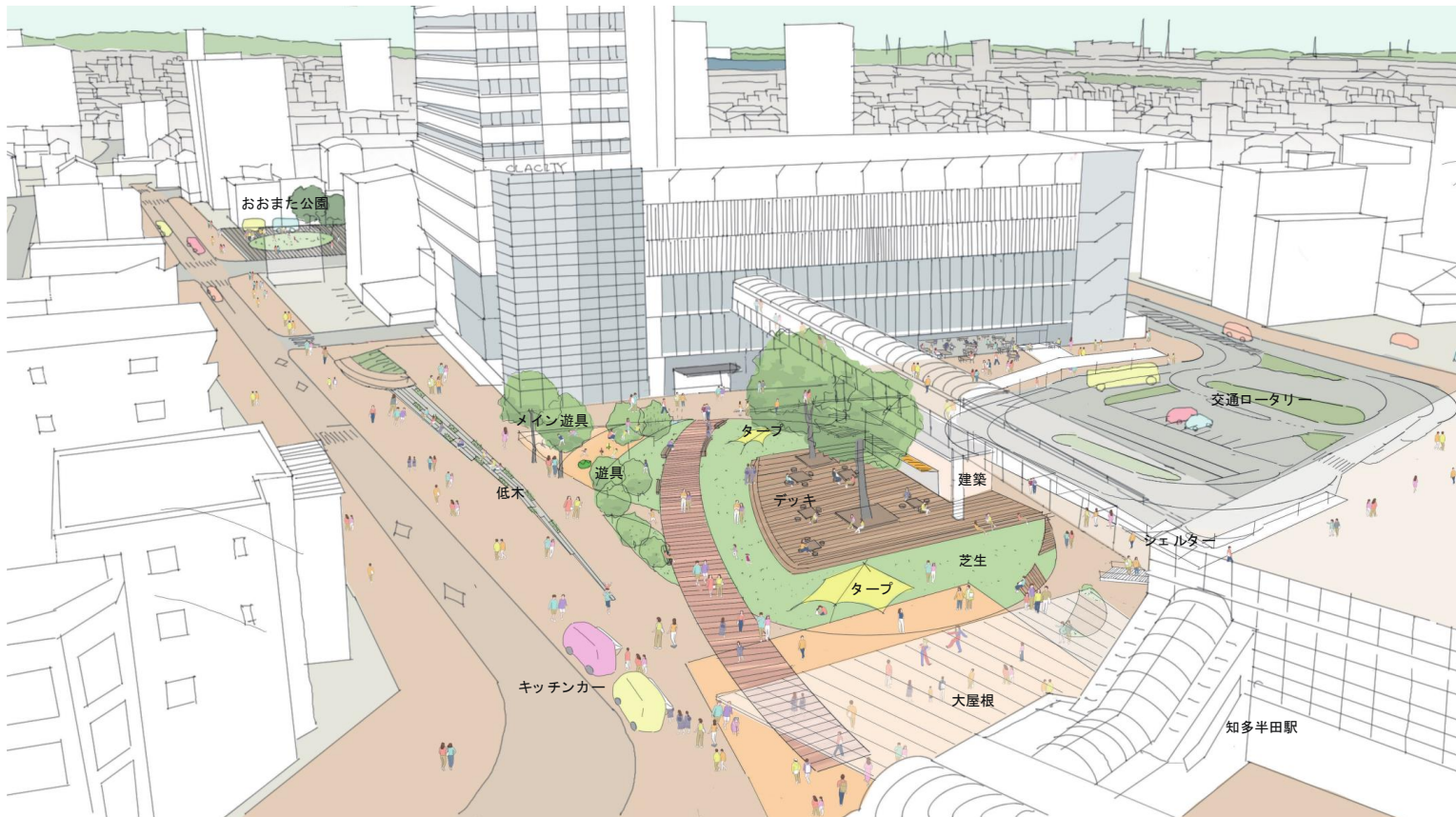


知多半田駅東ロータリーリニューアル基本構想

<目次>

1. 策定の背景と目的
2. 検討プロセス
3. 整備方針
4. 交通施設の配置方針
5. 施設配置計画
6. 整備イメージ
7. 実現に向けて



*イメージ図であり、今後変更になる場合があります。

令和7年2月

半田市

名鉄知多半田駅は、1日10,000人以上の乗降客数が利用する、半田市内でもっとも利用者が多い駅で、東ロータリーはバスターミナルやタクシープールがある交通結節点として、市の中心的な拠点及び玄関口に位置づけられている。東ロータリーからJR半田駅に至る都市計画道路「泉線」の歩道は、朝夕の時間帯に徒歩で、通勤・通学者が多く通過するが、昼間の時間帯は通行量が少ないことが明らかとなっている。

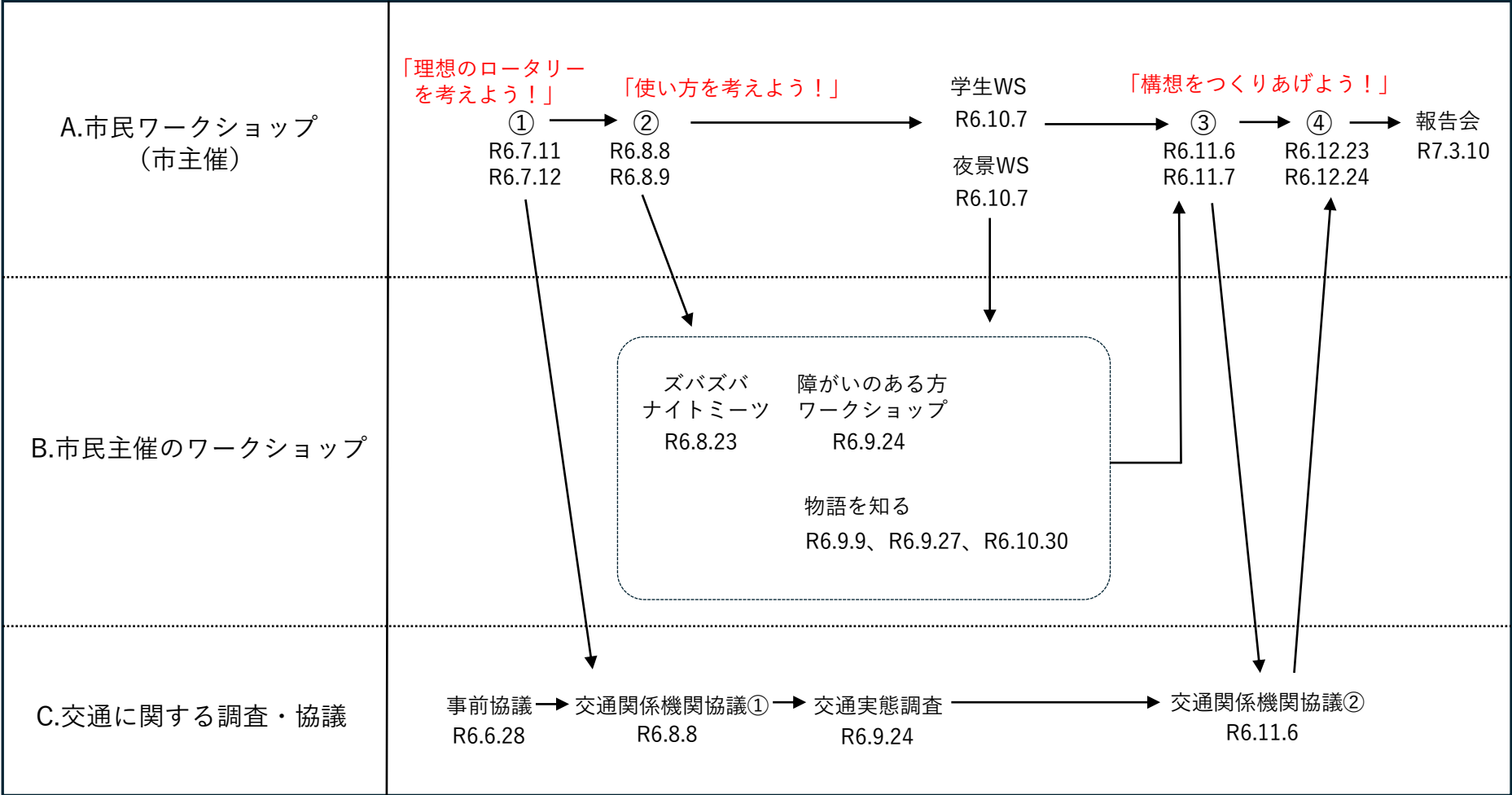
現在、東ロータリーは、公共交通サービスに優れた構造を有している一方、利用客やバス、タクシーの運行台数等に対し、広すぎる空間が目立ち、人が居心地良く滞在できる場所や、クラシティとのつながりが不十分で、多くの人が通過のみの利用に留まり、ポテンシャルを活かしきれていないことが中心市街地の課題となっている。シティプロモーションの観点からも、玄関口である知多半田駅からの景観として無機質な空間となっており、来訪者に対する印象の良さや市民に対する期待感につながらないものとなっている。

令和5年度に行った知多半田エリアの未来図づくりワークショップでは、人と交流できる場、休憩できる居場所、食べ歩き、アクティビティをしたいといった、多様な人の「静」と「動」の両方が叶う空間を求める声が多く出され、「人とコトを自然とつなぐセントラルパーク」という未来イメージとともに、東ロータリーにおいては、交通機関だけでなく、人々の活動を支える広場機能の必要性が描かれた。

令和6年2～3月には、課題と未来イメージをふまえ、東ロータリーの歩道空間を活かした実証実験として、ベンチやテーブルの設置による人が滞留できる空間づくり及びキッチンカー等の出店を実施した。アンケート調査では学生から働く世代を中心とした比較的若い層からのニーズが高いことが確認できた。

以上のことから、本市として、東ロータリーのリニューアルにむけたあり方を検討するためのワークショップや交通事業者との調整、実証実験の実施、運営方法の検討、利活用促進の仕組みづくりを目指すこととし、現在、車中心のロータリーとなっている知多半田駅東口の駅前空間を、中心市街地活性化の観点から人が居心地良く滞在でき、多様な利活用が可能な魅力的な広場へ改修するための基本構想を策定するものである。

知多半田駅東ロータリーリニューアル基本構想策定にあたっては、市主催「A.市民ワークショップ」における意見交換を軸としながら、市民ワークショップ参加メンバーによる「B.市民主催のワークショップ」での意見も踏まえ、交通事業者や交通管理者、道路管理者等の関係機関を含めた「C.交通に関する調査、協議」において意見交換しながら検討を進めた。



<知多半田駅東ロータリーの将来イメージ>

みんなの日常的な居場所

+

いろいろな企画に使いやすい広場

「2. 検討プロセス」では、周辺地域で暮らす人や働く人、駅やクラシティ等の周辺施設の利用者等にとって「日常的な居場所」となることを望む意見が多く得られた。特に、特定のターゲットを設定するのではなく、子ども、学生、子育て世代、高齢者等、世代や性別を問わず「みんな」にとって居心地の良い場所となることが重要視されていた。eコマース（インターネットを通じた買い物）が社会に浸透する中、「買い物」は中心市街地にでかける動機として相対的に弱くなっており、近年まちづくりにおいても時間価値を重視した「プレイスメイキング（＝居場所づくり）」が主要なテーマとなっている。検討プロセスで得られた意見はこうした時代性とも整合していた。

また、これまでに市民によって取り組まれてきた「HANDA STREET TERRACE」や「ランブリングフェスティバル」等の企画イベントがより実施しやすい広場となることを求める意見も多かった。マルシェや子どもの遊び場づくり等の暮らしを楽しく、豊かにする様々な取り組みが東ロータリーや隣接する泉線で実施され、賑わいを創出し、周辺に波及することは、半田市が進める中心市街地活性化事業の方向性とも整合している。

「将来イメージ」の実現に向けて

【整備方針】

- ①交通安全性と乗り換え利便性に配慮しながら交通ロータリーをコンパクトにし、交流広場を可能な限り確保する
- ②交流広場はあらゆる人の「日常的な居場所」となるように整備する
- ③交流広場はマルシェや子どもの遊び場づくり等の様々な取組で使いやすいように整備する
- ④市民や民間事業者等の「やりたい！」を支える持続的な管理運営の仕組みを公民連携で構築する

①交通安全性と乗り換え利便性に配慮しながら交通ロータリーをコンパクトにし、交流広場を可能な限り確保する

交通ロータリーの車出入りは現状通り 1 箇所とする



交通ロータリーをコンパクト化し、泉線側に交流広場を確保する

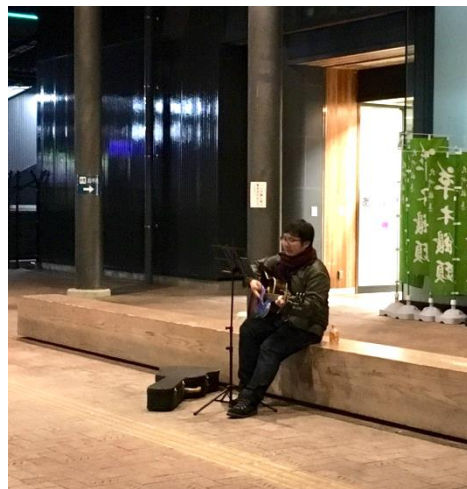
②交流広場はあらゆる人の「日常的な居場所」となるように整備する

- 例えば、樹木や屋根等による日陰スペース、ベンチやテーブル等による滞留スペース、自然が感じられる樹木、強風をおさえる防風機能を持たせた樹木、あたたかみがあり安心感のある夜間照明等を取り入れて、居心地のよい空間となるように整備する。
- 例えば、子どもが遊ぶ空間とそれを見守る保護者が過ごす空間をセットで整備する、学生が勉強したり、友達と過ごせる待合空間を整備する等、特に子どもやその保護者、学生等にとって過ごしやすい空間となるように整備する。その際、子どもが車道に飛び出しにくい空間構成とする等、安全性の確保にも留意する。
- 例えば、段差処理、雨に濡れない動線、サイン設置等を工夫することにより身体障がい者や高齢者等にとっても安心して利用できる空間となるように整備する。

参考イメージ



日田駅（日田市）



西鉄柳川駅（柳川市）



東遊園地（神戸市）



なんば広場（大阪市）

③交流広場はマルシェや子どもの遊び場づくり等の様々な取組で使いやすいように整備する

- ・ 市民や民間事業者等が様々な企画を実施できる、一定程度まとまった（連続した）イベント空間を確保する。その際、企画実施時の通行帯の確保やキッチンカー等の出店がしやすい空間構成、舗装構成となるように留意する。
- ・ イベント空間およびその周辺には、例えば電源や水道等のイベントに必要な設備、椅子やテーブル等の什器類を格納するスペース等、企画を実施しやすくなるための設備や施設を整備する。
- ・ 整備方針②に記載した、樹木や屋根等による日陰スペース、ベンチやテーブル等による滞留スペース、強風をおさえる防風機能を持たせた樹木等がイベント空間と一体で活用できるような空間構成となるように整備する。

参考イメージ



HANDA STREET
TERRACE



ランブリングナイトの様子



子どもの遊び場を創出した企画
(六角堂広場（久留米市）)

④市民や民間事業者等の「やりたい！」を支える持続的な管理運営の仕組みを公民連携で構築する

- 「みんなの日常的な居場所」として気持ちよく過ごせる空間を維持するためには、例えば雨に濡れたベンチやテーブルを拭いたり、ゴミ拾い等の定期的な清掃、椅子やテーブルの再配置、屋外照明の調整等、日常利用をサポートする管理運営が必要である。
- 「いろいろな企画に使いやすい広場」として様々な活動を受け入れる広場とするためには、広場利用のルールやマナーを企画主催者（「プレイヤー」）に理解してもらいながら、その活動をサポートするマネジメント機能（「マネージャー」）が必要である。
- 柔軟でキメの細かい広場の利活用を実現するためには、行政管理のみでは困難であり、市民や民間事業者も参加したマネジメント体制が必要である。そのためにはマネジメントを担う人材の確保、収益事業等による運営費の確保等の仕組みの構築が必要である。

「みんなの日常的な居場所」 に向けたサポート的運営

- ・ 雨に濡れたベンチやテーブルを拭く
- ・ ゴミ拾い
- ・ 椅子やテーブルの再配置
- ・ 照明の調整
- ・ 簡単な植栽管理 等

マネジメント機能

「いろいろな企画に使いやすい広場」 に向けたサポート的運営

- ・ 広場利用ルール等の理解促進
- ・ 申請手続きのサポート
- ・ イベント等の企画サポート
- ・ 情報発信サポート
- ・ 当日のイベント実施サポート 等

「2. 検討プロセス」（特に交通関係機関協議および交通実態調査結果）での検討を踏まえた知多半田駅東ロータリーの交通施設の配置方針は以下のとおりである。

（1）公共交通（バス・タクシー）の施設について

交通関係機関協議において各事業者からも、現在の車中心のロータリーから人が居心地良く滞在でき、多様な利活用が可能な魅力的な広場へ改修する方針に同意していただき、公共交通利用者の利便性を損なわず各事業者の運行計画に支障がない範囲で施設規模を縮小しロータリーをコンパクト化することとした。

○バス

- ・ 現状のりば4か所、おりば2か所から現在路線バスで利用をしていないのりば1か所を減とする。また、おりばは2か所から1か所とし、のりば、おりば合計で6か所から4か所とする。
- ・ 4か所の利用については、今後、バス事業者及びさくらバスやならワゴン等の公共交通の運行計画を行っている都市計画課と検討する。また、路線バス、コミバス以外に現在利用している企業送迎バス、スクールバス等についてもこの4か所に対応する。
- ・ バス待機場は、現状6台（3レーン×2台）から3台（3レーン×1台）とする。

○タクシー

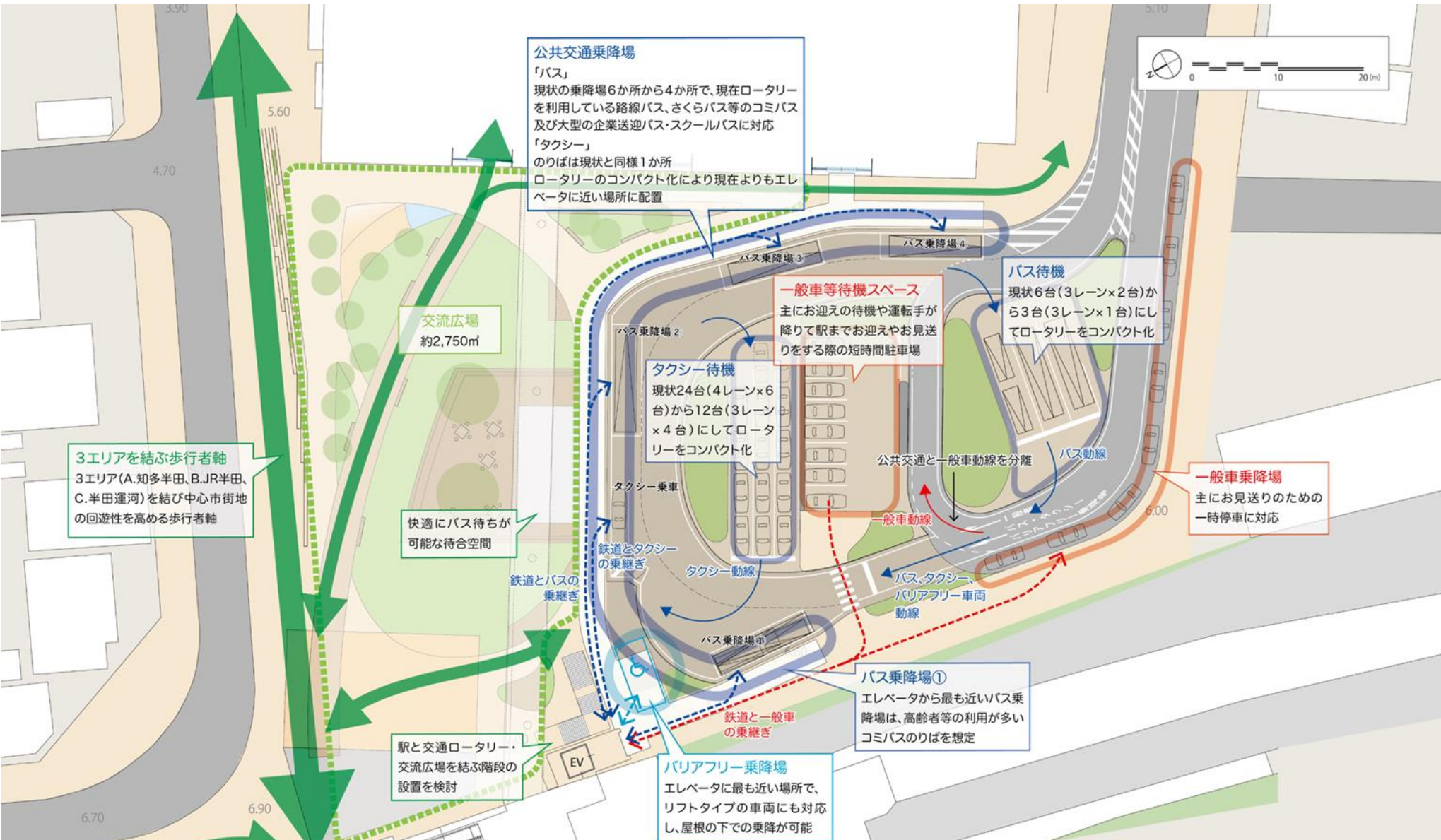
- ・ のりばは現状同様1か所とする。ただし、今後増えることが予想される事前に予約して利用する予約タクシーの対応を事業者と検討する。
- ・ タクシー待機場は、現状24台（4レーン×6台）から12台（3レーン×4台）とする。

（2）一般車の送迎施設について

現在、ロータリー内の一般車送迎用の停車帯で約10台の停車が可能となっている。利用実態調査では夕方のお迎えピーク時には、駅前広場の範囲を超えて最大13～14台の車列を確認した。

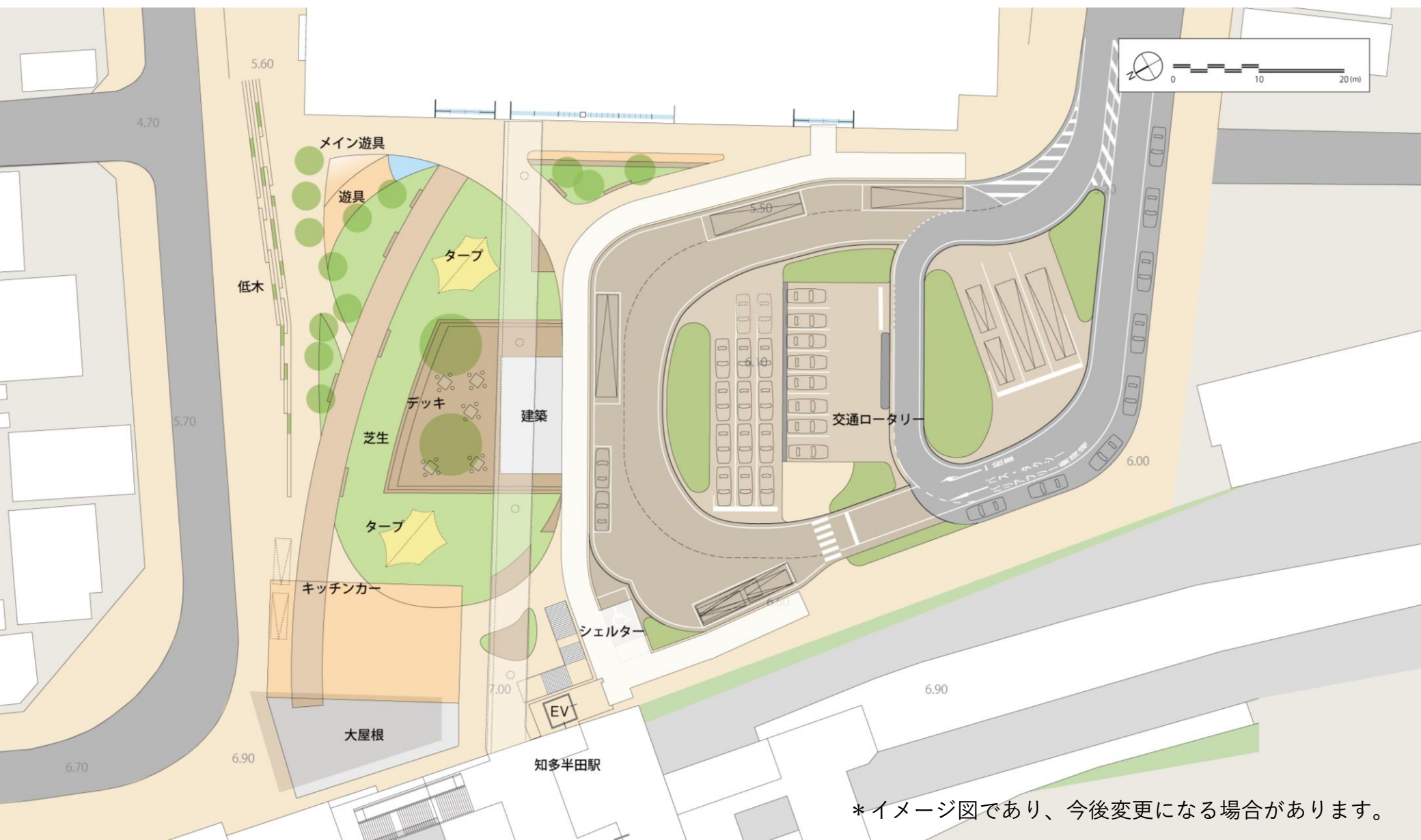
- ・ 実態調査ではロータリーに進入した一般車は朝ピーク（7時台）68台/h、夕ピーク（17時台）76台/hであった。
- ・ 朝ピーク時は、お見送りが主となるため駐停車時間は短く平均で約2分であった。また、5分以上の駐車は11台（全体の16%）で、ロータリー内に滞留する一般車が10台以上となることはなく、大きな問題は発生してなかった。
- ・ 一方、夕ピーク時は、待ち時間の発生するお迎えが中心となるため駐停車時間が長くなる傾向にあり平均で5分を超えていた。また、5分以上の駐車も32台（全体の42%）となり、列車到着の前後にお迎えのための駐車車両が増加し、その車列がロータリーの区域を超えることもある（最大は17:30頃に13～14台となり4台はロータリー区域外の駐車）。
- ・ このような交通行動を踏まえて、特に送迎待ちの一般車は、乗降のための停車スペースより効率的に収容台数を確保することができる短時間駐車スペースを確保する。この短時間駐車スペースは送迎のための待機目的の他、運転手もクルマを降りて改札口まで送り迎えをするという交通行動にも対応できる（現状は路上駐車になってしまいますが、安心して短時間駐車できる場所になる）。
- ・ 実態調査で把握した朝、夕の送迎状況を勘案し、乗降のための停車スペースと短時間駐車スペースの合計収容台数が現状の最大滞留台数13～14台以上となるように配置する。

「3. 整備方針」「4. 交通施設の配置方針」を踏まえ、必要な交通機能を確認しつつ、空間の効率的な利用による交通ロータリーのコンパクト化を実現する施設配置計画を以下のとおりとする。



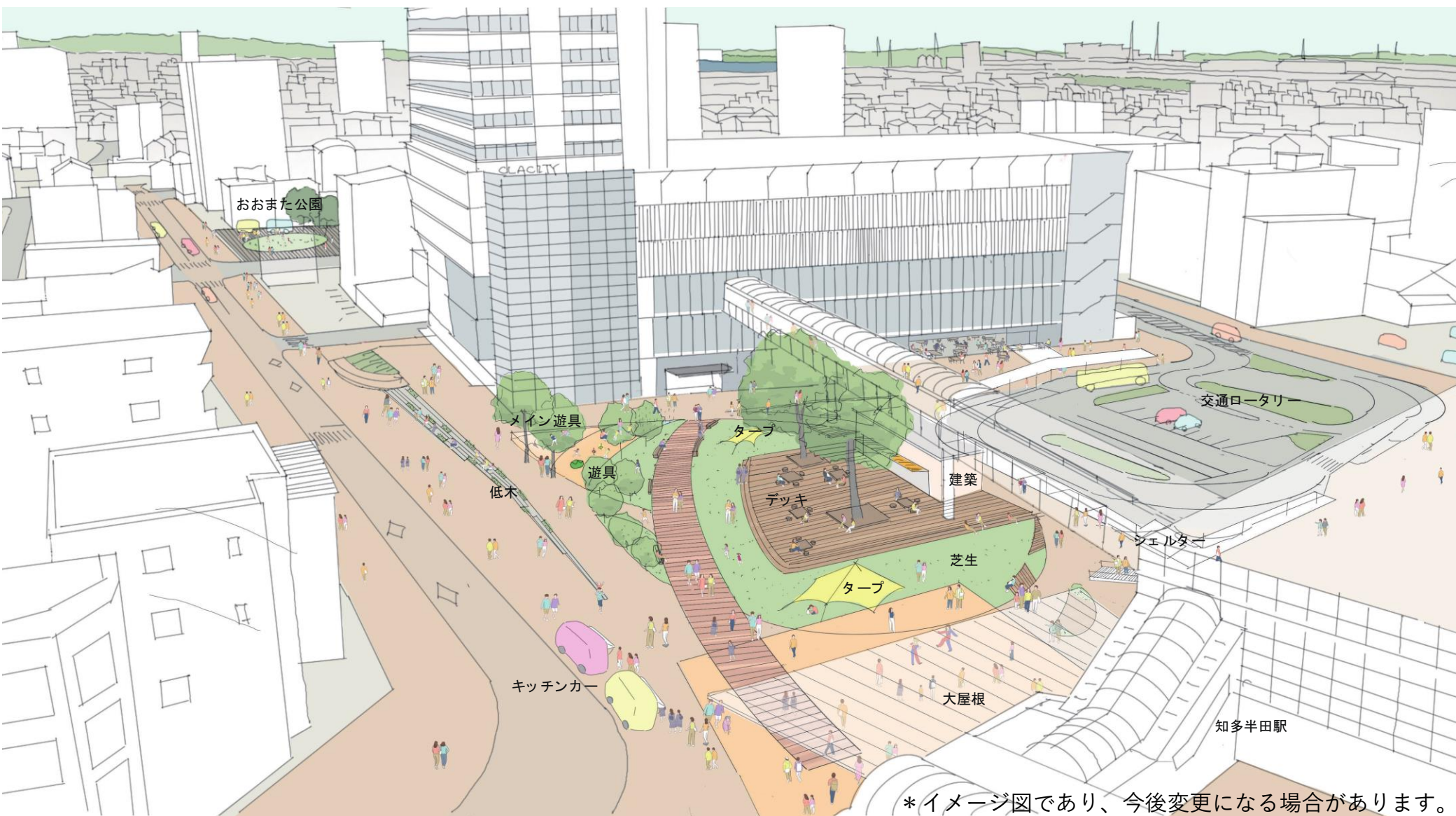
* イメージ図であり、今後変更になる場合があります。

「3. 整備方針」「4. 交通施設の配置方針」を踏まえ、建築と一体のデッキ空間を中心に、周囲に個性ある場所が展開する広場整備イメージ（平面図）を以下のとおりとする。



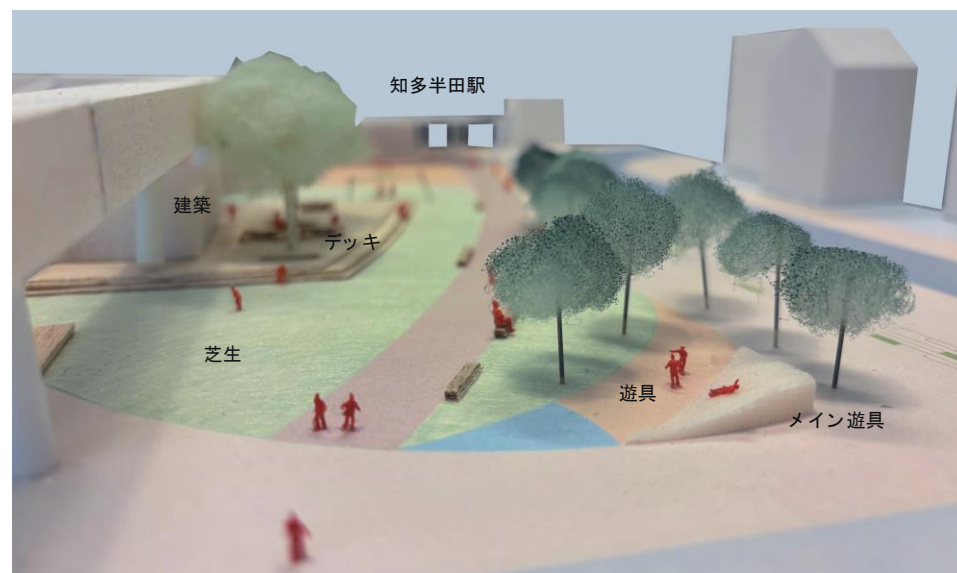
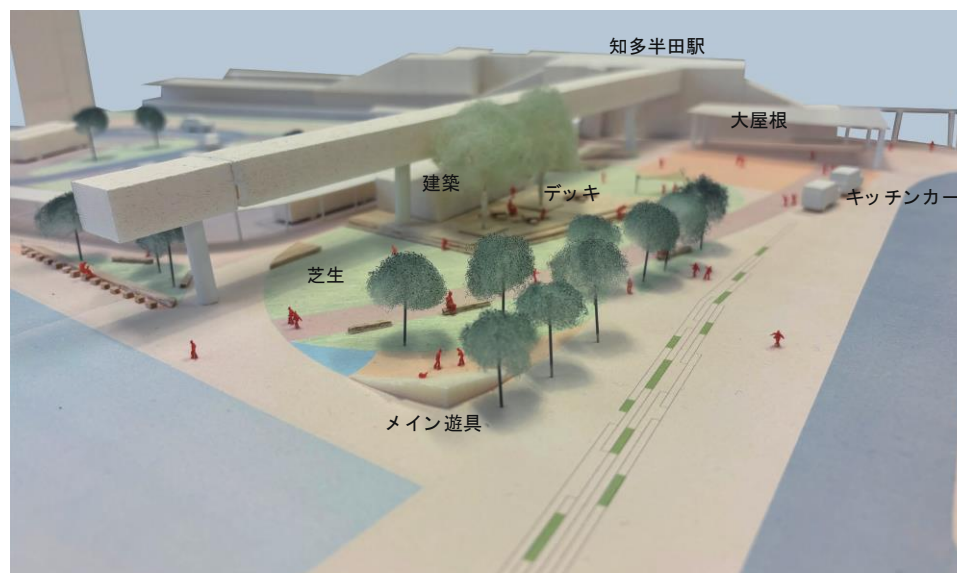
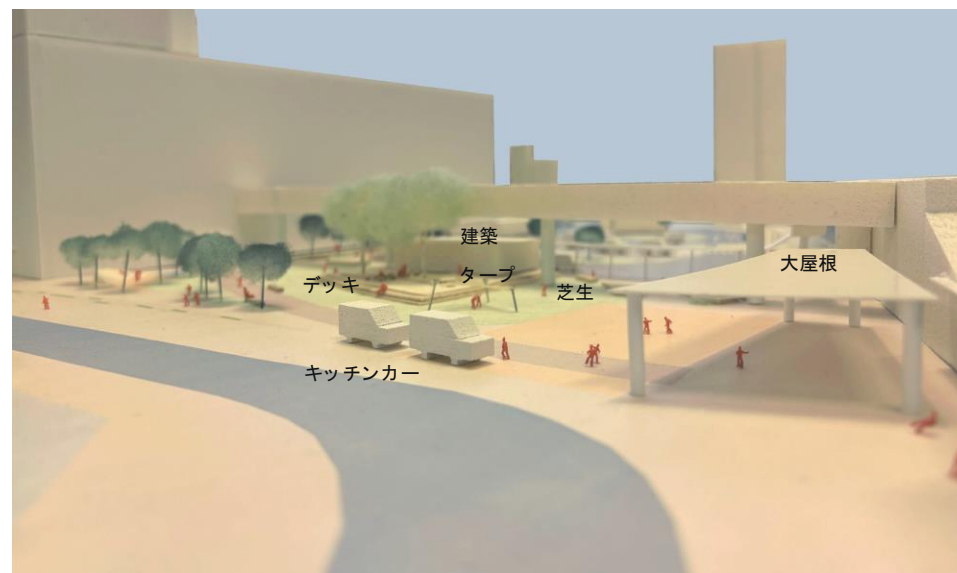
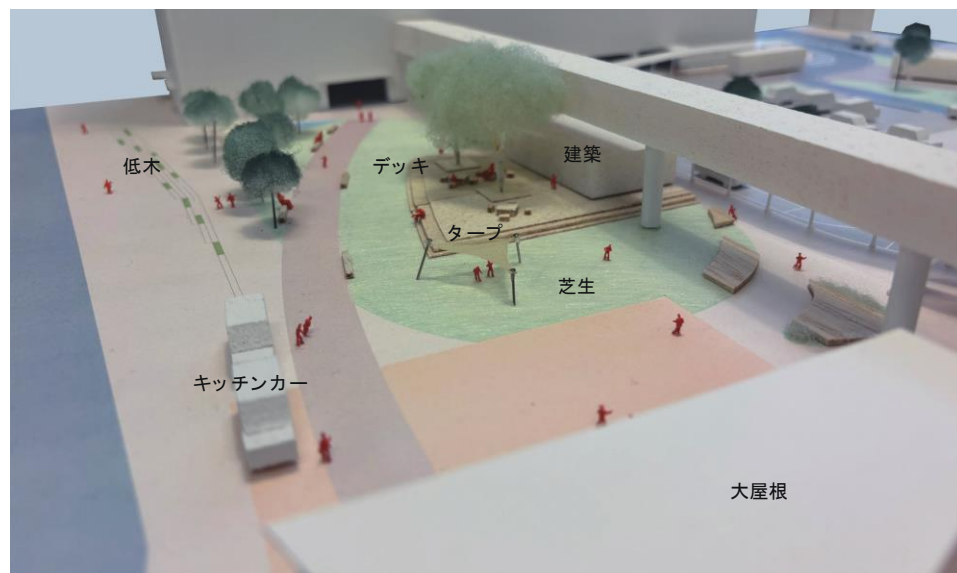
*イメージ図であり、今後変更になる場合があります。

「3. 整備方針」「4. 交通施設の配置方針」を踏まえ、建築と一体のデッキ空間を中心に、周囲に個性ある場所が展開する広場整備イメージ（パース図）を以下のとおりとする。



*イメージ図であり、今後変更になる場合があります。

「3. 整備方針」「4. 交通施設の配置方針」を踏まえ、建築と一体のデッキ空間を中心に、周囲に個性ある場所が展開する広場整備イメージ（模型写真）を以下のとおりとする。



* イメージ図であり、今後変更になる場合があります。

この構想は、これまでの検討過程で得られた意見や調査結果等を踏まえて策定するものであるが、得られた市民意見には今後の設計、施工、管理運営において検討すべき意見や関係機関との調整が必要な意見もあったため、それらのうち主なものを今後の検討課題として以下に示す。

＜実現に向けて検討すべき主な意見＞

- ・ **ロータリー入口付近にも横断歩道があるとよい。**
→設計段階において交通管理者と引き続き協議しながら検討する。
- ・ **広場利用者のための駐輪スペースが必要ではないか。**
→設計段階において必要性や運用方法等を含めて検討する。
- ・ **駅前広場と一緒にクラシティもより良くなっていくことが大事である。**
→今後関係機関と協議しながら、連携した取り組みを検討する。
- ・ **駅東西のつながりの強化、交通利便性の向上が必要ではないか。**
→東西市街地の一体性の向上に向けて検討する。