

# 都市再生整備計画

かしまだいえきしゅうへんちく  
鹿島台駅周辺地区

宮城県 大崎市

平成22年3月

都市再生整備計画の目標及び計画期間

|       |                     |      |                     |     |                            |    |       |
|-------|---------------------|------|---------------------|-----|----------------------------|----|-------|
| 都道府県名 | みやぎけん<br>宮城県        | 市町村名 | おおさきし<br>大崎市        | 地区名 | かしまだいしゅうしゅうへんく<br>鹿島台駅周辺地区 | 面積 | 96 ha |
| 計画期間  | 平成 22 年度 ~ 平成 26 年度 | 交付期間 | 平成 22 年度 ~ 平成 26 年度 |     |                            |    |       |

**目標**

**大目標 大崎市の南の玄関口として、魅力あふれるにぎわいの市街地形成**

目標① 玄関口にふさわしい交通結節拠点の形成  
 目標② 駅東西の人々が行き交うにぎわい交流拠点の形成  
 目標③ 駅を中心とした魅力あふれるコミュニティ拠点の形成

**目標設定の根拠**

まちづくりの経緯及び現況

- 本市は平成18年3月31日に旧古川市、旧松山町、旧三本木町、旧鹿島台町、旧岩出山町、旧鳴子町、旧田尻町の1市6町の合併により誕生した新市であり、仙台市から新幹線で15分に位置する、県北部の中心都市となっている。
- 鹿島台駅周辺地区は、本市の南の玄関口であるJR鹿島台駅を中心とした東西約90haの区域であり、仙台から電車です35分という利便性に恵まれ、JR鹿島台駅の1日あたりの乗降者数が4千人を超す交通需要を有している。
- 駅東部では人口増加により新しい市街地が形成され、周辺には公共公益施設が配置されている。更に、駅東部を囲むように新たなバイパスの整備も進められている。
- このような状況の中でJR鹿島台駅の改札口は既存市街地である西側であり、駅前広場も十分に整備されていないため、朝夕の送迎時には歩行者・自転車利用者・車両が混在し、大変危険な状態となっている。
- また、駅東西を連絡する施設として現在臨時的に水路に蓋を掛けた隧道(JR管理)を歩行者が利用しており、雨天時には水嵩が上がり通行止となるなど、日常的な経路として代替機能が必要な状況にある。
- 市町村合併前より、旧鹿島台町として駅を核とした魅力とにぎわいのある市街地の形成を図るため、駅東西を繋ぐ自由通路の整備・駅舎や東西駅前広場の整備、更には駅東側でのアクセス道路の整備が望まれていた。

課題

- 1) 駅周辺交通基盤の不足 … 東西とも駅前広場が未整備⇒P&R、K&R利用時に交通が錯綜し、安全面で問題／南の玄関口にふさわしい“顔”が必要／駐車場・駐輪場が不足し、利用者に不便が生じている
- 2) 駅東西に分かれる地域構造 … 鉄道を挟んで西側に商業・官公庁、東側に住宅が分布し、東西の往来は住民の生活にとって非常に重要⇒既存の駅北ガード(JR管理)は閉鎖予定であり、東西連絡のための新たな動線が必要
- 3) 通過交通の流入 … 駅東側では、通過交通が地区内へ流入⇒十分なネットワークが確保されないため、駅アクセス交通との錯綜により安全面で問題(変形交差点等)
- 4) 歩行者動線の不足 … 西口駅前を含め、駅周辺の道路では歩道が確保されていない区間が多く、歩行者の安全・快適な通行に支障がある
- 5) 交流・憩い空間の不足 … 全市に比べて高齢化の割合が高めであり、休憩等もできる高質空間のニーズは高いが、既存の街並みでは不足している。
- 6) 互市通りを含む商店街の老朽化 … 駅西口の駅前線や互市通り等は、住民だけではなく、来訪者も利用する地区のシンボルロードとして維持修繕が必要

将来ビジョン(中長期)

【鹿島台新総合計画】平成3年

- ・タウンホール・ステーション構想:まちの発展の歴史の中で大切な役割を果たしてきた駅の機能を見直し、町民共有の場である中心市街地づくりと併せて、まちの中で「町芯」となり、町民の生涯にわたる豊かな人間形成環境を支える(多目的町民駅舎整備、東西自由通路整備、駅前広場整備)

【鹿島台都市計画基本方針】平成7年

- ・交通体系の整備方針:鹿島台駅の東西駅口を結ぶ自由通路の整備を図る。
- ・道路整備方針:二線堤バイパスから駅東口への新設路線を位置づけ整備を急ぐ、また駅東口には乗用車程度が回転できる交通広場を整備する。

【第3次鹿島台町総合計画】平成13年

- ・鹿島台駅周辺整備の促進:鹿島台町の玄関口として魅力にあふれ、にぎわいのある中心市街地の形成及び駅東西地区の都市環境の改善を図るため、駅前広場整備にあわせて東西自由通路、駅舎を含む東西周辺地区の開発、駐車場などの総合的な整備を促進する。

【大崎市総合計画】平成19年

- ・自然と共生し環境に配慮したまちづくり ・快適な生活環境の保全・整備

【市街地活性化推進プラン(鹿島台地域)】平成21年

- ・南の玄関にぎわいのまちづくり(大崎市総合計画による地域づくりのテーマ)

キーワード:地の利・互市・特産品・駅・歩いて楽しい・偉人・わらじ 方向性:鹿島台駅周辺の交通環境整備など、交通結節機能の強化と、東西市街地の連絡強化 他

**目標を定量化する指標**

| 指 標                   | 単 位  | 定 義  | 目標と指標及び目標値の関連性   |    | 従前値    | 基準年度 | 目標値    | 目標年度 |
|-----------------------|------|--|--|----|--------|------|--------|------|
|                       |      |  |  |    |        |      |        |      |
| 駅改札へのアクセス損失時間         | 人・時間 | (1) 1人当たりの迂回時間(分)<br>= 駅西からの標準アクセス時間(分) - 駅東各地区からの駅改札アクセス時間(分)<br>(2) 地区(エリア)毎の迂回損失(人・分)<br>= 1人当たり迂回時間(分/人) × 駅東西連絡通行者数(人)<br>(3) 駅東地区全体の迂回損失(人・時間) = Σ地区(エリア)毎の迂回損失 ÷ 60 | ・本指標は地域拠点である駅へのアクセス性向上を地区全体で高めることで、魅力あふれるにぎわいの市街地形成を目指す<br>・目標値は迂回損失45人・時間=整備前後で3割削減とする<br>・なお、本指標の評価にあたっては、「歩行者の東西移動に伴う満足度」と合わせて計測し、東西移動にともなう利便性と快適性を総合的な評価を行う。   | 67 | 平成21年度 | 45   | 平成26年度 |      |
| 歩行者の東西移動に伴う満足度        | %    | ・本指標は駅東西の往来に伴う住民の心理的負荷軽減度合いを満足度で評価するもの<br>・過年度住民アンケート(H18)の結果から「新たな連絡路の整備は必要ない」と回答した駅東地区住民の割合(5%)を現況とする<br>・事後評価については、駅東地区住民に対して「駅東西の移動に伴う満足・不満足」意向のアンケートを実施               | ・東西自由通路及び駅周辺東西歩行者ネットワーク、通過交通を処理する幹線道路の整備を行い、駅東西の人々が行き交うにぎわい交流拠点の形成を目指す<br>・目標値は、快適な歩行環境のための様々な施策実施による相乗的効果を期待することから自由通路整備既存ニーズ(41.9%)を上回る住民満足度50%とする   | 5  | 平成18年度 | 50   | 平成26年度 |      |
| 西口駅前広場を中心としたイベントの開催回数 | 回/年  | ・本指標は、地元による地域活性化への取組み度合いをイベント開催回数によって定量化し評価するもの<br>・地元商工会による対象地域内でのイベント開催実績(互市開催時・4回)を現況の開催回数とする<br>・事業完了後1年間の対象地域におけるイベント開催回数を計測することで把握する                                 | ・西口駅前広場及び駅西交流広場の整備によりイベントの場が確保されることで、地元住民の地域活性化への取組を促進し、駅を中心とした魅力あふれるコミュニティ拠点の形成を目指す<br>・地元は地域活性化やイベント開催に対して前向きであることから、交流広場の整備により可能な範囲で多くのイベントが開催されると考えられる<br>・目標値は、平均的なイベント開催に係る期間(準備期間を含めて1.5ヶ月程度)をもとに、イベント開催回数8回/年とする | 4  | 平成21年度 | 8    | 平成26年度 |      |

(参考資料) 指標設定根拠

| 指標   | 単位   | 従前値  | 目標値    |             |
|--|------|--|--------|-------------|
|  |      |  | 基準年度   | 目標年度        |
| 駅改札へのアクセス損失時間  | 人・時間 | 67   | 平成21年度 | 45 平成26年度   |
| <b>基本的な考え方</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在、駅東西の移動には、駅北側の隧道を利用していますが、この隧道は駅舎から北側へ100m程ずれた位置にあるため、<b>駅を中心とした場合、迂回が生じています。</b></li> <li>駅直近の位置での東西自由通路の整備によって、駅東地区から駅舎への最短経路が確保され、駅東地区における迂回の解消が見込まれます。</li> <li>一方、現在の隧道付近に住む人にとっては、駅直近の新たな自由通路による迂回が生じる可能性もあります。</li> <li>本指標は、この<b>迂回量を地区全体に換算することで、駅東地区の迂回損失として定量化</b>し評価するものです。</li> </ul>   |      | <b>【算出イメージ】</b><br>1人当たりの迂回時間 = 駅西からの標準アクセス時間(A) - 駅東各地区からの駅改札アクセス時間(B,C,D)<br>地区(エリア)毎の迂回損失 = 1人当たり迂回時間 × 駅東西連絡通行者数(B,C,D)<br>駅東地区全体の迂回損失 = Σ1地区(エリア)毎の迂回損失 |        |             |
| <b>従前値の算出根拠</b> <span style="float:right">実測値などをもとに算出した仮定値</span> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅東側地区をいくつかのエリアに区分し、その代表地点から隧道を経由して駅改札へ向かう所要時間を計測します。</li> <li>各地点からの所要時間について、駅西側のアクセス時間を標準として、その差が、1人当たりの迂回時間となります。</li> <li>以上から、この迂回時間に駅北ガード利用者数(利用率から仮定)を乗じた<b>地区全体の迂回量=迂回損失(67人・時間)</b>を現況値に用いることとします。</li> </ul>   |      |  |        |             |
| <b>目標値の算出根拠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>東西自由通路の整備後の駅改札へアクセス時間を、現況と同様に計測し、駅西側を基準とした迂回時間を設定します。</li> <li>隧道は将来的な閉鎖が予定されており、これに代替する通路が周辺に無いことから、現在の隧道利用者がそのまま東西自由通路を利用するものと仮定します。</li> <li>以上から、本計画における本指標の目標値は、<b>迂回損失45人・時間</b>に設定します。(整備前後で3割削減)</li> </ul>   |      |  |        |             |
| <b>事後評価の実施方法</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>事後評価については、駅東地区住民に対して、「駅東西の移動経路の変化」のアンケートを実施します。</li> <li>従前値についてもアンケートの結果をもとに再集計を行い、整備前後で<b>3割以上の削減が達成されたかどうかで評価</b>を行います。</li> <li>また、本指標の評価にあたっては、(2)の満足度と合わせて計測し、<b>東西移動にともなう利便性・快適性向上の度合いを補完</b>するものとします。</li> </ul>   |      |  |        |             |
| 歩行者の東西移動に伴う満足度   | %    | 5.0  | 平成18年度 | 50.0 平成26年度 |
| <b>基本的な考え方</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在、駅東西の移動には、歩道の無いエリアに地区通過交通が往来する街路や、暗くて狭い隧道を通らなければならないため、<b>住民は心理的負担を強いられています。</b></li> <li>東西自由通路及び東西駅周辺歩行者ネットワークの整備に加えて、通過交通を処理する幹線道路の整備を行うことにより、<b>安全で快適な移動経路が確保</b>され、駅東西の移動に伴う住民の心理的負担が軽減するものと考えられます。</li> <li>本指標は、この<b>住民の心理的負担の軽減度合いを満足度として定量化</b>し評価するものです。</li> </ul>  |      |  |        |             |
| <b>従前値の算出根拠</b> <span style="float:right">アンケート調査</span> <ul style="list-style-type: none"> <li>過年度住民アンケート(H18年度実施)の結果から、「<b>新たな連絡路の整備は必要ない</b>」と回答した<b>駅東地区住民の割合(5%)</b>を現況値に用いることとします。</li> </ul>  |      |  |        |             |
| <b>目標値の算出根拠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>過年度住民アンケートにおいて、駅東側住民の東西自由通路整備に対する意向を把握した結果、84.5%の方が東西自由通路の整備を必要と回答しています。</li> <li>ただしその回答結果は自由通路の整備位置によって違いがあり、「現在の隧道位置近辺」が40.2%、本計画案である「駅直近」が41.9%、「位置指定なし」2.4%となっています。</li> <li>このことから、本計画における東西自由通路の整備に対しては、「<b>駅直近</b>」を支持している41.9%については賛同をいただいたものと判断し、満足が得られるものと想定します。</li> <li>本計画の目標としては、<b>この自由通路整備既存ニーズ(41.9%)への対応に加えて</b>、駅東地区の通過交通の排除や歩行者ネットワークの確保等による<b>相乗的な効果発現を目指しています。</b></li> <li>以上から、本計画における本指標の目標値は、<b>既存ニーズを上回る住民の満足度50%</b>に設定します。</li> </ul> |      |  |        |             |
| <b>事後評価の実施方法</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>事後評価については、駅東地区住民に対して、「駅東西の移動に伴う満足・不満足」意向のアンケートを実施します。</li> </ul>   |      |  |        |             |
| 西口駅前広場を中心としたイベントの開催回数  | 回/年  | 4  | 平成21年度 | 8 平成26年度    |
| <b>基本的な考え方</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在、駅西側地区では年に2回の互市の際に、地元商工会によるイベントが開催されています。</li> <li><b>イベント開催に対する地元の意欲はあるものの、西口駅前広場周辺にはお祭り広場として利用可能な公共的なスペースがなく</b>、私有地を借りての開催のため、場所代等費用負担の面から、互市の時だけにとどまっており、<b>地元による地域活性化への取組みを抑制する状況</b>となっています。</li> <li>西口駅前広場及び駅西交流広場を整備することで、<b>イベント広場として利用可能な環境が確保</b>され、<b>地元住民の地域活性化取組みを促進</b>するものと考えられます。</li> <li>本指標は、<b>地元による地域活性化への取組み度合いをイベント開催回数により定量化</b>し評価するものです。</li> </ul>  |      |  |        |             |
| <b>従前値の算出根拠</b> <span style="float:right">実績値</span> <ul style="list-style-type: none"> <li>地元商工会による<b>対象地域内でのイベント開催実績(互市開催時・4回)</b>を現況値に用いることとします。</li> </ul>   |      |  |        |             |
| <b>目標値の算出根拠</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象地域における地域活性化への地元熱意は高く、イベントの開催に対しても非常に前向きです。</li> <li>このことから、将来的には可能な範囲で多くのイベントが開催されるものと考えられます。</li> <li>以上から、本計画における本指標の目標値は、平均的なイベント開催に係る期間(準備期間を含めて1.5ヶ月程度)をもとに、<b>イベント開催回数8回/年</b>と設定します。</li> </ul>  |      |  |        |             |
| <b>事後評価の実施方法</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>事後評価については、事業完了後1年間の対象地域におけるイベント開催回数を計測することで把握します。</li> <li>なお、本指標の評価にあたっては、イベントとして実施された実績の他、地元商店街による駅前広場や自由通路の清掃・花植といった、「<b>おもてなし</b>」の取組みについても合わせて計測し、<b>地元住民の地域活性化取組み度合いを補完</b>するものとします。</li> </ul>  |      |  |        |             |

## 都市再生整備計画の整備方針等

| 計画区域の整備方針  | 方針に合致する主要な事業   |
|--|--|
| <p>①玄関口にふさわしい交通結節拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道をはさんで東西ともに駅前広場が未整備であり、P &amp; R、K &amp; R利用時に交通が錯綜するなど安全面で問題が生じていることから、駅周辺交通基盤として交通広場の再整備を行う</li> <li>・また、南の玄関口にふさわしい“顔”として、駅前商店街のある西口エリアに、鹿島台駅舎（橋上駅舎）や、駅前広場及び交流広場の整備を行う</li> <li>・更に、既存施設で不足が生じている駐車場・駐輪場の整備を行い、利用者がアクセスしやすい交通結節点として整備を行う</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・西口駅前広場整備事業（基幹事業／道路）</li> <li>・駅東交通広場整備事業（基幹事業／道路）</li> <li>・西口駅前広場バス停上屋整備事業（提案事業／地域創造支援事業）</li> <li>・鹿島台駅舎整備事業（提案事業／地域創造支援事業）</li> <li>・駅東一般車駐車場（基幹事業／地域生活基盤施設）</li> <li>・駅西駐輪場整備事業（基幹事業／地域生活基盤施設）</li> <li>・駅東駐輪場整備事業（基幹事業／地域生活基盤施設）</li> </ul> |
| <p>②駅東西の人々が行き交うにぎわい交流拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道を挟んで西側に商業・官公庁、東側に住宅が分布し、駅東西に分かれる地域構造となっていることから、地域住民の生活にとって非常に重要な東西連絡のための新たな動線として、東西自由通路の整備を行う<br/>※既存の駅北ガード（JR管理）は安全性の問題から将来閉鎖予定である</li> <li>・また、駅東側では、地区内へ通過交通が流入し、駅アクセス交通との錯綜が生じ、安全面で問題となっていることから、通過交通を分担し、地区内交通の円滑化を図る駅東東西線の整備を行う</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅東西自由通路整備事業（基幹事業／高次都市施設）</li> <li>・駅東東西線整備事業(1)（基幹事業／道路）</li> <li>・駅東東西線整備事業(2)（基幹事業／道路）</li> <li>・西口駅前道路空間再整備事業（基幹事業／高質空間形成施設）</li> <li>・駅東水辺公園歩行者通路整備事業（基幹事業／公園（その他））</li> </ul>   |
| <p>③駅を中心とした魅力あふれるコミュニティ拠点の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全市に比べて高齢化の割合が高めであることも踏まえ、ベンチ等を配置した休憩スペースへのニーズが高い一方、既存の街並みではそれらの機能が不足していることから、西口駅前広場に隣接してイベントや待ち合わせに利用できるポケットパークを整備し、地域住民の憩いや交流の場を創出する</li> <li>・老朽化が進む駅西側の駅前線や互市通りを含む商店街は、地域住民に加え来訪者も利用する地区のシンボルロードとして維持修繕を行う</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・互市通り道路空間整備事業（基幹事業／高質空間形成施設）</li> <li>・駅西交流広場整備事業（基幹事業／地域生活基盤施設）</li> </ul>   |
| <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大崎商工会鹿島台支所では、地元商工会員や消費者並びに鹿島台商業高校等をメンバーとして「大崎市の南の玄関口～鹿島台駅前商店街～にぎわいのまちづくり事業」が平成21年度より3年間の事業として実施されており、地域全体で鹿島台駅を核としたまちづくりが進められている。</li> </ul>  |  |



市町村決定計画及び市町村施行国道等事業に関する事項

※該当がない場合は本シートをつける必要はない

市町村決定計画

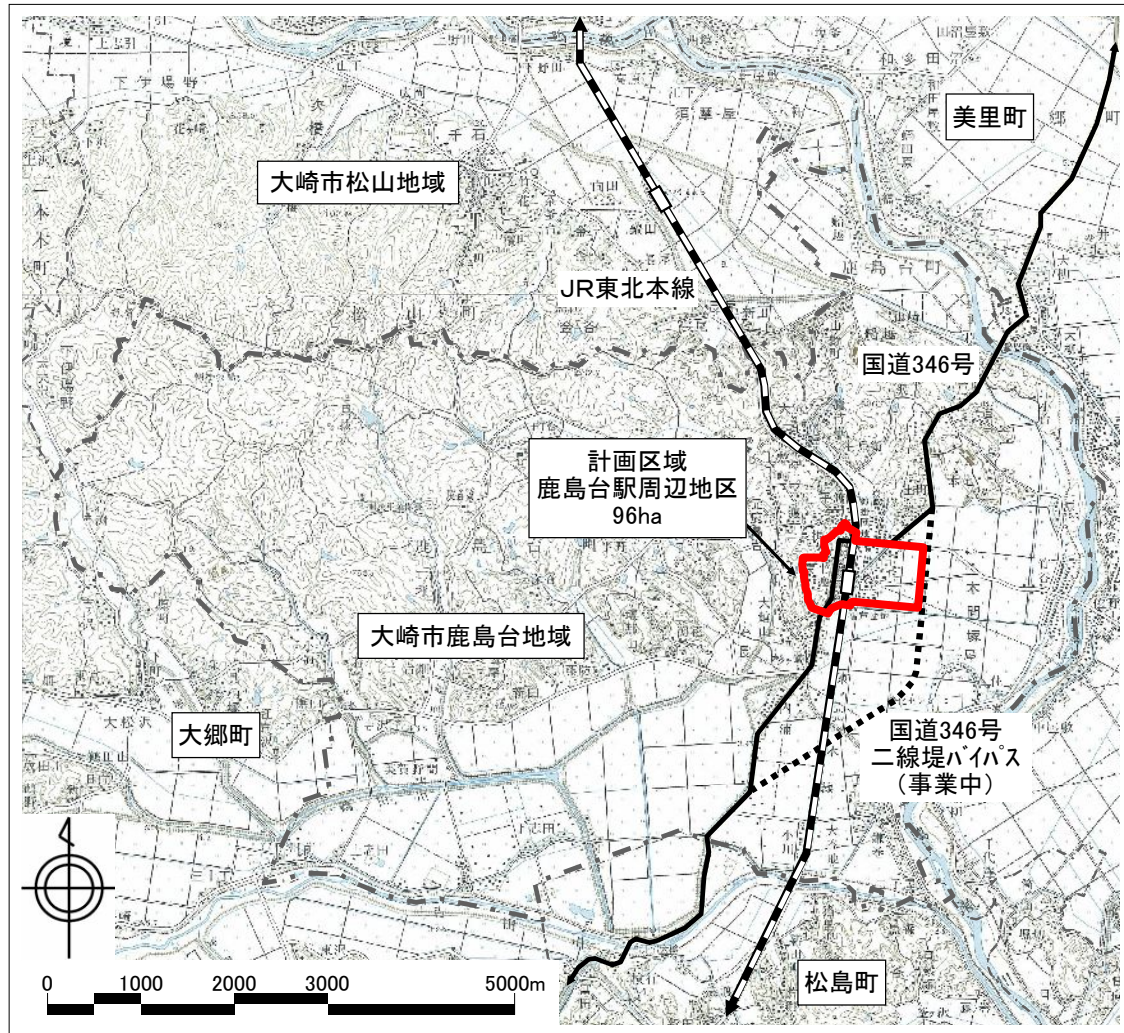
| 都市施設及び市街地<br>開発事業の種類 | 決定/変更 | 名称 | その他必要な事項 | 変更の概要 | 都市再生整備計画の<br>公告(予定)年月日 | 都市計画の決定又は<br>変更の期限 |
|----------------------|-------|----|----------|-------|------------------------|--------------------|
|                      |       |    |          |       |                        |                    |
|                      |       |    |          |       |                        |                    |
|                      |       |    |          |       |                        |                    |
|                      |       |    |          |       |                        |                    |
|                      |       |    |          |       |                        |                    |

市町村施行国道等事業

| 道路の種類 | 路線名     | 新設又は改築の内容   |
|-------|---------|-------------|
| 都道府県道 | 鹿島台停車場線 | 歩道の拡幅に関する改築 |
|       |         |             |
|       |         |             |
|       |         |             |

都市再生整備計画の区域

|  |                     |                                    |
|--|---------------------|------------------------------------|
| <p>かしまだいえきしゅうへん<br/>鹿島台駅周辺地区(宮城県大崎市)</p> | <p>面積<br/>96 ha</p> | <p>区域<br/>大崎市鹿島台平渡及び鹿島台木間塚の一部、</p> |
|--|---------------------|------------------------------------|



鹿島台駅周辺地区(宮城県大崎市) 整備方針概要図

|    |                                |        |                             |    |        |   |    |        |
|----|--------------------------------|--------|-----------------------------|----|--------|---|----|--------|
| 目標 | 大崎市の南玄関口として魅力にあふれにぎわいのある市街地の形成 | 代表的な指標 | 駅改札へのアクセス損失時間 (人・時間)        | 67 | 平成21年度 | → | 45 | 平成26年度 |
|    | ① 玄関口にふさわしい交通結節拠点の形成           |        | 歩行者の東西移動に伴う満足度 (%)          | 5  | 平成18年度 | → | 50 | 平成26年度 |
|    | ② 駅東西の人々が行き交うにぎわい交流拠点の形成       |        | 西口駅前広場を中心としたイベントの開催回数 (回/年) | 4  | 平成21年度 | → | 8  | 平成26年度 |
|    | ③ 駅を中心とした魅力あふれるコミュニティ拠点の形成     |        |                             |    |        |   |    |        |

