

1. 栗東駅周辺のまちづくり

(1) 駅周辺整備の取り組み

栗東駅周辺は、平成3年のJR栗東駅の開設に伴い、駅を中心とした「新しいまちの玄関口」の整備を進める中で「商業、交通機能を核とした副都心の形成」を目指している。

栗東駅周辺の都市づくりの経緯	
平成元年(1989年)10月	① 栗東駅前土地区画整理事業 計画決定
平成3年(1991年)3月	JR栗東駅開業
平成4年(1992年)1月	② 栗東町 顔づくり計画書 策定
平成5年(1993年)5月	③ 栗東駅前地区地区計画
平成10年(1998年)3月	栗東芸術文化会館さくら開館、栗東サティ開業
平成11年(1999年)3月	ウイングプラザ開業
平成12年(2000年)2月	栗東駅前交番開設
平成14年(2002年)7月	栗東サティ閉鎖決定(2003.2月末)
平成15年(2003年)4月	アルプラザ栗東開業
平成17年(2005年)3月	栗東駅前公共公益施設検討調査
平成18年(2006年)2月	コミセン大宝東開館、大宝東児童館開館(ウイングプラザ3階)
平成21年(2009年)4月	栗東市諸証明サービスコーナー開設(ウイングプラザ2階)

① 栗東駅前土地区画整理事業 (平成元年(1989)10月～)	
事業目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな交通拠点の整備</li> <li>駅前における土地利用を計画的に誘導整備し、公共施設の整備及び宅地の利用増進を図る。</li> <li>魅力ある市街地環境を形成する。</li> </ul>
土地利用計画(用途地域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業地域、近隣商業地域、第一種住居地域及び工業地域に変更。</li> </ul>
公共施設 駅前広場 道路・河川 公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>8300㎡の東口駅前広場</li> <li>メインストリートの幅員30mの栗東駅前線をはじめとした幹線道路網の整備</li> <li>歩行者の安全性を重視した歩道空間</li> <li>河川拡幅、改修、調整池設置</li> <li>街区公園5ヶ所を適所に計画的に配置</li> </ul>
上下水道	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路計画に沿った上下水道の整備</li> </ul>

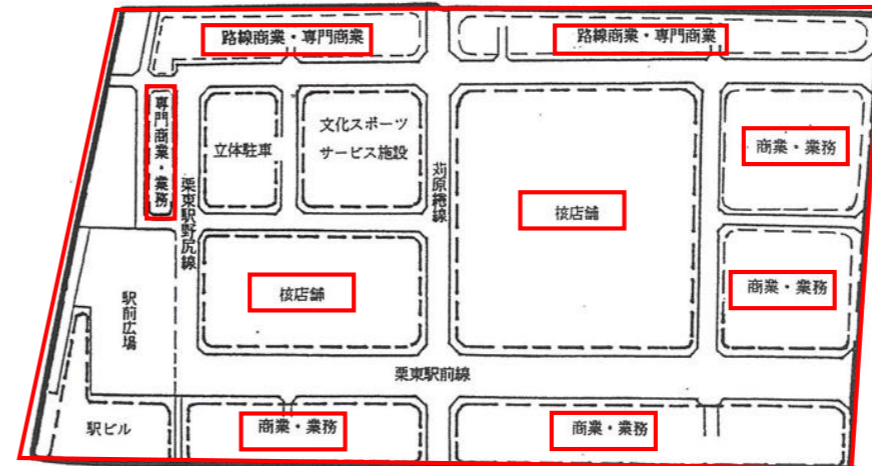


① 栗東駅前土地区画整理事業 計画図

② 栗東町 顔づくり計画書 (平成4年(1992)1月)	
キャッチフレーズ	「水と緑の中のショッピングタウン」
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1)「都市の顔」の形成 近代的なイメージと親水空間を備えたシンボルロード</li> <li>(2)「都市機能の拠点」の形成 地域核としての商業・業務・情報機能</li> <li>(3)「交通拠点」の形成 新たな交通拠点としての地域交通網の形成</li> <li>(4)「明日の文化」を創り出すまちづくり 都市生活を支援する文化・サービス機能</li> </ul>
土地利用方針	顔づくり対象区域のほとんどが商業・業務系の土地利用を想定している。

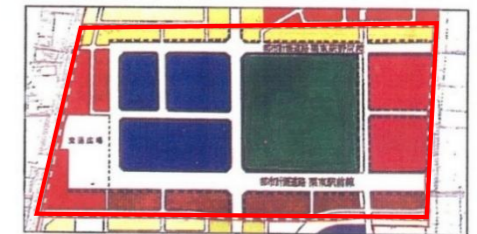
③ 栗東駅前地区地区計画 (平成5年(1993)5月)	
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業・業務・住宅地の都市機能の集積を図るため、諸施設の適正な配置を計画的に推進する。</li> <li>町の玄関口に相応しい市街地環境と素晴らしい都市景観の形成を図ることを目標とする。</li> </ul>
土地利用方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市機能の集積と充実を目指し、良好な市街地形成のため、地区ごとの土地利用方針を定める。</li> </ul>
用途の制限 建築の制限	<ul style="list-style-type: none"> <li>住商の用途の混在の規制や、風俗関連業種をはじめとする用途の制限。</li> <li>道路境界3m後退するなどの壁面位置の制限 など</li> </ul>

当時の土地利用の方針 (平成4年(1992)1月 顔作り計画書 栗東町)



② 栗東町 顔づくり計画書 土地利用の方針

地区整備計画区域図



凡	例
駅前地区(第2.3ha)	住宅B地区
ショッピングセンター地区(第4.3ha)	商業自由地区A地区(第4.4ha)
商業自由地区B地区(第2.4ha)	商業自由地区C地区(第3.1ha)
駅前通り地区(第3.1ha)	商業自由地区D地区(第3.1ha)
駅前地区(第2.1ha)	商業自由地区E地区(第3.1ha)
工業地区	商業自由地区F地区(第3.1ha)

③ 栗東駅前地区計画 地区整備計画区域

(2) 駅周辺整備の評価・検証(事業目的・テーマの視点から)

- 視点1 「商業、交通機能を核とした副都心の形成」(駅周辺整備事業・土地区画整理事業)
 

土地区画整理事業によって、駅前広場や道路等の基盤整備が進んだことにより、新たな交通拠点の整備及び地域交通網の形成、宅地の利用増進が進んでいる。

一方で、顔づくり計画書において、当初、本市が想定していた商業拠点機能は、近隣市への商業立地などを理由に十分に立地されておらず、商業機能の「拠点」として集積されているとは言えない。

なお、今回のアンケート結果(問26)の市民意向からも同様に、商業系の民間施設を駅周辺に望む声がある。
- 視点2 「水と緑の中のショッピングタウン」(顔づくり計画書)
 

「個性的で緑あふれ水の流れる快適なシンボル空間」を創出するため、市の木であるカイヅカイブキをはじめとした街路樹を多く配置し、滝・川のせせらぎ水路などを整備して、水と緑の空間形成をしているが、維持管理の問題等により、現在、滝の水を止めており、親水空間としての機能は消失しつつある。

また、街路樹の大木化等により、ムクドリ被害などが生じており、アンケート(自由意見)からも改善を求める意見がある。
- 視点3 「商業・業務・住宅地の都市機能の集積、市街地環境と素晴らしい都市景観の形成」(地区計画)
 

地区計画において、パチンコ屋や風俗関連業などの用途制限、壁面位置の制限や景観・屋外広告物の規制等により、良好な居住環境が整備され、落ち着いた都市景観や街並みが形成されている。それは、アンケート結果(問13)でも居住環境は高く評価され、住宅系の土地利用に対し、一定の成果が出ている。

一方で、商業・業務系の土地利用については、一部空きテナントがあるものの、用途制限等で立地を規制しているものではないために、今後も、空きテナントなどを活かした既存ストックの活用などが重要である。

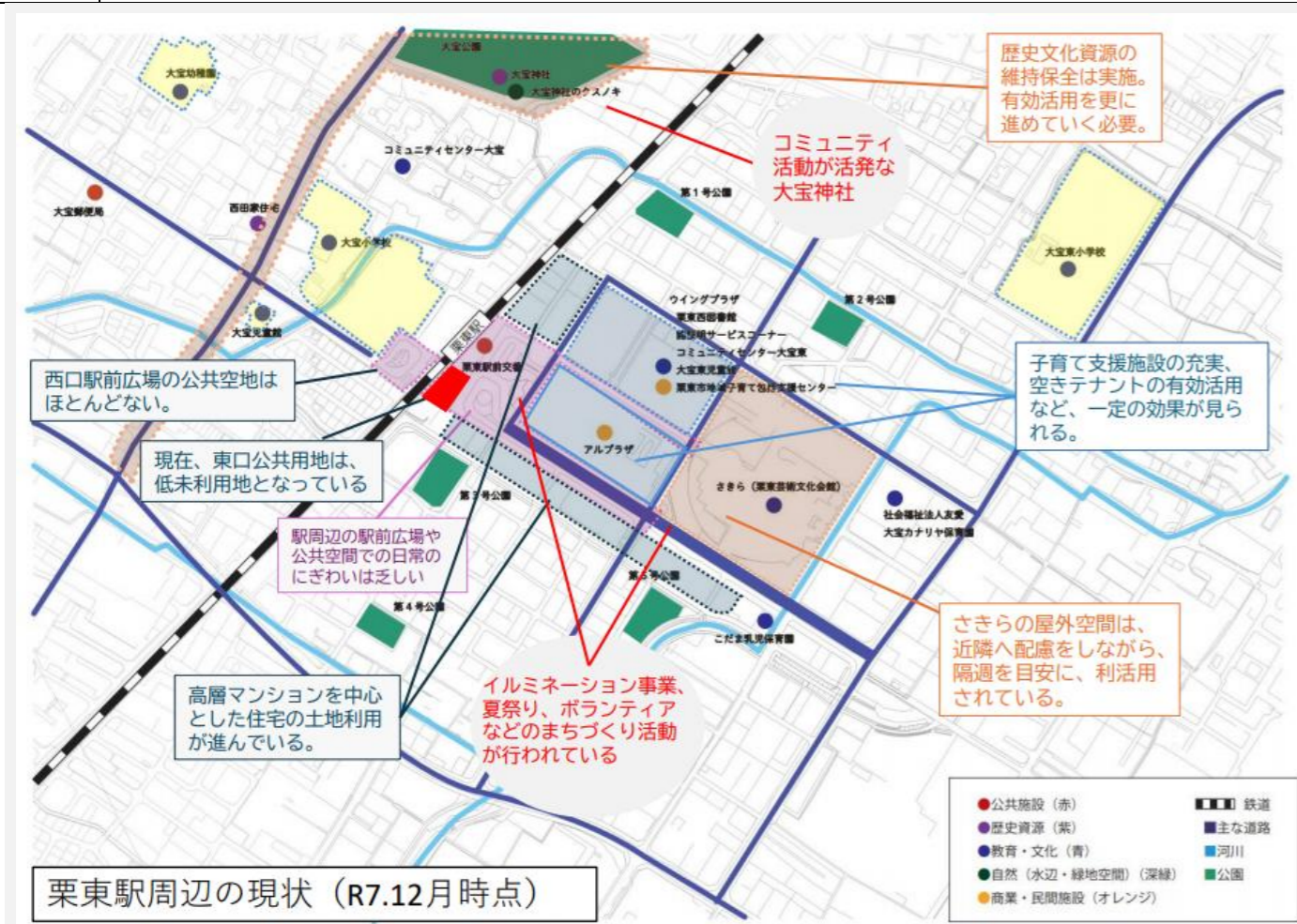
(3) 今後のまちづくりについて

これまでの駅周辺整備では、土地区画整理事業、顔づくり計画書、地区計画等により、計画的に土地利用を誘導・整備し、道路、公園、上下水道等のインフラ整備、文化・教育施設、店舗や住居の立地などが成果として挙げられる。

一方で、市の玄関口としての魅力ある市街地の形成、滝や街路樹等の維持管理の問題、老朽化した駅周辺の公共施設の更新などの諸課題について、引き続き、取り組んでいく必要がある。

## 2. 駅周辺の現状

項目	現状
人口構造	・駅開業を契機に人口増加。近年は、人口の増加が鈍化しており、少子高齢化の傾向がみられる。
土地利用	東口：商業施設や文化施設、高層マンション・戸建て住宅を中心とした住宅の土地利用が進んでいる。 駅前広場では、市有地である東口公共用地が低未利用地となっている。 西口：旧集落や分譲宅地が広がっており、駅近接には、大宝小学校が立地している。
テナント	・建物(テナント)の更新状況は、テナントビルや店舗併用共同住宅を中心に、従来立地していた新聞販売店、雑貨店、花屋、ネイルサロンなどから、飲食店(居酒屋・カフェ等)、美容院、学習塾、整骨院、バレエ・ダンススタジオ、事務所などへの転換が進んでいる。また、大型商業施設(アル・プラザ)については、子ども向け施設や交流拠点(キッズパーク、きずな BASE)への用途転換が見られる。
アクセス	・栗東駅の乗降客数は、9,074人(R5年度)であり、約8割が定期利用客となっている。 ・東口は、くりちゃんバス2路線、民営バス1路線、西口は、くりちゃんバス1路線が運行されている。 ・駅周辺の駐車場台数は、約2,000台、駐輪場は、約1,000台が整備されている。
賑わい	・駅前広場でのイルミネーション事業やさきらの屋外広場での地域の祭り等で交流が生まれている。 ・アル・プラザ栗東など商業施設の立地により一定の集客はあるが、施設内利用に留まりやすい。



## 3. 全国的な駅周辺まちづくりの近年の動向、上位

### ■ 全国的な駅周辺まちづくりの近年の動向

- ・鉄道駅周辺を交通結節点にとどまらず、商業、文化、子育てなど多様な機能を集約する拠点形成が重視。
- ・人口減少や少子高齢化が進む中、徒歩や公共交通を前提とした持続可能な都市構造への転換が求められる。

### ■ 「第六次栗東市総合計画(後期基本計画)」

- ・栗東駅東口公共用地の活用を含む栗東駅周辺のまちづくりについて、「栗東駅周辺まちづくり基本方針」の改定と共に具現化事業を推進(政策4 施策12 住環境・都市景観の充実)

### ■ 「栗東市デジタル田園都市総合戦略」

- ・栗東駅周辺などの公共交通機関でアクセスしやすい場所において、利便性の高い子育て世帯にもやさしい空間と地域コミュニティや防災などの機能を備えた複合的な賑わい拠点づくりを進めていくことが課題

## 4. 現行の基本方針の評価・検証

施策実施の具体的なイメージ(アイデア)集の実施について

イメージ集については、「まちづくり施策を具現化するイメージ」として提案された様々なアイデアである

※『○:実施中又は3年以内に実現可能、△:実現の可能性はあるが、目処が立っていないもの、×:実現不可能なもの』  
3段階に分け、実施状況を整理し、取りまとめた。

「○」が各目標の全項目に対し、3分の2以上であれば評価 A。3分の1以下であれば、評価 C。それ以外は、評価 B。

目標	実施状況	評価(※)
目標1 にぎわいづくり (15項目)	○:11項目 △:1項目 ×:3項目 施策1 駅東口公共用地の積極的な活用が図られておらず、低未利用となっている。 2 イルミネーション事業やふれあい祭り等に取り組み、交流が生まれている。 3 子育て支援機能の充実を図りつつあり、集客効果が見られる。 ⇒ 住民同士の交流行事の支援、子どもの居場所の整備が必要。	A
	○:8項目 △:3項目 ×:2項目 施策1 駅前の地区計画の成果を確認し、計画的な土地利用が図られていることを確認。 2 空きテナントを活用促進するための事業や補助金等により、活用が図られている。 3 多様な機能の項目について中長期的な視点で実現に結びづらい。 ⇒ 住民にとって必要な都市機能・意向に沿った検討が必要。	B
目標3 街並みづくり (12項目)	○:5項目 △:6項目 ×:1項目 施策1 歴史文化資源を関係団体と協働し、更に進めていく必要がある。 2 さきらの屋外空間は、近隣への配慮をしながら、積極的な利用に繋がっている。 3 回遊動線の景観づくりについては、実施に至っていない項目が多い。 ⇒ 歩きたくなる仕掛け、滞留空間の創出による人流の創出が課題。	B
	○:4項目 △:5項目 ×:2項目 施策1 最優先課題であった駅西口エレベーターの設置などバリアフリー化が進んでいる。 2 鉄道、バスの利便性の向上、駐車場・駐輪場の環境改善が必要。 3 駅周辺の点字ブロック、都市計画道路大門野尻線の整備が進んでいる。 ⇒ 誰もが訪れやすく、歩いて暮らせる施策を検討していくことが重要。	B
目標4 道づくり (11項目)	○:6項目 △:4項目 ×:0項目 施策1 樹木の剪定、雑草など道路や公園の公共空間の維持管理に課題。 2 将来に向けて、既存公共施設の運営等の適正化を検討していく必要。 3 多様な関係団体と連携し、地域への愛着を深める取り組みを検討、継続していく。 ⇒ 市民・団体と対話しながら、実行と繋げていく仕組みづくりが必要。	B
	○:6項目 △:4項目 ×:0項目 施策1 樹木の剪定、雑草など道路や公園の公共空間の維持管理に課題。 2 将来に向けて、既存公共施設の運営等の適正化を検討していく必要。 3 多様な関係団体と連携し、地域への愛着を深める取り組みを検討、継続していく。 ⇒ 市民・団体と対話しながら、実行と繋げていく仕組みづくりが必要。	B

### ■ 取り組みの評価・検証、考察

- ・施策実施のイメージ集は、全てで61項目あり、完了したものや着手したものなど様々であるが、着手自体が5つの目標に寄与できているかが結果に表れづらい傾向にある。
- ・次期基本方針においては、継続的にモニタリングできるように数値目標を掲げるなど進捗管理の仕組みを見直し、数値目標と施策(事業)が連動するような構成となるように作り変えることを検討する必要がある。
- ・また、年次スケジュールを示すなど、実施中の施策を着実に完了できるように計画の具体性を持たせることで、取り組みの継続性・実現性を高めていく必要がある。

## 5. 各種意向調査の結果及び考察

<都市づくりに関する市民アンケート調査（市民2,000人無作為抽出、830件、41.5%回答）>

### ① まちの将来像(全体、世代・地域共通)【問8】

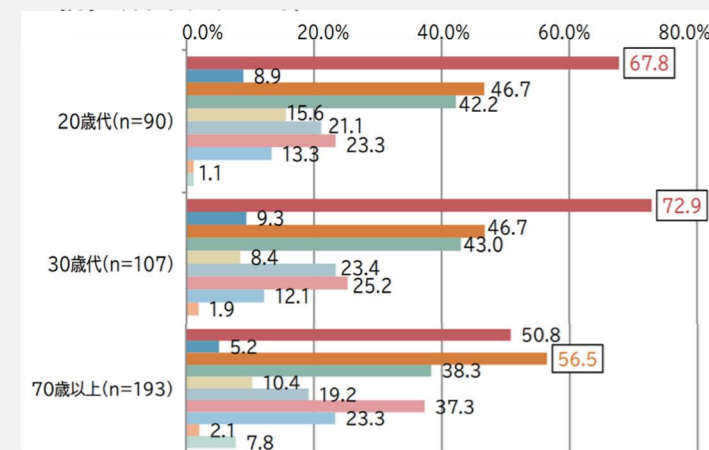


【関連目標】②快適居住/④道づくり  
【SWOT】O:市民ニーズの高まり

・全体として  
「子どもや高齢者が安心して暮らせるまち」  
が最上位。  
(※ 全世代・全地域でも最上位)

⇒ 駅周辺においても  
安全・安心を前提とした都市が必要

### ② 都市の活力を生む取り組み(世代別)【問10】



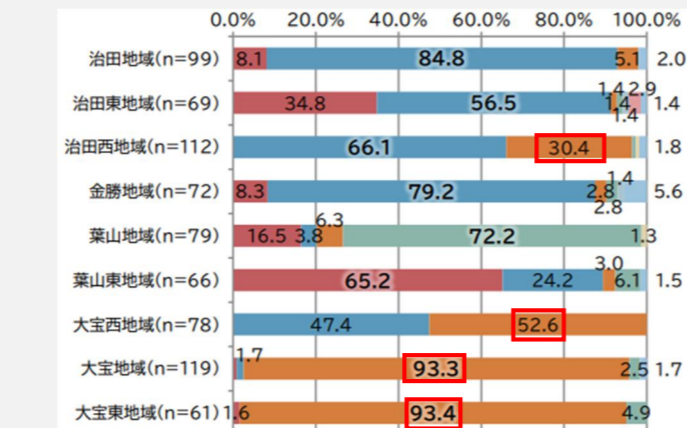
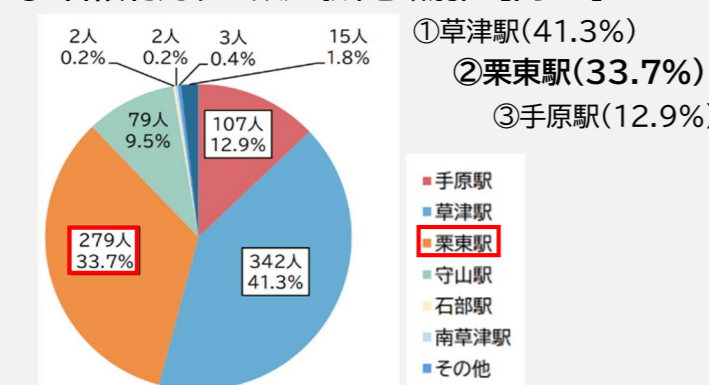
【関連目標】①にぎわい/②快適居住  
【SWOT】O:市民ニーズの高まり

・全体として  
「駅や中心市街地への都市機能集積」  
が最上位。  
・若年層(20~30代)は、「子育て・医療・福祉・商業の集積」  
・高齢層(70代)は、「地域の生活利便性」を重視。

⇒ 多世代ニーズを束ねる都市機能集積が必要

- 駅や中心市街地などに、子育て、福祉、医療、商業などの機能を集積させる
- 幹線道路沿いは、住宅地ではなく、産業振興のための工場等を立地させる
- 既存の商業施設の活性化を図り、地域の生活利便性を高める
- 空き家等を住宅やお店、地域のまちづくり活動の拠点などに有効活用する
- 働く場所としての工場や事務所などを住宅地周辺に立地させる
- 増加する人口に対応するため、新しい住宅地の形成など宅地供給施策を講じる
- 森林地域は保全だけでなく、自然環境を活かした交流・体験活動の場としても活かす
- 田園地域と都市地域の活発な交流を促すような拠点・地域づくりを目指す
- その他
- 無回答

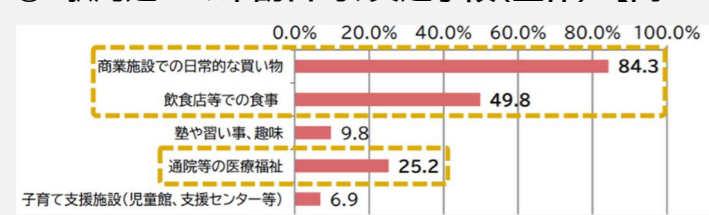
### ③ 普段利用する鉄道駅(地域別)【問15】



※ 最寄り駅であっても利用しない市民も存在し、栗東駅の利用者は、徒歩・自転車圏が多い。  
⇒ 栗東駅の利用者としては、駅周辺住民が中心であり、利用圏が狭い。

【関連目標】④道づくり  
【SWOT】W:集客力不足

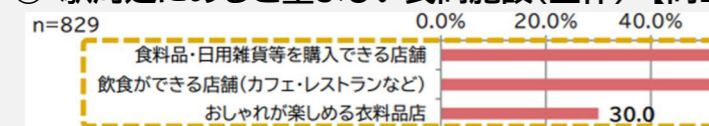
### ④ 駅周辺への来訪目的、交通手段(全体)【問21、22】



- 商業施設での日常的な買い物(84.3%)
- 飲食店等での食事(49.8%)
- 通院等の医療福祉(25.2%)

※ 交通手段:自動車約5割、徒歩・自転車約3割。  
⇒ 自動車による買い物などの駅周辺利用が多い

### ⑤ 駅周辺にあると望ましい民間施設(全体)【問26】

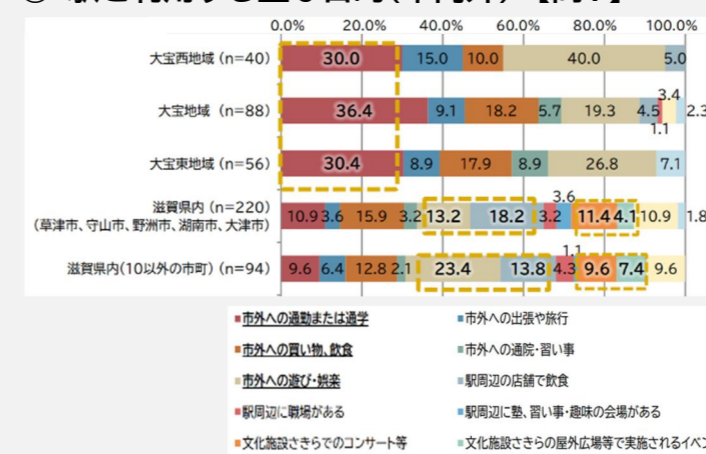


- 飲食できる店舗(68.9%)
- 食料品・日用雑貨等の店舗(52.8%)
- 衣料品店(30.0%)

⇒ 商業系の土地利用へのニーズは高い。

<栗東駅周辺に関するアンケート調査(駅を含む駅周辺施設の利用者・来訪者、671件回答)>

### ① 駅を利用する主な目的(市内外)【問7】



【関連目標】②快適居住/④道づくり  
【SWOT】S:通勤・通学利便性

・大宝・大宝東地域の  
約3割が「通勤・通学」  
で利用。  
・市外利用者が  
駅を利用する主な理由は、  
駅周辺の娯楽・飲食・文化施設の利用目的  
が一定数見られる。

⇒ 駅周辺は、周辺住民の生活拠点であり、  
市外からの来訪者も一定数存在している

### ② 駅周辺の滞在時間・交通手段(地区・年代別)【問9、12】

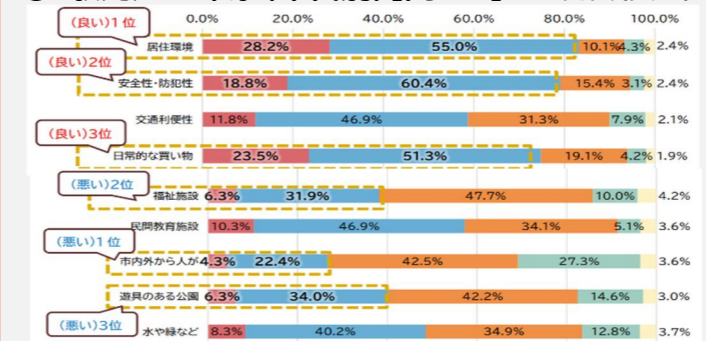


【関連目標】④道づくり 【SWOT】W:通過型空間

・駅周辺での滞在時間は  
約2割が「30分未満」、約6割が「30分~2時間」  
(地区・年代によって差はない。)  
※ 駅から目的地への主な交通手段は約7割が「徒歩」。

⇒ 滞在時間が短く、施設の単体利用にとどまる傾向が考えられる。徒歩利用者へのアプローチが重要

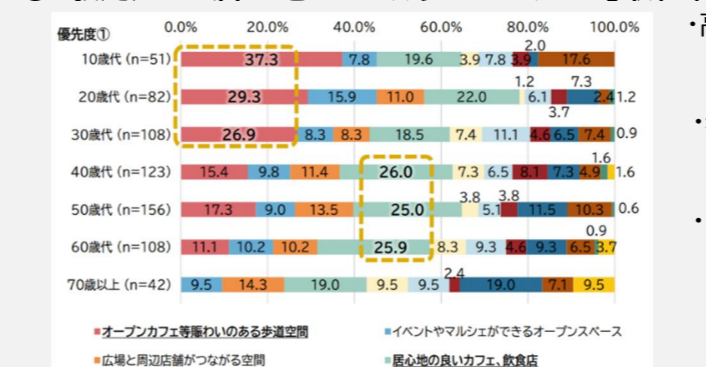
### ③ 駅周辺の印象(年代別)【問13】



- 高評価:①居住環境(83.2%)  
②安全・防犯性(79.2%)  
③日常的な買い物(74.8%)
- 低評価:①市内外から人が訪れる魅力ある場(26.7%)  
②公園・憩いの場(40.3%)  
③飲食店(43.3%)

⇒ 生活利便性の評価は高いが、  
「人を呼び込む駅周辺」という印象ではない。

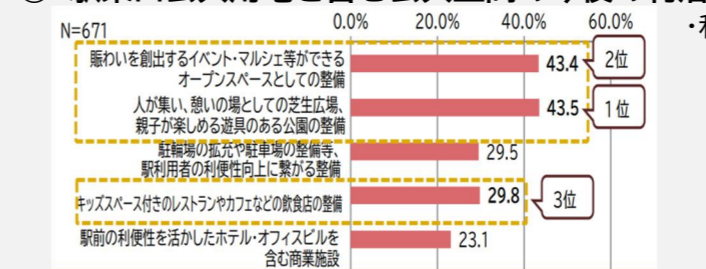
### ④ 駅周辺が「居心地がよく、歩きたくなる」取組(年代別)【問14】



- 高評価:①居心地の良いカフェ、飲食店(711点)  
②オープンカフェ等賑わいのある歩道空間(615点)  
③イベントやマルシェができるオープンスペース(507点)
- 若年層(10~30歳代)は、開放的で活動的な公共空間を重視  
(「オープンカフェ等賑わいのある歩道空間」、「イベントやマルシェ  
ができるオープンスペース」などが高い)
- 中年層(40~60歳代)は、安心・快適・日常使いなどを重視。  
(「居心地の良いカフェ・飲食店」などが高い。)

⇒ 賑わいと憩いの空間づくり、  
滞在・回遊を促す空間づくりが重要。

### ⑤ 駅東口公共用地を含む公共空間の今後の利活用(全体)【問16】



- 利活用:①芝生広場、公園等の憩いの場(43.5%)  
②賑わいを生み出す開放的な空間(43.4%)  
③レストランやカフェなどの飲食店(29.8%)
- ※ 官民連携による利活用、駅前全体の再編の意見が多い  
⇒ 公共空間に求める内容が世代間で違うため、  
多様な使い方ができる公共空間が求められる。

<ヒアリング調査(駅周辺関係団体 14団体)>

<p><b>■共通認識(全分野・全世代)</b></p> <p>● 栗東駅周辺を「通過点」から「人が滞在し、行動や交流が生まれる場」へ転換する必要があるという認識。 特に、駅周辺が通勤通学者のベッタウンとなっているため、駅周辺での滞在時間が短いことが課題。</p>	<p>【関連目標】①にぎわいづくり／③街並みづくり 【SWOT】W:滞在性・回遊性の弱さ</p>
<p>① 商業・サービス系事業者</p> <p>● 「通勤・通学の通過利用が中心で、消費や交流に結びついていない」との指摘。 ● 日常的に使われる公共空間や、関係者を束ねる運営・調整の仕組み(プラットフォーム)の必要性を示唆。</p>	<p>【関連目標】①にぎわいづくり／②快適居住の都心づくり 【SWOT】S:人通り・商業基盤／W:消費・交流への転換不足</p>
<p>② 交通・インフラ系事業者</p> <p>● 東口で車中心から人中心への空間再編や、西口の中山道エリアとの接続強化等による回遊性向上を指摘。</p>	<p>【関連目標】④道づくり／③街並みづくり 【SWOT】O:社会実験による段階的改善</p>
<p>③ 教育・公共系事業者</p> <p>● 図書館、児童館、文化施設は「人が集まる理由」を持つ拠点であるが、施設単体で完結している現状。</p>	<p>【関連目標】②快適居住／⑤参画と協働 【SWOT】S:公共施設の集積／O:多世代ニーズの高まり</p>
<p>④ 市民活動団体</p> <p>● 日常の生活拠点や非日常の賑わい拠点は、それぞれが点在、単体で完結しており、連動する必要。</p>	<p>【関連目標】⑤参画と協働のまちづくり 【SWOT】S:市民活動の蓄積／W:連携・横断性の不足</p>

⇒ 日常的に人が滞在することで自然と交流が生まれる空間、また、それらの空間が互いに繋がりあうことで、回遊性のある駅周辺を構築することが求められている。

6. 栗東駅周辺の内容まとめ・分析 (SWOT分析を用いて)

※ 栗東駅周辺の現状と特性を客観的に把握し、プラス要素である「強み」と「機会」を最大限に活かしながら、マイナス要素である「弱み」の克服や「脅威」への対応を図っていくため、SWOT分析をする。

<p><b>【S:強み(内部環境)Strength】</b></p> <p>【駅周辺まちづくりを進める上でのポテンシャル】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 通勤・通学の利便性が高い</li> <li>■ 駅周辺に商業施設、文化施設、公共施設が立地。</li> <li>■ 市民・団体による継続的な活動がされている。(駅前イルミネーションや夏祭り等)</li> <li>■ 拠点、地域資源を活かしたまちづくりが可能。(東口:文化・芸術拠点、西口:歴史街道、神社等)</li> </ul> <p>(目標 1・4・5 と関連)</p>	<p><b>【W:弱み(内部環境)Weakness】</b></p> <p>【アンケート・ヒアリングで顕在化した課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 乗降客数は、近隣駅と比べ少なく、利用圏が狭い。</li> <li>■ 「通過点」「施設単体利用」にとどまる傾向がある。</li> <li>■ 駅周辺に滞在・交流を生む空間が少ない。</li> <li>■ にぎわい創出と住環境配慮の両立が難しい。(日常の生活拠点と非日常の賑わい拠点の共存)</li> </ul> <p>(目標 1・2・3 と強く関連)</p>
<p><b>【O:機会(外部環境)Opportunity】</b></p> <p>【次期方針で活かすべき】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「安心」や「憩い」を重視する市民ニーズの高まり</li> <li>■ 日常的に利用し得る潜在層が多い(子育て世代、自転車圏利用者など)</li> <li>■ 民間活力等を活かした段階的な空間活用が可能</li> </ul> <p>(目標 2・3・4 の見直し視点)</p>	<p><b>【T:脅威(外部環境)Threat】</b></p> <p>【戦略性が求められる要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 近隣駅の再整備、機能強化が進んでいる</li> <li>■ 建設費や人件費の高騰、市の財政状況下での大規模開発は将来的な負担増につながるリスク</li> <li>■ 気象条件により屋外空間の利活用が制約される</li> </ul> <p>(全目標共通)</p>

7. 評価・検証と意向調査を踏まえた分析・考察

※1 から6の内容・分析結果を踏まえ、現行の基本方針に示す5つの目標について、必要な見直しの視点を整理。

目標1 交流による にぎわいづくり	目標2 快適居住の 都心づくり	目標3 魅力あふれる 街並みづくり	目標4 安心して歩いて 暮らせる道づくり	目標5 参画と協働の まちづくり
<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・イベント交流の機会は増加。</li> <li>・東口公共用地の利活用は不十分。</li> </ul>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・テナント活用が進んでいる。</li> <li>・駅周辺の都市機能集積の必要</li> </ul>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源等を活かしきれっていない。</li> <li>・回遊動線による人流の創出が課題</li> </ul>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー化が進んでいる。</li> <li>・駅周辺へのアクセス性の課題。</li> </ul>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共空間、施設の維持管理に課題。</li> <li>・地域や関係団体との連携の必要性。</li> </ul>
<p>見直しの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・イベント交流から日常的交流へ</li> <li>・人を惹きつける滞在空間の創出</li> </ul>	<p>見直しの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民ニーズに応じた機能検討</li> <li>・駅周辺への都市機能集積</li> </ul>	<p>見直しの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源の積極的活用</li> <li>・回遊性を生む公共空間形成</li> </ul>	<p>見直しの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・来街しやすい交通環境の充実</li> <li>・人中心の歩いて暮らせる動線</li> </ul>	<p>見直しの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・対話を軸とした協働体制の構築</li> <li>・事業化につなぐ推進の仕組み化</li> </ul>

8. 今後の駅周辺まちづくりの方向性(案)

駅周辺は、生活利便性が高く、良好な居住環境が整っている一方で、市民が日常的に滞留し、交流が生まれる「都市拠点」としての機能は十分に発揮出来ていない。こうしたことから、見直しにあたっては、普段は、「日常的に住民が憩える空間」として、イベント時は、「非日常的に賑わいを創出する空間」として使い分けができる公共空間を検討していく必要がある。