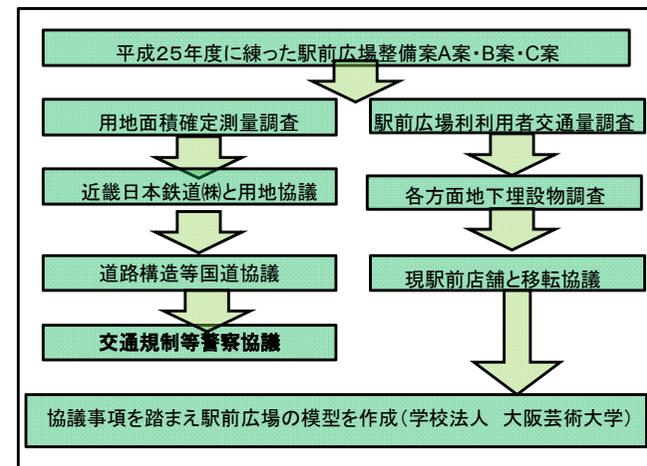


近鉄御所駅前地域における地域活性化のための基盤整備検討調査

○（調査の背景・目的） 葛城山や金剛山を拠点とした自然や歴史的な寺社・町家が市内各地に広がっており、公共交通機関が重要な位置を占めながら、その不便さ、施設間のアクセスが課題であった。その中でも近鉄御所駅は市の玄関口となっており、その利用者数は市内で突出して、市内路線バス・コミュニティバスのターミナル拠点となっている一方、駅前広場の狭さ故、車両の混雑が激しく、観光アクセスの観点からも改善を求める声が高まってきた。

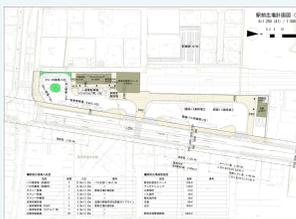
（調査の手順）



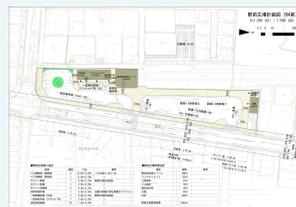
調査成果

平成25年度に行われた地域住民や大阪芸術大学教授・学生による近鉄御所駅前のあり方を検討する会で、市民の方々が要望する内容を出し合ってもらい、どのような駅前広場や駅前付近の道路の状況がよいのかを検討してもらったところ、駅前広場整備計画3案が提案された。その中で、さまざまな観点から優劣を判定した結果、B案が最も要望に近い形となると判断し、B案をもとにした駅への出入

り口2箇所の案を採用しさらに検討調査を行った。その内容を踏まえ、平成26年度には関係各機関との協議を行い、要望をそのまま実現できるかの検討を始め、近鉄御所駅前広場の交通空間の基準面積が調査され、それを反映した整備計画案の図面が下記のとおりとなった。おおむね、上記整備計画の完成年度の平成29年度末を目指し、近鉄御所駅前広場が完成するような予備設計を行うことができた。



施設配置案



イメージパース

基盤整備の見込み・方向性

今回の各方面の協議を行った予備設計を受けて、今後平成28年に実施設計業務、平成29年度工事着工、最終的には平成30年度には駅前広場整備を目指したい。

今後の課題

各協議機関が多いため、その調整に労力を要し、一方の意見を取り入れると他方が成り立たなくなるというジレンマが起り、最終完成年度がずれこむ可能性があると思込まれる。

ひとつひとつ課題を解決し、早期着工に向け、道路整備を含め、実施設計に向けてまいりたい。

官民連携による地域活性化のための

基盤整備推進支援調査

調査主体	奈良県御所市		
対象地域	奈良県御所市	対象となる基盤整備分野	道路

1. 調査の背景と目的

御所市は、20年以上前から近鉄御所駅前広場が狭小という課題があったが、緊縮財政により対応ができなかったところ、財政健全化計画（H21～H25）が終了し、駅前広場の整備に対する気運が高まってきた。本調査では民間企業と行政が一体となって取り組むことでより効果的な観光振興上不可欠である駅前広場の整備に必要な調査を実施し、駅前広場への一般乗用車の進入を可能とし、また乗客待機場所の不足により発生する混雑を解消することを目的として駅前広場の予備設計が必要となった。



図 1 調査対象地域図

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

平成25年度に行われた地域住民や大阪芸術大学教授・学生による近鉄御所駅前のあり方を検討する会で、市民の方々が要望する内容を出し合ってもらい、基本構想案を策定し、A案・B案・C案（比較表参照）の3案が提案された。その3案は以下のとおりである。

近鉄御所駅前整備基本構想案比較表(その1)

概略図		A案	B案	C案
導入施設	バス乗降場(路線用)	【国道24号沿い】 ・1番(南行) 【駅広内】 ・2番、3番、4番	【駅広内に集約】 1番、2番、3番 ※2バスは兼用	【駅広内に集約】 1番、2番、3番 ※2バスは兼用
	バス待機場(臨時営業用)	なし	1台(なし)	1台(なし)
タクシー	乗降場	5台	乗降場 1台(1台) 待機場 7台(7台)	乗降場 1台(1台) 待機場 8台(8台)
	合計	13台	9台(11台)	10台(12台)
一般車乗降場(K&R)	乗降場	なし	5台(4台)	5台(4台)
	合計	-	3台(2台)	3台(2台)
駅前広場建築施設	駅前計画用スペース(m ²)	200	212(212) (近鉄との協議必要)	208(208) (近鉄との協議必要)
	アンテナショップ(m ²)	120	119(153)	131(130)
公衆便所(m ²)	30 (身障者用なし)	54(36) (身障者用あり)	43(37) (身障者用あり)	34(42) (身障者用あり)
	バス詰所(m ²)	22	10(10) 【奈良交通(条件:10m ² 以上)】	10(11) 【奈良交通(条件:10m ² 以上)】
観光案内所(m ²)	25	10(10) 【御所市(条件:10m ² 以上)】	10(10) 【御所市(条件:10m ² 以上)】	10(10) 【御所市(条件:10m ² 以上)】
	面積(m ²)	39	59(72)	60(60)
交番	バカ一駐車庫	なし	1台(1台)	1台(1台)
	乗用駐車庫	なし	2台(1台)	2台(1台)
駅前広場の車両出入口	入口2箇所 出口2箇所	・入口1箇所、出口1箇所 ・入口は御所駅南交差点より45m離れており、比較的安かつ円滑な交通処理が可能。	・入口1箇所、出口1箇所 ・入口は御所駅南交差点より75m離れており、比較的安かつ円滑な交通処理が可能。	・入口1箇所、出口1箇所 ・入口は御所駅南交差点となり、他案と比べて交通が輻射しやすく安全性、円滑性で劣る。
駅前広場の歩道幅員(m)	1.5~2.0	・歩道幅員は、4~4.5m。	・歩道幅員は、4~4.5m。	・歩道幅員は、4~4.5m。
東側へのアプローチ(改札口~商業会商店街)	安全性	安全	・横断歩道が2箇所であるため安全。	・横断歩道が2箇所であるため安全。
	距離(m)	25	・現況と同じ25m	・現況と同じ25m
西側からのアプローチ(改札口~西側駐輪場)	距離(m)	約500	・約50(m)	・約50(m)
	時間(分)	6.5	・0.5(分)	・0.5(分)
建築施設の配置	改札口	・南向き	・南向き(南向きとすることは可能)	・南向き
	建築施設の配置	・北側~集約 ・改札口が南向きであるためアンテナショップ等が目付きにくく、B案に比べて約40m遠い。	・南側~集約し交番は北側へ分離 ・改札口が南向きとすることでアンテナショップ等が確認しやすい。	・北側~集約 ・改札口が南向きであるためアンテナショップ等が目付きにくく、B案に比べて約40m遠い。
評価	○	◎	△	◎
備考	一般車乗降場が他案と比較して多いがアンテナショップが改札口から遠く目につきにくい。一般車乗降場が他案と比較して少ないがアンテナショップが改札口から近くて利用しやすい。一般車乗降場が他案と比較して少ないがアンテナショップが改札口から近くて利用しやすい。安全性、交通性に劣る。			

その中で、さまざまな観点から優劣を判定した結果、B案が最も要望に近い形となると判断し、B案をもとにした出入口2箇所の案を採用しさらに検討調査を行った。その内容を踏まえ、平成26年度には関係各機関との協議を行い検討を始めた。調査の内容は以下のとおりである。

近鉄御所駅前整備基本構想案比較表(その2)

概略図		B1案	B2案	B3案	B4案
導入施設	バス乗降場(路線用)	【国道24号沿い】 ・1番(南行) 【駅広内】 ・2番、3番、4番	【駅広内に集約】 1番、2番 ※2路線は兼用	【駅広内に集約】 1番、2番 ※2路線は兼用	【駅広内に集約】 1番、2番 ※2路線は兼用
	バス待機場(臨時営業用)	なし	1台	2台	1台
タクシー	乗降場	5台	乗降場 1台 待機場 4台	乗降場 1台 待機場 4台	乗降場 1台 待機場 6台
	合計	13台	8台	6台	8台
身障者用乗降場	乗降場	なし	1台	1台	1台
	合計	-	1台	1台	1台
一般車乗降場(K&R)	乗降場	なし	4台	9台	4台
	合計	-	3台	1台	3台
駅前広場建築施設	駅前計画用スペース(m ²)	200	208 (近鉄との協議必要)	208 (近鉄との協議必要)	208 (近鉄との協議必要)
	アンテナショップ(m ²)	120	133	125	125
公衆便所(m ²)	30 (身障者用なし)	43 (身障者用あり)	37 (身障者用あり)	37 (身障者用あり)	37 (身障者用あり)
	バス詰所(m ²)	22	10 【奈良交通(条件:10m ² 以上)】	10 【奈良交通(条件:10m ² 以上)】	10 【奈良交通(条件:10m ² 以上)】
観光案内所(m ²)	25	10 【御所市(条件:10m ² 以上)】	10 【御所市(条件:10m ² 以上)】	10 【御所市(条件:10m ² 以上)】	10 【御所市(条件:10m ² 以上)】
	面積(m ²)	39	60	60	60
交番	バカ一駐車庫	なし	1台	1台	1台
	乗用駐車庫	なし	2台	2台	2台
駅前広場の車両出入口	入口2箇所 出口2箇所	・入口1箇所、出口1箇所 ・入口は御所駅南交差点より75m離れており、比較的安かつ円滑な交通処理が可能。 ・駅広内はB3案と比較して安全性かつ円滑性に劣る。	・入口1箇所、出口1箇所 ・入口は御所駅南交差点より75m離れており、比較的安かつ円滑な交通処理が可能。 ・駅広内はB3案と比較して安全性かつ円滑性に劣る。	・一般車用:入口1箇所、バス:出口1箇所、入口1箇所 ・(一般車用、タクシー)と(バス)を分離したため出入口が他案と比べて1箇所多い3箇所となる。 ・駅広内は比較的安かつ円滑な交通処理が可能。	・一般車用:入口1箇所、バス:出口1箇所、入口1箇所 ・(一般車用)と(バス、タクシー)を分離したため出入口が他案と比べて1箇所多い3箇所となる。 ・駅広内は比較的安かつ円滑な交通処理が可能。
駅前広場の歩道幅員(m)	1.5~2.0	・歩道幅員は、4~4.5m。	・歩道幅員は、4~4.5m。	・歩道幅員は、4~4.5m。	・歩道幅員は、4~4.5m。
東側へのアプローチ(改札口~商業会商店街)	安全性	安全	・横断歩道が2箇所であるためB3、B4案より劣る。	・横断歩道が2箇所であるためB3、B4案より劣る。	・横断歩道が1箇所であるため他案に比べて安全。
	距離(m)	25	・現況と同じ25m	・現況と同じ25m	・現況と同じ25m
西側からのアプローチ(改札口~西側駐輪場)	距離(m)	約500	・約50(m)	・約50(m)	・約50(m)
	時間(分)	6.5	・0.5(分)	・0.5(分)	・0.5(分)
建築施設の配置	改札口	・南向き	・南向き(南向きとすることは可能)	・南向き(南向きとすることは可能)	・南向き(南向きとすることは可能)
	建築施設の配置	・南側~集約し交番は北側へ分離 ・改札口が南向きとすることでアンテナショップ等が確認しやすい。	・駅舎のすぐ南側~集約し交番は北側へ分離 ・アンテナショップ等が駅舎のすぐ南側にあるため利便性に優れる。	・駅舎のすぐ南側~集約し交番は北側へ分離 ・アンテナショップ等が駅舎のすぐ南側にあるため利便性に優れる。	・駅舎のすぐ南側~集約し交番は北側へ分離 ・アンテナショップ等が駅舎のすぐ南側にあるため利便性に優れる。
評価	○	◎	◎	◎	

()内は重要度により判定が異なる。

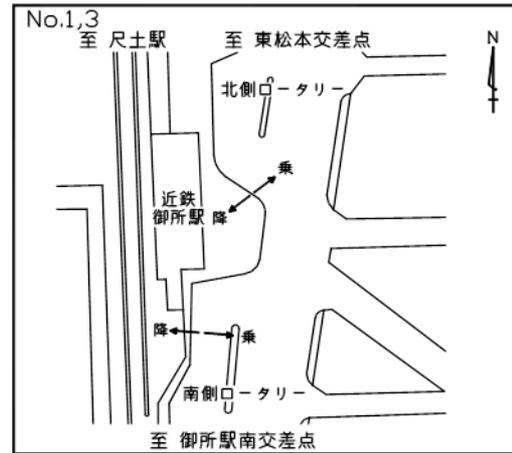
方向案内図

利用者交通量調査表の一例

12月2日(火)調査

調査日：平成26年12月2日(火) 天候：晴れ

調査地点：No.1,3 近鉄御所駅前ロータリー
(北側ロータリー)



種別 時間帯	タクシー		バス			自家用車		合計	
	乗車 人数 (人)	降車 人数 (人)	乗車 人数 (人)	降車 人数 (人)	台 数 (台)	乗車人 数 (人)	降車 人数 (人)	乗車 人数 (人)	降車 人数 (人)
5:00-6:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00-7:00	1	0	0	0	0	0	10	1	10
7:00-8:00	10	0	0	0	0	0	6	10	6
8:00-9:00	2	0	0	0	0	1	6	3	6
9:00-10:00	15	0	0	0	0	0	0	15	0
10:00-11:00	4	0	0	0	0	0	1	4	1
11:00-12:00	4	2	0	0	0	0	0	4	2
12:00-13:00	3	0	0	0	0	1	1	4	1
13:00-14:00	1	0	0	0	0	2	0	3	0
14:00-15:00	5	0	0	0	0	1	0	6	0
15:00-16:00	5	1	0	0	0	2	0	7	1
16:00-17:00	3	0	0	0	0	1	0	4	0
17:00-18:00	1	0	0	0	0	3	1	4	1
18:00-19:00	1	1	0	0	0	2	1	3	2
19:00-20:00	0	0	0	0	0	8	0	8	0
20:00-21:00	5	0	0	0	0	2	0	7	0
21:00-22:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0
22:00-23:00	2	0	0	0	0	0	0	2	0
23:00-24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24:00-25:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
全時間合計	63	4	0	0	0	23	26	86	30

駅前広場規模調査

入力項目	変数	入力データ	単位	備考	
1. 駅前広場利用者数の設定					
① 駅前広場利用者数	鉄道利用者数	—	3,579.00	人	
	非鉄道利用者数	—	1,790.00	人	鉄道利用者×0.5
	計	—	5,369.00	人	
② ピーク率	—	—	17.00	%	
③ 鉄道端末交通手段別分担率	バス	—	5.00	%	
	タクシー	—	2.00	%	
	自家用車	—	18.00	%	
	自動二輪	—	0.00	%	
	自転車	—	17.00	%	
	徒歩	—	58.00	%	
	計	—	100.00	%	
2. 施設別計画交通量の設定					
① バス乗降場に関わる 計画交通量と施設数	ピーク時利用者数	N^P_B	46.00	人/時	
	乗車比率	k_{1B}	58.62	%	=乗車客数/乗降客数
	降車比率	k_{0B}	41.38	%	=100-乗車比率
	サービス時間	S_B	5.00	分	発車間隔
	平均乗車客数	n_B	5.67	人/台	1台当たり
	降車所用時間	t_{0B}	0.03	分/人	1人当たり
② タクシー乗降場に関わ る計画交通量と施設数	ピーク時利用者数	N^P_T	18.00	人/時	
	乗車比率	k_{1T}	100.00	%	=乗車客数/乗降客数
	降車比率	k_{0T}	0.00	%	=100-乗車比率
	乗車所要時間	t_{1T}	0.17	分/人	
	降車所用時間	t_{0T}	0.50	分/人	
	サービス時間	S_t	5.00	分	発車間隔
③ 自家用車乗降場に関わ る計画交通量と施設数	ピーク時利用者数	N^P_c	164.00	人/時	
	平均乗車人数	n_c	1.30	人/台	1台当たり
	平均停車時間	t_c	1.00	分	
④ タクシー駐車場に関わる計画交通量と施設数	滞留客数	N_{TR}	2.00	人/時	滞留客の計画交通量
	平均乗車人員	n_T	1.40	人/台	1台当たり
⑤ 歩道に関わる計画交通量	—	C_V	913	人/時	
⑥ 車道に関わる計画交通量	—	C_C	160	台/時	
⑦ その他の施設計画に関わる計画交通量と施設数	K & R 乗降場		0.00	台/時	
	P & R 乗降場		0.00	台/時	
	自家用車駐車場	P_c	7.00	台/時	
	二輪車駐車場	N^P_d	0.00	台/時	
	その他の乗降場		0.00	台/時	

計算項目	変数	計算結果	単位	計算式
3. 施設別計画交通量の設定				
① バス乗降場に関わる計画交通量と施設数				
a. バス乗車バス数	B_{IB}	1	バス	$= (N^P_B \times k_{IB} \times S_B) / (n_B \times 60)$
b. バス降車バス数	B_{OB}	1	バス	$= (N^P_B \times k_{OB} \times t_{OB}) / 60$
c. バス待ち滞留客の計画交通量	N_{BW}	3	人	$= (N^P_B \times k_{IB} \times S_B) / 60$
② タクシー乗降場に関わる計画交通量と施設数				
a. タクシー乗車バス数	B_{IT}	1	バス	$= (N^P_T \times k_{IT} \times t_{IT}) / 60$
b. タクシー降車バス数	B_{OT}	0	バス	$= (N^P_T \times k_{OT} \times t_{OT}) / 60$
c. タクシー待ち滞留客の計画交通量	N_{TW}	2	人	$= (N^P_T \times k_{IT} \times S_T) / 60$
③ 自家用車乗降場に関わる計画交通量と施設数				
	B_c	3	バス	$= (N^P_c / n_c \times t_c) / 60$
・身障者用バス		1	バス	
④ タクシー駐車場に関わる計画交通量				
	P_T	2	台	$= N_{TW} / n_T$
⑤ 歩道に関わる計画交通量				
	C_W	913	人/時	$= N^P_B + N^P_T + N^P_c + N^P_W + N^P_o$
⑥ 車道に関わる計画交通量				
	C_c	160	台/時	$= (N^P_B / n_B) \times \gamma_B + N^P_T / n_T + N^P_c / n_c + N^P_o / n_o$
⑦ その他の施設計画に関わる計画交通量と施設数				
a. K & R乗降場に関わる計画交通量	-	0	台/時	
b. P & R乗降場に関わる計画交通量	-	0	台/時	
c. 自家用車の短時間駐車場に関わる計画交通量	P_c	7	台/時	
d. 二輪車駐車場	B_d	0	台/日	
e. その他乗降場	-	0	台/時	
4. 交通空間基準面積の設定				
① バス乗降場関連面積	-	143	㎡	$= (B_{IB} + B_{OB}) \times a_B + N_{BW} \times a_{BW}$
② タクシー乗降場関連面積	-	22	㎡	$= (B_{IT} + B_{OT}) \times a_T + N_{TW} \times a_{TW}$
③ 自家用車乗降場関連面積	-	80	㎡	$= B_c \times a_c$
④ タクシー駐車場関連面積	-	60	㎡	$= P_T \times a_{PT}$
⑤ 歩道面積	-	51	㎡	$= C_W / D_W \times L_W$
⑥ 交通処理のための車道面積	-	351	㎡	$= L_c \times W_c$
⑦ 付加的施設の面積	-	210	㎡	$= P_c \times a_{PC}$
計	-	917	㎡	
5. 環境空間面積の設定				
	-	600	㎡	
6. 駅前広場必要面積の設定				
	-	1,517	㎡	$= \text{交通空間基準面積} + \text{環境空間面積}$

≦ 2,000 ㎡

計画交通量設定に際しての数値

指標	変数	参考値	考え方
バス1台当りの平均乗車客数	n_B	<ul style="list-style-type: none"> 当該駅の現況平均乗車客数 新駅では40人/台 	<ul style="list-style-type: none"> 基本的には、現況値を用いるべきと考える。 バスの平均乗車定員69人/台と平均乗車数11人/台の中間値40人/台(1995都市交通年報より) ※駅でのバス乗降客は平均乗車よりかなり高い。
バスサービス時間	S_B	<ul style="list-style-type: none"> 5分 (計画サービス時間) 	<ul style="list-style-type: none"> 提供するバスサービス(出発頻度)であり、都市部と地方部でも、サービスの考え方は異なることで目安として5分とした。
1人当りバス降車時間	t_{OB}	<ul style="list-style-type: none"> 2/60分/人 (計画サービス時間) 	<ul style="list-style-type: none"> 実際には、より短い時間でも可能であるが、この程度のサービス水準を確保することとする。
タクシーサービス時間	S_T	<ul style="list-style-type: none"> 5分 	<ul style="list-style-type: none"> 提供するタクシーサービス(出発頻度)であり、都市部と地方部でも、サービスの考え方は異なることで目安として5分とした。
1人当りタクシー乗車時間	t_{IT}	<ul style="list-style-type: none"> 10/60分/人 (計画サービス時間) 	<ul style="list-style-type: none"> 実際には、より短い時間でも可能であるが、この程度のサービス水準を確保することとする。
1人当りタクシー降車時間	t_{OT}	<ul style="list-style-type: none"> 30/60分/人 (計画サービス時間) 	<ul style="list-style-type: none"> 実際には、より短い時間でも可能であるが、この程度のサービス水準を確保することとする。
自家用車平均乗車人数	n_C	<ul style="list-style-type: none"> 1.3人/台 	<ul style="list-style-type: none"> P.T.調査の全目的平均(1.29人/台) 大規模マニュアル(1.3人/台、事務所)
自家用車平均停車時間	t_C	<ul style="list-style-type: none"> 1分 (計画サービス時間) 	<ul style="list-style-type: none"> 乗降のための停車時間であり、提供するサービスの目安として1分とした。
タクシー1台当り平均乗車人数	n_T	<ul style="list-style-type: none"> 1.4人/台 	<ul style="list-style-type: none"> 昭和60年度自動車OD調査が、タクシーの平均：1.39人/台
その他	バス乗車比率	—	<ul style="list-style-type: none"> PT調査の平均として、東京：0.406・地方：0.412 全国：0.409
	タクシー乗車比率	—	<ul style="list-style-type: none"> PT調査の平均として、東京：0.649・地方：0.495 全国：0.569
	バスの乗用車換算係数	γ_B	<ul style="list-style-type: none"> 1.7

施設別の標準的な原単位

指標	変数	参考値	考え方		
バス乗降場	a B	・ 70 m ² /台	・ 停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積。		
バス乗降客の滞留空間	a BW	・ 1.0 m ² /人	・ 立って待つ人々の相互の間隔が、人間の快適な緩衝空間の範囲内にある密度の上限値。		
タクシー乗降場	a T	・ 20 m ² /台	・ 停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積。		
タクシー乗降客の滞留空間	a TW	・ 1.0 m ² /人	・ 立って待つ人々の相互の間隔が、人間の快適な緩衝空間の範囲内にある密度の上限値。		
自家用車乗降場	a C	・ 20 m ² /台	・ 停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積。		
自家用車駐車場	a PC	・ 30 m ² /台	・ 小型車が駐車した場合の1台当り所要面積		
タクシー駐車場	a PT				
歩行者密度	D W	・ 27人/分・mを目指すこと を基本とする。	・ 正常な歩行速度で歩くことができ、歩行行動の自由身体的接触のない密度の上限値。		
計画車道延長	L C	・ 0.400C _C	+	36.1	・ バスの発着バース空間などを除く、自動車処理のための計画車道延長。 ・ 環境空間比が0.5程度の駅の車路延長から、簡易式で表現。
平均歩行距離	L W	・ 0.009A ₀	+	82.4	・ 駅前広場歩行者の平均歩行距離は、駅前広場の対角線延長距離と設定し、簡易式で表現。
計画車線幅員	W C	・ 3m + 余裕幅員 0.5m (+積雪地域 0.5m)			・ 車線幅員に車両が側方通過できる幅員を加えた長さ。 ・ 除雪によって側方に寄せられた雪が、車両への交通障害とならないようにする。
二輪車スペース	a d	・ 1.14 m ² /台			・ 片側一列駐輪させた場合の所要面積。
長距離バス・観光バスの乗降場		・ 70 m ² /台			・ 停車した場合の所要面積に車間スペースを加えた面積。

③ 地下埋設物調査

水道管やガス管等の地下埋設物の有無や形状を調査するため、関係各機関 11カ所に対して調査を実施した。

④ 交通計画調査

整備地区に隣接する国道については、京奈和自動車道の開通により交通量は減少傾向にあり混雑度が低いことから拡幅することなく、また国道24号と交差する県道榑羅御所線についても、現状の歩道を拡幅する程度にとどめることとした。

⑤ 駅前から商店街・「御所まち」界隈への導線調査

大阪芸術大学による御所駅前からの商店街への導線調査では、「御所まち」界隈の模型を作成し、ひとつでも目玉となるおいしいものが飲食できる店舗と、民間企業の協力によるきれいな公衆トイレの設置・運営、大学生を活用したお土産ショップの開設・運営を3つの柱とするものが確立できれば、駅前広場の利用が促進されるとの調査結果を得た。

3. 基盤整備の見込み・方向性

今回の調査結果に基づき、おおむね、駅前広場整備計画の完成年度の平成29年度末を目指し、進めることとしている。整備にあたっては、官民連携のもと関係機関と調整を図り事業に取り組んでいく計画である。今後のスケジュールとしては、平成28年度より実施設計を行う見込みであり、その後本工事を単年度もしくは継続で行っていく計画である。

基盤整備を行うことにより、市民念願の利用しやすい駅前広場が整備され、転入者の増加や観光客の入り込み数増も見込まれる。また転出者の抑制にもなると考える。ひいては地域の活性化につながる。

4. 今後の課題

今後、基盤整備においては各協議機関が多いため、その調整に労力を要し、具体的な検討を要することから、一方の意見を取り入れると他方が成り立たなくなるというジレンマが起こり、最終完成年度がずれこむ可能性があるが見込まれる。しかし、市民要望の重要度が高い部分を最優先に、ひとつひとつ課題を解決し、財源探求に努め、早期着工することが課題である。