

# 酒田駅周辺地区グランドデザイン策定業務報告書

【 概 要 版 】

平成 26 年 12 月

株式会社アール・アイ・エー東北支社

# 酒田駅周辺地区グランドデザイン策定業務報告書

## 【 概要版 】

### 目 次

はじめに	1
1. 酒田駅周辺地区の現状と課題	2
2. 酒田駅周辺地区のまちづくりの方針	9
3. 酒田駅周辺地区に求められる機能	11
4. 酒田駅周辺地区の将来像（機能配置）	13
5. 酒田駅周辺の整備方針	17
6. 短期整備の検討	21
＜参考＞	
酒田駅周辺地区グランドデザイン検討懇談会	33
酒田駅を利用している高校生アンケート調査結果	34
酒田駅暫定駐車場利用者アンケート調査結果	36

## はじめに

この報告書は、平成26年度に酒田市より委託された「酒田駅周辺地区グランドデザイン策定業務」について、その成果を取りまとめたものである。

酒田駅周辺地区においては、酒田の玄関口にふさわしい風格と賑わいある都市空間の創出や高次都市機能の集積、交通結節点としての機能が期待されてきたところであるが、同地区の大型商業施設の撤退以降、商店街各店舗の経営の厳しさが増し、一部店舗の閉鎖・移転等により空地が発生していること、酒田駅の乗降客数が減少していること、さらには同地区の人口減少の進行も相まって、その期待に応えられている状況にない。

そうした状況を踏まえ、本業務は、酒田市における駅周辺地区の位置付けと将来のあるべき姿を再整理するとともに、旧ジャスコ跡地、駅前広場、駅舎を含む酒田駅周辺地区の現況や課題を踏まえつつ、それに対応した整備に関する方針を明らかにし、酒田駅周辺地区グランドデザインとしてまとめることを目的として実施したものである。

また、総合的な見地から検討するため、学識経験者・市民団体代表の方々にご協力いただき「酒田駅周辺地区グランドデザイン検討懇談会」を開催し、同地区のあるべき姿についての議論を通じてご意見を頂戴しながら方針をとりまとめた。

この報告書が、今後の酒田駅周辺地区のまちづくりの取り組みの契機として、関係各位のご理解を得られれば幸甚である。

株式会社アール・アイ・エー東北支社

グランドデザインの策定は酒田駅周辺の下図の範囲(9.0ha)を対象とする。



# 1. 酒田駅周辺地区の現状と課題

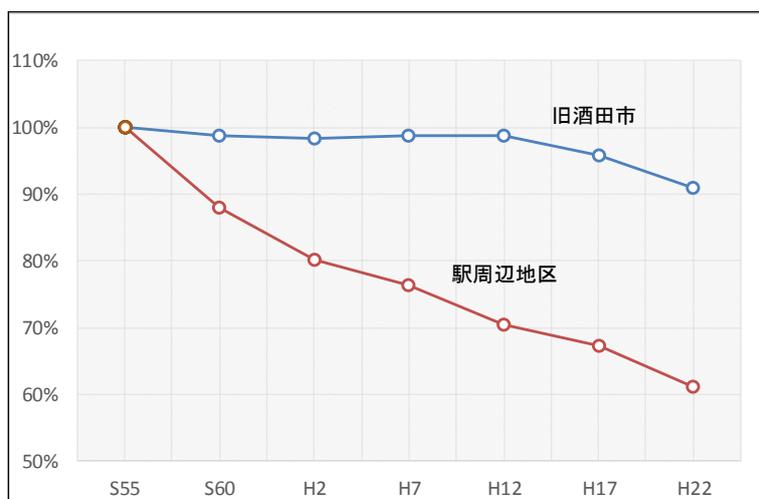
## (1) 酒田駅周辺地区の現状

酒田駅周辺地区は、主に沿道の商業機能とその裏側に広がる住宅地によって構成される土地利用となっているが、中心市街地の他地区と同様に人口の減少と高齢化が進むとともに、空き地や空き家が目立つようになってきており、特に駅前にある大規模な空き地（旧ジャスコ跡地）の有効活用が求められている。

また、建物の老朽化も進んでおり、緊急車両の通行が難しい細街路も多いことから、災害に対する脆弱性も懸念される状況となっている。

さらには、駅周辺の交通結節機能の分散（駅とバスターミナル）や駅前広場における各機能の充実等の課題を抱えており、公共交通機関の利便性が高い駅前の魅力を生かすことができず、酒田の玄関口としての役割を果たせていない。

人口増減率の推移

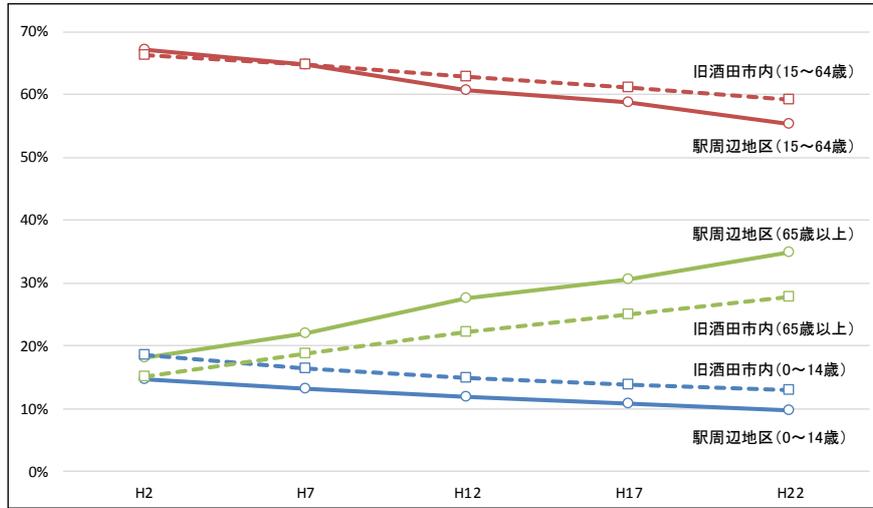


人口	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	(H22/S55)
旧酒田市	102,600	101,392	100,811	101,230	101,311	98,278	93,187	90.8%
駅周辺地区	7,233	6,359	5,792	5,518	5,101	4,867	4,430	61.2%

※駅周辺地区の人口＝駅周辺半径 500mの町の人口を引用

(以下、年齢別構成人口及び商業の推移も同様)

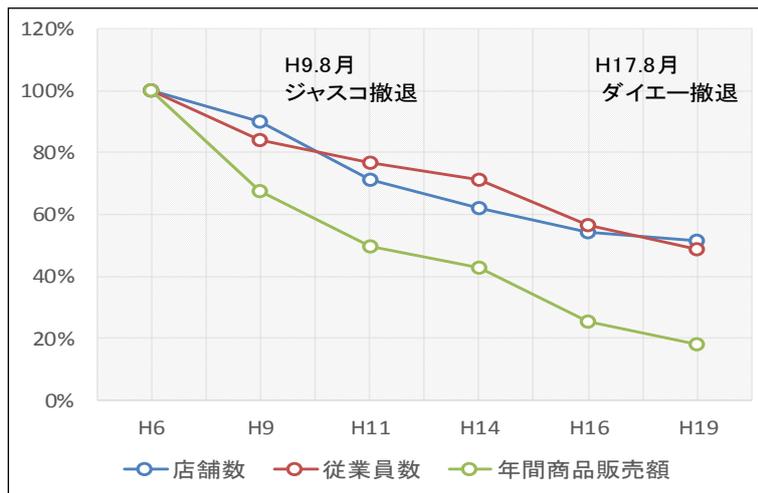
### 年齢別構成人口占有率の推移



( 上段: 人口・人 )  
( 下段: 占有率 )

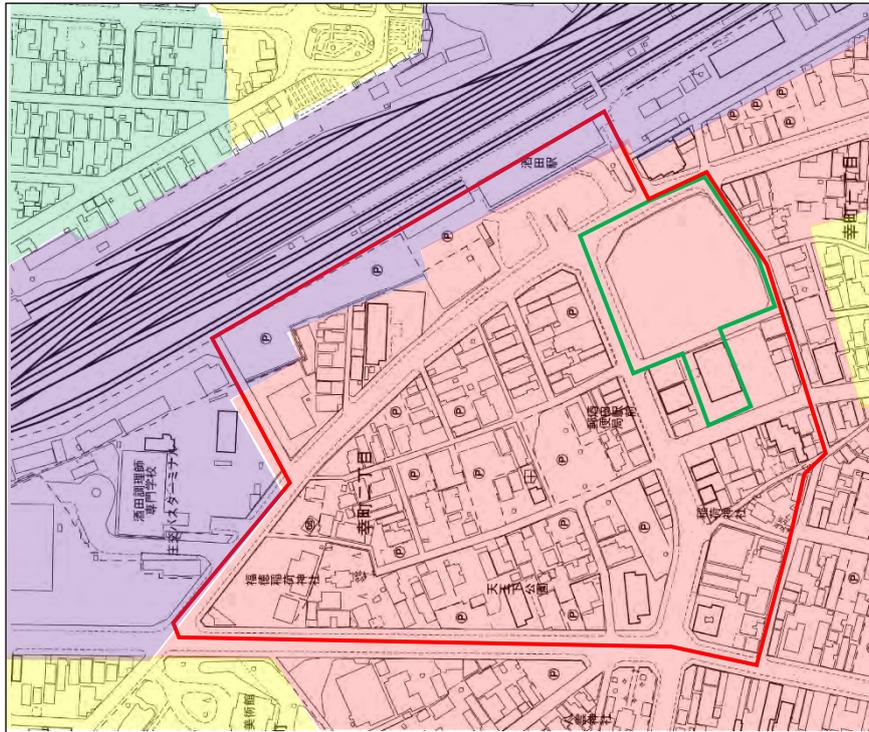
	H2	H7	H12	H17	H22	比較 (H22-H2)
駅周辺地区	5,792	5,518	5,101	4,867	4,430	-1,362
年少人口 (0~14歳)	855 14.8%	723 13.1%	601 11.8%	524 10.8%	433 9.8%	-422 -5.0%
生産年齢人口 (15~64歳)	3,888 67.1%	3,578 64.8%	3,096 60.7%	2,857 58.7%	2,451 55.3%	-1,437 -11.8%
老年人口 (65歳以上)	1,049 18.1%	1,217 22.1%	1,404 27.5%	1,486 30.5%	1,546 34.9%	497 16.8%

### 駅周辺地区の商業の推移



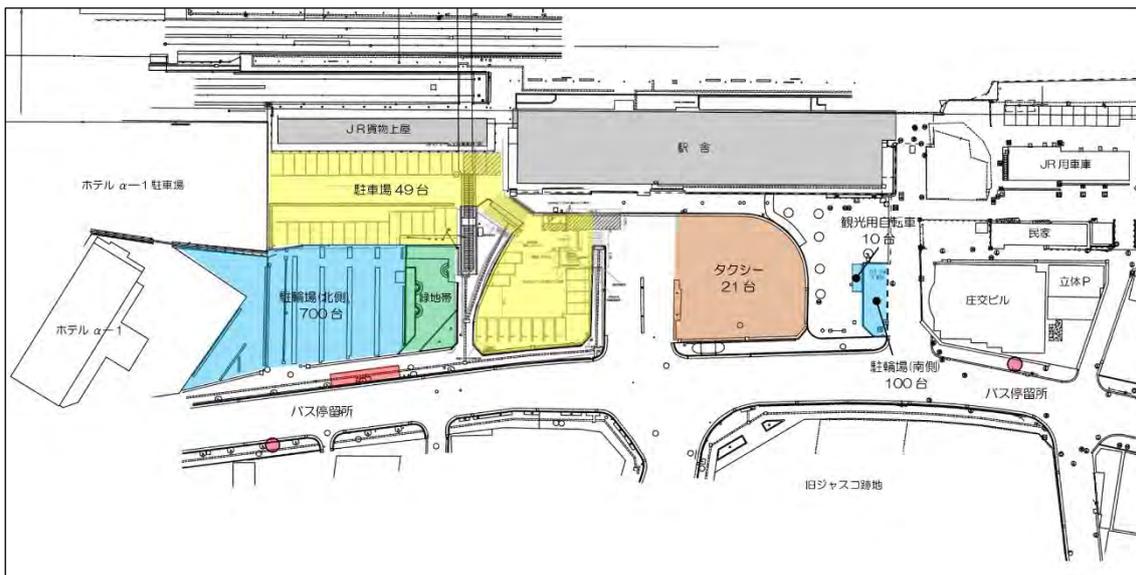
	H6	H9	H11	H14	H16	H19	増減 (H19-H6)	対H6比 (H19/H6)
店舗数(店)	237	213	169	147	129	122	-115	51.5%
従業員数(人)	1,073	904	825	765	608	525	-548	48.9%
年間商品販売額(億円)	236	159	117	101	60	43	-193	18.2%

### 駅周辺地区の都市計画用途



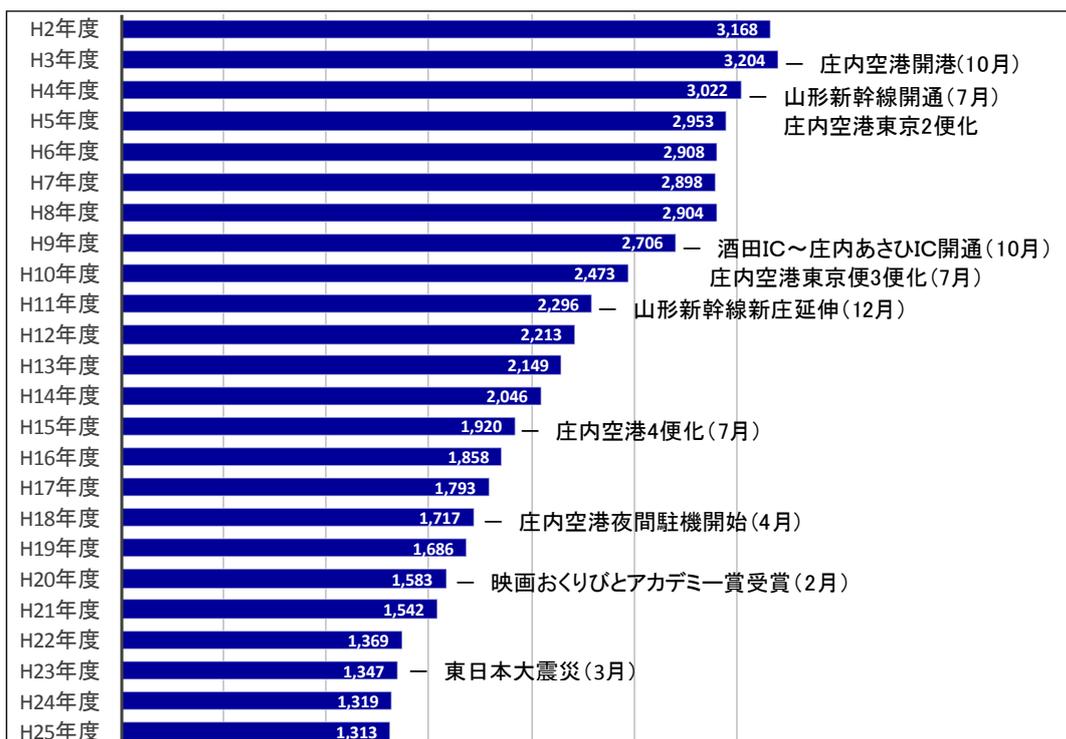
<b>商業地域</b>	<b>第一種住居地域</b>	<b>進工業地域</b>
容積率 (%) 400 450 500 建ぺい率 (%) 80 80 80 外壁の建築物の 後退距離の限度 高さの限度	容積率 (%) 200 建ぺい率 (%) 60 外壁の建築物の 後退距離の限度 高さの限度	容積率 (%) 200 建ぺい率 (%) 60 外壁の建築物の 後退距離の限度 高さの限度
<b>第一種中高層住居専用地域</b>	<b>高度利用地区</b>	
容積率 (%) 200 建ぺい率 (%) 60 外壁の建築物の 後退距離の限度 高さの限度	容積率: 最高限度 500%、最低限度 200% 建ぺい率: 80%、 壁面後退距離: 一部 2m 建築面積の最低限度: 200 m <sup>2</sup>	

### 酒田駅前広場現況図

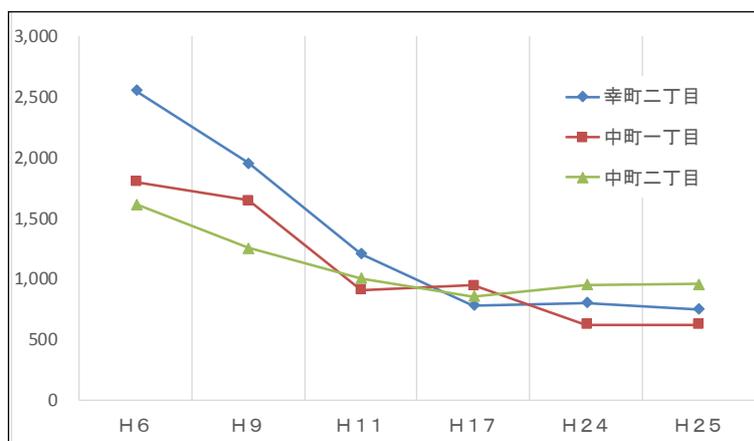


J R酒田駅の乗客数の推移

(単位:人/日)



中心市街地の歩行者・自転車通行量 (12時間調査)



(単位:人)

調査場所	区分	H6	H9	H11	H17	H24	H25
幸町二丁目 (旧ジャスコ前)	歩行者	1,357	810	671	352	372	422
	自転車	1,196	1,140	530	426	430	326
	計	2,553	1,950	1,201	778	802	748
中町一丁目 (伝兵工業局前)	歩行者	529	367	373	332	263	274
	自転車	1,267	1,276	535	611	358	346
	計	1,796	1,643	908	943	621	620
中町二丁目 (まる五前)	歩行者	929	631	686	520	533	668
	自転車	682	619	317	331	414	288
	計	1,611	1,250	1,003	851	947	956

## (2) 酒田駅周辺地区の課題の整理

酒田駅周辺地区における現状を踏まえ、以下のとおり各エリアの課題を整理する。

<b>Aエリア（旧ジャスコ跡地と隣接街区）</b>
<p>酒田市の所有地である旧ジャスコ跡地と隣接する幸町一丁目10街区を含めたエリアである。商業集積からの転換の過程で生じた大規模な空き地が存在しており、これまで民間事業者が開発事業に取り組んだものの中止によって永らく空き地の状態が続いている。現在は、駐車場として暫定利用をしているが、市民からの有効活用が強く求められている土地である。</p> <p>また、隣接する幸町一丁目10街区では、昭和50年に市街地再開発事業で整備されたホテルやコンベンション機能を有する高層建築物が更新の時期をむかえている。街区内の他の建築物の老朽化も進んでおり、また、当街区の南側には4m未満の狭隘な街路が存在するなど、まちとして災害への対応力が低下している状況にある。</p>
<b>Bエリア（駅前広場）</b>
<p>JR酒田駅舎と駅前広場で構成された区域で、現在は、酒田駅舎、タクシーロータリー、一般車駐車場、駐輪場が主な機能となっている。駅前と庄交バスターミナルに交通結節機能が分散しているとともに、駅前広場内におけるタクシーと一般車両の混在や動線の交錯、バス停の分散配置、耐候性に劣る自転車駐輪場などの課題がある。</p> <p>また、酒田の魅力や観光情報を伝えるインフォメーション機能や、観光客に対するエントランス機能の不足についても課題となっている。</p>
<b>Cエリア（駅北地区）</b>
<p>高層ホテルやカラオケなど商業施設としてのにぎわい機能を備えたエリアである。住宅地は細街路で行き止まりの道路となっているが、比較的新しい建物が多く、現状を維持していくことが重要なエリアである。</p>
<b>Dエリア（幸町二丁目住環境地区）</b>
<p>主要な道路で囲まれた幸町二丁目を中心とし、木造低層の建物を中心とした住宅地が形成されているエリアである。市全体と比較して人口や世帯数の減少、高齢化が急速に進んでおり、空き地や駐車場が目立つようになっている。</p> <p>また、狭隘な街路や老朽化した建物等により、まちとして災害への対応力が低下している状況にある。</p>
<b>Eエリア（幸町一丁目住環境地区）</b>
<p>駅前の目抜き通りである酒田駅築港線沿道の南側で住宅地が形成されているエリアである。エリア内には、住宅のほか、神社やホテル、商店などが見られるが、狭隘な街路に依存しており、まちとしての災害への対応力が低下している状況にある。</p>

### Fエリア（酒田駅築港線沿道）

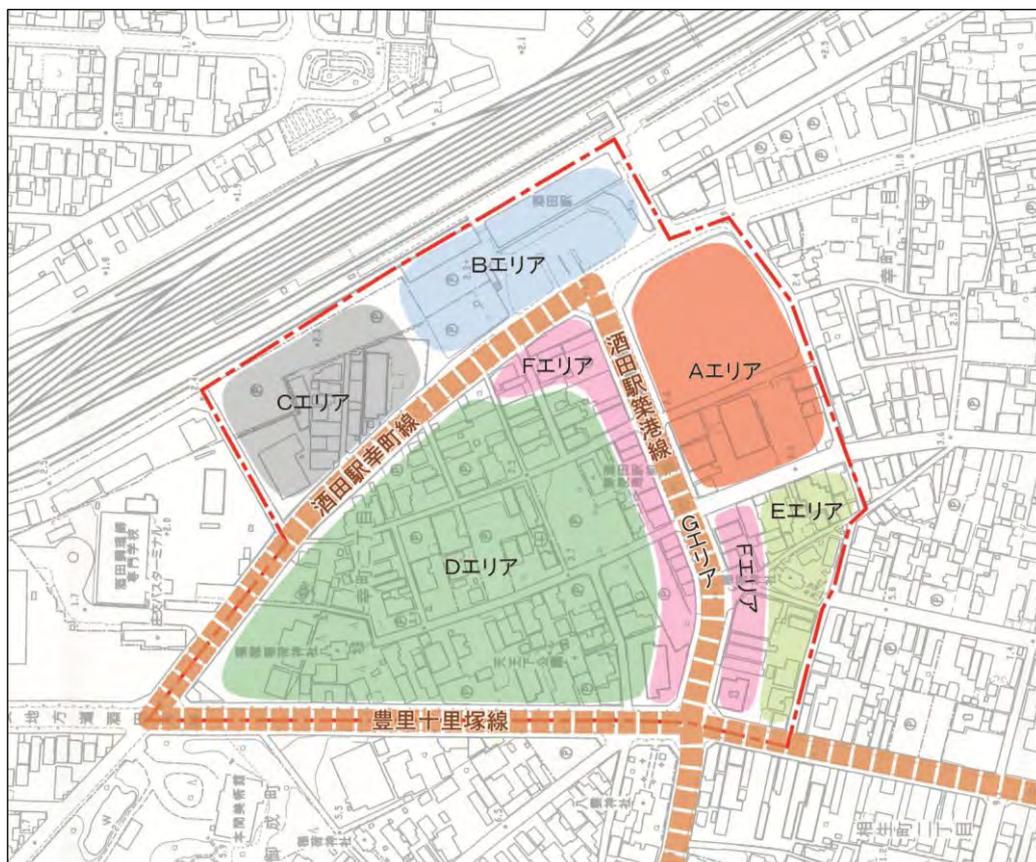
酒田駅築港線沿道は、駅前の目抜き通りであるため、駅前としてのふさわしい景観が期待される通りであるが、現在は印象が薄く、景観性にも欠けている。

また、沿道商業の衰退により建物の建替えが進まない結果、建物の老朽化が特に地区の中でも著しくなっている。

### Gエリア（酒田駅築港線、酒田駅幸町線、豊里十里塚線）

酒田駅前に接する酒田駅築港線と酒田駅幸町線、そして中心市街地（中町）方面に繋がる豊里十里塚線の3つの主要な街路は、酒田の玄関口として、回遊のための主要な動線としてのみならず、酒田の景観を強く印象付ける景観要素を構成しているが、酒田を代表する観光資源である本間美術館方面へと続く酒田駅幸町線、中心市街地方面へと続く豊里十里塚線とも回遊ルートとしてのわかりやすさ、快適性に欠けており、沿道の景色が景観性の不足ともあいまって、観光客に対する魅力に乏しい。

酒田駅周辺地区エリア図

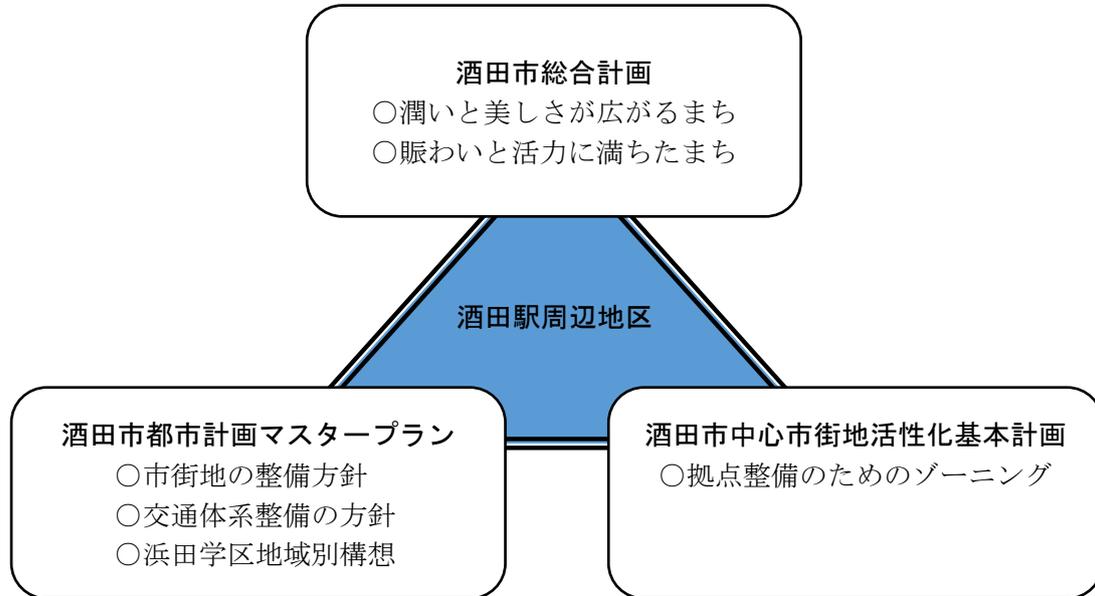


以上、課題に対応するため、まちづくりの方針と将来のあるべき姿を整理するとともに、整備に関する方針を明らかにし、酒田駅周辺地区グランドデザインを検討する。



## 2. 酒田駅周辺地区のまちづくりの方針

### (1) 酒田駅周辺地区の位置付け



### (2) 酒田駅周辺地区のまちづくりの基本理念

中心市街地において、中心市街地唯一の鉄道駅が立地する当地区は、中心市街地の北の玄関口として、来街者の市内各所の観光資源や賑わいと生活の拠点への回遊を促すことが期待される地区である。

そのため、まちづくりの中で、来街者を迎える「玄関口」やまちにいざなう「交通結節点」としての役割、さらには、街なかに集う居住者を増やすため、にぎわいと活気に満ちた「市民にぎわい交流」としての場所や市民の生活を支える受け皿になる役割も求められている。

これにより、基本理念を次のとおり定める。

#### **「観光起点」 + 「市民の憩いの場」**

酒田駅周辺地区を起点にまち全体が有機的につながり、来街者、市民がともに回遊を生み出すようなまちづくり

**まちの魅力と利便性を向上させ、「ひと」で賑わう空間**

# 本市における酒田駅周辺地区の位置づけと期待される役割

酒田市全体の課題に対応するため、**交流人口の増加やコンパクトで暮らしやすいまちづくり**が求められる

そのために中心市街地においては、**①にぎわい交流 ②シンボル ③生活利便**などの**魅力**を高めることが求められる

酒田駅周辺地区を起点にまち全体が**有機的につながり**、来街者、市民がともに**回遊**を生み出すような**まちづくり**

### 酒田市全体

今後のまちづくりの上での基本認識

人口減少 将来推計人口 (2040年) ⇒71,170人

目指すべきまちづくりの方向性

- 市民に愛され、誇りの持てるまち
- 持続可能なまち
- 生活者が快適に暮らせるまち

今後のまちづくりへのアプローチ

- 交流人口増加による活性化
  - まちの特色（歴史、文化等）を生かした個性的なまちづくり
  - 観光交流機能の拡充
- 身の丈に合ったコンパクトなまちづくり
  - 市街化区域の拡大抑制
  - 中心部への居住誘導
  - 未利用地・既存施設の有効活用
- 暮らしやすい快適環境づくり
  - 市民の憩いの空間整備
  - 誰もが使いやすい施設整備（バリアフリー化）
  - 公共交通機関の充実
  - 安全安心な住環境

### 中心市街地

中心市街地の位置づけ

まちのにぎわい交流拠点  
 まちのシンボル拠点 生活利便拠点

中心市街地の各拠点が魅力を高め、人を誘導することで、にぎわいの再生・向上を図る

酒田の「玄関口」エリア

来街者が最初に「酒田」に触れ、最後に「酒田」の思い出を持ち帰る重要な場所

酒田駅周辺エリア  
 山居倉庫周辺エリア

### 酒田駅周辺地区

他地区（他エリア）との関係

回遊を生み出すために求められる役割

来街者

- 来街者を迎える（玄関口）
- まちにいざなう（交通結節点）エリア

生活者

- にぎわいと活気に満ち（市民にぎわい交流）
- 市民の生活を支える（まちなか居住）エリア

「観光起点」「市民の憩いの場」

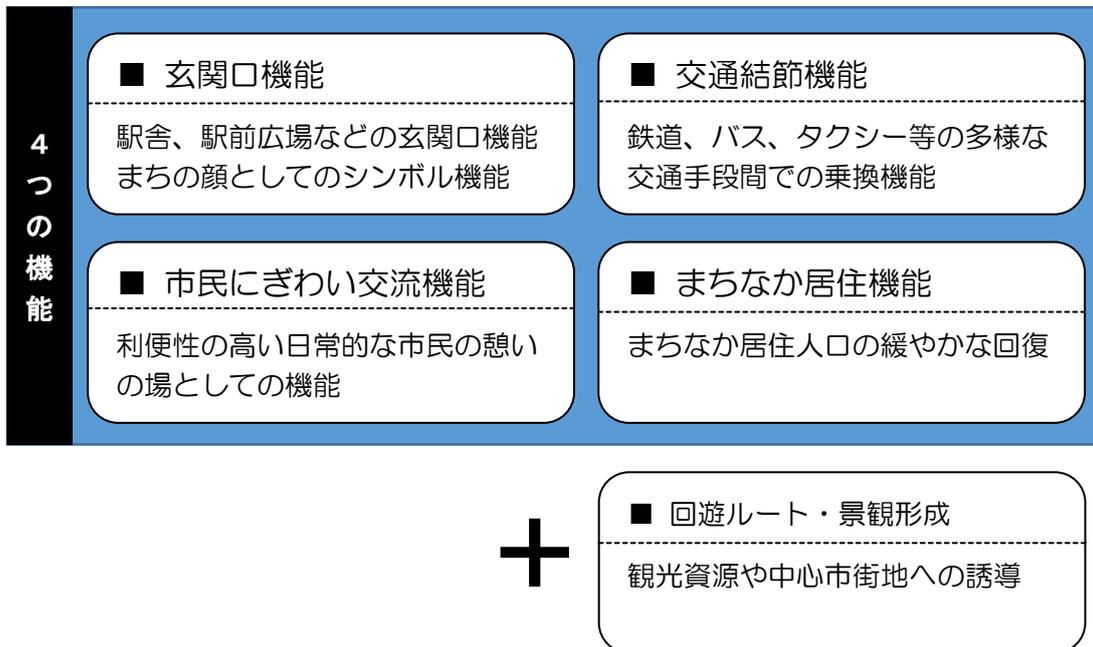
### 3. 酒田駅周辺地区に求められる機能

酒田駅周辺地区における基本理念から当地区に求められる機能についてまとめる。

求められる機能の基本的な考え方
○ 酒田駅周辺地区を、来街者を迎える「玄関口」及び「交通結節点」の場となるよう、整備する機能を整理する。
○ 酒田駅周辺地区を、市民生活の利便性を高め、にぎわい・交流を向上させる場所・空間として、整備する機能を整理する。
○ 酒田駅周辺地区を起点として、まち全体が有機的につながり、来街者、居住者がともに回遊を生み出すようなまちづくりを進める。



#### 酒田駅周辺地区に求められる機能



# 役割を担い課題を解決するために酒田駅周辺地区に求められる機能

## 《基本理念》

本格的な人口減少社会を見据え（将来人口推計2040：7万人台）、20年後、30年後も酒田市が持続的に発展できるように「交流」「にぎわい」のまちづくりを推進

- ◎ 駅及び駅周辺を 来街者を迎える「玄関口」及び「交通結節点」として機能整理。
- ◎ 駅及び駅周辺を 市民生活の利便性を高め、にぎわい・交流を向上させる場所・空間と捉えて機能整理。

～「観光起点」+「市民の憩いの場」～

駅周辺を拠点にまち全体が有機的につながり、来街者、居住者がともに回遊を生み出すようなまちづくり

## 駅及び駅周辺に求められる機能

### 【来街者に対する機能】

#### 1 玄関口機能

駅舎、広場空間など玄関口機能  
まちの顔としてのシンボル機能

- ex.
- ①酒田駅は「交流」のまちづくりの拠点
  - ②来街者に対する玄関口としての新たなランドマーク
    - ・エントランス機能（ロビー・ラウンジ機能）の充実
    - ・「まちの顔」としてシンボル機能
  - ③魅力あふれる地域資源の情報発信拠点
    - ・インフォメーション機能の充実
  - ④鉄道高速化をにらんだ駅舎、駅前広場、周辺施設を含めた総合的な景観形成

施設具体イメージ

- ex.
- ・エントランス（ロビー・ラウンジ等）
  - ・インフォメーションセンター

玄関口から二次交通口まで円滑に誘導

#### 2 交通結節機能

鉄道とバス・タクシーなど  
多様な交通手段間での乗換機能

- ex.
- ①快適な二次交通への乗継ぎと効率的な移動の確保
    - ・バスターミナル、タクシープール、駐車施設等の適正配置（※市内観光、広域観光）
  - ②駅を中心とした快適な歩行環境整備
    - ・歩行者にやさしい上質な空間の提供（ユニバーサルデザイン、サイン計画）
  - ③自転車環境においても中心的な拠点整備
    - ・駐輪場の適正配置、歩行者動線との分離等
  - ④駅を中心とした地域の自由な交流（・鉄道による市街地分離の克服）

- ex.
- ・バスプール
  - ・タクシープール
  - ・駐輪場
  - ・周辺道路整備（・東西道路）

### 【地域生活者に対する機能】

#### 3 市民にぎわい交流機能

利便性の高い日常的な市民の憩いの場としての機能

- ex.
- ①憩いの広場、イベント広場
  - ②市民が利用する公共施設
    - ・図書館、学習スペースなど
  - ③健康増進施設
  - ④地域特産物（産直・お土産）の販売・PR
  - ⑤上記施設と他機能とのコラボレーション（カフェなど）
  - ⑥観光客、来街者を受け入れる施設
    - ・ホテル、コンベンション
  - ⑦教育施設（学校など）

- ex.
- ・公共施設（図書館等）
  - ・教育施設
  - ・自走式立体駐車場
  - ・商業施設
  - ・ホテル

#### 4 まちなか居住機能

まちなか居住人口の緩やかな回復

- ex.
- ①生活の利便性向上
    - ・交番、金融機関などの窓口
    - ・医療福祉施設
  - ②まちなか居住の充実
    - ・マンション、サービス付き高齢者住宅など
  - ③高齢者等が利用する施設
  - ④子育て世帯が利用する施設

- ex.
- ・交番、金融機関など
  - ・自走式立体駐車場
  - ・医療福祉施設
  - ・居住施設

## “まちの魅力と利便性を向上させ、「ひと」で賑わう空間”

### 【駅及び駅周辺に求められる機能のイメージ】



#### ＜市の基本的考え方＞

- 未来の酒田を築くため「交流」のまちづくりを推進
- I 高速交通網の整備
- II 駅周辺の街づくり（玄関口整備）
- III 駅を起点にした観光振興等の展開

※各々の事業が相乗効果を発揮して展開

- ・酒田のまちの新たなイメージを生み出す
- ・地域資源（景観、歴史、食文化）を大切に育て、アピール
- ・身の丈の開発規模、段階的に開発
- ・定住人口の緩やかな回復による地域活性化
- ・街の活動を支える交通環境整備

## 4. 酒田駅周辺地区の将来像（機能配置）

酒田駅周辺地区に求められる機能をどのエリアに配置するか、将来像としての整理を以下のとおり行う。

### （1）玄関口機能

－ 駅舎、広場空間など玄関口機能、まちの顔としてのシンボル機能 －

配置エリア	
Aエリア (旧ジャスコ跡地と隣接街区)	酒田駅、駅前広場の正面に位置する当該エリアは、来街者の酒田の玄関口として、また、まちの顔とも言える場所に位置し、酒田らしさを感じられる魅力ある機能整備が求められる。
Bエリア (駅前広場)	これまでも、酒田駅を中心に、鉄道、バス・タクシーなどの交通機関による来街者の酒田の玄関口として役割を果たしてきたエリアであり、更なる機能向上が求められる。

### （2）交通結節機能

－ 鉄道とバス・タクシーなど多様な交通手段間での乗換機能 －

配置エリア	
Aエリア (旧ジャスコ跡地と隣接街区)	駅前広場と隣接する当該エリアを連携させ、それぞれが役割分担することで、効果的、効率的な交通結節機能の向上が期待される。
Bエリア（駅前広場）	これまでも、酒田駅を中心に、鉄道、バス・タクシーなどの交通結節機能として役割を果たしてきたエリアであり、更なる機能向上が求められる。

### （3）市民にぎわい交流機能

－ 利便性の高い日常的な市民の憩いの場としての機能 －

配置エリア	
Aエリア (旧ジャスコ跡地と隣接街区)	酒田駅、駅前広場の正面に位置し、公共交通機関の利便性が高く、市民、観光客の多くの人々が集い、にぎわい、交流する場所としての機能整備をしていくには効果的な場所である。

Bエリア（駅前広場）	Aエリアと隣接する当該エリアを連携させ、それぞれがにぎわい交流機能を役割分担することで、効果的、効率的な機能整備が期待される。
Cエリア（駅北地区）	高層ホテルやカラオケなどの商業施設としてのにぎわい機能を備えたエリアとなっており、建物の築年数も比較的新しいものが多く、引き続き当該機能を維持していくことが妥当である。
Fエリア（酒田駅築港線沿道）	駅からまちなかへ誘導する目抜き通りに位置し、にぎわい・交流を向上させる空間として、当該エリアの活性化が求められる。

#### （４）まちなか居住機能

##### － まちなか居住人口の緩やかな回復 －

配置エリア	
Aエリア （旧ジャスコ跡地と隣接街区）	酒田駅周辺のにぎわい・交流を向上させるためには、居住人口の回復が重要で、その居住の受け皿としての都市基盤整備が必要であり、市民にぎわい交流機能、交通結節機能としても位置付けられる当該エリアにその機能整備することが効果的である。
Dエリア（幸町二丁目住環境地区） Eエリア（幸町一丁目住環境地区）	狭隘な街路や老朽化した建物等の存在を踏まえ、住環境の維持、保全、更新を図っていくことが求められる。

#### （５）回遊ルート・景観形成

##### － 交流人口の増加により地域経済の活性化を促す －

配置エリア	
Gエリア （酒田駅築港線、酒田駅幸町線、 豊里十里塚線）	観光資源や中心市街地への回遊する主要なルートであり、「歩いて楽しい回遊ルート」や「酒田らしさが感じられる印象的な景観」の形成、さらには、バリアフリーやユニバーサルデザインによる整備が求められる。



## 5. 酒田駅周辺の整備方針

### (1) 整備時期の整理

機能配置の方針（将来像）で掲げた全ての機能を同時に整備することは、物理的に不可能であることから、「何を優先して整備することが最も効果が高いか」を物差しとして、整備の優先順位を定める必要がある。

このため、整備時期を「短期」「中・長期」の2つに分類を行うことで、効率的で実効性のある整備を目指す。

短期的な整備の考え方
<ul style="list-style-type: none"><li>・まちづくりの上で大きな課題となっており、速やかに着手することが求められるもの</li><li>・早期に整備することにより、他地域への波及効果が期待できるもの</li><li>・将来において大きな手戻りの生じないもの</li><li>・平成32年度末まで事業実施が可能なもの（合併特例債<sup>※</sup>の発行期限を一つの目安とする。）</li></ul>
中・長期的な整備の考え方
<ul style="list-style-type: none"><li>・「短期的な整備」以外のもの</li></ul>

※合併特例債 — 合併した市町村が新しいまちづくりのため、合併から15年間発行できる有利な借金（地方債）。事業費の95%に充当でき、毎年の借金返済額の70%が国から地方交付税として交付される仕組みとなっており、有利な財源である。

### (2) 短期的な整備

短期的な整備の考え方を満たす整備箇所を抽出し、整備する内容（機能）について検討する。

#### ① Aエリア（旧ジャスコ跡地と隣接街区）

駅前正面に位置し、商業集積からの転換の過程で生じた大規模な一団の土地であるが、これまで民間事業者が開発事業に取り組んだものの中止によって永らく空き地の状態が続いている。土地活用は空洞化の解消という意味において喫緊の課題であり、市民からの有効活用が強く求められている。また、隣接する街区にある老朽化した高層建築物等を含めた整備の検討も必要なエリアである。

また、駅前という立地条件から市民にぎわい交流機能を中心として、玄関口機能、交通結節機能、まちなか居住機能を併せた機能の充実が可能と考えられ、周辺への波及効果が期待できるとともに、老朽化した既存施設の建て替えによる安全性の確保など、早期な整備が必要である。

## ② Bエリア（駅前広場）

鉄道利用者の歩行者動線など、Aエリア（旧ジャスコ跡地と隣接街区）と連動する可能性が高く、玄関口機能や交通結節機能、さらには市民にぎわい交流機能などの整備は、可能などころから取り組んでいくことで機能の充実を図ることが必要である。

ただし、駅前広場の整備を行うには、駅舎改築の際に大きな手戻りになることが想定されるため、大規模な整備は中・長期として整理する。

## ③ Gエリア（酒田駅築港線、酒田駅幸町線、豊里十里塚線）

当エリアは、観光資源や中心市街地につながる回遊のための主要なルートである。

この主要なルートにおいて、回遊行動を容易にする案内看板等の誘導機能の整備については、可能なものから取り組んでいくことで、人の往来を増やし賑わい創出につなげる必要がある。

## （3）中・長期的な整備

中・長期的な整備（短期整備の考え方を満たさない箇所）の内容について整理する。

### ① Bエリア（駅前広場）

駅舎及び駅前広場については、将来的に玄関口機能、交通結節機能及び市民にぎわい交流機能の整備が期待されているエリアであるが、駅前広場の整備を行うには、将来の駅舎改築の際に大きな手戻りになることが考えられるため、大規模な整備は中・長期として整理する。

駅舎の改築については、酒田の玄関口、まちの顔としてふさわしいシンボル性と景観性に優れた整備が求められ、同時に市民の利便性や快適性、さらには来街者に対する観光案内インフォメーション等の機能の整備が必要であると考えられる。

また、駅前広場の整備については、駅舎改築とあわせ、酒田らしさを発信するシンボル性のある広場整備をしながら、交通結節としての効率的な二次交通への乗り継ぎや、バリアフリー等による歩行者動線の整備などが必要と考えられることから、酒田の駅前としてふさわしい整備を目指す。

### ② D・Eエリア（住環境地区）

まちなかへの居住の誘導は、個別の既存建物の更新や改修によって漸進的に進むため、相応の時間を要することから中・長期的な整備とする。

居住誘導の方法としては、都市基盤整備による居住環境の改善や空き地、空き家の有効活用による誘導を目指す。

③ Fエリア（酒田駅築港線沿道）

沿道景観の形成については、沿道建物の更新等によって漸進的に進展するため、景観が形成されるまで時間を要することから、中・長期的な整備とする。  
良好な沿道景観を形成することにより、通りの印象が改善され、賑わい創出につながる。

④ Gエリア（酒田駅築港線、酒田駅幸町線、豊里十里塚線）

回遊を促進させるため、バリアフリー等快適な歩行環境の整備を図っていく。

# 酒田駅周辺地区の整備方針について【短期、中・長期整備】

## 中・長期整備事業

### Bエリア（駅前広場）

（駅舎）

- 酒田の玄関口にふさわしいシンボル性
- ゆとりあるエントランス機能
- 地域のインフォメーション機能
- 利便性と快適性に優れた機能

（駅前広場）

- シンボル性のあるエントランス機能
- 人が集い、憩い、楽しめる広場の整備
- 二次交通への快適で効率的な乗り継ぎ
- バリアフリー等快適な歩行者動線の整備
- バリアフリー等快適な地下道の整備
- 駅東西の連絡強化の整備
- ユニバーサルデザインによるサイン整備

### D・Eエリア（住環境地区）

- 都市基盤整備による居住環境の改善
- 空き地、空き家の有効活用による居住誘導

### Fエリア（酒田駅築港線沿道）

- 良好な都市景観の形成

### Gエリア（酒田駅築港線、酒田駅幸町線、豊里十里塚線）

- バリアフリー等快適な歩行環境整備

## 短期整備事業

### Aエリア（旧ジャスコ跡地と隣接街区）

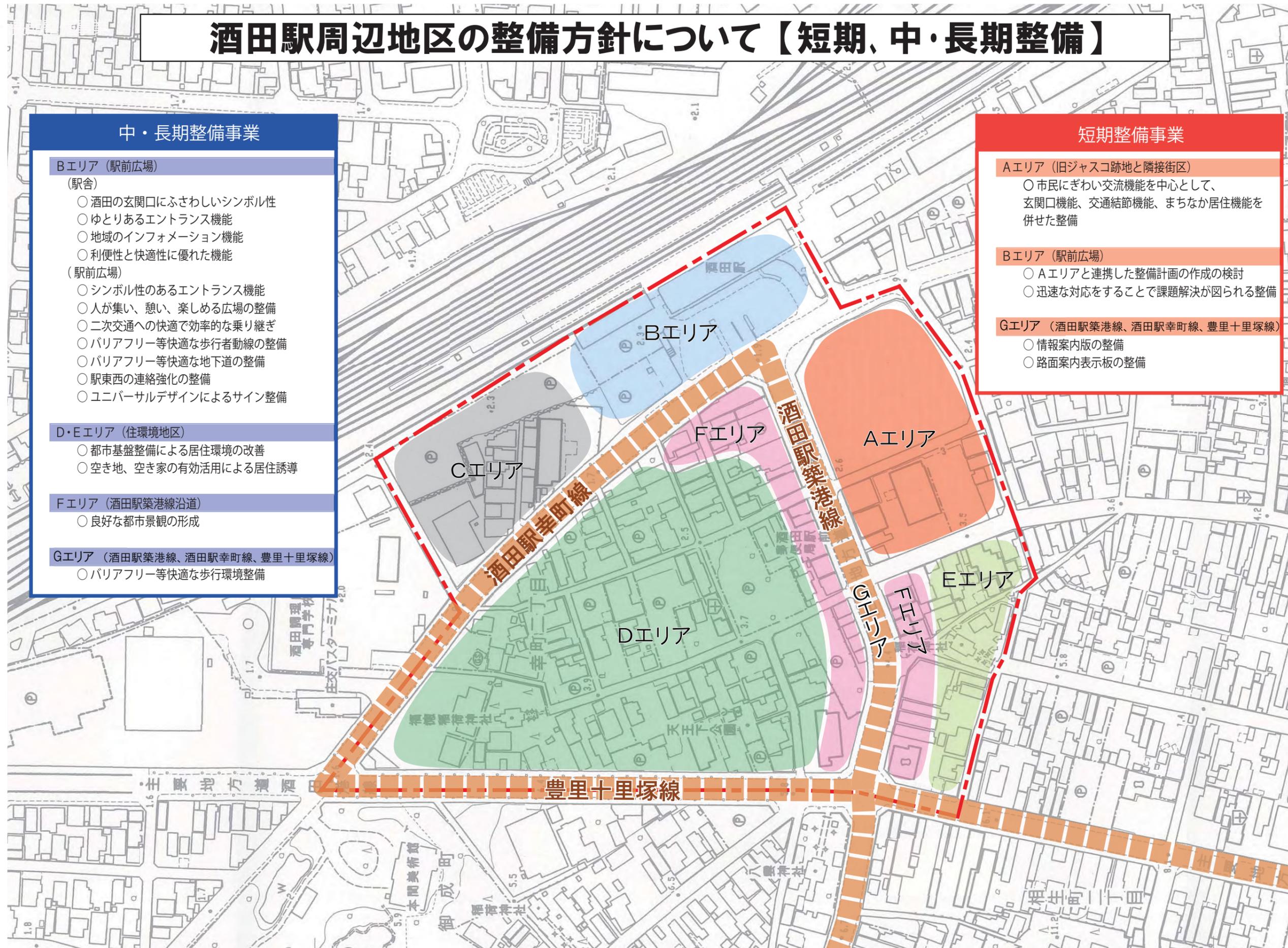
- 市民にぎわい交流機能を中心として、玄関口機能、交通結節機能、まちなか居住機能を併せた整備

### Bエリア（駅前広場）

- Aエリアと連携した整備計画の作成の検討
- 迅速な対応をすることで課題解決が図られる整備

### Gエリア（酒田駅築港線、酒田駅幸町線、豊里十里塚線）

- 情報案内版の整備
- 路面案内表示板の整備



## 6. 短期整備の検討

整備方針により整理した短期的な整備箇所について、それぞれのエリアで考えられる整備内容を想定し、整備手法の検討を行う。

### (1) Aエリア（旧ジャスコ跡地と隣接街区）

酒田駅周辺に求められる4つの機能のうち、市民生活の利便を高め、にぎわいと交流を向上させる機能を担う「市民にぎわい交流機能」を中心に短期整備をすることとする。

また、来街者を迎える「玄関口機能」、Bエリア（駅前広場）が担う機能の一部を補完する「交通結節機能」及び住環境形成としての「まちなか居住機能」を併せた整備を想定する。

これにより、駅周辺地区に求められる4つの機能を早期に発揮することが可能になる。

#### ① 整備内容及び整備手法の検討

当エリアで考えられる整備の手法について次のとおり整理する。

- 【検討案①】 公共施設整備
- 【検討案②】 民間施設整備
- 【検討案③】 官民連携による施設整備
- 【検討案④】 2街区を一体とした施設整備

## 【検討案①】 公共施設整備

Aエリアのうち市所有の旧ジャスコ跡地を活用して公共施設を整備するもので、民間事業者の参画を求めずに、当地区に必要な機能を整備しようとするもの。事業手法は公有地における公共施設整備となる。

公共事業として、市の意思決定に基づき整備を進めることができることから、事業の確実性が高い。一方で、施設のすべてを市の事業として行うため、市の負担が比較的大きくなる傾向にあると予想される。

また、隣接街区の老朽化している高層建築物の更新が図られないことから、まちづくりとしての課題がそのまま残るとともに、市民にぎわい交流機能の担い手として期待される民間事業者の関与がないため、にぎわいの創出方法が課題として残る。

公共施設整備のイメージ（例）



## 【検討案②】 民間施設整備

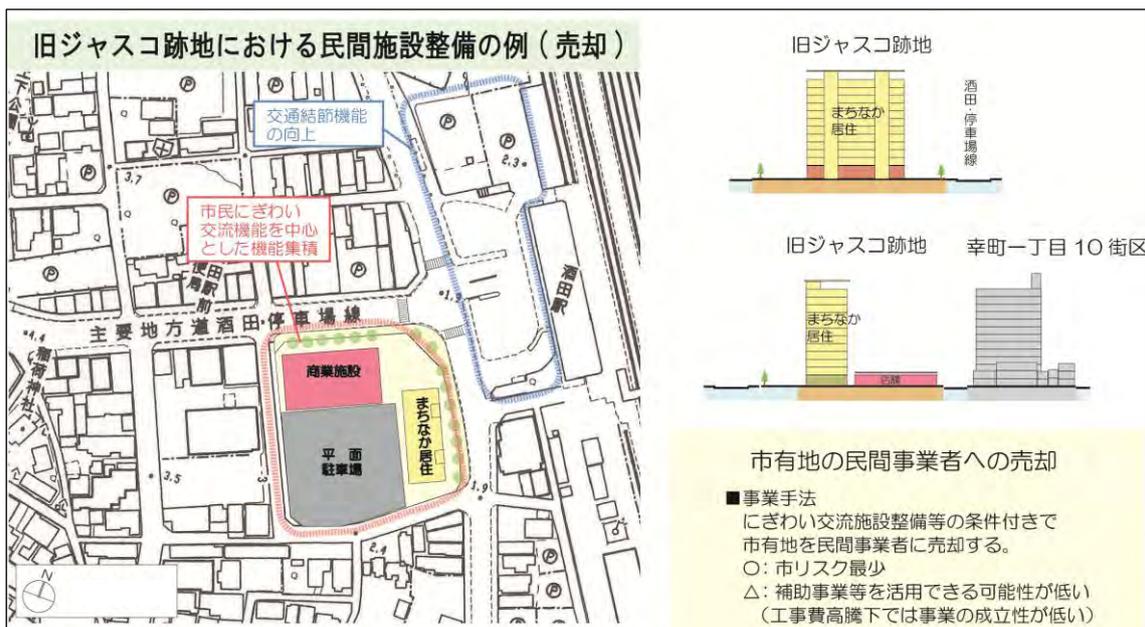
市民にぎわい交流機能の担い手として民間事業者に期待し施設整備を行わせるもので、民間事業者の創造性に最大限期待する組み立てである。

現在、市有地となっている旧ジャスコ跡地を民間事業者に売却、または貸し付けした上で民間事業者に施設整備と運営を行わせる組み立てとなる。

また、隣接街区の老朽化している高層建築物の更新が図られないことから、まちづくりとしての課題がそのまま残るとともに、市民にぎわい交流機能の整備として、収益が期待できる施設のみに偏った限定的な整備に留まる可能性も考えられる。

さらに、民間事業者への土地の売却によって整備を誘導する場合には、土地の売却後に市が事業内容に影響力を行使することはできなくなることから、まちづくりとしての公益性をどのように確保するかが課題となる。

### 民間事業者による施設整備のイメージ（例）



### 【検討案③】 官民連携による施設整備

旧ジャスコ跡地において公共施設と民間施設の両方を整備するもの。事業としては、PPP等の民間活力導入の手法を取り入れ、公共施設と民間施設の両方が整備される。

市民にぎわい交流機能として公共施設の整備とともに、民間の創意工夫により、民間施設を組み合わせた整備が可能となる。

一方で、公共施設を民間事業者に整備させるため、施設の内容だけでなく、施設整備によりどのようなメリットを生じ、具体的にどの程度の費用対効果を期待するのかなど、あらかじめ詳細に確認した上で公募条件を定める必要があることから、一般的には数年の準備期間を要するが多い。

また、隣接街区の老朽化している高層建築物の更新が図られないことから、まちづくりとしての課題がそのまま残ることになる。

官民連携による施設整備のイメージ（例）



※PPP — 官民が連携して公共サービスの提供を行うスキームをPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ：官民連携）と呼ぶ。PPPの中には、PFI、指定管理者制度、市場化テスト、公設民営（DBO）方式、さらに包括的民間委託、自治体業務のアウトソーシング等も含まれる。

代表的な手法であるPFI（プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）とは、公共施工等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るという考え方。

## 【検討案④】 2街区を一体とした施設整備

旧ジャスコ跡地と隣接する幸町一丁目10街区において、公共施設と民間施設を同時に整備しようとするもの。公有地と民有地との共同事業であり、複数の敷地の共同化の手法としては、市街地再開発事業が広く活用されている。

2街区に渡る事業であるため、施設配置の自由度が高く、まちづくりのために施設整備と建物の更新や狭隘道路の改善など防災性の向上などを同時に実現するもので、より広い範囲での事業の効果が期待できる。

整備する施設については、合理的で効果的な配置が期待できるほか、各施設を分棟化し建築コストを抑えながら、各施設に異なる性能を実現することが可能となる等、より効果の高い整備が期待される。

また、補助金による支援が受けられるため、事業者や市の負担を軽減しながら事業を実施することが可能になる。

一方、2街区に渡る事業であり、かつ民間事業と共同で行う事業であることから、事業参加者の床需要や民間地権者の意向等について、事前の調査・確認によって、事業の組み立ての目途を立てておく必要がある。

### 2街区を一体とした施設整備のイメージ（例）



## ② 整備手法についてのまとめ

公共施設だけ、または民間施設だけなど、整備すべき施設の求める敷地の大きさが比較的小さい場合は、旧ジャスコ跡地のみでの事業手法の検討が相応しい。

一方で、公共施設と民間施設を同時に整備するなど、施設の求める敷地が大きい方が事業上の合理性を確保できる場合は、旧ジャスコ跡地を中心とした隣接街区の事業手法の検討が相応しいと考えられる。

また、Aエリアの課題解決に対する効果としては、検討案①～③の場合は、隣接街区の既存建物の更新が進まず早急な解決にはつながらない。一方で、検討案④の場合は、2つの街区を一体で整理するため課題解決が可能な手法であると言える。

いずれの場合も、公共施設や民間施設など、導入できる施設の需要と規模が決め手となる。

今後、酒田駅周辺地区に求められている4つの機能に対し、「実現可能な施設」についての調査を行った上で、国等の支援策等を含めた資金計画や完成後の運営など、事業の成立性の検証を行い、当エリアで整備する施設に相応しい整備区域、整備手法を選定することが必要になる。

## Aエリア（旧ジャスコ跡地と隣接街区）の短期整備の比較検討

	検討案①	検討案②	検討案③	検討案④
	公共施設整備	民間施設整備 (市有地の売却・貸し付け)	官民連携による施設整備 (PPP)	隣接街区を含めた複合施設の整備 (市街地再開発事業)
検討案	<ul style="list-style-type: none"> <li>市有地（旧ジャスコ跡地）に市の必要な施設を整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市有地（旧ジャスコ跡地）の売却又は貸し付けの条件を整理し、民間事業者を公募（プロポーザル）</li> <li>最も優れた整備計画（案）を提案した民間事業者に売却又は貸し付けし施設整備を行わせる。</li> <li>完成後は民間事業者が管理運営する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市有地（旧ジャスコ跡地）を対象として公共施設と民間施設を合わせて整備する民間事業者を公募（プロポーザル）</li> <li>最も優れた整備計画（案）を提案した民間事業者が整備し、市は市の施設を買い取る。</li> <li>民間施設の土地は、市が貸し付け又は売却</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幸町一丁目 10 街区を含めた区域に、公共施設と民間施設を合わせた複合施設を整備</li> <li>地権者の合意の下、公共と民間の複合施設の整備計画を策定する。</li> <li>一般的に地権者でつくる再開発組合が整備主体となり、完成した施設の床を事業参画者が買い取る。</li> </ul>
国の支援制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備施設に対する支援制度の有無を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>提案者が利用可能な支援制度の有無の確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PPPという仕組みに対する支援制度はない。</li> <li>※整備する施設ごとに支援制度の有無を確認</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>負担割合：国 2/5、地方公共団体 2/5、事業者 1/5</li> <li>補助対象：建物の共有部分の整備費、設計費、解体費、補償費</li> <li>※整備する施設の支援制度があれば併用可能</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の責任で確実に整備できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の負担は基本的にない（民間事業者の負担）</li> <li>まちなか居住拠点の整備も可能（採算性は事業環境による）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間の力を活用して、公共施設と民間施設を合わせて整備できる。</li> <li>公共施設と民間施設の関係や連携の在り方について、民間のアイデアを取り込むことができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国の支援を受けて、公共施設と民間施設を合わせて整備できる。</li> <li>国の支援により事業者や市の負担が軽減できる</li> <li>隣接街区の老朽建築物の更新を合わせて整備できる（防災性、景観性の向上）。</li> <li>賑わい交流施設の整備を考慮した場合に公共・公益施設と民間施設の自由度が高い。</li> <li>まちなか居住機能（マンション等）を合わせた整備の可能性が高まる。</li> <li>隣接する狭隘道路の改善を合わせて実施できる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接街区の老朽建築物の更新が図られない。</li> <li>にぎわい創出に資する民間施設の整備はできない。</li> <li>まちなか居住拠点の整備ができない。</li> <li>市として必要な公共施設の検討が必要</li> <li>※現時点で必要規模（床面積約 12 千㎡超）を有効活用する市の施設は想定しにくい。</li> <li>整備費はすべて市の負担となる（規模を考えると大きな負担が想定される）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接街区の老朽建築物の更新が図られない。</li> <li>駅前に必要な機能全てを収益物件で構成することは難しいため、限定的な機能整備となる。</li> <li>事前に詳細な公募条件の整理が必要（望ましい整備施設、土地の取り扱い等）</li> <li>公募前に、事業に前向きな業者の把握が必要</li> <li>賑わい交流施設の整備を考慮した場合に公共・公益施設整備ができない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接街区の老朽建築物の更新が図られない。</li> <li>全体に対する国の支援制度がないため、市と事業者の負担は比較的大きくなる。</li> <li>事前に詳細な公募条件の整理が必要（整備すべき公共施設の内容、民間施設の土地の取り扱い等）</li> <li>公募前に、事業に前向きな業者の把握が必要</li> <li>賑わい交流施設の整備を考慮した場合に民間施設の自由度が低い。</li> <li>まちなか居住拠点の整備が難しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幸町一丁目 10 街区の地権者の合意形成が必要</li> <li>事業規模が大きくなるため、計画時点で完成後の床取得者及び施設運営計画の見込みの整理が必要</li> <li>地権者の意向により生活や事業が継続できる場所が必要。</li> </ul>

まちづくりに関する国の主な支援制度

補助制度	国土交通省				経済産業省	
	市街地再開発事業	優良建築物等整備事業	暮らし・にぎわい再生事業	都市再生整備計画事業 (旧まちづくり交付金)	中心市街地再興戦略 事業費補助金	地域商業自立促進事業
対象建築物	・用途:複合施設 ・構造:4階建て以上の不燃化建築物	・用途:複合施設 ・構造:3階建て以上の不燃化建築物	・用途 ①公益施設を含む施設 (クリニック、薬局、デイサービスセンター、保育所、観光案内所等) ②賑わい交流施設 (多目的ホール、市民サロン、学習室、図書館等) ・構造:3階建て以上の不燃化建築物	市町村が行う都市再生整備計画に基づく施設の整備 (道路、公園、広場、駐車場、駐輪場、多目的ホール、休憩スペース等)	中心市街地に欠けている機能、既存施設との機能が重複しない施設 (主に商業施設)	①商店街のまちなか交流施設 (休憩スペース等) ②商店街の魅力を高める施設 (アーケード、街路灯、駐車場等)
補助対象項目	・地盤調査費、設計費 ・既存の建物の解体・補償費 ・建物内の共同利用部分の整備費 (エレベーター、階段、給排水設備、電気・ガス設備、立体駐車場、避難設備、消火設備、警報設備等) ・敷地内の共同利用部分の整備費 (通路、広場、駐車場等)	・地盤調査費、設計費 ・既存の建物の解体・補償費 ・建物内の共同利用部分の整備費 (エレベーター、階段、給排水設備、電気・ガス設備、立体駐車場等) ・敷地内の共同利用部分の整備費 (通路、広場、駐車場等)	・地盤調査費、設計費 ・既存の建物の解体・補償費 ・建物内の共同利用部分の整備費 (エレベーター、階段、立体駐車場等) ・賑わい交流施設整備費	・測量設計費 ・用地費、補償費 ・工事費	・既存の建物の解体費 ・工事費等 ※地盤調査、設計費、用地費、補償費は補助対象外	・既存の建物の解体費 ・工事費等 ※地盤調査、設計費、用地費、補償費は補助対象外
事業負担割合 補助額	国(1/3) + 地方自治体(1/3) + 事業主体(1/3) ※中心市街地活性化基本計画の位置づけ ⇒国(2/5) + 地方自治体(2/5) + 事業主体(1/5):調査設計費除く	国(1/3) + 地方自治体(1/3) + 事業主体(1/3)	国(1/3) + 地方自治体(1/3) + 事業主体(1/3)	国(40%) + 市町村(60%) ※中心市街地活性化基本計画の位置づけ ⇒国(45%) + 市町村(55%)	国(2/3) + 事業主体(1/3) 上限:5億円	国(2/3) + 事業主体(1/3) 上限:5億円(対象建築物の①) 2億円(対象建築物の②)
事業主体	市街地再開発組合、再開発会社等	民間事業者等	地方公共団体、民間事業者等	市町村	民間事業者、まちづくり会社等	商店街組織等
主な施行要件	①都市計画上の位置づけ (高度利用地区、市街地再開発事業) ②権利者が複数いること ⇒旧ジャスコ跡地のみでの施行は不可 ③地区面積が5,000m <sup>2</sup> 以上	①人口10万人以上の市の区域等 ②地区面積が1,000m <sup>2</sup> 以上 ③未整備の都市計画施設がある場合は、空地として確保すること	①中心市街地活性化基本計画上の位置づけ ②暮らし・にぎわい再生事業計画の作成 ③地区面積が1,000m <sup>2</sup> 以上	・都市再生整備計画(3~5年)の作成	・中心市街地活性化基本計画上の位置づけ	・中心市街地活性化基本計画上の位置づけ
その他	・権利者は不動産取得税が課税対象外	—	—	—	—	—

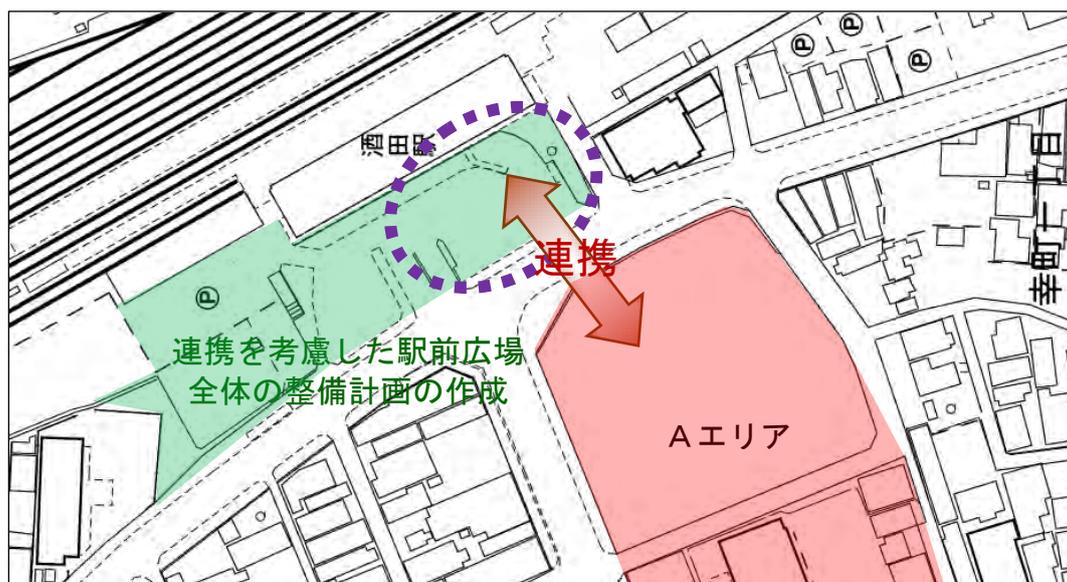
## (2) Bエリア（駅前広場）

Bエリアにおいて整備が求められる機能のうち、交通結節点の集約や歩行者動線の向上については、駅舎の建て替えと同時に行う必要があるため、中・長期的な整備となる。

一方で、駅前広場の南側部分（旧ジャスコ跡地に隣接するゾーン）については、Aエリア（旧ジャスコ跡地と隣接街区）との連携によって「玄関口機能」「交通結節機能」「市民にぎわい交流機能」を発揮すべき重要な場所であることから、Aエリアの短期的な整備と連動した整備計画が必要である。

同時に、駅舎に影響せず、将来的に比較的手戻りの影響が小さいと考えられるもので、迅速な対応により課題解決が図られるものとしては、①駐輪場の耐候性向上や②ユニバーサルデザインを取り入れたサイン設備、③歩行者空間の快適性向上などの整備が考えられる。

旧ジャスコ跡地周辺整備の際に連携を図ることが重要な駅前広場

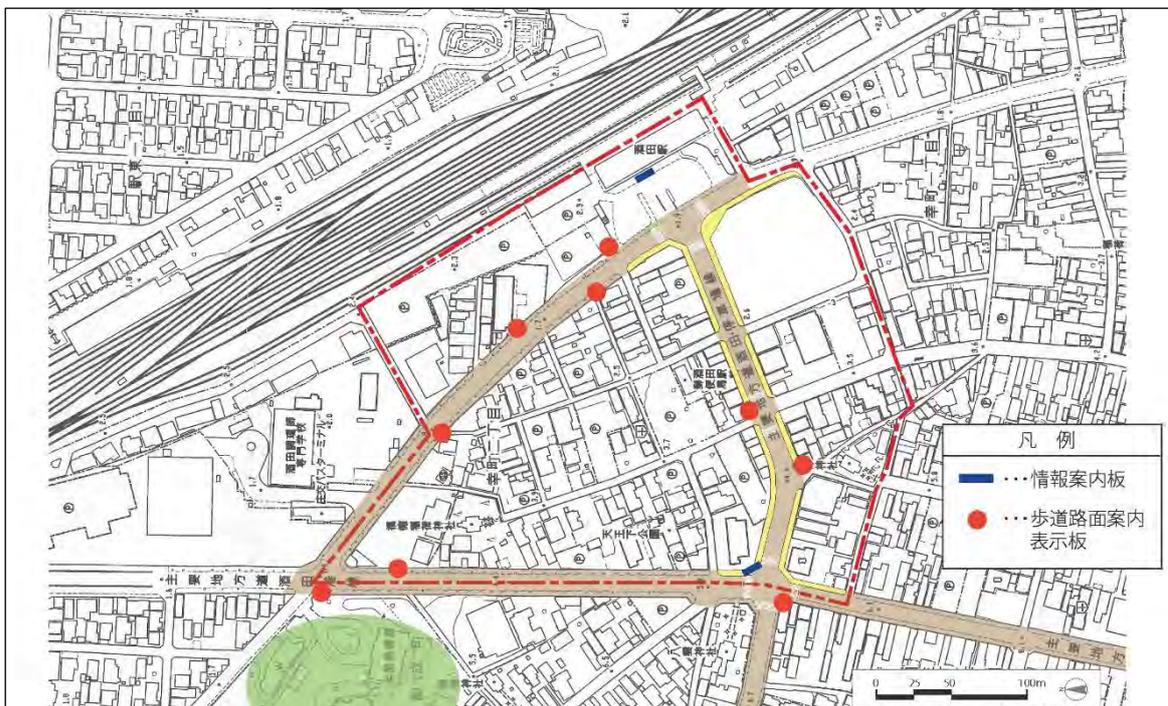


### (3) Gエリア（酒田駅築港線、酒田駅幸町線、豊里十里塚線）

交流人口の拡大により地域経済の活性化をめざす中心市街地にとって、来街者や市民の回遊行動を促し、中心市街地や地域内の観光資源への来訪者を増す機能を担う回遊ルートを中心に整備することは必要不可欠である。

回遊ルートの整備は、回遊行動の楽しさを演出し、回遊行動のきっかけとなるものとして、サイン等の整備を短期的な整備で行う。

サイン設置の整備イメージ図（例）



#### (4) 短期に整備する事業の進め方について

本グランドデザインでまとめた短期整備については、事業の実現性を検証し、平成27年度以降、施設整備計画として具体化するような取り組みを進める必要がある。

##### ① Aエリア（旧ジャスコ跡地と隣接街区）

当エリアは、市民にぎわい交流機能を中心とした施設整備として、早期に取り組むことで、周辺への波及効果が高いと考えられるエリアである。

また、当エリアに求められている機能の整備には、民間事業者の協力が必要な施設が多く、協力を得られる民間事業者を見つけることが事業の推進に大きく関わる。

このことから、はじめに床需要の有無があるかどうかの調査を行い、整備する施設に相応しい整備区域や整備手法を決めていく必要がある。

また、整備区域の検討の際は、市民にぎわい交流機能の充実を図る観点から、隣接街区で更新時期をむかえている高層建築物の建て替えも考える必要がある。

##### ② Bエリア（駅前広場）

当エリアの整備にあたっては、特に南側部分では、Aエリア（旧ジャスコ跡地と隣接街区）と相乗効果を発揮することが考えられることから、連動した整備計画を検討する必要がある。

また、当エリアにおいて、迅速に取り組むことができる施設を整理することで、可能なことから整備を図っていく必要がある。

##### ③ Gエリア（酒田駅築港線、酒田駅幸町線、豊里十里塚線）

回遊ルートとしての機能を早期に効果的に実現するため、案内看板等の誘導機能の整備について、可能なものから取り組んでいくことで、人の往来を増やし賑わい創出につなげることが必要である。

整備にあたっては、酒田駅周辺地区だけでなく、中心市街地全域と連動した取り組みを行うことで、まち全体とつながりをもった回遊ルートの形成を目指していく必要がある。

## 酒田駅周辺地区における短期整備の取り組み方針

	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度～
Aエリア (旧ジャスコ跡地と隣接街区)	整備内容、手法の検討・決定	事業の実施		
	連携を意識した検討			
Bエリア (駅前広場)	整備内容の検討・決定	事業の実施		
Gエリア (酒田駅築港線 酒田駅幸町線 豊里十里塚線)	整備内容の検討・決定	事業の実施		

## (参考) 酒田駅周辺地区グランドデザイン検討懇談会

### (1) 開催状況

酒田駅周辺地区グランドデザイン検討懇談会を3回開催し、市民団体代表や学識経験者等と意見交換を行った。

- ① 第1回検討懇談会 (日時) 平成26年6月30日(月)午後2時  
(内容) ・駅周辺地区の現況や経過について  
・機能整理について
- ② 第2回検討懇談会 (日時) 平成26年8月25日(月)午後1時30分  
(内容) ・地区の位置付けと課題について  
・機能配置と整備の優先順位について
- ③ 第3回検討懇談会 (日時) 平成26年10月28日(火)午後1時30分  
(内容) ・駅前広場について

### (2) 酒田駅周辺地区グランドデザイン検討懇談会参加者

関係団体	1	酒田商工会議所
	2	酒田市商店街連合会
	3	酒田駅前商店街振興組合
	4	酒田ふれあい商工会
	5	酒田金融協会
	6	一般社団法人酒田建設業協会
	7	一般社団法人山形県建築士会酒田支部
	8	一般社団法人酒田観光物産協会
	9	公益社団法人酒田青年会議所
	10	社会福祉法人酒田市社会福祉協議会
	11	酒田市自治会連合会
	12	浜田学区コミュニティ振興会
	13	東北公益文科大学地(知)の拠点整備事業庄内オフィス
	14	NPO法人酒田みなとまちづくり市民会議
	15	酒田まちづくり開発株式会社
	16	庄内交通株式会社
	17	一般社団法人山形県ハイヤー協会酒田支部
都市政策アドバイザー	18	東北公益文科大学 大学院
オブザーバー	19	山形県 県土整備部 県土利用政策課
	20	山形県 県土整備部 建築住宅課
	21	山形県 庄内総合支庁 総務企画部 地域振興課

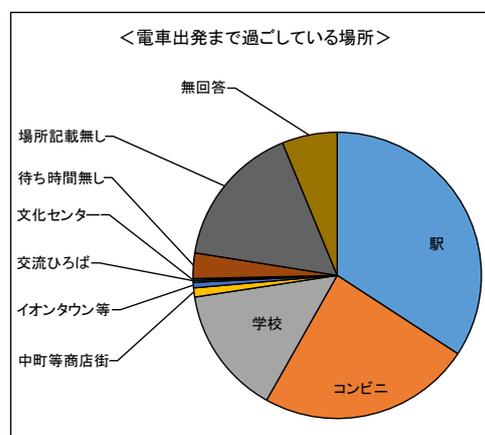
## (参考) 酒田駅を利用している高校生アンケート調査結果

アンケート調査は、平成26年7月に酒田市内の高校（酒田東高校、酒田西高校、酒田光陵高校、酒田南高校、天真学園高校）で通学に電車を利用している生徒を対象として行われ、①電車出発までの待ち時間がある場合の主な過ごし方、②今後の酒田駅前に必要なものや現在の酒田駅周辺で不便を感じていることについて調査され、485件の回答が得られたものである。

### 1 下校時（部活終了後）から電車出発までの待ち時間がある場合の主な過ごし方

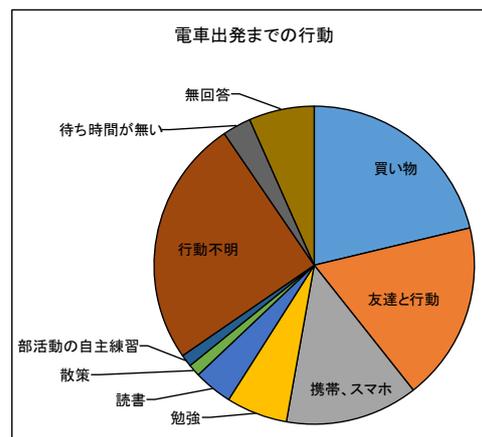
#### (1) 待ち時間に過ごしている場所

場 所	人数	占有率	備 考
駅	166	34.2%	駅、待合所、ホーム、電車
コンビニ	116	23.9%	
学校	70	14.4%	学校、教室、部活
中町等商店街	5	1.0%	
イオンタウン等	3	0.6%	
交流ひろば	1	0.2%	
文化センター	1	0.2%	
待ち時間無し	14	2.9%	帰宅の電車未利用(2)を含む
場所記載無し	79	16.3%	
無回答	30	6.2%	
合 計	485	100.0%	



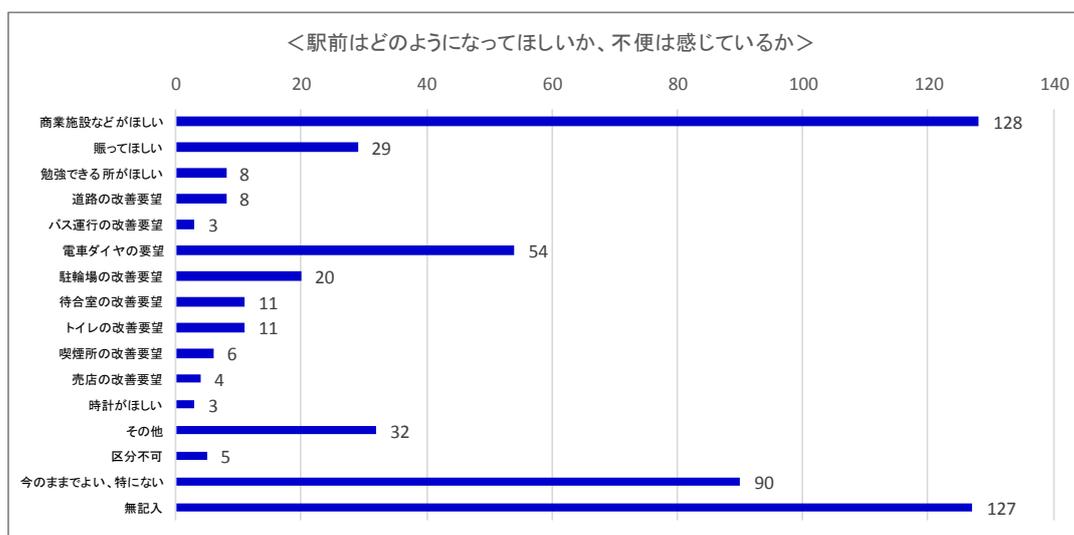
#### (2) 待ち時間にしていること

場 所	人数	占有率	備 考
買い物	103	21.2%	
友達と行動	88	18.1%	会話。遊んでいる。
携帯、スマホ	65	13.4%	音楽を聴く(7)を含む。
勉強	30	6.2%	
読書	19	3.9%	
散策	6	1.2%	
部活動の自主練習	6	1.2%	
行動不明	122	25.2%	何かしている。日によって違う。時間潰し。寝ている。
待ち時間が無い	14	2.9%	帰宅の電車未利用(2)を含む
無回答	32	6.6%	
合 計	485	100.0%	



2 今後の酒田駅前はどのようになって欲しいと思うか。現在の酒田駅周辺で不便を感じていること。  
(複数回答)

区分	要望、不便など	件数	備考
周辺環境		176	
	商業施設などがほしい	128	デパート、ショッピングモール、本屋、若者向けの店、遊べる場所、時間を潰せる店、カフェ、飲食店、ファーストフード店、ゲームセンター、コンビニ等
	賑ってほしい	29	賑やかになってほしい、活気があってほしい等
	勉強できる所がほしい	8	
	道路の改善要望	8	歩道の段差解消(6)、地下道を明るく(1)・濡れて滑りやすい(1)
	バス運行の改善要望	3	料金が高い、便数が少ない、無料バスがほしい
駅環境		141	
	電車ダイヤの要望	54	増便の要望
	駐輪場の改善要望	20	屋根がほしい(10)、狭い(5)、他(5)
	待合室の改善要望	11	狭い(3)、イスを増やしてほしい(3)、他(5)
	トイレの改善要望	11	きれいにしてほしい(7)、他(4)
	喫煙所の改善要望	6	喫煙所の場所を離してほしい等
	売店の改善要望	4	規模を大きくしてほしい等
	時計がほしい	3	駅の外に時計がほしい
その他	32	運休時の連絡をうまく伝えてほしい、改札口が少ない、観光用のわかりやすい案内板を置いた方がよい、安全に利用できる駅になってほしい、小さい子が遊べる公園がほしい等	
その他		222	
	区分不可	5	学校の近くに駅がほしい、商店にお客が入っているのか心配等
	今のままでよい、特にない	90	
	無記入	127	
計		539	



## (参考) 酒田駅暫定駐車場利用者アンケート調査結果

本調査は、平成26年7月の平日、休日及び8月14日（お盆）の3日間において、駅前暫定駐車場利用者の運転手を対象に聞き取り形式で行われ、平日101人、休日116人、お盆163人、計380人より回答が得られたものである。

### 利用者の住まい

(単位:人、%)

区分	3日間合計		平日(7/15)		休日(7/20)		お盆(8/14)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
市内	238	62.6	75	74.2	72	62.0	91	55.8
市外	60	15.8	13	12.9	27	23.3	20	12.3
県外	82	21.6	13	12.9	17	14.7	52	31.9
合計	380	100	101	100	116	100	163	100

### 目的地

(単位:人、%)

区分	3日間合計		平日(7/15)		休日(7/20)		お盆(8/14)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
駅	151	39.7	28	27.7	39	33.6	84	51.5
駅周辺	177	46.6	53	52.5	57	49.2	67	41.1
中心市街地	11	2.9	2	2.0	7	6.0	2	1.2
市内	9	2.4	2	2.0	3	2.6	4	2.5
市外	18	4.7	7	6.9	7	6.0	4	2.5
県外	14	3.7	9	8.9	3	2.6	2	1.2
合計	380	100	101	100	116	100	163	100

### 利用目的

(単位:人、%)

区分	3日間合計		平日(7/15)		休日(7/20)		お盆(8/14)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
仕事	51	13.4	38	37.6	6	5.2	7	4.3
宿泊	36	9.5	6	5.9	6	5.2	24	14.7
買い物	58	15.2	12	11.9	15	12.9	31	19.0
飲食	80	21.0	19	18.8	33	28.4	28	17.2
観光	20	5.3	3	3.0	11	9.5	6	3.7
送迎	76	20.0	8	7.9	21	18.1	47	28.8
待ち合わせ	10	2.6	3	3.0	1	0.9	6	3.7
遊び	39	10.3	10	9.9	21	18.1	8	4.9
その他	10	2.6	2	2.0	2	1.7	6	3.7
合計	380	100	101	100	116	100	163	100

### 駐車期間

(単位:人、%)

区分	3日間合計		平日(7/15)		休日(7/20)		お盆(8/14)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
1時間未満	211	55.5	51	50.5	57	49.2	103	63.2
2時間未満	33	8.7	10	9.9	11	9.5	12	7.4
半日	26	6.8	8	7.9	10	8.6	8	4.9
1日	79	20.8	26	25.7	20	17.2	33	20.2
1~2日	26	6.8	5	5.0	16	13.8	5	3.1
2日以上	5	1.4	1	1.0	2	1.7	2	1.2
合計	380	100	101	100	116	100	163	100

暫定駐車場ができる前の交通手段

(単位:人、%)

区 分	3日間合計		平日(7/15)		休日(7/20)		お盆(8/14)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
他の駐車場	270	71.0	75	74.2	80	68.9	115	70.6
車での送迎	8	2.1	1	1.0	5	4.3	2	1.2
タクシー利用	4	1.1	1	1.0	1	0.9	2	1.2
バス利用	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
徒 歩	3	0.8	2	2.0	1	0.9	0	0.0
自転車	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
来なかった	95	25.0	22	21.8	29	25.0	44	27.0
その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合 計	380	100	101	100	116	100	163	100

駅前への頻度の変化

(単位:人、%)

区 分	3日間合計		平日(7/15)		休日(7/20)		お盆(8/14)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
増えた	71	18.7	21	20.8	26	22.4	24	14.7
やや増えた	45	11.8	10	9.9	13	11.2	22	13.5
変わらない	264	69.5	70	69.3	77	66.4	117	71.8
やや減った	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
減った	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合 計	380	100	101	100	116	100	163	100

駅前への滞在時間の変化

(単位:人、%)

区 分	3日間合計		平日(7/15)		休日(7/20)		お盆(8/14)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
延びた	61	16.0	13	12.9	25	21.6	23	14.1
やや延びた	47	12.4	11	10.9	13	11.2	23	14.1
変わらない	272	71.6	77	76.2	78	67.2	117	71.8
やや縮んだ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
縮んだ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合 計	380	100	101	100	116	100	163	100

駐車場整備の必要性

(単位:人、%)

区 分	3日間合計		平日(7/15)		休日(7/20)		お盆(8/14)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
必 要	309	81.3	71	70.3	102	87.9	136	83.4
どちらかという必要	51	13.4	20	19.8	12	10.3	19	11.7
どちらでもよい	15	4.0	8	7.9	1	0.9	6	3.7
どちらかという不要	5	1.3	2	2.0	1	0.9	2	1.2
不 要	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合 計	380	100	101	100	116	100	163	100

駅前に必要と思うもの

(単位:人、%)

区 分	3日間合計		平日(7/15)		休日(7/20)		お盆(8/14)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
商業施設 (デパート、ショッピングセンター、 スーパー、コンビニ、飲食店等)	223	55.9	55	52.9	65	52.0	103	60.6
駐車場	64	16.0	13	12.5	33	26.4	18	10.6
公共施設 (公園、緑地、図書館、観 光案内所、物産館等)	21	5.3	5	4.8	6	4.8	10	5.9
その他	17	4.3	6	5.8	5	4.0	6	3.5
未回答	74	18.5	25	24.0	16	12.8	33	19.4
合 計	399	100	104	100	125	100	170	100

平成26年度酒田市業務委託  
酒田駅周辺地区ランドデザイン策定業務委託報告書  
【概要版】

平成26年（2014年）12月発行

株式会社アール・アイ・エー東北支社  
〒980-0021  
宮城県仙台市青葉区中央 2-9-1  
TEL 022-214-0067（代）