

多度津駅周辺開発整備等推進計画

令和2年3月

多度津町

目次

はじめに	2
1. 多度津駅周辺開発整備等推進計画について	3
1.1 推進計画の位置づけ	3
1.2 推進計画策定プロセス	4
2. 前提条件の整理	5
2.1 歴史・文化	5
2.2 多度津町の現況	6
2.3 上位計画・関連計画の整理	13
2.4 計画地の現況	14
3. 全体計画	17
3.1 駅周辺開発整備等のコンセプトと方針	17
3.2 段階的整備計画	19
4. 官民連携に関する取組み	25
4.1 官民連携手法と考え方	25
4.2 駅西側の公共空間における具体的取組み	27
5. 広域的な取組み	31
5.1 広域的な連携	31
5.2 まちづくりの新たなコンテンツやアクティビティの推進	32
5.3 プロセスを共有すること	36
6. 巻末資料	37
6.1 多度津駅周辺の活性化に関する条例	37
6.2 多度津駅周辺開発整備等検討会に関する資料	39

はじめに

今、私達の地域社会はかつてない大きな変化の中にあると言っても過言ではありません。それら変化の要因として、人口の減少、圧倒的なモータリゼーションや市場主義の台頭、人々の社会生活や移動手段の高度化・複雑化、地域コミュニティの衰退等が考えられます。今後、更なる少子高齢化、自然環境の変化における社会問題への対応、情報技術の更なる発展とその台頭による生活環境の変化、働き方・暮らし方の多様化等が進展していくものと考えられています。地域はこういった変化に適応しながら持続的に発展していくことが望まれますが、実際、その行く末は見えづらく、多くの人達が不安に感じているのではないのでしょうか。

多度津町では、平成 31 年 3 月に「多度津町立地適正化計画」を策定し、持続可能な都市構造を踏まえた都市政策の方向性を示しました。また、まち・ひと・しごと創生総合戦略の多度津版である「たどつの輝き創生総合戦略」では、地域経済とその活性化のための方策を示しました。

一方、JR 多度津駅(以下、多度津駅)の周辺では、平成 29 年 3 月、駅に隣接した跨線橋の老朽化対策として、駅舎に近接した形で新たな跨線橋を整備し利便性・安全性の向上を図りました。この間、現役場庁舎と多度津町総合福祉センターの老朽化対策及び大規模な災害への対応策として、駅近郊の町有地に移設し、合築整備する方針が示されました。また、駅周辺地区の価値向上とそれら事業の支えとなる基盤づくりを行う必要があったことから、「多度津駅周辺地区都市再生整備計画」の策定と変更を行い、都市再生整備計画に基づいた各種施策の実施を行っているところです。さらに、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正によって、多度津駅のバリアフリー化が求められています。今後、駅に隣接した跨線橋のバリアフリー化等も含め、これらへの対応が必要となっています。

このような流れを踏まえながら、新たな空間への付加的価値を見出すため、本町では「多度津駅周辺の活性化に関する条例」を平成 29 年に定め、開発整備等に関するあり方について議論してきました。また、このように多度津駅を取り巻く開発機運が高まっていることから、駅周辺の開発整備等に関する総合的な構想・計画が求められているところでもあります。

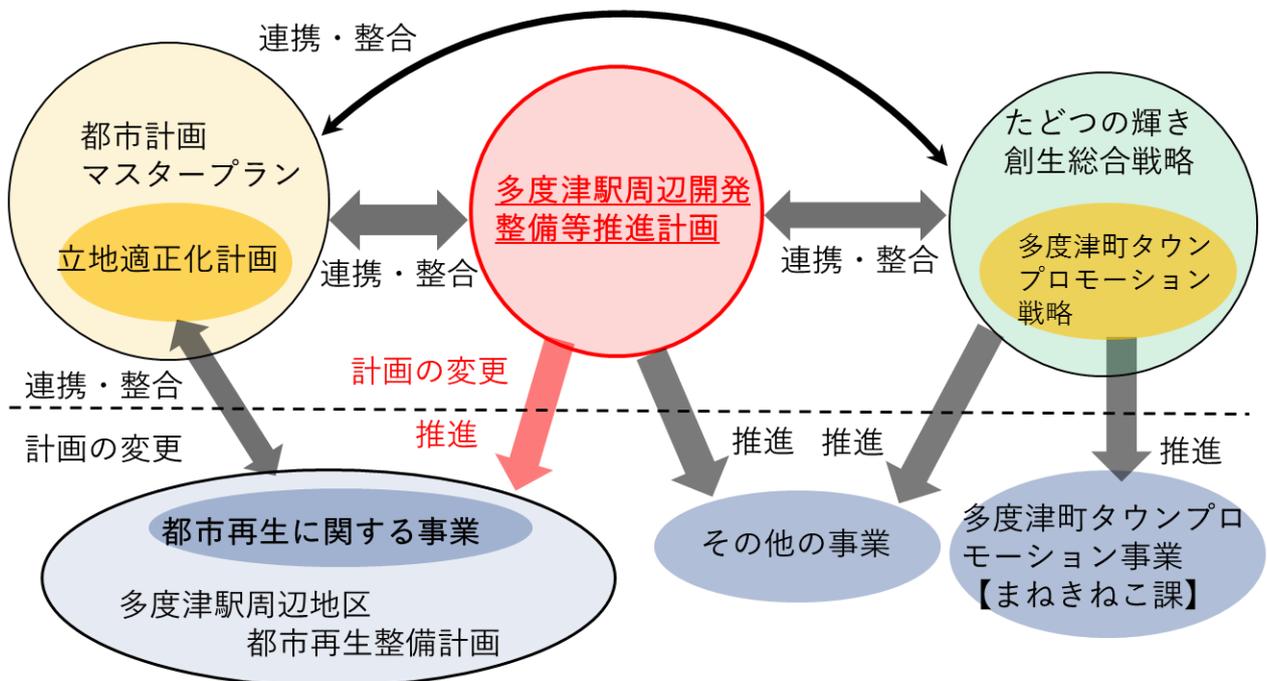
多度津駅周辺開発整備等推進計画は、立地適正化計画等の上位計画や多度津駅周辺開発整備等検討会での意見を参考にしながら、現在実施中の事業や将来すべき事業を包括し、かつ、今後の多度津駅周辺の活性化と地域の再生に資する施策を総合的に推進するため、それらの方向性と考え方の構築を目的とし、策定するものです。

この計画によって、駅周辺のまちづくりが発展するとともに、そこから生まれる「場」が多度津町の活性化の核となり、様々なまちづくりの糸をたぐりよせ、多くの方に愛される場所となることを目指していきます。

1. 多度津駅周辺開発整備等推進計画について

1.1 推進計画の位置づけ

- 多度津駅周辺開発整備等推進計画（以下、本計画）は、「多度津駅周辺の活性化に関する条例」に基づき、多度津町が策定する駅周辺の開発整備等を推進するために、その方向性や考え方を示す計画です。
- 本計画は、策定済みの「多度津町立地適正化計画」に示された、「目指すべき将来像」の具現化に貢献するものであり、「多度津駅周辺地区都市再生整備計画」に関する事業等と連携して展開することで、その実現を後押しするものです。
- 本計画は、「多度津駅周辺の活性化に関する条例」の趣旨である官と民の連携、地域資源の活用、また町民活動の促進を踏まえたものであり、すでに策定している「たどつの輝き創生総合戦略」に示された将来展望に対する目標達成の一部具現化に寄与するものです。



図表 1-1 計画の位置づけ

* 図表 1-1 の図は本計画を取り巻く主要な計画との関連性を単純化しイメージ図として記載したものです

1.2 推進計画策定プロセス

本計画は、「多度津駅周辺の活性化に関する条例」に基づき策定するもので、同条例施行規則で定められた委員構成（町議会議員、建築関係有識者、自治会代表者、民間事業者、公募による者）による「多度津駅周辺開発整備等検討会」を組織し、そこで検討した駅周辺開発に関する「意見書」を参考にし、計画内容を検討しました。また、計画案についても同検討会に意見を伺いながら議論を深めるとともに、最終的に多度津町議会の承認を得て、計画を策定するものです。本計画案の構築を行うに当たって、検討の考え方と策定までの流れを下記に示します。

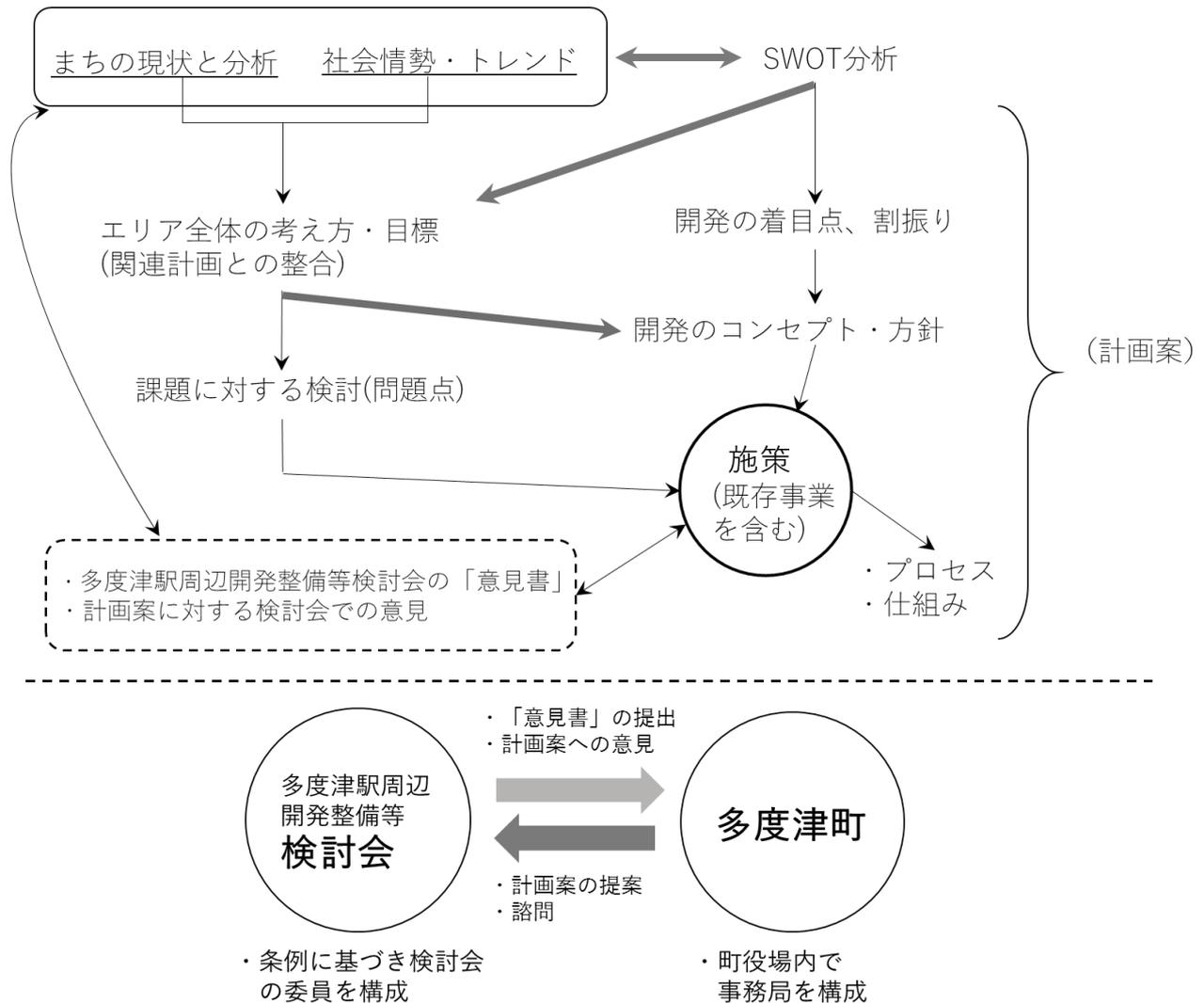


図 1-2 計画案構築に関する流れ

* 図表 1-2 は本計画の検討を行うに当たっての考え方や策定までの流れと検討会の役割等をイメージ図として記載したものです

* SWOT分析・・・外部環境や内部環境を強み、弱み、機会、脅威の4つのカテゴリーで要因分析し、事業環境変化に対応した経営資源の最適活用をはかる経営戦略策定方法の一つ

2. 前提条件の整理

2.1 歴史・文化

多度津町は、瀬戸内海の温暖な気候で、平野や山や海に恵まれた歴史と伝統のある町です。

金毘羅参詣や北前船等による物資集積の港町として栄え、明治期以降は四国に鉄道や電力が広がっていく起点ともなり、交通の要衝として繁栄しました。

1) 港町としての多度津町

多度津町の北側に広がる多度津港は、5代藩主、京極高塚公が、桜川の港が手狭になってきたため、新湍浦築造の要望に応え、幾多の苦難を克服し、5年余の歳月と巨費を投じ、完成させました。

明治時代の末期になると、蒸気船が多度津港に立ち寄るようになり、「多度津―尾道鉄道連絡船」が運航され、その後も旅客船が帰着する港として機能しました。しかしながら、現在では島嶼部を結ぶフェリーはあるものの、その機能は薄らいでいます。

戦後から現在にかけては、海岸部の埋め立てによる工場進出に伴い、工業資材等を運ぶコンテナ船なども入港し、造船所建設等により、大型船舶建造の場として利用されています。また、平成23年4月からは、関税法上の開港指定を受け、船舶建造のための部材を始めとする貨物の輸出入が多くなっています。

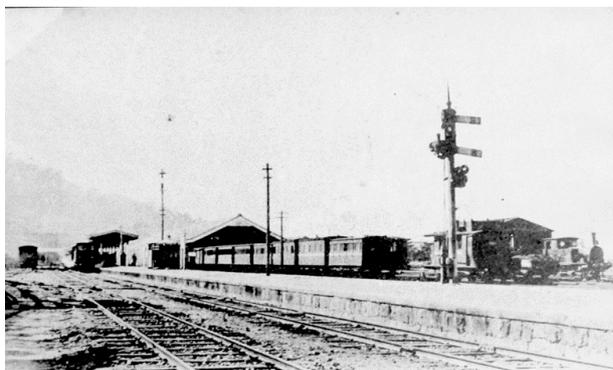
2) 鉄道の町としての多度津町

明治22年5月23日、民間の財で讃岐鉄道株式会社が、丸亀～多度津～琴平間(15.5km)で開業しました。この区間は後に四国の国鉄の母体となり、大正2年12月、多度津駅が予讃線と土讃線の分岐駅として現在の位置に新築移転されました。

当時の多度津は、讃岐随一の交通文化の中心地として栄え、志賀直哉の小説「暗夜行路」の主人公謙作も、尾道から船で多度津に上陸、ここから汽車に乗って金毘羅参りをしています。

3) 商工業の町としての多度津町

鉄道の敷設後、明治24年に香川県で最初の私立銀行である(株)多度津銀行が設立されました。また、四国電力の前身である四国水力電気(株)の本社が多度津に置かれるなど、四国における先進的な取組みの中心として栄えました。



図表 2-1 明治期の多度津町（左側：多度津港、右側多度津駅）（多度津町立資料館所蔵）

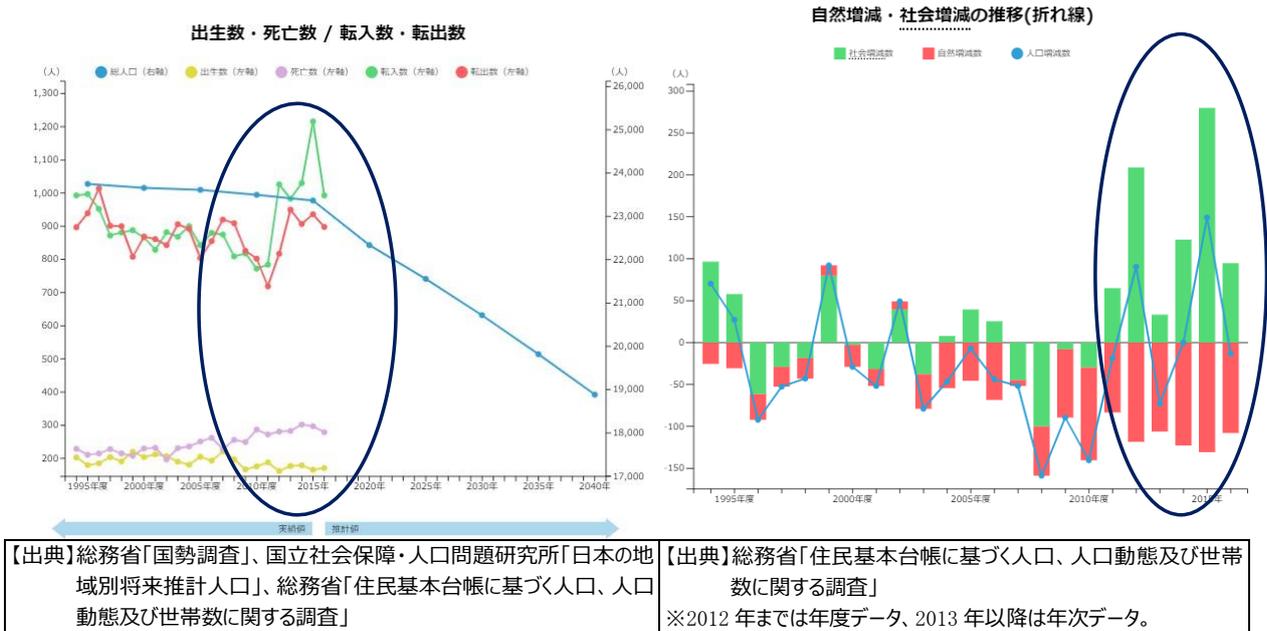
2.2 多度津町の現況

2.2.1 人口

1) 多度津町の人口動態

多度津町の人口増減は、直近（2011～2015年まで）では、社会増減で転入が転出を上回る状態が続いており増加となっています。

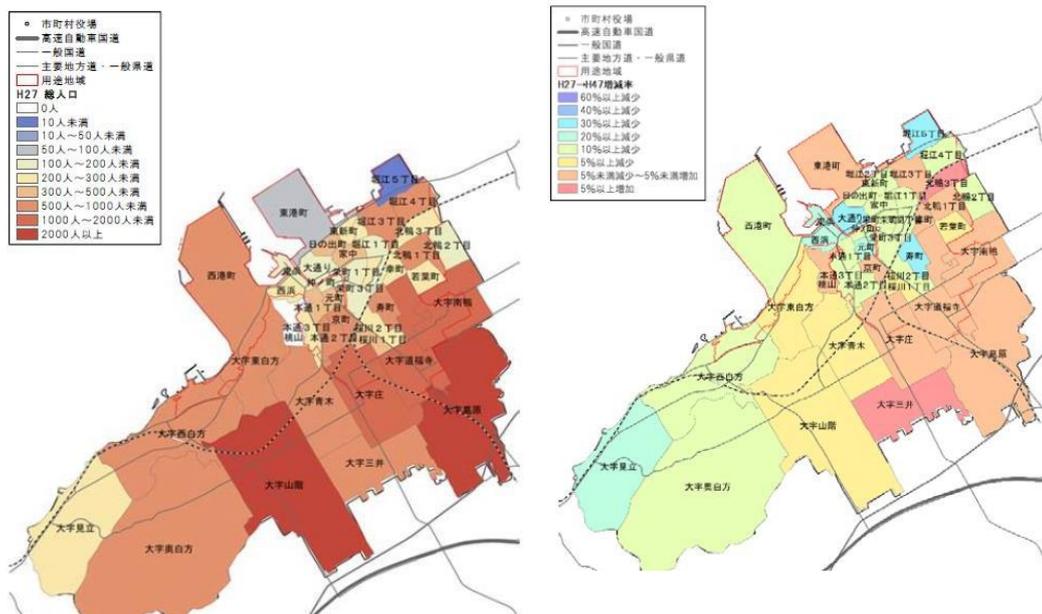
自然増減は、2007年度以降出生数が減少し死亡数が増加している傾向のため、減少傾向にあります。



図表 2-2 多度津町の人口動態

2) 多度津町内の人口の分布

将来人口の減少率は、中心市街地における多度津駅の西側のエリアで大きく、多度津駅の東側から豊原地区にかけての郊外のエリアで小さくなっています。

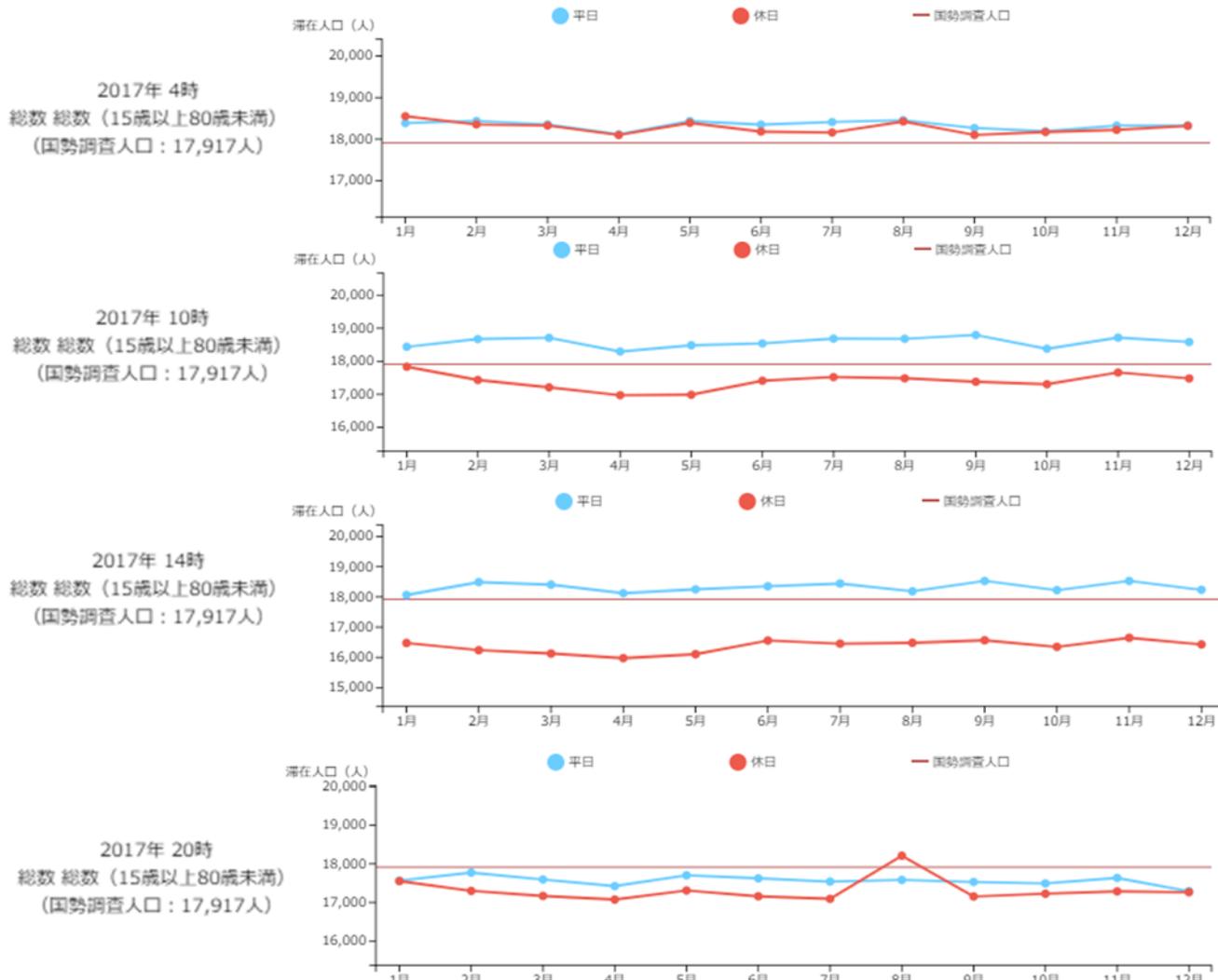


図表 2-3 多度津町の人口分布

(出典)平成 27 年度 国立社会保障・人口問題研究所

3) 滞在人口

平日日中の滞在人口は夜間人口（国勢調査）より多く、地域外からの流入超状況にある。一方、休日など余暇時間は町外で過ごす傾向にあります。

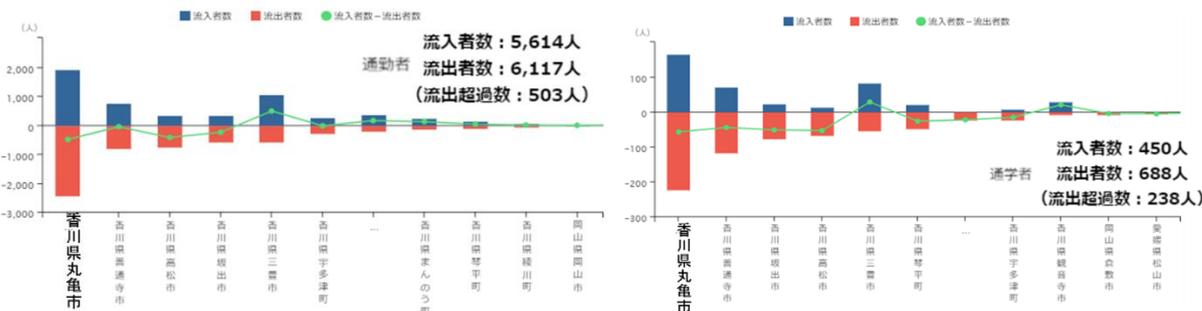


図表 2-4 滞在人口 (出典)株式会社NTTドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」

4) 通勤・通学地域間の流動

通勤では流出超過数 503 人、丸亀市・善通寺市・高松市・坂出市に対し流出超過となっているが流入もしており、一方的な流出ではありません。

通学では流出超過数 238 人、丸亀市・善通寺市・坂出市・高松市・琴平町等に対し流出超過となっています。



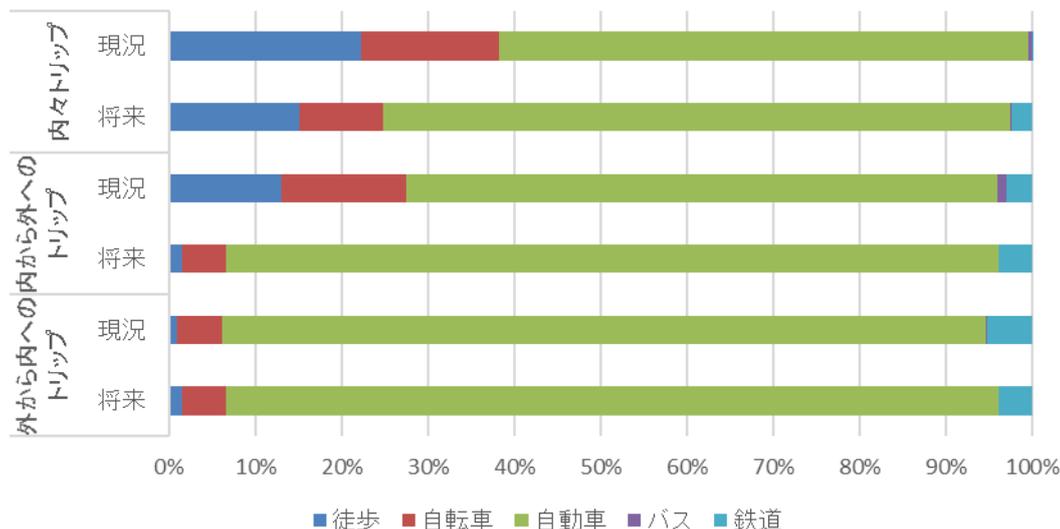
図表 2-5 通勤通学地域間の流動

(出典)総務省「国勢調査」

2.2.2 交通

1) 交通分担率

交通手段分担率は、自動車が増加していく傾向にあります。特に町内から町外では、自動車の分担率が大幅に増加しています。



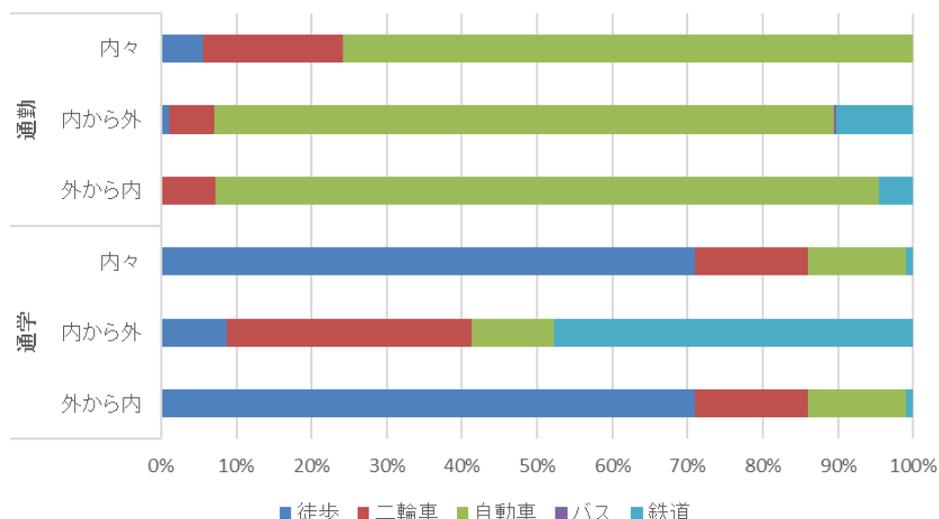
図表 2-6 多度津町の交通手段の分担率 (出典)高松広域都市圏パーソントリップ調査

*トリップ・・・人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位。移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数える

通勤はほぼ自動車を利用しており、公共交通利用者は少なく、町内移動においても自動車移動が多くなっています。

一方、通学では徒歩・二輪車が多くを占めています。町内、町外から町内への通学は徒歩が約7割ですが、町内から町外への通学は鉄道が約半数を占めています。

(通学の外から内における徒歩のデータは調査上の特異値であると考えられます)

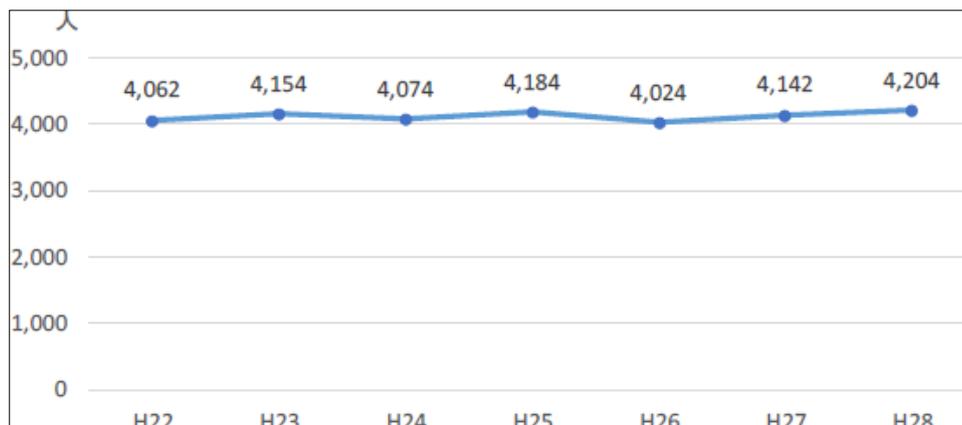


図表 2-7 多度津町の通勤通学に関わる交通手段分担率 (出典)高松広域都市圏パーソントリップ調査

2) 多度津駅の乗降者数と移動に関する必要事項

多度津駅の利用者は最も利用が多かった時期に比べ減少したものの、現在は、4,000人/日程度で推移しています。「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく「移

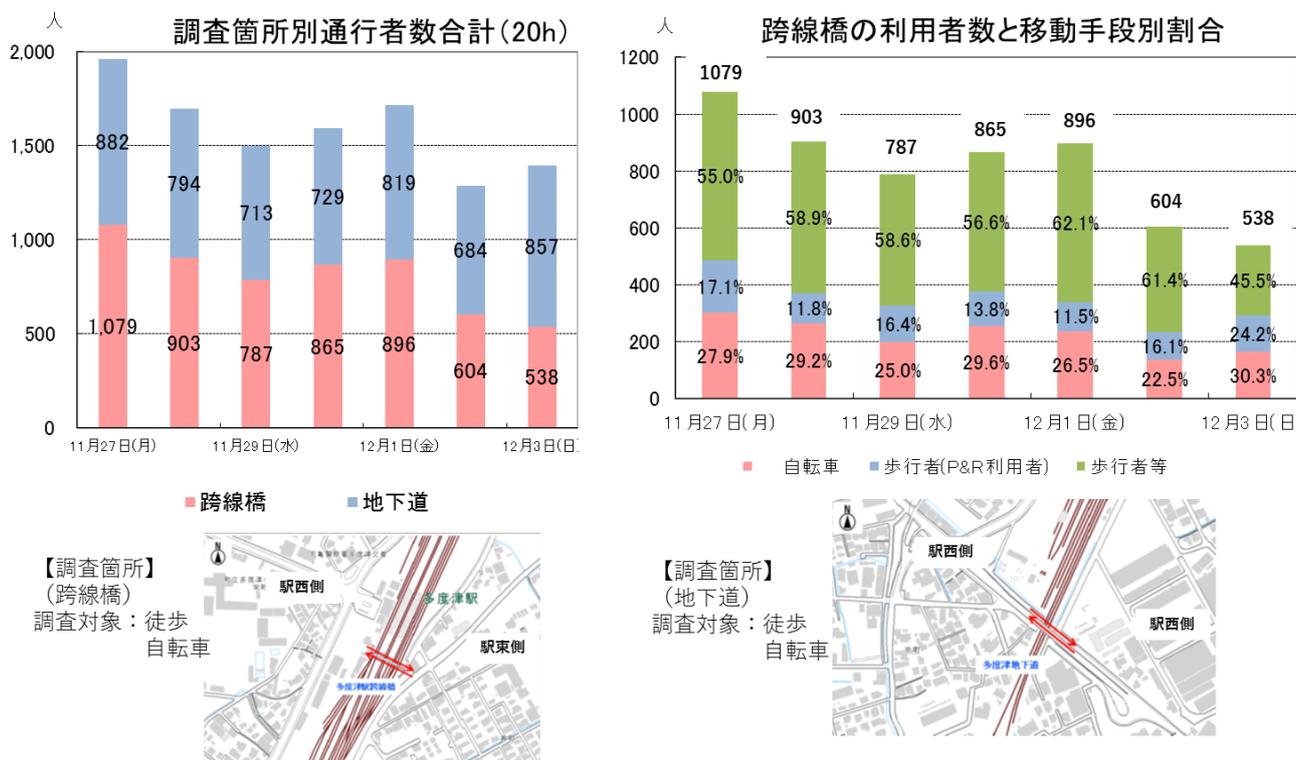
動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正によって、一日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上の駅は原則バリアフリー化(段差解消及び点状ブロックの設置、障害者対応型便所の設置等)が必要となりました。そのため、多度津駅では施設のバリアフリー化が求められています。



図表 2-8 多度津駅の一日常乗降客数の年間変動 (出典)多度津町立地適正化計画

3) 多度津駅の東西を横断する利用者数(歩行+自転車利用)及び跨線橋の利用者別割合

跨線橋の利用者は約 800 人/日であり、駅利用者の 2 割程度です。駅を挟んで東西を横断する通行者数(歩行+自転車利用)は約 1,600 人/日となっています。



図表 2-9 多度津駅の東西を横断する利用者数等 (出典)多度津町跨線橋利用者調査結果

2.2.3 産業構造

1) 地域経済

分配(所得)では、地域外からの流入が県全体より非常に高く、地域外へ働きに出ている人が多いと推測されます。また、このことから、地域経済循環率(自立性)も低くなっています。

多度津町の支出において、地域外からの流入がほぼ0であり、地域外の人が多度津町で支出していないと考えられます。また、地域外への流出も全体の約1割を占めています。

生産、配分、支出の全てが減少傾向であるが、県全体の減少率よりは高く、活力が低下しているものの、人口減少下においても比較的産業を保持しています。

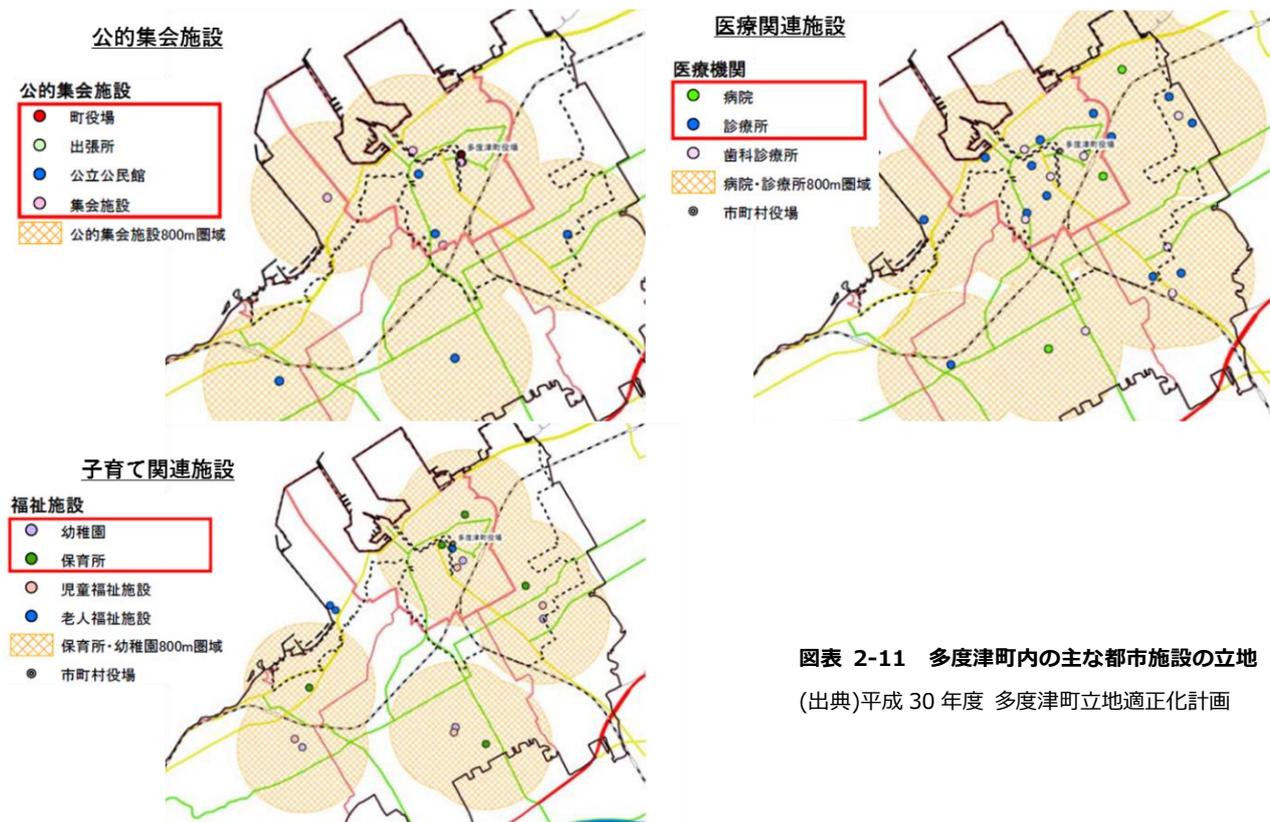
多度津町			香川県				
	2010	2013	増減	2010	2013	増減	
生産(付加価値額)	778	766	98.5%	34,538	33,454	96.9%	
所得への配分	778	766	98.5%	34,538	33,454	96.9%	
配分(所得)	地域内(所得への配分)	778	766	98.5%	34,538	33,454	96.9%
	地域外への流出	-21	-20	95.2%	-78	-121	155.1%
	(地域外への流出率)	2.7%	2.6%	96.7%	0.2%	0.4%	160.2%
	地域外からの流入	95	81	85.3%	1,181	1,311	111.0%
	(地域外からの流入率)	12.2%	10.6%	86.6%	3.4%	3.9%	114.6%
合計	852	827	97.1%	35,641	34,644	97.2%	
所得からの支出	852	827	97.1%	35,641	34,644	97.2%	
支出	支出合計	853	828	97.1%	35,641	34,644	97.2%
	地域外への流出	-75	-62	82.7%	-2,721	-3,205	117.8%
	(地域外への流出率)	8.8%	7.5%	85.2%	7.6%	9.3%	121.2%
	地域外からの流入	0	0	0.0%	1,618	2,015	124.5%
	(地域外からの流入率)	0.0%	0.0%	0.0%	4.5%	5.8%	128.1%
合計(地域内)	778	766	98.5%	34,538	33,454	96.9%	
支出による生産への還流	778	766	98.5%	34,538	33,454	96.9%	
地域経済循環率(生産/配分)	91.3%	92.6%	101.4%	96.9%	96.6%	99.6%	

図表 2-10 多度津町の地域経済循環率等に関する分析結果 (出典)RESAS

2.2.4 都市構造、まち全体の様子

1) 多度津町内の主な都市施設の立地

都市施設は主に、駅より西側の中心市街地に多く立地しており、郊外部においても、各地区に分布しています。



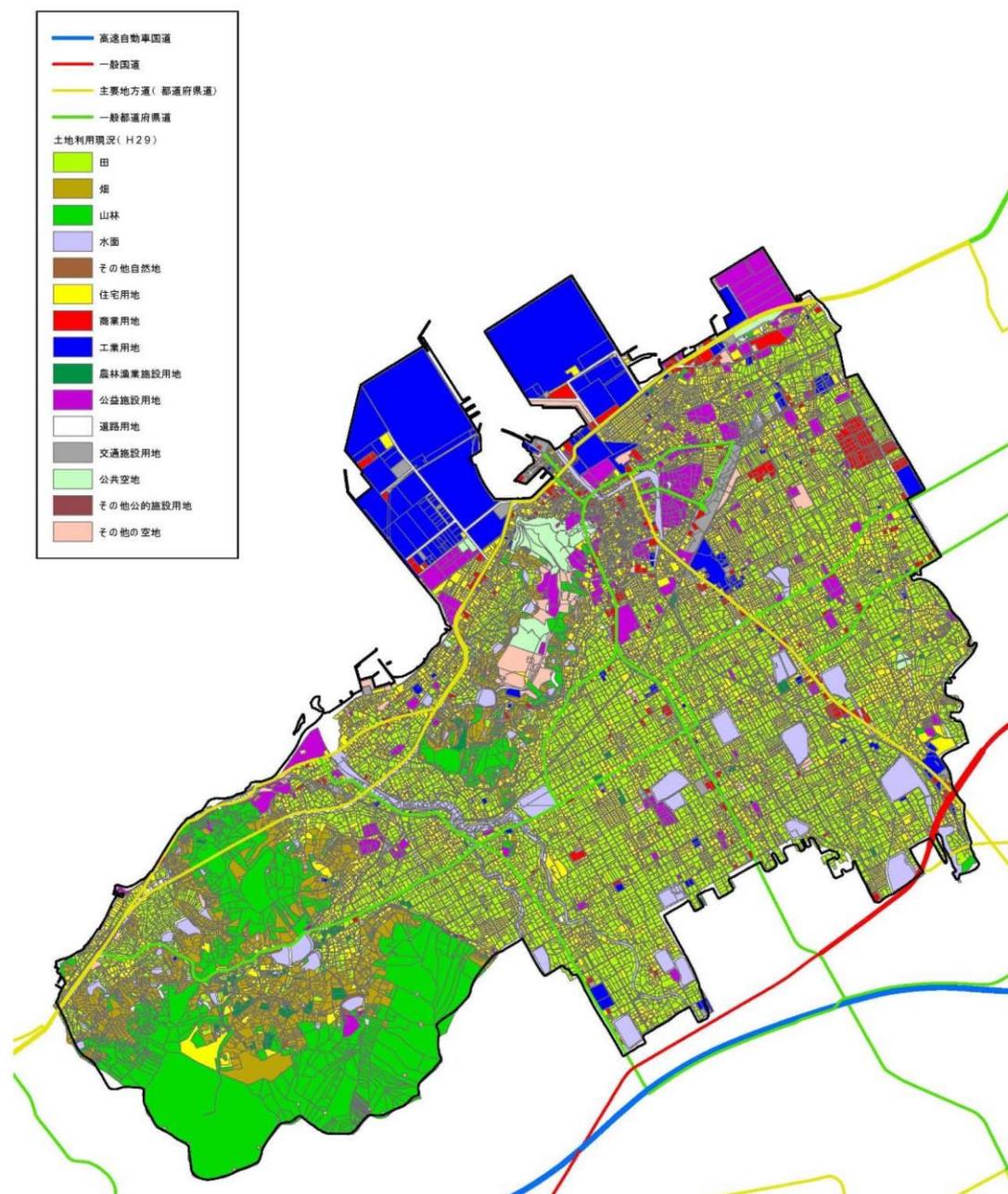
図表 2-11 多度津町内の主な都市施設の立地 (出典)平成 30 年度 多度津町立地適正化計画

2.2.5 土地利用現況

1) 土地利用現況

土地利用状況は下図の通りです。町全体では、山林(21.6%)、田(20.7%)、住宅用地(16.3%)の順の広さとなっています。一方、用途地域内では、住宅用地(26.3%)、工業用地(24.2%)、田(14.4%)、道路用地(12.0%)の順となり、住宅用地の割合が高くなっています。

計画対象地区では、交通施設用地が大部分を占め、一部に商業用地や住宅用地があります。



図表 2-12 多度津町土地利用現況図

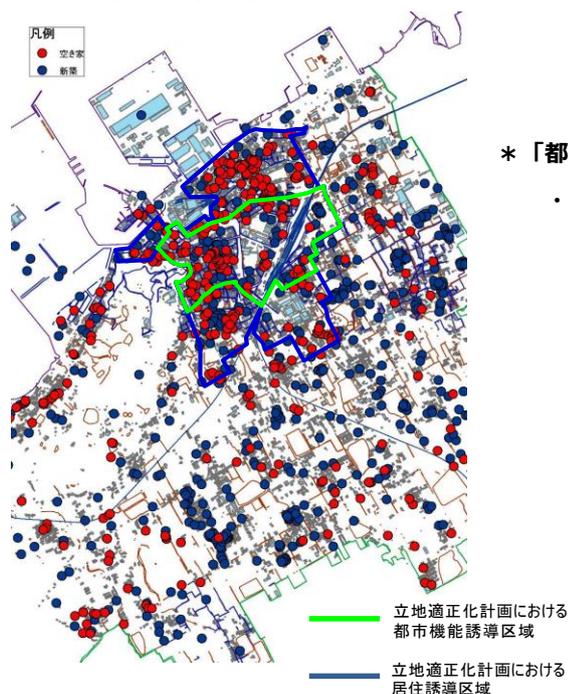
(出典)：平成 29 年度都市計画基礎調査

2) 空き家と住居の新築状況

居住誘導区域内の特に多度津駅西側の市街地に多くの空き家がランダムに発生している状況にあり「都市のスポンジ化」が顕在化しつつあります。

一方、郊外の田園部には空家発生数以上の新築建物が分布しており、低密度な市街地化が進

展しているものと想定されます。



*「都市のスポンジ化」

- ・・・都市の空間に空き家や空き地がランダムに発生し、都市の人口密度が低下していく様子を都市がスポンジ状に変化していくように捉えた現象

図表 2-13 空き家と住居の新築状況の分布図

(出典)平成 29 年度 香川県都市計画基礎調査

2.2.6 まとめ

- ・ 多度津町は、今後、人口が微減ではありますが、香川県の自治体の中でもその減少率は低くなっています。生産年齢人口の減少率は香川県の中で最も低く、社会増の要因である就職のタイミングでの流入幅も大きいため、総合的に見て、魅力ある住居地のひとつであると推察されます。
- ・ 町内と町外との人的な流入出幅は大きく、学校や企業などの立地など、通勤・通学に関する優位的な側面、高松などの都市部に通う人々の居住地としての側面を持っています。
- ・ 通勤、通学について、近距離範囲は車で移動し、高松等の遠方へは鉄道で移動する割合が多くなっています。駅利用者は高松との関連性が高いと推察されます。
- ・ 多度津駅の利用者は最も利用が多かった時期に比べ減少したものの、現在は、4,000 人/日程度で横ばいです。跨線橋の利用者は約 800 人/日であり、駅利用者の 2 割程度、駅の東西を横断する通行者数は約 1,600 人/日であり駅利用者の 4 割程度です。
- ・ 多度津町全体として、地域経済循環率は平均よりやや低く、地域外への通勤、町外での消費が多いと考えられます。駅周辺のエリアは日常的な施設（店舗等）が不足しており、休日は町外へ出る傾向が高いことから、日常的な魅力が不足していると考えられます。
- ・ 多度津駅周辺に関して、駅の西側のエリアは、市街地となっていますが、空き家も多く発生しており、今後、土地利用に関してはじわじわ変化すると考えられます。駅の東側のエリアは、一部都市機能や居住を誘導するエリアに指定されており、開発の動向次第では、地域価値の向上により土地利用が大きく変化する可能性があります。
- ・ 駅周辺の開発整備等においては、現状の都市構造を踏まえつつ、鉄道駅の結節点機能を活かしながら、多様な交流やにぎわい形成に資する新たなライフスタイルを提供可能な空間整備が必要と考えられます。

2.3 上位計画・関連計画の整理

本町の様々な計画の中で、多度津駅周辺のまちづくりに関する事項が位置づけされており、本計画ではこれらの趣旨を踏まえる必要があることから、その内容について簡潔に整理します。

2.3.1 上位計画の整理

1) 第6次多度津町総合計画（平成28年3月策定）（平成28年度～平成35年度）

多度津町の最上位となる計画であり、将来像「ひと・くらし・歴史が共生するまち たどつ」のもと、3つの基本政策と17の政策が示されています。「快適な都市空間の形成」における政策の中の施策として駅周辺整備の検討・計画が位置づけされています。

2) たどつの輝き創生総合戦略（平成29年11月 一部改訂版）（平成27年度～平成31年度）

多度津町における地方創生に関する取り組みを示した計画です。2040年時点の目標人口を20,000人に設定し、人口減少傾向の緩和と人口減少社会への適応を図るための具体的な目標・施策として、5つの基本目標と15の施策が示されています。第2次総合戦略（令和2年度～）には、駅周辺開発整備が地域の拠点づくりとして位置づけされています。

3) 定住自立圏構想

中心市と近隣市町村が相互に役割分担し、連携・協力することにより、圏域全体として必要な生活機能等を確保するという考え方のものであり、中讃地域では、平成23年7月1日に丸亀市が「中心市宣言」を行ったことから、従来から生活・文化・行政等の面で関係の深い、善通寺市・琴平町・多度津町・まんのう町の2市3町間で協議を重ね、平成24年4月19日に丸亀市と本町との「定住自立圏形成協定」を締結しています。その協定の中では、広域的な観点からの多度津町の具体的な役割分担が示されています。

4) 多度津町立地適正化計画（平成31年3月策定）（平成32年度～平成42年度）

持続可能なまちづくりを進めていくため町の骨格を形成する都市構造について、公共施設や医療・福祉・商業、公共交通、住宅などの様々な分野間の調整を図りながら、都市機能と居住の適正な立地の誘導を図っていく計画となっています。多度津町の中心部において都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定し、誘導区域内における空間の質と魅力の向上に資する施策を体系化しています。駅周辺の地区は都市機能誘導区域に設定されており、都市全体を計画する観点から駅周辺への都市機能の集積と、空間の質と魅力を高める必要性が明記されています。

2.3.2 関連計画の整理

1) 多度津駅周辺地区都市再生整備計画（平成31年3月第2回変更）

本町では、多度津駅周辺において、多度津駅周辺地区都市再生整備計画に基づいた事業（令和2年度より都市構造再編集中支援事業に移行）が実施されています。この計画では、「多世代が行き交い活力と交流にぎわいを生み出す拠点づくり」として、地域生活基盤施設（駅前広場等）、高質空間形成施設（跨線橋エレベータ設置）、高次都市施設（ホール棟（地域交流センター（仮称））、道路整備、地域資源の保全と利活用促進事業等を位置づけ、各施策を展開しています。この計画は、当面5ヵ年の計画期間において、計画目標の達成に資する事業を実施する計画で、必要に

応じて、上位計画や関連計画に適したものと見直しを行っていく予定です。

2) 多度津町新庁舎整備基本構想（平成 29 年 11 月策定）

多度津町新庁舎整備基本計画（平成 30 年 8 月策定）

本町役場庁舎及び総合福祉センターの移転・建替えに係る基本構想・基本計画であり、移転先を津波浸水想定区域外である多度津駅東側の町有地とし、施設の規模や機能、建物の配置計画、基本的な方針や計画が示されています。

3) 多度津町公共施設等総合管理計画（平成 27 年 2 月）

本町では、公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進するための計画である公共施設等総合管理計画が策定されており、施設類型ごとに管理に関する基本的な方針が示されています。

2.4 計画地の現況

2.4.1 計画地の現況と土地利用

1) 計画地の歴史と経緯

本計画における開発整備等の主な対象エリアは、下記の通り多度津駅に隣接する地区です。

多度津駅は、大正期に四国の国鉄の基地的役割を担って建設されたことから、その敷地は広大で、建設当時の土地の形態を残したまま現在に至っています。建設当時の軌道敷地は特に駅の東側において一部宅地化されており、国鉄から四国旅客鉄道(株)へ移行する際、敷地の一部が国鉄清算事業団に引き継がれ、その後、町が土地を買取り、その一部を駐車場や駐輪場等に活用していました。この地区の余剰空間を活用し、都市機能の集積や空間の活性化を図ります。



図表 2-14 開発推進計画対象エリア位置図

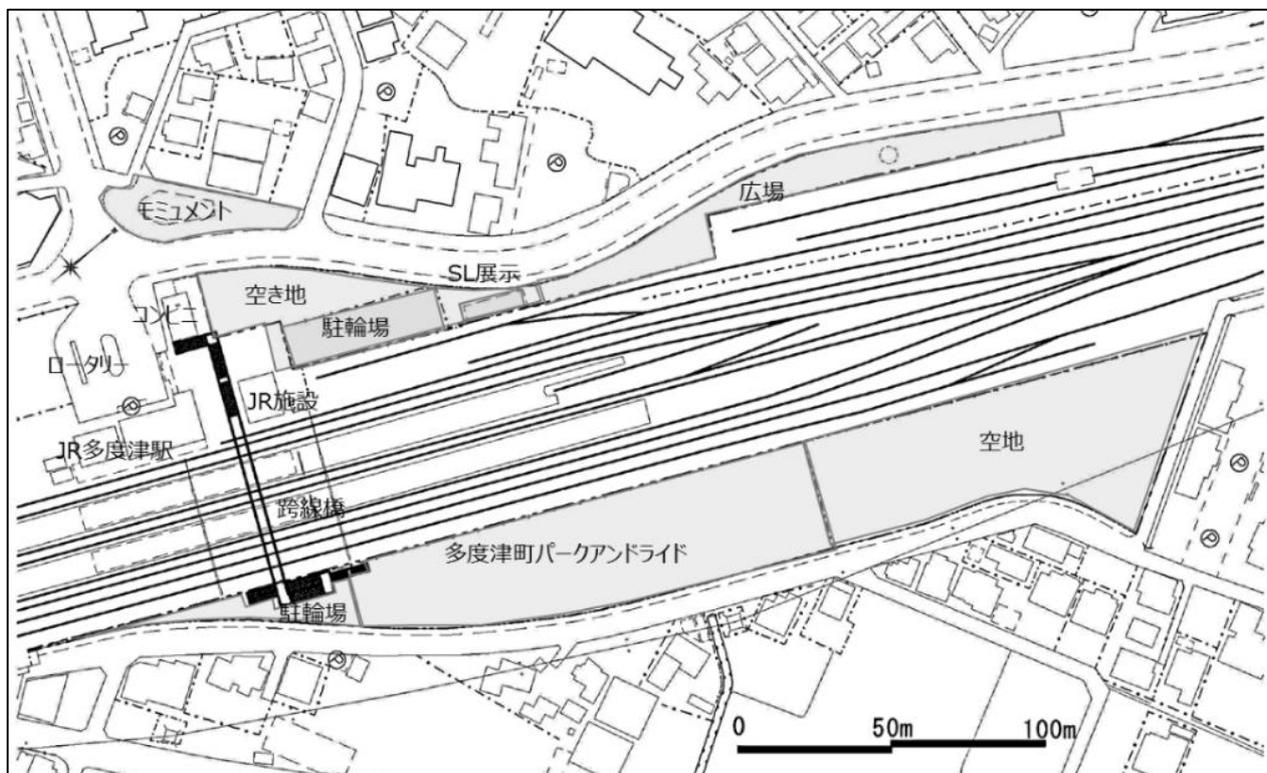


写真 現在の多度津駅(駅舎正面より撮影)



図表 2-15 駅近郊の土地利用(左側：昭和 22 年航空写真、右側：昭和 45 年航空写真) (国土地理院地図使用)

現在の計画地の土地利用と既存施設等との位置関係（令和2年3月現在）は次の通りです。既に広場や駐車場として利用しているものの、全体として低未利用な土地が多く見られます。一方、このように利用可能な空間が駅周辺に一体的に広がっていることは魅力的であるといえます。（本計画では多度津駅舎側の空間を駅西側、軌道敷を挟んで反対側を駅東側とします。）



図表 2-16 計画地の現況土地利用及び既存施設との位置関係図

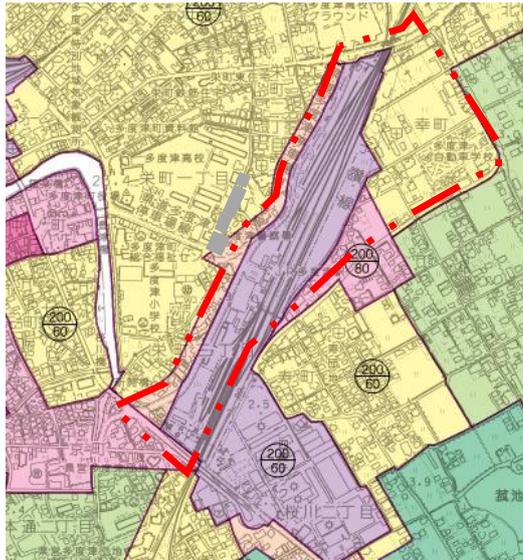


写真 左側：駅西側（モニュメント付近から駐輪場及び SL 展示方面を望む）

右側：駅東側（跨線橋よりパークアンドライド駐車場方向を望む）

2) 現況の土地利用用途地域の指定状況

計画地である多度津駅周辺は準工業地域に指定されており、駅東側に近隣商業地域と第一種住居地域、駅西側の一部に第二種住居地域が指定されています。この用途地域に伴い建築基準法において、建築物への各種規制が発生します。



凡 例		
-----	行政区域	2,434ha
-----	都市計画区域	1,972ha
□	臨港地区	6.0ha
□	特別用途地区	39ha
□	風致地区	17ha
□	汚物処理場	1.74ha
□	ごみ処理場	0.76ha
種 別		
□	第一種低層住居専用地域	約81
□	第一種中高層住居専用地域	約50
□	第一種住居地域	約103
□	第二種住居地域	約18
□	準住居地域	約10
□	近隣商業地域	約30
□	商業地域	約5.5
□	準工業地域	約102
□	工業地域	約161
□	計	約621
○	都市計画道路	
□	都市計画公園	

(防火地域：建築基準法第22条区域内)

図表 2-17 計画地とその周辺における規制区域別の主な形態規制等一覧

平成27年4月1日現在
法：建築基準法

都市計画区域[法3]		都市計画区域内全域：非線引き区域(市街化区域及び市街化調整区域に区分されていない区域)													
用途地域等[法48]	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域	用途地域の指定のない区域		
防火・準防火地域[法61・62等] 22条指定区域[法22等]	所轄の市役所・町役場の都市計画又は建築指導担当課へお問い合わせください。														
容積率[%][法52]	60,80,100	100,150	200				200,300	200~800	200	200	200	200	200 (準平の一部400)		
最大幅員の前面道路が幅員12m未満の場合	幅員(m)×0.4														
建ぺい率[%][法53] ※角地の場合は+10%	40,50,60		60					80		60		70(宇多津60)	70		
外壁の後退距離(m)[法54]	1.0m(観音寺市)														
絶対高さ(m)[法55]	10m														
斜線制限	道路斜線[法56①(1)]	適用距離(m) 20m										20,30	20	20 (準平の一部30)	
	隣地斜線[法56①(2)]	勾配 1.25										1.5	20	1.5(宇多津1.25)	1.5
	北側斜線[法56①(3)]	立ち上り(m) 5m										31m	2.5	31m(宇多津20m)	31m
日影規制	対象建築物	軒高7m超又は3階										10m超		(宇多津10m超)	
	測定面(m)	1.5m										4m		(宇多津4m)	
規制時間[時間] [法56の2]	5mライン	4										5		(宇多津4) (宇多津5)	
	10mライン	2.5										3		(宇多津2.5) (宇多津3)	
敷地規模の下限值[法53の2]	香川県全域：指定無し														
開発許可	所轄の市役所・町役場の都市計画又は建築指導担当課へお問い合わせください。(※開発区域面積が4ha(都市計画区域外は全て)以上の場合は県建築指導課)														
都市計画制限	都市計画施設の有無・区域内外、都市計画事業地の内外、地区計画区域、上記以外の地域地区等 所轄の市役所・町役場の都市計画又は建築指導担当課へお問い合わせください。														
土地区画整理事業	所轄の市役所・町役場の都市計画又は建築指導担当課へお問い合わせください。														
土砂災害防止法	土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域														
砂防法	砂防指定地														
急傾斜地崩壊防止法	急傾斜地崩壊危険区域														
地すべり等防止法	地すべり防止区域														
宅地造成等規制法	造成宅地防災区域 香川県全域：指定なし(担当課：県建築指導課)														
景観法	景観条例等：所轄の市役所・町役場の都市計画担当課へお問い合わせください。														
港湾法	臨港地区：所轄の市役所・町役場の港湾管理担当課へお問い合わせください。														
津波防災地域づくりに関する法律	津波災害警戒区域 香川県全域：指定なし(担当課：県危機管理課)														

図表 2-18 用途地域の指定による建物用途の制限

3. 全体計画

3.1 駅周辺開発整備等のコンセプトと方針

多度津駅周辺における現状分析や既存の取組み等を鑑みながら検討した本計画地の開発コンセプト及び基本的な方針、整備に関する方針、方針に基づく計画の内容を下記に示します。

3.1.1 コンセプトと基本方針

現状分析から考察されることと、社会が変化する中でその機会と脅威を捉え、多度津町がもつ強みや弱みを総合的に勘案し、開発整備等の着目点を抽出しました。

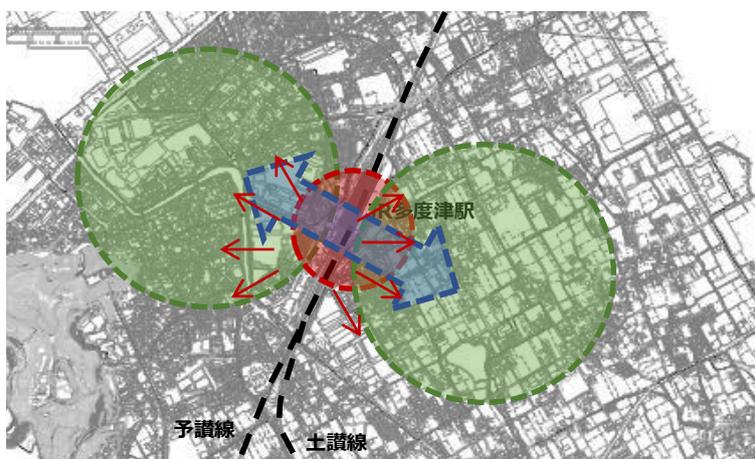
■SWOT分析（駅周辺エリア） 【方策検討】

	《強み(strengths)》	《弱み(weaknesses)》
《機会 (opportunities)》	<p>(強み×機会 成長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・社会実験や暫定利用を可能とする多様な空間 ・駅周辺の既存空間の有効活用と機能集約 ・時代に応じた豊かなライフスタイルの提供 	<p>(弱み×機会 対策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域経済循環が向上する施設の創出 ・官民連携の仕組みづくり ・バリアフリー化及びユニバーサルデザインの導入
《脅威 (threats)》	<p>(脅威×強み 活かす)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道景観を活かした空間づくり ・交流を促進する空間づくり ・既存インフラ(跨線橋等)のストック効果を高める ・安全で利便性の高い交通基盤 	<p>(脅威×弱み 影響の抑制)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・波及効果の誘発及び促進

図表 3-1 開発整備等の着目点(SWOT 分析結果)

本計画の開発コンセプトは「日常的なにぎわい」とし、開発整備等の着目点をとりまとめた本計画の全体的な基本方針を下記に示します。

- 駅とその東西のエリアをつなぐ利便性の高い結節空間
- 多度津町特有の景観・地域資源を活かしたにぎわいと交流の拠点
- 時代に応じた豊かなライフスタイルを醸成する環境創出

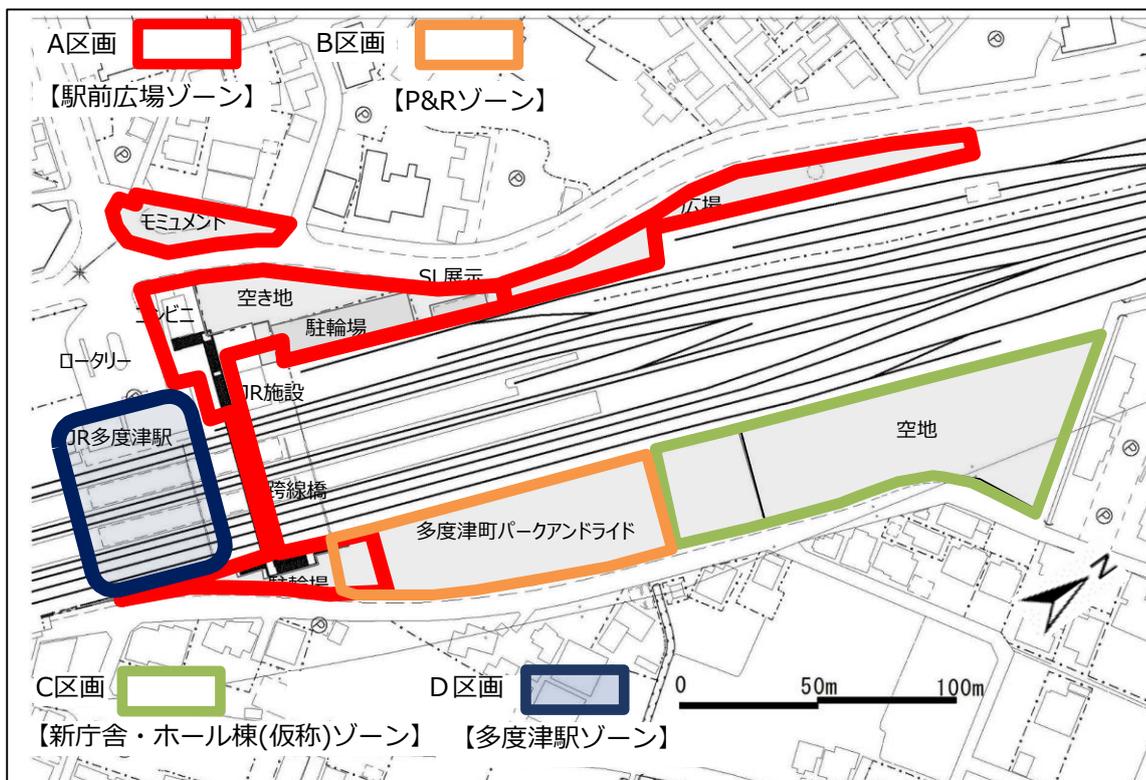


図表 3-2 開発コンセプトイメージ図

3.1.2 整備方針

基本方針と開発コンセプト等の着目点に基づきながら、整備期間や内容を勘案し、駅近郊の

計画地を4つに区切って整理し（開発を支える基礎的な施策を別途）、多度津駅周辺における整備方針として取りまとめました。その結果を下記に示します。なお、駅西側のロータリーや商業施設に関しては、有効な既存施設であるため、現状を基本とし活用を図ります。



図表 3-3 計画地の整備方針

1)A 区画事業（駅前広場ゾーン）

着 目 点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会実験や暫定利用を可能とする多様な空間 ・ 既存インフラ(跨線橋等)のストック効果をも高める ・ 鉄道景観を活かした空間づくり ・ 交流を促進する空間づくり ・ 時代に応じた豊かなライフスタイルの提供
-------------	---

<ul style="list-style-type: none"> ・ 居心地が良く質の高い広場(駐輪場含)空間の創出 ・ 多様な人との交流、日常と非日常の複合空間 ・ 跨線橋や各施設をつなぐ施設の利便性・安全性向上 ・ 公共空間の価値向上策の実施

2)B 区画事業（P&R ゾーン）

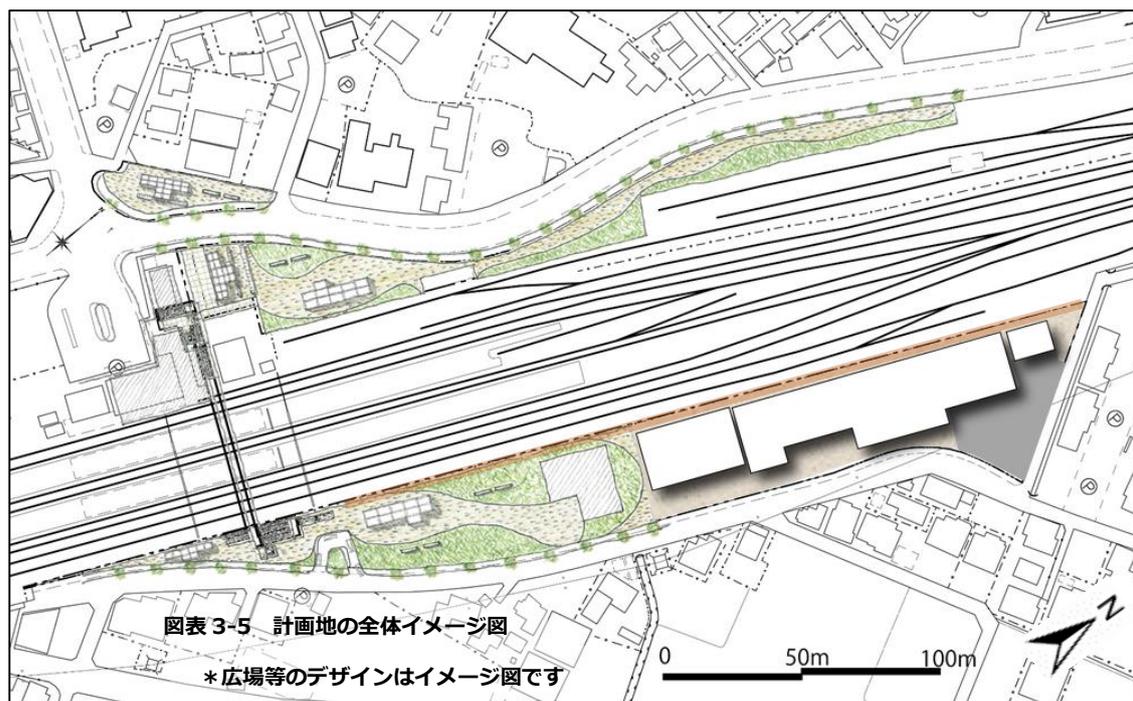
着 目 点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域経済循環が向上する施設の創出 ・ 官民連携の仕組みづくり ・ 鉄道景観を活かした空間づくり
-------------	---

<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間の力による活性化の推進（地域経済循環の向上） ・ 市場調査や社会実験を通じた機運の醸成と仕組みの検討 ・ 民間の施設が立地可能な空間の整備

輪場等を一体的に整備します。また活性化に向けて、設計段階より実験的な取り組みを行っていきます。

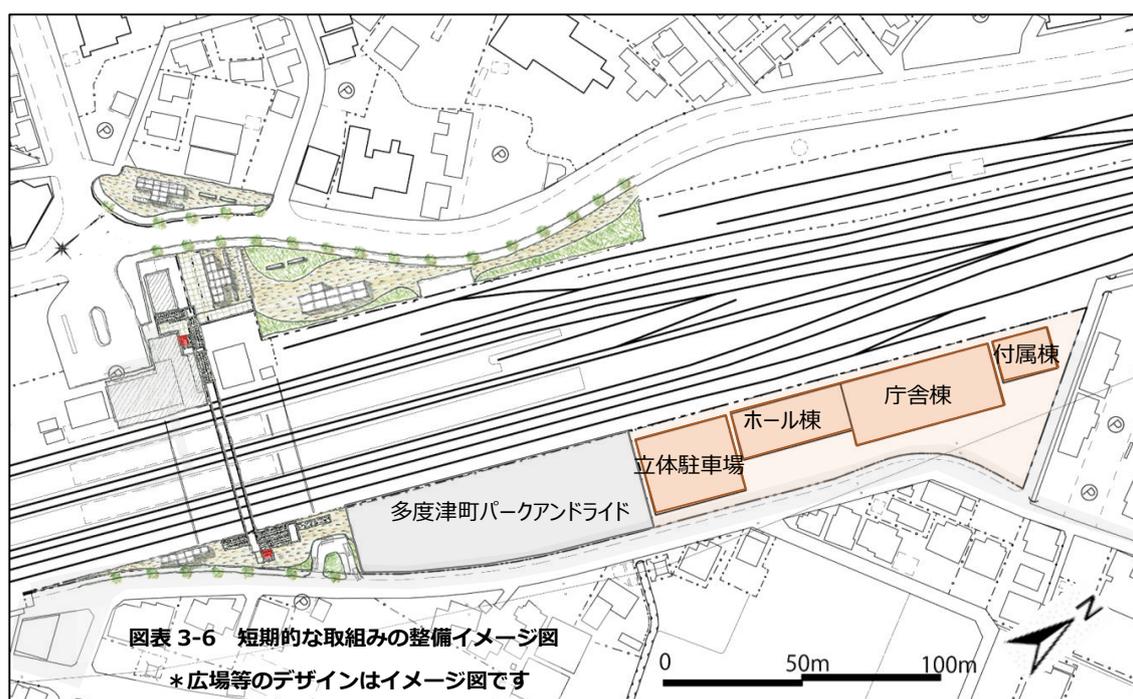
駅東側のエリアは、まちづくりの拠点となるべく施設を整備するとともに、将来の構想として、民間のノウハウによって活性化された空間を目指します。

軌道敷を挟んで東西それぞれのエリアに適した取り組みにより、個々のエリア価値を高めつつ、コンセプトを共有し一体感ある整備を行うことで、相互に波及効果を高め合うことを目指します。また、東西をつなぐ跨線橋（自由通路）のバリアフリー化と利便性向上を行い、全体を通して結節性や回遊性を高め、誰もが利用しやすい構造とします。



2)段階的整備計画

(1)短期的な取組みの整備イメージと計画内容



全体的な整備方針に基づいて短期的に取り組む計画の内容（各種施策の概要）は以下の通りです。

○西側駅前広場

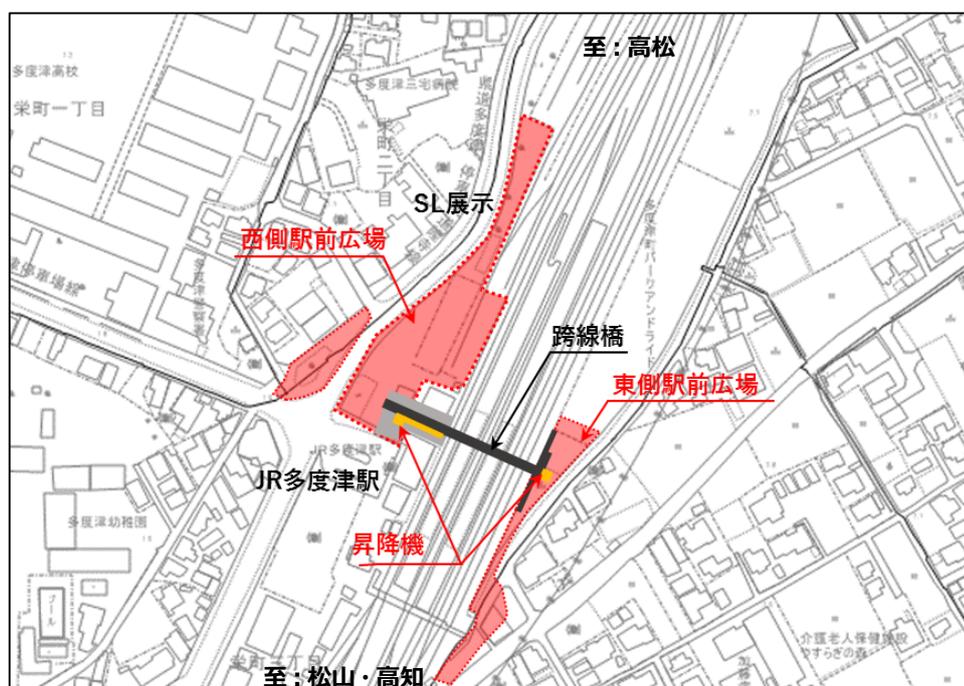
駅舎から鉄道敷地に沿ってSL展示周辺までの空間について、交通機能を持った広場や通路、駐輪場、にぎわいを育む広場等を一体的に整備します。また、多様な人との交流・日常と非日常との複合空間として経済活動が成されるとともに、居心地が良く質の高い空間整備を目指します。

○東側駅前広場

跨線橋への滞留空間として、駅利用者などが接続するためにキスアンドライド等が可能となるような交通機能を持った広場や通路、駐輪場等を一体的に整備します。旧跨線橋付近の空間についても、関連する事業の進捗を勘案しながら、有効利用を図ります。

○跨線橋のバリアフリー化

平成29年まで使用していた跨線橋は老朽化が顕著であったため使用禁止（関係機関と協議のうえ将来的に撤去の予定）とし、多度津駅の駅舎と四国旅客鉄道線の信号取扱所との間に新たな跨線橋が整備されました。この跨線橋は、バリアフリー化されておらず、これまで使用していた跨線橋より地表からの高さが大きくなるため、バリアフリー化及び利用者の利便性向上を目的とした昇降機の設置を行います。なお、この跨線橋は町道として整備されており、昇降機は駅利用者のみならず、駅を挟んで東西のエリアを横断する方々（歩行者及び自転車等）への利便性向上を図ります。



図表 3-7 駅前広場と昇降機等の位置関係図

○新庁舎及びホール棟(地域交流機能を有する施設)の整備

老朽化している現役場庁舎と多度津町総合福祉センターについて、大規模災害を想定した際の

対応策として、駅東側の町有地でそれぞれの建物の役場機能と会議室機能の再構築を図ります。まち全体を見たとき、持続可能で強靱な都市構造を目指すことが重要であり、現在の都市機能が集中しているエリアの近郊で比較的安全性の高い場所に、都市機能が高まるよう行政機能と交流機能を集約し、合築施工で整備することとします。それぞれの利用形態と敷地条件に応じて、この敷地の南側から立体駐車場、ホール棟（地域交流機能を有する施設）、庁舎棟、附属棟を配置します。



図 3-8 上空から見た新庁舎及びホール棟のイメージ図（基本設計段階パブリックコメント資料より）

○公共空間の価値向上策

これらの駅周辺地区で整備する公共空間には付加価値を持たせ、周辺エリアを含めてその価値が向上されるような施策を講じます。

具体的には、駅西側の広場において、多様な都市活動が誘発されるような「場」の創出を図ります。将来的に、官民連携により民間の経済活動を誘発することで、地域経済循環の向上を目指します。そのための第一歩として、広場を設計する段階からデザインワークや協働作業などの社会実験の取組みを導入し、その土壌形成を行います。

新庁舎に併設する地域交流機能を有するホール棟には、wi-fi 等の情報通信環境を整えるとともに、デジタルサイネージや電子黒板等を備え付け、町民活動をサポートする汎用性の高い空間として整備します。

整備された施設の利用率が高まるようインターネットを活用した広報や、利用に関するシステムづくりを行います。また、広大な鉄道景観を背景に、その景観を楽しむことのできる演出と景観に溶け込むような広場や施設の整備を目指します。

○多度津駅周辺の道路整備

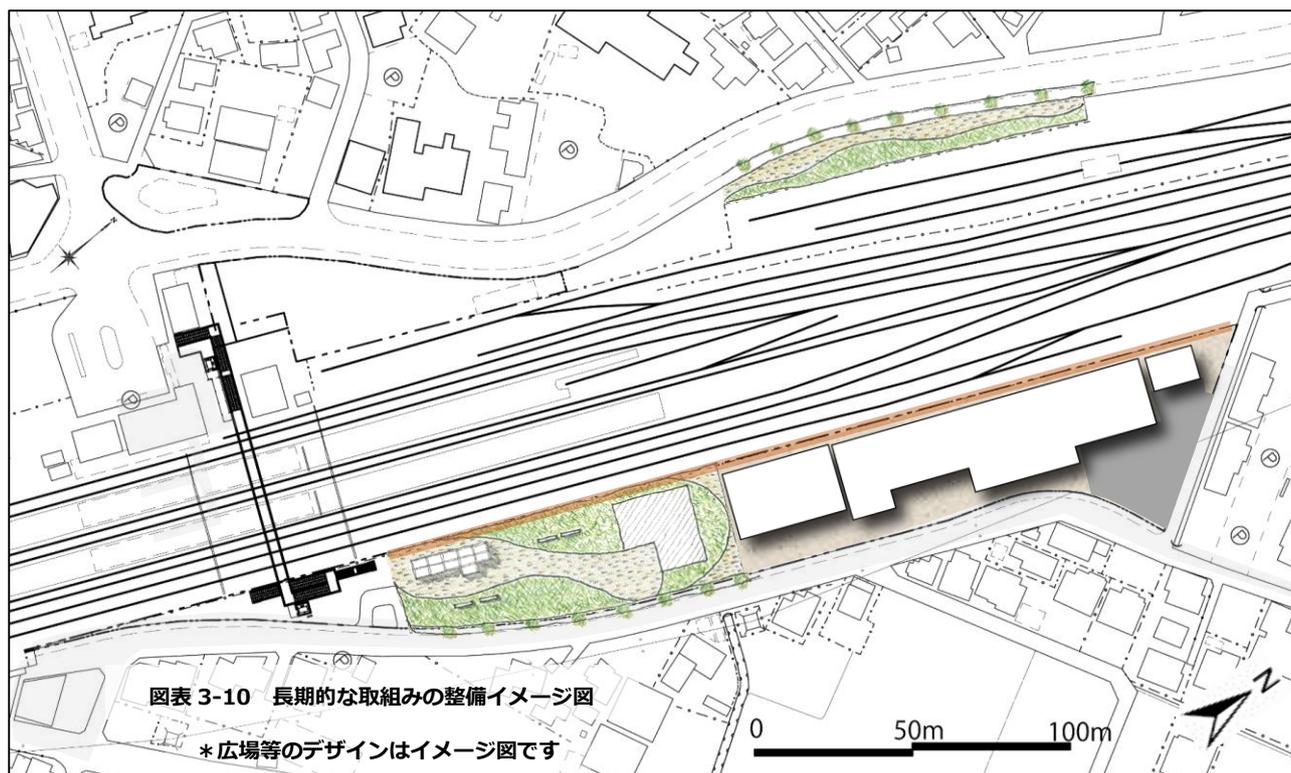
駅周辺開発整備等の支えとなる基盤づくりとして、通行車両及び歩行者の安全性や利便性の向上を目的とした道路整備を実施します。

具体的には、町道 255 号線において、車道幅員が狭くなっている自動車学校北側の現道拡幅や新庁舎等の拠点施設前面における道路の修繕や改修を含む道路改良工事を行います。

また、町道 206 号線において、町道 20 号線との交差点部分で、車両が円滑に駅東側にアクセスできるよう交差点の道路改良工事を行います。



(2)長期的な取組みの整備イメージと計画内容



長期的に取り組む施策としては、短期的な施策について、そのストック効果を高める取組みを継続して実施するとともに、下記の施策内容に添って継続して行っていきます。

○歩きたくなる空間の創出

本エリアは、広大な鉄道敷地を見渡すことができ、多種類の列車が眺められる景観を有しているため、施設や駅の周辺において心地よく歩くことのできる空間を創出します。例えば広場

整備等においては、ボードウォーク等による演出やこれらを配慮した構造とするとともに、新庁舎及びホール棟の拠点施設には歩くことのできる連続的なデッキを併設します。

○パークアンドライド駐車場の空間の活用

パークアンドライド駐車場は、比較的大きな区画となっており、短期的な施策実施の結果、駅や新庁舎及びホール棟等の拠点施設と隣接するようになることから、その空間メリットを活かすため、まちづくりへの活用を検討していきます。なお、その場合、パークアンドライドの機能は移設する等、将来に亘って機能が確保されるよう努めます。

また、整備検討を行う際には、周囲の公共施設のあり方や財政状況を踏まえながら、空間の活性化が図れるようできる限り民間によるノウハウを活用し、その仕組みや整備の方法を模索していきます。そのためには、先行している事業による地域価値の向上に努めるとともに、駅東側エリアの市場調査等を検討する必要があります。

○多度津駅のバリアフリー化及び利便性向上の促進

多度津駅の乗降客数は一日平均 4,000 人以上となっており、「移動円滑化の促進に関する基本方針」に基づく、バリアフリー化が必要な駅となります。しかしながら、令和 2 年 3 月時点で、バリアフリー化ができていないため、今後、バリアフリー化が実施できるよう関係機関と連携を図りながらその促進に努めます。

また、財政状況を勘案しながら、バリアフリー化と併せて、駅の東西のエリアをつなぐ跨線橋のストック効果を高められるよう、利便性向上策を検討していきます。

○地域価値向上に資する波及効果促進策

これらの駅周辺開発整備について、質の高い空間演出を行いながら魅力ある居住地としての価値を向上させる施策を検討していきます。具体的に人々のライフスタイルのあり様とまちづくりの関連性を分析し、地域価値の向上に資する取組みを推進します。また、広域的な取組みと連携しながら、波及効果を促します。

3)計画のアウトカム

本計画は、立地適正化計画や多度津駅周辺地区都市再生整備計画等の目標と同様に、駅周辺の利用環境の改善や事業開発等の波及効果によって、最終的に、**多度津駅の利用促進、駅周辺地域の人口の定着、地域経済循環の向上**につなげていくものです。実施した事業の効果を検証する指標として、下記を設定しました。

- 多度津駅の利用者数及び駅東西の横断者数 ⇒ 現状維持を目標
- 都市機能誘導区域内の人口密度 ⇒ 現状維持を目標
- 地域経済循環率 ⇒ 向上を目標

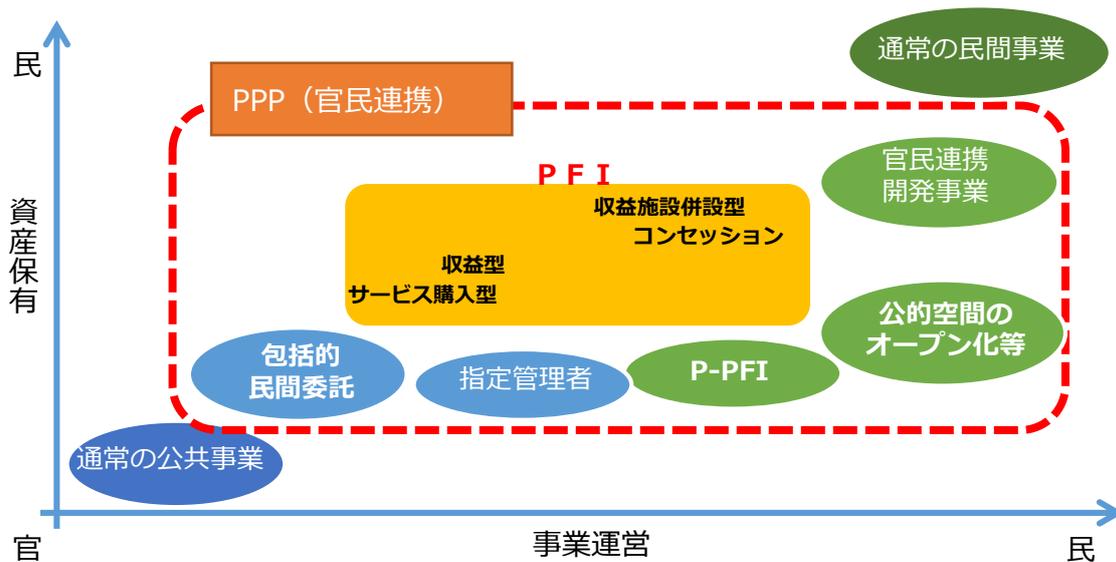
これらは、短期的には多度津駅周辺地区都市再生整備計画の目標と同じとしており、長期的に見ても、多度津町立地適正化計画のアウトカムと同様の考え方としています。多度津駅周辺地区都市再生整備計画に基づいた事業の事後評価や立地適正化計画の P D C A サイクルに併せて、計画のアウトカムの確認を行います。

4. 官民連携に関する取組み

4.1 官民連携手法と考え方

4.1.1 官民連携まちづくり（エリアマネジメント）の概要とその方向性

官民連携（PPP）とは行政（Public）が行う各種行政サービスを、行政と民間（Private）が連携（Partnership）して民間の持つ多種多様なノウハウ・技術を活用することにより、行政サービスの向上、財政資金の効率的使用や行政の業務効率化等を図ろうとする考え方や概念です。本計画地の広場空間は、「つくる」だけでなく「つかう」ということを念頭におき、行政主導ではなく、まちづくりに関する事業者や多様な人が係わり合いながら進めていきます。



図表 4-1 官民連携の概念図

公的空間の管理・運営のあり方を検討するため、本計画地において官民連携手法を適用した場合に見込まれる効果の度合いや適応性について以下の通り整理しました。

事業手法	公設公営	公設民営		P-PFI	公共空間のオープン化等
	従来方式	公設+運営包括委託(指定管理者等)	DBO方式		
期間	○	○	△	△	◎
トータルコスト	△	○	○	○	○
民間活用度	△	○	◎	◎	◎
設計への運営ニーズ反映	△	△	◎	◎	◎
地元企業参画	○	○	△	○	○
備考				都市公園に限る	都市再生整備計画への位置づけ等

凡例 : ◎優れている ○良好 △良好ではない

図表 4-2 官民連携手法の検討図

これらのことから、まずは、公共空間（広場）のオープン化を見据え、交通機能に資する空間を確保しつつ、多様な活動が可能となる「場」を創出するとともに、日常的な経済活動を向上させる空間を目指すため、その環境整備を行っていきます。

また、都市利便増進協定（都市再生整備計画に位置づけることで適応可能になる）等の制度や手法等も勘案しながら、民間が公共空間を活用し地域の活性化に寄与できる仕組みを模索していきます。

- * PFI(Private Finance Initiative)・・・民間の資金とノウハウを活用し、公共施設の建設や改修、維持管理、運営などを行う公共事業の手法
- * DBO(Design Build Operate)方式・・・公共が資金調達を負担し、施設の設計・建設・運営を民間に委託する方式
- * P-PFI(park-PFI)・・・飲食店や売店等の公園利用者の利便性向上に資する公募対象公園施設の設置と当該施設から生じる収益を活用してその周辺の園路、広場等の一般の公園利用者が利用できる特定公園施設の整備・改修などを一体的に行うものを公募により選定する制度
- * 都市利便増進協定・・・まちのにぎわいや交流に寄与する施設(都市利便増進施設)を、個別に整備管理するのではなく、地域住民・まちづくり団体等の発意に基づき、施設等を利用したイベント等も実施しながら一体的に整備・管理していくための制度

4.1.2 官民連携による公有地活用の可能性

公有地の活用に向けたPPP/PFI導入については、民間事業者から広く意見・提案を求める「官民対話」を通じた事業者選定が可能です。

「官民対話」の方法は、主に下記の三つの類型に大別されます。

(1) マーケットサウンディング型

事業案の作成前において、参加事業者を募り（任意・無償が原則）、指定の場所に来てもらい、一定の時間の意見交換・対話を行う個別ヒアリング又はワークショップ等によって、様々なアイデアや意見を把握する調査（マーケットサウンディング）を実施し、事業案の策定及び事業者選定への手続きへ移行するものです。

(2) 提案インセンティブ付与型

事業化に対する民間事業者によるアイデア・工夫を含んだ提案を募集し、事業発案時の官民対話、提案採用決定後、提案採用事業者に対して公募に向けた条件整理のためのヒアリングを行い（公募条件検討時の官民対話）、事業者選定の評価において、提案採用事業者へのインセンティブ付与を行うものです。

(3) 選抜・交渉型

事業リスト又は個別具体の案件を示して、民間事業者のアイデアと工夫を含む提案を募集し、提案内容を審査して優先順位付けを行い、事業内容について競争的対話による協議を行い、協議

が調った者と契約するものです。

本計画地では、将来的に、日常的な民間による経済活動を促進することを目的とした取組みを行っていきます。これらについて、まずは「官民対話」において、特にマーケットサウンディングの実施を念頭に、官民連携の可能性や方法等を検討していきます。

4.2 駅西側の公共空間における具体的取組み

4.2.1 広場空間での試行を通じた方策の考え方と具体的プロセス

駅西側の公共空間における広場では、多様な活動(アクティビティ)が可能な空間づくりを目指します。具体的導入機能や維持管理・運営方法、必要となる設備等のあり方を確認するため、設計段階より効果的な仕組みづくり・制度の適用を検討していきます。また、**社会実験**として試行・評価しながら、持続的な活用につなげていくと同時に、**新たな経済活動**を生み出す小規模な事業展開の促進を目指し、官民対話においてその実現を模索しながら進めていきます。

1) 社会実験の目的

社会実験の目的は以下の通りです。

- ・ 公共空間の再編を実験的に行うことで、取り組みの有効性や地域ニーズを把握(調査)
⇒着目点として、暮らしや交流、子育て環境等、広く地域のニーズを鑑みながら実施
- ・ 実験の検証により、クリアすべき法制度と対応策の確認(仕組みづくり)
- ・ だれが活性化の担い手になるのか、活動のPRによりその機運を高め、担い手を発掘
(担い手づくり)

2) 社会実験における段階的取組み

空間づくりを行う上で、より効果的に社会実験を行うためには下記のように段階的に分けて検討することを認識しながら実施する必要があります。

(1) 短期間での実証実験(短期実証プロジェクト)の実施

空間を変えていく第一歩として、地域の人や関係者間の賛同を得ることに加え、投資を行っていくとなった段階で無駄なものや不足を出さないために、この段階で課題や修正すべき点を把握します。

(2) パイロットプロジェクト

「短期間での実証実験」で課題を把握したうえで、仮設的空間の効果を試行します。

大規模なハード整備はせず、あくまで暫定空間として、目標とする空間イメージや将来の維持管理等も見定めるための題材とします。

今後の方針を決める重要な段階であり、データ収集など定量的分析も行う必要があります。

(3) 暫定設計プロジェクト

これまでのプロセスが住民や民間サイドが主体であったのに対し、この段階ではまちとして変化していくため、行政が全体を見据えながら進められていく段階になります。

行政として将来を見越した暫定空間や仕組みの整備、さらには常設化に向けた検討や取組みを行っていく必要があります。

これらを踏まえ、多度津駅周辺開発整備等における社会実験の段階的な取組みについて、下記の方針を進めていきます。

段階	取組み内容
短期間での実証実験	・ 広場を活用した短期イベントの開催（町内の多様なイベントとの連携により、人が多く集まる、にぎわいの常態を作り出す）
パイロットプロジェクト	・ 住民参画による広場整備（芝張りなどへの参画） ・ 整備後の広場を活用して、イベント開催等を定期開催へ移行（短期イベントでニーズが確認されたものなど）
暫定設計プロジェクト	・ 将来的な利用(飲食施設等)を見越した暫定的な空間として、定期的な利用を常態化するための取組みを実施（移動や仮設的な店舗での飲食店等の経済活動の誘発） ・ 常態化するための担い手や事業者の発掘

図表 4-3 社会実験における段階的取組み方針



図表 4-4 広場や社会実験のイメージ図

* 図のデザインはイメージです

4.2.2 空間デザインの考え方

このような社会実験の考え方を踏まえ、にぎわいを育むための広場は、コンセプトの実現化に必要な要素や設備を備えた**暫定的な空間**として整備をしていく必要があります。（例えば、飲食提供が可能な公共インフラへの配慮、あるいは情報インフラ等付加的機能整備への着目など）

また、空間全体のあり方について、周辺環境を踏まえた空間のデザイン性に留意するとともに、そのデザイン性をより質の高いものにするため、多様な主体が参画する社会実験等と連携しながら、壮観で、**居心地が良く質の高い空間**を創出します。

「ここにしかない景観」は、都市活動を誘発するとともに、外からの交流を促す装置にもなります。本計画地は広大な鉄道敷地を背後に有しており、様々な種類の鉄道車両が通過するため、他に類の無い景観形成の可能性を秘めています。そこで、駅西側の広場を中心に、「**鉄道を借景にして広場をつくろう！**」を合言葉に、多度津町のアイデンティティを表現していきます。

これらを踏まえた空間のデザイン性に関する留意事項を下記に示します。

- *借景・・・造園技法のひとつで、庭園以外の山や樹木などの風景を、庭を形成する背景として取り入れたもの。今回は広場をつくるキャッチフレーズの一環として用語を使用します。

留意事項	
広場空間等のデザイン性	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等の視線等に留意した空間形成（鉄道を背景とした景観形成） ・にぎわいや滞留につながる居心地の良い空間装置のデザイン（ベンチや中心施設等のデザイン）
関係者の意見反映	<ul style="list-style-type: none"> ・関係主体や地域の方々が参画する「ワークショップ」等を通じた意識共有と必要機能の実装

図表 4-5 空間デザインに関する留意事項

<鉄道を借景にして広場をつくろう！>

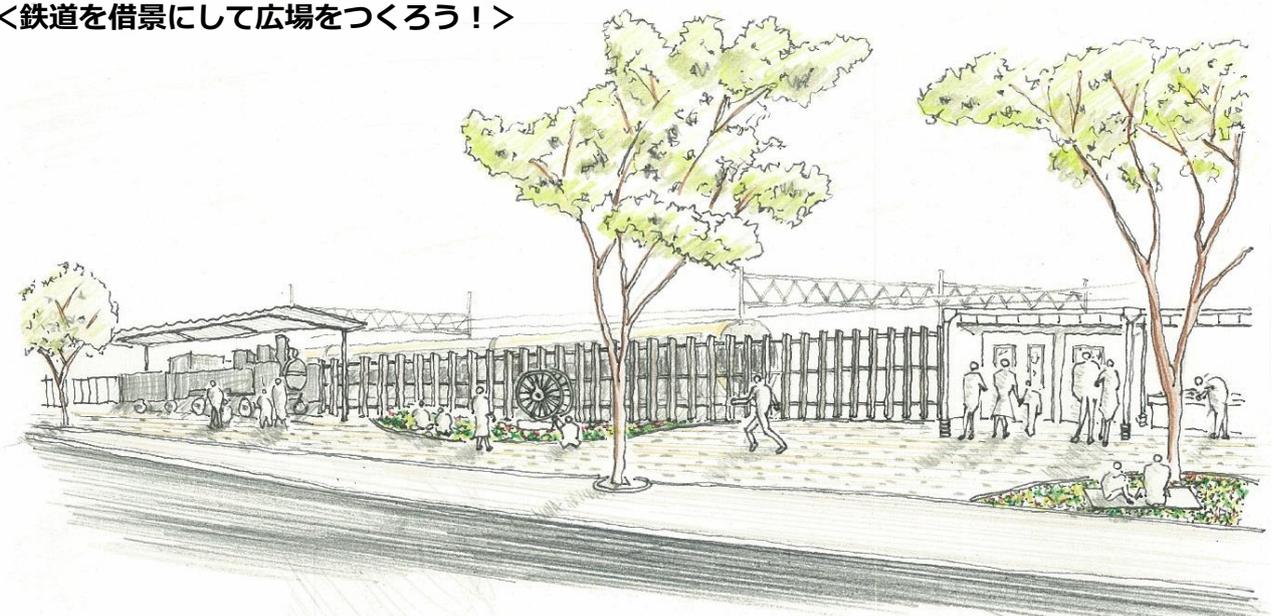
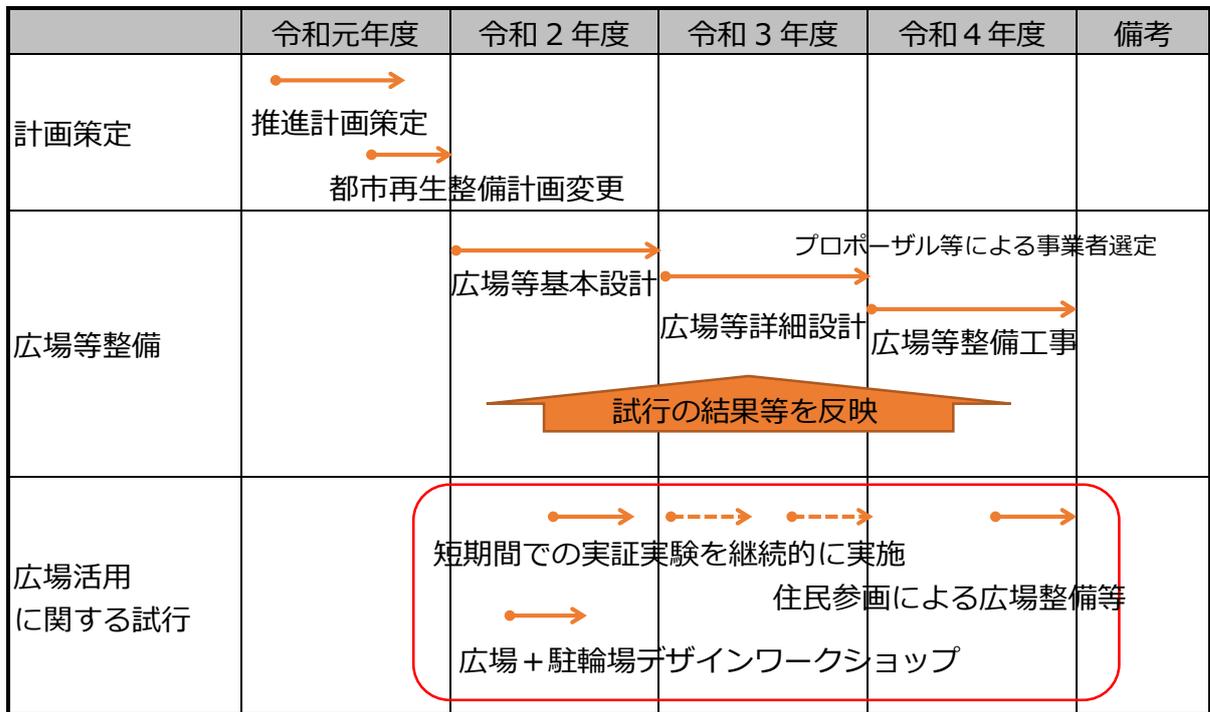


図 4-6 SL 展示付近の空間デザインのイメージ図

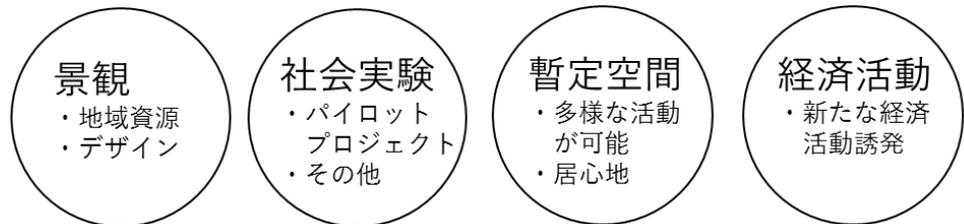
* 図のデザインはイメージです

4.2.3 駅西側の公共空間における今後の取組み（まとめ）

これらのことを踏まえ、短期的な駅西側の広場等整備に関する行程（予定）と着目点を下記に示します。



着目点



図表 4-7 広場等の整備に関する行程（予定）と着目点

5. 広域的な取組み

5.1 広域的な連携

5.1.1 連携の位置づけ

多度津駅周辺開発整備等推進計画で推進を図る取組みの波及効果を促進するためには、多度津町の広域的なエリアで、同じ視点に基づいた取組みの連携を図る必要があります。想定されるエリアとしては、具体的に、多度津駅周辺地域と海岸寺駅周辺地域が考えられます。

多度津駅を中心とした本計画で開発整備を推進する地区の周辺には、文化的に価値の高い建造物や地域資源が多く存在している本通地区、瀬戸内海やさぬき平野を眺めることのできる桃陵公園が隣接しています。これらを総じて多度津駅周辺地域として、活性化を図っていく必要があると考えられます。

また、海岸寺駅周辺地域には、JR海岸寺駅(以下、海岸寺駅)の他、四国八十八箇所霊場のひとつである海岸寺を中心に文化的に価値の高い地域資源や、瀬戸内海の景色が美しい屏風ヶ浦があります。この地域は、地域活性化の可能性を秘めていることから多度津駅周辺地域のまちづくりと連携して取り組んでいくことで、より効果的に活性化が図られると考えられます。



図表 5-1 広域的な連携のエリア概念図(その1)

5.1.2 連携の考え方

計画地における本計画の基本方針のうち、「多度津町特有の景観・地域資源を活かしたにぎわいと交流の拠点」「時代に応じた豊かなライフスタイルを醸成する環境創出」は、広域的に展開することで波及効果のあるものです。また一方で、これらのことは人々のライフスタイルに密接に関係があると考えられます。

1)人々のライフスタイルの有り様とまちづくりとの関連性

近年、人々の生活様式や働き方が多様化し、今後、その傾向は強まるものと考えられます。また、都市で起こっている空間的な現象も、「スプロール化」に加えて「スポンジ化」と言われる考え方が生じており、都市を計画するという点について、その捉え方が変化しているように思われます。この「都市のスポンジ化」はまちの空き家や空き地が転々とランダムに生じて、まるで都市空間がスポンジのように穴だらけになっていく現象を捉えたものです。この空き家・空き地の発生は個人の事情に依存して発生するケースが多く、現代社会の変化（インターネットの普及、モータリゼーションの進展、流通と小売りの革命等）も影響しており、個人の自由度が増加することで、まちのあり方が大きく変化しています。

このように、個人の生き方や考え方が都市の構成にも影響を与えているとも考えられます。そのため、個人のライフスタイルの有り様とまちづくりとの関係を分析することは重要であると考えられ、個人の生活が豊かになることとまちづくりのベクトルが一致していくことが大切です。

2)推進する具体的事項

個人のライフスタイルに着目し、豊かな暮らしを醸成するような「魅力的なコンテンツ」や「新しいアクティビティ」を創出していくことで、その波及効果によって地域の価値が向上することが望めます。これらのことから、とりわけ、「魅力的な景観や地域資源の創出」、「豊かなライフスタイルを醸成するアクティビティの促進」を広域的な観点から推進していきます。

2)推進するための留意点

このようなことを推進するためには、本計画における取組みのひとつである「官民の連携・協働」に着目していくことが大切です。また、全てをゼロから構築するのではなく、現在行っている前衛的な取組みを大切にしながら、関係者間の意思疎通を図り、仕組みやノウハウの相互展開に留意しながら進めていく必要があります。

5.2 まちづくりの新たなコンテンツやアクティビティの推進

5.2.1 推進に向けて

1)魅力的な景観や地域資源

多度津駅周辺開発整備エリアでは、広大な鉄道敷地を背景とした多度津町特有の魅力的な景観の創出が可能であると考えられます。これらの景観づくりを皮切りに、広域的にも多度津町特有の魅力的な景観づくりに努めるとともに、多様な主体と協働しながら、空間が使われにぎわいのある場所となることを目指します。また自然環境の活用や景観づくりだけでなく、地域の資源も同時にその景観形成に寄与するよう個々に磨きをかけ、総じて新しい「コンテンツ」として推進をしていく必要があります。

2)豊かな暮らしを醸成するアクティビティ

豊かな暮らしには、将来を見越した個々のライフスタイルの成熟と魅力的な住環境・社会環

境が求められています。それらを醸成するものとして新しい「アクティビティ」が考えられ、例えば、サイクリングやウォーキングは健康増進とリフレッシュを同時に満たすことができ、個人でも団体でも取り組むことが可能なアクティビティであると考えられます。

町内には、中讃地域サイクリングルート整備計画作成協議会が設定した中讃地域のサイクリングルートにはさぬき浜街道を中心とした地方周遊ルートが設定されており、多度津町内にもサイクリングオアシスが設置されています。



写真 瀬戸内のサイクリング風景（うどん県旅ネットより）

心地よい魅力的な景観の中で行われることで、その活動が活性化されると考えられるので、その舞台づくりを重要視し、併せて、豊かなライフスタイルが醸成されるアクティビティを推進していきます。

5.2.2 これまで実施した前衛的な取組み

多度津駅周辺地域や海岸寺駅周辺地域において、景観、地域資源、アクティビティ等に関する前衛的な取組み（令和元年3月現在）を紹介します。また、このような取り組みを足掛かりとし、広域的に連携と共有を図る必要があります。

1) タウンプロモーション事業による取組み

多度津町では、地方創生の動きの中で官民協働による取組みを展開してきました。とりわけ、「まねきねこ課」が行ってきたタウンプロモーション事業のうち、複数のプロジェクトでは景観、地域資源、アクティビティ等に直接関係する取組みが見られます。

その一つである「たどつ桜たんページェント」（平成28年度より冬季に開催）は、桃陵公園（都市公園）をランタンによるオシャレな空間に変える取組みで、遠方より多くの方が来訪しました。また、「まるごと体験 in たどつプロジェクト」（令和元年11月に開催）では、「鉄道のまち」を知ってもらうため、JR四国と知的体験型のツアーを企画しました。多度津駅を起点とし、秘境駅と工場支線を経由し多度津工場へとたどりつく貸切列車「たどりつく多度津号」を運行し、フィールドでの鉄道教室や工場見学を行うことで県内外より参加した多くの方の高い満足度を獲得しました。

一方で、これらは、官と民が協働で行うことで柔軟な発想が可能となり、地域資源に磨きをかけるとともに、まちの新たな「コンテンツ」もしくは「社会実験」の土壌形成にも寄与しています。



写真 たどつ桜たんページント (まねきねご課提供)



写真 まるごと体験 in たどつプロジェクト (まねきねご課提供)

2) 海岸寺における取組み

海岸寺周辺はかつて海水浴等のメッカとしてにぎわいを見せていましたが、海辺の土地がしだいに荒廃していったため、にぎわいは見られなくなっていました。しかしながら、近年、海岸寺周辺では魅力的な景観と地域資源が残っていることに着目し、その可能性を見出すことを目的としたウインドサーフィンの大会を開催し、サップなどの新しいアクティビティが試行されるようになってきました。また「海岸寺開眼」(令和元年11月開催)と題する民間主体のイベントも行われており、地域活性化に向けて、一步ずつ前進しています。



写真 サップ体験(海岸寺周辺にて)



図表 5-2 多度津町「たどりつく多度津」ポスター

(題材として海岸寺周辺の瀬戸内海の景観を採用)

3) 民間団体主導による地域資源の保全と活用

民間が行っている取組みが空間の活性化や景観形成に寄与している事例もあります。多度津

駅周辺地域における本通地区の旧金比羅街道界隈では昔からの町並みが残っています。近年、民間の方々の力でこの界隈の地域資源の活用が進んでいます。とりわけ、その地域の中にある「合田邸」は、文化的価値が高く、民間の団体（合田邸ファンクラブ）がその建物の保全を行っており、定期的に建物内部の公開や文化的価値を知ってもらうためのイベント等が行われています。

*「合田邸」・・・多度津七福神の一人である合田氏の邸宅で、明治から大正期にかけて建てられ、現在も現存している文化的に価値の高い建造物)



写真 左側：旧金比羅街道付近 右側：合田邸

このような地域資源を磨き活用される取組みが持続的に行われるよう、活動の後押しを行っていく必要があります。特に、「合田邸」は、文化的価値が高く重要伝統的建造物群保存地区に向けた検討の中心的建築物でもあるため、専門家等と相談しながら、まちづくり活動の後方支援ができるようそのあり方の検討を行っています。下記図は、まちづくりの後方支援として、「合田邸」の現況の家屋調査等を実施し、その解析データを画像化したものです。



図表 5-3 「合田邸」の解析復元図

4)魅力的な既存インフラ

多度津町では、景観の向上に寄与する魅力的なインフラを整えてきました。駅前道路に整備されている「せせらぎ水路」は、多度津高校の生徒が維持管理を担うなど、歩行する空間において、都市景観に花を添える付加的効果を演出しています。桜川の親水護岸も歴史的な構造物で趣があり、ウォーキング等の促進につながるものと考えられます。

また、駅周辺に設置されているSL展示や休憩所、鉄道関連の歴史的な建造物もにぎわいの可能性を感じる魅力的なインフラの一つです。



写真 左側：せせらぎ水路



右側：多度津駅周辺のSL展示

5.3 プロセスを共有するということ

官民が連携しながら新しいコンテンツやアクティビティを創っていくためには、プロジェクトに携わる人達はその過程（プロセス）を共有するとともに、そこから生まれる人的なネットワークを発展させ形成していくことが大切です。

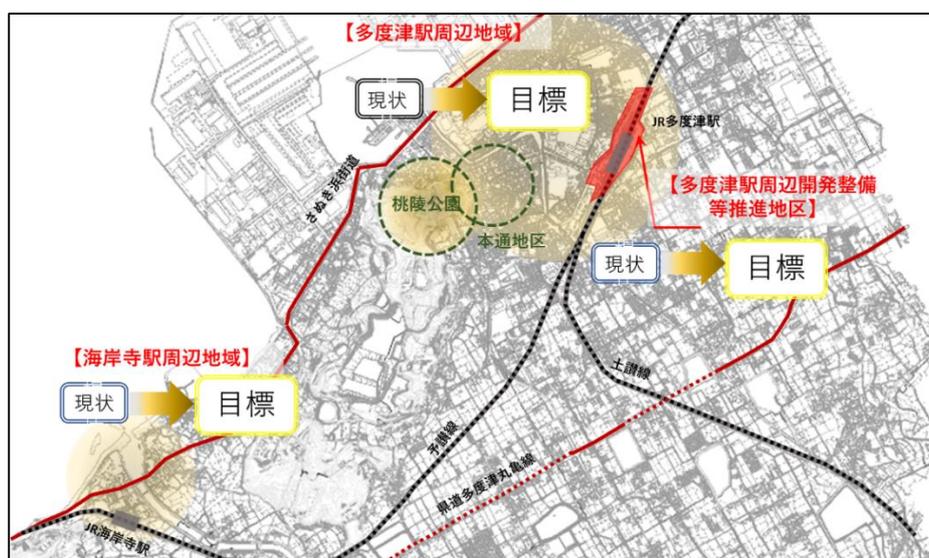


図 5-4 広域的な連携のエリア概念図（その2）

このように、プロセス（）を各関係者間で共有し、各事業で培ったものをつなげていくという認識を持ち、各種施策の推進を行います。

また、結果、蓄積されたノウハウをまちづくりに活かすことで、推進すべき施策の波及効果が促進されるものと考えます。

6. 巻末資料

6.1 多度津駅周辺の活性化に関する条例

○多度津駅周辺の活性化に関する条例

平成29年6月14日

条例第15号

多度津町は、古くから瀬戸内海に面した天然の良港に恵まれ、港を中心に栄えてきた。また、明治22年5月に、四国最初の鉄道が多度津町を起点に開通したことで、四国鉄道発祥の地として、鉄道と港の利点を活かした讃岐随一の交通文化の中心地として更なる発展を成し遂げた。

しかしながら、経済や交通の要衝としての機能が大都市へと集中していく中で、多度津町のかつてのにぎわいが失われている状況にある。そこで、多度津町の中心ともいべき多度津駅周辺を活性化し、地域の再生を進めるために、この条例を制定する。

(目的)

第1条 この条例は、多度津町議会（以下「議会」という。）からの提案を通じて住民の意見を反映した多度津駅周辺の開発整備やにぎわいづくりその他必要な施策（以下「活性化施策」という。）を総合的に推進し、多度津駅周辺の活性化と地域の再生に資することを目的とする。

(基本方針)

第2条 町は前条の目的を達成するため、次に掲げる基本方針に基づき、活性化施策を推進するものとする。

(1) 町民の利便性の向上と事業活動の活性化に配慮するとともに、多度津町のイメージアップと交流人口の増加に資するように努めること。

(2) 町と民間事業者の適切な役割分担を行うものとし、民間事業者のノウハウと経営資源を有効に活用すること。

(町長の責務)

第3条 町長は、前条の基本方針に沿って、活性化施策を総合的に推進するものとする。

2 町長は、活性化施策の推進に適切な予算を確保するよう努めるものとする。

3 町長は、活性化施策の推進に当たっては、多度津駅周辺開発整備等推進計画（以下「計画」という。）を策定し、計画的に推進するものとする。

4 町長は、計画を策定又は変更しようとするときは、議会の議決を経るものとする。

(町民の理解と協力)

第4条 町長は、活性化施策の推進に当たっては、町民の理解と協力が得られるように努めるものとする。

(検討会)

第5条 町長は、計画の策定又は変更に当たっては、有識者で構成する多度津駅周辺開発整備等検討会（以下「検討会」という。）を開催し意見を聞くものとする。

2 検討会は、委員10人以内で構成し、次に掲げる者のうちから議会と協議し、町長が委嘱する。

- (1) 町議会議員
- (2) 建築関係有識者
- (3) 自治会代表者
- (4) 民間事業者
- (5) 公募による者

3 委員は、職務上知り得た情報を漏らしてはならない。その職を引いた後も、同様とする。

(委任)

第6条 この条例の施行に関し必要な事項は、町長が別に定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

6.2 多度津駅周辺開発整備等検討会に関する資料

多度津駅周辺開発整備等検討会委員一覧及びオブザーバー一覧、検討会から出された「意見書」(第1回目(平成30年4月)、第2回目(平成30年11月))を示します。

多度津駅周辺開発整備等検討会委員一覧			
			任期:1年 平成30年1月19日から 平成31年1月18日まで
No.	氏名	役職	所属団体等
1	塩野 拓二	委員	多度津町議会 (多度津駅周辺開発整備特別委員会 委員長)
2	小川 保	委員	多度津町議会 (多度津駅周辺開発整備特別委員会 副委員長)
3	久保 洋亮	委員	建築関係有識者 (久保デザインフォーラム)
4	中島 勝己	委員	建築関係有識者 (中島勝己建築設計事務所)
5	神原 永弥	委員	建築関係有識者 (神原永弥建築設計室)
6	西澤 利昭	委員	多度津町自治連合会 会長
7	高島 弘武	委員	多度津商工会議所 会頭
8	鈴木 尉継	委員	公募 (多度津町まねきねこ課 課長) (多度津商工会議所青年部 会長)
9	横手 健一	委員	公募 (株式会社百十四銀行多度津支店 支店長代理) (多度津町の産業と観光を考える会)
10	中津 栄一	委員	公募 (たどつまち歩きの会 会長)

多度津駅周辺開発整備等検討会委員一覧

任期：1年
平成31年3月18日から
令和2年3月17日まで

No.	氏名	役職	所属団体等
1	渡邊美喜子	委員	多度津町議会 (新庁舎建設特別委員会 委員長)
2	古川 幸義	委員	多度津町議会 (新庁舎建設特別委員会 副委員長)
3	久保 洋亮	委員	建築関係有識者 (久保デザインフォーラム)
4	中島 勝己	委員	建築関係有識者 (中島勝己建築設計事務所)
5	神原 永弥	委員	建築関係有識者 (神原永弥建築設計室)
6	西澤 利昭	委員	多度津町自治連合会
7	高島 弘武	委員	多度津商工会議所 会頭
8	鈴木 尉継	委員	公募 (多度津町まねきねこ課 課長)
9	多田 篤史	委員	公募 (多度津町の産業と観光を考える会) (株式会社百十四銀行多度津支店 支店長)
10	中津 栄一	委員	公募 (たどつまち歩きの会 会長)

多度津駅周辺開発整備等検討会オブザーバー 一覧

平成31年3月28日から
令和2年3月17日まで

No.	氏名	役職	所属団体等
1	西成 典久	オブザーバー	香川大学経済学部(教授)
2	都村 仁	オブザーバー	香川県土木部都市計画課(課長)

平成30年 4月26日

多度津町長 丸尾幸雄 様

多度津駅周辺開発整備等検討会
委員長 久保 洋 亮

意 見 書

多度津駅周辺開発整備等推進計画について、これまでの協議の結果を下記及び添付図のとおり提出します。ただし、今後、広域的な多度津駅周辺開発等推進計画に関する意見については、検討を重ね意見書を提出します。

記

1 コンセプト

今後、策定予定である多度津駅周辺開発整備等推進計画については、「日常的なにぎわいの創出」をコンセプトに、以下の意見を考慮して策定されたい。

2 意見

(1) 多度津駅東側（幸町側）について

- ① 庁舎・ホール棟及び来庁者用駐車場は、建設候補地中の北側に集め、南側をにぎわいづくりの場として活用されたい。
来庁者駐車場は、庁舎と横並びに配置し、庁舎への出入りが容易に行えるようにされたい。
- ② 日常的に人々が集えるよう、庁舎南側には公園を設置されたい。
- ③ ②の公園内には、図書館機能及びコミュニティセンター機能を有した施設を整備されたい。
また、ホール棟を庁舎と分離し、図書館機能及びコミュニティ機能を有した施設と一緒に整備することも検討されたい。
なお、各施設を行き来できるよう連絡通路を設置するとともに、各施設の施工時期が異なる場合は、連絡部の工事に手戻りが無いよう留意し、設計をされたい。
- ④ ②の公園内には、鉄道関連のものを展示した飲食スペースを設置または誘致するとともに、鉄道モニュメントを設置し、鉄道愛好家の方々に立ち寄っていただけるような場として整備されたい。
- ⑤ 現在の跨線橋から北に向かってボードウォークまたはムービングウォークを設置し、鉄道や駅ホームを眺められる通路を設置されたい。
- ⑥ パークアンドライド用地を別途取得し、現在のパークアンドライド部分は、上記のようなにぎわいの場として活用されたい。また、パークアンドライドは、民営化を検討するとともに、託児所や託老所、学習塾、バスステーション等、住民ニーズを捉えた民間施設を誘致さ

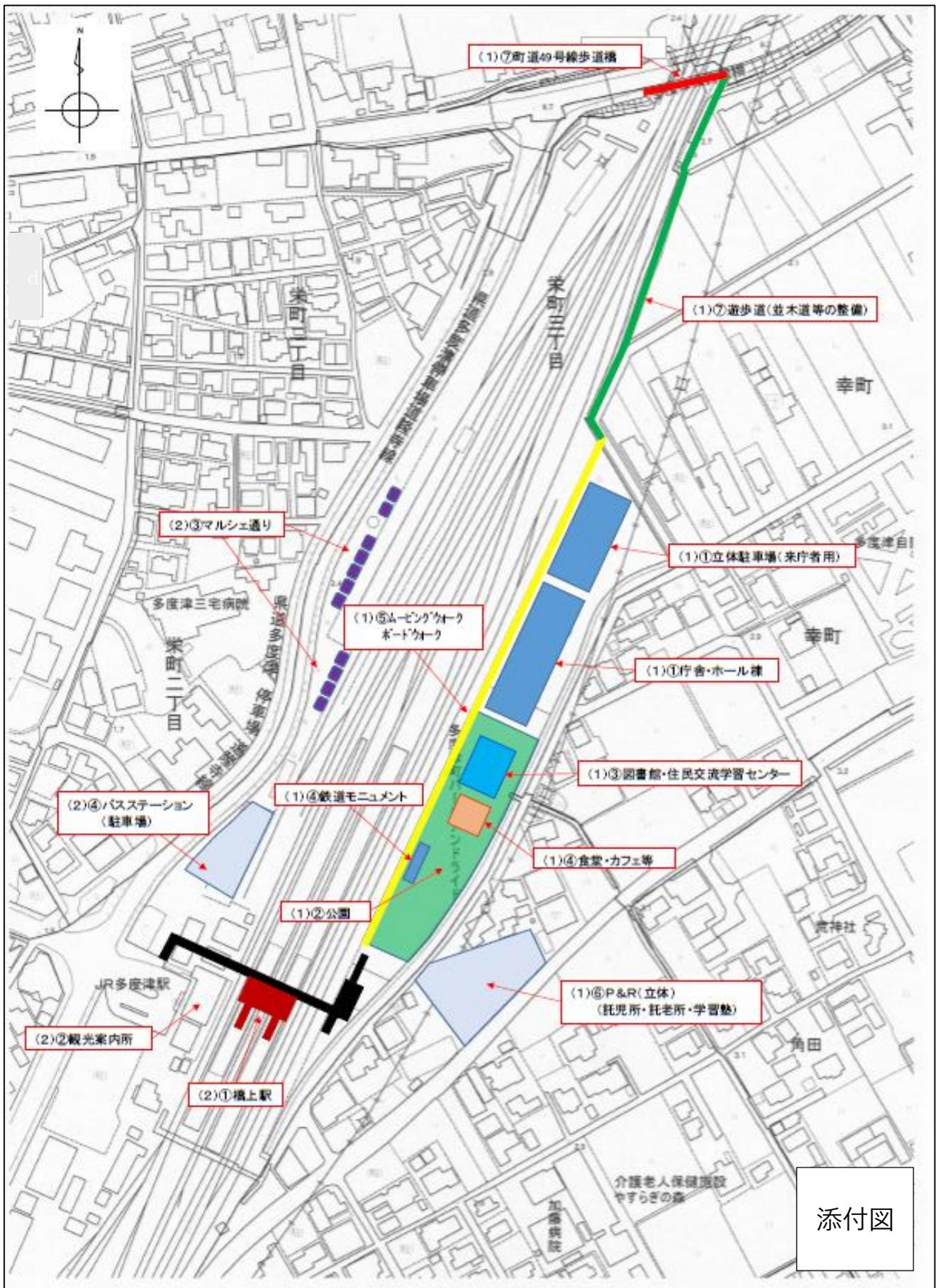
りたい。

- ⑦ 新たに町道49号線に歩道橋を設置するなど、⑤のボードウォークなどと接続し遊歩道を整備する等、駅周辺を一体として周遊可能となるよう整備されたい。

(2) 西側（栄町側）について

- ① 駅利用者の利便性を高めるため、J R四国と協議を行い、駅を橋上駅として整備されたい。
- ② 駅舎内に観光案内所を設置されたい。
- ③ 駅北側町有地部分には、マルシェ等のイベントが開催できるよう、マルシェ通りを整備されたい。
- ④ 観光バス等への乗降がスムーズに行えるよう、J R四国と協議を行い、バスステーションを整備されたい。

また、駅利用者の利便性を高めるため、駅西側にも駐車場を設置するのが望ましい。

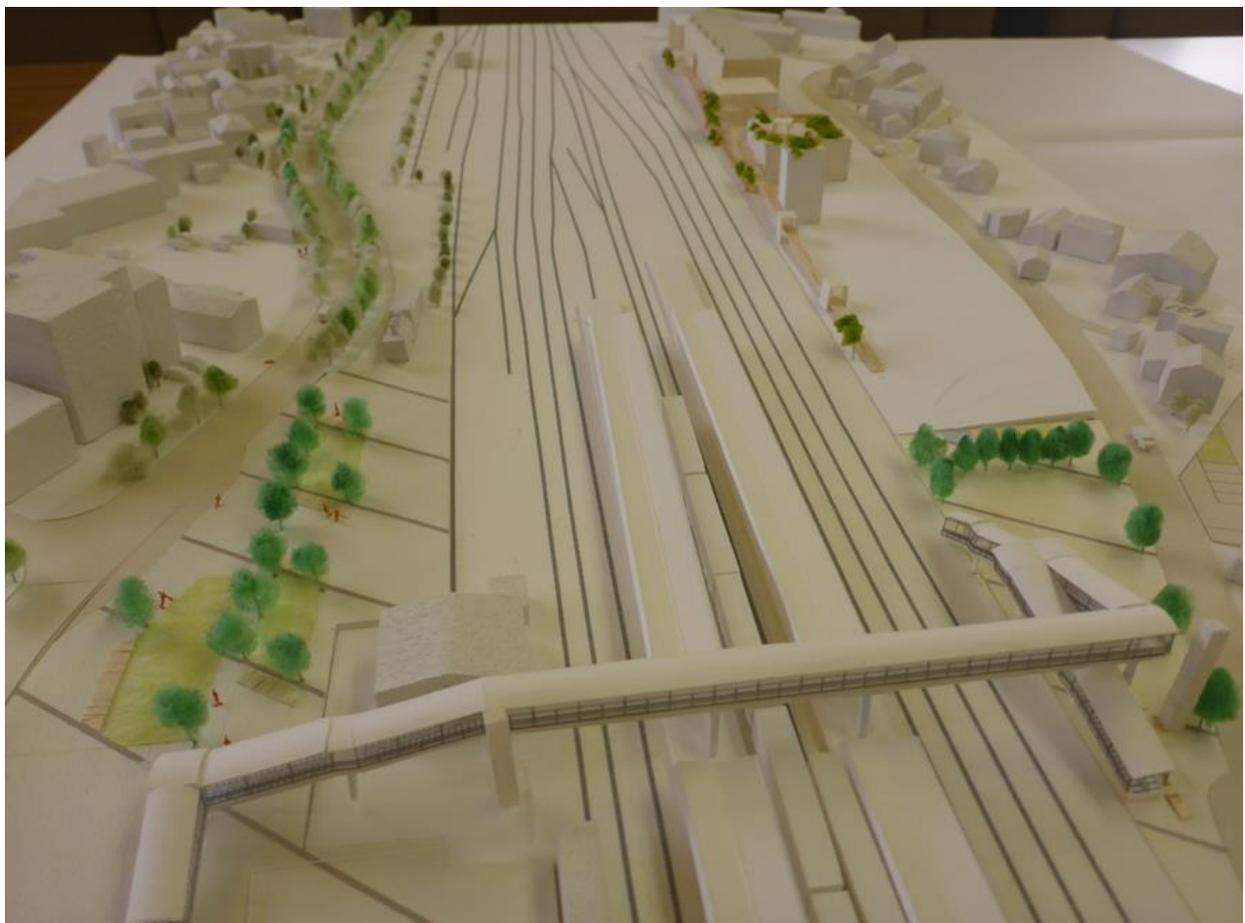
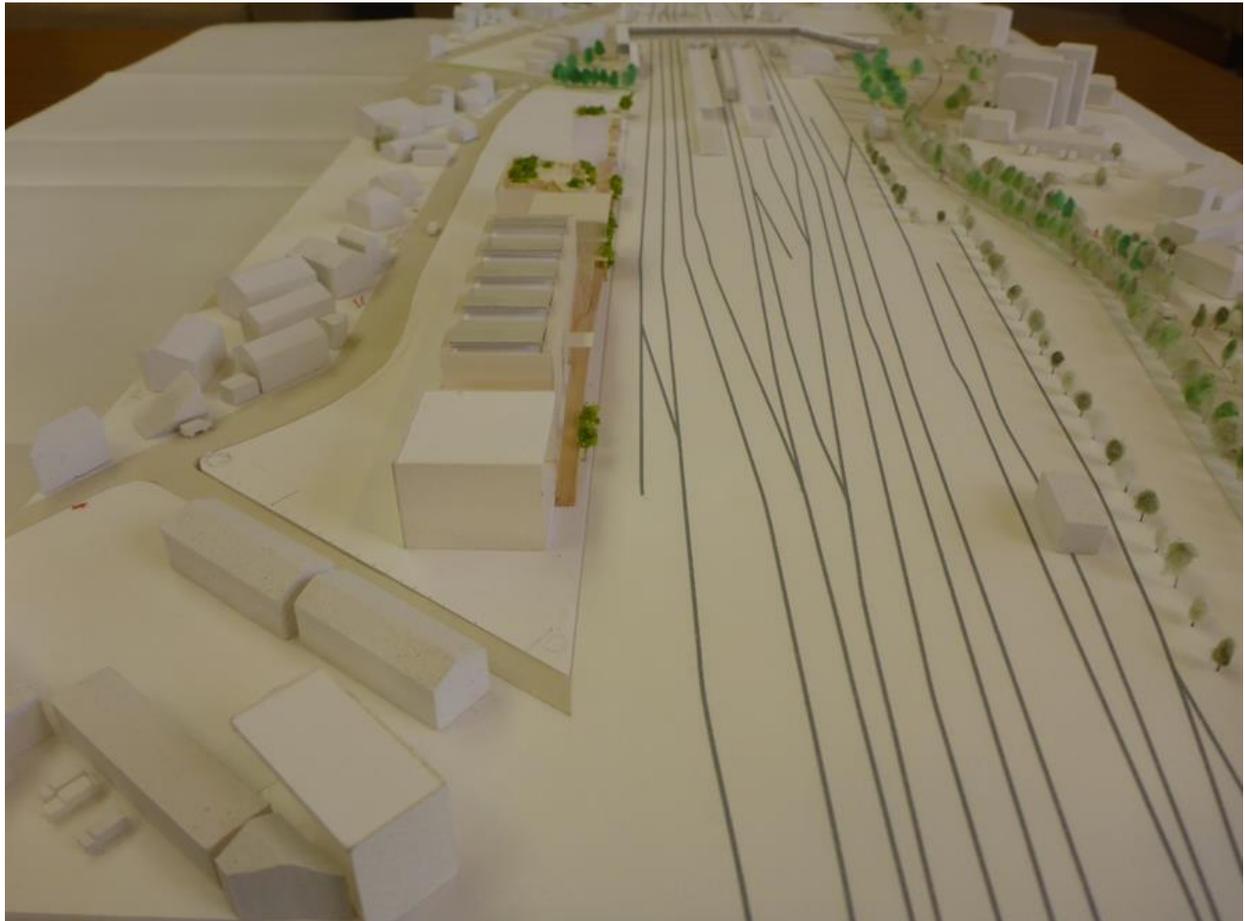


添付図

「意見書」参考資料（イメージ模型）



「意見書」参考資料（イメージ模型）



平成30年 11月 1日

多度津町長 丸尾幸雄 様

多度津駅周辺開発整備等検討会

委員長 久保 洋 亮

意見書

多度津駅周辺開発整備等推進計画について、これまでの広域的な観点からの協議の結果を下記及び添付図のとおり提出します。

記

1 コンセプト

今後、策定予定である多度津駅周辺開発整備等推進計画については、今まで議論してきた「日常的なにぎわいの創出」をコンセプトに、広域的な観点から駅やその周辺地区の位置づけを再確認し、駅近郊の開発エリアとその周辺地区及びその他の地区との連携を認識することでより質の高い計画の策定を目指されたい。以下、検討会で議論した広域的な観点からの意見をまとめたので参考にされたい。

2 意見

(1) 多度津駅周辺地区について（位置づけ等）

- ① 駅近郊の開発エリアとその周辺に位置する文化的な建造物群が多く残る地区及び島嶼部へアクセスする港界限を、多度津駅周辺地区として一体的に捉え、その歴史に基づく価値を多度津駅と重ね合わせながら開発コンセプトを進化させ、より質の高い計画策定を目指すこと。また、これらを踏まえ、広い知見と柔軟性・創造性をもって駅近郊の開発の推進に当たること。
- ② 多度津駅周辺地区は、将来に渡っても、駅と庁舎を中心とした公共施設、学校、病院、商店、住宅等が立地されたエリアを目指すこと。
- ③ 多度津駅周辺地区と他市町の中心拠点（特に中讃広域定住自立圏の市町における中心拠点）との関係性を整理し、それらの中心拠点との役割分担を考え、その上で多度津町に必要な機能や「多度津らしさ」が醸し出せる拠点の開発を目指すこと。また、それらの市町と連携を図った事業を検討すること。
- ④ 開発計画を実行する上で、多度津駅周辺開発を含んだ都市空間全体のイメージを、より多くの人に認識及び共有してもらえよう工夫を行うこと。
例えばバーチャルリアリティによる仮想空間の構築などが考えられる。

(2) 多度津駅周辺地区と他地区の連携について

- ① 利便性の高い多度津駅と、多度津町を俯瞰的に見て、まちづくりの優良なコンテンツとなりうるエリア及び建物、施設とをつなぐ交通や情報のネットワークを構築すること。

例えば、以下のことが考えられる。

- (i) 本通りを中心としたエリアの文化的ポテンシャルを最大限引き出せるまちづくりや芸術コンテンツ等を創造し、これらとの連携を強化する。
- (ii) 海を活かした観光開発やマリンスポーツの舞台となりうる海岸寺周辺地区の活性化を図るとともに、これらとの連携を強化する。
- (iii) 町が有する総合スポーツセンターの活性化をはかり、これらとの連携を強化する。
- (iv) 郊外の大型小売施設等に福祉機能を持たせられるよう民間事業者との連携を模索し、駅周辺開発と併せて高齢者などへの利便性の向上や駅周辺施設の利用促進を図る。
- (v) 桃陵公園を町民の日常的な利用の向上やあるいは憩いの場となるよう再生し、これらとの連携を強化する。

- ② 町民の生活を支える基幹道路(都市計画道路)の充実と既存道路の有効活用を一体的に考え、多度津駅周辺地区から周辺に至るネットワークの再構築として捉えながら、それらの整備促進を図ること。その際、多度津町の資源となる「景観」をツーリズムに活かせるよう連携を図ること。

例えば、さぬき浜街道や県道多度津丸亀線等の道路整備に伴う旧道の交通量の減少を機会と捉え、その旧道にサイクリングを安全・快適に楽しむことができる機能を持たせ、多度津駅周辺地区や海岸寺駅周辺地区をその基地とするなどの整備促進を行うことが考えられる。

(3) その他 －海岸寺駅周辺の開発について－

- ① 町内において唯一鉄道でつながっている海岸寺駅周辺地区について、具体的なコンセプトを明確にした開発計画を推進し、多度津駅周辺地区との連携を図ること。
- ② 海岸寺駅周辺の歴史や景観をわかりやすく発信するとともに、海を題材としたコンテンツを模索し、そのプロモーションを行うこと。また、これらの実行主体となりえる民間事業者や中間支援組織の発掘に努めること。例えば、サップやウインドサーフィンなどのマリンスポーツの舞台整備やインスタ映えするような環境整備と仕掛けづくりなどが考えられる。

