

**平成 30 年度
国府宮駅周辺まちづくり基本計画**

稲 沢 市

目次

はじめに

第1章 稲沢市及び国府宮駅周辺の現況把握

1. 上位計画における国府宮駅周辺の位置づけ

(1) 稲沢市ステージアッププラン(第6次稲沢市総合計画)	1
(2) 稲沢市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略	2
(3) 稲沢市都市計画マスタープラン(素案)	4

2. 稲沢市の現況特性

(1) 人口・世帯数	5
(2) 就業・従業構造	9
(3) 産業特性	11
(4) 交通体系	18

3. 国府宮駅周辺の概況

(1) 人口	22
(2) 土地建物利用現況	25
(3) インフラ施設の状況	31
(4) 公共交通の状況	33
(5) 主要施設の立地状況及び開発動向	44

第2章 現状からみた国府宮駅周辺の課題

第3章 市民・駅利用者アンケート結果

1. アンケート調査の実施概要

(1) 調査対象及び調査方法	49
(2) 配布数及び回収結果	49

2. 調査結果の概要

第4章 まちづくりビジョンの検討・立案

1. 長期ビジョン

(1) 居住都市としてのブランド(魅力アップ)要素の検討	54
(2) 国府宮駅周辺再整備のコンセプト及び基本方針	58

2. 短期ビジョン

(1) 国府宮駅周辺における喫緊の課題	70
(2) 短期的なまちづくりの方針	72

第5章 整備計画案の検討・立案

1. 検討区域の設定

2. インフラ施設の検討

(1) 駅西側	74
(2) 駅東側	84

3. 導入施設の検討

(1) 企業ヒアリング結果の概要	85
(2) 導入機能の選定	89

4. 公共施設及び施設建築物計画案の検討

はじめに

稲沢市では、都市中心拠点として位置づけた国府宮駅周辺において行政、商業、文化機能等の集積を図り、にぎわいあるまちづくりを目指して、平成 28 年度より、有識者・関係者で組織された勉強会を通じて、再整備に係る基本構想案の検討を行い、国府宮駅周辺におけるまちづくりの基本的な考え方を明らかにしてきました。

今回策定した国府宮駅周辺まちづくり基本計画(以下、「本計画」とします。)は、平成 28 年度からの検討結果、有識者・関係機関で組織された再開発検討会、地権者等で組織された再開発研究会の意見や要望を踏まえ、国府宮駅周辺における再整備に係る基本検討を行い、再整備イメージを明らかにするものです。

本計画は、上位計画による国府宮駅周辺の位置づけや市民意向を踏まえ、今後の国府宮駅周辺整備にあたっての基本的な方向性を長期ビジョンとして示しつつ、その方向性を見据えながら国府宮駅周辺で早急な対応が求められる喫緊の課題（交通処理、駅前のにぎわいづくり等）に対応する先導的な取り組みとしての具体的な整備のあり方を明らかにすることを主眼とするものです。

第1章 稲沢市及び国府宮駅周辺の現況把握

1. 上位計画における国府宮駅周辺の位置づけ

(1) 稲沢市ステージアッププラン（第6次稲沢市総合計画）

1) 稲沢市が目指すまち及びまちづくりのコンセプト

稲沢市が目指す

「市民が、将来もずっと暮らし続けるまち」
「名古屋圏で働く人が、暮らしの場として憧れるまち」

の形成に向けて、本プラン全体にわたるまちづくりのコンセプトを以下のように掲げます。このコンセプトに基づき、各分野における施策を検討していきます。

コンセプト

名古屋圏における本市の存在感向上

具体的には、次のような取組みを重視します。

- 名古屋駅周辺開発やリニア開業の好影響を取り込む
- 名古屋駅から鉄道アクセス10分圏のポテンシャルを生かす
- 心地よく暮らせる日常生活圏を形成する
- 住宅環境、子育て支援、教育環境を整備して若い世代を惹きつける
- 人口減少・超高齢社会[※]に対応した社会システムを形成する

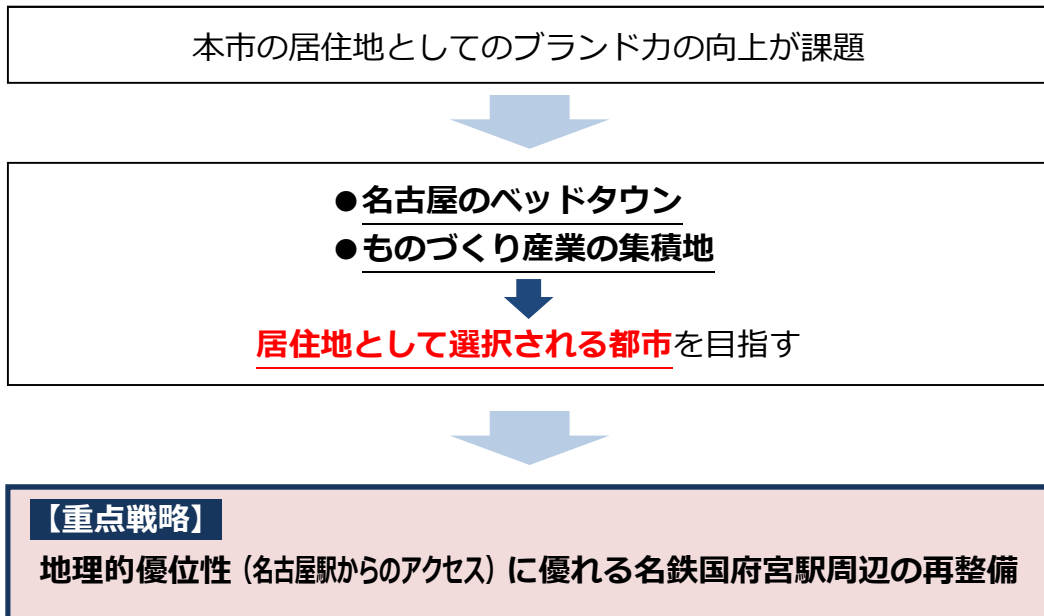
2) 基本政策分野の基本方針

1) まちの基盤づくり

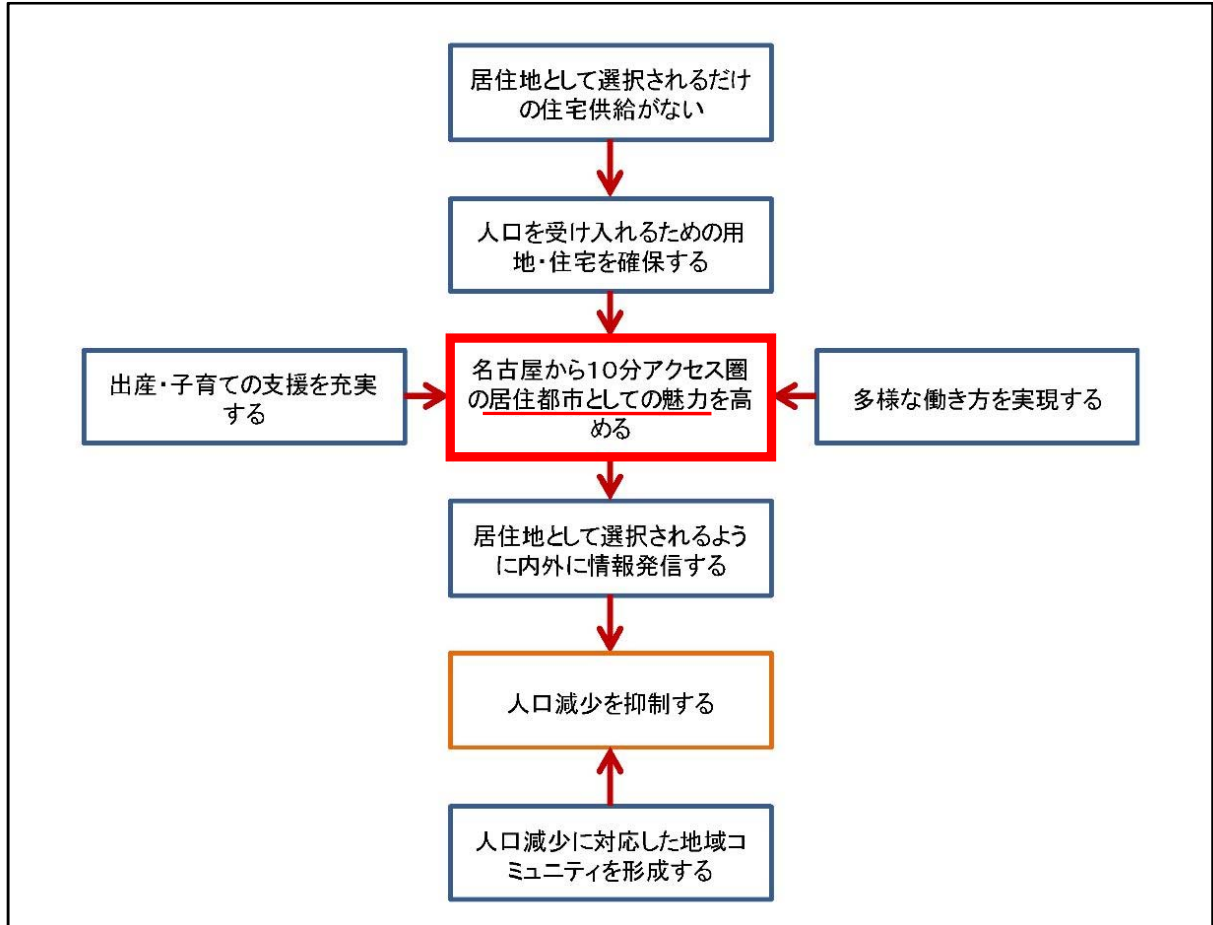
リニアインパクトを取り込むため、名鉄国府宮駅周辺の再整備を行うことで、名古屋圏における居住地としてのブランドイメージを高めます。また、緑を身近に感じる良好な住環境を形成するとともに、幹線道路の整備などにより市街地間の連携強化と広域交通の利便性の向上を図ります。

(2) 稲沢市人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略

1) 課題と方向性



2) 集中的に取り組むべき重点戦略の方向性



3) 重点戦略

(1) 名鉄国府宮駅周辺の再整備に取り組みます

【関連する総合戦略の項目】

【基本目標(1)】市のポテンシャルを生かした定住を推進します。

- ・ 基本的方向②：国府宮駅周辺の高度利用を進めます。

市外から転入者を呼び込んで人口の社会増を果たすためには、名古屋圏域において、本市の居住地としてのブランドイメージを高める必要があります。同時に、他自治体との競争も避けて通れません。

市内に鉄道駅は全部で 11 駅あり、そのうち J R 稲沢駅と名鉄国府宮駅が本市の都市拠点です。J R 稲沢駅周辺の区画整理事業が完了に向かう現在、他自治体との地域間競争に打ち勝つポテンシャルや開発需要が最も大きいのは名鉄国府宮駅です。



中心市街地は多くの訪問者・生活者の要求を満足させ、日常と非日常の賑わいが混在するような、無目的にでも足が向くような場でなくてはなりません。国府宮駅周辺を、本市の顔にふさわしい空間に再整備することこそが、本市におけるまち・ひと・しごと創生の要です。

2027（平成 39）年に予定されているリニア中央新幹線の東京－名古屋間の開業に向けて、名古屋駅周辺開発が進んでいます。名古屋駅から 10 分圏内の他自治体の駅周辺整備が完了に向かう中、次は本市との思いを基に、地域における開発の気運を高め、外からも目を向けてもらえるような再整備の手法を検討していきます。

リニアインパクトに乗り遅れないようにするためには時間がありません。財源も限られています。選択と集中の考えのもと、優先順位をつけて取り組む必要があります。まずは既存の市街化区域内の低未利用地を解消し、高度利用への道筋をつけることに集中的に取り組みます。

(3) 稲沢市都市計画マスタープラン（素案）

1) 将来ビジョン

都市計画マスタープランは土地利用や都市施設整備などに関して方針を定める計画であるため、これらの実現には長期間を要します。したがって、今後 10 年で目指す将来都市構造を定めるにあたっては、長期的な都市づくりを展望しておくことが必要です。このため、ここでは概ね 30～40 年後を見据えた将来ビジョンを示します。

中心市街地及びその周辺における将来ビジョン



【中心市街地及びその周辺】

(基本的考え方)

本市の中心市街地は、名古屋駅からのアクセス利便性が高く、本市の玄関口となっている名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅の両駅を核に形成します。これら中心市街地の核となる鉄道駅周辺については都市機能を充実しつつ、一体の中心市街地として利便性をさらに向上していきます。

名鉄国府宮駅の周辺は、既存市街地のほぼ中央に位置し、市民の生活を支える中心地としてポテンシャルが高い地区となっていますが、鉄道が市街地を東西に分断しており、歩行者の自由な往来の妨げとなっていることに加え、踏切部において著しい渋滞が発生しています。このことから、鉄道の高架化事業を進め、分断が解消された生活利便性の高い市街地を形成していきます。

JR稲沢駅周辺は、大規模商業施設が立地し、交通の利便性も優れたポテンシャルの高い地区です。このような特性を生かして広域から人が集まり交流する市街地を形成していきます。

(将来ビジョン)

- ・名鉄名古屋本線の高架化により市街地の分断が解消されることでJR稲沢駅から名鉄国府宮駅、さらには市役所周辺にかけて一体となった、鉄道駅周辺に集積する都市機能のサービスを気軽に享受できる市街地が形成されています。また、このような市街地の魅力を歩いて楽しめる歩行者空間が確保されています。
- ・名鉄国府宮駅周辺は、駅近接の便利な生活を望む人のまちなか居住が進むとともに、商店などの日常生活に密接に関連する多様な都市機能の立地が進み、歩いてまちの魅力を楽しめ、にぎわいある都市中心エリアが形成されています。

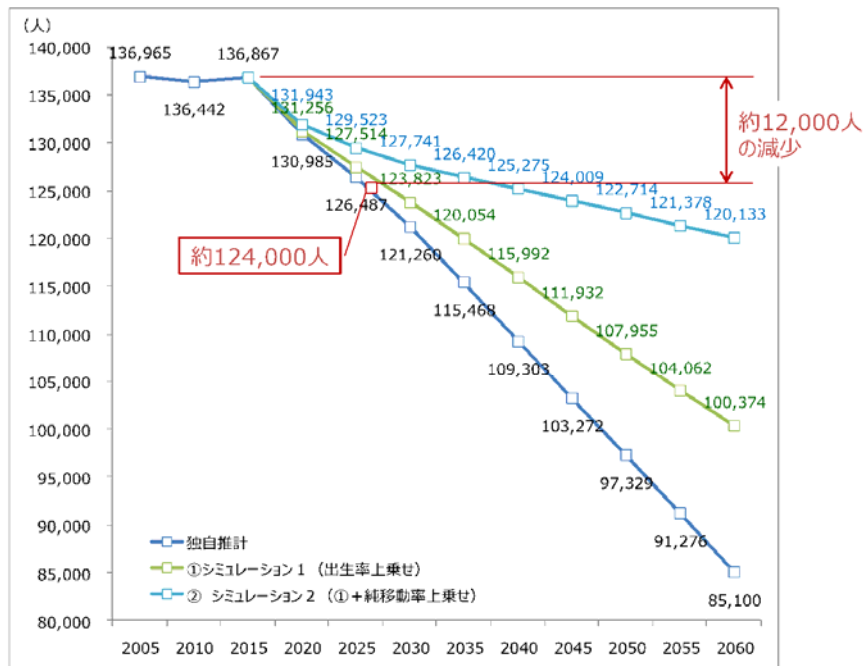
2. 稲沢市の現況特性

(1) 人口・世帯数

1) 人口推移と将来見通し

国勢調査による本市（旧稲沢市、旧祖父江町、旧平和町）の人口は、2015年現在で136,867人であり、2005年のピーク以降概ね横ばい傾向でしたが、今後は人口が減少するものと見込まれています。将来人口推計では、2040年には109,303人と、現在よりも約20%の減少と予測しています。

図 総人口推移及び将来推計人口



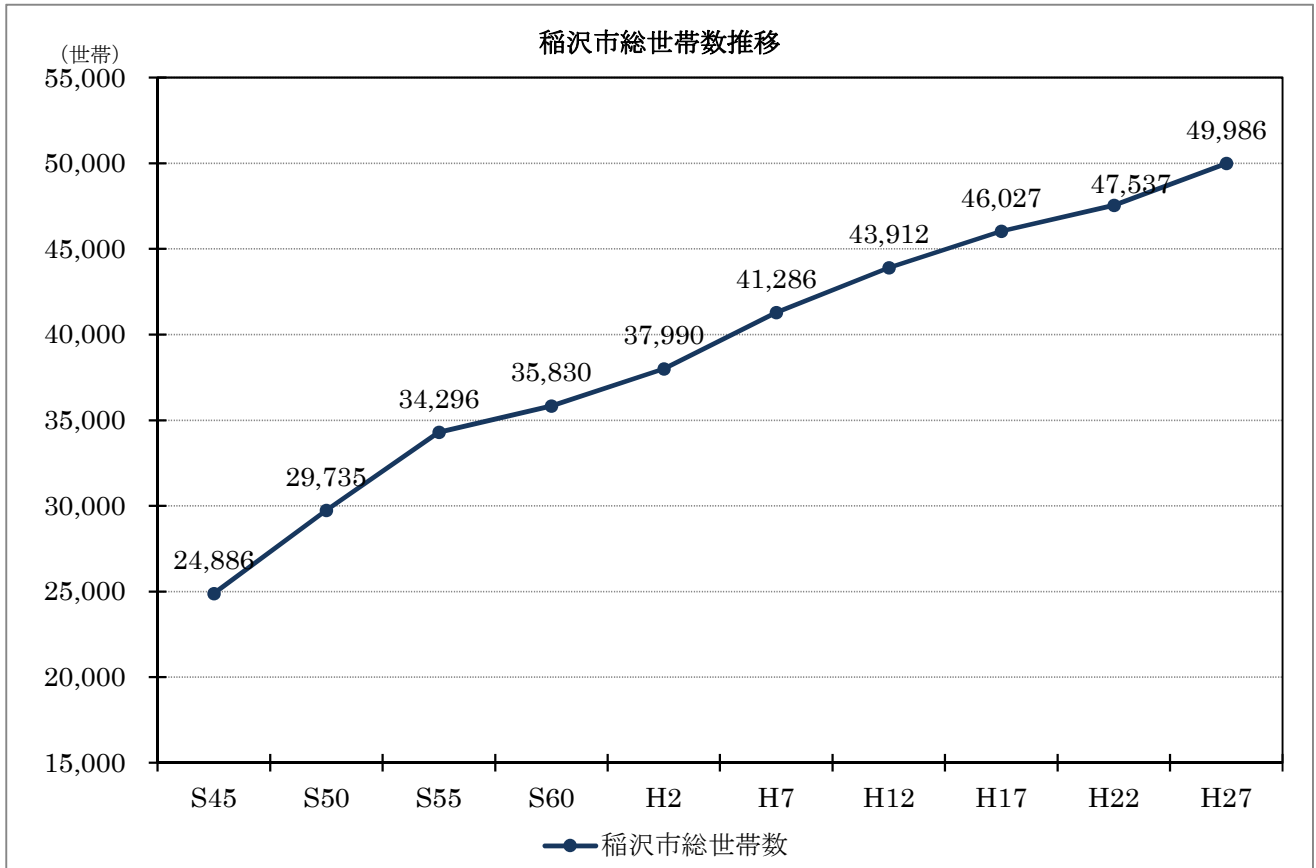
出典：2015（平成27）年までは国勢調査（総務省統計局）、2020（平成32）年以降は本市による独自推計結果

（出典：第6次稲沢市総合計画）

2) 世帯数の推移

国勢調査による本市（旧稲沢市、旧祖父江町、旧平和町）の世帯数は、平成 22 年現在で 47,537 世帯であり、増加傾向が続いています。

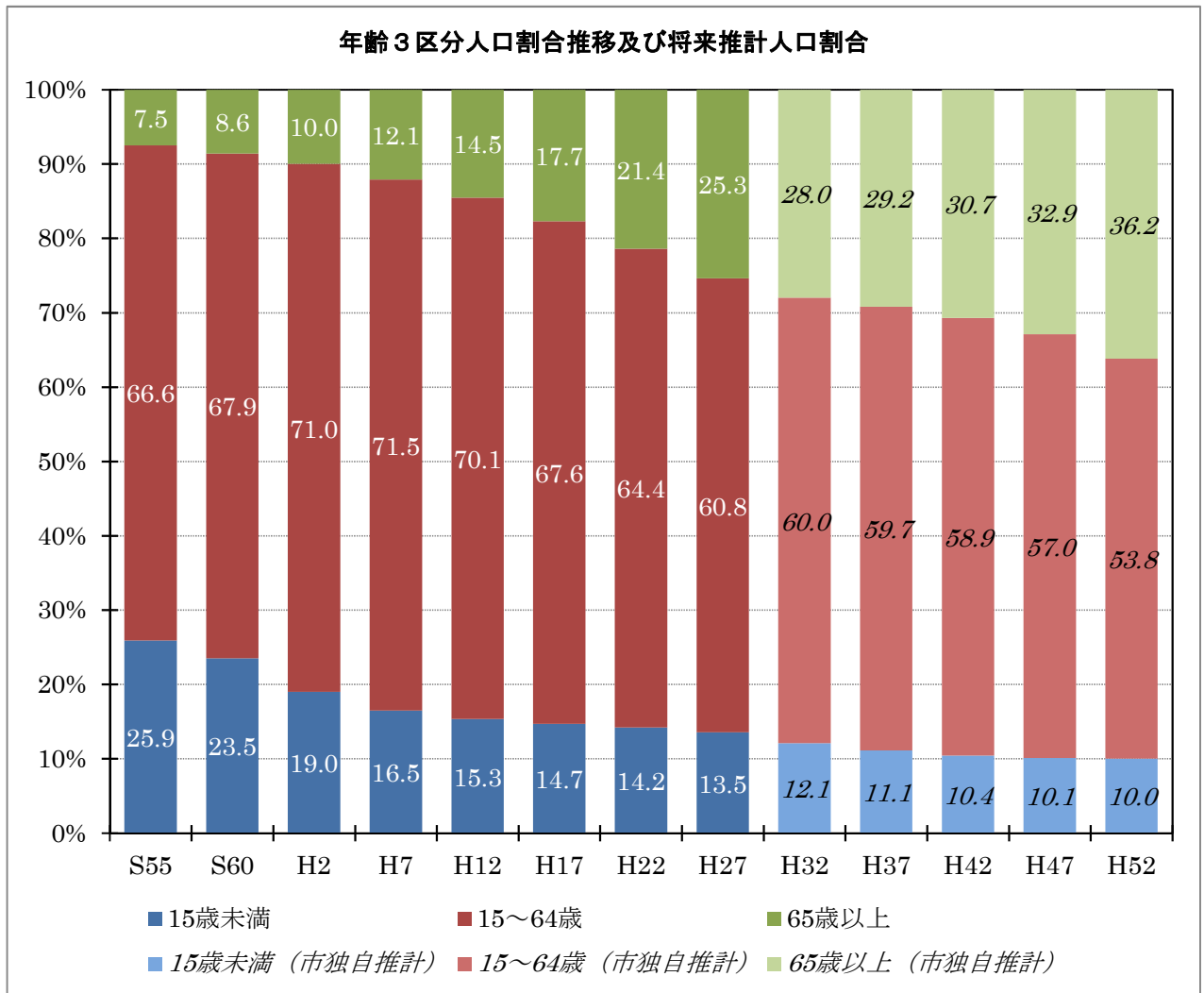
図 総世帯数の推移



3) 年齢別人口推移と将来見通し

国勢調査による本市（旧稲沢市、旧祖父江町、旧平和町）の年齢3区分人口割合は、平成27年現在で年少人口（15歳未満）が13.5%、生産年齢人口（15～64歳）が60.8%、高齢人口（65歳以上）が25.3%であり、年少人口割合の減少及び高齢人口割合の増加傾向が続いており、少子高齢化が進んでいます。

平成32年以降の市独自推計では、その傾向は一層進み、さらに生産年齢人口割合が減少し、平成52年には年少人口が10.0%、生産年齢人口が53.8%、高齢人口が36.2%と推計しています。

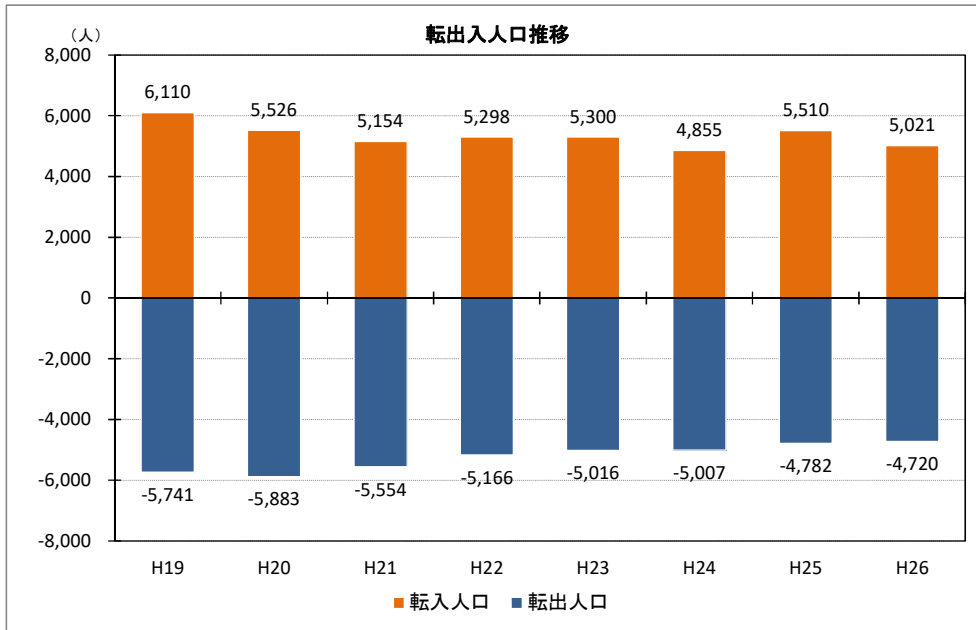


(資料：人口割合推移は国勢調査、将来人口推計割合は市独自推計)

4) 転入・転出人口

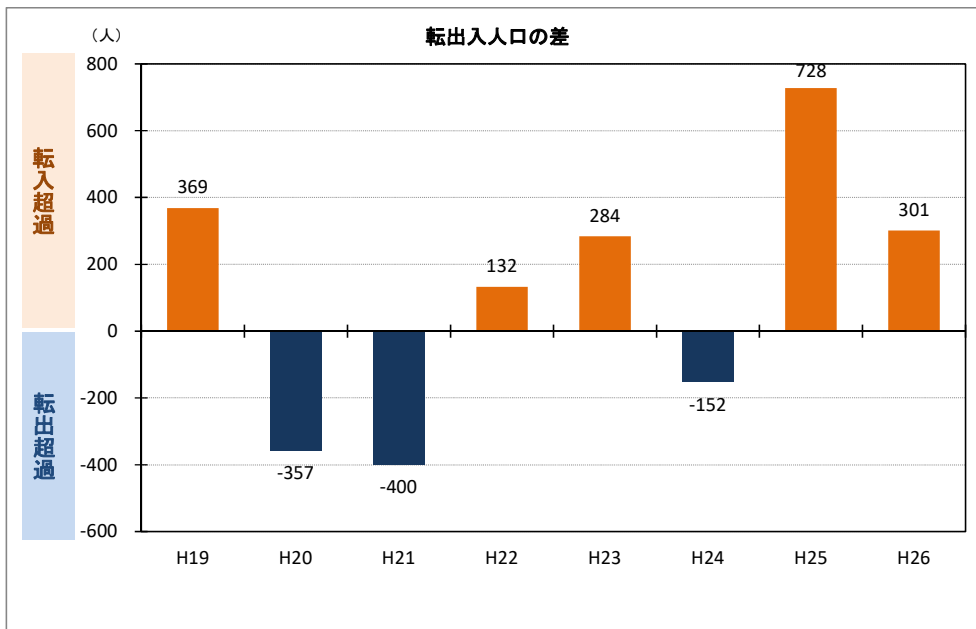
平成 19 年～平成 26 年の社会動態（転出入状況）をみると、平成 20 年、平成 21 年、平成 24 年で転出が転入を上回っていますが、他の年では転入が転出を上回っています。近年の傾向は、転入が約 5,000 人、転出が約 4,700 人です。

図 転出入人口推移



(資料：住民基本台帳)

図 転出入人口推移



(資料：住民基本台帳)

(2) 就業・従業構造

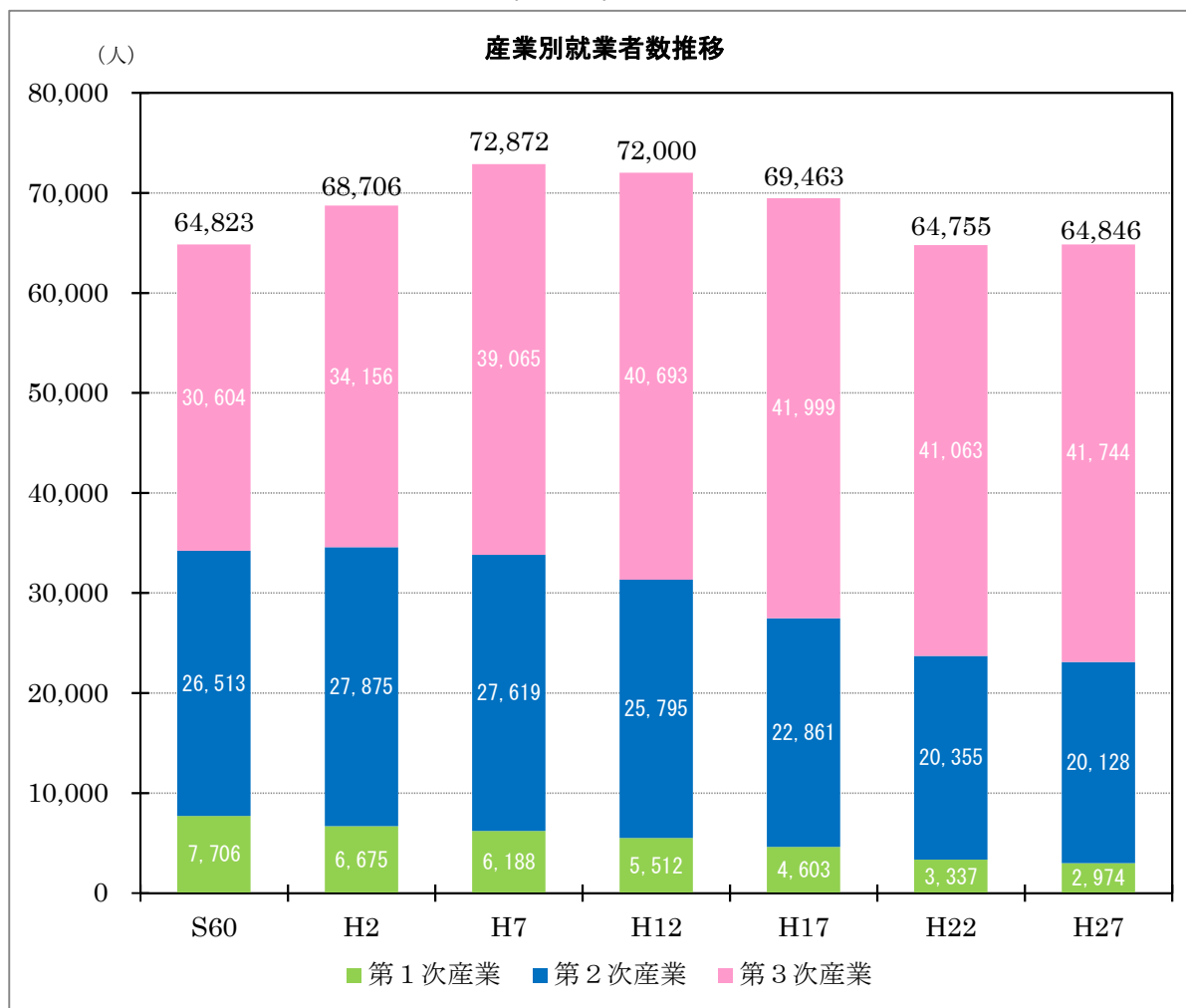
1) 就業人口及び従業人口の推移

① 就業人口

就業者数全体をみると、平成 7 年の 72,872 人をピークに以降は減少傾向を示し、平成 27 年は 64,846 人となっている。

産業別にみると、第 1 次及び第 2 次産業就業者が減少傾向を続けているのに対し、第 3 次産業は平成 17 年まで増加傾向を続け、その後横ばいで推移している。

図 産業別就業者数の推移

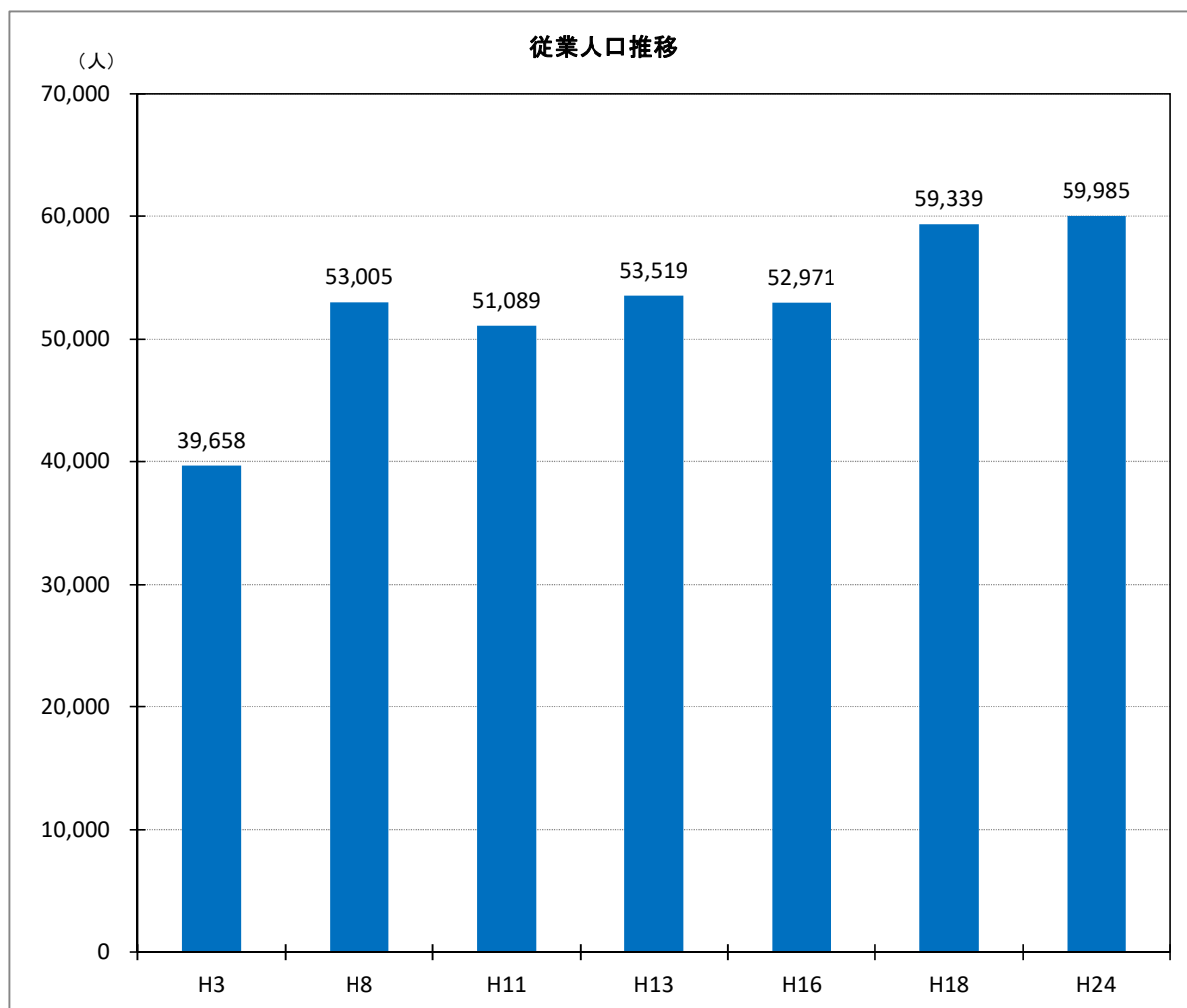


(資料：国勢調査)

② 従業人口

従業者数は、平成3年から平成8年にかけて約13,000人増加して約53,000人となり、以降は平成16年まで横ばいを続け、平成18年に増加して約60,000人となり平成24年まで横ばいを続けています。

図 従業人口の推移



(資料：事業所・企業統計調査、経済センサス調査)

(3) 産業特性

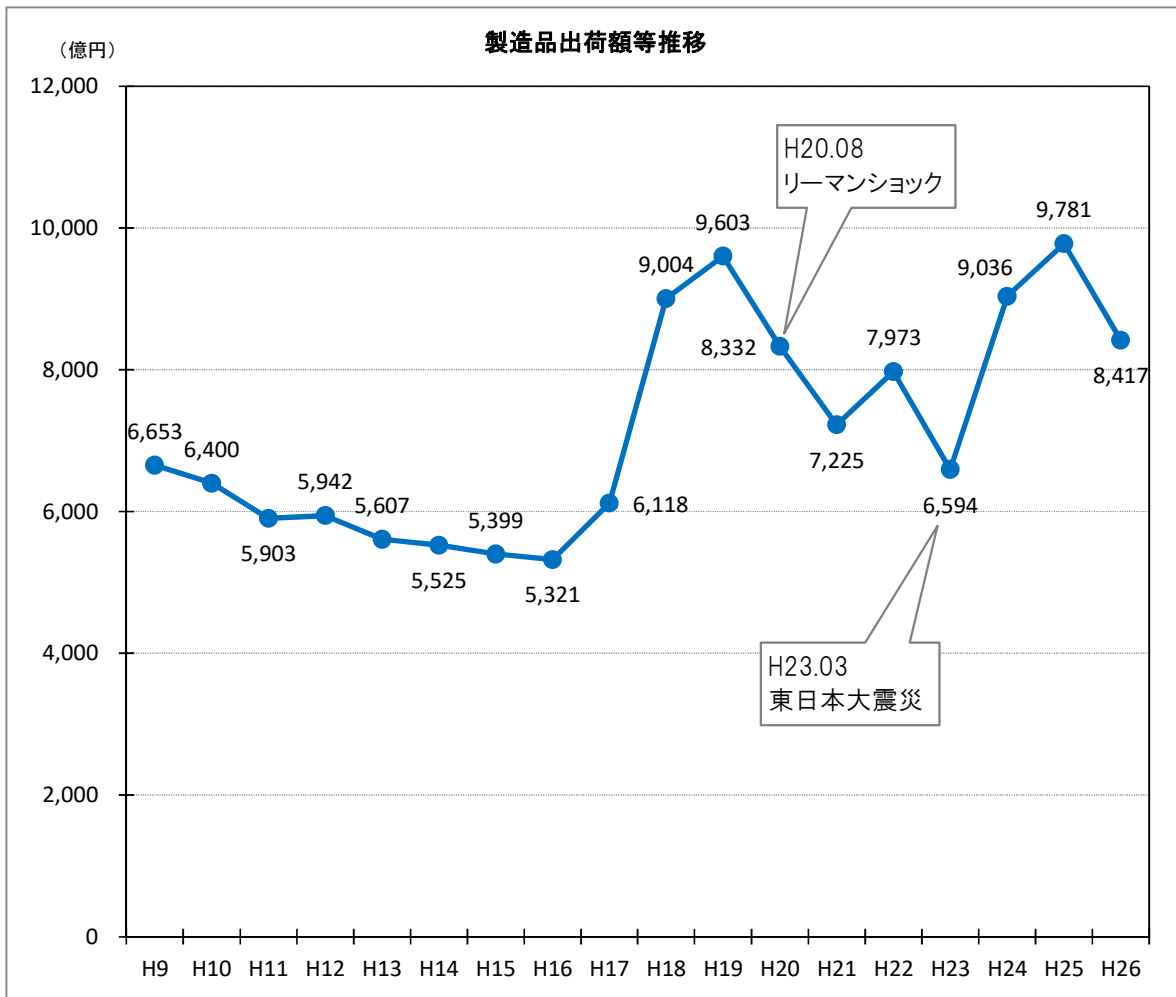
1) 工業

① 製造品出荷額等の推移

製造品出荷額等は平成9年から平成16年まで減少を続け約5,300億円まで下でしたが、平成17年から増加に転じ平成19年に約9,600億円まで増加しました。

平成20年にリーマンショック、平成23年に東日本大震災があり、平成23年には約6,600億円まで減少しましたが、平成25年に約9,800億円まで増加し、平成26年は約8,400億円となっています。

図 製造品出荷額等の推移

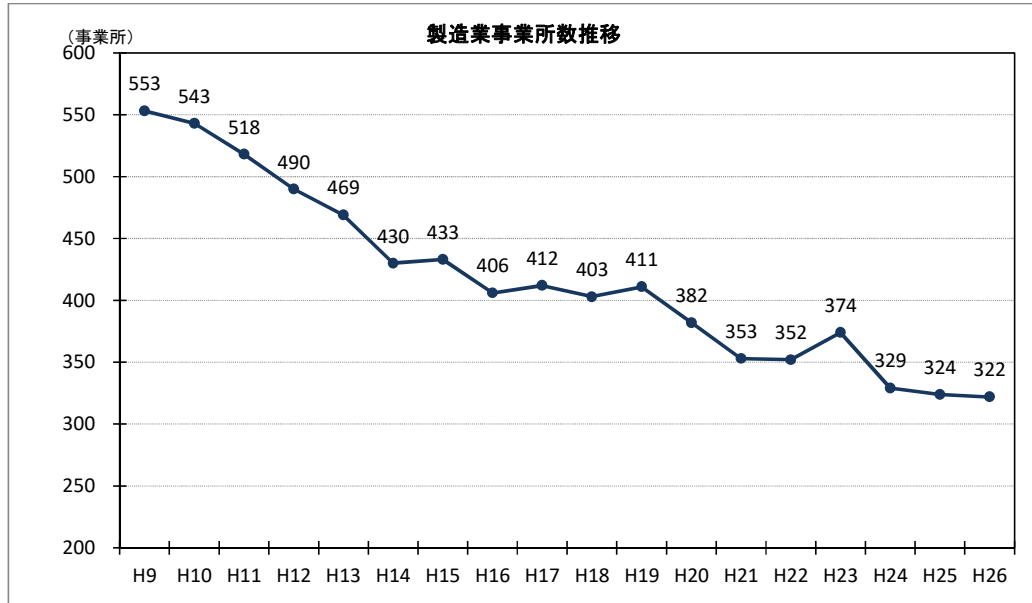


(資料：工業統計調査、経済センサス－活動調査)

② 事業所数の推移

製造業の事業所数は、平成 9 年に 553 事業所を数えて以降、途中横ばい傾向を示す期間もありますが、減少傾向が続き、平成 26 年には 322 事業所となり、平成 9 年の約 60%まで減少しています。

図 事業所数の推移



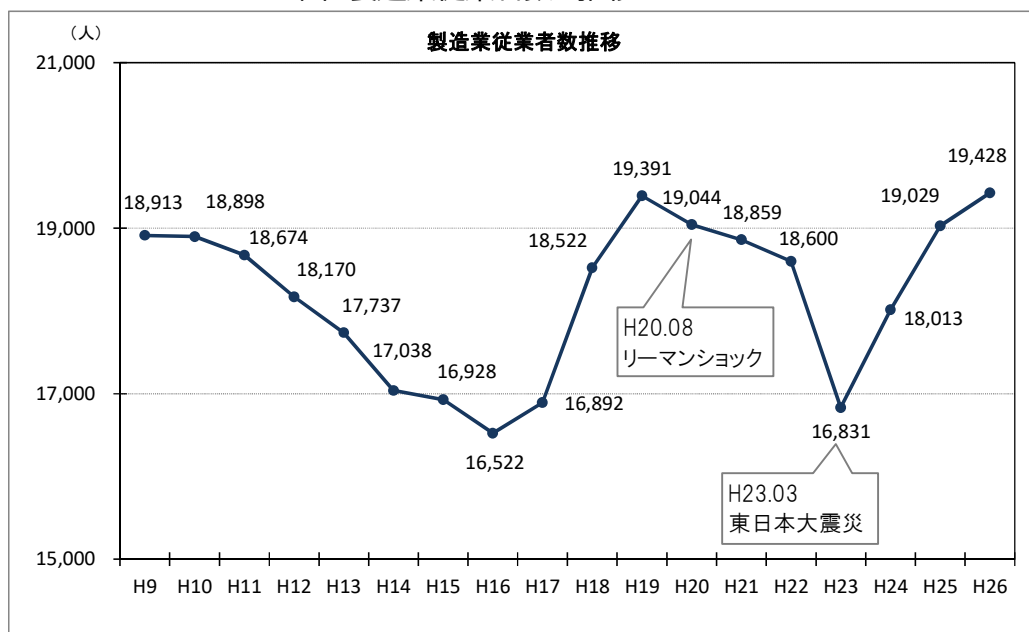
(資料：工業統計調査、経済センサス-活動調査)

③ 従業者数の推移

製造業の従業者数は、平成 9 年の約 19,000 人から平成 16 年の約 17,000 人まで減少した後、平成 19 年の約 19,000 人まで増加しました。

平成 20 年にリーマンショック、平成 23 年に東日本大震災があり、平成 23 年には約 17,000 人まで減少しましたが、その後増加に転じ、平成 26 年には約 19,000 人になっています。

図 製造業従業者数の推移



(資料：工業統計調査、経済センサス-活動調査)

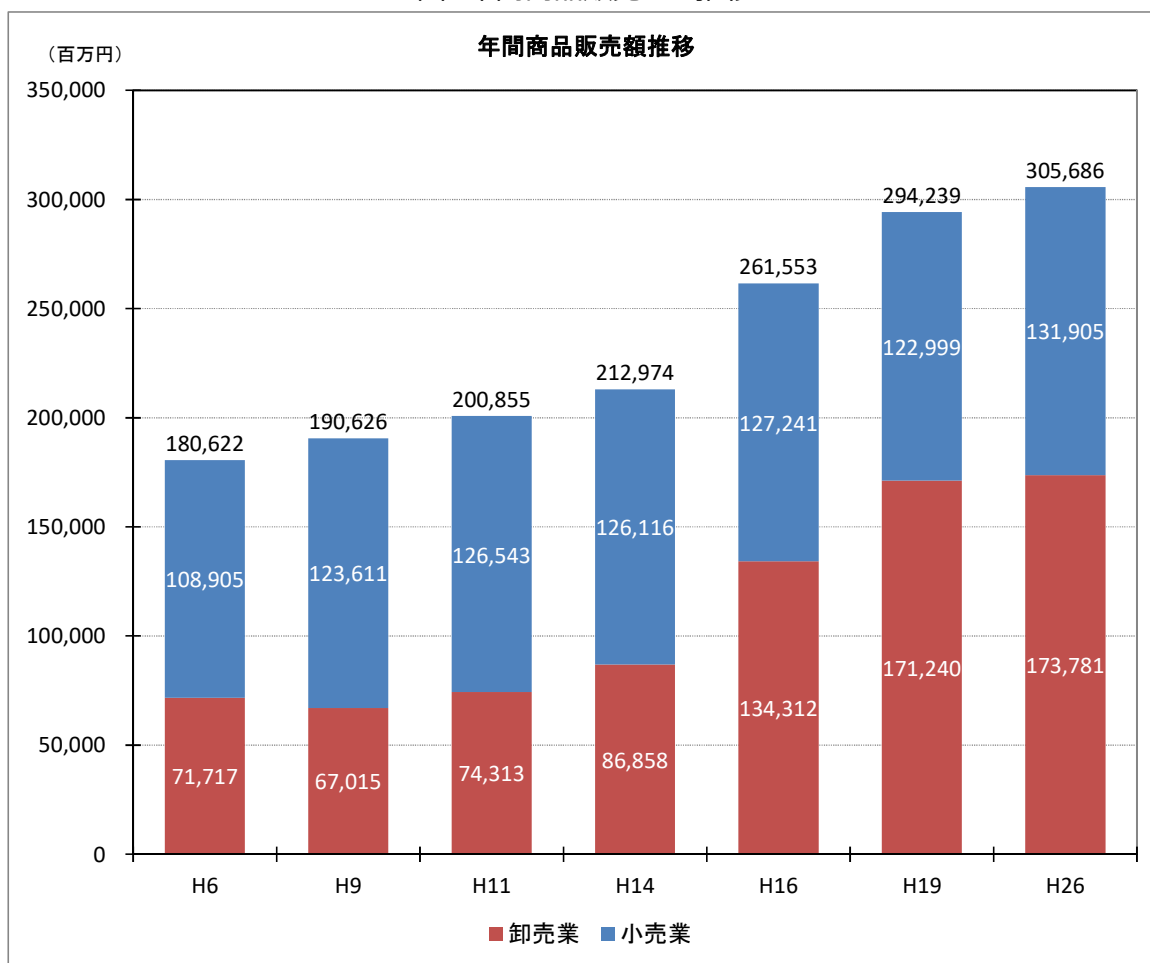
2) 商業

① 年間商品販売額の推移

商業の年間商品販売額は平成 6 年に約 1,800 億円で、以降増加を続け平成 26 年は約 3,060 億円です。

また、平成 14 年までは小売業が卸売業を上回っていましたが、平成 16 年からは卸売業が小売業を上回っています。

図 年間商品販売額の推移



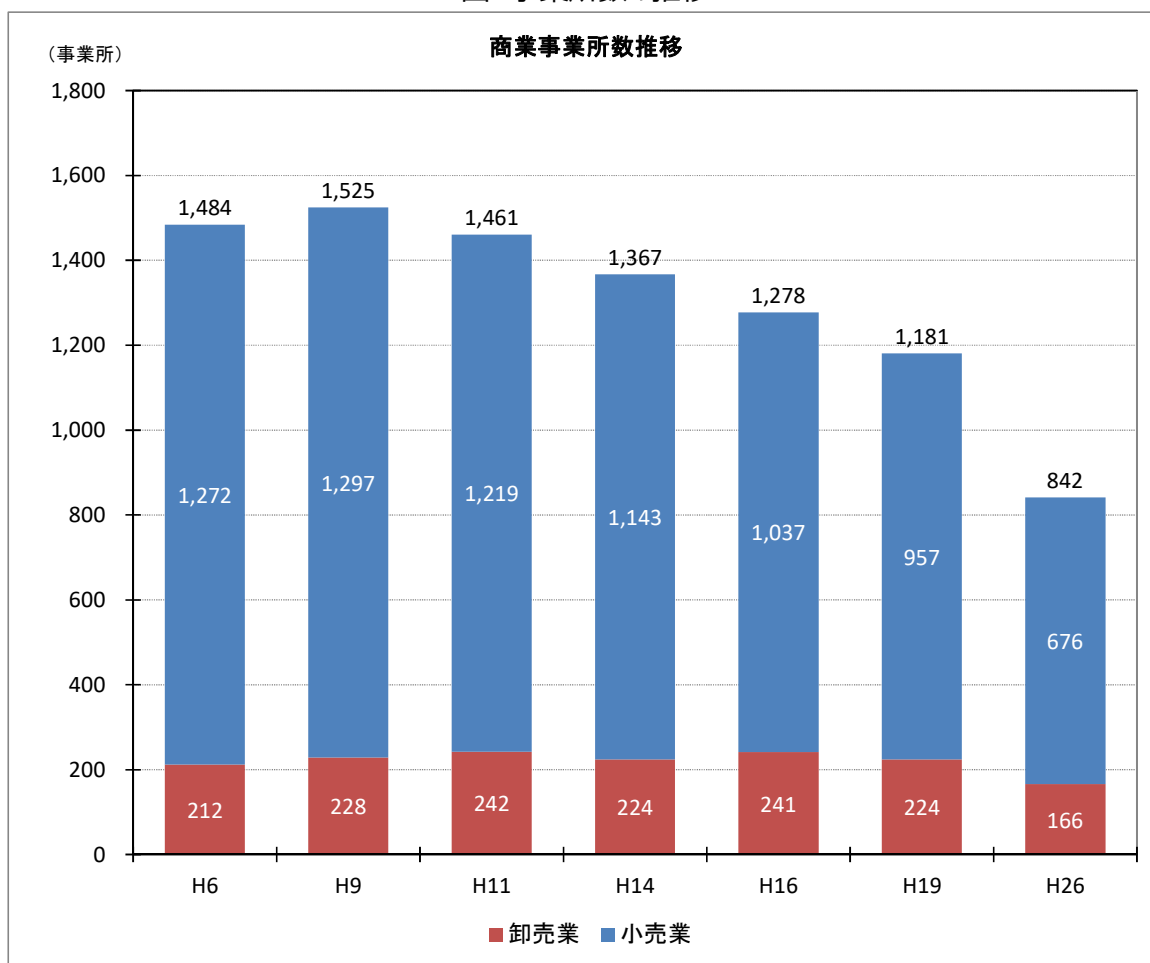
(資料：商業統計調査)

② 事業所数の推移

商業の事業所数は、平成 9 年の 1,525 事業所をピークにそれ以降は減少を続け、平成 26 年には 842 事業所となっています。

卸売業事業所は平成 11 年の 242 事業所をピークに平成 26 年には 166 事業所まで減少し、小売業事業所は平成 9 年の 1,297 事業所をピークに平成 26 年には 676 事業所まで減少しています。

図 事業所数の推移



(資料：商業統計調査)

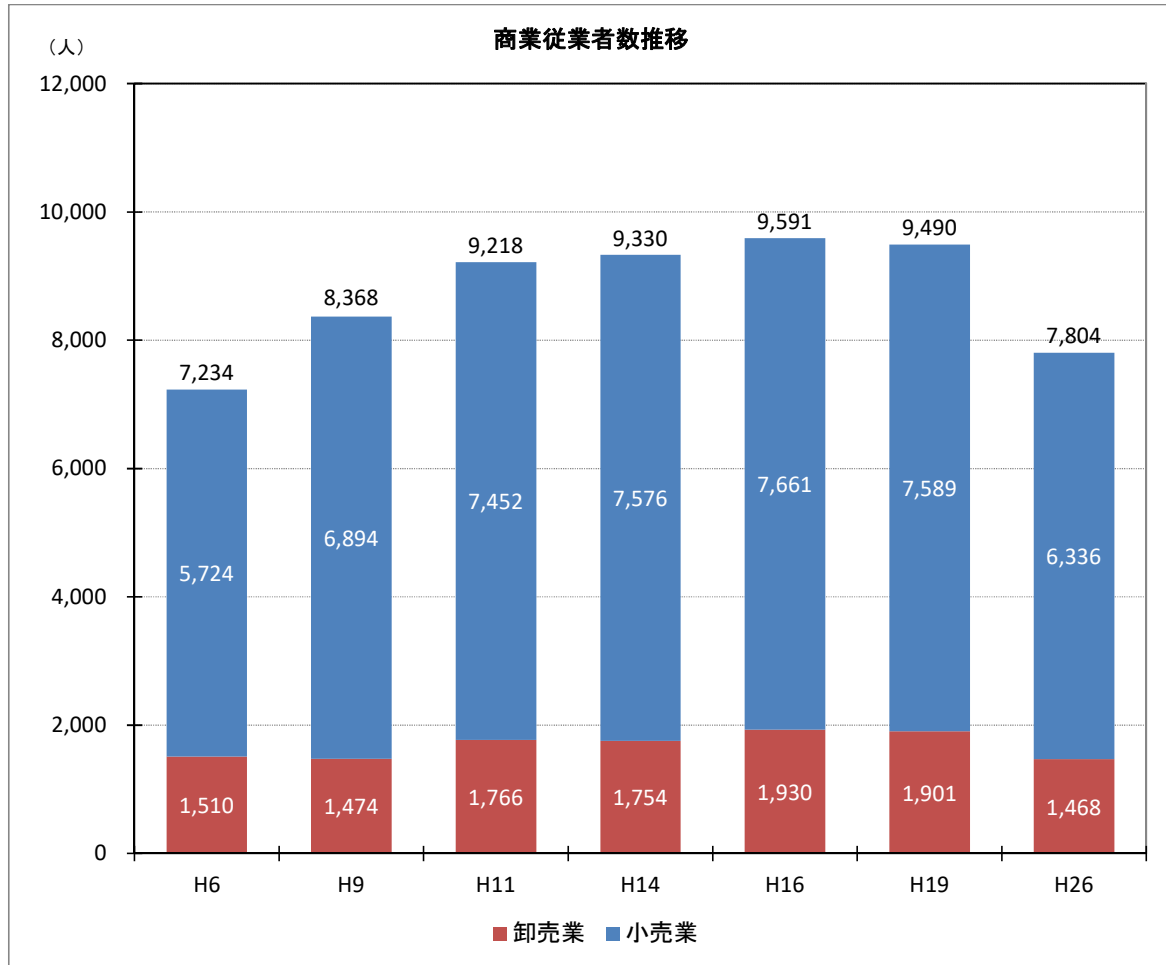
③ 従業者数の推移

商業の従業者数は、平成 16 年の 9,591 人まで増加傾向にあったが減少に転じ、平成 26 年には 7,804 人まで減少しています。

卸売業、小売業とも同様の傾向で、平成 26 年に卸売業が約 1,500 人、小売業が約 6,300 人となっています。

また、商業従業者全体のうち小売業従業者は約 80%を占めています。

図 従業者数の推移



(資料：商業統計調査)

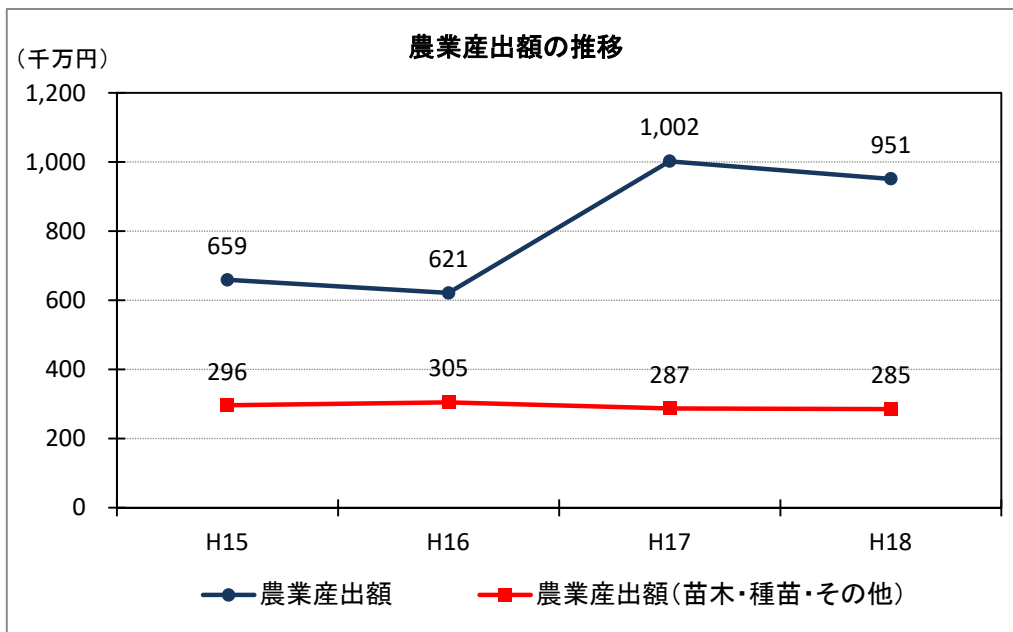
3) 農業

① 種苗・苗木類・その他の推移

本市の農業産出額は、平成 15 年から平成 17 年にかけて増加し、平成 18 年には約 95 億円となっています。そのうち、種苗・苗木類・その他の産出額は約 30 億円で推移しており、全体に占める割合は約 30%となっています。

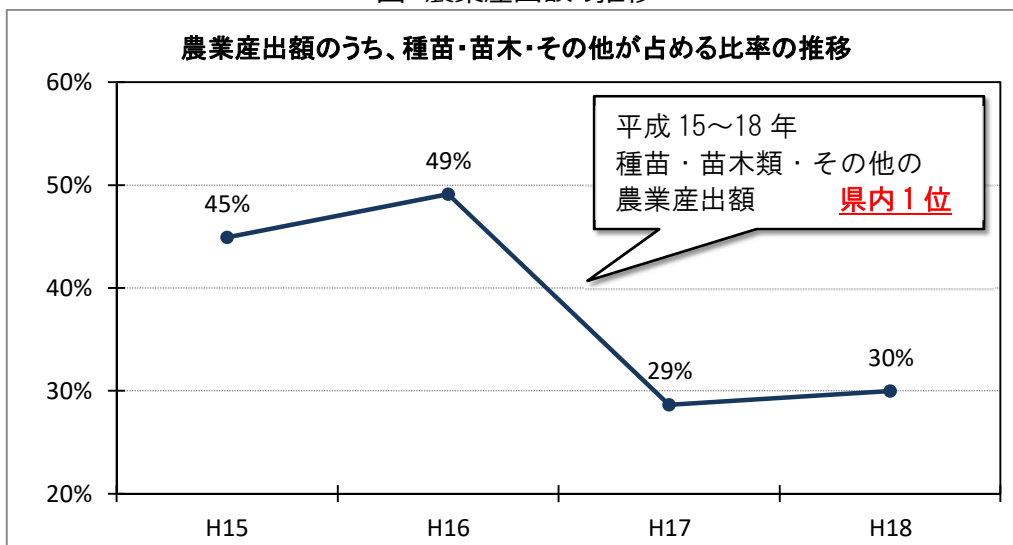
また、本市の種苗・苗木類・その他の農業産出額は、愛知県内で第 1 位の多さとなっています。

図 農業産出額の推移



※平成 19 年以降市町村別の資料なし (資料：生産農業所得統計)

図 農業産出額の推移



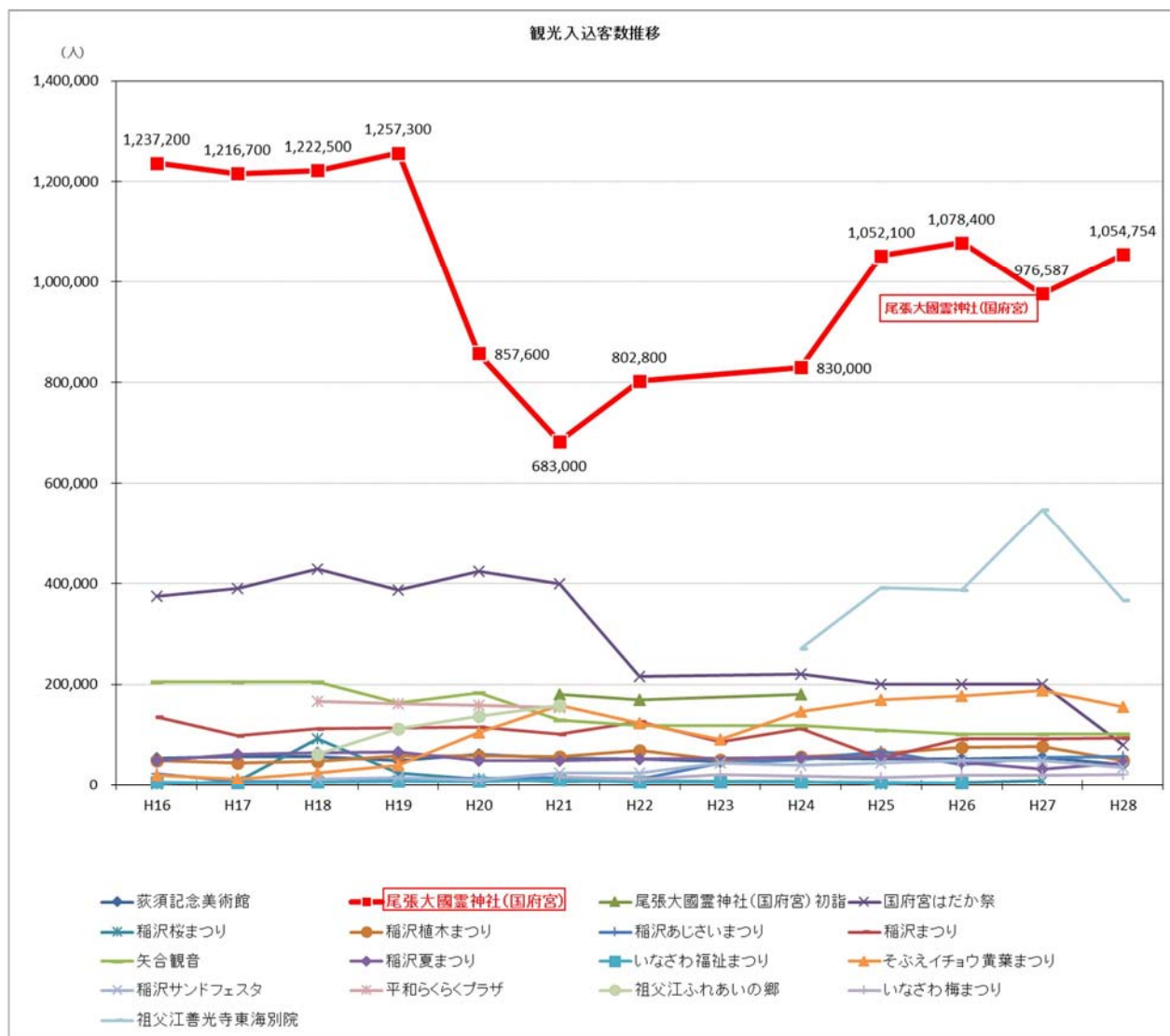
※平成 19 年以降市町村別の資料なし (資料：生産農業所得統計)

4) 観光

① 観光入込客数の推移

稲沢市の観光・レクリエーション資源・施設で最も利用者数が多いのは尾張大國霊神社で、平成 28 年は約 100 万人となっています。

図 観光・レクリエーション資源・施設別利用者数の推移



(資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計)

(4) 交通体系

1) 高速道路及び国道

① 高速道路

本市域の北東端に名神高速道路が通っており、一宮インターチェンジが位置しています。また、市域をはずれた南東端に東名阪自動車道が通っています。また、調査地から半径約 10 km 圏内に名神高速、名古屋高速、東名阪道のインターチェンジが位置しており、広域自動車交通網へのアクセスは良好です。

② 国道

本市域の中央部やや西寄りを国道 155 号が南北に縦貫し、市域をはずれて名神一宮インターチェンジに接続する国道 22 号が市域東側、東名阪自動車道と並行する国道 302 号が市域南東端を通っています。

図 道路網（高速道路及び国道）現況



(資料：国土情報ウェブマッピングシステム)

2) 公共交通網

① 鉄道路線網

本市域東端に J R 東海道本線、名鉄名古屋本線が、市域中央やや西寄りに名鉄尾西線が南北に縦貫しています。また、市域南東から中央にかけて J R 東海道新幹線が通っています。

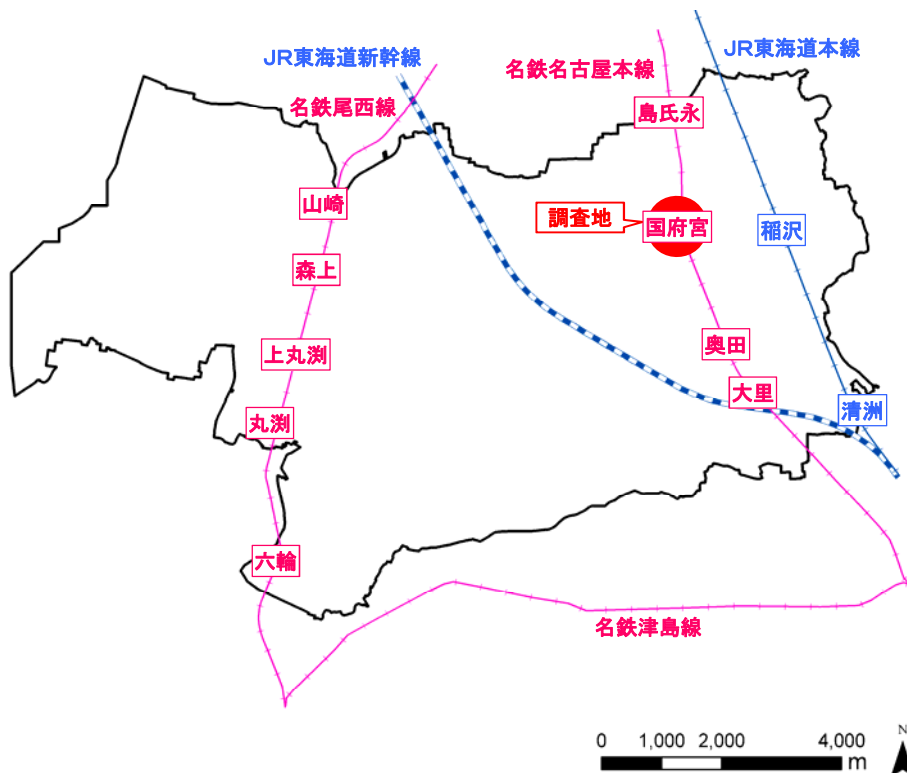
各路線に設置されている駅は、J R 東海道線には稲沢駅、清洲駅が、名鉄名古屋本線には大里駅、奥田駅、国府宮駅、島氏永駅が、名鉄尾西線には六輪駅、丸渕駅、上丸渕駅、森上駅、山崎駅です。なお、J R 東海道新幹線の駅は、設置されていません。

停車する列車種別は、J R 線では稲沢駅が快速（平日朝夕の一部）・普通列車、清洲駅が普通列車のみ、名鉄線では国府宮駅が全列車（ミュースカイ・快速特急・特急・快速急行・急行・準急・普通）、大里駅が準急・普通列車、他の駅は普通列車のみです。

表 路線別鉄道駅

路線		駅
J R	東海道本線	稲沢駅、清洲駅
	東海道新幹線	なし
名鉄	名古屋本線	大里駅、奥田駅、国府宮駅、島氏永駅
	尾西線	六輪駅、丸渕駅、上丸渕駅、森上駅、山崎駅

図 鉄道路線網現況



(資料：国土数値情報)

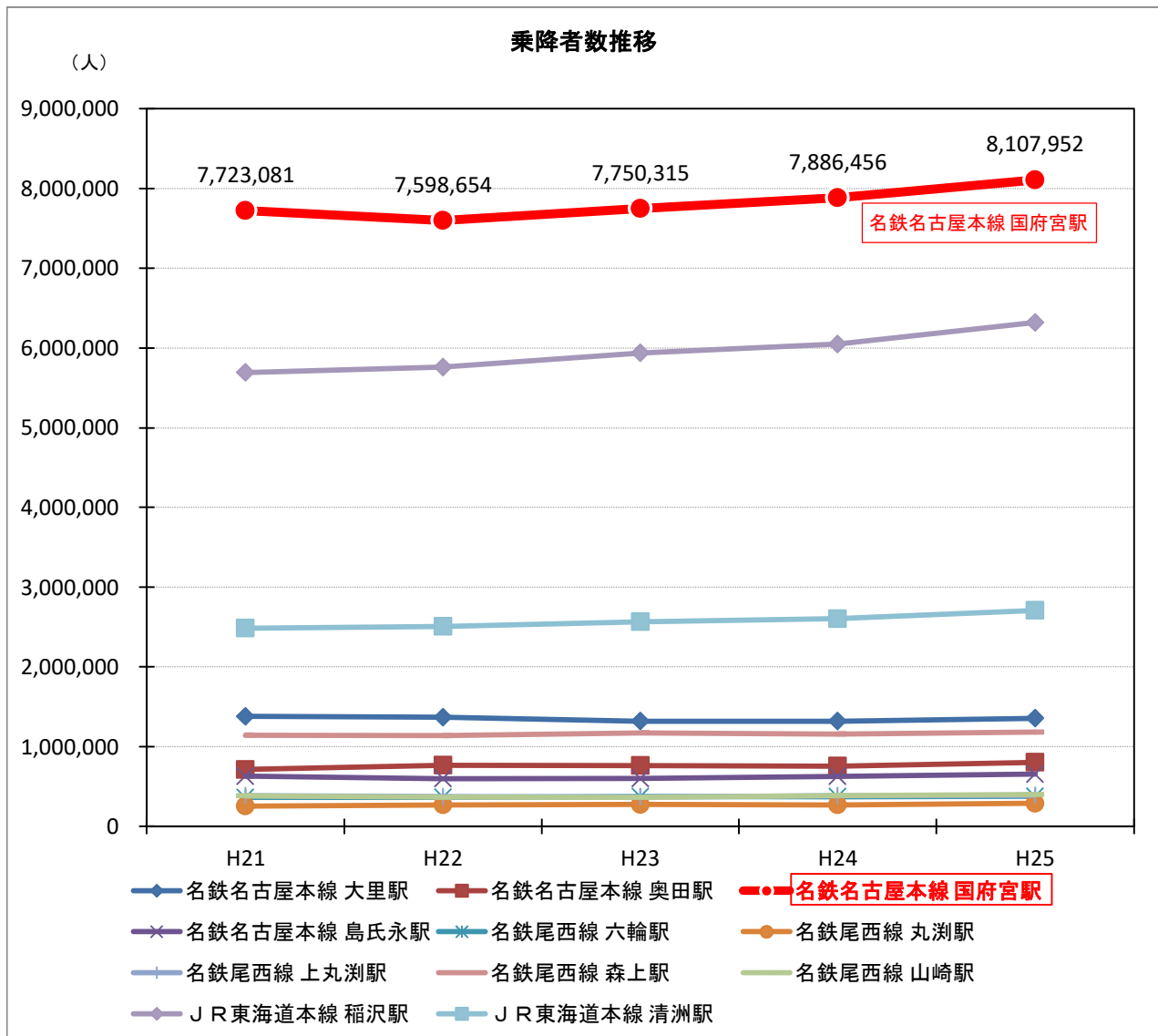
② 駅別乗降者数

稲沢市内にはＪＲ、名鉄を合わせて鉄道駅が 11 駅ありますが、それらの中でも名鉄国府宮駅は全列車停車駅であることもあり、乗降者数は本市で最も多く約 800 万人で、平成 22 年以降増加傾向にあります。

名鉄の他の駅は、近年をみると大里駅、奥田駅、島氏永駅、丸渚駅、上丸渚駅、山崎駅が増加傾向、六輪駅、森上駅は横ばい傾向にあります。

ＪＲ稲沢駅及び清洲駅はともに平成 21 年以降乗車客は増加傾向にあり、平成 25 年では稲沢駅約 630 万人、清洲駅約 270 万人の乗降車数となっています。

図 駅別乗降客者の推移



※ ＪＲは乗車数のみ公表のため、2 倍した値を乗降者数とする。

(資料：稲沢市統計)

③ バス路線網

本市のバス路線は稲沢市コミュニティバスのみであり、6路線（1幹線、5支線）8系統の運行が行われています。また、これらのうち幹線は名鉄バスに運行を委託しています。

また、コミュニティバス事業とは別にコミュニティタクシーも運行されています。

表 バス運行状況

バス運行事業者	路線・運転区間	
稲沢市 コミュニティバス	幹線	①稲沢中央線（アピタ稲沢店系統） JR稲沢駅西口～アピタ稲沢（稲沢市民病院・国府宮駅経由）
	幹線	②稲沢中央線（矢合系統） JR稲沢駅西口～矢合観音（稲沢市民病院・国府宮駅経由）
	支線	③祖父江・稲沢線（ふれあいの郷系統）
		④祖父江・稲沢線（地泉院系統）
		⑤下津・大里東線
		⑥大里西線
		⑦千代田線
		⑧平和線

図 稲沢市コミュニティバス路線網現況及び1月あたり平均利用者数(H26.11-H27.5)



(資料：稲沢市ホームページ、稲沢市コミュニティバス及びコミュニティタクシー利用状況等報告書 P37 参照)

3. 国府宮駅周辺の概況

(1) 人口

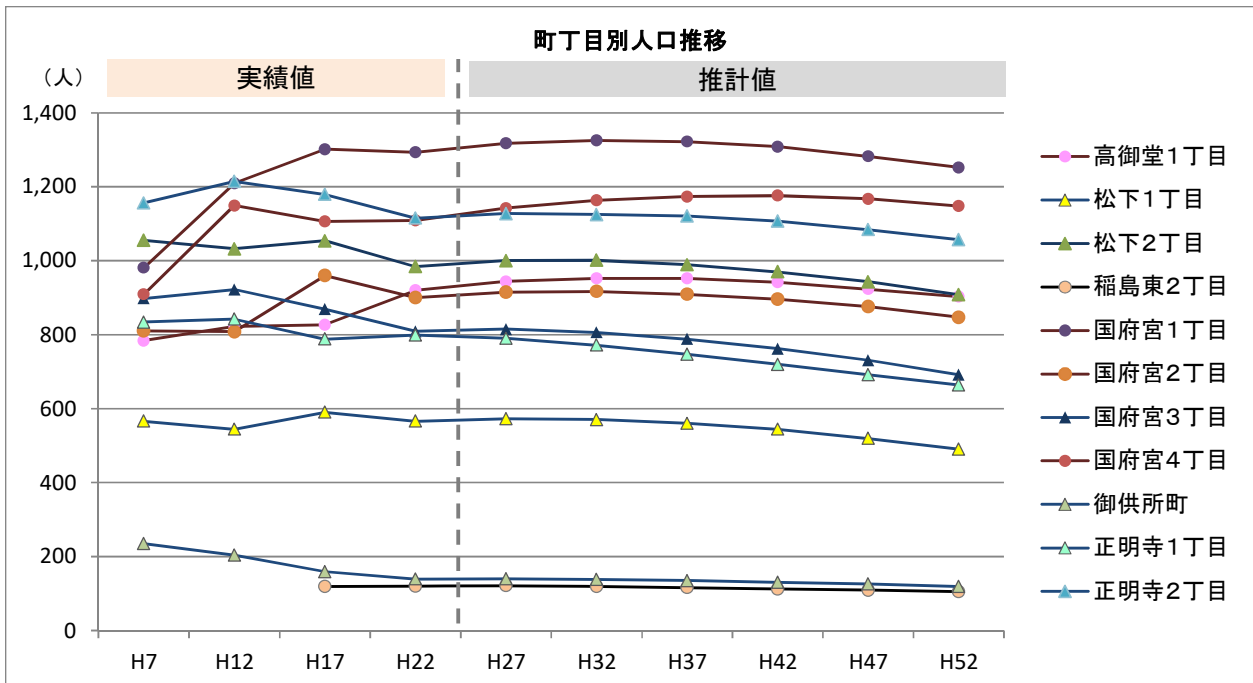
1) 人口推移と将来見通し

駅から半径 500m圏内に該当する町丁目のうち、稲島東 2 丁目や国府宮 1～2、4 丁目、高御堂一丁目は平成 7 年から平成 22 年にかけて増加しています。

一方、松下 1・2 丁目、国府宮 3 丁目、御供所町、正明寺 1・2 丁目は平成 7 年以降、人口減少傾向がみられます。

また、平成 27～52 年の推計値を見ると、実績値において人口増加している地域においても、人口減少に転じる見通しとなっています。

図 町丁目人口の推移

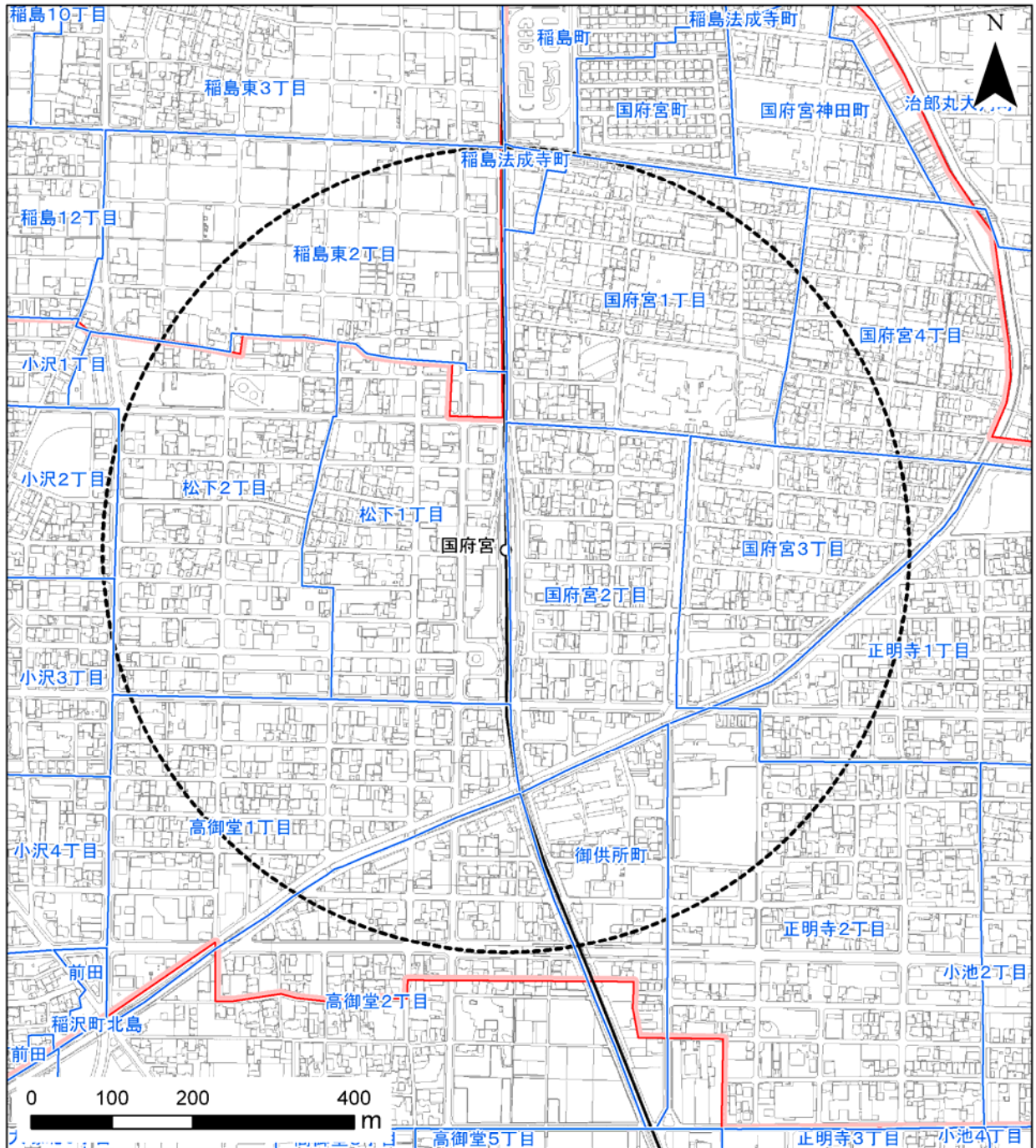


(資料：H22 年までは国勢調査、H27 年以降は推計値)

※ 青線・△は近年減少傾向、赤線・○は近年増加傾向

※ 調査区の範囲が変更になっているため、平成 7 年と平成 12 年の稲島東 2 丁目の人口は不明

図 調査地区町丁目



凡例

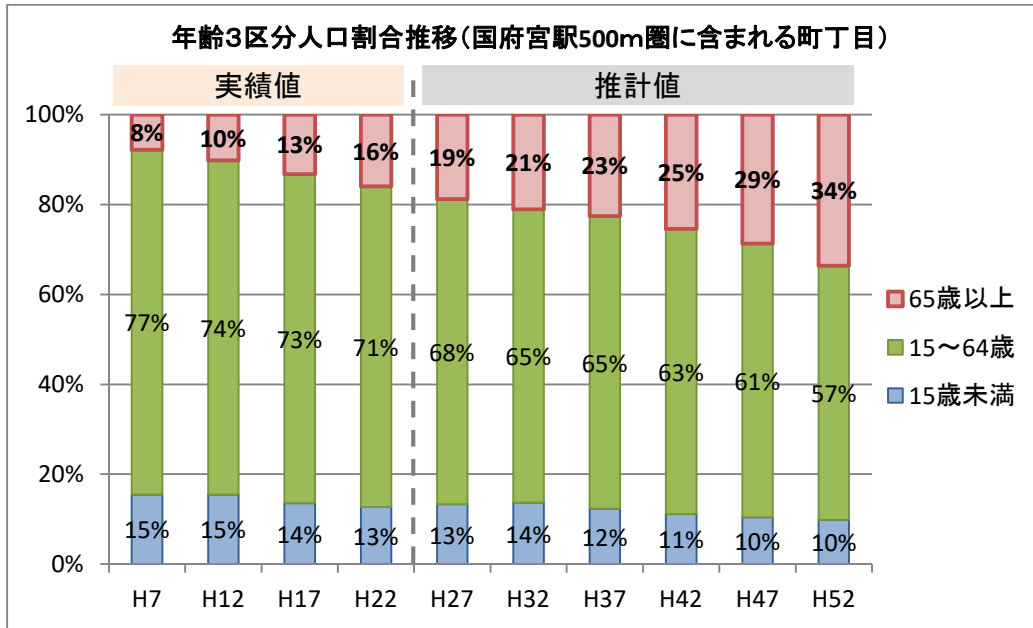
- 町丁目界
- 国府宮駅500m
- 市街化区域

※ 町丁目界の範囲は国勢調査の小地域による
(資料：平成 22 年国勢調査)

2) 年齢別人口推移と将来見通し

国府宮駅 500m圏に含まれる地域の年齢別人口は、今後、高齢人口割合の増加、生産年齢割合及び年少人口の減少が進むことが予測され、とりわけ高齢人口割合の増加が目立ち、平成 52 年には約 34%となる見通しとなっています。

図 年齢3区分人口割合の推移及び将来見通し



(資料：H22年までは国勢調査、H27年以降は推計値)

(2) 土地建物利用現況

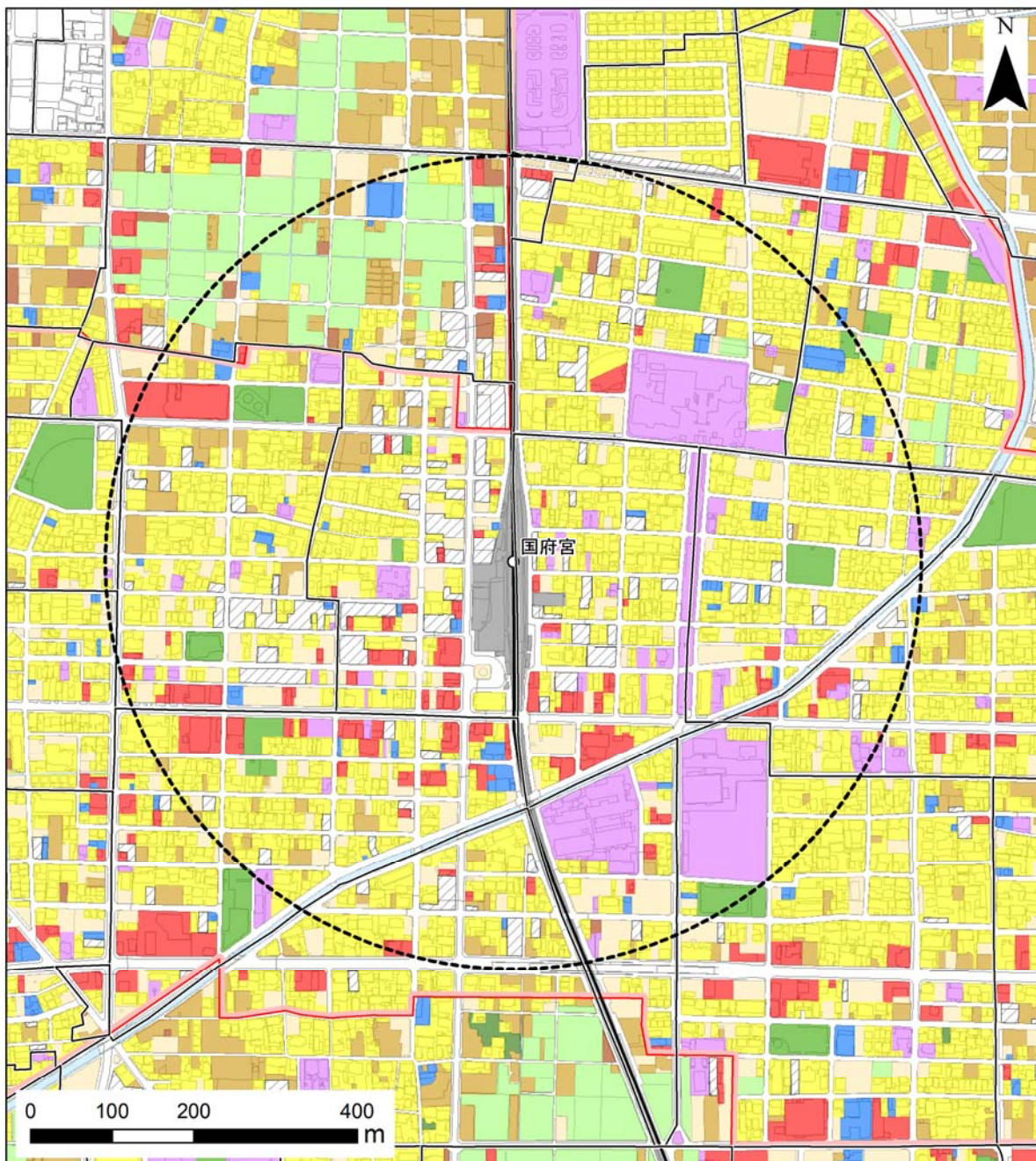
1) 土地利用現況

調査地区の土地利用の状況は、名鉄国府宮駅の東側の大半が住宅地で、その中に公益施設用地や低未利用地が点在しています。国府宮駅の北西側には住宅用地と低未利用地の混在、南西側は商業用地と住宅用地が混在し、一部に工業用地もみられます。また、名鉄国府宮駅南側を東西に通る都市計画道路中大通線沿道には、商業用地がみられます。

国府宮駅周辺の低未利用地は、主に駐車場や自転車駐車場として利用されています。

土地利用	面積 (ha)	構成比
農地: 田	2.81	3.6%
農地: 畑	3.50	4.5%
水面	0.77	1.0%
その他の自然地	0.31	0.4%
住宅用地	28.74	36.6%
商業用地	3.64	4.6%
工業用地	1.40	1.8%
公益施設用地	6.87	8.8%
道路用地	16.51	21.0%
交通施設用地	2.02	2.6%
公共空地	1.76	2.2%
その他の空地	5.74	7.3%
低未利用地	4.43	5.6%
合計	78.50	100.0%

図 土地利用状況

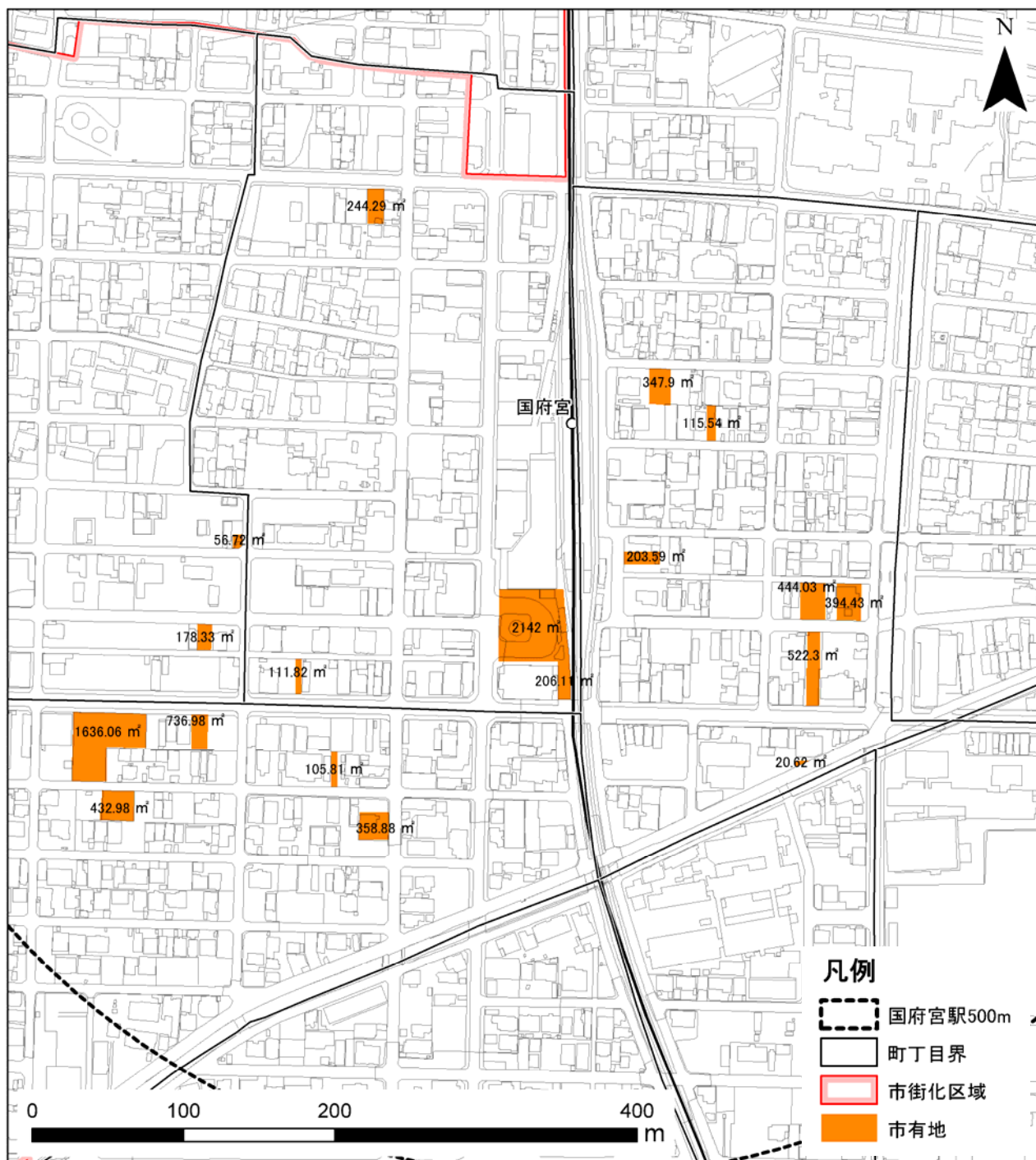


凡例

国府宮駅500m	土地利用	その他の自然地	住宅用地	道路用地
町丁目界	田	商業用地	工業用地	公共空地
市街化区域	畑	公益施設用地	水面	その他の空地
	山林	低未利用地		交通施設用地

(資料：H25 都市計画基礎調査)

図 市有地の分布状況



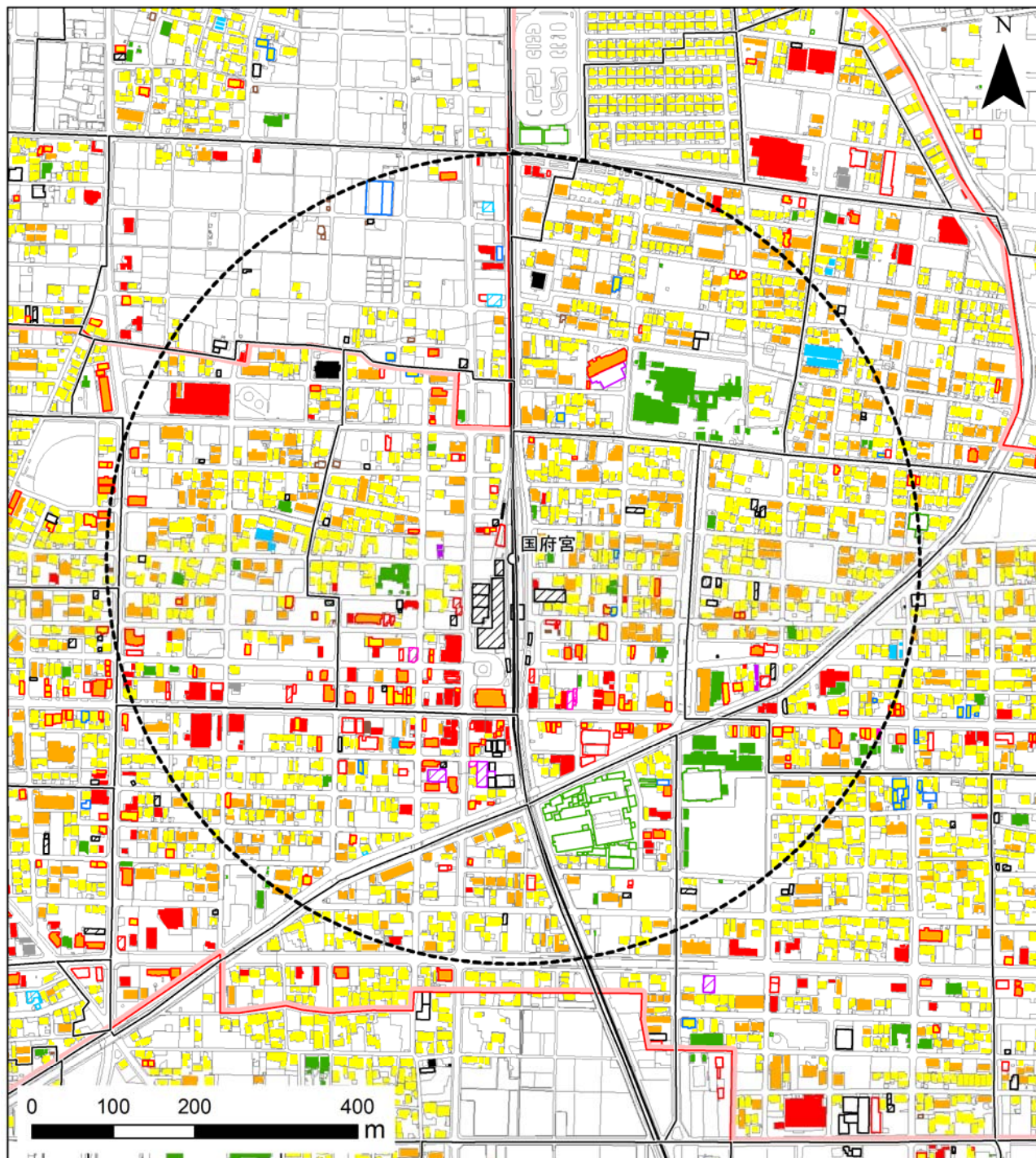
(資料：H28 時点 稲沢市資料)

2) 建物利用現況

調査地区の建物利用の状況は、名鉄国府宮駅東側の住宅地では、住宅と共同住宅が混在し、店舗併用住宅や店舗併用共同住宅も点在しています。国府宮駅の北西側には住宅と共同住宅が点在し、南西側は都市計画道路奥田線と都市計画道中大通線との交差点を中心に商業施設がみられ、中大通線の南側には遊戯施設（B）がみられます。

建物用途	棟数	構成比
業務施設	31	1.8%
商業施設	84	4.9%
宿泊施設	4	0.2%
娯楽施設(A)	4	0.2%
娯楽施設(B)	1	0.1%
遊戯施設(A)	1	0.1%
遊戯施設(B)	3	0.2%
商業系用途複合施設	10	0.6%
住宅	996	57.6%
共同住宅	304	17.6%
店舗併用住宅	70	4.0%
店舗併用共同住宅(A)	34	2.0%
作業所併用住宅	9	0.5%
官公庁施設	5	0.3%
文教厚生施設(A)	26	1.5%
文教厚生施設(B)	59	3.4%
運輸倉庫施設(A)	32	1.8%
運輸倉庫施設(B)	24	1.4%
軽工業施設	4	0.2%
サービス工業施設(A)	2	0.1%
サービス工業施設(B)	10	0.6%
家内工業施設	1	0.1%
危険物貯蔵・処理施設(A)	2	0.1%
農林漁業用施設	9	0.5%
その他	5	0.3%
合計	1,730	100.0%

図 建物利用現況



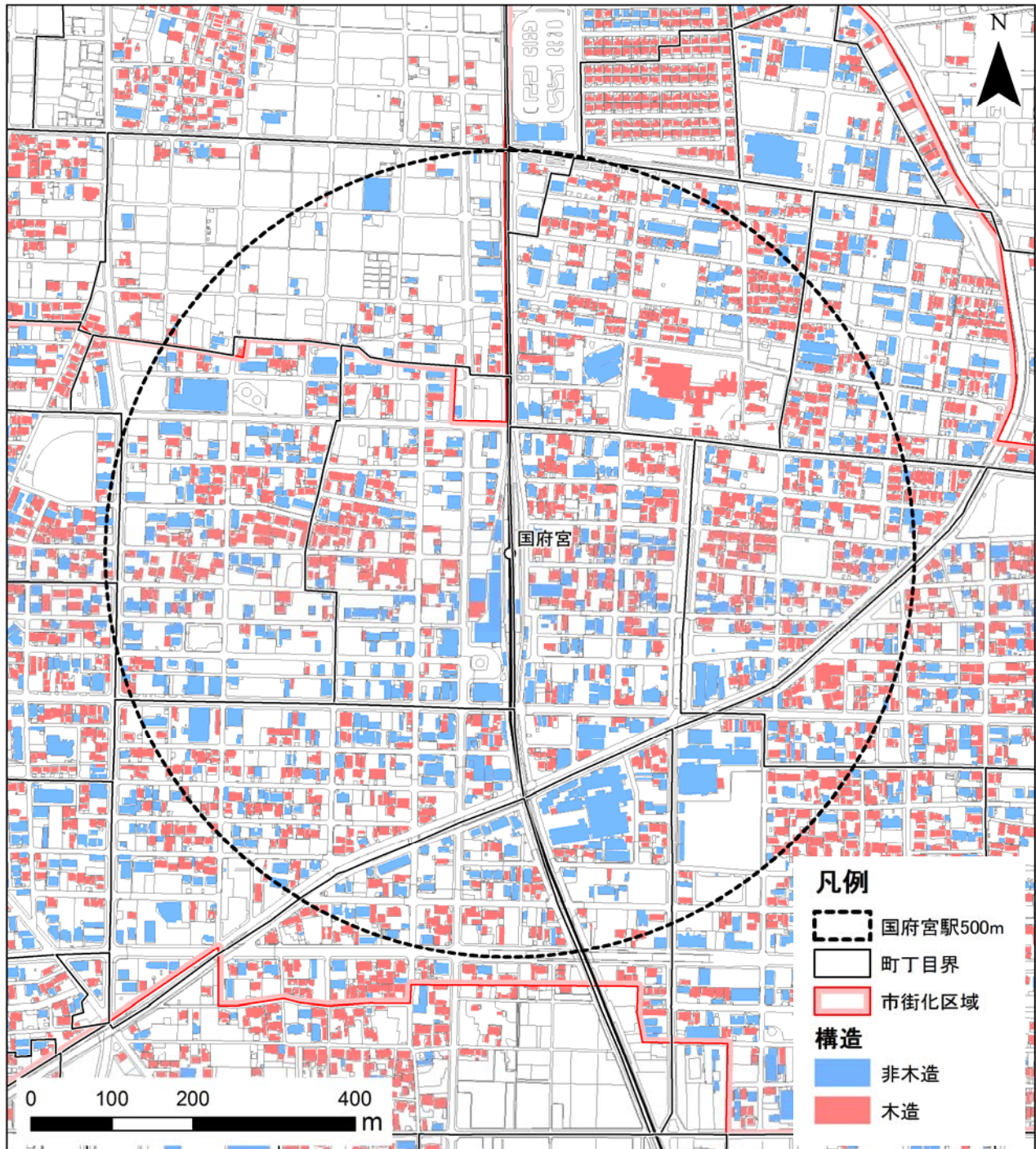
凡例

国府宮駅500m	建物用途	遊戯施設(B)	官公庁施設	サービス工業施設(B)
町丁目界	業務施設	商業系用途複合施設	文教厚生施設(A)	家内工業施設
市街化区域	商業施設	住宅	文教厚生施設(B)	危険物貯蔵・処理施設(A)
	宿泊施設	共同住宅	運輸倉庫施設(A)	農林漁業施設
	娯楽施設(B)	店舗併用住宅	運輸倉庫施設(B)	その他
	娯楽施設(C)	店舗併用共同住宅	軽工業施設	
	遊戯施設(A)	作業所併用住宅	サービス工業施設(A)	

(資料：H24 都市計画基礎調査)

建物の構造をみると、都市計画道中大通線の沿道や名鉄名古屋本線の沿線において、特に非木造の割合が多くなっています。

図 建物構造別現況



(資料：H24 都市計画基礎調査)

(3) インフラ施設の状況

1) 幅員別道路網現況

国府宮駅直近部の幅員別の道路延長は、4～6mが約 700m（14%）、6～8mが約 2,400m（48%）、8m以上が約 1,900m（38%）となっています。国府宮駅周辺の市街化区域は、土地区画整理事業施行済みであるため、歩行者専用道路以外のほとんどの道路が幅員 6m以上となっています。

図 幅員別道路網

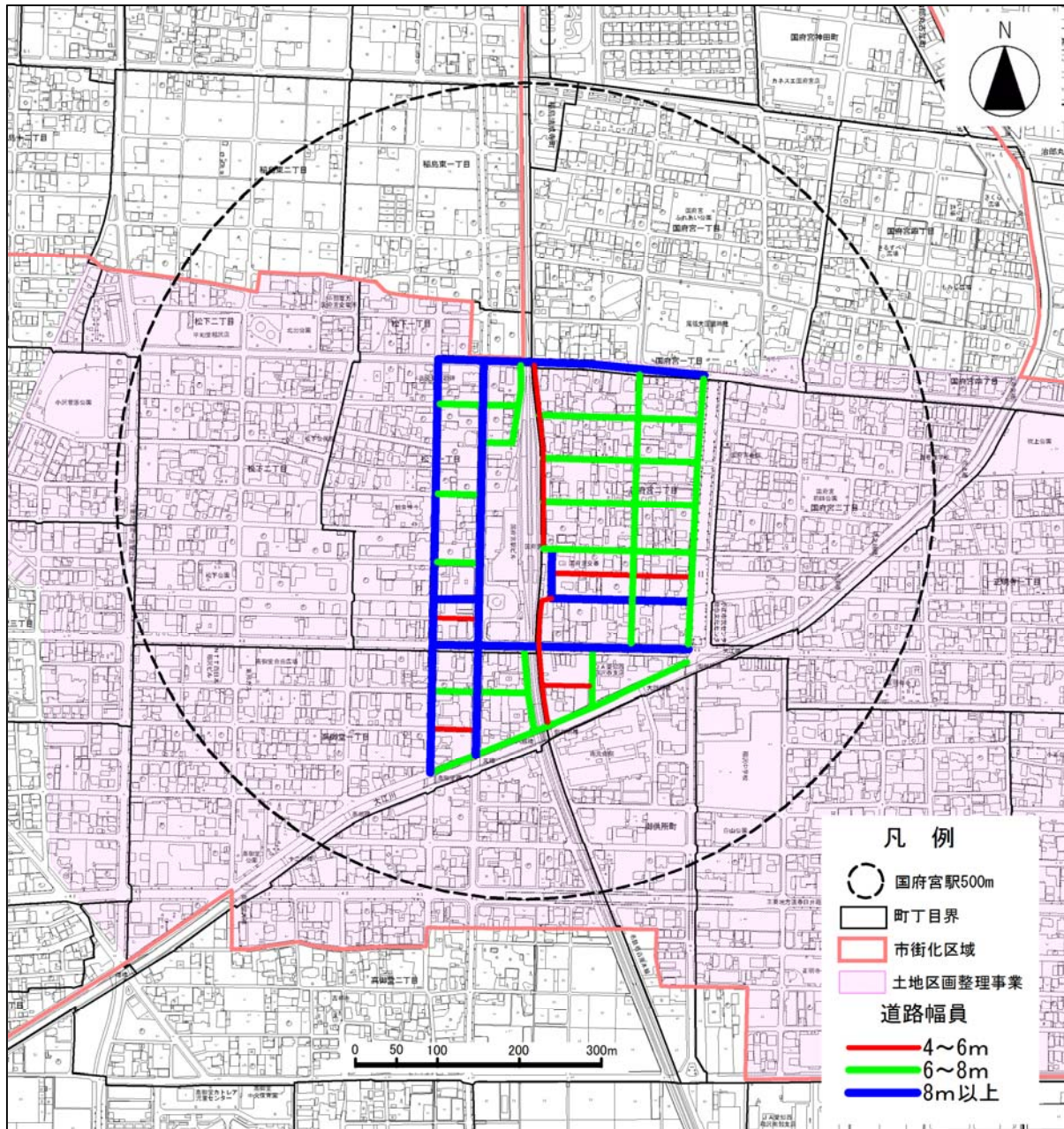


表 幅員別道路網

道路幅員	延長
4～6 m	約 700m
6～8 m	約 2,400m

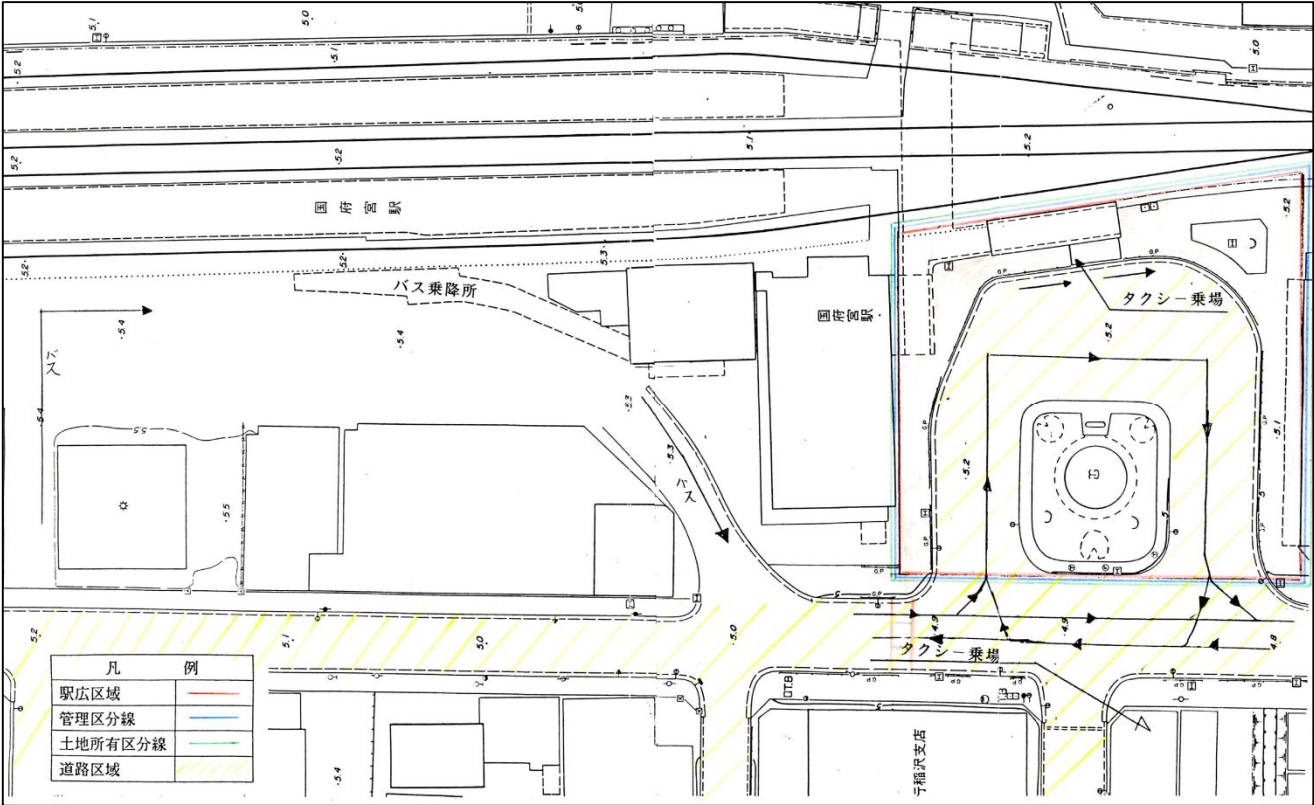
8 m以上	約 1,900m
-------	----------

2) 駅前広場の状況

調査地区内に位置する名鉄国府宮駅における駅前広場の状況は、駅西口に約 2,300 m²の駅前広場が整備されています。

駅前広場内には、タクシーバスが 6 バス、一般車用バスが 9 バスあり、バスの乗降バスは、隣接する国府宮駅ビルの 1 階部分に 2 バスがあります。

図 名鉄国府宮駅駅前広場



(4) 公共交通の状況

1) 公共交通のサービス水準

① 鉄道

名鉄国府宮駅を発着する列車本数は、平日名古屋・中部国際空港方面が 218 本、ピーク時 14 本、一宮・岐阜方面が 221 本、ピーク時 14 本、土・休日名古屋・中部国際空港方面が 214 本、ピーク時 13 本、一宮・岐阜方面が 218 本、ピーク時 14 本となっています。

また、発着列車の種別は、ミュースカイ、快速特急、特急、快速急行、急行、準急、普通の全列車です。

表 名鉄国府宮駅発着列車運行本数

行先	時間帯	平日	土・休日
名古屋・中部国際空港方面	終日	218 本	214 本
	ピーク時	14 本	13 本
一宮・岐阜方面	終日	221 本	218 本
	ピーク時	14 本	14 本

(資料：名古屋鉄道ホームページ)

② バス

名鉄国府宮駅を発着する幹線のバス本数は、平日アピタ稲沢店行が 15 本、ピーク時 1 本、矢合観音行が 20 本、ピーク時 2 本、J R 稲沢駅西口行が 21 本、ピーク時 2 本、稲沢市民病院行が 4 本、ピーク時 2 本、土・休日アピタ稲沢店行が 14 本、ピーク時 1 本、矢合観音行が 15 本、ピーク時 1 本、J R 稲沢駅西口行が 7 本、ピーク時 1 本、稲沢市民病院行が 10 本、ピーク時 2 本となっています。

表 国府宮駅発着幹線バス運行本数

行先	時間帯	平日	土・休日
アピタ稲沢店	終日	15 本	14 本
	ピーク時	1 本	1 本
矢合観音	終日	20 本	15 本
	ピーク時	2 本	1 本
J R 稲沢駅西口	終日	21 本	7 本
	ピーク時	2 本	1 本
稲沢市民病院	終日	4 本	10 本
	ピーク時	2 本	2 本

(資料：名鉄バスホームページ)

支線の運行本数は、祖父江・稲沢線が2系統合わせて1日18便、下津・大里東線が1日11便、大里西線が1日14便、千代田線が1日12便、平和線が1日12便となっています。

表 支線バス運行本数

路線・運転区間		運行本数	
		平日	休日
支線	③祖父江・稲沢線（ふれあいの郷系統）	8便	
	④祖父江・稲沢線（地泉院系統）	10便	
	⑤下津・大里東線	11便	
	⑥大里西線	14便	
	⑦千代田線	12便	
	⑧平和線	12便	

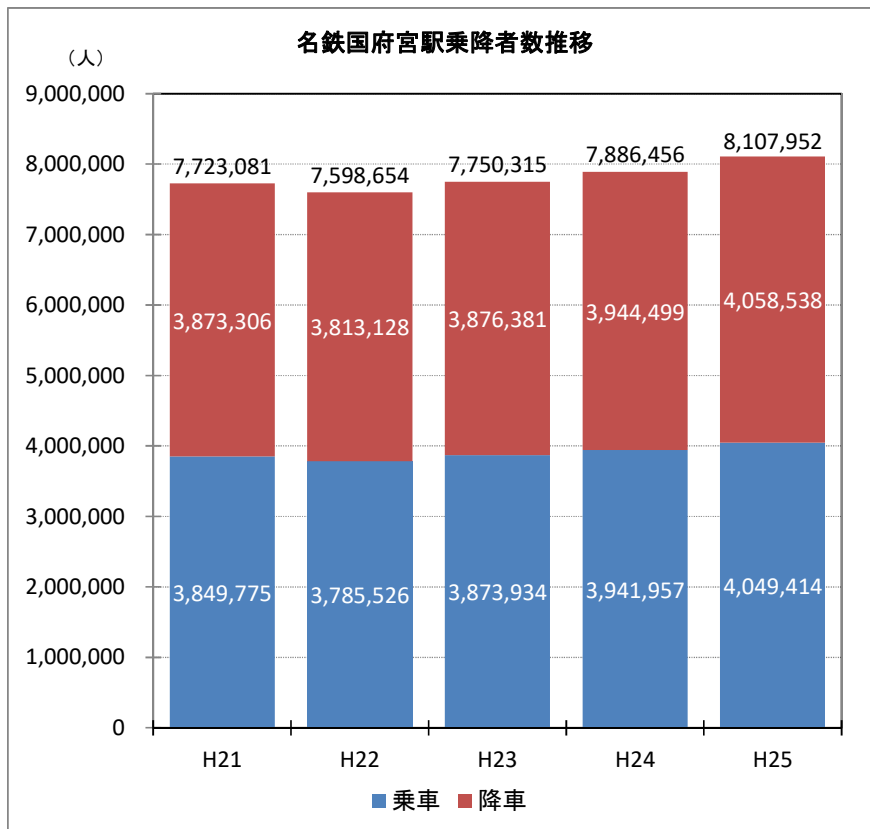
（資料：稲沢市コミュニティバス及びコミュニティタクシー利用状況等報告書）

2) 鉄道及びバス乗降者数の推移

① 鉄道

名鉄国府宮駅の乗降者数は、平成21年が約770万人で平成22年に一旦減少したが平成23年以降増加を続け、平成25年は約811万人となっています。

図 名鉄国府宮駅乗降者数の推移



（資料：稲沢市統計）

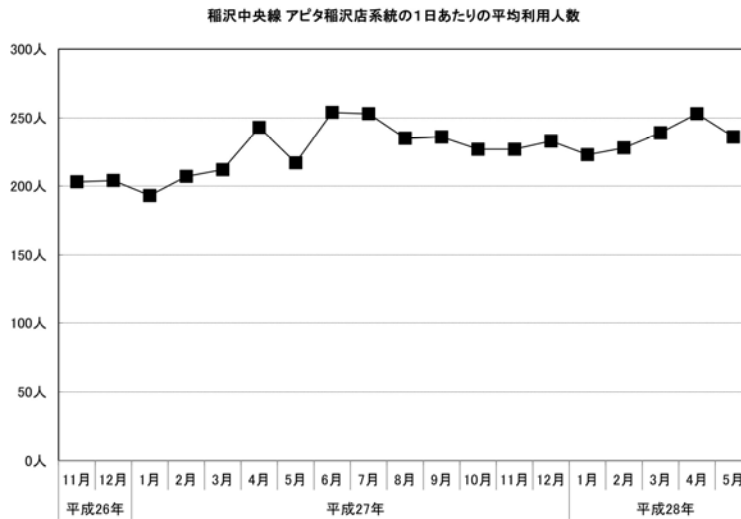
② バス

稲沢市コミュニティバスは、平成20年から試行運行、平成22年から本格運行を開始し、その後、利用状況や利用者ニーズ等を踏まえ、平成26年11月から現在の運行形態に変更されました。

幹線の稲沢中央線（アピタ稲沢店系統）の1日あたり平均利用者数をみると、運行開始時（平成26年11月）の203人/日から現時点（平成28年5月）の236人/日へと微増傾向を示しています。

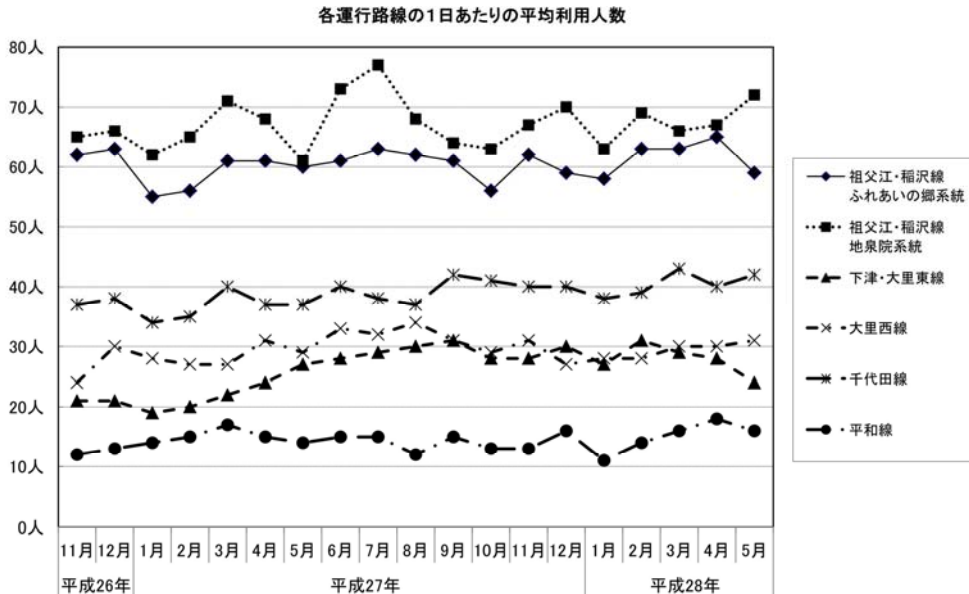
支線では、祖父江・稲沢線（ふれあいの郷系統）は55人/日～65人/日、同線（地泉院系統）は61人/日～77人/日、下津・大里東線は19人/日～31人/日、大里西線は24人/日～34人/日、千代田線は34人/日～42人/日、平和線は11人/日～18人/日で推移しています。

図 稲沢市コミュニティバス幹線稲沢中央線（アピタ稲沢店系統）1日あたり平均利用者数の推移



（資料：稲沢市コミュニティバス及びコミュニティタクシー利用状況等報告書）

図 稲沢市コミュニティバス支線路線別1日あたり平均利用者数の推移



（資料：稲沢市コミュニティバス及びコミュニティタクシー利用状況等報告書）

表 稲沢市コミュニティバス稲沢中央線（アピタ稲沢店系統・矢合系統）利用者数

路線 月	運行日数	稲沢中央線 アピタ稲沢店系統 【平日ダイヤ1日15便】 【休日ダイヤ1日14便】	稲沢中央線 矢合系統 【平日ダイヤ1日22便】 【休日ダイヤ1日16便】	合計 【平日ダイヤ1日37便】 【休日ダイヤ1日30便】	1日あたりの 平均利用者数
平成26年11月	27日	6,649人	8,900人	15,549人	576人
12月	31日	7,643人	10,056人	17,699人	571人
平成27年1月	31日	7,292人	9,839人	17,131人	553人
2月	28日	7,048人	9,059人	16,107人	575人
3月	31日	8,114人	11,740人	19,854人	640人
4月	30日	8,927人	11,098人	20,025人	668人
5月	31日	8,176人	10,007人	18,183人	587人
6月	30日	9,250人	11,280人	20,530人	684人
7月	31日	9,453人	11,249人	20,702人	668人
8月	31日	8,827人	9,516人	18,343人	592人
9月	30日	8,618人	10,469人	19,087人	636人
10月	31日	8,467人	10,193人	18,660人	602人
1年目の計	362日	98,464人	123,406人	221,870人	613人
平成27年11月	30日	8,402人	10,034人	18,436人	615人
12月	31日	8,784人	10,176人	18,960人	612人
平成28年1月	31日	8,324人	10,133人	18,457人	595人
2月	29日	8,009人	10,290人	18,299人	638人
3月	31日	8,885人	10,409人	19,294人	622人
4月	30日	9,254人	10,907人	20,161人	672人
5月	31日	8,840人	10,767人	19,607人	632人
2年目の計	213日	60,498人	72,716人	133,214人	627人
合計	575日	158,962人	196,122人	355,084人	618人
1月あたりの 平均利用者数		8,366人	10,322人	18,689人	

(資料：稲沢市コミュニティバス及びコミュニティタクシー利用状況等報告書)

表 稲沢市コミュニティバス支線利用者数

路線 月	運行 日数	祖父江・稲沢線 ふれあいの郷系統 【1日8便】	祖父江・稲沢線 地泉院系統 【1日10便】	下津・ 大里東線 【1日11便】	大里西線 【1日14便】	千代田線 【1日12便】	平和線 【1日12便】	合計	1日あたりの 平均利用者数
平成26年 11月	22日	1,365人	1,425人	451人	536人	808人	273人	4,858人	221人
12月	23日	1,444人	1,526人	483人	698人	865人	294人	5,310人	231人
平成27年 1月	23日	1,267人	1,432人	439人	645人	791人	330人	4,904人	213人
2月	23日	1,292人	1,495人	455人	624人	793人	335人	4,994人	217人
3月	24日	1,464人	1,699人	526人	643人	959人	404人	5,695人	237人
4月	25日	1,523人	1,700人	608人	765人	912人	374人	5,882人	235人
5月	23日	1,383人	1,397人	624人	669人	841人	328人	5,242人	228人
6月	26日	1,596人	1,894人	727人	864人	1,048人	397人	6,526人	251人
7月	26日	1,643人	2,001人	761人	841人	976人	384人	6,606人	254人
8月	26日	1,608人	1,773人	792人	884人	963人	316人	6,336人	244人
9月	23日	1,401人	1,472人	704人	703人	977人	337人	5,594人	243人
10月	26日	1,443人	1,628人	720人	756人	1,068人	334人	5,949人	229人
1年目の計	290日	17,429人	19,442人	7,290人	8,628人	11,001人	4,106人	67,896人	234人
平成27年 11月	23日	1,419人	1,531人	636人	718人	916人	310人	5,530人	240人
12月	23日	1,351人	1,620人	700人	630人	929人	371人	5,601人	244人
平成28年 1月	23日	1,338人	1,449人	617人	649人	874人	262人	5,189人	226人
2月	23日	1,456人	1,580人	719人	655人	906人	313人	5,629人	245人
3月	26日	1,630人	1,721人	748人	769人	1,126人	410人	6,404人	246人
4月	25日	1,615人	1,673人	703人	739人	1,000人	444人	6,174人	247人
5月	23日	1,361人	1,657人	550人	721人	968人	377人	5,634人	245人
2年目の計	166日	10,170人	11,231人	4,673人	4,881人	6,719人	2,487人	40,161人	242人
合計	456日	27,599人	30,673人	11,963人	13,509人	17,720人	6,593人	108,057人	237人
1月あたりの 平均利用者数		1,453人	1,614人	630人	711人	933人	347人	5,687人	

(資料：稲沢市コミュニティバス及びコミュニティタクシー利用状況等報告書)

表 稲沢市コミュニティバス支線路線別 1日あたり利用者数

路線 月	運行 日数	祖父江・稲沢線 ふれあいの郷系統 【1日8便】	祖父江・稲沢線 地泉院系統 【1日10便】	下津・ 大里東線 【1日11便】	大里西線 【1日14便】	千代田線 【1日12便】	平和線 【1日12便】
平成26年11月	22日	62人	65人	21人	24人	37人	12人
12月	23日	63人	66人	21人	30人	38人	13人
平成27年1月	23日	55人	62人	19人	28人	34人	14人
2月	23日	56人	65人	20人	27人	34人	15人
3月	24日	61人	71人	22人	27人	40人	17人
4月	25日	61人	68人	24人	31人	36人	15人
5月	23日	60人	61人	27人	29人	37人	14人
6月	26日	61人	73人	28人	33人	40人	15人
7月	26日	63人	77人	29人	32人	38人	15人
8月	26日	62人	68人	30人	34人	37人	12人
9月	23日	61人	64人	31人	31人	42人	15人
10月	26日	56人	63人	28人	29人	41人	13人
1年目の平均	290日	60人	67人	25人	30人	38人	14人
平成27年11月	23日	62人	67人	28人	31人	40人	13人
12月	23日	59人	70人	30人	27人	40人	16人
平成28年1月	23日	58人	63人	27人	28人	38人	11人
2月	23日	63人	69人	31人	28人	39人	14人
3月	26日	63人	66人	29人	30人	43人	16人
4月	25日	65人	67人	28人	30人	40人	18人
5月	23日	59人	72人	24人	31人	42人	16人
2年目の平均	166日	61人	68人	28人	29人	40人	15人
平均		61人	67人	26人	30人	39人	14人

(資料：稲沢市コミュニティバス及びコミュニティタクシー利用状況等報告書)

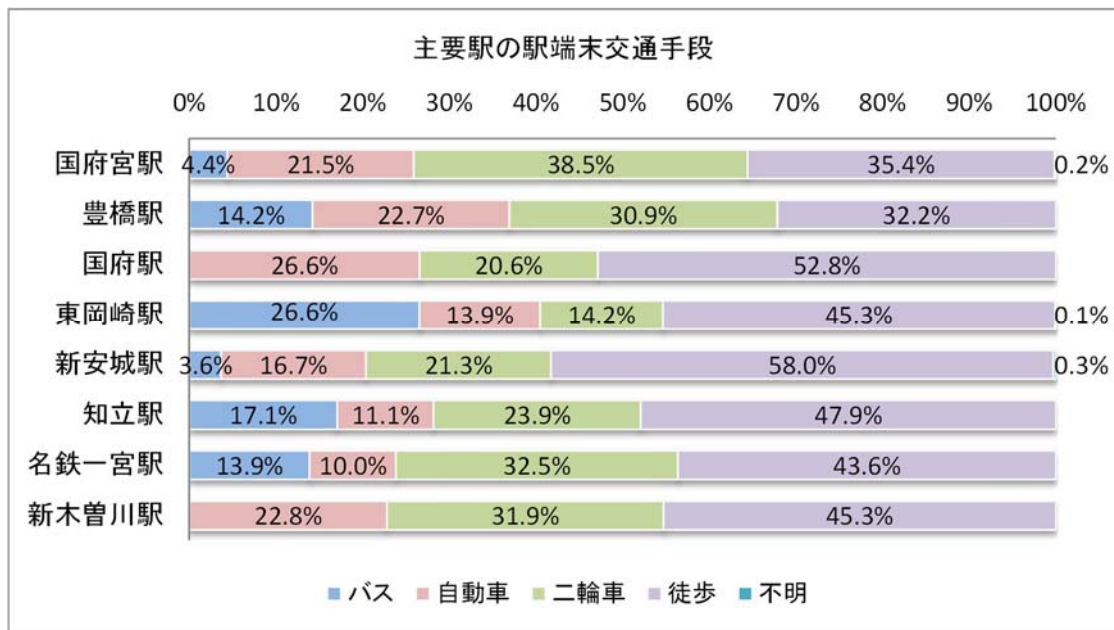
3) 駅端末交通手段

① 名鉄国府宮駅端末交通手段別目的別利用状況

第5回中京都市圏パーソントリップ調査における、名鉄国府宮駅の駅端末交通手段は以下の図及び次ページの表に示すとおりで、乗降計では自転車[※]が8,248トリップ、37.7%で最も多く、以下、徒歩35.4%、自動車21.5%、バス4.4%、自動二輪0.8%の順となっています。

駅端末交通手段別の割合は、名鉄名古屋本線の主要駅と同程度となっています。

図 名鉄本線の主要駅端末交通手段（平日乗降計）



(資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査)

※駅端末交通手段：出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から目的地）までに利用した、主な交通手段のこと。鉄道を利用するまでにどのような交通手段でアクセス（イグレス）しているのかを把握する。

また、目的別でみた鉄道端末交通手段は、以下のとおりです。

【出勤】徒歩 40.2%、自転車 32.8%、自動車 21.5%、バス 4.4%

【登校】自転車 59.0%、徒歩 21.8%、自動車 15.9%、バス 1.3%

【自由】自動車 50.8%、徒歩 30.5%、自転車 18.7%

【業務】徒歩 45.8%、バス 38.6%、自動車 15.5%

【帰宅】自転車 38.0%、徒歩 36.5%、自動車 19.7%、バス 4.9%

表 名鉄国府宮駅目的別端末交通手段利用状況（平日）

（単位：トリップ）

乗降計	出勤	登校	自由	業務	帰宅	不明	目的合計
バス	293	40	0	97	526	0	956
	4.4%	1.3%	0.0%	38.6%	4.9%	0.0%	4.4%
自動車	1,419	488	604	39	2,104	59	4,713
	21.5%	15.9%	50.8%	15.5%	19.7%	47.6%	21.5%
自動二輪	30	60	0	0	90	0	180
	0.5%	2.0%	0.0%	0.0%	0.8%	0.0%	0.8%
自転車	2,161	1,811	222	0	4,054	0	8,248
	32.8%	59.0%	18.7%	0.0%	38.0%	0.0%	37.7%
徒歩	2,647	670	363	115	3,887	65	7,747
	40.2%	21.8%	30.5%	45.8%	36.5%	52.4%	35.4%
不明	39	0	0	0	0	0	39
	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
合計	6,589	3,069	1,189	251	10,661	124	21,883
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

（資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査）

4) 駐車場・自転車駐車場の状況

① 駐車場

国府宮駅周辺のP & Rに使われている可能性の高い駐車場は、43 ページの図中の緑色の駐車場です。これらの駐車場の駐車可能台数は約 1,190 台となっています。(時間貸駐車場及び駅に近接する月極駐車場をP & R用駐車場と仮定した。)

一方、国府宮駅乗降者数からP & Rの需要予測を行うと、約 1,380 人がP & Rにより駅を利用してると推計され、上記の駐車場以外の駐車場もP & R用に使われていると考えられます。

《P & Rの需要予測》

名鉄国府宮駅乗車客数 = 平成 25 年名鉄国府宮駅乗降客数 (8, 107, 952 人) ÷ 365 ÷ 2 = 11, 107 人/日

P & R利用者数 = 名鉄国府宮駅乗車客数 × 乗車総数に対するP & Rの割合 (12. 38%) = 1, 375 人

※第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査より 国府宮駅利用者のうち駅端末交通手段が P & Rの割合を算出

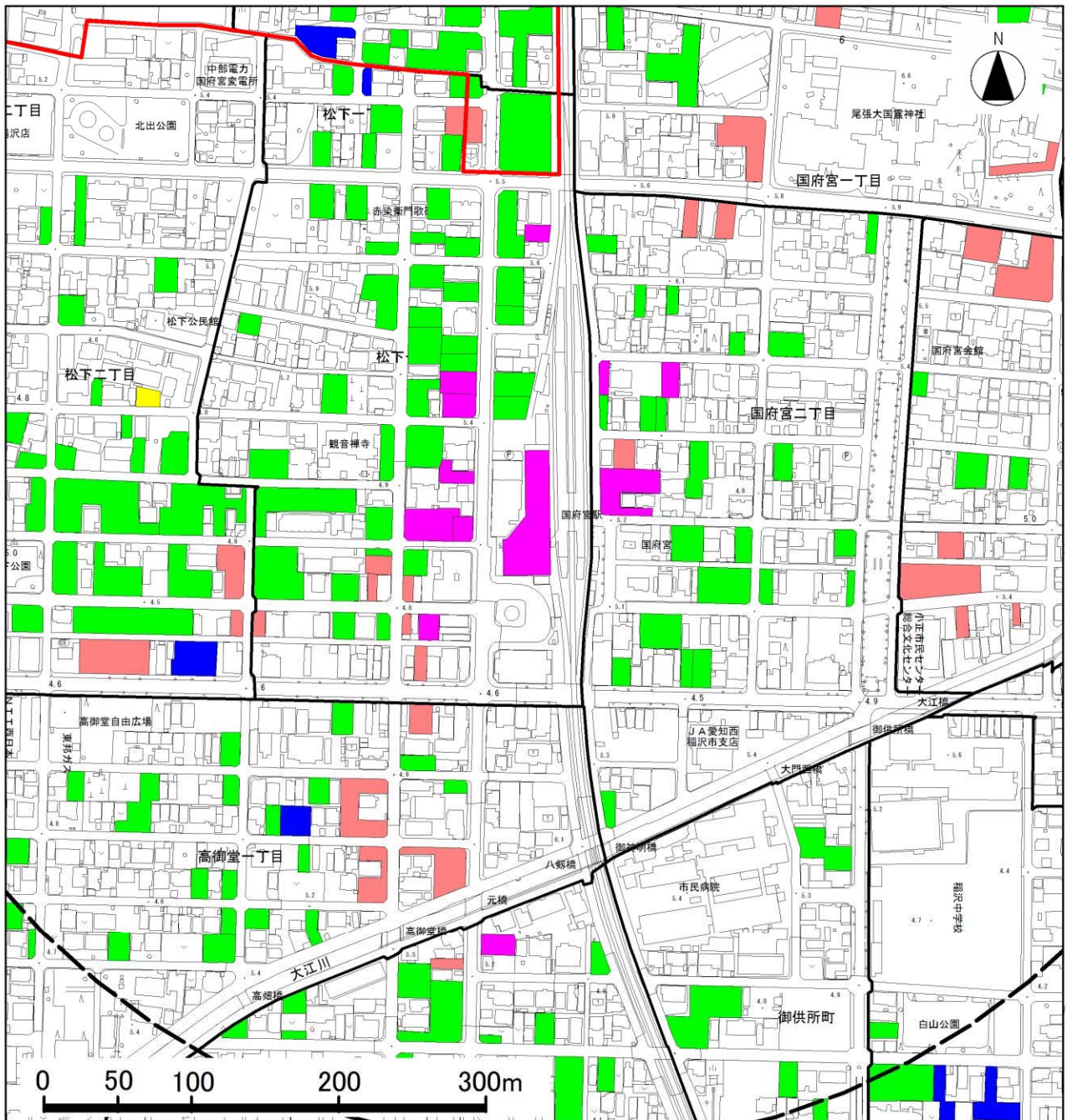
P & Rトリップ数	国府宮駅乗車総トリップ数	P & Rの割合
1, 352	10, 923	12. 38%

② 自転車駐車場

国府宮駅周辺には、下表及び 63 ページ図に示すように 2,232 台分の公共自転車駐車場があります。

表 国府宮駅周辺公共自転車等駐車場設置状況

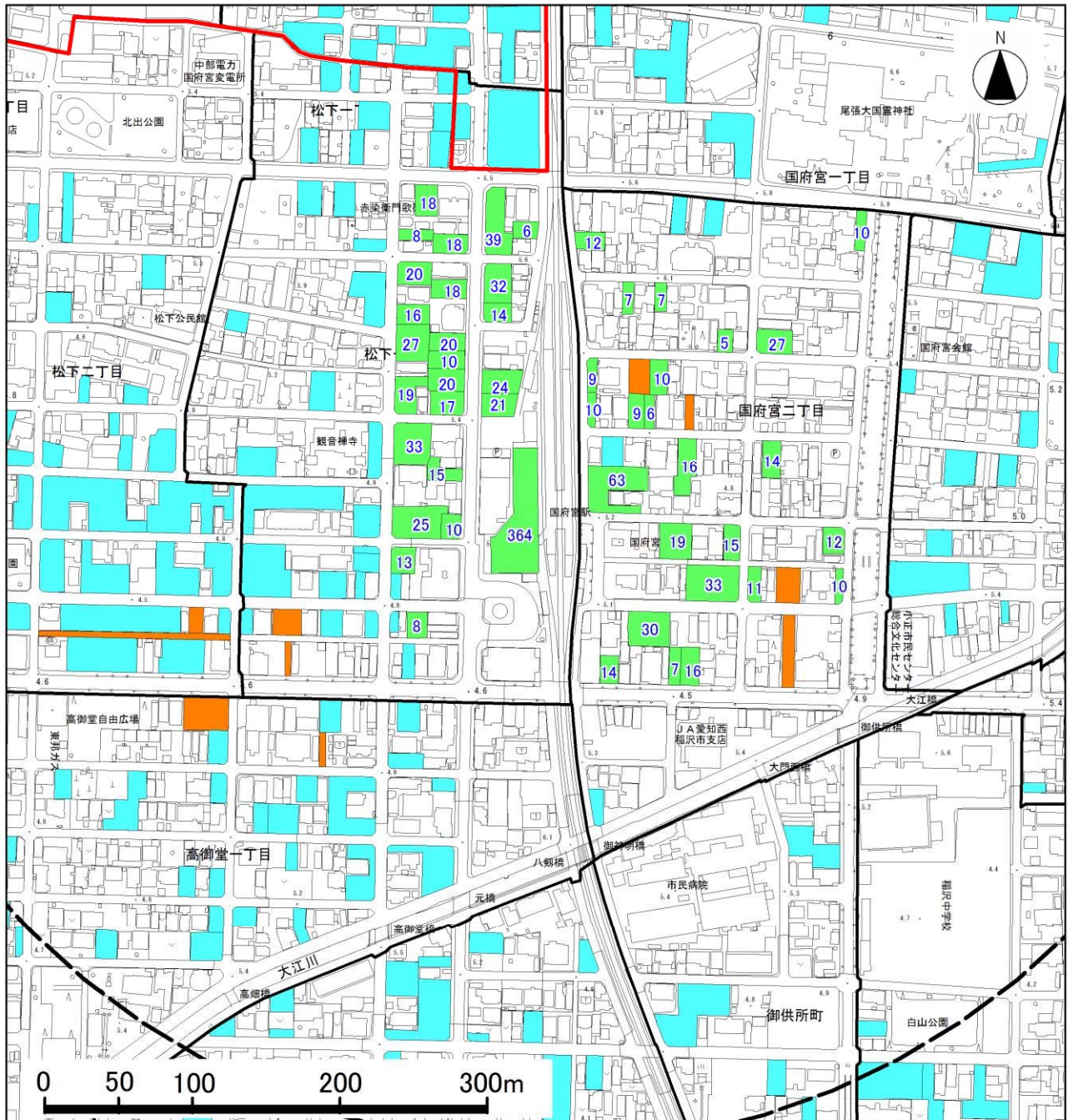
名称	所在	収容可能台数 (台)	敷地面積 (㎡)
国府宮駅東第1自転車等駐車場	国府宮二丁目10番4	226	347.90
国府宮駅東第2自転車等駐車場	国府宮二丁目7番14	288	444.03
国府宮駅東第3自転車等駐車場	国府宮二丁目4番4	339	522.30
国府宮駅東第4自転車等駐車場	国府宮二丁目10番22	75	115.54
国府宮駅西第1自転車等駐車場	松下一丁目4番4	231	356.59
国府宮駅西第2自転車等駐車場	松下二丁目1番16	115	178.33
国府宮駅西第3自転車等駐車場	松下二丁目(小沢下水路上)	339	522.00
国府宮駅西第4自転車等駐車場	松下一丁目4番23	72	111.82
国府宮駅西第5自転車等駐車場	高御堂一丁目4番12	479	736.98
国府宮駅西第6自転車等駐車場	高御堂一丁目3番26	68	105.81
合計		2,232	3,441.30



凡例

- 店舗駐車場
- 時間貸
- 月極貸
- 会社駐車場
- マンション駐車場
- 国府宮駅500m
- 町丁目界
- 市街化区域

図 P & R 駐車場及び公共自転車駐車場の分布状況



凡例

- P & R 駐車場
 - P & R 以外の駐車場
 - 公共駐輪場
 - 国府宮駅500m
 - 町丁目界
 - 市街化区域
- ※図中の数字は駐車可能台数

(5) 主要施設の立地状況及び開発動向

1) 主要施設の立地状況

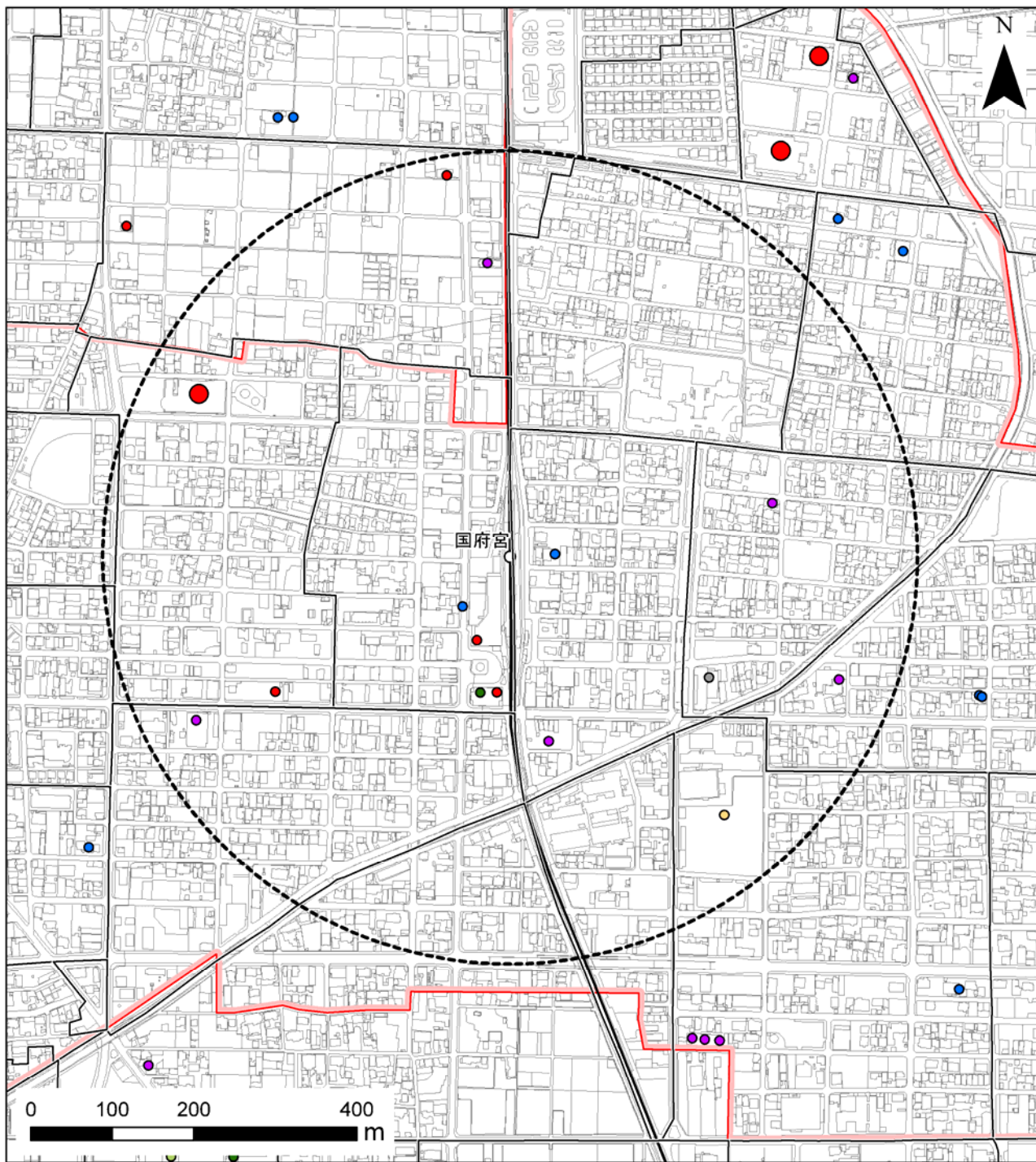
調査地区周辺（名鉄国府宮駅から半径 500m圏内）の主要施設の立地状況は、下表及び次ページの図のとおりです。

医療施設、商業施設、子育て支援施設、福祉施設は数多く立地しているが、文化施設や小学校は立地していません。




表 名鉄国府宮駅 500m圏内の主要施設

分類	立地施設	施設数
行政施設	小正市民センター、総合文化センター	2
医療施設	癒やしの森メンタルクリニック、泉耳鼻咽喉科	2
教育施設	稲沢中学校	1
商業施設	平和堂稲沢店、ファミリーマート稲沢国府宮店、ローソン国府宮駅前店、ファミリーマート稲沢松下店、セブン-イレブン稲沢稲島東店	5
子育て支援施設	信竜国府宮保育園	1
福祉施設	さんわ介護サービス、国府宮デイサービスセンター、デイサービスゆうあい、さんわデイサービス、グループホーム「白寿の里」、ケアプランあい	6
文化施設	-	0

図 主要施設の立地状況



凡例

- | | | | |
|---|----------|---------------|--------------|
|  | 国府宮駅500m | 行政施設 | 子育て支援 |
|  | 町丁目界 | ● 市民センター・公民館等 | ● 保育所・幼稚園 |
|  | 市街化区域 | 医療施設 | ● 児童センター・児童館 |
| | | ● 診療所 | 福祉施設 |
| | | 教育施設 | ● 高齢者福祉施設 |
| | | ● 中学校 | |
| | | 商業施設 | |
| | | ● 大型小売店 | |
| | | ● 最寄店 | |

2) 開発動向

平成 19 年～25 年の建物新築状況を見ると、国府宮駅周辺では、市街化調整区域を含めて住宅、共同住宅を中心とした開発が盛んです。国府宮駅 500m 圏内においては、住宅 20 件と共同住宅 67 件の新築が行われています。また、国府宮駅直近では、名鉄名古屋本線より東側で新築が多くなっています。

図 建物新築状況 (H19～H25)



凡例

国府宮駅500m	建物用途別現況	官公庁施設
町丁目界	業務施設	文教厚生施設(A)
市街化区域	商業施設	文教厚生施設(B)
	商業系用途複合施設	運輸倉庫施設(A)
	住宅	運輸倉庫施設(B)
	共同住宅	その他
	店舗併用住宅	
	作業所併用住宅	

第2章 現状からみた国府宮駅周辺の課題

■ 都市機能の集積、交通結節機能の向上など利便性の向上による人口集積

人口減少が予測される中で都市の活力を高め、他都市との地域間競争に打ち勝ち、流入人口の増加を目指す必要があります。

そのためには、リニアインパクトもありさらにポテンシャルが高まる国府宮駅周辺において、生活に必要な都市機能を集積させ、交通結節機能を向上させることにより、より住みよい街にしていく必要があります。

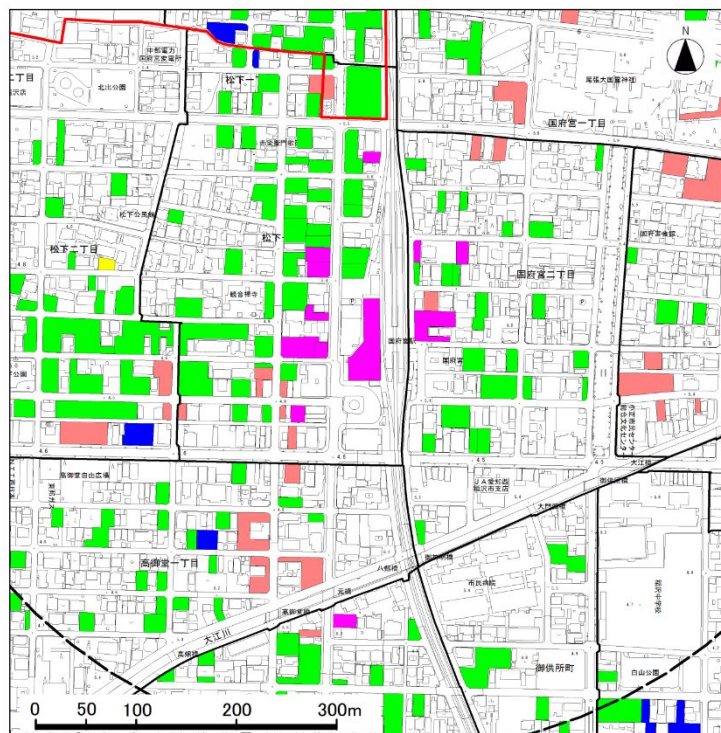


	平成 22 年	平成 52 年	増減
市人口	136,442 人	109,303 人	-20%

■ 低未利用地の解消、土地の高度利用による人口、都市機能の受け皿づくり

国府宮駅周辺においては、現在でも青空駐車場等の低未利用地が点在しているが、今後進む人口の減少と急速な高齢化により、さらに増加することも懸念されます。

流入人口の増加を図り、都市の活力を高めるためには、低未利用地の有効活用と土地の高度利用により、新たな住宅建設や都市機能の誘導を支援する必要があります。



- 凡例
- 店舗駐車場
 - 時間貸
 - 月極貸
 - 会社駐車場
 - マンション駐車場
 - 国府宮駅500m
 - 町丁目界
 - 市街化区域
- ※図中の数字は駐車可能台数

駐車場の分布状況

■ 歴史と緑の都市資源の活用による快適な都市空間の形成

周辺には尾張大國霊神社の境内や参道等の歴史的資源や県内第1位を誇る植木産業があります。流入人口や交流人口を増やすとともに、地場産業を振興するために、これらの資源を活用し、住み続けたい街、行ってみたい街を造っていく必要があります。

● 天下の奇祭「はだか祭」



日本三大奇祭に数えられるはだか祭。その起源は約1240年前の奈良時代にさかのぼります。「はだか祭」として知られるこの祭りは、正しくは「難追神事（なおいしんじ）」といい、尾張国司が悪疫退散を祈願する厄払いを、尾張大國霊神社（国府宮神社）で行ったのが発祥の由来です。

旧暦正月13日、はだか祭が行われる国府宮神社一帯は祭りの興奮に包まれます。神社参道では神男（しんおとこ）に触れて厄を落とそうと数千人の裸男がもみ合います。

■ 本格的な高齢化に備えた駅舎、道路等のバリアフリー化

本地区は過去に土地区画整理事業が施行されているため、道路、駅前広場等の都市基盤は一定の整備がなされているが、人口の高齢化が進む中、本地区の居住者や来訪者の高齢化も一層進むと予測され、住み続けたい街、行ってみたい街を造っていくためには、駅舎、道路等のバリアフリー化を一層進め、快適な移動を確保する必要があります。

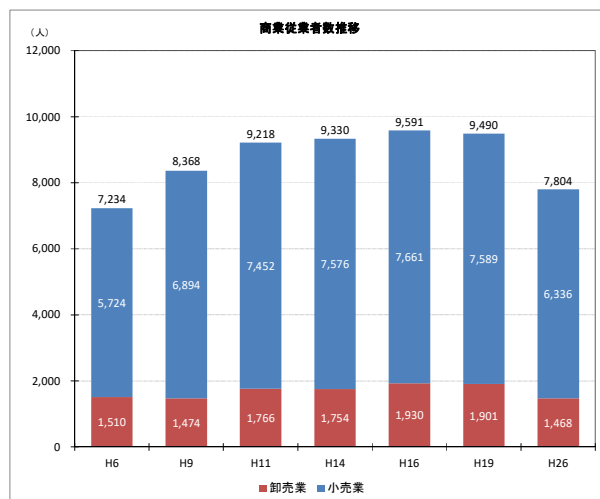
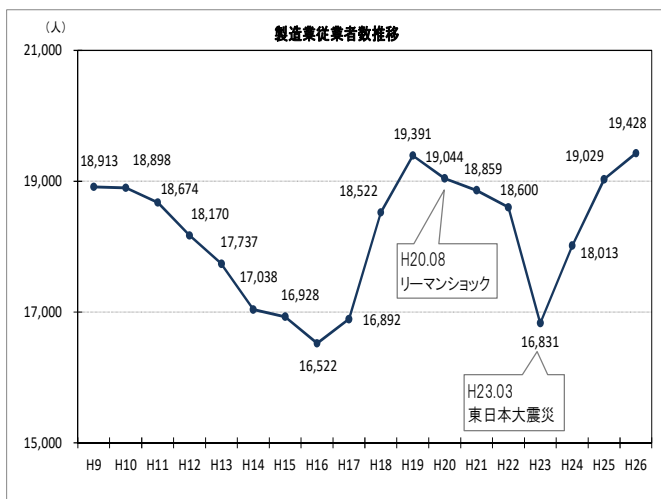
また、国府宮駅では、駅端末交通手段として自転車、徒歩の利用が多く、自転車や歩行者が通行しやすい街づくりが必要になります。



	平成 22 年	平成 52 年	増減
市高齢化率	21.4%	36.2%	+14.8%

■ 交流の場の形成によるまちの賑わい、新たな雇用の場の創出

従業者数の減少によるまちの賑わいの喪失を防ぐため、雇用の場の確保が必要です。植木、造園等の地場産業を活かした街づくりを進めるとともに、人口の増加と、商業、サービス、文化、医療・福祉、教育等の都市機能の集積、交流の場の形成により、新たな雇用の場を創出していく必要があります。



第3章 市民・駅利用者アンケート結果

1. アンケート調査の実施概要

今回、市民及び駅利用者を対象に実施したアンケート調査の概要は以下のとおりです。

(1) 調査対象及び調査方法

種 別	対象者	調査方法	調査時期
市民アンケート	稲沢市民から無作為に抽出	郵送にて配布回収	平成 28 年 12 月 8 日発送
駅利用者アンケート (平日)	国府宮駅乗降客	配布は手渡し、回収は郵送	平成 28 年 12 月 9 日(金) 6:30~9:30、11:00~14:00 に配布
駅利用者アンケート (休日)	国府宮駅乗降客	配布は手渡し、回収は郵送	平成 28 年 12 月 11 日(日) 7:00~10:00、11:00~14:00 に配布

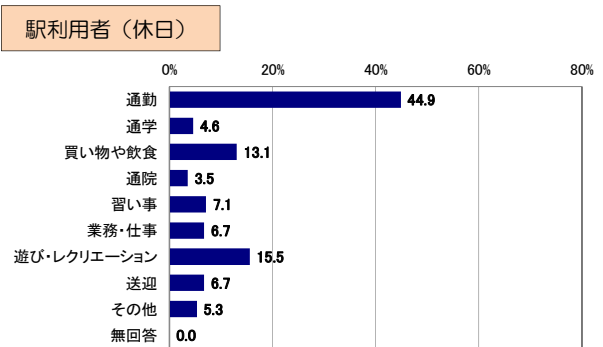
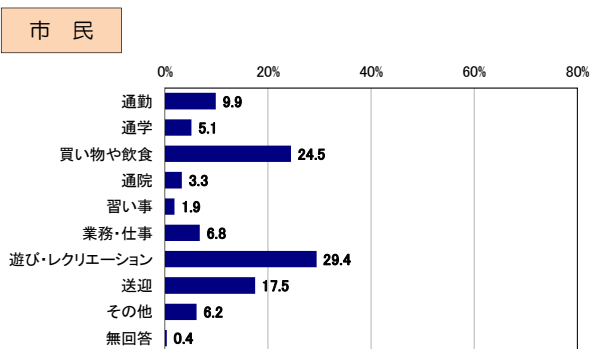
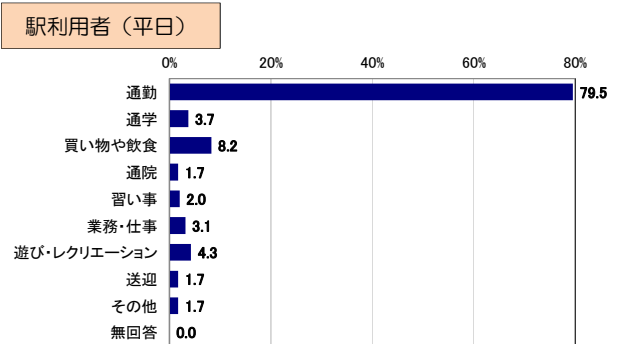
(2) 配布数及び回収結果

種 別	配布数	回収数	回収率
市民アンケート	1,500	681	45.4%
駅利用者アンケート (平日)	900	359	39.9%
駅利用者アンケート (休日)	900	290	32.2%
合 計	3,300	1,330	40.3%

2. 調査結果の概要

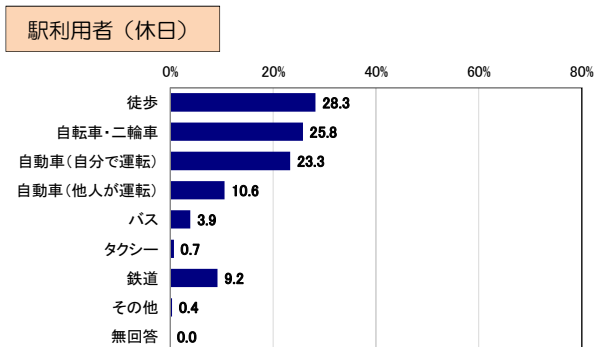
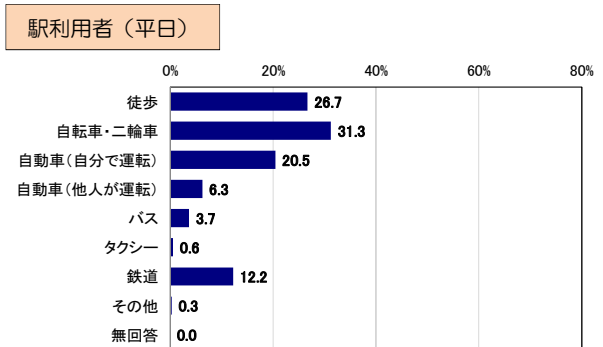
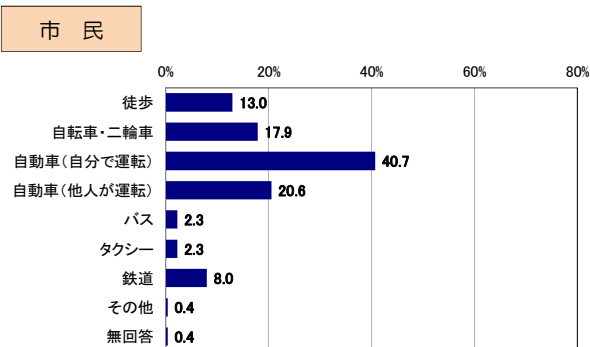
(1) 問5 国府宮駅の利用目的

- ・無作為に抽出した市民を対象としたアンケートでは、国府宮駅の利用目的で一番多いのは「遊び・レクリエーション」であり、以下、「買い物や飲食」、「送迎」、「通勤」となっています。
- ・平日の駅利用者は「通勤」目的が約80%です。
- ・休日の駅利用者は「通勤」目的が約45%、「遊び・レクリエーション」が約16%です。



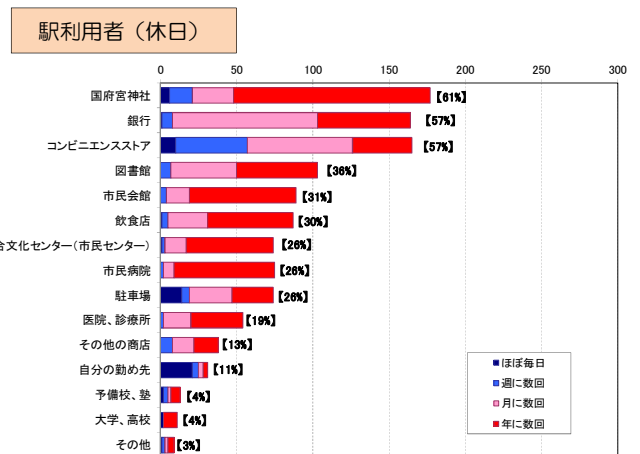
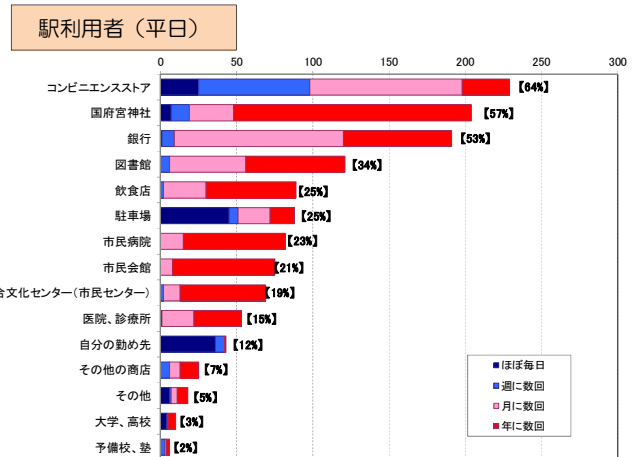
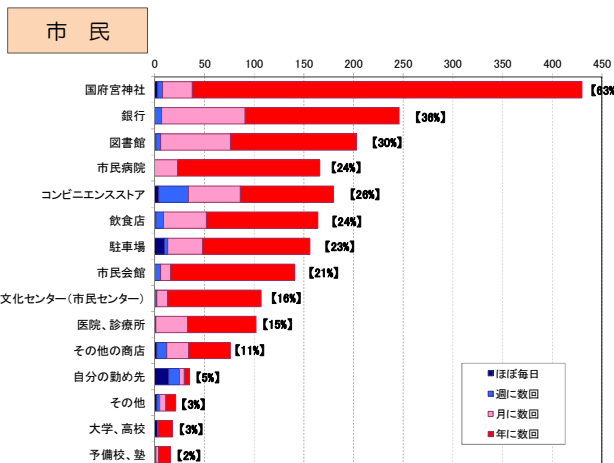
(2) 問6 国府宮駅までの交通手段

- ・市民アンケートでは「自動車（自分で運転）」が約41%で駅利用者と比べて多くなっています。居住地が国府宮駅から遠い回答者も多いためと考えられます。
- ・駅利用者アンケートでは「徒歩」や「自転車・二輪車」の割合が大きく、両者を合わせた割合は、平日が約58%、休日が約54%となっています。
- ・パーク＆ライドを行っていると思われる「自動車（自分で運転）」では、平日で約21%、休日で約23%です。
- ・キス＆ライドを行っていると思われる「自動車（他人が運転）」は、平日で約6%、休日で約11%です。



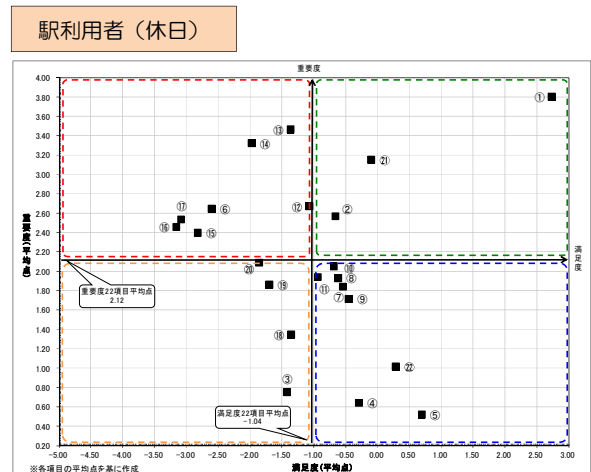
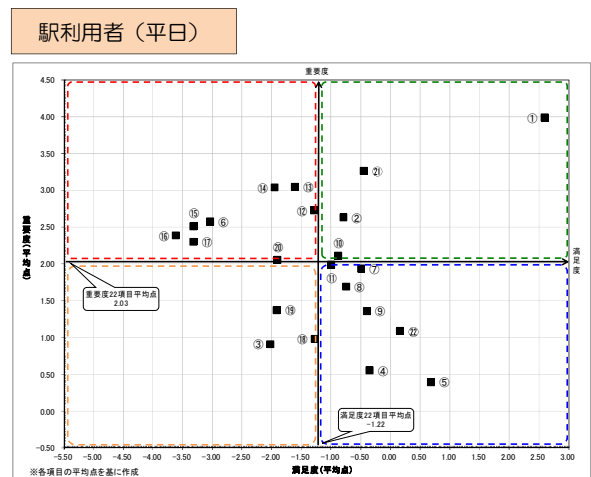
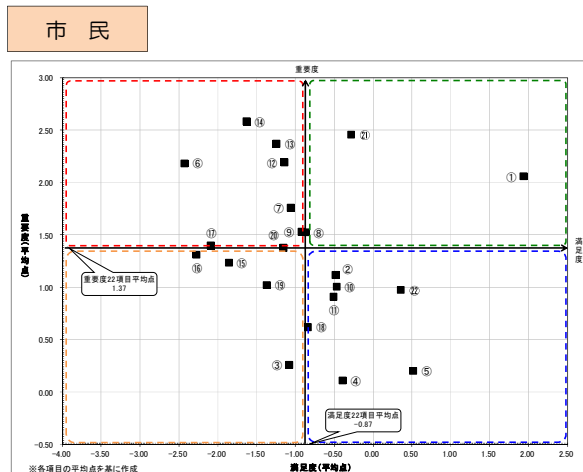
(3) 問 9 国府宮駅周辺の施設の利用頻度

- ・市民アンケートでは、すべての頻度の合計は「国府宮神社」が最も多く、月に数回以上では「銀行」、「コンビニエンスストア」、「図書館」が多い回答となっています。
- ・駅利用者は、市民と比べて「コンビニエンスストア」、「銀行」という回答が多くなっています。



(4) 問 10 満足度と重要度

- ・これらの図は、横軸を満足度、縦軸を重要度として各項目の位置プロットしたものである。
- ・左上の領域（重要度は高いものの満足度が低い項目）には「車での駅前広場の利用のしやすさ」、「お年寄り、子ども、身体の不自由な人も不便や不安なく歩ける道路」、「商業施設の種類の数」、「商業施設の魅力や質」、「飲食店の魅力や質」などがあり、これらの項目について特に対応が求められている。



(5) 問 10 重要度は高いものの満足度が低い項目

重要度は高いものの満足度が低い項目（＝特に対応が求められている項目）

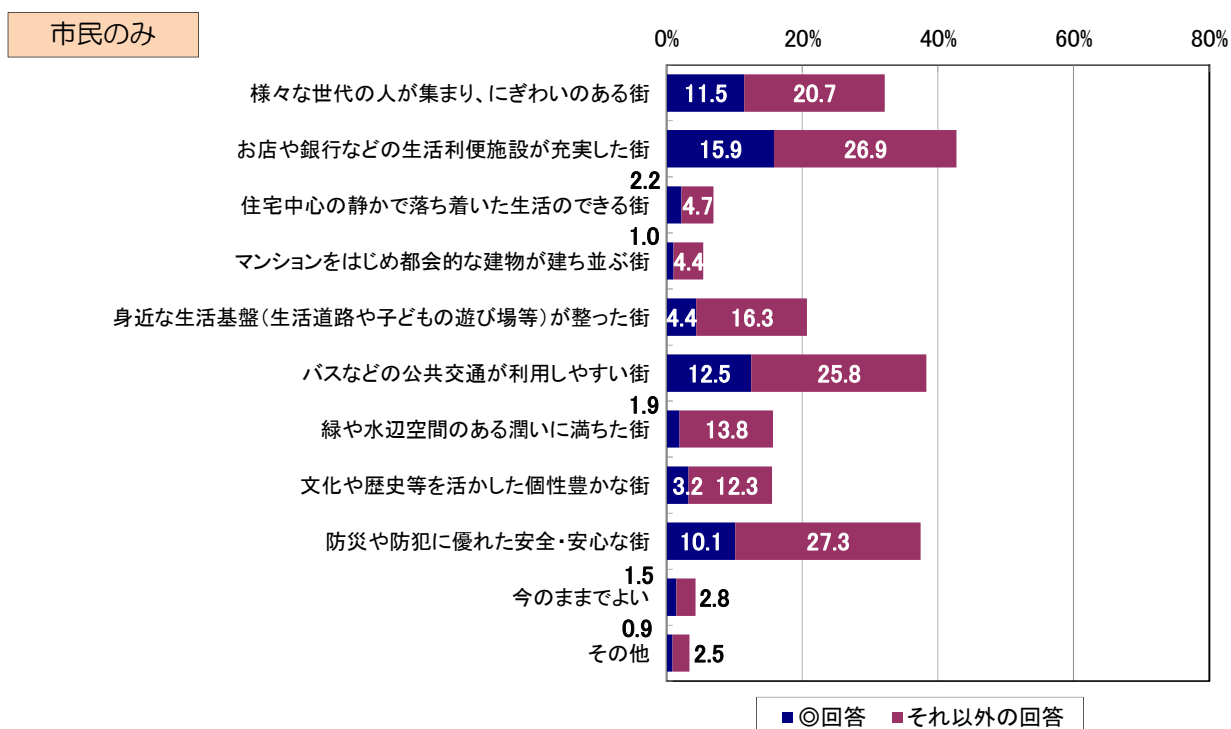
市民：★ 駅利用者：★

①名鉄名古屋本線の運行頻度について	★⑫国府宮駅周辺への車での行きやすさについて
②名鉄国府宮駅の施設の利用のしやすさについて	★★⑬歩行者や自転車が安全に利用できる道路について
③国府宮駅で利用できるバスの運行頻度について	★★⑭お年寄り、子ども、身体の不自由な人も不便や不安がなく歩ける道路について
④バス乗り場の利用のしやすさについて	★⑮国府宮駅周辺の商業施設の種類や商店数について
⑤タクシー乗り場の利用のしやすさについて	★⑯国府宮駅周辺の商業施設の魅力や質について
★★⑥車での駅前広場の利用のしやすさについて	★⑰国府宮駅周辺の飲食店の魅力や質について
★⑦国府宮駅周辺駐車場の利用のしやすさについて	⑱国府宮駅周辺の緑の多さについて
⑧国府宮駅周辺駐車場の駐車料金について	⑲国府宮駅周辺の街並みの景観について
⑨国府宮駅周辺全体としての駐車場の収容台数について	⑳国府宮駅周辺の文化施設・福祉施設等の生活に密着した公益施設の利用のしやすさについて
⑩国府宮駅周辺駐輪場の利用のしやすさについて	㉑国府宮駅周辺の治安について
⑪国府宮駅周辺全体としての駐輪場の収容台数について	㉒国府宮駅周辺で開催される祭りやイベントについて

(6) 問 11 国府宮駅周辺の将来像

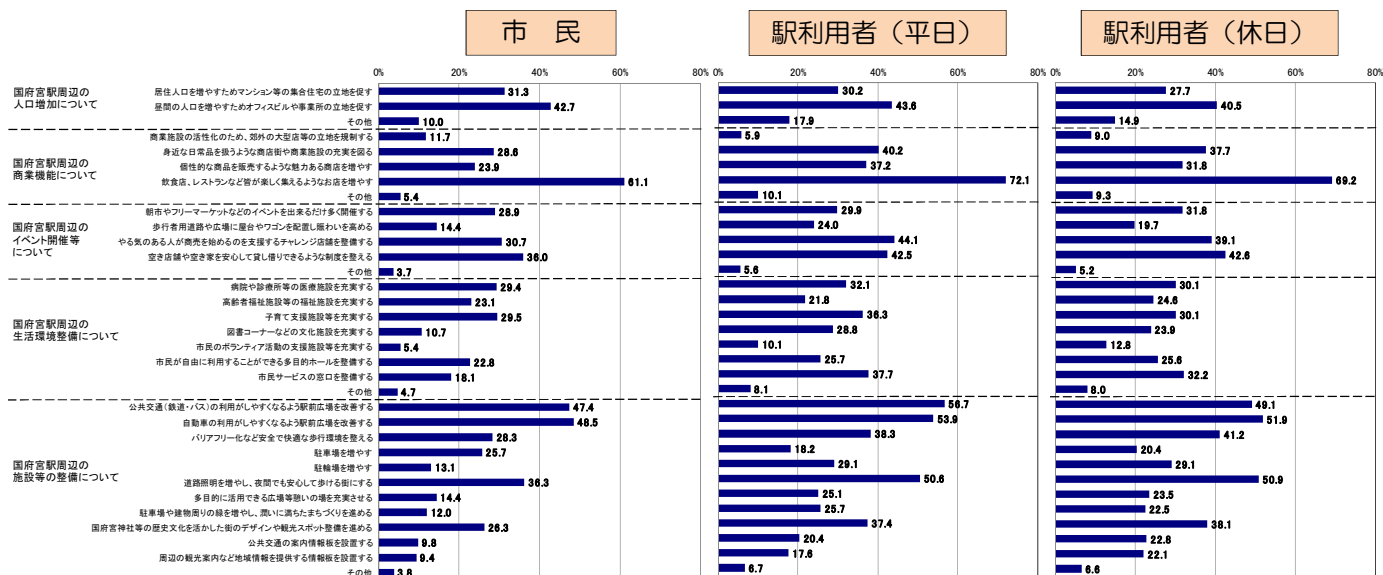
・「お店や銀行などの生活利便施設が充実した街」を望む回答が最も多く、以下、「バスなどの公共交通が利用しやすい街」、「防災や防犯に優れた安全・安心な街」、「様々な世代の人が集まりにぎわいのある街」の順となっています。

・「今のままでよい」は約 4%です。



(7) 問 12 今後力を入れるべき取組み

- ・市民も駅利用者も「飲食店、レストランなど皆が楽しく集えるようなお店を増やす」という回答が最も多くなっています。
- ・以下、「自動車の利用がしやすくなるよう駅前広場を改善する」、「公共交通の利用がしやすくなるよう駅前広場を改善する」、「道路照明を増やし、夜間でも安心して歩ける街にする」、「昼間の人口を増やすためオフィスビルや事業所の立地を促す」などの回答が多くなっています。



第4章 まちづくりビジョンの検討・立案

1. 長期ビジョン

ここでは、上位計画における稲沢市及び国府宮駅周辺の位置づけや国府宮駅周辺の課題、市民・駅利用者アンケート結果を踏まえ、今後の国府宮駅周辺再整備にあたっての基本的な方向性（コンセプト及び基本方針）を長期ビジョンとしてとりまとめます。

（1）居住都市としてのブランド（魅力アップ）要素の検討

上位計画（稲沢市まち・ひと・しごと創生総合戦略）では、稲沢市が居住地として選択される都市を目指し、地理的優位性（名古屋駅からのアクセス）に優れる名鉄国府宮駅周辺の再整備に取り組むとしており、そのために、名古屋から10分アクセス圏の居住都市としての魅力を高めることが必要とされています。そこで、ここでは他都市との比較を通して、居住都市としての魅力を高めるために必要な要素（ブランド要素）を検討します。

- 住宅地価格（地価）の高い都市ほど居住都市として人気度が高く、すなわち住む人を引き付ける魅力ある都市であると考えられます。
- 愛知県内における地価（公示地価）ランキング（H28年）は下表のとおりであり、名古屋市のほか、産業（雇用の場）の集積する刈谷市及び安城市、名古屋のベッドタウンとして通勤通学者が多く住む長久手市及び日進市が上位5都市となっています。

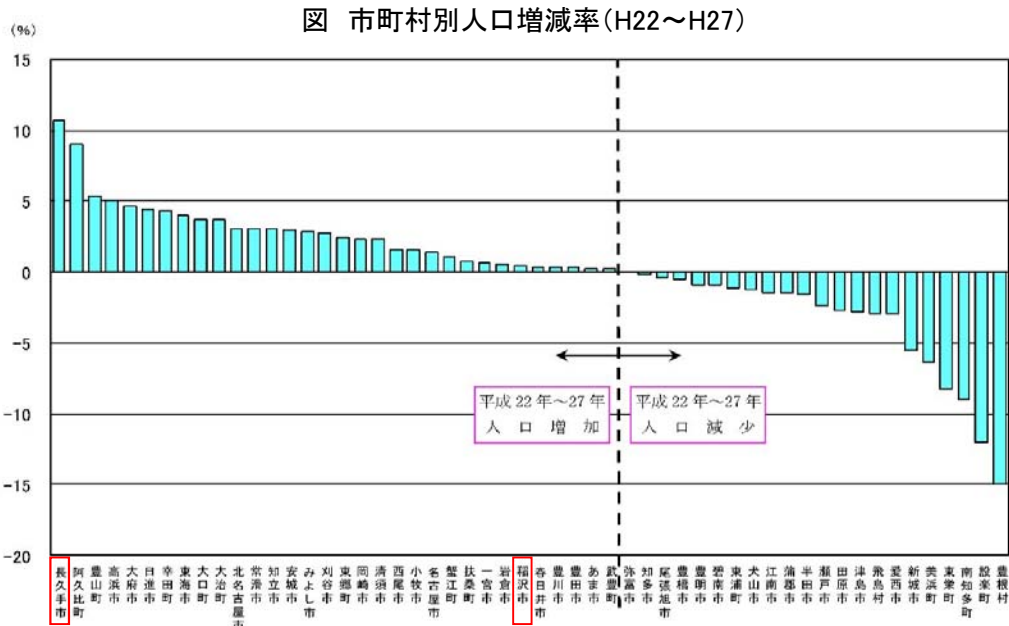
表 住宅地の平均価格（高位）市町村

順位	市町村名	28年公示	27年公示		28年公示 地点数
		平均価格（円/㎡）	順位	平均価格（円/㎡）	
1	名古屋市	168,900	1	168,300	344
2	長久手市	132,600	3	126,200	12
3	刈谷市	128,100	2	126,600	29
4	安城市	118,800	4	120,000	21
5	日進市	118,300	6	112,400	14
県平均		105,800	-	102,900	1,286 (県総数)

※稲沢市（平成28年）：76,100円/㎡

（出典：平成28年地価公示のあらまし（愛知県））

■実際に、これら人気度の高い都市では、最近 5 年間(H22～H27)で人口が増加しており、特に長久手市は、県内で最も人口増加率が高くなっています。



(出典：平成 27 年国勢調査)

■このうち名古屋のベッドタウンとしての役割を担っている長久手市及び日進市が選ばれる理由(長久手市は住み続けたい理由)をみると、「手頃な価格の土地や住宅があった」、「緑豊かで自然環境がよい」、「交通(公共交通)の便がよい」、「買い物に便利」が上位の理由にあげられています。

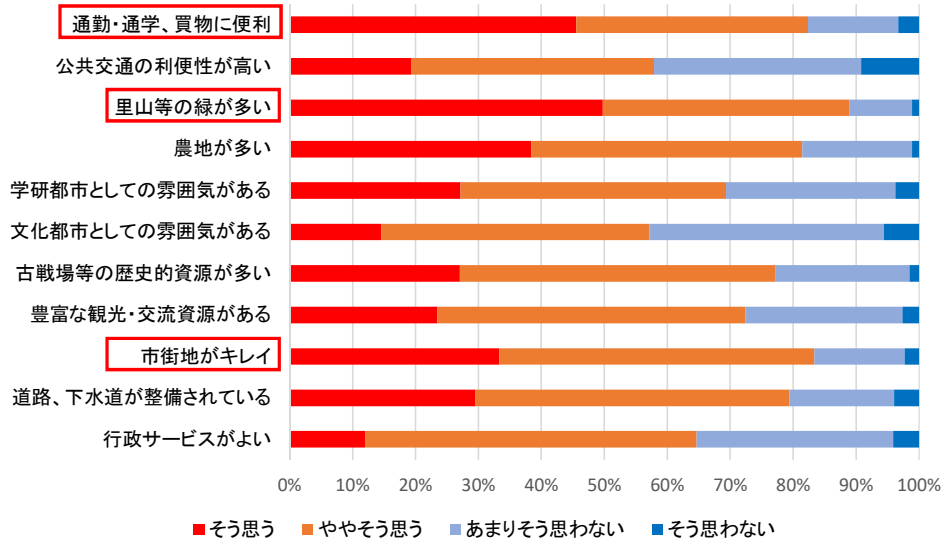
■また、30～40 歳代の世代にとっては、「子育て環境の充実」をあげる人が相対的に多くなっています。

図 年齢別 住み続けたい理由



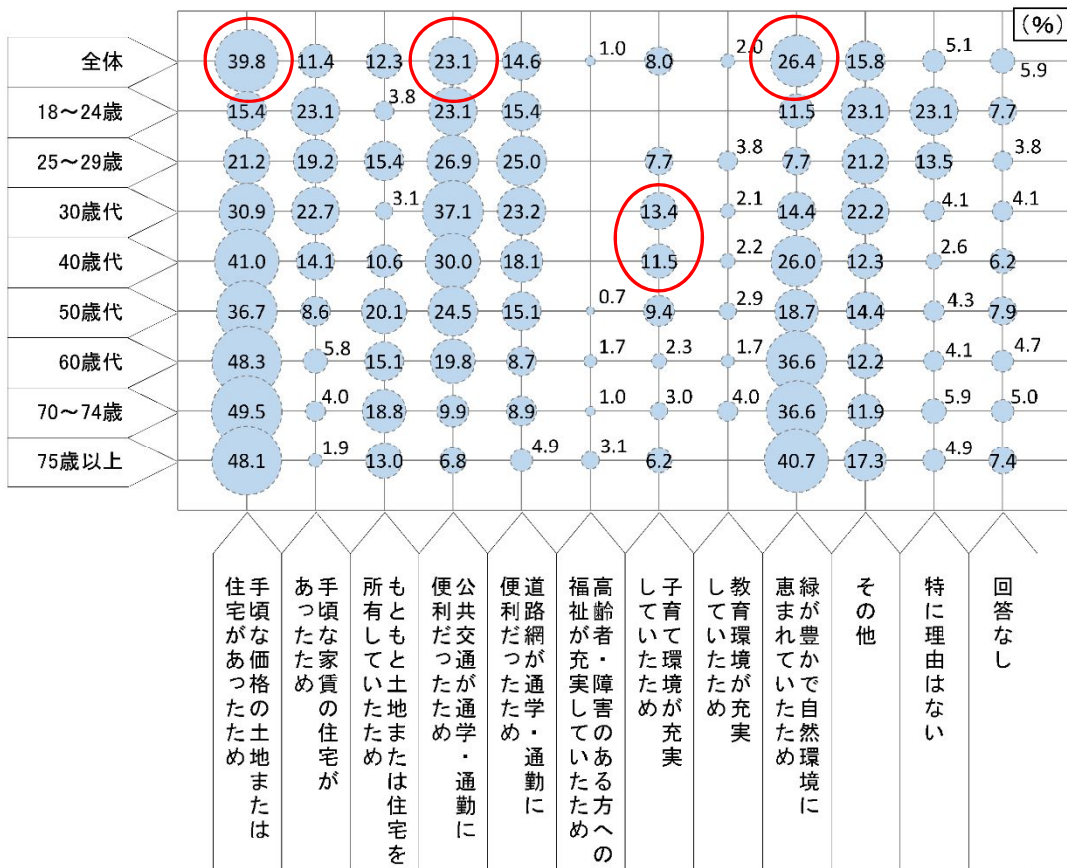
(出典：平成 24 年度長久手市市民意識調査)

(参考)市に魅力があるとした人の「長久手市の印象」



(出典：平成 29 年長久手市市民アンケート)

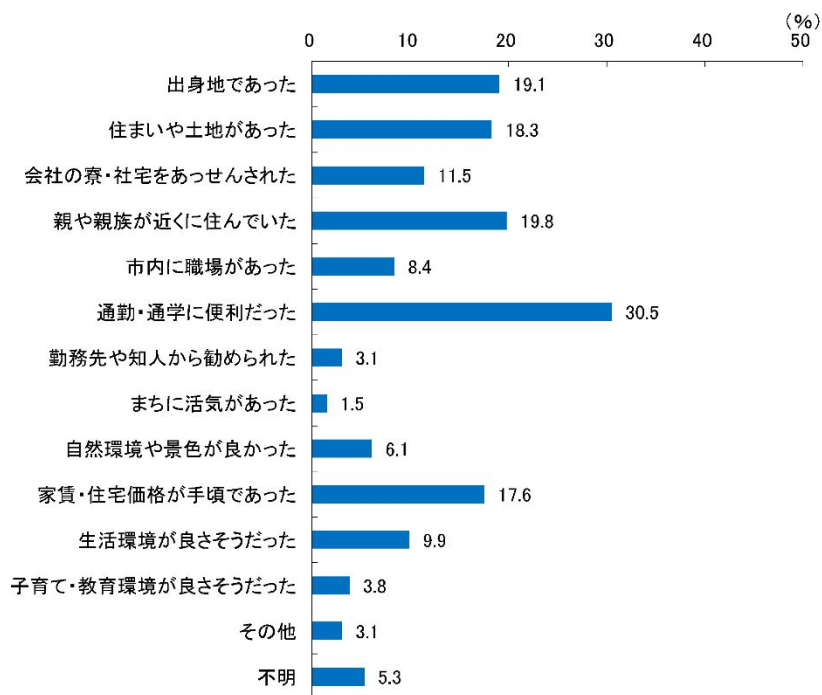
図 年齢別 日進市を選んだ理由



(出典：平成 28 年度日進市市民意識調査)

■一方、本市を転入先として選んだ理由をみると、「**通勤・通学に便利だった**」が最も多くなっていますが、その他は「親や親族が近くに住んでいた」、「出身地であった」、「住まいや土地があった」といった地縁に関する理由が多くあげられています。

図 稲沢市を転入先として選んだ理由



(出典：平成 27 年稲沢市転入者アンケート)

以上より、稲沢市では

- 魅力ある居住都市として備えるべき要素のうち「交通利便性」は有している一方、居住都市として人気の高い長久手市や日進市が備える市民の**暮らしを支え、質を高める要素である「緑、子育て環境、買い物利便性等」が不足**していると考えられます。
- また、居住都市として市民が「いつまでも暮らし続けることができる・暮らし続けたい都市」としていくためには、住む人の地域に対する誇りや愛着を育むことが重要であり、そのためには**地域固有の歴史や文化を尊重し、個性や魅力を伸ばし磨きあげていく**ことも必要と言えます。

(2) 国府宮駅周辺再整備のコンセプト及び基本方針

国府宮駅周辺の課題の解決に向け、上位計画における位置づけや居住都市としての魅力を高めるために必要な要素（ブランド要素）を踏まえ、今後、国府宮駅周辺再整備にあたってのまちづくりコンセプト及び基本方針を以下のように設定します。

1) まちづくりコンセプト

稲沢市が居住地として選ばれ続けるために…

すぐそば

『大都市名古屋の近郊で、

緑と歴史を身近に感じられるまち・国府宮』

- ☞ 名古屋駅まで 10 分・名古屋駅から 10 分という便利さを活かしつつ、多様なニーズに対応した居住の場や雇用の場、充実した生活利便施設が便利な暮らし・多彩な生活スタイルを支えます。
- ☞ そして、緑豊かで歴史・文化を感じられる街並みがワンランク上の質の高い暮らしを演出します。
- ☞ このように「国府宮」地区の魅力を高めることで、稲沢市が居住地（住む場）・従業地（働く場）として選ばれ続ける都市となることを目指していきます。

2) まちづくり基本方針

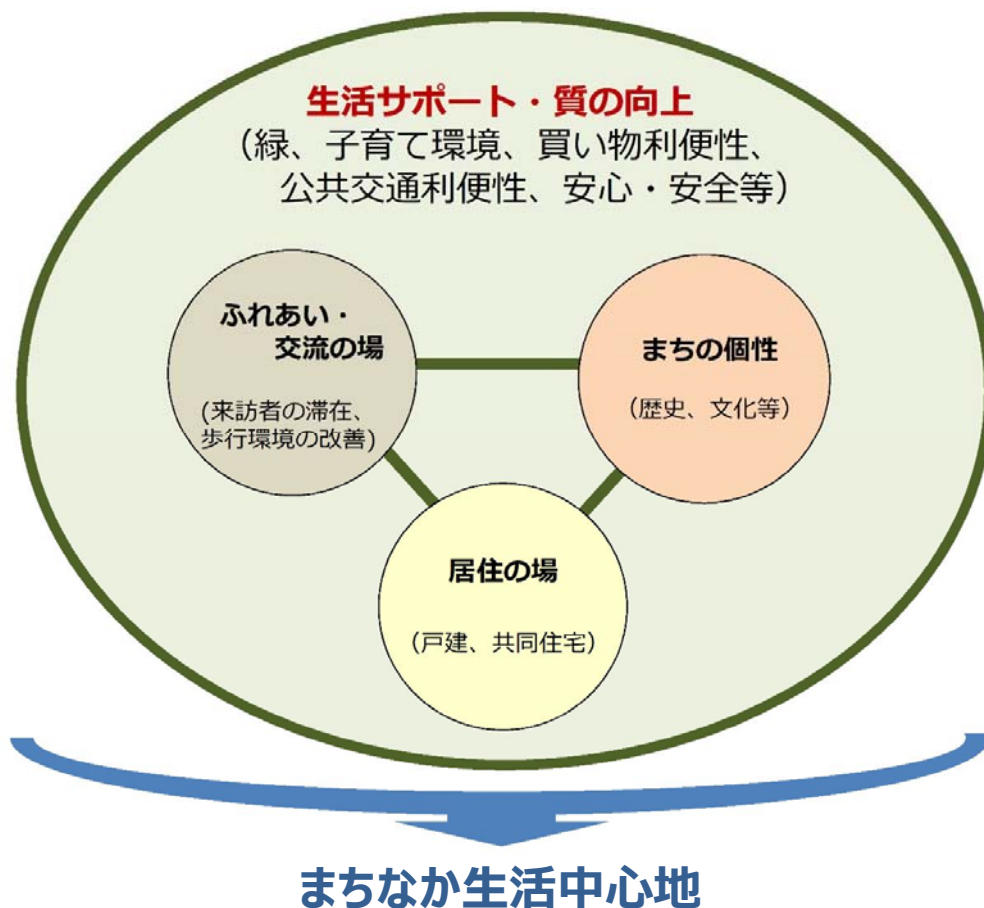
◎本市が居住都市として選ばれる都市とするために、名古屋へのアクセス利便性に特に優れ、本市の玄関口であり都市全体のイメージを象徴する国府宮駅前において、居住の場の確保とともに、居住都市として魅力アップのために必要な要素（生活サポート・質の向上）を備えたまちづくりを展開します。

◎さらに、にぎわいと活力に満ちた都市とするために、玄関口として多くの人が集う国府宮駅前において、ふれあい・交流の場の確保を進めるとともに、駅東西の市街地が一体となり、歩いてまちの魅力を楽しむまちづくりを展開します。

◎また、「国府宮駅周辺の課題」への対応として、本地区の最大の強みである「**公共交通利便性**」の活用・充実、住む人が永く住み続けることができる・住み続けたいとなるような「**安心・安全**」の確保を図ります。

◎あわせて、本市がいつまでも暮らし続けたいとなる都市となるために、まちへの誇りや愛着心を育む「**まちの個性**」づくり（**地域固有の歴史や文化等を活かしたまちづくり**）を展開します。

**国府宮駅東西の市街地が一体となり、
歩いて暮らしやすい、にぎわいと活気生まれる
“まちなか生活中心地”づくり**



【参考】まちづくり戦略・ターゲットの検討

生活サポート・質の向上

・本市は植木・苗木生産のメッカであり、また農地や豊かな自然が豊富に残っているにも関わらず、これら緑が都市のイメージにつながっていない。当該地区は、通勤・通学をはじめ日常的生活行動の中で、多くの人が訪れる地区であることから、市民や来訪者の**目に見える・心象に残る緑を増やしていくことが必要**である。

- 稲沢市の植木・苗木生産の歴史は、鎌倉時代の嘉暦3年（1328）に円興寺（現矢合町国分寺）の住職柏庵和尚が、中国から柑橘苗木の生産技術を持ち帰り、近隣の農家に伝授したのが始まりとされ、現在も市内には植木生産や造園業を営んでいる方が多く所在している。

■県内の市町村別緑化木生産面積(H27年度)

1位 稲沢市	303 ha
2位 西尾市	65 ha
3位 一宮市	16 ha
4位 豊橋市	14 ha
愛知県計	413 ha

■県内の市町村別緑化木生産本数(H27年度)

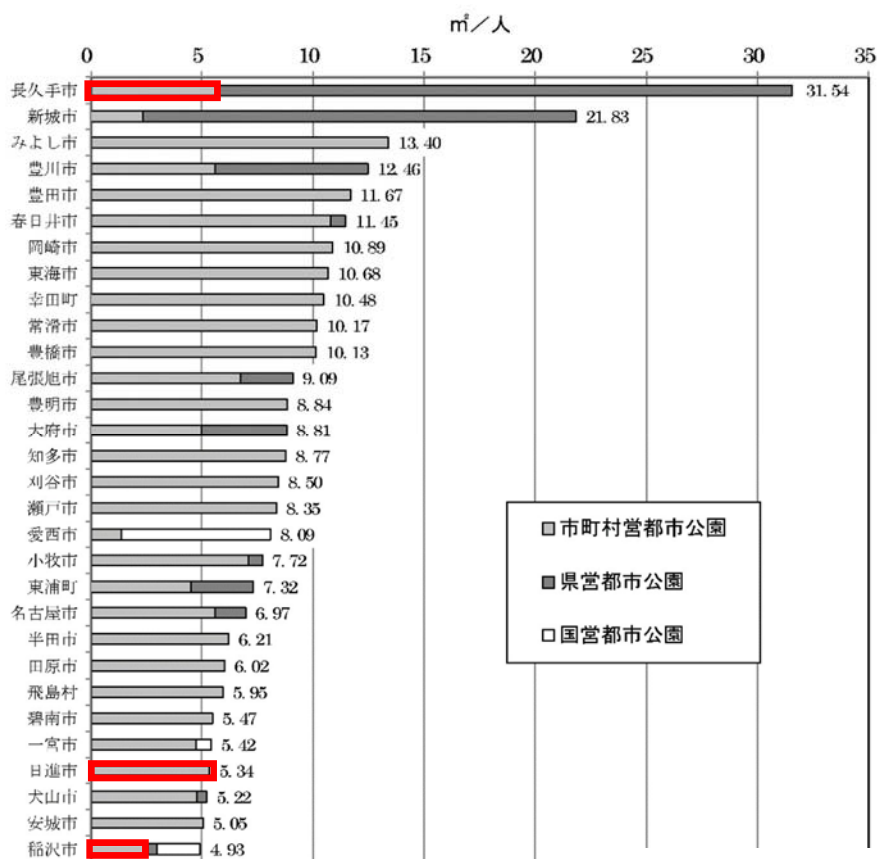
1位 稲沢市	15,563.6 千本
2位 西尾市	4,142.6 千本
3位 一宮市	878.4 千本
4位 豊橋市	414.6 千本
愛知県計	21,529.5 千本

■緑化木生産者数・シェアの比較

	生産者数(戸)	シェア(%)
一宮市	240	12.2
江南市	13	0.7
稲沢市	1,438	72.9
大口町	1	0.1
愛西市	32	1.6
あま市	18	0.9
岡崎市	6	0.3
西尾市	202	10.2
知立市	1	0.1
豊橋市	18	0.9
豊川市	2	0.1
県計	1,971	100.0

(資料:緑化木生産状況・需要動向調査結果 H28.3 愛知県)

- 愛知県内の各市町村における人口一人当たりの都市公園面積をみると、「緑豊かで自然環境がよい」とした日進市や長久手市と比べ、身近な公園（市町村営都市公園）の量が少ない状況にある。



(資料:平成26年度愛知県都市公園現況)

・国府宮駅は、名古屋市等の近隣都市へ通勤する人たちや近隣市町から働きに来る人たちが多く利用している駅である一方、現在、駅周辺には子育て支援施設として社会福祉法人が運営する保育所が1施設しか立地していないことから、当該地区では**子育て支援施設の充実を図っていくことが必要**である。

●本市の子育て支援施設の数やサービスについては、若年世代が「子育て環境がよい」とした日進市や長久手市と比べると以下のような状況である。

表 子育て支援施設・サービス内容等の比較

	H27人口	幼稚園数	保育所数	定員数(人)	人口における定員数割合(%)	(参考)待機児童数(人)	病院・診療所数	人口千人当たり施設数	主な子育て支援サービス
稲沢市	136,867	5	32	5,405	3.9	0	92	0.67	・第3子保育料無料(年齢、所得制限なし) ・子ども医療費助成:中学生まで
日進市	87,977	6	13	3,281	3.7	6	72	0.82	・第3子保育料無料(条件あり) ・子ども医療費助成:中学生まで
長久手市	57,598	3	11	2,296	4.0	17	43	0.75	・第3子保育料無料(条件あり) ・子ども医療費助成:中学生まで

(資料:人口は国勢調査、施設数は各市ホームページ、愛知県医療機関名簿)

●また、市民・駅利用者アンケート結果からは、20歳代、30歳代で「子育て支援施設の充実」を求める人が他の世代に比べ相対的に多くみられる。

・国府宮駅周辺は、公共交通の結節機能を有しており、高齢者をはじめ自動車を運転できない人でも広くからアクセス可能な地区である。また、現在、商業機能をはじめ一定の都市機能集積はみられるものの、その活性化が課題となっていることから、当該地区の生活者や周辺住民、市民の**日常的な暮らしを支えていくような商業・サービス施設の充実を図っていくことが必要**である。

●市民・駅利用者アンケート結果からは、50歳代以下では「お店等の生活利便施設が充実した街」を将来像にかかげる人が多く、またどの世代でも「飲食店などのお店を増やす」ことを求める人が多い。

居住の場

- ・国府宮駅周辺では周辺に比べ相対的に地価が高く、また、まとまった戸建住宅を供給できる受け皿（低未利用地）はみられない状況にある。さらに、当該地区周辺では、戸建住宅を中心とした新たな市街地整備が構想されていることも踏まえると、居住の場の確保にあたっては、**共同住宅の立地促進を主体**としていくことが考えられる。
- ・最近 5 年間（H22～H27）の住宅の建て方別世帯数をみると、本市では一戸建世帯以上に、共同住宅世帯が増加しており、一定の需要があることがうかがえる。
- ・一方、居住都市として人気度の高い長久手市では、本市よりも高い価格帯で分譲マンションの販売がされているにも関わらず、特に 6 階以上の共同住宅（分譲マンションと想定される）世帯の増加率は本市を大きく上回っている。
- ・また、日進市では戸建世帯数は増加しているものの、長久手市とは逆に共同住宅世帯数は減少しており、より交通利便性に優れる名古屋都心部方面への転出が進んでいるものと推察される。

表 住宅の建て方別世帯数の比較

		一戸建	共同住宅	1・2階建	3～5階建	6階建以上	総数
稲沢市	H22	30,586	14,012	3,564	4,852	5,596	46,335
	H27	32,192	15,439	4,197	4,913	6,329	49,025
	増減率(%)	5.3	10.2	17.8	1.3	13.1	5.8
日進市	H22	17,937	14,052	3,913	4,743	5,396	32,405
	H27	19,505	13,296	3,837	4,217	5,242	33,140
	増減率(%)	8.7	-5.4	-1.9	-11.1	-2.9	2.3
長久手市	H22	8,405	13,361	3,905	5,777	3,679	21,995
	H27	9,797	14,745	4,044	6,098	4,603	24,831
	増減率(%)	16.6	10.4	3.6	5.6	25.1	12.9

（資料：国勢調査）

表 現在販売中の分譲マンション平均価格・平均単価比較

平均価格(万円)		
稲沢市	長久手市	日進市
2,900	3,385	4,080

平均単価(万円/㎡)		
稲沢市	長久手市	日進市
35.3	40.8	49.9

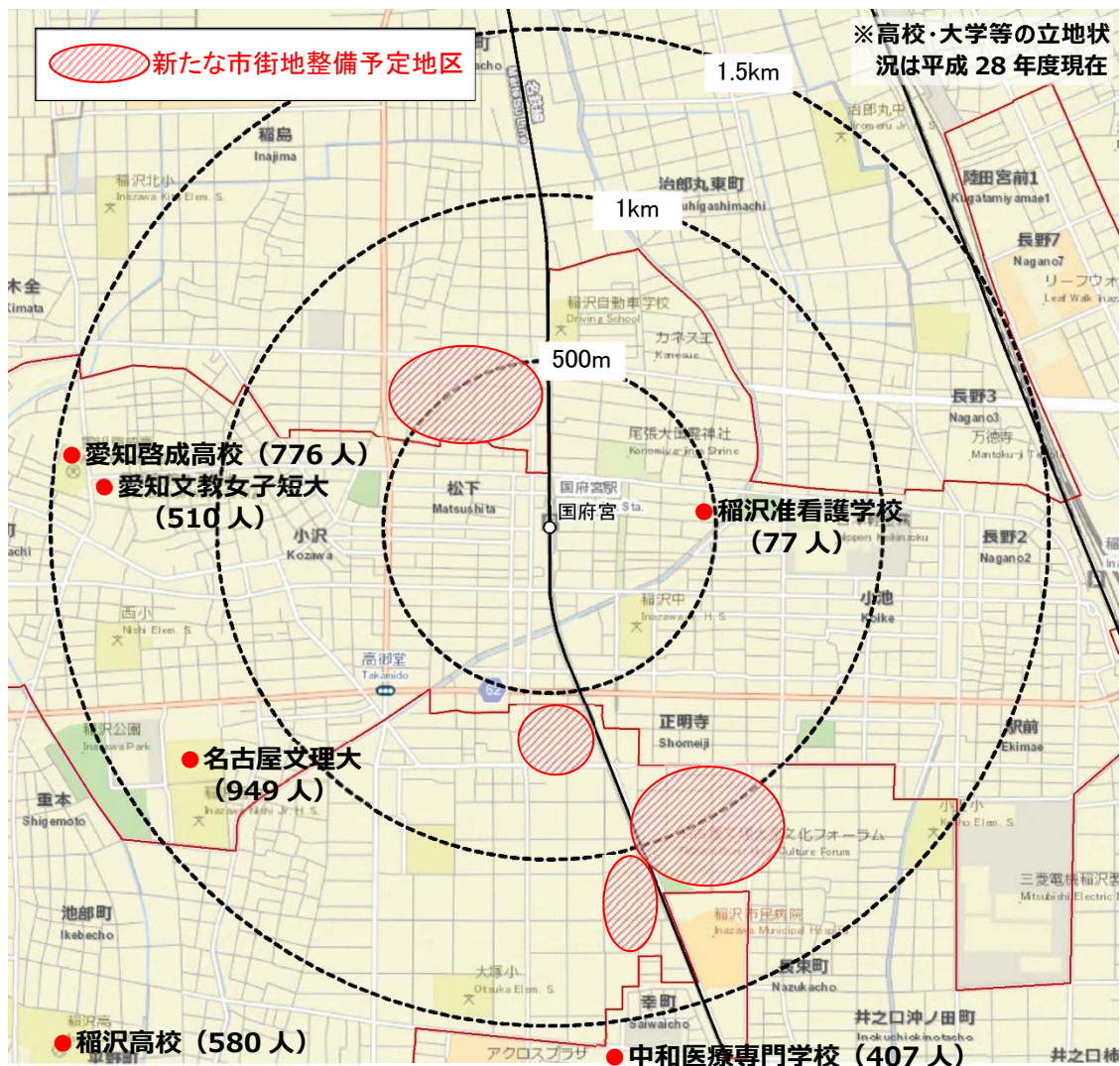
（資料：住宅情報誌）

- ・以上を踏まえると、当該地区での共同住宅供給にあたっては、優れた交通利便性を活かし、これまで以上に需要を引き込める可能性は見出せるものの、**より付加価値（ブランド力・魅力）**を高めていかなければ、交通利便性と価格帯だけでは人気度の高い都市とは“勝負にならない”可能性が高いと考えられる。



単なる共同住宅単体での供給は×、プラスα（付加価値）を備えた『機能複合型まちづくり』を目指す

・また、当該地区での居住者ターゲットについては、将来的な当該地区周辺での戸建住宅供給や周辺での大学立地状況等を勘案すると、**若者**や戸建住宅取得前の**若年就労世代（単身、夫婦のみ世帯）**、今後進行する高齢化に対応し、より便利な“まちなか暮らし”を求め郊外から移り住む**高齢世代**等を対象にすることが考えられる。



ふれあい・交流の場

- ・にぎわいと活力に満ちたまちをつくるためには、人の数が多ければよいというものではないと言える。
- ・まずは、生活者が気持ちよく、快適に暮らせること。その上で、来訪者(ビジネスマンや学生等)が滞在できる・滞在したくなる空間があること。そして、自動車に頼りすぎることなく、老若男女誰もが楽しく歩けること。これらが揃ってはじめて、にぎわいが創出できると認識する。
- ・そこで、国府宮駅周辺においては、駅東西の市街地が一体となり、歩いてまちの魅力を楽しめるまちづくりを展開していくことが考えられる。



まちの個性

- ・本市は、「歴史あるまち」として史跡や文化財が数多く残されており、国指定の重要文化財は県内有数の数を誇っている。また、当該地区には、日本三大奇祭に数えられ県指定の無形民族文化財に指定されている儼追神事（はだか祭）の行われる尾張大国霊神社（国府宮神社）があり、これら地域固有の**歴史や文化を尊重したまちづくりを進めていくことが必要**である。

●天下の奇祭「はだか祭」

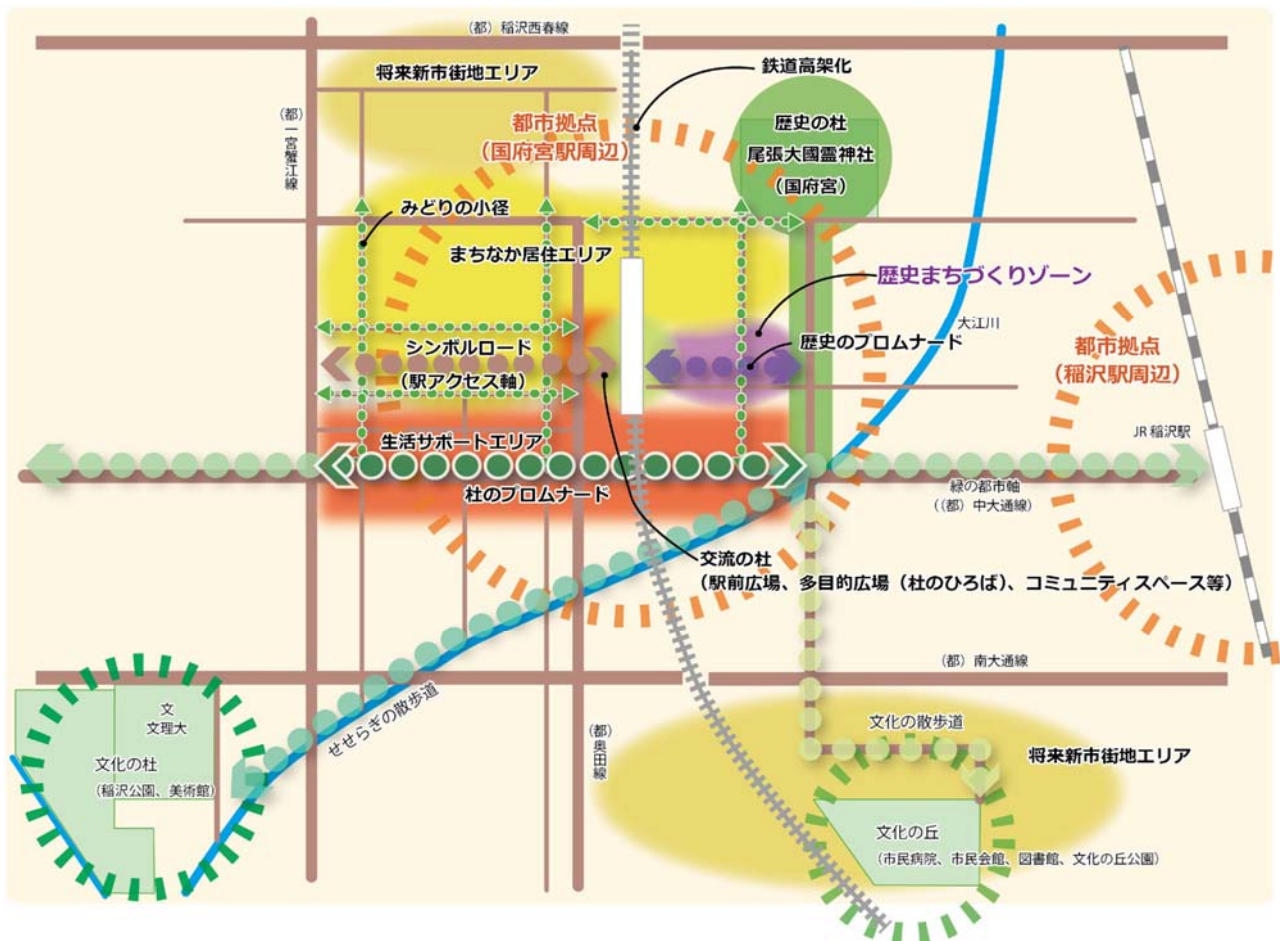


日本三大奇祭に数えられるはだか祭。その起源は約1240年前の奈良時代にさかのぼります。「はだか祭」として知られるこの祭りは、正しくは「儼追神事（なおいしんじ）」といい、尾張国司が悪疫退散を祈願する厄払いを、尾張大国霊神社（国府宮神社）で行ったのが発祥の由来です。

旧暦正月13日、はだか祭が行われる国府宮神社一帯は祭りの興奮に包まれます。神社参道では神男（しんおとこ）に触れて厄を落とそうと数千人の裸男がもみ合います。

- ・こうした地域固有の歴史や文化を尊重したまちづくりを進めることは、地区の集客力を高め交流人口の拡大にも寄与し、まちのにぎわいや活気づくりにつながることも期待される。

（参考）長期ビジョンまちづくり方針の展開イメージ



生活サポート・質の向上

整備例) 低未利用地を活用したまちひろば（ポケットパーク）の整備、青空駐車場への植栽によるまちなかの小さな杜づくり



諫早市シルバー人材センター



東海道亀山宿



JR 北本駅西口駐車場



JR 福井駅

整備例) 国府宮駅周辺に残る都市近郊農地の有効活用（住民同士の交流の場、農業体験の場等）



京都市市民農園



つくば市福祉農園

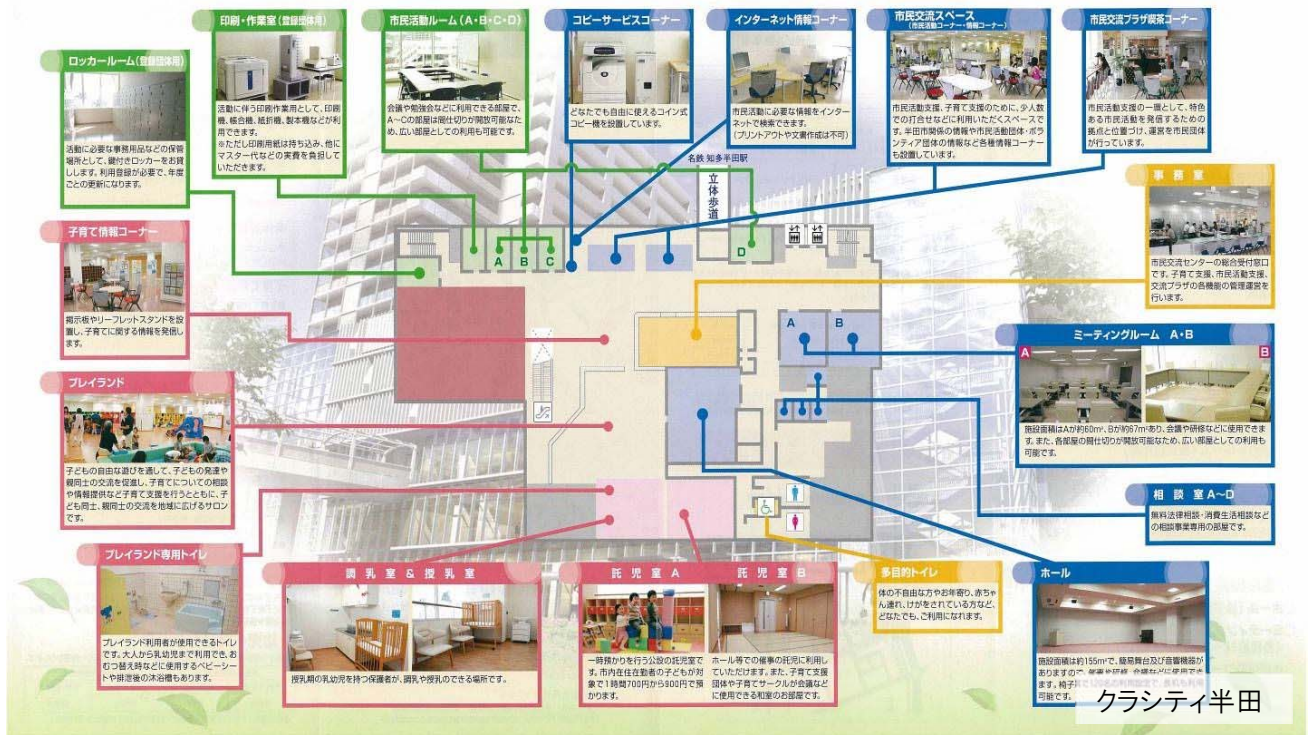
整備例) 近隣都市へ通勤する人が利用できる子育て支援機能（駅前託児所）、行政サービス機能（住民票の交付等）の導入



クラシティ半田



七尾駅前子育て支援拠点(ミナクル)



整備例) 日常生活に必要な商品を扱う店舗やオシャレな飲食店の誘導、街路樹の整備 (杜のプロムナード)



居住の場

整備例) 駅直結のシンボリックなタワー型分譲マンションの供給促進



整備例) 若者向けの共同住宅の供給促進



ワテラスチューデントハウス(淡路町)

ふれあい・交流の場

整備例) 公共交通を主体とする交通結節点機能の強化・拡充



太田川駅前広場

地下鉄空港線 天神 TENJIN st.

※主要駐車場の案内

プリントサイズに拡大 (A4+横サイズ)

<p>1 ソラリアターミナル 駐輪場(民間駐輪場)</p> <p>三越南側地下3F<有料> 利用時間/6:00~0:30 3時間以内は無料(原付含む)</p>	<p>2 天神駐輪場</p> <p>天神2-2-22 警固公園地下<有料> 1,500台収容/定期光熱費有り 間/092-713-1337 利用時間/24時間 (2011.10.1~2012.3.31限定、期間外は6:00~0:30) 3時間以内は無料(原付含む)</p>	<p>3 きらめき駐輪場</p> <p>天神2-93 岩田屋洋装地下3F<有料> 利用時間/6:00~0:30</p>
---	--	---

整備例) 緑豊かな駅前広場内の多目的広場・交流広場(杜のひろば)の整備



JR 日向市駅



キャッスルガーデン姫路駅

整備例) まちひろばの整備にあわせた、住民同士の交流の場（コミュニティスペース）の設置



整備例) 駅広内多目的広場（杜のひろば）内での地域住民、観光客の交流イベント等の展開



整備例) 空き家・空き店舗等の活用した勤め帰りの人や学生、地域住民、高齢者等がふれあい・交流できる場づくり



整備例) 路面店型の店舗・飲食店・飲み屋街の誘導



整備例) 歩道空間のバリアフリー化、夜でも明るく人通りが絶えないまちづくり



まちの個性

整備例) 歴史プロムナードの整備



整備例) 情報発信拠点 (情報ステーション、歴史資料館) の設置



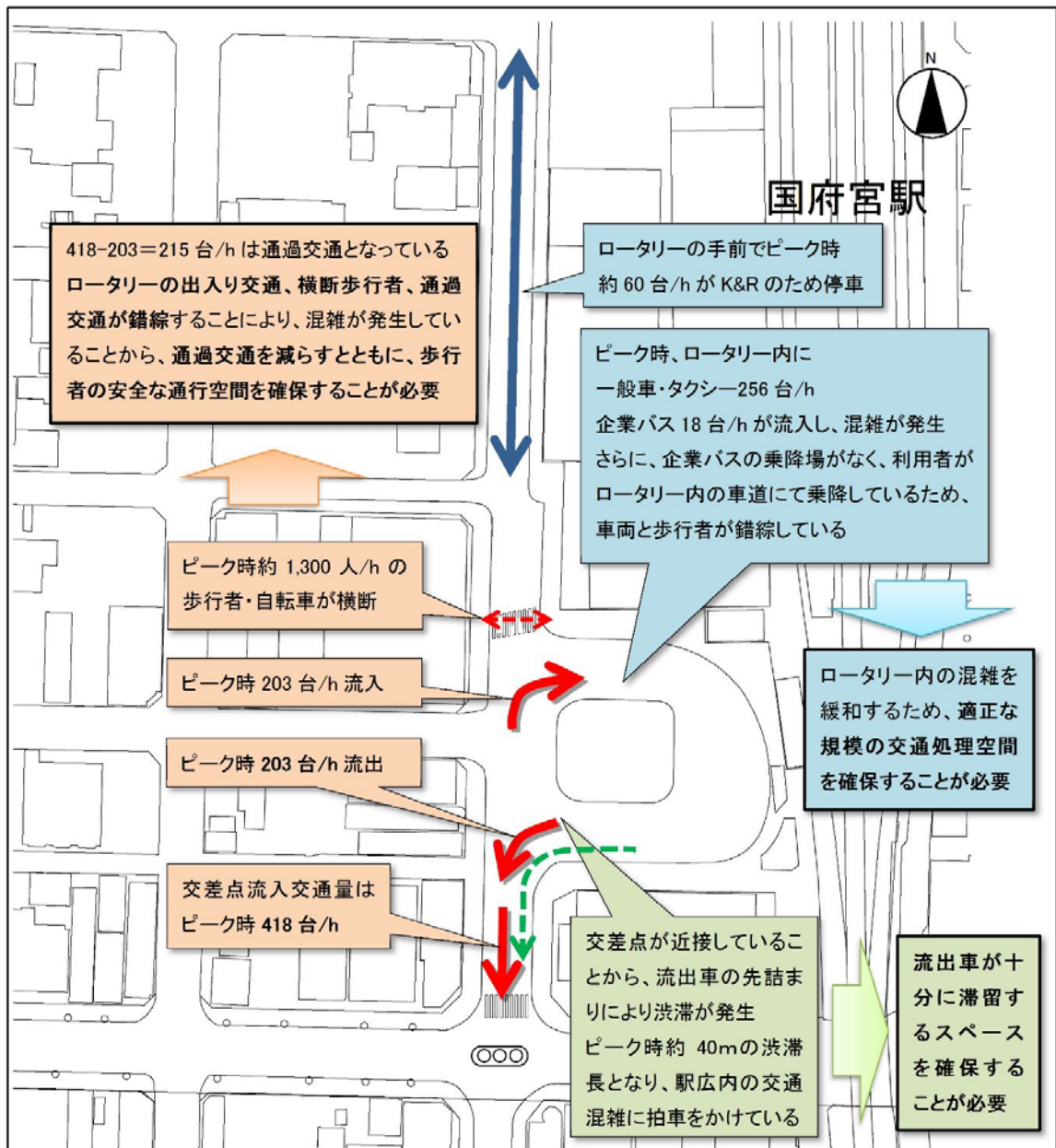
2. 短期ビジョン

ここでは、国府宮駅周辺の課題の中でも早急な対応が求められる喫緊の課題への対応を図るとともに、長期ビジョンとして掲げた今後の国府宮駅周辺再整備にあたっての基本的な方向性（コンセプト及び基本方針）を具体化していくための先導的な取組みを短期ビジョンとしてとりまとめます。

（1）国府宮駅周辺における喫緊の課題

1）交通実態調査からみた喫緊の課題

平成 29 年 6 月に行った交通実態調査からは、大きく以下の 3 つの問題・課題が明らかとなりました。



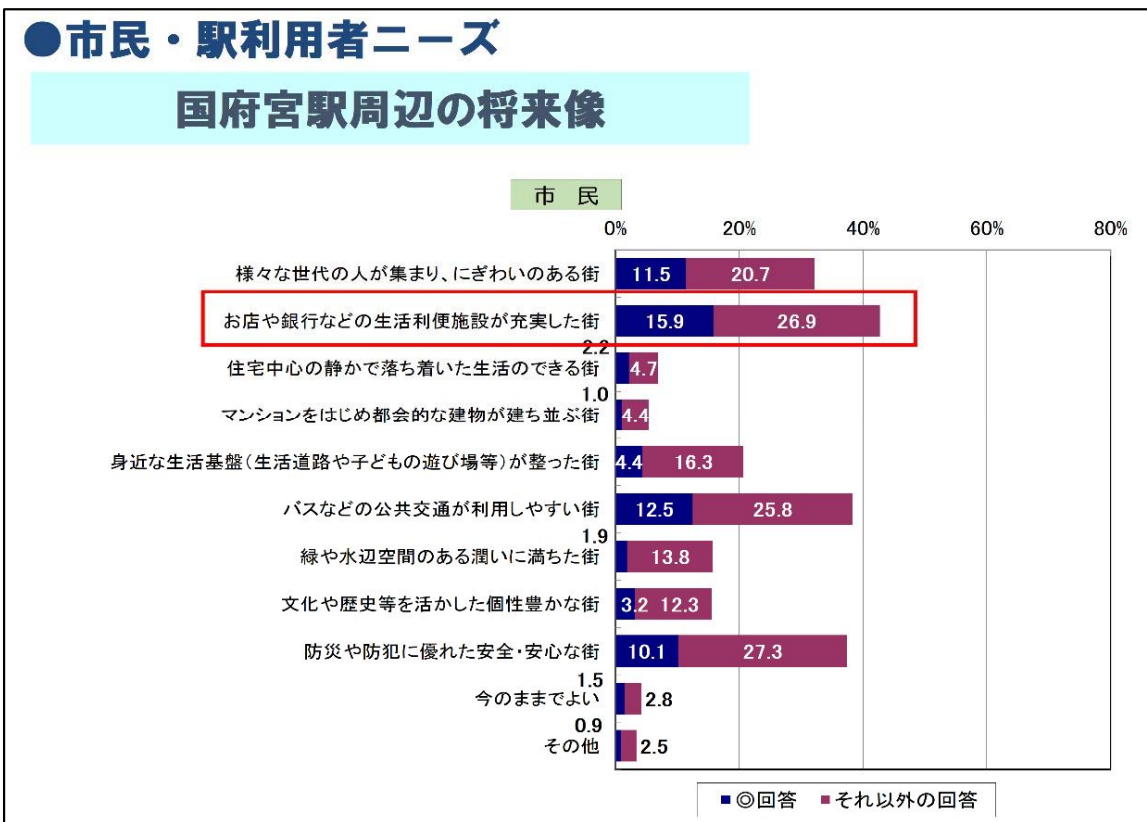
喫緊の課題①

安全・安心に利用できるように駅前広場の整備・改善が必要

2) 市民・駅利用者アンケート調査からみた喫緊の課題

平成 28 年 12 月に行った市民・駅利用者アンケート結果からは、以下に示すニーズへの対応が当面の喫緊の課題として整理されます。

●市民・駅利用者ニーズ	
重要度は高いものの満足度が低い項目(＝特に対応が求められている項目)	
市民: ★	駅利用者: ★
①名鉄名古屋本線の運行頻度について	★⑫国府宮駅周辺への車での行きやすさについて
②名鉄国府宮駅の施設の利用のしやすさについて	★★⑬歩行者や自転車が安全に利用できる道路について
③国府宮駅で利用できるバスの運行頻度について	★★⑭お年寄り、子ども、身体の不自由な人も不便や不安がなく歩ける道路について
④バス乗り場の利用のしやすさについて	★⑮国府宮駅周辺の商業施設の種類の数や店舗数について
⑤タクシー乗り場の利用のしやすさについて	★⑯国府宮駅周辺の商業施設の魅力や質について
★★⑥車での駅前広場の利用のしやすさについて	★⑰国府宮駅周辺の飲食店の魅力や質について
★⑦国府宮駅周辺駐車場の利用のしやすさについて	⑱国府宮駅周辺の緑の多さについて
⑧国府宮駅周辺駐車場の駐車料金について	⑲国府宮駅周辺の街並みの景観について
⑨国府宮駅周辺全体としての駐車場の収容台数について	⑳国府宮駅周辺の文化施設・福祉施設等の生活に密着した公益施設の利用のしやすさについて
⑩国府宮駅周辺駐輪場の利用のしやすさについて	㉑国府宮駅周辺の治安について
⑪国府宮駅周辺全体としての駐輪場の収容台数について	㉒国府宮駅周辺で開催される祭りやイベントについて



喫緊の課題②

生活者及び駅利用者にとって魅力ある駅前空間づくりが必要

(2) 短期的なまちづくりの方針

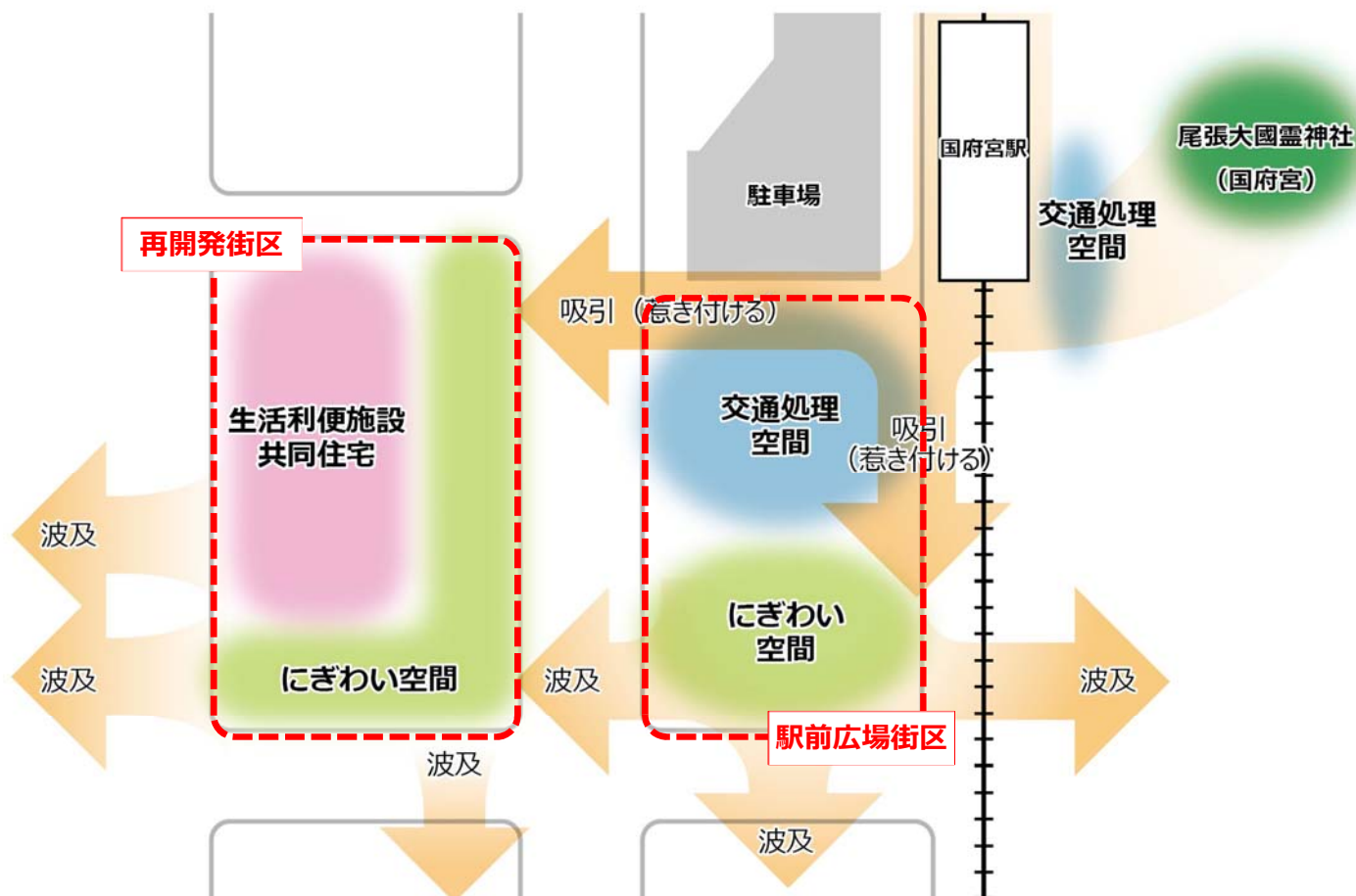
長期ビジョン（コンセプト及び基本方針）の具現化を念頭におきながら、国府宮駅周辺における喫緊の課題の解決に向け、短期的に取り組むまちづくりの方針を以下のように設定します。

◎ 駅西側においては、現在の駅前広場の整備改善により、安全で快適な交通処理空間を確保するとともに、駅東側においては、歴史まちづくりゾーンの玄関口づくりに配慮しながら、安全で快適な交通処理空間を確保します。

◎ 駅西側の駅前広場の整備改善にあたっては、駅利用者や国府宮神社参拝客をまちなか（駅西側の市街地や駅東西の商店街）へ惹き付けるとともに、駅前広場における朝夕ピーク時以外の「もったいない」状態を解消するため、安全で快適な交通処理空間に加え、交流・にぎわい創出に寄与する空間を確保するように改善します。

◎ 駅前広場の整備改善と一体的な整備が可能な西側街区（再開発街区）では、駅・鉄道利用者へ訴求するとともにまちなかへにぎわい・人の流れが波及していくような建物レイアウトを意識しながら、市民・駅利用者の日常生活を支える機能の受け皿を確保します。

◎ 駅前広場の改善や受け皿施設の整備にあたっては、稲沢市、国府宮駅周辺の個性（植木＝緑、国府宮神社＝歴史性）を感じられるデザイン（広場、舗装、照明、サイン等）や機能（観光案内所等）を導入します。

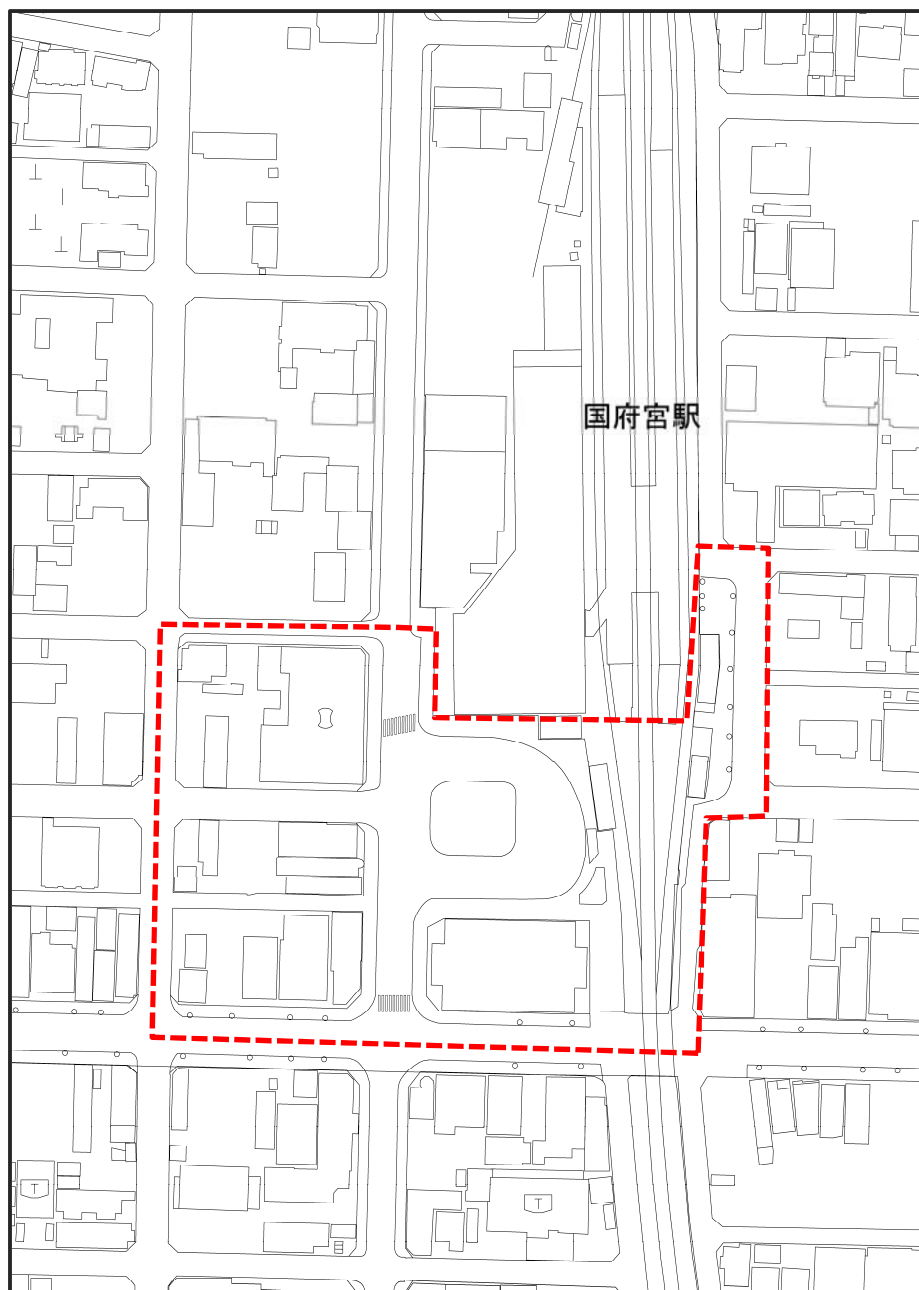


第5章 整備計画案の検討・立案

1. 検討区域の設定

短期的なまちづくりの方針を具現化するため、駅前広場の整備改善と一体的に日常生活機能等の受け皿確保を検討する区域を下図のように設定します。

図：検討区域



2. インフラ施設の検討

(1) 駅西側

1) 駅前広場の規模算定

国土交通省が1998年に示した駅前広場面積の算定指針（98年式）に基づき算定される駅西側駅前広場の基準面積は以下のとおりとなります。

なお、当該指針では、本基準面積をもとに地区の実情を勘案して配置計画を検討し、必要に応じて駅前広場基準面積を最終的に確定するものとされています。

①前提条件の設定

i) ピーク時将来鉄道乗降客数（ピーク時将来駅前広場総利用者数）の設定

国府宮駅におけるピーク時将来鉄道乗降客数は、平成29年7月実態調査時のピーク時乗降客数を採用し、下記のように設定する。

	ピーク時乗降客数（7:00～8:00）	計
国府宮駅西口（地下改札）	3,099	3,647
国府宮駅西口（橋上改札）	548	

ii) ピーク時将来施設別利用者数の設定

国府宮駅前広場におけるピーク時将来施設別利用者数は、上記で予測したピーク時将来総利用者数に駅端末機関分担率を乗じることで算出する。

<機関分担率の設定>

国府宮駅の機関分担率については、第5回PT調査における機関分担率（下表）を参考に設定するものとする。

	バス	自動車	二輪車	徒歩
国府宮駅	0.044	0.216	0.385	0.355

なお、PT調査では「タクシー」の分担率は算出されておらず、「自動車」に「タクシー」が含まれるものと考えられる。したがって、ここでは「計画指針」において示されている地方都市圏の「タクシー」分担率の設定値0.01を採用し、上記の「自動車」分担率から「タクシー」分担率を差し引くことで、当該駅の機関分担率を設定するものとする。

以上から、国府宮駅における機関分担率を以下のように設定する。

	バス	自動車	タクシー	二輪車	徒歩
国府宮駅	0.044	0.206	0.010	0.385	0.355

②計画施設数等の算定結果

		西口算定値 (台)
バス	乗車バス数	1
	降車バス数	1
タクシー	乗車バス数	1
	降車バス数	1
	駐車台数の計画交通量	3
自家用車	乗降バス数	10
	駐車台数の計画交通量	0

③必要面積の算定結果

当該駅前広場における「環境空間比（駅前広場面積に占める車道部を除く全ての面積の割合）」は、「計画指針」に基づき 0.5 と設定する。

	西口算定値 (㎡)	西口算定値 (㎡) (バス乗降場を別に した場合)
交通空間基準面積 (歩道除く)	約 2,060	約 1,870
環境空間面積 (歩道面積 + 環境空間 施設面積)	約 2,060	約 1,870
必要面積	約 4,120	約 3,740

2) 駅前広場の交通機能スペックの検討

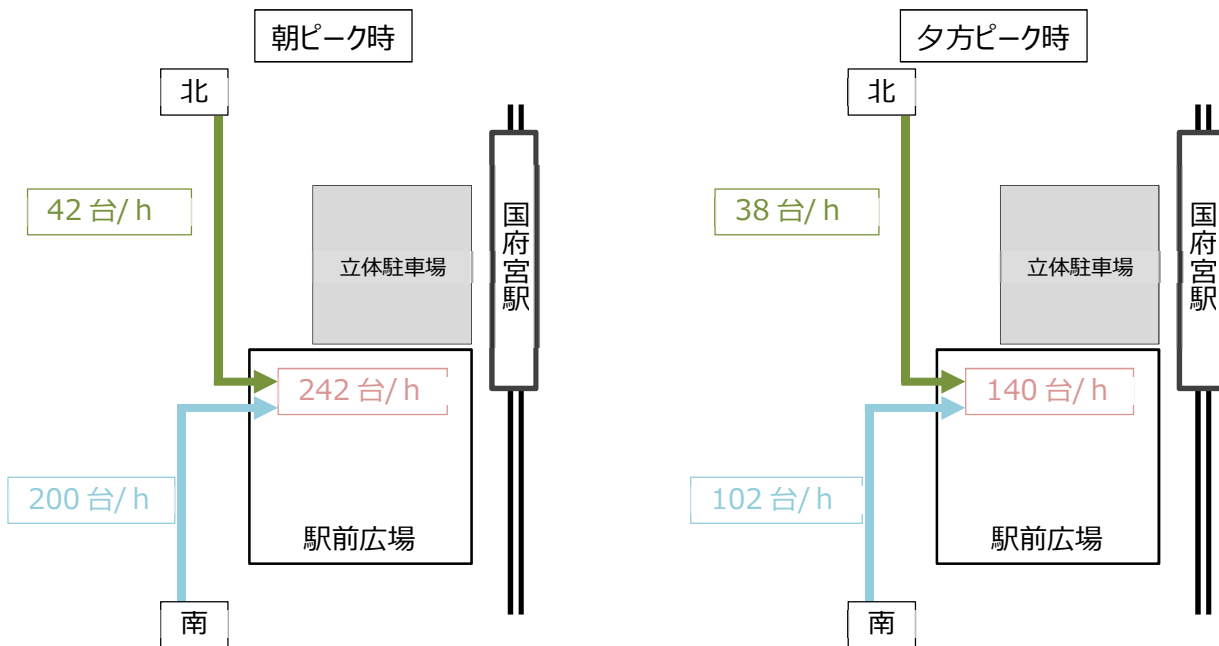
平成 29 年 6 月に行った交通実態調査の結果をもとに、駅西側駅前広場における各交通機能のスペックを検討・設定します。

① 駅前広場への流入交通及び乗降・待機交通の実態

現状では、駅前広場へ流入している一般車の約 2 割が北からの車両、約 8 割が南からの車両となっています。また、朝ピーク時には駅利用者を降ろしてすぐに出ていく車両（K&R 車両）が多く、夕方ピーク時には、駅降車客を迎えに来て駅前広場で数分程度待機する車両（待機車両）が多くなっています。

■ 流入交通

車両の発地区分	朝ピーク時 7-8	夕方ピーク時 18-19	割合
北からの車両（左折入場）	42 台/h（17%）	38 台/h（27%）	約 2 割
南からの車両（右折入場）	200 台/h（83%）	102 台/h（73%）	約 8 割
駅前広場に集まる車両合計	242 台/h	140 台/h	-



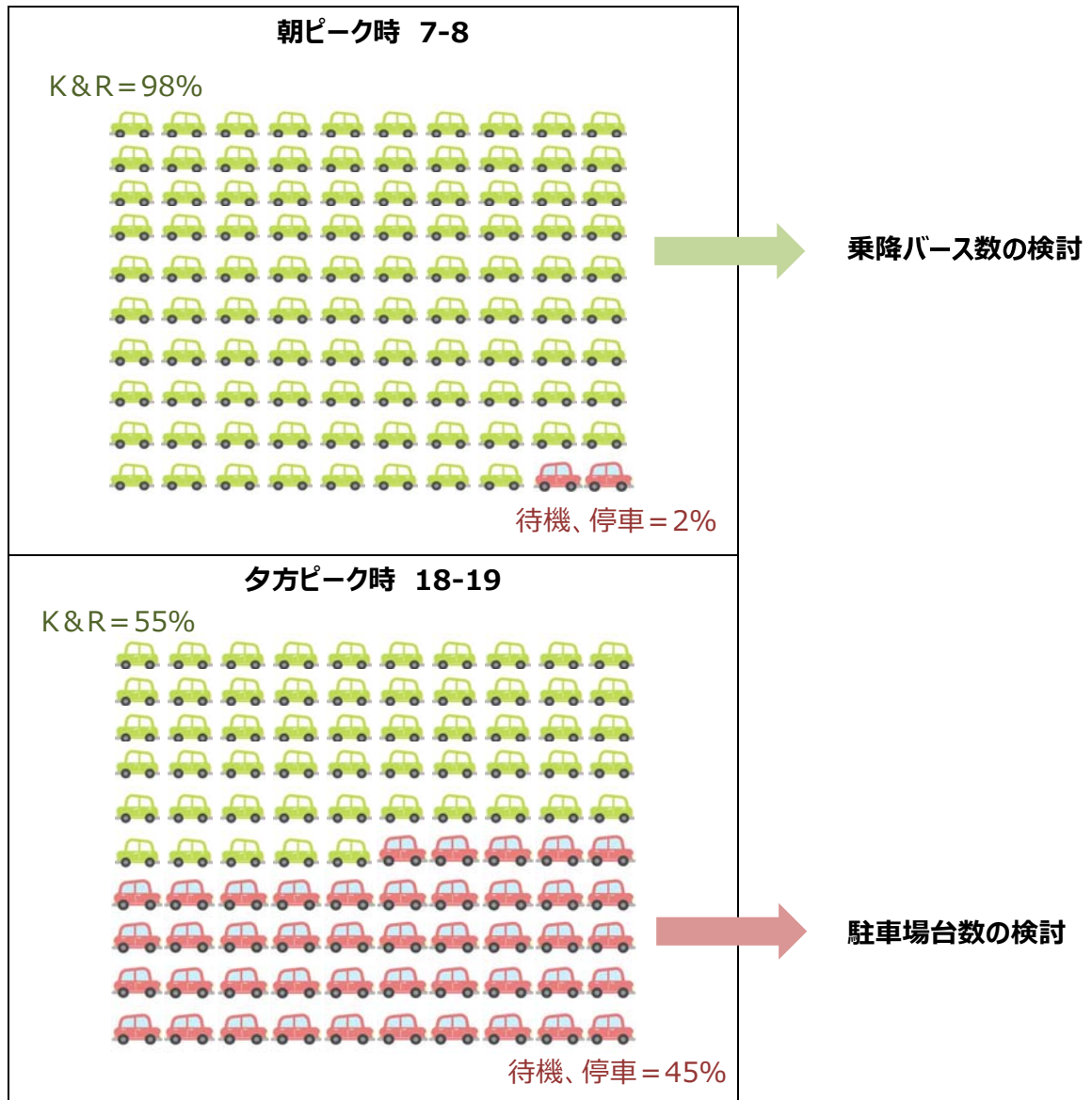
■ 乗降・待機交通

目的区分	朝ピーク時 7-8	夕方ピーク時 18-19
K&R	208 台（98%）	74 台（55%）
待機、駐車	(2+3)5 台（2%）	(56+4)60 台（45%）

注) 上記台数調査は、平成 29 年 6 月 29 日に現地調査したものである。

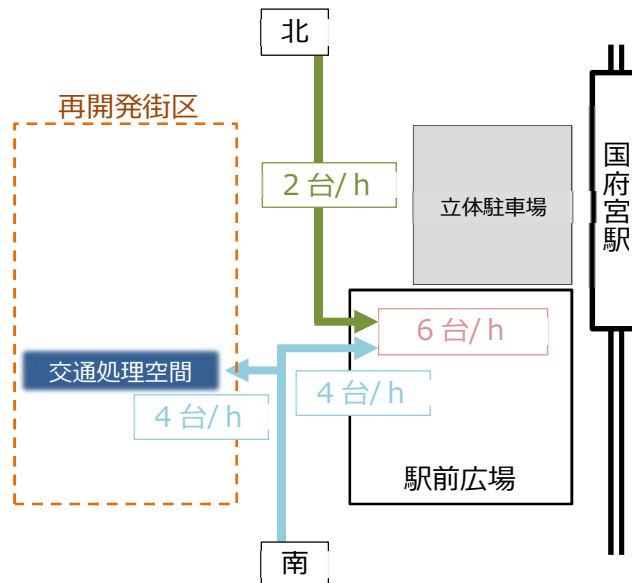
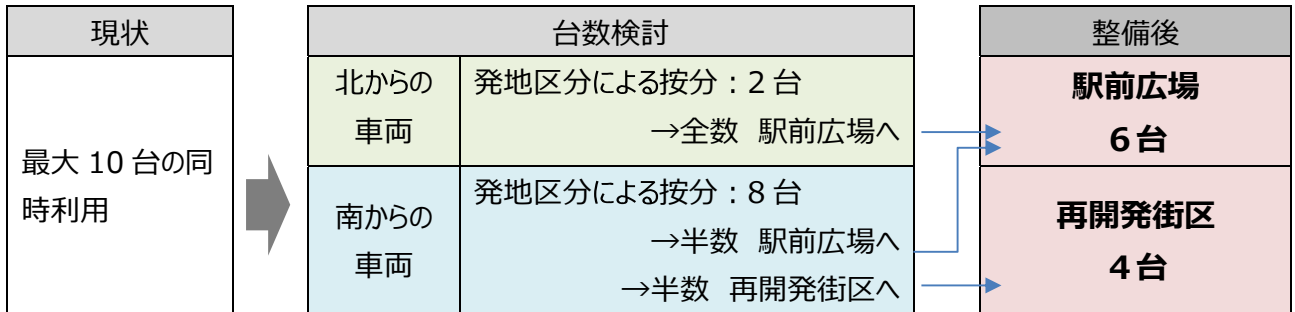
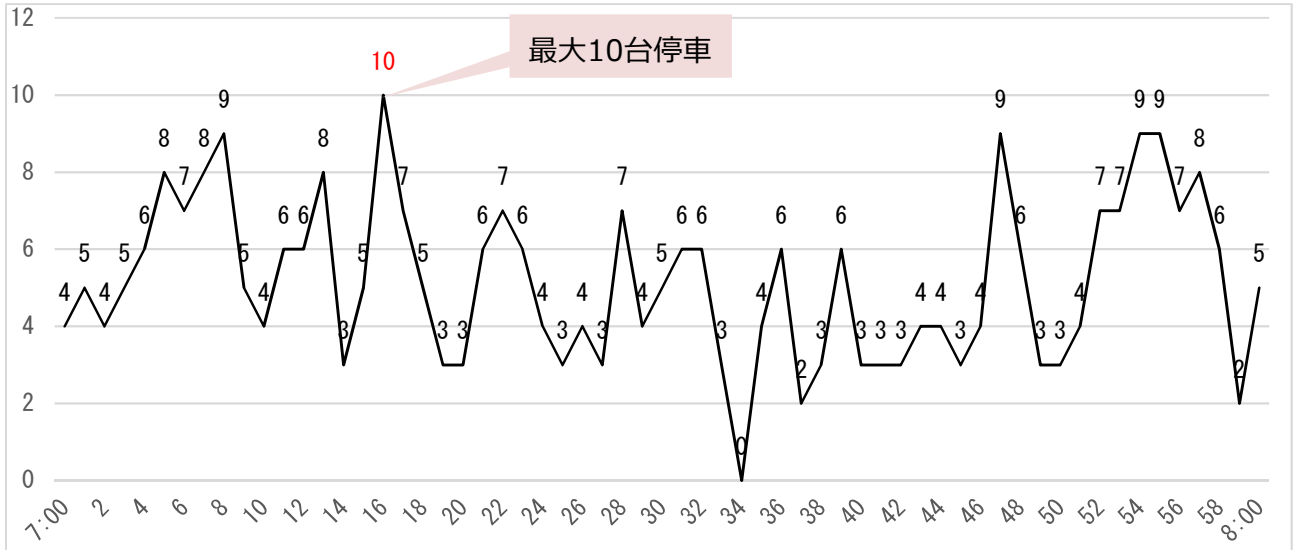
出入り台数調査と待機台数調査は別々に調査を行っている為、車両合計台数には、測定の誤差がある。また、待機台数調査は、K&R と待機、駐車のみをカウントしている為、それ以外の目的（例えば、ロータリー内が混雑していたため、入場したものの素通りした車両など）はカウントしていない。

朝ピーク時と夕方ピーク時で利用目的の違いによる車両台数が顕著に異なることから、現状の朝夕の利用台数から駅前広場整備における一般車の機能を検討することとします。具体的には、朝ピーク時の実態から、一般車乗降バス数の検討を、夕方ピーク時の実態から短時間駐車場の規模を検討します。



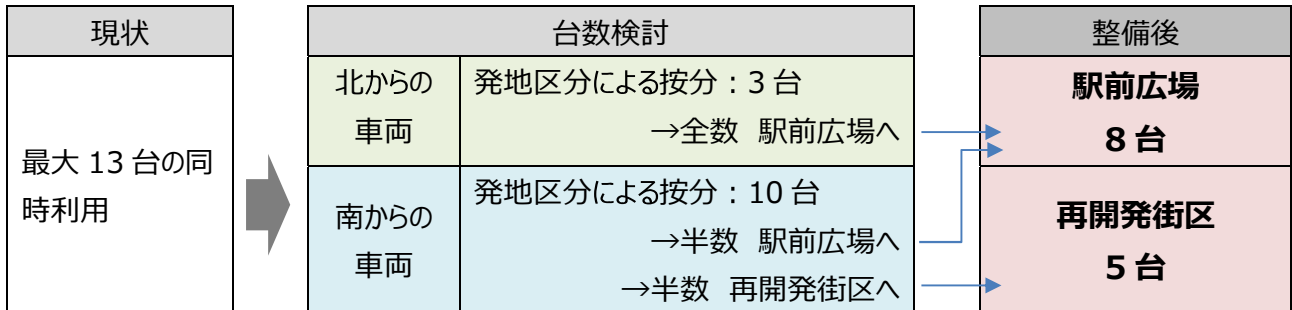
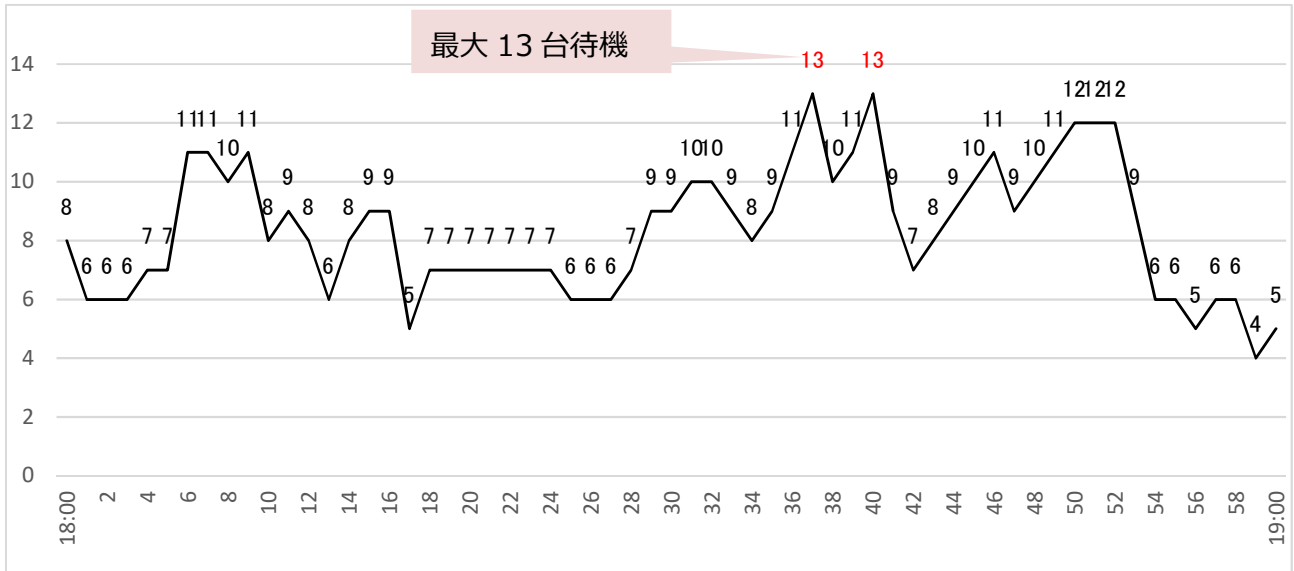
② 一般車（K&R 車両）用乗降バス数の検討【=朝ピーク時】

現状では、朝ピーク時に最大 10 台の同時利用があり、その 10 台のうち南からは 8 台、北からは 2 台が駅前広場内に流入してきていると想定されます。駅前広場の混雑の解消を図りつつ、ピーク時以外の時間帯での乗降バスの過剰な確保を避けるため、南側から流入する一般車の半数は、再開発街区において処理を図るものとします。



③ 一般車（待機車両）用短時間駐車場の検討【=夕方ピーク時】

現状では、夕方ピーク時に最大 13 台の同時利用があり、その 13 台のうち南からは 10 台、北からは 3 台が駅前広場内に流入してきていると想定されます。一般車乗降バスと同様に、駅前広場の混雑の解消を図りつつ、ピーク時以外の時間帯での短時間駐車場の過剰な確保を避けるため、南側から流入する一般車の半数は、再開発街区において処理を図るものとします。



④ 企業バスの乗降スペースの検討

企業バスは、現状では朝ピーク時に 18 台/時、夕方ピーク時に 10 台/時が駅前広場を利用している状況ですが、昼間の時間帯の利用はほとんどみられません。また、企業バスの一部の車両は大型バスを利用しています。

駅前広場内の交通動線の錯綜に伴う混雑を解消するためには、企業バスの乗降スペースを確保することが考えられますが、ピーク時以外の時間帯での過剰な確保を避けるとともに、大型バスの交通動線処理に対応した交通空間を確保することは非効率であるため、企業バスの乗降スペースについては、朝ピーク時は待機車両が想定されない短時間駐車場を活用し、夕方ピーク時及び大型バスについては、再開発街区において処理を図るものとします。

以上より、駅西側駅前広場に必要な交通機能のスペックを以下のように設定します。

機能	規模と配置		設定理由
	駅前広場	再開発街区	
一般車乗降バス	6台分程度	4台分程度	朝ピーク時の K&R 目的の利用台数に相当する台数を確保
一般車駐車場	8台	5台	夕方ピーク時の待機駐車目的の利用台数に相当する台数を確保
身障者用乗降ゾーン	2台分程度	-	車いす利用者や妊娠している方、小さな子どもを連れた方などが停められるスペースを確保
タクシーバス	乗車1台 降車1台	-	現状と同程度を確保
タクシープール	6台分	-	現状のタクシーの待機台数は4台程度であることから、それ以上の台数を確保
企業バス	(朝利用可)	大型バス (夕方)降車スペース	再開発街区での乗降を基本とし、混雑する平日の朝は駅前広場も利用可とする。

3) 動線処理の検討

駅前広場の喫緊の課題を解決するため、駅前広場の整備改善とあわせ、自動車及び歩行者の動線処理のあり方について、以下のように整備を行います。自動車・歩行者動線の錯綜を解消、駅前広場内に滞留する車両の削減の方策については、2つ案を基に検討をします。

◎駅前広場の出入口は、(都)中大通線・(都)奥田線交差点からなるべく離れた位置に設けることで、当該交差点を先頭に渋滞する車列が駅前広場内に滞留することを防ぎます。

案 A

◎駅前広場における流入・流出交通を円滑に処理するとともに、自動車・歩行者動線の錯綜を解消するため、駅前広場前の横断歩道及び東西方向の地下通路出入口は廃止し、平面での横断を解消するとともに、(都)奥田線を安全に横断できるよう、立体横断可能な新たな歩行空間を整備します。

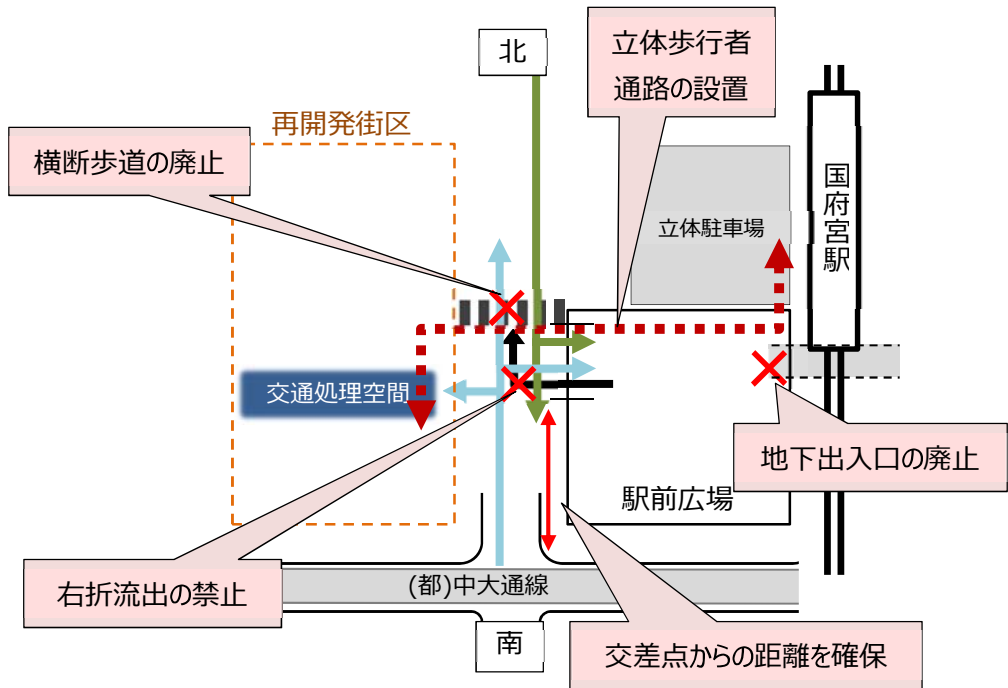
◎駅前広場からの流出においては、原則右折流出を禁止し、左折流出のみとする車両通行を制限することで、駅前広場内に滞留する車両の削減を図ります。

案 B

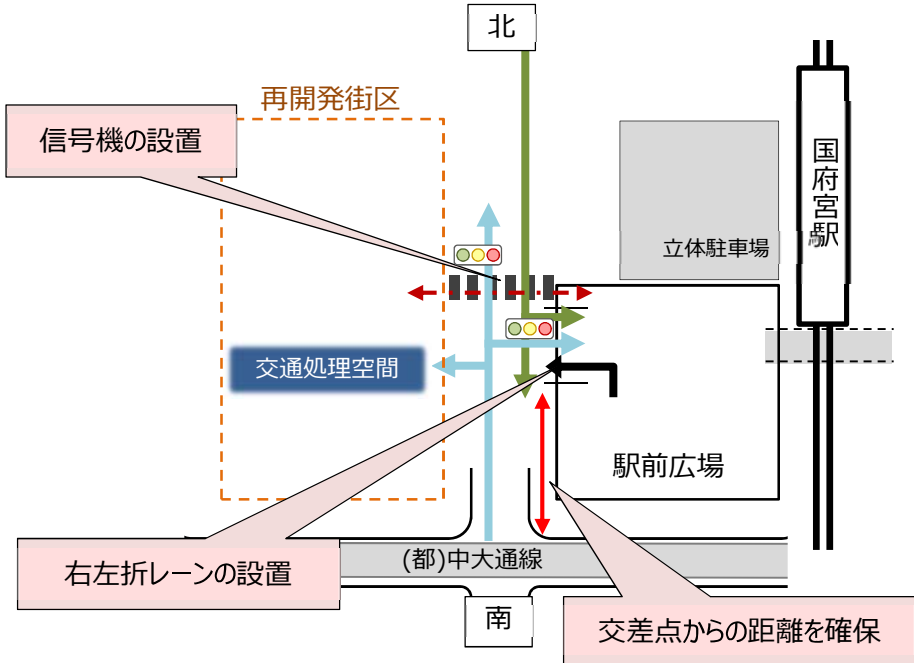
◎駅前広場における流入・流出交通を円滑に処理するとともに、自動車・歩行者動線の錯綜を解消するため、駅前広場前の出入口（交差点）に新たに信号機を設置し、(都)奥田線を安全に横断できるように整備します。

◎駅前広場からの流出においては、円滑で速やかに流出できるよう右左折別に車両レーンを設定することで、駅前広場内に滞留する車両の削減を図ります。

案 A



案 B

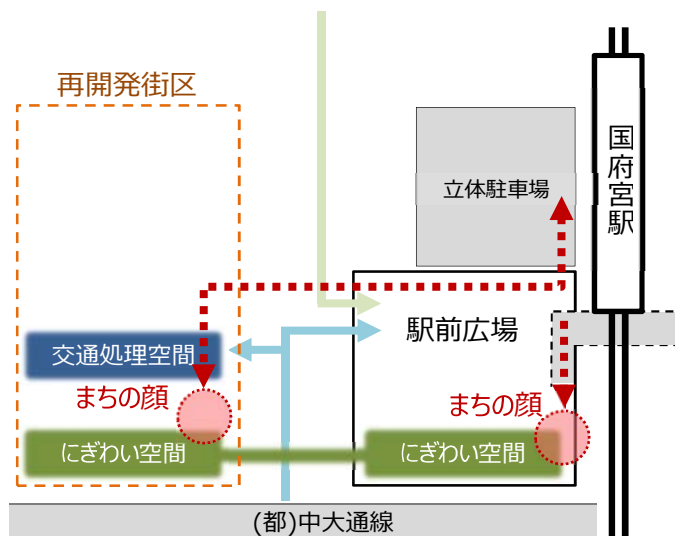
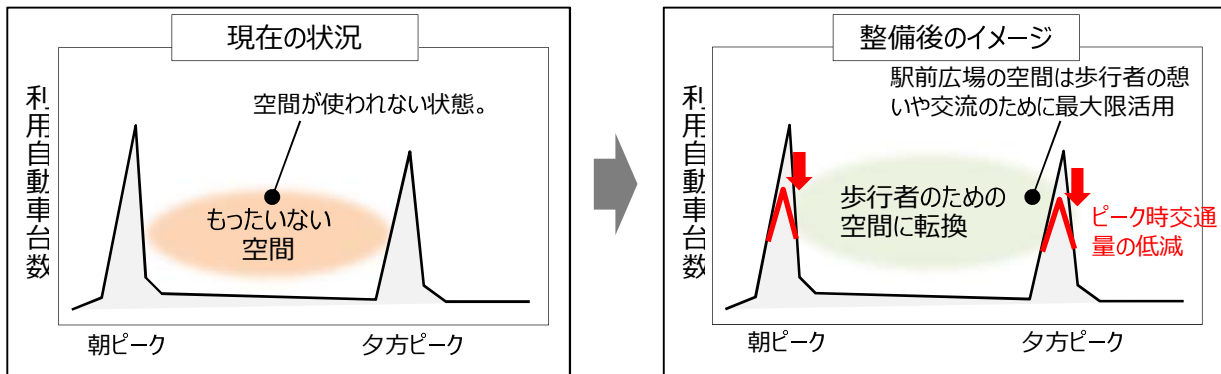


4) にぎわい空間の空間構成の考え方

駅前広場の整備改善、自動車及び歩行者の動線処理とあわせ、交流・にぎわい創出に寄与する空間を以下のように確保します。

◎現在の駅前広場は、朝・夕方ピーク時以外の昼間の時間帯は「もったいない空間」となっているため、ピーク時交通量の低減とあわせて、短時間駐車場を上手に活用しながら、駅前広場内に「にぎわい空間」を設けることで、車道の専有面積を減らし、歩行者のための空間に転換を図ります。

◎既存の地下通路と駅前広場内にぎわい空間との結節点、新たな立体横断歩行者通路と再開発街区内のにぎわい空間との結節点においては、新たなまちの顔にふさわしい修景整備を図ります。



(2) 駅東側

駅東側については、現在、駅前広場は設けられておらず、西側駅前広場のような広場内での交通混雑は顕在化していないものの、企業バスの待合スペースの確保や駅利便性の向上（バリアフリー化対応）が喫緊の課題となっています。

そこで、駅東側においては、駅前広場は設けず、歩道拡幅やシェルター設置等により、乗降スペースや車寄せスペースを充実させるとともに、橋上改札と接続する乗降口（エレベータ）を設けるものとします。あわせて、歴史まちづくりゾーンの玄関口づくりにふさわしい修景整備を進めます。



3. 導入施設の検討

(1) 企業ヒアリング結果の概要

再開発街区での導入機能の検討にあたっては、導入の可能性や実現性を見極めるため、企業ヒアリングを実施しました。その結果を以下に整理します。

生活サポート・質の向上

【商業施設】

ヒアリング対象	商業（食品スーパー等）事業者 2 社
1. 出店可能性について	<p>■ いずれの社も売上次第で出店可能と判断</p> <ul style="list-style-type: none"> ・売上げが見込めれば出店可能性を検討。 ・駅ビルは儲かると言われるが、駅前ビルはそう簡単ではない。
2. 出店条件・出店形態について	<p>■ 独立店舗あるいは床賃借（テナント）いずれのパターンも考えられる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者がメインターゲット。（郊外店の棲み分けが必要） ・都市型店舗の出店実績は少ないが、その場合は床を借りてテナントとして入るスタイルが現実的。 ・駅前店舗であっても駐車場（100～120 台程度）は必須。
3. その他	<ul style="list-style-type: none"> ・他業種のテナントを誘致することも可能。 ・駅周辺の再整備は鉄道事業者の協力なしでは進まないと思われるので、市としてしっかり交通整理することが必要。

ヒアリング対象	商業コンサル 1 社
1. 国府宮駅周辺の評価（出店可能性や可能業種等）	<p>■ 商業施設立地は非常に厳しいと評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロードサイドより優位性があるとは言えない。 ・駅前で商業施設が成立する駅乗降客の基準は約 5 万人/日と言われており、現状の 2 万人では成立は非常に厳しい。 ・踏切等があり、ロードサイドとしても優位性はなく、ポテンシャルは低い、
2. 想定される具体企業（店舗名）	<p>■ 現時点で出店が確実視できる企業はない</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅乗降客からみても、コンビニすら新規立地は難しい。 ・現在の既存の店舗等で床を埋めるのが精一杯のところ。 ・スターバックスやツタヤといった名前がすぐ出るが、誘致するのはそんなに簡単ではない。
3. その他	<ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトシティを追い風にして、どこまで駅周辺に機能集積を高められるかがポイント。商業施設は人口があってはじめて成立する。 ・当地区のポテンシャルが低いことを十分認識して、行政がしっかりリードする姿勢が求められる。 ・面的に個店・商店街のリノベーション（Re よりも re）を考えた方がよい。現在あるものを磨くという発想が重要。

【高齢者福祉施設】

ヒアリング対象	介護施設・サービス付高齢者住宅事業者 1社
1. 高齢者福祉施設の展開可能性について	<p>■ 経営面からみて、駅前での展開は厳しいと判断</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自分の土地で運営していくスタイルでないと難しい。家賃が発生するとすると経営上非常に厳しい。 ・駅前に魅力がない訳ではないが、地代や賃料が発生するとすると進出は非常に厳しい。
2. 進出条件・進出形態について	<p>■ 様々な福祉機能の複合化が必要（ただし、駅前立地は難しい）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・職員用の駐車場確保も駅前であると課題になる。送迎用の駐車場も必要であり、駅前は地代が高いため成立しないと思われる。 ・サ高住単体での立地は成立しない。総合ケアセンターのような発想がないと無理。
3. その他	<ul style="list-style-type: none"> ・地域包括ケアシステムのように、医療や福祉等を含めトータルで福祉を考えないと成立していかない時代になっている。

【子育て支援施設】

ヒアリング対象	保育所運営社会福祉法人 1社
1. 子育て支援施設の展開可能性について	<p>■ 展開可能性は今後の需要次第</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、人口（子ども）が増えて需要があれば、可能性はある。 ・保育園と老人施設が一体になった施設も他自治体では事例あり。
2. 進出条件・進出形態について	<p>■ 床賃借（テナント）での進出も可能性あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・敷地・施設規模については、乳児、幼児 1人当たり必要な面積基準あり。 ・従業員用の駐車場が必要 ・オフィスビルに託児所等で進出するのも面白い。（現在の国府宮駅前の保育所はテナントとして入っている）
3. その他	<ul style="list-style-type: none"> ・市は何がしたいのか「市の方針」を明確にしてほしい。

【その他】

● オフィス仲介業者 1社

- ・国府宮駅周辺でのオフィス需要は現時点では全くない。
- ・リニア開業等によりこれからオフィスの流入が増えるかもしれないが、現時点では潜在的ニーズがないので全くの未知数。
- ・オフィスの受け皿がないから立地が進まないのではなく、ニーズがないからその動きがおきないと考えるべき。

● ホテル（不動産賃貸）事業者 1社

- ・駅から徒歩 1～2分となったらホテル立地はあり得ない。駅直結でないと立地は難しい。

●市内大学2校

- ・名古屋駅や一宮駅の規模ならサテライトキャンパスの展開も考えられるが、国府宮駅前では厳しい。
- ・学会等向けの会議室の設置も想定できない。
- ・近隣の3大学と連携してなら、サテライトキャンパスの可能性はある。
- ・収容人員200名程度の講義室があれば、サテライトキャンパスの設置を検討したい。
- ・各学科、選考において研究会、研修会の依頼も多く、名古屋からのアクセスの良さから需要は高い。

居住の場

ヒアリング対象	マンションデベロッパー・ハウスメーカー 4社
1. 国府宮駅周辺の共同住宅の市場性について	<p>■いずれの社も一定のニーズ・需要があると評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・供給戸数は100戸/年前後。 ・需要だまりがあることや駅直結で名駅へ10分となると、さらに需要が高まる可能性あり。 ・価格帯は4,000万円が上限。(坪単価130~140万円前後、1社は170万円程度でもOK) ・販売ターゲットはファミリー層中心だが、30歳代からシニアまで幅広く考えられる。
2. 再開発事業等への参画可能性・参画形態について	<p>■いずれの社も参画に強い興味を示す</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前のマンション開発であれば失敗するリスクは少ない。 ・大手事業者の方が有利。 ・参加組合員として床を取得し販売するのが一般的なスキーム。 ・再開発事業というよりも単純にマンションを建てるというスキーム(土地を集めて買収→マンション建設というスキーム)の方が単純で、早く進むと回答した社もあり。
3. その他	<ul style="list-style-type: none"> ・タワー型のマンションは売れない。南向き板状の形状が理想である。 ・マンションを主体としつつ複合開発にする方がよい。 ・+αとしてどんなものを誘致できるかがポイントになる。 ・スーパー等商業施設が入ると訴求力がより高まる。 ・郊外の商業施設に打ち勝つような魅力ある商業施設が必要であり、駅前というだけでは勝負にならない。 ・理想としては1階がスーパー等の商業施設、2階以上が住宅である。 ・1階を店舗にするとコスト高になるため、別棟にした方がコスト的には楽になる。 ・駅直結が望ましいが、屋根付きデッキ等でつながれば道路を隔てた街区でも問題ない。 ・市役所の出張所など公的な施設が入るとよい。

■ 市内分譲マンションの供給実績(ヒアリング対象A社提供資料)

◆ 稲沢市マンションリスト(2005年～2017年) 黄色セルは国府宮駅最寄りの物件

販売	物件名	沿線	駅	徒歩	事業主	総戸数	平均価格	最低価格	最高価格	平均面積	最低面積	最高面積	平均坪単価
2005年4月	フレスト国府宮西	名古屋本線	国府宮	5	東新住建	20	2,749	2,180	3,650	85.31	75.60	100.78	106.5
2006年5月	ライオンズ国府宮レジデンス	名古屋本線	国府宮	9	大京	44	3,188	2,440	3,820	85.18	72.79	93.65	123.7
2006年6月	エムズシティ稲沢	東海道本線	稲沢	5	名鉄不動産他	291	2,932	1,920	4,780	88.10	71.02	120.02	110.0
2008年11月	ミッドレジデンス稲沢	東海道本線	稲沢	5	栄泉不動産他	276	3,289	2,290	4,740	80.18	70.84	101.74	135.6
2010年11月	クレメント稲沢マークス	名古屋本線	国府宮	9	中村建設	35	2,502	1,790	4,080	83.26	68.14	102.88	99.4
2011年12月	モアグレース稲沢小池Ⅱ	東海道本線	稲沢	12	エムシーホーム	18	2,826	2,290	3,390	84.62	75.17	100.64	110.4
2011年7月	アトレ国府宮グレイシア	名古屋本線	国府宮	9	三交不動産	146	2,837	2,282	4,152	83.68	73.94	103.50	112.1
2012年2月	プレミアムフォート稲沢	東海道本線	稲沢	6	名鉄不動産他	230	2,779	2,118	3,898	83.90	71.39	101.62	109.5
2013年6月	ロフティ稲沢駅前	東海道本線	稲沢	7	富士不動産	29	3,187	2,640	3,800	84.33	76.80	92.74	124.9
2016年6月	ロフティ稲沢サウステラス	名古屋本線	奥田	8	富士不動産	22	3,002	2,730	3,500	82.18	79.78	84.58	120.8

◆ 予定物件は、2017年6月末時点で稲沢市内ではなし

◆ 2005年～2017年に稲沢市内で供給された物件



(2) 導入機能の選定

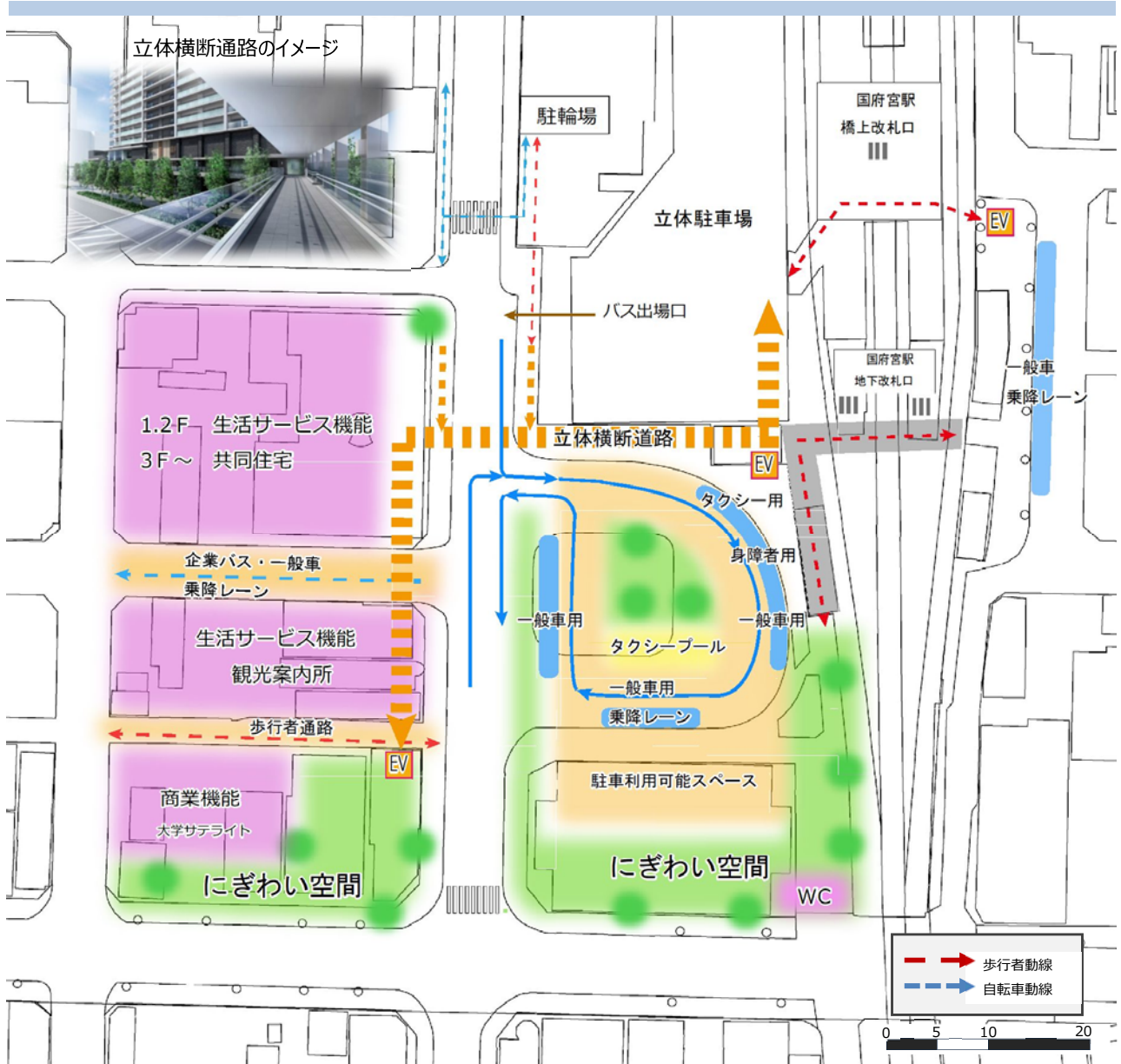
長期ビジョン（コンセプト及び基本方針）や短期的なまちづくりの方針を踏まえつつ、企業ヒアリング結果をもとに、再開発街区での導入機能を以下のように設定します。

- 立地・事業成立が確実視される**共同住宅（分譲マンション）**を導入機能の柱とします。（ファミリー層ターゲット、100戸程度）
- 共同住宅供給による居住人口（子育て世代）の増加を前提に、新旧生活者の利便性を高める機能として、住宅供給にあわせ（住宅1階部または同一敷地内別棟で）
 - ・**小型（都心型）食品スーパー等の商業施設**
 - ・**飲食、子育て支援、金融、理美容等の生活サービス施設**のうち1～2機能の導入（既存店舗の機能更新・移転等含む）を図ります。
- まちの個性づくりに向け、国府宮神社をはじめ稲沢市の歴史や文化等を広く情報発信するための観光案内所や歴史資料館等の導入を検討します。
- 地価負担力の低い福祉施設や市役所窓口機能をはじめとする行政施設等の導入については、市の関与の可能性を検討します。
- これら機能の導入や公共施設（駅前広場等）の整備にあわせ、緑や歴史を感じられる国府宮ならではの質の高い都市空間・街並みの形成を図ります。

4. 公共施設及び施設建築物計画案の検討

整備計画案 A

■計画概要 商業地域/建蔽率80%/容積率400%
 駅前広場 現：約2,300㎡ → 整備後：約3,290㎡
 再開発街区敷地面積：約3,920㎡



再開発街区 施設イメージ



緑を活かしたにぎわい空間イメージ



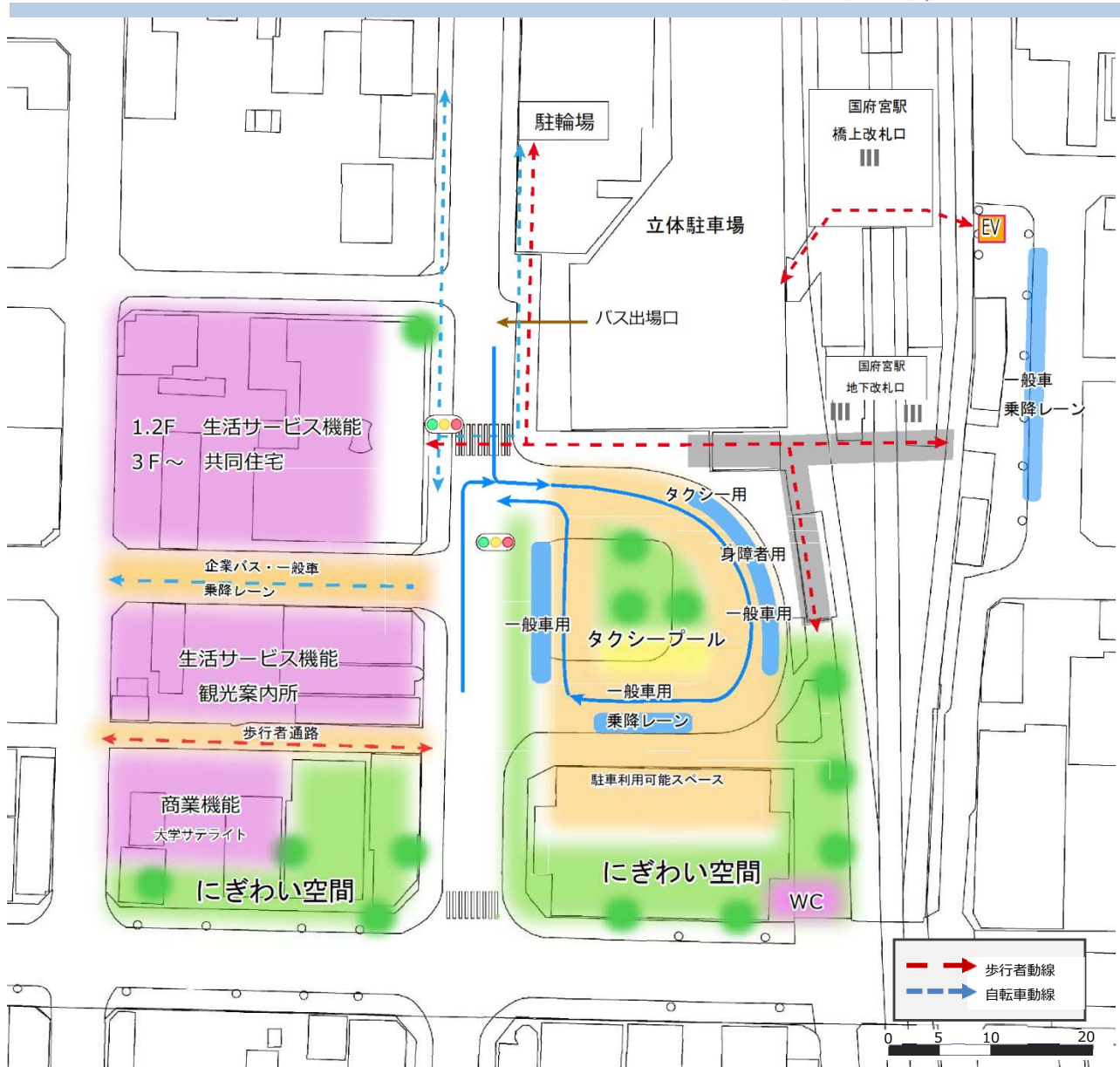
イベントに合わせた駐車場と広場



※注)イメージ写真は参考資料であり、本計画で整備予定である施設等を示すものではない。

整備計画案 B

- 計画概要 商業地域/建蔽率80%/容積率400%
- 駅前広場 現：約2,300㎡ → 整備後：約3,290㎡
- 再開発街区敷地面積：約3,920㎡



再開発街区 施設イメージ



緑を活かしたにぎわい空間イメージ



イベントに合わせた駐車場と広場



※注)イメージ写真は参考資料であり、本計画で整備予定である施設等を示すものではない。

整備イメージパース

