

説明要旨

本題に入る前にこの国府宮駅周辺の再整備に至った背景を説明

稲沢市内に鉄道駅は全部で 11 駅あり、そのうちJR稲沢駅と名鉄国府宮駅を本市の拠点駅と位置付けております。この両駅は、名古屋駅まで約 10 分と非常に利便性が高く、他自治体の周辺の駅と比べても地理的優位性は高い駅となっております。JR稲沢駅周辺の土地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、この国府宮駅と考えております。国府宮駅は一日当たりの乗降客数が約 22,000 人と多く、270, 280 ある名鉄の駅の中で、16, 17位ぐらいの乗降客数がありますが、駅周辺に目を向けると昭和の時代には大変賑わっていた商店街は、現在、元気がなくなり、そのポテンシャル、特急駅というブランド力が活かされていない状況になっています。また、ロータリーは、西側だけにしかなく乗降客数に対しても狭く、雨天時には大変混雑している状況です。併せて2027年、今から9年後には東京品川駅から名古屋駅まで約40分たらずでリニア中央新幹線が開業予定であり、私どももこのリニアインパクトを最大限に活かせるように、新たな稲沢市としての顔として駅前広場をはじめ国府宮駅周辺の再整備を図っていきたくと取組を進めてさせていただいたところです。

P3.本市の上位計画における国府宮駅周辺の位置づけは、『都市機能が立地する中心商業地』、『人が集い、触れ合い、にぎわいのあるまちを創出する場所』、『緑の都市軸の形成』、『都市資源の活用』と定めております。

P4.稲沢市版まちひとしごと創生総合戦略の中で、本市は名古屋のベッタウン、ものづくり産業の集積地としてのポテンシャルを活かし、居住地として選択される都市を目指すとしております。そのためには、本市の居住地としてのブランド力の向上と居住都市としての魅力を高める必要があると考えております。

P5.今後、人口減少が予測される中、都市の活力を高めるため国府宮駅周辺において、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、より住みよいまちにしていく必要があります。

P6.国府宮駅周辺は、青空駐車場等が点在しており、その有効活用と土地の高度利用を図り、人口・都市機能の受け皿づくりを進めていく必要があります。

P7.国府宮駅周辺には国府宮神社などの歴史的資源があり、県内有数の文化財数を誇っております。また、県内第 1 を誇る植木産業もあり、これらを活用し快適な都市空間の形成を図り、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。

説明要旨

- P8. 今後、ますます高齢化が進む中、駅舎、道路等のバリアフリー化を一層進め、高齢者などの方にも快適な移動を確保する必要があります。
- P9. 従業者数の減少によるまちの賑わいの喪失を防ぐため、新たな雇用の場を創出していく必要があります。
- P10. 駅前広場に求められる役割は時代とともに変化し、従来の車の交通処理機能を重視したものから、公的空間を利用し人が集まり賑わいを生む空間が重視されてきています。国府宮駅は、乗降者数が年間 800 万人と多いものの賑わいが生まれておらず、それに見合った駅前広場を整備するとともに、賑わいを生む空間を創出していく必要があります。
- P11. 参考に類似駅の年間乗降数を載せております。鉄道高架事業、再開発事業などにより整備された太田川駅は年間約 640 万人で、国宝犬山城という観光資源がある犬山駅は約 310 万人で、本市より人口が半分ほどの岩倉市にある岩倉駅は再開発事業が完了し国府宮駅より少し多い約 870 万人となっております。
- P12. 昨年度実施した市民及び駅利用者アンケート調査の結果です。アンケート数は市民と駅利用者計 3,300 通配布し、40%を超える 1,330 通回収できました。
- P13. 市民では「遊び・レクリエーション」が最も多く、駅利用者では平日休日とも「通勤」が最も多い結果でした。
- P14. 市民では「自動車」が多く、駅利用者では「徒歩・自転車・二輪車」が多くみられました。
- P15. 市民では「国府宮神社」が最も多く、駅利用者は「コンビニ」「銀行」などが多くなっています。
- P16. アンケート結果から満足度、重要度をそれぞれ数値化し、横軸に満足度、縦軸に重要度を取りました。この表の左上の赤枠の領域、すなわち重要度は高いが満足度が低いという点を改善する必要があります。
- P17. 星印が付いている物が、先ほどの左上の赤枠の領域内の物で、改善が求められているものです。

説明要旨

- P18.「生活利便施設が充実した街」を望む回答が最も多い結果となりました。なお、「今のままでよい」は約4%に留まっています。
- P19.「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みられ、「駅前広場を改善する」「オフィスビルや事業所の立地を促す」などの回答もありました。
- P20. 昨年の6月29日(木)、7月2日(日)に行った駅周辺の交通実態調査から、駅の西側では大きく分けて3つの課題が明らかとなりました。まず、1つ目は、ピークの1時間に銀行前の横断歩道では、約1,300人もの歩行者・自転車が横断し、ロータリーには、203台北進右折により流入し、南進左折により流出しています。また、南の信号交差点に向かって流入する車の量は、418台となっており、203台を差し引いた215台分は通過交通となっております。これらの交通により混雑が発生していることから、通過交通を減らすとともに、歩行者の安全な通行空間を確保することが必要となります。
- P21. 2つ目は、ピークの1時間にロータリー西側の南北道路では、約60台が送迎のために停車し、ロータリー内では、一般車・タクシー合せて256台、企業バスが18台流入しております。さらに、企業バスには専用の乗降場がなく、利用者がロータリー内の車道にて乗降している場合もあり、車両と歩行者が錯綜している状況となっております。従って、ロータリー内の混雑を緩和するため、適正な規模の交通処理空間を確保することが必要となります。
- P22. 3つ目は、ロータリーの出口と信号交差点が近接していることから、流出車の先詰まりにより渋滞が発生しており、駅前広場内の交通混雑に拍車をかけている状況となっております。従って、流出車が十分に滞留するスペースを確保することが必要となります。
- P23. 交通実態調査からみた駅西側の課題をまとめますと、通過交通量を減らし、歩行者の安全な通行空間を確保する。適正な規模の交通処理空間を確保する。滞留するスペースを確保する。となります。
- P24. 駅西側には、ロータリーがしっかりと設置されていますが、駅東側には設置されておらず、一方通行により交通処理されております。また、東に行けば JR 稲沢駅がありますので、西側に比べて駅利用者数、一般車・タクシー台数など3分の1ほどにとどまっております。しかしながら、このロータリーがない状況下でも企業バス数台が駅西に停めるスペースがないため出入りしている状況となっております。

説明要旨

- P25.本市が居住都市として選ばれるためには、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(クオリティ・オブ・ライフ)を備えたまちづくりを展開することが必要であると考えます。あわせて、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)を展開する必要もあると考えました。
- P26.それらを『居住の場』、『クオリティ・オブ・ライフ』、『まちの個性』の3つの円としてまとめました。また、「まちの課題」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、住む人が長く住み続けることができる・住み続けたいくなるような「安全・安心」の確保、まちの賑わい創出に向けた雇用の場の確保をまちづくりの前提としました。
- P27.まちづくりのコンセプト案を『大都市名古屋のすぐそばで、緑と歴史を身近に感じられるまち国府宮』といたしました。ここに込めた想いとしては、「名古屋まで10分・名古屋から10分という便利さを活かしつつ、居住の場や雇用の場、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」、「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」「国府宮地区の魅力を高めることで、稲沢市が住む場所・働く場所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。
- P29.昨年実施した出店の可能性がある業種へのヒアリング結果より、居住の場としてマンションデベロッパーとハウスメーカー4社、各社とも一定のニーズ・需要があると好評価をいただきました。
- P30.食品スーパー等の商業事業者として2社、2社ともに売上次第で出店が可能ということでした。
- P31.商業コンサルいわゆる小売店舗を取りまとめたり誘致したりする会社では、商業施設立地としては非常に厳しいと評価されました。
- P32.高齢者福祉施設では、駅前では厳しいとの意見でした。
- P33.子育て支援施設では、その時の制度と需要が合えば、展開の可能性はあるとの意見でした。
- P34.オフィス仲介業者は、国府宮駅周辺でのオフィス需要は現時点では全くない、と厳しい意見でした。ホテル事業者は、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と、こちらも厳しい意見でした。大学2校のヒアリング結果

説明要旨

は、名駅から10分というアクセスの良さから講座や研修会などに使用する会議室等の需要は高いと考える。という前向きな意見をいただきました。

P35.立地、事業成立が確実視される共同住宅(分譲マンション)を導入機能の柱とする。共同住宅供給による居住人口の増加を前提に、新旧生活者の利便性を高める機能として、小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、福祉施設や市役所窓口機能などの行政施設等の導入については、市の関与の可能性を検討する。また、将来的な連続立体交差事業(鉄道高架化)を見据え、駅東側での公共施設の整備にあわせ、仮線用地等の確保も検討します。

P36.まちづくりの方針を2段階に分けて進めることとして整理しました。おおむね5年までを第1ステージとして、「近年、名古屋都心部等でみられる大規模再開発事業を目指すのではなく、駅前広場等の公共施設の再整備に絡めて、国府宮駅周辺のポテンシャルを踏まえながら、“駅前のイメージを新たに作る再開発(複合)型まちづくり”を駅周辺再整備の“先導的プロジェクト”として展開する。」といたしました。

P37.おおむね5年以降を第2ステージとし、このプロジェクトを契機に、低未利用地の有効・高度利用や面的な商店・商店街リノベーションがまち全体へと連鎖的に波及し、共同住宅のさらなる供給、商業、生活サービス施設の一層の充実が進んでいくことを目指す、といたしました。

P39.(これは、あくまでもイメージとして考えたものと思ってください。)立体駐車場・バス乗降場はそのままとし、ロータリーを含む駅前広場を南に拡張し、道路西側に再開発による居住・都市機能誘導エリアを設けます。そこで奥田線を公共交通のみ通行可として、一般車を迂回させることにより、通過交通を排除し、一般車とバス・タクシーの動線を分離させ、駅前広場アクセス交通の整序化を図ります。加えて、ペDESTリアンデッキ(横断歩道のようなもの)等の設置も考えています。また、交通実態調査より導き出された駅前広場の必要面積のおおよその大きさを記載しております。バス乗降場が分かれているのでこちらの案では3,800㎡が記載されております。この案①の評価に対して、青字はメリット、赤字はデメリット(課題)として示してあります。

P40.現在、1階部が名鉄バスの乗降場となっている既設立体駐車場を撤去・新設し、バス、一般車、タクシー全ての車が利用できるよう駅前広場の拡張を行い、駅前広場の出入口を南の信号交差点から離れた位置に設けることで、ロータリーからの流出車が十分に滞留できるスペースを確保します。駅前広場のおおよその大きさはバスも含んでいますので4,200㎡を記載しております。

説明要旨

- P41.前ページの赤色の居住・都市機能誘導エリアと、紫色の駅前広場を入れ替えました。この案の評価はほとんど前ページの案と同じになっています。
- P42.春日井市にある JR 勝川駅は整備されたペデストリアンデッキによりマンションや商業施設に行き来することができるようになりました。
- P43.東海市にある名鉄太田川駅は、駅の両側に商業施設ができマンションも建ち、さらに大学も誘致され、若者が多くあつまり賑わっております。
- P44.新たに駅前広場を設けるとともに、アクセス道路の拡幅により、駅アクセスの円滑化を図ります。また、現在橋上改札と接続する乗降口は西側しかないため東側にも乗降口を設け、国府宮神社と一体となった景観まちづくりを誘導し、その景観まちづくりの一部として、駅から国府宮神社への快適なアクセスのため、コミュニティ道路化等の修景整備を図る、というような対策を考えています。また、駅、駅前広場、国府宮神社をつなぐアクセス機能に加え、週末などに利用できるイベント広場としての利活用もできればと考えています。併せて交通実態調査より導き出された駅前広場の必要面積のおおよその大きさ1,500 m²を記載しております。
- P45.あえて駅前広場は設けず、歩道拡幅や雨よけなどのシェルター設置等により車寄せスペースを充実させます。こちらの案にも橋上改札への乗降口を設け、国府宮神社と一体となった景観まちづくりを誘導していくこととします。
- P46.江戸時代のままの幅員の道路を、無電柱化などを実施し、歩行者のためのみちとして再生した島根県津和野町の事例です。
- P47.車道を2車線から1車線化し、歩道幅の拡大と併せて、無電柱化などを実施した松山市の事例です。どちらの事例も地元を巻き込み長年にわたり協議したことなどが、事業の成功要因として上げられております。
- P49.ポイント1について、昨年度に発足した勉強会の後継組織として、(仮)再開発検討会を立ち上げたいと考えております。メンバーとしては、引続き大学教授や交通事業者、商工業者団体、警察などの方々をお願いをし、新たに権利者の代表の方、県の補助金の窓口部署の方などに参加いただき、再開発基本計画や事業化に向けた進め方に対する助言・アドバイス等をいただきたいと思いますと考えております。
- ポイント2について、この再整備は権利者の方のご理解を得なければ進んでいかない

説明要旨

事業ですので、駅周辺の権利者の方を始め、数人可能なら十数人と私ども市の職員と業務を請け負うコンサルを構成員として、(仮)再開発研究会を立ち上げたいと考えております。この研究会では、来年度と再来年度の2年ほどかけて、権利者及び地域住民の意向把握、再開発エリア設定、公共施設等概略設計、事業フレームなどの再開発基本計画の検討などを行いたいと考えております。また、この研究会を代表して何人か先程ご説明しました検討会への参加をお願いしようと考えております。

検討の流れ・フローについて、1 現況調査、2 意向調査、を研究会で検討・議論していただき、同時期に検討会を開催し、研究会での内容などを報告させていただき、助言・アドバイスを頂きたいと考えています。その後、研究会で再開発区域の検討、主要公共施設の概略設計、施設建築物の概略設計、構想図の作成、事業フレーム等の検討、基本構想(案)の取りまとめを検討・議論を重ね、検討会で助言・アドバイスを頂きたいと考えています。

まとめますと、皆様の代表や権利者など10から15人ぐらいからなる研究会で再開発について検討していただき、それを受けて学識者、交通事業者などからなる検討会でアドバイス等をいただき、またそれを研究会に返すという流れです。再整備の目標年次は、2027年のリニア開業とし、来年度以降この様な流れで進めていきたいと考えております。

P50.このエリアを再開発研究会で検討したい区域としました。今後、研究会でこのエリアの見直しを含め再整備について検討・議論していきたいとも思っております。