

# 国府宮駅周辺再開発基本計画 (案)

稲 沢 市



# 目 次

## 第1章 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	4

## 第2章 現状からみた国府宮駅周辺の課題

## 第3章 まちづくりビジョン

### 1. 長期ビジョン

(1) 国府宮駅周辺再整備のコンセプト	8
(2) 国府宮駅周辺再整備の基本方針	9

### 2. 短期ビジョン

(1) 国府宮駅周辺における喫緊の課題	11
(2) 短期的なまちづくりの方針	13

## 第4章 短期ビジョンに向けた再整備の基本的考え方

1. 検討区域の設定	14
2. インフラ施設の検討	
(1) 駅西側	15
(2) 駅東側	26
3. 導入施設の検討	27
4. 公共施設及び施設建築物計画案の検討	28

## 第5章 再開発基本計画

### 1. 計画区域と事業手法の設定

(1) 計画区域	30
(2) 整備手法	31

### 2. 施設需要

### 3. 主要建築物の計画

(1) 設計条件	34
(2) 計画地概要	35
(3) 建築計画概要	36

### 4. 主要公共施設の計画

(1) 設計条件	43
(2) 計画概要	44

### 5. 事業フレーム

(1) 従前資産額の概略算定	47
(2) 資金計画の概略算定	48

### 6. 事業スケジュール



# 第1章 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<sup>※</sup>に対応した社会システムを形成する

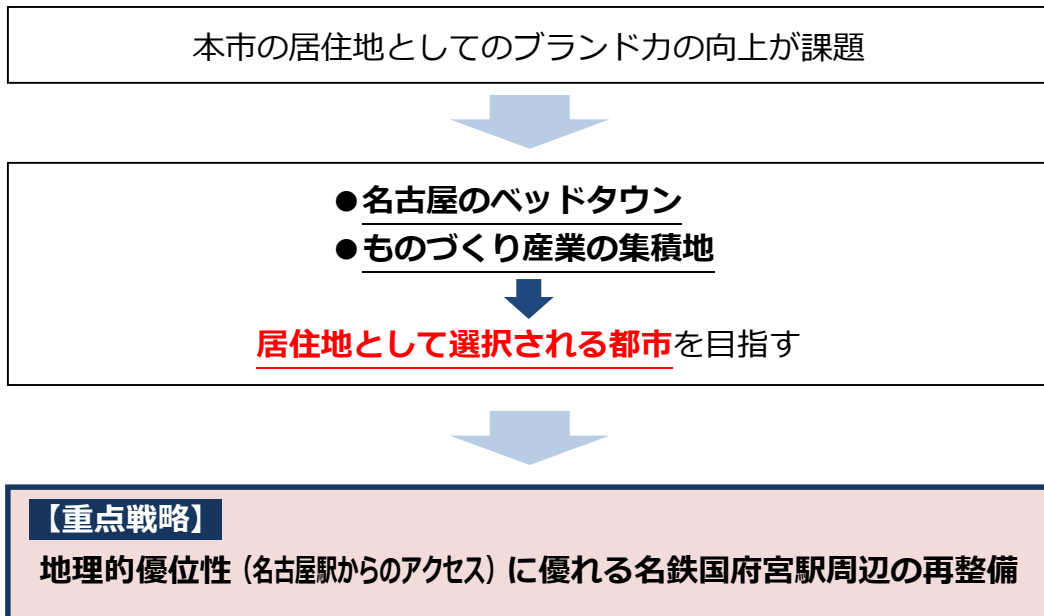
## 2) 基本政策分野の基本方針

### 1) まちの基盤づくり

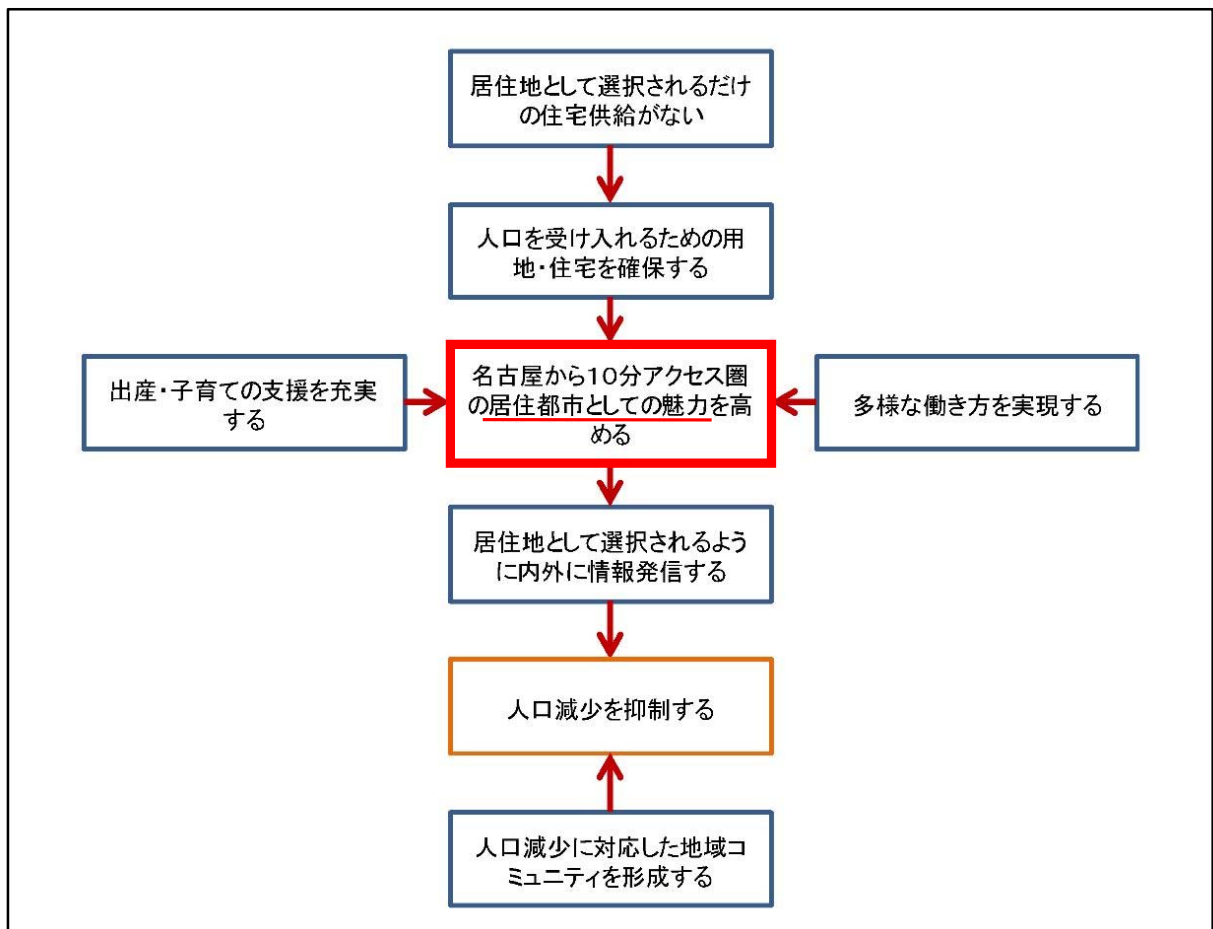
リニアインパクトを取り込むため、名鉄国府宮駅周辺の再整備を行うことで、名古屋圏における居住地としてのブランドイメージを高めます。また、緑を身近に感じる良好な住環境を形成するとともに、幹線道路の整備などにより市街地間の連携強化と広域交通の利便性の向上を図ります。

## (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。



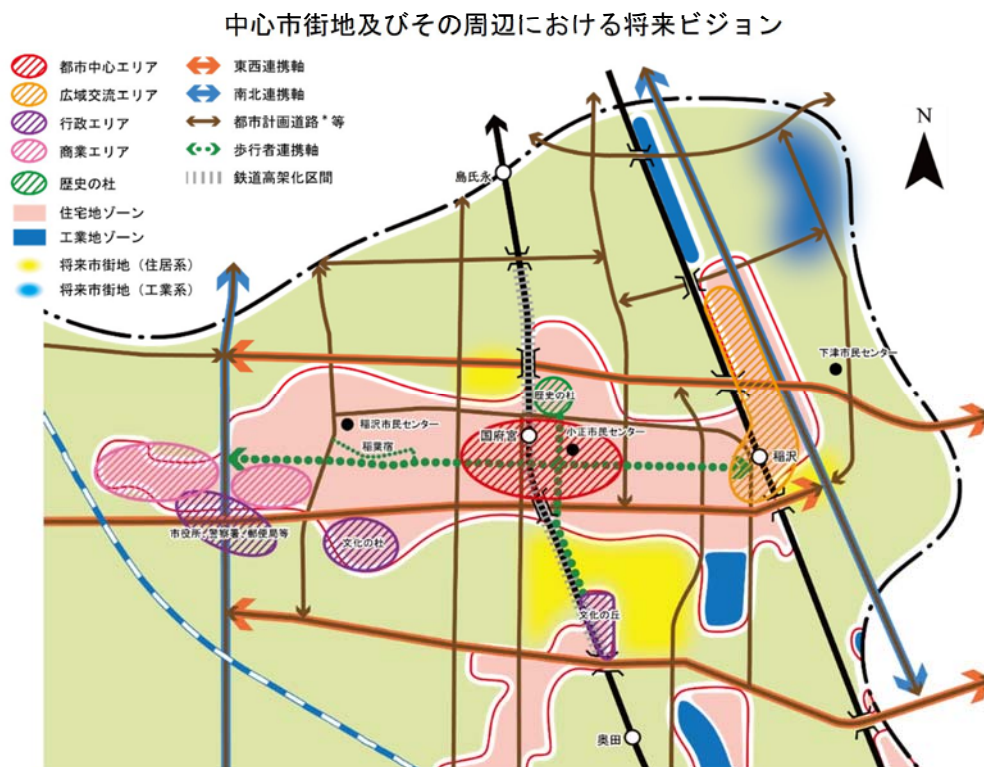
中心市街地は多くの訪問者・生活者の要求を満足させ、日常と非日常の賑わいが混在するような、無目的にでも足が向くような場でなくてはなりません。国府宮駅周辺を、本市の顔にふさわしい空間に再整備することこそが、本市におけるまち・ひと・しごと創生の要です。

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（策定中）

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】

##### (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高め、にぎわいある都市中心エリアが形成されています。
- ・ＪＲ稲沢駅周辺は、便利な生活を望む人の居住機能が集積しています。また、既存の大規模な商業施設の立地により、広域から人が集まる交流が盛んな市街地が形成されています。
- ・名鉄国府宮駅及びＪＲ稲沢駅周辺では、人口の定住により厚みのある市街地が形成されるとともに、市役所周辺、文化の杜や文化の丘にある主要な公共公益施設\*や文化施設へ容易にアクセスができる公共交通のネットワークが形成されています。

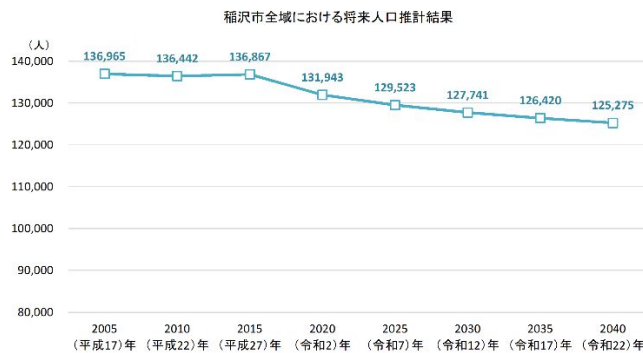


# 第2章 現状からみた国府宮駅周辺の課題

## ■ 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  
ていくためには、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ことが  
必要です。

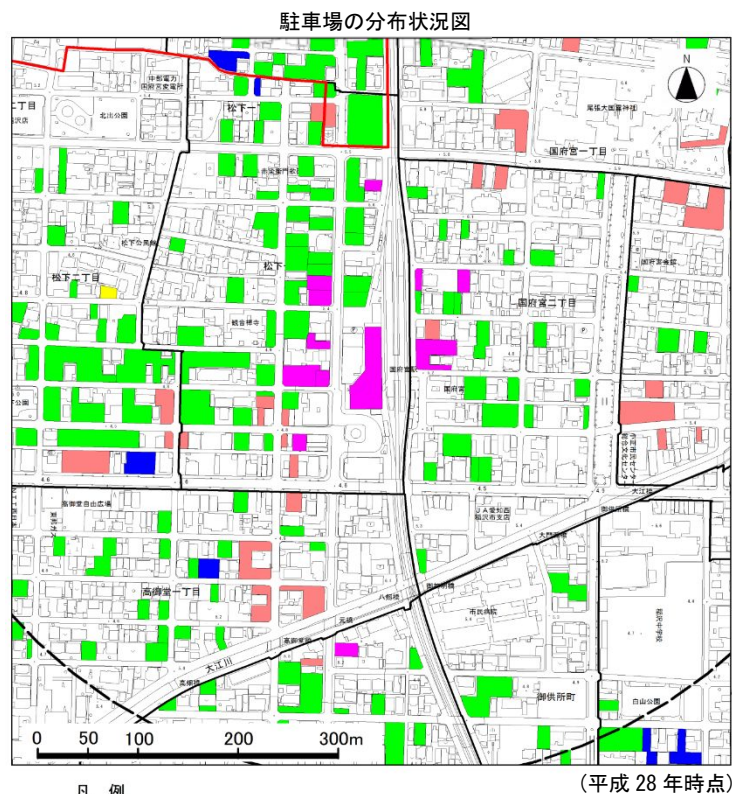


	平成 27 年	令和 22 年	増減
市人口	136,867 人	125,275 人	-8.5%

## ■ 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、都市の活力を高めていくためには、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ことが必要です。



## ■ 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。

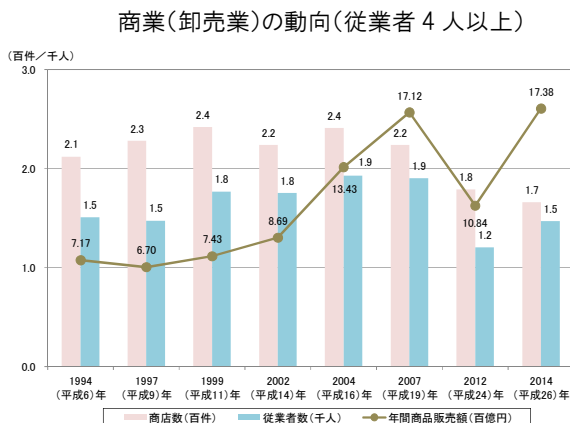


また、国府宮駅では、駅端末交通手段として自転車、徒歩の利用が多く、自転車や歩行者が通行しやすい街づくりが必要です。

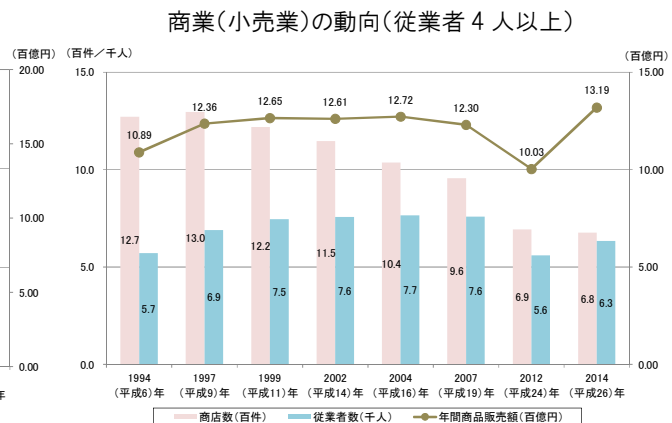
	平成 27 年	令和 22 年	増減
市高齢化率	25.4%	34.3%	+8.9%

## ■ 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。



出典：商業統計調査(2012(平成 24)年は経済センサス)



出典：商業統計調査(2012(平成 24)年は経済センサス)

# 第3章 まちづくりビジョン

## 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) 国府宮駅周辺再整備のコンセプト

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を以下のように設定します。

稲沢市が居住地として選ばれ続けるために…

『大都市名古屋の<sup>すぐそば</sup>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) 国府宮駅周辺再整備の基本方針

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に基づき、実現に向けた基本方針を以下のように設定します。

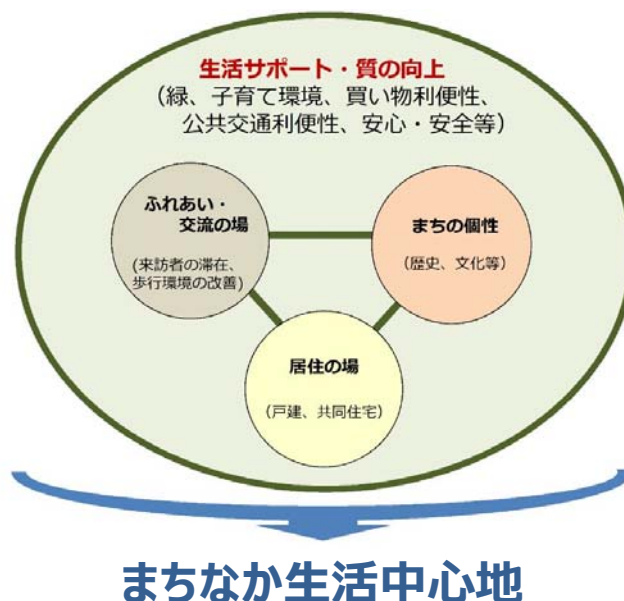
◎本市が**居住都市として選ばれる都市**とするために、名古屋へのアクセス利便性に特に優れ、本市の**玄関口**であり**都市全体のイメージを象徴する国府宮駅前**において、**居住の場の確保**とともに、居住都市として**魅力アップのために必要な要素（生活サポート・質の向上）を備えたまちづくり**を展開します。

◎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めるまちづくり**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・住み続けたいくなるような**「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くなる都市**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、にぎわいと活気が生まれる “まちなか生活中心地”づくり





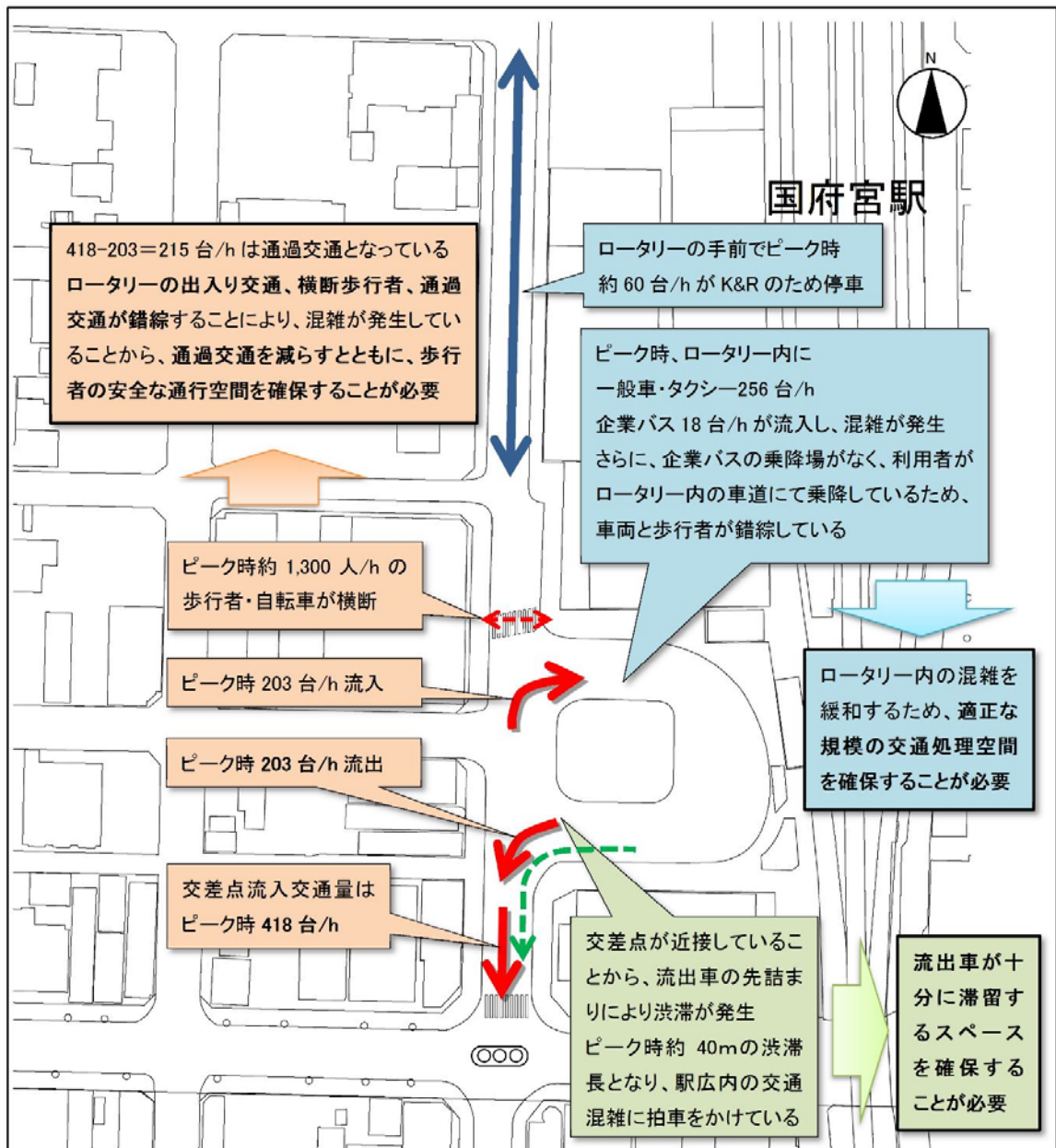
## 2. 短期ビジョン

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

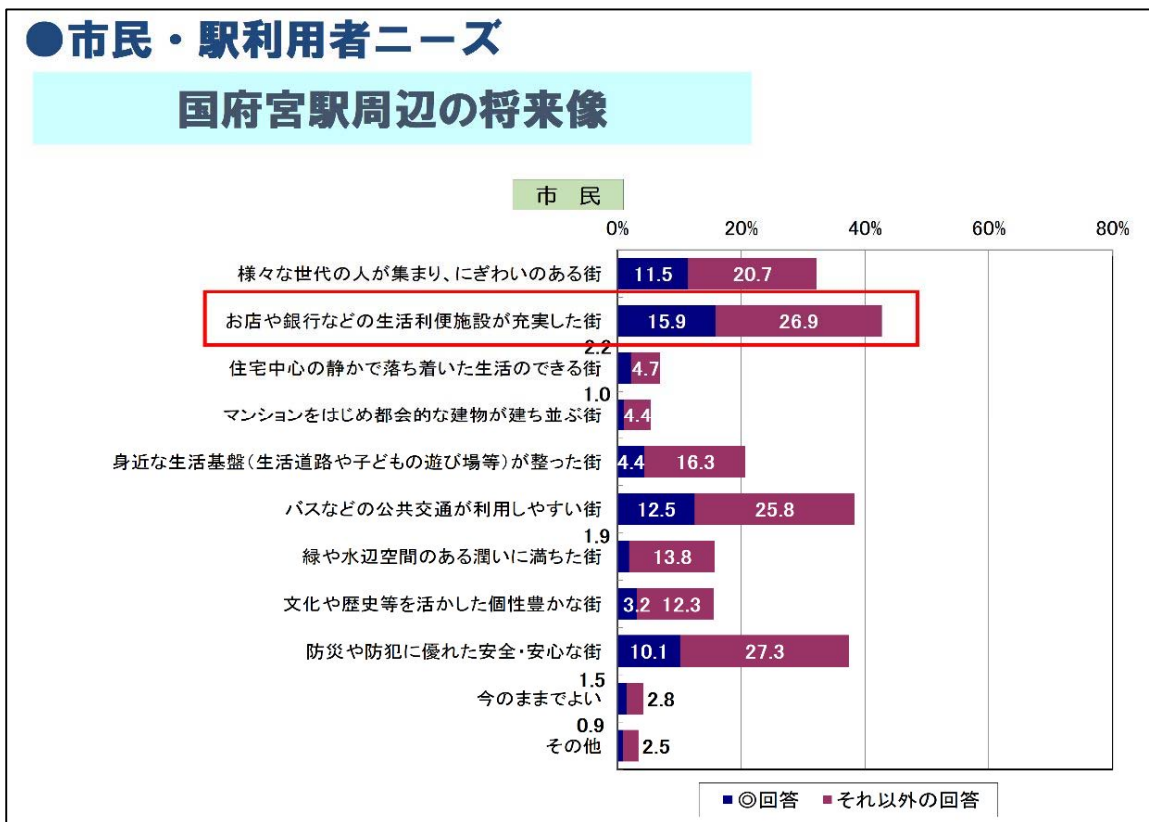
安全・安心に利用できるように駅前広場の整備・改善が必要



## 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

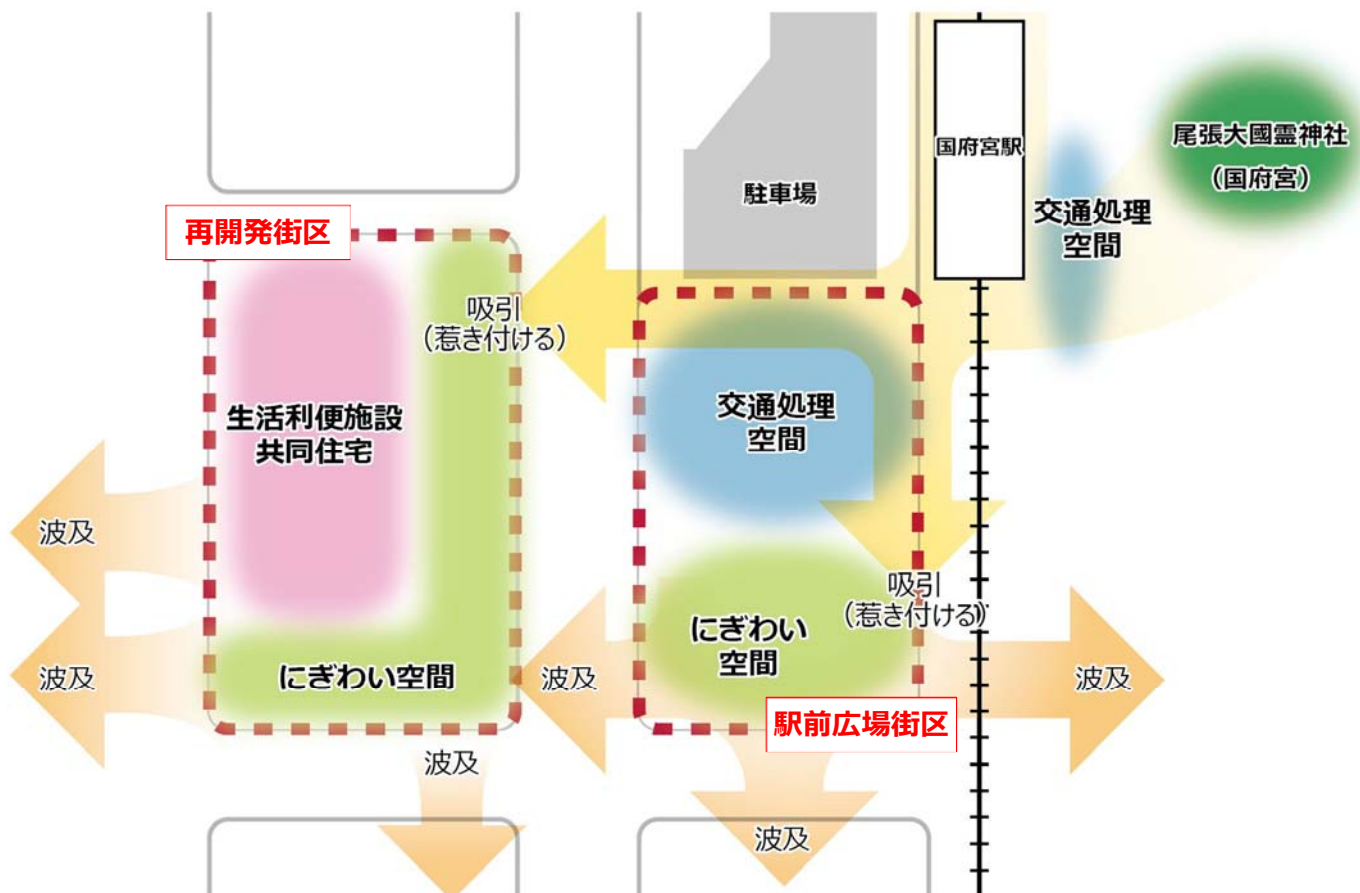
長期ビジョン（コンセプト及び基本方針）の具現化を念頭におきながら、国府宮駅周辺における喫緊の課題の解決に向け、短期的に取り組むまちづくりの方針を以下のように設定します。

◎ 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、尾張大國霊神社＝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。

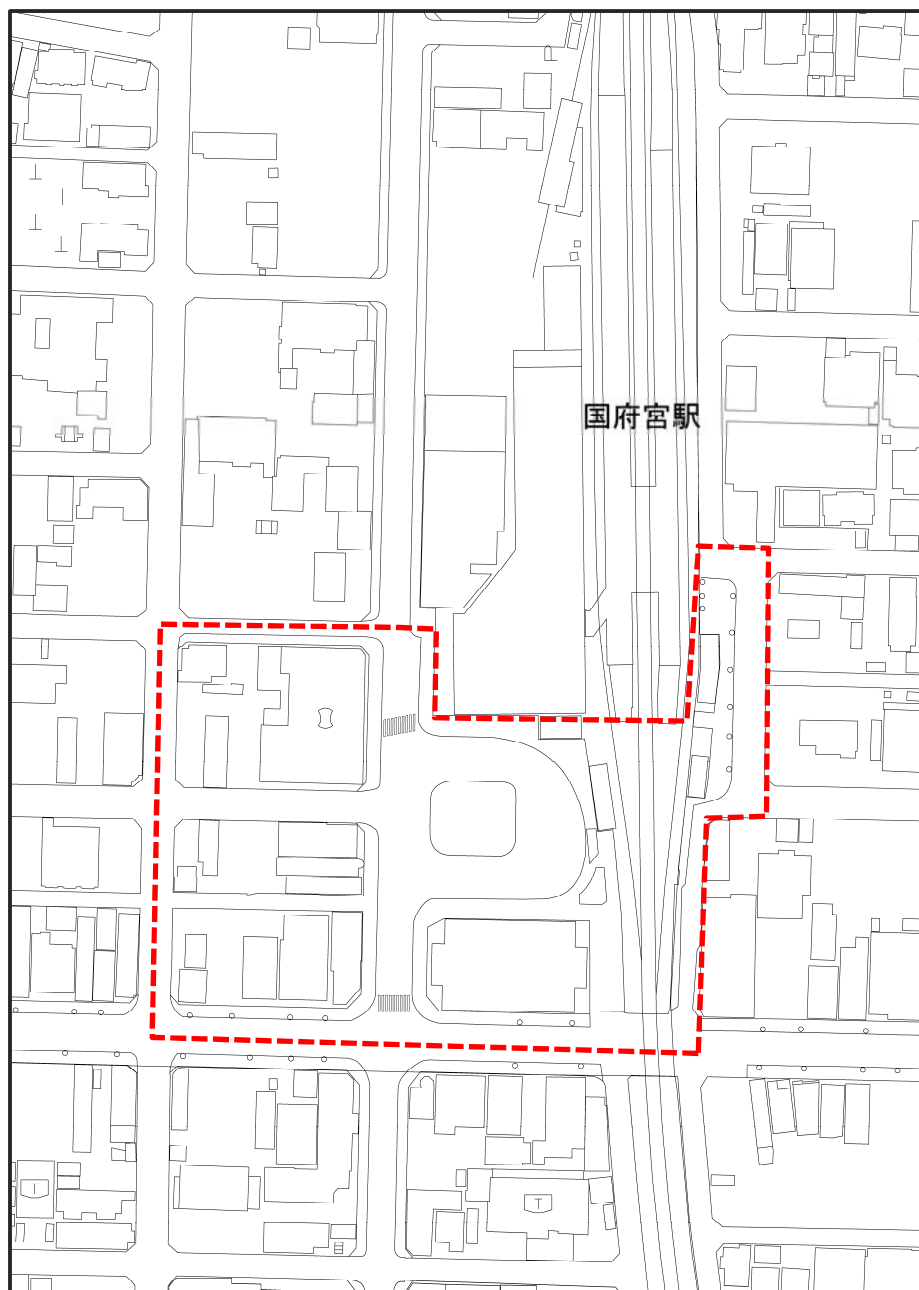


# 第4章 短期ビジョンに向けた再整備の基本的考え方

## 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、駅前広場等の整備改善及び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
<b>必要面積</b>	<b>約 4,120</b>	<b>約 3,740</b>

## 2) 駅前広場の交通機能スペックの検討

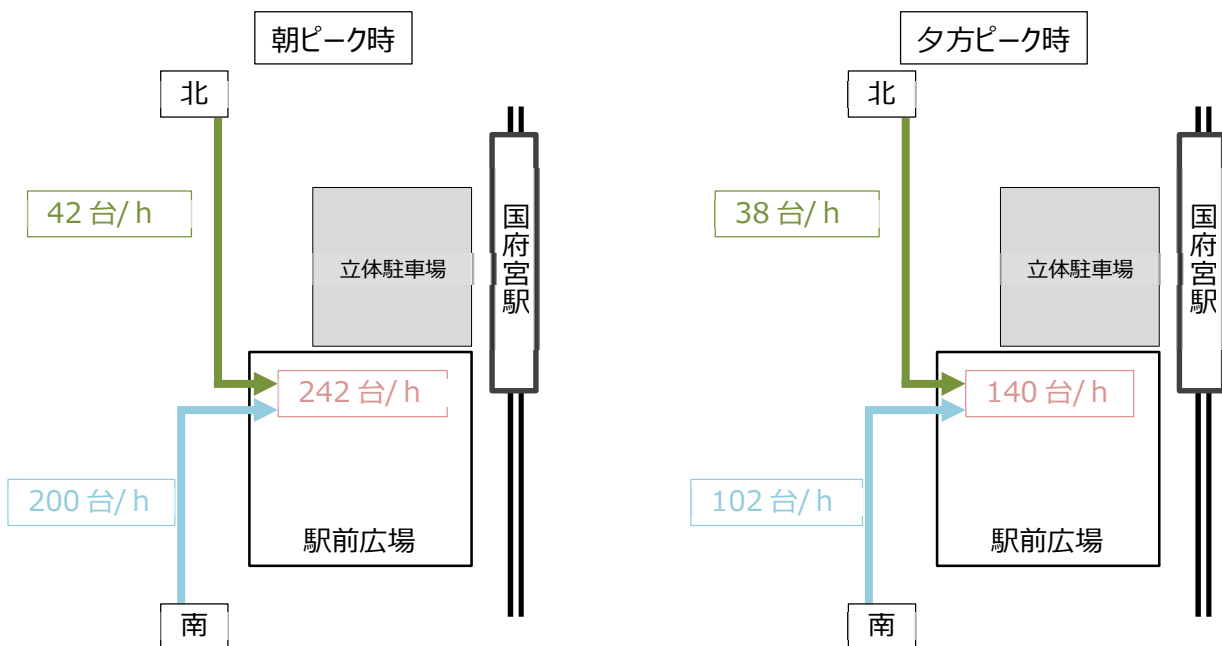
平成 29 年 6 月に行った交通実態調査の結果をもとに、駅西側駅前広場における各交通機能のスペックを検討・設定します。

### 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	-



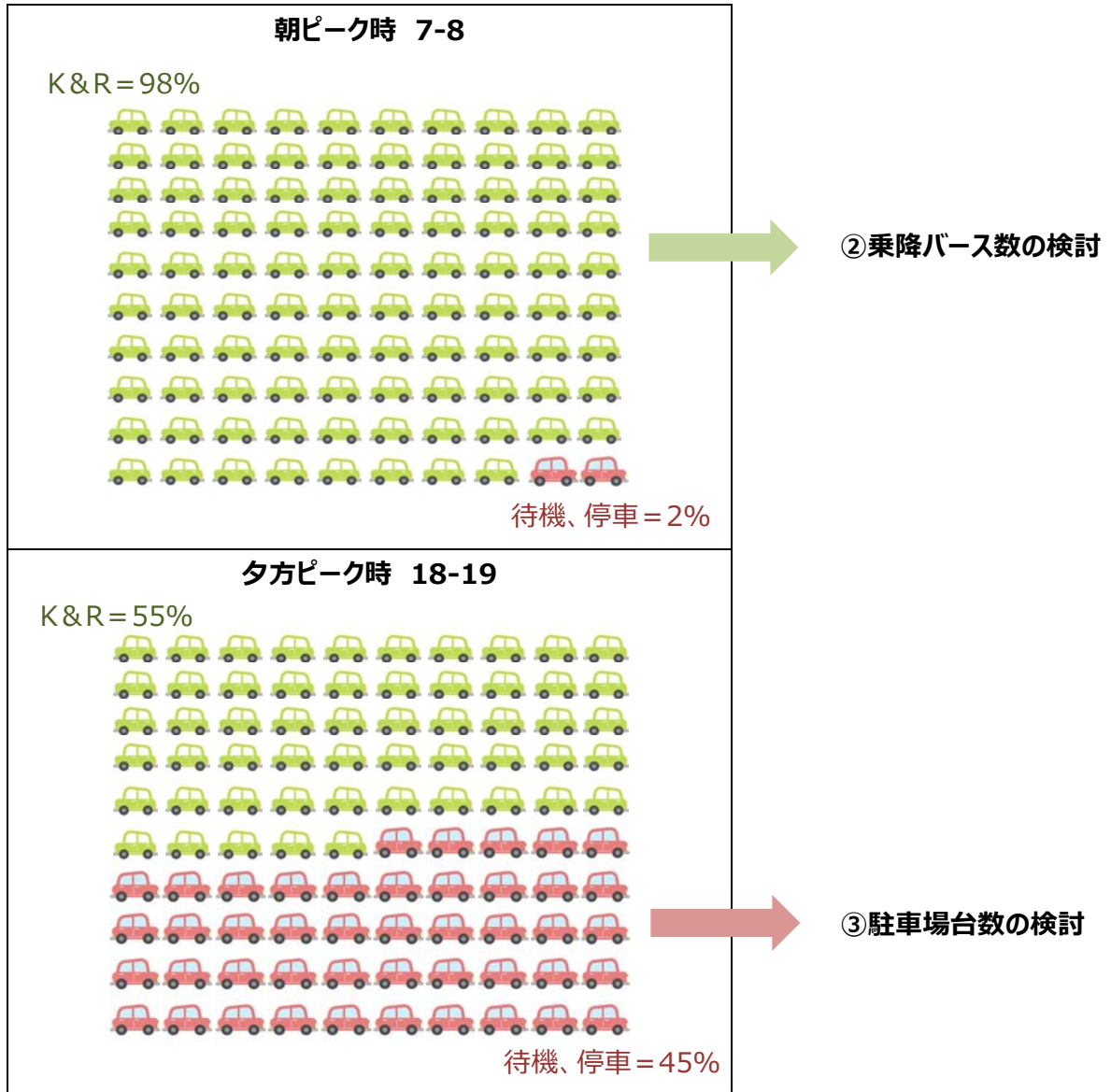
#### ■ 乗降・待機交通

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。

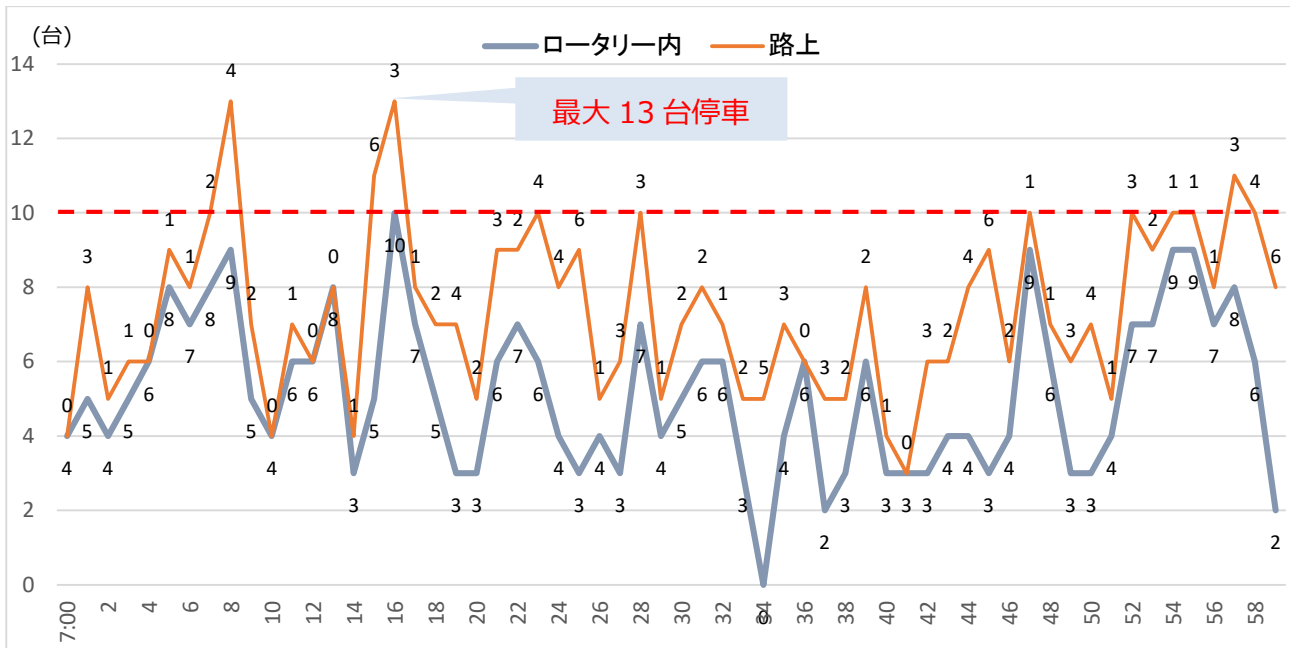
出入り台数調査と待機台数調査は別々に調査を行っている為、車両合計台数には、測定の誤差がある。また、待機台数調査は、K&R と待機、駐車のみをカウントしている為、それ以外の目的（例えば、ロータリー内が混雑していたため、入場したものの素通りした車両など）はカウントしていない。

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。



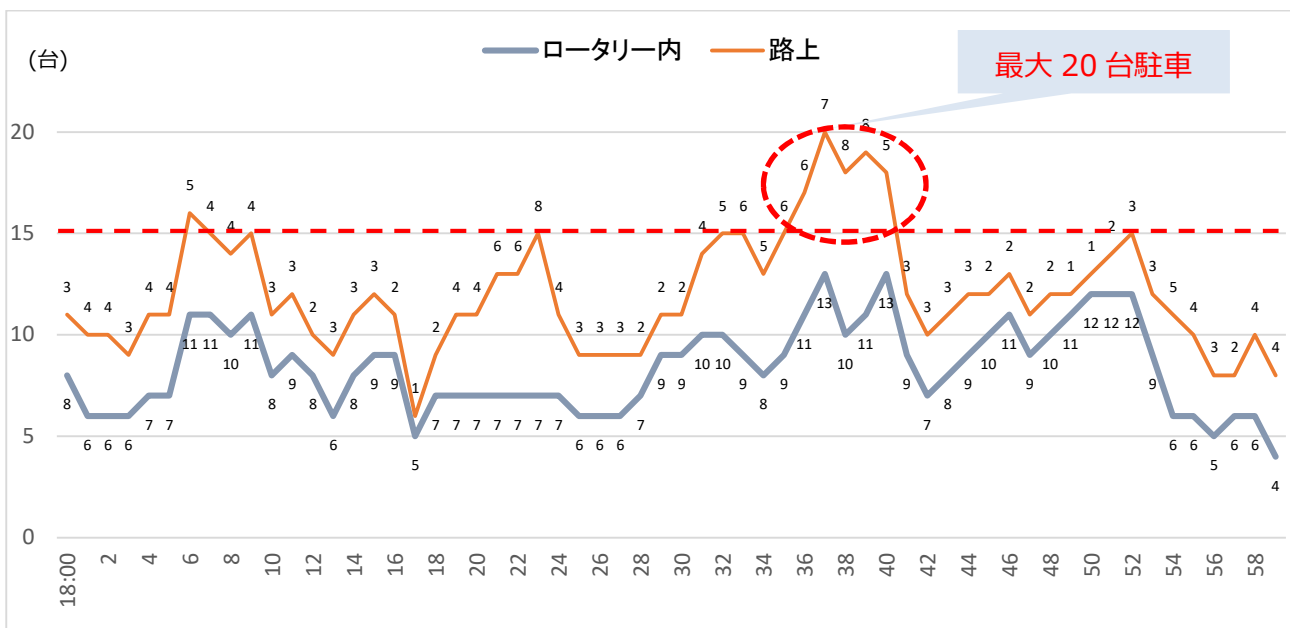
### ② 一般車（K&R 車両）用乗降バース数の検討【=朝ピーク時】

現状では、朝ピーク時に最大 13 台の同時利用があり、平均では 7.4 台が K&R 目的で利用があります。K&R の目的の車両がロータリーへの入場から出場までに要する時間はおおよそ 1 分以内であることから、最大停車台数を考慮しながらも、少なくとも平均台数以上のバース数を確保するため、10 台程度のバース数の確保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 20 台の同時利用があり、平均では 10.5 台が待機目的で利用があります。待機目的の車両が多いピーク 1 時間のなかで、特に車両が混雑する時間は約 5 分間で、その他のピーク時間をまかなうことができるだけの駐車台数を確保するため、15 台程度のバース数の確保を図るものとします。

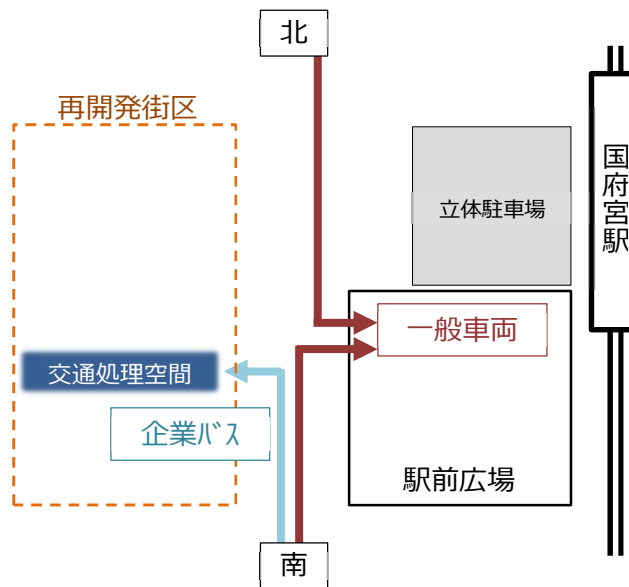




#### ④ 企業バスの乗降スペースの検討

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。

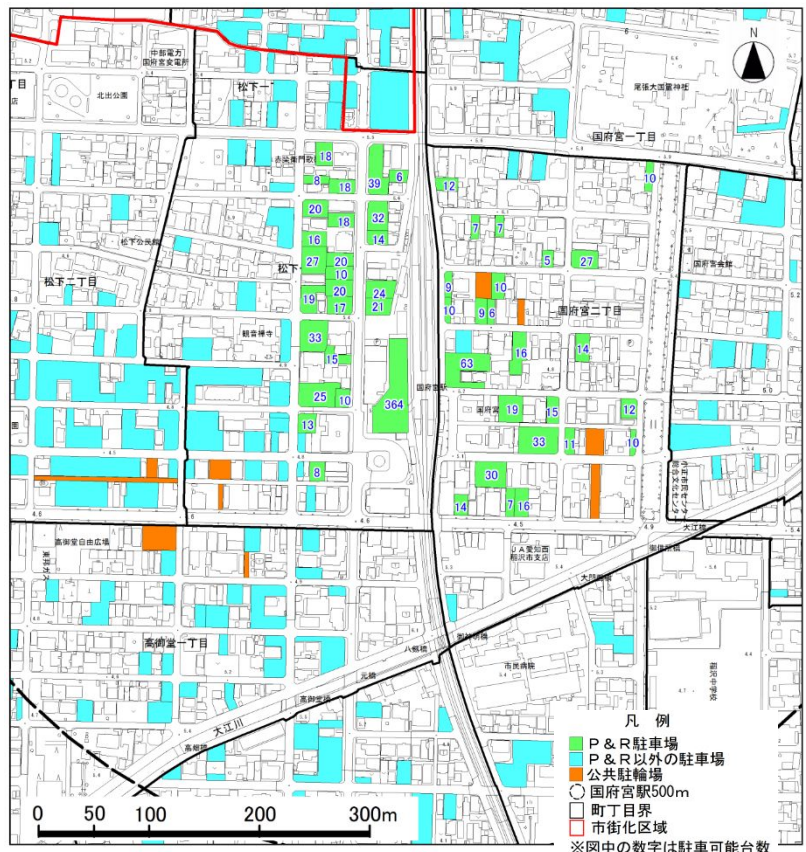
駅前広場内の交通動線の錯綜に伴う混雑を解消するためには、企業バスの乗降スペースを確保することが考えられますが、ピーク時以外の時間帯での過剰な確保を避けるとともに、大型バスの交通動線処理に対応した交通空間を確保することは非効率であるため、企業バスの乗降スペースについては、再開発街区において処理を図るものとしします。



#### ⑤ 駐輪場の検討

駐輪場は、現状は駅前に民営駐輪場があり、駅より 100m 以上離れた周囲に公共駐輪場が点在している状況にあります。（右図参照）

公共駐輪場については、駅から離れていること、点在していて管理が難しいという課題があること、また市民意向としても駐輪場の利便性を求める意見があることから、適切な位置に利便性に考慮した駐輪場を備えるものとしします。



## ⑥ 交通機能のスペック

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	10 台程度	-	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	15 台程度	-	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	1 台程度	-	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	-	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。
駐輪場	-	適宜	再開発街区の導入機能への利便性を考慮して適切な規模で配置する。

**※乗降バスの必要台数と一般車駐車場の必要台数は、それぞれ朝と夕方の異なるピーク時の調査を下に算出しており、同時に必要な台数を確保するというものではない。**

### 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

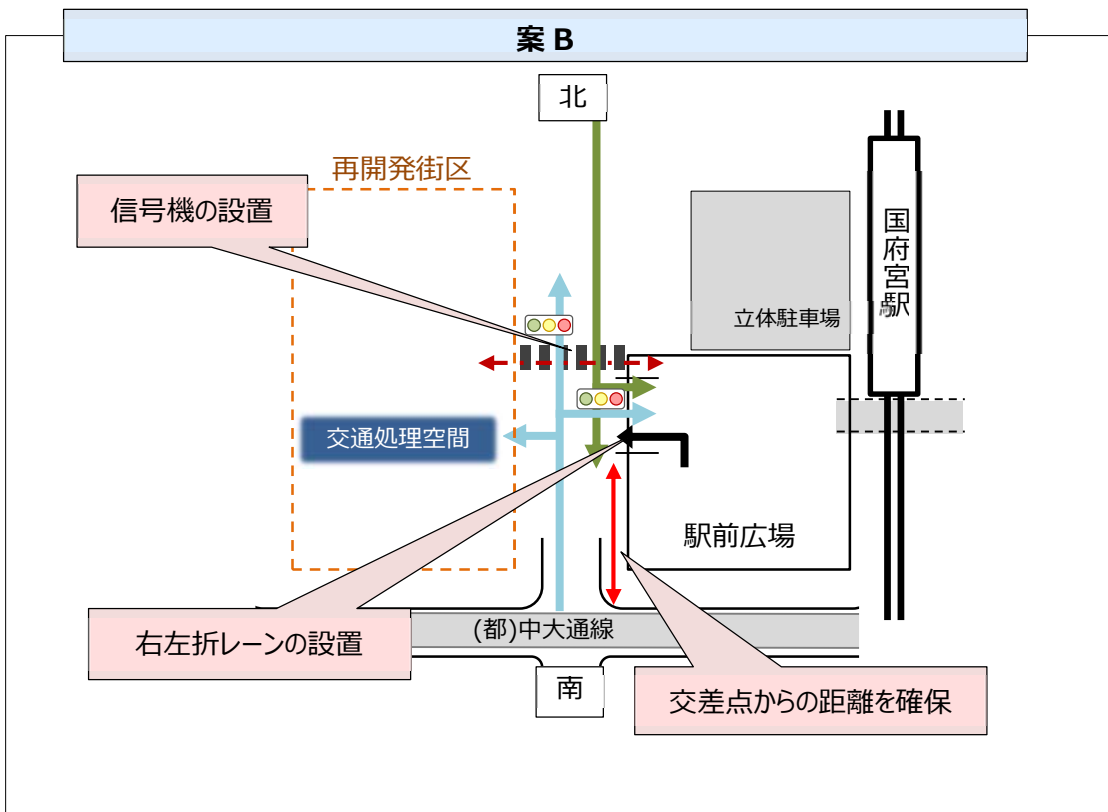
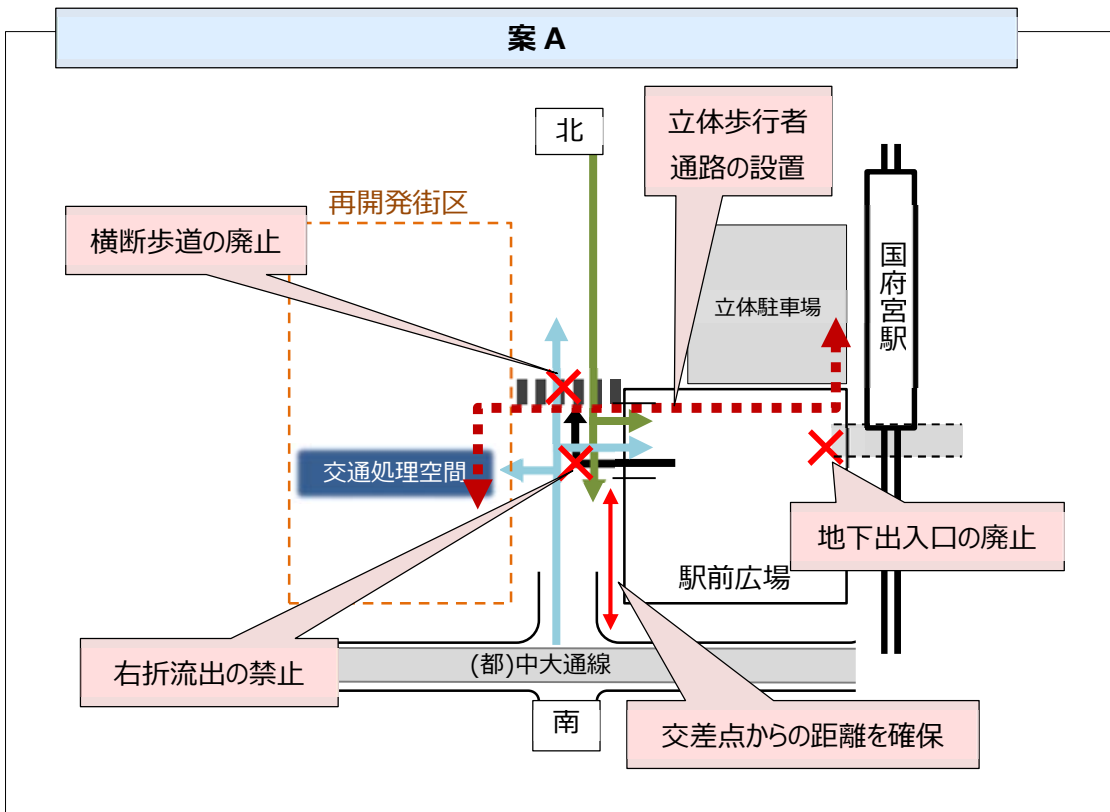
◎ 駅前広場における流入・流出交通を円滑に処理するとともに、自動車・歩行者動線の錯綜を解消するため、駅前広場前の横断歩道及び東西方向の地下通路出入口は廃止し、平面での横断を解消するとともに、(都)奥田線を安全に横断できるよう、立体横断可能な新たな歩行空間を整備します。

◎ 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。

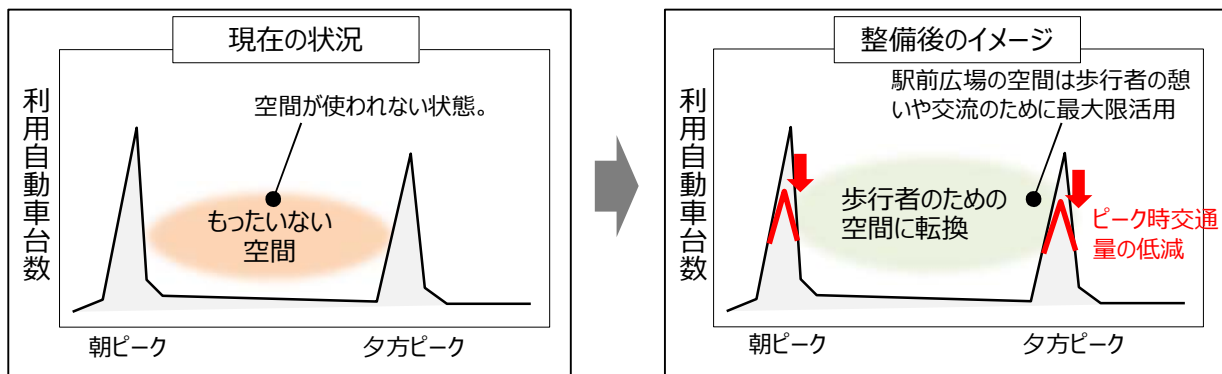


#### 4) にぎわい空間の空間構成の考え方

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。



日時		にぎわい空間の使い方	
通常時	朝	K&R の車両進入が非常に多いため、交通処理空間と一体的に一般車両の乗降スペースとして利用	
	日中	車両進入が少ないため、歩行者の憩いや交流のためのにぎわい空間として利用	
	夕方から夜	待機する車両が多いため、交通処理空間と一体に待機車両の駐車スペースとして利用	
	イベント時	イベント利用時は車両の進入を制限し、にぎわい空間として利用	

## (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

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。

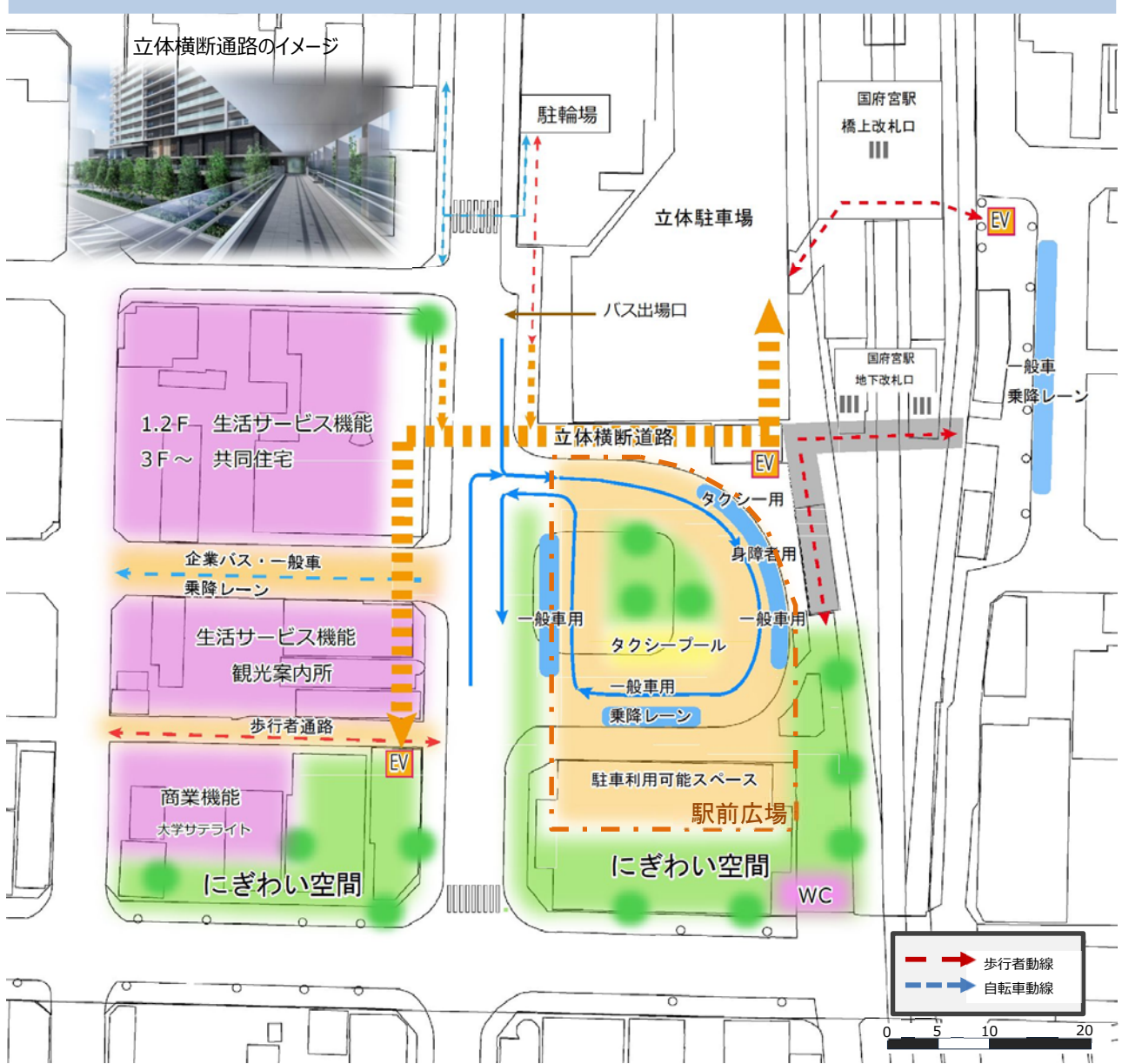
- 立地・事業成立が確実視される**共同住宅（分譲マンション）**を導入機能の柱とします。（ファミリー層ターゲット、100戸程度）
- 共同住宅供給による居住人口（子育て世代）の増加を前提に、新旧生活者の利便性を高める機能として、住宅供給にあわせ（住宅1階部または同一敷地内別棟で）
  - ・**小型（都心型）食品スーパー等の商業施設**
  - ・**飲食、子育て支援、金融、理美容等の生活サービス施設**のうち1～2機能の導入（既存店舗の機能更新・移転等含む）を図ります。
- まちの個性づくりに向け、国府宮神社をはじめ稲沢市の歴史や文化等を広く情報発信するための観光案内所や歴史資料館等の導入を検討します。
- 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



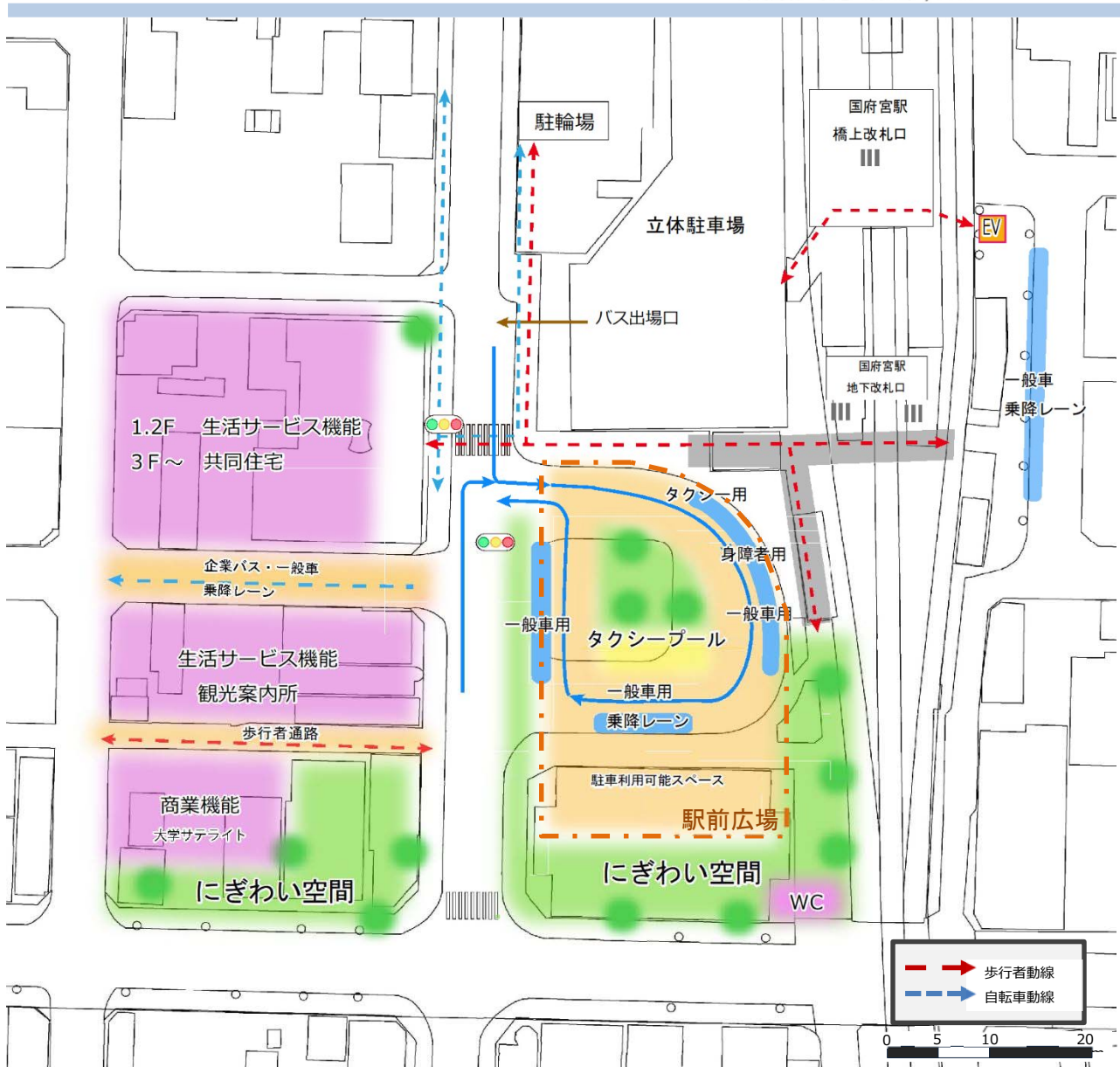
イベントに合わせた駐車場と広場



※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。

# 第5章 再開発基本計画

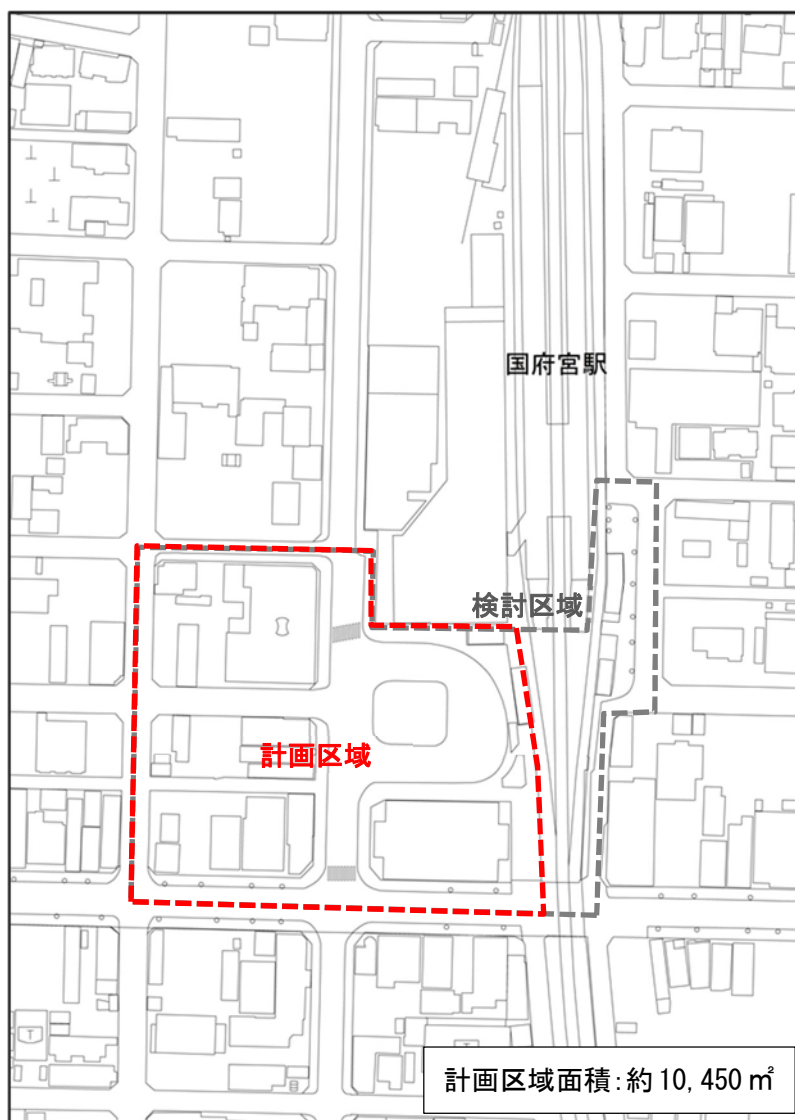
国府宮駅周辺における短期ビジョンに向けた再整備の基本的考え方（以下、「再整備の基本的考え方」とする。）に基づいた調査検討結果に加え、区域内の権利者で構成される再開発研究会での意見や要望を踏まえ、対象範囲内の主要建築物、駅前広場や道路等の主要公共施設、事業フレーム、及び事業スケジュール等の概要を明らかにします。

## 1. 計画区域と整備手法の設定

### (1) 計画区域

再整備の基本的考え方に基づき、駅前広場等の整備改善及び日常生活機能等の受け皿となる主要建築物を検討する区域（計画区域）を権利者の意向等、事業の実現可能性に関わる駅西側を対象とします。  
なお、駅東側については、別途、鉄道事業者等と協議を進めながら検討を進めることとします。

図：計画区域



## (2) 整備手法

当該地区における道路や駅前広場をはじめとする公共施設の整備にあたっては、

- ・公共施設の整備と周辺街区における敷地再編・区画形質の変更を一体的・総合的に行う土地区画整理事業
- ・土地の高度利用による優良な建築物の整備と道路等の公共施設の整備を一体的に行う市街地再開発事業
- ・公共施設整備のみを目的とした用地買収方式による街路事業

といった3通りの整備手法が想定されます。いずれの整備手法を選択するかは、当該地区権利者の土地利用意向や事業メリット等を踏まえ、検討する必要があります。

計画区域の面積規模のなかで、駅前広場等の公共施設の整備改善及び日常生活機能等の受け皿となる主要建築物の整備にあたっては、これらを一体的に進めることができる市街地再開発事業を整備手法に、権利者の意向を踏まえながら、検討を進めるものとします。

図：市街地再開発事業の制度概要

### ●事業の目的

都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る。

### ●事業のしくみ

- ・敷地を共同化し、高度利用することにより、公共施設用地を生み出す
- ・従前の権利者の権利は、原則として等価で新しい再開発ビルの床に置き換えられる（権利床）
- ・高度利用で新たに生み出された床（保留床）を処分し事業費に充てる。

### ●事業の種類

#### ・第一種市街地再開発事業＜権利変換方式＞

権利変換手続きにより、従前建物、土地所有者等の権利を再開発ビルの床に関する権利に原則として等価で変換する。

#### ・第二種市街地再開発事業＜管理処分方式（用地買収方式）＞

公共性、緊急性が著しく高い事業で、一旦施行地区内の建物・土地等を施行者が買収又は収用し、買収又は収用された者が希望すれば、その代償に代えて再開発ビルの床を与える。

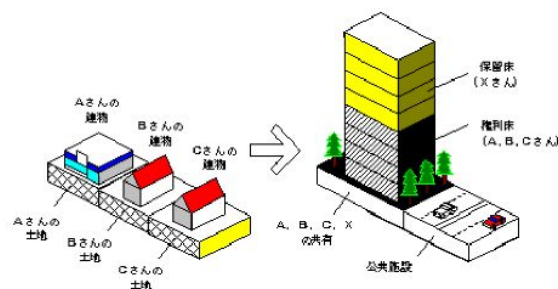
### ●施行者

個人（第一種のみ施行）、組合（第一種のみ施行）、再開発会社、地方公共団体、都市再生機構等

### ●補助の内容

	基幹事業	内 容	補助率
社会資本整備総合交付金等	市街地再開発事業等	施設建築物及びその敷地の整備に要する費用の一部 交付対象項目 1) 調査設計計画 2) 土地整備 3) 共同施設整備 等	1/3 ※
	道路事業	都市計画道路の整備に要する費用	1/2 等

※ 災害復興市街地再開発事業については、補助率2/5。



市街地再開発のイメージ図

(出典：国土交通省都市局 HP)

## 2. 施設需要

主要建築物の計画において、再整備の基本的考え方で選定した導入機能を軸として計画案とするため、その施設需要を把握することを目的に、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。

### 【共同住宅】

ヒアリング対象	マンションデベロッパー 3社
1. 基本計画(案)について	<ul style="list-style-type: none"><li>・国府宮駅前という立地条件であれば、120戸から200戸までの戸数の販売は見込める。</li><li>・トレンドとして、ファミリー層 3LDK 相当であれば、70㎡程度の戸当たり面積が良い。</li><li>・自走式立体駐車場があるのは、十分な付加価値となる。</li></ul>
2. 参画可能性等について	<ul style="list-style-type: none"><li>・事業成立性は非常に高い。</li><li>・事業協力者（参加組合員前提）として、今後の関わり方を考えていきたい。</li><li>・事業者が土地を買って権利者として参画することも考えられなくはない。</li></ul>
3. その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・合意形成にあたっては、中心人物・リーダーとなるべき人を見つけるのが大切である。その人の協力を得るのが一番の近道になる。</li></ul>

### 【商業施設】

ヒアリング対象	商業（食品スーパー、ドラッグストア等）事業者 4社
1. 基本計画(案)について	<ul style="list-style-type: none"><li>・食品スーパーとしては、約680㎡は小さすぎる。1,000㎡規模の延床面積は必要。</li><li>・駅前立地のスーパーの特徴として、土日の売上が少なく、客単価が下がることが懸念される。</li><li>・商品の搬入を考慮すると、1階に立地することが望ましい。</li></ul>
2. 出店条件等について	<ul style="list-style-type: none"><li>・100台の駐車場確保が必須条件である。</li><li>・出店の判断材料は、店舗規模、位置、駐車場と賃料になる。</li></ul>

**【大学】**

ヒアリング対象	市内大学 2校
1. サテライトキャンパスの可能性について	<ul style="list-style-type: none"><li>・近隣の複数の大学と連携して、大学サテライトを開設することが現実的である。</li><li>・収益面よりも、大学として地域貢献を図り、大学としての魅力を高めていきたいと考えるため、大学サテライトについて検討をしたい。</li><li>・大学サテライトの講座では、地域の人だけではなく、通勤する人もターゲットにして検討をしていきたい。</li></ul>
2. 基本計画(案)について	<ul style="list-style-type: none"><li>・再整備によって、カフェや美容院などの学生にとって魅力的な機能が增えることを期待する。</li><li>・駅に降りた時が、活気があって若々しいイメージに轉換されることを期待する。</li></ul>

### 3. 主要建築物の計画

#### (1) 設計条件

再整備の基本的考え方に基づき、以下の事項による追加検討事項を踏まえ、再開発基本計画における主要建築物の設計条件を以下のとおり設定します。

まちづくり基本計画	追加調査検討結果	再開発基本計画
<b>1. 再開発街区</b>		
<p>施設計画において、共同住宅（3F 以上）は、概ね街区面積の半分に集約させ、生活利便機能を歩行者中心に利用することができる配置計画としていた。</p>	<p>研究会の検討のなかで、採算性を考慮し、事業収益を高める為には、法定容積率内で敷地面積を最大限に活用し、住戸数を確保する計画のほうが、事業成り立ちが高いとの判断に至る。</p>	<p>→ 主要建築物の3F以上の共同住宅部においては、現行の法定要件のなかで、1階あたりの住戸数を最大限に確保することを優先した平面計画を検討する。</p>
<b>2. 企業バス乗降スペース</b>		
<p>再開発街区にて交通処理空間を設ける計画のなかで、街区内を東側から西側に横断する専用レーンを設置することを検討していた。</p>	<p>上記の検討結果に加え、各企業へのアンケート結果により、なるべく駅に近いほうが良いという回答を得たことを踏まえて計画する。</p>	<p>→ 企業バスの乗降スペースは、(都)奥田線の再開発街区側で歩道に切込みを設け、専用のスペースを設ける計画を検討する。</p>
<b>3. 動線処理</b>		
<p>P.23 のとおり、主に(都)奥田線の動線処理として、2案にて検討を行うこととしていた。</p>	<p>2案を基に、駅前広場の交通処理の検討と合わせて、動線処理方法を検討する。</p>	<p>→ (都)奥田線の動線処理について、立体横断通路を設けることを前提とした主要建築物の計画を検討しつつも、仮に立体横断通路を設けなくても、主要建築物内の平面移動や各階への移動等、動線上に支障がないような計画となるよう検討する。</p>

ただし、住戸数等については、今後の調査・協議により変更される可能性があります。

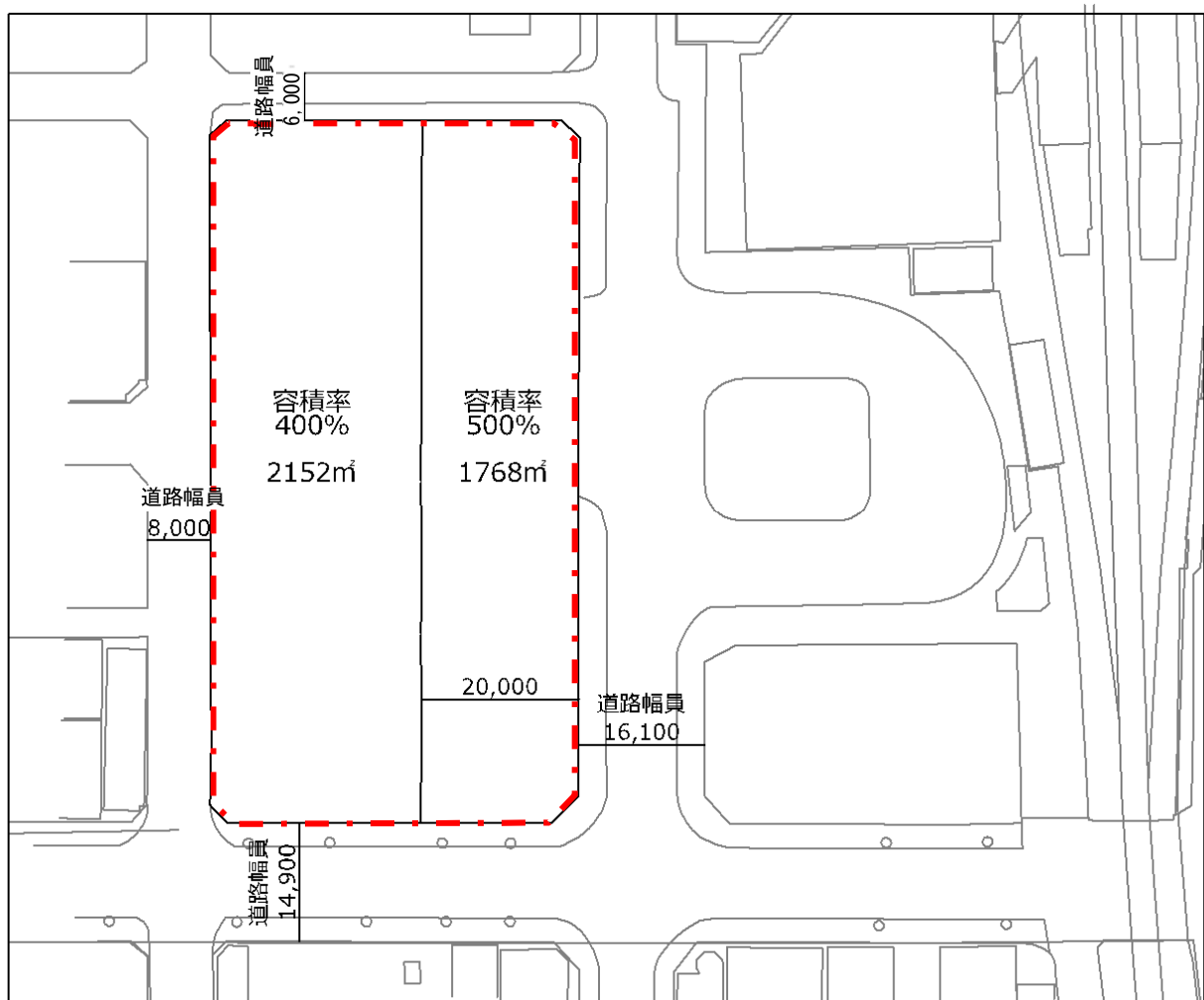
## (2) 計画地概要

### 1) 敷地概要

- ・建築地 : 稲沢市松下
- ・敷地面積 : 3,920 m<sup>2</sup> (1,185.80 坪)

### 2) 法的概要

- ・用途地域 : 商業地域
- ・指定建蔽率 : (80%) 角地緩和+10%
- ・指定容積率 : 400%・500% (445% CAD 算定の為概算)
- ・防火指定 : 準防火地域
- ・高度地区 : 指定なし
- ・日影規制 : 北西 一種住居地域 4 時間・2.5 時間 ※北 近隣商業地域 5 時間・3 時間
- ・道路斜線 : 1.5A
- ・その他 : なし





### (3) 建築計画概要

地上 12 階、高さ 44M

自走式車庫(140 台)

マンション：1 階/14 戸(3 階-9 階)、13 戸(10 階-12 階)

3 階-12 階、総戸数 **137 戸**、1 戸当たり **72 m<sup>2</sup>**程度

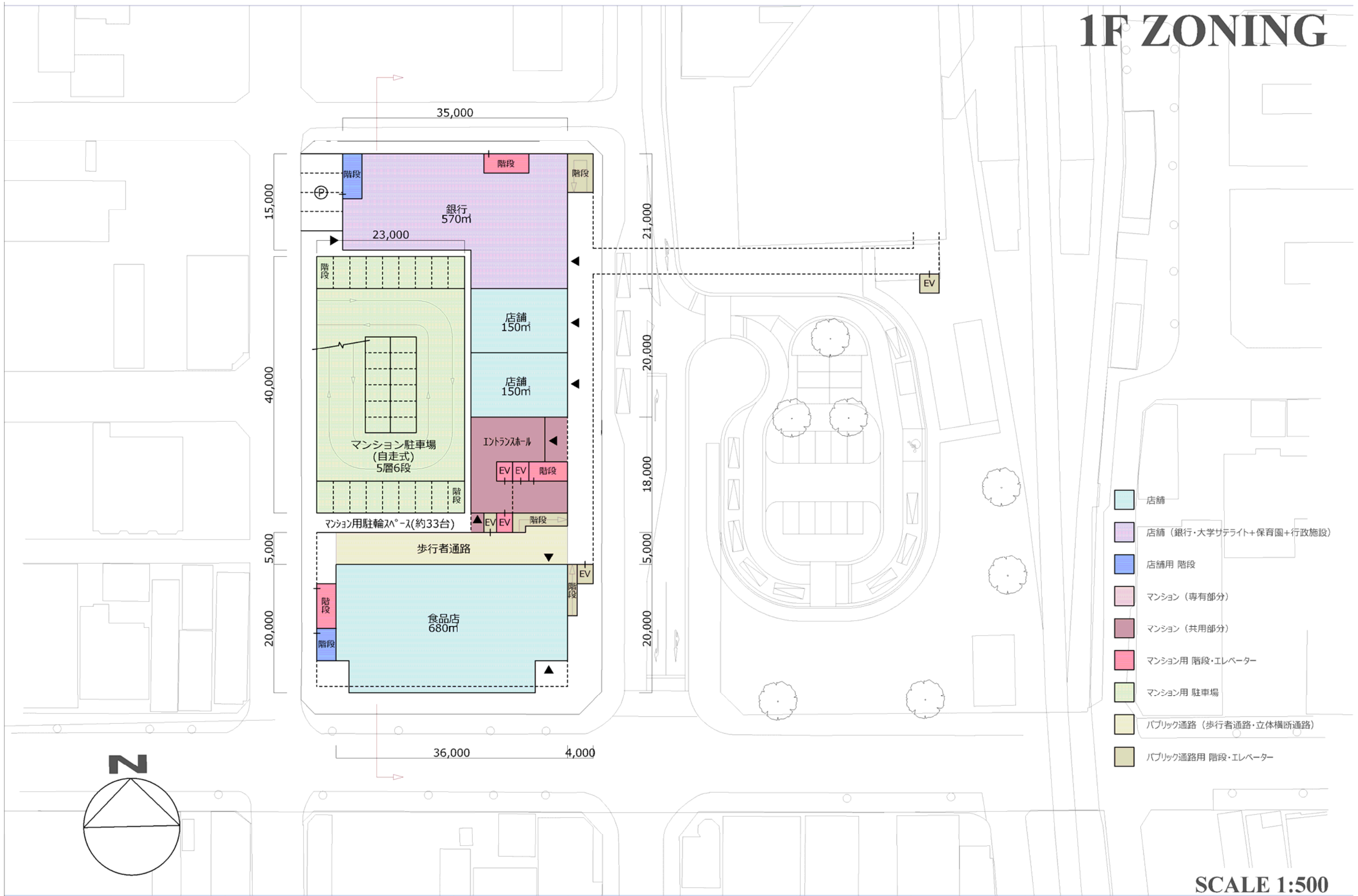
表：建物概要

	店舗部	共用通路等 (立体横断通路・歩行者通路)	共同住宅部 (専用部分)	共同住宅部 (共有部分)	駐車場	容積対象 Total
1F	1,550.00 m <sup>2</sup>	300.00 m <sup>2</sup>		※280.00 m <sup>2</sup>	※920.00 m <sup>2</sup>	1,850.00 m <sup>2</sup>
2F	1,680.00 m <sup>2</sup>	610.00 m <sup>2</sup>		※100.00 m <sup>2</sup>	※920.00 m <sup>2</sup>	2,290.00 m <sup>2</sup>
基準階 3F-9F			7,140.00 m <sup>2</sup> @1,020.00 m <sup>2</sup>	※2,730.00 m <sup>2</sup> @390.00 m <sup>2</sup>		7,140.00 m <sup>2</sup>
基準階 10F-12F			2,850.00 m <sup>2</sup> @950.00 m <sup>2</sup>	※900.00 m <sup>2</sup> @300.00 m <sup>2</sup>		2,850.00 m <sup>2</sup>
駐車場 3F-RF					※2,130.00 m <sup>2</sup>	
延床面積	3,230.00 m <sup>2</sup>	910.00 m <sup>2</sup>	9,990.00 m <sup>2</sup>	※4,010.00 m <sup>2</sup>	※3,970.00 m <sup>2</sup>	14,130.00 m <sup>2</sup>
建築面積						3,490.00 m <sup>2</sup>
概略：建蔽率 89.03% 容積率 360.46%						

※は容積率算定対象外の面積

当計画図は試案であり、確定したのではなく今後の調査等により変更される可能性があります。

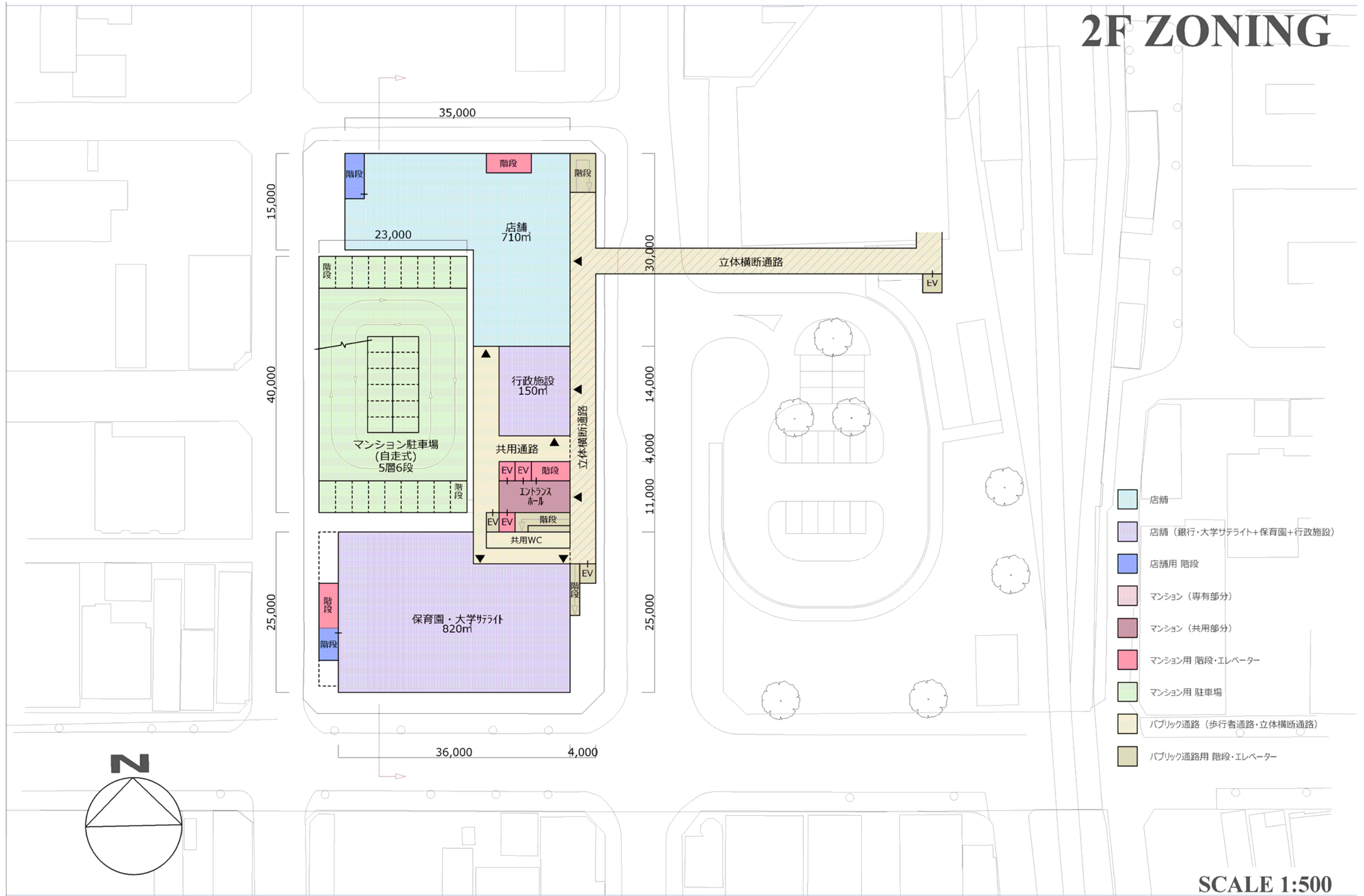
# 1F ZONING



SCALE 1:500

当計画図は試案であり、確定したものではなく今後の調査・協議等により変更される可能性があります。

# 2F ZONING

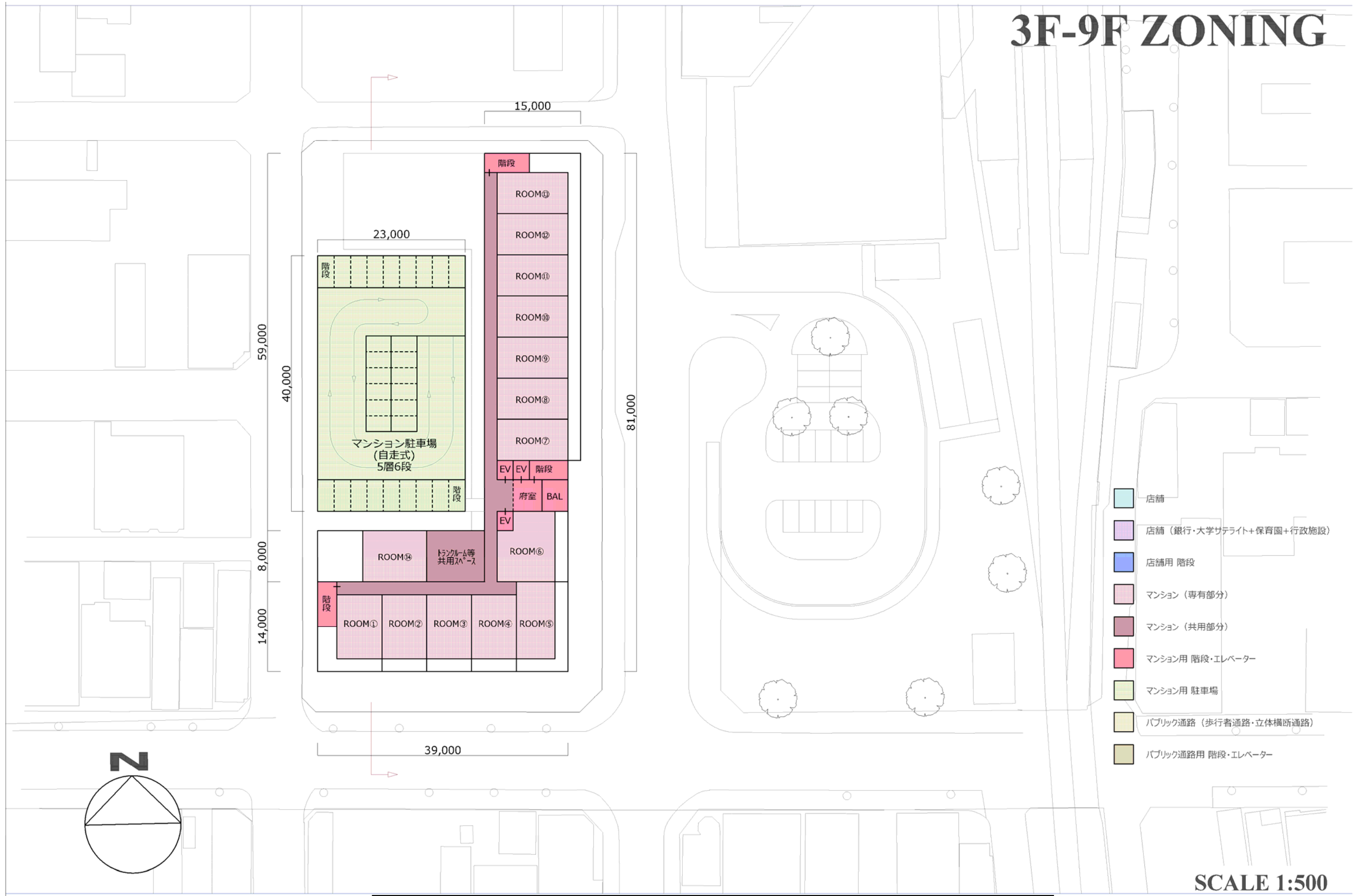


- 店舗
- 店舗 (銀行・大学サテライト+保育園+行政施設)
- 店舗用 階段
- マンション (専有部分)
- マンション (共用部分)
- マンション用 階段・エレベーター
- マンション用 駐車場
- パブリック通路 (歩行者通路・立体横断通路)
- パブリック通路用 階段・エレベーター

SCALE 1:500

当計画図は試案であり、確定したのではなく今後の調査・協議等により変更される可能性があります。

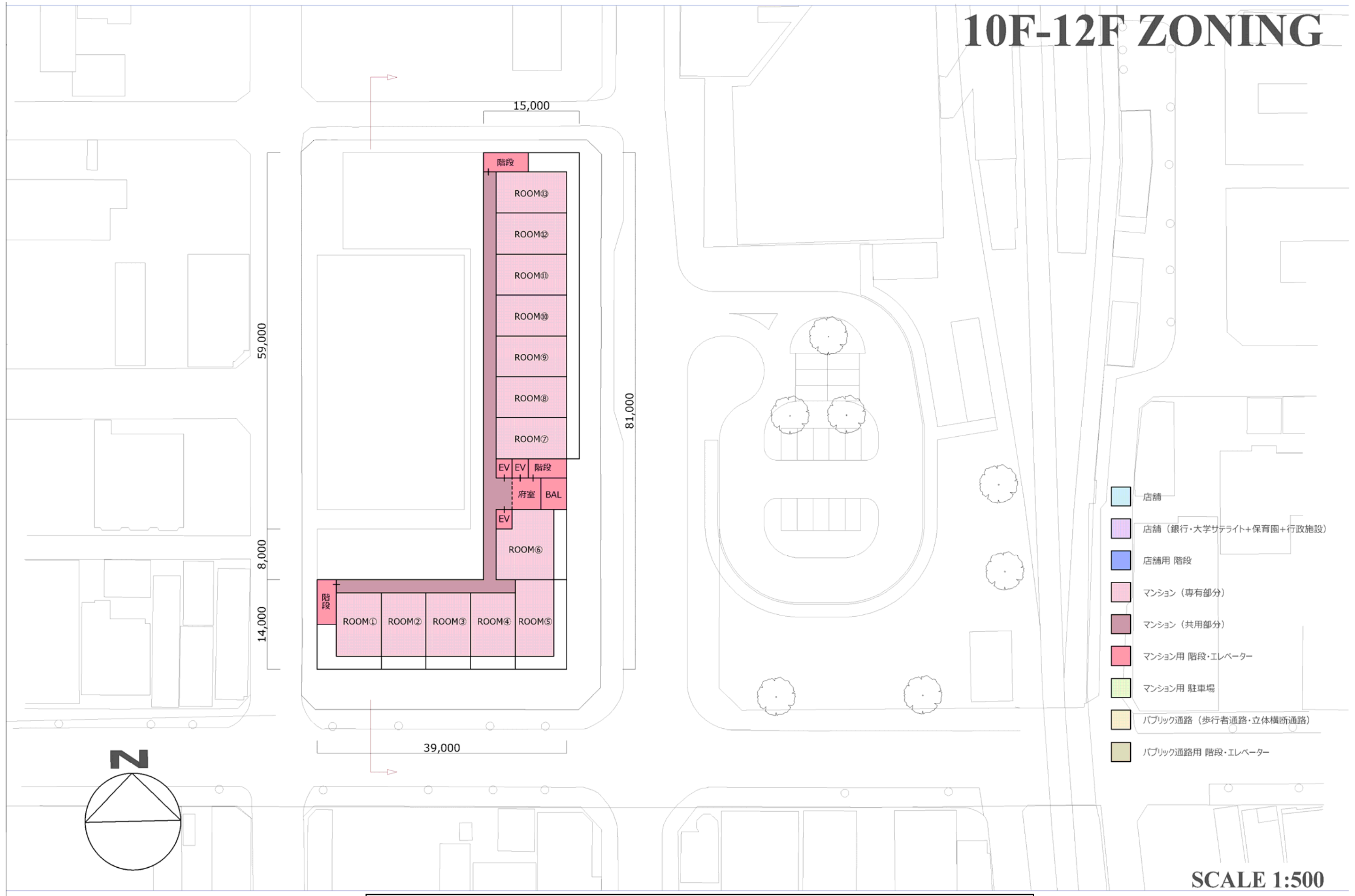
# 3F-9F ZONING



当計画図は試案であり、確定したものではありません。今後の調査・協議等により変更される可能性があります。

SCALE 1:500

# 10F-12F ZONING

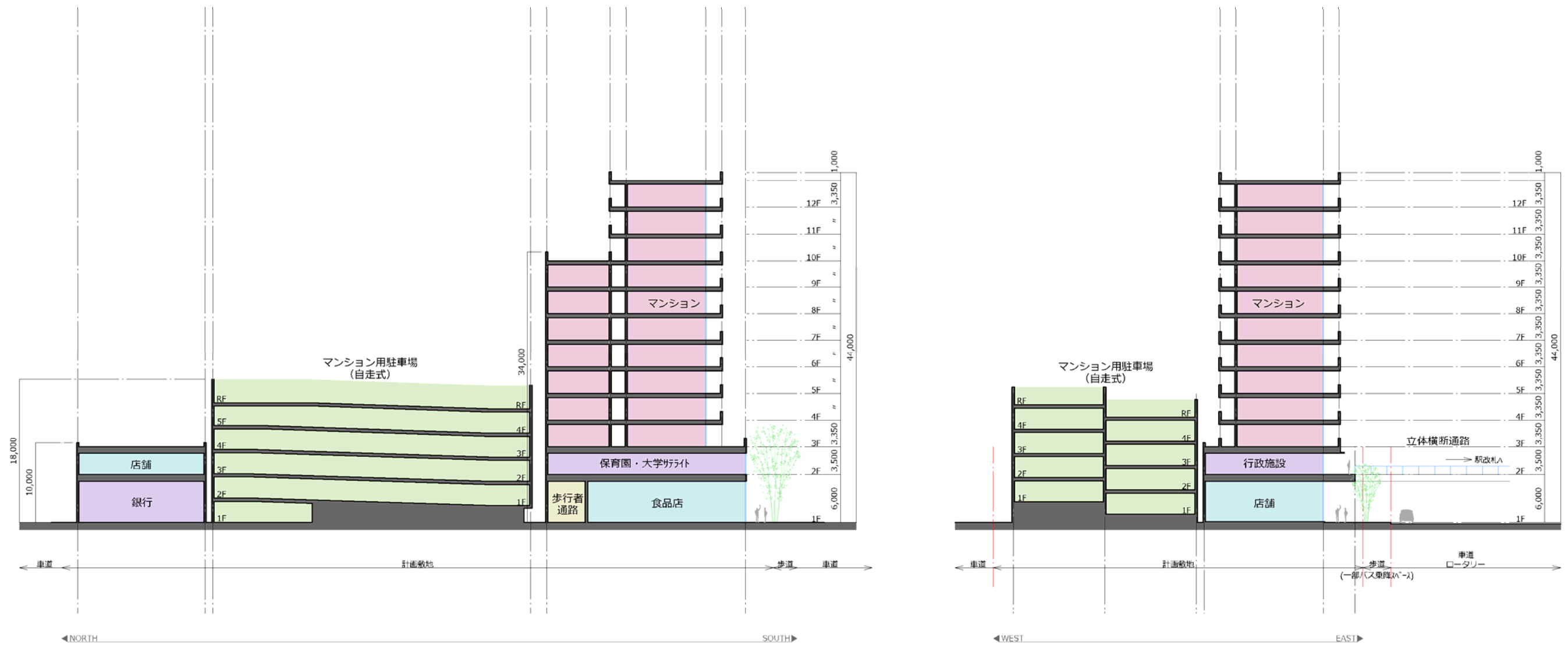


- 店舗
- 店舗 (銀行・大学サテライト+保育園+行政施設)
- 店舗用 階段
- マンション (専有部分)
- マンション (共用部分)
- マンション用 階段・エレベーター
- マンション用 駐車場
- パブリック通路 (歩行者通路・立体横断通路)
- パブリック通路用 階段・エレベーター

SCALE 1:500

当計画図は試案であり、確定したものではありません。今後の調査・協議等により変更される可能性があります。

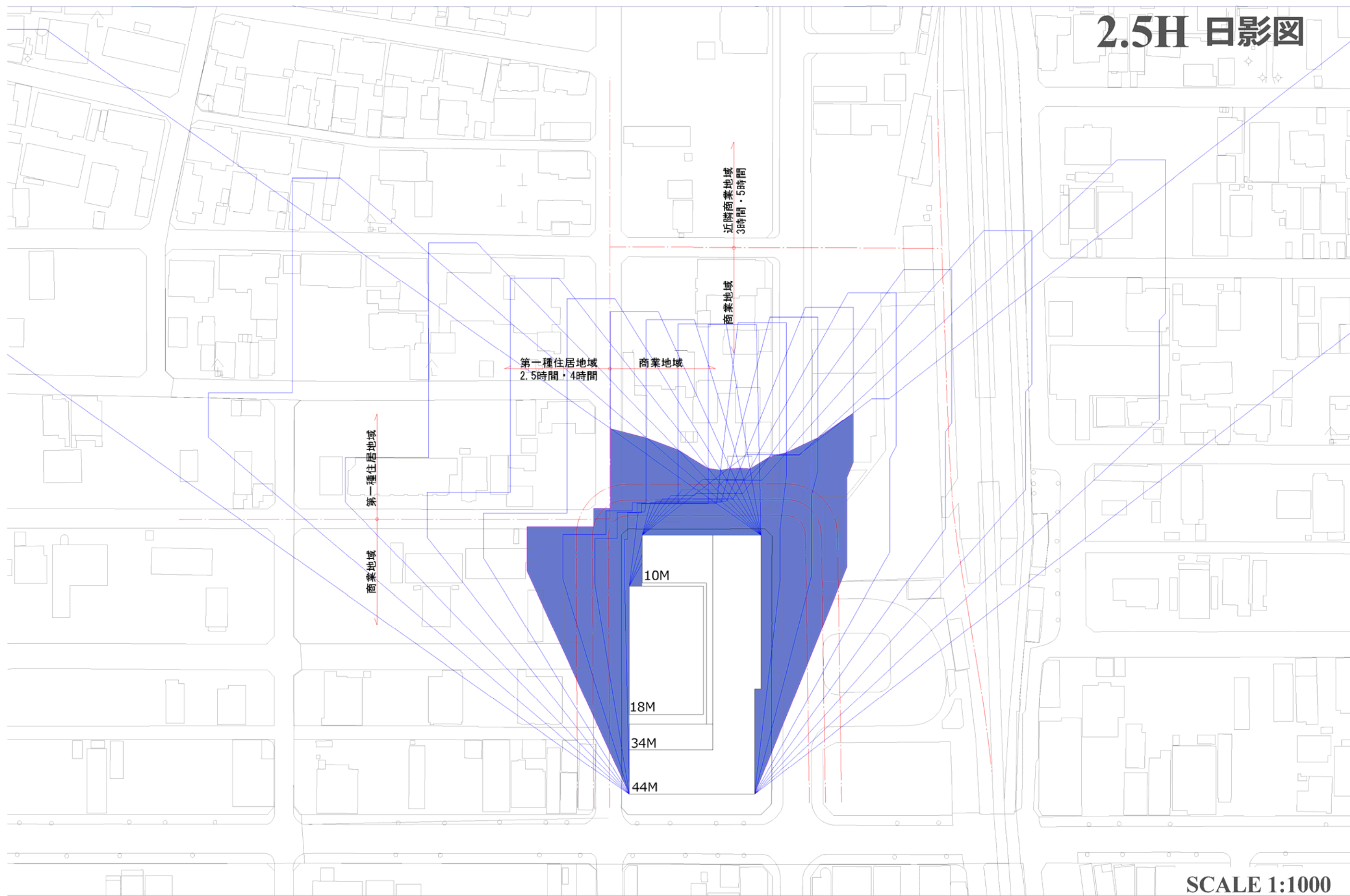
# CROSS SECTION



当計画図は試案であり、確定したのではなく今後の調査・協議等により変更される可能性があります。

SCALE 1:500

# 2.5H 日影図



SCALE 1:1000

当計画図は試案であり、確定したのではなく今後の調査・協議等により変更される可能性があります。

## 4. 主要公共施設の計画

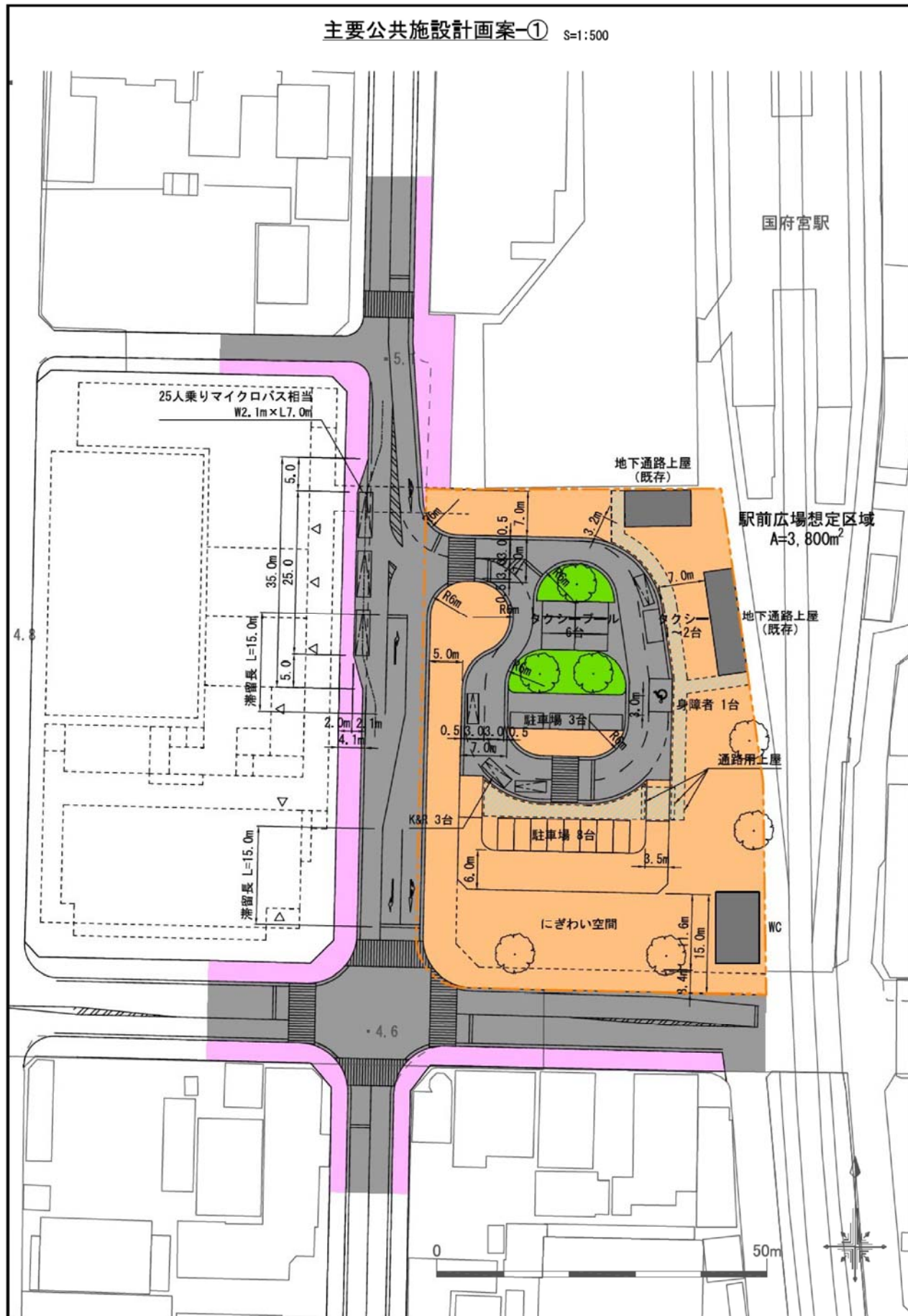
### (1) 設計条件

再整備の基本的考え方に基づき、以下の事項による追加検討を行い、再開発基本計画の主要公共施設の設計条件を以下のとおり設定します。

まちづくり基本計画	追加調査検討結果	再開発基本計画
<b>1. にぎわい空間</b>		
P.24 のとおり、朝夕のピーク時と昼間時の交通量の違いを考慮し、同じスペースを駐車場利用とにぎわい空間利用との使い分けにより、歩行者の憩いや交流の場として活用する計画として検討していた。	日や時間帯により、駐車場利用と、にぎわい空間として、同じスペースを利用することは、規制や誘導の運用をどのように行うべきかという課題があることを踏まえて検討する。	再整備の基本的考え方における交通処理を踏まえた計画(案-①)と、駐車場とにぎわい空間とを区別した計画(案-②)にて検討する。
<b>2. 動線処理</b>		
P.23 のとおり、主に(都)奥田線の動線処理として、2案にて検討を行うこととしていた。	2案を基に、駅前広場の交通処理の検討と合わせて、動線処理方法を検討する。	案Bの考え方を踏まえ、(都)奥田線の横断について、立体横断通路を設けずに、平面で横断可能とするため、(都)奥田線の一部を歩行者専用道としたロータリーの使い方(案-③)を検討する。

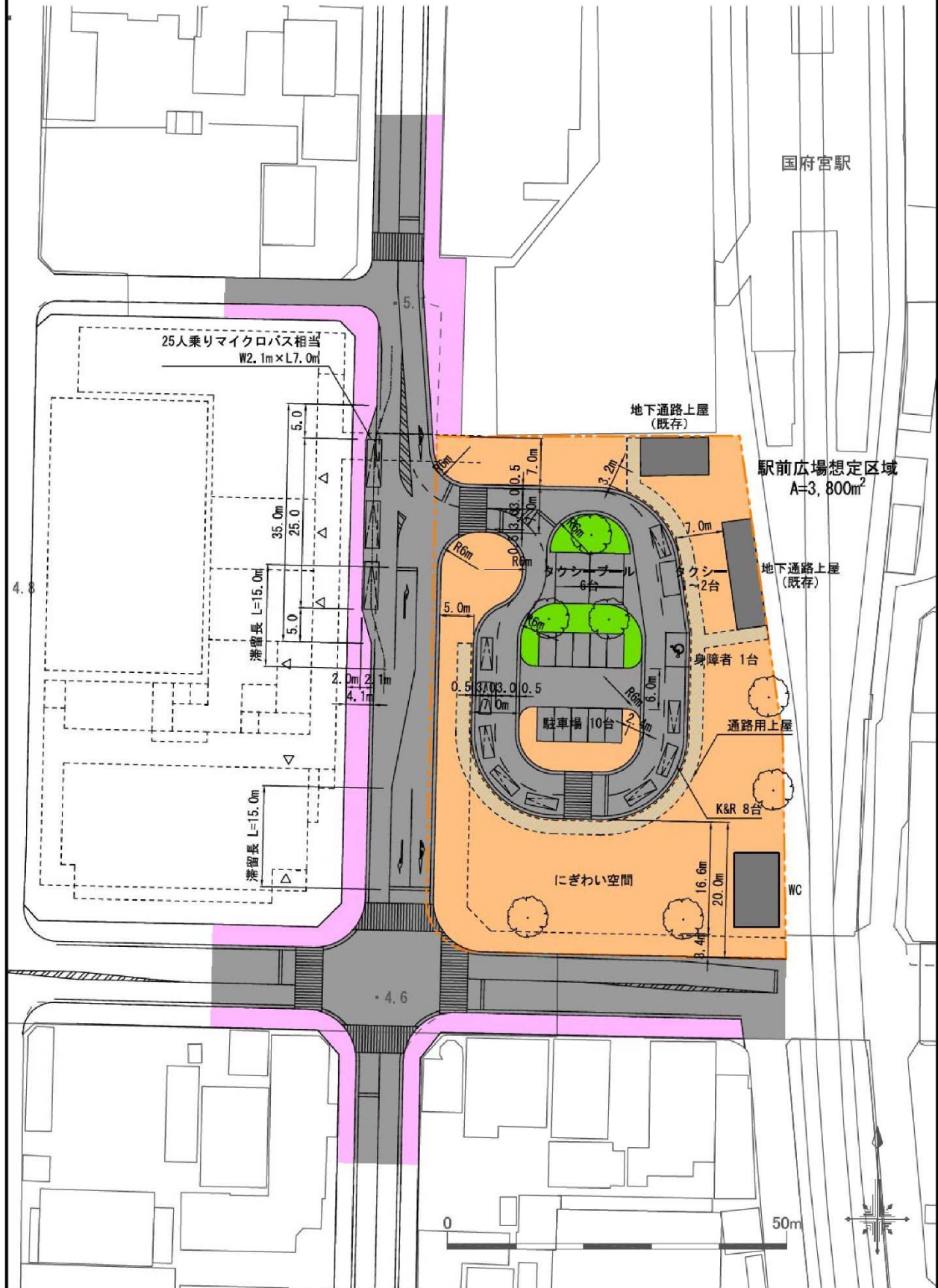


## (2) 計画概要



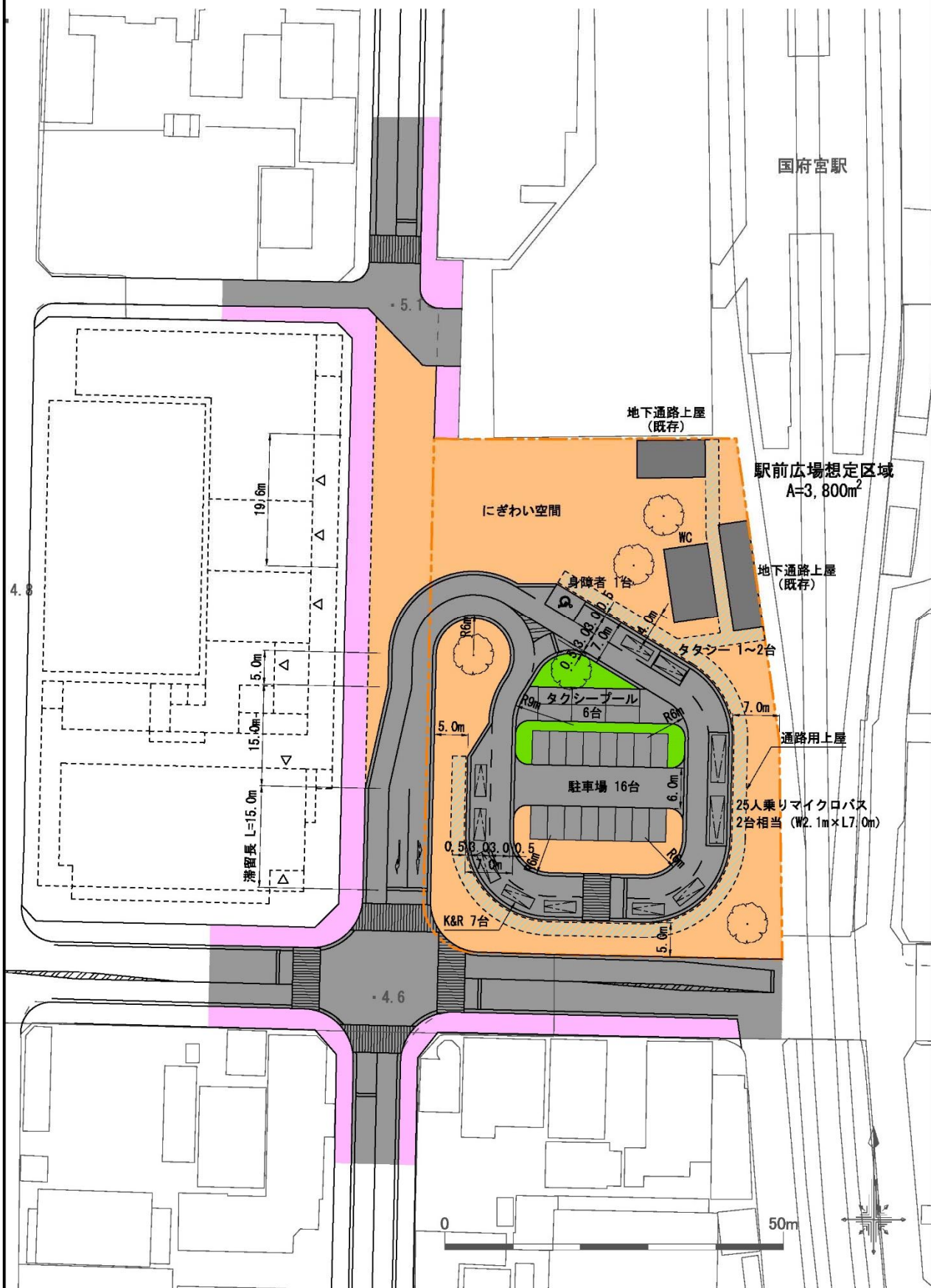
当計画図は試案であり、確定したのではなく今後の調査・協議等により変更される可能性があります。

主要公共施設設計画案-② S=1:500



当計画図は試案であり、確定したものではありません。今後の調査・協議等により変更される可能性があります。

主要公共施設計画案③ S=1:500



当計画図は試案であり、確定したのではなく今後の調査・協議等により変更される可能性があります。

## 5. 事業フレーム

### (1) 従前資産額の概略算定

計画区域における土地・建物の従前資産額を以下に示します。

表：従前資産額の概略算定

土地に関する権利	筆数	28
	面積 計	4,508 (㎡)
	土地評価額 計	751,000 (千円)
建物に関する権利	家屋数	13
	構造	RC:2 S:7 W:4
	1階床面積 計	2,353 (㎡)
	延床面積 計	6,932 (㎡)
	推定再建築費	1,723,000 (千円)
	現在価値 計	941,000 (千円)
資産額 計		1,692,000 (千円)

※土地評価額：相続税路線価（平成31年）から類推した概算

推定再建築費：推定再建築費単価（RC造260千円/㎡、S造230千円/㎡、W造200千円/㎡）×床面積

※令和元年時点を基に資産額を算定

なお、従前資産額の概略算定は、計画区域内を対象として算定していますが、道路や駅前広場、市有地については、対象に含めていません。

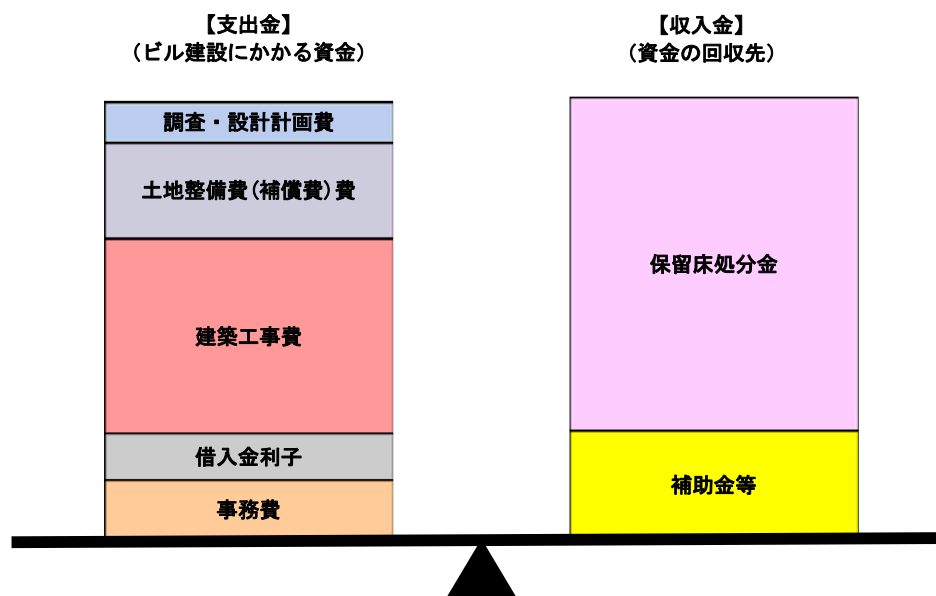
## (2) 資金計画の概略算定

主要建築物の計画に基づく資金計画と従後の床価格を以下に示します。

表：概略資金計画

事業支出			事業収入		
費目	金額 (億円)	比率 (%)	費目	金額 (億円)	比率 (%)
調査・設計計画費	2	3	保留床処分金	47	66
土地整備費 (補償費)費	7	10	再開発補助金	14	20
工事費	59	83	公共施設管理者 負担金	10	14
建物及び駐車場 工事費	57				
駅前広場等 工事費	2				
借入金利子	1	1			
事務費	2	3			
合計	71	100	合計	71	100

なお、当概略の資金計画においては、駅前広場街区内の建物については権利変換を行うこととし、移転補償は含めていません。また、既存店舗の営業補償費や立体横断通路(ペDESTリアンデッキ)の建設費についても、検討段階であるため、当資金計画には含めていません。



## ●主要建築物 概算事業費等の試算結果

・主要建築物の概要については、以下のとおり。

### <施設建築物(再開発ビル)データ>

施設建築物容積率	360%	再開発街区面積	3,920 m <sup>2</sup>	※図上計測
〃 建ぺい率	54%			
〃 階数	12			
〃 延床面積	14,130 m <sup>2</sup> (容積対象床面積)			

### ■施設建築物各階の土地効用比率

1階(店舗):10、2階(店舗等):8、3階以上(住宅):3

### ■駐車場台数

140台

3	950 m <sup>2</sup> (専有部分)	1250 m <sup>2</sup> (延床面積) 10F-12F
3	1020 m <sup>2</sup> (専有部分)	1410 m <sup>2</sup> (延床面積) 3F- 9F
8 8	1680 m <sup>2</sup> (専有部分)	2390 m <sup>2</sup> (延床面積)
10 10	1550 m <sup>2</sup> (専有部分)	2130 m <sup>2</sup> (延床面積)

・従前総資産、総事業費、補助金は以下のとおり。

### ①従前総資産(土地+建物)

1,692,000 千円

### ②総事業費

7,068,100 千円

土地持分 513,000

建物持分 6,555,100

1F2F店舗 1,559,400

3F~住宅 4,995,700

※総事業費=(建物・駐車場工事費+駅広工事費)×1.2と想定

※土地持分:総事業費-建物持分

建物持分:建物・駐車場工事費15%UP

駐車場分は住宅持ち

### 建物・駐車場工事費

5,700,100 千円

※店舗: 300 千円/m<sup>2</sup>

※住宅: 300 千円/m<sup>2</sup>

※駐車場: 258,050 千円

### 駅前広場工事費

190,000 千円

※用地費: - 千円

※築造舗装: 190,000 千円

※移転補償: - 千円

### ③補助金

1,413,600 千円

土地 141,400

建物 1,272,200

※総事業費の20%と想定、うち土地分1割と想定

駅広 988,600 千円(国1/2市1/2)

### ①+②-③ 総床原価

6,357,900 千円

・総床原価をもとに、各階の施設建築価格と底地権価格を算出。

	建築物価額	底地権価額	計	
店舗1F	779,700	282,840	1,062,540	千円
店舗2F	779,700	245,250	1,024,950	千円
住宅3F～	3,723,500	546,900	4,270,400	千円
	5,282,900	1,074,990	6,357,890	

※建築物価額：②総事業費(建物持分)－③補助金

※底地権価額：(①従前総資産＋②総事業費(土地持分)－③補助金)×土地持分

※土地持分	店舗1F	専有×効用比＝	15,500	0.26311
	店舗2F	専有×効用比＝	13,440	0.22814
	住宅	専有×効用比＝	29,970	0.50874
				1.0000

#### ■各階の床単価の算出

店舗1F	686	千円/m <sup>2</sup>
店舗2F	610	千円/m <sup>2</sup>
住宅3F～	427	千円/m <sup>2</sup>

・供給戸数に応じた従後の床原価は以下のとおり。

#### <住宅供給戸数と床価格>

想定戸当り規模  m<sup>2</sup>

供給戸数  戸

戸当り価格  万円

販売価格  万円(販売経費20%含む)

## 6. 事業スケジュール

計画区域において、市街地再開発事業により再整備を進めるにあたっては、上位計画の位置づけに準じ、リニアインパクトを取り込むため、2027年度(令和9年度)のリニア開業時を目標年度と定めた事業スケジュールを以下のとおり設定します。

表：事業スケジュール

項目	法手続き・関係機関協議	再開発 (調査・手続き等)	再開発 (公共施設・建築物整備)		関係 権利者	関係者	計画策定 (補助金等)
令和元年度 (2019)		再開発基本計画 (主要建物、主要公共施設) 駅周辺再整備(鉄道高架化を 視野に入れた)			勉強会の開催 地権者意識醸成		
令和2年度 (2020)							
令和3年度 (2021)		都市計画(案)の作成 (施行区域、公共施設等)	再開発 推進計画 (主要建物 主要公共施設、権利調査 等)	測量業務	準備組合等活動 (事業計画の検討、 事業条件の合意等)		愛知県との 協議・調整
令和4年度 (2022)	● 都市計画決定・変更 (再開発、道路、駅広)	事業計画案・定款案の作成		駅前広場等 主要公共施設 基本設計			立地適正化 計画の策定
令和5年度 (2023)	● 組合設立認可公告	権利変換計画の作成				交通管理者、鉄道事業者、 道路管理者との協議	
令和6年度 (2024)	● 権変計画認可公告			建築設計・駅前広場等 主要公共施設実施設計			
令和7年度 (2025)		権利変換登記 土地明渡等					
令和8年度 (2026)							
令和9年度 (2027)			建築 工事	公共施設・ 供給処理 施設工事			
リニア開業							