



第6回 国府宮駅周辺再整備検討会 国府宮駅周辺長期ビジョン まちづくり構想（案）

令和3年3月3日（水）

時間：14:00～15:30

於：稲沢市役所 議員総会室

類似都市比較（修正）

名古屋近距離都市における
住宅地、商業地平均地価

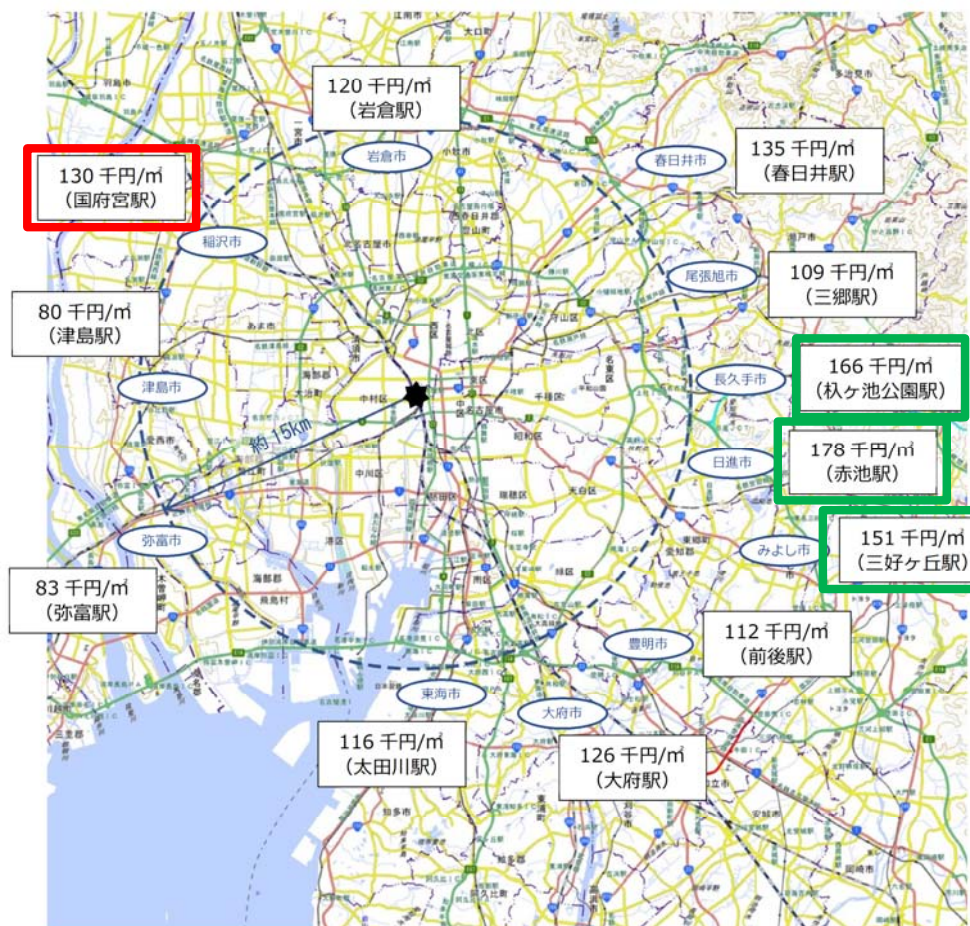
名古屋市中心（名古屋駅）
から15km圏に位置する各
都市の代表駅周辺（概ね
500m圏）

⇒名古屋市以東の都市は、
土地利用ポテンシャルが高い地域

⇒国府宮駅周辺も、尾張西
部、海部地域の中では最も
土地価格の高い地域

⇒高い土地利用ポテンシャル
を活かした宅地供給や土地
の高度利用を図ることが
望まれる

図 名古屋近距離都市における住宅地平均地価（令和2年地価調査・地価公示）



SWOT分析による国府宮駅周辺におけるまちづくりの課題整理（修正）

	【Strength（強み）】	【Weakness（弱み）】
	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋都市心との近接性 歴史資源の豊富さ 豊富な緑資源 土地利用ポテンシャルの高さ 	<ul style="list-style-type: none"> 都市財政の基盤となる産業集積の不足 定住人口を引き付ける都市の魅力の不足
	都市づくりの課題	
【Opportunity（機会）】 <ul style="list-style-type: none"> リニア中央新幹線開業（名古屋都市心における高度な都市機能集積） リモートワークの進展（住宅地及び就業地選択の多様化） 地球環境負荷軽減（省エネ、Co2削減等） 	<ul style="list-style-type: none"> ソーシャルディスタンスの確保や快適な在宅勤務が可能な「生活利便性」と「高質生活環境」が両立する「暮らしやすいまちづくり」を進める 歴史資源や緑資源を最大限生かした個性的なまちづくりを対外的に発信し、都市の魅力を訴求 	<ul style="list-style-type: none"> ほかの近郊都市にはない高水準の都市環境を構築し、これを訴求することで新たな定住人口や産業・都市機能の集積を図る
【Threat（脅威）】 <ul style="list-style-type: none"> 人口減少、超高齢化 東南海地震 異常気象の発生 感染症 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の低未利用地や農地を活用したゆとりと潤いに満ちた「安全なまちづくり」を進め、「安心安全な街 稲沢」を訴求 	<ul style="list-style-type: none"> 地震（倒壊、延焼等）や水害に強い「安全なまちづくり」を進め、「安心安全な街 稲沢」を訴求

3

まちづくりのコンセプト

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』

生活サポート・質の向上を備えたまちづくり

稲沢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、稲沢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。

歩いて楽しめるふれあい・交流の場づくり

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。

安心・安全に暮らせる居住の場づくり

「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。

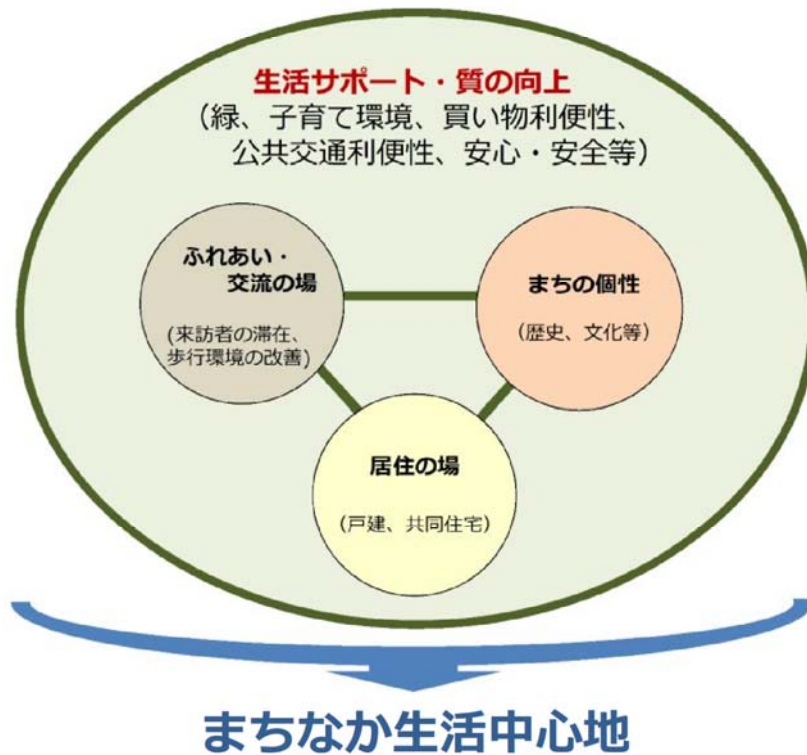
誇りや愛着心を育むまちの個性づくり

稲沢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。

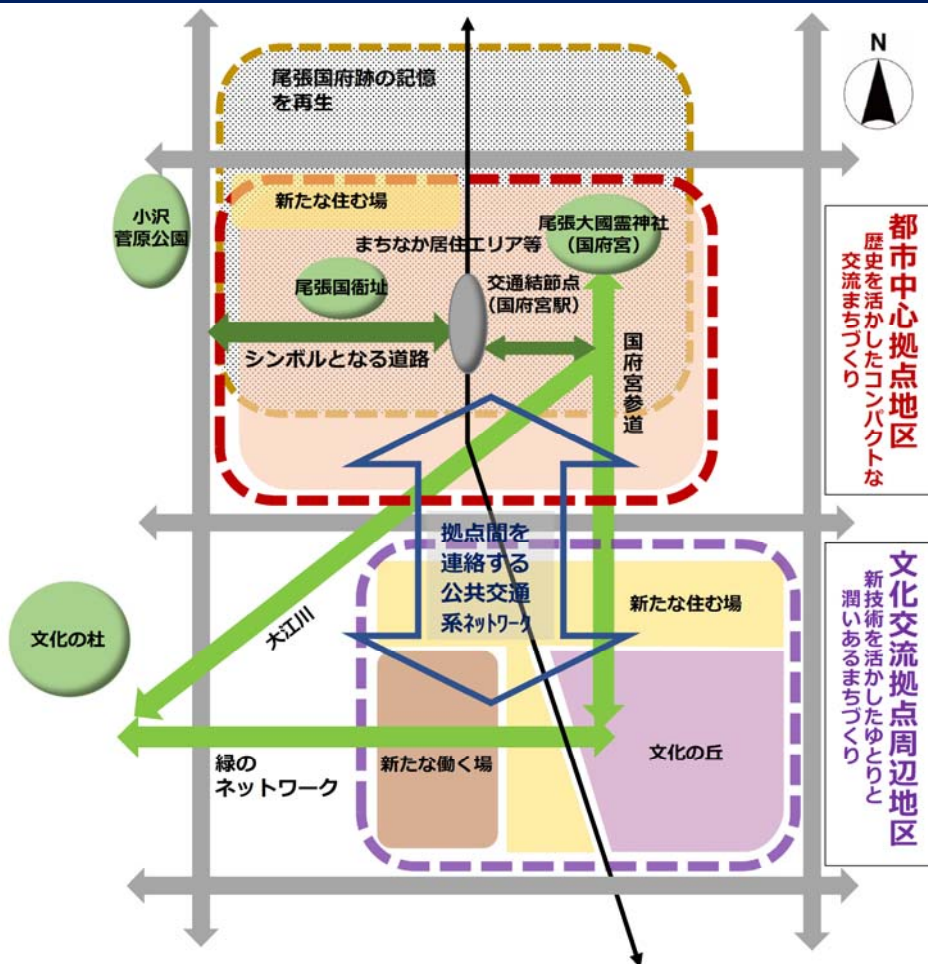
4

まちづくりのコンセプト

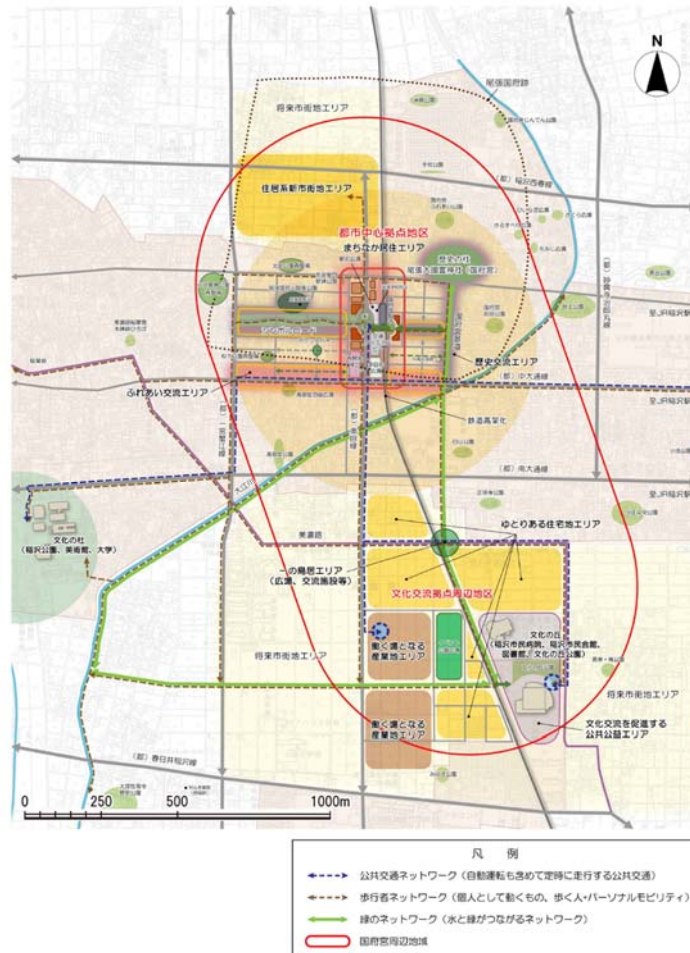
国府宮駅東西の市街地が一体となり、
歩いて暮らしやすい、にぎわいと活気生まれる
“まちなか生活中心地”づくり



国府宮駅周辺地域の基本的構成

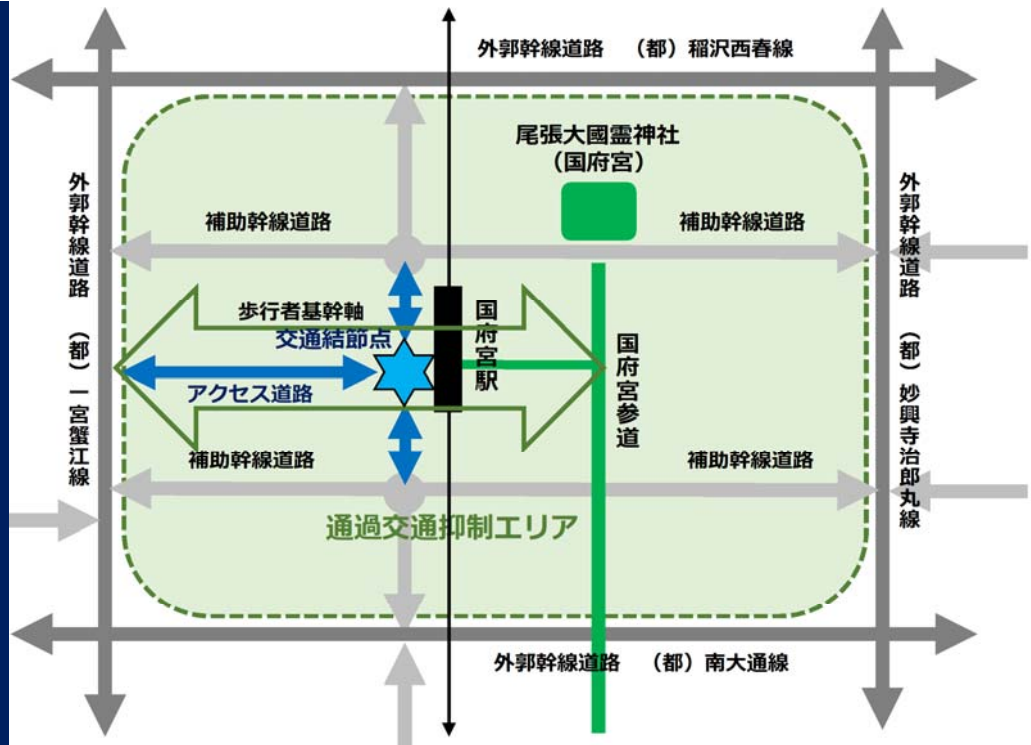


国府宮駅周辺地域まちづくり構想図（案）



都市中心拠点地区における交通処理の考え方

- 駅東西を連絡する歩行者基幹軸（シンボル道路）の配置
- 通過交通は外郭幹線道路へ誘導
- 区内へのアクセス及び区内移動は補助幹線道路で処理
- 自動車系交通結節点は駅西側に集約
 - ・ 基本的に当該エリアは歩行者優先エリア
 - ・ 駅西側は土地の高度利用促進のため車アクセス確保
 - ・ 駅東側は良好な住環境保全のため車アクセス抑制



国府宮駅周辺 将来イメージ図



文化交流拠点周辺 将来イメージ図





まちづくりの展開に向けて



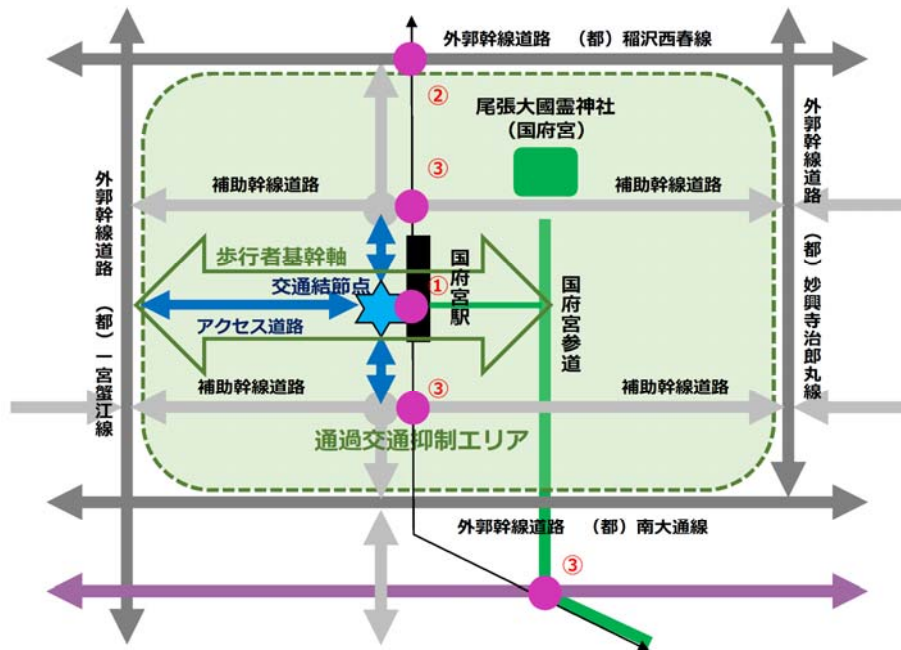
国府宮駅東西の一体的なまちづくりの推進



鉄道による東西の連絡遮断状況



まちづくり構想の実現に向けて踏切がもたらす支障



都心中心拠点における交通処理の考え方

- まちづくりの背骨となる駅東西を連絡するシンボル道路の配置
- 当該地区周辺の通過交通は外郭幹線道路へ誘導
- 当該地区内へのアクセス及び地区内移動は補助幹線道路で処理
- 自動車系交通結節点は駅西側に集約

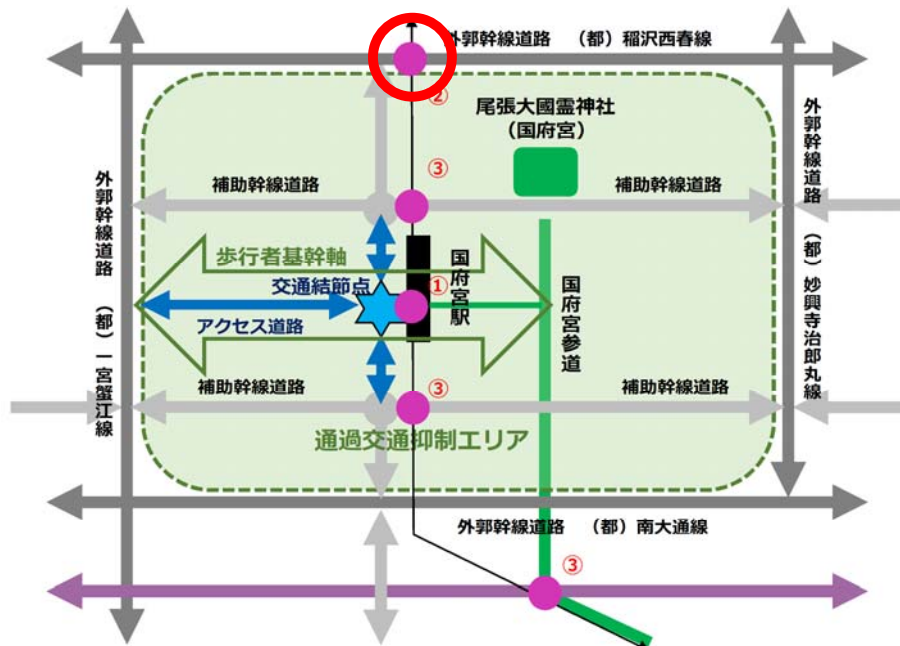
まちづくり構想の実現に向けて踏切がもたらす支障



支障①：歩行者基幹軸の連続性の障害

現在の国府宮駅での鉄道横断施設は、エレベータやエスカレータの設置されていない階段式の地下道であり、横断利用への抵抗感が高く、バリアフリーの視点からも快適性に欠ける。

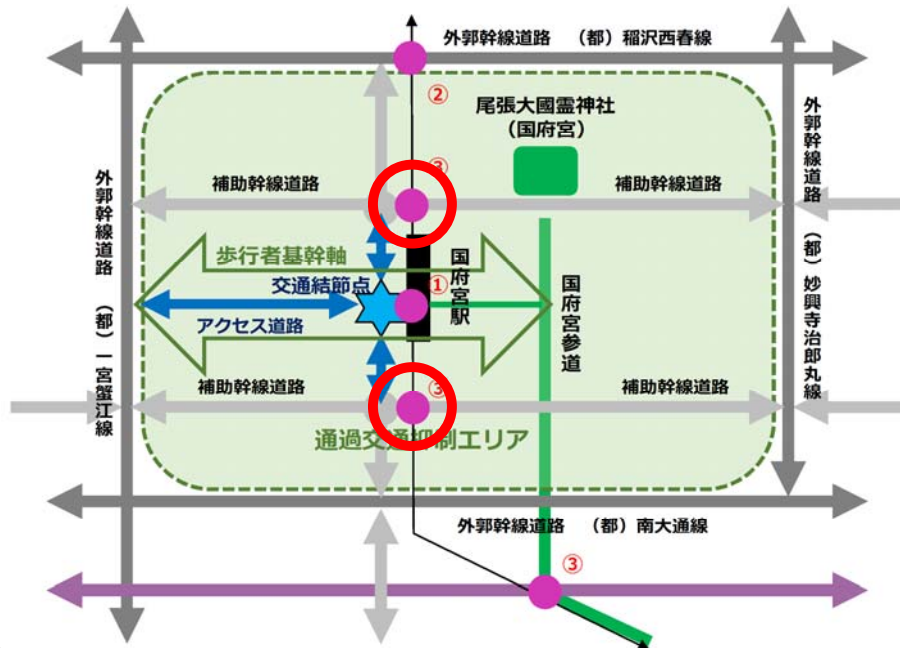
まちづくり構想の実現に向けて踏切がもたらす支障



支障②：外郭幹線道路機能の障害

踏切遮断は走行性を損ない、都市中心拠点地区における通過交通抑制を困難にする

まちづくり構想の実現に向けて踏切がもたらす支障



支障③：補助幹線道路機能の阻害

踏切遮断は市街地内における補助幹線道路の連続性を阻害し、地区全体の一体的な賑わい創出を困難にする

踏切遮断を解消する方法

	まちづくりにおける効果				事業に係る事項	
	道路の走行機能の向上	歩行者のアクセス性の向上	市街地の一体的活用	沿道の土地の高度利用	事業費	事業期間
道路を立体構造にする方式	○	△	△	△	○	○
鉄道を立体構造にする方式	○	○	○	○	△	△



立体構造にする方式の比較

- 道路を立体構造にする方式：歩行者のアクセスや、市街地の分断に対する配慮が必要
- 鉄道を立体構造にする方式：幹線道路密度や、沿道の土地の高度利用の観点から、まちづくりがより効果的に進むと考えられます
- 鉄道を立体構造にする方式は、道路を立体構造にする方式に比べ、高額な事業費となり、長期の事業期間を要する

国府宮駅周辺のまちづくりにおいては・・・

● 駅周辺の歴史的資源や公園等の既存ストックを活用
歩行者重視の個性豊かな生活中心地の形成を図る基幹的
歩行者空間を軸としてのまちづくりを進めることが必要
⇒ 鉄道による東西の分断を解消し、幹線道路や補助幹
線道路及び歩行者軸を一体的に整備することが可能な鉄
道の高架化が最も効果的

● 鉄道の高架化には、高額な事業費と長期の事業期間
を要するため、市民の理解を得ながら、市民と行政の協
働によるまちづくりを実践し継続していくことが大切

まちづくりの進め方

まちづくりは市民主導で

●長期ビジョンのまちづくり構想（案）の実現に向けて

- ・ハード面での整備に目が行きがち
- ・まずは、まちづくりイベントや社会実験を実践していく

⇒にぎわいがあり居心地の良い空間を一人でも多くの人に実感してもらい、「こんな街が必要だ」という思いを高めていくことが重要

●都市空間の魅力の増進

- ・にぎわいを創出し居心地を良くすることは「プレイスメイキング」と呼ばれている

⇒地域の人々が自分事として語り、小さなことからでも気軽にとりあえずやってみることが始めの一步となる

まちづくりは市民主導で

Phase 1 「なぜやるか？」を共有する	「自分ごと」としての「なぜやるか」を設定する。
Phase 2 地区の潜在力を発掘する	どこで実現するか？ その空間の現状の把握が必要
Phase 3 成功への仮説を立てる	「仮説」を立てる いつ？誰が？どんな動機で？誰と？どのくらいの時間？利用するか
Phase 4 プロジェクトチームをつくる	仮説を実証するためのチームを作る 役割分担、Win-winの関係性の構築
Phase 5 段階的に試行する	LQC（簡単に、素早く、安く） 低リスク、低コストで、出来ることから始める
Phase 6 試行の結果を検証する	可能な限り早いタイミングでその結果を検証する
Phase 7 空間と運営をデザインする	試行の検証結果をもとに、常態化に向けた空間と運営方法をデザインする
Phase 8 常態化のためのしくみをつくる	新しい運営管理のルールや既存のルールを変更する場合は適切な運営を行うための検討が必要
Phase 9 長期的なビジョン・計画に位置づける	新しいプレイスの公共性や公益性を明確にし、自治体の県連計画に位置づけることが重要
Phase 10 取組を検証し、改善する	プレイスメイキングに終わりはなく、長期的な計画に位置付けて意義を担保する際に詳細を決めて固定化するのではなく、時代に応じた空間の改修や新しい活用の動きを認めていくことを担保することが非常に重要。

- 歩行者中心の街路を目指した街路空間の再構築や、官民連携による沿道や地域と一体となった街路空間の利活用等について、自治体及び街路交通施設課等による情報交換、課題や推進方策の研究を行うとともに、自治体間の情報共有を図ることを目的に、平成29年7月に勉強会を設置。
- 平成29年度は、各事例が実現に至るまでのプロセスや成功の要因等について議論し、得られた知見を事例集としてとりまとめ。街路交通施設課HPで公開。 http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000081.html

参加自治体と事例

取組の類型	街路の類型	
	幹線道路・シンボルロードレベル	補助幹線・地区内交通レベル
新規整備	<ul style="list-style-type: none"> ■仙台市：青葉通再整備事業 ■京都市：四条通歩道拡幅事業 ■大阪市：御堂筋空間再編 	<ul style="list-style-type: none"> ■松山市：歩いて楽しい健康増進まちづくり事業
利活用	<ul style="list-style-type: none"> ■仙台市：定禅寺通活性化推進事業 ■静岡市：静岡清水都心地区魅力空間創出事業 ■大阪市：なんば駅周辺道路空間の再編 	<ul style="list-style-type: none"> ■岡崎市：乙川リバーフロント地区整備事業 ■神戸市：都心三宮の再整備 ■北九州市：魚町サンロード商店街、カルチャータン計画



事例から得た11のノウハウ

- ① **実験的に空間をつくって、体験してもらおう**
- ② **小さく始めて、大きく育てよう**
- ③ **地域のシンボル**を合意形成に活かそう
- ④ やりたいことを**上位・関連計画**に埋め込もう
- ⑤ 民間の動きに**行政が呼応**しよう
- ⑥ 官民協働の体制で**ビジョン**を描き、共感しよう
- ⑦ 横断チームや連絡会議で**庁内に横串**を通そう
- ⑧ **地元と一体の体制**をつくって関係機関と協議しよう
- ⑨ 各分野の**専門家**とタッグを組もう
- ⑩ **パブリックマインド**を持つ民間に任せよう
- ⑪ **積極的に視察や研修**に学び、提案しよう

街路空間の再構築・利活用事例から得た11のノウハウ

事例から得たノウハウ

- ① **実験的に空間をつくって、体験してもらおう**
- ② **小さく始めて、大きく育てよう**
- ③ **地域のシンボル**を合意形成に活かそう
- ④ やりたいことを**上位・関連計画**に埋め込もう
- ⑤ 民間の動きに**行政が呼応**しよう
- ⑥ 官民協働の体制で**ビジョン**を描き、共感しよう
- ⑦ 横断チームや連絡会議で**庁内に横串**を通そう
- ⑧ **地元と一体の体制**をつくって関係機関と協議しよう
- ⑨ 各分野の**専門家**とタッグを組もう
- ⑩ **パブリックマインド**を持つ民間に任せよう
- ⑪ **積極的に視察や研修**に学び、提案しよう

第7回国府宮駅周辺まちづくりを考える会において実践に向けたまちづくり活動について意見交換

- ◎有志の市民を主体として、プレイスメイキングの手法などを用いて実践に向けたまちづくり活動を進める（歴史まち歩きや買い物系イベントなど）
- ◎市、コンサルは自主的な活動が進むようバックアップ



25

まちづくりの機運醸成に向けた仕掛け

26

買い物系イベント事例

● KAKAMIGAHARA PARK MARKET



● 東別院暮らしの朝市



27

まち歩き系イベント事例

● 横須賀文化の香るまちづくり



● 元久々利景観形成重点地区景観まちづくり



28