

国府宮駅周辺まちづくり構想(案)について

目 次

I 検討の経緯	1
II 駅前まちづくりの考え方	2
III 新たな「短期ビジョン」の全体像(案)	3
IV 国府宮駅周辺まちづくり構想図(案)	4
V 現状の「駅まち空間」の問題点	5
VI 「駅まち空間」整備の考え方	5
VII 今後の進め方	7

令和7年4月9日

稲沢市まちづくり部都市計画課 国府宮駅周辺整備推進室

国府宮駅周辺まちづくり基本計画（平成31年3月）

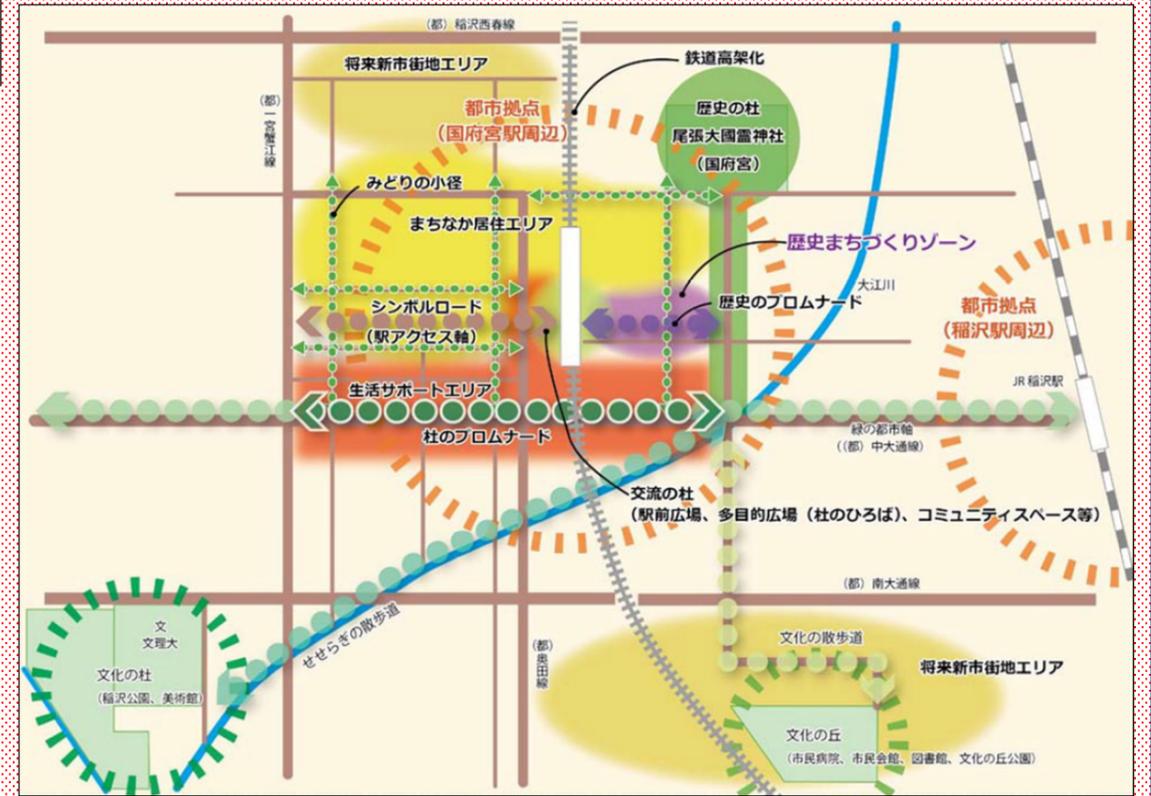
長期ビジョン

コンセプト

『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』
 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、賑わいと活気生まれる
“まちなか生活中心地”づくり

基本方針

- ◎ 本市の玄関口である国府宮駅前において、**居住の場の確保と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**
- ◎ 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**
- ◎ 「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・住み続けたいとなるような**「安心・安全」の確保**
- ◎ 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



国府宮駅周辺再開発基本計画（令和2年3月）

短期ビジョン

短期的なまちづくり方針（国府宮駅西口）を整理

- ◎ 駅西側は**駅前広場の整備改善**、駅東側は**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。
- ◎ 駅西側の駅前広場の整備改善にあたっては、**安全で快適な交通処理空間**に加え、駅利用者や国府宮神社参拝客を惹き付けるため、**交流・にぎわい創出に寄与する空間**を確保。
- ◎ 西側街区では、**市民・駅利用者の日常生活を支える機能の受け皿**を確保。



鉄道高架化の影響範囲を考慮した最低限の区域での再開発事業を検討

短期ビジョンの見直し検討（現在）

令和3年度

鉄道高架化の「費用便益分析」を実施

令和4年度

鉄道高架化の「一時凍結」を決定

新たな整備手法や区域設定を視野に様々な角度から計画を見直すことに
 ※鉄道範囲等を含めたまちづくり検討

名古屋鉄道株式会社に対し、国府宮駅周辺まちづくりへの協力を依頼

令和5年度～

短期ビジョンの見直し検討に着手

見直しのポイント

- ・ 駅機能の改修検討
- ・ 鉄道東西を繋ぐ歩行者ネットワークの形成
- ・ 駅東側の駅前広場整備及び国府宮へと繋がる観光まちづくり など
- ・ **より広い視野でのまちづくり検討**

新たな構想(案)の作成
 ※本日の議題

全体像(案)
 まちづくり構想図(案)

II 駅前まちづくりの考え方（駅まち空間）

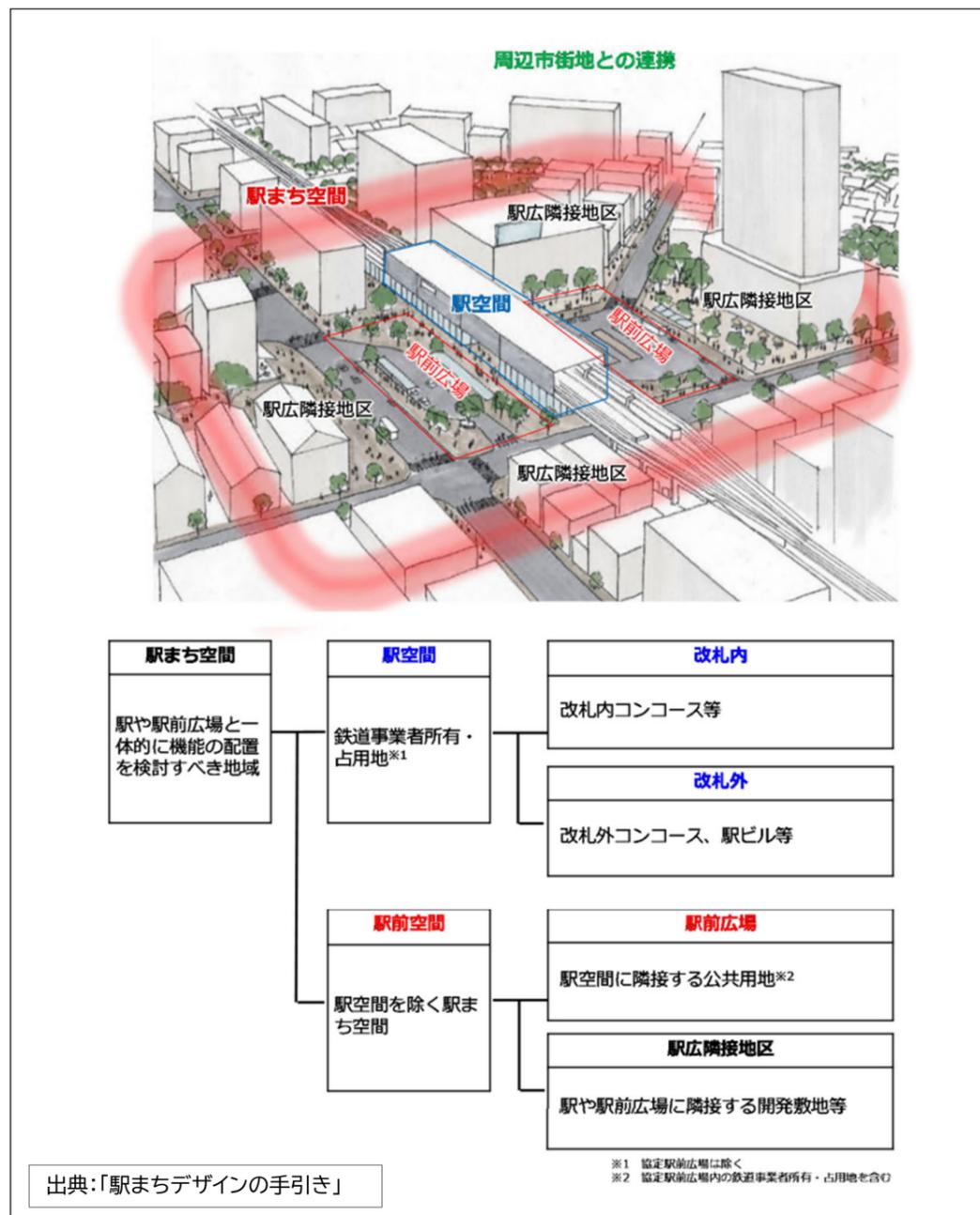
■ 駅前まちづくりの考え方

国土交通省「駅まちデザイン検討会」がとりまとめた「駅まちデザインの手引き」では、駅や駅前広場と一体的に、周辺市街地との関係も踏まえ、必要な機能配置を検討することが期待される空間を「駅まち空間」としている。

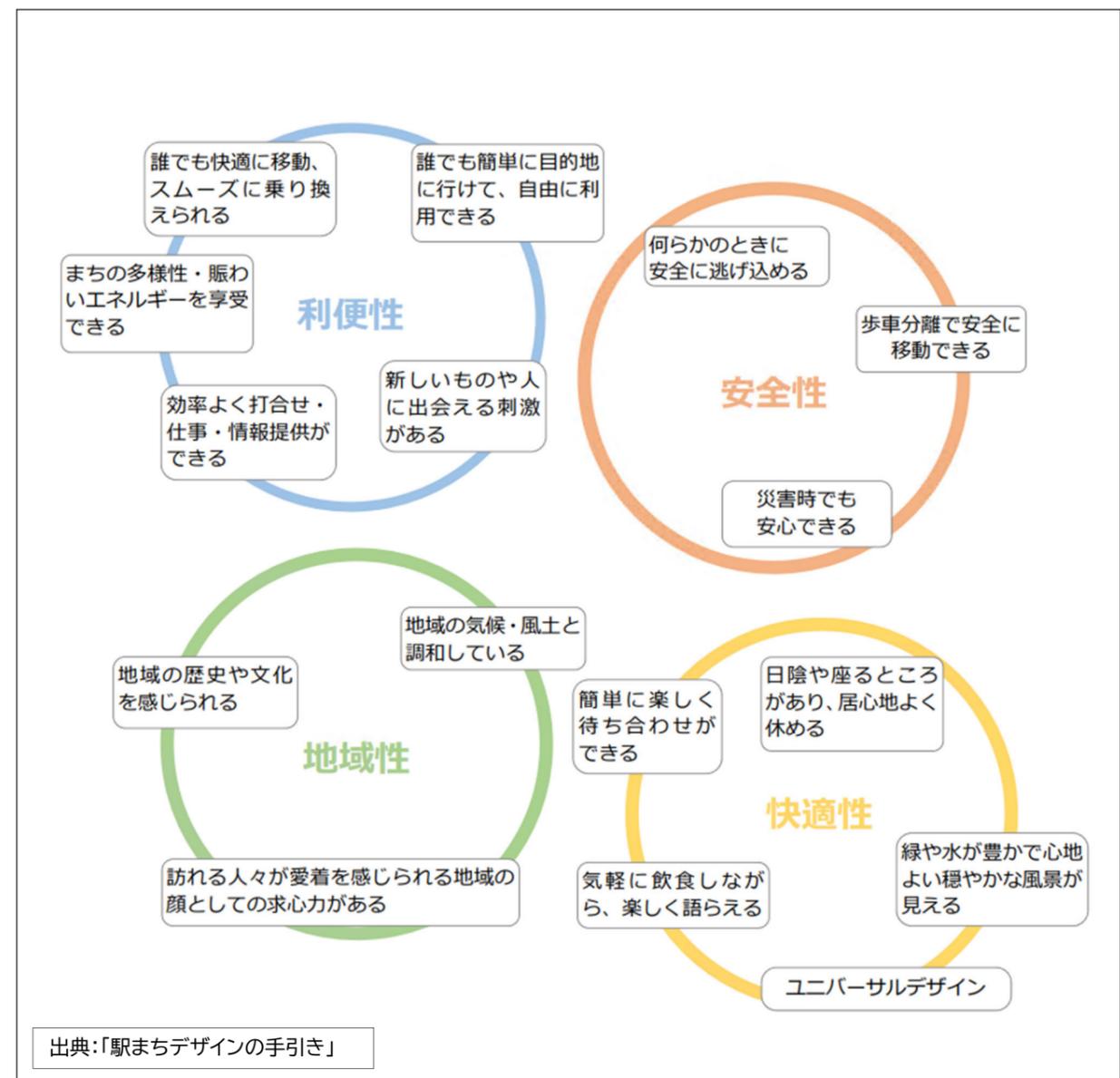
■ 「駅まち空間」に求められる視点

「駅まちデザインの手引き」では、駅まち空間の形成にあたっては、「利便性」「快適性」「安全性」「地域性」の4つの視点から、駅まちに対する利用者のニーズに対応することが必要としている。

【駅まち空間の範囲】



【駅まち空間のデザインにおいて重視する事項】



Ⅲ 新たな「短期ビジョン」の全体像（案）

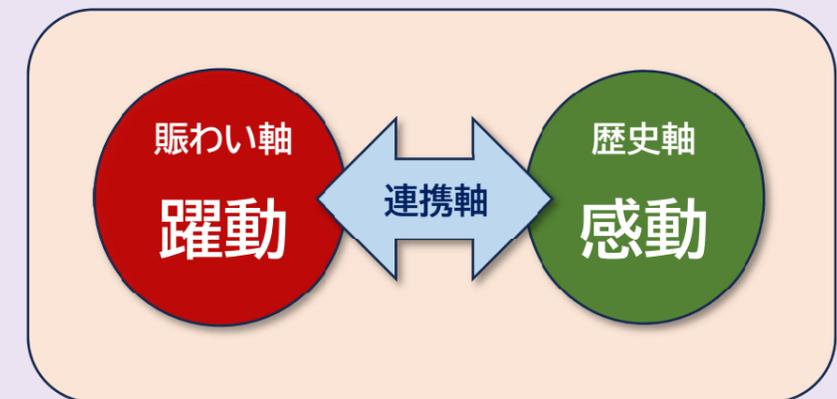


【賑わい軸のまちづくり】

国府宮駅・駅前広場・奥田線を軸とした多様な人々を引き付ける新たな都市機能の導入、先進的な都市デザインを展開するまちづくり

【歴史軸のまちづくり】

神社・参道という歴史的・文化的資源を活用して新たな賑わいを引き出す歴史観光まちづくり

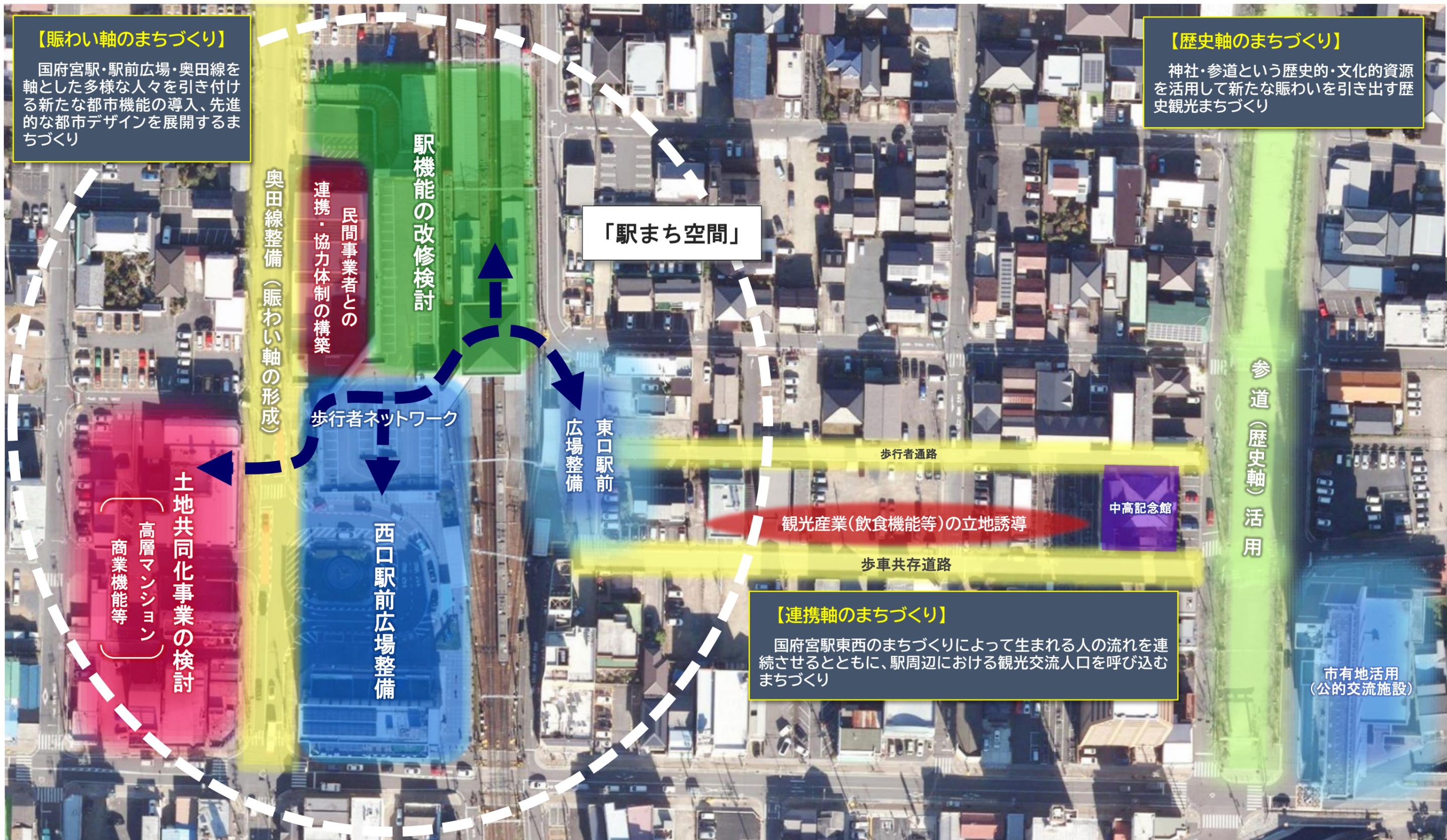


【連携軸のまちづくり】

国府宮駅東西のまちづくりによって生まれる人の流れを連続させると共に、駅周辺における観光交流人口を呼び込むまちづくり

短期ビジョンの核となる「駅まち空間」のゾーニングを「構想図(案)」として整理（次ページ）

IV 国府宮駅周辺まちづくり構想図（案）（「駅まち空間」のゾーニング）



※当構想は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。

V 現状の「駅まち空間」の問題点

西口



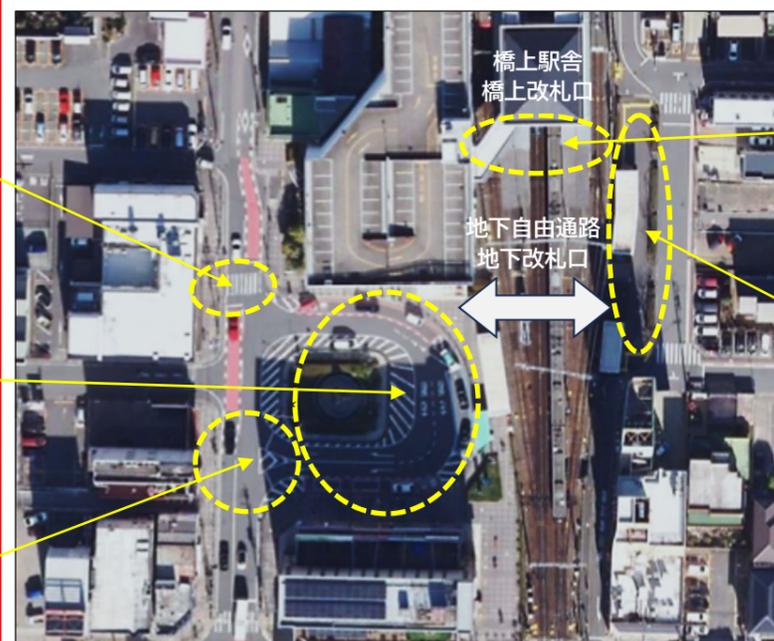
朝の交通流動状況

西口における問題点

駅前広場入口付近に横断歩道があり、自動車交通の滞留が発生している。歩行者・自動車共に通行量が多く、交通事故が発生する危険もある。

一般車、企業バス、スクールバスの利用が混在している。乗降スペースが不足し、広場内外の車道上での乗降が発生している。

駅前広場出口付近では、右折交通と奥田線本線の交通との合流や、南側の信号交差点との距離が短いことによる自動車交通の滞留が発生している。



東口における問題点

橋上改札口から東口へのルートが未開設のため、東側からの車イス等のアクセスが不便であり、バリアフリー水準の向上が必要。

東口に駅前広場が無いため、西口に比べ、企業の送迎バスや一般乗降者の交通利便性・安全性が劣る。

駅前のまちとしての問題点（魅力の不足）

カフェや飲食店の立地が少なく、駅前で滞在できる空間が乏しい。

緑や照明等の修景施設が少なく、まちに潤いが乏しい。

東口



送迎バスを待つ人々

VI 「駅まち空間」整備の考え方（駅前広場、奥田線、歩行者ネットワーク）

◆ 駅前広場

【西口駅前広場の考え方】

- 一般車、スクールバス等の**車種の混在の整序化**
- 一般車乗降場、待機場及びタクシープールを拡充
- 奥田線の交通流動を円滑にするため、駅前広場の**出入口を1か所に集約**
- 奥田線の**横断歩行者対策**（歩行者の安全性向上、自動車の交通円滑化）

【東口駅前広場の考え方】

- 橋上改札から**東口へのルートを開設**し、駅の利便性を高める
- **企業バス等の待ちスペース**を確保できる広場整備

◆ 奥田線（賑わい軸）

【考え方】

- ゆとりある歩行空間、潤いをもたらす植栽空間、オープンカフェやベンチ等の憩いスペースとして機能する滞留空間を確保する
- 道路空間をイベント空間としても活用できるような「ゆとり空間(路肩、歩道)」を確保する



松山市花園町通り



横浜市日本大通

◆ 奥田線（駅前広場交差点）

【考え方】

- 西口駅前広場の整備に伴い、奥田線本線と接する南北の出入口(交差点)を1か所に集約する
- 西口駅前広場と既存の信号交差点が近接しており、新たな信号機の設置は困難なため、ラウンドアバウトによる無信号交差点を検討する
- 後述する歩行者デッキの整備と併せて、歩行者と自動車の動線を立体的に分離する



愛知県庁付近



JR 日向日駅付近

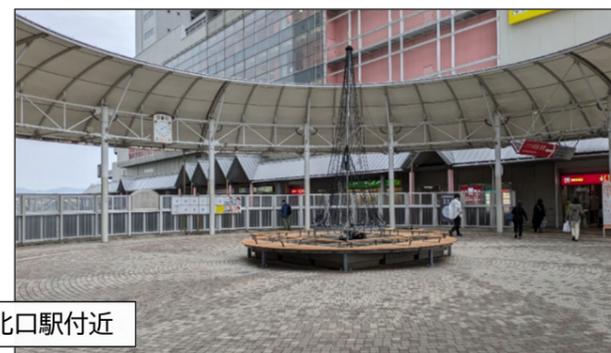
◆ 歩行者ネットワーク

【考え方】

- 西口には立体的な歩行者デッキを整備し、歩行者と自動車・自転車の動線を分離する
- 歩行者デッキの配置は、駅前広場や共同化事業の検討エリアへの最短アクセス経路とする
- 東口についても、橋上改札から駅前広場へ連絡する歩行者デッキを整備し、東西の一体化を促進する



阪急西宮北口駅付近



横浜市桜木町駅付近



Ⅶ 今後の進め方（イメージ）

