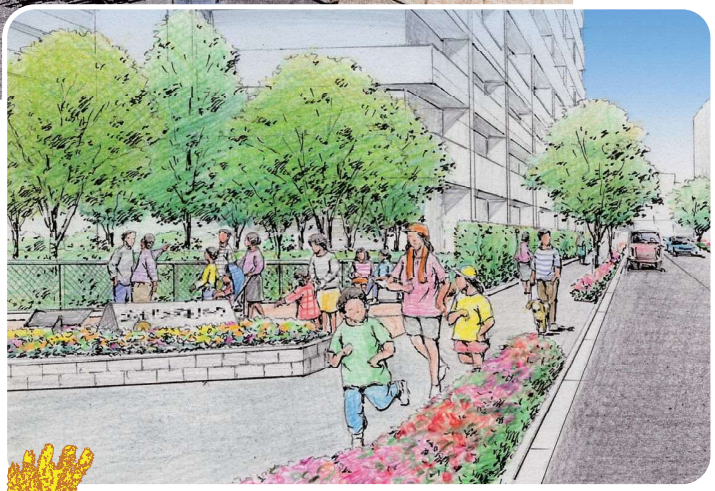
共和駅周辺まちづくり計画



令和5年9月　　大府市

はじめに

本市は、現在、第6次大府市総合計画や第4次大府市都市計画マスタープランの中で、目指すべき将来都市像を「いつまでも住み続けたいサスティナブル健康都市おおぶ」と定め、まちづくりを推進するための様々な取り組みを行っています。令和5年3月には、都市計画マスタープランの高度化版となる「大府市立地適正化計画」を策定しました。この計画は、大府駅及び共和駅周辺を本市の都市拠点と位置付け、居住を始めとする都市を増進させる機能を生活拠点に集約し、これらのサービスを誰もが容易に享受できるよう、各地域を相互につなぐネットワークが形成された「集約型都市構造」を構築することとしています。

そこで、本市の都市拠点で交通の結節点となる共和駅とその周辺において、にぎわいの創出や利便性の向上に向け、地域の代表となる方々と共に、「共和駅周辺まちづくり検討会議」を開催しました。この会議では、駅周辺の課題を整理し、将来のまちの在り方や方向性などについて検討を重ねてまいりました。今回、策定する計画は単に市が実施する事業だけでなく、地域の皆様と力を合わせて共和駅周辺のまちづくりを推進するための計画として活用するものです。

このまちづくり計画に基づき、将来都市像の形成の実現に向け、取り組んでまいりますので、市民の皆様をはじめ関係各位の一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに本計画の策定にあたり、ご指導、ご協力を賜りました共和駅周辺まちづくり検討会議の委員の皆様を始め、貴重なご意見をいただきました市民の皆様並びに関係各位に心から感謝申し上げます。

令和5年9月

大府市長 岡村 秀人

目　　次

1　計画策定の背景 1
（1）計画の目的 1
（2）計画の位置付け 1
（3）計画区域 2
（4）計画期間 2
2　共和駅周辺における現況分析 3
（1）鉄道の利用状況 3
（2）人口推移、人口密度分布 4
（3）土地利用の状況 6
（4）建築物・青空駐車場・空き地の現況 7
（5）建築物分布状況 8
（6）地価動向 9
（7）駐車場・駐輪場の状況 10
（8）駅前広場及び駅周辺施設の状況 11
（9）駅周辺の地域資源の状況 12
(10) 共和駅利用者アンケート調査結果 13
(11) 共和駅利用者（来訪者）の行動調査結果 15
(12) 交通量調査結果 18
(13) 駅周辺商業施設の立地に係わる分析（共和駅周辺） 23
(14) 共和駅周辺の人流データ 25

３　共和駅周辺のまちづくりの課題整理と方向性..... 28
４　地区別のまちづくりの方向性 29
５　地区別の段階的な事業化行程 30
６　事業化を目指す具体的な取組 31
７　事業推進に関する取組 32

資料編..... 34

Ⅰ 計画策定の背景

（１）計画の目的

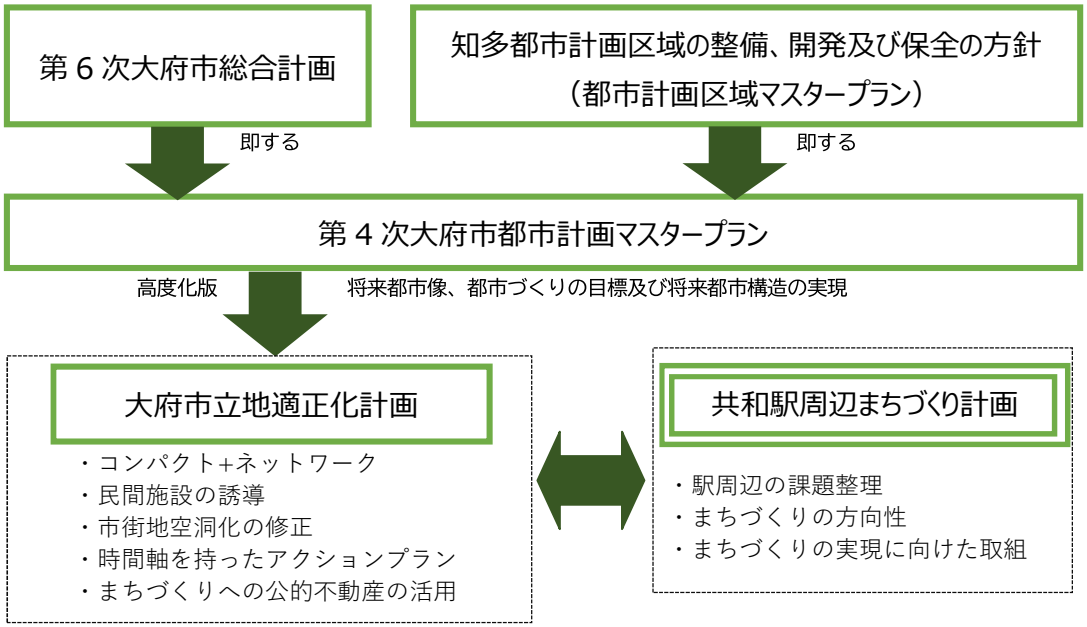
本市では、第４次大府市都市計画マスタープランで掲げる都市づくりの目標「安心・安全都市」、「集約型都市」、「活力都市」、「快適都市」、「持続可能都市」の実現に向けて、令和３年度から立地適正化計画策定委員会を立ち上げ、本市を取り巻く人口動向や社会経済活動などを基に、都市機能上の課題を整理し、居住・医療・福祉・商業機能の誘導や道路交通及び公共交通ネットワークの在り方について検討してきました。特に都市拠点である大府駅及び共和駅周辺を中心市街地と位置付け、利便性の高い交通網などの本市の都市特性を最大限に活かして、にぎわいと魅力を備えた都市空間を形成するため、多様な都市機能の充実を図っていくことが重要であると考えています。そこで、地域住民や駅を利用する企業の関係者などに参画していただき、「共和駅周辺まちづくり検討会議」を開催し、駅周辺の特性や課題などについて駅利用者へのアンケートや各種調査結果を基に協議を行い、その内容をとりまとめ、「共和駅周辺まちづくり計画」（以降、「本計画」という。）を策定しました。本計画は、共和駅周辺の活性化に繋がる都市空間の在り方やまちづくりの方向性を定めることを目的としています。

（２）計画の位置付け

本計画は「第６次大府市総合計画」、「第４次大府市都市計画マスタープラン」の内容に即して、「大府市立地適正化計画」を踏まえ、策定しています。共和駅周辺のまちづくりで目指す将来の姿（イメージ）を示したものであり、地域住民、事業者、市が協力し、実践する具体的なまちづくりの取組を相互に連携しながら進めるための指針と位置付けています。

今後、イメージの実現に向け、事業化に向けた検討を行い、まちづくりに取り組んでいきます。

＜本計画の位置付け＞



（3）計画区域

本計画では、特に重点的に都市機能の充実やにぎわいの創出を目指すエリアとして、共和駅を中心に、地域資源を含めたエリアを計画の対象区域とします。

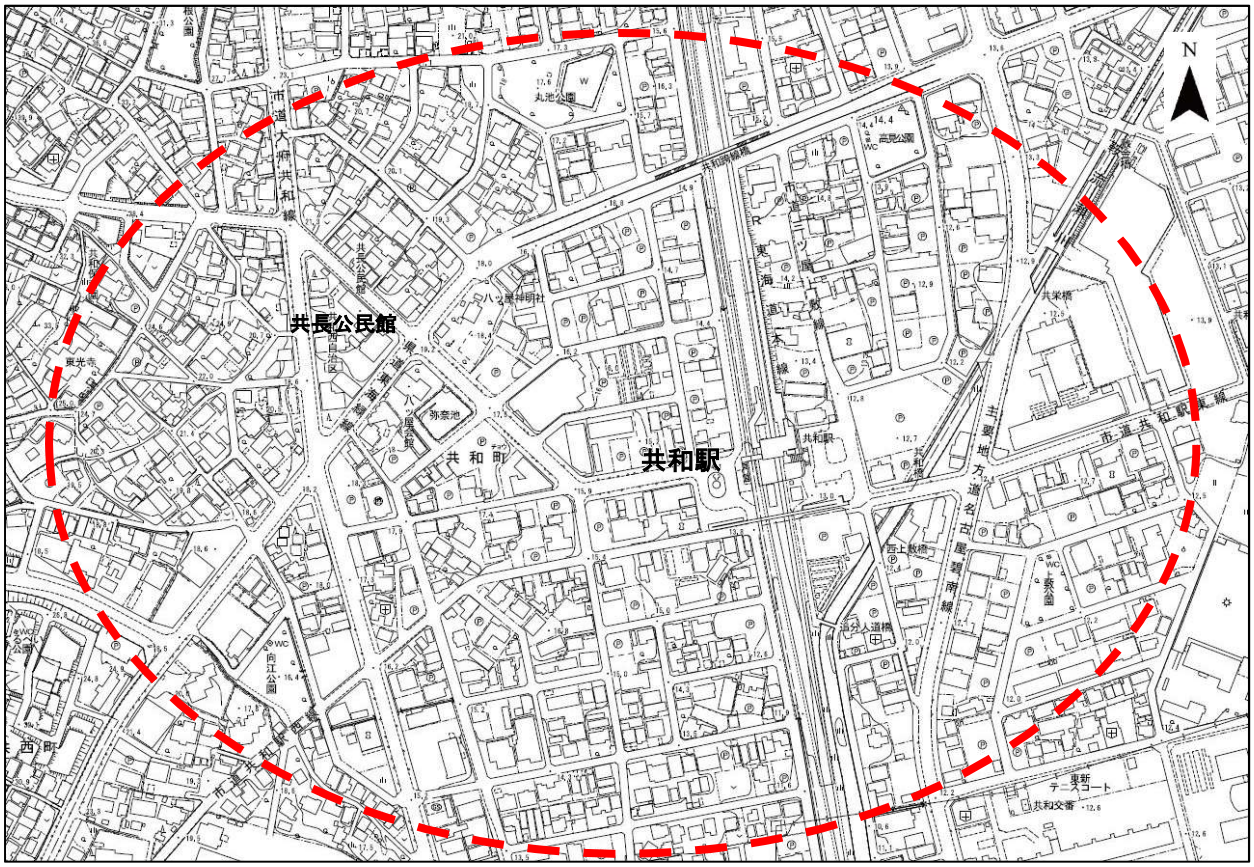


図 1-1　計画区域

(4)計画期間

令和５年（2023 年度）を初年度とし、概ね 20 年間とします。

2　共和駅周辺における現況分析

（1）鉄道の利用状況

本市の鉄道駅における一日平均乗車人数は、大府駅、共和駅ともに近年は微増傾向にあり、大府駅は令和元年度で約 1.5 万人/日、共和駅では約 1 万人/日となっています。令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、大府駅で約 1.1 万人/日、共和駅で約 0.8 万人/日と減少に転じていますが、令和 3 年度には増加してきており、回復傾向となっています。

また、知多半島エリアの駅を比較すると、大府駅、太田川駅に次いで 3 番目に利用者数が多い駅であることがわかります。

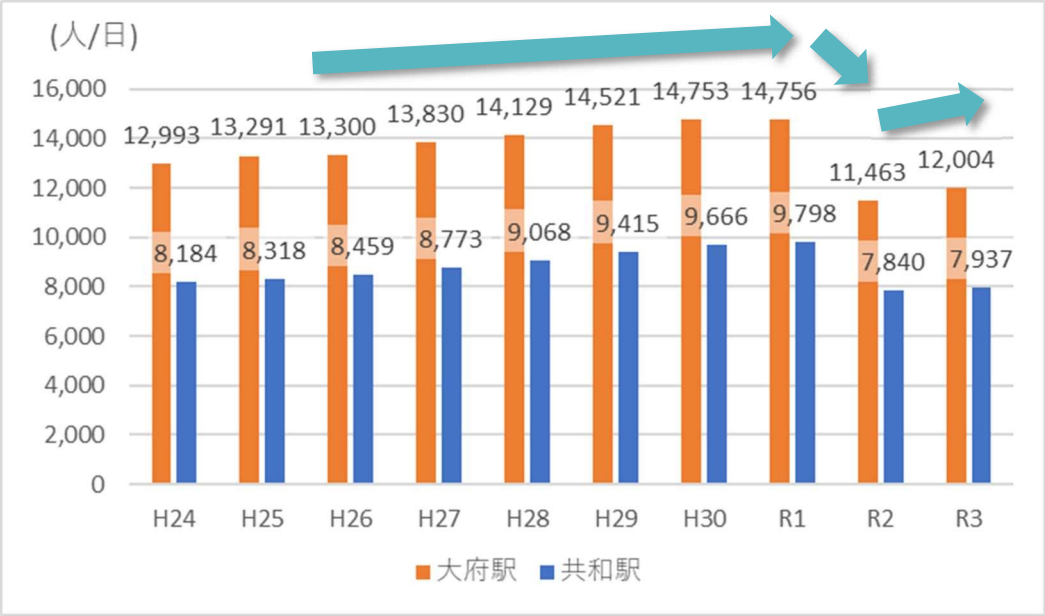


図 2-1　JR 線の一日平均乗車人数（出典:おおぶの統計 令和 4 年版）

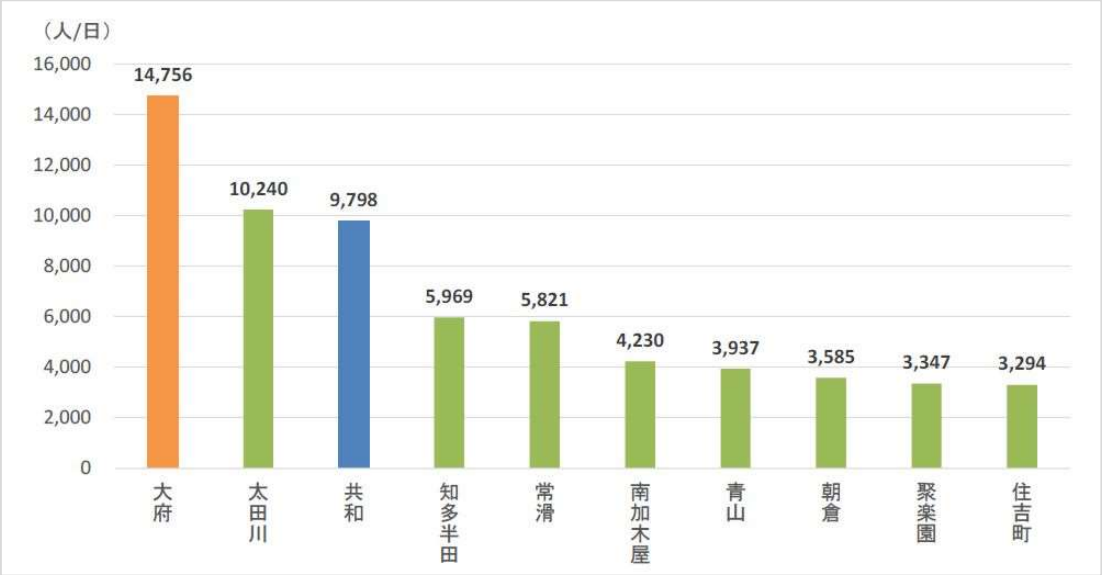


図 2-2　知多半島エリアの一日平均乗車人数上位 10 駅（出典: 知多半島の統計 令和 2 年版）

（2）人口推移、人口密度分布

昭和 45（1970）年以降の国勢調査による本市の人口動向をみると、令和 2（2020）年にかけて増加が続いています。

共和駅周辺では、人口は平成 29（2017）年に比べ、令和 4（2022）年は約 1,200 人増加しています。また、駅東側で大府北山特定土地区画整理事業（計画面積：23.7ha、計画人口 1,450 人）が実施されており、今後も駅利用者の増加が見込まれています。

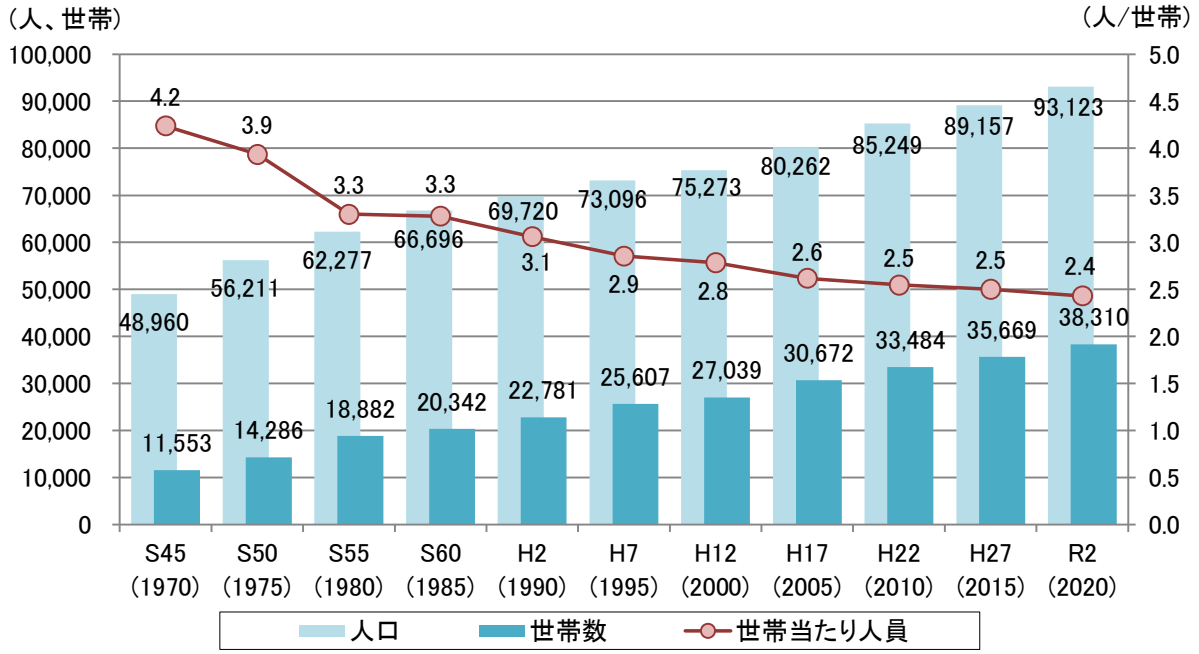


図 2-3　人口・世帯数の推移（出典：国勢調査）

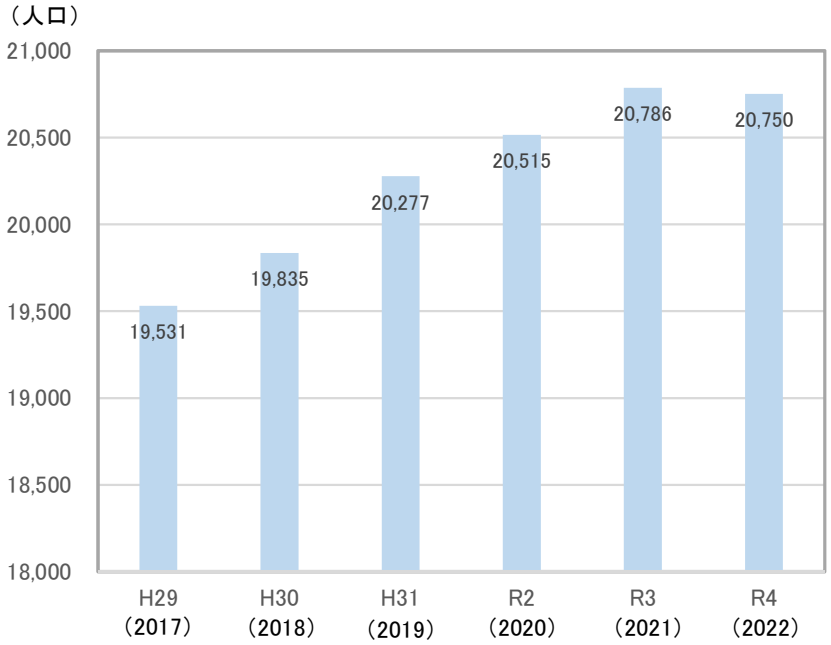


図 2-4　共和駅周辺（800m 圏内）の人口推移　（出典：住民基本台帳）

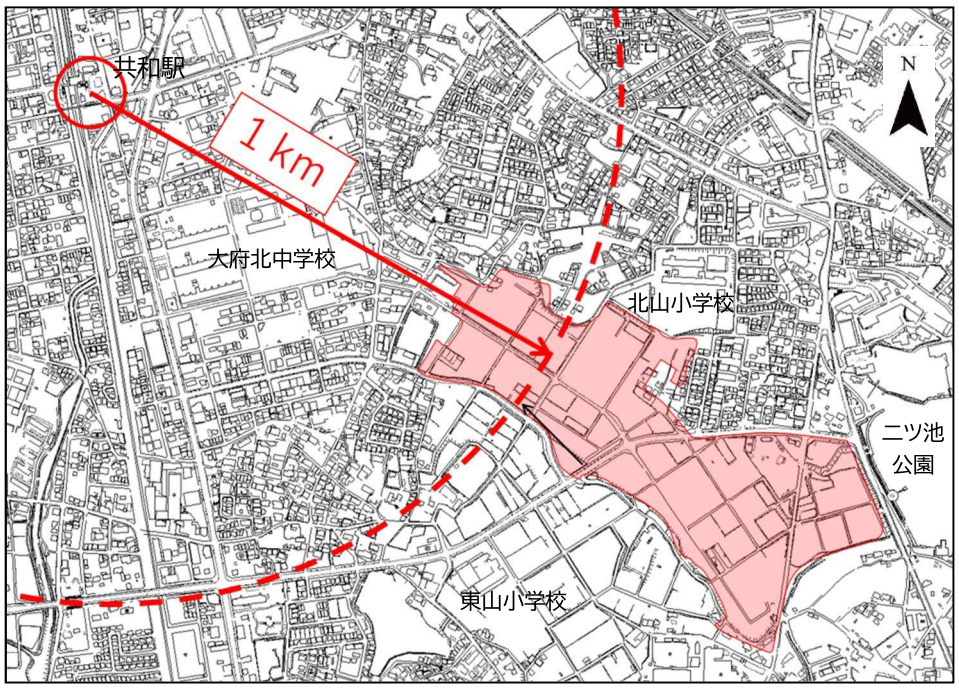


図 2-5　大府北山特定土地区画整理事業の位置図

駅の東西ともに、40 人/ha 以上の地区が広がっています。特に、西側の駅直近の地区や駅から少し離れた地区に高密度（80 人/ha 以上）の地区が集中しています。

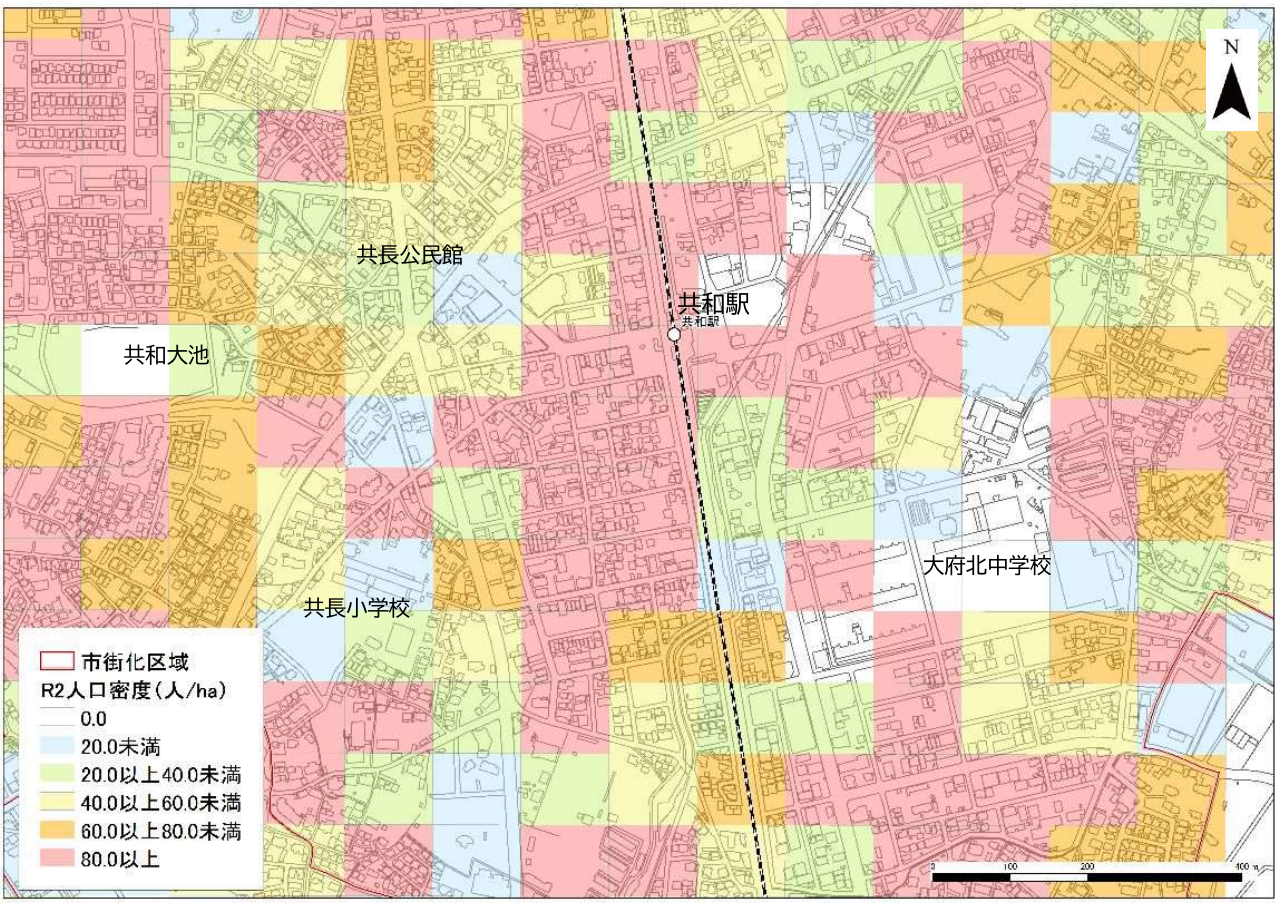


図 2-6　　共和駅周辺の人口密度分布【100mメッシュ】　（出典:R2　住民基本台帳）

（3）土地利用の状況

共和駅周辺の土地利用の特性をみると、駅の東西ともに住宅用地が多く、特に駅西側は住宅用地の割合が最も多く占めており、住宅需要が高いことがわかります。

一方、駅東側は、住宅用地や商業用地、工業用地が点在していることが特徴です。また、田や畑も多く点在しています。

商業施設は、県道名古屋碧南線沿いを中心に形成されており、駅直近の地区は、東西ともに青空駐車場や空き地などが多く点在している状況です。

図 2-7　共和駅周辺の土地利用現況　（出典：H30　都市計画基礎調査）

（４）建築物・青空駐車場・空き地の現況

共和駅周辺の建築物・青空駐車場・空き地の現況をみると、駅西側には木造老朽建物が広く分布しています。駅東側には６階以上の建物が点在しています。

また、東西ともに駅直近の地区を中心に建築物が広く分布するとともに、青空駐車場・空き地が多く分布しています。

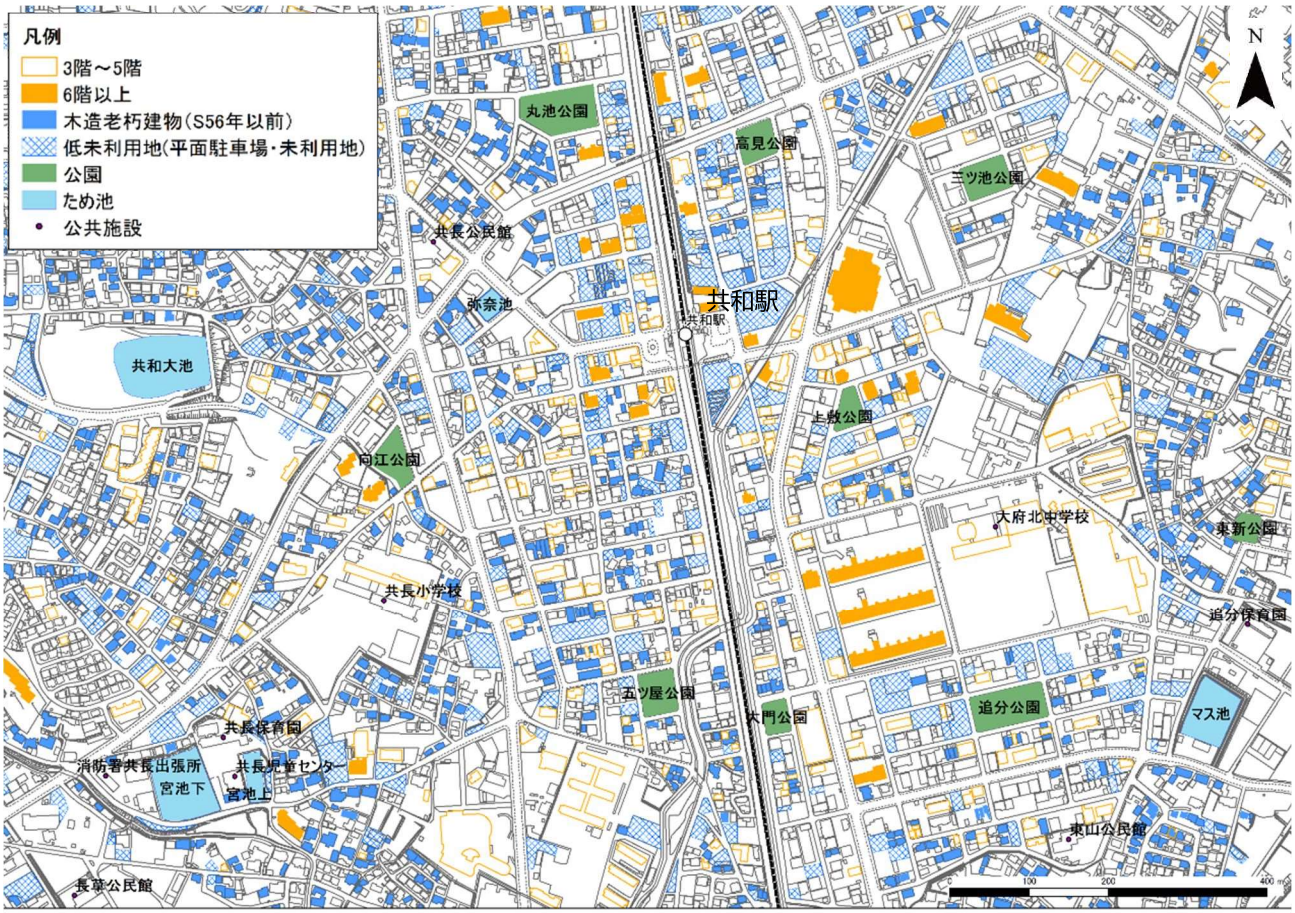


図 2-8　共和駅周辺の建物現況　（出典：H29　都市計画基礎調査）

（5）建築物分布状況

共和駅周辺の建築年代別の建築物分布状況をみると、駅西側は昭和 57 年以降の建築物（新耐震基準）が多くを占めていますが、駅直近の地区には昭和 46 年～昭和 56 年（旧耐震基準）に建てられた建築物も多く点在しており、駅から約 300m 離れると昭和 45 年以前の建築物（旧耐震基準）も多く点在しています。

駅東側も同様に、駅直近の地区には昭和 46 年～昭和 56 年に建てられた建築物が多く点在しており、駅から約 300m 離れると昭和 45 年以前の建築物も多く点在しています。

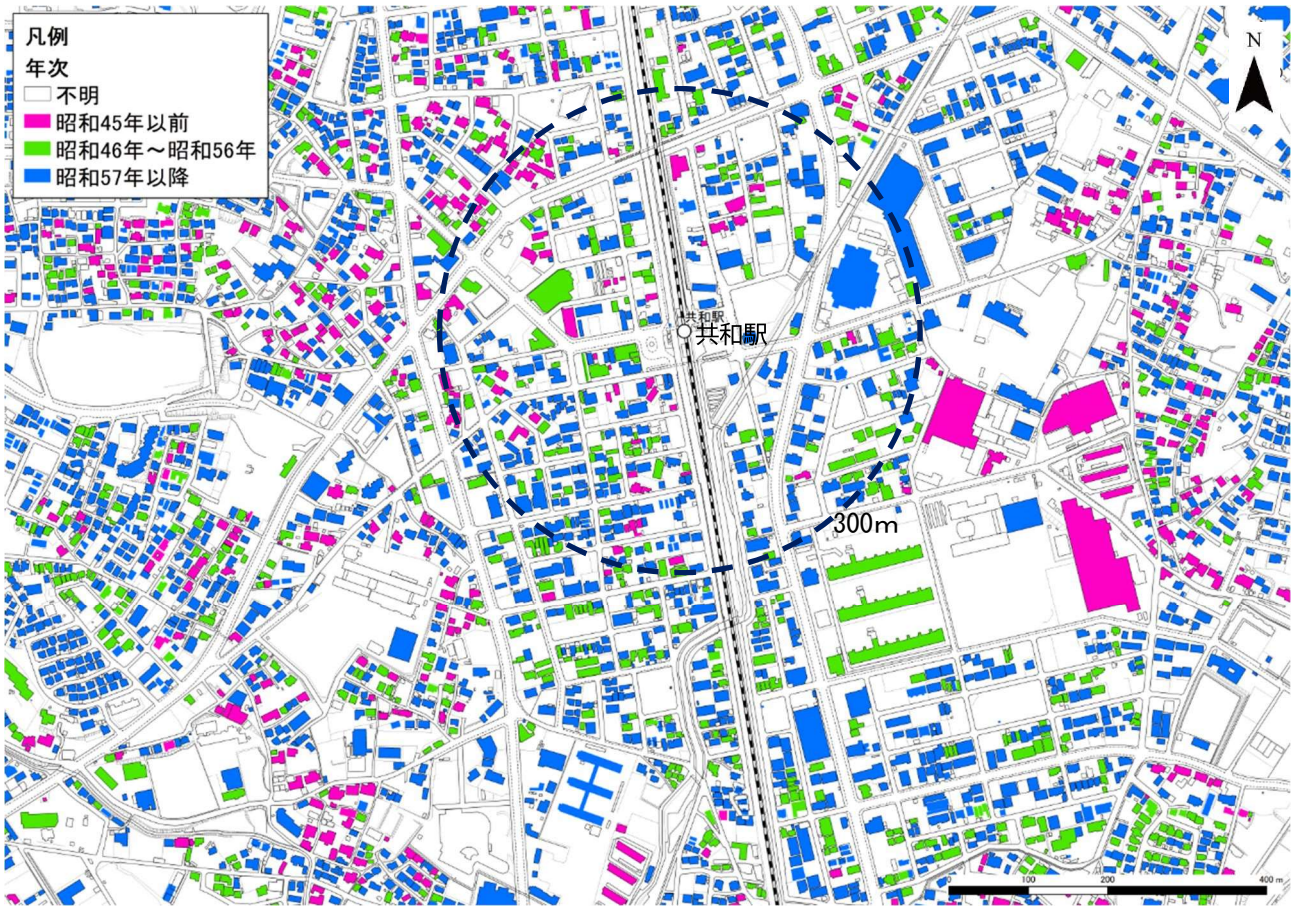


図 2-9　共和駅周辺の建築年代別の建築物分布状況　（出典:H29　都市計画基礎調査）

（6）地価動向

平成 24 年から令和 4 年の地価の推移をみると、住宅地では平成 25 年以降上昇傾向にあり、令和 4 年時点で 127,300 円/㎡となっています。商業地では平成 27 年にかけて低下していましたが、以降は上昇に転じており、令和 4 年時点で 121,100 円/㎡となっています。一方、工業地は概ね横ばいで推移しており、令和 4 年時点で 53,200 円/㎡となっています。また、令和 4 年の愛知県内の住宅地の地価を比較すると、県内市町村で第 6 位と高い水準にあります。

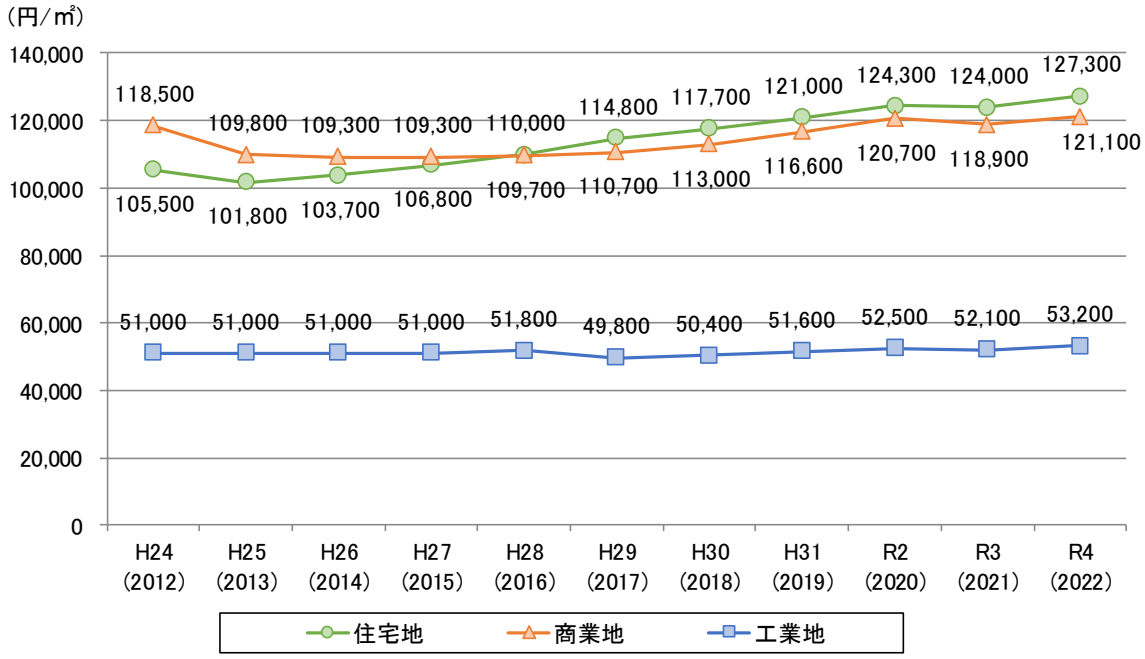


図 2-10　大府市の地価の推移　（出典:地価公示）

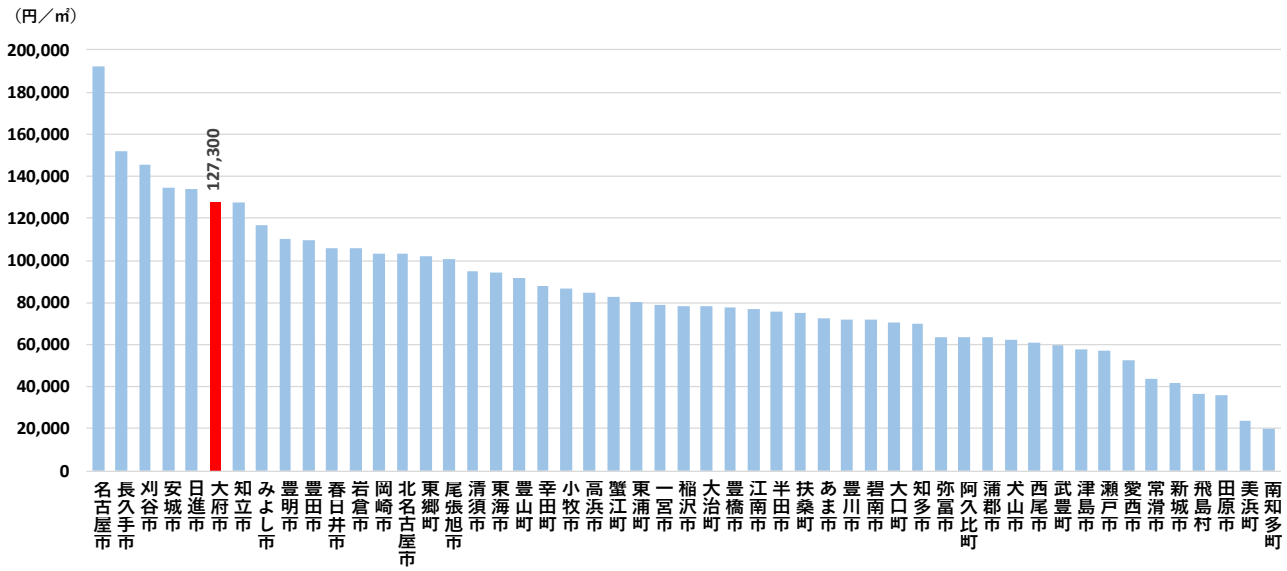


図 2-11　愛知県内の住宅地の地価の比較　（出典:R4　地価公示）

（7）駐車場・駐輪場の状況

共和駅周辺の駐車場の状況は、駅東西に民間の時間貸駐車場や月極駐車場が多く配置されています。西は点在、東は駅近くに広がっています。

共和駅周辺の駐輪場の状況は、駅の東側は 1,520 台、西側は 1,097 台の収容台数があり、西側では点在しています。

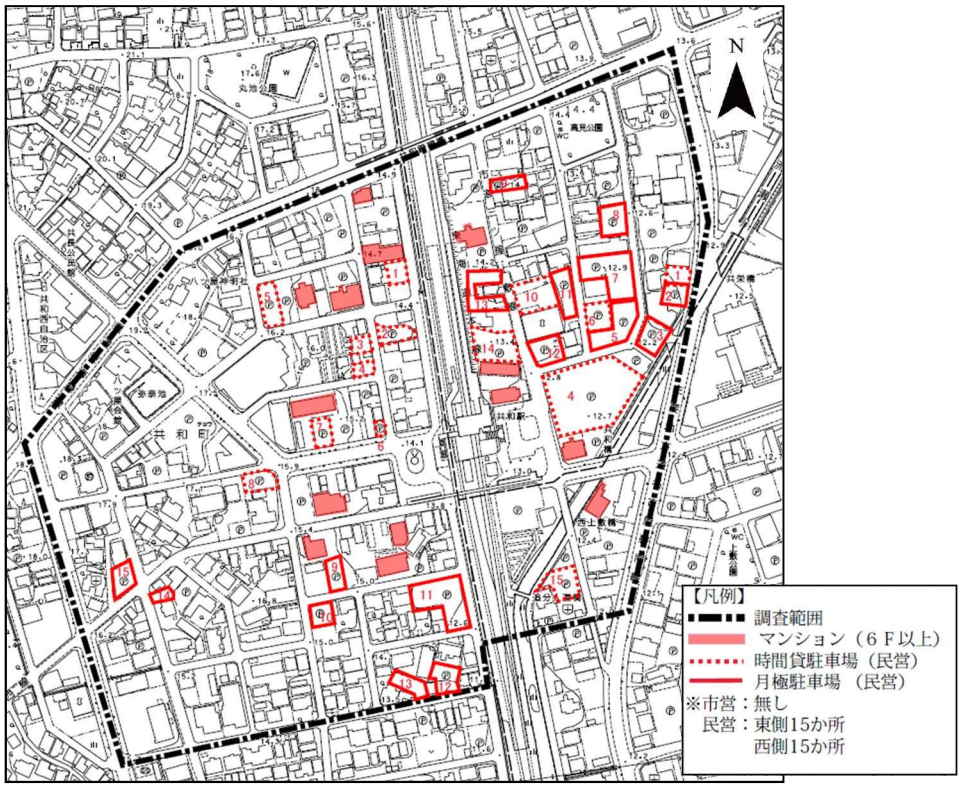


図 2-12　共和駅周辺の駐車場の状況　（出典：大府市資料）

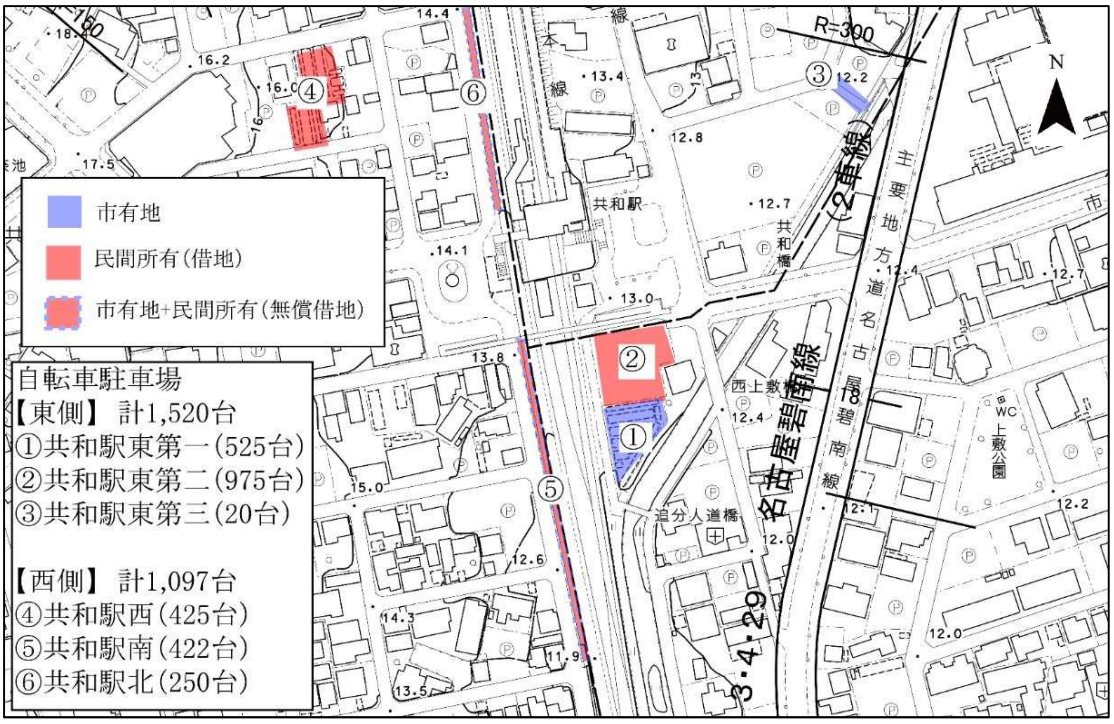


図 2-13　共和駅周辺の駐輪場の状況　（出典：大府市資料）

（８）駅前広場及び駅周辺施設の状況

共和駅周辺には、街路樹を設けた歩道空間が整備されているものの、歩行者がベンチなどで足を止め、僅かな時間でも滞在できるような場がありません。

駅西側の北に向かう線路沿い道路は、自転車駐輪場が近接し、歩行者が車道に出て通行しているため、改善を図る必要があります。

【共和駅東側】

共和駅東ロータリー　　共和駅東階段前　　共和人道橋

【共和駅西側】

共和駅西ロータリー　　共和駅西ロータリー　　共和駅北側道路

（９）駅周辺の地域資源の状況

共和駅周辺には公民館や小中学校などの公共施設のほかに、ハツ屋神明社、きょうわ夢見坂やハツ屋大池公園、ゴールドポケットパークなどの地域資源があり、企業、スーパーなどの施設もあります。

これらの場所において、共和の金ちゃん朝市などの地域活動が盛んに行われています。

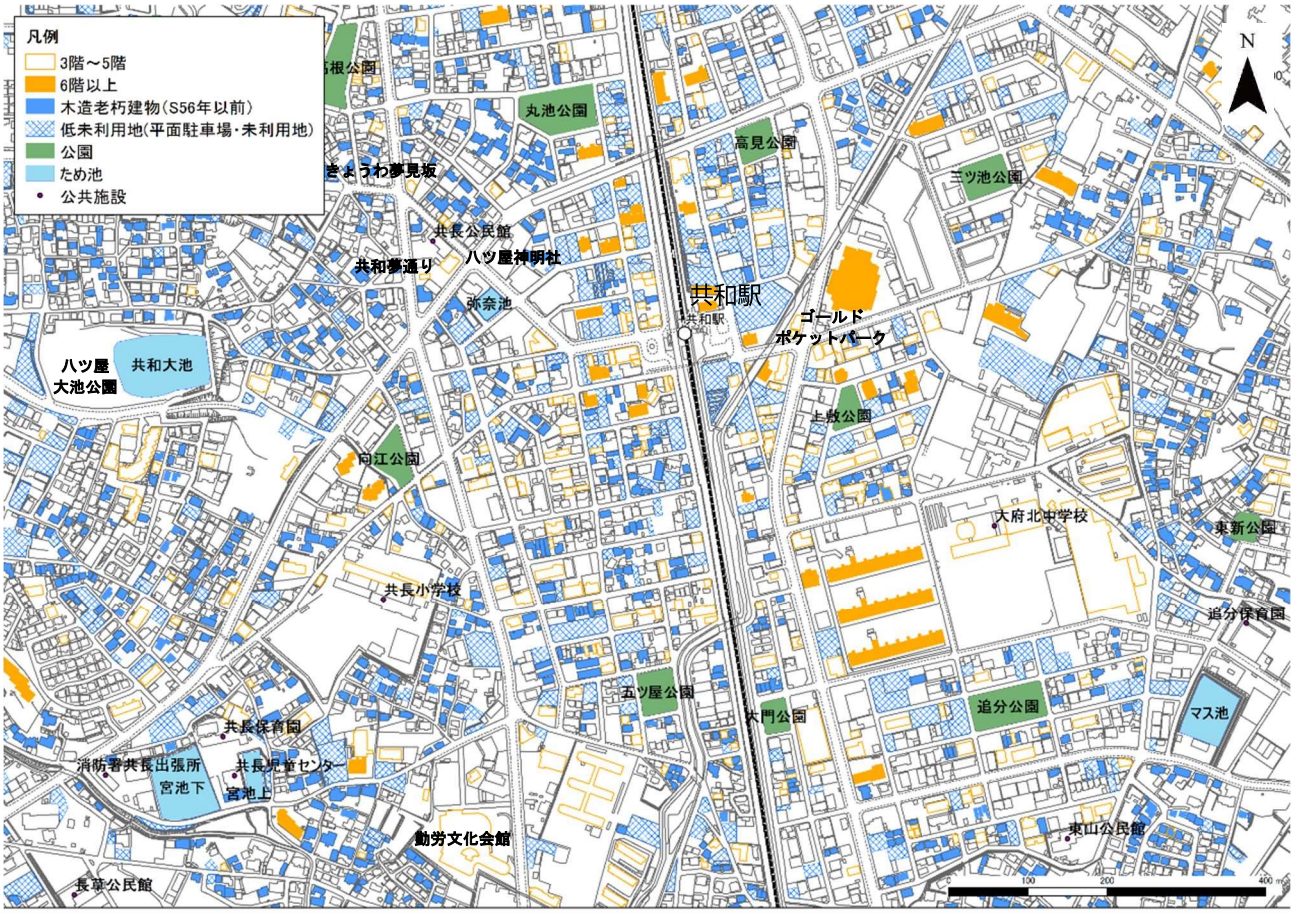


図 2-14　共和駅周辺の地域資源の状況

【地域活動】

共和の金ちゃん朝市（きょうわ夢見坂）

共和夢通り清掃活動

（10）共和駅利用者アンケート調査結果

① 調査概要と回答者の属性

共和駅を利用する企業の通勤者や市内の大学の通学者に対して、駅周辺のまちづくりに関するアンケートについて、QR コードや URL による Web 回答方式にて行いました。

【調査期間】令和４年１月中旬～2月中旬

対象者	対象者数	回収数	回収率
通勤者（企業１）	-(※)	301	-
通勤者（企業２）	344	169	49.1%
通学者（大学生）	-(※)	39	-
合計		509	

※通勤者・学生の通学手段は様々であるため、全通勤者・学生を対象にアンケートを実施

回答者の属性　　＜n=回答者数＞

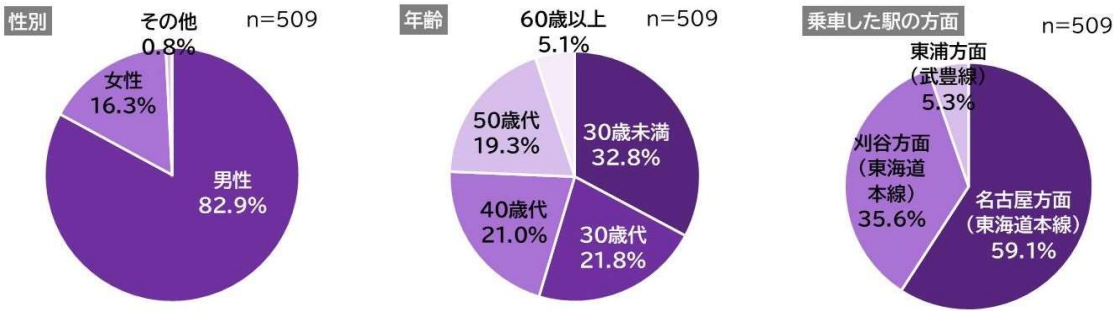


図 2-15　アンケート調査結果【回答者の属性】

② 駅の利用実態について

現状、共和駅周辺のよく利用する施設については、「ほとんど利用することがない」を回答する人が最も多く、５割以上が回答しています。一方で、約３割の人が「コンビニ・日用品店など（買い物）」と回答しています。

問：駅周辺にある施設でよく利用するところを教えてください。（3つまで選択）　＜n=回答者数＞

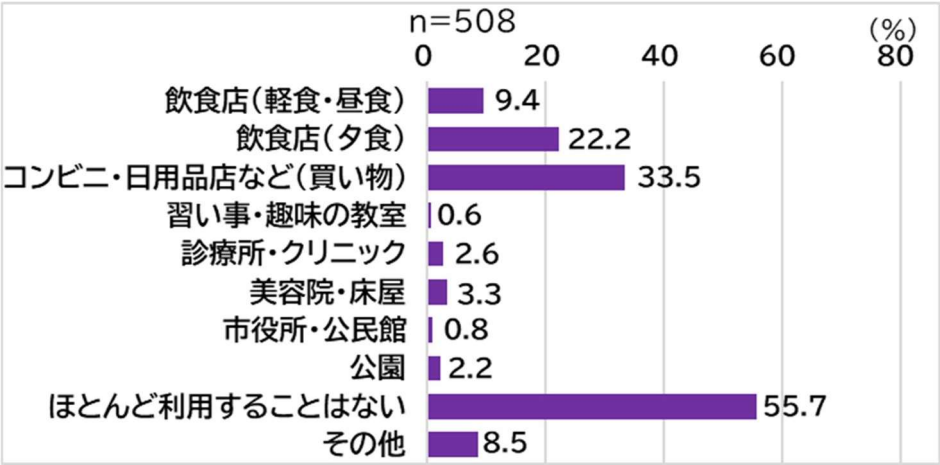


図 2-16　アンケート調査結果【駅の利用実態】

③ 駅前に望む施設について

駅前に必要、若しくは充実してほしいと思う施設や機能については、「スーパーやコンビニなどの商業施設」が最も高く、次いで「食事処、喫茶店、居酒屋などの飲食店」であり、この2業種の施設が、他に比べ需要が大きくなっています。次いで、「仕事や学習など、自由に使えるスペース」や「スポーツジムなどの運動施設」の需要が大きくなっています。

問：駅前に必要、若しくは充実してほしいと思う施設や機能は何ですか。（上位3つまで選択）

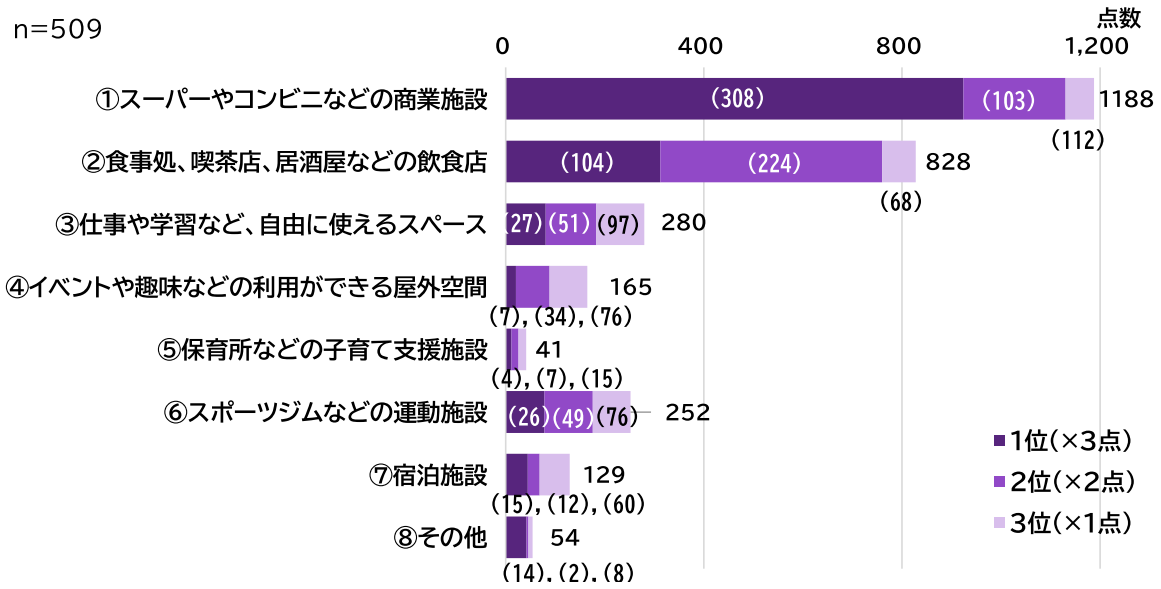


図 2-17　アンケート調査結果【駅に望む施設】

駅前に必要、若しくは充実してほしいと回答した施設や機能ができた場合の利用頻度については、「スーパーやコンビニなどの商業施設」は頻繁に利用すると回答する人が多いのに対し、「食事処、喫茶店、居酒屋などの飲食店」を頻繁に利用する意向は低く、月単位や年単位で数回利用すると回答した人が多い結果となっています。

問：前問で選択した施設や機能ができた場合、どの程度利用すると考えられますか。（1 つ選択）

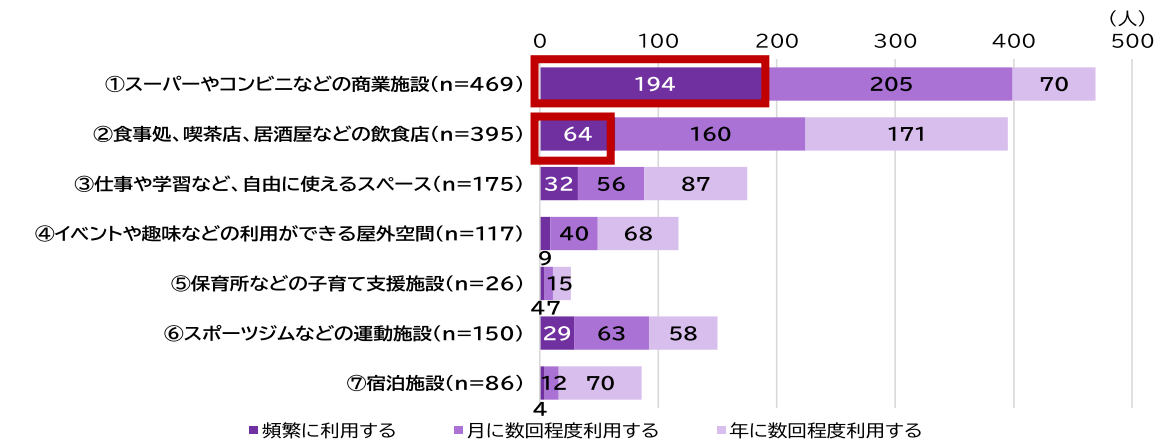


図 2-18　アンケート調査結果【選択施設の利用頻度】

（11）共和駅利用者（来訪者）の行動調査結果

① 調査概要と回答者の属性

共和駅を利用する来訪者がどのような目的で行動するかを把握するため、通勤・通学を除く9～16時の時間帯において、アンケート用紙を配布し、郵送による回収を行いました。

【調査日時】

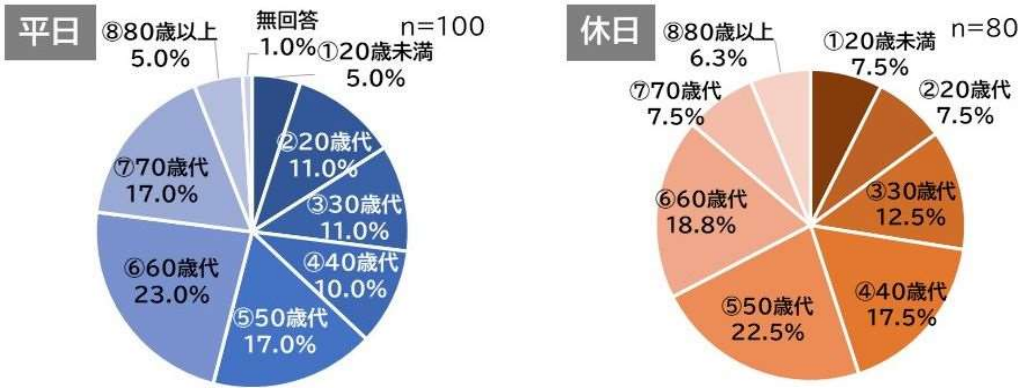
平日：令和4年１月 21 日(金)・1 月 25日(火)　9時～16時(7時間)、天候：晴れ

休日：令和4年１月 22 日(土)・1 月 23日(日)　9時～16時(7時間)、天候：晴れ

配布数(部)			合計	回収数(部)	回収率
平日	R4.1.21	240	380	100	26.3%
	R4.1.25	140			
休日	R4.1.22	195	340	80	23.5%
	R4.1.23	145			

回答者の属性

●年代別



●駅利用回数

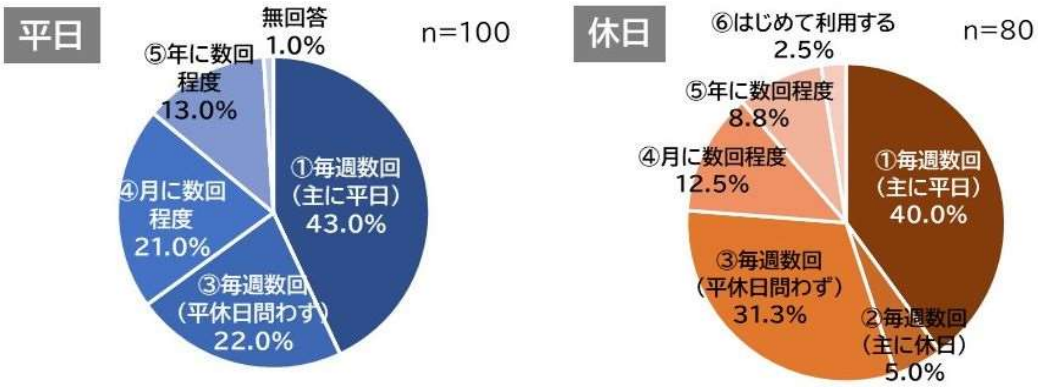


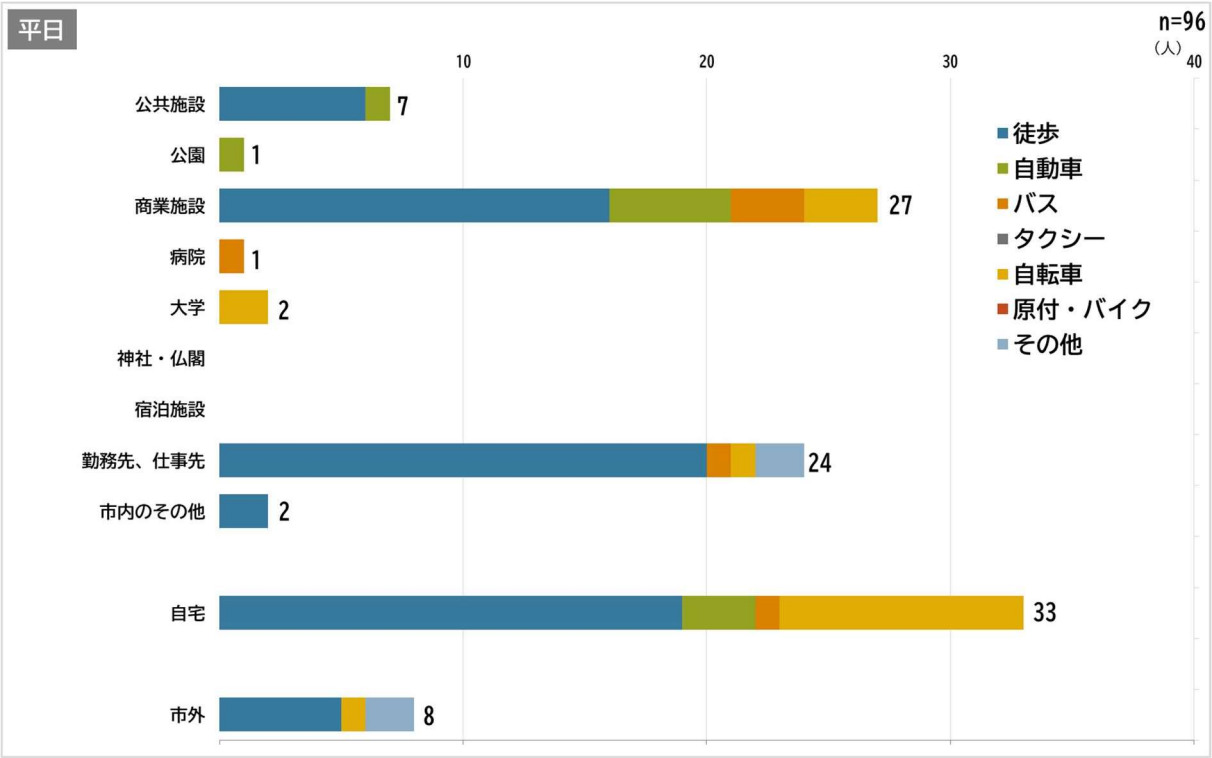
図 2-19　行動調査結果【回答者の属性】

② アンケートを受け取った日の外出について【施設×交通手段】

平日の日中に共和駅へ来訪した人の行動目的としては、帰宅や勤務先、仕事先などで利用する人のほかに商業施設を目的として来訪している人が多くなっています。

また、休日の日中に共和駅へ来訪した人の行動目的としては、帰宅や勤務先、仕事先などで利用する人が多く、次いで商業施設を目的として来訪している人が多くなっています。

アンケートを受け取った日の外出について【施設×交通手段】平日



アンケートを受け取った日の外出について【施設×交通手段】休日

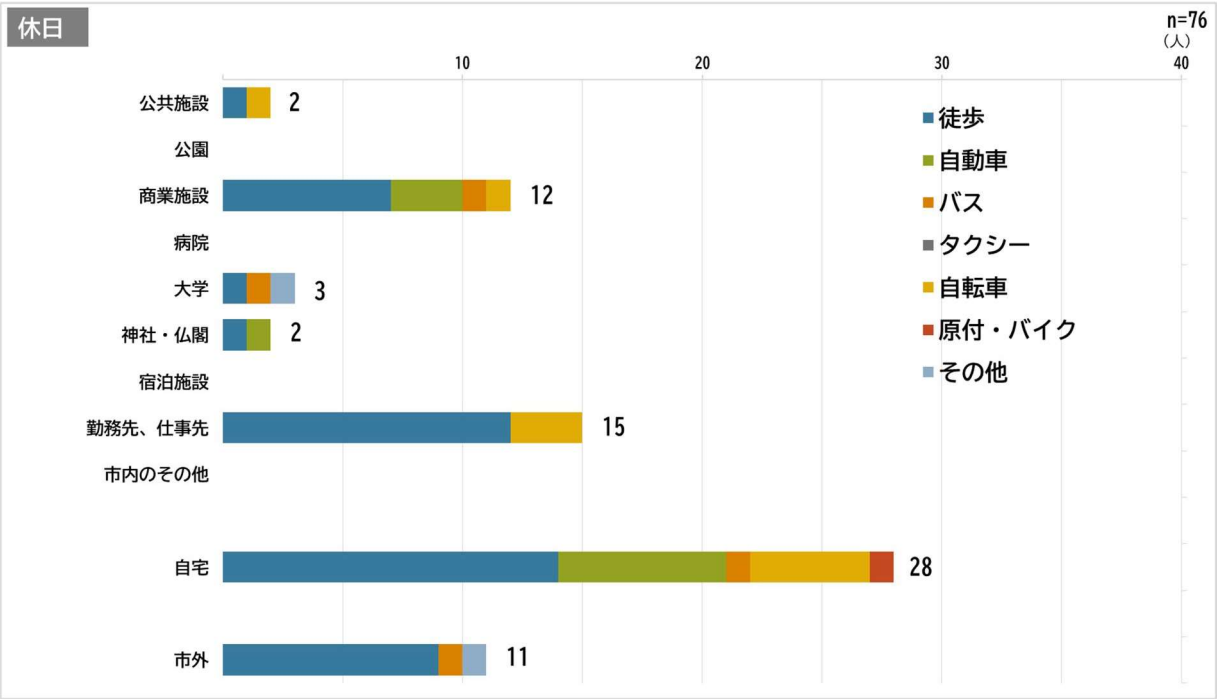


図 2-20　行動調査結果【平日・休日における来訪者の目的先と交通手段】

③ アンケートを受け取った日の外出について【年齢×交通手段】・【年齢×目的】

平日、休日ともに日中の共和駅に来訪した人は、その半数以上が駅から徒歩で移動しています。一方、30 歳未満の若い人は自転車を利用する人が 2 割ほどとなっています。

【年齢×交通手段】

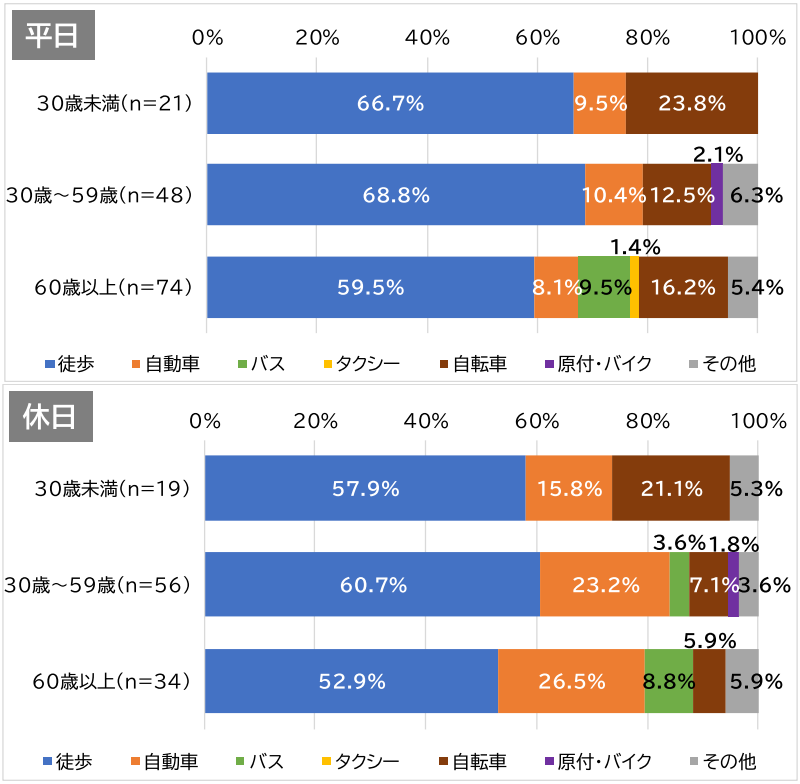


図 2-21　行動調査結果【平日・休日別の来訪者の年齢層と交通手段】

【年齢×目的】

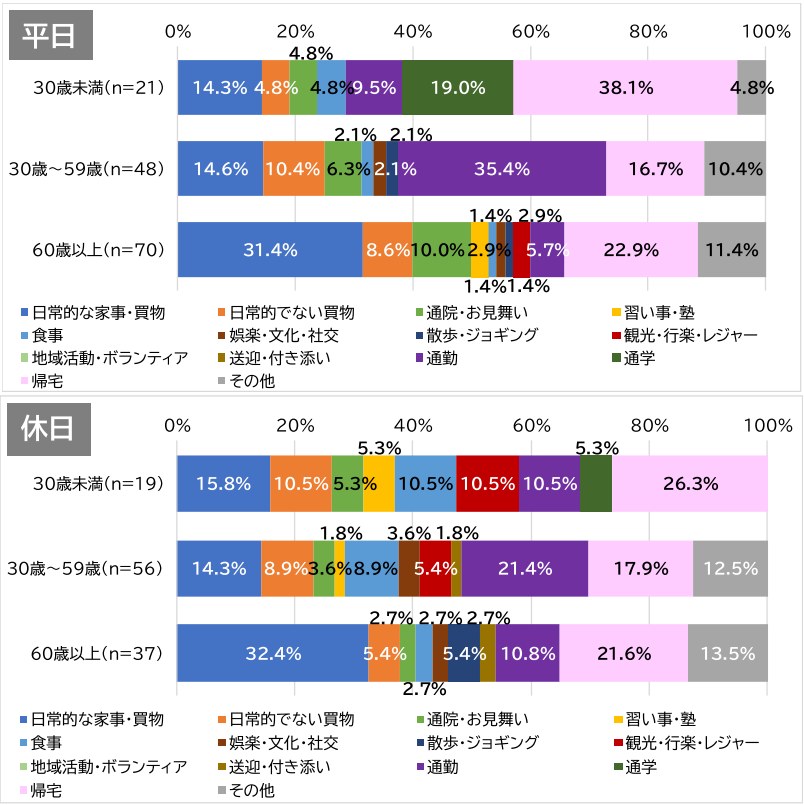


図 2-22　行動調査結果【平日・休日別の来訪者の年齢層と目的】

（12）交通量調査結果

① 調査概要

共和駅周辺の交差点、自由通路、駅前広場において、朝、夕の交通量の多い時間帯（6時間）での自動車、自転車、人の交通状況調査

【調査日時】

平日：令和4年4月12日（火）7～9時、17～21時（6時間）、天候：晴れ

休日：令和4年4月16日（土）8～11時、16～19時（6時間）、天候：晴れ

調査項目	調査概要
交差点交通量調査	・対象箇所の自動車交通量調査
駅前広場利用状況調査	・一般車、企業送迎バス、バス・タクシーの待機台数、時間調査 ・駅前広場内において歩行者・自転車交通量調査

② 交通量調査結果

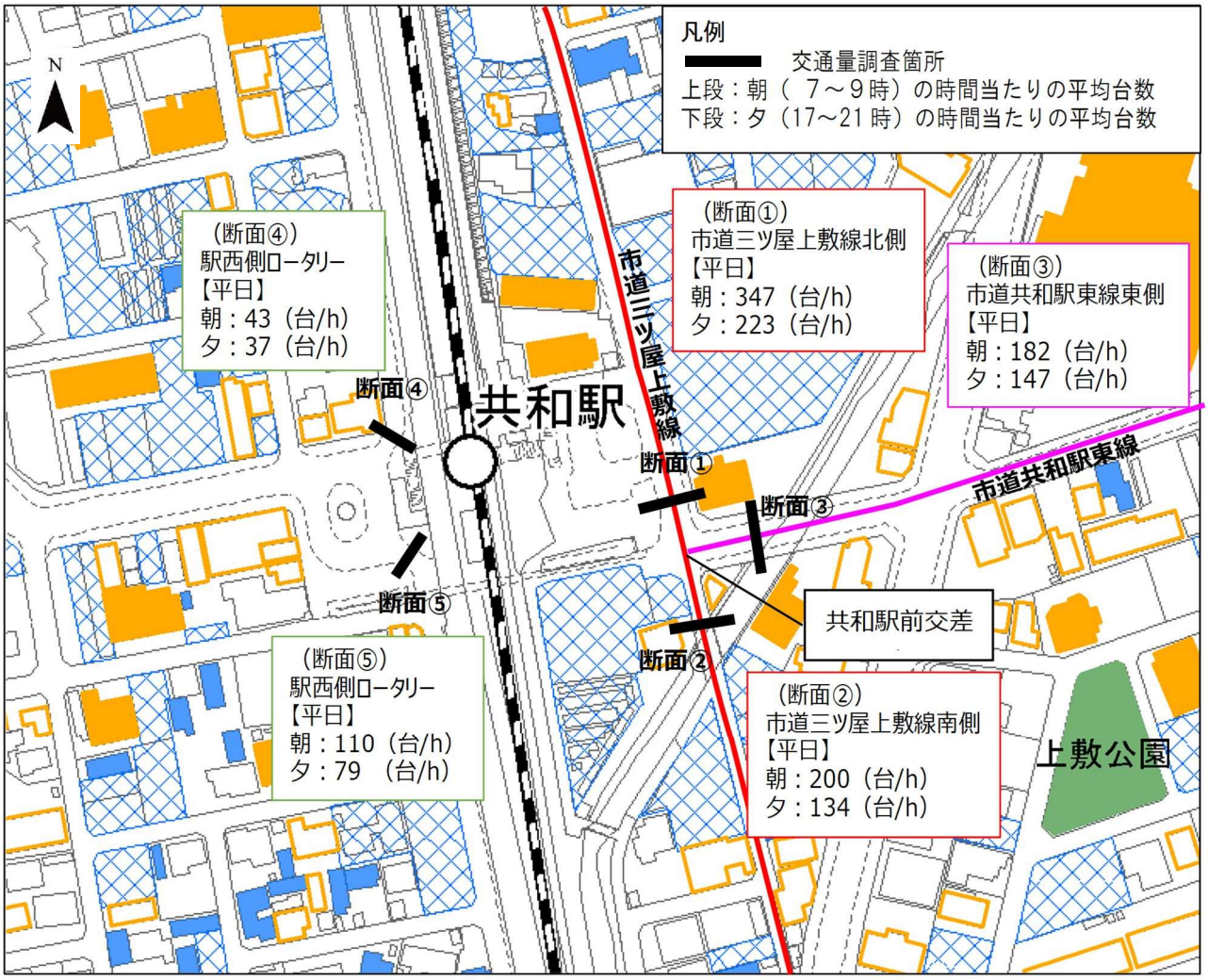


図 2-23　各地点の朝・夕の交差点交通量調査結果

③ 交通量調査結果分析

（ア）共和駅周辺道路の自動車交通量

交通量調査結果によると、市道三ツ屋上敷線北側（断面①）の交通量が特に多く、現在の道路車線を確保する必要があります。

駅西側ロータリー（断面④）の道路は、現在の交通量に対して道路構造に余裕があるため、歩行空間を重視した道路構造への見直しを図ることができます。

駅西側ロータリー（断面⑤）の道路は、交通量からすると２車線必要な道路であり、西側と南側の道路からの車の流出入があります。

●各路線の時間当たりのピーク台数及び日交通量推計

項目＼路線名	市道 三ツ屋上敷線 断面①	市道 三ツ屋上敷線 断面②	市道 共和駅東線 断面③	駅西側 ロータリー 断面④	駅西側 ロータリー 断面⑤
現況の車線数	2車線	2車線	2車線	2車線	2車線
ピーク台数 （台/h）	390	225	196	54	121
日交通量　※1 （台/h）	5,500	3,200	2,800	470 ※2	1,066 ※2

※1：1日あたりの交通量＝時間当たりのピーク台数÷昼間 12 時間ピーク率×昼夜率

（昼間 12 時間ピーク率、昼夜率については、「道路交通センサス H27」を参照）

※2：幹線街路ではないため、昼夜率は考慮せず、計測したピーク 6 時間の総交通量の 2 倍として推計

●交通量から必要とする道路構造令に基づく道路車線数及び現況評価

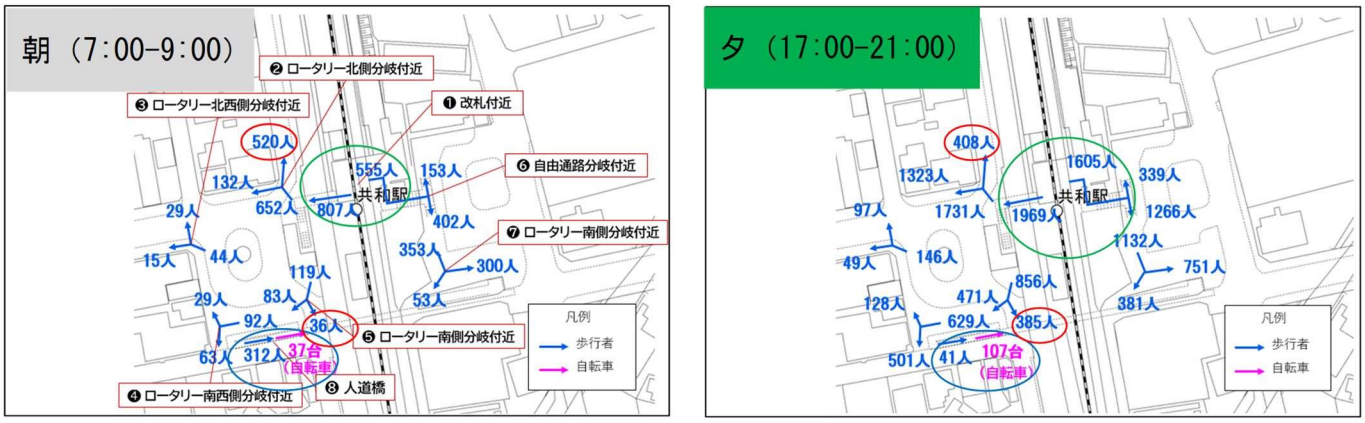
項目＼路線名	市道 三ツ屋上敷線 断面①	市道 三ツ屋上敷線 断面②	市道 共和駅東線 断面③	駅西側 ロータリー 断面④	駅西側 ロータリー 断面⑤
必要な車線数	2車線	2車線	2車線	1車線	2車線
交通量に対する 現況車線数及び 幅員の評価	交通量に対し 適切である。	交通量に対し 適切である。	交通量に対し 適切である。	交通量に対し 余裕がある。	交通量に対し 適切である。

（イ）駅前広場及び自由通路の歩行者、自転車通行量

駅前広場の歩行者の動きは、朝の時間帯において、駅へ流入する歩行者が駅から流出する歩行者より多く、夕方は、駅から流出する歩行者が駅へ流入する歩行者より多くなっています（下図緑丸箇所）。また、西口の線路沿いの南北側道路は、通勤者で歩行者の往来が多くなっており、特に北側道路は南側道路より交通量が多くなっています（下図赤丸箇所）。

共和駅南側の共和人道橋を利用する歩行者は、朝は西から東への移動が多く、夕方は東から西への移動が多くなっています。一方、自転車は、夕方以降の時間帯において利用者が多くなっています（下図青丸箇所）。

●駅からまちへ流出（平日）



●まちから駅へ流入（平日）

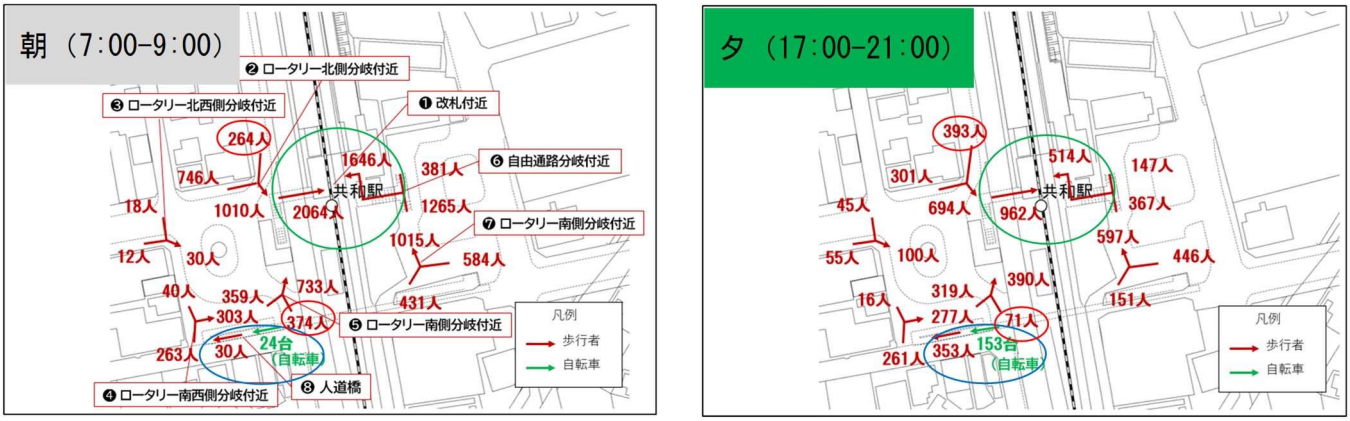


図 2-24　駅前広場・自由通路の歩行者・自転車交通量調査結果

（ウ）駅前広場の駐停車状況（東側）

タクシー乗降場（A）、バス乗降場（B）ともに、乗降場の広さに対して駐停車台数には余裕があります。特に、タクシーの待機場(A)はほとんど駐停車されていません。

一般車両の駐車状況は、朝は駐車時間が短く、夕方は迎えで待機する車両が多いことから駐停車時間が長くなっています。

一般車の送迎・待機場の整備が不十分なため、タクシーやバスの乗降場や駅前広場外へ一般車が溢れ出して駐停車されています。また今後は、大府北山特定土地区画整理事業の進捗に合わせて、駅利用者が増加することが想定されます。そのため、適切な交通処理空間になるように配置変更や拡張の検討が必要と考えられます。

●バス・タクシー乗降場の利用状況（平日）

		タクシー乗降場（A）		バス乗降場（B）	
		タクシー駐停車台数（台）	平均駐停車時間（分）	バス駐停車台数（台）	平均駐停車時間（分）
朝	7～8時	0	0.00	1	23.00
	8～9時	0	0.00	1	0.00
夕	17～18時	2	3.00	5	6.40
	18～19時	0	0.00	1	5.00
	19～20時	3	10.33	2	1.00
	20～21時	1	0.00	1	1.00

●一般車両の流入状況（平日）

		A,B流入していた一般車両	
		一般車両駐停車台数（台）	平均駐停車時間（分）
朝	7～8時	103	1.38
	8～9時	65	0.82
夕	17～18時	56	5.04
	18～19時	63	4.13
	19～20時	56	3.21
	20～21時	41	3.82

図 2-25　駅前広場のエリア区分（東側）

（エ）駅前広場の駐停車状況（西側）

バス乗降場（B）、タクシー乗降場（C）ともに、乗降場台数に対して十分な駐停車台数となっており、特にタクシーの待機場（C）の利用は低くなっています。

一般乗降場(A)(C)の駐停車状況は、朝は駐停車時間が短く、夕方は迎えの待機車両が多いことから駐停車時間が長くなっています。また、バス乗降場（B）に多くの一般車両が流入していることから、適切な交通処理空間になるような配置の検討が必要と考えられます。

●バス・タクシー乗降場の利用状況（平日）

		バス乗降場（B）		タクシー乗降場（C）	
		乗降場２台		乗降場2台	
		バス駐停車台数（台）	平均駐停車時間（分）	タクシー駐停車台数（台）	平均駐停車時間（分）
朝	7～8時	2	14.50	0	0.00
	8～9時	3	5.33	0	0.00
夕	17～18時	3	2.00	0	0.00
	18～19時	2	6.50	0	0.00
	19～20時	3	3.33	1	3.00
	20～21時	3	2.00	1	4.00

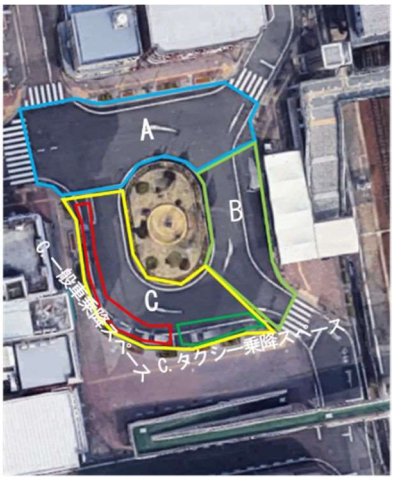


図 2-26　駅前広場のエリア区分（西側）

●一般車両の流入状況（平日）

		一般車乗降場（A）		バス乗降場（B）		一般車乗場（C）		合計	
		乗降場3台		―		乗降場3台			
		一般車両駐停車台数（台）	平均駐停車時間（分）	一般車両駐停車台数（台）	平均駐停車時間（分）	一般車両駐停車台数（台）	平均駐停車時間（分）	一般車両駐停車台数（台）	平均駐停車時間（分）
朝	7～8時	22	0.45	28	0.18	36	1.89	86	0.84
	8～9時	12	1.00	27	1.22	22	1.55	61	1.26
夕	17～18時	14	6.64	14	2.14	23	5.70	51	4.83
	18～19時	17	7.76	15	3.27	21	7.62	53	6.22
	19～20時	18	3.39	25	2.48	22	6.18	65	4.02
	20～21時	7	8.14	15	0.67	13	3.46	35	4.09

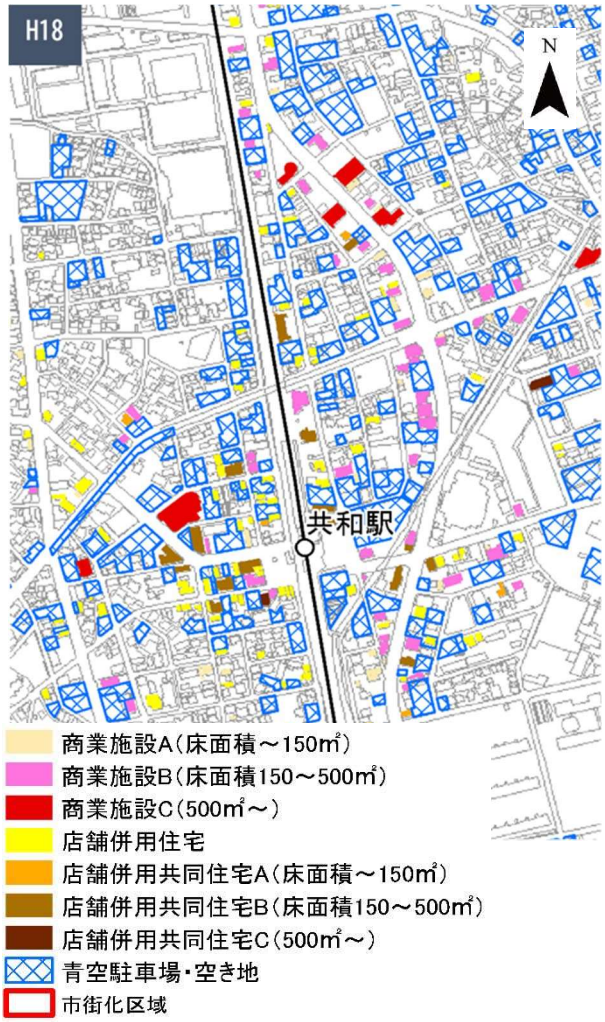
（13）駅周辺商業施設の立地に係わる分析（共和駅周辺）

① 商業施設の変遷（H18～H29）

共和駅周辺には、大規模な商業施設(500 ㎡以上の食料品スーパー)が駅の東西に１施設ずつ立地しています。

飲食店などの小規模な商業施設(500 ㎡未満)は、県道名古屋碧南線の沿道で多く立地する状況が続いている一方、駅直近の地区においては、県道名古屋碧南線の沿道より商業施設が少なく、青空駐車場や空き地として利用されている状況が続いています。

駅から離れた地区においては、住宅需要を活かし、青空駐車場・空き地から居住地への返還が見受けられます。



※商業施設は、「小売店、卸売店、百貨店、その他の物販販売施設」「食堂、喫茶店、スナック、その他の飲食業を営む施設」「理容店、美容院、レンタル業、銀行の支店、保険代理店、質屋、結婚式場、その他のサービス施設」のこと

図 2-27 商業施設の立地状況（出典：都市計画基礎調査）

② 共和駅周辺における空き店舗の状況

共和駅周辺における令和３年の空き店舗は概ね８店舗となっており、空き店舗など利活用補助金の実績は、飲食サービス業２店舗となっています。

さらに、空き店舗情報をみると、飲食店不可の物件が多く、また１階の物件も少ない状況にあり、飲食店として活用できる空き店舗が少ない状況にあります。

駅周辺は地価を反映して家賃が高いことから、駅直近の地区への出店は賃借料の負担がハードルとなっています。

	平成29年8月	令和3年 11 月	空き店舗等利活用補助金制度の活用実績
共和駅周辺	９店舗	８店舗	飲食サービス業　:2店舗(共和駅西側)

（空き店舗等利活用補助制度期間：平成 30 年度～令和５年度）

※目視による現地調査を実施

※空き店舗等利活用補助金制度：共和駅・共和駅周辺（商業地域）で空き店舗を利用する新規創業者（小売業、飲食サービス業、生活関連サービス業）に対する改装費補助、賃貸料補助を実施

※空き店舗等利活用補助金の対象の有無のみの確認の電話が年数件ある（塾、託児所、エステなど）が、業種や２階のみなど対象外であることを伝えると、その後進展していない実態もある。

＜関係者へのヒアリング結果＞

空き店舗などの活用について、出店希望者や大家、不動産事業者などの意見をまとめると以下の通りです。

・駐車場を持たない店舗が駅前でカフェを出店するには駅利用客だけでは採算が合わないため、地域住民の利用も一定程度見込む必要がある。

・共和駅周辺に開業する場合、駐車場を同時に賃借する（2～3 台程度）。共和駅周辺は賃貸駐車場が不足しているため、出店を断念するケースがある。

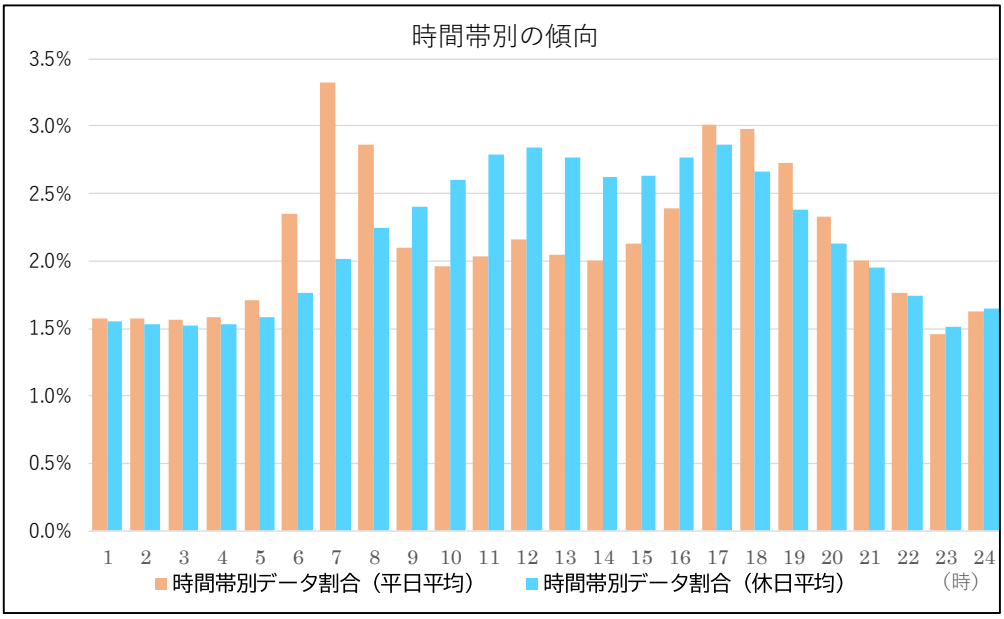
・共和駅周辺で大規模分譲マンションが立地し、分譲開始後すぐに売り切れた実績がある。

・住民に若い人が多い。若い人は古い街よりも新しい場所を好む傾向にある。現状では大府駅周辺よりも共和駅周辺の方が成長するのではないかと考える。

・市内のホテルは業績が良いのにもかかわらず、共和駅周辺にはホテルがないため、宿泊施設の誘致が有効であると考える。

（14）共和駅周辺の人流データ

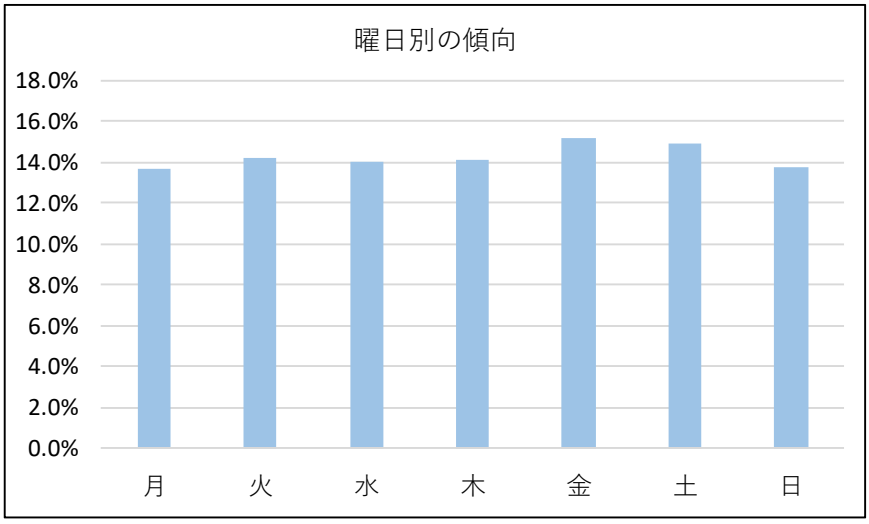
本市では、社会のデジタル化に対応し、デジタル技術を起点としたまちづくりを推進するため、国のデジタル田園都市国家構想推進交付金を活用し、共和駅から半径 400ｍエリアの人流データを分析しました。



（時間帯別データ数 ／ 平日・休日の時間帯別データ数の合計）

図 2-28　人流データ【時間帯別の傾向】

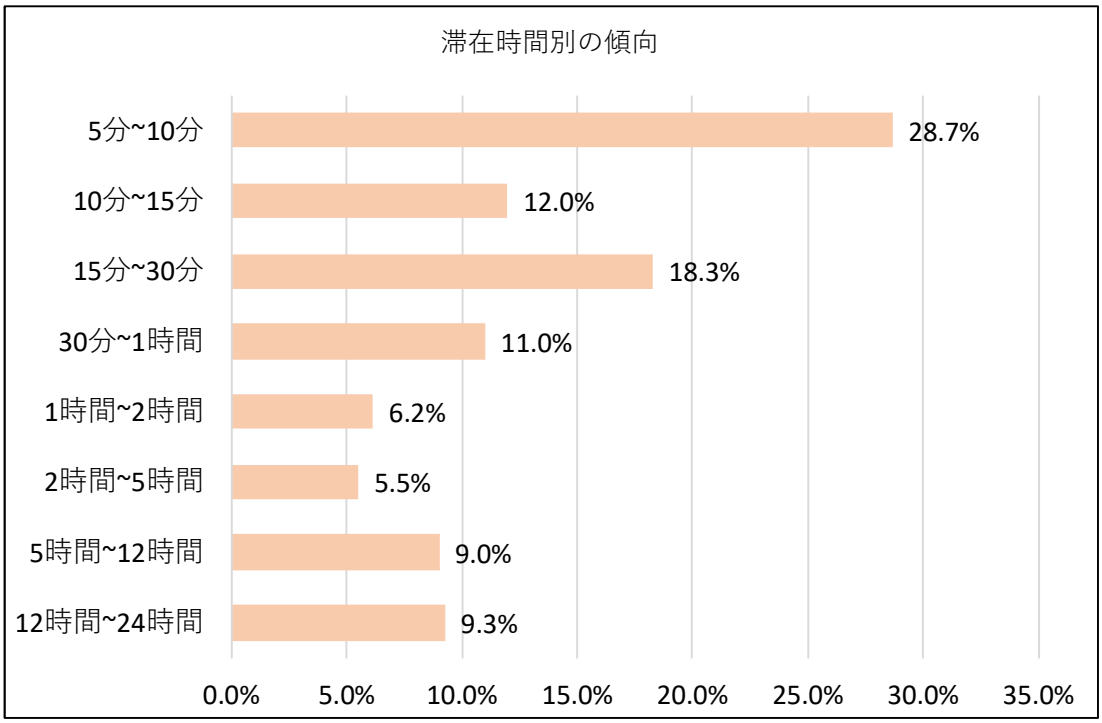
平日は通勤・通学の時間帯（6 時～8 時）と帰宅の時間帯（16 時～20 時）に人が集まる傾向にあります。一方、休日は昼間から夕方（10 時～18 時）に人が集まる傾向にあり、駅の東西にはスーパーマーケットなどの商業施設もあるため、人が集まる要因の一つと考えられます。



（曜日別データ数 ／ データ数の合計）

図 2-29　人流データ【曜日別の傾向】

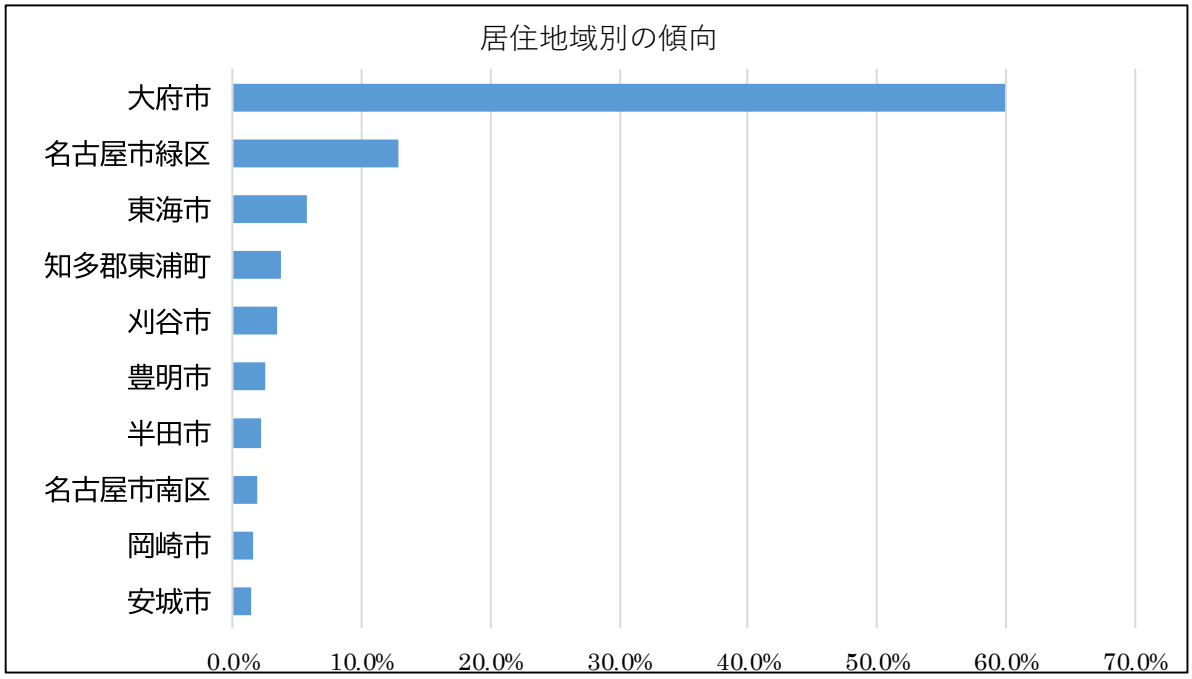
通勤・通学のある平日と変わらず、休日も駅周辺には人が集まっています。



（滞在時間別データ数 ／ データ数の合計）

図 2-30　人流データ【滞在時間別の傾向】

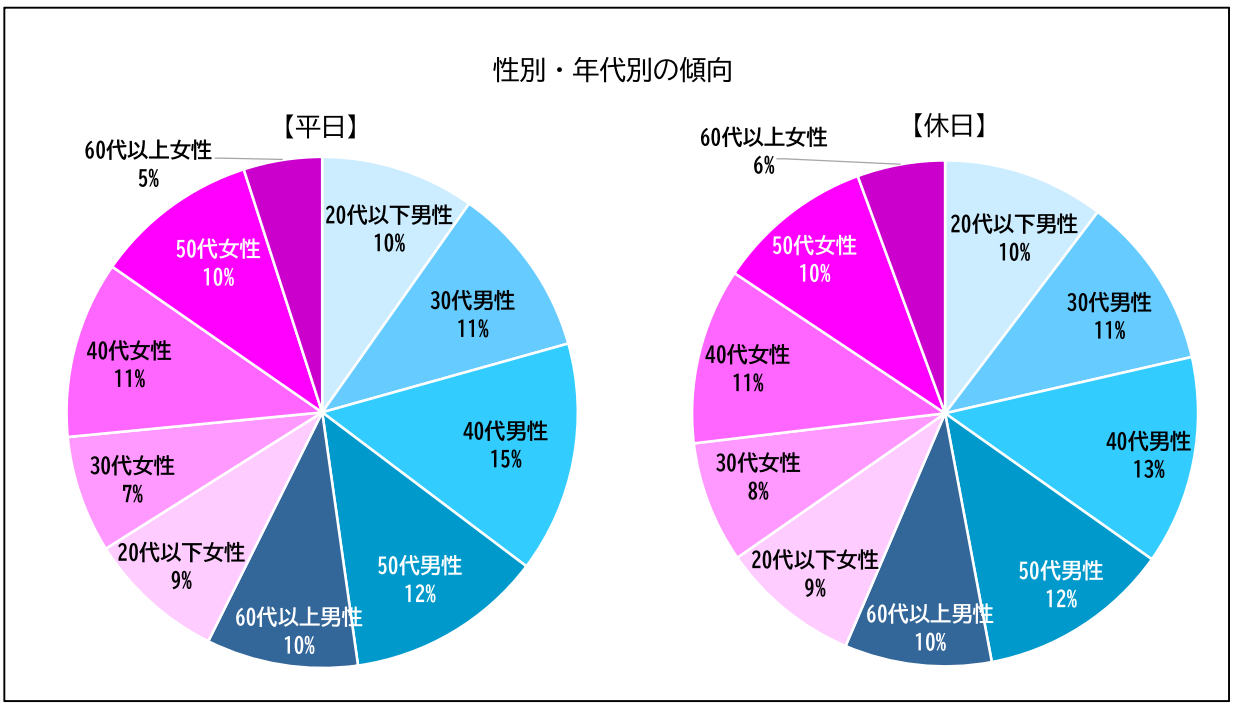
滞在時間の約 60%が 30 分以下となっており、通勤・通学だけでなく、その他の利用で駅周辺を訪れる場合でも、滞在時間は比較的短い傾向にあります。



（居住地域別データ数 ／ データ数の合計）

図 2-31　人流データ【居住地域別の傾向】

居住地域別でみると、本市が約 60%を占めており、次いで、名古屋市緑区や東海市などＪＲの鉄道沿線ではない市が多くなっています。



（性別・年代別データ数 ／ データ数の合計）

図 2-32　人流データ【性別・年代別の傾向】

平日・休日ともに男性の割合が高い傾向がありますが、男女の年代別の構成比の比較においては、平日・休日に大きな差はありません。

※データ数は、対象エリアのスマートフォンアプリの GPS データを確認した数
その他、市 web 公開データ　：　月別推移
データ計測期間　　令和４年１月　～　令和５年１月

＜まとめ＞

人流データによると、平日・休日ともに、駅周辺に人は集まっているものの、滞在時間が短い傾向にあるため、訪れた人を誘導する施策が必要です。

3　共和駅周辺のまちづくりの課題整理と方向性

共和駅周辺の現況と課題

■駅周辺の土地が持つポテンシャルが発揮できていない

・駅の乗車人数は、知多半島エリアの駅を比較すると大府駅、太田川駅に次いで３番目に利用者数が多い駅である。
・住宅地の地価は県内市町村の中で第６位と高い水準にあり、駅の東西ともに住宅用地が多く、特に駅西側は住宅用地の割合が最も多く占めており、住宅需要が高い。
・共和駅周辺には、ホテルがないため宿泊需要に対して供給が足りていない（※）。
・駅周辺には東西ともに、青空駐車場や空き地などが多く散在している。
・駐輪場や駐車場を立体化や集約化することでスペースを確保する必要がある（※）。

■地域活動の拠点や地域資源となる施設への回遊性が見出せていない。

・共和駅周辺には公民館や小中学校などの公共施設があり、ハツ屋神明社、きょうわ夢見坂やハツ屋大池公園、ゴールドポケットパークなどの地域資源や企業、スーパーなどの施設がある。
・共和の金ちゃん朝市などの地域活動が盛んに行われている。
・駅西側の線路沿いの駐輪場の前の歩道は狭くて歩きにくい（※）。
・駅東西には緑がなく潤いが感じられないため、整備して欲しい（※）。
・地域活動の充実と居心地の良い空間づくりの連携によるまちの活性化が理想（※）。

■駅前広場として規模や車両動線などに課題があり、効率的な利用がなされていない

・駅東側で、土地区画整理事業が実施されており、駅利用者の増加が見込まれる。
・バスやタクシーの乗降スペースの駐車状況に余裕が見受けられ、一般車両が流入している。
・駅東側には一般車両の乗降、待機スペースが整備されていないため、駅前広場から車両が溢れて駐車されている状況である。
・駅西側は一般車両を駐車できるスペースが設けられているため、駅前広場外への駐車はほとんど見受けられない。
・駅東のロータリーは、あまり停まっていないタクシーやバスのスペースの使い方を検討して、一般車両の送迎・駐車スペースを広くとるとよい（※）。

■コンビニや飲食店などの商業施設の立地が少なく、駅周辺における滞留性が弱い

・平日、休日ともに日中の共和駅に来訪した人は、帰宅や通勤、通学で利用する人が多く、買い物や食事、観光などを目的に来訪する人は少ない。
・共和駅周辺の空き店舗情報をみると、飲食店不可の物件が多く、また１階の物件も少ない状況にあり、飲食店として活用できる空き店舗が少ない。
・駅周辺は地価を反映して家賃が高いことから、駅直近への出店は地代の負担がハードルとなっている。
・駅前広場に人が集まる空間があるとよい（※）。
・駐車場用地を活かし、商業系の事業がどのようにすれば成り立つのかを考えるとよい（※）。

※箇所は「共和駅周辺まちづくり検討会議」や「大府市立地適正化計画策定委員会」の委員からの意見

共和駅周辺のコンセプト

”居心地よく集える共和（まち）“

～未来へつなぐ緑の駅前～

まちづくりの方向性

駅東側の方向性

□地域活動の充実や市民交流の創出の拠点となる交流機能を有する施設の整備

□交流機能に加え、駅周辺の利便性の向上に寄与する商業・業務施設や駅周辺のポテンシャルを活かす居住施設などの複合的な事業の誘導

□利用者増加を見据えた一般車両の待機スペースの確保や、駅利用者が滞留できる空間を設けるため、南側駐輪場の敷地を含めた駅前広場の改善

□駐車場を立体化することにより、青空駐車場の土地利用の転換

駅西側の方向性

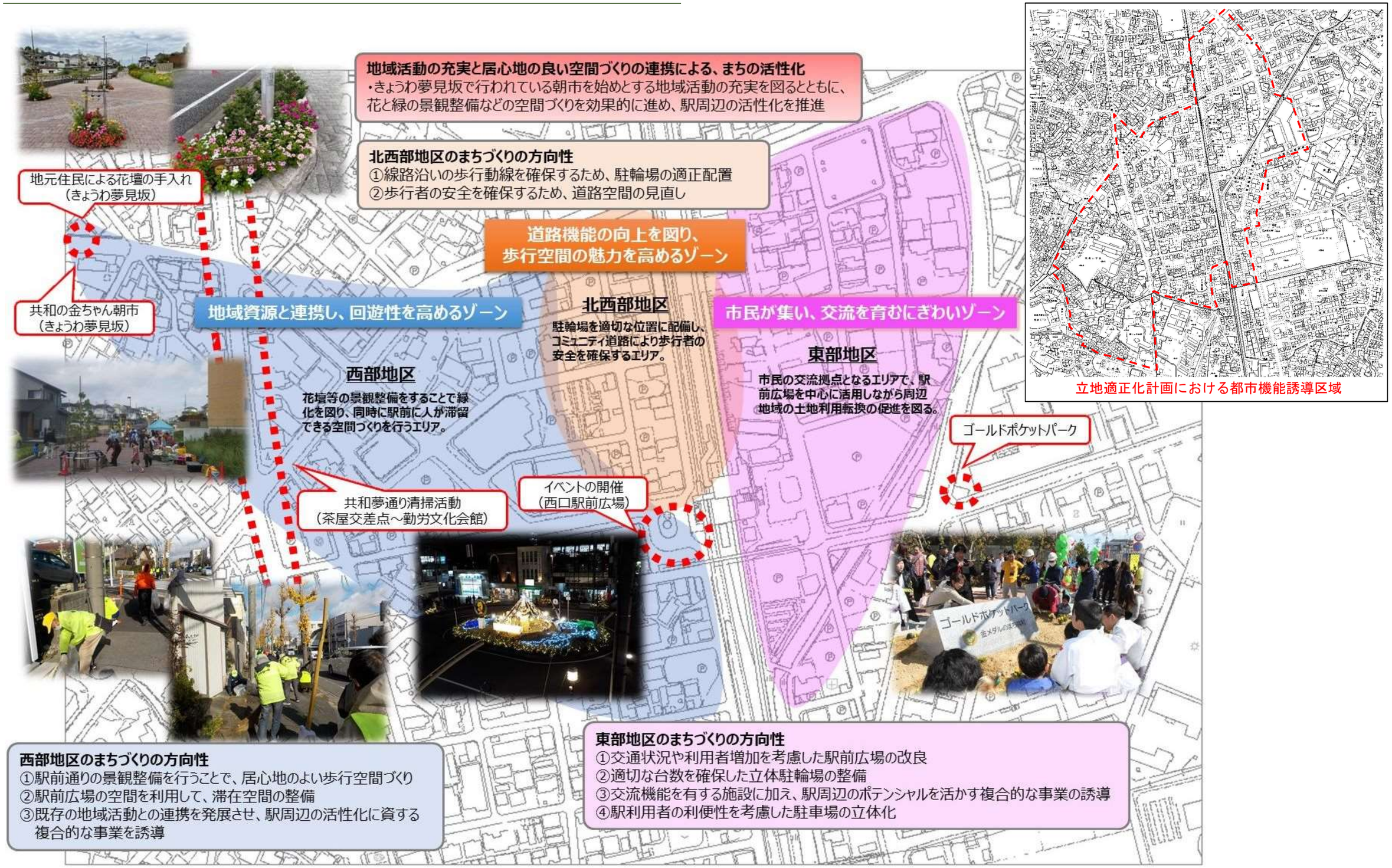
□線路沿いの歩行動線を確保するため、駐輪場の適切配置と道路空間の見直しが必要

□良質な歩行空間の整備により、駅周辺の地域活動拠点や地域資源となる施設への回遊性の向上

□駅利用者や地域住民が安らぎを感じられる景観整備や地域活動の充実が必要

□駅周辺の利便性の向上に寄与する商業・業務施設や駅周辺のポテンシャルを活かす居住施設などの複合的な事業の誘導

4　地区別のまちづくりの方向性



5　地区別の段階的な事業化行程

まちづくりの方向性	段階的な事業化	期待される効果

東部地区　短期

○地域活動の充実や市民交流の創出の拠点となる交流機能を有する施設を整備するエリア。
○市営駐輪場・駅前広場などの市有地や民有地の青空駐車場や駐輪場が存在するため、権利者の意向を踏まえて、事業化検討を行っていくエリア。
○周辺地権者との協議により、まちづくりへの機運を高め、開発など民間事業を誘導することで、波及効果を生み出す。

市民が集い、交流を育むにぎわいゾーン

①交通状況や利用者増加を考慮した駅前広場の改良
②適切な台数を確保した立体駐輪場の整備
③交流機能を有する施設に加え、駅周辺のポテンシャルを活かす複合的な事業の誘導
④駅利用者の利便性を考慮した駐車場の立体化

【想定される事業】
・駅前広場の改良
・立体駐輪場の整備
・交流機能を有する施設＋複合的な事業の誘導
・立体駐車場の誘導

北西部地区　中・長期

○通勤のための歩行者が多く、駐輪場配置などの課題があり、歩行者が安全に通行できるようにすることで、地域価値の向上を図るエリア。
○既存駐輪場の移転先の検討が必要だが、歩行者優先の道路整備を行い、安全な歩行空間を確保する。
○歩行者優先の道路整備を行うとともに、地域の利便性向上、景観に配慮した整備を行うことが望ましい。

道路機能の向上を図り、歩行空間の魅力を高めるゾーン

①線路沿いの歩行動線を確保するため、駐輪場の適正配置
②歩行者の安全を確保するため、道路空間の見直し

【今後の取組】
・まちづくりの方向性に基づいた事業内容を検討
・権利者との合意形成
・各関係者との協議

西部地区　中・長期

○駅前広場からの道路は、八ツ屋神明社や商業施設などがあり、すでに歩道などが整備されているエリア。
○地域住民とともに景観整備を行うことや、居住・商業機能などの複合施設を誘導していくことで、街の活性化を図る。
○多様な交流を促すことができるよう、滞留空間を整備することも必要。

地域資源と連携し、回遊性を高めるゾーン

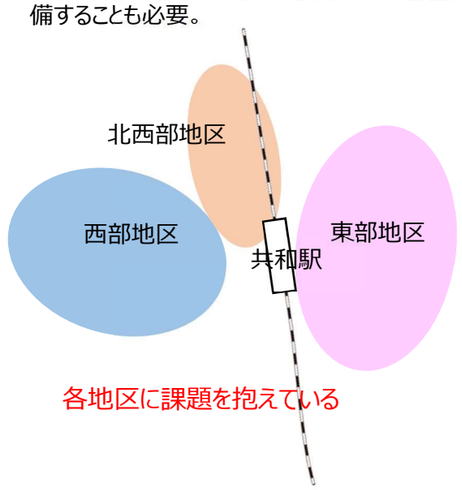
①駅前通りの景観整備を行うことで、居心地のよい歩行空間づくり
②駅前広場の空間を利用して、滞在空間の整備
③既存の地域活動との連携を発展させ、駅周辺の活性化に資する複合的な事業を誘導

【今後の取組】
・まちづくりの方向性に基づいた事業内容を検討
・権利者との合意形成
・各関係者との協議

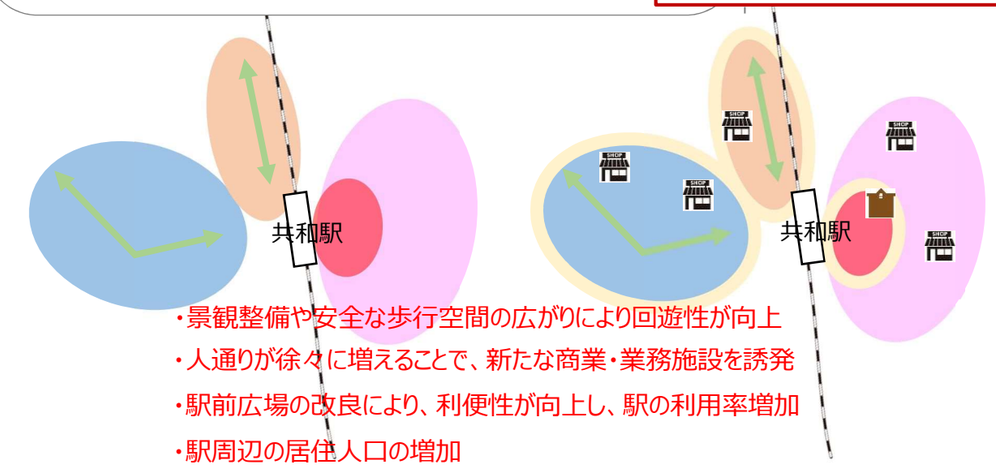
【段階的に期待される効果】
- 景観整備や安全な歩行空間の広がりにより回遊性が向上
- 人通りが徐々に増えることで、新たな商業・業務施設を誘発
- 駅前広場の改良により、利便性が向上し、駅の利用率増加
- 駅周辺の居住人口の増加
- 地域活動への参加率が徐々に増える

【期待される効果】
- 共和駅周辺のにぎわい創出
- 景観整備などにより、住民満足度が向上
- 定住人口が増加
- 新たな商業・業務施設の立地
- 地域活動への参加率向上

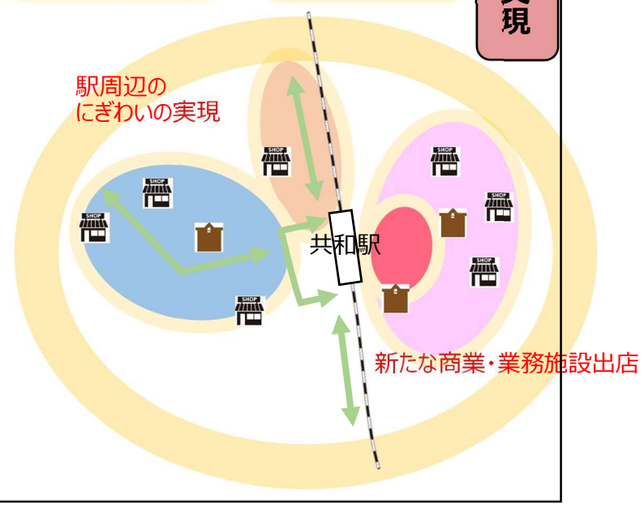
共和駅周辺3地区の開発などによる駅周辺のにぎわいの実現



各地区に課題を抱えている



・景観整備や安全な歩行空間の広がりにより回遊性が向上
・人通りが徐々に増えることで、新たな商業・業務施設を誘発
・駅前広場の改良により、利便性が向上し、駅の利用率増加
・駅周辺の居住人口の増加



6　事業化を目指す具体的な取組

地区別に定めた方向性に基づき、まちづくりの実現に向けて事業化を目指す具体的な取組を短期、中・長期に分けて示します。

（1）短期的に事業化を目指す取組

駅東側で実施されている大府北山特定土地区画整理事業により、東口駅前広場及び駐輪場の利用者が増加することが想定されるため、早期に駅前広場の改良、立体駐輪場の整備を行うことが必要です。立体駐輪場の整備は、市有地だけでは実現が困難なため、周辺権利者の合意に基づき、実施していきます。また、駅前広場の改良や立体駐輪場の整備と連携し、駅周辺の活性化につなげるため、地域交流機能を有する施設や駅周辺の土地利用転換を促す立体駐車場についても事業スキームの検討などを行っていきます。

（2）中・長期的に事業化を目指す取組

駅西側で方向性に基づいた事業を実施するためには、多くの権利者との合意形成を始めとする関係者との調整・協議が必要となることから、既存の地域活動の継続・充実を図りながら、中・長期的な視点で推進していきます。

東部地区の事業実施イメージ

図 6-1　東部地区の事業実施イメージ

7　事業推進に関する取組

東部地区は短期的に事業化を目指す一方で、北西部地区、西部地区は、中・長期的な事業として実施することとし、各関係者との協議と並行し、まちづくりの方向性に即する事業を検討していきます。

(1) 各地区の事業推進に関する取組

■東部地区

東部地区は、駅利用者の増加が想定されるため、駅前広場の改良や立体駐輪場の整備を早期に実施することが必要です。そのためには、権利者の事業推進に対する合意が必要不可欠であるため、まちづくりに関する協議や情報共有を綿密に行うことが求められます。

また、地域活動の拠点となる「地域交流機能を有する施設」、駅前の活性化や利便性の向上に資する「複合施設」及び青空駐車場を集約し土地利用の転換を図る「立体駐車場」についても、事業スキームの検討や権利者との協議を実施していきます。

■北西部地区・西部地区

北西部地区及び西部地区には、高度利用が可能な公共用地がないため「自転車駐輪場の集約」や「複合施設の誘致」などの事業を行う際には、権利者に土地の買収や借地について協力していただくことが必須となります。

また、「花と緑の景観整備」、「居心地のよい道路空間」及び「歩行者優先の道路空間」といったまちづくりの方向性に示した事業を実現させるためには、鉄道管理者や地域住民などとの協議や事業内容の詳細な検討が必要です。

そのため、各関係者との協議や既存の地域活動の継続・充実を図りながら、中・長期的な事業として、北西部地区及び西部地区のまちづくりを推進していきます。

(2) まちづくりの推進体制（北西部地区・西部地区）

本計画の実現に向けて、地域住民、権利者、既存の地域活動団体（共和駅周辺まちづくり委員会など）、といったまちづくりの主体となる人たちをつなげる場を設けてまちづくり推進体制の構築を目指します。

まずは、課題認識やまちづくりの方向性について地域で共有し、まちづくりについて話し合うための「地域座談会」を設け、まちづくりに対する機運を高めていきます。

さらに、地域座談会を進める中で、構想に基づく事業スキームや事業の採算性など、専門家や事業者の意見を伺い、市と地域住民が関わり合いながら取組を進めていきます。

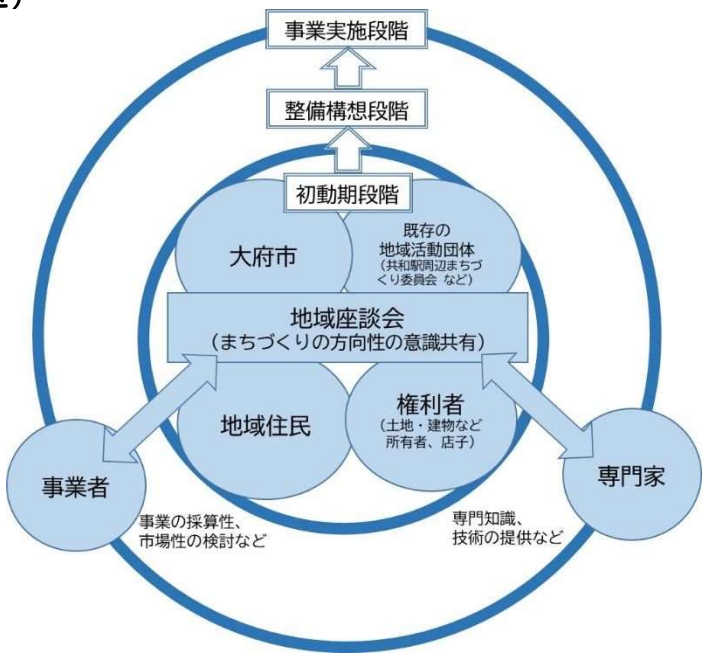


図 7-1　まちづくり推進体制のイメージ

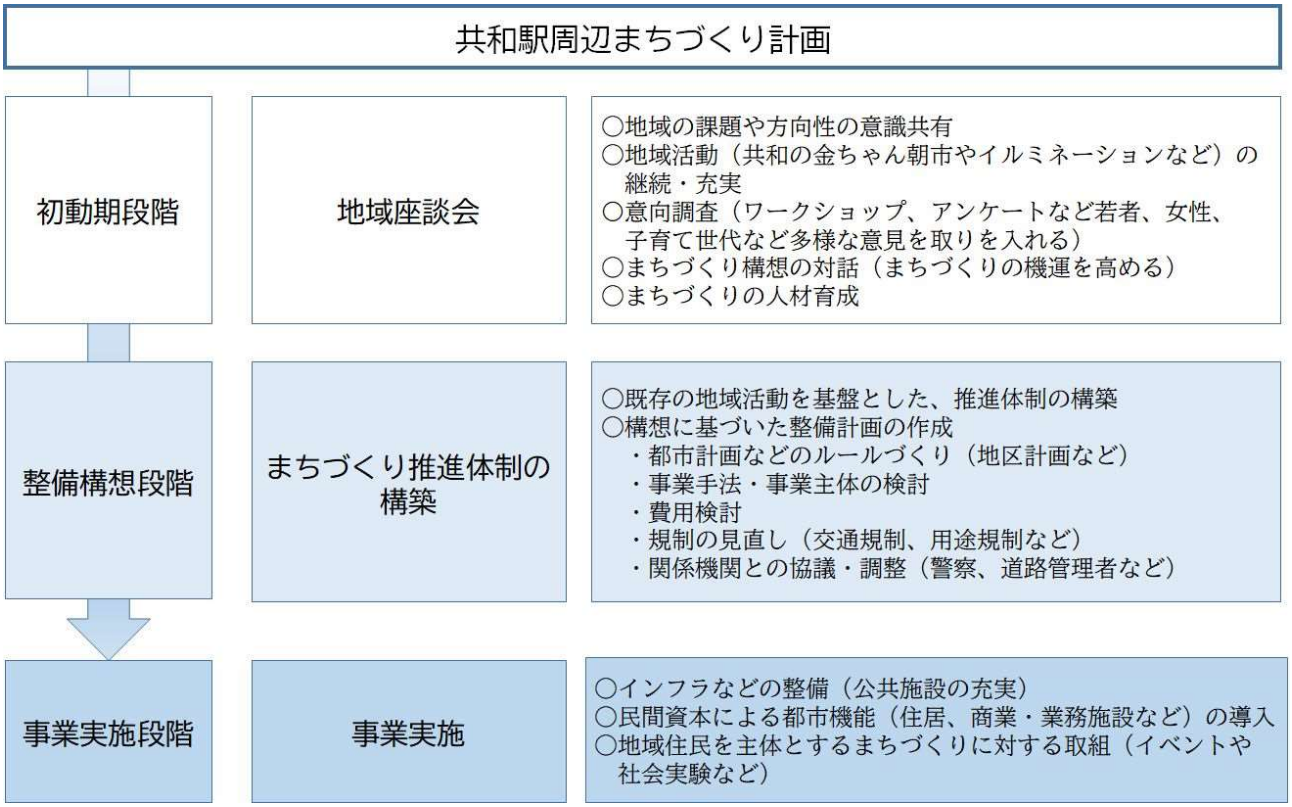


図 7-2　まちづくり推進にむけたフロー

資　料　編

１　共和駅周辺まちづくり検討会議設置要綱

共和駅周辺まちづくり検討会議設置要綱

（設置）

第１条　共和駅周辺地域において、効果的な商業、公益施設等の配置と、誰もが安全で快適に移動できる交通環境や生活環境の形成を図り、集約型都市構造の核となるエリアとして再生・活性化を促進することを目的とした「共和駅周辺まちづくり計画」を策定するため、共和駅周辺まちづくり検討会議（以下「検討会議」という。）を置く。

（所掌事務）

第２条　検討会議は、次に掲げる事項を所掌する。

⑴　共和駅周辺まちづくり計画の策定に関すること。

⑵　その他共和駅周辺の活性化のための方策に関すること。

（組織）

第３条　検討会議は、委員１０人以内で組織する。

２　委員は、次に掲げる者のうちから市長が依頼する。

⑴　関係団体に属する者

⑵　地権者

⑶　地域住民

⑷　その他市長が必要と認める者

（会長及び副会長）

第４条　検討会議に会長及び副会長を置く。

２　会長及び副会長は、委員の互選によりこれを定める。

３　会長は、会務を総括し、会を代表する。

４　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第５条　検討会議の会議は、必要に応じて会長が招集し、議長となる。ただし、会長が選出されていないときは、会議の招集は、市長が行う。

２　会長は、検討会議の会議において必要があると認めるときは、委員以外の者に出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

（委任）

第６条　この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

附　則

この要綱は、令和３年１１月１日から施行する。

２　共和駅周辺まちづくり検討会議委員名簿

役職	氏名	所属	備考
会長	中村　直也	有限会社　中村広報	共和駅周辺まちづくり委員会
副会長	兼松　邦人	カネマツ機工株式会社	共和商業協同組合
委員	中村　一茂	一般社団法人　ハツ屋会	地域団体
	尾関　正樹	一般社団法人　ハツ屋会	地域団体
	佐治　奈己	株式会社共和モータース	地元商業者
	深見　貴英	合同会社足軽家	地元商業者
	神谷　恵美子	株式会社Ｈプランニング	地元商業者
	服部　啓子	有限会社ふじや酒店	地元商業者
	亀山　燿	愛三工業株式会社	地元企業
	磯部　多美	株式会社豊田自動織機　共和工場	地元企業

事務局

氏名	所属	備考
伊藤　宏和	都市整備部長	
松浦　元彦	都市整備部　担当部長	令和４年度まで
佐藤　正裕	中心市街地整備室長	
福島　智宏	都市政策課長	
半田　貴之	商工業ウェルネスバレー推進課長	
竹嶋　雅人	中心市街地整備室　主幹	令和５年度から
神田　昌則	都市政策課　計画地域交通係長	
林　直正	中心市街地整備室　主査	令和４年度まで
寺田　久人	中心市街地整備室　主任	令和４年度まで
脇田　大介	中心市街地整備室　主任	令和５年度から

3　まちづくり検討会議の開催概要

共和駅周辺地域において、便利で居心地の良い生活環境や誰もが安全で快適に移動できる交通環境の形成を図り、本市の都市拠点として再生・活性化を促進することを目的として、地元事業者や駅を利用する関係者などに参画した「共和駅周辺まちづくり検討会議」を設置し、令和３年度から令和５年度にかけて６回の会議を開催しました。

	開催概要	内容
第1回	日時：令和3年12月23日（木） 9：30 ～ 11 :00 場所：大府市役所	・会長及び副会長の互選 ・計画の位置付けと検討会議の進め方 ・共和駅周辺の現状把握 ・共和駅周辺の課題について
第2回	日時：令和4年3月29日（火） 14：00 ～ 16： 00 場所：大府市役所	（１） 駅利用者を対象とした調査結果の報告など （２） 共和駅周辺まちづくりの課題整理 ・これまでの課題整理を踏まえた調査・分析 ・まちづくりのイメージ・規模感について
第3回	日時：令和4年7月21日（木） 14 ： 00 ～ 15 ：20 場所：大府市役所	・交通量調査の結果報告と分析 （１）調査概要 （２）調査結果及び分析 （ア）駅周辺道路の自動車交通量 （イ）駅前広場の歩行者、自転車交通量 （ウ）駅前広場内の駐車状況（東口、西口） ・まちづくりの方向性
第4回	日時：令和4年9月27日（火） 14 ： 00 ～ 15 ： 40 場所：大府市役所	・地区別の段階的な事業イメージ （１）地区別の事業イメージ（案）と事業実施行程（案） （２）事業実施イメージ（案）
第5回	日時：令和5年4月25日（火） 14 ： 00 ～ 15 ： 30 場所：大府市役所	・共和駅周辺まちづくり計画（案）
第6回	日時：令和5年8月22日（火） 14 ： 00 ～15: 00 場所：大府市役所	・共和駅周辺まちづくり計画（案） ・パブリックコメント結果の報告

共和駅周辺まちづくり計画

発 行

大府市

〒474-8701　愛知県大府市中央町五丁目 70 番地

TEL　0562-47-2111（代表）

URL　https://www.city.obu.aichi.jp/

編集

大府市 都市整備部 中心市街地整備室

SUSTAINABLE HEALTHY CITY