

(案)

大府駅周辺まちづくり計画



令和5年 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大府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、「大府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大府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大府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	大府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)	駅周辺のマンションの立地状況	10
(8)	駐車場・駐輪場の状況	11
(9)	駅前広場の状況	12
(10)	駅周辺の地域資源の状況	13
(11)	大府駅利用者アンケート調査結果	14
(12)	大府駅利用者（来訪者）の行動調査結果	16
(13)	交通量調査結果	19
(14)	駅周辺商業施設の立地に係わる分析（大府駅東側）	24
(15)	駅周辺商業施設の立地に係わる分析（大府駅西側）	26
(16)	大府駅西金曜マルシェの実施状況と来場者への意向調査	27
(17)	大府駅周辺の人流データ	28
(18)	子育て環境の変化	31

3	大府駅周辺のまちづくりの課題整理と方向性.....	33
4	地区別のまちづくりの方向性	34
5	地区別の段階的な事業化行程	35
6	事業化を目指す具体的な取組	36
7	事業推進に関する取組	37
	資料編.....	39

Ⅰ 計画策定の背景

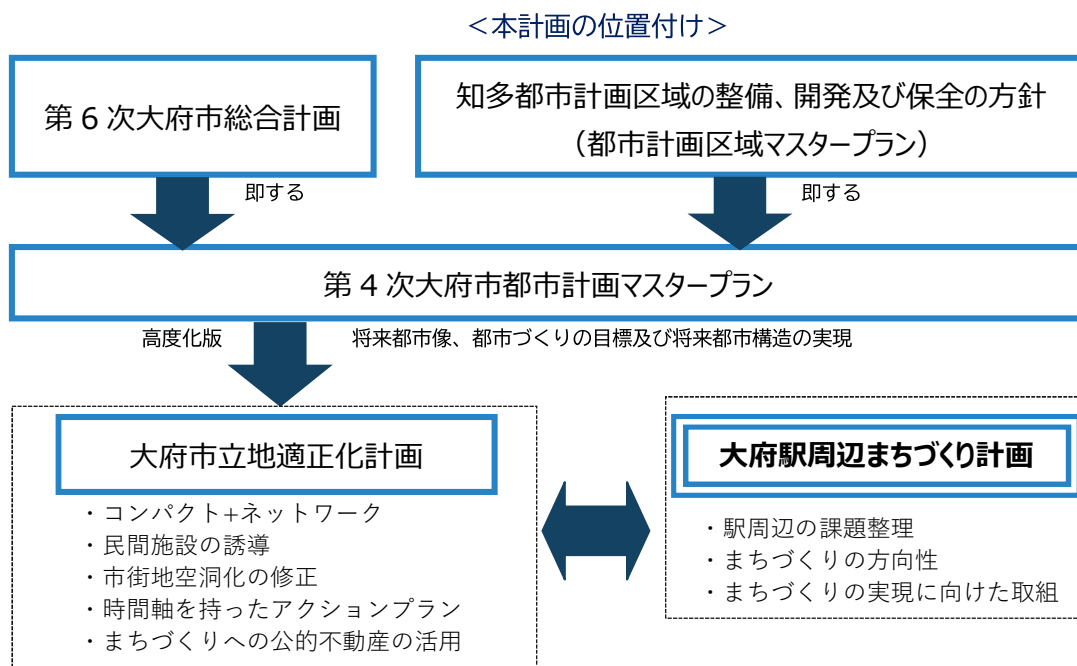
(1) 計画の目的

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、大学の関係者などに参画していただき、「大府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、「大府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、大府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。大府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。



(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、大府駅を中心に、地域資源を含めたエリアを計画の対象区域とします。

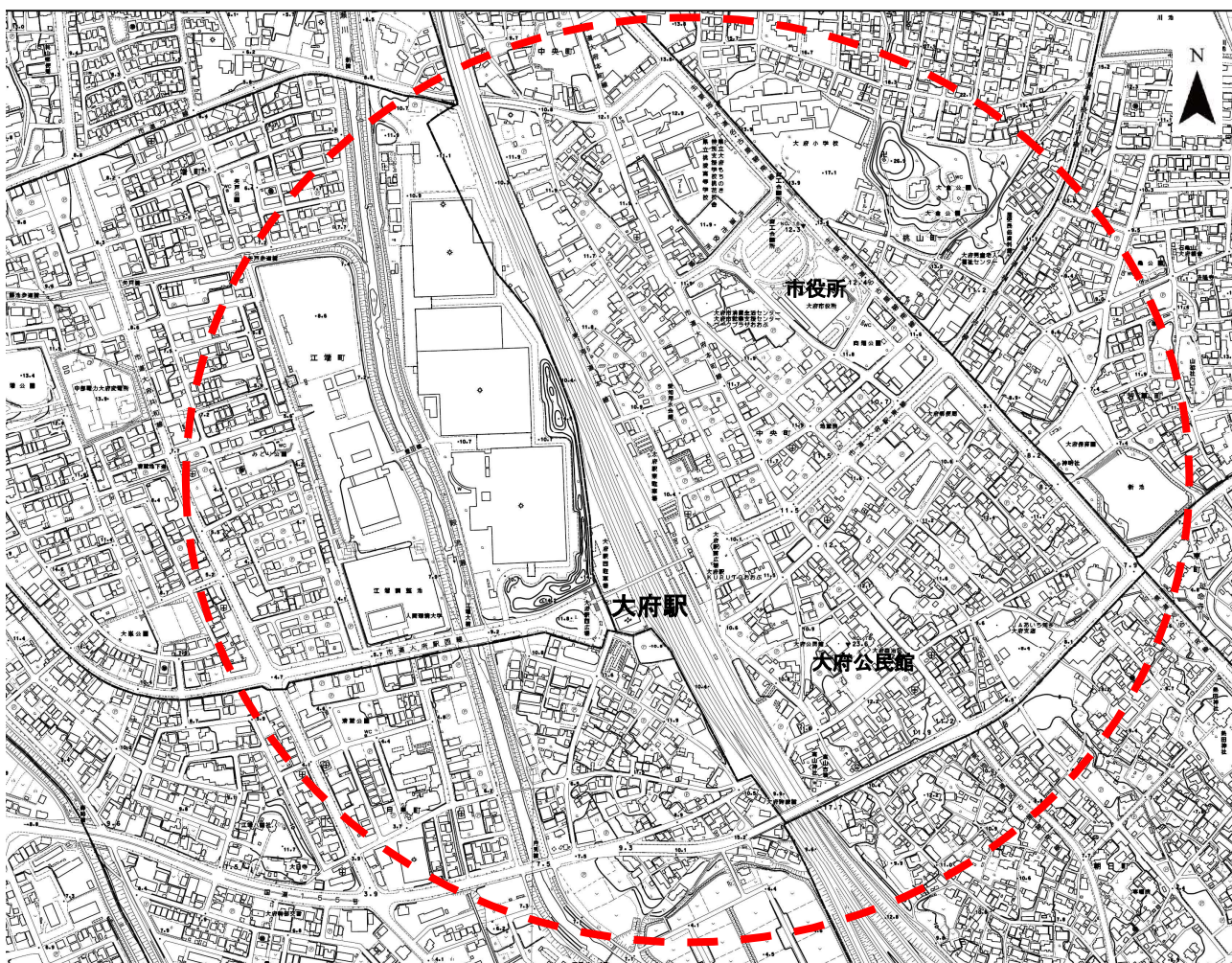


図 1-1 計画区域

(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 大府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、県内 JR 沿線主要駅（名古屋市を除く）や知多半島エリアの駅と比較すると、沿線上の主要駅と比較しても春日井駅と同程度の乗車人数であり、知多半島エリアでは最も多いことがわかります。

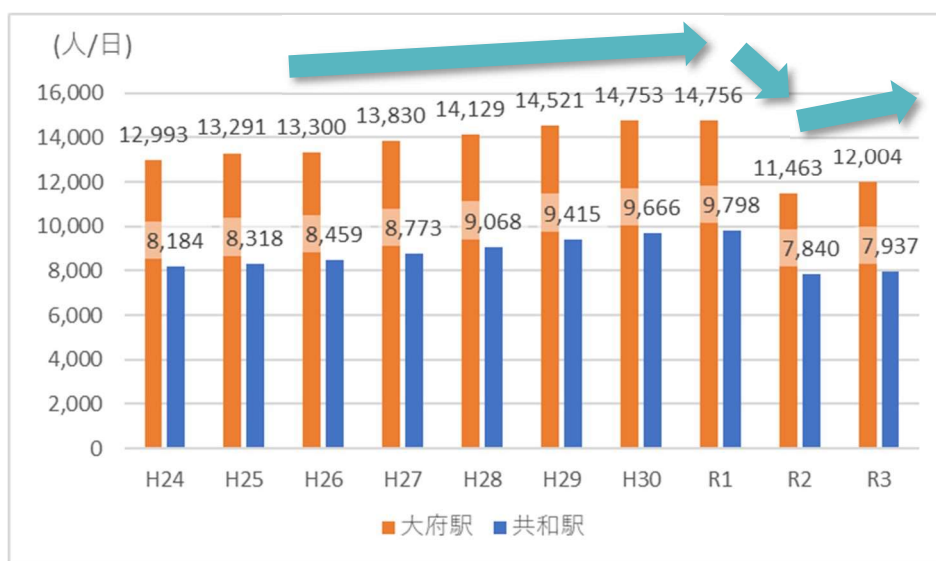


図 2-1 JR 線の一日常乗車人数 (出典:おおぶの統計 令和4年版)

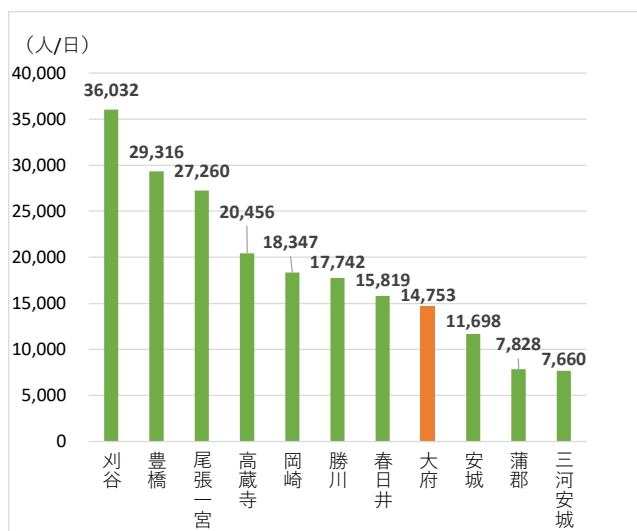


図 2-2 県内 JR 沿線主要駅（名古屋市除く）の一日平均乗車人数 (出典:令和2年度刊愛知県統計年鑑)

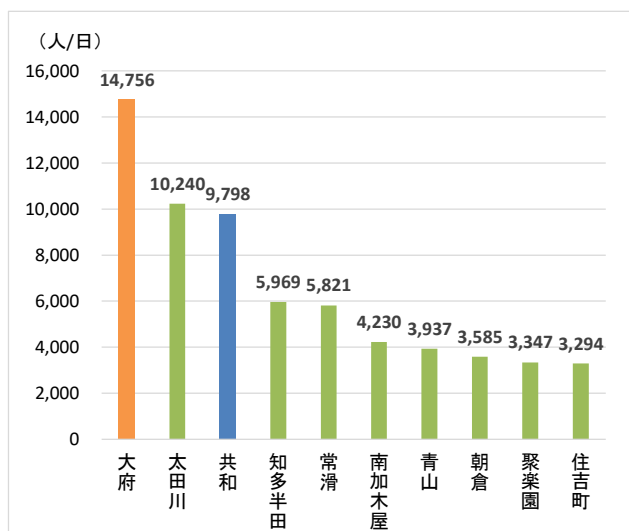


図 2-3 知多半島エリアの一日平均乗車人数上位10駅 (出典:知多半島の統計 令和2年版)

(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。

なお、世帯数についても増加が続いています。世帯当たり人員は、昭和 45 (1970) 年の 4.2 人/世帯から令和 2 (2020) 年には 2.4 人/世帯へと減少しており、核家族化や単独世帯の増加が進行しています。

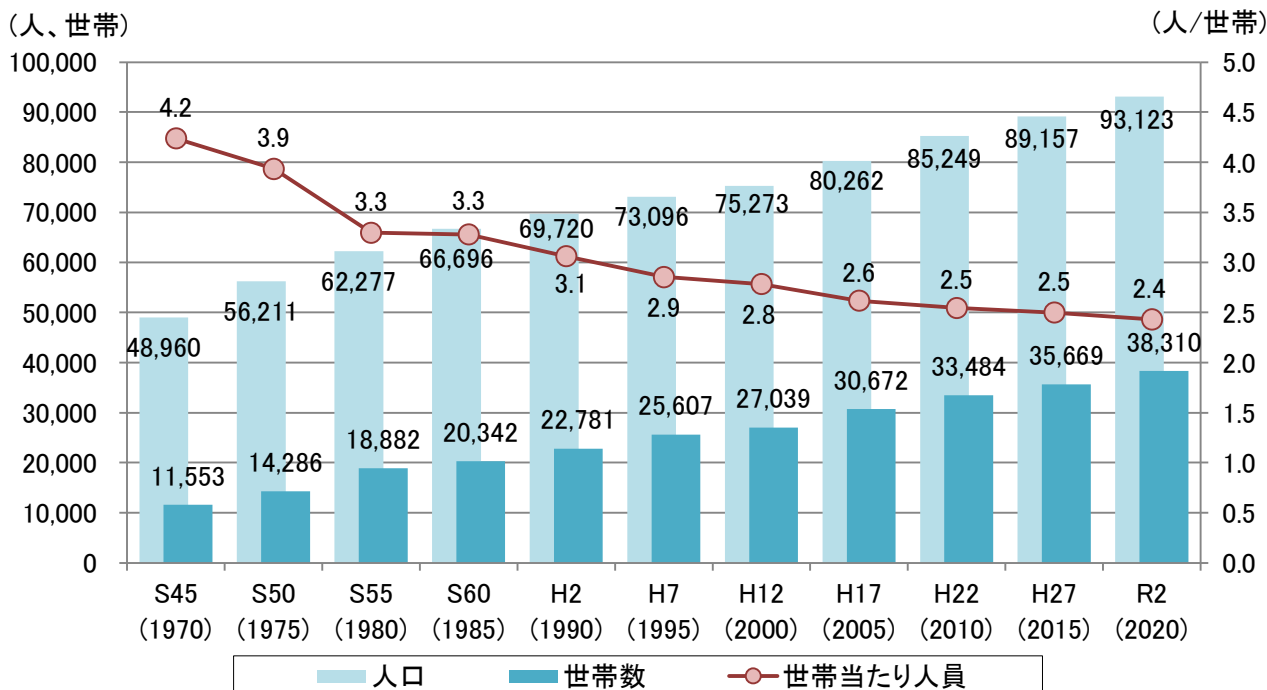


図 2-4 人口・世帯数の推移 (出典:国勢調査)

64 歳以下は横ばいで推移する一方、65 歳以上は増加しており、高齢化が進行しています。

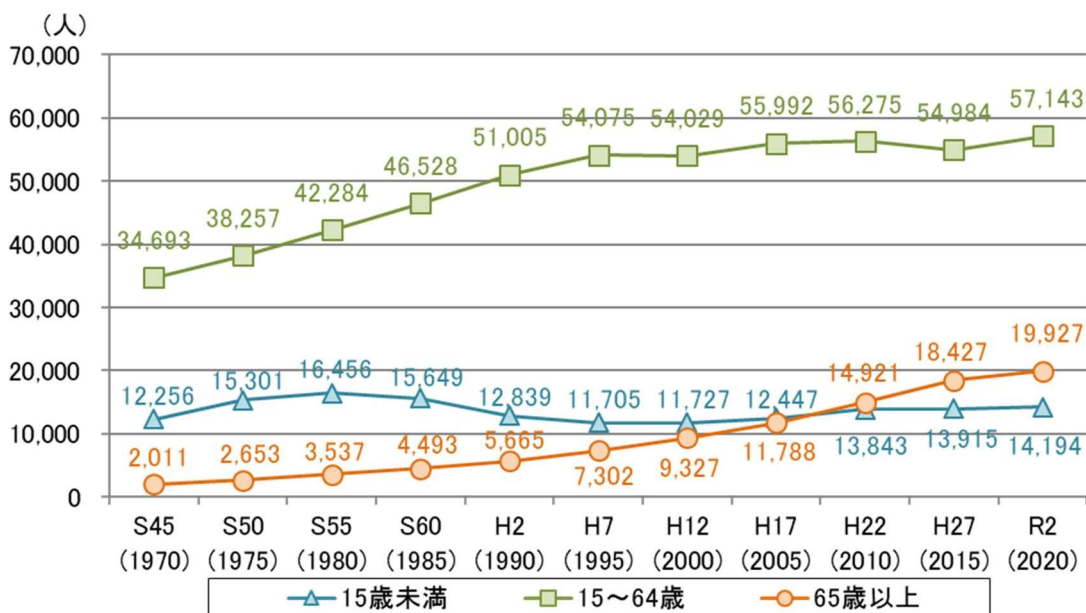


図 2-5 年齢 3 区分別人口の推移 (出典:国勢調査)

大府駅周辺（800m）の近年の人口推移においても、緩やかに少子高齢化が進行しています。

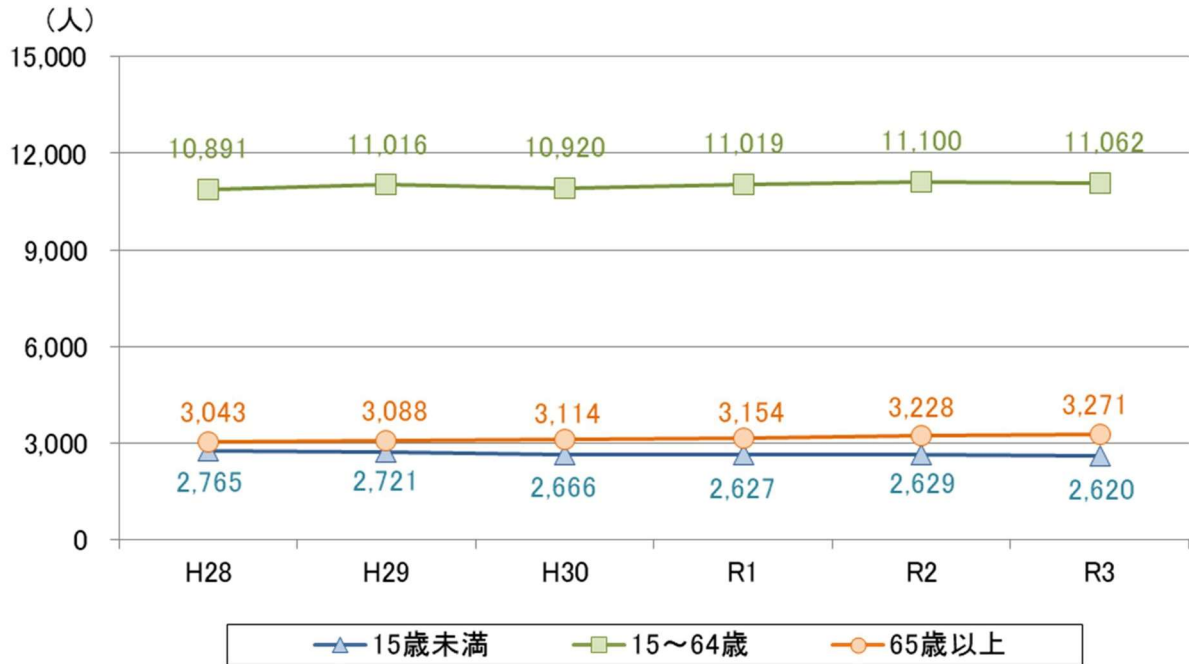


図 2-6 大府駅周辺の年齢3区分別人口の推移（出典：住民基本台帳）

駅の東西ともに 40 人/ha 以上の地区が広がっており、偏りなく多くの人々が居住していることがわかります。特に、東側は駅直近のマンションや、駅から少し離れた地区は閑静な住宅街を反映して、高密度（80 人/ha 以上）の地区が連なっています。

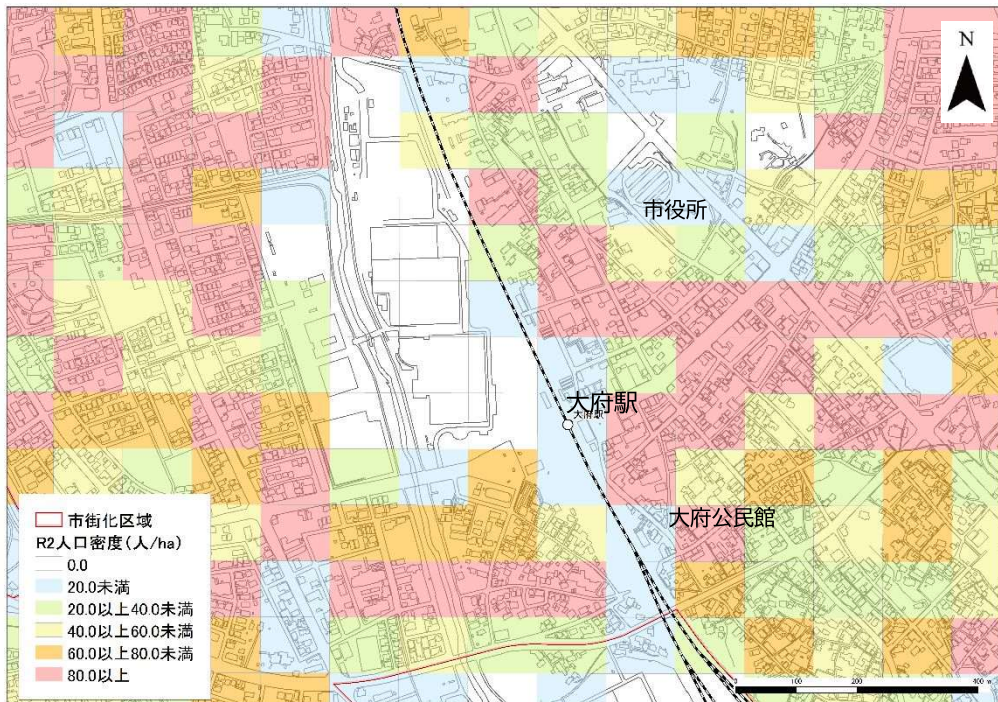


図 2-7 大府駅周辺の人口密度分布【100mメッシュ】（出典：R2 住民基本台帳）

(3) 土地利用の状況

大府駅周辺の土地利用の特性をみると、駅西側は住宅用地と工業用地、公益施設用地が大半を占めています。また、街路空間は沿道の土地利用と一体となった緑化空間が整備されるとともに、区内を流れる鞍流瀬川沿いには、親水空間を楽しむことができる歩道が整っています。

一方、駅東側は、住宅用地や商業用地が点在していることが特徴です。最も多く占める土地利用は住宅用地であり、近年はマンションの建設が進んでおり、駅周辺の住宅需要が高まっています。商業施設は、主に駅東側の駅前ロータリーの周囲と市道大府本町線沿いを中心に形成されています。

また、駅周辺には東西ともに、青空駐車場や空き地などが多く点在している状況です。

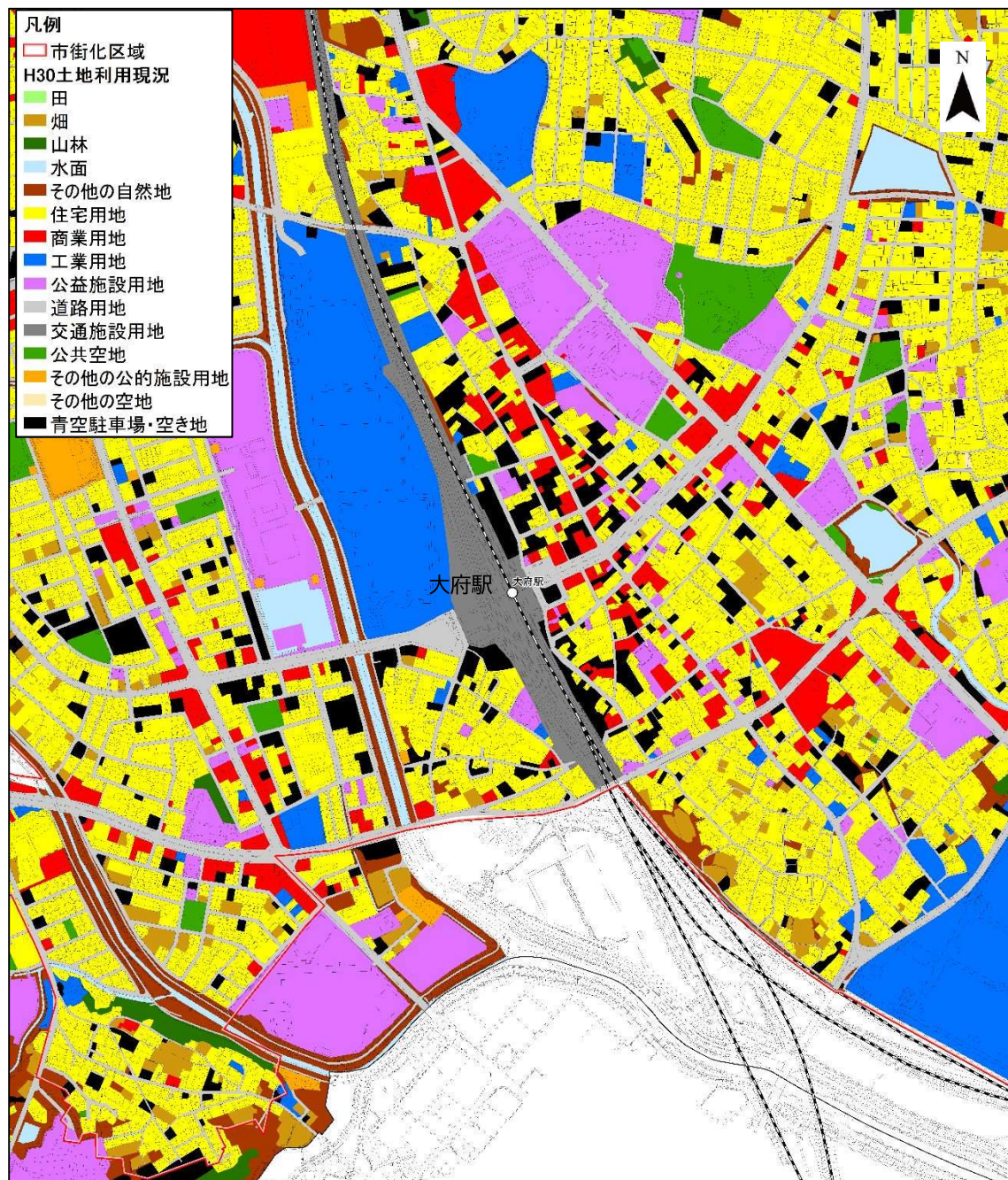


図 2-8 大府駅周辺の土地利用現況 (出典: H30 都市計画基礎調査)

(4) 建築物・青空駐車場・空き地の現況

大府駅周辺の建築物・青空駐車場・空き地の現況をみると、東西ともに青空駐車場・空き地が多く分布しています。また、3階～5階建ての建築物や木造老朽建物が広く点在しています。

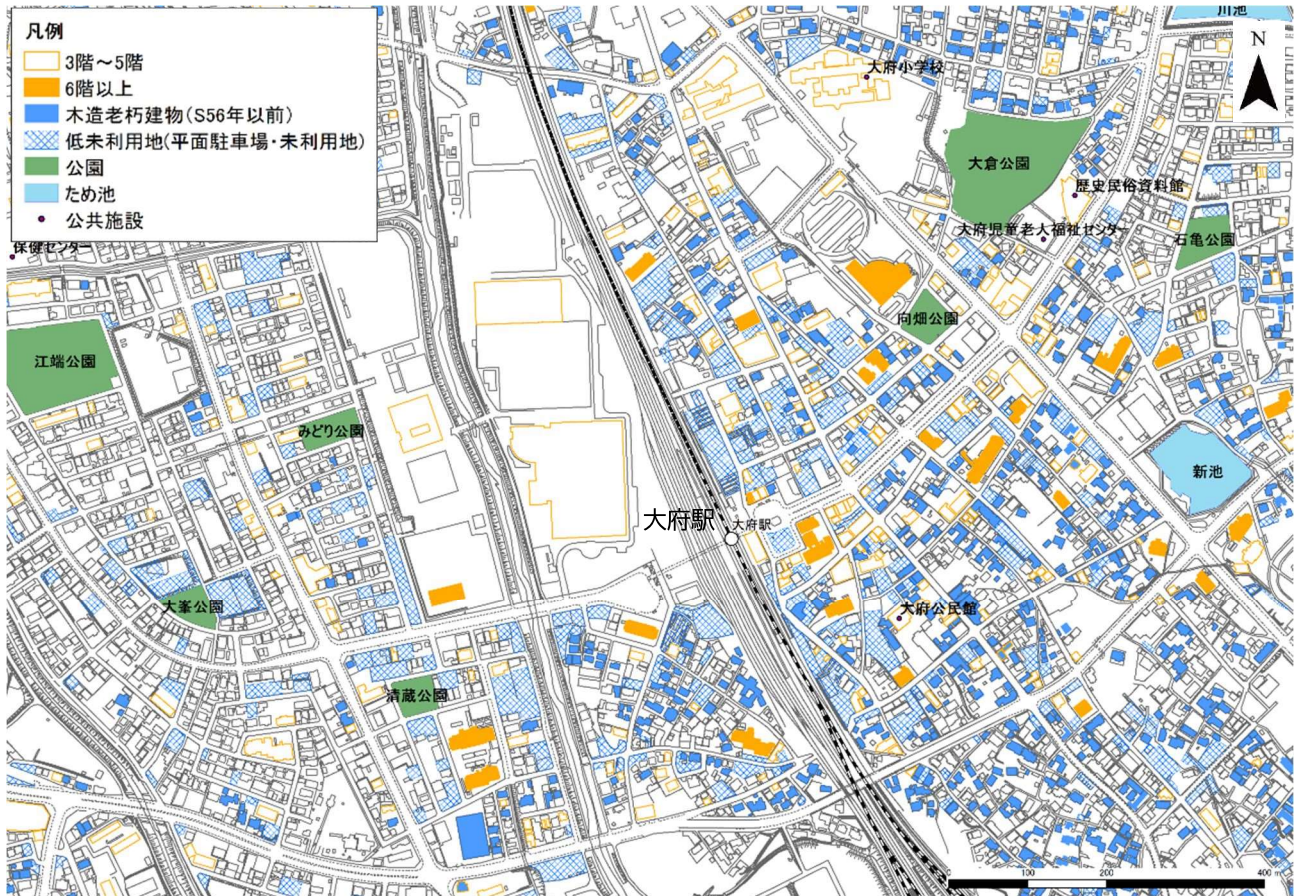


図 2-9 大府駅周辺の建物現況 (出典:H29 都市計画基礎調査)

(5) 建築物分布状況

大府駅周辺の建築年代別の建築物分布状況を見ると、駅西側は昭和 57 年以降の建築物（新耐震基準）が大半を占めています。

一方、駅東側は、昭和 56 年以前の建築物（旧耐震基準）、昭和 57 年以降の建築物（新耐震基準）が混在しています。

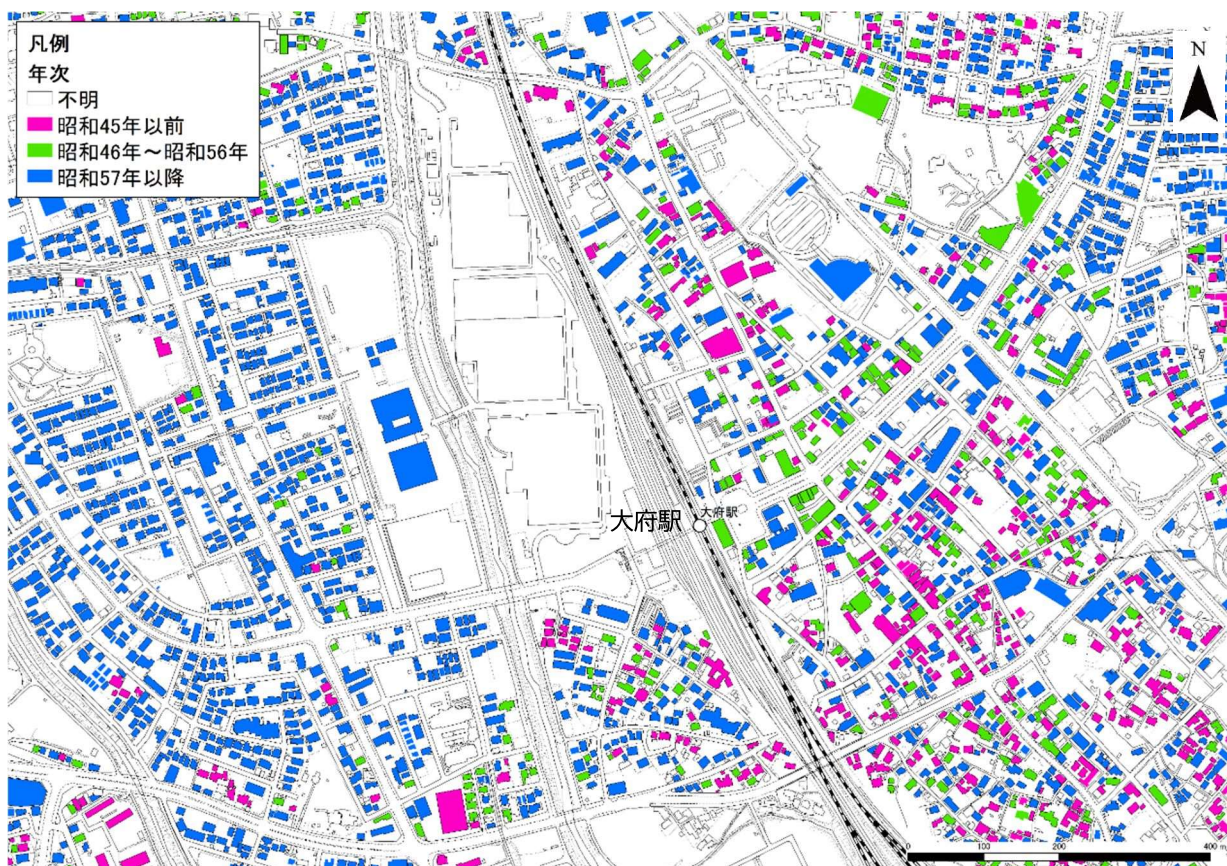


図 2-10 大府駅周辺の建築年代別の建築物分布状況 (出典:H29 都市計画基礎調査)

(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。

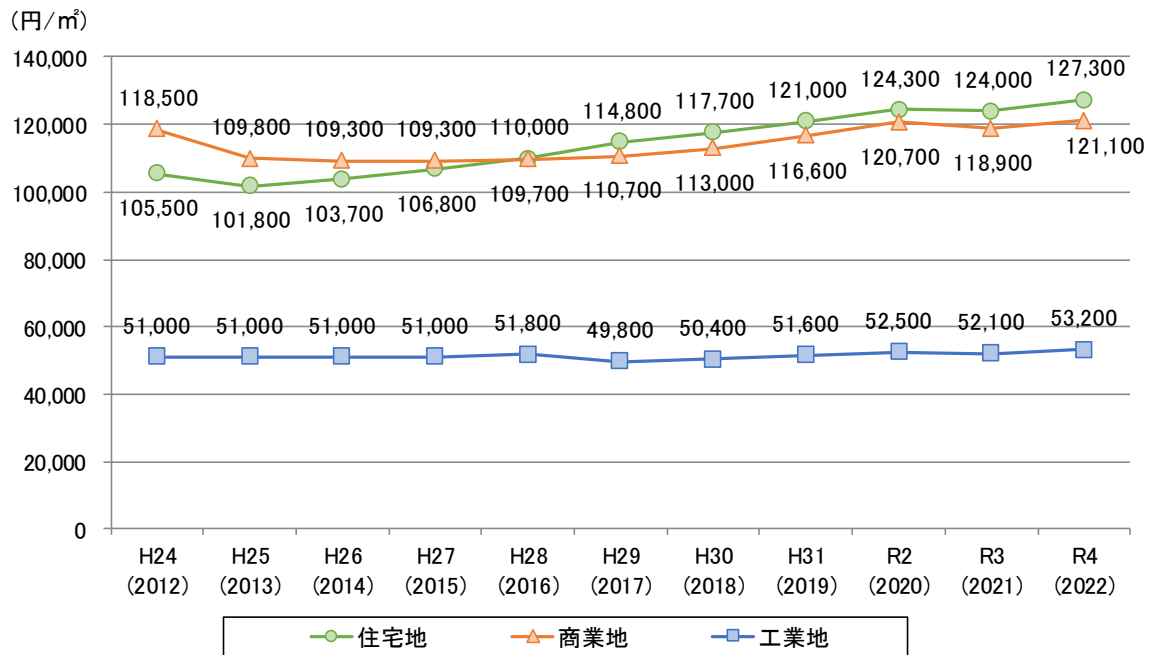


図 2-11 大府市の地価の推移 (出典:地価公示)

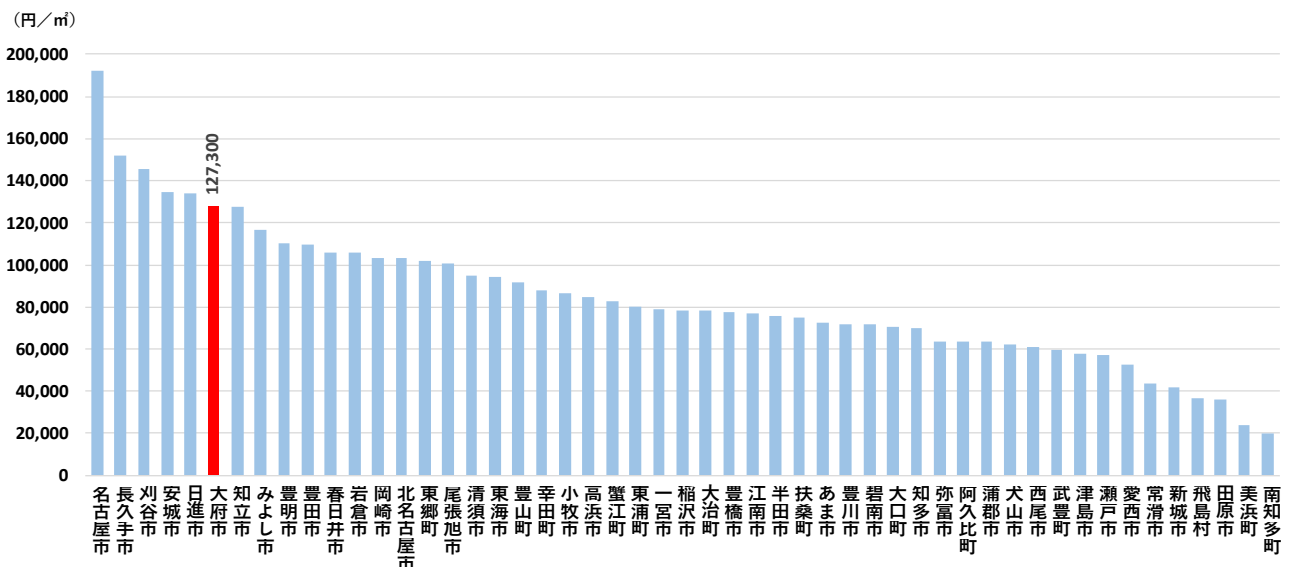


図 2-12 愛知県内の住宅地の地価の比較 (出典:R4 地価公示)

(7) 駅周辺のマンションの立地状況

大府駅周辺では、近年、駅東側でマンションの立地が進んでいます。

※マンション建設状況

- ①68戸 15階 (R2 築)
- ②47戸 14階 (R4 築)
- ③26戸 14階 (R4 築)
- ④114戸 15階 (R5 予定)

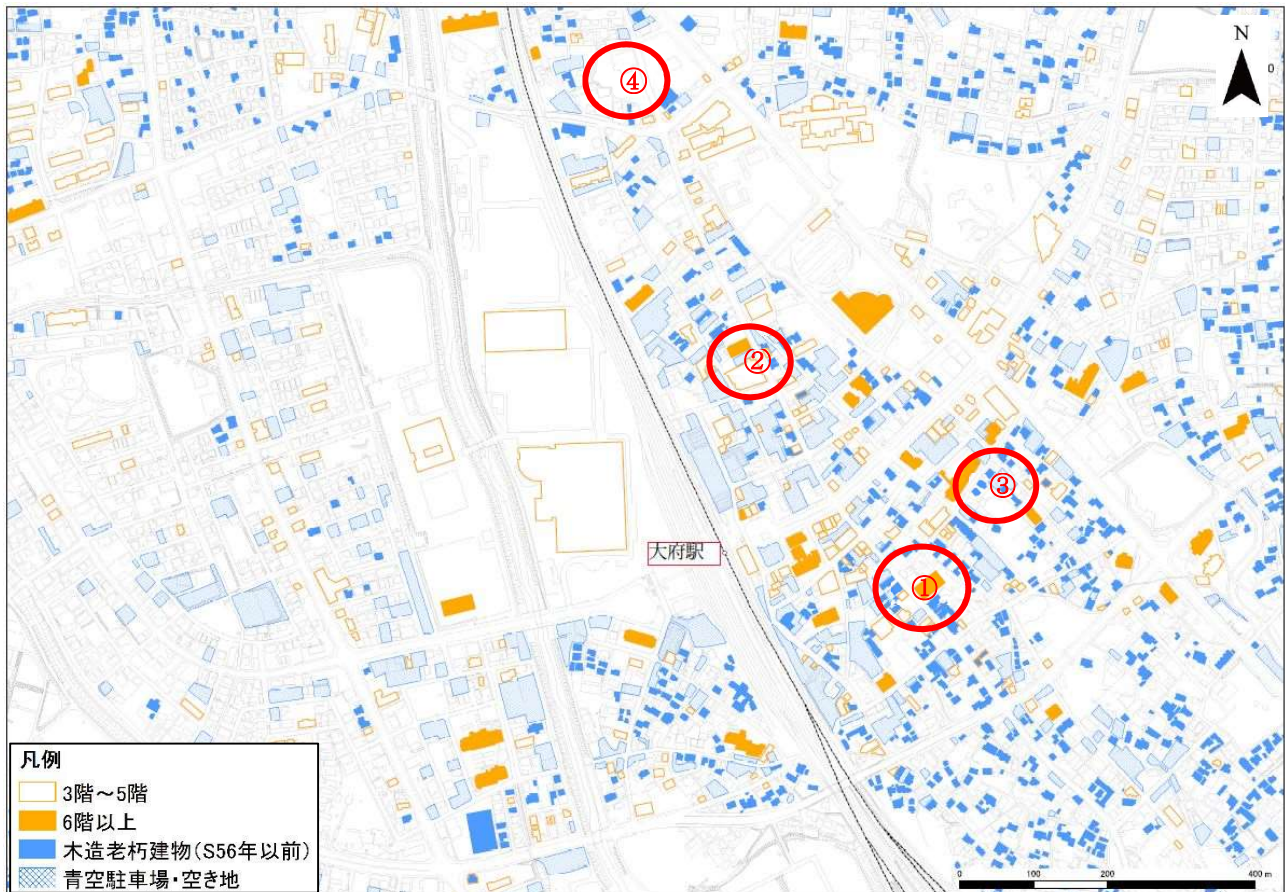


図 2-13 大府駅周辺建築物の階層別立地状況など (出典:各施設ホームページ)

(8) 駐車場・駐輪場の状況

大府駅周辺の駐車場の状況は、駅東西に市営の駐車場があり、東側は2箇所計81台、西側は1箇所計255台の収容台数があります。民間の駐車場については、東側は民間の時間貸駐車場が多く、西側に月極駐車場が多く配置されています。

大府駅周辺の駐輪場の状況は点在しており、駅の東側は7箇所計2,187台、西側は5箇所計1,490台の収容台数があります。

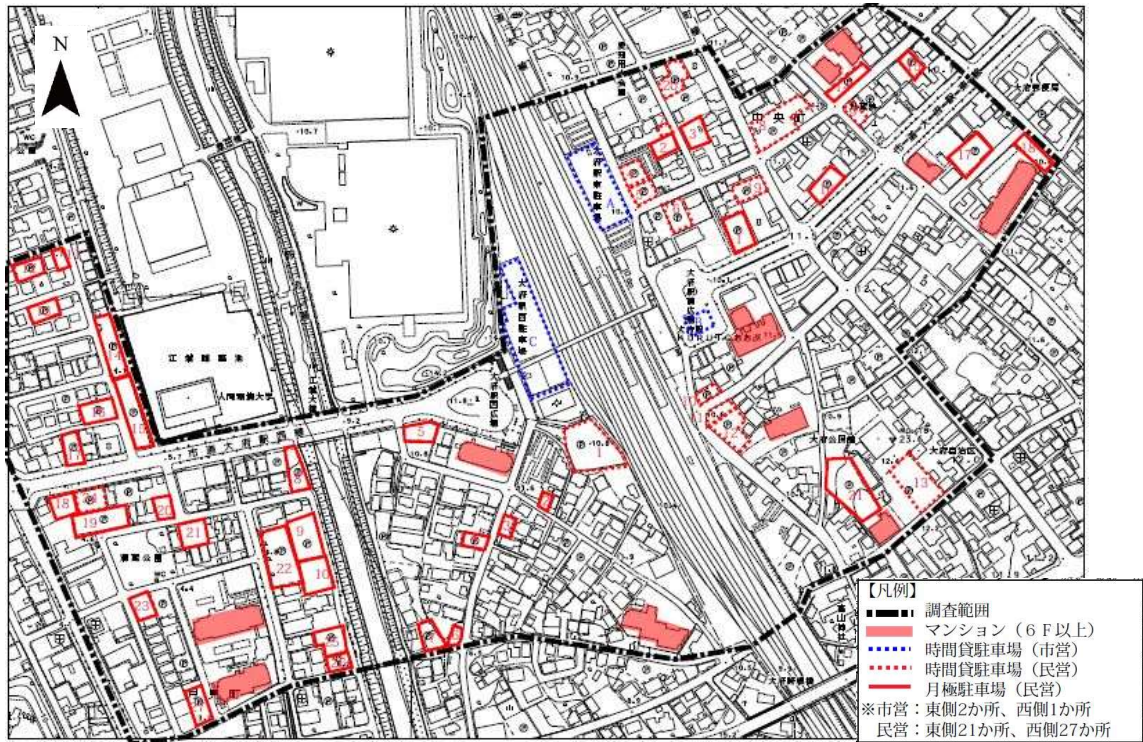


図 2-14 大府駅周辺の駐車場の状況（出典：大府市資料）



図 2-15 大府駅周辺の駐輪場の状況（出典：大府市資料）

(9) 駅前広場の状況

大府駅周辺には、インターロッキング舗装や街路樹を設けた歩道空間が整備されているものの、歩行者が足を止め、滞在できるような場があまり見受けられません。

また、駅前ロータリー内のバスの待機スペースにベンチはあるものの、腰を下ろして寛ぐことができる空間が少ない現状です。

【大府駅西側】



大府駅西ロータリー

大府駅西広場

鞍流瀬川緑道

【大府駅東側】



大府駅東ロータリー

大府駅東バス停留所

大府駅東側歩道

(10) 駅周辺の地域資源の状況

大府駅周辺には市役所、公民館、歴史民俗資料館などの公共施設が多く、大倉公園や新池、鞍流瀬川などの地域資源や企業、学校などの施設もあります。

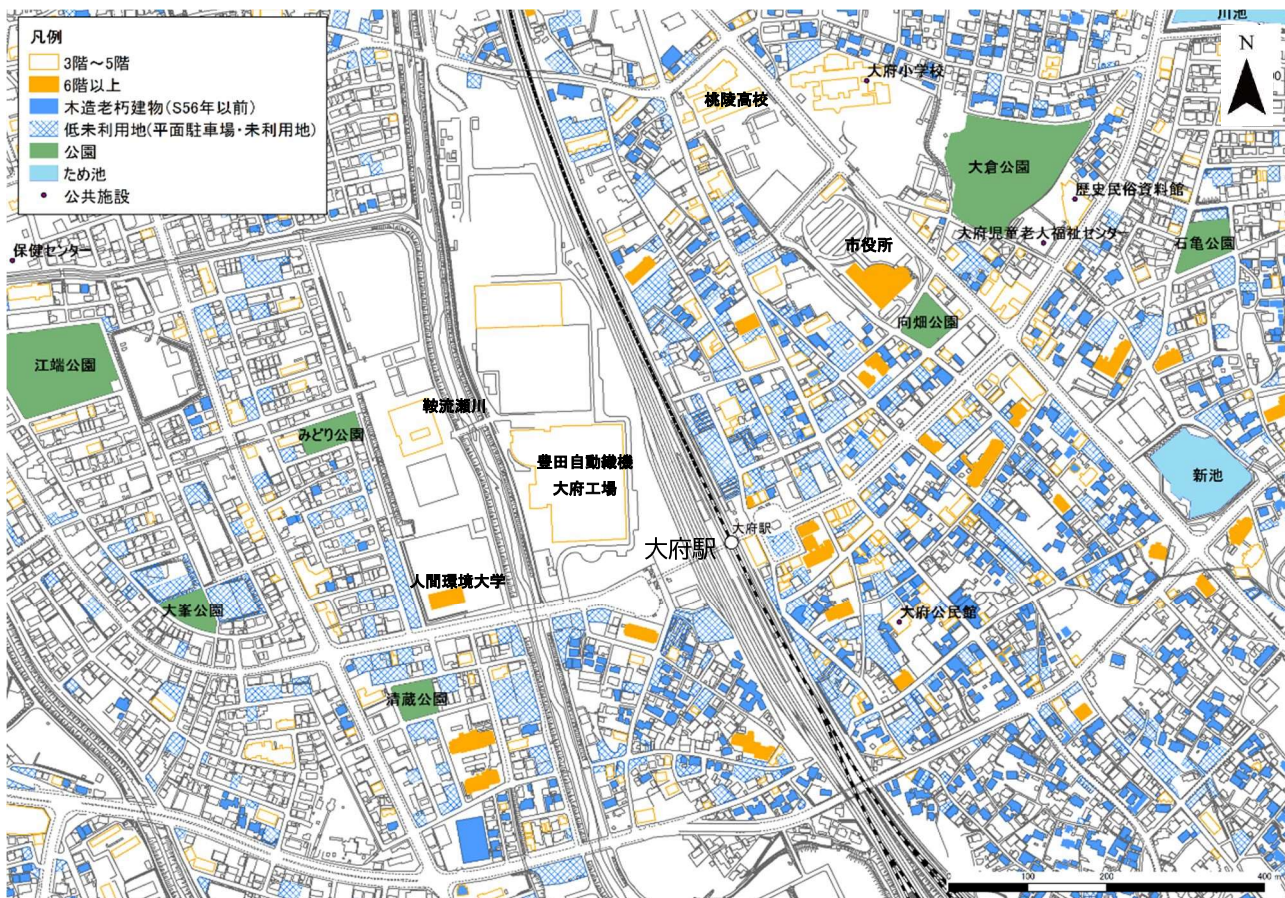


図 2-16 大府駅周辺の地域資源の状況

【地域資源】



大倉公園



鞍流瀬川

(11) 大府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

大府駅を利用する企業などの通勤者や市内の大学、高校の通学者に対して、駅周辺のまちづくりに関するアンケートを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)	318	234	73.6%
通学者(大学生)	-(※)	325	-
通学者(高校生)	440	56	12.7%
合計		615	

※学生の通学手段は様々であるため、全学生を対象にアンケートを実施

回答者の属性

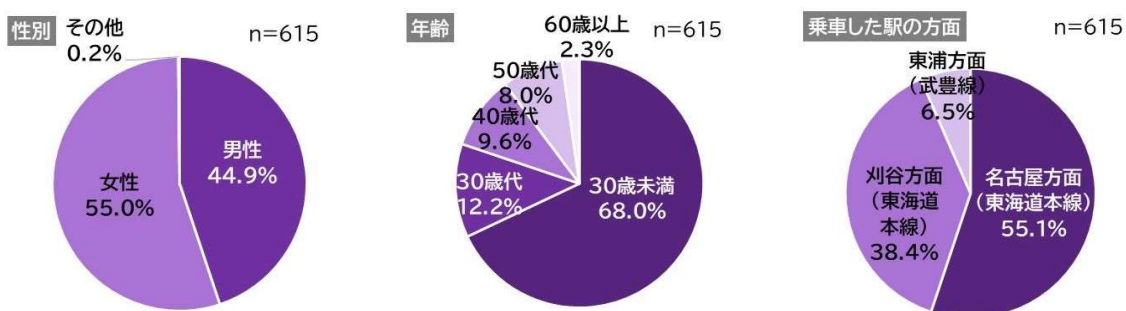


図 2-17 アンケート調査結果【回答者の属性】

② 駅の利用実態について

現状、駅周辺のよく利用する施設については、「コンビニ・日用品など(買い物)」を回答する人が最も多く、約6割が回答しています。一方で、約3割の人が「ほとんど利用することはない」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>

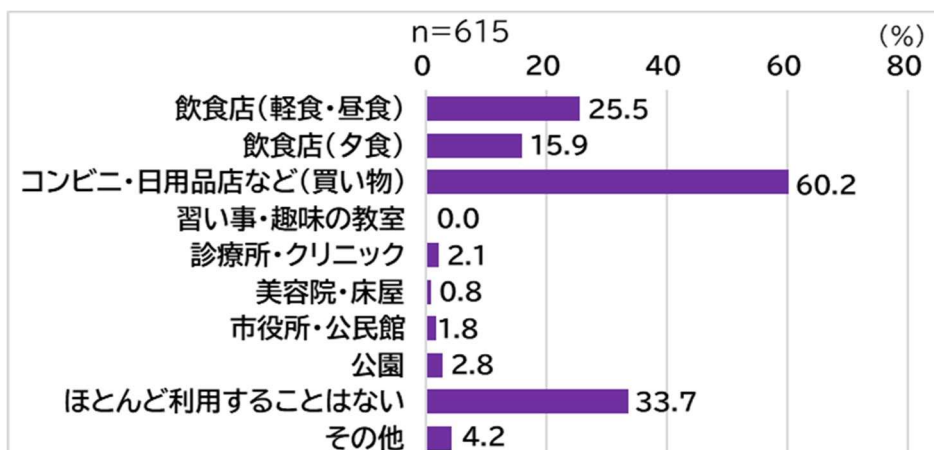


図 2-18 アンケート調査結果【駅の利用実態】

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、「食事処、喫茶店、居酒屋などの飲食店」の意向が最も高く、次いで「スーパーやコンビニなどの商業施設」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」が他に比べ需要が大きくなっています。

問：駅前に必要、も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)

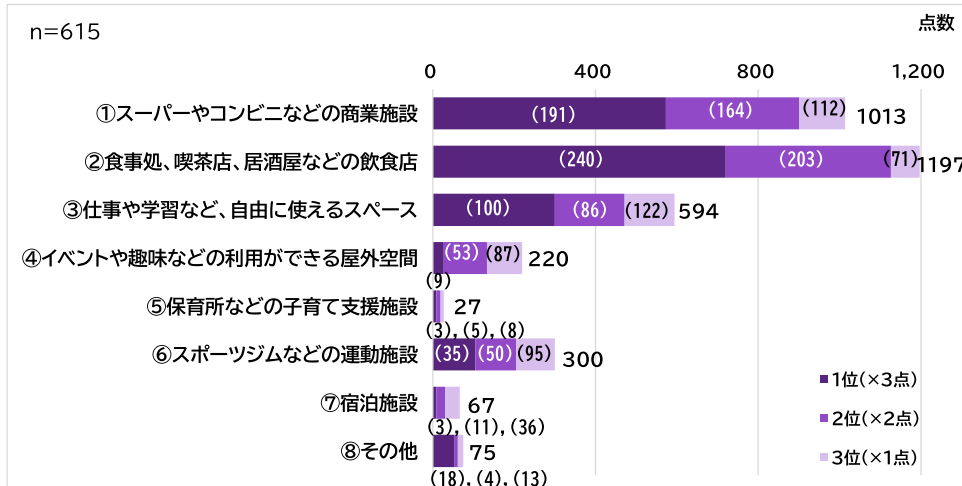


図 2-19 アンケート調査結果【駅に望む施設】

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」は頻りに利用すると回答した割合が高い一方、「食事処、喫茶店、居酒屋などの飲食店」を頻りに利用する意向は高くなく、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)

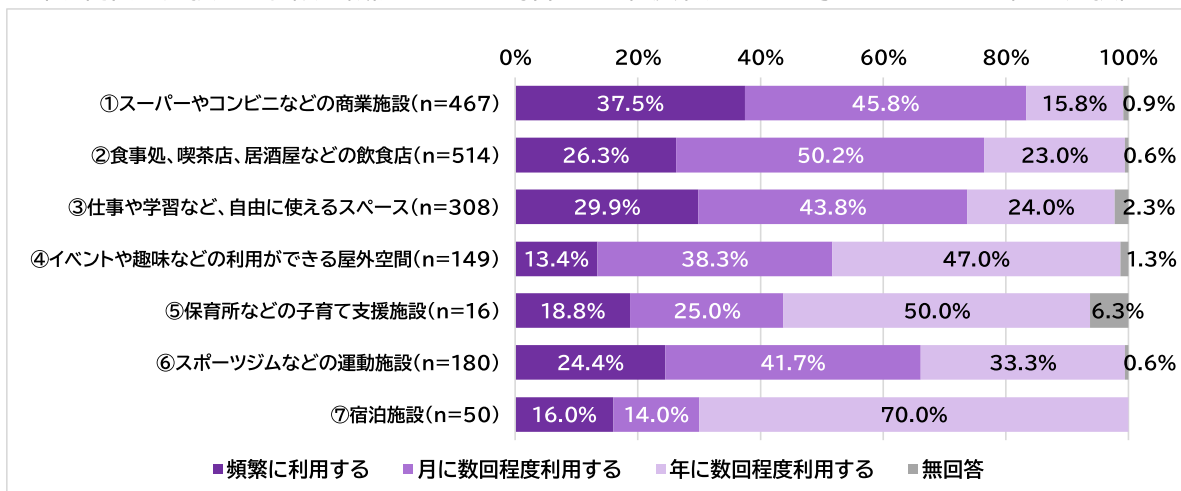


図 2-20 アンケート調査結果【選択施設の利用頻度】

(12) 大府駅利用者（来訪者）の行動調査結果

① 調査概要と回答者の属性

大府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。

【配布日時】

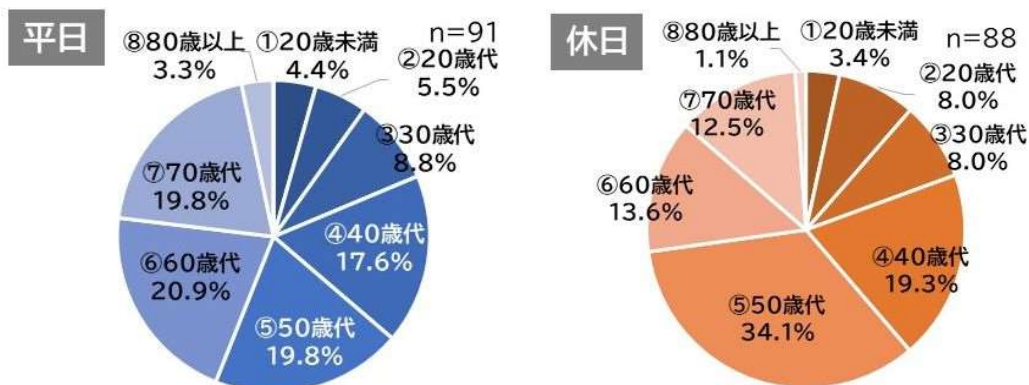
平日：令和4年1月21日(金)、1月25日(火) 9時～16時(7時間)、天候：晴れ

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
	R4.1.21	R4.1.25			
平日	265	150	415	91	21.9%
休日	200	185	385	88	22.9%

回答者の属性

●年代別



●駅利用回数

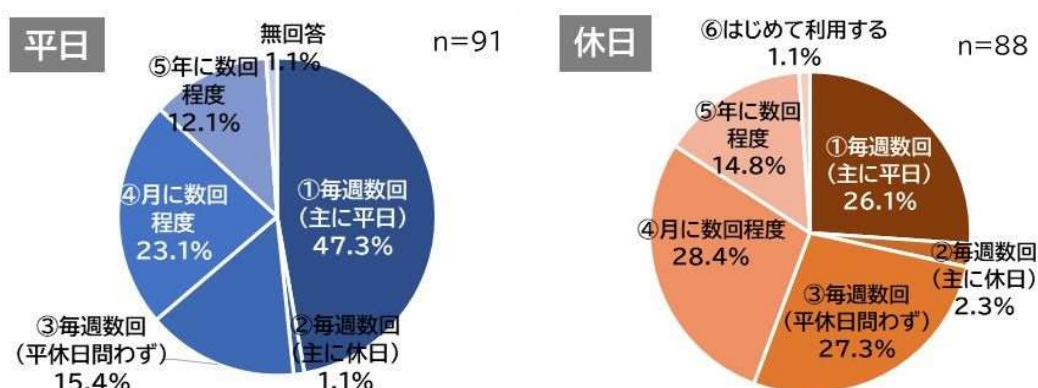
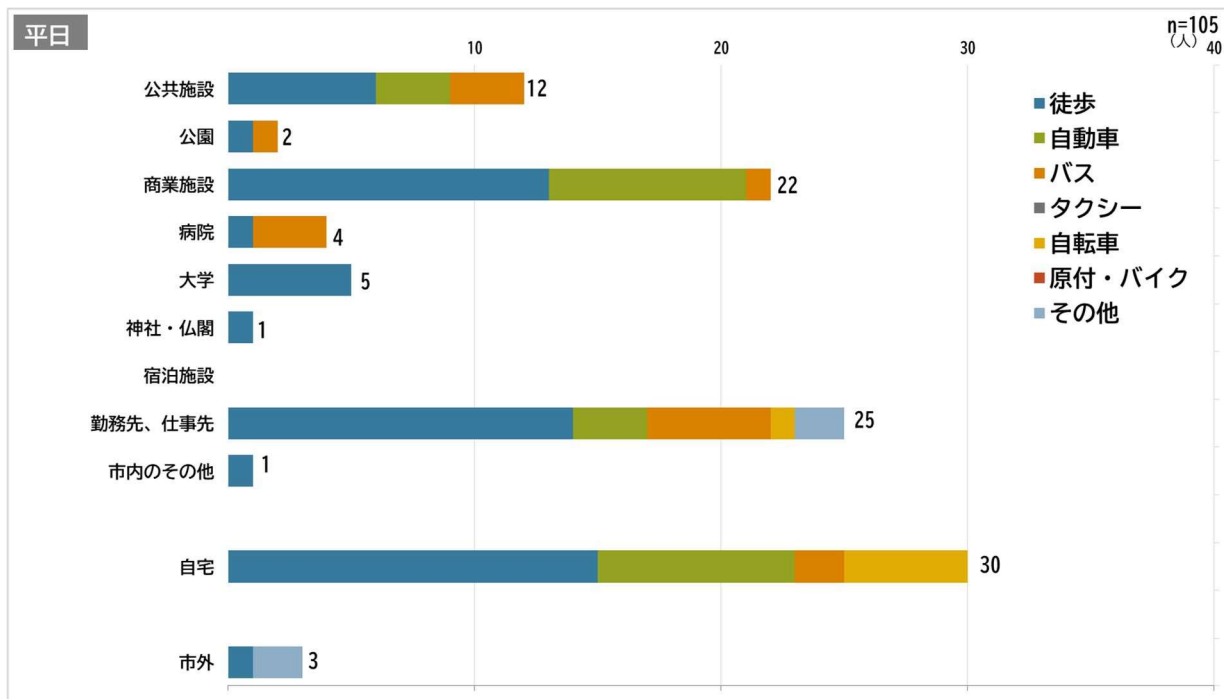


図 2-21 行動調査結果【回答者の属性】

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】

平日の日中に大府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、公共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、休日の日中に大府駅へ来訪した人の行動目的としては、帰宅以外を目的に来訪する人は少なくなっています。

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

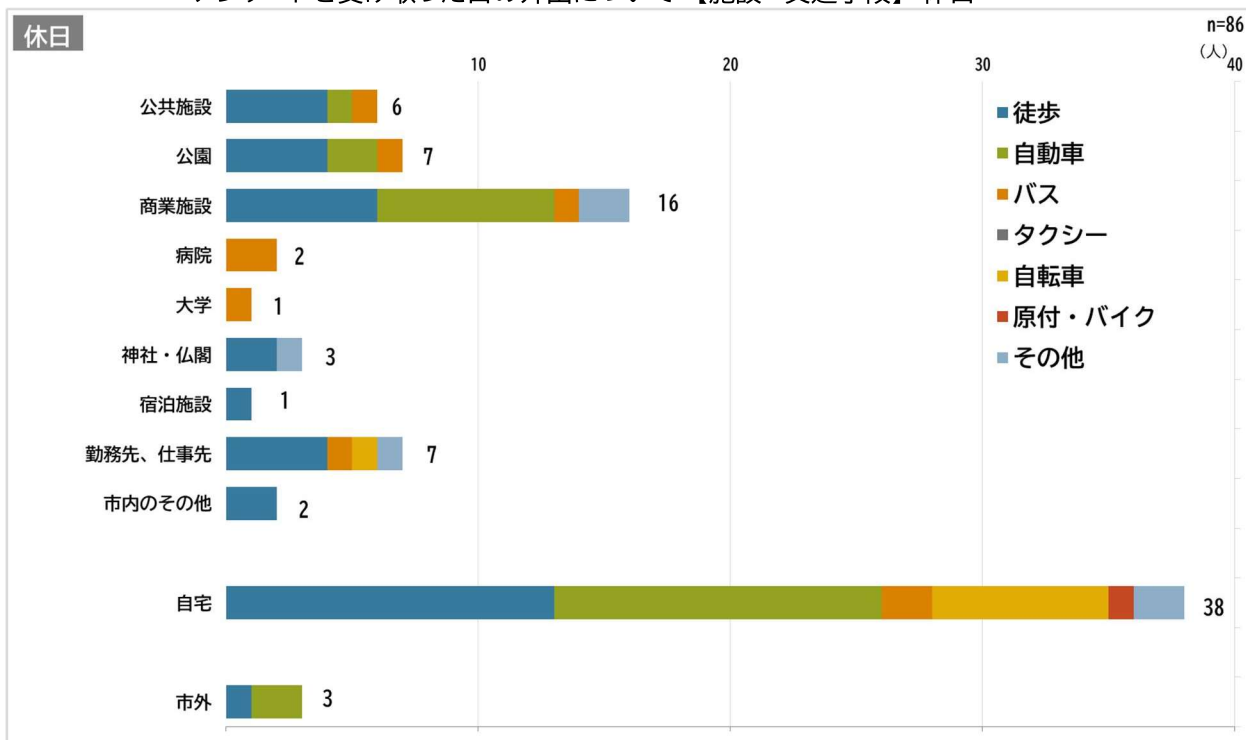


図 2-22 行動調査結果【平日・休日別の来訪者の目的先と交通手段】

(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、休日ともに日中の大府駅に来訪した人は、徒歩で移動する人が多く、特に30歳以上の人は半数以上が駅から徒歩で移動しています。一方で、30歳未満の若い人は自動車(パーク&ライド or キス&ライド)で移動する人が多くなっています。

【年齢×交通手段】

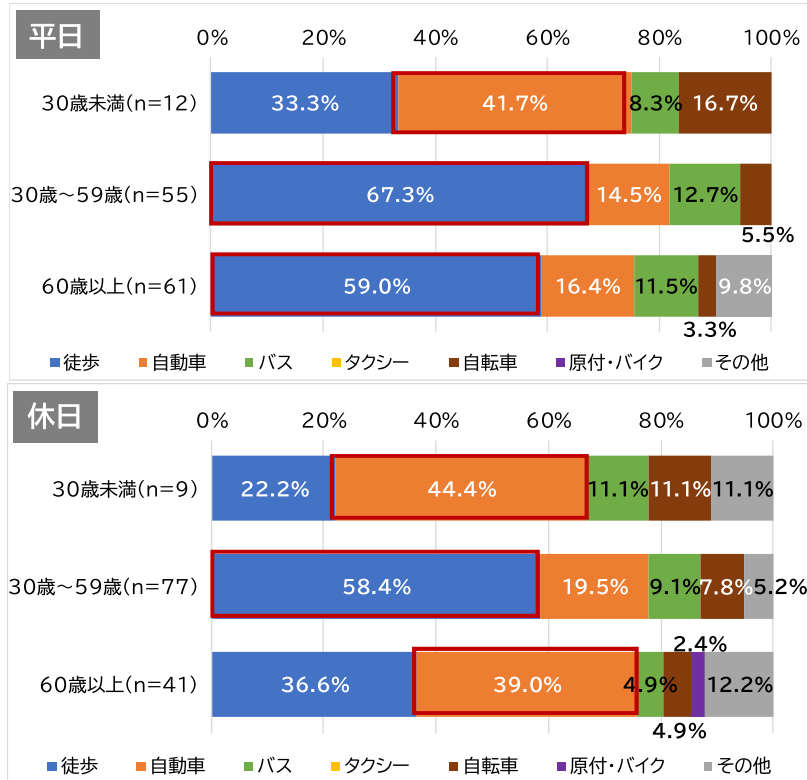


図 2-23 行動調査結果【平日・休日別の来訪者の年齢層と交通手段】

【年齢×目的】

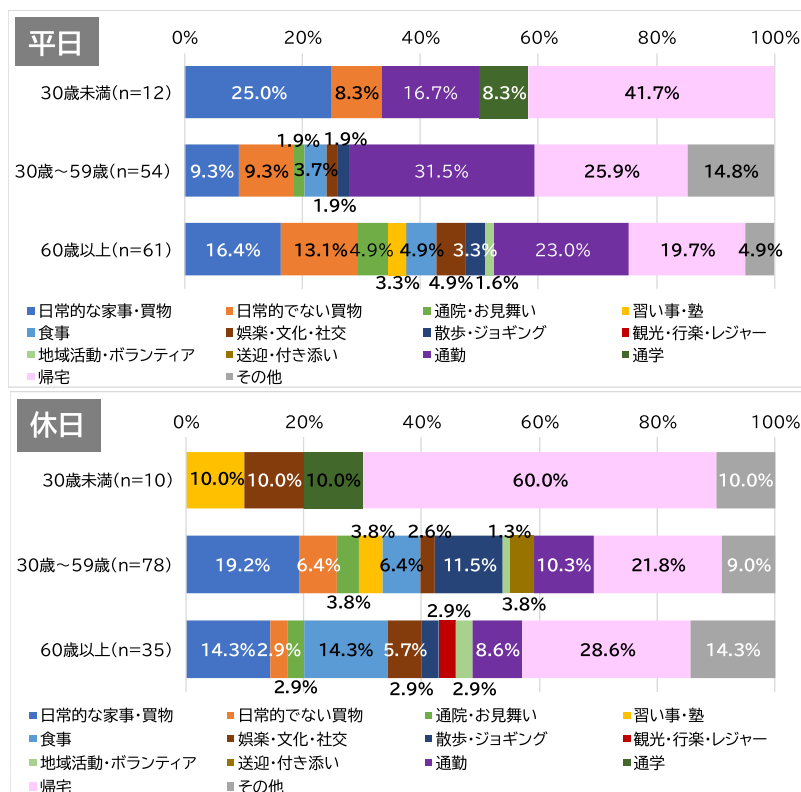


図 2-24 行動調査結果【平日・休日別の来訪者の年齢層と目的】

(13) 交通量調査結果

① 調査概要

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 (大府駅周辺 4箇所)	・対象箇所の自動車交通量調査
自由通路出入口調査	・駅前広場東口及び西口自由通路出入口の歩行者・自転車交通量調査
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

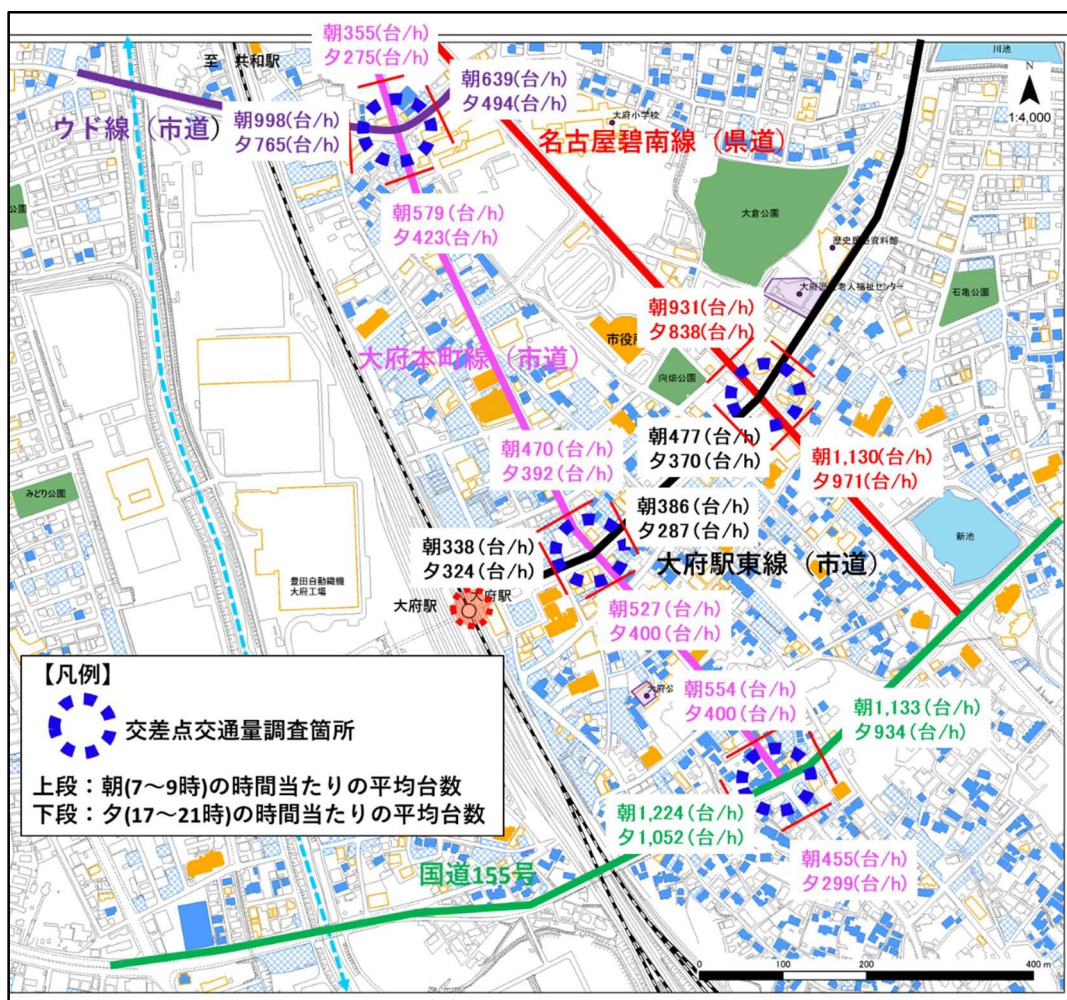


図 2-25 各地点の朝・夕の交差点交通量調査結果

③ 交通量調査結果分析

(ア) 大府駅周辺道路の自動車交通量

交通量調査結果によると、東西軸の骨格をなす国道 155 号及び南北に走る名古屋碧南線(県道)は 2 車線の容量を超える交通量があり、朝・夕のピーク時には渋滞が発生しています。一方、大府駅東線(市道)は 4 車線であるため交通量に余裕があり、大府本町線(市道)は道路幅員に見合った交通量となっています。

駅周辺整備にあたり、歩道部を確保するために大府本町線(市道)のセンターラインを無くして、車道幅員を狭めるような道路改良は、交通処理能力を著しく低下させ、名古屋碧南線(県道)や周辺道路への交通流入を招き、渋滞などによる生活環境の悪化につながることから、現状の車線数、幅員は確保する必要があります。

●各路線の現況車線数、時間当たりのピーク台数及び日交通量推計

項目 \ 路線名	大府本町線 (市道)	大府駅東線 (市道)	国道 155 号	名古屋碧南線 (県道)
現況の車線数	2車線	4車線	2車線	2車線
ピーク台数 (台/h)	616	553	1,243	1,160
日交通量 ※ (台/日)	8,600	7,700	17,300	16,200

※:1日当たりの交通量=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、参考資料(道路交通センサス H27)を参照)

●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

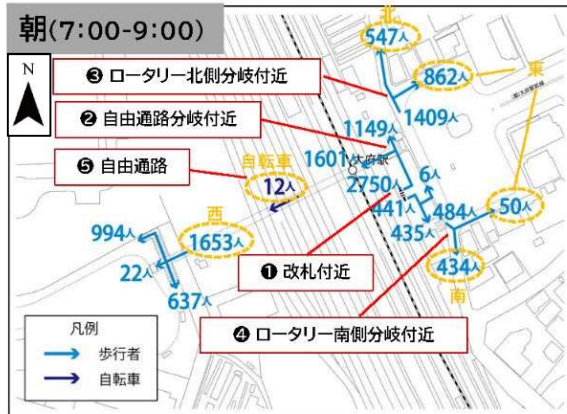
項目 \ 路線名	大府本町線 (市道)	大府駅東線 (市道)	国道 155 号	名古屋碧南線 (県道)
必要な車線数	2車線	2車線	4車線	4車線
交通量に対する 現況車線数及び 幅員の評価	交通量に対し 適切である。	交通量に対し 余裕がある。	交通量に対し 十分でない。	交通量に対し 十分でない。

(イ) 駅前広場及び自由通路の歩行者、自転車通行量

東口における南北方向の歩行者の動きは、東方向へ向かう歩行者と同様、通行量が多いことから、南北方向については歩行者が安全に通行できる歩行空間の確保が必要であります。

自由通路の歩行者通行量は、ピーク時における朝の7～9時の時間帯において約3,500人の多くの歩行者が通行しています。また、自転車の通行も見受けられることから、自由通路の改良（機能強化）を図る必要があります。

● 駅からまちへ流出（平日）



● まちから駅へ流入（平日）

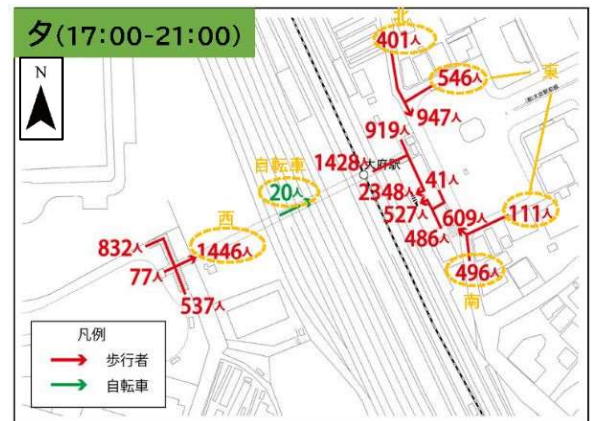
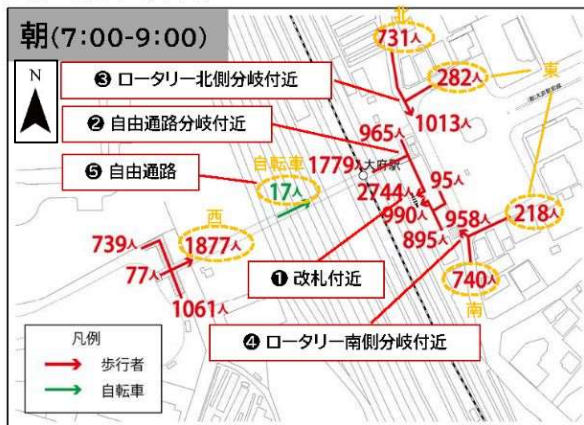


図 2-26 駅前広場・自由通路の歩行者・自転車交通量調査結果

(ウ) 駅前広場の駐停車状況（東側）

バス乗降場（A）、タクシー乗降場（C）ともに駐停車台数が多い時でも、駐停車状況としては余裕が見受けられます。また、タクシーの待機場（E）はほとんど駐停車されていない状況が見受けられます。

一般車乗降場（D）の駐停車状況は、朝は駐停車時間が短く、夕方は迎い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。

一般車乗降場（D）に駐停車できる場合であっても、一般車両が、（A）や（B）に駐停車していることから、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。

● A、C、D、Eの利用状況（平日）

		バス乗降場(A)		タクシー乗降場(C)		タクシー待機場(E)		一般車乗降場(D)	
		乗降場3台 待機場1台		乗降場4台		待機場6台		乗降場5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)	タクシー 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	13	5.54	5	9.80	1	1.00	113	0.83
	8~9時	10	3.80	8	10.63	3	1.67	54	1.20
夕	17~18時	8	1.13	12	6.00	-	-	42	4.19
	18~19時	7	3.43	4	9.50	1	0.10	45	4.07
	19~20時	8	0.75	11	14.45	2	0.50	49	4.10
	20~21時	5	1.80	1	22.00	-	-	31	2.97

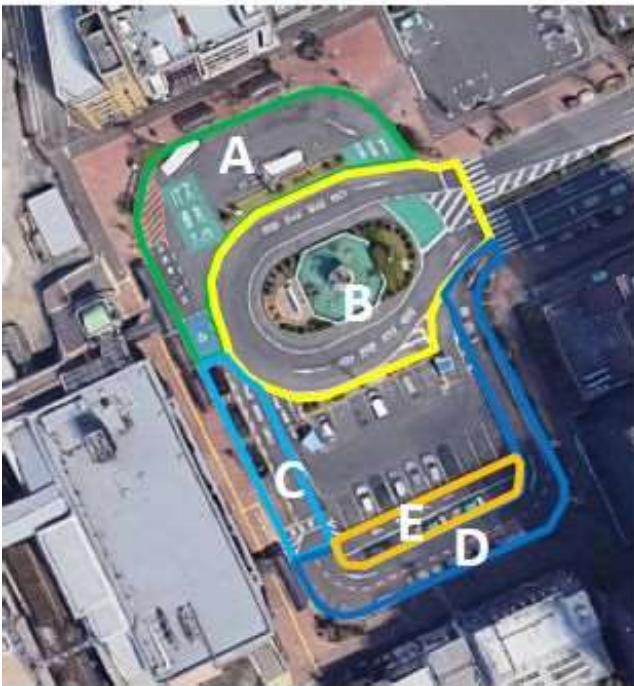


図 2-27 駅前広場のエリア区分（東側）

● A、Bへの一般車両の流入状況（平日）

		A、Bに流入していた一般車両				
		(A)		(B)		(A)+(B)
		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	48	0.44	8	2.00	56
	8~9時	21	1.90	8	4.75	29
夕	17~18時	29	0.38	19	5.68	48
	18~19時	40	4.33	17	8.65	57
	19~20時	30	2.67	15	8.73	45
	20~21時	30	2.57	20	5.15	50

(工) 駅前広場の駐停車状況（西側）

バス乗降場（A）、タクシー乗降場（B）ともに駐停車台数が多い時でも、駐停車状況としては余裕が見受けられます。タクシーの駐停車台数、平均駐停車時間より西側にはタクシーはあまり待機していない状況であります。

一般車乗降場（C）の駐停車状況は、朝は駐停車時間が短く、夕方は迎い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。

一般車両が、（A）や（B）に流入していることや、ゼブラゾーンで待機していることは、本来望ましくないことから、一般車両の乗降場、待機場の確保など、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。

● A、B、Cの利用状況（平日）

		バス乗降場(A)		タクシー乗降場(B)		一般車乗降場(C)	
		乗降場3台		乗降場3台		ゼブラゾーン10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)	一般車両 駐停車台数 (台)	平均 駐停車時間 (分)
朝	7~8時	6	13	-	-	76	0.82
	8~9時	5	6.4	1	10	24	2.33
夕	17~18時	4	13	1	1	48	7.17
	18~19時	5	16	4	6	67	5.69
	19~20時	3	14.67	2	1	59	7.69
	20~21時	4	8	3	4	28	4.25



図 2-28 駅前広場のエリア区分（西側）

● A、Bへの一般車両の流入状況（平日）

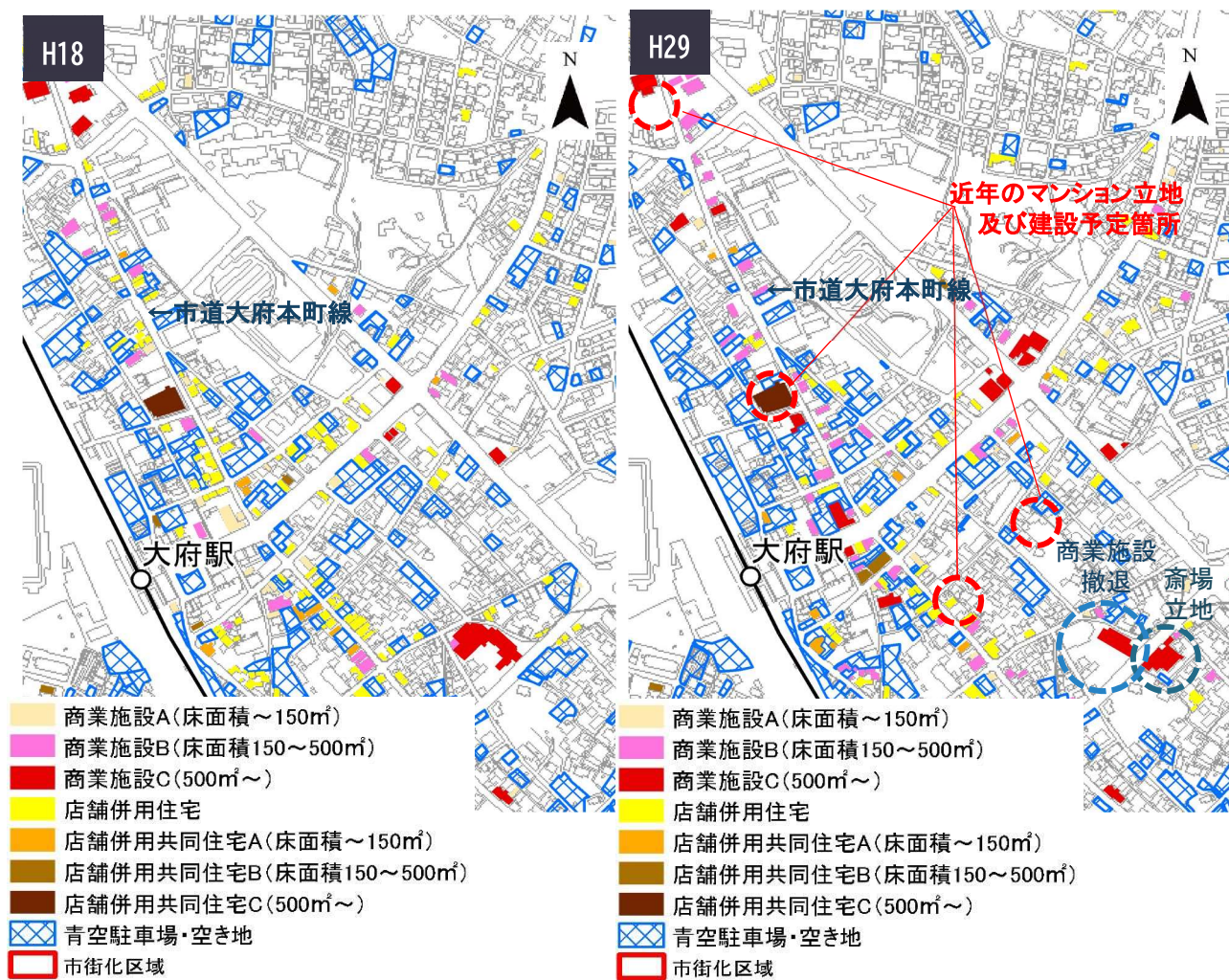
		A、Bに流入していた一般車両				
		(A)		(B)		(A)+(B)
		一般車両 駐停車台数 (台)	平均 駐停車時間 (分)	一般車両 駐停車台数 (台)	平均 駐停車時間 (分)	駐停車台数 合計 (台)
朝	7~8時	62	0.18	23	0.70	85
	8~9時	28	0.61	9	3.78	37
夕	17~18時	6	4.67	13	7.15	19
	18~19時	12	1.25	15	3.60	27
	19~20時	13	0.85	6	4.33	19
	20~21時	9	0.67	8	4.50	17

(14) 駅周辺商業施設の立地に係る分析（大府駅東側）

① 商業施設の変遷（H18～H29）

大府駅東側の商業施設(500 m²～)の立地をみると、幹線道路の一部で新たな立地が見られるものの、食料品スーパーが撤退しています。駅直近の地区では新たな商業施設(500 m²～)の立地はありません。

市道大府本町線沿いに小規模な商業施設(500 m²未満)や店舗併用住宅の立地がみられます。住宅需要を活かし、商業施設からマンションなどの居住地に土地利用の転換が図られています。



※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 2-29 商業施設の立地状況（出典：都市計画基礎調査）

② 大府駅東側における空き店舗の状況

大府駅東側における令和3年の空き店舗は概ね20店舗となっており、空き店舗等利活用補助金の活用実績は、平成30年からの4年間で飲食サービス業など4店舗となっています。

さらに、空き店舗情報をみると、飲食店不可や事務所を希望する物件が多く、空き店舗はあるものの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。

大府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
大府駅周辺	26店舗	20店舗	飲食サービス業 : 2店舗(大府駅東側) 生活関連サービス業 : 2店舗(大府駅東側)

(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 : 大府駅・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ある。

- ・ 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者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。
- ・ 大府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)。大府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。
- ・ 貸しスペースを通らないと自宅に入れないなどの建物の構造や、衛生的な問題などの理由で大家が飲食店として貸すことを嫌がる。
- ・ 飲食店希望だが飲食店用の物件がない、賃料が高いなど出店者の希望に見合う物件が見つからない。また、出店希望の業種が家賃補助の対象業種ではないことがある。

(15) 駅周辺商業施設の立地に係る分析（大府駅西側）

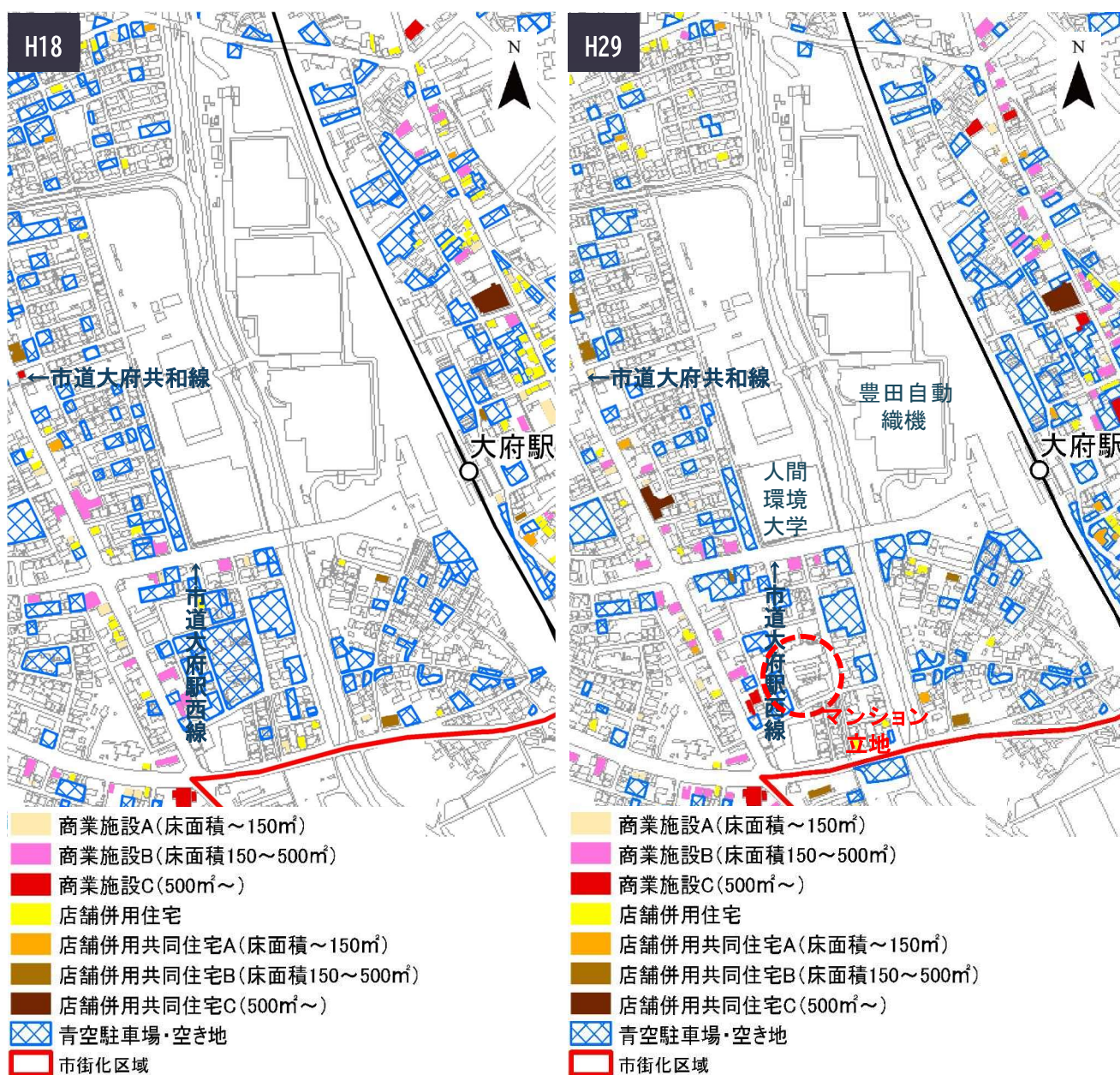
① 商業施設の変遷（H18～H29）

大府駅西側における商業施設は、幹線道路（市道大府共和線）の沿道では見られますが、大府駅西側直近の地区では業務系の商業施設はあるが、飲食店の立地はみられません。

企業の大規模事業所や大学が立地しているため、商業施設に対するニーズはあると考えられる一方、駅前通りの市道大府西線沿いに低未利用地はあるものの、駐車場や駐輪場として利用されている状況です。

大府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。

住宅需要を活かし、青空駐車場・空き地から居住地（マンション立地）への転換も見受けられます。



※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 2-30 商業施設の立地状況（出典：都市計画基礎調査）

(16) 大府駅西金曜マルシェの実施状況と来場者への意向調査

① 大府駅西金曜マルシェの実施状況

令和3年度から、大府駅西側のにぎわい創出に向けた検証を行うため、鞍流瀬川緑道、西口ロータリーにおいて「大府駅西金曜マルシェ」を実施しました。第一弾は、9/17、24、10/1に開催し、7店舗が参加しました。現在、第二弾、第三弾と継続しており、11店舗が参加し、一定の成果（売上）を上げています。

大府駅西金曜マルシェの来場者が駅西側に望む施設については、飲食店（カフェ、食事処など）に対する意向が高くなっています。

図 飲食イベント実施箇所



大府駅西金曜マルシェ(昼)

R3年9月17日(金)

11:30~13:00

(毎週金曜日、第2弾より夜も開催)

KICHEN CAR STREET(夜)

R3年9月17日(金)

16:30~19:00

(第1弾の3日間開催)

② 大府駅西金曜マルシェの来場者への意向調査

調査時期：令和3年10月
 回答者の属性：大学生75人
 問：大府駅西側にあってほしいもの

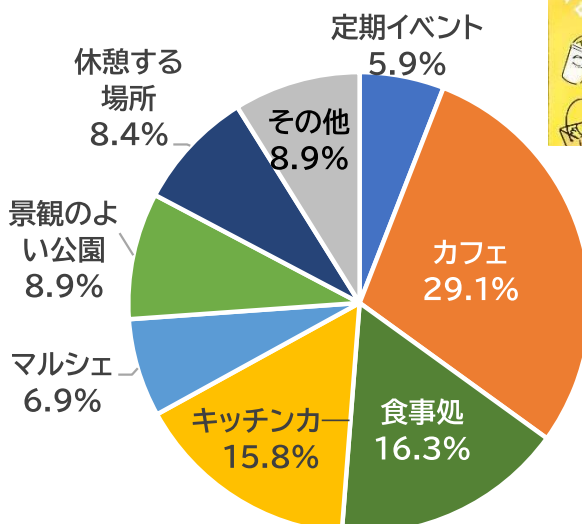
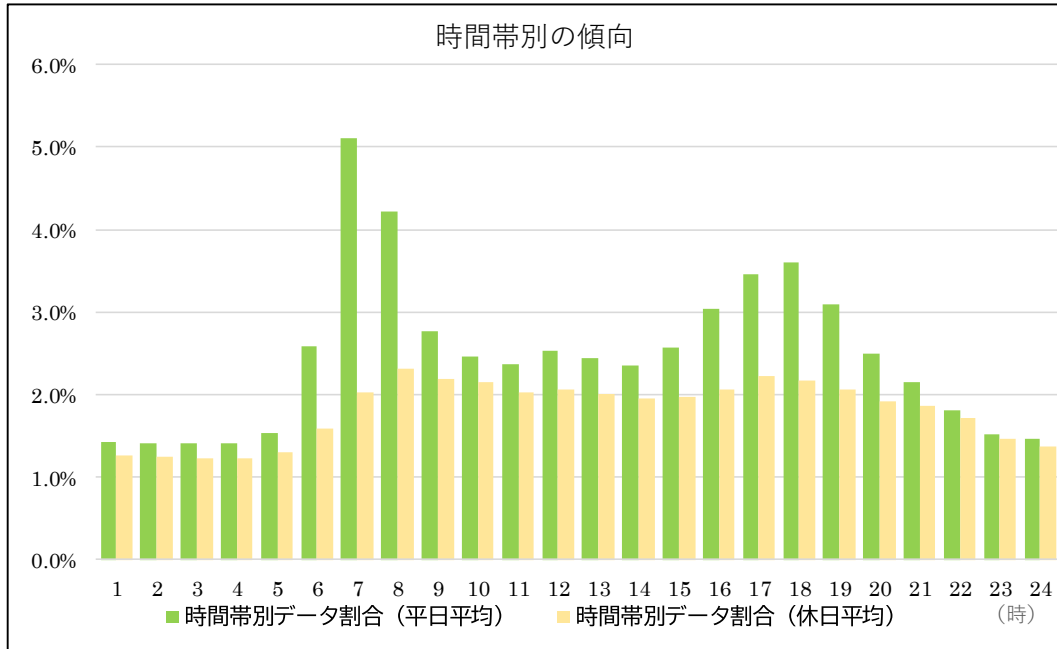


図 2-31 マルシェ来場者の意向調査結果

(17) 大府駅周辺の人流データ

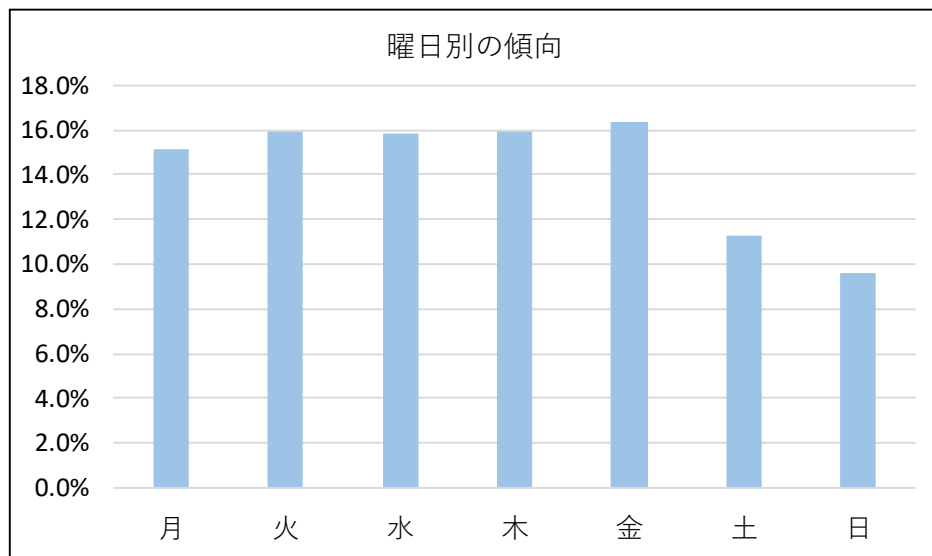
本市では、社会のデジタル化に対応し、デジタル技術を起点としたまちづくりを推進するため、国のデジタル田園都市国家構想推進交付金を活用し、大府駅から半径 400m エリアの人流データを分析しました。



(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 2-32 人流データ【時間帯別の傾向】

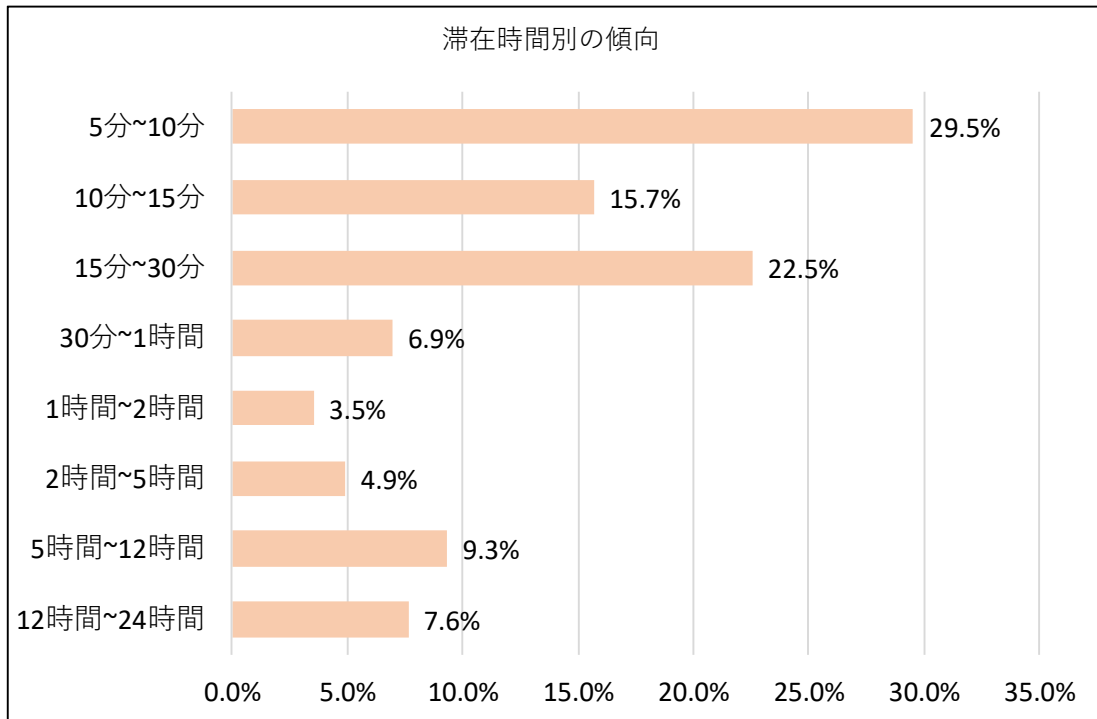
平日は特に通勤・通学の時間帯（6時～9時）と帰宅の時間帯（16時～19時）に人が集まる傾向にあり、昼間の時間帯は人が少ない傾向にあります。



(曜日別データ数 / データ数の合計)

図 2-33 人流データ【曜日別の傾向】

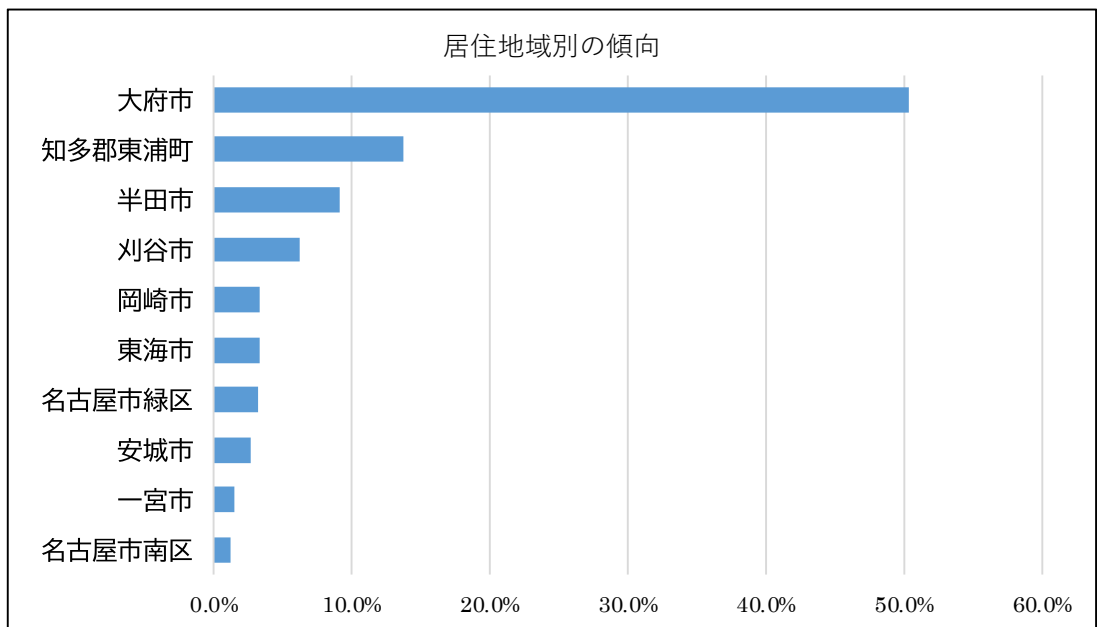
休日は、通勤・通学による人の流れが多い平日に比べ、少ない傾向にあります。



(滞在時間別データ数 / データ数の合計)

図 2-34 人流データ【滞在時間別の傾向】

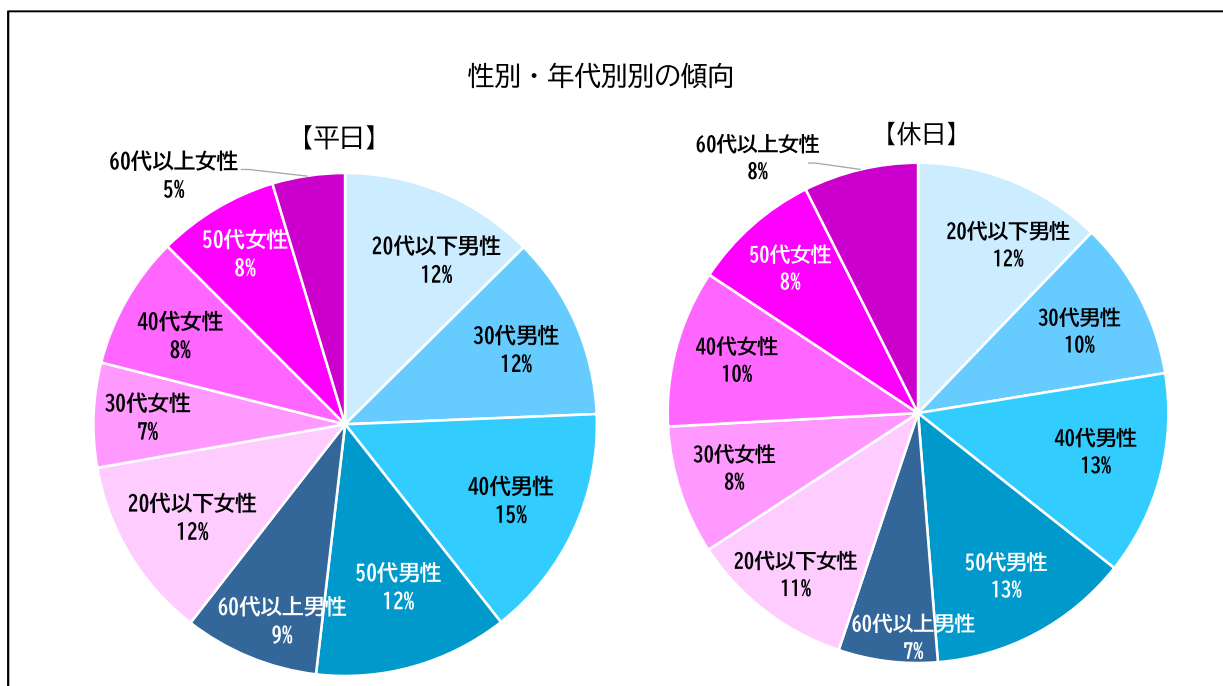
滞在時間の約70%が30分以下となっており、通勤・通学だけでなく、その他の利用で駅周辺を訪れる場合でも、滞在時間は比較的短い傾向にあります。



(居住地域別データ数 / データ数の合計)

図 2-35 人流データ【居住地域別の傾向】

居住地域別で見ると、本市が約半数を占めており、次いでJR武豊線及びJR東海道本線沿線の市町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 2-36 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、昼間の時間帯や休日に駅周辺のエリアを訪れる人が少なく、また、滞在時間も短い傾向にあるため、訪れたい施策が必要です。

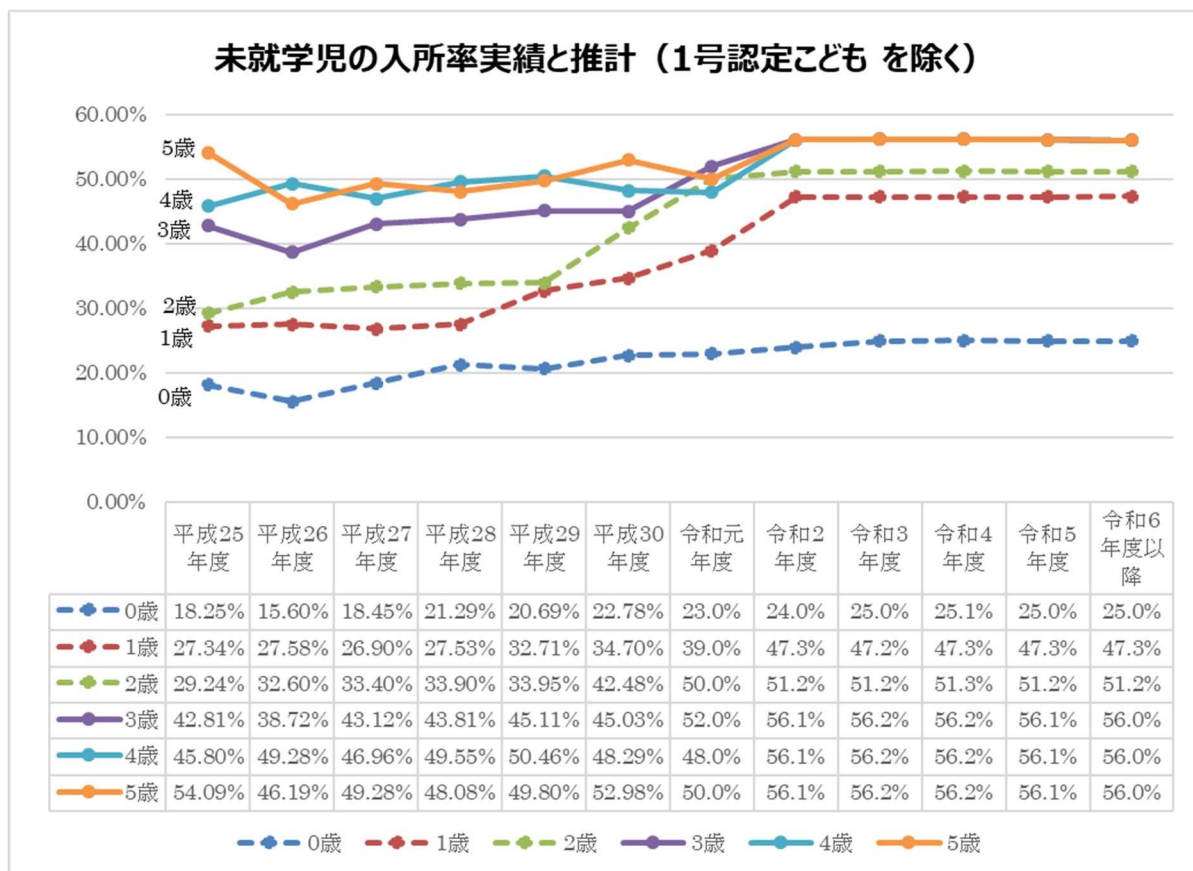
(18) 子育て環境の変化

「大府市子ども・子育て支援事業計画」(2020~2024)の保育や子育て支援などのニーズ調査によると、母親の就労状況は、フルタイムで働いている方の割合が増加し、働いていない母親の割合が減少しています。就労している母親が増加傾向にあり、共働き世帯が増加しています。また、P4図 2-4の人口・世帯数の推移で示したように核家族化が進行していることから、1歳から2歳児の保育所等への入所率が高くなっています。子育て世代のニーズが変化しており、子どもを育てやすい生活環境づくりが求められています。

このような子どもを取り巻く環境の変化を踏まえて、国の施策としても、子ども政策の総合調整・司令塔機能を担う「こども家庭庁の創設」や子ども施策の基盤となる基本理念を定めた「子ども基本法の制定」など、子どもが健やかに成長できる社会の実現に向け、子ども・子育て支援の強化を進めています。

また、本市においても、子育て世代包括支援センターと子ども家庭総合支援拠点の機能を一体化した、全ての妊産婦、子育て世代、子どもの包括的な相談支援拠点となる「こども家庭センター」を保健センター内に設置する取組を進めるなど、将来を担う子どもたちが、元気で健やかに育つ環境づくりを重点的に実施しています。少子化対策として、安心して出産・子育てができる環境を整備し、子育て家庭がくらしやすいまちづくりを進めることは、将来の安定した人口構成やまちの担い手を確保する観点からも必要不可欠であると考えています。

【未就学児の入所率】



・平成 25 年度から平成 30 年度までは実績値、令和元年度から令和 12 年度までは推計値（各年度 3 月末現在）

図 2-37 未就学児の入所率実績と推計(出典：大府市児童福祉施設等再編計画)

調査概要:市内の就学前児童の保護者を対象に 800 通の郵送による調査(回収数:501 通)

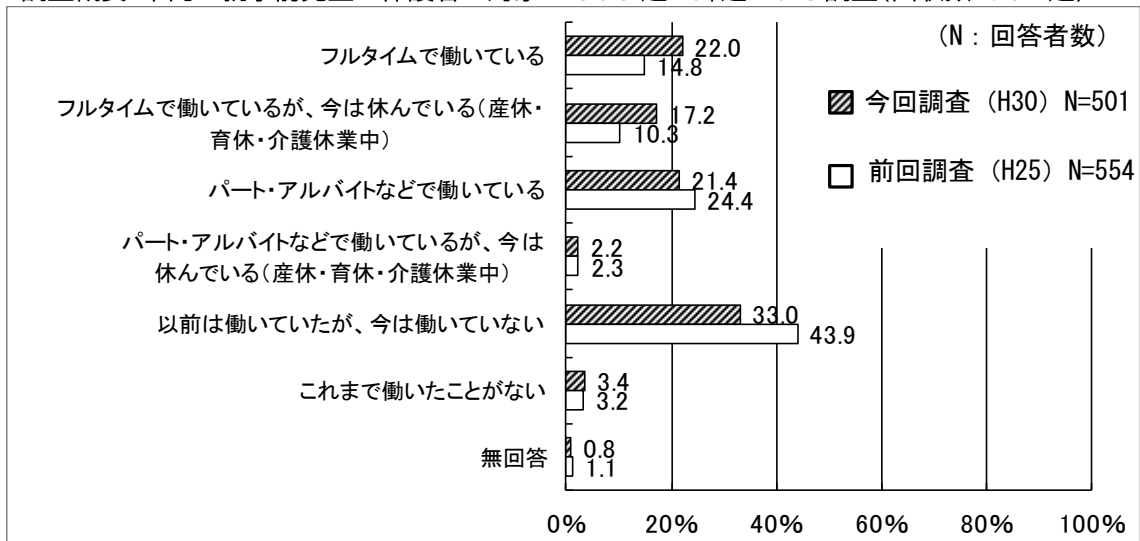


図 2-38 母親の就労状況(出典:第 2 期大府市子ども・子育て支援事業計画)

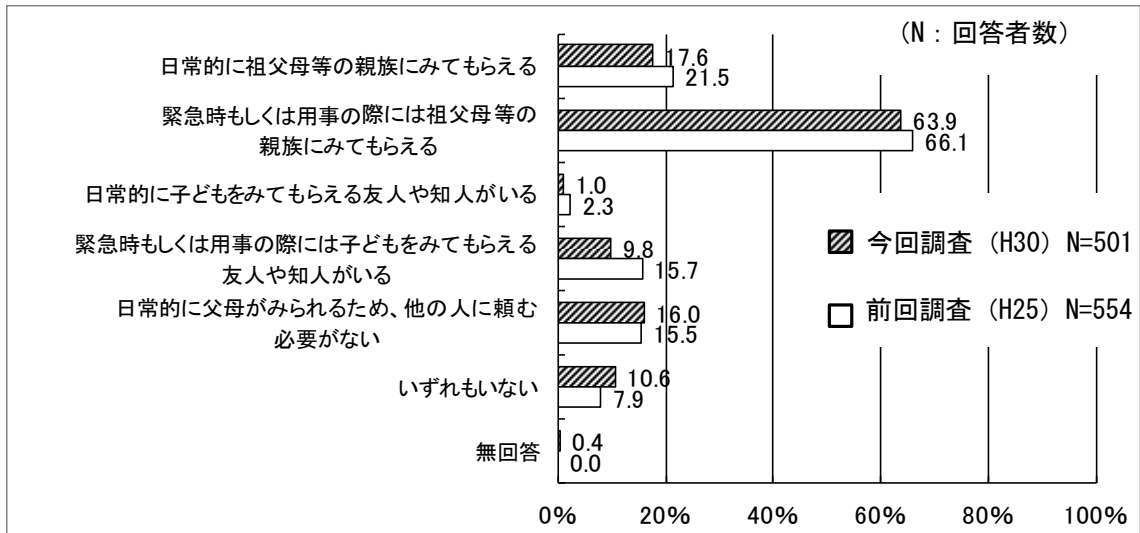


図 2-39 日頃、お子さんをみてもらえる親族・知人(出典:第 2 期大府市子ども・子育て支援事業計画)

3 大府駅周辺のまちづくりの課題整理と方向性

大府駅周辺の現況と課題

■駅及び周辺の土地が持つポテンシャルを發揮できていない

- ・駅の乗車人数は知多半島エリアでは最も多い。
- ・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、近年、10階を超えるマンションが建設、計画されていることから、住宅地としてのポテンシャルが高いことが分かる。
- ・東西ともに青空駐車場が多く分布している。
- ・核家族化や共働き世帯の増加などにより、子どもを育てやすい生活環境づくりが求められている。
- ・駅周辺には観光資源や商業施設が少ないため、開発などによりつくっていく必要がある。(※)
- ・マンションを建設するのであれば、低層階に市民の交流スペースや商業施設を入れるとよい。(※)
- ・東南部地区は道路が未整備で迷路のようであるので、整備するとよい。(※)

■居心地の良い歩行空間や目的となる施設などが不足しているため、回遊性が低い

- ・東口の南北の動線は歩行者が多いことから、歩行空間の確保が必要である。
- ・駅周辺は多くの歩行者がいるが、歩道の整備が不十分である。(※)
- ・駅周辺には市役所、公民館、歴史民俗資料館など公共施設が多く、大倉公園や新池、鞍流瀬川などの地域資源や企業、学校などの施設がある。
- ・大倉公園、向畑公園もまちづくりのエリアに含めるとよい。(※)
- ・自由通路は、通勤・通学の時間帯において多くの通行量があり、自転車の通行も見受けられる。
- ・駅西の回遊性を高めるために目的となる施設を誘致することが必要である。(※)

■駅前広場には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

- ・駅前広場の乗降スペースにおいて、バスやタクシーの駐車状況に余裕があることから、一般車両が流入している状況にある。
- ・駅西側の駅前広場は、タクシーの駐車状況に余裕がある。一方で、一般車両には乗降、待機スペースがなく、路肩に駐車している状況が見受けられる。
- ・駅西の駅前広場から直接、駐車場へのアクセスができない。(※)

■小売店や飲食店などの商業施設の立地が少ないため、生活利便性が十分ではなく、滞留性が弱い

- ・駅利用者において、コンビニなどの小売店や喫茶店などの飲食店の需要は高く、コンビニなどの小売店の利用頻度の意向は高いが、喫茶店などの飲食店の利用頻度の意向は低い傾向にある。
- ・平日、休日ともに日中の大府駅に訪れた人の行動目的としては、帰宅などで利用する人が多く、買い物や食事、観光などを目的に訪れる人は少ない状況がある。
- ・小規模な商業施設は、駅直近では駐車場を含めて地代が高いため、出店に繋がっていない。
- ・商業者の出店にあたって駐車場の確保も課題の一つと考えられる。
- ・駅西側は、大学や大規模な事業所が立地していることや、金曜マルシェの状況からも飲食店などに対するニーズはあるが、現況のままでは出店できる土地が少ないため、利用可能な土地を生み出す必要がある。
- ・駅西には大学もあるので、少し立ち寄ることができる、リーズナブルな飲食店やドラッグストアができるとよい。(※)

※箇所は「大府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

大府駅周辺のコンセプト

”居心地が良いウォーカブルなまちなか“

— みんなの居場所をみんなで育むまち —

まちづくりの方向性

駅東側の方向性

- 市有地を有効活用した子育て環境の向上や市民交流の促進、住宅地としてのポテンシャルを活かした事業展開
- 点在する青空駐車場、空き地などの土地利用の転換
- “居心地が良いウォーカブルなまちなか”とするため、車両の動線を考慮した駐車場の集約や歩行者が寛ぎ、憩うことができる歩行空間の確保、回遊性向上の目的となるような空間づくり

- 土地利用の転換や歩行空間の整備など、複合的な事業展開による、まちづくりの機運向上

- イベント、マルシェなどの開催による新たな出店機会の創出

駅西側の方向性

- 市営駐車場の改良に伴う、青空駐車場や駐輪場の集約及び一体整備（市有地の有効活用）

- 点在する青空駐車場や駐輪場などの土地利用の転換

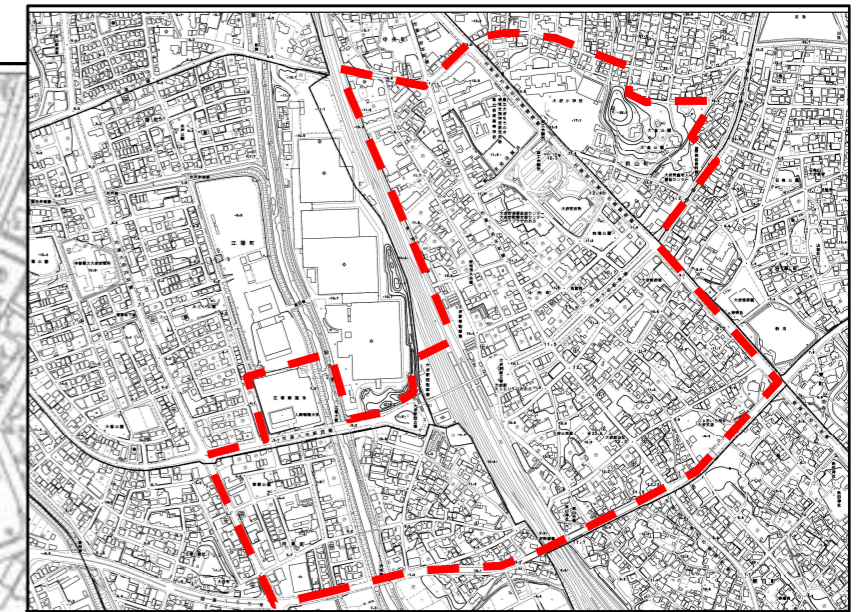
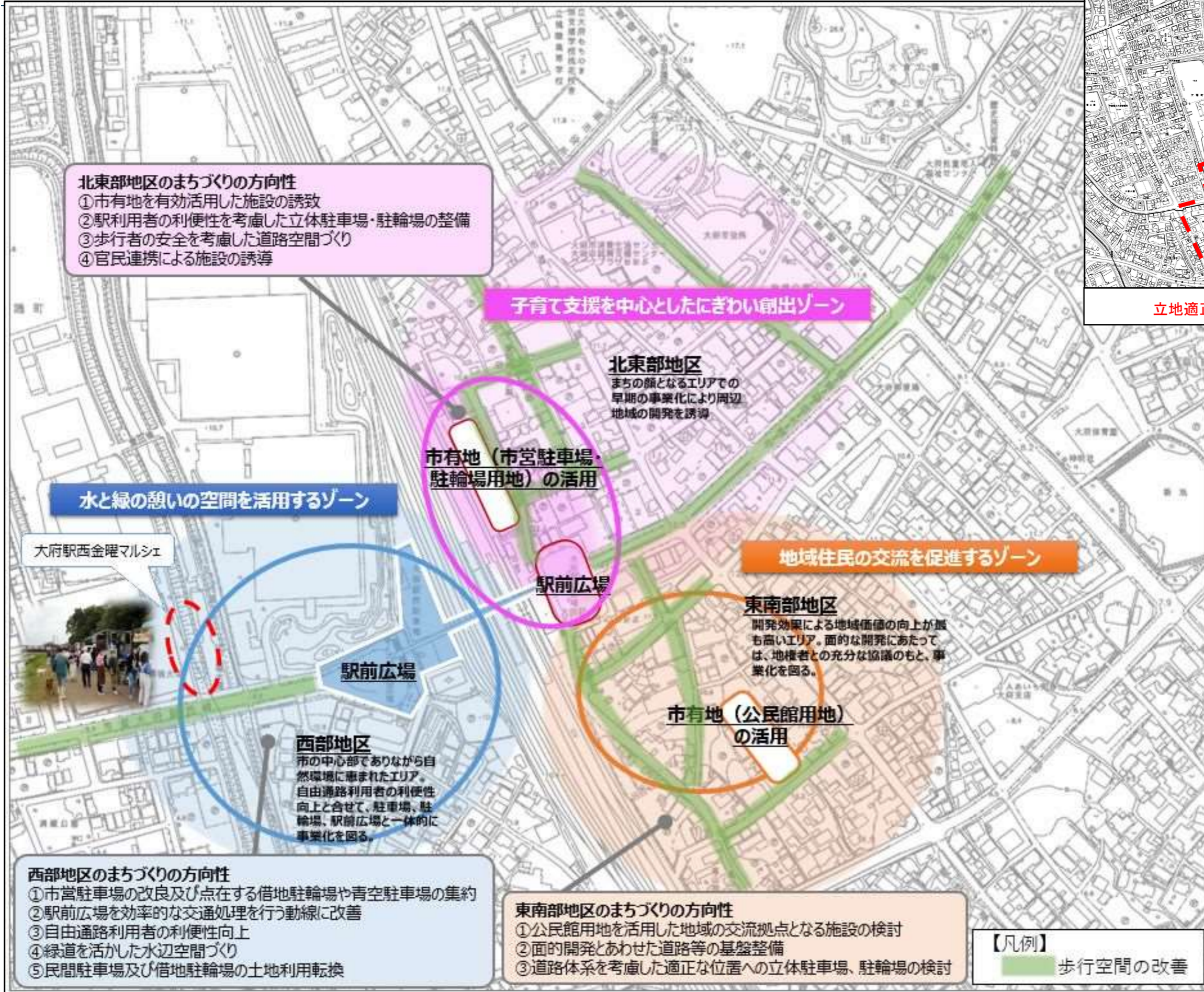
- 土地利用の転換や歩行空間の整備など、複合的な事業展開による、まちづくりの機運向上

- イベント、マルシェなどの開催による新たな出店機会の創出

- 駅東よりも広い駅前広場面積を活かして、効率的な交通処理を行う車両動線の改善

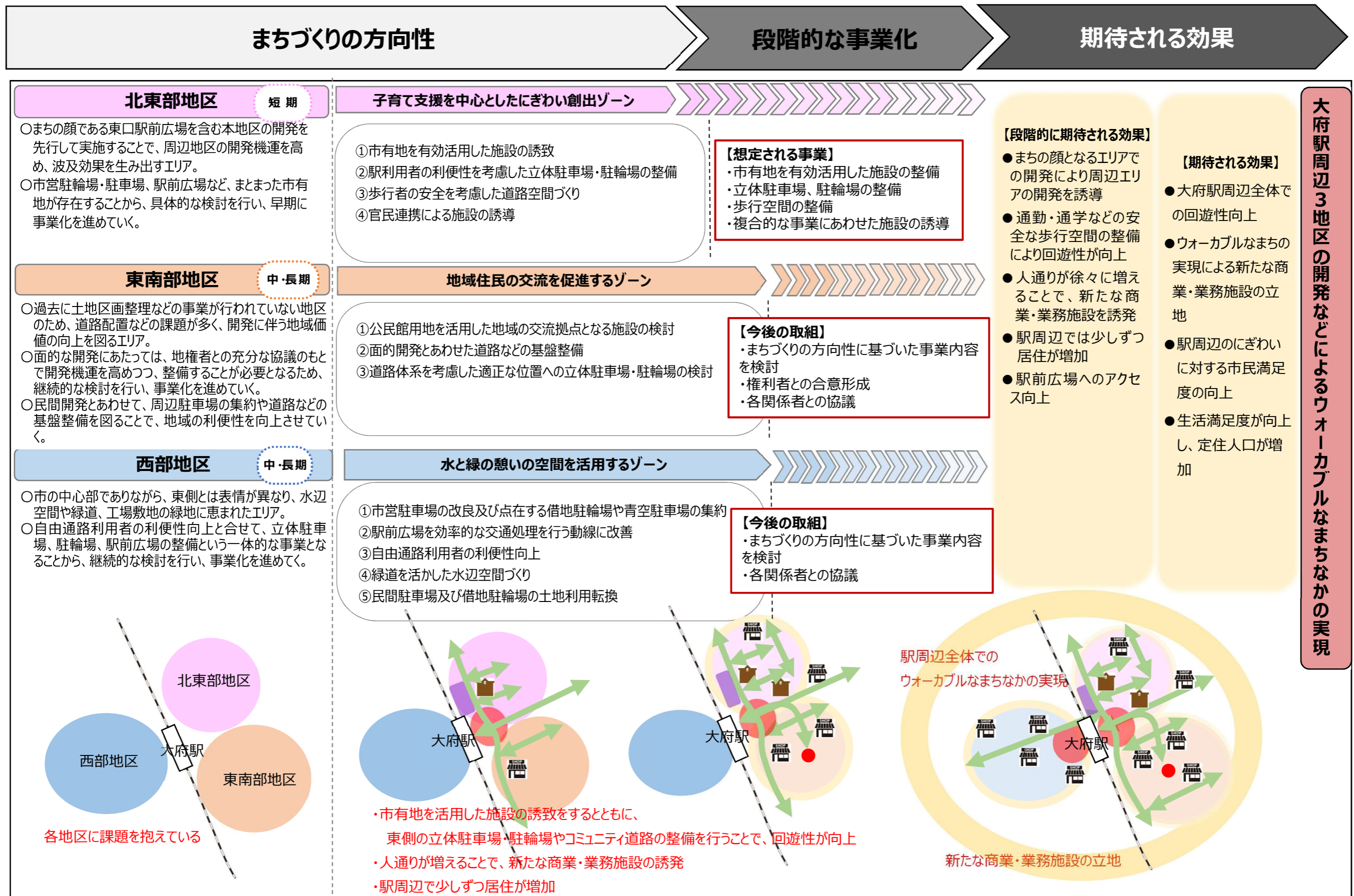
- 線路を横断する自由通路利用者（特に自転車）の利便性の向上

4 地区別のまちづくりの方向性



立地適正化計画における都市機能誘導区域

5 地区別の段階的な事業化行程



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

駅東側の北東部地区は、市有地を活用し、早期に事業を行うことで駅周辺のまちづくりの機運を高め、周辺地区の民間開発を誘導していきたいと考えています。そこで核家族化や共働き世帯の増加などにより、子どもを育てやすい生活環境づくりが求められていることから、交通結節点である駅前において、子育て支援機能を有する施設（児童の運動や学びの促進に資する機能を備えた屋内施設、乳幼児の一時預かり機能を備えた施設など）、立体駐車場、駐輪場を整備するとともに、併せて周辺の歩行空間の改善を行っていきます。また、向畑公園や大倉公園を活用し、回遊性の目的となるようなイベントなどの取組を行うことで、ウォークブルなまちなかの実現を進めていきます。

(2) 中・長期的に事業化を目指す取組

東南部地区や西部地区でまちづくりの方向性に基づいた事業を実施するためには、権利者の協力や鉄道管理者を始めとする関係者との協議が必要となることから、権利者の意向や周辺状況、社会情勢を考慮しながら、中・長期的な視点で継続的に検討していきます。

北東部地区の事業実施イメージ

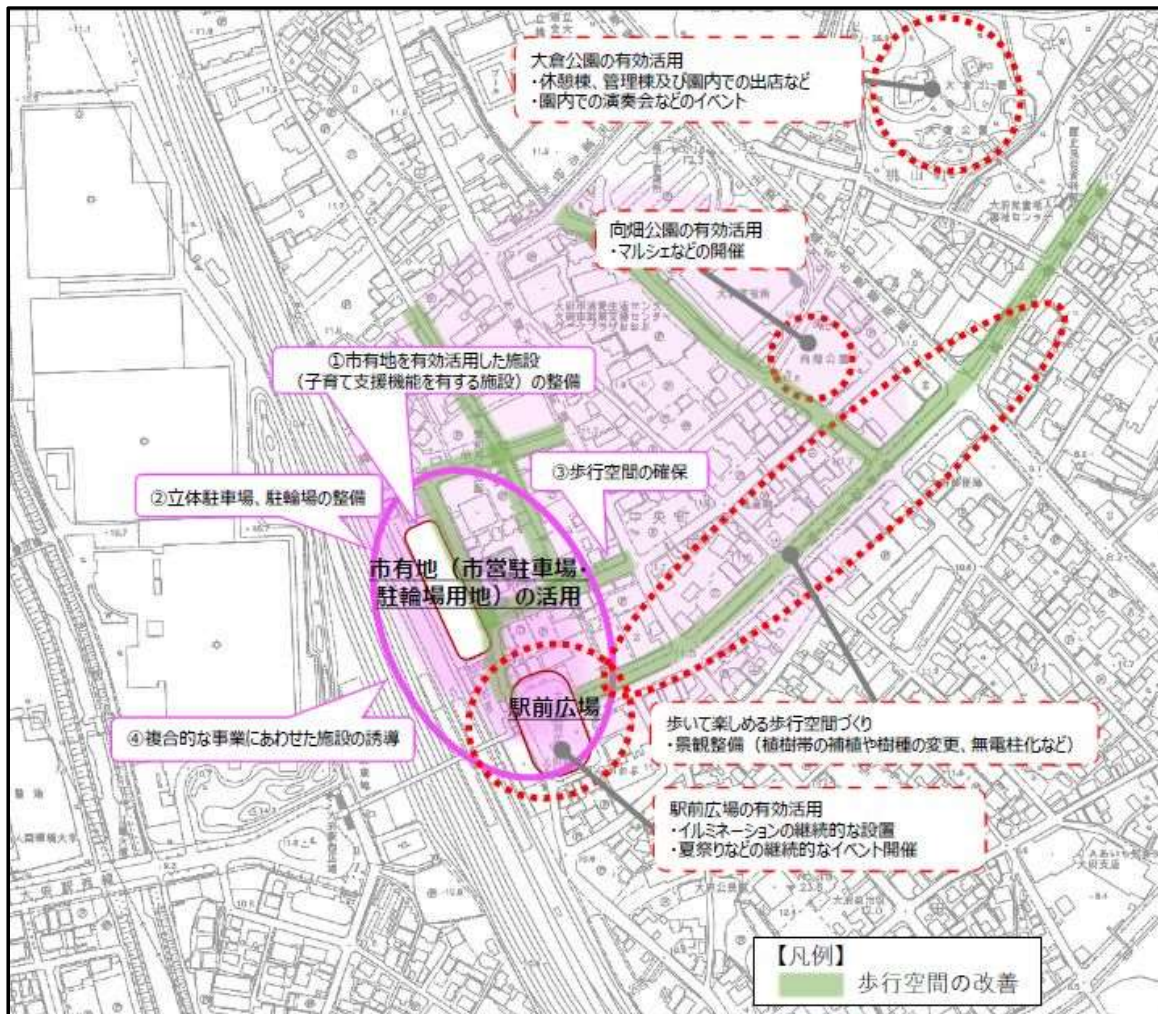


図 6-1 北東部地区の事業実施イメージ

7 事業推進に関する取組

北東部地区は短期的に事業化を目指す一方で、東南部地区、西部地区は、中・長期的な事業として、各関係者と協議を行い、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

■北東部地区

駅東口の子育て支援機能を有する施設、立体駐車場及び駐輪場の整備については、民間活力を導入できるよう事業者ヒアリングを実施し、事業スキームや事業の採算性など実現可能な事業となるように進めていきます。

また、“居心地が良いウォーカブルなまちなか”を目指して、歩行空間の改善や向畑公園、大倉公園などの地域資源を活用した取組について、地域関係者と課題認識やまちづくりの方向性を共有した中で、多様な意見を取り入れながら、継続的に事業を推進していきます。

■東南部地区

過去に土地区画整理事業などが行われていないため、市有地である公民館用地を活用し、民間開発もあわせて誘導することにより地域価値の向上を推進していきます。

面的に開発するためには地権者との十分な話し合いが必要となるため、地域住民、権利者など様々なまちづくりの主体となる人たちとの関係づくりに努めていきます。

■西部地区

駅西口は、鞍流瀬川や工場敷地の緑地など自然環境に恵まれていることから、現在の環境を活かした水辺空間づくりを検討していきます。

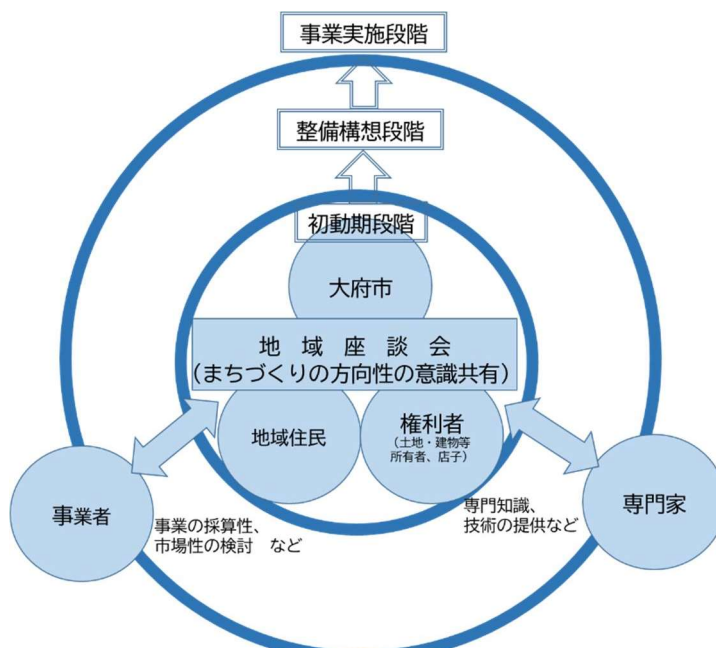
市営駐車場については施設の更新時期にあわせて、点在する青空駐車場や駐輪場を集約する施設の整備を検討します。また、自由通路や駅前広場については、利用者の利便性を向上するための検討をするとともに鉄道管理者を始め、各種関係者と協議を進めていきます。

(2) まちづくりの推進体制（東南部地区）

本計画の実現に向けて、地域住民、権利者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。

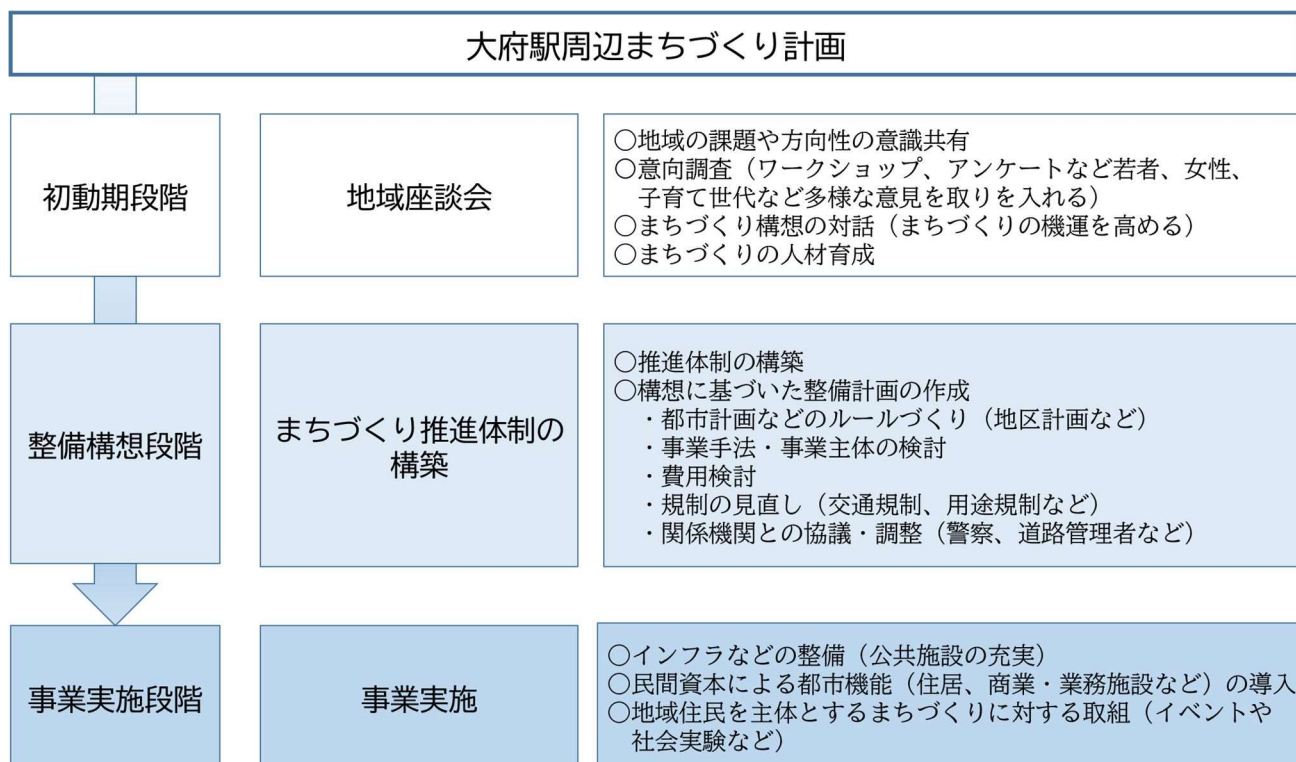


図 7-2 まちづくり推進に向けたフロー

資料編

1 大府駅周辺まちづくり検討会議設置要綱

大府駅周辺まちづくり検討会議設置要綱

(設置)

第1条 大府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「大府駅周辺まちづくり計画」を策定するため、大府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。

- (1) 大府駅周辺まちづくり計画の策定に関すること。
- (2) その他大府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。

- (1) 関係団体に属する者
- (2) 地権者
- (3) 地域住民
- (4) 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2年6月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和3年11月1日から施行する。

2 大府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	古市 晃久	フリックイン福井株式会社	大府商工会議所
副会長	高井 隆一	高井不動産事務所	大府中央通商店街振興会
委員	松山 崇臣	知多メディアスネットワーク株式会社	KURUTOおおぶ
	加藤 佑美	やさいや みかど	地元商業者
	近藤 匡則	株式会社ONSコンドー	地元商業者
	鍋田 美咲	人間環境大学	地元大学
	石原 杏莉	至学館大学	地元大学
	稲垣 祐子	株式会社豊田自動織機 大府工場	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

大府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、地域住民や駅を利用する企業、大学の関係者などが参画した「大府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。

	開催日時	内容
第1回	日時：令和4年1月11日（火） 13：30～15：10 場所：大府市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・委員、事務局紹介 ・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 ・大府駅周辺の現状把握 ・昨年度のビジョン（案）の再考と実現に向けた課題整理 ・今後の予定
第2回	日時：令和4年3月22日（火） 14：00～16：00 場所：大府市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者を対象とした調査結果の報告など ・まちづくりの方向性 <ol style="list-style-type: none"> （1）大府駅周辺まちづくりの方向性 （2）地域活性に繋がる商業施設に関する分析 （3）通勤・通学者が立ち寄る飲食店に関する分析 （4）大府駅周辺まちづくりの検討エリア、まちづくりの方向性イメージ
第3回	日時：令和4年6月20日（月） 14：00～16：00 場所：大府市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量調査の結果報告と分析 <ol style="list-style-type: none"> （1）調査概要 （2）調査結果及び分析 <ol style="list-style-type: none"> （ア）駅周辺道路の自動車交通量 （イ）駅前広場及び自由通路の歩行者、自転車交通量 （ウ）駅前広場内の駐車状況 ・まちづくりの方向性を踏まえた事業イメージ
第4回	日時：令和4年8月29日（月） 14：00～15：15 場所：大府市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・地区別の段階的な事業イメージ <ol style="list-style-type: none"> （1）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27日（木） 14：00～15：30 場所：大府市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・大府駅周辺まちづくり計画（案）
第6回	日時：令和5年●月●日（●） ●：●～●：● 場所：大府市役所	<ul style="list-style-type: none"> ・●●●● ・●●●●

大府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

