

第2章 目指すべき将来像に向けての整理

1 瑞穂市及び穂積駅の沿革

(1) 瑞穂市及び穂積駅の歴史

瑞穂市は、長良川・揖斐川の両河川をはじめ 18 本の一級河川を有する豊富な水と肥沃な平地に恵まれた地域で、古くから稲作が営まれてきた田園地帯です。

市域内には、五街道のひとつである中山道が通っており、1647 年（寛永 14 年）には江戸から 56 番目の宿場町として美江寺宿が設置されました。瑞穂市の中央を流れる五六川はこの宿場にちなんで名づけられたといわれています。

また、岐阜県は柿の産地としての歴史が古く、明治 30 年代に登場した「富有」は甘柿の代表的品種として各地の品評会等でも絶賛を博しました。その富有柿発祥の地とされる瑞穂市には、現在も原木が残されています。

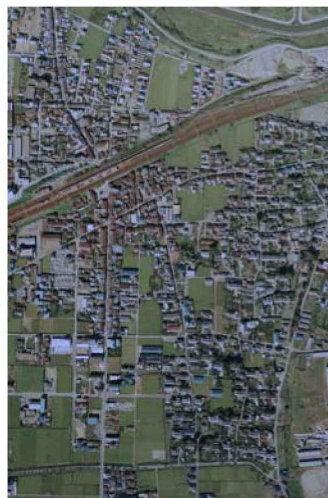
1888 年（明治 21 年）に国有鉄道東海道線（1909 年（明治 42 年）に東海道本線に改称）が開通すると、その後 1906 年（明治 39 年）に穂積駅が設置されました。

穂積駅東側は駅が出来る前から集落があり、駅を中心に西側へ徐々に住宅が建てられるようになり、現在も郊外へ市街地が拡大している状況です。

■穂積駅周辺の航空写真



昭和 22 年



昭和 50 年



平成 20 年

出典：国土地理院航空写真

(2) 瑞穂市の位置・地勢

2003 年（平成 15 年）に本巣郡穂積町、巣南町が合併して瑞穂市が発足しました。発足時の人口は約 4 万 8 千人です。県庁所在地である岐阜市及び水都と称される大垣市に東西を挟まれており、北は本巣市及び北方町、西は大野町及び神戸町、南は安八町及び墨俣町（大垣市）に接しており、面積は 28.18 km²で、東西方向が約 5.5km、南北方向が約 6.5km です。JR 東海道本線及び国道 21 号が南部にはしり、穂積駅、名古屋駅間は最速 25 分で移動することができます。

個性豊かで柔らかな人間性の瑞穂市民にふさわしく、魅力あるまちになるように、市民に親しまれ馴染みが深い「市の花」にアジサイ、「市の木」に桜が選ばれています。

2 課題抽出における考え方

(1) 視点（対象者）の設定

穂積駅周辺は駅設置前からの集落が存在し、多くの人々が居住している生活拠点であると同時に、一日に約 17,500 名（平成 26 年度瑞穂市統計より）が乗降する交通結節点であり、両方の活動エリアが重複していることから、居住者と駅利用者の両側面からの環境改善が必要となります。

また、圏域の拠点としての発展を目指す上で、現在穂積駅を利用していない人（郊外や周辺市町村に住み、穂積駅をあまり利用していない人や観光等で瑞穂市を訪れる人）に穂積駅周辺を訪れたいと思わせることも必要となります。

上記のことから、以下の 4 つの視点で課題の抽出を行います。

- ◎駅周辺の居住者の視点
- ◎駅の利用者の視点
- ◎駅周辺の来街者の視点
- ◎全対象者共通の視点

(2) 課題抽出の方法

地域の意見を踏まえた構想を策定するために、統計データや現地調査等の「現況整理」と多様な主体に対するアンケート・ヒアリング調査、ワイワイ会議や穂積駅周辺自治会への説明会での意見交換、駅前拠点事務所来訪者、周辺自治体等からの意見募集といった「意識・実態調査」を組合せ、複数の根拠から穂積駅周辺及び瑞穂市の特徴的な現況を抽出し、上記の 4 つの視点から見た課題の抽出を行いました。

■課題抽出のための分析内容

項目	内容	
現況整理	上位・関連計画	瑞穂市第 2 次総合計画(H28.3) 瑞穂市都市計画マスタープラン(改定中) 瑞穂市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (H28.3 改定) 岐阜都市計画区域マスタープラン (H22 変更)
	統計データ	人口、土地利用、施設立地、交通基盤状況、駅利用状況等
	現地調査	駐車場、空き店舗、歩道・緑道整備状況等
意識・ 実態調査	アンケート・ ヒアリング調査	駅利用者、商工会、土地建物所有者、中学生、NPO 団体、朝日大学生
	意見交換	ワイワイ会議、駅周辺自治会説明会
	意見募集	駅前拠点事務所来訪者、周辺自治体等

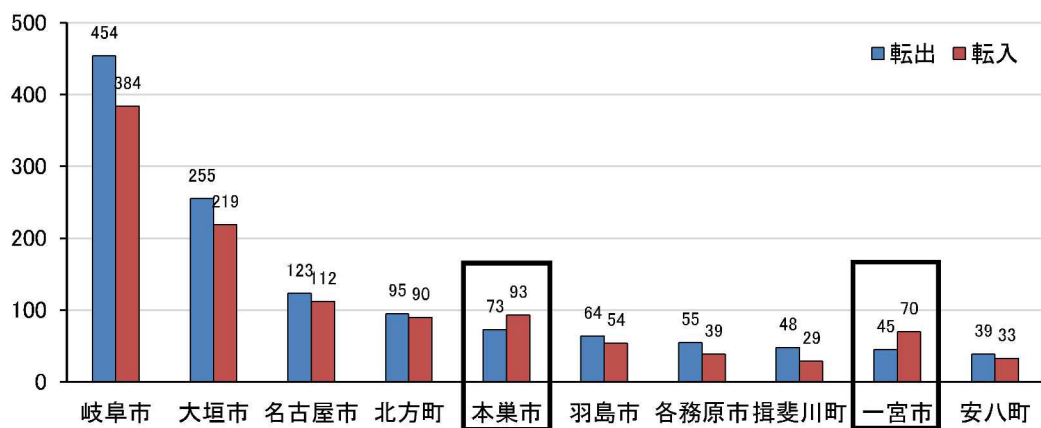
3 穂積駅周辺の特徴的な現況

(1) 瑞穂市の他市町村との関係性

- 1 ベッドタウンの傾向が強いが都市間同士の社会移動で一宮市と本巢市には「転出超過」
- 2 名古屋に近いことから、「生活利便性」を選択する世帯は今後一宮市に流出する可能性
- 3 「居住地」としての魅力の底上げを図らなければ、更なる「転出超過」の可能性

■統計・現況データから見た傾向

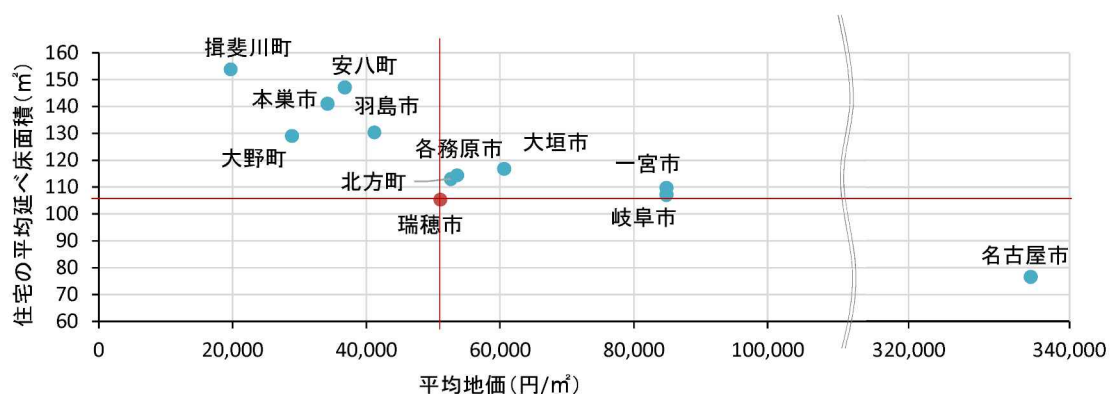
◇瑞穂市及び圏域自治体等の転出入先



※大野町については個別の数値が出ていないため非掲載とした

出典：国勢調査（平成27年）

◇瑞穂市及び圏域自治体等の地価と住宅面積



出典：国土交通省公表のデータに基づき「土地代データ (<http://www.tochidai.info/>)」で作成（平成28年）

住宅・土地統計調査（平成25年）

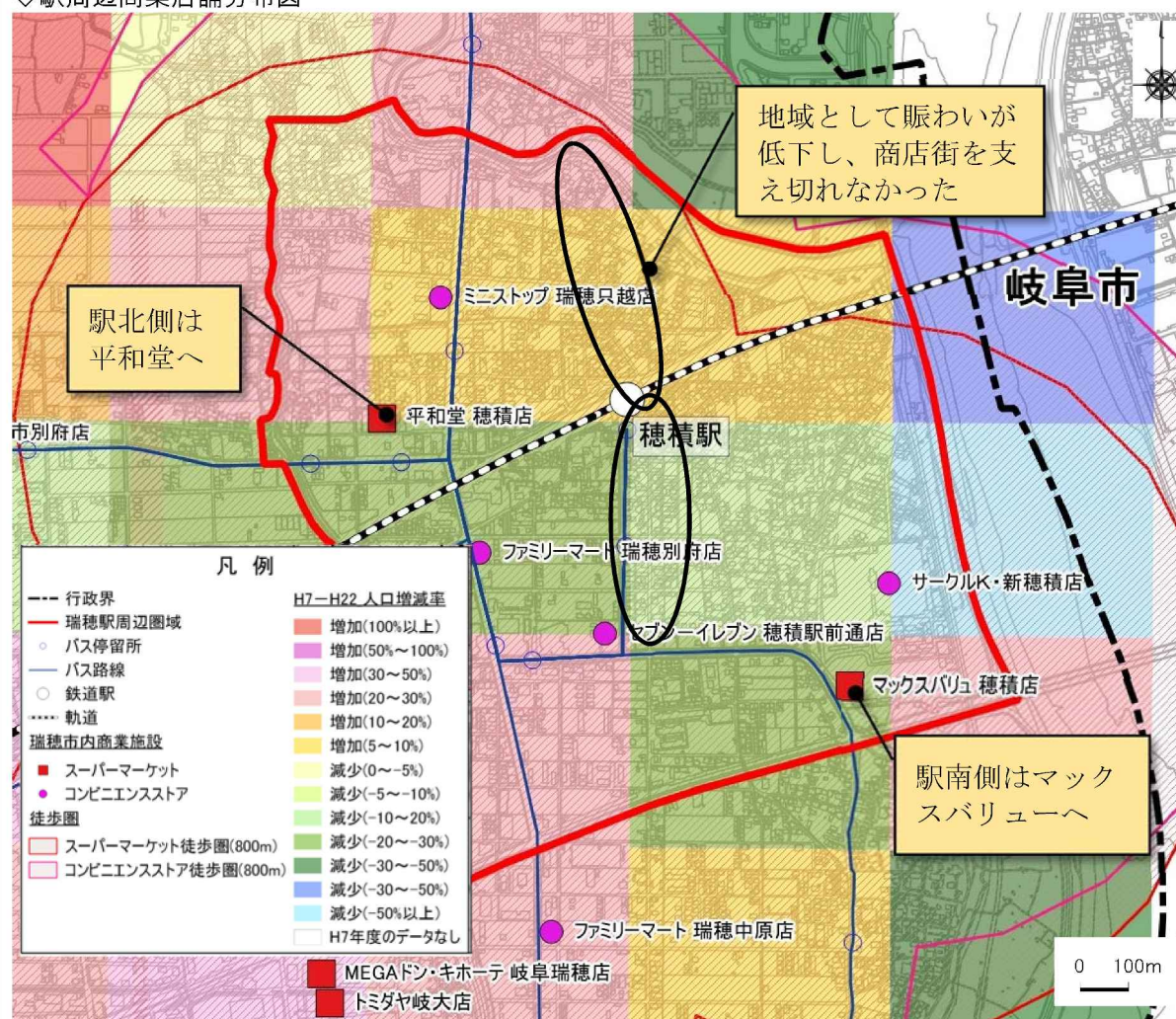
(2) 駅周辺の賑わいの低下

- 1 駅周辺の居住者も駅周辺店舗を利用しない・できない状況にあり、郊外店舗を利用
- 2 居住者向けの店舗から駅利用者向けの店舗にシフトしても、現在の駅の利用形態では成立しない可能性
- 3 駅周辺の居住者と駅利用者の両者が利用でき、自活率(地域で支えることができる)を高める方策が必要

■ アンケート・現地調査等の傾向

- ・駅周辺の居住者は駅南側に住む人はマックスバリュ、駅北側に住む人は平和堂に買い物に出してしまう(ワイワイ会議より)
- ・商店街はもともと駅利用者のためではなく、駅周辺の居住者のためのお店であったが、利用しなくなり、店が次々と閉まった。
その結果、地域として賑わいがなくなり負のスパイラルとなり、さらに賑わいが低下し、現在の商店街となってしまう、商店街を支えることができなかったと認識している(ワイワイ会議より)
- ・駅周辺の店舗の利用はすべての属性で「利用していない・しない」が多く、特に駅利用者の70%は利用していない(アンケート結果より)

◇ 駅周辺商業店舗分布図



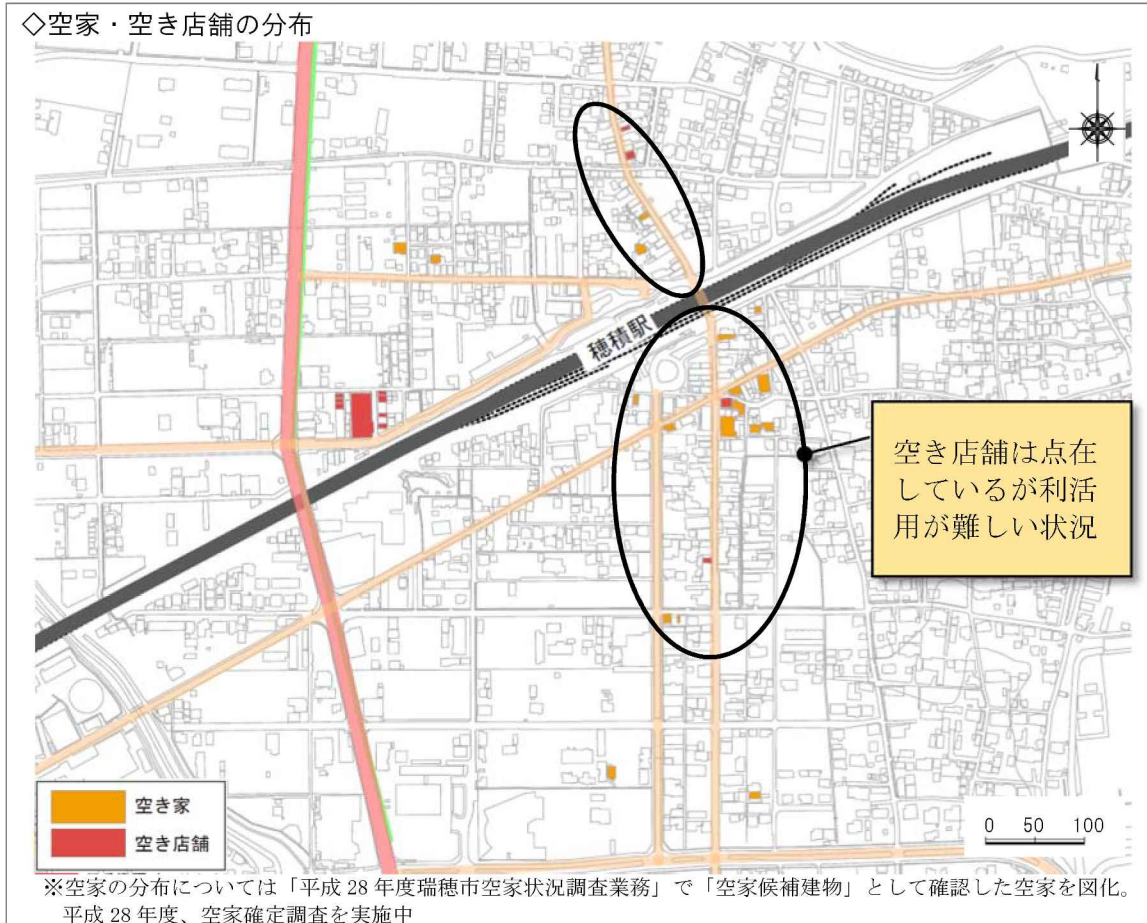
出典：国勢調査(平成7年~平成22年度)より瑞穂市人口増減率(500mメッシュ)作成

(3) 空き店舗の所有者と利用希望者との意向のギャップ

- 1 空き店舗を活用する可能性がある企業はあるが、実際に活用できる店舗は少なく、利用希望者と所有者との意向のギャップが存在（高齢者のみで居住している等）
- 2 多くの空き店舗は居住空間と併設されており、他者との空間共有を好まない傾向もあり、見知った人（近所や家族・親類等）が活用し始めることが活路となる可能性

■統計・現況データから見た傾向

◇空家・空き店舗の分布



■アンケート・現地調査等の傾向

- ・空き店舗所有者の現状について回答を得られたのは1/12件であり、回答者からも「貸すことは考えていない」という回答であり、点在しているが、実際に利用していくことは難しい状況である（アンケート結果より）
- ・空き店舗利活用アイデアコンテストの店舗候補地の選定も同様の傾向であった
- ・駅周辺のまちづくりの活動で取組み事項として「空き店舗の活用」（23.5%）と回答した商工会会員は約20社であった（アンケート結果より）

(4) 一時利用駐車場の不足

- 1 駅周辺の月極駐車場は北口約 2,200 台、南口約 1,500 台、時間貸し駐車場は月極駐車場の約 1/7 の 500 台程度で、大規模なものは比較的駅から離れて存在している傾向
- 2 夜間は、パークアンドライドの利用者がいなくなり、まち全体の雰囲気が暗くなる要因の一つである
- 3 駐車場の上部利用や多層化等により、容量を確保しつつ多様化することも考えられる
- 4 市営の自転車・原動機付自転車置き場はともに南口の方が駐車可能台数が多い

■統計・現況データから見た傾向

◇駅周辺の駐車可能台数

(台)

	月極	時間貸し(市営含む)	その他(店舗駐車場など)	合計
	駐車可能台数	駐車可能台数	駐車可能台数	駐車可能台数
北口計	2,224	398	588	3,210
南口計	1,514	114	408	2,036
合計	3,738	512	996	5,246

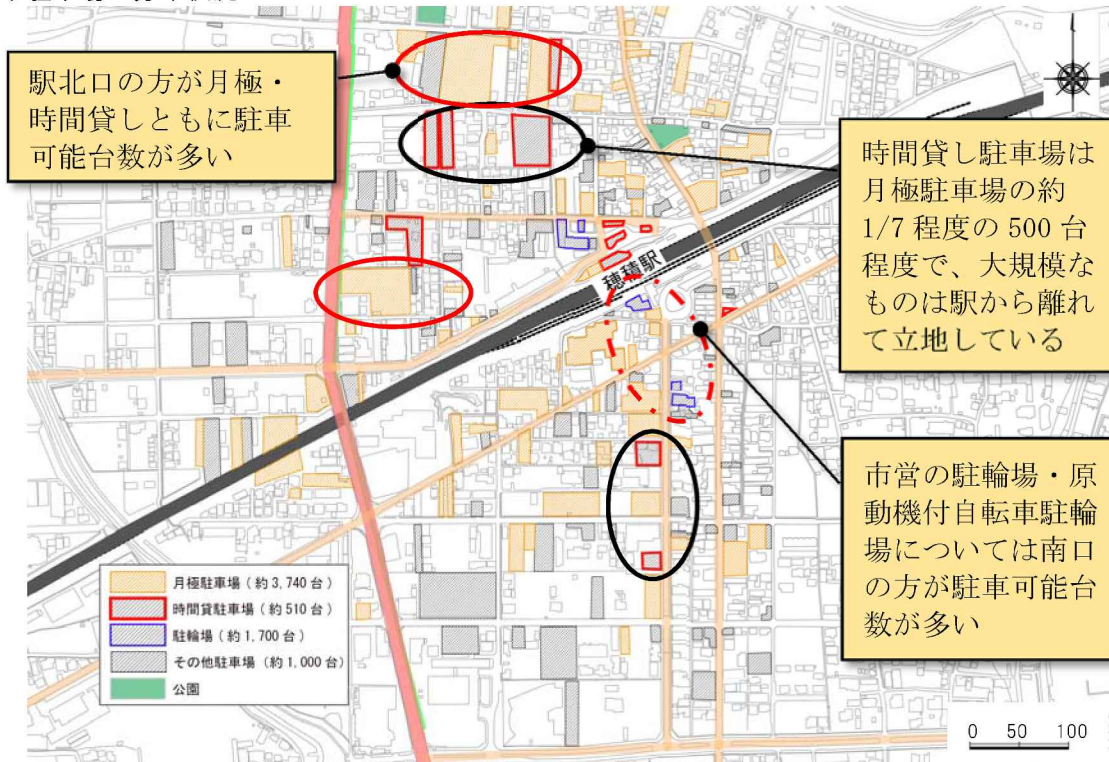
時間貸し駐車場は月極駐車場の約 1/7

◇駅周辺の自転車・原動機付自転車駐車可能台数(市営)

(台)

	自転車	原動機付自転車
北口計	610	34
南口計	1,085	89
合計	1,695	123

◇駐車場の分布状況



出典：本業務における現地調査(平成 28 年)

(5) 駅前広場の状況

北口

- 1 歩行者・送迎車・タクシー等の複数の交通モードが錯綜している
- 2 現在の乗降所に加え、時間貸し駐車場等のスペースを含めるとそれなりの面積があるが、有効活用できていない状況
- 3 集散機能強化のためのバス乗り入れ等を検討するため、ある程度のハード的改編や空間的な再編も視野に入れる必要

南口

- 4 現在・将来の利用形態が大きく変化することが考え難く、ある程度のハード的改編や空間的な再編も視野に入れる必要

共通

- 5 使う側のモラルの向上が必要
- 6 駅改札・昇降機能に対しても不満は多く、一体的な対応が望まれる
- 7 通勤時は 7:00～8:00 のピーク時に約 2,900 人が穂積駅から他の駅へ移動し、帰宅時は 18:00～19:00 がピークで約 1,300 人が他の駅から穂積駅へ移動している状況

統計・現況データから見た傾向

◇駅周辺の歩行者交通量調査

(人)

方 向	北口				南口				1時間計	割合	北口⇄南口通過人数	
	改札⇒北口		北口⇒改札		改札⇒南口		南口⇒改札				男	女
時間	男	女	男	女	男	女	男	女			男	女
5:00 ~ 6:00	1	0	71	13	2	3	81	14	185	1.2%	23	4
6:00 ~ 7:00	13	6	460	142	30	16	457	122	1,246	8.1%	26	8
7:00 ~ 8:00	95	24	881	563	53	68	731	481	2,896	18.7%	40	31
8:00 ~ 9:00	90	27	238	283	126	160	226	220	1,370	8.9%	22	17
9:00 ~ 10:00	27	12	101	155	42	26	102	133	598	3.9%	23	25
10:00 ~ 11:00	19	9	46	60	40	36	52	93	355	2.3%	31	30
11:00 ~ 12:00	18	16	47	58	35	28	50	62	314	2.0%	21	22
12:00 ~ 13:00	49	34	35	31	49	48	87	71	404	2.6%	22	13
13:00 ~ 14:00	79	84	37	17	76	90	41	38	462	3.0%	15	15
14:00 ~ 15:00	75	80	32	26	44	65	38	35	395	2.6%	14	16
15:00 ~ 16:00	68	99	34	18	53	63	43	51	429	2.8%	17	20
16:00 ~ 17:00	114	145	69	24	91	113	86	158	800	5.2%	18	35
17:00 ~ 18:00	168	216	59	25	99	164	66	58	855	5.5%	37	28
18:00 ~ 19:00	327	242	51	28	253	203	70	90	1,264	8.2%	25	13
19:00 ~ 20:00	356	267	34	13	278	179	32	25	1,184	7.7%	23	13
20:00 ~ 21:00	384	182	31	7	282	116	44	22	1,068	6.9%	27	3
21:00 ~ 22:00	247	97	20	6	194	86	16	15	681	4.4%	32	14
22:00 ~ 23:00	245	126	8	5	180	100	14	11	689	4.5%	29	10
23:00 ~ 0:00	98	41	2	3	74	30	5	2	255	1.7%	13	3
19時間計	2,473	1,707	2,256	1,477	2,001	1,594	2,241	1,701			458	319
各方向別計	4,180		3,733		3,595		3,942		15,450	100.0%		
北・南口別計	7,913				7,537						777	

朝夕の通勤通学
時間帯にピーク
を迎え、北口か
らの利用が多い

昼間から夕方
にかけては南口
の利用が多い

総数は北口
の方が多い

出典：本業務における歩行者交通量調査（平成 28 年）

通勤時はピークの前後 1 時間の利用が多く、帰
宅時は 18 時台がピークで 21 時までは 1 時間あ
たり 1,000 人以上の利用がある

◇主要鉄道駅における鉄道端末交通手段（自動車分担率）の内訳

アクセス		自動車と二輪車の内訳(%)				トリップ数
事業者	鉄道駅	パークアンドライド	キスアンドライド	原付・バイク	自転車	(百トリップ)
JR	岐阜	16.2	13.6	2.6	10.3	128
名鉄	名鉄岐阜	9.4	11.2	2.5	26.3	126
JR	多治見	34.2	15.1	0	21	93
JR	大垣	24.8	7.6	2.2	20.8	52
JR	穂積	17.1	28.3	0	17.8	48
JR	西岐阜	25.8	4.2	0	17.3	36
JR	土岐市	29.7	12.4	1.1	12.9	32
JR	瑞浪	2.3	1.2	0	17.5	31
名鉄	笠松	6.2	14.2	0	18.1	27
名鉄	新鵜沼	5.7	12.9	2.7	24.2	25
名鉄	三柿野	5.1	6.1	1.4	13.3	241
名鉄	西可児	2.6	4.8	1.2	13.7	134
JR	恵那	21.4	6.3	0.6	35.5	58

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

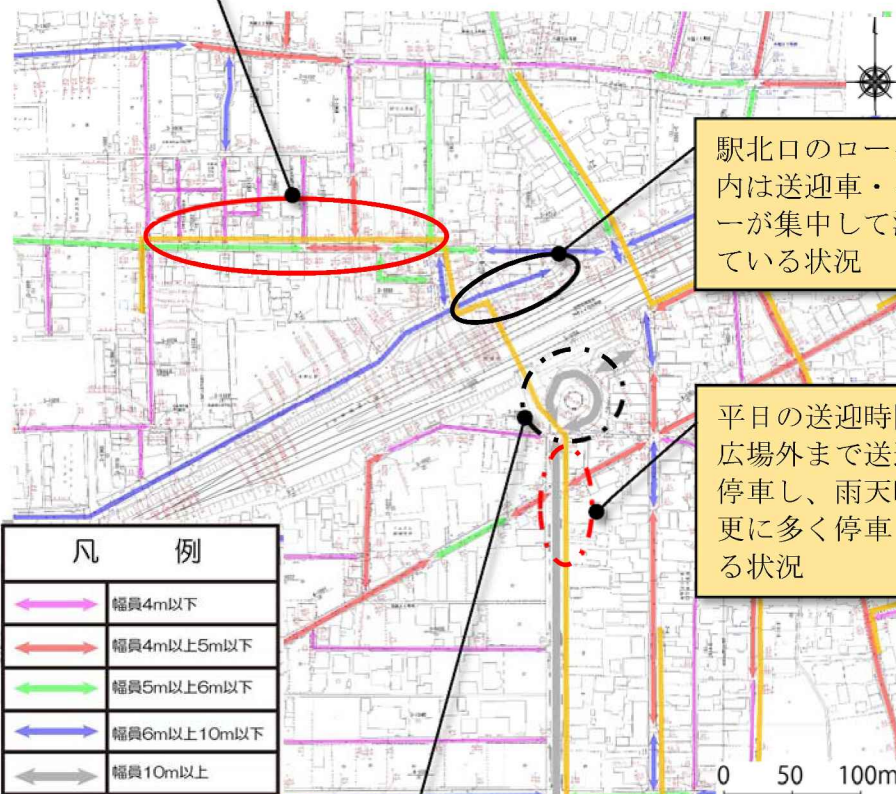
注：主要鉄道駅とは、アクセス端末+イグレス端末のトリップ数が5千トリップ以上の駅である

各駅別の端末手段は初乗り時の端末であり、運行主体間の乗換え、鉄道ー地下鉄間の乗換えは含まない

穂積駅は送迎（キスアンドライド）の割合が高い

◇現況調査の結果

幅員が狭く、雨天時等は渋滞が発生



駅北口のロータリー内は送迎車・タクシーが集中して混雑している状況

平日の送迎時間帯は広場外まで送迎車が停車し、雨天時には更に多く停車している状況

駅南口のロータリー内は送迎車で混雑している。朝日大学バスの乗降場にはシェルター（屋根）が無い

出典：瑞穂市道路台帳及び穂積小学校通学路図より作成（平成28年）

■ アンケート・現地調査等の傾向

北口

- ・北口の駅利用者は穂積駅周辺の市内の住民、北方町、本巢市（市外の利用は約4割（アンケート調査より））が多く、通勤・通学時間帯はアクセス道路が狭いために渋滞している（現地調査より）
- ・駅北方面からのバス路線があるが、現状は南口まで迂回している（現地調査より）

（北口ロータリー周辺の状況）



南口

- ・朝日大学のバス停の利用者は多いが、歩道・乗降場にはシェルター（屋根）が無く、駅へ向かうためには交通量の多い横断歩道を渡る必要がある（現地調査より）
- ・駅前広場の利用の満足度は「駅利用者」は「満足、やや満足」が合わせて約40%、「居住者」は「不満、やや不満」が合わせて約75%であり、現状の利用満足度に居住者と利用者でギャップが生じている（アンケート調査より）

（南口ロータリー周辺の状況）



共通

- ・駅利用者は駅のための利用で、駅周辺に滞在する時間が短い（現地調査より）