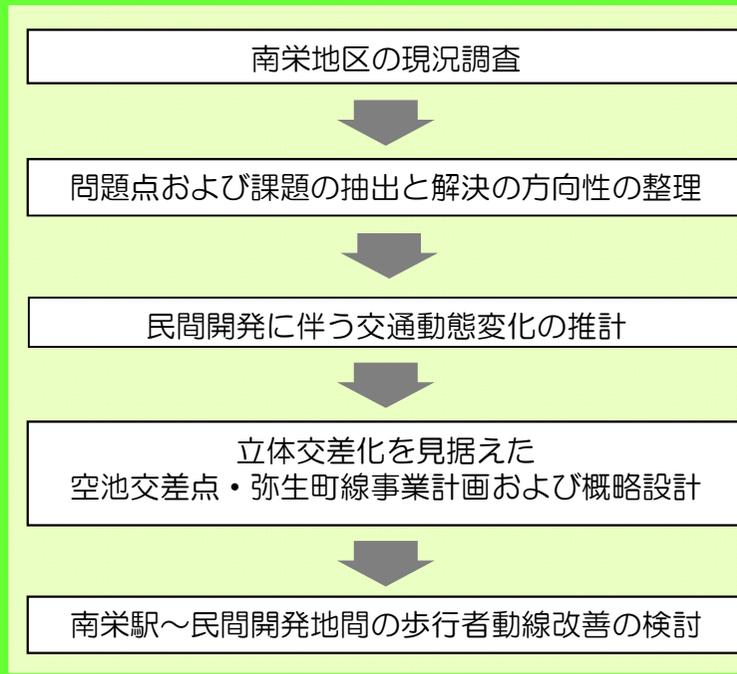


豊橋市における大規模工場跡地周辺環境整備と地域活性化に関する調査

(調査の手順)



○ (調査の背景・目的)

豊橋市南栄地区は、豊橋市都市計画マスタープランにおいて「地域拠点」に位置付けられ、日常生活に必要な都市機能の集積や交通結節機能の強化が進められてきた。しかし、現在でも十分な整備ができておらず、(都)弥生町線については、豊橋鉄道渥美線と交差する約1,000mが未整備である。主な要因として、現都市計画では豊橋鉄道渥美線との平面交差を予定しているが、道路新設・改良において平面(踏切)整備に問題があり、他方で立体交差を想定した場合でも、踏切に近接して(都)豊橋鳥羽線や(都)南栄伊古部線と接続する都市計画(ともに未整備都市計画道路)などから、整備手法をはじめ多くの課題を抱えている。また、近年、大規模事業所が撤退し、跡地において大規模開発が実施されようとしている。そこで、豊橋市では平成27年度より懸案事項の解消に向けた検討を進めており、南栄地区における地域拠点の将来構想を整理するなかで、立体交差化を見据えた空池交差点・(都)弥生町線事業計画および概略設計等の検討を行う。

調査成果

○民間開発に伴う交通動態変化の推計

民間開発における発生交通量の試算を参照し、交通量推計等を再検討。

○立体交差化を見据えた空池交差点・(都)弥生町線事業計画 および概略設計

【(都)弥生町線事業計画の見直し検討】

(都)弥生町線の都市計画変更(案)として、以下の幅員で検討をした。

- ・一般部：幅員16m

自転車通行帯を確保する豊橋市で検討中の断面構成とした。

- ・交差点部：幅員17m(2車線右折は20m)

自転車通行帯を確保し、植樹帯を設けない。

【空池交差点・道路線形の検討】

立体交差化を見据え、都市計画道路の平面線形の変更による空池交差点の正対化を検討。

[第1案]



[第2案]



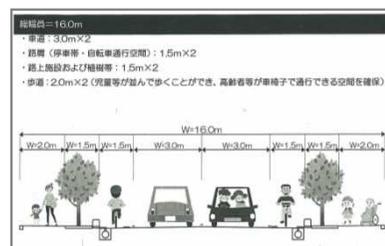
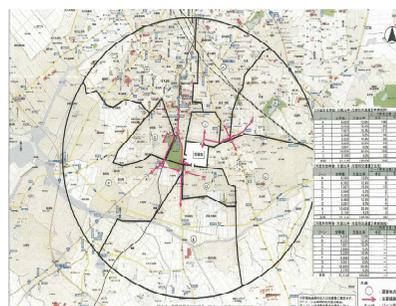
[第3案]



第1案：(都)弥生町線を主路線とする案

第2案：(都)南栄伊古部線を主路線とする案

第3案：都市計画変更を行わない案



○南栄駅～民間開発地間の歩行者動線改善の検討

鉄道・道路の交差に関して南栄駅へのアクセス性を向上させるための動線を検討

今後の課題

上位計画や現状の問題を整理し基盤整備の取組イメージを示したところであるが、今後は、より具体的な整備項目等を示す必要がある。また、今後実施予定のまちづくり基本調査などを踏まえ、南栄地区地域拠点基本計画の作成が求められる。

さらに、将来構想実現に向けて、地権者、地元住民、道路等施設管理者、鉄道事業者等との合意形成が必要であり、市民参加のまちづくりを行うために協議検討する地元組織の立上げなどが求められる。地元組織との意見交換等を通じて、改めて将来構想策定の段階から取り組んでいくことが必要である。

豊橋市における大規模工場跡地周辺整備と地域活性化に関する調査			
調査主体	愛知県豊橋市		
対象地域	愛知県豊橋市	対象となる基盤整備分野	駅周辺整備、道路、鉄道

1. 調査の背景と目的

これまで「南栄地区」では、豊橋市都市計画マスタープランにて「地域拠点」に位置付けられ、日常生活に必要な都市機能の集積や交通結節機能の強化が進められてきた。

しかしながら、現在でも十分な都市的整備はできておらず、(都) 弥生町線については、豊橋鉄道渥美線と交差する起点側から約 1,000m が未整備である。この主な要因として、現都市計画決定では豊橋鉄道渥美線と平面交差を前提としているが、道路新設・改良において平面(踏切)整備には問題がある。このことに加え、立体交差を想定した場合、踏切に近接して(都) 豊橋鳥羽線や(都) 南栄伊古部線と接続する計画があること(ともに未整備都市計画道路)などから、整備手法をはじめ多岐に渡る問題・課題を抱えている。

このような背景に加え、ユニチカ(株) 豊橋事業所が撤退し、現在跡地において大規模開発が実施されていることから、豊橋市では平成 27 年度より懸案事項の解消に向けた整理を行う検討を進めている。このような経緯を踏まえ、「南栄地区」における地域拠点としての将来構想を定めるため、立体交差化を見据えた空池交差点・(都) 弥生町線事業計画および概略設計等の検討を行うものとする。

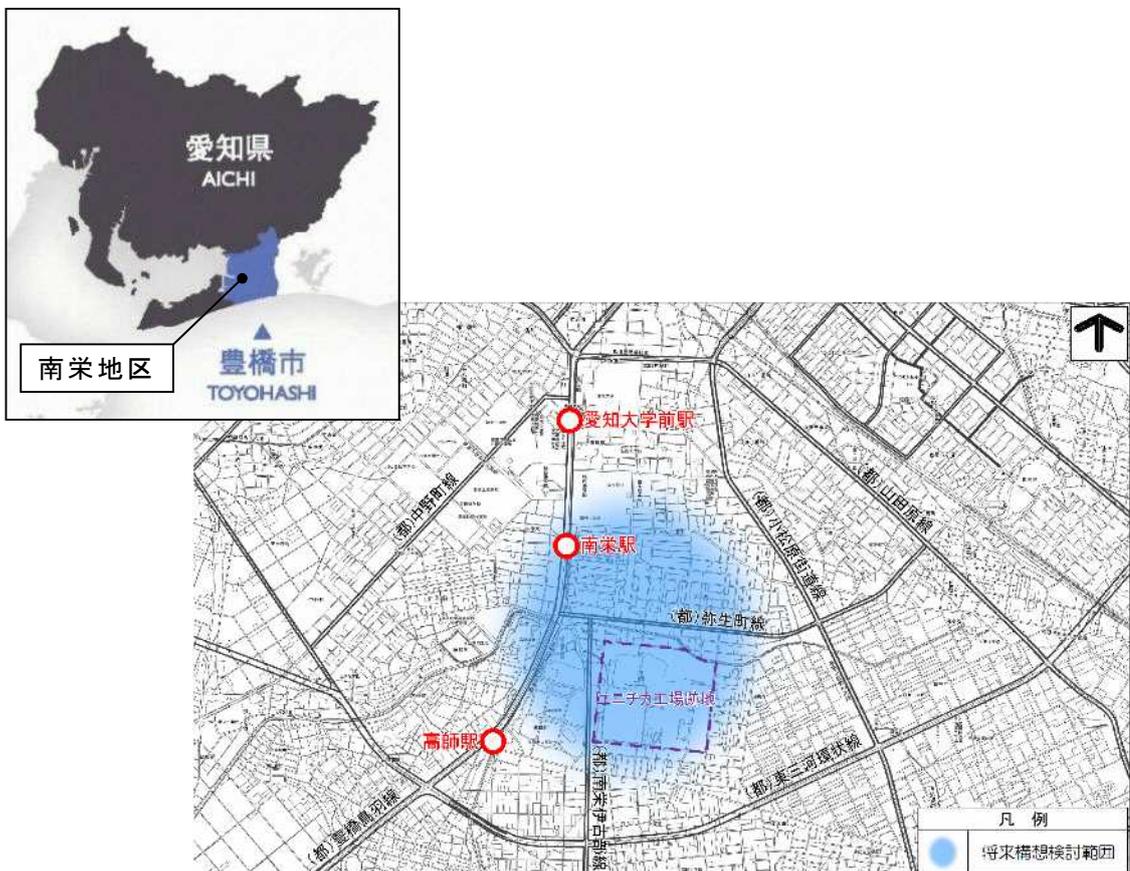
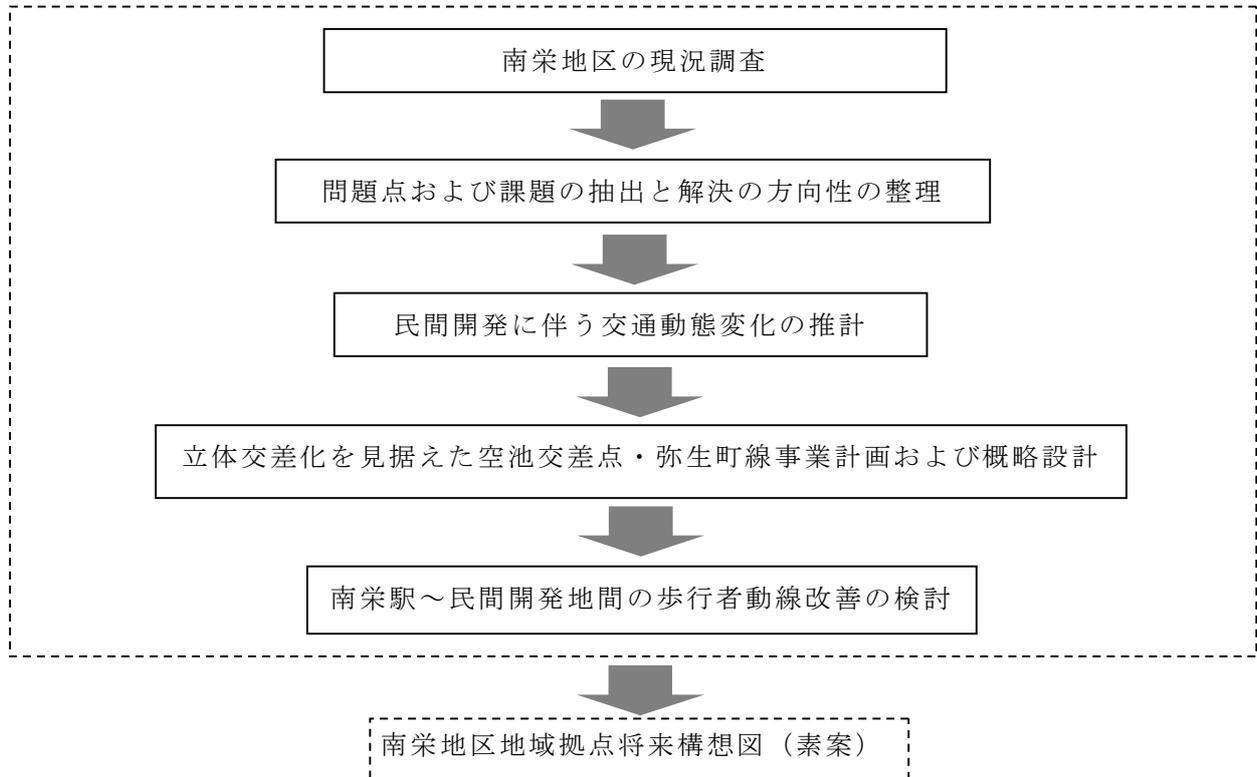


図 検討範囲

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

現況調査および将来構想策定までの手順を以下に示す。



(2) 調査結果

1) 南栄地区の現況調査

■ 豊橋市都市計画マスタープランにおける位置付け

都市計画マスタープランでは、都市ビジョンの目標像の一つとして「歩いて暮らせるまち」を掲げ、その実現に向け、市街地の集約化、拠点機能の充実と生活圏の形成、公共交通ネットワークの形成が示されている。その中で、南栄地区は「地域拠点」に位置付けている。

■ 安全に通行できる道路整備の要望

南栄駅周辺の都市基盤は、過去に耕地整理事業にて整備されただけであり、全体的に道路が狭小のため、安全に通行できる道路整備が求められている。

■ 渋滞多発箇所、事故多発箇所の解消

南栄地区では、空池交差点を中心に交通渋滞が多発する箇所が点在している。さらに、空池交差点等では交通事故も多発しており、これらの解消に向けた道路整備が求められている。特に、国道259号（(都)豊橋鳥羽線）や県道伊古部南栄線（(都)南栄伊古部線）などの都市計画道路の早期整備が必要である。また、(都)東三河環状線をはじめ、この地域の都市計画道路は未整備区間が多く、市全域の中でも整備率は低い地域である。

■ 民間事業者による工場跡地の大規模な開発の判明

南栄駅南部のユニチカ工場跡地において、平成27年9月に民間事業者による大規模な開発が決定し、住宅・業務施設を誘致する計画が判明した。今後、このままでは現状以上に道路状況が悪化することが懸念される。

2) 問題点および課題の抽出と解決の方向性の整理

地区の現況や上位計画における地区の位置付けなどから、地区の問題点と課題を整理し、解決の方向性を以下に示す。

a. まちづくり

■問題点・課題

- ・「豊橋市立地適正化計画 ～都市機能誘導区域編～」にて位置付けられている都市機能誘導区域の地域拠点として求められる都市機能（病院や小売店などの日常生活に必要な機能）が減少している。
- ・南栄駅は交通広場機能が整備されておらず、車でのアクセスがしにくいことから、公共交通の利用するための手段が限定され、地域拠点に求められる交通結節点としての役割を果たしていない。
- ・南栄駅周辺および国道 259 号沿線の商業施設は利用者が少なく、シャッター街の様子を呈しており、地域拠点や交通結節点として必要な施設が整備されていない。

■解決の方向性

◇地域拠点に相応しいまちづくりの実現

- ・地域拠点として求められる都市機能の集積
- ・交通結節機能の確保
- ・駅前広場をはじめとする基盤整備
- ・鉄道および南栄駅の魅力向上

b. 安心安全の確保

■問題点・課題

- ・国道 259 号と県道伊古部南栄線が交わる空池交差点は交差点形状が変則であることや、豊橋鉄道渥美線の踏切が近接していることから交通事故や交通渋滞が引き起こされている。
- ・南栄駅北側の踏切は、歩道が整備されておらず歩行者の安全が守られていない。
- ・耕地整理事業を中心として整備された地区のため、都市基盤が不十分である。また、踏切や狭小道路が多いことに加え、都市計画道路が十分に整備されておらず、交通事故や交通渋滞が引き起こされている。

■解決の方向性

◇周辺地域の安全確保

- ・国道 259 号と踏切近接交差点の安全確保と渋滞解消
- ・鉄道交差点における歩行者・自転車の安全性確保
- ・渋滞解消や歩行者・自転車等を考慮した、円滑な交通処理

c. 官民連携

■問題点・課題

- ・民間事業者による大規模開発によってもたらされる都市機能や、地域活性化の推進に伴う様々な課題に対し、行政機関と民間事業者との連携体制が不十分である。そのため、連携の体制づくりが求められる。

■ 解決の方向性

◇ 民間事業者の計画との連携

- ・ 民間事業者と行政機関との役割の明確化
- ・ 課題解決のため、民間事業者と連携した整備

d. 情報の共有

■ 問題点・課題

- ・ 地区周辺の課題解決に向けた取組は、豊橋市だけでなく、愛知県や鉄道事業者をはじめ多岐・多様な関係者に亘る。そのため、関係者による組織づくりなどが求められる。

■ 解決の方向性

◇ 実現に向けた情報の共有

- ・ 各事業者間で南栄駅周辺整備における情報共有
- ・ 長期目標を見据えた短期目標を設定、共有することにより、優先順位の明確化

3) 民間開発に伴う交通動態変化の推計

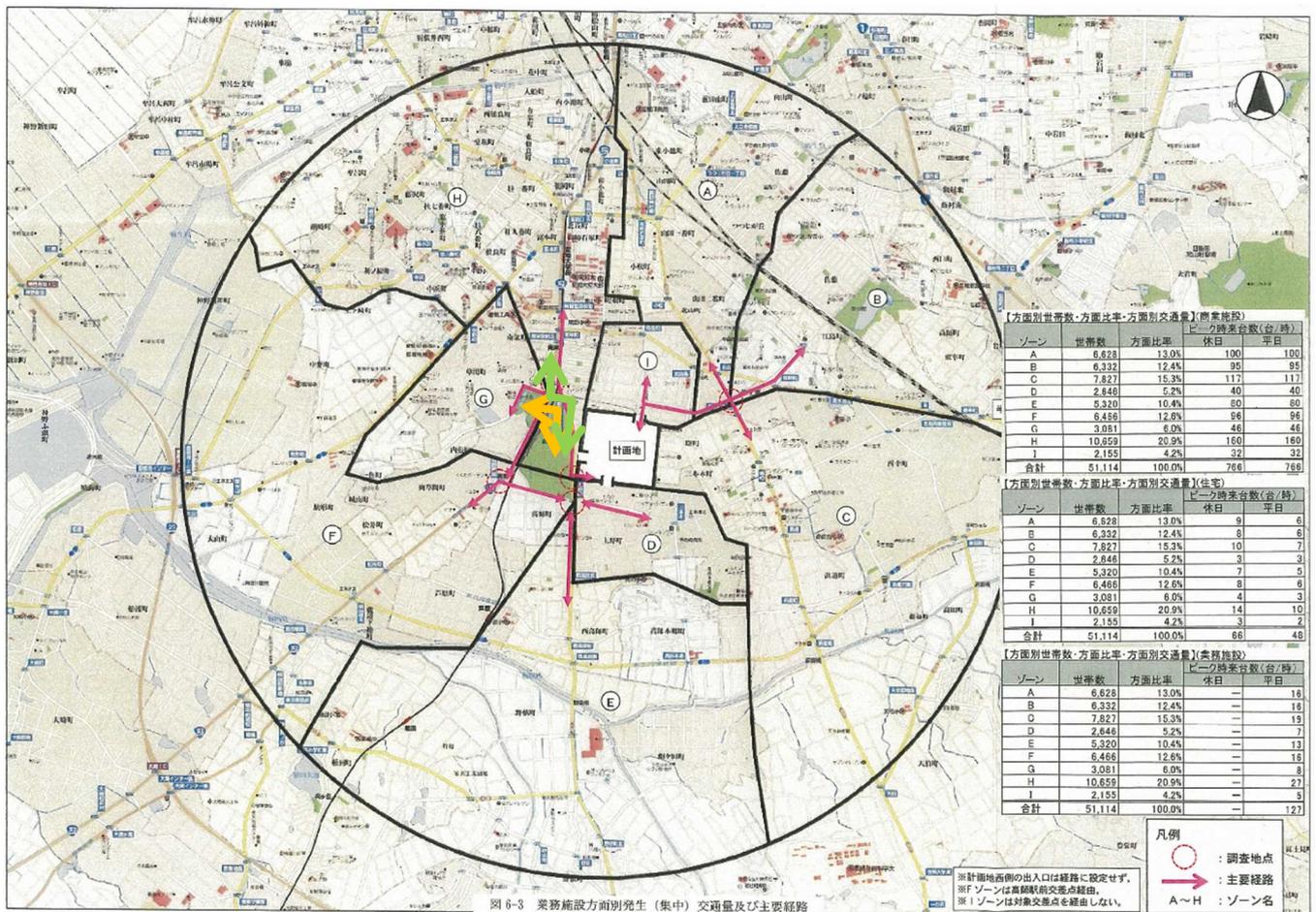


図 方向別発生交通量及び主要経路

跡地開発による発生集中交通量

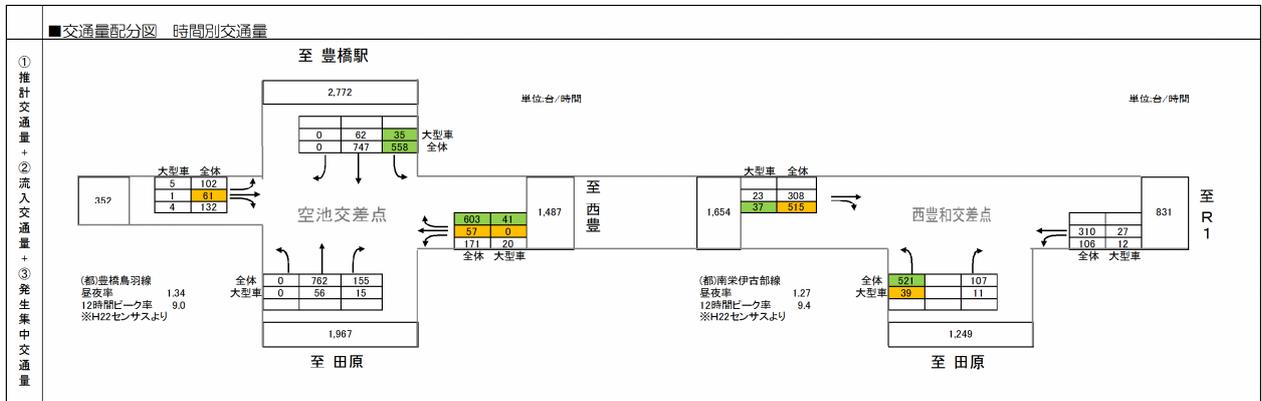
H22年センサスによるH42推計交通量に、今回の開発による発生交通量のうち計画地からゾーンG・Hへの往来が(都)弥生町線、(都)南栄伊古部線を利用することが想定されるため、発生集中交通量として推計交通量に見込み、交差点形状等の検討材料とした。

方向別計画交通量

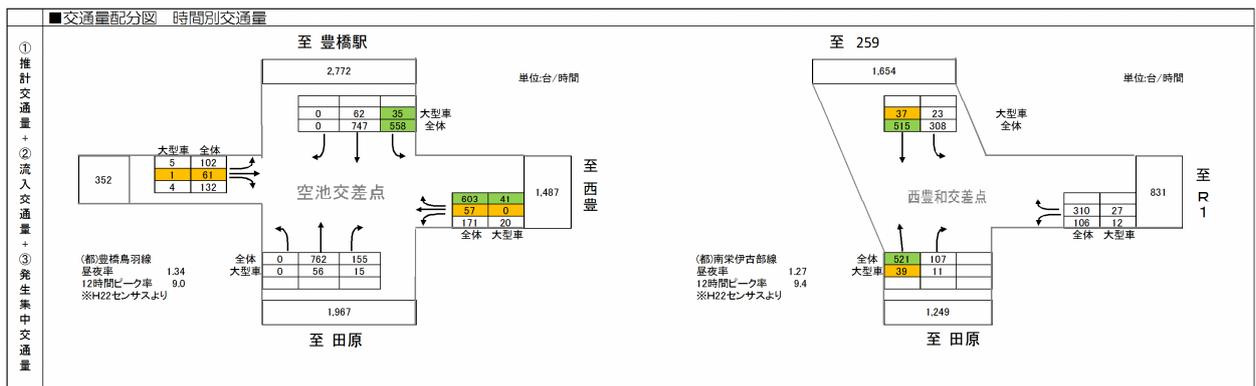
上記図中、及び下記の案における緑色と黄色は、発生集中交通量（推計）を追加した方向を示す。

発生集中交通量(台/時間)		
	ゾーンG	ゾーンH
商業施設	46	160
住宅施設	3	10
業務施設	8	27
合計	57	197

第1案（(都)弥生町線を主路線とした線形）における方向別交通量(台/時間)



第2案（(都)南栄伊古部線を主路線とした線形）における方向別交通量(台/時間)

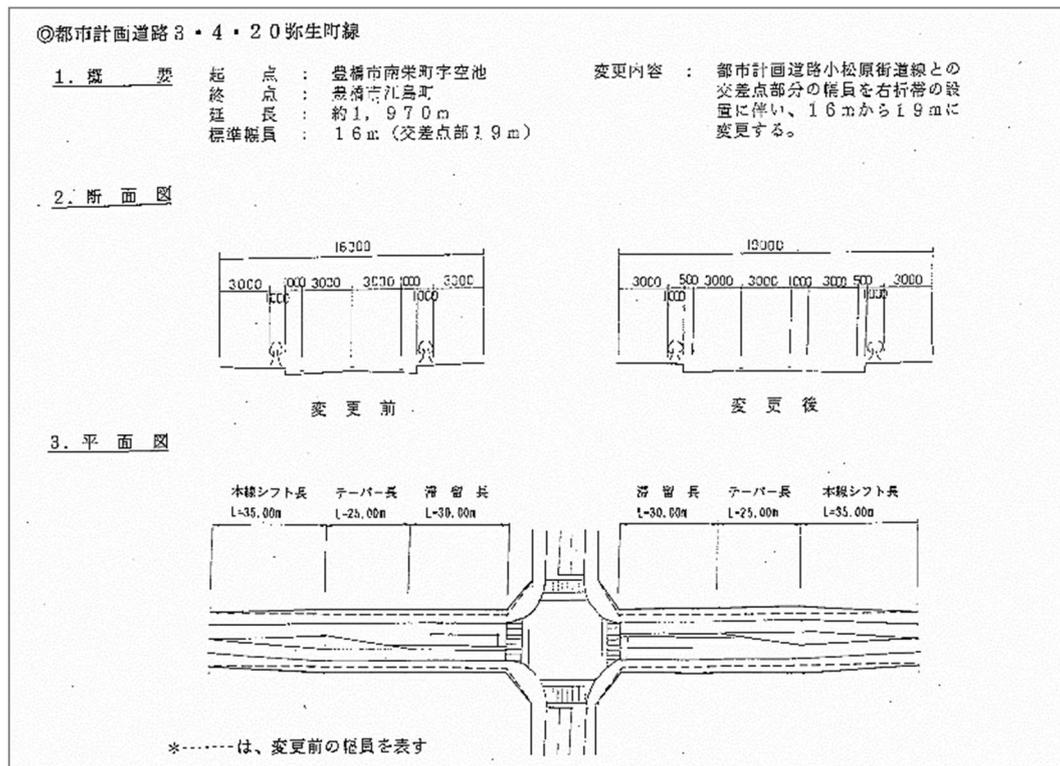


4) 立体交差化を見据えた空池交差点・(都) 弥生町線事業計画および概略設計

① (都) 弥生町線の見直し

(都) 弥生町線は、豊橋市街地内における環状道路と放射道路としての役割を担っており、地区幹線道路に位置付けられている。市内の都市計画道路網において重要な路線として位置づけられているが、複数の都市計画道路や豊橋鉄道が交わる起点部の交差形状に課題があり、それぞれ見直しの対象となっている。

都市計画道路の見直しも含め、交差点形状の改善に向けた都市計画道路の変更に関する路線検討を行った。



出典：弥生町線交差点部都市計画幅変更（平成 8 年、豊橋市）

図 (都) 弥生町線の都市計画道路諸元

(都) 弥生町線の終点部は施行済である。施行済箇所断面図を以下に示す。

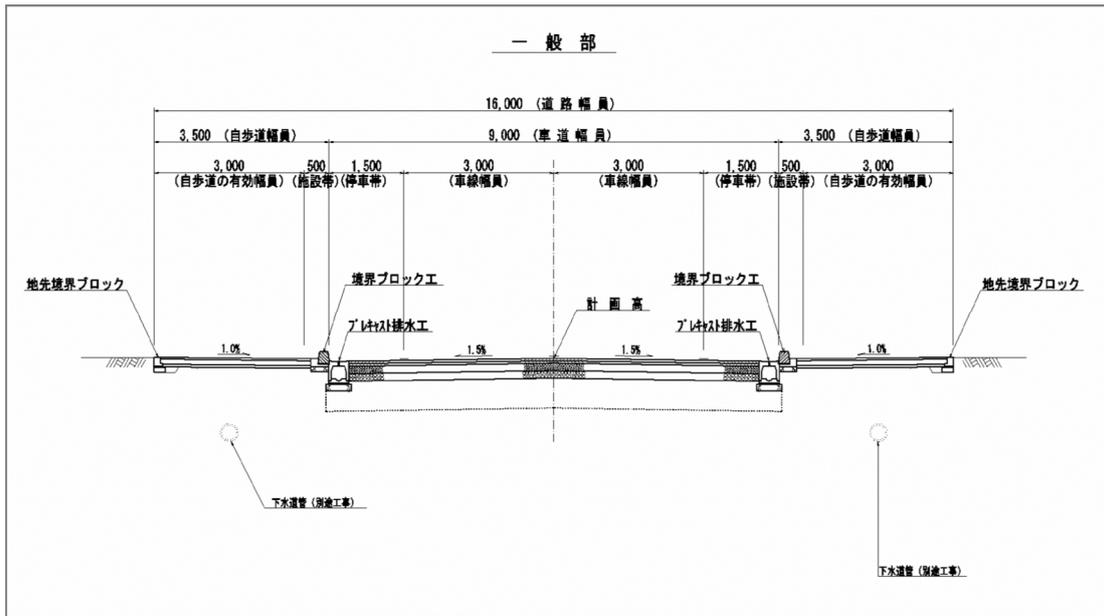


図 一般部

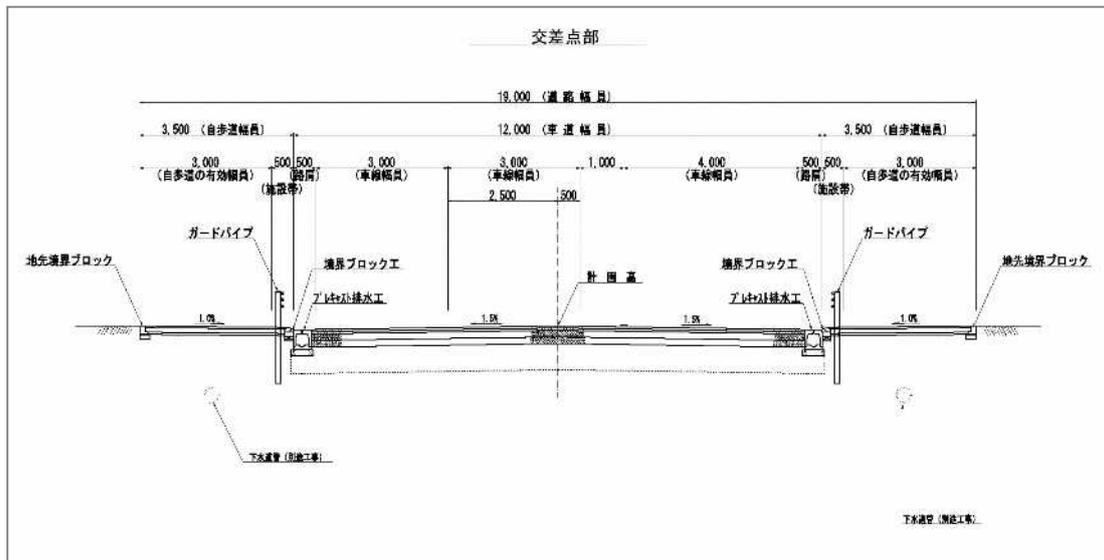


図 交差点部

(都) 弥生町線の都市計画変更(案)として、以下の幅員で検討をした。

- 一般部：幅員 16m

自転車通行帯を確保する豊橋市で検討中の断面構成とした。

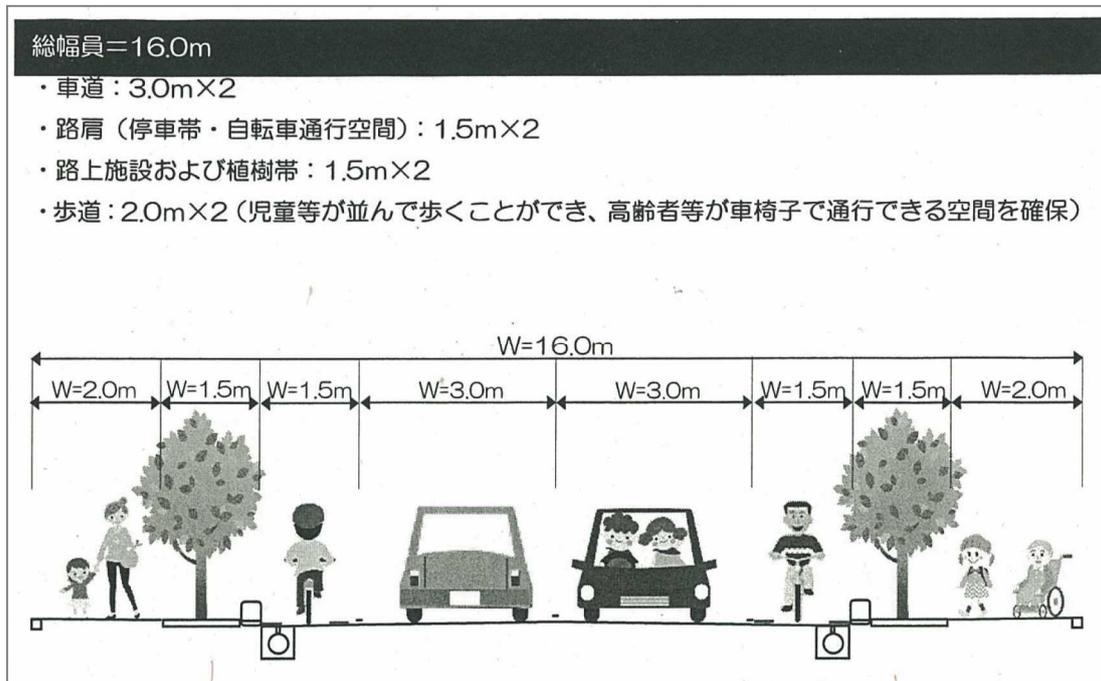


図 都市計画幅員案

出典：豊橋市

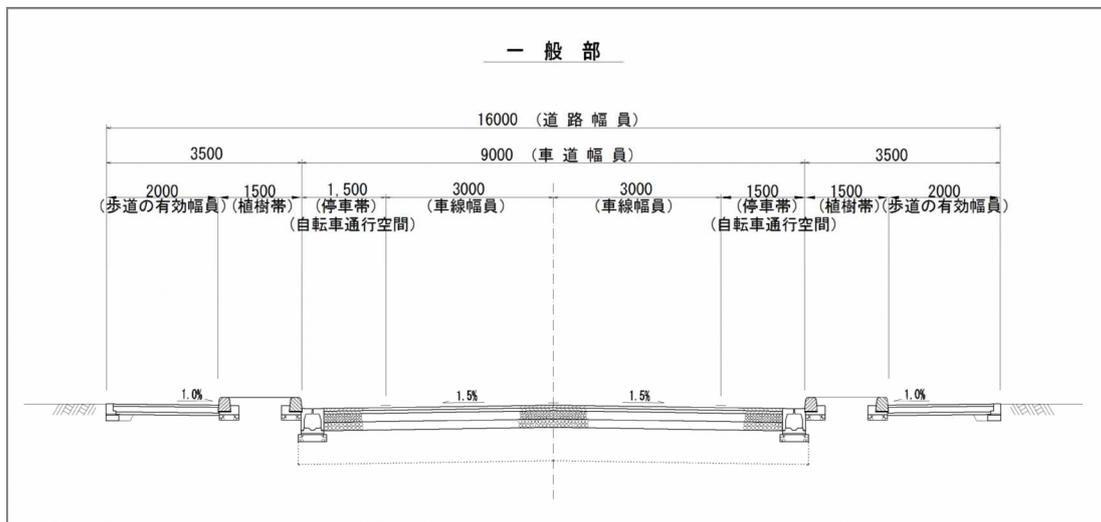


図 一般部

②平面交差点概略設計

立体交差化を見据え、都市計画道路の平面線形の変更による空池交差点の正対化の検討をしたものを以下に示す。

第1案：(都) 弥生町線を主路線とする案

(都) 弥生町線の線形変更を行い、空池交差点の正対化を行う。(都) 南栄伊古部線は民間開発地のアクセスを向上させ、(都) 弥生町線とはT字交差点となる。

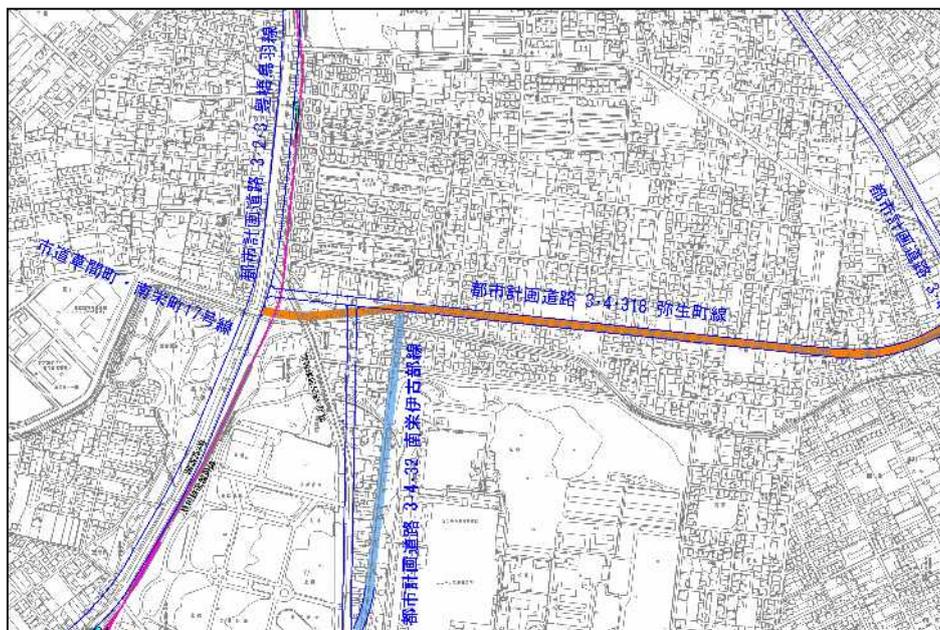


図 第1案

第2案：(都) 南栄伊古部線を主路線とする案

(都) 南栄伊古部線を(都) 豊橋鳥羽線に接続させ主路線とする。(都) 弥生町線は大規模な都市計画変更が必要となる。

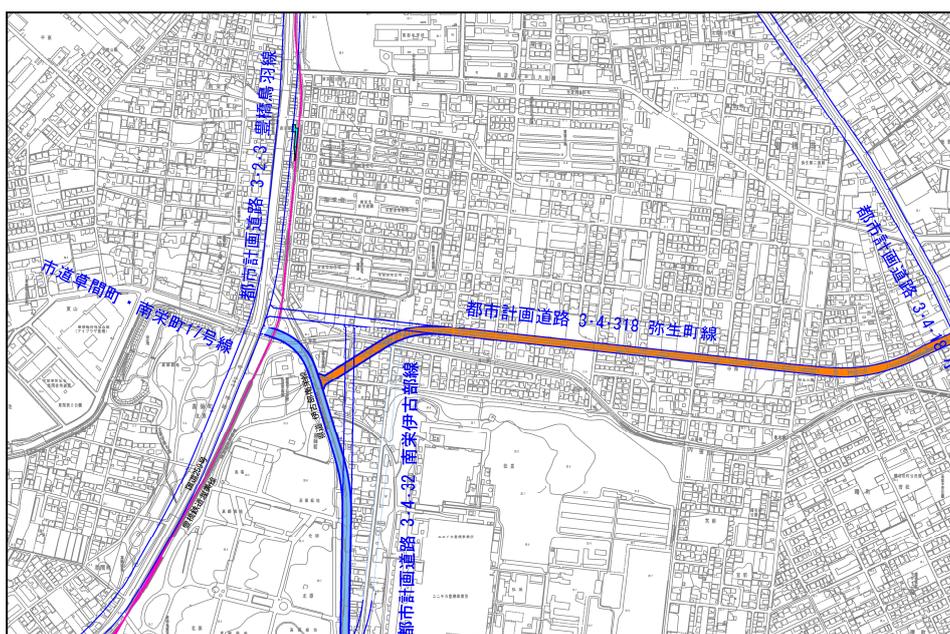


図 第2案

第3案：都市計画変更を行わない案

現在の都市計画ラインに準拠した案。

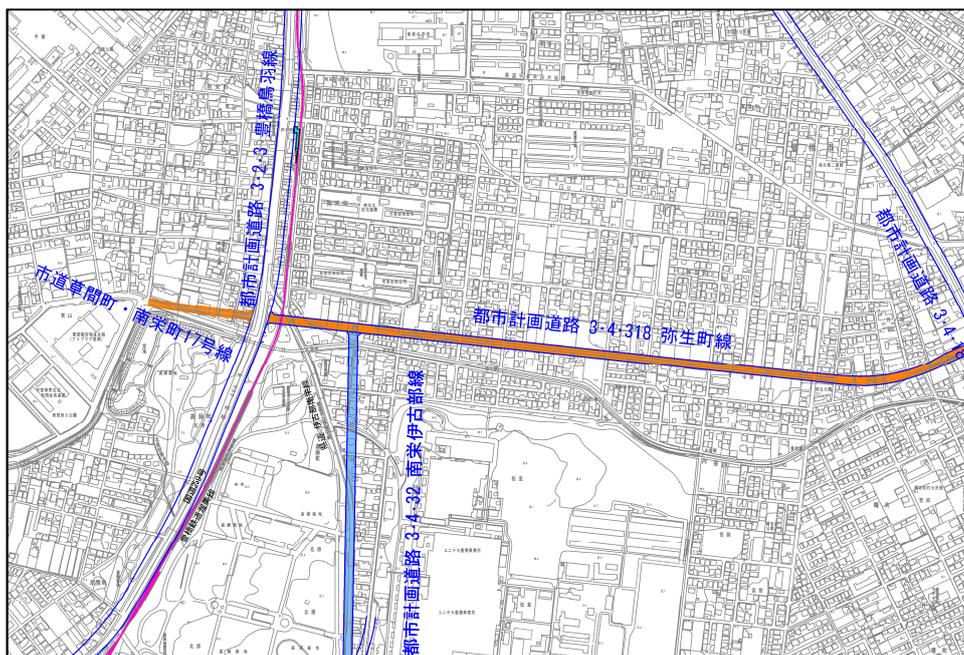


図 第3案

5) 南栄駅～民間開発地間の歩行者動線改善の検討

南栄駅から開発地周辺の道路状況としては、狭小道路が多く、安全な歩行者動線が確保されていない。これは、当該地区の既存土地利用が耕地整理事業を中心とした整備しか行われていない地区であるため、歩道整備を行おうにも、新たな用地確保が必要となる。

このことから、主たる歩行者動線を(都)南栄伊古部線等未整備都市計画道路の整備において確保する必要がある。

南栄駅から民間開発地や高師緑地、アイプラザ豊橋などを結ぶ安心・安全な歩行者動線を確保するため、土地区画整理事業や鉄道高架事業及び関連する道路事業と連携した整備及び整備促進をしていく。

また、歩行者動線の整備により、南栄駅との結びつきだけでなく、各施設間の結びつきを強めることで南栄地区を「にぎわい」にあふれたまちとする。

3. 基盤整備の見込み・方向性

1) 取組みのイメージ



2) 将来構想実現に向けた取組（案）の整理

将来構想実現に向けた取組（案）として、まちづくり・道路・鉄道の3つの項目ごとに整理したものを以下に示す。

（1）まちづくりに関する取組

- ・ 駅周辺まちづくり（にぎわいの創出）
- ・ 地域公共交通と交通結節機能の確保
- ・ 地域住民との連携
- ・ 民間開発区域と南栄駅との連携
- ・ 身近に使える公園の整備

(2) 道路に関する取組

- (都) 豊橋鳥羽線、(都) 南栄伊古部線および(都) 弥生町線の整備
- 空池交差点をはじめ都市計画道路や周辺道路等の渋滞解消
- 安心・安全な歩行者および自転車空間の確保
- 駅前交通広場へのアクセス路の確保
- 国道 259 号を挟んだ東西を結ぶ安心・安全な動線の整備

(3) 鉄道に関する取組

- 地域の問題・課題解消（地域分断、渋滞解消、踏切の安全対策等）に向けた豊橋鉄道の高架化
- 鉄道駅舎等の魅力向上

3) 取組みの姿勢

本地区の特徴は、道路（国道 259 号）と鉄道が隣接しており、まちづくり事業などを推進していく場合、互いの事業に関係し合うこととなるため、南栄地区地域拠点整備を行う際には、まちづくり及び都市計画道路（豊橋鳥羽線、南栄伊古部線ならびに弥生町線）をはじめとする周辺道路や、鉄道施設の整備事業を一体的に取り組む必要がある。

4. 今後の課題

上位計画や現状の問題を整理し基盤整備の取組イメージを示したところであるが、今後は、より具体的な整備項目等を示す必要がある。また、今後実施予定のまちづくり基本調査などを踏まえ、南栄地区地域拠点基本計画の作成が求められる。

さらに、将来構想実現に向けて、地権者、地元住民、道路等施設管理者、鉄道事業者等との合意形成が必要であり、市民参加のまちづくりを行うために協議検討する地元組織の立上げなどが求められる。地元組織との意見交換等を通じて、改めて将来構想策定の段階から取り組んでいくことが必要である。