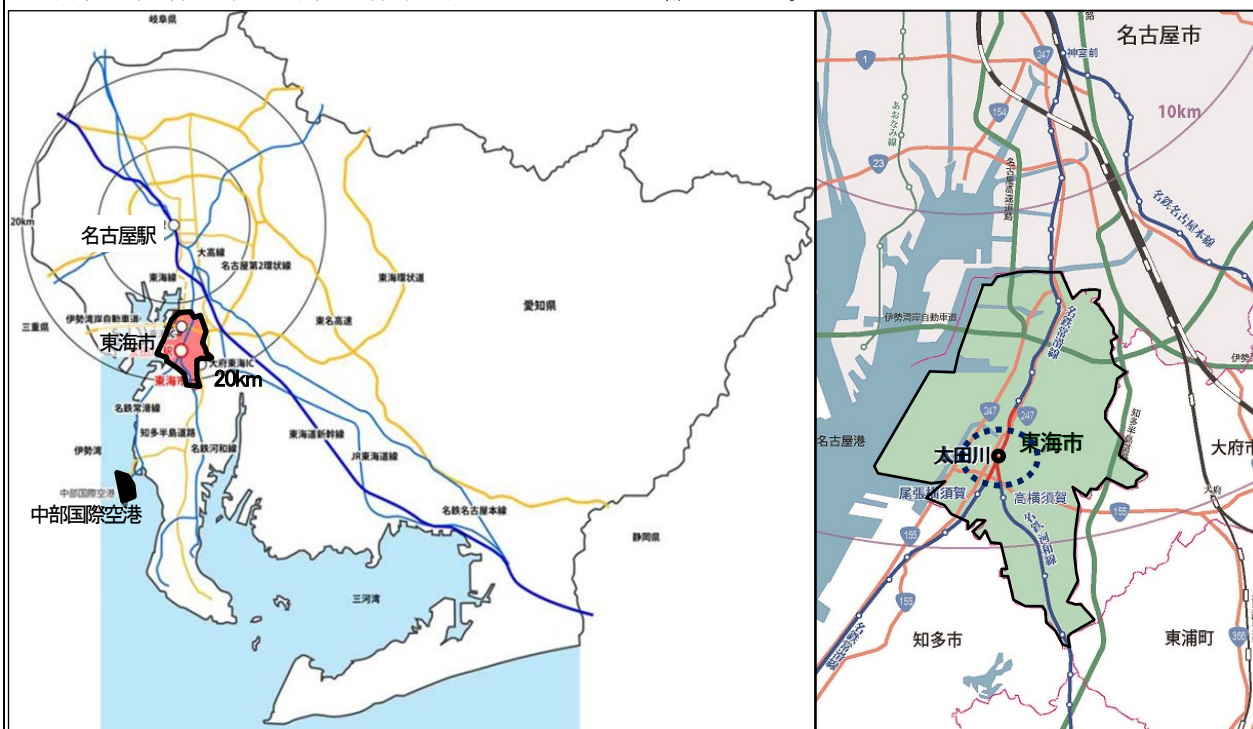


標題 既成市街地のリノベーションによる中心市街地の形成（東海太田川駅周辺土地区画整理事業等）

氏名（所属） 大 岩 隆（東海市 都市建設部 中心街整備事務所）

1 はじめに

東海市は知多半島の西北端に位置し、名古屋市の中心部まで約 20 km圏内に位置している。本市の東部は自然に恵まれた丘陵地、中央平坦部は農地や住宅地、また伊勢湾に面した西部は愛知県の主要な工業地帯である名古屋南部臨海工業地帯の一角を形成する人口 11 万 4 千人の都市である。



〔位置図〕

本市には、新東名高速道路と新名神高速道路を結ぶ伊勢湾岸自動車道のインターチェンジがあり、また、中部国際空港から 20 km圏内であり、さらには名古屋港の港湾区域でもあることから、本市は陸・海・空の交通の要衝としての役割を担っている。特に中部国際空港に乗り入れる名鉄常滑線と知多半島を縦断する名鉄河和線の分岐駅である「太田川駅」は、名古屋駅や中部国際空港まで約 20 分という距離にあり、現在は非常に利便性の高い地域となっている。その「太田川駅」周辺のまちづくりの多岐にわたる取り組みについて紹介する。

2 鉄道の中心駅周辺での土地区画整理事業（東海太田川駅周辺土地区画整理事業）

（1）事業開始の経緯

本市は市制施行前の昭和 30 年代後半に沿岸部に鉄鋼産業が誘致されたことを契機として昭和 44 年に伊勢湾に面し南北に位置する二町が合併して誕生し、工業を基幹産業とする都市として発展してきたが、二町が合併したまちという経緯から中心市街地がなく、また、高度経済成長に伴う急激な都市化により市の様相は大きく変化する中で市街地は分散し、中心となる市街地が形成されてなかったため、市の核となる拠点の整備が本市の重要な課題の一つとなっていた。

そこで、市域のほぼ中心に位置する太田川駅周辺において、市の顔となる魅力ある中心市街地づくりを進めるため、土地区画整理事業の計画を行った。

昭和 52 年度に太田川駅周辺整備計画協議会を設置し検討を始め、昭和 56 年度に鉄道が平面のまま駅の東側 28ha を整備する案で地元へ計画を下ろしたが、地元から鉄道の高架化が必須との強い意思表示があったため再検討を行い、昭和 60 年度に鉄道高架前提の基本構想を策定した。その後、旧土地区画整理協会、旧建設省、愛知県、名古屋鉄道始め地元関係者で組織する調査委員会において昭和 61 年度から 63 年度にかけて計画協議を行い「太田川駅周辺総合整備計画」を策定し、土地区画整理事業、市街地再開発事業及び連続立体交差事業を合わせ

行うことを「三位一体」と銘打ち、都市計画決定後、地区内に「中心街整備事務所」を開設し鉄道の高架化を前提としたまちづくりに着手したものである。

(2) 事業概要

太田川駅周辺土地区画整理事業は、平成4年9月に事業計画決定、平成9年2月に仮換地指定。施行面積は64.3ha、事業期間は平成32年度末までで、総事業費は425.1億円となっている。本地区は減価補償地区で、減価補償金相当額約50億円で約27,000㎡の土地を買収し、減歩率は20%で事業実施している。

平成27年度末現在の進捗は事業費ベースで約92%、建物移転率は事業計画上719戸の移転予定で、その内約94%の677戸が移転完了となっている。



〔平成5年 航空写真〕

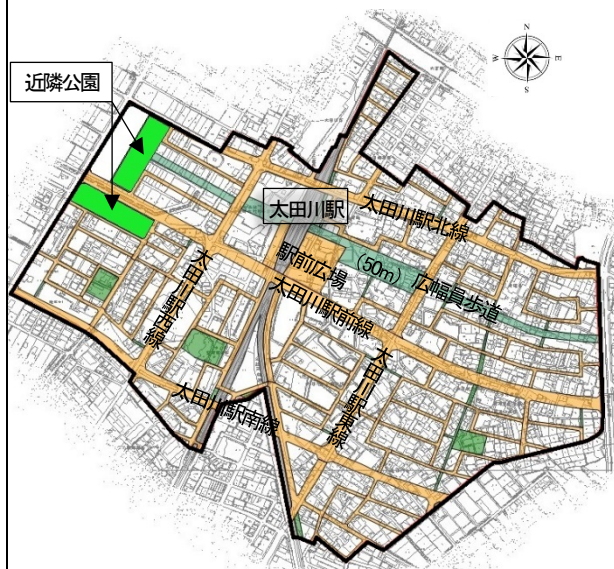
本地区の特徴として、駅前という立地でありながら従前には、商店街と呼ばれるようなものは無く、駅周辺には狭隘道路に面した農家住宅が多く、農地も混在するまちであった。

区画整理の原則である現位置換地、照応の原則で換地設計を進めると、整備後も駅前には多くの農家を含めた住宅ばかりになってしまうので、事業目的である「東海市の玄関口としてふさわしい中心市街地」の整備のため、用途純化を目指し、平成4年の事業着手後、約780人の地権者全員に対して個別に土地利用の意向調査を実施して、住居利用を希望する地権者は駅から少し離れた住居系の区域へ、商業的な土地利用を考える地権者は、駅近くの商業系の区域へと飛換地を行うことで可能な限り、地権者の意向に沿う形で仮換地指定を行った。

既存市街地での土地区画整理事業であるため、地区内の建物の内9割強、719戸が移転対象となっており、その上、

多くの移転対象物件は何重にも重なった玉突き状況になっていたため、事業の進捗に影響を与えていた。事業計画では中断移転を想定し仮住居費を計上していたが、地権者への聞き取りをした結果、長期にわたる仮住居での生活に同意は得られなかった。そこで、宅地の整備が進んだ平成23年度頃から積極的に地権者に仮換地変更を提案し事業期間の短縮を図っている。

設計の概要として、駅の南側を東西に貫く都市計画道路 太田川駅前線(幅員25m・4車線)を始めとする計5路線の幹線道路を配置し、それとは別に、駅を挟んで東西に幅員15m～50mの歩行者専用道路を900mにわたり配置した。



〔設計図〕



〔平成28年 航空写真〕

3 鉄道の高架化によるまちの分断解消（名鉄常滑線・河和線（太田川駅付近）連続立体交差事業）

東海市を南北に貫く名鉄常滑線・河和線は、市の発展に重要な役割を果たしてきたところであるが、踏切による交通の遮断による交通渋滞、あるいは地域分断などといった問題が発生していたため、太田川駅付近については、平成3年9月に太田川駅周辺土地区画整理事業と共に、太田川駅を含む約2.7km（常滑線約2.0km、河和線約0.7km）の連続立体交差事業が都市計画決定され、愛知県により仮線方式で実施された。平成13年度に着手し、平成15年3月の着工、平成20年11月の仮線切替えを経て、平成23年12月に高架化が完成し営業運転を開始した。



〔 高架化した太田川駅 〕

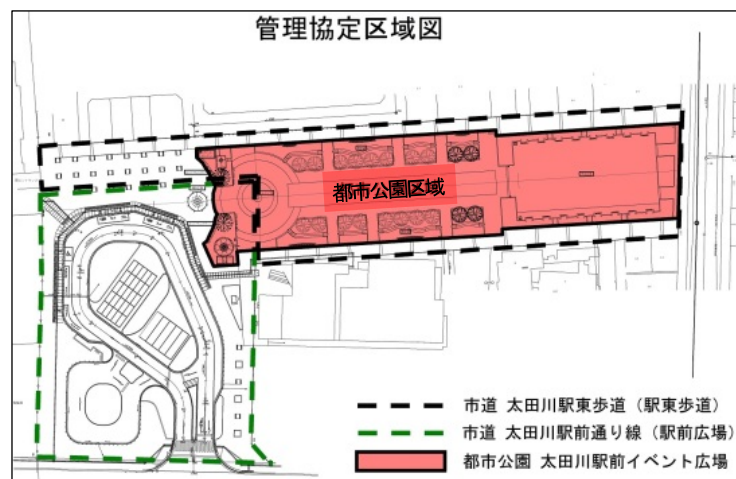
新しく生まれ変わった太田川駅は、3階建てで、これは、分岐駅という性格上発生する鉄道の平面交差を解消するため、分岐側（河和線）の上りと本線（常滑線）の下りを立体交差にしたもので、中部国際空港への輸送力の増強、スピードアップに貢献している。

土地区画整理事業としては早期に鉄道高架化の効果を発現させるため、鉄道工事の工程を見据え交差道路の整備を進め、連続立体交差事業完了の平成25年度中に交差道路の整備を完了し供用開始した。土地区画整理区域内の都市計画道路は3路線4箇所が立体交差になり、まちの分断が解消され、東西の交通も円滑になったことで、地域の方々からも高い評価を得た。また、駅付近の幹線道路沿いの土地利用も一気に進み、鉄道の高架化の事業効果を実感した。また、東海市にとっては、高架下の一定範囲（利用可能面積の約15%）が公共的用途で利用できたため、駅前へ公共施設を整備する上で、大変有効な事業であった。駅前への公共施設の配置については後述する。

4 広幅員歩道の整備

駅の東西に配置した広幅員歩道は、太田川駅への歩行者アクセスの基幹軸として位置づけられる一方で、駅前のにぎわいを演出する重要な都市施設として位置づけられている。特に駅前広場を含め駅の東側約240mの区間は50m、西側約100mの区間は30mの幅員を有しており、駅前のにぎわいの核となる空間として活用する方策が必要であった。そこで、当初計画を踏まえながらも平成18年度に、改めてどのように整備、活用していくかを検討するため、学識経験者を始め国土交通省、愛知県、商工会議所、地域の代表で構成される「太田川駅周辺まちづくり検討会議」を立ち上げ基本計画を取りまとめた。

この基本計画のコンセプトは、「東海市の顔にふさわしい、美しい都市景観と都市拠点の形成」、「まちの中心



部に花・水・緑をテーマとした潤いあふれる空間の充実」とし、緑あふれる空間であるとともに、地元の山車祭や多様なイベントができるにぎわい空間としている。しかし、「道路」と位置付けられている空間ではイベント等の開催にあたっては道路使用許可や占用許可等の手続き、様々な制約が生じる。そこで、使用手続き等の簡略化や公園的利用を円滑に進めるため、先進事例である名古屋市の久屋大通、札幌市の札幌大通の事例を参考にして、歩道を道路区域と公園区域（兼用）に分けることとした。

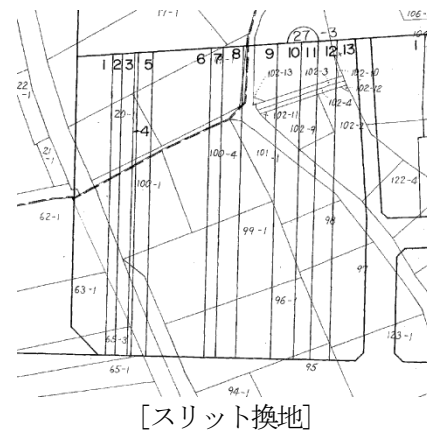
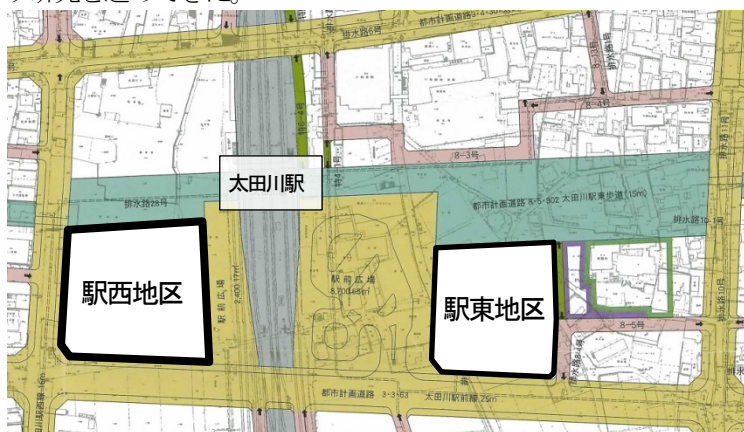
現在、駅東西の広幅員歩道のうち、公園

区域として管理する部分はイベント広場として使用されており、にぎわいの創出や交流・情報の発信のための様々なイベントが実施されている。

5 共同化による土地の高度利用

駅を挟んだ東西には、東海市の顔にふさわしい駅前作りのため土地の共同化を前提とした街区を設け、仮換地指定の際に市街地再開発事業に参加を希望する地権者をここに集めて換地した。なお、この街区は個々の権利者単独での土地使用を制限するためにスリット（带状）換地とした。

ここに換地された地権者は将来の共同化に向け再開発研究会を立ち上げ、土地の共同利用について長年にわたり研究を進めてきた。



(1) 駅東地区（太田川駅東優良建築物等整備事業等）

そのような状況のなか、駅東街区では平成18年度に民間開発業者から開発計画の提案があった。

計画内容は、分譲マンションと商業施設、ホテルを別棟建てで建設するもので、地権者と市で事業内容を検討した結果、市の顔づくりに資するものであり民間活力に期待したいとの判断から、民間開発業者に土地を譲渡又は賃貸することで事業を進めることとなった。

計画時の問題点としては、この地区は、法定再開発事業で土地の共同化により複合ビルを建設することを前提とし、かつ、商業的用途を期待して都市計画されていたことから地区計画によって建物の1、2階部分は住宅用途不可となっていた。この状態では分譲マンション単体での建設ができないため、開発計画に対応できるよう迅速に地区計画の変更を行った。



平成22年3月には分譲戸数130戸のマンション「バンベール太田川」が竣工した。この「バンベール太田川」は、本市において初となる優良建築物等整備事業で駅前居住を促進するための分譲マンションを整備したものである。

経済環境の悪化に伴う住宅需要の落ち込んだ時期にもかかわらず非常に好調な販売実績を上げ、竣工時には全戸完売を達成し、これに続く太田川駅周辺における民間開発の弾みになった。

マンション北側には3階建ての商業施設「ソラト太田川」が平成23年4月にオープンした。当初提案されていたホテルは、平成20年当時、採算が合わないとの理由で整備が見送られ、商業施設単体での整備となった。



この商業施設の1階と2階は店舗となっており、スーパーマーケット、コンビニエンスストアなどが営業している。3階は市の施設で、市民が集える場所として「市民交流プラザ」を開設した。ここには子育て総合支援センター、市民活動センターが入っており、ビル全体で1日あたり約3,000人の集客があり、まちのにぎわい創出に大きく貢献している。

(2) 駅西地区（東海太田川駅西地区第一種市街地再開発事業）

一方、駅西街区では地権者と共に法定再開発の事業化に向けて研究を進めていたが、土地区画整理事業、鉄道高架事業の進捗や市がこの地区に新しい文化施設を設置することを表明したことにより事業化への機運が高まり、平成21年6月に地権者による太田川駅西地区再開発準備組合が設立された。

平成23年3月に市街地再開発事業の都市計画を定め、市街地再開発準備組合が、再開発ビルの基本設計及び事業計画を作成し、平成24年6月29日に愛知県知事から組合設立認可を受けた。

この再開発ビルは東海市の玄関口にふさわしい文化の拠点、魅力ある商業、まちなか居住を推進する質の高い住宅を整備し、中心市街地の活力と魅力づくりに資することを目的としており、東海市の文化創造の拠点となる



ユウナル東海

1000人規模のホールを持つ東海市芸術劇場を中心とし、住宅106戸、店舗11区画や駐車場を配置した複合ビルを計画したもので、鉄道高架の仮線撤去後の平成25年度に建築工事に着手し、平成27年8月に竣工した。その間、ビルの愛称募集を組合と合同で行い、「ユウナル東海」に決定した。

この事業で、特に問題となったのは計画段階での店舗区画の配置であった。都市計画決定後に地権者と市で平面計画を協議する中で、建物の駅から近い北面、東面の1階、2階を店舗として確保したい地権者と芸術劇場の入り口を駅から分かりやすい位置に置きたい市との利害が相反した。結果、店舗の配置を

優先するかたちで基本設計を行ったが、利害関係が発生する複合ビルの設計の難しさを痛感した。

なお、再開発ビル北側の街区についてもユニー株式会社が再開発ビルの建築と歩調を合わせショッピングセンターと駐車場を整備したことで、一気に東海市の玄関口づくりが進展した。

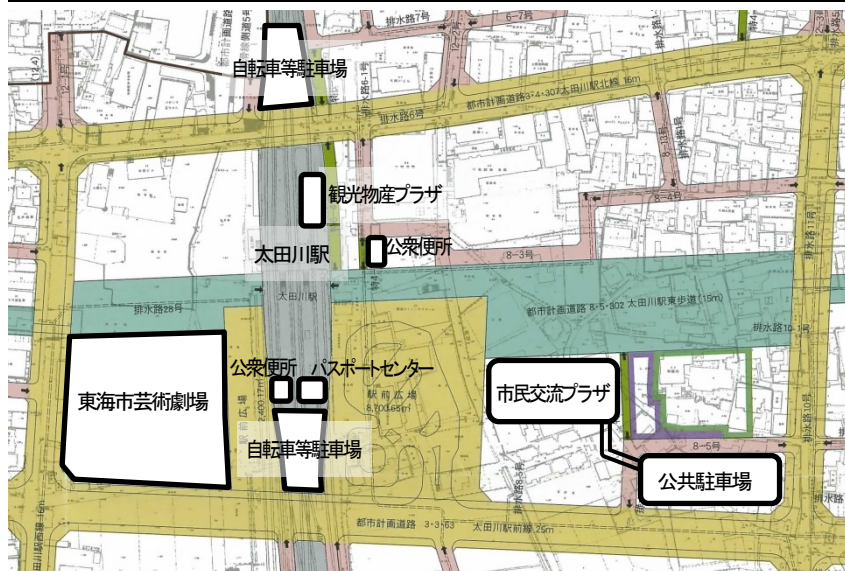
6 駅前への公共施設の配置

本土地区画整理事業の計画の基礎となった「太田川駅周辺総合整備計画」は、計画した時代背景から駅周辺に多くの商業・業務施設が配置されており、公共施設としては美術館、博物館等の文化施設、来街者用駐車場の記述があるのみであった。しかし、バブル景気の崩壊後は、大規模な商業・業務施設の進出が期待できなくなり、また、交通利便性の高い中心駅への公共施設の整備は市民の利便性向上とにぎわいづくりに必要と判断し、公共施設の整備を積極的に行った。

中心駅への公共施設の整備については市議会においても積極的に検討する必要があるとの判断から平成20年6月の本会議において「太田川駅前地区公共施設整備特別委員会」が設置され約1年半にわたる調査研究が行われ、整備すべき公共施設について報告があった。

提案された施設と現在の整備状況について次の通りである。

場所	提案された施設	実施状況	場所の確保方法
駅東地区	子育て総合支援センター（移転）	市民交流プラザとして両施設を合わせて H23 年 4 月開設	民間商業施設の床を取得して整備
	市民活動センター（新設）		
駅西地区	文化ホール（新設）	東海市芸術劇場として H27 年 10 月開設	再開発ビルの床を取得して整備
高架下	自転車等駐車場（集約、増強）	H24 年 11 月開設(有料化)	鉄道会社から用地を賃借し整備
	観光物産プラザ（新設）	H24 年 11 月開設	
	公衆便所（新設）	H27 年 4 月使用開始	
	行政サービス窓口、情報コーナー（新設）	各種証明書のコンビニ交付実施により未整備	
	※提案された施設ではないが、権限委譲により平成 28 年 4 月にパスポートセンター開設		



〔整備した公共施設の配置図〕

※駅東地区には周辺の商業施設等の立地を支援するとともに、市民交流プラザやイベント広場などの利用者のため、平成23年度に本市としては初となる駐車台数196台の有料公共駐車場を整備した。合わせて公共駐車場から市民交流プラザまで円滑に移動できるよう、駐車場の屋上階と商業施設3階を結ぶ連絡通路を整備し、さらなる利用利便性の向上に努めた。ちなみに、平成27年度は年間約36万台の利用があった。

7 賑わい創出事業の実施（東海市中心市街地活性化基本計画）

（1）実施状況

太田川駅周辺を中心市街地としてまちの賑わいを創出するためには、官民一体となって居住者と来外者を増やす必要があるとの観点から、「街なか居住の推進」と「来街者の回遊性の拡大」を目標として平成23年6月に「東海市中心市街地活性化基本計画」の内閣総理大臣認定を受け平成27年度末まで活性化事業を実施してきた。

この計画は「市街地の整備改善に関する事業」として土地区画整理事業や市街地再開発事業等のハード事業を軸に、「商業の活性化に関する事業」としてまちづくり会社や商工会議所と連携し、駅前への商業施設の誘致や広幅員歩道内でのイベント開催、観光物産の情報発信等ソフト事業にも取り組み予想以上の成果を収めた。

ここに中心市街地活性化基本計画の目標指標と実績を示す。なお、名鉄の乗降客数も参考として示す。

目標指標	基準値	目標値	実 績					
			H23	H24	H25	H26	H27	H28
中心市街地の 居住人口(人)	3,265 (H22)	3,400 (H28)	3,357	3,695	3,803	3,863	4,032	4,367
	前年からの増加数		92	438	108	60	169	335
自転車歩行者 通行量(休日)(人)	1,174 (H22)	1,470 (H28)	1,481	1,563	2,156	2,326	3,261	—
	前年からの増加数		307	82	593	170	935	
(参考)								
名鉄太田川駅の 乗降客数(人/日)	13,218 (H22)	—	13,784	14,192	14,541	14,818	17,623	—
	前年からの増加数		566	408	349	277	2,805	

特筆すべきことは活性化事業の期間途中で地方都市リノベーション推進施設整備事業として実施した日本福祉大学東海キャンパスの進出支援である。中心市街地に大学キャンパスが新設されることは、まちの活性化に大きく貢献するものとし、計画時点から市と大学で協力体制を取り、土地区画整理事業の計画変更を行い地区の西端に約7,660㎡の宅地を用意し実施したもので、3学部1,520人（収容定員）が学ぶキャンパスが平成27年4月に開校され、現在は1日1,000人近い学生、教職員が太田川駅の利用者となっている。（平成28年航空写真参照）また、同年3月にユニー株式会社の商業施設「ラスパ太田川」（営業面積約13,900㎡）が開業し、10月に東海市芸術劇場が開設したこと、また、鉄道の高架化完成後に飲食店も多く出店したことで、平成26年度から平成27年度にかけて駅付近の自転車歩行者通行量と駅の乗降客数は大きな伸びを見せ、駅前のにぎわいが実感できる状態となった。

（2）今後の取り組み

前活性化基本計画の最終年度の平成27年度末までに駅周辺の公共施設や商業施設、学校の整備が完了し、まちの活性化、賑わい創出に必要なハード面の整備は一段落したと言えるが、これまでの成果等が腰折れしないよう今まで以上に施設を活用し、賑わいづくりに取り組む必要があるため、新たな中心市街地活性化基本計画（H28～H32）を策定し、今まで行ってきたイベント広場の活用や情報発信は元より、訪日外国人や国内旅客の誘客を推進するため、公共無線ランの整備や外国語のホームページ、観光ガイドブックの作成等を実施し、居住人口、交流人口のさらなる増加を図る。なお、今回の計画は内閣総理大臣認定を受けず、市独自の計画として実施する。

8 市街地の再生に向けて

計画から30数年、事業着手から20年以上の歳月が流れ、大きく社会情勢が変化する中で、中心市街地に求められるものに大きな変化があり、また、地権者の考え方や家庭の事情も日々変化していった。その中で、まちづくりを進めるためのポイントは3点、①当初の計画を踏襲しつつも、これからの時代に合ったまちになるよう、必要な都市計画の変更、事業計画の変更は行うこと。②民間事業者の計画に対し、地権者との調整と行政側の合意形成を迅速に行うこと。さらには、③計画変更等に対し市民の皆様の理解への努力であった。

平成18年度からの民間開発に始まり、公共施設の整備、大学の進出支援、商業施設の誘致が順次形になり、現在の駅周辺のまちづくりができたのも、国や県の指導、支援の下、情報発信を怠らず、宅地の開発計画から官民一体となって取り組み、かつ、行政が民間の計画に対し迅速に対応したことの賜物だと感じている。