

標題 “魅力とにぎわいのあるまちづくり” ～幸田相見特定土地区画整理事業～

氏名（所属） 株式会社オオバ名古屋支店まちづくり部 ◎中西恒平、廣瀬虎男

1. はじめに

我が国の都市構造は、公共交通沿線に市街地が形成されてきたが、高度成長期以降の急激なモータリゼーションの進展により市街地が外延化した低密度な拡散型都市構造に変貌した。

今後、本格化する少子・高齢化社会のもと、公共交通を軸とした集約拠点に重点的な市街地整備を行い、都市機能の集積促進を図り、過度な自家用車利用を抑制した集約型都市構造への転換が必要である。

本地区においては、新駅を中心とした利便性、快適性にすぐれた生活居住機能の整備を実現するため、集約型都市構造を目指した「魅力とにぎわいのあるまちづくり」を進めてきた。

本稿は、区画整理組合から事業運営、測量、換地、設計、工事管理を委託され、事業全体をサポートする立場の当社のまちづくりへの取り組みとまちを活性化するための技法・特色を述べるものである。

2. 地区の概要

本地区は幸田町の中心部より北へ約 3.0km に位置し、地区内には、町の広域交通網の軸となる新駅「相見駅」（JR東海道本線岡崎・幸田駅間に新設）が平成 24 年 3 月 17 日に開業し、町の北の玄関口としての役割を持つ地区である。

施行面積：54.18ha、事業費：81.6 億円

施行期間：平成 10 年度～平成 26 年度

公共減歩率 18.92%、保留地減歩率 12.59%

権利者数：420 人（平成 23 年 7 月時点）



図-1 相見地区の位置

3. “魅力とにぎわいのあるまちづくり” をめざして

(1) 背景

相見駅はJR東海道本線の岡崎駅～幸田駅（駅間 7.4km）のほぼ中央に位置し、地元でも明治時代より設置が望まれていた。

新駅設置に向けてJR東海から提示された条件は、新規乗降客数の確保（50ha 規模の新市街地整備）であったため、従来の「新駅設置→まちづくり→人口増加」という考え方ではなく「まちづくり→人口増加→新駅設置」という考え方で“早期まちびらきを重視した「魅力とにぎわいのあるまちづくり」”を目指して事業を進めてきた。

(2) 事業進捗過程における課題と解決策について

新駅を中心とした集約型都市構造の「魅力とにぎわいのあるまちづくり」を目指した事業を進捗していく中で発生した様々な課題に対し、当社が的確な提案を行うことで、課題の解決に至り、区画整理組合および町から高い評価を受けている。

これらの様々な提案の中で、特に事業進捗に関連のある内容について、以下に詳述する。

1) 計画的なまちづくり

① 課題（区画整理事業遅延の可能性）

農業政策として、優良農地の市街化区域編入は1機会に概ね 20ha まで、土地改良事業施行後 8 年間は市街化区域編入不可という条件のなかで、相見地区の優良農地は約 36ha であり、このうち約 2ha は平成 10 年度に土地改良事業が完了したため、平成 18 年度末の市街化区域編入が最短スケジュールとされていた。

このため、計画地区全域 54ha が市街化区域編入された後の組合設立では、区画整理事業のスタートが大きく遅延する状況が予想され、その回避策を求められた。

② 解決策

組合設立の説明会時点から 54ha 全域の区画整理事業として取組み、地権者の理解を得て、平成 10 年 8 月に組合設立（32.25ha）、平成 13 年 9 月に二期地区を施行地区に加える第 1 回変更認可（44.95ha）を受け、

段階的な市街化区域編入に合わせた地区拡大の提案を行い、区画整理事業開始の遅延を回避した。

この結果、平成14年3月には54ha全域を対象として仮換地個別説明を行い、当時の施行地区（第1回変更認可の44.95ha）を仮換地指定し、平成14年度から本格的に工事に着手した。

その後、平成19年9月に三期地区を加える第3回変更認可（52.67ha）を、平成20年5月には鉄道軌道を加える第4回変更認可（54.18ha）を受け当初計画である施行地区を形成するに至っている（図-2参照）。

2) ビルドアップの仕掛け

① 課題（良好な生活居住機能の整備）

施行前の土地利用は、新駅周辺エリアを中心に農地が広がっており、通常の換地として住宅地を配置した場合、戸建住宅として利用される可能性は低く、アパート利用や農地利用の可能性が高く、良好な生活居住機能の整備は難しいと予想され、その回避策が求められた。また、新駅を中心とした集約型都市構造の実現のため、集約拠点にふさわしい賑わいの創出や居住機能の集積を図ることが求められた。

②-1 解決策1

民間主体の市街地整備促進を図るため、民間事業者の参画を提案した。

この結果、地区を横断する都市計画道路相見線（W=18m）沿道に、まちびらきの核となる大規模商業施設カメラガーデン幸田（A=3.6ha）の誘致が実現し、ホームセンター・衣料品・飲食・コンビニ・ガソリンスタンド等が平成15年10月にオープンした。

また、商業施設用地は借地前提の申出換地とし、恒久的な一体利用を想定したスリット換地を行い、借地形態は地権者42名と農協が個別に借地契約を結び、農協が店舗事業社と契約を結ぶ形態を提案した。この結果、社会的に信頼度が高い農協が中間に入ることで地権者のリスクが大幅に回避できる形態となり、借地料は低額であるものの地権者からは高い評価を受けている。

この商業施設のオープンにより、相見線の対面にも沿道商業施設が相次いでオープンし、大手携帯電話会社3社も軒を連ねるなど、相見の新しいまちづくりのスタートを強くPRするメインストリートとなっている。

また、平成22年7月には同様の手法により、スーパーマーケット・物販を中心としたカメラガーデン幸田（第II期）が拡大してオープン（拡大街区A=3.1ha 地権者43名）し、より一層の賑わいのあるまちを演出している。

②-2 解決策2

新駅を中心とした集約拠点の利便性、快適性にすぐれた生活居住機能の整備促進を実現するため、駅前広場周辺を商業地域として高度利用が可能となるよう集合保留地街区（5箇所・計約15,000㎡）の配置変更の提案を行うとともに、民間企業による市街地整備を目的として、立地環境にふさわしい土地利用コンセプトや環境・景観配慮の方針等の提案を求めたコンペを開催し、東駅前広場周辺において13階建高層マンションが建設されるに至った。（平成25年10月完成予定）

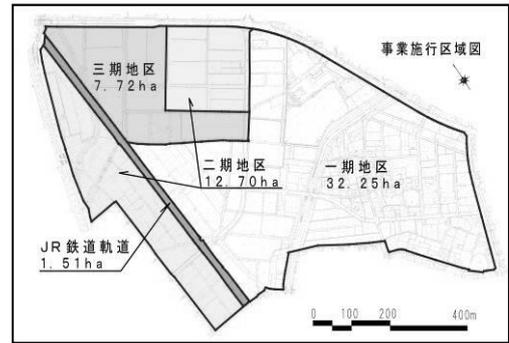


図-2 事業施行区域図



写真-1 平成18年の状況



写真-2 相見線沿道の大手携帯電話会社



写真-3 大型商業施設

（カメラガーデン幸田（第II期））

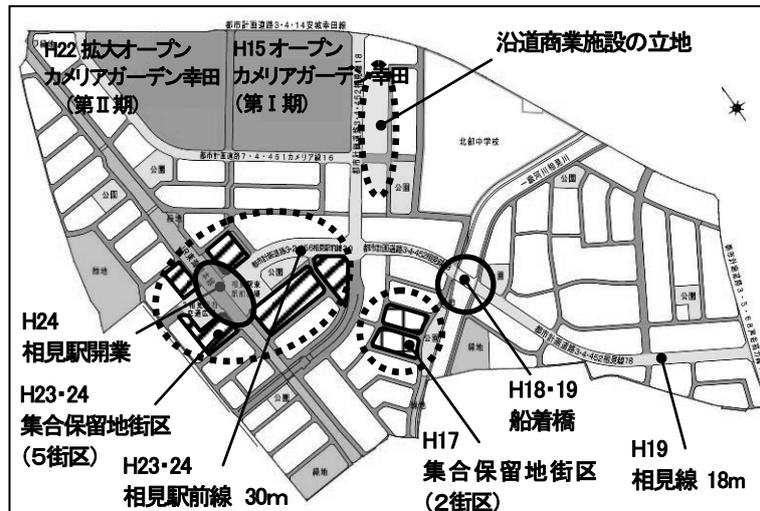


図-3 設計概要図

3) まちの魅力アップ

① 課題 (コスト縮減とまちの魅力アップ)

最近の社会情勢としてコスト縮減が大きな課題となっており、公共施設の整備レベルを必要最小限に設定した画一的なまちづくりを行うケースが見受けられる。

しかし、組合からは保留地処分を有利に進めるために、地区全体をイメージアップし魅力を高め、まちとしての価値を上げることが求められた。

② 解決策

地区全体をイメージアップし、まちの価値を上げるためには、公共施設のグレードアップが必要となるが、コスト縮減を前提とする中では、全ての公共施設の整備レベルを上げることはできない。

このため、町の新たな玄関口としてふさわしい、本地区のシンボルとなる東西駅前広場周辺についてトータルランドスケープ設計を行い、集中して公共施設の整備レベルを上げ、効果的にイメージアップを図る手法を提案した。また、LED照明の採用による省電力化や保水性舗装や豊かな高木植栽による熱環境対策を積極的に採用する等、環境負荷低減に配慮した整備計画を提案した。

この結果、駅前にふさわしい高質で一体的な空間整備と地球環境にやさしいまちづくりの実現により、地区全体のイメージアップを図ることができた。

4) 駅開業に向けた工程管理

請願駅である相見駅新設に関するJR東海との実質的な協議は、平成19年3月1日に、東海旅客鉄道株式会社 (JR東海)・幸田町・組合の三者により「新駅設置の計画協議推進に関する覚書」を締結した時点よりスタートした。

この協議以前の事業計画における新駅および軌道用地は、JR東海との具体的な協議のテーブルが設けられないため、町と組合の判断で2面2線<上りホーム1面+下りホーム1面・上り下り軌道2線の貫通式>の新駅計画を想定した道路計画で、施行前の登記簿面積を確保する計画で進めていた。

しかし、平成19年からのJR東海との具体的な協議により、下り線に待避線を設け、名古屋方面への輸送力を高める2面3線<上りホーム1面+下りホーム(島式)1面・上り下り軌道2線+下り待避線1線>、お



図-4 東駅前広場周辺の土地利用イメージ



写真-4 完成後の東駅前広場

よび駅ホーム中心位置が2面2線想定から北側に約50m移動する新駅計画で決定となった。

この計画変更により、待避線用地を新たに設け、駅前広場の位置を東口で約20m・西口で約44m北側へ移動する必要が生じたため、駅前広場を中心とした街区および鉄道沿道街区形状を変更する内容で、平成20年10月10日に第5回事業計画変更認可を受けた。

この事業計画変更認可により鉄道軌道用地が決定したことを受け、平成20年10月17日にJR東海・幸田町・組合の三者により「新駅設置に関する基本協定」（工事費は全額町負担・施工はJR東海）を締結した。

①-1 課題（仮換地指定変更）

平成19年からのJR東海との具体的協議において、平成21年度下期から軌道工事、平成22年度上期から駅舎建築工事着手、平成23年度末駅開業の工程が示された。このため、組合事業における駅前広場、軌道側道の工事および仮換地変更対応にスピードが求められた。

②-1 解決策

当社は、平成20年1月の軌道用地決定から街区確定測量・事業計画変更・仮換地指定変更まで全ての業務工程をプロジェクトチームで一括監理し、クリティカルにJR東海・愛知県・幸田町との協議、地元調整を進め、平成20年11月に施行地区面積の約30%に相当する15.7haの仮換地指定変更を行なった。

以降のJR本体工事スケジュールに影響を与えることなくスピーディに対応できたことは高く評価されている。

①-2 課題（駅前広場の工期短縮）

工事においては、東日本大震災の影響を受けて駅舎建設工事で資材調達に遅れが生じ、東西駅前広場内に設置された駅舎建設工事の仮囲いフェンスの撤去が予定より3ヶ月延期され平成23年12月末となった。しかし、駅開業日は予定通り平成24年3月であり、その後の工事となる組合発注の駅前広場関連工事で3ヶ月の工期の遅れを取り戻すことが課題であった。

また、駅前広場関連工事は13工事あったが、駅前広場内で同時施工せざるを得ない状況となった。

②-2 解決策

工期の遅れを取り戻すため、組合、町および13社の工業者が一体となり作業工程を繰り返し調整し、最適な工事工程を再構築した。

また、駅前広場の照明灯を先行整備して夜間施工体制を整え、昼夜による施工を実施し、無事平成24年3月17日の駅開業を迎えることができた。

4. おわりに

「計画的なまちづくり」、「ビルドアップの促進方法」、「まちの魅力アップの方法」等を提案・推進したことで新駅を中心とした魅力あるまちづくりは高く評価され、土地売買が厳しい状況の中においても保留地分譲は好評で、事業も順調に進捗している。現在、戸建住宅建設がピークを迎えており、来年には高層マンションも完成し、一層賑わいを見せるであろう。

当社は、今後も本地区の利便性、快適性にすぐれた生活居住機能の整備を実現するため、事業完了まで全力でサポートしていく所存である。

表-1 JR東海との協議開始以降のスケジュール

H19.3	JR東海との具体的協議開始
H20.1	JR軌道用地決定
H20.10	事業計画変更認可（第5回）
H20.11	仮換地指定変更（15.7ha 取消再指定） 軌道側道工事着工（組合施工）
H21.11	JR本体工事着工（JR東海施工）
H23.3	相見駅開業



写真-5 工事中の東駅前広場 (H24. 1. 25)



写真-6 相見駅開業式典の様子