

**豊橋市ストリートデザイン事業基本計画
＜萱町通り、水上ビル(北側)＞**

豊橋市

●ストリートデザイン事業の目的

■ストリートデザイン事業の目的と位置づけ

豊橋市ストリートデザイン事業は、中心市街地における通りの景観や歩く環境を向上させることで、「歩く楽しみ」という新たな魅力を加え、来街・居住の促進と回遊性を高めることを目的とする。

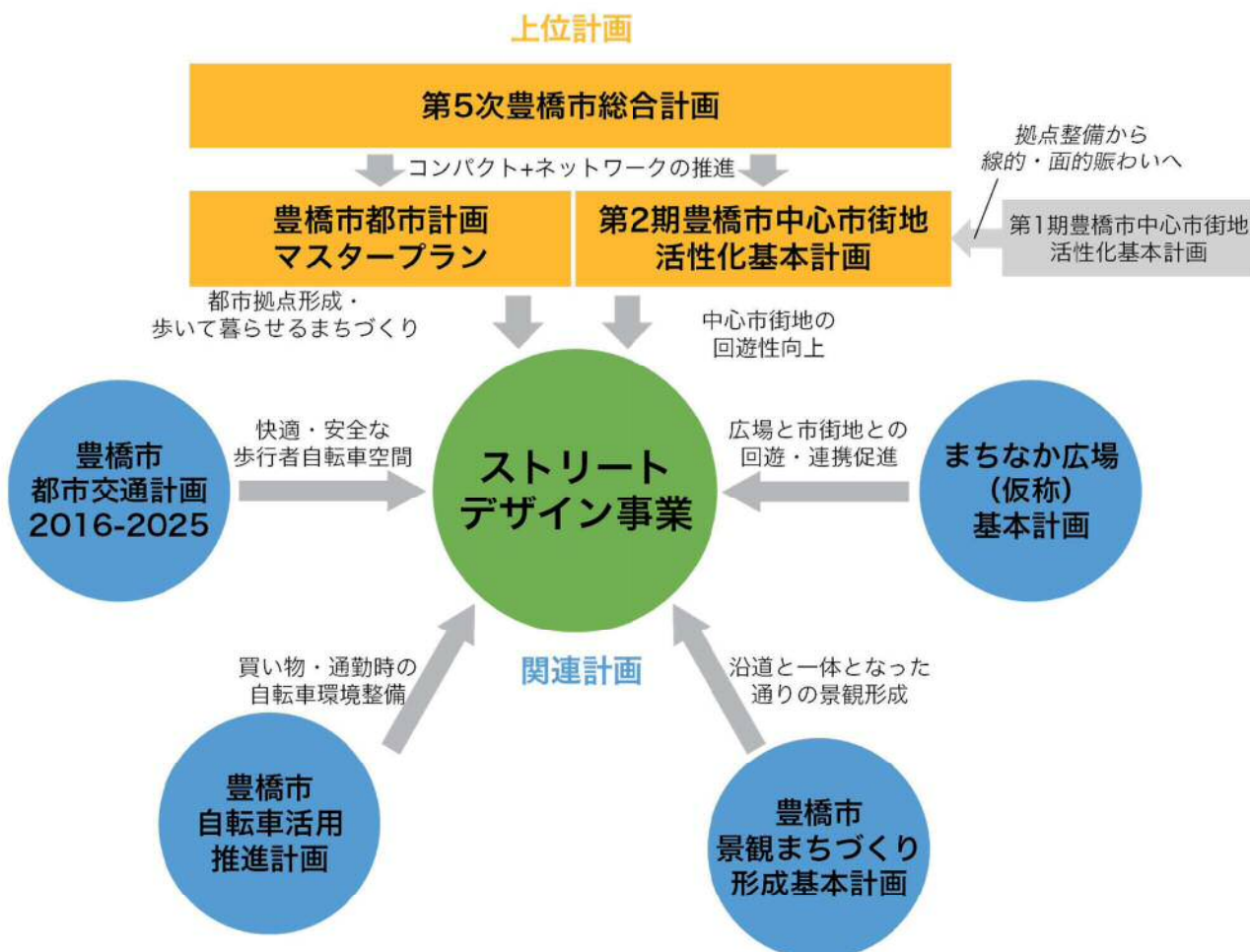
これまで豊橋市が進めてきた中心市街地の賑わい向上、特に中心市街地における商業や文化交流拠点の整備による集客力の向上を、「歩いて楽しい」通りの形成によりつないでいくことで、線的・面的に賑わいを拡大し、回遊性の向上に資する事業としての役割を持つ。また、豊橋市都市計画マスタープランで目指されている「歩いて暮らせるまちづくり」を実現するモデル事業としての役割を有している。

そのため、関連計画・事業と連携し、歩行者や自転車の利便性向上、沿道やまちなか広場（仮称）・まちなか図書館（仮称）と一体的に整備を進め、「通り」を軸とした沿道や活動と一体となったまちづくりへの展開を実現する事業である。

■ストリートデザイン事業の目標

ストリートデザイン事業では以下を達成することを目標とする。

- ①中心市街地における各種拠点との連携・接続強化による中心市街地の回遊性向上
- ②自動車中心から歩行者・自転車に配慮した快適で安全な道路構造への転換
- ③各「通り」の個性を活かした沿道・活動との一体的な「みち・まちづくり」の実現



■ストリートデザイン事業における対象路線

1) 対象路線選定の考え方

①中心市街地各拠点のネットワーク化に貢献する通りであること

第1期中心市街地活性化基本計画事業により、中心市街地には様々な拠点が形成されており、これらを連携し回遊を生み出す通りであること。

②特色のある通りであること

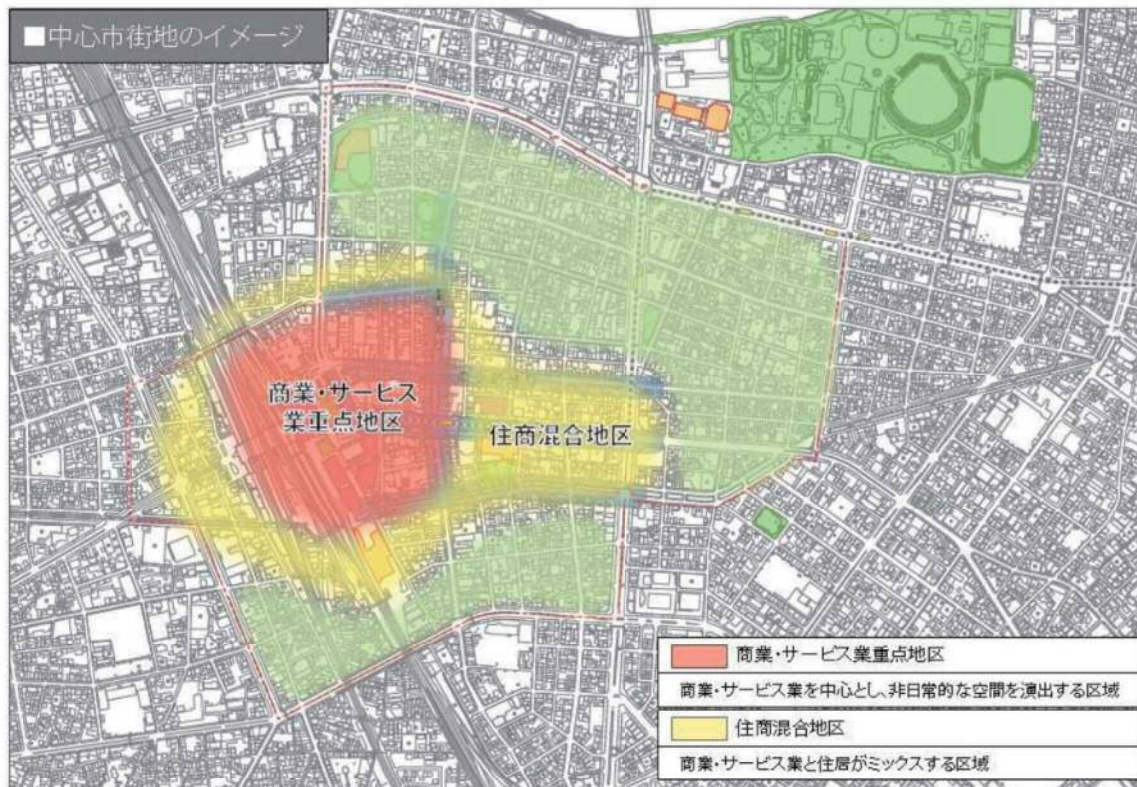
沿道に立地する建物や業種、地域の取り組みに通りならではの特色があり、ストリートデザインによりその特色が活かされ、賑わいの向上が期待できる通りであること。

③歩行環境の改善によりネットワーク化が図られる通りであること

現在、すでに歩行環境が充実している通り同士とつながることで、中心市街地において「歩いて楽しい」歩行環境のネットワーク化が図られる路線であること。

2) 先行して実施する対象路線

「第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画」では、望まれる中心市街地の姿として、豊橋駅を核とした駅前大通一丁目、広小路一丁目、松葉町一丁目および大橋通一丁目を含む一帯を「商業・サービス業重点地区」とし、その周辺と東側区域（広小路二・三丁目、駅前大通二・三丁目）を「住商混合地区」と位置づけている。ストリートデザイン事業を展開する対象路線の選定にあたり、1) 対象路線選定の考え方①～③に該当する上、「商業・サービス業重点地区」「住商混合地区」を東西に貫く大動脈となる路線（広小路通り、駅前大通、水上ビル）の1つである水上ビル（北側）と、3路線を南北に貫く路線として「萱町通り」を対象路線とする。



出典：第2期豊橋市中心市街地活性化基本計画，P40

●基本計画の作成

■対象となる通りの概要

①萱町通り

萱町通りは、かつては「第一通り」として親しまれ、古くからファッションや音楽、文化娯楽の集まる通りであった。近年は特に西側沿道の駐車場化が進み、人通りも少なくなっているが、東側沿道は男性向けのハイファッションやオーディオ店舗が集まっており、上品な街並みを形成している通りである。

②水上ビル（北側）

水上ビルは、かつては遠方からの来街者もあり三河地域でも着目される市場として栄え、戦後の市民の生活物資提供の場だけでなく、様々な問屋が集積し賑わいをみせていた通りである。

近年は賑わいも落ち着き、水上ビルの老朽化、空き店舗が目立っているが、seboneやあいちトリエンナーレなどアート系イベントの開催や個性的な店舗の入居、さらには対象地区中央部における再開発事業（まちなか広場（仮称）やまちなか図書館（仮称）の整備を含む）が予定されている通りである。



■基本計画案の作成経緯

平成
28
年

8月8日(月)
第1回WS【両通り合同】



事例を通じた「みちづくり」の認識共有



参加者による地域の希望と課題の共有

9月4日(日)
第2回WS【水上ビル】



萱町：事例写真を用いた整備の方向性共有



水上：まち歩きを通じたとおりの課題確認

9月12日(月)
第2回WS【萱町通り】

第3回：みちづくりの基本計画を吟味しよう（1）

10月17日(月)
第3回WS【水上ビル】



萱町：まち歩きによる計画案の検証



水上：模型を用いた計画案説明と意見交換

10月29日(日)
第3回WS【萱町通り】

第4回：みちづくりの基本計画を吟味しよう（2）

11月21日(月)
第4回WS【水上ビル】



萱町・水上：前回のWSを踏まえた修正案を説明し、計画のブラッシュアップに向けた意見交換



11月28日(月)
第4回WS【萱町通り】

第5回：歩いて楽しい、出来事であふれるみちを育てよう

平成
29
年

2月20日(月)
第5回WS【両通り合同】



基本計画のとりまとめと今後のうごきづくりに向けた意識の共有

■通りのデザインコンセプト

豊橋一上質な時間が過ごせる、出会いと潤いの都心空間

萱町通りは、かつては「第一通り」として親しまれ、古くからファッションや音楽、文化娯楽の集まる通りであった。近年は沿道の駐車場化が進み、人通りも少なくなっているが、今なおハイファッションやオーディオ店舗が集まっている。

そのため、通りに残る上品さと成長した街路樹を生かしながら、安全な歩行空間、親しみやすい都会的な滞留空間と設えを形成し、多くの人々が上質な時間を過ごし、新しい発見や潤いを感じられる通りのデザインを目指す。

■ストリートデザインの着眼点

①「第一通り」にふさわしい上品で親しみやすい雰囲気づくり

【平面全体計画】中心部は低木植栽を中心とし見通しを確保することで、魅力的な店舗のファサードがよく見える、都会的で親しみやすい空間を形成する。松葉公園の面する北側やまちなか広場（仮称）に近い南側、交差点（辻）は街路樹を配置し、周辺のみどりとのつながりを確保した潤いのある空間を形成する。

【デザイン方針】各建物のファサードの個性を活かし親しみやすい景観を形成するため、素材感がある舗装や材料を使用し、柔らかな色彩を基本とする。

②安心して歩行・滞留できる歩行空間と機能的な自転車・車の通行空間

【断面計画】歩車道境界は変更せず自転車通行空間を確保し、歩行者と自転車を分離する。

【セミフラット化】車道をかさ上げしセミフラット化することで、自動車出入のすりつけを解消し歩道の連続性を確保する。

【歩道照明】ポラードと合わせた足元照明や建物照明を組み合わせ上品な通りの演出を行う。暖色系を中心として繁華街とは異なる、落ち着いた明るさを確保する。

【車道】アスファルトとするが、自転車通行位置の明示は強い色を使わず脱色アスファルト等で対応ができるかを検討する。

③地域で守り育てるみどりの配置

【植栽】植栽帯は基本的には除却し、腰高を目安とした大型プランターによる植栽とする。維持管理を地元と協働で実施することを協議する。

【街路樹】周辺のみどりとの接続区間や交差点では、現在と同様の位置に街路樹を配し、景観にメリハリをつける。

④上質な時間が過ごせる滞留空間の形成

【滞留空間】植栽帯を除却した空間を活用し、滞留できる空間を確保する。また、残した樹木周辺にはベンチなどを整備し、樹木による効用を積極的に活用した休憩空間を確保する。道路占有などの制度を活用し、地域が利活用・維持管理できる仕組みを検討する。

【舗装】歩道の通行部と異なる舗装とし、温かみのある素材と色を用いる。

【歩車道境界】視界をさえぎらないよう安全施設としてポラードを設置するが、ベンチなど滞留空間周辺は防護柵など安心感を高める施設を組み合わせる。

■ゾーニング

対象区間は交差道路との関係や沿道立地条件により、通りとしての性格が異なる。

そのため、通りとしての連続性に留意しながら、通りを3つの地区に分けてデザインを検討する。



こども未来館
ここにこ

- [荳町通り]
- ・交通量 6,758台/日
- ・道路区分 第4種 第2級
- ・車線数 2車線 (上下1車線ずつ)
- ・道路幅員 W=約20.0m

松葉公園

荳町地区
(東海道—松葉大通り)

魚町通り

松葉大通り

豊橋別院

荳町通り

第一通り地区
(松葉大通り—駅前大通り)

広小路通り

駅前

ほの国百貨店

駅前大通り

駅前大通

豊橋駅

西宿地区
駅前大通り—水上ビル

ココラフロント
ココラアベニュー

まちなか広場
(仮称)

穂の国とよはし芸術劇場
(プラット)

■東海道一松葉大通り【萱町地区】

松葉公園北側の住宅地から中心市街地への玄関口となる区間。松葉公園とのつながりを感じさせる、憩いと潤いを感じるみちづくりを行う。

■具体的な施設デザインのポイント

- ・ 歩行者が気軽に木陰で憩うことができるベンチやプランターを街路樹周辺に配置し、車道側の歩道舗装を自然素材とすることで、公園内のようにくつろげる空間を歩道上に演出する。
- ・ 東海道との交差点ではランプやイメージ狭窄を用い、対象区間内の自動車速度を抑制する工夫を行う。
- ・ 夜間でも安全に歩けるようポラードとポール照明を組み合わせて安心感のある通りとする。

■平面・断面計画

- ・ 歩道は現在と同じ幅員とするが、自転車通行空間を車道に確保することで、歩道から自転車を分離し、安全で快適に歩ける空間とする。
- ・ 自動車乗り入れによる歩道や舗装の分断、利活用空間の減少、舗装の劣化を抑制するため、松葉公園より南は車道嵩上げにより歩車道高さの違いを5cm以内に抑える。

■平面図

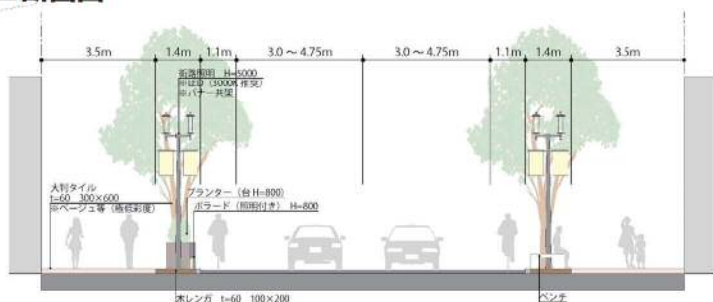


街路樹 (異種植替え)

アスファルト舗装

車道外側線

■断面図



大型タイプ
H=60 100x600
ベンチ等 (樹影利用)

街路樹 H=6000
幹径φ 100x樹冠径
φ100x100

プランター (台H=800)
ポラード (照明付き) H=800

ベンチ
長100x幅40

イメージパースと道路施設デザインの方針



■車道舗装および路面標示

- ・ 交通量が多い萱町通りでは、車道舗装は維持管理性にも配慮し、歩道とコントラストを生む黒舗装（アスファルト舗装）とする。
- ・ 自転車通行空間は路肩に確保する。
- ・ 東海道交差点から南進方向の一部では路面標示によるイメージ狭窄の導入を検討する。
- ・ 交差点または横断歩道については、小舗石舗装等により、自動車速度抑制を図る。



交差点及び横断歩道舗装の事例
(富山市道 大手線)

■街路樹・植栽

- 高木は植替えを検討する。成木の樹高が10m弱で自然樹形の美しい、シマトネリコ（常緑）、アカシデ（落葉）、ヤマボウシ（落葉）などを混在配置し公園のような雰囲気を演出する。
- プランター植栽は、ミカンなどの実のなる木や、ラベンダーやビヨウヤナギなど彩りを与える花木を推奨する。



■照明デザイン

- ポール照明は15m程度、ボラード照明は2m間隔で配置し、夜の安心感を確保する。
- ポールやボラードは視線を遮らない形状とする。灯具は全方向配光を採用し上品さと親しみやすさを両立する。
- かつての映画館立地、ファッション集積の華やかさを感じさせるため、ポールはバナー付きを採用し、景観に適度な色彩を得る。
- ボラード照明では柔らかく足元の光を得るため、下部に灯具が位置する形状を採用する。
- 夜間の上品な賑わいを誘う雰囲気を演出するため、暖色系の電球色を採用する。

■安全施設

- 歩車道境界では縁石は立ち上げず、ボラード（間隔2m程度）およびプランターに車両防護機能を持たせ安全性を確保する。
- ボラード高さは、視界をあまりさえぎらず、かつ横断防止となる高さである80cm程度とする。

■ベンチの配置及びデザイン

- 歩行者が気軽に休憩できるよう、無理なく歩ける距離（100～200m）を目安に、固定式のベンチを設置する。
- ベンチは、街路樹との一体型を採用し、木陰のもとで、みどりの豊かさが感じられる休憩空間とするとともに、街路樹の根本を保全する。

■駐輪場の配置及びデザイン

- 買い物客向けの無料駐輪スペースを確保し、自転車利用者も気軽に立ち寄れる通りとする。
- ただし駐輪施設は、各店舗の必要性によるため道路占有物件としての設置可能性を検討する。プランターなど他の施設との一体型等を検討する。



出典：大阪市HP

<http://www.city.osaka.lg.jp/hodoshiryo/nishi/0000318582.html>



■歩道舗装

- 歩道の舗装は、沿道から3.5mを通行のための有効幅員、残りを滞留や利活用を促す幅員と位置づけ、舗装を区分する。
- 通行を促す区間では、彩度を抑えた大判コンクリートブロック舗装（600×300mm）によるウマ目地を採用し、上品さを演出する。
- 滞留や利活用を促す区間では、足元の温かみや潤いのある視覚効果をもたらす木レンガ舗装を採用する（地域調達を検討する）。



2. ゾーン別道路デザイン

■松葉大通り一駅前大通り【第一通り地区】

ハイファッションやオーディオ店舗が集積し、萱町通りの沿道環境の特色を最もよく表す区間である。魅力的な店舗のファサードがよく見える、上品で親しみやすいデザインを採用し、賑わい形成を後押しする。

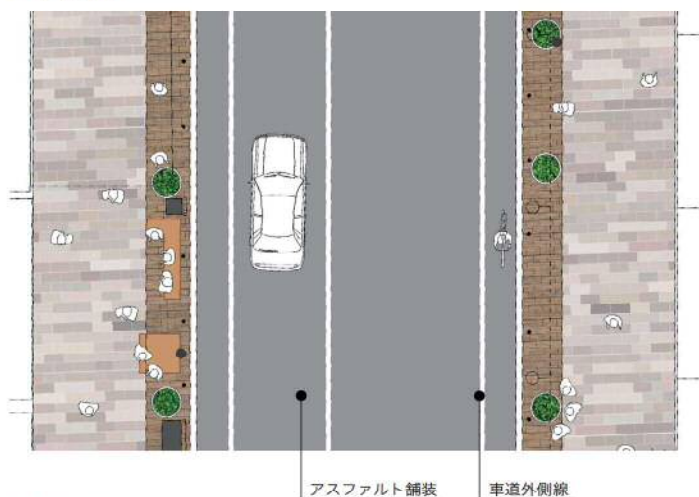
■具体的な施設デザインのポイント

- 歩道舗装への大判タイルの採用や、装飾の少ない街路灯の採用、道路施設の色彩統一により上品さを保つとともに、自然素材舗装の活用やプランターの設置を行い、親しみやすさとの両立を図る。
- 特に植栽については可能な限り緑量を維持したまま、高さを抑えることで両側の見通しを確保し、沿線店舗の顔が良く見える通りとする。
- ベンチなどの休憩空間や活用できる空間など、沿道店舗と来街者のコミュニケーションのきっかけとなる空間づくりを行う。

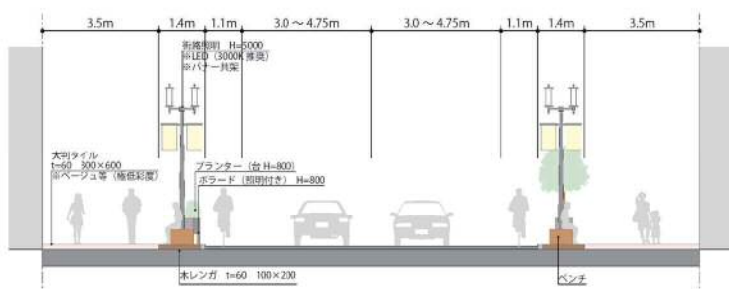
■平面・断面計画

- 歩道は現在と同じ幅員とするが、自転車通行空間を車道に確保することで、安全で快適に歩ける空間とする。
- 自動車乗り入れによる歩道や舗装の分断、利活用空間の減少、舗装の劣化を抑制するため、車道嵩上げにより歩車道高さの違いを5cm以内に抑える。

■平面図



■断面図



イメージパースと道路施設デザインの方針



■歩道舗装

- 歩道の舗装は、沿道から3.5mを通行のための有効幅員、残りを滞留や利活用を促す幅員と位置づけ、舗装を区分する。
- 通行を促す区間では、彩度を抑えた大判コンクリートブロック舗装 (600×300mm) を採用し、上品さを演出する。
- 滞留や利活用を促す区間では、足元の温かみや潤いのある視覚効果をもたらす木レンガ舗装を採用する (地域調達を検討する)。





■街路樹・植栽

- ・ 街路樹は、両側への見通しの確保と空や光を感じられるように高さを抑え、プランターによる中低木植栽を中心とする。
- ・ プランター植栽の一部では、みどりの豊かさや彩りが感じられるよう、ラベンダーやビヨウヤナギなどの推奨により、潤いと親しみやすさのある通りとする。（地域や沿道事業者のニーズを踏まえルール作りを検討）

■照明デザイン

- ・ 萱町地区と同様、ポラード照明とポール照明の併用とし、安心感とともに温かみや親しみある通りの演出を行う。
- ・ 沿道店舗が比較的多い区間であることから、内照式の看板照明や建物への間接照明、シャッターデザインの修景を促す。



ポラード照明の事例
(松山ローブウェイ通り)



バナー照明の事例
(丸の内仲通り)

■ベンチの配置及びデザイン

- ・ 歩行者が気軽に休憩できるよう、無理なく歩ける距離（100～200m）を目安にベンチを設置する。
- ・ ベンチは、多様な目的、人数の来街者が各々に気分に応じた過ごし方ができるように、座面が深い形状の設置を検討する。
- ・ 素材は、歩道舗装と合わせ温かみのある、防腐処理を施した木材を積極的に検討する。



ベンチの事例

(上：鳥取駅前太平線、下：高崎市藤木高崎線)

■道路空間における利活用の促進

- ・ 第一通りでは、ファッションを中心に多様な路面店が立地していることから、店舗のニーズに合わせて道路空間を利活用できるように、サイクルラック、テーブルイス、小型プランターなど多様な道路占用物件の可能性を検討し、積極的な活用を促す。
- ・ 地上器についても、色彩を他の道路施設と合わせるとともに、カウンター利用などの可能性を検討する。



歩道利活用の事例
(名古屋市長者町通り)

■車道舗装および路面標示

- ・ 交通量が多い萱町通りでは、車道は維持管理性にも配慮し、歩道舗装とコントラストを生む黒舗装（アスファルト舗装）とする。
- ・ 自転車通行空間は路肩に確保する。
- ・ 広小路通りとの交差点は横断歩道については、小舗石、タイル舗装等により、速度抑制とゲート性向上を検討する。

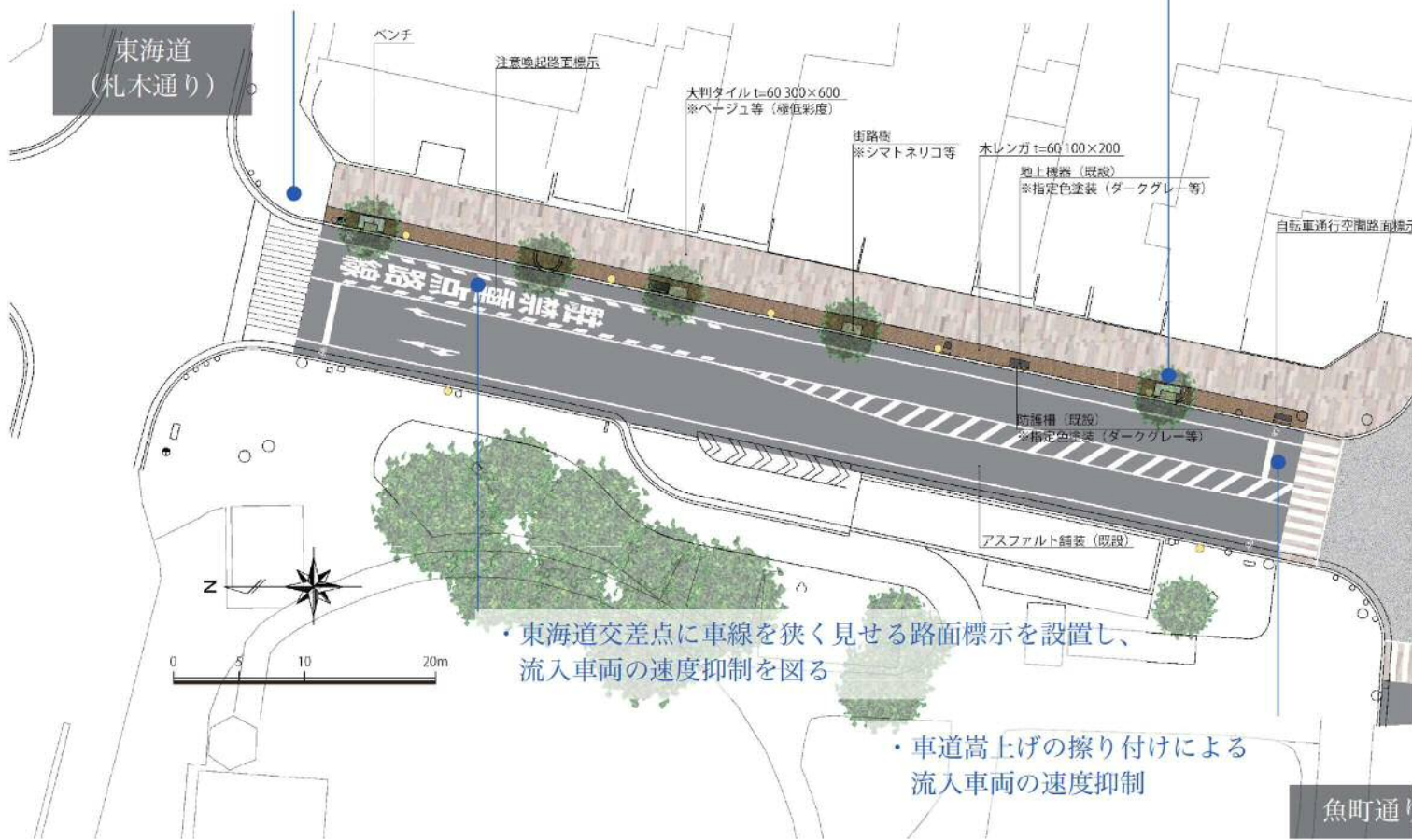


交差点及び横断歩道舗装の事例
(富山市道 大手線)

■東海道一松葉大通り【萱町地区】

- ・魚町通り交差点より北の地区では、歩道構造は現在のマウントアップから変更しない

- ・100mを目安に横断歩道付近に街路樹と一体となったベンチを配置



- ・東海道交差点に車線を狭く見せる路面標示を設置し、流入車両の速度抑制を図る

- ・車道高上げの擦り付けによる流入車両の速度抑制

■松葉大通り一駅前大通り【第一通り地区】北側

- ・生活道路への流入抑制を図るため、歩道舗装を横断歩道部に適用

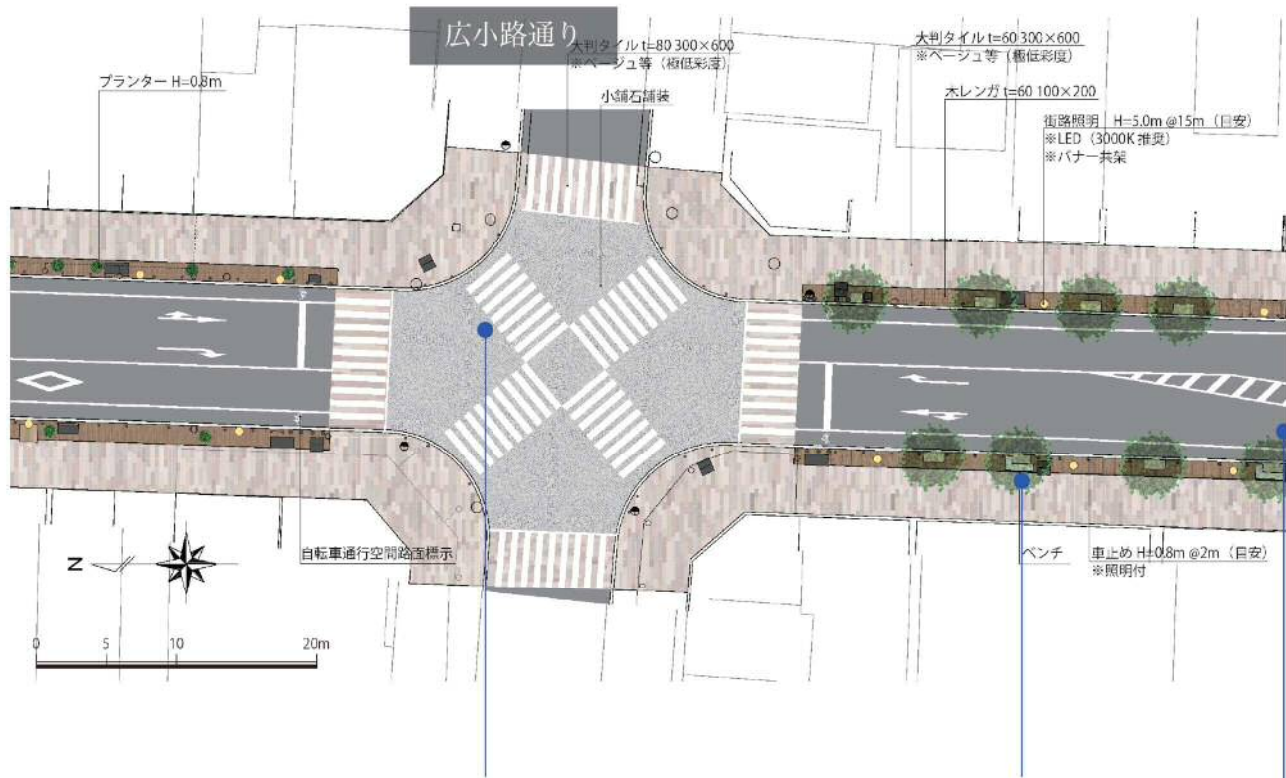
- ・100mを目安にベンチを配置



※本配置案は基本計画策定時のものであり、
今後実施設計を進める中で変更する可能性がある。



■駅前大通りー水上ビル【第一通り地区】



- ・スクランブル化
- ・通りのゲート性強化と車両の速度抑制を目的とした舗装の採用

- ・街路樹と一体となったベンチを配置

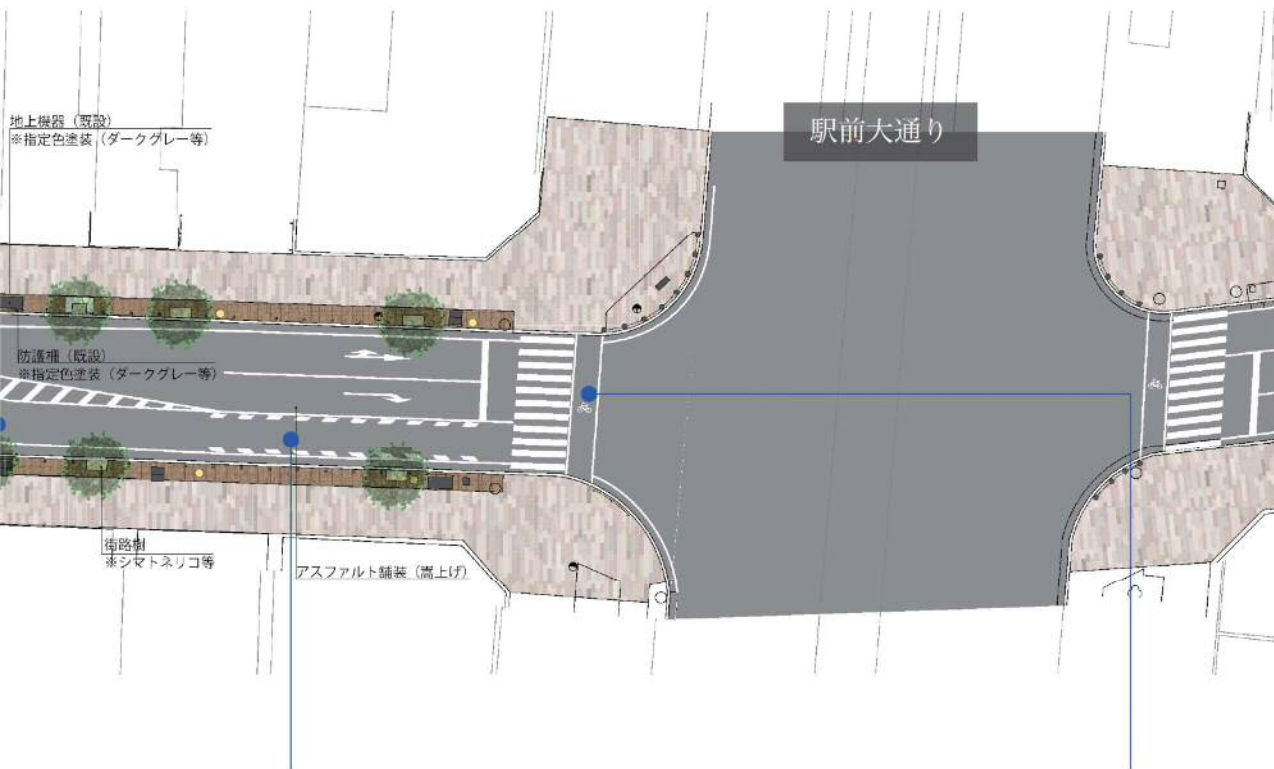
■駅前大通りー水上ビル【西宿地区】

・駅前大通りより南の地区では、歩道構造は現在のマウントアップから変更しない



- ・自転車通行空間の確保方法の検討

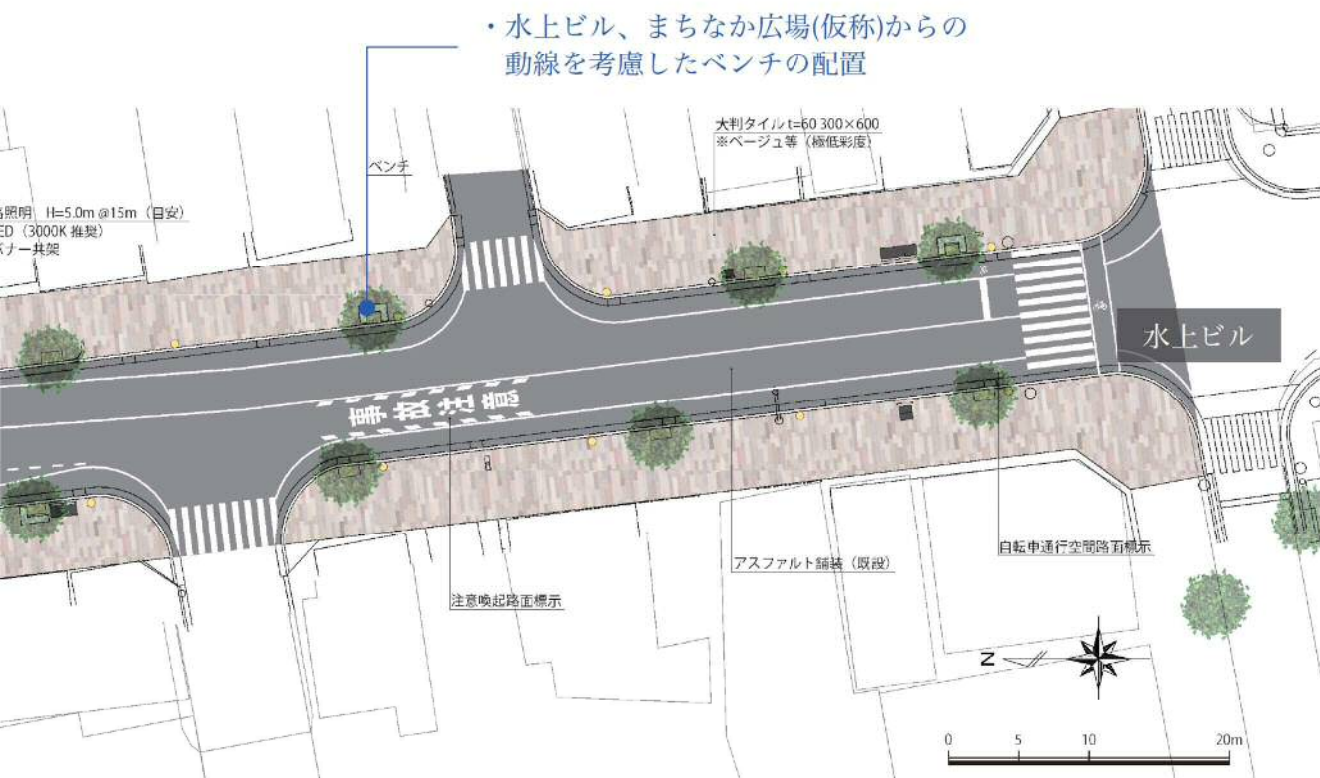
※本配置案は基本計画策定時のものであり、
今後実施設計を進める中で変更する可能性がある。



・自転車通行空間の
確保方法の検討

・駅前大通り交差点に車線を狭く見せる路面標示を
設置し、入車車両の速度抑制を図る。

・車道嵩上げの擦り付けにより
流入車両の速度抑制を図る



・水上ビル、まちなか広場(仮称)からの
動線を考慮したベンチの配置

■通りのデザインコンセプト

水上ビルの営みに寄り添い、新しさと懐かしさが交わる生活空間

水上ビルは、かつては遠方からの来街者もあり三河地域でも着目される市場として栄え様々な問屋が集積し賑わいをみせていたが、近年は賑わいも落ち着き、空き店舗が目立ちつつある。

一方、seboneやあいちトリエンナーレなどアート系イベントの開催や個性的な店舗の入居、さらには再開発事業と、まちなか広場（仮称）やまちなか図書館（仮称）の整備など、水上ビル周辺が再び脚光を浴びる契機が訪れようとしている。

水上ビルが生む独特な景観を活かしながら、安全で快適な交流が生まれる歩行空間、懐かしさを損なわない滞留空間を形成し、ビルでの営みが通りへ、広場へとにじみだす通りのデザインを目指す。

■ゾーニング

対象区間南側には水上ビルが連なり、連続的な景観を形成している。

しかしながら、萱町橋交差点を境として、水上ビルの管理主体や自動車交通の状況が大きく異なる。そのため、通りとしての連続性に留意しながら、通りを豊橋ビル区間と大豊ビル区間の2つに分けてデザインの検討を行う。さらに、まちなか広場（仮称）ができる区間については、広場と道路との一体性を高め、異なるデザインを検討する。



■ストリートデザインの着眼点

①「水上ビルらしさと新しさが入り混じる通り

【平面計画全体】水上ビルの特长である東西への連続性を継承しつつ通りの変化とリズムを生み出すため、水上ビル側の歩行空間の設えを一貫したデザインとしながら、広場が整備される区間については、みどりや舗装を活用し広場と一体的な空間を形成する。

【断面計画】水上ビル側の歩道を拡幅することで、自動車交通の抑制と歩行環境の改善を図る。

【デザイン方針】駅前や再開発など新しい開発が進む北側と水上ビル側とで設えを変え、それぞれの沿道とのイメージの整合を図るとともに、水上ビルの領域性を高める

②まちなか広場（仮称）を取り込む賑わいの形成

【断面計画】広場区間はフラット化し、一体性の確保とハンプによる自動車交通の速度抑制を図る。

【デザイン方針】ファサードの個性を残しても遜色のないよう、舗装と照明は一体的にデザインする。広場との一体性を重視した高木の配置、道路が誇張されない歩車道境界部のデザインに留意する。

③時間による変化（沿道・営み）を考えた通りのデザイン

【滞留空間】水上ビル側では植栽帯を除却した空間を活用し、滞留できる空間を確保する。また、自転車通行空間を原則車道とすることで、北側歩道の利活用空間創出を図る。

【営みの継続】道路協力団体などの制度を活用し水上ビルの将来像が変化しても、道路空間での賑わいが継続し、地域が道路を利活用・維持管理できる仕組みを検討する。



[水上ビル（北側）]

- ・交通量 3,369台/日
- ・道路区分 第4種 第3級
- ・車線数 1車線（一方通行）
- ・道路幅員 W=約15.0m

水上ビル【北側】

5. ゾーン別道路デザイン

■豊橋ビル区間

豊橋駅や穂の国とよはし芸術劇場（プラット）に近く、飲食店が集積している区間である。ここは、水上ビルの魅力を引き立てるため、通りを挟んで水上ビル側と反対側とで対照的なデザインとする。具体的には、反対側歩道は現況から変えず、駅前大通りから続く都会的な雰囲気を維持し、夜でも安心な通りのデザインとする。水上ビル側はアーケードを活かし、レンガ舗装や裸電球照明等により、路地的な界隈性を持たせた雰囲気を演出する。

■具体的な施設デザインのポイント

- 水上ビル側は、古き良き「水上ビルらしさ」を最大限生かした、懐かしさすら感じさせるデザインとなるよう、濃茶色レンガ舗装、雰囲気のある照明配置を行う。
- 穂の国とよはし芸術劇場（プラット）前まで舗装デザインを誘引し、駅からきた来訪者の視線を水上ビル側に誘導するデザインを施す。
- 反対側歩道は水上ビル側と対照的なデザインとなるよう、あえて現況舗装はそのまま活用しながら、街路灯により夜でも安全性を感じられるデザインとする。街路灯のデザインはシンプルで都会的なものを採用する。

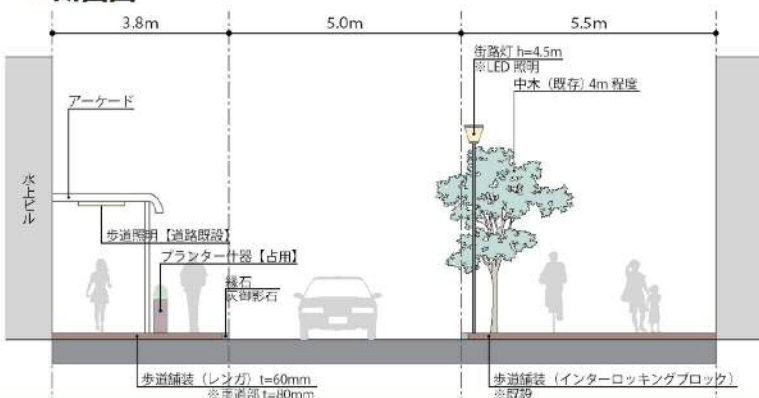
■平面・断面計画

- 水上ビル側の歩道は現在から約1m拡幅し、地域の賑わいと歩行者動線を引き込む。それに伴い車道幅員を1m減らす。
- 自転車は車道混在走行とすることで、歩道から自転車を分離し、安全で快適に歩ける空間とする。

■平面図



■断面図



イメージパースと道路施設デザインの方針



■車道舗装および路面標示

- 交通量が多い区間でもあるため、車道舗装は維持管理性にも配慮し、歩道舗装とコントラストを生む黒舗装（アスファルト舗装）とする。
- 自転車は車道混在走行とすることで、歩道から自転車を分離し、安全で快適に歩ける空間とする。
- 水上ビル側の歩車道境界はマウントアップとする。縁石は御影石を使用し、通りの雰囲気を崩さないデザインとする。
- 萱町橋交差点では、横断歩道を追加し、水上ビル側の歩道の連続性を検討する。交通量が多いため、混雑が発生せず、自動車交通の安全性が守られる現示構成や路面標示を検討する。



■植栽

- 現況の樹木は残しながら、プランター植栽によりみどりの潤いを増やす。プランターは地域の管理とし、潤いのある空間形成を目指す。
- プランターは、賑わい形成の一助となるような使用性にも特徴的なデザインを検討する。植木鉢とテーブルを兼ねるなど、沿道の賑わい作りに資するデザインの検討を促す。
- 高木は反対側歩道の現況活用とし、自然樹形管理とする。

■照明デザイン

- 水上ビル側は、ある種の懐かしさが感じられるような雰囲気のある、照明デザインを施す。
- LEDなどの効率性の高い光源の使用が基本とはなるが、裸電球のようなペンダント式の照明で電球色のようなデザインとする。
- 反対側は、現況の交差点照明（H=8m程度、メタルハライドランプ）を活用するほか、地域要望でもあった、明るく安心感のある歩道空間の提供を意図し、街路灯を追加する。



木製屋根とLED裸電球の組合せ
(秋田駅西口バスターミナル)

■歩道舗装

- 歩道の舗装は、水上ビル側の歩道について現道幅員から1.0mを拡幅する。
- 水上ビル側はレンガ舗装（100mm×200mm、濃茶色、アジロ張り）とする。穂の国とよはし芸術劇場（プラット）前にもレンガ舗装を延伸する。
- 反対側については、現況を維持する。



レンガ舗装の事例
(札幌北3条広場)

■ベンチ・テーブル・プランターなどのデザイン

- 整備段階では、道路付属物としてのベンチの配置は行わないことを基本とする。
- 路地的な雰囲気は地域と共に形成する。例えば沿道商店の雰囲気にマッチするプランター台など、地域主体のデザイン、提案、活用を促す。
- 反対側歩道については幅員に余裕があることから、土地利用の動向を見ながら利活用を促す。

■駐輪場の配置及びデザイン

- 買い物客向けの無料駐輪スペースを確保し、自転車利用者も気軽に立ち寄れる通りとする。
- ただし駐輪施設は、各店舗の必要性によるため道路占有物件としての設置可能性を検討する。プランターなど他の施設との一体型等を検討する。



プランター型駐輪ラック

5. ゾーン別道路デザイン

■大豊ビル区間

大豊ビル区間は、豊橋ビルに代表される古めかしい魅力と、まちなか広場（仮称）周辺が描く都市的な新しい魅力とをつなぐ役割を担う。

用途に見合った活用を促す上質なデザインを行うことで、現在の沿道が持つ魅力を壊さないデザインとする。

■具体的な施設デザインのポイント

- 接続する隣接区間や再開発事業（まちなか広場（仮称）やまちなか図書館（仮称）の整備を含む）とのつながりが感じられるデザインとする。
- まちなか広場（仮称）より西は、駅前大通り側からの円滑な人の流入出を促すため街路樹による東西のつながりを確保する。
- まちなか広場（仮称）より東は、水上ビル上階や周辺の居住者の日常に安らぎをもたらす空間を目指し、具体的には、植栽マスやプランター、ベンチ等の配置により庭や縁側のような設えを地域に期待する。
- 舗装は豊橋ビル同様とし、水上ビルとしての連続性を果たせる。

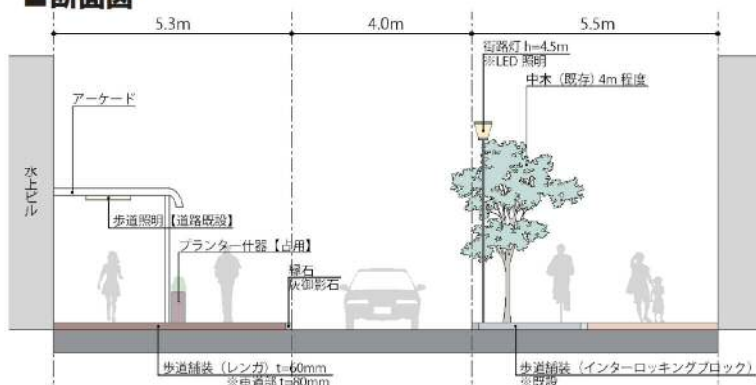
■平面・断面計画

- 自動車交通量に見合った、歩道の拡幅を行う。
- 水上ビル側歩道境界は現況と同様のマウントアップとし、空間に広がりを持たせる。

■平面図



■断面図



イメージパースと道路施設デザインの方針



■歩道舗装

- 歩道の舗装は、水上ビル側の歩道について現道幅員から最大2.0mを拡幅する。
- 水上ビル側は、まちなか広場（仮称）区間との対比を意図し、レンガ舗装（100mm×200mm、濃茶色、アジロ張り）とする。
- 反対側については、現況を維持する。



レンガ舗装の事例
(札幌北3条広場)



■街路樹・植栽

- 街路樹は現況の中木に加え、高木の追加を検討する。樹種は、自然樹形の美しさ、緑陰の豊かさ、維持管理性、などを勘案しながらまちなか広場（仮称）と一体的に検討を進める。
- プランター植栽は、地域の整備、管理を基本とする。沿道商店の業態を十分に考慮し、ベンチやテーブルの配置を優先する。



現在の狭間公園のみどり

■照明デザイン

- ポール照明は15m程度で配置し、夜の安心感を確保する。
- ポールは視線を遮らない形状とする。灯具は間接照明式を採用し、過度にまぶしく感じず、都会的な雰囲気を与える照明を採用する
- アーケード下照明と合わせ、水上ビル側歩道についても安全性を確保した照明計画とする。



夜間の住民等の活用イメージ

■車道舗装および路面標示

- 交通量が多い区間でもあるため、車道舗装は維持管理性にも配慮し、歩道舗装とコントラストを生む黒舗装（アスファルト舗装）とする。
- 自転車は車道混在通行とし、反対側は歩行者のみが利用する空間とする。
- 水上ビル側の歩車道境界はマウントアップとする。縁石は御影石を使用し、通りの雰囲気を崩さないデザインとする。
- 萱町橋交差点および新川橋交差点では、横断歩道を追加し、水上ビル側の歩道の連続性を検討する。交通量が多いため、混雑が発生せず、自動車交通の安全性が守られる現示構成や路面標示を検討する。

■ベンチの配置及びデザイン

- 道路付属物として、固定式でのベンチ配置は行わない。
- 沿道商店の業態や活用を念頭に、地域主体で検討する。例えば沿道商店の雰囲気にマッチするテーブルやベンチなど、地域主体の提案を促す。
- また、まちなか図書館（仮称）の整備や、これまでの sebone・あいちトリエンナーレなどアート関連の取り組みも踏まえ、地域独自の利活用の企画検討を考慮する。

5. ゾーン別道路デザイン

■まちなか広場（仮称）区間

検討対象区間のうち、最も沿道環境の変化が大きいまちなか広場（仮称）区間は、水上ビル前に出現する新しい空間とのコラボレーションによる憩いと滞留の空間形成を目指す。広場と道路を中心とした新しい活用主体のみちづくりを地域や再開発地区とも合わせ推進する。

■具体的な施設デザインのポイント

- 近い将来において整備されるまちなか広場（仮称）と一体となった空間を形成するため、広場のデザインとも統一感のある歩車道舗装デザインや照明デザインを行う。
- まちなか広場（仮称）と道路を一体的空間とする囲み型の街路樹配置・舗装統一・フラット化を行う。
- カフェなどの利活用に使いやすい歩車道境界と一体的な舗装デザインや、緑あふれる憩いの空間を形成する樹木の配置を行う。

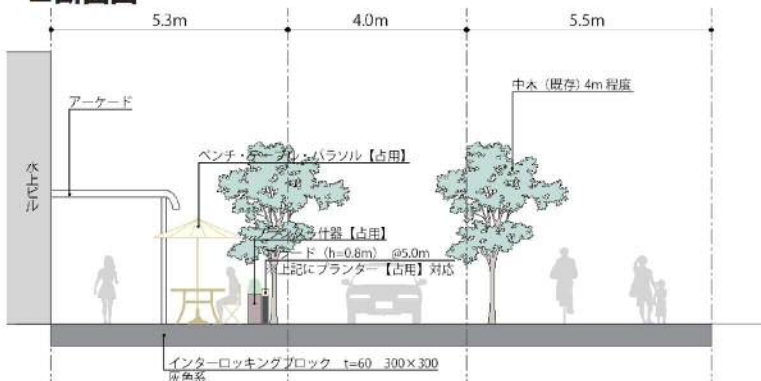
■平面・断面計画

- 水上ビル側の歩道を2m拡幅する。
- 歩車道境界は車道嵩上げによりフラット化し、空間に広がりを持たせるとともに、ハンプにより自動車交通の速度抑制を図る。

■平面図



■断面図



イメージパースと道路施設デザインの方針



■車道舗装・歩道舗装

- 車道と歩道の舗装全体を統一するとともに、フラット化を図ることで、広場空間の一体性を前面に押し出したデザインとする。
- 材料は透水性コンクリートブロック舗装 (t=60~80mm、300mm×300mm) を基本とする。
- 滞留や利活用を促す区間については、舗装デザインパターンで明示するのではなく、地域主体で考える休憩施設等の占用や活用があることを前提に、シンプルな色彩やパターンとする。
- なお、舗装パターンの具体化については、今後もまちなか広場（仮称）のデザインとも連携を図りながら、一体性を高めるデザインを検討する。

■街路樹・植栽

- 高木は、自然樹形の美しさ、緑陰の豊かさ、維持管理性、などを勘案し、まちなか広場（仮称）と一体に検討を進める。

■照明デザイン

- ポール照明は15m程度、ポラード照明は2m間隔で配置し、夜の安心感を確保する。
- ポール照明は、シンプルなデザインとし、北側歩道や広場照明と一体的に考える。デザイン上も管理上も種類を増やさない計画とする。
- ポラード照明では柔らかく足元の光を得るため、下部に灯具が位置する形状を採用する。



ポラード照明の事例
（松山ロープウェー通り）

■安全施設

- 歩車道境界では縁石は立ち上げず、ポラード（間隔2m程度）およびプランターに車両防護機能を持たせ安全性を確保する。
- ポラード高さは、視界をあまりさえぎらず、かつ横断防止となる高さである80cm程度とする。
- ポラードには照明機能を共架させ、路面照度を確保しながら、落ち着いた雰囲気の演出を行う。



ポラードとプランターの混合配置の事例
（横浜元町商店街）

■ベンチ等の配置及びデザイン

- 歩行者や来街者が積極的に憩える区間として整備を行うが、空間の広がりや一体性を阻害しないよう、固定式の道路付属物としてのベンチは整備しない。
- 地域を中心として広場の利活用とも一体的に捉え、オープンカフェをはじめとした様々な道路空間利用をエリアマネジメント等と一体的に考え、試行展開を支援する。



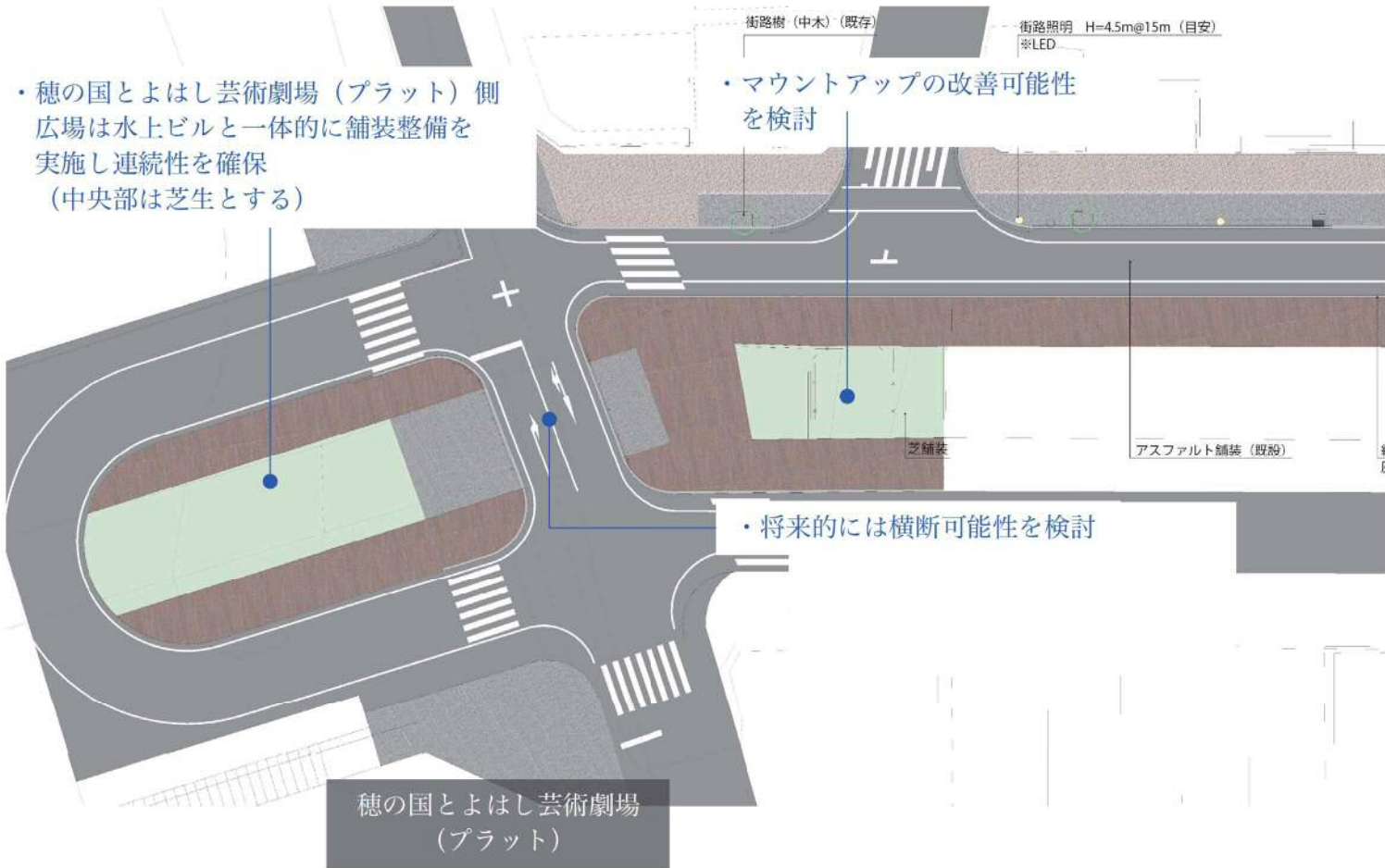
車道、歩道、民地の一体的舗装デザインの例
（上：丸の内仲通り、下：狭山市駅周辺）

■豊橋ビル区間

- ・穂の国とよはし芸術劇場（プラット）側
広場は水上ビルと一体的に舗装整備を
実施し連続性を確保
（中央部は芝生とする）

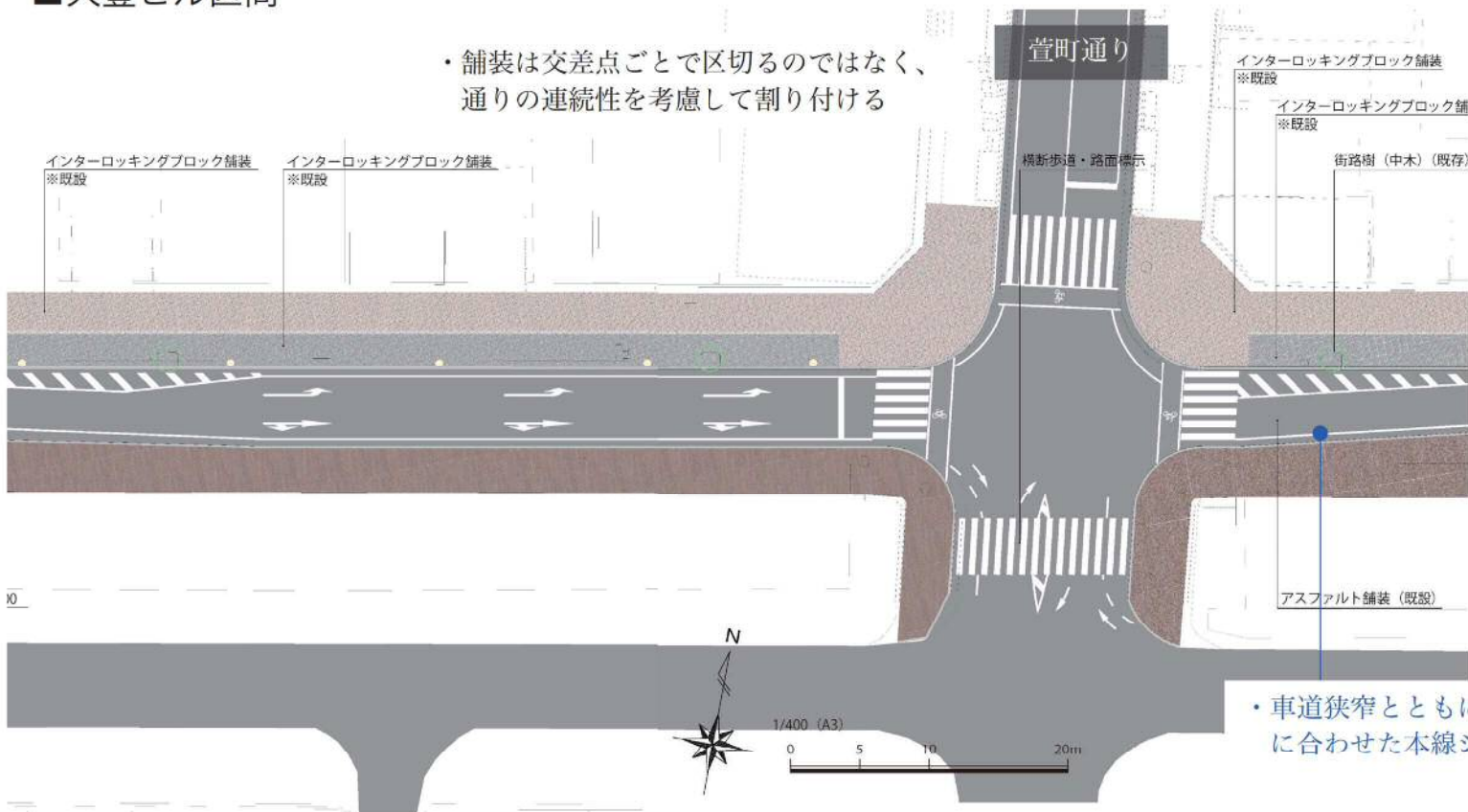
- ・マウントアップの改善可能性
を検討

- ・将来的には横断可能性を検討

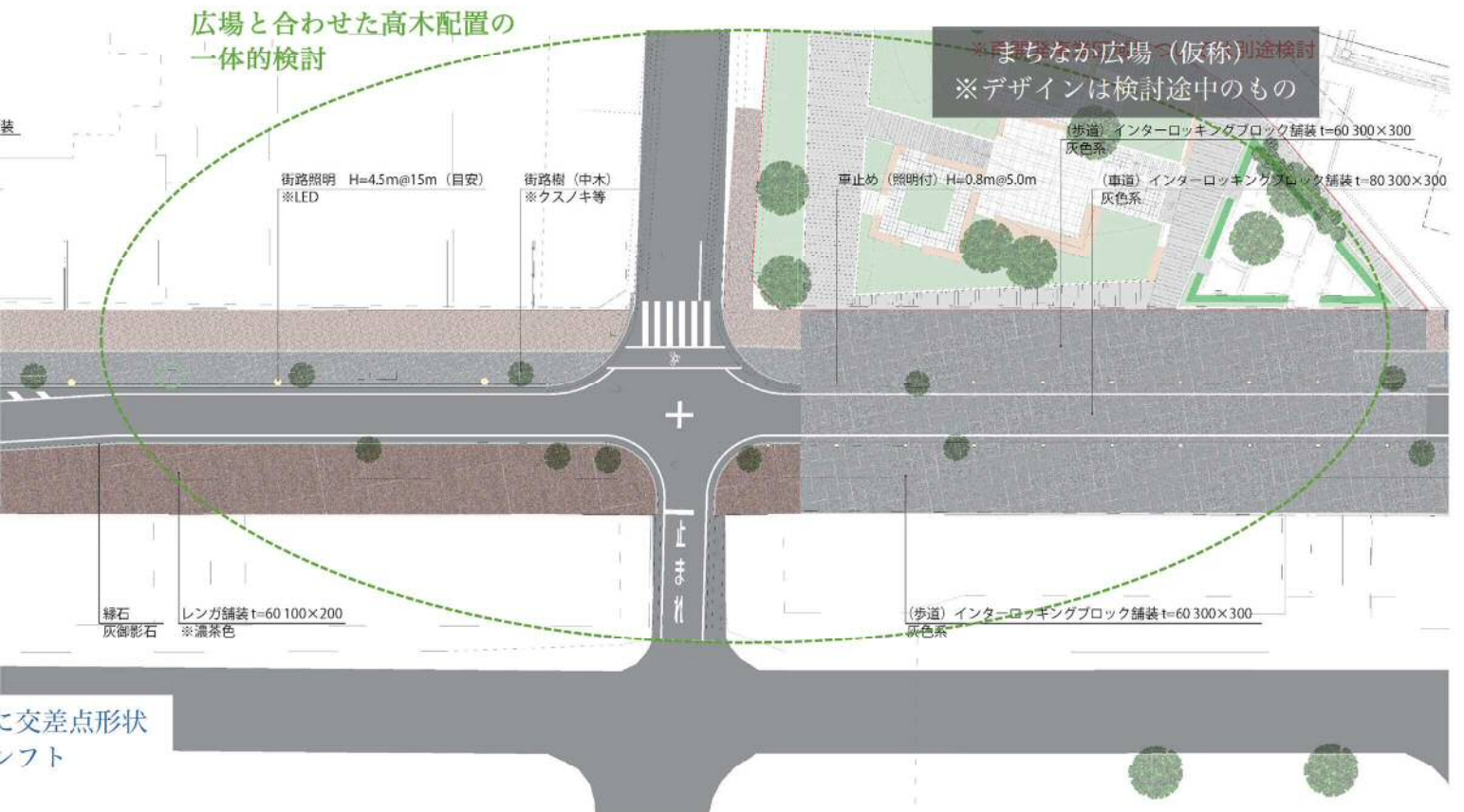
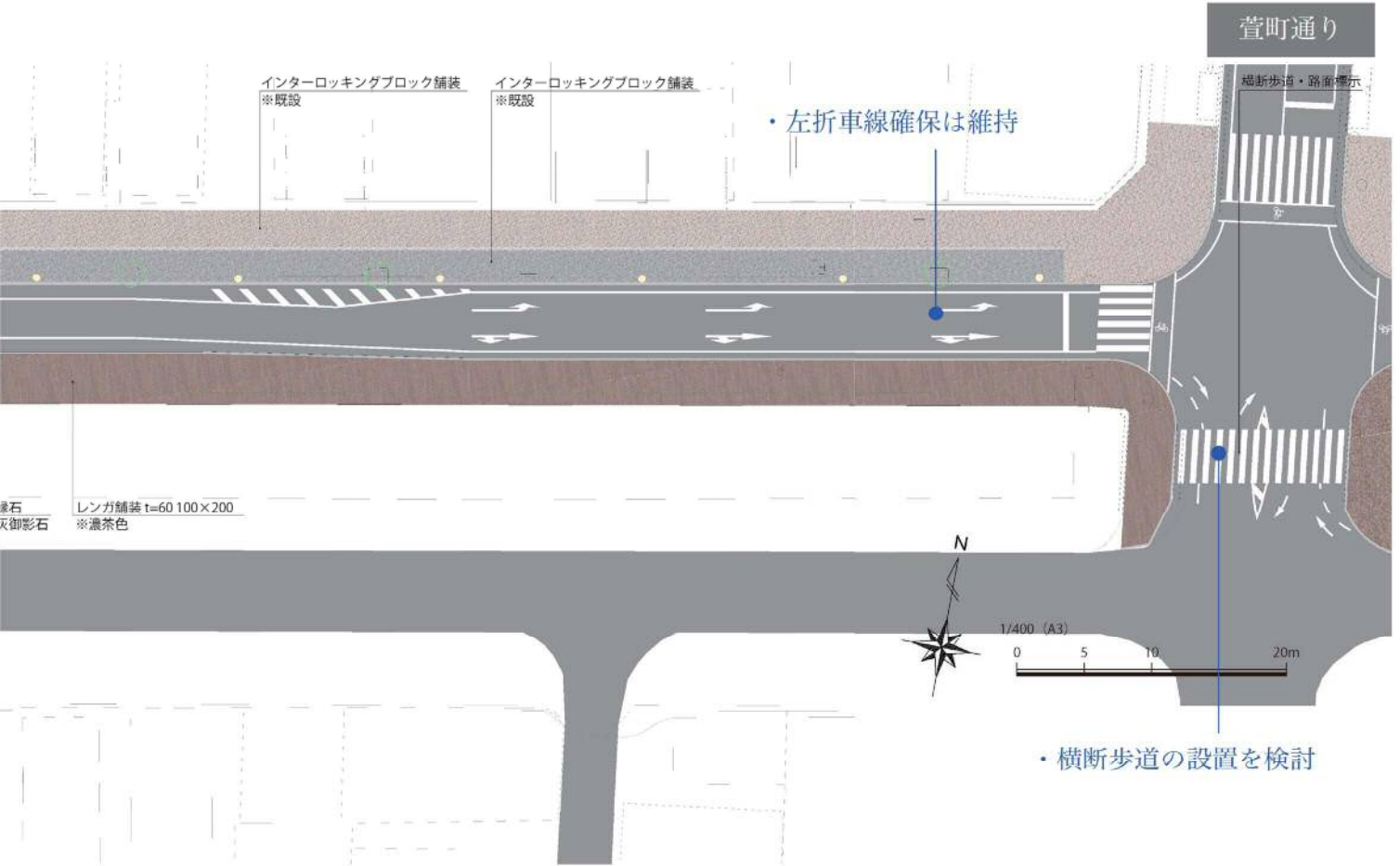


■大豊ビル区間

- ・舗装は交差点ごとで区切るのではなく、
通りの連続性を考慮して割り付ける

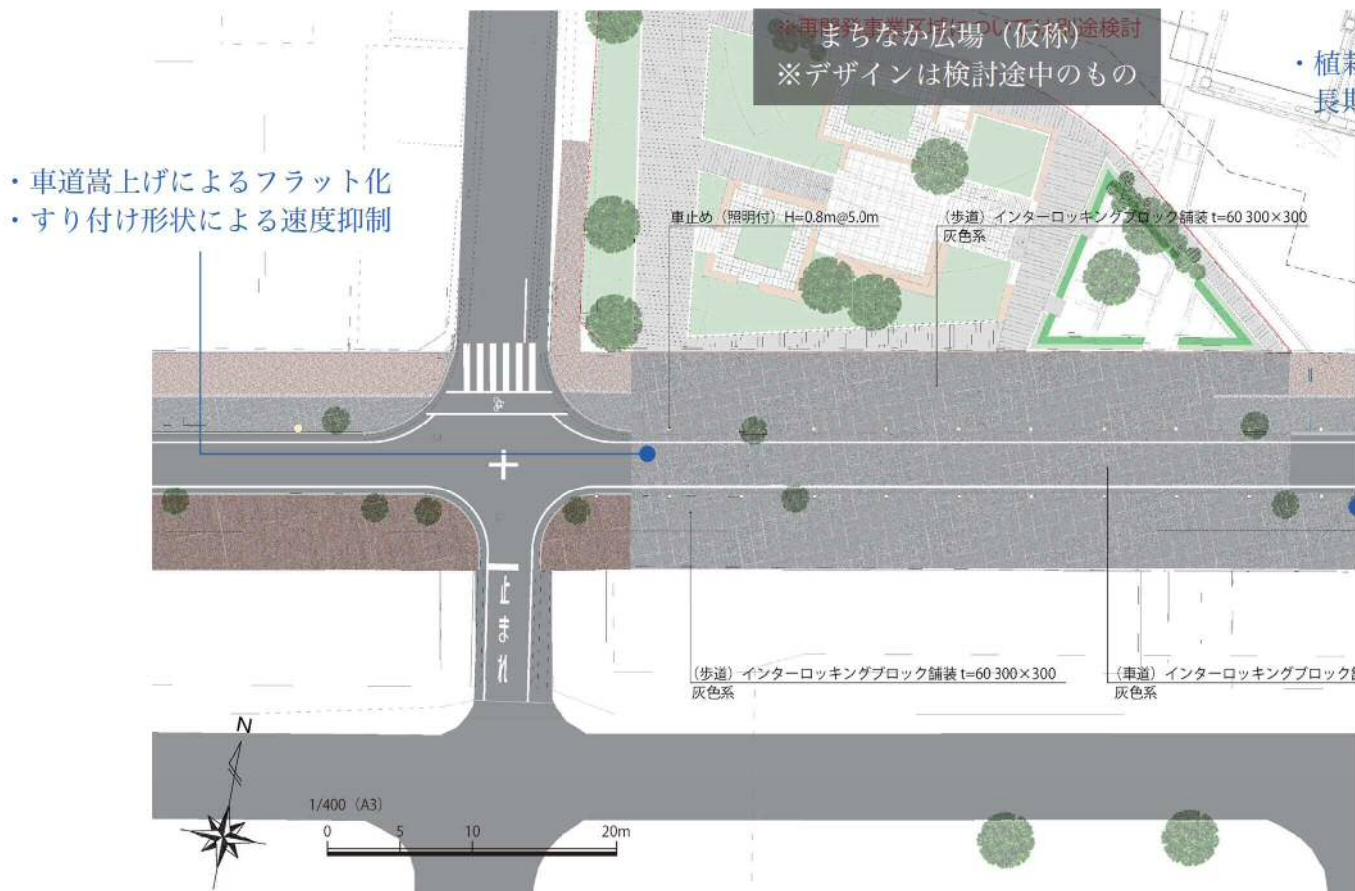


※本配置案は基本計画策定時のものであり、
今後実施設計を進める中で変更する可能性がある。

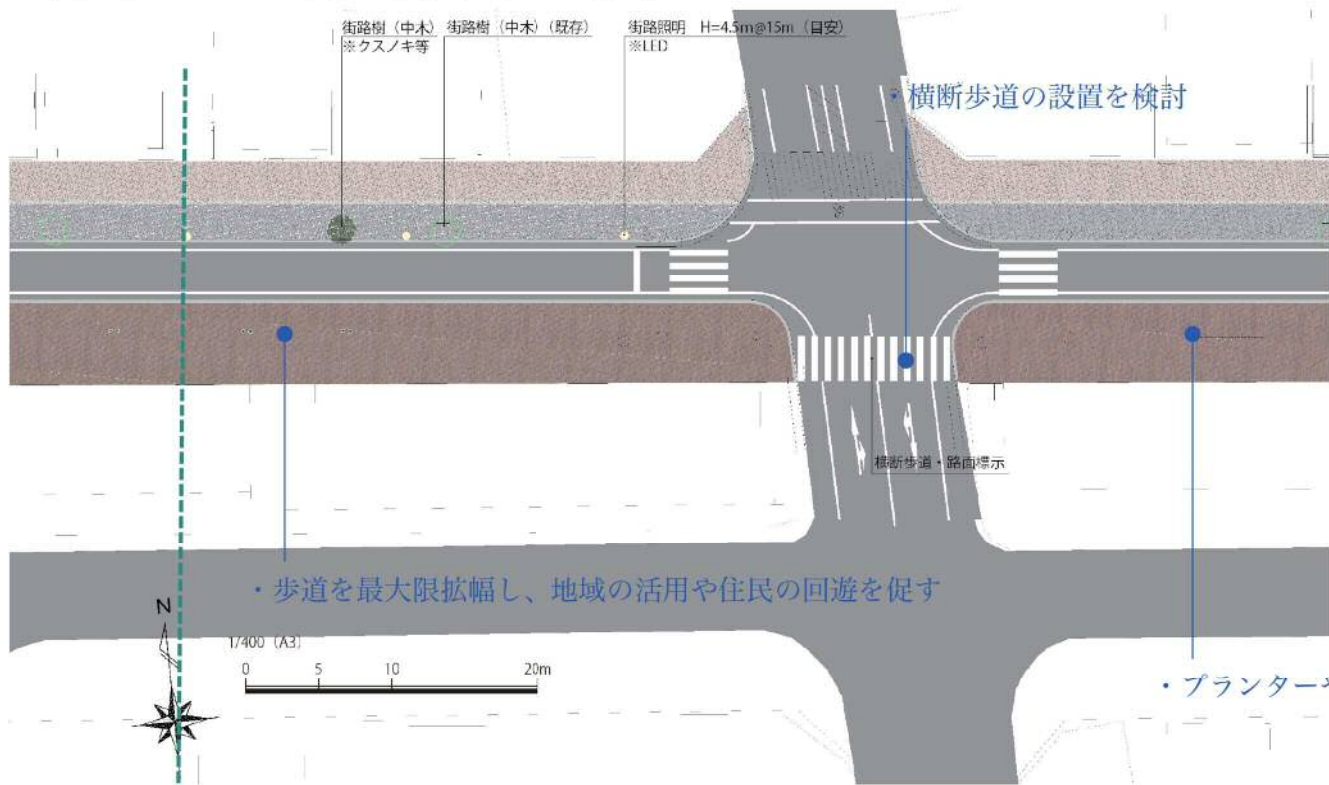


6. 平面図・施設配置

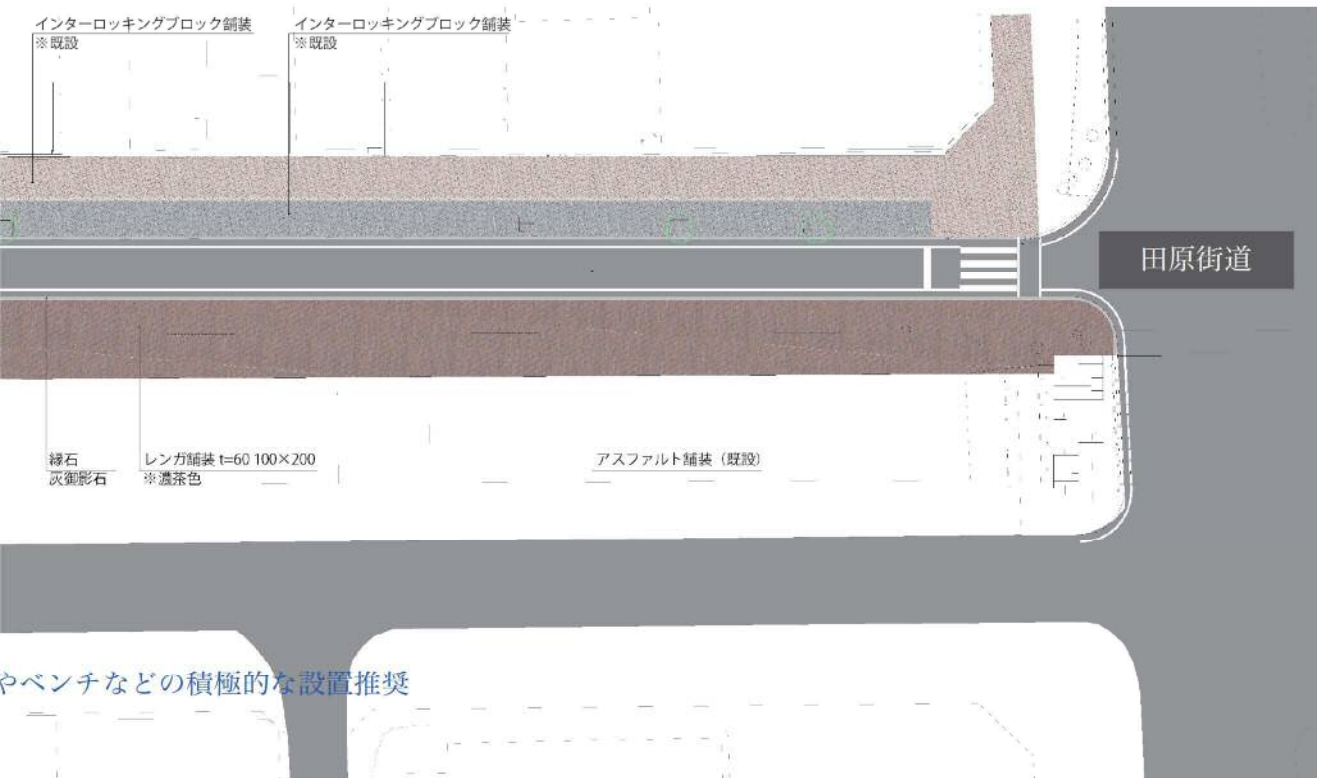
■まちなか広場（仮称）隣接区間



■大豊ビル区間（まちなか広場（仮称）より東側）



※本配置案は基本計画策定時のものであり、
今後実施設計を進める中で変更する可能性がある。



ベンチなどの積極的な設置推奨

●街路整備と維持管理の考え方

■道路施設の整備の考え方

ストリートデザイン事業では、道路空間に係るすべての整備を行政が実施するのではなく、行政と沿道組織、沿道事業者等が協働して整備・維持管理をすすめる。初期負担の大きい整備時においては、行政が整備負担や支援を行いつつ、日ごろの維持管理に関しては地域が可能な限り主体的に行う体制づくりを検討する。

■道路利活用や沿道建物の修景による将来のイメージ

本計画では、道路空間を対象としたデザインコンセプトや道路デザインの基本方針を策定している。しかしながら、「歩く楽しみ」のある賑わい形成にあたっては、道路デザインのみならず、沿道建物を含めた土地利用の誘導や修景、整備後の利活用の促進が必要不可欠である。

今後、実施設計及び道路整備を進めながら、地域主導による道路利活用や維持管理の促進、沿道建築物の修景及び土地利用誘導をめざし、地域の機運を高める取り組みを進める。

萱町通り

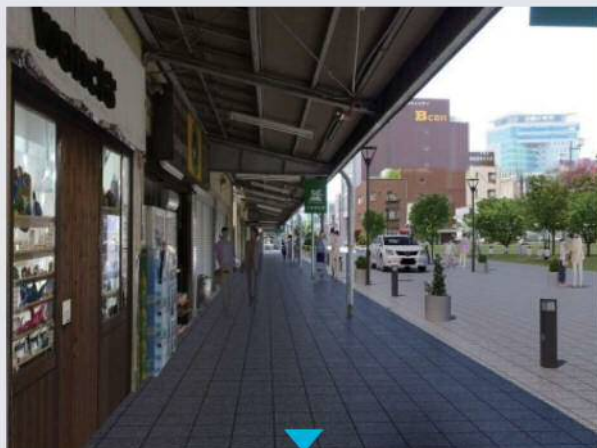


道路高質空間の達成



沿道や活動を含めた
ストリートデザイン実現

水上ビル（北側）



みち・まちづくり宣言

～全5回のワークショップ意見にみる、
地域一体の動きづくりに向けて大切な視点～

目標像

- | | |
|----------|-----------------------------------|
| 萱町通り | 豊橋一上質な時間が過ごせる、
出会いと潤いの都市空間 |
| 水上ビル（北側） | 水上ビルの営みに寄り添い、
新しさと懐かしさが交わる生活空間 |

- 一、人が中心のみちへ
- 一、暮らしやすさと賑わいのバランスをとろう
- 一、公園、広場とのつながりをつくろう
- 一、沿道もふくめた一体的なみちまちづくりに取り組もう
- 一、みちの使いこなしのルールをつくろう
- 一、個性ある空間を育むために、使いこなしの実験を重ねよう
- 一、活動を仕掛けて賑わいある通りに育もう
- 一、オープンまでの動きをつくろう
- 一、安全で清潔なみちの維持管理をしよう
- 一、責任ある維持管理のための体制づくりをしよう

2017年3月

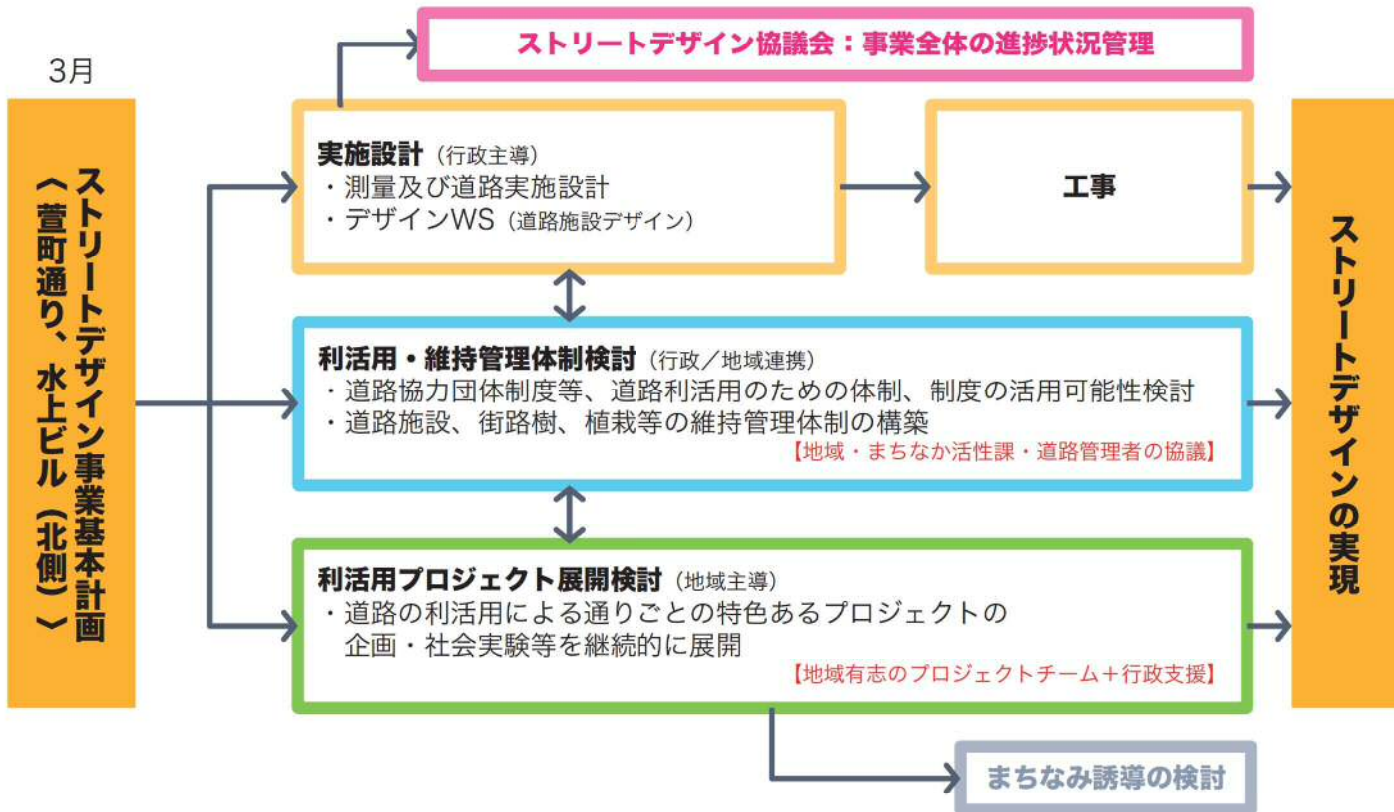
豊橋市ストリートデザイン
ワークショップ参加者一同

●今後のスケジュール

平成28年度

平成29年度

平成30～32年度





平成29年3月

発行：豊橋市

問合せ：豊橋市 都市計画部 まちなか活性課
〒440-0897 豊橋市松葉町2丁目10番地
TEL 0532-55-8102
FAX 0532-55-8100