



豊田市都心交通ビジョン

豊田市都心交通ビジョン目次

頁

『豊田市都心交通ビジョン』検討の趣旨	… 1
豊田市都心交通ビジョンの全体概要	… 4
1. 豊田市の現状と都心部の課題	… 7
2. 豊田市都心交通ビジョンー都心が目指すべき9の目標ー	… 13
① 世界で最も進んだ環境負荷低減モデルとなる都心を実現する	… 14
② 豊かな水、緑、生態系が調和し、市民に愛される環境を実現する	… 16
③ 市民が健康であり続け、安心して暮らせる生活環境を整備する	… 18
④ 経済活力と豊かな暮らしがバランスした新しい職住共存モデルを構築する	… 20
⑤ 戦略的なまちづくり組織を中心に、都心に品格ある景観をつくり、にぎわいを高める	… 22
⑥ 都心生活を楽しみ豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える	… 24
⑦ 交通新システムの導入など、公共交通が快適に利用できる先進の環境を整備する	… 26
⑧ 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全・安心に回遊できる都心をつくる	… 28
⑨ ITSを活用し、人と車の未来を見せる『かしこい交通社会』を実現する	… 30
(参考) ポイントとなるアクションプランの展開イメージ	… 32
3. 豊田市都心交通ビジョン『交通編』	… 33
都心交通ビジョン『交通編』の考え方	… 34
交通編で対象とする都心エリア	… 35
将来交通ビジョン政策方針	… 36
都心部将来交通ビジョン像	… 38
都心部周辺広域交通展開	… 39
自動車交通展開計画(第1ステップ…5～10年後を目処)	… 42
自動車交通展開計画(第2ステップ以降…中・長期の計画目標)	… 44
公共交通展開計画(第1ステップ…5～10年後を目処)	… 46
公共交通展開計画(第2ステップ以降…中・長期の計画目標)	… 48
歩行者・自転車交通展開計画(第1ステップ…5～10年後を目処)	… 50
歩行者・自転車交通展開計画(第2ステップ以降…中・長期の計画目標)	… 52
交通計画の展開イメージ	… 54
将来交通ビジョンイメージ	… 55
全体交通計画の詳細展開イメージ	… 56
4. 豊田市都心交通ビジョンの具体化に向けた市民参画のあり方	… 58
(参考資料)	
海外及び日本の都市政策事例	… 60

『豊田市都心交通ビジョン』検討の趣旨

魅力ある都心の形成は全国の地方都市において喫緊の課題として取り上げられている。まちづくり三法の改正を例に挙げるまでもなく、国レベルでもこの問題に対する対策に力を入れているが、豊田市においても「豊田市中心市街地活性化協議会」が設立され、豊田商工会議所を中心とした取り組みが進められている。

魅力ある都心の形成は一朝一夕には実現せず、時間と根気が必要な大事業であるが、都心が都市のイメージを決定づける非常に重要な地域であることを考慮すると、人口減少が進み、地域間競争がますます激しくなるこれからの時代において、都心を活気づけることは都市政策上、極めて重要な要素である。また、都心が魅力的になることにより、その波及効果は市内の他の地域にも及ぶこととなり、地域全体の活性化につながることになる。そういう意味で、都心の魅力向上は地域を挙げて行うべき事業である。

豊田市では、これまでも都心地区にさまざまな施策を行ってきたが、顕在化した問題に対する対症的な施策になりがちであり、結果として、長期的抜本的な対応が進んでいないようである。豊田市民を対象とした市民意識調査においても「中心市街地の活性化」は公共交通の整備とともに常に多くの市民から求められ続けている。

市民から強く求められている活力のある魅力的な都心の形成は時間のかかる事業であるだけに将来を見越した中長期的なビジョンを共有し、その方向に合った施策に行政・市民がともに協働して進めることが肝要である。

財団法人豊田都市交通研究所では、平成18年6月26日に豊田市長より、「都心交通ビジョンについて」の諮問を受け、これまで豊田市に欠けていた都心の将来ビジョンについて検討する機会を与えていただいた。検討にあたり、これまでに当研究所が培ってきた都市および交通に関する知見を活用することはもとより、足りない部分については、都市計画・交通計画・都市政策等に明るい日本を代表する研究者による「豊田市都心交通ビジョン懇談会」を設置し、そこでの議論を踏まえて、豊田市都心地区の将来ビジョンおよびそこの交通のあり方、その実現に向けた方策について検討を行った。

この答申は、豊田都市交通研究所の考える豊田市都心の望ましい将来像である。都心の将来像については人によりさまざまな考え方がある中で、この提案が豊田市の将来を考える上で参考になれば幸いである。

なお、検討過程においては、関係諸機関の多数の方々のご意見・ご協力を得ることができた。この場を借りて感謝の意を表したい。

平成18年12月15日

豊田都市交通研究所所長 太田 勝敏

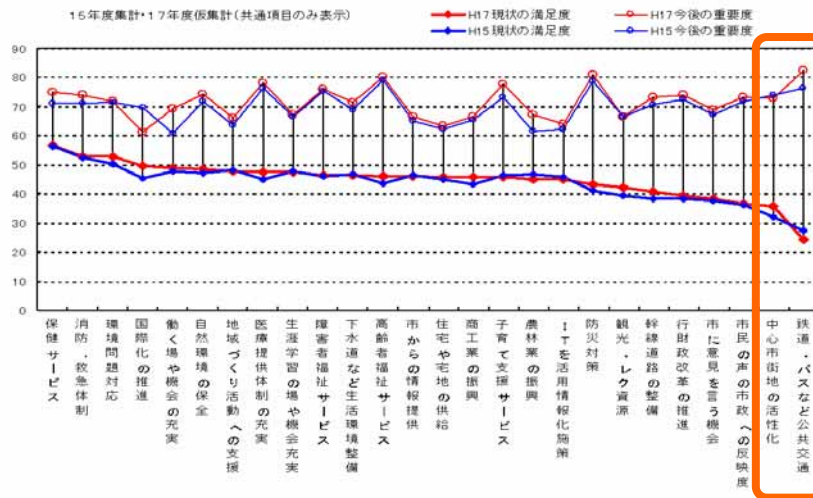
都心交通ビジョン 懇談会メンバー

会長	財団法人豊田都市交通研究所	所長	太田 勝敏
	東京大学大学院新領域創成科学研究科	教授	北沢 猛
	京都府立大学環境デザイン学科	助教授	宗田 好史
	名古屋大学大学院環境学研究科	教授	森川 高行

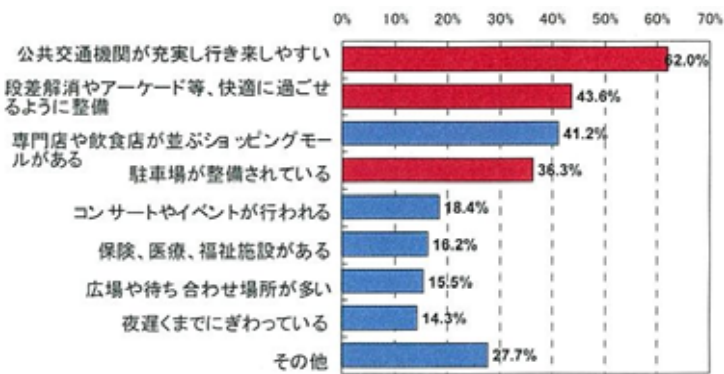
都心交通ビジョン 検討メンバー

	主任研究員	橋本 成仁
	主任研究員	草野 秀佳
	研究員	田中 智麻
	研究員	板谷 和也
作業協力	株式会社	日建設計総合研究所

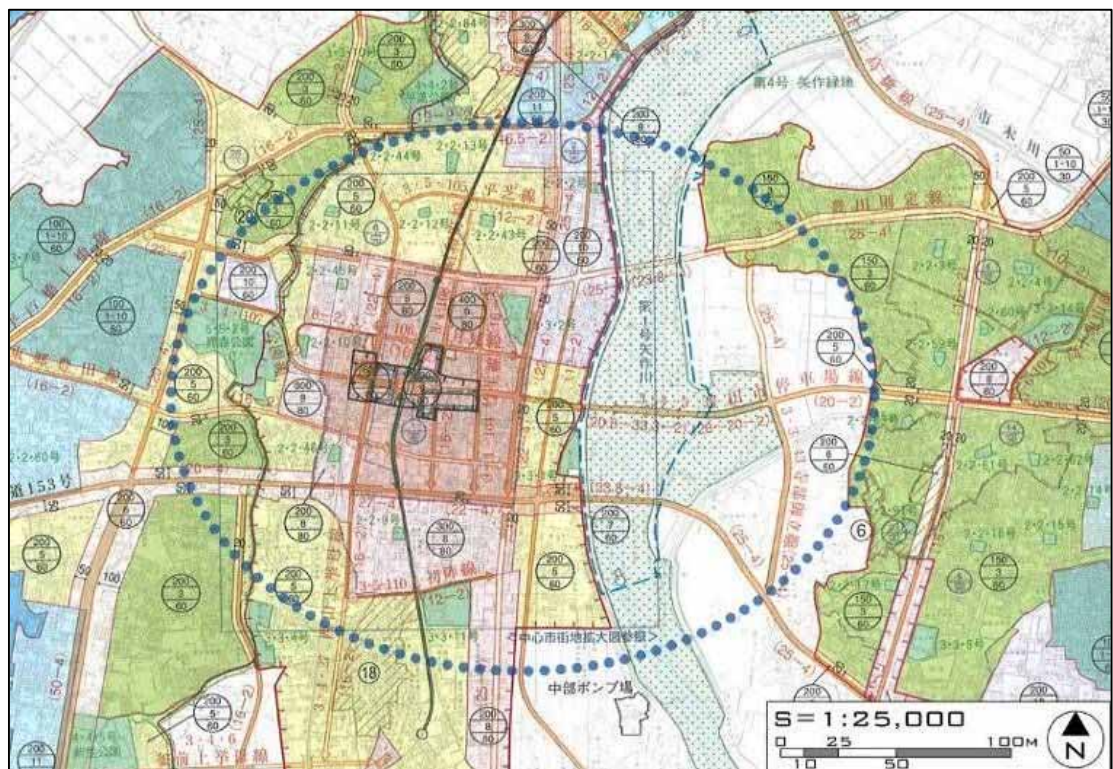
市民の施策に対する満足度と重要度



■市民が魅力的と感じる都心地区



市民意識調査(平成11年度)より作成



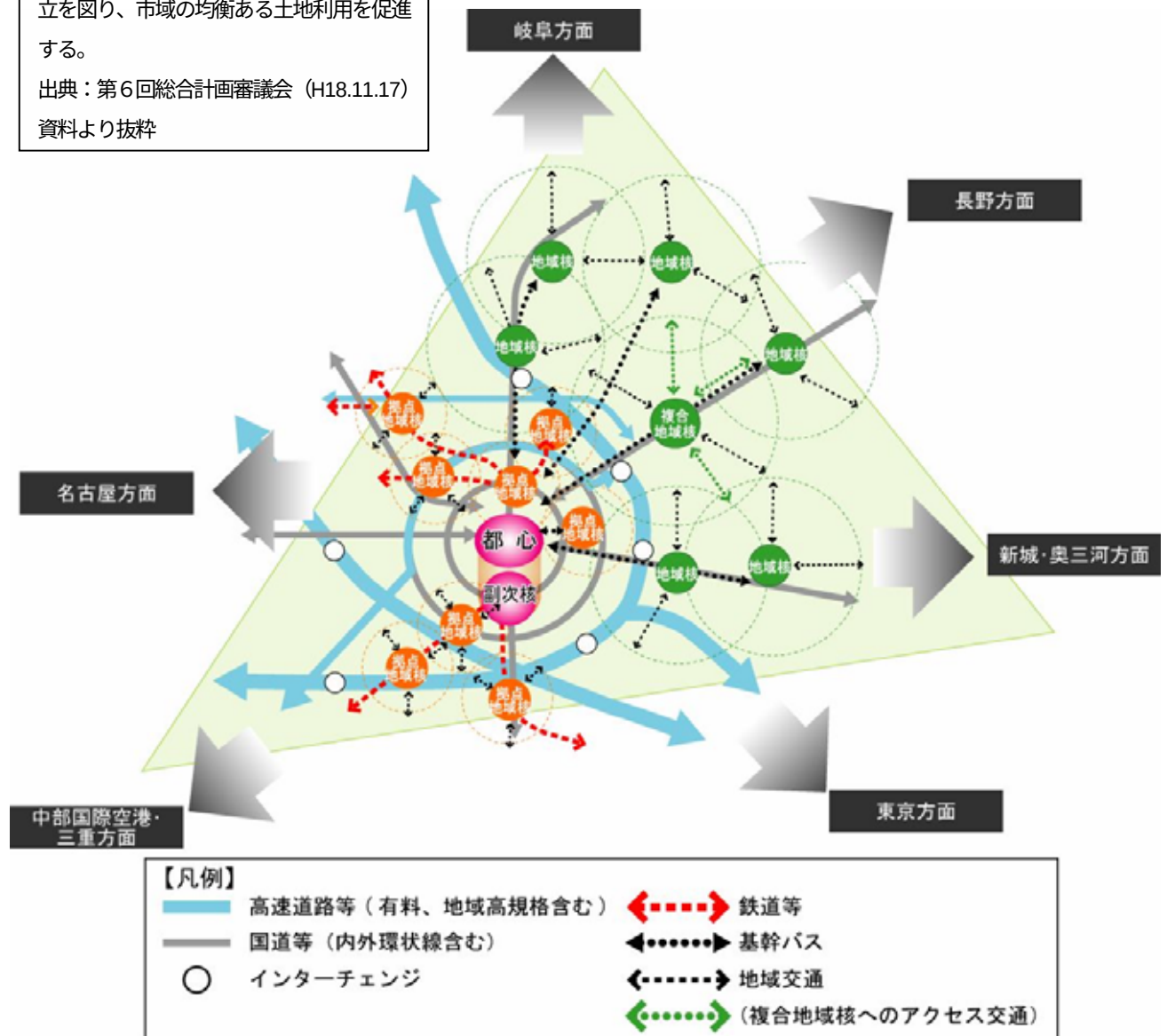
検討対象とした都心の範囲

将来都市構造の基本的な考え方

選択と集中による都市基盤の整備を推進し、918km² という広大な市域での効率的な都市経営の発展を支えるため、一体的市街地の形成促進とコンパクトな都市拠点・核をネットワークする集約型都市構造の確立を図り、市域の均衡ある土地利用を促進する。

出典：第6回総合計画審議会（H18.11.17）

資料より抜粋



将来都市構造イメージ

■ 豊田市都心交通ビジョンの全体概要

豊田市において都心が果たすべき役割

- 豊田市の玄関口として、街を訪れる人々の心を惹きつけ、豊田市の魅力的な個性をわかりやすく具現化する『街の顔』としての都心
- 高次な都市機能の集積とその継続的な育成を図り、都心の居住者や就業者、来訪者にとって便利かつ魅力的であり続ける都心
- 市内の複数の地域拠点が連携しながら、総体として機能を発揮するネットワーク型都市構造の中心として、便利かつ快適で強い交通骨格に支えられた都心

都心を核に

緑の連続を図り、交通の骨格を整え、
都市機能の集約と育成を図り、
都心の個性を具現化することで、
豊田市の都市構造再編の起爆剤とする

都心活力の源泉である

都心の昼夜間人口の増大をめざす

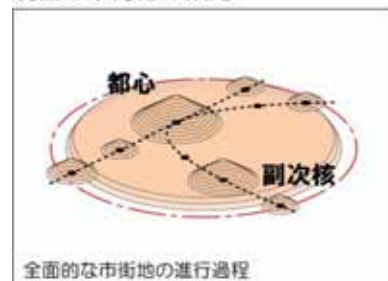
- ・ 都心就業人口約 10,000 人増
- ・ 都心居住人口 10,000～20,000 人増など

そのために都心において必要な取り組み（例）

就業環境 生活環境 の向上 (例 事業所誘致)	豊田市型 職住近接 モデルの 構築	地上面の 歩行者空 間化と にぎわいの創出	都心公共 交通と 広域公共 交通の 結節点	その他 様々な 取り組み ・ ・
-------------------------------------	----------------------------	--------------------------------	-----------------------------------	------------------------------

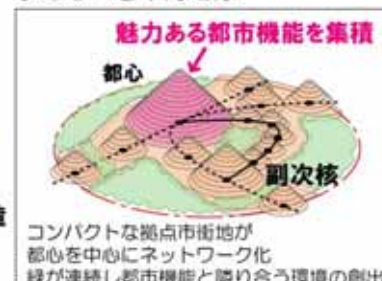
都心の目指すべき 9 の目標へ

現在の市街地の傾向



全面的な市街地の進行過程

求めるべき市街地像



都市構造再編イメージ

都心が果たすべき役割から見た『豊田市全体の目指すべき方向』

1. 世界で最も先進的な環境都市

- ・ 各地域拠点がコンパクトに市街地を形成し、機能分担しながらネットワークする、トータルでの環境負荷が少ない、豊田市独自の都市構造を構築する。
- ・ 豊かな緑地帯や農地を保全し、緑化推進と産業振興との共存を図った、緑の豊かな先進ハイテク工業都市をめざす。
- ・ 自然や農地を活かした地産地消など新たな魅力の開拓、いつでも安心して歩ける環境整備など、健康都市の先進モデルをめざす。



2. 世界経済を牽引する企業が立地する洗練された文化都市

- ・ 活力ある都市づくりの源泉として、多様な就業機会と就業の場、それに伴う居住の場を受け入れ、育んでいく環境づくりを進める。
- ・ 豊田市の個性を活かした街としてのブランド性の向上、良質なデザインによる街の風景の創出、新しいライフスタイルの追及など、洗練された都市文化を育む都市を実現する。
- ・ 気軽に学べる生涯学習からハイレベルな文化・教育まで幅広く学べる教育・学習環境を整備し、市民の手でその環境を育んでいく。



3. 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市

- ・ 世界の最先端を歩む ITS や TDM に先進的に取り組んできた実績を活かして、過度な自動車利用を抑え、歩行者・公共交通と自動車が調和した交通体系を構築し、世界に誇れる『かしこい交通社会』をめざす。
- ・ 市民・企業・行政のパートナーシップにより、誰もが安全で、安心して、円滑に移動でき、さらには、環境にやさしい世界の模範となる持続可能な交通システムを構築する。



美しいまち TECH²（てくてく）豊田

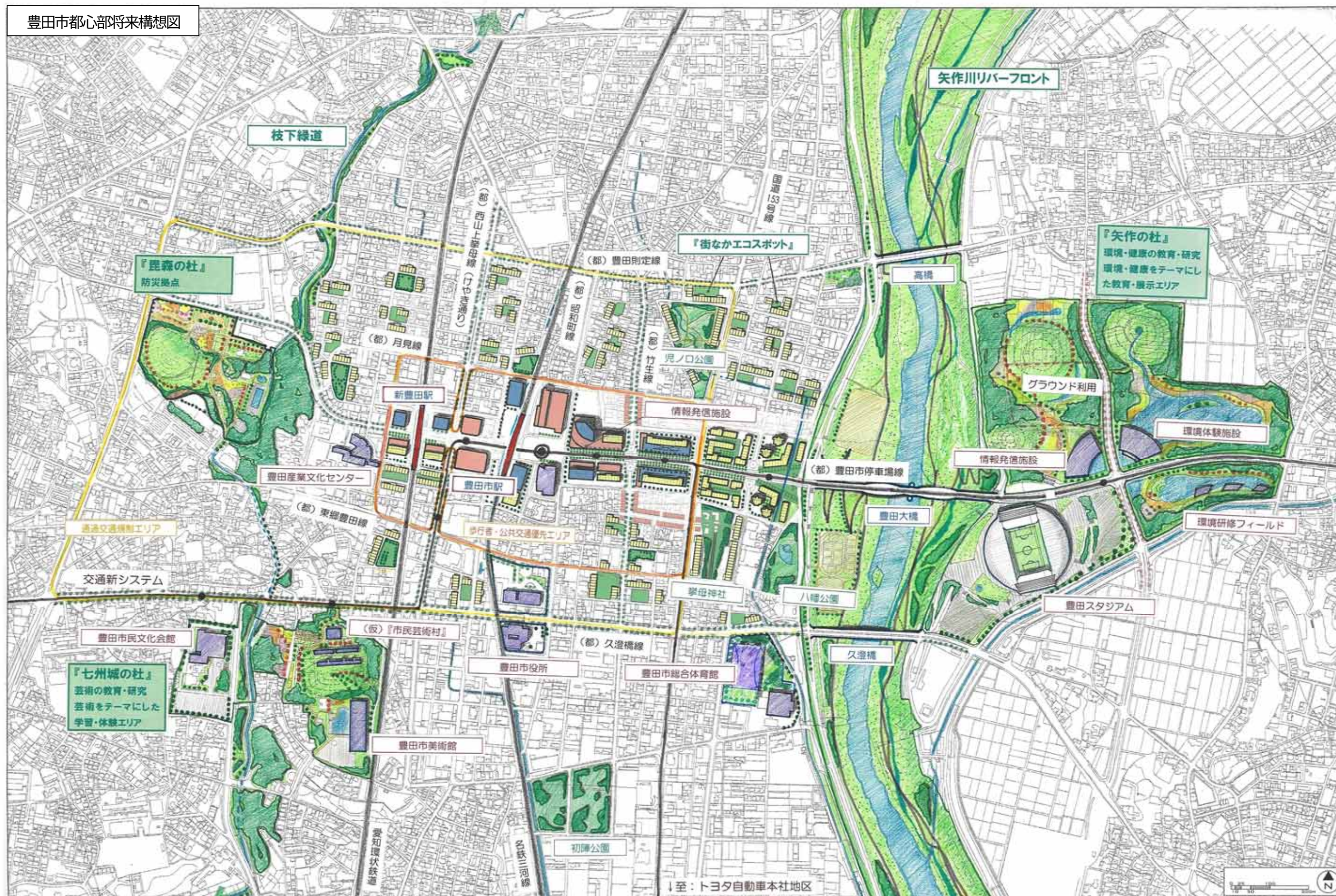
Transportation(交通)/ Environment(環境)/ Culture(文化)/ Hospitality(おもてなし) × TECHnology(テクノロジー)

⇒ もっとてくてく歩きたくなる都心へ！

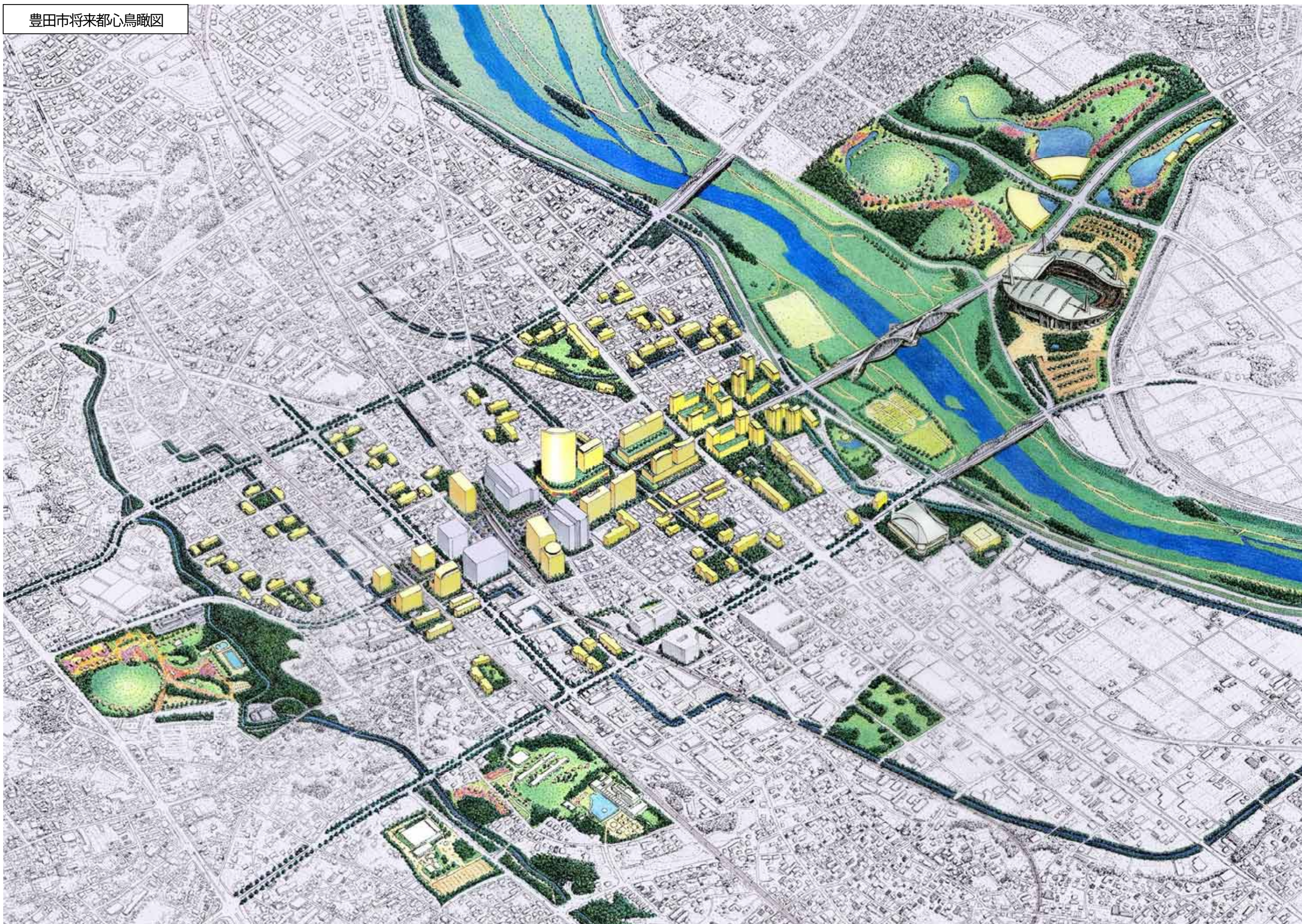
都心が目指すべき 9 の目標

- ① 世界で最も進んだ環境負荷低減モデルとなる都心を実現する。
- ② 豊かな水、緑、生態系が調和し、市民に愛される環境を実現する。
- ③ 市民が健康であり続け、安心して暮らせる生活環境を整備する。
- ④ 経済活力と豊かな暮らしがバランスした新しい職住共存モデルを構築する。
- ⑤ 戦略的なまちづくり組織を中心に、都心に品格ある景観をつくり、にぎわいを高める。
- ⑥ 都心生活を楽しみ豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える。
- ⑦ 交通新システムの導入など、公共交通が快適に利用できる先進の環境を整備する。
- ⑧ 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全・安心に回遊できる都心をつくる。
- ⑨ ITS を活用し、人と車の未来を見せる『かしこい交通社会』を実現する。

豊田市都心部将来構想図



豊田市将来都心鳥瞰図



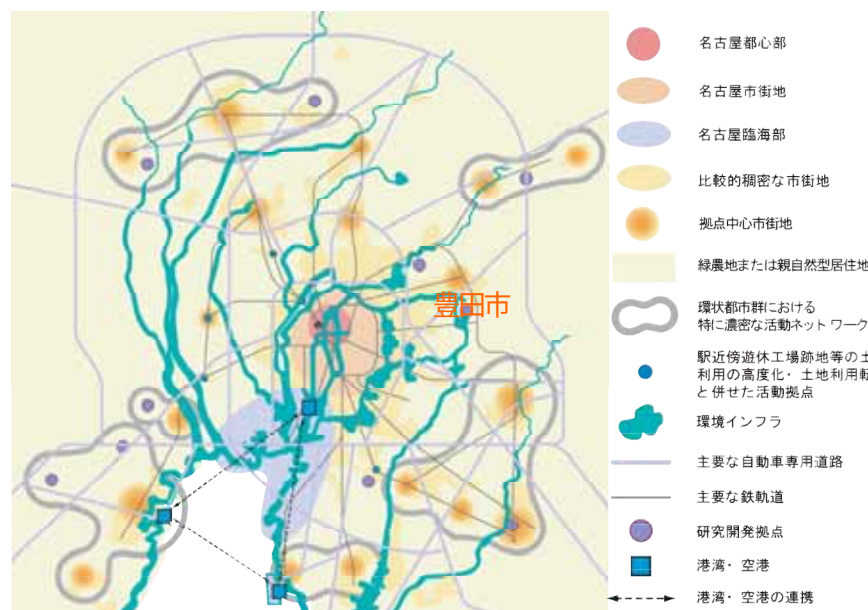
1. 豊田市の現状と都心部の課題

中部圏における豊田市の位置づけ

1. 名古屋大都市圏のリノベーション・プログラム（中部経済産業局（H15.2））

●環状都市群の一角

これまでの歴史的な文化や産業などを活かしながら個性的なローカル・アイデンティティを再生し、また新3K産業（環境・健康・交流（観光））などを軸にして、都市と地区間の活動連携を図り、都市圏全体の活力や魅力の強化、多様化を担う。このため、立地特性や歴史文化を活かして新たな産業の立地誘導を進めるとともに、居住人口の増大を図り、中心市街地の活性化を進める。豊田市は、名古屋大都市圏を形成する環状都市群の一角を担うものとして位置づけられている。



名古屋大都市圏の将来都市構造イメージ図

2. まんなかビジョン（国土交通省（中部地方整備局）・東海4県・名古屋市・地元経済界）

<東海環状都市圏・環伊勢湾交流圏などの形成による新たな交流の拡大>（H16.3）

●名古屋都市圏の環状ネットワークの一角

名古屋都市圏の外周部をつなぐ環状道路や環状鉄道の整備・充実、高速化などを通して交通ネットワークの強化を図り、環伊勢湾および東海環状都市間のアクセス時間を様々なモードで短縮する。豊田市はその環状ネットワークの一角に位置する。



アクセス時間の短縮

3. グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ（GNI）

（中部経済産業局（H17～））

●『日本最強の先端産業の集積地』の最も重要な都市のひとつ

グレーター・ナゴヤ・イニシアティブは、名古屋を中心に半径約100kmの地域において、圏内の産業経済をより世界にオープンなものとして、世界から優れた企業・技術やヒト・情報を呼び込むために、圏内の県、市、産業界、大学、研究機関などが一体となって国際産業交流を促進する活動である。グレーター・ナゴヤ・イニシアティブではこの地域が『日本最強の先端産業の集積地』であることを魅力としており、豊田市はこの圏域において最も重要な都市のひとつとして、国際産業交流の要となることが期待されている。

豊田市のポテンシャル ―豊田市の現状と発展の可能性―

① 日本の産業・経済の牽引者としての豊田市

豊田市は、都市別の製造品出荷額において全国第1位であり、2位の東京都区部、その他大阪市、横浜市などの出荷額の約2倍以上となっている。人口約41万人の都市にして、まさに日本の産業・経済を牽引する役割を果たしており、今後もその活力の持続・向上が期待される。

② 世界を代表する企業の本社が立地する豊田市

世界を代表する企業、トヨタ自動車の本社が立地する都市であり、その特色を活かした風格と魅力のある都市づくりが期待される。

③ 中部圏および愛知県の枢要な産業拠点としての豊田市

『グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ』が標榜する国際・広域産業交流の枢要な拠点として、また愛知県が推進する科学技術振興の戦略的拠点としての役割が期待される。

④ 中・広域的な交通、物流の結節点としての豊田市

中・広域的な交通、物流の結節点であり、道路・鉄道・港湾・空港などを通じて広く中部圏内の拠点、および国内や海外へとつながる拠点として期待される。

ランク	都市名	出荷額（億円）
1	豊田市	97,561
2	東京都区部	50,998
3	横浜市	42,689
4	大阪市	41,358
5	川崎市	38,583
6	名古屋市	34,951
7	倉敷市	34,115
8	市原市	32,549
9	神戸市	25,084
10	京都市	22,264

『豊田市の工業 平成16年版』より

製造品出荷額ランキング

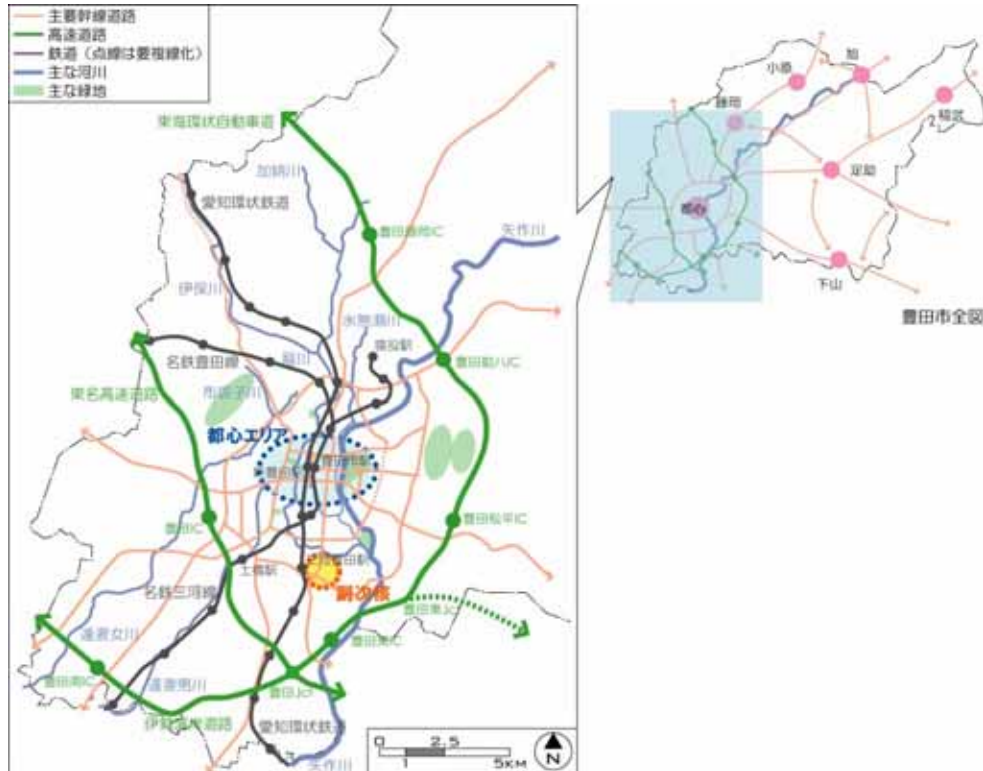


広域鉄道・道路網

豊田市における都心の位置

豊田市の都市構造と都心

- 豊田市は、現在の名鉄豊田市駅がある挙母地区を中心に発展した街であり、現在もその旧挙母地区が鉄道やバス等の公共交通の要となっており、業務、商業、行政等の機能が集積した都心を形成している。
- 愛知環状鉄道三河豊田駅近傍は、トヨタ自動車の本社が立地する地区として、豊田市の副次核を形成している。
- これらの核の周辺に、公共交通や幹線道路で都心とつながった地域核があり、全体としてネットワーク型の都市構造となっている。



検討対象とした都心の範囲

ここでは、名鉄豊田市駅周辺を核とする商業系用途地域を中心に、西は毘森公園、東は矢作川河川敷周辺までを、機能・空間上一体の『都心』が形成可能なエリアとして考える。



都心の現況と課題

1. 環境について

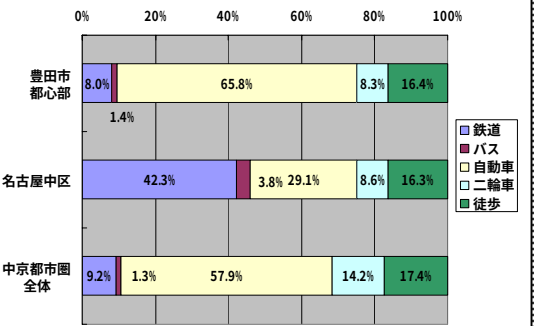
- 豊田市の都心には、緑や水といった空間資源が本来豊富に存在するものの、これまでの市街地整備プロセスの中で有効に活用されておらず、面的な市街地の拡散により、これらの空間資源の減少が危惧されている。
- 豊田市は、市全体の公共交通ネットワークが充分でなく、また幹線道路に沿って市街地が散在する都市構造であることから、市民の交通手段としては自家用車の利用率が非常に高い。都心も同様の傾向にあるため、総体としてCO₂などの環境負荷が高くなっている。
- 自家用車の利用頻度が高いことなどにより、都心でも日頃から歩く習慣を持たない市民が多く、1日あたりの歩行距離は全国平均よりも低い。

2. 都市機能について

- 現況の都心の土地利用を見ると、都市計画で定めた容積率に対し、43%程度しか満たされておらず、高度利用が進んでいない。また商業・業務床面積でみると、総人口規模が比較的近い他都市の都心と比べかなり低い数値となっており、都心への都市機能の集積度が低いといえることができる。
- 都心の居住人口規模でみると、類似他都市と同程度であるが、従業者人口で見ると他都市の1/2～1/4程度しかなく、現状の都心は、40万都市の経済活動の核というよりは、住宅地としての色彩が強いことがわかる。また、市全体の人口は増加しているものの、中心市街地の人口は減少傾向にある。
- 豊田市の中心市街地の商業は、年間販売額・商店数ともに市全体と同様いずれも減少傾向にある。
- 都心に立地する大規模病院が郊外移転予定となっているなど、都心居住者の生活を支える医療、福祉、教育等の機能が不足している。
- 世界を代表する企業の本社が立地する都市でありながら、街の『顔』となるような魅力的な都市軸がなく、街としてのブランド性や商業の魅力に乏しい。
- 都心内でも空き地や青空駐車場が目立つなど土地の有効利用および更新が進んでおらず、都心のにぎわいや魅力的な都市景観の形成が遅れる傾向にある。

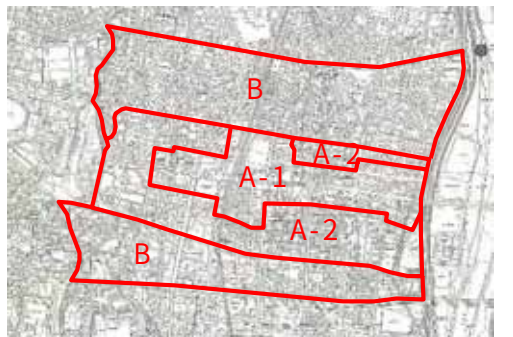
3. 交通について

- 市内もしくは広域的な公共交通の利便性が低く、また交通手段間の乗り継ぎが悪いことなどから、公共交通の利用率が上がらないと同時に市民からの不満が非常に大きい。
- 都心周辺の環状の幹線道路ネットワークが未完成であり、特に都心やトヨタ自動車本社地区周辺では、通過交通の流入なども含めて通勤時間帯等に慢性的な渋滞が発生している。また休日においては過度な自動車の集中により、局所的に駐車場待ちが発生するなど、利用の平準化がされていない状況にある。
- 都心の歩道が狭く、また高齢者や身障者への対応が不十分なことなどから、歩行者や自転車利用者が安全に通行することが難しく、都心の回遊性向上の支障となっている。



豊田市都心部：商業地域を中心としたPT調査の基本ゾーン(13021)

交通手段構成比較



<都心の現況>

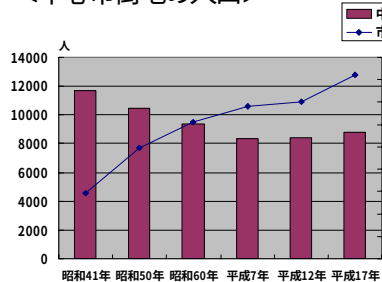
<都心部現状従業・居住人口（人）>

	A-1	A-2	B	計
業務	2,822	3,389	2,636	8,847
商業	1,420	833	966	3,219
住宅	1,379	2,523	4,747	8,649
計	5,621	6,745	8,349	20,715

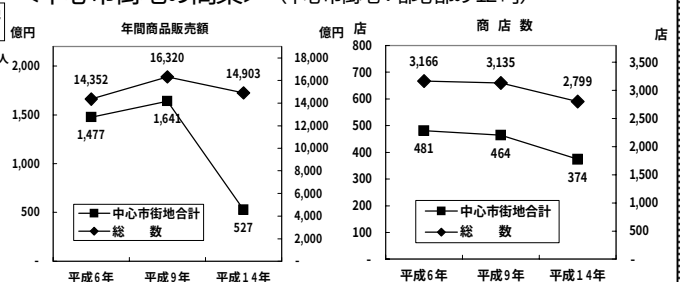
<都心部現状実利用延床面積（㎡）市役所など公共施設除く>

	A-1	A-2	B	計
業務	20,389	63,059	74,402	157,850
商業	174,878	70,562	27,818	273,258
住宅	74,422	154,939	236,578	465,939
計	269,689	288,560	338,798	897,047

<中心市街地の人口>



<中心市街地の商業>（中心市街地：都心部の12町）



<都市間データ比較>

（市の中心駅から伸びる大通りを中心とした、幅500m×長さ1kmの範囲）

項 目			豊田市	姫路市	浜松市	静岡市	北九州市
人 口 (万人)			41	48	82	71	100
都心 エリア データ	業務	事業所数	1,200	3,700	2,400	3,200	3,800
		業務就業者数(人)	11,700	30,000	23,300	48,500	28,700
	商業	商店数	390	1,100	750	940	990
		年間販売額(万円)	5,250,000	18,410,000	28,130,000	45,250,000	23,300,000
		売場面積(㎡)	44,800	136,000	74,000	137,400	139,700
		商業従業者数(人)	2,200	6,600	4,400	7,600	7,200
	住宅	居住人口(人)	4,800	3,900	3,800	2,300	4,100

豊田市の将来都市構造の方針

基本的な考え方

選択と集中による都市基盤の整備を推進し、918km²という広大な市域での効率的な都市経営の展開を支えるため、一体的市街地の形成促進とコンパクトな都市拠点・核をネットワークする集約型都市構造の確立を図り、市域の均衡ある土地利用を推進する。

1. 『核』への機能集約・高度化と多極(核)ネットワーク型都市構造の確立

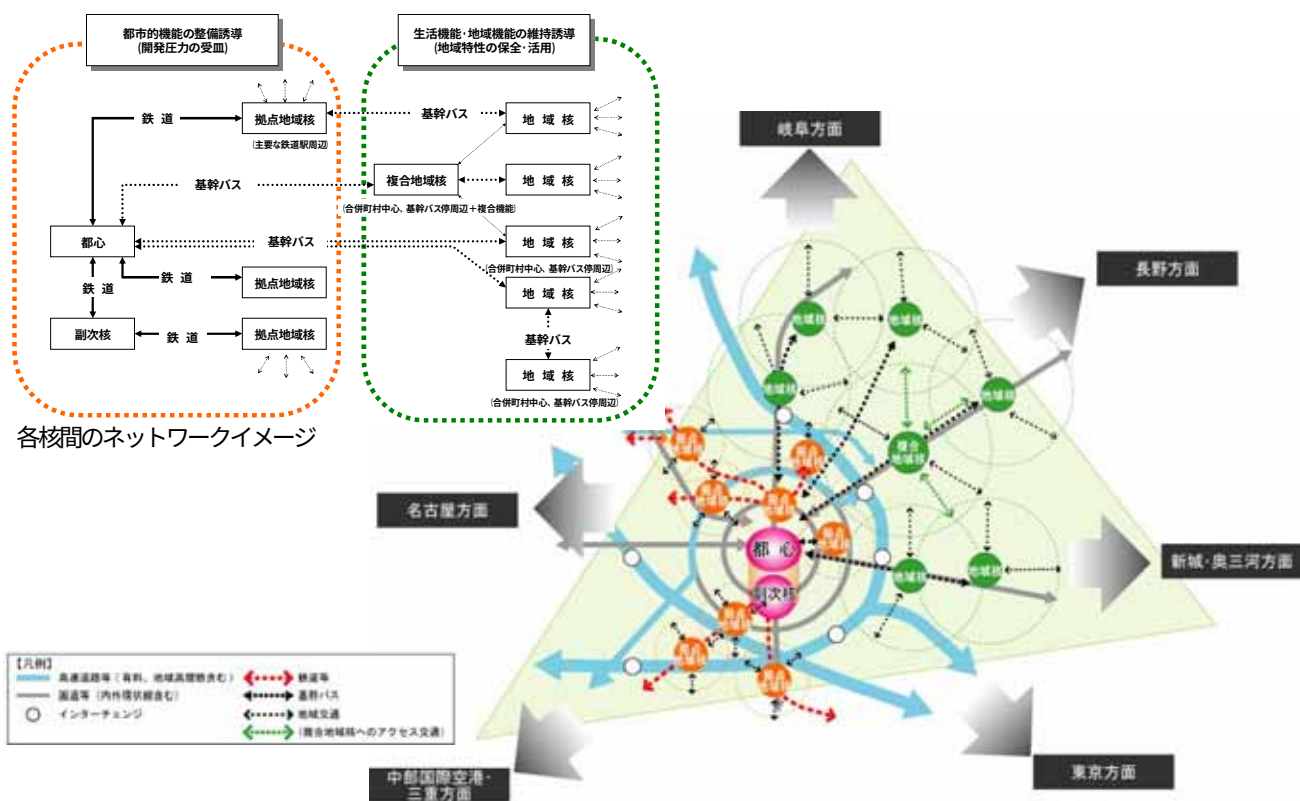
広大な市域を踏まえ、地域ごとの特性に応じて都市機能または生活機能が集約されたいくつかの核(都心、副次核、拠点地域核、複合地域核、地域核)を基幹交通(鉄道、路線バス、基幹バスなど機能的な公共交通機能)でネットワークし、来るべき少子高齢化社会においても安心して暮らせる都市構造を誘導する。

核	特 性	備 考
都心	交通・商業機能と居住機能、文化・交流機能、商業・業務機能など多様な都市的機能の複合化を図り、高次都市的サービスが享受される核。	都市計画区域
副次核	世界をリードする生産・研究機能の中核として、一層の高度化を推進(関連公共施設整備支援、用地の高度利用の促進支援など)するとともに、業務機能の立地誘導を図る核。	
拠点地域核	鉄道による高水準の交通サービスが確保され、または一体的市街地誘導地区内にある「核」として、都市的な機能や生活サービス機能の集約を図る核。	
地域核	基幹バスによる一定水準の交通サービスが確保され、地域自治体レベルの行政・生活サービスのための機能の集約を図る核。	都市計画区域外
複合地域核	地域核のうち、特に、山村振興(観光振興、都市と農山村の共生、定住など)機能や過疎山村地域における医療サービス、複合的行政サービス機能の維持確保を図る核。	

2. 水と緑と産業の調和を図る土地利用の推進

矢作川に代表される水、市域の70%を占める広大な森林・緑地など豊かな自然との調和を図りながら、都市機能の集約と市民・企業のニーズを適切に計画的に受け止め、安全・安心な居住環境の維持向上と財政確保を図るための土地利用を推進する。

- ① 一体的市街地形成と安心・安全な居住環境の整備
- ② 産業活動を活性化を促す市街地の整備
- ③ 水と緑の保全と活用



将来都市構造イメージ

出典：第6回総合計画審議会（H18.11.17）資料より抜粋

豊田市において都心が果たすべき役割

- 豊田市の玄関口として、街を訪れる人々の心を惹きつけ、豊田市の魅力的な個性をわかりやすく具現化する『街の顔』としての都心
- 高次な都市機能の集積とその継続的な育成を図り、都心の居住者や就業者、来訪者にとって便利でかつ魅力的であり続ける都心
- 市内の複数の地域拠点が連携しながら、総体として機能を発揮するネットワーク型都市構造の中心として、便利かつ快適で強い交通骨格に支えられた都心



都心を核に
緑の連続を図り、交通の骨格を整え、
都市機能の集約と育成を図り、
都心の個性を具現化することで、
豊田市の都市構造再編の起爆剤とする



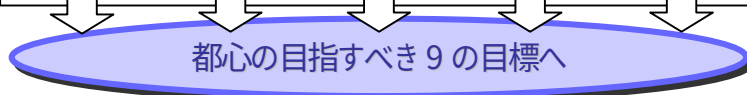
都心活力の源泉である
都心の昼夜間人口の増大をめざす

- ・都心就業人口約 10,000 人増
- ・都心居住人口 10,000～20,000 人増など

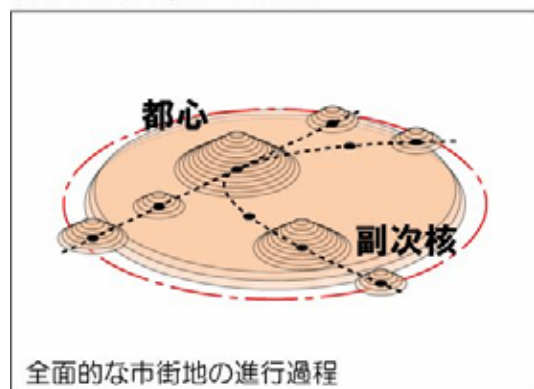


そのために都心において必要な取り組み（例）

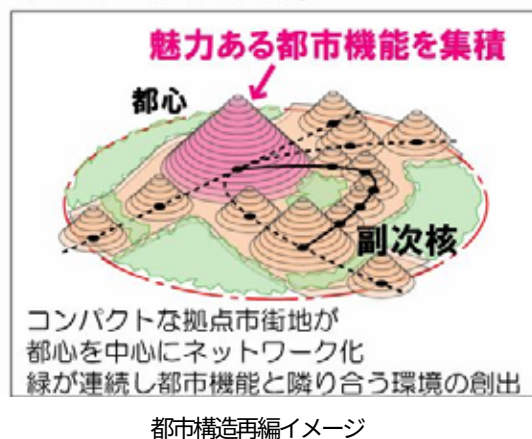
就業環境 生活環境 の向上 (例: 事業所誘致)	豊田市型 職住近接 モデルの 構築	地上面の 歩行者空 間化と にぎわいの創出	都心公共 交通と 広域公共 交通の 結節点	その他 様々な 取り組み ・ ・
--------------------------------------	----------------------------	--------------------------------	-----------------------------------	------------------------------



現在の市街化の傾向



求めるべき市街地像



都心が果たすべき役割から見た『豊田市全体の目指すべき方向』

1. 世界で最も先進的環境都市

- 各地域拠点コンパクトに市街地を形成し、機能分担しながらネットワークする、トータルでの環境負荷が少ない、豊田市独自の都市構造を構築する。
- 豊かな緑地帯や農地を保全し、緑化推進と産業振興との共存を図った、緑の豊かな先進ハイテク工業都市をめざす。
- 自然や農地を活かした地産地消など新たな魅力の開拓、いつでも安心して歩ける環境整備など、健康都市の先進モデルをめざす。



2. 世界経済を牽引する企業が立地する洗練された文化都市

- 活力ある都市づくりの源泉として、多様な就業機会と就業の場、それに伴う居住の場を受け入れ、育んでいく環境づくりを進める。
- 豊田市の個性を活かした街としてのブランド性の向上、良質なデザインによる街の風景の創出、新しいライフスタイルの追及など、洗練された都市文化を育む都市を実現する。
- 気軽に学べる生涯学習からハイレベルな文化・教育まで幅広く学べる教育・学習環境を整備し、市民の手でその環境を育んでいく。



3. 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市

- 世界の最先端を歩むITSやTDMに先進的に取り組んできた実績を活かして、過度な自動車利用を抑え、歩行者・公共交通と自動車が調和した交通体系を構築し、世界に誇れる『かしこい交通社会』をめざす。
- 市民・企業・行政のパートナーシップにより、誰もが安全で、安心して、円滑に移動でき、さらには、環境にやさしい世界の模範となる持続可能な交通システムを構築する。



美しいまち TECH²（てくてく）豊田

Transportation(交通) / Environment(環境) / Culture(文化) / Hospitality(おもてなし) × TECHnology(テクノロジー)

⇒ もっとてくてく歩きたくなる都心へ！

都心が目指すべき9の目標

1. 世界で最も先進的な環境都市

- ① 世界で最も進んだ環境負荷低減モデルとなる都心を実現する。
- ② 豊かな水、緑、生態系が調和し、市民に愛される環境を実現する。
- ③ 市民が健康であり続け、安心して暮らせる生活環境を整備する。

2. 世界経済を牽引する企業が立地する洗練された文化都市

- ④ 経済活力と豊かな暮らしがバランスした新しい職住共存モデルを構築する。
- ⑤ 戦略的なまちづくり組織を中心に、都心に品格ある景観をつくり、にぎわいを高める。
- ⑥ 都心生活を楽しみ豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える。

3. 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市

- ⑦ 交通新システムの導入など、公共交通が快適に利用できる先進の環境を整備する。
- ⑧ 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全・安心に回遊できる都心をつくる。
- ⑨ ITSを活用し、人と車の未来を見せる『かしこい交通社会』を実現する。

2. 豊田市都心交通ビジョン

美しいまち TECH²（てくてく）豊田

— 都心が目指すべき9の目標 —

世界を代表する企業、トヨタ自動車の本社が立地する世界の注目する都市としてふさわしい都心を形成するために、以下の3つの視点から豊田市の都心が目指すべき姿を提言した。

それぞれの視点ごとに3つの目標を設定し、その実現のために必要なアクションプランを示した。

1. 世界で最も先進的な環境都市
2. 世界経済を牽引する企業が立地する洗練された文化都市
3. 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市

1. 世界で最も先進的な環境都市

① 世界で最も進んだ環境負荷低減モデルとなる都心を実現する。

アクションプラン

民：市民／事：事業者／行：行政が主体となる。

■ まちづくりに関する環境負荷低減方策の実現

- ・ ヒートアイランド現象の抑制のために、都心面積の3割が緑や水で覆われるようなまちづくりを官民一体となって進めていく。そのために、公園緑地面積の拡大を図るとともに、民間開発等に対して、敷地の緑化推進と積極的な屋上・壁面緑化の誘導等を図っていく。民/事/行
- ・ 建物もしくは地面からの放射熱の抑制を図るため、熱を吸収しやすい外装材料の採用や、透水・排水性舗装材の積極的な採用の推奨・誘導に努める。事/行
- ・ 建築物の更新を図る際は、環境負荷低減に貢献する様々な工夫をこらすよう実現・誘導するとともに、民間事業者や市民の環境に対する意識を高める努力を行っていく。民/事/行
- ・ 水資源の保護・再利用促進を図るため、建築や開発といった行為を行う際は、雨水貯留・雨水再利用施設などの設置を推進するとともに節水に係る様々な工夫を官民一体で進めていく。民/事/行
- ・ 水温の安定した豊富な地下水を生かし、それを熱交換に利用した集約的熱源システム（DHC）の導入を検討するなどして、都心全体でのエネルギー効率の向上に努める。事/行
- ・ 市内の山間地から生まれる間伐材を、内装材などの建築資材に再利用するなど、豊田市の資源を活かしたまちづくりを推奨し、地域循環型社会の形成を図る。民/事/行

■ 市民生活に関する環境負荷低減方策の実現

- ・ 風力発電、太陽光発電など自然エネルギーの市民利用に対して、様々なインセンティブの仕組みを導入し、市民意識の向上を図りつつ、省エネルギーを推進する。民/事/行
- ・ 市民によるゴミ分別の徹底や生ゴミの再利用等を図り、都心から排出されるゴミの総量を減らすことで、焼却場への負荷や燃焼時に大気中に放出されるCO₂などを軽減するとともに、生ゴミを利用した小型発電プラント（バイオマス発電）を整備するなどして更なる省エネルギーを図る。民/行

■ 交通に関する環境負荷低減方策の実現

- ・ 公共交通網を充実させ自動車交通量の低減を推進することで、過度の自動車利用を是正し、CO₂の発生削減を図る。また、公共交通の利便性向上、交通手段転換、交通需要の効率化などTDM（交通需要マネジメント）の取り組みを推進し、人と自動車が共存した都心を創出する。行
- ・ 低公害車の導入に対して補助金などのインセンティブを与え、低公害車が世界一普及した都心を目指す。民/事/行
- ・ エコドライブ講習会の開催などを通じて、市民の環境行動を啓発し、市民一人一人が環境に優しい運転を実践する都心をつくる。民/事/行

●環境負荷低減方策 イメージ

まちづくり

市民生活



屋上緑化の例



バイオマス発電機の例

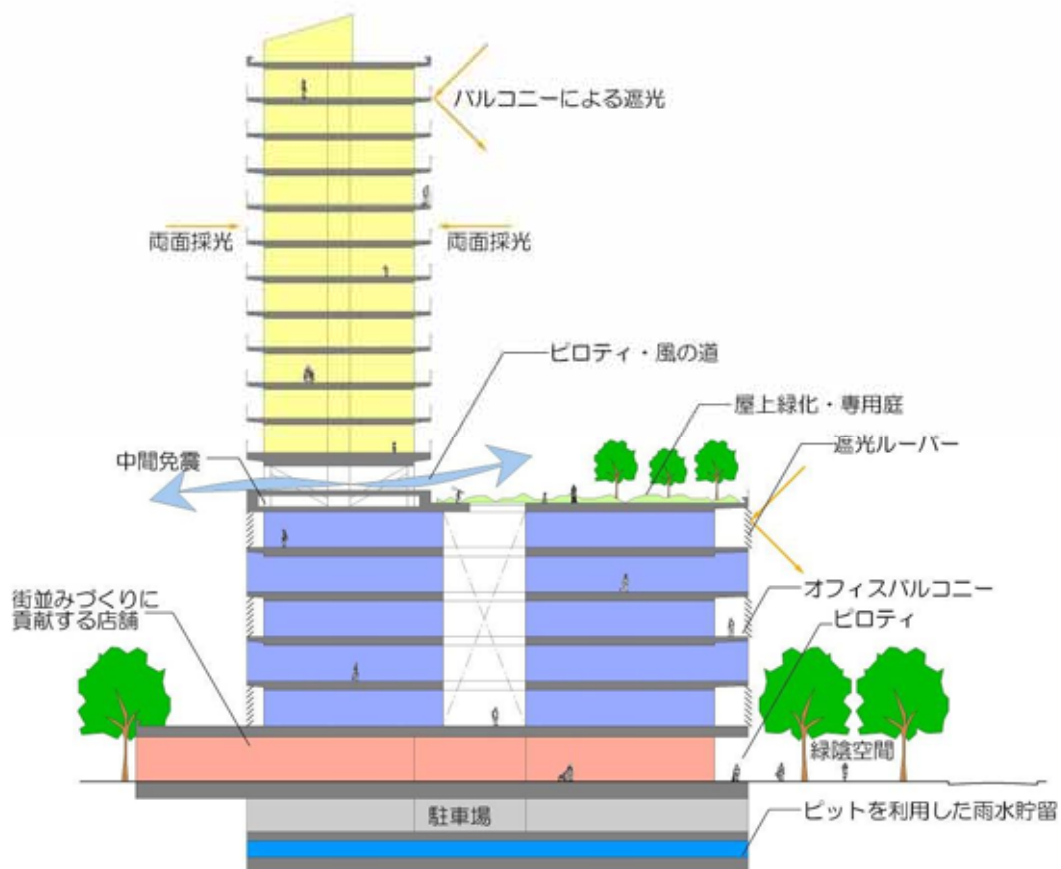
3つの分野の施策を
並行して実現し
環境負荷を低減させる



歩行者・公共交通の共存の例

交通

●環境負荷低減に貢献する建築物の例



② 豊かな緑、水、生態系が調和し、市民に愛される環境を実現する。

アクションプラン

■ 3つの『杜』の創造

- 新たに整備する矢作川沿いの中央公園を、環境・健康をテーマとした『矢作の杜』とする。巨大な緑と、その緑に囲まれた環境・健康に関する教育・研究機能や豊田スタジアム、豊田市総合体育館が連携した、21世紀型都市公園のパイロットモデルとして整備する。事/行
- 中央公園（『矢作の杜』）や矢作川リバーフロントについては、国際ランドスケープデザインコンペを開催するなどして、世界からさまざまな知恵を募り、その中から市民にもっとも求められる案を選出し、豊田市と市民にとって新たな財産となる空間整備を目指す。行
- 豊田市美術館、市民文化会館、豊田東高校跡地が位置するエリアを『七州城の杜』と位置づけ、芸術の教育・研究機能と融合した「緑と芸術と歴史の拠点」として整備する。行
- 毘杜公園は『毘森の杜』として、緑あふれる防災拠点に再構成する。行

■ 緑のネットワークの創出と市民参加の推進

- 停車場線を中心として、街路樹のある歩道をつくり、緑あふれる歩行者空間を整備する。同時に、緑の創造とブランド性の付与による周辺の土地の付加価値上昇を誘導する。行
- 都心市街地内部の既存小規模公園や社寺といった空間の保全・整備を図るとともに、青空駐車場や遊休地を小公園化するなどして、『街なかエコスポット』という緑の空間を創出し、都心の市街地にやすらぎを与えると同時に周辺住宅地の環境的価値向上を図る。行
- 『矢作の杜』・『七州城の杜』・『毘森の杜』の3つの杜と『街なかエコスポット』などが、矢作川リバーフロント、枝下緑道、道路沿道の街路樹や住宅地の花々などでつながることで、表情豊かな緑のネットワークを生み出し、連続的で多様な生態系の維持・創出に貢献する。民/事/行
- 開発規制等により、崖線や農地など重要でありながら脆弱な緑地の保全・整備を推進する。行
- 花いっぱいまちづくり助成金や、植樹助成金などの施策を推し進め、身近に常に自然がある環境づくりを市民自らが主体的に行うようになる社会を形成する。民/行
- 行政または市民主催の環境教育イベントを『矢作の杜』を舞台に開催したり、希少生物を保護・観察する市民団体やNPOの活動を行政が支援してPRするなど、市民の環境意識の啓発を図るとともに、市民自らが水・緑・生態系を守り育てる行動を起こす契機とする。民/行
- 3つの杜や矢作川リバーフロントなどにおいて、清掃やレクリエーション活動支援を行うボランティア団体を市民が運営し、自発的な環境創造社会の構築を図る。民

■ 『水のみち』ネットワーク創造プログラムの実施

- 既存の水路などを活用したせせらぎのある公園を整備し、潤いのある環境を周辺の住宅地に提供するとともに、歩行者空間に沿って地下水などを利用した水路と街路樹を設け、水音を聞きながら歩ける緑あふれる散歩道を整備するなどして、都心全体に『水のみち』ネットワークをつくる。行
- 透水性舗装の採用と空地の緑化を推し進め、大雨時の地表水を地下に浸透させることで、地下水脈がネットワークした、水循環の強固な水害に強いまちを実現する。行

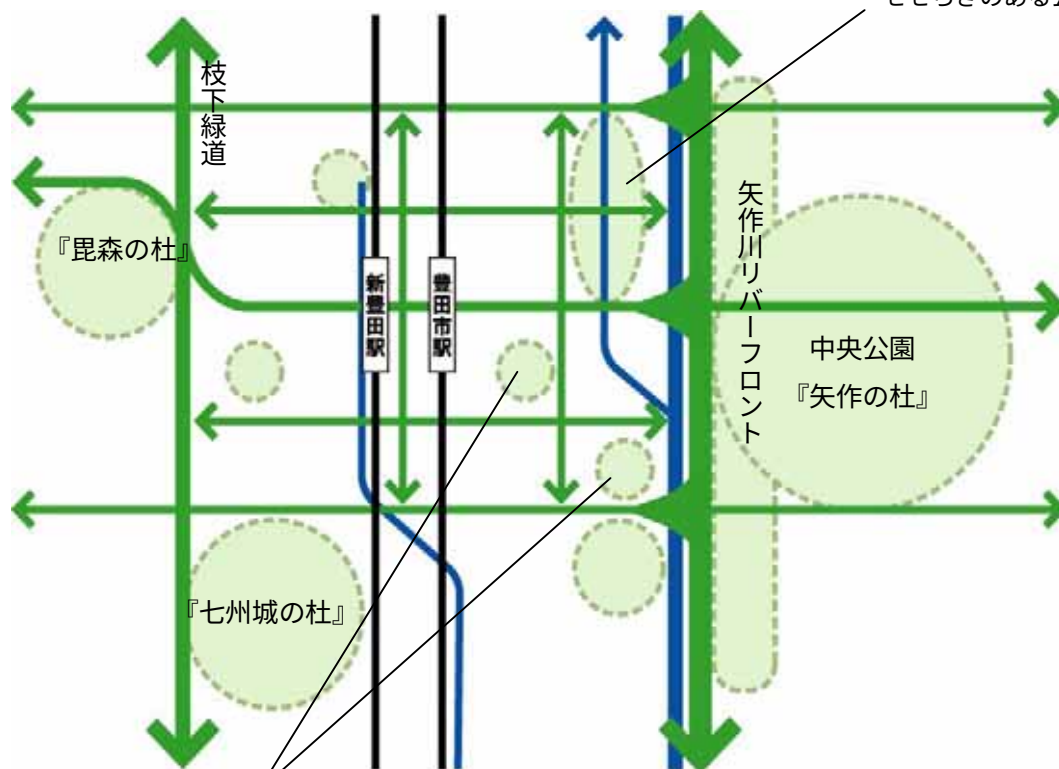
●都心のグリーンネットワーク ダイアグラム



街路樹のある歩道 イメージ



せせらぎのある公園



『街なかエコスポット』



花いっぱいの住宅 イメージ



1. 世界で最も先進的な環境都市

③ 健康であり続け、安心して暮らせる生活環境を整備する。

アクションプラン

■ 街なかを歩きたくなるような、身体を動かしたくなるような都市環境づくり

- 停車場線の広幅員歩道化を始め、都心の歩道の拡充や高木を中心とした沿道緑化の推進などを行い、歩きやすい、またにぎわいの生まれやすい都心づくりをめざす。行
- 矢作川リバーフロントなどの緑のネットワークや豊田スタジアム、豊田市総合体育館を含む中央公園（『矢作の杜』）に、散歩コースやジョギングコース、サイクリングロードなどを充実させ、気持ち良く移動できる快適な歩行空間・スポーツ空間を整備することで、市民が自ら身体を動かして、健康であり続けられるような都心をつくる。行
- 『矢作の杜』の中に高齢者や身障者のためのリハビリエリアを設け、自然の中で安全に楽しく身体を動かせる場を提供する。行
- 矢作川の河川敷などに毘森公園に現存するスポーツ施設群を移転して、より市民が使いやすいものにするとともに、グランドゴルフ場など高齢者が楽しめるような施設も併せて整備する。行
- 良好で安全な歩行・スポーツ環境を継続的に守るため、市民と行政が一体となって日常的な清掃活動やパトロール活動などを行えるような仕組みづくりについて検討する。行/民

■ 歩行・自転車利用推進のためのエコポイントプログラムの実施

- 健康産業企業等とタイアップし、万歩計を利用した健康エコポイントプログラムを実施する。参加者には歩数に応じたポイントを進呈し、市民が積極的に歩きたくなるよう誘導する。民/事/行
- レンタサイクルを推奨し、自転車の貸し出しセンターを充実させるとともに、走行距離に応じた健康エコポイントを進呈するプログラムを実施する。民/事/行
- 都心には、憩いの場としてのカフェを兼ねた健康エコポイントセンターを整備し、市民が歩いて、または自転車でやってきて集う場を提供する。行

■ 豊田版農業・食育プログラムの実施

- 豊田の農産物を使った豊田ブランドの健康食を提唱し普及を促すことで、市の名物とするとともに、健康に対する市民意識の向上を図る。民/事/行
- 『矢作の杜』に市民農園などを設け、子どもたちが無農薬栽培による農業の体験や収穫した農作物の美味しさを学ぶことができるような食育プログラムを実施し、また支援する。行

■ 医療・福祉の総合的な都心支援プログラムの実施

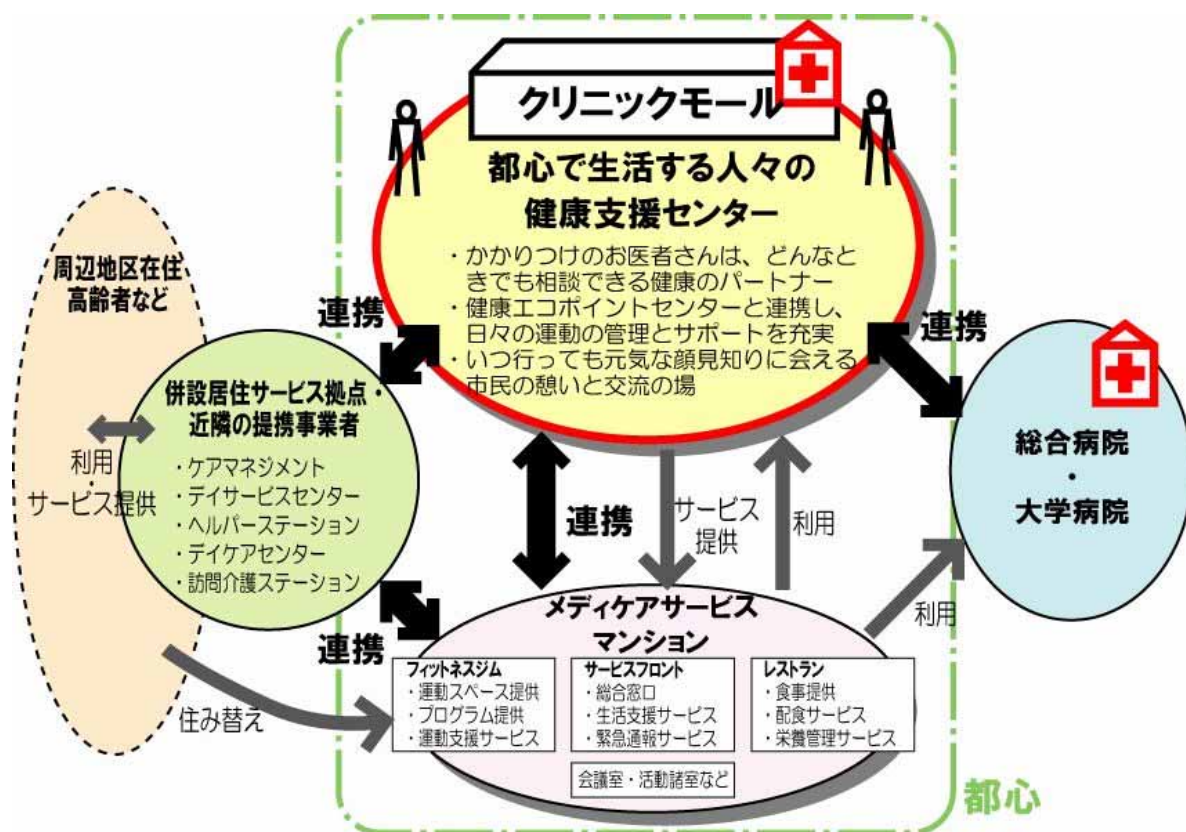
- 浄水駅前に移転する病院に代わり、日常の医療を担当するクリニックモールを都心に誘致する。クリニックモールは、いつでも気軽に利用・相談でき、かつ市民の集いの場ともなる民営の健康センターの役割を果たす。事
- メディケアサービスマンションなど、高齢者や障害者に配慮した建物の建設、改修に対してインセンティブを与えるとともに、クリニックモールや総合病院、行政サービス施設等との連携強化を図り、安心して都心に暮らせるような仕組みの構築を図る。事/行



矢作川リバーフロント イメージ



食育活動 イメージ



都心医療・福祉ネットワーク ダイアグラム

④ 経済活力と豊かな暮らしがバランスした新しい職住共存モデルを構築する。

アクションプラン

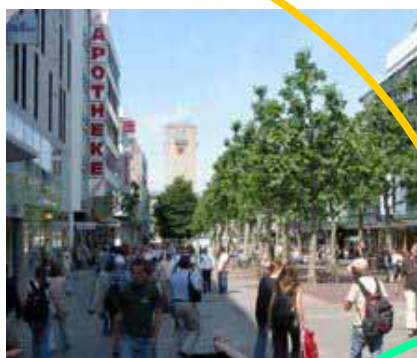
■ 充実したワークタイムを過ごせる職住共存プロジェクトの実施

- 豊田市の経済を牽引する自動車関連産業を中心とする業務機能を都心に誘致し、併せて多様な住まい方・働き方を支援する質の高い都心住宅を誘導することで、充実したワークタイムとアーバンライフが実現できる職住近接型の都心を実現する。民/事/行
- まとまった業務機能の需要に対応できるよう、都心の再開発を促進し、質の高い業務床の創出、それを支える商業機能の導入等を積極的に推進する。民/事/行
- 住宅の都心立地を誘導するために、敷地を共同化する事業や質の高い住宅を供給する事業への補助またはインセンティブを与える。行
- これらの開発誘導などにより、都心従業人口約 10,000 人、都心居住人口約 10,000～20,000 人の増加を目指す。民/事/行

■ 多様な都市型のライフスタイルを支援する住宅供給の誘導

- 都市居住型の誘導居住水準を満たしつつ、単身者から共働き世帯、高齢者に至るまでの多様なライフスタイルを想定した様々な住戸タイプの供給を奨励・誘導する。事/行
- 都心居住者や従業者が都心生活を満喫するために必要な商業・文化施設を誘致し、職・住・遊・学が一体となった、新しい都心を創造する。民/事/行
- SOHO や在宅ワーキングなどの新しい就業スタイルや、新旧住民の交流、職住融合のために必要な、共有スペースや住民間の交流サロンなどのユニークな空間の設置に対して補助またはインセンティブを与え、これを推奨する。事/行
- 『街なかエコスポット』を中心に、良好な環境で付加価値の高い集合住宅開発を誘導するなど、パイロットモデルとなる都市型住宅プロジェクトを重点的に推進する。事/行
- 現在農協が開催している青空市場や、拳母神社周辺で開催されている八日市などと連携し、同様のマーケットを都心の路上などを活用して開催することで、にぎわいを生み出し、新旧住民の活発な交流を促す。民/行
- 低・未利用地を住宅地として有効に利用促進するために、様々な融資制度の活用促進や基盤施設の整備支援、都市機構のような公的機関の活用などを行い、敷地の共同化や高度利用を促す。事/行
- 暮らし・にぎわい再生事業等を活用して、民間事業者や NPO、地域住民等による、都心における空家・空地の活用などの取り組みを支援する。行
- 市街地再開発事業、中心市街地共同住宅供給事業、都市再生住宅等整備事業等を活用し、民間事業者による都心住宅供給を支援する。行

住



学



職・住・学・遊が
一体となった
新しい豊田都心の姿

遊



職



職・住・遊・学が一体となった都心 イメージ

⑤ 戦略的なまちづくり組織を中心に、都心に品格ある景観をつくり、にぎわいを高める。

アクションプラン

■ (仮)『メインストリートを創る会』を中心とした、停車場線の商業空間と街並みづくり

- 都心における業務および居住機能立地を促進することで、その波及効果により既存商業エリアの活性化を促すとともに、求められる商業機能立地を戦略的に誘致・促進する。事/行
- 新豊田駅から豊田市駅、国道 153 号との交差点を経て矢作川に至るまでの停車場線沿いの総合的なエリアマネジメントを行う主体として、地元企業や地元地権者、商業事業者、外部から招へいた事業/商業/景観プロデューサー（民間事業者）などを中心に構成される（仮）『メインストリートを創る会』を設立し、品格ある停車場線づくりをトータルに先導する役割を担う。民/事/行
- （仮）『メインストリートを創る会』の意思決定機関として、停車場線の新しいまちづくりに真剣に取り組みたい地元企業と地元地権者で構成される『コア会議』を設置する。『コア会議』には強力なリーダーシップを持たせて、停車場線全体の事業性・ブランド性を高めるために、商業プロデューサーおよび景観創造を戦略的に行っていく。民/事/行
- 具体的には、既存の商店との連携を図りながら、都心居住者の生活を満足させ、建物低層部ににぎわいを生み出す個性的な店舗・飲食店、ギャラリー等文化的な施設、地域や学生の交流の場となる施設を誘導し、デザイン性に優れ、歩いて楽しい沿道空間の形成を誘導する。民/事/行
- また、必要に応じて、多様かつハイレベルな都心居住者のニーズに応えることができる大型キーテナントの誘致を検討し、都心商業活性化の起爆剤とする。民/事/行
- （仮）『メインストリートを創る会』は建物の外観や修景デザイン、サインなどに関するデザイン指針を決定し、それに沿って建築・景観協定や街並みガイドラインなどを行政と連携しながら策定する。これによって、沿道デザインの協調や駅舎を含む駅前周辺のデザイン刷新を推し進め、新しい未来の街並みに相応しい景観を創造する。民/事/行
- 街並みガイドラインを踏まえて、空地の創出など景観に配慮したプラスアルファの空間設計を実施する民間事業者に対して行政が補助金を出す代わりに、（仮）『メインストリートを創る会』がガイドラインに沿った設計が行われているかどうかチェックできるようにする。行
- （仮）『メインストリートを創る会』の下に、まちづくりの実行部隊としてまちづくり会社を置き、新しい街並みの組織的な維持管理やセキュリティ管理を官民協働で行う。民/事/行

■ (仮)『メインストリートを創る会』によるブランディングと情報発信

- （仮）『メインストリートを創る会』は、再開発等の事業パートナーの選定や都心の商業活性化方策、新たな豊田ブランド構築のための手法などのブランディング戦略の方策などをトータルに協議し、実践していく。民/事/行
- 車をイメージできる情報発信施設を、駅前や中央公園などの停車場線沿いに誘致し、豊田市都心の『顔』として国内外にアピールする。また、駐車場線を中心にシンボリックな各種交通サービスを導入し、新しい公共交通や ITS などを体験できるようにするとともに、情報発信も行う。民/事/行
- （仮）『メインストリートを創る会』は商業的な豊田ブランドを確立するだけでなく、職・住・遊・学が一体となった新しい豊田市都心の姿を積極的にアピールし、全世界に情報発信する。民/事



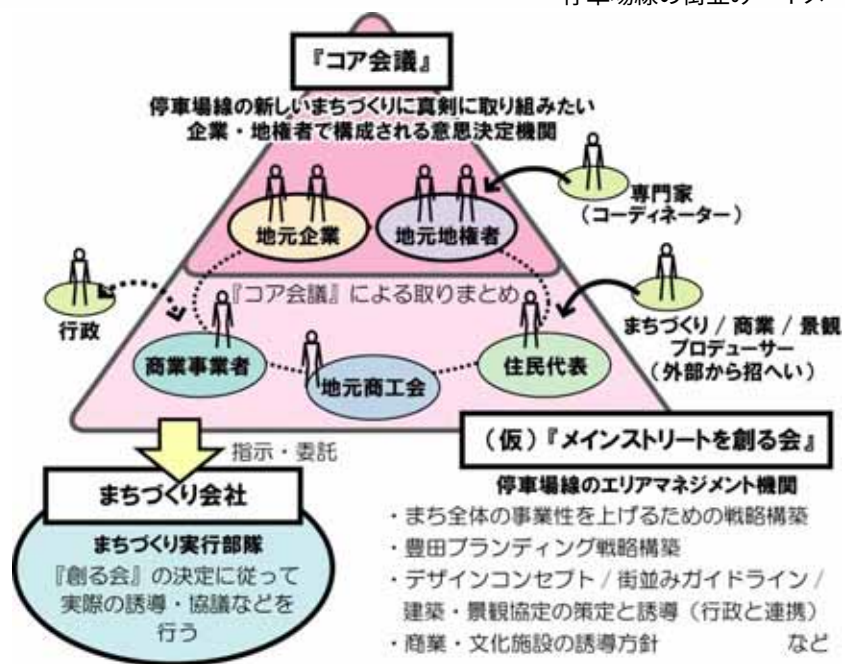
豊田市駅から見た停車場線 イメージ



停車場線から見た豊田市駅 イメージ



停車場線の街並み イメージ



(仮)『メインストリートを創る会』ダイアグラム

⑥ 都心生活を楽しみ豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える。

アクションプラン

■ (仮)『豊田シティカレッジ』構想の実現

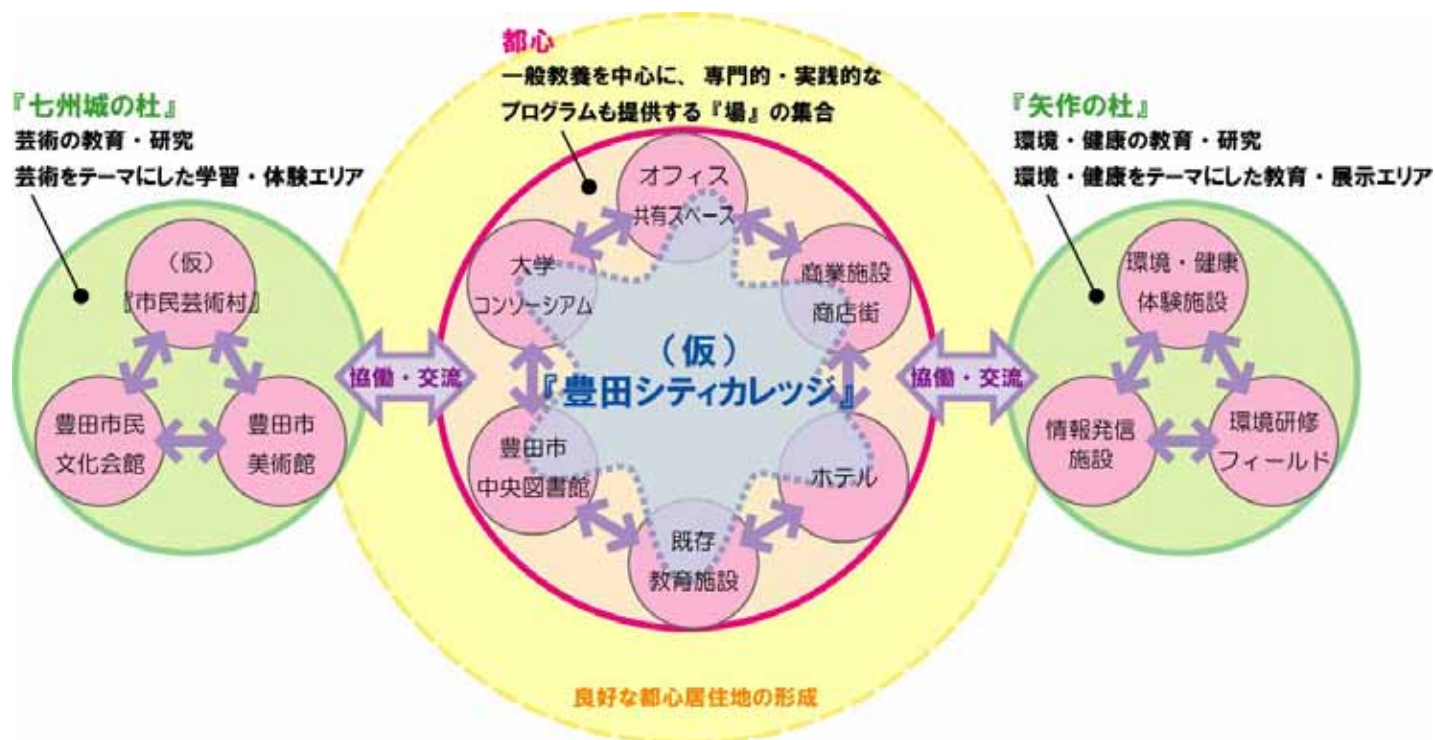
- 都心に住まう多様な世代の人々が、気軽に様々な分野の教育を受けることができる(仮)『豊田シティカレッジ』を、行政・市民・地元企業等が協力して設立する。運営主体は、市民や地元企業が中心となったNPOなどとし、市民が参画し、市民が育てる学校として育成する。民/行
- (仮)『豊田シティカレッジ』は、都心の民間ビルや既存の学校、図書館の一角、商店街の中など、様々な「場」を活用しながら多様で柔軟な活動を展開する。また、大学コンソーシアムの結成による大学間交流、産学連携とともに、既存大学のサテライトキャンパス誘致などにより、連携を取りながらユニークなプログラムを提供する。民/行
- プログラムは一般教養的なものを中心に専門的なものまで多岐にわたり、講師についても、公募で選定した一般の市民、民間企業からの派遣講師、国内外の専門家や研究者に至るまで幅広く招くことで、実践的なプログラムを実施する。民/事/行

■ 教育・研究・学習の『杜』の創造

- 一般教養を中心とするシティカレッジに対し、特徴的・専門的な教育・研究・学習の場となるエリアを、既存の公園やオープンスペース、既存建物などを活かしながら都心の東西に2ヶ所設置し、これらを交通新システムで結ぶことで、使いやすかつ「豊田ならではの」教育環境を整える。行
- 東の『矢作の杜』は環境・健康の教育・研究エリアと位置づけ、豊田スタジアムとの連携を図りながら、緑に囲まれた環境・健康学習施設の整備や環境・健康体験の森、情報発信施設等の誘致を図る。『矢作の杜』計画地内にある豊田北高校は、将来的には施設更新の時期に合わせて杜と一体的に活用するなど、その取扱いを検討する。行
- 西の『七州城の杜』(豊田東高校跡地周辺)は芸術の教育・研究エリアと位置づけ、豊田東高校跡地を活用した市民参加型の(仮)『市民芸術村』を整備し、既存の豊田市美術館や豊田市民文化会館を発表の場として活用するなどしながら、市民の創造性を増進する場としていく。行

■ 多角的な交流による教育レベルの向上と都心居住の促進

- 都心の(仮)『豊田シティカレッジ』と東西2箇所の教育・研究・学習エリアを活動の場として、さまざまな協働・交流の場を提供し、様々な世代の市民・専門家・民間企業等の多角的な情報交流・相互触発を促進することで、都心、豊田市全体の教育レベル向上に貢献する。民/事/行
- 都心の教育環境、教育レベルの向上が進んでいくことで、より多くの人々が都心に住むことを選択することが期待され、都心居住人口・交流人口が増加し、地域の活性化を促進する。事/行
- 海外から豊田に移り住んできた住民や、豊田市を訪問した人々に対しても、『(仮)豊田シティカレッジ』の中に気軽に立ち寄れる国際交流サロンを開設するなどして、より国際的で活発な情報交流を促していく。民/事/行
- 豊田市の産業を中心とした文化、歴史を資源として活かした教育・学習環境を展開する。民/事/行



（仮）『豊田シティカレッジ』と2つの『杜』将来像 ダイアグラム



『七州城の杜』（演劇リハーサル風景） イメージ



『矢作の杜』 イメージ

3. 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市

⑦ 交通新システムの導入など、公共交通が快適に利用できる先進の環境を整備する。

アクションプラン

■ 広域公共交通ネットワークの充実

- 名鉄三河線複線・高架化や愛知環状鉄道複線化、都市間高速バスの充実の検討など、公共交通サービスの向上を図り、都心へのアクセスの主体を公共交通へとシフトさせる。事/行
- 愛知環状鉄道を豊田・岡崎両市の市境付近から分岐し、新幹線三河安城駅を経由して、中部国際空港に至る愛知環状鉄道分岐ルート構想の実現を目指す。行

■ 都心にアクセスしやすい交通新システムの実現

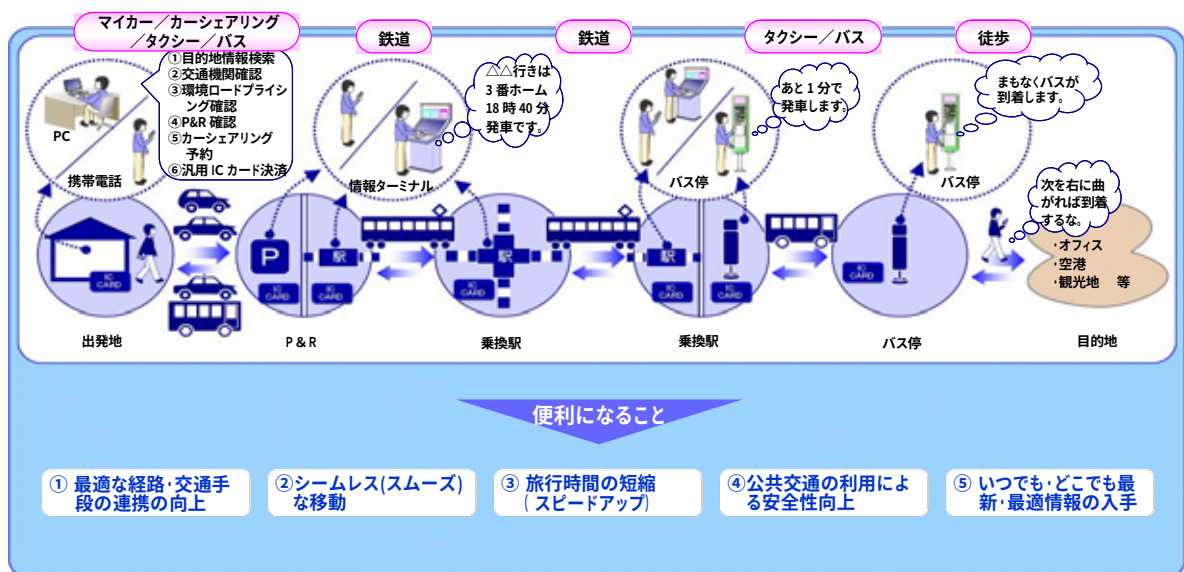
- 基幹バス・地域バスの強化により、市内のどこからでも都心へ容易にアクセスできる公共交通ネットワークを整備する。事/行
- 豊田市駅前を拡充したうえで、豊田市駅を交通結節点とする交通新システムを整備し、より快適に公共交通で都心へアクセスできる環境を整える。事/行
- 先行的に、豊田市駅とトヨタ自動車本社地区・三河豊田駅を結ぶ路線に PTPS（公共車両優先システム）を利用したシャトルバスを運行させ、豊田市駅とトヨタ自動車本社地区を 20 分以内で結ぶ。その後、都心の再開発によって道路が拡幅されるのと同時に、本格的な交通新システムを導入する。事/行
- 引き続き、豊田市駅～東山町間、東山町～豊田本社地区～土橋駅間を整備し、交通新システムによる東側から南側のループを完成させる。将来的には、土橋駅～豊田市駅間も整備し、交通新システムによる大きな環状線を完成させることも検討する。事/行

■ 快適で移動しやすい公共交通サービスの実現

- 名鉄三河線複線・高架化や愛知環状鉄道複線化、基幹バスネットワークの強化など、公共交通サービスの向上を図る。事/行
- ITS や『みちなびとよた』などを活用して、利用者がリアルタイムで交通情報を把握することにより公共交通の乗り継ぎを効率化し、現在地からもっとも効率的に目的地に辿り着けるルート検索を可能にする。事/行
- 共通 IC カードを普及させ、パーク＆ライドやカーシェアリング・自転車シェアリングなどにより自動車交通量軽減を図るとともに、各種公共交通への乗り継ぎも自由にできる料金も含めた制度の導入を図る。事/行
- バス停などの待ち空間にベンチ、屋根など設置するとともに、駐輪場・パーク＆ライド駐車場などを整備し、各交通手段間の接続性を高め、快適な乗り換えを実現する。事/行



交通新システムネットワーク段階整備イメージ



公共交通システムのサービスレベルの向上策 イメージ

3. 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市

⑧ 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全・安心に回遊できる都心をつくる。

アクションプラン

■ 停車場線のトランジットモール化と、その周辺地区の歩行者・公共交通優先エリア化の実現

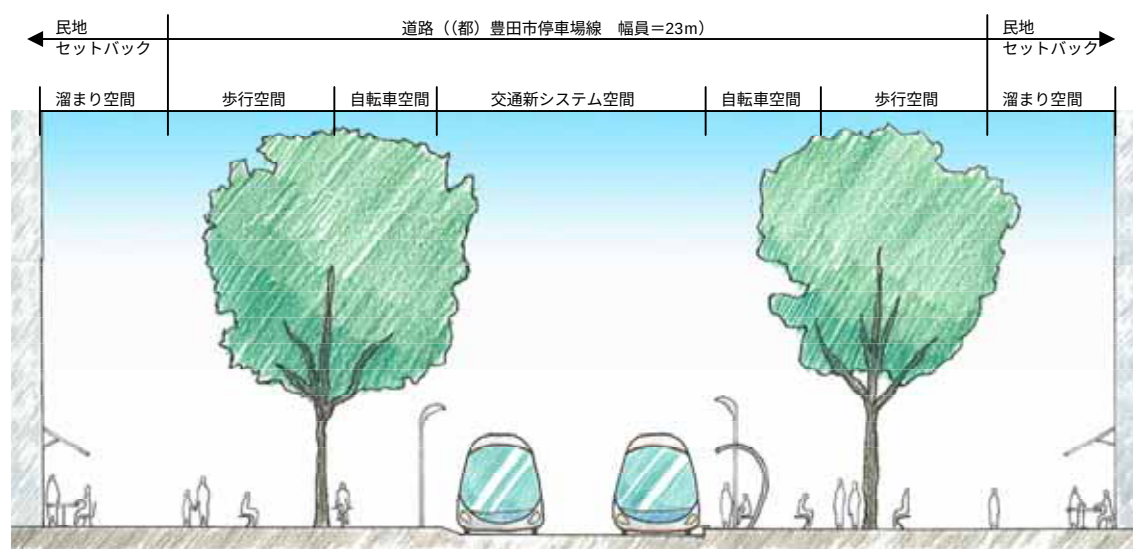
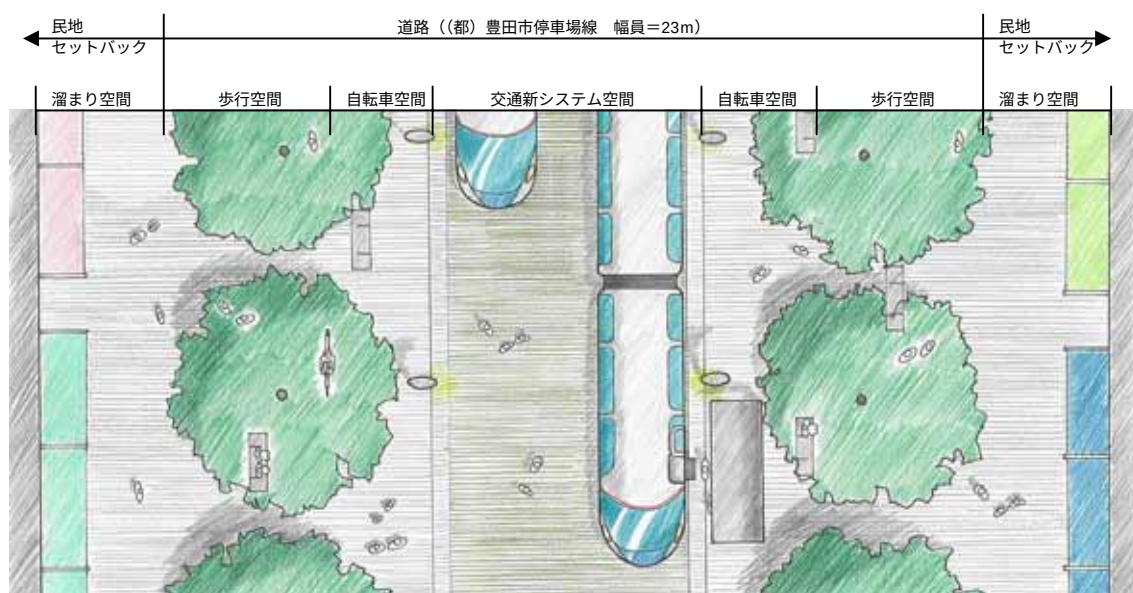
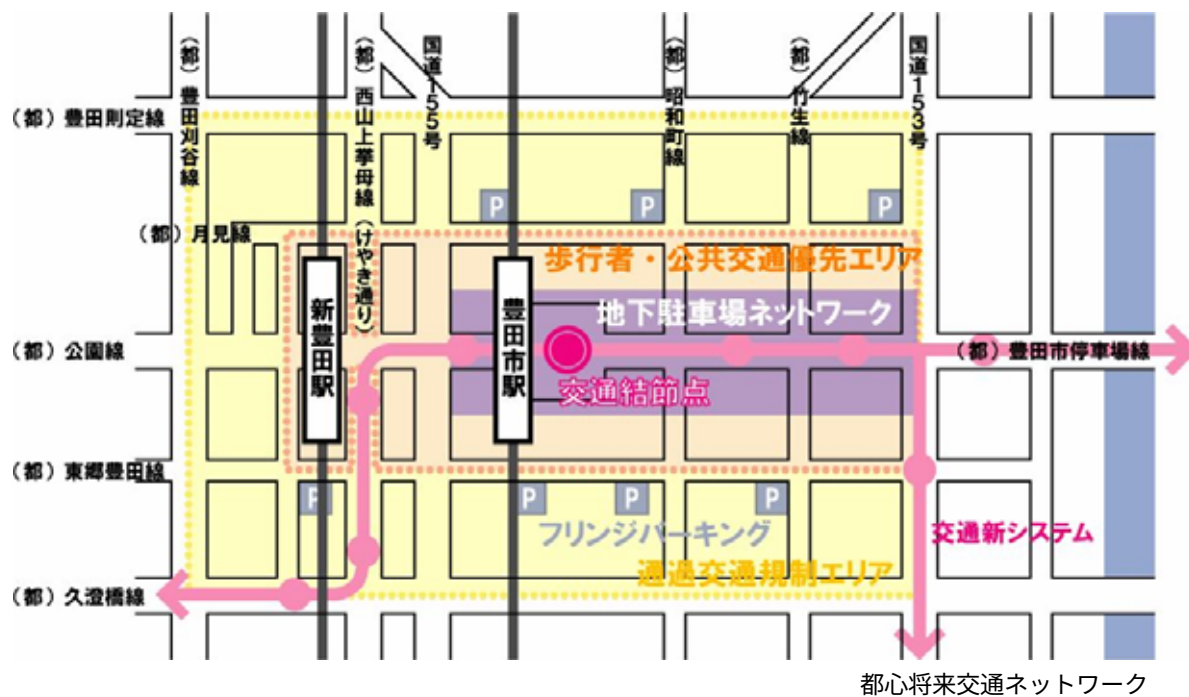
- 都心の交通渋滞防止や高齢者対応、来訪者の移動支援などのために、交通新システムを導入し、停車場線のトランジットモール化を実現させる。そのために、まず広域道路ネットワークの整備や公共交通の充実を図ったうえで、駅前広場の拡充を行う。事/行
- 外環状道路の整備、都市の骨格となる幹線道路の整備により、都心部に不必要な自動車交通の流入を抑制する。都心部には「通過交通規制エリア」を設定し、速度規制、一方通行規制等により自動車をコントロールするとともに、パーキングデポジットシステムの導入などにより、通過交通、駐車車両のコントロールを図る。事/行
- 中心部には「歩行者・公共交通優先エリア」を設定し、地上空間を歩行者・公共交通を中心とする回遊空間とする。都心部に目的を持つ自動車交通については、スピードアダプテーションなどにより安全な交通静穏化空間とする。行
- トランジットモールを含む歩行者・公共交通優先エリアには、誰もが利用できる未来型タウンモビリティシステム（歩行者・公共交通優先エリア内を移動するときに自由に使える、共有型個人乗り移動手段）を導入するなどして、市民や来訪者が快適かつ安全に回遊できる場にする。事/行
- 都市内の幹線道路沿道に幹線自転車・歩行者ネットワークを整備するとともに、歩いて楽しい歩行者空間を整備することにより、安全で心地よい通行空間を創出する。行

■ 大規模地下駐車場ネットワークの形成

- 歩行者・公共交通優先エリアの外側にある駐車場（フリンジパーキング）を活用し、歩行者・公共交通優先エリアに近づきやすい環境を整える。事/行
- 歩行者・公共交通優先エリアでは、平面駐車場や立体駐車場を廃止する一方で、再開発事業などの進行に合わせ、停車場線沿いを中心とした大規模な地下駐車場ネットワークを形成する。事/行
- 歩行者・公共交通優先エリアの駐車場運営は、商業施設への来訪者の利便を第一に考え、来訪者の駐車は商業施設地下駐車場へのダイレクトパーキングとし、従業員などの駐車は、同エリア外のフリンジパーキングに誘導する。事/行



トランジットモール イメージ



3. 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市

⑨ ITS を活用し、人と車の未来を見せる『かしこい交通社会』を実現する。

『かしこい交通社会』とは

ITS などを活用するとともに、市民一人ひとりが意識やライフスタイルを変革することにより実現する、安全かつ円滑に移動でき、環境にやさしい持続可能な交通社会

アクションプラン

■ 安全運転支援システムの導入

- 安全運転支援システムを国が進める大規模な実証実験と連携し、モデル的な導入を図り、歩行者にも自動車にも安全な都市内移動を実現する。行

■ 快適で楽しい移動を支える ITS(高度道路交通システム)・地域交通システムの構築

- 都心駐車場や幹線道路から細街路まで含めた道路渋滞情報等の道路交通情報を、移動シーンに応じてリアルタイムに提供することで円滑に都心まで来られるようにする。行
- 渋滞、安全、公共交通、駐車場、地域情報などが入手でき、決済機能を有する次世代型の車載器（ITS 車載器）を導入し、パーク＆ライド駐車場と公共交通やカーシェアリングなどのさまざまな移動システムを連携させ、スムーズな移動ができる交通環境を整備する。事/行
- 通過交通規制エリアに流入する車にはデポジットを課す一方で、エリア内の駐車場に停めると相殺される『パーキングデポジット』を採用し、通過交通を抑制する。事/行
- ITS 車載器※の導入とともに地域 IC カードを導入し、各種の情報や料金決済が連携できる仕組みを構築する。これにより、商店街やエコポイントなどとの連携も図る。民/事/行
- 自動車交通だけでなく、携帯電話などのモバイル端末を利用し、歩行者、自転車、ショッピングカート利用者などに情報提供するほか、豊田市を訪れる観光客に対しても、コンシェルジェなど充実したコンテンツ提供も行えるようにする。民/事/行
- 都心イベント時には、高速道路などを活用したパーク＆バスライドシステムを導入し、都心までの移動を快適に行えるようにする。また、駐車場誘導システムを導入し、都心周辺の駐車場の有効利用を行い、渋滞の発生を抑制する。事/行

■ 市民のライフスタイルや環境に対する意識の変革

- 交通に関する講演会やエコドライブ運転講習会などを定期的で開催し、市民一人ひとりが、健康・エネルギー問題・地球温暖化問題などを考え、過度に自動車利用に依存したライフスタイルを改める契機とする。民/事/行
- 公共交通の利便性向上、交通手段転換、交通需要の効率化など TDM（交通需要マネジメント）の取り組みを推進し、人と自動車が共存した都心を創出する。行

■ 『かしこい交通社会』を資源とする世界からの観光客誘致

- 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市を観光資源として、テクニカルビジット（産業施設などを対象とする観光）を含む観光客を戦略的に誘致し、交流人口の拡大を図る。事/行
- 『かしこい交通社会』を楽しみながら、学び、体験できる施設を停車場線沿いに設置し、地域の産業や文化情報を発信できる拠点とする。事/行



カーナビへの情報提供



道路交通情報通信システム (VICS)

車に搭載した光ビーコンアップリンク車載器により、渋滞情報、規制情報、案内情報などをリアルタイムで収集し、走行の円滑化を図る。



歩行者移動支援

携帯電話を活用して、経路案内等の情報を提供し、身障者をはじめとする歩行者の移動を支援する。



安全運転支援システムの導入

横断歩行者や交差点において、ドライバーに対して横断歩行者の存在を知らせ、注意を促す。



地域公共交通 IC カード

鉄道やバスなどの公共交通の運賃や、駐車場での車両認証・料金支払いなどに共通して使える IC カード。各交通機関の乗り換えをスムーズにするなどの効果がある。

ITS の活用による『かしこい交通社会』 イメージ

※ITS 車載器

「あらゆるゲートのスムーズな通過」「場所やニーズに応じた地域ガイド」「タイムリーな走行支援情報の提供」を実現する、決済機能を有した、次世代道路サービスを受けるための車載器

(参考) ポイントとなるアクションプランの展開イメージ

都心が目指すべき9の目標を実現するための具体的なアクションプランの内容及び整備目標時期を下記フローに示す。



公共交通に支えられ、様々な都市機能が集積した魅力的な都心の形成 ↓ 豊田市全体の都市構造再編に寄与

3. 豊田市都心交通ビジョン 『交通編』

本編は、豊田市都心交通ビジョンのうち、交通に関する内容のみを取り出してまとめたものであり、豊田市の都心をにぎわいと活気のある都市空間とすることを目的とし、交通の側面からの考え方、展開方針を整理したものである。

- 都心に多数の来街者（就業者を含む）を受け入れるとともに、新しい都心居住のスタイルを生み出すことができるよう、歩行者、公共交通を中心とした交通体系を構築する。
- 現在多く見られる都心部を通過する自動車車両は、広域道路ネットワーク整備により都心部を迂回させ、都心部関連交通は出来るだけP & Rで鉄道、交通新システム等により乗り換えさせ、必要不可欠な自動車交通はフリンジパーキング、地下駐車場などにより収容する。
- これにより、地表面は歩行者を中心とするにぎわいと都心文化を享受できる空間が形成されるとともに、自然や水にふれあうことのできる街としてのブランド、風景を確立する。
- 実現に際しては、ITS 技術の適用、新たな公共交通機関の導入等により、過度な自動車利用を抑え、歩行者・自転車、公共交通が調和した先進的な『かしこい交通社会』を目指す。

都心交通ビジョン『交通編』の考え方

『交通編』は、「環境」及び「文化」の項目から整理される魅力的な都心づくりへのキーワードから、交通編における基本方針を抽出し、基本方針、展開方策を整理したものである。

1. 世界で最も先進的な環境都市

- ① 世界で最も進んだ環境負荷低減モデルとなる都心を実現する。
- ② 豊かな水、緑、生態系が調和し、市民に愛される環境を実現する。
- ③ 市民が健康であり続け、安心して暮らせる生活環境を整備する。

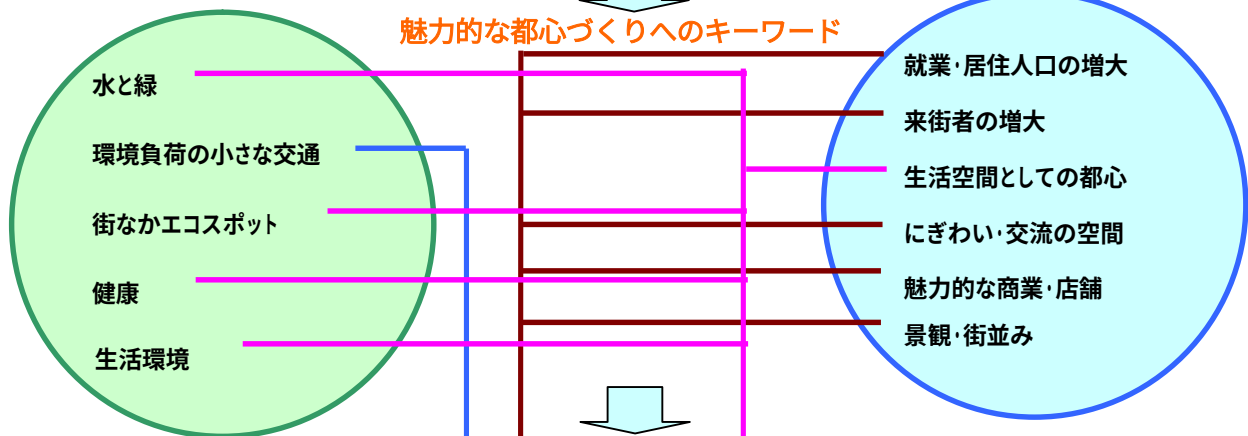
2. 世界経済を牽引する企業が立地する洗練された文化都市

- ④ 経済活力と豊かな暮らしがバランスした新しい職住共存モデルを構築する。
- ⑤ 戦略的なまちづくり組織を中心に、都心に品格ある景観をつくり、にぎわいを高める。
- ⑥ 都心生活を楽しみ豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える。

3. 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市

- ⑦ 交通新システムの導入など、公共交通が快適に利用できる先進の環境を整備する。
- ⑧ 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全・安心に回遊できる都心をつくる。
- ⑨ ITSを活用し、人と車の未来を見せる『かしこい交通社会』を実現する。

魅力的な都心づくりへのキーワード



環境にやさしい交通体系の実現

都心への移動増大への対応

これまでの自動車中心の交通体系の限界
(道路、駐車場、環境)

- 公共交通を中心とした都心アクセス確保
 - 円滑な都心アクセスを可能とする公共交通システム
 - 公共交通での来街者が都心で移動しやすい手段

魅力的な都心空間創出の要請

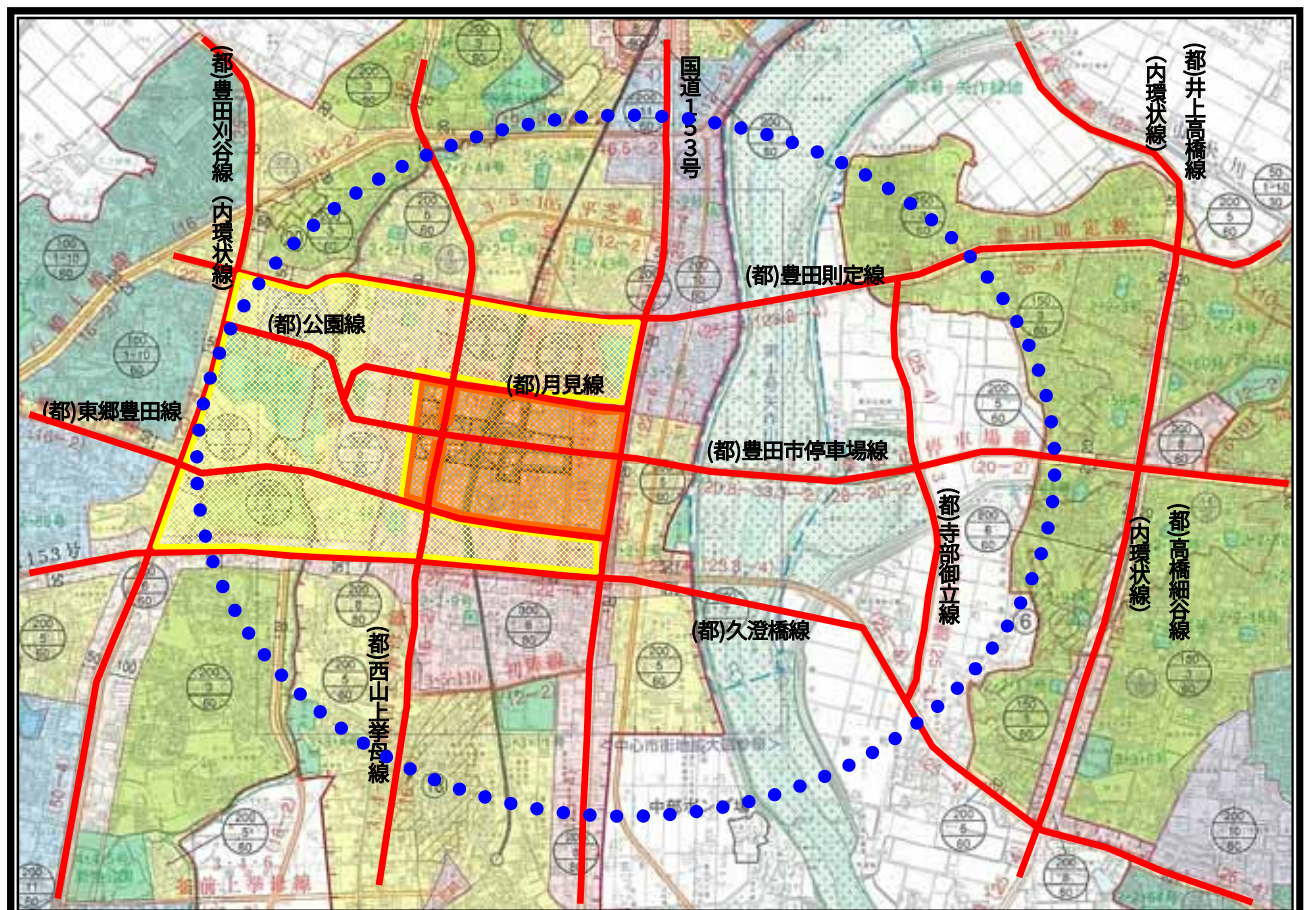
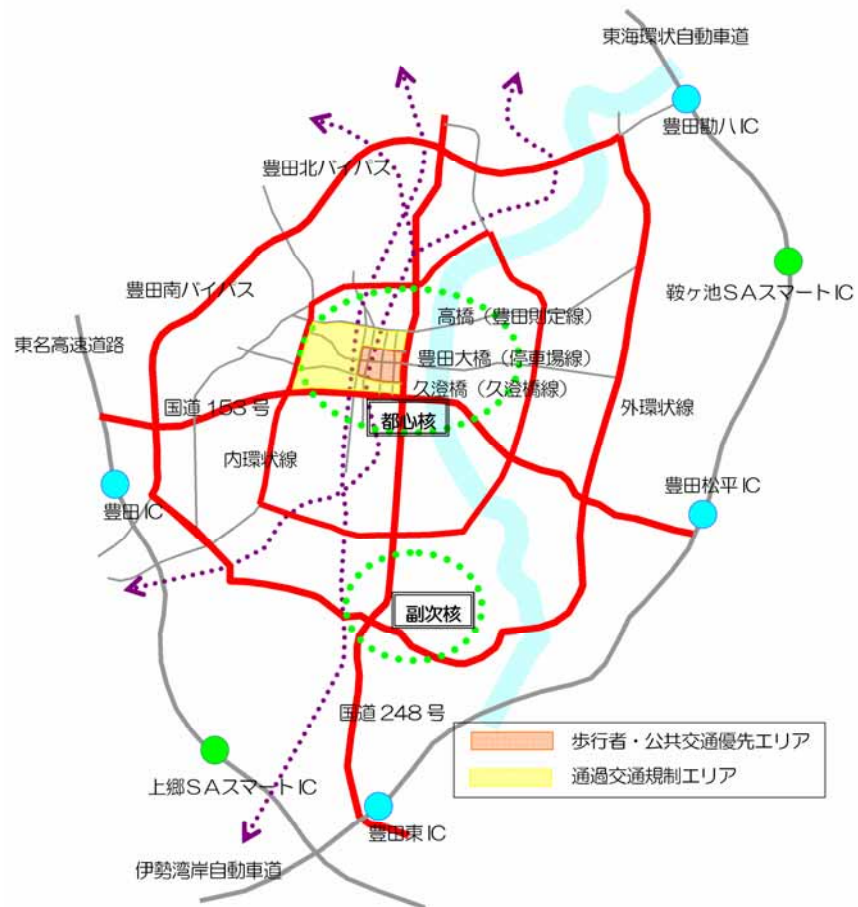
- にぎわい・活力のある都心の実現のための歩行者増大
- 歩きたくする空間の演出（歩行環境、水と緑のネットワーク、景観に配慮された街並み、健康増進、楽しみとしての歩行・自転車の利用環境）
- 生活に潤いと憩いをもたらす空間の形成（水と緑のネットワーク、健康増進、楽しみとしての歩行・自転車利用環境）

- 歩行者に解放された魅力的な都心空間創出

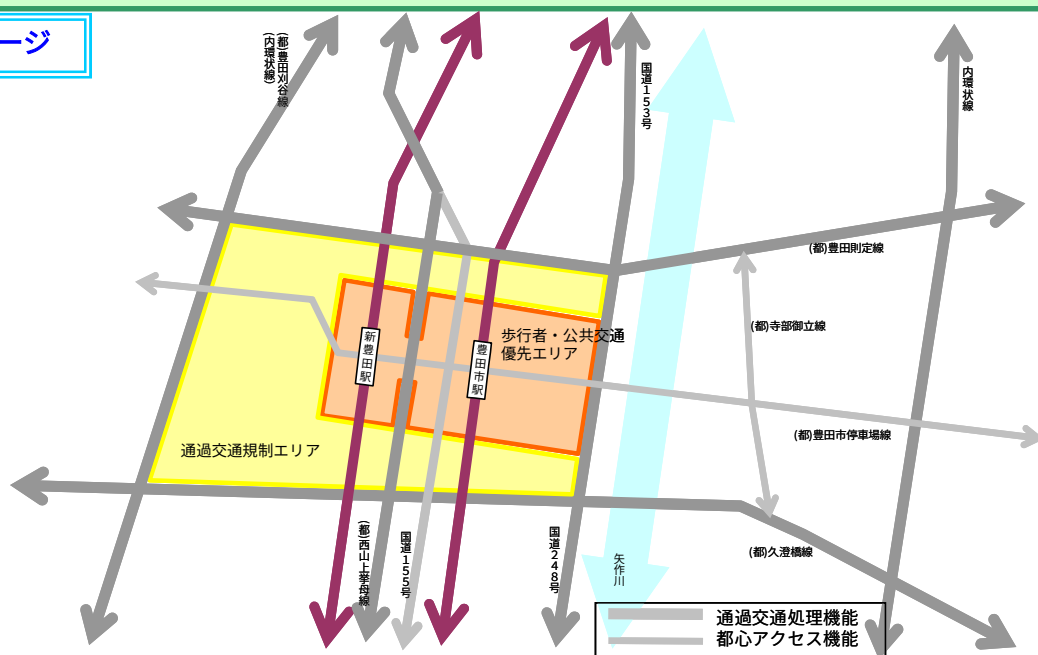
- 公共交通を中心とした都心アクセス確保
- 歩行者に解放された魅力的な都心空間創出

- ◆ 都心における自動車交通抑制の考え方
- ◆ 都心部の交通（自動車、公共交通、歩行者・自転車交通）の将来像を提示

交通編で対象とする都心エリア



エリアイメージ



「歩行者・公共交通優先エリア」

エリア内の道路空間は、オートマチックボラードの設置等物理的に自動車の自由な走行ができない構造にすることで、歩行者をはじめ自転車、車いす、シニアカーや未来型のタウンモビリティシステムにより自由に回遊できる空間と位置づける。

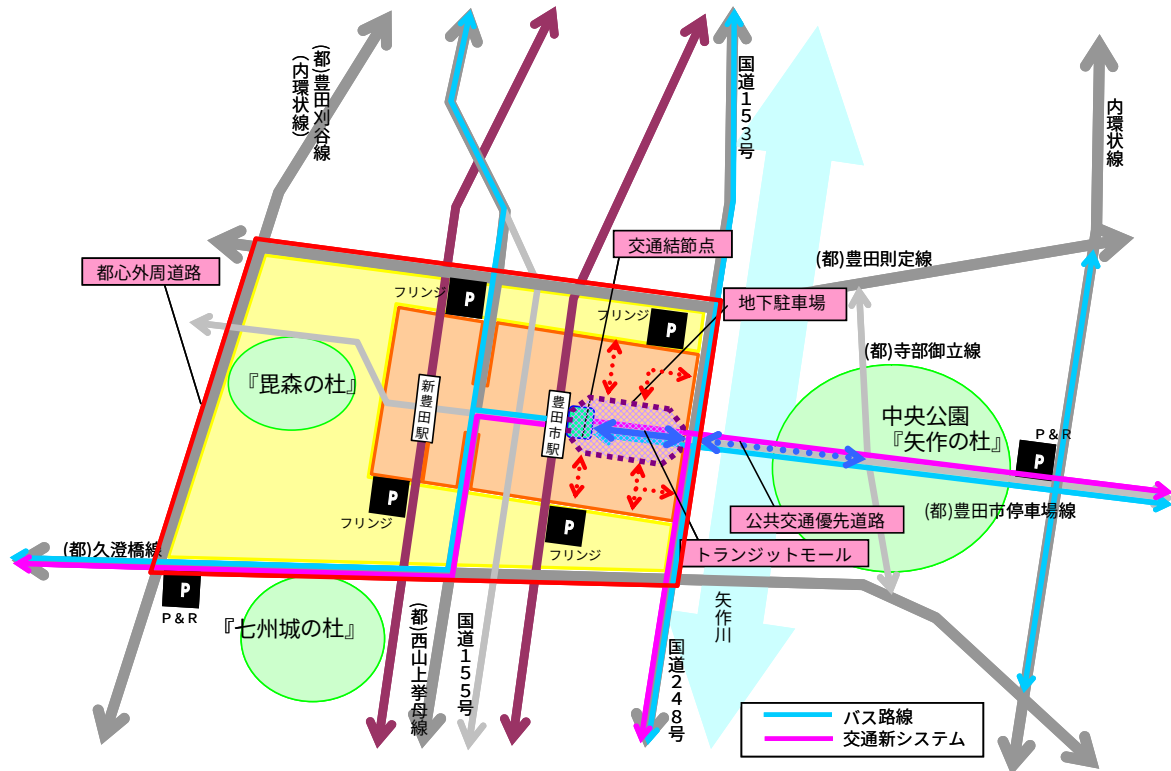


「歩行者・公共交通優先
エリア」の道路空間イメージ

「通過交通規制エリア」

当該エリアでは不必要な自動車交通の流入を抑制し、速度規制、一方通行規制等により自動車をコントロールし、地上空間を安全かつ快適な歩行者空間の形成を図る。パーキングデポジットシステムなどの導入により、自動車の利用は、都心居住者、来街者の利用を中心とし、都心に目的を持たない通過交通、駐車車両のコントロールを図る。

都心部交通施策イメージ



「交通新システム」

都心核（豊田市駅）～副次核（トヨタ自動車本社地区）間を結節する路線、環状路線を含めた交通新システムを導入する。

「バス路線」

基幹バス、地域バスネットワーク整備を推進し、鉄道との連携を図るとともに、名古屋方面、中部国際空港方面を中心とする広域バスネットワークを拡充し、鉄道を補完する。

「トランジットモール」

停車場線のうち豊田市駅から国道153号までの区間をトランジットモール化し、沿道にオープンカフェ、商業施設の立地を誘導することにより、まちの顔となる市民のにぎわい空間と位置づける。交通新システムのほか、路線バス、タクシーなど公共交通の通行空間とする。

「公共交通専用道路」

中心部に向かう公共交通を集約し、専用通行区間として公共交通を高速で通行させることで運行サービスを図る（国道153号～寺部御立線間）。沿道には歩行者・自転車専用空間を設け、歩行者・自転車の快適な通行区間を形成する。自動車交通は寺部御立線から豊田則定線、久澄橋線を介して分散通行させる。

「都心外周道路」

「通過交通規制エリア」の境界道路を都心外周道路と位置づけ、都心に目的を持たない交通の流入を削減する（豊田則定線、豊田刈谷線、久澄橋線、国道153・248号）。

「P & R 駐車場」

「都心外周道路」、郊外駅などの交通結節点に整備し、都心へのアクセス手段として公共交通への乗り換えを促進する。

「フリンジパーキング」

「歩行者・公共交通優先エリア」の外周部に整備し、エリア内に必要のない自動車交通の通行を削減する。主に都心居住者、従業者用の駐車場として活用するほか、荷捌き用の駐車場としても活用する。

「地下駐車場」

地下駐車場ネットワークを停車場線沿道の再開発事業にあわせて整備し、アクセス動線を明確に位置づけるとともに、主に来街者を中心とした利用者に対して利便を図る。地上空間を歩行者に開放し、安全で快適な自由空間を創出する。

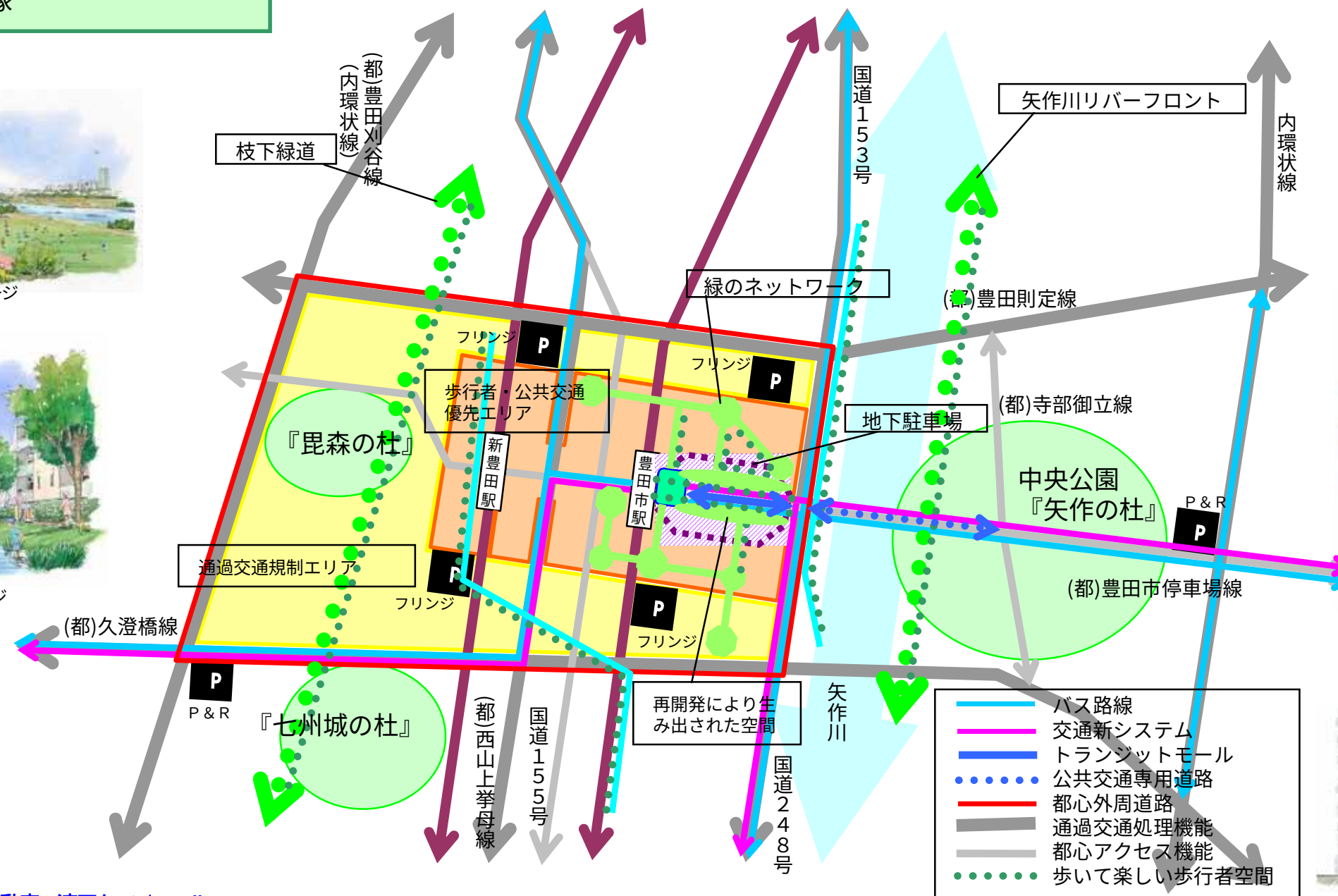
都心部将来交通ビジョン像



矢作川リバーフロントイメージ



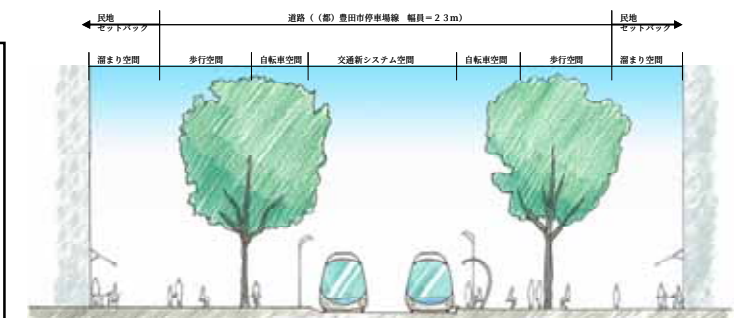
歩いて楽しい歩行空間イメージ



停車場線豊田市駅前イメージ



停車場線トランジットモールのイメージ



トランジットモールの断面イメージ

(将来交通ビジョンイメージ)

■ 道路ネットワークの完成及び自動車の適正なコントロール

- ・外環状線、内環状線、都心外周道路などの整備を実施し、都心部への通過交通を排除するとともに、国道153号、248号など都心東西・南北軸など都市基盤を構築する。
- ・「通過交通規制エリア」では、パーキングデポジットシステムを導入し、通過交通排除、駐車車両のコントロールを図る。
- ・「歩行者・公共交通優先エリア」では自動車交通の通行を制限し、歩行者、公共交通を中心とする利用形態とする。都心へのアクセスが必要な車両については、フリッジパーキングや地下駐車場を整備することにより利便を図る。
- ・インターチェンジ（スマートインター）の活用、通勤・物流交通の高速道路への転換利用を促進するとともに、ETC活用により高速道路の有効利用を図る。
- ・ITS技術を活用し、快適で楽しい移動を支える地域交通システムの導入を図る。

■ 公共交通の整備イメージ

- ・名鉄三河線の複線・高架化、愛知環状鉄道の複線化、都市間高速バスなどの導入により名古屋への直結性を確保する。加えて中部国際空港へのアクセスも実現する。
- ・基幹バス、地域バスネットワークとともに、交通新システムの導入により駅前広場を中心とする交通結節点整備を図り、公共交通ネットワークを充実させる。
- ・共通ICカードの普及、P&Rやカーシェアリング・レンタサイクルなどにより、各種公共交通への乗り継ぎ、料金を含めた制度の充実を図る。
- ・都心イベント時には、高速道路などを利用したP&Rシステムを導入し、都心までの移動快適化を図る。また、駐車場誘導システムを導入し、都心周辺の駐車場の有効利用を行う。

■ 都心部のにぎわい空間の創出（歩行者・自転車ネットワーク）

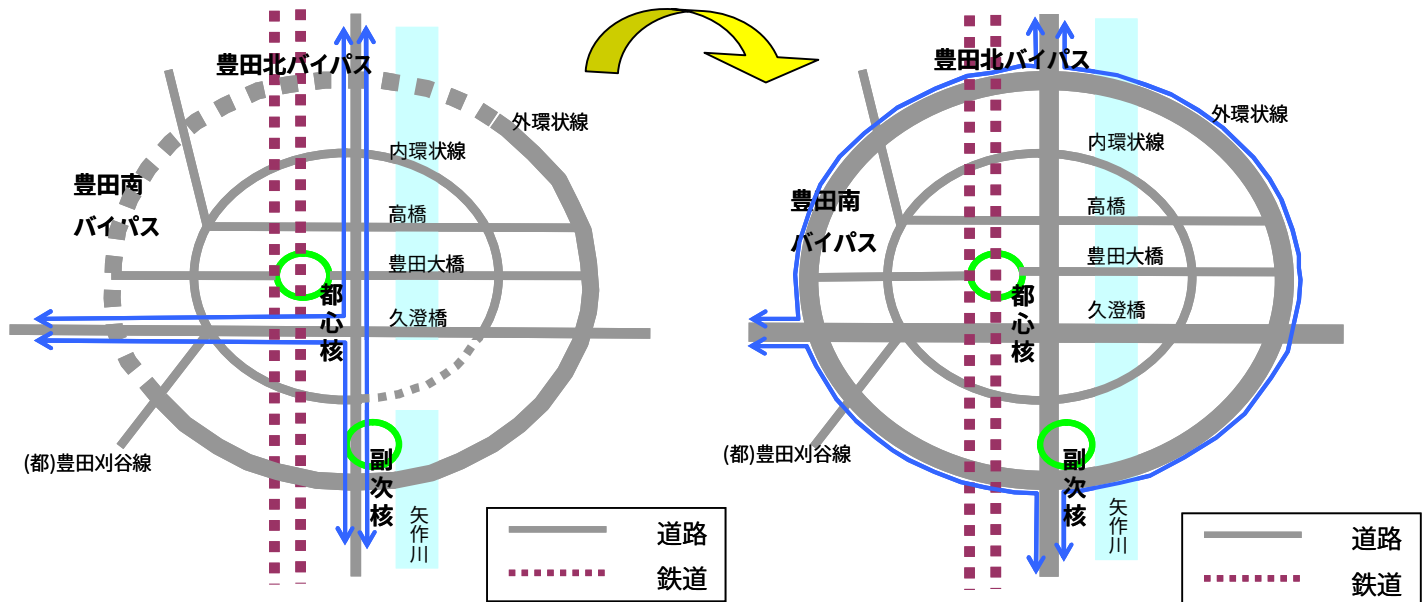
- ・交通新システムの導入や公共交通の充実を図り、より快適に都心へアクセスできる環境を整える。
- ・停車場線をトランジットモール化し、交通新システムを含めた公共交通機関の導入空間とするとともに、地上を街の顔となる市民のにぎわい創出空間（オープンカフェ、イベント開催空間等）と位置づける。
- ・自然や水にふれあうことのできる歩行者ネットワークを整備し、市民活動をサポートする。
- ・レンタサイクル、未来型モビリティシステムの拡充など、都心内での移動をサポートする環境を整備する。
- ・居住者に対する健康エコポイントプログラムの実施、来街者に対する観光周遊プログラムの実施など、市民活動、健康をサポートする。

都心部周辺広域交通展開

現況広域道路ネットワーク

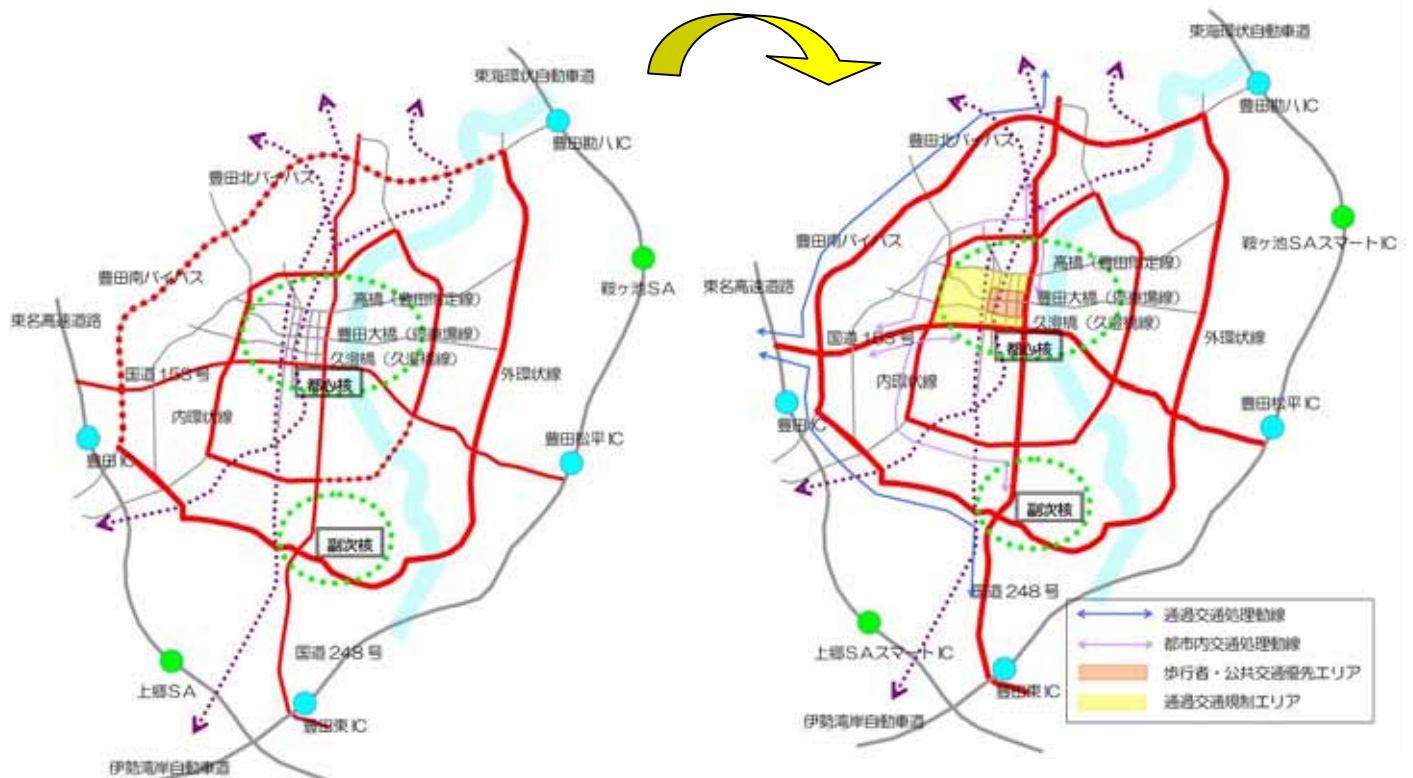
将来広域道路ネットワーク

概念図

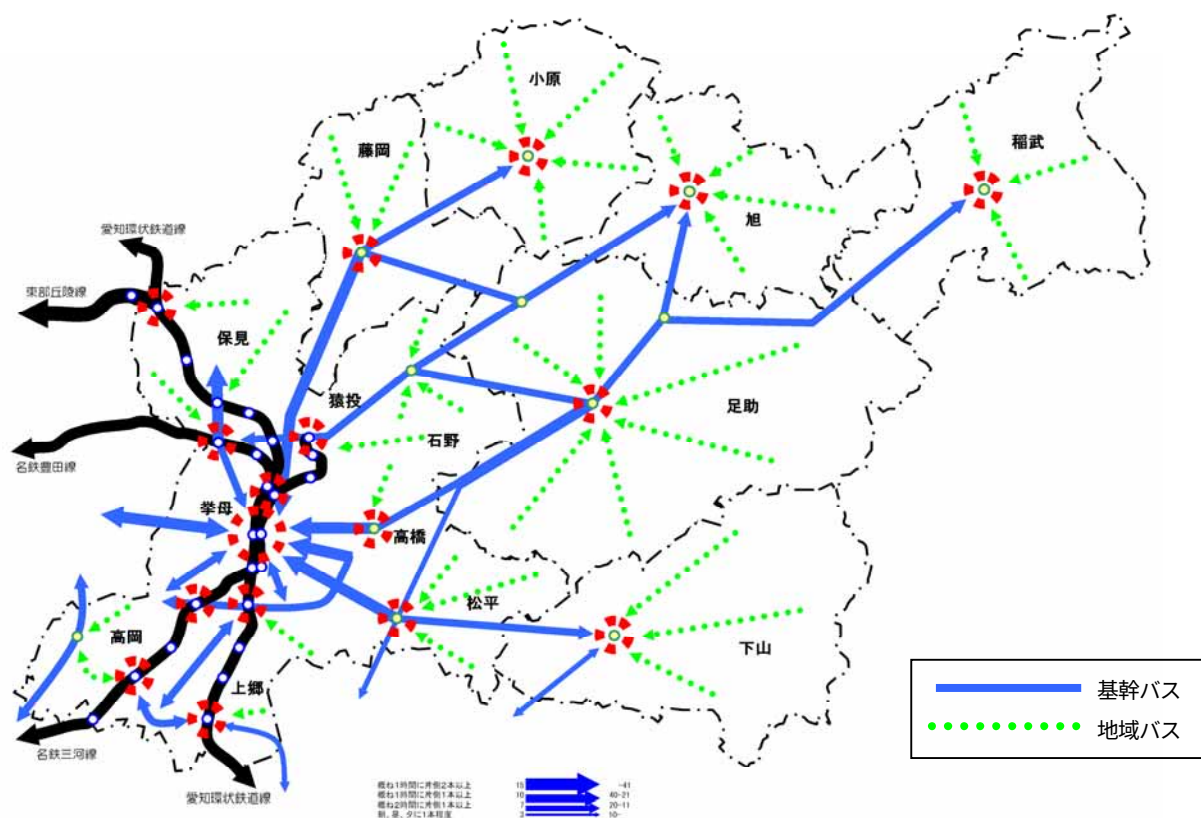


環状道路の整備により、都心に目的のない通過交通の分散化を図ることができ、都心内の限られた道路空間において自動車交通の適正化、歩行者空間の強化など、道路空間の有効活用を図ることができる。

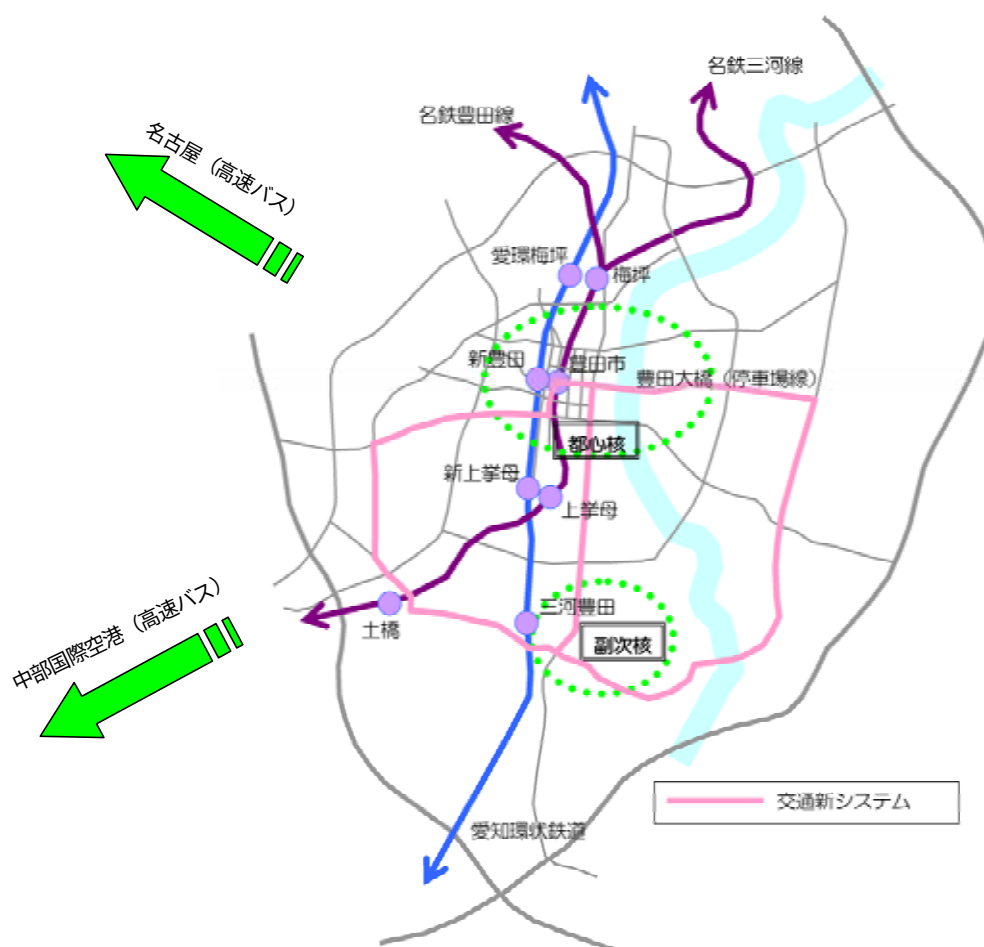
詳細図



2010年度（予定）の主要な公共交通ネットワーク



将来の都心周辺の主要な公共交通ネットワーク



■ 将来道路ネットワーク

都心ビジョンは、以下に示す道路ネットワークの整備を促進し、都心部に目的を持たない自動車交通の削減を前提としている。よって、都心の道路は交通処理機能ではなく、都心へのアクセス機能に重点をおく。

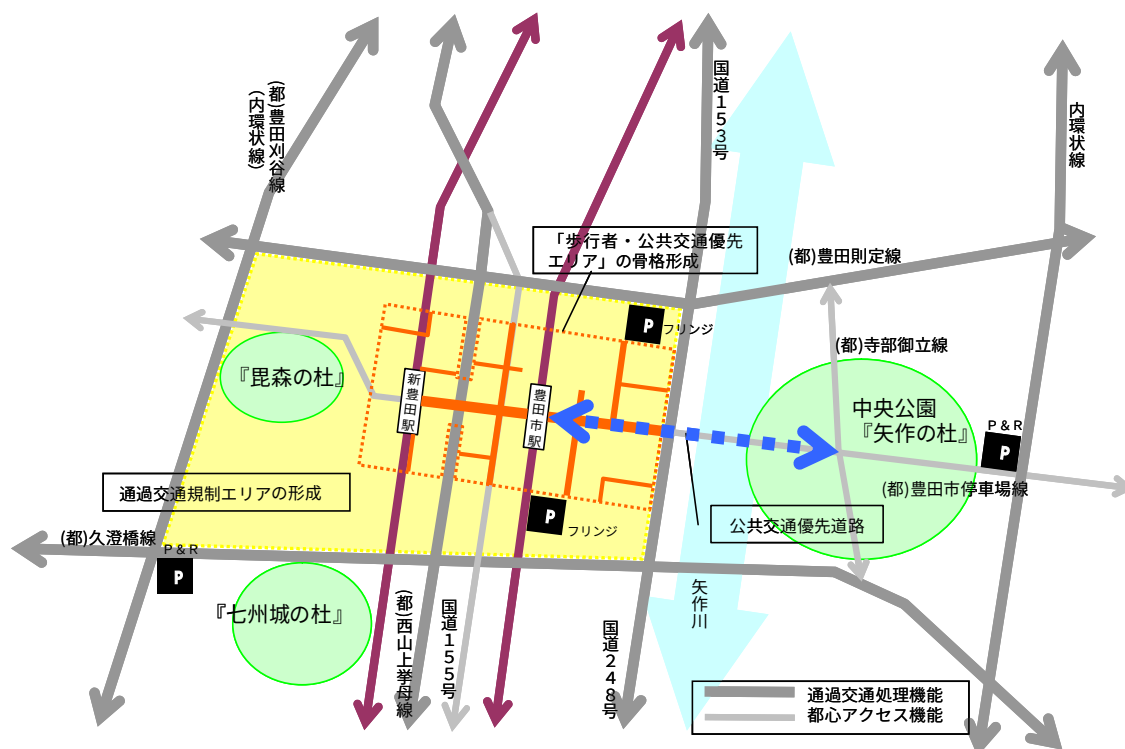
- 広域道路ネットワーク利用：E T C、インターチェンジ（スマートインター含む）の活用等による通勤・物流交通などの高速道路への利用転換
- 環状ネットワーク：外環状線（豊田北・南バイパス）の整備、内環状線の整備
- 都心部南北軸・東西軸の強化：国道 153 号、国道 248 号 など
- 都市内幹線道路ネットワーク：豊田則定線、豊田市停車場線 など

■ 将来公共交通ネットワーク

都市間を連絡する広域幹線鉄道、都市間高速バスの強化を行い、市内主要公共交通ネットワーク及び端末交通手段との結節性を強化する。

- 広域鉄道網の整備（愛知環状鉄道複線化、名鉄三河線の複線・高架化、空港アクセス鉄道の整備推進）
- 都市間高速バスネットワークの強化（名古屋方面、中部国際空港方面）
- 基幹バス、地域バスネットワーク整備
- 豊田市駅前広場整備、交通結節点整備
- パーク＆ライド駐車場の整備
- 斬新かつ使いやすい「交通新システム」の導入

自動車交通展開計画 (第1ステップ…5～10年後を目処)



■ 必要な道路ネットワークの拡充

- ・将来的に都心部への通過交通を削減するための前提となる外環状線（豊田南バイパス、北バイパス）整備に着手する。
- ・都心地区の「通過交通規制エリア」の境界道路となる「都心外周道路」の整備に着手する。（豊田則定線(高橋4車線化)、豊田市停車場線、国道248号の4車線化など）
- ・国道155号は道路機能を再構築し、歩行者優先道路化する。

■ 自動車交通のコントロール

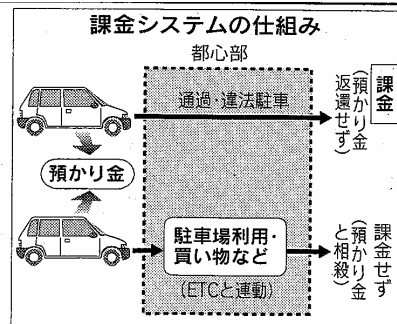
- ・外環状線未整備段階においては、内環状線及び都心外周道路において通過交通の削減を行う。
- ・中心市街地部を「歩行者・公共交通優先エリア」と位置づけ、当該エリアでは自動車交通の通行を制限し、歩行者、公共交通を中心とする利用形態を目指す。
- ・都心外周道路の内側を「通過交通規制エリア」と位置づけ、速度規制、一方通行規制、パーキングデポジットシステムなどを導入し、自動車交通抑制を図り、安全性向上と静穏化を促進する。

■ 自動車の運用支援

- ・「歩行者・公共交通優先エリア」の導入とあわせ、市街地再開発地域のフリンジパーキングとして歩行者・公共交通優先エリア外周部に駐車場を誘導する。
- ・新たな都心居住者、来街者を対象としたカーシェアリングを導入し、都心内の移動環境を確保する。
- ・停車場線を公共交通優先道路と位置づけ、中心部に向かう公共交通を当該路線に集約することで道路の機能分担を図る。愛知環状鉄道新豊田駅西側は主に駅へのアクセスを中心とする自動車の通行を許可する。

■ ITS技術を活用した交通運用

- ・通過交通排除及び駐車車両コントロールを目的としたパーキングデポジットシステムを試験的に導入し、将来の本格導入に向けた試験運用を図る。システムの運用においては、居住者・来街者の利便性に配慮するとともに、既存の駐車場と連携し、都心部に目的を持たない通過交通車両を削減することに主眼をおく。物流交通については時間制限による流入を許可する。
- ・ITS技術等を活用し、安全で快適な地域交通システムを実現する。
- ・都心イベント時には、高速道路などを利用したP&Rシステムを導入し、都心までの移動快適化を図る。また、駐車場誘導システムを導入し、都心周辺の駐車場の有効利用を行い渋滞の発生を抑制する。



新システムは「駐車デポジット型流入マネジメント」。都心部に入る車両を自動料金収受システム(ETC)などで察知して預かり金を課す。都心部の駐車場を利用した場合、駐車料金で相殺するため、結果的に通過車両と違法駐車車両のみに課金できる。ETCとクレジットカードなどを連動させ、買い物代金と預

繁華街の渋滞防げ

乗り入れ車両に課金

名古屋大学(名古屋千種区)が三菱重工業やNTTデータなどと共同で、交通渋滞緩和を狙い名古屋市中心部で違法駐車車両などに課金するシステムの試験運用を検討している。名古屋市中心部も開発に参加し、行政の立場から助言する。試験地域は繁華街の栄地区などを想定しており、国土交通省の補助事業に認定されれば二〇〇八年度にも始める。

システム試験運用 名古屋大など検討

かり金を相殺できる仕組みも検討する。〇六年度以降に市民や商店街へのアンケート調査を実施したうえで試験区域を選定する。〇七年度にシステムの準備を整え、〇八・〇九年度に試験を実施する計画。試験運用にはETC車載器の普及など課題もあり、比較的小規模な地区での実施を検討している。

都心乗り入れ車両に課金する「ロードプライシング」はロンドンで交通渋滞を三割緩和するなど事例があり、三菱重工はシンガポールで道路課金システムの開発に携わった実績がある。だが日本では料金徴収に対する

反発が強く、導入は困難との見方も多い。名古屋などは、ETCを利用した新システムは課金への抵抗感を和らげる効果があるという。

新システムを計画している名古屋大の森川高行教授は「公共交通機関の利用を促し、都心部の渋滞緩和によるCO₂削減効果もある」と強調。郊外に車を止めて公共交通機関に乗り換える「パークアンドライド」を実行した人にも特典が付けられることを考案したいという。



フライブルグ ボーバン団地のフリンジパーキング



ナンスー市街地のフリンジパーキングの例

フリンジパーキング

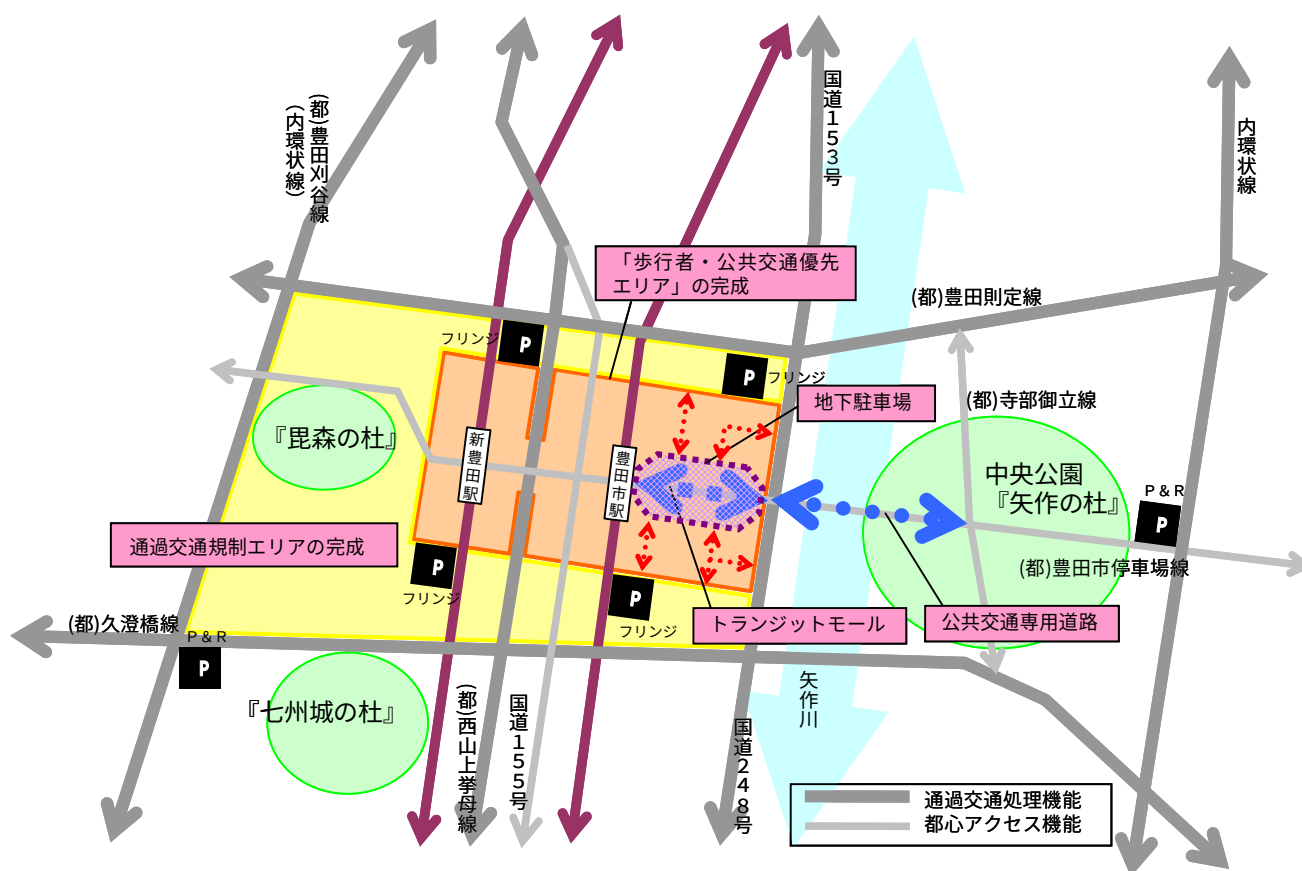
都心エリア内に必要のない自動車交通を削減するため、「歩行者・公共交通優先エリア」の境界部に主に都心居住者、従業者用となる駐車場として整備する。この際、付置義務駐車場の隔地を認める制度を活用する。これにより歩行者空間の安全性確保、都市景観の向上、街のにぎわい創出が期待できる。

パーキングデポジットシステム

都心部に流入する車両から預かり金を課し、都心部の駐車場を利用した場合に駐車料金で相殺するシステム。都心部の交通環境改善を目的に、ITSを活用して「入域賦課金」と「駐車施策」を組み合わせた「かしこく車を使うロードプライシング」。

既存駐車場を利用し、来街者の駐車場利用に対し適用することを前提とする。

自動車交通展開計画（第2ステップ以降…中・長期の計画目標）



■ 道路ネットワークの完成

- ・外環状線、内環状線及び都市内幹線道路の整備により、広域及び都市内の通過交通車両のコントロールが可能になる。

■ 歩行者・公共交通優先エリアの完成

- ・都心居住者、従業員などを対象としたフリンジパーキングを「歩行者・公共交通優先エリア」外周部に整備し、エリア内に必要のない自動車通行を削減する。エリア内平面空間は、歩行者優先の安全かつ快適な自由空間として、にぎわいと都心文化を享受できる空間を整備する。
- ・来街者については後述する地下駐車場を活用する。
- ・荷捌きについては、地下駐車場、フリンジパーキング及び朝夕の時間規制等を活用するとともに、裏通りを利用するなどの配慮を行う。

■ トランジットモールの完成

- ・停車場線はトランジットモール化し、街の顔となる市民のにぎわい創出空間として位置づける。トランジットモールは交通新システムのほか、路線バスなど公共交通の通行空間とする。タクシーなどについては、地下駐車場ネットワークを利用して駅にアクセスすることを前提とするが、身体障害者の利用に供する場合に限り、例外的に通行を許容する。

■ 自動車のコントロール

- ・「歩行者・公共交通優先エリア」の(都)西山上挙母線（けやき通り）交差部については、自動車・公共交通の通行を許可するが、愛知環状鉄道新豊田駅と名鉄豊田市駅の歩行者の連続性を確保するため、公共交通の通行を中心とする歩車共存区間とする。愛知環状鉄道新豊田駅西側は主に駅へのアクセスを中心とする自動車の通行を許容する。
- ・通過交通規制エリアにおいて、通過交通排除、駐車車両コントロールを目的としたパーキングデポジットシステムを本格実施に移し、通過交通車両、路上駐車をコントロールする。
- ・停車場線沿線再開発エリアの地下に整備された来街者等を対象とした地下駐車場を有機的にネットワークするとともに、アクセス動線を明確に位置づけ、歩行者・公共交通優先エリアに近づきやすい環境を整備する。



停車場線の街並み イメージ



フライブルグ リーゼルフェルト団地の歩行者優先道路

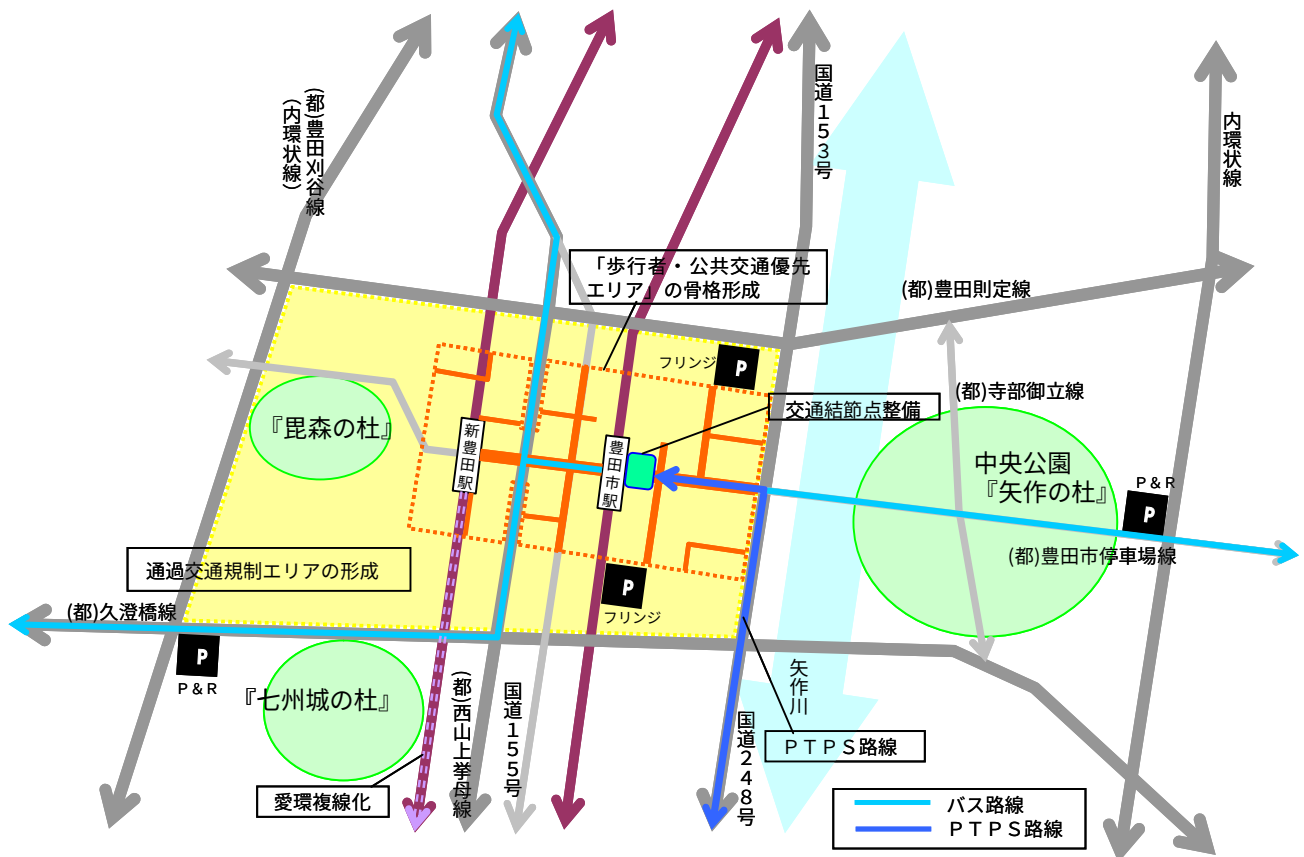


歩行者・公共交通優先エリアのイメージ



地下駐車場の整備例

公共交通展開計画 (第1ステップ…5～10年後を目処)



■ 都心核(豊田市駅)～副次核(トヨタ自動車本社地区)間を結節するシャトルバスの段階的導入

- ・交通新システム導入に向けた段階的な公共交通整備として、都市の成長段階にあわせ、当面シャトルバス運行により都心と副次核を結ぶ。ITS 技術(PTPS: 公共車両優先システムなど)を用いて国道248号を介して両地域間を最速で連絡させる。
- ・あわせて愛知環状鉄道の新豊田駅～三河豊田駅間の複線化を行い、相互に補完する。

■ 公共バスネットワークの形成

- ・基幹バス、地域バスネットワーク整備を推進し、鉄道との連携を図る。
- ・名古屋方面、中部国際空港方面を中心とする広域バスネットワークを拡充し、鉄道を補完する。

■ 停車場線の公共交通優先利用

- ・将来のトランジットモール化をにらみ、停車場線区間を公共交通、歩行者優先区間として利用する。

■ 交通結節点・待合い空間の整備

- ・快適な乗り換え・乗り継ぎを実現するため、交通結節点整備、駐輪場・駐車場との接続性確保、待合い空間の快適化、バリアフリー、ユニバーサルデザインに配慮した駅舎などの環境整備を図る。
- ・豊田市の玄関にふさわしい交通結節拠点として駅前広場整備を図る。第1ステップでは地上空間の整備とし、将来的には自動車は地下からアクセスさせる。
- ・将来的に地上空間は、交通新システムの導入をイメージし、交通結節機能の確保のほか、駅前にふさわしいシンボリックな空間とする。

■ ITSを活用した乗り換え、乗り継ぎ利便性確保

- ・乗り換え抵抗軽減を目的とし、共通ICカードの導入、交通情報提供などの導入を図る。
- ・ゾーン運賃制の導入、駐輪場、駐輪場料金と一体化した料金体系の構築を図る。
- ・都心外周道路のフリンジ部または郊外部の駅などの交通結節点にP&R駐車場を整備し、公共交通への乗り換えを促進する。



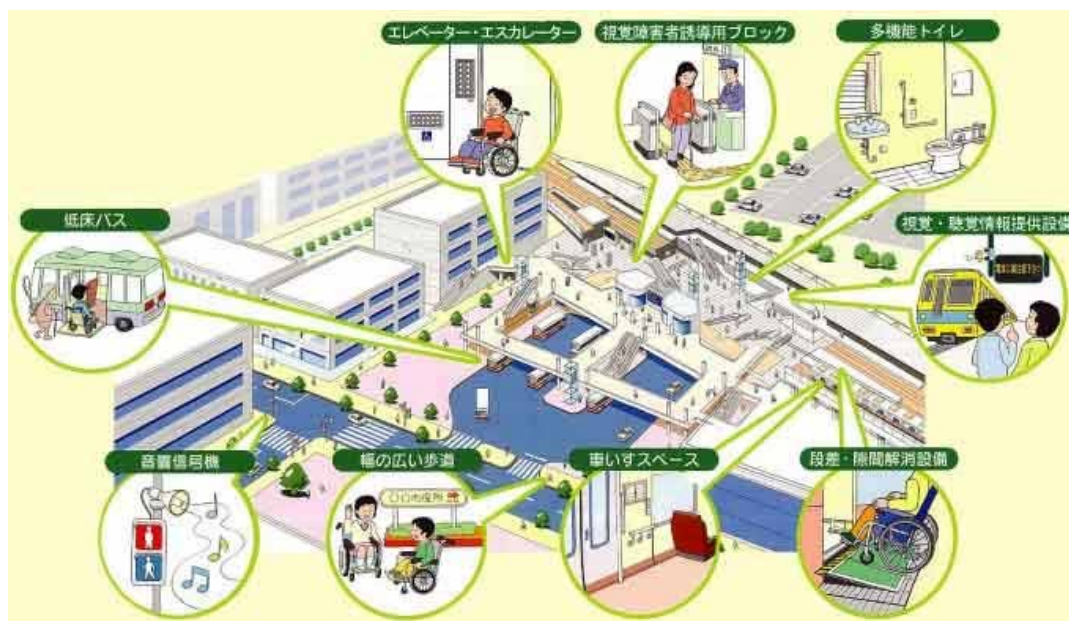
停車場線から見た豊田市駅 イメージ



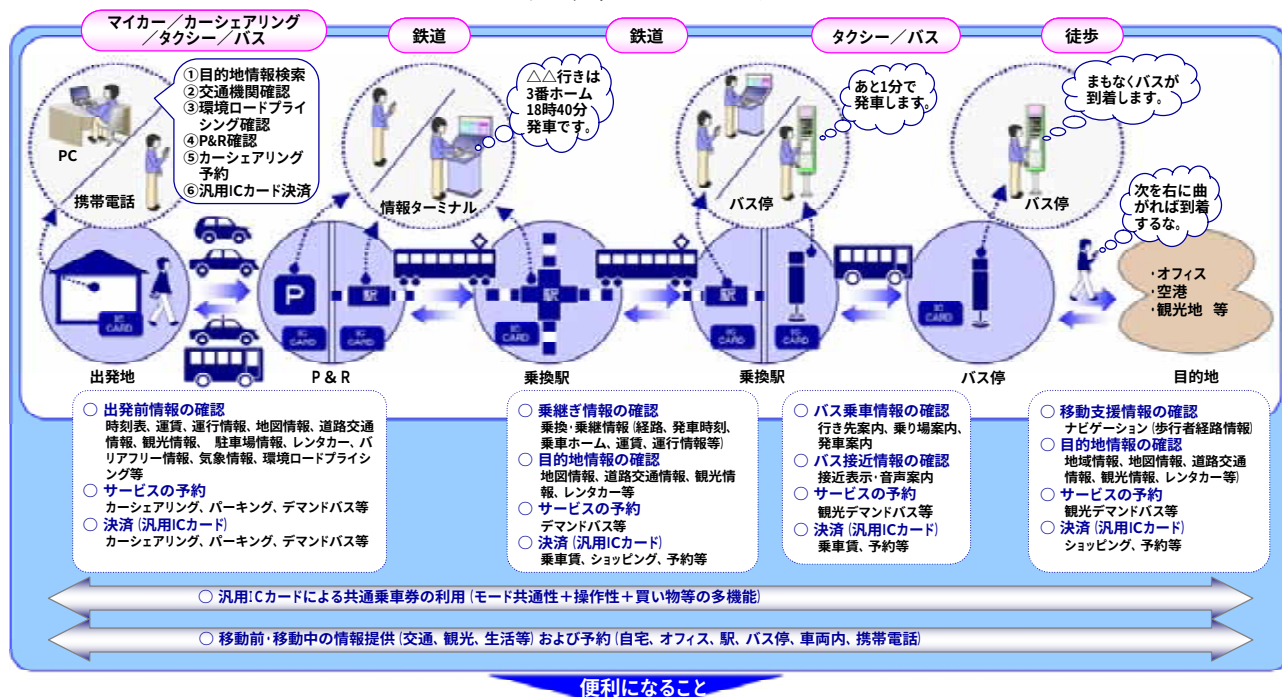
フライブルグのレギオカルテ

レギオカルテ

フライブルグで1991年に導入された地域環境定期券。
1枚の定期券で地域内全長約2,900kmの公共交通機関がほぼ乗り放題となる定期券で、2006年現在43.5ユーロ／月で市電、市バス、近郊のドイツ鉄道、私営バスも利用できる。無記名のため貸し借りも自由、休日には家族も一緒に利用できるタイプもある。



ユニバーサルデザインのイメージ



① 最適な経路・交通手段の連携の向上

② シームレス(スムーズ)な移動

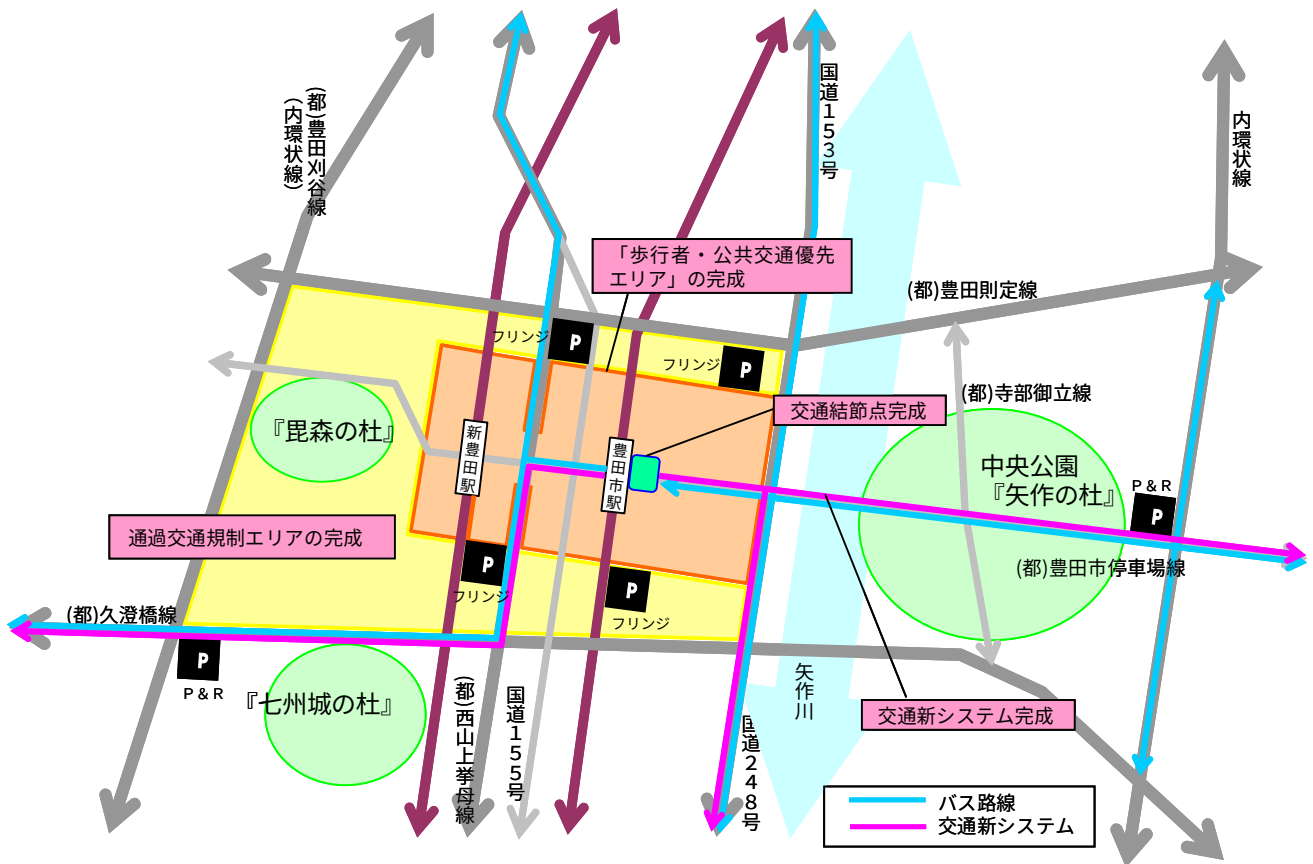
③ 旅行時間の短縮 (スピードアップ)

④ 公共交通の利用による安全性向上

⑤ いつでも・どこでも最新・最適情報の入手

公共交通システムのサービスレベルの向上策イメージ

公共交通展開計画（第2ステップ以降…中・長期の計画目標）



■ 交通新システムの確立

- ・都心核（豊田市駅）～副次核（トヨタ自動車本社地区）間を結節する路線、環状路線を含めた交通新システムを完成させる。

■ 停車場線のトランジットモール化完成

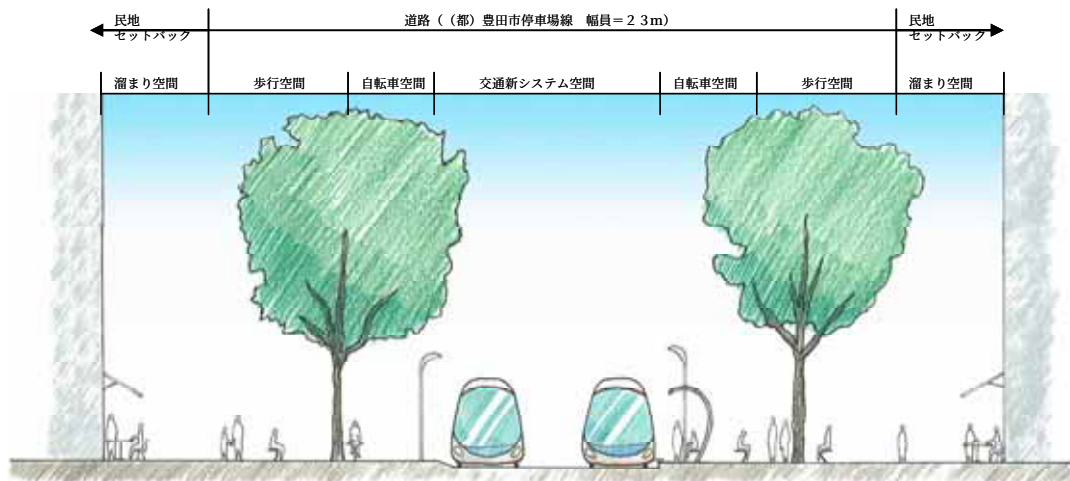
- ・停車場線をトランジットモール化し、交通新システムの専用導入空間とするとともに、街の顔となる市民のにぎわい空間として都心文化を享受できる空間とする。
- ・トランジットモールは、交通新システムのほか、路線バスなど公共交通の通行空間とする。タクシーなどについては、地下駐車場ネットワークを利用して駅にアクセスすることを前提とするが、身体障害者の利用に供する場合に限り、例外的に通行を許容する。

■ 名鉄三河線複線・高架化の完成、愛知環状鉄道全線複線化の完成

- ・名鉄三河線複線・高架化、愛知環状鉄道複線化など公共交通サービスの向上を図り、都心アクセス手段として利用活性化を図るとともに、名古屋都心部との速達性確保への配慮、空港アクセス鉄道の整備促進にもらむ。

■ 公共交通相互及び自動車交通の有機的なネットワーク整備

- ・乗り換え利便性に配慮し、遠距離バスは都心までの直結型とし、都心内の移動については交通新システムまたは基幹バスを中心とする利用形態への転換を図る。
- ・長期的には鉄道駅、交通新システムの駅を結節点とする基幹バス、地域バスの整備、駐車場、駐輪場整備など、交通拠点としての快適な移動環境整備を図る。



トランジットモール断面イメージ



豊田市駅から見た停車場線 イメージ



LRTとバスの乗り換えイメージ（フライブルグ）



LRTとバスの乗り換えイメージ（ストラスブール）

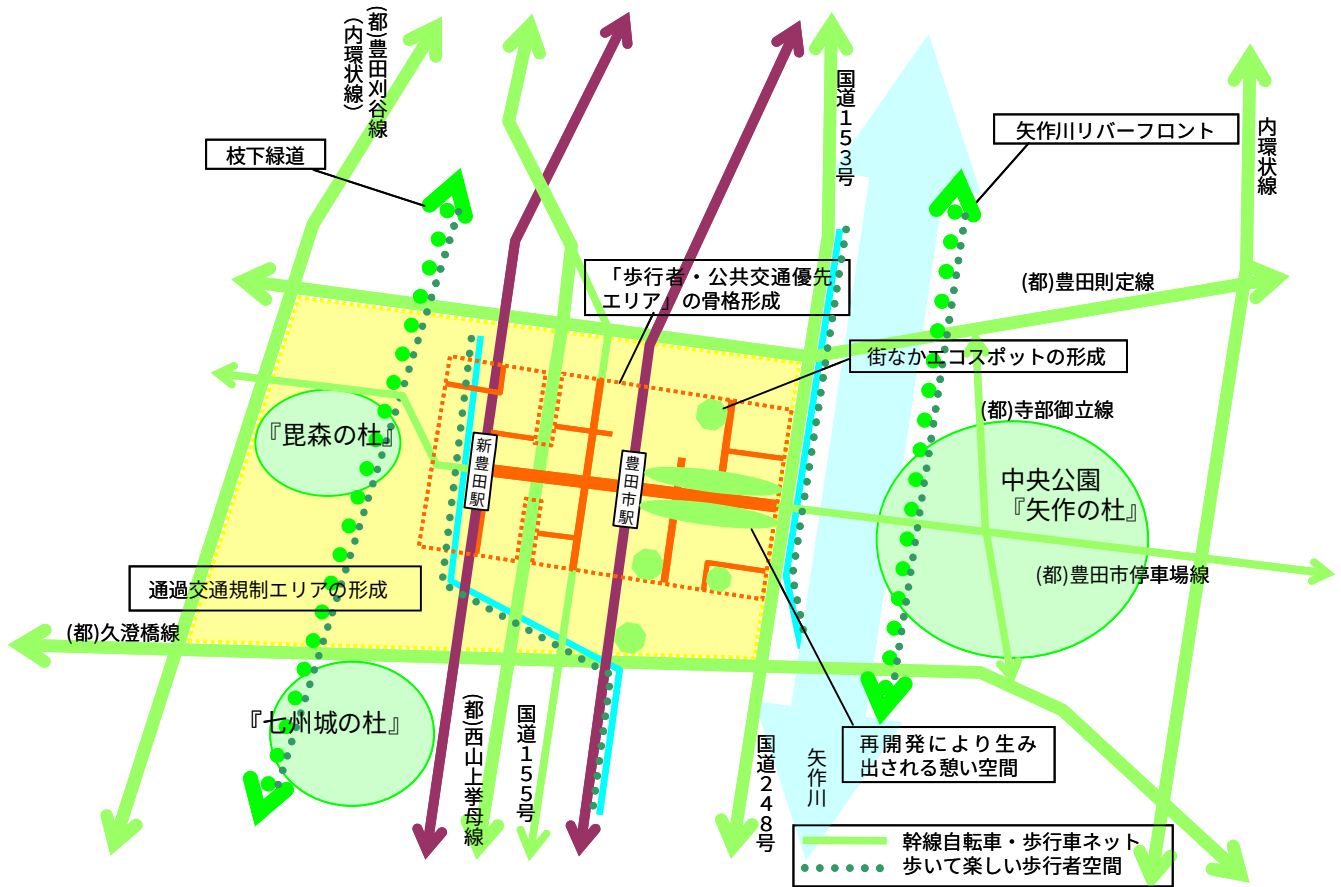


トランジットモールの整備例（カールスルーエ）



P&R駐車場とLRTの接続例（フライブルグ）

歩行者・自転車交通展開計画 (第1ステップ…5～10年後を目処)



■ 幹線自転車・歩行者ネットワークの形成

- ・ 停車場線沿線の再開発にあわせ、歩行空間の広幅員化を進め、歩きやすい、にぎわいの生まれやすい空間を順次整備する。
- ・ 都心内の幹線道路の沿道に自転車・歩行者ネットワークを整備し、植栽等を配置することにより、安全で心地よい通行空間を創出する。
- ・ 歩行者・公共交通優先エリアでは、全域を交通静穏化し、自転車・歩行者の優先通行空間として整備する。

■ 歩いて楽しい歩行者空間の整備

- ・ 歩行者空間では、自然や水にふれあうことのできる溜まり空間を確保する。また、矢作川リバーフロントや都市内河川においては、ボードウォークなどにより自然を觀賞できる歩行者に配慮した空間整備を行う。
- ・ 「街なかエコスポット」の整備にあわせ、市民が活動でき、緑のある歩行者の溜まり空間を創出する。
- ・ 既存の水路、緑道のネットワーク化を進め、都心内部に憩いのある環境空間を創出する。
- ・ 歩行者道沿道の建物の壁面デザインの統一化を図るとともに、街路樹や花などを配置し、環境・景観に配慮した街並みとする。

■ 市民の憩い空間 (オープンカフェ、イベント空間) の創出

- ・ 停車場線、主要な道路空間は、祭りやオープンカフェ、パフォーマンス（大道芸等）などの開催空間として活用されるにぎわいのある空間創出を行う。
- ・ 駅前広場、杜、神社などの広場空間では、定期的なイベントや青空市場の開催など、市民生活をサポートできるイベントの開催を行う。

■ 市民活動をサポートするプログラムの推進

- ・ 既に設置されている自転車貸し出しセンターを整備・拡充させることにより、都心内を自転車で回遊できるシステムを充実させる。

- ・レンタサイクルシステムの高度化を図り、自転車の利用しやすい環境を整備する。
- ・健康産業企業等とタイアップし、万歩計を利用した健康エコポイントプログラムを実施する。参加者には歩数に応じたポイントを進呈し、健康をサポートする。都心にはカフェを兼ねた健康エコポイントセンターを設置し、市民が集う場を提供する。
- ・来街者に対しても積極的に徒歩で観光施設を周遊できるようなプログラムを実施する。



都心の市場とオープンカフェの実施例



イベントの事例（挙母まつり）



ウィーンの屋外コンサートの事例

歩行者・自転車交通展開計画 (第2ステップ以降…中・長期の計画目標)



■ 幹線自転車・歩行者ネットワークの完成

- ・都市内幹線道路整備にあわせて順次整備した自転車・歩行者道を有機的にネットワークさせ、市民に利用されやすい施設として活用する。

■ 歩いて楽しい歩行者空間ネットワークの完成

- ・段階的に整備する「街なかエコスポット」、「水のみち」により、水路、緑道ネットワークを完成させ、市民が自然に親しみ、憩うことのできる空間のネットワークを完成させる。

■ 「歩行者・公共交通優先エリア」内の歩行者空間整備

- ・「歩行者・公共交通優先エリア」においては、自動車の通行を荷捌き等最小限とし、歩行者優先の空間として、子供が家の前で遊べる安全・安心な空間とする。
- ・祭り、オープンカフェ、パフォーマンス（大道芸等）などのイベント開催空間として、また街路樹や花など自然にふれあうことのできる環境、景観に配慮した空間として位置づける。

■ 未来型タウンモビリティの推進

- ・停車場線を中心とする「歩行者・公共交通優先エリア」では、誰もが利用可能な未来型の「タウンモビリティシステム」を導入し、快適な地域内移動手段として活用する。
- ・未来型タウンモビリティのほか、自転車、車いす、シニアカー、カートなど様々な手段が快適に利用可能な都心空間を形成する。



自転車ネットワークの整備例（ドイツ：フライブルグの例）



歩いて楽しい歩行者空間イメージ



水のみちネットワークの整備イメージ



未来型タウンモビリティを含めた移動イメージ

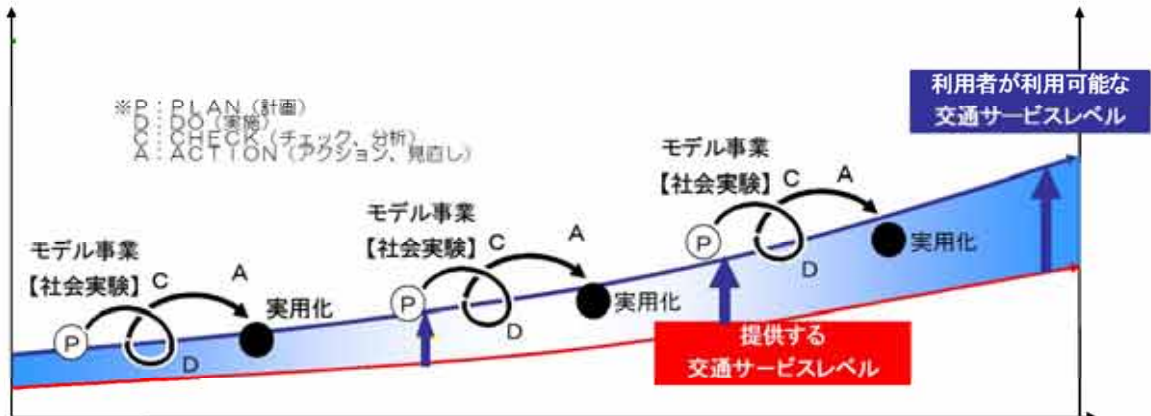


ウィーンの自転車道の整備例

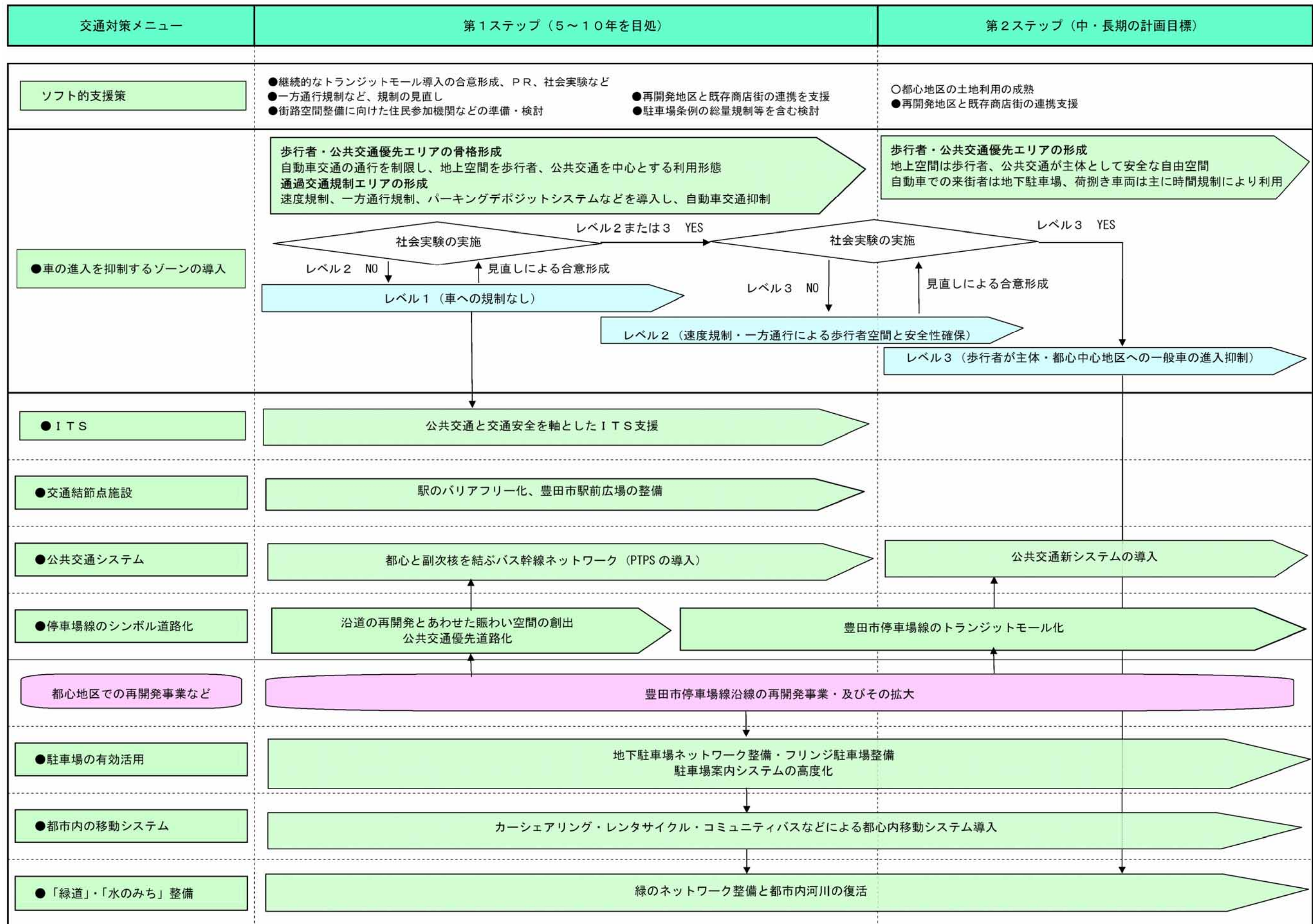


ウィーンのレンタサイクル整備例

交通計画の展開イメージ

展開ステップ	第1ステップ (5～10年を目処)	第2ステップ (中・長期の計画目標)
展開イメージの考え方	○公共交通・道路インフラの構築 目標とする都市像を目指すための基本機能の構築 ・広域幹線道路：外環状線、内環状線 ・都心南北軸・東西軸の強化（国道153号、国道248号） ・都市内幹線道路：都市内骨格道路（都市計画道路） ・駅前広場等交通結節点整備（バリアフリー化） ・愛知環状鉄道複線化 ・名鉄三河線鉄道複線・高架化 など ○利用しやすい交通環境の整備 ITS技術など既存システム改良、社会実験などを通じ、将来目指すべき交通環境の方向性を検討 ・基幹バス、地域バスネットワーク、広域バス（名古屋、中部国際空港） ・乗り換え・乗り継ぎ、運賃制度 ・カーシェアリング、パーキングデポジットシステムの試験導入 ・公共交通優先エリアの骨格形成 ・ITS技術等を活用した安全運転支援プログラム ○先導的プロジェクトの実施 目標を完成させるための先導的プロジェクトの検討または実施 ・「街なかエコスポット」 ・緑のネットワーク ・都市内河川の復活（「水のみちネットワーク」） ・「歩行者・公共交通優先エリア」	○公共交通・道路インフラの完成 目標とする都市像を目指すための基本機能の完成 ・広域幹線道路：外環状線、内環状線 ・都心南北軸・東西軸（国道153号、国道248号） ・都市内幹線道路：都市内骨格道路（都市計画道路） ・駅前広場等交通結節点の完成 ・名鉄三河線鉄道複線・高架化完成 ・空港アクセス鉄道整備推進 ・歩行者・公共交通優先エリア ・緑道、水のみちネットワーク ○交通機関の高度な相互連携、情報システムとの一体化 交通システムと快適で安全な生活が結びついた環境の達成 ・公共交通新システムの環状ネットワーク確立 ・公共交通・自動車の相互ネットワークの実現 ・トランジットモール化（停車場線、豊田大橋） ・地下駐車場ネットワーク ・歩いて楽しい都心環境の実現 ・誰もが利用可能な未来型のタウンモビリティシステム ・高度なITS技術の発展、市民への浸透 ・自動車利用の適正化による「かしこい交通社会」の実現
展開の方法	都心交通ビジョンを実現するために、これに関わる各施策は社会実験を繰り返し、市民意識と施策の精度を高めつつ本格実施を進めていく。 	

将来交通ビジョンイメージ



全体交通計画の詳細展開イメージ

都心ビジョンの目標と施策		第1ステップ（5～10年を目処）	第2ステップ（中・長期の計画目標）
快適に利用できる環境の整備 都心アクセスの主体となる公共交通が	公共交通機関の整備	豊田市駅～トヨタ自動車本社間を結節するシャトルバスの導入(PTPS導入) 基幹バス・地域バスのサービス向上 名古屋・空港等への広域バス・鉄道ネットワークの整備・高速化	交通新システムネットワークの形成
	交通結節点・待合い空間の整備	豊田市駅前広場の整備 パークアンドライド駐車場の整備・利用促進	
	乗り継ぎ利便性の向上	乗り換え・乗り継ぎ情報の提供 一部公共交通機関・駐車場での共通料金制度	ICカード等を用いた乗り換え・乗り継ぎシステム
回遊できる都心の整備 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全に	停車場線の整備	停車場線の公共交通優先利用 停車場線の広幅員歩道整備	停車場線のトランジットモール化
	安心・安全な歩行空間創出	都心地区の歩車共存エリア化	都心地区の歩行者優先エリア化
	水と緑のネットワークの整備	緑道の整備、都市内河川の復活とその歩行空間整備 街なかエコスポットの整備とこれをつなげた緑のネットワーク整備	
	都心の移動手段確保	都心地区のレンタサイクル	
	健康・生活環境の向上	停車場線、街なかエコスポットでの市民の憩い空間(オープンカフェ、青空市場)の創出 健康エコポイントプログラムの実施 景観に配慮した都心空間の形成	
「か」しい交通社会の実現 ITSを活用した誰もが安全で移動することを楽しめ	都心周辺の道路整備等	広域道路ネットワーク(外環状道路、内環状道路)の整備・拡充 都心周辺骨格道路及び橋梁(高橋)の整備 ITSによる安全運転支援サービスの実施 ITS車載器による詳細な渋滞情報、中心地区域、観光情報、駐車場の状況や誘導サービス提供	豊田大橋のトランジットモール化
	都心駐車場の整備	フリンジパーキングの導入 地下駐車場ネットワークの整備と利用促進	
	都心への不要・不急な自動車の流入規制	パーキングデポジットシステムの導入(パーキングメーターとの連携) イベント時の高速利用P&Rや都心部駐車場の誘導システム整備	
	公共交通を補完する自動車交通	カーシェアリングの導入	誰もが利用可能な未来型のタウンモビリティを用いた都心地区のシェアリング

広域施策

都心部施策

～関係用語集～

E T C (Electronic Toll Collection／ノンストップ自動料金支払いシステム)

有料道路料金所における渋滞緩和と利用者サービスの向上等を目的として、料金所ゲートのアンテナと車両との間の無線通信により、車両を停止することなく通行料金を支払うシステム。

P & R (Park & Ride／パークアンドライド)

自宅から最寄りの駅やバス停までマイカーで行き、駐車場に停めて公共交通機関に乗り換えて都心の目的地へ向かう方式。鉄道に乗り換える場合を特に「P & R R (パークアンドレールライド)」、バスに乗り換える場合を「P & B R (パークアンドバスライド)」という。

スマート I C

簡易的な E T C 専用の高速道路 I C で、構造がコンパクトなため、用地と費用が軽減できるという利点があり、地域の活性化を目的とした I C の整備を容易にしている。

バリアフリー

障害を持つ人でも地域の中で普通に暮らせる社会づくりをめざすノーマライゼーションの理念に基づいて、身体的・精神的な障壁（バリア）を取り除こうという考え方。

ユニバーサルデザイン

ユニバーサル＝普遍的な、全体の、という言葉が示すように、「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人々が利用可能であるようにデザインすることをいう。

T D M (Transportation Demand Management／交通需要マネジメント)

自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組みをいう。

P T P S (公共車両優先システム)

交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム。

カーシェアリング

1 台の自動車複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態。利用者は自ら自動車を所有せず、管理団体の会員となり、必要な時にその団体の自動車を借りるという、会員制レンタカーのようなもの。

フリンジパーキング（都心部隣接駐車場）

都心エリア内に必要のない自動車交通を削減するため、外縁部に設置する駐車場。

I T S (Intelligent Transport Systems／高度道路交通システム)

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

トランジットモール

①中心市街地の活性化、②道路交通環境の改善、③公共交通サービスの向上を目的に、歩行者専用のショッピングモールに L R T やバスなど路面を走行する公共交通を導入した都市の商業空間。

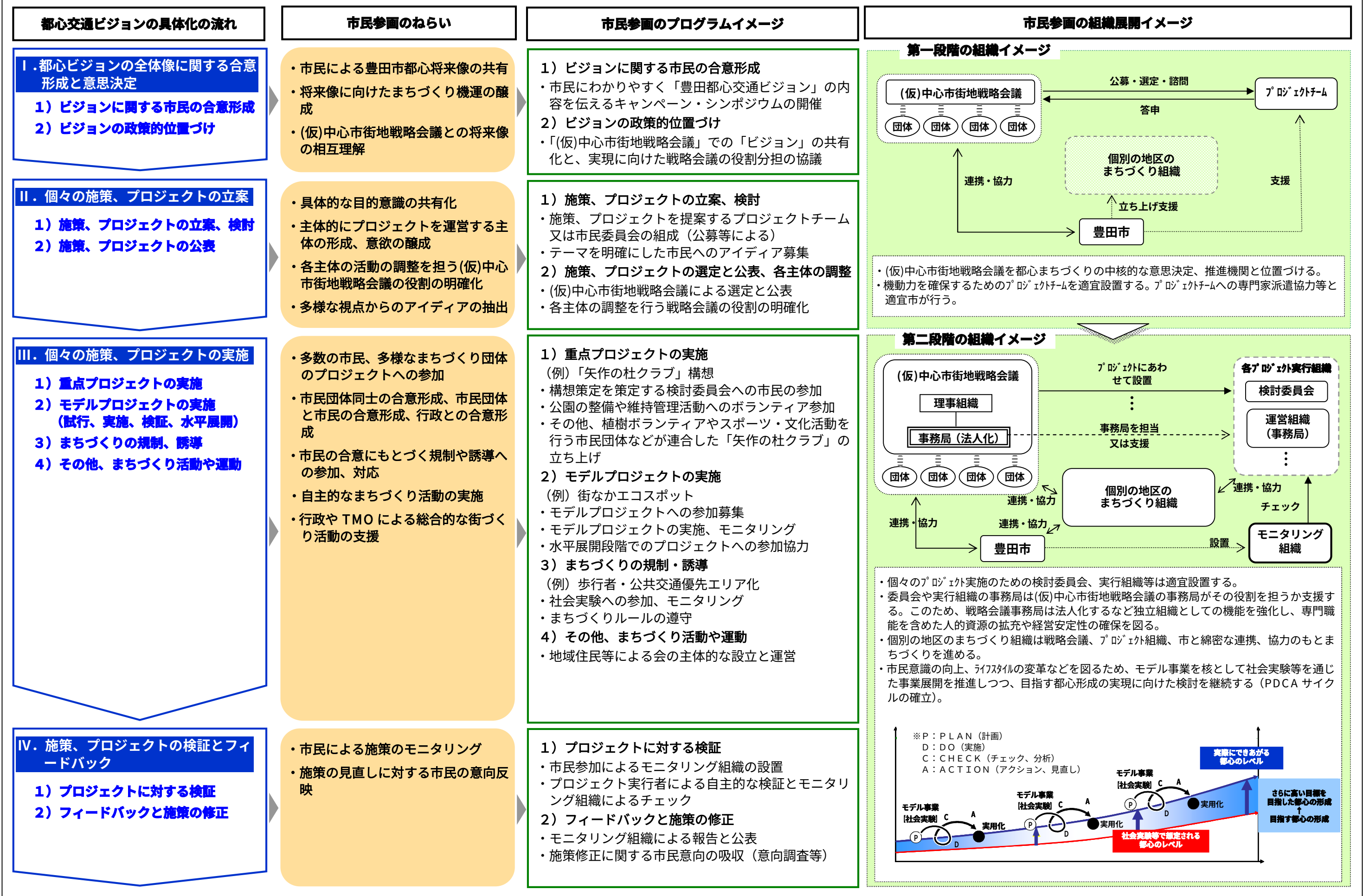
タウンモビリティ

電動スクーター（三輪・四輪で時速 6 km/h 以下）、車椅子などを商店街に用意し、障害・病気・ケガ・高齢などのため常時または一時的にスムーズな移動が難しい人々に無料で提供、ショッピングを含め町の諸施設を利用できるようにするシステム。

4. 豊田市都心交通ビジョンの具体化に向けた市民参画のあり方

都心交通ビジョンを具現化するためには、市民による将来像の共有と、共有した将来像に向けたまちづくり機運の醸成が必須である。

ここでは、豊田市都心交通ビジョンの具体化に向けたプロセスの流れと各段階における市民参画のねらい、市民参画のプログラムイメージ、及びそれを実現する組織展開イメージをまとめた。



(参考資料)

海外及び日本の都市政策事例

- 都心交通マネジメントの事例 ー 스트ラスブール（フランス）
- 横安江町商店街地区歩けるまちづくり構想（金沢市）
- 岩瀬大町・新川町街並み修景等整備事業
～回船問屋街のある街並みと富山ライトレールによるまちづくり（富山市）

都心交通マネジメントの事例ーストラスブール（フランス）

1. ストラスブールの概要



写真：Homme de Ferre 停留所の新型トラム車両

アルザス州都、バ・ラン県都
人口(都市圏)：45 万人
人口(市)：25 万人
面積(都市圏)：306km²
面積(市)：171km²



フランスとドイツの国境線上にあり、ヨーロッパの中心に位置する。EU 議会が置かれるなど国際的にも重要な都市。

"URBAN COMMUNITY OF STRASBOURG, FACTS AND FIGURES 2001",
Communaute Urbaine de Strasbourg より



写真：Place Kleber

中心部の広場空間。自動車を排除し、歩行者・自転車のための空間を生み出している。

中心部の駐車スペースを削減し、一部の駐車場は地下に設置している。

1988 年と 97 年のデータを比較すると、都市圏全体では自動車分担率・公共交通分担率ともに増加している。しかし、都心部では自動車の分担率が 10% 近く減少、公共交通分担率が 6% 増加した。

2. 政策の概要とその効果

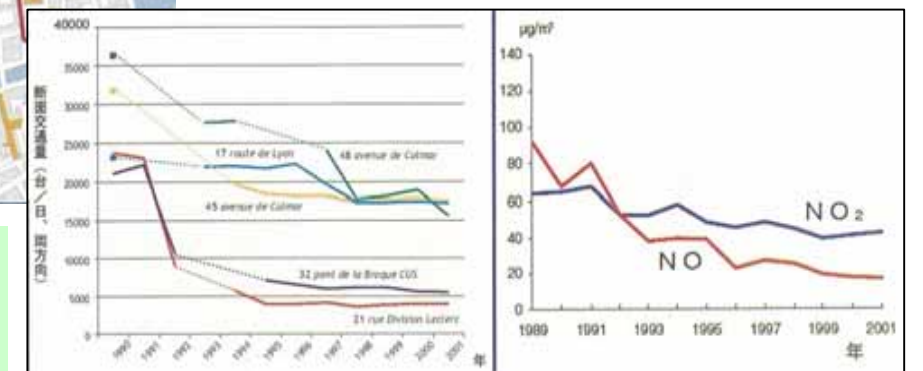
1. 外環状道路の整備
2. 都心部ゾーンシステム導入
3. 歩行者・自転車空間の拡大
4. トラム導入と公共交通再編
5. 都心駐車空間の削減と P+R 導入

都心の通過交通を削減するための前提条件
歩行者専用道路で区切られたゾーンを形成
自転車レーン設置、都心部ではトランジットモール設置
魅力ある公共交通の創出、都心への来訪者増加
都心に来訪する際に公共交通を使いやすくする



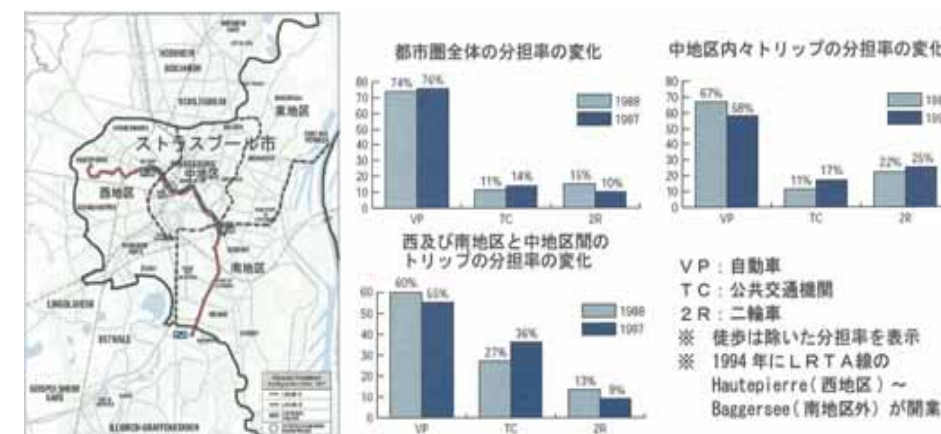
ストラスブールの都心は、イル川に囲まれた 1km² 程度の大きさの中洲である。
クレベル広場を中心として主に南西方向に歩行者専用道路のゾーンをつくり、それ以外の道路も一方通行等の制限を加えることで、都心部への通過交通の流入を防いでいる。
歩行者専用道路にも、住民や都心に用事のある事業者の自動車は進入することができる。通過交通は都心に入れないので、外環状道路を経由して目的地に向かう。
都心部のトラム走行道路はトランジットモールである。

トラム A 線が開業したのは 1994 年である。その前後で、沿線の幹線道路交通量が大きく異なっている。
都心部の窒素酸化物濃度も、トラム開業以後少しずつ減少してきている。



トラム A 線沿線の幹線道路交通量

都心部 NOx 濃度



都心部では、歩行者通過量が 20% 以上増加。
1994 年のトラム開業時に中心部商店の売り上げは 30% 減少したが、1999 年には回復、売上高増加中。また市民の買い物回数が 50% 増加、中心部での買い物も 33% 増加。

3. 主な政策事例 (1) 環状道路整備



Parcus(駐車場管理会社)Web ページから引用

(2) 都心自動車・駐車政策

都心の駐車場は 2 箇所。郊外の P+R 駐車場に比べると料金が低い。(都心：1 時間 1.2～1.5 ユーロ、P+R：1 日 2.6～2.9 ユーロ、トラム運賃を含む)

ボラード設置

都心の一部地区への自動車流入を制限するために、浮沈式の車止めを設置。住民や事業者等、都心に用事のある自動車は通れるようになっている。



(3) 歩行者空間

都心部の多くでは道路空間が歩行者に開放されている。トランジットモールの導入時には、自動車のない空間がどのくらい快適かを視覚に強く訴えるパンフレットを配布するなど大々的にアピールを続けた。

トラム整備前後の都心の道路環境は、それまでとは全くといってよいほどに異なっている。



写真：中心部 Galeries Lafayette 百貨店前のトランジットモール



トラム整備前



トラム整備後

4. 成功の要因

- マスタープランに基づく交通マネジメント政策の導入
 - 交通手段の明確な優先順位付け（都心内は歩行者が第一）
- 長期間に及ぶ継続的な都心のリニューアル
- ゾーン制の導入によるわかりやすい料金設定、交通税による手頃な料金設定
- 活発な広報キャンペーンや度重なる市民レベルの協議会による合意形成
 - 商店主や自動車団体からの反対も多かったが、行政や市議会議員の粘り強い説得で同意を得る
 - 例えば、中心部にある 4500 台分の無料駐車場の有料化については地元住民や商店主が強く反対したが、トラムとの結節点に使いやすく割安な P+R 駐車場を整備したり、地元住民に優遇料金を適用する駐車場の整備により徐々に理解を得ている
- 最終的には、市長の強いリーダーシップ
- そして、1つの成功が次の施策を導入しやすくする
 - トラム B,C 線の整備とゾーンシステムの強化へ

横安江町商店街地区歩けるまちづくり構想（金沢市）



【横安江町商店街地区歩けるまちづくり協定区域図】



歩けるまちづくりを推進するための基本的な方針

金沢市並びに市民や事業者の皆さんが、歩けるまちづくりに取り組む際の基本となる方針を定めています。

1 歩く人にやさしい交通環境

① 歩行者に配慮した交通環境の整備

道路形態及び地域の特性などに応じて、交通環境の改善、カラー舗装化等による歩行環境の改善、交通安全、公共交通の利便性向上など、歩く人にやさしい交通環境を整備していきます。

② 歩行者に配慮した沿道等の周辺環境の整備

バリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮した歩行環境の確保、街並みの特徴を生かした道路修繕など、沿道等の周辺環境の整備を通じ、歩けるまちづくりを推進します。



2 まちを歩く意識の醸成

① 地域コミュニティの醸成

まちを歩くことにより、誇り大いにし、自らのまちを知り、まちへの愛着を深めることで、地域コミュニティの醸成を図っていきます。

② 過度のマイカー依存生活からの転換

自動車中心から公共交通を活用した歩けるまちづくりへの意識醸成を図っていきます。



3 まちの回遊性の向上

① 回遊性の向上

歩行者ネットワークの連続性確保など、歩行環境の向上を図るとともに、まちの賑わいを創出します。

② 歩けるみち筋の指定

金沢のまちの風情と食を身近に感じて歩くことができる道を「歩けるみち筋」として指定し、その整備に努めます。



横安江町商店街地区歩けるまちづくり構想

歩けるまちづくり構想の名称	横安江町商店街地区歩けるまちづくり構想
歩けるまちづくり構想の対象となる区域	金沢市安江町の一部
歩けるまちづくり構想の対象となる区域の面積	約1.9ヘクタール
当該区域における交通環境の整備に関する事項	本地区は、金沢別荘の表参道として繁栄してきた歴史を有しており、老舗の趣ある店舗やこだわりの個性豊かな店舗等が軒を連ね、懐かしい雰囲気を感じさせている。 横安江町通りは昭和47年から終日、自転車及び歩行者専用道路となっており、平成11年からは、金沢ふらっとバスが運行するなど、人、自転車及びコミュニティバスが共存する交通環境（トランジットモール）が形成されている。 こうしたまちの特徴を維持しながら、金沢ふらっとバス等の公共交通を活かし、地区住民が安全かつ快適に歩けるまちづくり及び地区を訪れる人々が安心して、楽しく、快適に買い物できるまちづくりを推進する。 特に、金沢ふらっとバスに装着する電子ナンバープレートによる走行案内システムの導入を踏まえ、人、自転車及びコミュニティバスのより一層の調和に努める。
	地区内の道路については、バリアフリー化及びコミュニティ空間の整備が進んでおり、今後も、関係行政機関と連携・協力を図りながら、より一層快適な歩行環境の確保及び維持・向上を目指す。 このため、歩行の妨げとなる店頭ディスプレイ、広告看板等の設置は禁止する。 また、高齢者など移動に困難がある人に対して、電動車椅子、スクーター等の貸出等、来訪者の利便性向上に努める。
住民等の自主的な取組に関する事項	交通安全の啓発に関する事項（自主的な交通安全活動の実施、迷惑駐車等の防止等） 住民や事業者は、まちを歩く人々の安全確保及び自動車の安全運転に心がけることにより、交通安全・交通マナーの向上に努める。 また、荷別き車両等の駐車・通行が歩行の妨げとならないよう配慮するとともに、自転車で訪れる人に対して、市営駐輪場を利用するよう働きかける。 なお、金沢ふらっとバスについても、低速走行を行い、交通安全の確保に努めるよう求める。
	まちなみと調和した道路空間の形成に関する事項（道路の美化又は緑化、冬期の除雪等） 住民や事業者は、快適な歩行環境の維持に向けて、地区内の道路等の清掃活動により、「ごみゼロのまち」を目指す他、潤いのある道路空間を創出するため、緑化・美化に努める。 なお、冬期間の道路除雪については、住民や事業者の相互協力のもと、地域が主体となって取り組む。
その他歩けるまちづくりを推進するために必要な事項	歩けるまちづくりを推進するため、学習会や研究会を開催し、地区を訪れる人々が歩くことの楽しさを実感し、人々が出会い・交流できる環境づくりに努め、「人との出会いを大切にすまち」のイメージ確立を目指す。 また、武蔵が辻界隈の商店街との回遊性を高め、まちの賑わいを創出するため、金沢スカイビルに繋がる横断歩道の設置について、近隣商店街及び関係行政機関と連携・協力し、実現に向けて積極的に取り組む。 また、回遊性向上のために買い物マップを作成する。 さらに、この地区及び近隣商店街を訪れる人々に対し、マイカー利用を控え、金沢ふらっとバス等の公共交通機関を利用するよう働きかける。

横安江町通りの歩行者天国を維持します。
横安江町商店街へは、バス等公共交通機関でお越しください。
人との出会いを大切にすまちを目指します。

岩瀬大町・新川町街並み修景等整備事業～回船問屋街のある街並みと富山ライトレールによるまちづくり（富山市）

街並み修景等補助制度の目的

1. 江戸期から回船問屋が多く営まれ、日本海有数の港町として発展した
2. 明治6年の大火後に建てられた岩瀬独自の家屋が数多く残っている
3. 大戸脇のスムシコのある出格子などで、明治ロマンの雰囲気がある



1. 経年による老朽化、改修などで、岩瀬らしい雰囲気が消えつつあった
2. 風情ある歴史的街並みに修景する必要があった
3. 富山ライトレール開業に合わせた絶好の機会であった



平成17年7月1日から補助制度がスタートし、街並み形成を進めている「富山市岩瀬大町・新川町通り街並み修景等整備事業補助制度」

東岩瀬回船間屋型の家屋の特徴



間口が大きく、奥行きが長く、大戸からの出入口とは別に、大切なお客をもてなすために板塼の切掛け門・前庭・座敷へ続く家屋様式になっている。

一般建築物等修景の事例
＜北陸銀行岩瀬支店＞



既存の鉄筋コンクリート造の前に木造で増築し、岩屋の伝統的な家に調和した町屋風の造りにされた。格子にスムシコを取り入れ、ベンチや木製看板が設けられている。



街並み修景等補助制度の概要

①傳統的家屋修景事業

建築物の外観修景	平成17年度	限度額500万円	平成20年度	限度額250万円
植込等修景	～	限度額300万円	～	限度額150万円
外構物修景	平成19年度	限度額300万円	平成21年度	限度額150万円

※ 間口が11m以上の家屋には加算する。

②一般建築物等修景事業

建築物の外観修景	平成17年度	限度額300万円	平成20年度	限度額150万円
格子等修景	～	限度額100万円	～	限度額 50万円
外構物修景	平成19年度	限度額100万円	平成21年度	限度額 50万円

③空家活性化事業

空家活性化	平成17年度～平成19年度	関度額300万円
-------	---------------	----------

岩瀬大町・新川町通り修景等整備補助の取り組み状況

H18年9月30日現在



完成	
① 旧江尻家	美術品販売店・訪問住宅
② 丹生庵	(移転1箇所)
③ 新永陶芸工房	
④ 北陸銀行岩瀬支店	
⑤ 久保家	
⑥ 富山商工会館所管瀬支所	
整備中	
⑦ 旧馬場昭夫家	美術品販売店・訪問住宅
⑧ 田尻酒店倉庫	
⑨ 丹生庵	(移転2箇所)
⑩ 旧馬場哲男家	ギャラリー・訪問住宅
⑪ 飯野家	外観・親子
⑫ 保田洋服店	外観のみ
⑬ 馬場是久家	外観のみ
計画中	
⑭ 佐渡家	
⑮ 野村商店	食品店舗併用住宅
⑯ 喫茶あぶりこつと	
⑰ 五本水産	
⑱ 久保陶器店	陶器・菓子販売店
⑲ 佐藤家	
⑳ 百塚家	
㉑ 旧森家(土蔵)	
㉒ 大塚屋	菓子製造販売店併用
㉓ 畠山家	
㉔ 宇多家	
㉕ 小野船舶食糧商会	
㉖ 酒房えみこ	
㉗ 富山第一銀行	
㉘ 宮城家	
㉙ 米田家	

 修景完成
 整備中
 (事業計画認定済み)
 計画中

『豊田市都心交通ビジョン』答申

財団法人 豊田都市交通研究所

〒471-0026 愛知県豊田市若宮町1-1

TEL： 0565-31-7543

FAX： 0565-31-9888

E-mail： ttri@ttri.or.jp

平成18年12月発行