平成 18 年 11 月 20 日（月）
豊田市都心交通ビジョン懇談会
（資料１）

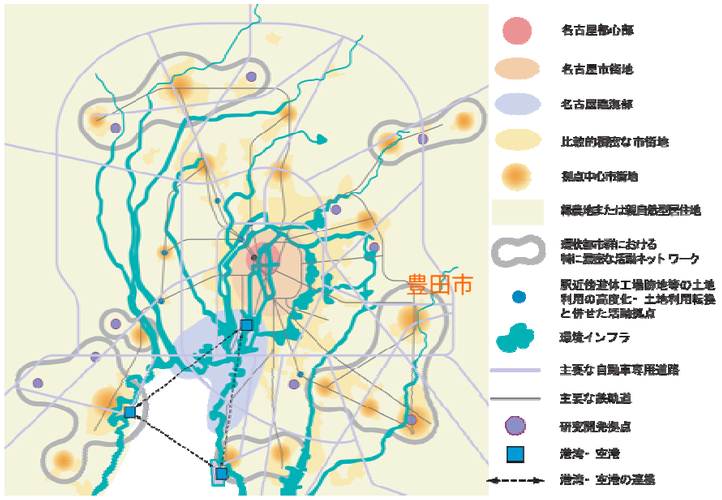
豊田市都心交通ビジョン

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

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、また新たな新 3K 産業（環境・健康・交流（観光））などを軸にして、都市・地区間の活動連携を図り、都市圏全体の活力・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）

●目標 1：環伊勢湾及び東海環状都市間のアクセス時間を短縮

- 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～））

●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

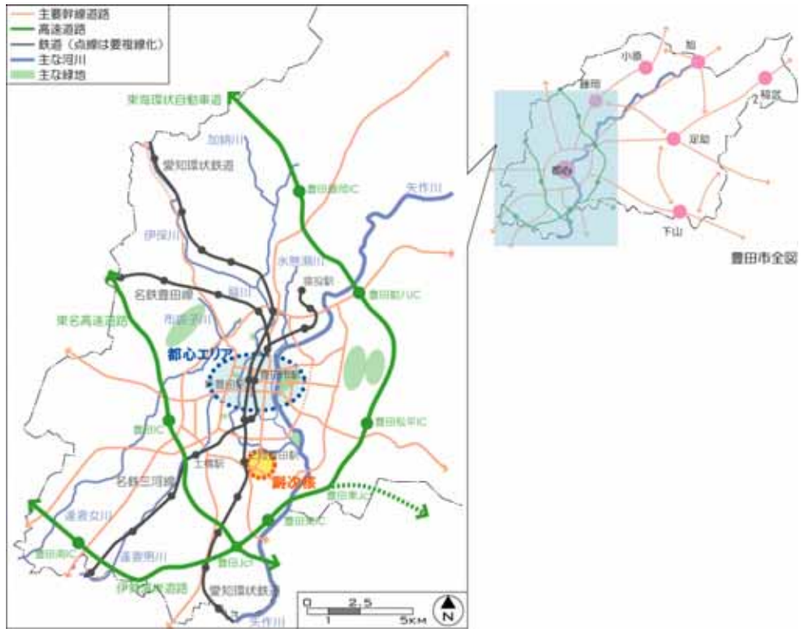
製造品出荷額ランキング

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、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。



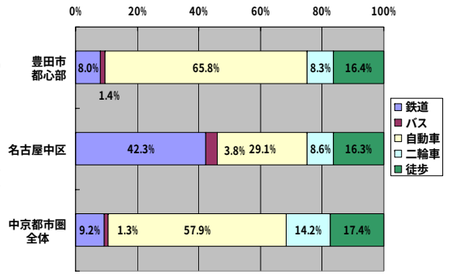
都心の範囲

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、機能上、空間形成上一体の『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あるものの、これまでの市街化プロセスの中で有効に活用されておらず、また近年の幹線道路沿いにおける工場・物流拠点開発などにより、それらの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 CO_2 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。



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

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%程度の充足率しかなく、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中度が低いということができる。
- 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。
- 都心の総合病院が郊外移転するなど、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、有効な緑の確保等がされていない状況にある。

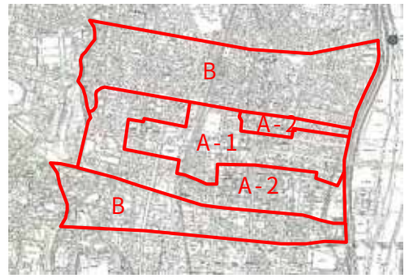
＜都心の現況＞

＜都心部現状従業・居住人口（人）＞

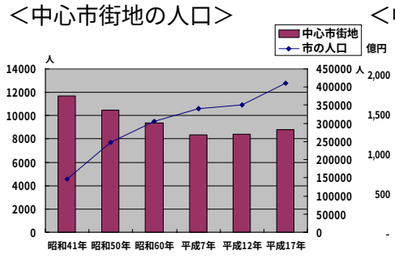
	A-1	A-2	B	計
業務	2,822	3,389	2,636	8,847
商業	1,420	833	966	3,219
住宅	1,379	2,523	4,747	8,649
計	5,621	6,745	8,349	20,715

＜都心部現状実利用延床面積（㎡）市役所など公共施設除く＞

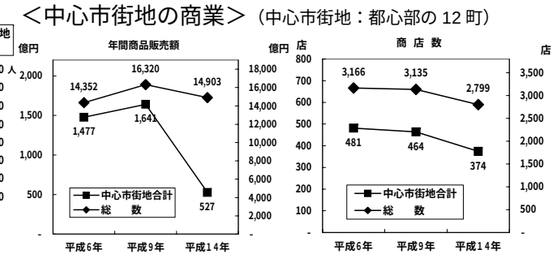
	A-1	A-2	B	計
業務	20,389	63,059	74,402	157,850
商業	174,878	70,562	27,818	273,258
住宅	74,422	154,939	236,578	465,939
計	269,689	288,560	338,798	897,047



＜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

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。また休日の都心への車の流入が多いことから、駐車場不足などの問題がある。
- 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と交通の骨格を整え、
都市機能の集約と育成を図り、
それらが互いに連携した街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

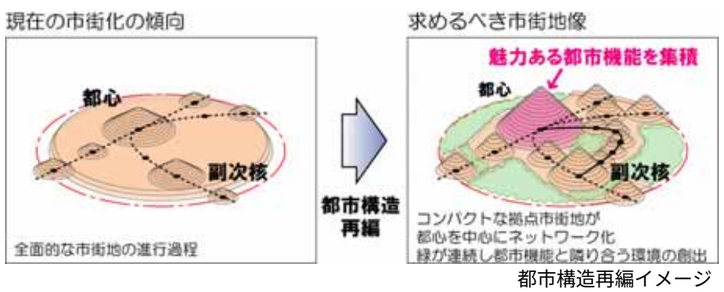
都心活力の源泉である
都心の昼夜間人口の増大をめざす
・都心就業人口約 10,000 人増
・都心居住人口 10,000～20,000 人増　など

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賑わいの創出	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

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、基幹バスなど機関的な公共交通機能）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。



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。
- そのために、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 ⇒ 都心をてくてく歩こう！

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 都心へのアクセスの主体となる公共交通が快適に利用できる環境を整備する。

⑧ 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全に回遊できる都心を整備する。

⑨ ITS を活用した、誰もが安全で移動することを楽しめる、『かしこい交通社会』を実現する。

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。

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、市民や民間開発等に対して、敷地の緑化の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・親水性舗装材の積極的な採用を推奨・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ことを実現・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、建築や開発の行為を行う際は、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、循環型社会の形成を図る。民/事/行

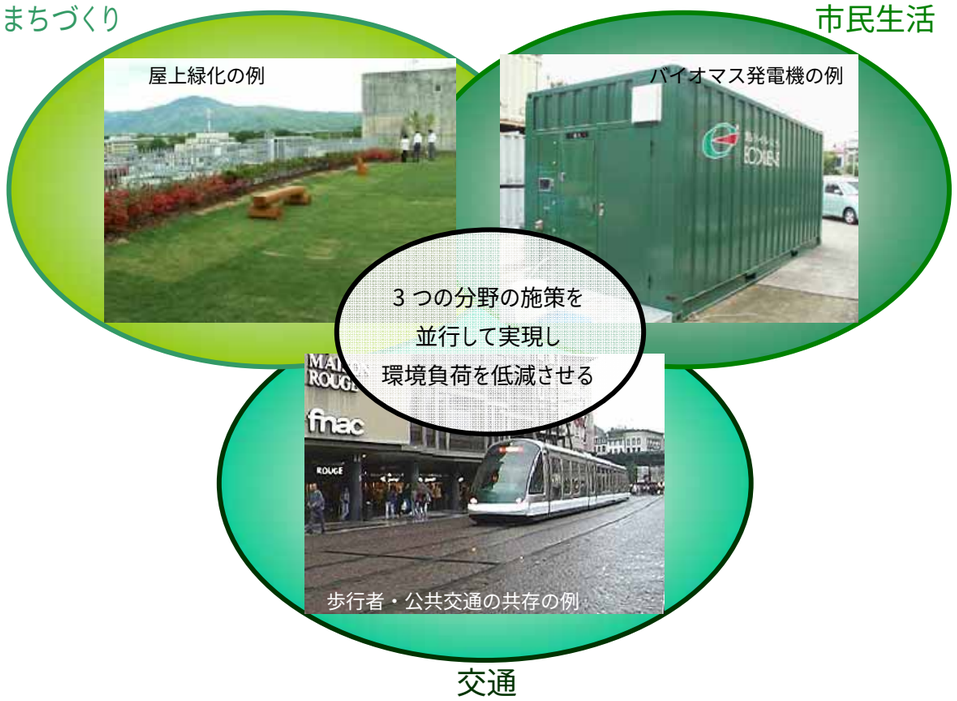
■ 市民生活に関する環境負荷低減方策の実現

- 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 CO_2 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

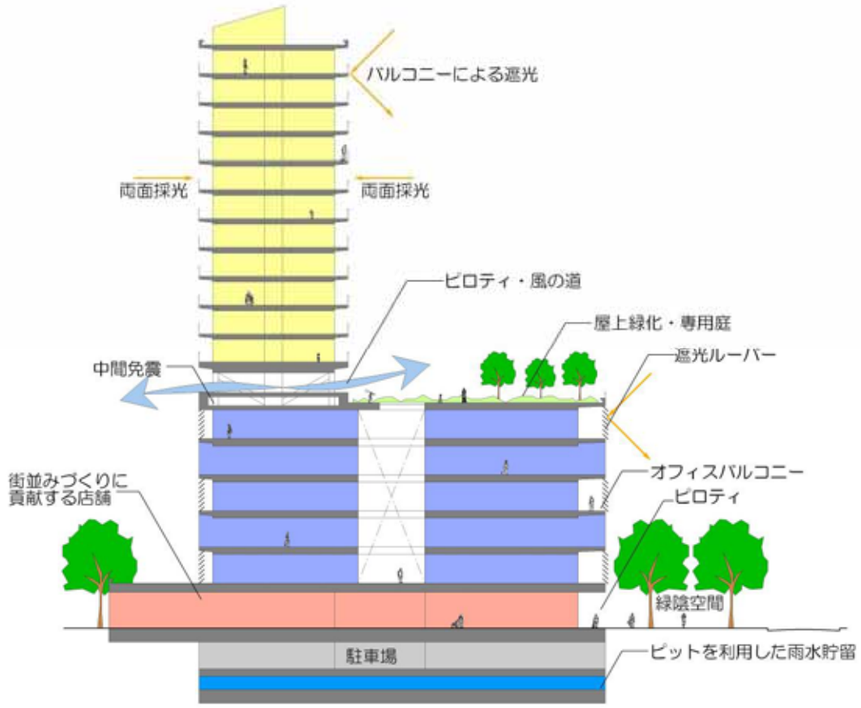
■ 交通に関する環境負荷低減方策の実現

- 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、CO_2 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



●環境負荷低減に貢献する建築物の例



1. 世界で最も先進的な環境都市

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
- 豊田市美術館や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

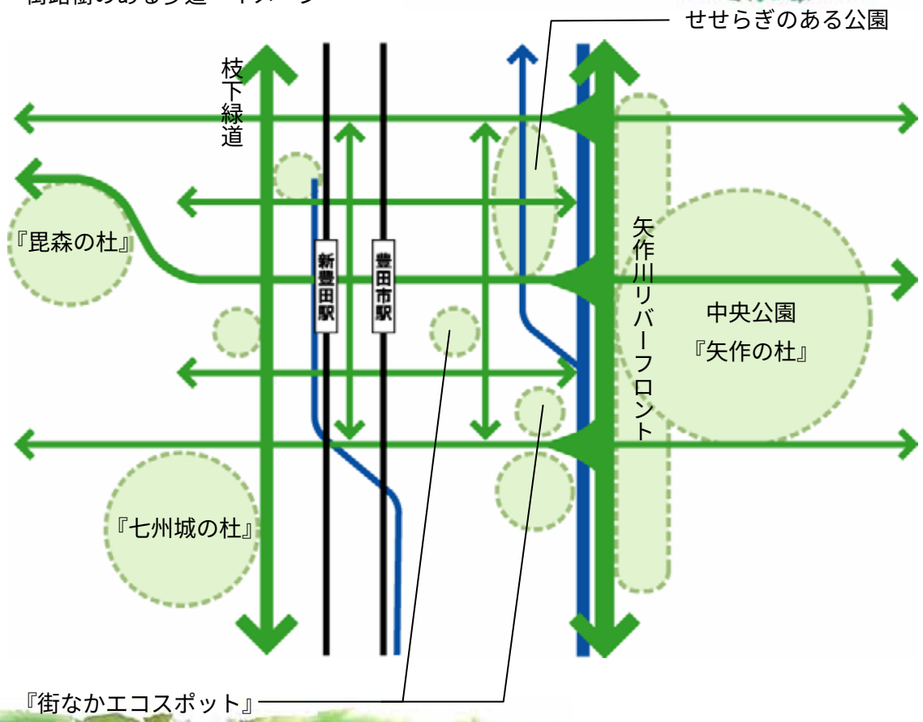
- 停車場線を中心として、街路樹のある歩道をつくり、緑あふれる歩行者空間を整備する。同時に、緑の創造により、ブランド性の付与による周辺の土地の付加価値上昇を誘導する。行
- 都心市街地内部の既存の小規模公園や社寺の空間の保全・整備を図るとともに、青空駐車場や遊休地を小公園化するなどして、『街なかエコスポット』なる緑の空間を創出し、都心の市街地にやすらぎを与えるとともに周辺住宅地の環境的価値の向上を図る。行
- 『矢作の杜』・『七州城の杜』・『毘森の杜』の 3 つの杜と『街なかエコスポット』などが、矢作川リバーフロント、枝下緑道、道路沿道の街路樹や住宅地の花々などでつながることで、表情豊かな緑の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、生活の身近に常に自然がある環境づくりを市民自らが自然と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、市民自らが緑・水・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



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、市民が自ら身体をよく動かして、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
- 毘森公園に現存するスポーツ施設群を矢作川の河川敷などに移転して、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
- デポジット制の自転車シェアリングを推奨し、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

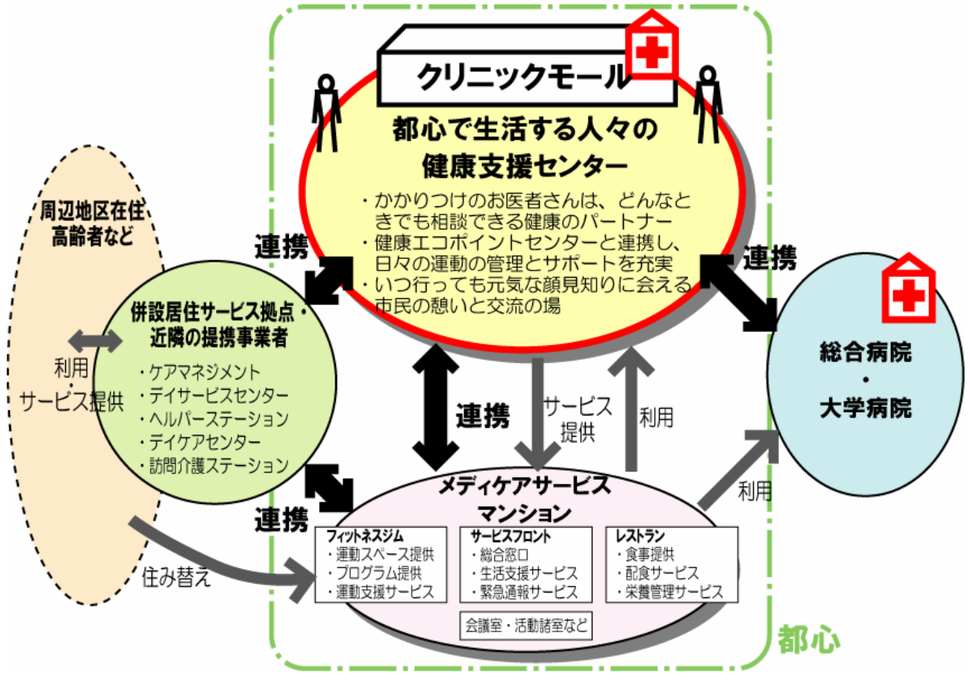
- 豊田の農産物を使った豊田ブランドの健康食を提唱し普及を促すことで、市の名物とするとともに、健康に対する市民意識の向上を図る。民/事/行
- 『矢作の杜』に市民農園などを設け、子どもたちが無農薬栽培による農業の体験や収穫した農作物の美味しさを学ぶことができるような食育プログラムを実施し、また支援する。行

■ 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総合病院に代わり、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、かつ市民の日頃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

スポーツシーン　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

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。

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・働き方を支援する多様で質の高い住宅の都心立地を誘導することで、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および容積の割増等を行っていく。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生活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
- 都心の住宅に住む家族や社員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や容積率割増などを行い、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、挙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

職・住・遊・学が一体となった都心　イメージ

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

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 号線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、（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』は地元企業や商業事業者、地元地権者を中心に構成され、その中に意思決定機関として、少人数で組織する『コア会議』を設置する。コア会議には、外部から商業/景観プロデューサー（民間事業者）を招へいし、そこに強力なリーダーシップを持たせて、停車場線の商業プロデュース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、建物低層部に賑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、沿道の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

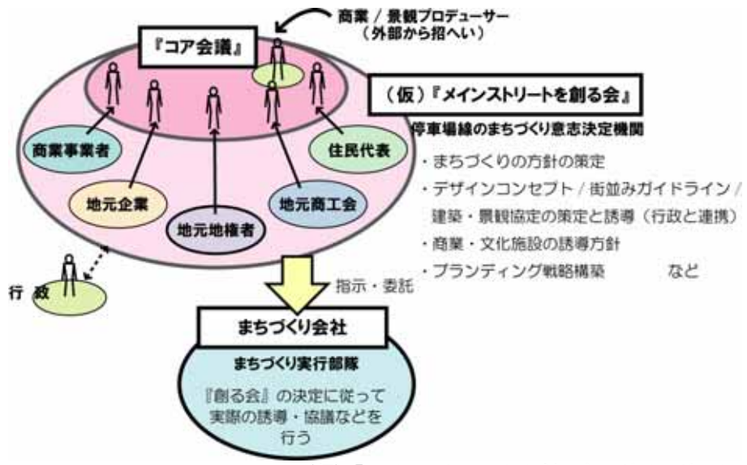
■ （仮）『メインストリートを創る会』によるブランディングと情報発信

- （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　イメージパース

停車場線から見た豊田市駅　イメージパース

停車場線の街並み　イメージパース



（仮）『メインストリートを創る会』ダイアグラム

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

⑥ 都心居住を促進し、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)『豊田市民大学校』構想の実現

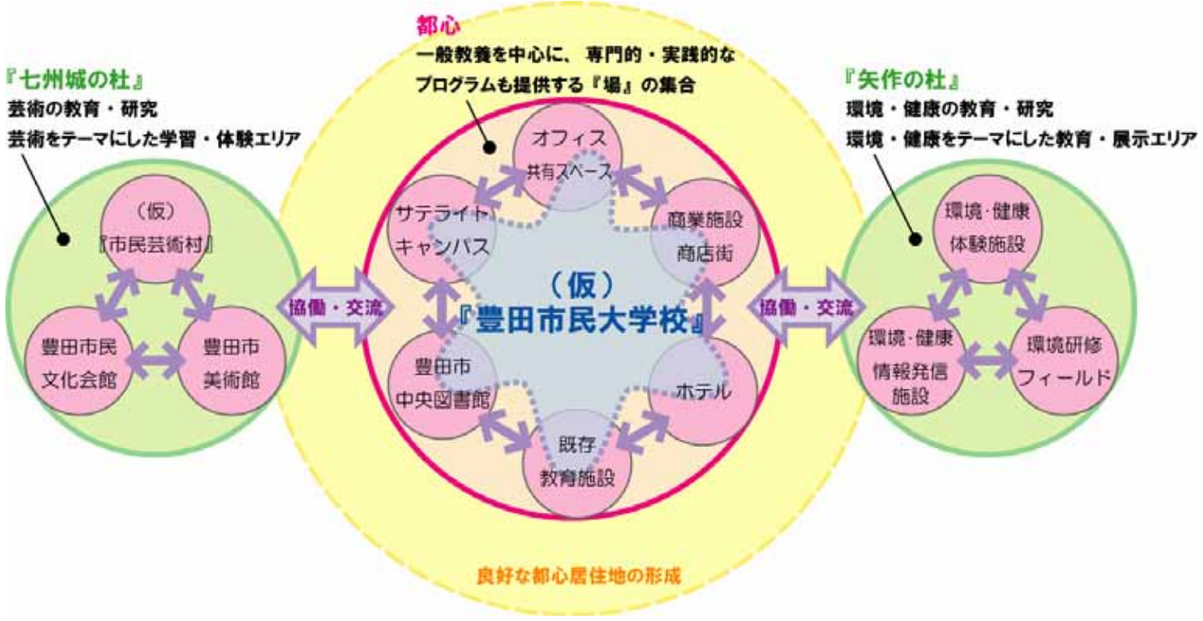
- 都心に住まう多様な世代の人々が、気軽に様々な分野の教育を受けることができる（仮）『豊田市民大学校』を、行政・市民・地元企業等が協力して設立する。運営主体は、市民や地元企業が中心となった NPO などとし、市民が参画し、市民が育てる学校として育成する。民/行
- （仮）『豊田市民大学校』は、都心の民間ビルや既存の学校、図書館の一角、商店街の中など、様々な「場」を活用しながら多様で柔軟な活動を展開する。また既存大学のサテライトキャンパスを誘致するなどして、連携を取りながらユニークなプログラムを提供する。民/行
- プログラムは一般教養的なものを中心に専門的なものまで多岐にわたり、講師についても、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市民大学校に対し、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、使いやすくかつ「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、環境・健康に係る情報発信施設等の誘致を図る。『矢作の杜』計画地内にある北高校は、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』（東高校跡地周辺）は芸術の教育・研究エリアと位置づけ、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

■ 多元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）『豊田市民大学校』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・民間企業等の多元的な情報交流・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行くことで、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
- 海外から豊田市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）豊田市民大学校』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



（仮）『豊田市民大学校』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）　イメージパース

『矢作の杜』　イメージパース

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 都心へのアクセスの主体となる公共交通が快適に利用できる環境を整備する。

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、都市間高速バスの強化など、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鉄道を整備する、愛知環状鉄道分岐ルート構想の実現を目指す。行

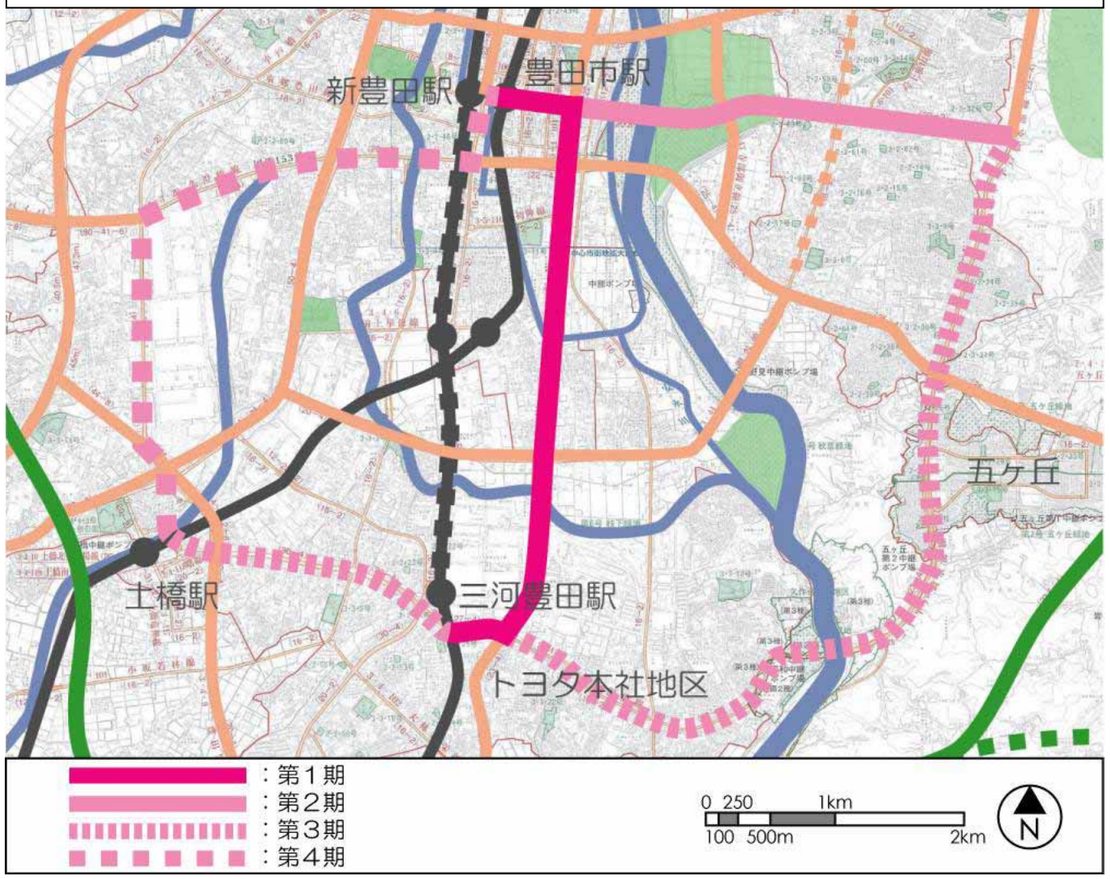
■ 都心にアクセスしやすい交通新システムの実現

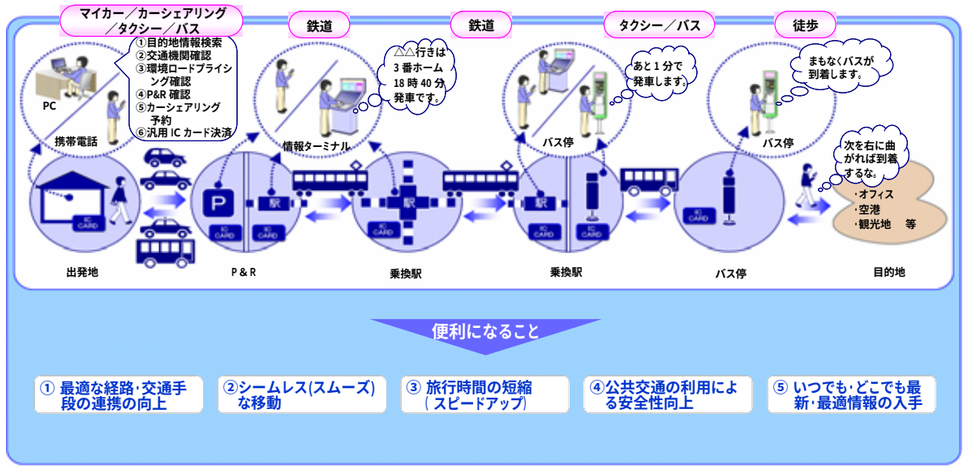
- 基幹バス・地域バスの強化により、市内のどこからでも都心へ容易にアクセスできる公共交通ネットワークを整備する。事/行
- 豊田市駅前を拡充したうえで、豊田市駅を交通結節点とする交通新システムを整備し、より快適に公共交通で都心へアクセスできる環境を整える。事/行
- 先行的に、豊田市駅とトヨタ自動車本社地区・三河豊田駅を結ぶ路線に PTPS（公共車両優先システム）を利用したシャトルバスを運行させ、交通新システムの実験路線を整備し、豊田市駅とトヨタ自動車本社地区を 20 分以内で結ぶ。その後、都心の再開発によって道路が拡幅されるのと同時に、本格的な交通新システムを導入する。事/行
- 引き続き、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『みちナビとよた』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、歩行者が安全に回遊できる都心を整備する。

アクションプラン

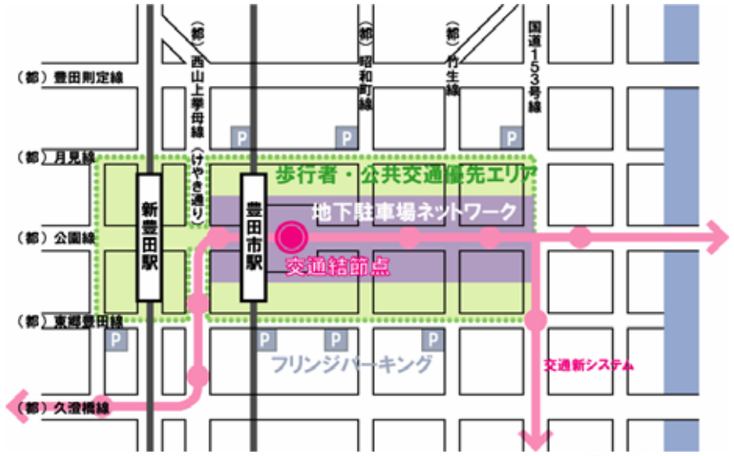
■ 停車場線のトランジットモール化と、その周辺地区の歩行者･公共交通優先エリア化の実現

- 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
- 自動車の速度規制や一方通行規制などを行い、安全性に配慮した交通静穏化空間を形成する。行
- 外環状道路などを整備し、都心部に用のない自動車が流入しないよう誘導を行う。都心部には歩行者・公共交通優先エリアを設定し、その際、優先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
- 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

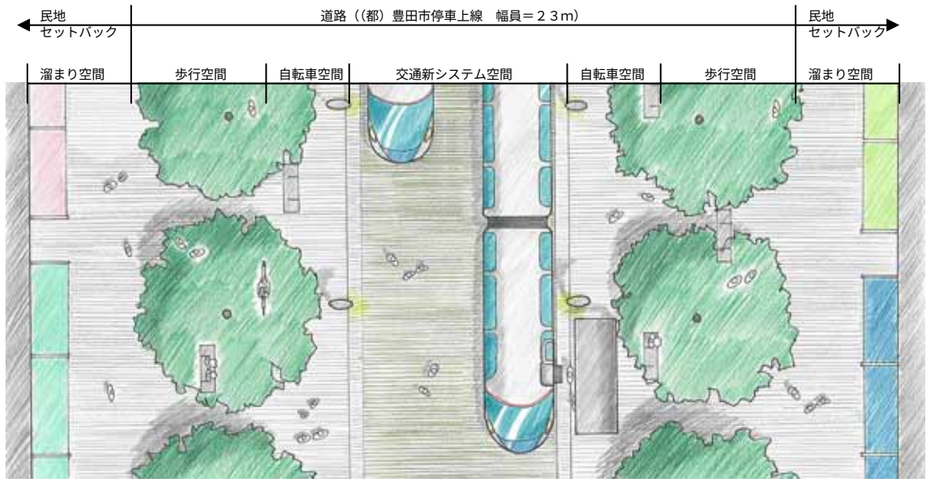
■ 大規模地下駐車場ネットワークの形成

- 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については、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て、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

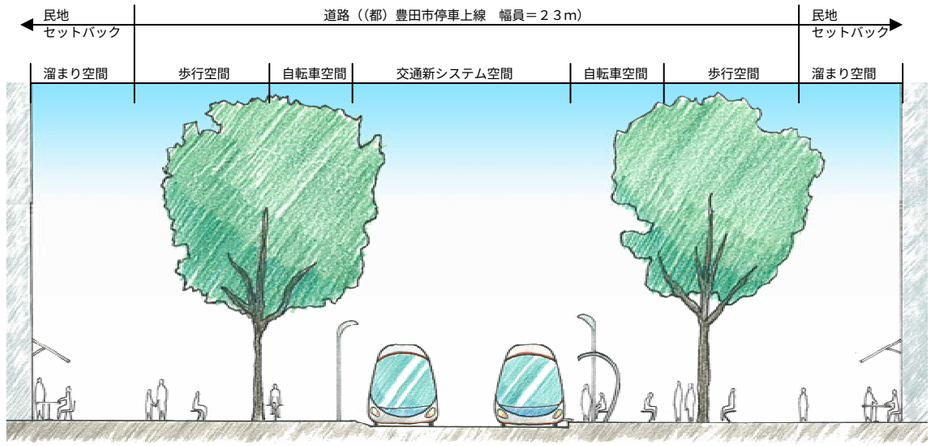
トランジットモール　イメージ



都心将来交通ネットワーク



トランジットモール　平面イメージ



トランジットモール　断面イメージ

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 を活用した、誰もが安全で移動することを楽しめる、『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（高度交通道路情報システム）・地域交通システムの導入

- 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
- 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

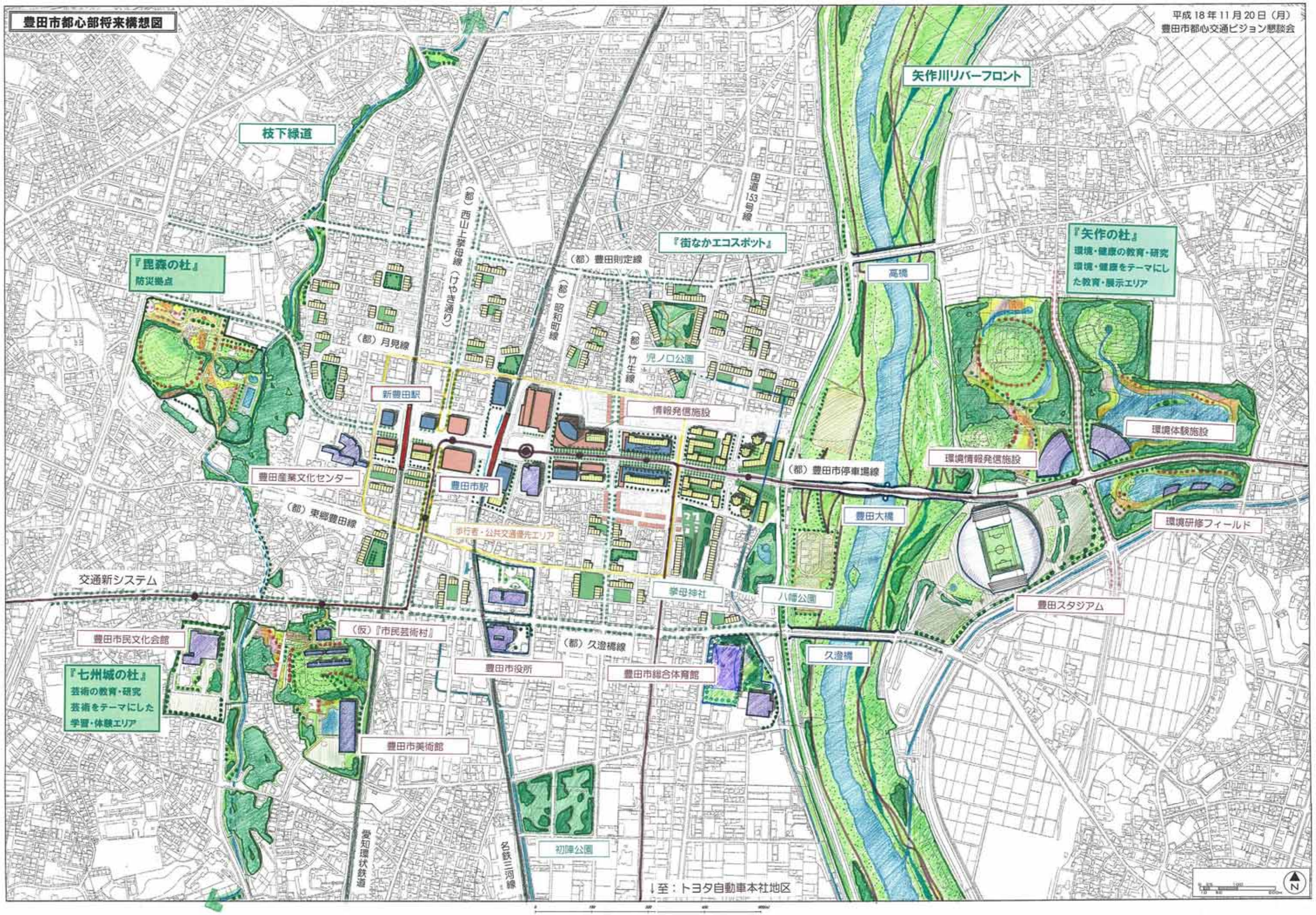
- 交通に関する講演会やエコドライブ運転講習会などを定期的に開催し、市民一人ひとりが、健康・エネルギー問題・地球温暖化問題などを考え、過度に自動車利用に依存したライフスタイルを改める契機とする。民/事/行
- 公共交通の利便性向上、交通手段転換、交通需要の効率化など TDM（交通需要マネジメント）の取り組みを推進し、人と自動車が共存した都心を創出する。行

■ 『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
- 自動車産業や『かしこい交通社会』を楽しみながら、学び、体験できる、産業観光アミューズメント施設を停車場線沿いに誘致し、情報発信の拠点とする。事/行

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スな通過」「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


豊田市都心部将来構想図
平成18年11月20日（月）
豊田市都心交通ビジョン懇談会
矢作川リバーフロント
枝下緑道
『毘森の杜』
防災拠点
『街なかエコスポット』
『矢作の杜』
環境・健康の教育・研究
環境・健康をテーマにした教育・展示エリア
（都）西山上挙母線（けやき通り）
（都）豊田則定線
（都）昭和町線
（都）竹生線
（都）月見線
国道153号線
高橋
児ノ口公園
新豊田駅
情報発信施設
環境体験施設
環境情報発信施設
（都）豊田市停車場線
豊田産業文化センター
豊田市駅
（都）東郷豊田線
豊田大橋
環境研修フィールド
歩行者・公共交通優先エリア
交通新システム
挙母神社
八幡公園
豊田スタジアム
豊田市民文化会館
（仮）『市民芸術村』
（都）久澄橋線
久澄橋
豊田市役所
豊田市総合体育館
『七州城の杜』
芸術の教育・研究
芸術をテーマにした学習・体験エリア
豊田市美術館
愛知環状鉄道
名鉄三河線
初陣公園
↓至：トヨタ自動車本社地区