



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 都心生活を楽しく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年後を目標)	… 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年後を目標)	… 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年後を目標)	… 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

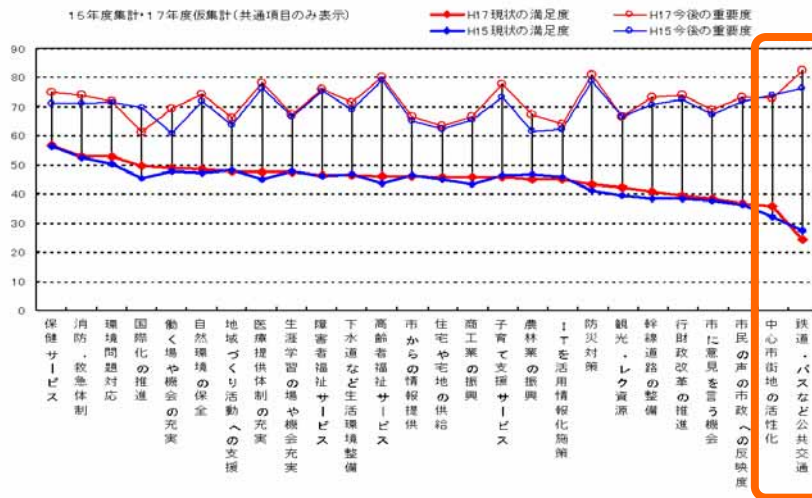
都心交通ビジョン 懇談会メンバー

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

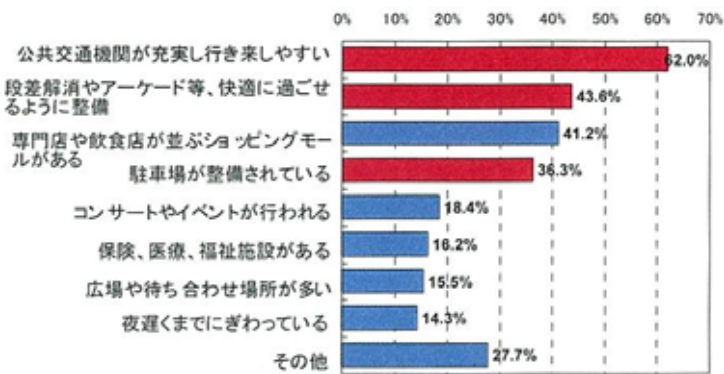
都心交通ビジョン 検討メンバー

	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

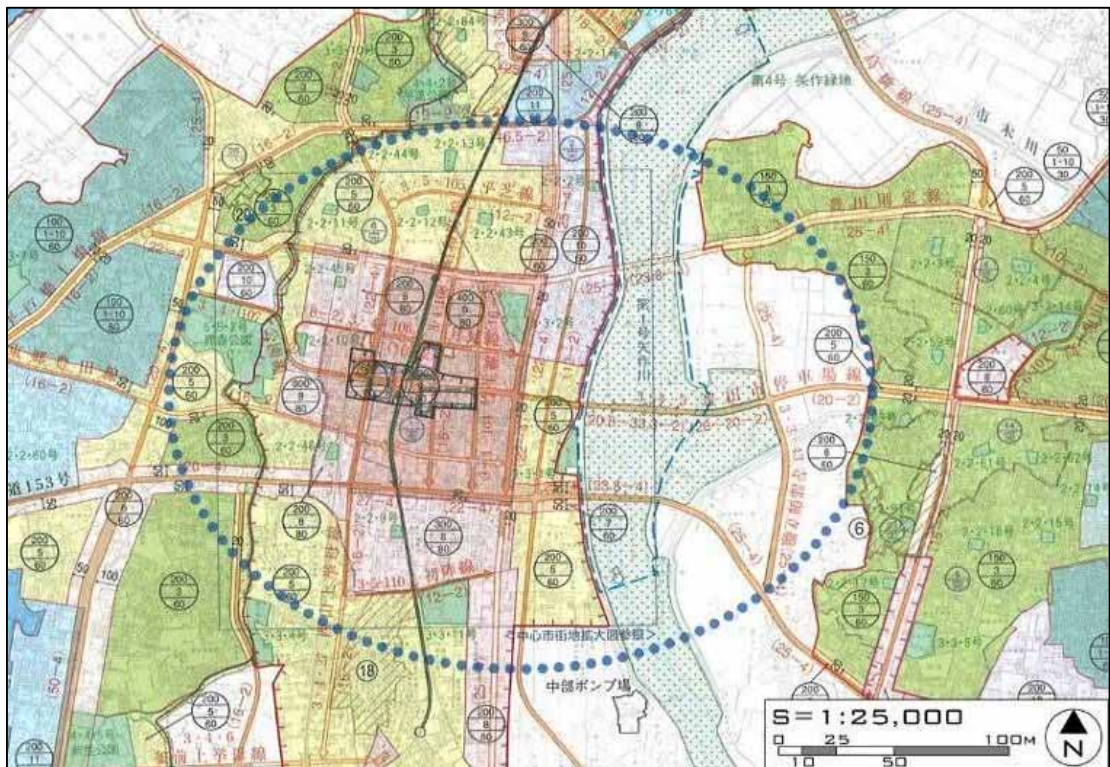
市民の施策に対する満足度と重要度



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



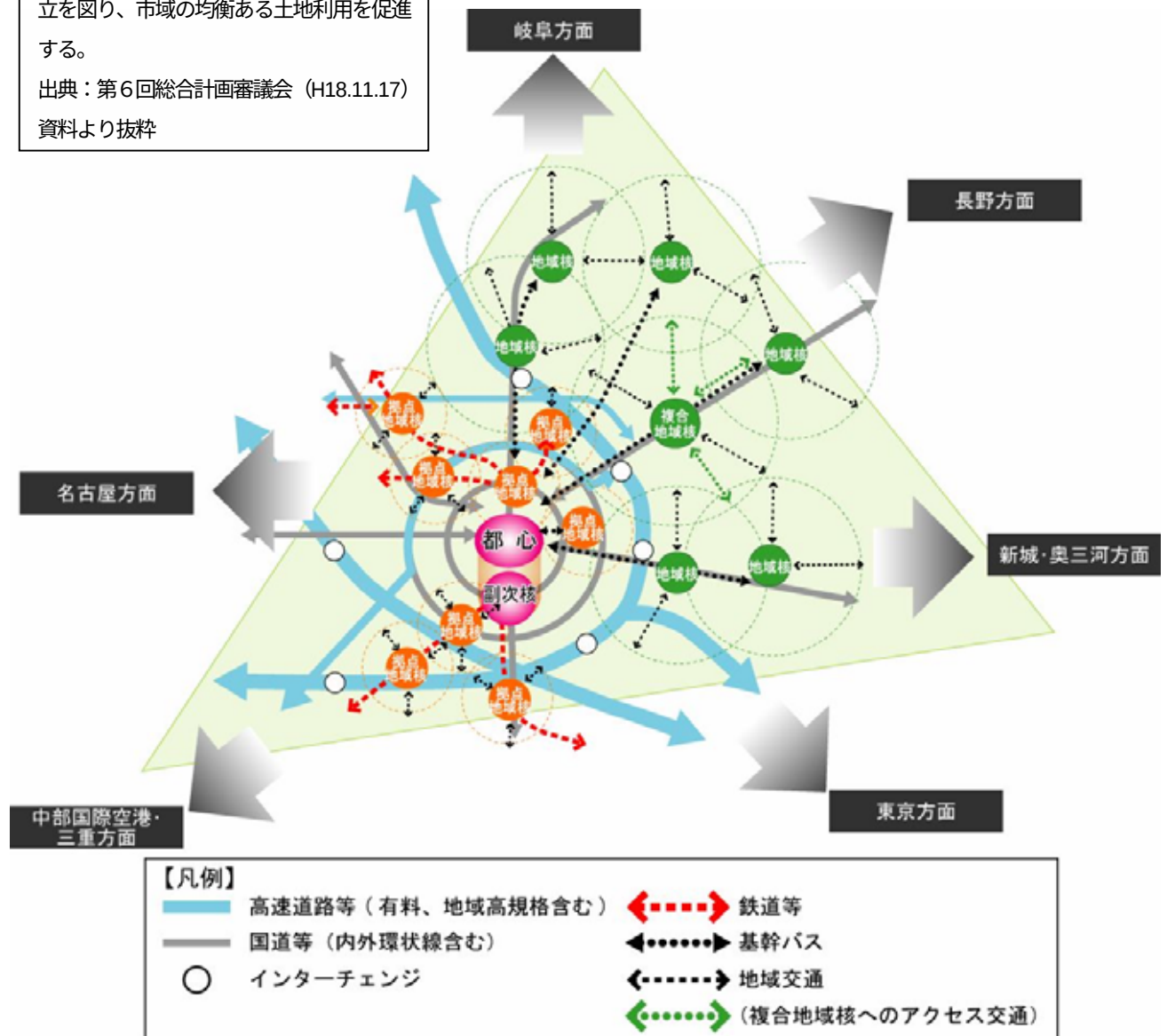
検討対象とした都心の範囲

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

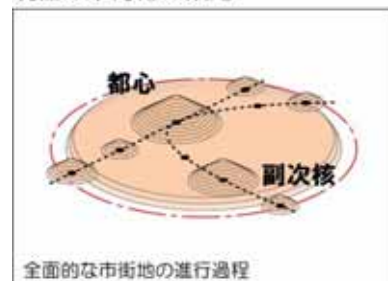
- ・ 都心就業人口約 10,000 人増
- ・ 都心居住人口 10,000～20,000 人増など

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 ・ ・
-------------------------------------	----------------------------	--------------------------------	-----------------------------------	------------------------------

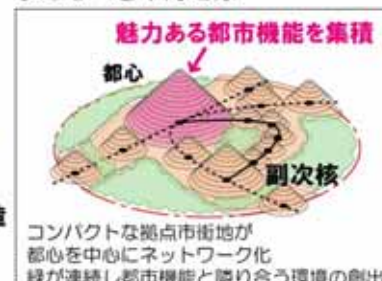
都心の目指すべき 9 の目標へ

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！

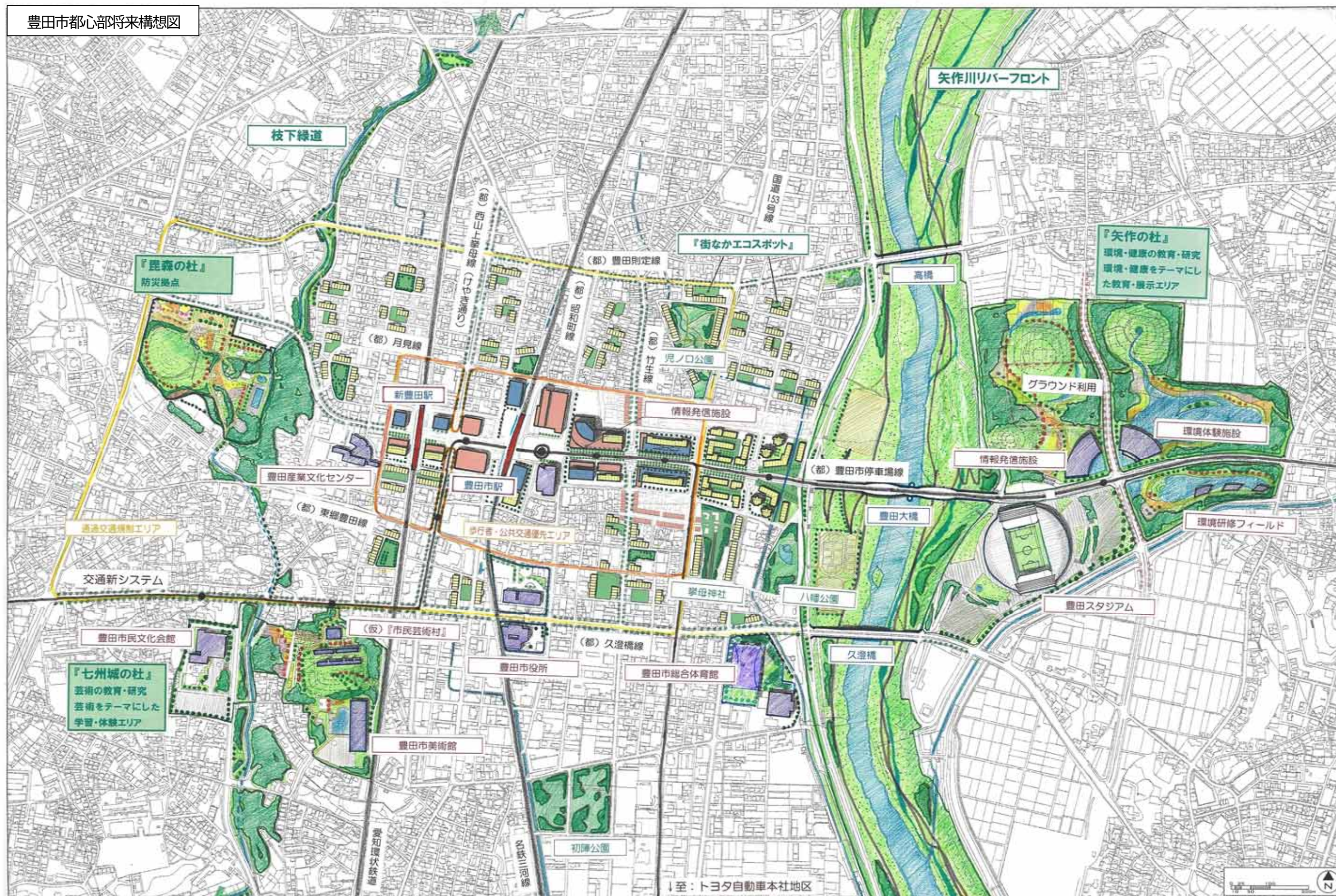
都心が目指すべき 9 の目標

- 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。

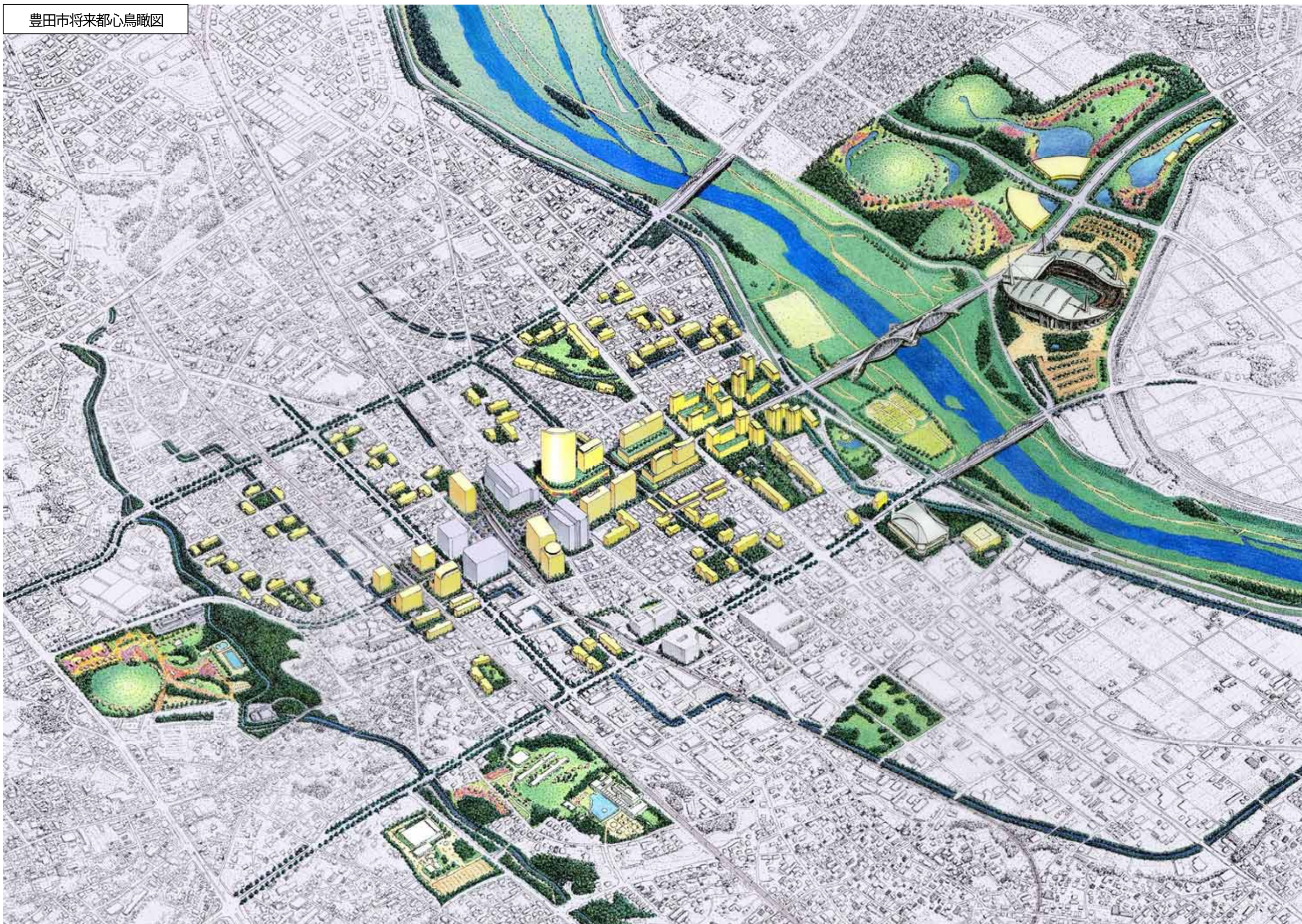
- ④ 経済活力と豊かな暮らしがバランスした新しい職住共存モデルを構築する。
- ⑤ 戦略的なまちづくり組織を中心に、都心に品格ある景観をつくり、にぎわいを高める。
- ⑥ 都心生活を楽しみ豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える。

- 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



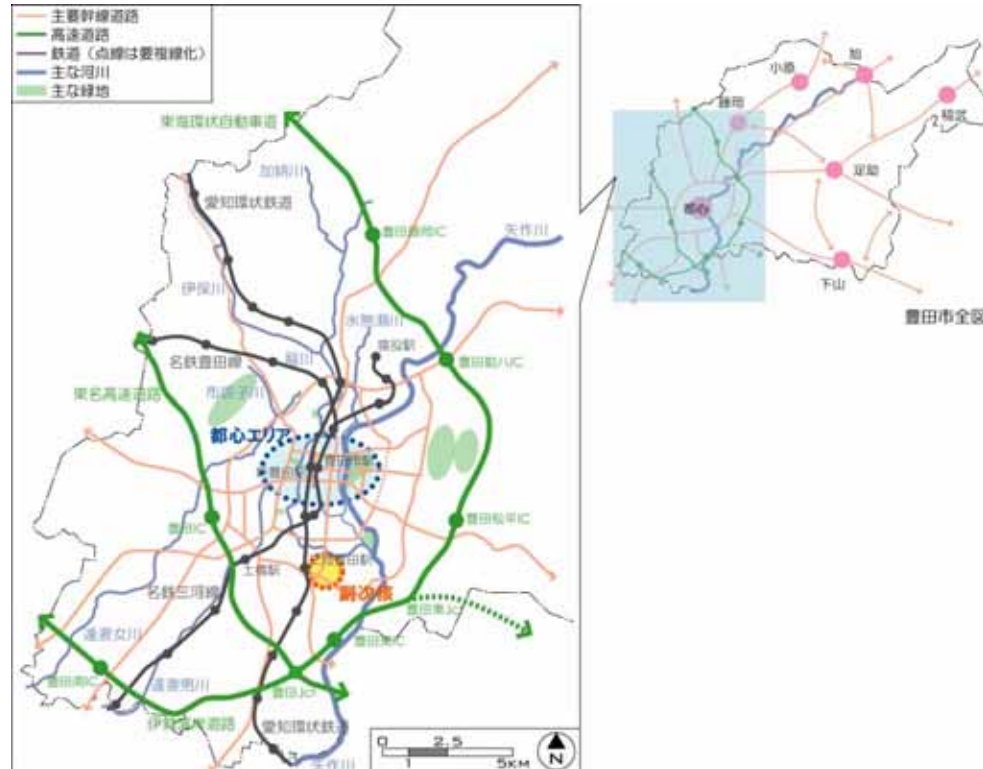
豊田市将来都心鳥瞰図



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に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。

<都心の現況>

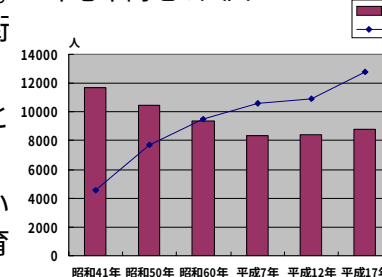
<都心部現状従業・居住人口（人）>

	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

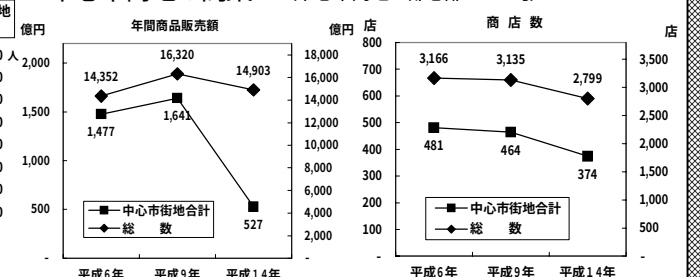
<都心部現状実利用延床面積（㎡）市役所など公共施設除く>

	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>



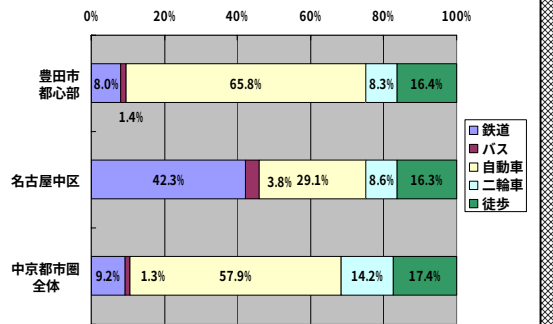
<中心市街地の商業>（中心市街地：都心部の12町）



<都市間データ比較>

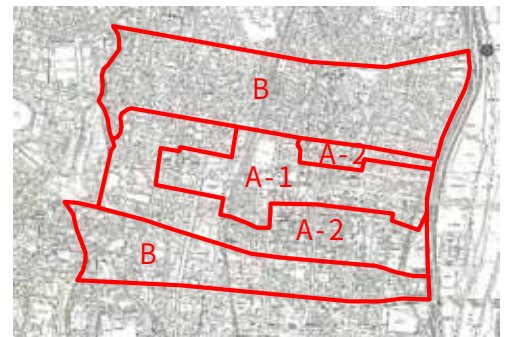
（市の中心駅から伸びる大通りを中心とした、幅500m×長さ1kmの範囲）

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
		業務従業者数(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



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

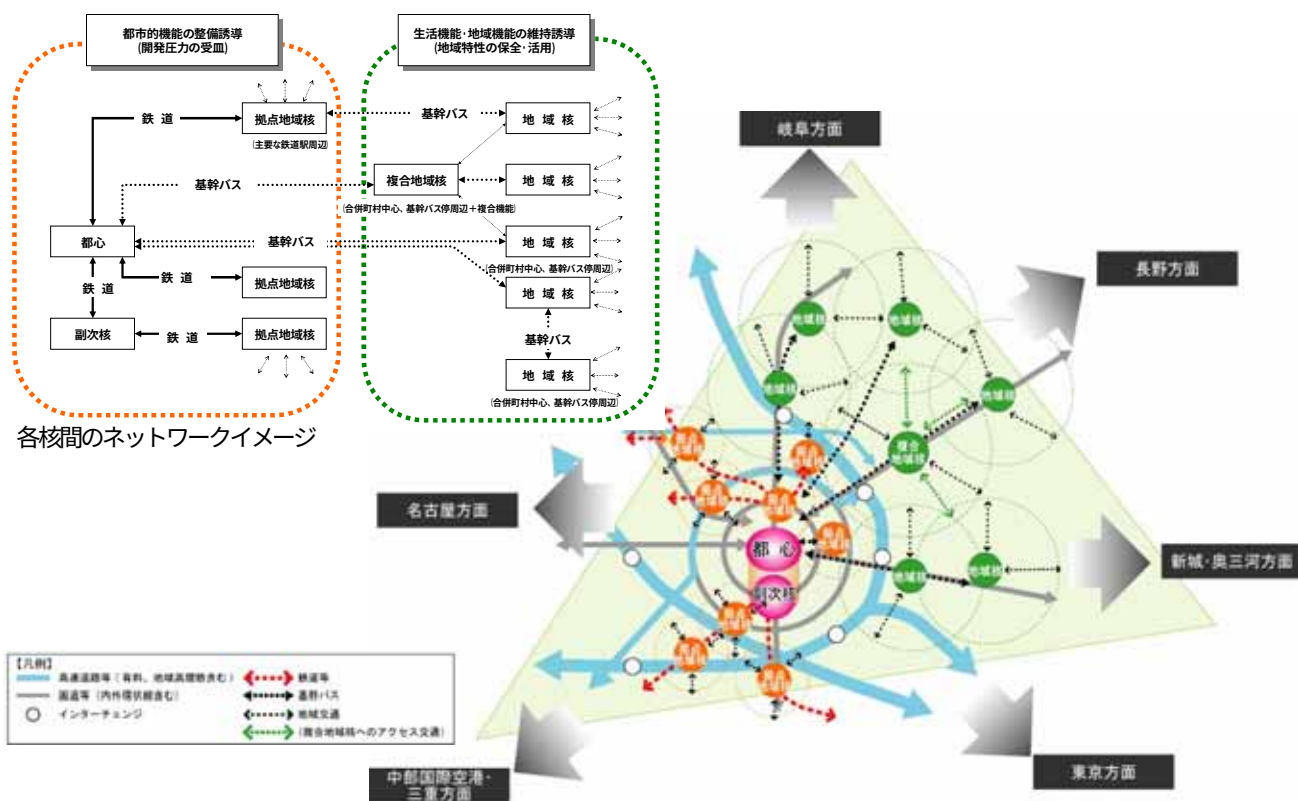
広大な市域を踏まえ、地域ごとの特性に応じて都市機能または生活機能が集約されたいくつかの核(都心、副次核、拠点地域核、複合地域核、地域核)を基幹交通(鉄道、路線バス、基幹バスなど機能的な公共交通機能)でネットワークし、来るべき少子高齢化社会においても安心して暮らせる都市構造を誘導する。

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



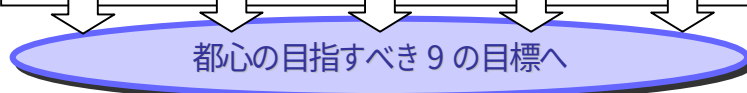
都心活力の源泉である
都心の昼夜間人口の増大をめざす

- ・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

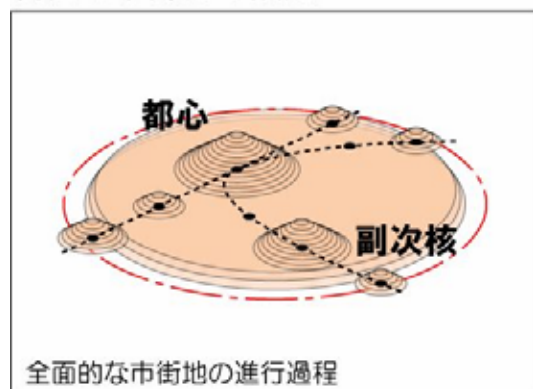


そのために都心において必要な取り組み（例）

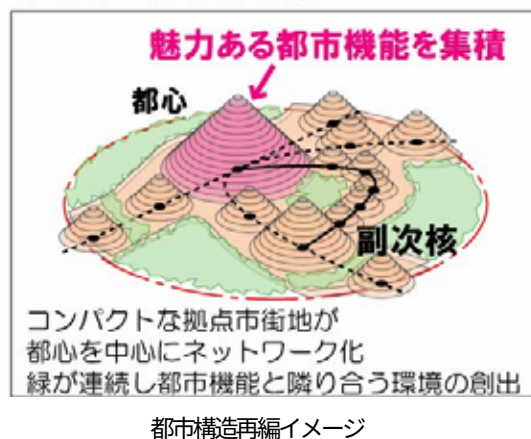
就業環境 生活環境 の向上 (例: 事業所誘致)	豊田市型 職住近接 モデルの 構築	地上面の 歩行者空 間化と にぎわいの創出	都心公共 交通と 広域公共 交通の 結節点	その他 様々な 取り組み ・ ・
--------------------------------------	----------------------------	--------------------------------	-----------------------------------	------------------------------



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。