

■ビジョン案の説明■ ～研究所の考える将来像～



(財) 豊田都市交通研究所 所長 太田 勝敏

おはようございます。豊田都市交通研究所所長の太田でございます。早朝からたくさんの方にお集まりいただきまして大変ありがたく思っております。今日は、私どもの研究所に委託されました豊田市の都心交通ビジョンについて、私どものとりまとめた結果を発表いたします。

私どもの財団法人豊田都市交通研究所は、交通まちづくりをベースに豊田市の交通問題を中心にしながら、日本のさまざまな地方都市の交通にも新しい提案や新しい解決の方向を示せないかということで研究を続けています。今回のビジョンに

ついては、6月に諮問を受けてからという比較的短い期間ですが、私どもが蓄積してきた研究を踏まえ、市役所の皆さまのお手伝いをいただきながら、それから、まちづくりの専門家として東京大学の北沢先生、京都府立大学の宗田先生、名古屋大学の森川先生に入っていて、市長さんから円卓会議というお話がございましたように、かなり濃密な議論をするという形で進めてきました。



【提案のスタンス】

今日、発表いたします都心交通ビジョンは、私どもの考える自動車のまち豊田にふさわしい、グローバルな視点から見ても十分個性的な、あるいは車に負けない競争力のある都心を考えております。そういう意味ではかなり大胆な提案も含まれていますが、私どもはこれをむしろこれからのたたき台だと考えています。やり方はたくさんありますので、私どもがいいと思うものを幾つか取りまとめてあるということです。具体的に何をどう優先してどう実行していくかは、まさに皆さま方のほうで工夫していただかなければいけません。まちづくりはやはり5年、10年でできるものではないので、先を目指しながら、だけど、第一歩をどこかで始めなければいけません。私は非常にいいタイミングでこういった要請が出されたと思っています。それに向けて考えるべき題材がこの中にちりばめられているということです。

実行していく過程には、現実的な制約や費用の問題、その他幾つかの課題が出てくると思います。やりながら片づけていかななくてはいけない問題が

多数残っています。ですから、行政だけではなくて、市民の皆さま、企業の皆さま、あるいは商店街の皆さま、まさにまち全体で一緒になって考えていただき、まず方向について合意をいただきたいと思っています。それから、徐々に具体的なプログラム、目標、そのための施策を詰めていっていただきたい。そういう思いでまとめています。

お手元に資料が配布されていると思います。全体を詳細に説明する時間はありませんので、ごく簡単に内容をお話いたします。

【豊田市の課題と都市構造】

豊田市の課題として、公共交通に対する不満や中心市街地活性化の問題が挙げられます。従来から車に対する公共交通といいますが、徒歩・自転車を含めた都心の交通については市民の皆さまの大きな関心事となっています。

まず、豊田市のポテンシャルについて見ていきたいと思っています。工業出荷額が日本一であることから分かるように、産業が集積した地域で、日本経済全体を引っ張っているとも言えます。しかも、世界に誇る環境性能のよい車がつくられているので、それをつくっているまちはどんなまちかと世



中部圏における豊田市の位置づけ

- 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))
- 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)
- グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ (GNI) (中部経済産業局 (H17~))

名古屋大都市圏を形成する環状都市群の一角を担う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—

- 日本の産業・経済の牽引者としての豊田市
- 世界を代表する企業の本社が立地する豊田市
- 中部圏および愛知県の極要な産業拠点としての豊田市
- 中・広域的な交通、物流の結節点としての豊田市

順位	都市名	出荷額 (億円)
1	豊田市	97,563
2	東京都区部	50,899
3	横浜市	42,889
4	大阪市	41,358
5	川崎市	38,563
6	名古屋市	34,851
7	愛知県	34,115
8	名古屋市	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




豊田市の都市構造と都心



- 豊田市は単母地区を中心に発展した街であり、現在もそこが公共交通の要となっており、各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頃は、トヨタ自動車の本社が立地し、豊田市の副都心を形成している。
- 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。



豊田市の将来都市構造



【凡例】

- 主要な企業・施設 (本社、工場等)
- 副都心 (副都心候補地)
- ◇ 中間核 (中間核候補地)
- △ 地域核 (地域核候補地)
- 周辺核 (周辺核候補地)
- ◇ 中間核 (中間核候補地)
- △ 地域核 (地域核候補地)
- 周辺核 (周辺核候補地)
- ◇ 中間核 (中間核候補地)
- △ 地域核 (地域核候補地)
- 周辺核 (周辺核候補地)

界の人が注目しています。それを踏まえて豊田市のまちを考える必要があるのではないかと思います。当然、ここは交通と物流の主要な結節点となっています。これを中部圏の中に位置づけて、さらに国際的なネットワークの中でマクロ的に考えていく必要があるかと思えます。

豊田市の都市構造と都心です。一番の中心は、現在皆さまがいらっしゃるこの周辺です。同時に、トヨタ本社地区を中心にどんどん就業人口が増えていますので、これが副次核ということになります。そのほかに幾つか核がありまして、それを交通のネットワークで結ぶという構造になっています。

これを将来、どのように持っていくか。それぞれの核に都市機能を集めながら、公共交通、鉄道、バス、基幹バスという構想もありますが、そういった交通のネットワークで相互に結ぶこと、そのためにもその中心である現在の都心地区を育てていく必要があるのではないかと思います。考え方がベースです。

今回、都心をかなり広めにとっています。このように矢作川の向こうも含めて都心を考えたらどうかということです。

細かい字で書いてありますが、都市機能から見た都心の現況と課題です。浜松など同規模の都心と比べて、都心の集積が非常に弱いと言えます。就業人口の集積、居住人口を含めた昼夜間人口の集積がかなり弱い地域です。それから、歩いていても駐車場ばかり、空き地がたくさんあるということで、都心としてのまとまりに欠けるというのが外から見たときの大きな問題点です。また、商店街その他もあり活気がないため、豊田市駅か

都心交通ビジョンにおける都心



都心の現況と課題ー都市機能

- 商業・業務床面積が他都市の都心より小さい。加えて都心における従業者人口は他都市の半分以下であり、現状の都心は商業地というよりむしろ住宅地である。
- 都心では、年間販売額・商店数に加えて居住者人口も減少傾向にある。
- 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。
- 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。
- 空き地や青空駐車場が目立ち、にぎわいや魅力的な景観形成、有効な緑の確保の面で課題がある。

都市間のデータ比較

(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	浜松市	浜松市	静岡市	北九州市
人口(万人)	41	48	82	71	100
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
商店数	390	1,100	750	940	990
年間販売額(万円)	5,230,000	18,410,000	28,130,000	45,250,000	23,300,000
売場面積(m ²)	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
居住人口(人)	4,800	3,900	3,800	2,300	4,100

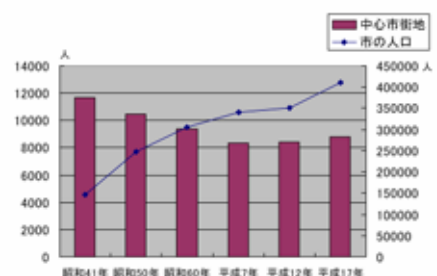
都心部の現況

項目	A-1	A-2	B	C
業務	2,822	3,389	2,636	8,847
商業	1,420	833	966	3,219
住宅	1,379	2,522	4,747	8,649
計	5,621	6,745	8,349	20,715

項目	A-1	A-2	B	C
業務	20,389	43,569	74,402	151,850
商業	174,878	70,562	27,818	273,258
住宅	74,422	154,939	236,578	465,839
計	269,689	269,560	338,798	891,047



中心市街地の人口



ら降りた第一印象、「まちの顔」という点でも魅力に欠けます。これをきちんとした中心的な核に育てていくことが非常に大きな課題かと思います。

【都心部の現況と課題】

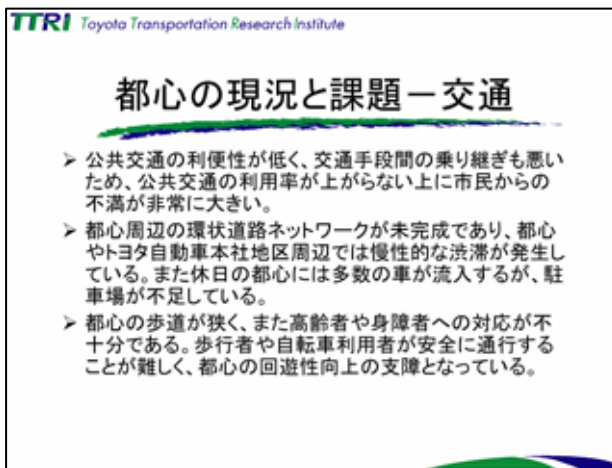
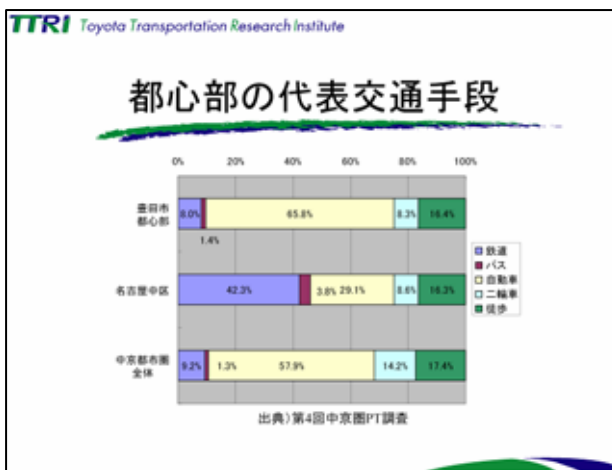
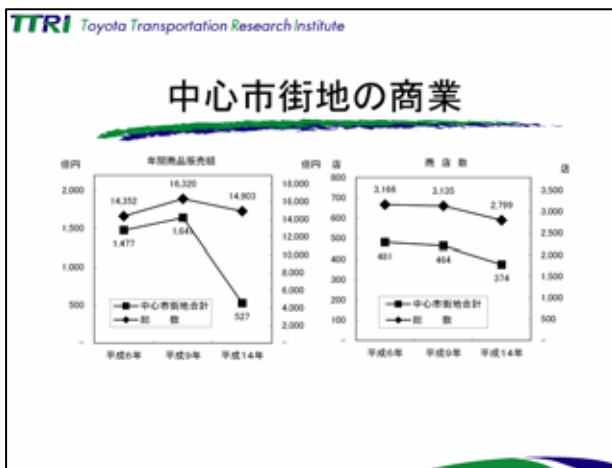
これは都市間のデータを比較したものです。豊田市の場合、都心の就業人口は居住人口の2倍強です。ほかの都市は、中には大きな都市もありますが、居住人口の7～8倍、10倍という形で就業人口が集まっています。都心と呼んだ地域に集積していないという状況の表れかかと思っています。都心部の現況を見ても、昼夜間人口が合計21,000人ぐらいです。床面積が90万平米ですから、都市計画に、許される容積率から考えると、随分空いています。合併しましたので、全体の人口は増えていますが、中心部は安定したままです。中心商業地は豊田そごうが閉店したこともあり、商業床面積その他で全体的に衰退に至るということで、このままでは大変問題があります。

【都心の現況と課題－環境－】

次に、環境面から見た都心の現況と課題のまとめです。矢作川や毘森公園など、緑や水は周りに随分ありますが、都心の真ん中とうまくつながり仕組みがない。それから、公共交通のサービスが十分でない。これは都心部での交通手段をパーソントリップ調査という手法で調べた結果ですが、3分の2が車です。ほかの都市の中心部に比べて公共交通の利用が少ない状況になっています。結局、皆さまは自動車を使っているわけです。自動車のまちだから自動車を使うのは当然かもしれませんが、自動車だけでは皆さまの交通、足の確保はできません。市民の中にはお年寄りや子どももいらっしゃいます。皆さまの足を確保することは大変重要かと思っています。

【都心の現況と課題－交通－】

これは交通から見た都心の現況と課題のまとめです。今お話しした公共交通の問題があります。また、道路では渋滞問題が発生しています。また、徒歩、自転車での移動という観点からまちの中を見ていただきますと、非常に不連続であったり、幅が狭かったり、対応が不十分で安心して歩ける状況になっていません。



【都心の役割と方向性】

そのような中で、都心が果たすべき役割は何か。そして、広域の拠点として都心部をなぜこれから整備する必要があるか。いろいろな言い方があると思います。都心はまちの、都市の中心で、少なくとも外部から来た人にとっては「まちの顔」になります。また、高次の都市機能が集積して、その機能を使いながら周辺に波及していくための都心。それから、都心には、従業員、通勤者以外にも研修に来られる方、見学に来られる方などたくさんの方がいらっしゃいます。中心的な利便性の高い交通手段と、まちに降りた人がもう少しここにいたいと思うような中心部分をつくっていく必要があるということです。

つまり、都心を核に緑を連続させて交通の骨格を整え、都市機能の集約と育成を図り、それらを互いに連携させて、まちの個性をつくっていく。やはり豊田市の中心はこうだとブランド化されているような、世界の車産業の中心として、新しい車の使い方が具現化されているような、そういうまちという印象を持っていただけるような都心にしていく。これが大きなテーマではないかと思っています。

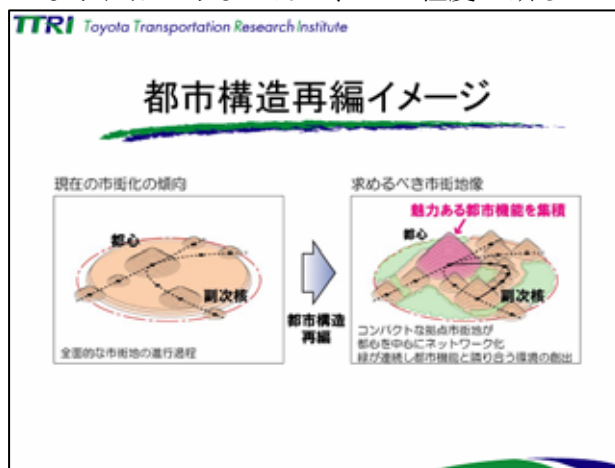
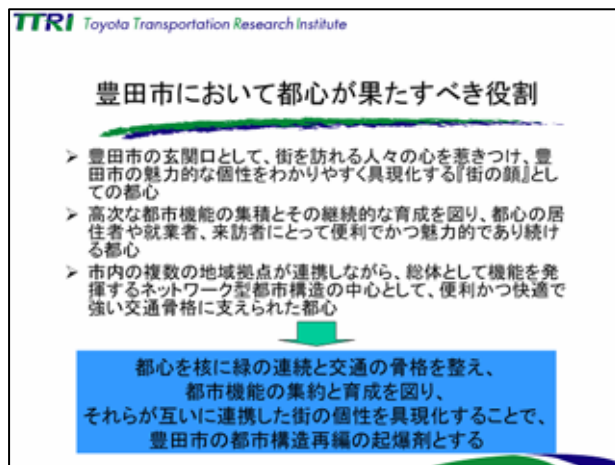
【都心ビジョンにおける展開イメージ】

都市ビジョンにおける展開イメージです。実は、非常に大胆の計算をしています。活性化のベースは人がいて、そこに活動があるということです。都心の昼夜間人口の増大を目指すということで、都心就業人口を1万人程度増やしたいと試算しています。これはかなり大きな増加です。それから、居住人口も増やしたい。空間的にはまだ十分余裕があることから方法によっては実現可能だと思います。

1万人の根拠は何かということですが、トヨタ自動車本社を中心にした副次核で今後も人口が増えることが想定されています。その何分の1かでいいですから、都心に来てもらえないか。それをベースに関連した就業人口を加えると、1万人増という目標はそれほど難しくないのではないか。それにあわせて、海外からも含めた来街者がある程度の期間ここに住んだり、広域的な交流人口がバランスをとって住むとなると、1万人から2万人増を想定しています。非常に幅を持った目標設定ですので、この辺は具体的な計画の中で詰めていかなければいけません、この程度が欲しいという希望的な数値です。これが大前提になっています。現在の浜松などの人口と比べても決して大きな数字ではありません。現在が少なすぎるというのが私どもの理解です。

【都市構造再編イメージ】

これは都市構造再編のイメージです。このままだと、副次核の方へどんどん就業人口が行ってしまいます。その一部でいいので、現在の都心に集積していただければ、波及人口といえますか、付随するいろいろな人口が増えてくるだろう、増や



したいということです。それによって都心部に新しい集積をつくりたいという考え方です。とするとやはり都心と副次核その他を緊密に結ぶ交通手段を、公共交通を含めて考えないといけないということです。

そのような大前提の中で、都心の目指すべき方向性です。いろいろ議論した結果、3つのポイントを挙げています。1つ目は「世界で最も先進的な環境都市」。

世界で最も素晴らしい環境性能を持つ自動車をつくるまちにふさわしい、あるいは、それを超える環境都市をつくりたいということです。2つ目に「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」。ベンツなど、海外の有力メーカーはそれぞれいろいろなまちをつくっています。プリウスをつくっているまちはこのまちかと認めていただけるような文化度の高いまちが欲しい。3つ目に「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」。自動車を生かしたら、こういう新しい生活ができますよ、皆さまがハッピーになる生活ができますよという手本となるようなまち。これがまさに豊田市だろうと思います。その中心は、玄関であるこの都心地域ではないか。

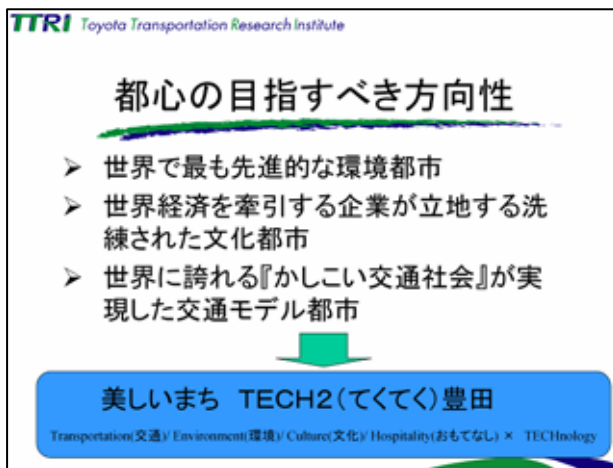
この「環境（Environment）」「文化（Culture）」「交通（Transportation）」に「おもてなし（Hospitality）」と「技術（Technology）」を組み合わせ、「TECH2（てくてく）豊田」とっています。テクノスクエア、技術の広場と呼んでもいいかと思いますが、そういったまちを目指したかどうかということです。

【環境都市づくり】

具体的にどんな取り組みをしたらいいかということで、9つの目標を挙げています。3つの方向性のそれぞれに3つずつ目標を挙げています。

1つ目は、「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」という目標です。住まい方、商業の仕方、そういうこと全体を含めて環境負荷を低減するようなモデルにならないか。温暖化、ヒートアイランド対策の意味も含めて緑を増やすこと、省エネルギーの推進、ゴミ総量の削減など、かなり幅広いことをこの目標の下に考えた

らどうか。いろいろな対応があり得ると思います。交通という点では、環境負荷の一番少ない車、ここではライトレールの絵が出ていますが、そういったものを含めた新しい交通手段。そういう試みをここでやったらどうかということです。

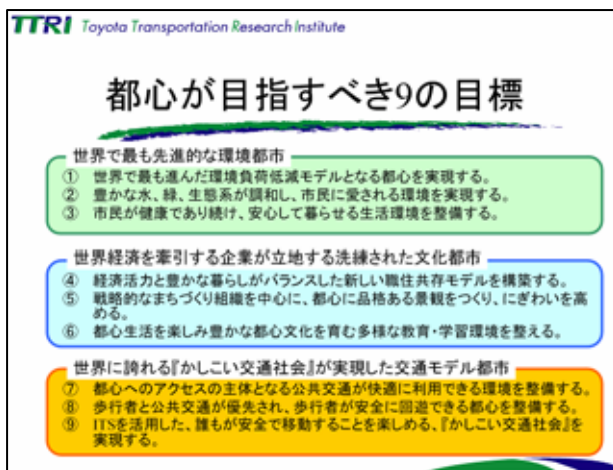


都心の目指すべき方向性

- 世界で最も先進的な環境都市
- 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
- 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

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(技術)



都心が目指すべき9の目標

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。

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居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 都心生活を楽しく豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える。

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。
- ⑧ 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全に留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 世界で最も進んだ環境負荷低減モデルとなる都心を実現する。

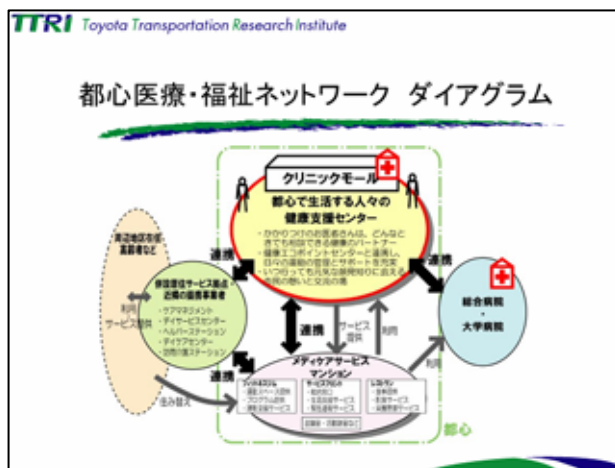
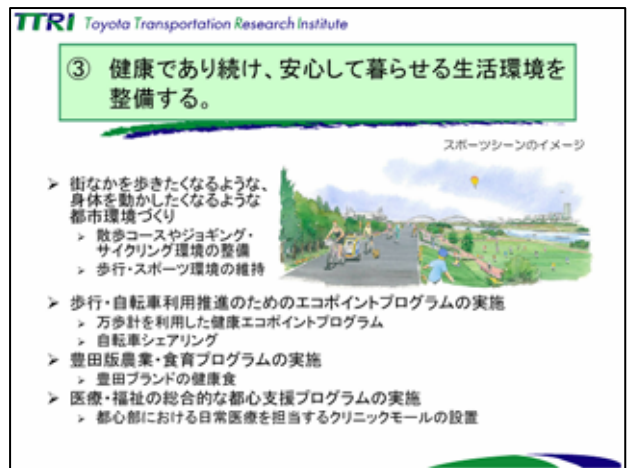
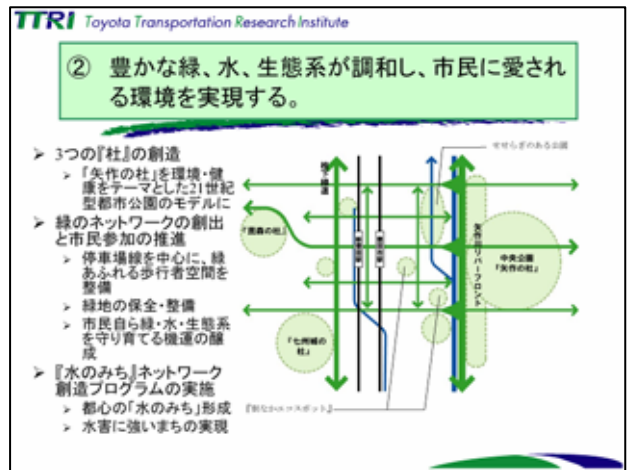
- まちづくりに関する環境負荷低減方策の実現
 - 都心の3割を緑や水で覆う
 - 水資源の保護・再利用促進
- 市民生活に関する環境負荷低減方策の実現
 - 省エネルギー推進
 - ゴミ総量削減
- 交通に関する環境負荷低減方策の実現
 - 自動車交通量を減少させることによる二酸化炭素発生削減
 - 低公害車の普及
 - 環境行動啓発

2つ目は「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」。豊かな自然の背景がありますので、それをもっと都心に取り入れたい、都心と一体的につくりたいということです。矢作川リバーフロント、それを越えたところに矢作の杜をというような提案もあります。毘森公園、七州城ともうまく結んだグリーンのネットワークをつくりたいということです。イメージとしては、こんな形でまちの中にもエコスポットを置いて、皆さまに喜んで歩いていただける健康都市にしたいという意味があります。

3つ目は「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」。車依存は健康上問題ではないかという議論が欧米で起こっています。いずれにしても、健康の面から歩くことを見直すことは大変重要だと思いますので、それを支援する施設を幾つか同時につくったらどうか。歩行者、自転車、プラス医療的なものです。この医療・福祉ネットワークについては詳しく説明いたしましたが、健康を維持増進するため、喜んで参加していただけるような施設と連携するということがあるかと思います。

【文化都市づくり】

文化ということでは、4つ目の「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」。職住共存が1つのキーポイントです。世界中から人がいらっしゃいます。教育訓練を含めて、半年から1年滞在する方もたくさんいらっしゃいます。ある種コスモポリタンな人たちが喜んで暮らせ、従来いる市民の皆さまも楽しんで生活できる文化都市をつくっていききたい、多様なライフスタイルを受け入れる高度な機能を持った集積地をつくれないうことです。



5つ目は「戦略的なまちづくり組織を中心に、都心に品格のある景観をつくり、にぎわいを高める」。景観は一番遅れている分野の1つかと思います。単に人がたくさんいればいいというのではなくて、やはり誰が見ても美しい、印象に残るまちづくり。これは大変難しい話です。まさに市民や企業と協働してやらないといけないということで、仮に「メインストリートを創る会」というマネジメント機構が示してあります。行政と一体となって、一部については法律を改正してもらいながら積極的に

取り組むための仕組み、アイディアのもとになるようなものを外部の専門家を雇ったりして考える組織です。協働、みんなで考えてつくる。そして、実施する部隊はまた別途つくると。そういう提案です。このような新しい動きは世界各地、日本でも出てきています。

停車場線が軸になりますので、そこでのイメージです。にぎわいを高めていくためにも、メインのシンボリックな道路を中心に、環境や交通の面で世界に誇れるものをこの空間に集中させてつくり上げる。両側には民地がありますから、地主の皆さまや商店街の皆さまにご協力いただかないとできません。それを工夫するのが、先ほど言いましたエリアマネジメント、この場合には（仮）「メインストリートを創る会」です。ほかのところでも進んでいますので、できないことではないと思っています。

これが（仮）「メインストリートを創る会」に関する具体的な提案です。いずれにしても、市が単独でできることはありません。いくらお金があってもできません。やはり皆さまと協働して、それぞれがアイディアを持ち寄って工夫していくものです。そのきっかけが私どもの提案ということです。どういうふうにメインストリート、停車場線周辺をつくり上げていくか、これはこれから商工会議所の皆さま、商店街の皆さま、個別の居住者の皆さまと一緒に議論すべきことだと思っています。

6つ目に「都心生活を楽しむ豊かな都市文化を育む多様な教育・学習環境を整える」。都心文化という言い方をしていますが、生涯教育といえますか、仕事から退いた後でも喜んで参加できるような場所をつくっていく。ボランティア活動であっ

TTRI Toyota Transportation Research Institute

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。

- (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
 - 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、外部から招聘した商業/景観プロデューサー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
 - 都心ににぎわいを生み出す個性的な店舗、飲食店や文化・学術施設が立ち並び街並みが形成される
 - 街並みガイドラインの策定
 - 実行部隊としてのまちづくり会社の設置
- (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
 - 新しい豊田都心の姿をアピールする個性的な豊田ブランドの確立
 - 自動車をイメージできる情報発信施設の誘致、都心の顔としてのアピール



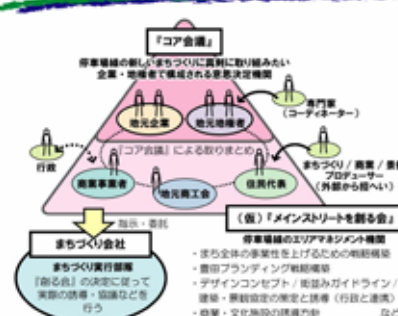
TTRI Toyota Transportation Research Institute

停車場線の将来像 イメージ



TTRI Toyota Transportation Research Institute

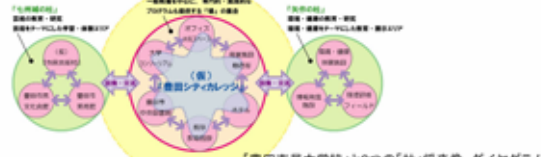
(仮)『メインストリートを創る会』ダイアグラム



TTRI Toyota Transportation Research Institute

⑥ 都心生活を楽しむ豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える。

- (仮)『豊田市民大学校』構想の実現
 - 様々な人々が都心で自由に学ぶことのできるプログラムの実現
- 教育・研究・学習の『社』の創設
 - 都心に市民大学校と、その東西に教育・研究・学習の場となる『社』の配置
- 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
 - 様々な市民・専門家・民間企業等の交流、国際交流の進展



たり、個人の趣味であったり、いろいろあるかと思ひます。そういうライフスタイルを楽しめる場所として、多様な大学、教育の場や芸術文化を育てる施設をつなげていく。いろいろな言葉が入っていますので、また後で見ていただきたいと思います。考え方としては、人生全体を通して、いろいろな教育の機会や文化、芸術性に接し得る場にしていきたいということです。そんな大きな施設をつくる必要はないだろうと思ひます。スポット的なものをネットワーク化して、みんながそれを育てていく形はどうかという提案です。イメージ的にこんな形の環境芸術エリア、環境・健康教育エリアを杜の中に設置するという考え方です。

【交通モデル都市】

7つ目に「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環境を整備する」。交通が1つの大きなテーマとなっていますので、安全や安心はもちろん、新しく、さらに快適で楽しい交通という方向に持っていければと思っています。公共交通が非常に遅れているという認識を皆さまが持っておられます。いくら環境をよくしても、車だけでは大渋滞が発生してしまいます。空間制約もありますので、都心部では少し遠慮していただいて、どなたでも乗れる公共交通をきちっと整備していく。

1つのポイントとしては、副都心といいますが、副都心の核と都心とを結ぶ交通の整備。それから現在ある公共交通もきちんとしなくてははいけません。名古屋との接続もそうです。鉄道の複線化など、全体的にやってもらわなくてははいけません。これは都心だけの問題ではありません。途中でも連続立体交差とか、そういうことを含めてやっていただくということです。公共交通に関してもいろいろな技術ができていますので、車と連動させながらシームレスに使えるような形で考えたいということです。

8番目、「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」。市長さんからは少し大胆過ぎるというご指摘があるかもしれませんが、中心部にみんなが車で来たらどうしようもないので、私どもとしては、車の利便性を生かしながら車をかしこく使う社会を目指したいと考えています。

