

いろいろ議論しているわけですが、周辺の企業や関係者から特に要望が強いのはやはり交通です。鉄道から自転車、歩行者、バス、デマンドバス、LRTといういろいろ書いてありますが、総合的な交通網を整備してほしいという強い要望があります。交通整備という意味では、豊田には大きな可能性があります。



私は、日本の中小都市、大都市、最近では中国の都市など、いろいろなところでビジョンづくりのお手伝いをさせていただきましたが、今回はトータルな都心像が描かれた非常にいいビジョンができたと思っています。それに、実際の街並みや風景をきちっと描きながら実現していくということがきちっと組み込まれています。先ほど市長さんが「非常に大きな思い切ったもの」とおっしゃっていたように、世界水準であることは間違いないのですが、実現可能であると考えています。皆さまでビジョンをうまく共有して、実現をしていただきたい。そのためには、公・民に学も加えていただいて、3者が連携したまちづくりの組織をきちっとつくったほうがいいでしょう。それから、豊田市は財政的にもまだ豊かですし、トヨタ自動車さんをはじめ民間の活力もあるので、効果的な投資をするとともに、効率的な都市構造によってそれを回収することもできていると思っています。

取りあえず、豊田に関して感じたことなどを交えてお話をさせていただきました。ありがとうございました。

(太田所長)

ありがとうございました。国内だけではなく、海外の事例も含めてご紹介いただきました。

続きまして、宗田先生のほうからよろしく願いいたします。

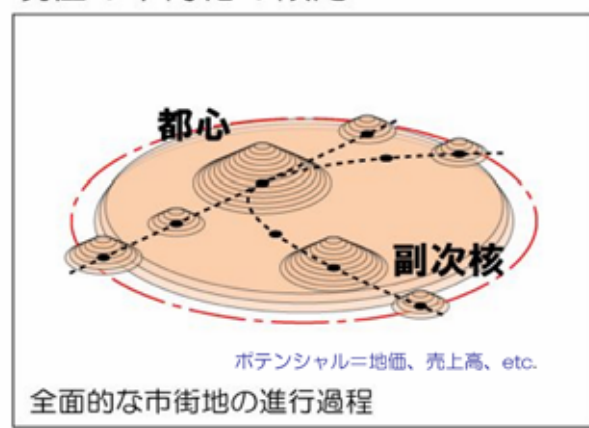
(宗田助教授)

私は京都で仕事をしていますが、豊田のビジョンづくりには、主に2つの観点からご協力させていただいています。1つは、太田先生のご紹介にもありましたが、都心文化を育てる、特に都心の商業が今、どうなっているかということです。もう1つは、景観です。京都では、景観法の施行以降、非常に大胆で新しい景観政策を提案して、建物の高さを大幅に制限したり、これまでにないような大規模な景観基準を定めています。借景という、都心から遠くの三山の山が見渡せるような眺望景観のために建物の高さを規制するという発想です。商業と景観という2つの観点から豊田のまちを考えています。

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

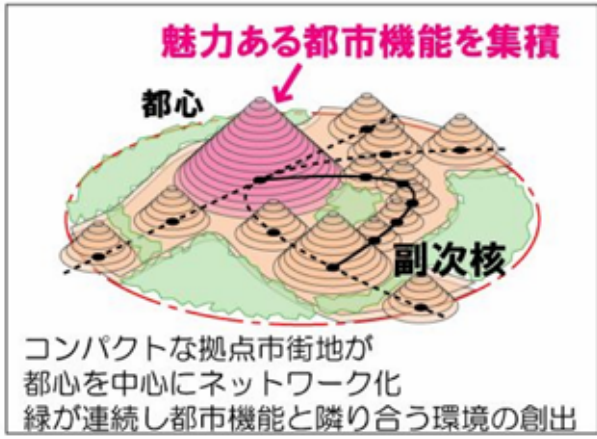
経済活力と豊かな暮らしがバランスした新しい
職住共存モデルを構築する
戦略的なまちづく組織を中心に、都心に品格ある
景観をつくり、にぎわいを高める
都心生活を楽しみ豊かな都心文化を育む多様な
教育・学習環境を整える

都心のポテンシャルが低い 現在の市街化の傾向



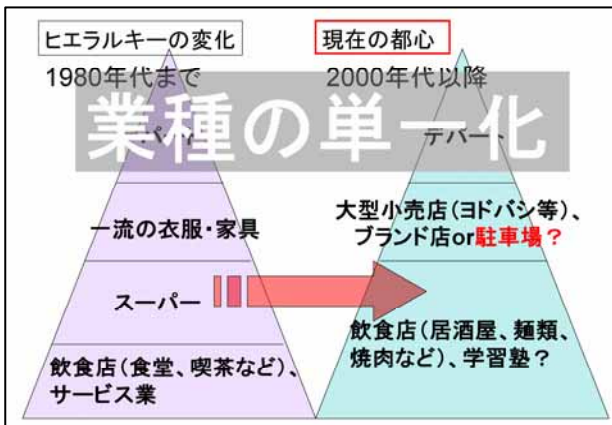
太田先生のスライドにも出ましたが、現在の都心の構造はこのようにポテンシャルが低い。全面的な市街化が進行していて、いわゆる都心らしい都心がありません。それを今回のビジョンで、「魅力ある都心機能を集積」することによって、「コンパクトな拠点市街地が都心を中心にネットワーク化、緑が連続し都市機能と隣り合う環境の創出」

求めるべき市街地像



を行いこのような市街地像を求めています。

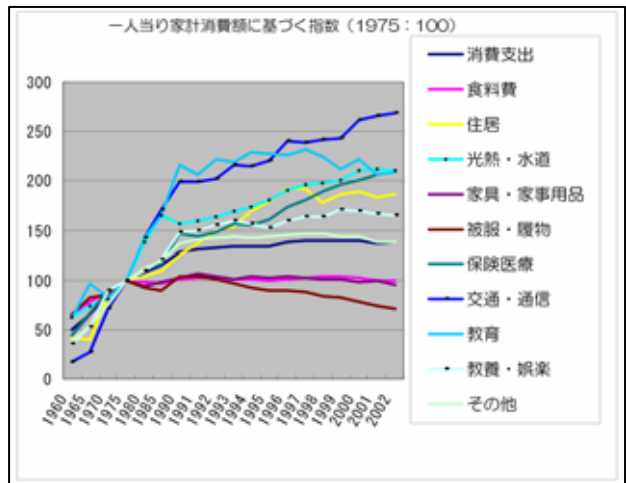
今、赤く塗られていた中心市街地では、1980年代までは、デパートを頂点に、その周辺に一流のファッションと家具屋、ちょっとしたまちだったら老舗、その周辺にスーパーとか、いわゆる商店街があって、その下にさらに飲食業（食堂・喫茶など）、全般的なサービス業が並ぶ。こういうヒエラルキーが構成されていました。



それが今、どうなっているかというと、デパートはあるかもしれませんが、次のクラスの店がどんどん縮小してきました。さらに、スーパーも撤退して郊外に行ってしまいました。結局、デパートの下は、京都とか大阪でしたらヨドバシなどの大型小売店、心齋橋、御堂筋ではブランドショップが並びますが、その誘致に失敗すると駐車場が並ぶ。さらに、その下に行くと、居酒屋とか、ラーメンとか、焼き肉。それから、学習塾。

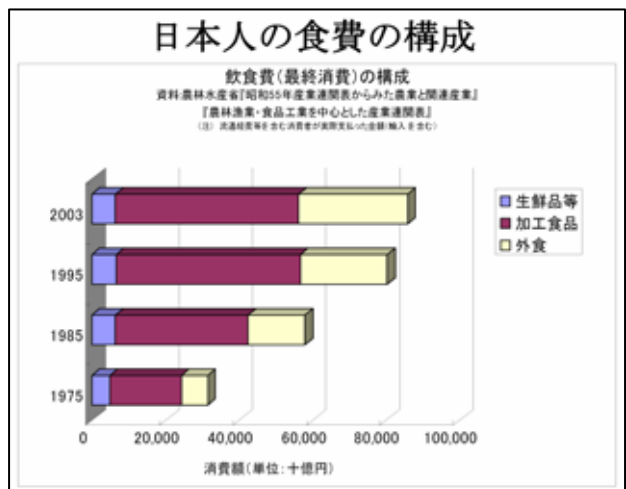
われわれが子どものころから慣れ親しんだ都心の商業ヒエラルキーが変わって、業種が非常に単一化した結果、都心が衰退してしまいました。都心に行くより、むしろ郊外の大規模ショッピングセンターに行くほうがはるかに多様な、本来都心が持っていた商業バラエティーを楽しむことができ

るようになりました。それがますます都心を衰退させています。



さて、そもそもなぜそんなことが起こったか。都心の商業が国民の消費ニーズの変化に対応していないからです。これは、私が自己紹介の中で言わせていただく、非常に大きなポイントです。

1975年（昭和50年）の家計支出、一家がどういふところにお金を使っていたかということを経済指数にして表したものです。昭和50年に1万円使っていた被服には、今、7,000円しか使わない。昭和50年、われわれの背広は5万も6万もでしたが、今は2万とか、3万で買える。アオキ、青山、ユニクロのおかげです。次、家具、家事用品。昔は家具もたくさん買いましたが、今は家具を置かないような住まい方がいい。その次が食料費です。食料費も伸びていません。



これは日本人の食費の構成です。このデータソースは農林水産省です。生鮮食品は大して伸びていないのに、加工食品と外食が伸びています。つまり日本人が家庭で料理しなくなった。女性が働

くせいだとか、いろいろありますが。

つまり何が言いたいか。衣食住はそもそも消費が伸びていないわけですから、その限られた消費を巡って、商店街のいろいろなお店とスーパー・大型ショッピングセンターとデパートの地下で奪い合っているわけです。都心の商店街に勝ち目はありません。

逆に一番伸びているのは、交通・通信費です。携帯電話です。昭和 50 年に 1 家に 1 台の固定電話を持っていた 1 万円の電話代というのは決して安くない。今、家族 3 人がそれぞれ携帯電話を持っています。月々 2 万円から 3 万円払っています。また、今は観光に出掛けるから、交通費がかかります。

2 番目の水色の線が教育費です。昔はこんなに学習塾に行かなかった。子どもが減っているのに変だなと思われる方もいらっしゃるかもしれませんが、今は NOVA、ECC が駅前にあります。昭和 50 年当時、30 代の男性・女性が英語を習うことはありませんでした。

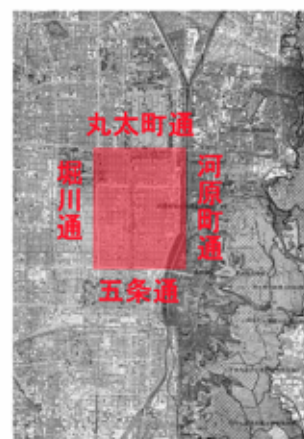
つまり、今の都心には携帯電話屋と学習塾、英会話学校がズラッと並んでいる。そこに消費の勢いがとどまっていませんから、サラ金がズラッと並ぶ。ですから、衣食住ではなくて、学習塾、サラ金、飲み屋という構造です。

これは誰が悪いのではなく、みんなが悪いんです。いつの間にか国民の生活構造や消費構造が変わってしまった。食料品店に頑張っていたのは結構ですが、それで多く売れるようになりますか。私が家内に「毎晩ちゃんとうちで料理をつくれ」と言うことはもう不可能です。そんなことを言い出したら離婚の危機。若い方は特にそうだと思いますが、1 週間に 2 回、3 回の外食はもはや常識になっています。家内が、私を 1 人おいて、外食してきても、当たり前の世の中になっています。都心の構造が変わるのは当たり前です。

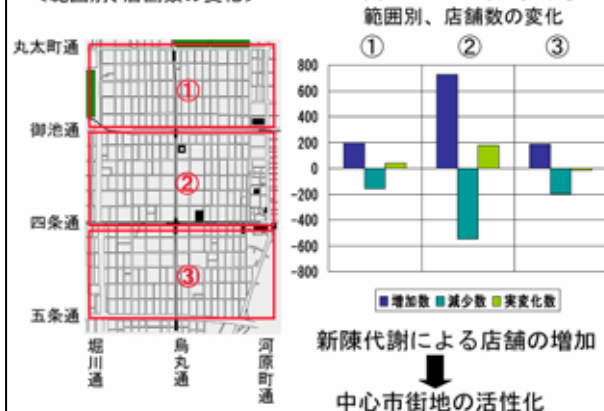
京都の都心でどんなことが起こっているかというのを店舗数の増加・減少で見えています。これは北部、中部、南部の 3 つに分けて、北が丸太町～御池です。右側のグラフでは、増加する店舗と減少する店舗の差し引きで、その地区のお店がどれだけ増えているかということを見えています。真ん中で増加・減少、つまり店舗の新陳代謝が激しい。新しいお店が出てくるところでは古いお店

<研究方法>

- ・ 研究範囲：京都都心部
- ・ H4～10年（1993-99）、H10～15年（1999-2000）の二期間
- ・ 店舗の増加、減少数
- ・ 業種、業態の変化
- ・ 立地動向の変化
- ・ 地価、歩行者交通量の変化
- ・ 都心部活性化の実態分析
中心市街地活性化手法の検討



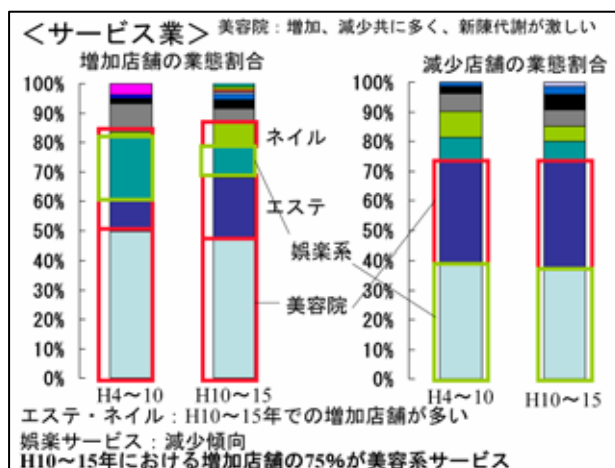
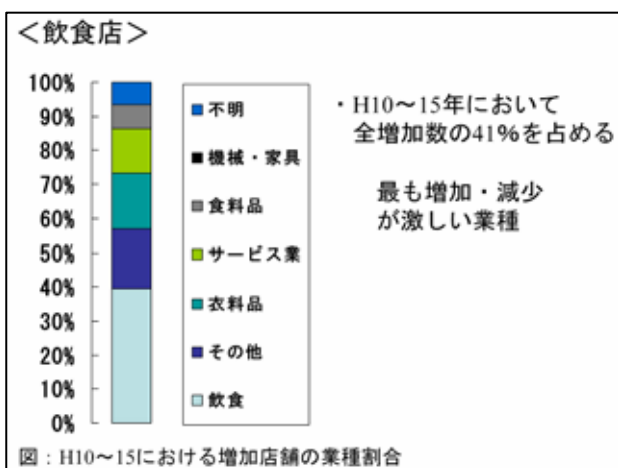
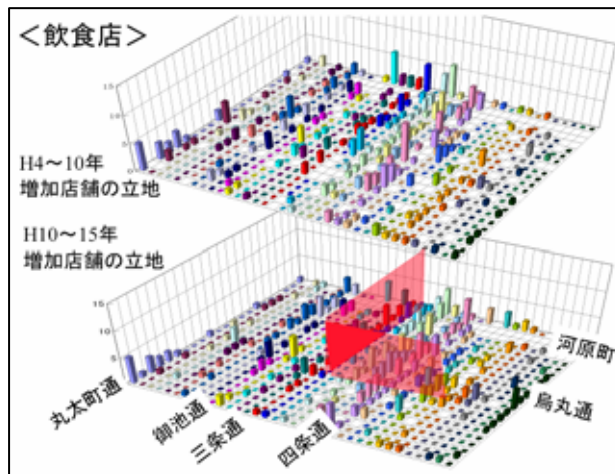
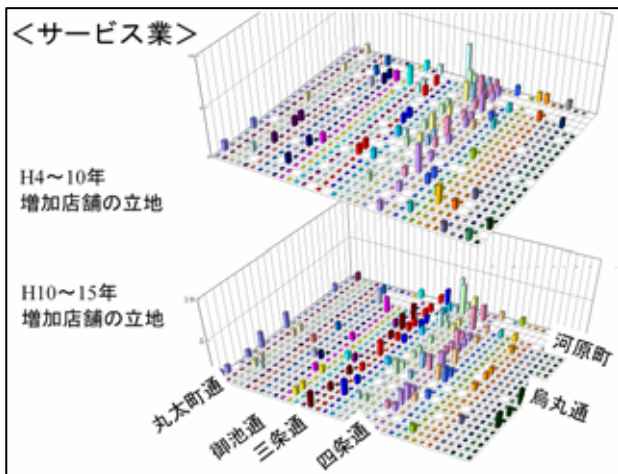
<範囲別、店舗数の変化>



が退店していく。美しくお肌を保つように、細胞ならぬ、お店の新陳代謝が進んで初めて、そのまちは元気になり、中心市街地が活性化するので。

これだけ消費構造が変化している中、新陳代謝を止めるような頑張り方をしていただくと、都心、中心市街地の商業は衰退します。特に、お店をたたんでしまっても、そこにお住いになっているから動けないとなると、そこに入ってくる新しい事業者の方を阻害してしまいます。その方は安心して住めているのかもしれませんが、実はまち全体が衰退してしまいます。これは非常に難しい問題ですが、職住共存を目指すのであれば、そのダイナミズムを理解する必要があります。

これは京都のまちを斜め上から見たものです。丸太町通、丸竹夷二押御池姉三六角蛸錦。向こう側が河原町で、寺御幸麴屋富柳堺という通り。平成 4 年から 10 年は、四条河原町が一等地でした。それが、平成 10 年、15 年を見ていただきますと、お店が出るところがどんどん西側のほうに移っていています。つまり、河原町から烏丸通、さらには烏丸通からもっと西側のほうにお店が展開しています。赤く塗ってあるのが三条通ですが、その界限では、お店がどんどん西側に来ています。

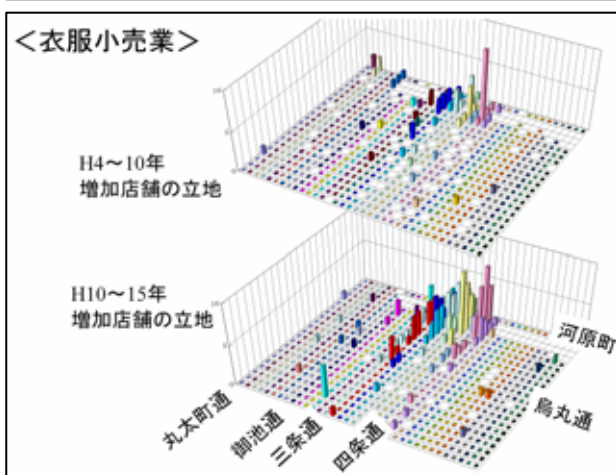
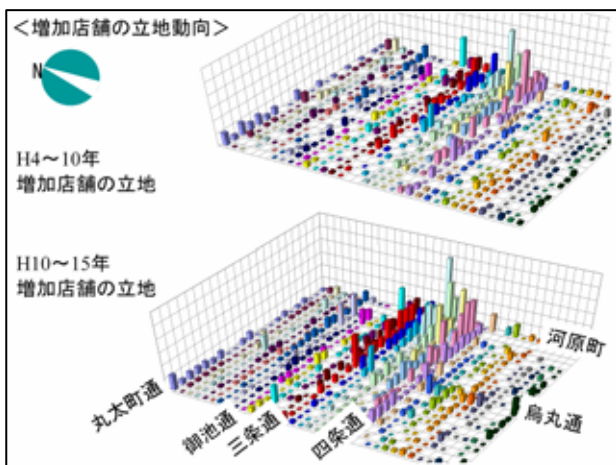


実は、今、数えていました全増加店舗数のうち41%が飲食店です。つまり今、物販は駄目で、飲食のいい時代です。問題はその飲食の質です。古いラーメン屋さんとか居酒屋さんは四条河原町周辺にありますが、京都ではやりの、町屋を改装したような新しいおしゃれなレストランはもともと商店街ががっちり押さえている四条河原町、寺町、新京極ではなくて、商店街組織のない烏丸通や三条通を狙って出てきます。商店街にお店を構えると、家賃をはじめ負担する費用が多いからです。飲食店がお店の展開を西側に上手に引っ張っているのが分かります。今では、京都で飲食をするんだったら、四条河原町に行くよりも、むしろ四条烏丸や三条烏丸に行ったほうがおしゃれな食事ができます。

飲食店の次に多いのは、サービス業です。左側が増加店舗、右側が減少店舗。平成4年、10年、15年を見えています。一番増加しているのは美容院です。美容院は減少でも2番。つまり、美容院は非常に新陳代謝の激しい業種だということです。なぜ増えたかということ、カリスマ美容師の出現、平成4年、10年くらいはみんな髪を染めていたこ

と、それから、男の子も美容院に行くようになったこと。今、美容院の市場は平成の初めの2倍になっています。当然、お店もどんどんできます。美容院は大抵とてもきれいなお店をつくります。だから、都心を活性化させます。

次、美容院はちょっと落ち目ですが、補って余りあるのがエステとネイルです。ネイルショップ。私は一度も行ったことがないので知りませんが、学生に聞くと、ネイルを1本塗ってもらうと800円から1,000円ぐらいするそうです。指は10本ありますから、8,000円から1万円です。業者さんに原価がいくらかと尋ねたところ、10本分あわせて400円か500円だそうです。すごい商売です。コンビニでは100円で仕入れたおにぎりを110円、115円で売ります。それと400円で仕入れたものを1万円で売ることができる業種、どちらがまちをきれいにしてくれますか。お店をきれいにしてくれますか。エステとネイル、美容院のような業種、それから、ちょっとセンスのいいレストランのような新しいニーズは、まちの景観、きれいなまちを望むのです。この方たちがまちにお客さんを呼んでくるというメカニズムです。

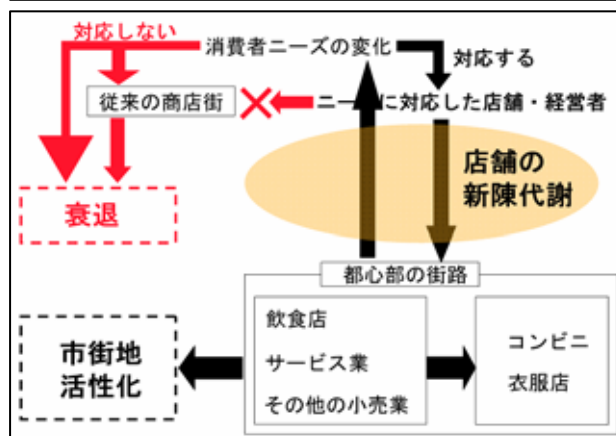
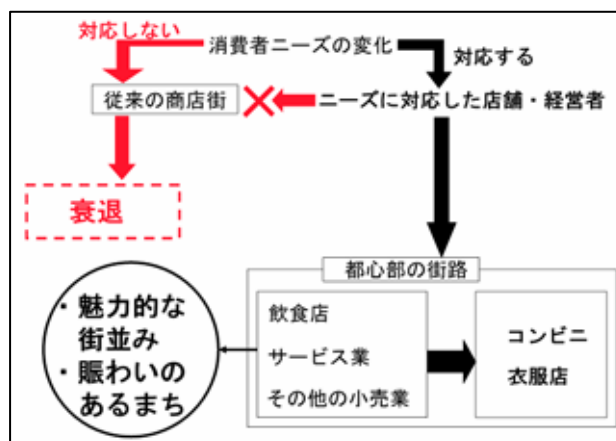


実は、増加が止まって、減少が増えているのは娯楽系です。中身はマージャン、カラオケ、パチンコ。つまり、男の子の遊ぶ場所が減って、女の子がリラックスする場所がどんどん広がってきているということです。それと学習塾が多いことをあわせると、いわゆる女・子どもの中心市街地という言い方になります。それがいいか悪いかは別にして、それだけ都市生活が変わっているということです。そのサービス業も四条河原町にはこだわっていないで、どんどん西のほうに出ています。

飲食とサービス業がまちを開拓し、従来の商店街を超えて新しいエリアに広がってくると、それを追い掛けるのか、ファッション、被服小売業です。つぶれたデパートの跡にいきなり新しいファッションブティックはできません。あるいは、パチンコ屋が繁盛しているところにブティックは来ません。パチンコ屋の前は女性の人通りが極端に落ちるからです。

お店の構成によって、人の流れが変わってきます。観察していると、飲食、美容、エステ、サービス系がまちの土壌をどんどん耕してくれている

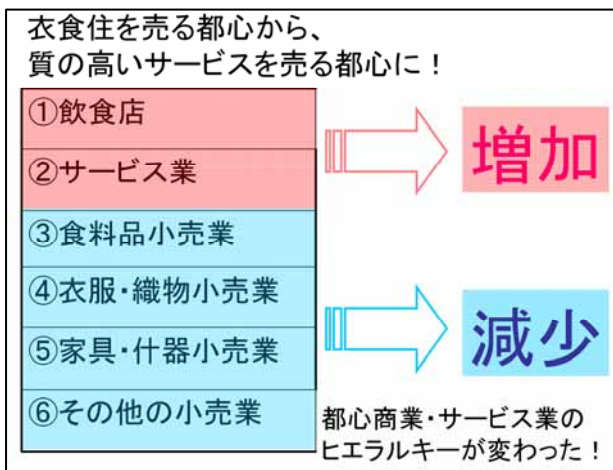
のが分かります。おかげで京都では、ファッションブティックの出店が、昔なら河原町、寺町でしたが、どんどん西側に来ています。



商業にはこういように元気になっていくメカニズムがあります。それをどう誘致するかということが、先ほど言った都心のポテンシャル、ヒエラルキーを高めること、同時に都心の文化を生み出すことにつながります。美容院がなぜ文化か、おしゃれする人がなぜ文化かと思う方もいらっしゃるかもしれませんが、女・子どものまちでは、美容院もレストランもおしゃれです。その空間の中から新しい文化が生まれる時代だということもまた申し上げたい点です。

くどういようですが、消費者にニーズの変化に対応しない従来の商店街は衰退します。対応する新しい店舗経営者は商店街に入ろうとしますが、なかなか入りにくいので、商店街以外の都心部の街路に広がっています。今、豊田市では、このメインストリート、都心部の街路を新規事業者が元気に活動できる場所にしたいと。そうすれば、市場のトレンドにあわせた、すてきなレストラン、すてきな美容院、飲食店、その他の小売業が出てきて、事業者の力でお店がきれいになり、街並みが

きれいになり、にぎわいのあるまちになるということです。それをコンビニやファッションが追い掛けてきます。ここまでそろそろ、消費者ニーズの変化に対応したまちができます。対応しない商店街は衰退しますが、こちらのメインストリート、都心部の街路では店舗の新陳代謝が活発に起こって、中心市街地が活性化します。それによって、先ほど太田先生がお示しになった真ん中の赤い円すいピラミッドがどんどん活発になってくるというメカニズムです。



今回は、都心のメインストリートを整備し、そこに文化的な都心を職住共存でということを中心にビジョンの中に書き込んでいます。それを支える交通体系をしっかりとつくり、今の商業者の皆さまと手を合わせて、このメカニズムを使って、豊田市に世界をけん引する企業にふさわしい風格のある都心の活力を持たせようという取り組みだと考えています。このことで私はこのビジョンに貢献できるかと思っています。

(太田所長)

ありがとうございました。大変面白い視点でした。日本の具体的な事例で話していただいたので、非常に分かりやすかったと思います。宗田先生のご専門にはイタリアの商業政策も入っており、そちらのご著書もございます。私どもにないユニークな視点でご覧になっていることがはっきり分かるご発表であったかと思っています。ありがとうございました。

続きまして、森川先生から、よろしくお願いいたします。

(森川教授)

名古屋大学の森川でございます。この都心ビジョン懇談会では、先ほど円卓会議のようなどご紹介があったように、太田先生の司会のもと、今、お話しいただいた両先生と一緒に和気あいあいとした雰囲気の中で私自身も非常に楽しませていただきました。

5分で自己紹介をしろということでしたが、両先生の、もう本題に入ったような大変面白いお話を感じて聞いていました。私はなんのビジュアルも用意してきませんでしたので、本当に5分ぐらいで自己紹介をしたいと思います。

懇談会のメンバー、4人の中では唯一地元の人間ですが、実は生まれも育ちも関西です。先ほどご紹介いただいた京都で学生時代を過ごしました。この辺にきたのは16年前で、その後ずっと名古屋に住んでいますが、豊田には来たことがありませんでした。懇談会の中でも「豊田は独立国ではないか。人を寄せつけない。来たいとも思わない。まず交通の便が悪すぎる。」とついつい口がすべって申し上げてしまいましたが。北沢先生は、東京から新幹線で1時間40分かけて名古屋駅へ来て、そこから逆方向に1時間かけて豊田へ。「こんなむなしいことはない。」とおっしゃっていました。政令指定都市、30万人以上の中核都市の中で、JRの駅がないのは豊田市ぐらいでしょう。それぐらい隔離された感じがします。もちろんビジネスでトヨタ自動車さんに行かれる方はたくさんいらっしゃると思いますが、それ以外ではあまり行こうとは思わない都市ではないでしょうか。

名古屋に16年住んでいながら豊田にほとんど来たことない私が、偉そうに都心ビジョンを語るのはなんですが、最近は豊田市さんの仕事をいろいろやらせていただいています。交通まちづくり、公共交通、まもなく始まります豊田をITSのモデル都市にしたいというITSのアドバイザリー会議、全体的な総合計画審議会の委員など、ここ数年は豊田通いをしています。実は今日も明日も、来週の月曜日にもまた来ることになっています。だいたい豊田通になったつもりではおりますが、まだまだ第三者の目から見たという点をご容赦いただきたいと思っています。

私の住んでいる名古屋でも交通まちづくりのようなことをずっとやっています。名古屋も大都市

の中では車ベースの都市です。名古屋市長から諮問されまして、名古屋を車ベースのまちから人ベースのまちにしたいということで、名古屋交通戦略を立てました。公共交通対車利用の割合が、東京は8対2、大阪は7対3であるのに対して、名古屋は3対7と全く逆転しています。これを数年で4対6にしたいというかなり大胆な目標を掲げています。

豊田でも似たような委員会をやりまして、現状を調べてみると、豊田では1対9です。これをせめて2対8にしたいと。公共交通の利用を倍にしないといけないわけですから、もっと大変ですが、それぐらいの数値目標を持ちながら、豊田のまちづくりに微力ながらかかわっているということです。

トヨタ自動車さんもいらっしゃいますし、後でもまたお話ししますが、例えばITS(Intelligent Transport Systems)。2004年にはITS世界会議という非常に大きな国際会議が名古屋で行われました。そのとき、日本の中で名古屋市と豊田市の2市をITSスマートタウンに指定して、ITSを活用しながらまちづくりをやっていこうということになりました。そのころから豊田さんを非常に注目していましたが、それがだんだん発展してきて、今回豊田市をITSのモデル都市にしようということで、かなり大胆なビジョンが示されました。今後もITSを使ったもう一歩上を行くシステムづくり、ITSの側から見たビジョンが示されるのではないかと非常に期待しています。

先ほどは失礼なことも申し上げましたが、豊田はトヨタ自動車さんのヘッドクォーターがあることで世界的な知名度があり、非常にポテンシャルがあり、自然があり、なんでもある都市です。ところが、地元の方はそのポテンシャルを自覚されていなくて、ちょっとあきらめていた節があるのではないかと思います。今回、ビジョンづくりにかかわらせていただきましたので、ぜひ豊田市の素晴らしいポテンシャルを自覚していただくとともに、ビジョンの実現に向けていきたいと思っています。

(太田所長)

ありがとうございました。

以上、3人の先生方は案をつくるときに議論の場に加わっていただいた方々です。先ほどご説明

した都心のビジョンは先生方のご提案を受けて出てきたものということです。

ここからは地元の関係者にお話をいただきます。それぞれのお立場からこういった問題をどう見ているかということで、自己紹介を兼ねてお願いいたします。

商工会議所からは河木副会頭においでいただいていますので、よろしくお願いいたします。

(河木副会頭)

商工会議所の河木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私は商工会議所の中で商業を担当しています。豊田市は商業が弱く、やらなければならないことが山積みで、やり玉に挙げられることも多いのですが、先生方が非常に優しいですから、先ほど来、いろいろ勉強させていただいているところです。

豊田市の都心の商業力が衰退しているとよく言われるとおり、国の商業統計などを見ますと、豊田市の商店数、年間小売販売額、売り場面積が減少しています。そして、豊田市の小売吸引力は0.9ですので、市外へ買い物客、消費が流出していることが分かります。

ただ、私どもが正確な数字を持っていないからいけないのですが、この数値は都心と呼ばれる中心市街地に限定されるものではなくて、豊田市全域のもので、都心はその数値のとおりであるのか、商工会議所としてももう一度きちんと調べてみないといけないと思っています。

なぜかと申しますと、最近、人の動きが変わってきたように感じるからです。フリーパーキング、豊田市内の指定駐車場では3時間無料で止められる仕組みがつくられたこともあって、中心市街地にお見えになる来街者が増えています。平成15年度は278万台でしたが、17年度、320万台ということで、50万台弱増えています。さらに、松坂屋さん、隣のT-FACEさんもリニューアルをされ、売上額も100%を超えるような実績をつくっておられます。駅前通の南側にはコモ・スクエアという新しいビルができて、前からあったホテルもまた移っていただいています。エンターテインメントのトレーニングジムもできて、非常ににぎわいが出てきているという感があります。

その証拠に飲食店の出店も多くなってきています。宗田先生のご指摘どおり、豊田もそのような

方向に進んでいるのかなど。そうすると、次に来る業種も予想できるわけですから、その辺をしっかり私どもが応援していけばいいということで、非常に勉強させていただきました。

それとあわせまして、周辺の商店街もいろいろな計画をつくったり、事業を始めています。一昨年、中部経産局内で初めということになりますが、桜町本通り商店街でファサード、店の道路に面した外観を統一するというリノベーション事業をやりました。看板や壁面を統一すれば、すぐに店の売上が増えるというわけではありませんが、商店街が1つの事業に取り組んでいくという同一感を醸成できます。同時に、豊田市と国土交通省さんのまちづくり交付金を使いまして、ユニバーサルデザインによる歩車道を同一の高さにする改修工事も行っていました。

また、桜町本通り商店街では毎月8日に八日市を開催しています。露天商の出る市です。もともとは桜町がやっていた取り組みだったんですが、桜町がちょっと手を放した間に、挙母神社という近くのお宮さんに移ってしまいました。今、そこからのお客さんをなんとか戻さないといけないということでやっています。この間の11月8日には、10%強の方々に桜町本通りを通っていただいて、戻っていただけるような環境ができてきました。やはり1つの取り組みの成果かなと思っています。

そして、桜町以外にも、自分たちの商店街のありようを考える計画づくりに取り組んでくださる商店街が増えてきましたので、新たな方向に向かうきっかけになったと思っています。

商工会議所も、まちづくり三法の見直しということで、豊田市中心市街地活性化協議会を今年の10月に始動させました。全国で9番目という早さです。国の情報やまちづくり三法の動きに非常に素早く対応できたということです。

まちの活性化の手だてを考えるとときでも、これまでですと、誰かにお任せすればいい、誰かにやってもらえばいいという感じでしたが、今回の中活協議会では、活性化にかかわる事業に責任をもってやっていく人たちがメンバーになっています。来年度には豊田市さんが中心市街地活性化基本計画をおつくりになります。それ対しても中活協議会のメンバーはいろいろな意見を申し上げたり、こ

うしたらいいのではないかとご提案いたしますが、それと同時に、その計画を受けて、その事業をやっていく責任もついてくる、そういう協議会だと認識しています。今まで、本当に人任せだったまちづくりを、当事者意識をきちんと持ってやっていくことが大事だと思っています。

この中活協議会はいろいろな方の意見を聞いて、どんどん発展させていくという性格のもので、多くの方の意見を伺いたいと思っていますし、評論家ではなく、「こうしたほうがいいぞ、自分がこうしていきたい。」という方のご参加を望んでいます。ぜひご協力いただきたいと思います。

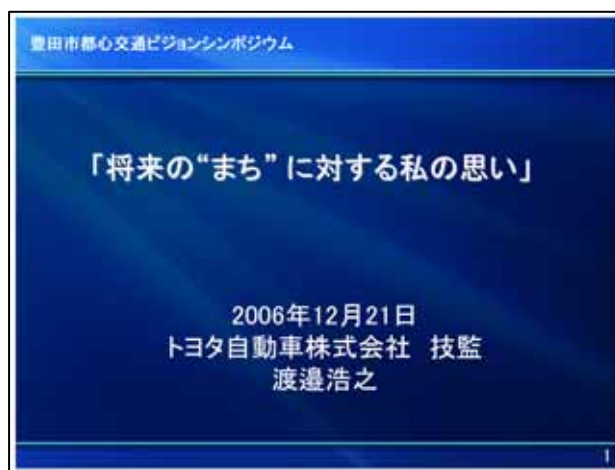
自己紹介を兼ねてお話しいたしました。どうもありがとうございました。

(太田所長)

ありがとうございました。豊田市に新しい動きが出始めているということです。今後もぜひそういった方向で進めていただきたいと思います。

それでは、トヨタ自動車さんから渡邊浩之技監においでいただきました。よろしく願いいたします。

(渡邊技監)



トヨタ自動車の渡邊です。よろしくお願いいたします。私は九州の出ですが、豊田に住み始めて40年以上になります。もともとは西鉄ライオンズのファンだったんですが、今ではすっかり中日ドラゴンズファンです。

「将来の“まち”に対する私の思い」

1. 美しい“まち”（景観）

- 散歩とショッピングを楽しみたくなる“まち”。
- 緑と水にあふれた“まち”。

2. 人にやさしい“まち”（安全）

- 快適で安全な歩道、自転車道。
- 人と車が混在して走れる低速道。

3. 渋滞もなく、環境にやさしい“まち”（環境）

- エネルギー、サイズ、… 1/2 のパーソナル・モビリティ。[個人の車]
- 大きなバス、小さなバス、タクシーのかしこい使い分け。[公共交通]
- ボトルネックでの立体交差、地下トンネルの活用。[道路整備]

2

私は足がいいですから、山の中をかなり歩いて回っています。豊田に来た当時の山の中、山林は本当に素晴らしいものでした。5月になりますと、ハルリンドウが田んぼのあぜ道を埋めて紫色に染まります。「こんなところはなかばいい」と思っていたのですが、それがだんだん少なくなって、今では山のほうに入っていってもあまりありません。少しさみしい思いをしています。しかし、このまちの素晴らしさをもう一度取り戻そうという今回の案には、トヨタ自動車としても、それから、一市民としても応援したいと思っています。

2番目の「人にやさしいまち（安全）」。

来年度から、日本に先駆けてというよりは、世界に先駆けて、先進的なITSの実験が始まります。さらに、3番目の「渋滞もなく環境やさしいまち」に向けた取り組みもなされると思いますが、やはり私は一番上に書いています「美しいまち」を実現したいと考えています。今日もいろいろご議論がありましたが、私どもの社長は「豊田市駅に降りたら、森があった。そういうまちにしてほしい。」と言っていますし、私も全く同感です。豊田のような中小都市の一番の問題点は、都市の活性化と都市の美観ではないでしょうか。都市に緑を植えていくのではなく、緑の中に都市があるというまちになるといいな、住みたいと思っています。

今後新しい技術の車がいろいろ出て来るでしょう。皆さまもご存じのハイブリッドだとか、燃料電池だとかというだけでなく、お年寄りの方にも乗っていただける、モビリティデバイドを解消したパーソナルで先進的な車も出てくると思います。さらに、ITSの技術を使って、車とまち、道路が通信することで、安全で、環境へのエネルギー負荷の少ない交通システムができると思います。

夢の交通社会 20XX年 クルマはこう変わる

ハイブリッド・FC化（水素化）



ハイブリッド
FC



3

夢の交通社会 20XX年 クルマはこう変わる

パーソナル化



PM
i-unit
i-swing



4

緑にあふれて 散歩したくなる“みち”①

◆日本 愛知県名古屋市



5

緑にあふれて 散歩したくなる“みち”②

◆フランス ディジョン



6

そういう中で、まちの形が変わっていくべきだと思います。子どもたちの通学路や自転車道の整備もまだまだ後れています。安心して、快適に走れるような自転車道や低速で走る車の専用道みたいなものもつくればいいと思います。

ヨーロッパにはまちなのか、森なのか分らないようなところがたくさんあります。こういうものが停車場線に実現すると思います。私の家から豊田市駅まで4キロありますが、休みの暇なときには歩いて買物にきます。サッカー場の辺りを通ると、今季節はずれの菜の花が満開です。暖かいからでしょうか。市のご尽力で、草花の種を田んぼの中にまいてくださっています。ああいう試みをもっと広げていただきたいと思います。



われわれの本社でございます。われわれトヨタ自動車の発展のためにはわれわれがいる豊田市の持続的な活性化、発展が不可欠だと思っています。

このビルから見た景色です。北側は多少緑があって、まあまあですが、東側は駐車場だらけで「あかん」と。「車をつくっていて、なんだおまえは」と言われるかもしれません。



これはトヨタ本社のイメージです。約束できることではなくて、私のたわ言ですが、地下に全部車を入れて、空いたスペースを森にしたらどうか。で、その駐車場へはいろいろな交通インフラからダイレクトに入れる。

おかげさまで 248 号線も年々よくなってきて、将来は一番下にありますような素晴らしい道路に生まれ変わると聞いています。この道路に先進の ITS を入れて、渋滞と安全の問題を解決する施策をぜひ入れていきたいと考えていますので、行政にもご尽力をお願いしたいと思います。



私も渋滞対策のTDMもやっています。マイカー通勤転換作戦と称して、3,000 人をバス、鉄道、自転車、徒歩へと積極的に進めています。その結果、朝の8時から8時半までの間、豊田のインターチェンジから本社までの 4.2 キロに 45 分かかっていたのが、TDM活動期間中は 19 分。半分以下です。そして、CO₂の排出量が 17%改善されました。市民活動として、行政と市民と企業が一緒になって盛り上げていくべきではないかと思っています。

交通環境改善への取り組み ～豊田市TDMへの参画～

実施内容

1. マイカー通勤転換作戦 (①バス②鉄道③自転車④徒歩)
2. 出勤時間のフレキシブル化
3. 主要道路の4車線化
4. 鉄道の複線化
5. 信号制御等のITS化

※交通需要マネジメント (Transportation Demand Management)

2003年6月3日 中日新聞/夕刊 12

渋滞改善効果

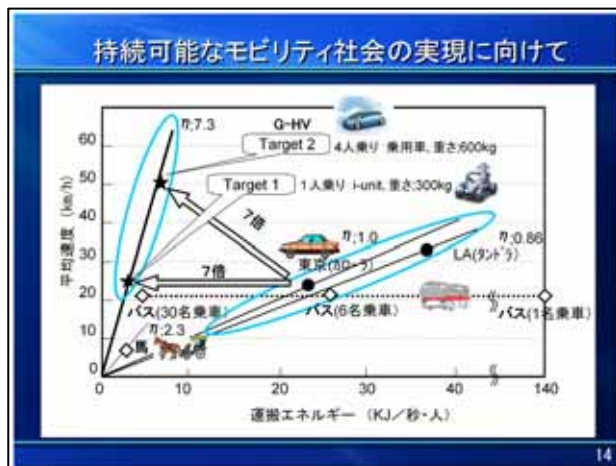
豊田IC～トヨタ町(4.2km) 走行所要時間(速度)

- ①道路整備前 45分(6km/h)
- ②TDM実施後 32分(8km/h)
- ③道路整備後 19分(13km/h)

	速度 (km/h)		交通量 (台/25h)	CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂ /25h)	削減効果
	平均	ピーク時			
①道路整備前	9	6	2,355	3,883	—
②TDM実施後	11	8	2,242	3,326	▲14%
③道路整備後	16	13	2,602	3,230	▲17%

CO₂排出量は国土交通省道路局の試算方式による結果です

13



この図は、1人を運ぶためのエネルギー量を横軸に、どのぐらいの速度で移動できるかというのを縦軸にとったものです。1人当たりですから、たくさん乗ればいいわけです。車、バス、鉄道のエネルギー量とその使い方ということになります。

速度 25 キロぐらいのところに黒丸がありますが、あれは東京をカロラで走った場合です。L A・タンドラという黒丸が右のほうにありますが、これはロサンゼルスでタンドラというアメリカで一番人気のあるピックアップトラックで走った場合で、1人で乗ったときのエネルギー消費量がカロラの 1.5 倍ぐらいです。ロサンゼルスは渋滞が大変厳しいですが、それでも平均時速が大体 35 キロぐらいあると言われています。ですから、東京とロサンゼルスを比べると、この勾配がモビリティの指標になります。東京を1とした場合、ロサンゼルスでタンドラで走った場合は 0.86 とあまり変わりません。カロラに較べて環境に良いといえないダントラも、都市の機能がきちっとしているから、モビリティ指数がそう悪くならないということです。下のほうに馬がありますが、馬が 2.3 です。ここも昔は塩の道で知られ、馬の交通があったと思いますが、その時代よりモビリティ指数がよくないということです。公共交通も6人で乗りますと東京をカロラ1人で乗ったときと同じですが、1人で乗りますと、右端のように大変悪い値になってしまいます。

今後は、ここに7倍と書いてありますが、アイユニットのようなパーソナルモビリティ、軽量な車を利用するか、都市の機能をもっと上げて、50キロで移動できる社会をつくっていくべきではないか。当然、トランスポーテーションに責任を負うトヨタ自動車としては、そういう方向に力を入れなければなりませんし、先ほど申し上げましたように、行政や市民の皆さまと一緒に、豊田市の活性化と将来のために力を尽くしていきたいと思っています。どうもありがとうございました。

(太田所長)

ありがとうございました。トヨタ自動車が目指している技術開発の方向についてよく分かったかと思っています。

それでは、鈴木市長さんのほうからお話を願います。

(鈴木市長)

鈴木でございます。皆さま、今日はありがとうございます。冒頭でご挨拶させていただきましたので、ここでの発言は手短かにさせていただこうと思っています。

皆さまのお話を伺ってきましたが、一部の方を除いて「都心のポテンシャルがあまりにも低い」というご指摘をいただき、私も耳が痛うございました。ですが、中心市街地で活動しておられる方々や中心市街地に関心のある市民の皆さまは「以前はそうだった。だけど、この5、6年は一生懸命頑張っているよ」と言われると思います。今日はその辺のところを申し上げたいと思っています。

大型店が閉店して5年たちました。あのときの状況を今、思い起こしてみますと、市場原理で対処すべきであって、行政が手を出すべきではないという声がありました。同じように大型店が閉店した都市の中には、それを標榜して一切手を出さなかった市長さんもおられます。一方、商業関係者からは「すぐさまなんとかしてくれ。市でなんとかしてくれ」というリアクションがありました。両方の話を聞きまして、私は1人で悩んだんですが、12月に至りまして閉店後の方向性が一向にらちがあかない状況の中で、行政が手を出さない限り、駅周辺に人の行き交う姿がなくなってしまうと判断しました。2年後ぐらいにデパートなり代替する店を立ち上げた都市では、やはりなかなか人が戻ってこなかったようですから、早く手を出してよかったかなと思っています。行政主導でまちづくり会社、TMO会社を立ち上げ、そこが中心になって、さまざまな活動をして、今の姿があるということです。

そしてそれを契機に、中心市街地に関心をお持ちの市民の皆さま、事業所の方々の中心市街地を見る目が少し変わってきたように思います。その一例が南街区の再開発事業です。博覧会が開催されることも追い風になったと思いますが、かつてあれだけ短期間にあれだけの規模の再開発事業を成し遂げたことはありません。人々が中心市街地を放っておいてはいけないという思いで努力をしていただいた結果だろうと思っています。そうした方々に敬意を表したいと思っています。人々の思いは以前とは違うと思っています。河木副会頭の力強い発言もありましたように、これからは期

待が持てると思っています。

ただ、一部には名古屋に近いからあまりなことは無理だと思ふ人がいらっしゃることも確かです。もう1つ、豊田市は、昭和の大合併、平成の大合併と町村の合併を繰り返して地域を拡大し、人口が増えてきたまちですから、それぞれの地域に小規模な核が分散しています。その核を中心に暮らしておられる方々には、中心市街地の整備に投資していくことにながしかの抵抗があります。そういうまちの特性がありますので、市民や事業者の方々の理解や協力をどう得るかというのも非常に大きな課題であります。

コンパクトシティの話を読まれた先生もおられますが、豊田市の都心、中心市街地をコンパクトかつ機能集約型の、そして願わくば、国際的に開かれた地域につくり上げていきたいと思っています。中長期で考えればやり得る事柄かと考えていますが、ご来場の皆さまがどんなふうにお受け止めになるかというのが今の私の大きな関心事です。

なせばなると言うものの、市民の理解と協力が鍵を握りますので、先ほども言いましたように、20世紀までは済んだことだし、しょうがないけれども、21世紀は違うぞという意気を市民の皆さまと一緒に示していけたらいいと思っています。

(太田所長)

ありがとうございます。まちづくりは本当に長い時間がかかるものですが、やはりいつかの時点で始めなければいけないわけです。各先生方のほうから既に芽が出始めているという力強いご示唆をいただきました。

当初、3巡目ぐらいに予定していましたが、既に都心ビジョンに対するご意見等も出ていますので、ここからは交通を含めた都心ビジョン全体についてさらにご意見を伺いたいと思います。

それでは、再び北沢先生からよろしくお願いします。

(北沢教授)

当初の予定では、もっとパッパと回るはずだったようですが、私が長すぎて、宗田先生に影響を及ぼしてしまったのかもしれませんが、でも、いろいろ面白いお話を聞かせていただきました。商工会議所の方からは「いや、そんなに何もやっていないわけではない。既に芽がありますよ」という

ご発言がありました。あまり気がつきませんでした。でも、芽というのはなかなか気がつかないものですから。それから、駐車場を緑で覆い尽くすというトヨタ自動車のビジョンは素晴らしいので、ぜひやってほしいものです。あれが一番魅力的な気がしてきました。ぜひ都心ビジョンに加えていただきたいと思います。

逆に言えば、地元にも、企業にも意欲があるということです。最後に市長さんが弱気な発言をされていましたが、市と地元と企業の組み合わせがうまくいけば、このビジョンは確実に実現できるという気がします。そうはいっても、今、太田先生が言われたように、都市づくりには時間がかかりますので、どう進めていくか。まさに都市づくり自体も持続的でないと駄目だということです。

私はアメリカの都市再生をいろいろ見てきましたが、実はあまりフィットしたものがありません。アメリカは自動車社会なので、どうしてもわれわれの感覚に合わないところがあります。その中で、先ほど紹介したミルウォーキーは非常によくできた例だと思います。

その成功のポイントの1つが、官民といいますか、最近の言葉ですと、公民の連携です。市だけがやっても駄目。民間だけがやっても駄目。その連携の方策が非常にうまくできています。

そのための組織づくりとして、皆さまも聞いたことがあるかもしれませんが、B I D (Business Improvement District) という制度が重要な役割を果たしています。指定された都心域に住む方は全員メンバーとなり、会費を払う。一種の税金のような形でお金がとられてしまうわけです。しかし、そのとられた分は、その地域にすべて還元され、その地域でやる仕事に戻ってくる。しかもその内容は自分たちで決められる。そういう仕組みが1つあります。これをうまく使っています。

もう1つ、T I F (Tax Increment Financing) という手法を使っています。再開発事業をたくさんやりたくても公共投資には限界があります。ベーシックな社会的な基盤、ここでは交通や道路といったものを整備しながら、まちを活性化していくためには先行的な投資が必要です。その金を生み出すためにT I Fを使っています。その投資をすることによって将来見込まれる税収増分の債券発行をして、公共投資をする。連帯保証人は皆さ

まということになるわけですが、それによって整備ができます。先ほどミルウォーキーで見た非常にいい公園や川沿いの道、文化的な施設は、それによって生み出されています。そして、それが刺激になって、まちがつくられていきます。やはり理念とやる気だけではやはり駄目なので、そういう現実的な手法も考えながらやっていかなくてはいいと思います。

ビジョンのほうに戻りまして、なぜ都心にそんなに力を入れるのかということです。横浜市で私がやっていたときも、横浜市には350万人もが住んでいますから、「都心に毎日行くわけではない。なぜそんなところに投資しなきゃいけないんだ」という批判もありました。われわれの生活を豊かにするためには、自分が住んでいる住宅地の周りがきれいになったり、コミュニティが維持されることも必要です。しかし、よくよく考えてみると、都市に住む意味は、そこにわれわれが享受できる文化があることにあります。それがなければ、山の中に住んでいても、別荘地に住んでいてもいいわけです。都市に集まって住む本当の意味は何かということに、もう一度戻らなくてはいいということです。

われわれが豊かに楽しく生活するためには、働いてお金を稼いで、飯を食うだけではなくて、やはりネイルサロンにも行かなくてはいいけません。そういう文化を味わうところがないと、われわれの生活自体に意味がないわけです。ですから、豊田市の中に文化が味わえる場所が欲しいというのは、市民の当然の要求であると思います。それに応える都心でなくてはいいけません。そのために、このビジョンの中には文化についてもかなり強調して書かれています。文化で飯は食えないという話もあるかもしれませんが、実は文化こそ飯が食えると。先ほどの宗田理論もそうだと思います。

今後、本格的な高齢社会を迎えます。今日の新聞にもありましたように、2055年には人口の40%が高齢者になります。しかし、高齢者が求める生活・文化はもっと増えてきます。うちに閉じこもっているわけではありません。先ほどの渡邊さんのように、まちを徘徊ではなくて、歩き回る人が出てきますので、どんどんポテンシャルは上がるわけです。50年先、人口は減るけれども、活

動量は倍ぐらいになるのではないかと思います。そうすると、都心はもっと充実した内容・キャパシティを持ってもいいことになります。

文化を中心に環境、われわれの移動を支える交通の3つの組み合わせこそ世界標準だと思います。後で宗田先生からEUの話もあるかもしれませんが、今、都心再生で成功しているところは大体この3つがそろっています。これがそろると、非常にいいまちになってきます。今、日本中を見ても、この3つがそろっているところはあまりないと思います。持ち上げるわけではないのですが、ここには素材がそろっていますので、うまく結び付けてぜひやってほしいと思います。

先ほど、市長さんが大きな構想を持ってやりたいたいとおっしゃっていました。まさにそのとおりです。できるだけこの構想を共有化し、公民連携の組織をつくってほしいと思っています。それから、それにあわせて、市のほうでも、国土交通省の方もいらしていますが、行政のシステムを少し変えていただかなくてはいけないという気がします。都心の問題を議論するにしても、豊田市も交通とか、経済の関係とか、セクションがいろいろこまごまと分かれています。ですから、例えば、この都心再生については市長あるいは助役の下に再生本部をつくって、そこで一元的に対応すると。それから、地元のほうでも先ほどの協議会を母体に、さらにしっかりとした組織をつくっていただいて、そこで地元の声を一元的に集約していく。そして、トヨタ自動車さん。この3者のパートナーシップでやっていただきたいと思います。

そして、そこに少しプロフェッショナルなプランナー、デザイナーを入れていただきたい。しつこく言いますが、豊田市には、一つ一つの質が低いという欠点があります。お金をかけているかどうかではなくて、丹念にものをつくっているかどうかということです。トータルなデザインをぜひ豊田の中で生み出してほしいと思います。

以上です。ありがとうございました。

(太田所長)

ありがとうございました。

それでは、宗田先生、よろしくお願いします。

(宗田助教授)

今、なぜ都心に力を入れるかというお話が出ましたので、少しそれに関連して申し上げます。北沢先生は東大で、鈴木市長は豊田市、非常に高額納税者のトヨタ自動車を抱えている自治体ですので、全国でもまれに見る豊かな財政力を持っています。私は京都府立大の教員ですが、京都は今、大変財政状況が厳しい状況がかなり続いています。したがって、私の給料は今、12%カットです。ボーナスもこの前出たばかりですが、1年を通じて4をついに切りまして、3.8カ月分。確か5.2の時代もありましたが、どんどん削られています。私の研究室の講座研究費も毎年15%ずつカットという状況です。

何が言いたいのかといいますと、自治体の多くは日本全国どこも苦しい。自治体の財源は何かといいますと、固定資産税、法人住民税・法人事業税、住民税。この3つが租税収入、自治体の自主財源です。大きいのは事業税収入と固定資産税収入。要は都心の地価が高くないと、固定資産税は入ってきません。だから、先ほどのポテンシャルの図で真ん中の赤いピラミッドが高ければ、固定資産税収入が安定します。それが低く分散してしまうと、トータルの地価が下がって、固定資産税が少なくなります。あるいは、3,000万の線で事業税を払ってくださる事業者と払ってくださらない事業者に分かれますが、事業税を払ってくださらない事業者がずっと増えてしまうよりも、払ってくださる事業者が1つでも多いほうがいいわけです。

自治体を経営して、学校教育をしたり、福祉をしたり、環境を守ったりするための財源をどれだけ確保できるか。だから、日本の自治体は必死で地価を上げます。それが中心市街地の最大の課題です。一銭も税金を払ってくださらないお店をつくっても、自治体のためにはなりません。そういうことも必要だというのはよく分かりますが、それは福祉です。それは産業経済政策ではありません。結果、夕張のような、とんでもないことを住民の皆さまに押し付けることになります。

いわゆる都市の経営戦略が、先ほどのB I Dにもあったし、アメリカの事例にもあったし、EUにもあります。日本の自治体も、ただビルや道路をつくるだけではなくて、都市開発の自主財源をきちんと確保するために、固定資産税収入、事業

御堂筋のにぎわいを創出する企業町会

御堂筋における社会実験(心斎橋)

にぎわいのある都市空間の創出に向け、行政、経済団体、地元などで構成する「新しい時代の御堂筋協議会」が中心に、ブランド店の誘致をはじめ、平成12年度より「オープンテラス社会実験」に取り組んでいる。



イメージ図



御堂筋の製造を利用した休日のオープンテラス実験の様相



税収入を確保するという観点によりやく立つようになったのです。

実は、今、日本版B I Dとも言えるのが企業町会です。大阪の事例を紹介します。大阪の御堂筋は、関一という有名な市長さんが非常に大胆な都市計画を昭和の初めにやったところですが、昔は、銀行や証券会社の大阪本社、大阪支店、大きな企業のオフィスビルがありました。それがどんどん出ていって、御堂筋はさびれ、一時期、空き店舗がずらっと並んでしまいました。そのときに、「長堀 21 世紀計画の会」という企業の皆さまが組織

した会が中心になって、御堂筋の空いた店に、パチンコ屋や駐車場、飲食店ではなくて、シャネル、ルイヴィトン、さまざまな世界的なブランド企業を呼んできました。なぜそんなことをしたのか。

京都でも同じような取り組みを地元事業者の方と一緒に進めています。これは私が代表になってやっている「三条あかり景色プロジェクト」ですが、N T T都市開発という会社が、イギリスの建築家リチャード・ロジャースを呼んで、京都三条の一角にある旧中京電報電話局の建物を新しいショッピングセンター「新風館」にコンバージョンしました。これはN T Tさんの戦略です。

企業を経営されている方、トヨタさんは非常に特殊な会社ですが、どの会社も財務状況をよくしたい。財務状況が悪い理由の1つは、バブル崩壊後、地価が下がってしまったので、いわゆる見込み資産、資産の価値もどんどん下がってしまったがために、借入超過になっていることです。

N T Tが持っている商業ビルを売ることは簡単です。あるいは、そこに再開発をしてマンションを建てることも、商業施設を建てることもできます。しかし、できるだけ少ない投資、つまりコンバージョンで古い建物をそのまま使って、上手にテナントリーシングをすることによって周りを活性化すると、その周辺の地価が上がる。事実、そのコンバージョンの結果、3年間で周辺の地価が21%上がりました。そうすると、財務状況がよくなって、R & D (Research and Development 研究開発活動) でますますお金が欲しいN T T本体に、銀行さんがニコニコ笑ってお金を貸してくれる。これが都市経営です。

先ほどの「長堀 21 世紀計画の会」の皆さまも、ご自分の会社の経営状況をよくするために、まちに投資をしているのです。例えば、銀行が入っていた1階にシャネルやルイヴィトンが入れるようにきちんと話をつける。街角にはちゃんとスターバックスを連れてくる。このように都市経営の観点に立てば、企業の財務状況、経営状況がよくなるし、同時に私ども公務員にとってもありがたい固定資産税をちゃんといただける。それによって、また新しい景観政策や都市環境政策を打っていく。このようなプラスのスパイラルが起こるように経営していかないとどうしようもないわけです。もちろんトヨタさんのような経営能力が非常に高い

会社にとってはごく当たり前のことです。

日本の自治体やあまり伸びない流通サービスの会社が陥っている構造的な病気、構造的な問題は、経営センスを持たずに、回収もできない、投資効率の悪い事業をどんどん平気で続けていったことに原因があります。結局、高度経済成長のときのやり方をまだ続けているわけです。そもそも高度経済成長のときは、トヨタさんはじめとする日本の製造営業が稼いでくれたお金を分配するだけで、日本のほとんどの自治体や多くの中小企業は努力しなくてもおこぼれにあずかれて、どんどんまちが発展してくる、売上が伸びてくるという状況だったわけです。さすがにそういう時代は終わりました。ちゃんと自分の頭で考えて、自分で経営しないと、都市はもたないということです。

こんな話をしても、「豊田市はトヨタ自動車が膨大な税金を納めてくれるのでそんな必要はない。」とおっしゃるならそれまでですが、トヨタ自動車がないときの豊田市を考えてみてください。トヨタさんはいつまでもいてくれると思いますが、トヨタさんが出ていった後もちゃんと経営できるまちなのか。それとも実は夕張になってしまうのか。

トヨタに頼り切っているだけではない、まちは自分自身の力で立っていくんだという発想を持たない限り、市場が大きく変わり、われわれのライフスタイルが変わっている中で、いつまでも古いやり方をやっていたでは生き残れるはずがない。きちんと自立した都市になるために都心を再生するという観点もあるのではないかと。自立しないことには、個性ある文化は生まれてきません。自立したところから初めて個性ある文化が生まれ、自立しているから初めて、日々の変化、女性や子どもたちが今、どういう暮らしを求めているのかも分かる。今回の都心交通のビジョンでは、こういう根本的な問い掛けをしています。決して不要なことだとは思わない、今、日本の社会が抱えている大きな問題だと思ってとらえていただきたいと思います。

(太田所長)

ありがとうございました。根本的な課題がその裏にあるということですね。50年、100年先の豊田の将来を見据えた上で都心を考えなければいけないということです。どうもありがとうございました。

では、森川先生、お待たせしました。交通も含めてのお話をお願いします。

(森川教授)

先ほど言い忘れましたが、私の専門は交通です。今回も「どうして都心ビジョンではなくて、都心交通ビジョンなのか。どうして交通が入っているんだろう」と疑問に思われた方もいらっしゃると思いますので、少し交通の話をしたと思います。

名古屋市等々、いろいろなところでまちづくりや都市計画の委員会に出たり、ビジョンづくりのお手伝いをしていますが、「〇〇市総合計画を××市に変えても何も変わらないね」とよく言われます。福祉に、安全安心に、環境に、経済活性化に、中心市街地活性化。行政が立てる計画は総花的になりがちですので、〇〇市であろうが、××市であろうが、全く同じになってしまいます。30万の都市ではたいていそうになってしまいます。

ところが、先ほど申し上げたように、豊田市さんは非常にポテンシャルを持っています。ここが違うところです。世界で圧倒的な知名度があります。海外へ行ったときに、「名古屋から来た」と言っても誰も知りませんが、「豊田の隣だ」と言うとは分かるわけです。それほどまでの圧倒的な知名度。トヨタ自動車さんがいるから。

都心ビジョンや総合計画を豊田でつくるに当たって、このポテンシャルを生かさない手はないでしょう。十数年間すぐ近所から豊田を見てきましたが、ほかの都市がのどから手が出るほど欲しがっている知名度、これだけの個性をいまひとつ生かし切れていないのではないかと思います。世界中のプロフェッショナル、まちづくりの人が毎年見に来るような、世界に誇れるような交通システムをつくっていく。これこそが豊田の生き方だということで、都心交通ビジョン、交通まちづくりという言い方になっているのではないかと思います。

交通まちづくり。交通からまちづくりをする意義は3つあると思っています。

まず、まちは交通システムによって成り立ちが変わります。自動車ベースのところはまちがバードと薄く広がっていきますし、鉄道が強いところは鉄道の駅を中心としたまちになります。ですから、交通を変えることによってまちが変わる。これが1つ目です。

また、まちづくりをするには土地利用を変えないといけませんが、日本の場合は土地が非常に細分化されて、ほとんどが民地です。土地の権利意識が強い日本では、これをどうしなさい、こうしなさいと言うのは非常に難しいので、行政も人さまの土地に手を入れることができません。しかし、交通は、道路であれば公共空間ですし、鉄道なら、民営鉄道であってもかなり公的なセクターですので、協力を得やすいので、直接マネジメントしやすい。これが2つ目です。

3つ目に、交通は、最近のキーワードである環境やエネルギー問題への影響が強いということ。例えばCO₂排出量の問題。都市部では30%ぐらいが車です。全国でも20%ぐらいが車です。それから、石油消費の40%ぐらいが車の燃料です。交通は環境やエネルギー問題を考える上で非常に重要であるということです。

今回、交通面で新しい基軸を出しています。今までは交通の道具の引き出しが鉄道、バス、車、自転車ぐらいしかなかったんですが、今は新しい引き出しがたくさん出ています。例えば、鉄道とバスの中間的なものとして、トヨタさんが万博でご披露されたIMTSのようなもの。それから、先ほども出ていましたが、車と自転車、車と歩行者の中間のパーソナルモビリティ、アイユニットのようなもの。このように道具としての引き出しが非常に増えました。

それから、交通政策でも、ITS等を活用していろいろなことができるようになっていきます。今回のビジョンの中に通過交通を排除する地区がありましたが、どうやったらうまく排除できるだろうか。ロンドンやシンガポールではロードプライシングを実施していますが、日本ではなかなか難しいので、もう少し市民に受け入れやすいロードプライシングとして、駐車デポジット制度を提案しています。世界でもまだ試みられていないITSを使った新しいシステムです。

それから、トランジットモール。欧米型のようにLRTをやるのか、IMTSを使うのか。そして、その中に、パーソナルモビリティなど、歩行を支援するような交通手段も入れていく。

これらが実現できれば世界中からお客さんが来てくれるのではないかという気持ちで、特に交通面でいろいろ関わらせていただきました。

世界中にいわゆる「がっかり名所」というのがあります。例えば、シンガポールのマーライオン、ブリュッセルの小便小僧（マネキン・ピス）。行ってみたら、「何だ、こりゃ」という。世界中で有名な豊田市ですので、がっかり名所ではなくて、世界中の人たちに納得していただけるようなまちにぜひなっていたきたいと思います。

もちろん交通をベースなんですが、ガシャガシャ何かが走り回っているだけではなくて、先ほど渡邊技監がおっしゃいましたように、これだけ豊かな矢作川、森という環境がありますので、緑・水を入れた都市の中で最新の交通システムが稼働するまちにしていきたいと思っています。

（太田所長）

ありがとうございました。今、お話にありました駐車デポジット制は森川先生がお考えになったものです。大変ユニークで、受け入れられやすい新しい仕組みかと思っています。これを機会に豊田市でも考えたらどうかと思っています。

それでは、河木さんよろしく願いいたします。

（河木副会頭）

この提案の中で、商業者が考えていかななくてはならない問題は、駅前のメインストリートがトランジットモール化したらどうなるかということです。一般的には、車が入れないと、お客さんが来なくなって商いができなくなると言われますが、まち全体の立場から考えたときにどうだろうということを商業者も真剣に考えていかななくてはならないと思っています。

私は国道248号沿いとまちなかで商売をやっています。国道248号の店のほうは駐車場も用意していますので、車でお越しいただくことがほとんどですが、うちの店に来られたお客さまは絶対隣の店には行かれませんか。よその店に行くことがないんです。何を申し上げたいかというと、歩いて行く店・まちと、車で行く店・まちは根本的に違うということです。

トランジットモール化されて歩く人が増えれば、歩く人のスピードで店を見られますので、商業者は店の中をきれいにしようとしますし、1人の来街者が2つ、3つの店に寄って衝動買いする等の効果も生まれてくるはずで。そして、車を入りにくくすることによって解放されたスペースの上手な使い方を商業者で考えていくこともできると

思います。トランジットモール化はそういう面で大きな意味があるのかなと興味深く思っています。どうしても車が要る人はカーシェアリングという方法もあります。みんなで共有する車を持つことで解決できることもあるかと思います。

実は、既に取り組みは始まっていますし、5年ほど前、中心市街地と商業の活性化のために「中心市街地テナントミックスビジョン」をつくりました。本来なら商工会議所がやらなくてはならなかった話ですが、先ほど市長の話にもありましたTMO法人豊田まちづくり株式会社で豊田市さんと議論いただいたわけです。中心市街地における商業の魅力化を向上させるために、中心市街地全体を1つのショッピングモールと見立てて、その中でのテナントミックス、あるいは商業活動をやっていこうという考え方です。このことは先ほど申し上げた商店街の活性化基本計画をつくる際にも役立てていただいていますし、TMO法人豊田まちづくり株式会社さんには、商店街の相談相手という、本来会議所がやらなければならない部分もお務めいただいたということで、ありがたく思っています。

そして、今、商業者は自分の商売をきちっと経営として考えているかどうか。今までは、来たお客さんにものを売る。自分の考え方ではなくて、周囲の状況にあわせて、ものを売っているだけでした。商業者がきちっと自分の店の経営を考える方法ということで、一店逸品運動。青森やいろいろなところに行って、その中身をみんなで勉強させていただきました。そこで最初に「一店逸品運動は運動であって、販売活動ではない」と言われました。一時期、ものを売るための活動ではなくて、未来永劫ずっと商売を続けていくことができるかできないか、その勉強のための活動だということです。言い換えればマーチャндаイジングを表現し、自分たちの売る姿勢、お客さまに対しての販売の方法をきちっと自分たちで企画運営できるような仕組みをつくり上げていくための活動です。そういったことによってシャッターの中の魅力を高めていきたいと一生懸命取り組んでいます。

現在、豊田市中心市街地の20店ほどの店が参加していただいています。来年4月か5月にその成果を発表する「一店フェア」をやると思っています。「何だ、これ」と思われるものがあるかも

しませんが、少しずつ変わろうとしている商店の姿をぜひ皆さま方に見ていただきたいと思います。そういう店が一軒でも多くできるような形で頑張っていきます。そして、トランジットモール化されたときに、「歩いていて楽しいよね」と回遊できるまちにしていきたいと思っています。

商業は都心の魅力という意味で大事な要因だと思いますので、都心交通ビジョンの中で商業者が果たすべき役割をきちっとやっていきたいと思っています。どうもありがとうございました。）

(太田所長)

ありがとうございました。既に前向きな努力が始まっていますし、これからも進めていきたいというお話だったと思います。

それでは、渡邊技監のほうからよろしくお願いします。

(渡邊技監)

私は2つお話ししたいと思っています。

1つは、都心の活性化はもちろん大切な話ですが、そのまちに行きたいという独自性を持たせたいということです。北沢先生が言われているような質の高い空間がないと駄目だと思います。隣のまちより豊田のほうの魅力がある。そういう独自の価値、文化が必要だと思うんです。今までの成功例も参考にはなりますが、独自性は生まれてきません。

河木さんが言われたみたいなトランジットモールだとか、駅前を1つの商店と考えてつくっていくやり方。宗田先生にご紹介いただいたグラフは大変興味深く拝見しました。今、消費が伸びているのは、1番が交通通信で、2番目が教育、3番目は医療・保険だと。そのとおりだと思います。今、健康や医療に関しては惜しみなくお金を使います。今までほかの都市にはなかったようなものをつくったらどうか。

私はトランスポーテーションにかかわっていますから、交通の新しいあり方、ITSを使った新しいまち、その生きた実験の場があり、毎年関連のシンポジウムが開かれ、世界中の関係者が注目しているまち、そういうまちにするのも1つの手ではないかと思っています。要するに、このまちの独自性は何なのかをよく議論したほうがいいということです。

2つ目は、分散した核の問題です。市長も言わ

具はいろいろありますが、評価の視点を少し変えないといけないと思っています。景観がいいとか、安心できる空間があるというインフラとか、ハードウェアの面は目に見えるのでいいんですが、公共交通を利用する人が増えるとかのぐらゐの経済効果があるのか、あるいは、CO2の削減など、環境への貢献がどれだけあるのか、それをお金に換算したらどのぐらゐか、こういう視点からもきちんと評価した上で、施策の根拠にしていゐる必要があると思っています。

冒頭、大変思い切ったプランをいただいたと申し上げたのは、都心就業人口の1万人増、どうやってこの狭いエリアで働く人を1万人増やすのかと思ったからでもあります。しかし、先ほども少し触れましたように、やはり「人がいて」ということがベースですので、あの手この手、四苦八苦しながらも実現する方向で、具体的なプランを立てながら取り組んでいかなければいけないと思っています。

今日の機ゐは私にとりまして非常に勉強になりました。また先生方からのご示唆をいただきたいと思っています。大変お忙しい中を渡邊技監にご出席いただきましたが、トヨタさんからもご示唆やご支援をいただきたいと思っています。まして、今日ご参会の皆さま方にもこれからの豊田市のまちづくり、とりわけ交通の問題に関してご理解とご支援をいただければありがたいと思っています。

以上です。

(太田所長)

どうもありがとうございます。市としてもビジョンをベースにこれからのまちづくりに生かしていゐたい、具体的には新しい計画の中にも盛り込みたいというご発言で、私どもも大変うれしく思っています。

まとめというのは非常に難しいんですが、冒頭にも申し上げましたように、豊田市の将来像、将来の姿、ビジョンについて、皆さまに共感といゐますか、これがいゐんだなと分かていただく、あるいは、もっとこゐうふうに直したほうがいゐということを含めて、ビジョンを共有していただくことが一番のベースだと思います。

そして、市長さんが頑張るだけでは実現できません。官民の連携、そこに学も入れてほしいという意見もありましたが、いゐろゐろな立場の人が、

広い意味での利害関係者が一体となて進めないといけません。公だけではできないし、民間だけでもできないという種類のものだといゐことです。

新しいまちづくりというのゐ、ビジョンを共有した後の実現の仕方も重要でゐ。いゐろゐろなやり方があて、施策もあります。これはぜひ行政が中心になてきゐかけをつくらなくてはいけませんといゐますが。まちづくりのためには、新しい仕組みや財政的なものを含めた仕組み、いゐろゐろな工夫をしていゐなくてはいけませんし、智恵を絞らなくてはいけませんので、プロフェッショナルな専門家のアドバイス等を入れて、そゐいった連携プレーの中で、次のステップへ動かしていただきたいといゐます。

私どもは1つの方向性といゐますか、たたき台を示したつもりでゐ。この中には、いゐいもの、悪いもの、育てていゐくもの、もっと探せるもの、もう少し枝の出し方を増やせるもの、いゐろゐろあろゐうかといゐます。これはまさに皆さま方の智恵、協働の中で出てくる話だといゐっています。そゐいったことを通して、これからの豊田のまちづくりを進めていゐってほしいといゐます。各先生からご指摘がありましたように、そのための非常にいゐい種とか、非常にいゐい肥料を持てゐる場所だといゐることを再認識していただて、もっといゐい未来があり得る場所であるといゐことで努力していただければと思ゐます。

大変短い時間でしたが、先生方には非常に興味深い、いゐろゐろ考えさせる種をいただいたように思ゐます。私自身もいゐろゐろな刺激を受けました。最後になりましたが、熱心にお聞きいただいた聴衆の皆さまに感謝申し上げたいといゐます。どうもありがとうございます。

■閉会挨拶■

本日は長時間のご静聴どうもありがとうございました。また、パネリストの皆様、ご熱心な討論どうもありがとうございました。

先ほどパネリストの方からもご紹介がありましたように、豊田市では第7次総合計画の審議が本格的に始まります。また、豊田商工会議所では、中心市街地活性化協議会で検討が始まります。本日の都心交通ビジョンがその素材になれば幸いと考えます。関係者の皆様には、本日の内容をお持ち帰りいただき、議論いただく中で取り組んでいただければと思います。

このビジョンは30年後ぐらいのエリアを想起しています。本日の我々の提示したビジョンを含め、あるべき姿のビジョンをきちんと持った上で、それに沿った形で直近の5年、10年の計画を配置するのが大切と思います。

私どもの研究所もビジョンを単なる夢に終わらせないように、いろいろな形でお手伝いをさせていただきます。博士が4名、修士が3名という研究体制がありますので、今回発表の都心だけではなくて、例えばコミュニティバスを含めた公共バスとか、広域豊田市エリアの研究もやっています。今後とも皆さまのご支援をよろしくお願いいたします。

最後に、交通安全に気をつけてお帰りください。どうもありがとうございました。



(財) 豊田都市交通研究所 専務理事
村井 清