

平成 18 年度 豊田市都市交通ビジョン策定懇談会議事録（第 1 回懇談会）

平成 18 年 6 月 26 日 15:00～17:00

於：豊田市役所 52 会議室

委員	北沢先生、宗田先生、森川先生
事務局	豊田都市交通研究所：村井、安藤、橋本、草野、板谷、三村
オブザーバー	菊地助役 都市整備部：小野田部長、吉橋調整監 都市計画課：小野田課長、羽根主幹、新実係長、西主査 日建設計：田中、松岡、西尾、金井
配付資料	1. 第 1 回懇談会次第 2. 資料 1：都心ビジョン懇談会規約等 3. 資料 2：懇談会の全体スケジュール 4. 資料 3：豊田市の概況資料 5. 資料 4：各計画検討スケジュール 6. 資料 5：都心ビジョン策定に向けたコンセプトフロー 7. 豊田都市圏都市計画図（掲示） 8. 駐車場及び空地分布図（掲示）

1. 開会挨拶

財団法人豊田都市交通研究所村井専務理事より、開会の挨拶があった。また、午前中に実施された市長からの諮問の状況について説明があった。

2. 都心交通ビジョン懇談会規約等について（豊田都市交通研究所：橋本）

都心交通ビジョン懇談会規約、懇談会の公開に関する要綱、取扱い基準に関する説明及び確認を資料 1 に基づき行った。また、都心交通ビジョン策定内容、対象エリアについての確認を行った。

3. 懇談会のスケジュール、豊田市の概況等の確認（豊田都市交通研究所：橋本）

懇談会の全体スケジュール、豊田市の概況の確認、各計画検討スケジュールの確認を資料 2～4 に基づき確認した。

4. 都心ビジョン策定に向けたコンセプトフローの説明（豊田都市交通研究所：橋本）

資料 5 に基づき、コンセプトフローに関する事務局案の説明を行った。

5. コンセプトフローに関する具体議論（司会進行：北沢先生）

1) 都心ビジョン策定に向けたコンセプトフローについて（P 1）

(1) 目指すべき方向について

- ・ 内容については概ね了承できるが、環境、健康に関する内容が交通に関する内容と比較して薄いため、アクションプランに落とししていく段階で今後交通に関する内容と同じレベルまで議論の上詰めていく必要がある。
- ・ 「環境都市」としての目指すべき方向として、自然環境系の意味合いと豊田型コンパクトシティとしての環境都市を目指す意味合いと両方考えられ、目指すべき方向を明確に示す必要がある。

- ・ 「洗練された生活・文化」の内容についてもまだ明確に見えない部分がある。

## (2) 将来ビジョン策定に向けた豊田市の位置づけについて ( P 1 右上 )

- ・ 中部圏における豊田市、豊田市の分散型ネットワーク都市構造、都心のあり方として整理されているが、もう1ランク上に、世界の中における豊田市の位置づけ、日本の中における豊田市の位置づけがあるべきである。
- ・ 「日本の中での経済の牽引者(エンジン)としての豊田市」、「世界に向けた情報発信の中核を担う豊田市」、「世界に誇れる豊田市」など、日本、世界に向けた位置づけを示す必要がある。
- ・ 表題の付け方として、右上は「豊田市都心の位置づけ」、右下は「将来の豊田市の目標」の方が適切である。
- ・ 国際的なまたは日本の中の豊田市の説明する場合、トヨタ自動車との関係を見捨てることはできないため、トヨタ自動車の名前を全面に出して議論することも必要である。また、「21世紀型の工業都市」として、他の自治体とは異なるまちづくりを提案するとともに、特に工業都市のイメージから環境都市への転換など、トヨタ自動車との関係も整理しなければならない。
- ・ 豊田市の向かうべき将来像として、名古屋市との関係(ベットタウンとしての環境整備または名古屋市と並ぶツインシティとしての目標像など)を含めた将来像をはっきり明記する必要がある。
- ・ 分散型といっている各拠点核については、それぞれの核ごとに特徴を位置づけ、市民参加などの議論を通してポジショニングしていく必要がある。

## (3) 豊田市における都心の位置づけについて ( 助役発言 )

- ・ 豊田市では今まで都心のあり方についてあまり議論されてきておらず、商工会議所が示したグランドビジョンが始めてであり、これによりビジョン策定の気運が高まってきている。
- ・ 今までは、トヨタ自動車とともに、拡散型の都市を造ってきた経緯があるが、旧拳母市の都心に関する議論がなかった。
- ・ 今回のビジョンでは、2030年頃を目標としているが、できれば短期・中期的な目標の提案と長期的な目標を交通部門以外についても提示していただきたい。そうしないと市民に理解されず、市民意識も変わっていかない。
- ・ 今回提案されているアクションプランの中から、短・中期で実施できるものを選定し、交通に限らずまとめていきたい。

## 2) 目指すべき方向 ( 1 ~ 4 ) の内容及び項目について

- ・ 前述したとおり、豊田市の目指すべき方向として、経済の牽引者、情報発信の中心であることを入れ込んだ方がよい。
- ・ 項目数はあまり多くない方がいいので、3項目くらいにまとめる。
- ・ 健康・環境、経済・情報の中心+洗練された文化、交通モデル都市の3項目くらいに整理するのが望ましいのではないかと。
- ・ ものづくりの中心として豊田市が位置づけられ、「21世紀型の世界最大の工業都市」+「環境都市」をPRしていくべき。20世紀の工業都市とは違うということを示すべき。
- ・ 20世紀の工業都市はデトロイト、21世紀型の工業都市は豊田市(21世紀型のモータウン)。

## 3) 都心将来像の数値目標について

- ・ ある程度の数値目標を設定しないと議論できない。それに縛られるものでもないが。
- ・ 通常のトレンドでは想定する都心像が描けないので、何か政策的なトレンドを加味し、フレーム設定を行う必要がある。

## 4) 政策同士の連携、時系列的なプランの整理について

- ・ 政策を羅列したのみではイメージがわからないし、効果が予測できない。政策同士の連携で効果が2倍、3倍にもなる可能性があり、そこを工夫する必要がある。

- ・ 何と何の施策を実施すればどのようにまちが変化し、どのような効果が発現するかなど、短・中期、長期の時系列的にアクションプランを整理する必要がある。どの程度の投資ならどのような効果があるか、どのくらいの投資をいつまでにやったら効果的かを把握することが可能となり、これを議論する必要がある。
- ・ 郊外型の都市構造の場合、片交通でアンバランスであるが、環状型の場合効率的に運用することが可能となる。
- ・ 豊田市は環状型のクリティバ(ブラジル)を目指してみたらどうか。緑、水、住宅、交通のネットワークを環状に構成したネットワークを組み上げていくことが必要である。

## 5) その他アクションプラン等に関する議論

### (1)新交通の導入について

- ・ 新交通の導入ルートは環状(停車場線、五ヶ丘、豊田本社、土橋駅、豊田市駅)が想定されており、まち全体でモーダルシフトが必要であり、トヨタ自動車の工場労働者を含めた新交通への転換の可能性も検討していく必要がある。

### (2)観光・集客について

- ・ 一般的な商業・集客施設のほか、観光施設、トヨタ自動車などの政治経済のトップの人たちが豊田都心でエンターテインできる施設が必要である。また、豊田市の中山間の人たちも都心に来られるような仕掛け(サテライトキャンパス、生涯学習施設など)など、都心に来たくなるような住民向けの仕掛けも必要である。
- ・ 豊田市のエンタメは、トヨタ自動車の工場見学とトヨタ会館に特化する傾向にあり、香嵐溪などその他施設の情報などがあまり知られていない状況にある。
- ・ この地方は古社寺があまり大切にされない傾向にあり、これら古社寺の資源、産業観光(テクニカルビジット)など、様々なメニューを組み込み、多様性、バランスを取ることが観光戦略として重要である。
- ・ 工業都市として形成した歴史的経緯、文化的な背景などを説明できることが重要である。
- ・ 観光も商業も事業者が主人公であり、投資してくれないと何もならないので、投資しやすい環境を行政がつくっていかねばいけない。
- ・ 現在は商業投資が負の循環(商店が駐車場化したり)となっており、商業ガイドプランの策定、戦略会議などにより、インセンティブ(ある程度強制的に)を与え、投資環境を創出していくことが必要である。

### (3)都心地区の再開発について

- ・ 市のイニシアティブで再開発などを進めていくか、もっとお金をかけない方法で整備していくか、市の方針が必要である。
- ・ 市としては、停車場線沿線については積極的に実施していく予定。新交通についても将来入れられればよいと考えているが、企業と定住人口がないと実現性がない。
- ・ ミルウォーキーでは、当初軸となる公共投資を実施、その後民間の自発的投資を促し、その後再度公共が介入する手法をとって実施している。
- ・ 市としても税収の枠組みから投資可能な規模と整備水準を想定しておくことも必要である。停車場線のみでなく、商店街や住居系のあり方の視点も考えなければいけない。

### (4)都心地区とトヨタ自動車本社地区の結節について

- ・ 将来的には新交通で環状に連絡される計画であるが、短・中期的な結節性を確保することが重要である。
- ・ バスを導入し、PTPS の強力なもので直結することが短期的な施策としてすぐにも実施可能である。

- ・ 都心とトヨタ自動車本社間の需要がどのくらいあるか把握しておく必要がある。
- ・ トヨタ自動車の燃料電池バスなどを導入することにより、シンボリックにPRし、将来拡大していくことも必要。
- ・ 交通計画の立案段階で、都心地区とトヨタ自動車本社地区のみでなく、段階的な計画が必要。バスよりも鉄道のイメージ効果の方が大きいため、将来的には鉄道系の導入を念頭におくことも考えられる。

#### (5)環境施策について

- ・ 絶滅貴重種の存在、地下水、既存都市内河川、矢作川など既存の資源を活用したもう少し具体的な環境施策の連携を提示する必要がある。
- ・ 国際コンペの手法はおもしろいが、どういう公園にするかもう少し具体的なイメージを作った方がよい。
- ・ 矢作川研究所の成果を活用して検討すること。
- ・ 北海道の豊平川沿いの公園整備を参考にするとよい。
- ・ 「豊田市型コンパクトシティ」というのは他の市町でも同じようなことを言っており、あまりインパクトがないし、豊田市に似合わないのでは。

#### 6) 次回までの検討視点について

- ・ 今回出された意見を反映し、提言を再度整理すること
- ・ 政策メニュー、シナリオを時系列的に整理し、シナリオの効果を整理すること
- ・ 対象範囲におけるイメージを図化し、具体像を提示すること

#### 6. 次回懇談会スケジュール

平成 18 年度の第 2 回懇談会を以下の日程で実施する。

次回懇談会開催予定

平成 18 年 7 月 28 日 (水) 13:00 ~ 15:00

#### 7. 閉会の挨拶

財団法人豊田都市交通研究所村井専務理事より、閉会の挨拶があった。

以 上