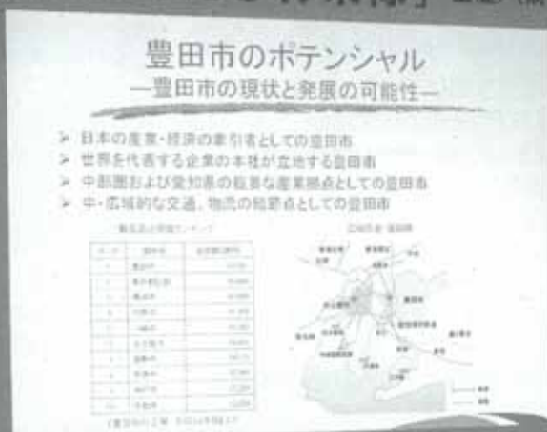


# 「まちと交通」～TTRI News Letter～

## 豊田市都心交通ビジョンシンポジウム特集号

### 号外

### 豊田市都心交通ビジョンシンポジウム 「研究所の考える将来像」 主催／(財)豊田市交通研究所



＝目次＝

開会挨拶、所長挨拶 P1

パネルディスカッション要旨 P2・3

ビジョン要旨(骨子) P4

関係各位の言葉 P3・4

豊田商工会議所 渡辺祥二会頭

国土交通省中部地方整備局 金井道夫局長

トヨタ自動車株式会社 渡辺捷昭社長

弊研究所は、平成18年12月21日(木)、6月に豊田市より諮問された「豊田市都心交通ビジョン」の答申(答申提出12月15日)をベースに「研究所の考える将来像」と題したシンポジウムを開催しました。

本号では特集を組んでシンポジウムの状況を紹介します。

＝当日プログラム＝

9:45-10:35

開会挨拶 鈴木公平研究所理事長・豊田市長

来賓挨拶 金井道夫国土交通省中部地方整備局局長

ビジョン発表 太田勝敏研究所所長

10:45-12:35 パネルディスカッション

コーディネーター 太田勝敏研究所所長

パネリスト 北沢猛東京大学大学院教授

宗田好史京都府立大学助教授

森川高行名古屋大学大学院教授

以上4氏は「豊田市都心交通ビジョン懇談会」委員

河木照雄豊田商工会議所副会頭

渡邊浩之トヨタ自動車株式会社技監

鈴木公平豊田市長



### 開会挨拶

鈴木 公平氏  
(豊田市長)

豊田市は2005年4月の広域合併を経て、07年度には次の10カ年計画である第7次豊田市総合計画をつくり上げていく段階にあります。未来に向けて豊田市はどうあるべきか。

環境への配慮、交通事故の増加、慢性的な渋滞といった問題にも対応し、中心市街地および各地域の交通のあり方、中心部に至る基幹交通ネットワーク、そして豊田市と市外を結ぶ広域交通ネットワークを念頭において、市全体の交通ネットワークをつくっていきたくて願っています。

今回の諮問の前に、都市づくりや交通ネットワークの専門家、当地の企業・商店街の代表の方たちと「円卓会議」の形で自由に意見を述べ合う場を得ました。このビジョン実現のために皆さまと一緒に考え、努力していきたいと、ご理解とご支援をお願いいたします。



### ビジョン発表

太田 勝敏  
(財団法人 豊田市交通研究所所長)

豊田都市交通研究所では、豊田市長の諮問を受け、豊田市の個性を活かした美しい街づくりのため、専門家の方々と濃密な議論を重ね、都心交通ビジョンの提言を行いました。このビジョンを公表して、行政、企業、商店街、そして一般市民の皆さまを含めて広く共有し、実現に向けて動き出すために、シンポジウムを開催しました。

このビジョンでは中心市街地と豊田市全体の交通ネットワークのあり方を考え、30年先を見据えた大胆な提案も含まれています。「クルマのまち」として世界に誇れるこの豊田市が、市民の活気にあふれ、グローバルな視点から見ても競争力のある街となるよう、今後の議論を展開するきっかけとなれば幸いです。 ※ビジョン要旨は4ページ



**北沢 猛氏**  
(東京大学大学院教授)  
経歴/1953年生まれ。東京大学卒業。横浜市都市デザイン室長を経て、1997年東京大学新領域創生科学研究科環境学空間研究室。博士(工学)。アーバンデザイナー・横浜市参事など。

## 文化・環境・交通を整備し、コンパクトで持続的な都市へ

都市づくりの世界共通のテーマは、環境に優しく持続可能な社会を形成することで、「都市の価値」を高めることです。豊田市には、世界水準の産業があり、一方で豊かな自然が身近に残っており、潜在的な資源や価値があります。風景が良くないなど、空間的には課題も多く、長期にわたる目標像を持ち再編していく必要があります。

「コンパクトシティ」の考え方が適していると思います。都市は成長にともない中心から郊外へと拡散し、個々の住宅は改善されたかもしれないが、全体としては魅力を失い、かつ非効率な構造となってきました。都心を高機能とし緑や文化を味わえる空間を創造して、多様な交通でネットワークすることで、高齢者も含めて人が集う都市に再編するものです。「文化・環境・交通」の3つを合わせ整備することで、将来の高齢社会や人口減少社会にあっても、人々の活動量は減らないどころか、増やして活気ある都心そして都市とすることは可能です。

豊田市は産業の活力もあり、都市構造の再編に思い切った投資を行っても充分にそれに見合った成果と資金の回収もできると思います。官と民と地域、言わば官民学の連携、ビジョンを実現する新しい組織づくりも進めて欲しいと思います。



**宗田 好史氏**  
(京都府立大学助教授)  
経歴/1956年生まれ。法政大学卒業。京都大学で工学博士。国際連合勤務を経て1993年より現職。国際記念物遺産会議理事、東京文化財研究所客員研究員など。

## 市民が求める都心文化、商業のかたちを

都心文化を育てていくには、都心の商業の新陳代謝を高め、市民の消費ニーズに対応した構成にしていかなければなりません。かつて1980年代の中心市街地には、デパートを頂点に一流ファッション店、その周辺にスーパー、商店街、飲食店という商業ヒエラルキーが構成されていました。それが時代とともに入れ替わる中で、新しいニーズを拒むと、業種が単一化し、本来都心ももっていた多様性がなくなり衰退しました。

例えば女性がリラックスできる美容院などのサービス業が増えると、それを追いかけてファッションの店が増え、お洒落な飲食店が増える。交通システムはこの都心文化ができるメカニズムを支えるものと考えていけばよいのです。

また、都心の地価が高くなると市の自主財源の柱のひとつである固定資産税も増加します。豊田市ではトヨタ自動車がちゃんと税金を納めています。たとえトヨタがなくなっても生きていける自立した都市になることが大切です。自立して初めて女性や子どもたちがどんな街を求めているかがわかります。



**森川 高行氏**  
(名古屋大学大学院教授)  
経歴/1958年生まれ。京都大学卒業。米国マサチューセッツ工科大学でPh.D.。名古屋大学助教授を経て現職。豊田市交通まちづくり推進協議会委員、(財)豊田市交通研究所研究企画委員など。

## 街づくりに欠かせない「交通」の視点

「交通」から街づくりを考える意義には、3つポイントがあります。

まず街自体の形が、交通システムによって変わってきます。自動車ベースの街は市街地が大きく広がる形になりがちですが、鉄道が発達しているところは駅が拠点のメリハリある形になります。2つ目は、土地利用のマネジメントがしやすいことです。日本では、土地は細分化され民地が多く権利意識も強いので、行政もなかなかタッチできませんが、道路・鉄道は公共の空間としてマネジメントすることができます。3つ目は、交通システム自体が環境やエネルギー問題に対するインパクトが大きいことです。交通システムを改善することが環境、エネルギー問題の解決につながります。

今回のビジョンでは、新概念の交通手段、世界初の駐車デポジット制度、トランシットモールといった施策を組み合わせ、都心における人・車・公共交通の新しい交通システムを示していければと思います。



**河木 照雄氏**  
(豊田商工会議所 副会頭)

## 商業活性化のために当事者がすべきこと

中心市街地が整備されたとき、シャッターの中をどうしていくかは私たち事業者の課題です。商工会議所では、中心市街地全体をひとつのショッピングモールと見立てて商業活動をやっていこうという考え方を基本に中心市街地活性化に取り組んできました。本年(平成18年)10月には豊田市中心市街地活性化協議会を立ち上げ、市と意見交換しています。街づくりを誰かにやってもらうのではなく、そこで事業を営む私たちが当事者意識をもって参加しなければなりません。

よく「車が入れなくなったらお客さんが来なくなる」と言われます。たしかに、歩く人が入る店と車の人が入る店は根本的に違います。車を店の前の駐車場にとめたら、そこ以外のお店には行きません。しかし歩く人々を店に誘導するには、店の中をきれいにし、一人の人が2つ、3つの店に入るような効果を狙っていくことになります。

商業は都心の大きな魅力の一つです。商店街も楽しく、いろいろなところで買い物できる街に向けてきちんと役割を果たしていきたいと思います。



**渡邊 浩之氏**  
(トヨタ自動車株式会社 技監)

## 都心地区と副次核を結ぶ新しい交通

自動車はハイブリッドや燃料電池、ITS(高度道路交通システム)の技術で大きく変わろうとしています。公共交通も利便性と環境負荷を両立させた上で、お年寄りや通学児童などの交通弱者にも利用していただける乗り物が登場するでしょう。またITSシステムで街・道路と通信でき、安全で環境へのエネルギー負荷の少ない車になるでしょう。このような状況で街の形が変わってゆく必要があるのではないのでしょうか。「豊田市駅を降りたら森だった」「緑の中に都市がある」、そういう街が理想でしょう。駐車場を地下に移し地上を緑でおおってしまうのも方法です。

また、豊田市は歴史的に高岡、高橋、足助といった分散した核が集まってできた街であります。工場も分散しています。そうした副次核となる地域間の交通を見直し、大型バスにお客さんが数人しか乗っていないのではなく、従来の概念を取り払った新しい交通システムを創り出す必要があるでしょう。各地域で育まれた文化を大切にしながら、「交通」の新しい形の創生の場として、世界中の人から注目されるような独自性の高い街にしなければいけないと思います。

※ITS=Intelligent Transportation Systems の略



**鈴木 公平氏**  
(豊田市長)

## 戦略的なプランと官民学の共働で結果を出す

都心に集う人々の数を増やすには、中心市街地の交通についてしっかり議論する必要があります。従来はそれが欠けていましたが、今回の議論の成果がここにあります。

過去に大型店の閉店に際し、行政が介入すべきが悩んだことがあります。結果的に、早い段階で「豊田まちづくり株式会社」を立ち上げて対応し、それを契機に中心市街地で活動する人たちの姿勢も変わってきました。

今回のビジョン提言を受け、有識者や街づくりプロデューサーなどの専門家も交えて、中心地活性化計画やビジョンを策定しています。また公共交通に関しては、都心や鉄道駅と地域の核を連絡する幹線と地域の交通でネットワークを構築することが重要。公共交通の利用者が増えることにより地域に与える経済効果や、CO<sub>2</sub>削減による環境への影響なども評価の視点に加えて施策を推進していきたい。

新しい街づくりは、市民の皆さんのコンセンサスを得て事業化していくことが必要です。行政と企業、商店街、そして市民の皆さんが一体となった推進体制を整え、できるだけ近い将来に一定の成果が出るようにしていきたいと考えています。

●コーディネーター  
**太田 勝敏**  
(財団法人 豊田都市交通研究所所長)  
経歴/1942年生まれ。東京大学卒業。米国ハーヴァード大で「Ph.D.」。東京大学教授を経て2003年より現職。(財)豊田都市交通研究所では設立当初(1991年)より研究会委員、2000年より理事、2003年より副理事長・研究所長。



# “クルマのまち”豊田だからこそ、次世代交通ネットワーク構想から始まる街づくり

### ビジョンの実現に向け、総力を結集

豊田商工会議所会頭  
(豊田市中心市街地活性化協議会 会長)  
**渡辺祥二氏**

今求められている持続可能でコンパクトなまちづくりの「解」を豊田市の中心部で、いかに実現するか？  
これが我々、中心市街地活性化協議会に課せられた使命と考えます。  
広域豊田市には、特色を持った各地域の核があります。これらをネットワークで結び、多様な魅力と興行きのあるまちとするとともに、シティ・アイデンティティを感じさせる中心部の整備が不可欠であります。  
「高度な先端技術が映え、水と緑の豊かなまち」・「最新の交通システムが実感できるモデル都市」・「暮らしやすさと人々が集う活力溢れるまち」を目指し、各界・各層の方々との総力を挙げて、このビジョンの実現に最大限の尽力をさせていただきます。大いなるご協力をお願いします。

## ～研究所が示すビジョン(要旨)～

### 【都心が果たすべき役割】

都心を核に緑の連続を図り、交通の骨格を整え、  
都心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します

### 都心活力の源泉である都心の昼夜間人口の増大をめざします

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

### 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)
- ・豊田市型職住接近モデルの構築
- ・地上面と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 など

### 【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します
- 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します
- 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します

#### 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

- 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します
- ⑤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、にぎわいを高めます
- ⑥都心生活を楽しみ豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整えます

#### 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します
- 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ります
- ⑨ITSを活用し、人と車の未来を見せる「かしこい交通社会」を実現します

※ビジョンの詳細については研究所までお問い合わせください



国土交通省  
中部地方整備局長  
金井 道夫氏

いま、全国の各地方都市において地域格差の是正、自立、中心市街地の活性化といった課題に対して取り組みが行われています。ここ豊田市でも各地域の連携強化と都心部の活性化が大きな課題だといわれています。

ここは世界トップクラスの自動車産業の中心地であり、非常に活気があります。既に全国に先駆けて、自動車とITS(高度道路交通システム)技術を活用し、より安全で環境にやさしく、快適な先進未来都市をめざして、さまざまな実験や施策を市民参加型で展開しています。

今回のような取り組みを通じ、この豊田市がより魅力のある、美しく品格のある都市として、わが国だけでなく世界の都心整備のモデルとなることを期待し、皆さまの取り組みに対し、国土交通省も最大限の協力を申し上げたいと存じます。



トヨタ自動車株式会社  
取締役社長  
渡辺 捷昭氏

### 世界に先駆けた「夢の街」の実現を

私は、社長就任以来、機会がある度に、「走れば走るほど空気がきれいになるクルマ」、「人を傷つけないクルマ」、「乗れば乗るほど健康になるクルマ」等、私が思い描く「夢のクルマ」の実現について、語ってきました。そして、その「夢のクルマ」や様々なモビリティが、笑顔溢れる人々の暮らしの中や、緑に囲まれた街の空間に溶け込んでいる情景を思い浮かべます。これこそ、まさに、「人」「クルマ」「環境」が融合された(三位一体)、「夢の街」ではないかと考えます。

この考えは、今回、理想の街づくりに向け提案された「豊田市都心交通ビジョン」の目指すべき方向とも一致しており、是非とも実現させていただきたいと思えます。

私共も、クルマづくりや交通に携わる企業の一員として、ここ豊田市で世界に先駆けた「夢の街」が実現できるよう、皆様と一緒に取り組んでいきたいと思えます。