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』

開 催 記 録

平成１８年１２月２１日（木）開催

主催／（財）豊田都市交通研究所

（目　次）

（敬称略）

頁

◆概要 …… 1

◆開会挨拶 …… 2
豊田市長　鈴木　公平

◆来賓挨拶 …… 4
国土交通省中部地方整備局　局長　金井　道夫
（道路部長　酒井　利夫　代理）

◆ビジョン案の説明　～研究所の考える将来像～ …… 5
（財）豊田都市交通研究所　所長　太田　勝敏

◆パネルディスカッション　～豊田市都心交通ビジョン～ …… 18
（コーディネーター）
（財）豊田都市交通研究所　所長　太田　勝敏
（パネリスト）
東京大学大学院　教授　北沢　猛
京都府立大学助　教授　宗田　好史
名古屋大学大学院　教授　森川　高行
豊田商工会議所　副会頭　河木　照雄
トヨタ自動車株式会社　技監　渡邉　浩之
豊田市長　鈴木　公平

◆閉会挨拶 …… 43
（財）豊田都市交通研究所　専務理事　村井　清

◆シンポジウム開催状況写真 …… 44

◆シンポジウム配付資料 …… 45

◆シンポジウム参加者アンケート結果 …… 51

2006 年 12 月 21 日（木）
9:45～12:30
豊田産業文化センター　小ホール

主催：（財）豊田都市交通研究所

TTRI
Toyota Transportation Research Institute

■概　要■

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～

（財）豊田都市交通研究所では、豊田市長の諮問に対する答申として、豊田市の都心交通ビジョンを提言しました。この提言について広く公表し、一般市民を含めた広範な議論を喚起することを目的として研究所の考える都心の将来像についてのシンポジウムを開催します。

（プログラム）

①開会挨拶 ～なぜ、今都心交通ビジョンか？～	鈴木　公平 豊田市長		9:45～10:30
②来賓挨拶	金井　道夫 国土交通省中部地方整備局局長		
③都心交通ビジョン案の説明 「研究所の考える 豊田市都心交通ビジョン」	太田　勝敏 (財)豊田都市交通研究所所長		
休　憩			10:30～10:40
④パネルディスカッション	ｺｰﾃﾞｨﾈｰﾀｰ	太田　勝敏 (財)豊田都市交通研究所所長	10:40～12:30
	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	
		河木　照雄 豊田商工会議所副会頭	
		渡邉　浩之 トヨタ自動車（株）技監	
		鈴木　公平 豊田市長	

■開会挨拶■

豊田市長　(㈶豊田都市交通研究所　理事長)
鈴木　公平

おはようございます。年末ということもございまして、公私共に格別ご多用の中、こうした機会を設けさせていただき、また、大勢の方にご出席いただきまして本当にありがとうございます。また、国土交通省中部整備局の道路部長さんにおかれましては、財務原案が示された直後の大変お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

先般、都心交通ビジョンの答申をいただきました。かつて都心の交通について検討してこなかったかというと、決してそうではありません。都心の問題は古くて新しい課題で、全国地方都市、苦戦をしながらもそれぞれ頑張っているわけです。皆さま方もご承知のように、当市は大型店の撤退を経験しまして、中心市街地における商業機能に大変大きな痛手を被りました。都心総合整備基本計画や中心市街地活性化基本計画などを策定して、長年にわたって都心のまちづくりに取り組んできましたが、今、あらためて豊田市の都心を今後どのように整備をしていくのかという計画をしっかりとつくり上げることが大事だということです。

ご承知かと思いますが、まちづくり三法が改正されまして、新たに中心市街地の活性化計画をつくらなくてはいけないというタイミングでもあります。豊田商工会議所でも中心市街地活性化に関する協議会を設立されまして、現在議論していただいているところでもあります。また、昨年豊田市は広域合併をいたしました。豊田市の 10 カ年計画、豊田市総合計画の成案に向けてしっかり議論してつくり上げていくタイミングでもあります。

そんな中、都心交通ビジョンを策定して、都心の交通のあり方、交通をテーマにした都心整備のあり方をしっかりとつくり上げていきたいという趣旨でございます。都心といわれる豊田市の駅周辺地域について、交通という領域ではしっかりとした議論をしてこなかったと反省しております。マイカーを中心とした交通の仕組みを前提に都心の整備が進められているので、公共交通の機能が弱いといわれ続けてきました。広域都市になりましたし、地球環境の問題もあります。交通事故が

一向に減らないという問題もあります。渋滞が慢性的に発生しているという問題もあります。それらを都心というエリアの中でどう捉えていくかということを念頭に置きながら、都心の交通のあり方を考える必要があるという思いに至りました。

豊田市全体の交通のネットワークをつくりたい。１つは地域の交通のあり方。合併しましたので、少し狭い地域のことを指していますが。そして、都心に至る基幹交通のネットワーク。もう１つは、豊田市から外へ向かう広域的な交通のネットワーク。そうしたものを念頭に置きながら交通まちづくりを進めていき、それに連動して、都心における交通のあり方を考えていきたいと思っています。

後ほどシンポジウムでご登壇いただきます先生方とは、円卓会議のような形で自由に思いの丈を話し合う場に出席させていただいて、あまり制約のない形で意見を申し上げ、議論をさせていただきました。「かなり思い切ったことをやっていきたい。どのように実現していくかはこれからの努力に負うぐらいの認識でいきたい。あれが難しい、これが難しいという議論になりがちですが、この際そういうことをあまり考えないようにしたい」という思いでお話をさせていただいたような気がします。今回の都心交通ビジョンのご答申は、そうした私の思いも踏まえていただいたのかなと思っています。

中には、いささか思い切ったビジョンになりすぎていはしないかという受け止め方をなさる方もいらっしゃるかと思いますが、まず目標をしっかり掲げて、みんなでしっかり取り組んでいくことが非常に大事だと考えています。中心市街地で事業を展開しておられる方々、あるいは、豊田市も非常に広域になりましたので、市役所から車で走って１時間かかるような地域で生活しておられる方々も含めて、理解を深めていただく努力を一生懸命していきたいと思っています。その上で、ご支援やご協力をいただき、ぜひとも成し遂げたいという思いでいます。

まず、その一歩として、シンポジウムを開催していただいたわけですが、ご参会の皆さま方にも、こうあってほしい豊田市の姿をイメージしていただく中でご理解をいただき、さまざまな形でご支援をいただければ大変ありがたいと思っております。今日ご出席いただきましたことに心から感謝申し上げると同時に、その辺を十分おくみ取りいただけるように心からお願いしまして、冒頭の挨拶とさせていただきます。皆さま、ありがとうございます。どうぞよろしくお願いいたします。

■来賓挨拶■

国土交通省中部地方整備局長　　金井　道夫
(道路部長：酒井　利夫　代理)

おはようございます。ただいまご紹介をいただきました国土交通省中部地方整備局道路部長の酒井でございます。金井中部地方整備局長がご挨拶する予定でしたが、急用ができましたので、私が代理で参りました。

日ごろは国土交通行政の推進にご協力、ご支援いただきまして本当にありがとうございます。この場をお借りして御礼申し上げます。

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。

簡単ですが私の挨拶といたします。ありがとうございました。

■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ただいて、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。

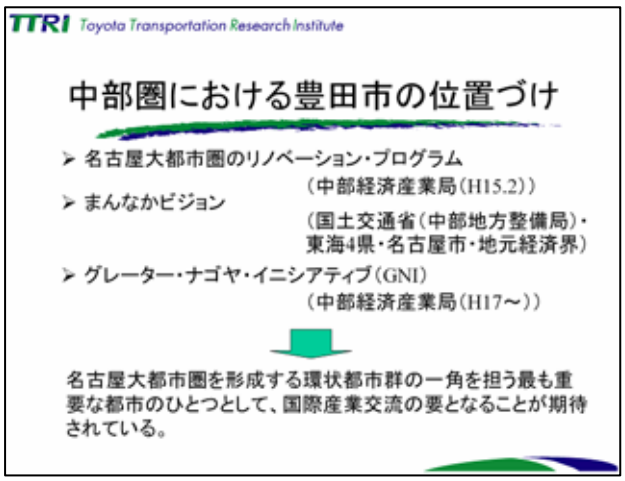
実行していく過程には、現実的な制約や費用の問題、その他幾つかの課題が出てくると思います。やりながら片づけていかなくてはいけない問題が多数残っています。ですから、行政だけではなくて、市民の皆さま、企業の皆さま、あるいは商店街の皆さま、まさにまち全体で一緒になって考えていただき、まず方向について合意をいただきたいと思います。それから、徐々に具体的なプログラム、目標、そのための施策を詰めていっていただきたい。そういう思いでまとめています。

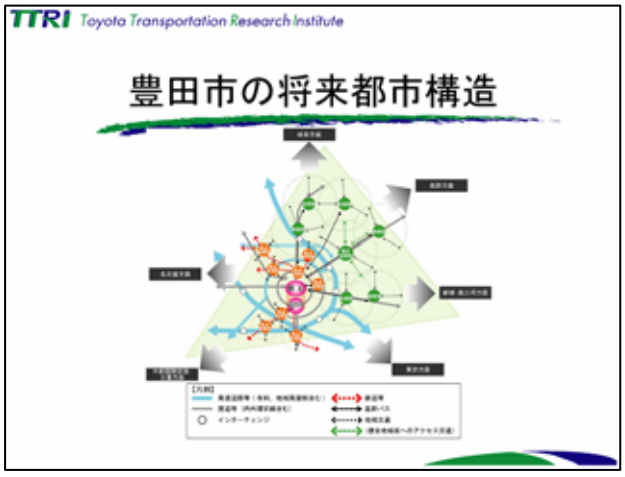
お手元に資料が配布されていると思います。全体を詳細に説明する時間はありませんので、ごく簡単に内容をお話しいたします。

【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か、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





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いうことです。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います。

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いう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、商店街その他もあまり活気がないため、豊田市駅か

TTRI Toyota Transportation Research Institute

都心交通ビジョンにおける都心

TTRI Toyota Transportation Research Institute

都心の現況と課題－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。

TTRI Toyota Transportation Research Institute

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	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
		業務就業者数(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

TTRI Toyota Transportation Research Institute

都心部の現況

<都心部現況従業・居住人口（人）>

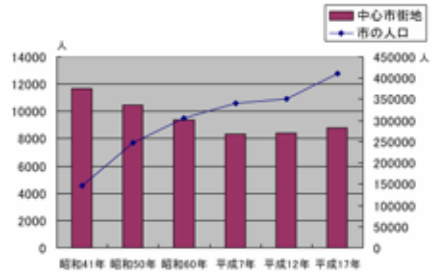
	A-1	A-2	B	計
業務	2,922	3,389	2,636	8,847
商業	1,420	833	966	3,219
住宅	1,379	2,523	4,747	8,649
計	5,621	6,745	8,349	20,715

<都心部現況業利用延床面積（㎡）>

	A-1	A-2	B	計
業務	20,389	63,059	74,402	157,850
商業	174,876	70,562	27,818	273,258
住宅	74,492	154,939	236,578	465,939
計	269,689	288,560	338,798	897,047

TTRI Toyota Transportation Research Institute

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】

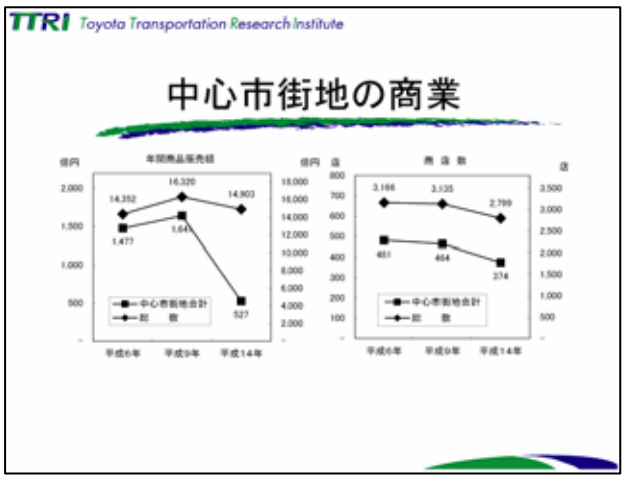
これは都市間のデータを比較したものです。豊田市の場合、都心の就業人口は居住人口の 2 倍強です。ほかの都市は、中には大きな都市もありますが、居住人口の 7～8 倍、10 倍という形で就業人口が集まっています。都心と呼んだ地域に集積していないという状況の表れかと思います。都心部の現況を見ても、昼夜間人口が合計 21,000 人ぐらいです。床面積が 90 万平米ですから、都市計画上、許される容積率から考えると、随分空いています。合併しましたので、全体の人口は増えていますが、中心部は安定したままです。中心商業地は豊田そごうが閉店したこともあり、商業床面積その他で全体的に衰退に至るということで、このま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

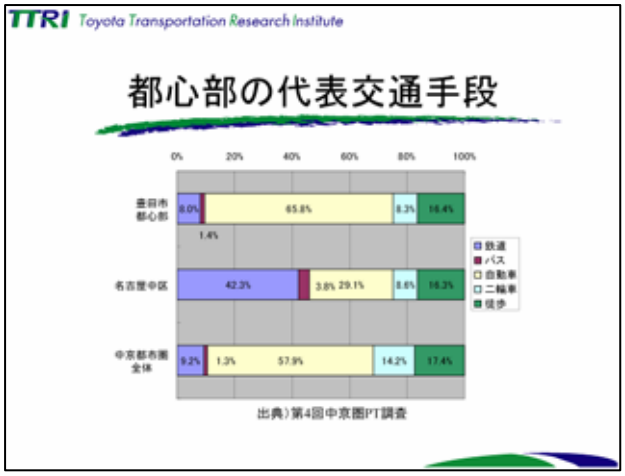
【都心の現況と課題－環境－】

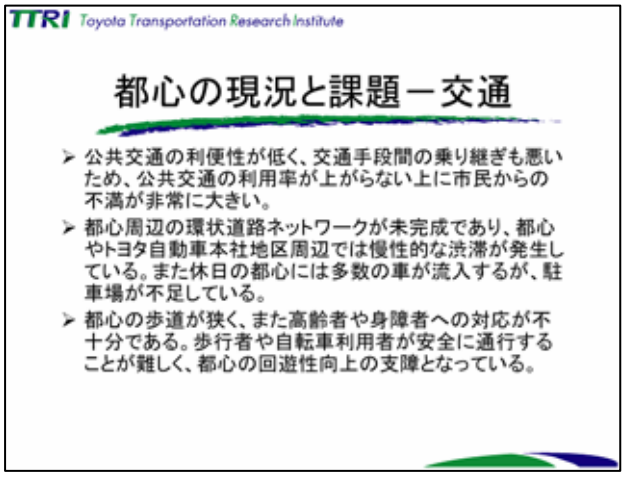
次に、環境面から見た都心の現況と課題のまとめです。矢作川や毘森公園など、緑や水は周りに随分ありますが、都心の真ん中とうまくつなぐ仕組みがない。それから、公共交通のサービスが十分でない。これは都心部での交通手段をパーソントリップ調査という手法で調べた結果ですが、３分の２が車です。ほかの都市の中心部に比べて公共交通の利用が少ない状況になっています。結局、皆さまは自動車を使っているわけです。自動車のまちだから自動車を使うのは当然かもしれませんが、自動車だけでは皆さまの交通、足の確保はできません。市民の中にはお年寄りや子どももいらっしゃいます。皆さまの足を確保することは大変重要かと思います。

【都心の現況と課題－交通－】

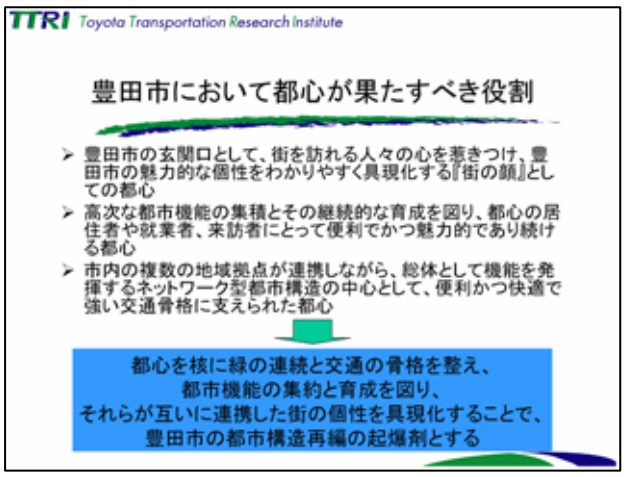
これは交通から見た都心の現況と課題のまとめです。今お話しした公共交通の問題があります。また、道路では渋滞問題が発生しています。また、徒歩、自転車での移動という観点からまちの中を見ていただきますと、非常に不連続であったり、幅が狭かったり、対応が不十分で安心して歩ける状況になっていません。







【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。

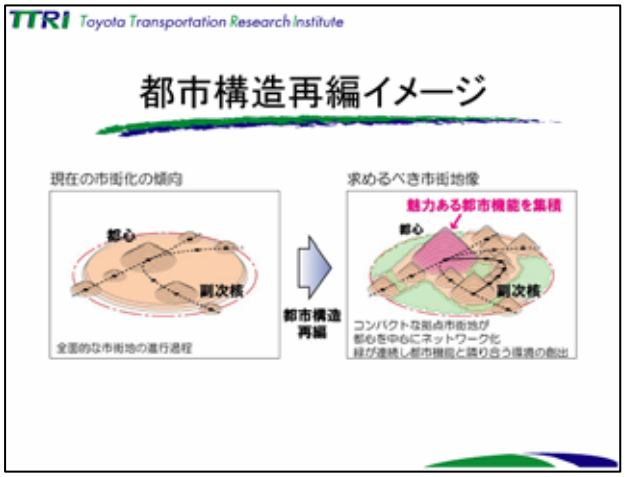
つまり、都心を核に緑を連続させて交通の骨格を整え、都市機能の集約と育成を図り、それらを互いに連携させて、まちの個性をつくっていく。やはり豊田市の中心はこうだとブランド化されているような、世界の車産業の中心として、新しい車の使い方が具現化されているような、そういうまちという印象を持っていただけるような都心にしていく。これが大きなテーマではないかと思っています。

【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が、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、波及人口といいますか、付随するいろいろな人口が増えてくるだろう、増や

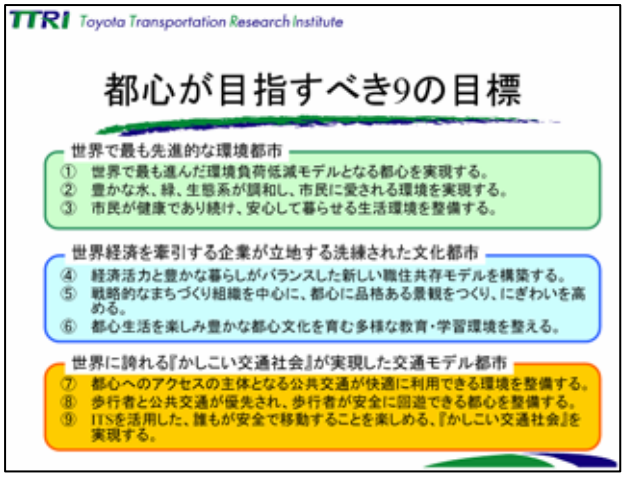
したいということです。それによって都心部に新しい集積をつくりたいという考え方です。とするとやはり都心と副次核その他を緊密に結ぶ交通手段を、公共交通を含めて考えないといけないということです。

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）」を組み合わせて、「TECH2（てくてく）豊田」といっています。テクノスクエアー、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らどうかということです。

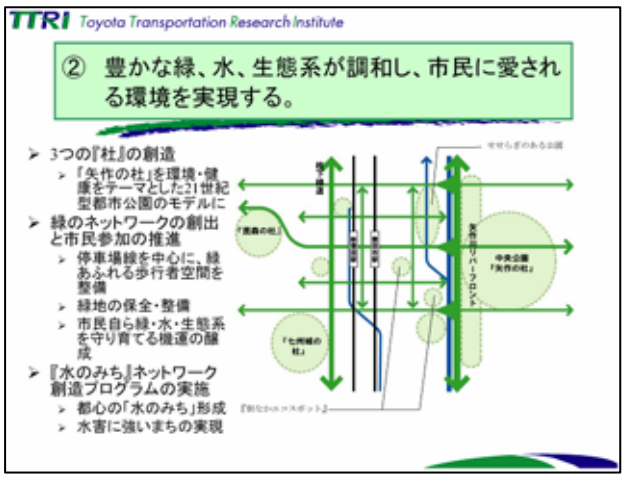
【環境都市づくり】

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。

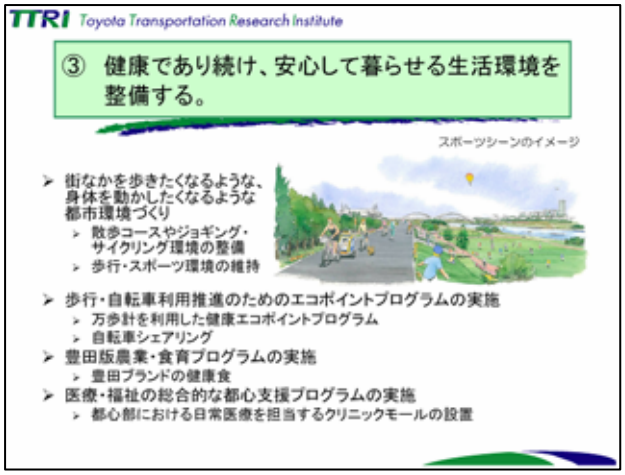
２つ目は「豊かな緑、水、生態系が調和し、市民に愛される環境を実現する」。豊かな自然の背景がありますので、それをもっと都心に取り入れたい、都心と一体的につくりたいということです。矢作川リバーフロント、それを越えたところに矢作の杜をというような提案もあります。毘森公園、七州城ともうまく結んだグリーンのネットワークをつくりたいということです。イメージとしては、こんな形でまちの中にもエコスポットを置いて、皆さまに喜んで歩いていただける健康都市にしたいという意味があります。

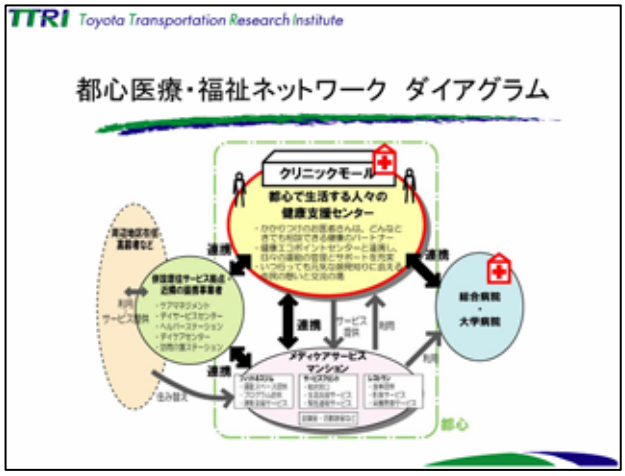


３つ目は「市民が健康であり続け、安心して暮らせる生活環境を整備する」。車依存は健康上問題ではないかという議論が欧米で起こっています。いずれにしても、健康の面から歩くことを見直すことは大変重要だと思いますので、それを支援する施設を幾つか同時につくったらどうか。歩行者、自転車、プラス医療的なものです。この医療・福祉ネットワークについては詳しく説明いたしませんが、健康を維持増進するため、喜んで参加していただけるような施設と連携するということがあるかと思います。

【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かということです。



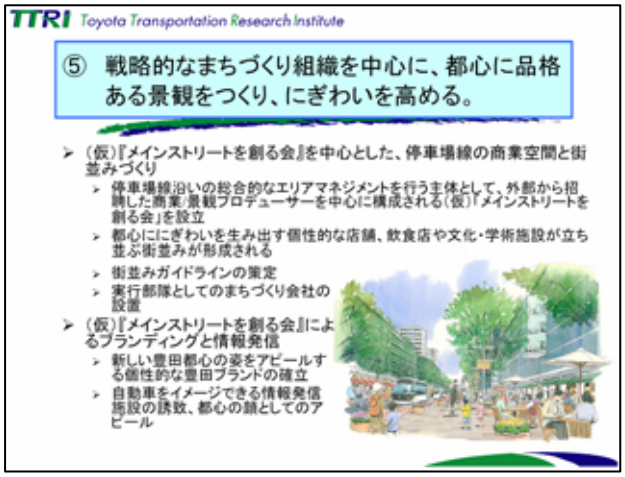


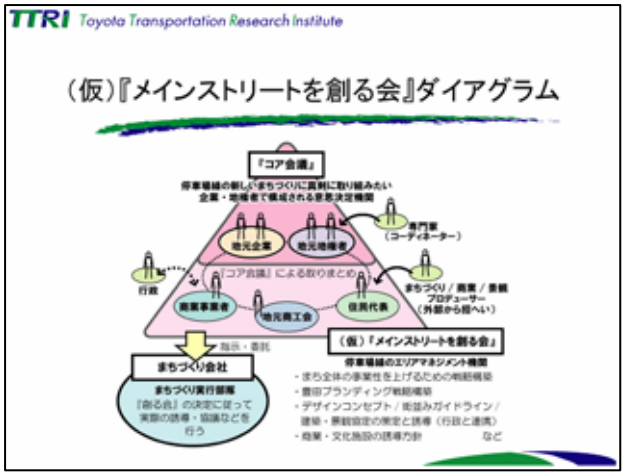
５つ目は「戦略的なまちづくり組織を中心に、都心に品格のある景観をつくり、にぎわいを高める」。景観は一番遅れている分野の１つかと思います。単に人がたくさんいればいいというのではなくて、やはり誰が見ても美しい、印象に残るまちづくり。これは大変難しい話です。まさに市民や企業と協働してやらないといけないということで、仮に「メインストリートを創る会」というマネジメント機構が示してあります。行政と一体となって、一部については法律を改正してもらいながら積極的に取り組むための仕組み、アイディアのもとになるようなものを外部の専門家を雇ったりして考える組織です。協働、みんなで考えてつくる。そして、実施する部隊はまた別途つくると。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。

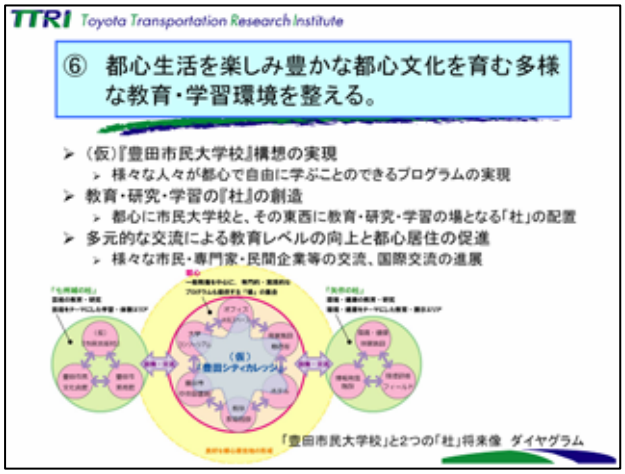
停車場線が軸になりますので、そこでのイメージです。にぎわいを高めていくためにも、メインのシンボル的な道路を中心に、環境や交通の面で世界に誇れるものをこの空間に集中させてつくり上げる。両側には民地がありますから、地主の皆さまや商店街の皆さまにご協力いただかないとできません。それを工夫するのが、先ほど言いましたエリアマネジメント、この場合には（仮）「メインストリートを創る会」です。ほかのところでも進んでいますので、できないことではないと思っています。

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ではありません。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「都心生活を楽しみ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、生涯教育といいますか、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





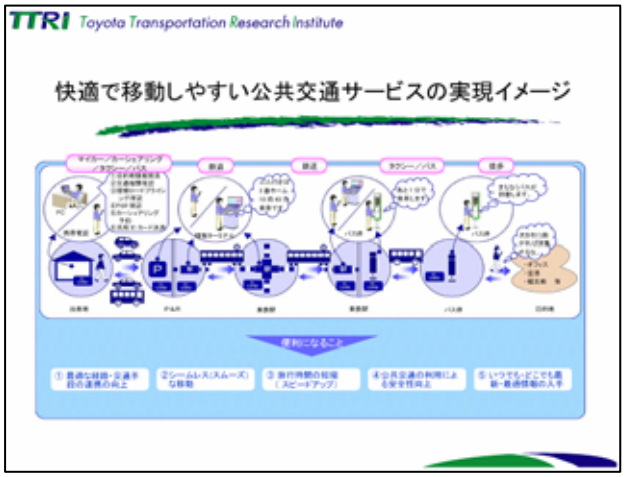


たり、個人の趣味であったり、いろいろあるかと思います。そういうライフスタイルを楽しめる場所として、多様な大学、教育の場や芸術文化を育てる施設をつなげていく。いろいろな言葉が入っていますので、また後で見ていただきたいと思います。考え方としては、人生全体を通して、いろいろな教育の機会や文化、芸術性に接し得る場にしていきたいということです。そんな大きな施設をつくる必要はないだろうと思います。スポット的なものをネットワーク化して、みんながそれを育てていく形はどうかという提案です。イメージ的にこんな形の環境芸術エリア、環境・健康教育エリアを杜の中に設置するという考え方です。

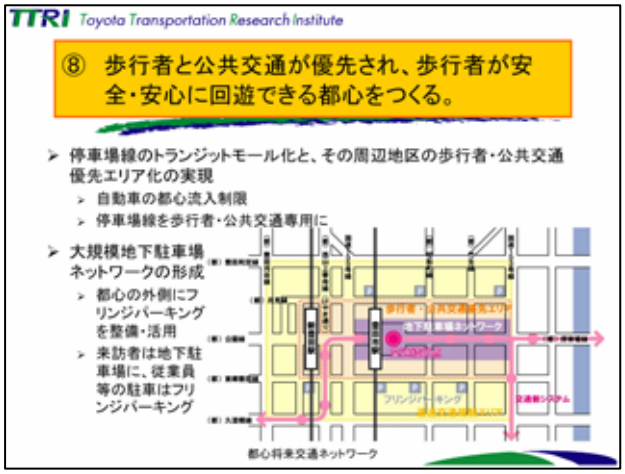
【交通モデル都市】

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、副都心といいますか、副次的な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。



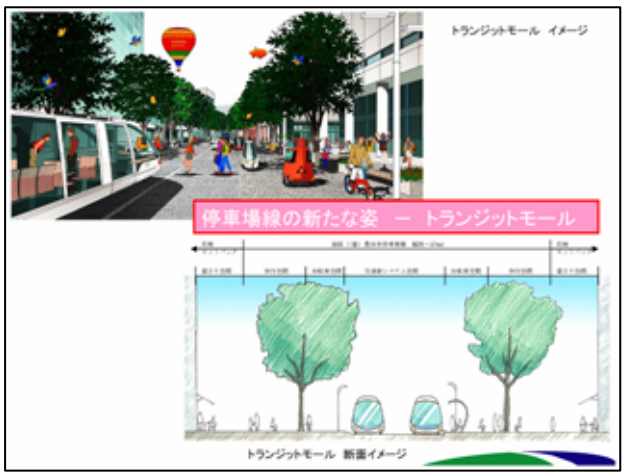
１つには、一番混雑している中心部には通過交通など関係のない車はあまり来ないようにしてくださいということで、都心の外側の黄色い部分では通過交通を排除する。そのためには、通過交通を収容する環状道路や都心の周辺道路をきちっと整備することが大前提です。直接関係のない車はそういうところに誘導して、迂回していただくということです。それから、真ん中、駅前の停車場線ですが、ここは歩行者、自転車、公共交通中心になりますので、その沿道にお住まいの方は地下の駐車場に止めて、あとは公共交通あるいは徒歩でという形です。都心に用事のある方も、周辺部の駐車場まで車で来ていただいた後、歩行あるいは公共交通に乗り換えていただく。ヨーロッパではこのやり方がごく普通です。いろいろなヨーロッパのまちを見て気づきましたが、この 20～30 年間、相当な投資をして都心を通過する主要な道路や駐車場を地下に回して、地上を人と公共交通に開放しています。

私どもの大きな提案は、停車場線を中心に都市の軸をつくり、そこを歩行者、自転車の空間にしましょうというものです。公共交通は入りますので、トランジットモールというような言い方になっています。こんな形のイメージになります。その中には新しい交通手段、アイユニット（i-unit）的なものなど、楽しい乗り物もあっていいのではないかということです。

９つ目の目標は、「ＩＴＳ（ソサエティ）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」。技術をうまく使うということでは、ＩＴＳ。いかにその技術を生かして新しい「かしこい交通社会」をつくるかということです。ＩＴＳを市民の生活、私どもの生活の中に役立てなくてはいけないと思っていまして、ぜひともこういった形でやっていきたいと考えています。

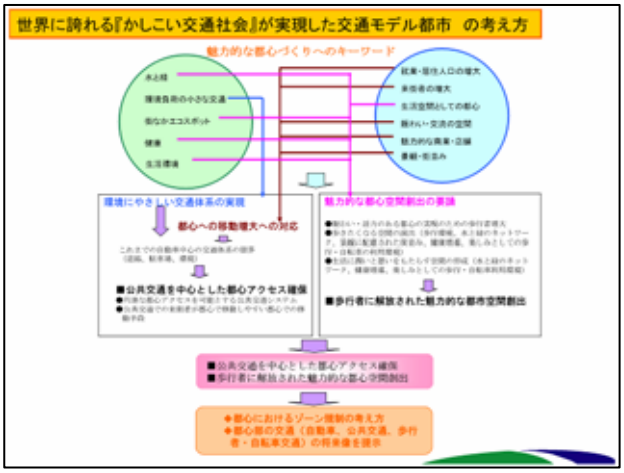
【将来イメージ】

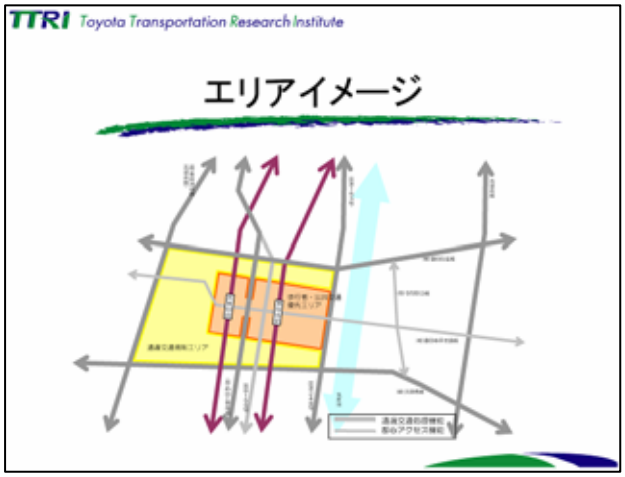
以上のことをまとめた豊田市都心部将来構想図です。上から見たイメージ図ですが、緑と中心の軸が強調されています。こういった考え方の中で都心を考えたらどうかということです。こちらは鳥観図的な形になっています。こんな形で部分を重点的にやりながら、今のような方向を目指したらどうかということです。

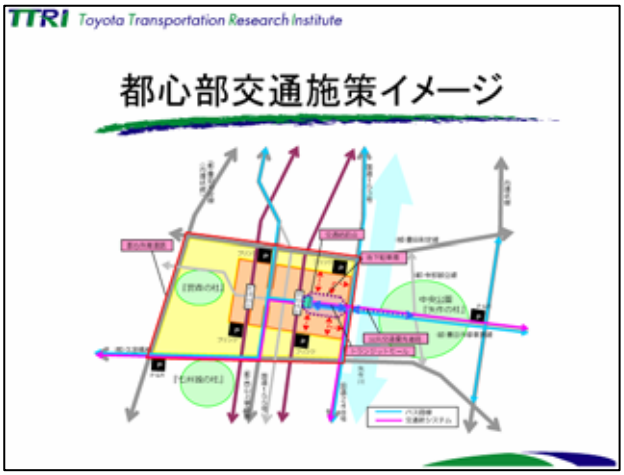


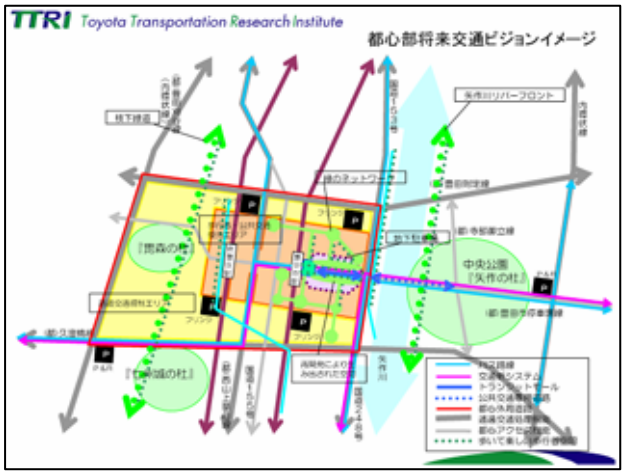
今日は時間がありませんので、ここまでとさせていただきたいと思います。交通については資料にも入っているかと思います。資料を見て、あるいは、パネルディスカッションの中でまたいろいろと議論があろうかと思います。

以上、ビジョンということで研究所の考えた案を説明させていただきました。ご清聴ありがとうございました。



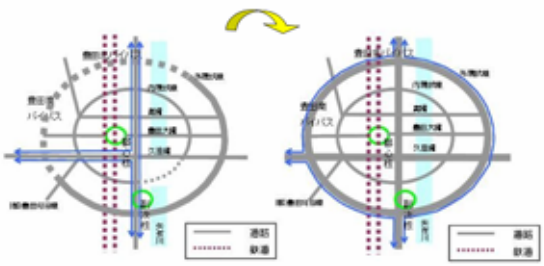






TTRI Toyota Transportation Research Institute

都心部周辺広域交通展開　概念図



TTRI Toyota Transportation Research Institute

都心部周辺広域交通展開　詳細図

TTRI Toyota Transportation Research Institute

将来の都心周辺の主要な公共交通ネットワーク

TTRI Toyota Transportation Research Institute

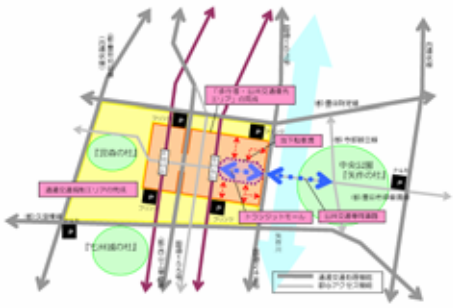
2010年度（予定）の主要な公共交通ネットワーク

TTRI Toyota Transportation Research Institute

自動車交通展開計画
（第1ステップ･･･5～10年後を目処）

TTRI Toyota Transportation Research Institute

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）



TTRI Toyota Transportation Research Institute

パーキングデポジットシステムの概要

TTRI Toyota Transportation Research Institute

公共交通展開計画
（第1ステップ･･･5～10年後を目処）

TTRI Toyota Transportation Research Institute

公共交通展開計画
（第2ステップ以降･･･中･長期の計画目標）

TTRI Toyota Transportation Research Institute

歩行者･自転車交通展開計画
（第1ステップ･･･5～10年後を目処）

TTRI Toyota Transportation Research Institute

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）

TTRI Toyota Transportation Research Institute

停車場線の街並み

TTRI Toyota Transportation Research Institute

停車場線から見た豊田市駅

TTRI Toyota Transportation Research Institute

豊田市駅から見た停車場線

■パネルディスカッション■

～豊田市都心交通ビジョン～

パネリスト　　北沢　猛
東京大学大学院　教授

パネリスト　　宗田　好史
京都府立大学　助教授

パネリスト　　森川　高行
名古屋大学大学院　教授

パネリスト　　河木　照雄
豊田商工会議所　副会頭

パネリスト　　渡邉　浩之
トヨタ自動車㈱　技監

パネリスト　　鈴木　公平
豊田市長

コーディネーター　　太田　勝敏
(財) 豊田都市交通研究所　所長

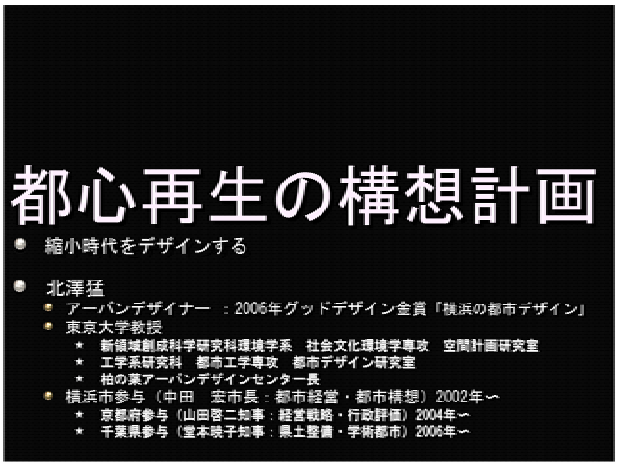
(太田所長)

12 時 30 分までという短い時間ですが、都心ビジョンを中心に豊田市の都心がどうあるべきかということについて先生方のご意見をいただければと思います。

３つのテーマに分けています。最初に、自己紹介を兼ねて、豊田市に対する思いや豊田市との関係についておっしゃっていただいて、その後、都心ビジョン全体についてのご意見やお考えをいただきたいと思います。最後に、交通関係、その他ということでご意見をいただきたいと思います。

早速、北沢先生からよろしくお願いいたします。

(北沢教授)

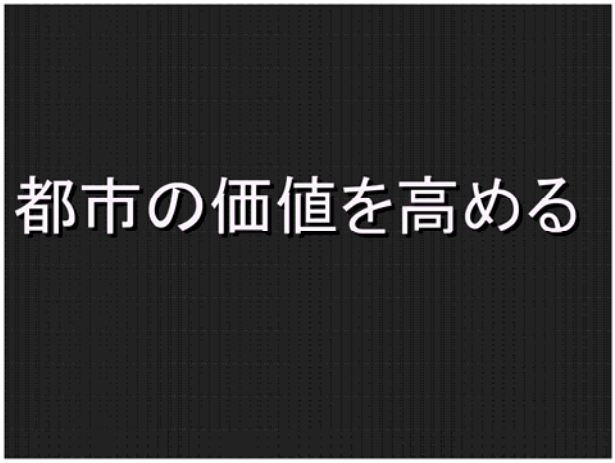


おはようございます。今日のシンポジウムは大変珍しい早朝からの開催です。今朝は５時過ぎに起きまして、まだ暗い中、東京から参りました。新幹線の中で夜明けを迎えながら、豊田の夜明けも近いのだろうと思って参りました。自己紹介も兼ねてということですので、私が経験してきたものを紹介しながら、豊田に対するメッセージということで進めたいと思います。

豊田との関係は、一昨年まで東大で一緒に研究教育をやっていた太田先生から声をかけていただいたことがきっかけです。私自身は、都市づくり、特にアーバンデザインを専門にしています。横浜市の職員として 20 年ほど実務も経験してきました。現在は横浜市の参与ということで、都市の経営などにも参画しています。

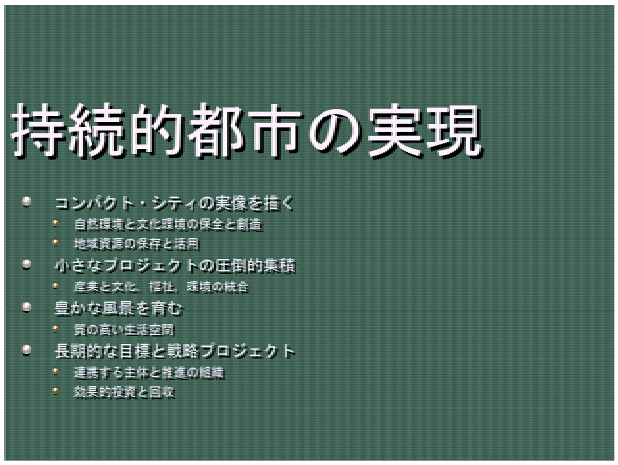
具体的には、こちらの映像にあるような広場をつくったり、市民の生活にかかわる場所、空間の質を向上させる。あるいは、横浜の個性を象徴するような場所をつくろう。それから、横浜が持っている歴史・文化を生かしていこう。それから、

人が集まるところに都市の魅力がありますので、商店街など、人の集まる場所をきちっとマネジメントしていこう。こういうことをやってきました。



豊田のまちづくり、都心交通ビジョンもそうですが、最終的な目標は都市の価値を高めることです。しかし、どういう価値を高めていくかというのはそれぞれのまちによって違います。横浜で仕事をしているときにも、自分の中でイメージを描きながらやってきました。豊田には横浜とは違った資源があります。特に産業。世界水準の産業活力があります。一方、豊田に来て非常に感心したことの１つでもありますが、自然が身近に残っていること。産業と自然の両方を持っている都市はなかなかないので、それをどう生かしていくか。豊田の価値は何か、何を高めていけばいいのか、それが都心ビジョンの中にも示されていると思います。

これは私たちが横浜で進めている創造都市構想です。都市の中にある活力、新しい活力はどこから生まれてくるのか。今朝の新聞にも出ていたように、日本の人口はどんどん減ります。これは事実ですが、われわれ一人一人が持っているポテンシャルは高いはずです。先ほどのビジョンの中にもありましたが、年をとったら何もできないというわけではなく、さらにいろいろな活動ができます。大きなものを動かすのではなくて、一人一人の持っている力を集積させていくのです。その新しいものを生み出していく力、一人一人の創造力を発揮できる都市が今、横浜で考える創造都市構想です。こういうことを私は考えています。



豊田の都心を考えるときにも、環境にやさしい、産業、社会が持続していける都市を目指すという方向性が出てくると思いますが、これは世界共通のテーマです。コンパクトシティーと言っています。今までは都心から郊外へどんどん出ていってしまったので、個々の家の環境はいいかもしれませんが、都市全体として見ると非効率的です。それをコンパクトにしよう。コンパクトにするにはどういうふうにやっていけばいいのか。それがこの都心のビジョンの中に幾つか示されています。

そして、豊田市にある意味で苦言を呈するとすれば、豊かな自然や産業活力があるのに、なぜこんなに風景が悪いのかという点です。ですから、ここのところをきちっとつくりかえていこう。そのためには少し長期的な目標を持ってプロジェクトを動かしていく必要があると思います。

私はアメリカの都市再生を少し調べていたことがあります。これはシカゴの少し北のほうにあるミルウォーキーの都心再生です。ちょうど豊田市ぐらいの都市規模だと思います。内容は説明しませんが、その一番のキーポイントはやはり質の高い空間をつくることです。都市にいて、ある種の喜びを感じたり、楽しみを感じたり、幸せを感じられるように。そのためにはやはり一つ一つの空間の質が高くないといけません。もちろんソフトも重要ですが、場所がよくないと何もできないという話です。こういうことを着実にやってきた都市がミルウォーキーです。

もう１つ、私どものキャンパスは今、千葉にもありまして、千葉県にある東京大学という矛盾した言葉になっていますが、そこで公民学の連携でまちをつくろうということをやっています。そのためのセンターをこの間つくりました。ここでも

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。

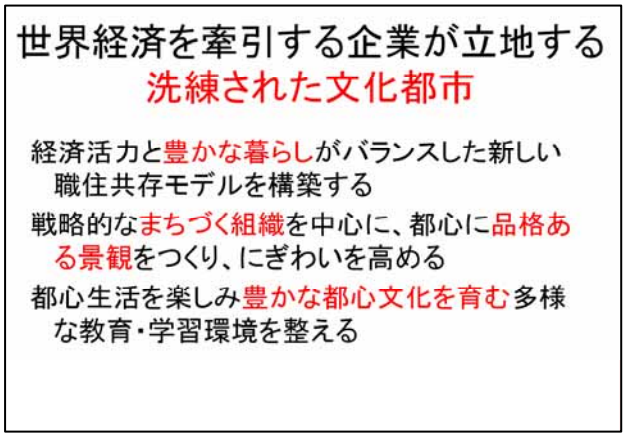
(太田所長)

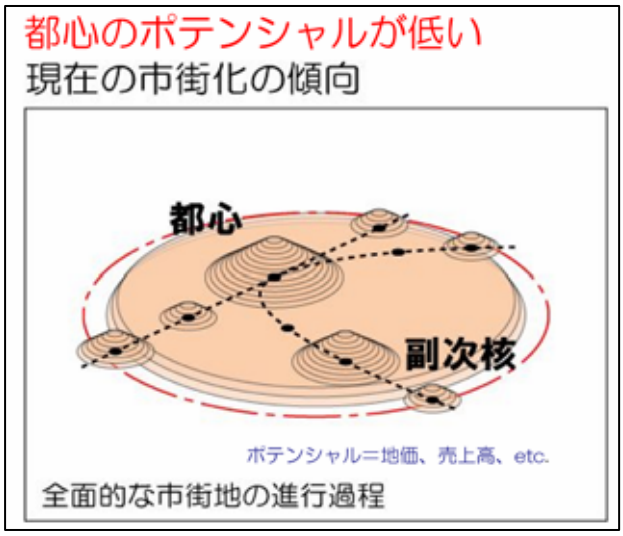
ありがとうございました。国内だけではなく、海外の事例も含めてご紹介いただきました。

続きまして、宗田先生のほうからよろしくお願いいたします。

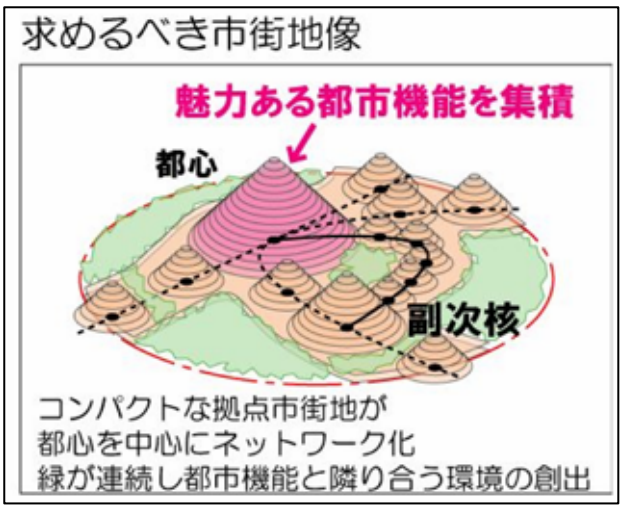
(宗田助教授)

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。



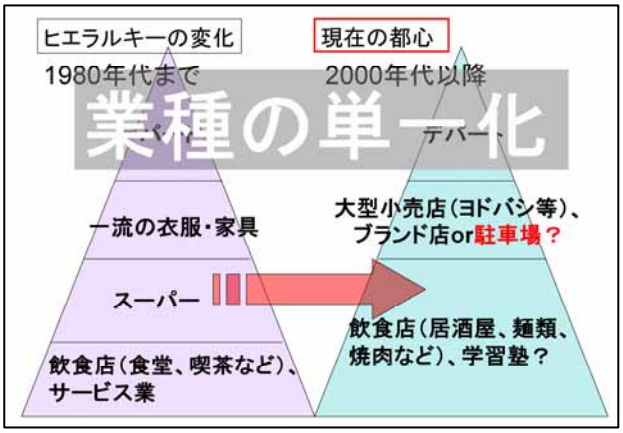


太田先生のスライドにも出ましたが、現在の都心の構造はこのようにポテンシャルが低い。全面的な市街化が進行していて、いわゆる都心らしい都心がありません。それを今回のビジョンで、「魅力ある都心機能を集積」することによって、「コンパクトな拠点市街地が都心を中心にネットワーク化、緑が連続し都市機能と隣り合う環境の創出」



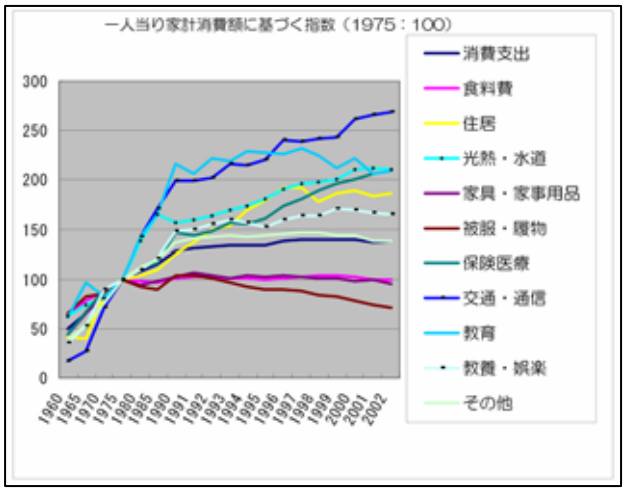
を行いこのような市街地像を求めています。

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。



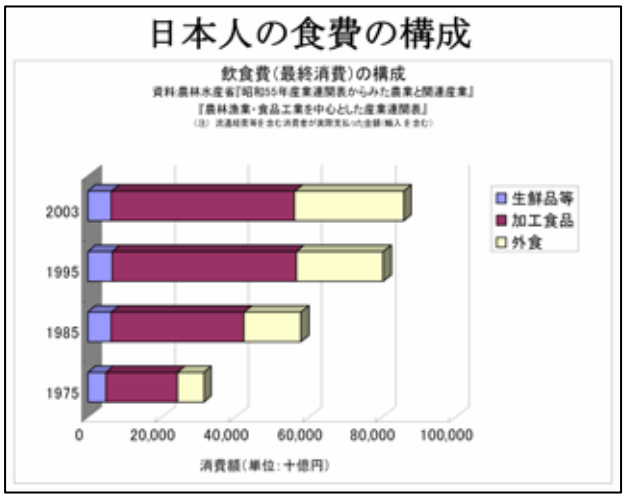
それが今、どうなっているかというと、デパートはあるかもしれませんが、次のクラスの店がどんどん縮小してきました。さらに、スーパーも撤退して郊外に行ってしまいました。結局、デパートの下は、京都とか大阪でしたらヨドバシなどの大型小売店、心斎橋、御堂筋ではブランドショップが並びますが、その誘致に失敗すると駐車場が並ぶ。さらに、その下に行くと、居酒屋とか、ラーメンとか、焼き肉。それから、学習塾。

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、むしろ郊外の大型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、一家がどういうところにお金を使っていたかということを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６万もしましたが、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。

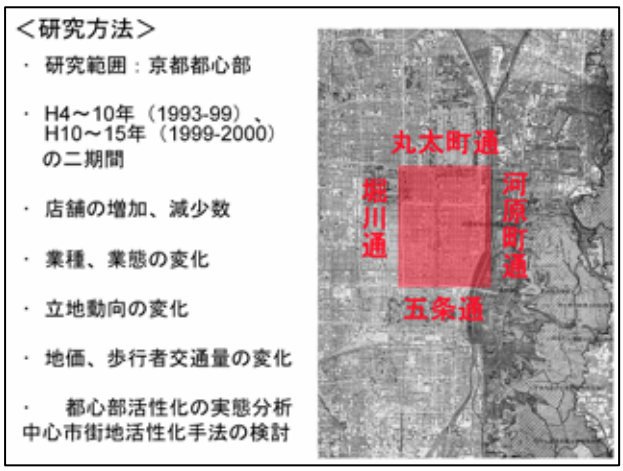
逆に一番伸びているのは、交通・通信費です。携帯電話です。昭和 50 年に１家に１台の固定電話を持っていて１万円の電話代というのは決して安くない。今、家族３人がそれぞれ携帯電話を持っていて、月々２万円から３万円払っています。また、今は観光に出掛けるから、交通費がかかります。

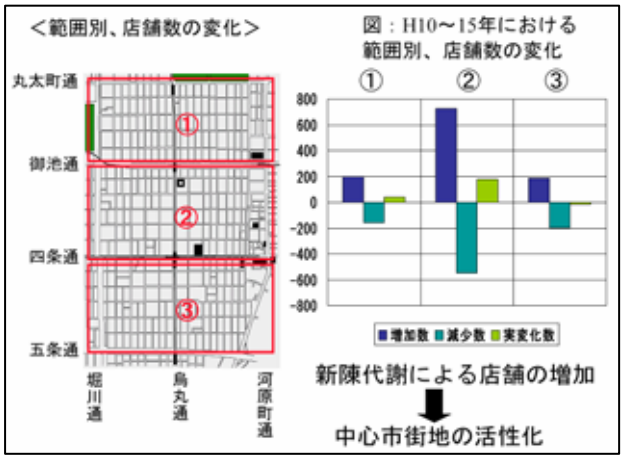
２番目の水色の線が教育費です。昔はこんなに学習塾に行かなかった。子どもが減っているのに変だなと思われる方もいらっしゃるかもしれませんが、今はＮＯＶＡ、ＥＣＣが駅前にあります。昭和 50 年当時、30 代の男性・女性が英語を習うことはありませんでした。

つまり、今の都心には携帯電話屋と学習塾、英会話学校がズラーッと並んでいる。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だくのは結構ですが、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・減少で見ています。これは北部、中部、南部の３つに分けまして、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

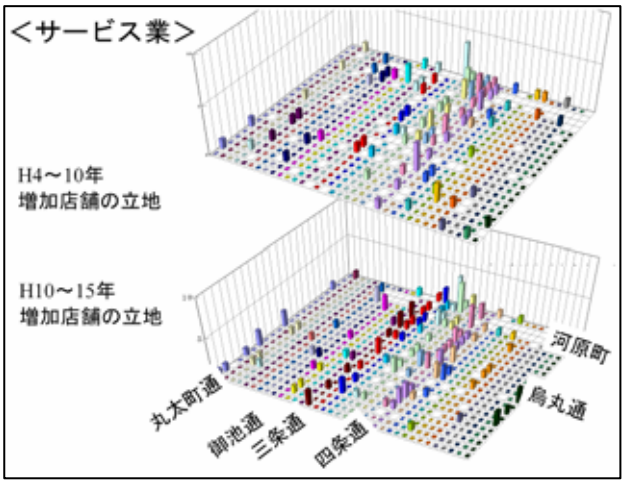


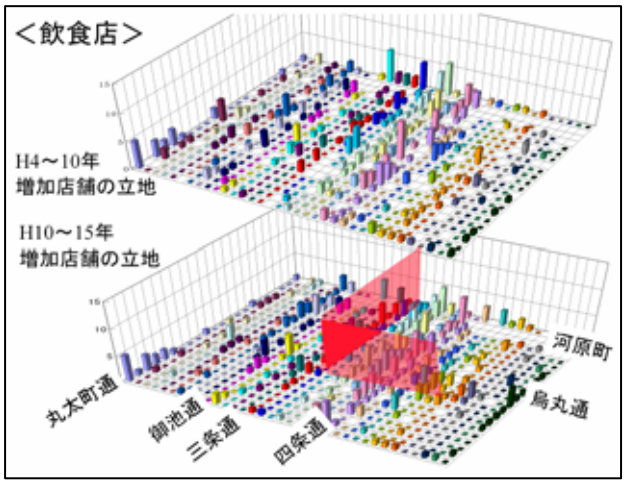


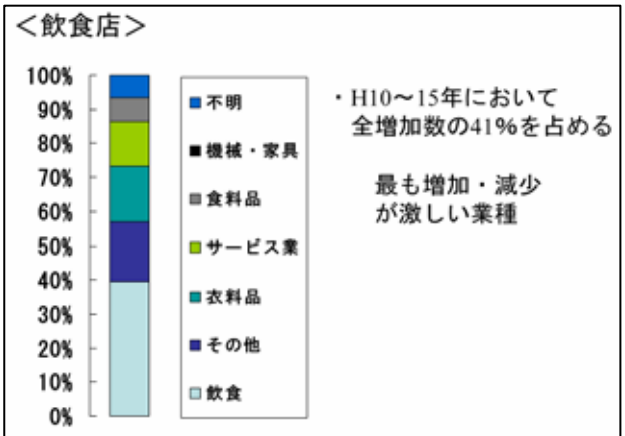
が退店していく。美しくお肌を保つように、細胞ならぬ、お店の新陳代謝が進んで初めて、そのまちは元気になり、中心市街地が活性化するのです。

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。

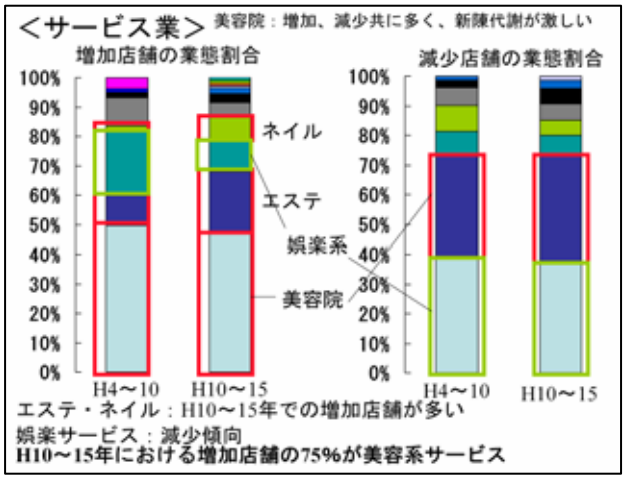
これは京都のまちを斜め上から見たものです。丸太町通、丸竹夷二押御池姉三六角蛸錦。向こう側が河原町で、寺御幸麩屋富柳堺という通り。平成４年から 10 年は、四条河原町が一等地でした。それが、平成 10 年、15 年を見ていただきますと、お店が出るところがどんどん西側のほうに移っていっています。つまり、河原町から烏丸通、さらには烏丸通からもっと西側のほうにお店が展開しています。赤く塗ってあるのが三条通ですが、その界隈では、お店がどんどん西側に来ています。







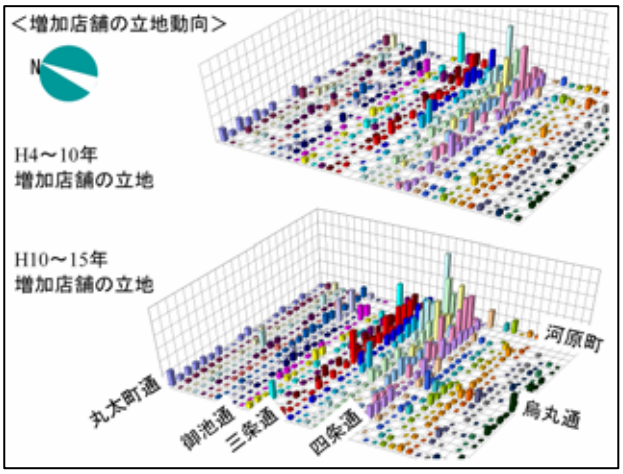
図：H10～15における増加店舗の業種割合

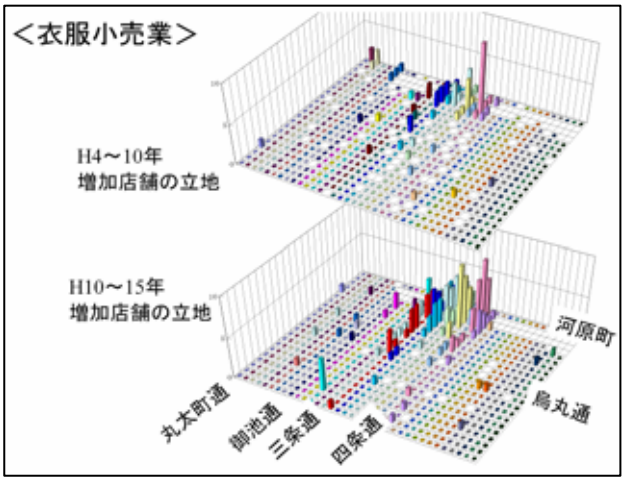


実は、今、数えていました全増加店舗数のうち41%が飲食店です。つまり今、物販は駄目で、飲食のいい時代です。問題はその飲食の質です。古いラーメン屋さんとか居酒屋さんは四条河原町周辺にありますが、京都ではやりの、町屋を改装したような新しいおしゃれなレストランはもともと商店街ががっちり押さえている四条河原町、寺町、新京極ではなくて、商店街組織のない烏丸通や三条通を狙って出てきます。商店街にお店を構えると、家賃をはじめ負担する費用が多いからです。飲食店がお店の展開を西側に上手に引っ張っているのが分かります。今では、京都で飲食をするんだったら、四条河原町に行くよりも、むしろ四条烏丸や三条烏丸に行ったほう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

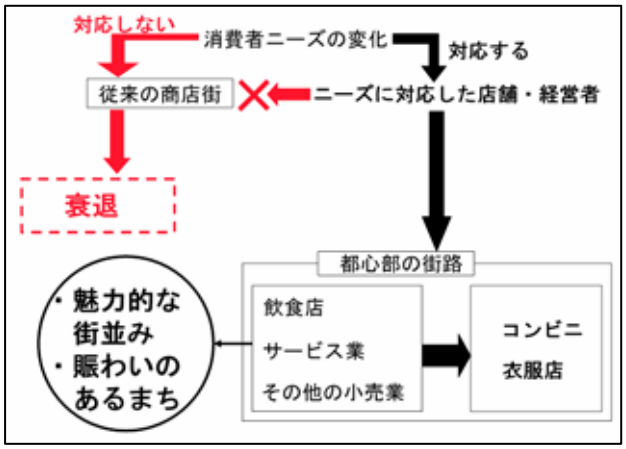


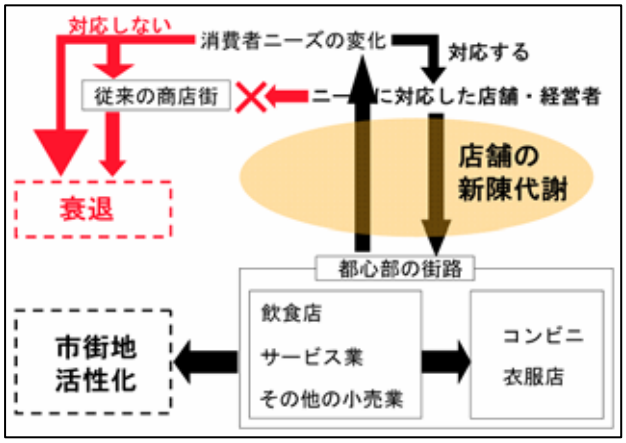


実は、増加が止まって、減少が増えているのは娯楽系です。中身はマージャン、カラオケ、パチンコ。つまり、男の子の遊ぶ場所が減って、女の子がリラックスする場所がどんどん広がってきているということです。それと学習塾が多いことをあわせますと、いわゆる女・子どもの中心市街地という言い方になります。それがいいか悪いかは別にして、それだけ都市生活が変わっているということです。そのサービス業も四条河原町にはこだわっていないで、どんどん西のほうに出ています。

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。

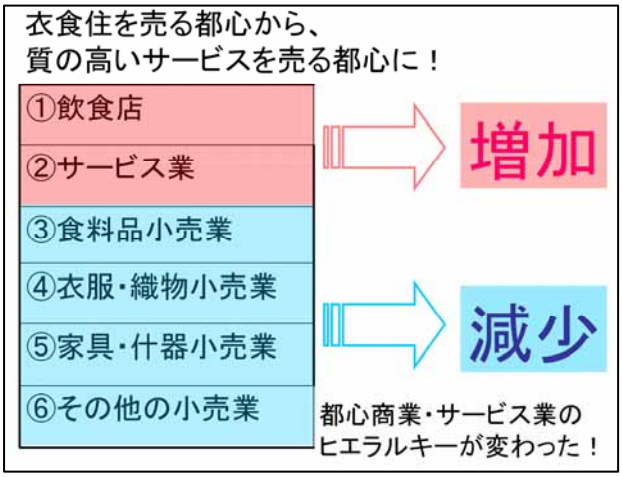




商業にはこういうように元気になっていくメカニズムがあります。それをどう誘致するかということが、先ほど言った都心のポテンシャル、ヒエラルキーを高めること、同時に都心の文化を生み出すことにつながります。美容院がなぜ文化か、おしゃれする人がなぜ文化かと思う方もいらっしゃるかもしれませんが、女・子どものまちでは、美容院もレストランもおしゃれです。その空間の中から新しい文化が生まれる時代だということもまた申し上げたい点です。

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。ここまでそろうと、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きちんと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と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心して聞いていました。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。この辺に来たのは 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、来週の月曜日もまた来ることになっています。だいぶ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。そのころから豊田市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だということです。

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すので、都心が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まして、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、非常ににぎわいができ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と。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ただきました。

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すので、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。

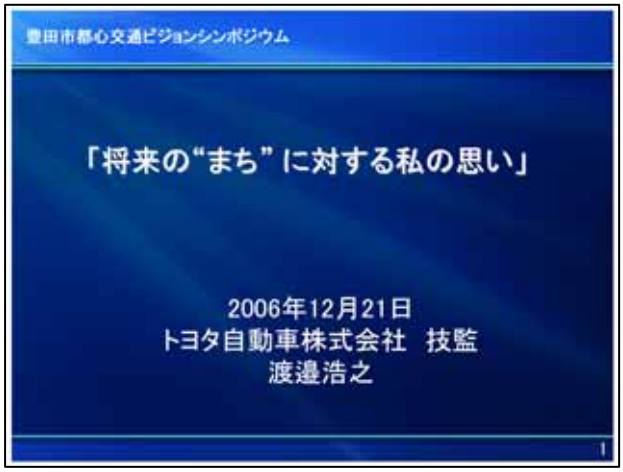
自己紹介を兼ねてお話しいたしました。どうもありがとうございました。

(太田所長)

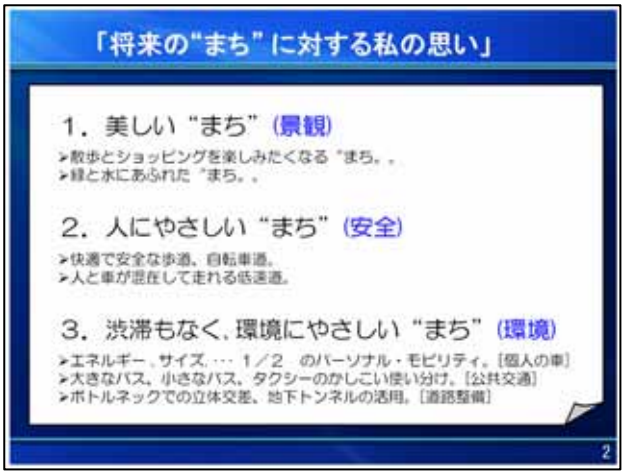
ありがとうございました。豊田市に新しい動きが出始めているということです。今後もぜひそういった方向で進めていただきたいと思います。

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

(渡邉技監)



トヨタ自動車の渡邉です。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。



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」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て、緑の中に都市があるというまちになるといいな、住みたいなと思っています。

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。

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ればいいなと思います。

ヨーロッパにはまちなのか、森なのか分か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いいと思います。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来ます。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。

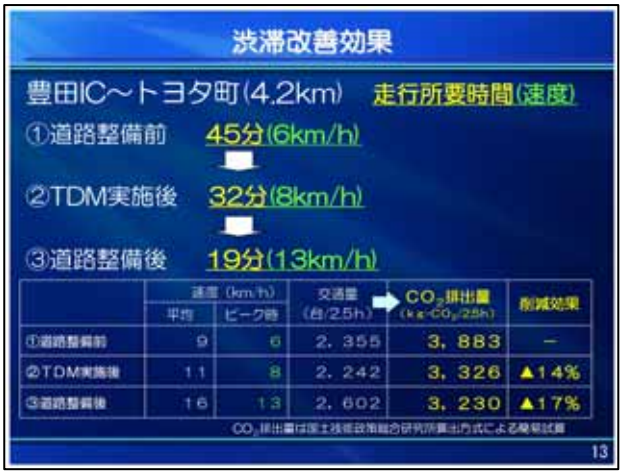
われわれの本社でございます。われわれトヨタ自動車の発展のためにはわれわれがいる豊田市の持続的な活性化、発展が不可欠だと思っています。

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「あかんな」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が。

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てしまったらどうか。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。

私どもは渋滞対策の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。



	速度 (km/h) 平均	ピーク時	交通量 (台/2.5h)	CO_2排出量 (kg-CO_2/2.5h)	削減効果
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%

CO_2排出量は国土技術政策総合研究所算出方式による簡易試算

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、あれは東京をカローラで走った場合です。ＬＡ･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を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ーラの 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、ロサンゼルスをタンドラで走った場合は 0.86 とあまり変わりません。カロー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ーラ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なって、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います。

それでは、鈴木市長さんのほうからお話をお願いします。

(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 月に至りましても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う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に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。

コンパクトシティーの話をさ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なって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した。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。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が。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させ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。そこ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、ＢＩＤ（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、ＴＩＦ（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ＴＩＦ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けないと考えます。

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ところに、もう一度戻らなくてはいけないということです。

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けないわけです。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。先ほどの渡邉さんのように、まちを徘回ではなくて、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。これがそろうと、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つがそろう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とおっしゃっていました。まさにそのとおりであります。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ところです。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ＢＩＤ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

税収入を確保するという観点にようやく立つようになったのです。

実は、今、日本版ＢＩＤ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、ＮＴＴ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ＮＴＴ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。

ＮＴＴ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。そうなると、財務状況がよくなって、Ｒ＆Ｄ（Reseach and Development　研究開発活動）でますますお金が欲しいＮＴＴ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が。

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て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。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いと思います。

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、「○○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、○○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ッ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できるようになっています。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だきたいと思います。

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、先ほど渡邉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、河木さんよろしくお願いいたします。

(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くてはいけ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。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す。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して、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ンダイジングを表現し、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」をやろうと思っています。「何だ、これ」と思われるものがあるかもしれませんが、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、渡邉技監のほうからよろしくお願いします。

（渡邉技監）

私は２つお話ししたいと思っています。

１つは、都心の活性化も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が魅力がある。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、駅前のまちを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

れたように、豊田市はそもそも高岡や高橋、足助といった分散した核が集まってできたまちです。それぞれの地域には人々が長い間はぐくんできた文化があります。そして、豊田市の 70%が山ですが、そこには会社で働いている人が 10 万人ぐらいいて、1,000 の工場が分散しています。この分散したトランスポーテーションをどううまくやるのか。過疎地のトランスポーテーションをどうするのか。

私が問題提起しましたように、大型バスに１人で乗っていては駄目です。バスの概念を変えてしまって、もっとフレキシブルに、１人のときは小さな車が来て、たくさんのときには大きな車が来るというような智恵がもうあるのではないか。そういう仕組みを考えないといけないと思います。

もう一度申し上げますと、都心の独自性と分散した核の問題の２つを解決していく必要があるのではないかということです。

(太田所長)

ありがとうございました。いわゆる在来の公共交通だけでは限界があります。車、マイカーについては新しいシステムの提案がいろいろありますが、公共交通の提案は非常に限られています。そこにＩＴＳを使ったデマンド対応型で車両自体もまた変わってくるというような、フレキシブルな新しいイメージが出てきて、私も興味深く伺いました。

最後に、鈴木市長さんからよろしくお願いいたします。

(鈴木市長)

都心というか、中心市街地を語るとき、人々は異口同音に「昼間も人がいないけど、夜はもっといないね」と。では、人がいるようにすることが目的なのか。皆さまからお話がありましたので、答えは出ていると思います。

やはり人がいてこそ、都心たるすべての機能が効果的に発展していくと思っています。その「人がいて」ということを確保していくために、交通という領域の議論をしっかりとする必要があると考えています。今まではその点が少し欠けていたのではないかと思いながら、いろいろな議論の場に参加してきました。そしてまた、今日、交通研究所のほうで発表していただいたような結果が出て、本当によかったと思っています。ただ、これをいかにして現実のものにしていくか。大変重い課題を背負わされたとも思っています。

今までの交通問題に対する取り組みを振り返ってみますと、「ＩＴＳにしても、ＴＤＭにしても、いつまで実験をやっているんだ。何回やったら気が済むんだ」といつも担当者に苦情を言ってきました。なんとかして早く事業化したいという思いがあったわけです。用心深いのはこの地域の風土かなもと思うんですが、結果を見てから行動する、参加する傾向があることは否めません。ですから、実験をして、結果を皆さまに把握していただいて、その上で参加してもらって、交通システムを事業化したり、具体化していくことが必要かと思っています。そんな中で、すべて収支があうところまではいっていませんが、若干成功の方向に向けて動いている地域交通の仕組みもありますので、そういうものを積み重ねていきたいと思っています。

冒頭でも少し申し上げたように、今、豊田市は、地域と基幹、それから、豊田市から外へという公共交通計画をつくっています。そこのところのネットワークをしっかりつくろうと。特に地域における交通は、先ほど渡邉技監もおっしゃいましたが、さまざまな取り組みが可能だし、地域にあった形のものを取り組んでいけばいいと考えています。もちろんＩＴＳなどの情報的な技術を含めて、さまざまな技術を用いていくことは当然ですが。これについては、できるだけ近い将来、一定の成果が出るような形で実現させていこうと思っています。

冒頭でも申し上げましたように、今、豊田市の 10 カ年計画、第７次総合計画策定の最終段階です。そこにそれらの計画をすべて盛り込みたいと思っています。もちろん都心ビジョンも盛り込みます。北沢先生からもしっかりとした推進体制をつくる必要があるとご指摘いただきましたが、そのとおりだと思っています。従来、総合計画は、３カ年ごとのローリングプランを立ててやっていましたが、今回は、財源的な裏打ちのある、きちっとした戦略プランをつくって、それを毎年度見直しして、ＰＤＣＡできちんと回していきたいと思っています。今回、答申いただいた案につきましても、重要な施策の柱の１つに位置づけて取り組みたいと思います。

もう１つ、歩く、公共交通、自動車など交通用

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。景観がいいだとか、安心できる空間があるというインフラというか、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どのぐらい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いか、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く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。

今日の機会は私にとりましても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います。大変お忙しい中を渡邉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した。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きたい、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、皆さまに共感といいますか、これがいいんだなと分かっていただく、あるいは、もっとこういうふうに直したほうがいい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、いろいろな立場の人が、広い意味での利害関係者が一体となっ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うことです。

新しいまちづくりというのは、ビジョンを共有した後の実現の仕方も重要です。いろいろなやり方があって、施策もあります。これはぜひ行政が中心になってきっかけをつくらなくてはいけないと思いますが。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、いろいろな工夫をしていかなくてはいけないし、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、そう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思います。

私どもは１つの方向性といいますか、たたき台を示したつもりです。この中には、いいもの、悪いもの、育てていくもの、もっと探せるもの、もう少し枝の出し方を増やせるもの、いろいろあろうかと思います。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思っています。そう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ってほしいと思います。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い種とか、非常にいい肥料を持っている場所だということを再認識していただいて、もっといい未来があり得る場所であるということで努力していただければと思います。

大変短い時間でしたが、先生方には非常に興味深い、いろいろ考えさせる種をいただいたように思います。私自身もいろい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思います。どうもありがとうございました。

■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いて、議論いただく中で取り組んでいただければと思います。

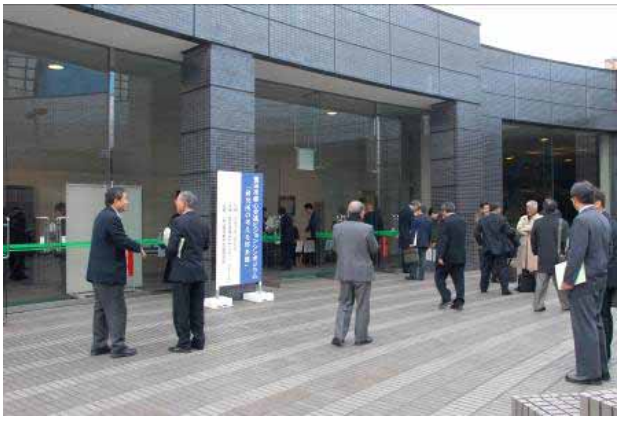
このビジョンは 30 年後ぐらいのエリアを想起しています。本日の我々の提示したビジョンを含め、あるべき姿のビジョンをきちんと持った上で、それに沿った形で直近の５年、10 年の計画を配置するのが大切と思います。

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。

㈶ 豊田都市交通研究所　専務理事
村井　清

■シンポジウム開催状況写真■



■シンポジウム配付資料■

『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療法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、そこでの議論を踏まえて、豊田市都心地区の将来ビジョンおよびそこでの交通のあり方、その実現に向けた方策について検討を行った。

ここにご紹介する都心交通ビジョンは、12 月 15 日に豊田市長に答申を行ったものであり、豊田都市交通研究所の考える豊田市都心の将来像である。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。

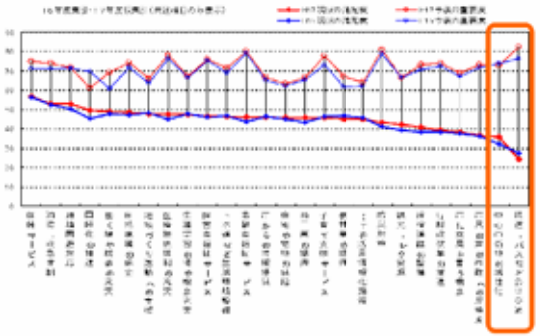
なお、検討過程においては、関係諸機関の多数の方々のご意見・ご協力を得ることができた。この場を借りて感謝の意を表したい。

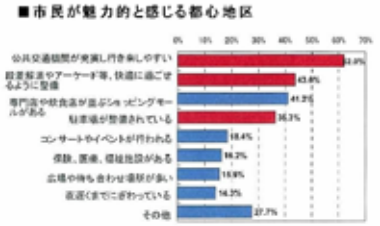
豊田都市交通研究所所長　太田勝敏

都心交通ビジョン懇談会　委員名簿

	委員氏名	団体名	職名等
会　長	太田　勝敏	財団法人豊田都市交通研究所	所長
委　員	北沢　猛	東京大学大学院	新領域創成科学研究科教授
委　員	宗田　好史	京都府立大学	環境デザイン学科助教授
委　員	森川　高行	名古屋大学大学院	環境学研究科教授

市民の施策に対する満足度と重要度





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

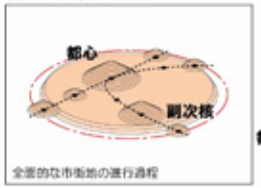
都心活力の源泉である
都心の昼夜間人口の増大をめざす
・都心就業人口**約 10,000 人増**
・都心居住人口 **10,000～20,000 人増**など

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・・

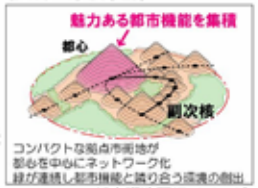
都心の目指すべき 9 の目標へ

現在の市街化の傾向



都市構造再編

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　TECH^2（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。

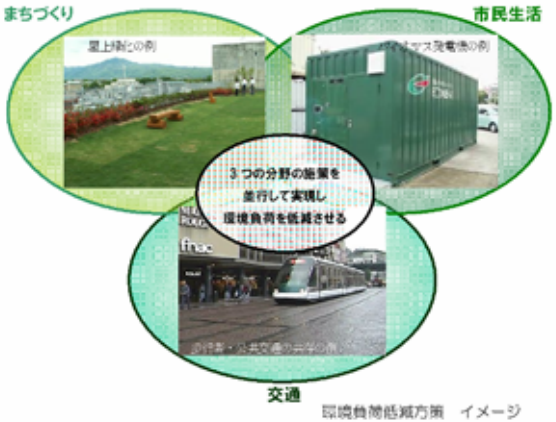
⑨ ITS を活用し、人と車の未来を見せる『かしこい交通社会』を実現する。

都心が目指すべき９の目標

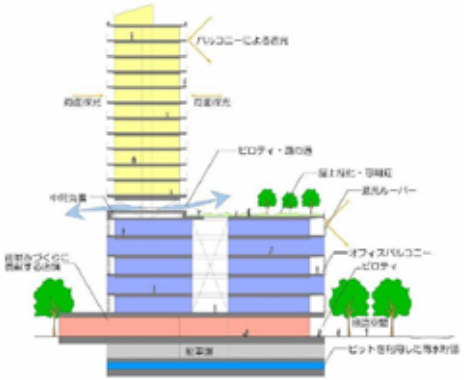
１．世界で最も先進的な環境都市

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。

■まちづくりに関する環境負荷低減方策の実現
■市民生活に関する環境負荷低減方策の実現
■交通に関する環境負荷低減方策の実現



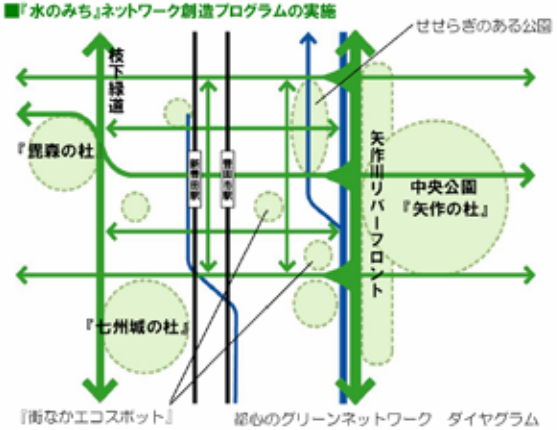
環境負荷低減方策　イメージ



環境負荷低減に貢献する建築物の例

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つの『杜』の創造
■緑のネットワークの創出と市民参加の推進
■『水のみち』ネットワーク創造プログラムの実施



都心のグリーンネットワーク　ダイヤグラム

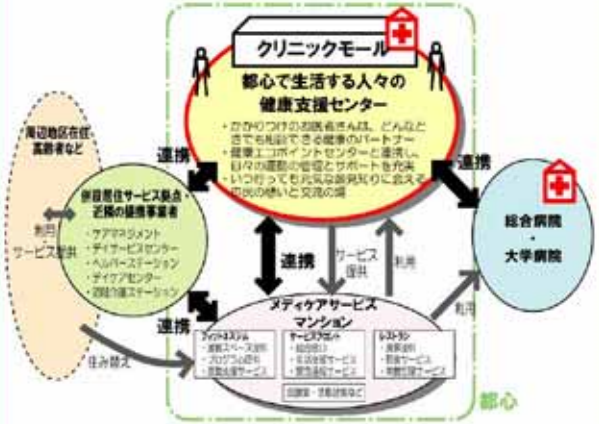
街なかエコスポット　イメージ

せせらぎのある公園　イメージ

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。

■街なかを歩きたくなるような、身体を動かしたくなるような都市環境づくり
■歩行・自転車利用推進のためのエコポイントプログラムの実施
■豊田版農業・食育プログラムの実施
■医療・福祉の総合的な都心支援プログラムの実施

スポーツシーン　イメージ



都心医療・福祉ネットワーク　ダイヤグラム

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。

■充実したワークタイムを過ごせる職住共存プロジェクトの実施
■多様な都市型のライフスタイルを支援する住宅供給の誘導

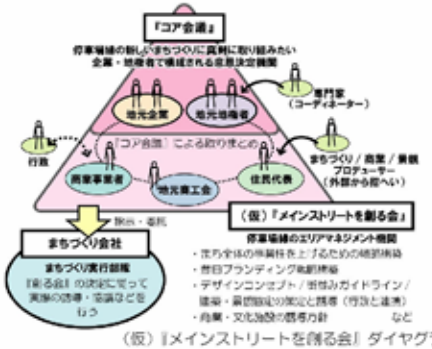
職・住・学が一体となった都心　イメージ

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
■（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

停車場線から見た豊田市駅　イメージ

豊田市駅から見た停車場線　イメージ



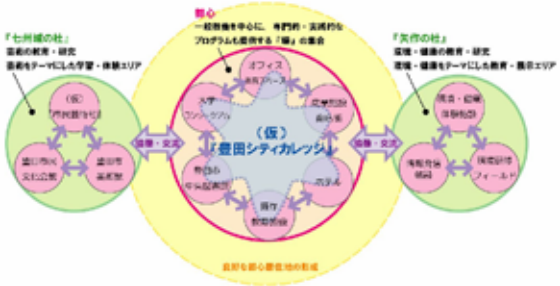
（仮）『メインストリートを創る会』ダイヤグラム

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。

■（仮）『豊田シティカレッジ』構想の実現
■教育・研究・学習の『杜』の創造
■多元的な交流による教育レベルの向上と都心居住の促進

『七州城の杜』（演劇リハーサル施設）　イメージ

『矢作の杜』　イメージ



（仮）『豊田シティカレッジ』と２つの『杜』将来像　ダイアグラム

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。

■広域公共交通ネットワークの充実
■都心にアクセスしやすい交通新システムの実現
■快適で移動しやすい公共交通サービスの実現

交通新システム　イメージ

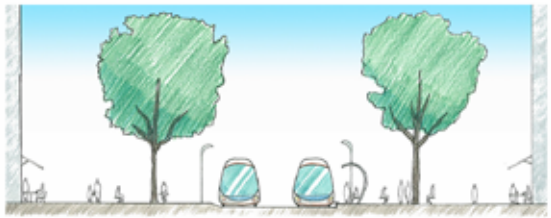
トランジットモール　イメージ

交通新システムネットワーク段階整備イメージ

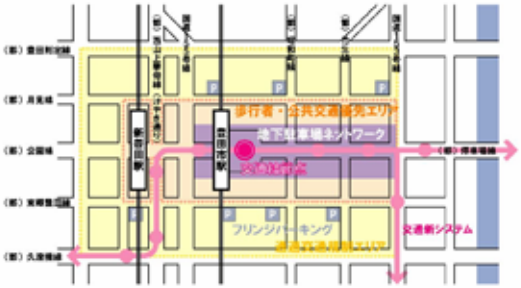
⑧歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全・安心に回遊できる都心をつくる。

■停車場線のトランジットモール化と、その周辺地区の歩行者・公共交通優先エリア化の実現
■大規模地下駐車場ネットワークの形成

停車場線の街並み　イメージ



トランジットモール　断面イメージ



都心将来交通ネットワーク

⑨ITS を活用し、人と車の未来を見せる『かしこい交通社会』を実現する。

■安全運転支援システムの導入
■快適で楽しい移動を支える ITS（高度道路交通システム）・地域交通システムの導入
■市民のライフスタイルや環境に対する意識の変革
■『かしこい交通社会』を資源とする世界からの観光客誘致

地域交通システムの例（玄関口バス）

道路交通情報通信システム（VICS）

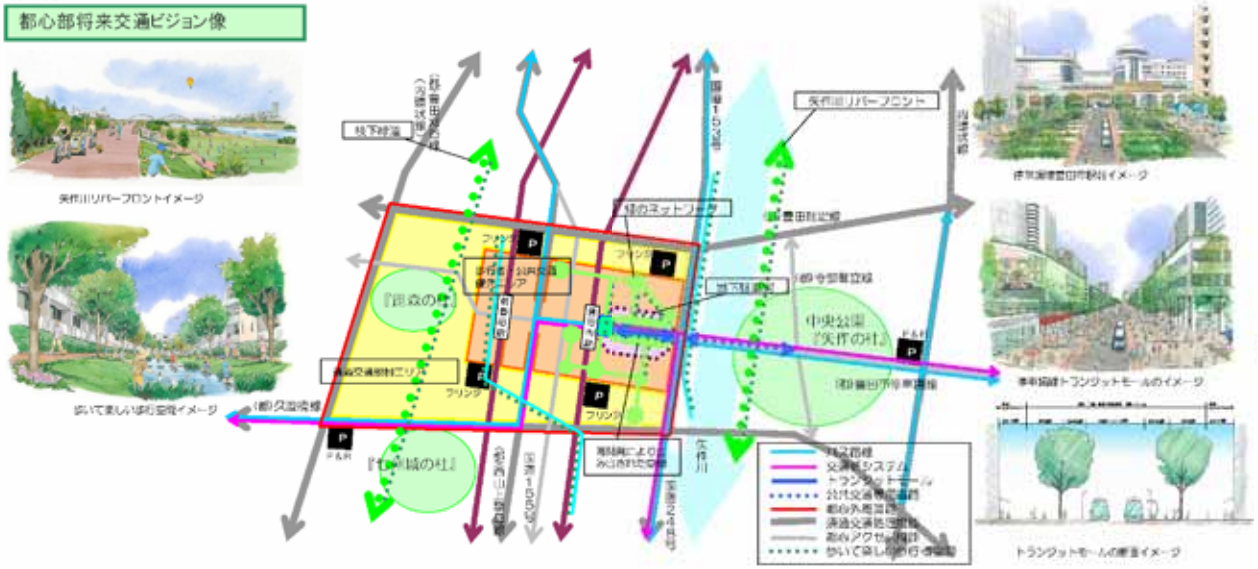
安全運転支援システムの導入

歩行者移動支援

地域共通交通 IC カード

（参考）

都心部将来交通ビジョン像



エリアイメージ

「歩行者・公共交通優先エリア」

当該エリアでは地上空間を歩行者・公共交通を中心とする空間とし、自動車の通行は居住者、来街者など都心に目的を持つ自動車のみに制限し、速度規制などにより歩行者・自転車の安全性に最大限配慮する。

「通過交通規制エリア」

当該エリアでは不必要な自動車交通の流入を抑制し、速度規制、一方通行規制等により自動車をコントロールする。パーキングデポジットシステムなどの導入により、自動車の利用は都心居住者、来街者の利用を中心とし、都心に目的を持たない通過交通、通過車両のコントロールを図る。

（将来交通ビジョンイメージ）

■ 道路ネットワークの完成及び自動車の適正なコントロール

- 外環状線、内環状線、都心外周道路などの整備を実施し、都心部への通過交通を排除するとともに、国道153号、248号など都心東西・南北軸の強化など都市基盤を構築する。
- 「通過交通規制エリア」では、パーキングデポジットシステムを導入し、通過交通排除、駐車車両のコントロールを図る。
- 「歩行者・公共交通優先エリア」では自動車交通の通行を制限し、歩行者、公共交通を中心とする利用形態とする。都心へのアクセスが必要な車両については、フリンジパーキングや地下駐車場を整備することにより利便を図る。
- ETC、インターチェンジ（スマートインター含む）の活用等により、通勤・物流交通などの高速道路への利用転換を促進するとともに、高速道路の有効利用を図る。
- ITS技術を活用し、快適で楽しい移動を支える地域交通システムの導入を図る。

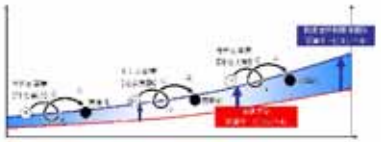
■ 公共交通の整備イメージ

- 名鉄三河線の複線・高架化、愛知環状鉄道の複線化、都市間高速バスなどの強化により名古屋への利便性の向上に加えて中部国際空港へのアクセスも強化する。
- 基幹バス、地域バスネットワークとともに、交通新システムの導入により駅前広場を中心とする交通結節点整備を図り、公共交通ネットワークを充実させる。
- 共通ＩＣカードの普及、Ｐ＆Ｒやカーシェアリング・レンタサイクルなどにより、各種公共交通への乗り継ぎ、料金を含めた制度の充実を図る。
- 都心イベント時には、高速道路などを利用したＰ＆Ｒシステムを導入し、都心までの移動快適化を図る。また、駐車場誘導システムを導入し、都心周辺の駐車場の有効利用を行う。

■ 都心部のにぎわい空間の創出（歩行者・自転車ネットワーク）

- 交通新システムの導入や公共交通の充実を図り、より快適に都心へアクセスできる環境を整える。
- 停車場線をトランジットモール化し、交通新システムを含めた公共交通機関の導入空間とするとともに、地上を街の顔となる市民のにぎわい創出空間（オープンカフェ、イベント開催空間等）と位置づける。
- 自然や水にふれあうことのできる歩行者ネットワークを整備し、市民活動をサポートする。
- レンタサイクル、未来型モビリティシステムの拡充など、都心内での移動をサポートする環境を整備する。
- 居住者に対する健康エコポイントプログラムの実施、来街者に対する観光周遊プログラムの実施など、市民活動、健康をサポートする。

交通計画の展開イメージ

展開ステップ	第1ステップ（5～10年を目処）	第2ステップ（中・長期的に達成）
展開イメージの考え方	○ 公共交通・道路インフラの整備 ○ 利用しやすい交通環境の整備 ○ 先導的プロジェクトの実施	○ 公共交通・道路インフラの充実 ○ 交通機関の高度な相互連携、情報システムとの一体化
整備の方法	都心交通ビジョンを実現するために、これに関わる各機関は社会実験を繰り返し、市民意識と施策の熟度を高めつつ水平実施を進めていく。 	

■シンポジウム参加者アンケート結果■

当シンポジウムには、一般市民の方をはじめ、企業、官公庁の方などをあわせ、約 220 名に参加をいただきました。そのうち約半数の方からアンケートのご回答をいただきました。アンケートの結果は以下のとおりです。

豊田市都心交通ビジョンシンポジウムに関するアンケート

今後のビジョンとりまとめの参考にさせていただきたく、ご協力お願いいたします（シンポジウム終了までに回収箱にお入れ願います）。
なお、当日時間内に記入できない場合には、豊田都市交通研究所（Fax：0565-31-9888）まで直接送付ください。

1．あなたの属性は？

1）居住地
①豊田市（都心地域）　②豊田市（それ以外の地域）　③市外

2）年齢
②20歳未満　②20歳代　③30歳代　④40歳代　⑤50歳代　⑥60歳以上

3）性別
①男　②女

4）職業
①都心部商業者　②都心以外商業者　③その他自営　④会社員　⑤公務員
⑥教職員　⑦専門職　⑧学生　⑨主婦　⑩無職
⑪その他（　　）

2．今回のシンポジウムで最も興味を持った内容は（複数選択可）？

1）環境負荷低減　2）市民に愛される生活自然環境　3）都心居住
4）職住共存　5）都心の品格・景観　6）教育・学習環境
7）公共交通システム　8）トランジットモール化　9）駅前空間の整備
10）地下駐車場ネットワーク　11）歩行・自転車空間(バリアフリー)　12）かしこい交通社会（ITS）
13）魅力のある商店街の形成　14）その他（　　）

3．都心が目指すべき9の目標のうち重要と考えられる目標を３つ選んで○印をつけてください。

① 世界で最も進んだ環境負荷低減モデル
② 豊かな水、緑、生態系が調和し、市民に愛される環境
③ 市民が健康であり続け、安心して暮らせる生活環境
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
⑤ 品格ある景観と都心のにぎわい創出
⑥ 豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境
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
⑧ 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全に回遊できる都心
⑨ ITS を活用した、誰もが安全で移動することができる『かしこい交通社会』

4．実施された場合に参加してみたいプロジェクトは（１つに○をつけてください）？

1）市民に愛される環境づくり（緑、景観など）
2）環境負荷低減に寄与する移動（公共交通利用、徒歩・自転車利用など）
3）多様な教育、学習環境への参加
4）都心部への商店立地プロジェクト（出店等）
5）清掃活動などのボランティア活動
6）その他（　　）

5．今回研究所が提案した都心交通ビジョンに賛成ですか？

1）非常に賛成　2）まあ賛成　3）どちらでもない　4）あまり賛成できない　5）全く反対

6．魅力的な都心をつくるためのご提案があれば自由にお書きください（枠が足りない場合は裏面もご利用ください）。

7．今後ワークショップやまちづくりのメンバーとしてご参加いただける場合は連絡先をお教えください。

ご住所：　　TEL：
お名前：　　E-mail：
（お聞きする連絡先は、各プロジェクト実施時の呼びかけ以外には使用いたしません）

●属性

居住地		年齢		性別		職業	
①豊田市（都心地域）	23	①20歳未満	0	①男	100	①都心部商業者	4
②豊田市（その他）	33	②20歳代	11	②女	12	②都心以外商業者	0
③市外	56	③30歳代	31			③その他自営	2
		④40歳代	31			④会社員	47
		⑤50歳代	25			⑤公務員	37
		⑥60歳以上	14			⑥教職員	1
						⑦専門職	5
						⑧学生	2
						⑨主婦	5
						⑩無職	4
						⑪その他	0
合　計	112	合　計	112	合　計	112	合　計	107

●最も興味を持った内容（複数回答）

1）環境負荷低減	15
2）市民に愛される生活自然環境	22
3）都心居住	19
4）職住共存	10
5）都心の品格・景観	59
6）教育・学習環境	7
7）公共交通システム	48
8）トランジットモール化	41
9）駅前空間の整備	31
10）地下駐車場ネットワーク	25
11）歩行・自転車空間（バリアフリー）	17
12）かしこい交通社会（ITS）	28
13）魅力のある商店街の形成	35
14）その他	2
合　計	359

●重要と考えられる目標（3つ選択）

①世界で最も進んだ環境負荷モデル	23
②豊かな水、緑、生態系が調和し、市民に愛される環境	48
③市民が健康であり続け、安心して暮らせる生活環境	22
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	30
⑤品格ある景観と都心の賑わい創出	61
⑥豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境	13
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	57
⑧歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全に回遊できる都心	36
⑨ITSを活用した、誰もが安全で移動することができる『かしこい交通社会』	32
合　計	322

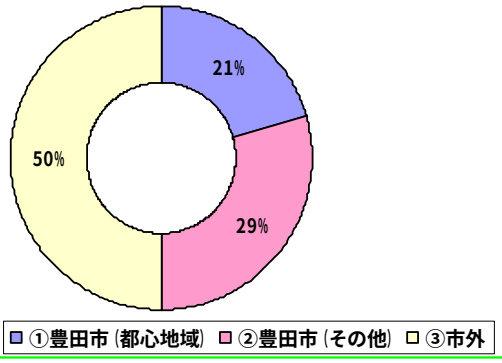
●実施された場合に参加してみたいプロジェクトは（1つ選択）

1）市民に愛される環境づくり（緑、景観など）	40
2）環境負荷低減に寄与する移動（公共交通利用、徒歩、自転車利用など）	54
3）多様な教育、学習環境への参加	7
4）都心部への商店立地プロジェクト（出店等）	7
5）清掃活動などのボランティア活動	2
6）その他	0
合　計	110

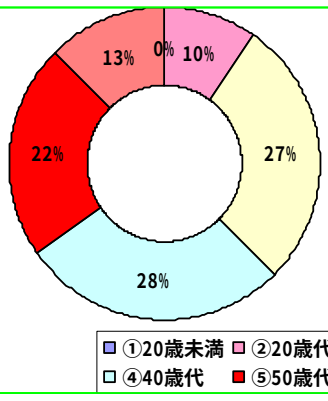
●都心交通ビジョンに賛成ですか

1）非常に賛成	45
2）まあ賛成	61
3）どちらでもない	5
4）あまり賛成できない	0
5）全く反対	0
合　計	111

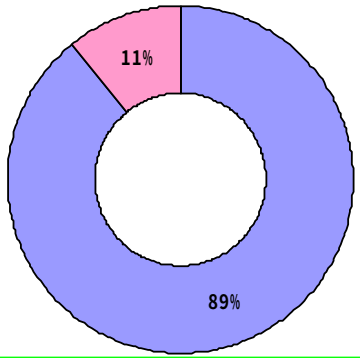
属性（居住地）



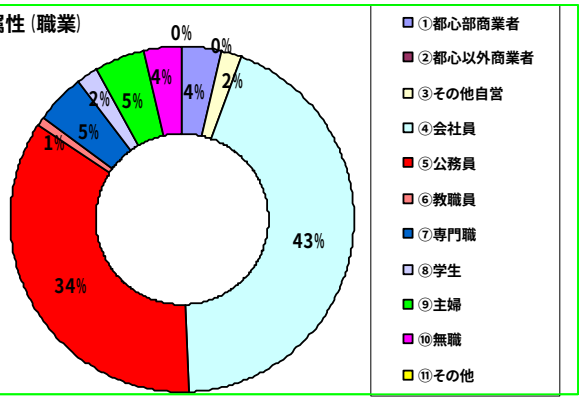
属性（年齢）



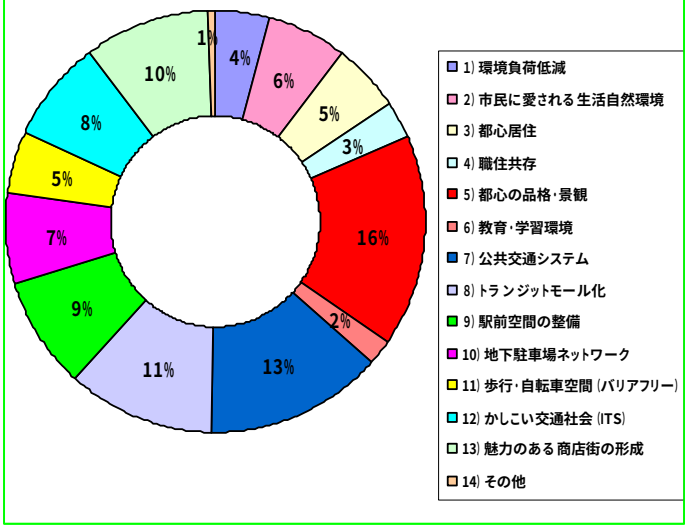
属性（性別）



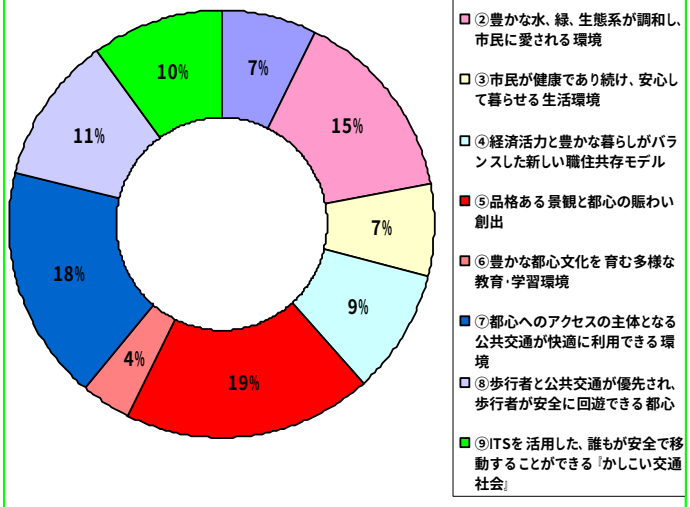
属性（職業）



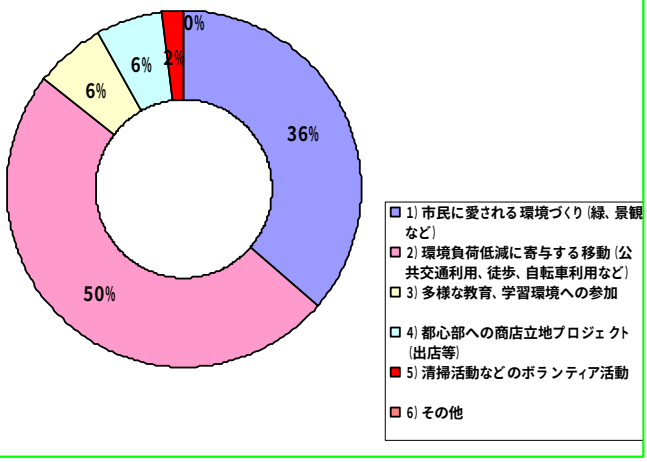
最も興味を持った内容



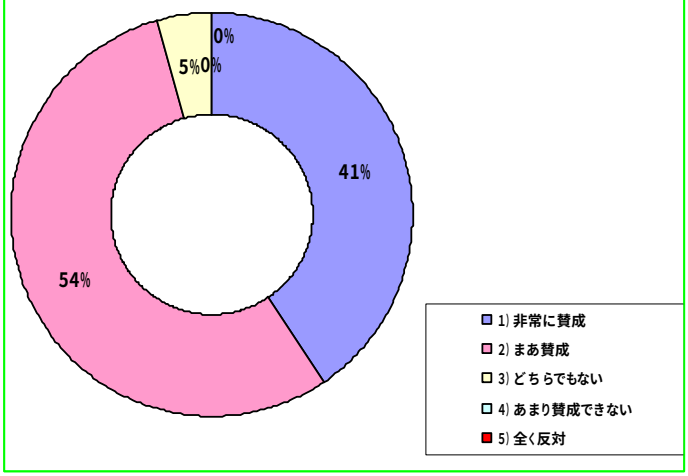
重要と考えられる目標



参加してみたいプロジェクト



ビジョンへの賛成度



■魅力的な都心をつくるための提案（自由意見）

- 居住空間の創出をしていただきたい。トランジットモール化を推進していただきたい。
- 新しい文化と古くからの文化を都心にどのように共有させるのか？
- 豊田市の特徴である多様な外国人住民及び訪問者が参画したまちづくりを考えていただきたい。
- 実行してください
- 長堀 21 世紀の会をぜひここでも。
- 都心ビジョンについてはよく理解でき是非進めていただきたい。その他合併に伴う都心外とのネットワーク、街づくり等都市の総合計画の中で議論されることと思うが交通ネットワークが問題であるのでその面でも検討が必要と考えられる。私は旧足助町に住んでいる。まとまった買い物となると豊田市街地よりも名古屋・三好・岡崎などへ行くことが多い。豊田市街地の再生を強く望む。
- パネルディスカッションの内容とても面白かったです。
- 都心、市全域の住民、商業者、他関係者を含め方向性に関する合意形成が不可欠。
- 公共交通　自動にいつも自在に動く環境に良い乗り物。
- 街路樹愛護活動（枯葉清掃ボランティア）を行いたい。
- 駐車場を地下に。公共交通（地域バス等）充実。
- 職住共存モデルに関する制度、条例等を整備して、緑地・花壇等景観を考慮してほしい。中小企業、商業地は敷地いっぱいまで建物を立て道路を荷役場所としてる。
- 人が集まることが前提、その為には昼に働く人を増やす、その為には他都市とのトランスポーテーションの利便性をあげる必要があると思います。私は豊田市から名駅前のオフィスビルに通勤していますが、昨年の名駅前の活性化はツインタワー、ミッドランド更にはルーセントタワーに働く人が増えていると感じます。さらに近郊拠点からアクセスしやすい移動手段の整備（公共の）が必要と思います。現況では鴛鴨町から休日に買い物行くには名古屋に行ってしまうことになります。
- 都心への集客がキーとなると思います。人が集まらなければビジョンもただのビジョンで終わってしまうので、集客方法の提案と今日は特に期待していたので少し残念でした
- 緑ある都市に魅力を感じます。生存する動物との境界線にも考慮していただけるとうれしいです
- ①集客力ある都心を作るためには商業だけでなく文化歴史も必要である。②都心のあり方には副都心の配置特徴をまず考えそれを念頭において考える必要がある。③都心商業・商工会議所はもっと自助努力をすべきである。④都心域をもつと拡大して考えないとすぐ行きづまる。
- 都市の城壁をどの様につくるかが根本的な問題。グリーンベルト等物理的な枠により城壁を認識させる必要がある。
- なんばパークス、福岡アクロスのような緑を主体とした拠点施設（緑の森）の建設。
- 神戸市で EST モデル事業に関する仕事しています。本日は有意義な内容のシンポジウムでした。参考にします。
- 都心周辺とのつながりどうするかをもう少し考えていただきたかった。都心の中心（シンボル）がないと・・・
- 独自の視点活かした指針、基準づくりしてほしい。

・ 観光拠点としての取り組みが不足しているのでは？豊田市にくる楽しみが付加されるとよりよいものになる。名古屋には集客力のある娯楽が、豊橋には体験できる自然がある、豊田市は？
・ 豊田市の国家百年のために。
・ 車の町でありながら都市に一般車流入を制限できるかモデルに示してほしい。ただ豊田市の都心といわれる地域は現在都心と呼ばれるほど高度な集積はなくむしろ広大な豊田市域の中心としてふさわしい都心がほしいのでは？
・ 市民が一緒に考えるこのような機会をもっと増やしてほしい。
・ 文化が要る。世代別に好きな文化が違うのですべての世代が楽しめるもの、都心がいると思う。
・ 便利で魅力的な居住空間整備→快適空間の整備。豊田に行けばあれがある、豊田市にしかないものを作りＰＲする。

（アンケート結果のまとめ）

■ 最も興味を持った内容

最も興味を持っていただいた内容として、①都心の品格・景観、②公共交通システム、③トランジットモール、④魅力のある商店街の順に興味があると回答いただいた。豊田市の都市としての顔、魅力的な都心に興味を持っていただいた。また、自動車中心の交通社会の進展に対し、公共交通システム、トランジットモールについても興味を持っていただいた。

■ 重要と考えられる目標

重要と考えらレル目標として、①品格ある景観と都心のにぎわい創出、②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、③豊かな水、緑、生態系が調和し、市民に愛される環境の順に挙げられた。上記と同様の内容のほか、環境に対する目標が重要と考えられている。

■ 実施された場合に参加したいプロジェクト

参加したいプロジェクトとして、①環境負荷低減に寄与する移動、②市民に愛される環境づくりの２項目で約 90%を占めるなど、環境に対する市民参加に期待できる結果となった。

■ 都心交通ビジョンに賛成ですか

非常に賛成、まあ賛成で 95%を占める結果となり、今回研究所が提案した都心交通ビジョンが概ね理解されたものといえる。

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』

開催記録

主催／(財) 豊田都市交通研究所

発行年月	２００７年３月
編集・発行	（財）豊田都市交通研究所
お問い合わせ先	（財）豊田都市交通研究所
	〒４７１－００２５　　豊田市若宮町１－１
	ＴＥＬ　０５６５－３１－７５４３
	ＦＡＸ　０５６５－３１－９８８８
	ＵＲＬ　http://www.ttri.or.jp