

● 研究所活動報告 ●

学会参加報告(2)/海外事情報告

アジア・オーストラリア道路協会（REAAA）第12回大会とマニラの都市交通

研究主席 安藤良輔

3年に一度開催されるアジア・オーストラリア道路協会の大会は2006年11月20～24日にマニラで開かれました。「Measuring and Evaluating Road Construction and Improvement: Arguments from a Local Area(地方都市圏における道路整備評価指標の検討)」と題する論文を発表するため行ってきました。実質21～23日の三日間に

行われた発表は合計91件で道路の計画・調査から維持管理・補修等多岐にわたるもので、幅広く国際学術交流が行われました。

マニラの都市交通の特徴は何と言ってもジブニー(図1)です。マニラ都市圏のパーソントリップ調査によるとジブニーの交通機関分担率は39.1%(1996年)で2位となる自



図1 マニラのジブニー



図2 香港の小巴(小型バス)



図3 マニラのLRT駅周辺

動車の18.5%の2倍以上です。利用者に歓迎される理由は何かとフィリピン国立大学の交通研究センター(NCTS)のJose Regin F. REGIDOR所長に尋ねたところ、利用料金が安いこと(初乗りは約10円、LRTの3分の1)と、ルートが固定されているものの乗降が随時随所のできるからとの回答でした。

飛行機の乗り継ぎ地の香港での市民の足となる小巴(小型バス、図2)も同じ特徴(同料金は約130円)を有しています。乗降が随時随所のできる点はまさにオンデマンド

(需要対応型)です。豊田市でのバスサービスにも参考になると考えます。

マニラでは日本という鉄道サービスがほとんどなく、LRT(高架鉄道、地下鉄のようなもの)が公共交通の機軸の機能を担っています。そのため、(すべての駅ではありませんが)LRT駅周辺に生活拠点形成され、図3に示すように平日でも出店で買い物をする人で賑わっています。この賑わいは豊田市の中心市街地活性化で目指している目標とは異なりますが、重要な指標の一つとなるでしょう。

研究員リレーコラム 「高松のICカード」

土木計画学研究発表会の開催市・高松市(人口約42万)は、四国の経済の中心としてまちづくりに力を入れていることがよくわかります。ライオン通りに代表されるアーケード街や高松琴平電鉄のIC乗車券「IruCa」カードの利便性の高さ。街の顔がしっかりしています。コトデン(高松琴平電鉄)瓦町駅で乗車券を買いました。自動改札が何台も並んでいたのに入場しようとし

ましたが、キップを入れる場所がありません。駅員さんが改札口で手招きをしています。キップの裏側を見ると真っ白ではありませんか！なんと自動改札はICカード専用でした。キップを持っているのは、ブラリと来た観光客かビジネスマンだけ。ここは何で都会なんだ。IC乗車券が当たり前で、キップは不要。こんなことが地方都市で起こっているとは。買物もできるし、共通化していて一枚で何の不自由もなく使える。電車やバスに乗った回数で割り引きもあるらしい。すばらしい！ (M)

市民研究助成の募集を開始しました

市民研究助成は、豊田市をはじめとする地方都市における「交通まちづくり」に対するアイデアを市民の視点から発掘し、より良い交通環境の実現に寄与することを目的として、市民グループ(または個人)による「交通まちづくり研究」に対して、その経費の一部を助成するものです。

募集要項はホームページからダウンロードできます。
<http://www.ttri.or.jp/>

詳細は下記までお問合せください。
 電話番号：0565(31)7543
 Email: shimin@ttri.or.jp

■編集後記

本号は都心交通ビジョンの特集号として、いつもの倍のボリュームでお届けしました。話題としては、豊田の将来を考える際の他都市の事例として、自動車産業都市のヴォルフスブルク(ドイツ)とトランジットモール社会実験を行った福井をご紹介します。加えて、まちづくりの進め方として住民参加の取り組みについても広いスペースで取り上げました。皆さまのご意見・ご感想をお待ちしています。

■発行 (財)豊田都市交通研究所
 ■発行人 専務理事 村井清
 ■発行年月日 2007年2月1日
 ■編集 板谷、瀬尾、田中
 ■機関紙お問合せ先 〒471-0026 愛知県豊田市若宮町1-1
 TEL 0565-31-8551
 FAX 0565-31-9888
 URL <http://www.ttri.or.jp>
 Mail machi@ttri.or.jp

「まちと交通」～TTRI News Letter～

18号

■目次

- P2: 話題/この街こんな策あり
- 3: 特集/豊田市都心交通ビジョン
- 6: 研究所の取り組み
- 7: 研究所活動報告
- 8: お知らせ



豊田市都心交通ビジョンにおける新たな豊田市駅前のイメージ

コラム 「都心の交通まちづくり」

(財)豊田都市交通研究所 所長 太田勝敏

豊田市の都心交通ビジョンづくりは、昨年12月の答申とその後のシンポジウムで研究所としての主な役割は終え、今後はこの内容を市が行政計画に取り入れて、実施していくことになります。今回の答申にあたっては、アーバンデザイン、まちづくり、商業計画、交通計画についてわが国を代表する実践的な3人の学識経験者を外部より迎えて集中的に自由な意見交換の場を設けて進めたことで、短期間でしなが内容の濃いものが提案できたと考えます。

ここで、今回のビジョンの取りまとめに当たった者として、懇談会の委員の先生方をはじめ関係者の皆様に感謝したいと思います。また、今後この提案を精査し、肉づけして、市民の共有するビジョンとして、その実現に向けた着実な取り組みを期待しています。その際、このビジョンの骨子と主な論点として、以下の3点が重要であると私は考えます。

第一は、基本的な認識として豊田市は環境性能をはじめ世界をリードする技術力と生産性をもつトヨタ自動車が本社を置く都市として世界が注目しており、それに相応しいまちづくりを目指すべきであるということです。都心部は市民の生活と社会経済活動の中心拠点として高度の都市機能の集積をはかると共に、豊田市への玄関口として世界に誇れる魅力的で活気があるまちなみを形成していくことを提案しました。

第二は、その具体的内容に関してビジョンでは、環境・文化・かしこい交通社会をキーワードとして都心の目指すべき方向を提案し、その実現に向けて9つの目標を掲げました。矢作川をはじめ豊かな自然環境を活かし、緑にあふれ品格のある景観づくりと多様な文化的機会が育つ環境の整備等が重要としています。また、交通については、環境にやさしい先進自動車であっても交通が集中する都心部ではその利用を抑制し、歩行者を主体にそれを支援する公共交通や新たな楽しい交通手段を整備して、高齢者でも障害者でも安心して快適に回遊し、交流するパブリックスペースとして都心部を一体的に整備していくことを提案しました。これはクルマの持つ潜在的な能力を最大限に活かした上でそれを社会的に賢く使う新しいライフスタイルを先導する、環境の時代に相応しいヒューマンスケールの都心の具体的な姿を豊田で創造していくという意味で、壮大な交通モデル都市の実現の試みと言えるでしょう。

第三に、都心交通ビジョンの推進の主役は当然のことながら市民であり、それに向けた市民意識の啓発と主体的取り組みに向けた行政のリーダーシップと仕組みづくりの重要性です。特に、世界企業の活動の場としてさまざまな人々が集い、交流して新たな価値を創造していくような魅力的な都心を形成していく上では、個性的なまちなみを数十年単位で首尾一貫して整備していくと共に、その内部は新陳代謝が継続的にはかれ、新しい時代のニーズに合った機能の高度化や更新が進む仕組みづくりが大切です。その意味で、行政、市民、企業、商業者、NGOなど関係者の合意形成と協働が最重要課題と考えます。そのため、都心部を一つのコミュニティとして戦略的にまちづくりを進めるエリアマネジメントの展開を提案しています。

以上のような都心交通ビジョンについて、詳しい内容は別途ご覧いただき、皆様のご意見、ご批判をうかがえれば幸いです。研究所としては、それらを基に今後このビジョンの内容を高め、その実現に資する調査・研究を進め、提案していきたいと考えています。

● 話題：この街こんな策あり ●

VW本社のあるヴォルフスブルク市（ドイツ）

自動車産業都市のあり方の一例

瀬尾和寛

ヴォルフスブルク市はドイツ・ニーダーザクセン州東部に位置する人口12万1158人（2005年末）の地方都市です。また、VW社（Volkswagen Aktiengesellschaft、フォルクスワーゲン株式会社）の本社のある自動車産業都市としても知られています。VW本社は敷地面積800万㎡（豊田市内トヨタ7工場：約700万㎡）、従業員約5万人、一箇所に集中した自動車工場としては世界最大の規模です。

ヴォルフスブルク市と豊田市は人口規模、戦後急速な都市化を経て発展した点、内陸工業地域の自動車産

業都市である点などいくつか共通点があり、ヴォルフスブルク市の都市は豊田市における都市のあり方について多くの示唆を与えてくれます。

図1はVW本社立地、市街地を1964年と現在を比較した図です。市街化区域は40年を経ても大きな変化はみられません。都市計画で厳格に規制されているものと考えられます。人口12万人の93%は市街地に居住しコンパクトにまとまっています。

市内の公共交通は路線バスが中心です。バスの2005年1日平均利用者数は約3万5000人で、市民の交通機関として利用されています（写真1）。

運河を挟んでVW本社のすぐ南側には中心市街地が

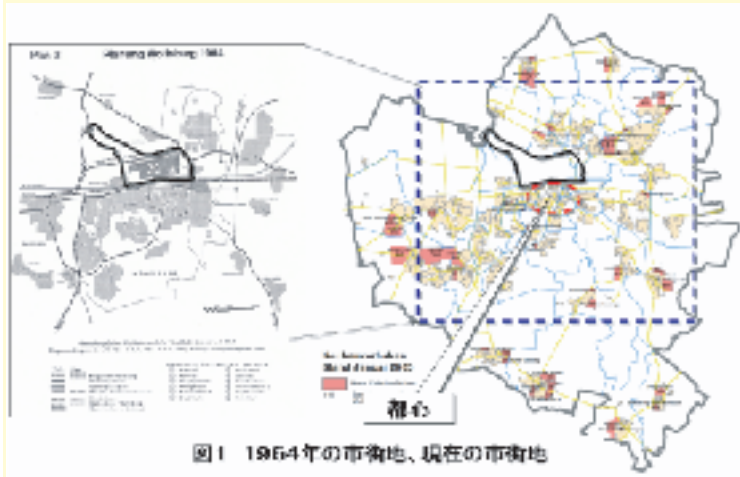


図1 1964年の市街地、現在の市街地



図2 VW本社配置図



写真1 中心市街地の路線バス



写真2 現在のミッテルランド運河とVW本社



写真3 1949年当時のVW本社工場（工場建屋内通路に鉄道軌道が敷設されている）
出典：“Das VW - Werk 1949”（Historische VW's Braunschweig）

隣接していて、VW本社と都心部は接近しています。しかし、VW本社は運河ネットワークの中に立地しているため大規模な工場災害のリスクから市街地は守られています（写真2）。

一方、VW本社工場の配置図は図2の通りです。本社従業員5万人の通勤手段は、多くは市外からの自動車通勤です。高速道路インターチェンジから本社ゲートまで約700mの距離で、都心部を経由せずアクセスが可能です。整備された道路網及び本社駐車場の分散化により、通勤渋滞はみられません。

VW本社工場の生産能力は日当たり約3800台、取引先数は2000社を超える規模です。VW本社工場で製造された車両及び部品の運搬はトラック便だけではなく、

水運が利用されています。鉄道は工場建屋に連結されていて生産車両の約90%は鉄道で搬出されています。運河を活用し舢（はしけ）で工場発電所の燃料（石炭等）や部品を周辺のVW工場へ運搬しています。

ヴォルフスブルク市では、VW社設立当初から、地域へ配慮した都市政策、交通政策、防災対策が展開されています（写真3）。

このようなVW社のあり方をみると、健全な地域社会の維持・発展が重要と企業が認識し、努力していることがわかります。地域の繁栄なくして企業の繁栄なし。豊田市の将来のあり方を考える際に重要になる事例と考えます。

● 研究所活動報告 ●

企業共同通勤バス運行実験について

花本産業団地での取り組み

太田芳樹

平成18年10月から平成19年1月までの4ヶ月間、豊田市の花本産業団地と名鉄梅坪駅及び愛環梅坪駅を結ぶ運行ルートで企業共同通勤バスの運行実験を実施しています。運行ダイヤは、朝5本・夕方5本、30分間隔で運行しています。

今回の実験は、NEDO（新エネルギー・産業技術総合開発機構）の補助を受け、豊田市、愛知県地球温暖化防止活動推進センター及び当研究所が共同で取り組んでおり、平成17年11月に実施したチャレンジエコ通勤実験終了後の調査結果を踏まえて実施しているものです。その際のエコ通勤の継続意向調査では、通勤手段の変更及び時差出勤ともに約3割が「継続する」、約4割が「条件がよくなれば継続する」と回答しており、交通手段変更の条件として「会社と最寄り駅及びバス停間の利便性の向上」が挙げられていました。そこで、最寄り駅から徒歩でアクセスできない距離にある事業所への通勤者の交通手段を確保することによって公共交通機関利用への転換を促すため、企業共同通勤バスの運行実験を行うことになりました。

現在の運行ダイヤ・ルートは、実験開始前に参加事業所5社の管理部署にヒアリングを実施し、従業員数、勤務形態、周辺道路・駅前広場の混雑状況等を調査した結果をもとに策定しました。運行後2ヶ月を経て、大幅な利用者増加が困難な状況を踏まえ、一部の参加事業所の管理部署、従業員へ中間ヒアリング調査を実施したところ、残業があるため帰りの通勤バスに乗車できない、マイカー通勤より通勤バスの方が時間がかかるといった意見が出されました。



写真 実験バスの運行状況

今後は、1月実施の通勤バス利用者・非利用者及び、参加事業所管理部署へのアンケート及び、聞き取り調査を踏まえて、企業共同通勤バスの事業化についての提案をまとめていきます。

学会参加報告(1)

土木計画学研究発表会（秋大会）

増岡義弘

11月30日（金）から12月2日（日）まで、香川県高松市・高松シンボルタワーを主会場に、第34回土木学会土木計画学研究発表会秋大会が開催されました。会場の高松シンボルタワーは、高松駅に隣接し、30階建ての高層棟と7階建ての低層棟で構成され、ホール、会議室、各種ショップなどが入ったコンベンションセンターです。今回の秋大会は全12会場で開催され、351件の発表がありました。研究所では、6名8件の発表を行いました。その概要は以下の通りです。

・高齢社会を考慮した非高齢運転者への交通安全対策の有効性に関する考察(三村)

高齢運転者のゆっくりとした運転に対して、非高齢運転者がもどかしさを感じ、高齢者に心理的圧力をかけている面がある。本研究は非高齢運転者に対する安全意識対策の、高齢運転者の安全な運転に対する効果について考察している。

・時期的な交通条件変化を考慮した信号制御に関する考察(三村)
多数の観光者が集中したり冬季に積雪で路面状態が悪くなるなど、時期によって交通渋滞が発生する地域は少なくない。本研究では、信号制御を変更することによってこの問題を解決するための課題を整理した。

・豊田市における事故多発交差点での事故対策(増岡)

交通事故削減のためには、事故の多発する交差点における要因を特定し、対策を講じることが必要である。本研究は豊田市の事故多発交差点を事例として、詳細なデータ分析を行って事故状況図を作成し、対策を提言した。

・回遊型観光地における参加型まちづくりに関わる観光客と居住者の意識の違い(橋本)

街並み自体が観光地となっている場合、空間の整備に際して観光客と住民の両面を考慮する必要がある。本研究は岐阜県郡上市でまちづくりに対する意識を調査し、観光客と住民との間に大きな意識の隔りがあることを指摘した。

・三好町さんさんバスへの町民意識に関する研究(橋本)

三好町のさんさんバスは、自治体の運営するコミュニティバスの成功事例として知られている。本研究ではこのさんさんバスに対する町民意識を様々な観点から分析し、町民のほとんどから非常に高い評価を得ていることを明らかにした。

・ESTモデル事業の評価について(安藤)

環境的に持続可能な交通(EST)の実現を目指す取り組みが各地で行われているが、その評価手法はまだ定まっていない。本研究では豊田市のESTモデル事業を題材に、交通需要予測手法を用いた事業評価の手法を提案し評価を試みた。

・自動車産業都市の発展・成長に関する研究(瀬尾)

企業と地域社会の双方にとって求められる都市像とはどのようなものだろうか。本研究は日独の自動車産業都市2市を事例に、環境や生活、文化等に配慮した計画とその実現にあたっての企業の協力の重要性を指摘した。

・地方都市におけるDRTを用いたモビリティ確保の手法について～Demand Responsive Transportの適用方法～(山崎)
交通時空間的に分散した需要に対応して運行する交通サービスであるDRTは、近年その適用手法が進化して多くの地域で導入されている。本研究は、豊田市と三好町の3つの事例をもとに、その特徴と課題を整理した。

● 研究所の取り組み ●

住民参加に取り組む・豊田市交通まちづくり

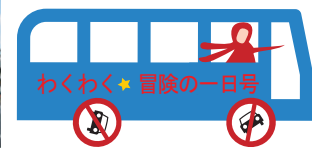
田中智麻

● 豊田市中心部の乗換ガイドづくり——学生編——

豊田市駅周辺は初めて来る人には分かりにくい、という声をよく聞きます。実際、駅周りを見てみると、2つの民間鉄道の駅が離れている、バス停が駅を挟んで東西に分離、しかも駅周りのペデストリアンデッキで上下に別れている、と分かりにくい状態です。

豊田高専の学生ゼミで公共交通について話し合うと、電車からバスの乗継をどうやって調べたらいいのか分からない、乗るときになって初めてどうすればいいのか考えると面倒になる、情報が多すぎてうまく整理されて伝わっていない、など情報提供面での課題が見えてきました。そこで、解決策として、公共交通をもっと簡単に使えるようにするための豊田市駅周辺の乗換ガイドを作ることにしました。駅周辺を調べて、現在ガイドを作成中です。

学生の視点で考える便利な乗換（乗継）ガイドは、はじめて駅で降りた人が自分の位置がすぐに分かるように、また、新たに豊田市に引越ししてきた人に配布して公共交通を使うことを考えてもらえるように活用していく予定です。



▲情報をまとめて分かりやすいガイドを作る

● ユニバーサル・タウンマップづくり——市民編——

ユニバーサル・タウンマップづくりも豊田市中心部を題材にした住民参加の取り組みです。

豊田市はユニバーサルデザイン基本構想を策定して徐々に整備が進められていますが、果たしてどれくらいの人たちがその変化を知っているのでしょうか。ユニバーサル・タウンマップづくりは、色々な不自由を持った方がどうやったら快適に安心してまちを歩けることができるか、マップを作って情報を出そうというものです。ワークショップを通して、車椅子の方や目の見えない人、杖を持って歩く人、ベビーカーや子連れの人、地域に住む人など様々な立場の人が一緒になって町を歩いて調査し、どんな情報にして出したらいいのか話し合っています。

一緒になってまちを歩いてみると、車椅子よりベビーカーの方が段差に弱いとか、坂道の傾斜がどれくらいまでなら歩ける範囲なのかなど、お互いの事情が分かってきました。調べた情報を整理して歩きやすい場所、休憩できる場所など施設をつなぐルートマップを作っています。

今回は、豊田市中心部を題材にした「安心して（楽しく）歩けるタウンマップ」ですが、今後は地域を拡大し、ユニバーサル・タウンマップ豊田市版ができるようなマップを作る仕組みを考えていく予定です。

公共交通を知ろう！乗換の発想は子どもから

左記の学生からは、バスは遅れそうといったイメージがある、豊田市は車でなければ移動できない、子どもの頃から利用することが少ない、といった意見があがりました。また、昨年度、当研究所が実施した豊田市民交通問題意識調査でも、公共交通をそもそも使おうと思ったことがない、車中心に計画されている、車の方が都合がいいという意見が多く出ました。

しかし、豊田市も公共交通には力を入れて総合的な計画を立てており、公共交通の検索情報システムや地区コミュニティバス、デマンドバスなど様々な取り組みが行われています。

そこで、今どんなバス・電車が走っているか、どうやって乗るのか、料金はどうやって払うのか、どうやって調べたらいいのか、子どもの頃から知ってもらおうと、小学生向けの公共交通ガイドブックを作ることにしました。豊田市の色々な公共交通を乗り継いで山間地まで行く一日冒険に仕立てたオリジナルマンガです。お楽しみに！

● 特集：豊田市都心交通ビジョン／話題：この街こんな策あり ●

● 豊田市都心交通ビジョン策定までの経緯

事務局担当・文責：橋本成仁・草野秀佳・板谷和也

本紙16号で既報の通り、豊田市の都心地区を魅力的な空間とすることを目的に、昨年6月26日に当研究所は豊田市長から都心地区の将来ビジョンと交通のあり方を提言する「都心交通ビジョンについて」の諮問を受けました。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、日本を代表する3名の学識経験者による懇談会を開催し、密度の濃い議論を交わし、昨年12月15日に答申を行いました。



写真：答申の様子（左：太田所長 右：鈴木市長）

答申では、豊田市の都心を都市機能が集積し、交通ネットワークの中心としての役割を果たす賑わいのある空間として再構築することを提言しています。その実現のためには都心の居住・就業人口を現在より大幅に増やす必要がありますが、幸いなことに豊田市には

その潜在力が十分に存在すると考えています。また、都心に人が増え、その魅力が高まることで、豊田市全体の活力と魅力の向上も期待できます。

豊田市の将来像を描くにあたり、「環境」「文化」「交通」の3つの側面から検討を進め、魅力ある都心実現のために必要な9の目標を設定しました。そこには、自然環境と調和した健康的な生活ができ、優れた景観のもとで活発な経済活動が行われ、文化・教育活動も盛んになるような、具体的な方針の提案が多数含まれています。特に交通については、交通新システムの導入や地表を歩行者に開放するために自動車を制限し、歩行者と公共交通が優先される「歩行者・公共交通優先エリア」を位置づけるなど、世界の先端を見据えた将来デザインを示しています。

ビジョンの実現のためには、市民の積極的な参加が不可欠です。そのため、行政だけでなく全ての人がまちづくりに関わることの重要性も強く訴えています。

次ページに都心交通ビジョンの概要を示しています。また、昨年12月21日にシンポジウムを開催し、広く一般にこのビジョンの概要を解説するとともに、懇談会委員を含め、豊田市をよく知る方々に参加して頂き、パネルディスカッションを行いました。このシンポジウムの内容については、本紙号外にて紹介しています。

この都心交通ビジョンが、将来の都心ひいては豊田市全体のあり方について豊田市民の方々に考えて頂くきっかけとなれば幸いです。

福井市における中心市街地活性化実験（2001年）

トランジットモール空間創出の取り組み

三村泰広

全国的に中心市街地衰退の問題が大きく取り上げられる中で、福井市では、平成13年10月12日から約1ヶ月間にわたり、我が国で例のない路面電車を基幹としたトランジットモール社会実験が行われました。トランジットモールは公共交通機関と歩行者専用の道路空間であり、自動車を締め出すかわりに公共交通の利便性を高め、歩行者の回遊性に優れた空間を作り出すことで中心市街地を活性化させる施策です。

実験では、①トランジットモール空間の創出等を通じた歩行者ネットワークの効果や課題の検証、②トランジットモールが自動車交通に与える効果、影響の検証、③路面電車のシャトル運行とパーク＆ライドによる公共交通アクセスの向上効果、課題の検証、④中心市街地活性化と路面電車の活用に向けた合意形成といった4つの目的に沿って実施されました。なお、並行して低床車両の導入や運賃割引といった施策も行われました。

実験の結果、来街者数の増加（1割）、来街者の滞在時間の増加（2～3割）といった結果がみられました。また、来街者の意識調査の結果、安心して歩くことができる点など6割以上が好印象を持っていることがわかりました。しかし一方で商店街では、自動車で来街し

にくくなることや実験期間の売り上げの減少などもあって、整備してほしいとする意見が10%未満にとどまり、来街者と商店街で評価が分かれることとなりました。

この実験では、低床車両や運賃割引を導入したこともあり公共交通での来街割合が高くなりました。しかしパーク＆ライド駐車場はあまり利用されず、この面では自動車からの転換効果は検証できませんでした。



また今回の実験を通じたアンケートによると、まちづくりへの意識変化があった市民は4割にも達し、歩行者優先のまちづくりを望む意見が多くみられました。

このように様々な課題があるため導入事例が少ないトランジットモールですが、中心市街地活性化につながる施策として今後も注目すべき施策と考えています。

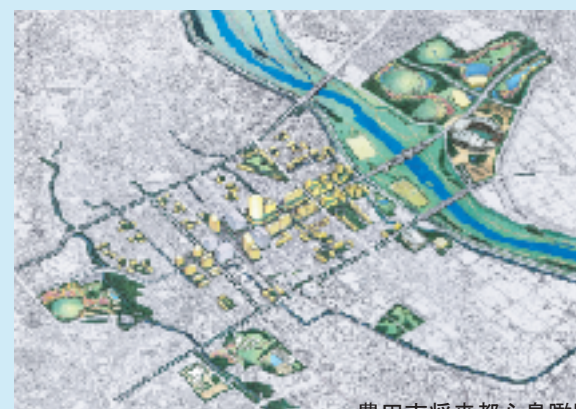
● 特集：豊田市都心交通ビジョン ●

● 豊田市都心交通ビジョンの概要 — 役割と目標

豊田市の都心には、世界有数の企業の本社の立地する都市の顔として、個性と魅力に溢れ、都市機能の集積した空間となることが求められています。そのような都心をつくるためには、都心の物理的な将来像とそれを支える交通体系について検討するとともに、賑わいのある街の運営の方法についても議論しておく必要があります。

ここでは、今回の都心交通ビジョンについての基本的なイメージを簡単に紹介します。

コンセプトフロー



豊田市将来都心鳥瞰図

豊田市において都心が果たすべき役割

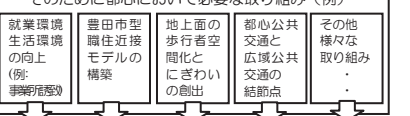
- 豊田市の玄関口として、街を訪れる人々の心を惹きつけ、豊田市の魅力的な個性をわかりやすく具現化する『街の顔』としての都心
- 高次の都市機能の集積とその継続的な育成を図り、都心の居住者や就業者、来訪者にとって便利でかつ魅力的であり続ける都心
- 市内の複数の地域拠点が連携しながら、総体として機能を発揮するネットワーク型都市構造の中心として、便利かつ快適で強い交通骨格に支えられた都心

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
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）



都心の目指すべき9の目標へ



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てていく。



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 TECH²（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

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 都心生活を楽しく豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える。
- 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。
- 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。
- 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。

都心文化を育む教育・学習環境イメージ



七州城の杜（芸術教育エリア）



矢作の杜（環境・健康教育エリア）

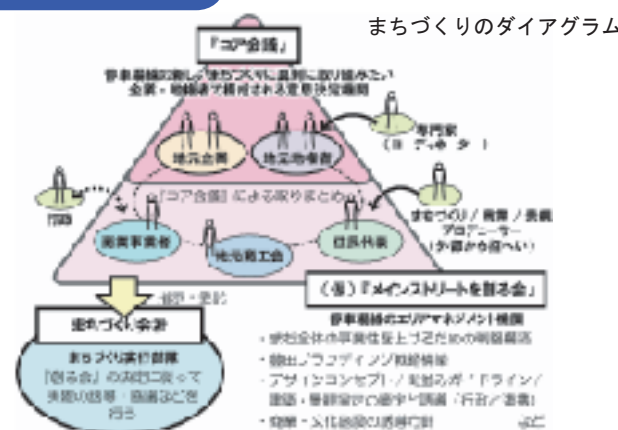


せせらぎのある公園/歩いて楽しい歩行空間

駅前空間のイメージとまちづくりの考え方



豊田市駅から見た停車場線



都心部将来交通ビジョン像



本都心交通ビジョンでは、都心に多数の来街者を受け入れるとともに、新しい都心居住のスタイルを生み出すことができるよう、歩行者、公共交通を中心とした交通体系を構築します。

現在多く見られる都心部を通過する自動車は、広域道路ネットワークを整備し、都心部を迂回させ、都心部は交通新システムやバス等の公共交通を中心とした利用とします。必要最小限の自動車交通はフリッジパーキングや地下駐車場などで収容します。

これにより、地表面は歩行を中心とするにぎわいと都心文化を享受できる空間が形成されます。同時に、自然や水にふれあうことのできる街としてのブランド・風景を確立します。

その実現に際しては、ITS技術の適用や魅力的な公共交通機関の実現等により過度な自動車利用を抑え、歩行者・自転車と公共交通が調和した、先進的な『かしこい交通社会』を目指します。