

平成 18 年度 豊田市都市交通ビジョン策定懇談会議事録（第 2 回懇談会）

平成 18 年 7 月 28 日 13:00～15:00

於：豊田市役所 52 会議室

委員	太田先生、宗田先生、森川先生
事務局	豊田都市交通研究所：村井、橋本、草野、板谷
オブザーバー	菊地助役 都市整備部：小野田部長、吉橋調整監 都市計画課：小野田課長、羽根主幹、新実係長、西主査 日建設計：田中、松岡、西尾、金井
配付資料	1. 第 2 回懇談会次第 2. 資料 1：ビジョン策定に向けたコンセプトフロー 3. 資料 2：都心部の将来構想 4. 資料 3：目玉となるアクションプランのストーリー 5. 資料 4：アクションプランのシナリオ 6. 資料 5：目指すべき都心の規模（他都市との比較） 7. 都心部の将来構想（揭示） 8. 都心部の人口密度分布図（揭示）

1. 開会挨拶

財団法人豊田都市交通研究所村井専務理事より、開会の挨拶があった。

2. 懇談会資料の説明（豊田都市交通研究所：草野、日建設計：田中）

資料 1～5 に基づき、第 1 回懇談会からのコンセプトフローの修正案、アクションプランのシナリオ案、都心部の将来像に関する事務局案の説明を行った。

3. コンセプトフローに関する具体議論（司会進行：太田先生）

1) コンセプトフローに関する内容について（資料 1）

(1) コンセプトフロー全般について

- ・ 1 ページ目真ん中の「豊田市の都心が目指すべき方向」については、都心を考える上で豊田市全体をどのように考えていくかという意味であり、「都心の視点から見た豊田市の方向」という内容とするべき。
- ・ 全体的には前回の懇談会の議論が概ね整理されている。
- ・ 3 つの方向に対してそれぞれ 3 つの目標で整理しており、基本的にはこの方向でよいのでは。
- ・ アクションプランの内容が 9 の目標の中で複数示されており、もう少し分類し直す必要がある。
- ・ コンセプトフローの順番、ウエイトの置き方などももう少し工夫が必要である。
- ・ まちなみ形成の観点からは、アクションプログラムを実施した場合の絵、パース（コンセプトを表現する）で表現する必要がある。

(2) 環境負荷低減モデルについて

- ・ のアクションプラン「グリーンネックレス」という言葉は違和感があり、「グリーンネットワーク」の意味の方が望ましい。
- ・ 「エコスポット」の表現についても環境をイメージする言葉でなく、「グリーンスポット」という

意味合いが強い。

- ・ として「世界に誇る環境負荷低減モデル」を実現するためには、まずはじめに「エネルギー政策」に関する項目があるべきであり、グリーンネットワーク、その他のアクションプランはその後ろにあるべきである。
- ・ グリーンネックレスはむしろ の方に入れるべきで、また、交通に関する内容を の中に入れるべきではない。
- ・ 太陽光などの自然エネルギーの活用、トヨタ自動車の環境技術、トヨタ自動車と豊田市との協働でできる環境対策、市民の協力が得られるような環境への取り組みなど、環境政策として世界に誇ることのできるプランを示すべきである。
- ・ 目標及びアクションプランの全体的な議論として、環境数値目標の提示、自然エネルギーの利用、リサイクル目標、水循環、温暖化、エネルギー循環、モデルオフィス、モデル住宅など環境負荷モデルをキーワードとして、環境行政としての目標を示す必要がある。
- ・ 地域冷暖房、熱源ネットワーク、河川の温度差利用（ヒートポンプ）、廃棄熱利用、燃料電池車、水素ステーション、環境学習の場としてのエコマネーセンター（グリーンポイントセンター）など名大チームがまとめた「笹島環境モデル」が提案されており、これらの内容を参考にすることができる。
- ・ 環境の取り組みについては、京都で自治体と島津製作所をはじめとする企業が実施しているISO14001取得の取り組みのように、トヨタ自動車の環境対策を実証したり、市と協働で実施する、豊田エンバイロメンタルスタンダード、豊田エナジーリダクションプロセス、豊田リサイクルシステムなど世界に誇ることのできる取り組みが必要である。
- ・ 「環境低減モデル」としての提案より、「環境低減プロセス」（エコポイントなど）の提案、または市民を巻き込んだプロセスを入れた方がよい。

### (3)都心まるごとキャンパスについて

- ・ 「大学」を強調しているが、大学に限定しないで、生涯学習、日本文化（外国人向け）外国文化（日本人向け）を学ぶ場所であってもよく、大学はその中の一部であってもよい。大学としても供給が足りない可能性が考えられる。
- ・ オックスフォード、ケンブリッジなどのように学園都市がイメージできることが必要である。大学のでき方をボローニャ型とソルボンヌ型に分類すると、豊田はボローニャ型（キャンパスがないタイプ）を目指すべきであり、市役所、トヨタ自動車、民間施設などを教室として活用したスタイルが想定できる。
- ・ 「名古屋環境大学」をキャンパスがない大学として名古屋市が中心となって設置しているが、完全にカルチャーセンター化し、人がなかなか集まらず苦慮している状況があり、人が集まるような仕掛けが必要である。

### (4)豊かな水、緑、生態系について

- ・ 生け垣の整備など市民が参加できるツール（アダプトプログラム）が重要であり、市民が積極的に参加して緑を構築していくという雰囲気を作り出すシステムをアクションプランの中に入れておく必要がある。

### (5)都心文化について

- ・ 市民参加型を基本とするべきであり、市民が外に出たくなる仕掛け（アクティビティ）のネットワーク化が必要である。例えば、フリーマーケット、市場、地域産物の販売、新しい市民マーケットなど。
- ・ 道路の使い方として、街路ではあるが機能としては道路ではなく広場として位置づけることが必要である。

- ・ また、都心居住しながら農園、ガーデニングができる空間、イベント活動の場、組織など、活動を支えるインフラ、組織の構築が必要である。
- ・ 豊田市の特徴から、車の市場、エコロジー技術の市場なども考えられる。
- ・ メインストリートにも新たなマルシェが必要である。

#### (6)交通文化について

- ・ の交通文化については、個別の議論を書きすぎであり、クルマを賢く使うという観点から、もっと大きな目的、都市全体の目標（数値目標を含む）をワーディングに配慮して記述すべきである。
- ・ の車を賢く使う新しい交通文化が最も大切であり、これが一番目で、についてはその次にあるべきである。
- ・ のアクションプランとしては、地下駐車場ネットワークの構築を全面に出すのではなく、安全に回遊できる空間を構築することが重要であり、そのための歩道デザインの統一とかサイン、並木の統一感などアーバンデザイン的な工夫が必要であり、これを絵で表現することが必要である。

#### (7)商業に関する議論について

- ・ 40万人都市の中心にふさわしい商業の取り組み（がんばる商店街支援プラン）を商業振興条例に基づき、商工会議所中心に始めており、商業者の意識も変わりつつある。
- ・ 商業に関する内容については、まとまって議論されているところがなく、都心にふさわしい商業、単なる既存商業の再生でない商業戦略イメージを作る必要があり、商工会議所などで考えているイメージなどを取り込む必要がある。
- ・ 昔は商店街振興により商店街の再生を図ってきたが、現在では商業形態が変わってきたことにより、今までの手法では再生できなくなっている。商業振興にはプロセスが重要であり、商業者、市役所、商工会議所のタッグにより何かプランを持った取り組みが必要であり、インセンティブをもてる形をどのように構築していくかを示していく必要がある。

#### 2) アクションプランについて（資料3, 4）

- ・ 市民、事業者、行政ごとにアクションプランを整理しているが、それぞれが役割分担を行い、短・中・長期にどのようにプロセスを進めるかを整理するべきである。市がこういう手を打てば市民、事業者がこう動くというようなプロセスプランニングが必要である。また、民間プロジェクトを誘導する仕掛けを考えていかないとプロセスプランニングとはいえない。
- ・ 「ガイドライン」は誘導するためのものではなく、規制するものであり、言葉の使い分けが必要である。
- ・ 市民にどう参加してもらえるか、行政計画を市民にどう訴えるかの戦略が必要であり、そのため、どれが市民に喜ばれるか、豊田市がどのように変わっていくかということについて、市民に分かるように伝えることが必要である。
- ・ 短期的には市民にやる気を起こさせることが重要であり、運動、実験など市民参加型のキャンペーンを打って、参加を促すべきである。
- ・ 市民の満足感を満たせる仕掛けが必要である。特に環境、健康などは市民の気持ちの問題であり、市民の気持ちを構築していくというイメージ戦略が必要である。
- ・ 豊田市民は与えられるのを待っているというイメージがあり、これを払拭し、いかに動かしていくかを考える必要がある。
- ・ 豊田市とトヨタ自動車の連携をもう少し訴える必要があるのではないか。

#### 3) 目指すべき都心の規模について（資料5）

- ・ 資料5では、1万人規模の従業者が収容可能かどうかという説明であったが、収容可能なことは自明であり、それを証明する資料としては意味がない。
- ・ 建蔽率、容積率の現在の指定状況が過剰であり、現在でも43%しか満たされていないことを意味

しており、ある人は容積率をいっぱいを使い、ある人は使わないと言った街並み形成が困難な原因となっていることが重要な意味を持っている。

- ・ これから日本の人口が減少していく中で、1万人を増やすのはかなり難しい状況にあるといえる。
- ・ 指定が過剰であることに對し、厳しい見直しを行うことにより、街並み形成を目指すべきであり、そのために必要となる容積率を示していくことが必要である。
- ・ 賑わいを生み出すのに必要な規模、その街にふさわしい規模をある程度数値で示すことが必要である。
- ・ ダウンゾーニングで必要な容積を設定するなど、目標とする収容規模を想定した場合の都心への人口収容イメージ（昼間、夜間）を構築する必要がある。この方が賑わいが得られやすい。ダウンゾーニングは非常に難しいが、既に始めている自治体があるので、市としてどう考えていくかである。

#### 4) その他

##### (1) 矢作川付近の高層建物について

- ・ 高層建築物は都会で建設され、ランドスケープの考え方にもよるが、戦略としては中・低層でコンパクトにまとめた方（手堅い戦略）が望ましいのではないかと。
- ・ イメージとしては表参道のような中・低層がイメージできる。

#### 4. 次回懇談会スケジュール

##### 1) 次回懇談会開催予定

平成18年度の第3回懇談会を以下の日程で実施する。

次回懇談会開催予定

平成18年10月16日（月） 15:00～17:00

内容は交通計画に焦点を当てた内容とする。

宗田先生は欠席の予定

##### 2) 事務局ワーキングの実施

8月中に事務局ベースのワーキングを開催する。

事前に意見等があれば、事務局宛に提示していただく。

##### 3) 第4回懇談会の開催予定

11月中に第4回懇談会を開催する予定

11月中には研究所答申をとりまとめるよう指摘を受けた。

#### 5. 閉会の挨拶

財団法人豊田都市交通研究所村井専務理事より、閉会の挨拶があった。

以上