



豊田の都心交通まちづくりの論点

－ 都心再整備有識者会議の議論から－

太田 勝敏
(第40回まちべん, 豊交研 2014.9.29)



1. 有識者会議の議論

- 目的と経緯

- 豊田都心の現状と課題 (SWOT分析)

- 望ましい都心像・ビジョン

- 時間軸とロードマップ要件

2. 交通結節点としての駅とその周辺

- 回遊性と歩きやすさ, 完備型交通広場を超えて

3. これからの都心公共空間: 今後の課題

- 民間土地利用と準公共空間の活用

- 広場とその活用システム



1. 有識者会議の議論

－検討の目的・経緯

（商業機能からみた危機意識など）

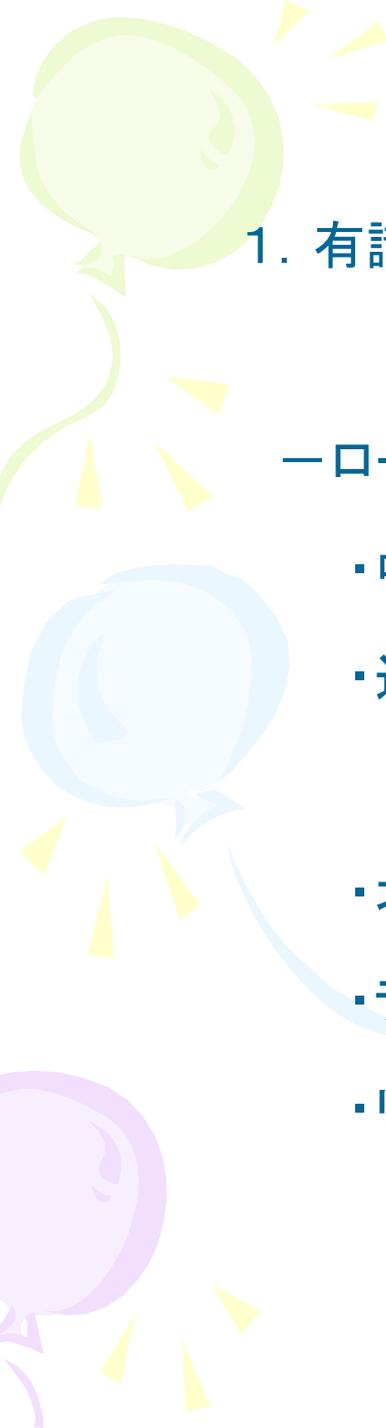
－豊田都心の現状と課題（SWOT分析）

－強みと弱み（SW）：交通結節点，公共施設の近接性

－望ましい都心像・ビジョン：クルマのまち豊田の玄関口

（豊田市の顔づくり・多様なステークホルダー）

－関連する動き（脅威と機会；TO）



1. 有識者会議の議論(つづき)

ーロードマップ(時間軸との関係)の重要性

- ・中心市街地活性化 第2期基本計画 (H25-29年度)
- ・近隣に大型店出店-イオンモール長久手(H27)
ららぽーと東郷(H30)
- ・北地区再開発事業(~H29.3)
- ・ラグビーワールドカップ(H31), 東京五輪・パラリンピック(H32)
- ・リニア中央新幹線開業(H39), 名鉄豊田・名古屋間急行運転
 - 複線化・駅舎の大改修(?)

大型ショッピングモールと豊田市都心の商業規模

	商業店舗 面積(m ²)	敷地面積 (m ²)	駐車場 (台)	備考
豊田都心部 既存商業	52,300	—	4000	2017年
北街区再開発	8,500	(約1.6ha)	(約330)	
計	60,800	約20ha(都心全体)	(4300)	
アイモール三好	40,800	—	3500	(7km)
リニューアル後	85,000	—	5000	2015年春
イオンモール岡崎	80,000	4,300	—	2000年 (16km)
イオンモール長久手	50,000	58,390	2339	2015年 (13km)
ららぽーと東郷	70,000(?)	95,000	—	2018年 (15km)

注. 備考: 増床・完成予定年, ()内は豊田都心からのおよその直線距離

出所: 懇談会資料など。ららぽーと東郷の敷地面積はウィキペディア(ららぽーと)より。
 なお, ららぽーと最大はららぽーとTOKYO-BAY 10.4万m², 7000台(1981年)。
 イオンモールはイオンホームページ。

なお, 最大はイオンモール幕張新都心12.8万m², 7,300台(2013年12月)



2. 交通結節点としての駅とその周辺

— 駅前広場の意義・役割: 交通機能を超えたプレイス機能

都市の顔、風土・歴史・誇り・品格を表現する役割

— 結節性の条件: バス乗降, マルチモードアクセス, インターモーダル
(移動の連続性の確保)

— 都心部の回遊性: 駅とまちの結節(トランスモーダルの視点)

すべての人にとっての移動しやすさ: バリアフリー, ユニバーサルデザイン
からインクルーシブデザイン(外国人, 高齢者, 子育て世代など)へ

注. Complete street 完備型街路の広場版

都心の現状一歩きにくさ(不連続, 非直結性, 自動車ベース)



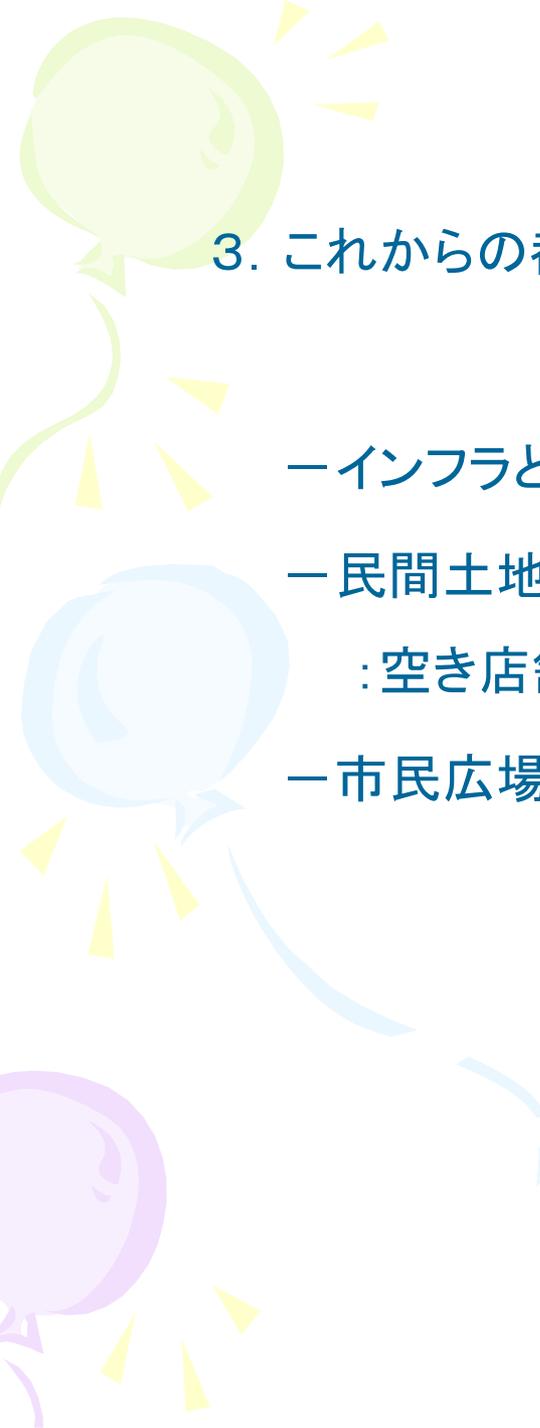
・すばらしい歩道環境の分断



・コミバス, コンビニ, 市役所との直結性の欠如

歩道の不連続性－歩行者、車イス、自転車の移動環境阻害





3. これからの都心公共空間: 検討課題

ー インフラとして広場・駅前広場・街路とその利用

ー 民間土地利用と準公共空間の一体的活用

: 空き店舗, 空地, 駐車用地 (非・低・不適切利用への対応)

ー 市民広場・交通広場・準公共用地の一体的活用の仕組みがカギ

展望と今後の課題(豊田らしさ:世界最先端の交通まちづくり)

- 広場の計画とデザイン: 周辺公共施設・民間施設を合わせた都市・街路景観、まちなみづくり、適切な動線計画(車の賢い使用法を見せる工夫、次世代の静穏化・シェアードスペース)
- 都市の顔づくり: クルマのまち豊田
Welcome Center で出迎えて、新しいモビリティ・システムで本社地区へ、駅前に次世代モビリティシステムとそのサービスを体験・実感できる場を(企業との協働)
- 賑わいづくり: 広場の管理・運用の市・商業者・市民の知恵を結集する仕組み — 定常的に人が自然に集まり憩い、交流するしかけ

参考資料: シンポジウム「都心のミライ」(2014.9.20)配布資料