
参 考 資 料

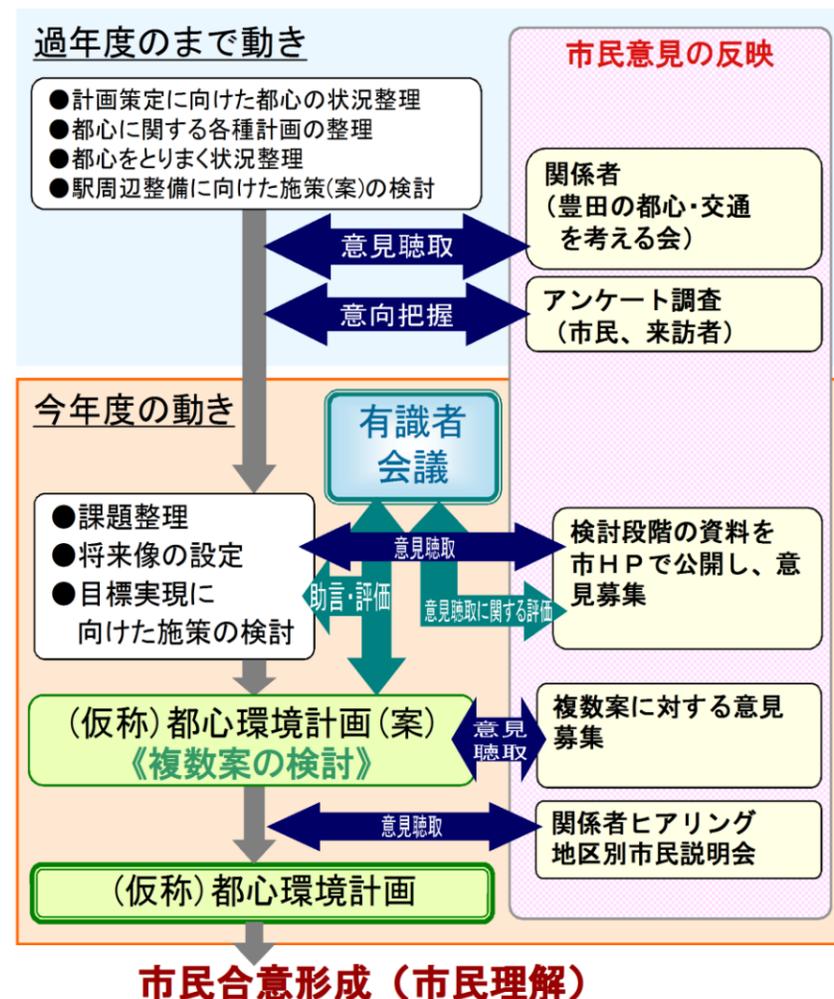
目 次

□ 計画策定に向けたスケジュールと有識者会議の全体プログラム	・ ・ ・ ・ ・ 1
□ 将来の姿（複数案）及び評価軸の設定の考え方	・ ・ ・ ・ ・ 1
□ 都心の現状と課題	・ ・ ・ ・ ・ 2
□ 公共空間整備の配置パターン	・ ・ ・ ・ ・ 3
□ 公共空間の最適なパターンの検討結果	・ ・ ・ ・ ・ 7
□ 豊田まちづくり会社からの提案	・ ・ ・ ・ ・ 8
□ 都心の再整備案の検討経緯	・ ・ ・ ・ ・ 9
□ 5つの都心の再整備案	・ ・ ・ ・ ・ 10
□ 5つの都心の再整備案の評価項目	・ ・ ・ ・ ・ 11
□ 5つの都心の再整備案の評価	・ ・ ・ ・ ・ 12
□ 市民アンケート調査結果	・ ・ ・ ・ ・ 14

計画策定に向けたスケジュールと有識者会議の全体プログラム

○過年度までの駅周辺や都心の動きを踏まえつつ、技術的・専門的な見地に基づく助言を目的とした有識者会議の設置や各種手法による市民や関係者の意見聴取を行いながら、下記のとおり都心環境ビジョンの策定を進めました。

■計画策定に向けたスケジュール



■有識者会議の目的

有識者の方からの技術的・専門的な見地に基づく助言や、整備推進に向け主体的な役割を担う立場の方からの意見を聴取し、その内容を計画に反映させることで、(仮称)都心環境計画を適正に評価することを目的とする

■有識者会議の役割

妥当性の検討

- 都心が目指すべき将来像は適切性
- 将来像の実現に向け示された各施策は適切性

専門的な見地からの補完・助言・評価

- 都心の課題として捉えるべきその他の視点
- 目指すべき将来像の実現に向け、必要なその他の施策

■有識者会議の全体プログラム

《内容》	《成果》	《市民意見の聴取(ヒアリング等)》
第1回 (5/20) ○計画の必要性の確認 ○会議の目的と役割の確認 ○都心の現況及び課題の確認 ○都心に関する意見出し	・目的と役割の確認 ・都心の現状の共通認識 ・都心のあり方の整理	各回の会議資料の公開(HP等)及び意見募集 関係機関協議(国、県、交通事業者、公安委員会等) 各種関係団体へのヒアリング
第2回 (6/24) ○将来の姿(複数案)の提示 ○評価の視点の確認	・将来の姿(複数案)の確認 ・評価軸の設定	
第3回 (7/31) ○前回意見への修正案に対する助言 ○評価内容の確認	・公共空間の再整備と活用の検討 ・最適なパターンの検討	
第4回 (8/29) ○ヒアリング結果の反映 ○前回意見への修正案に対する助言 ○計画(選択案)の確認	・再整備案の検討・評価 ・公共空間の活用イメージの確認	
第5回 (11/25) ○計画(案)の確認 ○次年度以降の推進体制への助言	・都心環境ビジョンの確認 ・推進体制の検討	

■公表:市ホームページ、広報とよた

■有識者会議メンバー

氏名	所属
太田 勝敏	(公財)豊田都市交通研究所 所長
尾崎 眞	愛知学院大学 商学部 教授
小澤 里美	教育委員会 委員
小野 忠	足助町 区長
加藤 博和	名古屋大学大学院 環境学 研究科 准教授
澁澤 寿一	NP0 法人 共存の森 ネットワーク 理事長
杉田 雅子	杉田組ブルーベリー事業部
武田 重昭	大阪府立大学 助教
戸田 友介	株式会社 M-easy 代表取締役
羽田 知	豊田の都心・交通を考える会 会長
森川 高行	名古屋大学大学院 教授
山下 裕子	株式会社ハイマート久留米 新規事業室 次長
吉村 達也	豊田市駅前商業協同組合 代表理事
吉村 靖孝	建築設計事務所、明治大学 特任教授

(敬称略・五十音順)

将来の姿(複数案)及び評価軸の設定の考え方

○次ページに示す都心の現状や課題を踏まえ、将来の姿の具現化に向けた「都心空間の活用」の考え方と、公共空間の配置パターンは以下の通り検討した。

将来の姿の具現化に向けた『都心空間の活用』の考え方

はじめに、活用できる公共空間について、再整備のあり方(配置パターン)を検討する。

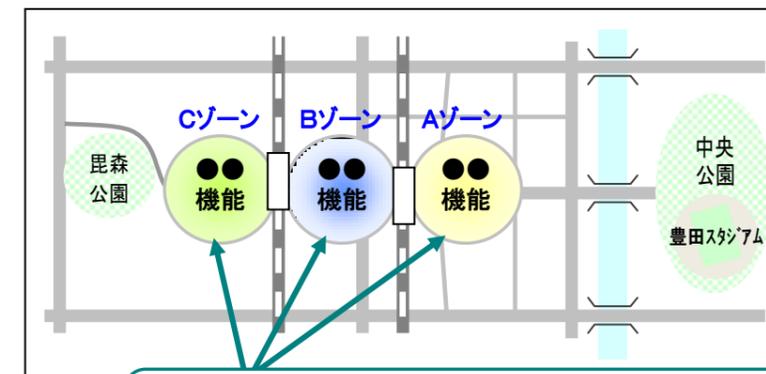


【活用が期待できる再整備空間は】

北地区再開発(歩行者空間等)、駅前広場・バス乗降場、駅舎 など

再整備に向け、将来の姿の具現化に向け効率的な公共空間の配置パターンを検討

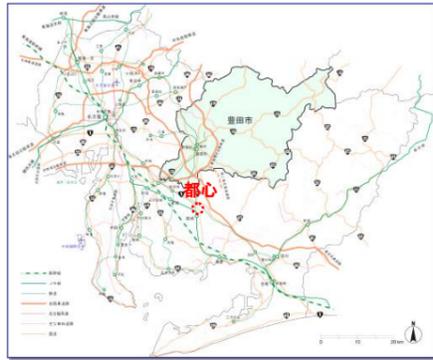
- ①目指すべき都心の将来の姿とは
- ②その実現のためには、どのような公共空間の創出が効果的か
- ③そのための配置パターン(複数案)とは



バス乗降場、駅前広場、歩行空間等の都心機能の配置パターンを特性に応じて複数案検討

豊田市の現状

- 豊田市は、現在の名鉄豊田市駅がある挙母地区を中心に発展した街であり、現在もその旧挙母地区が鉄道やバス等の公共交通の要となって、業務、商業、行政等の機能が集積した都心を形成している。
- 愛知環状鉄道三河豊田駅近傍は、トヨタ自動車の本社が立地する地区として、豊田市の産業技術核を形成している。
- これらの核の周辺に、公共交通や幹線道路で都心とつながった地域核があり、全体としてネットワーク型の都市構造となっている。



■豊田市の位置



■多核ネットワーク型都市構造のイメージ

計画の対象区域

計画の対象区域は、名鉄豊田市駅及び愛環新豊田駅を中心とした概ね1kmの区域(約196ha)とする。(中心市街地活性化基本計画と同区域)



豊田参合館

■計画の対象区域

コモ・スクエア

北地区市街地再開発事業



豊田市駅前通り北地区第一種市街地再開発事業(組合施行)
 ○施行区域面積 約1.6ha
 ○建築敷地面積 約8,100㎡

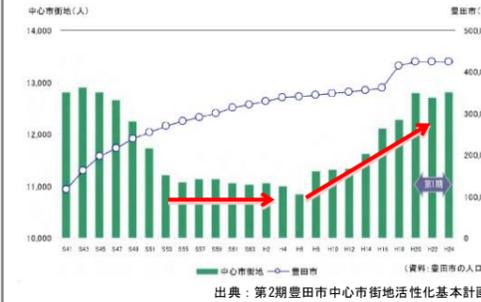


都心の現状

1. 活性化について

- 中心市街地の人口は昭和53年頃から平成6年頃までほぼ横ばいであったが、それ以降は増加傾向にある。また、他都市と比較し、豊田市の中心市街地の人口の伸び率は顕著である。
- 中心市街地の大型店舗売上額は、平成19年から平成21年に落ち込みが見られるが、それ以降はほぼ横ばい傾向である。
- 中心市街地の空き店舗数は、平成20年まで増加が続いていたが、それ以降は減少傾向となっている。
- 中心市街地に賑わいや魅力があると感じていない市民の割合は、約70%となっている。
- 豊田市には、世界のものづくりを代表する企業の本社や、香嵐溪などの豊富な観光資源が揃っているが、中心市街地では、それら地域の特性を感じられない。

＜中心市街地人口の推移＞



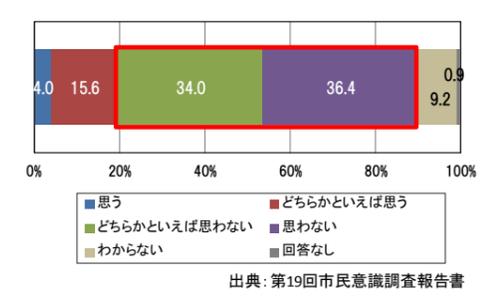
出典：第2期豊田市中心市街地活性化基本計画

＜中心市街地の大型店舗売上額の推移＞



資料：中心市街地活性化関連資料

＜中心市街地のにぎわいや魅力の有無＞



出典：第19回市民意識調査報告書

2. 公共空間について

- 緑化や水辺空間の整備が進んでいるものの、局所的な整備が見られ、ネットワークが形成されていない。
- 駅周辺では、一部小規模なオープンスペースや広場が点在して整備されているものの、イベント開催等が可能な一体的なスペースは確保されていない。
- 西口・東口ともにペDESTリアンデッキが整備されているが、どちらのペDESTリアンデッキも、耐震性が課題となっている。

＜緑地・水辺空間の状況＞



・ネットワークが形成されていない。

＜広場・オープンスペースの状況＞



・憩いの空間として活用されていない。

＜西口ペDESTリアンデッキ＞



・耐震性に問題がある。

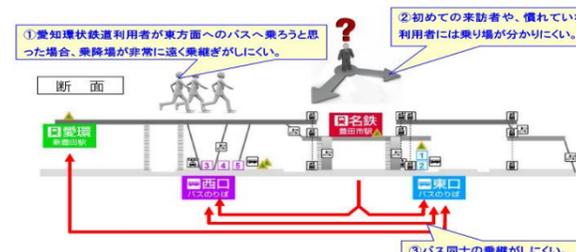
3. 交通について

- 歩行者と自転車が錯綜する状況が見られ、歩行者や自転車利用者が安全に通行することが難しく、都心の回遊性向上の支障となっている。
- 中心市街地の駐車場は、目的施設から遠方の駐車場の利用率が低いなど、利用状況に偏りが見られる。
- バス乗り場は、名鉄豊田市駅西口と愛環新豊田駅東口にそれぞれ整備されており、ターミナル的な乗降場であるにもかかわらず快適性が低い。
- 幹線道路に沿って市街地が散在する都市構造であることから、市民の交通手段としては自家用車の利用率が非常に高い。

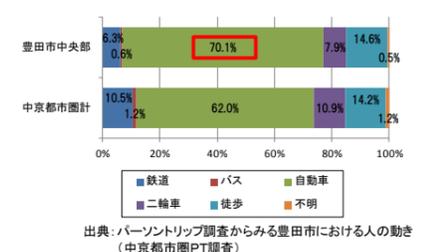
＜中心市街地の駐車場利用状況＞



＜豊田市駅・新豊田駅でのバスの乗継＞



＜交通手段分担率の比較＞



出典：パーソナルトリップ調査からみる豊田市における人の動き(京都市圏PT調査)

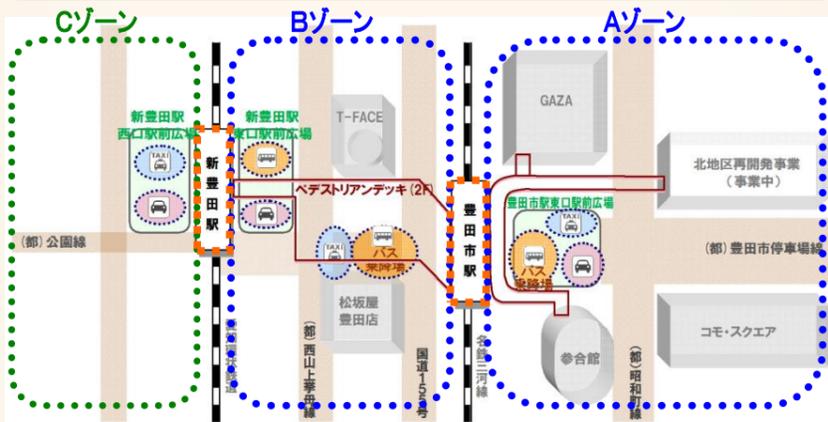
公共空間整備の配置パターン (1/4)

- 駅周辺を3つのゾーンにわけ、公共空間の再整備（空間の創出）のパターン検討を行った。
- 各パターンをもとに細分化を行い、計23パターンの検討を行った。

◆ 公共空間の再整備（空間の創出）のパターン検討の基本となる配置パターンと、各パターンの細分化検討の流れ

パターン① 現状を踏襲した空間

- A・Bゾーン：交通結節点機能を中心としたゾーン
- Cゾーン：交通結節点のサポート機能を中心としたゾーン



一体的な広場空間の確保の現状

⇒ 一部広場が点在しているが、一体的な広場空間はない

バス乗降場の現状

⇒ 東口と西口に**分かれている**（行き先(方面)によって異なる）

人の動きの軸となる空間の確保の現状

⇒ 軸となる空間が**存在しない**

自動車利用の現状

⇒ 中心部にゾーン30が指定されているものの、**自動車利用に大きな問題はない**

【公共空間再整備のパターン検討における前提条件】

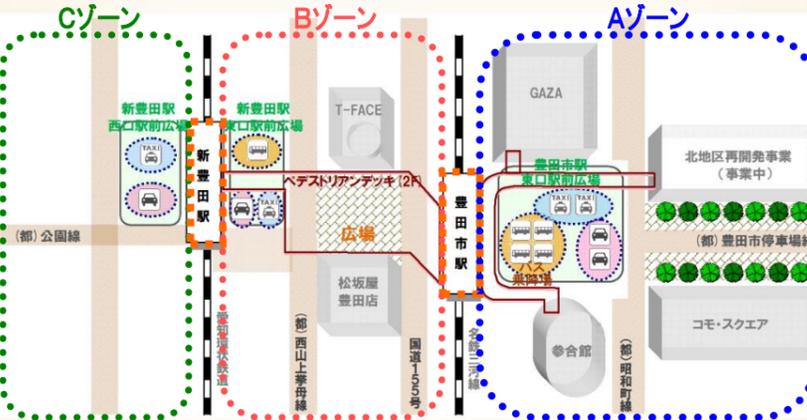
鉄道（名鉄、愛環）の線路変更、駅位置の変更、駅構内（コンコース）の高さの変更は、今回のパターン検討の対象には**含まず**、必要に応じて今後の配慮事項として取り扱う。

Bゾーンに
広場空間を創出
バス乗降場は
Aゾーンへ

Aゾーンに
広場空間を創出
バス乗降場は
Bゾーンへ

パターン②：豊田市駅西側を一体的に広場（にぎわい機能）にした空間

- Aゾーン：交通結節点機能を中心としたゾーン
- Bゾーン：にぎわい機能を中心としたゾーン
- Cゾーン：交通結節点のサポート機能を中心としたゾーン



【メリット】

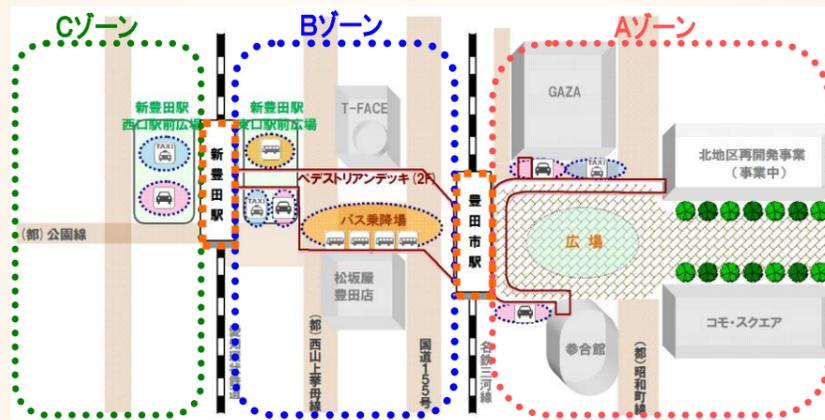
・バス乗降場が1ヶ所に集約され、各方面へのバス路線乗り場が利用者にとって分かりやすい

【デメリット】

・駅から広場への地上部の移動は、南北道路の横断が必要
・北地区再開発区域（Aゾーン）との一体的な活用が困難

パターン③：豊田市駅東側を一体的に広場（にぎわい機能）にした空間

- Aゾーン：にぎわい機能を中心としたゾーン
- Bゾーン：交通結節点機能を中心としたゾーン
- Cゾーン：交通結節点のサポート機能を中心としたゾーン



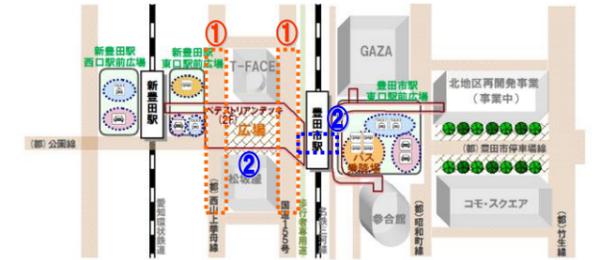
【メリット】

・豊田市駅東側から北地区再開発区域までを一体的に利用可能となる
・バス乗降場が1ヶ所に集約され、各方面へのバス路線乗り場が利用者にとって分かりやすい

【デメリット】

・Aゾーン内の一体的な歩行者空間の創出により、Aゾーン内への自家用車の流入が不便
・豊田市駅西側の既存商業施設等（Bゾーン）との一体的な活用が困難

パターン②の細分化（Bゾーン）検討の要素



① 広場空間の確保のための道路通行規制

⇒ 国道155号、西山上挙母線の規制

② 軸の確保のための東西軸の見通し改善

⇒ 豊田市駅地上部の通路整備

⇒ 西側ペDESTリアンデッキの撤去

上記の細分化要素（Bゾーン）を組合せ
パターン②を8通り（②-1～②-8）に細分化
※詳細はP4を参照

パターン③の細分化（Aゾーン）検討の要素



① 広場空間の確保のための道路通行規制

⇒ 昭和町線、豊田市停車場線の規制

② 軸の確保のための東西軸の見通し改善

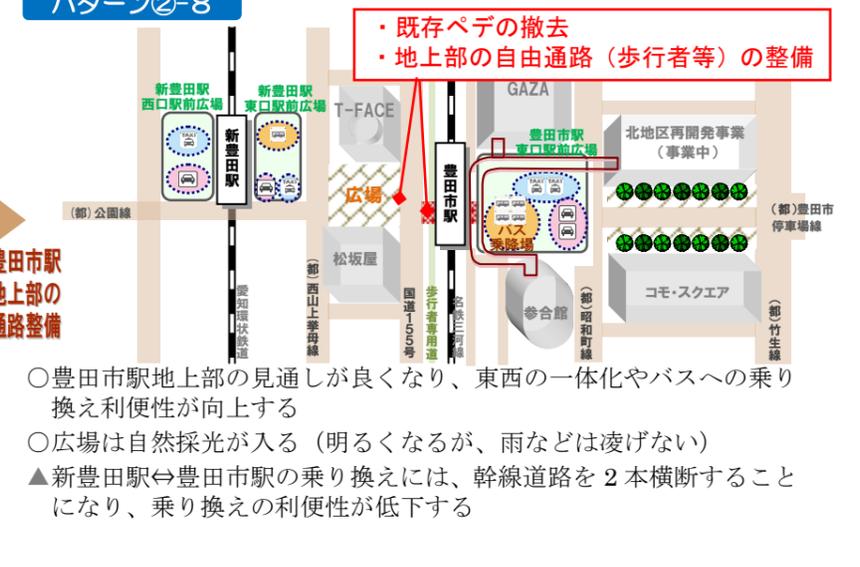
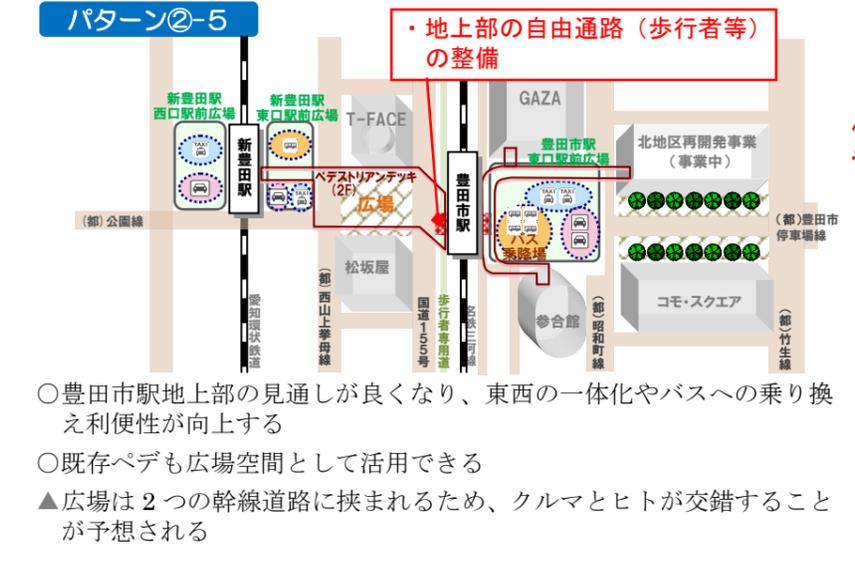
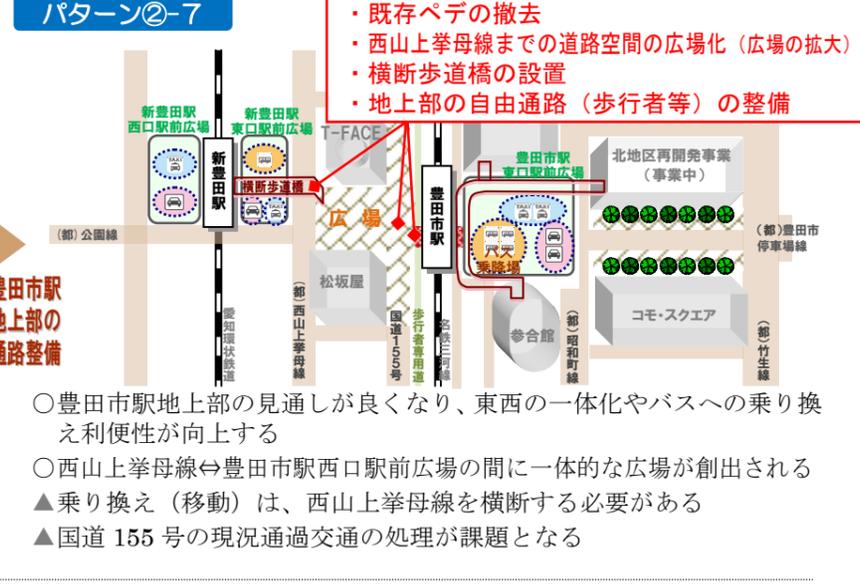
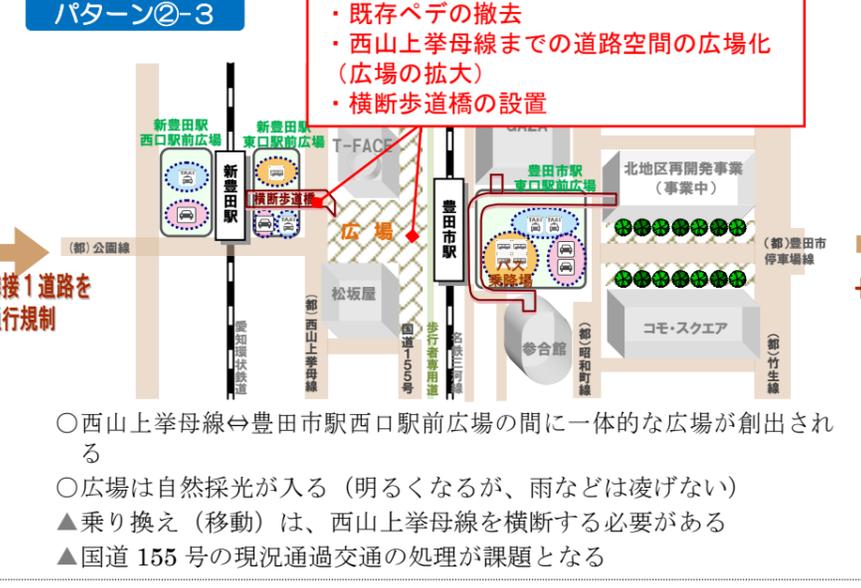
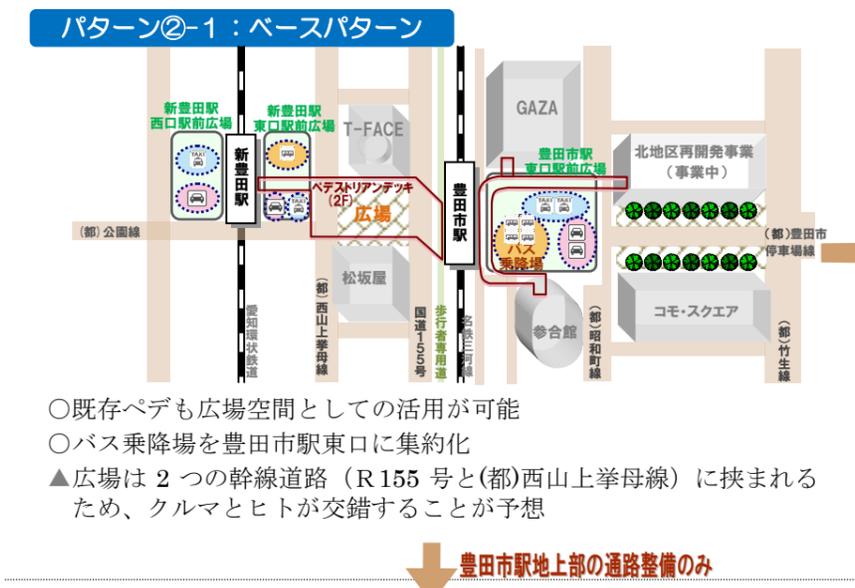
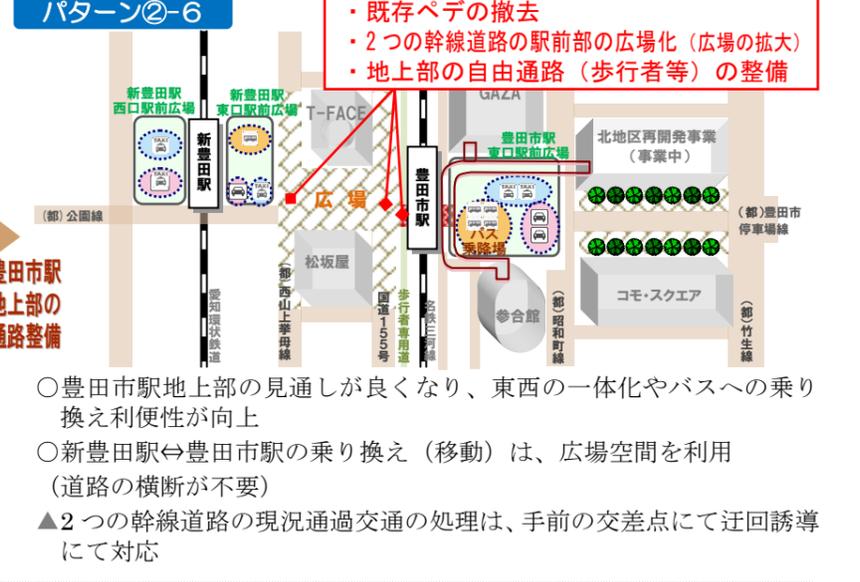
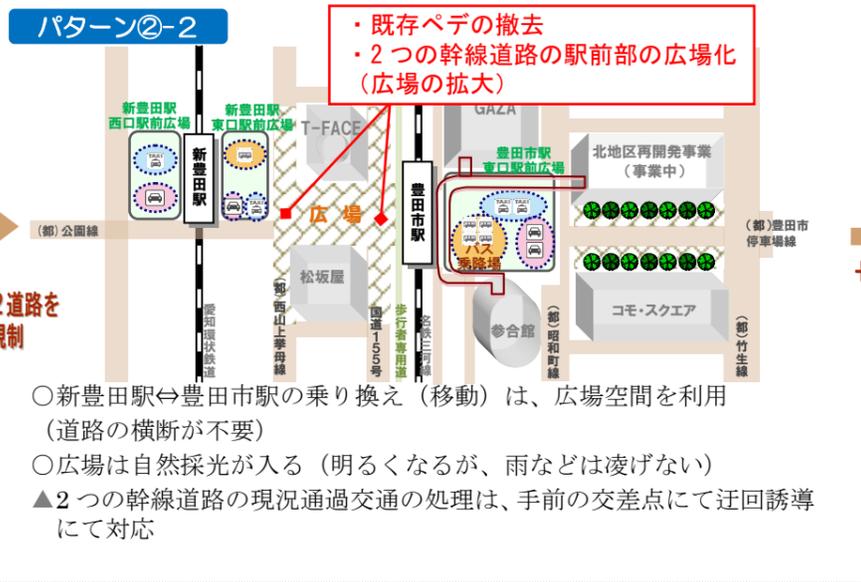
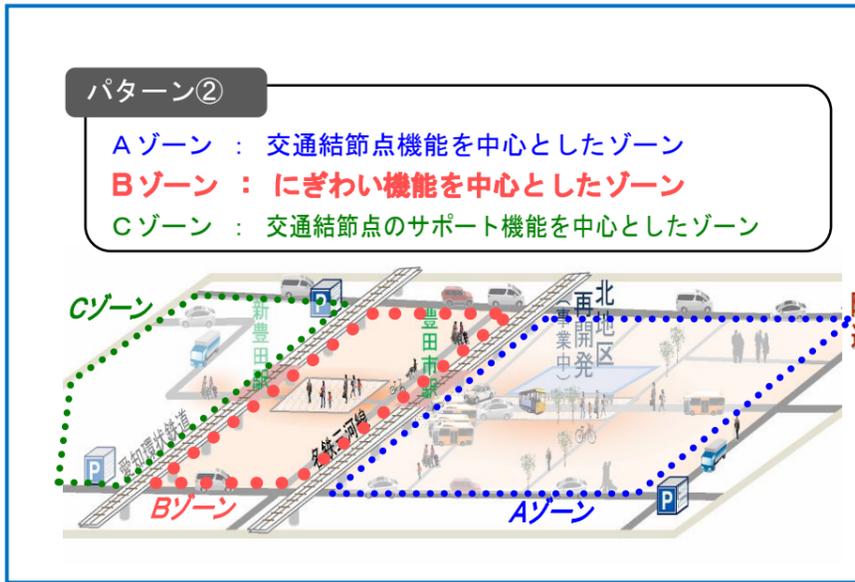
⇒ 豊田市駅地上部の通路整備

⇒ 東側ペDESTリアンデッキの撤去・一部撤去

上記の細分化要素（Aゾーン）を組合せ
パターン③を14通り（③-1～③-14）に細分化
※詳細はP5を参照

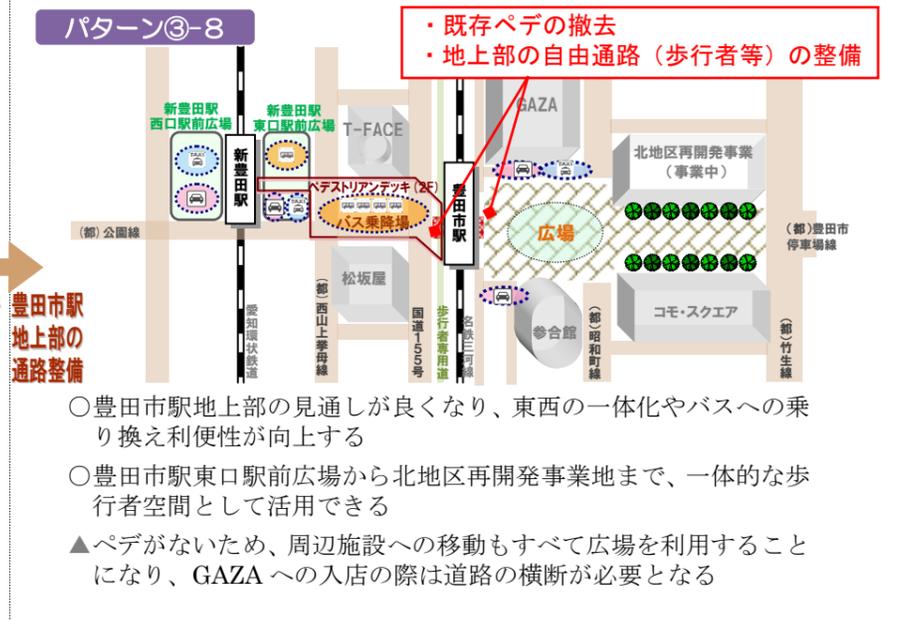
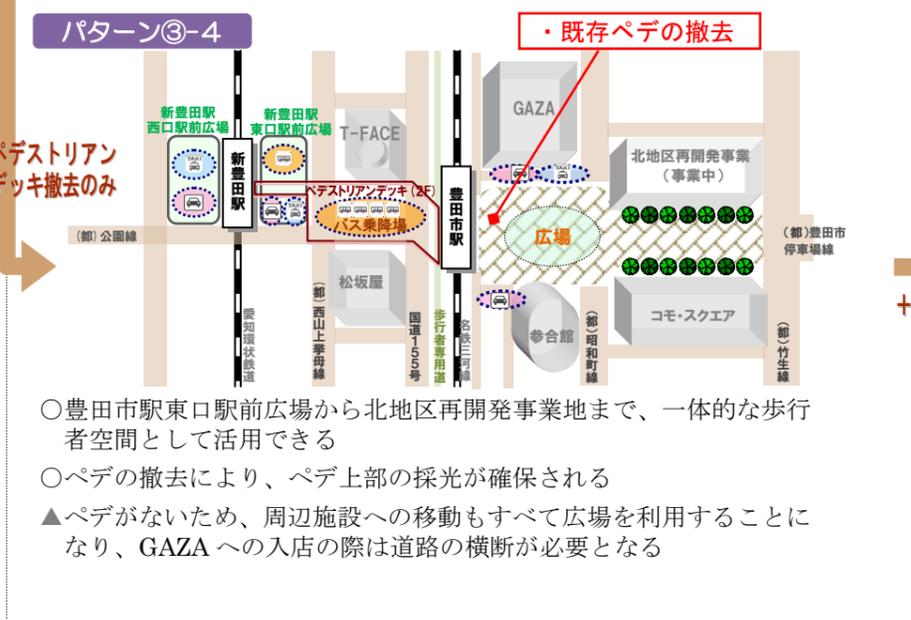
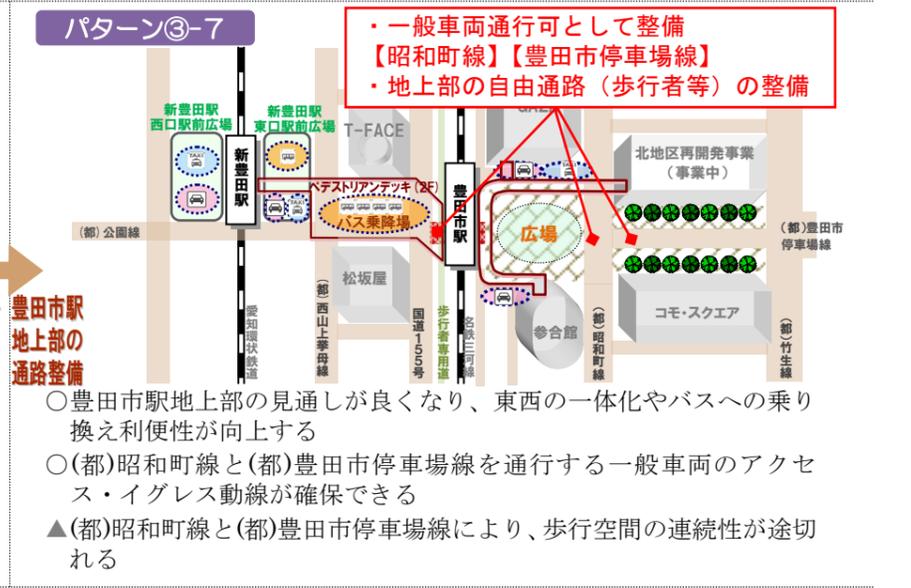
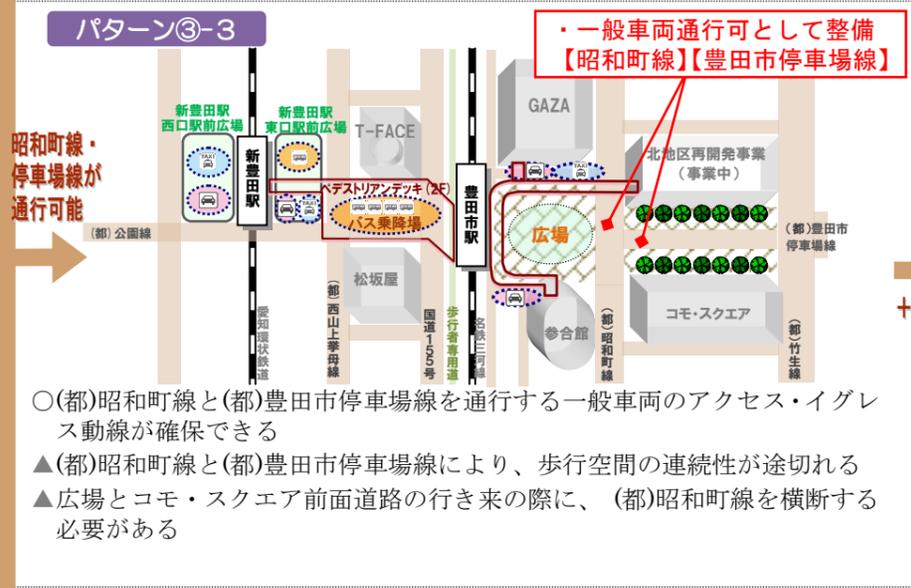
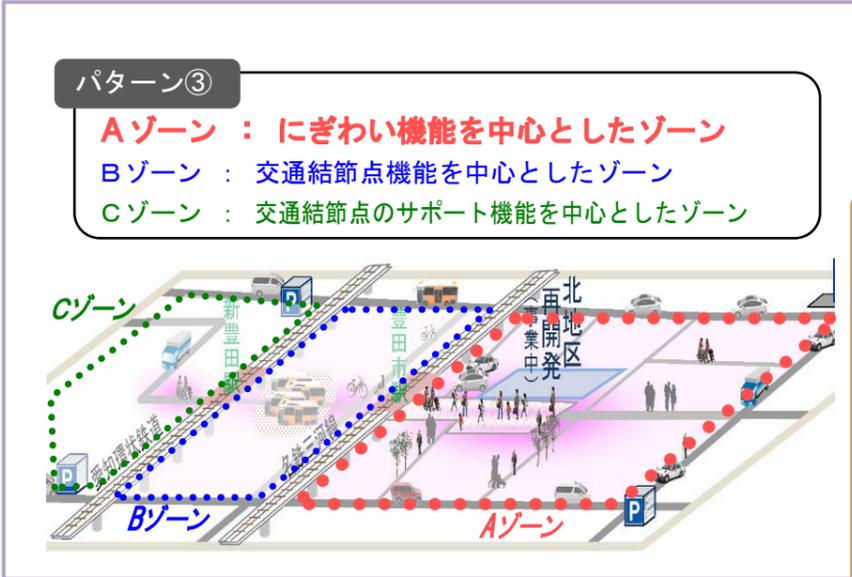
公共空間整備の配置パターン（2/4）

■配置パターンの細分化結果（パターン②ベース）



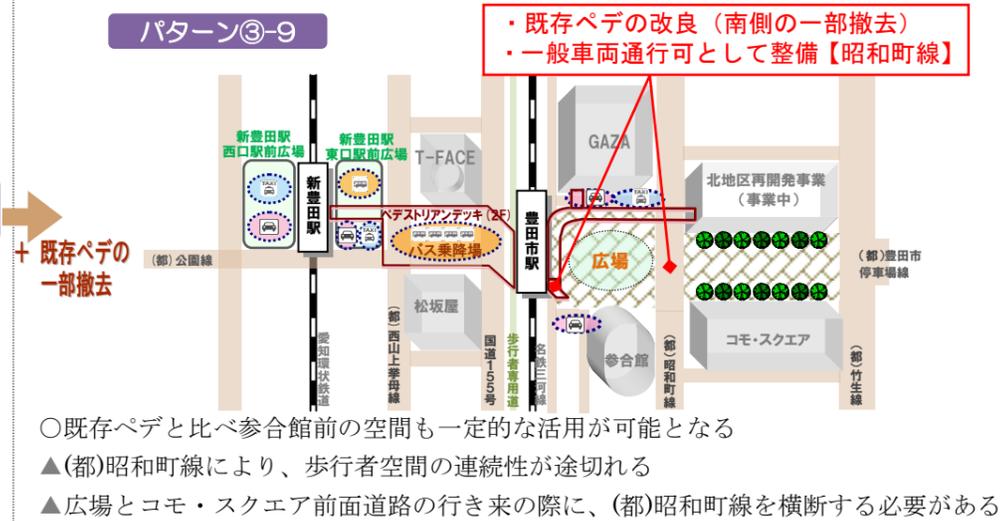
公共空間整備の配置パターン (3/4)

■配置パターンの細分化結果 (パターン③ベース)



公共空間整備の配置パターン（4/4）

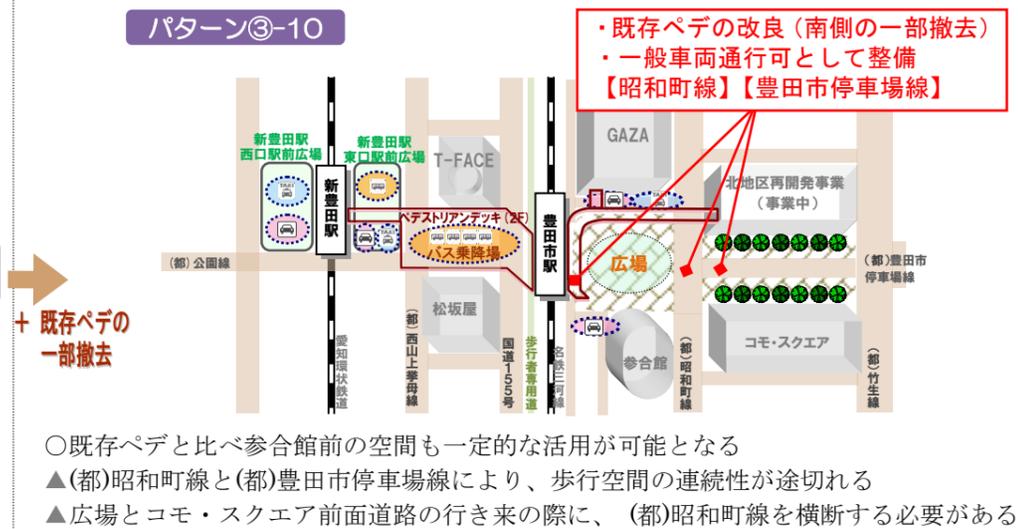
パターン
③-2
からの派生



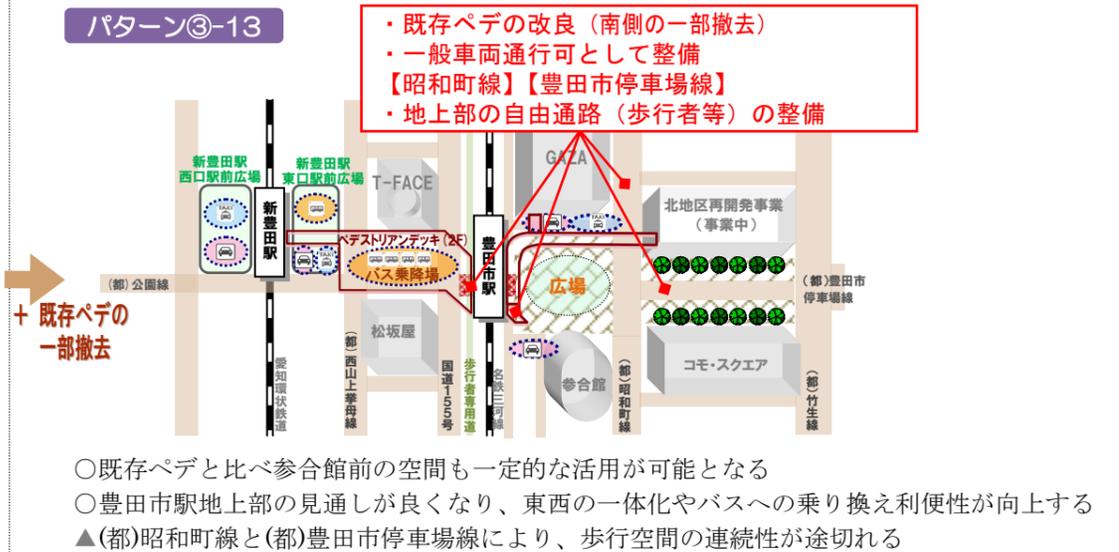
パターン
③-6
からの派生



パターン
③-3
からの派生



パターン
③-7
からの派生



パターン
③-1
からの派生



パターン
③-5
からの派生



公共空間の最適なパターンの検討結果

○『都心の将来の姿』の実現に向け、公共空間の活用（取組要素）との連携に効果的な配置パターンの選択を行った。

公共空間の再整備パターンは、23パターン

パターン①：現状をベースとした空間

- A・Bゾーン：交通結節点機能を中心としたゾーン
- Cゾーン：交通結節点のサポート機能を中心としたゾーン

パターン②-1～②-8：

駅東側にバス乗降場を集約化し、駅西側を一体的に広場（にぎわい機能）とした空間

- Aゾーン：交通結節点機能を中心としたゾーン
- Bゾーン：にぎわい機能を中心としたゾーン
- Cゾーン：交通結節点のサポート機能を中心としたゾーン

パターン③-1～③-14：

駅西側にバス乗降場を集約化し、駅東側を一体的に広場（にぎわい機能）とした空間

- Aゾーン：にぎわい機能を中心としたゾーン
- Bゾーン：交通結節点機能を中心としたゾーン
- Cゾーン：交通結節点のサポート機能を中心としたゾーン

候補パターンの選定に向けた基本的な考え方の整理

パターン選択に関する判断要素

- 1 一体的な広場空間の確保
- 2 バス乗降場の集約化
- 3 人の動きの軸となる空間の確保
- 4 自動車利用の確保

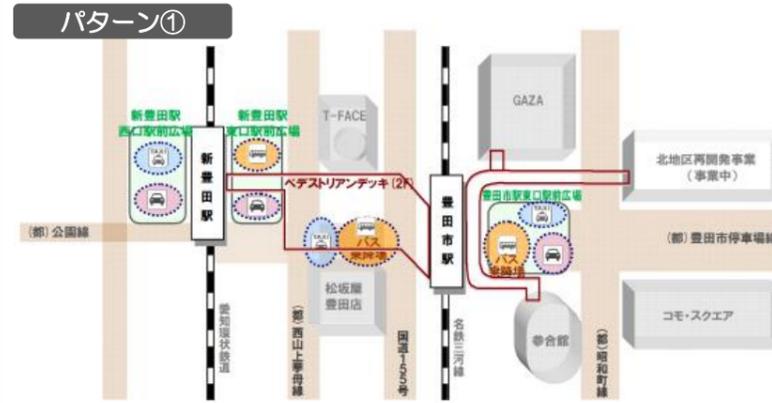
- ・パターン②と③のどのパターンも1～3には対応
- ・パターンの選択は、1の空間を**最大化**するか、4**自動車利用を確保**するかが争点

自動車利用を確保
したパターンを選定
パターン②-5、③-7

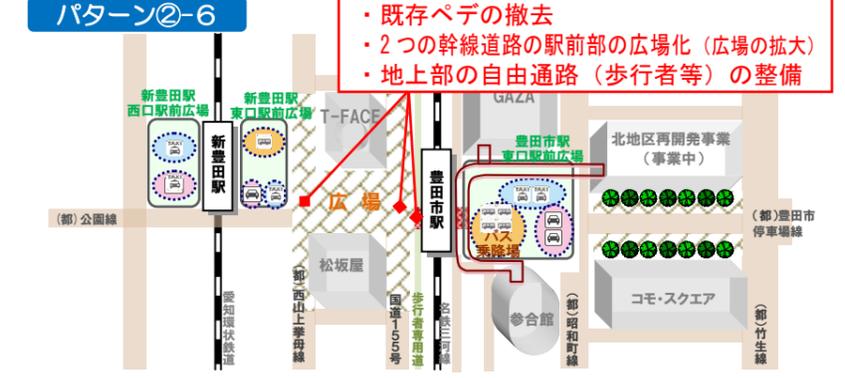
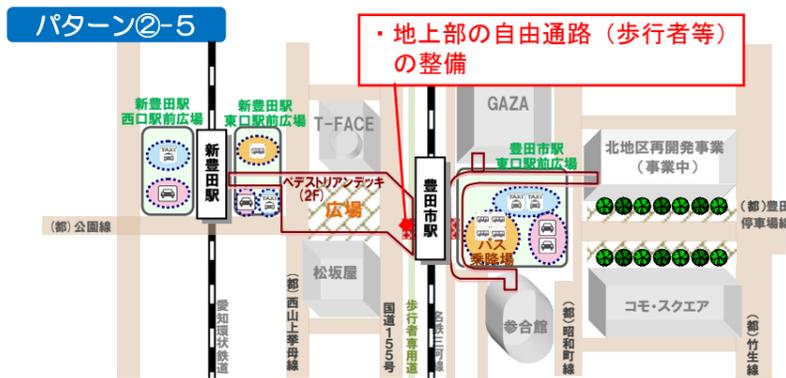
広場空間を最大限確保
したパターンを選定
パターン②-6、③-8

※3軸となる空間の確保は、豊田市駅地上部の通路整備によって対応することとする

選定理由：現状の公共空間を適切に評価するためにも、1つの比較案として提示する



選定理由：豊田市駅東西の見通し確保したうえで、名鉄三河線と愛知環状鉄道の乗換需要への対応を考えると、2駅間の乗換環境が確保できる既存ペデを継続活用した『パターン②-5』及び、乗換動線を地上部で確保し広場空間を最大化した対局的なパターンとして『パターン②-6』を選定



選定理由：豊田市駅東西の見通し確保したうえで、広場空間を確保しながらも自動車利用を維持したパターン『パターン③-7』、また広場空間を最大化したパターンとなる『パターン③-8』を対局的なパターンとして選定



豊田まちづくり株式会社からの提案

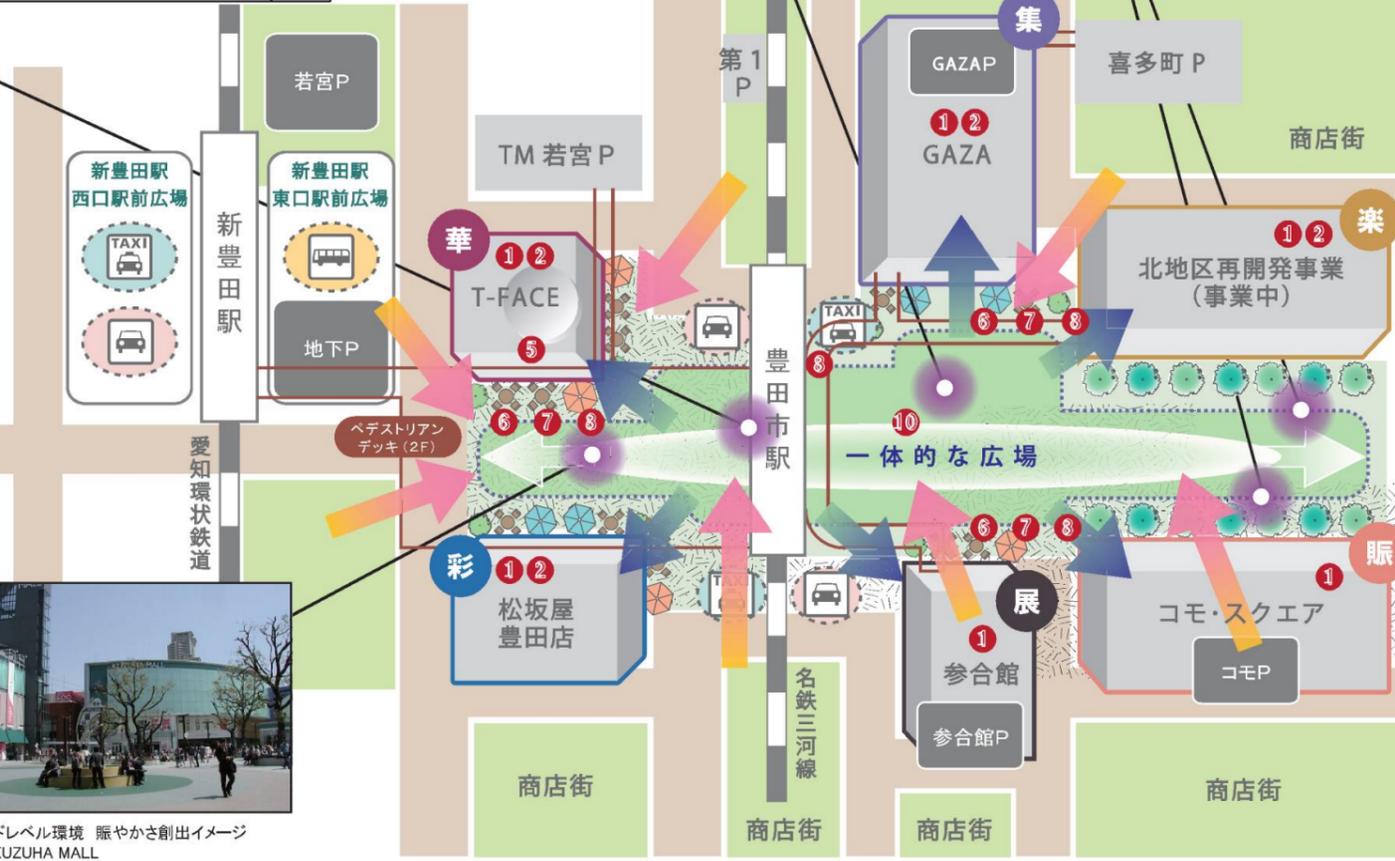
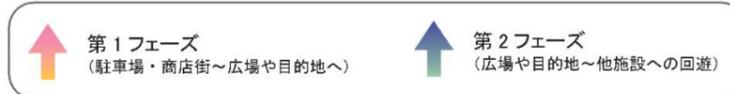
○有識者会議での検討に加え、豊田まちづくり株式会社より再整備案の提案があった。

豊田市中心市街地テナントミックス再構築調査・検証業務

商業エリア活性化プラン

【具体的施策】

■トイレ環境の整備・改善による利用者満足度の向上	1
■商業施設意匠イメージの刷新もしくは統一	2
■中心市街地商業施設の総称付け“タウン化”	3
■中心市街地商業施設の共通ガイドHPの開設	4
■まちなか有人インフォメーション機能の設置（駅・T-FACE・参考館）	5
■まちなかの回遊性を促す商業施設案内 MAP の設置	6
■目的地への誘導をわかりやすくするまちなかサイン計画の充実	7
■まちイメージをいかした路面および照明のデザイン化と演出	8
■自動車・自転車・人が共存できるスムーズなまちづくりの推進	9
■リアル“TOYOTOWN”化のエッセンス注入	10



東西の集客核をグランドレベルとデッキレベルで一体的にとらえた将来像を実現するためには、ハード環境だけでなく、広場や道路に面した店舗の商業にじみ出しによる外部への訴求が重要なポイントである。店舗の演出があって初めて、「賑やか」で「わくわく」する「歩きたくなる」まちになる。

都心の再整備案の検討経緯

- これまでの再整備案の検討経緯は、以下の通りとなる。
- 整理した再整備案の内容をシンポジウムで発表するとともに、市民アンケート調査及び市民説明会を実施し、評価をした。

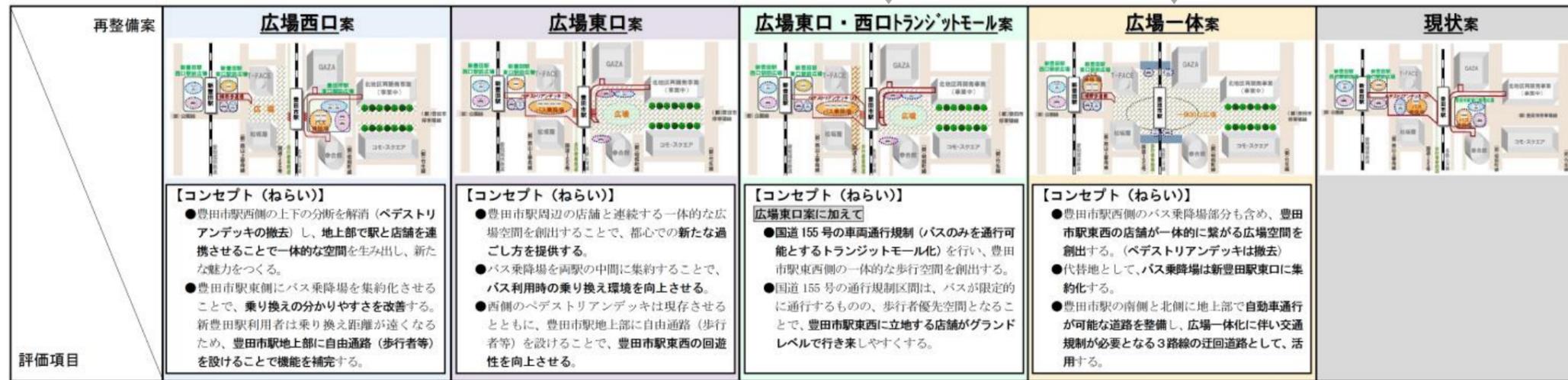
□有識者会議において、提示された案は以下の3案。

⇒豊田市駅周辺エリアの再整備案について、事務局としての3案と合わせ、一体的な広場空間の活用を念頭にした「広場一体案」を提示し、「再整備案3案」と合わせた協議を行った。



□有識者会議において提示した3案に加え、「広場一体案」及び「広場東口・西口トランジットモール案」を含む下記の5案をシンポジウム等で示していく都心の再整備案として整理し、評価した。

有識者時点から新たに追加した再整備案



□上記の評価と合わせて、シンポジウムや市民アンケート、市民説明会において意見聴取を実施した。

【シンポジウムの概要】

- 日時：平成26年9月20日（土） 午後1時30分～
- 場所：豊田産業文化センター 小ホール
- 内容
 - 計画案の発表 「(仮称) 都心環境計画」
 - パネルディスカッション「未来につなぐ豊田らしいまちづくり」

【市民アンケート調査概要】（結果概要をp15,16に記載）

- 再整備案及び期待項目に対する市民による評価を目的に実施
- 調査対象 市全域
- 配布数 郵送配布 3,000票 回収 1,182票
- Eモニター 240票 有効サンプル数：1,422票
- 調査期間 平成26年9月24日～10月20日

【市民説明会】

- シンポジウムでの発表内容の周知及び市民アンケート調査への協力依頼を目的とした市民説明会を下記日程で実施
- 10月3日（金）豊田市福祉センター □10月4日（土）藤岡交流館
- 10月5日（日）足助交流館 □10月11日（土）上郷交流館
- 10月12日（日）高橋コミュニティーセンター

5つの都心の再整備案

○シンポジウム等で提示した5つの都心の再整備案とそのコンセプトは以下の通りである。

① 広場西口案



【コンセプト(ねらい)】

- 豊田市駅西側の上下の分断を解消(ペDESTリアンデッキの撤去)し、地上部で駅と店舗を連携させることで一体的な空間を生み出し、新たな魅力をつくる。
- 豊田市駅東側にバス乗降場を集約化させることで、乗り換えの分かりやすさを改善する。新豊田駅利用者は乗り換え距離が遠くなるため、豊田市駅地上部に自由通路(歩行者等)を設けることで機能を補完する。

② 広場東口案



【コンセプト(ねらい)】

- 豊田市駅周辺の店舗と連続する一体的な広場空間を創出することで、都心での新たな過ごし方を提供する。
- バス乗降場を両駅の間集約することで、バス利用時の乗り換え環境を向上させる。
- 西側のペDESTリアンデッキは現存させるとともに、豊田市駅地上部に自由通路(歩行者等)を設けることで、豊田市駅東西の回遊性を向上させる。

③ 広場東口・西口トランジットモール案



【コンセプト(ねらい)】

広場東口案に加えて

- 国道155号の車両通行規制(バスのみを通行可能とするトランジットモール化)を行い、豊田市駅東西側の一体的な歩行空間を創出する。
- 国道155号の通行規制区間は、バスが限定的に通行するものの、歩行者優先空間となることで、豊田市駅東西に立地する店舗がグラウンドレベルで行き来しやすくなる。

④ 広場一体案



【コンセプト(ねらい)】

- 豊田市駅西側のバス乗降場部分も含め豊田市駅東西の店舗が一体的に繋がる広場空間を創出する。(ペDESTリアンデッキは撤去)
- 代替地として、バス乗降場は新豊田駅東口に集約化する。
- 豊田市駅の南側と北側に地上部で自動車通行が可能な道路を整備し、広場一体化に伴い交通規制が必要となる3路線の迂回道路として活用する。

⑤ 現状案



- 現状の各種イベントは、道路空間等で許可を受け開催している状況
- 日常的には、2駅間の乗換動線に比べ、駅東側の歩行者が少ない状況
- バスへの乗り換えは、方面に応じて豊田市駅東西のバス乗降場へ移動する

5つの都心の再整備案の評価項目

○5つの都心の再整備案は、以下の視点を踏まえ、8つの評価項目により評価を行った。

■都心は、商業集積地であるとともに、多くの来訪者が利用する**鉄道駅2駅が位置する交通結節点**となる。そのほかにも、居住空間や業務空間などがある。都心居住者や来訪者などの多様な主体にとって回遊性が高く魅力的な都心の実現に向けては、**どれかの機能に特化した形ではなく、居住機能や文化・娯楽機能などの各種機能がバランスよく配置された公共空間の配置検討が重要**となる。

商業機能

交通結節点機能（鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車、歩行者）

居住機能

公共機能

文化・娯楽機能

観光・交流機能

理想形を目指した場合の各機能への影響を考慮し、公共空間の再整備に向けた検討を行う



- 駅前としての交通機能を確保したうえで、理想形に近づける広場空間を検討する。
- 駅利用者のだれもが駅周辺店舗をはじめとする都心全体を回遊しやすくなる回遊空間を検討する。
- 都心の軸を形成できる空間を検討する。
- 生業、環境、居住、交通等の多様性に対応できる都心空間を検討する。

■評価に関する項目

以下の評価項目に対して、どの程度対応できているかを各案ごとに評価する

- 1 都心の軸（顔）となる空間の確保
- 2 にぎわい空間の確保
- 3 公共交通利便性（乗換環境）の確保
- 4 憩い空間の確保
- 5 都心内の回遊しやすさ
- 6 自動車利用の確保（交通規制による影響）
- 7 実現の困難性
- 8 実現期間（整備までの期間）の妥当性

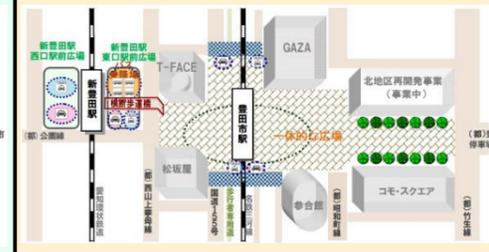
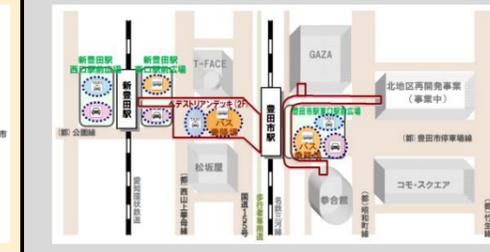
再整備案ごとに評価

- ①広場西口案
- ②広場東口案
- ③広場東口・西口トランジットモール案
- ④広場一体案
- ⑤現状案

項目ごと再整備案の適正な評価を行う

再整備案 評価項目	①広場西口案	②広場東口案	③広場東口・ 西口トランジットモール案	④広場一体案	⑤現状案
1 都心の軸 (顔)となる 空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ●豊田市駅西側を広場として活用できるが、豊田市駅からスタジアムまでの軸に背を向けた形となることや、駅東側を交通広場とすることで、北地区再開発等との連続性は確保されない。 ●スタジアム、挙母祭り、おいでんまつり等のイベント時において一体的な活用がしにくくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●豊田市駅から北地区再開発やスタジアム等まで、地上部を軸とした一体的な空間が確保され、駅東側の歩行者増加が期待できる。 ●スタジアム、挙母祭り、おいでんまつり等のイベント時においても、連携したイベントの開催など、一体的な活用が可能となる。 ●駅から東側を見たときの再開発ビル群を抜け、スタジアムやその奥の山並みまでを見通せる眺望景観の提供が可能となる。 	●同左	<ul style="list-style-type: none"> ●同左 ●松坂屋から北地区再開発やスタジアム等まで、地上部を軸とした一体的な空間が確保され、豊田市駅東西の歩行者増加が期待できる。 	●都心内の歩行者通行量は、日常的には、 駅東側を回遊する歩行者数は少ない状況 。
2 にぎわい 空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ●イベントや市民活動が開催できる、豊田市駅と地上部で繋がった新たな広場空間(約3,200㎡)が創出でき、駅西側に新たな歩行者の増加が期待できる。 ●ペDESTリアンデッキを撤去することで、現在のペDESTリアンデッキ下の暗いイメージの改善が図れることから歩行者の満足度向上が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●イベントや市民活動が開催できる、豊田市駅からコモスクエア前まで地上部で繋がった新たな広場空間(約10,500㎡)が創出でき、駅東側に新たな歩行者の増加やスタジアム利用者へのおもてなしの提供が期待できる。 ●スタジアムまで伸びる見晴らしの良い景色を提供できることから、歩行者の満足度向上が期待できる。 	●同左	<ul style="list-style-type: none"> ●同左 ●イベントや市民活動が開催できる新たな広場空間(約17,000㎡)が創出でき、豊田市駅東西の一体的空間に新たな歩行者の増加が期待できる。 	●現状の各種イベントは、 参考館前空間のほか、ペDESTリアンデッキや豊田市停車場線等の道路空間で許可を受け開催している状況 。
3 公共交通 利便性 (乗換環境) の確保	<ul style="list-style-type: none"> ●バスへの乗り換えは、方面に係わらず豊田市駅東側にできる1個所のバス乗降場(交通広場は約7,000㎡)へ行けばバスに乗れるようになり、バス利用の利便性が向上するが、乗降場が豊田市駅側に移ることで、現在よりも移動距離が長くなる場合がある。 ●2駅間の乗り換えにあたり、ペDESTリアンデッキを撤去するため、2駅間の乗り換え移動に、昇り降りが発生する。 	<ul style="list-style-type: none"> ●バスへの乗り換えは、方面に係わらず豊田市駅西側にできる1個所のバス乗降場(交通広場の駅東西の合計は約4,000㎡)へ行けばバスに乗れるようになり、バス利用の利便性が向上する。 ●豊田市駅西側のペDESTリアンデッキは従来通り利用でき、2駅間の乗り換え環境は確保される。 	<ul style="list-style-type: none"> ●同左 ●国道155号をバスのみ通行できる歩行者優先空間とすることで、豊田市東側からバス乗降場までグランドレベルで行き来しやすくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●豊田市駅東側からのバス利用の利便性が確保されない。 ●豊田市駅からのバスの乗り換え環境は確保されない。 	●バスへの乗り換えは、 方面に応じて豊田市駅東西の各バス乗降場へ移動し、乗車しなければならない状況 。
4 憩い空間 の確保	●T-FACE 横や新豊田駅東口広場などの 既存の憩い空間と創出する広場空間とが連続していないため、一体的な有効な活用が図れない 。	<ul style="list-style-type: none"> ●創出する広場空間において、イベント等が開催していない時は憩い空間において、読書やランチが楽しめる場としての活用が可能となり、滞在時間の増加が期待できる。 ●豊田市駅西側のペDESTリアンデッキも憩い空間として活用可能。 	●同左	●同左	●新豊田駅の東側やT-FACE 東側に憩い空間が整備されているものの、 日常的にはあまり利用されていない状況 。
5 都心内の回遊 しやすさ	●国道155号を広場空間とすることで 豊田市駅から地上部で繋がった一体的な空間 となる。一方で、豊田市駅東側にバス乗降場を集約化するため、 豊田市駅東側空間との連続性が途切れ、東側までの回遊性が広がらない 。	●豊田市駅東側を竹生線まで一体的に広場化することで、 竹生線沿道の商店街などを含めた豊田市駅東側全体の賑わいへと広がりを見せることが考えられる 。さらに、現存の豊田市駅西側のペDESTリアンデッキで 豊田市駅西側まで一体的な回遊性が広がりを見出すことができる 。	<ul style="list-style-type: none"> ●同左 ●国道155号を規制し、豊田市駅東側の広場と一体的な歩行者空間を創出することにより、広場東口案と比べバス乗降場までグランドレベルで安全に行き来できるようになる。 	●松坂屋から竹生線まで一体的に広場化することで、 主要店舗や道路沿道の商店街などを含めた豊田市駅東西全体の賑わいへと広がりを見ることが考えられる 。	●豊田市駅東西の 地上部は、駅前広場やバス乗降場等の交通施設 になっているため、歩行者の多くはペDESTリアンデッキを利用して移動しているため、 豊田市駅周辺の移動において、階段やエレベーター等による上下移動が発生している状況 。

5つの都心の再整備案の評価（2/2）

再整備案		①広場西口案	②広場東口案	③広場東口・西口ラジツットモール案	④広場一体案	⑤現状案
評価項目						
6	自動車利用の確保 (交通規制による影響)	<ul style="list-style-type: none"> ●国道155号の車両通行規制により、並行する西山上拳母線への交通誘導による処理が考えられるが、国道155号は、広域的な通過交通処理機能としての役割も有しており、通過交通の代替が可能な環状ネットワークが整備されないと交通処理の問題が想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> ●昭和町線と豊田市停車場線の車両通行規制により、並行する竹生線及び細街路への交通誘導による処理が必要となるが、交通容量的には対応が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●昭和町線、豊田市停車場線及び国道155号の3路線の車両通行規制が必要となり、他の路線へ相当の交通負荷がかかる。 ●国道155号は、都心周辺の広域的な通過交通処理機能としての役割も有しており、周辺の道路ネットワークにおいて国道155号の通過交通を代替する豊田南北バイパスが整備されないと交通処理の問題が解消できないことが想定される。 	●同左	<ul style="list-style-type: none"> ●現状で、局所的な渋滞等の自動車利用の問題はない。 ●駐車場利用において、豊田市駅周辺の駐車場に利用率の偏りがみられる。
7	実現の困難性	<ul style="list-style-type: none"> ●国道155号の規制実施は、国や警察等の施設管理者との協議が必要となるほか、国道155号沿道の店舗や施設等の関係者に対する合意形成が課題となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●昭和町線と豊田市停車場線の規制実施は、県や警察等の施設管理者との協議が必要となるほか、沿道の店舗や施設等の関係者に対する合意形成によって実現が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●昭和町線、豊田市停車場線及び国道155号の3路線の規制実施は、県や警察等の施設管理者との協議が必要となるほか、国道155号沿道の店舗や施設等の関係者に対する合意形成が課題となる。 ●国道155号については、バス乗降場からのバス運行動線の観点から、歩行者の安全性を確保したうえでバスのみが安全に通行できるようITS技術等の活用による誘導施設整備が必要となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●同左 ●一体的な広場空間の創出に向けては、高架下や国道155号沿道の店舗をすべて撤去する必要があるため、名鉄や各店舗等との関係者に対する合意形成が課題となる。 ●新豊田駅東側広場の地下駐車場の構造的な上部利用の可能性検証が必要となる。 	—
8	実現期間 (整備までの期間)の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ●国道155号の広場化の実現については、現在の国道155号の管理者である国との広場化に向けた協議、用途変更に伴う法手続きなどの過程を経て、整備を行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●昭和町線と豊田市停車場線の広場化の実現については、現在の豊田市停車場線の管理者である県との広場化に向けた協議、用途変更に伴う法手続きなどの過程を経て、整備を行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●同左 ●国道155号の車両通行規制にあたっては、道路ネットワークにおいて国道155号の通過交通を代替する豊田南北バイパスの整備完了を待つ必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●同左 ●さらに、豊田市駅高架下の道路整備は、名鉄との協議等も踏まえると実現については、法手続きなど、相当な時間を要することが想定される。 	—

市民アンケート調査結果（1/2）

○市民アンケート調査を実施し、再整備案評価のための市民意向の確認を行った。

調査期間

- 平成26年9月24日（発送）～平成26年10月20日（投函期限）

配布票数

- 調査対象：市全域
- 調査方法：郵送配布・郵送回収
- 有効サンプル数：1,422通（10月24日時点）

配布票数と回収票数

	配布票数※1	回収票数※2	回収率
アンケート調査	3,000	1,182	39.4%
中心市街地	1,000	344	34.4%
中心市街地以外	2,000	794	39.7%
不明	—	44	—
Eモニター	331	240	72.5%
合計	—	1,422	—

※1：配布票数は、郵送による配布のみで、シンポジウムや説明会での配布票数を含まない。

※2：回収票数は、郵送による配布に加え、シンポジウムや説明会で配布した票数を含む。



注）猿投地区は、「猿投」「保見」「石野」をまとめた地区

■地区分類

集計対象の地区について

次ページ以降に整理した地区は、以下のとおり。

集計対象の地区	分類
中心市街地 [上記図面※1]	神田町、喜多町、久保町、小坂本町、拳母町、桜町、昭和町、神明町、竹生町、月見町、十塚町、西町、八幡町、日之出町、元城町、若宮町の計16町
中心市街地以外	「中心市街地」を除く拳母地区及びそれ以外の地区

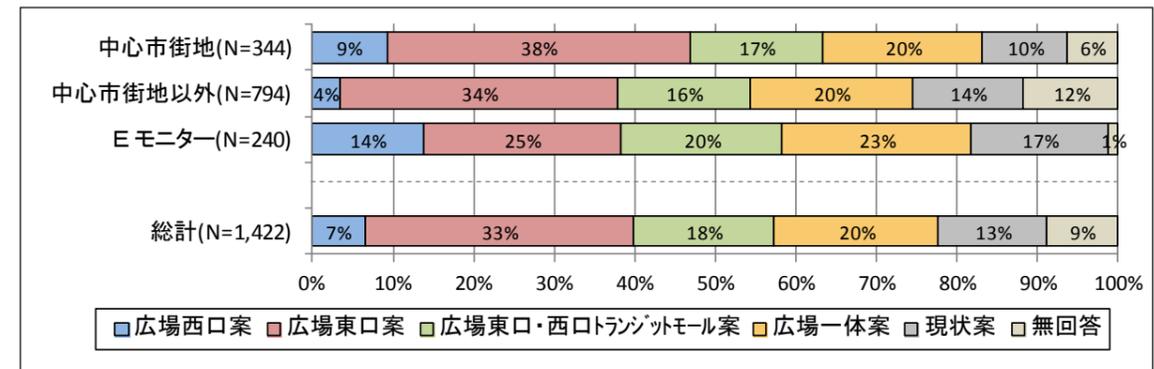
①再整備案について

5つの再整備案のうち、望ましい再整備案としては、「広場東口案」と回答した割合が最も多く、次いで「広場一体案」と回答した割合が多くなっている。

中心市街地の居住者は、市全体と比較し、「広場東口案」と回答した割合が多くなっている。

中心市街地以外の居住者は、市全体とほぼ同程度の傾向を示しているが、「広場西口案」の回答割合がわずかながら低くなっている。

Eモニターに関しては、市全体と比較し、「広場東口案」の回答割合が低くなっている一方で、「広場西口案」や「広場一体案」を回答する割合が高くなっている。

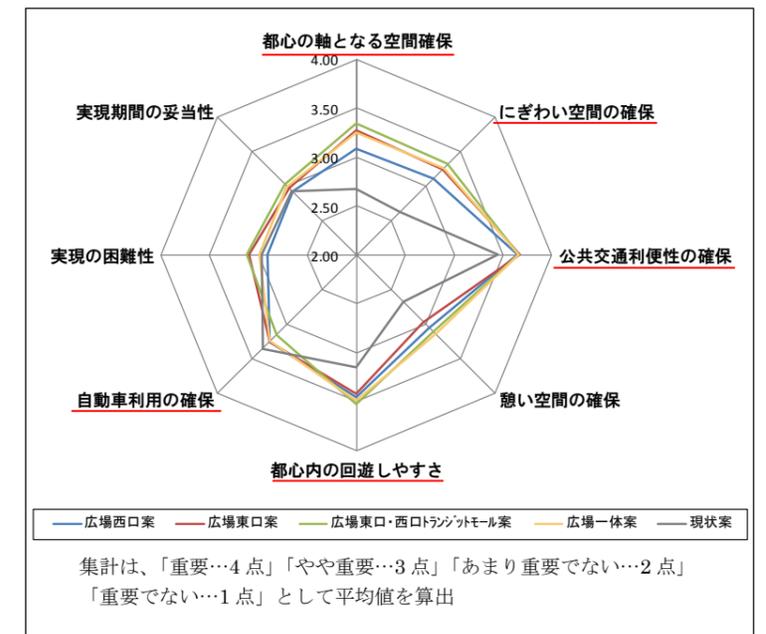


■望ましい再整備案と居住地区のクロス集計結果

②再整備案と評価している項目の重要度について

再整備案を評価している項目の重要度を見ると、「公共交通利便性（乗換環境）の確保」が最も重要だと回答しており、次いで「都心の軸となる空間確保」「自動車利用の確保」を重視している。

広場東口・西口トランジットモール案を選択した方は、他の案を選択した方と比較し、「都心の軸となる空間確保」や「にぎわい空間の確保」を重視している。



■評価している項目の重要度と望ましい再整備案のクロス集計結果

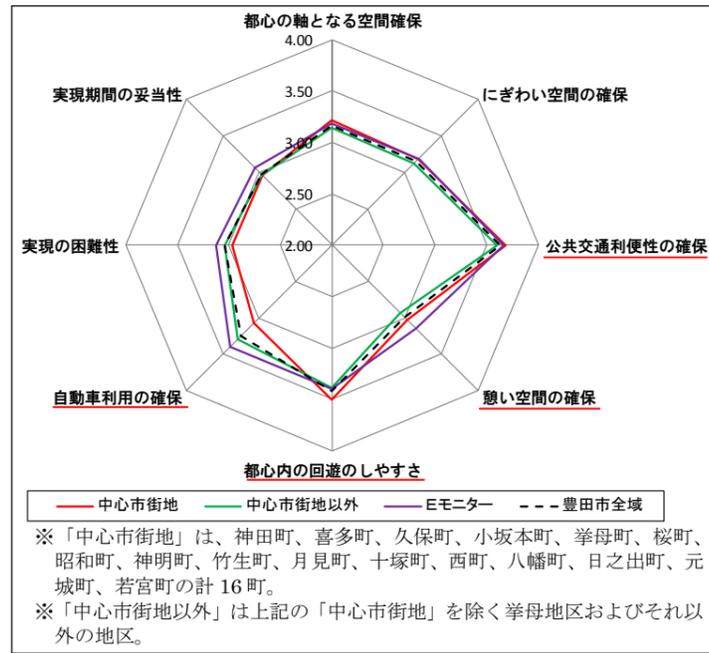
集計は、「重要…4点」「やや重要…3点」「あまり重要でない…2点」「重要でない…1点」として平均値を算出

市民アンケート調査結果（2/2）

居住地区別に評価している項目の重要度を見ると、中心市街地の居住者は、市全域と比較し、「公共交通利便性（乗換環境）の確保」や「都心内の回遊しやすさ」が重要だと回答している。

また、中心市街地以外の居住者は、中心市街地や市全域と比較し、「都心の軸となる空間確保」や「にぎわい空間の確保」、「憩い空間の確保」などの都市の魅力向上させる機能確保より、「自動車利用の確保（交通規制による影響）」を重視している傾向にある。

さらにEモニターは「実現期間の妥当性」や「実現の困難性」を重視している傾向にある。

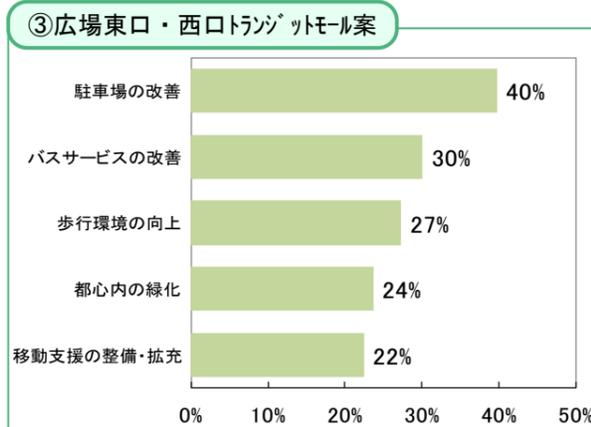
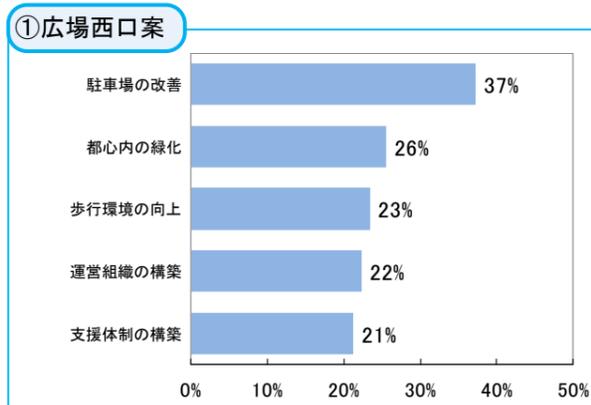
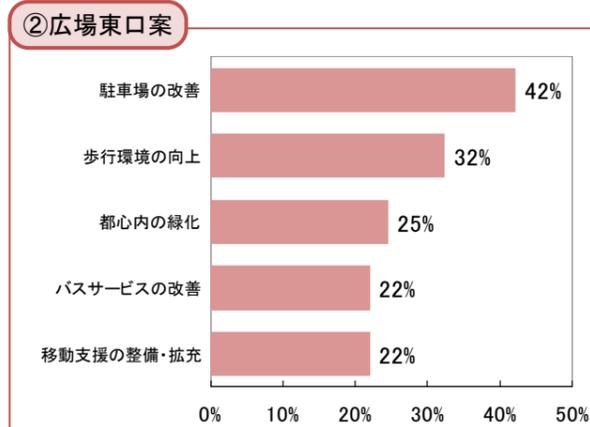


■評価している項目の重要度と居住地区のクロス集計結果

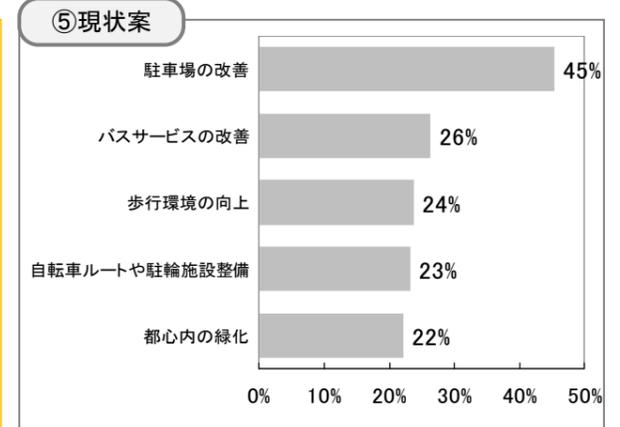
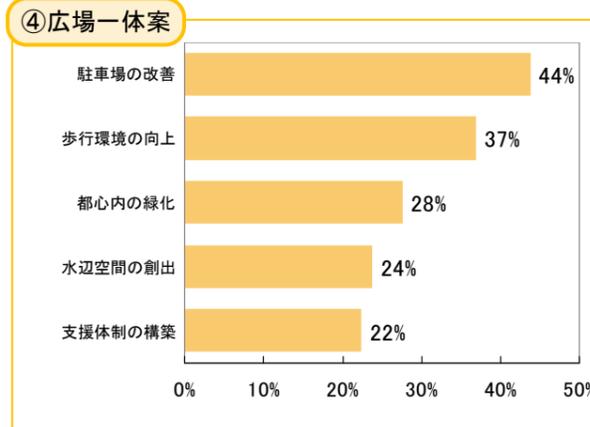
③再整備案と期待項目について

（※期待項目は、16個の選択肢の中から優先的に期待している選択肢を3つ回答する設問となっている）

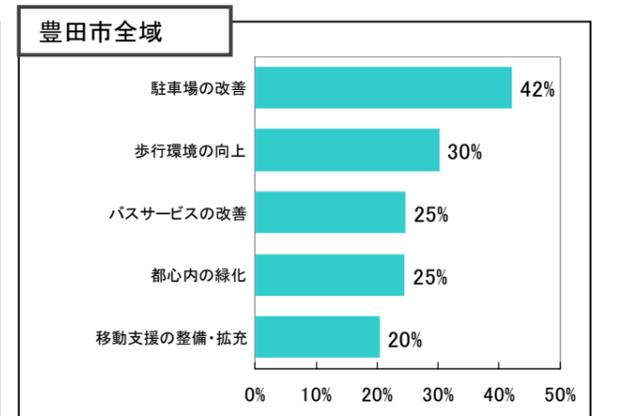
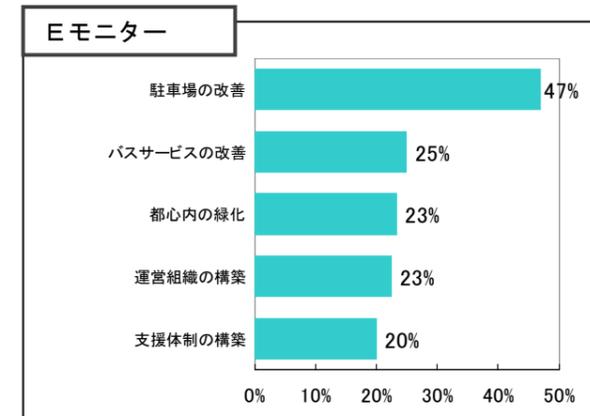
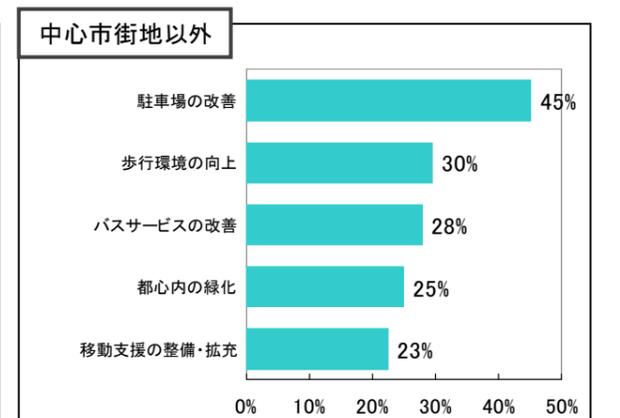
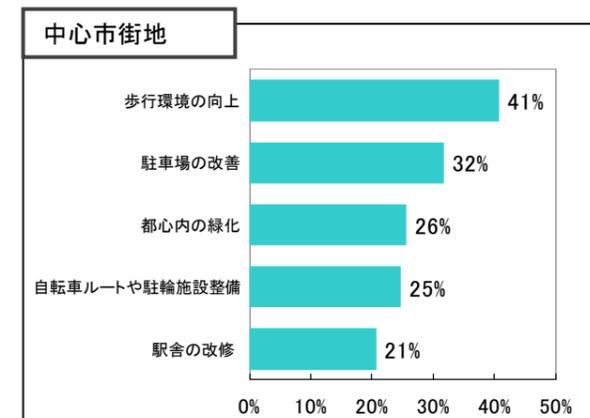
再整備案ごとに魅力的な都心となるための期待項目を見ると、いずれの案においても「使いやすい駐車場への改善」への期待が最も高くなっている。次いで「安全・快適な歩行環境の向上」や「都心までのバス運行サービスの改善」などの移動に関する意向や、「都心内の緑化（道路・公共施設、民地等）」に対する期待の割合が高くなっている。



※再整備案ごとに回答割合が多い上位5つの項目を整理



居住地区別に、魅力的な都心となるために期待することを見ると、中心市街地に居住している方は、「安全・快適な歩行環境の向上」や「自転車走行ルートの整備や駐輪施設の整備」など徒歩や自転車での移動に関する期待が高くなっている。さらに、「駅舎の改修」に対する期待も高くなっている。また、中心市街地以外の地区は、中心市街地と比較し、「都心までのバス運行サービスの改善」に対する期待が高くなっている。



※「中心市街地」は、神田町、喜多町、久保町、小坂本町、挙母町、桜町、昭和町、神明町、竹生町、月見町、十塚町、西町、八幡町、日之出町、元城町、若宮町の計16町。
 ※「中心市街地以外」は上記の「中心市街地」を除く挙母地区およびそれ以外の地区。