

標題 豊田市都心における公共空間の再整備検討

氏名(所属) 黒川貴啓(中央コンサルタンツ株式会社 本店 都市整備部2課)

【発表概要】

本稿では、コンパクトなまちづくりの一環として、駅周辺の再整備の必要性が増すなか、愛知県豊田市の名古屋鉄道豊田市駅(以下、豊田市駅と記す)周辺を対象に、賑わいの創出や、安全・安心・快適に回遊できる魅力的な都心づくりを目指すための公共空間の再整備についての検討を行ったものである。都心のにぎわい創出に向けて地域住民や有識者等の意見を取り入れるとともに、都心空間の『活用(つかう)』と『再整備(つくる)』の両輪での施策展開を検討した。

1. はじめに

(1) 検討対象区域について

検討対象区域である豊田市都心(以降、「都心」と記す)は、豊田市駅を中心とした半径約1kmの約196haの区域である。東には矢作緑地、西には毘森公園と、都心はまちなかでありながら、緑が感じられる区域となっている。また、豊田市駅と愛知環状鉄道新豊田駅の2つの鉄道駅を有する交通結節点として多くの来街者が行き交い、業務、商業、行政等の機能が集積した豊田市の中心拠点となっている。

今後は平成31年に開催されるラグビーワールドカップ等の世界的なイベントにおいて、豊田市の顔となる都心は、国内外からの来街者をもてなす拠点としても、その重要性が高まっている区域である。



図1 検討対象区域の位置図

(2) 都心のこれまでの取組と概況

都心は、昭和60年に都心整備の基本となる「豊田市都心総合整備基本計画」を策定し、計画に基づき各種整備を進めてきた。その途中、主要商業店舗の閉店など、都心を取り巻く時代の変化に左右されながらも、「中心市街地活性化基本計画」等を策定し、市街地再開発等を進めることで魅力的かつ利便性の高い都心を目指してきた。

現在は、平成29年度にオープンする北地区市街地再開発ビルや既存商業施設のリニューアル等が控えているほか、豊田市駅周辺の一部空間を人々のくつろぎや活動の場として、試行的に活用する「あそべるとよたプロジェクト」等のにぎわい創出に向けた取組を実施しており、これらの動向に併せた都心の再整備の検討を進めている。

(3) 都心の課題

都心周辺の自治体では、今後多くの大規模商業施設の立地等が予定されており、今まで以上に市民や来街者が魅力を感じられる都心へと発展することが求められていた。

そのような中、都心では既存店舗のリニューアルなど個々の魅力を高める取組を行う予定であり、それらをランドレベルで有機的につなげることで、新たな魅力を創出していくことが必要であった。また、豊田市は、昭和中期より合併を繰り返しており、現在の都心空間は、それぞれの時代背景の中で、個々に整備されている。このため、今後の都心再整備においては、利用実態等を踏まえつつ、交通利便性の向上やにぎわい創出に向けた一体的な空間としての再整備が求められていた。



図2 都心周辺の大規模商業施設の立地状況

2. 都心のまちづくりの目標

都心の現状と課題を踏まえ、目指すべき都心の将来の姿を実現化するための3つの目標を下記のとおり設定した。これら目標の達成に向けた具体的な取組を検討した。

<目標>

- ① “まちを使う・体感する” にぎわい交流拠点
- ② “まちに行く・回遊する” 交通拠点
- ③ “まちを知る・発信する” 情報拠点

<都心の再整備に向けた検討内容>

- 検討内容① にぎわい創出に向けた空間配置
- 検討内容② 豊田市駅周辺の機能付与
- 検討内容③ 都心内の回遊空間形成に向けた施策展開

3. 都心の再整備に向けた検討

都心の再整備に向けた3つの具体的な検討内容を以下に示す。

検討内容① にぎわい創出に向けた空間配置

1) 現状・課題

都心は、鉄道駅2駅を有する交通結節点であるほか、その周辺には商業施設や文化施設等が数多く立地しており、多様な主体が活動する場としてのポテンシャルが高く、来街者にとって活動しやすい空間づくりが必要であった。また、市民アンケート調査では、都心のにぎわい創出に対し、約8割が「にぎわい空間の確保」や「公共交通利便性（乗換環境等）の確保」を「重要」と回答しており、にぎわいの核となる空間の確保とともに、都心内の公共交通の利便性向上が求められていた。

しかしながら、豊田市駅周辺には、まとまったオープンスペースが確保されておらず、イベント等については、道路空間等で許可を受け、開催している状況であった。また、豊田市駅周辺は、複数のバス系統が停車する交通の要所であるものの、バス乗降場が駅東西に配置されており、乗換の移動距離も長いため、来街者にとって目的の乗り場まで行くことが容易ではなかった。

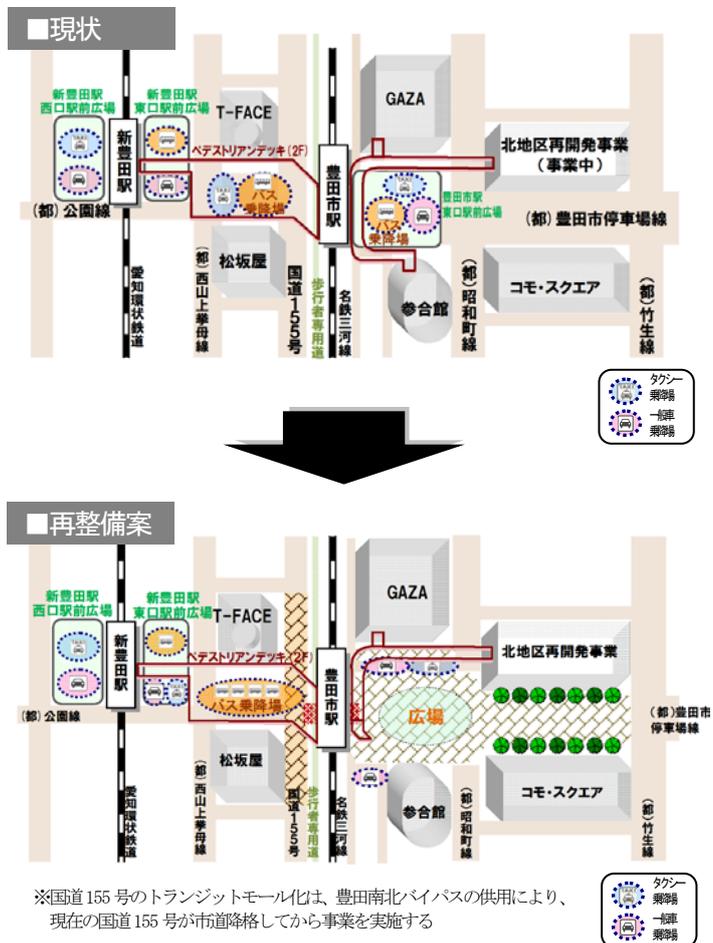
2) 具体的な検討内容

豊田市駅周辺の配置を検討するにあたり、交通利便性を確保しながら、歩行者の回遊促進に繋がる一体的なにぎわい空間を創出することを目的に、複数の配置パターンを作成した。これに対し、象徴性や利便性、実現性等の評価軸を持って優位性を検討するとともに、配置検討案に対するアンケート調査や市民説明会を実施し、一般市民との合意形成にも努めた。

配置検討の結果、豊田市駅東西に位置するバス乗降場を駅の西側に集約化、駅の東側に“まちなか広場”の創出、それらを繋ぐための駅地上部の自由通路を計画することで、交通利便性と回遊性のあるにぎわい空間を確保する案を立案した。

3) 期待される効果

効果としては、交通の乗継環境を確保しつつ、にぎわい創出に向けた核となる空間を構築し、来街者に対し、都心での多様な過ごし方を提供することができると考えられる。併せて、国道155号をトランジットモール化することで、東西のみならず南北の一体的な歩行者の回遊空間の形成が期待される。



**検討内容② 豊田市駅周辺の機能付与**

**1) 現状・課題**

豊田市駅周辺は、不特定多数の人々が行き交う場所であるものの、周辺施設等も含めた一体的なにぎわいや交通結節点としての交通処理等の円滑性が十分でない状況が見られた。このため、前述した豊田市駅周辺の再配置検討に併せて、将来的に豊田市の“にぎわい”や“交通”、“情報発信”の拠点としての役割を担うため、付与すべき機能を検討する必要がある。

**2) 具体的な検討内容**

必要機能の具体的な検討においては、豊田市駅周辺の特性を踏まえたうえで、下図に示すとおり、「駅西口」、「豊田市駅」、「駅東口」、「停車場線」の4つのゾーンに区分し、以下に示す内容を主な焦点とした。①「駅西口」では、1階部分に駅東西のバス乗降場が集約される関係から、2階デッキ部分の待ち空間としての活用や沿道店舗である松坂屋や T-FACE といった商業店舗との運動性に対する機能付与、②「駅東口」や「停車場線」は、駅の東側に矢作川や豊田スタジアムに繋がる一体的な空間が確保されたことから、空間としての連続性や“豊田市の顔”として、人々の滞留を生むための機能ならびに象徴性を体現する機能の付与、③「豊田市駅」は、来街者にとって豊田市の玄関口となる場所であるため、そこからの乗継や周辺施設への回遊を生むための機能付与が主な焦点となっていた。



図4 機能区分を検討するための豊田市駅周辺のゾーン区分

以上のゾーンごとの機能付与の焦点を踏まえ、4つの範囲やターゲットにも配慮しつつ、付与すべき機能を商業、公共空間、交通の観点から検討した。

なお、具体的な検討にあたっては、必要な機能のイメージが湧きやすいよう、VR (Virtual Reality) 等の視覚的に空間を認識しやすいツールを用い、各ゾーンにおける機能の必要性が判断しやすいように工夫した。これにより、市民等との合意形成において、必要機能の洗い出しだけでなく、機能の量的・質的な検討や配置に関する点にまでも踏み込んだ議論をすることができた。



図5 VRの作成例(駅西口、駅東口)

**3) 期待される効果**

配置検討と併せて機能付与を検討することにより、個々のゾーンの役割の明確化のほか、一体的な空間としての沿線施設等の運動性も含めた、にぎわいの創出が期待され、公共空間での滞在時間の拡大が期待される。また、VRを用いたことで、市民等との円滑な合意形成が図られた。

**<付加すべき必要機能の整理>**

機能		駅西口	豊田市駅	駅東口	停車場線
商業機能	店舗・サービス	○ 屋外カフェ	○ 駅舎内店舗	○ 出店	○ テラス
	文化・娯楽	○ イベント空間	—	○ 新たなゼリティ	○ 子ども遊具
公共空間機能	観光・交流	○ 広場空間	○ ウェルカムセンター	○ 大屋根	○ フルモル
	広場、道路、緑地、水路、憩い等	○ 憩いスペース	—	○ 芝生広場	○ 親水空間
交通機能	鉄道、バス、タクシー	○ バス乗降場	○ 鉄道乗降場	○ K&R	—
	自動車、自転車、徒歩	○ 沿道店舗	○ 自由通路	○ インフォメーションセンター	○ 緑化空間
共通機能		安心安全 ユニバーサル 環境			

図6 機能区分の検討結果の一例

**検討内容③ 都心内の回遊空間形成に向けた施策展開**

**1) 現状・課題**

都心は、鉄道駅から徒歩圏内に魅力的な公共施設や文化施設等が点在しているほか、豊田市駅周辺は、新規商業施設（北地区再開発事業）やリニューアル予定の既存商業施設が集積している状況にある。これに対し、都心は、これまで自動車を中心とした移動空間が形成されており、歩行者が回遊するための安全性や快適性への対応が不十分な箇所が見られた。また、豊田市駅周辺では商業施設等が駅で東西に分断されており、施設までの案内誘導も十分ではないため、施設間を円滑に回遊できない状況も見受けられた。

今後、ラグビーワールドカップ等のビッグイベントにより、国内外からの来街者が想定される中、駅周辺を起点として、都心全体にその効果を波及させていくためにも、回遊空間形成に向けた施策展開が重要となっていた。

**2) 具体的な検討内容**

豊田市は自動車産業を中心として発展してきたまちであり、自動車中心の移動環境が整えられてきた中、豊田市駅周辺の再配置や機能付与を検討に併せて、来街者にとって魅力的な空間を創出していくため、歩行者優先の空間形成の検討を行った。検討にあたっては、都心の土地利用状況、鉄道駅や道路配置等の基盤施設の整備状況等を加味しながら、歩行者の快適な回遊空間を創出するため、都心を3つのエリアにゾーニングした。自動車の流入を極力抑えた歩行者優先のゾーンや駐車場やK&Rにより都心にアクセスする自動車と歩行者の共存の回遊区間を創出するゾーン、多様なモビリティとの組み合わせにより、利便性の高い回遊空間を図るゾーン等、各ゾーンの特性に応じたレベル分けを行い、それに応じた施策展開を個々に検討した。

また、豊田市駅東西の回遊空間の形成に併せ、きめ細かな情報提供サービスによる都心内の回遊促進を図る取組の一環として、駅周辺や都心内の駐車場から商業施設等への案内誘導の強化に寄与する、ウェルカムセンターの設置やサイン施設の再整備等を検討した。

**3) 期待される効果**

来街者に対し都心東西の歩行者動線の軸の広がりや印象づけるとともに、都心内を3つのゾーンに分けて、施策展開を検討したことで、都心内を回遊する来街者の増加と豊田市駅周辺を中心とした都心全体の活性化にも繋がることを期待される。

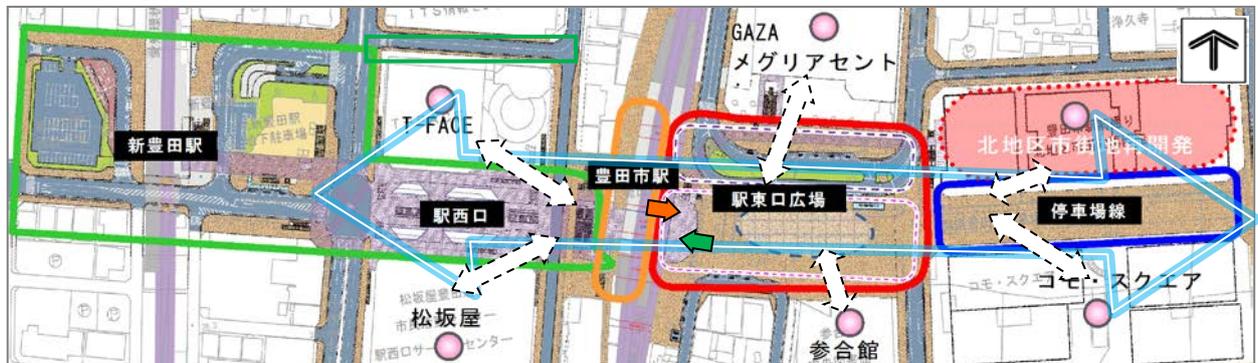


図7 豊田市駅周辺の回遊空間の創出に向けた再整備方針

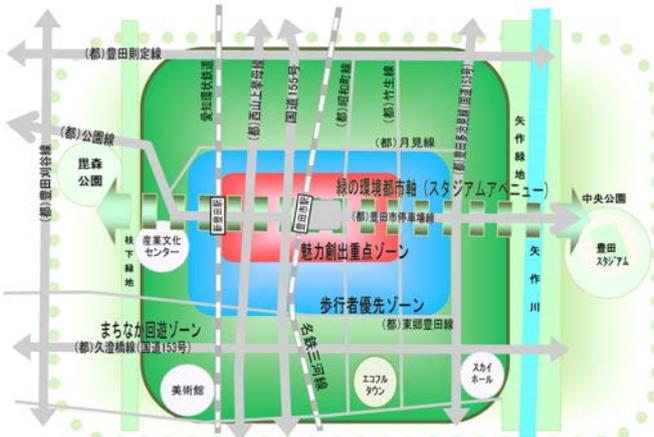


図8 歩行者を中心としたゾーニング



図9 豊田市駅周辺の回遊空間創出イメージ

4. 空間活用を前提とした空間整備方針

これまでの公共空間の再整備においては、“つくる”ことが目的であり、実際に基盤が施工されてから、その空間をどのように“つかう”かが検討されてきた。

しかしながら、それらが必ずしも使い手にとって、活用しやすい空間とはなっていない状況も見受けられた。

このため、今回の都心の再整備においては、既存の空間を実験的に活用しながら、将来的な公共空間の形（形状）を協議・調整するサイクルを取り入れた。

これにより、使い手の意見等が反映された活用しやすい公共空間が構築されるほか、将来のまちなか広場の活用アイデアや担い手の発掘等が期待されると考えられる。

現在は、あそべるとよたプロジェクト等の取組と連携しながら、制度や運営面での課題を共有し、魅力的な空間の形成に向けた検討を進めている。

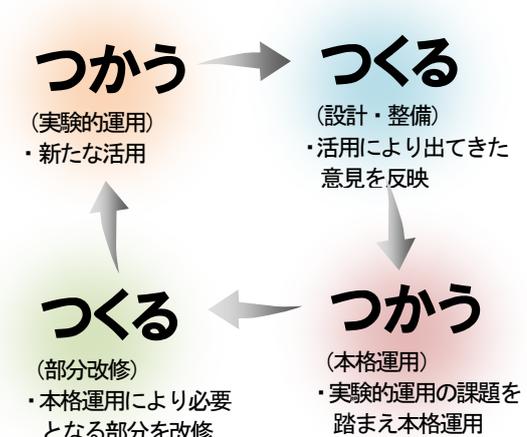


図10 公共空間の再整備に向けたステップ

5. 市民合意形成に重点を置いた都心再整備の検討プロセス

都心は、時代の変化に左右されながらも、その都度、計画的に再整備事業を進めてきた。今後、都心の再整備を一体的に実施するにあたり、来街者にとって魅力的な空間を構築するため、更なる投資が必要であり、エンドユーザーである市民との円滑な合意形成を図ることが事業推進に向けた重要事項となっていた。

このため、都心再整備の検討段階から、パブリック・インボルブメントの考えに基づき、アンケート調査や住民説明会、シンポジウムなどの住民参画のプロセスを踏むことで、市民の意見を聞きつつ、各種取組の合意形成を図りながら、都心再整備の検討を進めた。

他方、実現性の高い都心の再整備を検討するため、学識経験者や以前より継続的に都心のまちづくりを検討している地元協議会を中心とした有識者会議を立ち上げ、技術的・専門的な見地に基づく助言を受けながら、都心の再整備に対する取組の妥当性を検討した。また、普段から都心に係る交通事業者、道路管理者、警察も含めたタスクフォースを組織し、各種取組の計画的な推進に向けた具体的な検討を行った。

これら、市民や関係者との密な調整による意思決定プロセスを踏んだことで、多様な主体との合意形成を経た都心再整備を検討できたと考える。

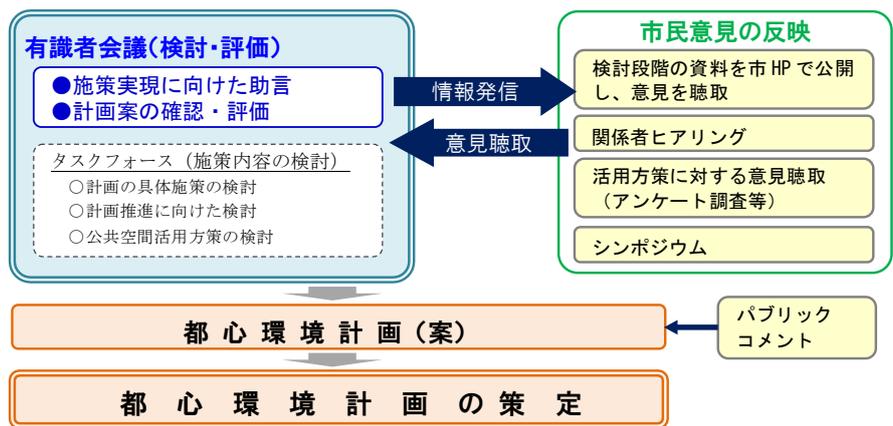


図11 都心再整備の検討プロセス

6. おわりに

今後は都心再整備の各種取組が、都心のにぎわい創出につながるよう、「あそべるとよたプロジェクト」等の実際に動き出している取組からのフィードバックを受け、公共空間の活用や運営に対する課題を解決しながら魅力的な空間整備に繋げていくことが必要である。今後は、都市計学分野に携わる技術者として、市民参画も含めた設計や、“つかう”施策の展開の検討など、様々な面での事業推進に係っていきたい。