

3. 中心市街地の活性化の目標

[1] 計画期間

平成 2 0 年 7 月 ~ 平成 2 5 年 3 月

本基本計画の計画期間は、20 年の長期ビジョンを見据えた上で、その実現に向けて当面 4 年 9 ヶ月間で実施する内容を定めるものとする。

[2] 活性化の構図

本基本計画では、将来像を目指し、その象徴的な位置付けとなる「スタジアムアベニュー」（毘森公園～中央公園）を形成するために必要な事業を官民連携して重点的に取り組み、その結果の状態を測る目標指標を設定する。

将来像

「緑の環境都市軸（スタジアムアベニュー）の創造」

目標 1 : - 活力とにぎわいの創出 - 「活力」

目標 2 : - 公共交通と自動車交通が調和した交通体系の実現 - 「交通」

目標 3 : - 環境に配慮したまちづくりの実践 - 「環境」

【目標指標】

目標 1

平日の
歩行者通行量

目標 2

鉄道駅 1 日
乗降客数

目標 3

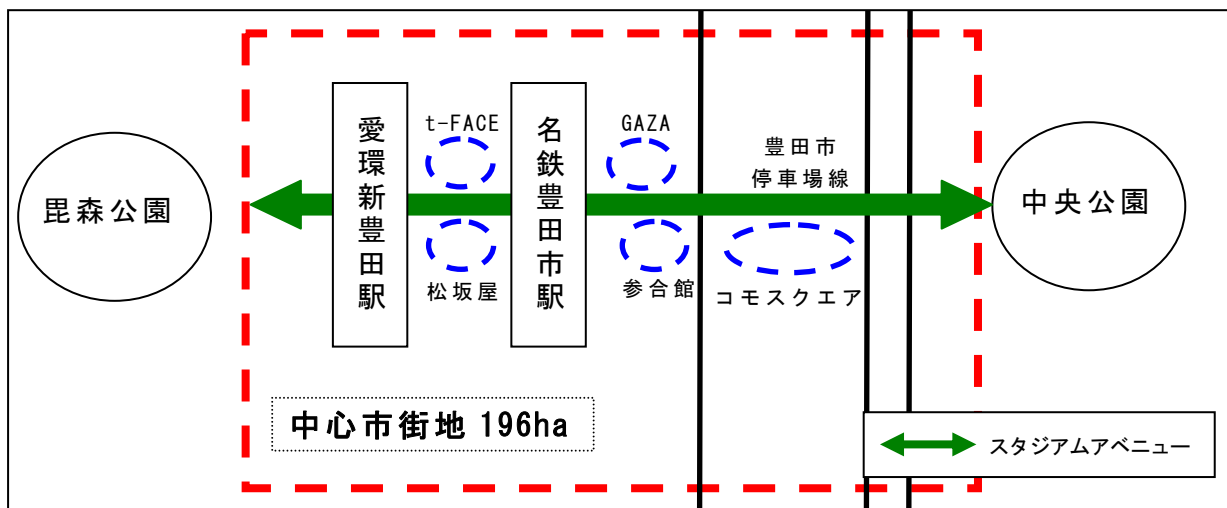
エコシール年間
受取枚数

[3] 中心市街地活性化の考え方

(1) 中心市街地活性化の考え方

本基本計画は、スタジアムアベニューを作ることを重点的に進めることで街の魅力を集中的に向上させる同時に、TDM や ITS 施策を全市的に実施する中で、中心市街地内の回遊性を高めるための各種 ITS 関連事業を実施する。また、緑化施策などの自然環境、生活環境にも配慮した事業を実施することにより、来街者や居住者の増加（＝活性化）を目指す。

効果的に事業を実施するにあたり、豊田市中心市街地活性化協議会の機能を強化するため活性化事業の支援等にあたる「TCCM」の機能を設置し（「15. 豊田シティセンターマネジメント（TCCM）の設置（協議会の推進体制の強化）」）、行政の推進組織と連携して事業を推進する。



(2) スタジアムアベニューの形成

スタジアムアベニューの形成には、様々な事業が関連している。次のページに過去に実施した事業を含め、本基本計画で計画している事業を記載する。

項目		スタジアムアベニューを形成するための事業
市街地整備	完了	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豊田市駅西口市街地再開発事業 ・ 豊田市駅東地区市街地再開発事業 ・ 豊田市民センター地区市街地再開発事業 ・ 豊田市駅前通り南地区市街地再開発事業 ・ 駅東ペDESTリアンデッキ整備事業 ・ 駅西ペDESTリアンデッキ照明設備事業 ・ プロムナード整備事業 ・ 駅西ペDESTリアンデッキシェルター整備事業
	継続 新規	<ul style="list-style-type: none"> ・ 9. イルミネーション事業 ・ 10. サイン施設整備（地域生活基盤施設） ・ 14.（仮）豊田市駅前通り北地区市街地整備事業 ・ 19. ウェルカムセンター機能整備事業 ・ 22.（仮）名鉄豊田市駅総合整備事業 ・ 24. 豊田市駅東口駅前広場整備事業 ・ 30. 緑陰歩道リニューアル事業
都市福利	完了	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豊田市駅西口サービスセンター ・ 子育て総合支援センター ・ とよたグローバルスクエア
	継続 新規	<ul style="list-style-type: none"> ・ 14.（仮）豊田市駅前通り北地区市街地整備事業（再掲） ・ 31. 産業文化センターリニューアル事業 ・ 32. とよたグローバルスクエアの充実
居住促進	完了	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豊田市駅東地区市街地再開発事業 ・ 豊田市駅前通り南地区市街地再開発事業
	継続 新規	<ul style="list-style-type: none"> ・ 14.（仮）豊田市駅前通り北地区市街地整備事業（再掲） ・ 37. 中心市街地共同住宅供給事業費補助
商業活性化	完了	<ul style="list-style-type: none"> ・ 豊田市商業振興条例
	継続 新規	<ul style="list-style-type: none"> ・ 40. 飲食店ストリート構築事業 ・ 42. 大規模小売店舗立地法の特例区域の設定の要請 ・ 44. 豊田おいでんまつりのリニューアル ・ 45. ショッピングカート事業 ・ 49. 老舗街道づくり推進事業 ・ 51. 中心市街地まちなか宣伝会議 ・ 55. 商業・業務機能誘致奨励事業
交通	完了	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地玄関口バス
	継続 新規	<ul style="list-style-type: none"> ・ 20. 歩行者・自転車道環境整備事業 ・ 22.（仮）名鉄豊田市駅総合整備事業（再掲） ・ 23. 豊田市駅西口バス待合施設整備事業 ・ 24. 豊田市駅東口駅前広場整備事業（再掲） ・ 58. 歩行者 ITS 推進事業（歩行者自律移動支援整備事業） ・ 59. 基幹バス路線の充実 ・ 61. ゾーン交通規制推進事業 ・ 65. パーソナルモビリティ導入事業 ・ 67. 新たな公共交通システム導入事業
環境	継続 新規	<ul style="list-style-type: none"> ・ 13. 花のあるまちづくり事業 ・ 26. 屋上・壁面緑化支援事業 ・ 28. フラワーロード事業 ・ 59. 基幹バス路線の充実（再掲）

[4] 中心市街地活性化の目標

本基本計画は、長期ビジョンに基づき、将来像「緑の環境都市軸（スタジアムアベニュー）の創造」を目指し、「活力」「交通」「環境」の3つをキーワードとした目標を設定し、5年間で必要な施策、事業を総合的に実施する。

中心市街地活性化の目標	
目標 1	<p style="text-align: center;">－活力とにぎわいの創出－ 「活力」</p> <p>中心市街地を活性化させるためには、多くの来訪者や居住者が必要であり、都市の中心として活気溢れる状態を作りあげていくことが重要である。そのためには街の魅力を向上させることが必要である。</p> <p>本市は、必要とされるハード整備や既存ストックを活かしたソフト事業を中心に、商業・業務機能や都市福利機能の充実を図り、外国人を含む多くの人々が「訪れたい」「住みたい」と思う状態を創出することを目指す。</p> <p>そこで、活力あふれる中心市街地を作り上げるために、目標1として「<u>活力</u>」をキーワードとする「<u>活力とにぎわいの創出</u>」を掲げる。</p>
目標 2	<p style="text-align: center;">－公共交通と自動車交通が調和した交通体系の実現－ 「交通」</p> <p>現在の本市の交通環境は、自動車に頼る市民が多く、広い市域に対応した公共交通機関網としては脆弱である。</p> <p>本市は、公共交通機関網の拡充を図りつつ、TDMやITS施策を推進し、公共交通でも自動車でもアクセスしやすい交通体系を実現する一方、中心市街地内の安心・安全な歩行空間を創出し、歩いて回遊できる中心市街地を目指す。</p> <p>よって、目標2として「<u>交通</u>」をキーワードとする「<u>公共交通と自動車交通が調和した交通体系の実現</u>」を掲げる。</p>
目標 3	<p style="text-align: center;">－環境に配慮したまちづくりの実践－ 「環境」</p> <p>本市は、長期的に持続可能な都市を目指す上で、緑化の促進や、環境負荷低減への取り組みは、来訪者や居住者に安心感を与え、それを中心市街地で示すことは都市のイメージを向上させことになると考えている。その結果、活性化した状態を示す来街者の増加や、居住人口の増大に寄与できると考えている。</p> <p>よって、目標3として「<u>環境</u>」をキーワードとする「<u>環境に配慮したまちづくりの実践</u>」を掲げる。</p>

[5] 目標に関する施策の考え方について

各目標のために実施する施策の考え方・主な事業を以下のようにまとめる。
なお、太字の事業名は重点事業である。

目標 1：－活力とにぎわいの創出－「活力」

○施策の考え方

1 商業・業務機能の立地誘導を図り、中心市街地のにぎわいづくりと昼間人口の増大を図る

官民連携し、商業・業務機能の立地誘導に必要な市街地整備事業や既存ストックを活かし、特色あるストリートづくりを進める。

《主な事業》

- ・ 14. (仮) 豊田市駅前通り北地区市街地整備事業
- ・ 15. 豊田シティセンターマネジメント (TCCM) の設置 (協議会の推進体制の強化)
- ・ 16. (仮) 西町地区都市再生事業【調査及び計画策定】
- ・ 40. 飲食店ストリート構築事業
- ・ 55. 商業業務機能誘致奨励事業

2 定住化促進支援により「街なか居住」を推進し、夜間人口の増大を目指す

中心市街地を支える人口を確保するため、街なか居住促進エリアを設定し、民間事業者による共同住宅供給を支援するとともに、子育て世帯や高齢者世帯等の居住に供する良好な住宅供給を支援する。

《主な事業》

- ・ 37. 中心市街地共同住宅供給事業
- ・ 38. 地域優良賃貸住宅整備事業
- ・ 39. 住宅団地整備費補助
- ・ 41. 分譲・賃貸共同住宅建設費補助

3 国際性豊かな市民交流の促進や、文化機能の集積を図り、活力ある中心市街地を目指す

国内外からの来訪者の「おもてなし」や「交流」の場として、また、生活者 (居住者・就業者・学生) の生活の質を高める中心市街地として、観光や各種生活情報を提供する公共的窓口機能の整備や教育、保健、文化、コミュニティ機能などを整備する。

《主な事業》

- ・ 19. ウェルカムセンター機能整備事業【調査及び計画策定】
- ・ 33. (仮) 中央保健センター建設事業
- ・ 36. (仮) 豊田市文化交流センター整備事業【調査及び計画策定】

目標 2：－公共交通と自動車交通が調和した交通体系の実現－「交通」

○施策の考え方

1 ITSを活用し、人と車が共存する「かしこい交通社会」の実現により、安全・安心・快適に回遊することができる中心市街地を目指す

中心市街地内の回遊性を高めるために、移動支援事業による歩行者移動の安全・快適性の向上や、大規模駐車場の情報提供や案内誘導による円滑な交通処理、パーソナルモビリティなど新たな交通手段の導入を目指す。

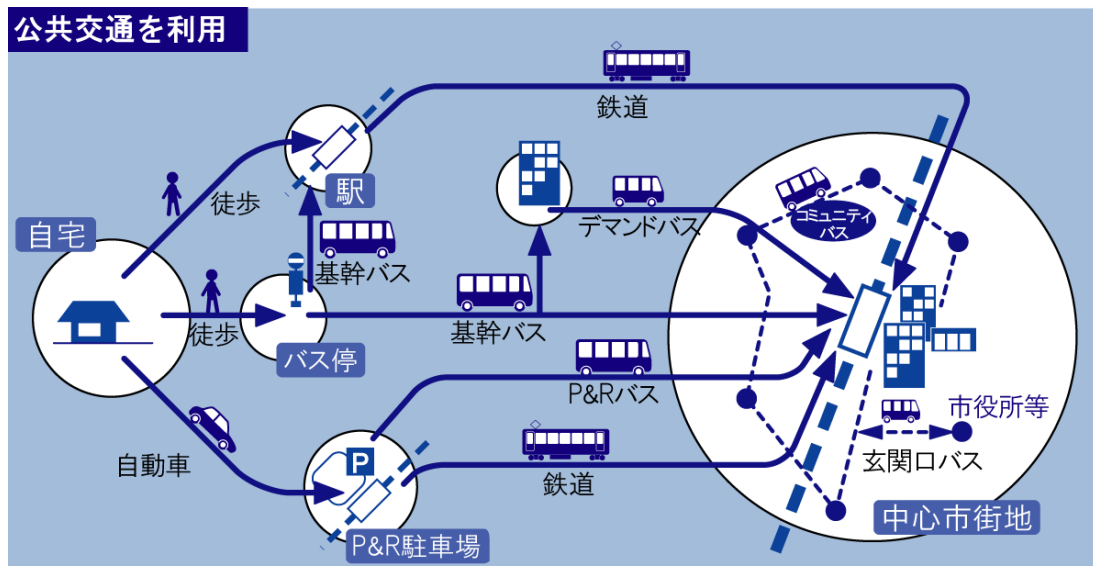
《主な事業》

- ・ 58. 歩行者 ITS 推進事業（歩行者自律移動支援整備事業）
- ・ 61. ゾーン交通規制推進事業
- ・ 62. イベント時都心駐車場有効活用事業
- ・ 65. パーソナルモビリティ導入事業【調査及び計画策定】

2 交通結節点整備により乗り継ぎのシームレス化を図るとともに、中心市街地へのアクセス性を向上させ公共交通の利用を促進し交通環境を改善する

駅周辺の交通結節機能の強化や、中心市街地と地域核を結ぶ基幹バス路線の充実を図る。また、公共交通利用者の増加に対応できる定時性・速達性を確保した新たな公共交通システムの導入を検討する。

【中心市街地と地域核を結ぶ公共交通のイメージ】



《主な事業》

- ・ 22. (仮) 名鉄豊田市駅総合整備事業
- ・ 24. 豊田市駅東口駅前広場整備事業【調査及び計画策定】
- ・ 59. 基幹バス路線の充実
- ・ 67. 新たな公共交通システム導入事業【調査及び計画策定】

目標 3：－環境に配慮したまちづくりの実践－「環境」

○施策の考え方

1 景観に優れ、先進的な環境負荷低減モデルとなる中心市街地を目指す

無電柱化やユニバーサルデザインの導入による景観形成を図るとともに、屋上・壁面緑化、商店街による環境に配慮した商業環境の構築などによるヒートアイランド現象の抑制や CO₂ 排出量削減を図る。

《主な事業》

- ・ 26. 屋上・壁面緑化事業
- ・ 27. ユニバーサルデザイン整備事業
- ・ 57. 商店街エコフレンドリー事業
- ・ 59. 基幹バス路線の充実

2 水と緑のネットワークを創り、人々が自然に親しみながら憩える中心市街地を目指す

中心市街地内の河川整備や公園の再整備、遊歩道のリニューアル等に加えて、道路沿道の花飾り活動などの支援を行い、緑と水のネットワークを整備する。

《主な事業》

- ・ 11. 桜城址公園整備事業
- ・ 12. 安永川流域河川環境整備事業
- ・ 28. フラワーロード事業
- ・ 32. 緑陰歩道リニューアル事業【調査及び計画策定】

[6] 目標指標の設定

中心市街地活性化の目標達成状況を的確に把握するために、「活力」「交通」「環境」に関連した数値目標として、「平日の歩行者通行量」「鉄道駅 1 日乗降客数」「エコシール年間受取枚数」を設定する。

目標 1 「活力とにぎわいの創出」の指標の考え方

「活力」の指標として、歩行者通行量、居住人口等が考えられる。

本市では、昭和 63 年より毎年、中心市街地で歩行者通行量調査を実施しており、過去のデータを保有している。定期的なフォローアップが可能であり、市民にも理解されやすい指標である。

調査地点のうち、豊田市停車場線（スタジアムアベニュー）を中心とし、回遊の効果を測定できる 7 地点における「**平日の歩行者通行量**」を目標指標とする。

目標 2 「公共交通と自動車交通が調和した交通体系の実現」の指標の考え方

「交通」の指標として、鉄道駅乗降客数及びバス利用者数等が考えられる。本市は自動車利用割合が高く、中心市街地への来街にも自動車利用が多い。自動車による来街は購買等を目的とした特定の施設へ訪れることに留まることが多く、中心市街地全体の回遊につながらないため、自動車交通の割合を減らし、公共交通の割合を増加させたいと考えている。

そこで、公共交通機関のうち、地域並びに市外からの来街効果を計ることができる「鉄道」に注目し、本市中心市街地の「名古屋鉄道豊田市駅」「愛知環状鉄道新豊田駅」の2駅合計の「**鉄道駅1日乗降客数**」を目標指標とする。

目標 3 「環境に配慮したまちづくりの実践」の指標の考え方

「環境」の指標として、エコシール受取枚数、公園利用者数等が考えられる。本市では、フラワーロード事業等の花の植替え活動の参加者や、店舗等で買物袋を持参してレジ袋を断わった市民へエコシールを配布している。

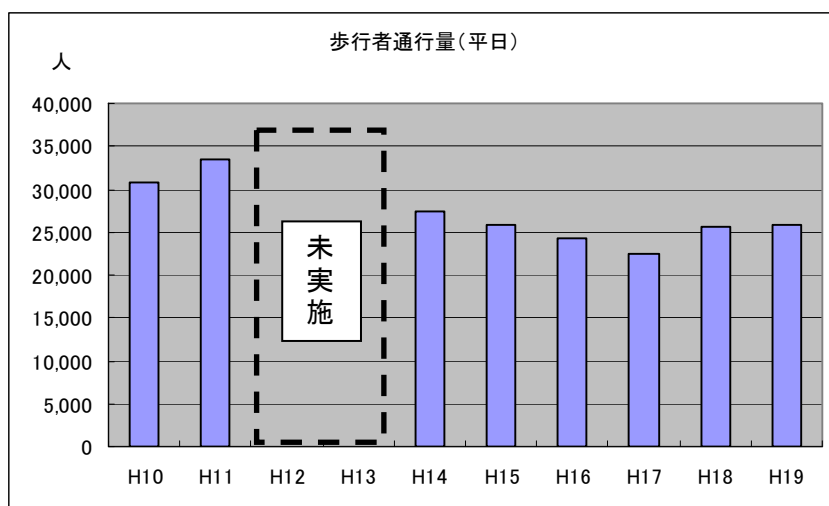
そこで、中心市街地におけるエコシールの配布枚数が増えれば環境活動への参加意識の向上や、店舗利用の機会増加を期待できるため、「**エコシール年間受取枚数**」を目標指標とする。

※エコシールは今後「エコポイント」へ移行する予定

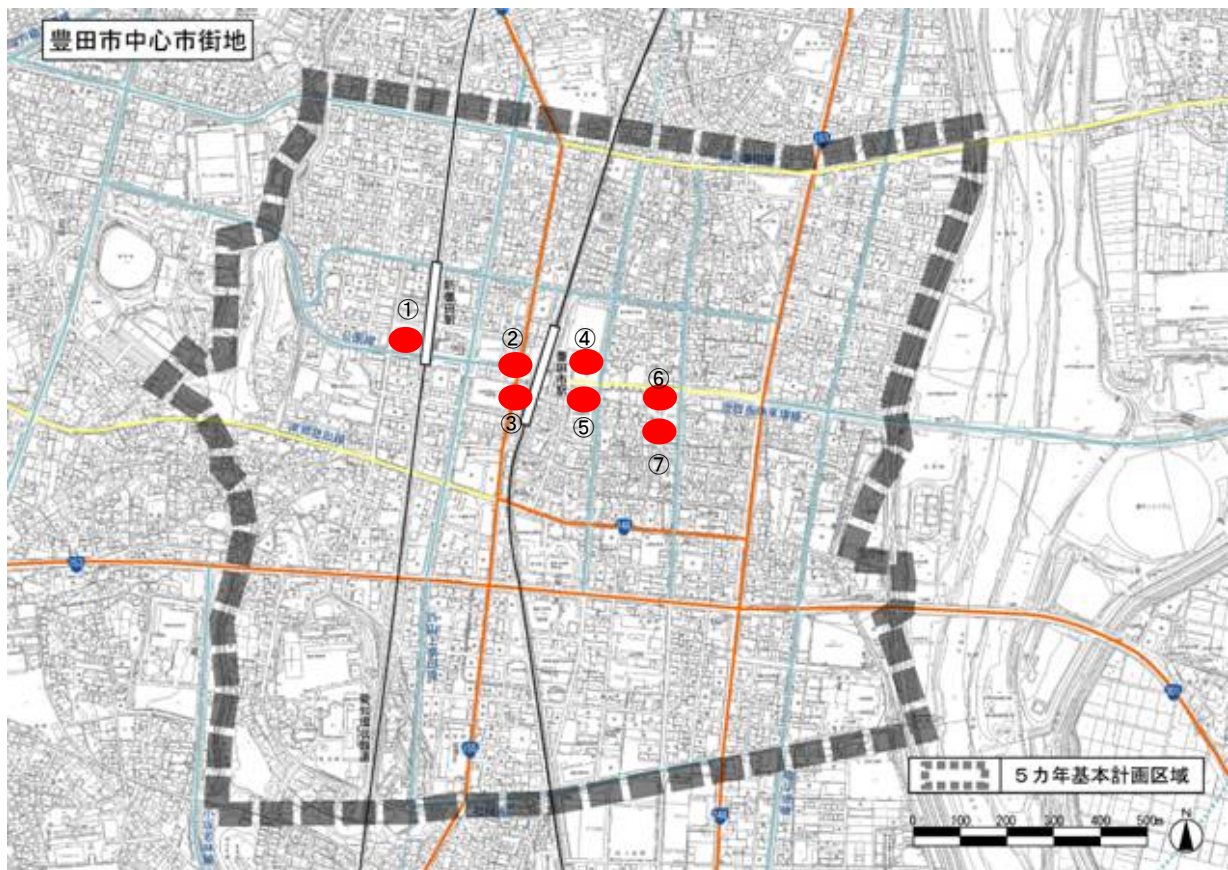
目標 1 「活力とにぎわいの創出」の数値目標

1) 数値目標「平日の歩行者通行量」

本市中心市街地の歩行者通行量は、平成 12, 13 年の豊田そごう、豊田サティの相次ぐ撤退の影響もあり、平成 11 年をピークに減少傾向にあった。近年微増の状況ではあるが、平成 11 年頃の歩行者通行量にまでは至っていない。



<歩行者通行量調査地点図>



- ①新豊田駅西駐車場南 ②豊田市駅西口ペデストリアンデッキ
 ③緑陰歩道マンガ喫茶巫熱帯（旧河合塾）前 ④三菱東京UFJ銀行前
 ⑤参合館前 ⑥カワシン前 ⑦藤屋呉服店前

【平日】

(単位:人)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
①	936	662			424	1,005	1,303	1,303	1,255	1,479
②	18,999	20,699			16,649	13,162	13,634	14,810	14,826	14,510
③	2,226	3,899			2,379	2,248	1,870	1,772	3,453	1,988
④	2,651	1,366			4,131	1,711	2,563	2,043	2,377	1,891
⑤	2,982	3,049			1,439	4,969	3,034	1,134	1,710	2,719
⑥	1,194	1,705			1,092	1,709	1,556	985	1,554	2,793
⑦	1,845	2,212			1,372	1,112	398	336	537	408
合計	30,833	33,592			27,486	25,916	24,358	22,383	25,712	25,788

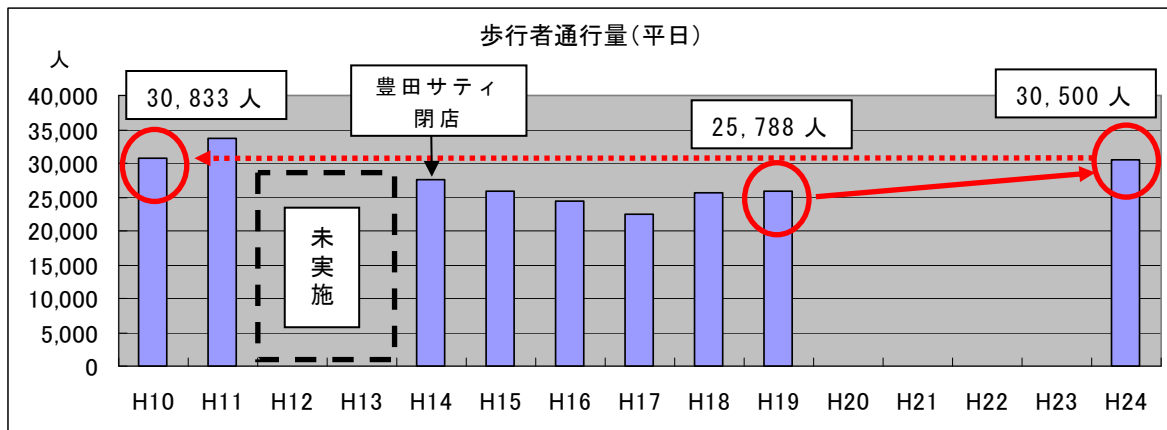
※H12, 13 は調査未実施。

※①⑥⑦…H14 は調査を実施しなかったため、周辺歩行者量からの推定値。

(資料：豊田市中心市街地の通行量調査)

以上の現状分析より、豊田そごう・豊田サティ撤退前の平成10年並みの歩行者通行量を目指し、平成24年度の数値目標を30,500人とする。

評価指標	現状値(H19)		目標数値(H24)
平日の歩行者通行量	25,788人	⇒	30,500人



2) 数値目標の根拠

	事業名等	増加利用人数
A	22. (仮) 名鉄豊田市駅総合整備事業	2,500 人/日
B	31. 産業文化センターリニューアル事業	190 人/日
C	55. 商業・業務機能誘致奨励事業	1,000 人/日
D	40. 飲食店ストリート構築事業	300 人/日
E	49. 老舗街道づくり推進事業	480 人/日
F	まちなか居住促進による増加	340 人/日
	計	4,810 人/日

A. 「22. (仮) 名鉄豊田市駅総合整備事業」による増加【関連地点：②④⑤】

当事業は、豊田市の玄関口である名鉄豊田市駅の耐震補強、バリアフリー化を推進するとともに、まちとの結節点として回遊を生み出す整備を行う。また、1階商業フロアのテナントミックス等を実施し、鉄道駅としての利便性を向上し、利用者の利便性・快適性を向上する事業である。

事業の実施により、公共交通機関の結節点強化が図られることなどから鉄道駅利用者数の増加による歩行者通行量の増加が見込まれる。

$$\text{約 } 8,800 \text{ 人/日} \times \text{徒歩分担率 } 57\% \times \text{測定エリア分担率 } 50\% \approx 2,500 \text{ 人/日}$$

* 「8,800 人/日」は、平成 19 年から平成 24 年の駅乗降客数増加数（目標値）(P.56 参照)

* 「徒歩分担率」は中京都市圏パーソントリップ調査による

* 「測定エリア分担率」は駅周辺 3 ポイント以外にも通過するルートがあるため

B. 「31. 産業文化センターリニューアル事業」による増加【関連地点：①】

産業文化センターは、地域産業・文化の中心拠点として、また、交流の場として、産業科学センター・とよた男女共同参画センター・教養文化センターの 3 施設が併設する施設である。当該施設では、会議室、ホールなど民間事業者等への貸出事業も実施しており、幅広く利用されている。

産業文化センターリニューアル事業は、利用可能な会議室等を増やすこととしており、50 名程度/日の利用増を見込んでいる。エレベーターやスロープ等の整備による施設のバリアフリー化を進め、施設の利用促進を図るものである。

また、親子トイレの設置や託児機能の増強、要望の多い健康教室への対応可能な会議室の設置などによる利用増も考えられる。

上記実施効果により、当施設駐車場以外から公共交通機関や中心市街地内駐車場から歩いて当センターの利用者が増加することが見込まれる。

算定においては、A の増加分のうち、名鉄駅西側の歩行者通行量増加分を現状値に盛り込み、内 1% を当センターの来訪者と見込む。

$$(2,500 \text{ 人} \times 1/3 + 1,121 \text{ 人}) \times 1\% \approx 190 \text{ 人}$$

* 「1,121 人」は H19 の平日の「セントラルスポーツ前」歩行者通行量

C. 「55. 商業・業務機能誘致奨励事業」による増加【関連地点：②④⑤】

当事業は、商業サービス誘致重点エリアを中心に大規模事業所等を中心市街地へ誘致するため、エリア内で 1,000 m² 以上の床を取得し、事業を行う事業者に対し、5 年間の固定資産税や事業税納税相当分を奨励金として支払う支援制度である。

過去の誘致実績により、1 事業所あたり約 100 人の従業者増が確認できているため、以下のとおり事業所の増加による歩行者通行量の増加を見込む。

$$10 \text{ 件 (事業所増数)} \times \text{約 } 100 \text{ 人} = 1,000 \text{ 人}$$

* 商業サービス機能誘致奨励金 2 ヶ年 (H17~H18) 実績 4 事業所 398 人



D. 「40. 飲食店ストリート構築事業」による増加【関連地点：③】

当事業は名鉄豊田市駅南側、名鉄三河線沿いに約 700 m² で実施する、飲食店を中心としたテナントミックス事業であり、飲食に特化した通りを作ることで集客増を図るものである。当事業では 5 店舗の飲食店を導入予定としており、1 店舗 1 日あたり平日平均 50 人/日の利用を想定する。

$$50 \text{ 人/日} \times 5 \text{ 店舗} = 250 \text{ 人/日}$$



E. 「49. 老舗街道づくり推進事業」による増加【関連地点：⑥⑦】

当事業は、名鉄豊田市駅東に位置する、竹生線一帯において、老舗をテーマとした特色あるストリートづくりを推進するものである。

当事業の実施により、商業を中心とした竹生線の魅力化を図り、公共交通機関や中心市街地内駐車場から歩いて訪れる人の増加を目指す。

算定においては、A の増加分のうち、名鉄駅東側の歩行者通行量増加分を現状値に盛り込み、内 5% を当事業の来訪者と見込む。

$$(2,500 \text{ 人} \times 2/3 + 3,201 \text{ 人}) \times 5\% \times 2 \text{ 地点} \approx 480 \text{ 人}$$

* 「3,201 人」は H19 の平日の⑥⑦の歩行者通行量の合計 (P. 52 参照)

F. まちなか居住促進による増加【関連地点：②③④⑤⑥⑦】

「37. 中心市街地共同住宅供給事業」等のまちなか居住促進にかかる各種施策等による居住人口増加により、歩行者通行量も増加が見込まれる。

$$1,080 \text{ 人} \times \text{発生集中原単位 } 3.6 \text{ 人} \times \text{徒歩分担率 } 18\% \times \text{測定エリア分担率 } 50\% \approx 340 \text{ 人}$$

* 「1,080 人」は、平成 19 年から平成 24 年の中心市街地居住人口増加数 (予測値) (P. 66 参照)

* 「発生集中原単位」は大規模開発マニュアルによる

● 目標数値

$$25,788 \text{ 人} + 4,810 \text{ 人} \approx 30,500 \text{ 人}$$

3) フォローアップの考え方

歩行者通行量は、過去独自に「豊田市中心市街地の通行量調査」として毎年調査を行っていたが、平成 19 年度に中心市街地内 18 ヶ所に自動計測装置を設置したため、定期的なフォローアップが可能である。調査のたびにデータを整理し、本基本計画の効果を検証する。また、状況により目標達成に向けた必要な措置を講じることとする。

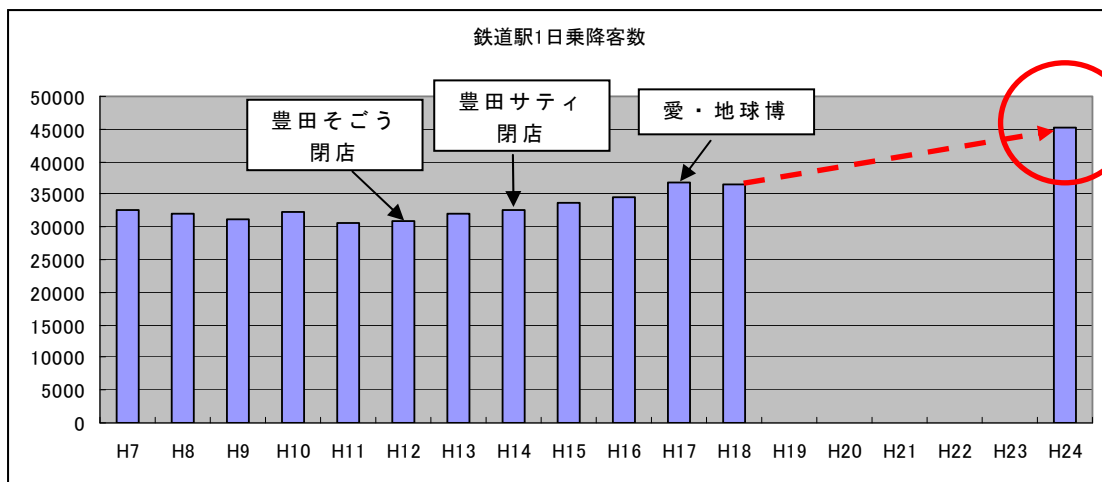
目標 2 「公共交通と自動車交通が調和した交通体系の実現」の数値目標

1) 数値目標「鉄道駅 1 日乗降客数」

公共交通を積極的に利用する中心市街地人口、従業者数の増加、新たな目的地となる賑わい拠点の創出、公共交通の利便性向上による鉄道利用者の増加の観点から名古屋鉄道豊田市駅と愛知環状鉄道新豊田駅の 1 日乗降客数の 2 駅の合計の増加を約 8,800 人と見込み、**45,300 人**を目標数値とする。

この 45,300 人という目標数値は、市の人口の 10%相当が鉄道駅を利用し中心市街地を訪れる数値であり、中心市街地の回遊を向上する上で必要な人数であると考え。

評価指標	現状値 (H18)	⇒	目標数値 (H24)
鉄道駅 1 日乗降客数	36,477 人		45,300 人



(資料：豊田市)

【鉄道駅位置図】



2) 数値目標の根拠

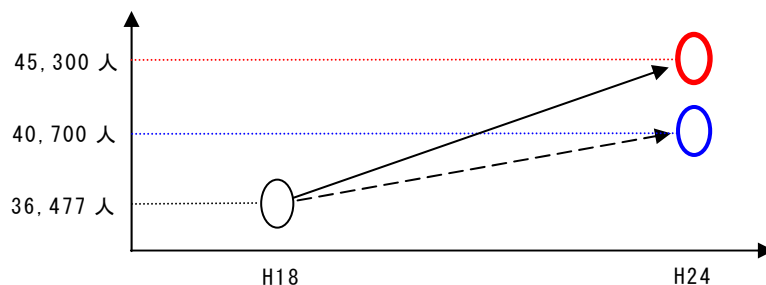
○これまで実施した施策の継続による増加

本市はこれまで愛知環状鉄道線の複線化、TDM 施策（時差出勤、公共交通への転換、自動車の乗合推進等）など公共交通利用を促進する施策を実施してきた。特に TDM 施策は平成 6 年度からトヨタ自動車(株)をはじめとする企業や市役所等が参加して本格的に実施しており、平成 15 年頃から利用者が増加しつつある。今後も引き続き実施し、公共交通利用者を増やしたいと考えている。

その中で、本数値目標で位置づける 2 駅の利用者にも影響があると考え、平成 18 年から過去 5 カ年（平成 14 年～平成 18 年。平成 17 年は愛・地球博による特異値のため除く。）における 1 年ごとの増加分（2.3%/年）が継続と推定される。

$$36,477 \text{ 人} \times 2.3\% \times 5 \text{ 年} \approx 4,230 \text{ 人/日}$$

ただし、上記のみの取り組みでは約 40,700 人の利用者数にしか及ばない。本市中心市街地は 45,300 人の鉄道駅 1 日乗降客数を指すため、残りの約 4,600 人を本基本計画など今後の新たな事業によって増加させる。

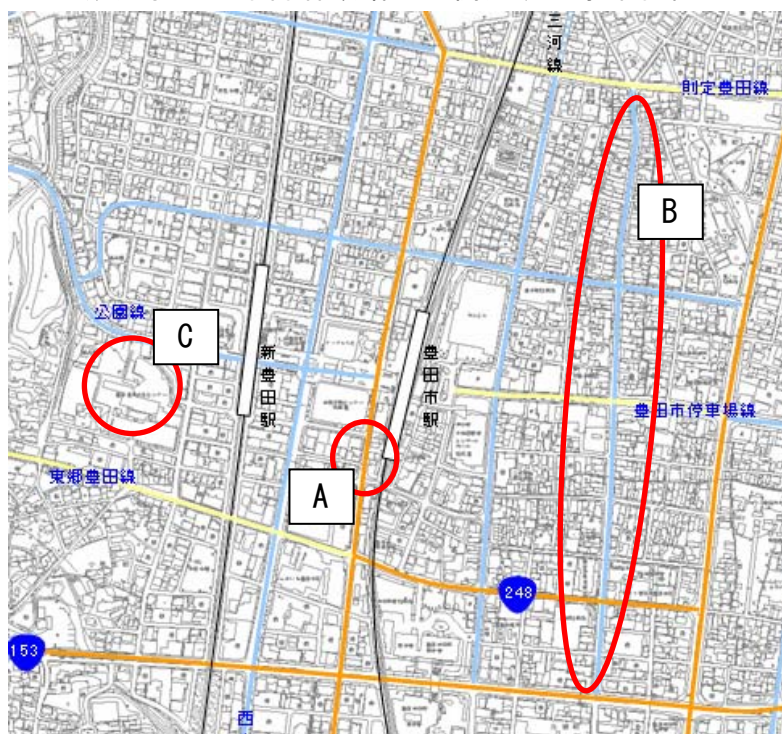


○今後の新たな取組による増加

	事業名等	増加利用人数
A	40. 飲食店ストリート構築事業	180 人/日
B	49. 老舗街道づくり推進事業	280 人/日
C	31. 産業文化センターリニューアル事業	110 人/日
D	56. 地域公共交通 IC カード導入事業	1,200 人/日
E	従業者数増加による増加	600 人/日
F	まちなか居住促進による増加	210 人/日
G	地域の交通結節点整備による増加	2,000 人/日
	計	4,580 人/日

ア) 本基本計画掲載事業による増加

<鉄道駅 1日乗降客数増加に関連する事業位置図>



A. 「40. 飲食店ストリート構築事業」による増加

当事業により魅力化されたストリートを訪れる人の 30%が鉄道利用者で見込む。

$$300 \text{ 人/日} \times 30\% \times 2 \quad \approx \quad 180 \text{ 人/日}$$

* 「300人」は「40. 飲食店ストリート構築事業」により増加した歩行者通行量(P. 54 参照)

* 「2」は乗降を示す

B. 「49. 老舗街道づくり推進事業」による増加

当事業により魅力化された竹生線沿線の商店街を訪れる人の 30%が鉄道利用者で見込む。

$$480 \text{ 人/日} \times 30\% \times 2 \quad \approx \quad 280 \text{ 人/日}$$

* 「480人」は「49. 老舗街道づくり推進事業」により増加した歩行者通行量(P. 55 参照)

* 「2」は乗降を示す

C. 「31. 産業文化センターリニューアル事業」による増加

当事業によりリニューアルされた産業文化センターを訪れる人（歩行者通行量）の 30%が鉄道利用者で見込む。

$$190 \text{ 人/日} \times 30\% \times 2 \quad \approx \quad 110 \text{ 人/日}$$

* 「190人」は「31. 産業文化センターリニューアル事業」により増加した歩行者通行量(P. 53 参照)

* 「2」は乗降を示す

D. 「56. 地域公共交通 IC カード導入事業」による増加

当事業は、鉄道やバスの運賃に支払いに共有して使える IC カードを導入する事業である。IC カード化によりスピーディーに決済できつり銭が不要になることから、利便性が向上し鉄道利用増加に寄与できると考えている。

また、ICカード化による乗車券のリデュース（ゴミの発生抑制）に効果があり、資源の大きな節約につながることから環境に貢献できると考えている。

そこで、利便性の向上、環境に対する意識向上から IC カード導入をきっかけとする自動車利用から鉄道利用への転換として、現在自動車を利用して来街するうちの 3% が鉄道利用へ転換すると見込む。

$$\text{駐車場利用台数 } 3,658,378 \text{ 台/年} \div 365 \text{ 日/年} \times \text{鉄道転換率 } 3\% \times \text{平均乗車人員 } 2 \text{ 人/台} \times 2 \quad \approx 1,200 \text{ 人/日}$$

イ) 従業者数、まちなか居住促進による増加

E. 中心市街地従業者数増加による増加

「55. 商業・業務機能誘致奨励事業」により、事業者数の増加から 30% が鉄道を利用すると想定し、以下の増加を見込む。

$$1,000 \text{ 人} \times \text{鉄道分担率 } 30\% \times 2 \quad \approx 600 \text{ 人/日}$$

* 「1,000 人」は、平成 19 年から平成 24 年の中心市街地従業者増加数 (P. 54 参照)

* 「鉄道分担率」は、中京都市圏パーソントリップ調査ゾーン別発生集中トリップ交通手段分担率より設定

* 「2」は乗降を示す

F. まちなか居住促進による増加

「37. 中心市街地共同住宅供給事業」等のまちなか居住促進にかかる各種施策等による居住人口増加により、増加する居住者の 10% が鉄道を利用すると想定し、以下の増加を見込む。

$$1,080 \text{ 人} \times \text{鉄道分担率 } 10\% \times 2 \quad \approx 210 \text{ 人/日}$$

* 「1,080 人」は、平成 19 年から平成 24 年の中心市街地居住人口増加数（予測値）(P. 66 参照)

* 「鉄道分担率」は、中京都市圏パーソントリップ調査ゾーン別発生集中トリップ交通手段分担率より設定

* 「2」は乗降を示す

ウ) 交通結節点整備による増加

G. 地域の交通結節点整備による増加

第 7 次豊田市総合計画および豊田市都市計画マスタープランで将来構造として打ち出した「多核ネットワーク型都市構造」の確立するために、地域の鉄道駅周辺に生活機能等を集積し、居住環境を整える。また、基幹バスや地域バスを主要な鉄道駅への接続や、パークアンドライド整備や駅舎のバリアフリー化をすることで、交通結節点整備を進めることとしている。

よって、交通結節点整備を推進することにより、自動車利用の 5% が鉄道利用へ転換するとし、以下の増加を見込む。

$$\text{駐車場利用台数 } 3,658,378 \text{ 台/年} \div 365 \text{ 日/年} \times \text{鉄道転換率 } 5\% \times \text{平均乗車人員 } 2 \text{ 人/台} \times 2 \quad \approx 2,000 \text{ 人/日}$$

* 「2」は乗降を示す。

● 目標数値

以上の「これまで実施した施策の継続による増加」と「今後の新たな取組による増加」により、

$$36,477 \text{ 人} + 4,230 \text{ 人} + 4,580 \text{ 人} \quad \approx 45,300 \text{ 人}$$

3) フォローアップの考え方

鉄道駅利用者数は、各鉄道事業者が定期的に調査を行っており、毎年データ更新が可能である。毎年、データ更新を行いながら、計画を進め、フォローアップ状況により、目標達成に向けた必要な措置を講じることとする。

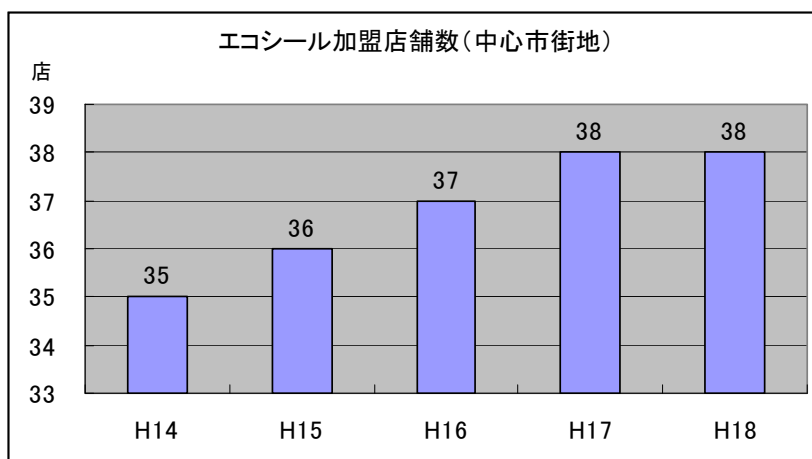
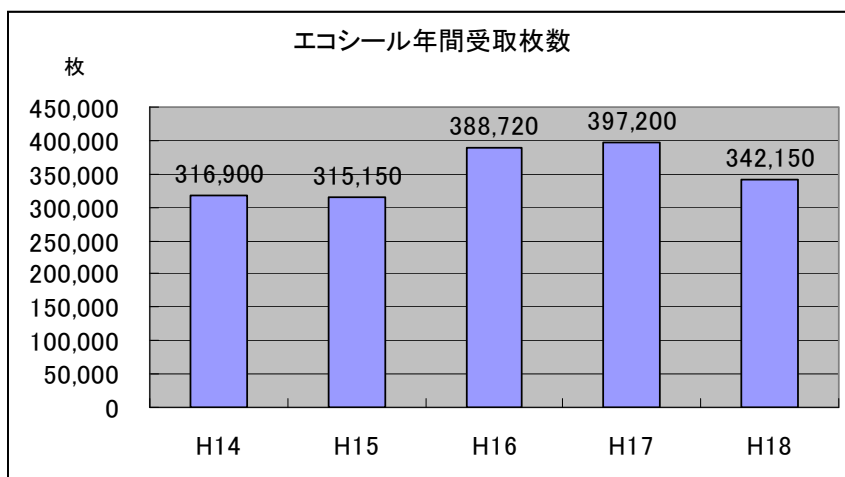
目標3「環境に配慮したまちづくりの実践」の数値目標

1) 数値目標「エコシール年間受取枚数」

エコシールとは、加盟店でレジ袋を断るなど、環境にやさしい行動をとるとシールが1枚もらえる制度である。シール20枚分で100円として加盟店で利用が可能である。また、市内3ヶ所(内1ヶ所は中心市街地内)にあるエコシールセンターでは地元の特産品などと交換できる。

加盟店は、豊田市全体で225店舗あり、その内中心市街地は38店舗(平成18年度現在)となっている。加盟店は事前にエコシールを購入し配布している。店舗数は増加傾向にあり、今後も増加すると予測される。

エコシールは、実施以降年々増加傾向であったが、平成18年度に受取枚数が低下した。これは、当初、エコシールの有効期限が平成19年6月と設定されていたため、加盟店がエコシールの購入を控えたことが原因と推測される。
※エコシールは今後「エコポイント」へ移行する予定

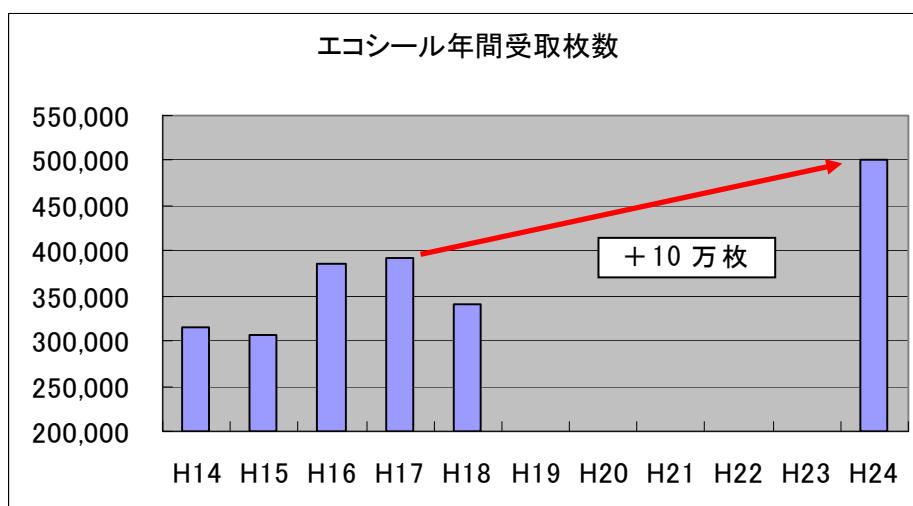


以上の現状分析より、平成 17 年度の数値を基準にして（平成 18 年度の数値は「エコシール有効期限によるシールの購入の抑制」の特異値とする）、環境に関する市民活動を活発にするため、平成 24 年度のエコシール年間受取枚数の数値目標を **50 万枚** と設定する。

この 50 万枚という数字は、延べ 50 万人が環境改善・向上に関する活動をした結果となる。また、豊田市の人口が 419,055 人（平成 19 年 10 月 1 日現在）であることから、市民 1 人あたり約 1.2 枚を受取ることとなり、全市民に広くエコシールが周知される数値と考えられる。

さらに、1 日あたりに換算すると約 1,400 人がシールを受取るための活動をしたことになる。エコシールは、環境活動への参加や店舗利用により配布されるため、目標 1 の目標指標である現在の歩行者通行量（25,788 人）の 5% 相当が中心市街地における環境活動や経済活動等に寄与していると見込める数値となる。

評価指標	現状値(H17)	⇒	目標数値(H24)
エコシール年間受取枚数	40 万枚		50 万枚



2) 数値目標の根拠

	事業名等	増加利用人数
A	28. フラワーロード事業	1.3 万枚
B	52. (仮) 公共交通機関利用促進事業	5.7 万枚
C	57. 商店街エコフレンドリー事業	3 万枚
	計	10 万枚

A. 「28. フラワーロード事業」による増加

当事業は、豊田市駅周辺の主要幹線道路への花飾りを市民参加で行うもので、参加する市民に対しエコシールが配布される。花壇の植替えで年間 50 枚/人、プランターの植替えで年間 100 枚/人のエコシールを受取っている。花の植替えは 3 回/年実施される。事業を展開することで、活動に参加する市民が増加し、エコシールの受取枚数が増加することを見込む。



平成 18 年度の中心市街地内の参加者数は、330 人程度で、エコシールは、25,800 枚を受取っている。そこで、平成 24 年度に参加者数 500 人程度、エコシール 38,500 枚の受取りを目指し、受取枚数を約 **1.3 万枚** の増加と見込む。

	平成 18 年度		平成 24 年度	
花壇の植替え	144 人×50 枚	7,200 枚	230 人×50 枚	11,500 枚
プランターの植替え	186 人×100 枚	18,600 枚	270 人×100 枚	27,000 枚
		25,800 枚		38,500 枚

B. 「52. (仮) 公共交通機関利用促進事業」による増加

当事業は、公共交通機関の利用によるエコシールの配布や、バス利用の来街者の中心市街地での買物に対する帰りの公共交通機関運賃割引などを実施する事業である。

平成 19 年 12 月の実験では、1 ヶ月間で、1,080 枚（1 路線あたり 12 枚/日）の共通回数券を配布した。

今後、当事業を本格実施する場合、共通回数券とエコシールを合わせて配布し、現在中心市街地に発着している 13 路線で実施することによって、**5.7 万枚** のエコシールを市民が受取ると想定される。

$$12 \text{ 枚/日} \times 13 \text{ 路線} \times 365 \text{ 日} = 5.7 \text{ 万枚}$$

C. 「57. 商店街エコフレンドリー事業」による増加

当事業は、中心市街地の商店街全体で、エコバックやマイ箸の普及等に合わせ、商業者による環境に配慮した商業環境を構築し、エコについて関心の高い客層を取り込むことでイメージアップを図るものである。

現在（平成 18 年度時点）市内で加盟している店舗は 225 店舗あるが、中心市街地で加盟していない店舗が本事業に参加しエコシールを配布することを推進し、20 店舗程度の増加を目指す。また、現在の 1 店舗あたりの平均配布枚数は約 1,500 枚（大型店を除く）となっており、以下の受取枚数増加が見込まれる。

$$20 \text{ 店舗} \times 1,500 \text{ 枚} = 3 \text{ 万枚}$$

● 目標数値

以上の要因を考慮し、各要因による影響を現状の値に足し合わせたものを目標数値とする。

$$40 \text{ 万枚} + (1.3 \text{ 万枚} + 5.7 \text{ 万枚} + 3 \text{ 万枚}) = 50 \text{ 万枚}$$

3) フォローアップの考え方

エコシール年間受取枚数は毎年度加盟店舗等から配布枚数の報告があり、定期的なフォローアップが可能である。調査のたびにデータを整理し、本基本計画の効果を検証する。また、状況により目標達成に向けた必要な措置を講じることとする。

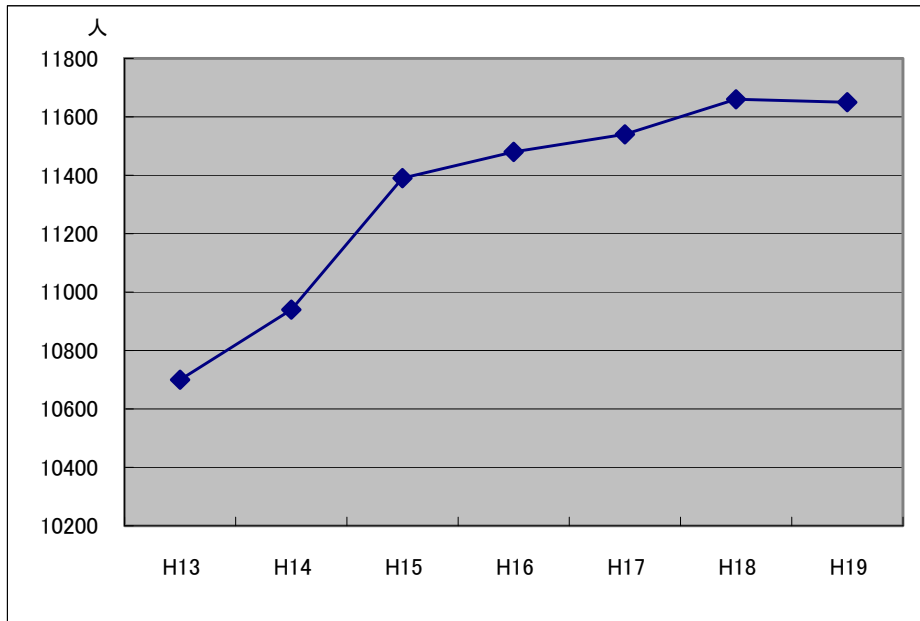
《参考指標》

3つの目標に関連する目標指標とは別に、中心市街地活性化により増加が見込まれる「中心市街地居住人口」の増加について参考指標として記述する。

「中心市街地居住人口」

現在の中心市街地の居住人口は11,653人であり、今後居住人口増加に資する活性化事業の推進により、平成24年度までに1,080人の増加が見込まれる。

中心市街地居住人口の推移



(資料：豊田市)

●増加の根拠

○「37. 中心市街地共同住宅供給事業」による増加

当事業は、中心市街地共同住宅供給事業（優良建築物等整備事業の市街地住宅供給型）を活用し、国の上乗せ支援を行うものである。事業の実施により、計画期間5年で延べ225戸の支援を見込む。

$$225 \text{ 戸 (目標供給戸数)} \times 2.19 \text{ 人} \div 2 = 500 \text{ 人}$$

* 1世帯当り人口を2.19人と設定 (H18 2.19人/世帯)

○「38. 地域優良賃貸住宅整備事業」による増加

当事業は、子育て、障がい者、高齢者世帯向けに建設する優良な賃貸住宅に対し、建設費のうち共同施設等整備費の2/3を補助するものである。事業の実施により、計画期間5年で延べ75戸の支援を見込む。

$$75 \text{ 戸 (目標供給戸数)} \times 2.19 \text{ 人} \div 2 = 170 \text{ 人}$$

* 1世帯当り人口を2.19人と設定 (H18 2.19人/世帯)

○「40. 飲食店ストリート構築事業」による増加

当事業は、優良建築物整備事業の手法を予定しており、店舗上部には住宅を建設する。事業の実施により、20戸程度が整備される。

$$20 \text{ 戸 (目標供給戸数)} \times 2.19 \text{ 人} \div 40 \text{ 人}$$

* 1世帯当り人口を 2.19 人と設定 (H18 2.19 人/世帯)

○人口推計による増加

中心市街地における人口動態を平成 19 年から過去 8 ヶ年 (平成 12 年～平成 19 年) における 1 年ごとの増加率の平均値で推計すると、平成 24 年までに約 2.3% の増加が推定される。

$$11,653 \text{ 人} \times 2.3\% \div 270 \text{ 人}$$

○その他事業による増加

その他、業務機能の集積や歩行空間の向上による住環境向上により、過去 5 年間の増加分の 30% 相当の居住人口増加を見込むものとする。

$$335 \text{ 人} \times 30\% \div 100 \text{ 人}$$

$$\text{以上より、} 500 \text{ 人} + 170 \text{ 人} + 40 \text{ 人} + 270 \text{ 人} + 100 \text{ 人} = 1,080 \text{ 人}$$