

豊田都心における地域活性化のための基盤整備検討調査

○（調査の背景・目的）豊田都心地区では、現在、中心市街地活性化計画（第2期）に基づき、賑わいづくりや商業活性化に取り組んでいる。この一環として、駅前周辺で展開している市街地再開発事業やテナントミックス事業等、民間事業者による地域活性化に向けた取組と歩調を合わせ、本地区における公共交通機能（バスターミナル等）や都市基盤（駅前広場等）の整備を行い、民間投資の誘発や来訪者の回遊性向上等を図るための整備計画策定に向けた検討調査である。

調査成果

①民間ビルの改修と合わせ、ビル利用者の動線を踏まえたペDESTリアンデッキ整備の検討

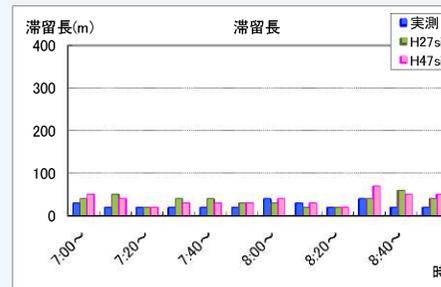
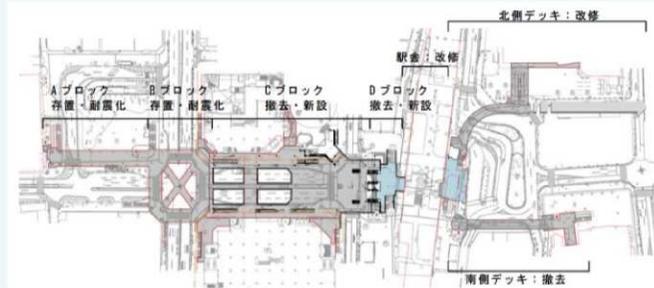
- ・既存ペDESTリアンデッキに対する過年度耐震化検討結果や、施工性・経済性等を踏まえた、ペDESTリアンデッキの再構築に向けた整備方針を策定した。
- ・また将来のデッキ利用者・利用動線を踏まえた新設デッキの幅員設定、昇降施設配置を検討し将来の歩行者回遊軸となるペDESTリアンデッキ整備計画案を検討した。

②民間ビルの改修と合わせ、ビル利用者の動線を踏まえ、パーソナルモビリティのステーション確保と合わせたバスターミナル整備検討

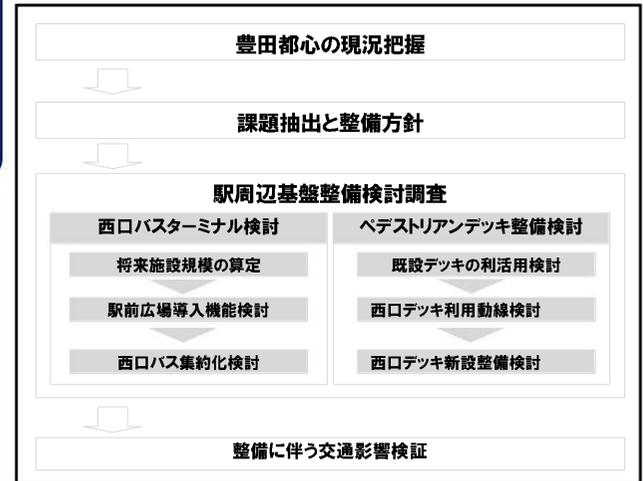
- ・パーソントリップ調査等から豊田市駅、新豊田駅東西駅前広場に必要交通施設規模を算定のうえ、豊田市駅西口のバス集約化に係る整備案の検討を行なった。
- ・乗降場整備計画の検討と併せてバス乗降場に必要機能、待合空間のグレード等についても整理した。
- ・ターミナル形式は平成28年度以降の設計・関係機関協議等により決定する。

③交通実態調査、交通シミュレーション

- ・現況の交通状況把握及び将来交通シミュレーションの基礎データとして活用するため、交通実態調査を実施した。
- ・道路施策として、駅前広場の再整備及び国道155号トランジットモール化を想定した段階的に整備される将来交通シミュレーションを行い、都心内（駅周辺）の交通影響について分析した。



（調査の手順）



基盤整備の見込み・方向性

- テナントミックス事業（ビルの改修含む）と同調したペDESTリアンデッキの改良
 - バス運行の円滑・効率化のためのバスターミナル整備
- <スケジュール>
- 平成29～30年度：ペDESTリアンデッキ耐震補強、バスターミナル整備準備工事（仮バス停設置等）
 - 平成31年度～：○ペDESTリアンデッキ改築工事、バスターミナル整備工事

今後の課題

- ・関係者間での合意形成
駅前広場や道路空間の再整備について、道路管理者や交通管理者、地元住民との合意形成を図る必要がある。
- ・民間事業者との調整・連携
民間事業者等による公共空間の新たな利活用を推進することにより、店舗売上や公共施設利用者数増など官民の活動の活性化を含めた検討を行う必要がある。

豊田都心における地域活性化のための基盤整備検討調査			
調査主体	愛知県豊田市		
対象地域	愛知県豊田市	対象となる基盤整備分野	交通広場等

1. 調査の背景と目的

豊田市は、環境モデル都市として、官民連携の社会実証（新しい交通、次世代エネルギー等）を積極的に取り組み国内外から注目を浴びるなか、平成31年のラグビーワールドカップ日本大会の開催や平成39年のリニア中央新幹線開業など、国内外からの来訪者を獲得できる好機を迎えようとしている。

都心地区は、本市の中心市街地であり、我が国経済を牽引する自動車関連産業等が集積する西三河地域の中核地区として、これまで市街地再開発や道路整備等の都市基盤を重点的に整備するとともに、中央図書館、コンサートホールなどの大規模公共施設の立地も推進してきた。現在では、中心市街地活性化計画（第2期）に基づき、賑わいづくりや商業活性化に取り組んでいるが、都市施設の機能劣化や歩行者空間の絶対的不足等に加え、商業競合が予想される近隣自治体の大規模商業施設の開業が控えている。

これらの状況を踏まえ、駅前周辺で展開している市街地再開発事業やテナントミックス事業等、民間事業者による地域活性化に向けた取組と歩調を合わせ、本地区における公共交通機能（バスターミナル等）強化のための都市基盤（駅前広場、ペDESTリアンデッキ等）の整備を行い、民間投資の誘発や来訪者の回遊性向上等を図ることで、本地区の魅力創出の相乗効果を高めようとしている。

【豊田市都心地区の位置図】



【豊田市都心地区の駅周辺エリア図】



図 対象箇所

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

豊田都市における地域活性化のための基盤整備検討調査により、現況の駅周辺基盤整備の状況を把握するとともに、将来の空間整備方針を検討した。空間整備に向けて、将来の駅及び駅周辺施設利用者の需要予測結果に基づく、駅前広場施設規模の算定、機能配置検討を行うとともに、地上・デッキ部の利用者動線整理に基づく、将来のペDESTリアンデッキ再構築案の検討を行った。また、長期的な空間整備の視点から、豊田市駅西側（国道155号）のトランジットモール化の検討も実施した。なお、空間再編計画の事業実現性の検証として、整備に伴う交通影響について、マイクロ交通シミュレーションを用いた検証を行い、将来のトランジットモール化実施時においても交通処理上の大きな問題が発生しないことを確認した。

以下に調査の手順を示す。

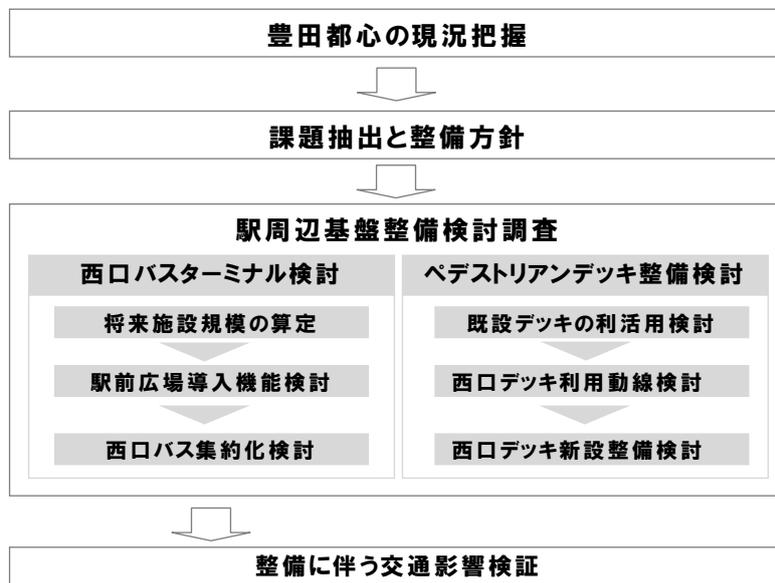


図 調査フロー

(2) 調査結果

① 現況の豊田市駅周辺の課題と整備の方向性

1) 現状の課題

a 交通結節機能の視点

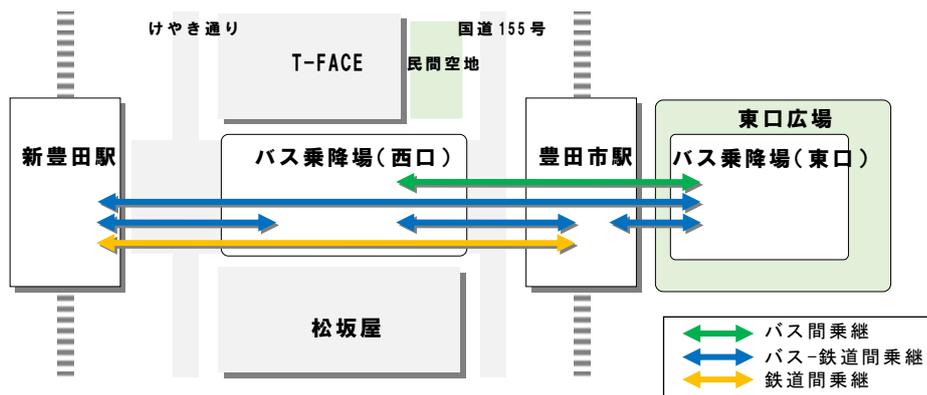
- ・ 名鉄豊田市駅バス乗場西口と東口にバス乗場が分散されており、バス間の乗継が不便である。
- ・ 鉄道駅とバス乗場が交互に配置されており、特に愛知環状線新豊田駅-豊田市駅東口間が遠くバス乗継が不便である。
- ・ 豊田市駅西口ターミナルはバス、タクシー、一般車利用等が混在し、ピーク時における渋滞や定時制の確保が問題となっている。
- ・ 西口デッキ下の歩行者空間が狭く、バス乗降・待合利用者、一般歩行者等が錯綜している。

b 駅周辺動線の回遊性の視点

- ・ 現況ではデッキレベルでの周辺への移動が比較的容易であるが、地上レベルにおいては道路による分断などで、周辺への回遊性が阻害されている。(デッキ・地上レベルの回遊性にバランスが必要である。)
- ・ バス利用者・通過歩行者・自転車利用者等の動線が混在しており、安全でわかりやすいバリアフリー動線が確保できていない。

c 快適な待合空間・憩い交流空間の創出

- ・ デッキ本体・橋脚や昇降施設等により、ゆとりのある空間が確保できず、待合空間に閉塞感が生じている。
- ・ 豊田市駅東口広場や民間空地と隣接しているが、積極的な利活用が図られていない。



2) 整備の方向性

a 課題解決のための駅周辺整備方向性

- ・バス集約配置と駅舎やデッキ空間の再編により公共交通の乗継利便性の向上を図るとともに、バス専用空間の確保により交通結節機能を強化する。
- ・豊田市駅東口・西口をつなぐ地上動線の受け皿となる滞留空間を設け、東西地上動線の連続性を確保し、市街地の回遊性を向上させる。
- ・必要機能に限定したシンプルな空間整備や民間空地の利活用により、限られた空間で快適な待合空間・憩い交流空間を創出する。

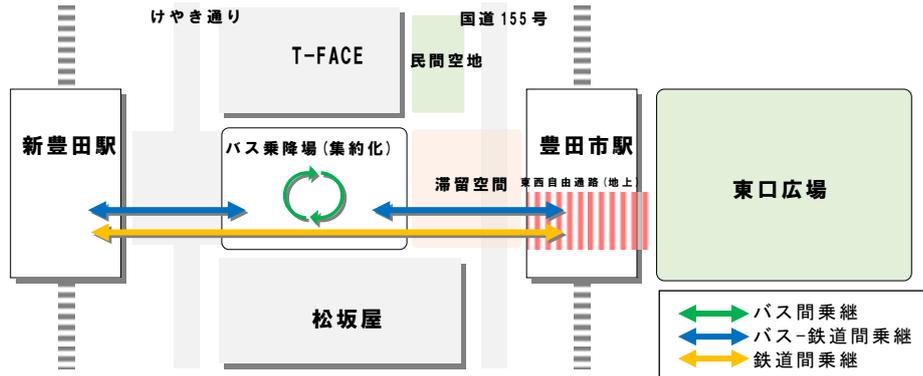


図 鉄道駅間の乗継の将来形

b 空間整備の方向性

本整備では、上記整備方針を踏まえ以下の考え方により空間整備の検討を行う。

- ・バスターミナルを豊田市駅西側へ集約し公共交通の利便性・結節性の向上を図る。
- ・豊田市駅東側を歩行者中心とする空間整備と併せ、東西駅周辺の歩行者動線を考慮した、ペDESTリアンデッキ整備の再構築案を計画し、歩行者の移動円滑化を図る。
- ・長期的な視点から、豊田市駅西側（国道155号）のトランジットモール化を視野に入れた計画とする。

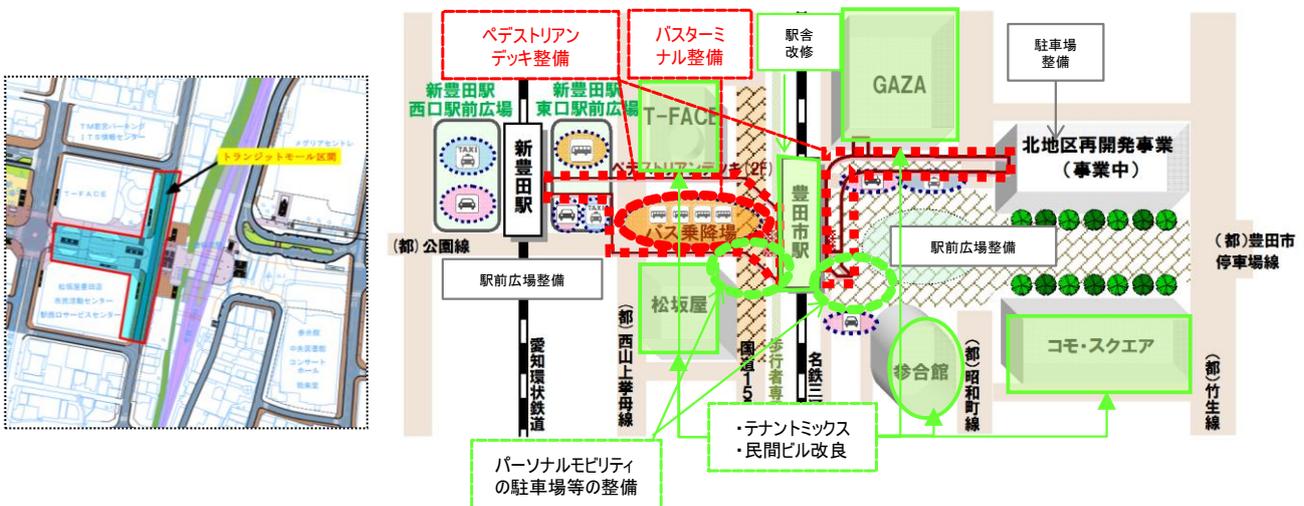


図 豊田市都心地区の施設概要(駅周辺)

②民間ビルの改修と合わせ、ビル利用者の動線を踏まえたペDESTリアンデッキ整備の検討

1) 既設デッキの利活用検討

a 利活用検討の考え方

豊田市駅周辺には過去の市街地再開発と併せてペDESTリアンデッキが整備されているが、現況施設は、平成8年及び平成24年の耐震設計関連の規定見直し前に設計・施工された構造物であり、将来的に継続して利用していくための耐震化検討に係る課題がある。さらに、空間再整備と併せて推進される北地区再開発事業及びテナントミックス事業との一体的整備の観点から、歩行者回遊性向上に資するデッキレベルでの歩行者動線軸を再構築が必要とされている。

本調査では、これまでに本市で進めてきた既存ペDESTリアンデッキの耐震化検討の調査結果及び経済性、事業実現性などを踏まえペDESTリアンデッキの再構築の検討を行う。

b 既存デッキ整備の方向性

豊田市駅東西デッキの整備の方向性を以下に整理する。

表 既存デッキ整備の方向性

対象	方向性	理由	
豊田市駅東側	北側デッキ西	存置・耐震補強	・北地区再開発事業と一体的な歩行者動線構築のため
	北側デッキ東	新設	
	南側デッキ	撤去	・駅舎改修・駅周辺空間再編を踏まえ、当該位置を将来の地上部東西歩行者回遊軸と位置づけるため
豊田市駅西側	Aブロック	存置・耐震補強	・AB連結により耐震補強が可能なため
	Bブロック	存置・耐震補強	・AB連結により耐震補強が可能なため
	Cブロック	撤去・新設	・ABC連結あるいはABCD連結による耐震補強が不可であるため
	Dブロック	撤去・新設	・駅舎改修の方針及びCデッキ新設の方針を踏まえ新設とする
参考	駅舎	改築	・将来複線化事業を見据えた駅舎改修

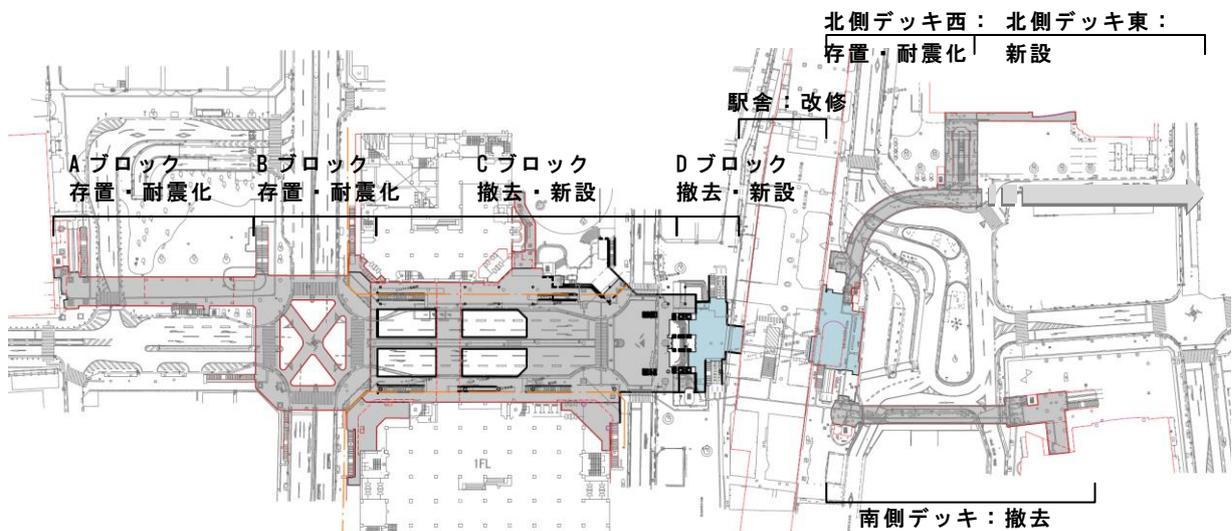
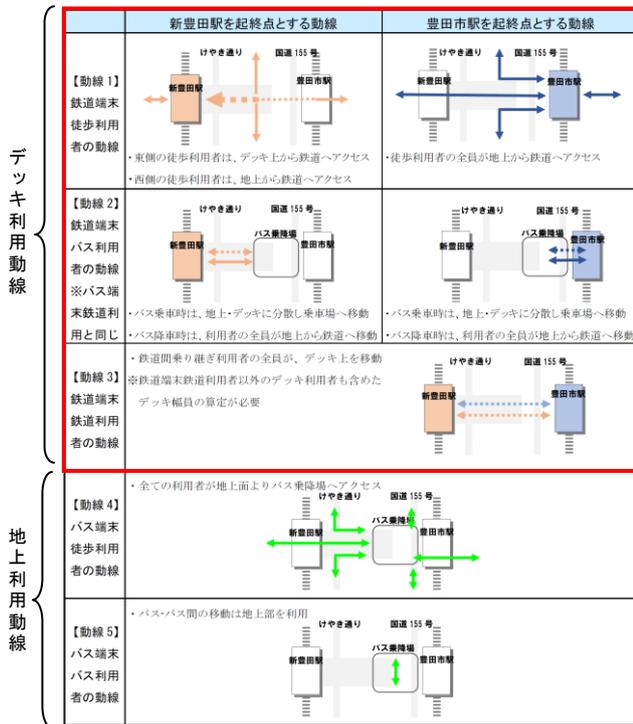


図 豊田市駅東西デッキの整備方向性

2) 西口デッキ利用動線検討

豊田市駅西口デッキ（CDブロック）の新設整備に際して、バス集約化による歩行者流動の変化を考慮したピーク時の10分歩行者交通量よりデッキ幅員を算定した。なお、幅員算定の諸元は市街地道路の計画と設計を参照している。



利用動線及び経路	交通量【人/10分】	備考	
動線1	豊田市駅	559	過年度H42将来推計値より算出
	新豊田駅	186	〃
動線2	豊田市駅アクセス	156	過年度実態調査結果より推計
	豊田市駅イグレス	98	〃
	新豊田駅アクセス	38	〃
	新豊田駅イグレス	42	〃
動線3	全幅員	778	過年度実態調査より推計
	デッキ北側	622	現況利用実態より8:2で按分
	デッキ南側	156	〃

- 幅員 $W=1$ 分間交通量/歩行密度/交通流量
- 歩行密度 0.3/交通流量 39※サービス水準 B より
- ※1分間交通量は、ピーク10分の平均値とする。
- ※計画幅員は人の原単位より75cmラウンドとする。

		計画幅員			備考 (検討対象箇所)
		算定値	計画値	CASE3値	
デッキ	全幅員	6.6	6.75	8.0	幅員①
	北側	5.3	6.00	8.0	〃
	南側	1.3	1.50	8.0	〃
Cデッキ	北側階段	1.1	1.50	1.5	階段①
	南側階段	0.3	0.75	1.5	階段②
Dデッキ	北側階段	0.2	0.75	1.8	階段③
	西側階段(くんだり)	3.3	3.75	5.5	階段④
	西側階段(のぼり)	7.8	8.25	10.5	階段⑤
参考	東デッキ	3.0	3.00	10~	

図 左：端末交通手段別の駅周辺利用動線 / 右：計画幅員の算定結果

3) 西口デッキ新設整備検討

デッキレベルの回遊性向上の観点と、地上部のバスターミナル等の乗継利便性を踏まえて、昇降施設の配置検討を行なった。検討に際しては、イベント広場整備の有無による評価の他、国道155号トランジットモール化を行なった場合の影響についても考慮したデッキ計画（橋脚配置等）を検討した。

表 豊田市駅及び新豊田駅の駅前広場施設規模算定結果

	パターン1：(イベント広場なし)	パターン2：(イベント広場あり)
概要	<ul style="list-style-type: none"> 必要最低限のデッキ通路空間を確保する案。 本体工に $W=16.0m$ 程度の南北通路が含まれており、一定の修景・憩いの空間は確保可能である。 ただし、現況規模のイベント時には、豊田市駅東側歩行者空間や西側官民オープンスペース(新豊田駅東側、シティープラザなど)を活用する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要最低限のデッキ通路空間と併せてイベント広場空間を確保する案。 イベント広場空間は現況デッキ上広場空間と同程度の面積を確保している。 なお、イベント空間とは別に、本体工に $W=16.0m$ 程度の南北通路が含まれており、豊田市駅東側歩行者空間や西側官民オープンスペース(新豊田駅東側、シティープラザなど)と連動したイベントの実施が可能となる。(ただし、イベント広場工事には、530百万円程度必要。)
Cデッキ面積 【現況 A=400㎡】	A=2,580㎡	A=3,022㎡(イベント空間 442㎡(22m×20m程度)含む)
昇降施設	<ul style="list-style-type: none"> 階段 : $W=1.5m \times 2$ 基 ESC : 1基 EV : 2基 	<ul style="list-style-type: none"> 階段 : $W=1.5m \times 2$ 基 ESC : 1基 EV : 2基
配置図		

③民間ビルの改修と合わせ、ビル利用者の動線を踏まえ、パーソナルモビリティのステーション確保と合わせたバスターミナル整備検討

1) 現況の交通状況の把握

平成 22 年パーソントリップ調査結果に基づき、豊田駅東西、新豊田駅東西駅前広場に必要交通施設規模を算出した。なお、対象とする交通施設は、バス、タクシー、一般車としている。

表 豊田市駅及び新豊田駅の駅前広場施設規模算定結果

交通施設	全体	豊田市駅西側			
		豊田市駅東側	豊田市駅西口	新豊田駅東口	新豊田駅西口
路線バス	8 バース	0 バース	8 バース	0 バース	0 バース
高速バス	2 バース	0 バース	0 バース	2 バース	0 バース
バスプール	8 バース	0 バース	0 バース	8 バース	0 バース
タクシー乗降場	6 バース	2 バース	0 バース	2 バース	2 バース
タクシー待機場	9 バース	3 バース	0 バース	4 バース	2 バース
一般車送迎	21 バース	11 バース	0 バース	8 バース	2 バース
一般車駐車場	-	適宜		適宜	

※一般車駐車場は、既存ストックの活用を前提とし、都心内の駐車場利用の平準化を図り、駅直近駐車場の需要過多を軽減する施策をとる。

2) 駅前広場導入機能検討

交通結節機能以外の導入機能として、バス乗降場、待合空間等の機能整理を行った。

表 バス乗降場への導入機能整理と待合グレードの整理

導入機能	① バスサイン	② 時刻表	③ バスロケーションシステム	④ 横断防止柵・ホームドア	⑤ ベンチ(スツール)
役割	<ul style="list-style-type: none"> バス停の「のりば」「おりば」の明示 バス停の行き先(系統)の明示 ※バス運転手への案内も兼ねる	<ul style="list-style-type: none"> 当該バス停の時刻表案内 	<ul style="list-style-type: none"> 当該バス停の次発便の発車時刻案内や、バス遅延状況等の情報発信 ※全のりばに対する発車時刻案内を行なうバス総合案内は拠点となる案内所(シティプラザ前や鉄道駅周辺)に配置 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の乱横断防止 ※車両への注意喚起を兼ねるが、車両用防護柵とは異なる。 ※デッキ開口部に近い箇所は、低木・地被等の植栽帯とすることも可 	<ul style="list-style-type: none"> 待合所(シティプラザ)を利用しない利用者のための待ち合いスペース
設置箇所	<ul style="list-style-type: none"> バスのりば先頭付近 独立基礎による地上タイプとデッキからの吊り下げのタイプがある。 	<ul style="list-style-type: none"> バスのりば先頭付近 独立基礎による地上タイプ ※①あるいは③との兼用が可能 	<ul style="list-style-type: none"> バスのりば中央付近(バス乗り口付近) 独立基礎による地上タイプ ※バスシェルターを設置する場合には、吊り下げタイプの適用もある。 	<ul style="list-style-type: none"> バスのりば乗車口付近を避けた位置 柵のタイプは、チェーン、バータイプ(縦横)などがあるが、維持管理上縦バーの利用が望ましい。 ※乗降兼用のバス停あるいはおりばについては先頭側に開口が必要 	<ul style="list-style-type: none"> デッキ支柱間など利用動線が幅狭しない位置 ※通過歩行者の邪魔にならない位置への配置が基本であり、一般的には横断防止柵付近への設置が多い。
施設イメージ					

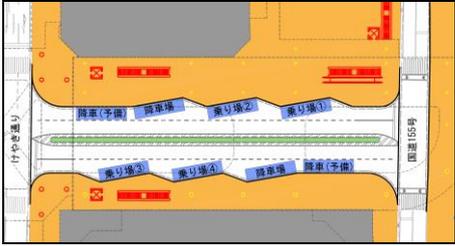
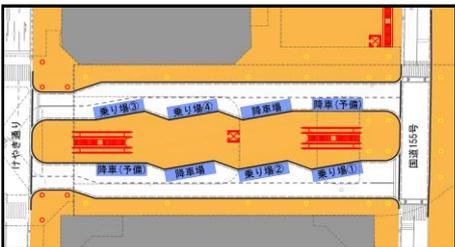
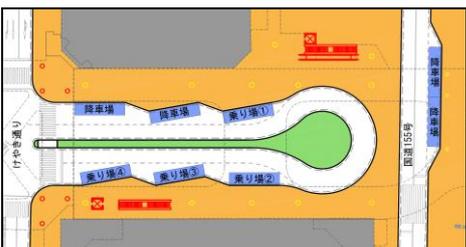
表 バス乗降場及び待合空間のグレード整理

	グレード1 (梅)	グレード2 (竹)	グレード3 (松)
機能配置の特徴	待合空間をバスシェルター下に確保  <ul style="list-style-type: none"> 乗車動線 降車動線 通過動線 	待合空間をバスシェルター下および待合所（ボックスタイプ）に確保  <ul style="list-style-type: none"> 乗車・降車動線 通過動線 	待合空間を待合所（屋内タイプ）に確保  <ul style="list-style-type: none"> 待合空間（バス整列+待機場） 乗車・降車動線 通過動線
乗降機能	<ul style="list-style-type: none"> 乗車動線 降車動線 通過動線 ※相対式のみ必要 ※デッキ形状によりシェルターと兼用可能	<ul style="list-style-type: none"> 乗車動線 降車動線 通過動線 ※相対式のみ必要 ※デッキ形状によりシェルターと兼用可能	<ul style="list-style-type: none"> 乗車動線 降車動線 通過動線 ※相対式のみ必要 ※屋内型乗降場
滞留機能	ベンチ（シェルターに併設）  【イメージ】	ベンチ（シェルターに併設）  【イメージ】	待合所（屋内タイプ）  【イメージ】
バス運行	バス停標識 時刻表 バス乗り場案内	バス停標識 時刻表 発着案内情報板 バス乗り場案内 バスロケーションシステム 発券機	バス停標識 時刻表 発着案内情報板 バスロケーションシステム 総合案内板 案内・発券窓口
関連機能	バス乗り場案内	発着案内情報板	総合案内板 案内・発券窓口
店舗機能	—	自動販売機	自動販売機 売店
安全機能	横断防止柵  【イメージ】	ホームドア  【イメージ】	屋内型乗降場のため 横断防止柵等は不要  【イメージ】
その他	<ul style="list-style-type: none"> ごみ箱 公共電話 ・島式ターミナル内にシェルター（又はデッキ）を設置することが可能であるため、待合空間が確保できる。	<ul style="list-style-type: none"> ごみ箱 公共電話 ・島式ターミナル内に、待合所を集約し設置することが可能である。	<ul style="list-style-type: none"> ごみ箱 公共電話 ・島式ターミナル内に待合所（屋内タイプ）を設置する場合、上部デッキを考慮した施設規模である必要がある。
島式・相対式への適用	○	○	△
相対式	○	△	×

3) 西口バスターミナル集約化検討

豊田市駅西口へのバス集約化に関する整備案の比較検討を行った。整備については、現況の課題を踏まえ「交通結節機能の強化」「駅周辺の回遊性向上」「快適な待合空間・憩い交流空間の創出」の観点から検討を行い、道路・交通管理者等との交通処理に関する協議、バス事業者とのバス運行に関する協議を並行しながら検討を進めた。今後、設計段階における継続的な、事業者・管理者協議を行いながら整備案の絞込みを行っていく必要がある。

表 ターミナル形状一覧

整備案	概要
<p>A案：相対式</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルの中央に乗降場を配置する案 ・乗降場が分散されており、島式案と比べバス-バスの乗り継ぎ利用がやや不便となる。 ・ターミナル内は乗入扱い（道路区域外）となるため、信号制御によるターミナル利用が難しい。 ・周辺商業施設との連携により待合空間を整備することが可能 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>B案：島式</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルの外側に乗場を配置する案 ・乗降場が集約され乗り継ぎは円滑性に優れる。（バス-バス乗り継ぎ利便性も高い） ・ターミナル内は乗入扱い（道路区域外）となるため、信号制御によるターミナル利用が難しい。 ・島内に独立した待合空間整備が必要となる。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>C案：U字型式</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル内に転回路を設け、乗場を連続配置する案 ・ターミナル内は道路区域となるため信号制御による流入出が可能である。 ・新豊田駅西側に整備予定のバス待機場との結節性が高い。 ・周辺商業施設との連携により待合空間を整備することが可能 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

④交通実態調査、交通シミュレーション

1) 現況の交通状況の把握

将来の交通影響の検証を行うにあたり、現況の交通状況を把握するための交通実態調査を実施した。

表 調査箇所

調査名	地点数	備考
(1) 自動車交通量調査	14 地点	
(2) 渋滞長調査	7 地点	
(3) 信号現示調査	30 地点	自動車交通量調査の13地点を含む
(4) 駐車場入出場台数調査	10 地点	
(5) K&R実態調査	1 地点	豊田市駅東口駅前広場
(6) 歩行者・自転車交通量調査	7 地点	8断面【補助対象外】

- ・調査日：【平日】平成27年6月16日(火) 【休日】平成27年6月28日(日)
- ・調査時間：【平日】7:00~9:00、17:00~19:00 ※歩行者交通量調査は7:00~19:00
：【休日】14:00~16:00 ※歩行者交通量調査は7:00~19:00

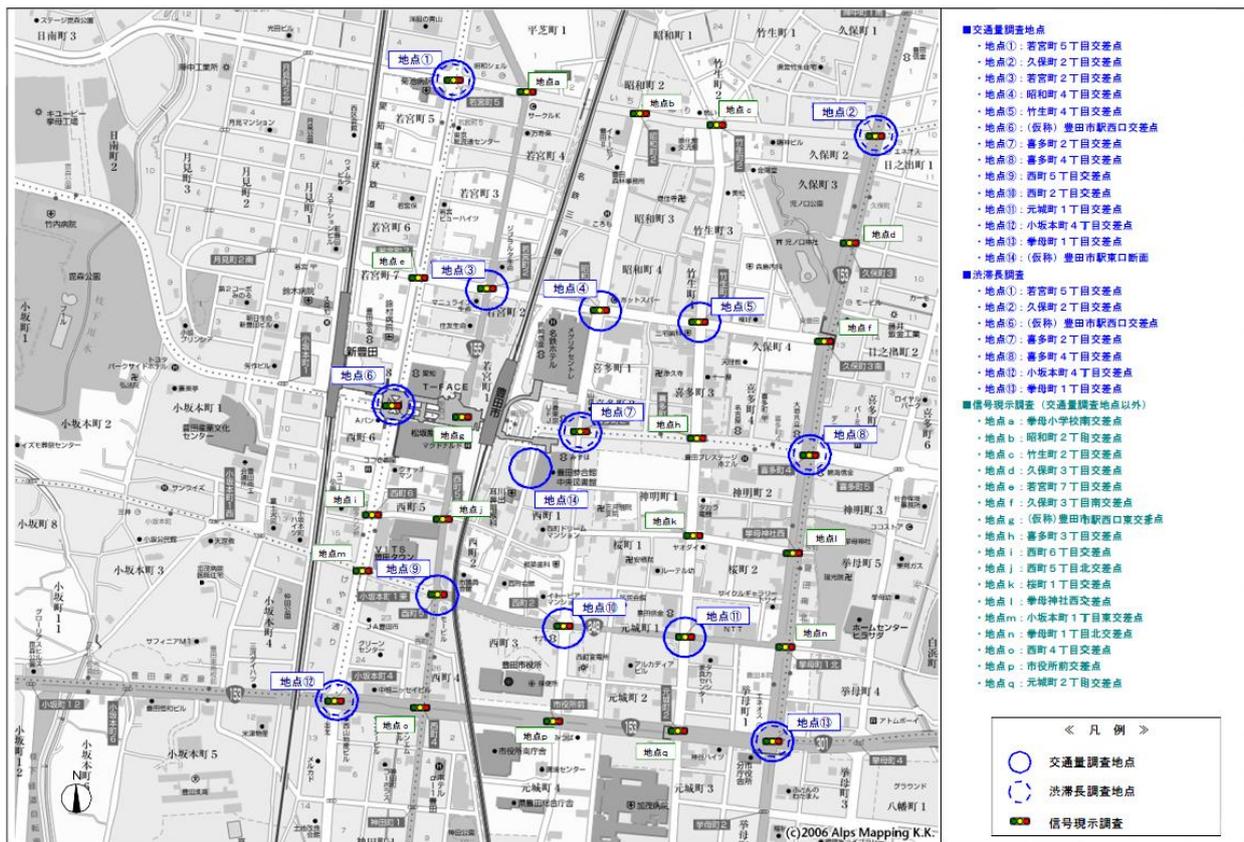


図 調査地点位置図 (1)

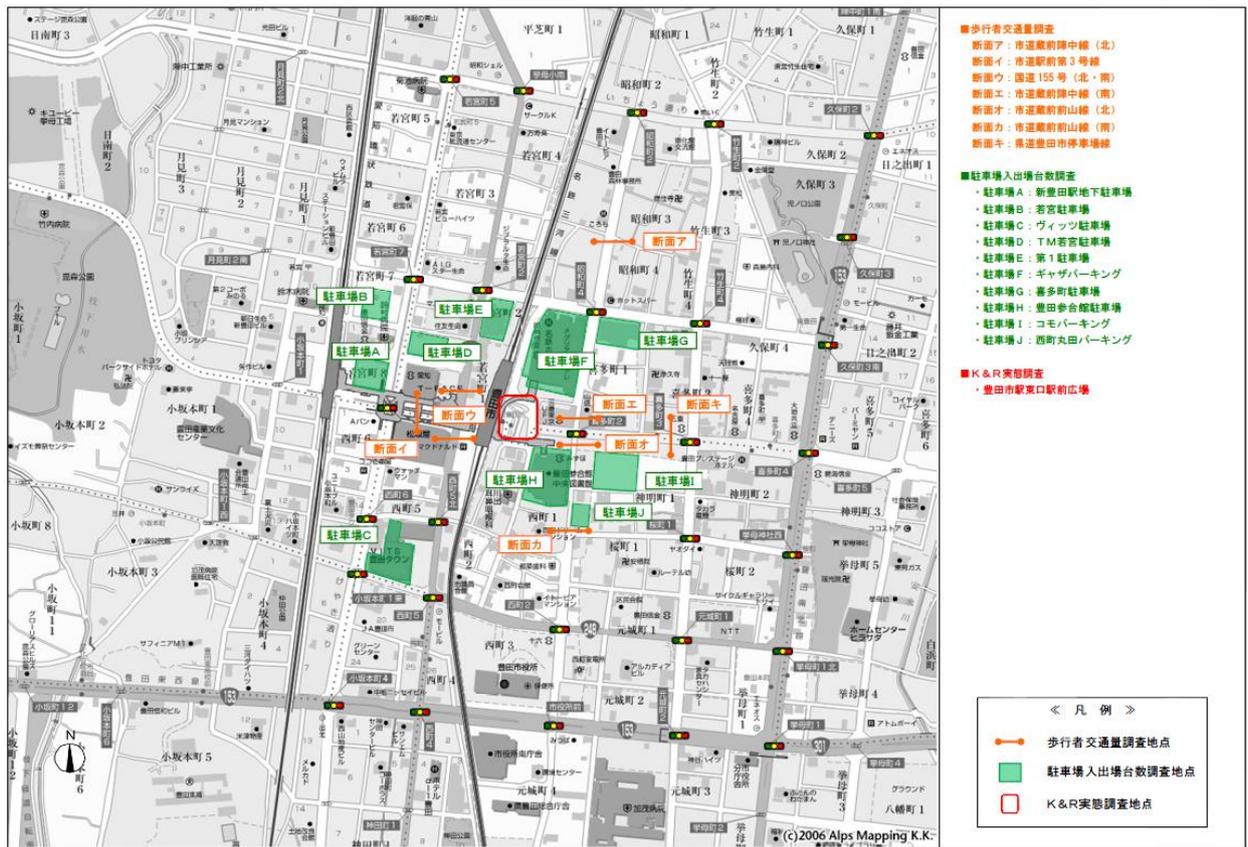


図 調査地点位置図（2）

2) ミクロ交通シミュレーションの実施

交通量調査結果を基に現況再現を実施した上で、将来の交通量の変化及び道路整備を考慮した上で、ミクロ交通シミュレーションを実施した。（次頁参照）

3) 交通影響の検証

ミクロ交通シミュレーション結果を基に、交通影響の検証を行った結果、豊田市駅東側の歩行空間確保（豊田市停車場線フルモール化等）及び西側（国道155号）のトランジットモール化を行った場合でも、交差点需要率が1.0を超える地点が存在しないため、交通処理上の大きな問題は発生しないものと考えられる。

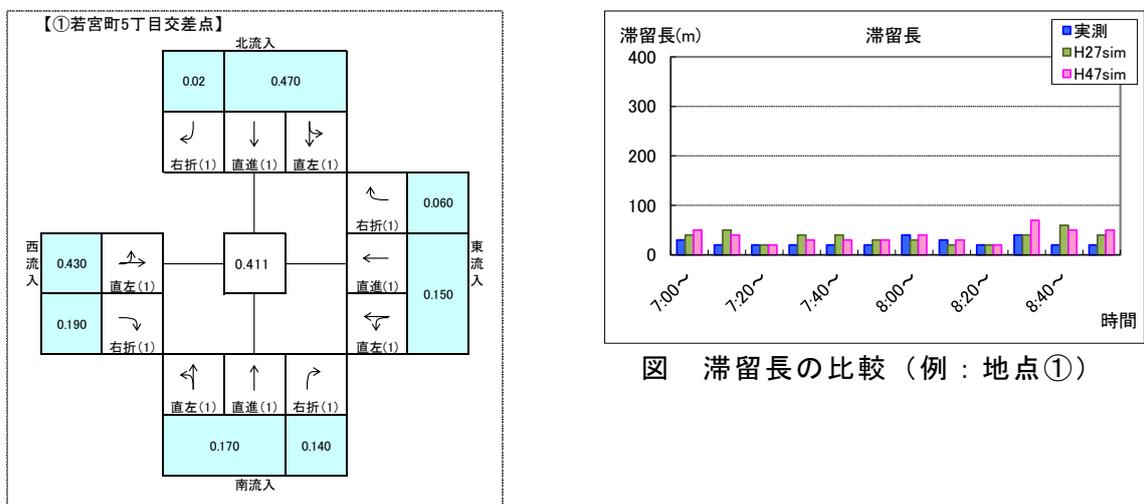


図 交差点需要率（例：地点①）

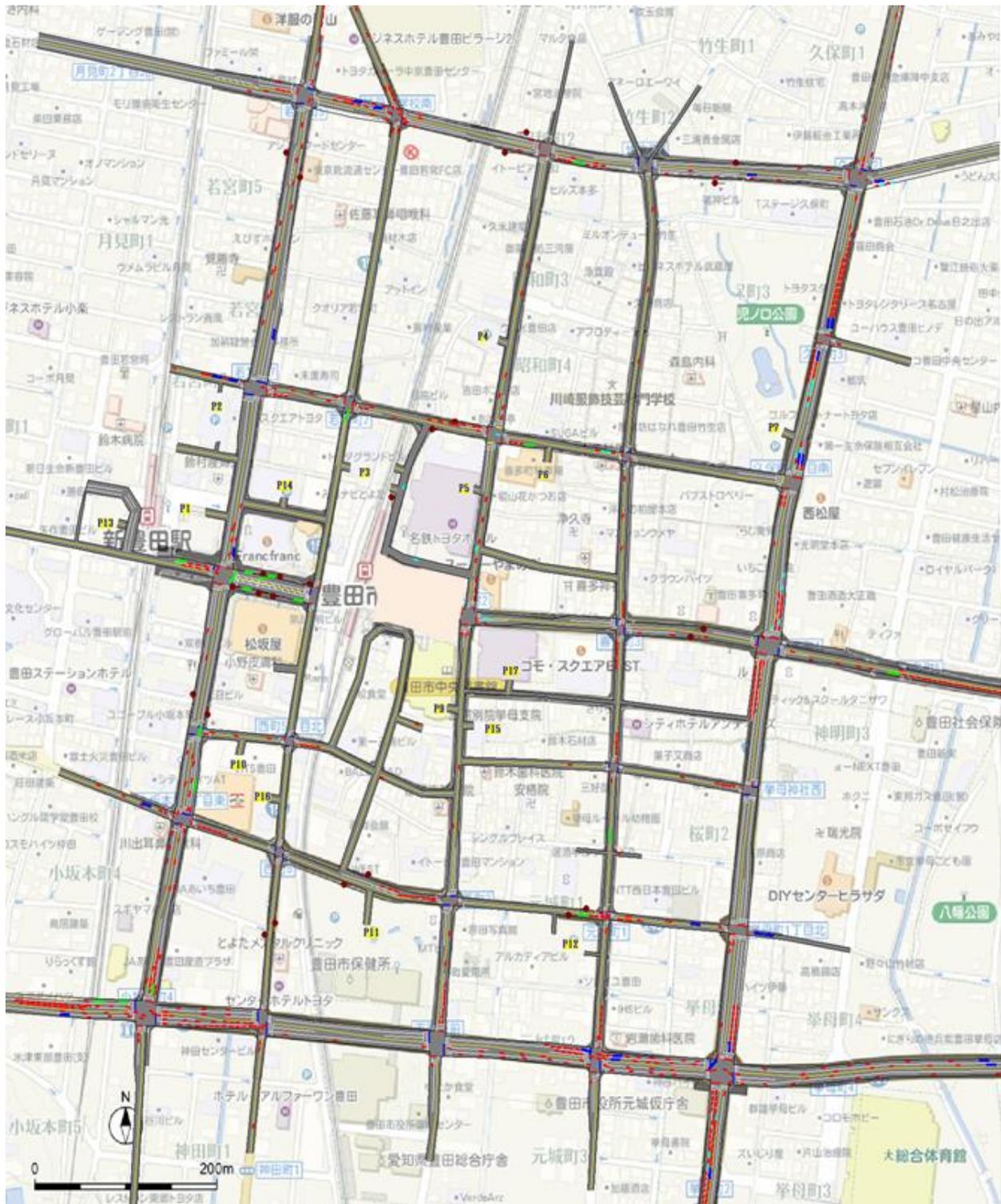


図 ミクロ交通シミュレーション状況（例：H47 AM8 時頃）

【凡例】	
■	乗用車
■	バス
■	大型車
■	K&R車両

3. 基盤整備の見込み・方向性

(1) 都心環境計画の策定

産学官民連携で都心の目指すべき将来の姿を共有しながら、地域の魅力向上、活性化に向けたまちづくりを進めるための「都心環境計画」を平成 28 年 3 月に策定し、市民や民間事業者等による公共空間の活用と同調して、基盤整備を進めていく予定である。

(2) 民間事業者の活動及び新たな投資

事業者	活動及び新たな投資
トヨタ自動車㈱	快適な移動支援と回遊性の向上を目的に、平成 27 年度に都心地区内の公道で活用シーン（通勤・業務、観光振興、中心市街地活性化）を想定しパーソナルモビリティの実証実験を実施。引き続き、実証実験を継続し、技術（車両等）開発や道交法の規制緩和の申請に向け運用実績を積んでいく。今後は、駅周辺のパーソナルモビリティのステーション整備等について連携して取り組む予定。
名古屋鉄道㈱	国土強靱化アクションプランやリニア中央新幹線開業等を見据え、利用者の安全確保・利便性向上等を目的に、駅舎の改修を実施予定。
豊田市中心市街地活性化協議会（豊田商工会議所、豊田まちづくり会社等）	地区内の公共空間、駅前広場における新たな提案・試行を重ねながら、駅前地区全体で 1 モールとなるよう、民間事業者の立地誘導等を進展中。また、ペDESTリアンデッキの改良に先行し、平成 27 年にビルの改修（外観及びテナント入店による内装の改修）を実施。

(3) スケジュール

【平成 29 年度～平成 30 年度】

- ペDESTリアンデッキ耐震補強
- バスターミナル整備準備工事（仮バス停設置等）

【平成 31 年度～】

- ペDESTリアンデッキ改築工事
- バスターミナル整備工事

(4) 具体的な基盤整備

①ペDESTリアンデッキ整備

テナントミックス事業（ビルの改修含む）と同調したペDESTリアンデッキの改良を行っていく。具体的には、民間ビルの改修と合わせて、ビルおよび駅利用者の動線、ペDESTリアンデッキ上でのイベント広場利用などを踏まえたペDESTリアンデッキ整備を行う。

②バスターミナル整備

バス運行の円滑・効率化のためのバスターミナル整備を行っていく。具体的には、ペDESTリアンデッキ整備と同様、民間ビルの改修と合わせ、利用者の動線を踏まえながら、パーソナルモビリティのステーション確保、商業施設との連携による待合空間も合わせたバスターミナル整備検討を行う。

4. 今後の課題

(1) 関係者間での合意形成

駅前広場や道路空間の再整備を行うことにより、道路の交通容量及びアクセス機能が低下することとなるため、渋滞や路上駐停車等の新たな交通問題の発生が懸念される。

現在は、豊田市駅東口駅前広場等の都市計画決定に向け、道路管理者及び交通管理者との協議を行っているところであり、今後も引き続き道路管理者や交通管理者、地元住民との合意形成を図る必要がある。

(2) 民間事業者との調整・連携

民間事業者等による公共空間の新たな利活用を推進することにより、店舗の売上増加や来訪者数の増加など官民の活動の活性化を含めた検討を行う必要がある。

また、駅前広場の賑わいを周辺地域へ波及させていくことを狙いとした、面的な駅周辺まちづくりの検討が必要である。