

平成20年度
特別委員会調査研究結果報告書

中心市街地まちづくり検討特別委員会

平成21年2月
豊田市議会

目 次

1	設置の経過	2
2	調査研究事項	2
3	委員会開催状況と内容	3
4	調査研究結果	4
5	施策推進に向けての提言	8
6	おわりに	14

平成21年 2月17日

豊田市議会議長
中根 大 様

中心市街地まちづくり検討特別委員会
委員長 近藤 光良

中心市街地まちづくり検討特別委員会 調査研究結果報告書

本委員会は、平成20年5月15日の本会議において設置されて以来、委員会の設置目的である、中心市街地エリアの機能充実・相関性強化のための方策について調査研究を進めてきた。

これまでの経過と研究結果について、下記のとおり報告する。

記

1 設置の経過

(1) 平成20年5月15日の本会議において設置され、次の11名が委員に選出された。

鎌田ひとみ、神谷和利、河合芳弘、樹神義和、近藤光良、作元志津夫、
杉浦弘高、外山雅崇、根本美春、日恵野雅俊、松井正衛

(2) 同日開催の委員会において、委員長に近藤光良、副委員長に日恵野雅俊を選出した。

2 調査研究事項

(1) テーマ

名鉄豊田市駅を中心とする「あきないゾーン(コアゾーン)(1)」が42万都市「とよた」の「顔」となると共に、中心市街地の活性化を促進するために、「環境都市」の形成を視点として、道路、公共交通や潤いの空間など都市基盤整備の方向性について、調査研究する。

(2) 調査研究項目

中心市街地を形成する「あきないゾーン」と、他のゾーンとの連携や歩行者と車の関係を考慮した、安全で魅力ある道路の整備方針について、調査研究する。

活気ある中心市街地を形成するための公共交通の整備方針について、調査研究する。

魅力を感じる「あきないゾーン」を演出するための公共空間の整備方針について、調査研究する。

(3) 調査期間

平成20年5月15日 - 平成21年1月22日

3 委員会開催状況と内容

回	期 日	内 容
1	平成20年 5月15日(木)	正副委員長互選
2	平成20年 5月29日(木)	調査研究テーマの選定
3	平成20年 6月19日(木)	事業概要及び進ちよく状況等に関する執行部説明(都市整備部)
4	平成20年 7月 3日(木)	事業概要及び現状の進ちよく状況等に関する執行部説明(都市整備部)
-	平成20年 8月 4日(月)	豊田市駅周辺の現地調査
5	平成20年 8月 7日(木)	現地調査の結果について意見交換
6	平成20年 9月 4日(木)	現地調査のまとめ 提言(骨子)について意見交換
-	行政視察 平成20年10月1~2日	高松市/中心市街地の公共施設及び 公共交通の整備 福山市/駅周辺地区交通バリアフリー 基本構想
7	平成20年10月10日(金)	行政視察の実施結果 提言(案)について協議
8	平成20年12月 4日(木)	都市グローバル化研究特別委員会海外視察の 参考事例について意見交換 提言(案)について協議
9	平成20年12月24日(水)	提言(案)について協議
10	平成21年 1月22日(木)	調査研究結果報告書(案)について協議・まとめ

4 調査研究結果

(1) 現状把握

豊田市の中心市街地に関する施策は、中心市街地活性化基本計画(平成20年7月認定)をはじめとして、市街地及び公共交通の整備や商業の活性化などの計画が予定されている。

本委員会では、道路や公共交通などの都市基盤整備を中心に、環境という視点を加えて調査したため、ハード系の事業計画に絞って以下のとおり執行部から現状の確認をした。

中心市街地における交通政策...豊田市都心交通ビジョンの答申(財団法人 豊田都市交通研究所:平成18年12月)を受け、「歩行者・公共交通優先エリアの整備」「だれもが安全・安心・快適に回遊できる都心の創出」、「公共交通と交通結節機能の強化」「アクセス性が向上し、シームレスに乗換えできる交通環境の再整備」という点から以下のような施策展開を検討している。

歩行者・公共交通優先エリア(ショッピングモール化)

駅前通りのトランジットモール化(2)

駅前広場の整備

自転車道の整備

地下駐車場ネットワークとフリンジパーキング(3)の整備

新たな交通システムの導入検討

中心市街地活性化基本計画の実現化に向けた長期計画...中心市街地活性化基本計画における20年後の「長期ビジョン」の実現化に向けた具体的な長期計画(平成25年~39年度の施策メニュー、整備方針等)を検討している

都心交通:駅前広場、停車場線、国道155号線、駐車場などの都市基盤整備

緑・景観:緑化地域指定を活用した壁面・屋上緑化などによる緑化の推進、

景観重点地区としての景観ルールの策定など

緑の基本計画...都市における緑地の保全・創出及び緑化の推進に関する計画(平成20年3月策定)。西部緑地から自然観察の森・鞍ヶ池公園までの連続性を高めることで、「緑の環境都市軸」を形成する。特に都心中心部においては、緑化地域の指定を検討して、緑被面積を増加する。

(2) 現地調査

中心市街地の現状を歩行者の視点から再認識するため、委員を3グループに分け、名鉄豊田市駅周辺の現地調査を実施。

【委員の主な意見】

1 道路について	
交通量、路肩駐車	<ul style="list-style-type: none"> ・ けやき通り以外は交通量が少ない。 ・ 駅から市役所への動線が弱い。
停車場線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道が広く開放感がある。しかし、歩行者スペースが十分活用されておらず、街路樹も貧相である。 ・ 休憩施設や歩いてみたい目的地がない。
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅西駐車場の入り口がわかりにくく、整備も不十分である。 ・ 駐車場がいたるところにあり、秩序がない。計画的配置が必要。 ・ 歩道に面した駐車場における歩行者の安全確保が必要。 ・ 幹線沿いの駐車場は緑の景観づくりが必要。
歩道、自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅西交差点における自転車道を歩行者が通行しており危険。 ・ 歩道が狭く、歩く人も少ない。 ・ 自動車の乗り入れ規制も必要である。 ・ 自転車の利用者は少ない。自転車を活用したまちづくりの検討必要。 ・ 参合館周辺、高架下の放置自転車が問題。駐輪場の確保が必要。
2 公共交通について	
鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ ランドマークとなる駅が必要か否かの検討。 ・ 駅西は商業の顔が1階に見えていない。
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場が交通量に対して狭い。もっと広い駅前広場が必要。 ・ 名鉄駅によって分断された東西の一体感が必要。 ・ シンボリックな建物がない。 ・ 緑のある広場と休憩施設を持つ歩行者広場が必要。 ・ バス、タクシー、マイカーが混在しており、他市からの訪問者にもわかりやすく整備する必要がある。
バス交通、バス停 タクシー乗り場	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス、タクシー共に乗り場がわかりにくい。 ・ しっかりとしたバスターミナルが必要。 ・ 駅西のバス停周辺の一般車両の乗り入れ規制も必要。
送迎用マイカー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅西は送迎用と通過交通の明確な分離が必要。 ・ 専用のスペースがなく、バス路線が混雑する。一旦停車による送迎用スペースが必要。
新交通システムの 可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗車ニーズの把握が必要。(スタジアム、スカイホールのイベント、通勤、通学、買い物目的) ・ ハイテクとローテクを調和させたシステムが必要。(ITSではない) ・ 中心市街地を南北に循環する公共バスシステムが必要。

3 緑地・広場・水辺等	
広場、公園	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者がいない。 ・ポケットパーク（４）はもっと必要。 ・高架脇の緑陰歩道はもっと近自然型とすべき。 ・駅前広場の緑化が必要。 ・公園には緑と休憩施設が不足。
緑地	<ul style="list-style-type: none"> ・毘森公園は昼間の利用者が少ない。万燈山と毘森公園を一体的に整備すべき。 ・万燈山の緑地は気分が休まる。 ・ポケットパークに緑地が整備されると有効に利用される。 ・もっと緑を増やすべきである。
街路樹	<ul style="list-style-type: none"> ・竹生線にも緑がもっとあってもよい。 ・歩道の広さにあわせた街路樹の整備が必要である。 ・停車場線には緑が貧弱である。日差しを和らげる街路樹が必要。 ・緑の軸が形成できるほどの街路樹の整備が必要。
社寺	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街活性化のために活かしていく必要がある。 ・一部市民の憩いの場所となっている。 ・古い建物を活かしながら文化と街並みの融合をはかる。
水辺	<ul style="list-style-type: none"> ・緑陰歩道は近自然工法の水辺も検討が必要。 ・足水や遊べる施設がほしい。 ・昔あった水路を再生・活用をし、憩いの場とする。
4 景観について	
駅東西の一体感	<ul style="list-style-type: none"> ・駅西は暗く、駅東西の一体感を出すための整備が必要。 ・東西の一体感が必要。1階部分での東西の見通しが必要。 ・デッキ下はすべてのバス発着場としてはどうか。 ・道路を貫通すべき。
緑の軸線	<ul style="list-style-type: none"> ・軸線の目的地設定が必要。 ・景観が駅で分断されている。都市軸でない。 ・スタジアムアベニューに質のある緑が必要。
街並み、看板等	<ul style="list-style-type: none"> ・現在地の案内標示が必要。 ・歴史的なスポットの発掘が必要。 ・土地区画整理事業や再開発事業が必要。 ・表通りと裏通りの古い建物とのマッチングが必要。

(3) 視察調査

先進事例を調査するため、以下のとおり香川県高松市及び広島県福山市において視察調査を実施。

高松市 「中心市街地における公共施設及び公共交通の整備」

(1) サンポート高松総合整備事業

主要事業：高松港旅客ターミナルビル、JR高松駅駅舎、駅前広場（駐車場、駐輪場）、シンボルトワー、国の合同庁舎など

整備面積：約4.2ha 事業主体：国、県、市、民間等

事業費：約1,500億円（平成17年2月末現在）

【委員意見】

- ・駅舎の存在感があり、優れた計画である。
- ・ゾーンがはっきりしていてきれいである。

(2) 自転車利用に関する施策

都市交通体系における自転車の位置づけ

優先順位

人	自転車（公共交通）	車
---	-----------	---

 人を中心とした社会へ転換

人と環境にやさしい自転車王国香川の実現に向けた3つの柱

安心して楽しく自転車に乗れるまち

自転車が使いやすいまち

自転車利用マナー 1のまち

【委員意見】

- ・車道を削減し自転車道への転用をする施策はもっと活用してもいい。
- ・国、県、市からの予算確保、社会実験に取り組む素早さなど見習う必要がある。

福山市 「駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」

(1) JR福山駅周辺地区交通バリアフリー基本構想

駅周辺地区を重点整備地区（1.1km²）に指定し、ヒアリング調査（対象：高齢者・身体障害者など）及び歩道点検調査（対象：高齢者・身体障害者・道路管理者・交通事業者など）から平成18年3月に基本構想を作成し、以下の事業を実施。

- ・駅ホームへ移動するためのエレベーターの設置
- ・新規車両導入時の車両バリアフリー化
- ・歩道の勾配、段差の改善

(2) 福山駅前広場の整備

バス・タクシーなどの公共交通を地上に配置し、一般者送迎場を地下に設け、交通の錯綜を解消し、安全かつ円滑な交通広場の実現を図る。

【委員意見】

- ・地下の駐輪場システムはうまく整理されていてよい。
- ・駅前の車の動線を立体的（地下送迎場）に整理するアイデアは優れている。
- ・バス停を駅前に集約化する点については、本市でも検討すべきである。

5 施策推進に向けての提言

検討にあたっての方針

豊田市が抱える大きな課題のひとつに、長期的な視点に立った中心市街地の活性化があげられる。

これまでの豊田市民の意識調査の結果においても、中核市の顔として、市民が誇れるまち、便利なまち、賑わいのあるまち、歩いてみたくなるまちであり、中心市街地の活性化が望まれている。

平成19年度に策定された第7次総合計画の土地利用基本構想において「交通結節機能の強化、まちなか居住の誘導、高次の文化・交流機能や商業・業務機能の誘導など都市機能の複合化・高度化の促進、水と緑の活用と創出、環境と調和した活力ある都市空間」としての都心の実現、更には「多核ネットワーク型都市」の中心としての都心形成がうたわれている。このような都心を形成するためには、

郊外部から中心部への集客性を高めるための公共交通の充実
都心に市民が行ってみたいとなる魅力づくり
安心して生活できる便利なまちづくり
中心市街地の活気ある商業・業務活動の展開

といった魅力ある都心づくりのための基本方針及びその具体化策が必要と考える。

また、中心市街地の活性化に向けては、平成20年度に行政と民間事業者が組織する中心市街地活性化協議会を中心に『豊田市中心市街地活性化基本計画』が策定され、国による採択と支援を受ける条件が整った。この計画には、多くの具体的活性化策が盛り込まれており、これらを確実に実施することが期待される。

本特別委員会においては、上記基本方針のうち、
、
、
など中心市街地活性化基本計画における商業・業務・居住者等が主体になって取り組む活動や、民間再開発事業等については地元の取組みを尊重することとし、ここでは及びの中で行政が中心になって実施すべき内容に重点を置いた支援策について検討する。

また、提言をするにあたっては、平成20年度に取り上げられた豊田市将来像の大きな目標のひとつである『環境モデル都市』の実現を目指した中心市街地の活性化に配慮した内容とする。

具 体 的 検 討 案

註：環境モデル都市に関連した項目

：緑地の確保に寄与

：マイカー利用削減に寄与

集客性を高める施策

中心市街地に人を集めるには、アクセスの容易性が重要である。国内外においても、多くの都市で中心市街地の再生のために、公共交通機関の整備について取り組み成果を挙げてきている。(5) 本市においても、子どもや高齢者などの車を利用できない市民を含め、都心にアクセスしやすい公共交通に重点を置き検討する。

【公共交通の整備】

主要鉄道である名鉄三河線の整備 ()

- ・名鉄三河線と名鉄豊田線の連携を充実することによる名古屋方面との環状線化の実現

名古屋方面への往来がより容易になるように環状線化を促進し、名古屋方面からの集客を促進する。

- ・高架化事業の延伸及び複線化による輸送力の増強と利便性向上によるマイカー利用の削減

現状の15分に1本のダイヤを、名鉄三河線の整備に伴い、増便、急行列車の導入により、郊外部からの利便性向上を図る。(6)

- ・中心市街地の玄関口にふさわしい名鉄豊田市駅の駅舎整備

耐震性の向上と共に42万都市の玄関口にふさわしい駅舎を整備し、駅前の賑わいを演出する。

- ・名鉄豊田市駅高架下の歩行者空間の整備による東西方面の賑わいの連続性確保
名鉄豊田市駅で分断された東西方向の歩行者の動線及び視覚的連続性を確保し、賑わい空間の拡大と駅周辺の広場等の公共用地の有効活用を図る。

愛知環状鉄道の増便 ()

- ・新豊田駅と三河豊田駅間で実施された複線化の延長と増便

愛知環状鉄道全線を複線化することによりJRの東海道線及び中央線からのアクセス性を容易にし、豊田市への集客性を高める。

- ・広場、駐車場を含む名鉄豊田市駅との一体的整備

名鉄豊田市駅、新豊田駅間の広場・駐車場を活用することにより、乗り換えが容易な、より一体性のある駅舎、駐車場、駅前広場として整備する。

バス路線の整備 ()

- ・都心と郊外を連絡するバス路線の充実と集約化

中心市街地と郊外を結ぶバス路線を充実・集約化し、名実共に中心市街地の駅前が豊田市の中心となる交通体系を整備する。

駅前交通広場の整備（再開発事業との連携）（ ）

・乗り換えやすいバスターミナル・タクシー乗り場の整備

現在、バス停、タクシー乗り場が駅の東西に分かれ、乗り場がわかりにくいとの意見が多い。鉄道と連絡しやすく、障がい者・高齢者にとっても利用しやすいバスターミナル及びタクシー乗り場の整備をする。

・歩行者広場の確保（ ）

駅前広場の整備において、駅前の歩行者の安全性、憩いの空間、賑わいを演出する歩行者広場を整備する。

・通過交通の排除（ ）

トランジットモール、フリンジパーキングなどの計画により、駅前の歩行者空間を分断するマイカーの通過交通を排除し、安心して歩ける駅前空間を整備する。

・地下空間を利用した送迎用マイカー乗り場・P & R（ ）の整備（ ）

駅前の歩行者を阻害することなく、既存の地下駐車場と今後取り組まれる再開発や駅前広場整備を契機とした地下空間の活用により公共交通へのアクセスルートを整備する。

・駐輪場の整備（ ）

環境にやさしい交通手段としての自転車利用を促進すると共に、駅周辺の駐輪場整備を行い、歩行者の安全性、景観の向上を目指す。

新交通システムの導入（ ）

駅前と周辺の公共施設をはじめ主要施設(ショッピング街、大規模業務施設等)とのアクセス性を高めるために、環境負荷が少なく、安全かつ利便性の高いLRT（次世代型路面電車）などの新交通システムを導入し、駅と周辺施設との回遊性を高める。

魅力を高める施策

集客装置としての公共交通の充実と共に、来街者を誘導するにはまちの魅力が重要となる。魅力づくりには民間による活気づくりと共に、魅力を演出する装置としての公共空間の整備が必要であり、ここでは後者について検討する。

【駅周辺の道路整備】

緑の軸線の整備（ ）

・都市の潤いと環境都市のシンボルであり、わかりやすい都市を形成する緑の軸線の整備

主要な緑の軸線として、毘森公園と中央公園を結ぶ豊田市停車場線（緑の環境都市軸）を中心とする軸の緑化推進と、昭和町線の電線の地中埋設化推進及び街路樹、歩道の整備により緑の軸線としての整備を推進する。

安心して歩ける道路整備

・バリアフリーに配慮した歩道整備（ ）

歩道の切り取りによる段差が多い歩道は、高齢者、車椅子、自転車利用者にとって利用しにくい歩道となっている。車によるアクセスの制限、駐車場の集約化により、段差の少ない歩道を整備する。

・駅を起点とする回遊道路の整備

名鉄豊田市駅からまちなかを回遊しながらショッピング等を楽しむルートを設定し、商業・業務施設の進出による賑わいと回遊の楽しさを味わえる歩行者優先の道路を整備する。

・電線地中化事業の促進

町並み景観形成、緑の都市軸形成、歩道の有効利用を考慮し、現在取り組まれている電線の地中埋設化の範囲を拡大する。

生活道路の整備

・歩車共存道路として整備（ ）

都心で生活している人のために、一方通行や歩車共存道路等を導入し、安全かつ便利な道路を整備する。

・自転車道路の確保（ ）

CO₂削減、歩行者の安全性、機動性を考慮し、中心市街地における自転車利用を促進する。これにあわせ、幅員に余裕のある道路には自転車専用レーンを確保する。また、レンタルサイクルの促進も図る。

【潤いのある都市空間整備】

ポケットパークの整備（ ）

歩行者の休憩の場、居住者の憩いの場、ヒートアイランド現象（ 8 ）の削減のために小規模な空き地・広場を確保し、ポケットパークを回遊道路沿線に分散配置する。

毘森公園の再整備とアクセス道路の整備（ ）

現在、計画中の毘森公園を都心型緑地公園として整備すると共に、駅から容易にアクセスできる歩道を整備する。

歩道の緑陰、休憩施設の整備（ ）

駅前の商店街を歩行者が快適に歩けるために、休憩施設や夏場の緑陰などを整備し景観向上にも努める。

歴史を生かしたスポット空間の整備

寺院、史跡、歴史的建造物、水路（跡）、路地など、まちの歴史を物語る施設を憩いの空間として整備し、歩く楽しさを創出する。

【公共施設の計画的配置とネットワーク】

市、県、国の施設誘致

公共施設は集客施設として重要な役割を持つ。市の施設はもちろん、県、国の施設を駅からの歩行圏内（半径約300m内）に誘致すると共に、既存の施設の再配置を検討することにより、駅と施設間の町並み整備と活性化を図る。

循環バス路線等の導入

公共施設間を結ぶ公共バス、あるいは新交通システムを導入し、ネットワーク化による施設利用の利便性と駅前地区の活性化を高める。

行政による事業所誘致活動の実施

再開発、空き施設等への店舗及び業務施設の誘致活動を行政が率先して行い、昼間人口の増加とまちの活性化を促進する。

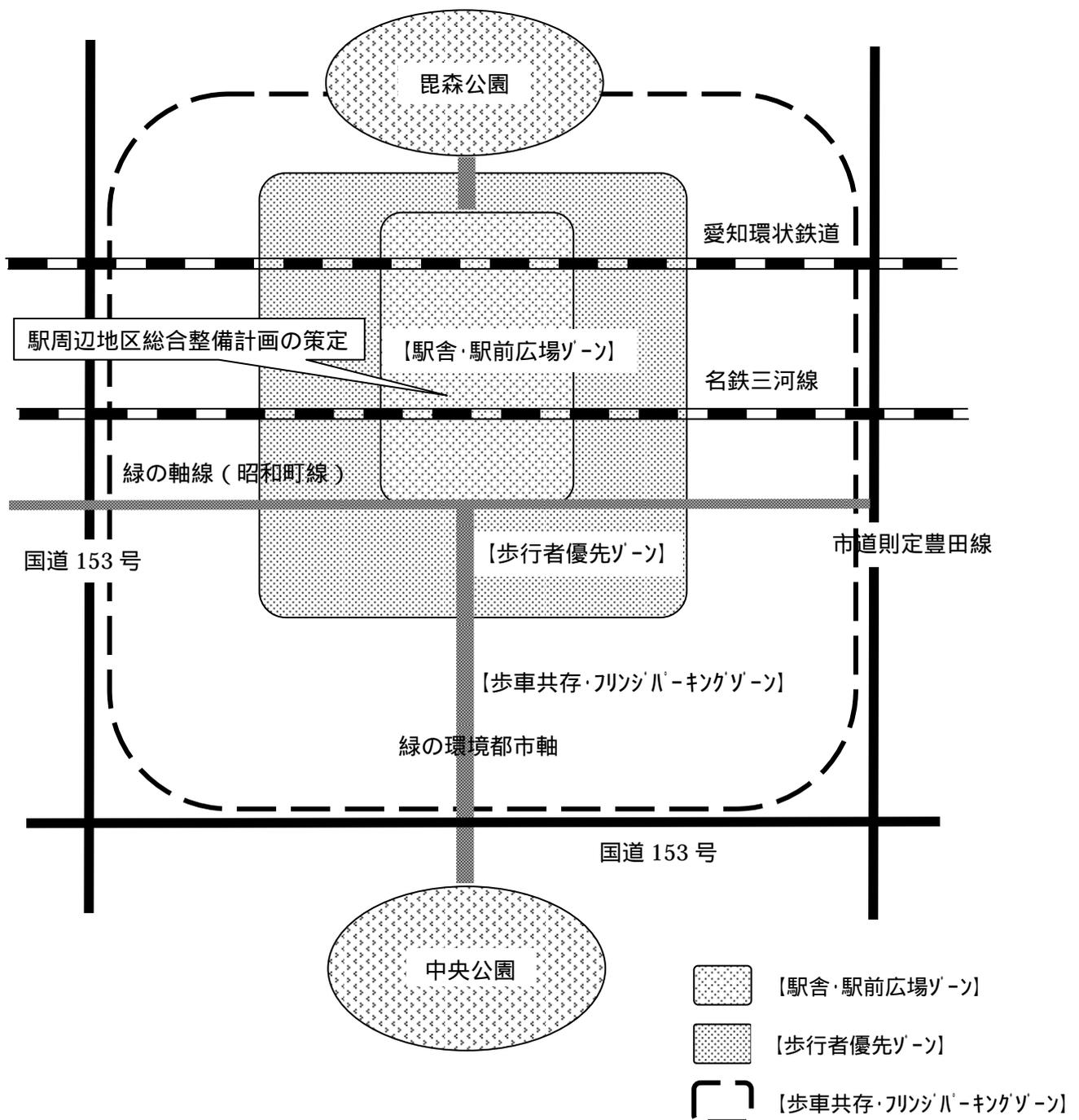
（注：公共施設の計画的配置は都心の集客にとって重要な要素であり、別途詳細な検討が必要と考える。）

- 1 コアゾーン：名鉄豊田市駅を中心に、広域交流のための集客施設や商業・業務機能、交通結節機能等、高次の都市機能を重点的に配置誘導し、都市軸の中核を担うゾーン（平成19年度公共施設機能検討特別委員会では、愛称として「あきないゾーン」と呼称した。）
- 2 トランジットモール：一般交通を排除し、バス、タクシーなど公共交通を優先することにより、歩行者にとって安心して歩ける道路形態
- 3 フリンジパーキング：都市中心部への車の流入を排除し、歩行者の安全と快適性を確保するため、中心部に隣接した周辺部に設置した駐車場
- 4 ポケットパーク：都市部において小規模のスペースを活用し、緑地や歩行者の休憩施設などを設置した潤いのスペース
- 5 富山市：新たに導入するLRTと既存の路面電車を活用、更に一般鉄道と連携することにより乗換えがスムーズになり利用しやすく、また都心地域を網羅する公共交通網を整備することにより、環境対策とまちの活性化を実現している。
高松市：平坦な地形を活かした自転車利用を促進し、既存の鉄道を含めた都心の活性化と歩行者にとって快適なまちづくりを目指す交通計画を進めている。
ストラ・スブルグ(仏)、カールスルーエ、ブレーメン、ハイデルベルグ(独)など：
都市中心部を歩行者優先の地域とし、LRTの導入及び公共バス優先の交通網整備を実施し、中心市街地の活性化を成功させている。
ポートランド(米)：中心市街地にトランジットモールやLRTを整備し、郊外の鉄道との連携により環境と中心市街地の活性化を実現させている。
- 6 「名古屋 豊田直通」構想浮上（日経新聞 平成20年9月3日朝刊から記事抜粋）
交通問題に詳しい名古屋大学大学院の森川高行教授は「名古屋と豊田を三十分程度で結ぶ急行電車ができれば、名鉄のドル箱となる可能性もある」と指摘する。...中略...
名鉄の中でも名古屋 豊田市の直通運転構想が浮上しつつある。現在、三河線は単線が多いが、うち知立に近い約1.7キロメートルの部分について05年3月から複線化・高架化に着手。09年度には完了する予定だ。
直接の目的は三河線の利便性向上だが、知立 豊田市間の約15.7キロメートルすべての複線化が実現すれば、名古屋 豊田市を直通で結ぶ特急列車の運行が現実味を帯びてくる。
「将来的に直通特急の実現は可能」と鉄道事業を統括する柚原誠副社長は強調する。
- 7 P & R（パークアンドライド）：車を駅周辺の駐車場に駐車し公共交通を利用することにより目的地に向かう交通システム
- 8 ヒートアイランド現象：ビルの空調、道路の蓄熱、車の排熱や緑の減少などにより都市部の気温が周辺に比べて高温となる現象

これまでも各種の中心市街地活性化に関する計画が立てられてきたが、実施に向けての大きな流れが不明確のまま、その都度の施策によって整備されてきた感がある。市民から見ると莫大な費用が中心市街地に投入されたにもかかわらず、その効果及び将来像が見えにくく不満も多い。

そこで、今回の提言は、中心市街地の将来像を見据えつつ、駅周辺に焦点を絞り、都心の活性化と中核都市の顔にふさわしい駅前整備を確実に実施していくため、特に「集客性を高める施策」に重点を置き、『駅周辺地区総合整備計画』の策定を今後2年間で策定することを提言するものである。

また、この計画の中で「魅力を高める施策」についても検討し、確実に事業を実施していくために整備スケジュールを盛り込んだ計画内容とする。



6 おわりに

本特別委員会では、行政が取り組む内容に重点をおいたが、都心の活性化は再開発事業をはじめとした、行政、民間の共同事業である。まちづくりには多くの英知と活動を結集することが大切であり、特に市内にある大学と連携することも有効と考える。また、市民の自由参加による活発な討論が実施される拠点づくりも望まれる。

昨今の厳しい経済・社会状況を考慮すると、都心整備に大きな投資をすることに異論もあると考えられる。しかし、都心の整備が進展しなければ、ますます寂れた地区となり、商業施設の撤退、雇用の減少、居住者の減少を招き、豊田市としての活力、求心力の減少といった負の循環に陥ることが推測される。この負の流れに陥ることなく活性化を促進するには、中核市、さらには政令市を目指す豊田市の玄関口としての都心整備事業が継続的に実施されることは必要不可欠と考える。

都心の整備事業は長期にわたると推測されるが、経済・社会状況にかかわらず活力ある将来の豊田市像に向けて、着実に進めることが重要であると考えられる。