

豊田市交通まちづくり推進協議会

豊田市交通まちづくり行動計画

(豊田市総合交通戦略)

目次

1. 豊田市交通まちづくりビジョン2025	1
2. 豊田市の交通課題と対策	2
3. モデル事業の取り組み方針	4
4. モデル事業による取り組みの推進	5
5. 施策ごとの取り組み内容	11
5.1 円滑化	11
～渋滞対策～	
～公共交通対策～	
5.2 安全・安心	15
～交通事故削減対策～	
～防災対策～	
5.3 環境	18
～環境対策～	
5.4 魅力・活気・交流	20
～中心市街地活性化対策～	
～交流促進対策～	
～景観対策～	
5.5 横断的な対策	26
～ITS施策～	
～TDM施策～	
6. 豊田市における短・中長期計画	31
7. 各モデル事業部会の取り組みと実施体制	34
【参考】豊田市の交通現況と課題	39

平成19年4月

豊田市 都市整備部 交通政策課

1. 豊田市交通まちづくりビジョン2025

(1) 基本理念

本市は、世界の最先端を歩むITSやTDMに先進的に取り組み、これらの社会実験を通じてまちづくりに統合した交通システムを工夫してきた。今後、過度なモータリゼーションを抑え、自動車と公共交通が調和した交通体系を実現することが必要である。

そのためには、市民と企業が協力し、ITSやTDMをより一層展開し、幹線道路等の整備に加え、利用しやすい公共交通の整備と利用増進を図り、誰もが安全で、安心して円滑に移動でき、環境にやさしい世界の模範となる持続可能な交通システムを確立し、世界に誇れる「かしこい交通社会」の実現をめざしている。そのような交通とまちづくり（交通まちづくり）が一体となった姿を「交通モデル都市」として世界に情報発信していく。

■これからの交通まちづくりのあり方

世界に向けて情報発信

新しい21世紀型の車の使い方あるいは生活のあり方、交通のあり方を豊田市で実証した成果により、世界に発信できるようにする。

交通モデル都市の実現

～理念～

人と環境にやさしい交通まちづくり
世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して

- ・ITS、TDMを推進し、既存の道路や公共交通を有効に活用していく、新しい交通文化を創造するまち
- ・広域の移動や地域内移動をサポートする利便性の高い公共交通が整備されるとともに、P&Rなどにより、車と公共交通が連携したまち（公共交通：自動車の割合を1：9から2：8へ）
- ・朝夕の渋滞が緩和されるとともに、安全・安心なまち
- ・楽しく歩け、自転車に乗れる環境整備
- ・シンボリックな交通施設による交流と賑わいのあるまち
- ・楽しく歩け、交流、賑わい、回遊性のある都心のあるまち

ITS (Intelligent Transportation Systems)

最先端の情報通信技術を使って、通勤や買物、観光などの「移動（＝交通）」をより快適に、より安全にしようとするものです。

TDM (Transportation Demand Management)

車の利用者の交通行動変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法のことです。

(2) 基本目標

基本理念を実現していくためには、多岐にわたる交通の側面からの取り組みが必要であり、それぞれの取り組みにおいて、明確な目標を持つことが重要と考えられている。

ここでは、これからのまちづくりを考える上で重要な要素である「ひと」「まち」「環境」「円滑化」という視点から以下の4つの目標を設定した。

■豊田市における交通まちづくりの目標

目標1（円滑化）

：移動の円滑性を考慮した交通体系の構築

目標2（安全・安心）

：ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現

目標3（環境）

：環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現

目標4（魅力・活気・交流）

：まちに魅力を与え活気を興し、盛んな交流を支援する交通体系の実現

交通には様々な要因が結びついており、この4つの目標のそれぞれを連携させながら達成していくことにより、基本理念である「人と環境にやさしい先進的な交通まちづくり」が実現されると考えている。具体的な目標は以下のとおりである。

■具体的な目標（各目標値は2001年を基準とする。）

	2010年目標	2025年目標
渋滞	◆朝のマイカー通勤時間を現状から4割短縮	◆朝のマイカー通勤時間を現状の1/2に短縮
公共交通	◆バスの利用者を現状の1.5倍まで増加	◆公共交通の利用者を現状の2倍まで増加
中心市街地活性化	◆中心市街地への来訪者を5%増加 ◆中心市街地オフィス人口を5%増加	◆中心市街地への来訪者を1.5倍まで増加
交通事故	◆交通事故（死傷事故）を20%削減	◆交通事故（死傷事故）を1/2に削減
交流	◆観光入り込み客数のさらなる増加（1,000万人以上）	◆観光入り込み客数のさらなる増加 （2016年に1,400万人以上） ◆隣接する支所間を30分以内で移動できる道路整備
環境	◆公共交通利用促進やエコドライブなどにより二酸化炭素排出量を93,600t削減	◆公共交通利用促進やエコドライブなどにより二酸化炭素排出量を172,400t削減【2012年】

2. 豊田市の交通課題と対策

(1) 交通まちづくりの目標実現に向けた基本方針（手段）

『世界に誇れるかっこいい交通社会』の実現を図るために、行政は、企業・市民がそれぞれのTPOにあったクルマ利用を再認識する協働の場を提供し、ITSやTDMの推進・導入を行い、だれもが利用しやすい交通基盤整備を図る必要がある。

■目標実現に向けた基本方針（手段）

環境に配慮した交通ライフスタイルの変革 (モデル事業の導入による市民意識の醸成)

- 生活や社会が多様化・複雑化する中で、地域の問題を共に考えながら、交通ライフスタイルや市民意識の変革を図る。
- 住民・企業参加の拡大
- わかりやすい施策の提示
- 自発的な交通行動変革の促進（短い距離は徒歩・自転車等）
- 社会実験を通じた合意形成の推進

かっこいいクルマの使い方施策 (主にTDM施策)の推進

- 手段の変更（玄関口バスの整備、公共車両優先システムの導入、徒歩・自転車交通の利用促進、エコポイントの導入等）
- 適切な自動車利用の誘導（パーク＆ライド・パーク＆バスライドの推進、スマートICの整備、トランジットモール等）
- 出発時刻の変更（フレックスタイム、時差出勤、時差通学等）
- 自動車の効率的利用（乗合エコデー、共同利用（カーシェアリング）、物流システムの合理化等）
- エコドライブの推進

将来土地利用と一体となった交通基盤の形成

- 将来土地利用の基本方針「鉄道駅を中心としたまちづくりへの土地利用転換」
- 既成市街地の充実
- 一体的な市街地形成
- 都心の複合的な土地利用の促進
- 副次核、拠点生活核への多様な都市機能の集中促進

かっこいい交通行動を支援する ITS(STAR☆T21)の推進

- 渋滞の削減（道路交通情報の提供、ETC、信号制御の高度化等）
- 公共交通利用促進（乗り換え情報、小型電気自動車共同利用、呼出対応バスの整備、運行情報（バスロケーション）の提供等）
- 中心市街地活性化（駐車場案内システムの改良、ノンストップ自動料金支払駐車場の整備、タウン情報・ユニバーサル情報の提供等）
- 交流の促進（ITS情報センター・道の駅の整備、観光・地域情報、目的地関連情報の提供等）
- 交通事故の削減（交通事故多発場所の情報提供、安全運転支援等）

TDMとITSの導入

ソフト施策

ハード施策

(2) 交通まちづくりの実現に向けた対策の枠組み

都市交通目標を実現するために、求められる対応策をカテゴリー別に分類し、関係機関が連携して円滑な事業実施を進める。

■都市交通目標と対策の枠組み

①円滑化（11P～14P）

～移動の円滑性を考慮した交通体系の構築

■渋滞対策

- ・幹線道路整備の推進
- ・集中する自動車交通の分散
- ・公共交通の利用促進

■公共交通対策

- ・輸送力の強化
- ・利便性の向上
- ・公共交通空白地域対策

■主な取り組み

ハード	・環状道路などの幹線道路の整備 ・交差点改良等ボトルネック対策
ソフト	・ITS、TDM施策の活用による交通分散
ハード	・複線化の推進、新たな公共交通の整備 ・P&R駐車場の整備、駅前広場の整備
ソフト	・ダイヤの再編 ・公共交通空白地域へのバス網再整備

②安全・安心（15P～17P）

～ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現

■交通事故削減対策

- ・安全な道づくりの推進
- ・交通安全教育、啓発
- ・ドライバーの安全運転の支援

■防災・災害対策

- ・緊急輸送道路網の整備
- ・情報提供手段の拡充

ハード	・交差点改良や歩道整備の事故多発地点対策 ・環状道路整備による通過交通の排除
ソフト	・ITS、TDM施策の活用による事故削減 ・交通安全教室の実施
ハード	・緊急輸送道路網の整備 ・事前規制区間の解除、橋梁の耐震化
ソフト	・災害情報提供システムの高度化

③環境（18P～19P）

～環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現

■環境対策

- ・自動車単体の低公害・低燃費化
- ・自動車交通需要の抑制
- ・市内幹線道路の走行速度の向上
- ・沿道環境の保全

ハード	・環状道路などの整備による速度向上 ・低騒音舗装、環境施設帯等の整備
ソフト	・低公害車の普及促進 ・公共交通の利用率の向上 ・エコドライブの推進

④魅力・活気・交流（20P～25P）

～まちに魅力を与え活気を興し、盛んな交流を支援する交通体系の実現

■中心市街地活性化対策

- ・中心市街地へのアクセスの向上
- ・人にやさしいまちづくり
- ・魅力あるまちづくりの推進

■交流促進対策

- ・目的地と交通手段の情報提供
- ・地域間連携交通網の強化
- ・アクセス交通の更なる整備

■景観対策

- ・統一的な景観の創出
- ・住民参加による市民と一体となった景観創出

ハード	・駅及び周辺地域のバリアフリー化 ・端末交通機関の拡充
ソフト	・移動支援情報の提供
ハード	・ピーク時30分交通網の整備 ・観光地周辺の道路整備
ソフト	・アクセス交通におけるTDMの導入 ・情報提供による交通分散 ・情報の連携提供による魅力の向上
ハード	・無電柱化の推進 ・植樹帯の整備、街路景観の統一
ソフト	・ユニバーサルデザインの導入

ITS、TDM施策については、各課題を横断的に網羅する施策（26P～30P）

<公共交通網系>

①選択性のある交通基盤形成を目指して公共交通網の整備

- 【幹線公共交通網の整備】
- 愛知環状鉄道・名鉄三河線の複線化・連絡強化
- 高速バス（豊田市～名古屋、豊田市～中部国際空港）
- 【端末公共交通等の整備】
- 基幹バス路線の整備
- 鉄道・バス空白地域における新規バス路線の整備
- 道路整備に合わせたバス専用・優先レーンの整備
- 【交通結節点の整備】
- ユニバーサル・デザインの視点にたった施設整備
- 駅前広場の整備・パークアンドライド駐車場の整備
- 【斬新で使いやすい公共交通機関の導入検討】

<道路交通網系>

②周辺都市との交流を活発化するための交通基盤の形成

- 【都市間道路の整備】
- 名古屋連携道路の整備（名古屋豊田道路）
- 豊田高速2環状道路網の整備（衣浦豊田道路）
- 周辺都市連携道路の整備（国道153,155,248,301,419,豊田安城線,豊田刈谷線）
- 岡崎市、三好町との連絡道路の強化
- 【都市内道路の整備】
- 挙母地区の道路網強化（東西道路、トヨタ本社周辺道路）
- 上郷、高岡地区の道路網強化
- 都市内自動車専用道路の検討

<自転車・歩行者系>

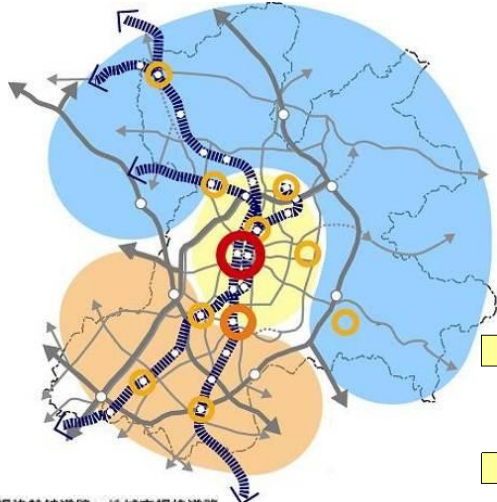
③楽しく歩け、自転車に乗れる自転車・歩行者空間の整備・ネットワーク化

- 【本市全体】
- 安全・安心の自転車・歩行者ネットワークの形成
- 【都心部】
- 道路空間の再構築
- 回遊性を考慮した自転車・歩行者ネットワークの形成

2. 豊田市の交通課題と対策 ～ 基本方針 参考図 ～

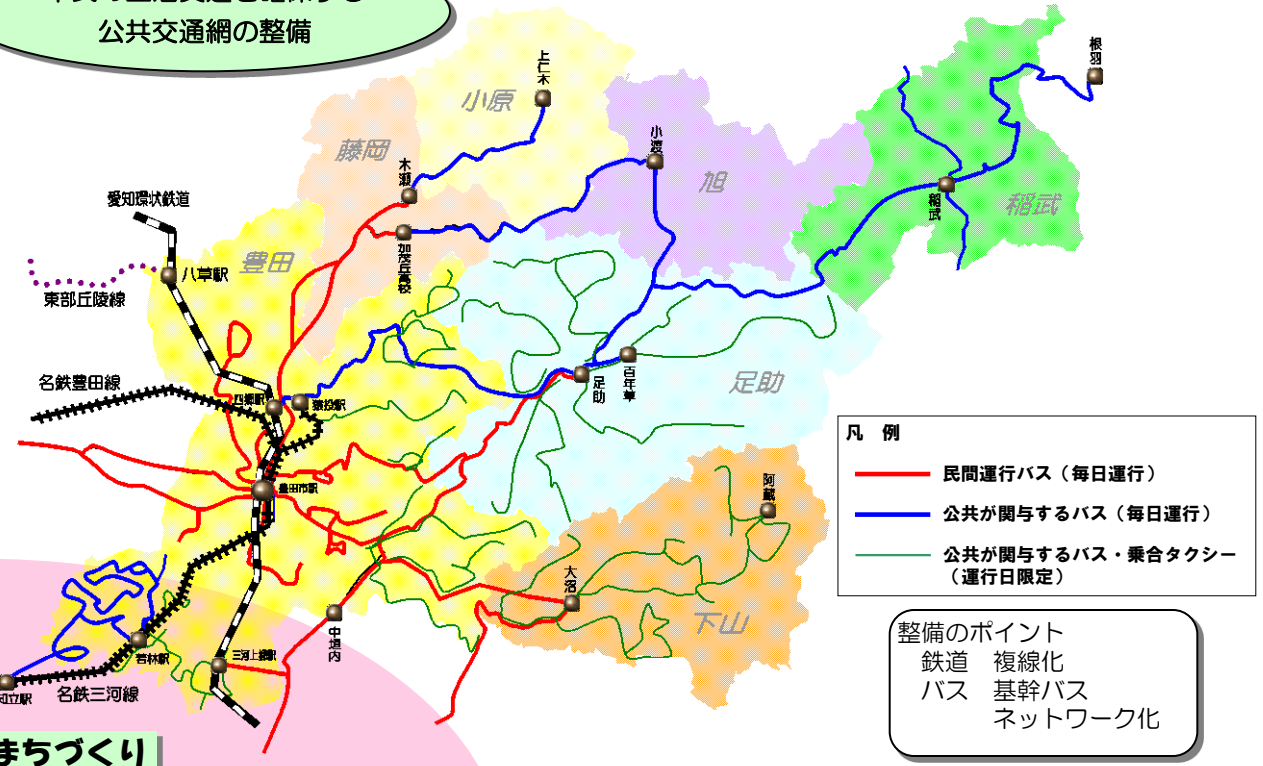
豊田市は、渋滞の解消、安全・安心なくらし、環境負荷の軽減などを支援する交通体系の構築を目指します。

土地利用と一体的な交通基盤の形成



将来土地利用の基本方針
 「鉄道駅を中心としたまちづくりへの土地利用転換」
 ○既成市街地の充実
 ○一体的な市街地形成
 ○都心の複合的な土地利用の促進
 ○副次核、拠点生活核、地域核への多様な都市機能の集中促進

市民の生活交通を確保する公共交通網の整備



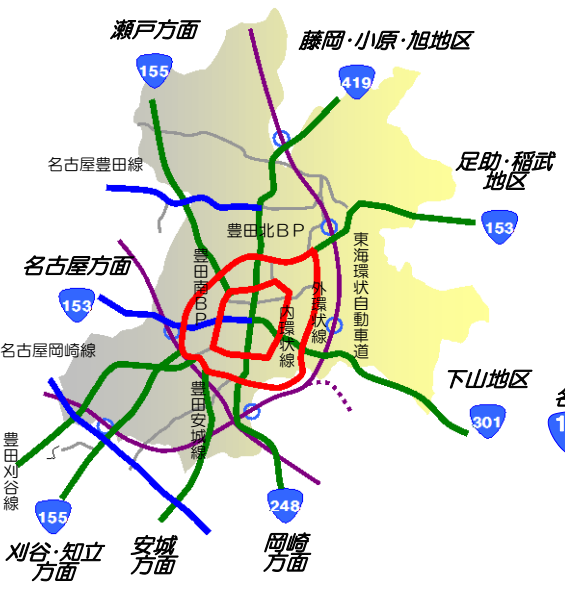
- 凡例
- 民間運行バス（毎日運行）
 - 公共が関与するバス（毎日運行）
 - 公共が関与するバス・乗合タクシー（運行日限定）

整備のポイント
 鉄道 複線化
 バス 基幹バス
 ネットワーク化

豊田市交通まちづくり推進協議会

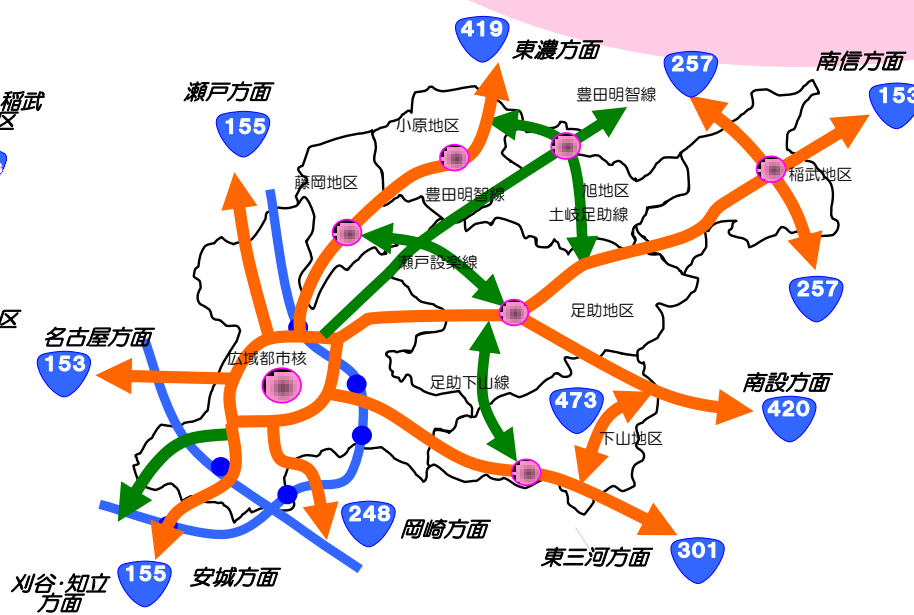
「かしこい交通社会」の実現を目指します。

地域間交流を支え、市域の一体化を図る道路整備



2環状8放射3名古屋連絡道路の整備

30分交通圏ネットワークの整備



道路交通情報の提供



呼出対応バスの運行



ショッピングカートの共同利用



駐車場情報の提供



ノンストップ自動料金支払い駐車場



パークアンドライド



通手段の転換



ITSやTDMは、あらゆる場面で交通まちづくりを支援します。

歩行者の移動支援



多様な移動支援情報の提供



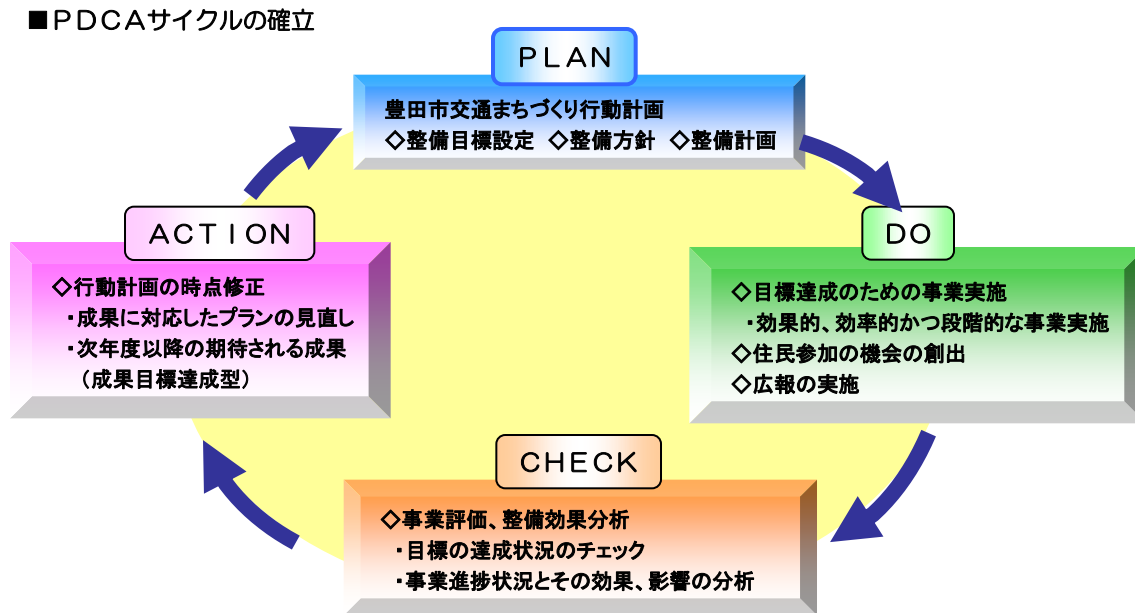
「みちなびとよた」



3. モデル事業の取り組み方針

(1) PDCAサイクルの確立による事業の推進

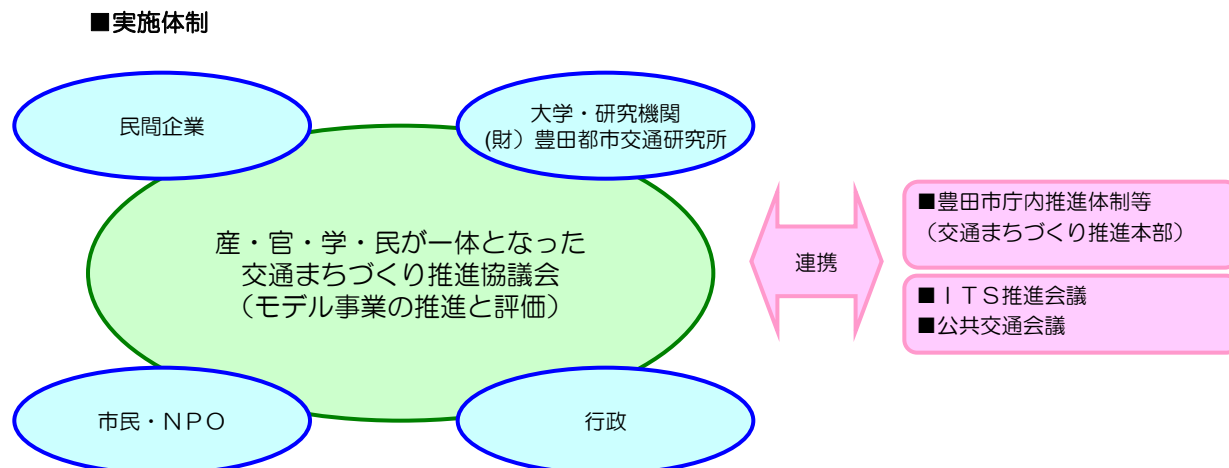
各種施策の事前評価や、実施した事業の整備効果を的確に把握・評価し、計画の継続的な改善に取り組む。また、重点的に取り組む先駆的な事業を設定し、効率的・効果的な施策展開を図る。さらに、各分野における中・長期計画との連携を図りつつ、円滑な事業推進を進める。



(2) 行政・研究機関・民間・市民が一体となった施策の推進

本計画の実現には、行政だけではなくNPOや民間企業等を含めた市民の理解、参加、協力が不可欠である。このため、委員会等各種会合への市民参加を拡大するとともに、市の施策への意見の公募やフォーラムの開催などに努める。また、わかりやすく施策を提示することも重要であり、社会実験などを通じて合意形成を図る。

さらに、効率的・効果的な施策推進には、市役所内各部局の協力体制はもとより、国、県、関係市町村との連携が不可欠である。広域的な交通施策の展開はもちろんのこと、道路整備や土地利用、あるいは環境政策などに関する各種計画との連携調整を図りつつ、お互いに協力が得られるよう連携を強化する。



(3) 国・県等のモデル事業（社会実験）の実証フィールドとしての施策実施

豊田市では、これまでもさまざまなモデル事業（社会実験）を国・県等と連携して実施してきた。今後も、より先進的な取り組みについて社会実験等の形で、豊田市を実証フィールドとして展開し、全国の交通施策のパイオニアの役割を果たしていきたいと考えている。

- <これまでに豊田市で実施した主な社会実験>
- ・ITSモデル地区実験
 - ・電気自動車共同利用社会実験
 - ・おいでんまつりにおけるP&BR社会実験
 - ・豊田スタジアムイベント時P&R社会実験
 - ・携帯電話を活用した駐車場情報提供社会実験
 - ・インターネット、携帯電話によるふれあいバス情報提供社会実験
 - ・ショッピングカート共同利用社会実験
 - ・上郷SAスマートIC社会実験
 - ・DSRC駐車場社会実験
 - ・都心部における通勤方法転換などのTDM社会実験 等

今後も国・県等と連携し新たな交通施策に積極的に参加

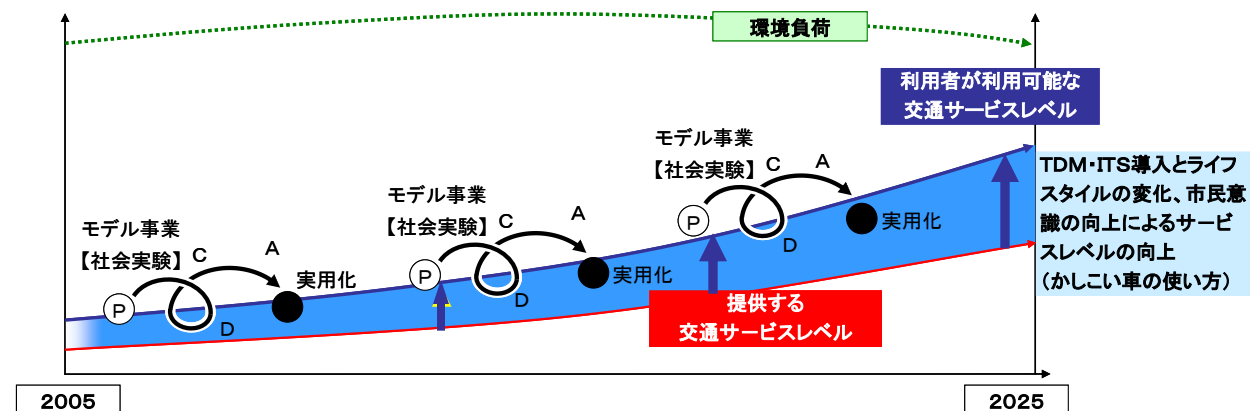
全国の交通施策のパイオニアとしての役割を担う。

(4) 社会実験を通じた市民と一体となった事業の展開による市民意識の向上、ライフスタイルの変革

市民意識の向上、ライフスタイルの変革などを図るため、モデル事業を核として社会実験等を通じた事業展開を推進しつつ、実用化に向けた検討を継続する。

また、持続可能な実施体制の確立を図るとともに、市民の日常生活に定着する交通施策を実施し、市民の日常生活が着実に便利になる施策展開を図る。

■交通サービスレベルの向上方策



※P:PLAN(計画)
D:DO(実施)
C:CHECK(チェック、分析)
A:ACTION(アクション、見直し)

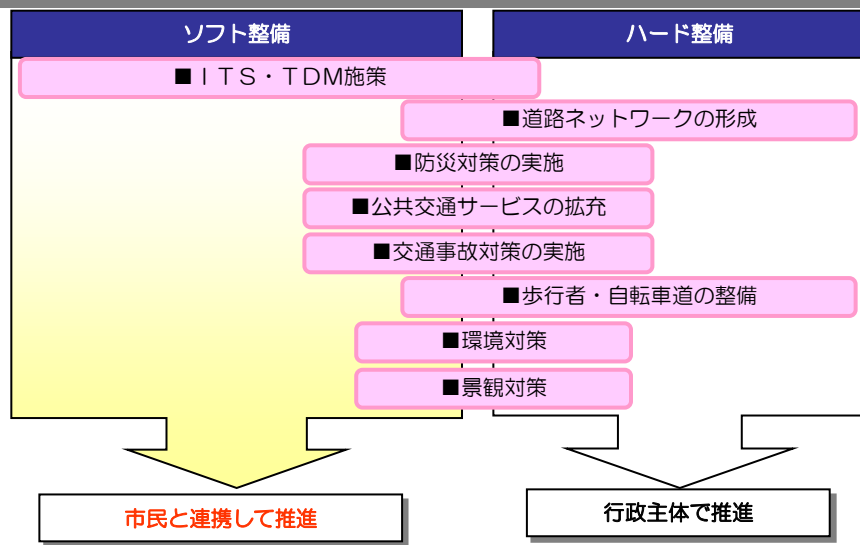
4. 交通まちづくり推進協議会におけるモデル事業による取り組みの推進

(1) まちづくり推進体系とモデル事業

かしこい交通社会の実現のために必要なこと

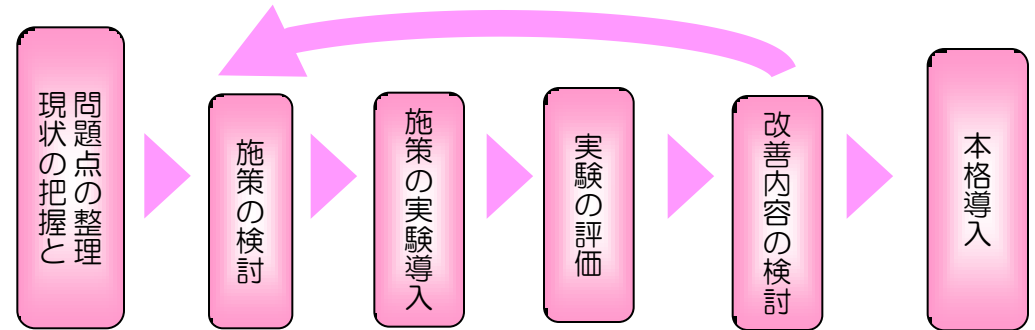
- ① 市民の意識向上
市民ひとりひとりが、交通渋滞や環境改善などに対して、より意識した交通行動への変化を促進します
- ② ライフスタイルの変更
市民ひとりひとりの交通行動を変化させるには、市民の自動車への過度の依存からの脱却等、ライフスタイルを変えることが必要であり、それを促進します

モデル事業を「きっかけ」として、「豊田市交通まちづくり行動計画」を推進

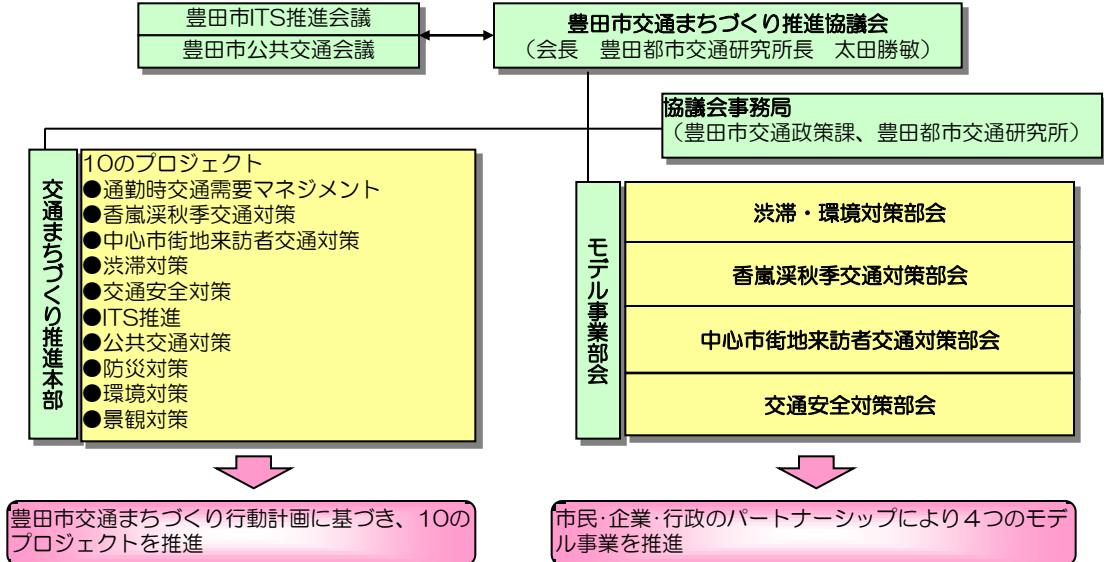


◆モデル事業の進め方

調査や既存資料等から現状を把握し、施策の検討を行います。また、実験導入した施策の評価を行い、本格実施にむけて改善を行います。



◆豊田市交通まちづくり推進体制図



対策部会	モデル事業	他施策との総合的な連携	施策案	民間・市民の関わり	その他、事業の特徴
通勤時交通需要マネジメント部会 (渋滞・環境対策部会に変更)	通勤時交通需要マネジメント等	渋滞対策や公共交通対策、交流促進対策、事故削減対策、環境対策等との連携	◎市民と連携: 時差出勤・フレックスタイムの導入、通勤時の経路変更、P&R等による公共交通への転換促進、エコドライブの推進 ◎関連施策: バスの優先走行、民間企業の通勤バス運行、P&R駐車場の整備、豊田都市圏交通円滑化総合計画の見直し	地元企業や交通事業者、市民と連携した取り組みの必要性が高い	通勤時の交通渋滞や、環境に配慮した運転(エコドライブ)など、市民の身近な日々の交通行動と関連する施策であるため、緊急性の高い施策です。
香嵐渓秋季交通対策部会	香嵐渓秋季交通対策		◎市民と連携: 臨時駐車場の満空情報提供、観光地情報提供 ◎関連施策: バスロケーションシステムの導入、パークアンドバスライド、駐車場アクセス道路の整備	香嵐渓周辺の民間駐車場や、来訪する観光客、地元住民が連携した取り組みの必要性が高い	香嵐渓周辺の観光シーズンは国道153号等で激しい渋滞が生じるため、早急な対応が必要です。また、市内に位置する他の観光施設周辺での同様の課題へも応用が期待できます。
中心市街地来訪者交通対策部会	中心市街地来訪者交通対策		◎市民と連携: 交通エコポイントの導入、買い物宅配サービスの実施 ◎関連施策: 中心市街地のバリアフリー化、アクセス公共交通の整備、キャッシュレス駐車場の整備、ショッピングカートの共同利用、歩行者の自律移動支援	地元商店街や商業施設、交通事業者、NPO等が連携した取り組みの必要性が高い	「まち」の玄関口となる中心市街地を活性化することの必要性は高く、ITSの活用を中心とした来訪者の移動支援の取り組みは、豊田市内のみならず、全国の他地域に対するモデルとなり得ます。
交通安全対策部会	交通安全対策に関するモデル事業 (部会にて選定)		◎市民と連携: スクールゾーンにおける事故対策、交通安全意識の高揚 ◎関連施策: 安全運転支援のための情報提供(対向車接近表示システム)、駐車場対策(案内、DSRC駐車場)、交通安全教育施設の整備等	路車協調による安全対策の必要性と、歩行者の交通安全確保として住民と連携した取り組みの必要性が高い	交通安全対策を、「道路整備等のハード対策」「ITSの活用」「教育・啓発」といったソフト対策、「調査研究の充実」の4本柱により体系化した取り組みは、全国の他地域に対するモデルとなり得ます。

当面4つのモデル事業(予定)を推進し、状況を見て追加も検討します。

上記モデル事業のほか、「社会実験」等は、ITSなどの各々の事業の中で個別に実験を継続します。

- <今後実施予定の社会実験>
- ITS車載器による安全運転支援
 - ETC技術の多目的利用等

4. 交通まちづくり推進協議会におけるモデル事業による取り組みの推進

(2) 4つのモデル事業の概要

4つのモデル事業をきっかけに、交通まちづくり行動計画を推進していく。

通勤時交通需要マネジメントモデル事業

【取り組み事例】



シャトルバスの運行



チャレンジECO通勤



●施策の3本柱

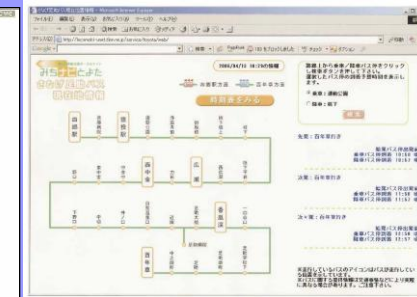
- ・自動車利用の削減
- ・公共交通の利便性向上
- ・環境にやさしいライフスタイルの推進

香嵐渓秋季交通対策モデル事業

【取り組み事例】



リアルタイム混雑状況の提供



バス運行情報の提供

●施策の3本柱

- ・道路・駐車場整備等との連携
- ・公共交通の利便性向上
- ・情報提供の拡充

中心市街地来訪者交通対策モデル事業

【取り組み事例】



中心市街地玄関口バスの車両更新による利便性向上

道路空間の有効利用
(ITオープンカフェ)



自転車共同利用

●施策の3本柱

- ・人にやさしいまちづくり
- ・中心市街地へのアクセス向上
- ・魅力あるまちづくり

交通安全対策モデル事業

【取り組み事例】



着手前の写真



完了後の写真

安全のみどり線



あんしん歩行エリア
における交通安全対策

通学路モデル事業

●施策の3本柱

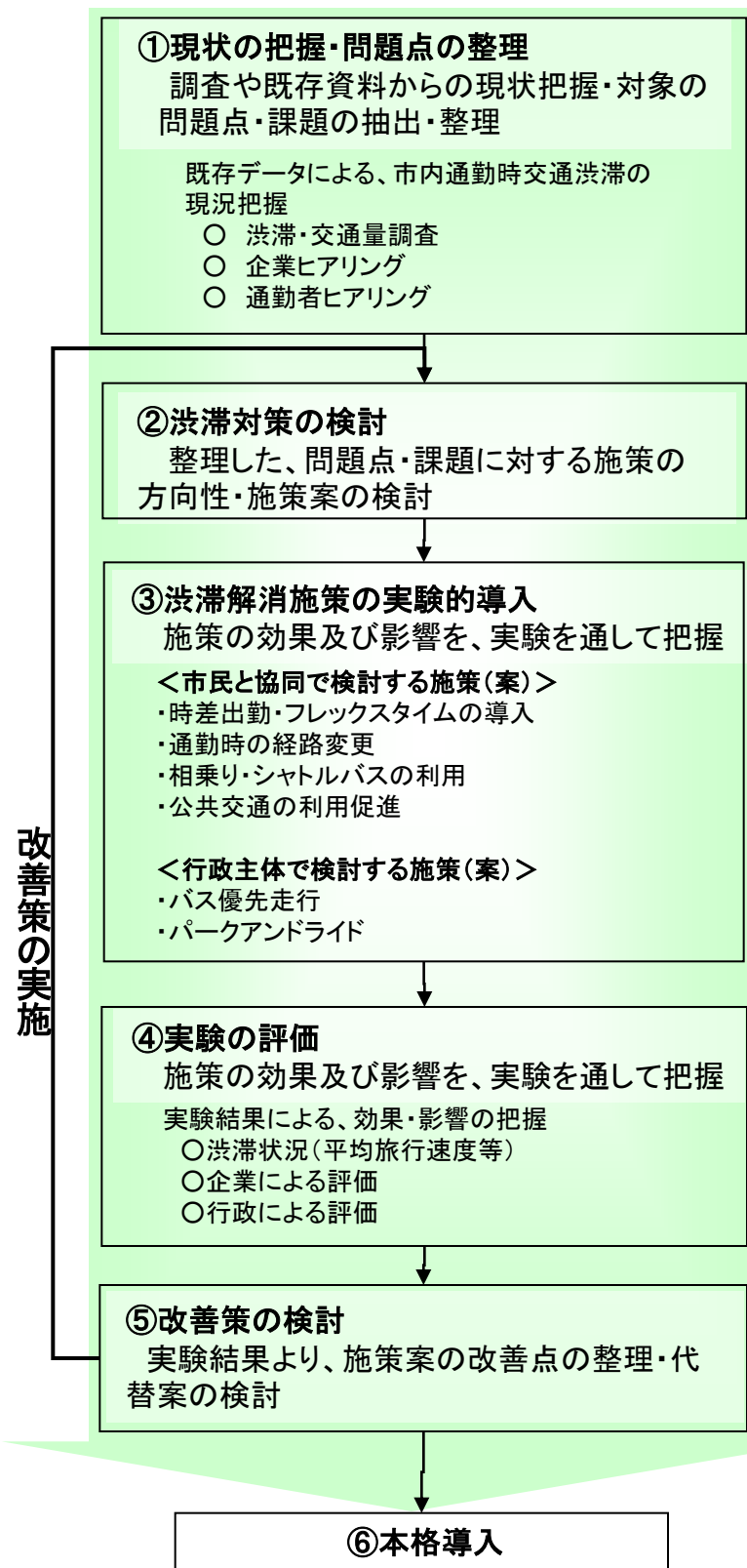
- ・交通安全啓発活動の推進
- ・交通環境・交通安全施設の整備促進
- ・ITS施策等の新技術の積極的な活用

4. 交通まちづくり推進協議会におけるモデル事業による取り組みの推進

(3) 各モデル事業の紹介

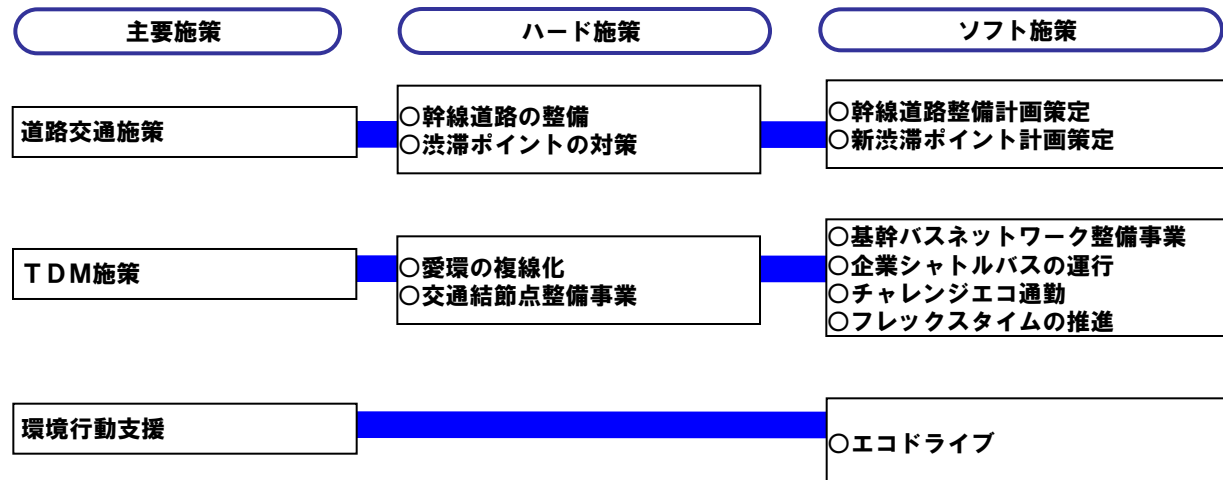
1) 通勤時交通需要マネジメントモデル事業

■モデル事業の実施の流れと各段階での内容



■通勤時交通需要マネジメントモデル事業の概要

主要施策



代表的な施策

1) チャレンジECO(エコ)通勤【平成17年度実施】

【実験期間・実験主体】

期間: 平成17年11月14日(月)～18日(金)

主体: 豊田市TDM研究会

豊田市通勤時交通需要マネジメント部会

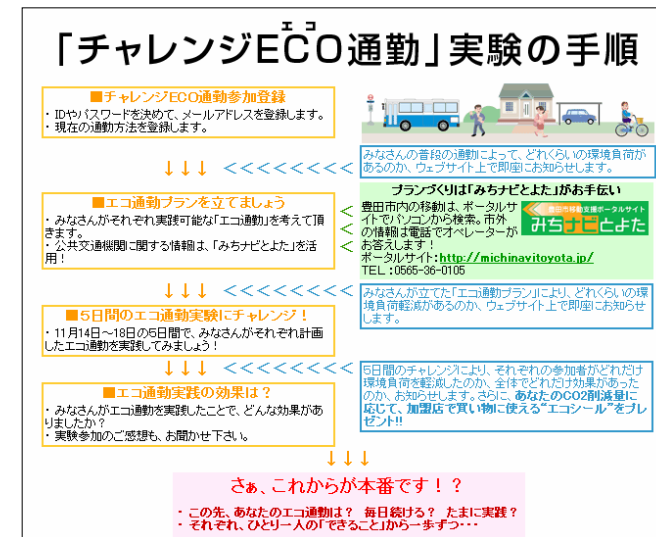
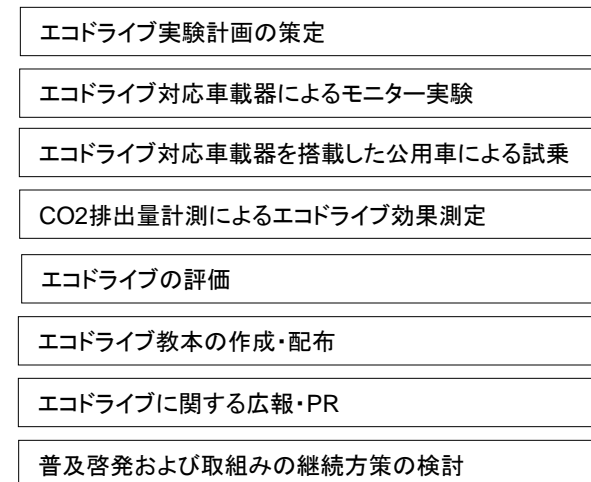
中部圏における通勤交通マネジメントの推進による地球環境改善に関する検討会 (国土施策創発調査)

◇TDM研究会会員事業所および公共交通機関による通勤が可能な愛環沿線の事業所に協力を呼びかけ、自動車通勤から「公共交通機関」「徒歩・二輪車」に転換あるいは「時差出勤」を実施してもらい、これを契機としたMM(モビリティマネージメント)によりECO通勤の自発的な継続を試みた。

2) エコドライブ【平成18年度実施予定】

【目的】

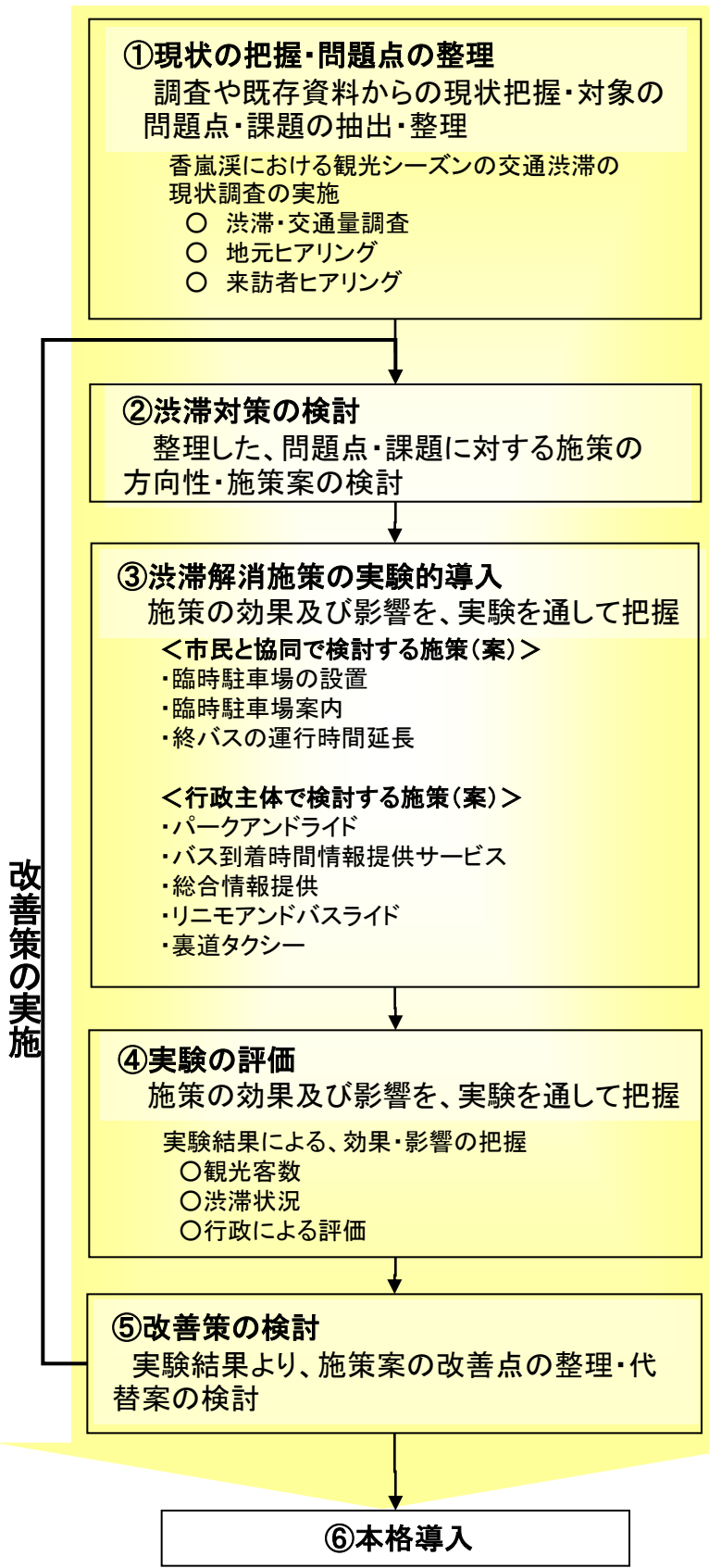
- ・自動車交通から排出されるCO2の削減による温暖化防止への寄与
- ・社会実験を通じたCO2排出量測定によるエコドライブの効果の把握
- ・エコドライブの効果・手法をまとめた教本の作成・配布による普及
- ・効果を広報することによる普及・啓発活動の実施
- ・社会実験から得られた課題の解決策および取組を継続するための方策の検討



4. 交通まちづくり推進協議会におけるモデル事業による取り組みの推進

2) 香嵐溪秋季交通対策モデル事業

■モデル事業の実施の流れと各段階での内容



■香嵐溪秋季交通対策モデル事業の概要

主要施策

主要施策	ハード施策	ソフト施策
観光交通対策	○観光バス運行ルート整備 ○巴川左岸道路歩道整備	○公共交通機関の整備 ○迂回路への案内強化 ○駐車場利用の効率化
通過交通対策 生活交通対策	○足助バイパス整備	○バスロケ導入
足助地区内での観光客の分散・誘導	○リアルタイム観光情報提供 ○案内サインの充実	○観光情報の提供 ○地域イベントによる魅力向上

代表的な施策

1) 情報提供【平成17年度実施、平成18年度拡充予定】

【平成17年度実施】

◆豊田市足助支所に設置しているCCTVを活用し、香嵐溪の状況(飯盛山・国道153号)を、画像により「みちナビとよた」内で提供。



【平成18年度拡充予定】

◆香嵐溪周辺の交通状況等を把握可能な地点画像を追加予定。

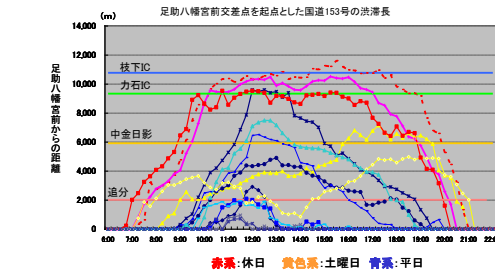
【平成17年度実施】

◆香嵐溪周辺の臨時駐車場等に配置した係員から、携帯電話を通して臨時駐車場の混雑状況を把握。
◆上記で得られた情報を「みちナビとよた」上でリアルタイムに提供。



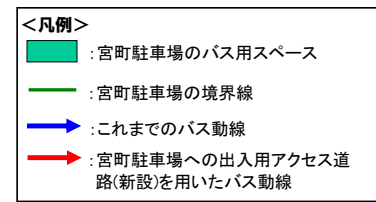
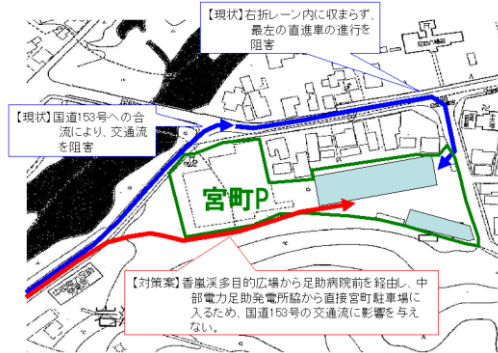
【平成18年度拡充予定】

◆沿道情報板、交通整理員によるドライバーへの情報提供を拡充予定。
◆所要時間実績および渋滞状況実績情報の提供をインターネット等で提供予定。



2) 駐車場動線の改善【平成18年度実施予定】

- 中部電力足助発電所脇より、宮町駐車場の観光バス駐車場まで出入用アクセス道路を整備し、紅葉シーズンは主に観光バス用として活用する。
- 香嵐溪多目的広場で乗客を降車させた観光バスが、国道153号を通らずに宮町駐車場に入場できるため、足助大橋東詰の無信号交差点、および足助八幡宮での右折が解消され、国道153号の交通流障害が軽減されることが期待される。



3) 藤岡臨時駐車場を活用したパーク&バスライド

【平成18年度実施予定】

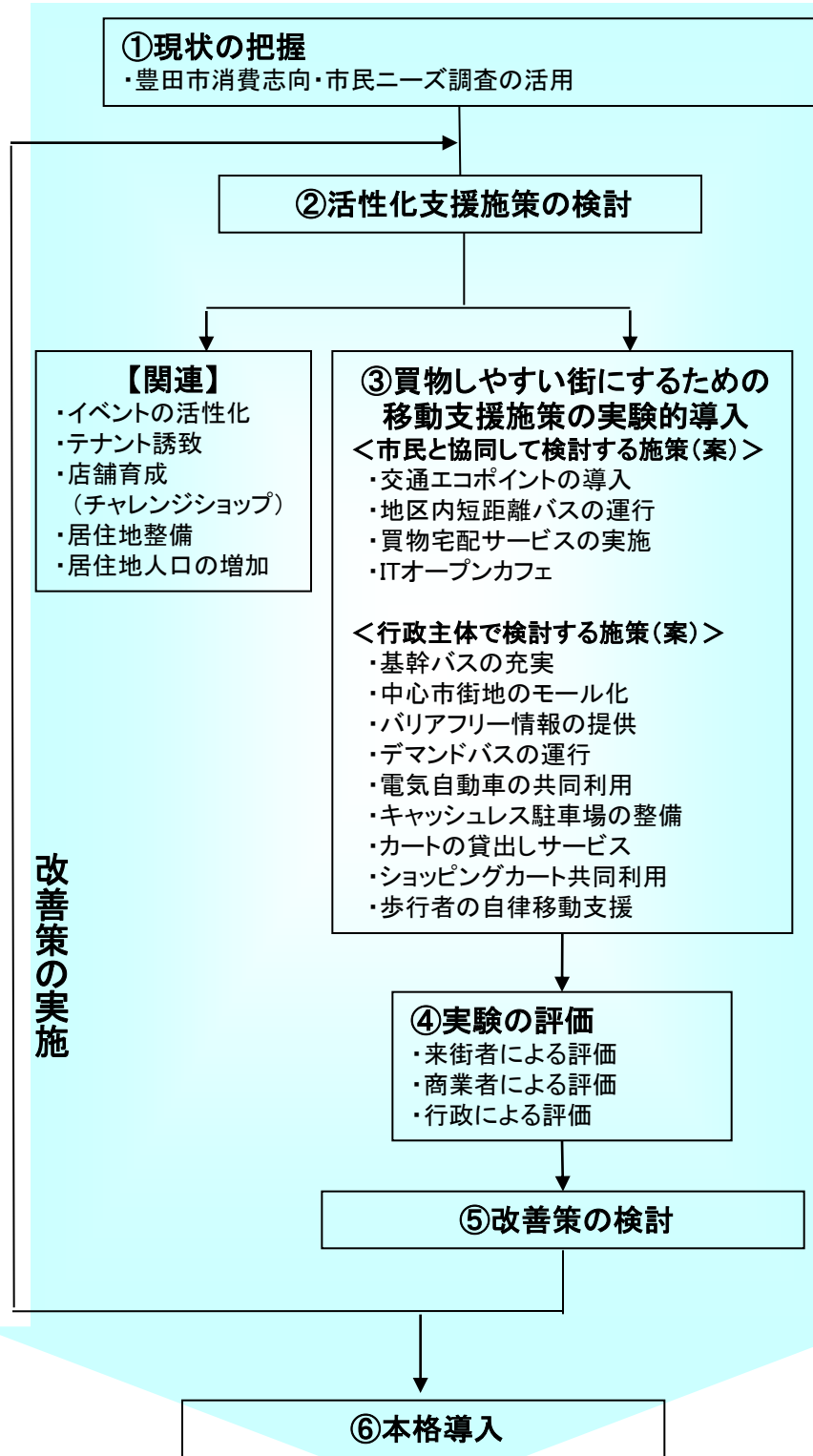
- 国道153号の混雑緩和と、来訪者の公共交通利用促進を目的とした、パークアンドバスライド(P&BR)を検討・実施する。
- 具体的には、東海環状自動車道藤岡IC近くの臨時駐車場からのP&Rのシャトルバス運行を検討している。
- シャトルバスの運行ルートは、平成17年度に実施した旅行時間調査等を鑑みて、右図の2ルートについて検討中。



4. 交通まちづくり推進協議会におけるモデル事業による取り組みの推進

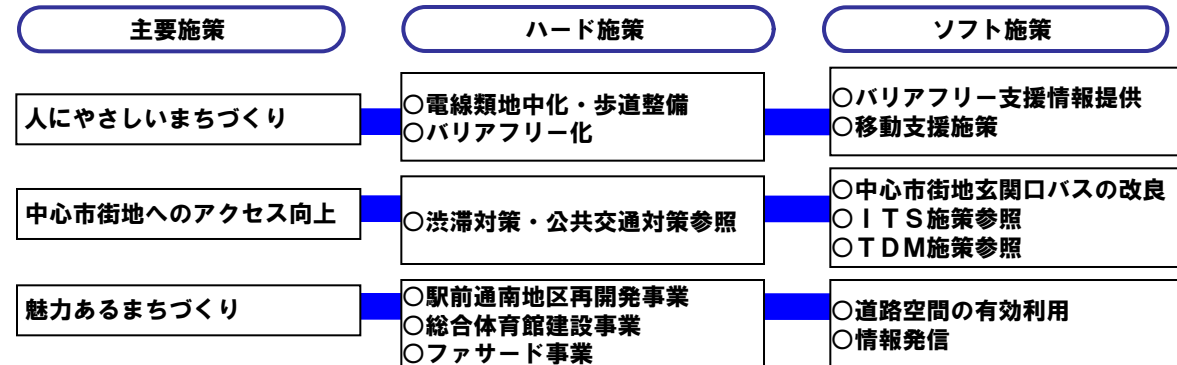
3) 中心市街地来訪者交通対策モデル事業

■モデル事業の実施の流れと各段階での内容



■中心市街地来訪者交通対策モデル事業の概要

主要施策



代表的な施策

1) 中心市街地玄関口バスの車両更新による利便性向上【平成18年度拡充】

- ・増加する利用者や高齢者・身体障害者の利用に対応するため、中心市街地玄関口バスの車両の更新を実施。
- ・新体育館の建設(H19.3)や加茂病院の移転(H20.1)など、中心市街地における拠点施設の規模や立地状況が変わることから、玄関口バスのルート等、運行形態の改善を検討。



2) 道路空間の有効活用【平成17年度実施、平成18年度以降拡充予定】

- 【平成17年度実施】
- ・豊田市西側駅前にて道路空間の有効活用、中心市街地の活性化を目的としたITオープンカフェ(とよたおいでんCafé)を実施
 - ・法的側面、運営体制、資金面等で改善の余地はあるものの、道路空間活用の有効性と波及効果を確認
- 【平成18年度以降拡充予定】
- ・ファサード事業により整備された桜町本通り商店街の歩道への展開検討
 - ・豊田市駅前通り南地区市街地再開発事業や(仮称)総合体育館建設事業と連動した、豊田市停車場線沿いに豊田スタジアムへのエントランスとしての展開検討
 - ・継続実施するための運営体制等の調整



利用状況(昼間の様子)

3) 自転車共同利用【平成18年度実施予定】

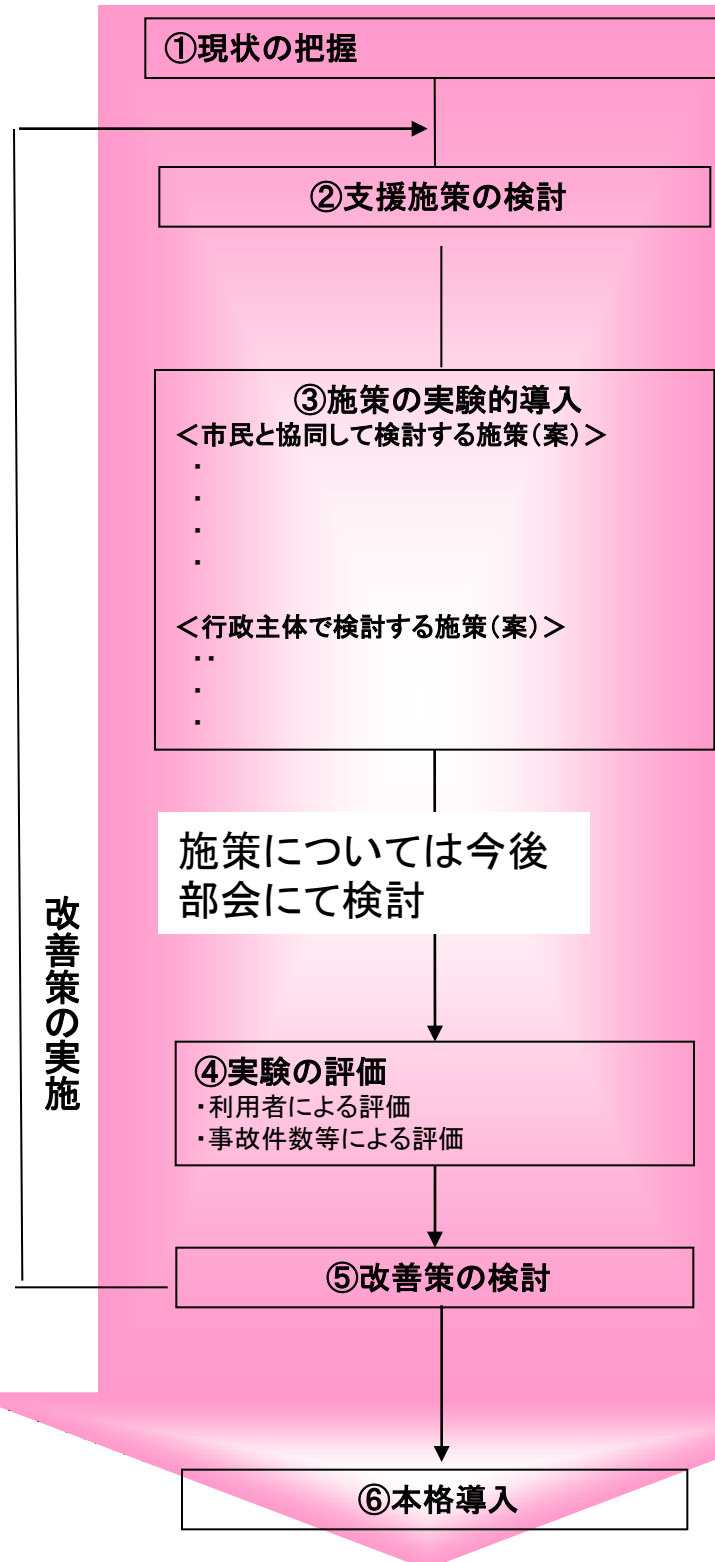


- ・自転車共同利用の定着・周知を実施するための社会実験を実施。
- ・既存事業を支援しながら、PRの強化やホテルとの連携や要望の高い意見を取り込みながら、より使いやすいものにして、利用促進を実施。
- ・社会実験を実施して認知度の向上や利用条件を改善し、利用者が求めるサービス水準を検証。
- ・市主導の体制ではなく、TMO等との協力・連携して実施する体制づくり。
- ・複数箇所のサイクルポート設置や周遊マップ作成するなど、短距離移動手段として魅力ある運用を実施。

4. 交通まちづくり推進協議会におけるモデル事業による取り組みの推進

4) 交通安全対策モデル事業

■モデル事業の実施の流れと各段階での内容



■交通安全対策モデル事業の概要

主要施策



代表的な施策（検討中）

1) 通学路モデル事業【平成18年度拡充】

児童生徒の通学路上での安全を確保し、事故の防止に努めるため、平成16年度から、通学路整備モデル事業として、国、県、警察などと連携して「ゆとりと安全の通学スペースづくり」「連続した安心の通学路づくり」「地域で守る通学路づくり」を進めている。

連続した安心の通学路づくりとして「安全のみどり線」の設置を、地域で守る通学路づくりとして「通学路標識の設置や舗装整備工事等」の事業をモデル校を選定して進めている。

- ◎連続した通学路づくりモデル事業 平成16年度～
 - ・平成16年度 前山小学校、美山小学校
 - ・平成17年度 山之手小学校、寿恵野小学校
 - ・平成18年度 梅坪小学校、平和小学校（予定）

- ◎通学路整備工事
 - ・通学路安全のみどり線設置工事
 - ・舗装整備工事
 - ・安全柵の設置
 - ・通学路標識の設置



2) あんしん歩行エリアにおける交通安全対策

豊田市では、面的交通安全対策として、あんしん歩行エリアの整備を中心市街地周辺を対象として進めている。

この地域は、中心業務地域とその周辺の住宅地域を含んでおり、多方面からの自動車流入が存在すると共に自転車・歩行者も多く通行し、交通事故が非常に多い。そのため、通過交通車両等に対する安全対策が求められている。

そこで、あんしん歩行エリアにおける交通安全対策として、市民や当該地域の道路利用者ととも、当該地区の危険箇所を整理したヒヤリマップの作成を行うとともに、ハンプや狭さくなどの道路改良策の組み合わせによって、通過交通等の低減を図る。

◎インターネットを利用したヒヤリマップの作成

- ・インターネットを利用することで、ワークショップ等に参加できない市民や、居住者ではないがその地区の道路空間を利用する人の意見収集を実現
- ・地域内の居住者や道路空間利用者が感じている危険地点を広く収集し、より精度の高いヒヤリマップを作成

◎通行車両の速度低減、走行量削減策の実施

- ・ハンプ・狭さく等の既存の交通静穏化手法と組み合わせた通行車両の速度低減、走行量削減策を実施



豊田市のあんしん歩行エリア

5. 施策ごとの取り組み内容

5.1 円滑化 ～渋滞対策～

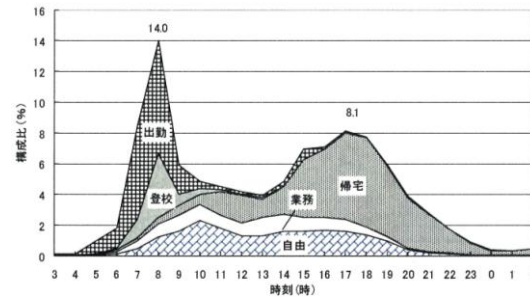
渋滞対策

(1) 豊田市の交通渋滞の現状と課題

豊田市内でも豊田地区は、県内有数の渋滞が激しい地区である。

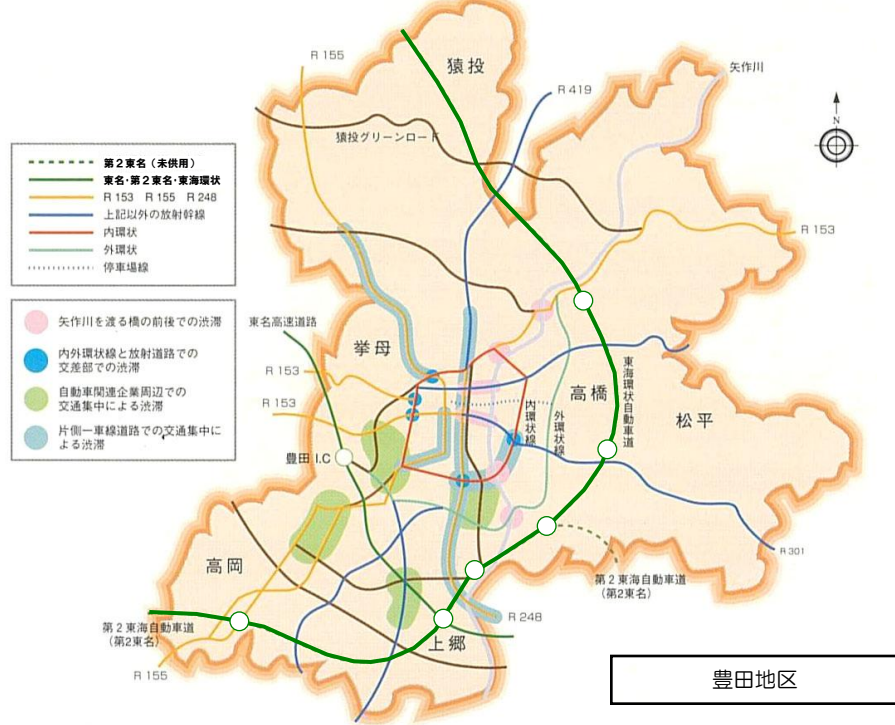
渋滞の発生要因は、朝夕の通勤・通学及び帰宅目的の自動車交通の集中によるもので、大規模事業所周辺や市中心部へ向かう幹線道路、河川渡河部などで激しい渋滞が発生している。

■時間帯別目的別交通量



出典: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査(平成13年)

■豊田地区の渋滞発生ポイント

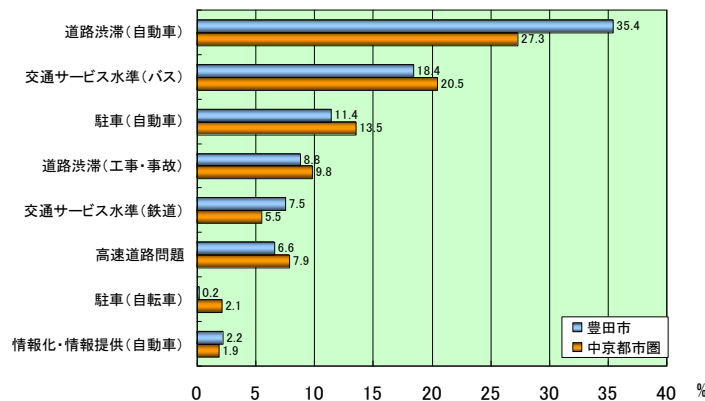


出典: 豊田市の幹線道路計画(平成17年)

(2) 市民ニーズ

市民に対する「移動のし易さ」に関する意見を求めたところ、約35%が自動車が原因の渋滞と回答しており、中京都市圏との比較からわかるように、道路渋滞に対する市民の問題意識が高くなっている。

■市民の「移動のし易さ」に対する意見の割合(豊田地区)

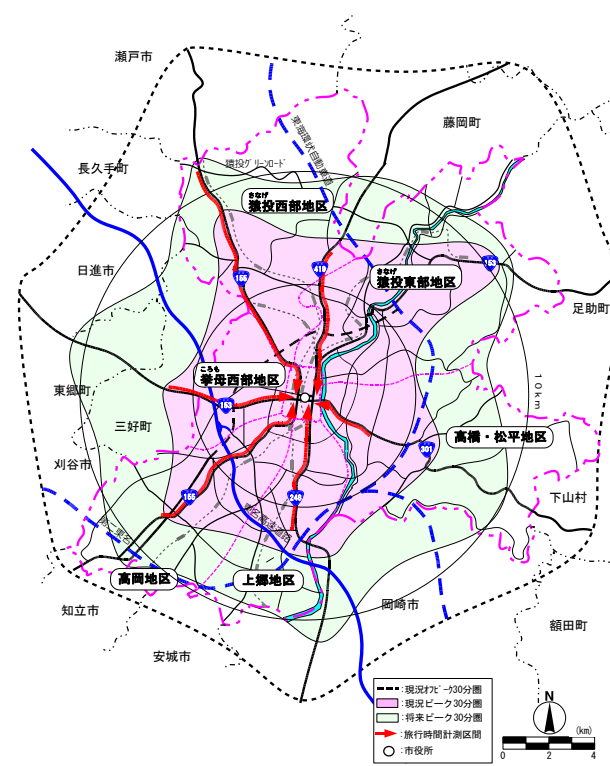


出典: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査(平成13年)

(3) 交通まちづくりにおける渋滞対策

朝のマイカー通勤時間を、2010年には現状から4割短縮、2025年には現状の1/2にすることを基本目標として、総合的な渋滞対策を実施する。

■渋滞対策における将来目標



出典: 豊田都市圏交通円滑化総合計画: H11年策定

■渋滞対策における取り組み

分類	主な施策	H18新規拡充施策の主な事業
幹線道路整備の推進	都市内幹線道路整備計画策定 都市間幹線道路整備 都市内幹線道路整備 渋滞ポイント対策(交差点改良) 地区道路整備	豊田北バイパスの整備(新規) 豊田市幹線道路整備計画に基づく道路整備促進 生活道路の整備促進(地区道路計画の推進)
集中する自動車交通の分散	TDM総合施策の導入 通勤時のパークアンドライド推進 ※その他はP29～横断的施策を参照 ITS施策(STAR☆T21)の推進 道路情報板による情報提供 出発前道路交通情報の提供 ※その他はP26～ITS施策を参照	香嵐渓渋滞対策の実施(モデル事業参照) 交通流に適応した信号制御による円滑化 愛環沿線4市によるTDM社会実験 企業バス運行実験 シャトルバスの運行
公共交通の利用促進	鉄道既存路線の強化 バスロケーションシステムの導入 基幹バスネットワークの推進 地域バスの導入 ※その他はP13～公共交通対策を参照	基幹バスネットワークの強化や乗り継ぎ利便性の検討 バスロケーションシステムの拡大検討 愛知環状鉄道の複線化 名鉄三河線の高架複線化

■豊田市内の渋滞ポイントと対策方法

	交差点名	路線名	施策
1	若林東町棚田交差点	豊田一色線	右折車線延伸
2	宮町交差点	国道153号	足助バイパス整備
3	小坂町7丁目交差点	豊田東郷線	交差点改良
4	栄町3丁目交差点	国道155号	交差点改良
5	大清水町交差点	市道	交差点改良
6	西新町7丁目交差点	国道153号	4車線化・交差点改良

【現状：1999年】
◆中心部までのピーク時30分圏域：49%

↓

【短期目標：2010年】
◆朝のマイカー通勤時間を現状から4割短縮
◆中心部までのピーク時30分圏域：現状の1.7倍
※豊田都市圏交通円滑化総合計画より

↓

【長期目標】
朝のマイカー通勤時間を現状の1/2に短縮

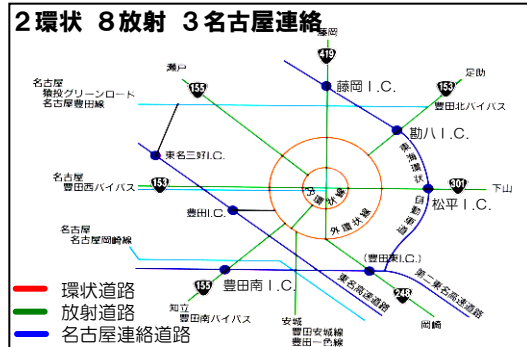
(4) 豊田市の交通渋滞対策取り組み事例

① 道路整備による渋滞緩和

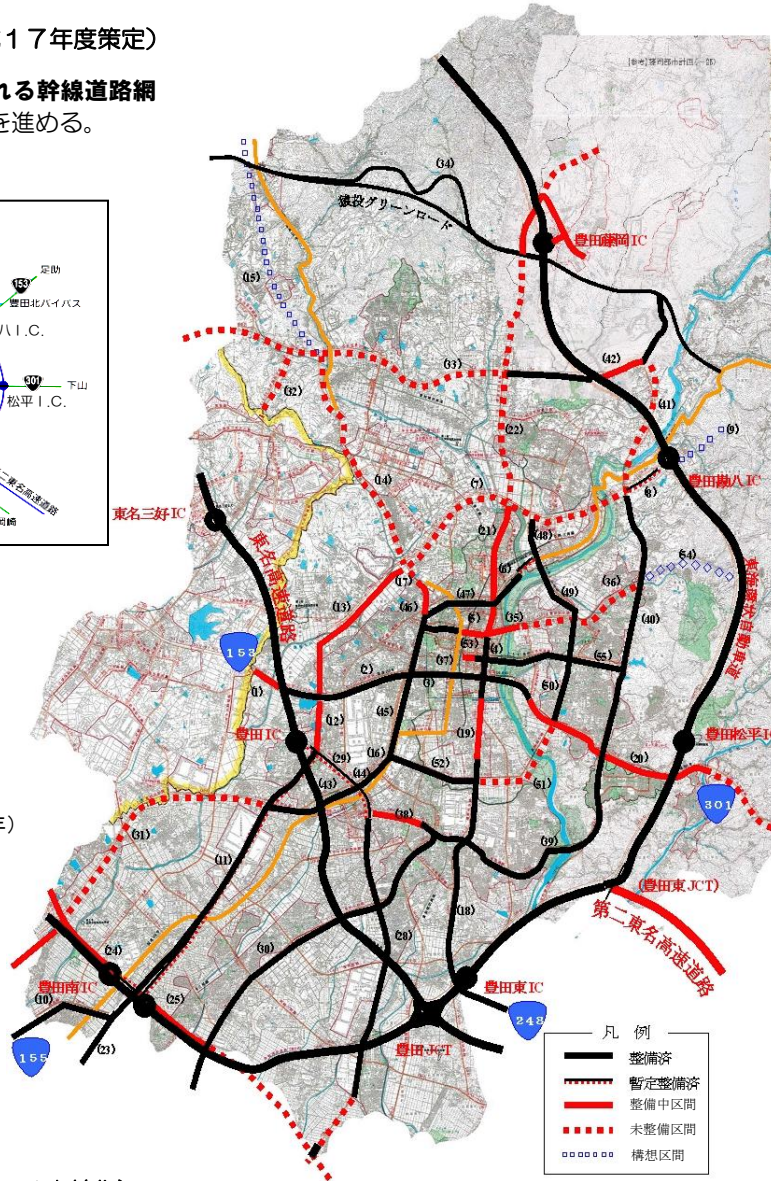
豊田市幹線道路整備計画（平成17年度策定）

■ 2環状8放射3名古屋連絡で形成される幹線道路網
国や県等と連携し、幹線道路の整備を進める。

幹線道路網のイメージ



出典：豊田市の幹線道路計画（平成17年）



■ 豊田地区の幹線道路整備状況

出典：豊田市の幹線道路計画（平成17年）

■ 幹線道路の整備事例（国道248号の4車線化）

【幹線道路整備計画 平成17年度策定】

豊田市の幹線道路の中でも、国道248号は主要渋滞路線であり、朝夕のピーク時には、激しい交通渋滞によって、旅行速度は20km/h以下にまで低下していた。平成16年度の拡幅事業によって、暫定運用であるが、北向きが2車線化され、渋滞が大幅に緩和した。

将来的には、南向きについても2車線化を図り、さらなる交通渋滞の削減に努める。



写真 拡幅前の市内国道248号

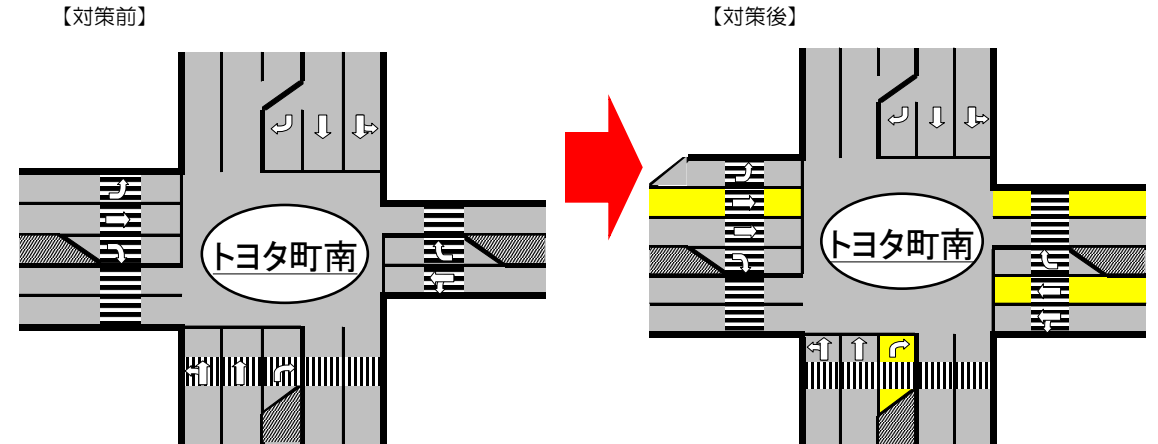


イメージ 4車線拡幅後の市内国道248号

② ボトルネック交差点の改良

豊田市では平成3年に市内44箇所の問題交差点（渋滞交差点）を設定し、ボトルネックの解消に向けた対策を実施してきた。これらについては、豊田地区の幹線道路網整備に合わせ、順次解消を図っていく。

■ トヨタ町南交差点におけるボトルネック対策（平成16年度実施）



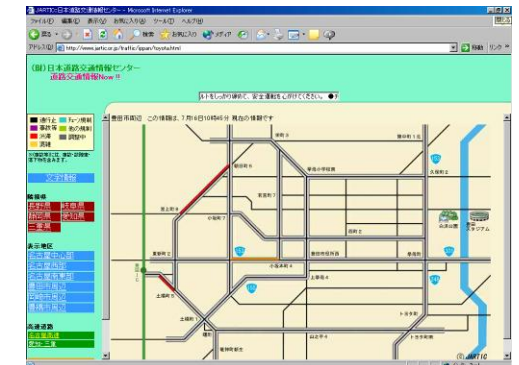
③ 情報提供による交通分散

インターネット・道路情報板・カーナビ等における道路交通情報の提供によって、ドライバーに渋滞情報を提供し、特定路線・区間に集中する自動車交通を分散し、渋滞の緩和を推進する。

今後は、カーナビへの情報提供のさらなる高度化等を推進する。



■ 道路交通情報提供【国道248号：実施中】



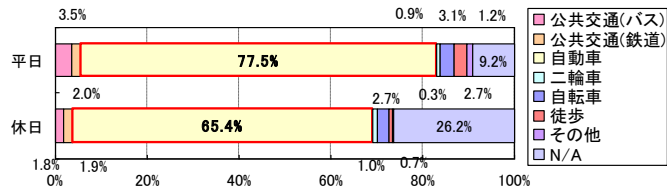
■ インターネットによる豊田地域の渋滞情報提供

(1) 豊田市の公共交通の現状と課題

公共交通機関を利用する人の割合が少なく、自動車への依存度が極めて高い地域となっています。豊田地区のよくないところとして「交通の便が悪い」を挙げる市民が多く、公共交通整備へのニーズが高いと言えます。また、豊田地区の約74%の住民が公共交通利用は「(公共交通の)利便性による」と回答し、名古屋市と比較しても、豊田地区では公共交通の利便性が高まれば、公共交通を利用しようとする住民が多く、公共交通の利便性向上が求められています。

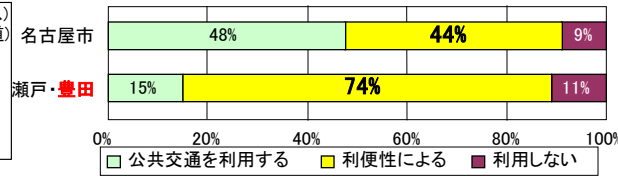
バスの路線網も年々減少しており、平成15年におけるバス路線は昭和55年頃の1/4にまで減少している。

■外出時の交通手段(豊田市)



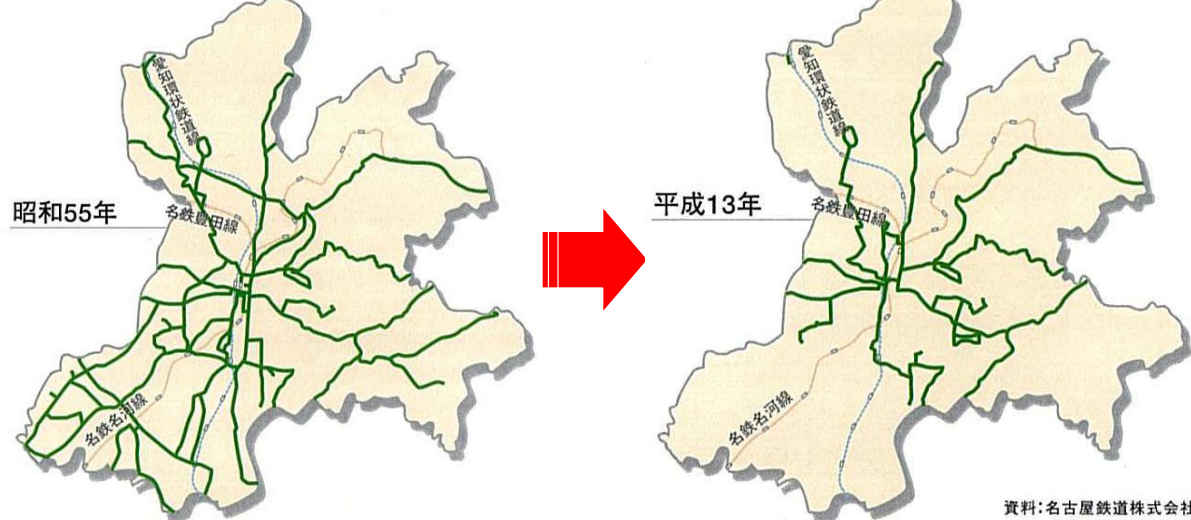
豊田市の交通現況に関するアンケート調査(平成17年度)

■公共交通の利用意向(豊田市)



出典:ITSに関する県民意識調査(H14 愛知県ITS推進協議会)

■バス路線の変遷



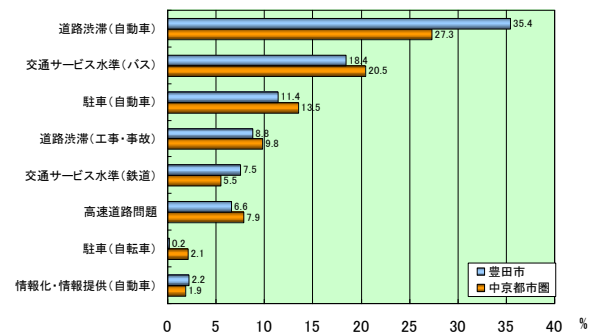
資料:名古屋鉄道株式会社

(2) 市民ニーズ

「移動のしやすさ」に関して、道路渋滞の改善、バス・鉄道等の公共交通サービス水準の向上を指摘する人が多く、特に中京都市圏との比較から道路渋滞や鉄道のサービス水準について意識が高いといえる。

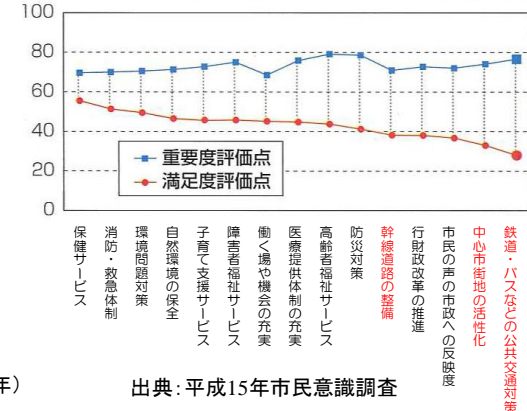
施策別重要度と満足度の関係においても、福祉と医療に次いで重要と考えられている公共交通や道路の整備、中心市街地の活性化等の満足度は非常に低く、この面での充実が要求されている。

■「移動のしやすさ」に対する意見の割合(豊田地区)



出典:第4回中京都市圏パーソントリップ調査(平成12年)

■豊田地区の施策別重要度・満足度

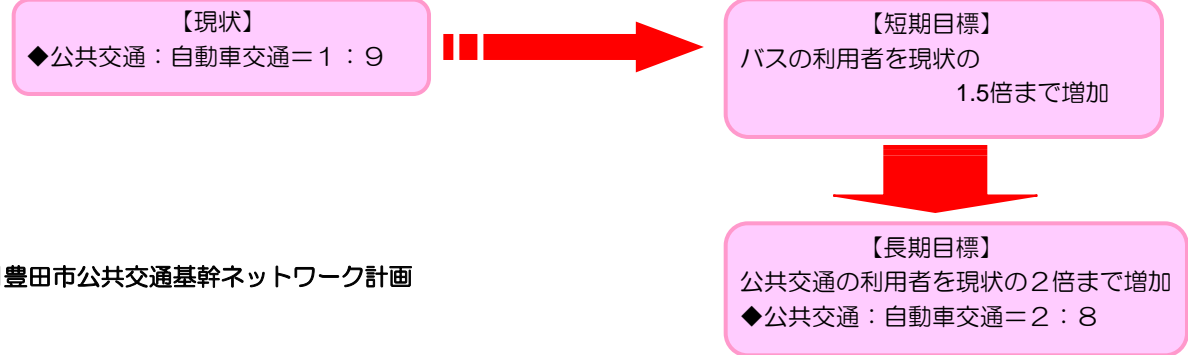


出典:平成15年市民意識調査

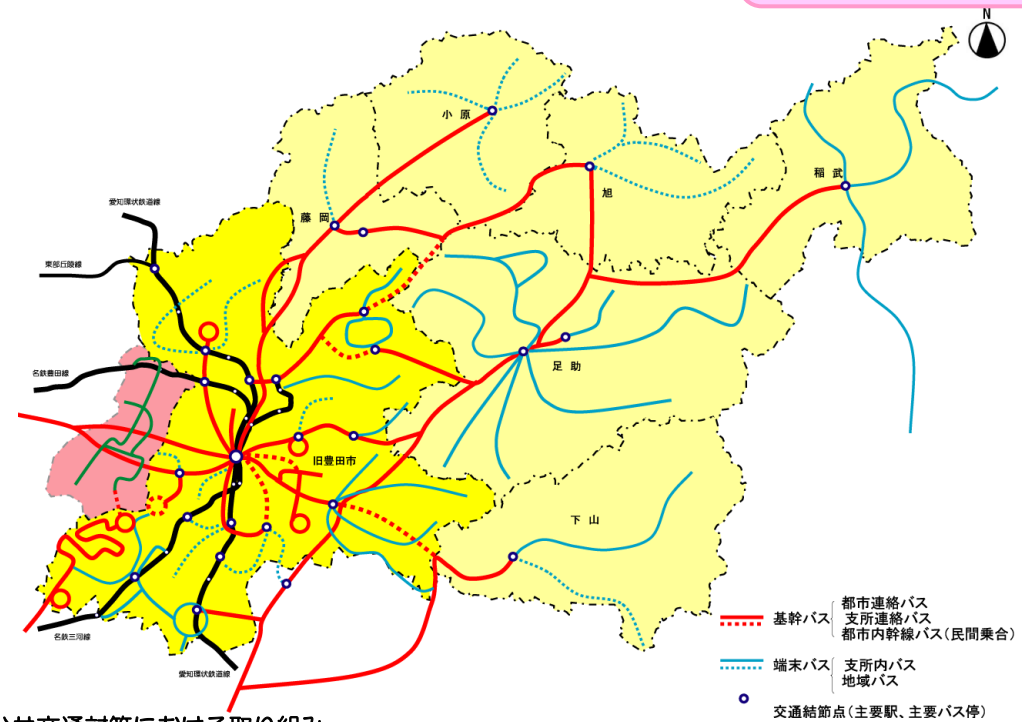
(3) 交通まちづくりにおける公共交通対策

「豊田市総合交通体系調査」における公共交通の将来目標→「公共交通と自動車交通の比率を1:9から2:8へ」を将来における基本目標として、総合的な公共交通対策を実施する。

■公共交通における基本整備方針と将来目標



■豊田市公共交通基幹ネットワーク計画



■公共交通対策における取り組み

分類	施策	H18新規拡充施策の主な事業
輸送力の強化	愛知環状鉄道の複線化 名鉄三河線の高架化 新交通システムの導入検討	愛知環状鉄道の複線化 名鉄三河線の高架化 新たな交通システムの導入基礎検討
公共交通空白地域対策	公共交通整備計画策定 交通結節点の整備 基幹バスネットワーク 旧豊田市エリア運行バスの改良(豊田下山線) 生活交通バスの導入 旧町村エリア運行バスの改良 福祉バスの運行	基幹バスネットワーク (豊田下山線の本格運行) P&R駐車場の整備検討 生活交通の新規導入(2路線程度) 中山間地域におけるデマンドバスシステムの導入
利便性向上	ITSの活用 ・バス運行管理の高度化 ・バスロケーションシステムの導入 TDMの推進 ・専用車線・優先信号等バス交通優先施策	バスロケ導入路線の拡大検討

(4) 豊田市の公共交通取り組み事例

地域特性や高齢社会、市民の価値観の多様化に対応した、市民の日常生活に必要な公共交通（バス、乗合タクシー）を継続的に確保するため、平成16年5月に「豊田市生活交通確保基本計画」を策定した。

計画では、鉄道・バス空白地域の削減を目標に、需要に合った効率的な交通手段を地域と市が共働して確保することを基本方針としている。

【鉄道・バス空白地域の削減目標 12.2%（H15）→8.0%（H17）】

①ふれあいバス

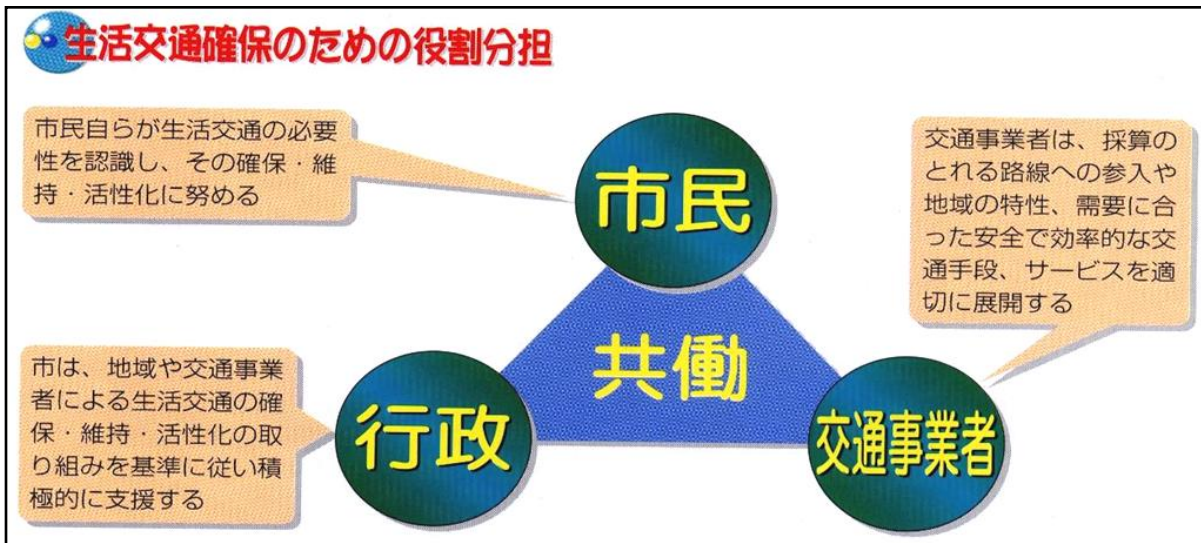
地区住民組織「ふれあいバス運営協議会」が主体となって運営する「ふれあいバス」は、地域と交通事業者、市が一体となって新たな生活交通を確保する仕組みを検討するためのモデル事業として、平成12年10月から運行を始めた。

地域が主体となって、利用者や地域の意見を反映した運行内容の見直しを随時行い、経費の削減と利用者増加の効果をあげている。平成17年度の利用者数は約18万人の利用があり、地域に欠かせない交通として定着している。

こうした地域主体のバス運営が評価され、「平成15年度手づくり郷土賞（地域活動部門）」（国土交通省主催）、「第5回中部の未来創造大賞優秀賞（住民部門）」（中部の未来創造大賞推進協議会主催、事務局：国土交通省中部地方整備局企画課）、「地域づくり総務大臣表彰」（総務省主催）を受賞した。

今後も引き続き、モデル実験の評価・見直しを継続していくとともに、市内の他の公共交通空白地においても、ふれあいバスをモデルとした、地域が主体となるバスの仕組みを検討し、展開していく。

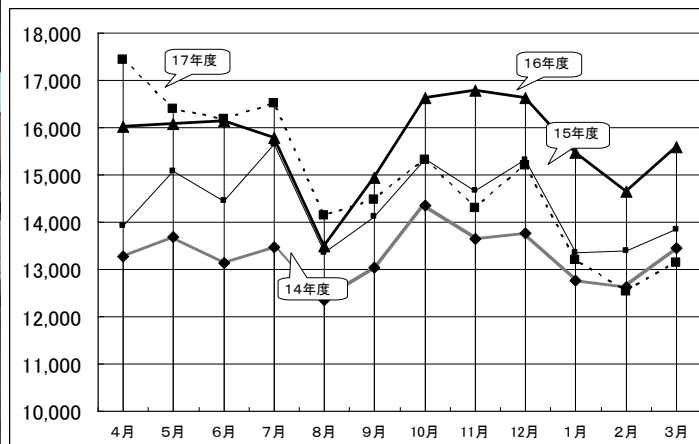
■ふれあいバスの仕組み



■ふれあいバス



■ふれあいバス利用者数の推移（平成14～17年度）



②中心市街地玄関口バス

高齢者や自動車を利用できない主婦・学生等の移動困難者に、快適で人にやさしく気軽に使える交通手段を提供することにより、中心市街地周辺の公共施設の利便性を向上させるとともに、市民の外出機会が増加することにより中心市街地の活性化を図るため、平成14年6月17日から運行中である。

【中心市街地玄関口バスの特徴】

- 主要施設の「玄関口」にバス停を設置（豊田市駅西口、市役所、加茂病院）
- 施設内の待合室で「バスの接近情報」を提供（市役所、加茂病院、豊田市駅西口）
- ダイヤ通りの運行ができるよう利用者がある時だけ「呼出し」に応じて玄関口に入る効率的な運行（市役所、加茂病院）
- 気軽に使える運行本数（時間2～3本）と低運賃（100円）
- 環境に配慮したLPGガス車の使用
- 利用者の利便性を考慮した、一部低床、乗降用スロープ、室内手すり等の導入（一部低床バスは、国産マイバスとしては国内初）



■情報案内板でのバス位置情報提供

駅名	名鉄	名鉄バス
① 豊田市駅西口 (Toyohashi Station West Exit)	11:22	11:38
② 市役所 (City Hall)	11:30	11:45
③ 加茂病院 (Kamo Hospital)	11:30	11:45
④ ジャスコ (JUSCO)	11:30	11:45
⑤ アイプラザ豊田 (AI-Plaza Toyota)	11:29	11:59
⑥ 税務署南 (Tax Office South side)	11:41	12:11

玄関口バス 情報案内板

③新たな交通システムの導入検討

豊田市内には、名古屋鉄道と愛知環状鉄道の2社の鉄道路線に加え、万博開催に合わせ、新たにリニモ（東部丘陵線：愛知高速交通）が営業されている。

市内公共交通としては、基幹バスを主軸とした公共交通ネットワークの形成と定時性の確保が課題となっている。特に豊田地区では、鉄道などの定時性のある公共交通基幹軸が希薄になっており、将来の利用ニーズ、土地利用の動向等を考慮し、新たな交通システムの導入について検討する。

■新たな交通システムのイメージ

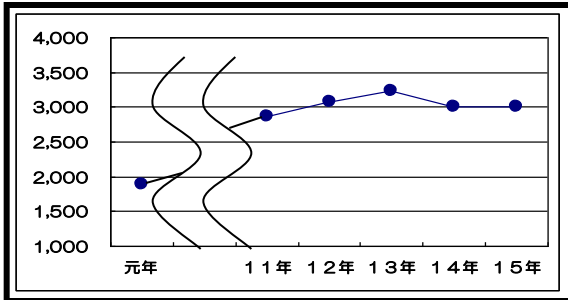


(1) 豊田市の交通事故の現状と課題

豊田地区の交通事故（人身事故）による死傷者の数は近年横ばい状況ではあるが、平成15年度の発生件数は平成元年の1.6倍と、まだまだ高い状況にある。

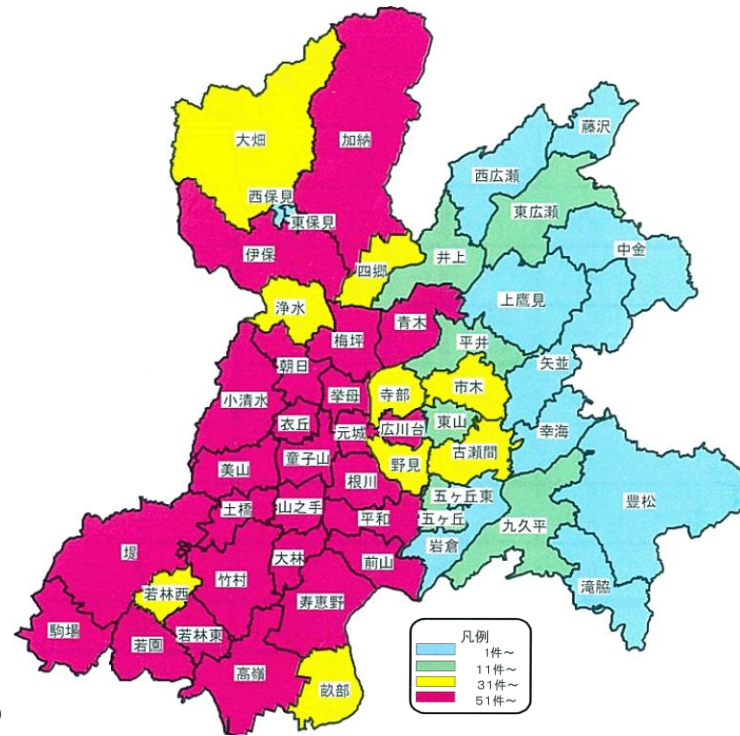
また豊田地区は、他地区に比べ事故件数が圧倒的に多く、中でも矢作川右岸の豊田市中心市街地部や大規模事業所周辺地区に集中している。

■豊田地区交通事故件数の経年変化



出典:とよたの交通事故(平成16年)

■豊田地区小学校区別人身事故件数



出典:とよたの交通事故(平成16年)

■豊田市の地区別人身事故件数

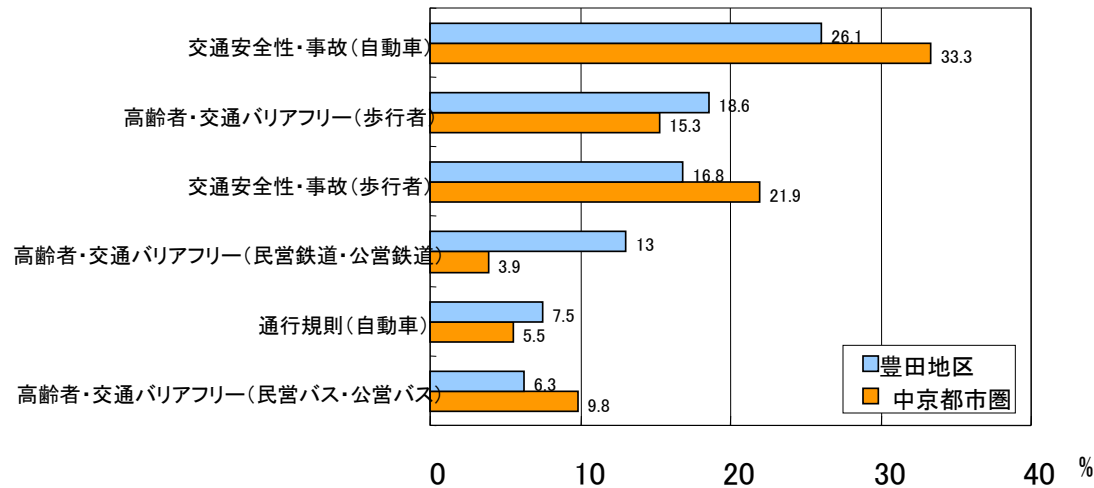
地区名	事故件数
藤岡地区	94
小原地区	14
足助地区	79
下山地区	23
旭地区	14
稲武地区	31
豊田地区	2383

出典:交通事故総合分析センターHP(平成16年)

(2) 市民の「安全」「安心」に関する意見の割合

自動車と歩行者の「交通安全性・事故」の問題に対する意見が多く、市民は交通事故を問題視している。また、高齢者・バリアフリー対策における問題意識も高い。

■交通の「安全・安心」に関する意見の割合(豊田地区)



出典:第4回中京都市圏パーソントリップ調査(平成13年)

(3) 交通まちづくりにおける交通事故削減対策

豊田市では、交差点改良・歩道整備・交通安全施設整備等の従来型の交通事故対策を合わせて、ITSによる事故対策やTDM施策と連携した公共交通促進施策等を実施し、ハード・ソフト両面から総合的な交通事故対策を進める。



■交通事故削減に向けた総合的な取り組み

①安全な道づくりの推進

事故危険箇所における交差点改良や通学路における歩行者の安全確保といった、道路施設側の改良により、道路の安全性を高める。また、環状道路などの整備による生活道路等からの通過交通の排除や、事故発生の間接的な要因となる、路上駐車を削減するための施策を。

②交通安全教育・啓発

交通安全教育施設を整備し、一層の普及啓発に努める。

③ドライバーの安全運転の支援

交通事故の約3/4はヒューマンエラーに起因した要因であり、情報提供やITSの活用により、ドライバーの安全運転支援が効果的であると考えられている。従って、ITSの活用や、新たな運転支援システムの研究・開発を進め、交通事故の削減に努める。

■交通事故削減対策における取り組み

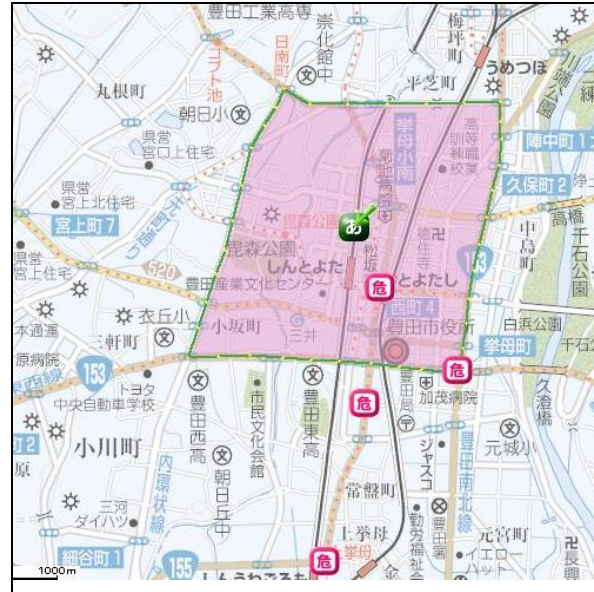
分類	施策	H18新規拡充施策の主な事業
道路交通安全環境整備	交通安全施設整備 事故多発交差点における交通安全対策 あんしん歩行エリアの指定と総合対策 特定経路における交通安全施設整備 通学路モデル事業 コミュニティ道路の整備 信号制御の高度化	道路照明灯・道路反射鏡の設置 防護柵・区画線・発光鏡の設置 歩道の段差・傾斜・勾配の改善 幅の広い歩道を整備 クランク、ハンプの整備 自動車通行規制
交通安全教育・啓発	交通安全教育施設の整備検討 交通安全啓発活動	高齢者の交通安全指導 中高生の自転車教室 交通指導員による街頭指導 違法駐車対策 交通公園
調査研究・ITSの活用	ITS施策(START21の推進) ・交通事故多発地点情報提供 ・安全運転支援システム(DSSS)の導入	-

(4) 豊田市の交通事故削減取り組み事例

① 安心歩行エリアにおける事故対策

■ 豊田市のあんしん歩行エリア

日本では、交通事故死傷者に占める歩行者と自転車利用者の割合が4割を超えており、また、歩行中の交通事故死者事故の約6割が自宅周辺で起きている。
 このため、平成15年度以降、歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため、あんしん歩行エリアを定め、公安委員会と道路管理者とが連携して総合的な交通事故対策を集中して行うことによって、安心して歩けるまちづくりを進めていくこととなった。



● 外周道路対策

- ・外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制
- ・交差点の改良、信号機の高度化・改良

● ゾーン対策

- ・歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成
- ・ゾーン内の速度規制
- ・車両速度を抑制する道路構造(ハンプ、クランク等)

● 経路対策

- ・安心して移動できる歩行空間ネットワークの整備
- ・歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化

② 安全の通学路モデル事業

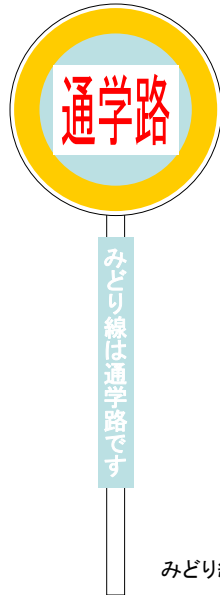
児童生徒の通学路上での安全を確保し、事故の防止に努めるため、平成16年度から、通学路整備モデル事業として、国、県、警察などと連携して「ゆとりと安全の通学スペースづくり」「連続した安心の通学路づくり」「地域で守る通学路づくり」を進めている。
 連続した安心の通学路づくりとして「安全のみどり線」の設置を、地域で守る通学路づくりとして「通学路標識の設置や舗装整備工事等」の事業をモデル校を選定して進めている。

◎ 連続した通学路づくりモデル事業 平成16年度～

- ・平成16年度 前山小学校、美山小学校
- ・平成17年度 山之手小学校、寿恵野小学校
- ・平成18年度 梅坪小学校、平和小学校 (予定)

◎ 通学路整備工事

- ・通学路安全のみどり線設置工事
- ・舗装整備工事
- ・安全柵の設置
- ・通学路標識の設置

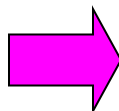


みどり線設置箇所に立てる標識



着手前の写真

家が建て込んでいるところは道路拡幅が困難なので、みどり線を引くことで安全を図る



完了後の写真

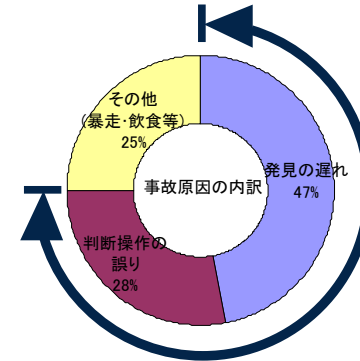
安全のみどり線

③ ITSを活用した安全運転支援

交通事故の約3/4は、ヒューマンエラーに起因しており、事故防止には情報提供やドライバーの安全運転支援が効果的であると考えられている。

民間においては、自動車メーカーを中心として「プリクラッシュセーフティ」などの支援実施中である。

■ 交通事故の発生要因

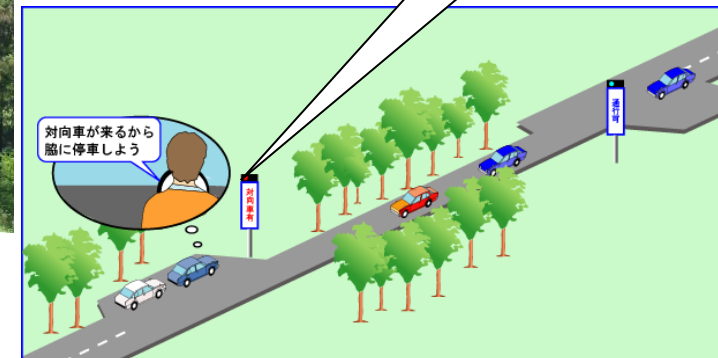


情報提供と安全運転支援が有効な範囲 (75%)

出典: 「平成12年度交通事故統計データ」

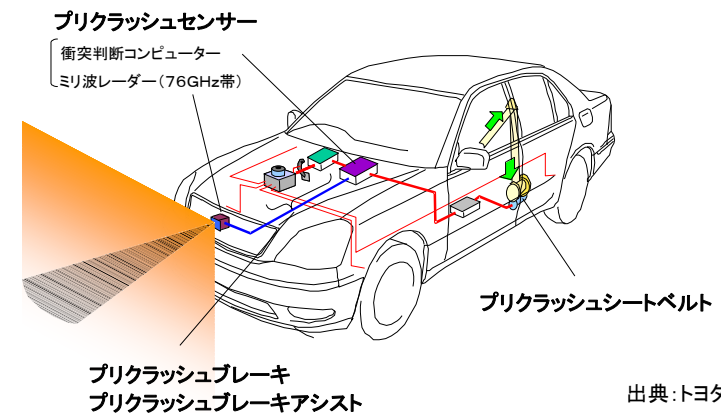
【狭小道路安全支援システム (対向車接近表示)】

車両感知器によって対向車を感知し、傾向区表示板で対向車の接近を表示することによって、カーブでの事故を防止する警告システム。
 導入候補路線: 市道足助佐切国閑平折線 (足助町地内)



【プリクラッシュセーフティ】

衝突が避けられない状況を事前に判断し、安全装備を早期に作動させることにより、衝突被害を軽減するシステム。



出典: トヨタ自動車資料より

(1) 豊田市の防災対策の現状と課題

① 落石危険箇所及び事前通行規制区間

新市エリアには落石・法面崩壊危険箇所が存在するとともに、異常気象時の通行規制区間もある。
これらの解消を図り、安全に道路を走行できる環境整備が求められている。

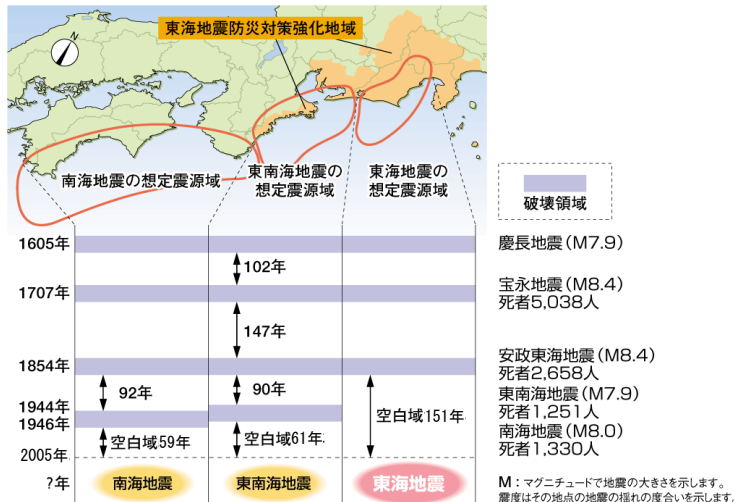
■一般県道 大野瀬小渡線



② 地震対策

東海地震の震源域の見直しにより、平成14年4月に地震防災対策強化地域が6県167市町村から8都県263市町村に拡大され、豊田市を含む愛知県の大部分の都市が指定された。豊田市は、平成15年12月に東南海・南海地震防災対策推進地域にも指定され、平成15年3月の愛知県東海地震・東南海地震等予測調査報告書では、東海地震・東南海地震が連動して起きた場合の震度については6強の揺れが予測されている。

■東海地震防災対策強化地域と大規模地震の被害状況



(2) これまでの豊田市の防災対策への取り組み

豊田市ではこれまで、国土交通省や愛知県と一体となって、地域の防災体制の拡充を図り、市民が安心して暮らせる地域づくりを進めてきた。

■橋梁の耐震化



<これまで実施した主な防災対策>

- ・情報収集、情報伝達体制の整備
- ・緊急輸送ネットワークの整備
- ・橋梁の耐震化
- ・防災拠点の整備
- ・避難施設の拡充
- ・防災意識の普及、啓発
- ・無電柱化の推進

(3) 交通まちづくりにおける防災対策

豊田市では、橋梁の耐震化・緊急輸送道路の整備と代替路の確保・広域避難地へのアクセス道路の整備等の従来型の防災対策を合わせて、ITSを活用した災害情報の提供や、みちなびとよたの活用といったハード・ソフト両面から総合的な防災対策を進める。

■防災対策の全体枠組み(地震対策)

取り組み	概要
1. 情報収集・伝達体制の強化	迅速かつ効果的な情報の収集及び伝達により、未然の危険回避と市民生活の安全を確保する。
2. 耐震化対策の推進	建築物及びライフライン施設などの耐震化を推進し、被害の軽減を図るとともに、災害に強い安全なまちづくりを進める。
3. 災害応急対応の充実	すべての応急対策は、人命救助を最優先に位置づけるとともに、速やかな社会秩序を取り戻し、市民の生命と安全を守る。
4. 災害弱者対策及びボランティア支援体制の確立	災害対応が困難な高齢者・障害者等の生命を守るとともに、お互い助け合うことができる体制を構築する。
5. 関係機関及び民間事業所との連携強化	家庭・地域・企業そして防災関係機関が一体となって災害に立ち向かい、ともに助け合うことができる地域を創る。
6. 公共施設における防災応急体制の確立	警戒宣言発令時、地震発生時などにおける公共施設の防災応急体制を確立し、利用者の安全確保及び被害の軽減を図る。
7. 防災意識の普及・啓発の推進	
8. 被害調査体制の整備	
9. 復旧・復興体制の整備	
10. 職員教育及び防災訓練の充実	

「豊田市地震対策アクションプラン」のうち
は交通分野において対応する項目

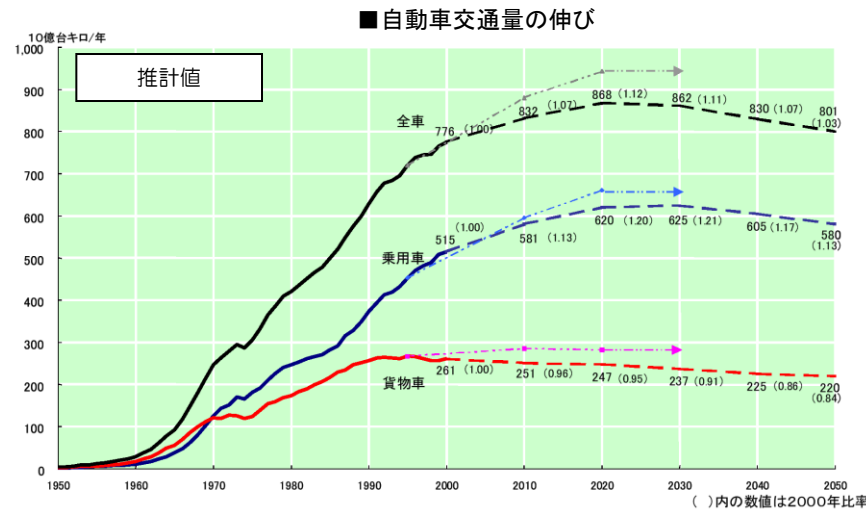
■防災対策における取り組み

	分類	施策	H18新規拡充施策の主な事業
防災対策	情報収集・伝達体制の強化	情報収集の高度化 ・災害情報収集システムの高度化 情報提供の拡充 ・みちなびとよたの情報提供サイトの拡充 ・みちなびとよたの新市エリアへの拡大	・災害情報収集システムの高度化の検討 ・情報提供システムの新市エリア拡大の検討
	防災対策	道路防災管理の高度化 ・被害調査マニュアルの策定 ・被害状況収集システムの整備	・被害調査マニュアルの策定 ・被害状況収集システムの整備
耐震化対策	耐震化対策	道路施設の耐震化 ・耐震性向上のための橋梁補強 ・ライフラインの耐震化	—
	耐震化対策	緊急輸送ネットワーク ・幹線道路のリダンダンシーの確保	—

(1) 豊田市の環境対策の現状と課題

①自動車交通の伸び

自動車交通量は、1980年代から急激な増加を見せており、環境負荷の大きい貨物車については、2000年以降横這い傾向にあるものの、全車では2020年までは増加傾向にある。

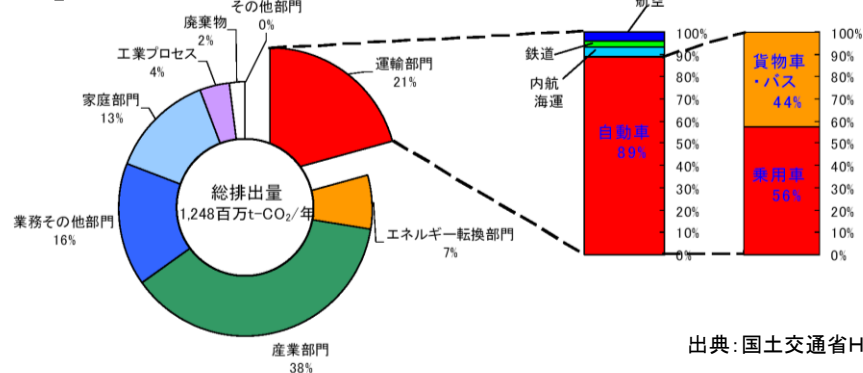


出典:国土交通省HPより

②CO₂排出内訳

- ・CO₂排出量のうち、運輸部門は21%で、その約9割が自動車である。
- ・さらに自動車のうち、乗用車が約6割を占めている。
- ・豊田市の交通部門におけるCO₂総排出量は約78万tである。

■CO₂排出内訳(運輸部門の構成比)

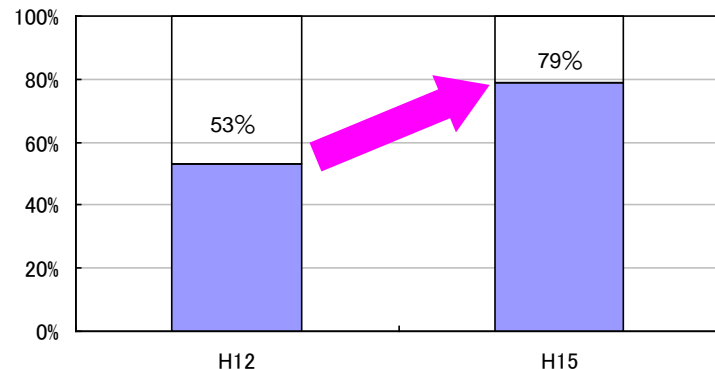


出典:国土交通省HPより

(2) 環境に対する市民の問題意識

市民意識調査によると、環境に配慮した生活を心がけている市民の割合は約79%であり、環境への関心は非常に高いものとなっている。

■環境に配慮した生活に心がけている市民の割合



出典:市民意識調査(平成12,15年)

(3) 交通まちづくりにおける環境対策

道路交通における環境(排出ガス)対策としては、「①自動車単体の低公害・低燃費化」「②自動車交通需要の抑制」「③自動車走行速度の向上」と大きく3つがある。

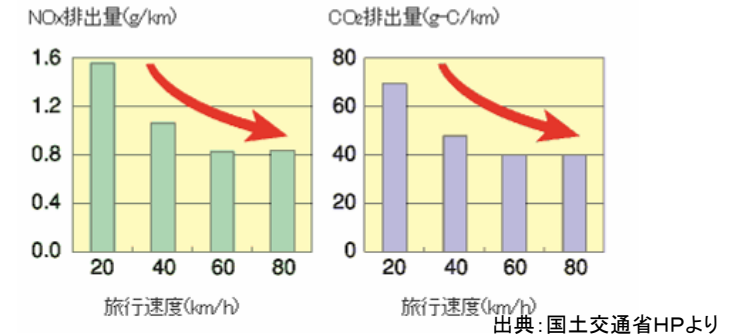
豊田市では、特にTDMやITS施策を通じて②③を目的とした施策展開をこれまで進めてきており、今後もCO₂排出量削減に向けた総合的な施策展開を図る。

また、沿道環境対策としては、低騒音舗装・遮音壁の整備や環境施設帯の整備等を進める。

【短期目標:2010年目標】
・公共交通の利用促進やエコドライブによりCO₂排出量を16000t削減

【長期目標】
・さらなるCO₂排出量の削減

■NOx, CO₂排出量と走行速度の関係



出典:国土交通省HPより

■NOx, CO₂排出量削減に向けた交通施策分類

分類	取り組み目的と内容
①自動車単体の低公害・低燃費化	自動車単体から排出させるCO ₂ やNOxの排出量を削減するために、低公害車等の普及促進を推進する。
②自動車交通需要の抑制	自動車交通量を削減するために、公共交通の利用促進施策を図るとともに、自動車交通の移動距離の削減を図る。
③市内幹線道路の走行速度の向上	放射・環状の幹線道路整備やボトルネック対策により、市内幹線道路の走行速度を向上することで、CO ₂ やNOx排出量を削減する。(上図参照)
④沿道環境の保全	幹線道路沿線における住環境の保全を図る。

■環境対策における取り組み

分類	施策	H18新規拡充施策の主な事業
自動車単体対策	低公害車両の普及促進対策 自動車税の補助	低公害車共同利用システムの実用化検討 環境行動計画モデル事業の推進 CO ₂ 削減プログラムの推進 エコドライブの推進
公共交通対策	環境行動計画モデル事業の推進 TDM総合施策の導入 ITS施策(STAR☆T21)の推進 公共交通利用促進施策の導入 愛環沿線4市によるTDM社会実験 ※ITS、TDM、公共交通については、各頁における取り組み方針を参照	環境行動計画モデル事業の推進 CO ₂ 削減プログラムの推進
渋滞対策	道路整備による走行速度向上 ・都市間幹線道路の整備 ・都市内関連道路の整備 ・コミュニティー道路の整備 ・交差点の改良(ボトルネック対策)	環境行動計画モデル事業の推進 CO ₂ 削減プログラムの推進
沿道環境保全	低騒音舗装の整備 遮音壁の整備 環境施設帯の整備 沿道環境の監視 等	-

(4) 豊田市における環境対策の取り組み

① 豊田市交通まちづくりCO₂削減計画と削減目標

—豊田市交通まちづくりCO₂削減プロジェクト—

事業の位置付け

「豊田市交通まちづくりCO₂削減プロジェクト」は、平成17年度から取り組んでいる「交通まちづくり行動計画」の環境改善効果を明確にし、着実な事業の推進を図ることを目的としている。
また、京都議定書のCO₂排出削減目標の確実な達成を図るため、道路行政として取り組むCO₂排出削減の具体的実施内容を示した「CO₂削減アクションプログラム」を策定する。

事業内容

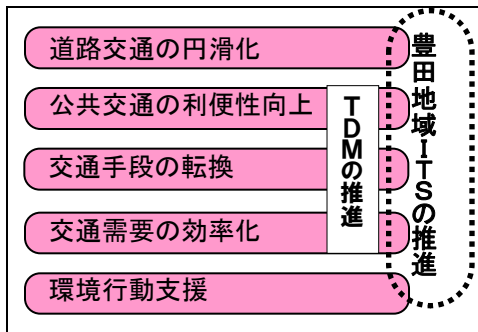
- 【平成18～20年度】
- 渋滞ポイントの解消 6箇所
 - 公共交通利用者数の増加 約 6,200人
 - エコドライブ実施者数 約 37,400人等

モデル事業の方針

—「人と環境にやさしい先進的な交通環境モデル都市」の実現—

環境負荷の小さい持続可能な「交通モデル都市」を実現するため、渋滞ポイント解消などのハード施策に合せ、TDM推進やITS活用のソフト施策を横断的に実施する総合的な交通施策に組み、交通におけるCO₂排出量の計画的な削減を図る。

■施策の体系



環境改善目標

目標年次：平成20年度

◇CO₂排出削減量 16,800t/年

旧豊田市域における交通によるCO₂排出量は現状で78万t/年であり、約2%の削減にあたる。

(削減量は、ヒノキの年間CO₂吸収量約67,200本、植林効果約272,000㎡：豊田スタジアム約7個分に相当)

モデル事業メニュー

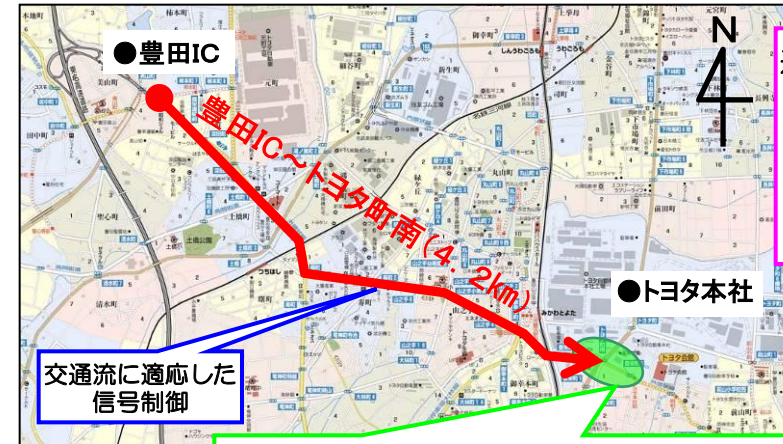
交通モデル都市「人と環境にやさしい先進的な交通まちづくり」の実現



② 交通流の改善によるCO₂削減

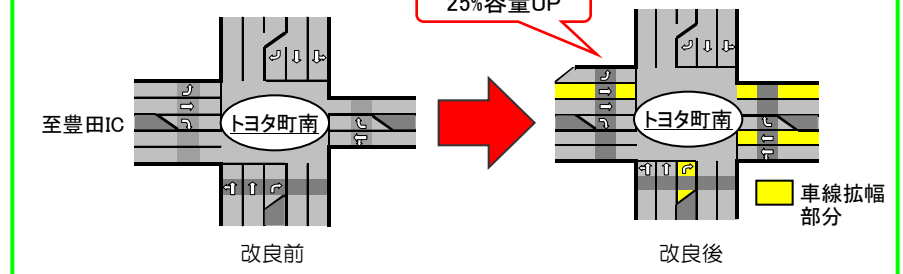
通勤時TDM社会実験 (公共交通機関の利用促進、パーク&ライド、時差通勤等) による車両台数の減少や道路整備 (交差点改良など) ・信号制御の最適化による走行速度の向上により、CO₂の削減効果を試算

■評価ルートと主な対策

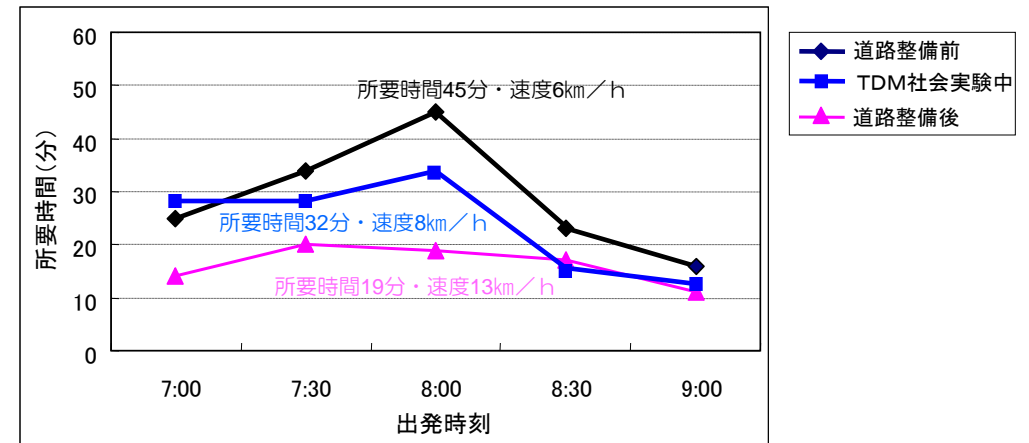


通勤時TDM社会実験
2004年10月18日～22日
実験参加者：約7,800人
・公共交通機関利用促進
・パーク&ライド
・時差出勤
・通勤シャトルバス 等

トヨタ町南交差点改良



■走行所要時間の向上効果



■CO₂削減効果比較 (国土交通省算出方式より試算)

(AM7:00～9:30、今回の利用データは各ケース1日のみ)

	交通量 (台/2.5h)	CO ₂ 排出量 (kg-CO ₂)	削減効果
①道路整備前	2,355	3,900	—
②TDM社会実験中(2004年10月)	2,242	3,300	▲14%
③道路整備後(2005年1月)	2,602	3,200	▲17%

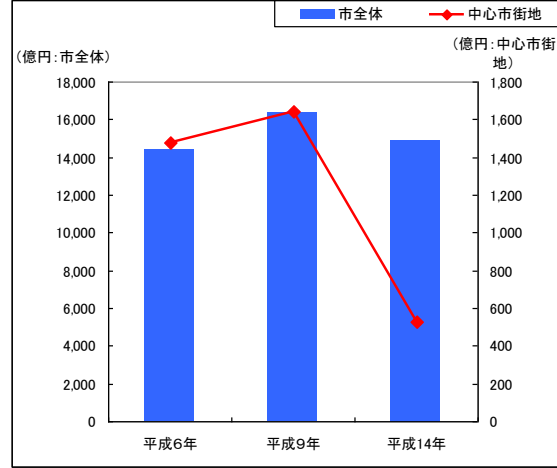
出典：トヨタ自動車(株)

(1) 豊田市の中心市街地の現状と課題

豊田市の中心市街地における年間商品販売額は中心市街地の空洞化等により、近年著しく減少しており、平成14年の年間商品販売額は平成9年の約30%にまで減少している。

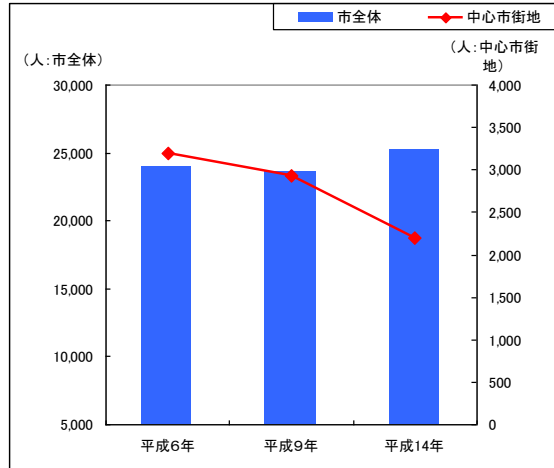
合わせて、中心市街地における従業者数も減少しており、平成14年の従業者数は、平成9年の約70%にまで減少している。

■豊田地区内年間商品販売額の推移



出典：豊田市商業観光課資料

■豊田地区内従業者数(小売り・卸業)の推移

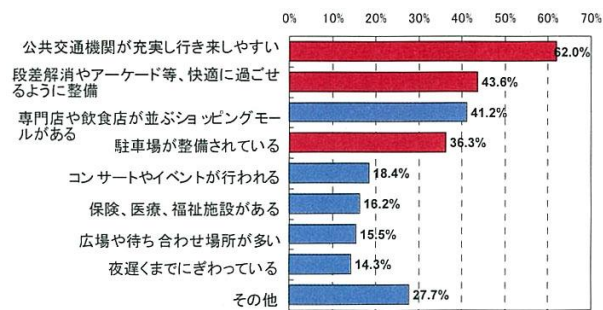


出典：豊田市商業観光課資料

(2) 市民ニーズ

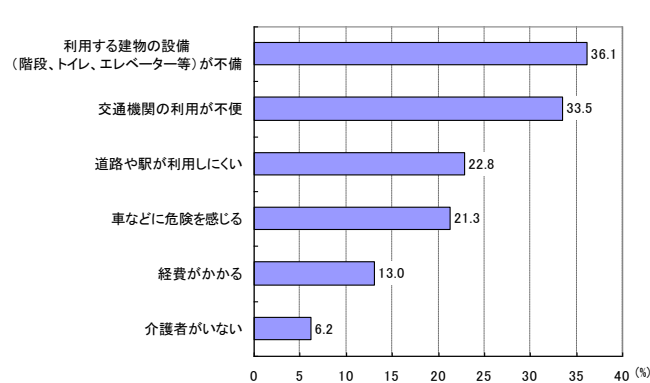
市民意識調査において市民が魅力的と感じる都心地区とは、公共交通が充実している・都心空間に快適性があるといった空間であり、移動がしやすく、モビリティの高い空間に対する要望が大きい。

■市民が魅力的と感じる都心地区



市民意識調査(平成11年度)より作成

■高齢者・身障者が外出する際の不便



出典：日本の身体障害者・児：第一法規

また、高齢者・身障者にとっての外出時に困ることでは、「交通機関の不便さ」「建物のバリアフリー設備の不備」が多数を占めており、中心市街地に出かける際の、障害となっている。

(3) 交通まちづくりにおける中心市街地活性化対策

中心市街地活性化に向け、市街地整備に関わる事業と商業機能の高度化に資する事業を一体的に実施。その中で、交通面におけるサポートを積極的に図る。

【2000年を基準とする2010年目標】
 ・中心市街地来訪者数：5%UP
 ・中心市街地オフィス人口：5%UP

【2000年を基準とする2025年目標】
 ・中心市街地来訪者数：1.5倍

■中心市街地活性化に向けた総合的な取り組み

基本方針	取り組み目的と内容
①中心市街地へのアクセス性の向上	公共交通の末端交通手段の確保や、駐車場の利便性の向上等により、市民の中心市街地へのアクセスのしやすさを向上させる。
②人にやさしいまちづくり	歩行空間のバリアフリー化や移動支援情報の提供、歩行者・自転車道のネットワーク化を図り、高齢者・身体障害者が安全・安心に移動できる歩行空間の整備を図る。
③魅力あるまちづくりの推進	回遊性のある歩行者ネットワークの整備や地域イベント情報の提供等を行い、中心市街地の魅力をより高めるとともに、ショッピングカートの共同利用の導入等により施設間の移動のしやすさを向上させる。
<ul style="list-style-type: none"> ◆交流核の形成と仕組みづくり ◆商業集積の拡大 ◆水と緑を活かした回遊性のあるまちづくり ◆都心居住の促進 ◆商業者・市民意識の改革 ◆推進体制の確立 	交通分野以外における中心市街地活性化対策

※1: 背景色は交通分野において対応する項目

■中心市街地活性化対策における取り組み

	分類	施策	H18新規拡充施策の主な事業
中心市街地活性化対策	中心市街地へのアクセス向上	旧豊田市エリア運行バスの改良 ・中心市街地玄関口バスの運行 小型電気自動車共同利用実験 新交通システムの導入検討 ETC技術の活用 ・DSRCの駐車場への活用	基幹バス運行社会実験(豊田市停車場線) 中心市街地玄関口バスの新規車両(低床バス)の導入 新たな交通システムの導入基礎検討 民間によるDSRC駐車場の実用化 低公害車共同利用システムの導入
	人にやさしいまちづくり(バリアフリー化の推進)	歩行空間のバリアフリー化 ・歩道の段差・傾斜・勾配の改善 ・幅の広い歩道を整備 ・バリアフリーマップの提供 身障者等の移動支援	ユニバーサルデザイン化の推進
	魅力あるまちづくり	ITS情報センターにおけるサービス拡充 ・地域イベント情報の提供 快適な歩行空間の形成 ・パブリックスペースにおける移動のしやすさの向上 ・歩行空間のネットワーク化 ・市街地における路上駐車対策 ・民間によるショッピングカート共同利用の実用化 ・料金対策、エコポイント制度の導入等割引対策 ・ITオープンカフェの社会実験	まちめぐりナビプロジェクト実験予定(観光ITS) 自転車共同利用社会実験

(4) 豊田市の中心市街地活性化取り組み事例

①総合情報提供システム(みちなびとよた)

- 豊田市に関する様々な情報を総合的に提供し、移動を支援するポータルサイト(「みちなびとよた」)にて、豊田市への来街者に対する目的地情報や市内公共交通機関の乗り継ぎ情報を提供している。
- 民間企業である「まちクル@NAVI」と連携し、市街地のタイムリーな情報を提供している。
- 市街地のバリアフリー情報や駐車場満空情報の提供も行い、広く市街地への来訪を情報提供により支援している。



■「みちなびとよた」TOP画面

②ITS情報センター(みちなびとよた)

- 基本コンセプトは ①人、車の総合的な移動支援機能②ITS体験・学習機能③市民やまちづくりとの連携支援機能
- 豊田市で実験・実施していく各種ITSの情報を統合・共有し、各メニュー間での共通活用を促進するベースキャンプ

【提供情報】

- ・出発地から目的地までの経路検索結果
- ・豊田市内のバス・電車の路線や時刻、乗り継ぎ情報、広域の公共交通情報
- ・バリアフリー情報：車椅子を利用するための中心市街地のバリアフリールートやバリアフリー対応施設情報
- ・中心市街地の各駐車場の満空情報(リアルタイムに提供)
- ・渋滞や規制等の道路交通情報
- ・豊田市内の観光・イベント情報
- ・豊田市内のタウン情報



■「みちなびとよた」の位置と内部

③中心市街地玄関口バス(平成14年6月17日から運行中)

- 高齢者や自動車を利用できない主婦・学生等の移動困難者に、快適で人にやさしく気軽に使える交通手段を提供中。
- 「中心市街地周辺の公共施設の利便性向上」「市民の外出機会が増加による中心市街地の活性化」が目的。
- 豊田市駅～市役所～加茂病院～税務署ルートで運行中。



■玄関口バス

④小型電気自動車の共同利用(一旦終了)

- 中心市街地における来街者の短距離移動を支援。
- 市内移動の自由度が増し、まちの活性化への貢献も期待。

■エコカー(電気自動車)



⑤DSRC駐車場

- TM若宮パーキングにて、ETC車載器を活用した、ノンストップ自動ゲート開閉システムを導入。
- 現在は、ETCカードによる駐車料金自動決済は行っておらず、登録会員は市内の加盟店で買い物をした場合に駐車場利用3時間が無料。



■ノンストップ自動料金支払い

⑥ショッピングカート共同利用と中心市街地情報提供

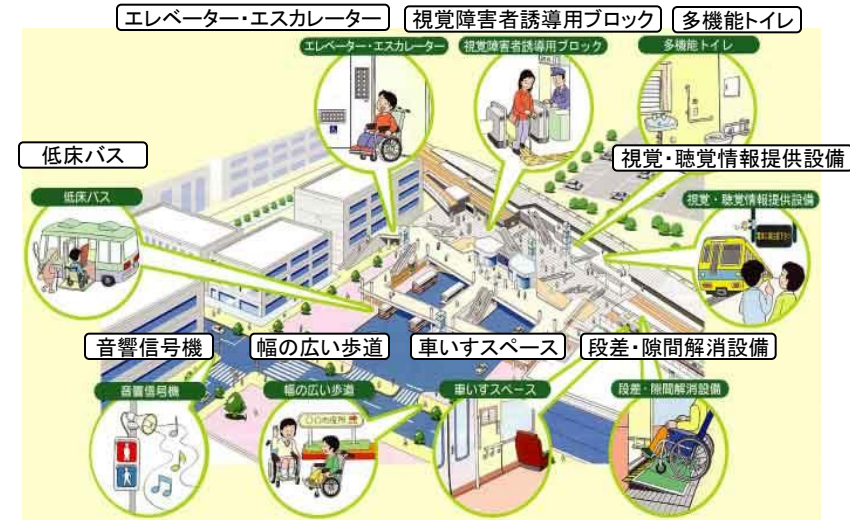
- 豊田市駅周辺の大規模小売店舗、駐車場に、利用者が自由に借受け、返却できる専用カート置場を設置。
- 専用カート置場の設置場所・店舗：松坂屋、メグリアセントレ
駐車場：TM若宮パーキング、喜多町駐車場
- カートのタイプ：①幼児乗車タイプ ちび丸号：10台
2000GT号：5台
セルシオ号：5名
- ②カゴ積みタイプ：2台



■ショッピングカート

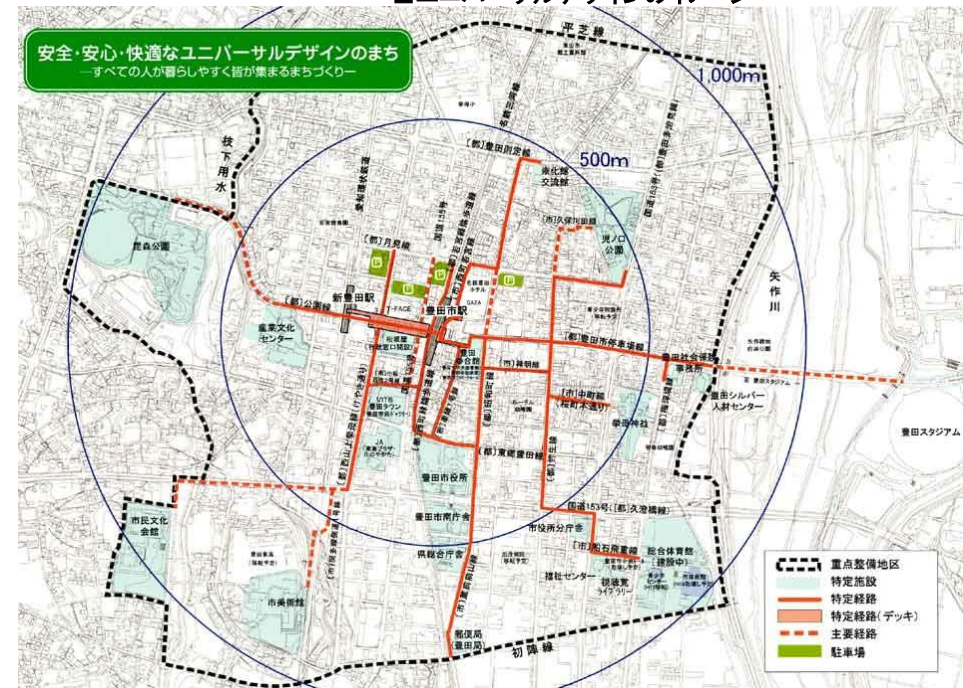
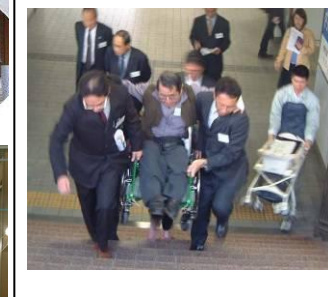
⑦豊田市駅周辺ユニバーサルデザイン基本構想(平成16年度策定)

- 豊田市では、交通バリアフリー法に基づいて基本構想を策定するにあたって、高齢者や身体障害者の方に限らず、豊田市を訪れるすべての人が快適に過ごせる環境づくりを目標としている。
- これまでに進められている関連計画を踏まえつつ、ユニバーサルデザインの視点から基本構想を策定。
- 構想の策定にあたっては、幅広い意見を取り込めるよう、基本構想策定委員会を3回開催し、学識経験者、事業者、行政が一体となって内容を検討、協議した。
- 委員会で検討を進めるにあたっては、身体障害者の方、市民講座の受講者、中学生等が参加するワークショップを開催し、駅や道路等の問題点を現地調査を実施した。
- ワークショップやアンケート調査等によって市民意向を把握した上で、委員会で検討し、基本構想を策定した。
- 基本構想の目標年次は2010年(平成22年)。



■ユニバーサルデザインのイメージ

ワークショップの様子



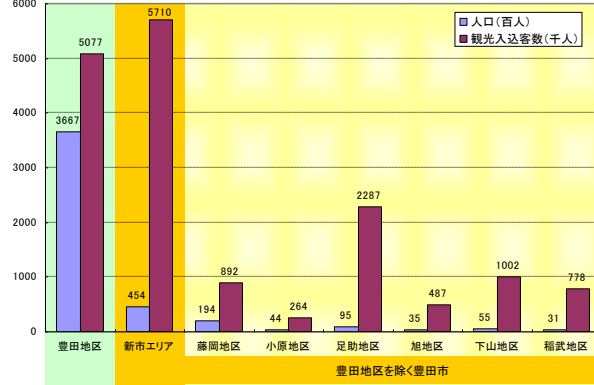
■対象地域とネットワーク構想

(1) 豊田市の交流の現状と課題

①市町村合併による人口と観光客数の変化

豊田地区への観光客は年間約500万人、その他の地区はそれを上回る約570万人であり、豊田市計では年間約1,070万人となる。市町村合併により豊田市の人口は約1割程度の増加であるが、観光入込客数は約2倍となる。この結果、交流人口(観光客等)が定住人口の約26倍に達することとなり、増加する観光交通への対応が必要となる。

■豊田市(豊田地区とその他の地区)における人口と観光入込客数

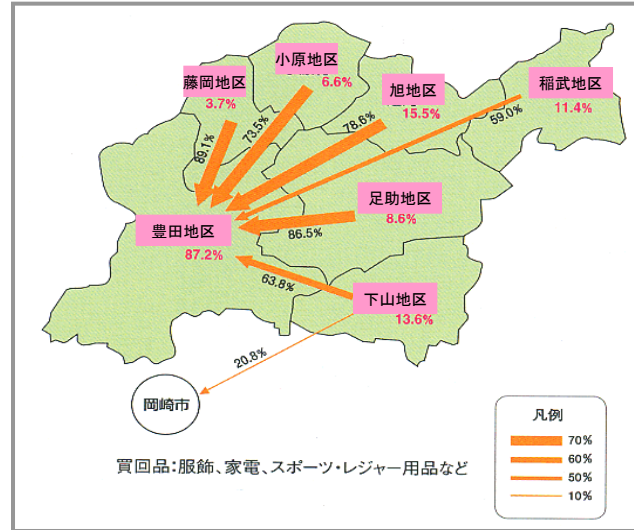


出典:「平成13年愛知県観光レクリエーション利用者統計」平成16年4月1日住民登録人口

②豊田市における買い物依存度

豊田市6地区(豊田地区を除く)の買い物依存度を見ると、豊田地区への依存度が非常に高く、いずれの地区についても、自区内依存度は10%程度である。

■豊田市における買い物依存度



出典:消費者購買動向調査(平成11年)

(2) これまでの豊田市の交流促進への取り組み

豊田市ではこれまで、公共交通空白地域におけるバス運行や、総合情報提供サイトの構築による、交通情報の一元化等を通じて、交通面における交流促進事業を推進してきた。

〈これまで実施した主な交流促進対策〉

- ・ふれあいバスの整備(高岡地区)
- ・ともえ号の整備(松平地区)
- ・総合情報提供システム(みちなびとよた)の構築
- ・豊田市ITS情報センター(みちなびとよた)の整備
- ・上郷SAスマートIC社会実験の実施
- ・鞍ヶ池ハイウェイオアシス関連事業

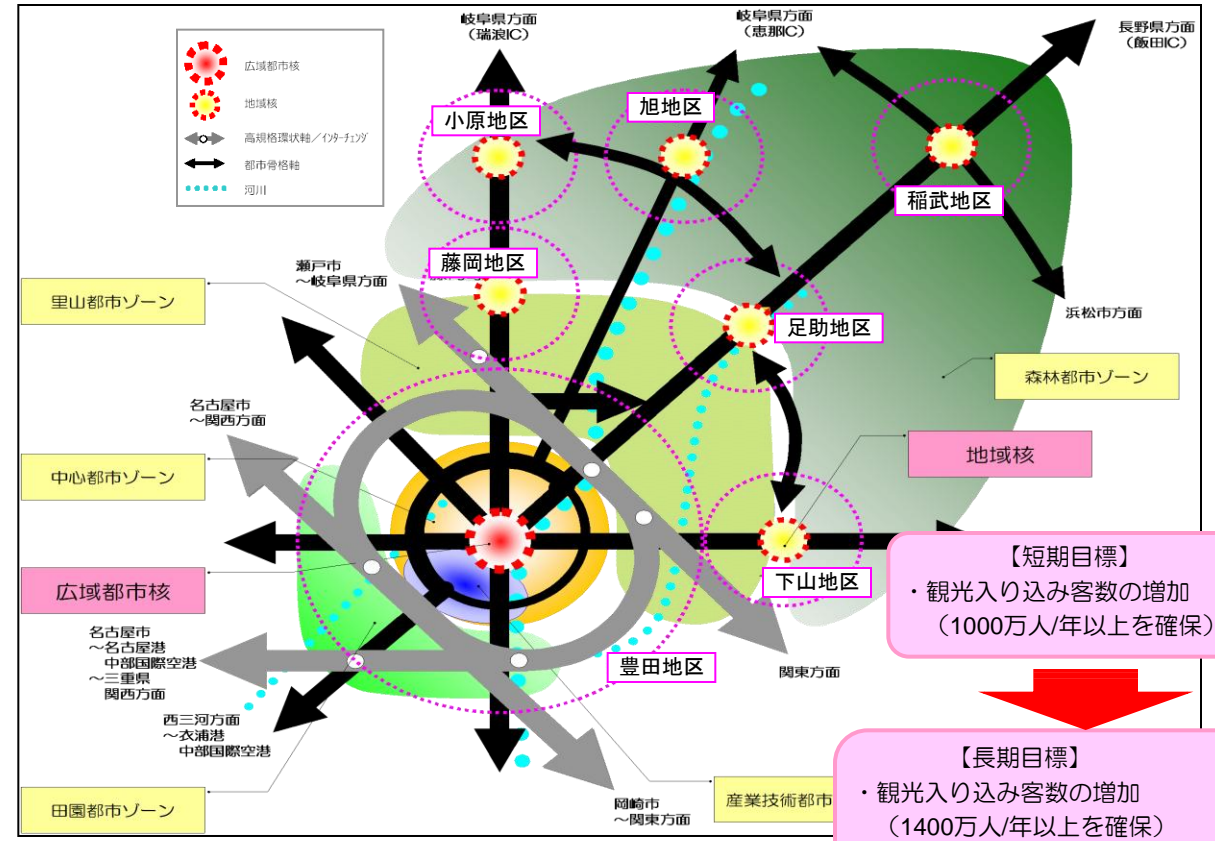
■豊田市ITS情報センター(みちなびとよた)



(3) 交通まちづくりにおける交流促進対策

IT(情報通信技術)を活用した地域情報ネットワークの構築により、時間的・地理的な距離を克服するなど行政サービスの充実や効率化を推進する。新市の中心市街地と各地域の中心部を結ぶ幹線道路網等の交通基盤の整備など、都市地域と農山村地域の活発な交流を支える都市基盤の整備を推進し、隣接する支所間の移動時間を30分以内にするを目指す。

■豊田市(市町村合併後)の将来地域連携方針



【短期目標】
・観光入込客数の増加(1000万人/年以上を確保)

【長期目標】
・観光入込客数の増加(1400万人/年以上を確保)
・隣接する支所間の移動時間を30分以内に(ピーク時30分交通圏の確立)

■交流促進対策における取り組み

分類	施策	H18新規拡充施策の主な事業
目的地とアクセス交通手段の情報提供	ITSを活用した情報提供 ・みちなびとよたによる情報提供	みちなびとよたのサービス拡大と情報の連携提供の検討
地域間連携交通網整備	都市間幹線道路の整備 都市内関連道路の整備 交差点の改良(ボトルネック対策) 生活交通のネットワーク化の促進 ・旧町村エリア運行バスの改良 ・豊田下山線 ・呼出バス 鉄道サービスの拡充 ・愛知環状鉄道の複線化 ・名鉄三河線の高架化 交通結節点の整備 ・バス停、駅施設の改良、駅前広場・P&R駐車場の整備 ・パブリックスペースにおける移動のしやすさの向上	公共交通基本計画の策定 基幹バスの運行実験 地域バスの運行実験 デマンドバスの運行実験 基幹バスの接続利便性の強化 基幹バス路線網の検討 愛知環状鉄道の複線化 名鉄三河線の高架化 P&R駐車場の整備(末野原・八草他)
観光地アクセス道路の整備	観光地におけるアクセス交通や道路ネットワークの整備	-

(4) 豊田市の交流促進取り組み事例

① ピーク時30分交通圏ネットワークの形成

隣接する地域拠点間を概ね30分で結び、地域の自立と一体化を高める「ピーク時30分交通圏ネットワーク」の形成をめざす。

市域に分散する交流拠点間を連絡し、地域の活性化を果たす道路整備をめざす。

〈放射型幹線道路の整備〉

国道153号 301号 419号 420号 (主) 豊田明智線

〈環状型幹線道路の整備〉

(主) 足助下山線 (主) 土岐足助線 (主) 瀬戸設楽線

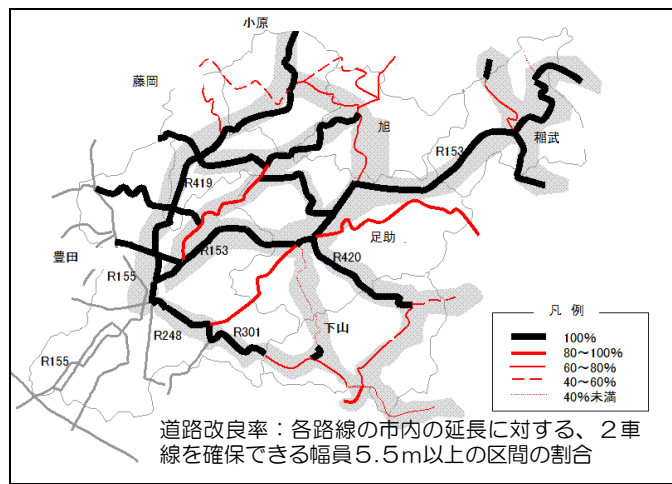
〈広域連携型幹線道路の整備〉

国道257号 473号

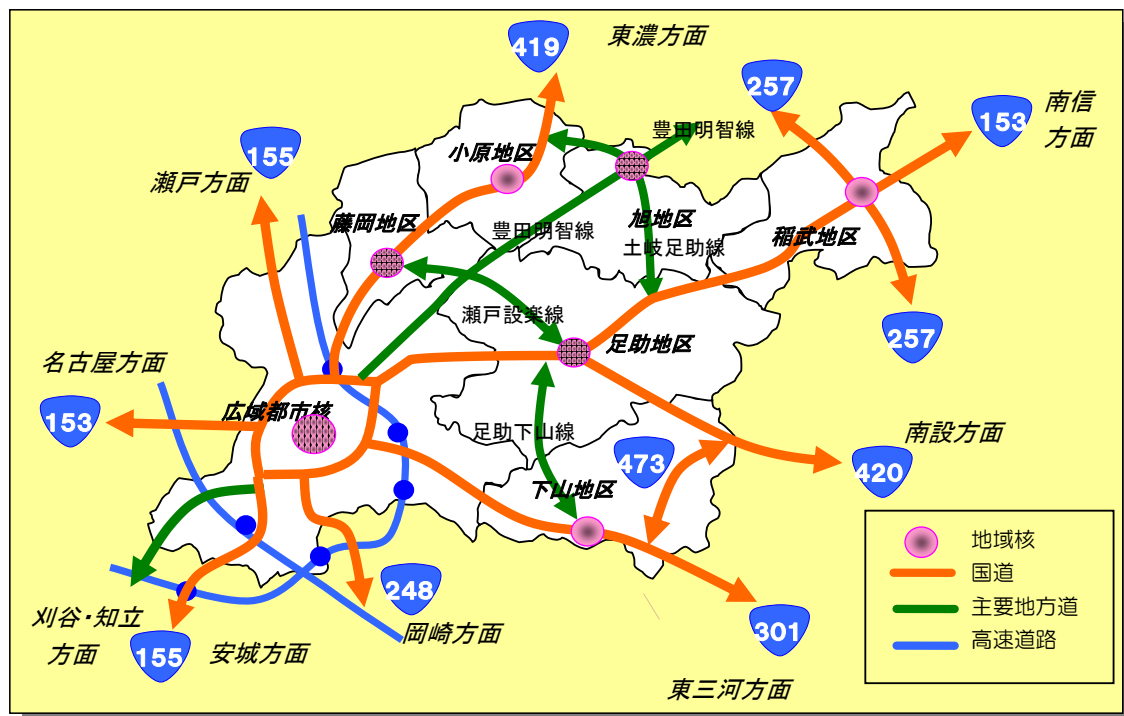
■バスと一般車がすれ違えない道路



■新市地区の道路改良率



■ピーク時30分交通圏ネットワーク構想



出典：豊田市の幹線道路整備計画

② 道の駅の整備（どんぐりの里いなぶ）

「道の駅」どんぐりの里いなぶは、153号の休憩のためのパーキングであるとともに、稲武地区周辺の歴史や文化、また、マルチビジョンにより周辺地域の道路情報や観光施設に巡り会える場所である。

■道の駅どんぐりの里いなぶ



出典：どんぐりの里いなぶHP

【鞍ヶ池ハイウェイオアシスの情報提供コーナー】



(1) 豊田市の景観対策の現状と課題

豊田市では、近年になって景観向上を視野に入れた道路整備を進めつつあるが、一部の地域を除き電線や電柱が道路を覆い、あるいは無秩序な色彩・形態の屋外広告物が多数設置されていて道路景観を阻害している。

■電線・電柱が乱立



■のぼり旗が乱立



(2) これまでの豊田市における景観対策への取り組み

豊田市では道路景観の向上を図るために、道路整備にあわせた無電柱化や、中核市移行とともに権限委譲された屋外広告物に関する対策強化に取り組んできた。また、ユニバーサルデザイン構想に基づいた歩行者案内サインを設置し、誰もがわかりやすく景観にも配慮した中心市街地の道路景観の整備を進めてきた。

〈これまで実施した主な景観対策〉

- ・ 中心市街地及び国道248号、都) 水源橋線などの無電柱化
- ・ とよた248北部地区広告景観地区における屋外広告物対策（のぼり旗の設置禁止など）
- ・ 住民参加の屋外広告物対策（豊田市屋外広告物追放活動制度）
- ・ 住民参加のフラワーロード（4路線）の花による景観向上事業
- ・ 中心市街地のユニバーサルデザイン構想に基づく歩行者案内サインの設置
- ・ 道路整備事業に伴うインターロッキングなどによる歩道のグレードアップや景観に配慮した道路照明設備や標識類の設置

■ユニバーサルデザインの歩行者用サイン



■フラワーロード事業



(3) 交通まちづくりにおける景観対策

新豊田市を対象区域として、平成16年12月施行の景観法を生かした景観行政を展開し、良好な道路・沿道景観を形成するために、都市景観基本計画を見直し、新たな景観基本計画と景観条例を策定する。



■景観対策における取り組み

	分類	施策	H18新規拡充施策の主な事業
景観対策	新たな景観基本計画の策定	新景観基本計画の策定 新景観条例の制定、施行 景観法のメニューを生かした区域(景観計画区域、準景観地区など)の指定など、規制による良好な景観の形成	景観基本構想案の検討
	統一的な景観の創出	無電柱化 無電柱化推進計画・防護柵景観的配慮	屋外広告物業者の登録制導入のための条例改正 野立て看板対策実施
	住民参加による市民と一体となった景観創出	住民参加による屋外広告物対策 フラワーロード事業のさらなる推進	花やか豊田プランの推進

(4) 豊田市の景観対策の取り組み事例

① 国道248号における景観対策

国道248号は豊田市中心部と豊田東ICとを結ぶ幹線道路であり、豊田市の顔とも言える道路である。2車線時には、電線・電柱が乱立し、統一な道路景観ではなかった。昨年、暫定3車線整備時において、道路景観を考慮した道路整備を実施し、歩道の拡幅・タイル舗装・無電柱化・植栽の整備を行い、豊田市の顔としてふさわしい景観整備を行った。

■ 2車線時

【整備内容】

- ・歩道の拡幅
- ・タイル舗装
- ・無電柱化
- ・植栽の整備
- ・道路景観と調和した街路灯整備



■ 暫定3車線整備時（現況）

【整備内容】

将来的には両側歩道で同様の整備を実施



■ 4車線整備時



◆ 広告物と地域環境との調和を図ることが特に必要な区域を広告景観地区として、とよた248北部地区（国道248号拳母町交差点から下市場交差点までの沿道30m以内の区域）を指定し、広告景観指針を定めて、風格ある美しい都市景観と洗練された活気あるショッピングストリートの実現に向けて、秩序ある良好な広告景観の形成を目指す。
 ※屋外広告物：ポスター、はり紙、はり札、立看板、広告板、広告塔

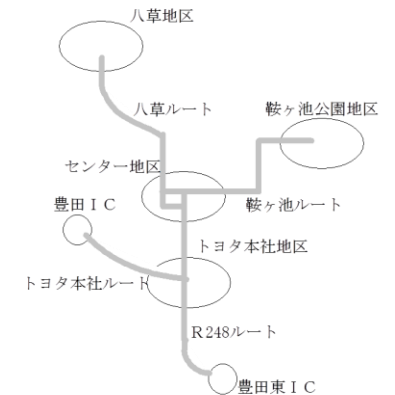
◆ 違反広告物除却ボランティア 48団体 701人（平成18年4月現在）

② フラワーロード事業等への参加状況

◎ 花のあるまちづくりを進める上でのモデル及び象徴として、フラワーロードをつくっている。対象路線は、「愛・地球博」を契機としたまちづくりの4拠点（センター地区、鞍ヶ池地区、八草地区、トヨタ本社地区）と市外からの流入拠点である高速道路IC（豊田IC、豊田東IC）を結ぶ幹線道路を設定している。

- <フラワーロード路線>
- ① 鞍ヶ池ルート（中心市街地～鞍ヶ池公園）
 - ② R248号ルート（中心市街地～豊田東IC）
 - ③ 八草ルート（中心市街地～八草IC）
 - ④ トヨタ本社ルート（豊田IC～トヨタ本社）

フラワーロード路線図



◎ 沿道の市民、事業所、店舗と行政のパートナーシップを基本として進めている。現在、フラワーロード事業やまちの美化活動で、349団体2,067人（平成17年度）のボランティアに協力していただいている。



浄水町



駅西ペDESTリアンデッキ花壇



豊栄町花壇（東）

③ ファサード事業

桜町本通り商店街振興組合が主体となり、商店街組合員の店舗外壁の統一化、突出看板等の設置を実施した。（参加店舗数：24店舗）
 あわせて、石張り舗装による歩道の拡幅整備や道路と歩道の段差解消を実施した。



桜町本通商店街（平成18年5月）

(1) これまでの豊田市におけるITSの取り組みと今後の取り組み

豊田市におけるITS施策は、まちづくりの課題や地域の活性化を支援する一つのツールとして位置づけ、平成10年のITSモデル地区実験以降、社会実験等を通じてさまざまな取り組みを行ってきた。

平成18年以降も、市民生活への定着を図り、より良い交通環境の実現に向けた施策展開を推進する。

■これまでのITSの取り組み

【平成15年まで】

平成10年に「ITSモデル地区」として選定（全国で5地区が選定）され、「ITSモデル地区実験in豊田」を実施し、豊田市における交通課題解決やITS施策展開の可能性の検証を進めてきた。主に社会実験を通して、交通課題の解消・市民の利用状況・市民生活への定着といった視点から分析を実施した。

<主な取り組み>

- ・ITSモデル地区実験in豊田
- ・駐車場案内システムの高度化
- ・小型電気自動車共同利用実験
- ・情報提供、処理システムの構築開始
- ・既存システムの改良、検討の開始
- ・バス運行管理の高度化

<駐車場総合案内版>



<小型電気自動車共同利用>



【平成16～17年】

社会実験の結果等を受けて、豊田市の交通施策として展開可能なメニューについて実用化を図った。また、道路交通情報提供基盤整備を行うことで、自動車の利便性向上を図り、移動の楽しさを実現するとともに、まちづくりの視点からITSの必要性を検証した。

<主な取り組み>

- ・ITS情報センターの整備（道路交通、公共交通、バリアフリー経路・施設、駐車場情報等の総合情報）
- ・みちなびとよたによる総合交通情報の提供
- ・小型電気自動車共同利用（終了）
- ・DSRC駐車場
- ・ショッピングカートの共同利用
- ・上郷SAスマートIC

<ITS総合情報センター>



<DSRC駐車場>



【平成18年以降】

全ての市民・来訪者にとって便利で快適な未来都市の実現を目指して、道路の高付加価値化と生活交通の導入や人と車と道路・公共交通の一体化による適切な交通機関分担を推進する。

<主な取り組み>

- ・スマートIC
- ・信号制御の高度化
- ・かぶへのオデマッドリアルタイム地域情報提供
- ・安全運転支援
- ・身障者への移動支援
- ・共通ICカード

<DSSSの実験画面>



<携帯電話へのバリアフリー経路案内>



(2) ITS施策の施策分類

豊田市のITSの取り組みを目的別に分類すると、「渋滞解消施策」「公共交通利用促進施策」「中心市街地活性化施策」「交流促進施策」「交通事故の削減施策」の大きく5つに分けることができる。

また、自動車利用者がこれらのITS施策を活用することで、利用者の移動における利便性が向上するとともに、豊田市の交通まちづくりを側面からサポートする。

■豊田市におけるITSの取り組み

①渋滞解消	ETCの活用場面の拡大・信号制御の高度化・VICSによる最適経路情報の提供などにより、利用者の円滑な自動車移動をできるようなシステムの導入を図る。
②公共交通利用促進	リアルタイムの運行情報の提供やバスの定時性確保支援、デマンドバスの運行などにより、自動車利用から公共交通への転換が促進されるような施策の充実を図る。
③中心市街地の活性化	中心市街地へのアクセス性の向上及び中心市街地におけるモビリティを向上させることで、現在の中心市街地が抱えるバリアを解消するためのシステムの導入を図る。
④交流促進	観光地情報の提供や広域交通情報の提供などにより、地域のおもてなしの向上・アクセス交通の利便性向上により、活発な地域間交流が起こる施策の展開を図る。
⑤交通事故の削減	ドライバーの安全運転支援や交通事故に関する情報提供の拡充等により、ドライバーの判断ミスによる交通事故の削減を図るためのシステムの導入を図る。

■ITSにおける取り組み

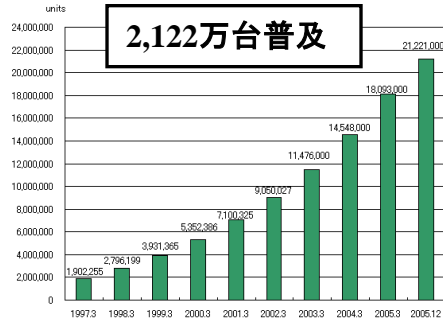
	分類	施策	H18新規拡充施策の主な事業
ITS	渋滞解消	ITSを活用した情報提供 ・VICSを用いた道路交通情報提供 ・インターネット・CATVへの道路交通情報提供 ・民間活用による渋滞情報提供 信号制御の高度化	信号制御の高度化
	公共交通利用促進	バス運行管理の高度化 バスロケーションシステムの導入 ITS情報センターのサービス拡充	デマンドバスの運行実験 バスロケーションシステムの導入検討 新たな交通システムの導入検討
	中心市街地の活性化	ショッピングカート共同利用 身障者の移動支援 バリアフリー情報 駐車場における精算手続ノンストップ化	地域ICカードの導入検討 ショッピングカート共同利用、DSRC駐車場の民間運営 身障者支援(自律移動支援)の導入検討 低公害車を用いた共同利用導入検討
	交流促進	観光地の渋滞対策(P&Rの促進等) 簡易な情報板等を用いた幅員狭小道路の通行支援 市民等から収集した冬期路面情報の提供 スマートIC	ITS情報センターの情報提供拡充 みちなびとよた情報提供拡充
	交通事故の削減	安全運転の支援 ・インターネットを用いた人身事故多発交差点情報の提供 ・本線合流時や横断歩道でのカーナビによる注意喚起での安全運転の支援 ・ナビ協調支援	安全運転支援システム(DSSS、ナビ協調)の検討 交通安全教育施設の整備

(3) 豊田市におけるITSの取り組み

① 渋滞緩和

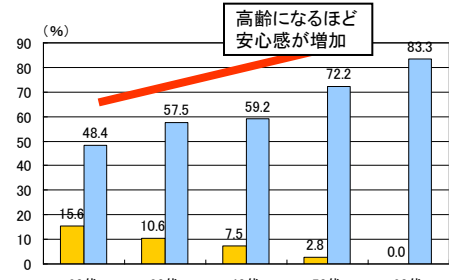
i) カーナビの普及による利便性の向上【実施中】

カーナビの累積出荷台数は約2,100万台(H17.12)となっており、道に迷わなくなる等のドライバーの利便性が向上する。



出典:国土交通省HP

■カーナビの普及状況(累積出荷台数)

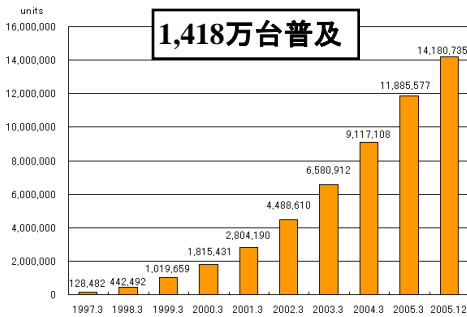


■新たに立ち寄る施設(レストラン等)が増えた
■道に迷う心配がなくなり、安心して運転できるようになった

■カーナビによって安心して運転できると感じる人の率

ii) VICSの普及による利便性の向上【実施中】

VICSでは所要時間、渋滞、通行規制等の道路交通情報をカーナビに提供しており、VICSユニットの累積出荷台数は約1,400万台(H17.12)に達しており、9割を超える利用者がカーナビによる情報提供が便利と回答している。



出典:国土交通省HP

■VICSの普及状況(累積出荷台数)



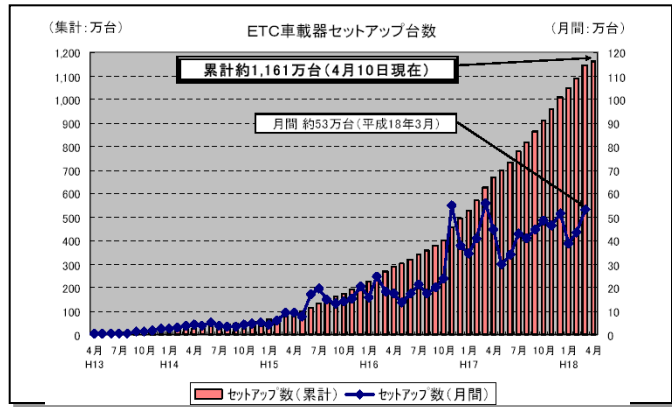
出典:VICSセンターHP

■VICSカーナビの表示イメージ

iii) 高速道路の有効活用(ETCを活用した柔軟な料金設定)【実施中】

ETC車載器の累積セットアップ台数は、平成18年4月に1,100万台を突破しており、料金所での利用率は、全国平均57.7%に達している。(平成18年3月31日~4月6日平均)

現在は、中日本高速道路株式会社等で、ETCを活用した多様な料金設定が実施されている



出典:ORSE

■ETCセットアップ台数の推移

	割引名称	主な割引率
NEXCO 東/中/ 西日本 等	マイレージサービス	通常最大16%(各種キャンペーン有)
	大口・多頻度割引	10~20%
	深夜割引(全国)	最大30%
	早期夜間割引 (東京・大阪近郊以外)	最大50%
	通勤割引 (東京・大阪近郊以外)	最大50%
社会 実験	名古屋高速・東名阪 H18.3/31~	30%(名古屋IC~高針JCT) (東名の東名阪各高速の 3路線連続利用に限る)
		10~20%(名古屋高速全路線) (夜間22時~6時)

出典:NEXCO HP

■ETC利用者割引の内容

iv) 信号制御の高度化【実施中】

車に搭載する光ビーコンアップリンク車載器により、リアルタイムの区間所要時間情報等を収集し、交通状況に応じた信号制御を実施している。交通状況に応じた青信号区間の連続化などにより、走行の円滑化、渋滞の緩和が図られる。

② 公共交通

i) 中心市街地玄関口バス(デマンドバスの運行)【実施中】

豊田市駅と市役所、加茂病院等を結ぶ中心市街地玄関口バスに、デマンドバスシステムを導入している。

バス利用者に対する意識調査結果では、約7割が中心市街地玄関口バスに満足しており、デマンド機能(乗降がある時のみの立ち寄り機能)についても7、8割の利用者が便利だと回答している。



■中心市街地玄関口バス



デマンドボタン



案内板

ii) 小型電気自動車の共同利用【一旦終了】

市内に5カ所のデポを設け、電気自動車17台を用いて社会実験を実施した。

利用者に対するアンケート結果では、約6割の利用者が共同利用に満足しており、ほぼ全ての利用者が今後も利用したいと回答している。

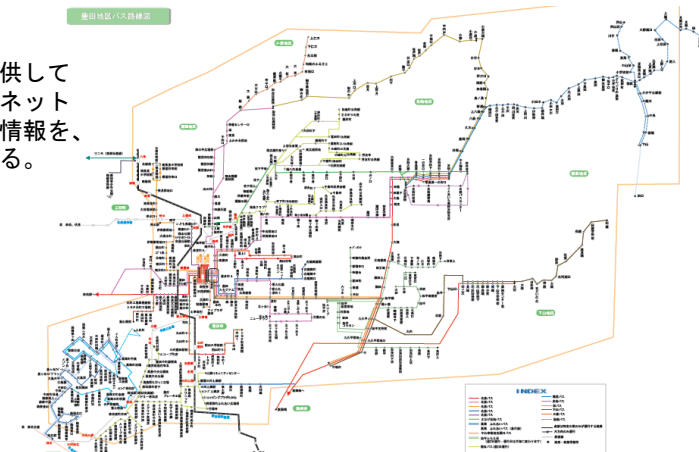
今後、南街区再開発事業にあわせたデポの設置等を検討する。



■小型電気自動車の共同利用

iii) バスマップの提供【実施中】

豊田市内を運行するバスの路線図、バス停等を提供している。バスマップは、紙媒体の配布のほかインターネットでも提供を行い、紙媒体ではバス停付近の主要施設情報を、インターネットではバス停毎の時刻表を提供している。



■バス路線図

iv) 公共交通経路情報の提供【実施中】

出発地、目的地と連携した豊田市内の公共交通の経路情報の提供を、インターネットやITS情報センターにて実施している。



■「みちなびとよた」による公共交通の経路情報

③中心市街地活性化

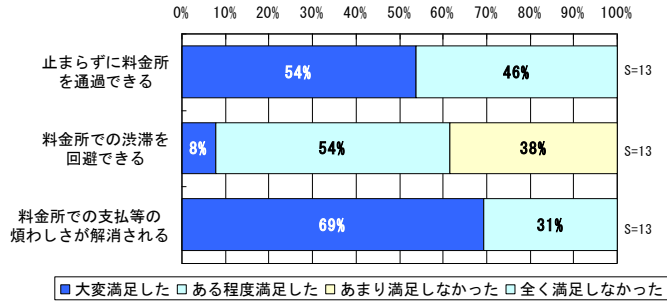
i) ノンストップ自動料金支払い駐車場(ETC技術の活用)

【発券のない自動ゲート開閉サービスのみ実施中】

ETC車載器を活用して、駐車場でのキャッシュレス精算ができ、スムーズな入出庫が可能になります。また、DSRCアンテナとカーナビ等の車載器を通して、リアルタイムな地域情報(商業・イベント情報等)の提供を目指している。



■ノンストップ自動料金支払い



■ ETCを利用した人が感じたメリット

出典:ORSE資料

■ ETCを利用した人が感じたメリット

ii) 歩行者移動支援【実施中】

携帯電話による歩行者への情報提供(経路案内、バリアフリールート等)により、歩行者の移動を支援している。



■携帯電話への経路案内イメージとバリアフリールート提供イメージ

④交流促進

i) 総合情報提供システム(みちなびとよた)【実施中】

- 豊田市を訪れる来訪者や市民の移動を支援する様々な情報を総合的に提供するポータルサイト。
- 観光地、中心市街地などの目的地情報、市内公共交通機関の乗り継ぎ情報、市内のホテル情報などを一元的に提供する。
- 利用者が情報入手する際の利便性、情報検索性が向上する。



■総合情報提供システム(愛称:みちなびとよた)の画面イメージ

ii) 豊田市ITS情報センター(みちなびとよた)【実施中】

<機能>

- ① 人、車の総合的な移動支援機能
- ② ITS体験・学習機能
- ③ 市民やまちづくりとの連携支援機能

<豊田地域ITSのベースキャンプ>

- ITS世界会議愛知・名古屋2004におけるテクニカルツアーの拠点施設、豊田地域ITS展開のコントロールセンターとしての役割を担っている。
- 豊田市で実験・実施していく各種ITSの情報を統合・共有し、各メニュー間での共通活用を促進する。



■ITS情報センターのイメージ(みちなびとよた)

iii) スマートIC

【平成16年10月15日から平成17年1月31日まで社会実験】

必要な高速道路整備とともにスマートICの導入により、ICを倍増し、地域経済活性化に寄与する。豊田地域では平成16年10月に、東名高速上郷サービスエリアにて、社会実験を実施した。

・IC数	705箇所
・平均IC間隔	約10km
→欧米(4~5km)の倍	
・ICのある市町村数	553
→通過市町村数の約6割	
→ICを倍増し、豊かな生活・地域社会を実現	

原典:「平成16年度道路施策のポイント ~より成果のあがる道路行政へ~」(国土交通省道路局)



■SA/PA活用型スマートICのイメージ

⑤交通事故の削減

i) 事故多発地点の情報提供等【実施中】

市内の人身事故多発交差点の情報を、総合情報提供システム上で多様なメディアに共用できるコンテンツとして作成することにより、自宅やITS情報センター等へはインターネットによる情報提供を、移動中の車へもカーナビを用いた情報提供を行い、ドライバーへ事故に対する注意を喚起する。

■「みちなびとよた」による人身事故多発交差点の提供画面



ii) 安全運転支援(情報提供)

○本線合流支援

高速道路等の合流部において、カーナビや情報板に合流車の注意を促す情報を提供する。



■豊田東ICランプと国道248号の合流地点およびカーナビへの情報提供イメージ

○横断歩道歩行者安全支援等

横断歩道や交差点において、車のドライバーに対して、横断歩道歩行者の存在を知らせる情報を車載器等により提供する。



■DSSS(安全運転支援システム)の実験画面

(1) 豊田市におけるこれまでのTDM施策と今後の方向性

豊田市ではこれまで、民間企業と行政が一体となったTDM研究会を通して、TDM施策に取り組んできた。今後も継続的に社会実験等を通して実施し、市民生活への定着を図り、かしこい車の使い方の市民生活への普及・促進に努める。

■豊田市におけるこれまでのTDM施策の取り組みと今後の方向性

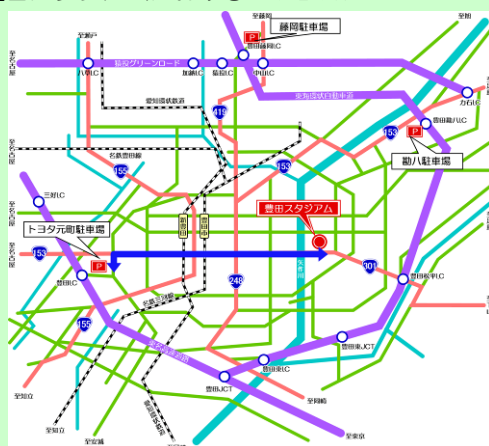
【これまで】

平成9年に豊田市及び中心市街地の40事業所が一体となって「TDM勉強会」を発足し、豊田市における交通渋滞の解消に向けた取り組みを進めてきた。TDM勉強会は平成14年に「TDM研究会」に名称を変えて、現在も豊田市へのTDM施策の展開についての検証を行っている。

＜主な取り組み＞

- ・鉄道への転換実験
- ・短距離交通バス実験
(現在の中心市街地玄関口バス)
- ・通勤手段の変更実験
(平成7年以降継続的に実施)
- ・豊田スタジアムP&R実験
(現在はスタジアムイベント時の代表的な交通手段として定着)
- ・あいのり通勤実験
- ・愛環沿線4市によるTDM社会実験
- ・社会実験無料バス(豊田市停車場線)

＜豊田スタジアムにおけるP&R＞

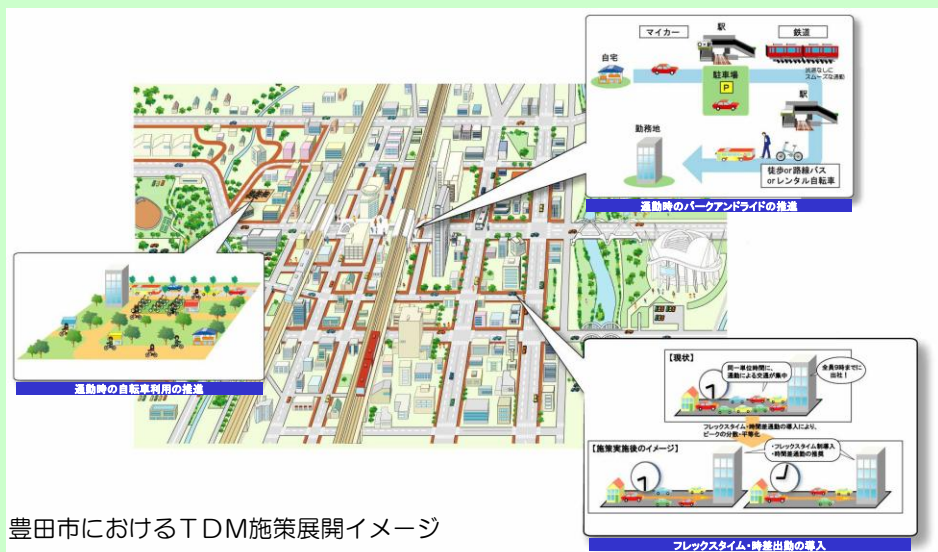


【これから】

全ての市民・来訪者にとって便利で快適な交通まちづくりの実現を目指して、道路の高付加価値化と生活交通の導入や人と車と道路・公共交通の一体化による適切な交通機関分担を推進する。

＜主な取り組み＞

- ・通勤時のTDM施策の導入
- ・観光地における渋滞緩和施策としての展開



豊田市におけるTDM施策展開イメージ

(2) TDM施策の施策分類

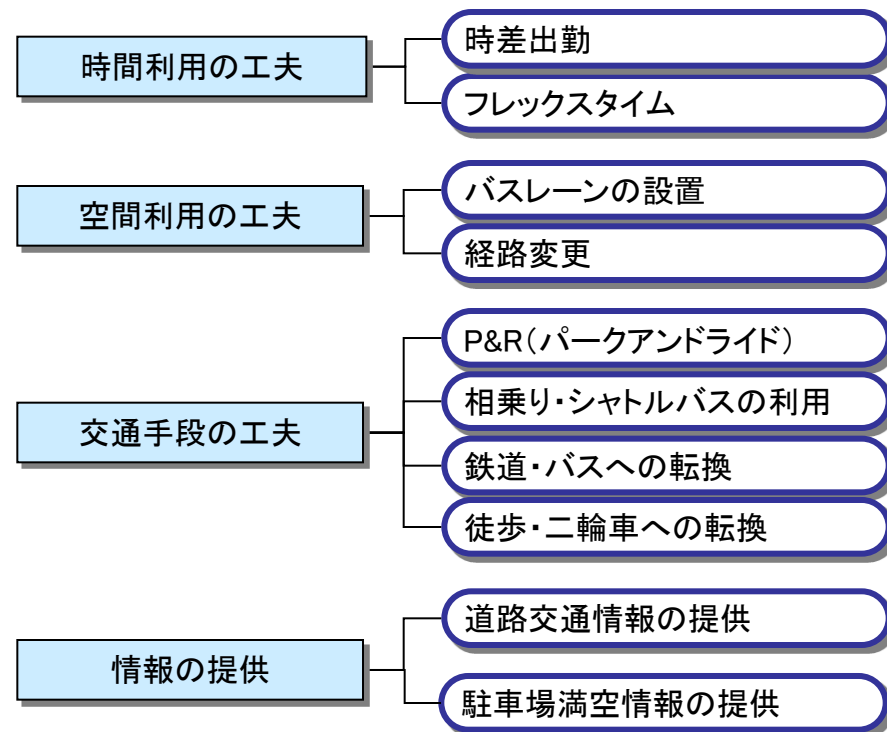
TDM施策を目的別に分類すると、「時間利用の工夫」「空間利用の工夫」「交通手段の工夫」「情報の提供」の大きく4つに分けることができる。

また、自動車利用者がこれらの工夫をすることで、特定経路や特定区間・時間に集中する自動車交通の分散を促進し、渋滞緩和を図る。

■TDM施策の施策分類

【自動車利用の工夫】

【代表的なTDM施策】



＜TDM施策における取り組み＞

	分類	施策	H18新規拡充施策の主な事業
TDM施策	時間利用の工夫	企業TDMの促進 ・フレックスタイム・時差出勤の導入 ・愛環沿線4市によるTDM社会実験	・愛環沿線4市によるTDM社会実験
	空間利用の工夫	経路情報の提供による経路分散	—
	交通手段の工夫	企業TDMの促進 (公共交通利用促進、企業シャトルバスの運行) トヨタスタジアムイベント時P&Rの実施 通勤時の自転車利用の促進 ・自転車利用環境の施設整備 ・都市交通手段としての自転車利用システムの構築 ・自転車利用に関する広報・教育活動 ・放置自転車対策 TDM活動への補助・助成 ・愛環沿線4市によるTDM社会実験	・企業バスの運行実験 ・愛環沿線4市によるTDM社会実験 ・TFPによる評価実施
	情報の提供	ITSを活用した情報提供 ・みちなびとよたによる情報提供	みちなびとよたのサービス拡大と情報の連携提供の検討 エコドライブの推進

(3) 豊田市におけるこれまでのTDM施策

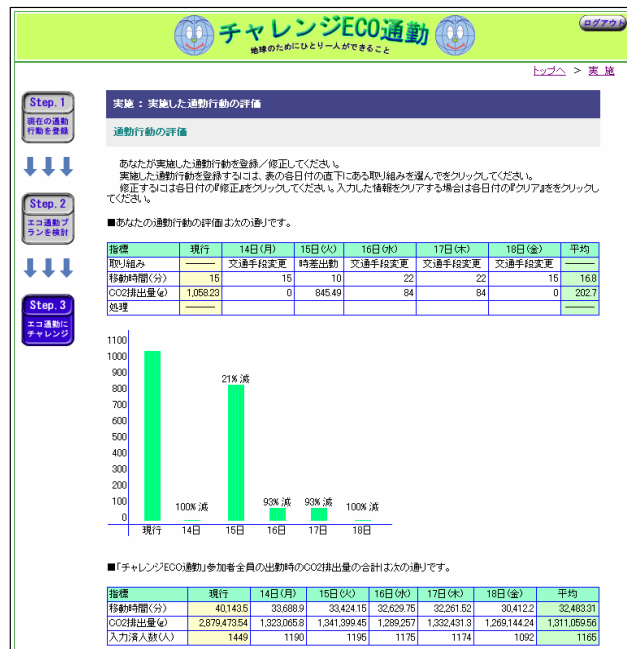
①平成17年度 通勤時TDM社会実験

- 実験期間
 - 平成17年11月14日(月)～18日(金)の5日間
- 実験参加事業所数
 - TDM研究会事業所他 93事業所
- 実験内容
 - 平成16年度には豊田市内従業者約6,000人の参加によるTDM社会実験を実施し、通勤時の道路交通円滑化の効果を検証することができた。
 - 本年度は、このTDMへの取り組みを愛知環状鉄道沿線4市(岡崎・瀬戸・春日井・豊田)に拡大するとともに、自動車交通削減の有効性に対する通勤者の意識向上を図ることを目的として、通勤交通を対象としたTDM社会実験を「チャレンジECO通勤」と称して実施した。
 - TDM研究会会員事業所および公共交通機関による通勤が可能な愛環沿線の事業所に協力を呼びかけ、自動車通勤から「公共交通機関」「徒歩・二輪車」に転換あるいは「時差出勤」を実施してもらい、実験を契機とした参加者の自発的・継続的な交通行動変化を効果的に促すため、MM(モビリティ・マジメント)の観点からWebを活用した簡易的なTFPを実施した。
 - ・公共交通路用促進策との連携
 - ・都市交通施策との連携
 - ・他の環境配慮行動との連携
- 実験参加申込者数
 - 1,660人(1日だけの参加者を含む)

■ホームページ



■Webを活用したTFP(CO2削減量の計算)



【実験効果】

- 5日間のECO通勤の実施により、参加者が平常どおりマイカー通勤を行った場合に比較して、**約7.5tのCO2排出量を減少**する効果があった。
(平常時の排出量の40.6%の削減にあたる)
- チャレンジECO通勤を1年間(50週)継続した場合、帰宅時の削減量も合わせれば、約550tのCO2が削減可能。
- 交通混雑が発生している幹線道路の所要時間については、愛環と平行する国道155号、国道248号において時間短縮効果が見られた。

②のりあいエコー

市内の交通渋滞の緩和・環境改善を目的として、毎月第1・3水曜日を「のりあいエコー」と定め、車を降りて徒歩、自転車または公共交通の利用、時差出勤、相乗りなどをするキャンペーンを平成14年度から行っている。このキャンペーンでは、車を降りて街を歩く機会が増えることにより車しか利用していなかった人が、今まで気づかなかった豊田の街の魅力を再認識し、街を利用することで継続的な市街地の活性化に寄与することも副次的な目的として捉えている。

- 協賛店制度の試行(平成14年4月～10月)
- 「のりあいエコー」参加者への魅力付けとして、西町商店街の協力による500円割引クーポン券の発券やスタンプ2倍などの各店舗独自のサービスを提供した。
- ・協賛店舗数 1商店街及び10店舗
- ・クーポン券利用数 389人(1日あたり30人利用)



協賛店ステッカー

■アンケート調査結果(n=2,892人)
以前から行っていた「TDMの日」に比べ、「のりあいエコー」の認知度は、28%から50%に向上し、TDM施策に対する認知が高まった。しかし、実際の通勤手段変更は25%程度しかなく、認識と実行のギャップについては、今後さらに検討を進める必要がある。

③豊田スタジアムにおけるP&R

市郊外のP&R駐車場を設置し、利用者はP&R駐車場に車を駐車してスタジアムまではバスで移動する。平成17年12月のトヨタカップにおいては愛知万博藤岡駐車場跡地を利用し、隣接する高速ICを利用し、中心市街地への輸送を行った。現在は、Jリーグの公式戦を始め、イベント開催時にはこのシステムが運用されている。

- 1) 実験日 平成17年12月12日(月) 15:30～22:30
- 2) イベント内容 FCWCトヨタカップジャパン2005 集客数:28,600人
イベント時間:19:20～21:20
- 3) 実験実施主体 豊田市交通政策課
- 4) 利用実績 バス利用者数:1,960人(イベント集客数の7%)
駐車台数:920台

■P&R駐車場の位置



■P&Rの利用状況



6. 豊田市における短・中長期計画

スケジュール欄凡例：▲検討、●実験、△事業中、○実施・供用開始、☆改善

事業分類	事業項目	事業内容	担当部署	H18 新規 拡充	行動計画における対策の枠組み							横断施策			部会		スケジュール						事業				
					渋滞	公共 交通	交通 事故	防災	環境	中心 市街地	交流	景観	ITS	TDM	市民 共働	渋滞 環境	香嵐渓	中心 市街地	交通 安全	～2005 H17	H18	H19	H20	H21	2010 H22	ソフト 施策	ハード 施策
交通安全	計画	第8次交通安全対策基本計画策定	警察・市(交通安全課)	○			○																	○			
		交通事故対策5カ年計画	警察・市(交通安全課)	○			○																		○		
		交通安全教育、啓発	交通安全啓発活動の推進	豊田市交通安全市民会議による啓発活動				○																	○		
			交通安全教育施設整備	同上				○																	○		
		安全な道づくりの推進	学区における交通安全対策 通過交通対策	通学路モデル事業 あんしん歩行エリアの指定と対策	○ ○			○																	○ ○		
			交通安全施設整備	道路の新設・改良、事故多発地点対策				○																	○		
		安全運転の支援	ITS施策等新技术活用	安全運転支援のための情報提供 ITS関連補助制度創設				○ ○																	○ ○		
			調査研究	交通事故分析				○																	○		
		計画	防災計画策定	市(防災防犯課)				○																	○		
		情報提供手段の拡充	情報収集高度化	災害情報収集システムの新市エリアへの拡大				○																	○		
		情報提供拡充	情報提供システムの新市エリアへの拡大				○																	○			
		伝達体制強化	地域防災無線整備				○																	○			
		道路防災管理高度化	被害調査マニュアル策定 被害状況収集システム整備				○ ○																	○ ○			
	緊急輸送道路網の整備	道路施設耐震化	国道248号道路改良の促進				○																	○			
			急傾斜地崩壊対策の推進				○																	○			
			耐震化向上のための橋梁補強				○																	○			
			ライフラインの耐震化				○																	○			
		復旧・復興体制高度化	緊急輸送ネットワーク(幹線道路のリダンダンシーの確保)				○																	○			
環境	計画	環境行動計画モデル事業 CO2削減プロジェクト	国・県・市(交通政策課) 国・県・市(調査課・交通政策課)		○	○	○							○	○	○	○							○			
		自動車単体の低公害・低燃費化	環境行動支援	低公害車の普及促進 エコドライブの推進		○	○	○						○	○	○	○							○			
		自動車交通需要の抑制	環境行動支援	エコシールと公共交通の連携		○	○	○						○	○	○	○							○			
				チャレンジECO通勤			○	○						○	○	○	○							○			
		市内幹線道路の走行速度の向上	渋滞参照																								
		沿道環境の保全	沿道環境保全施設の導入	低騒音舗装の整備 遮音壁の整備 環境施設帯の整備 沿道環境の監視																					○ ○ ○ ○		
	中心市街地活性化	人にやさしいまちづくり	移動支援	ショッピングカートの共同利用	TMO・市(商業観光課・交通政策課)	○											○								○		
				自転車共同利用	TMO・市(交通政策課)	○																				○	
				買物宅配制度	同上																					○	
				電動カートの貸出	同上																					○	
歩行者関連対策			歩道の段差・傾斜・勾配の改善	歩道の段差・傾斜・勾配の改善	国・県・市(都市整備課・道路維持課・街路課・土木課)																					○	
				幅の広い歩道整備	同上																					○	
				パブリックスペースにおける移動しやすさ	同上																					○	
			街路灯設置の強化	街路灯設置の強化	同上																					○	
				歩行者案内標識	同上																					○	
				歩行者自転車実態調査	市(商業観光課)																					○	
バリアフリー		ユニバーサルデザイン	ユニバーサルデザイン	国・県・市(都市計画課・交通政策課・都市整備課)																					○		
			ショッピングカート共同利用を通じたバリアフリー化 新法制定に伴うバリアフリー対象エリアの検討	同上	○																				○		
		ベデストリアンデッキ整備	市(都市整備課)																						○		
			電線類地中化・歩道整備	国道153号	国・県・市(幹線道路推進課)																					○	
国道419号		同上																						○			
豊田則定線		国・県・市(街路課)																						○			
竹生線		国・県・市(都市整備課)																						○			
吹上天神線		国・県・市(土木課)																						○			
船石飛石線 (仮)体育館歩道橋		同上																						○			
ファサード事業		中町線	市(商業観光課・都市整備課)																					○			
中心市街地へのアクセス性の向上	パークアンドバスライドの推進	高速道路を活用したイベント時のP&R	市(交通政策課)	○		○																	○				
	公共交通参照																										
魅力あるまちづくり	道路空間の有効利用	ITオープンカフェ	市(商業観光課・交通政策課)																					○			
	ITS情報センターの改善	移動式情報提供施設の設置	市(商業観光課・交通政策課)	○																				○			

6. 豊田市における短・中長期計画

スケジュール欄凡例：▲検討、●実験、△事業中、○実施・供用開始、☆改善

事業分類	事業項目	事業内容	担当部署	H18 新規 拡充	行動計画における対策の枠組み							横断施策			部会			スケジュール						事業						
					渋滞	公共交通	交通事故	防災	環境	中心市街地	交流	景観	ITS	TDM	市民共働	渋滞環境	香嵐渓	中心市街地	交通安全	～2005 H17	H18	H19	H20	H21	2010 H22	ソフト 施策	ハード 施策			
交流	目的地と交通手段の情報提供	「みちなびとよた」による情報提供 まちめぐりナビプロジェクト	市(交通政策課) 市(商業観光課・交通政策課)	○		○					○			○							○	○	○	○	○	○				
	地域間連携交通網の強化 アクセス道路のさらなる整備	渋滞・公共交通参照 渋滞参照																												
	香嵐渓秋季交通対策	観光交通対策	巴川左岸道路の歩道整備 国道153号残土処分場でのP&R駐車場整備	県・市(調査課・土木課) 国・県・市(調査課・幹線道路推進課)								○										△	△	△	○				○	
		通過・生活交通対策	旧市街地の交通規制の変更	国・県・警察・市(交通安全課・調査課)	○							○										▲	▲	▲	○		▲	▲	○	
	香嵐渓周辺の含む足助地区の案内サインの充実 ライブカメラによる香嵐渓画像提供 足助地区周辺地域と連携した観光情報提供	観光客の分散、誘導	香嵐渓周辺を含む足助地区の案内サインの充実 ライブカメラによる香嵐渓画像提供 足助地区周辺地域と連携した観光情報提供	国・県・市(商業観光課・調査課) 国・県・警察・市(交通政策課・調査課) 国・県・市(商業観光課・交通政策課)	○ ○ ○							○									○	☆	○	○	○	○	○	○	○	
			「地域コンシェルジュ」サイトの開設	同上	○							○										▲	●	○	○	○	○	○	○	
景観	計画	新景観条例制定 新景観基本計画策定	市(都市計画課) 市(都市計画課)								○																	○		
	統一的な景観の創出	無電柱化推進計画策定	国・県・市(都市計画課)								○																		○	
		電線類地中化・防護柵の景観的配慮	国道153号	国・県・市(幹線道路推進課)								○											△	△	△	△	△	△		○
			国道419号	同上								○											△	△	△	△	△	△		○
			豊田則定線	国・県・市(街路課)								○											△	△	△	△	△	△		○
			竹生線	国・県・市(都市整備課)								○											△	△	△	△	△	△		○
		吹上天神線	国・県・市(土木課)								○											○	△	△	△	△	△	△		○
		船石飛石線	同上								○											△	△	△	△	△	△		○	
	住民参加による市民と一体となった景観創出	道路景観対策	(仮)体育館歩道橋	同上							○											△	△	○					○	
		屋外広告物対策	国・県・市(都市計画課)								○											○	○	○	○	○	○	○		
フラワーロード事業		国・県・市(公園課)								○											○	○	○	○	○	○	○			
	不法投棄パトロール隊	国・県・市(清掃業務課)								○											○	○	○	○	○	○	○			
	まちの美化活動	国・県・市(道路維持課)								○											○	○	○	○	○	○	○			
	ボランティアサポートプログラム	国・県・市(調査課)								○											○	○	○	○	○	○	○			
ITS	計画	新STAR☆T21策定	市(交通政策課)		○	○	○	○	○	○	○	○									○							○		
	渋滞対策	ITS情報センターの改善	市(交通政策課)	○	○	○	○	○	○	○	○	○										○	☆	○	○	○	○	○		
		総合情報提供の充実	みちなびとよた 観光地道路情報	国・県・市(交通政策課) 同上	○ ○	○	○	○	○	○	○	○	○	○								○	☆	○	○	○	○	○		
	公共交通利用促進	ETC技術の活用	駐車場入庫管理	民間企業・国・県・市(交通政策課)								○										●	●	●	●	●	●			
		信号制御の高度化	公共交通優先信号	警察・市(交通政策課)								○										○	○	○	○	○	○	○		
		モデラートによる信号制御	同上	同上								○										○	○	○	○	○	○	○		
		小型電気自動車共同利用	市(交通政策課)									○										●	▲	→	→	→	→			
	中心市街地活性化	バス運行管理の高度化	中心市街地玄関口バス さなげ足助バス	バス事業者・市(交通政策課) 同上								○										○	○	○	○	○	○	○		
		デマンドバスの運行	中心市街地玄関口バス 福祉バス	バス事業者・市(交通政策課) 同上								○										○	○	○	○	○	○	○		
	中心市街地活性化	ショッピングカートの共同利用 身障者への移動支援	TMO・市(交通政策課) 自律移動支援プロジェクト	○ ○							○										▲	●	○	○	○	○	○			
	交流促進	カーナビへのオンデマンド・リアルタイム地域情報提供	地域の旬な情報の提供	民間企業・国・県・市(交通政策課)	○	○						○										▲	●	●	○	○	○	○		
		ダイナミックガイダンスとP&R	臨時駐車場情報の提供と公共交通運行情報の提供	国・県・市(交通政策課)		○	○					○	○									▲	▲	●	○	○	○	○		
交通安全対策	安全運転支援(DSSS)	ナビ協調支援	民間企業・警察・市(交通安全課・交通政策課)																		○	○	○	○	○	○	○			
TDM	時間利用の工夫	企業TDMの推進	企業TDMの推進 愛環沿線4市によるTDM社会実験		○	○					○										○	○	○	○	○	○	○			
	空間利用の工夫	経路情報の提供による経路分	市(交通政策課)		○						○											○	○	○	○	○	○			
	交通手段の工夫	端末交通手段の整備	豊田市駅～東山町間	バス事業者・国・県・市(交通政策課)		○	○					○										○	▲	▲	▲	▲	▲	○		
		シャトルバスの運行	名鉄梅坪駅及び愛環梅坪駅～花本工業団地間	同上	○	○	○					○										▲	●	▲	▲	▲	▲			
		TFFPによる公共交通機関利用促進	「みちなびとよた」の活用	民間企業・市(交通政策課)	○	○	○					○	○	○								○	○	○	○	○	○	○		
	P&Rの推進	P&R駐車場情報提供	同上		○	○					○	○									○	○	○	○	○	○	○			
	民間駐車場の利用促進・整備	同上	同上		○	○					○	○									○	○	○	○	○	○	○			
情報の提供	みちなびとよたによる情報提供	市(交通政策課)		○	○					○	○										○	○	○	○	○	○	○			

7. 各モデル事業部会の検討事項

▲検討 ●実験 △事業中 ○実施・供用開始 ☆改善

(1) 渋滞・環境対策検討項目

施策方針	施策の視点		適用可能施策	TDM 関連	ITS 関連	市民 共働	豊田市における対応			
							～H17	H18	H19～	
総合計画	ハード・ソフト両施策による交通の円滑化		豊田都市圏新交通円滑化総合計画・CO2削減プロジェクト	■	■		—	○:CO2	○:円滑化	
道路交通施策	道路交通基盤整備		道路ネットワーク整備(東海環状道路、国道153バイパス等)				△	△	△	
			渋滞ポイントの解消				△	△	△	
	道路交通情報の提供		道路情報板の設置				○	○	○	
			「みちなびとよた」での道路交通情報の提供		■		○	○	○	
			VICSを用いた情報提供		■		○	○	○	
TDM施策	公共交通の利便性向上	生活交通確保の推進	中心市街地玄関口バスの運行	■	■		○	☆	○	
			さなげ足助バスへのバスロケーションシステムの導入	■	■		○	○	○	
			バスロケーションシステムの導入路線拡大	■	■		▲	▲	▲	
			デマンドバスの導入		■	■	▲	●	○	
		基幹バス・端末交通手段の整備	豊田下山バスの運行	■			●	○	○	
			基幹バスネットワークの構築	■			▲	○	○	
			新たな公共交通機関の導入検討	■	■		▲	▲	▲	
		鉄道の利便性向上	愛知環状鉄道の部分複線化	■			△	△	○	
		交通結節点の整備	駅前広場の整備					△	△	△
			バス停留所上屋整備					△	△	△
	公共交通情報の提供	「みちなびとよた」による目的地情報と連携した公共交通手段の情報提供	■	■			○	○	○	
	交通手段の転換	端末交通手段の整備	シャトルバスの運行	■			●	●	●	
			市民の意識変革	「みちなびとよた」を活用したTFPの実施(チャレンジECO通勤)	■	■	■	●	○	○
		P&Rの推進	「みちなびとよた」での駐車場情報提供	■	■	■		○	○	○
			民間駐車場の利用促進・整備	■	■			○	○	○
			公共による駐車場整備	■	■			△	△	△
			ETCを活用した駐車場のノンストップ化(DSRC駐車場)		■			●	●	●
		交通需要の効率化	時差出勤・フレックスタイム導入の推進	「みちなびとよた」を活用したTFPの実施(チャレンジECO通勤)	■	■	■	●	○	○
	企業TFPの実施			■	■	■	●	○	○	
	環境行動支援	公共交通の利用促進		エコシールと公共交通の連携	■	■	■	○	☆	○
「チャレンジECO通勤」実験(「みちなびとよた」を活用したTFP)				■	■	■	●	○	○	
エコドライブの推進		エコドライブ社会実験(案)			■			●	○	
低公害車・燃料電池自動車の普及促進		企業による燃料電池車の開発促進					▲	▲	▲	

7. 各モデル事業部会の検討事項

▲検討 ●実験 △事業中 ○実施・供用開始 ☆改善

(2) 香嵐溪秋季渋滞対策検討項目

施策方針	施策の視点	適用可能施策	TDM 関連	ITS 関連	市民 共働	豊田市における対応			
						～H17	H18	H19～	
足助地区来訪者の観光体験の質的・量的な向上 ◎観光交通対策	観光バス等の運行ルート改善	宮町駐車場裏の進入路整備			■	▲	▲	○	
		巴川左岸道路の整備			■	△	△	○	
	歩行環境の改善	旧足助町市街地部の歩行環境整備				▲	▲	△	
		巴川左岸道路(多目的広場～R153)の歩道整備				△	△	△	
	通過交通への渋滞回避	バイパス整備(足助バイパス) H19末一部供用予定				△	△	△	
	周辺駐車場から香嵐溪までの歩行者の安全な移動	香嵐溪周辺道路の歩道整備				△	△	△	
	駐車場容量の拡大	R153残土処分場でのP&R駐車場整備				▲	△	△	
	駐車場利用の効率化	駐車場満空情報の提供			■	●	○	○	
	経路分散	迂回案内の拡充			■	○	○	○	
		渋滞実績情報の提供			■	▲	●	○	
公共交通機関の拡充	臨時駐車場の設置とパーク&バスライド		■			▲	●	●	
	DMVの導入		■	■		▲	▲	▲	
足助地区への地域振興 ◎通過交通対策 ◎生活交通対策	地区内観光交通の処理(R153の混雑緩和)	巴川左岸道路の整備			■	△	△	△	
		R153バイパスによる迂回路確保				△	△	△	
	生活交通の利便性向上対策	さなげ足助バスへのバスロケ導入		■	■		○	○	○
		バスロケの継続的な改善と拡充		■	■		○	○	○
	旧市街地内の交通規制の変更		■			▲	▲	▲	
足助地区の観光地としての持続的な発展 ◎足助地区内での観光客対策、分散、誘導	リアルタイムな観光地情報の提供	ライブカメラによる香嵐溪画像提供		■		○	☆	○	
		ライブカメラによる香嵐溪周辺道路の画像提供	■	■			●	○	
	足助地区内での観光客の回遊促進	香嵐溪周辺を含む足助地区の案内サインの充実				○	☆	○	
	観光情報の提供	雑誌・インターネットでの情報提供の充実			■		●	●	●
		足助地区周辺地域と連携した観光情報提供(観光コンシェルジェ)			■		▲	●	○
	足助地区の魅力向上	地域イベントの企画、実施				■		▲	▲
		旧市街地でのチャレンジショップの出店				■		▲	▲
新たな観光資源の発掘、育成					■		▲	▲	

7. 各モデル事業部会の検討事項

(3) 中心市街地来訪者対策検討項目

▲検討 ●実験 △事業中 ○実施・供用開始 ☆改善

施策方針	施策の視点		適用可能施策	TDM 関連	ITS 関連	市民 共働	豊田市における対応		
							～H17	H18	H19～
人にやさしいまちづくり	ユニバーサルデザイン計画	移動支援	高齢者の買物支援(買物宅配)			■	(○:メグリアセントレ)	▲	▲
			自転車の共同利用			■	(○:ヤンチャタウン)	●	○
			電動カートの貸出し			■	▲	▲	▲
			ショッピングカートの共同利用		■	■	○	☆	○
			身障者の移動支援		■		▲	▲	●
	ハード整備	空間活用	ベンチ・縁台の配置				▲	▲	▲
			空き店舗活用による無料休憩所の設置				▲	▲	▲
		車道と歩道の段差解消				△	△	△	
		サイン計画				△	△	△	
中心市街地へのアクセス向上	公共交通の 利便性向上	中心市街地内の短距離移動を支援	コミュニティバスの運行	■		■	○	☆中心市街地玄関口バス	○
			デマンドバスの運行	■	■		○	○	○
			バス情報提供	■	■	■	○	○	○
		来街者の公共交通利用を促進	交通エコポイントの導入(エコシールのサービス拡充)	■		■	○	☆	○
			基幹バスなどの整備や既存バス路線へのアクセス向上	■			●豊田下山線 ●社会実験無料バス	○豊田下山線 ▲(拡大検討)	○
	中心市街地内の短距離移動を支援	電気自動車の共同利用			■	●	一旦終了	▲	
	駐車場の整備	駐車場利用の促進により、 来街者の増加を支援	買物客への駐車サービス				○	○	○
			キャッシュレス駐車場の整備(DSRC駐車場)			■	●	●	●
		自動車での来街者のうろつき 運転の抑制	駐車場案内板の設置			■	○	○	○
		来街の際の自家用車利用の抑制 (公共交通の利用促進)	駐車場満空情報の提供			■	○	○	○
中心市街地イベント交通対策 (スタジアムイベント対策を含む)	P&R、自動車流入規制		■			●	○	○	
渋滞解消	中心市街地の車両通行規制		■			▲	▲	▲	
魅力あるまちづくり	道路空間の有効利用	ITオープンカフェ			■	●	▲	▲	
	歩行者の移動支援	中心市街地のタイムリーな情報提供、 交換の場の形成			■	■	○	○	○
		来街者の回遊性を強化する拠点の形成			■	■	○	●移動式拠点施設	○
		空き店舗の活用(無料休憩所の設置や 商店誘致等)			■		○チャレンジショップ	○	○
	まちづくりの 基盤整備	交通結節点の整備	ペDESTリアンデッキの改修				○		
			電柱類地中化				△	△	△
			モール化				▲	▲	▲
安全・安心なまちづくり	違法駐車を取り締り強化					○	○	○	
ITS情報センター「みちなびとよた」の改善	市内居住者・来街者へ交通情報の提供			■	■	○	○	○	

7. 各モデル事業部会の検討事項

(4) 各モデル事業部会での主要検討項目

▲検討 ●実験 △事業中 ○実施・供用開始 ☆改善

① 渋滞・環境対策部会

施策方針	施策の視点		適用可能施策	TDM 関連	ITS 関連	市民 共働	豊田市における対応		
							～H17	H18	H19～
総合計画	ハード・ソフト両施策による交通の円滑化		豊田都市圏新交通円滑化総合計画・CO2削減プロジェクト	■	■		—	○:CO2	○:円滑化
道路交通施策	道路交通情報の提供		「みちなびとよた」での道路交通情報の提供 VICSを用いた情報提供		■		○	○	○
TDM施策	公共交通の利便性向上	生活交通確保の推進	中心市街地玄関口バスの運行	■	■		○	☆	○
			さなげ足助バスへのバスロケーションシステムの導入	■	■		○	○	○
			バスロケーションシステムの導入路線拡大	■	■		▲	▲	▲
			デマンドバスの導入		■	■		▲	●
	交通手段の転換	公共交通の利便性向上	豊田下山バスの運行	■			●	○	○
			基幹バスネットワークの構築	■			▲	○	○
			公共交通情報の提供	■	■		○	○	○
			公共交通情報の提供	■	■		○	○	○
交通需要の効率化	公共交通の利便性向上	シャトルバスの運行	■			●	●	●	
		「みちなびとよた」での駐車場情報提供	■	■	■	○	○	○	
		民間駐車場の利用促進・整備	■	■		○	○	○	
		「みちなびとよた」を活用したTFPの実施(チャレンジECO通勤)	■	■	■	●	○	○	
環境行動支援	公共交通の利便性向上	企業TFPの実施	■	■	■	●	○	○	
		「チャレンジECO通勤」実験(「みちなびとよた」を活用したTFP)	■	■	■	●	○	○	
		エコドライブの推進			■		●	○	
	低公害車・燃料電池自動車の普及促進		企業による燃料電池車の開発促進				▲	▲	▲

② 香嵐渓秋季渋滞対策部会

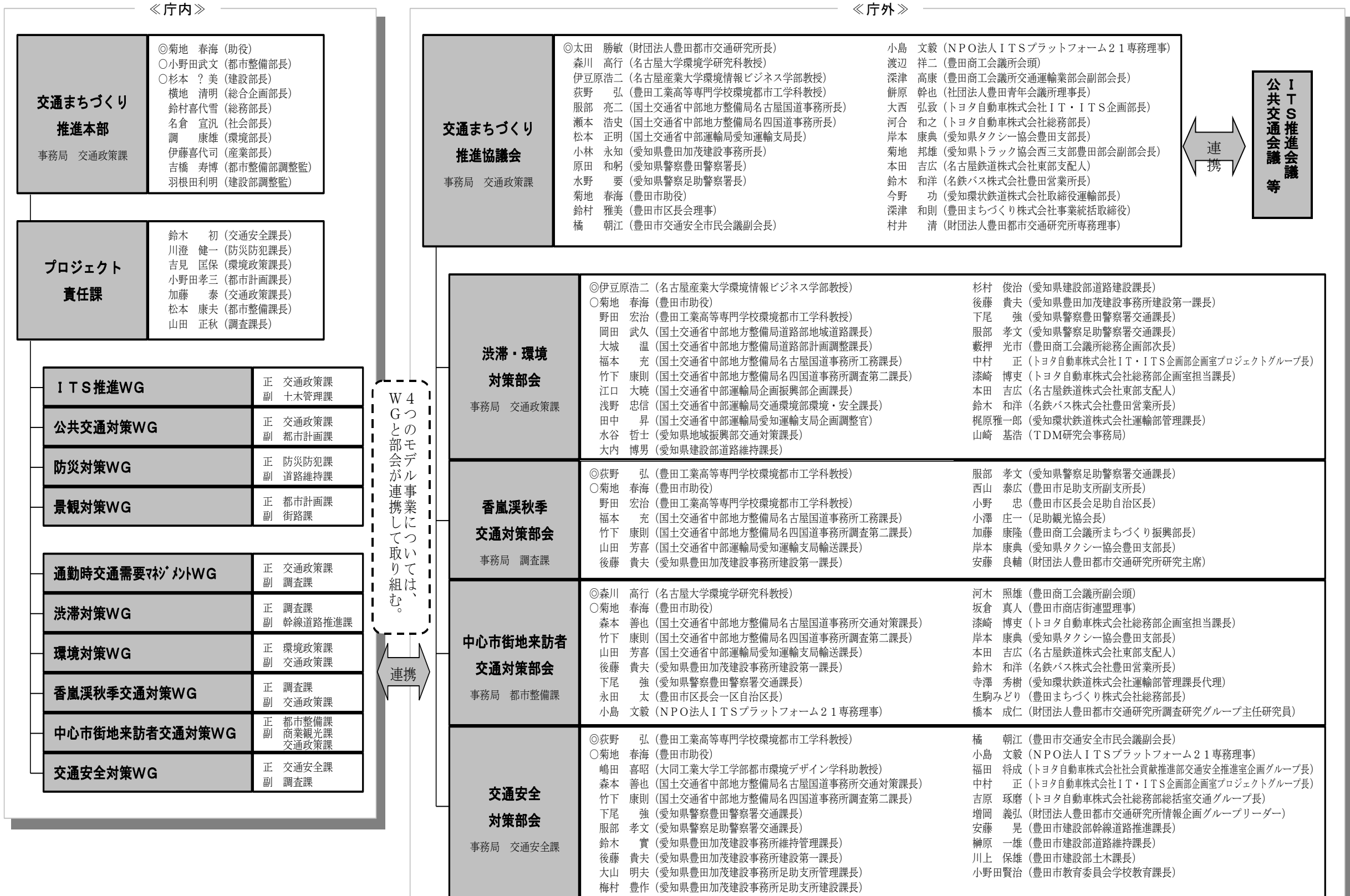
施策方針	施策の視点		適用可能施策	TDM 関連	ITS 関連	市民 共働	豊田市における対応			
							～H17	H18	H19～	
足助地区来訪者の観光体験の質的・量的な向上 ◎観光交通対策			観光バス等の運行ルート改善			■	▲	▲	○	
			歩行環境の改善				▲	▲	△	
			周辺駐車場から香嵐渓までの歩行者の安全な移動				△	△	△	
			駐車場容量の拡大				▲	△	△	
			駐車場利用の効率化					■	○	○
			経路分散					■	○	○
足助地区への地域振興 ◎通過交通対策 ◎生活交通対策			迂回案内の拡充			■	○	○	○	
			渋滞実績情報の提供			■	▲	●	○	
			公共交通機関の拡充			■	▲	●	▲	
足助地区の観光地としての持続的な発展 ◎足助地区内での観光客対策、分散、誘導			DMVの導入	■	■		▲	▲	▲	
			生活交通の利便性向上対策				○	○	○	
			バスロケの継続的な改善と拡充	■	■		○	○	○	
足助地区の観光地としての持続的な発展 ◎足助地区内での観光客対策、分散、誘導			旧市街地内の交通規制の変更	■			▲	▲	▲	
			リアルタイムな観光地情報の提供				○	☆	○	
			ライブカメラによる香嵐渓画像提供			■	○	☆	○	
			ライブカメラによる香嵐渓周辺道路の画像提供	■	■		○	●	○	
			足助地区内での観光客の回遊促進				○	☆	○	
			観光情報の提供				○	●	●	
足助地区の魅力向上			雑誌・インターネットでの情報提供の充実			■	●	●	●	
			足助地区周辺地域と連携した観光情報提供(観光コンシェルジェ)			■	▲	●	○	
			地域イベントの企画、実施					▲	▲	
			旧市街地でのチャレンジショップの出店					▲	▲	
			新たな観光資源の発掘、育成				▲	▲	▲	

③ 中心市街地来訪者対策部会

施策方針	施策の視点		適用可能施策	TDM 関連	ITS 関連	市民 共働	豊田市における対応		
							～H17	H18	H19～
人にやさしいまちづくり	ユニバーサルデザイン計画	移動支援	高齢者の買物支援(買物宅配)			■	(○:マグリアセントレ)	▲	▲
			自転車の共同利用			■	(○:ヤンチャタウン)	●	○
			電動カートの貸出し			■	▲	▲	▲
中心市街地へのアクセス向上	公共交通の利便性向上	中心市街地内の短距離移動を支援	ショッピングカートの共同利用		■	■	○	☆	○
			コミュニティバスの運行	■		■	○	☆中心市街地玄関口バス	○
			デマンドバスの運行	■	■		○	○	○
			バス情報提供	■	■	■	○	○	○
	中心市街地内の短距離移動を支援	来街者の公共交通利用を促進	交通エコポイントの導入(エコシールのサービス拡充)	■		■	○	☆	○
			基幹バスなどの整備や既存バス路線へのアクセス向上	■			●豊田下山線 ●社会実験無料バス	○豊田下山線 ▲(拡大検討)	○
			電気自動車の共同利用			■	●	一旦終了	▲
			駐車場の整備	■		■	●	●	●
魅力あるまちづくり	道路空間の有効利用	歩行者の移動支援	中心市街地イベント交通対策(スタジアムイベント対策を含む)	■			●	○	○
			渋滞解消	■			▲	▲	▲
			ITオープンカフェ			■	●	▲	▲
			中心市街地のタイムリーな情報提供、交換の場の形成			■	○	○	○
			まちづくりの基盤整備	■			▲	▲	▲
			ITS情報センター「みちなびとよた」の改善			■	○	○	○

7. 各モデル事業部会の検討事項

(5) 検討体制



(1) 地域間交流を支える交通網整備

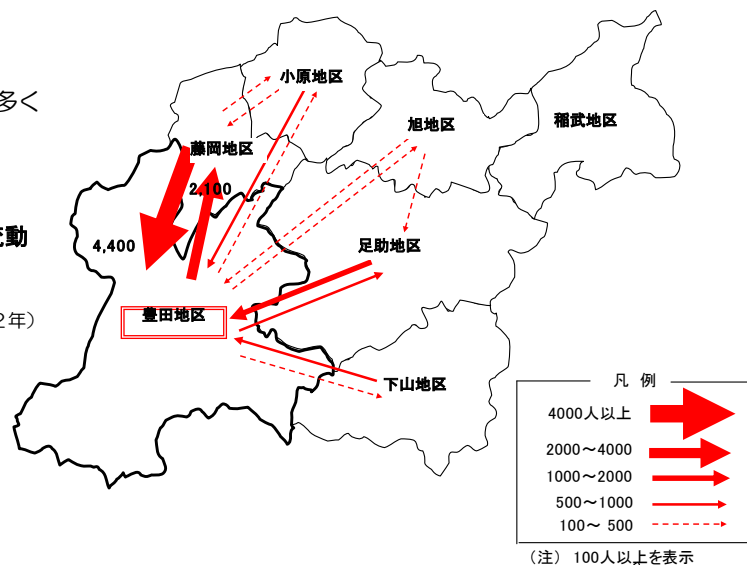
矢作川流域を中心とした豊田市域は、合併以前より市町村の枠を越えて、通勤・通学、買物、医療など日常生活面で支えあって発展してきた。今後、市域全体として、一体化を図るためには、一層の地域間連携、交流が必要となる。

① 通勤通学による結びつき

藤岡地区、足助地区、下山地区をはじめとして多くの人が、豊田地区に通勤通学している。

■豊田市における通勤通学流動

資料：国勢調査（平成12年）

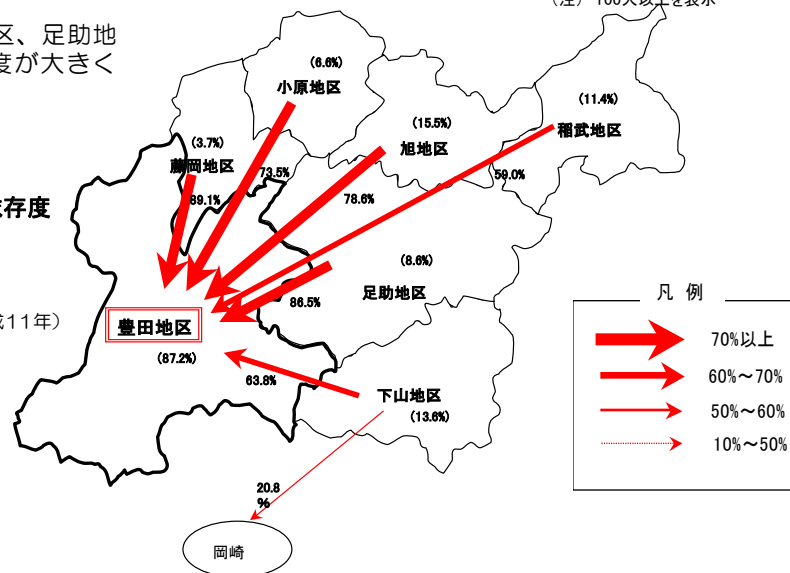


② 買物行動による結びつき

買回品の買い物行動からみても、藤岡地区、足助地区をはじめとして、豊田地区に集中し、依存度が大きくなっている。

■豊田市における買物依存度

資料：消費者購買動向調査（平成11年）

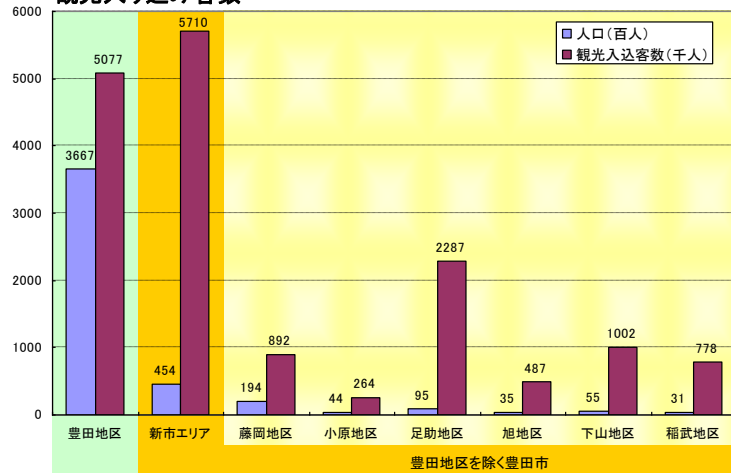


③ 市町村合併による人口と観光客数の変化

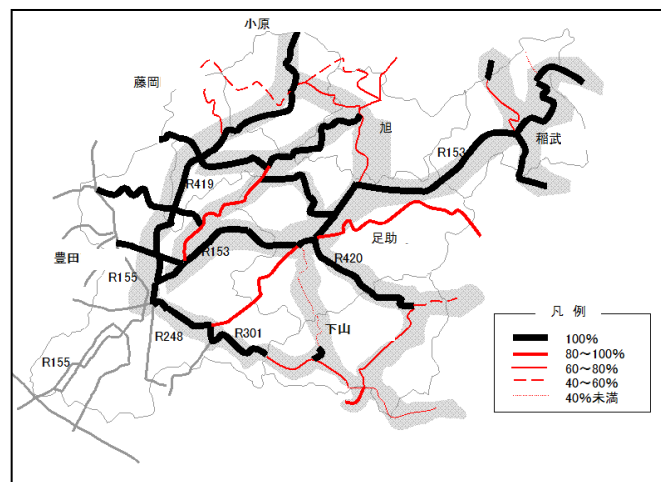
豊田地区への観光客は年間約500万人、その他の地区はそれを上回る約570万人であり、豊田市計では年間約1,070万人となる。市町村合併により豊田市の人口は約1割程度の増加であるが、観光入込客数は約2倍となる。この結果、交流人口(観光客等)が定住人口の約26倍に達することとなり、増加する観光交通への対応が必要となる。

出典：「平成13年愛知県観光レクリエーション利用者統計」
平成16年4月1日住民登録人口

■豊田市(豊田地区とその他の地区)における人口と観光入込客数



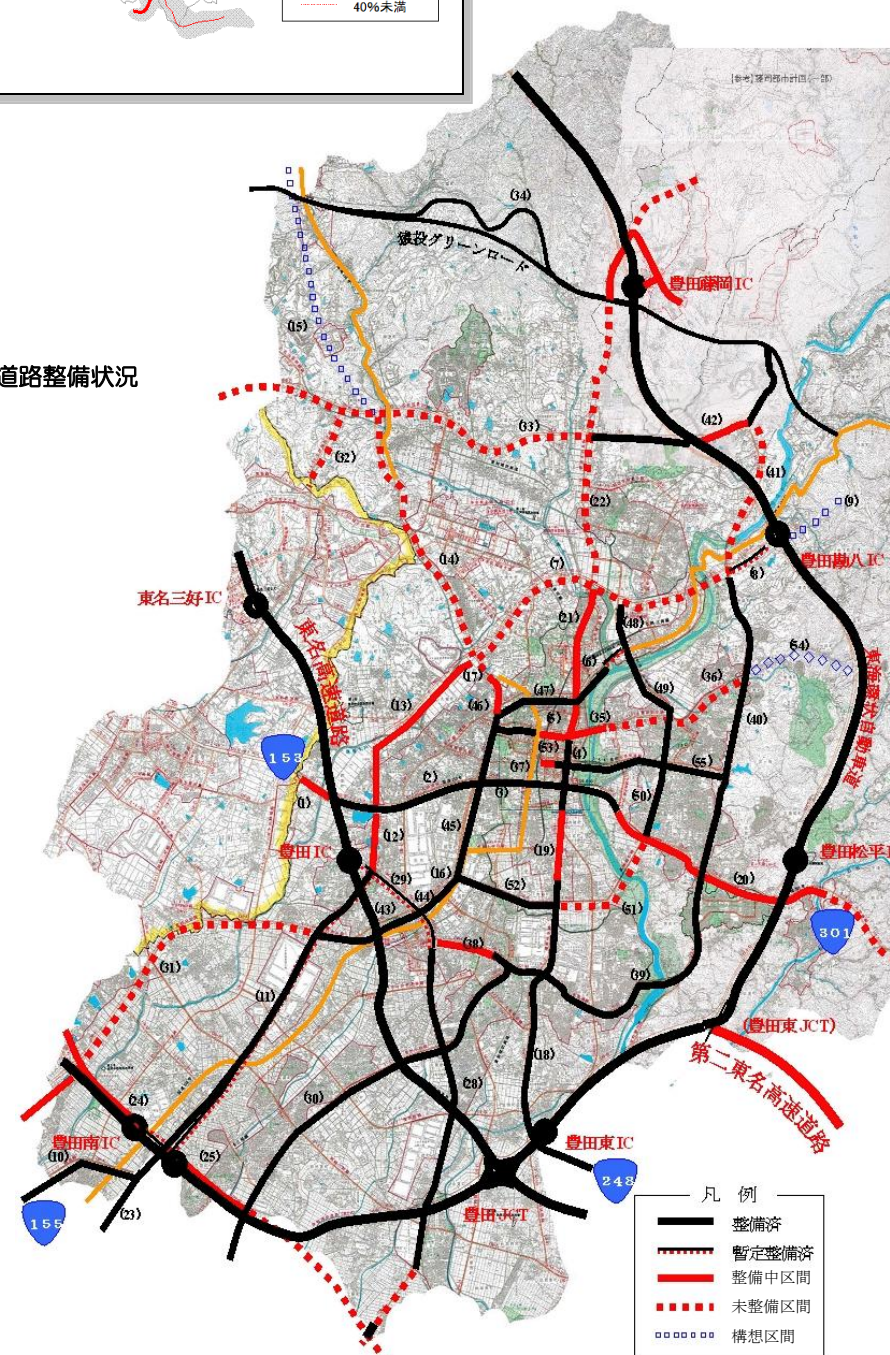
■新市地区の道路改良率



■バスと一般車がすれ違えない道路



■豊田地区の幹線道路整備状況



出典：豊田市の幹線道路計画(平成17年)

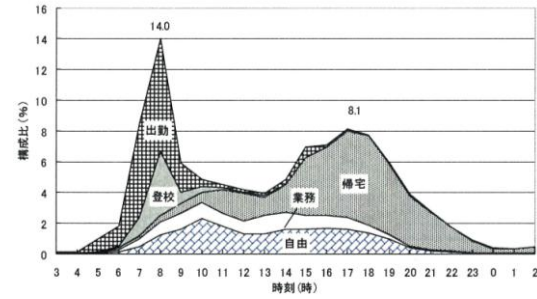
(2) 激しい交通渋滞

豊田市内でも豊田地区は、県内有数の渋滞が激しい地区である。

豊田市は大規模事業所を主とする就業地が分散していることなどから、通勤時間帯の交通集中が多方向に発生している。

また放射道路に比べて環状道路の整備が十分でない現状などから、幹線道路、河川渡河部など特定路線において激しい渋滞が発生している。

■時間帯別目的別交通量



出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査(平成13年)

■豊田地区の渋滞発生ポイント

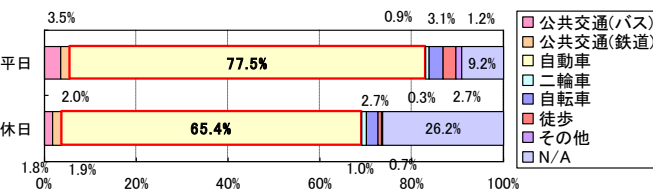


出典：豊田市の幹線道路計画(平成17年)

(3) 低い公共交通の利用率

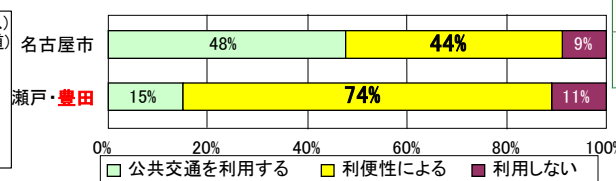
公共交通機関を利用する人の割合が少なく、自動車への依存度が極めて高い地域となっています。豊田地区のよくないところとして「交通の便が悪い」を挙げる市民が多く、公共交通整備へのニーズが高いと言えます。また、豊田地区の約74%の住民が公共交通利用は「(公共交通の)利便性による」と回答し、名古屋市と比較しても、豊田地区では公共交通の利便性が高まれば、公共交通を利用しようとする住民が多く、公共交通の利便性向上が求められています。

■外出時の交通手段(豊田市)



豊田市の交通現況に関するアンケート調査(平成17年度)

■公共交通の利用意向(豊田市)



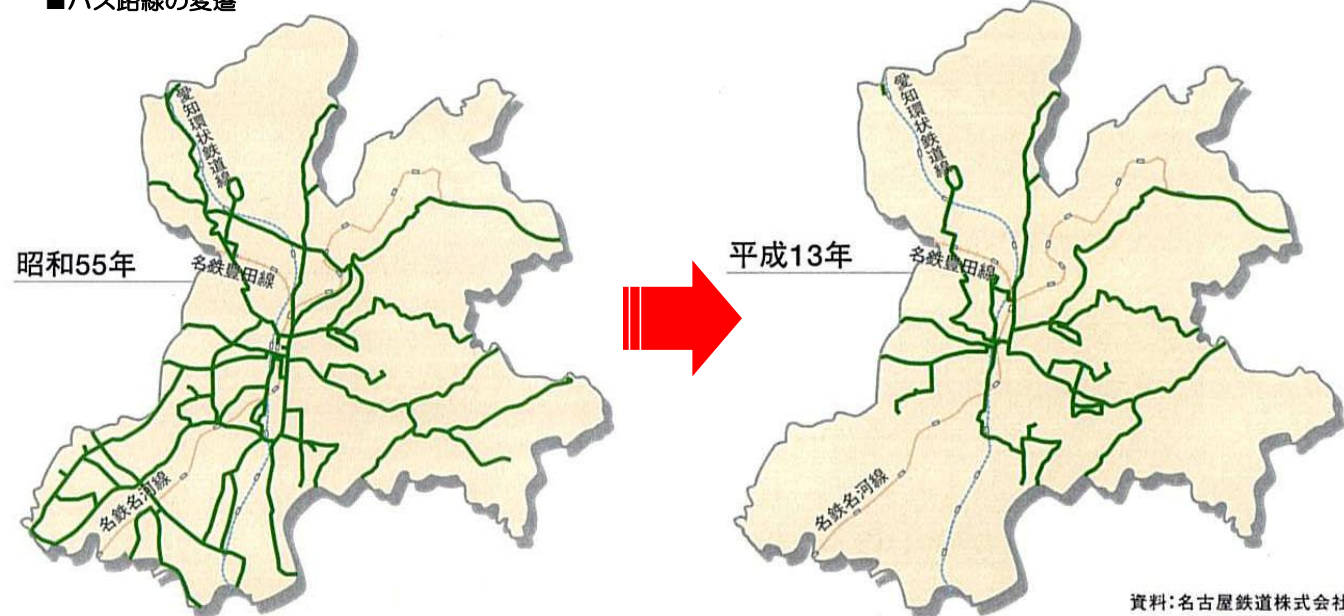
出典：ITSに関する県民意識調査(H14 愛知県ITS推進協議会)

(4) 低い公共交通サービス水準

①路線バスのサービス水準

公共交通の利用率の減少に伴い、バスの路線網も年々減少しており、平成15年におけるバス路線は昭和55年頃の1/4にまで減少している。

■バス路線の変遷

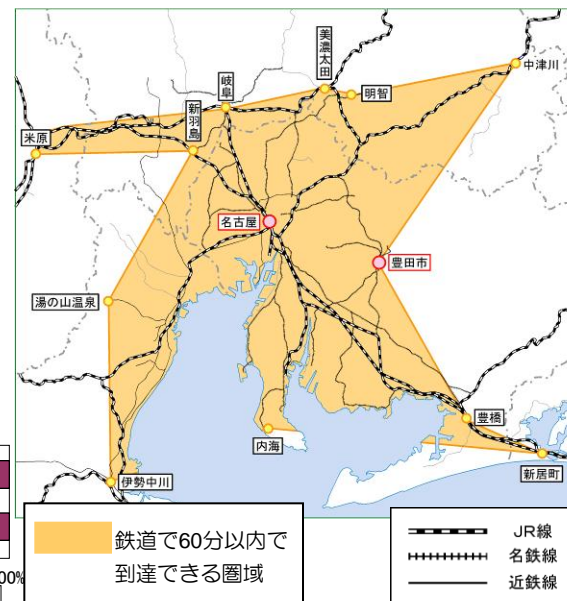


資料：名古屋鉄道株式会社

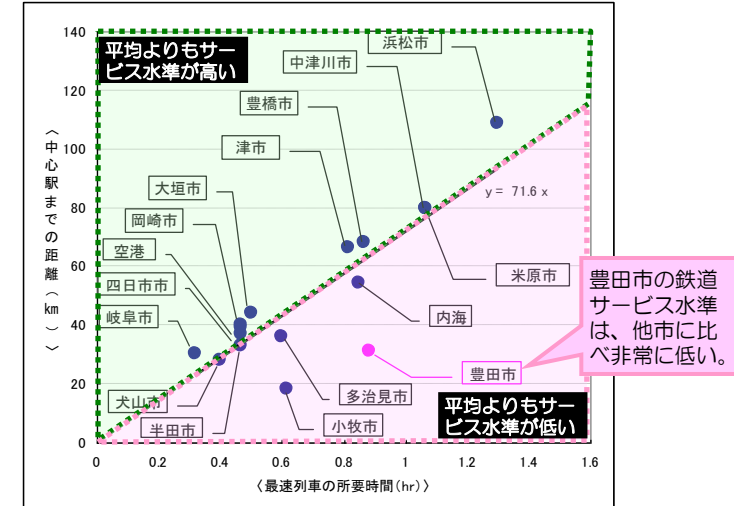
②鉄道のサービス水準

県庁所在地名古屋市からの鉄道サービスレベルは、JR線及びJRと競合している私鉄沿線地域が高く、豊田市は同じ人口規模の岐阜市と比較して倍以上の格差がある。

■名古屋市を中心とした鉄道での約60分圏



■名古屋市を中心とした鉄道での移動時間と距離の関係



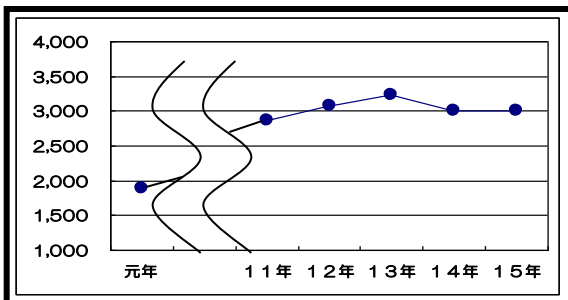
資料：平成17年6月時刻表より算出

(5) 多発する交通事故

豊田地区の交通事故（人身事故）による死傷者の数は近年横ばい状況ではあるが、平成15年度の発生件数は平成元年の1.6倍と、まだまだ高い状況にある。

また豊田地区は、他地区に比べ事故件数が圧倒的に多く、中でも矢作川右岸の豊田市中心市街地部や大規模事業所周辺地区に集中している。

■豊田地区交通事故件数の経年変化



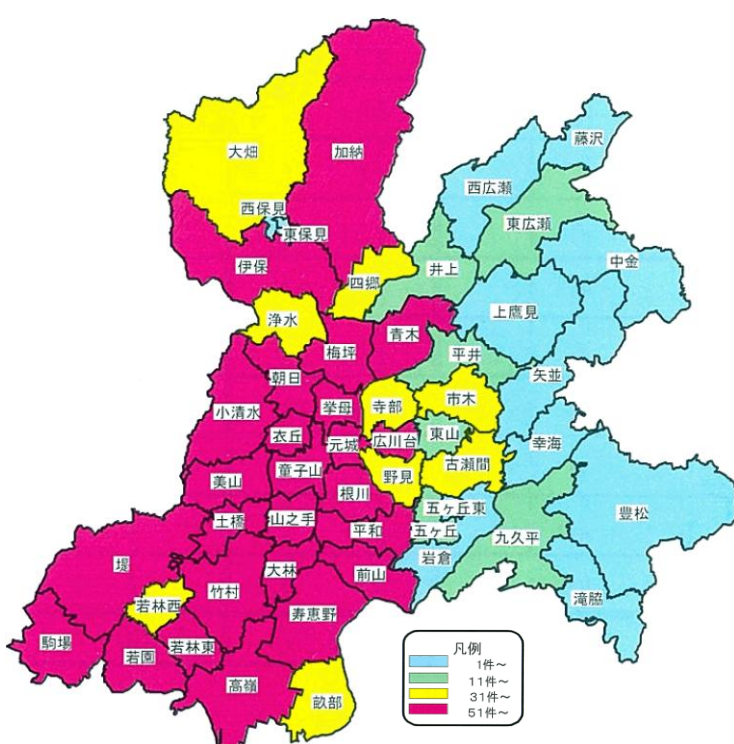
出典:とよたの交通事故(平成16年)

■豊田市の地区別人身事故件数

地区名	事故件数
藤岡地区	94
小原地区	14
足助地区	79
下山地区	23
旭地区	14
稲武地区	31
豊田地区	2383

出典:交通事故総合分析センターHP(平成16年)

■豊田地区小学校区別人身事故件数



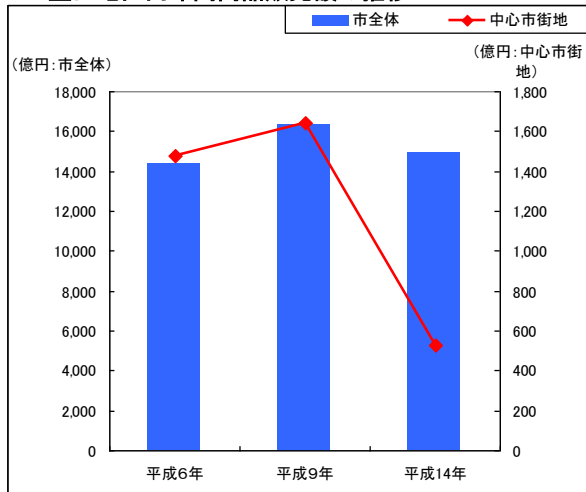
出典:とよたの交通事故(平成16年)

(6) 中心市街地機能の低下

豊田市の中心市街地における年間商品販売額は中心市街地の空洞化等により、近年著しく減少しており、平成14年の年間商品販売額は平成9年の約30%にまで減少している。

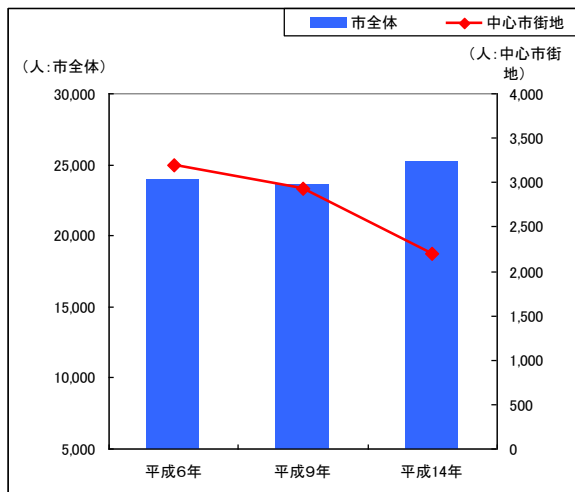
合わせて、中心市街地における従業者数も減少しており、平成14年の従業者数は、平成9年の約70%にまで減少している。

■豊田地区内年間商品販売額の推移



出典:豊田市商業観光課資料

■豊田地区内従業者数(小売り・卸業)の推移



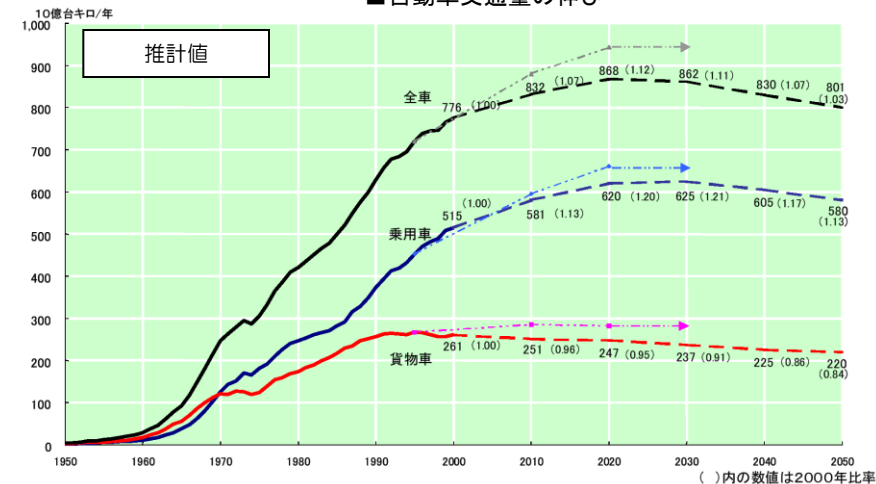
出典:豊田市商業観光課資料

(7) 環境

①自動車交通の伸び

自動車交通量は、1980年代から急激な増加を見せており、環境負荷の大きい貨物車については、2000年以降横ばい傾向にあるものの、全車では2020年までは増加傾向にある。

■自動車交通量の伸び

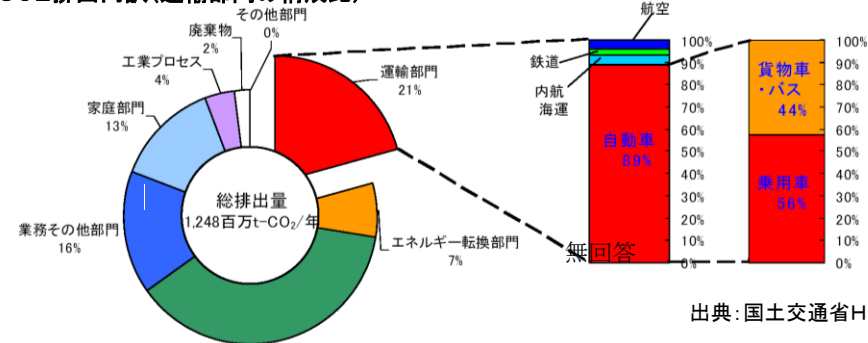


出典:国土交通省HPより

②CO₂排出内訳

- ・CO₂排出量のうち、運輸部門は21%で、その約9割が自動車である。
- ・さらに自動車のうち、乗用車が約6割を占めている。
- ・豊田市の交通部門におけるCO₂総排出量は約78万tである。

■CO₂排出内訳(運輸部門の構成比)

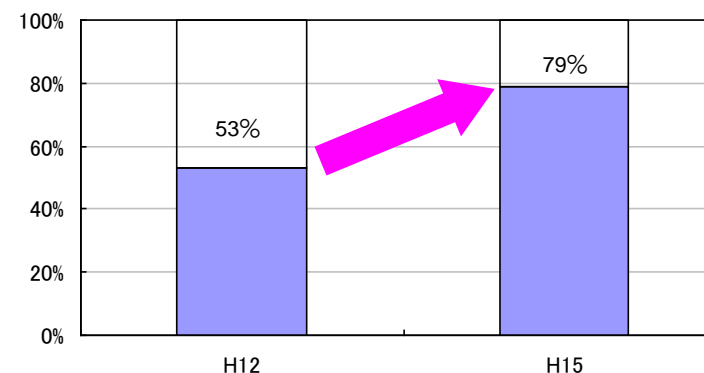


出典:国土交通省HPより

③環境に対する市民の問題意識

市民意識調査によると、環境に配慮した生活を心がけている市民の割合は約79%であり、環境への関心は非常に高いものとなっている。

■環境に配慮した生活に心がけている市民の割合



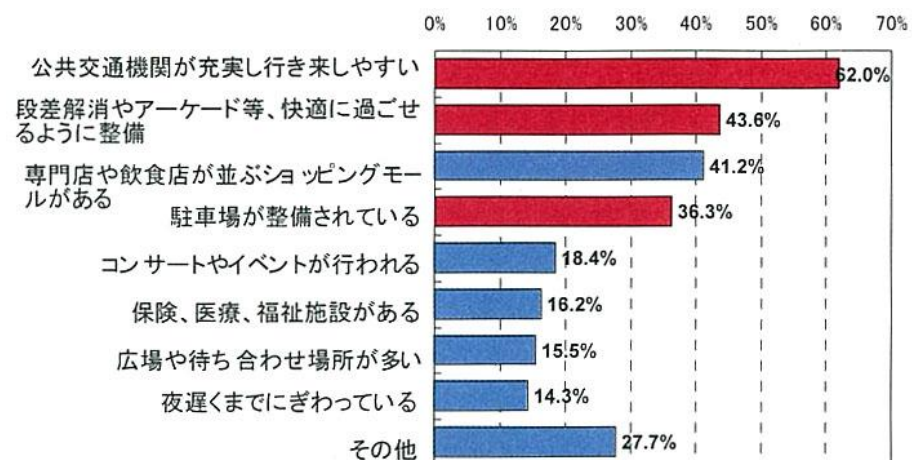
出典:市民意識調査(平成12,15年)

(8) 中心市街地の活性化

市民意識調査において市民が魅力的と感じる都心地区とは、公共交通が充実している・都心空間に快適性があるといった空間であり、移動がしやすく、モビリティの高い空間に対する要望が大きい。

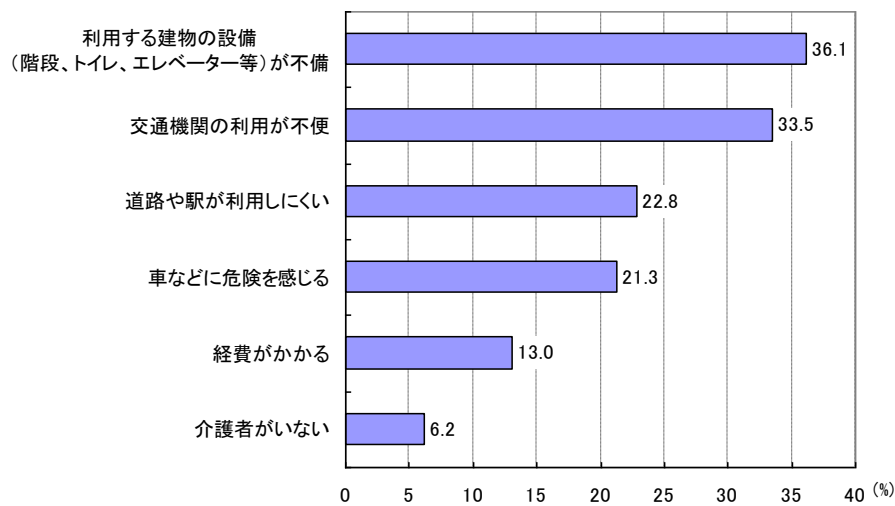
また、高齢者・身障者にとっての外出時に困ることでは、「交通機関の不便さ」「建物のバリアフリー設備の不備」が多数を占めており、中心市街地に出かける際の、障害となっている。

■市民が魅力的と感じる都心地区



市民意識調査(平成11年度)より作成

■高齢者・身障者が外出する際の不便



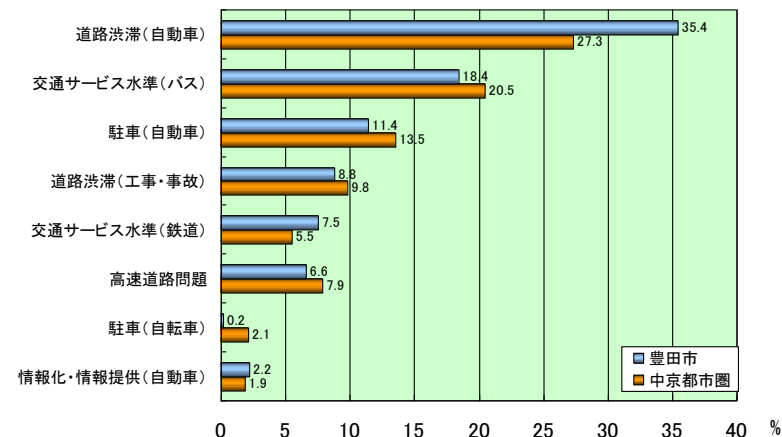
出典:日本の身体障害者・児:第一法規

(9) 市民ニーズ

「移動のしやすさ」に関して、道路渋滞の改善、バス・鉄道等の公共交通サービス水準の向上を指摘する人が多く、特に中京都市圏との比較から道路渋滞や鉄道のサービス水準について意識が高いといえる。

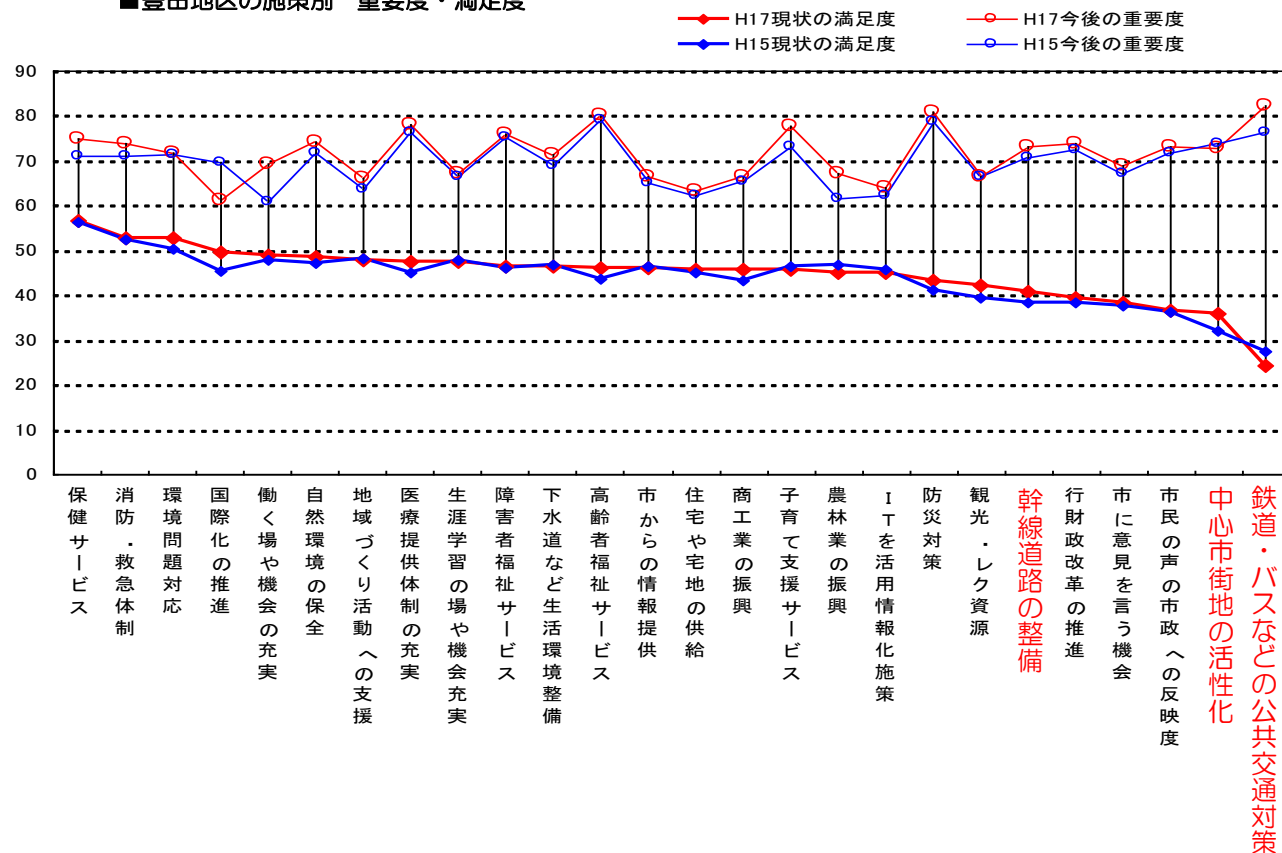
施策別重要度と満足度の関係においても、公共交通や道路の整備、中心市街地の活性化等の満足度は非常に低く、この面での充実が要求されている。

■「移動のしやすさ」に対する意見の割合(豊田地区)



出典:第4回中京都市圏パーソントリップ調査(平成13年)

■豊田地区の施策別 重要度・満足度



出典:平成15・17年市民意識調査