

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(2011~2015)

平成24年3月

豊田市 都市整備部 交通政策課

目 次

| | |
|-------------------------------------|----|
| 1. 豊田市交通まちづくり行動計画の位置づけ | 1 |
| 1. 1 豊田市交通まちづくりビジョン・行動計画の位置づけ | 1 |
| 1. 2 豊田市の交通を取り巻く関連計画の動向 | 3 |
| 2. 豊田市の現状と課題 | 7 |
| 2. 1 交通政策を取り巻く社会情勢の変化 | 7 |
| 2. 2 交通に関する市民意識 | 11 |
| 2. 3 交通の現状と課題 | 12 |
| 2. 4 交通まちづくり行動計画（2006～2010）の取り組みと課題 | 20 |
| 2. 5 交通課題のまとめ | 22 |
| 3. 豊田市交通まちづくりビジョン2030 | 23 |
| 3. 1 基本理念 | 23 |
| 3. 2 基本目標と目指すべき姿 | 24 |
| 3. 3 目標値の設定 | 25 |
| 4. 交通まちづくり行動計画（2011～2015） | 26 |
| 4. 1 交通まちづくりの目標実現に向けた施策の枠組み | 26 |
| 4. 2 目標値の設定（再掲） | 27 |
| 4. 3 重点化による戦略的な取り組み | 28 |
| 重点戦略プログラム① 公共交通の利便性の向上 | 29 |
| 重点戦略プログラム② 次世代型低炭素交通システムの導入 | 31 |
| 重点戦略プログラム③ 交通事故の削減 | 34 |
| 重点戦略プログラム④ 魅力ある都心にふさわしい交通計画の推進 | 36 |
| 4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要 | 39 |
| 4. 4. 1 移動円滑化 | 39 |
| 4. 4. 2 環境 | 42 |
| 4. 4. 3 安全・安心 | 44 |
| 4. 4. 4 魅力・活気・交流 | 46 |
| 4. 4. 5 ITS施策（再掲） | 49 |
| 4. 4. 6 自転車関連施策（再掲） | 51 |
| 4. 5 交通まちづくり行動計画の事業一覧 | 52 |
| 4. 6 交通まちづくりの取り組みの実施体制 | 57 |
| 5. 今後に向けて注目すべき先進的な取り組みや動向等 | 59 |

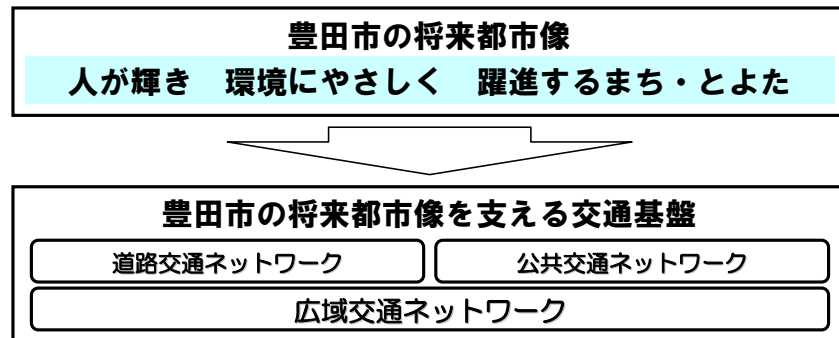
1. 豊田市交通まちづくり行動計画の位置づけ

1. 1 豊田市交通まちづくりビジョン・行動計画の位置付け

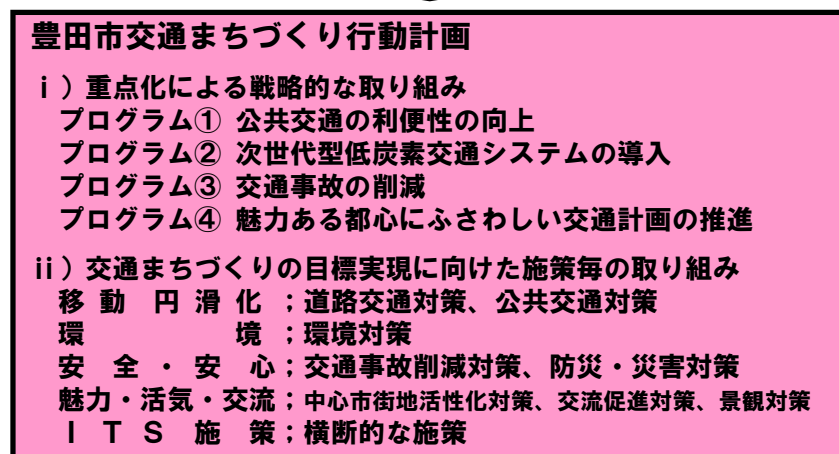
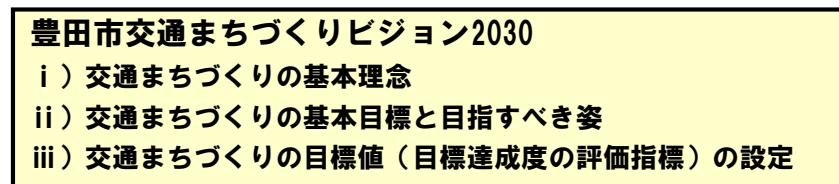
豊田市交通まちづくりビジョン2030は、第7次豊田市総合計画等の上位計画に示された将来都市像を実現するための交通まちづくりの基本理念、基本方針・目標、目標実現に向けて取り組む施策を示したものである。

交通まちづくり行動計画は、交通まちづくりビジョンの理念や方針に基づいた短期的な事業展開を図るために策定したものである。

第7次豊田市総合計画(2008-2017)等の上位計画



豊田市の交通まちづくりに関する総合的な計画



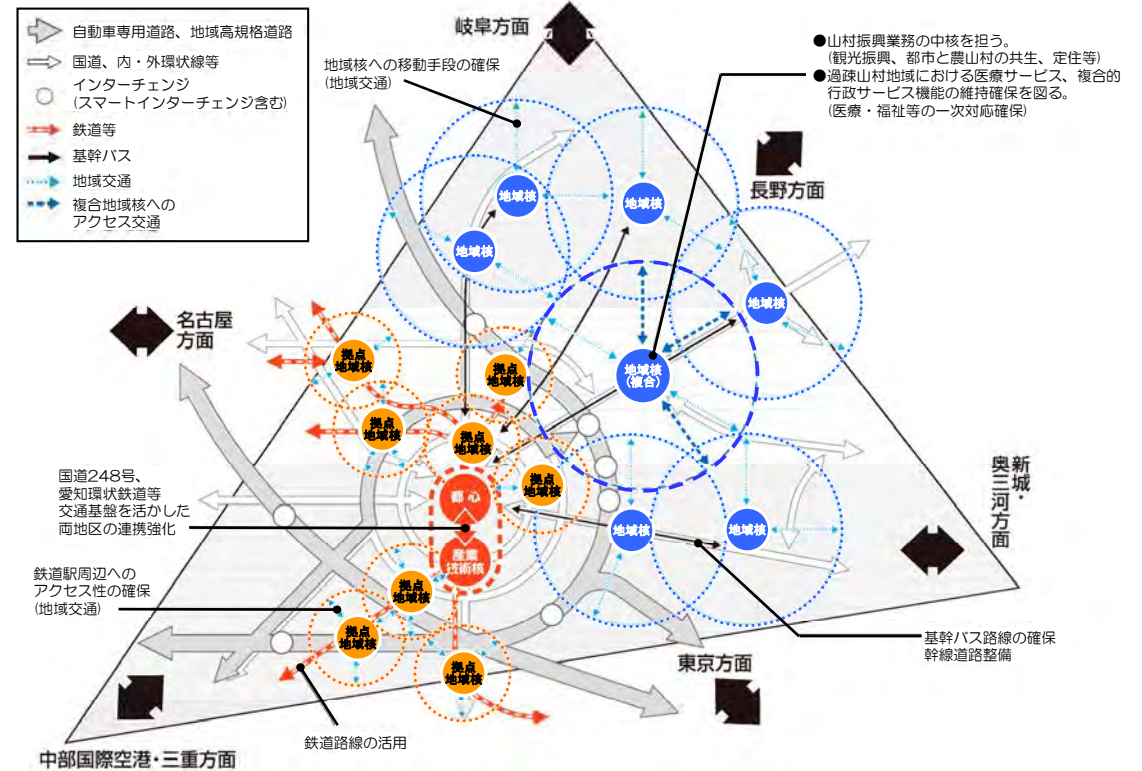
■将来都市像を実現するために目指すべき姿

- 生涯を安心して生き生きと暮らせる **市民**
- 共働による個性豊かな **地域**
- 水と緑に囲まれたものづくり・環境先進 **都市**



■将来都市構造イメージ(多核ネットワーク型都市)

豊田市の土地利用は、産業技術の中核拠点にふさわしい都市的土地利用と、市域の約70%を占める森林等の自然的土地利用との調和を基本としている。その上で、広大な市域の効率的な都市経営と地域特性を活かした共働の地域づくりを進めるため、選択と集中による都市基盤の整備を促進することで、一体的な市街地の形成、拠点・核への機能の集積または集約、相互連携を図り、『多核ネットワーク型都市構造』の確立を目指すこととしている。



<参考>上位計画等の概要

第7次豊田市総合計画（平成20年3月）

◇目標年次：平成29年（2017年）

◇将来像：『人が輝き 環境にやさしく 躍動するまち・とよた』

◇まちづくりビジョン（目指すべき姿実現に向けての重点テーマと重点戦略プログラム）

※交通まちづくりにより実現、支援する内容

| 目指すべき姿 | 重点テーマ | 重点戦略プログラム | | | |
|-----------------------|---|--|--|--|--|
| 生涯を安心して生き生きと暮らせる市民 | 安全・安心のまちづくり ●暮らしの安全の確立 ●自立、支え合いによる安心な暮らしの創出 人材育成と多様な能力の活用 ●人間力の育成 ●生涯を通して学び、個性や能力を発揮できる環境の整備 | 地域における安全・安心の確立 ー地域で安心して暮らせる環境整備 ーワンランクアップの安全・安心環境の構築 | 次代を担う子どもの育成 ー次代を生き抜く確かな力の育成 ー共に生きる、社会の一員として生きる豊かな心の育成 ー地域の教育力を活かした子どもの育成 | 生涯現役社会の形成 ー団塊世代の知恵と技を活かせる社会参加の仕組みづくり ー多様な就労支援 ー農業・林業を活かした生きがいづくり ー生涯現役であるための健康づくり | |
| 共働による個性豊かな地域 | 都市と農山村の共生 ●豊かな自然環境の保全・活用と良好な水循環の形成 ●都市と農山村の交流機会の拡大 ●過疎・山村地域における定住・交流人口の確保 ●地域力を高める | 農山村地域の再生・活性化 ー地域資源を活用した交流機会の拡大 ー多様な居住形態の提案 ー生活機能の位置・確保 ー交流・居住を促進するための仕組みづくり | 水と緑の環境共生都市の形成 ー豊かな自然環境を守り育てる ー地球温暖化防止施策等の推進 | | |
| 水と緑にまつまれたものづくり・環境先進都市 | ものづくり基盤の更なる強化 ●産業活性化を促すまちづくり ●労働力人口の確保と産業を支える人づくり 環境に配慮した快適で魅力ある都市づくり ●集約型の都市づくり ●世界に開かれた都市づくり ●人と環境にやさしい先進交通の都市づくり ●人と自然を元気にする環境先進都市づくり | 世界をリードする産業技術の中核拠点の形成 ー世界的なものづくりの研究開発拠点の整備促進 ー活発な産業を支える交通アクセスの強化 ー強い産業と都市活力を支える人口の積極的誘導 | にぎわいと魅力ある都心づくり ー新たな都市文化を発信する魅力あふれる都心の形成 ー快適で潤いのある都心空間の形成 | 人と環境にやさしい交通モデル都市の実現 ー広域交流を支える交通基盤の整備 ー歩行者・公共交通・自動車交通が共存する新しい交通社会の実現 | |

豊田市都市計画マスタープラン（平成20年3月）・・・第7次豊田市総合計画の将来都市像の実現に向けた、土地利用と都市施設整備の基本的な方針を定めた計画

◇目標年次：平成29年（2017年）

◇将来都市構造と土地利用の基本的な考え方：

- ・多核ネットワーク型都市構造の確立
- ・緑にまつまれた一体的な市街地の形成

◇都市づくりの目標：

① 環境に配慮した快適で魅力ある都市づくり

；自動車交通と公共交通が調和した交通体系の構築を図るとともに、集約型のまちづくり、自然環境の保全や、水と緑のネットワークの形成等、人と環境にやさしい都市づくりを進める。

② ものづくり基盤の更なる強化を支える都市づくり

；自動車産業を基軸とした機能集積、研究・開発機能等の新たな立地需要に応える産業用地の確保と住宅地の整備等、都市基盤整備を推進し、持続的な成長を支える都市環境の形成を進める。

③ 安全・安心の都市づくり

；都市基盤の整備による防災機能の充実を図るとともに、地域特性に合わせた防災力の向上を図っていく。ユニバーサルデザインの導入等により、住み慣れた地域で誰もが安全に安心して生活を送ることができる都市づくりを進める。

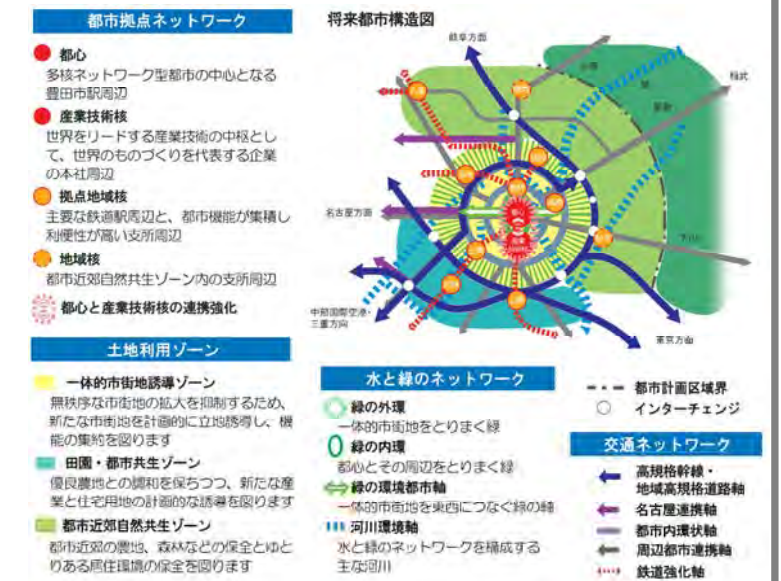
④ 都市と中山間地域が共生するまちづくり

；都市と中山間地域を結ぶ幹線道路の整備や公共交通の充実を図るとともに、都市と中山間地域が共生するまちづくりを進める。

⑤ 共働による地域特性を活かしたまちづくり

；地域力を高め、地域住民が主体となった住環境整備に向けたまちづくりを促進するとともに、地域特性（歴史、自然等）を活かした個性あるまちづくりを進める。

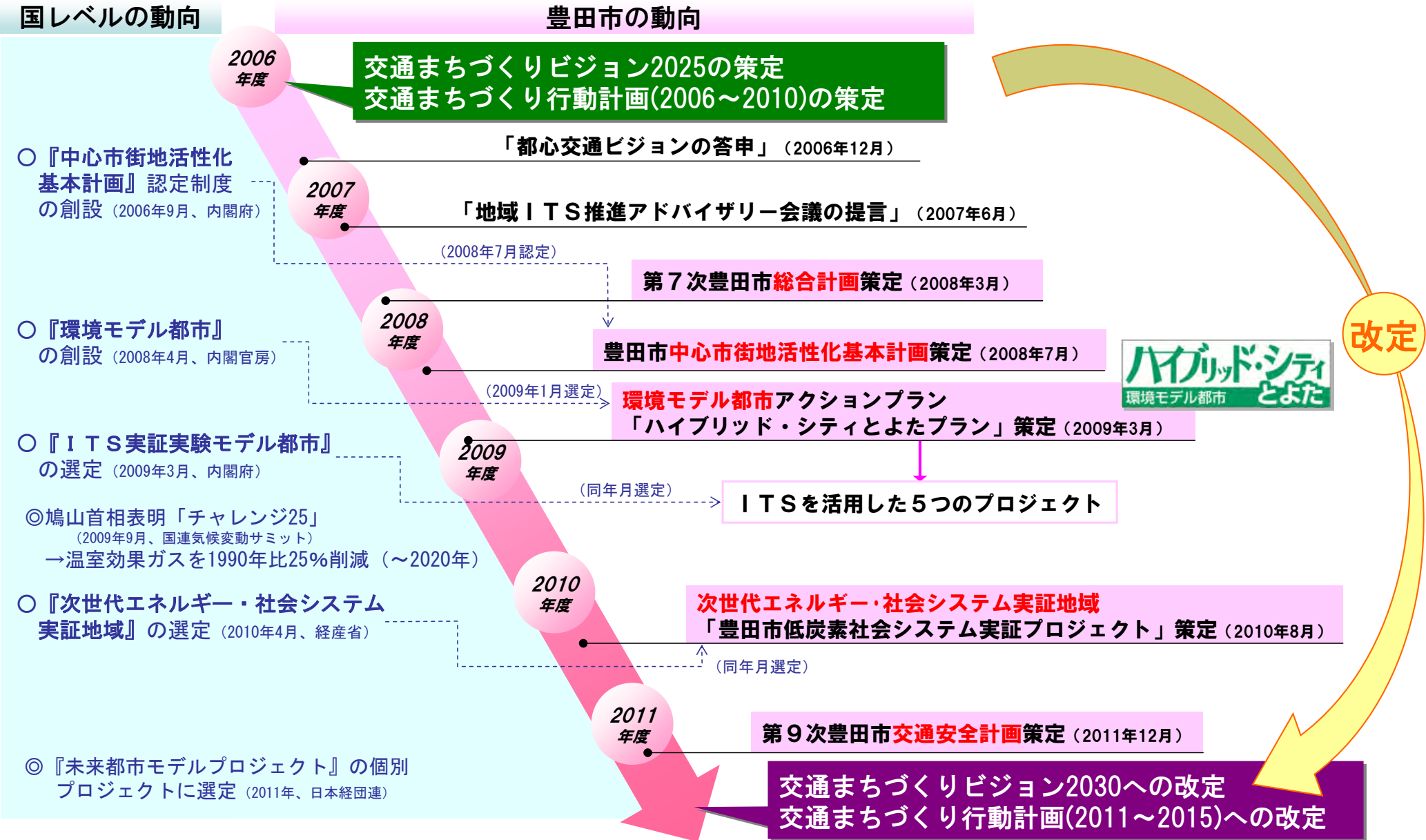
◇将来都市構造



1. 2 豊田市の交通を取り巻く関連計画の動向

豊田市交通まちづくりビジョン・交通まちづくり行動計画は、長期的な目標年次を2025年に設定し、2006年度（平成18年度）に策定されてからこれまで交通まちづくりの目標実現に向けた種々の取り組みが進められてきた。しかし、上記のビジョン・行動計画策定後に、本市の交通を取り巻く環境やその関連計画に動きがあり、交通まちづくりに関する総合的な計画として、これら関連計画の方針、施策等を包括的に取り込んだ内容で見直し、更新していく必要がある。

そこで、今年度、2030年を長期目標年次とする新たな「交通まちづくりビジョン2030」と、その短期行動計画となる「交通まちづくり行動計画（2011～2015）」への改定を行う。



<参考> 関連計画の概要 (1/3)

環境モデル都市アクションプラン「ハイブリッド・シティとよたプラン」(平成21年1月)

◇目標年次: 平成21~25年度(2009~2013年度) [中期目標 平成42年(2030年)・長期目標 平成62年(2050年)]

◇都市の将来像: 『人と環境と技術が融合する環境先進都市「ハイブリッド・シティ とよた」』

◇取組の方針: 【方針1】 “くるまのまち” ならではの「先進の交通まちづくり」

【方針2】 産業技術の集積を活かした低炭素社会における「新しい産業都市のモデル」

【方針3】 広大な森林と都市がお互いに支えあう「豊かで美しい森づくり」

【方針4】 ライフスタイル・ビジネススタイルの変革を誘導、持続できる「低炭素社会実現モデル」

環境モデル都市アクションプランの主な取組

豊田市の特徴・強みである「交通」「産業」「森林」の3つの分野の取組を柱に、「都心」を先進環境技術の集約の場・国内外への情報発信の場として、見える化を図り、「民生」の取組を各分野の支えとして位置付け、活力ある低炭素社会を目指します。

産業の主な取組

サステナブル・プラントへの移行推進

CO₂削減に効果的な環境経営を目標としたエコアクション21について、平成21年度から導入に係る費用の一部を補助しています。

またエコアクション21導入支援セミナーを開催し、CO₂削減に取り組む中小企業のサステナブル・プラント化を支援しています。



産業

「環境と産業技術のハイブリッド」による持続可能な産業都市の実現

- * 環境経営ネットワークの構築による環境経営の普及
- * 包括的支援の推進
- * サステナブル・プラント(環境に配慮した持続可能な工場)への移行推進
- * 中小企業が一体となったCO₂削減活動の推進



民生の主な取組

とよたエコポイントを活用した行動転換の促進

市民のエコライフを推進するため、EXPOエコマネー制度を活用した「とよたエコポイント制度」を、平成21年6月1日から始めています。この制度を活用して、市民の消費行動や運動など、様々な分野での環境配慮行動を促進しています。




交通

「環境と交通技術のハイブリッド」による魅力あふれる環境交通モデルの構築

- * かしこくクルマと道路を使うエコカーライフの実現
- * エコカーの普及、エコドライブの実践
- * ITS活用による交通整備と安全性向上
- * 幹線道路ネットワークの整備
- * 人と環境にやさしい公共交通の整備
- * 鉄道、バスが使いやすいまちの実現
- * 公共交通への転換促進策



交通の主な取組

自然エネルギーで自動車が行くまち

次世代エコカーであるプラグインハイブリッドカー(PHV)と太陽光発電システムを率先して導入し、一体的な普及展開を図ることで、自然エネルギーで自動車が行くまちを目指しています。

また、エコカー購入補助等を通じて環境にやさしい自動車利用の普及を推進しています。



森林

「都市と森林のハイブリッド」による森林のCO₂吸収量最大化

- * 間伐の強力実施によるCO₂吸収量最大化
- * 間伐の強力実施
- * 地域の合意形成組織の展開
- * 地域材の利用推進
- * 林道整備、高性能林業機械導入による低コスト化の取組
- * 地域材の加工プラントの整備及び有効利用の取組
- * 市民啓発活動及び森林環境教育の実施
- * 「とよた森林学校」「とよた森林学校出前講座」の継続的実施



森林の主な取組

森づくり事業の推進

CO₂吸収など森林機能を最大化させるため、地域の森林所有者で構成する「地域森づくり会議」組織を設置して、「森づくり圃地計画」に基づいた間伐の強力実施を進めています。平成39年度までにすべての人工林約30,000haの健全化を目指しています。



民生


「環境と暮らしの技術のハイブリッド」による環境に配慮した暮らしの実現

- * 太陽光発電システムの普及促進
- * 太陽光発電システムの導入支援拡大
- * 照明・家電製品・建築物の省エネ化
- * 省エネ家電普及運動の展開
- * 家庭用燃料電池システムの普及促進
- * 公共施設の環境配慮型施設への転換及び延命化
- * 見える化による環境知識や関心の向上
- * とよたエコポイントを活用した行動転換の促進
- * 環境配慮行動の見える化促進
- * カーボンオフセットの推進
- * 市民への普及啓発

都心

環境技術による明日の快適な低炭素社会を提案するシンボリックな都心の形成

- * 低炭素社会モデル地区の整備
- * 各分野の先進技術を活用し、低炭素社会の新たな「まち」を実験的に整備し、市内での市街地整備や様々な事業展開のためのパイロット事業とする。
- * 「人」と「緑」の都心づくり
- * ゾーン規制の導入
- * 人々の回遊を生み出す交通システムの導入
- * 環境技術を率先導入した低炭素な都心づくり
- * 環境に配慮した公園整備



都心の主な取組

低炭素社会モデル地区の整備

快適な低炭素社会の実現に向け、市民理解の醸成やライフスタイルの変革を促すため、交通や住宅など先進環境技術・システムが体感できる「低炭素社会モデル地区」の整備を推進します。

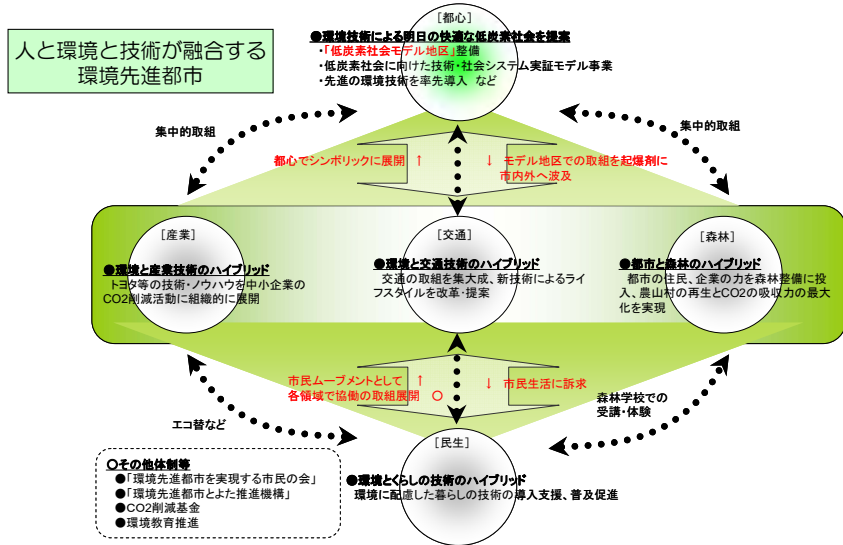


Hybrid ハイブリッド

<参考> 関連計画の概要 (2/3)

ITS実証実験モデル都市 (平成21年3月)

◇計画期間：平成20～24年度 (2008～2012年度)
 ◇将来都市像：『ハイブリッド・シティ とよた』



重点施策の体系：

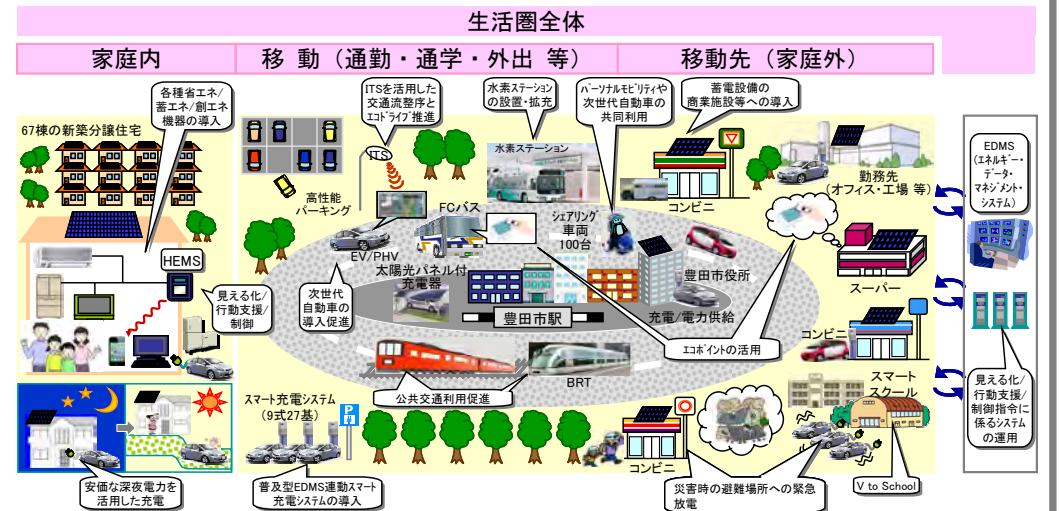
| 豊田市の取り組み | 国や企業への期待 |
|--|--|
| 1. 新しい公共交通システム モビリティマネジメント、バス優先レーン、P&R駐車場、バス停の高度化 | 環境にやさしい次世代のバスシステムを構築 次世代バスの開発 (FCバス)、水素ステーション、企業のTDM (通勤転換)、バス優先システムの開発、導入支援 |
| 2. 新しい車の使い方 (PHV) ソーラーパネルを活用した充電施設の整備、購入支援策 | PHVを新たな都市内移動手段として普及 地域エネルギー供給システムの開発、PHVの開発、電池の効率化、EVと併用可能な充電システム、購入支援 |
| 3. 新しいモビリティ 市街地ゾーン規制 (導入空間の確保)、中心市街地活性化 | インフラと強調した新しい移動支援システムを構築 パーソナルモビリティの開発、運用システムの開発、隊列走行の技術開発、導入支援、道路空間の再構築 |
| 4. プローブ・道路交通情報を活用した新しい社会 交通円滑化対策、エコドライブモニター評価、移動支援総合情報提供 (みちなびとよた)、スマートIC、環境ITS、環状道路 | リアルタイムな交通情報を用いて交通を整除化 交通管制、ITS車載器の実用化、プローブ情報の標準化、活用・応用策CO2排出量の試算方法・システムの研究 |
| 5. 低炭素社会モデル地区 | 世界一の環境型移動支援システムをモデル的に構築 |

次世代エネルギー・社会システム実証地域 (平成22年4月)

◇計画期間：平成22～26年度 (2010～2014年度)
 ◇実証計画の基本的視点：

| | | | |
|------------|---|---|--|
| 着眼点 / 課題意識 | ① 家庭 (生活者) に注目 ◆当セクターはCO2排出量が多い上に増加傾向 ◆一方で、排出源が小口分散しており削減が困難 | ② 社会コストを抑える ◆各家庭への個別機器導入の積み上げに依拠した低炭素化には限界 ◆不必要に膨らませたシステムでは、国内外への普及可能性は限定的 | ③ グローバル競争を意識 ◆エネルギーシステム産業は社会的課題意識を背景に今後世界で巨大市場を形成 ◆当分野における日本の優位性を確固たるものにする必要 |
| | 生活動線に沿った実証設計 ●家庭内及び移動先 (各種商業施設等) でのエネルギー利用を最適化 ●加えて、移動シーン (通勤・通学・外出等) をカバーする低炭素交通システムを構築 | 生活圏全体でのマネジメント ●生活動線に沿った各需要家を統合したコミュニティ全体単位でのエネルギー利用最適化を模索 ●生活者の行動変革を支援 ●無理なく生活者に低炭素行動を提案し、満足度と低コストを実現する低炭素社会システムを構築 | オープンな実証体制を整備 ●日本を代表する有力企業群が協調・切磋琢磨 ●グローバル展開性を担保 ●国内では必要性が希薄でも、グローバルで重要な技術の実証・課題抽出に積極トライ ●国内外の関連機関と連携した標準化検討 |
| | 取り組み方針 / アプローチ | | |

本実証が目指す低炭素なまちのイメージ



<参考> 関連計画の概要 (3/3)

中心市街地活性化基本計画 (平成20年7月)

◇計画期間：平成20～24年度 (2008～2012年度)

◇将来像：「緑の環境都市軸 (スタジアムアベニュー) の創造」



▼緑の環境都市軸イメージ



◇目標と方針：

① 活力とにぎわいの創出「活力」

- ・商業・業務機能の立地誘導を図り、中心市街地のにぎわいづくりと昼間人口の増大を目指す
- ・定住化促進支援により「街なか居住」を推進し、夜間人口の増大を目指す
- ・国際性豊かな市民交流の促進や、文化機能の集積を図り、活力ある中心市街地を目指す

② 公共交通と自動車交通が調和した交通体系の実現「交通」

- ・ITSを活用し、人と車が共存する「かしこい交通社会」の実現により、安全・安心・快適に回遊することができる中心市街地を目指す
- ・交通結節点整備により乗り継ぎのシームレス化を図るとともに、中心市街地へのアクセス性を向上させ、公共交通の利用を促進し、交通環境を改善する

③ 環境に配慮したまちづくりの実践「環境」

- ・景観に優れ、先進的な環境負荷低減モデルとなる中心市街地を目指す
- ・水と緑のネットワークを創り、人々が自然に親しみながら憩える中心市街地を目指す

第9次豊田市交通安全計画 (平成23年12月)

◇計画期間：平成23～27年 (2011～2015年) [長期目標 平成37年 (2025年)]

◇対策の視点：

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者・自転車の安全確保
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保

◇重点対策：

施策1 道路交通環境の整備

- ・生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- ・幹線道路における交通安全対策の推進
- ・交通安全施設等整備事業の推進
- ・自転車利用環境の総合的整備
- ・高度道路交通システムの活用
- ・交通需要マネジメントの推進
- ・総合的な駐車対策の推進
- ・道路交通情報の充実
- ・交通安全に寄与する道路交通環境の整備

施策2 交通安全思想の普及徹底

- ・段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- ・効果的な交通安全教育の推進
- ・交通安全に関する普及啓発活動の推進
- ・交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等
- ・住民の参加・協働の推進

施策3 救助・救急活動の充実

- ・救助・救急体制の整備
- ・救急医療体制の整備

施策4 研究開発及び調査研究の充実

- ・道路交通の安全に関する研究開発の推進
- ・道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

2. 豊田市の現状と課題

2. 1 交通政策を取り巻く社会情勢の変化

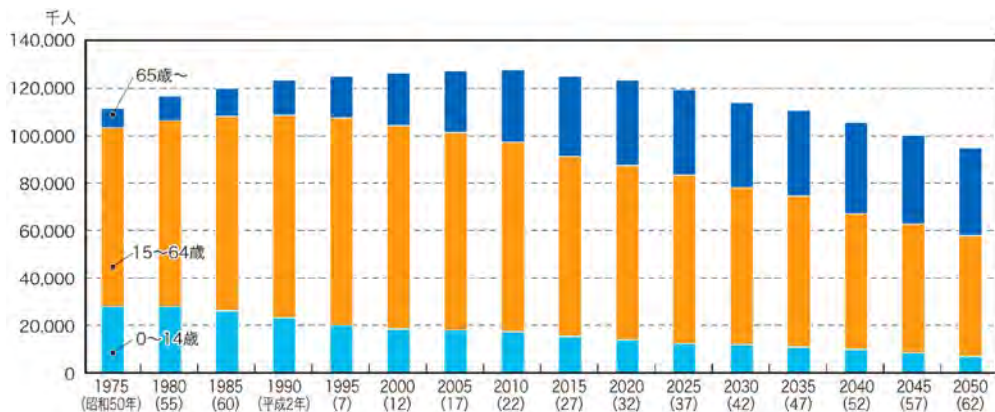
2. 1. 1 少子高齢化・人口減少社会の到来

少子高齢化・将来的な人口減少への対応

若年層が徐々に減少する一方、人口全体に占める高齢者の割合が次第に高くなり、我が国は少子高齢化、人口減少社会を迎えている。

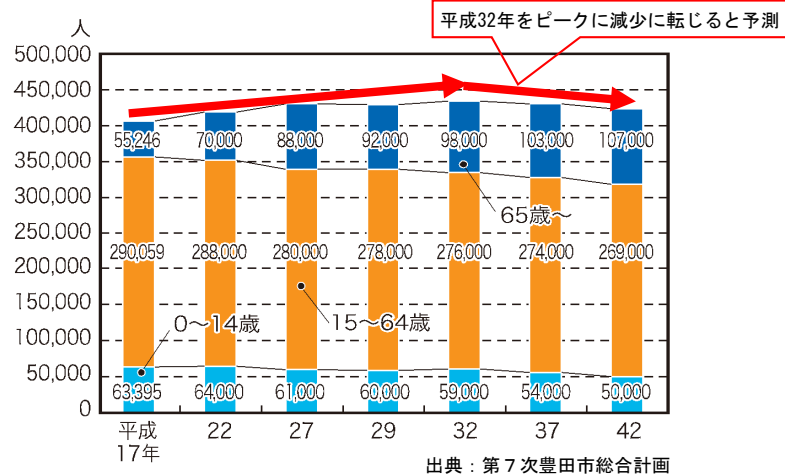
このような状況下、豊田市においても、全国と比較して高齢者の占める割合はやや低いものの、今後急速に高齢化が進むと予測されている。総人口は今後もしばらく増加傾向が続くが、平成32年をピークに減少に転じると予測されている。少子高齢化や将来的な人口減少により生産力の低下や社会保障負担の増大等が懸念される中、豊田市においても、今後、人口減少に対応した持続可能なまちづくりが求められることとなる。

■日本の総人口の推移



※2005年以前は国勢調査（年齢不詳人口は各年齢階層に按分）
2010年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来人口」（平成18年12月推計）
出典：第7次豊田市総合計画

■豊田市の人口の推移



出典：第7次豊田市総合計画

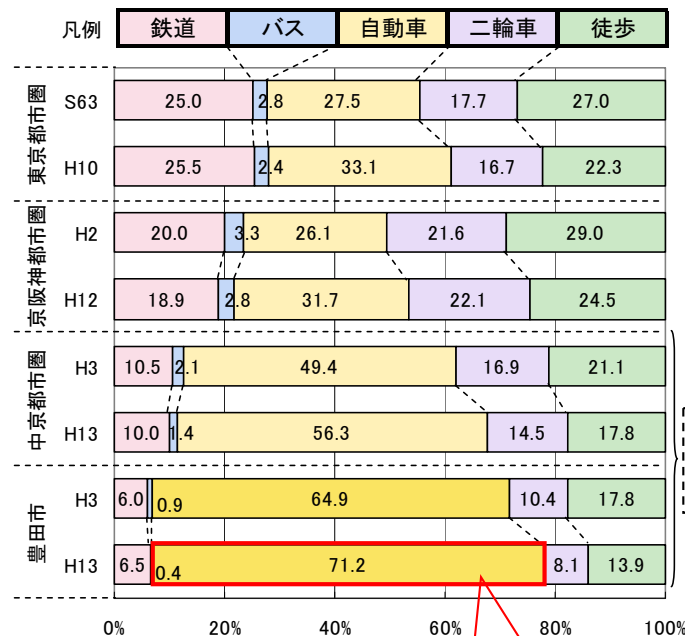
2. 1. 2 自動車依存の進展

移動時の交通手段として顕著な自動車への依存

自家用車の普及等により、全国的に交通手段の自動車依存が進展し、公共交通の分担率が低下している。

豊田市においては、上記の傾向がより顕著であるとともに、世帯あたりの自動車の保有台数も多く、自動車への依存度が極めて高い状況となっている。

■三大都市圏及び豊田市における代表交通手段別利用率

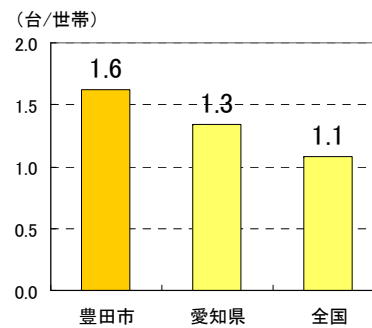


「第5回中京都市圏
パーソントリップ調査」
を平成23年度実施予定

豊田市は特に
自動車への依存が顕著

※豊田市は旧豊田市の数値
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査

■世帯あたり自動車保有台数



資料：全国：自動車台数は(財)自動車検査登録情報協会、
世帯数は総務省公表値
愛知県：自動車台数は愛知県統計年鑑、
世帯数は総務省公表値
豊田市：自動車台数、世帯数ともに豊田市統計書

2. 1 交通政策を取り巻く社会情勢の変化

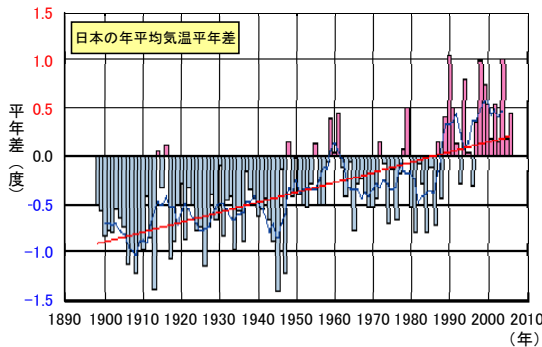
2. 1. 3 地球環境問題の深刻化

温暖化防止へ地域からの貢献の必要性

世界的に地球温暖化が進展する中、我が国においても、年平均気温が1898年から2007年までの約100年間に1.07度上昇している。そのような状況下、環境負荷の軽減のため、CO2等の温室効果ガスの排出量削減が叫ばれている。

豊田市においてもCO2排出量は増加傾向にあり、平成2年に比べると39%増加している。部門別では、産業部門が多いことが大きな特徴であり、次いで運輸部門が多く、産業部門のCO2排出量が減少傾向にある一方、運輸部門のCO2排出量は増加傾向にある。

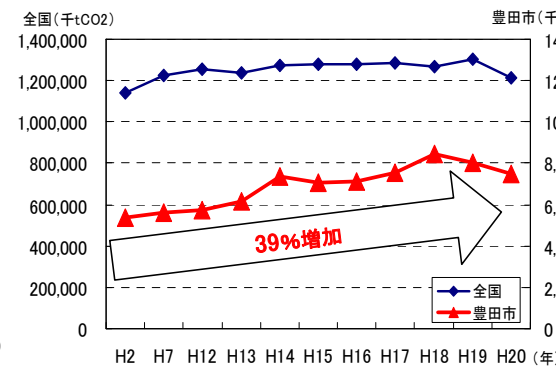
■日本の年平均気温の平年差の推移



出典：平成19年度国土交通白書

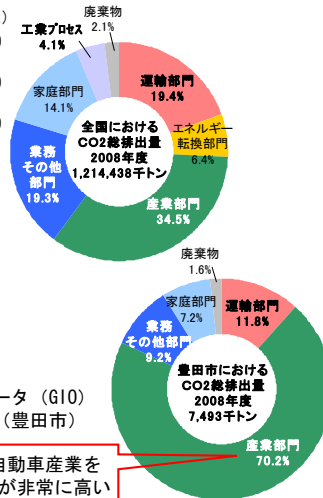
■全国及び豊田市のCO2排出量

CO2排出量の推移



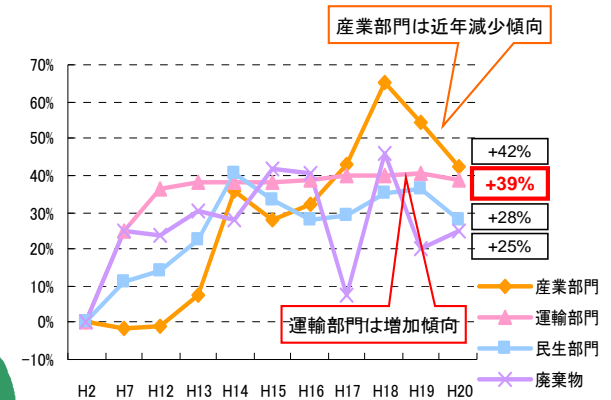
資料：全 国：日本の温室効果ガス排出量データ（G10）
豊田市：温室効果ガス吸排出量報告書（豊田市）

CO2排出量の部門別内訳 (H20)



トヨタ自動車など大規模な自動車産業を抱えることで産業部門の比率が非常に高い

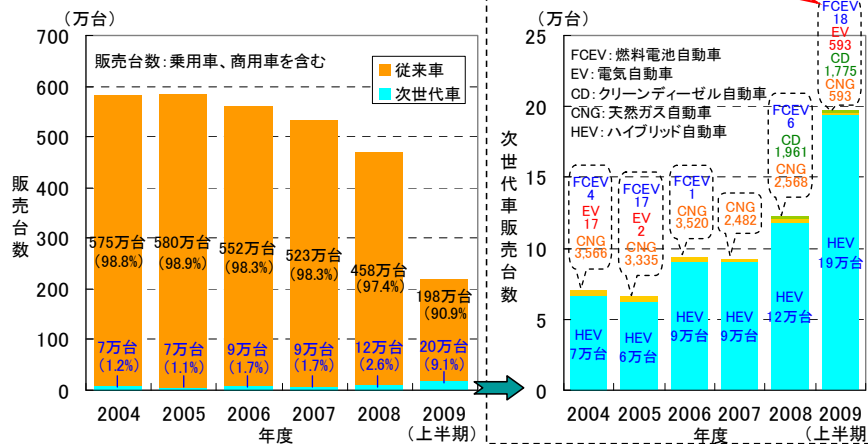
■豊田市における部門別CO2排出量の増減傾向



資料：温室効果ガス吸排出量報告書（豊田市）

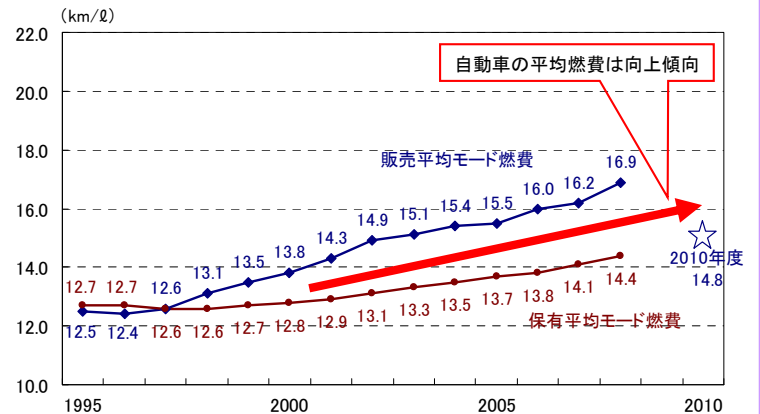
そのような状況下、次世代自動車の販売台数の大幅な増加等、自動車業界の取り組みにより自動車の平均燃費は向上傾向にある。自動車依存の高い豊田市においては、次世代自動車の更なる導入促進等により自動車等からのCO2排出量を削減することが重要な課題と言える。

■次世代自動車販売台数の推移



次世代自動車の販売台数が増加傾向

■ガソリン乗用車の平均燃費の推移



自動車の平均燃費は向上傾向

資料：「日本の自動車産業界の取り組み（社）日本自動車工業会」

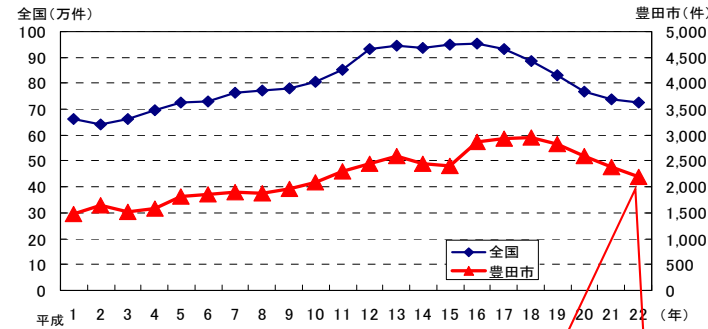
2. 1 交通政策を取り巻く社会情勢の変化

2. 1. 4 安全・安心に関する危険感の増大

依然として多い交通事故

我が国の交通事故の発生件数は近年減少傾向にあるものの、平成22年中においても約72万件の死傷事故が発生している。また、交通事故による死者数の約半数を高齢者が占めるなど、高齢化が進展する中、身体能力の低下や判断の誤り、安全確認に対する意識の欠如等に起因する高齢者の交通事故の危険性が高まっている。
豊田市においても、依然として年間2,000件以上の死傷事故が発生している。

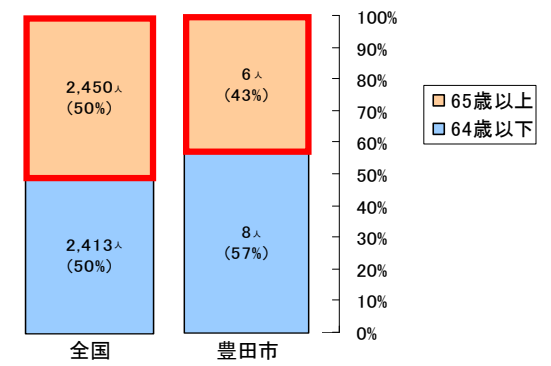
■死傷事故件数の推移



年間2,000件以上の死傷事故が発生

資料：全 国；警察庁交通局
豊田市：とよたの交通事故(平成22年)

■交通事故による死者数の年齢層別割合 (平成22年)

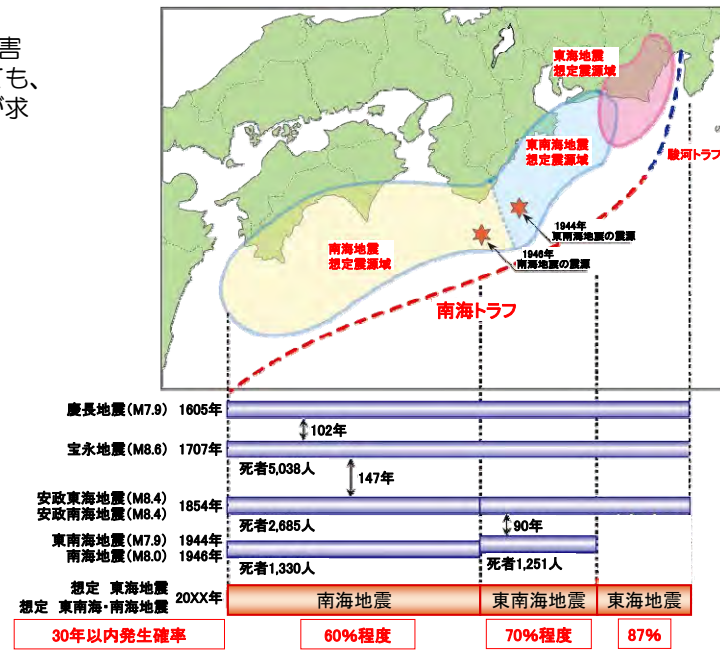


資料：全 国；警察庁交通局
豊田市：とよたの交通事故(平成22年)

東日本大震災の発生により高まる防災に対する気運

集中豪雨の増加等により、土砂災害等の気象災害のリスクが上昇傾向にある。豊田市においても、平成12年の東海豪雨において甚大な被害が発生するなど、気象災害のリスクが高い状況にある。
また、平成23年3月11日の東日本大震災においては、想定以上の甚大な被害が発生した。従前より東海地震等に対する警戒が叫ばれている豊田市においても、東日本大震災を踏まえ、大規模地震に対するより一層の警戒や対応力の強化が求められている。

■東海・東南海・南海地震の想定震源域及び30年以内発生確率



※30年以内発生確率は、地震調査研究推進本部ホームページより(東海地震は参考値)

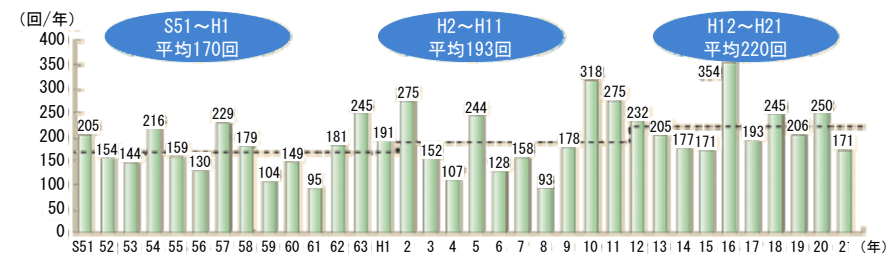
出典：気象庁ホームページ (加筆)

■東日本大震災による道路網の寸断



出典：福島県ホームページ

■日本の1時間降水量50mm以上の年間発生回数 (1,000地点あたり)



・1時間降水量の年間発生回数
・全国約1300地点のアメダスより集計
出典：平成21年度国土交通白書

■豊田市 (旧稲武町) において発生した土石流 (H12)



出典：平成12年9月11日からの大雨による災害の記録 (愛知県)

2. 1 交通政策を取り巻く社会情勢の変化

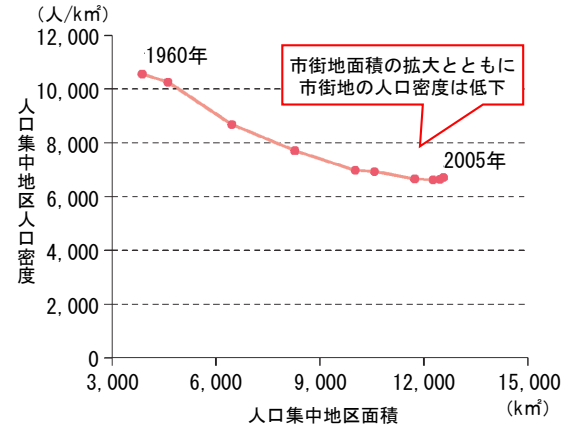
2. 1. 5 地域の活力低下

都市構造の変化に伴う地域の活力低下の懸念

我が国では、高度経済成長期以降の急激な自動車依存の進展とともに、市街地が外延化し、市街地密度が低下してきた。市街地の拡散により、都市経営に係るコスト面における非効率性や中心市街地の一層の衰退、高齢者等の移動制約者の利便性低下等、様々な問題が懸念されている。

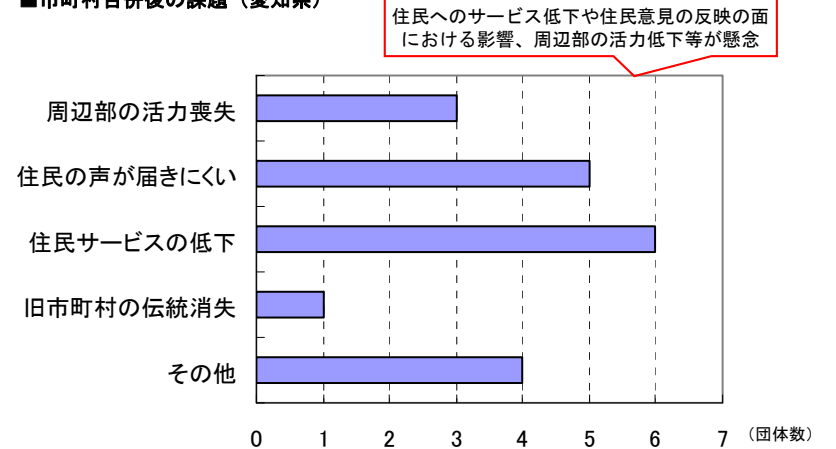
また、我が国では、平成11年以来市町村合併（平成の合併）が推進されてきたが、これにより、広域的なまちづくりや行財政の効率化が期待される一方、住民へのサービス低下や住民意見の反映の面における影響、周辺部の活力低下等が懸念されている。

■人口集中地区面積と人口密度の推移



※総務省「国勢調査」より国土交通省作成
出典：平成21年度国土交通白書

■市町村合併後の課題（愛知県）



住民へのサービス低下や住民意見の反映の面における影響、周辺部の活力低下等が懸念

※愛知県内の合併市町村14団体を対象
出典：愛知県における平成の合併の効果と課題（愛知県）

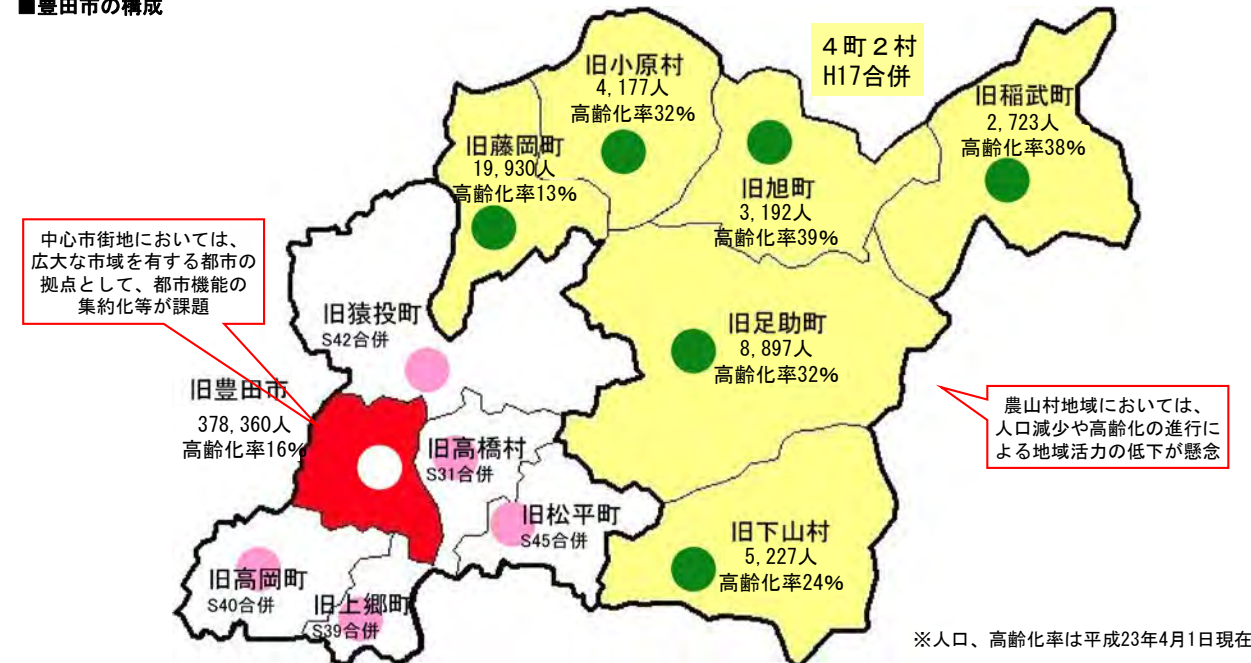
豊田市では、基幹産業である自動車産業の発展とともに、周辺市町村との合併により市域や人口等、都市の規模を拡大し、広大な市域に市街地が分散する多極分散型の都市構造を形成してきた。

特に、平成17年4月の周辺6町村との合併では、矢作川中上流域の山間部が新たに市域に加わり、県下最大の面積を有しながら、その大部分を占める山間部と一部の都市部が共存する都市構造となっている。

そのような状況下、平成17年の合併町村地区をはじめとした農山村地域では、人口減少や高齢化の進行に伴う地域活力の低下が懸念されている。

一方、広大な市域を有することとなった豊田市の中心市街地においては、都市の拠点としての期待が大きい中、都市機能の集約を図るとともに、にぎわいや魅力の創出、集客力の向上等が課題となっている。

■豊田市の構成



中心市街地においては、広大な市域を有する都市の拠点として、都市機能の集約化等が課題

農山村地域においては、人口減少や高齢化の進行による地域活力の低下が懸念

※人口、高齢化率は平成23年4月1日現在

2. 2 交通に関する市民意識

豊田市では、昭和44年度から定期的に市民意識調査を実施し、市政に対する評価やまちづくりに対するニーズ等を把握している。

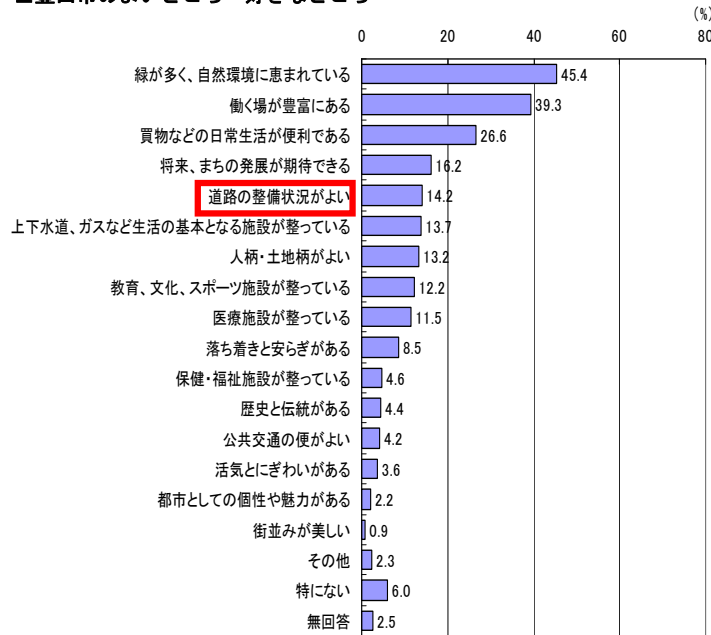
(1) 豊田市のよいところ・好きなおとこ

豊田市のよいところ・好きなおとこは、「緑が多く、自然に恵まれている」が45.4%、「働く場が豊富にある」が39.3%となっている。交通面では、「道路の整備状況がよい」が14.2%となっている。

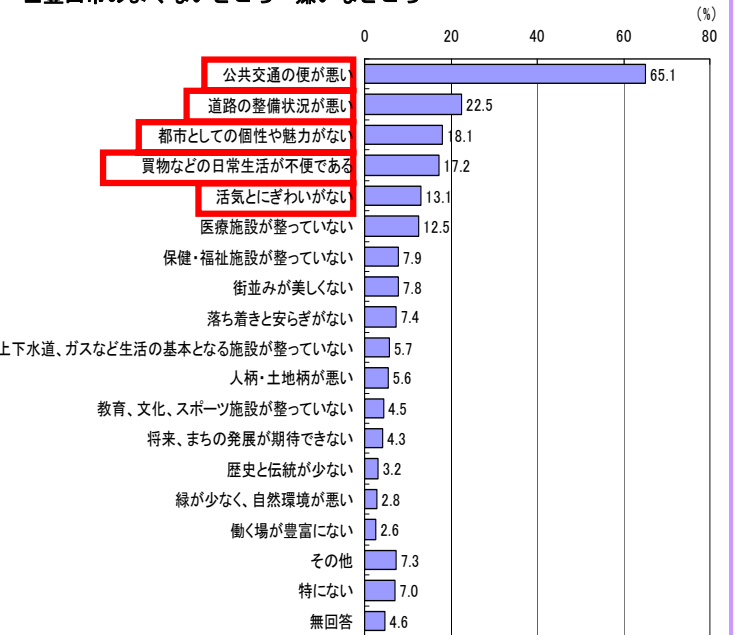
一方、よくないところ・嫌いなところは、「公共交通の便が悪い」が65.1%と最も多く、次いで、「道路の整備状況が悪い」が22.5%となっている。以下、「都市としての個性や魅力がない」「買物などの日常生活が不便である」「活気にぎわいがない」となっている。

よくないところ・嫌いなところとして上位に位置する内容はいずれも交通面に関する内容となっている。

■豊田市のよいところ・好きなおとこ



■豊田市のよくないところ・嫌いなところ



出典：第17回市民意識調査（平成19年度）

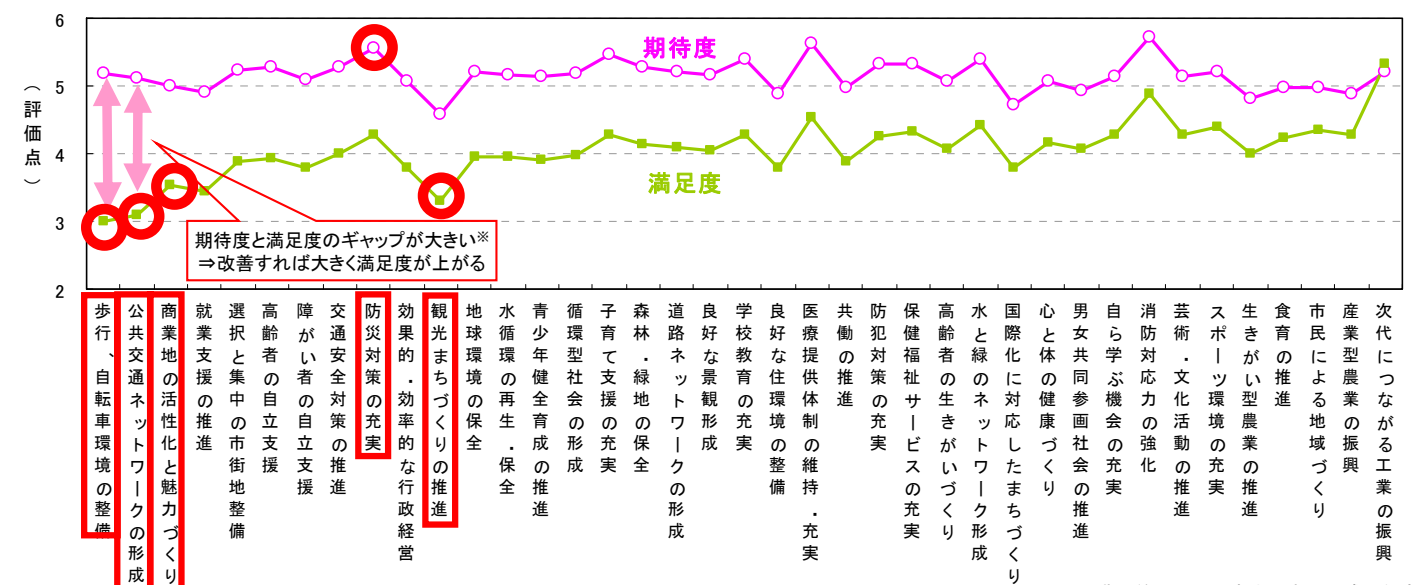
(2) 施策の満足度・期待度

施策の満足度は、「次代につながる工業の振興」や「消防対応力の強化」に対する満足度が高い。一方、交通面に関連する「歩行・自転車環境の整備」「公共交通ネットワークの形成(※)」「観光まちづくり」「商業地の活性化・魅力づくり」に対する満足度は低い。

施策の期待度は、「消防対応力の強化」や「医療提供体制の維持・充実」の期待度が高く、交通面に関連する施策の中では「防災対策の充実」の期待度が高い。

また、「歩行、自転車環境の整備」や「公共交通ネットワークの形成」は、現時点における満足度は低いものの、今後への期待度が高い。これらの施策は、今後の取り組みの改善により、大きく満足度が上がることが期待される。

■施策の満足度・期待度



出典：第18回市民意識調査（平成21年度）

※「公共交通ネットワークの形成」は、最近の取り組みにより、期待度と満足度のギャップが減少傾向にある。しかしながら、依然として期待度と満足度のギャップが大きく、継続的な取り組みが求められる(2.3.2項の(2)参照)。

2. 3 交通の現状と課題

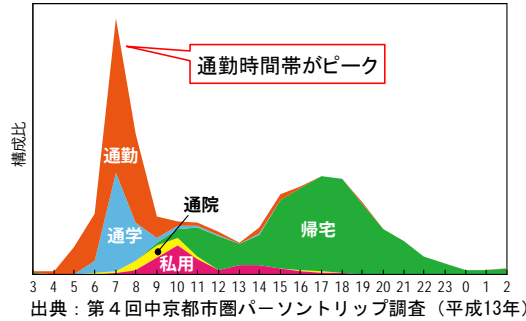
2. 3. 1 道路交通

(1) 豊田市の道路交通の現状

① 通勤時の渋滞発生

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ある。大規模事業所周辺や市中心部へ向かう幹線道路、河川渡河部等で激しい渋滞が発生している。

■時間帯別目的別交通量



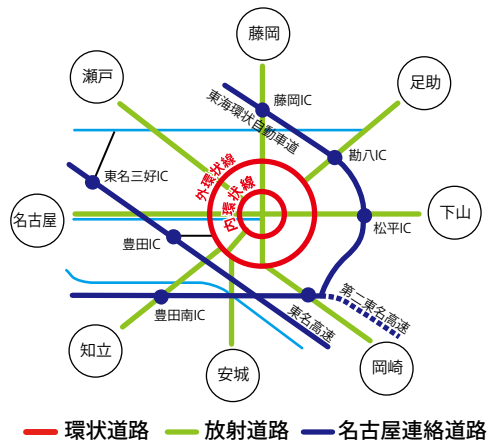
② 都市計画道路の整備状況

豊田市の主要幹線道路ネットワークは、2環状8放射3名古屋連絡で形成される。都市計画道路の整備率は61.5%（H23.3.31現在）である。環状道路や放射道路の整備による通過交通対策、ネットワーク強化等による分散機能強化を進める必要がある。

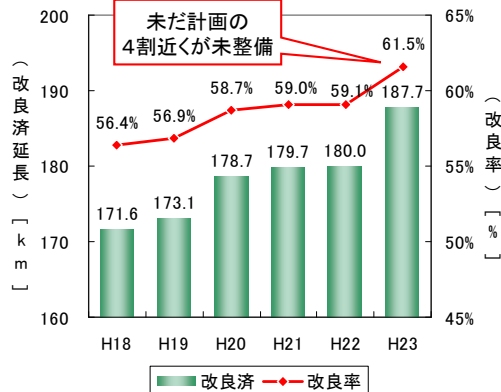
■道路の渋滞状況



■2環状8放射3名古屋連絡



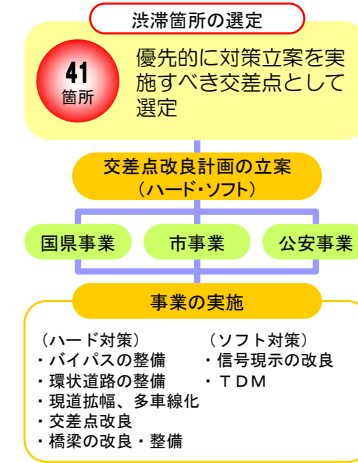
■都市計画道路の整備状況の推移



③ 交差点改良計画

道路構造に起因するボトルネック交差点等が存在している。豊田市新交差点改良計画に基づき41箇所の改良を進めている。

■渋滞対策・交差点改良計画の進め方



■渋滞交差点の位置



資料：豊田市新交差点改良計画（H18）

(2) 市民の道路交通に対する認識

市民意識調査では「幹線道路の整備」について、施策の優先度（満足度－施策期待度）が相対的に低くなってきている傾向にあるが、今後も引き続き整備を推進していくことが重要である。

■市民意識調査における「幹線道路整備」の施策優先度

| | 幹線道路整備の施策優先度 ^(※) |
|-----------|-----------------------------|
| H15(第15回) | 6位 (26施策中) |
| H17(第16回) | 10位 (28施策中) |
| H19(第17回) | 11位 (31施策中) |
| H21(第18回) | 18位 (39施策中) |

※施策優先度は「施策期待度」と「満足度」のギャップから算出
出典：各年市民意識調査

【課題 ～道路交通～】

上記の現状を踏まえると、豊田市の道路交通に関して主に以下の課題が挙げられる。

- 幹線道路ネットワークの整備
- ボトルネック箇所の解消
- 交通の時間的分散

2. 3 交通の現状と課題

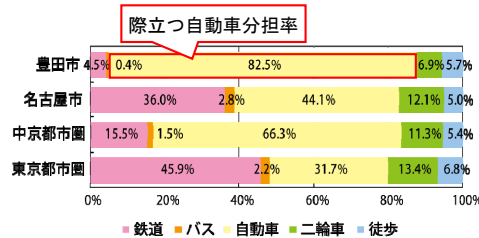
2. 3. 2 公共交通

(1) 豊田市の公共交通の現状

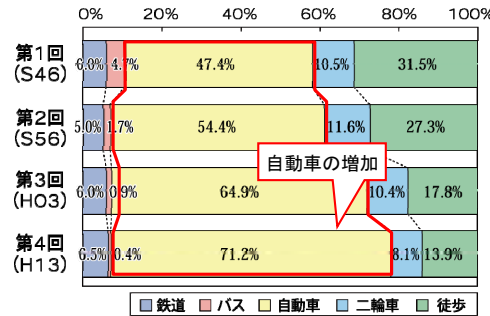
① 交通手段分担の状況

自動車分担率は一貫して増加する一方、バスの分担率が著しく低下している。
豊田市は、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る。

■他都市の交通手段分担率比較 (通勤目的)



■代表交通手段別トリップ構成比の推移 (旧豊田市)



資料：豊田市は、H13中京都市圏PT調査とH17旧町村域人の動き調査より集計
：名古屋圏・中京都市圏は、H13中京都市圏PT調査より
：東京都市圏は、H10東京都市圏PT調査より

出典：豊田市公共交通基本計画 出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査 (平成13年)

② 近年の公共交通に関する取り組み ~基幹バス・地域バスの整備~

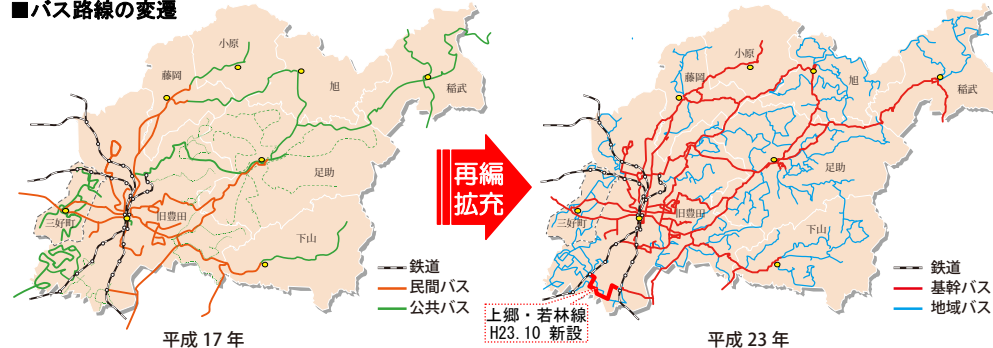
豊田市では、市民生活の移動手段として自動車が大きな役割を担う中、少子高齢化や地球環境問題の深刻化等を踏まえ、自動車に頼りすぎず、誰もが安全・安心に移動できる利便性の高い公共交通ネットワークの構築を進めてきている。
特に、平成19年以降、基幹バスや地域バス等のネットワークやダイヤを拡充してきたことにより、通勤・通学や高齢者の移動に際しての利便性向上が図られてきた。

- 基幹バス (現在15路線)
地域間の幹線系統として、最低限の運行時間帯と本数を確保するとともに、統一した料金体系を設定
- 地域バス (16地域)
地域内の移動手段として、地域が主体となってバス等の大きさや運行経路・運行形態を検討、運営

■基幹バス (おいでんバス)



■バス路線の変遷

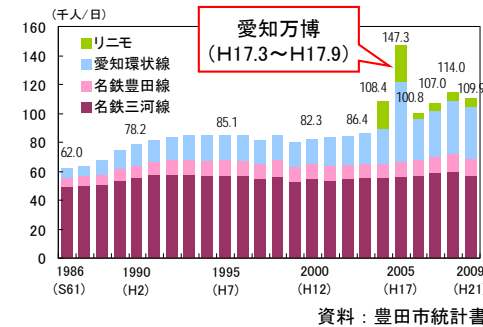


③ 公共交通利用者数の推移

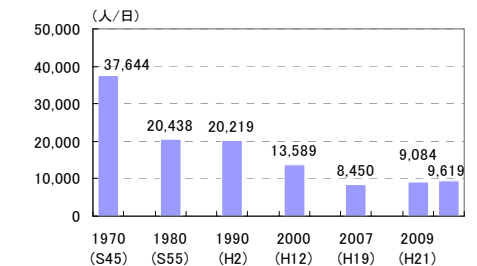
豊田市の鉄道網は名鉄三河線に加え、昭和54年の名鉄豊田線 (梅坪~赤池) の開業、同時に鶴舞線との相互直通運転が開始され、豊田市駅から名古屋中心部までつながった。昭和63年の愛知環状鉄道の開業、平成17年の愛知高速鉄道 (リニモ) の開業に伴って、鉄道利用者は増加傾向を辿ってきたが、近年は横這い傾向となっている。
一方、バスの利用者数は減少傾向にあったが、基幹バス・地域バス等による利便性の高い公共交通ネットワークの構築により、平成19年以降は利用者の減少に歯止めがかかりつつある。

今後は、これまでに構築した利便性の高い公共交通サービスを利用者へ周知するなど、公共交通の更なる利用促進に向けた取り組みが求められている。

■鉄道の一日常平均利用者数の推移



■バスの一日常平均利用者数の推移



資料：S45~H12；豊田市生活交通確保基本計画 (旧豊田市の値、名鉄バスの利用者数)
H19~H22；豊田市資料 (合併後の値。おいでんバス、その他バス (各事業者調べ) の合計)

(2) 市民の公共交通に対する認識

平成15~19年の市民意識調査において「公共交通施策」は、施策優先度のトップ (満足度が低く、施策の期待度は高い) であったが、平成21年調査では2位となった。しかしながら、39施策中2番目であり継続的な取り組みが求められている。

■市民意識調査における「公共交通施策」の施策優先度

| | 公共交通の施策優先度(※) | 備考 |
|-----------|---------------|---------------|
| H15(第15回) | 1位 (26施策中) | 2位は「中心市街地活性化」 |
| H17(第16回) | 1位 (28施策中) | 2位は「防災対策」 |
| H19(第17回) | 1位 (31施策中) | 2位は「歩行・自転車環境」 |
| H21(第18回) | 2位 (39施策中) | 1位は「歩行・自転車環境」 |

※施策優先度は「満足度」と「施策重要度・期待度」のギャップから算出

資料：各年市民意識調査

【課題 ~公共交通~】

上記の現状を踏まえると、豊田市の公共交通に関して主に以下の課題が挙げられる。

- 自動車への過度な依存から公共交通利用への転換
- 公共交通サービスの周知による利用促進

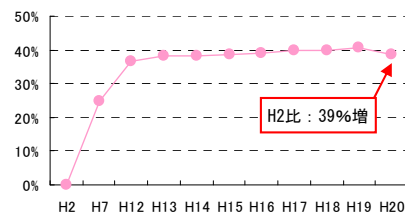
2. 3 交通の現状と課題

2. 3. 3 環境

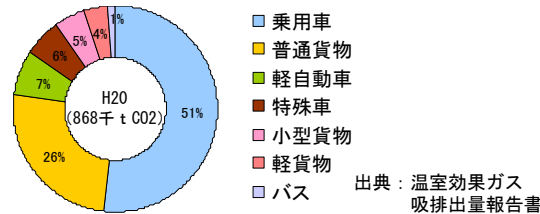
(1) 豊田市の環境面における現状

平成20年度の豊田市のCO2排出量の12%を占める自動車からのCO2排出量は、平成2年から平成12年にかけて増加しているが、その後はほぼ横ばいとなっている。車種別にみると乗用車からの排出が約5割を占めている。

■豊田市の自動車からのCO2排出量推移



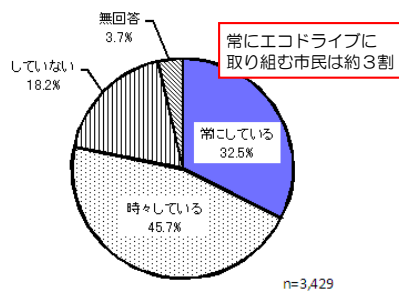
■豊田市の車種別CO2排出割合



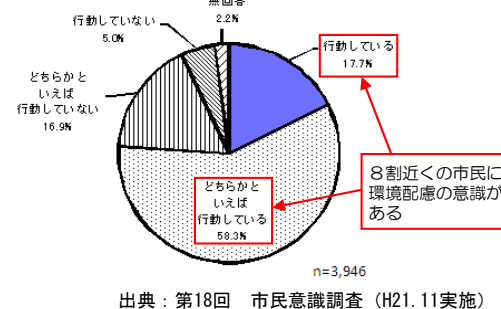
(2) エコドライブに関する取り組みの現状

比較的实践が容易なエコドライブではあるが、市民意識調査結果によると、環境に対する市民意識は総じて高いものの、エコドライブは徹底されているとはいえない。

「エコドライブをしていますか？」



「環境に配慮した行動をしていますか？」



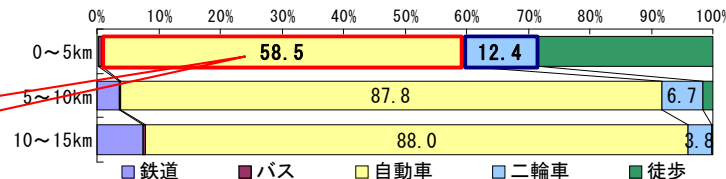
(3) 自転車利用に関する現状

自動車に比べ環境負荷の少ない移動手段である自転車は、特に身近な短距離移動では非常に有効な手段である。平成19年6月の道路交通法改正を受け、自転車の走行環境の整備が推進されるなど、地域交通における位置づけは確実に高まりつつある。

しかし、本市は他都市と比較して自動車分担率が極めて高い一方、自転車分担率は極めて低い(2.3.2の(1)参照)。5km未満の短距離移動でも自動車利用が多い。

市民意識調査では「歩行・自転車環境」の整備ニーズが非常に高いことから、自転車の利用しやすい環境を整備するとともに、地域の移動手段として自動車から自転車への転換を促していくことが必要である(2.3.2の(2)参照)。

■移動距離別トリップの代表交通手段構成



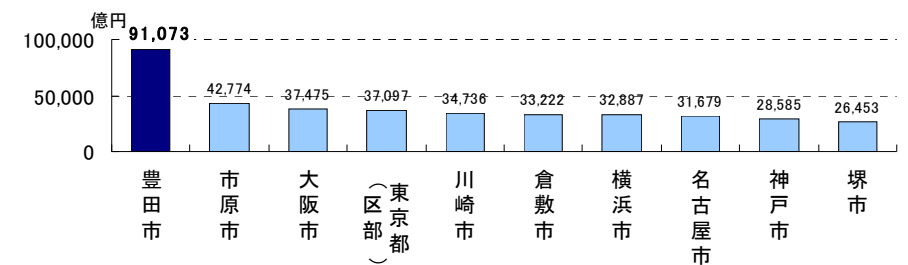
(4) 豊田市と自動車産業の現状

① 「クルマのまち」豊田市

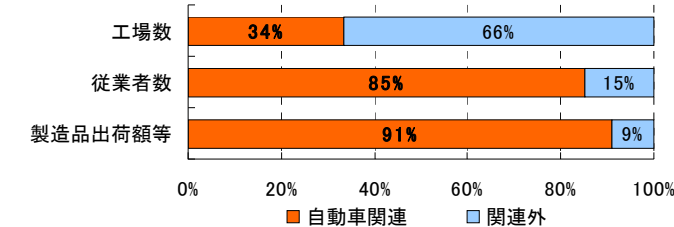
豊田市内の製造品出荷額等は全国第一位であり、その9割以上を自動車関連が占めている。そして、市内の製造業で働く人の約85%が自動車関連産業に従事している。

自動車関連産業の中心は本市に本社をおくトヨタ自動車である。市内にはトヨタ自動車の本社をはじめ、工場やPR施設、福利厚生施設等、様々な施設があり、多くの市民が自動車産業と何らかの関わりを持ちながら生活している。

■製造品出荷額等(全国上位10都市)



■豊田市の工業における自動車関連の占める割合



上図ともに 出典：「豊田市の工業(平成21年工業統計調査結果報告書)」

② 自動車産業における環境への対応 一次世代自動車戦略2010-

経済産業省では平成22年4月、自動車や関連産業及び社会全体の次世代自動車に対する中長期的な国家戦略として「次世代自動車戦略2010」を策定・公表している。

本計画では、2030年の新車販売に占める次世代自動車の割合を50~70%(政府目標値)としている。

■次世代自動車の乗用車車種別普及目標(政府目標)

| | 2020年 | 2030年 |
|-----------------|--------|--------|
| 従来車 | 50~80% | 30~50% |
| 次世代自動車 | 20~50% | 50~70% |
| ハイブリッド自動車 | 20~30% | 30~40% |
| 電気自動車 | 15~20% | 20~30% |
| プラグイン・ハイブリッド自動車 | ~1% | ~3% |
| 燃料電池自動車 | ~5% | 5~10% |
| クリーンディーゼル自動車 | | |

出典：次世代自動車戦略2010(H22.4経済産業省)

【課題 ~環境~】

上記の現状を踏まえると、豊田市の環境面に関して主に以下の課題が挙げられる。

- 運輸部門、特に自動車からの温室効果ガス排出抑制
- 自転車の利用しやすい環境の整備
- “クルマのまち”の強みを活かした、地域からの環境貢献

2. 3 交通の現状と課題

2. 3. 4 交通事故

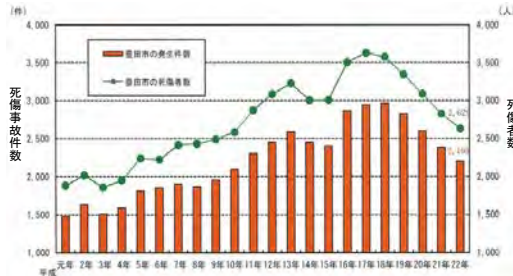
(1) 豊田市の交通事故の現状

① 事故発生状況の概況

豊田市内で発生する死傷事故件数は、全国的な傾向と同様、近年は減少傾向にある。しかし、その減少率は全国平均よりも低く、依然として年間2,000件以上も発生している。更に、平成22年内の交通事故による死者数は14人であり、全国的に事故が多いことで知られる名古屋市(45人)を除くと、県内で最も多い市となる。

なお、同市内で発生する事故の半数近くが国道、県道をはじめ、幅員13m以上の市道も含めた幹線道路上で発生している。

■豊田市の死傷事故件数及び死傷者数の経年変化



出典：とよたの交通事故(平成22年)

■死傷事故件数の経年指数変化(平成12年基準)



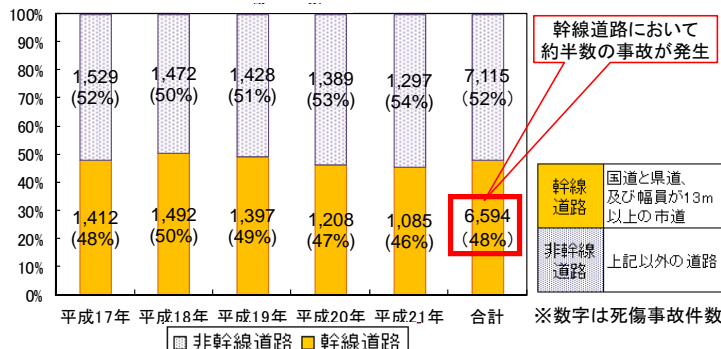
出典：平成22年度交通事故データ調査委託報告書

■愛知県下各市の交通事故死傷者数(平成22年)

| ワースト順位 | 市 | 死者数(人) |
|--------|------------|--------|
| 1 | 豊田市 | 14 |
| 2 | 岡崎市 豊橋市 | 11 |
| 4 | 一宮市 | 10 |
| 5 | 安城市 | 9 |

※名古屋市を除く
出典：とよたの交通事故(平成22年)

■豊田市の幹線道路・非幹線道路別事故発生状況



幹線道路において約半数の事故が発生

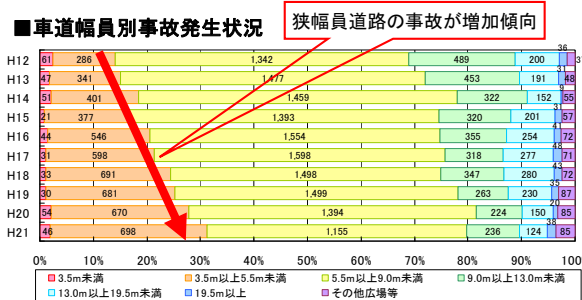
幹線道路 国道と県道、及び幅員が13m以上の市道
非幹線道路 上記以外の道路

※数字は死傷事故件数

② 車道幅員別事故発生状況

車道幅員別の事故発生状況を見てみると、生活道路上の事故として、特に狭幅員(5.5m未満)の道路で近年増加傾向にあることが把握される。

※図中の数値は発生件数(件)
出典：平成22年度交通事故データ調査委託報告書



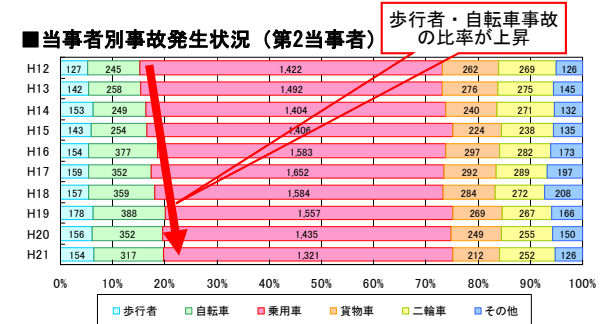
狭幅員道路の事故が増加傾向

③ 当事者別事故発生状況

全体の事故件数がやや減少傾向にある中、歩行者・自転車に関与する事故の占める比率が上昇傾向にある。

第2当事者：事故に対する過失が軽い方(過失が同程度の場合は損傷が重い方)

※図中の数値は発生件数(件)
出典：平成22年度交通事故データ調査委託報告書



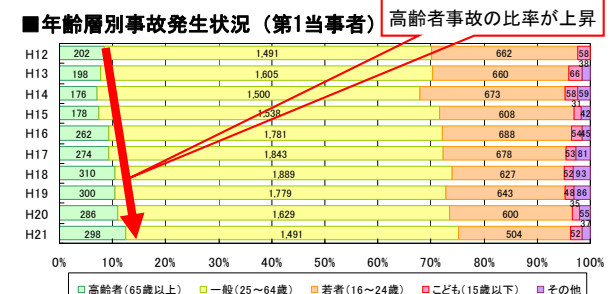
歩行者・自転車事故の比率が上昇

④ 年齢層別事故発生状況

高齢社会の進展に伴い、全体の事故件数に占める高齢者の事故の比率が上昇傾向にある。

第1当事者：事故に対する過失が重い方(過失が同程度の場合は損傷が軽い方)

※図中の数値は発生件数(件)
出典：平成22年度交通事故データ調査委託報告書

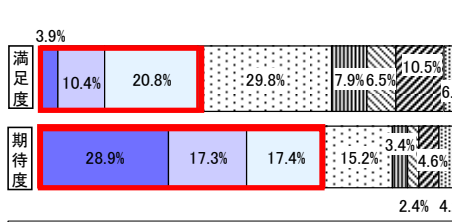


高齢者事故の比率が上昇

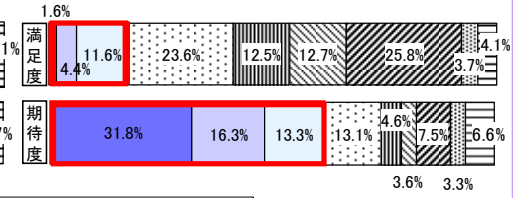
(2) 市民の交通事故に対する認識

交通事故に関する市民の認識として、交通安全対策の実施状況に対する満足度は35%、歩行者・自転車の利用環境に対する満足度も18%と低い状況であるが、今後の対策に対しては、双方ともに6割以上の方が期待している。

■交通安全対策の充実に対する満足度・期待度



■歩行者・自転車利用者の移動環境の安全性・快適性に対する満足度・期待度



■とても満足or期待している □満足or期待している □やや満足or期待している [N=3,946]
□どちらともいえない □やや満足or期待していない □満足or期待していない 出典：第18回市民意識調査(平成21年度)
■まったく満足or期待していない □わからない □無回答

【課題 ~交通事故~】

上記の現状を踏まえると、豊田市の交通事故に関して主に以下の課題が挙げられる。

- 依然として多発する交通事故の更なる削減
- 増加傾向にある「歩行者や自転車利用者の事故」の削減
- 高齢社会の中、増加傾向にある「高齢者の事故」の削減

2. 3 交通の現状と課題

2. 3. 5 防災

(1) 豊田市の防災面における現状

① 気象災害の危険性

近年、地球温暖化に伴うゲリラ豪雨の発生が叫ばれる中、豊田市は愛知県全体の約半数（2,755箇所のうち1,383箇所；H23.10.7時点）の土砂災害警戒区域を有するなど、気象災害のリスクが高い状況にある。

特に、平成12年の東海豪雨においては、矢作川の増水により、道路の崩壊や落橋等の被害が発生している。

■平成12年東海豪雨時の道路崩壊や落橋の状況



出典：矢作川流域・記憶と記録（豊田市矢作川研究所）

② 東海地震・東南海地震の危険性

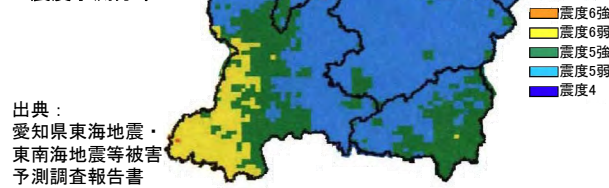
東海地震の震源域の見直しにより、平成14年4月に豊田市を含む愛知県の大部分の都市が東海地震の地震防災対策強化地域に指定された。豊田市は平成15年12月に東南海・南海地震防災対策推進地域にも指定され、平成15年3月の愛知県東海地震・東南海地震等予測調査報告書においては、東海地震・東南海地震が連動して起きた場合、最大で震度6強の揺れが予測されている。

■東海地震防災対策強化地域



出典：内閣府ホームページ

■豊田市における東海・東南海地震が連動して発生した場合の震度予測分布



出典：愛知県東海地震・東南海地震等被害予測調査報告書

③ 東日本大震災からの教訓

平成23年3月11日に発生した東日本大震災においては、これまでの想定以上の地震による甚大な被害が発生し、新たな問題・課題も露呈した。

今後は、東日本大震災の教訓を踏まえ、多角的な情報提供体制の確立等、災害時における対応力の強化を図っていくことが必要である。

■東日本大震災時に露呈した問題・課題の例



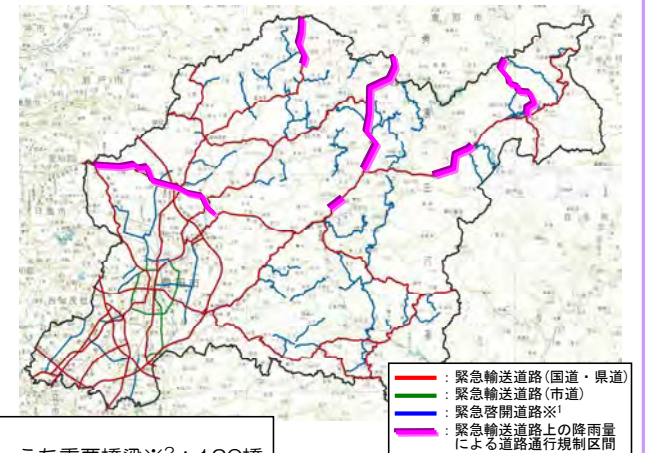
出典：緊急提言「ICTを活用した防災（防災・減災）施策」（土木学会・電気学会 ICTを活用した防災施策に関する総合調査団）

出典：平成22年度首都圏整備に関する年次報告（国土交通省）

④ 豊田市における緊急時の交通ネットワークの現状

豊田市の各地域間を結ぶ緊急輸送道路や緊急啓開道路上には、耐震化対策が講じられていない橋梁が存在する。また、緊急輸送道路上に、降雨により通行規制となる区間も存在し、災害時における交通網の分断や孤立集落の発生が懸念される。そのような状況を踏まえ、豊田市では現在、緊急輸送道路・緊急啓開道路における耐震対策（落橋防止対策）や雨量規制区間の対策を推進している。

■豊田市の緊急輸送道路・緊急啓開道路ネットワーク（H22時点）



■緊急輸送道路(国道・県道)
■緊急輸送道路(市道)
■緊急啓開道路※1
■緊急輸送道路上の降雨量による道路通行規制区間

【橋梁耐震対策の実施状況】

- ・豊田市管理橋梁：約1,200橋 ・うち重要橋梁※2：120橋
- ・うち橋長15m以上（重要橋梁以外）：199橋
- ・耐震対策実施橋梁（H22現在）：92橋 [主に落橋防止]

また、市道の法面防災点検を平成22年度から実施しており、危険箇所の対策を優先順位を付けて進めている。

【法面防災点検の実施状況】

- ・豊田市道延長：2,546km
- ・防災点検対象（路線沿いに斜面が隣接）：997km
- ・調査済み延長（H22現在）：69km

■法面防災工事の実施状況（市道小峯広瀬線）

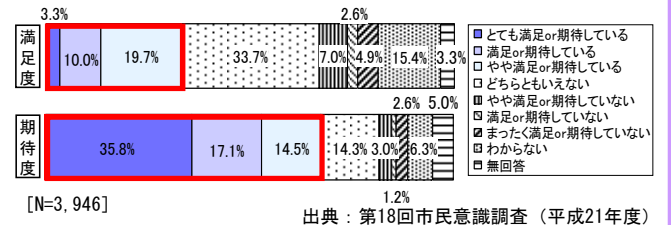


※1緊急啓開道路：緊急時の交通ネットワークの確保にあたり、国・県・市の緊急輸送道路を補完する道路
※2重要橋梁：緊急輸送道路網を構成する区間に位置する橋梁、高速道路・国道・緊急輸送道路・鉄道等の重要な施設を跨ぐ橋梁及び緊急啓開道路に位置する橋梁

(2) 市民の防災対策に対する認識

地震や風水害の防災対策に対する市民の満足度は3割程度となっているが、近年の異常気象等により、防災対策に寄せる期待度は高くなっている。

■地震や風水害への防災対策に対する満足度・期待度



【課題 ～防災～】

上記の現状を踏まえると、豊田市の防災面に関して主に以下の課題が挙げられる。

- 気象災害や近い将来発生する可能性の高い大規模地震に備えた交通面における防災力の強化
- 東日本大震災の教訓を踏まえた災害時における対応力の強化

2. 3 交通の現状と課題

2. 3. 6 中心市街地

(1) 豊田市の中心市街地の現状

豊田市駅周辺は、大正期の三河鉄道拳母(ころも)駅の開業を契機として、駅前通りを中心に商店街が形成されてきた地域であり、これまで市街地再開発事業をはじめとする基盤整備等により、都市機能等の集積を図ってきた。

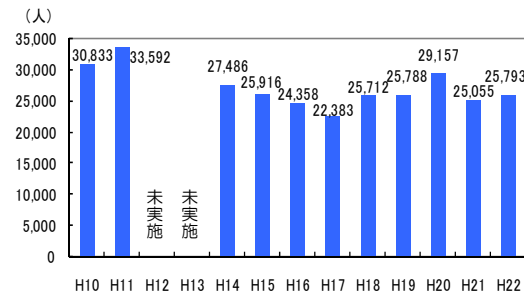
しかしながら、高齢化の進行等、社会情勢の変化と中心市街地の現状を踏まえると、中心市街地の活力の低下、魅力の喪失に拍車をかけることが懸念される。

① 中心市街地の歩行者数

中心市街地の歩行者数は、平成12、13年の豊田そごう、豊田サティの相次ぐ撤退等により平成11年をピークに減少傾向となった。平成17年にはピーク時の7割にまで落ち込んだものの、これまでの中心市街地活性化の取り組みにより、近年は回復傾向がみられる。

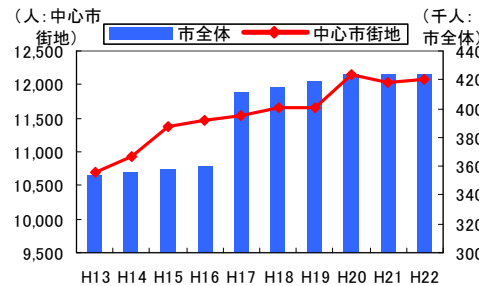
しかし、豊田市駅東口周辺は依然として低迷が続いているなど、中心市街地全体へ取り組みの効果が表れているとは言い難く、中心市街地の更なる回遊性向上等の取り組みが求められている。

■中心市街地の歩行者数の推移



資料：中心市街地活性化基本計画 (H20)
豊田市中心市街地活性化基本計画の進捗 (H23)

■中心市街地の居住人口の推移



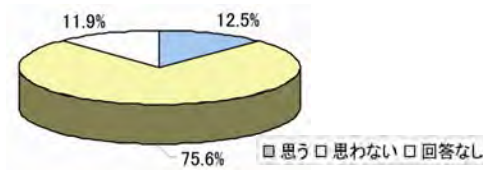
| | H13 | H14 | H15 | H16 | H17 | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 豊田市全市 | 353,314 | 355,711 | 357,826 | 360,698 | 411,137 | 414,839 | 419,055 | 423,200 | 423,677 | 423,822 |
| 中心市街地 | 10,701 | 10,937 | 11,386 | 11,477 | 11,542 | 11,656 | 11,653 | 12,155 | 12,023 | 12,085 |

資料：中心市街地活性化基本計画 (H20) ・豊田市中心市街地活性化基本計画の進捗 (H23)

(2) 中心市街地に対する市民の認識

中心市街地への居住意向については、「中心市街地に住みたいと思わない」という市民が7割以上を占めており、快適な住空間としての中心市街地づくりの必要が生じている。

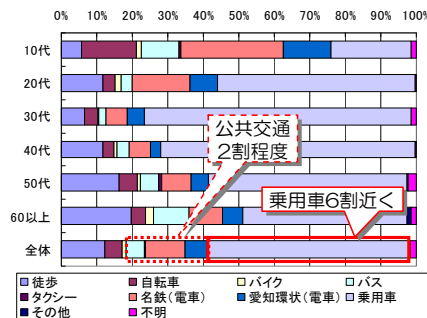
■中心市街地での居住意向 (中心市街地に住みたいと思うか)



資料：中心市街地活性化基本計画 (H20)

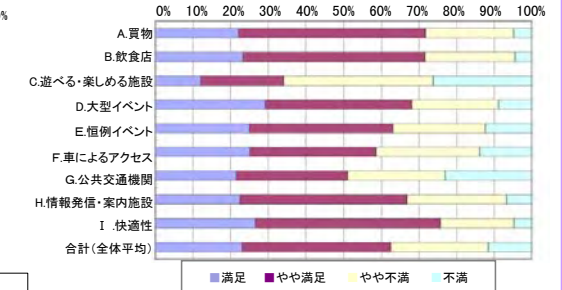
中心市街地へ来訪する際の交通手段は「乗用車」が6割近くを占め、「公共交通」は2割程度に留まっているが、年代が上がるにつれて乗用車から「徒歩・公共交通」にシフトしている。また、中心市街地の機能や取り組みに対しては「公共交通機関」に対して“やや不満”“不満”とする評価が多い状況にある。

■年齢別の中心市街地への来訪手段



資料：中心市街地来街者意識調査 (H21)

■中心市街地の機能や取り組みの満足度



資料：中心市街地来街者意識調査 (H21)

(3) 既往計画における中心市街地に関する取り組み

中心市街地の活性化に関して、「豊田市中心市街地活性化基本計画」等に基づき、これまでに以下の取り組み等を実施してきた。

① パーソナルモビリティ導入事業

中心市街地内の快適かつ安全な移動を支援するパーソナルモビリティの導入に向けた実験を行ってきた。

■TOYOTA Winglet TypeL



■TOYOTA i-REAL



② 駅西口バスターミナル施設整備事業

中心市街地の回遊性向上のためには、回遊の核となる交通結節機能の強化が課題である。そこで、豊田市駅の西口においては、これまでに以下の取り組み等により、交通結節点としての機能強化を図ってきた。

- ・バスターミナルへのみちナビとよた情報端末(電車・バスの発車時刻や乗り場の案内)の設置
- ・バスロケーションシステムの整備(携帯電話の二次元バーコードの読み取り機能を活用した情報提供)

■バスロケーションシステム



【課題 ～中心市街地～】

上記の現状を踏まえると、豊田市の中心市街地に関して主に以下の課題が挙げられる。

- 中心市街地の回遊性を高めるための快適な歩行空間の創出
- 中心市街地の回遊の核となる交通結節機能の強化

2. 3 交通の現状と課題

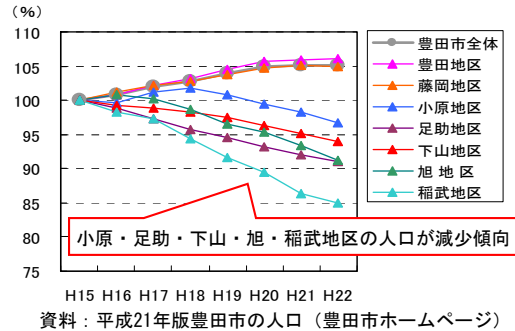
2. 3. 7 交流

(1) 豊田市の交流の現状

① 農山村地域の人口推移

平成17年に合併した町村地区をはじめとした農山村地域では、地域の連携・一体性の促進による生活利便性の向上等が期待される一方、少子化・人口流出による人口減少や高齢化の進行に伴う地域活力の低下が懸念されている。今後、農山村地域と都心の連携、交流の促進により、農山村地域の活力の向上を図ることが求められている。

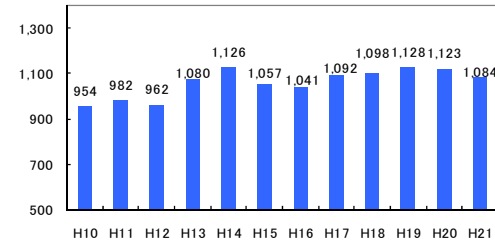
■豊田市全体及び各地区における人口の経年変化指数（平成15年基準）



② 観光入り込み客数の推移

豊田市の観光入り込み客数は増加傾向にあったが、平成19年の1,128万人をピークに以降は減少している。豊かな自然環境に恵まれた豊田市の観光資源を活かしつつ、観光による地域外からの交流を促進していくことが求められている。

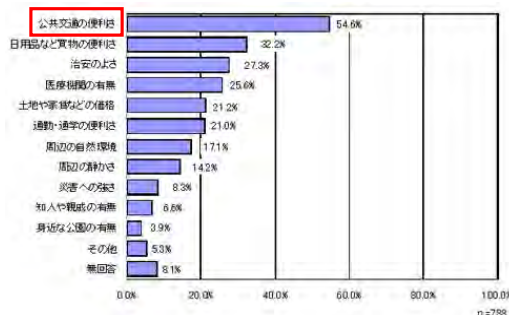
■観光入り込み客数の推移（万人）



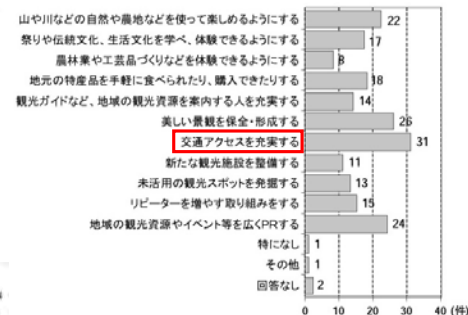
(2) 市民の交流に対する認識

豊田市で「市内の別のところに住みたい」「豊田市外へ移りたい」と考えている人にとって、住む場所を選ぶ際に重要とされるものとしては、「公共交通の便利さ」（54.6%）が最も多い結果となっている。また、豊田市の観光振興に対する宿泊施設への考えとしては、「交通アクセスを充実する」（31件）が最も多く挙げられている。

■住む場所を選ぶ際、重要と考えるもの



■豊田市の観光振興に対する考え



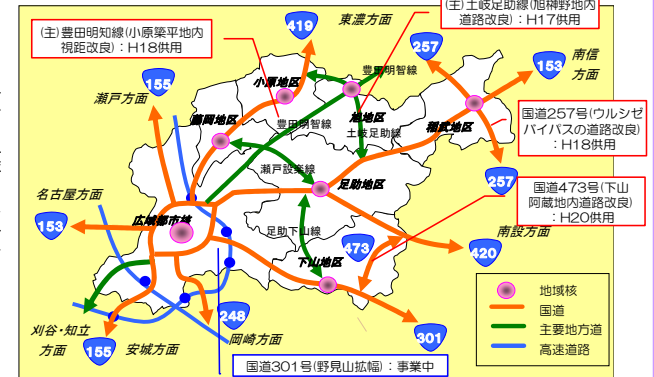
(3) 既往計画における交流に関する取り組み

交流促進に関して、「公共交通基本計画」「新市建設計画」「豊田市観光交流基本計画」等に基づき、以下の取り組みが実施されてきた。

① 地域核を結ぶ道路ネットワークの整備

農山村地域と都心の連携、交流を図るため、市域に分散する地域拠点間を概ね30分で結ぶ道路ネットワークの整備を進めてきた。今後は、引き続き、事業区間の早期供用に向け、整備を促進していく。

■豊田市の30分交通圏ネットワーク



② 基幹バスの運行

農山村地域と都心を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、基幹バスの路線新設、増便、再編、新料金体系の導入、ハイブリッドバス等新型車両の導入を行ってきた。

■おいでんバス 旭・豊田線



③ ITを活用した観光情報の発信

観光地へのスムーズな移動を図るためには、道路や公共交通体系の整備を進めるとともに、ITを活用した渋滞対策や、快適な移動支援サービスの提供により、観光客にとって魅力的な交通環境を整備することが課題となっている。そこで、紅葉シーズン中において観光客による渋滞が問題となっていた「香嵐渓」においては、これまでにWEBを用いた来訪ルートや過去の渋滞情報の提供等により渋滞の緩和を図る取り組みを行ってきた。

■迂回路情報



■過去の渋滞機関情報



■臨時駐車場案内



【課題 ～交流～】

上記の現状を踏まえると、豊田市の交流面に関して主に以下の課題が挙げられる。

- 農山村地域と都心の連携、交流を図るための交通ネットワークの拡充
- 地域外からの観光客等の交流促進に向けた快適な交通環境の整備

2. 3 交通の現状と課題

2. 3. 8 景観

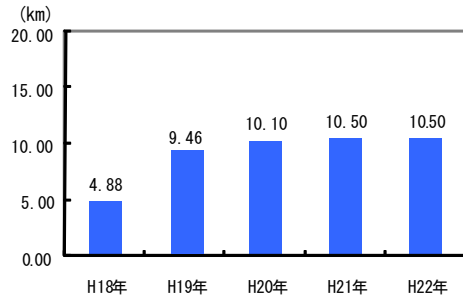
(1) 豊田市の景観の現状

① 無電柱化整備の状況

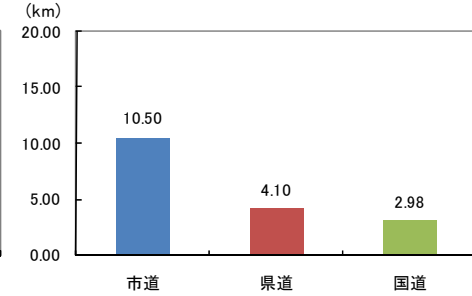
世界にもその名を知られる「クルマのまち・豊田」においては、道路も重要な景観構成要素であることから、無電柱化を図り、煩雑な印象を低減させるための整備が進められてきた。

平成18年から平成22年までに、整備延長は2倍程度になっており、国道や県道における整備延長よりも大きい。今後も、豊田市の魅力的な沿道景観を創出するべく、更なる整備を進める必要がある。

■無電柱化整備済延長（市道）



■豊田市の道路の無電柱化整備済延長（H23年3月）



<無電柱化の目的>

無電柱化は「道が歩きにくい・見通しが悪い」「景観が悪い」「災害時に電柱が倒れたり、電線が垂れ下がる危険がある」等、電線や電柱が原因となっている様々な問題を解決し、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興、地域活性化に貢献することを目指している。

■良好な市街地の景観づくり



■歴史的な街並みの景観づくり



■安全・安心なまちづくり



出典：道の相談室（国土交通省道路局ホームページ）
http://www.mlit.go.jp/road/soudan/soudan_08c_01.html

② 都心中心部における道路用地の緑被率

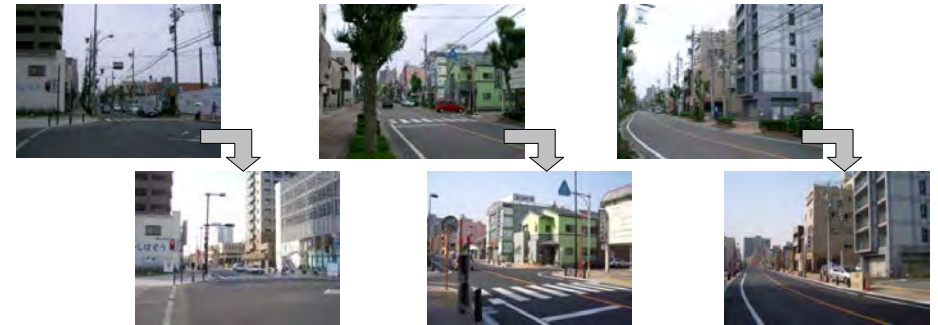
都心中心部全体については、緑被率が平成19年は14.2%にとどまっており、今後、大幅な緑被率向上が望まれる。

また、都心中心部の道路用地の緑被率は平成19年の時点で7.0%となっており、都心中心部全体の緑被率と同様に、今後の緑被率向上が望まれる。

(2) 既往計画における景観に関する取り組み

① 無電柱化

竹生線では、地元まちづくり協議会と共働による歩道部を含めたデザインの検討を行い、電線類の地中化や高質な空間整備を併せた道路整備を実施した。



② 足助地区における景観の保全と活用

景観計画で景観重点地区に指定されている足助地区は、宿場町の趣を残すまちなみと周囲の山々が一体となって、独自の歴史的な町並み景観を形成しており、その町並みは重要伝統的建造物群保存地区にも指定されている。

具体的には、景観形成ガイドライン等を策定し、周囲の景観資源を活かし、地域固有の景観を保全、継承し、育成するための取り組みを住民とともに進めている。



資料：豊田市景観計画（H22）、足助景観計画（H22）、足助地区公共事業景観形成ガイドライン（H23）

【課題 ～景観～】

上記の現状を踏まえると、豊田市の景観面に関して主に以下の課題が挙げられる。

- 魅力的な沿道景観の創出
- 緑地と調和した都市空間の創出

2. 4 交通まちづくり行動計画（2006～2010）の取り組みと課題

2006年度の策定以降、2006～2010年の間に取り組みられてきた旧交通まちづくり行動計画では、全230事業のうち198事業（約86%）が完了・達成している。
今後の新たな交通まちづくりのビジョン、行動計画を策定していく上で、これまでに実現した主な事業や今後の課題などを整理する。

【これまでの交通まちづくりの目標実現に向けた主な取り組み】

| 視 点 | 旧交通まちづくり行動計画の主な事業（完了・達成） | 視 点 | 旧交通まちづくり行動計画の主な事業（完了・達成） |
|------|---|-------|--|
| 道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> ◆国道153号豊田北バイパス <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度：豊田市上原町～同市扶桑町 事業化（L=2.9km） ・平成20年度：豊田市逢妻町～同市上原町 事業化（L=2.8km） ◆国道248号豊田南拡幅事業 <ul style="list-style-type: none"> ・2車線から暫定3車線へ拡幅（今後4車線化） | 交通事故 | <ul style="list-style-type: none"> ◆豊田市交通安全学習センターの整備 ◆安心の通学路モデル事業 ◆交通安全教室、ドライバークリニック ◆事故危険箇所、特定経路やそれ以外の道路における交通安全施設の整備 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ◆基幹バスなどの路線バスの充実 <ul style="list-style-type: none"> ・基幹バスは14路線、地域バス16地区を整備（平成22年度利用者は、基幹バス約150万人、地域バス約22万人） ・バスロケーションシステムの導入によりイライラ解消などのサービス水準を向上 ・平成14年より中心市街地玄関口バスを運行 ◆その他 <ul style="list-style-type: none"> ◆中山間地域におけるデマンドバスシステム導入 ◆バスマップ作成 | 防災 | <ul style="list-style-type: none"> ◆情報提供システムの新市エリアへの拡大 <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度：緊急メールとよた導入→平成20年度：機能拡張→平成21年度：エリアメール導入 ◆防災無線整備 <ul style="list-style-type: none"> ・平成19～20年度：防災行政無線整備→平成22年度：防災行政無線の子局増設 |
| 環境 | <ul style="list-style-type: none"> ◆環境行動や商店街と連携した交通エコポイント事業 <ul style="list-style-type: none"> ・社会実験を踏まえ、“おいでんバス”“地域バス”の利用でポイントが獲得でき、また他店舗で得たポイントをバスで利用できるエコポイント事業を本格実施 ◆自転車ネットワーク（自転車道整備等） <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行環境整備モデル地区の指定（国交省）を受け、市道豊田市停車場線等に自転車道を整備 ・自転車と人の物理的分離の他、視覚的分離も併せて実施 ◆自転車活用計画・整備計画 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用促進の一環として、自転車走りやすさマップによる利用啓発を実施 ◆まちなかレンタサイクル <ul style="list-style-type: none"> ・社会実験を経て、豊田市駅前を中心とした中心市街地で利用可能な“まちなかレンタサイクル”が事業化 | 中心市街地 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ITSを活用した荷さばき駐車場の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・電話予約可能で、ETC車載器を活用した出入庫管理システムを備えた荷さばき駐車場を中心市街地の西町駐車場に確保 ◆わかりやすいサイン施設の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地エリアのサイン情報と豊田市駅・新豊田市駅発の鉄道・バスの時刻と乗り場を案内 |
| |  <p>おいでんバス ITSを活用したバス到着案内</p> | 交流 | <ul style="list-style-type: none"> ◆香嵐溪秋季交通対策 <ul style="list-style-type: none"> ・社会実験を踏まえ、足助支所、足助観光協会が秋季の香嵐溪来訪交通に対して迂回路や駐車場位置などの情報提供を実施 ・香嵐溪中心部の交通渋滞円滑化対策として、宮町駐車場へ入庫するバス専用入路を整備 ◆鞍ヶ池スマートIC <ul style="list-style-type: none"> ・平成23年3月25日供用、大型車も通行可 |
| |  <p>エコポイント</p> | 景観 | <ul style="list-style-type: none"> ◆無電柱化（竹生線） <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度完了（L=912m） ◆住民参加によるフラワーロード事業 <ul style="list-style-type: none"> ・ボランティア団体によって、八草ルート、鞍ヶ池ルート、トヨタ本社ルート、国道248号ルートへの延長30.5kmにある花壇27箇所、プランター約1,650基を植付、管理 |
| |  <p>自転車道整備（物理的分離）市道豊田市停車場線</p> | 共通基盤 | ◆豊田市移動支援ポータルサイト「みちなびとよた」の導入 |
| |  <p>レンタサイクル</p> | | |

【今後も引き続き検討が必要な施策】

【環境】低公害車普及促進、カーシェアリング
平成11～17年度に小型電気自動車共同利用の実験運用を実施。今後、環境モデル都市アクションプランなどの整合を踏まえつつ、PHVなどによるカーシェアリングを継続検討。



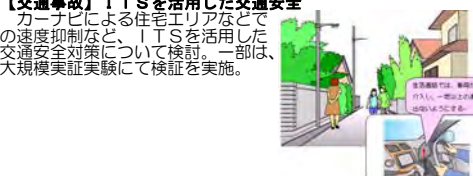
Crayon (クレヨン) システム

【中心市街地】公共交通と人の共存を中心とした都心再構築
中心市街地活性化計画と連携し、中心市街地（豊田市駅前）の都心交通処理などの検討を実施中。



歩行者・公共交通優先の快適な移動空間の創出 緑溢れ、賑わいのある都心の創出

【交通事故】ITSを活用した交通安全
カーナビによる住宅エリアなどでの速度抑制など、ITSを活用した交通安全対策について検討。一部は、大規模実証実験にて検証を実施。



【交流】足助地区等、地内における観光活性化（観光ITS）
平成18年度の観光ITS（観光コンシェルジュ）実験実施、鞍ヶ池PAでのITSスポット対応カーナビによる地域情報提供などの実験を実施。豊田市移動支援ポータルサイト「みちなびとよた」による香嵐溪の紅葉シーズンの情報提供は事業化済み。



観光コンシェルジュなど観光・地域情報の総合的な提供 道の駅などにおける地域情報などの情報接続サービス

【今後の交通まちづくり推進上の新たな課題】

道路交通、公共交通＞移動の円滑性を考慮した交通体系の構築
 ○旅行速度の向上 ⇒ 幹線道路ネットワークのさらなる整備、通過交通抑制、道路容量の確保
 ○公共交通の利用促進 ⇒ 公共交通への転換、P&Rの整備、利便性の向上
 ○新しいモビリティへの対応 ⇒ 端末移動交通、パーソナルモビリティ・自転車道など道路空間の再配

環境＞環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現
 ○環境行動（公共交通、P&R、自転車利用など）へのインセンティブ付与⇒ICカード導入によるエコポイント、エコ通勤の推進
 ○持続可能な取組⇒低炭素交通の普及、自然エネルギーの活用
 ○エコドライブの推進⇒省エネルギー、効果的なCO2削減、エコルート情報の提供

交通事故、防災＞ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現
 ○交通事故のさらなる削減⇒安全教育、エコドライブの推進、生活道路における速度抑制（ゾーン30、ハンブなど）
 ○ITSの活用⇒車載器プローブ情報の活用、カーナビなどへの高度な交通情報の提供、防災支援
 ○事故発生分析とクルマの進化⇒ドライバーへの喚起、先進安全自動車（ASV）の普及、事故現場分析
 ○震災対応

中心市街地、交流、景観＞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
 ○都心来訪者数の増加 ⇒ 都心エリアの更なる魅力アップと活性化、観光入り込み
 ○都心交通計画の推進 ⇒ 通過交通の抑制、ゼロ（ロー）カーボンエリア実現、次世代型モビリティの導入
 ○観光ITSの推進 ⇒ 道路上で観光情報の提供、カーナビなどの連携、ITSスポット活用

その他
 ○目標達成を把握する指標管理 ⇒ 定期的に指標管理ができる項目、原単位の設定
 ○市民への見える化 ⇒ 低炭素モデル地区での新しい交通スタイルの見える化、ITSの見える化

2. 4 交通まちづくり行動計画（2006～2010）の取り組みと課題

交通まちづくり行動計画（2006～2010）の数値目標に対する達成状況

| | | 2010年目標 | 最新の状況 | 達成状況 |
|--|-------|--|---|------------------------------|
| 目標（円滑化） : 移動の円滑性を考慮した交通体系の構築 | 円滑化 | ◆朝のマイカー通勤時間を現状から4割短縮 | 参考値2006：30分圏域内旅行速度 16.8km/h 参考値2008：30分圏域内旅行速度 17.9km/h ※光ビーコンアップリンク車載器を利用した朝のピーク時における主要6路線の平均旅行速度 | × 旅行速度： 6.5%延長 |
| | 公共交通 | ◆公共交通の利用者を現状の1.2倍まで増加 ◆バスの利用者を現状の1.5倍まで増加 | 参考値2007：鉄道 53,525人、バス 8,450人 公共交通計 61,975人 参考値2009：鉄道 54,944人、バス 9,084人 公共交通計 64,028人 ※豊田市統計書、各交通事業者統計データ | × 公共交通:1.03倍 バス:1.08倍 |
| 目標（環境） : 環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現 | 環境 | ◆運輸部門のCO ₂ 排出量を44,000 t 削減 | 参考値2006：891,000トン（参考値1990:574,000トン） 参考値2008：884,000トン ※豊田市環境政策課調べ 《運輸部門のCO ₂ 排出量》 | × 約31万 t 増 |
| 目標（安全・安心） : ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現 | 安全・安心 | ◆交通事故（死傷事故）を20%削減 | 参考値2005：死傷事故 3,629件 参考値2009：死傷事故 2,826件 ※とよたの交通事故 | ○ 削減率:22.1% |
| 目標（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 | 魅力と活気 | ◆中心市街地への来訪者を10%増加 ◆中心市街地の居住人口を5%増加 | 参考値2006：歩行者数 25,712（人/日） 居住人口 11,656人 参考値2010：歩行者数 25,793（人/日） 居住人口 12,085人 ※歩行者通行量調査 中心市街地16町人口 | × 歩行者数:増減なし 居住人口:2.1%増 |
| | 交流 | ◆観光入り込み客数を1,200万人以上 | 参考値2006：観光レクリエーション利用者 約1,078万人 参考値2009：観光レクリエーション利用者 約1,083万人 ※愛知県観光レクリエーション利用者統計 | × 約1,083万人 |

※統計資料により最新年が異なる

2. 5 交通課題のまとめ

豊田市の交通を取り巻く社会情勢の変化と市民意識を踏まえ、把握される本市の交通課題に対して、その解決の方向性としての交通まちづくりのあり方を示す。

| | |
|------------------|--|
| 交通政策を取り巻く社会情勢の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 少子高齢化・将来的な人口減少への対応 ■ 移動時の交通手段として顕著な自動車への依存 ■ 温暖化防止へ地域からの貢献の必要性 ■ 依然として多い交通事故 ■ 東日本大震災の発生により高まる防災に対する気運 ■ 都市構造の変化に伴う地域の活力低下の懸念 |
| 交通に関する市民意識 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 「公共交通の利便性」「道路整備」「都市としての個性・魅力」「買物などの日常生活」「活気とにぎわい」に対する問題意識（良くない） ■ 「歩行・自転車環境整備」「観光まちづくり」「商業地の活性化・魅力づくり」の満足度が低い ■ 「防災対策の充実」に対する期待 |

視点の抽出

| 視点 | 豊田市の交通課題 |
|-------|---|
| 道路交通 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 幹線道路ネットワークの整備 ■ ボトルネック箇所の解消 ■ 交通の時間的分散 |
| 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車への過度な依存から公共交通利用への転換 ■ 公共交通サービスの周知による利用促進 |
| 環境 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 運輸部門、特に自動車からの温室効果ガス排出抑制 ■ 自転車の利用しやすい環境の整備 ■ “クルマのまち”の強みを活かした、地域からの環境貢献 |
| 交通事故 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 依然として多発する交通事故の更なる削減 ■ 増加傾向にある「歩行者や自転車利用者の事故」の削減 ■ 高齢社会の中、増加傾向にある「高齢者の事故」の削減 |
| 防災 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 気象災害や近い将来発生する可能性の高い大規模地震に備えた交通面における防災力の強化 ■ 東日本大震災の教訓を踏まえた災害時における対応力の強化 |
| 中心市街地 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 中心市街地の回遊性を高めるための快適な歩行空間の創出 ■ 中心市街地の回遊の核となる交通結節機能の強化 |
| 交流 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 農山村地域と都心の連携、交流を図るための交通ネットワークの拡充 ■ 地域外からの観光客等の交流促進に向けた快適な交通環境の整備 |
| 景観 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 魅力的な沿道景観の創出 ■ 緑地と調和した都市空間の創出 |

交通課題との照合、反映

| 課題解決への方向性（交通まちづくりのあり方） | |
|------------------------|---|
| ① 円滑な移動の確保 | 自動車交通による渋滞・混雑の緩和や公共交通の利用増進により、通勤時間の短縮等、市内交通の「移動円滑化」を図っていく必要がある。 |
| ② 環境負荷の軽減 | 環境負荷の少ない自動車への転換促進やエコドライブの実践等を通じて、移動手段の低炭素化を図っていく必要がある。 |
| ③ 安全・安心の確保 | 高齢化等に配慮しつつ、交通事故の削減や地震や気象災害に対する防災力の強化により、「安全・安心」な交通を確保していく必要がある。 |
| ④ 魅力・活気・交流の創出 | 中心市街地の活性化や、豊かな景観形成により魅力と活気に満ちた都心地区と地域間の盛んな交流を生み出すことにより、本市の魅力・活気・交流を創出するための交通体系の形成を図っていく必要がある。 |

3. 交通まちづくりビジョン2030

3. 1 基本理念

豊田市は、ものづくりを中心とする我が国屈指の産業都市でありながら、森林をはじめとする豊かな自然に恵まれた広大な都市である。

これまで世界でも有数の自動車産業とともに発展してきた本市では、近年の社会情勢の変化に対応しつつ、将来にわたって活力ある都市として持続的に発展、成長していくため、環境に配慮したものづくりの先進都市を目指している。そこで、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するなど、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していくことが必要とされている。

そのため、市民や企業と協力して、ITSやTDMをより一層展開するとともに、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することによって、世界に誇れる「かしこい交通社会」の実現を目指す。

【豊田市としての交通まちづくりのあり方】

<目標年次：2030>

交通モデル都市の実現

新しい21世紀の車の使い方、あるいは生活のあり方を豊田市で実現し、その成果を世界に発信できるようにする

世界に向けて情報発信

～ 理 念 ～

世界に誇れる「かしこい交通社会」

を目指して人と環境にやさしい交通まちづくりを進めます

4つの課題解決の方向性
(交通まちづくりのあり方)

「2. 5 交通課題のまとめ」より

- ①クルマ、公共交通と新たな交通手段が調和した円滑な交通社会
- ②環境と利便性が両立した持続可能な交通社会
- ③世界一安全・安心・快適で交通事故のない交通社会
- ④豊田市の顔となる魅力と活気に満ちた都心地区と、地域間での盛んな交流を促す交通社会

4つの基本目標

- ① 移動円滑化
- ② 環境
- ③ 安全・安心
- ④ 魅力・活気・交流

「3. 2 基本目標と目指すべき姿」へ

市民との共働、横断的なITSの活用による施策の支援

3. 2 基本目標と目指すべき姿

基本理念で示されている4つの「かしこい交通社会」を実現していくための交通まちづくりの基本目標と目指すべき姿を定める。

| 基本目標 | 目指すべき姿 | | 目標実現に向けて |
|--|---|---|---|
| <p>目標①：移動円滑化 移動の円滑性を考慮した交通体系の構築</p> | <p>自動車交通による渋滞・混雑の緩和により、円滑かつ快適な移動を実現する；①-1</p> | <p>朝夕の通勤時間に交通が集中することによる幹線道路や河川渡河部等の渋滞に対し、渋滞対策を推進することにより、その解消を目指す。 対策にあたっては、道路ネットワーク整備や交差点改良等のハード対策に加えて、TDMによる需要分散等のソフト対策を併せて実施する。</p> | <p>渋滞・混雑解消に向けた取り組みを推進 ⇒ ①-1 道路交通対策</p> |
| <p>目標②：環境 環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現</p> | <p>公共交通サービスの拡充により、人にやさしい移動環境を実現する；①-2</p> | <p>自動車の分担率が高く、公共交通の分担率は低い傾向にあることから、公共交通の利用促進を図り、過度な自動車への依存を軽減することで円滑な交通を目指す。 具体的には、交通弱者にも配慮した公共交通サービスの拡充及び新しい交通システムの導入等を実施し、公共交通への転換、公共交通の利用促進を図る。</p> | <p>公共交通の利用促進を図る取り組みを推進 ⇒ ①-2 公共交通対策</p> |
| <p>目標③：安全・安心 ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現</p> | <p>クルマのまちの強みを活かし、移動時の行動や手段の低炭素化を図る。；②</p> | <p>ITSの活用やスマートコミュニティ基盤の整備により、あらゆる場面・機会を通じたドライバーのCO2排出抑制に対する関心喚起、取り組み意欲の向上を図り、移動時の低炭素化に資する行動変革を促す。 また、「クルマのまち」である本市の強みを活かし、EV・PHV・FCVを中心とした次世代型低炭素交通システムを構築し、「クルマと人が世界一うまく共生するまち」を目指す。</p> | <p>CO2排出量の削減等、環境負荷軽減に向けた取り組みを推進 ⇒ ② 環境対策</p> |
| <p>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</p> | <p>高齢社会に対応しつつ、歩行者等交通弱者の交通安全を確保する；③-1</p> | <p>依然として多発する交通事故に対し、特に高齢社会への対応や歩行者等交通弱者の交通安全の確保に留意しつつ、交通事故対策を推進することにより、交通事故の無い社会を目指す。 対策にあたっては、ハード面（交通安全施設整備等）、ソフト面（交通安全に対する啓発活動等）の両面から対策を講じるとともに、ITSを活用した最新技術の導入や「とよた3Sドライブ」等の推進による市民との共働も視野に入れ、より効果的な交通事故の削減を目指す。</p> | <p>交通事故の削減に向けた取り組みを推進 ⇒ ③-1 交通事故削減対策</p> |
| <p>近い将来発生する地震に備えた、災害に強い基盤を構築する；③-2</p> | <p>人とクルマ・公共交通が共存する魅力ある都心交通を構築する；④-1</p> | <p>気象災害や近い将来発生する可能性の高い大規模地震に備え、防災力の強化を図るため、耐震化・防災対策等により強固な緊急輸送道路ネットワークを構築するとともに、リダンダンシー（代替手段等の冗長性）の確保を図り、災害に強い基盤を構築する。 また、想定以上の甚大な被害が発生した東日本大震災の教訓（電源の喪失、情報通信機能の混乱、帰宅困難者の発生等）を踏まえ、災害に関する情報提供手段の拡充等により、災害時における対応力の強化を図る。</p> | <p>防災力の強化、災害時の機能向上に向けた取り組みを推進 ⇒ ③-2 防災・災害対策</p> |
| <p>市民とともに、良好な景観を形成する；④-3</p> | <p>地域内外の交流を活性化する快適な交通環境を整備する；④-2</p> | <p>豊田市の顔といえる中心市街地を、人、モノ、情報、資本が流入する魅力的で活気あふれる都心地区とすることを旨とする。 そのために、駅前広場等の交通結節点の整備や快適な歩行空間等、中心市街地内を楽しく回遊できるように環境を整備し、人、クルマ、公共交通が共存する都心交通の構築を目指す。</p> | <p>中心市街地の活性化に資する取り組みを推進 ⇒ ④-1 中心市街地活性化対策</p> |
| <p>情報提供等の移動支援サービスの充実により、観光客が何度も訪れたいくなるような快適な交通環境を整備し、交流人口の拡大を目指す。 また、分散型の都市構造のもとで、地域の拠点間を結ぶ交通ネットワークの拡充により、農山村地域と都心地区の相互連携と交流の活性化を図る。</p> | <p>良好な景観を形成する。</p> | <p>豊田を訪れる人々や豊田市民に豊田市のイメージとして印象に残るような、人とクルマに快適な、上質で美しく潤い豊かな道路空間の形成を目指す。 そのために、賑わいと活気に満ちた街並み景観や、緑に包まれた豊かな自然が感じられるまちなみ景観を形成する。</p> | <p>地域間交流を促進する取り組みを推進 ⇒ ④-2 交流促進対策</p> |
| | | | <p>良好な景観を形成する取り組みを推進 ⇒ ④-3 景観対策</p> |

3. 3 目標値の設定

豊田市の交通まちづくりの目標実現に向けた施策を進めていく上で、その目標に対する達成度を評価、把握するための指標を設定する。

| 基本目標 | 目標実現に向けた施策 | 目標達成度の評価指標 | 数値目標 | | |
|---|----------------|--|--|--------------------------------------|--------------------------------------|
| | | | 基準年(現状) | 2015年目標 | 2030年目標 |
| ① 移動円滑化 移動の円滑性を考慮した交通体系の構築 | ①-1 道路交通対策 | 朝のマイカー通勤時の平均速度 | 17.9km/h (2008年) | 25km/h | 30km/h |
| | ①-2 公共交通対策 | 公共交通利用者数 | 鉄道：54,944人/日 バス：9,084人/日 (2009年) | 94,000人/日 (鉄道・バス合計) | 168,000人/日 (鉄道・バス合計) |
| ② 環境 環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現 | ② 環境対策 | 運輸部門(自動車)のCO2排出量 | 816千t-CO ₂ (1990年) | 基準年比25%減 [610千t-CO ₂] | 基準年比40%減 [490千t-CO ₂] |
| | | EV・PHV・FCVの導入台数(導入割合)【新規】 | 21台 [補助台数1台+公用車20台] (2010年) | 4,000台 | 50~70%※ ※次世代自動車戦略2010(政府目標) |
| ③ 安全・安心 ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現 | ③-1 交通事故削減対策 | 交通事故による死傷者数【変更】 | 2,629人 (2010年) | 15%削減 [2,200人以下] | 50%削減 [1,300人以下] |
| | | 高齢者(65歳以上)の死傷者数【新規】 | 269人 (2010年) | 15%削減 [230人以下] | 50%削減 [130人以下] |
| | ③-2 防災・災害対策 | 重要橋梁(市道)の上部工落橋防止対策実施橋梁数【新規】 ※計画見直し中 | 92橋 (2010年) | 111橋 (対策対象120橋) | 120橋 |
| 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 | ④-1 中心市街地活性化対策 | 中心市街地の歩行者数 | 25,793人 (2010年) | 20%増 [30,950人] | 30%増 [33,530人] |
| | | 中心市街地の居住人口 | 12,085人 (2010年) | 5%増 [12,700人] | 30%増 [15,700人] |
| | ④-2 交流促進対策 | 観光入り込み客数 | 1,084万人 (2009年) | 1,395万人 | 1,500万人 |
| | ④-3 景観対策 | 無電柱化整備済延長(市道)【新規】 | 10.50 km (2010年) | 12.65 km | 20 km |
| 都心中心部(196ha)の緑被率【新規】 | | 14.2% (2007年) | 14.6% (2017年) | 20.0% (長期目標) | |

4. 交通まちづくり行動計画 (2011~2015)

4. 1 交通まちづくりの目標実現に向けた施策の枠組み

豊田市の交通まちづくりを推進していくための「移動円滑化」「環境」「安全・安心」「魅力・活気・交流」という4つの目標に対し、実現に向けた施策を展開していく。

| 基本目標 | 展開していく施策内容 | 今後5年間の主な取り組み |
|--|--|---|
| ① 移動円滑化 移動の円滑性を考慮した交通体系の構築 | ①-1 道路交通対策 <ul style="list-style-type: none"> ● 主要道路ネットワークの整備 ● ボトルネック箇所の解消 ● TDM施策による環境にやさしい交通への転換促進 ● ITS活用による交通流整序 | ハード <ul style="list-style-type: none"> ・環状・放射道路等の主要道路ネットワークの整備 ・観光地における通過交通対策、渋滞対策 |
| | ①-2 公共交通対策 <ul style="list-style-type: none"> ★ 公共交通の利便性の向上 ● 新しい交通システムの導入 | ソフト <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメント（エコ通勤等）の実施（ITS及びTDM施策の活用による需要分散） |
| ② 環境 環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現 | ② 環境対策 <ul style="list-style-type: none"> ★ 次世代型低炭素交通システムの導入 ● 自転車利用環境の整備 ● エコドライブの実践 ● 自動車単体の低公害・低燃費化 ● 沿道環境の保全 | ハード <ul style="list-style-type: none"> ・EV・PHV共同利用システムの導入、充電施設整備 ・自転車走行空間の確保及びコミュニティサイクルの導入 |
| | | ソフト <ul style="list-style-type: none"> ・EV・PHV普及促進 ・環境にやさしい交通利用に伴う「インセンティブ」付与 ・エコドライブの推進 |
| ③ 安全・安心 ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現 | ③-1 交通事故削減対策 <ul style="list-style-type: none"> ★ 交通事故の削減 ● 交通安全教育、啓発 ● ITSを活用したドライバーの安全運転の支援 | ハード <ul style="list-style-type: none"> ・事故多発地点における交通安全対策 ・あんしん歩行エリアにおける交通事故抑止対策 |
| | ③-2 防災・災害対策 <ul style="list-style-type: none"> ● 防災・災害時の機能向上 ● 情報提供手段の拡充 | ソフト <ul style="list-style-type: none"> ・交通死亡事故調査・分析 ・安全・安心の通学路づくり |
| 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 | ④-1 中心市街地活性化対策 <ul style="list-style-type: none"> ★ 魅力ある都心にふさわしい交通計画の推進 ● 安全・安心・快適な回遊性の確保 | ハード <ul style="list-style-type: none"> ・駅前通り北地区市街地再開発事業 ・豊田市駅東口駅前広場整備事業 |
| | ④-2 交流促進対策 <ul style="list-style-type: none"> ● 観光客への快適な移動支援サービスの提供 ● 交通体系の整備（※①i 移動円滑化の施策による推進） | ソフト <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通抑制エリアの導入検討 ・パーソナルモビリティ導入 |
| | ④-3 景観対策 <ul style="list-style-type: none"> ● 秩序だった品格が感じられる沿道景観の形成 ● 豊かな自然を感じる魅力的な道路空間の形成 | ハード <ul style="list-style-type: none"> ・快適な道路空間整備事業 ・施設緑化の導入促進 |
| | | ソフト <ul style="list-style-type: none"> ・魅力ある景観づくり事業 |

★印は重点化により戦略的に取り組む施策

ITS施策は各種施策に横断的に関係

4. 2 目標値の設定 (再掲)

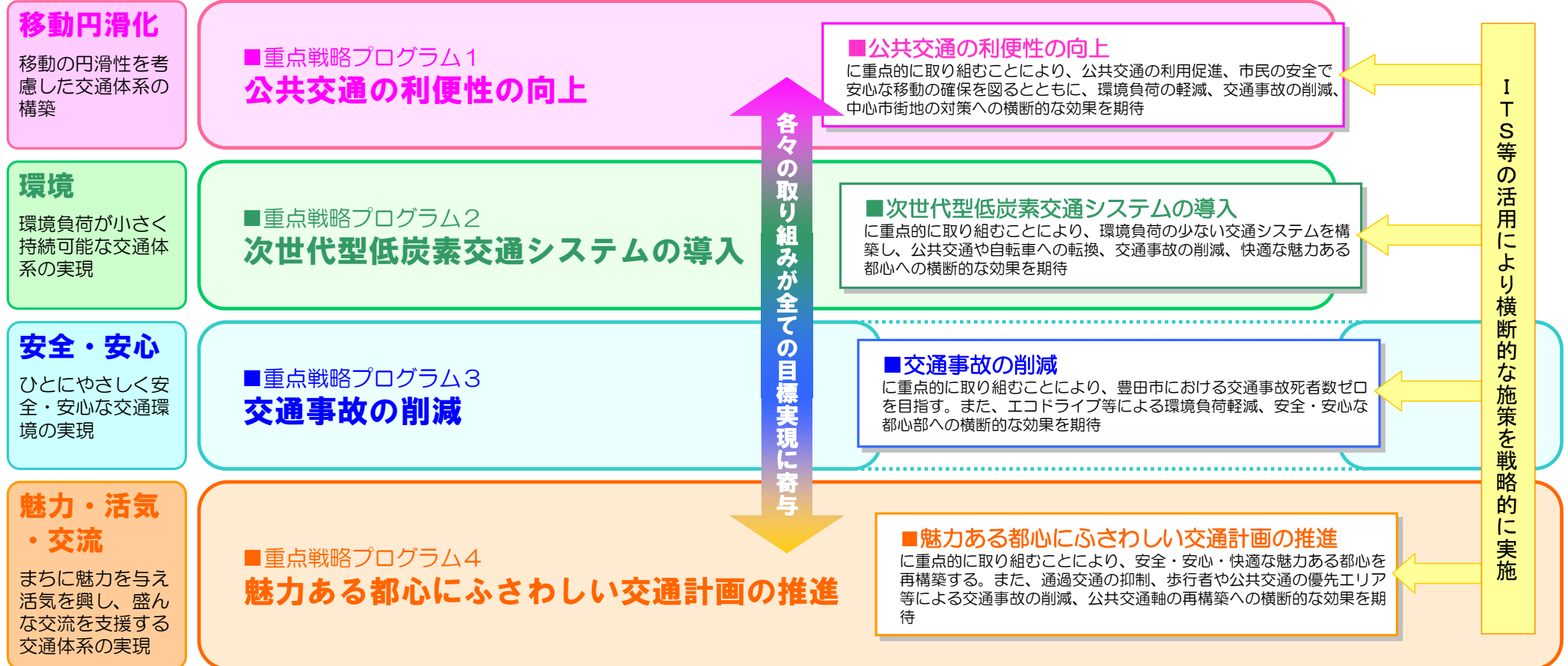
豊田市の交通まちづくりの目標実現に向けた施策を進めていく上で、その目標に対する達成度を評価、把握するための指標を設定する。

| 基本目標 | 目標実現に向けた施策 | 目標達成度の評価指標 | 数値目標 | | |
|---|----------------|--|--|-------------------------|--------------------------------|
| | | | 基準年(現状) | 2015年目標 | 2030年目標 |
| ① 移動円滑化 移動の円滑性を考慮した交通体系の構築 | ①-1 道路交通対策 | 朝のマイカー通勤時の平均速度 | 17.9km/h (2008年) | 25km/h | 30km/h |
| | ①-2 公共交通対策 | 公共交通利用者数 | 鉄道：54,944人/日 バス：9,084人/日 (2009年) | 94,000人/日 (鉄道・バス合計) | 168,000人/日 (鉄道・バス合計) |
| ② 環境 環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現 | ② 環境対策 | 運輸部門(自動車)のCO2排出量 | 816千t-CO2 (1990年) | 基準年比25%減 [610千t-CO2] | 基準年比40%減 [490千t-CO2] |
| | | EV・PHV・FCVの導入台数(導入割合)【新規】 | 21台 [補助台数1台+公用車20台] (2010年) | 4,000台 | 50~70%※ ※次世代自動車戦略2010(政府目標) |
| ③ 安全・安心 ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現 | ③-1 交通事故削減対策 | 交通事故による死傷者数【変更】 | 2,629人 (2010年) | 15%削減 [2,200人以下] | 50%削減 [1,300人以下] |
| | | 高齢者(65歳以上)の死傷者数【新規】 | 269人 (2010年) | 15%削減 [230人以下] | 50%削減 [130人以下] |
| | ③-2 防災・災害対策 | 重要橋梁(市道)の上部工落橋防止対策実施橋梁数【新規】 ※計画見直し中 | 92橋 (2010年) | 111橋 (対策対象120橋) | 120橋 |
| 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 | ④-1 中心市街地活性化対策 | 中心市街地の歩行者数 | 25,793人 (2010年) | 20%増 [30,950人] | 30%増 [33,530人] |
| | | 中心市街地の居住人口 | 12,085人 (2010年) | 5%増 [12,700人] | 30%増 [15,700人] |
| | ④-2 交流促進対策 | 観光入り込み客数 | 1,084万人 (2009年) | 1,395万人 | 1,500万人 |
| | ④-3 景観対策 | 無電柱化整備済延長(市道)【新規】 | 10.50 km (2010年) | 12.65 km | 20 km |
| 都心中心部(196ha)の緑被率【新規】 | | 14.2% (2007年) | 14.6% (2017年) | 20.0% (長期目標) | |

4. 3 重点化による戦略的な取り組み

近年の「環境モデル都市」等のモデル的な事業の認定、選定により、豊田市の交通まちづくりは、これら関連する計画、事業に焦点を当てた取り組みが求められる。そのため、関連計画上の方針・取り組み等に位置付けられ、かつ施策の枠組みを越えて目標実現に大きく寄与する“4つの取り組み”について重点化により戦略的に取り組む。

| | | | | | | | |
|--------|------------|--|---|---|--|--|-------------------------------------|
| 上位計画 | 第7次豊田市総合計画 | 短期に高い目標を達成 ⇒ 関連事業を重点戦略プログラム化 | | | | | |
| 関連計画 | | 環境モデル都市アクションプラン H21.1選定 | I T S実証実験モデル都市 H21.3選定 | 次世代エネルギー・社会システム実証地域 H22.4選定 | 中心市街地活性化基本計画 H20.7選定 | 第9次豊田市交通安全計画 H23.12策定 | |
| 交通関連事項 | 基本理念・将来像 | 人が輝き 環境にやさしく 躍進するまち・とよた | 人と環境と技術が融合する環境先進都市「ハイブリッド・シティとよた」 | I T Sを活用した人と環境にやさしい交通社会 (STAR☆T21より) | エネルギーの最適利用(平準化)が達成されている次世代型の地方都市型低炭素社会 | 緑の環境都市軸(スタジアムアベニュー)の創造 | 交通事故のない社会を目指して |
| | 方針・取り組み | ワンランクアップの安全・安心環境の構築、活発な産業を支える交通アクセスの強化、快適で潤いのある都心空間の形成、広域交流を支える交通基盤の整備、歩行者・公共交通・自動車交通が共存する新しい交通社会の実現 | 環境技術による明日の快適な低炭素社会を提案するシンボリックな都心の形成、「環境と交通技術のハイブリッド」による魅力あふれる環境交通モデルの構築 | 新しい公共交通システム、新しい車の使い方(PHV)、新しいモビリティ、プローブ・道路交通情報を活用した新しい社会、低炭素社会モデル地区 | 低炭素交通システム(公共交通利用促進、パーソナルモビリティや次世代自動車の共同利用)、低炭素社会モデル地区の整備 | 公共交通と自動車交通が調和した交通体系の実現、環境に配慮したまちづくりの実践 | 道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、研究開発及び調査研究の充実 |



4. 3 重点化による戦略的な取り組み

重点戦略
プログラム
1

公共交通の利便性の向上

市民ニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークを構築し、誰もが安心して安全に移動できるまちを目指す。

新しい交通システムの構築

①新しい車両



- 燃料電池バスなど環境に優しい車両の導入
- 目を引くデザイン、人に優しい車両の導入

②新しい停留所



- 快適なシェルター
- バスロケーションなどの情報装置の設置

③新しい道路

- バス定時性の確保
- 公共車両優先システム (PTPS) の設置



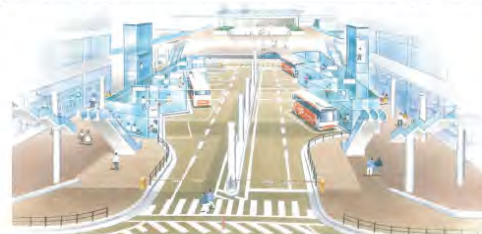
公共交通への転換

①モビリティマネジメントの実施



- 市民、企業との共働によるTDMの推進

②鉄道駅を中心としたまちづくりの一体的な推進



- 鉄道高架化
- 鉄道駅と連結したバスターミナル

公共交通の利用促進

①共通ICカードの導入 (インセンティブの検討など)



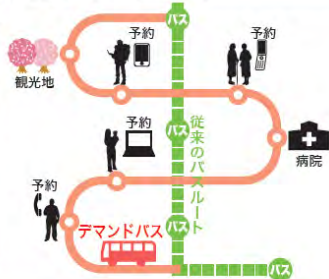
②PR活動



③バスロケーションシステム



④デマンドバス



<市民・地域、関係機関等との共働>

- 先進的なバス車両の開発・導入促進 (民間事業者、市)
- 市民・企業の共働による公共交通への転換 (市民、民間事業者、市)
- 共通ICカードによる各交通モードや商店街等の連携 (民間事業者、市)

4. 3 重点化による戦略的な取り組み

重点戦略プログラム1 公共交通の利便性の向上

| 施策 | 事業名 | 交通まちづくり行動計画の対象期間(2011~2015)での取り組み内容 | | | | | 平成28年度(2016年度)以降 | 実施主体 |
|----------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|--|-----------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------------|
| | | 平成23年度(2011年度) | 平成24年度(2012年度) | 平成25年度(2013年度) | 平成26年度(2014年度) | 平成27年度(2015年度) | | |
| 評価・改善による持続可能な公共交通の実現 | バス事業に関する評価の実施 | ダイヤ・経路等の軽微な改善の実施 | 利用者・沿線アンケート、中間評価の実施 | バス路線評価の実施、改善策の検討・実施 | ダイヤ・経路等の軽微な改善の実施 | 利用者・沿線アンケート、中間評価の実施 | 定期的な評価・改善による利便性の向上 | 市(交通政策課) |
| 新しい交通システムの構築 | バス路線への次世代車両の導入(HV、FCHVバス等) | FCHVバスの運行の継続 | | 自動車メーカーの開発動向、水素ステーションの設置状況による新型車両の投入検討 | | 車両更新 | | バス事業者 市(交通政策課) |
| | バス停上屋整備 | バス停利用者、整備用地の確保を踏まえた計画的な整備の実施 | | | | | | 国・県 市(交通政策課) |
| | バス運行の定時性の確保 | 定時性確保策の検討 | | | モデル路線での実証実験の実施と評価 | 他路線への拡大検討 | 他路線への拡大 | バス事業者 警察 市(交通政策課) |
| | 公共交通優先信号 | 公共交通優先システム(PTPS)の維持実施 | | | 他路線への拡大検討 | | | 警察 市(交通政策課) |
| 公共交通への転換 | モビリティマネジメント(エコ通勤等)の実施 | エコ通勤をすすめる会の拡充 市民向け啓発活動(エコムート)の実施 | 豊田市役所エコ通勤優良事業所の認定 | | エコ通勤優良事業所数の拡大 | | | 鉄道・バス事業者 国・県 市(交通政策課) |
| | 鉄道高架化 | 鉄道設計 | | | 事業実施 | | | 鉄道事業者 国 市(都市計画課・街路課) |
| | 駅西口バスターミナル施設整備事業 | 西口バスターミナルの検討 | バス運用方法、乗降システム、関連道路整備の検討 | | 基本設計 | 実施設計 | 整備工事 | 市(交通政策課) |
| 公共交通の利用促進 | 共通ICカードの導入 | マナカ導入検討 | 交通事業者と継続協議代替案の検討 | | 導入システムの選定 | 基幹バスへの本格導入 | 地域バスへの拡大検討 | 鉄道・バス事業者 市(交通政策課) |
| | 環境にやさしい交通利用に伴うインセンティブ付与(ICカード連携による割引制度など) | おいでんバス全路線への導入(15路線) | パークアンドライド駐車場への導入 | 風間割引制度での活用 | 地域バスへの導入検討 | 地域バスへの導入 | 継続実施 | 鉄道・バス事業者 国・県 市(環境政策課・交通政策課) |
| | パーク＆ライド駐車場整備・運用 | 八草駅駐車場拡幅工事の実施 | 八草駅駐車場共用開始、その他駐車場継続実施、貝津駅・保見駅有料化 | | 四郷駅駐車場工事設計、その他駐車場継続実施 | 四郷駅駐車場着工、その他駐車場継続実施 | | 県 市(都市整備課・交通政策課) |
| | パーク＆バスライド駐車場の確保 | 支所等6箇所のP&BR駐車場の確保維持 | 利用実態の把握と利用促進策の検討 | 駐車場の拡大検討 | | | 駐車場の拡大 | 市(交通政策課) |
| | デマンドバスの運行、バスロケーションシステムの運用 | ともえ号、旭地域バス、稲武地域バスでのデマンド運行の充実 | 福祉バスへのデマンド導入検討 バスロケーションシステムの更新検討 | | | | 民間バスの位置情報の提供 | バス事業者 市(交通政策課・各支所) |

事業推進の取り組み方針

平成19年度から構築してきたバス路線の評価・改善を実施し、地域の実情に合った利便性の高い持続可能なバスシステムを構築する。

新しいバス(燃料電池バス、ハイブリッドバス等)、新しい道路(定時性・速達性の確保)、新しいバス停(上屋、ICカード、バスロケーション等)が一体となって機能する新しい交通システムを構築し、エコモビリティライフやエコ通勤と連携することにより自動車から公共交通への転換を促進する。

4. 3 重点化による戦略的な取り組み

重点戦略
プログラム
2

次世代型低炭素交通システムの導入

クルマのまちの強みを活かし、環境モデル都市にふさわしい低炭素交通のまちを目指す。

低炭素社会モデル地区

産業業務ゾーン

- 産業交流支援施設
- ビジネスマッチング
- インキュベートオフィス
- エコ改修

交通ゾーン

- 玄関口デマンドバス乗入れ
- DSRC等によるライティングシステム
- パーソナルモビリティ走行
- 各種交通の共存
- 先進技術の見える化を図り都心地区等への展開



生活ゾーン

- スマートハウス
- 体験型住宅

緑化ゾーン

- 屋上・壁面緑化
- 駐車場緑化
- ヒートアイランド対策
- CO2定着性の高い植栽
- 風の道
- 地域材利用

- 第1期整備

低炭素型移動支援システムの導入
エネルギー源の供給体制の確立

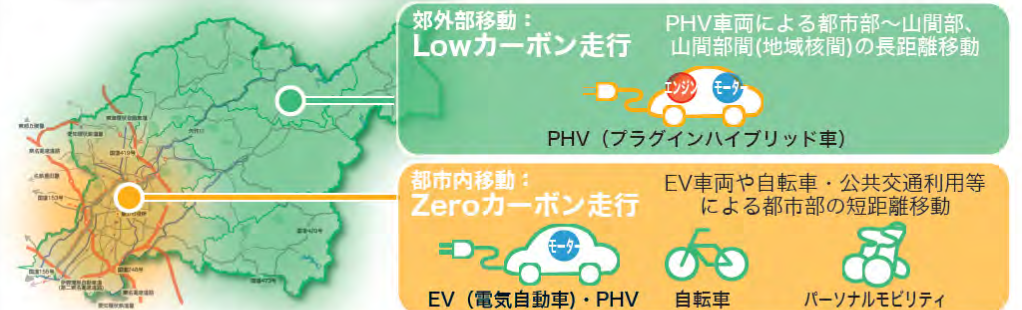


自転車利用環境の整備

①自転車走行空間の確保



②コミュニティサイクルシステムの導入



多核ネットワーク型都市内における低炭素交通による移動イメージ

<市民・地域、関係機関等との共働>

- 次世代車両、最新技術等の普及・見える化 (民間事業者、市)
- 自転車走行空間の整備促進 (国、県、市)
- 社会実験実施時の参画、官民共働による事業モデルの検討 (市民、民間事業者、市)

4. 3 重点化による戦略的な取り組み

重点戦略プログラム2 次世代型低炭素交通システムの導入

| 施策 | 事業名 | 交通まちづくり行動計画の対象期間（2011～2015）での取り組み内容 | | | | | 平成28年度（2015年度）以降 | 実施主体 |
|---|----------------------------|---|---|---------------------------|----------------|------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| | | 平成23年度（2011年度） | 平成24年度（2012年度） | 平成25年度（2013年度） | 平成26年度（2014年度） | 平成27年度（2015年度） | | |
| 実証実験による導入課題等の整理 中心市街地内の低炭素型移動支援システムの導入 | 低炭素社会モデル地区における低炭素社会事業の見える化 | 第1期整備（環境・ITS技術の見える化） | 第1期運用開始、モデル地区運営 | 第2期整備（ITS技術拡充） | 全面運用開始、モデル地区運営 | モデル地区運営 | | 民間 国・県 市（環境モデル都市推進課） |
| | EV・PHV共同利用システムの導入 | PHV20台による市民・事業所との共同利用の実施と評価 | 超小型EVによるシェアリングシステム構築 | | | 充電施設と超小型EVを活用したシェアリングシステムの実用化 | | 民間 市（交通政策課） |
| | パーソナルモビリティ導入 | 実証実験実施（模擬中心市街地） | 立乗型：低炭素社会モデル地区での運用、特区申請による公道実験シニアカー：浄水地区地下道での運用、シェアリングシステム検討 超小型EV：公道での実証実験の実施 | | | パーソナルモビリティ（超小型EV含む）のシェアリングシステムの実用化 | | 民間 警察 国 市（交通政策課） |
| | コミュニティサイクルシステムの導入 | コミュニティサイクル導入検討 | コミュニティサイクル導入準備、事業開始 | 評価実施 | 拡大検討 | | | 民間 市（交通政策課） |
| エネルギー源の供給体制の確立 | EV・PHV充電施設整備及び活用 | 充電施設への通信機能及び複数台充電システムの検討 | 充電施設への通信機能及び複数台充電システムの整備 | 充電施設の満空情報の提供 予約システムの導入 | 運用実施 | サービス施設の拡大 | 市（交通政策課・環境政策課・環境モデル都市推進課） | |
| | 次世代エネルギーのインフラ整備支援 | 設置場所等の検討 | ステーション建設着手 | 商用ステーションの展開に向けた実証実験 | | | 民間 市（交通政策課・環境モデル都市推進課・産業労政課） | |
| 次世代自動車の積極導入 | EV・PHV普及促進（購入支援拡充など） | 低公害車普及促進事業補助の実施 家庭用充電施設整備に対する補助（平成24年度～） | | | | | 市（環境政策課） | |
| | 公用車への次世代車両の導入 | 公用車EV・PHV7台導入 | 公用車EV・PHV20台/年度導入、FCV導入（平成26年度～） | | | | 市（環境モデル都市推進課・（総）庶務課・交通政策課） | |

事業推進の取り組み方針

民・産・学・官が連携し、最先端の環境技術やITSを活用した交通システムの実用化に向けた検証を実施するとともに移動や家庭における自然エネルギーや再生可能エネルギーの一体利用の可能性や効果を検討する。

実証の成果を踏まえて、次世代型交通システムの実用化を推進するとともに、自然エネルギーや再生可能エネルギーを区画整理事業や再開発事業等の面的事業に活用する。

4. 3 重点化による戦略的な取り組み

重点戦略
プログラム

3

交通事故の削減

道路インフラ整備、信号等道路交通環境の高度化、先進の車技術やITSを積極的に活用した事故抑制、交通安全講習による意識啓発など、市民参加と技術が融合した安全・安心の交通事故ゼロのまちを目指す。

交通事故調査・分析及び交通事故削減対策

①事故調査・分析及び対応策の検討

- 警察・民間との連携による交通死亡事故調査・分析
- 分析結果に基づく対策案の検討・立案

②幹線道路等の交通事故削減対策

- 事故多発地点等の交通事故削減対策（交差点改良、交通安全施設の整備など）

③自転車走行空間の整備

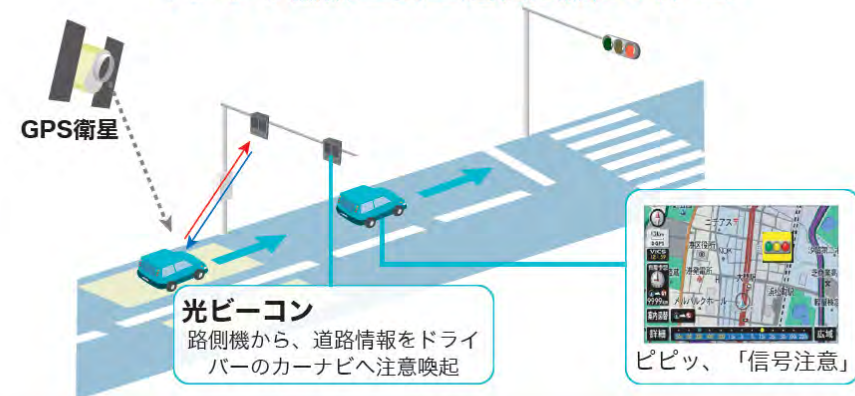
- 自転車道、自転車通行帯など
- 自転車走行マナー、ルールの徹底

④安全技術の開発

- プリクラッシュセーフティ、衝突軽減ボディなど



インフラ協調型安全運転支援システム



生活道路の速度抑制と市民参加型の安全講習

①車両速度の抑制



- ゾーン30（ハンプ等に類する施設整備）

②交通安全講習の推進



- 幼児から高齢者までの幅広い年代を対象とした交通安全講習

プローブ情報*を活用した安全運転支援情報の提供

①車載器プローブ活用

- プローブ情報より移動時間（曜日別、時間帯別）、急加減速発生箇所、CO2発生量等のデータを収集

②プローブ活用による実展開

- 渋滞、ヒヤリハット、エコルート等の情報を提供



*プローブ情報：車をプローブ（探知機）に見立てて、車に搭載されるセンサのデータを車の状態、挙動、走行している道路や周辺の自然環境を示す情報として発信するシステム

<市民・地域、関係機関等との共働>

- 事故現場調査・分析の連携（警察、民間事業者、市）
- ITSスポットと連携したプローブ情報の利活用（国、市）
- 豊田市をフィールドとした社会実験の実施と実用化の検証（国、警察、民間事業者、市）

4. 3 重点化による戦略的な取り組み

重点戦略プログラム3 交通事故の削減

| 施策 | 事業名 | 交通まちづくり行動計画の対象期間(2011~2015)での取り組み内容 | | | | | 平成28年度(2015年度)以降 | 実施主体 |
|----------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|---|---|--------------------|----------------|----------------------------------|----------------------|
| | | 平成23年度(2011年度) | 平成24年度(2012年度) | 平成25年度(2013年度) | 平成26年度(2014年度) | 平成27年度(2015年度) | | |
| 交通事故の調査・分析 | 交通死亡事故調査・分析 | 交通事故削減に向けた関係機関との連携及び会議の実施 | | 豊田警察署からの事故状況情報と自動車メーカーと共働した現場確認等による交通死亡事故調査・分析の実施と対策の提言 | | | 民間警察市(交通安全課・交通政策課) | |
| 交通事故削減対策 | 事故多発地点における交通安全対策 | (仮)事故多発地点対策の策定 | 対策実施 | | | | | 国・県市(交通安全課・調査課・土木課) |
| | 特定経路における交通安全施設整備 | 特定交通安全施設整備 | | | | | 警察市(学校教育課・交通安全課・土木課) | |
| | 特定経路以外における交通安全施設整備 | 通学路整備要望書に基づき、交通安全施設整備を施工 | | | | | 警察市(交通安全課・土木課・学校教育課) | |
| | 自転車走行空間の確保 | 自転車通行環境整備モデル地区の評価、自転車通行環境展開方針検討 | 設計 | | 整備 | | | 国・県市(調査課・土木課) |
| エリアマネジメントによる交通の安全確保 生活道路の速度抑制 | あんしん歩行エリアにおける交通事故抑止対策 | 元城地区あんしん歩行エリア事故抑止対策の実施 | 新たな地区の検討 | | 新たな地区での事故抑止対策の実施 | | | 警察市(交通安全課・調査課・土木課) |
| | 速度抑制エリア(ゾーン30)の導入検討 | 豊田警察より30kmゾーン規制説明会実施 | 30kmゾーン規制実施、効果分析・検証 | エリア拡大分析検証 | 本格的実施 | | | 警察市(交通安全課・都市計画課) |
| | 速度抑制対策の実施(ハンブ・狭さくなど) | 「豊田市ハンブ実施基準」の作成 | 社会実験実証 | | 本格的実施 | | | 市(交通安全課) |
| 市民参加型の安全講習 | 交通安全講習等の実施 | 交通安全講習、高齢者交通安全世帯訪問事業を実施、講習内容を見直し・改善 | | | | | 警察市(交通安全課) | |
| | ドライバークリニック等の実施 | 自転車安全運転講習会等を実施、講習内容を見直し・改善 | | | | | 民間警察市(交通安全課) | |
| | 安全・安心の通学路づくり | モデル校・重点校を中心にみどり線を新規設置 | モデル校・重点校を中心にみどり線を新規設置、既往設置箇所を更新 | | 希望校に新規設置、既往設置箇所を更新 | | | 警察市(学校教育課・交通安全課・土木課) |
| インフラ協調型安全運転支援システム | インフラ協調型安全運転支援システム(DSSS等)導入促進 | 市内4ヶ所での実証実験 | 市民参加型の実証実験 | 本市をフィールドとした官民共働による実用化に向けたシステムの構築 | | | 民間警察 | |
| プローブ情報を活用した安全運転支援情報の提供 | プローブ情報を活用した安全運転支援(情報等の提供) | エコドライブ車載器によるプローブデータ収集とヒヤリハットマップ作成 | ITSスポットと連携したプローブデータの活用と市民への交通安全情報、エコドライブ情報の提供 | 国や民間のプローブ情報コンテンツを活用したみちなびとよたでの情報提供の実施 | | | 提供する情報の充実 警察国・県市(交通安全課・交通政策課) | |

事業推進の取り組み方針

交通事故の大幅削減を目指し、様々な施策にチャレンジし、実用化に向けた実証を実施する。

交通死亡事故ゼロに向け、ITS等の新技術を活用し、ハードとソフトの施策をパッケージングして総合的に取り組む。

4. 3 重点化による戦略的な取り組み

重点戦略
プログラム

4

魅力ある都心にふさわしい交通計画の推進

ITSを活用し、人とクルマが共存する「かっこいい交通社会」の実現により、安全・安心・快適な魅力ある都心を再構築する。



<市民・地域、関係機関等との共働>

- 隣接の幹線道路の整備促進 (国、県、市)
- 歩行者公共交通優先エリアの導入に向けた市民参加、共働によるまちづくり (市民、民間事業者、市)
- 通過交通抑制に伴う道路空間再構築の検討 (国、県、警察、市)

4. 3 重点化による戦略的な取り組み

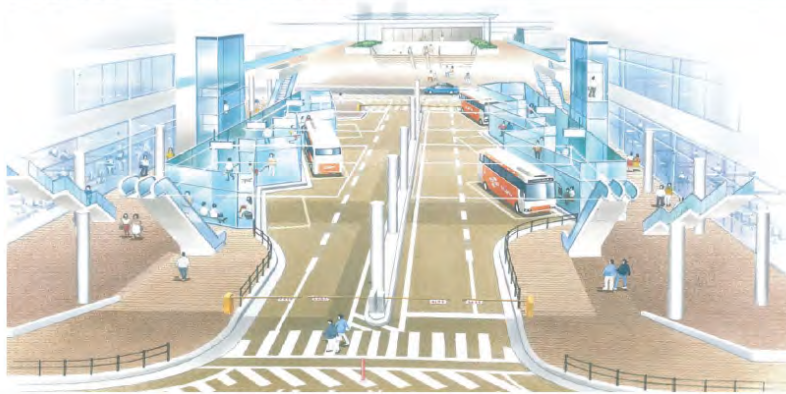
重点戦略
プログラム

4

魅力ある都心にふさわしい交通計画の推進

ITSを活用し、人とクルマが共存する「かしこい交通社会」の実現により、安全・安心・快適な魅力ある都心を再構築する。

①バスターミナルの集約化



②豊田市駅東駅口前広場整備



③駅前再開発



④屋上緑化・壁面緑化



⑤新たなモビリティ



*図はイメージであり実際の整備内容と必ずしも一致するものではありません。

4. 3 重点化による戦略的な取り組み

重点戦略プログラム4 魅力ある都心にふさわしい交通計画の推進

| 施策 | 事業名 | 交通まちづくり行動計画の対象期間(2011~2015)での取り組み内容 | | | | | 平成28年度(2016年度)以降 | 実施主体 |
|---------------------|-------------------------|--|--------------------------|---|-----------------|----------------|----------------------------|-----------------------|
| | | 平成23年度(2011年度) | 平成24年度(2012年度) | 平成25年度(2013年度) | 平成26年度(2014年度) | 平成27年度(2015年度) | | |
| 安全・安心・快適な歩行者回遊空間の確保 | 人が主体の都心づくり検討(道路断面再構築) | 都心交通計画についての関係機関協議及び市民合意形成 | | 詳細設計 | 道路整備 | | 市(都市計画課・都市整備課) | |
| | 歩行者空間整備 | (都)昭和田線における電線共同溝設計(歩道リニューアル設計) | (都)昭和田線における電線共同溝工事 | (都)昭和田線における道路改良工事(歩道リニューアル工事) | | 検討、整備等 | 国・県市(都市整備課) | |
| | 豊田市駅前口駅前広場整備事業 | 駅前広場拡張検討、計画決定に向けた関係機関協議及び市民合意形成 | | 都市計画事務手続き | 都市計画決定 | 詳細設計 | 用地取得、整備等 | 市(都市計画課・都市整備課) |
| 自動車交通の流入抑制 | 通過交通抑制エリアの導入検討 | 都心交通計画についての関係機関協議及び市民合意形成 | | 運用実証及び実用化の検証 | | | 警察、国・県市(都市計画課・交通政策課・都市整備課) | |
| | 主要道路ネットワークの整備(内外環状線の整備) | 整備促進 | | | | | | 国・県市(調査課・街路課・幹線道路推進課) |
| | 主要道路ネットワークの整備(放射道路の整備) | 整備促進 | | | | | | 国・県市(調査課・街路課・幹線道路推進課) |
| | 中心市街地駐車場対策 | 都心交通計画についての関係機関協議及び市民合意形成 | | 運用実証及び実用化の検証 | | | 利用の平準化 | 市(交通政策課・都市計画課) |
| | 荷捌き駐車場の活用 | 中心市街地においてETCを活用した荷捌き駐車場を継続実施 | | 都心交通計画を踏まえた適正配置の検討 | | | | 市(交通政策課・都市計画課) |
| 交通環境の改善 | 駅西口バスターミナル施設整備事業 | 西口バスターミナルの検討 | バス運用方法、乗降システムに関する道路整備の検討 | | 基本設計 | 実施設計 | 整備工事 | 市(交通政策課) |
| | (仮)名鉄豊田市駅総合整備事業 | | 耐震補強・バリアフリー化の事業検討 | 耐震補強・バリアフリー化事業の実施と支援 都心交通計画を踏まえた駅施設の検討 | | | 駅施設整備 | 民間市(交通政策課) |
| 関連事業 | 駅前通り北街区再開発事業 | 市街地再開発事業、都市計画決定 | 事業計画認可、再開発組合設立 | 権利変換認可、工事着手 | 工事施工 | | 民間市(都市再開発課) | |
| | 情報拠点施設の機能検討 | 都心交通計画を踏まえたインフォメーションセンターのあり方、段階的整備、適正配置の検討 | | 段階的施設整備 | 施設運用と評価 | | 駅前広場整備に合わせた施設整備 | 民間市(交通政策課・商業観光課) |
| | 施設緑化の導入促進 | 緑化地域制度の決定手続き、緑化助成の準備 | 緑化地域制度及び緑化助成の運用開始 | | 緑化地域制度及び緑化助成の運用 | | | 民間市(都市計画課・公園課) |

事業推進の取り組み方針

都心交通計画の市民合意を図るとともに、人優先のまち(通過交通の都心流入抑制)を実現するために必要な様々な施策を検証し、新たな道路空間の使い方を提案する。

駅前通り北街区再開発事業を契機に、環境や緑に配慮した人優先の新しいまちづくりを推進し、利便性の高いバスネットワークの再構築やパーソナルモビリティ等の新たな移動手段を導入していく。

4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 1 移動円滑化 ~ 道路交通対策 ~

①-2 国道248号の4車線化 (放射道路の整備)

豊田市の幹線道路の中でも、国道248号は主要な渋滞路線であり、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、北向きが2車線化により3車線化され、渋滞が緩和した。更に、南向きの2車線化による4車線化により、更なる交通渋滞の削減に努める。

▼写真：3車線化された国道248号



▼4車線拡幅後の国道248号イメージ



② 観光地における通過交通対策、渋滞対策

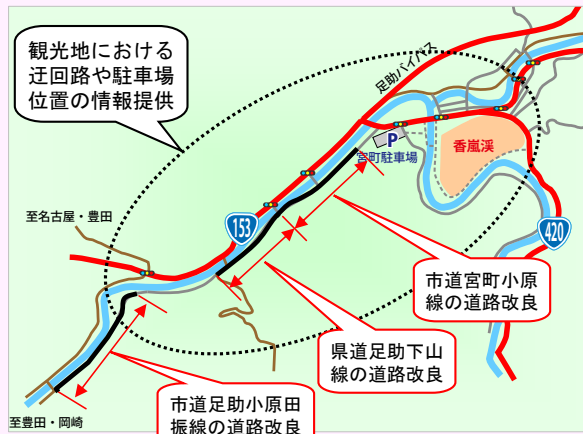
足助地域では行楽シーズンの交通渋滞が問題となっており、観光ピーク期の通過交通対策や渋滞対策のため、迂回路や駐車場情報の提供等に取り組んでいる。昨年より、同時期に開催される小原地区の四季桜まつりとの共同迂回路看板の設置や足助・小原・藤岡地区のルートマップの作成など、連携した取り組みを行っている。

今後とも、足助・小原・藤岡地区で連携した対策や足助地域の道路改良等による交通の円滑化を図り、循環型観光の促進を図る。

▼写真：国道153号の渋滞



▼足助地域 (香嵐溪) 周辺の道路網



▼香嵐溪の迂回路看板、迂回路マップ



③ モビリティマネジメント (エコ通勤等) の実施

自家用車に頼ってばかりではなく、公共交通機関や自転車、徒歩を上手に使うことで環境にやさしい通勤をするエコ通勤を支援するため、インターネットを活用した個人レベルでのエコ通勤支援システム“エコ commute”を構築し、現在この取り組みを進めている。

交通行動を記録・管理する画面に加え、実施結果や効果を参照する画面を用意し、参加者のモチベーションアップを図る。

▼エコ通勤支援システム <http://ecommute-toyota.jp/>



【これまでの取り組み】

■豊田市移動支援ポータルサイトみちなびとよた (ウェブサイト)

自動車から公共交通利用への転換を促進するため、出発地から目的地まで、どこに、どのような公共交通機関が、どのくらいの頻度で運行しているか、トータルで移動をサポートする情報を提供しているほか、観光交通に関する迂回路等の情報も提供しており、今後とも継続的に活用を図っていく。

▼経路検索画面 <http://michinavitoyota.jp>

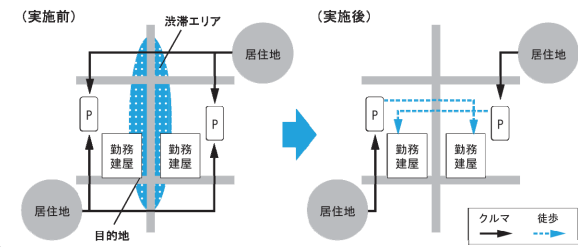


■トヨタ自動車の本社地区駐車場のゾーン制導入

トヨタ自動車では、2009年5月より、出勤時間帯の渋滞緩和を目指し、本社地区駐車場にゾーン制を導入している。

これは、勤務建屋に近い駐車場ではなく自宅に近い駐車場を割り当てることで幹線道路を横切る交通量を削減し、併せて時差出勤の促進により交通量を時間分散させるなど、総合的な対策の一環として取り組んでいるものである。

▼駐車場ゾーン制のイメージ



出典：環境報告書2011、トヨタ自動車

4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 1 移動円滑化 ~ 公共交通対策 ~

【課題】

- 自動車への過度な依存から公共交通利用への転換
- 公共交通サービスの周知による利用促進

【公共交通対策の将来目標（目指すべき姿）】

自動車の分担率が高く、公共交通の分担率は低い傾向にあることから、公共交通の利用促進を図り、過度な自動車への依存を軽減することで円滑な交通を目指す。

具体的には、交通弱者にも配慮した公共交通サービスの拡充及び新しい交通システムの導入等を実施し、公共交通への転換、公共交通の利用促進を図る。

| 評価指標 | 基準年(現状) | 2015年目標 | 2030年目標 |
|----------|--|------------------------|-------------------------|
| 公共交通利用者数 | 鉄道：54,944人/日 バス：9,084人/日 (2009年) | 94,000人/日 (鉄道・バス合計) | 168,000人/日 (鉄道・バス合計) |

【公共交通対策の主な取り組み】

| 施策 | 主な事業 |
|----------------|--|
| 公共交通の利便性の向上 | <ul style="list-style-type: none"> ●パーク＆ライド駐車場整備・運用 ●基幹バスと企業通勤バス連携 →① ●基幹バス路線の運行 ●地域バス路線の運行 ●デマンドバスの運行 ●パーク＆バスライド駐車場の確保 ●バス停上屋整備 ●バスロケーションシステムによる到着情報の提供 →② ●共通ICカードの導入 ●バス事業に関する評価の実施 ●鉄道高架化 |
| 新しい公共交通システムの導入 | <ul style="list-style-type: none"> ●バス運行の定時性の確保 ●公共交通優先信号 |

【推進する取り組み】

① 基幹バスと企業通勤バス連携（基幹バスへの転換促進）

基幹バスと企業通勤バスの連携を図るため、後払い方式の乗車券の発行や、基幹バスの路線や時刻表等の継続的なPRにより、更なる利用促進を図る。

■目的

乗降時間の短縮や、料金支払い時の利用者の負担を軽減することにより、豊田市基幹バスの利便性を高め、利用促進を図る。

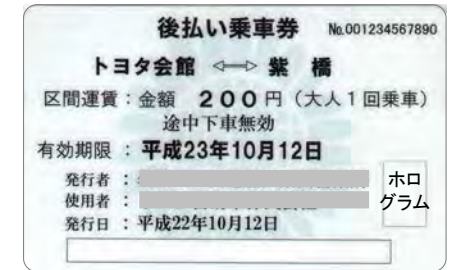
■仕組み

ICカードを利用し、乗客の利用状況を把握し、月末締切、翌月払い（後払い方式）

■その他

- ・利用者登録制
- ・豊田東環状線、土橋・トヨタ記念病院線にて利用可能（H23.8現在）

▼後払い乗車券



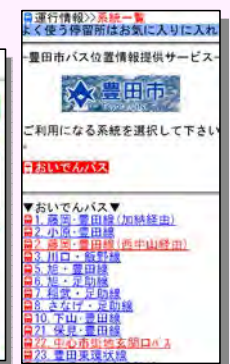
② バスロケーションシステムによる到着情報の提供

バス運行情報を提供し、安全で安心して待てるように、バス到着時刻の提供等のバスロケーションシステムを全路線に導入する。

▼バスロケーションシステム（P C）



▼同（携帯電話）



【これまでの取り組み】

■中心市街地玄関口バス

高齢者等に対する駅やバス停から離れた中心市街地の公共施設への移動手段として、平成14年から運行している。

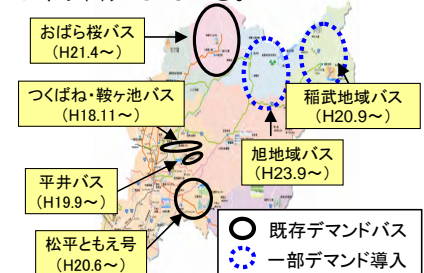


【玄関口バスの特徴】

- ・主要施設の「玄関口」にバス停を設置
- ・施設内の待合室で「バスの接近情報」を提供
- ・利用者がいる時だけ呼出しに応じて玄関口に入る
- ・気軽に使える運行本数(2~3本/時)・低運賃(100円)
- ・環境に配慮したLPGガス車の使用
- ・一部低床、乗降用スロープ、室内手すり等の導入

■デマンドバス

高齢者などの移動手段、基幹バスへの連絡手段として、電話予約に基づき、予約のないバス停には寄らないデマンドバスを、現在6路線にて導入（平成18年以降）している。



4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 2 環境 ~ 環境対策 ~

⑤ 自転車利用環境の整備

安全で快適な自転車走行空間の整備等、自転車を利用しやすい環境づくりにより、移動手段としての自転車の活用を促進する。

また、複数のレンタサイクル施設の相互利用(ネットワーク化)により自転車を面的な都市交通とするとともに、電車やバスへの乗り継ぎの利便性をも高める「コミュニティサイクルシステム」を導入する。

このような公共交通機関の利用促進にも寄与するハード・ソフトの一体的な整備を推進する。

▼整備された自転車道(豊田市停車場線)



⑥ エコドライブの推進【とよたエコドライブプロジェクト】

市民が比較的容易に実践でき、かつ交通事故防止にも実効性の高いエコドライブを全市に普及させるため、以下に示すとよたエコドライブプロジェクトの取り組みを通じて市民へのムーブメントを巻き起こしていく。



◆市内の事業所において、燃費管理・車両管理の仕組みづくりやエコドライブ研修会の開催等、エコドライブの実践及び効果について情報発信していく。

◆エコドライブによる交通安全活動の「モデル地域」としてエコドライブに集中的に取り組み、今後豊田市全域への展開を視野に入れながら推進していく。

※「4.4.3 安全・安心 ~交通事故削減対策~」に詳述

◆11月のエコドライブ月間にあわせたイベント・企画の実施、また1年間の取り組みの成果発表会(シンポジウム)の開催等、様々な媒体を活用しながら、エコドライブ普及に向けた情報発信を行っていく。



⑦ 公用車への次世代車両の導入

市民へのエコカー普及を牽引することをねらいとして、「公用車へのエコカー導入方針」に基づき、公用車として導入する車両は、次世代自動車を中心に、自動車の種類、用途に応じ、可能な限り低燃費、低排出ガスのものとする。

特に、一般公用車では、平成25年度までに全ての車両を次世代自動車または低燃費かつ低排出ガス認定車にする。

【これまでの取り組み】

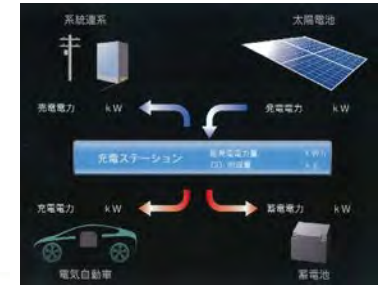
本市では、プラグインハイブリッド車(PHV)と太陽光発電施設の一体的な普及展開を図り、「自然エネルギーでクルマが走るまち」を目指している。

■EV・PHVの充電施設の整備

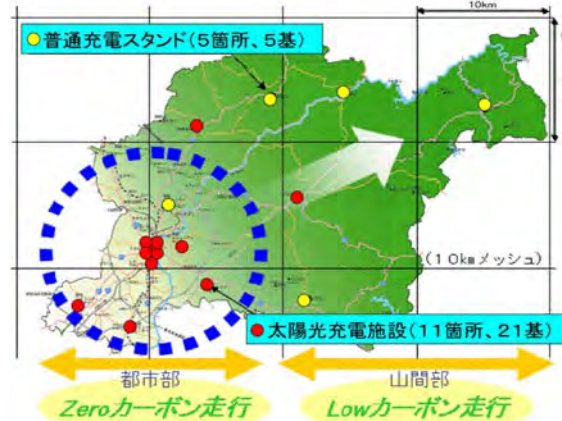
平成21年度からPHV20台の導入をはじめ、太陽光充電施設を市内11箇所21基整備することで、自然エネルギーのみで走行可能な充電施設のネットワークを構築し、平成22年3月より運用している。

更に、平成22年度に商用電源を利用する充電施設を5箇所追加整備することにより、市内に概ね10km四方間隔で充電施設を配置している。

▼太陽光発電充電施設モニター



▼充電施設配置図



太陽光充電施設

■PHVの体験試乗、一般貸出し及び充電施設の一般開放

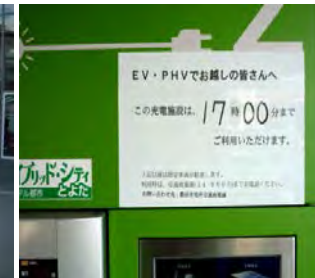
PHVの利便性や優れた環境性能を多くの市民に理解してもらうため、平成22年3月より中心市街地のイベント開催等に合わせて試乗会を実施している。

同年7月からは充電施設の一般開放を行うとともに、10月からは一般市民・市内事業所を対象にPHVの無料貸出しを実施している。

▼試乗会の風景



▼充電施設の一般開放



▼試乗(無料貸出し)案内チラシ



4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 3 安全・安心 ~ 交通事故削減対策 ~

【課題】

- 依然として多発する交通事故の更なる削減
- 増加傾向にある「歩行者や自転車利用者の事故」の削減
- 高齢社会の中、増加傾向にある「高齢者の事故」の削減

【交通事故削減対策の将来目標 (目指すべき姿)】

依然として多発する交通事故に対し、特に高齢社会への対応や歩行者等交通弱者の交通安全の確保に留意しつつ、交通事故対策を推進することにより、交通事故の無い社会を目指す。

対策にあたっては、ハード面 (交通安全施設整備等)、ソフト面 (交通安全に対する啓発活動等) の両面から対策を講じるとともに、ITSを活用した最新技術の導入や「とよた3Sドライブ」等の推進による市民との共働も視野に入れ、より効果的な交通事故の削減を目指す。

| 評価指標 | 基準年 (現状) | 2015年目標 | 2030年目標 |
|-------------------|----------------|------------------|------------------|
| 交通事故による死傷者数 | 2,629人 (2010年) | 15%削減 [2,200人以下] | 50%削減 [1,300人以下] |
| 高齢者 (65歳以上) の死傷者数 | 269人 (2009年) | 15%削減 [230人以下] | 50%削減 [130人以下] |

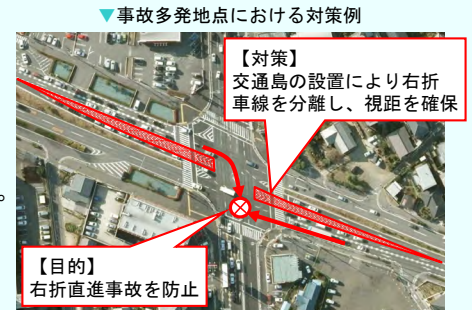
【交通事故削減対策の主な取り組み】

| | 施策 | 主な事業 |
|----------|-----------------------|--|
| 交通事故削減対策 | 交通事故の削減 | <ul style="list-style-type: none"> ● 速度抑制対策の実施 ● 交通死亡事故調査・分析 →① ● 事故多発地点における交通安全対策 →① ● あんしん歩行エリアにおける交通事故抑止対策 ● 特定経路における交通安全施設整備 ● 特定経路以外における交通安全施設整備 ● 速度抑制エリア (ゾーン) の導入検討 ● 先進安全自動車 (ASV) の普及 →② ● 自転車走行空間の確保 |
| | 交通安全教育、啓発 | <ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全市民活動の実施 ● 交通安全講習等の実施 →③ ● ドライバークリニック等の実施 ● 違反駐車等の防止 ● エコドライブの推進 →④ ● 安全・安心の通学路づくり →⑤ |
| | ITSを活用したドライバーの安全運転の支援 | <ul style="list-style-type: none"> ● プローブ情報を活用した安全運転支援 (情報等の提供) ● インフラ協調型安全運転支援システム (DSSS等) 導入促進 |

【推進する取り組み】

① 交通死亡事故調査・分析及び事故多発地点における交通安全対策

死亡事故を削減するため、警察・民間との共働により、死亡事故に関する調査・分析とともに、分析結果を踏まえた対策を実施する。また、幹線道路を中心とした事故の多発地点を対象に、交通安全施設の集中的な整備等を行うことにより、対策実施箇所における死傷事故の抑止を図る。



② 先進安全自動車 (ASV) の普及

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車が発用化されており、その普及を促進する。ASV技術の普及促進および新規技術開発のために、ASV体験や実験を行う。



③ 交通安全講習等の実施

安全のみどり線や交通安全施設等のハード対策に加え、ソフト面での取り組みとして、幼児から高齢者までの幅広い年代を対象とした交通安全講習を開催し、交通安全の意識に対する啓発を行う。

④ エコドライブの推進

交通事故削減に向けた市民の日常的なエコドライブの行動として、Slow (スロー)「ゆっくり発進・ゆっくり停止」、Smart (スマート)「余裕の車間距離で、加減速の少ない運転」、Stop (ストップ)「横断歩道で歩行者を見たら必ず止まる」の3つの「S」に的を絞った「とよた3S (スリーエス) ドライブ」を全市的に普及展開する。

▼とよた3S (スリーエス) ドライブ

- 1 Slow (スロー) 「ゆっくり発進、ゆっくり停止」
- 2 Smart (スマート) 「余裕の車間距離で、加減速の少ない運転」
- 3 Stop (ストップ) 「横断歩道で歩行者を見たら必ず止まる」

⑤ 安全・安心の通学路づくり

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、国、県、警察等と連携し、安心の通学路づくりを目指し、児童による通学路の安全点検やチラシ配布等の啓発活動とともに「安全のみどり線」の設置等 (路肩を緑色に着色) を進めている。

【これまでの取り組み】

■ 豊田市交通安全学習センターの整備

幼児から高齢者までの各年代が、交通安全に関する重点項目を理解、体得できるよう、団体講習が実施できる交通安全学習センターを整備した。

平成22年4月~3月の一般利用者：
131,497人 (内、子ども64,595人)



4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 4 魅力・活気・交流 ～ 中心市街地活性化対策 ～

【課題】

- 中心市街地の回遊性を高めるための快適な歩行空間の創出
- 中心市街地の回遊の核となる交通結節機能の強化

【中心市街地活性化対策の目標（目指すべき姿）】

豊田市の顔といえる中心市街地を、人、モノ、情報、資本が流入する魅力的で活気あふれる都心地区とすることを旨とする。

そのために、駅前広場等の交通結節点の整備や快適な歩行空間等、中心市街地内を楽しく回遊できるような環境を整備し、人、クルマ、公共交通が共存する都心交通の構築を目指す。

| 評価指標 | 基準年(現状) | 2015年目標 | 2030年目標 |
|------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| 中心市街地の歩行者数 | 25,793人 (2010年) | 20%増 [30,950人] | 30%増 [33,530人] |
| 中心市街地の居住人口 | 12,085人 (2010年) | 5%増 [12,700人] | 30%増 [15,700人] |

【中心市街地活性化対策の主な取り組み】

| 施策 | 主な事業 |
|---------------------|---|
| 魅力ある都心にふさわしい交通計画の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ● 駅前通り北地区市街地再開発事業 →① ● 駅西口バスターミナル施設整備事業 ● 豊田市駅東口駅前広場整備事業 →② ● 通過交通抑制エリアの導入検討 ● 人が主体の都心づくり検討（道路断面再構築）→③ ● 中心市街地駐車場対策 ● (仮)名鉄豊田市駅総合整備事業 ● フリーパーキング事業 |
| 安心・安全・快適な回遊性の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● パーソナルモビリティ導入 ● ショッピングカート共同利用事業 |

【推進する取り組み】

① 駅前通り北地区市街地再開発事業

対象地区は、都市計画道路豊田市停車場線、市駅前広場をはじめとした都市基盤整備及び中心市街地等の活性化を一体的に推進する必要性が高い地区であり、スタジアムアベニューを形成し、活性化に寄与する面整備を実施する。

この事業により、公共施設や商業施設の整備が行われ、更なる都市機能の集積が図られることで都市の魅力向上を目指す。



② 豊田市駅東口駅前広場整備事業

豊田市の玄関口である駅前広場を整備し、交通結節点機能強化による移動円滑化、環境空間整備による緑化・景観の向上が可能となる。また、公共交通と自動車交通の整序による交通の安全を確保する。

この事業により、魅力と活気に満ちた都心地区の創出を目指す。



③ 人が主体の都心づくり検討（道路断面再構築）

中心市街地において、人優先の道路空間の利用方法を検討する。道路の再構築による歩行者中心の道路空間への転換を図り、憩い・交流・賑わいのある都心空間の構築を目指す。

▼細街路再構築イメージ1



▼細街路再構築イメージ2



【これまでの取り組み】

- ・ 歩行空間の形成による回遊性向上（市道吹上天神線、市道神明線、市道中町線）
- ・ 歩道のリニューアル整備（竹生線、旧城線）
- ・ ETCを活用した荷さばき駐車場（西町駐車場）
- ・ サイン施設整備

4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 4 魅力・活気・交流 ～ 交流促進対策 ～

【課題】

- 農山村地域と都心の連携、交流を図るための交通ネットワークの拡充
- 地域外からの観光客等の交流促進に向けた快適な交通環境の整備

【交流促進対策の目標（目指すべき姿）】

情報提供等の移動支援サービスの充実により、観光客が何度も訪れたいくなるような快適な交通環境を整備し、交流人口の拡大を目指す。
また、分散型の都市構造のもとで、地域の拠点間を結ぶ交通ネットワークの拡充により、農山村地域と都心地区の相互連携と交流の活性化を図る。

| 評価指標 | 基準年(現状) | 2015年目標 | 2030年目標 |
|----------|--------------------|---------|---------|
| 観光入り込み客数 | 1,084万人 (2009年) | 1,395万人 | 1,500万人 |

【交流促進対策の主な取り組み】

| 施策 | 主な事業 |
|-------------------------------|--|
| 交流促進対策 観光客への快適な移動支援サービスの提供 | <ul style="list-style-type: none"> ● 移動支援・バリアフリー情報の提供 →① ● 歩行者空間整備 ● ITSスポットによる主要道路・観光情報等の提供 →② ● 「みちなびとよた（ウェブサイト）」での情報提供 ● 情報拠点施設の機能検討 |

【推進する取り組み】

① 移動支援・バリアフリー情報の提供

「移動経路」「交通手段」「目的地」等の情報について「いつでも」「どこでも」「誰でも」アクセスできるユニバーサルな環境を構築することで、誰もが自ら快適に移動できるユニバーサル社会の実現を図る。
また、移動支援により中心市街地への来訪者を増やし、活性化を図る。

▼QRコード



▼QRコードの活用イメージ



QRコードを読み取ると、周辺の地図と周辺情報が表示される。

② ITSスポットによる主要道路・観光情報等の提供

豊田市の新豊田駅西駐車場内にITSスポットが設置され、ドライバーは「対応カーナビ」から道路交通情報のほかに、ポータルサイト「みちなびとよた」を活用した交通・観光等の最新の地域情報が入手できる。



【これまでの取り組み】

- ・ 鞍ヶ池スマートICの整備
- ・ 豊田市移動支援ポータルサイト「みちなびとよた」による交通・観光情報の提供 (例：香嵐溪の紅葉シーズンの情報提供)

4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 4 魅力・活気・交流 ~ 景観対策 ~

【課題】

- 魅力的な沿道景観の創出
- 緑地と調和した都市空間の創出

【景観対策の目標（目指すべき姿）】

豊田市を訪れる人々や豊田市民に豊田市のイメージとして印象に残るような、人とクルマに快適な、上質で美しく潤い豊かな道路空間の形成を目指す。
 そのために、賑わいと活気に満ちた街並み景観や、緑に包まれた豊かな自然が感じられるまちなみ景観を形成する。

| 評価指標 | 基準年(現状) | 2015年目標 | 2030年目標 |
|------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| 無電柱化整備済延長(市道) | 10.50km (2010年) | 12.65km | 20km |
| 都心中心部(196ha)の緑被率 | 14.2% (2007年) | 14.6% (2017年) | 20.0% (長期目標) |

【景観対策の主な取り組み】

| | 施策 | 主な事業 |
|------|--------------------------|--|
| 景観対策 | 秩序だった品格が感じられる魅力的な道路空間の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ● 快適な道路空間整備事業 →① ● 魅力ある景観づくり事業 |
| | 豊かな自然を感じる魅力的な道路空間の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ● 施設緑化の導入促進 →② ● 緑陰歩道リニューアル事業 ● 緑化推進事業 |

【推進する取り組み】

① 快適な道路空間整備事業

電線類、電柱を地中化し、都市の防災機能の強化、及び都市景観の向上を図り、安全で快適なまちづくりを推進する。



② 施設緑化の導入促進

街路樹の整備や、道路空間を利用したポケットパークの整備、大型コンテナの設置などにより、道路用地の緑化を進め、緑豊かな都市空間を形成する。
 市の玄関口である駅周辺は花壇や大型コンテナなどによる植栽帯を設け、季節感のある花やデザイン性と安全の調和を考えた樹木による緑化を行う。



【これまでの取り組み】

- ・ 無電柱化(竹生線等)
- ・ 住民参加のフラワーロード(4路線)の花による景観向上
- ・ 冬の魅力創出事業
- ・ ユニバーサルデザインの導入(竹生線)
- ・ 豊田市駅周辺ユニバーサルデザイン特定事業



鞍ヶ池ルート



八草ルート

4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 5 ITS施策 ~横断的な施策~ (再掲)

【ITS実証実験モデル都市としての取り組み】

- ◇環境にやさしい交通社会の実現等のためにITSを利用して都市交通問題に取り組む「ITS実証実験モデル都市」に選定
- ◇平成24年度末までに先導的な技術・施策と既存施策を融合するとともに、ITS利用の先進モデルを全国・世界に発信することを目指す。

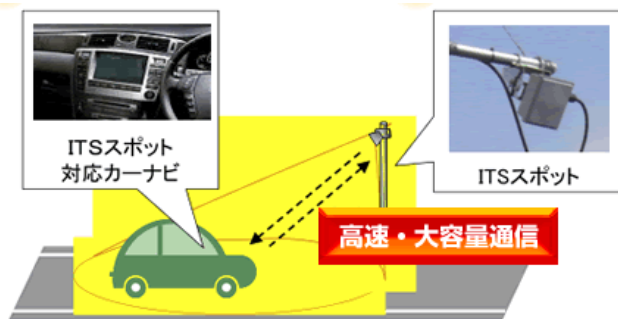
【ITSによる主な取り組み】

交通まちづくりとITSの連携により、「自動車利用による課題の最小化」「地域の楽しみ・活力の最大化」を目指す。

| 施策 | | 主な事業 |
|----------|------------|---|
| 移動円滑化 | 道路交通対策 | ●キャッシュレス駐車場の整備(DSRC) →① ●信号制御の高度化 等 |
| | 公共交通対策 | ●バスロケーションシステムによる到着情報の提供 →② ●共通ICカードの導入 等 |
| 環境 | 環境対策 | ●EV・PHV共同利用システムの導入 →③ ●環境にやさしい交通利用に伴うインセンティブ付与 等 |
| | 交通安全・安心 | ●ブローブ情報を活用した安全運転支援(情報等の提供) →④ ●インフラ協調型安全運転支援システム(DSSS等)導入促進 |
| 魅力・活気・交流 | 中心市街地活性化対策 | ●災害情報提供システムの拡充 →⑤ ●自動車蓄電池エネルギーの有効活用 等 |
| | 交流促進対策 | ●パーソナルモビリティ導入 →⑥ 等 ●「みちなびとよた(ウェブサイト)」での情報提供 →⑦ ●ITSスポットによる主要道路・観光情報等の提供 等 |

【トピックス ~ITSスポットサービスの展開~】

高速道路上を中心に設置した約1,600基の「ITSスポット」と自動車に搭載された「対応カーナビ」との間で高速・大容量通信を行い、広域的な道路交通情報や画像、音声などが提供されるとともに、自動車からも情報のやりとりが可能。(平成22年度末より社会実験開始)



【推進する取り組み】

① キャッシュレス駐車場の整備(DSRC)

- ◇駐車場にETC車載器やITSスポット対応カーナビを用いた入出場管理システムを導入し、ゲート通過の短時間化、ハンズフリー化により駐車場の入出場を円滑化
- ◇併せて、ITSスポットから道路交通情報、交通・観光等の最新の地域情報を提供

▼TM若宮パーキングにおけるETCを活用した入出場管理システム



▼新豊田駅西駐車場のITSスポットへの案内



② バスロケーションシステムによる到着情報の提供

- ◇バスの定時性を確保するためのシステムや施策を導入
- ◇バスの利便性を向上するためのバス現在地情報の提供を実施

▼バス到着案内



▼携帯電話によるバス現在地情報の提供



③ EV・PHV共同利用システムの導入【再掲】

- 市内の充電施設と通信連動するEV・PHVの予約管理・車両駐車管理システムを構築し、EV・PHVの利用環境の整備を図る。

▼予約・シェアリング機能(イメージ)



4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 5 ITS施策 ~横断的な施策~ (再掲)

④ プローブ情報を活用した安全運転支援 (情報等の提供)

- ◇ITSスポット対応カーナビ等で収集された急減速・加速等の情報をもとにヒヤリ・ハット箇所を特定 (ヒヤリ・ハットマップを作成)
- ◇ヒヤリ・ハット箇所の周辺を走行する車に対するカーナビ等から情報を提供
- ◇また、プローブ情報の環境面での活用として、走行履歴の情報からCO2排出量を算出し、市民に向けた排出状況の情報提供を実施

▼エコドライブ診断 (イメージ)



▼ヒヤリ・ハットマップ (イメージ)



▼エコルートの提供



出典：PRO-ROUTEコンソーシアム

⑤ 災害情報提供システムの拡充

市内で発生した災害情報を正確かつ迅速に提供するため、情報通信技術を活用する。

▼災害情報の集約・配信イメージ



▼車両への提供イメージ



出典：ITSをめぐる最新動向 (スマートウェイと大規模実証実験について) (社団法人日本道路協会ホームページ)

⑥ パーソナルモビリティ導入

- ◇中心市街地において、次世代パーソナルモビリティ (短距離移動をサポートする低速車両) を導入、走行空間の検討
- ◇高齢者等の中心市街地での回遊を支援

▼中心市街地におけるパーソナルモビリティの導入イメージ



⑦ 「みちなびとよた (ウェブサイト)」での情報提供

豊田市移動支援ポータルサイト「みちなびとよた」やITS情報センターにおいて観光地情報の提供を行い、地域の認知度向上・観光客の誘致を支援する。

【これまでの取り組み】

■移動円滑化

- ・情報板やインターネット等による所要時間情報等の経路情報提供
- ・ETCを活用した多様な料金設定
- ・信号制御の高度化 等

■環境

- ・エコポイントのICカードとの連携
- ・インターネットによるエコ通勤のTFPやエコドライブの支援 等

■安全・安心

- ・情報板等による狭小幅員道路の通行支援
- ・通過交通の発生抑制を目的としたカーナビへの情報提供 等

■魅力・活気・交流

- ・ITS情報センター (みちなびとよた) における情報提供
- ・駐車場利用のノンストップ化 (ETC活用) 等

4. 4 交通まちづくり行動計画の施策概要

4. 4. 6 自転車関連施策 ~重点的に取り組む個別施策~ (再掲)

【豊田市の自転車を活用したまちづくり計画】

◇豊田市では、無公害で環境にやさしく、健康的で都市内交通として有能な自転車を都市の総合交通体系の中に組み込み、自動車だけに依存しない「かしこい交通社会づくり」を推進するため、平成18年度に『自転車を活用したまちづくり計画』を策定し、自転車が安全で快適に通行できる環境づくりに取り組んでいる。
 ◇近年の自転車に関する社会動向や豊田市の自転車を取り巻く問題・課題などを踏まえ、「自転車を活用したまちづくり計画」では以下の目標と基本方針を掲げている。

**市民が健康 まちが健康
健やかサイクルシティ豊田**

■ 将来目標

- 自転車に起因する交通事故の削減
- 自転車利用による市民の健康増進
- 自動車から自転車への転換による環境負荷の軽減
- 幹線自転車道の整備推進

■ 基本方針

- 安全・快適・便利に走れる
道路空間の整備
- 自転車の利用性を向上する
高質空間の整備
- 自転車活用を促進する
システム・環境等の整備
- 自転車まちづくりを支える
ソフト面の整備・充実

自転車利用拡大に向けたキャッチフレーズ

自転車に乗ろう！ まちへ会社へ駅へ 週1回

通勤や通学、買い物などで、週1回、自動車ではなく自転車を利用することによって、目標年次には自転車利用者が以下のように増加する

| 目標年次 | 現在の自動車のトリップ数 | 転換目標* | | 利用者数(二輪車) |
|------------------|----------------------------|-------|---------|-----------|
| | | 割合 | トリップ数 | |
| 中間目標年次 平成22年度 | 737,600 | 5% | 約14,500 | 約1.2倍 |
| 目標年次 平成24年度 | うち5km未満のトリップ数 ：約290,000 | 10% | 約29,000 | 約1.4倍 |
| 長期目標年次 平成37年度 | | 25% | 約72,500 | 約2倍 |

*5km未満の自動車移動に対する割合及びトリップ数

自転車への転換による中間目標年次のCO₂削減量：約3,600t/年
*全体目標(93,600t/年)の約3.9%
(豊田都市圏 新交通円滑化 CO₂削減総合計画より)

出典：自転車を活用したまちづくり計画 (H18)

【推進する取り組み】

① ドライバークリニック等の実施

これまで実施されてきた自転車の交通安全啓発活動を引き続き推進する。その一環として、豊田市交通安全学習センターにおいて、自転車利用の多い中学生・高校生を対象とした自転車の安全運転講習を実施する。

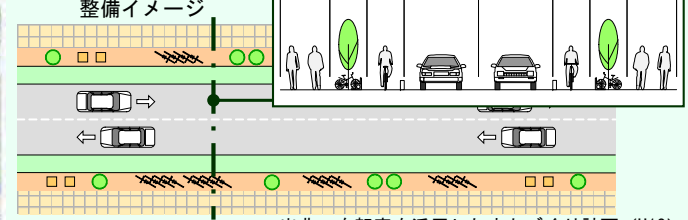
② 自転車走行空間の確保

通勤・通学・観光・健康などの視点から、歩行者と自転車が分離された自転車走行空間の確保を引き続き検討、推進する。

▼自転車走行空間のイメージ



▼自転車走行空間の整備イメージ

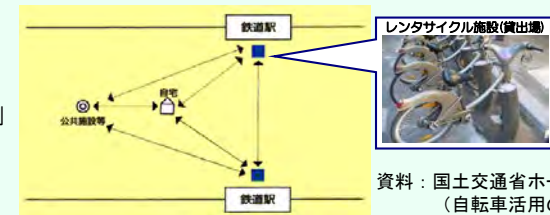


出典：自転車を活用したまちづくり計画 (H18)

③ コミュニティサイクルシステムの導入

複数のレンタサイクル施設の相互利用(ネットワーク化)により、駅からの端末交通の充実を図る「コミュニティサイクルシステム」導入に向けた検討、準備を進める。

▼コミュニティサイクルシステムのイメージ



資料：国土交通省ホームページ (自転車活用のまちづくり)

【これまでの取り組み】

■自転車ネットワーク(自転車道整備等)

自転車通行環境整備モデル地区の指定(国交省)を受け、豊田スタジアム周辺の道路(市道豊田市停車場線など)で平成20年度より自転車道の整備に着手し、総延長約6kmのうち約5kmの整備が完了。残り約1kmの区間は平成23年度中の完成を目指し、現在整備中。

▼豊田市停車場線における自転車走行空間の整備(左：物理的分離、右：視覚的分離)



■自転車の交通安全啓発

平成22年度より、自転車走行空間の整備を進めている豊田スタジアム周辺の道路において、歩行者と自転車が「分離」された自転車走行空間を安全、快適に通行するよう、各季の交通安全市民運動期間において、近隣高校の先生と生徒、警察などと連携しつつ、自転車利用者に対して重点的に「自転車の正しい通行方法の呼びかけ」を実施。

■自転車活用計画・整備計画

平成18年度に、自転車利用促進の一環として『自転車走りやすさマップ』を作成し、自転車の利用啓発を実施。走りやすさマップでは、自転車での道路の走りやすさや勾配、危険と思われる箇所、観光スポットや休憩施設等の位置を紹介しており、市役所や各支所での配布、豊田市ホームページでの閲覧も可能。

▼豊田市自転車走りやすさマップ



■まちなかレンタサイクル

豊田市の社会実験を経て、豊田市駅前を中心とした中心市街地で利用可能な“まちなかレンタサイクル”を民間事業者が事業化。豊田市駅周辺の中心市街地3ヶ所に貸出場所があり、料金は普通自転車100円、電動自転車200円。



■駐輪場の運用

平成23年9月末現在の駐輪場箇所数は43箇所(うち有料1箇所・無料42箇所)。→名古屋鉄道沿線：23箇所、愛知環状鉄道沿線：16箇所、バス停：4箇所

みちなびとよた内の貸出場▼

4. 5 交通まちづくり行動計画の事業一覧

【移動円滑化 ~道路交通対策~】

| 施策 | 事業名 | 事業内容 | 実施主体 | 実施箇所 | 交通まちづくり行動計画の対象期間(2011~2015)での取り組み内容 | | | | | 中・長期の取り組み内容 (平成28年度以降 (2016年度以降)) | 重点戦略 プログラム 上の事業 | ITS 関連事業 |
|-------------------------|-----------------------------------|--|-----------------------------|---------|---|---------------------------------|---|--------------------|--------------------|---|-----------------------|-------------|
| | | | | | 平成23年度 (2011年度) | 平成24年度 (2012年度) | 平成25年度 (2013年度) | 平成26年度 (2014年度) | 平成27年度 (2015年度) | | | |
| ITS活用による 交通流整理 | 荷別き駐車場の活用 | 中心市街地においてETC等を活用した荷別き駐車場を運用し、路上駐車低減を図る。 | 市(交通政策課・都市計画課) | 中心市街地 | 中心市街地においてETCを活用した荷別き駐車場を継続実施 | | 都心交通計画を踏まえた適正配置の検討 | | | 継続実施 | ④ | ★ |
| | イベント時駐車場有効活用事業 | 大規模イベント開催時において、豊田市駅周辺の駐車場の満空情報提供(駐車場案内システム)や適切な案内誘導を実施する。 | 警察 民間事業者 市(交通政策課) | 中心市街地 | イベント開催時の情報提供継続実施 | | | | | 継続実施 | | ★ |
| | キャッシュレス駐車場の整備(DSRC) | ETCを活用し、料金所をワンストップで通過できる駐車場を運用する。 | 民間事業者 市(交通政策課) | TM若宮駐車場 | TM若宮駐車場にてETCを活用した駐車場の運用継続実施 | | ITS車載器の活用検討 | | | 継続実施 | | ★ |
| | 信号制御の高度化 | モデルラート等による信号制御を実施し、道路交通の円滑化を図る。 | 警察 市(交通政策課) | 市内特定路線 | モデルラート等による信号制御を継続実施 | | | | | 継続実施 | | ★ |
| TDM施策による環境にやさしい交通への転換 | モビリティマネジメント(エコ通勤等)の実施 | 企業、市民向けにエコ通勤の推進を行い、公共交通への転換やTDM促進を図る。 | 鉄道・バス事業者 国・県 市(交通政策課) | 市内全域 | エコ通勤をすすめる会の拡充 市民向け啓発活動(エコ通勤)の実施 | | 豊田市役所エコ通勤優良事業所の認定 | エコ通勤優良事業所数の拡大 | | 継続実施 | ① | |
| 道路交通対策 主要道路ネットワークの整備 | 主要道路ネットワークの整備(内外環状線の整備) | 国道153号豊田北バイパス、国道155号豊田南バイパス、(都)水源橋線(曙町ほか)、(都)高橋畑谷線(野見町ほか)の整備を実施する。 | 国・県 市(調査課・街路課・幹線道路推進課) | 市内特定路線 | 整備促進 | | 整備促進、 国道155号豊田南B P L=1.1km(2/4)供用予定 | 整備促進 | | 継続実施 | ④ | |
| | 主要道路ネットワークの整備(放射道路の整備) | 国道153号(陣中町)、国道248号(下市場町ほか)、国道419号(上原町ほか)、(都)豊田則定線(日の出町ほか)、(都)豊田刈谷線(中田町ほか)、(都)豊田刈谷線(朝日町ほか)、(都)豊田刈谷線(西岡町ほか)、(都)豊田則定線(摩母町ほか)の整備を実施する。 | 国・県 市(調査課・街路課・幹線道路推進課) | 市内特定路線 | 整備促進 | | 整備促進、 国道153号(陣中町) L=1.2km(4/4)供用予定、 国道153号(陣中町) L=0.7km(4/4)供用予定、 (都)豊田刈谷線(朝日町ほか) L=0.65km(4/4)供用予定、 (都)豊田刈谷線(若草町ほか) L=0.4km(4/4)供用予定 | 整備促進 | | 継続実施 | ④ | |
| | 主要道路ネットワークの整備(名古屋連絡道路の整備) | 国道153号豊田西バイパス、(主)名古屋岡崎線(和会町ほか)の整備を実施する。 | 国・県 市(調査課・幹線道路推進課) | 市内特定路線 | 整備促進 | | 整備促進 国道153号豊田西B P L=1.0km(4/6)供用予定 | 整備促進 | | 継続実施 | | |
| | 主要道路ネットワークの整備(産業の活性化を支えるアクセス道路整備) | 国道307号(野見山拡幅、九久平交差点改良、橋ノ瀬バイパス、横引峠現道改良、横引峠バイパス)、市道泉投公園線(御船町)の整備を実施する。 | 国・県 市(調査課・街路課・幹線道路推進課) | 市内特定路線 | 整備促進 | | | | | 継続実施 | | |
| | 主要道路ネットワークの整備(市域の一体性を高める道路整備) | 国道153号(明川町)、国道419号(油町)(藤岡飯野町)(北條平町)、国道420号(安美京町ほか)、国道473号(黒坂町ほか)、(主)豊田明皆線(浅谷町ほか)、(主)足助下山線(大沼町ほか)(冷田町)の整備を実施する。 | 国・県 市(調査課・幹線道路推進課) | 市内特定路線 | 整備促進、国道153号明川付加車線改良(明川町) L=1.0km供用予定 | | 整備促進 | | | 継続実施 | | |
| ボトルネック箇所の解消 | 主要道路ネットワークの整備(交差点改良事業) | 新交差点改良計画に基づき交通渋滞の解消を図る。 | 国・県 市(調査課) | 市内特定路線 | 整備促進 | | | | | 継続実施 | | |
| | 観光地における通過交通対策、渋滞対策(道路整備) | 観光地における渋滞軽減を目的とした道路改良を実施する。 | 県 市(地域建設課) | 足助地区ほか | 巴川左岸の市道拡幅の設計と用地取得、 県道の拡幅支援 | 巴川左岸の市道拡幅の用地取得と工事着手、 県道の拡幅支援 | 巴川左岸の市道拡幅の工事実施、 県道の拡幅支援 | | 継続実施 | | | |
| | 観光地における通過交通対策、渋滞対策(情報提供) | 観光地における迂回路や駐車場位置の情報提供を行う。 | 警察、県 市(交通安全課・調査課・足助支所) | 足助地区ほか | 渋滞長調査及び情報提供、誘導員による迂回路情報提供 | | | | | 継続実施 | | |

4. 5 交通まちづくり行動計画の事業一覧

【移動円滑化 ~公共交通対策~】

| 施策 | 事業名 | 事業内容 | 実施主体 | 実施箇所 | 交通まちづくり行動計画の対象期間(2011~2015)での取り組み内容 | | | | | 中・長期の取り組み内容 平成28年度以降 (2016年度以降) | 重点戦略 プログラム 上の事業 | ITS 関連事業 | |
|----------------|------------------------------|---------------------------------------|--|----------------------------|-------------------------------------|---|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------|-------------|---|
| | | | | | 平成23年度 (2011年度) | 平成24年度 (2012年度) | 平成25年度 (2013年度) | 平成26年度 (2014年度) | 平成27年度 (2015年度) | | | | |
| 公共交通対策 | 公共交通の利便性の 向上 | バス事業に関する評価の実施 | バス事業について効率的な運行を検討するため、バス評価を実施する。 | 市(交通政策課) | 市内全域 | ダイヤ・経路等の 軽微な改善の実施 | 利用者・沿線アンケート、 中間評価の実施 | バス路線評価の実施、 改善策の検討・実施 | ダイヤ・経路等の 軽微な改善の実施 | 利用者・沿線アンケート、 中間評価の実施 | 定期的な評価・改善 による利便性の向上 | ① | |
| | | バス停上屋整備 | 快適なバス停を整備するため、上屋・ベンチ・案内情報等を設置する。 | 国・県 市(交通政策課) | 市内バス停 | バス利用者、整備用地の確保を踏まえた計画的な整備の実施 | | | | | 継続実施 | ① | |
| | | 鉄道高架化 | 鉄道の高架化の実施により公共交通の利便性を向上させる。 | 鉄道事業者 国 市(都市計画課・街路課) | 若林地区 | 鉄道設計 | | 事業実施 | | | 継続実施 | ① | |
| | | 共通ICカードの導入 | おいでんバスにおける共通ICカードの導入を検討する。 | 鉄道・バス事業者 市(交通政策課) | 公共交通機関他 | マナカ導入検討 | バス運用方法、乗降システムの検討 関連道路整備の検討 | | 導入システムの選定 | 基幹バスへの本格導入 | 地域バスへの拡大検討 | ① | ★ |
| | | パーク&ライド駐車場整備・運用 | パーク&ライド駐車場の整備、運用を行い、鉄道の利便性を向上させる。 | 県 市(都市計画課・交通政策課) | 末野原駅 四郷駅 八草駅他 | 八草駅駐車場拡充工事の 実施、四郷駅・末野原駅・ 貝津駅・保見駅駐車場運用 | 八草駅駐車場共用開始、その他駐車場継続実施、 貝津駅・保見駅有料化 | | 四郷駅駐車場工事設計、 その他駐車場継続実施 | 四郷駅駐車場着工、 その他駐車場継続実施 | 四郷駅駐車場供用開始、 その他駐車場継続実施 | ① | ★ |
| | | パーク&バスライド駐車場の確保 | P&BR用の駐車場を確保し、バスの利用促進を向上させる。 | 市(交通政策課) | 支所付近 | 支所等6箇所の P&BR駐車場の 確保維持 | 利用実態の把握と 利用促進策の検討 | 駐車場の拡大検討 | | 駐車場の拡大 | ① | | |
| | | デマンドバスの運行 | デマンドバスシステムにより、バス輸送の効率的な運行を図る。 | バス事業者 市(交通政策課、各支所) | 市内特定路線 | ともえ号、旭地域バス 福武地域バスでの デマンド運行の充実 | 福祉バスへのデマンド導入検討 バスロケーションシステムの更新検討 | | | 民間バスの位置 情報の提供 | ① | ★ | |
| | | バスロケーションシステムによる 到着情報の提供 | バス利用時における待ち時間短縮のため、バスロケーションシステムによる到着時間を提供する。 | バス事業者 市(交通政策課) | 市内バス停 | システムの維持・改善、 バスロケ対応総合公共交通 案内板の維持 | システムの維持・改善、バスロケ対応総合公共交通案内板の拡充 | | | | 継続実施 | | ★ |
| | | 基幹バスと企業通勤バス連携 | 企業通勤バスとの連携を図り、公共交通の利用促進を図る。 | 民間 市(交通政策課) | 基幹バス路線 | 通勤バス実施企業との連携調整、 通勤バスの減便と基幹バスへの転換 | 連携路線の拡大 | | | | 継続実施 | | |
| | | 基幹バス路線の運行 | 地域間の幹線系統として基幹バス路線のバス運行を実施する。 | バス事業者 市(交通政策課) | 基幹バス路線 | 評価を踏まえた見直し、 利用促進 | 中間評価の実施 | 路線評価 | 評価を踏まえた見直し | 中間評価の実施 | 継続実施 | | |
| 地域バス路線の運行 | 地域内の移動手段として地域バス路線のバス運行を実施する。 | バス事業者 市(交通政策課、各支所) | 市内特定路線 | 評価を踏まえた見直し、 利用促進 | 中間評価の実施 | 路線評価 | 評価を踏まえた見直し | 中間評価の実施 | 継続実施 | | | | |
| 新しい公共交通システムの導入 | バス運行の定時制の確保 | バスの定時制確保のために必要な交通システムを検討する。 | バス事業者 警察 市(交通政策課) | 市内特定路線 | 定時制確保策の検討 | | | モデル路線での実証 実験の実施と評価 | 他路線への拡大検討 | 他路線への拡大 | ① | ★ | |
| | 公共交通優先信号 | 公共交通優先システム(PTPS)の活用検討により、バスの定時制確保を行う。 | 警察 市(交通政策課) | 市内特定路線 | 公共交通優先システム(PTPS)の維持実施 | | | 他路線への拡大検討 | | 継続実施 | ① | ★ | |

4. 5 交通まちづくり行動計画の事業一覧

【環境 ~環境対策~】

| 施策 | 事業名 | 事業内容 | 実施主体 | 実施箇所 | 交通まちづくり行動計画の対象期間(2011~2015)での取り組み内容 | | | | | 中・長期の取り組み内容 平成28年度以降 (2016年度以降) | 重点戦略 プログラム 上の事業 | ITS 関連事業 | |
|----------|----------------------|---|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|----------------------------------|--|----------------------------|---------------------------------------|-----------------------|-------------|---|
| | | | | | 平成23年度 (2011年度) | 平成24年度 (2012年度) | 平成25年度 (2013年度) | 平成26年度 (2014年度) | 平成27年度 (2015年度) | | | | |
| 環境 対策 | エコドライブの実践 | エコドライブの推進 | 主に、交通安全市民会議を中心に交通事故削減を主眼としたエコドライブ「とよた3S(スリーエス)ドライブ」を市民運動として展開する。 | 民間 市(交通安全課、環境モ テル都市推進課) | 市内全域 | 警察や交通関係団体と連携してとよた3Sドライブを実践展開 | | | | | 継続実施 | | |
| | | エコドライブ車載器の活用 | エコドライブを美観できる車載器を活用し、エコドライブへの取り組み成果の見える化を行う。 | 市(交通政策課) | 市内全域 | エコドライブ診断の実施 | エコドライブ効果検証、 CO2の見える化実施 | | | | | | |
| | 次世代型低炭素交通 システムの導入 | バス路線への次世代車両の導入 (HV、FCHVバス等) | 低炭素な公共交通の整備のため、基幹バス・地域バスへ次世代車両(FCHV、HV、PHV)を導入する。 | バス事業者 市(交通政策課) | 基幹バス路線 地域バス路線 | FCHVバスの運行の継続 | | 自動車メーカーの開発動向、水素ステーションの 設置状況により新型車両の投入検討 | 車両更新 | 継続実施 | ① | | |
| | | 環境にやさしい交通利用に伴う インセンティブ付与 | エコポイント車載器の搭載バス車両の拡充、公共交通との連携等利用者へのインセンティブ付与を 検討、実施する。 | 鉄道・バス事業者 国・県 市(環境政策課、交通政策課) | 公共交通機関地 | おいでんバス全路線 への導入(15路線) | パークアンドライド 駐車場の導入 | 屋間割引制度 での活用 | 地域バスへの 導入検討 | 地域バスへの導入 | 継続実施 | ① | ★ |
| | | 低炭素社会モデル地区における 低炭素社会事業の見える化 | 低炭素社会を体験する「低炭素地区モデル地区」を 中心市街地に整備し、先進技術の見える化 を行う。 | 民間 国・県 市(環境モデル都市推 進課) | 中心市街地 | 第1期整備(地区造成、緑 化、PRパビリオン、IT S技術、エネルギー、マ シメントシステム、スマ ートハウスなど) | 第1期運用開始、 モデル地区運営 | 第2期整備(地区造成、緑 化、産業関連施設、スマ ートハウスなど) | 全面運用開始、 モデル地区運営 | モデル地区運営 | 継続実施 | ② | ★ |
| | | EV・PHV共同利用システムの導入 | 環境負荷の小さい次世代エコカー(EV、PH V)を共同利用するために必要となるシステムを 導入する。 | 民間 市(交通政策課) | 中心市街地 各支所 | PHV20台による市民・ 事業所との共同利用の実施 と評価 | 超小型EVによるシェアリングシステム構築 | | | 充電施設と超小型EVを 活用したシェアリングシ ステムの実用化 | | ② | ★ |
| | | EV・PHV充電施設整備及び活用 | 低炭素交通システムとの連携を行い、市民への次 世代自動車普及のための環境を整備する | 市(交通政策課・環境 政策課・環境モデル都 市推進課) | 中心市街地 各支所 | 充電施設への通信 機能及び複数台充電 システムの検討 | 充電施設への通信 機能及び複数台充電 システムの整備 | 充電施設の満空情報の提供 予約システムの導入 | 運用実施 | サービス施設の拡大 | ② | ★ | |
| | | 次世代エネルギーのインフラ整備支 援 | 低炭素社会実現のインフラ整備のため、民間によ る水素ステーション等の整備を支援する。 | 民間 市(交通政策課・環境モデル 都市推進課・産業政策課) | 市内 | 設置場所等の検討 | ステーション 建設着手 | 商用ステーションの展開に向けた実証実験 | | 継続実施 | ② | | |
| | | EV・PHV普及促進 (購入支援拡充など) | 次世代自動車を広く市場に普及させるため、低公 害車普及促進事業補助金の対象にPHV・FCを 追加する。 | 市(環境政策課) | 中心市街地 | 【補助件数】 HV・EV:2,440件 PHV : 400件 | 【各年度の補助件数】 EV・PHV:1,200件/年度 | | | | ② | | |
| | 自転車利用環境の整 備 | コミュニティサイクルシステムの導入 | 民間 市(交通政策課) | 中心市街地 | コミュニティサイクル導入検討 | コミュニティサイクル 導入準備、事業開始 | 評価実施 | 拡大検討 | 継続実施 | ② | ★ | | |
| | 自動車単体の 低公害・低燃費化 | 公用車への次世代自動車(EV、PHV、FC)を 積極的に導入・利活用し、市民に環境に優しい車 輛のPRを行う。 | 市(環境モデル都市推 進課・総務課、交通 政策課) | 市内 | 公用車EV・PHV 7台導入 | 公用車EV・PHV20台/年度導入 | | | 公用車への EV・PHV・FC 積極導入 | ② | | | |
| | 沿道環境の保 全 | 沿道環境の監視 | 伊勢湾岸自動車道や主要路線での大気・気象・騒 音測定を実施し、沿道環境の監視を行う。 | 国・県 市(道路関係事業課・幹線道 路推進課・環境保全課) | 伊勢湾岸道、市 内主要幹線道路 等 | 伊勢湾岸自動車道や主要路線での自動車排ガス調査や騒音振動調査を実施 | | | 継続実施 | | | | |

4. 5 交通まちづくり行動計画の事業一覧

【安全・安心 ~交通事故削減対策、防災・災害対策~】

| 施策 | 事業名 | 事業内容 | 実施主体 | 実施箇所 | 交通まちづくり行動計画の対象期間(2011~2015)での取り組み内容 | | | | | 中・長期の取り組み内容 平成28年度以降 (2016年度以降) | 重点戦略 プログラム 上の事業 | ITS 関連事業 | | |
|---------------|-----------------------|------------------------------|---|---|-------------------------------------|--|---|---|--------------------|---------------------------------------|-----------------------|-----------------|---|--|
| | | | | | 平成23年度 (2011年度) | 平成24年度 (2012年度) | 平成25年度 (2013年度) | 平成26年度 (2014年度) | 平成27年度 (2015年度) | | | | | |
| 交通事故削減対策 | ITSを活用したドライバーの安全運転の支援 | インフラ協調型安全運転支援システム(DSSS等)導入促進 | 社会実験の実施時のフィールド提供等により、導入促進を行う。 | 民間 警察 | 市内特定路線 | 市内4ヶ所での実証実験 | 市民参加型の実証実験 | 本市をフィールドとした官民共同による実用化に向けたシステムの構築 | | | 実用化 | ③ | ★ | |
| | | プローブ情報を活用した安全運転支援(情報の提供) | プローブ情報を収集し、分析することにより危険箇所等の交通安全情報を提供する。 | 警察 国・県 市(交通安全課・交通政策課) | 市内全域 | エコドライブ車載器によるプローブデータ収集とヒヤリハットマップ作成 | ITSスポットと連携したプローブデータの活用と市民への交通安全情報、エコドライブ情報の提供 | 国や民間のプローブ情報コンテンツを活用したみちナビとよたでの情報提供の実施 | | | 提供する情報の充実 | ③ | ★ | |
| | 交通事故の削減 | 交通死亡事故調査・分析 | 交通死亡事故調査・分析を行い、道路改良、道路標識設置等を行い交通死亡事故を削減する。 | 民間 警察 市(交通安全課・交通政策課) | 市内全域 | 交通事故削減に向けた関係機関との連携及び会議の実施 | | 豊田警察署からの事故状況情報と自動車メーカーと共働した現場確認等による交通死亡事故調査・分析の実施と対策の提言 | | | 継続実施 | ③ | | |
| | | 事故多発地点における交通安全対策 | 事故原因を特定することで道路改良等を実施し、交通事故を削減する。 | 国・県 市(交通安全課・調査課・土木課) | 市内特定路線 | (仮)事故多発地点対策の策定 | | 対策実施 | | | 継続実施 | ③ | | |
| | | 特定経路における交通安全施設整備 | 学校周辺の通学路を対象とした交通安全施設を整備する。 | 警察 市(学校教育課・交通安全課・土木課) | 市内特定箇所 | 青木小学校区の特定交通安全施設整備 | 井上小学校区の特定交通安全施設整備 | | | | | ③ | | |
| | | 特定経路以外における交通安全施設整備 | 通学路整備要望書に基づいた交通安全施設整備(カーブミラーや防護柵の設置等)を行う。 | 警察 市(交通安全課・土木課・学校教育課) | 市内全域 | 通学路整備要望書に基づき、交通安全施設整備を施工 | | | | | 継続実施 | ③ | | |
| | | 自転車走行空間の確保 | 自転車の利用促進の一環として、歩行者と自転車が見通し確保された自転車走行空間の確保するため、自転車道整備等を行う。 | 国・県 市(調査課・土木課) | 市内特定路線 | 自転車通行環境整備モデル地区の整備効果の検証、自転車通行環境整備方針検討 | 設計 | 整備 | | | 継続実施 | ③ | | |
| | | あんしん歩行エリアにおける交通事故抑制対策 | 歩行者や自転車が安全に通行できるような市内特定箇所にて歩道整備や路肩のカラー化等を行う。 | 警察 市(交通安全課・調査課・土木課) | 市内特定箇所 | 元城地区あんしん歩行エリア事故抑制対策の実施 | 新たな地区の検討 | 新たな地区での事故抑制対策の実施 | | 新たな地区での事故抑制対策の検討 | ③ | | | |
| | | 速度抑制エリア(ゾーン30)の導入検討 | 中心市街地での速度抑制策として、30km/hゾーン規制を行う。 | 警察 市(交通安全課・都市計画課) | 中心市街地 | 豊田警察署より30kmゾーン規制説明会実施 | 30kmゾーン規制実施、効果分析・検証 | エリア拡大分析検証 | | 本格的実施 | 継続実施 | ③ | | |
| | | 速度抑制対策の実施 | ハンパ・狭さく等による社会実験を実施し、生活道路への進入車両の速度抑制を図る。 | 市(交通安全課) | 市内特定箇所 | 「豊田市ハンパ実施基準」の作成 | 社会実験実証 | 本格的実施 | | | 継続実施 | ③ | | |
| | 交通安全教育、啓発 | 交通安全講習等の実施 | 豊田市交通安全学習センターが幼児から高齢者までの幅広い年代を対象とした交通安全講習を施設内講習、出張講習の两种方式で実施する。また、事故割合の高い高齢者を対象とした高齢者交通安全世帯訪問事業を実施する。 | 警察 市(交通安全課) | 市内全域 | 交通安全講習、高齢者交通安全世帯訪問事業を実施、講習内容を見直し・改善 | | | | | 継続実施 | ③ | | |
| | | ドライバークリニック等の実施 | 豊田市交通安全学習センターが自転車利用の多い中学生・高校生を対象とした自転車の安全運転講習を主に出張方式で実施する。 | 民間 警察 市(交通安全課) | 市内全域 | 自転車安全運転講習会等を実施、講習内容を見直し・改善 | | | | | 継続実施 | ③ | | |
| | | 安全・安心の通学路づくり | 小学校区単位で安心の通学路づくりを目指した「安全のみどり線」設置等を実施する。 | 警察 市(学校教育課・交通安全課・土木課) | 市内特定箇所 | モデル校・重点校を中心に「安全のみどり線」新規設置 | モデル校・重点校を中心にみどり線を新規設置、既往設置箇所の更新 | 希望校に新規設置、既往設置箇所の更新 | | | 継続実施 | ③ | | |
| | | 交通安全市民活動の実施 | 全市一斉交通安全街頭活動を始めた啓発活動を実施する。 | 民間事業者 警察 市(交通安全課) | 市内全域 | 啓発活動を実施 | | | | | 継続実施 | | | |
| | | 違反駐車等の防止 | 豊田市駐車モラル向上活動支援要綱に基づいた啓発物品の支給、「めいわく駐車はやめましょう」等の看板支給を行う。 | 警察 市(交通安全課) | 市内全域 | 豊田市駐車モラル向上活動支援要綱に基づき、啓発物品を支給予定、交通安全看板支給申請書に基づき、「めいわく駐車はやめましょう」等の看板支給予定 | | | | | 継続実施 | | | |
| | 防災・災害対策 | 防災・災害時の機能向上 | 道路防災対策 | 道路災害に対する道路利用者の安全確保のため、市道の危険箇所の把握・点検・監視、防災対策を実施する。 | 国・県 市(道路維持課) | 市内全域 | スクリーニング、道路防災点検、道路防災対策工事 | | | | | 道路防災点検、道路防災対策工事 | | |
| | | | 橋梁耐震対策 | 災害時における安全安心な道路環境確保のため、耐震対策対象橋梁の選定及び対策工事を実施する。 | 国・県 市(道路維持課) | 市内全域 | 落橋防止対策実施 | 落橋防止対策実施、橋脚補強対策実施 | | | 継続実施 | | | |
| | | | 自動車蓄電池エネルギーの有効活用 | 災害時などで停電状態になった際に、自動車蓄電池から電力供給を行い、照明や通信機器等を利用できるようにする。 | 民間 市(交通政策課) | 市内全域 | 太陽光充電施設の蓄電池活用 | | | | | 継続実施 | | |
| 災害情報提供システムの拡充 | | | 市内で発生した災害情報を正確かつ迅速に提供するため、情報通信技術の活用を行う。 | 市(防災防犯課) | 市内全域 | (仮)au版エリアメールの導入 | 緊急メールとよたシステム更新 | | | | | ★ | | |

4. 5 交通まちづくり行動計画の事業一覧

【魅力・活気・交流 ~中心市街地活性化対策、交流促進対策、景観対策~】

| 施策 | 事業名 | 事業内容 | 実施主体 | 実施箇所 | 交通まちづくり行動計画の対象期間(2011~2015)での取り組み内容 | | | | | 中・長期の取り組み内容 平成28年度以降 (2016年度以降) | 重点戦略 プログラム 上の事業 | ITS 関連事業 |
|-----------------|--------------------------------------|--|----------------------------|-----------------------|---|---|------------------------------------|--|--|---|-----------------------|-------------|
| | | | | | 平成23年度 (2011年度) | 平成24年度 (2012年度) | 平成25年度 (2013年度) | 平成26年度 (2014年度) | 平成27年度 (2015年度) | | | |
| 中心市街地活性化対策 | 駅西口バスターミナル施設整備事業 | 中心市街地への公共交通による来訪者を増加させるため、公共交通情報提供、待合所設置等の駅西口バスターミナル施設整備事業を実施する。 | 市(交通政策課) | 中心市街地 | 西口バスターミナルの検討 | バス運用方法、乗降システムの検討関連道路整備の検討 | 基本設計 | 実施設計 | 整備工事 | ①、④ | | |
| | 人が主体の都心づくり検討(道路断面再構築) | 中心市街地における交通対策として、人優先の道路空間の利用方法を都心交通計画の中で検討する。 | 市(都市計画課・都市整備課) | 中心市街地 | 都心交通計画についての関係機関協議及び市民合意形成 | 詳細設計 | 道路整備 | 継続実施 | ④ | | | |
| | 豊田市駅東口駅前広場整備事業 | 北地区再開発事業に合わせ、駅前広場拡張整備を行う。 | 市(都市計画課・都市整備課) | 中心市街地 | 駅前広場拡張検討、計画決定に向けた関係機関協議及び市民合意形成 | 都市計画事務手続き | 都市計画決定 | 詳細設計 | 用地取得・駅前広場整備 | ④ | | |
| | 通過交通抑制エリアの導入検討 | 都心交通計画において、通過交通抑制エリアや歩行者公共交通優先エリアを設け、市街地を通過する自動車交通の抑制策の検討を行う。 | 警察、国・県市(都市計画課・交通政策課・都市整備課) | 中心市街地 | 都心交通計画についての関係機関協議及び市民合意形成 | 運用実証及び実用化の検証 | 導入 | ④ | | | | |
| | 中心市街地駐車場対策 | 中心市街地における交通対策として、中心市街地駐車場の平準化策等を都心交通計画の中で検討する。 | 市(交通政策課・都市計画課) | 中心市街地 | 都心交通計画についての関係機関協議及び市民合意形成 | 運用実証及び実用化の検証 | 利用の平準化 | ④ | | | | |
| | (仮)名鉄豊田市駅総合整備事業 | 名鉄豊田市駅の耐震補強・バリアフリー化の推進、駅1階のテナントミックス等を実施し、交通結節点としての回遊性を生み出す整備を行う。 | 民間市(交通政策課) | 中心市街地 | 耐震補強・バリアフリー化の事業検討 | 耐震補強・バリアフリー化事業の実施と支援 | 都心交通計画を踏まえた駅施設の検討 | 駅施設整備 | ④ | | | |
| | 駅前通り北街区再開発事業 | 駅前広場を始めとした都市基盤整備事業として、駅前通り北街区再開発事業の実施を行い、都市の魅力を上向きさせる。 | 民間市(都市再開発課) | 中心市街地 | 市街地再開発事業、都市計画決定 | 事業計画認可、再開発組合設立 | 権利変換認可、工事着手 | 工事施工 | 継続実施 | ④ | | |
| | フリーパーキング事業 | 中心市街地の店舗利用促進を図るため、フリーパーキング事業(3時間無料システム)を実施する。 | 民間市(商業観光課) | 中心市街地 | フリーパーキング加算駐車場16箇所実施 | | | | 継続実施 | | | |
| 安全・安心・快適な回遊性の確保 | パーソナルモビリティ導入 | パーソナルモビリティ導入に向けた課題の整理、社会実験を実施し、次世代移動体と歩行者の共存についての検証を行う。 | 民間警察、国市(交通政策課) | 中心市街地 報ヶ池公園 鉄道駅 | 実証実験実施(模擬中心市街地) | 立乗型：低炭素社会モデル地区での運用、特区申請による公道実験 シニアカー：淨水地区地下道での運用、シェアリングシステム検討の実施 | パーソナルモビリティ(超小型EV含む)のシェアリングシステムの美用化 | 継続実施 | ② | ★ | | |
| | ショッピングカート共同利用事業 | 駅周辺の施設、店舗、駐車場が一体となって屋外カートを共同利用することで中心市街地の回遊性を向上させる。 | 民間市(商業観光課) | 中心市街地 | 平成17年度より継続実施(平成25年度まで事業計画有)カート40台 | 継続実施予定 | 継続実施予定 | | | | | |
| 交流促進対策 | 歩行者空間整備 | 「歩道の段差・傾斜の改善」「幅の広い歩道整備」「歩行者案内標識」等、歩行者移動の支援のための施策を実施する。 | 国・県市(都市整備課) | 中心市街地 | (都)昭和町線における電線共同溝設計(歩道リニューアル設計) | (都)昭和町線における電線共同溝工事 | (都)昭和町線における道路改良工事(歩道リニューアル工事) | 検討・整備等 | ④ | | | |
| | 情報拠点施設の機能検討 | 中心市街地において情報拠点施設の検討、整備を行う。 | 民間市(交通政策課・商業観光課) | 中心市街地 | 都心交通計画を踏まえたインフォメーションセンターのあり方、段階的整備、適正配置の検討 | 段階的施設整備 | 施設運用と評価 | 駅前広場整備に合わせた施設整備 | ④ | ★ | | |
| | 移動支援・バリアフリー情報の提供 | 中心市街地に於いて市街地周辺情報を提供することで、誰もが気軽に情報が取得できる環境を整備する。 | 市(交通政策課) | 中心市街地 バス停 | 二次元コードによる市街地情報の提供 | | | 継続実施 | ★ | | | |
| | ITSスポットによる主要道路・観光情報等の提供 | 高速道路本線上、豊田市公共駐車場等に設置されたITSスポットにおいて主要道路の交通情報や周辺の観光情報を提供する。 | 国市(交通政策課) | 新豊田駅西駐車場 上郷SA | ITSスポットによるみちナビ情報提供の継続実施 | プローブデータを活用した道路情報等の提供、みちナビ情報提供の継続実施 | 継続実施 | ★ | | | | |
| | 「みちナビとよた(ウェブサイト)」での情報提供 | ウェブサイトにおいて駐車場満空情報や目的地までのルート情報、施設情報等を提供し、来訪者等の移動支援を行う。 | 民間国・県市(交通政策課) | 市内全域 | ウェブサイトにおいてルート検索、施設情報の提供 | | | 継続実施 | ★ | | | |
| 景観対策 | 施設緑化の導入促進 | 中心市街地において緑被面積の拡大を行い、市民の憩いの場を含んだ歩行空間を創出する。 | 民間市(都市計画課・公園課) | 中心市街地 | 緑化地域制度の決定手続き、緑化助成の準備 | 緑化地域制度及び緑化助成の運用開始 | 緑化地域制度及び緑化助成の運用 | 継続実施 | ④ | | | |
| | 緑陰歩道リニューアル事業 | 豊田市駅周辺を進める、駅前広場や名鉄豊田市駅総合整備、西町地区再生整備等と合わせ、緑陰歩道のリニューアルを検討する。 | 市(都市整備課) | 中心市街地 | | | | 緑陰歩道リニューアル工事 | | | | |
| | 緑化推進事業 | 市民団体が実施する花飾り活動への支援・助成により環境配慮型市民活動を活性化し緑のネットワークを作る。 | 市(都市計画課・公園課) | 中心市街地 | 「花やの豊田プラン」の推進、フラワーロード事業、花フェスタム事業による花壇・プランター等の充実 | 花壇・プランター等の充実及び拡大 | 「花やの豊田プラン」の最終年度、花壇・プランター等の充実及び拡大 | 花壇・プランター等の充実及び拡大予定 | 継続実施 | | | |
| | 秩序だった品格が感じられる魅力的な道路空間の形成 | 電線類・電柱の地中化、歩道整備等を行い都市景観の向上を図る。 | 国・県市(都市整備課、都市再開発課、土木課) | 豊田市道 | 整備延長 L=10,630m | 整備延長 L=10,630m | 整備延長 L=11,210m 昭和町線 L=580m | 整備延長 L=12,030m 栗駒1号線 L=480m 旧城線 L=340m | 整備延長 L=12,650m 中町線 L=340m 十塚八幡線 L=280m | 整備延長 L=12,940m 昭和町線 L=1,110m 豊田駅前1号線 L=180m | | |
| 魅力ある景観づくり事業 | 良好な景観づくりの取組みとして都心景観ガイドラインの作成と事業化を行う。 | 市(都市計画課) | 中心市街地 | 景観まちづくりのルール の方向性 | 景観まちづくりのルール (案)作成、地元住民との 意見交換会 | 中心市街地地区景観計画 策定、景観条例改正 | | | | | | |

4. 6 交通まちづくりの取り組みの実施体制

① PDCAサイクルの実践による評価・改善 (見える化)

計画 (Plan)、実施 (Do)、評価 (Check)、反映・改善 (Action) のPDCAサイクルの実践により、目標達成に向け絶えず取り組みを評価・改善していく。

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。更に、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。

■PDCAサイクルの確立 (見える化)



モデル事業等により「実施 (Do)」を牽引し、市民参加・共働による市民ニーズや社会受容性の評価を実施

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

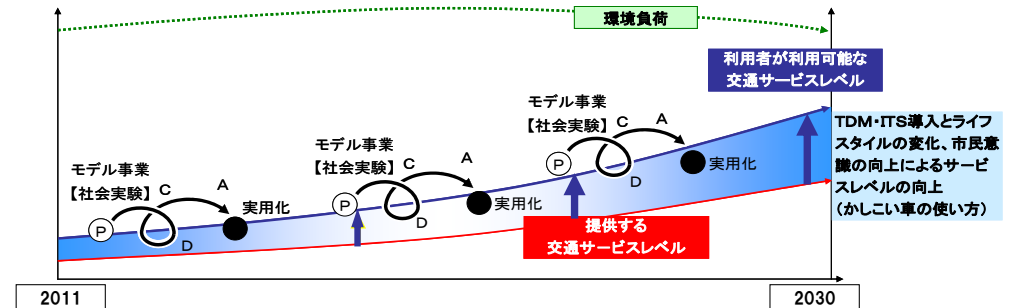
豊田市では、これまでもさまざまなモデル事業 (社会実験) を、国・県等と連携して実施してきた。今後も、より先進的な取り組みについて社会実験等の形で、豊田市を実証フィールドとして展開し、全国の交通施策のパイオニアの役割を果たしていく。

- <これまでに豊田市で実施した主な社会実験>
- ・道路交通情報の高度化社会実験
 - ・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 & B R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
 - 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。

また、これらの社会実験やモデル事業の実施を通じて、実際に交通まちづくりの取り組みを実施してみなければ顕在化しない課題に対して、PDCAサイクルの実践とともに、継続的かつ着実にそのサービス水準の向上を図っていく。



④ 全国、世界に向けた仕組みづくり

- 先進的な交通まちづくり施策のモデル的な導入及び重点的投資等による効果の早期発現
- 新しい制度の創設、新しい装置 (交通インフラ、IT S 等) の集中的整備
- 市民意識の啓発、熱意のある市民の育成と支援
- 全国、世界に向けた積極的な情報発信

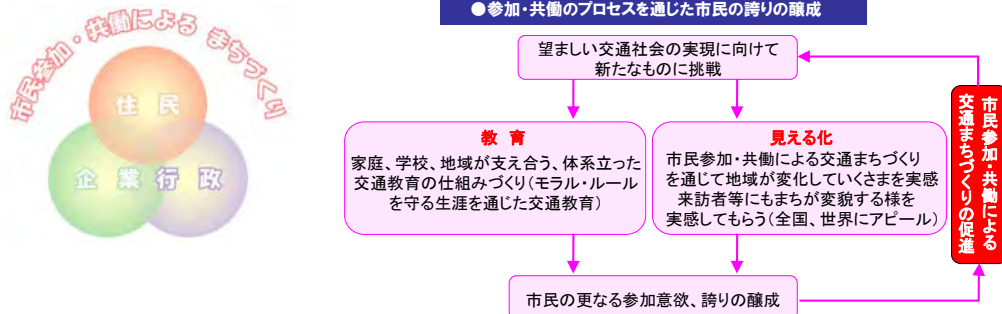
② 市民参加・共働によるまちづくり

交通まちづくりの実現には、市民一人ひとりが自ら当事者であるとの認識を持ち、自らの交通ライフスタイル、クルマや社会、環境との関わり方を見つめ直し、自主的・積極的に行動していくことが必要である。

そこで、豊田市のみならず、国、企業、地元経済界、地域住民が共働し、将来の都市像を市民全体で共有、行政・民間企業・市民が一体となった交通まちづくりを実施していく。

また、市民意識の向上、ライフスタイルの変革を図るため、モデル事業を核とした社会実験や市民意識の啓発、熱意のある市民の育成と支援する教育活動を展開する。

●参加・共働のプロセスを通じた市民の誇りの醸成

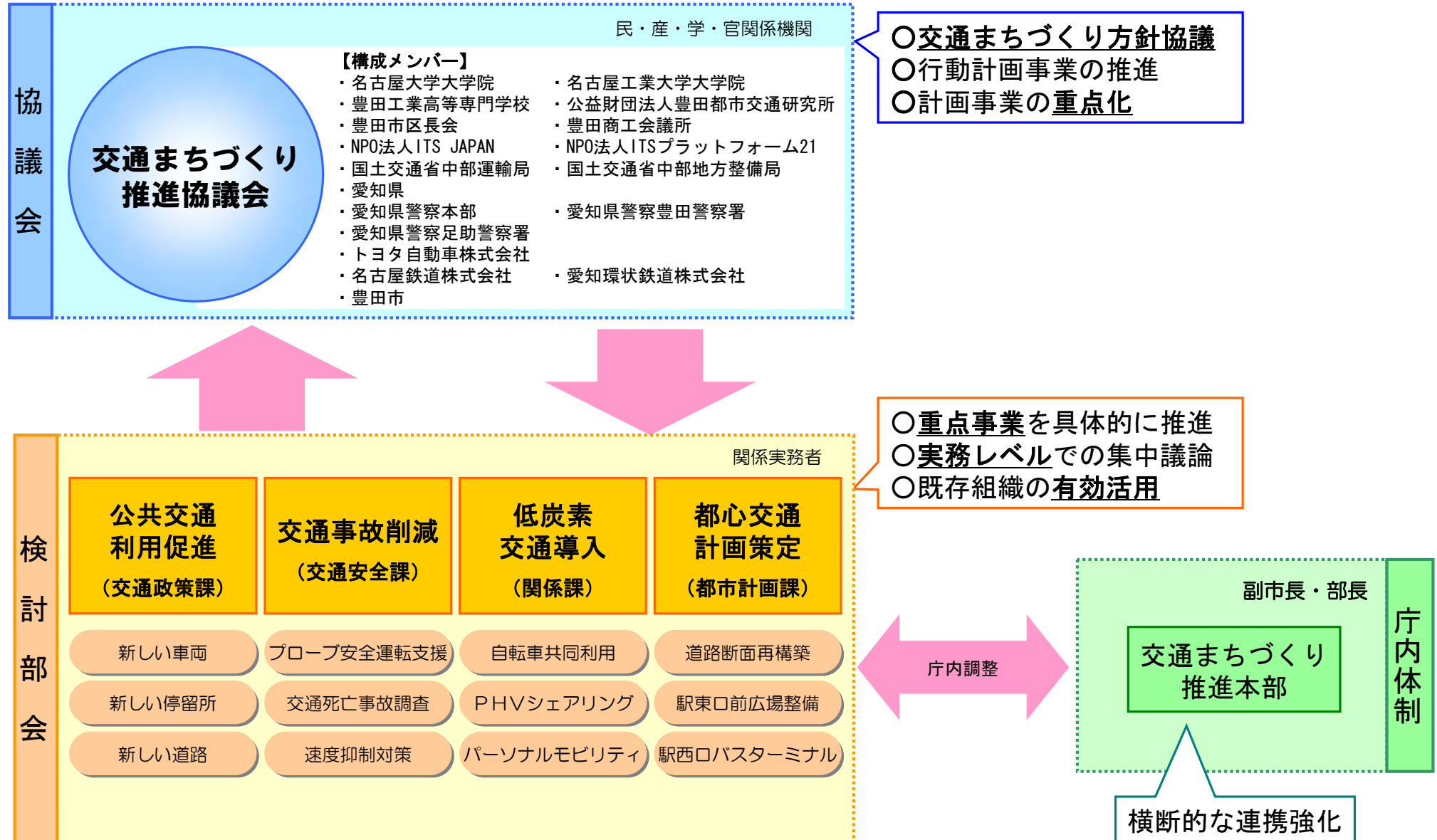


4. 6 交通まちづくりの取り組みの実施体制

⑤ 『交通まちづくり推進協議会』による推進体制

豊田市における人と環境にやさしい先進的なまちづくりを市民や企業と共働して総合的に推進していくため、重点的な計画事業等を立案し、社会実験を通して、市民のライフスタイルの変更や市民意識の向上を促し「かしこい交通社会」を実現することを目的とした『豊田市交通まちづくり推進協議会』を設立して取り組む。

また、重点的に取り組む計画事業に対し、実務レベルでの集中的な検討、協議や具体的な事業の推進を図っていくための組織として「検討部会」を立ち上げ、これらの取り組みを強化する。



5. 今後に向けて注目すべき先進的な取り組みや動向等

5. 1 先進的な取り組み・動向等

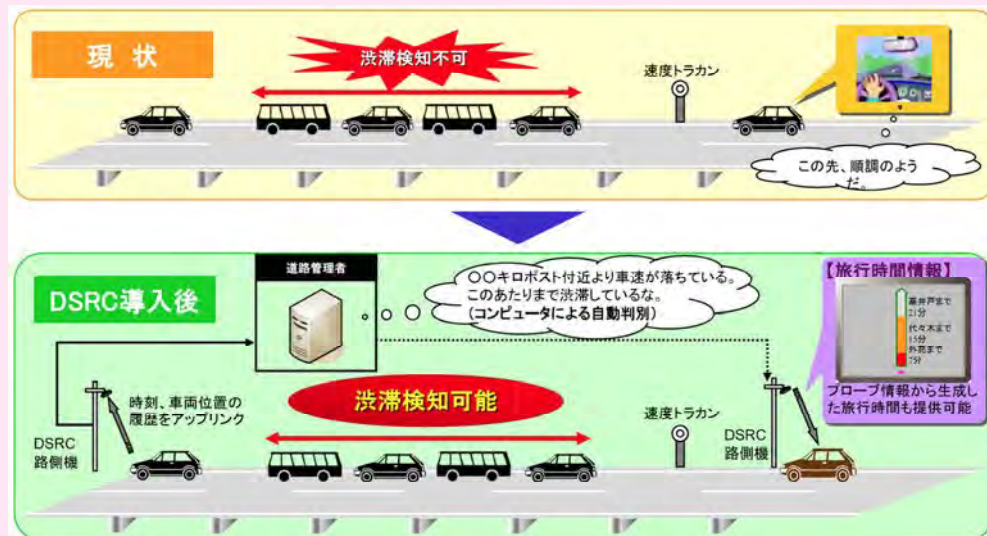
5. 1. 1 移動円滑化

～道路交通対策～

【DSRCプローブの道路交通管理への活用】

DSRC車載器の蓄積機能とアップリンク機能を活用し、車両の速度・位置情報等から道路状況を把握することによって、より精緻な区間旅行時間等に関する情報をリアルタイムに提供することが可能とされる。

▼DSRCプローブの道路交通管理への活用イメージ



出典：ITSをめぐる最近の動向（スマートウェイと大規模実証実験について）
（社団法人日本道路協会ホームページ）

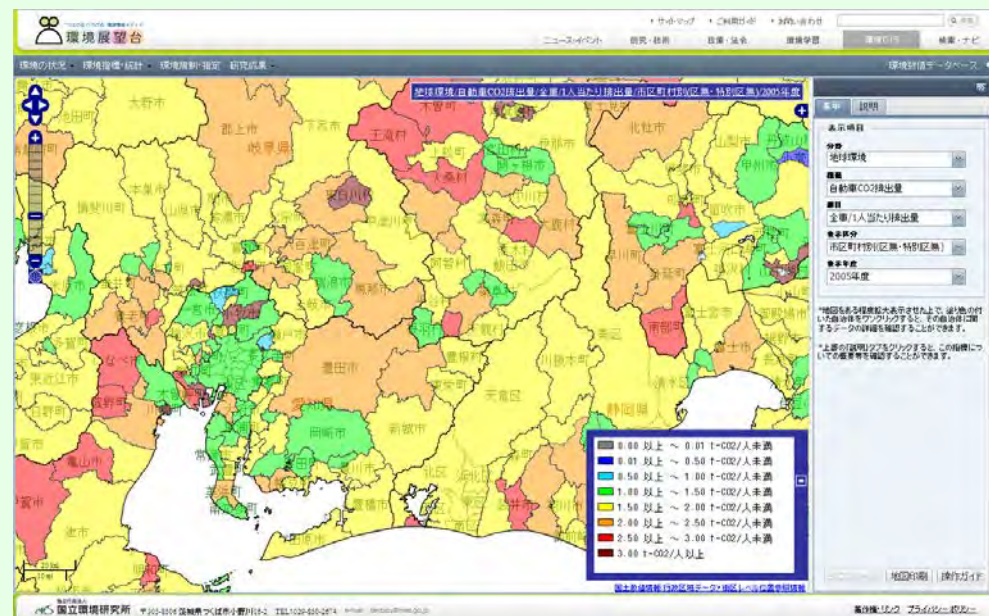
5. 1. 2 環境

～環境対策～

【「CO₂の見える化」による定量的なモニタリングの実施及び効果的な情報提供ツールの研究・検討】

自動車からのCO₂排出量を経年的にモニタリングするとともに、分かりやすく市民に伝えるための情報提供ツールの研究、検討が進められている。

▼「CO₂の見える化」の一例



出典：「市区町村別自動車CO₂排出量マップ」
独立行政法人国立環境研究所

5. 1 先進的な取り組み・動向等

5. 1. 3 安全・安心

～交通事故削減対策～

【安全性の高い道路構造(ラウンドアバウト外交差点)の実用展開に関する研究等】

欧米諸国では、安全かつ効率的な交差点制御として積極的に導入されているラウンドアバウトの実用展開に向けた研究、社会実験等が進んでいる。

なお、ラウンドアバウトは、交通信号が不要なため災害時の電力喪失にも強い交通処理方法として現在注目されている。

▼ラウンドアバウトのイメージ

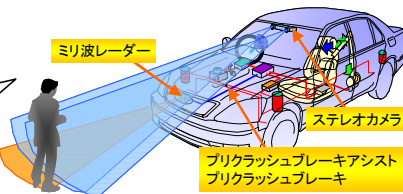


出典：(財)国際交通安全学会(IATSS) H2292プロジェクト「安全でエコなラウンドアバウトの実用展開に関する研究、代表：名古屋大学大学院 中村英樹教授」

【安全装備システムの導入に向けた研究等】

自動車メーカーとの共働により、自動車の安全装備システムの導入に向けた研究開発と、システムの効果が最大限発揮できる道路環境の整備等が検討されている。

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



安全装備システムの例～プリクラッシュセーフティ～

～防災・災害対策～

【プローブ情報を活用した災害時の情報提供システムの高度化】

災害時において走行車両のプローブ情報を収集するとともに、収集したプローブ情報を活用した避難経路等の情報をドライバーに提供するシステムが検討されている。

▼プローブ情報を活用した通行可能ルートの情報提供例



出典：「ITS Japan」ホームページ

▼リアルタイムな交通情報収集・提供のイメージ



出典：緊急提言「ICTを活用した防災(防災・減災)施策」(土木学会・電気学会ICTを活用した防災施策に関する総合調査団)

【その他】

- 震災に頑健な信号システムの構築(太陽光やバッテリーの活用)
- 防災機能を強化した「道の駅」の導入(電力・物資供給+災害情報提供の拠点)
- 構造物被害状況把握の高度化(センサ等による構造物の被害状況把握手法の導入)

5. 1. 4 魅力・活気・交流

～中心市街地活性化対策～

【自転車タクシー運行业業】

バスや鉄道等を補完する交通手段としてだけでなく環境にやさしい新しい交通システムであり、動く広告として中心市街地の活性化に寄与する自転車タクシーの運行が複数の都市で行われている。

▼ペロタクシー



～交流促進対策～

【休憩スペース整備】

観光利用の多い幹線道路において、ビュースポットとなる視点場の整備、駐車場・休憩スペースの提供が行われている。

また、歩行者の多い観光エリア内に、休憩スポットとしてポケットパーク・ベンチの整備や、観光客の受け入れ体制の強化が進められている。

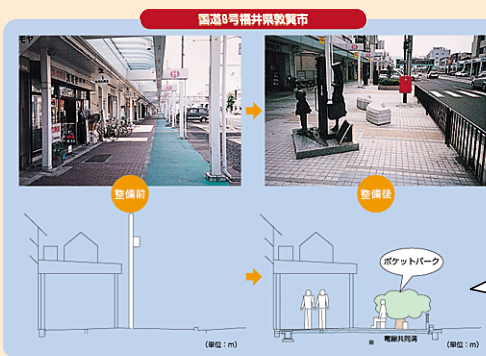
▼ビュースポット整備事例



湯布院の町並みが一望できる。売店やトイレがあり、ドライブ途中の休憩スポットとしても利用されている。

出典：株式会社おおいた観光サービス

▼ポケットパーク整備事例



国道8号敦賀市内において、お年寄りや子供連れの方が休めるように、ベンチや植栽を配したポケットパークを設置した。

出典：国土交通省・近畿地方整備局「現道の改善事例集」

【広域サイン等の整備】

国内外の来訪者への誘導とおもてなしの沿道空間を形成するため、幹線道路上における広域サイン、多言語化サイン等の整備が進められている。

サインは、素材・デザインの統一を図り、地域イメージの形成を図ることが望ましい。

▼広域サイン整備事例



伊賀のイメージアップや伊賀らしさの創造と醸成を図ることを目的に、圏域外からの来訪者や、圏域住民に向け、伊賀地域のイメージアップや伊賀の認識を高めるため、国道等幹線道路に広域サインを設置した。

出典：「伊賀市・名張市広域行政事務組合」のホームページ・伊賀広域サイン設置事業

5. 1 先進的な取り組み・動向等

5. 1. 5 ITS施策 (1/3)

【多様なメディアを活用したデマンドバスの予約】

PC、スマートフォン、携帯電話、地デジ対応テレビ、電話オペレータといった多様なメディアから予約可能なデマンドバスの検討が進められている。

予約済みの希望に近い範囲で他便の利用を提案する等により、従来型のデマンドバスと比較して、予約成立率、乗り合い率を向上させることを目指す取組も進められている。

▼デマンドバスの予約イメージ

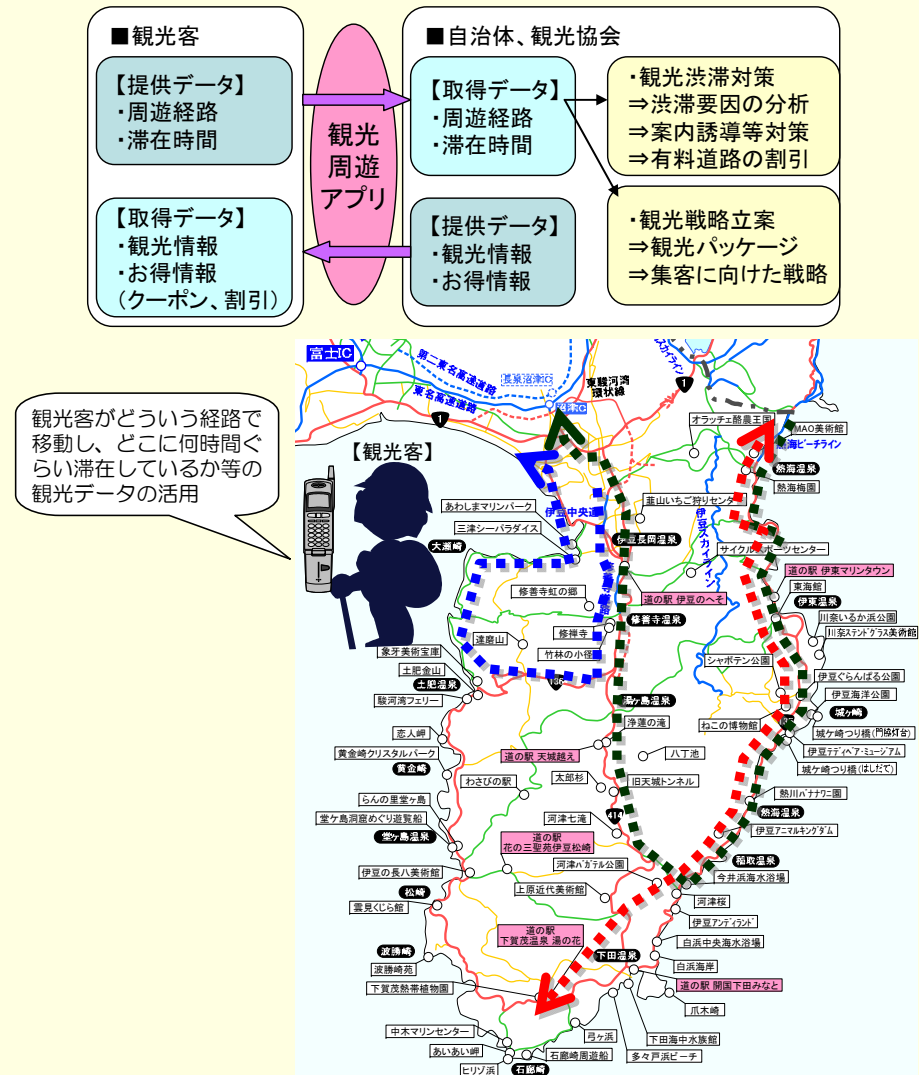


【スマートフォン等への生活・観光情報の提供による回遊促進】

中心市街地や観光地における回遊促進を図っていくため、スマートフォン等への生活・観光情報（鮮度の高い情報、お得な情報等）の提供が進められている。

GPS機能を活用した行動把握アプリにより、情報を受け取った方々の周遊行動を把握し、施策・サービスの改善につなげることが可能となる。

▼観光周遊アプリによるサービスのイメージ



5. 1 先進的な取り組み・動向等

5. 1. 5 ITS施策 (2/3)

【プローブデータの統合によるITSサービスの高度化】

ITSスポット対応カーナビ、民間テレマティクスサービス、その他のプローブを統合（共有化）し、これまで各事業者が個別に行ってきた渋滞データの充実、通行止め道路の把握の高度化が推進されている。また、自動車からのCO2排出量の経年的なモニタリングに加え、リアルタイムに市民の方々にわかりやすく提示することによって、環境にやさしいライフスタイルの実現を支援する技術としても注目されている。

予測精度を高める3つの技術

Three key technologies to improve accuracy of travel time prediction

- 1 過去情報とリアルタイム情報を融合
Combination of Real Time and Historical Data

走行時間や渋滞情報などの過去情報に、現在情報を融合し、
Time series model for combining real time and historical data to improve the prediction accuracy

- 2 右左折所要時間を加味したルート検索
Route search considering extra time for right and left turns

交差点タイプごとに右折及び左折にかかる時間を
プローブ情報から収集し、ルート検索に反映し、
Extra travel time for right and left turns is estimated from probe-vehicle data and reflected in the route search to obtain the more realistic fastest route.

- 3 高速データクレンジング
High-Speed Data Cleansing

所要時間データベース構築にデータマイニング技術を活用し
高速データクレンジングと統計情報処理を実現し、
Data mining technique for building up travel time database to improve the prediction accuracy

実走行試験による予測精度の評価 PRONAVIと市販のカーナビ5機種を装備した6台の車で比較走行試験を実施。
(名古屋市内東西・南北方向約10kmのコース、3日間で各車計20回走行)

Demonstration experiment with driving vehicles to compare PRONAVI and five car navigation systems available on the market

| ■評価結果 | PRONAVI | A社 | B社 | C社 | D社 | E社 |
|------------|---------|------|------|------|------|------|
| 平均実走行時間(分) | 34.0 | 36.0 | 35.2 | 35.2 | 34.2 | 37.2 |
| 順位 | 1 | 4 | 3 | 3 | 2 | 5 |
| 平均予測誤差(分) | 4.5 | 10.3 | 7.7 | 9.5 | 6.0 | 11.1 |
| 順位 | 1 | 5 | 3 | 4 | 2 | 6 |

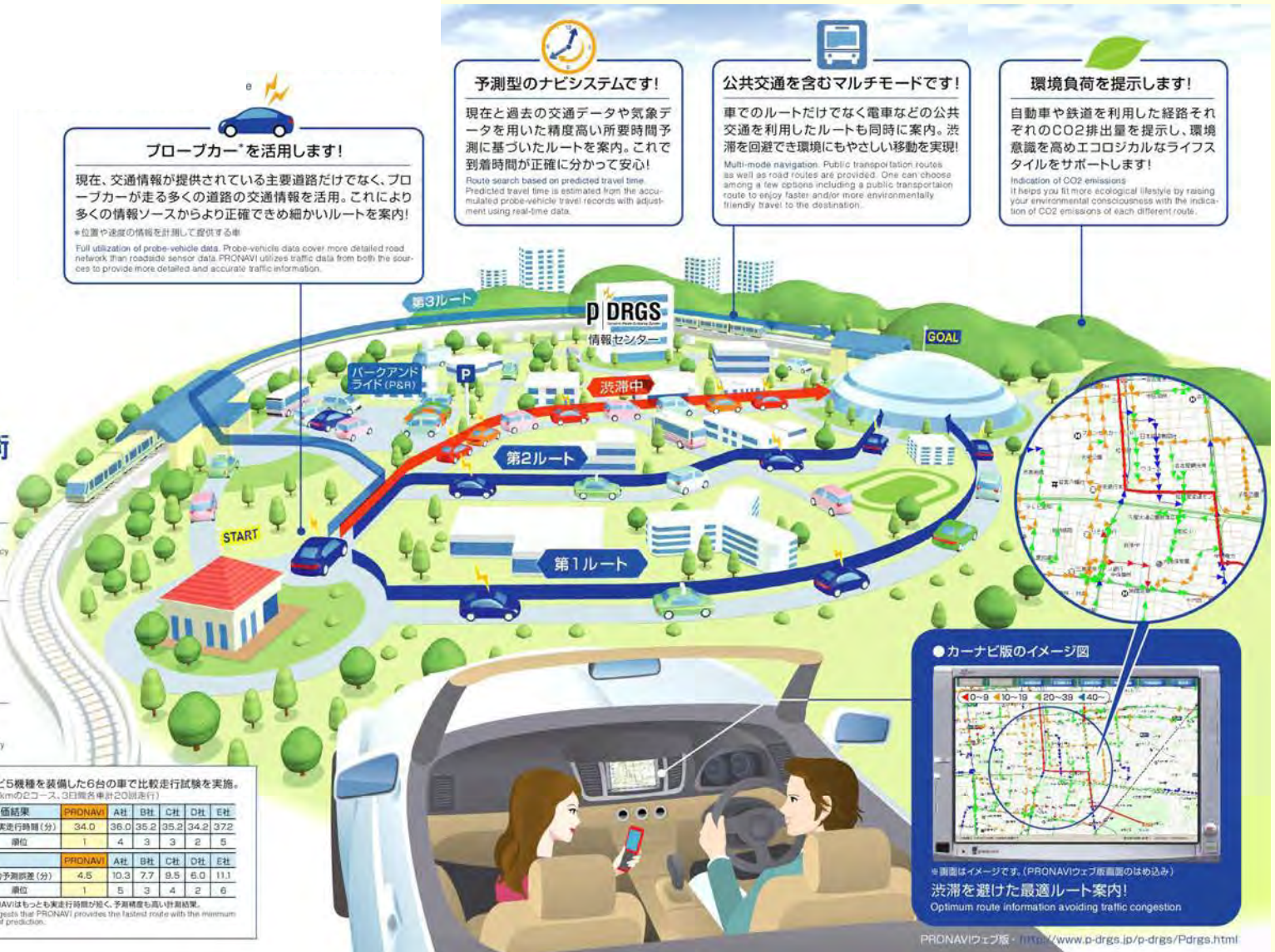
PRONAVIはもっとも実走行時間が短く、予測精度も高い計算結果。
It suggests that PRONAVI provides the fastest route with the minimum error of prediction.

プローブカー*を活用します!
現在、交通情報が提供されている主要道路だけでなく、プローブカーが走る多くの道路の交通情報を活用。これにより多くの情報ソースからより正確できめ細かいルート案内!
*位置と速度の情報を計測して提供する車
Full utilization of probe-vehicle data. Probe-vehicle data cover more detailed road network than roadside sensor data. PRONAVI utilizes traffic data from both the sources to provide more detailed and accurate traffic information.

予測型のナビシステムです!
現在と過去の交通データや気象データを用いた精度高い所要時間予測に基づいたルート案内。これにより到着時間が正確に分かって安心!
Route search based on predicted travel time. Predicted travel time is estimated from the accumulated probe-vehicle travel records with adjustment using real-time data.

公共交通を含むマルチモードです!
車でのルートだけでなく電車などの公共交通を利用したルートも同時に案内。渋滞を回避でき環境にもやさしい移動を実現!
Multi-mode navigation. Public transportation routes as well as road routes are provided. One can choose among a few options including a public transportation route to enjoy faster and/or more environmentally friendly travel to the destination.

環境負荷を提示します!
自動車や鉄道を利用した経路それぞれのCO2排出量を提示し、環境意識を高めエコロジカルなライフスタイルをサポートします!
Indication of CO2 emissions. It helps you fit more ecological lifestyle by raising your environmental consciousness with the indication of CO2 emissions of each different route.



5. 1 先進的な取り組み・動向等

5. 1. 5 ITS施策 (3/3)

【市民参加型プローブの活用】

プローブ車載器等から自動的にアップリンクされる情報に加え、市民モニターが道路交通に関する「気づき情報」を入力し、情報を集約管理できるシステムを構築することにより、市民が積極的に交通まちづくりに参加できる環境整備の検討が進められている。

▼市民参加型プローブ（アクティブプローブ）のイメージ

【市民モニターから収集情報の活用例】

- ◇危険箇所 ⇒ ヒヤリハットマップの配布による注意喚起
- ◇信号現示・インフラ等の不具合 ⇒ 道路行政における問題箇所の把握
- ◇事故・災害情報 ⇒ 通行障害の発生状況をリアルタイムで情報配信



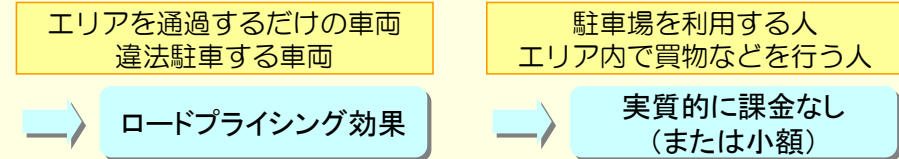
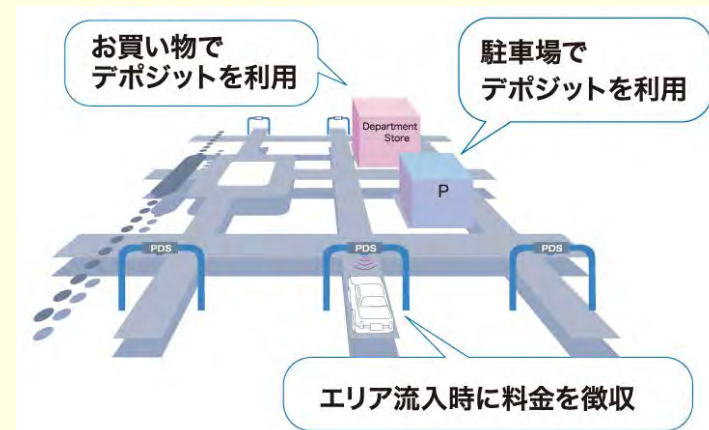
【PDS（駐車デポジットシステム）の導入】

都心部の自動車を減らすことを主眼とした「ロードプライシング（都心部乗り入れ課金）政策」は社会的受容性が課題となっており、とくに顧客が減る可能性のある規制エリア内の商業事業者からの反対が問題となっている。

PDSでは都心部の課金対象エリアに流入する全ての車両に一旦課金するものの、エリア内の駐車場を利用したり、買い物をしたりする場合は課金の全額または一部を返金するものである。

都心部来訪者には実質的に負担がない、または負担を小さくすることが可能であり、本来流入を抑制したいエリア内において、通過するだけの交通や違法駐車する車両に対して課金をする仕組みであり、ロードプライシング政策と同様の都心部の流入削減効果が期待されるものである。

▼PDSの導入のイメージ



【諸外国におけるロードプライシングの導入事例】

- ①スウェーデン・ストックホルムにおける混雑税
 - ・平日昼間に都心部3,500haへ流入・流出する車両に対し課金を実施することで約20%の流入・流出交通量の削減効果が得られている。
 - ・約7ヶ月の試行期間終了後、住民投票で賛成51%・反対46%と拮抗する中、本格実施に踏み切っている。
- ②イギリス・ロンドンにおける混雑課金
 - ・平日昼間に都心部2,200haを通行する車両に対して課金を実施することで14%の流入車両の削減効果が得られている。
 - ・一部地域においては住民等の理解が得られず（住民の66%が反対）、実施を断念

＜参考＞交通まちづくりの推進にあたって注目すべき国の動向等

★印：ITS関連

交通全般

- ◇ 国土交通省成長戦略〔平成22年5月 国土交通省成長戦略会議〕
- ◇ 交通基本法案の立案における基本的な論点について〔平成23年2月 交通政策審議会・社会資本整備審議会〕；交通基本法案は国会審議中

移動円滑化関連

- ◇ 地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～〔平成23年度新規事業 国土交通省総合政策局〕
- ◇ 都市・地域総合交通戦略の認定〔平成23年1月 国土交通省都市局〕；左記認定時23都市
- ★ ITSスポットの全国展開〔平成23年3月 国土交通省〕；全国1,600箇所においてITSスポットの運用開始

環境関連

- ◇ 温対法改正〔平成20年6月〕；事業者に対する「見える化」促進の努力義務規定（第20条の6）
- ◇ 世界の道路交通セクターにおけるCO2削減取り組みの提言〔平成20年8月 社団法人日本自動車工業会〕；道路交通セクターの立場からの地球温暖化対策への貢献
- ◇ 次世代自動車戦略2010〔平成22年4月 経済産業省 次世代自動車戦略研究会〕；自動車や関連産業及び社会全体の中長期的な対応のあり方に関する国家戦略の構築
- ★ 環境対応車を活用したまちづくりに関する実証実験（②超小型モビリティ等の利活用による地域交通システムのあり方）〔平成22年6月 国土交通省〕
- ◇ 豊田市を含む地域において超小型モビリティ等の利活用に関わる実証実験
- ◇ 低炭素都市づくりガイドライン〔平成22年8月 国土交通省都市・地域整備局〕；住宅や自動車等の単体対策のみならず、都市分野における総合的な低炭素化の推進
- ◇ 中長期の温室効果ガス削減目標を実現するための対策・施策の具体的な姿（中長期ロードマップ／中間整理）
- ◇ 〔平成22年12月 中央環境審議会地球環境部会中長期ロードマップ小委員会〕；2020年25%削減目標の達成に向けたロードマップ
- ◇ 東日本大震災からの復興に当たっての環境の視点～持続可能な社会の実現に向けて～〔平成23年9月 社会資本整備審議会環境部会・交通政策審議会交通体系分科会環境部会〕
- ★ EV・PHV充電施設に関する地理空間情報流通に向けた共同研究〔平成23年3月 国土交通省〕
- ◇ EV・PHV対応の充電施設の情報流通（PCやカーナビへの配信）のための仕様策定

安全・安心関連

- 【交通事故削減対策】
- ◇ 生活道路におけるゾーン対策推進調査研究（報告書）〔平成23年3月 警察庁 生活道路におけるゾーン対策推進調査研究検討委員会〕
- ★ ITSに関するタスクフォース報告書（案）〔平成23年3月 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部 ITSに関するタスクフォース〕
- ◇ 交通安全支援システムの普及・発展の推進等
- ★ 交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について〔平成23年6月 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会〕
- ◇ 将来の車両安全対策を進めるための主な検討課題として、今後の運転支援システムのあり方に関する事項等
- ◇ ICTを活用した耐災施策に関する総合調査団 緊急提言〔平成23年7月 土木学会・電気学会〕；交通量の少ない箇所への災害に強い交差点（ラウンドアバウト）の導入
- ★ 次世代安全運転支援システム（DSSS）の運用開始〔平成23年7月 警察庁〕；東京都・神奈川県において次世代DSSSの運用開始
- ◇ ゾーン30の推進について（通達）〔平成23年9月 警察庁〕；生活道路におけるゾーン（最高速度30km/hの区域規制の実施など）の設定、対策の推進等
- ◇ 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（通達）〔平成23年10月〕；自転車の通行環境の確立、自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、自転車に対する指導取締りの強化等
- 【防災・災害対策】
- ★ ICTを活用した耐災施策に関する総合調査団 緊急提言〔平成23年7月 土木学会・電気学会〕
- ◇ 現在の科学技術環境（主にICT活用）を踏まえた統合耐災システムのあるべき姿、災害時におけるプローブ情報の新たな利活用等（通行可能道路の速やかな情報提供）
- ◇ 東日本大震災を踏まえた緊急提言〔平成23年7月 高速道路のあり方検討有識者委員会〕
- ◇ 二段構え（防災+減災）の耐災思想に基づく取組の必要性のほか、災害に対応した管理とスマートウェイの強化等
- 【ASV推進計画】
- ★ 第4期先進安全自動車（ASV）推進計画〔平成21年10月国土交通省 ASV推進検討会／国土交通省 自動車交通局〕
- ◇ ASV基本理念、技術の普及促進・新規技術開発計画の策定および技術開発の考え方等
- ★ 第4期先進安全自動車（ASV）推進計画の成果報告会の開催（報告）〔平成23年6月 先進安全自動車推進検討会／国土交通省 自動車交通局〕
- ◇ 第4期ASV推進計画の成果の報告会

魅力・活気・交流関連

- ◇ 交通基本法案の立案における基本的な論点について〔平成23年2月 交通政策審議会・社会資本整備審議会〕；「利用者目線・国民目線」の視点への転換における交通の分野と「まちづくり・地球環境問題・観光立国推進」との関係
- ◇ 都市計画制度小委員会のこれまでの審議経過について（報告）〔平成23年2月 交通政策審議会・社会資本整備審議会〕
- ◇ 新たな「観光立国推進基本計画」〔交通政策審議会観光分科会〕；審議中

その他ITS関連

- ★ 「ITS無線システムの技術的条件」のうち「700MHz帯安全運転支援通信システムの技術的条件」〔平成21年7月 総務省情報通信審議会情報通信技術分科会〕
- ★ ホワイトスペースなど新たな電波の有効利用、ホワイトスペース特区〔平成23年4月 総務省 ホワイトスペース推進会議〕
- ◇ 地上デジタルテレビ放送への移行に伴うホワイトスペース等の活用による魅力あるまちづくりや非常時における安心・安全の確保に関する取り組みを実施
- ★ 「ITS世界会議 東京2013」開催〔平成25年〕