

## Ⅷ 都心居住の推進

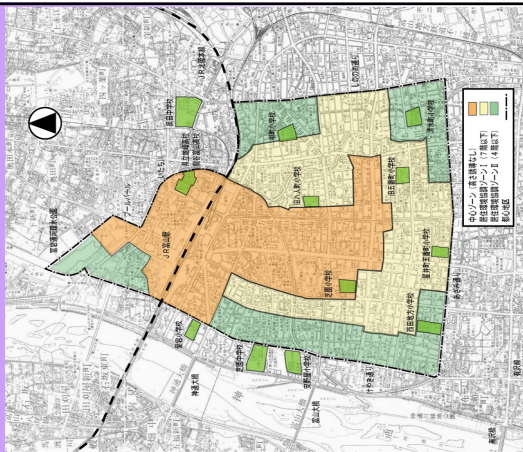
まちなか居住を推進するた  
め居住者や事業者に補助  
を行う。

### 1) 事業対象範囲

補助対象は「都心地区」とす。

- 東側 しののめ通り
- 南側 あざみ通り
- 西側 けやき通り
- 北側 JR北陸本線
- いたち川
- プールバール
- 富岩運河還水公園

で囲まれる約436haの地区



## Ⅷ 都心居住の推進

### 2) 事業概要

#### ◇事業者向け支援(補助)

(1) 富山市まちなか共同住宅建設促進事業

補助額: 100万円/戸

(2) 富山市まちなか優良賃貸住宅補助事業

補助額: 50万円/戸

(3) 富山市まちなか住宅転用支援事業

補助額: 100万円/戸

(4) 富山市まちなか住宅併設店舗等整備支援事業

補助額: 2万円/m<sup>2</sup>

#### ◇市民向け支援(補助)

(5) 富山市まちなか住宅取得支援事業

補助額: 金融機関からの借入額の3% (限度額 50万円/戸)

(6) 富山市まちなか住宅家賃助成事業

補助額: [家賃] - [住宅手当] (限度額 1万円/月、3年間)

#### ◇まちなか居住の普及・支援(補助)

(7) 富山市まちなかづくり計画策定支援事業

補助額: 100万円(限度額・5年間累計)/件

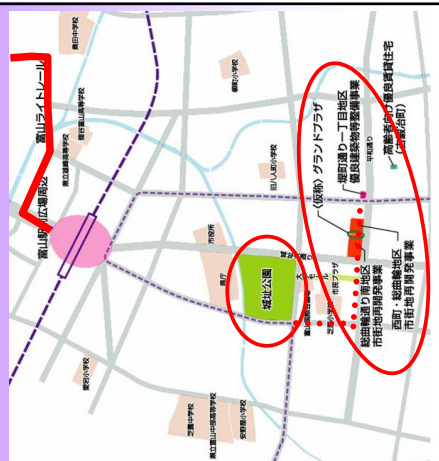
## Ⅸ 中心市街地の活性化

### ①再開発事業

- ・総曲輪通り南地区
- ・西町・総曲輪地区
- ・堤町通り一丁目地区
- ・グラントプラザ

### ②城址公園の整備

### ③路面電車の延伸 (検討中)



## ①富山市の再開発事業

### イ. 総曲輪通り南地区

H43. 概算完成予定

H17.3 完成

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

### ア. 西町・総曲輪地区

H17.3 完成

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

H19.2 完成予定

### エ. (仮称)グラントプラザ

H19. 概算完成予定

### ウ. 堤町通り一丁目地区

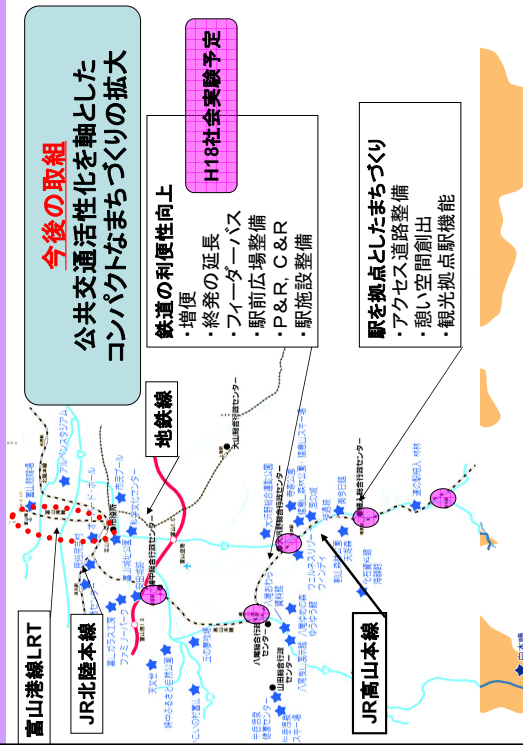
H19.2 完成予定

### ③ 路面電車の延伸

丸の内～西町ルートについて実現可能性を含めた検討



### X 富山型コンパクトなまちづくりの展開



# 豊田市渋滞対策の取組み

2006年3月17日

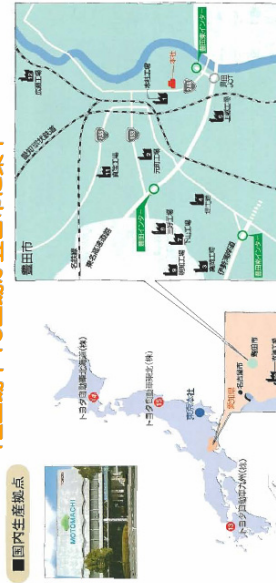
トヨタ自動車株式会社

原田 豊

1. 豊田市の概況
2. 豊田市の渋滞状況
3. 渋滞への対策
4. トヨタの取組み
5. 成果とまとめ

## トヨタ自動車の工場

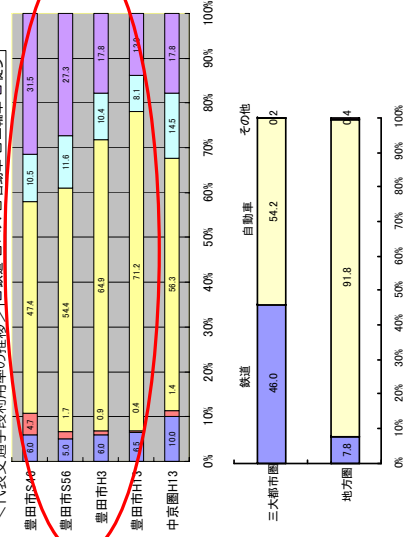
### 12工場中10工場が豊田市に集中



## 豊田市における旅客輸送の分担率

■豊田市の公共交通の現状と課題  
 豊田市の公共交通の利用率は年々減少。平成13年では7%にまで減少し、中部の分担率(11%)を下回っている。  
 公共交通の利用率の減少に伴い、バスの路線網も年々減少しており、平成13年におけるバス運行距離は昭和55年の半分以下にまで減少している。

＜代表交通手段利用者の推移＞



1. 豊田市の概況
2. 豊田市の渋滞状況
3. 渋滞への対策
4. トヨタの取り組み
5. 成果とまとめ

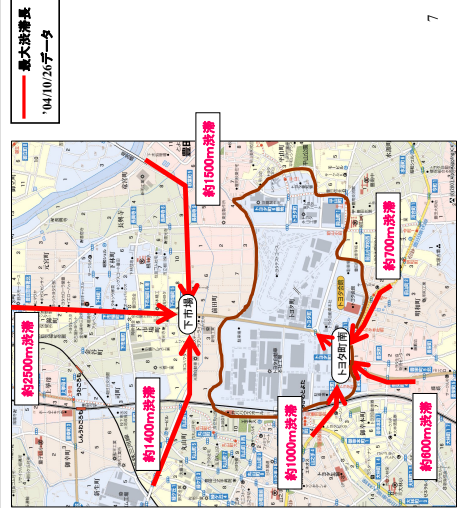
## 豊田市の拡幅整備以前の渋滞状況

整備前 2004年9月



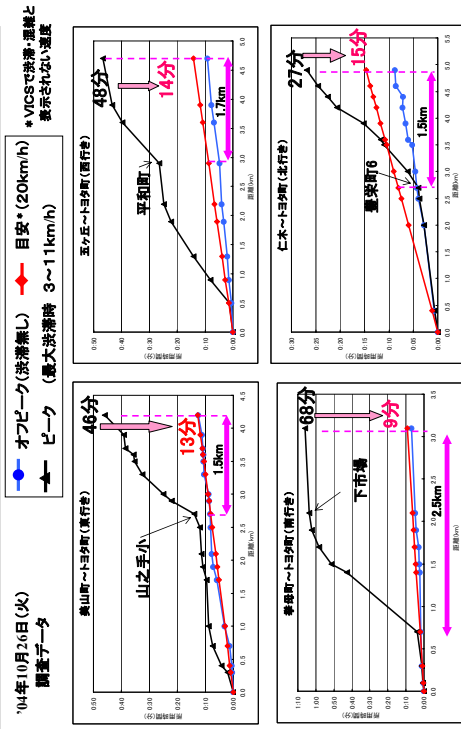
## トヨタ本社地区の渋滞状況の現況 (朝) ①

▶ 朝の通勤時間帯にトヨタ町南、下市場に渋滞が発生



## トヨタ本社地区の渋滞状況の現況 (朝) ②

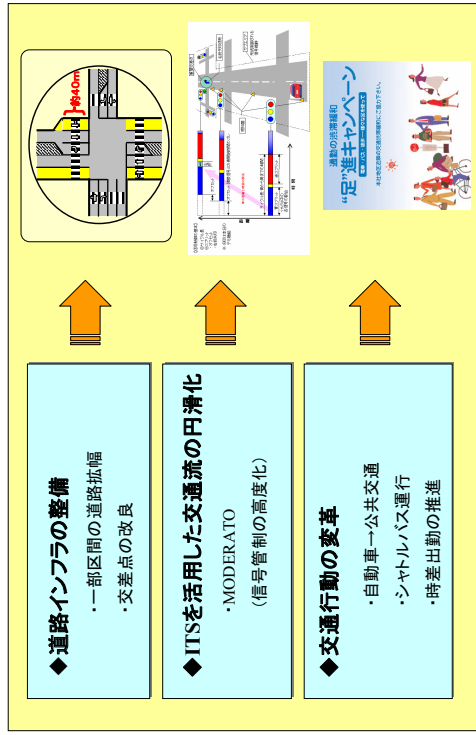
▶ 本社の1~2km圏内で渋滞が発生





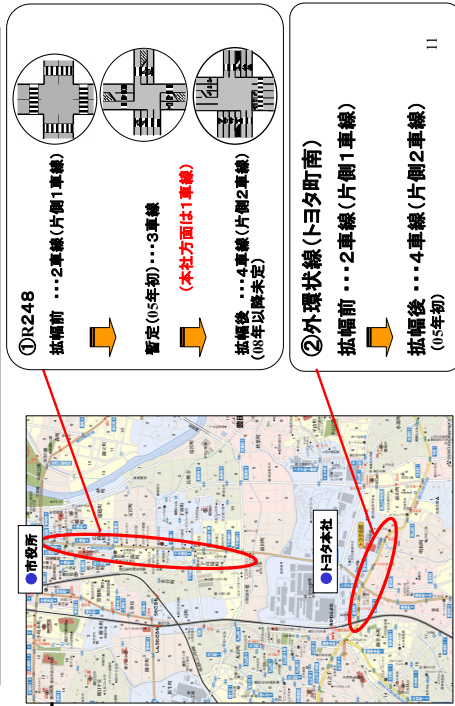
1. 豊田市の概況
2. 豊田市の渋滞状況
3. 渋滞への対策
4. トヨタの取組み
5. 成果とまとめ

## 主な施策項目

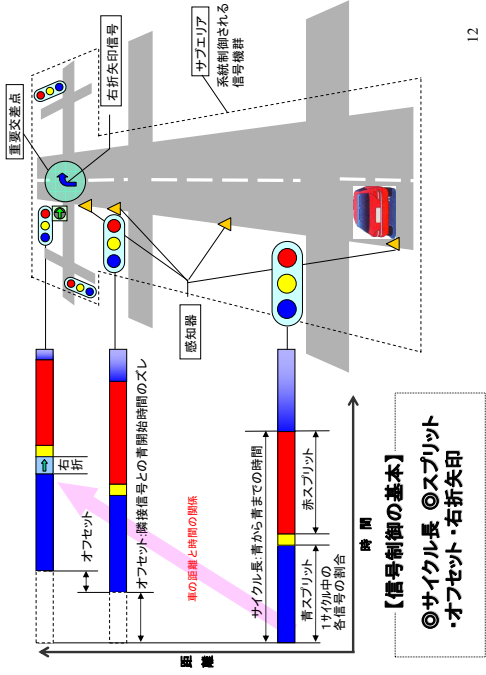


## 道路インフラの整備

道路拡幅：道路容量の不足



## ITSを活用した交通流の円滑化 信号制御の高度化 (MODERATOの導入)



## 交通行動の変革

### 【通勤シャトルバス運行内容】

- ① 経路  
豊田市⇄本社、五ヶ丘⇄本社等  
往路6経路、復路5経路
- ② 運行間隔  
往路3～10分、復路15分間隔
- ③ 運行数  
各経路10～20便



13

- 1. 豊田市の概況
- 2. 豊田市の渋滞状況
- 3. 渋滞への対策
- 4. トヨタの取組み
- 5. 成果とまとめ

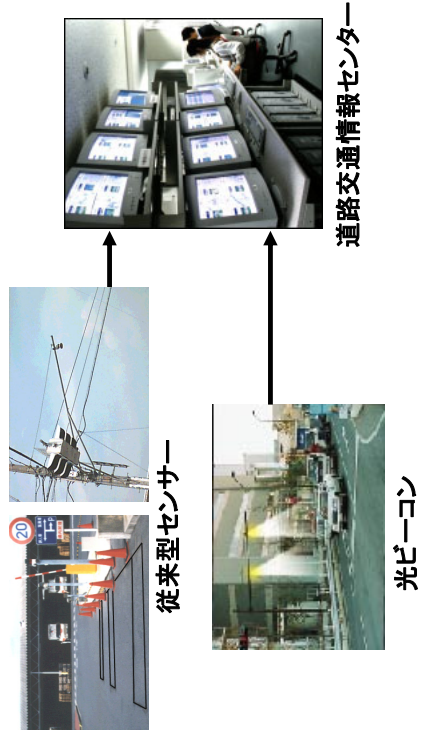
14

- 4. トヨタの取組み
- ① 実態の把握
- ② 交通流の再現
- ③ 渋滞改善施策の提言
- ④ 評価

15

### <①実態の把握>

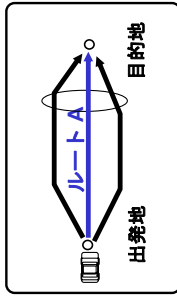
## 道路交通情報の収集（固定型センサー）



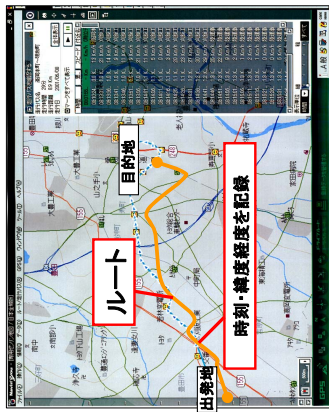
16

<①実態の把握>

## 交通データの収集 (GPSデータ)



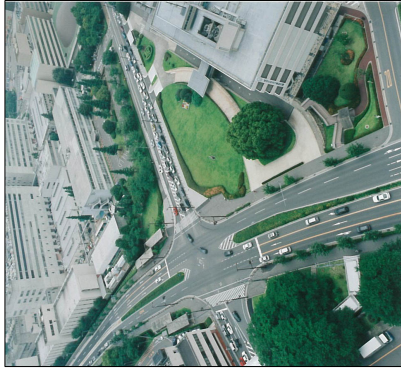
GPS受信機



GPS ログデータ

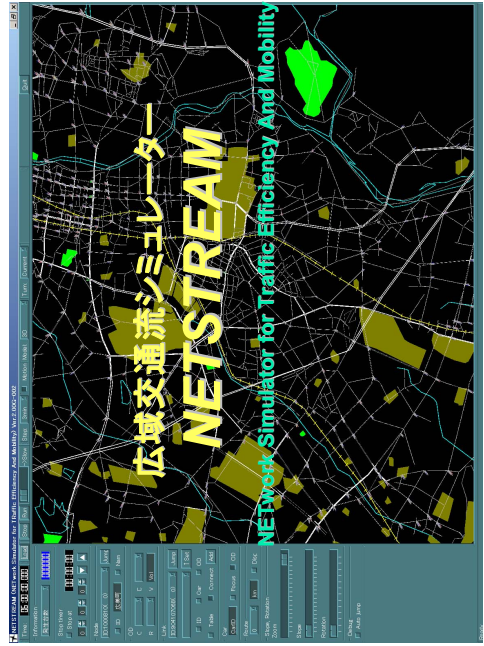
<①実態の把握>

## 交通データの収集 (ビデオ撮影・分析)



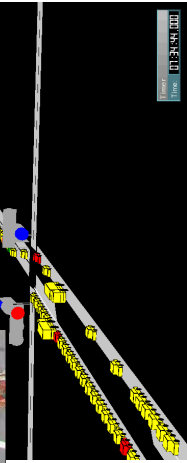
<②交通の再現>

## 交通流シミュレーション



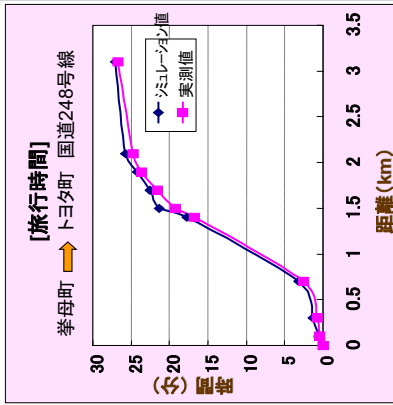
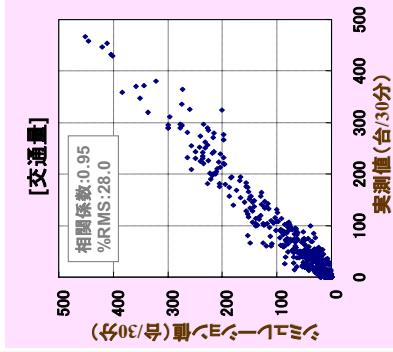
<②交通の再現>

## 渋滞状況 (国道248号線)



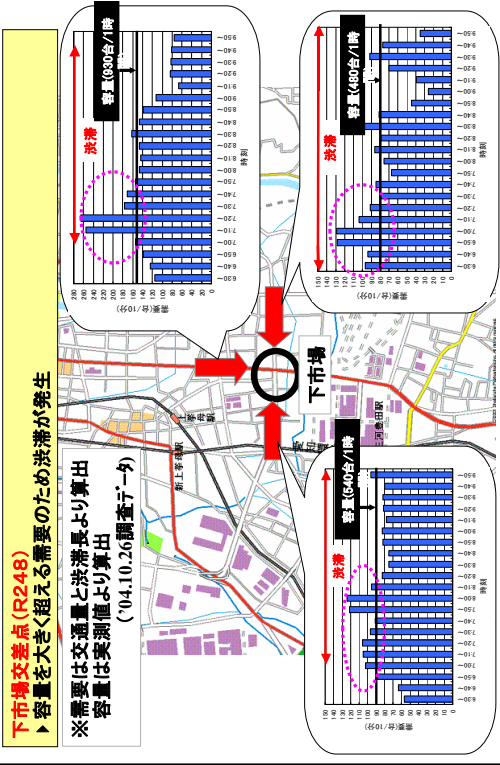
<②交通流の再現>

シミュレーションの精度



<③渋滞改善施策>

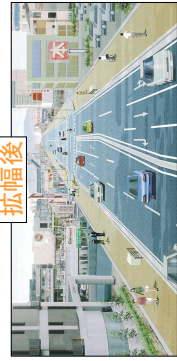
道路容量の不足 (朝の交通需要)



<③渋滞改善施策>

道路拡幅・新信号制御効果の予測

- 拡幅前：2車線 [片側1車線]
- 暫定：3車線 [片側1車線+片側2車線]
- 拡幅後：4車線 [片側2車線]+新信号制御システム

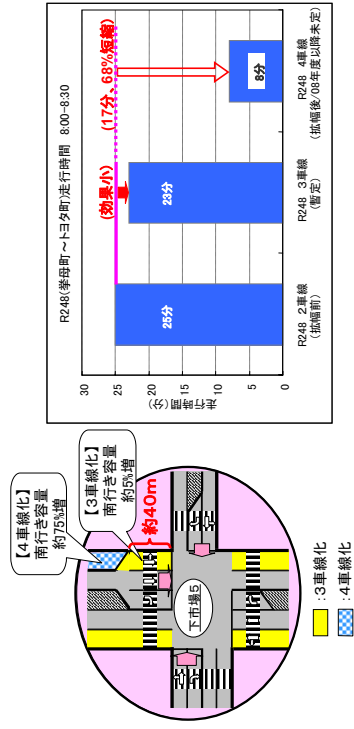


<③渋滞改善施策>

道路容量の不足 (道路の拡幅計画と効果予測)

▶ 4車線化が実現すれば、R248の渋滞は解消

R248拡幅効果予測 (シミュレーション)





＜③渋滞改善施策＞

株式会社 豊田  
 本社・本部・本工場 豊田のみなさん  
 豊田のみなさん  
 豊田のみなさん

**“足”進キャンペーン**  
 電車・バス・徒歩 様々な足を使って

本社地区近隣の交通渋滞緩和にご協力下さい。

キャンペーン期間：2月→7月

【通勤シャトルバス運行内容】

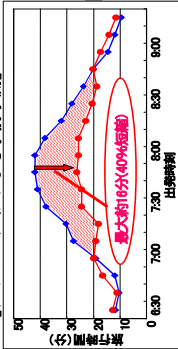
- ① 経路  
豊田市⇨本社、五ヶ丘⇨本社等  
往路6経路、復路5経路
- ② 運行間隔  
往路3～10分、復路15分間隔
- ③ 運行数  
各経路10～20便

TDM実験（概要）

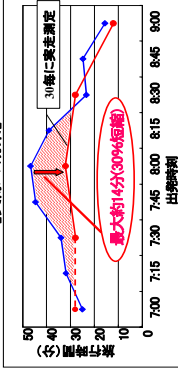
＜実験概要＞

- ◆ 目 標：本社地区渋滞の緩和  
 ・朝ピーク時のマイカーを約2,000台削減\*、豊田IC～トヨタ町20分を実現  
 \* 通勤手段を転換（鉄道・シャトルバス・徒歩等）
- ◆ 期 間：04年10月18日～22日（5日間・全市民的実験として実施）
- ◆ 主な対応策：①通勤手段の転換（シャトルバスの増便・運行時間延長）  
 ②時差出勤  
 ③年休取得の促進
- ◆ 参加人数：7,800人

＜豊田IC→本社旅行時間＞  
【シミュレーションによる事前予測】



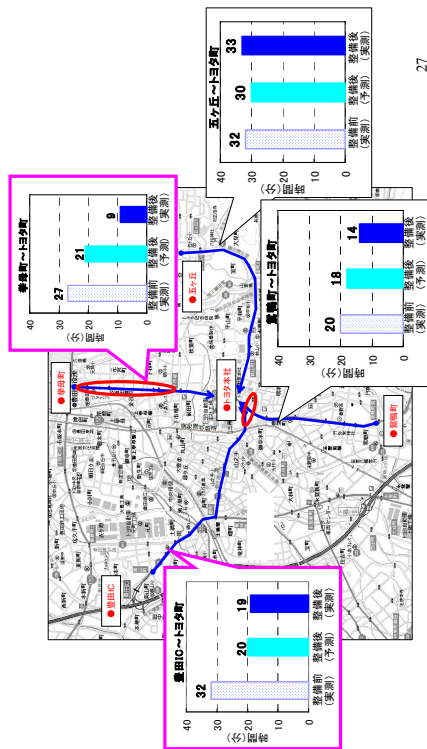
【実際の効果】



＜④評価＞

渋滞対策の効果

主要4ルートの走行所要時間変化(ピーク時間[7:20～8:30出発] 平均)



＜④評価＞

渋滞改善評価（時間分散）

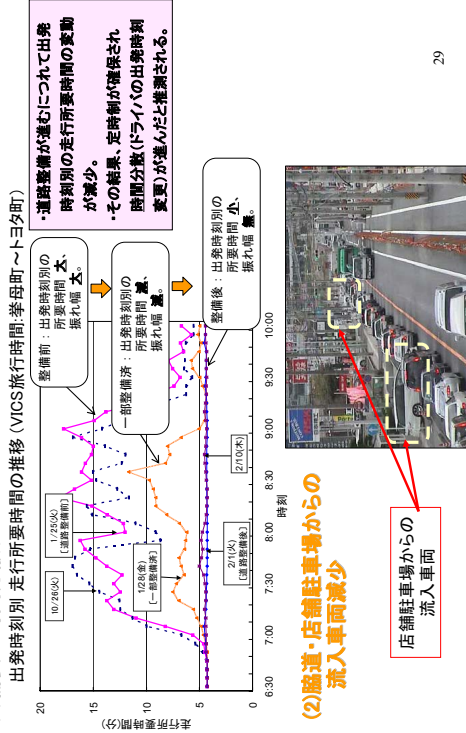
＜豊母町～トヨタ町(下市場交差点)＞

|      |                                                                             |
|------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 日付   | 整備前:2004年10月26日(火) 整備直後:2005年2月10日(木)                                       |
| 道路状況 | <p>道路整備完了: 05年1月末</p> <p>25% UP</p>                                         |
| 容量   | <p>930台/1時間 → 1140台/1時間</p>                                                 |
| 需要   | <p>7:20～8:30に交通需要が分散</p> <p>交通需要: 2,704台(6:30～9:30) → 2,760台(6:30～9:30)</p> |

④評価

渋滞改善による運転行動の変化

(1) 需要の時間分散化



29

1. 豊田市の概況
2. 豊田市の渋滞状況
3. 渋滞への対策
4. トヨタの取組み
5. 成果とまとめ

30

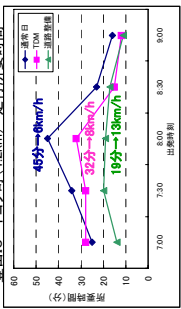
効果のまとめ

▶ 道路整備後のCO<sub>2</sub>排出量は、交通量の増加にもかかわらず大幅に削減。

豊田IC～トヨタ町(4.2km) CO<sub>2</sub>削減効果比較 (AM7:00～9:30) (CO<sub>2</sub>排出量は速度と交通量から算出)

|          | 速度 (km/h) |      | 交通量 (台/2.5h) | CO <sub>2</sub> 排出量 (kg-CO <sub>2</sub> ) | 削減効果 |
|----------|-----------|------|--------------|-------------------------------------------|------|
|          | 平均        | ピーク時 |              |                                           |      |
| ①整備前     | 9         | 6    | 2,355        | 3,900                                     | -    |
| ②TDM社会実験 | 11        | 8    | 2,242        | 3,300                                     | ▲14% |
| ③道路整備後   | 16        | 13   | 2,602        | 3,200                                     | ▲17% |

\* 今回の利用データは各ケース1日のみ。  
 CO<sub>2</sub>算出方法は国土交通省 国土技術政策総合研究所算出方式による簡易試算



道路整備後のCO<sub>2</sub>削減には、速度アップが大きく寄与。  
 シヤトルバス等のソフト対策に加え、道路整備による走りやすい道路が重要であることを認識。

- 渋滞改善要因まとめ
- ①道路整備による道路容量の増加
  - ②信号制御の最適化
  - ③自動車から公共交通への変更
  - ④人の運転行動の変化
    - ・経路選択の変更
    - ・出発時間の分散

32