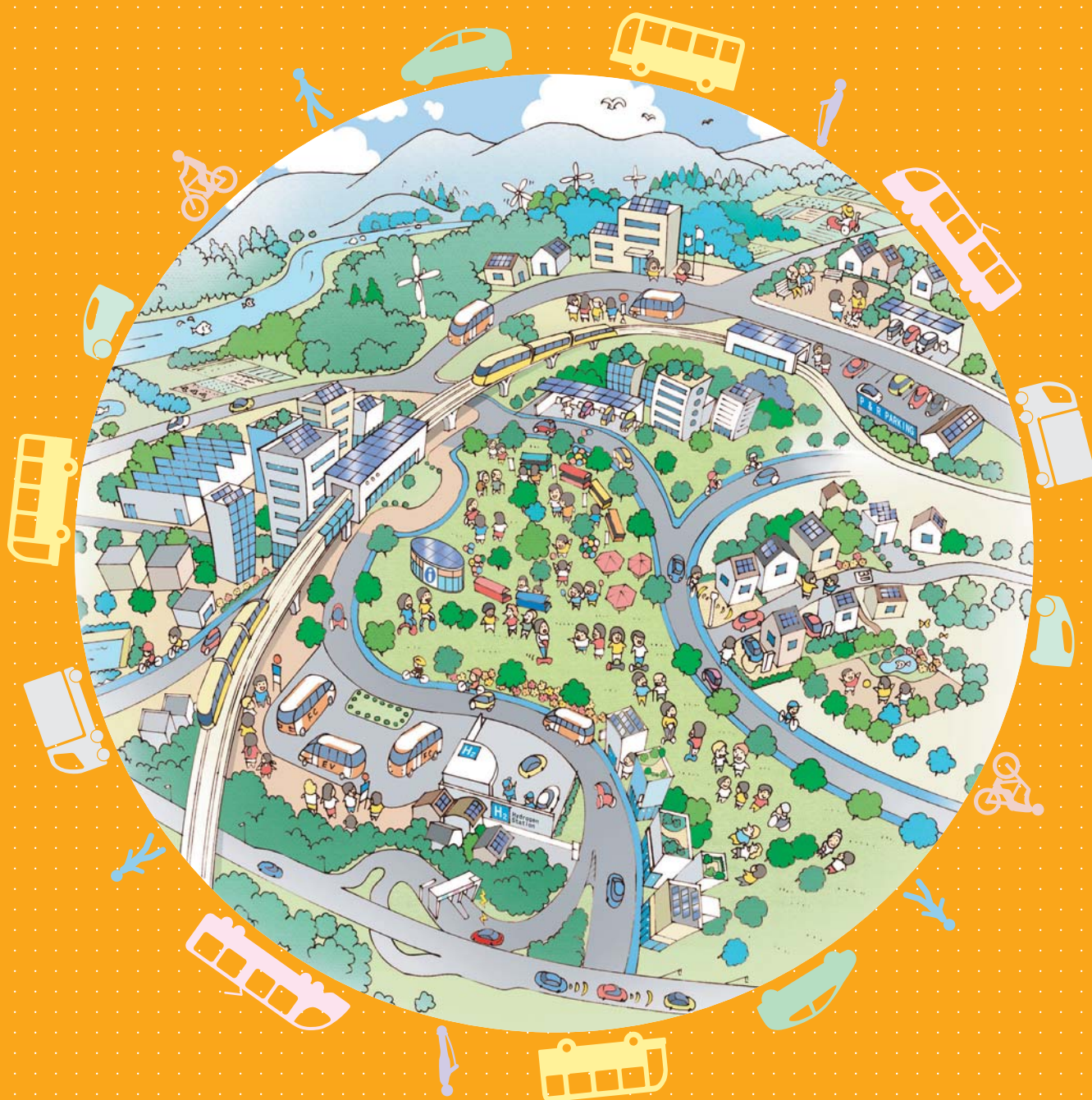




**豊田市交通まちづくり
ビジョン2040
行動計画2016～2020**

豊田市交通まちづくりビジョン・行動計画について

豊田市では2006年より、交通まちづくりに関する総合的な計画である「交通まちづくりビジョン」と「交通まちづくり行動計画」に基づき、「かしこい交通社会」を目指し、最先端技術などを活用しながら様々な事業に取り組んできました。今後も日本におけるトップランナーとして、リーディングプロジェクトを推進し、まちの魅力・活気・交流を高め、持続可能な地域の発展に貢献し続けていきます。

これまでの主な取組

最先端技術をいち早く導入して事業を推進してきました。

次世代自動車の導入

EV(電気自動車)、PHV(プラグインハイブリッド車)、FCV(燃料電池車)の購入補助を実施。公用車への積極的な導入。
FCバス(燃料電池バス)を路線バスとして実証運行。



次世代低炭素型

移動支援システムの実証

超小型EVと電動アシスト自転車を活用したシェアリングシステム「Ha:mo」の実証を通して、新たな車の使い方を提案。



バスネットワークの整備

公共交通を社会資本の一部と捉え、公共交通ネットワークの基本骨格を整備。バス事業の評価と経営的視点に基づいた路線改編等を実施。

道路ネットワークの整備

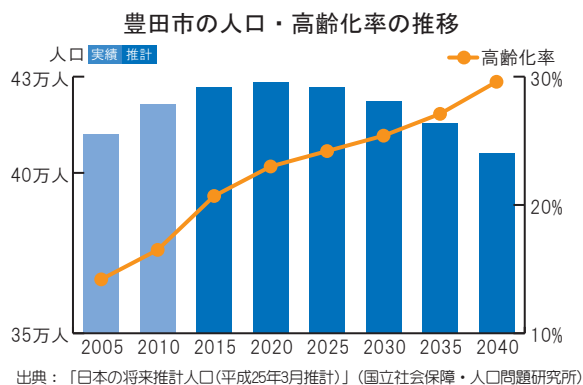
製造品出荷額全国1位を誇る産業基盤を支えるため、地域をリードする交通環境を確立。



社会情勢と課題

豊田市を取り巻く社会情勢は、超高齢化や人口減少社会の本格化、自動車をはじめとする様々な技術的な革新、世界規模のイベント開催による交流拡大など、今まで以上に大きな変化を迎えます。同時に交通分野への市民ニーズも多様化しており、それらに対応した交通まちづくりが求められています。

● 人口減少、超高齢社会への対応

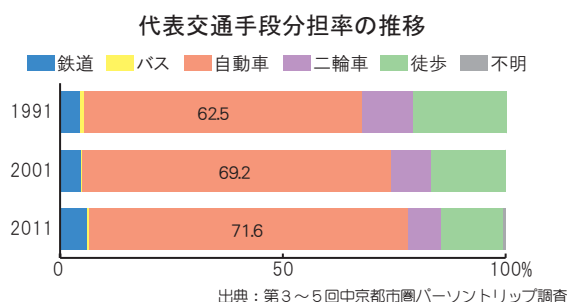


● 都心の再生と交流圏の拡大

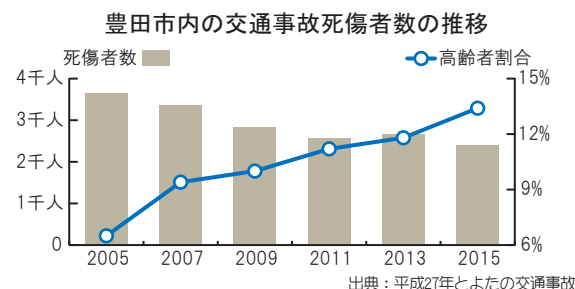
- 2017年 豊田市駅前通り北地区市街地再開発事業竣工
- 2019年 ラグビーワールドカップ開催
- 2020年 東京オリンピック・パラリンピック開催
- 2027年 リニア中央新幹線開通



● 強い自動車依存からの転換



● 交通安全の確保



● 最先端技術の活用

水素エネルギーや次世代モビリティ、自動運転など新しい技術を積極的に活用



水素社会



次世代モビリティ



自動運転技術

交通まちづくりビジョン2040

人口減少や超高齢社会、グローバルな大交流時代を迎える中で、世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して、基盤となる「環境」「安全・安心」、柱となる「交流促進」「移動円滑化」を4つの基本目標とした交通まちづくりを進めることで、人々の暮らしやすさとまちの魅力・活気・交流を高めます。

このビジョンを実現するために、基本目標に基づいて、今後5年間で重点的に取り組む施策を4つの重点戦略プログラムとして行動計画に位置付け、推進していきます。

基本理念

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、
人々の暮らしやすさとまちの魅力・活気・交流を高めます

基本目標1

交流促進

都市部～山間部～市外まで、
丸ごとつながる
交流・躍動のまち

人々の暮らしやすさ
まちの魅力・活気・交流

交流
促進

移動
円滑化

基本目標2

移動円滑化

多様な移動手段が調和し、
誰もが快適に移動できる
やさしいまち

安全・安心

環 境

基本目標3

安全・安心

世界一
安全・安心・快適で、
交通事故のないまち

基本目標4

環 境

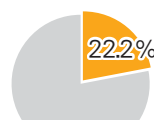
環境と利便性が両立した
交通が支える
持続可能なまち

民産学官による共働、
横断的なITS^{*1}・ICT^{*2}・TDM^{*3}等の
活用による施策の支援

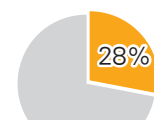
数
値
目
標

総合指標

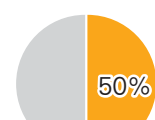
公共交通が利用でき、
かつ目的や状況に応じて
移動手段を使い分けている市民の割合



2015年度



2020年度



2040年度

^{*1} ITS…Intelligent Transport Systemsの略で、高度道路交通システムのこと。最先端の情報通信技術を用いて、人と道路と車両をつなぐことで、交通事故や渋滞などの道路交通問題の解決をはかる。

^{*2} ICT…Information and Communication Technologyの略で、情報・通信に関する技術の総称。

^{*3} TDM…Transportation Demand Managementの略で、交通需要マネジメントのこと。自動車の効率的利用や公共交通への転換など、交通行動の変化を促すことにより、交通渋滞や混雑を緩和する手法。

交通まちづくり行動計画2016～2020

基本目標 1

交流促進

重点戦略プログラム 1

地域内外の交流拡大につながる環境の創出

魅力ある都心にふさわしい交通空間の創出



- 豊田市駅周辺の整備
- 都心部への流入交通の抑制
- 駐車場の利便性向上
- ウェルカムセンターの設置
- 中心市街地における公共交通の充実

地域での拠点機能の向上

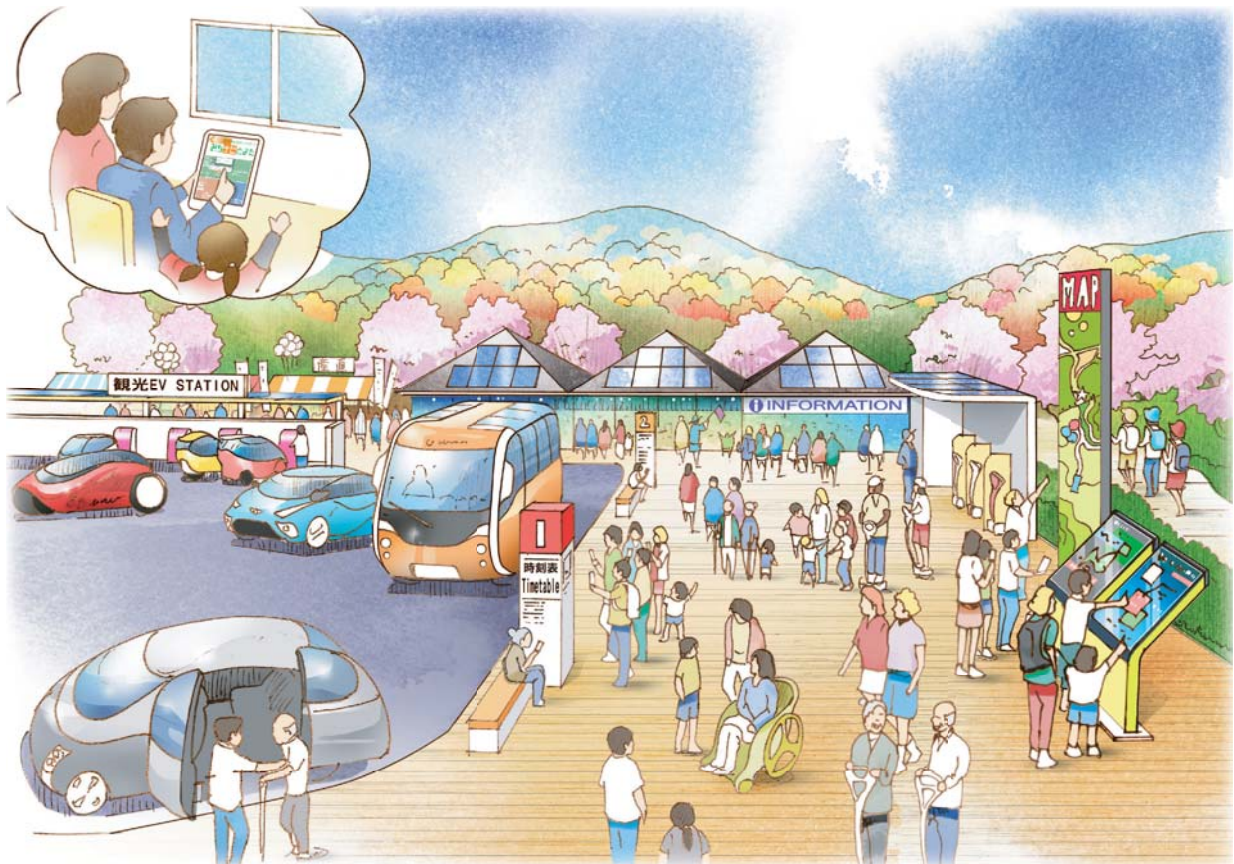
- 地域核等における結節点機能の強化

外出機会の創出

- 健康づくりと連動した公共交通の利用促進のための施策展開
- 施設・イベント等との連携
- 中山間地域における共助的な移動の支援
- 交通情報提供の充実
- I T S を活用した移動支援

観光を支える交通インフラの利便性向上

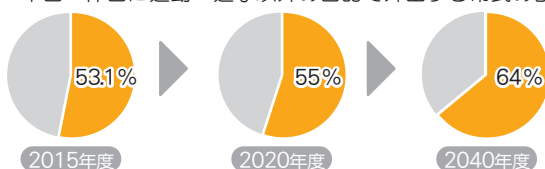
- 交通とタイアップした観光促進
- 行楽シーズン等への対応
- インバウンド対応
- 交通情報提供の充実



数値目標

外出率（通勤・通学を除く）

平日・休日に通勤・通学以外の目的で外出する市民の割合



中心市街地歩行者数

中心市街地16地点における平日1日の歩行者数の合計



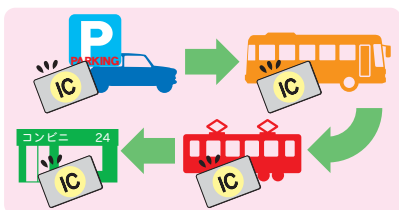
便利さを実感できる交通ネットワークの構築

公共交通ネットワーク全体の利便性向上

- 鉄道複線化（高速化）・高架化



- シームレス^{*1}な乗車システムの導入



- 情報化による運転支援・乗り継ぎ支援システムの検討

- バス車両・車内の魅力向上



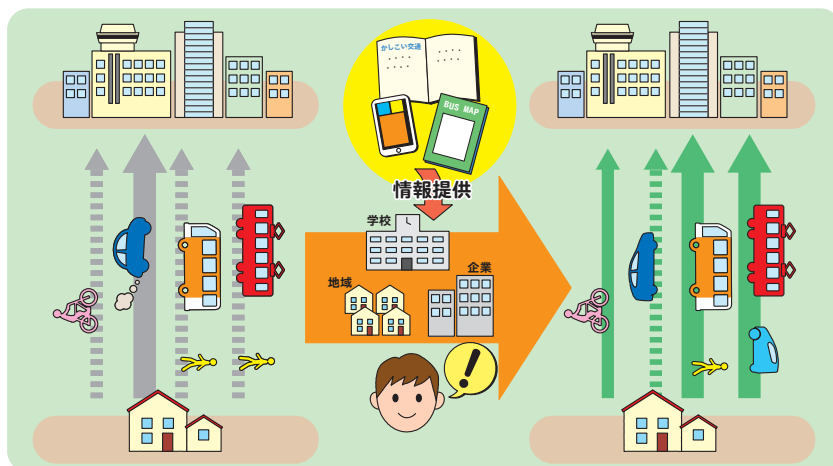
- バリアフリー化

^{*1} シームレス…交通機関の乗り継ぎ、車両の乗降など移動に関する「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消し、円滑な移動を確保すること。

モビリティ・マネジメント^{*2}による環境にやさしい交通への転換

- 多様なMM（モビリティ・マネジメント）の実施
- 事業所等によるTDM（交通需要マネジメント）活動の拡充

^{*2} モビリティ・マネジメント…Mobility Management。一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。



主要道路ネットワークの整備

- 広域交流・都市間交流を支える幹線道路整備

現 況 (2016年3月末)	幹線道路整備延長 約105km	幹線道路整備率 約64%
-------------------	--------------------	-----------------

- 市域の一体性を高める幹線道路整備

広域交流・都市間交流を支えるネットワーク



数値目標

公共交通利用者数

市内での1日あたりの利用者数

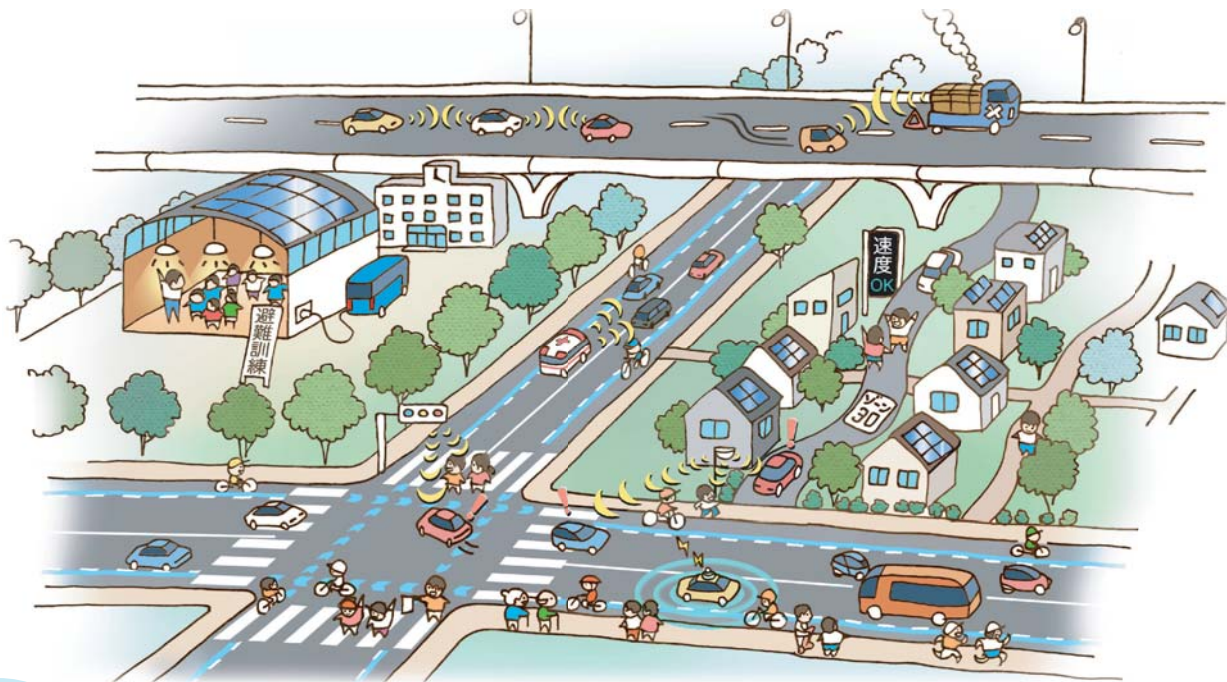


1人当たり渋滞損失時間

市民1人が1年間で渋滞に要している時間



世界一安全・安心な交通環境の創出



ITSを活用したドライバーの安全運転の支援

- 自動運転技術等を活用した運転支援システムの普及促進
- 路車間・車車間通信を活用した運転支援システムの普及促進



現況 (2016年3月末) インフラ協調型ITS導入交差点数 6箇所

ゾーン30の活用

現況 (2016年3月末) ゾーン30整備数 4地区 (11箇所)

交通安全教育・啓発

現況 (2015年度) 高齢者世帯訪問数 10,766世帯

プローブ情報^{*3}を活用した交通事故対策

- 幹線道路の事故多発地点対策
- 生活道路の交通安全対策

^{*3} プローブ情報…自動車のセンサーなどから送られてくる位置情報や交通情報などのこと。

交通インフラの老朽化対策

自転車利用環境の整備

- 自転車通行空間の整備
- 自転車利用者の意識づくり
- 自転車利用の仕組みづくり



現況 (2016年3月末) 自転車通行空間整備延長 約2.6km
自転車通行空間整備率 約8%

※とよた快適自転車プランに基づく整備状況

災害時の機能向上

- 避難所等への公用車等 (PHV、FCV、FCバス等) による外部電源供給・給電設備の整備
- 鉄道関連インフラの強靱化 (駅舎、高架部等)
- 道路インフラの耐震化 (橋梁等)
- 豊田市駅周辺における民間事業者と連携した帰宅困難者対策の推進

数値目標

交通事故死傷者数

死傷者数

2,392人

2015年



1,700人

2020年

720人

2040年

死者数

13人

2015年



10人以下

2020年

0人

2040年

先進的な環境技術・行動の推進



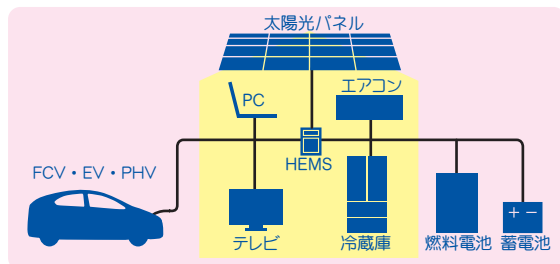
多様なエネルギーインフラの活用

- 水素ステーション、充電ステーションの普及促進



現況 (2016年3月末) 水素ステーション 2箇所
充電ステーション 38箇所(公共施設)

- 外部電源供給の普及促進



次世代型低炭素交通システムの導入

- 次世代自動車の導入支援 (FCV、EV、PHV)
- パーソナルモビリティの普及促進



現況 (2016年2月末) 次世代自動車導入台数
(補助台数・公用車台数)
FCV 17台
PHV・EV 564台



- シェアリングシステムの普及促進

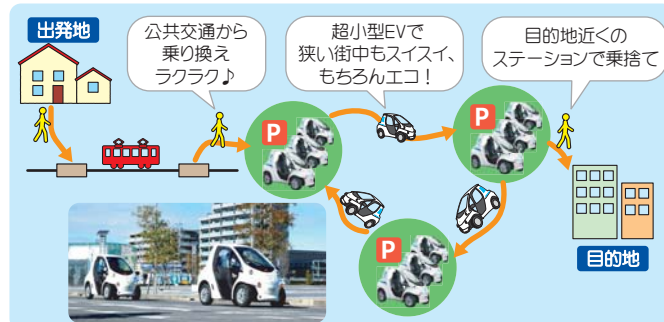
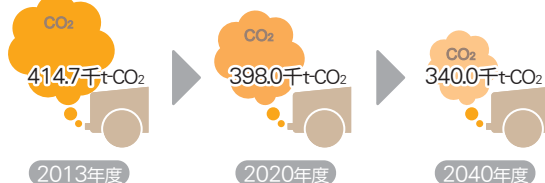


写真: ヨコガ自動車提供

モビリティ・マネジメントによる環境にやさしい交通への転換

数値目標

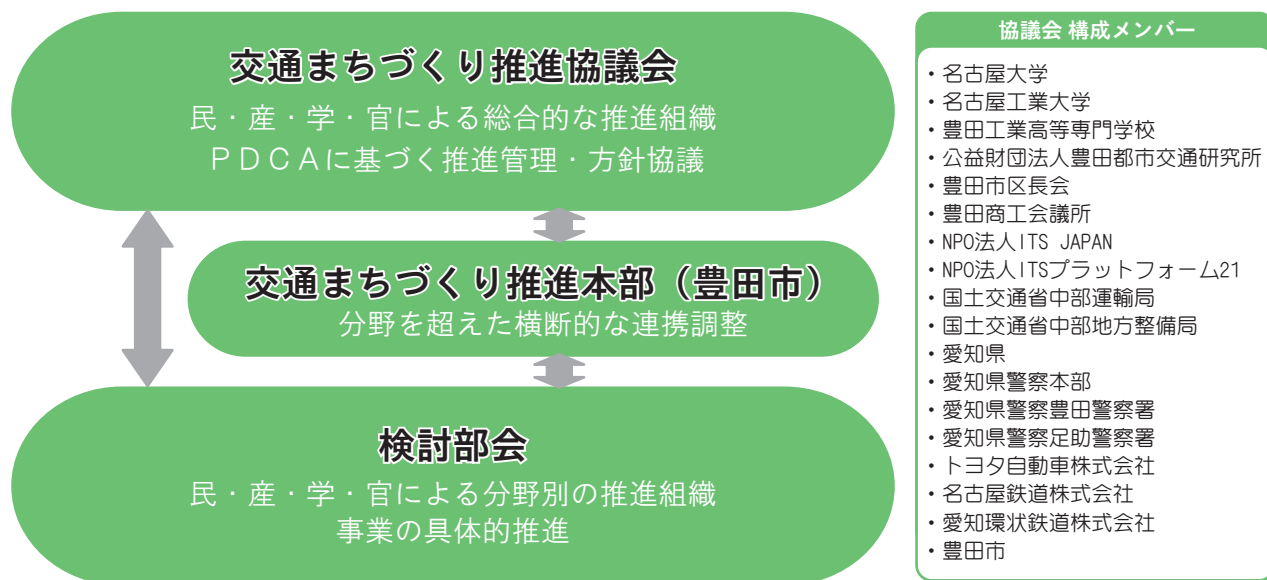
運輸部門（自動車）のCO₂排出量



ビジョン2040の達成に向けて

■ 推進体制

交通まちづくりビジョン・行動計画の推進にあたっては、民・産・学・官による交通まちづくり推進協議会が中心となり、具体的な事業推進を担う分野別の検討部会と庁内の推進本部が横断的に連携することで、より効果的な事業推進と積極的な最先端技術の導入を実現していきます。



■ これまでの経緯

豊田市の動き		国・社会情勢
2006年度	交通まちづくりビジョン2025・交通まちづくり行動計画2006～2010	
2008年 3月	第7次豊田市総合計画策定	
2008年 7月	豊田市中心市街地活性化基本計画策定	
2009年 1月	環境モデル都市に選定	
2009年 3月	ITS実証実験モデル都市に選定	
2010年 4月	次世代エネルギー・社会システム実証地域に選定	
		2011年 3月 東日本大震災
2011年度	交通まちづくりビジョン2030・交通まちづくり行動計画2011～2015	
2012年 5月	低炭素社会モデル地区「とよたエコフルタウン」第1期オープン	
2013年 3月	豊田市第2期中心市街地活性化基本計画策定	
2014年 4月	低炭素社会モデル地区「とよたエコフルタウン」グランドオープン	2013年12月 交通政策基本法施行
2015年 1月	国連との共催による国際会議開催	2014年12月 燃料電池車販売開始
2016年 3月	都心環境計画策定 豊田市公共交通基本計画（公共交通網形成計画）策定	
2016年度	交通まちづくりビジョン2040・交通まちづくり行動計画2016～2020	
2017年	第8次豊田市総合計画策定 豊田市駅前通り北地区市街地再開発事業竣工	
2019年	ラグビーワールドカップ開催	2020年 東京オリンピック・パラリンピック開催
		2027年 リニア中央新幹線開業