

豊田市都心交通ビジョン(案) 『交通編』



本編は、豊田市都心交通ビジョンのうち、交通に関する内容のみを取り出してまとめたものであり、豊田市の都心を賑わいと活気のある都市空間とすることを目的とし、交通の側面から何をすべきか整理したものである。

- 都心に多数の来街者(就業者を含む)を受け入れるとともに、新しい都心居住のスタイルを生み出すことができるよう、公共交通を中心とした交通体系を構築する。
- 現在多く見られる都心部を通過する自動車車両は、広域道路ネットワークの整備により処理し、必要不可欠な自動車交通はP&R、フリッジパーキング、地下駐車場などにより収容する。
- これにより、地表面は歩行を中心とする賑わいと都心文化を享受できる空間が形成されるとともに、自然や水にふれあうことのできる街としてのブランド、風景を確立する。
- 実現に際しては、ITS技術の適用、新たな公共交通機関の導入等により、過度な自動車利用を抑え、歩行者・自転車、公共交通が調和した先進的な『かしこい交通社会』を目指す。

豊田市全体の現状と課題

世界的な企業の本社を擁する都市
市町村合併による広域化
市街地の拡大とそれに伴う低密化
高齢化の進展と一部で見られる人口流出

働く場であっても住みたい都市ではない？
世界的な企業の本社を擁する都市の都心とは？

周辺他都市との都市間競争を意識し、都市全体のイメージの象徴である都心地域の魅力を高める。
都心が魅力的になることで、都市間の比較において都市全体の評価が高まり、結果的に郊外地域を含めた都市全体の活力向上につながる。

都心地区の現状と課題

居住人口の減少
都心商業の衰退

都心の魅力の欠如
都心でしか提供できない高次
な都市機能の欠如

都心交通ビジョンにおける都心が果たすべき役割

豊田市の玄関口として、街を訪れる人々の心を惹きつけ、豊田市の魅力的な個性をわかりやすく具現化する『街の顔』としての都心。

高次な都市機能の集積とその継続的な育成を図り、都心の居住者や就業者、来訪者にとって便利かつ魅力的であり続ける都心

市内の複数の地域拠点が連携しながら、総体として機能を発揮するネットワーク型都市構造の中心として、便利かつ快適で強い交通骨格に支えられた都心

都心交通ビジョン『交通編』

都心へのアクセスの主体となる公共交通が快適に利用できる環境を整備する。

歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全に回遊できる都心を整備する。

ITSを活用した誰もが安全で移動することを楽しめる、『かしこい交通社会』を実現する。



豊田市交通まちづくりビジョン2025
人と環境にやさしい交通まちづくり
世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して

ITS、TDMを推進し、既存の道路や公共交通を有効に活用していく、新しい交通文化を創造するまち

広域の移動や地域内移動をサポートする利便性の高い公共交通が整備されるとともに、P&Rなどにより、車と公共交通が連携したまち

朝夕の渋滞が緩和されるとともに、安全・安心なまち

楽しく歩け、自転車に乗れる環境整備

シンボリックな交通施設による交流と賑わいのあるまち

楽しく歩け、交流、賑わい、回遊性のある都心のあるまち

交通編へのキーワード

世界で最も進んだ環境負荷低減モデルとなる都心を実現する。

豊かな水、緑、生態系が調和し、市民に愛される環境を実現する。

市民が健康であり続け、安心して暮らせる生活環境を整備する。

経済活力と豊かな暮らしがバランスした新しい職住共存モデルを構築する。

戦略的なまちづくり組織を中心に、都心の品格とにぎわいを高める。

都心生活を楽しみ豊かな都心文化を育む多様な教育・学習環境を整える。

都心へのアクセスの主体となる公共交通が快適に利用できる環境を整備する。

歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全に回遊できる都心を整備する。

ITSを活用した誰もが安全で移動することを楽しめる、『かっこいい交通社会』を実現する。

水と緑
環境負荷の小さな交通
街なかエコスポット
健康
生活環境

就業・居住人口の増大
来街者の増大
生活空間としての都心
賑わい・交流の空間
魅力的な商業・店舗
景観・街並み

環境にやさしい交通体系の実現

都心への移動増大への対応

これまでの自動車中心の交通体系の限界(道路、駐車場、環境)

公共交通による都心アクセスの確保

円滑な都心アクセスを可能とする公共交通システム
公共交通での来街者が都心で移動しやすい都心での移動手段

魅力的な都心空間創出の要請

賑わい・活力のある都心の実現のための歩行者増大

歩きたくなる空間の演出(歩行環境、水と緑のネットワーク、景観に配慮された街並み、健康増進、楽しみとしての歩行・自転車の利用環境)

生活に潤いと憩いをもたらす空間の形成(水と緑のネットワーク、健康増進、楽しみとしての歩行・自転車利用環境)

都心交通ビジョン『交通編』の基本的な考え方

あらゆる人が都心の魅力を楽しみ、人と環境にやさしい世界—安全・快適・便利な交通モデル都市を体感できる都心を構築

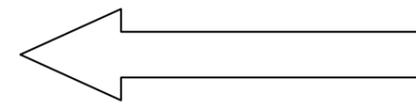
自動車中心から公共交通中心の交通体系への転換

魅力的な歩行環境の創出

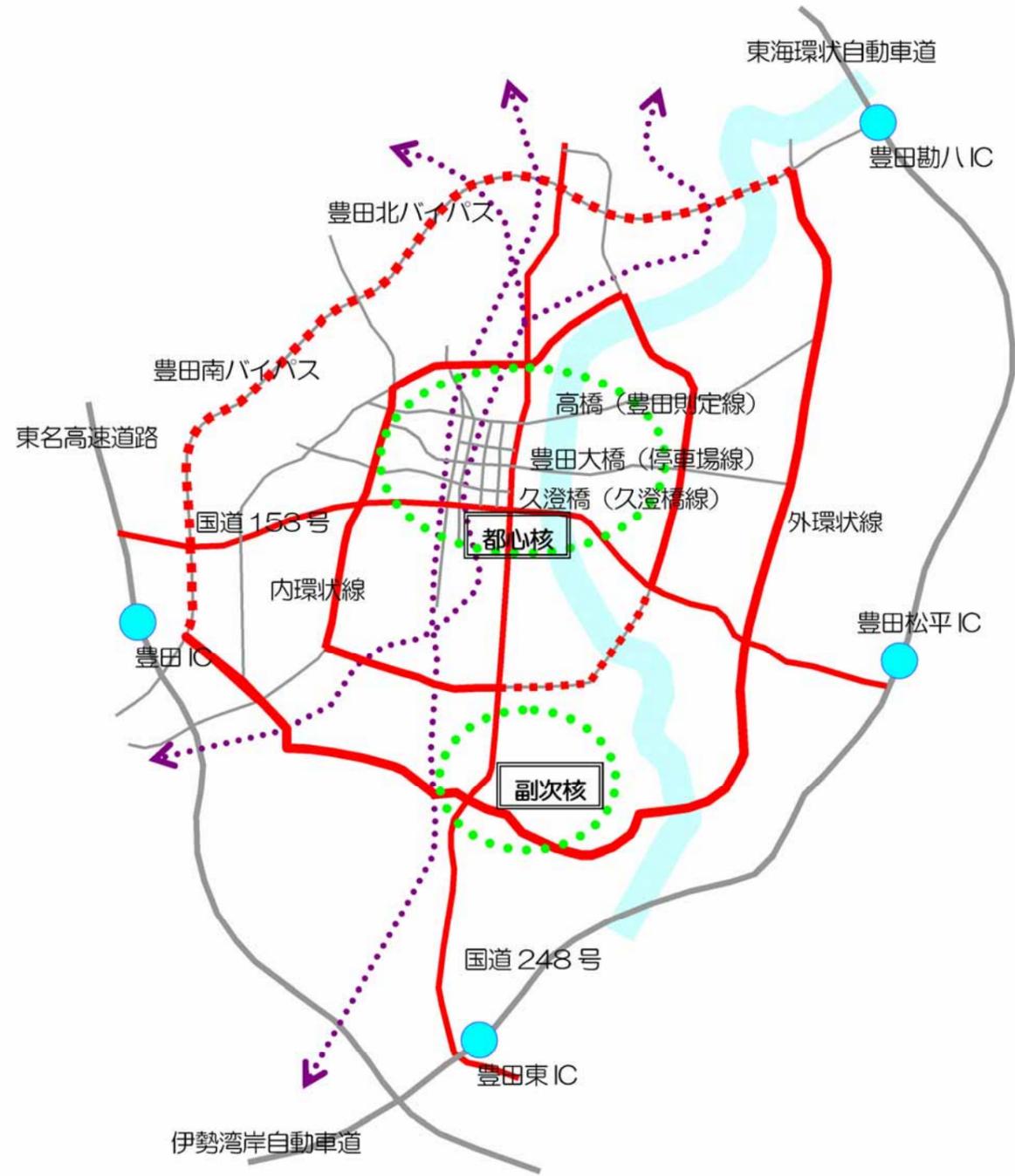
自動車での必要不可欠な都心アクセスの確保(無制限な自動車利用は容認されない。)

都心内での円滑な移動の実現

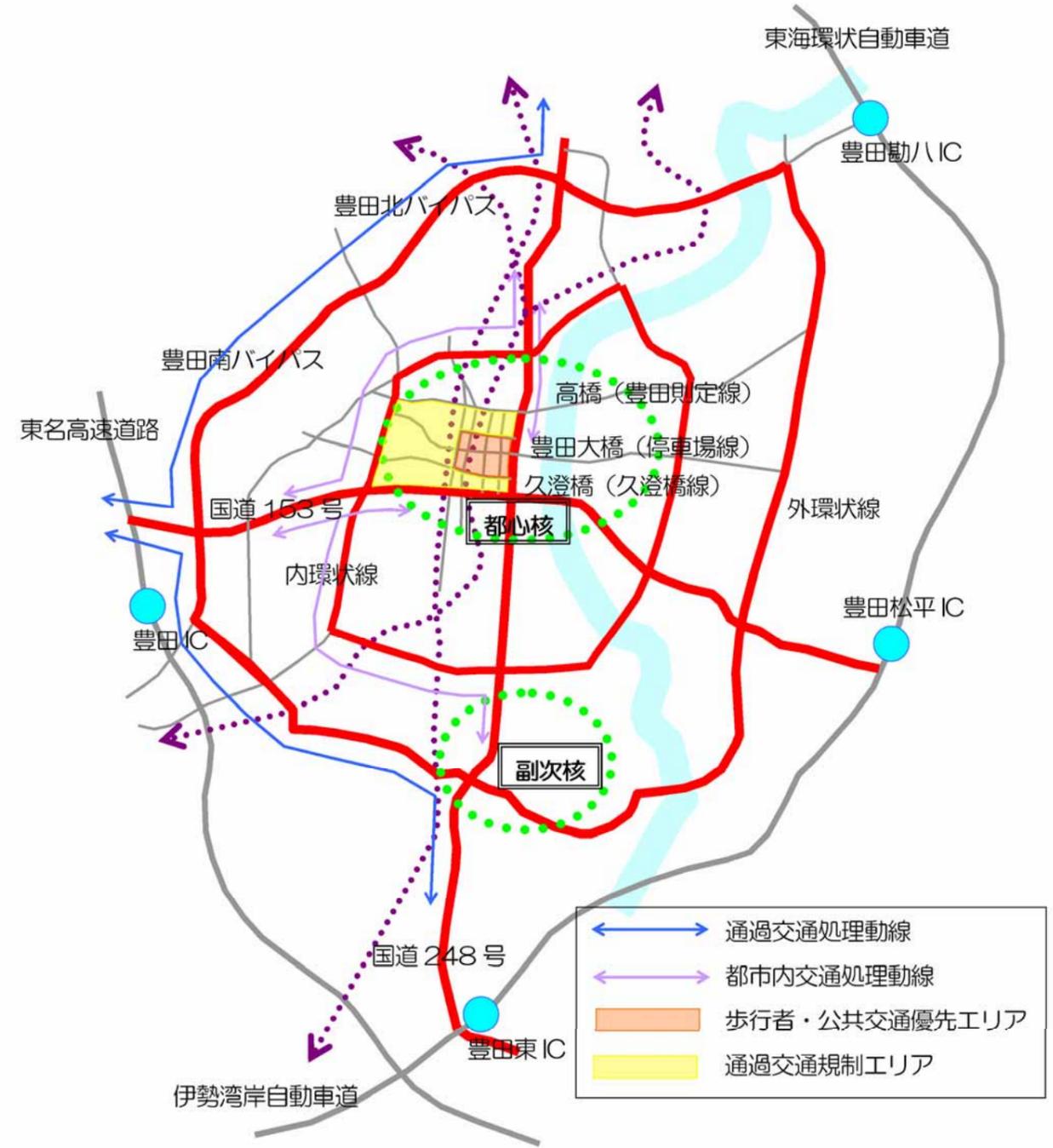
- 豊田市交通まちづくりビジョン2025 (短・中期の交通に関するビジョン)
- ITS、TDMを推進し、既存の道路や公共交通を有効に活用していく、新しい交通文化を創造するまち
 - 広域の移動や地域内移動をサポートする利便性の高い公共交通が整備されるとともに、P&Rなどにより、車と公共交通が連携したまち
 - 朝夕の渋滞が緩和されるとともに、安全・安心なまち
 - 楽しく歩け、自転車に乗れる環境整備
 - シンボリックな交通施設による交流と賑わいのあるまち
 - 楽しく歩け、交流、賑わい、回遊性のある都心のあるまち



現況道路ネットワーク



将来道路ネットワーク



(将来道路ネットワーク)

都心ビジョンは、以下に示す道路ネットワークの整備を促進し、都心部に目的を持たない自動車交通の削減を前提としている。よって、都心の道路は交通処理機能ではなく、都心へのアクセス機能に重点をおく。

広域道路ネットワーク利用：インターチェンジ（スマートインター）活用、通勤・物流交通の高速道路への転換利用

E T C 活用による高速道路の有効利用

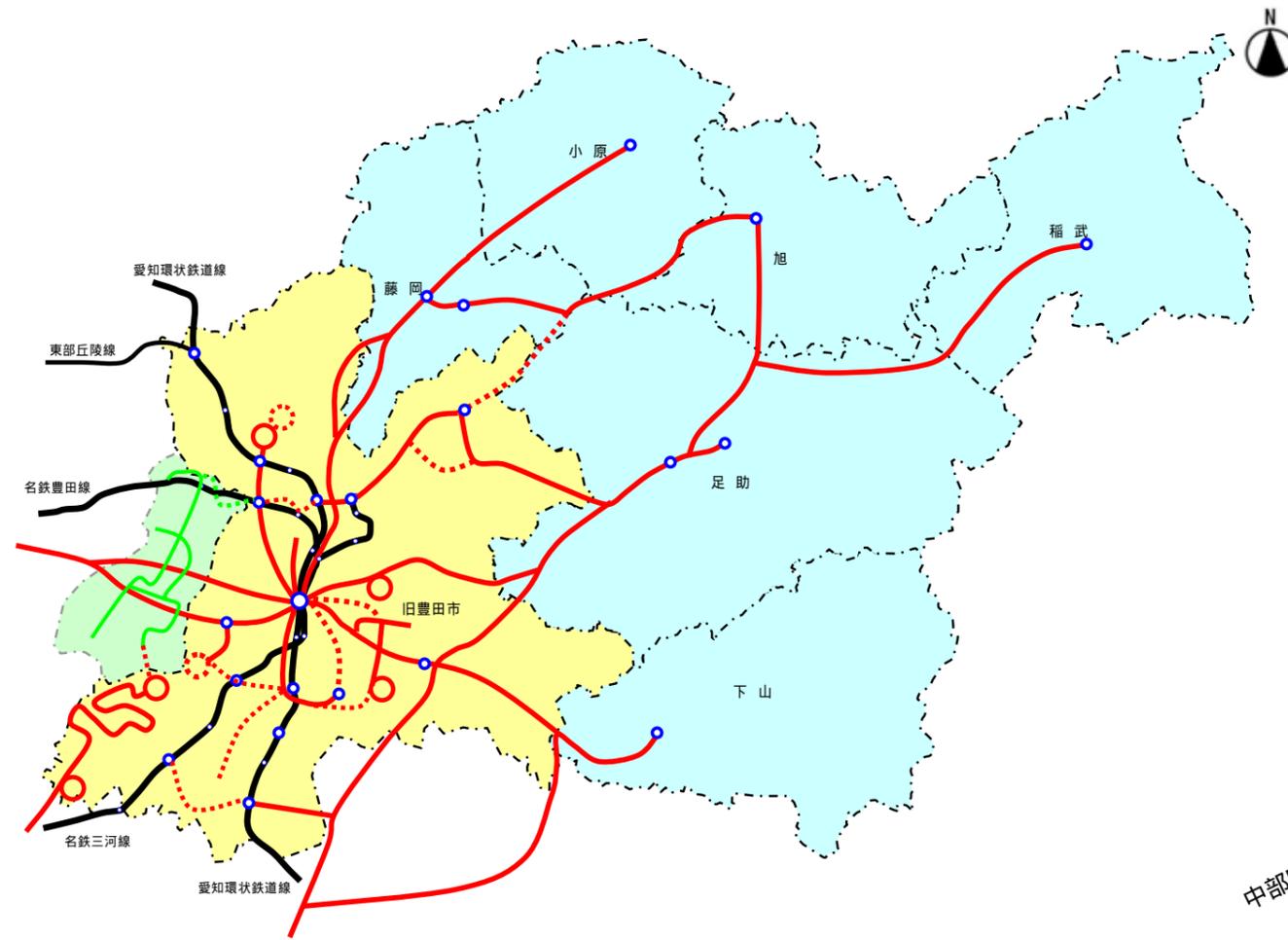
環状ネットワーク：外環状線（豊田北・南バイパス）の整備、内環状線の整備

都心部南北軸・東西軸の強化：国道153号、国道248号 など

都市内幹線道路ネットワーク：豊田則定線、豊田停車場線 など

2008年度(予定)の主要な公共交通ネットワーク

将来の都心周辺の主要な公共交通ネットワーク



(将来公共交通ネットワーク)

都市間を連絡する広域幹線鉄道、都市間高速バスの強化を行い、市内主要公共交通ネットワーク及び端末交通手段との結節性を強化する。

広域鉄道網の整備(愛知環状鉄道複線化、名鉄三河線の複線・高架化、空港アクセス鉄道の整備推進)

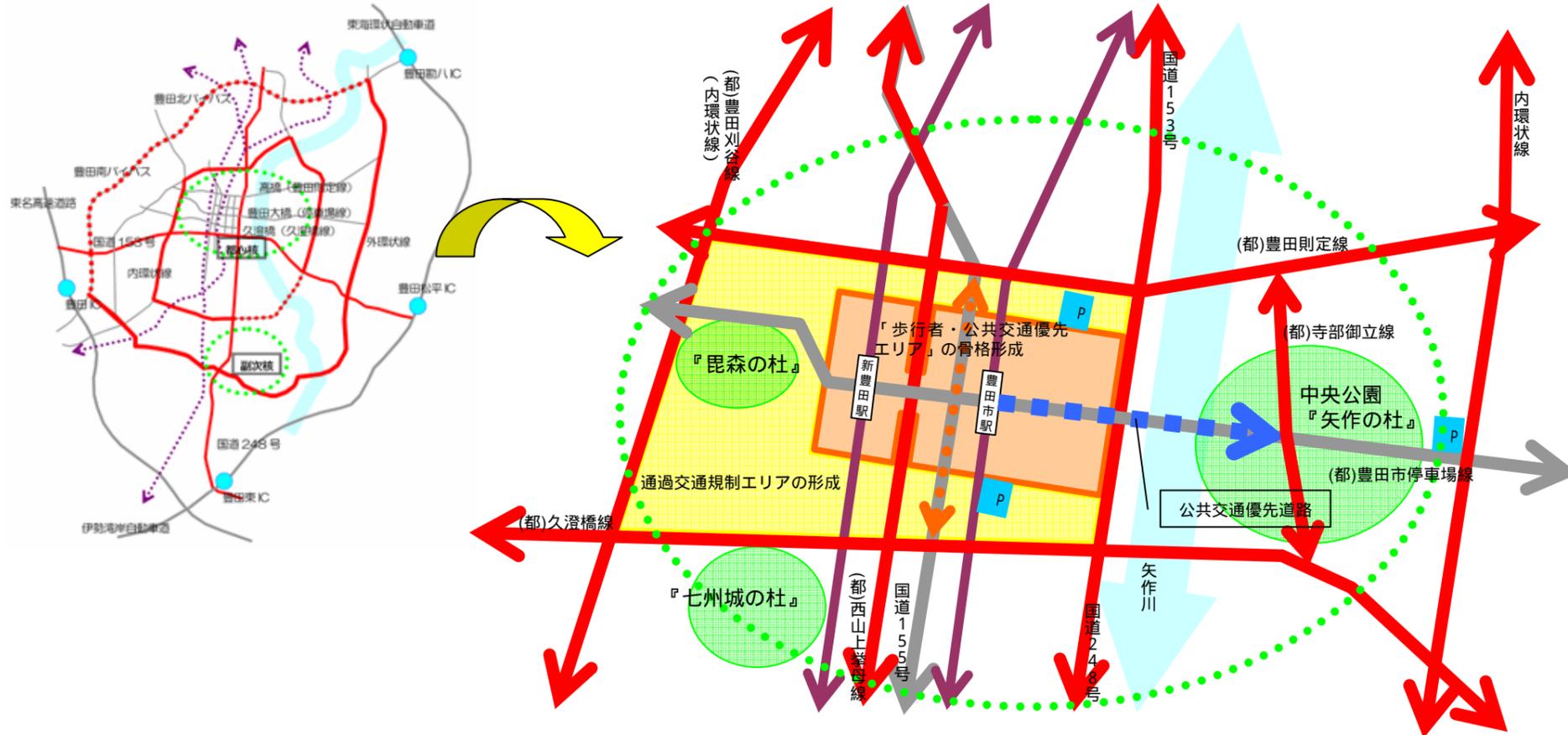
都市間高速バスネットワークの強化(名古屋方面、中部国際空港方面)

基幹バス、地域バスネットワーク整備

豊田市駅前広場整備、交通結節点整備

パーク&ライド駐車場の整備

斬新かつ使いやすい「交通新システム」の導入



必要な道路ネットワークの拡充

- ・将来的に都心部への通過交通を削減するための前提となる外環状線整備に着手する。
- ・都心地区の「通過交通規制エリア」の境界道路となる「都心外周道路」の整備に着手する。
(豊田則定線(高橋4車線化)、豊田停車場線、国道248号の4車線化など(国道155号は道路機能を再構築し、歩行者優先エリア化))

自動車交通のコントロール

- ・外環状線未整備段階においては、内環状線及び都心外周道路において通過交通の削減を行う。
- ・中心市街地部を「歩行者・公共交通優先エリア」と位置づけ、当該エリアでは自動車交通の通行を制限し、歩行者、公共交通を中心とする利用形態を目指す。
- ・都心外周道路の内側を「通過交通規制エリア」と位置づけ、速度規制、一方通行規制、パーキングデポジットシステムなどを導入し、自動車交通抑制を図り、安全性向上と静穏化を促進する。

自動車の運用支援

- ・「歩行者・公共交通優先エリア」の導入とあわせ、市街地再開発地域の隔地駐車場として歩行者・公共交通優先エリア外周部に駐車場を誘導する。
- ・新たな都心居住者、来街者を対象としたカーシェアリングを導入し、都心内の移動環境を確保する。
- ・停車場線を公共交通優先道路と位置づけ、中心部に向かう公共交通を当該路線に集約することで道路の機能分担を図る。

ITS技術を活用した交通運用

- ・通過交通排除、駐車車両コントロールを目的としたパーキングデポジットシステムを試験的に導入し、将来の本格導入に向けた試験運用を図る。システムの運用においては、居住者・来街者の利便性に配慮するとともに、既存の駐車場と連携し、都心部に目的を持たない通過交通車両を削減することに主眼をおく。物流交通については時間制限による流入を許可する。
- ・ITS技術等を活用し、安全で快適な地域交通システムを実現する。
- ・都心イベント時には、高速道路などを利用したP&Rシステムを導入し、都心までの移動快適化を図る。また、駐車場誘導システムを導入し、都心周辺の駐車場の有効利用を行い、渋滞の発生を抑制する。

2006年3月21日(火)
日本経済新聞

課金システムの仕組み

都心部
通過・違法駐車
課金
返還せず
「預かり金」と相殺
課金せず
「預かり金」と相殺

新システムは「駐車デポジット型流入マネジメント」。都心部に入る車両を自動料金収受システム(ETC)などで感知して預かり金を課す。都心部の駐車場を利用した場合は駐車料金を相殺するため、結果的に通過車両と違法駐車車両のみに課金できる。ETCとクレジットカードなどを連動させ、買い物代金と預

繁華街の渋滞防ぎ

乗り入れ車両に課金

名古屋大学(名古屋千種区)が三菱重工やNTTデータなどと共同で、交通渋滞緩和を狙い名古屋市中心部で違法駐車車両などに課金するシステムの試験運用を検討している。名古屋市中心部は繁華街の栄地区などを想定しており、国土交通省の補助事業に認定されれば10年度にも始める。

システム試験運用 名古屋大など検討

名古屋大が、6年度以降に市民や商店街へのアンケート調査を実施したうえで試験区域を選定する。07年度にシステムの準備を整え、08年度に試験運用を実施する計画。試験運用にはETC車載器の普及など課題もあり、比較的小規模な地区での実施を検討している。

都心乗り入れ車両に課金する「ロードプライシング」は、道路の渋滞を三割緩和するなどの事例があり、三菱重工はシンガポールで道路課金システムの開発に携わった実績がある。だが日本では料金徴収に対する



フリンジパーキングの例

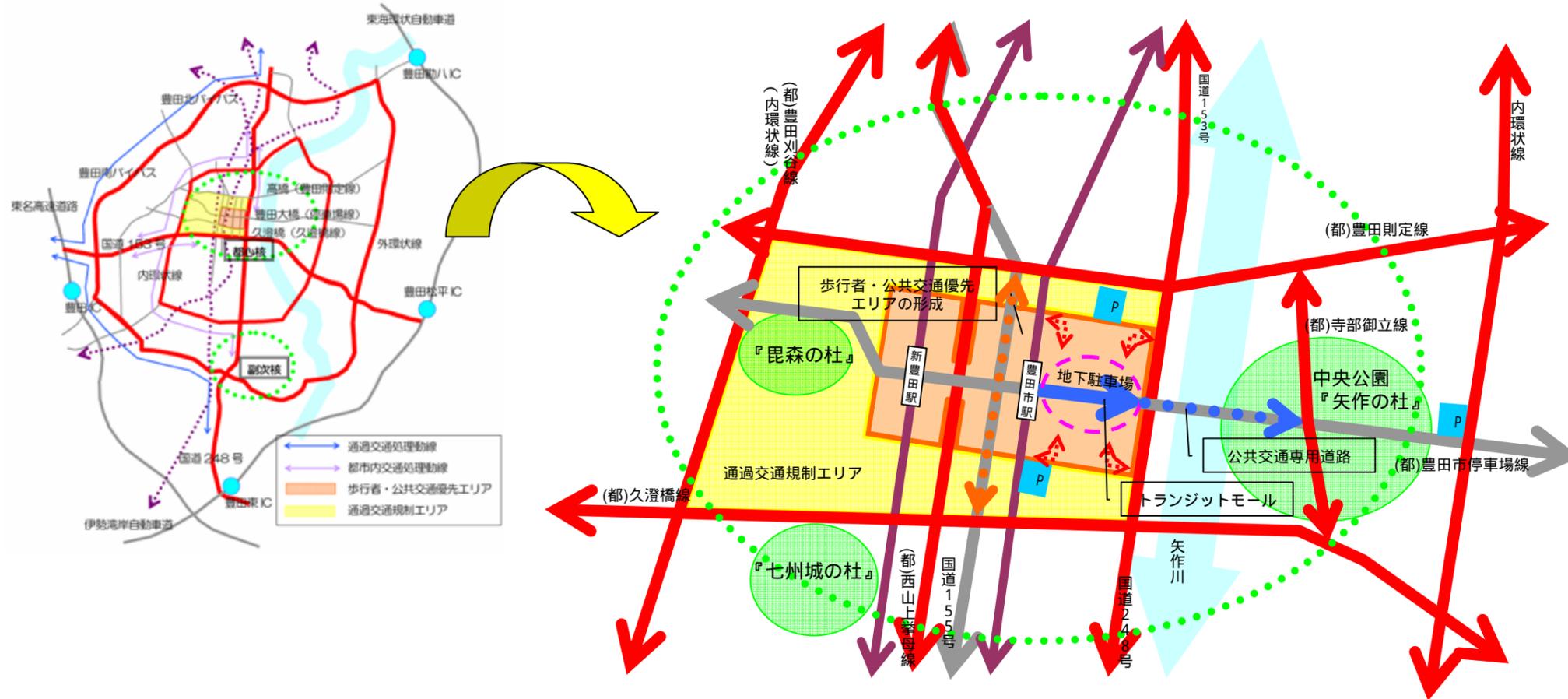
隔地駐車場

政策的に歩行者空間の整備を推進する路線に面する敷地に対し、付置義務駐車場の隔地を認める制度。これにより歩行者空間の安全性確保、都市景観の向上、街の賑わい創出が期待できる。現行制度では、概ね200m以内に確保することになっている。

パーキングデポジットシステム

都心部の交通環境改善を目的に、ITSを活用して「入域賦課金」と「駐車施策」を組み合わせた「かしく車をかうロードプライシング」システム。

既存駐車場を利用し、来街者の駐車場利用に対し適用することを前提とする。



道路ネットワークの完成

・外環状線、内環状線及び都市内幹線道路の整備により、広域及び都市内の通過交通車両のコントロールが可能になる。

歩行者・公共交通優先エリアの完成

・都心居住者、従業員などを対象としたフリンジパーキングを「歩行者・公共交通優先エリア」外周部に整備し、エリア内に必要のない自動車通行を削減する。エリア内平面空間は、歩行者優先の安全かつ快適な自由空間として、賑わいと都心文化を享受できる空間を整備する。

・来街者については後述する地下駐車場を活用する。

・荷捌きについては、地下駐車場及び朝夕の時間規制等を活用する。

トランジットモールの完成

・停車場線はトランジットモール化し、街の顔となる市民の賑わい創出空間として位置づける。トランジットモールは交通新システムのほか、路線バス、タクシーなど公共交通の通行空間とする。

地下駐車場ネットワークの展開、利用促進

・通過交通規制エリアにおいて、通過交通排除、駐車車両コントロールを目的としたパーキングデポジットシステムを本格実施に移し、通過交通車両、路上駐車をコントロールする。

・停車場線沿線再開発エリアの地下に整備された来街者を対象とした地下駐車場を有機的にネットワークするとともに、アクセス動線を明確に位置づけ、歩行者・公共交通優先エリアに近づきやすい環境を整備する。



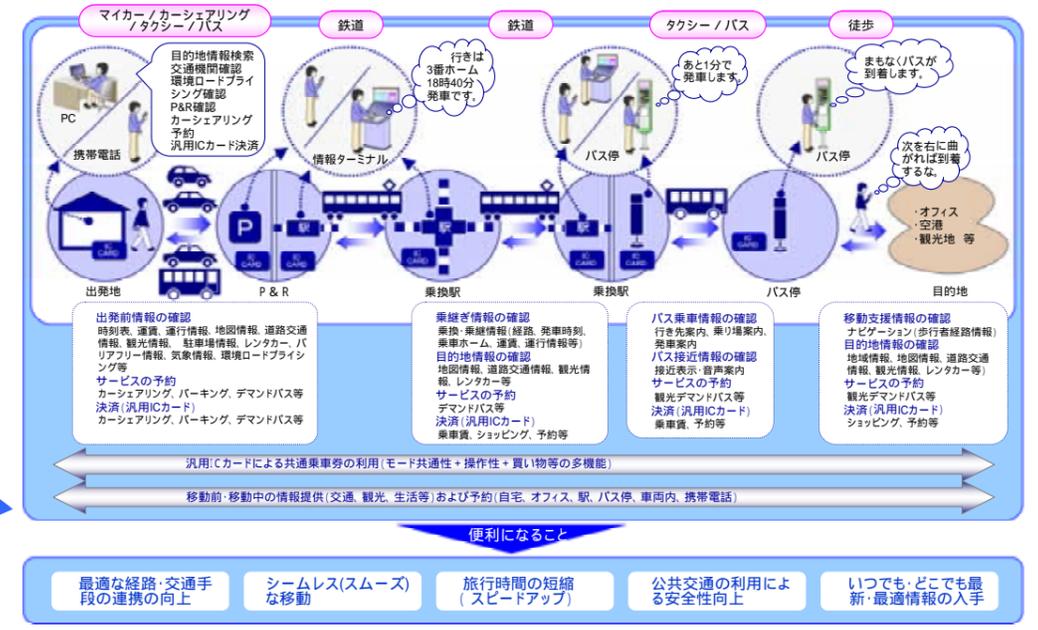
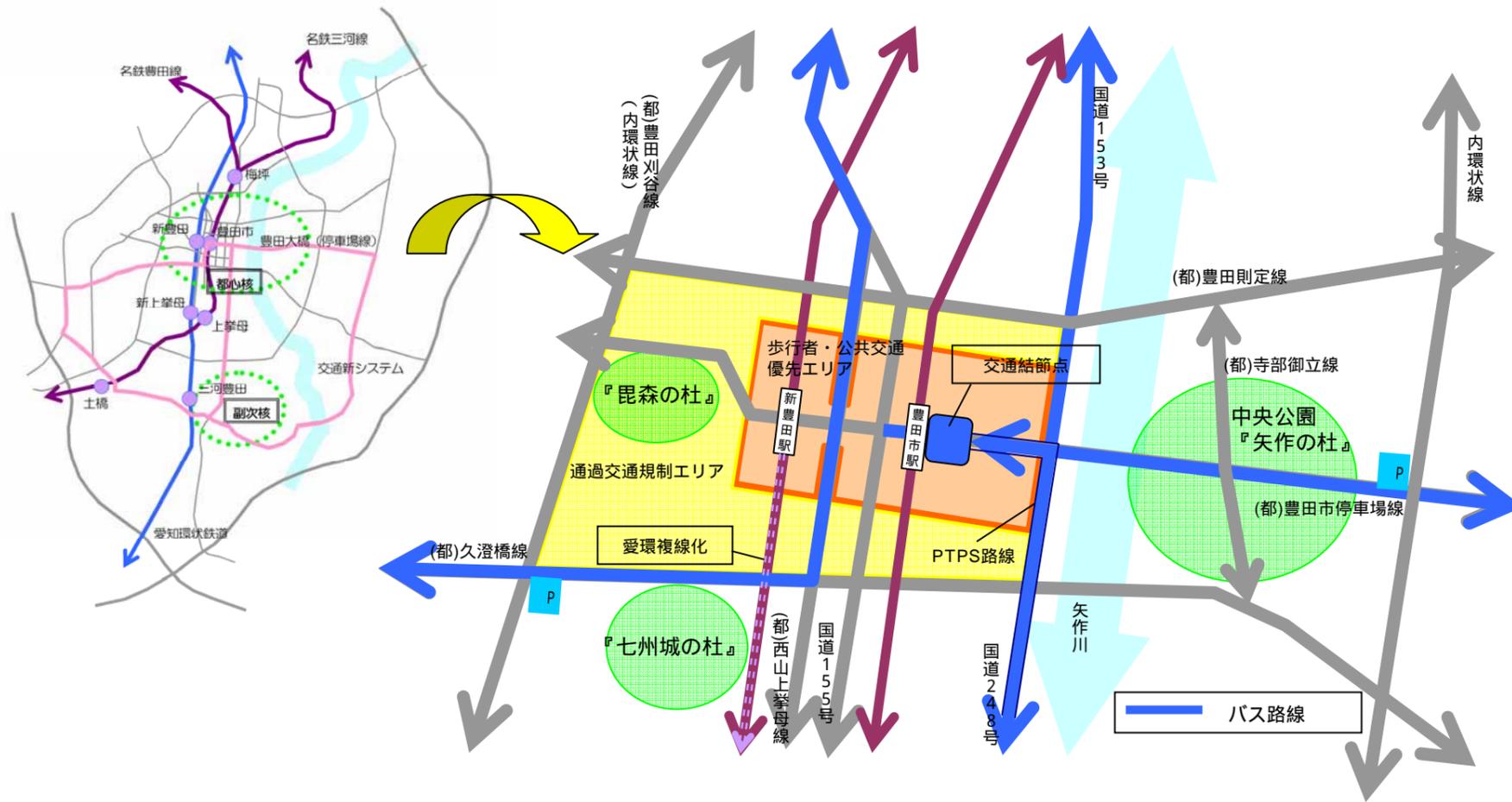
地下駐車場の整備例



フライブルグ ポーバン団地のフリンジパーキング



フライブルグ リーゼルフェルト団地の歩行者優先道路



都心核(豊田市駅)~副次核(トヨタ自動車本社地区)間を結節するシャトルバスの段階的導入

- 交通新システム導入に向けた段階的な公共交通整備として、都市の成長段階にあわせ、当面シャトルバス運行により都心と副次核を結ぶ。ITS技術(PTPS:公共車両優先システムなど)を用いて国道248号を介して両地域間を最速で連絡させる。
- あわせて愛知環状鉄道の新豊田駅~三河豊田駅間の複線化を行い、相互に補完する。

公共バスネットワークの形成

- 基幹バス、地域バスネットワーク整備を推進し、鉄道との連携を図る。
- 名古屋方面、中部国際空港方面を中心とする広域バスネットワークを拡充し、鉄道を補完する。

停車場線の公共交通優先利用

- 将来のトランジットモール化をにらみ、停車場線区間を公共交通、歩行者優先区間として利用する。

交通結節点・待合い空間の整備

- 快適な乗り換え、乗り継ぎを実現するため、交通結節点整備、駐輪場・駐車場との接続性確保、待合い空間の快適化、バリアフリー、ユニバーサルデザインに配慮した駅舎などの環境整備を図る。
- 豊田市の玄関にふさわしい交通結節拠点として駅前広場整備を図る。第1ステップでは地上空間の整備とし、将来的には自動車は地下からアクセスさせる。
- 将来的に地上空間は、交通新システムの導入をイメージし、交通結節機能の確保のほか、駅前にふさわしいシンボリックな空間とする。

ITSを活用した乗り換え、乗り継ぎ利便性確保

- 乗り換え抵抗軽減を目的とし、共通ICカードの導入、交通情報提供などの導入を図る。
- ゾーン運賃制の導入、駐車場、駐輪場料金と一体化した料金体系の構築を図る。
- 都心外周道路のフリンジ部または郊外部の駅などの交通結節点にP&R駐車場を整備し、公共交通への乗り換えを促進する。

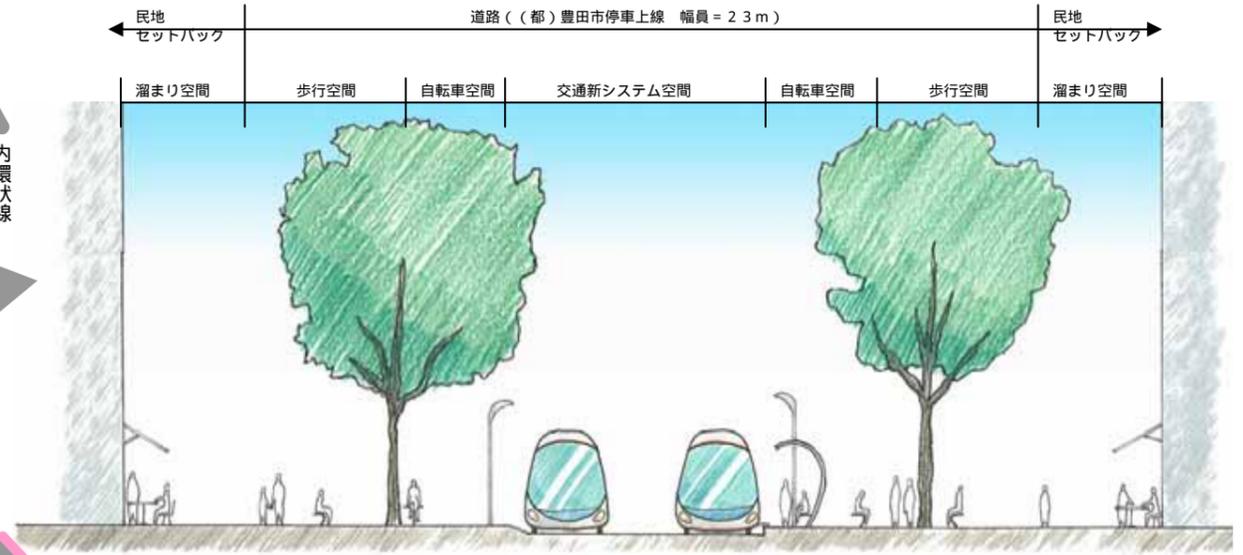
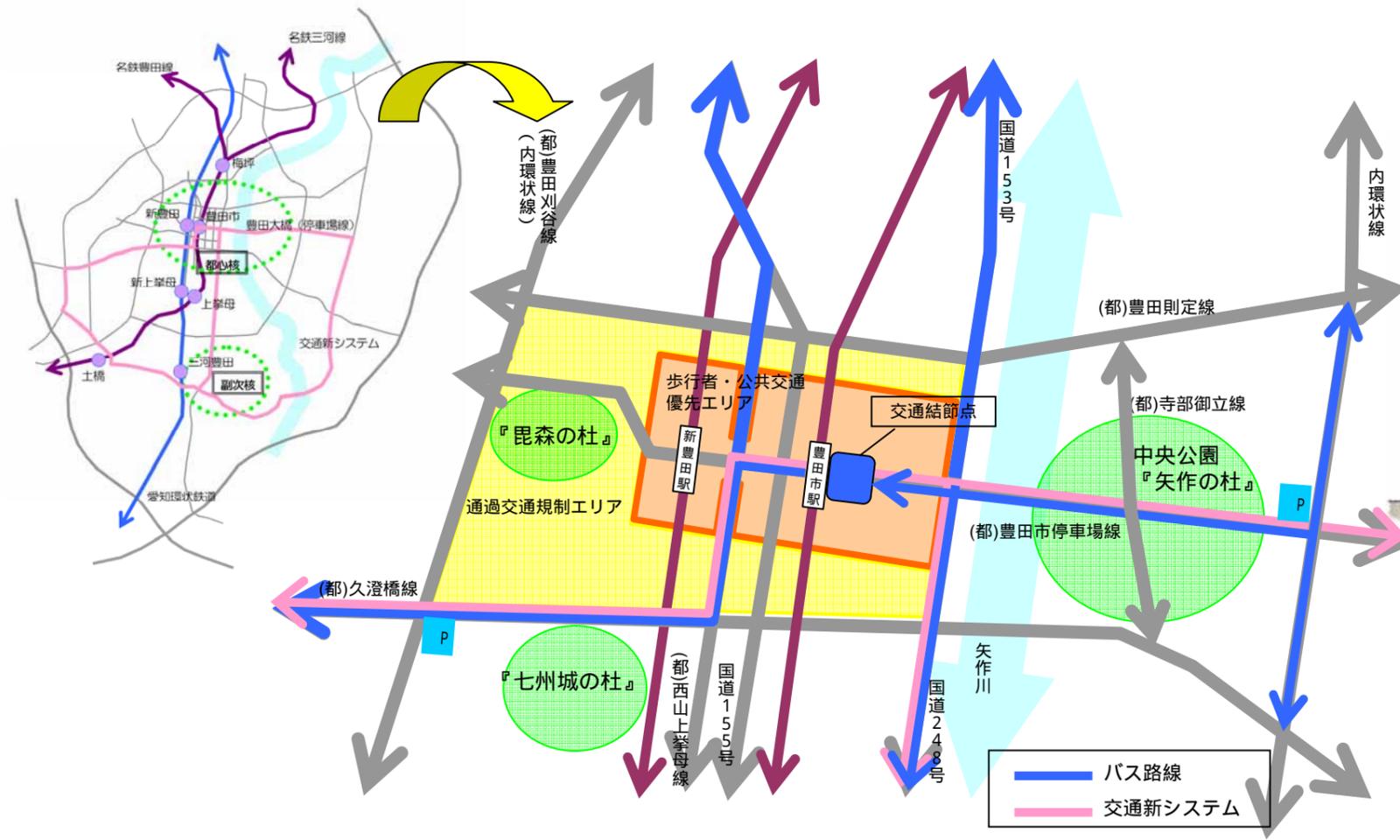


LRT待ち時間表示の例



フライブルグのレギオカルテ

レギオカルテ
 フライブルグで1991年に導入された地域環境定期券。
 1枚の定期券で地域内全長約2,900kmの公共交通機関がほぼ乗り放題となる定期券で、2006年現在43.5ユーロ/月で市電、市バス、近郊のドイツ鉄道、私営バスも利用できる。無記名のため貸し借りも自由、休日には家族と一緒に利用できるタイプもある。



交通新システムの確立

- ・都心核（豊田市駅）～副次核（トヨタ自動車本社地区）間を結節する路線、環状路線を含めた交通新システムを完成させる。

停車場線のトランジットモール化完成

- ・停車場線をトランジットモール化し、交通新システムの専用導入空間とするとともに、街の顔となる市民の賑わい空間として都心文化を享受できる空間とする。
- ・トランジットモールは、交通新システムのほか、路線バス、タクシーなど公共交通の通行空間とする。

名鉄三河線複線高架化の完成、愛知環状鉄道全線複線化の完成

- ・名鉄三河線複線高架化、愛知環状鉄道複線化など公共交通サービスの向上を図り、都心アクセス手段として利用活性化を図るとともに、名古屋都心部との速達性確保への配慮、空港アクセス鉄道の整備促進もにらむ。

公共交通相互及び自動車交通の有機的なネットワーク整備

- ・乗り換え利便性に配慮し、遠距離バスは都心までの直結型とし、都心内の移動については交通新システムまたはフィーダーバスを中心とする利用形態への転換を図る。
- ・長期的には鉄道駅、交通新システムの駅を結節点とするフィーダーバスの整備、駐車場、駐輪場整備など、交通拠点としての快適な移動環境整備を図る。



LRTとバスの乗り換えイメージ（フライブルグ）



LRTとバスの乗り換えイメージ（ストラスブール）



トランジットモールの整備例（カールスルーエ）



P&R駐車場とLRTの接続例（フライブルグ）



イベントの事例(挙母まつり)



幹線自転車・歩行者ネットワークの形成

- ・ 停車場線沿道の再開発にあわせ、歩行空間の広幅員化を進め、歩きやすい、賑わいの生まれやすい空間を順次整備する。
- ・ 都心内の幹線道路の沿道に自転車・歩行者ネットワークを整備し、植栽等を配置することにより、安全で心地よい通行空間を創出する。
- ・ 歩行者・公共交通優先エリアでは、全域を交通静穏化し、自転車・歩行者の優先通行空間として整備する。

歩いて楽しい歩行者空間の整備

- ・ 歩行者空間では、自然や水にふれあうことのできる溜まり空間を確保する。また、矢作川リバーフロントや都市内河川においては、ボードウォークなどにより自然を觀賞できる歩行者に配慮した空間整備を行う。
- ・ 「街なかエコスポット」の整備にあわせ、市民が活動でき、緑のある歩行者の溜まり空間を創出する。
- ・ 既存の水路、緑道のネットワーク化を進め、都心内部に憩いのある環境空間を創出する。
- ・ 歩行者道沿道の建物の壁面デザインの統一化を図るとともに、街路樹や花などを配置し、環境・景観に配慮した街並みとする。

市民の憩い空間(オープンカフェ、イベント空間)の創出

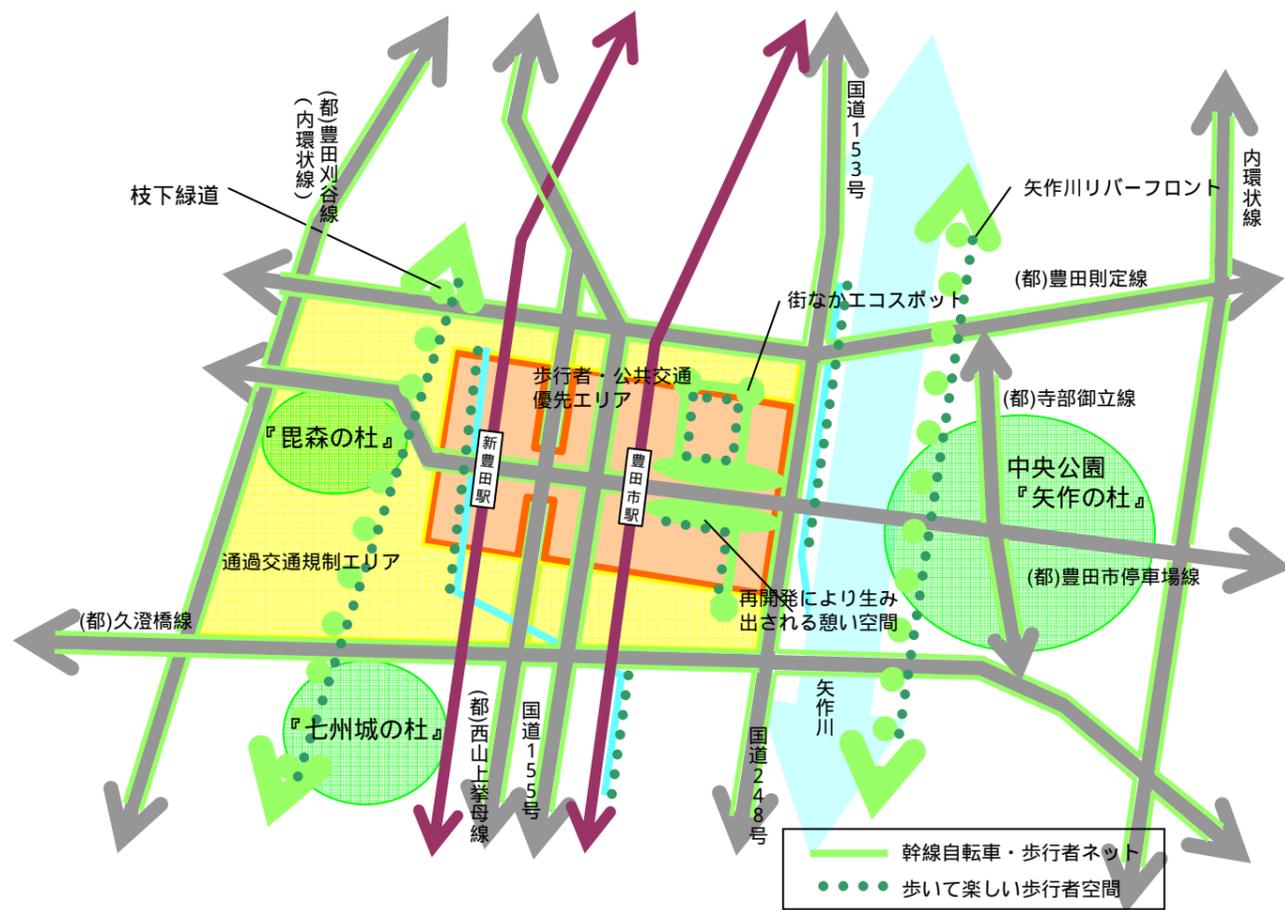
- ・ 停車場線、主要な道路空間は、祭りやオープンカフェ、パフォーマンス(大道芸等)などの開催空間として活用される賑わいのある空間創出を行う。
- ・ 駅前広場、杜、神社などの広場空間では、定期的なイベントや青空市場の開催など、市民生活をサポートできるイベントの開催を行う。

市民活動をサポートするプログラムの推進

- ・ 既に設置されている自転車貸し出しセンターを整備・拡充させることにより、都心内を自転車で回遊できるシステムを充実させる。
- ・ レンタサイクルシステムの高度化を図り、自転車の利用しやすい環境を整備する。
- ・ 健康産業企業等とタイアップし、万歩計を利用した健康エコポイントプログラムを実施する。参加者には歩数に応じたポイントを進呈し、健康をサポートする。都心にはカフェを兼ねた健康エコポイントセンターを設置し、市民が集う場を提供する。
- ・ 来街者に対しても積極的に徒歩で観光施設を周遊できるようなプログラムを実施する。



都心の市場とオープンカフェの実施例



幹線自転車・歩行者ネットワークの完成

- ・都市内幹線道路整備にあわせて順次整備した自転車・歩行者道を有機的にネットワークさせ、市民に利用されやすい施設として活用する。

歩いて楽しい歩行者空間ネットワークの完成

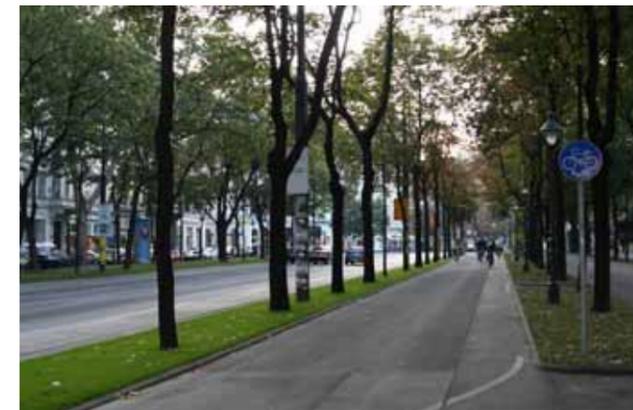
- ・段階的に整備する「街なかエコスポット」、「水のみち」により、水路、緑道ネットワークを完成させ、市民が自然に親しみ、憩うことのできる空間のネットワークを完成させる。

「歩行者・公共交通優先エリア」内の歩行者空間整備

- ・「歩行者・公共交通優先エリア」においては、自動車の通行を荷捌き等最小限とし、歩行者優先の空間として、子供が家の前で遊べる安全・安心な空間とする。
- ・祭り、オープンカフェ、パフォーマンス(大道芸等)などのイベント開催空間として、また街路樹や花など自然にふれあうことのできる環境、景観に配慮した空間として位置づける。

タウンモビリティの推進

- ・停車場線を中心とする「歩行者・公共交通優先エリア」では、誰もが利用可能な未来型の「タウンモビリティシステム」を導入し、快適な地域内移動手段として活用する。
- ・未来型タウンモビリティのほか、自転車、車いす、シニアカー、カートなど様々な手段が快適に利用可能な都心空間を形成する。



自転車道の整備例



水のみちネットワークの整備イメージ



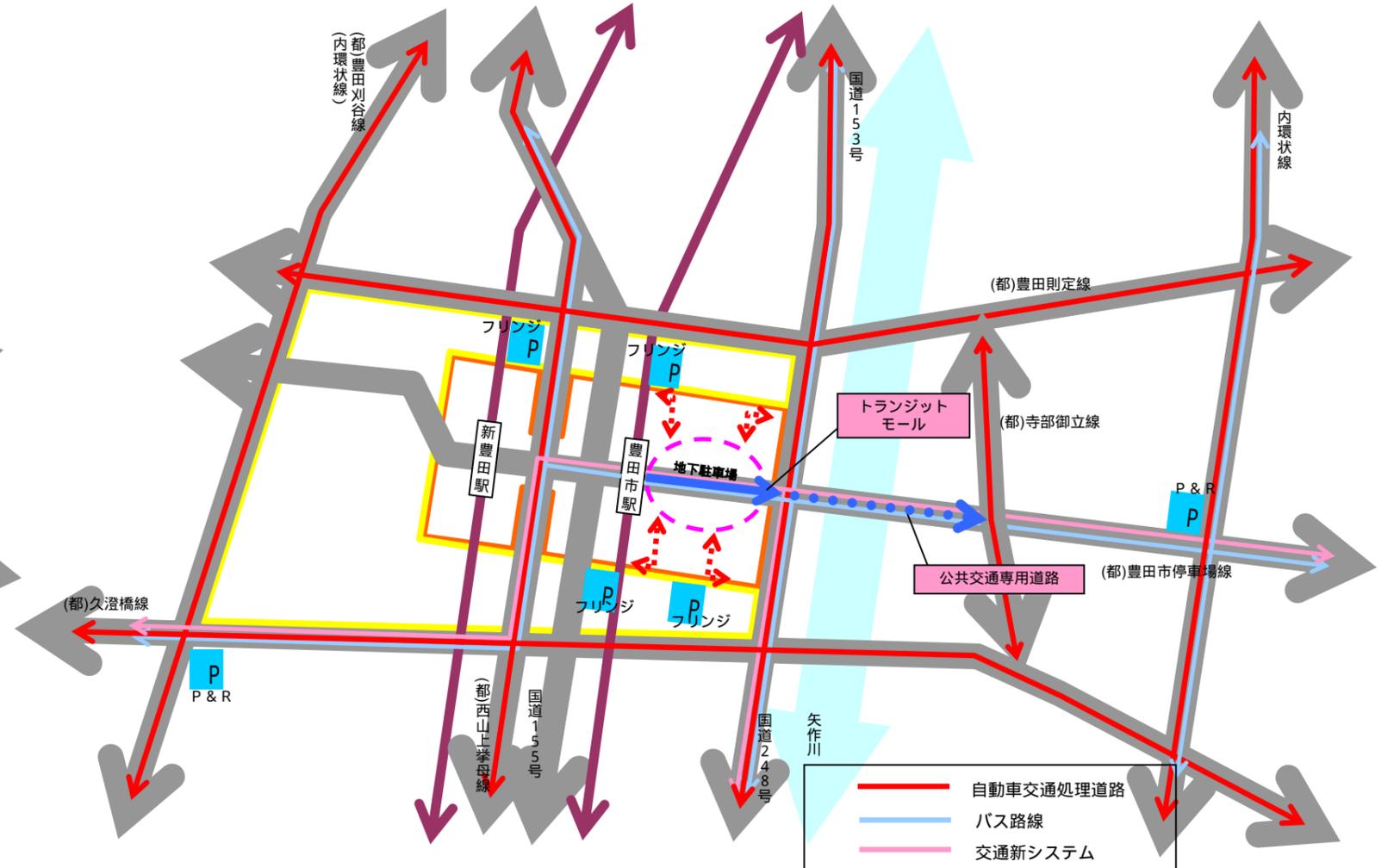
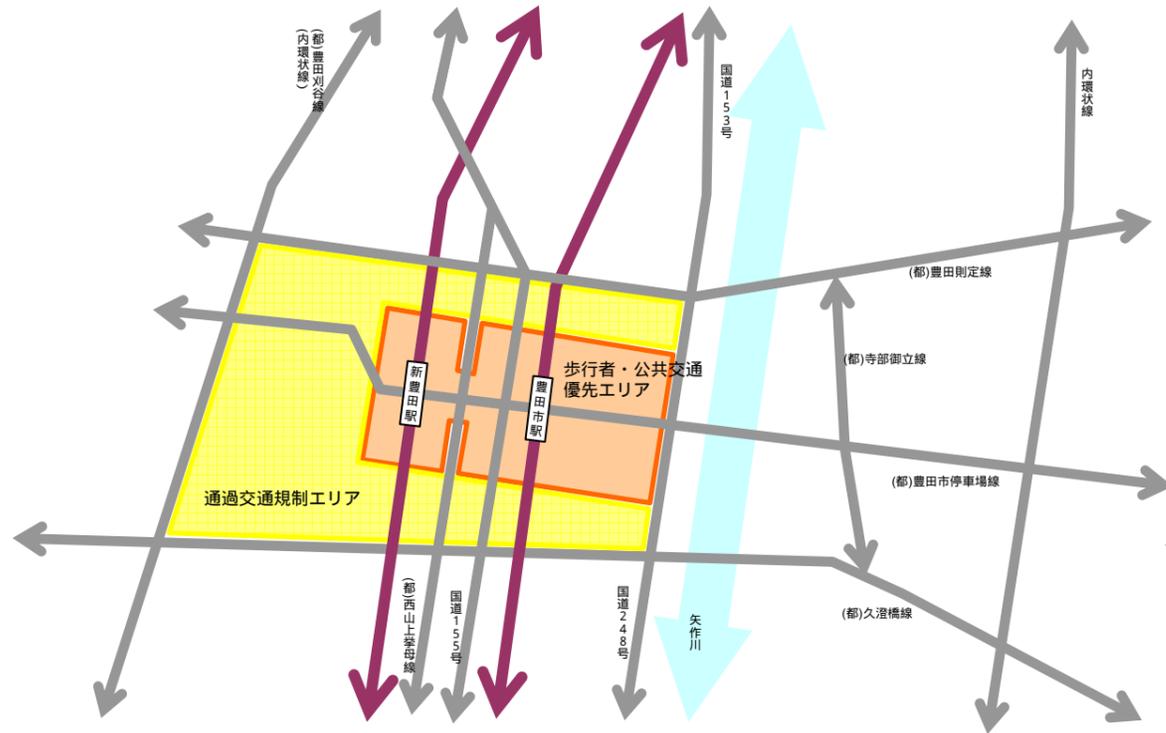
レンタサイクルの例



歩行者・公共交通優先エリアのイメージ

車の規制エリア

都市交通対策方針



「歩行者・公共交通優先エリア」
 当該エリアでは地上空間を自動車交通の通行を制限し、歩行者・公共交通を中心とする利用形態とするとともに、フリンジ駐車場を整備し、自動車を誘導する。
 (都)西山上挙母線(けやき通り)については、自動車・公共交通の通行を許可するが、愛知環状鉄道新豊田駅と名鉄豊田市駅の歩行者の連続性を確保する。

「通過交通規制エリア」
 当該エリアでは unnecessary 自動車交通の流入を抑制し、規制等により地上空間を安全かつ快適な歩行者空間の形成を図る。パーキングデポジットシステムなどの導入により、自動車の利用は、都心居住者、来街者の利用を中心とし、都心に目的を持たない通過交通、駐車車両のコントロールを図る。

トランジットモール
 停車場線国道153号までの区間をトランジットモール化し、まちの顔となる市民に賑わい空間と位置づける。交通新システムのほか、路線バス、タクシーなど公共交通の通行空間とする。

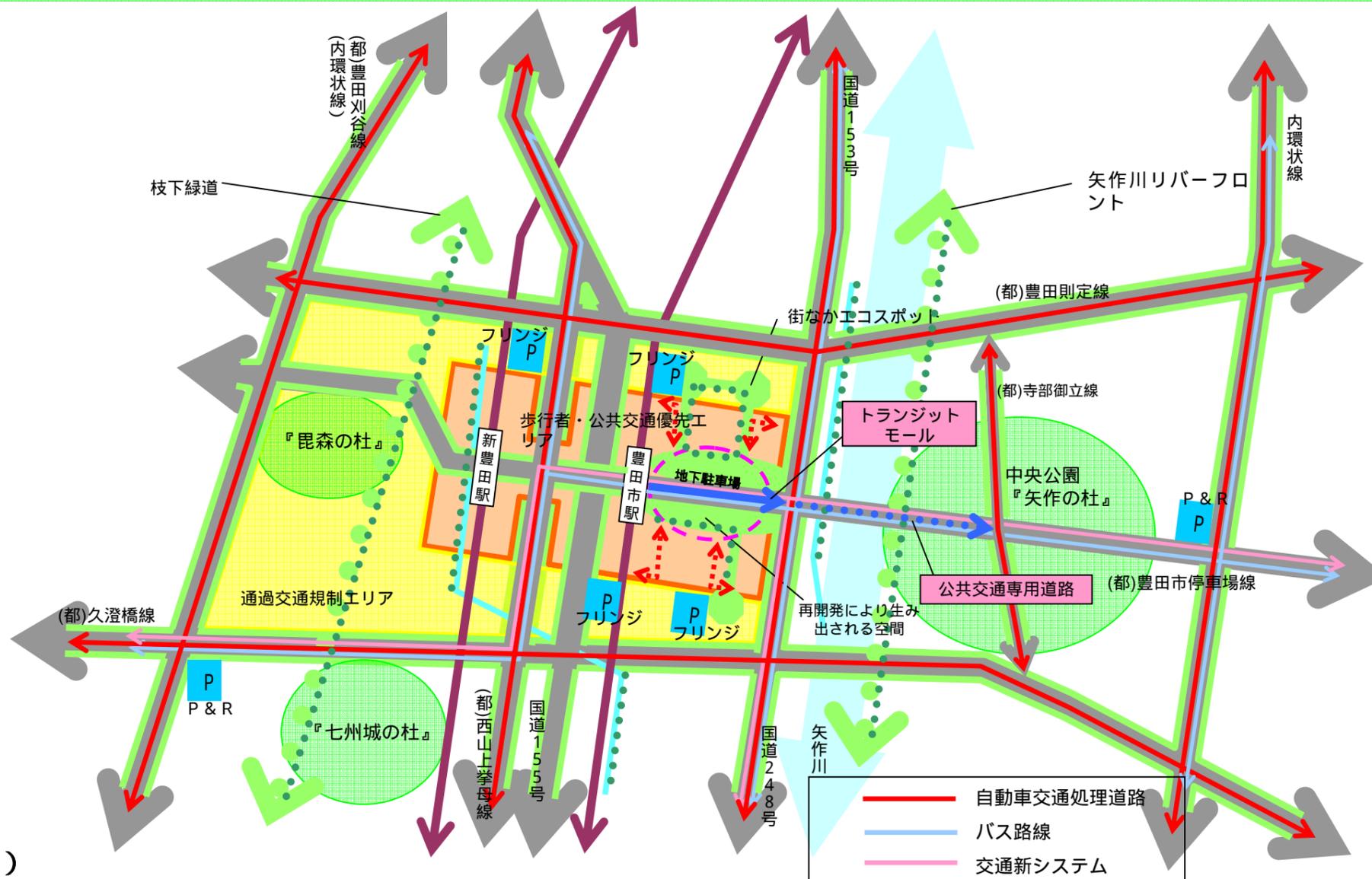
都心外周道路
 「通過交通規制エリア」の境界道路を都心外周道路と位置づけ、都心に目的を持たない交通の流入を削減する(豊田則定線、豊田刈谷線、久澄橋線、国道248、153号)。

公共交通専用道路
 中心部に向かう公共交通を集約し、公共交通を専用通行させることで運行の円滑化を図る(停車場線国道153号~寺部御立線間)。自動車交通は寺部御立線から豊田則定線、久澄橋線を通行させる。

P & R 駐車場
 「都心外周道路」、郊外駅などの交通結節点に整備し、都心へのアクセス手段として公共交通への乗り換えを促進する。

フリンジパーキング
 「歩行者・公共交通優先エリア」の外周部に整備し、エリア内に必要のない自動車交通の通行を削減する。都心居住者用の駐車場としても活用する。

地下駐車場
 地下駐車場ネットワークを停車場線沿道の再開発事業にあわせて整備し、アクセス動線を明確に位置づけるとともに、主に来街者を中心とした利用者に対して利便性向上を図る。地上空間を歩行者に開放し、安全で快適な自由空間を創出する。



(将来交通ビジョンイメージ)

道路ネットワークの完成及び自動車の適正なコントロール

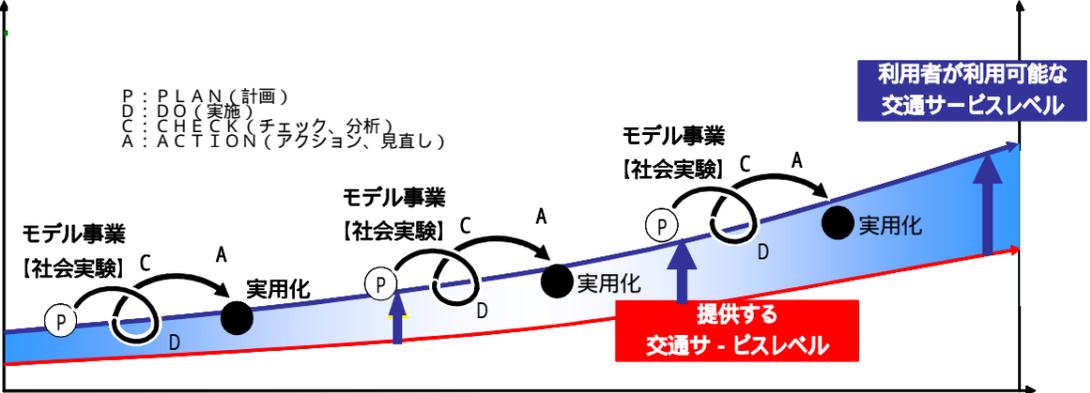
- ・外環状線、内環状線、都心外周道路など必要な道路整備を実施し、都心部への通過交通を排除する基盤を構築する。
- ・「通過交通規制エリア」では、居住者、来街者への利便性に最大限配慮したパーキングデポジットシステムを導入し、通過交通排除、駐車車両のコントロールを図る。
- ・「歩行者・公共交通優先エリア」では、自動車交通の通行を制限し、歩行者、公共交通を中心とする利用形態とする。都心へのアクセスが必要不可欠な車両については、フリッジパーキングや地下駐車場を整備することにより収容する。
- ・ITS技術を活用し、快適で楽しい移動を支える地域交通システムの導入を図る。

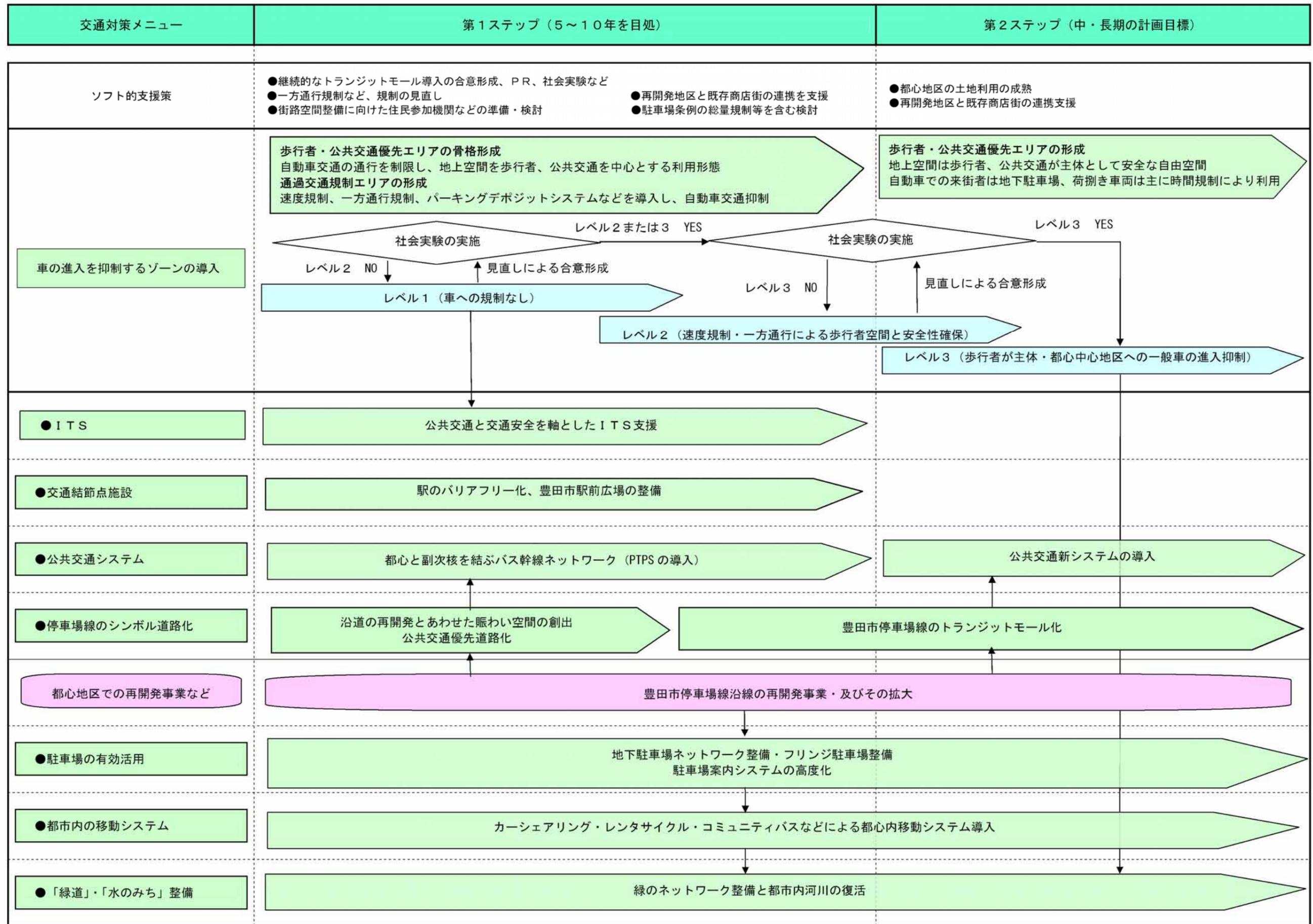
公共交通の整備イメージ

- ・名鉄三河線の複線高架化、愛知環状鉄道の複線化など、鉄道の充実を図るとともに、都市間高速バスを拡充する。
- ・交通新システムの新規導入、及び基幹バス、地域バスネットワークとともに、駅前広場を中心とする交通結節点整備を図り、公共交通ネットワークを充実させる。
- ・共通ICカードの普及、P & Rやカーシェアリング・レンタサイクルなどにより、各種公共交通への乗り継ぎ、料金を含めた制度の充実を図る。

都心部の賑わい空間の創出(歩行者・自転車ネットワーク)

- ・交通新システムの導入や公共交通の充実を図り、より快適に都心へアクセスできる環境を整える。
- ・停車場線をトランジットモール化し、交通新システムを含めた公共交通機関の導入空間とするとともに、地上を街の顔となる市民の賑わい創出空間(オープンカフェ、イベント開催空間等)と位置づける。
- ・自然や水にふれあうことのできる歩行者ネットワークを整備し、市民活動をサポートする。
- ・レンタサイクル、タウンモビリティシステムの拡充など、都心内での移動をサポートする環境を整備する。
- ・居住者に対する健康エコポイントプログラムの実施、来街者に対する観光周遊プログラムの実施など、市民活動、健康をサポートする。

展開ステップ	第1ステップ (5～10年を目処)	第2ステップ (中・長期の計画目標)
<p>展開イメージの考え方</p>	<p>公共交通・道路インフラの構築 目標とする都市像を目指すための基本機能の構築 ・ 広域幹線道路：外環状線、内環状線 ・ 都心南北軸・東西軸の強化（国道153号、国道248号） ・ 都市内幹線道路：都市内骨格道路（都市計画道路） ・ 駅前広場等交通結節点整備（バリアフリー化） ・ 愛知環状鉄道複線化 ・ 名鉄三河線鉄道複線高架化 など</p> <p>利用しやすい交通環境の整備 ITS技術など既存システム改良、社会実験などを通じ、将来目指すべき交通環境の方向性を検討 ・ 基幹バス、地域バスネットワーク、広域バス（名古屋、中部国際空港） ・ 乗り換え・乗り継ぎ、運賃制度 ・ カーシェアリング、パーキングデポジットシステム ・ 公共交通優先エリアの骨格形成 ・ ITS技術等を活用した安全運転支援プログラム</p> <p>先導的プロジェクトの実施 目標を完成させるための先導的プロジェクトの検討または実施 ・ 「街なかエコスポット」 ・ 緑のネットワーク ・ 都市内河川の復活（「水のみちネットワーク」） ・ 「歩行者・公共交通優先エリア」</p>	<p>公共交通・道路インフラの完成 目標とする都市像を目指すための基本機能の完成 ・ 広域幹線道路：外環状線、内環状線 ・ 都心南北軸・東西軸（国道153号、国道248号） ・ 都市内幹線道路：都市内骨格道路（都市計画道路） ・ 駅前広場等交通結節点の完成 ・ 名鉄三河線鉄道複線高架化完成 ・ 空港アクセス鉄道整備推進 ・ 歩行者・公共交通優先エリア ・ 緑道、水のみちネットワーク</p> <p>交通機関の高度な相互連携、情報システムとの一体化 交通システムと快適で安全な生活が結びついた環境の達成 ・ 公共交通新システムの環状ネットワーク確立 ・ 公共交通・自動車の相互ネットワークの実現 ・ トランジットモール化（停車場線、豊田大橋） ・ 地下駐車場ネットワーク ・ 歩いて楽しい都心環境の実現 ・ 誰もが利用可能な未来型のタウンモビリティシステム ・ 高度なITS技術の発展、市民への浸透 ・ 自動車利用の適正化による「かしこい交通社会」の実現</p>
<p>展開の方法</p>	<p>都心交通ビジョンを実現するために、これに関わる各施策は社会実験を繰り返し、市民意識と施策の精度を高めつつ本格実施を進めていく。</p> 	



都心ビジョンの目標と施策		第1ステップ(5~10年を目処)	第2ステップ(中・長期の計画目標)
快 適 に 利 用 で き る 環 境 と な る 公 共 交 通 が	公共交通機関の整備	 	
	交通結節点・待合い空間の整備	 	
	乗り継ぎ利便性の向上	 	
回 遊 で き る 都 心 の 整 備	停車場線の整備	 	
	安心・安全な歩行空間創出		
	水と緑のネットワークの整備	 	
	都心の移動手段確保		
	健康・生活環境の向上	 	
「 I T S を 活 用 し た 誰 も が 安 全 で 移 動 す る こ と を 楽 し め る 」 の 実 現	都心周辺の道路整備等	 	
	都心駐車場の整備	 	
	都心への不要・不急な自動車の流入規制	 	
	公共交通を補完する自動車交通	 	

