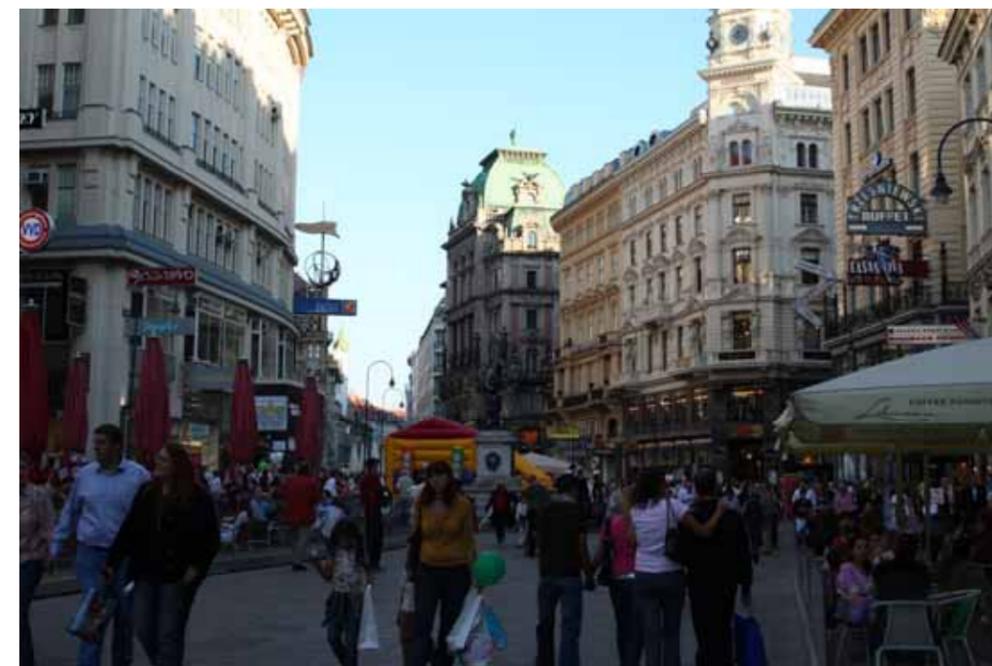


豊田市都心交通ビジョン(案) 『交通編』



都心交通ビジョン(案) 『交通編』の考え方

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

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度
な都市機能の欠如

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』としての機能。

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市



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

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。

都心交通ビジョン(案) 『交通編』の考え方

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、『かしこい交通社会』を実現する。

交通編へのキーワード

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)

ITS技術の活用

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)

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むことができ、人と環境にやさしい世界一安全・快適・便利な交通モデル都市を体感できる都心を構築

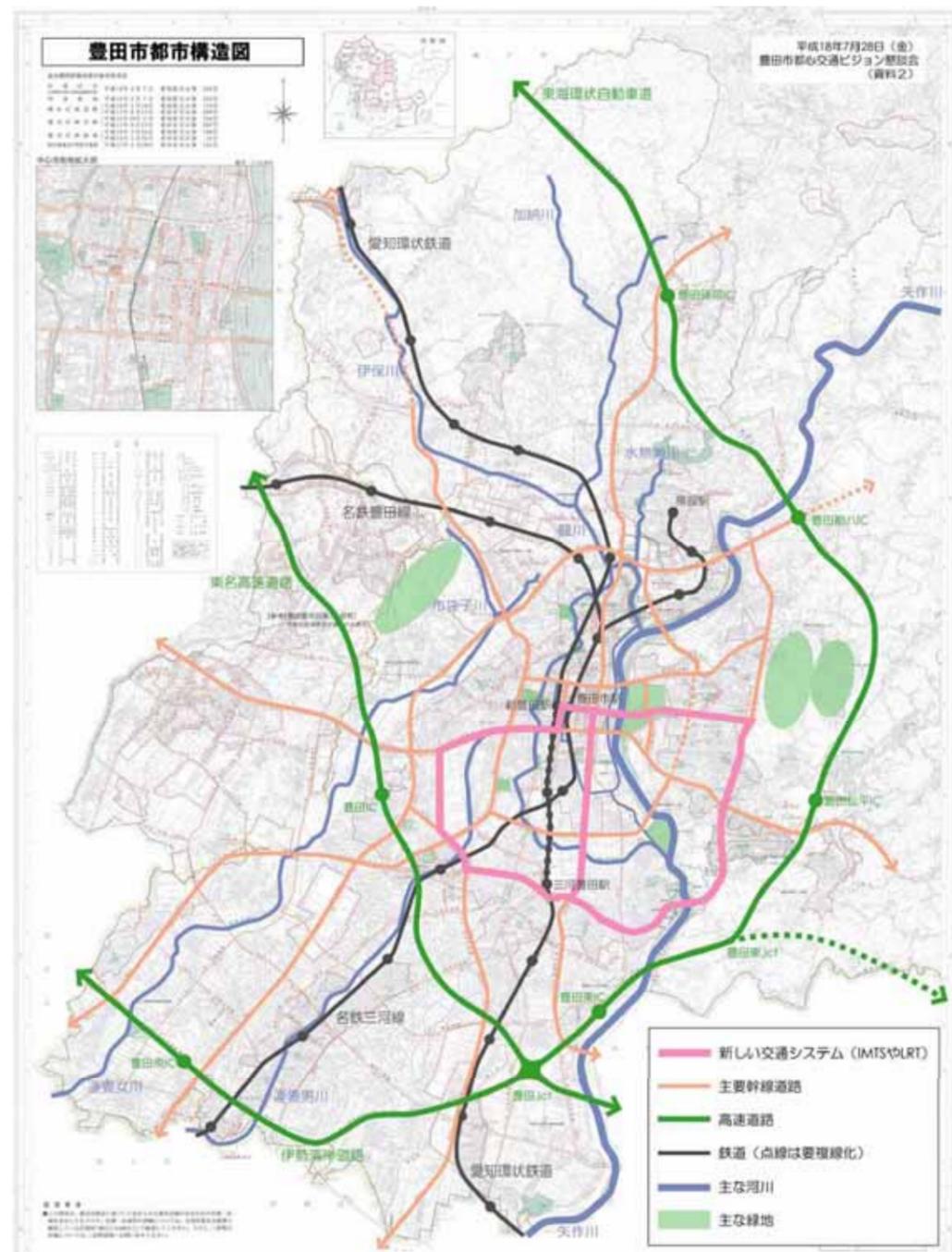
自動車中心から公共交通中心の交通体系への転換

魅力的な歩行環境の創出

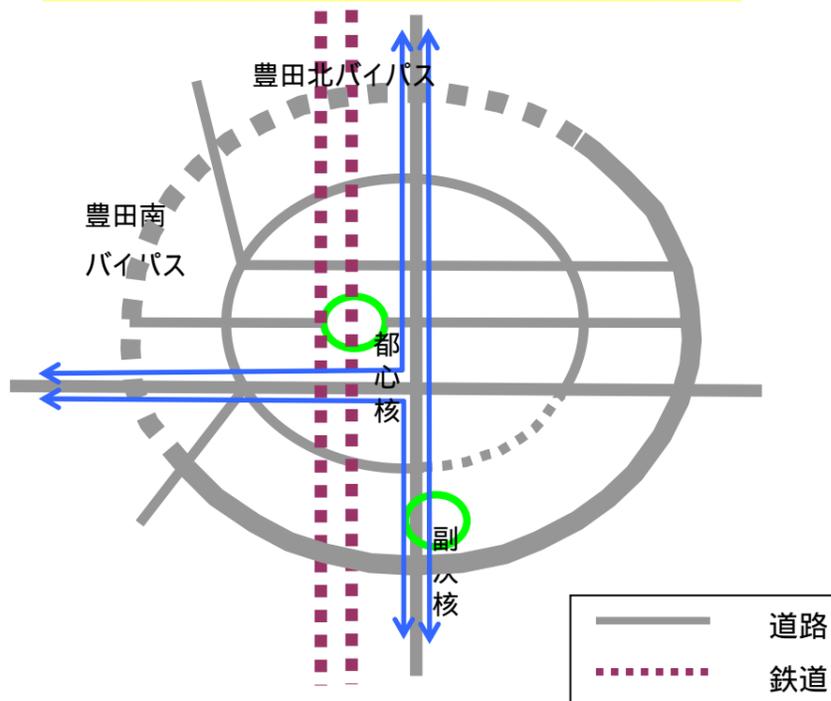
自動車での必要不可欠な都心アクセスの確保
(無制限な自動車利用は容認されない。)

都心内での円滑な移動の実現

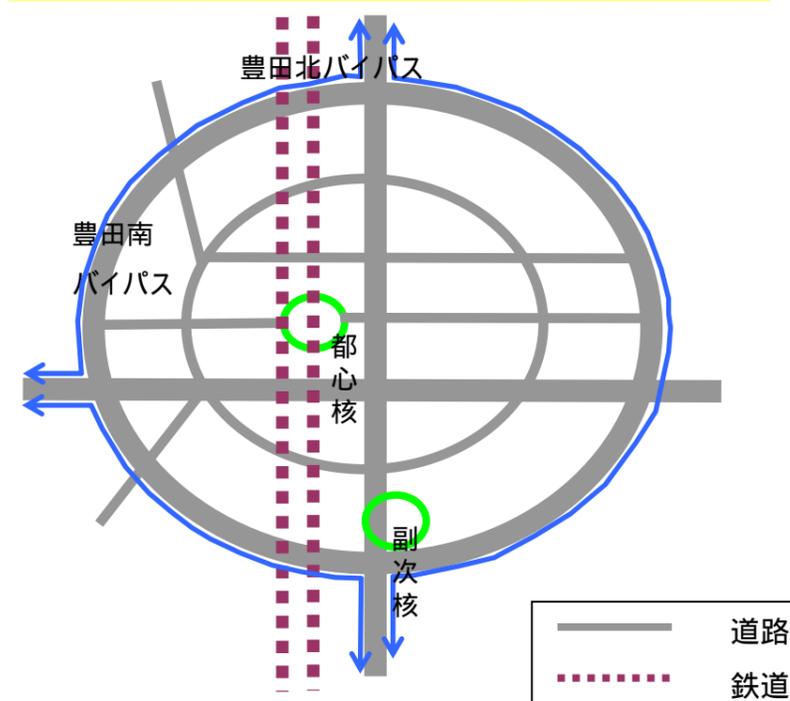
都心部周辺交通ネットワーク図



現況交通ネットワーク



将来交通ネットワーク



(将来道路ネットワーク)

都心交通ビジョンの提案においては、都心部に目的を持たない自動車交通の排除を前提に考え、以下に示す道路ネットワークの整備を促進する。

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置く。

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：豊田北・南B Pの整備

都心部南北軸・東西軸の強化：国道153号、国道248号

都市内幹線道路ネットワーク：豊田則定線、豊田停車場線、東郷豊田線

(将来鉄道ネットワーク)

都市間を連絡する広域幹線鉄道と市内末端公共交通との結節性強化及び新たな都市内移動手段の整備による快適な移動環境の整備を図る。

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)

末端交通(路線バス)ネットワーク整備

豊田市駅前広場整備、交通結節点整備

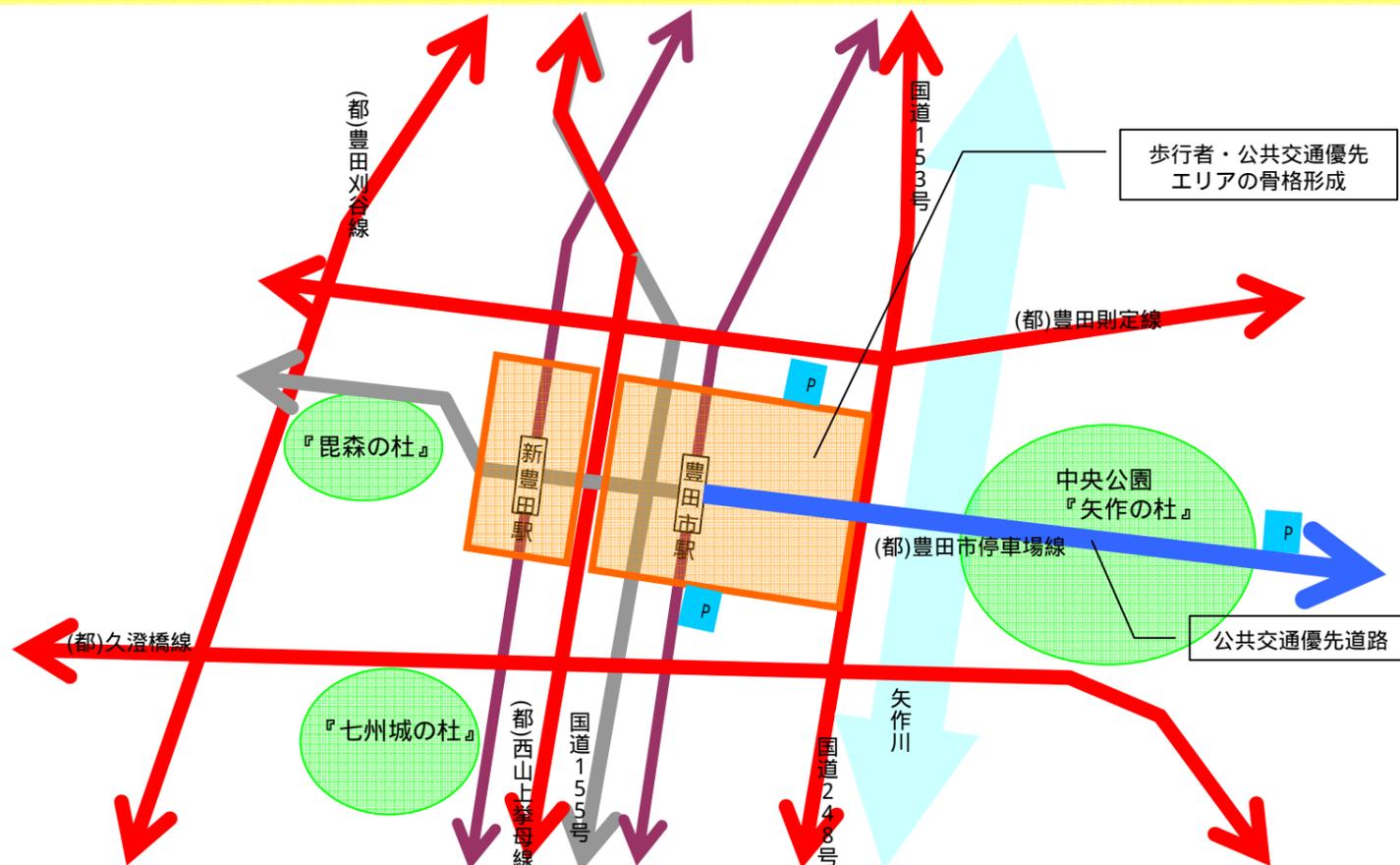
パーク&ライド駐車場の整備

斬新かつ使いやすい「交通新システム」の導入

豊田市都心交通ビジョン(案) 『交通編』

(4)

第1ステップ(5~10年後を目処)……自動車交通



広域環状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排除するための基礎となる環状道路ネットワーク整備に着手する。

都市内幹線道路整備

都心地区の「歩行者・公共交通優先エリア」のフリンジとなる都市計画道路整備に着手する。

豊田則定線(高橋の4車線化)、豊田停車場線、国道248号の4車線化など(国道155号は市道化し、歩行者優先エリア化)

パーキングデポジットシステムの試験的導入(パーキングメーターとの連携)

主に駐車車両の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。

フリンジパーキングの整備誘導

「歩行者・公共交通優先エリア」の検討・決定により、停車場線沿線市街地再開発地域の隔地駐車場としてフリンジ部に駐車場を誘導する。

カーシェアリングの導入

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。

安全運転支援プログラムの実施

交通事故削減に寄与するITS技術等を活用した支援プログラムを実施する。

2006年3月21日(火)
日本経済新聞

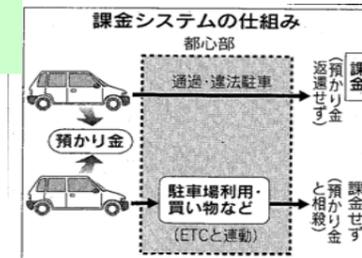
隔地駐車場

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「日本版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。



繁華街の渋滞防げ

名古屋大学(名古屋千種区)が三菱工業やNTTデータなどと共に、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。名古屋も開発に参加し、行政の立場から助言する。試験地域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二〇〇八年度にも始める。

乗り入れ車両に課金

システム試験運用 名古屋大など検討

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)などで察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でクレジットカードなどを連動させ、買い物代金と預かり金を相殺できる仕組みも検討する。

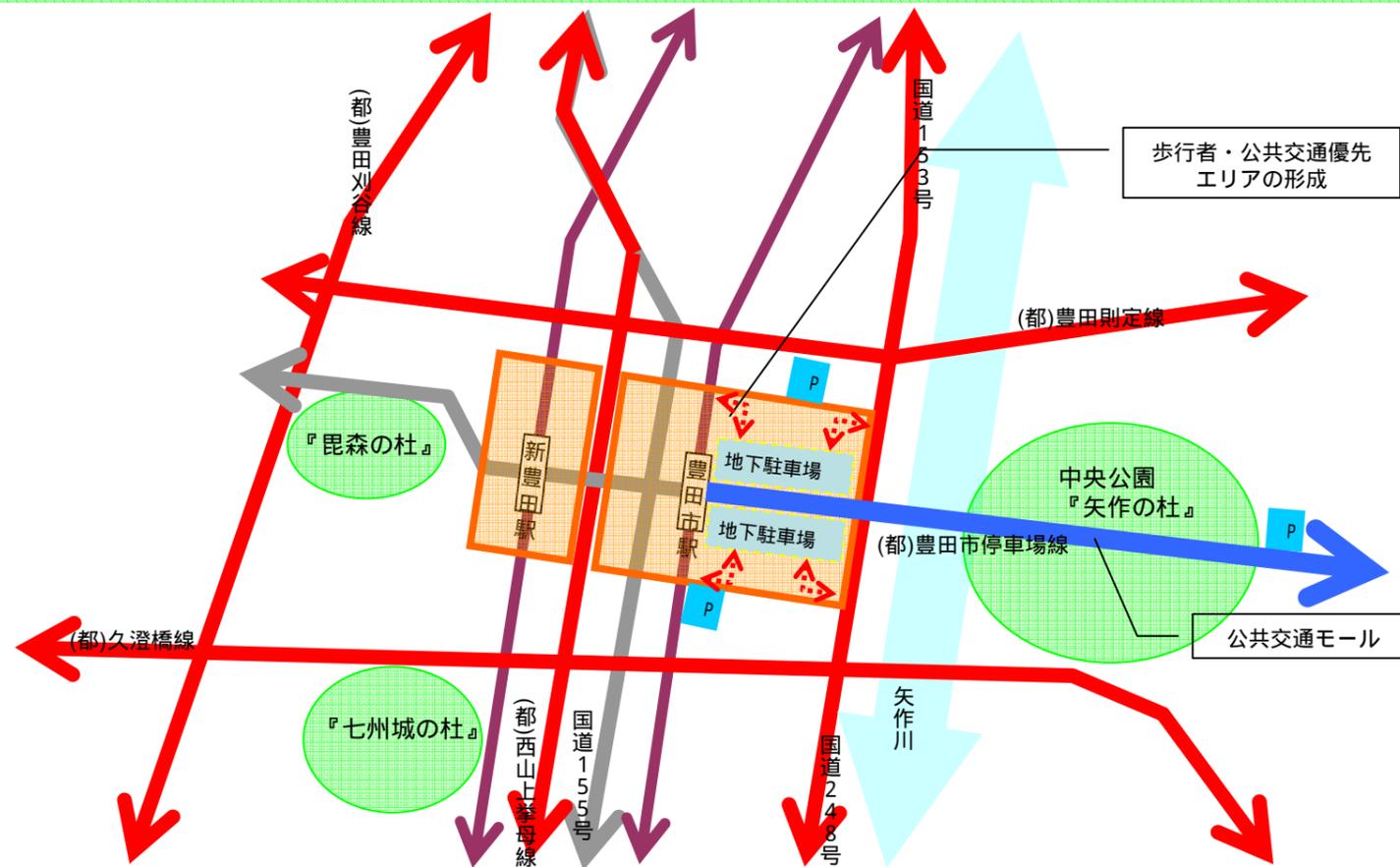


フリンジパーキングの例

反発が強く、導入は困難との見方も多い。名古屋大などは、ETCを利用した新システムは課金への抵抗感を和らげる効果があるとしている。

効果もあると強調。郊外「アンドライド」を実行しに車を止めて公共交通機関へ乗り換える「パークミ」を考案したいという。

第2ステップ以降(中・長期の計画目標)……自動車交通



地下駐車場の整備例



フライブルグ
ポータ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

幹線道路ネットワークの完成

広域環状道路、都市内幹線道路の整備完成により、円滑な自動車処理が可能となる。

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」外に整備し、エリア内の自動車通行をコントロールすることにより適正な自動車利用を図る。

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、利用の可能性が広がる。

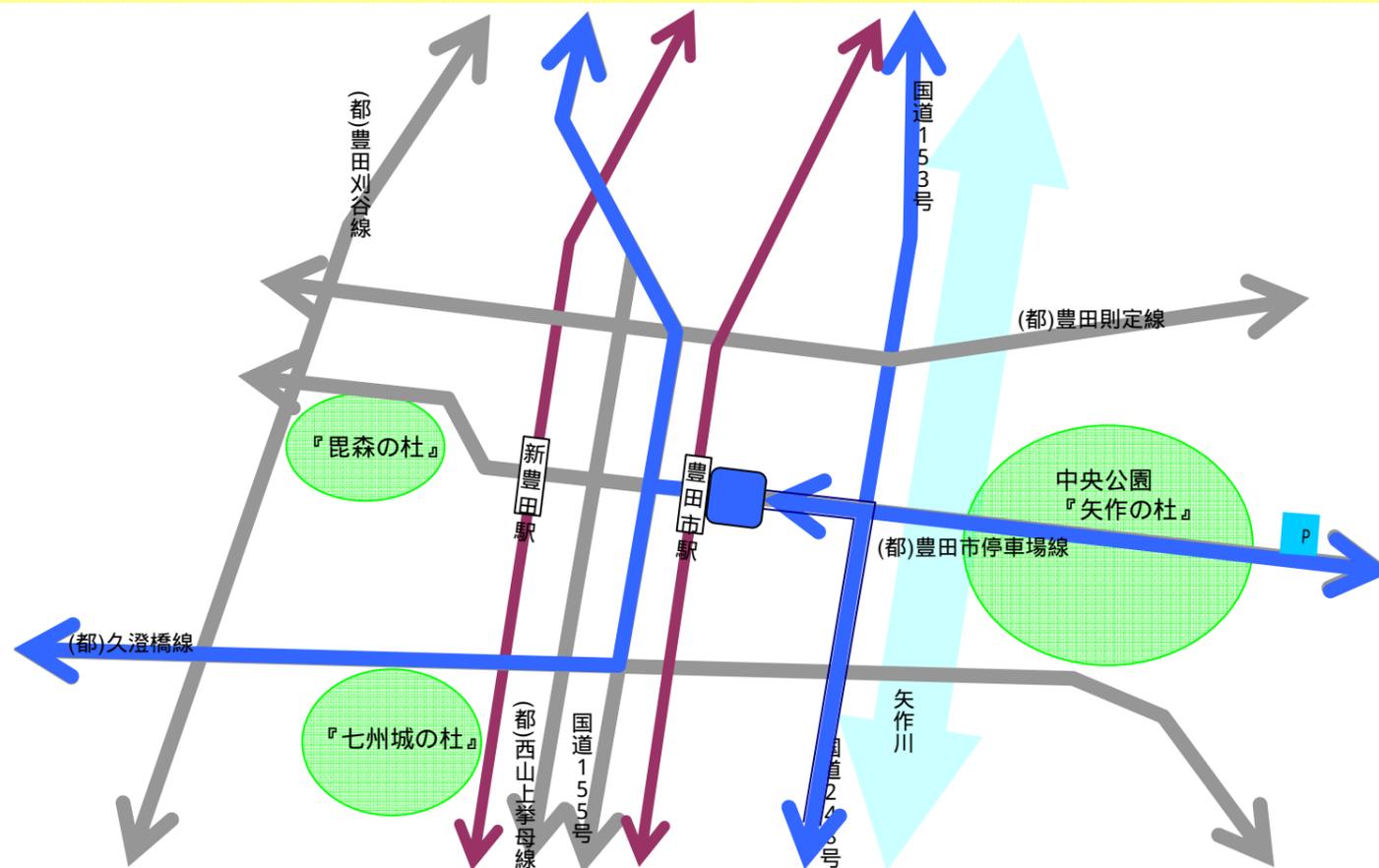
地下駐車場ネットワークの展開、利用促進

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。

豊田市都心交通ビジョン(案) 『交通編』

(6)

第1ステップ(5~10年後を目処)……公共交通



豊田市駅~トヨタ自動車本社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導入路線として、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。国道248号区間はITS技術(PTPS:公共車両優先システムなど)により、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。

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、バリアフリーに配慮した駅舎などの環境整備を図る。

豊田市駅前広場の整備

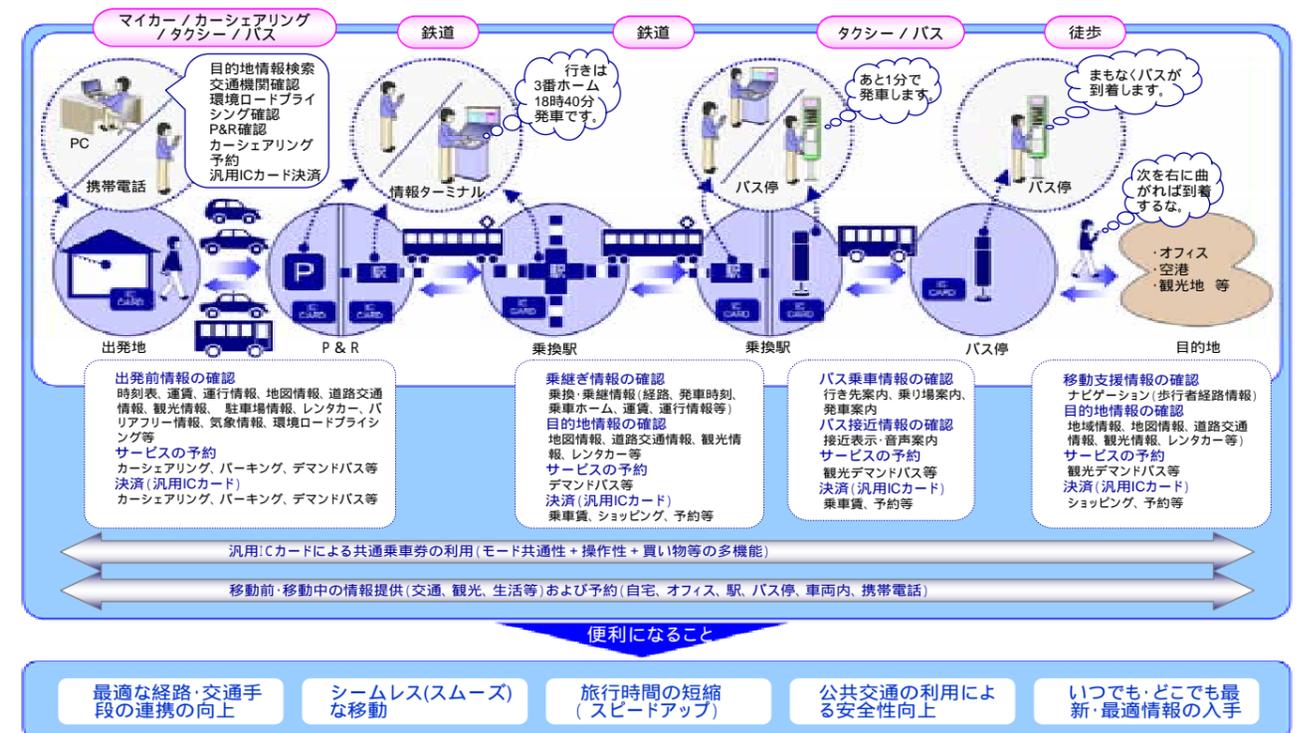
豊田市の玄関にふさわしい交通結節拠点として駅前広場の整備を図る。第1ステップでは地上空間の整備とし、将来的には地下化を図るものとし、地上空間は駅前にはふさわしいシンボリックな空間とする。

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。

運賃制度の見直し

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。



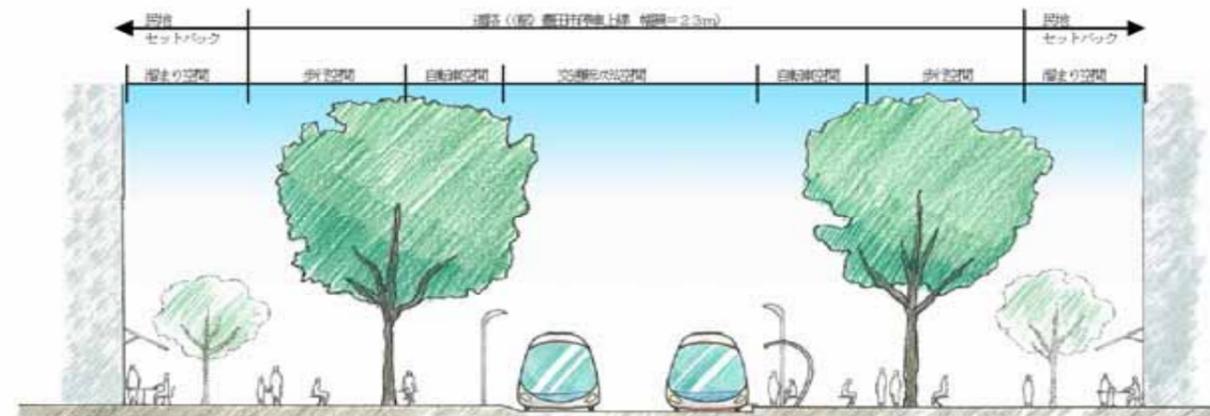
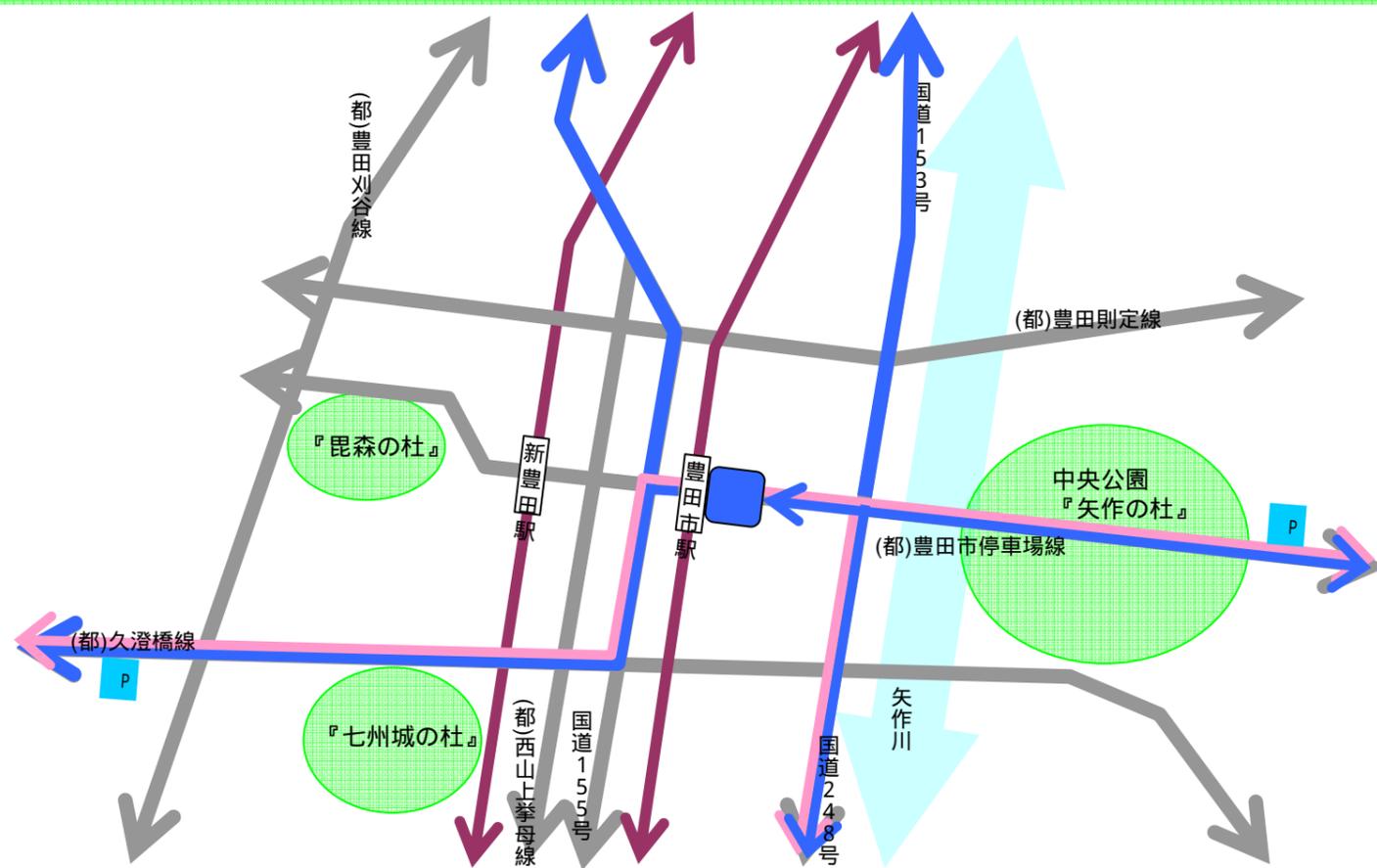
LRT待ち時間表示の例



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、休日には家族も一緒に利用できるタイプもある。

第2ステップ以降(中・長期の計画目標)……公共交通



交通新システムネットワークの確立

豊田市駅~トヨタ自動車本社間を結節する路線、環状路線を含めた交通新システムネットワークを完成させる。

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、市民の賑わい創出空間として、街の顔として位置づける。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。

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にも配慮する。

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

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。



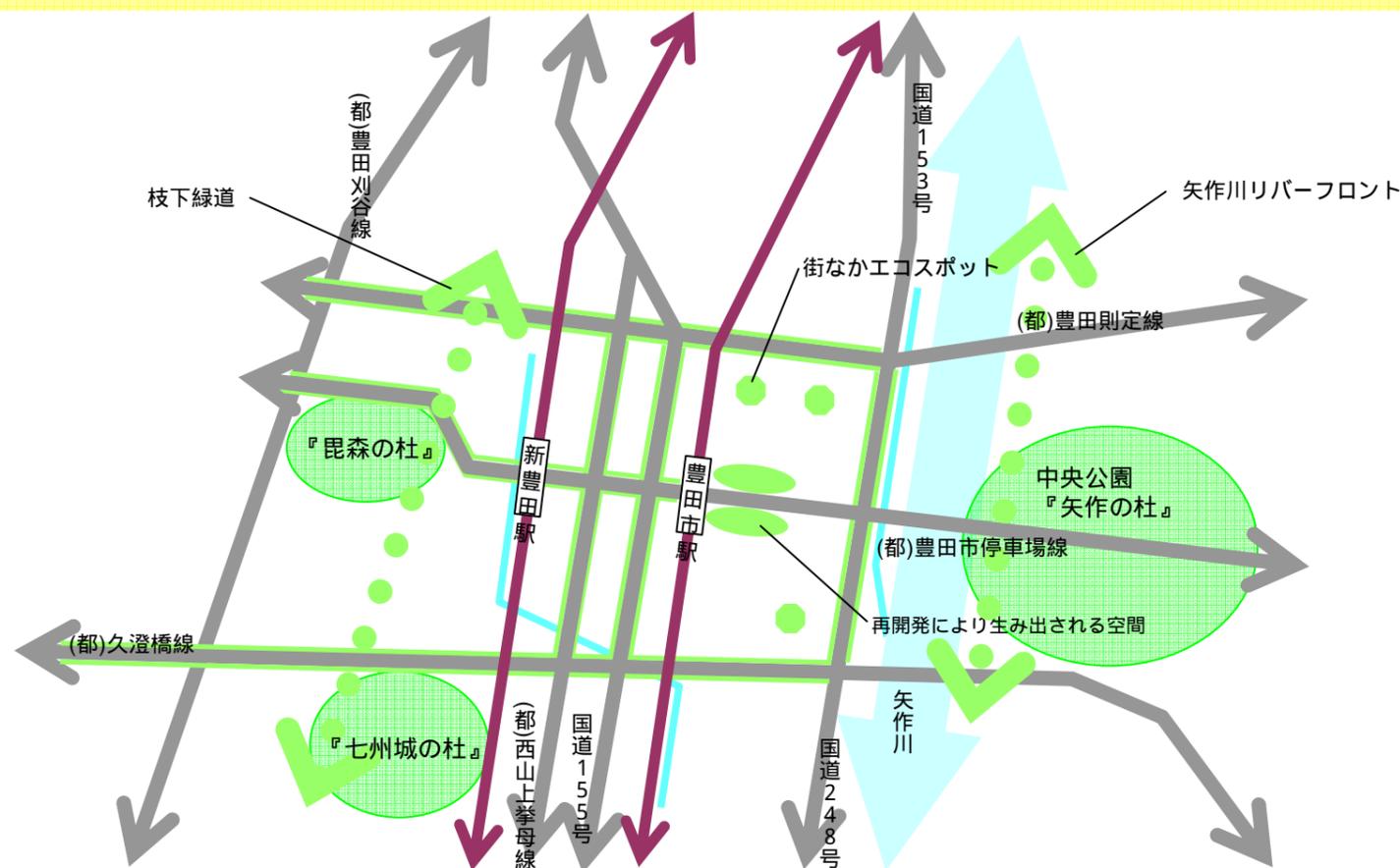
トランジットモールの整備例(フライブルグ)

P&R駐車場とLRTの接続例(ストラスブール)

豊田市都心交通ビジョン(案) 『交通編』

(8)

第1ステップ(5~10年後を目処)……自転車・歩行者交通



停車場線の広幅員歩道化整備

停車場線沿線の再開発にあわせ、広幅員歩道化を進め、歩きやすい、賑わいの生まれやすい空間を順次整備する。

「街なかエコスポット」整備にあわせた歩行者空間整備

「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整備する。

「緑道」、「水のみち」ネットワークと一体となった歩行者空間整備

既存の水路、緑道のネットワーク化を進めるとともに、そこに歩行者空間としての散策路を併設させることにより、都心内部に憩いのある環境空間を創出する。

歩行者空間のデザイン化

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、街路樹や花などを整備し、環境・景観に配慮した空間とする。

安全・快適な歩行者空間整備

歩行者動線の連続性に配慮するとともに、自動車との分離により十分な安全性を確保する。また、街路樹などにより自動車と分離するなど静穏化に配慮した空間を整備する。

自転車シェアリングの推進

既に設置されている自転車貸し出しセンターを充実させるとともに、デポジット制の自転車シェアリングを推進する。

市民の憩い空間(オープンカフェ、青空市場)の創出

停車場線沿線、主要なポイントにおいては、オープンカフェや青空市場の開催など、賑わいのある空間として市民活動をサポートする。

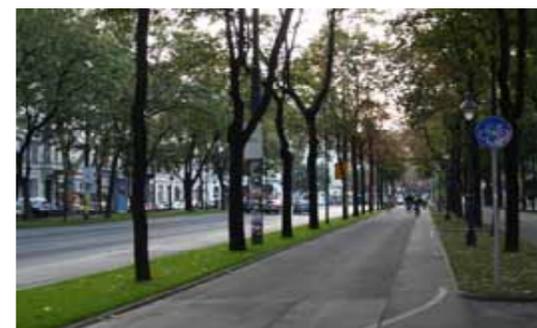
健康エコポイントプログラムの実施

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。

また、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

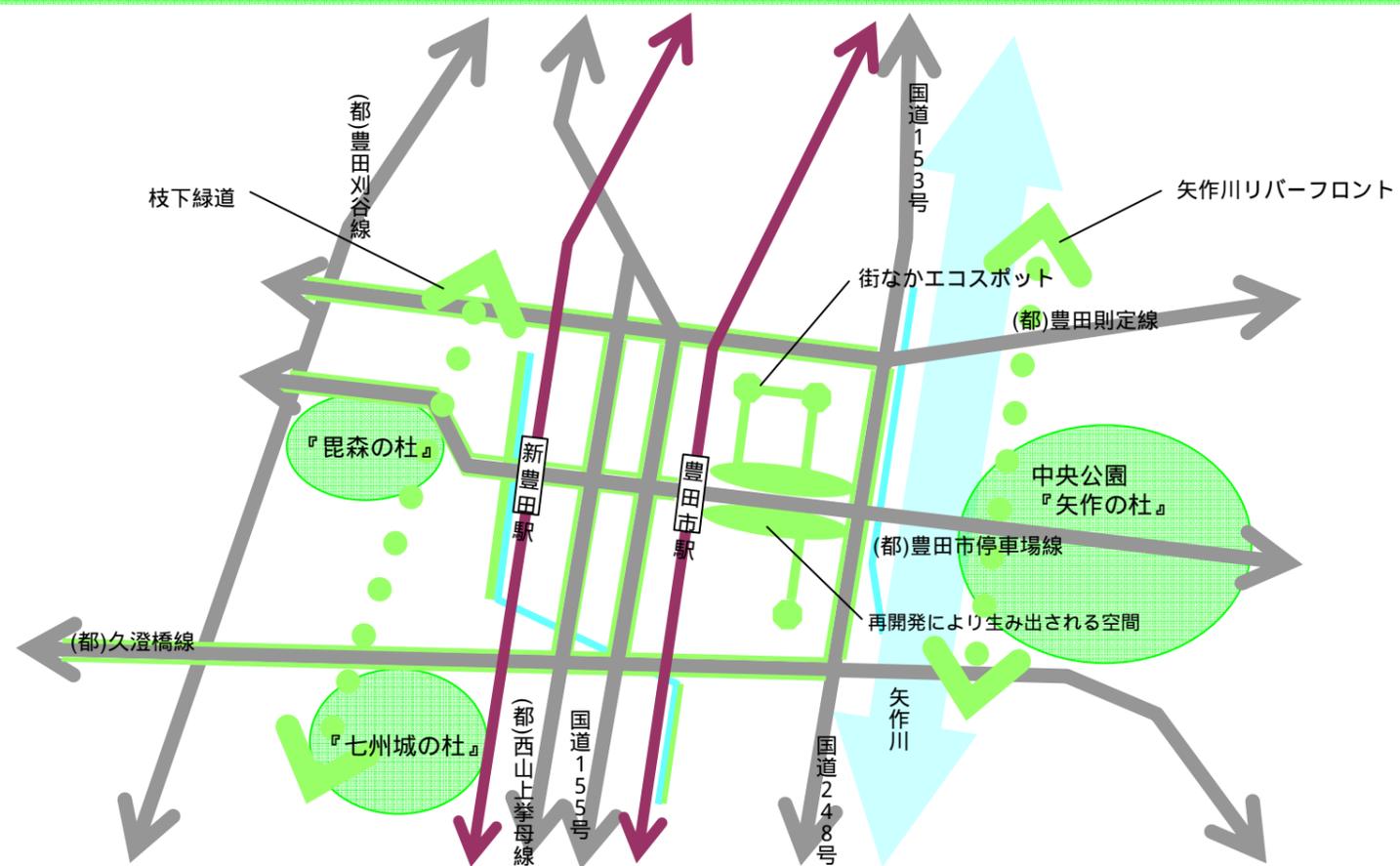


自転車道の整備例



レンタサイクルの例

第2ステップ以降(中・長期の計画目標)……自転車・歩行者交通



歩行者・公共交通優先エリアのイメージ



歩行者ネットワークの整備イメージ

水のみちネットワークの整備イメージ

歩行者・自転車ネットワークの完成

各ポイントごとに整備した歩行者空間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する。

「歩行者・公共交通優先エリア」内の歩行者空間整備

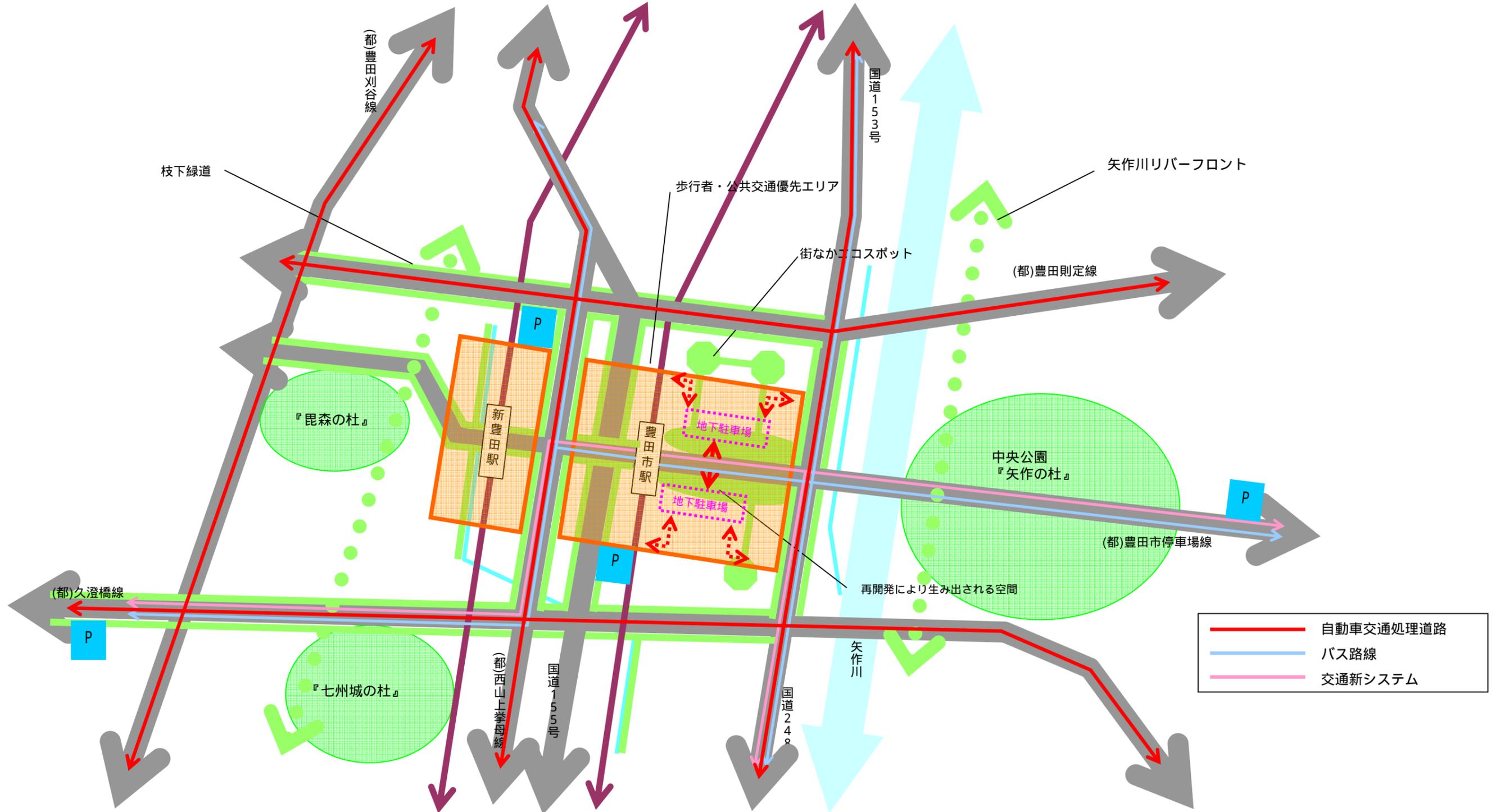
「歩行者・公共交通優先エリア」においては、自動車の通行を荷物の積み卸し等最小限とし、歩行者優先の空間として、子供が家の前で遊べるような安全・安心な空間とする。

レンタルムーバースェアリングの推進

停車場線を中心とする都心部では、パーソナルモビリティを利用した「パーソナルモビリティシェアリング」の利用空間と位置づけ、地域内移動の快適化に配慮する。

豊田市都心交通ビジョン(案) 『交通編』

将来交通ビジョンイメージ図



交通計画の展開イメージ

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)
展開イメージの考え方	<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性能の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域環状道路、都市内幹線道路 ・駅前広場 ・鉄道複線高架化 など <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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り換え乗り継ぎ、運賃制度 ・高速道路への転換利用 ・シェアリング、パーキングデポジットシステム ・健康エコポイントプログラム など <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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「街なかエコスポット」 ・「緑道」、「水のみち」 ・「歩行者・公共交通優先エリア」 	<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性能の完成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域・幹線道路ネットワーク ・鉄道複線高架化、空港アクセス鉄道整備、駅前広場 ・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>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・地下駐車場ネットワーク ・歩いて楽しい都心環境の実現 ・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

豊田市都心交通ビジョン(案) 『交通編』

(12)

交通計画の展開イメージ

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)
が 都心 が 快適 に 利用 でき る 環 境 の 整 備	公共交通機関の整備	豊田市駅~トヨタ自動車本社間を結節するシャトルバスの導入(PTPS導入)	交通新システムネットワークの形成
		名古屋を含む地域への広域鉄道ネットワークの整備・高速化	
	交通結節点・待合い空間の整備	豊田市駅前広場の整備 パークアンドライド駐車場の整備・利用促進	
	乗り継ぎ利便性の向上	乗り換え・乗り継ぎ情報の提供 一部公共交通機関・駐車場での共通料金制度	ICカード等を用いた乗り換え・乗り継ぎシステム
に 歩 行 者 と 公 共 交 通 が 優 先 さ れ 、 歩 行 者 が 安 全	停車場線の整備	停車場線の公共交通優先利用 停車場線の広幅員歩道整備	停車場線のトランジットモール化
	安心・安全な歩行空間創出	都心地区の歩車共存エリア化	都心地区の歩行者優先エリア化
	水と緑のネットワークの整備	緑道の整備、都市内河川の復活とその歩行空間整備 街なかエコスポットの整備とこれをつなげた緑のネットワーク整備	
	都心の移動手段確保	都心地区のレンタサイクル	パーソナルモビリティを用いた都心地区のパーソナルモビリティシェアリング
	健康・生活環境の向上	停車場線、街なかエコスポットでの市民の憩い空間(オープンカフェ、青空市場)の創出 健康エコポイントプログラムの実施 景観に配慮した都心空間の形成	
を 楽 し め る 「 か し こ い 交 通 社 会 」 の 実 現	都心周辺の道路整備等	都心周辺骨格道路及び橋梁(高橋)の整備 安全運転支援プログラムの実施	豊田大橋のトランジットモール化
	都心駐車場の整備	フリンジパーキングの導入 地下駐車場ネットワークの整備と利用促進	
	都心への不要・不急な自動車の流入規制	パーキングデポジットシステムの導入(パーキングメーターとの連携)	
	公共交通を補完する自動車交通	カーシェアリングの導入	
その他	広域道路ネットワーク整備	広域道路ネットワークの整備・拡充	

豊田市都心交通ビジョン(案) 『交通編』

交通アクションプランのシナリオ展開

交通対策メニュー	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)
ソフト的支援策	<ul style="list-style-type: none"> ●継続的なトランジットモール導入の合意形成、PR、社会実験など ●一方通行規制など、規制の見直し ●街路空間整備に向けた住民参加機関などの準備・検討 ●再開発地区と既存商店街の連携を支援 ●駐車場条例の総量規制等を含む検討 	<ul style="list-style-type: none"> ●都心地区の土地利用の成熟 ●再開発地区と既存商店街の連携支援
車の進入を抑制するゾーンの導入 <small>注：レベル2導入は合意形成の進捗次第</small>	レベル1(人と車の共存：速度抑制・一方通行規制による歩行者空間と安全性確保)	レベル2(歩行者・公共交通優先：歩行者が主体・都心への一般車の進入抑制)
●ゾーンシステム	トランジットモール導入による歩行軸形成と回遊性の向上	ゾーンシステム(街区内は一方通行化等)
●交通結節点施設	駅のバリアフリー化、バス停整備、交通結節点の強化(豊田市駅前広場の整備等)	
●公共交通システム	魅力ある未来型バスの導入(停車場線等)	公共交通新システムの構築(停車場線等)
●シンボル道路	豊田市停車場線への公共交通新システム導入のための3車線化(駅方向2車線)整備 昭和町線~豊田多治見線区間	豊田市停車場線のトランジットモール化・シンボル道路 昭和町線~豊田多治見線区間 沿道住民の合意形成、関連法の整備・支援等の確立が条件
●モール・トランジット		
都心地区での再開発事業など	豊田市停車場沿道の再開発事業	再開発事業のインパクトによる再開発事業の拡大
●コミュニティ道路	再開発事業に伴う街路整備	再開発事業及び周辺街路整備
●駐車場の有効活用	再開発ビルでの地下駐車場ネットワーク化 駐車場案内システムの高度化	地下駐車場ネットワーク整備・フリンジ駐車場整備 駐車場案内システムの高度化
●短距離交通システム、コミュニティバス	都市巡回バスの改善、車の共同利用サービス (交通ICカード活用)	新規路線整備
●ITS	公共交通を軸としたITS支援	公共交通を軸とした都心アクセスをITSで支援 (情報提供、共通ICカード、信号制御等)