

3. 豊田市都心交通ビジョン 『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、豊田市の都心をにぎわいと活気のある都市空間とすることを目的とし、交通の側面からの考え方、展開方針を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、歩行者、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整備により都心部を迂回させ、都心部関連交通は出来るだけP & Rで鉄道、交通新システム等により乗り換えさせ、必要不可欠な自動車交通はフリンジパーキング、地下駐車場などにより収容する。
- これにより、地表面は歩行者を中心とするにぎ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。

都心交通ビジョン『交通編』の考え方

『交通編』は、「環境」及び「文化」の項目から整理される魅力的な都心づくりへのキーワードから、交通編における基本方針を抽出し、基本方針、展開方策を整理したものである。

1. 世界で最も先進的な環境都市

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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。

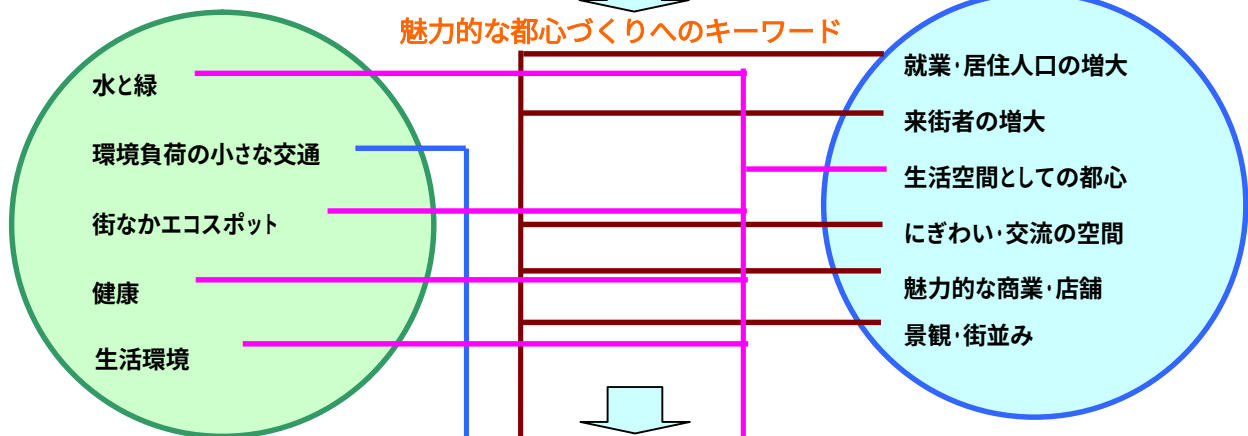
2. 世界経済を牽引する企業が立地する洗練された文化都市

- ④ 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。
- ⑤ 戦略的なまちづくり組織を中心に、都心に品格ある景観をつくり、にぎわいを高める。
- ⑥ 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。

3. 世界に誇れる『かしこい交通社会』が実現した交通モデル都市

- ⑦ 交通新システムの導入など、公共交通が快適に利用できる先進の環境を整備する。
- ⑧ 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全・安心に回遊できる都心をつくる。
- ⑨ ITS を活用し、人と車の未来を見せる『かしこい交通社会』を実現する。

魅力的な都心づくりへのキーワード



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)

- 公共交通を中心とした都心アクセス確保
 - 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手段

魅力的な都心空間創出の要請

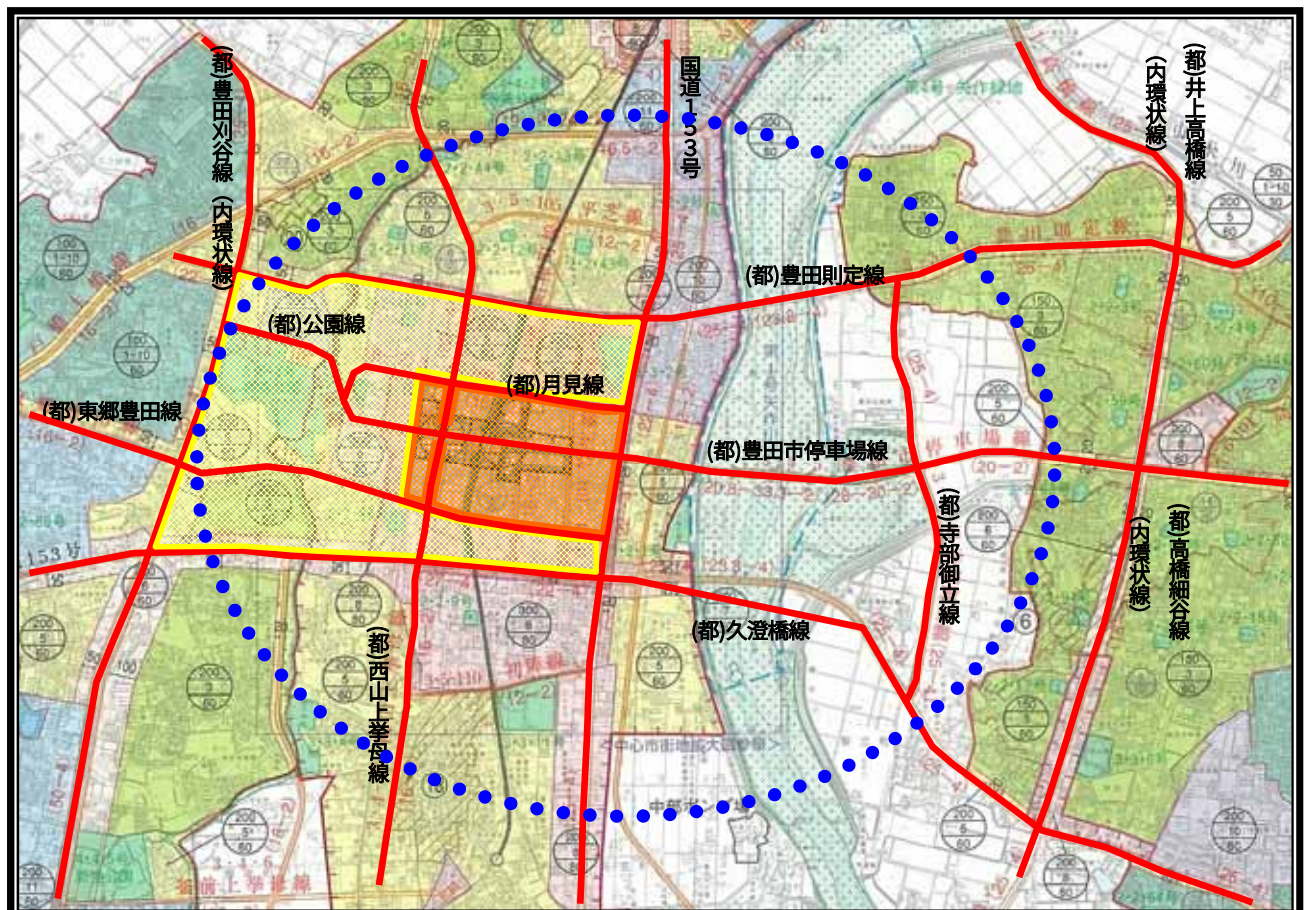
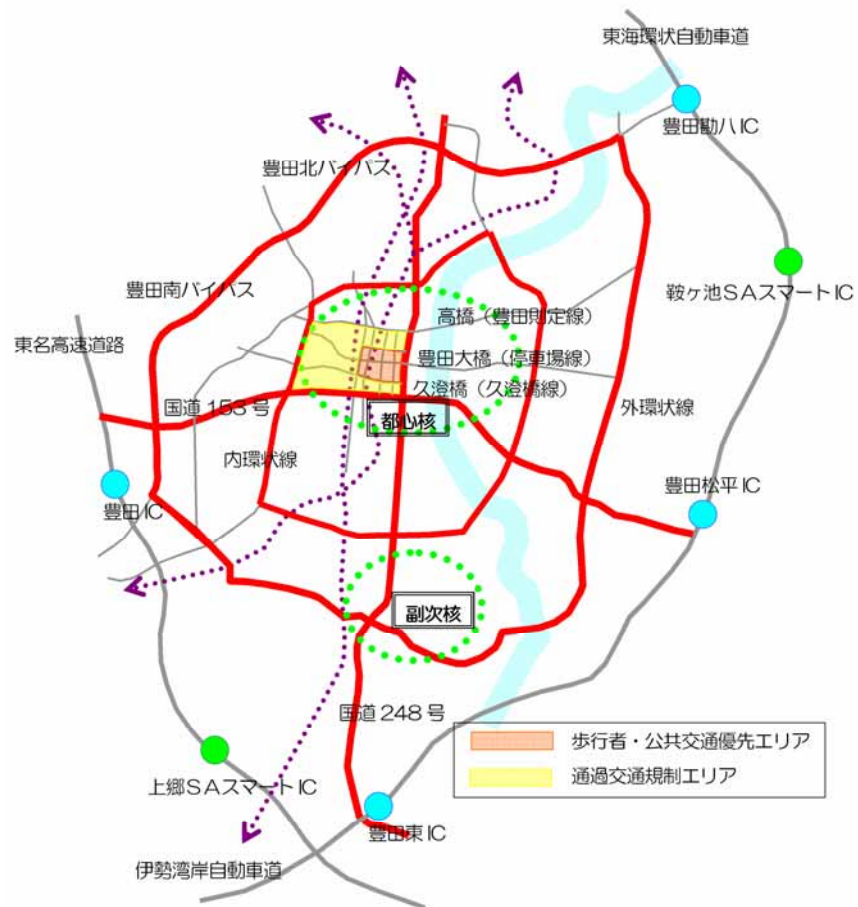
- にぎわい・活力のある都心の実現のための歩行者増大
- 歩きたくする空間の演出（歩行環境、水と緑のネットワーク、景観に配慮された街並み、健康増進、楽しみとしての歩行・自転車の利用環境）
- 生活に潤いと憩いをもたらす空間の形成（水と緑のネットワーク、健康増進、楽しみとしての歩行・自転車利用環境）

- 歩行者に解放された魅力的な都心空間創出

- 公共交通を中心とした都心アクセス確保
- 歩行者に解放された魅力的な都心空間創出

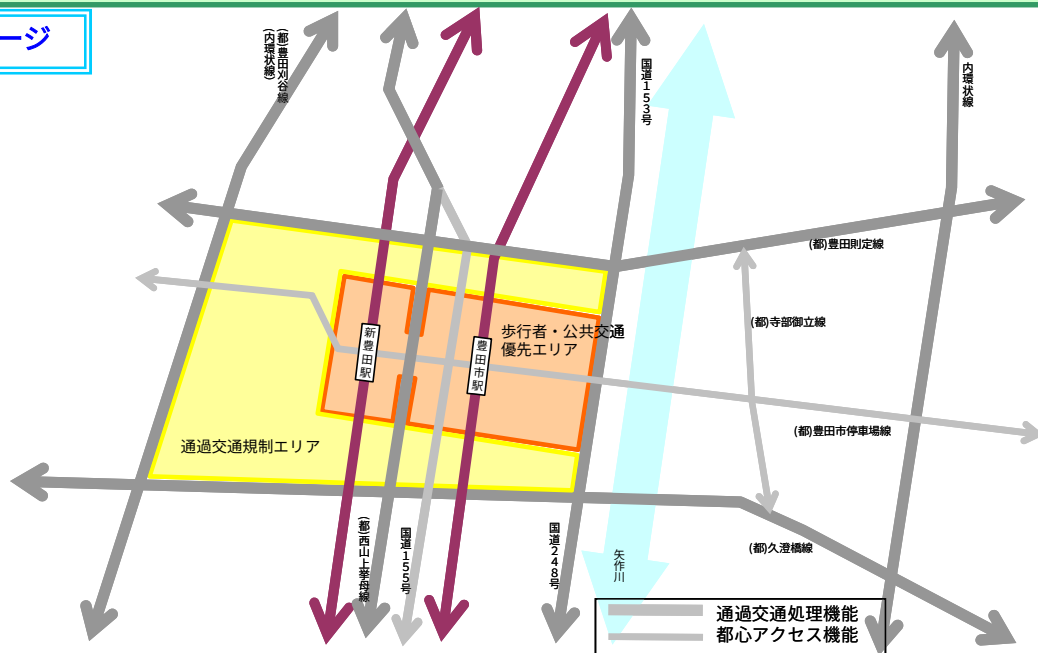
- ◆ 都心における自動車交通抑制の考え方
- ◆ 都心部の交通（自動車、公共交通、歩行者・自転車交通）の将来像を提示

交通編で対象とする都心エリア



将来交通ビジョン政策方針

エリアイメージ



都心部における自動車抑制の考え方

「歩行者・公共交通優先エリア」

(都)月見線、(都)東郷豊田線、国道153号、愛知環状鉄道西側駅前広場を境界とするエリアを「歩行者・公共交通優先エリア」と位置づける。(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。

当該エリアでは地上空間を歩行者・公共交通を中心とする回遊空間とする。エリア内の自動車の通行は、居住者、来街者など都心に目的を持つ自動車の通行のみに制限し、速度規制などにより歩行者・自転車の安全性に最大限配慮する。将来的にはITS技術の活用などにより、スピードアダプテーションによる速度制限を検討する。

居住者、従業者などの自動車利用は、フリンジパーキング、地下駐車場の利用を基本とするとともに、カーシェアリングなどの共同利用を導入する。

エリア内の道路空間は、オートマチックボラードの設置等物理的に自動車の自由な走行ができない構造にすることで、歩行者をはじめ自転車、車いす、シニアカーや未来型のタウンモビリティシステムにより自由に回遊できる空間と位置づける。



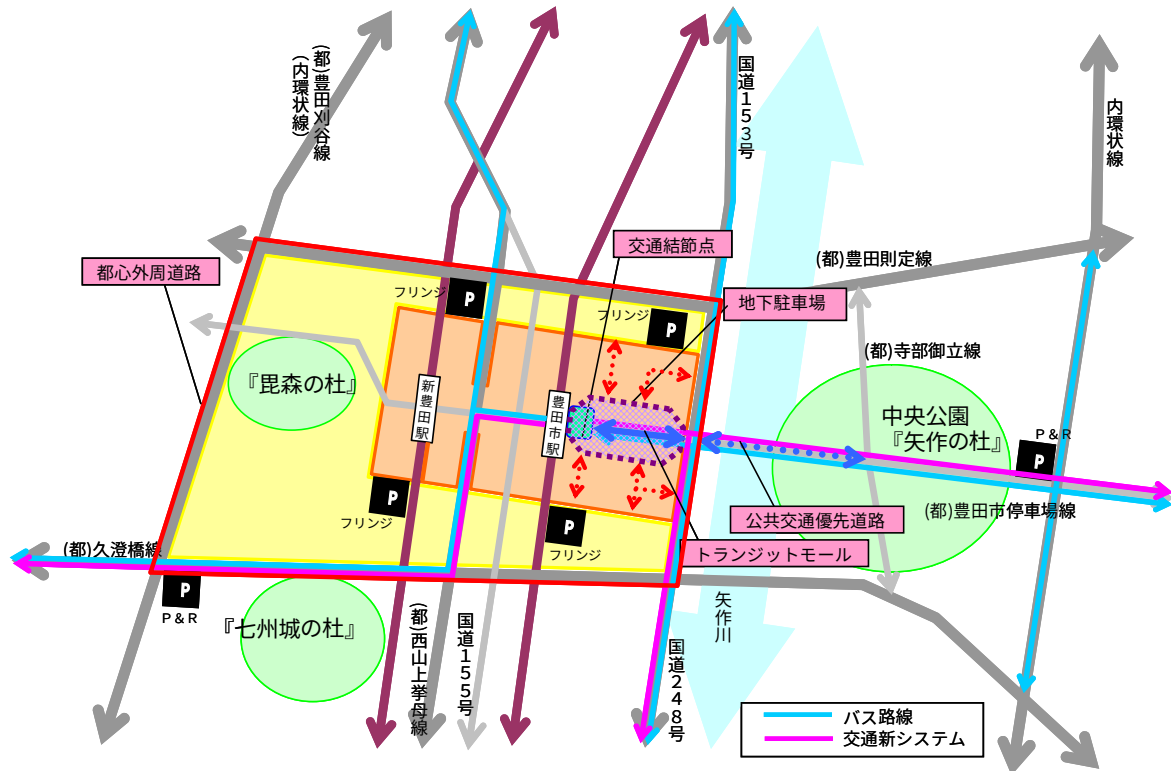
「歩行者・公共交通優先
エリア」の道路空間イメージ

「通過交通規制エリア」

(都)豊田則定線、(都)久澄橋線、(都)豊田刈谷線、国道153号を境界とするエリアを「通過交通規制エリア」と位置づける。

当該エリアでは unnecessary 自動車交通の流入を抑制し、速度規制、一方通行規制等により自動車をコントロールし、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。

都心部交通施策イメージ



「交通新システム」

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導入する。

「バス路線」

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とともに、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。

「トランジットモール」

停車場線のうち豊田市駅から国道153号までの区間をトランジットモール化し、沿道にオープンカフェ、商業施設の立地を誘導することにより、まちの顔となる市民のにぎ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。

「公共交通専用道路」

中心部に向かう公共交通を集約し、専用通行区間として公共交通を高速で通行させることで運行サービスを図る（国道153号～寺部御立線間）。沿道には歩行者・自転車専用空間を設け、歩行者・自転車の快適な通行区間を形成する。自動車交通は寺部御立線から豊田則定線、久澄橋線を介して分散通行させる。

「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153・248号）。

「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。主に都心居住者、従業者用の駐車場として活用するほか、荷捌き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。

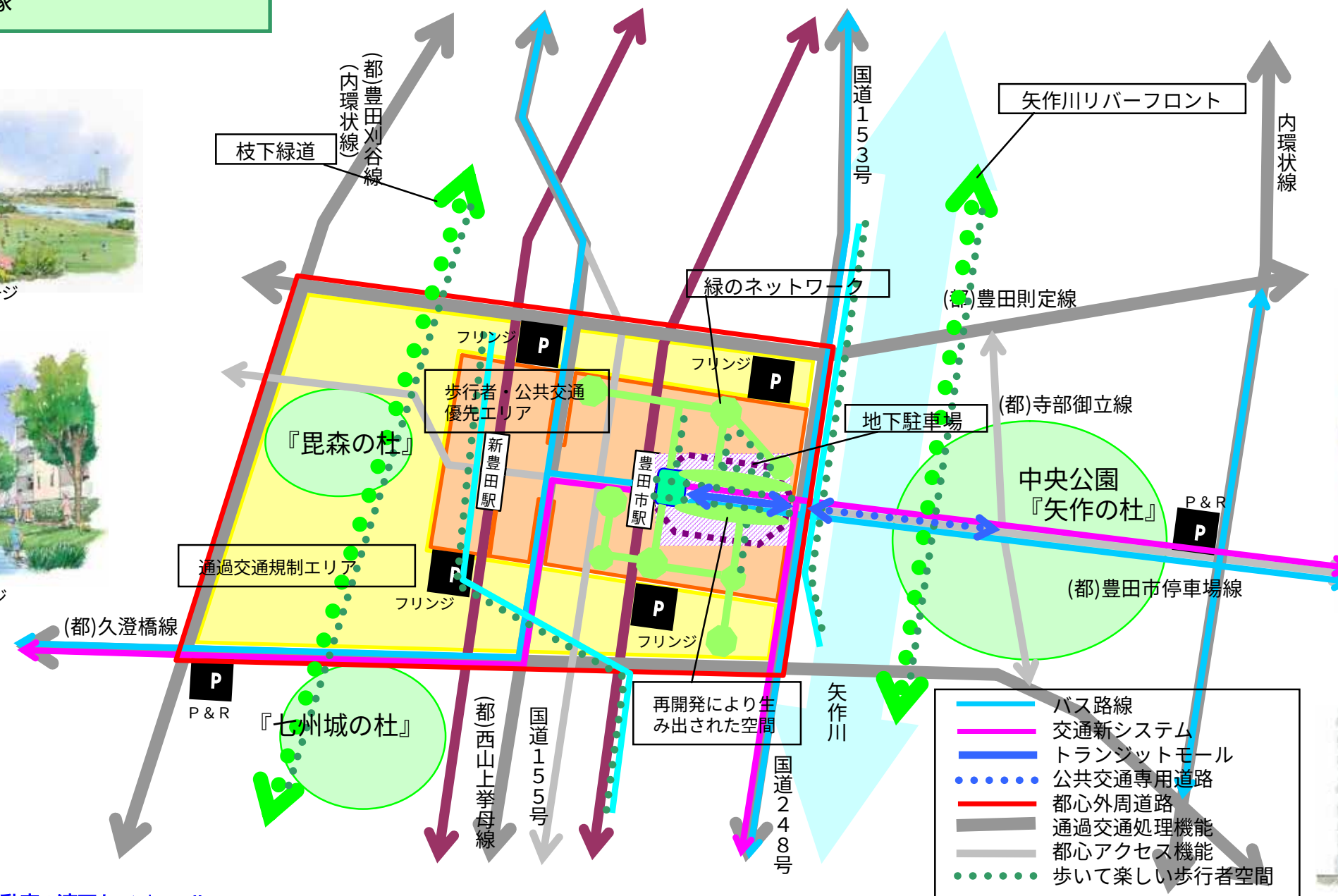
都心部将来交通ビジョン像



矢作川リバーフロントイメージ



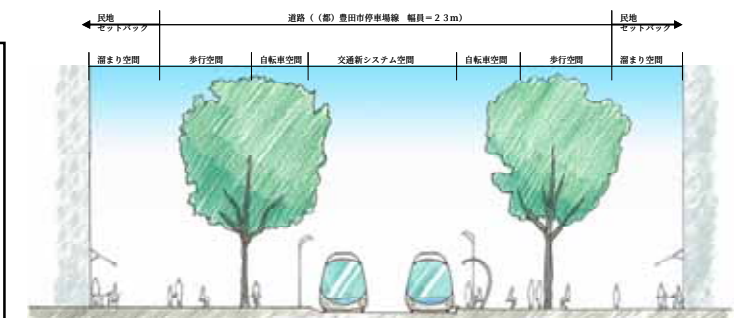
歩いて楽しい歩行空間イメージ



停車場線豊田市駅前イメージ



停車場線トランジットモールのイメージ



トランジットモールの断面イメージ

(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、都心外周道路などの整備を実施し、都心部への通過交通を排除するとともに、国道153号、248号など都心東西・南北軸など都市基盤を構築する。
- ・「通過交通規制エリア」では、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利便を図る。
- ・インターチェンジ（スマートインター）の活用、通勤・物流交通の高速道路への転換利用を促進するとともに、ETC活用により高速道路の有効利用を図る。
- ・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、都市間高速バスなどの導入により名古屋への直結性を確保する。加えて中部国際空港へのアクセスも実現する。
- ・基幹バス、地域バスネットワークとともに、交通新システムの導入により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う。

■ 都心部のにぎわい空間の創出 (歩行者・自転車ネットワーク)

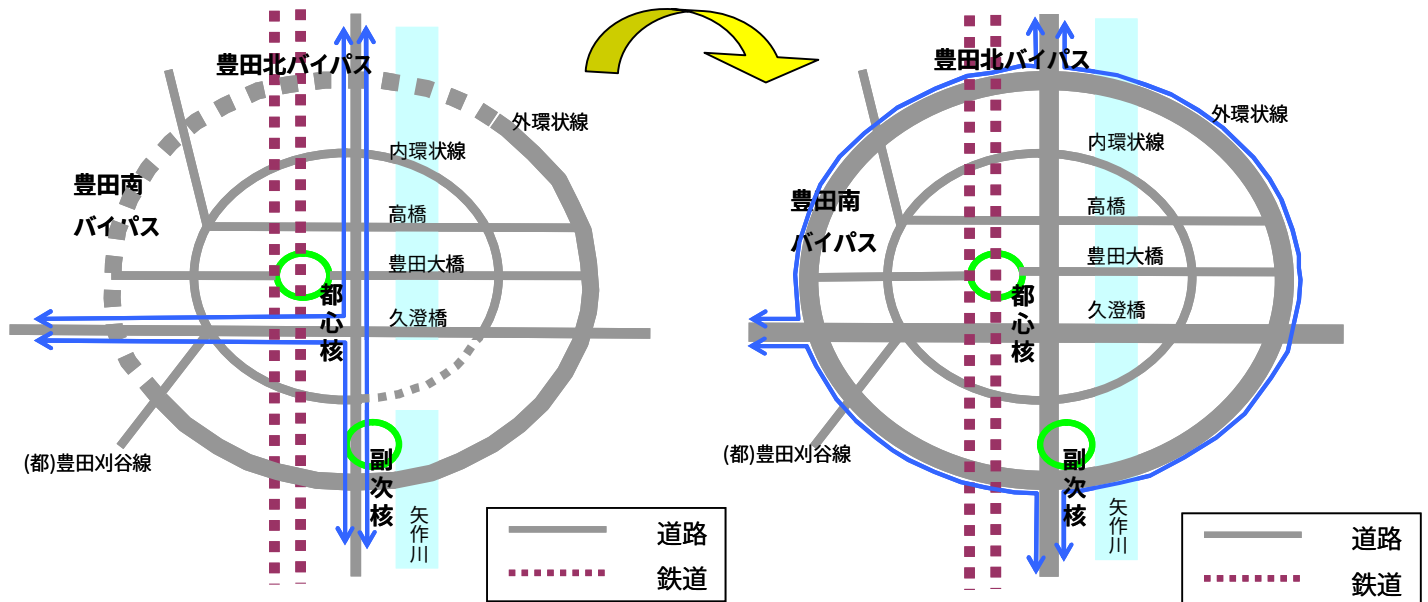
- ・交通新システムの導入や公共交通の充実を図り、より快適に都心へアクセスできる環境を整える。
- ・停車場線をトランジットモール化し、交通新システムを含めた公共交通機関の導入空間とするとともに、地上を街の顔となる市民のにぎわい創出空間（オープンカフェ、イベント開催空間等）と位置づける。
- ・自然や水にふれあうことのできる歩行者ネットワークを整備し、市民活動をサポートする。
- ・レンタサイクル、未来型モビリティシステムの拡充など、都心内での移動をサポートする環境を整備する。
- ・居住者に対する健康エコポイントプログラムの実施、来街者に対する観光周遊プログラムの実施など、市民活動、健康をサ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

都心部周辺広域交通展開

現況広域道路ネットワーク

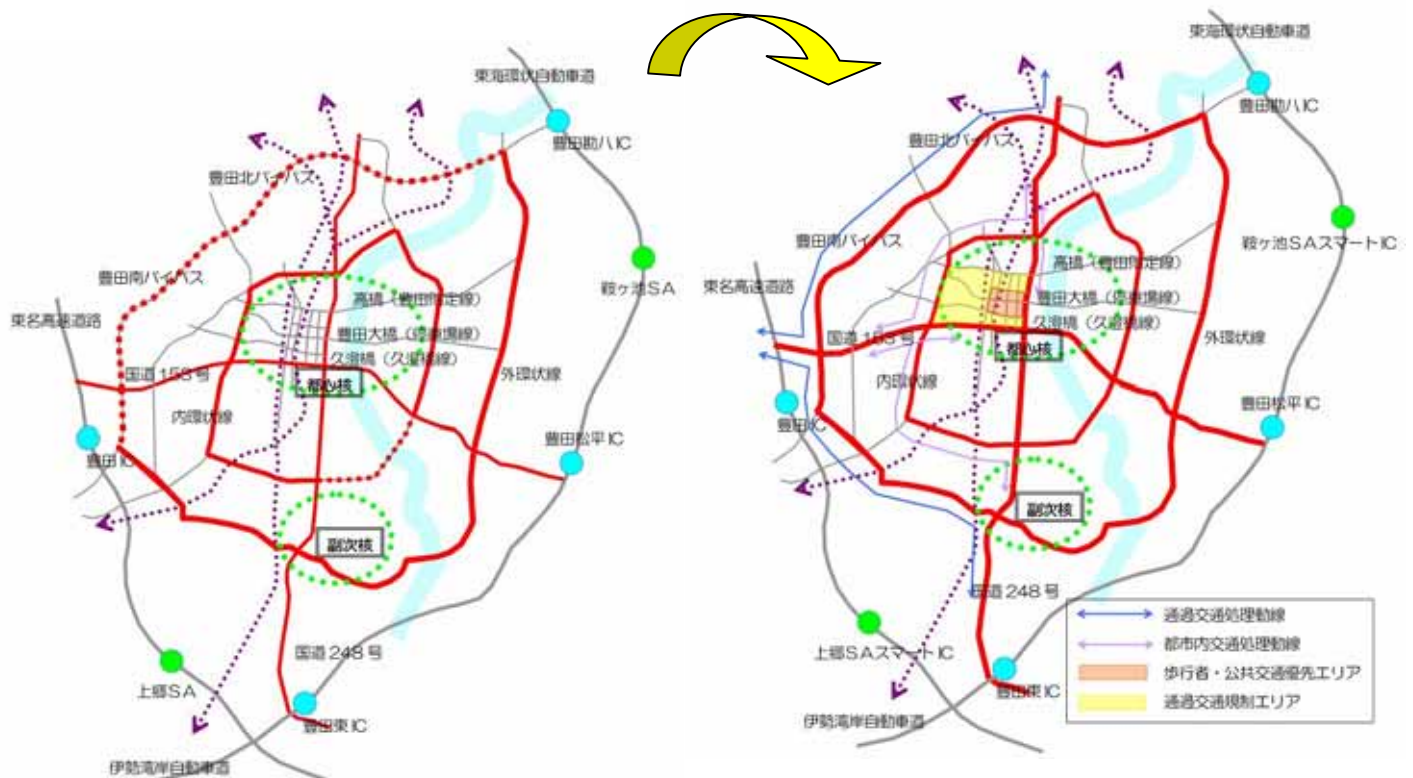
将来広域道路ネットワーク

概念図

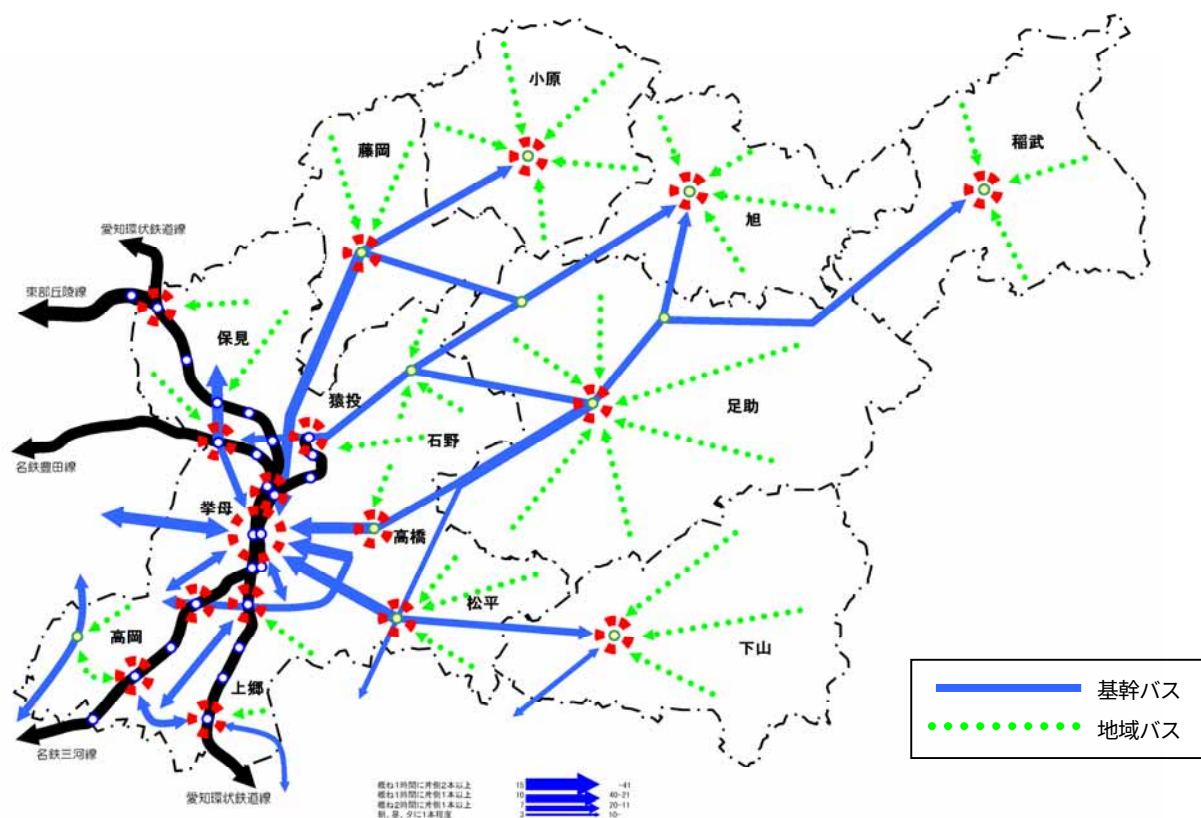


環状道路の整備により、都心に目的のない通過交通の分散化を図ることができ、都心内の限られた道路空間において自動車交通の適正化、歩行者空間の強化など、道路空間の有効活用を図ることができる。

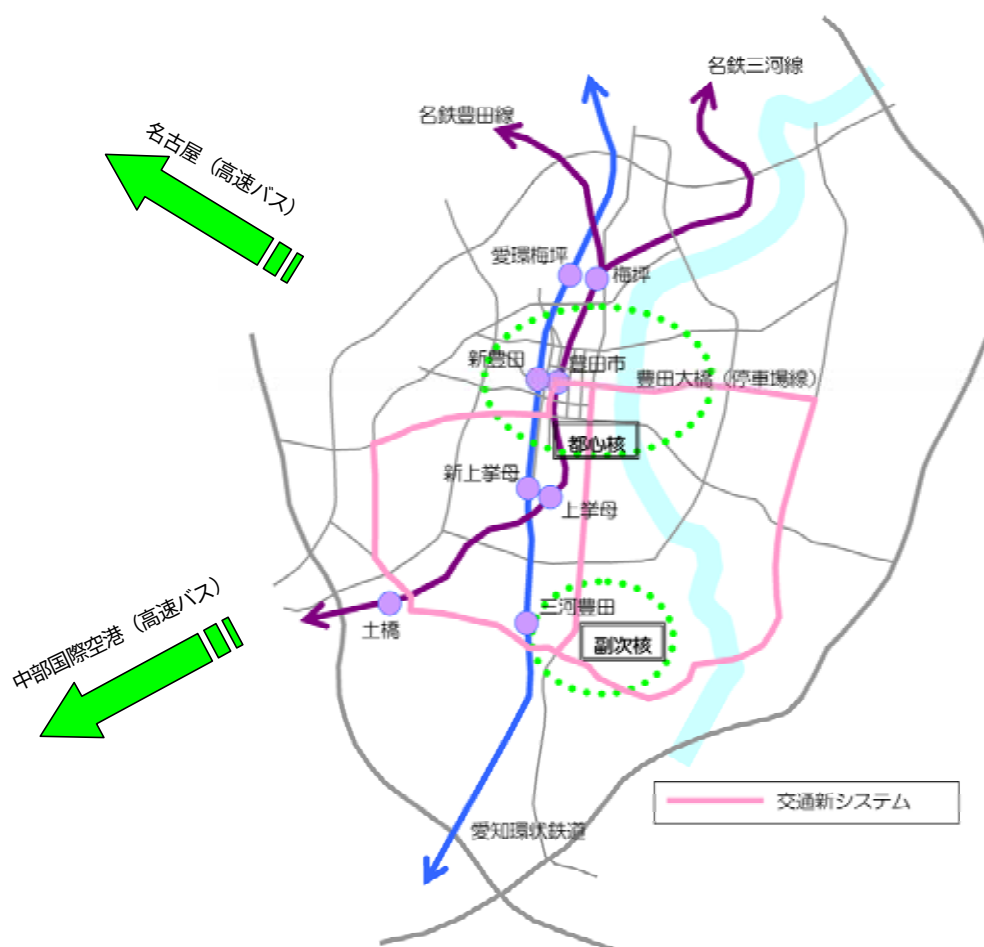
詳細図



2010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。

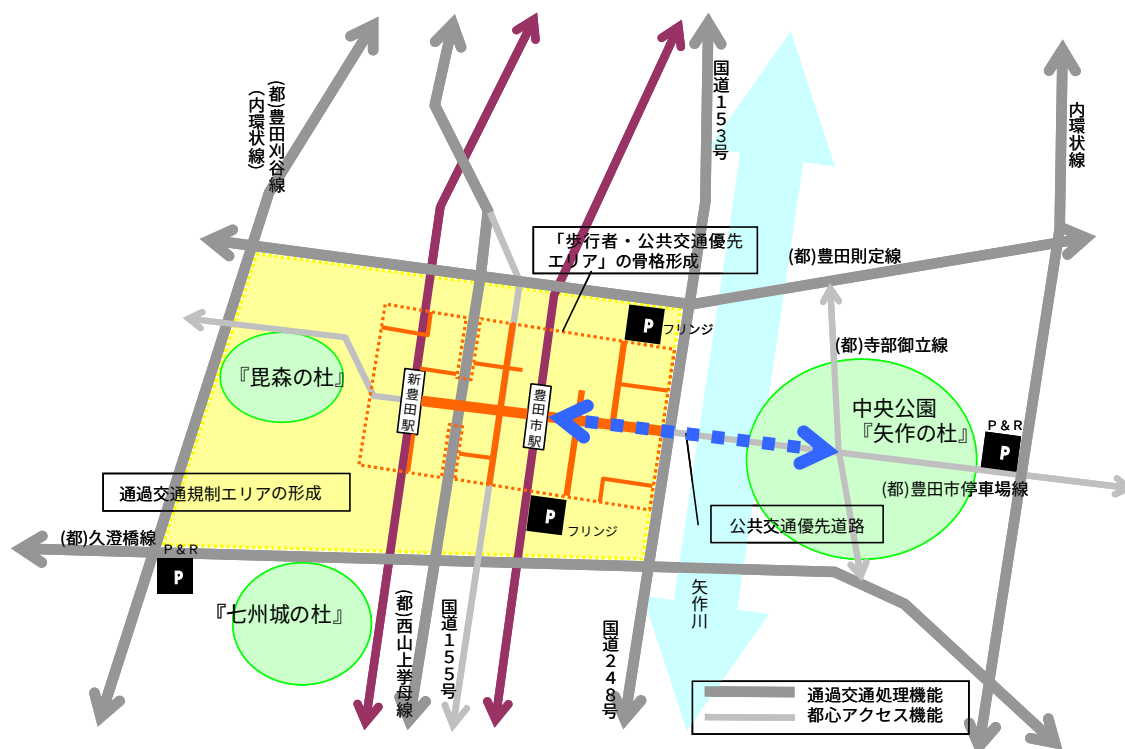
- 広域道路ネットワーク利用：E T C、インターチェンジ（スマートインター含む）の活用等による通勤・物流交通などの高速道路への利用転換
- 環状ネットワーク：外環状線（豊田北・南バイパス）の整備、内環状線の整備
- 都心部南北軸・東西軸の強化：国道 153 号、国道 248 号 など
- 都市内幹線道路ネットワーク：豊田則定線、豊田市停車場線 など

■ 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

自動車交通展開計画 (第1ステップ…5～10年後を目処)



■ 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（豊田南バイパス、北バイパス）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)、豊田市停車場線、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、歩行者優先道路化する。

■ 自動車交通のコントロール

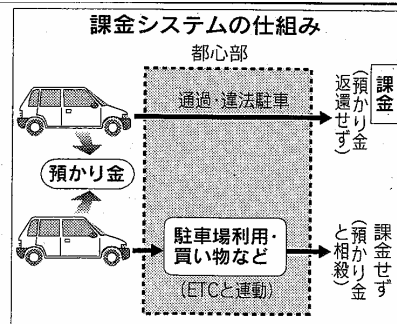
- ・外環状線未整備段階においては、内環状線及び都心外周道路において通過交通の削減を行う。
- ・中心市街地部を「歩行者・公共交通優先エリア」と位置づけ、当該エリアでは自動車交通の通行を制限し、歩行者、公共交通を中心とする利用形態を目指す。
- ・都心外周道路の内側を「通過交通規制エリア」と位置づけ、速度規制、一方通行規制、パーキングデポジットシステムなどを導入し、自動車交通抑制を図り、安全性向上と静穏化を促進する。

■ 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フリンジパーキングとして歩行者・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。愛知環状鉄道新豊田駅西側は主に駅へのアクセスを中心とする自動車の通行を許可する。

■ ITS 技術を活用した交通運用

- ・通過交通排除及び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。



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、駐車料金で相殺するため、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

繁華街の渋滞防げ

乗り入れ車両に課金

名古屋大学(名古屋千種区)が三菱重工業や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。

システム試験運用 名古屋大など検討

かり金を相殺できる仕組みも検討する。〇六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。〇七年度にシステムの準備を整え、〇八・〇九年度に試験を実施する計画。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」はロンドンで交通渋滞を三割緩和するなど、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反発が強く、導入は困難との見方も多い。名古屋などは、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いう。

新システムを計画している名古屋大の森川高行教授は「公共交通機関の利用を促し、都心部の渋滞緩和によるCO₂削減効果もある」と強調。郊外に車を止めて公共交通機関に乗り換える「パークアンドライド」を実行した人にも特典が付けられることを考案したいという。



フライブルグ ボーバン団地のフリンジパーキング



ナンスー市街地のフリンジパーキングの例

フリンジパーキング

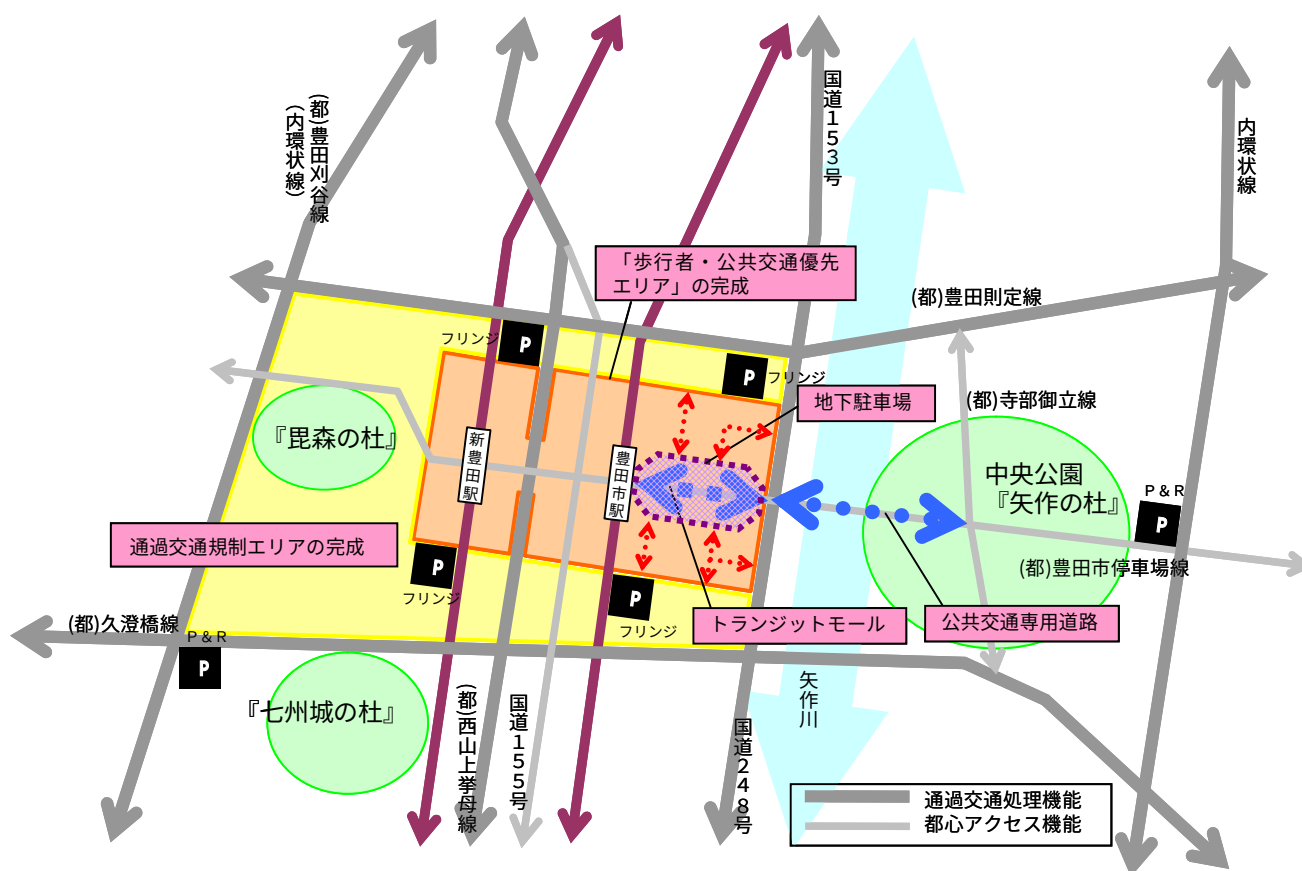
都心エリア内に必要のない自動車交通を削減するため、「歩行者・公共交通優先エリア」の境界部に主に都心居住者、従業者用となる駐車場として整備する。この際、付置義務駐車場の隔地を認める制度を活用する。これにより歩行者空間の安全性確保、都市景観の向上、街のにぎわい創出が期待できる。

パーキングデポジットシステム

都心部に流入する車両から預かり金を課し、都心部の駐車場を利用した場合に駐車料金で相殺するシステム。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「かしこく車を使うロードプライシング」。

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。

自動車交通展開計画（第2ステップ以降…中・長期の計画目標）



■ 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、にぎ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、フリンジパーキング及び朝夕の時間規制等を活用するとともに、裏通りを利用するなどの配慮を行う。

■ 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にぎ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、路線バスなど公共交通の通行空間とする。タクシーなどについては、地下駐車場ネットワークを利用して駅にアクセスすることを前提とするが、身体障害者の利用に供する場合に限り、例外的に通行を許容する。

■ 自動車のコントロール

- ・「歩行者・公共交通優先エリア」の（都）西山上挙母線（けやき通り）交差部については、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ため、公共交通の通行を中心とする歩車共存区間とする。愛知環状鉄道新豊田駅西側は主に駅へのアクセスを中心とする自動車の通行を許容する。
- ・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等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。



停車場線の街並み イメージ



フライブルグ リーゼルフェルト団地の歩行者優先道路

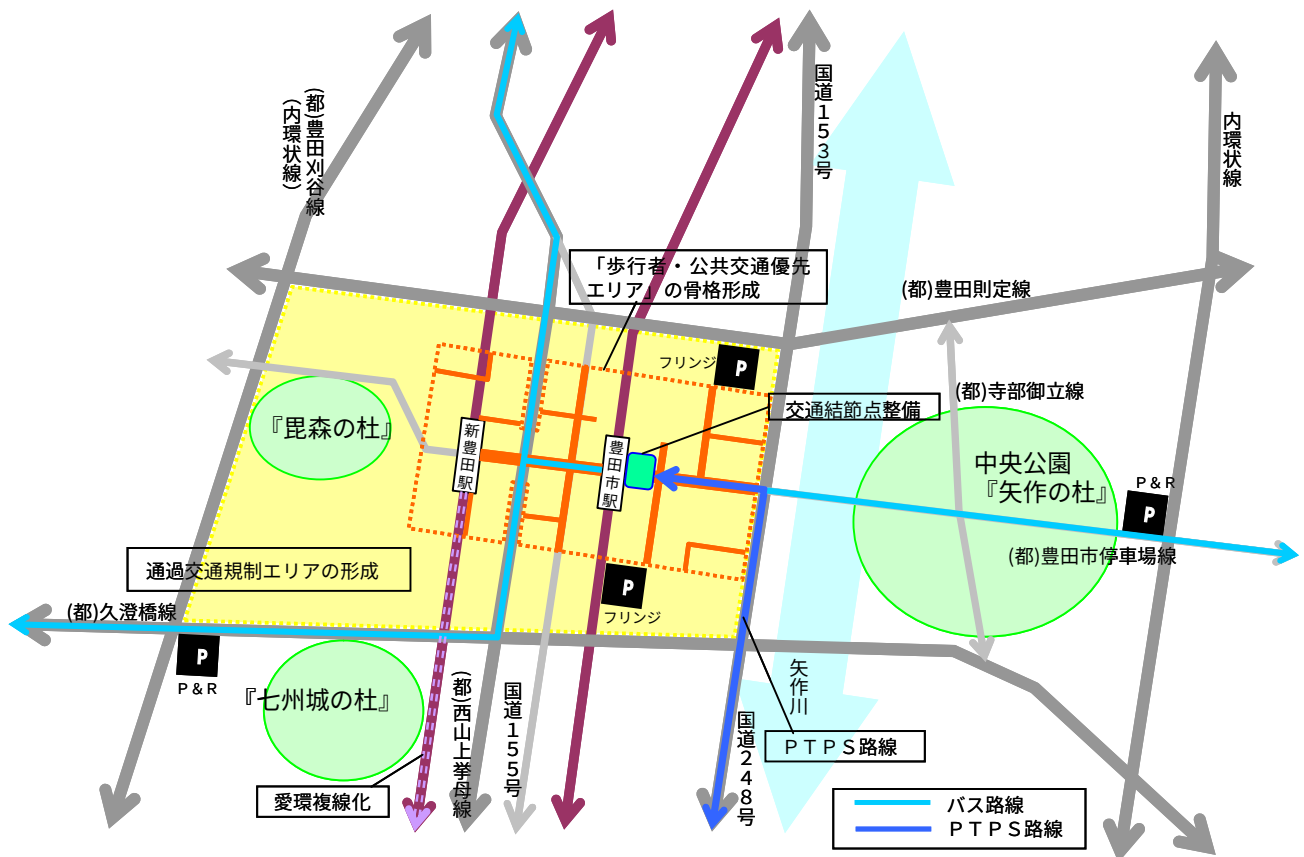


歩行者・公共交通優先エリアのイメージ



地下駐車場の整備例

公共交通展開計画 (第1ステップ…5～10年後を目処)



■ 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、駐輪場、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。



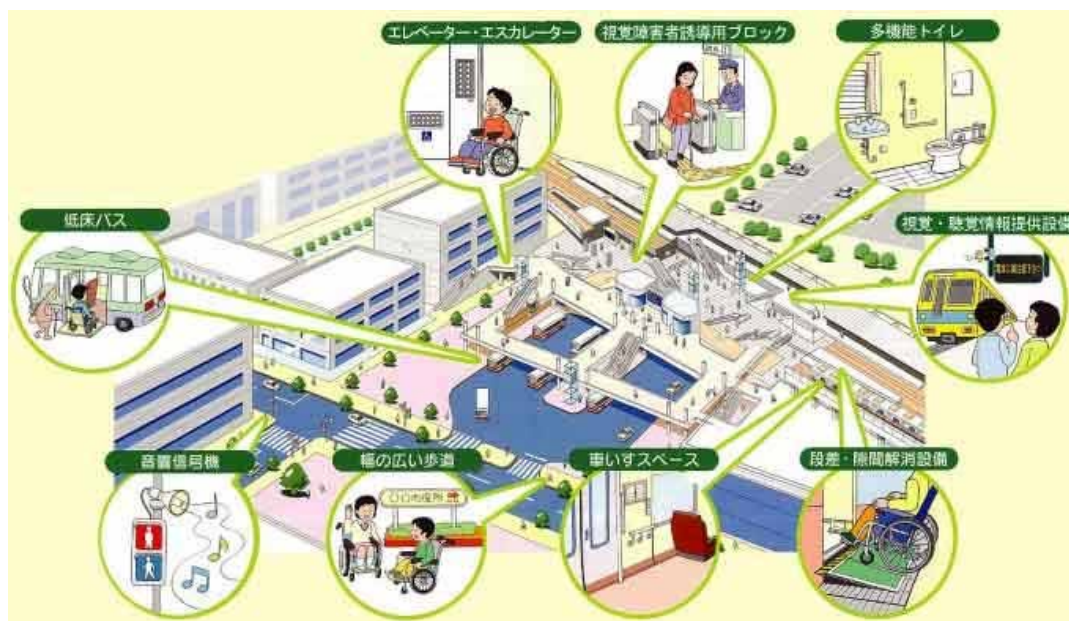
停車場線から見た豊田市駅 イメージ



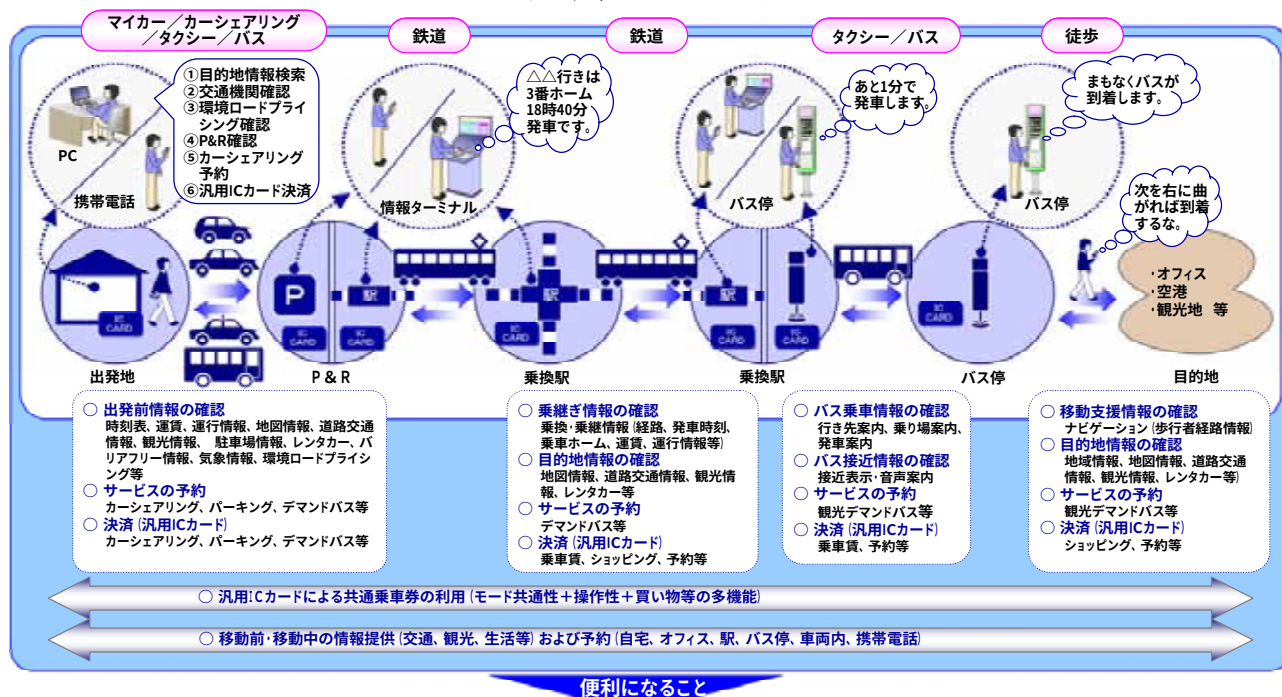
フライブルグのレギオカルテ

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。



ユニバーサルデザインのイメージ



① 最適な経路・交通手段の連携の向上

② シームレス(スムーズ)な移動

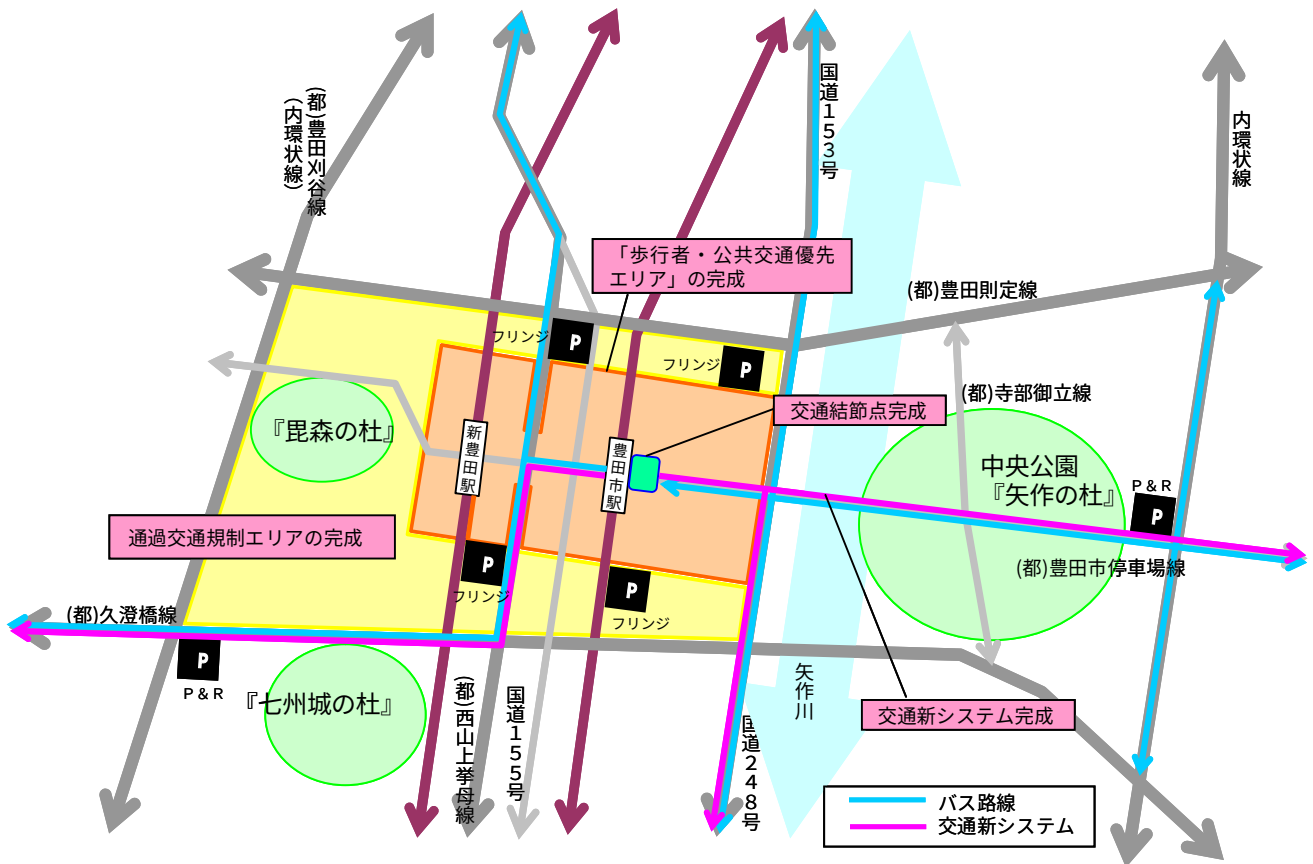
③ 旅行時間の短縮 (スピードアップ)

④ 公共交通の利用による安全性向上

⑤ いつでも・どこでも最新・最適情報の入手

公共交通システムのサービスレベルの向上策イメージ

公共交通展開計画（第2ステップ以降…中・長期の計画目標）



■ 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

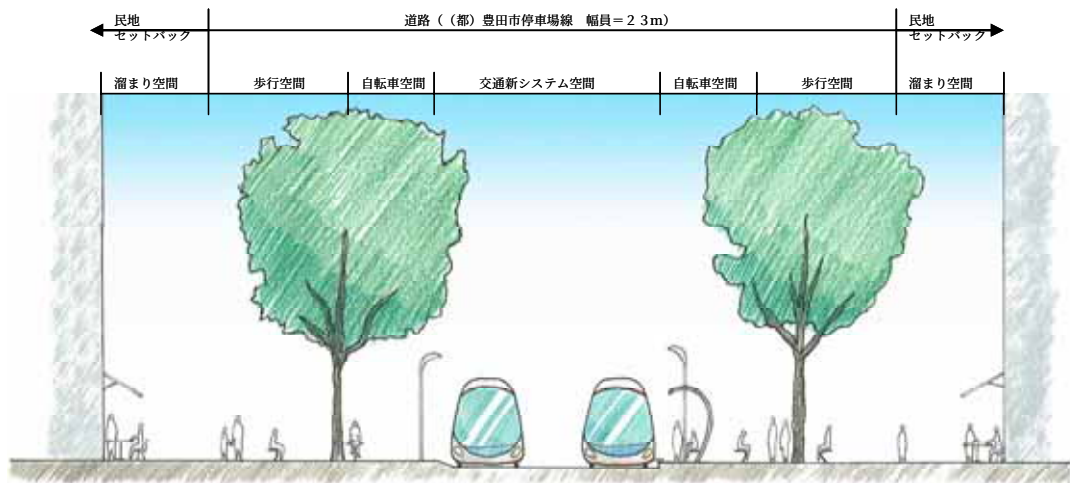
- ・停車場線をトランジットモール化し、交通新システムの専用導入空間とするとともに、街の顔となる市民のにぎわい空間として都心文化を享受できる空間とする。
- ・トランジットモールは、交通新システムのほか、路線バスなど公共交通の通行空間とする。タクシーなどについては、地下駐車場ネットワークを利用して駅にアクセスすることを前提とするが、身体障害者の利用に供する場合に限り、例外的に通行を許容する。

■ 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にもらむ。

■ 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基幹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基幹バス、地域バスの整備、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断面イメージ



豊田市駅から見た停車場線 イメージ



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）

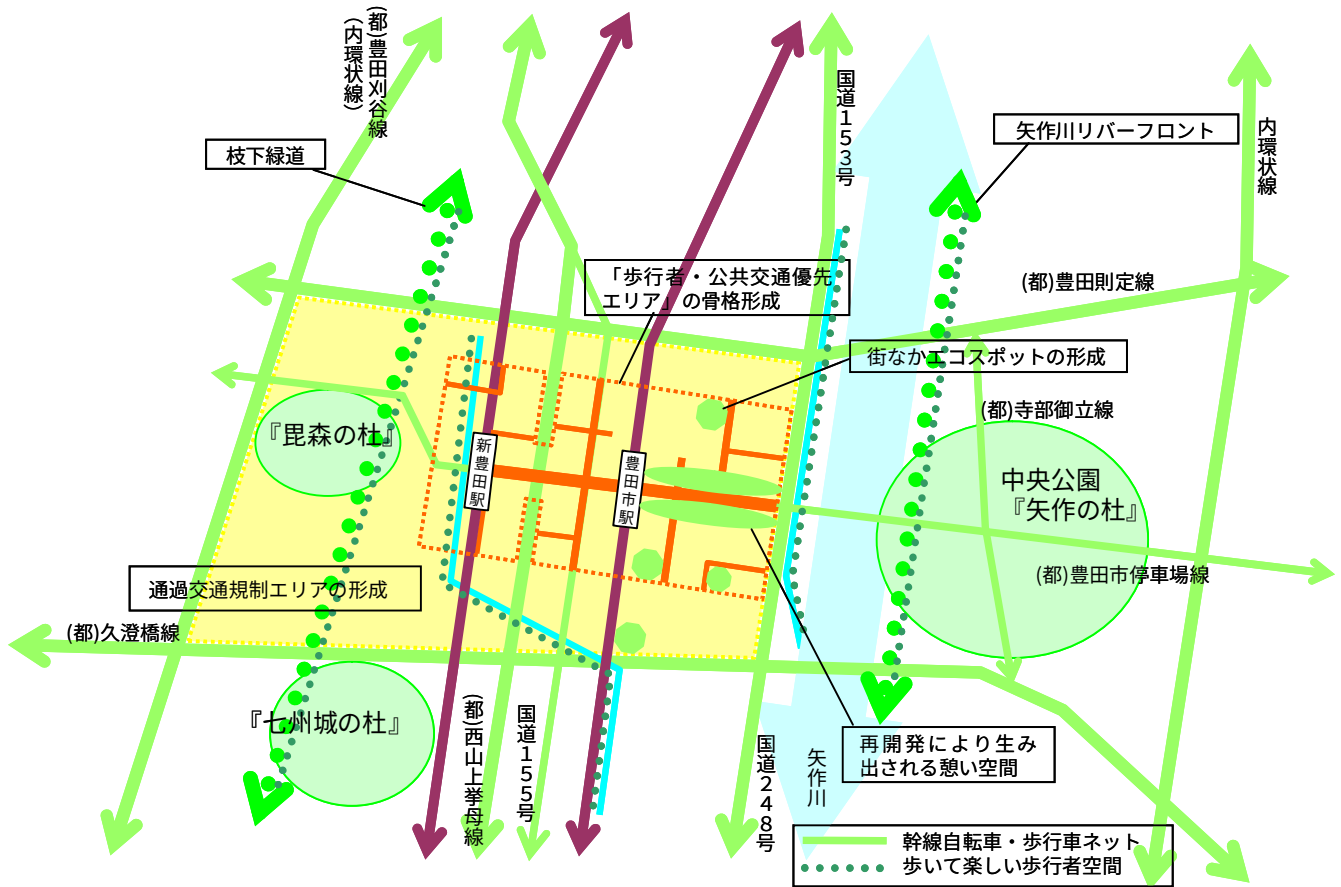


トランジットモールの整備例（カールスルーエ）



P&R駐車場とLRTの接続例（フライブルグ）

歩行者・自転車交通展開計画 (第1ステップ…5～10年後を目処)



■ 幹線自転車・歩行者ネットワークの形成

- ・ 停車場線沿線の再開発にあわせ、歩行空間の広幅員化を進め、歩きやすい、にぎ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にぎ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



イベントの事例（挙母まつり）



ウィーンの屋外コンサートの事例

歩行者・自転車交通展開計画(第2ステップ以降…中・長期の計画目標)



■ 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。

■ 未来型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。



自転車ネットワークの整備例（ドイツ：フライブルグの例）



歩いて楽しい歩行者空間イメージ



水のみちネットワークの整備イメージ



未来型タウンモビリティを含めた移動イメージ



ウィーンの自転車道の整備例

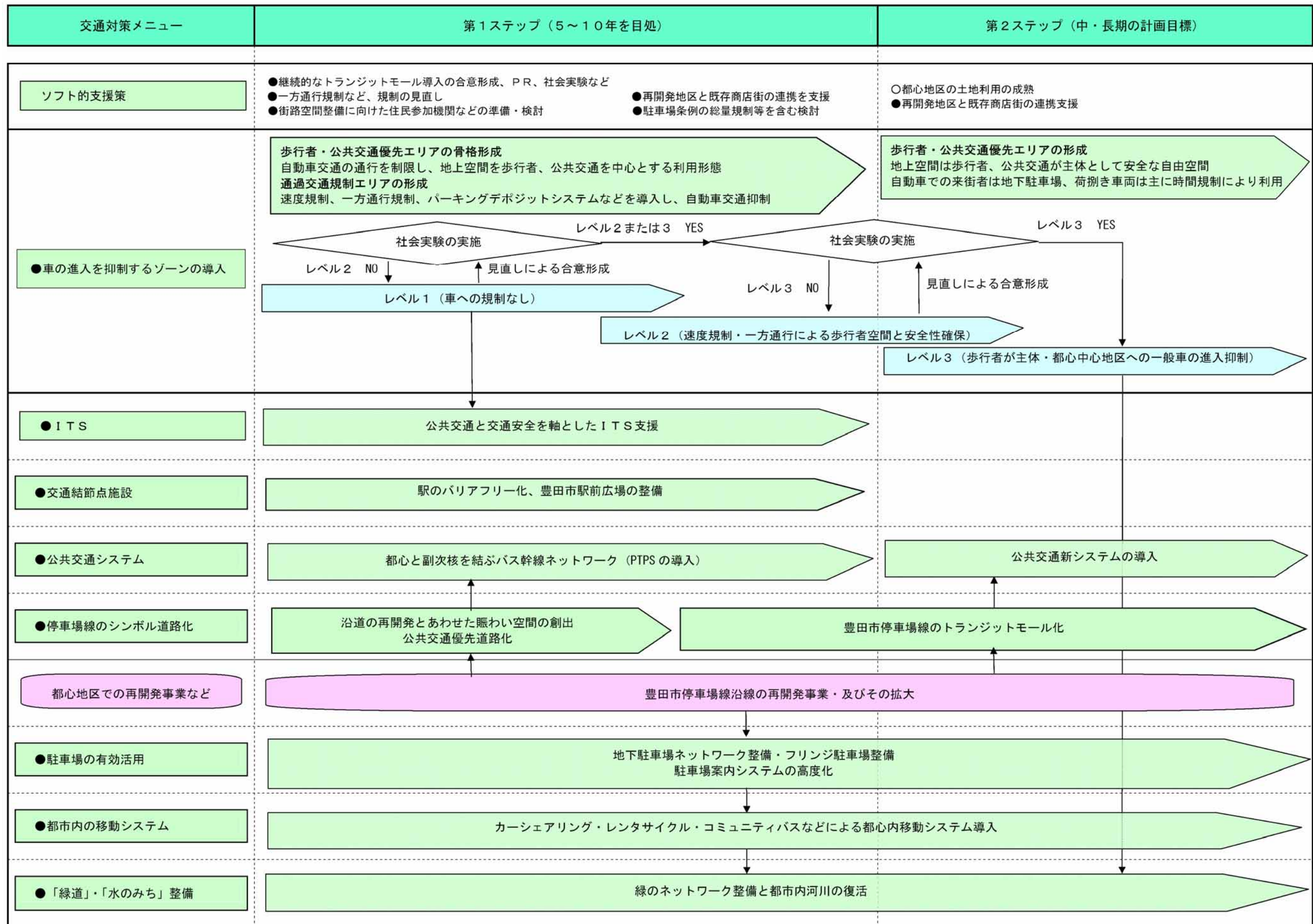


ウィーンのレンタサイクル整備例

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	○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 ○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の試験導入 ・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 ○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」	○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 ○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
展開の方法	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。	

将来交通ビジョンイメージ



全体交通計画の詳細展開イメージ

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）
快適に利用できる環境の整備 都心アクセスの主体となる公共交通が	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) 基幹バス・地域バスのサービス向上 名古屋・空港等への広域バス・鉄道ネットワークの整備・高速化	交通新システムネットワークの形成
	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
回遊できる都心の整備 歩行者と公共交通が優先され、歩行者が安全に	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	
	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	
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」の実現	都心周辺の道路整備等	広域道路ネットワーク(外環状道路、内環状道路)の整備・拡充 都心周辺骨格道路及び橋梁(高橋)の整備 ITSによる安全運転支援サービスの実施 ITS車載器による詳細な渋滞情報、中心地区域、観光情報、駐車場の状況や誘導サービス提供	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) イベント時の高速利用P&Rや都心部駐車場の誘導システム整備	
	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 誰もが利用可能な未来型のタウンモビリティを用いた都心地区のシェアリング	

広域施策

都心部施策

～関係用語集～

E T C (Electronic Toll Collection／ノンストップ自動料金支払いシステム)

有料道路料金所における渋滞緩和と利用者サービスの向上等を目的として、料金所ゲートのアンテナと車両との間の無線通信により、車両を停止することなく通行料金を支払うシステム。

P & R (Park & Ride／パークアンドライド)

自宅から最寄りの駅やバス停までマイカーで行き、駐車場に停めて公共交通機関に乗り換えて都心の目的地へ向かう方式。鉄道に乗り換える場合を特に「P & R R (パークアンドレールライド)」、バスに乗り換える場合を「P & B R (パークアンドバスライド)」という。

スマート I C

簡易的な E T C 専用の高速道路 I C で、構造がコンパクトなため、用地と費用が軽減できるという利点があり、地域の活性化を目的とした I C の整備を容易にしている。

バリアフリー

障害を持つ人でも地域の中で普通に暮らせる社会づくりをめざすノーマライゼーションの理念に基づいて、身体的・精神的な障壁(バリア)を取り除こうという考え方。

ユニバーサルデザイン

ユニバーサル＝普遍的な、全体の、という言葉が示すように、「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人々が利用可能であるようにデザインすることをいう。

T D M (Transportation Demand Management／交通需要マネジメント)

自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組みをいう。

P T P S (公共車両優先システム)

交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム。

カーシェアリング

1 台の自動車複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態。利用者は自ら自動車を所有せず、管理団体の会員となり、必要な時にその団体の自動車を借りるという、会員制レンタカーのようなもの。

フリンジパーキング(都心部隣接駐車場)

都心エリア内に必要のない自動車交通を削減するため、外縁部に設置する駐車場。

I T S (Intelligent Transport Systems／高度道路交通システム)

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

トランジットモール

①中心市街地の活性化、②道路交通環境の改善、③公共交通サービスの向上を目的に、歩行者専用のショッピングモールに L R T やバスなど路面を走行する公共交通を導入した都市の商業空間。

タウンモビリティ

電動スクーター(三輪・四輪で時速 6 km/h 以下)、車椅子などを商店街に用意し、障害・病気・ケガ・高齢などのため常時または一時的にスムーズな移動が難しい人々に無料で提供、ショッピングを含め町の諸施設を利用できるようにするシステム。