

3 課題

- ・ P&R、P&BR 駐車場の機能を活用し、環境に配慮した行動に対するインセンティブ付与や、エコルート検索アプリ（TDMS）との連携により、公共交通の利用促進を図る。

バス運行情報の提供及びデマンドバス化、バスロケーションシステムを全路線に導入

1 目標

- ・安価な ASP サービスシステムの検討
- ・デマンド化による費用対効果と利便性向上への対応
- ・様々なメディアを活用した効率的なデマンド運行システムへの展開

2 事業内容・成果

①バスロケーションシステム

- ・民間事業者独自路線以外についてバスロケーションシステム導入済（平成17年度～）
- ・バスロケーションシステムの継続運用（基幹バス14路線）

豊田市バス位置情報提供サービス

豊田市駅西口→税務署南 [2 中心市街地玄関口バス]

バス到着予想時刻 [10時35分]の情報 | あと12秒で更新します。 [最新の情報に更新]

現在のバス位置	豊田市役所北	WAITING	WAITING	WAITING
運行状況	2分遅れで運行中	運行待ち	運行待ち	運行待ち
豊田市駅西口	↓	11:00	11:30	12:00
市役所	10:34	11:02	11:32	12:02
元城3丁目	10:36	11:04	11:34	12:04
広路町	10:38	11:06	11:36	12:06
豊田市福祉センター	10:39	11:07	11:37	12:07
税務署南	10:40	11:08	11:38	12:08

[10時35分]の情報 [最新の情報に更新]

バスロケーションシステム（PC）

運行情報>>系統一覧
よく使う停留所はお気に入りに入れ

豊田市バス位置情報提供サービス

豊田市

ご利用になる系統を選択して下さい

おいでんバス

▼おいでんバス▼

- 1 藤岡・豊田線(加納経由)
- 2 小原・豊田線
- 2 桑原・豊田線(西中山経由)
- 3 川口・飯野線
- 5 旭・豊田線
- 6 旭・足助線
- 7 指武・足助線
- 8 さなげ・足助線
- 10 下山・豊田線
- 21 保見・豊田線
- 22 中心市街地玄関口バス
- 23 豊田東環状線
- 24 土橋131記念病院線
- 25 豊田・浜谷線

同（携帯電話）

②デマンドバス

- ・デマンドシステムによる運行 6 地域で導入済（平成 2 1 年度、つくばね、鞍ヶ池、松平、小原、旭、稲武）
- ・地デジを活用したデマンドバスシステム 1 地域試行（平成 2 1 年度、保見地域バス）

[illegible]

運行スケジュール画面(ともえ号)



3 課題

①バスロケーションシステム

- ・スマート端末等を利用した、安価で汎用性の高い新たなバスロケーションシステムの導入検討

②デマンドバス

- ・タクシー車両等を活用した、各地域の状況に合わせた効率的な運行方法の検討

エコマネーと連携した共通 IC カード

1 目標

- ・ 共通 IC カードの活用による公共交通機関でのシームレスな乗り継ぎやインセンティブの付与による、公共交通機関の利用促進

2 事業内容・成果

- ・ 基幹バスへの共通 IC カード導入に向けた検討
- ・ 基幹バス全線（14路線）でとよたエコポイントの付与を開始（平成21年度～）



豊田市エコファミリーカード



おいでんバス全路線の車内に設置

3 課題

- ・ 本市の公共交通ネットワークを形成する「おいでんバス」、愛知環状鉄道、リニモへの導入においては、費用面の課題があり、共通 IC カード導入まで至っていない。
- ・ 公共交通の利便性向上には、共通 IC カードの導入が必要不可欠であり、早期の導入が望まれる。地方都市における交通事業者においても導入可能となるためには、参入時のコストの低減を図ることが必要である。

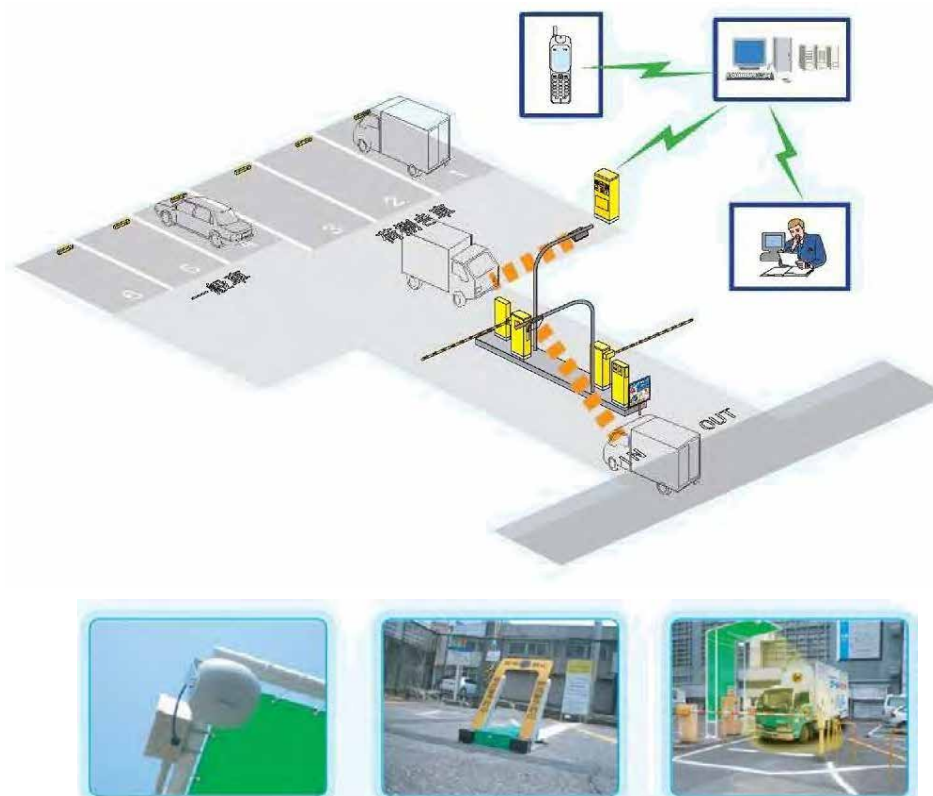
ITS を活用した共働荷さばき駐車場の確保

1 目標

- ・ 中心市街地での新たな荷さばき駐車場エリアの確保のため、共同荷さばき用の駐車場を整備することで、市街地の路上駐車対策および渋滞対策を行う。

2 事業内容・成果

- ・ 平成 19 年度に、中心市街地における ETC ゲート開閉、自動決済機能の荷さばき駐車場（3 台）の社会実験を実施
- ・ 平成 20 年度からは民間事業として社会実験の継続実施を行い、荷さばき駐車場整備に向けた検証を実施（平成 25 年 3 月末終了）
- ・ ドライバーによる安全かつ迅速な積降ろしの実現と、路上駐車減少による渋滞の緩和を図った。



3 課題

- ・ 新たな都心交通計画における都心エリアの再構築の際に、実証成果を生かし、効果的な実施方策（駐車場規模・運営主体（民・官））等、検討を進める。

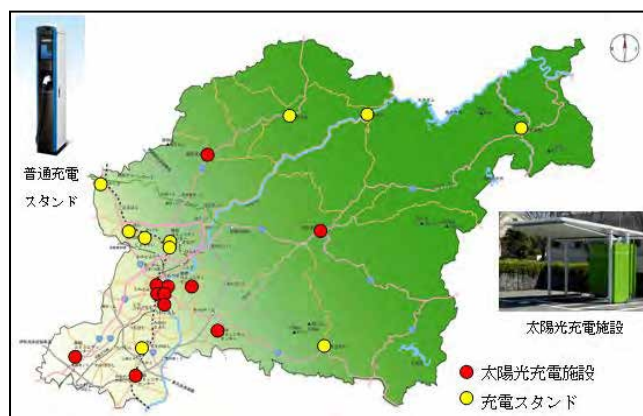
プラグインハイブリッド車等導入事業

1 目標

- ・次世代自動車や自然エネルギーを活用した低炭素交通社会の実現

2 事業内容・成果

- ・公用車として、PHV 20 台・EV 1 台をリース導入、PHV 13 台を購入
- ・太陽光充電施設を 11 箇所 21 基設置、普通充電施設を 6 箇所 7 基設置
充電施設利用実績（一般利用）（平成 22 年 7 月～平成 25 年 3 月）
合計 3,544 回（33 ヶ月間）
- ・次世代自動車（PHV・EV・超小型 EV）の購入費支援
次世代自動車購入補助制度 補助実績（平成 24 年度） EV・PHV 171 台
- ・次世代自動車購入者には、充電設備の上乗せ補助を実施



配置箇所	充電器の数	配置箇所	充電器の数
市役所南庁舎駐車場	2 基（太陽光）	市役所西庁舎駐車場	6 基（太陽光）
豊田市駅東駐車場	3 基（太陽光）	豊田市駅西駐車場	2 基（太陽光）
新豊田駅西駐車場	2 基（太陽光）	上郷支所駐車場	1 基（太陽光）
高岡支所駐車場	1 基（太陽光）	松平支所駐車場	1 基（太陽光）
高橋支所駐車場	1 基（太陽光）	足助支所駐車場	1 基（太陽光）
藤岡支所駐車場	1 基（太陽光）	猿投支所駐車場	1 基（普通）
稲武支所駐車場	1 基（普通）	下山支所駐車場	1 基（普通）
小原支所駐車場	1 基（普通）	旭支所駐車場	1 基（普通）
とよたエコフルタウン	2 基（普通）		

パーソナルモビリティの導入

1 目標

- ・市街地における超小型モビリティの有効性、導入可能性を検証
- ・都市空間（沿線住民・商店主・来街者等）に与える影響の検証
- ・超小型モビリティの通行を想定した道路空間再構築の検討
- ・超小型モビリティと公共交通との連携の検討

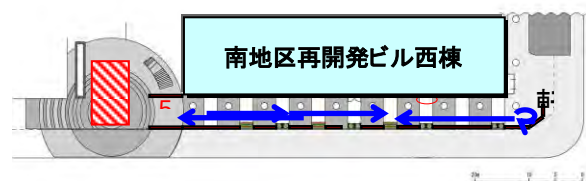
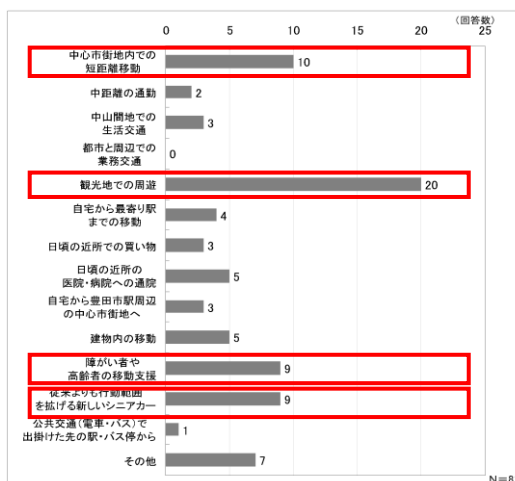
2 事業内容・成果

①パーソナルモビリティ

■平成22年度 社会実験の実施（国土交通省選定）

中心市街地（南地区再開発ビル隣接地）における走行実験（i-Real、Winglet 等）
 ○歩行者への影響等を把握するとともに、走行空間等の技術基準作成のための基礎データを収集

Q. i-Real を街中で使ってみたい場面〔被験者アンケート〕

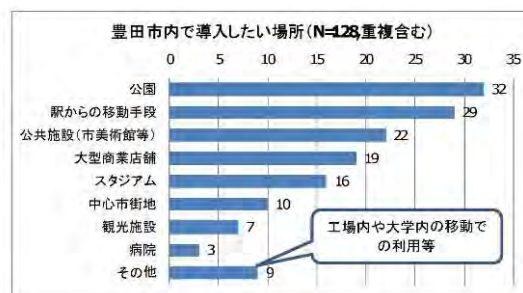
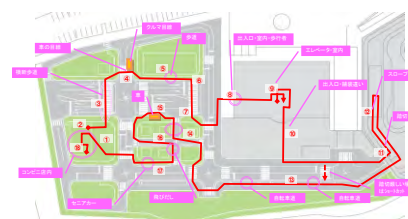
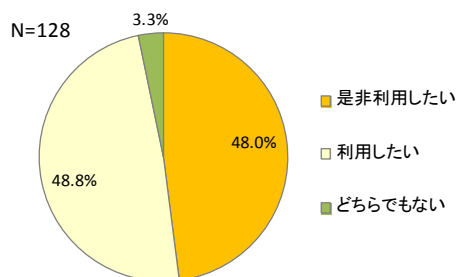


◎実験終了後のアンケート

- 街中や観光地での簡単な移動や、身体が不自由な方の移動支援として活用に対するニーズが高い。

■平成23年度 社会実験の実施（国土交通省選定）

豊田市交通安全学習センター内の模擬市街地空間における走行実験（Winglet）
 ○擬似市街地空間において歩行者や自転車、車との混在関係を再現した上で、モニターが立ち乗り型車両を利用した際の走行挙動のモニタリング、モニターの意識動向の把握を実施
 ○日常生活、市街地等の利用場面での有効性・普及の期待値、安全性の検証・課題抽出を実施



◎実験終了後のアンケート

- 今後、Winglet を利用したいとする意向は非常に高い。
- 豊田市内で導入したい場所では、「公園」や「駅からの移動手段」を求める声が多い。

②ワンマイルモビリティ

■平成24年度～ 共同利用実証実験の開始

環境に配慮し、端末交通と連携した多様な移動手段の確保

- 小型電気自動車と電動機付き自転車のシェアリングポートを設置(4ヶ所)し、民間(トヨタ自動車株式会社、ヤマハ発動機株式会社)との共働による運用実証を実施
- 中京大学エリアにて、大学生を対象に、駅・大学間で利用できるシェアリングサービスを展開(各10台、4箇所、会員100名)している。



シェアリングポート

3 課題

①パーソナルモビリティ

- ・実導入に向けて、私有地での実証実験から、公道での実証実験への発展
- ・市街地における歩車共存空間の創出等、新たな道路空間再構築の検討

②ワンマイルモビリティ

- ・ 中心市街地のポート数の充実や、市民による実証参加者の拡大を図り、新しいモビリティの社会受容性の向上のための実証・検討を行う。
- ・ 公共交通との連携による低炭素な移動手段を提案し、交通行動変容を促進する。
- ・ 環境に配慮した行動に対するインセンティブ付与や、エコルート検索アプリ（TDMS）との連携により、公共交通の利用促進を図る。

災害時等における交通情報を考慮したルート案内システム イベント情報等を考慮したルート案内システム

1 目標

- ・災害時と平常時の両方に役立つ、ハイブリッド型の新たな移動支援情報提供システムのあり方を検討し、モデルを構築する。
- ・各機関がそれぞれ保有している有益な情報の集約・一元化により体系整理し、利用者の利便性の向上を図る。

2 事業内容・成果

- ・災害時/平常時移動支援情報ポータルサイトのテスト版を作成
(災害時と平常時の両方に対応することで、普段（平常時）から防災情報が見られるモデル)



災害時版（案）



平常時版（案）

3 課題

①情報の信ぴょう性と即時性の確保

行政が提供する情報として、確かな信ぴょう性と、緊急時に求められる即時性を確保するための検討

②安価に利用できるプローブ情報の入手・確保

継続的に、災害時／平常時問わずに提供するために、カーメーカー等の協力を得ながら、安価に情報を入手できることが必要

③情報の収集・入力・出力のシステム、職員の対応等の検討

職員が使いやすく安定的に情報を収集・入力・出力できるシステムが求められるとともに、災害時の他の優先的な業務との兼合いについても慎重な検討を要する。

④国レベルでの共通フォーマットの構築

将来的な広域連携および各自治体の導入に向けては、国レベルでの共通フォーマットの構築が必要

⑤平常時からサイトへの興味・関心に向けさせるためのコンテンツ等改善（スマホ版の導入等）

市民が、災害時にすぐに利用できるよう、普段（平常時）から親しんでもらうことが望まれる。

交通事故死ゼロへの取組

1 目標

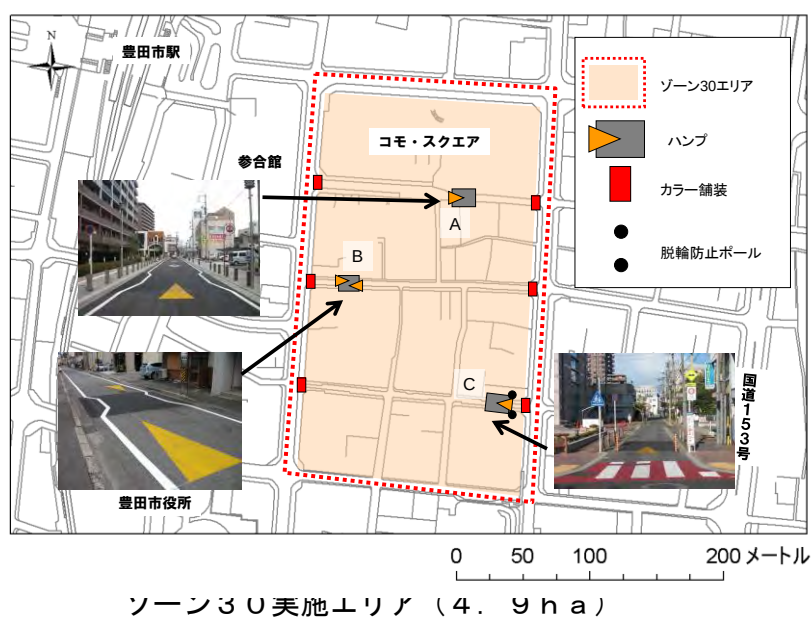
- ・クルマ・インフラ・人の三位一体の取組みにより、交通事故死ゼロを目指す。

2 事業内容・成果

■都心エリア内におけるゾーン30の実施

- ・中心市街地での速度抑制策としてゾーン30及び各種速度抑制対策を実施し、生活道路における安全確保、交通事故削減を図った。

(ハンプの設置、ゾーン出入口部のカラー舗装、ゾーン出入口部における規制看板の設置)



3 課題

- ・ゾーン30施策における速度抑制ゾーンとしての効果を高めるため、都心広域にエリアを拡大する等発展的に通過交通抑制対策につながる実証が必要
- ・速度抑制策としての効果や人優先の安全安心な道路空間の整備等の効果を高めるため、他のエリアとの空間の違いを体感できる対策が必要