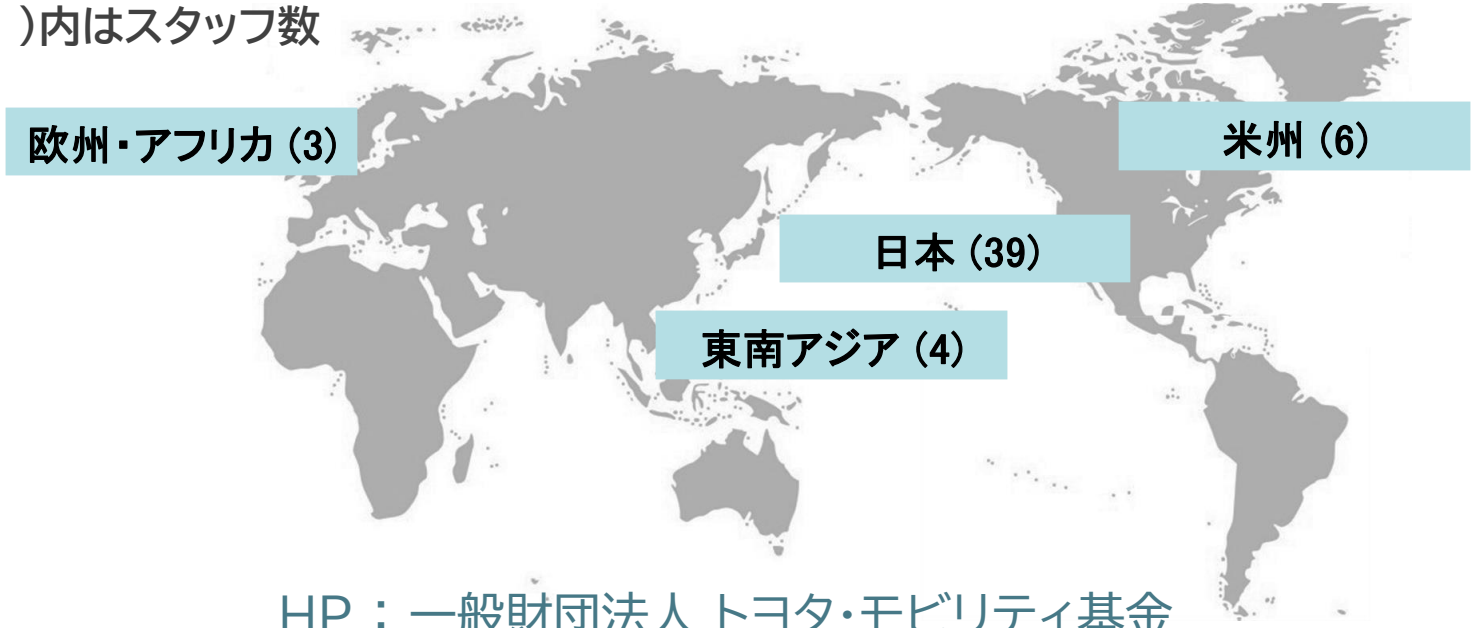
一般財団法人
トヨタ・モビリティ基金（TMF）について

2025年 11月 13日

■ 設立趣旨・拠点

名　称	一般財団法人　トヨタ・モビリティ基金 Toyota　Mobility　Foundation
設立者	トヨタ自動車株式会社
設立年月	2014年8月
所在地	東京都文京区後楽1丁目4番18号（トヨタ 東京ビル内）
設立趣旨	より良いモビリティ社会の実現、モビリティ格差の解消に向けた各種活動を通じて社会に貢献する

拠点（　）内はスタッフ数



HP：一般財団法人 トヨタ・モビリティ基金

■ ミッション

交通安全

渋滞対策

移動困難者の支援

カーボンニュートラル

地域の移動支援

＜取り組みの特徴＞

- 既存の枠組みでは対応困難な課題重視（弱者目線、ビジネスになりにくい等）
- 中長期目線でのテーマアップと、持続可能な仕組みづくりを目指す
- 同じ志を持つ産官学など様々な多様なパートナーと共創し、目標実現
- 社会に貢献できる新たな技術・仕組みの実現にチャレンジし、活動成果は幅広く公開

地域ニーズに沿った
地方のカーボンニュートラル（CN）活動支援プログラム

■プログラムの概要

- 行政・企業・有識者・研究者と連携し、**カーボンニュートラルに効果ある地域ニーズに沿った・自走化可能な施策を検討し導入。地域主体での実行・自走化を目指す**と共に、他都市での展開を視野に置く
- 移動などモビリティに加え、モビリティや生活に関連性の高いエネルギー分野まで視野に入れ活動
- **異なるCO_2排出特性を有する3地域にて活動**

産業型 **山口県周南市**	市街地型 福岡県糸島エリア	森林・海洋型 鹿児島県肝付町
コンビナートを有する産業地域	大都市近郊の住宅増加地域	1次産業中心の資源豊かな地域

年度	周南市域での活動
2023年	市長・副市長様と面会
2024年	・地域特性の分析 ・困りごと、ニーズの調査 ・データに基づく分析 ・施策案の検討
2025年	市長様へ報告・ご提案 **【今回】ご提案**

	有識者委員
水素・エネルギー	**東京大学　松橋 隆治 教授・機構長☆** 九州大学　佐々木 一成 副学長 産総研　高木 英行 研究企画室長
交通	東京大学　中村 文彦 特任教授
経済・LCA	九州大学　加河 茂美 主幹教授

☆有識者委員会　座長

	研究者
水素・エネルギー	東京大学　吉岡　剛　特任研究員 九州大学　立川　雄也　准教授 産総研　小澤　暁人　主任研究員
交通	福島大学　吉田　樹　教授 山口大学　鈴木　春菜　准教授
支援会社	◇全体支援　野村総合研究所 ◇交通調査　八千代エンジニヤリング

※LCA(Life Cycle Assessment)
製品のライフサイクル全体での環境負荷評価

TOYOTA mobility FOUNDATION

■周南市の課題とカーボンニュートラルに向けた特徴

- 9割を占める 産業に関連したCO_2削減は、コンビナート脱炭素推進協議会にて議論・推進中。
  その為、住民の生活利便性にも影響する交通渋滞に着目
  ⇒渋滞改善によりCO_2削減と住民のQOL向上を目指す

【周南市の特徴】

・コンビナート産業に関連したCO_2の排出が9割

・地勢的に限られた交通機関と臨海部に集中した市街区域

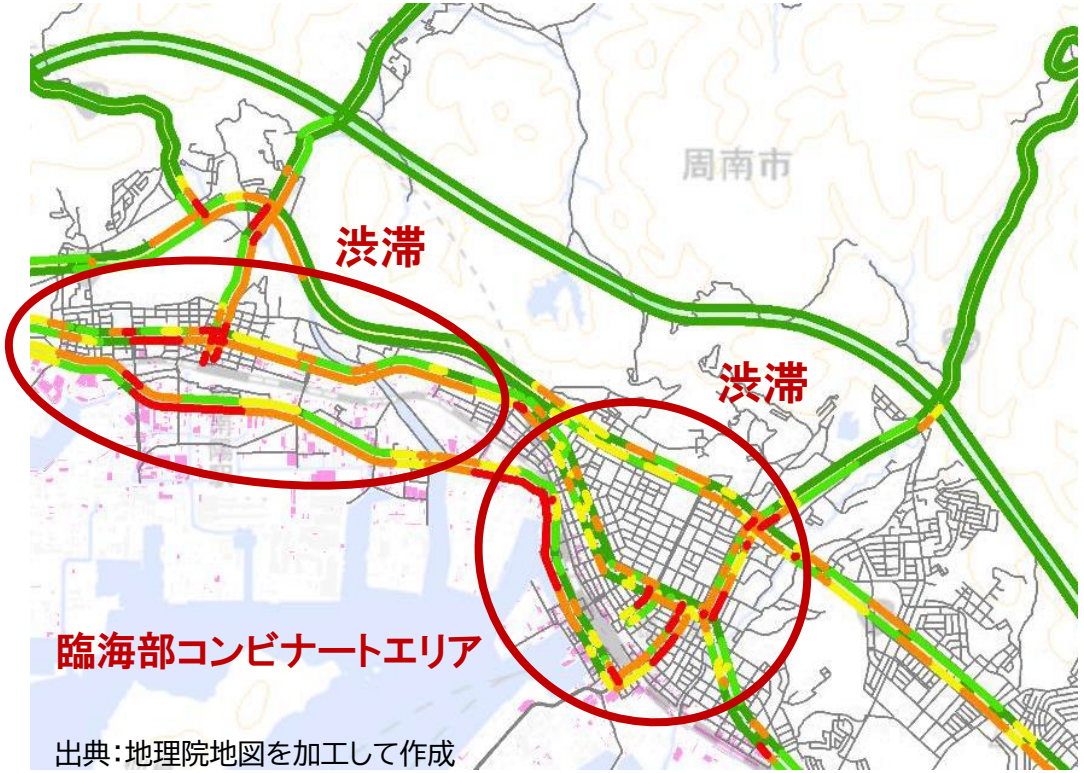
【地域課題とニーズ】

自動車を中心とする移動と臨海部に集中した道路網により

・コンビナート付近の慢性的な朝夕の渋滞

・コンビナート工事期間の来訪者による更なる混雑

上記要因によるCO_2増加と近隣住民の生活への影響



©2024 八千代エンジニヤリング株式会社

利用：トヨタ自動車_コネクティッドカーから取得したデータ

図. 自動車走行データによる平均速度分析（弊所調べ）

■施策コンセプト(例)

- 渋滞対策の手段は、大きく「交通需要調整」と「交通容量拡大」に分類できる
- **行政や企業と連携し、中長期的により大きな効果が期待できる「交通需要調整」を優先に**
  主要渋滞箇所ごとに効果的なアプローチの検討を想定
- 施策検討に当たっては**データの収集分析や、有識者や研究者の助言のもとに検討**を行う

大目的	施策の方向性	施策の例
渋滞の解消	交通需要調整	公共交通への誘導
		パーク&ライド促進
		自転車利用促進
		その他
	交通容量拡大	信号調整
		道路拡幅
		その他

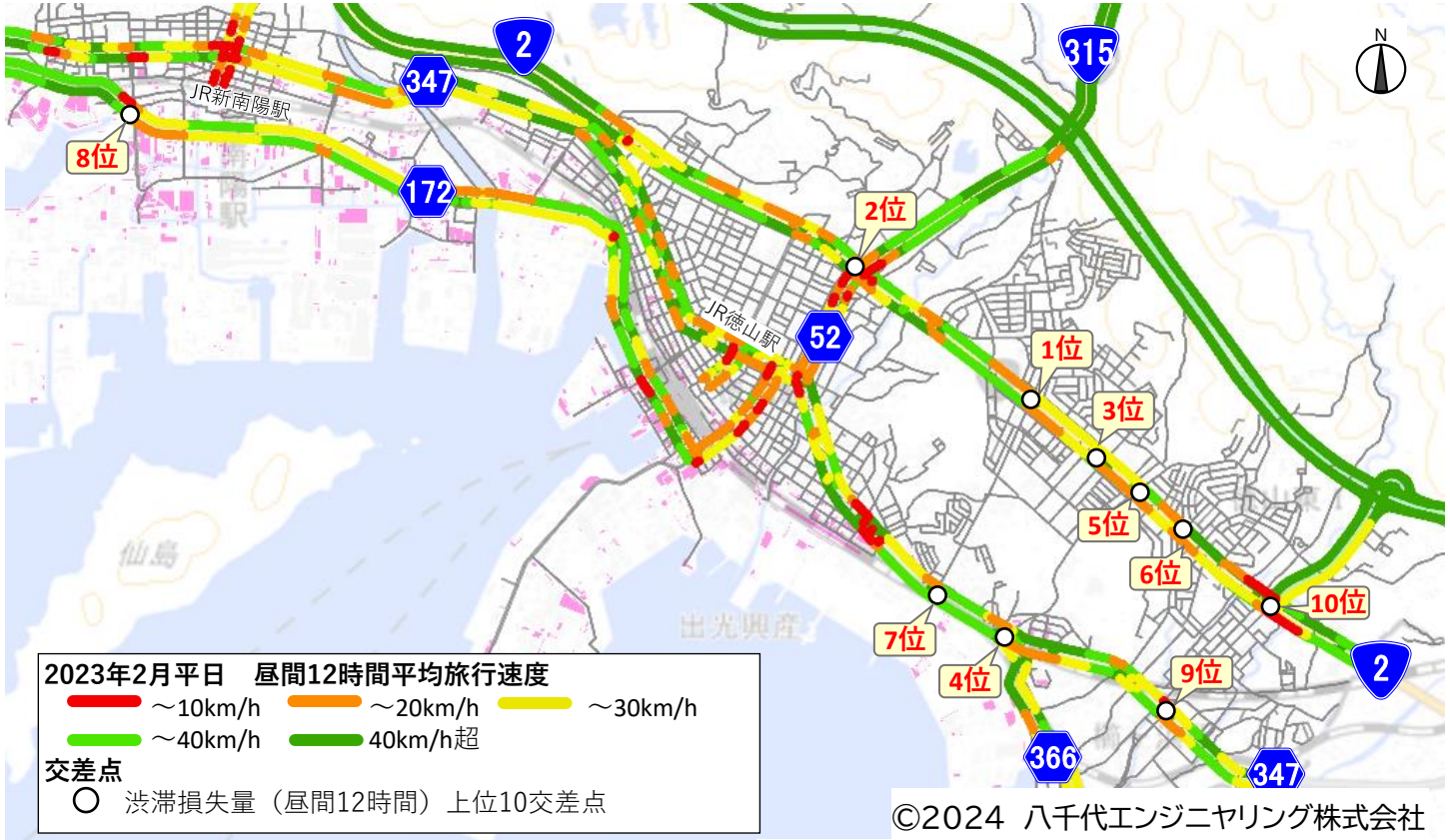
- 交通結節点を中心とするまちづくりと連携し、住民が公共交通を使いたくなる施策実施
- 企業との密な連携と専門家の知見を活用した通勤手段における効果的な行動変容
- 車利用の分散や整流化
- 交通需要調整後の道路インフラ調整(信号)、等

出所)山口河川国道事務所の資料より野村総合研究所作成

■例）主要渋滞箇所の分析と見える化

- 自動車プローブデータ※を活用し、市内の国道・県道・市道の渋滞箇所を分析。
  速度低下だけでなく交通量（困っている方の多さ）も考慮した主要ポイントを見える化。

※自動車プローブデータ：走行中の車両からネットワークを通じて収集されるデータ



©2024 八千代エンジニヤリング株式会社

出典：地理院地図を加工して作成

利用：トヨタ自動車_コネクティッドカーから取得したデータ

図. 自動車走行データによる渋滞分析（弊所調べ）

■例）自動車利用特性分析 ～乗用車の発着場所の見える化

- 渋滞要因は市内利用者が主な原因と思われる。
- 「鉄道沿線での発着」が多く公共交通機関利用の可能性を検討する糸口となる

市内発-市内着の割合が80%以上

発着地の割合

発	⇒	着	件数	割合
山口県 周南市	⇒	山口県 周南市	29,735	67.1%
山口県 下松市	⇒	山口県 周南市	2,988	6.7%
山口県 周南市	⇒	山口県 下松市	2,851	6.4%
山口県 防府市	⇒	山口県 周南市	1,051	2.4%
山口県 光市	⇒	山口県 周南市	1,017	2.3%
山口県 周南市	⇒	山口県 光市	843	1.9%
山口県 周南市	⇒	山口県 防府市	431	1.0%
山口県 山口市	⇒	山口県 周南市	416	0.9%
山口県 下松市	⇒	山口県 下松市	376	0.8%
山口県 周南市	⇒	山口県 山口市	276	0.6%
その他			4,339	9.8%
合計			44,323	100.0%

自動車は鉄道沿線に「出発」と「到着」が集中

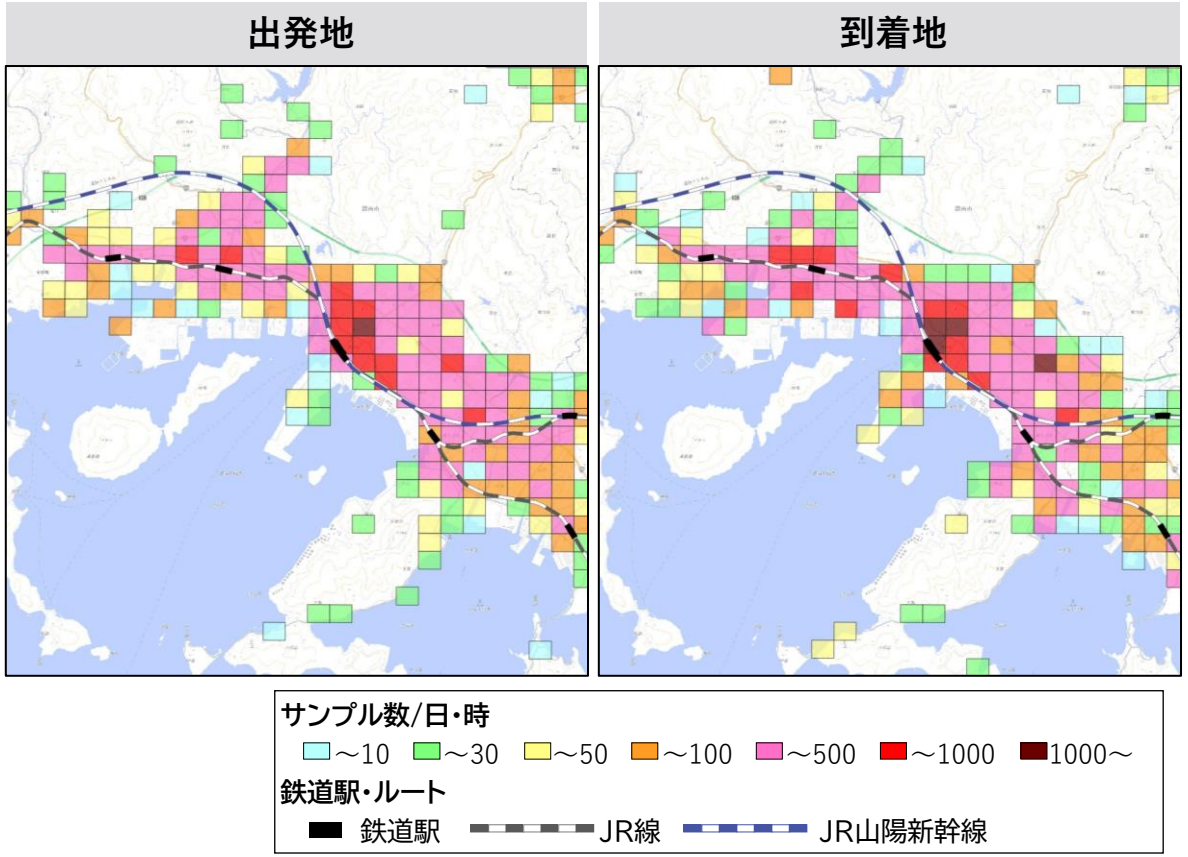


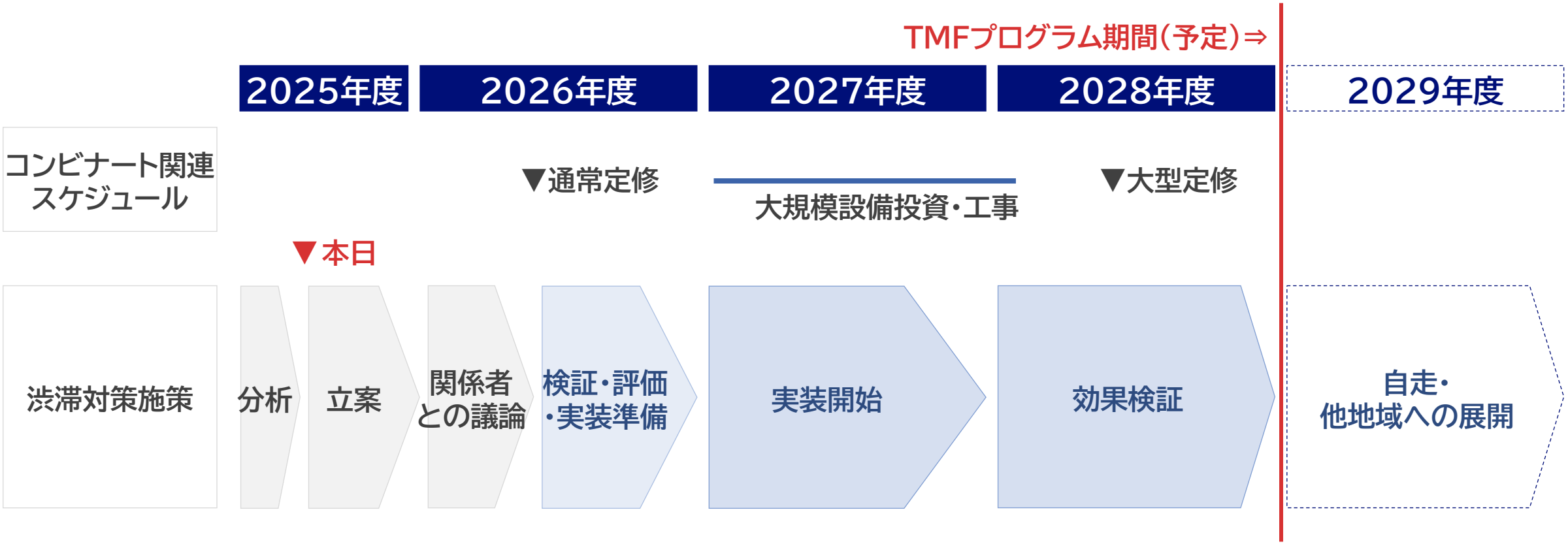
図. 自動車走行データによる発着地分析(弊所調べ)

©2024 八千代エンジニヤリング株式会社

利用：トヨタ自動車_コネクティッドカーから取得したデータ
出典：地理院地図を加工して作成

■全体スケジュール

- 2028年に向けてコンビナート各社で大規模設備投資が予定されている。
  また定期実施される定修工事（点検・修繕・改造工事）もあり工事期間中には深刻な渋滞が予想される
- 当プログラムとして大規模工事が本格化する2027年度にむけて施策実装をめざしたい



TOYOTA

mobility

FOUNDATION