

豊田市公共交通基本計画

(豊田市地域公共交通網形成計画)

平成 28 年 3 月

豊田市

目 次

1	はじめに	1
1.1	豊田市の現状	1
1.2	本市の交通	3
1.3	豊田市における公共交通の現状.....	7
1.4	第5回中京都市圏パーソントリップ調査に見る豊田市の交通特性の現況.....	15
1.5	上位計画・関連計画の状況	18
1.6	本計画の位置付け	24
2	本計画のめざす姿	25
2.1	計画策定の必要性	25
2.2	豊田市公共交通基本計画に基づく事業の実施結果と課題.....	26
2.3	改定の方向性	29
2.4	めざすべき姿	29
3	計画の区域	29
4	計画の期間	29
5	計画の目標及び基本方針（計画の目標、計画の達成状況の評価）	30
5.1	計画の目標	30
5.2	計画の基本方針と評価指標	30
6	鉄道・基幹バス・地域バス等の位置付け.....	33
6.1	鉄道の位置付け	33
6.2	基幹バスの位置付け	33
6.3	地域バスの位置付け	34
6.4	その他の交通手段の位置づけ	35
7	バス運行のサービスレベルの基準	36
7.1	基幹バスのサービスレベル基準.....	36
7.2	地域バスのサービスレベル基準.....	40
8	運賃制度	41
8.1	基幹バス運賃制度の基本方針	41
8.2	地域バス運賃制度の基本方針	41
9	公共交通ネットワーク	42
9.1	公共交通ネットワーク整備の基本的な考え方.....	42
9.2	現況公共交通ネットワークによるカバー状況.....	45
9.3	新たな公共交通ネットワークイメージ.....	50
10	交通結節点	51
11	基本方針に基づく個別施策とその実施体制（目標を達成するために行う事業・実施主体）	53
11.1	基本方針Ⅰ「快適で利用しやすい公共交通ネットワークの形成」に基づき実施する施策	62
11.2	基本方針Ⅱ「持続可能な公共交通サービスの確立」に基づき実施する施策	74
11.3	基本方針Ⅲ「先進的で多様な移動環境の創造」に基づき実施する施策	84

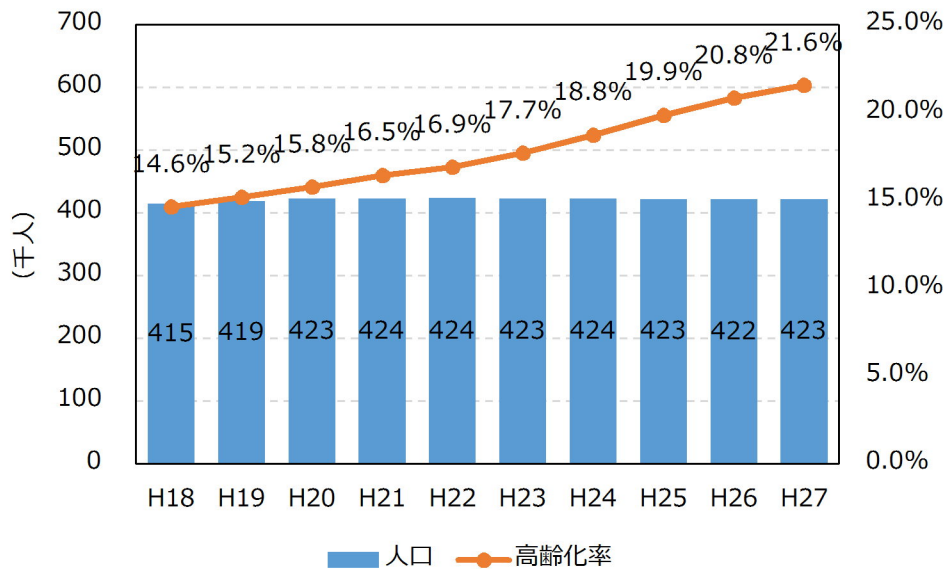
12	計画の推進体制と PDCA.....	87
13	本計画にかかる意見聴取の結果.....	88
13.1	パブリックコメントの集計	88
13.3	交通の利用状況に関する調査.....	90

1 はじめに

1.1 豊田市の現状

1.1.1 豊田市の概況及び人口

- 豊田市は約 918km²と広域で、名古屋市の約 3 倍の面積を有し、愛知県北部のほぼ中央、岐阜県及び長野県と隣接する。
- 圏域の北部地域及び矢作川の東部地域は大部分が森林であり、市全体の約 68%を占めている。
- 豊田市の人口は 422,521 人(平成 27 年 10 月 1 日)で、男性 220,080 人、女性 202,441 人となっており、男性の比率(男性の女性に対する割合)は 1.09 である。平成 18 年から平成 27 年の間の人口はほぼ横ばいである。
- また、高齢者数は 91,187 人で、高齢化率(65 歳以上の割合)は 21.6%となっている。平成 18 年から平成 27 年の間、高齢者の比率は上昇傾向を示している。



資料：豊田市統計書

図 1-1 人口と高齢化率の推移

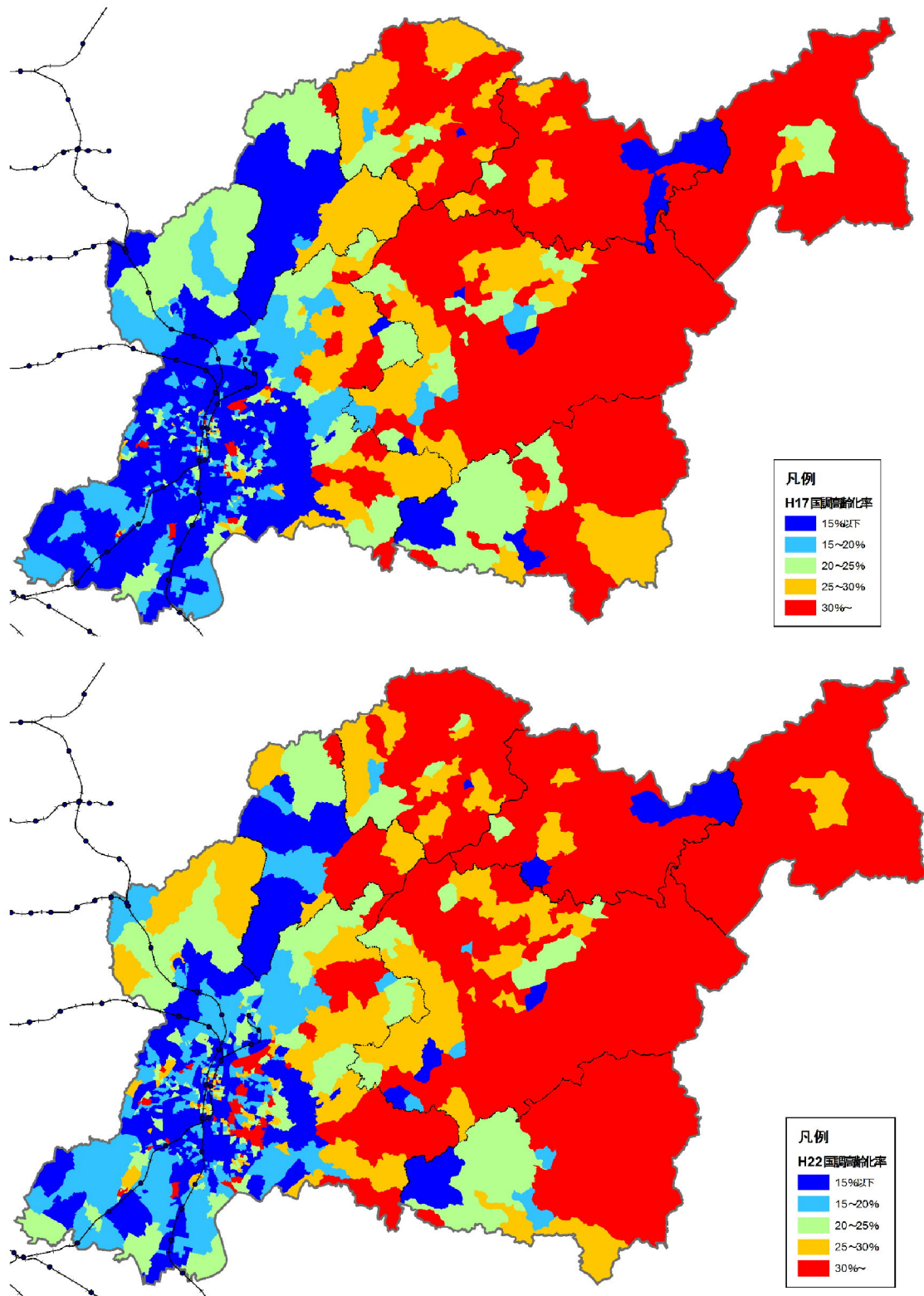


図 1-2 小地域区別高齢化率（上段：H17、下段：H22 国勢調査）

1.1.2 主要施設分布

- 豊田市の大きな特徴は、大規模製造業関連施設の立地（従業員 500 人以上）が多いことである。トヨタ本社工場をはじめとして、豊田市中心市街地よりも南西の地域に集中している。

- 大規模な商業施設は豊田地域の中心部に集中しているとともに、幹線道路沿いに郊外型の商業施設が点在し、旧町村地域では、大規模な事務所、商業施設は立地していない。
- 大規模な医療施設として、豊田厚生病院、トヨタ記念病院、足助病院、豊田地域医療センター等が挙げられる。
- 大学は豊田地域に4箇所あり、比較的郊外地域に立地している。高等学校は豊田地域に16校あるのに対し、其他地区では足助地区、藤岡地区にそれぞれ1校あるのみである。

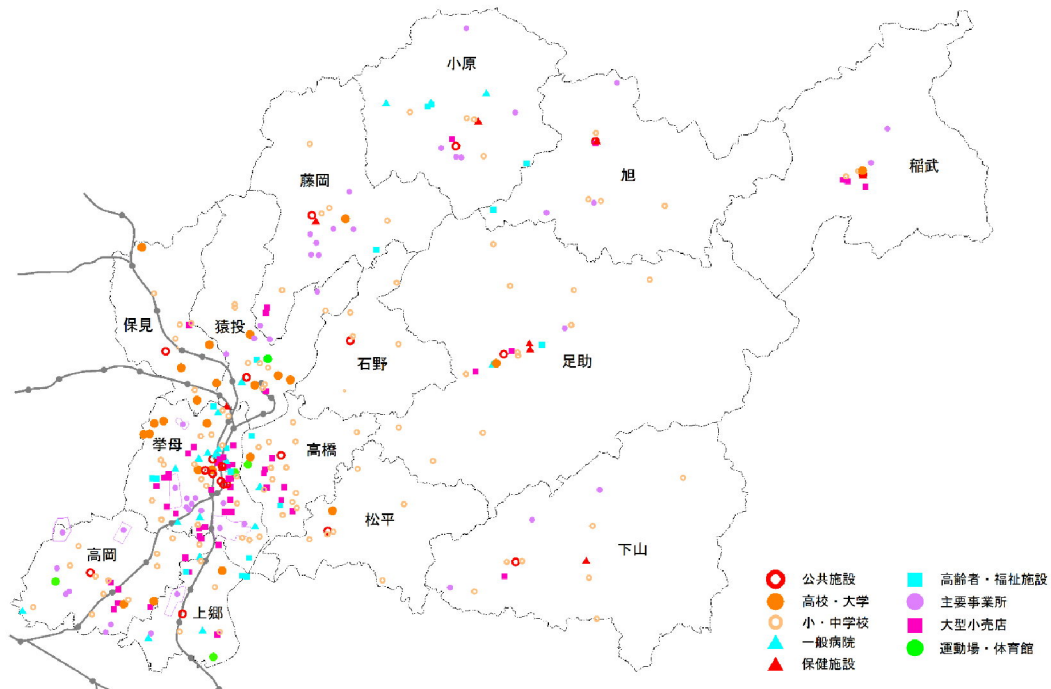
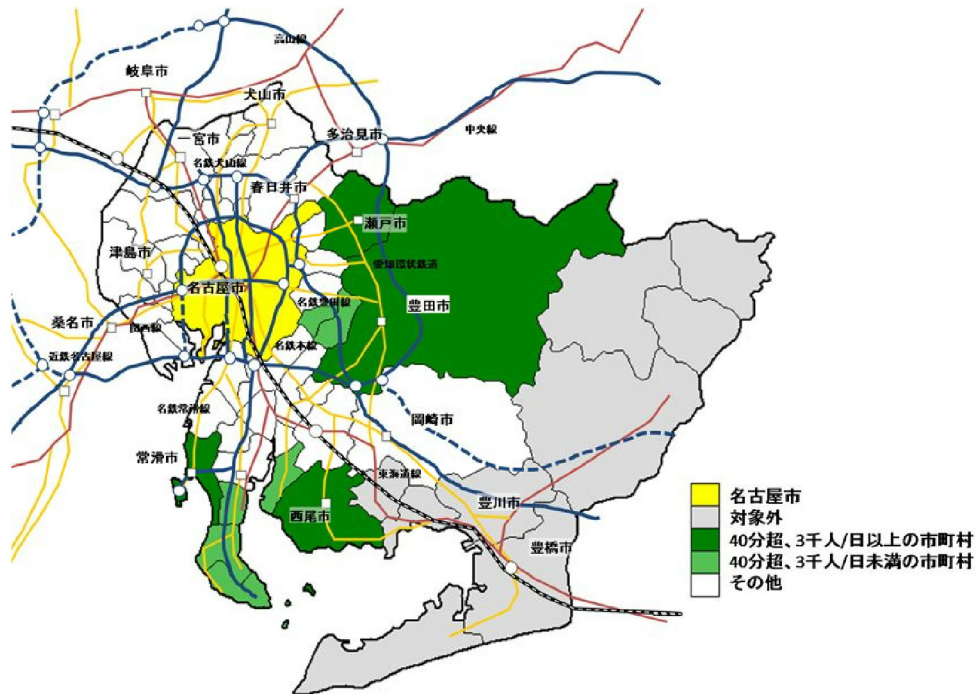


図 1-3 市内全域の主要施設分布状況

1.2 本市の交通

1.2.1 広域交通網の現状

- 豊田地域中心部は名古屋駅から20~30kmに位置し、旧町村地域は同40~60kmに位置している。
- 自動車交通は、東名高速道路、新東名高速道路、伊勢湾岸自動車道及び東海環状自動車道の4つの高規格幹線道路が結節する広域交通の要衝として県外等とのアクセスを担っている。
- 名古屋市をはじめとした近郊の主要都市とは一般国道153・155・248号等で結ばれている。
- 公共交通では、市域の西部を愛知環状鉄道、名鉄三河線・豊田線、愛知高速交通（リニモ）の鉄道が南北・東西方向に走っており、高速道路を利用し豊田市駅と名古屋駅、中部国際空港を結ぶ高速バスも運行されている。
- 豊田市は、名古屋市と近接しているものの、名古屋駅を中心とした場合、他の主要都市間の距離に対し、アクセス所要時間が非常に長く、鉄道での利便性が比較的劣っていることが伺える。

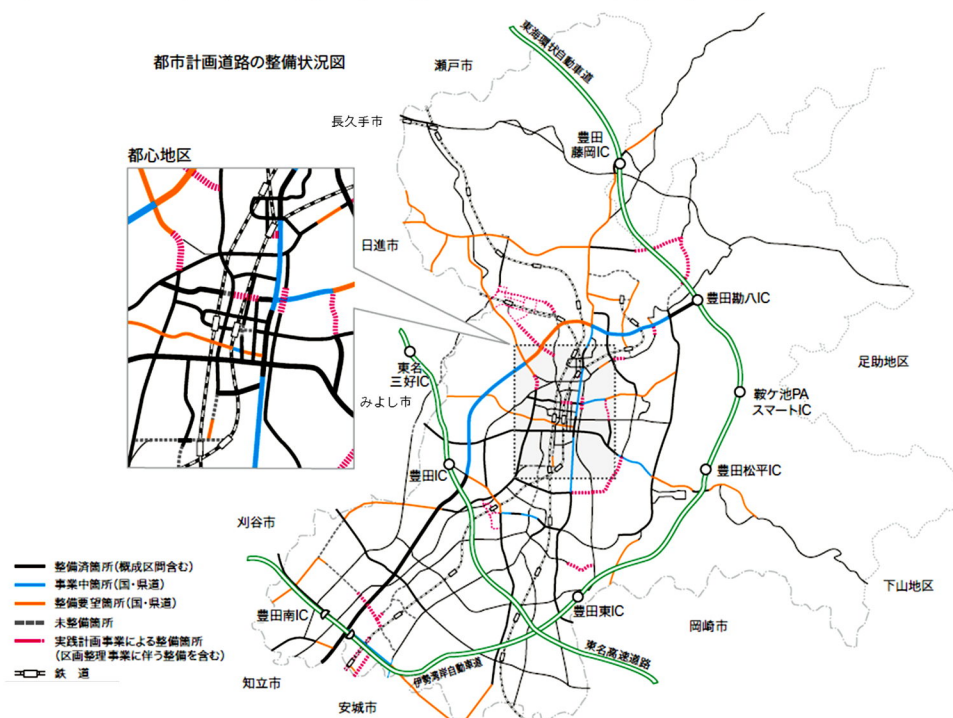


出典：リニア中央新幹線対応検討調査（H26.3 愛知県）

図 1-4 名古屋駅への所要時間が40分を超える市町村

1.2.2 市内の道路交通

- 豊田市の都市計画道路は、旧豊田市 79 路線、総延長は 300,210m である。市街地部周辺の環状路線や放射路線の中心市街地外縁部の区間で未整備となっている路線が多い。



資料：第7次豊田市総合計画

図 1-5 道路整備状況

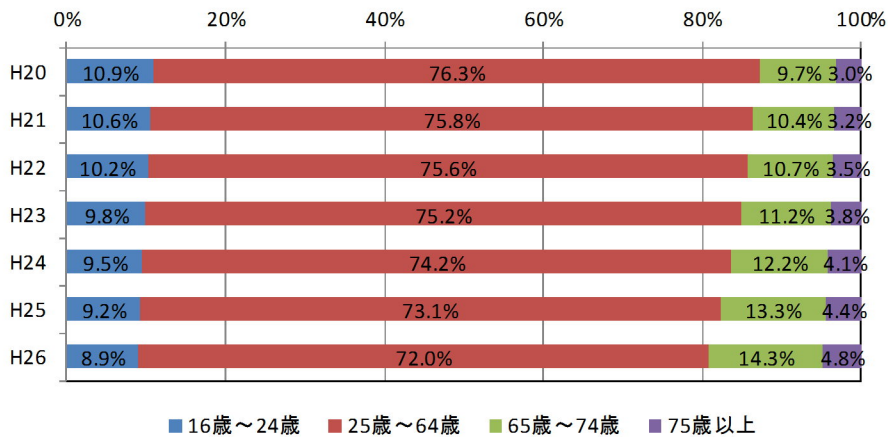
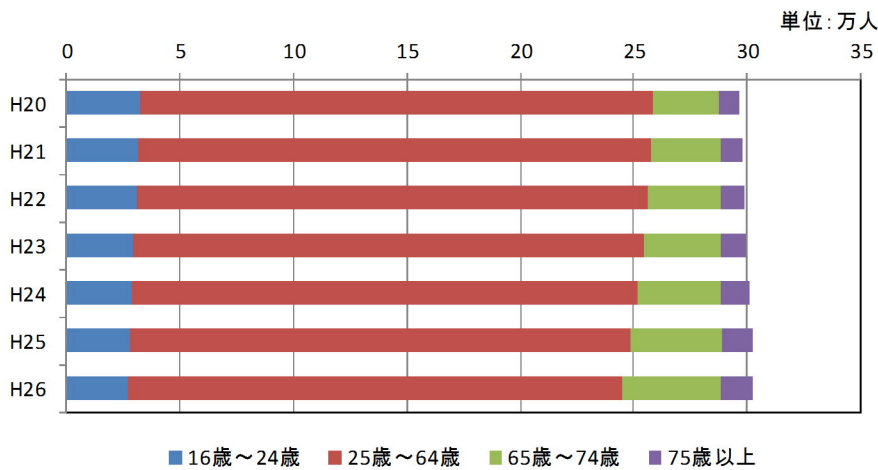
1.2.3 自動車交通の状況

(1) 免許保有の状況

- 免許保有状況は増加傾向にあるが、若い世代が減少し、高齢化に伴い高齢者の保有者数の増加割合が高くなっている。

年齢別運転免許人口

年度/年齢	16歳～24歳	25歳～64歳	65歳～74歳	75歳以上	計
H20	32,285	226,056	28,774	8,979	296,094
H21	31,519	225,712	31,057	9,606	297,894
H22	30,395	225,948	32,086	10,518	298,947
H23	29,348	225,320	33,623	11,386	299,677
H24	28,458	223,396	36,604	12,435	300,893
H25	27,749	220,862	40,183	13,406	302,200
H26	26,983	217,814	43,312	14,448	302,557

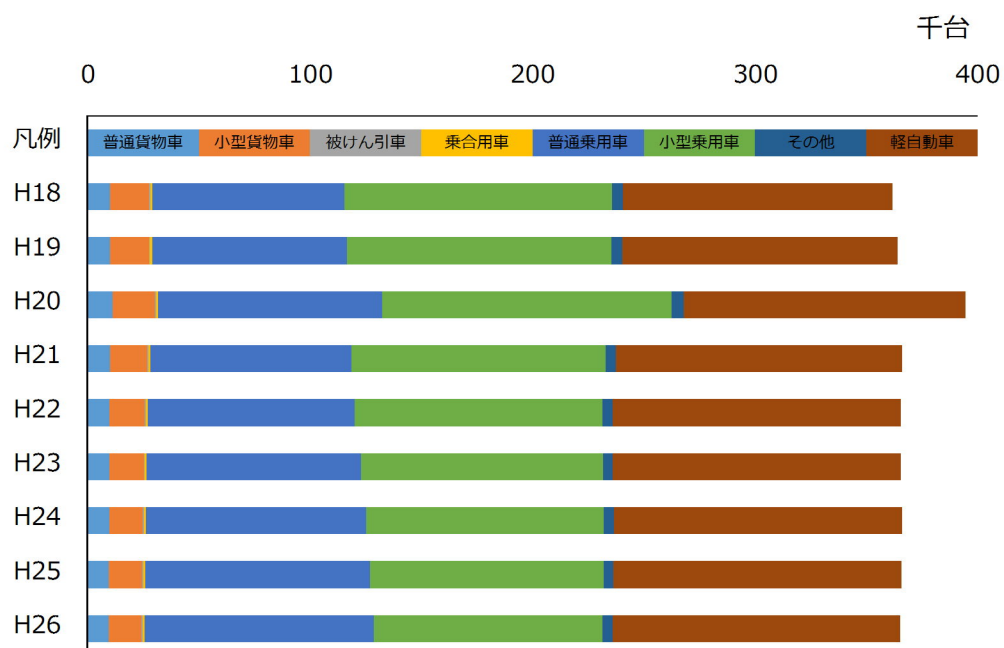


(出典：愛知県警資料より作成)

図 1-6 免許保有者数 (上段：保有者数／下段：年代別構成比)

(2) 自動車保有台数

- 豊田市の自動車の保有台数は370千台である。車種別内訳としては、小型乗用車と普通乗用車が多く、合わせて約56%を占めている。
- 自動車の保有台数は平成20年にピークになり、その後減少している。



資料：豊田市統計書

注：自動車の数値は運輸支局の車検登録台数である。

：軽自動車の数値は本市(資産税課)による。

図 1-7 自動車保有台数推移

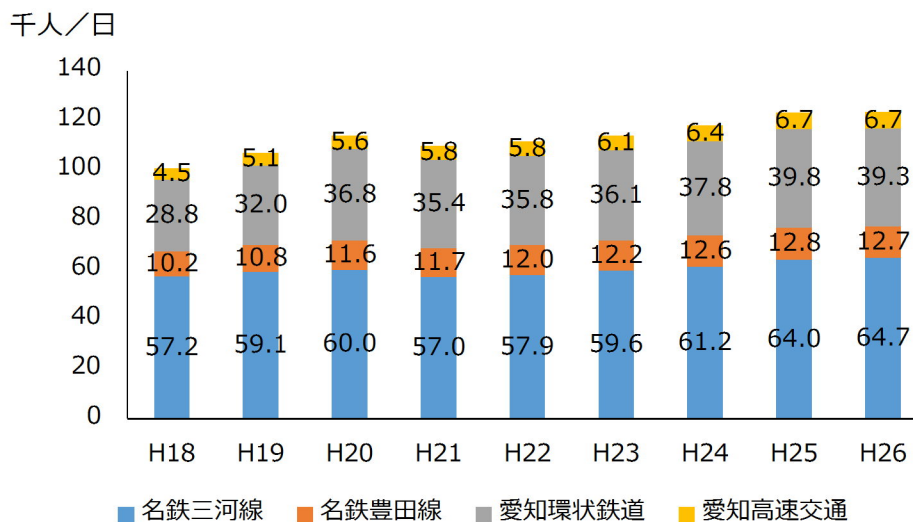
1.3 豊田市における公共交通の現状

1.3.1 公共交通網の概要

- 豊田市では、豊田市駅、新豊田駅を中心として、名鉄三河線、愛知環状鉄道が南北方向、名鉄豊田線が西方向に、また北西部には愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）が運行している。市内には計 26 駅がある（愛知環状鉄道および愛知高速交通の八草駅は別駅として計上）。
- 豊田市内のバスネットワークは、基幹バス（幹線）と地域バス（支線）を基本に形成されている。基幹バスには、とよたおいでんバスと名鉄バスがあり、おいでんバスは豊田市により運営されている（運行は各バス事業者）。
- 地域バスでは、定時定路線、曜日限定路線、デマンドバスなど、様々なサービス形態により運行されている。

1.3.2 鉄道利用状況

- 豊田市内の駅全体の 1 日あたりの平均乗降客数は 123,407 人（平成 26 年度）で、名鉄三河線が 64,702 人、名鉄豊田線が 12,747 人、愛知環状鉄道が 39,250 人、リニモが 6,708 人となっている（豊田市駅、梅坪駅は名鉄三河線に計上）。
- 平均乗降客数の推移をみると、平成 21 年に減少したが、その後微増傾向にある。
- 主要駅の乗降客数をみると、豊田市駅が 30,860 人で最も多く、次いで新豊田駅の 12,417 人、三河豊田駅 10,779 人、浄水駅 9,606 人が続く。
- 平成 20 年に三河豊田駅－新豊田駅間が複線化された愛知環状鉄道新豊田駅や、三河豊田駅をはじめ、浄水駅、八草駅では増加が顕著で、特に定期外利用が増加している。



資料：豊田市交通政策課

図 1-8 鉄道乗降客数（一日平均）の推移

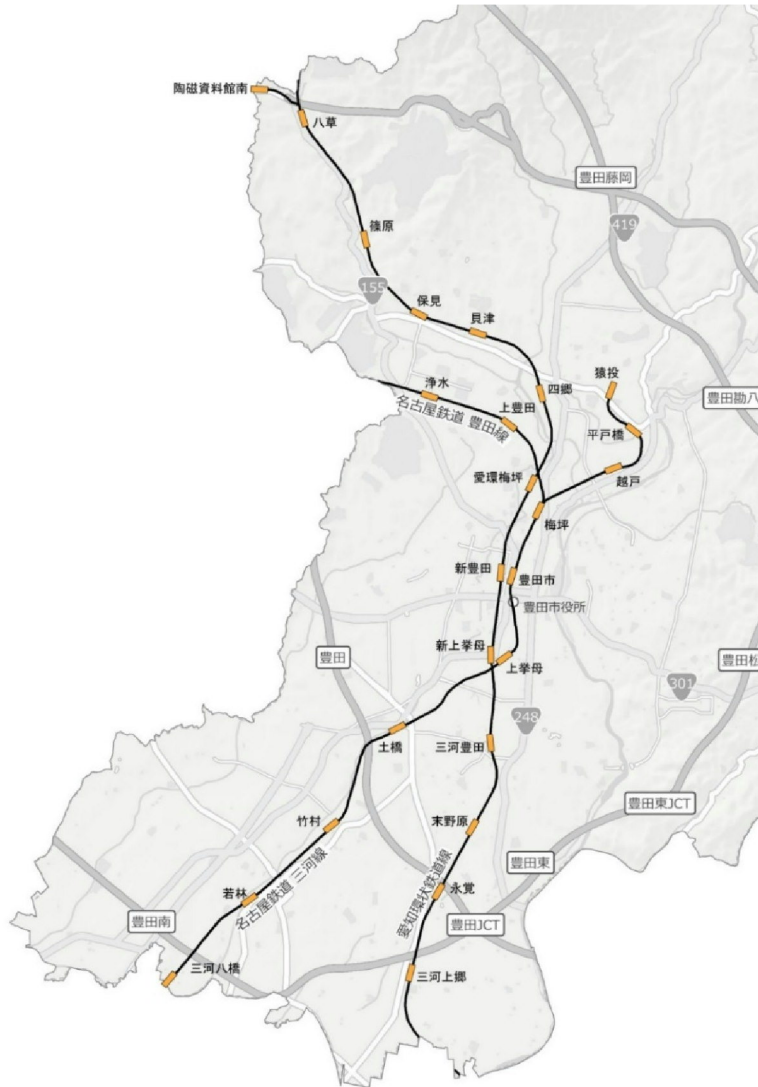


図 1-9 鉄道路線と駅

1.3.3 バス路線の概要

- 豊田市内のバスネットワークは、基幹バス（幹線）と地域バス（支線）を基本に形成され、市が運行する基幹バスの「とよたおいでんバス」は平成 27 年 4 月 1 日現在 13 路線、地域バスは 15 地域あり、この他に名鉄バス 11 路線及び高速バス 2 路線が運行されている。
- おいでんバスは、豊田市中心部と各地区を連絡する基幹路線で、豊田市により運営されている（運行は各バス事業者）。

表 1-1 基幹バス路線一覧

	路線名	区間
とよたおいでんバス	旭・足助線	小渡～足助病院
	豊田・渋谷線	市木・双美地区～東山町 5～豊田市
	小原・豊田線	上仁木～加茂丘高校前～飯野～西中山～豊田市
	下山・豊田線	大沼～鶴ヶ瀬～豊田市
	藤岡・豊田線（加納経由）	藤岡支所～深見～加納～医療センター～豊田市
	保見・豊田線	乙部ヶ丘～保見団地～浄水駅～伊保原団地～豊田市
	土橋・トヨタ記念病院線	トヨタ記念病院～土橋駅
	旭・豊田線	小渡～豊田市
	稲武・足助線	稲武～足助病院
	さなげ・足助線	豊田厚生病院～四郷～広瀬～百年草
	中心市街地玄関口バス	豊田市駅西口～豊田市福祉センター
	藤岡・豊田線（西中山経由）	藤岡中学校前～加茂丘高校前～飯野～西中山～豊田市
	豊田東環状線	三河豊田駅前～トヨタ記念病院～五ヶ丘団地～豊田市
	名鉄バス	岡崎市内線
岡崎・足助線		足助～則定～松平橋～中垣内～岩津～東岡崎
矢並線		豊田市～鞍ヶ池～足助
豊田西市内線		豊田市～衣ヶ原～トヨタ元町工場前～聖心寮前
九久平線		豊田市～神池町～松平橋～九久平～中垣内
東山住宅線		豊田市～高橋町～東山住宅
豊田東市内線		豊田市～美里・宝来町～古瀬間町（～古瀬間墓園）
豊田市内線		豊田市～上挙母～三河豊田駅前～トヨタ記念病院
星ヶ丘・豊田線（新屋経由）		豊田市～新屋～三好～赤池駅
星ヶ丘・豊田線（衣ヶ原経由）		豊田市～衣ヶ原～三好～赤池駅
大沼線		東岡崎～岡崎北高校前～上米河内～大沼
		東岡崎～大樹寺～上米河内～大沼

資料：みちなびとよた HP（H27.4.1.現在）

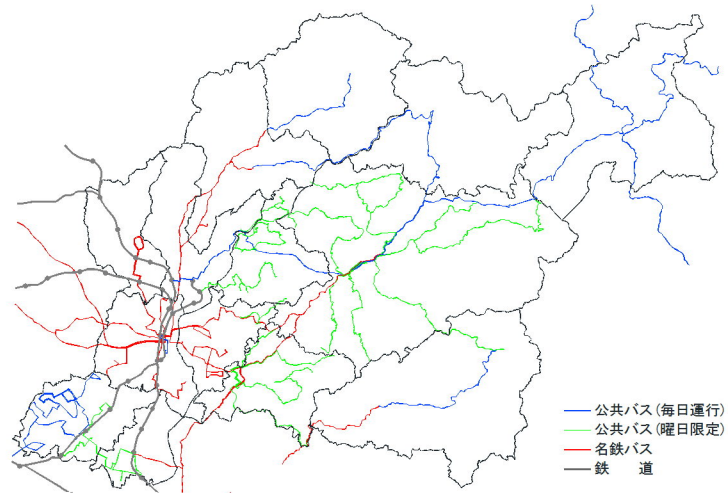
表 1-2 地域バス路線一覧

路線名	地区・区間	運行日		備考
		毎日	曜日指定	
旭地域バス	旭地区		○	月曜～金曜（路線ごとに異なる）
足助地域バス	足助地区 地域巡回線（あいま～る） 通学線（スクールバス）		○	月曜～金曜（路線ごとに異なる）
稲武地域バス	稲武～根羽（長野県根羽村）、稲武地区	○	○	路線ごとに異なる
上郷地域バス（にこにこバス）	末野原線		○	火曜・木曜
	上郷線		○	水曜・金曜
しもやまバス	下山地区		○	月曜～金曜（祝日は除く）
水源東バス	御立（豊田市）～トヨタ記念病院～門立（岡崎市）		○	月曜・水曜
高岡ふれあいバス	高岡地区（路線1、路線2）	○		
福祉バス 石野交流館コース	広瀬～石野交流館～広瀬		○	水曜・金曜
福祉バス ささゆりコース	広瀬～藤沢町～広瀬		○	水曜・金曜
つくばねバス	平戸橋町～千鳥町		○	火曜・木曜
鞍ヶ池バス	鞍ヶ池～山中町		○	火曜・木曜
藤岡地域バス（ふじバス）	三箇線（大平～メグリア藤岡店）	○		川口・飯野線は平日のみ
	西市野々線（西市野々生活改善センター～メグリア藤岡店）	○		
	川口・飯野線（加茂橋下～藤岡支所）		○	
保見地域バス	保見地区（広幡・田糶・八草・大畑・篠原自治区）		○	火曜・金曜
松平ともえ号	松平地区（日明ジュリンナ線、松平東照宮そだめ線、滝脇Aコープ線）		○	月曜～金曜（路線ごとに異なる）
小原地域バス（おぼら桜バス）	小原地区		○	月曜～金曜（祝日は除く）

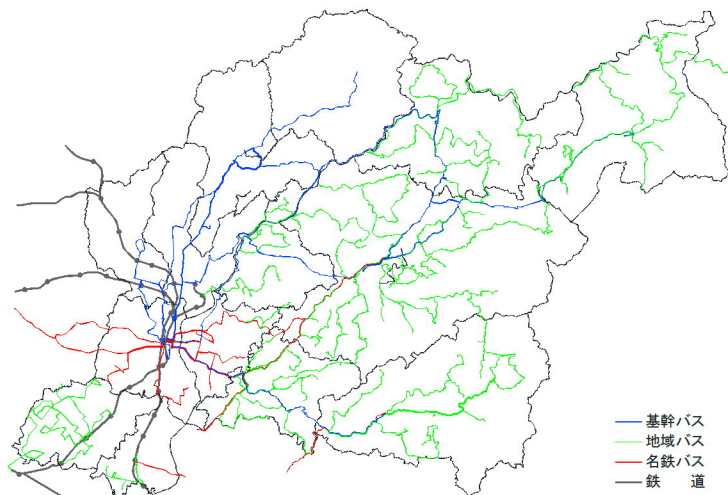
(H27.4.1.現在)

- 豊田市公共交通基本計画が策定前の平成17年当時は、名鉄バスが中心となった路線体系で、旧町村地域など一部地域で公共により運行されていたが、多くは福祉バス等、利用対象が限定されていた。
- 計画策定後、民間バスの一部路線撤退を補う形で、各地域を結ぶ基幹バスの多くが市の運行する「おいでんバス」へと生まれ変わった。同時に、地域の生活交通を確保するため、地域ごとに多くの地域バスの運行が開始され、その後、基幹バスも含め、路線やサービスの変更、廃止などが繰り返され、現在に至っている。

【基本計画策定前：H17年度頃】



【基本計画策定後：H19年度頃】



【H26年度】

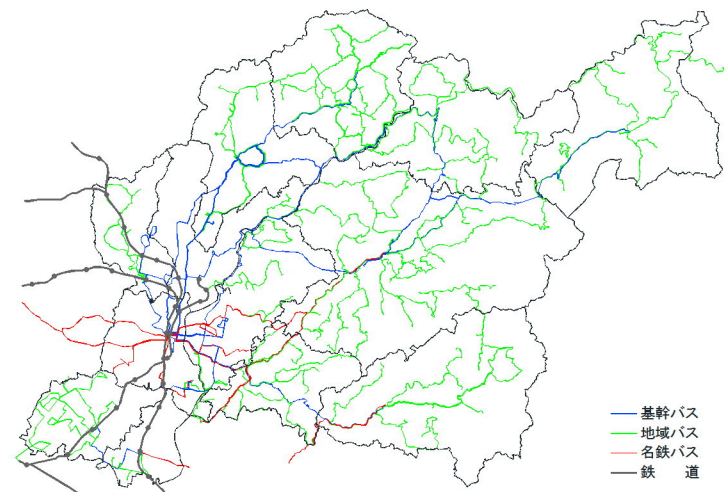


図 1-10 豊田市の公共交通ネットワークの変化

1.3.4 とよたおいでんバスの利用・運行状況

- とよたおいでんバスの利用者数は年々増加傾向にある。

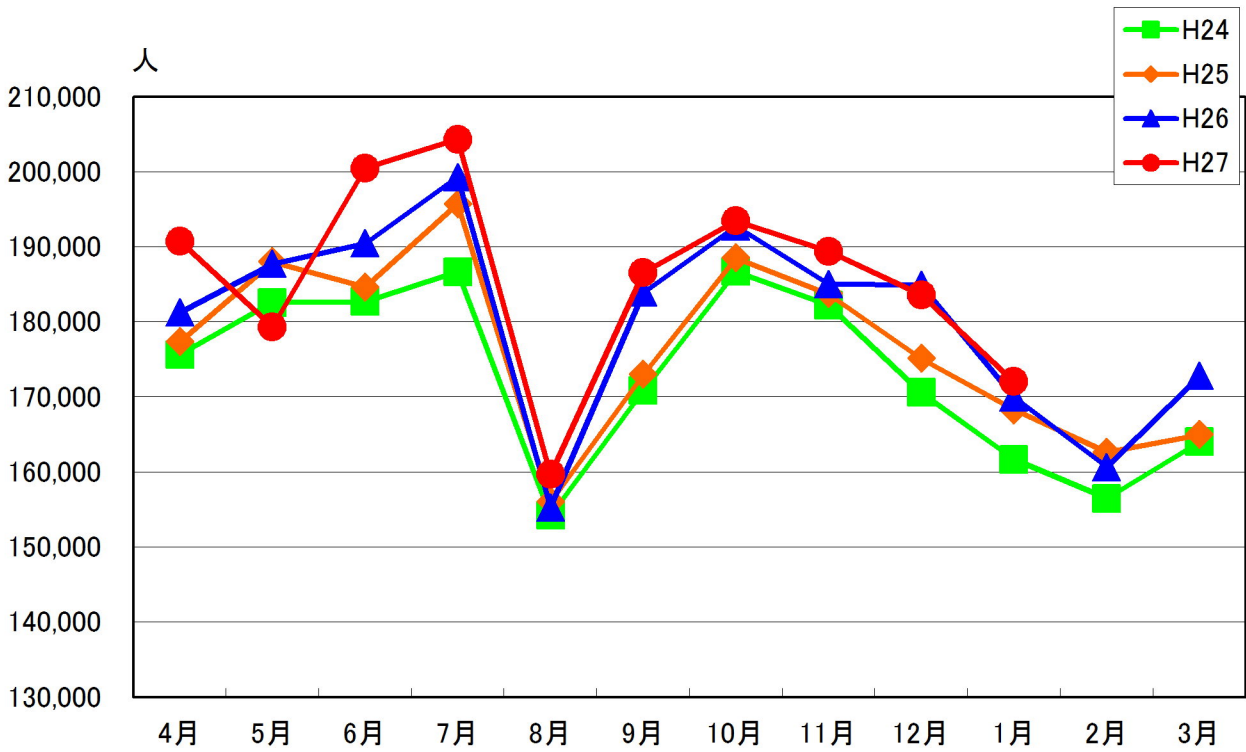


図 1-11 とよたおいでんバス月別利用者数の変化

1.3.5 地域バスの利用・運行状況

- 地域バスは、多くの地域でサービスや運行形式の見直しが行われており、廃止された路線もあるが、地域バス全体では増加傾向にある。

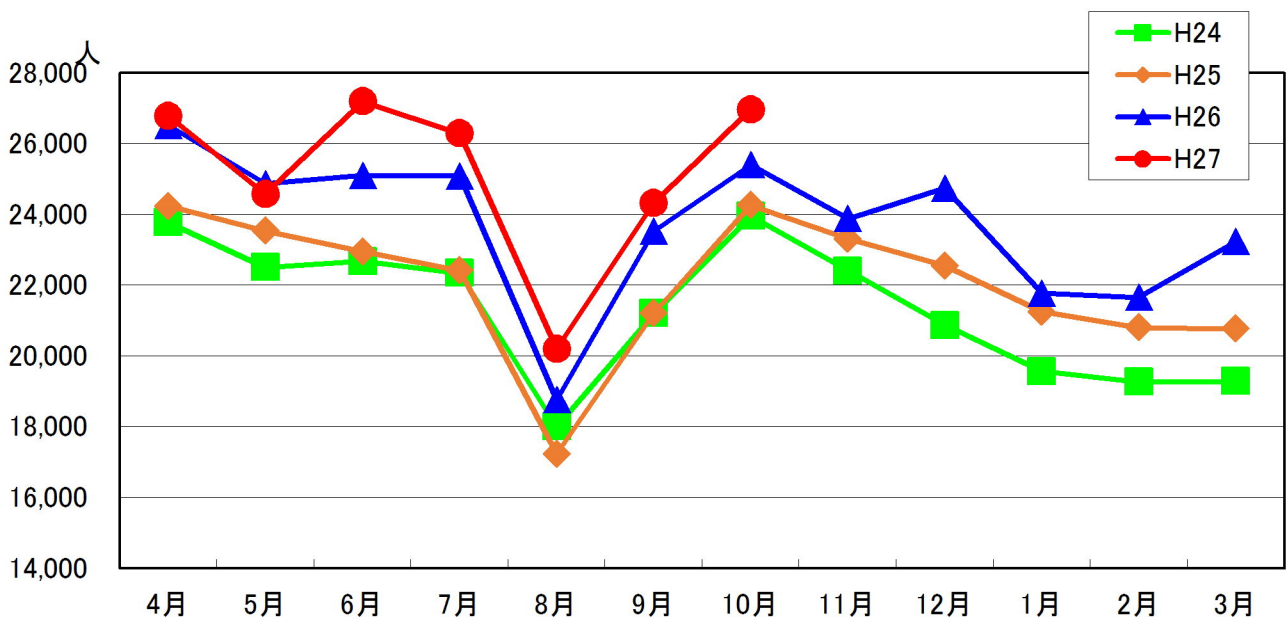


図 1-12 地域バス月別利用者数の変化

1.3.6 名鉄バスの利用状況

- 名鉄バスは、みよし市方面と結ぶ星ヶ丘豊田線の利用者が非常に多い。

表 1-3 名鉄バス利用者数（H25.5 の 2 日間調査）

路線		市内乗降者数			
		16日	17日	合計	2日平均
星ヶ丘・豊田線	イオン三好	2,368	2,725	5,093	2,547
豊田市内線	記念病院	612	648	1,260	630
豊田西市内線	聖心寮	37	82	119	60
豊田東市内線	古瀬間町	139	160	299	150
矢並線	足助A	161	166	327	164
	鞍ヶ池	159	171	330	165
	足助B	145	168	313	157
東山住宅線	東山住宅	259	308	567	284
	上野⇒豊田	30	25	55	28
	豊田⇒高上	0	0	0	0
九久平線	中垣内	306	319	625	313
合計				8,988	4,494

1.3.7 バスの運営状況

- 市が運行する基幹バス、地域バスは、市の負担金等により運行がなされている。
- 運行経費に対する運賃収入の割合は、基幹バス全体で約 6 割に対し、地域バスは 3 割未満となっている。
- 利用が少ない地域では、収支率が 1 割に満たない路線もあり、基幹バスでも路線によって大きく異なっている。
- おいでんバス及び地域バス全体での市負担金は 6 億円以上になる。

1 基幹バスの状況

都市整備部交通政策課

路線名	年間利用者数(人、%)			運行経費 (千円)	収入等 (千円)		市負担金額(千円、%)			収入率 (%)	利用者1人あたり (負担金額/ 利用者数) (円)	1便あたり (人数/便数) (人)
	H26年度	H25年度	増減率		うち補助金額 (千円)	H26年度	H25年度	増減率				
1 藤岡・豊田線(加納経由)	100,896	99,490	1.4%	40,730	24,728	6,112	16,002	14,305	11.9%	60.7%	159	12.2
2 小原・豊田線	189,084	181,725	4.0%	98,270	71,781	19,522	26,489	20,313	30.4%	73.0%	140	22.2
3 藤岡・豊田線(西中山経由)	111,505	120,010	-7.1%	41,645	30,726	7,753	10,919	9,672	12.9%	73.8%	98	20.0
4 旭・豊田線	85,009	83,247	2.1%	82,988	61,608	20,059	21,380	13,678	56.3%	74.2%	252	10.0
5 豊田・渋谷線	165,444	167,833	-1.4%	34,558	21,055	0	13,503	11,089	21.8%	60.9%	82	12.7
6 旭・足助線	14,105	16,137	-12.6%	20,119	2,391	0	17,728	16,982	4.4%	11.9%	1,257	2.6
7 稲武・足助線	36,203	40,100	-9.7%	54,373	12,358	1,935	42,015	44,183	-4.9%	22.7%	1,161	4.8
8 さなげ・足助線	205,052	193,885	5.8%	91,277	65,545	17,994	25,732	21,549	19.4%	71.8%	125	14.3
9 下山・豊田線	140,371	145,911	-3.8%	57,923	46,484	7,658	11,439	7,405	54.5%	80.3%	81	16.5
10 保見・豊田線	322,903	325,072	-0.7%	78,884	51,889	0	26,995	19,858	35.9%	65.8%	84	23.7
11 中心市街地玄関口バス	67,503	63,863	5.7%	16,122	5,963	0	10,159	7,306	39.1%	37.0%	150	3.9
12 豊田東環状線 ※1	464,712	436,735	6.4%	200,849	82,586	0	118,263	98,574	20.0%	41.1%	254	16.2
13 土橋・トヨタ記念病院線 ※1	254,646	236,328	7.8%	83,806	37,315	0	46,491	44,792	3.8%	44.5%	183	9.3
14 上郷・若林線 ※2	6,789	7,508	-9.6%	13,160	1,204	0	11,956	11,576	3.3%	9.1%	1,761	1.6
合計	2,164,222	2,117,844	2.2%	914,704	515,633	81,033	399,071	341,282	16.9%	56.4%	184	12.7

※1 「豊田東環状線」と「土橋・トヨタ記念病院線」は、平成28年4月1日より「土橋・豊田東環状線」に路線統合
 ※2 「上郷・若林線」は、平成27年3月31日をもって廃止

2 地域バスの状況

地域バス名	年間利用者数(人、%)			運行経費 (千円)	収入等 (千円)		市負担金額(千円、%)			収入率 (%)	利用者1人あたり (負担金額/ 利用者数) (円)	1便あたり (人数/便数) (人)
	H26年度	H25年度	増減率		うち補助金額 (千円)	H26年度	H25年度	増減率				
1 高岡地域バス(ふれあいバス)	173,268	160,313	8.1%	80,948	35,059	6,403	45,889	46,441	-1.2%	43.3%	265	9.2
2 松平地域バス(松平ともえ号)	22,283	18,476	20.6%	12,713	1,040	0	11,673	11,161	4.6%	8.2%	524	-
3 水源東バス	1,669	1,686	-1.0%	3,528	135	0	3,393	3,277	3.5%	3.8%	2,033	2.7
4 保見地域バス	1,859	2,001	-7.1%	3,531	181	0	3,350	3,242	3.3%	5.1%	1,802	1.5
5 つくばねバス	789	984	-19.8%	5,366	84	0	5,282	4,921	7.3%	1.6%	5,862	-
鞍ヶ池バス	112	258	-56.6%									
6 福祉バス(さきゆりコース)	624	710	-12.1%	4,393	172	0	4,221	4,067	3.8%	3.9%	2,518	1.0
福祉バス(石野交流館コース)	1,052	886	18.7%									
7 福祉バス(若園コース) (～平成26年3月31日)	-	1,375	-	-	-	-	-	4,304	-	-	-	-
福祉バス(高嶺交流コース) (～平成26年1月17日)	-	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8 上郷地域バス(にこにこバス) (平成26年1月21日～)	6,673	1,387	381.1%	16,566	691	0	15,875	2,913	445.0%	4.2%	2,379	2.7
9 稲武地域バス(どんぐりバス)	9,210	10,751	-14.3%	41,100	4,299	732	36,801	35,195	4.6%	10.5%	3,996	-
10 旭地域バス	7,677	6,521	17.7%	12,247	1,385	0	10,862	9,140	18.8%	11.3%	1,415	-
11 足助地域バス(あいま～)	8,087	7,786	3.9%	10,453	1,417	0	9,036	6,206	45.6%	13.6%	1,117	4.0
12 下山地域バス(しもやまバス)	10,091	5,955	69.5%	21,374	2,020	0	19,354	20,622	-6.1%	9.5%	1,918	-
13 藤岡地域バス(ふじバス)	35,182	39,223	-10.3%	46,551	19,218	14,174	27,333	21,622	26.4%	41.3%	777	2.9
14 小原地域バス(おぼら桜バス)	5,934	6,138	-3.3%	19,128	1,505	0	17,623	17,212	2.4%	7.9%	2,970	-
合計	284,510	264,510	7.6%	277,898	67,206	21,309	210,692	190,323	10.7%	24.2%	741	-

<出典：豊田市交通政策課>

1.4 第5回中京都市圏パーソントリップ調査に見る豊田市の交通特性の現況

1.4.1 交通手段分担率

- パーソントリップ調査による豊田市に関連するトリップ数は、911千トリップであり、他主要都市及び中京圏全体が減少している中で微増している。
- 代表交通手段の分担率は、自動車が7割以上を占めており、中京都市圏全体と比べると自動車への依存度が高い。

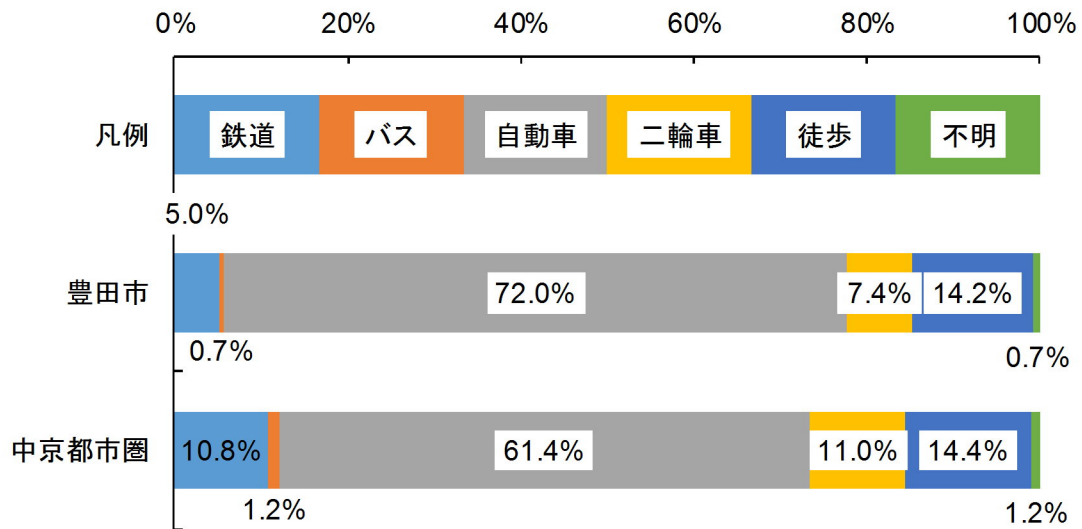


図 1-13 豊田市の代表交通分担率

1.4.2 全体的な交通流動の傾向

(1) 市内地区間の流動

- 旧豊田地域においては挙母地区を中心とした流動となっている。
- 旧町村地域からは挙母地区との流動が中心となっている。旧町村地区内では小原地区と藤岡地区、旭地区と足助地区、稲武地区と足助地区の間の流動が目立つ。

流動図《全手段・全目的：市内々：旧市関連》

注) 対象ODで、当該地区(ゾーン)全体の流出量(内々含む)に対し、2%以上のみ図化。域外からは、流入量(内々含む)に対し、2%以上のみ図化。

- 旧市当該ゾーン → 市内ゾーン
- 旧町村ゾーン → 旧市当該ゾーン
- () は内々を示す

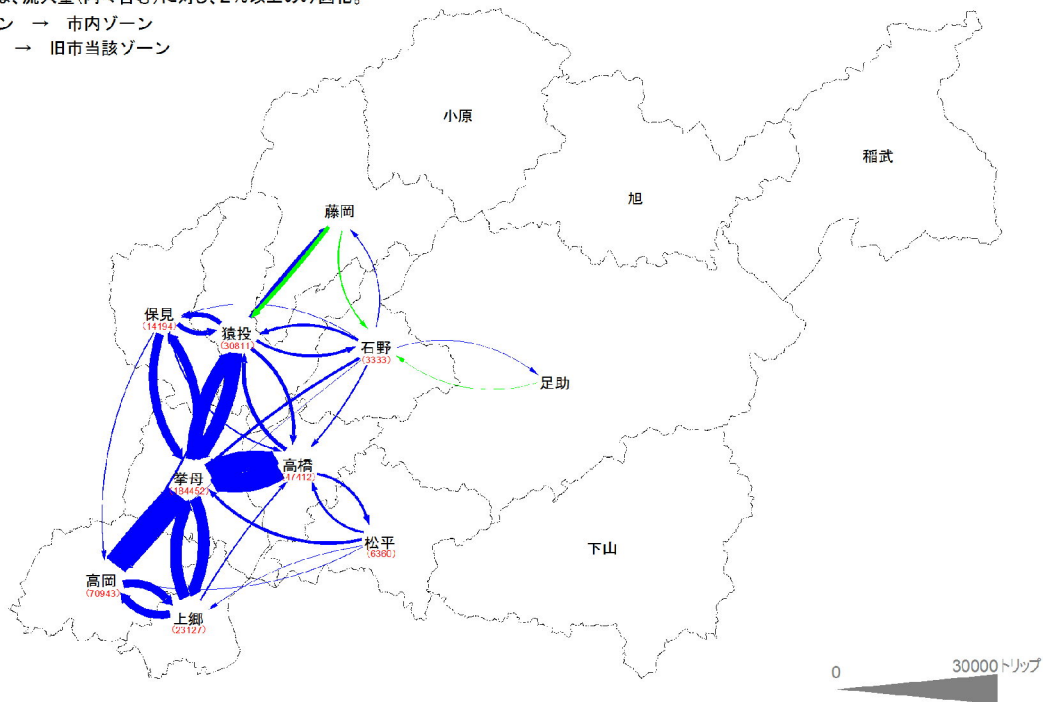


図 1-14 市内地区間流動(旧豊田市地域関連)

流動図《全手段・全目的：市内々：旧町村関連》

注) 対象ODで、当該地区(ゾーン)全体の流出量(内々含む)に対し、2%以上のみ図化。域外からは、流入量(内々含む)に対し、2%以上のみ図化。

- 旧町村当該ゾーン → 市内ゾーン
- 旧市ゾーン → 旧町村当該ゾーン
- () は内々を示す

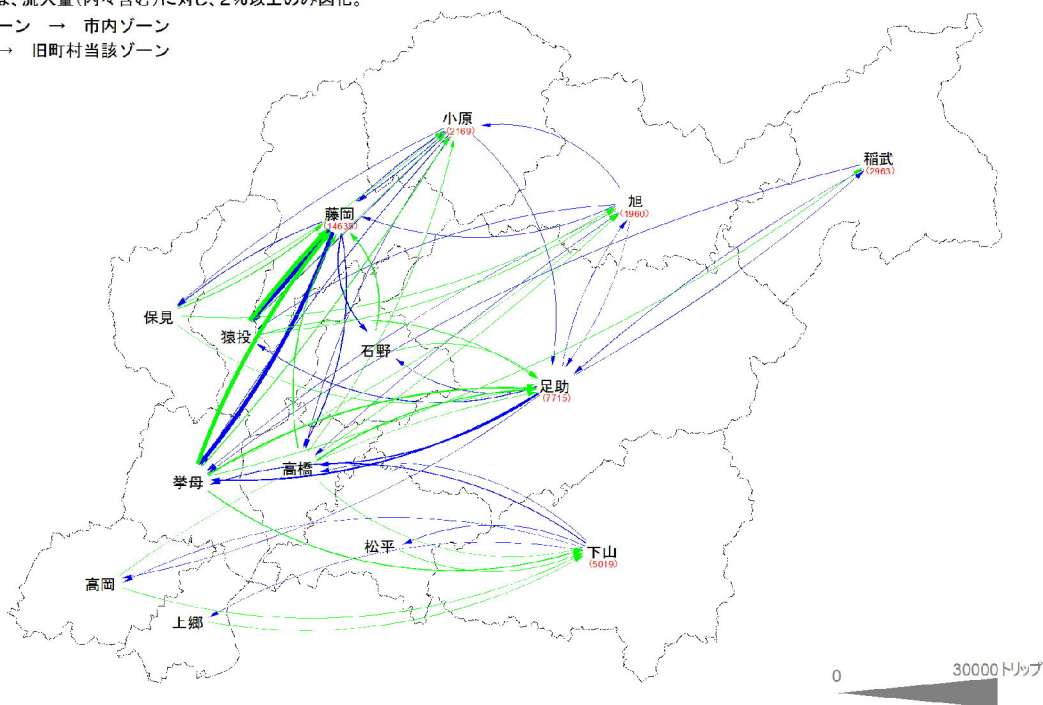


図 1-15 市内地区間流動(旧町村地域関連)

表 1-4 各地域の地域特性と移動ニーズの実態一覧

地区名称	人口				トリップ				目的別集中量構成比(%)						代表交通手段別集中量構成比(%)						まとめ																			
	5歳以上人口(人)	外出率(%)	高齢化率(%)	人口密度(人/km ²)	生成量(トリップ)	生成単(トリップ/人日)	発生原単位中(トリップ/人日)	発生集密度(トリップ/人日)	発生集中度	出	動	登	校	自	由	業	務	掃	宅	不		明	鉄	道	バ	ス	自	動	車	原	付	・	バ	イ	ク	自	転	車	徒	歩
保見	18,067	82.4	17.7	565	43,298	2.40	98,853	3,089	14.3	13.7	27.1	5.8	37.6	1.5	11.8	0.4	70.5	1.7	3.1	11.6	0.9	・集中量に占める登校目的の割合が豊田市の中では最も大きく、関連して鉄道や原付・バイクの交通手段の割合が高い ・生成原単位が豊田市の中では中心部に次いで大きい																		
猿投	40,390	81.7	18.9	1,092	92,897	2.30	172,581	4,664	18.0	11.6	16.5	6.4	46.4	1.1	8.5	0.5	69.6	1.3	5.8	13.5	0.8	・集中量に占める登校目的の割合が豊田市の中では大きい、出動トリップも多いため相対的には低い ・登校目的トリップが多いことに関連して原付・バイクの交通手段の割合が豊田市の中では高い ・自動車分担率が69.6%で、中心部、トヨタ町に次いで低い																		
石野	10,194	74.5	24.7	212	20,828	2.04	36,396	758	26.4	3.3	8.9	10.9	49.7	0.7	3.4	1.1	82.2	0.4	4.1	8.0	0.7	・集中量における自由目的の構成比がトヨタ町に次いで小さい ・一方、出動目的はトヨタ町に次いで大きく、掃宅目的は松平、高橋に次いで大きい																		
高橋	51,337	80.8	18.5	1,833	117,677	2.29	193,857	6,923	7.4	7.8	26.4	5.3	51.9	1.1	2.8	1.0	73.4	0.8	5.6	15.7	0.7	・集中量に占める出動と業務目的の構成比が豊田市の中で最も小さく、掃宅の構成比が松平に次いで大きい ・5歳以上人口、生成量、発生集中度がいずれも豊田市の中で3番目に大きい																		
松平	9,800	79.4	16.3	218	21,681	2.21	33,390	742	9.0	11.4	16.1	7.0	55.6	0.8	1.2	1.0	71.9	1.1	8.1	16.2	0.5	・集中量に占める掃宅目的の構成比が豊田市の中で最も大きく、登校目的は保見、猿投に次いで大きい ・一方、出動目的の構成比は高橋について低く、自由目的の構成比はトヨタ町、石野に次いで低い ・自転車と徒歩の分担率が豊田市の中で最も大きく、その大部分は登校目的による移動が占める																		
中心部	11,314	85.3	16.3	5,657	28,150	2.49	98,159	49,080	21.9	0.6	39.9	11.3	23.9	2.4	10.8	1.7	66.2	0.4	7.3	13.2	0.5	・人口密度、発生集中度ともに豊田市の中で最も大きく、外出率や生成原単位も最も大きい ・集中量に占める自由目的の割合が豊田市の中で最も大きく、自動車分担率が最も小さい																		
トヨタ町	1,056	93.6	0.0	528	2,173	2.06	88,463	44,232	84.0	0.1	1.7	11.9	2.1	0.3	14.0	0.5	68.9	0.8	8.0	7.6	0.1	・業務に特化した地区であり、集中量に占める出動目的の構成比が豊田市の中で最も大きい ・集中量に占める鉄道手段分担率が豊田市の中で最も大きく、自転車の構成比は松平に次いでトップクラス																		
その他挙母	110,307	83.7	15.3	3,152	260,192	2.36	538,021	15,372	17.8	6.5	25.6	7.0	41.8	1.3	4.3	0.4	71.0	1.0	6.8	16.0	0.5	・5歳以上人口、生成量、発生集中度が豊田市の中で最も大きい ・高齢化率は藤岡について低く、外出率や生成原単位等の指標も豊田市の中でトップクラス																		
上郷	31,951	81.6	18.1	1,452	72,577	2.27	128,712	5,851	19.3	6.7	17.1	6.7	49.3	0.8	3.1	0.1	74.0	0.7	6.9	14.1	1.1	・集中量に占めるバスの分担率が豊田市の中で最も低い																		
高岡	74,801	82.5	15.4	1,918	171,454	2.29	324,279	8,315	21.3	6.4	18.3	7.2	45.8	1.1	3.7	0.1	74.8	0.9	7.1	12.7	0.6	・人口、生成量、発生集中度が豊田市の中でその他挙母に次いで大きい ・集中量に占めるバスの分担率は上郷に次いで小さい																		
藤岡	16,079	83.0	10.7	244	36,627	2.28	69,243	1,049	19.2	7.2	20.8	6.7	44.9	1.2	1.5	1.1	80.1	0.5	4.3	11.8	0.6	・高齢化率が10.7%であり豊田市の中で最も低い ・外出率が中心部、その他挙母に次いで高い																		
小原	3,536	63.9	36.6	47	6,448	1.82	15,047	201	14.1	6.6	28.3	10.4	37.3	3.2	0.7	2.6	83.8	0.3	5.0	7.3	0.3	・生成原単位、外出率ともに豊田市の中で最も低い ・高齢化率は豊田市の中で2番目に高く、集中量に占めるバス分担率は足助に次いで高い																		
足助	8,061	73.9	27.2	42	16,925	2.10	35,555	183	13.1	7.1	26.7	10.5	39.8	2.7	0.8	2.6	84.8	0.2	1.6	9.1	0.9	・バス分担率が豊田市の中で最も多く、二輪車分担率が最も少ない																		
下山	5,220	76.3	17.3	46	11,161	2.14	20,293	178	14.4	5.3	19.9	10.8	47.4	2.1	1.6	1.2	85.3	0.6	2.1	8.8	0.3	・集中量に占める自動車分担率が、稲武、旭に次いで大きい																		
旭	2,452	65	38.4	30	4,672	1.91	7,854	96	10.4	4.3	21.3	12.4	48.9	2.6	0.5	1.6	89.1	1.1	2.3	4.6	0.7	・高齢化率が豊田市の中で最も高く、発生集中度、発生集中度は最も小さい ・集中量に占める自動車分担率が稲武に次いで大きく、徒歩分担率は稲武に次いで小さい																		
稲武	2,472	69	34.3	25	4,559	1.84	12,427	126	14.0	3.1	30.8	18.0	32.6	1.6	0.7	2.1	90.3	0.5	1.9	4.5	0.0	・高齢化率は旭、小原に次いで高く、人口密度は豊田市の中で最も小さい ・集中量に占める自動車分担率が豊田市の中で最も高く、徒歩分担率は最も小さい																		
豊田市計	397,037	81.7	17.2	432	911,319	2.30	1,873,130	2,036	20.4	6.9	22.0	7.5	41.9	1.2	5.2	0.6	72.9	0.9	6.2	13.6	0.6	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-right: 10px;"> ※第5回中京都市圏パーソントリップ調査(H23年実施)による。 ※人口データは第5回中京都市圏パーソントリップ調査と同様の手法により、H22年度国勢調査人口からH23人口を推計したものであり、住民基本台帳の人口とは一致しない。 </div> <div style="margin-left: auto;"> 凡例 上位1 上位2 上位3 下位3 下位2 下位1 </div> </div>																		
愛知県計	7,009,916	81.2	20.9	1,357	16,591,644	2.37	33,252,143	6,436	16.5	7.0	25.2	7.9	41.8	1.6	12.6	1.2	58.5	1.0	10.7	15.1	0.8																			
中京都市圏計	9,485,262	81.2	21.4	1,836	22,789,932	2.40	45,579,864	4,354	15.8	6.8	25.9	8.4	41.6	1.5	10.5	1.2	62.0	1.0	9.9	14.2	1.2																			

1.5 上位計画・関連計画の状況

本計画の関連計画とスケジュールの対応関係は以下のように整理できる。

計画名称	H25以前	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38以降
豊田市新公共交通基本計画 (本計画)		← 策定 →												
第7次豊田市総合計画	(H19)	→												
第8次豊田市総合計画 (予定)		← 策定 →			← 前期実践計画 →					← 後期実践計画 →				
第2次豊田市環境モデル都市 アクションプラン		←												
豊田市都市計画マスタープラン	(H20)	← 策定 → (H39)												
豊田市都市交通マスタープラン (総合都市交通体系調査)		← 策定 → (H47)												
豊田市交通まちづくり ビジョン2040		←												
豊田市交通まちづくり 行動計画(2016-2020)		← 策定 →			←									
都心環境計画		← 策定 → (H39)												
第2期豊田市中心市街地 活性化基本計画		←												
とよた観光交流実践 計画2014-2017	(H19)	→												
障がい者ライフサポート プラン2015		←												

1.5.1 第7次豊田市総合計画

(1) 総合計画における将来都市像

第7次豊田市総合計画(平成20年3月策定)においては、将来都市像を「人が輝き 環境にやさしく 躍進するまち・とよた」としている。

(2) 総合計画における公共交通施策の位置付けと目標

第7次豊田市総合計画後期実践計画(平成25~29年度)(平成25年3月策定)における公共交通に係る施策としては、「VII 快適で利便性の高いまちづくり」の中で「(2)公共交通ネットワークの形成」「(3)快適な交通環境づくり」が位置付けられている。

また、施策の達成状況を評価するため、目標指標と目標値を設定している。

施策	めざす姿	目標指標	
		指標名	基準値 (基準年度)
(2)公共交通ネットワークの形成	市民が快適に公共交通サービスを利用している。	「利便性の高い公共交通サービスが整っているまち」として満足している市民の割合	26.0% (平成23年度)
(3)快適な交通環境づくり	市民が環境に配慮した交通手段を選択している。 次世代技術を活用し、市民が安全でかしく交通を利用している。	「交通や観光等の移動に必要な情報が提供されているまち」として満足している市民の割合	25.3% (平成23年度)

(3) 第 8 次豊田市総合計画への対応

豊田市においては平成 27 年度から 2 年間で第 8 次総合計画の策定を行うため、新公共交通基本計画の策定にあたっては、第 8 次総合計画の動向を注視しつつ検討を行う必要がある。なお、第 8 次総合計画は、2040 年を基本構想の目標年次とし、平成 29～36 年度の 8 年間を実践計画の計画期間とする見込みである。

1.5.2 第 2 次豊田市環境モデル都市アクションプラン

第 2 次豊田市環境モデル都市アクションプラン（平成 26 年 3 月策定）においては、都市の将来像として「人と環境と技術が融合する環境先進都市 ハイブリッド・シティ とよた」を掲げている。長期目標として 2050 年までに CO2 削減量必達 50%、チャレンジ 70%、中期目標として 2030 年までに CO2 削減量必達 30%、チャレンジ 50%（いずれも 1990 年比）を掲げ、以下に示す 5 つの取組方針を設けている。

1. エネルギー地産地消モデルの構築
2. 次世代型低炭素交通システムの導入
3. 活力あるものづくり基盤の強化
4. 豊かな自然と持続可能な農山村の育み
5. 未来の暮らしを国内外に情報発信

この目標を達成するために公共交通に関する取組として、①鉄道の利便性向上（複線化・高架化）、②バスの利便性向上（基幹バス・地域バス）、③端末交通の整備（ワンマイルモビリティ）を行い、自動車からの転換によって CO2 の削減を実現するとしている。

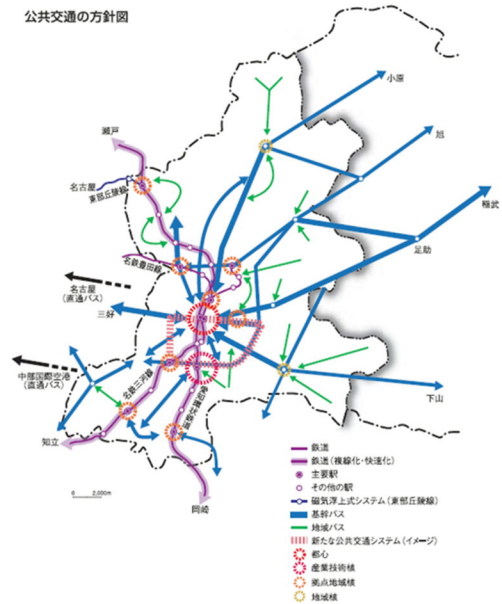
1.5.3 豊田市都市計画マスタープラン

豊田市都市計画マスタープラン（平成 20 年 3 月策定）においては、「多核ネットワーク型都市構造の確立」「緑につつまれた一体的な市街地の形成」を掲げ、5 つの都市作りの目標を掲げている。

1. 環境に配慮した快適で魅力ある都市づくり
2. ものづくり基盤の更なる強化を支える都市づくり
3. 安全・安心の都市づくり
4. 都市と中山間地域が共生するまちづくり
5. 共働による地域特性を活かしたまちづくり

この目標に基づき、将来都市構造を「都心」「産業技術核」「拠点地域核」「地域核」への機能集積と、拠点間を基幹交通でつなぐこととしている。公共交通の基本的な考え方として、以下の 5 つが掲げられている。

- 自動車交通と公共交通のバランスのとれた交通体系の構築を目的とした公共交通の機能強化
- 交通結節点における機能強化
- 地域主体の地域バス等の確保
- 交通弱者に配慮した公共交通の実現
- 新たな公共交通システムの導入検討



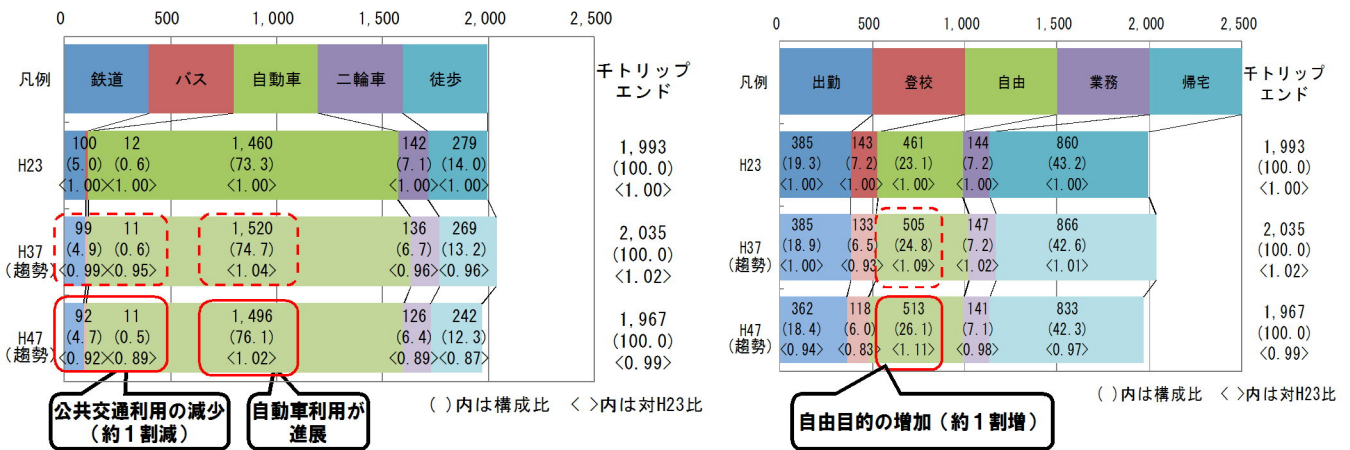
1.5.4 豊田市都市交通マスタープラン（総合都市交通体系調査）

豊田市都市交通マスタープランでは、「活力を支え 円滑で安全な モビリティ先進都市・とよた」を目指すべき都市交通の姿とし、それを実現するための対応方針として「都市活力の向上を支える交通体系の形成」「質の高いモビリティを確保した低炭素な交通体系の形成」「安心・安全を確保した交通環境の形成」が設定されている。

この中で、第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果を用いた将来交通需要予測が行われており、豊田市を取り巻く環境が現状の動向のまま推移した場合（趨勢）は、自動車利用がさらに進展し、鉄道・バスは約1割減少する予測結果となっている。

将来交通需要予測結果から、公共交通利用者の減少の原因として、以下の要素が挙げられる。

- 少子高齢化の進展により、**通勤・登校が減少**
- 免許保有層の高齢化により、**高齢者の自由目的での自動車利用が増加**



今後、実施が望まれる都市交通施策は、3つの対応方針に「まちづくり」「交通」「生活」の3分野

から総合的に取り組むことで、「自動車利用の適正化と公共交通利用の増加」が可能であることがシナリオによる将来予測結果から確認できる。

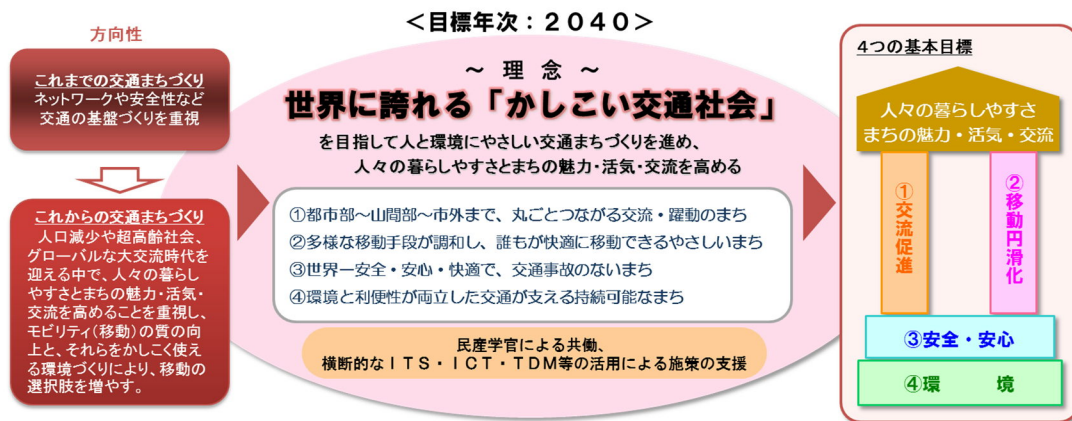
これらをまとめると、将来の公共交通需要については以下ようになる。

- 何もしなければ公共交通利用者は減少する
- 基幹バスの利便性向上に加え、モビリティ・マネジメントによる**手段転換促進を実施すれば、公共交通利用が増加する可能性がある**

1.5.5 豊田市交通まちづくりビジョン 2040

豊田市交通まちづくりビジョン 2040（平成 28 年 3 月策定）は、第 7 次豊田市総合計画等の上位計画に示された将来都市像を実現するための交通まちづくりの基本理念、基本方針・目標、目標実現に向けて取り組む施策を示したものである。

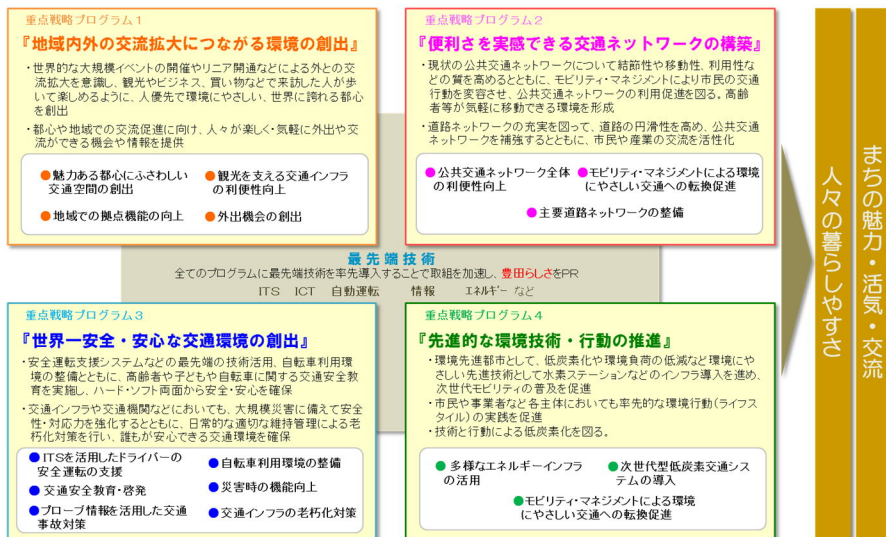
これから、人口減少や超高齢社会、グローバルな大交流時代を迎える中で、市民や企業との共働、ITS や ICT などの最先端技術、TDM などを活用しながら、モビリティ（移動）の質の向上と、それらをかしく使える環境づくりを行うことで、移動の選択肢を増やし、1 人ひとりの暮らしやすさやまちの魅力・活気・交流を高めることを重視した交通まちづくりを進め、世界に誇れる「かしこい交通社会」の実現を目指す。



豊田市交通まちづくり行動計画（2016-2020）

豊田市交通まちづくり行動計画（2016-2020）は、豊田市交通まちづくりビジョン 2040 の理念や方針に基づいた短期的な事業展開を図るための計画であり、4 つの重点戦略プログラムを位置付け、今後 5 年間で重視して取り組む施策の推進を図る。

公共交通対策は、移動円滑化に関する重点戦略プログラム『便利さを実感できる交通ネットワークの構築』に位置付け、これまでに構築した交通ネットワークを活かした公共交通ネットワーク全体の利便性向上を目指す。

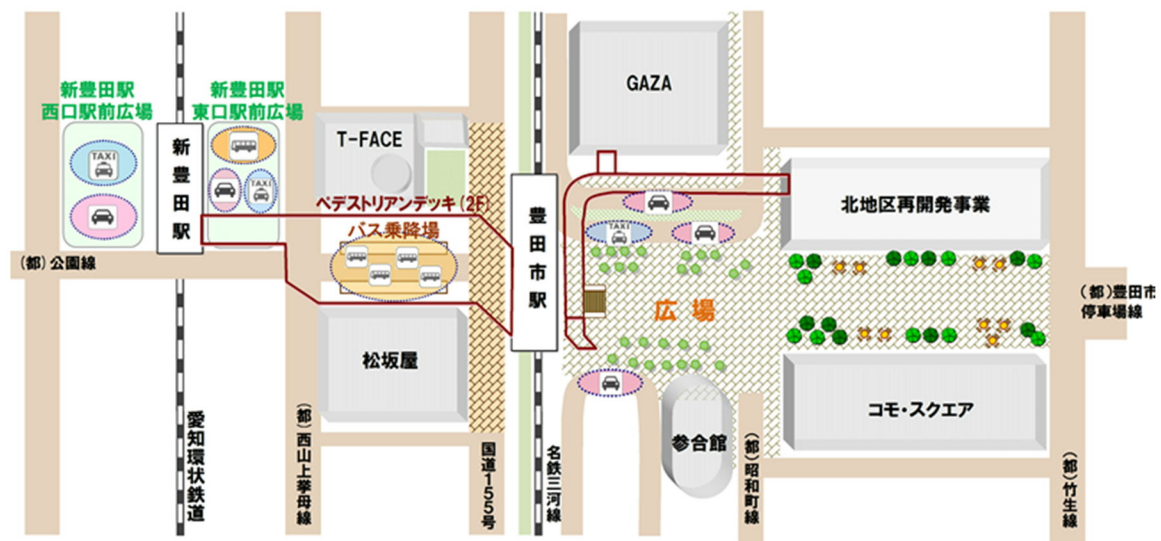


1.5.6 都心環境計画

誰もが来街したくなる魅力的な都心のにぎわい創出に向け、目指すべき将来の姿とその実現に向けた各種施策のほか、都心の再整備の効果を高めるため、都心空間の『活用』と『再整備』の両輪で取組を推進することを目的としている。本計画では、以下の4つの基本方針を掲げている。

1. 来街機会を増やす魅力の創出
2. 滞在時間を延ばす憩い空間の演出
3. 「まち」と「さと」をつなぐアクセスの利便増進と適正化
4. 歩きたくなる快適で安全な回遊環境の形成

公共交通については、空間再整備の施策として、バスターミナル整備（豊田市駅西口バスターミナル集約）やそれに伴うバスルート改編が掲げられている。



1.5.7 第2期豊田市中心市街地活性化基本計画

第2期豊田市中心市街地活性化基本計画（平成25年3月策定）においては、目指す将来像として「緑の環境都市軸（スタジアムアベニュー）の創造」を掲げている。基本コンセプトとして「まちなか・魅

力・再発見」 「未来へ・つなぐ・まちづくり」を提示しており、目標指標として、①平日の歩行者通行量を72,230人(H23)から73,820人(H29)に2.2%増加させること、②休日の歩行者通行量を63,094人(H23)から65,970人(H29)に4.6%増加させること、③居住人口を12,715人(H23)から13,140人(H29)に3.3%増加させること、の3つを掲げている。

この指標を達成するために、以下の4つの重要課題に対応した事業展開として38事業を計画している。

1. 買い物拠点としての魅力向上
2. 時間消費型の都市機能の充実
3. 昼間人口・夜間人口の増加
4. 都市空間の快適さ・演出の向上

また、実施する区域については都心エリア(500ha)のうち、196haを中心市街地と設定し事業を実施するとしている。

公共交通については、アクセス性・回遊性の向上の中に、基幹バス運行やICカード導入などが掲げられている。



1.5.8 とよた観光交流実践計画2014-2017

とよた観光交流実践計画(平成26年3月策定)においては、目指すべき観光の姿として『「とよたならではの」に出会えるまち~多様な観光資源と人の魅力の発信~』を掲げている。平成29年には、観光入り込み客数を年間1,200万人にする目標を設定しており、これを実現するために以下の4つの戦略プロジェクトを掲げている。

1. 強みを伸ばすプロジェクト
2. 魅力を伝えるプロジェクト
3. おもてなしプロジェクト
4. 観光を支えるプロジェクト

「おもてなしプロジェクト」の中で、「観光客目線で観光資源の基盤整備をする」との方針のもと、スムーズな誘導のための整備を行う等、観光客の利便性を高めることを掲げている。このプロジェクトを受け、公共交通については、公共交通体系の整備や乗換・乗り継ぎの改善、ITSによる移動支援、パークアンドライド推進などの取組を行うこととしている。

1.5.9 障がい者ライフサポートプラン2015（豊田市障がい者計画）

豊田市障がい者計画（平成27年3月策定）においては、基本理念を「市民一人ひとりが、障がいのある人もない人も分け隔てなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら地域社会で共生する『ノーマライゼーション社会』の創造」としており、4つの基本方針を掲げている。

- ・自己決定の尊重・意思決定の支援
- ・当事者本位の総合的な支援
- ・障がいの個別性に応じた支援
- ・合理的配慮の普及と障がい者の社会参加の推進

公共交通については、安心して外出ができる環境とするため、歩道の段差解消など地域格差のない歩行空間の整備や、公共交通機関のバリアフリー化を促進するほか、公共交通機関の利用が困難な障がい者に対する移動の支援の在り方についても検討を実施するとしている。

1.6 本計画の位置付け

関連する計画と本計画の関係を図示すると図 1-16 の様になる。

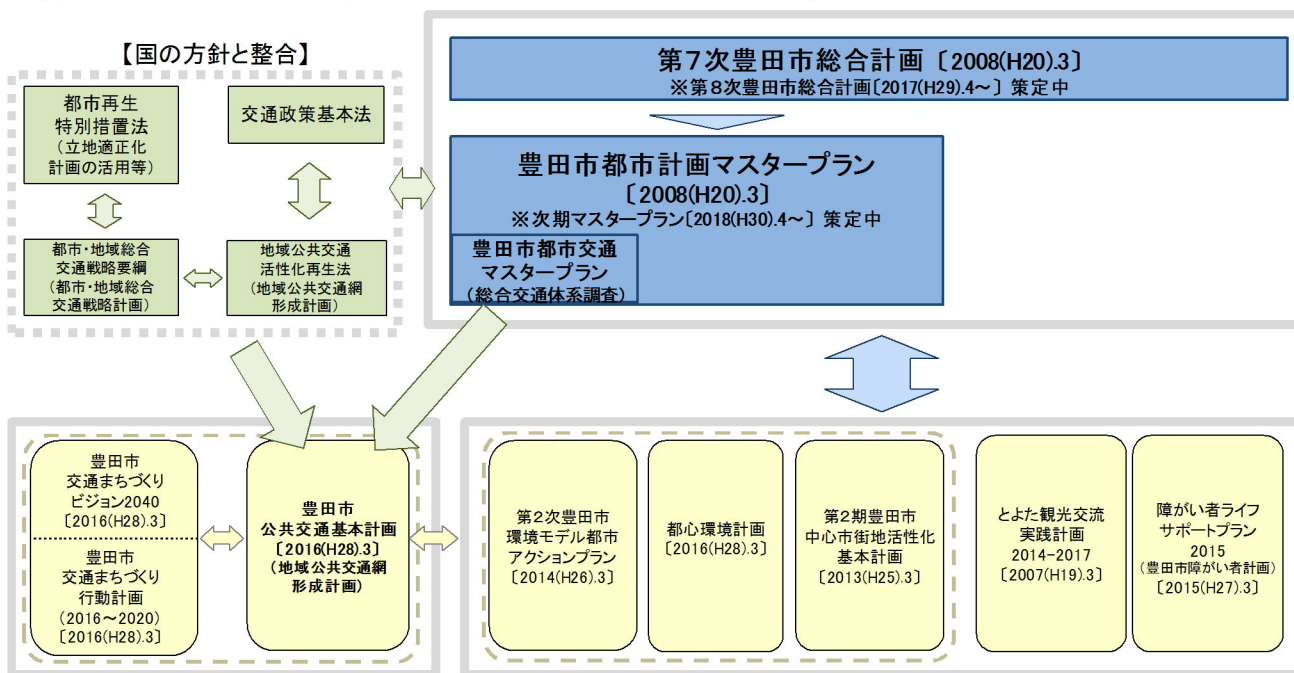


図 1-16 関連計画と本計画の関係

2 本計画のめざす姿

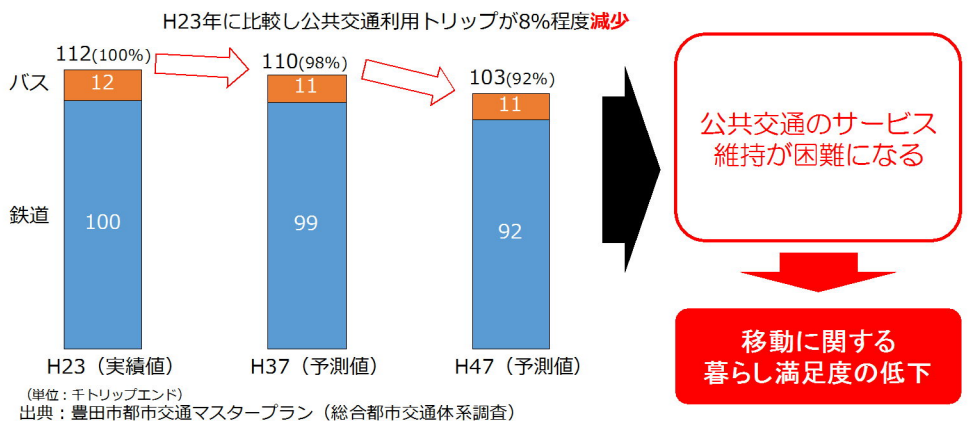
(持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針)

2.1 計画策定の必要性

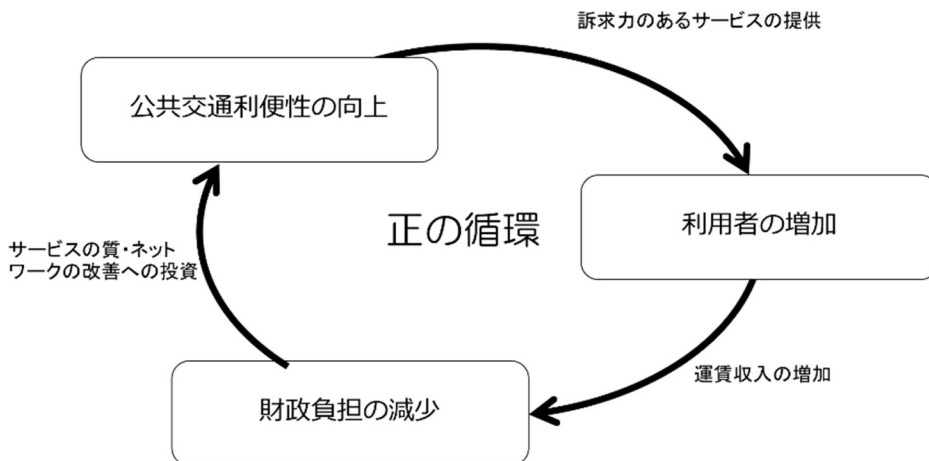
2.1.1 計画策定の背景

- 豊田市では平成 18 年度に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、平成 19 年 11 月のおいでんバスの運行開始や、平成 20 年 3 月の愛知環状鉄道一部複線化による通勤シャトル列車の運行開始など、利便性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組んできた。特にとよたおいでんバスでは、運行開始以来 7 年連続で利用者数が増加するなど、事業の成果が見られるようになってきている。
- 今後の少子高齢化、価値観の多様化、ライフスタイルや社会情勢の変化等に対応するため、公共交通基本計画を見直し、まちづくりとの連携や地域の活性化などを踏まえた利便性の高い公共交通サービスの提供を目指す。

豊田市の公共交通利用の将来予測



今後も公共交通サービスを持続可能なものとするために



正の循環を生み出す必要

2.1.2 地域公共交通網形成計画への位置付け

- 平成 25 年に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」などを基本理念とした「交通政策基本法」が施行されるとともに、翌 26 年に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）」が改正され、持続可能な地域公共交通網の形成のための取組が推奨された。
- このような中、本計画において、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性、住民を含む関係者との連携、多様な交通サービスの活用等、総合的な公共交通ネットワークの構築を目指す方向性は、法改正の趣旨に調和している。そのため、本計画を活性化再生法による「地域公共交通網形成計画」に位置付け、事業推進の枠組みを活用しながらより実効性のある計画推進を図っていく。

2.2 豊田市公共交通基本計画に基づく事業の実施結果と課題

2.2.1 旧計画の目的・基本方針・目標値

目的：市全体で公共交通改善施策に取り組み、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する

基本方針：「社会資本としてみんなが共働で支える」「継続的な PDCA サイクルによって、みんなで創り、育てる」

目標値：平成 22 年にバス利用者を 1.5 倍、平成 37 年に公共交通利用者を 2 倍まで増加（平成 13 年を基準）

2.2.2 目的の達成状況

旧計画の目的である公共交通ネットワークの基本骨格は概ね整った。

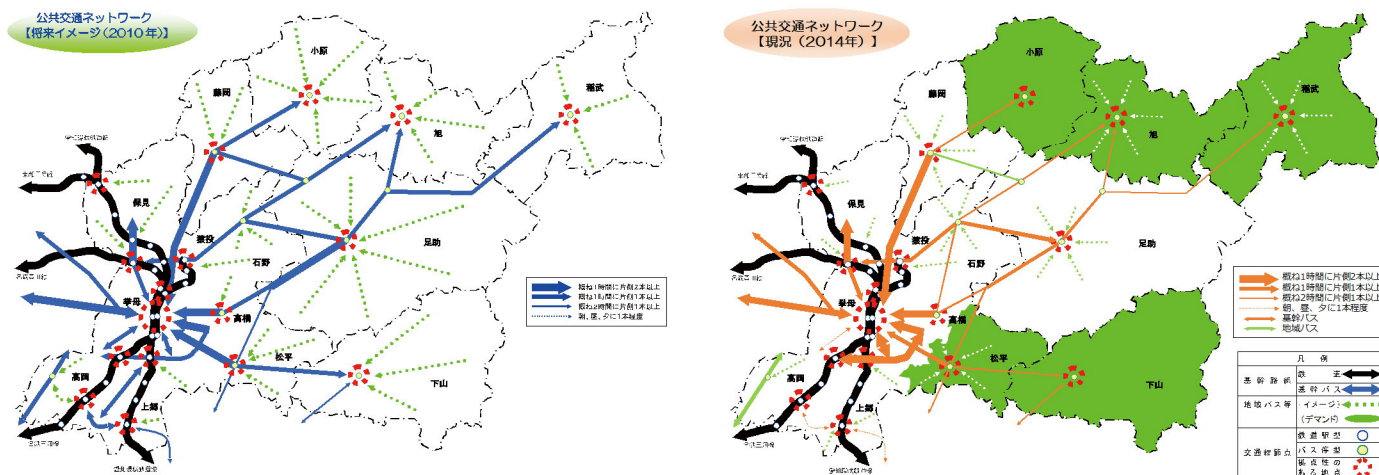


図 2-1 公共交通ネットワークの構築状況

2.2.3 目標値の達成状況

旧計画では、平成 22 年にバス利用者数を基準年の 1.5 倍に増加させるとあるが、達成できていない。また、平成 37 年度に公共交通利用者数を 2 倍に増加としているが、平成 26 年現在 74,985 人/日であり、目標の 53.3%程度の達成率である。

表 2-1 目標値の達成状況

	年度	目標値	実績値	達成率
バス利用者数	H22	14,250 人/日 (9,500×1.5)	9,619 人/日	67.5%
公共交通利用者数	H37	140,600 人/日 (70,300×2)	74,985 人/日 (H26 実績)	53.3%

2.2.4 旧計画の反省点

(1) 「社会資本としてみんなが共働で支える」

交通事業者の参加 : 鉄道に関する施策、バスロケの導入、IC カードの導入 (一部路線)

市民の参加 : 地域バスの運営

→市が主体となる事業がほとんどであり、「みんなが共働で支える」という基本方針が必ずしも実践されず

(2) 「継続的な PDCA サイクルによって、みんなで創り、育てる」

・基幹バス・地域バスについては3年サイクルのバス路線評価を実施

→PDCA サイクルを実践。ただし、**Check→Action** の期間が短いなどの改善の余地あり

・その他の事業については PDCA が行われず

→事業の進捗状況について常時把握し、目標値の達成に近づける **PDCA** サイクルの構築が必要

2.2.5 個別施策の達成状況

旧計画において実施するとされた個別施策はおおむね実施されている（表 2-2）。

表 2-2 個別施策の実施状況

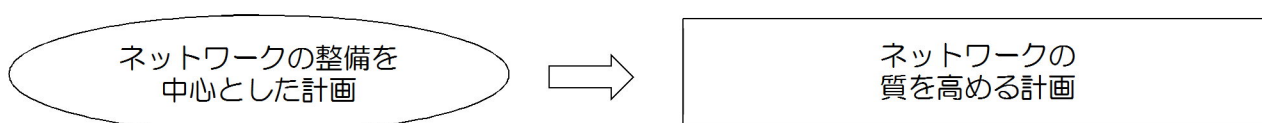
施策		計画	現状	評価
公共交通ネットワークの形成		43路線（豊田市に関わるもののみ）の鉄道・バスの運行	41路線を何らかの形で運行	達成できている
鉄道に関する施策		鉄道9路線の高架化・複線化・延伸等	2事業完了、2事業実施中、5事業未実施	達成できていない
基幹バスに関する施策	ネットワークの形成	ネットワークを形成する各路線を運行最低サービス水準として12往復/日等を設定	ネットワークは形成最低サービス水準と合致しない路線はバス評価による改編の結果	達成できている
	乗り継ぎ時刻の連携	交通結節点における乗り継ぎ時刻の連携	指標はないが、ダイヤ改正において乗り継ぎを考慮	達成できている
	人の動きに応じた運行本数を展開	地区間流動量から設定した想定運行本数を設定	当初の想定運行本数と合致しない路線はバス評価による改編の結果	達成できている
	利用しやすい料金体系	100円単位で全市的に統一された距離制運賃体系	おいでんバス全線に導入済み。ただし民営路線バスとの不整合あり	達成できているが改善の余地あり
地域バス等に関する施策	地域主体による展開	地域の協議会により運行内容等を検討	15地域・路線において運行	達成できている
	結節点につなぐ	基幹公共交通ネットワークの交通結節点への接続を基本	基幹バスや鉄道と競合しないように路線設定。ただし地域から一部見直しの要望あり	達成できているが改善の余地あり
交通結節点に関する施策		19地点の候補地において、利便性・円滑性・快適性を満たす要素を整備 17地点の候補地において、利便性・円滑性・快適性・拠点性を満たす要素を整備	多くの候補地において施設整備が進展しているが、要素を満たせていない候補地も多い	達成できているが改善の余地あり
利用促進に関する施策	公共交通の路線・運行	基幹公共交通ネットワークと交通結節点の整備により高い公共交通サービスを提供	多くの候補地において施設整備が進展しているが、要素を満たせていない候補地も多い	達成できている
	公共交通の走行環境	日常的に大きな遅れが生じている基幹バス路線（区間）について、改善を図るための公共交通優先施策を検討	一部路線についてPTPS導入、道路改良が完了または計画中	一部達成できている
	公共交通に係る情報提供	バスロケの導入、公共交通案内情報システム等の導入	おいでんバス及び名鉄バスにバスロケ導入済み。公共交通案内情報システムは5箇所に導入済み	達成できている
	公共交通に係る施設機能	パーク＆ライド駐車場整備、バス停への上屋・ベンチの整備、バスバイの改善、車両のバリアフリー化	駅・支所へのパーク＆ライド駐車場整備。上屋・ベンチについては一部整備。車両は原則としてバリアフリー化。	おおむね達成できている
	公共交通に係る料金制度	ICカード導入。乗り継ぎ券等の発行	H28年度おいでんバスにICカード導入予定	達成の見込み
	市民の公共交通に対する意識	啓発活動の実施、公共交通マップの作成、バス車両・バス停デザインの工夫	エコポイントとの連携、公共交通マップの作成・配布、おいでんバスに専用デザイン車両・バス停の導入	達成できている

2.2.6 旧計画の総括

- 公共交通ネットワークの基本骨格の形成をはじめ、評価システムを構築し経営的運営の基礎を確立してきたが、詳細部分については達成できていない点もある
- 公共交通ネットワーク形成以外の利用促進策・利便性向上策は計画に明確化されておらず、強化が必要
- みんなが共働で支えるという基本方針を踏まえた行動に、地域差が生じている
- 継続的な PDCA サイクルはバス路線評価にとどまり、計画全体の PDCA サイクルが不十分
- 目標値が達成できておらず、今後の達成も困難と見込まれる

新計画においてはこれらの課題に対応する必要

2.3 改定の方向性



2.4 めざすべき姿

様々な暮らし方を質の高い多様な移動で支えるまちの実現

趣旨：自動車のみの移動に依存するのではなく、居住地域や世代、ライフスタイル等の異なる様々な市民の暮らし方を支える数多くの使いやすい移動手段を備えた交通環境を整え、暮らし満足度が高いまちを実現する。

3 計画の区域

計画区域は愛知県豊田市全域

4 計画の期間

平成 28 年度から平成 37 年度の 10 年間

- 中間年次である平成 32 年度には中間評価を実施し、必要に応じて計画内容を見直す。