

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）

5.1 計画の目標

- 本計画で示す各施策を推進することにより、これまでに構築してきた公共交通ネットワークの質を高めて、利用者数を増加させ、そこで得られた収入をさらなるサービス向上に充てることにより、利用者を増やす好循環を生み出して、持続可能な公共交通を確立する。

計画の目標値

| | 基準年(H26) | 目標年(H37) | 増加率（基準年比） |
|----------|------------|------------|-----------|
| 公共交通利用者数 | 74,985 人/日 | 92,000 人/日 | 約 23% |
| バス利用者数 | 13,281 人/日 | 17,000 人/日 | 約 28% |

※公共交通利用者数は、鉄道とバスの利用者数の合計

鉄道利用者数＝市内の鉄道駅利用者数÷2

※鉄道利用者数（名鉄、愛環、リニモ） 61,704 人／日【H26】

5.2 計画の基本方針と評価指標

市は、公共交通を社会資本の一部と捉え、積極的かつ適切に関与し、地域や交通事業者と共働で支えることとする。社会資本として、各地区の基幹となるネットワークの維持・改善を図るとともに、地域の事情に即した多様な移動環境の創造を推進する。

5.2.1 計画の基本方針

本計画の基本方針として以下の3つを設定する。

| 基本方針 | 内容 |
|---------------------------------|---|
| 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 | 公共交通の乗降施設、車両、運行方法、路線経路などを改善し、より多くの人にとって快適で利用しやすい公共交通ネットワークをつくる。 |
| 基本方針Ⅱ 持続可能な公共交通サービスの確立 | 公共交通の利用促進、利便性向上、運営等を市民や企業との共働により進めることで、持続可能な公共交通サービスを確立する。 |
| 基本方針Ⅲ 先進的で多様な移動環境の創造 | 基幹バス・地域バスへの次世代車両の導入や多様な運行形態の導入、タクシーや小型モビリティのシェアリングなど新たな交通システムの導入を図ることにより、目的や生活環境に適した移動を選択できる先進的で多様な移動環境を創出する。 |

5.2.3 各基本方針の評価指標

各基本方針に基づく施策の進捗状況を評価するための指標として、以下の4つを設定する。

| 基本方針 | 評価指標及び算出方法 | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|---------|------------|--|----|------------|---------|-----|------------|--|
| 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 | <p>評価指標：日常生活で公共交通ネットワークを利用できる人の割合 (外出目的別)</p> <p>(算出方法) 市民へのアンケート調査</p> <p>(内 容) 通勤、通学、通院、買い物について ⇒ 電車やバスのみを使って目的を果たせるか</p> <p>(指 標) 計画最終年までにそれぞれの割合が30%増加することを目指して施策を展開</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="padding-left: 40px;">通勤・通学</td> <td style="padding-left: 20px;">43.1% (現状)</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">通院</td> <td style="padding-left: 20px;">60.8% (現状)</td> <td style="padding-left: 20px;">⇒ 30%増加</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">買い物</td> <td style="padding-left: 20px;">45.5% (現状)</td> <td></td> </tr> </table> <p>参考：指標値はEモニター及び市内3,000人を抽出し調査 主な増加要因 居住誘導施策、ネットワークの改善、公共交通の人口カバー率の拡大</p> | 通勤・通学 | 43.1% (現状) | | 通院 | 60.8% (現状) | ⇒ 30%増加 | 買い物 | 45.5% (現状) | |
| 通勤・通学 | 43.1% (現状) | | | | | | | | | |
| 通院 | 60.8% (現状) | ⇒ 30%増加 | | | | | | | | |
| 買い物 | 45.5% (現状) | | | | | | | | | |
| 基本方針Ⅱ 持続可能な公共交通サービスの確立 | <p>評価指標： i おいでんバス及び地域バス運営の収支率 ii おいでんバス及び地域バス運営の市民一人あたりの負担額</p> <p>(算出方法) 【収支率】 おいでんバス及び地域バスの年間の運行経費に対する収入の割合を算出</p> <p>【市民一人あたりの負担額】 おいでんバス及び地域バスの年間の市負担金額(運行経費-収入)を算出時点の全人口で割り返し算出</p> <p>(指 標) 収支率：40%以上 市民一人あたりの負担額：2,300円/年以下</p> <p>参考：H26 収支率48.9% 市民一人あたりの負担額1,447円/年 <u>指標の収支率40%以上、市民一人あたりの負担額2,300円/年以下は、平成27年度時点で2年後の人件費や車両維持費をはじめとする運行経費の増加を想定したうえで、現行サービスを維持することを前提に算出した目安である。</u></p> | | | | | | | | | |

基本方針Ⅲ
先進的で多様な移動
環境の創造

評価指標：日常生活で利用可能な公共交通手段の種類【バス、電車、
シェアリング、(タクシー)】

(算出方法) 市民へのアンケート調査

(内 容) 日常生活や余暇等での外出について、自宅から最初に利用できる
公共交通手段の種類がいくつあるか

(指 標) 公共交通手段の種類

0.814 ポイント (現状) ⇒ 1.000 ポイント

(下表網掛けの合計値)

参考：指標値は E モニター及び市内 3,000 人を抽出し調査

H27 年アンケート調査結果

| 区分 | 乗客として利用の移動 | | 区分 | 自らの運転を伴う移動 | |
|---------------------|----------------|-------|---------------------|--------------------------|-------|
| 公共交通 | 電車 | 0.288 | 公共交通以 外 | 自家用車 | 0.817 |
| | バス | 0.500 | | 原付・バイク | 0.082 |
| | タクシー (参考) | 0.303 | | 自転車 | 0.312 |
| 公共交通を 補完する交 通 | ボランティア輸送 | — | 公共交通を 補完する交 通 | 新交通システム (シェアリング 等) | 0.026 |
| | タクシーの新たな活 用 | — | | | |

利用できる交通手段

※網掛けの合計値を指標とする

- 1 電車
- 2 バス
- 3 自転車
- 4 自家用車
- 5 原付・バイク
- 6 タクシー
- 7 カーシェアリング
- 8 その他

6 鉄道・基幹バス・地域バス等の位置付け

6.1 鉄道の位置付け

| | |
|---------------------|--|
| 位置付け | 市内外の主要拠点を連絡し、都市形成の骨格となる基幹的公共交通 |
| 役割 | 公共交通ネットワークの骨格として広域交通の役割を担う。 |
| 必要とされる姿 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市・生活機能が集約された拠点を結ぶ大量輸送交通 ・広域交通としての速達性、安全性 ・自動車交通と同等以上の利便性・経済性 |
| 必要とされる姿を実現するための主な方策 | <p>【施設整備・改良】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名鉄三河線高架化・複線化及び優等列車（特急・急行など）の運行、愛知環状鉄道の複線化 ・交通系共通 IC カードの導入（愛知環状鉄道）とサービス向上に向けた活用 ・鉄道施設の耐震化及びバリアフリー化 ・駅舎の改良及び駅前広場の整備 ・鉄道駅周辺の区画整理などのまちづくりとの連携 <p>【利用促進策の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・パーク＆ライド駐車場の整備 ・市民や民間企業との共働による利用促進策の展開 |

※将来に見込まれる広域的移動の増加、国際化の進展、観光振興など、まちづくりにおける中核的な役割を果たす交通機関として活用を図っていく。

6.2 基幹バスの位置付け

| | |
|---------------------|--|
| 位置付け | 鉄道を補完し、市内外の主要拠点を連絡する基幹的公共交通 (おいでんバス及び民間バス) |
| 役割 | 鉄道が存在しない地域において広域交通としての役割を担う。 |
| 必要とされる姿 | <ul style="list-style-type: none"> ・安全性・定時性・速達性の確保により、市民に信頼され重要な交通手段として認められている。 ・通勤・通学流動に対応できる運行時間帯・運行本数である。 ・最寄りの鉄道駅に結節することで、相互の乗り継ぎが可能である。 ・移動目的により、自動車交通からの転換が図られている。 ・市民の外出機会の向上に資する運行がなされ、地域の活性化に寄与している。 ・観光、ビジネス等の市外来訪者の移動手段として機能している。 |
| 必要とされる姿を実現するための主な方策 | <p>【施設整備、運行改良】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス走行環境改善、車両の数量や大きさ等の適切化、適切な車両更新 ・利用状況やニーズに合わせた運行見直し ・結節点整備、待合空間整備、バスベイの改良 ・乗継ダイヤ改善 |

| | |
|-------|--|
| | <p>【利用促進策の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントの推進 ・バスを活用した外出支援（イベント実施や施設との連携等） ・観光周遊ルートの開発、各種割引の導入 等 |
| 経路設定等 | <p>【走行経路および起終点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口分布や施設配置など、需要予測と利便性を勘案したうえで、安全性・定時性・速達性の確保を優先した経路を原則とする。 ・起点及び終点は、地区の核となる施設（支所・店舗・病院等）とし、地域バス等との連絡を図る。 <p>【バス停の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・経路上に存在する公共公益施設（公共施設、集客施設）および交通結節点にバス停を設置するほか、多くの市民がバスサービスを利用できるようにするため、一定間隔でバス停を設ける。ただし、人口希薄地域はこの限りでない。 ・バス停の設置間隔は、市街地 300～500m 程度、郊外部 500m 程度を基本とする。 <p>【サービスレベル】</p> <p>「バス運行のサービスレベル」、及び「運賃制度」にて詳述</p> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・初めて利用する方にもわかりやすく使いやすいサービスの提供 |

6.3 地域バスの位置付け

| | |
|---------------------|---|
| 位置付け | 基幹的公共交通を補完する地域（コミュニティ）内の運行と、交通結節点に連絡する公共交通 |
| 役割 | 地域が中心となって運営することで地域特性や需要に応じた交通サービスを提供し、地域の活性化に寄与する。 |
| 必要とされる姿 | <ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通の末端交通としてのネットワーク機能を担う（交通結節点で鉄道・基幹バスに接続）。 ・地区全域での生活交通が確保されている（地区の核となる施設にアクセス）。 ・地域住民が中心となった運営がなされている（運営協議会による運営）。 ・地域住民の外出機会の向上に資する運行がなされ、地域活性化の一翼を担っている。 ・安全安心な通学手段としての役割を担い、過疎地域等でのコミュニティの維持に寄与している。 |
| 必要とされる姿を実現するための主な方策 | <p>【施設整備、運行改良】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の適切な更新 ・地域の実情に合った運行サービスへの改編 ・結節点整備 ・乗継ダイヤ改善 <p>【利用促進策の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスを活用した外出支援（イベント実施や施設との連携等） ・地域の実情に応じた利用促進策の実施 等 |
| 経路設定等 | <p>【運行の形態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区の状況や需要予測から運行経費と収支率などを考慮して、定時定路線・デマンド方式、毎日運行・曜日限定運行を最適に組み合わせた運行形態とする。 |

| | |
|--|---|
| | <p>【路線の設定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区の核となる施設（支所・集客施設・道の駅等）を中心とした路線設定とし、地区の核もしくは交通結節点で基幹公共交通と接続する。 ・路線設定は運営協議会が中心となって検討し、基幹公共交通と競合する経路とすることは可能な限り避ける。ただし、経路が重なっていても運行時間帯が違うなど補完関係にある場合はこの限りでない。 ・鉄道・基幹バス等が利用可能なエリアにおいては、原則として地区間を越える運行を認めない。ただし、最も近い駅や隣接する地区の核となる施設、主要交通結節点へのアクセスが、鉄道・基幹バス路線と重複することなく、かつ、移動需要があり、やむを得ず地区を越えなければならない場合はこの限りではない。 <p>【サービスレベル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「バス運行のサービスレベル」、及び「運賃制度」にて詳述 |
|--|---|

6.4 その他の交通手段の位置づけ

| | |
|---------------------|---|
| 位置付け | 公共交通ネットワークを補完する交通手段 |
| 役割 | 公共交通によるサービスを時間的・空間的に補完することで、市民の移動利便性を高める。 |
| 必要とされる姿 | <ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通の端末交通手段としての機能を担う。 ・鉄道、バスでは時間的・空間的に担えない移動需要に対応する。 |
| 必要とされる姿を実現するための主な方策 | <p>【ボランティア輸送】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者の存在しない中山間地域で住民を対象に行う交通空白地有償運送などの実施 <p>【シェアリングシステム】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗用車や小型EVをステーションに常駐させ、気軽に利用できるカーシェアリングなどの実施 <p>【タクシーの活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相乗りタクシーやタクシーチケット方式など <p>【福祉有償運送】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障がい者や要介護者などを対象に乗降介助と一体となった移送を行う有償運送の実施 |

7 バス運行のサービスレベルの基準

7.1 基幹バスのサービスレベル基準

- 基幹バスを運行している地区間については、旧計画において設定した基幹バスのサービス水準を達成している地区間がほとんどであるが、最低水準としての達成であり、快適で利用しやすいサービス水準にあるかどうかは必ずしも言えない。
- 基幹バスの運行区間は、都市部から中山間地域にまたがっており、旧計画のように一律の運行基準を設けると、需要に十分応えられない運行となる可能性がある。
- サービスレベルの設定は、流動量に応じるべきものであることから、路線単位でなく、区間単位で設定する。

→以上を踏まえ、新たな基幹バスのサービスレベル基準を設定する。

7.1.1 新たな基幹バスのサービスレベル基準

おいでんバス及び名鉄バスのサービスレベル基準を下表のとおり設定する。これは運行する地区の特性に応じて将来の基幹バスの最低限必要とすべき姿を示したものである。

| 区分 | 基準とするサービスレベル | | |
|----------------------------------|---|--|--|
| | 朝・夕(7-8時台、17-19時台) | 昼間(9-16時台) 早朝(5-6時台)、夜間(20-22時台) | 運行時間帯 |
| ①高度サービス 都市機能及び産業施設が集積する区間 | <u>1時間に3本以上の運行</u> 【理由】 通勤・通学需要に対応する。 | <u>1時間に2本以上の運行</u> 【理由】 産業、商業施設の集積地や大規模公共施設が立地するなど市の基軸となる路線については、鉄軌道に準じるサービスを提供する。 | <u>6~22時台</u> 【理由】 第5回PT調査の結果から、6~22時台の流動量は、市内総流動量の96.8%を占めており、運行時間帯として設定することが妥当と考えられるため。ただし、5時台の通勤流動割合は6.8%と比較的多いため、上りバス(豊田市方面行き)については需要に応じて5時台からの運行も実施 |
| ②基本サービス 豊田市駅をはじめとする主要結節点を結ぶ区間 | <u>1時間に1本以上の運行</u> 【理由】 現行の基準を未達成であり、今後も継続してサービスアップを図る。 | <u>1時間に1本以上の運行</u> 【理由】 旧計画で定めた基準(2時間に1本以上)を現状で100%達成しており、今後のサービスアップの観点から上方修正する。 | |
| ③都市近郊・中山間サービス 主に中山間地域を運行する区間 | <u>1時間に1本以上の運行</u> 【理由】 中山間地の定住環境の維持のため、特に通学利用に対応する。 | <u>2時間に1本以上の運行</u> 【理由】 中山間部においては昼間時の需要が多く見込めない一方、観光利用促進等の施策と連携した本数確保やダイヤ設定が必要になるため。 | |

※上記サービスレベル基準を原則としつつ、バスの路線評価等を通じた改編等により実情に応じた運行とする。

表 7-1 各運行区間のサービスレベル

| 地区間 | 区間（停留所） | 区分 | 路線 |
|-------|----------------|----------|----------------------------|
| 稲武⇔足助 | 稲武⇔足助病院 | 都市近郊・中山間 | おいでんバス稲武・足助線 |
| 旭⇔足助 | 小渡⇔足助病院 | 都市近郊・中山間 | おいでんバス旭・足助線 |
| 小原⇔藤岡 | 小原大草⇔飯野 | 都市近郊・中山間 | おいでんバス小原・豊田線 |
| 足助⇔松平 | 足助⇔松平橋 | 都市近郊・中山間 | 名鉄バス岡崎・足助線 |
| 足助⇔石野 | 足助病院⇔広瀬 | 基本 | おいでんバスさなげ・足助線 |
| 足助⇔高橋 | 足助⇔高橋町 | 都市近郊・中山間 | 名鉄バス矢並線 |
| 石野⇔猿投 | 広瀬⇔猿投駅 | 基本 | おいでんバスさなげ・足助線 |
| 猿投⇔保見 | 猿投駅⇔浄水駅 | 基本 | おいでんバスさなげ・足助線 |
| 旭⇔石野 | 小渡⇔広瀬 | 都市近郊・中山間 | おいでんバス旭・豊田線 |
| 下山⇔松平 | 大沼⇔松平橋 | 都市近郊・中山間 | おいでんバス下山・豊田線 |
| 松平⇔高橋 | 松平橋⇔神池町 | 基本 | おいでんバス下山・豊田線、名鉄バス九久平線 |
| 藤岡⇔猿投 | 飯野⇔四郷 | 基本 | おいでんバス小原・豊田線、藤岡・豊田線（西中山経由） |
| | 飯野⇔加納 | 基本 | おいでんバス藤岡・豊田線（加納経由） |
| 挙母⇔猿投 | 四郷⇔豊田市駅 | 基本 | おいでんバス小原・豊田線、藤岡・豊田線（西中山経由） |
| | 加納⇔豊田市駅 | 基本 | おいでんバス藤岡・豊田線（加納経由） |
| 挙母⇔保見 | 保見駅前⇔豊田市駅 | 基本 | おいでんバス保見・豊田線 |
| | 上豊田駅南⇔豊田市駅 | 基本 | おいでんバス藤岡・豊田線（加納経由） |
| 挙母⇔高橋 | 広川町7丁目⇔豊田市駅 | 高度 | おいでんバス旭・豊田線、豊田東環状線、豊田・渋谷線 |
| | 高橋町⇔豊田市駅 | 高度 | 名鉄バス東山住宅線、矢並線 |
| | 神池町⇔豊田市駅 | 基本 | おいでんバス下山・豊田線、名鉄バス九久平線 |
| | 神池台⇔豊田市駅 | 基本 | 名鉄バス豊田東市内線（古瀬間町経由） |
| 挙母地区内 | 土橋駅⇔豊田市駅 | 高度 | 豊田東環状線（土橋トヨタ記念病院線） |
| | 豊田市駅⇔豊田市福祉センター | 高度 | 中心市街地玄関口バス |

※具体的な区間は結節点整備等の結果、変更の可能性あり

7.1.2 サービスレベル基準見直しの根拠

(1) 旧計画のサービスレベル基準と現況

旧計画のサービスレベル基準

朝・夕：1時間あたり1本以上を確保
 昼間：2時間あたり1本以上を確保
 最低限の運行本数 12往復/日
 運行時間帯：6～22時台

- 旧計画のサービスレベル基準は「基幹バス社会実験の結果」「市民が求めるバスのサービス水準」などから導出。運行時間帯は第4回パーソントリップ調査結果等から導出。
- 旧計画において運行するとされている地区間について、運行便数の状況をまとめた結果、市内地区間については、計画で示した基準を上回る運行となっているものがほとんどである。
- 計画を下回る地区間については、利用状況に合わせた改編の結果である。

(2) 課題と見直しの方向性

① 運行時間帯について

- 旧計画において朝夕、昼間の時間帯が不明確

→第5回中京都市圏パーソントリップ調査の結果によると、市内のトリップの96.8%が6～22時台であることから、6～22時台とする（旧計画から変更しない）

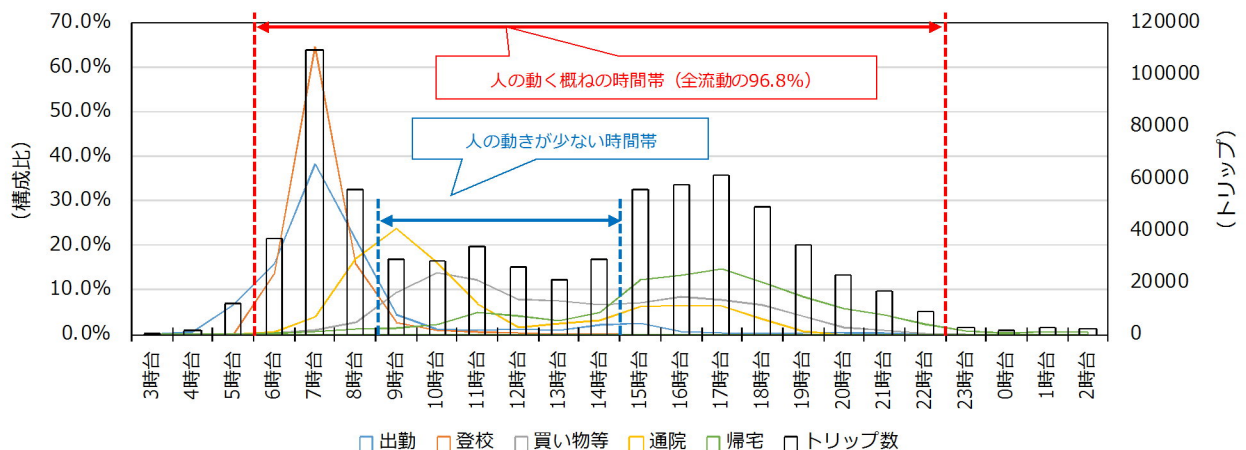


図 7-1 時間帯別トリップ状況

② 運行本数について

- 基幹バスのうち、4割強の路線で昼間時の運行本数が基準の倍以上
 - 中山間部の路線と都市部の路線が混在しており、画一的なサービスレベルの基準の適用が困難
- サービスレベルの基準の見直しと、運行地区によってサービスレベルに差異を設ける必要

表 7-2 現状の各地区間の基幹バス運行状況（市内地区間のみ）

| 地区間 | 区間（停留所） | 路線 | 運行時間帯 | 朝・夕便数 （1時間あたり） | 昼間・早朝・夜間便数 （1時間あたり） | 運行便数 （1日あたり） |
|------------|-------------|----------------------------|-------|-------------------|------------------------|-----------------|
| 旧計画における基準値 | | | 6～22 | 1.0 | 0.5 | 12 |
| 稲武⇔足助 | 稲武⇔足助病院 | おいでんバス稲武・足助線 | 5～21 | 0.8 | 0.6 | 11 |
| 旭⇔足助 | 小渡⇔足助病院 | おいでんバス旭・足助線 | 6～19 | 0.8 | 0.4 | 8 |
| 小原⇔藤岡 | 小原大草⇔飯野 | おいでんバス小原・豊田線 | 6～22 | 1.0 | 0.7 | 13 |
| 足助⇔松平 | 足助⇔松平橋 | 名鉄バス岡崎・足助線 | 5～19 | 0.8 | 0.6 | 10 |
| 足助⇔石野 | 足助病院⇔広瀬 | おいでんバスさなげ・足助線 | 6～22 | 1.4 | 1.1 | 20 |
| 足助⇔高橋 | 足助⇔高橋町 | 名鉄バス矢並線 | 6～21 | 1.2 | 0.6 | 12 |
| 石野⇔猿投 | 広瀬⇔猿投駅 | おいでんバスさなげ・足助線 | 5～21 | 1.8 | 1.2 | 22 |
| 猿投⇔保見 | 猿投駅⇔浄水駅 | おいでんバスさなげ・足助線 | 6～21 | 1.8 | 1.2 | 22 |
| 旭⇔石野 | 小渡⇔広瀬 | おいでんバス旭・豊田線 | 6～22 | 0.8 | 0.7 | 12 |
| 下山⇔松平 | 大沼⇔松平橋 | おいでんバス下山・豊田線 | 6～21 | 1.0 | 0.7 | 13 |
| 松平⇔高橋 | 松平橋⇔神池町 | おいでんバス下山・豊田線、名鉄バス九久平線 | 6～21 | 2.0 | 1.1 | 23 |
| 藤岡⇔猿投 | 飯野⇔四郷 | おいでんバス小原・豊田線、藤岡・豊田線（西中山経由） | 6～21 | 1.8 | 1.0 | 21 |
| | 飯野⇔加納 | おいでんバス藤岡・豊田線（加納経由） | 6～22 | 0.8 | 0.7 | 12 |
| 挙母⇔猿投 | 四郷⇔豊田市駅 | おいでんバス小原・豊田線、藤岡・豊田線（西中山経由） | 6～21 | 1.8 | 1.1 | 21 |
| | 加納⇔豊田市駅 | おいでんバス藤岡・豊田線（加納経由） | 6～21 | 0.8 | 0.7 | 12 |
| 挙母⇔保見 | 保見駅前⇔豊田市駅 | おいでんバス保見・豊田線 | 6～22 | 0.8 | 0.8 | 13 |
| | 上豊田駅南⇔豊田市駅 | おいでんバス藤岡・豊田線（加納経由） | 6～21 | 1.0 | 0.7 | 12 |
| 挙母⇔高橋 | 広川町7丁目⇔豊田市駅 | おいでんバス旭・豊田線、豊田東線状線、豊田・渋谷線 | 6～22 | 6.2 | 4.3 | 82 |
| | 高橋町⇔豊田市駅 | 名鉄バス東山住宅線、矢並線 | 6～22 | 3.4 | 2.2 | 43 |
| | 神池町⇔豊田市駅 | おいでんバス下山・豊田線、名鉄バス九久平線 | 6～21 | 2.2 | 1.0 | 23 |
| | 神池台⇔豊田市駅 | 名鉄バス豊田東市内線（古瀬間町経由） | 7～20 | 0.8 | 0.7 | 12 |

網掛けは旧計画の基準を満たす

※運行便数は 上下合計÷2（端数切り上げ）

※早朝：5-6 時台、朝：7-8 時台、昼間：9-16 時台、夕：17-19 時台、夜間 20-22 時台

※区間の端の停留所の発車時刻を基準にして集計

※運行時間帯は上下併せて最も早い便の始発時刻からもっとも遅い便の始発時刻まで（区間の端の停留所の発車時刻）

③ その他

- 基幹バスでは基本的に路線単位で運行便数を設定しているが、旧計画においても、区間単位で運行便数を設定することとなっている

→需要に応じた運行便数とするため、路線単位ではなく、区間単位でサービスレベルを設定する

7.2 地域バスのサービスレベル基準

- 地域バスの具体的なサービスレベルについては、以下の基準とする。
- 地域バスの運行形態は運営協議会が主体となり決めるが、想定される運行形態として①定時定路線かデマンド方式か、②毎日運行か曜日限定運行か、の2軸の組み合わせが考えられるため、それぞれのメリット・デメリットを表 7-3 にまとめる。

表 7-3 地域バス運行形態のメリット・デメリット

| | | 定時定路線 | デマンド方式 |
|----------------|---------------|------------------------------------|---|
| 毎日 運行 | メリ ット | 通勤や通学利用が存在するなど、曜日を問わず需要が多い場合 | 利用者が少なく、利用者のバス停までのアクセスを軽減する場合 |
| | デメ リッ ト | 毎日運行しており、利用者に分かりやすく利便性が高い | バス停までのアクセスの負担を軽減できる |
| 曜日 限定 運行 | メリ ット | 利用者の有無にかかわらず運行するため、経費が多くかかる | 上記に加え、広いエリアを限られた車両でカバーするなど毎日運行とすることが困難な場合 |
| | デメ リッ ト | 通院や買い物利用がほとんどであり病院の診療日に併せた運行が可能な場合 | 利用者の多く見込まれる日に限定した運行であり、運行経費を抑えることができる |
| | | 利便性が低くなるため、限定された利用者のみとなりがちである | エリアを区切るなどして利用者の利便性の高いデマンド方式を経費を抑えつつ、広いエリアに提供できる |
| | | | 予約が必要なため、限定された利用者のみとなりがちである |

① 通勤・通学利用を前提とする場合

| | |
|---------|---|
| 運行形態 | 原則として 定時定路線型の平日毎日運行 |
| サービスレベル | 原則として、基幹バスの「区分②基本サービス」を参考としながら地域の実情に合わせて設定する。 |

② 通学利用のみを前提とする場合

| | |
|---------|---------------------|
| 運行形態 | 原則として 定時定路線型の平日毎日運行 |
| サービスレベル | 登校、下校時間帯で各1本以上運行する。 |

③ 通勤・通学利用を前提としない場合

| | |
|---------|--|
| 運行形態 | 曜日限定運行、デマンド方式など、想定される利用者層に応じて設定 |
| サービスレベル | <ul style="list-style-type: none"> ・曜日限定運行における定時定路線型の場合は、原則として基幹バスの「区分③都市近郊・中山間サービス」を参考に設定する。 ・デマンド方式の場合は、各地域のバス運営協議会での検討により、サービスレベルを決定する。 |

地域バスの運行は、地域の実情により必要なサービスレベルが異なることから、各地域のバス運営協議会での検討を通じ、上記を目安とした適切なサービスを設定する。

8 運賃制度

8.1 基幹バス運賃制度の基本方針

1. わかりやすい運賃（100円単位の運賃体系を維持）
2. 利用しやすい制度

- 距離制と100円刻みのわかりやすい運賃体系（一部民間路線との競合区間で例外あり）が市民に浸透していることを踏まえ、運賃体系は「わかりやすい」ことを基本とする。その上で、利用促進を図る観点から「利用しやすい」運賃制度を創設することで、市民がより利便性を感じる運賃体系を実現する。
- 原則として現行の運賃体系を維持していくが、今後の社会情勢や財政状況等の変化に対応し、適切な時期に運賃の見直しを行う。

8.1.1 わかりやすい運賃とするために

- 旧計画において設定した、100円単位の運賃体系を継続する（図8-1）。

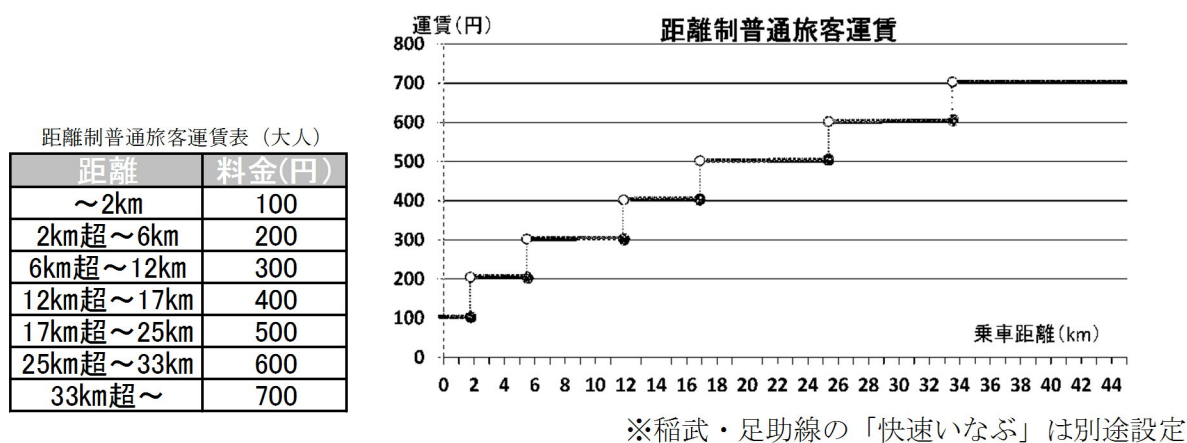


図 8-1 運賃体系

8.1.2 利用しやすい運賃制度とするために

- ICカードの機能を活用した、各種割引運賃を検討し利用促進を図っていく。環境定期の導入による土休日のバス利用促進や、鉄道や民間バス等を含めた**乗り継ぎ割引**（鉄道⇄おいでんバス、名鉄バス⇄おいでんバス、おいでんバス⇄おいでんバス等）、**複数回乗車割引**等の実施について検討する。
- 高齢者や子育て世代の外出支援や観光利用のために、割引率を高めた1日乗車券や往復乗車券、グループ乗車券等の**企画乗車券**を発行し、利用促進に努める。

8.2 地域バス運賃制度の基本方針

- 運賃は平日毎日運行の場合1乗車200円、曜日限定運行の場合は1乗車100円を原則とするが地域の実情に合わせて協議会等で決定する。

9 公共交通ネットワーク

9.1 公共交通ネットワーク整備の基本的な考え方

9.1.1 基幹バスネットワーク形成の必要がある地区間の選定

旧計画の考え方を踏襲し、第5回中京都市圏パーソントリップ調査データを用いて、基幹バスによるネットワーク形成の必要性がある地区間を、次の2つの条件のいずれかに該当するものとして選定する。

- 1) 日常的なそれぞれの目的での移動において依存度の高い地区間
⇒各居住地区単位で移動地区構成比が10%を超える地区間（目的別）
- 2) 日常的な移動において流動が多い地区間
⇒流動が1000人を超える地区間（発生ベース）流動量が多い地区間

対象とする流動は、通勤、通学、通院、買い物等とし、居住地ベースで検討し、帰宅は同様とする。

手段は短距離流動を除くため、自動車・公共交通によるものを対象とする。

※市内基幹ネットワークの検討のため、市外との流動は除外

9.1.2 地区間流動と公共交通ネットワークの関係

前述条件におおむね合致する地区間を示すため以下の条件を設定し、表9-1として整理した。

(集計条件)

- ・流動量については自動車・公共交通の合計900人以上を対象
- ・両方向とも900人以上の流動量がある場合は参考値として合計を表示
- ・構成比は当該地区から流出する流動に占める割合
- ・各地区の経路の基準となる駅・バス停は表9-2の通り設定

表 9-1 地区間流動量と公共交通ネットワークの関係

| 地区間ペア | 方向 | 流動量 (人) | 構成比 (%) | | | | 基幹ネットワーク | 整備 優先度 |
|-------|-------|------------|---------|-----|------|------|---------------------------|-----------|
| | | | 通勤 | 通学 | 通院 | 買い物 | | |
| 挙母～高岡 | 挙母→高岡 | 5,213 | 9.3 | 4.4 | 7.2 | 4.4 | 名鉄 | ● |
| | 高岡→挙母 | 9,252 | 23.2 | 8.0 | 13.8 | 19.4 | | |
| | 両方向計 | 14,465 | | | | | | |
| 挙母～高橋 | 挙母→高橋 | 2,507 | 2.9 | 2.4 | 6.3 | 4.2 | 東山住宅線、矢並線 | ● |
| | 高橋→挙母 | 9,054 | 37 | 4.8 | 37.3 | 22.6 | | |
| | 両方向計 | 11,561 | | | | | | |
| 挙母～猿投 | 挙母→猿投 | 2,909 | 5.6 | 4.1 | 3.5 | 1.5 | 名鉄、藤岡豊田線（西中山 経由）、小原豊田線 | ● |
| | 猿投→挙母 | 6,411 | 29.7 | 9.5 | 20.0 | 30.9 | | |
| | 両方向計 | 9,320 | | | | | | |
| 挙母～上郷 | 挙母→上郷 | 2,338 | 4.2 | 0.6 | 3.5 | 2.2 | 愛環 | ● |
| | 上郷→挙母 | 4,970 | 31.7 | 8.5 | 26.8 | 23.1 | | |
| | 両方向計 | 7,308 | | | | | | |
| 挙母～保見 | 挙母→保見 | 2,001 | 2.2 | 5.4 | 11.9 | 1.2 | 名鉄、愛環、保見豊田線 | ● |
| | 保見→挙母 | 3,441 | 34 | 6.7 | 19.9 | 28.9 | | |
| | 両方向計 | 5,442 | | | | | | |
| 上郷～高岡 | 上郷→高岡 | 2,525 | 12.8 | 4.1 | 26.3 | 16.2 | なし（上郷・若林線廃止） | ① |
| | 高岡→上郷 | 2,261 | 5.3 | 1.1 | 9.3 | 4.4 | | |

| | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|------|------|------|------|--|---|
| | 両方向計 | 4,786 | | | | | | |
| 猿投～藤岡 | 猿投→藤岡 | 1,467 | 6.2 | 0.0 | 1.3 | 9.6 | 藤岡豊田線（西中山経由）、 小原豊田線 | ● |
| | 藤岡→猿投 | 1,037 | 10.6 | 9.3 | 11.3 | 9.9 | | |
| | 両方向計 | 2,504 | | | | | | |
| 高橋～猿投 | 高橋→猿投 | 1,244 | 5.3 | 5.3 | 1.8 | 2.3 | なし | ② |
| | 猿投→高橋 | 901 | 3.5 | 1.6 | 7.4 | 4.6 | | |
| | 両方向計 | 2,145 | | | | | | |
| 挙母～石野 | 挙母→石野 | 909 | 2.1 | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 旭豊田線 | ● |
| | 石野→挙母 | 1,083 | 27.2 | 0.0 | 17.2 | 16.1 | | |
| | 両方向計 | 1,992 | | | | | | |
| 挙母～藤岡 | 藤岡→挙母 | 2,151 | 25.4 | 10.1 | 25.2 | 16.4 | 藤岡豊田線（西中山経由）、 藤岡豊田線（加納経由）、 小原豊田線 | ● |
| 挙母～松平 | 松平→挙母 | 1,669 | 39.3 | 6.3 | 20.1 | 23.9 | 下山豊田線、九久平線 | ● |
| 保見～猿投 | 猿投→保見 | 1,572 | 4.5 | 8.5 | 20.7 | 8.1 | さなげ足助線 | ● |
| 高橋～高岡 | 高橋→高岡 | 1,022 | 5.5 | 0.7 | 2.1 | 0.7 | なし | ② |
| 高岡～猿投 | 猿投→高岡 | 980 | 5.7 | 3.8 | 6.1 | 0.8 | 名鉄 | ● |
| 高橋～松平 | 松平→高橋 | 847 | 5.7 | 0.0 | 41.8 | 43.8 | なし | ③ |
| 猿投～石野 | 石野→猿投 | 826 | 12.7 | 20 | 27.2 | 19.9 | さなげ足助線 | ● |
| 挙母～足助 | 足助→挙母 | 615 | 18.1 | 2.8 | 17.6 | 6.9 | 矢並線 | ● |
| 挙母～下山 | 下山→挙母 | 546 | 25.2 | 6.6 | 4.0 | 7.1 | 下山豊田線、九久平線 | ● |
| 高橋～石野 | 石野→高橋 | 535 | 3.0 | 7.9 | 38.7 | 19.9 | 旭豊田線 | ● |
| 高橋～足助 | 足助→高橋 | 511 | 11.7 | 2.8 | 19.0 | 12.8 | 矢並線 | ● |
| 石野～藤岡 | 石野→藤岡 | 432 | 7.3 | 7.2 | 2.1 | 14.0 | なし | ④ |
| 保見～藤岡 | 藤岡→保見 | 389 | 2.2 | 5.7 | 18.4 | 3.5 | なし | ④ |
| 猿投～小原 | 小原→猿投 | 305 | 8.4 | 44.8 | 18.5 | 18.5 | 小原豊田線 | ⑤ |
| 挙母～小原 | 小原→挙母 | 117 | 12.3 | 0.0 | 7.2 | 3.9 | 小原豊田線 | ⑤ |
| 藤岡～小原 | 小原→藤岡 | 184 | 16.5 | 0.0 | 14.4 | 12.9 | 小原豊田線 | ⑤ |
| 保見～石野 | 石野→保見 | 182 | 3.8 | 0.0 | 10.7 | 1.8 | さなげ足助線 | ● |
| 挙母～旭 | 旭→挙母 | 180 | 20.4 | 10.8 | 12.4 | 9.5 | 旭豊田線 | ● |
| 高橋～下山 | 下山→高橋 | 176 | 5.1 | 3.1 | 7.2 | 10.1 | なし | ③ |
| 足助～稲武 | 稲武→足助 | 147 | 9.6 | 30.9 | 27.7 | 0.0 | 稲武足助線 | ⑤ |
| 足助～旭 | 旭→足助 | 135 | 13.2 | 10.2 | 6.6 | 12.4 | 旭足助線 | ⑤ |
| 猿投～松平 | 松平→猿投 | 127 | 2.0 | 12.6 | 0.0 | 0.0 | なし | ② |
| 保見～松平 | 松平→保見 | 86 | 0.2 | 3.8 | 15.0 | 0.0 | なし | ② |
| 保見～小原 | 小原→保見 | 64 | 5.2 | 0.0 | 12.3 | 0.0 | なし | ④ |
| 藤岡～旭 | 旭→藤岡 | 62 | 3.7 | 0.0 | 14.6 | 8.3 | なし | ④ |
| 藤岡～稲武 | 稲武→藤岡 | 62 | 6.2 | 0.0 | 0 | 11.6 | なし | ④ |
| 猿投～旭 | 旭→猿投 | 50 | 1.2 | 0.0 | 7.3 | 13.7 | なし | ④ |
| 高橋～旭 | 旭→高橋 | 35 | 1.3 | 0.0 | 12.4 | 4.1 | なし | ④ |
| 石野～旭 | 旭→石野 | 31 | 0.0 | 0.0 | 5.1 | 10 | 旭豊田線 | ● |
| 猿投～稲武 | 稲武→猿投 | 20 | 0.0 | 0.0 | 15.4 | 0.0 | なし | ④ |
| 保見～稲武 | 稲武→保見 | 15 | 0.0 | 0.0 | 11.5 | 0.0 | なし | ④ |
| 猿投～足助* | 猿投→足助 | 303 | 2.0 | 0.0 | 0.0 | 0.6 | さなげ足助線 | ⑥ |
| | 足助→猿投 | 166 | 5.3 | 0.0 | 0.0 | 3.7 | | |
| 保見～足助* | 保見→足助 | 93 | 1.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | さなげ足助線 | ⑥ |
| | 足助→保見 | 98 | 3.0 | 3.6 | 0.0 | 0.0 | | |

【整備優先度の凡例】

- ：基幹公共交通が整備済み
- ①：流動量、通勤・通学・通院・買い物等の流動構成比は高いが、両地区の流動を PT 調査データ小ゾーン単位で把握した結果、流動の方向性が乏しく路線バスとして対応することが困難であることが判明
- ②：豊田市駅でバス～鉄道乗り継ぎにより容易に移動可能であり整備優先度は低い
- ③：下山・豊田線、九久平線が美里地内を經由しており新規基幹バス整備は不要
- ④：流動量は少なく、毎日運行の必要な通勤・通学流動ではないため、基幹バスとして対応する必要性は低い
- ⑤：基幹バスはあるが流動量が少なく、地域バス化や基幹バスとの結節など、運行形態の変更が望ましい
- ⑥：基幹バスが運行されているが流動量が少ないため、他路線との組み替えなどの検討が必要

*猿投～足助、保見～足助はネットワーク整備の条件をいずれも満たしていないが、基幹バスが運行されているため集計表に表示

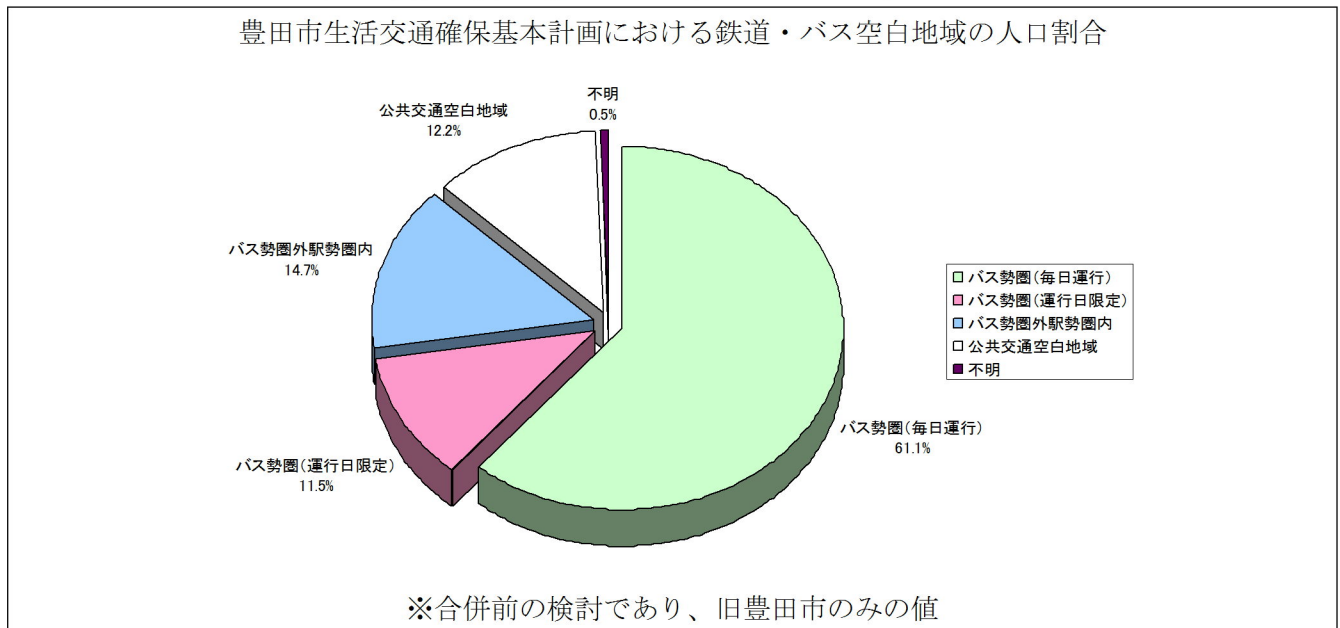
表 9-2 各地区の経由の基準となる駅・バス停

| | |
|----|-----------|
| 挙母 | 豊田市駅 |
| 高橋 | 高橋町 |
| 上郷 | 三河上郷駅 |
| 高岡 | 若林駅 |
| 保見 | 浄水駅 |
| 猿投 | 猿投駅・四郷 |
| 石野 | 石野 |
| 松平 | 九久平 |
| 藤岡 | 飯野 |
| 小原 | 小原大草 |
| 足助 | 足助・足助病院 |
| 下山 | 下山支所 |
| 旭 | 小渡 |
| 稲武 | 稲武・どんぐりの湯 |

9.2 現況公共交通ネットワークによるカバー状況

9.2.1 公共交通カバー状況検討の背景

旧計画においては、公共交通カバー状況は検討されていない。公共交通カバー状況についてはH16年5月公表の「豊田市生活交通確保基本計画」において言及されている。



基幹バスによる公共交通ネットワークが形成され、各地域において地域バスの取組が行われる中で、公共交通カバー状況を改めて検証する。

9.2.2 現在の公共交通カバー状況

表 9-3 地区別公共交通カバー率（1 / 2）

| 地区 | 豊田市全域 | 挙母 | 高橋 | 上郷 | 高岡 | 猿投 | 松平 |
|---------------------------------------|--------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 人口 | 422,289 | 131,215 | 54,950 | 33,921 | 78,663 | 71,492 | 10,172 |
| 駅・バス停勢 | 382,055 | 115,885 | 54,091 | 33,420 | 64,879 | 67,415 | 10,167 |
| 圏人口 (全サービス) | カバー 90.5% | 88.3% | 98.4% | 98.5% | 82.5% | 94.3% | 100.0% |
| 駅・バス停勢 圏人口 (毎日運行のみ:休日 のカバー率) | 352,205 | 114,164 | 53,026 | 25,039 | 63,347 | 64,815 | 6,331 |
| 圏人口 | カバー 83.4% | 87.0% | 96.5% | 73.8% | 80.5% | 90.7% | 62.2% |
| 駅・バス停勢 | 363,361 | 114,466 | 53,080 | 25,039 | 63,347 | 64,815 | 10,011 |
| 圏人口 (曜日限定運行除く) | カバー 86.0% | 87.2% | 96.6% | 73.8% | 80.5% | 90.7% | 98.4% |

表 9-4 地区別公共交通カバー率（2 / 2）

| 地区 | | 藤岡 | 小原 | 足助 | 下山 | 旭 | 稲武 |
|----------------------|----------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 人口 | | 19,679 | 3,836 | 8,227 | 4,790 | 2,848 | 2,496 |
| 駅・バス停勢 圏人口 | | 15,343 | 3,708 | 7,287 | 4,580 | 2,660 | 2,295 |
| (全サービス) | カバー 率 | 78.0% | 96.7% | 88.6% | 95.6% | 93.4% | 91.9% |
| 駅・バス停勢 圏人口 | | 15,339 | 1,311 | 3,673 | 2,005 | 956 | 1,920 |
| (毎日運行のみ:休 日のカバー率) | カバー 率 | 77.9% | 34.2% | 44.6% | 41.9% | 33.6% | 76.9% |
| 駅・バス停勢 圏人口 | | 15,340 | 3,708 | 3,744 | 4,580 | 2,636 | 2,295 |
| (曜日限定運行除く) | カバー 率 | 78.0% | 96.7% | 45.5% | 95.6% | 92.6% | 91.9% |

※人口は2016年1月1日現在・バス停の状況は2016年4月1日改正後のもの

※駅勢圏は駅から半径1000m、バス停勢圏はバス停から半径500m（バス路線評価と同様）

※複数の勢圏が重なっている場合は、鉄道>定時定路線（毎日運行）バス>デマンド（毎日運行）>曜日限定、の順で優先度を設定

※勢圏人口は、勢圏内に含まれる町・丁字人口を面積で割り付けて算出しており、H16年データと直接比較はできない

- 駅・バス停勢圏人口は、毎日運行の鉄道・バスサービスがされている区域で**83.4%**、平日毎日運行を含めると**86.0%**、曜日限定運行を含めると**90.5%**となっている（駅勢圏を半径1000m、バス停勢圏を半径500mで算出）。
- 人口が存在する地区は、概ね駅・バス停勢圏に含まれているが、上郷地区、高岡地区、挙母地区の西部・南東部・北東部に、一定の人口集積がみられるにもかかわらず公共交通サービスが提供されていないゾーンが存在している。

9.2.3 駅・バス停勢圏外の主な地区

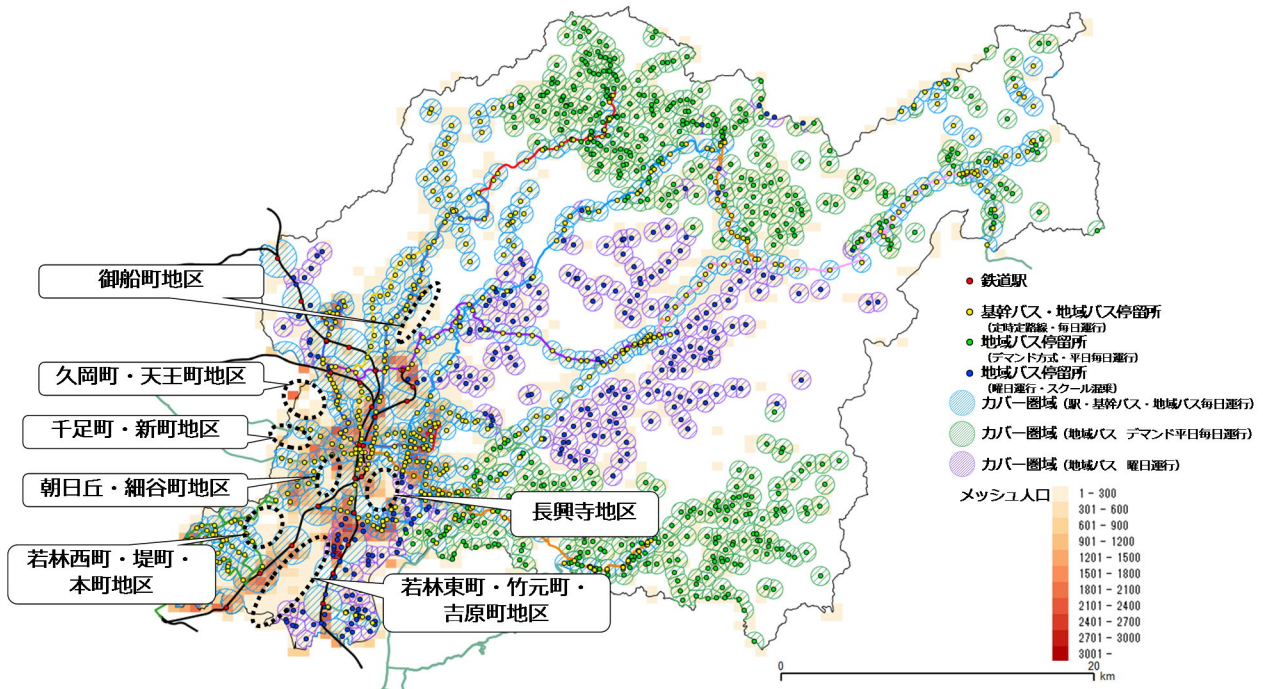


図 9-1 公共交通カバー状況と人口分布

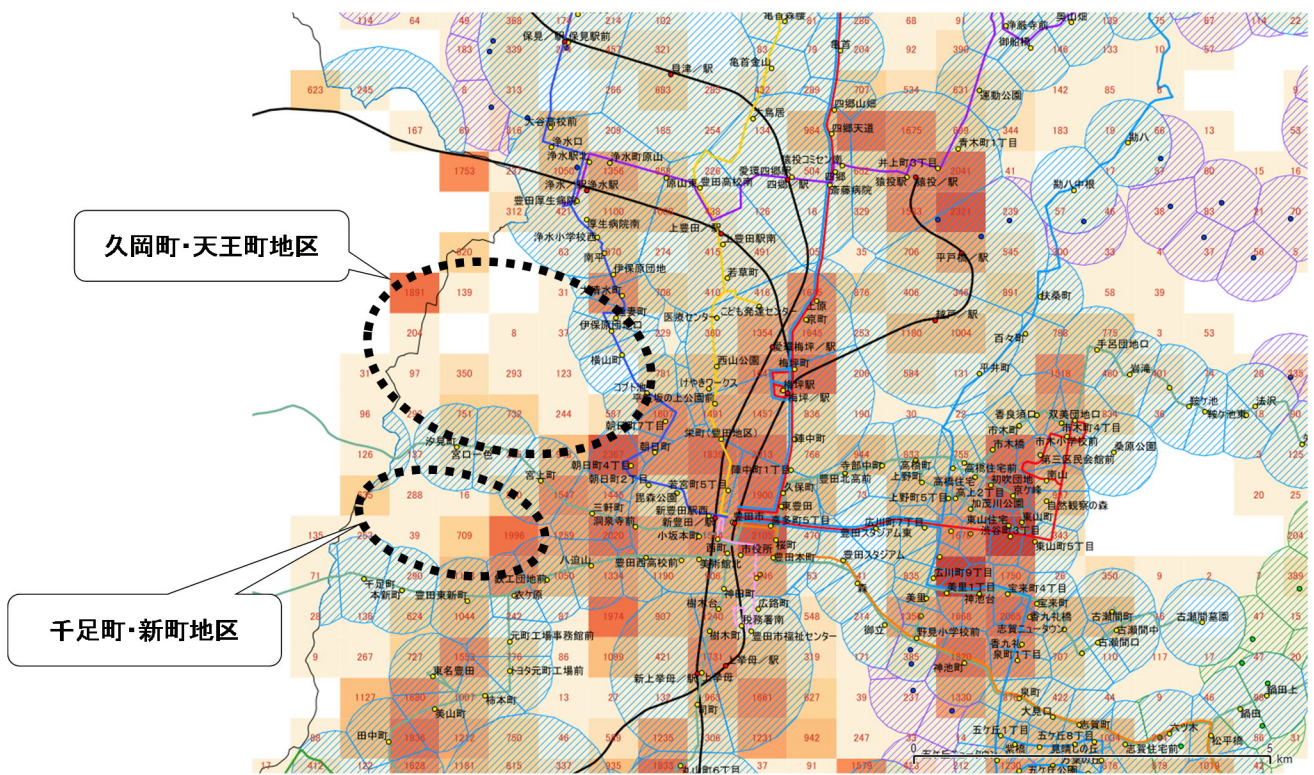


図 9-2 逢妻地区における公共交通空白の状況 (拡大図)

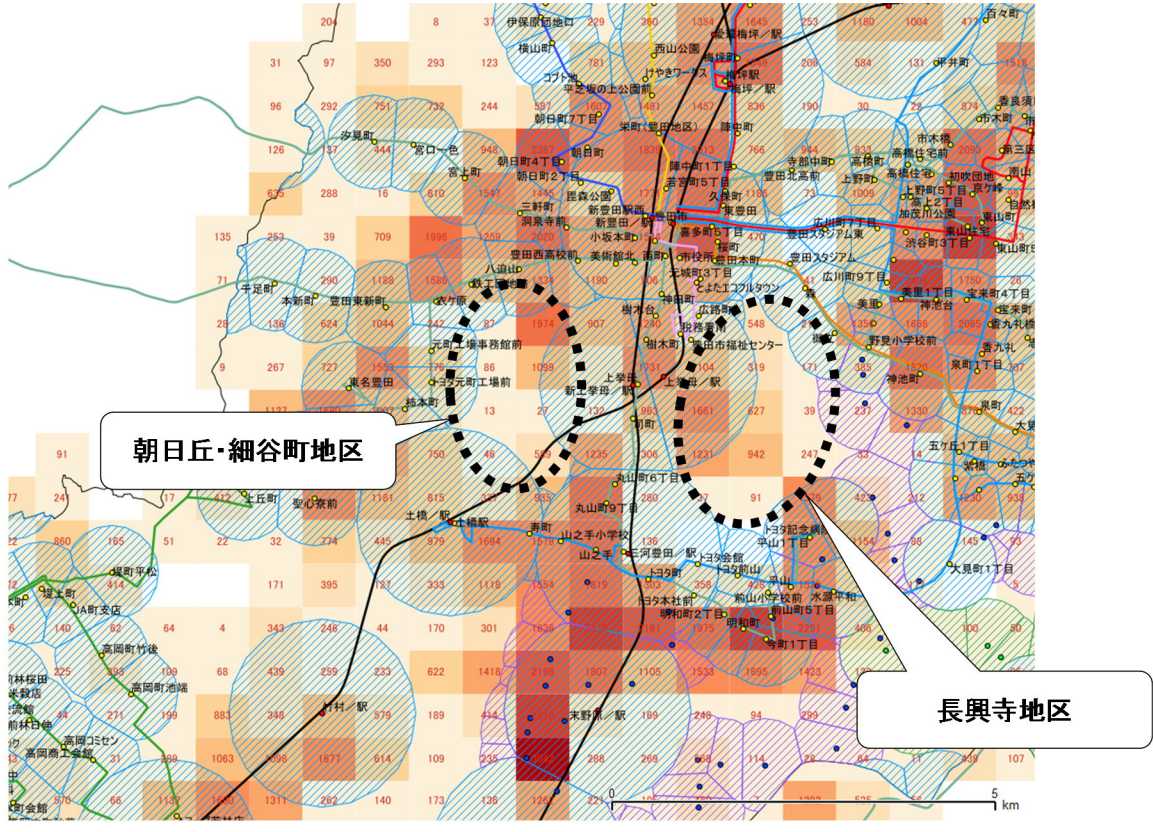


図 9-3 朝日丘・長興寺地区における公共交通空白の状況（拡大図）

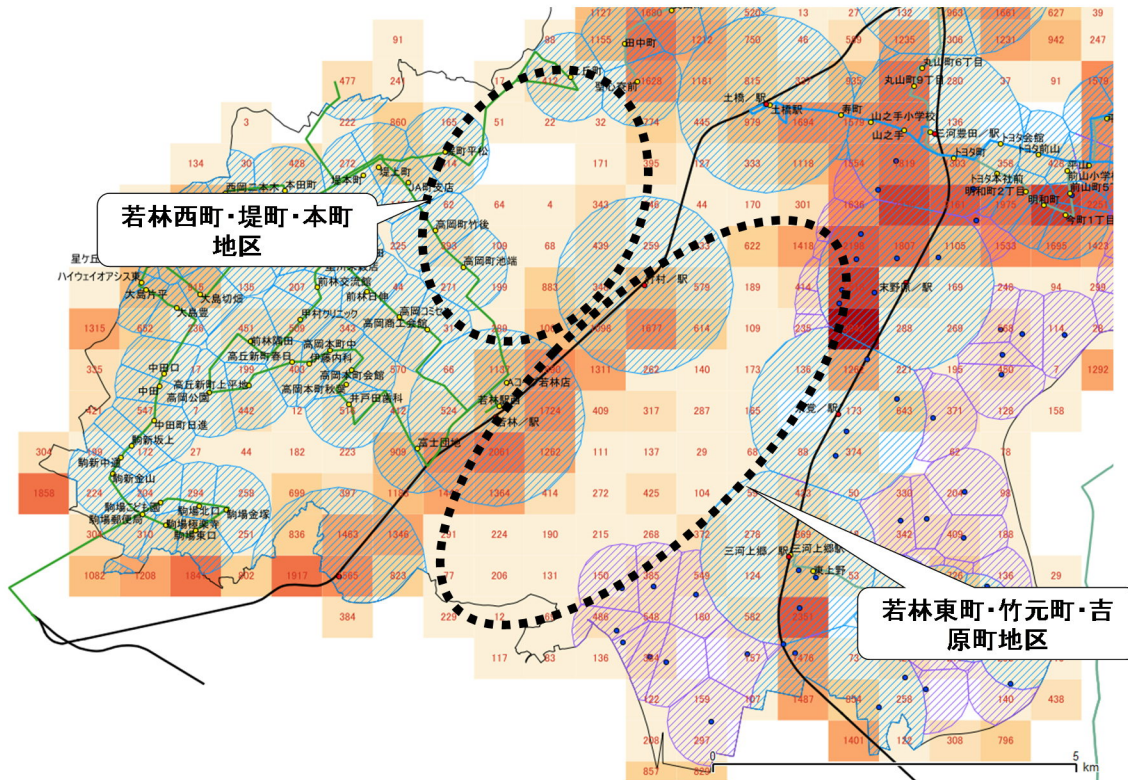


図 9-4 上郷・若林地区における公共交通空白の状況（拡大図）

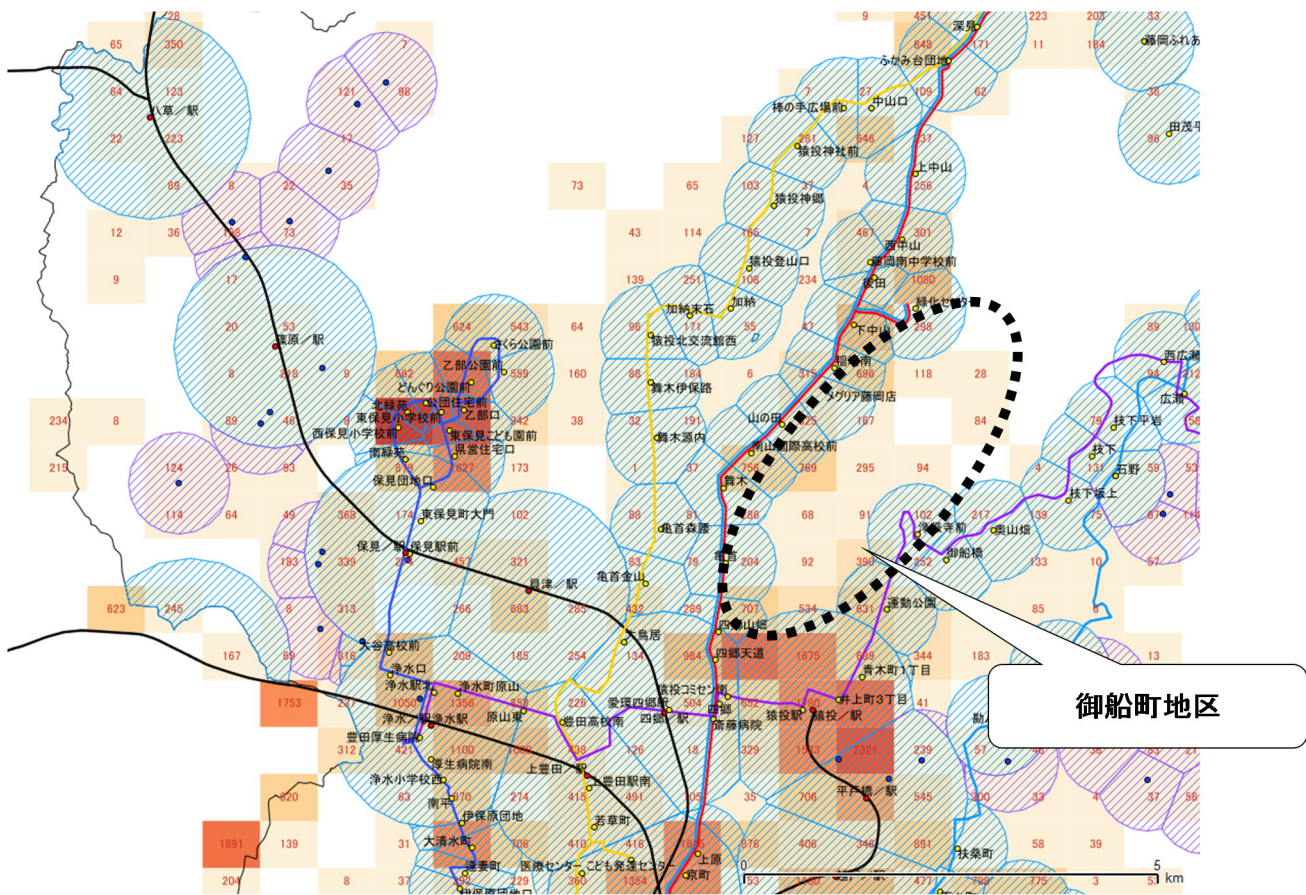


図 9-5 御船町地区における公共交通空白の状況（拡大図）

■カバー状況把握の結果明らかとなった課題

課題：基幹ネットワークの経由地のみでは空白となる地区が生じる。地域バスや他の方策も含め、当該地域への支援策の精査をしつつ将来的な交通網の在り方について検討を深めていくことが必要

■空白地域の交通需要の検討と施策の方向性（案）

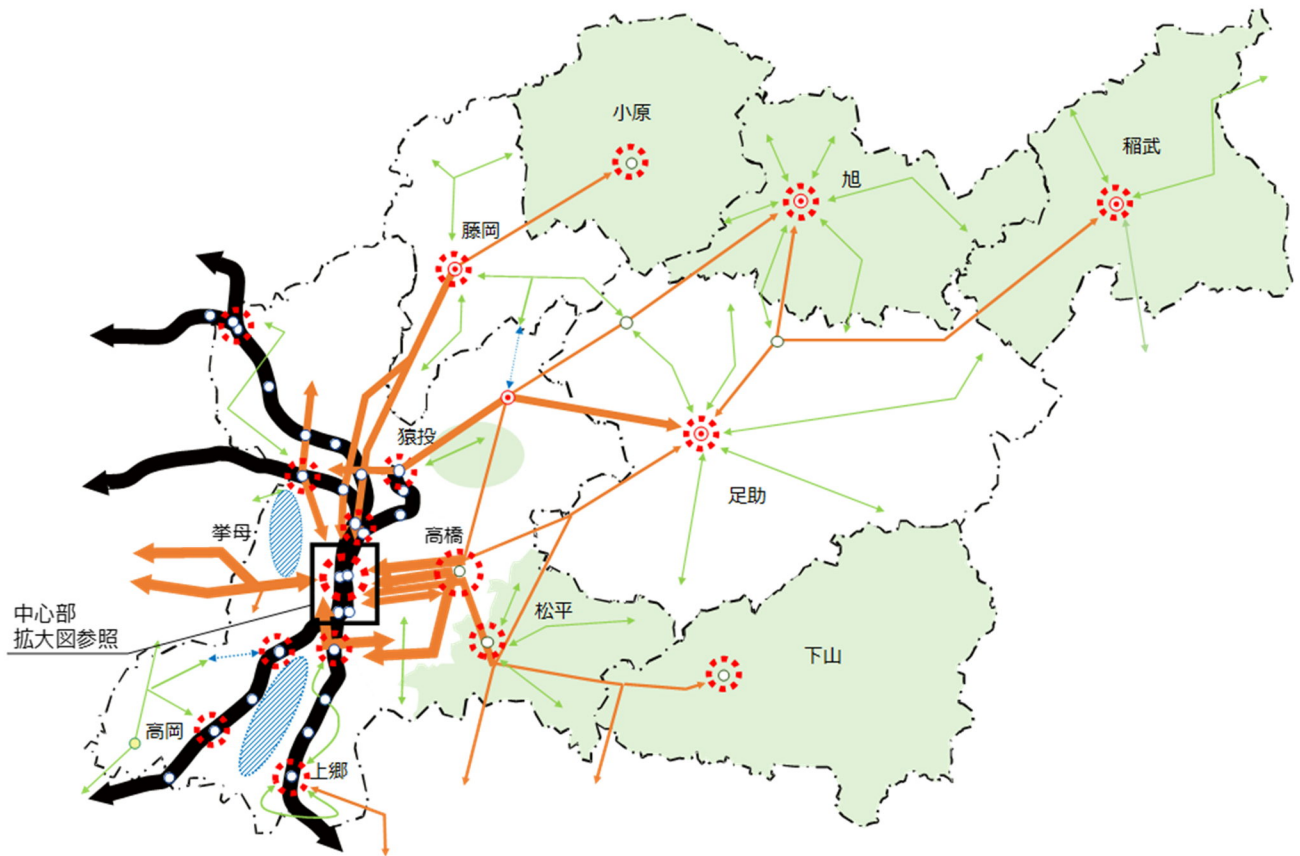
結果：（長興寺、朝日丘・細谷地区） 基幹バス相当の需要はないものの政策的な路線設定を検討

（若林東町・竹元町・吉原地区） 地域バス等の路線設定を検討

（久岡町・天王町地区、千足町・新町地区） 地域バス等の路線設定を検討

（その他） 需要が少ないためバス以外の施策を検討

9.3 新たな公共交通ネットワークイメージ



| 凡例 | |
|----------|-------------------|
| 基幹路線 | 鉄 道 |
| | 基幹バス |
| 地域バス等 | 定時定路線 |
| | デマンド |
| 交通結節点 | 鉄道駅 |
| | バスターミナル型 |
| | バス停型 |
| | 拠点性のある地域 |
| 検討路線 (案) | |
| 概ねの運行本数 | 高度 (1時間に2本以上) |
| | 基本 (1時間に1本以上) |
| | 近郊・中山間 (2時間に1本以上) |

10 交通結節点

10.1 交通結節点の整備方針

- 公共交通ネットワークの質を向上させる上で重要な要素となる、交通結節点の「利便性」、「円滑性」、「快適性」を高めるために、交通結節点の性質に応じ下表の要素を優先度に応じ整備する。

「利便性」

- ・ 乗り継ぎ経路の移動しやすさ（短くてわかりやすく安全な経路、バリアフリー化された経路）
- ・ 交通情報の提供（路線情報、乗り継ぎ時刻等）

「円滑性」

- ・ スムーズな乗り継ぎ（交通機関相互の乗り継ぎ時間の連携）
- ・ 端末交通の利用しやすさによる公共交通機関の利用可能エリアの拡大（自転車、自家用車、タクシー等による利用）

「快適性」

- ・ 季節や天候、待ち時間によらず快適に待てる施設（乗り継ぎの負担感を軽減、商業施設など待ち時間を感じさせない快適性）

- 交通結節点の施設整備場所の優先順位及び具体的な実施内容は、各結節点における現状または将来見込みにおける整備の必要性、立地上の整備の課題、事業費等を勘案して定める。

| 交通結節点 区分 | 位置付け | 具体的な地点 | 必要な要素 | | | | | | | | | | | |
|-------------|------------|----------------------------------|---|-------------------------------|------------|--|--|---|--------------------|---|--|---------------------------------------|----------------|---|
| | | ★は具体的な地点が 未定のもの(括弧内は 候補地点) | バリアフリ 経路 | 上屋 | ベンチ | トイレ (多目 的) | 待合空間 | 駐輪場 | キッス& ライド 停車帯 | パーク& ライド 駐車場 | タクシー 乗り場 | 公共交通 情報 | (参考) 公共施設 | (参考) 商業施設 |
| | | | 乗り継ぎ経 路および構 内がバリア フリー化さ れている | 上屋がある (柱に屋根 をかけた建 物) | ベンチがあ る | 一般利用可 能なトイレ および多目 的トイレ (車いす・ オストメイ ト・ベビー シート等) がある | 部屋タイ プもしくは 風防を有す る待合空間 がある(駅 舎の一部な どを含む) | 近接する駐 輪スペース がある(有 料・無料の いずれか) | 近接する停 車帯がある | 近接する駐 車スペース がある(有 料・無料の いずれか) | 近接するタ クシー乗り 場がある (タクシー 専用の乗り 場) | 複数の交通 機関の情報 を提供する 表示板があ る | 市役所・支 所等がある | 日常的な買 い物施設が ある(コン ビニ・道の 駅等) |
| ① | 拠点鉄 道駅型 | 拠点性のある地域に 立地する鉄道駅 | 豊田市駅・新豊田駅 八草駅(リニモ、愛環) 浄水駅／梅坪駅／土 橋駅／三河豊田駅／ 三河上郷駅／猿投駅 ／若林駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | △ |
| ② | 鉄道駅 型 | ①以外 の鉄道 駅 | 保見駅／四郷駅／新 上挙母駅／上挙母駅 ／上豊田駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | △ | △ | △ |
| | | ②・ii 上記以外 の鉄道 駅 | 越戸駅／篠原駅／末 野原駅／貝津駅／愛 環梅坪駅／永覚駅／ 平戸橋駅／竹村駅／ 三河八橋駅／陶磁資 料館南駅 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | × | △ | △ |

| 交通結節点 区分 | 位置付け | 具体的な地点 | 必要な要素 | | | | | | | | | | | | |
|-------------|------------------------|---|--|-------------------------------|------------|--|--|---|--------------------|---|--|---------------------------------------|----------------|---|---|
| | | ★は具体的な地点が 未定のもの(括弧内は 候補地点) | バリアフリ 経路 | 上屋 | ベンチ | トイレ (多目的) | 待合空間 | 駐輪場 | キッズ& ライド 停車帯 | パーク& ライド 駐車場 | タクシー 乗り場 | 公共交通 情報 | (参考) 公共施設 | (参考) 商業施設 | |
| | | | 乗り継ぎ経 路および構 内がバリア フリー化さ れている | 上屋がある (柱に屋根 をかけた建 物) | ベンチがあ る | 一般利用可 能なトイレ および多目 的トイレ (車いす・ オストメイ ト・ベビー シート等) がある | 部屋タイプ もしくは風 防を有する 待合空間が ある(駅舎 の一部など を含む) | 近接する駐 輪スペース がある(有 料・無料の いずれか) | 近接する停 車帯がある | 近接する駐 車スペース がある(有 料・無料の いずれか) | 近接するタ クシー乗り 場がある (タクシー 専用の乗り 場) | 複数の交通 機関の情報 を提供する 表示板があ る | 市役所・支 所等がある | 日常的な買 い物施設が ある(コン ビニ・道の 駅等) | |
| ③ | 拠点バ スター ミナル 型 | 拠点性を持つ施設に 近接し、バスロータリ ー等を有する基幹バ スが接続するバス停 | トヨタ記念病院バス 停／足助病院バス停 ／どんぐりの湯前バ ス停／小渡バス停／ 藤岡支所バス停(整備 中) | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | △ | ○ | △ | △ | △ |
| ④ | バスター ミナル 型 | バスロータリー等を 有し、基幹バス・地域 バスが接続するバス 停 | 広瀬バス停／高岡公 園バス停 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | × | × | × | △ | × | × |
| ⑤ | 拠点バ ス停型 | 拠点性を持つ施設に 近接し、複数の基幹バ スが接続する地域の 拠点 | ★松平(六ツ木バス 停)／★高橋(高橋町 バス停・神池町バス 停・上野町5バス停) ／★藤岡(稲場南バス 停)／★小原(小原大 草バス停)／★下山 (大沼バス停)ほか | ○ | ○ | ○ | × | × | △ | × | × | × | × | × | × |
| ⑥ | バス停 型 | 複数の基幹バスが接 続する路上バス停 | ★新盛(北小田バス 停)ほか | ○ | ○ | ○ | × | × | × | × | × | × | × | × | × |

| | |
|--------|----------------|
| 整備の優先度 | 高○ 中△ 低× |
|--------|----------------|







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）

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一覧（21 施策）

※網掛けは重点施策

| 施策群 | 具体的施策 | 内容 | 実施主体 | 概ねの実施時期（スケジュール） | | | |
|-----------------|------------------|------------------|---|----------------------|---|----------------------------|----------|
| | | | | 短期 | 中期 | 長期 | |
| | | | | H28 (初年度) | H32 (中間年度) | H37 (最終年度) | |
| 1. ネットワークの形成 | (1) 鉄道施設の改善 | ① 鉄道複線化（高速化）・高架化 | ・リニア開業に向け、名鉄三河線複線化(高速化)・高架化の推進。愛知環状鉄道の複線化 | 【交通事業者】 【豊田市（支援）】 | ●—————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | | ② 鉄道施設の強靱化 | ・施設の老朽化、耐震化対策の推進 | 【交通事業者】 【豊田市（支援）】 | ●—————→ 概ね期間中に完了させる | | |
| | (2) 鉄道・バス乗降環境の改善 | ① 鉄道駅バリアフリー化の推進 | ・鉄道駅バリアフリー化の推進 | 【交通事業者】 【豊田市（支援）】 | ●—————→ 概ね期間中に完了させる | | |
| | | ② 上屋整備・バスベ이의改良 | ・主要バス停の上屋やベンチを整備 ・バス停改良による高齢者等が乗降しやすい環境の整備 | 【豊田市】 【住民等】 | ●—————→ 中間年までに整備 | ●-----→ 前半の成果を踏まえて実施を判断 | |
| | | ③ フリー乗降の検討 | ・中山間地における地域バスのフリー乗降の検討 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ | ●-----→ | フリー乗降の導入 |
| | (3) 運行の継続 | ① 公共交通の継続的運行 | ・現在運行する公共交通路線等を、将来にわたり継続して運行 | 【交通事業者】 【豊田市】 | ●—————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |

凡例：行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

| 施策群 | 具体的施策 | | 内容 | 実施主体 | 概ねの実施時期（スケジュール） | | |
|-----------------|----------------|--|--|---|---|---------------|---------------|
| | | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| | | | | | H28 (初年度) | H32 (中間年度) | H37 (最終年度) |
| 1. ネットワークの形成 | (4) 結節点整備 | ① 地域核等における結節点整備 | <ul style="list-style-type: none"> 支所等、日常的に地域住民がアクセスする施設を拠点とし、結節点機能を付与（例：藤岡支所バスターミナルの整備） 都心環境計画に基づく豊田市駅西口バスターミナルの整備 主要結節点の環境整備 主要駅・バス停の乗継ダイヤ調整 | 【豊田市】 【住民等】 |  期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | (5) 走行環境改善 | ① バス走行環境改善 | <ul style="list-style-type: none"> バスロケータ、ICカードデータ等を活用し、時間に正確な運行を実現するため、道路走行環境を改善 | 【豊田市】 【道路管理者】 |  期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | (6) 都心走行環境改善 | ① 豊田市駅周辺道路の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 都心環境計画に基づくバス乗降場集約に伴うバス路線再編に対応した道路整備 | 【豊田市】 【道路管理者】 |  概ね期間中に完了させる | | |
| | (7) 端末交通との連携強化 | ① パーク＆ライド、パーク＆バスライド環境の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 民間駐車場の活用によるパーク＆ライド環境の整備促進 公共によるパーク＆ライド駐車場の整備 | 【住民等】 【豊田市】 |  中間年までに整備促進または検討 整備推進 | | |
| | | ② 駐輪場の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 交通結節点等への駐輪場の整備推進 | 【豊田市】 |  概ね期間中に完了させる | | |
| (8) バス運行 | ① バスの運行改編 | <ul style="list-style-type: none"> 基幹バス・地域バス等、地域の実情に合った運行サービスへの改編 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 |  期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | | |

凡例：行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

| 施策群 | 具体的施策 | | 内容 | 実施主体 | 概ねの実施時期（スケジュール） | | |
|--------------|---------------|-----------------|---|------------------|---|---------------|---------------|
| | | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| | | | | | H28 (初年度) | H32 (中間年度) | H37 (最終年度) |
| 1. ネットワークの形成 | (9) 基幹バスサービス | ① 車両の適切化 | ・流動と需要に合わせた大型車両の導入等 | 【豊田市】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | | ② バス運行のサービス向上 | ・利用状況やニーズに合わせた運行見直し | 【豊田市】 【住民等】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | (10) 運賃施策 | ① わかりやすい運賃体系 | ・利用しやすさの向上を目的とした市内のバス運賃の検討 | 【豊田市】 【住民等】 | ●————→ 運賃体系変更の必要性検討（検討結果に応じ運賃見直し実施） | | |
| | | ② 共通 IC カードの導入 | ・公共交通への IC カードの導入推進及び IC カードを利用しやすい環境づくり（販売窓口の増加） | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 導入に向けた支援の実施または導入可能路線の検討 利用しやすい環境づくりの推進 | | |
| | (11) 広域ネットワーク | ① 市外公共交通機関等との連携 | ・市外の公共交通機関等と連携した乗り継ぎの向上や、相互乗り入れによる利便性の向上 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 実施の可否検討・必要に応じて実施 | | |
| | (12) 安全安心な運行 | ① 車両の適切な更新 | ・車両更新の平準化と安全安心運行の確立 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 車両更新の実施 | | |

凡例：行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

| 施策群 | 具体的施策 | | 内容 | 実施主体 | 概ねの実施時期（スケジュール） | | |
|--------------|-------------------|--------------------|--|---------------------------|-----------------|---------------|---------------|
| | | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| | | | | | H28 (初年度) | H32 (中間年度) | H37 (最終年度) |
| 1. ネットワークの形成 | (13) 車内環境の向上 | ① ベビーカー、車いす利用環境の改善 | ・ベビーカー・車いす乗車時のルール明確化と乗務員・利用者双方への周知・啓発 ・車両メーカーと連携した利用しやすい車両の開発支援 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 | | | |
| | (14) 都市機能の向上 | ① 中心市街地における移動環境の充実 | ・公共施設を結び都市の中心的機能を高める新たな交通手段の検討 | 【豊田市】 | | | |
| | (15) 土地利用と公共交通の連携 | ① 都市構造の変化への対応 | ・都市構造の変化に柔軟に対応できる公共交通ネットワークの進化 ・公共交通指向型ライフスタイルの定着推進 | 【豊田市】 | | | |

凡例：行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

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一覧（18施策）

※網掛けは重点施策

| 施策群 | 具体的施策 | 内容 | 実施主体 | 概ねの実施時期（スケジュール） | | | |
|---------|----------|--------------------------|---|-------------------------------------|--|-------------------|--|
| | | | | 短期 | 中期 | 長期 | |
| | | | | H28 (初年度) | H32 (中間年度) | H37 (最終年度) | |
| 1. 利用促進 | (1) 外出支援 | ① 健康づくりと連動した利用促進のための施策展開 | ・事業者等と協力して外出による健康への効果を発信、利用促進策の実施（バス乗り方教室、ウォーキングイベント等） | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | | ② 地域や公共交通沿線でのイベントとの連携 | ・施設・イベントでのアクセス案内として公共交通を積極的に活用 ・鉄道・バス車内外へのイベント情報の掲示等 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | | ③ 沿線施設との連携 | ・公共交通でイベント・施設へ来訪した場合の特典等の付与 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 【沿線企業】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | (2) 観光 | ① 観光周遊ルート開発 | ・公共交通を活用した観光ルートの提案とイベントの実施 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 【沿線企業】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | | ② 観光企画乗車券の発行 | ・観光促進のための1日乗車券、グループ乗車券等の販売 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | | ③ 外国人旅行者への対応 | ・外国語版バスガイドブック等の作成・車内・バス停・窓口等での外国語案内 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 具体的内容の検討・実施 | ●————→ 実施内容の充実 | |

凡例：行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

| 施策群 | 具体的施策 | | 内容 | 実施主体 | 概ねの実施時期（スケジュール） | | |
|-----------------|------------------|-----------------------------|--|---------------------------|--|-------------------|---------------|
| | | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| | | | | | H28 (初年度) | H32 (中間年度) | H37 (最終年度) |
| 1. 利用促進 | | 行楽シーズン等への対応 | ・行楽シーズンやイベントに対応したバスの増便や経路変更等 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | (3) バス車両の魅力向上 | ① 車内環境の魅力向上 | ・Wi-Fi 環境整備 ・多様な音声案内 ・デジタルサイネージを活用した広報等の車内表示 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 具体的内容の検討・実施 | ●————→ 実施内容の充実 | |
| | | ② 夢のある車両の導入 | ・キャラクターの活用等、夢のあるバス車両の導入 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 検討結果を踏まえて実施 | | |
| | (4) 運賃施策 | ① 共通 IC カードの活用 | ・基幹バスにおける IC カードを利用した特別運賃の導入 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| 2. モビリティ・マネジメント | (1) 通勤・通学手段の転換促進 | ① 通勤交通手段の転換促進 | ・民間企業との連携による公共交通を用いた通勤の推進 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 | ●————→ 取組の強化 | ●-----→ 継続的に実施 | |
| | | ② 学校を対象としたモビリティ・マネジメント施策の実施 | ・小学校を対象としたバス利用教室の実施 ・中学生および保護者を対象とした進学前の情報提供 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 取組の強化 | ●-----→ 継続的に実施 | |
| | (2) 市民全般への意識啓発 | ① 公共交通指向型ライフスタイルの提案 | ・公共交通利用による生活のメリット（健康、安全、環境等）についての情報提供 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 | ●————→ 取組の強化 | ●-----→ 継続的に実施 | |
| | | ② ICT による情報発信 | ・インターネット、スマートフォン向け公共交通移動支援情報の発信による利用しやすさの向上（みちなびとよた） | 【豊田市】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |

凡例：行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

| 施策群 | 具体的施策 | | 内容 | 実施主体 | 概ねの実施時期（スケジュール） | | |
|----------------|--------------|----------------------|---|----------------------------|------------------------|------------------------|---------------|
| | | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| | | | | | H28 (初年度) | H32 (中間年度) | H37 (最終年度) |
| 3. 共働による公共交通運営 | (1) バス評価の実施 | ① 基幹バス・地域バスへのバス評価実施 | ・運行主体による自己目標設定及び達成度評価のPDCAサイクルの実施（民間補助路線も含む） ・地域バスの各協議会への支援の実施 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 | ●————→ 評価サイクルに基づき実施 | | |
| | (2) 基幹バス | ① 利用促進会議の活用による活性化策検討 | ・重点対策路線を選定し、交通事業者、沿線企業、住民、支所などからなる利用促進協議会で利用促進等活性化策を検討 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 | ●————→ 評価サイクルに基づき実施 | | |
| | (3) 地域バス等 | ① 各地域における協議会の運営 | ・地域住民の参画する協議会による地域バスの運営 ・地域の実情に応じた利用促進策の実施 | 【豊田市】 【住民等】 | ●————→ 評価サイクルに基づき実施 | | |
| | (4) バス待ち環境改善 | ① 民間協力によるバス待ち環境の改善 | ・民間事業者等との協力によるバス停の待合環境の改善 ・住民による待合施設の運営 | 【豊田市】 【沿線企業】 【住民等】 | ●————→ 具体的内容の検討 | ●-----→ 検討結果を踏まえて実施 | |
| | (5) 企業協賛 | ① 民間広告の活用 | ・バス車内外（ラッピングを含む）、バス停上屋等への広告掲載 | 【豊田市】 【交通事業者】 【沿線企業】 | ●————→ 具体的内容の検討 | ●-----→ 検討結果を踏まえて実施 | |

凡例：行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

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一覧（10施策）

※網掛けは重点施策

| 施策群 | 具体的施策 | | 内容 | 実施主体 | 概ねの実施時期（スケジュール） | | |
|------------|-----------------|--------------------------|--|---------------------------|--|------------------------|---------------|
| | | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| | | | | | H28 (初年度) | H32 (中間年度) | H37 (最終年度) |
| 1. バス車両 | (1) 次世代車両の導入と活用 | ① 次世代車両の導入 | ・乗り心地や環境性に配慮した次世代車両（FCV、EV等）の導入 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 | ●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| | | ② 災害時の活用 | ・FCV、EV等による災害時の避難所等への非常電源供給 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 受入施設整備とあわせ期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続） | | |
| 2. 情報化 | (1) 情報提供 | ① 「みちなびとよた」による情報発信 | ・みちなびとよた web サイトの充実（多言語対応を含む） ・ダイヤ改正情報、運行状況等のリアルタイム発信 | 【豊田市】 | ●————→ みちなびとよた充実システム改修 | ●————→ 実施内容の充実 | |
| | | ② オープンデータ活用による情報発信 | ・運行ダイヤ、乗り継ぎ検索情報等の各種データのオープン化と、民間活用プラットフォームの構築 | 【豊田市】 | ●————→ 具体的内容の検討 | ●-----→ 検討結果を踏まえて実施 | |
| | | ③ 主要駅・バス停における総合交通案内情報の提供 | ・総合交通案内板の主要交通結節点への設置 | 【豊田市】 | ●————→ 設置及び順次拡充 | | |

凡例：行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

| 施策群 | 具体的施策 | 内容 | 実施主体 | 概ねの実施時期（スケジュール） | | |
|---------------|-------------------|---|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | | | | 短期 | 中期 | 長期 |
| | | | | H28 (初年度) | H32 (中間年度) | H37 (最終年度) |
| 2. 情報化 | (2) 運行改善システム | ①ICカード、バスロケーションシステムデータの活用による運行改善 | ・OD 把握等のデータ分析によるネットワークの改善 ・遅延状況の発信による利用者への情報提供 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 具体的内容の検討・基礎調査 | ●-----→ 検討結果を踏まえて実施 |
| | | ②情報化による運転支援・乗り継ぎ支援システムの検討 | ・乗務員への運行経路情報の提供や、事業者間の乗り継ぎへの活用 ・災害時・運行障害時の乗客案内への活用の検討 | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 具体的内容の検討・システム開発 | ●-----→ 検討・開発結果を踏まえて実施 |
| 3. 多様な移動環境の創造 | (1) シェアリングシステムの普及 | ①超小型モビリティ等を活用したシェアリングシステムの導入（ラストワンマイル・ファーストワンマイルなど） | ・鉄道、バス、タクシーを補完し、公共交通ネットワークの一部を形成する超小型モビリティや自転車等のシェアリングシステムの導入（ラストワンマイル・ファーストワンマイルなど） | 【豊田市】 【交通事業者】 | ●————→ 導入地域の拡充 | |
| | (2) タクシー活用 | ①タクシー会社と地域住民の連携による移動サービス確保 | ・住民組織とタクシー会社の連携によるタクシー相乗り等の支援や、タクシーチケットの配布による運賃負担軽減などの検討 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 | ●————→ 具体的内容の検討 | ●-----→ 検討結果を踏まえて実施 |
| | (3) 移送サービスの活用 | ①中山間地域における共助的移動サービスの確立 | ・地域バスの導入が困難な地域において、公共交通空白地における共助的移動サービスの運営支援の検討 | 【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 | ●————→ 具体的内容の検討 | ●-----→ 検討結果を踏まえて実施 |

凡例：行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

〈ICT〉情報通信技術 〈FCV〉燃料電池自動車 〈EV〉電気自動車 〈OD〉起点と終点