

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

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

施策のポイント	◆ リニア開業に向け、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
実施主体	交通事業者、豊田市（支援）

- 2027（平成 39）年に予定されているリニア中央新幹線の開業に向けて本市へのリニア開業効果を高めるため、名古屋駅へのアクセス強化を行う。アクセス強化策として、知立駅経由で名鉄名古屋駅までの直通列車を実現するための対策として、名鉄三河線の複線化・高架化による高速化を推進する。
- すでに三河八橋駅付近の高架化工事は平成 21 年に完了しており、翌平成 22 年には土橋駅の改良が終了している。
- 今後も、鉄道事業者と協力しながら名鉄三河線をはじめとする鉄道の複線化・高架化を引き続き進めていく。

② 鉄道施設の強靭化

施策のポイント	◆ 施設の老朽化、耐震化対策の推進
実施主体	交通事業者、豊田市（支援）

- 阪神淡路大震災、東日本大震災等の地震災害の発生時には、老朽化した高架橋等の倒壊や橋梁の落下によって鉄道が長期に運休となる事態が生じている。
- 東海・東南海・南海地震の発生が予想される中で、こうした事態を最小限に抑えるため、老朽化した鉄道施設の更新や、耐震化対策の推進について、鉄道事業者と共に推進していく。

(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

施策のポイント	◆ 鉄道駅バリアフリー化の推進
実施主体	交通事業者、豊田市（支援）

（整備方針）鉄道事業者と連携し、バリアフリー化の早期の事業完了を目指す。

- 高齢者や障がい者が円滑に移動できるように駅等の旅客施設には、国から移動円滑化の基準が示されている。1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上の鉄軌道駅については、平成 32 年度までに原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等の移動

等円滑化を実施することとされている。

- 1日当たりの平均的な利用者数が3,000人未満の鉄軌道駅については、地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障がい者等の利用の実態を踏まえ、可能な限り実施することとされている。
- 豊田市内には、名古屋鉄道12駅、愛知環状鉄道12駅、愛知高速交通（リニモ）2駅の計26駅（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）がある。駅の構造上、スロープやエレベーターの設置が求められるものの未対応の駅は8駅（網掛け部分）。

表 11-1 市内鉄道駅におけるバリアフリー化の状況

駅名	1日当たり利用者数 (H26年度)	駅構造	バリアフリー化	交通結節点としての位置付け	駅員の配置 (△は一部の時間のみ配置)
名鉄	三河八橋	高架	エレベーター	②- ii	×
	若林	平面	スロープ	①	△
	竹村	平面	スロープ	②- ii	×
	土橋	橋上	エレベーター	①	○
	上挙母	平面	スロープ	②- i	×
	豊田市	高架	エレベーター	①	○
	梅坪	高架	エレベーター	①	×
	越戸	高架	未対応（階段昇降機による対応）	②- ii	×
	平戸橋	平面	スロープ	②- ii	×
	猿投	平面	スロープ	①	○
	※上豊田	掘割	スロープ（係員の補助が必要）	②- i	×
	浄水	掘割	エレベーター	①	○
愛環	三河上郷	高架	未対応	①	△
	永覚	平面	未対応	②- ii	×
	末野原	掘割	未対応	②- ii	△
	三河豊田	高架	エレベーター	①	○
	新上挙母	高架	エレベーター	②- i	△
	新豊田	高架	エレベーター	①	○
	愛環梅坪	高架	エレベーター	②- ii	△
	四郷	高架	未対応	②- i	△
	貝津	高架	エレベーター	②- ii	△
	保見	高架	未対応	②- i	△
愛知 高速 交通	篠原	高架	未対応	②- ii	×
	八草	橋上	エレベーター	①	○
	八草	高架	エレベーター	①	○
	陶磁資料館南	高架	エレベーター	②- ii	×

※上豊田駅は1日当たり利用者数が3,000人を越えており、バリアフリー法の対象となるが未対応。

利用者数が3,000人を超えるその他の駅は対応済み。

※各社とも事前の連絡により係員を手配し、車いすの乗降介助を行う。

② 上屋整備・バスベイの改良

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、住民等

(整備項目) 上屋、ベンチ、バスベイの改良、バリアフリー化、駐輪場等

(整備方針) バス停の整備は、利用者数、交通結節機能、利用特性を考慮して優先順位をつけて実施していく。

a) 上屋・ベンチ等の整備

- 旧計画においても、利用者数の多いバス停から優先的にバス停上屋・ベンチ等の整備を行い、乗降環境の改善を図るとされており、道路改良等に併せて順次整備を進めている。
- 今後も整備を進めるべきバス停は多数存在していることから、引き続き上屋・ベンチ等の整備を実施していく。

表 11-2 上屋・ベンチの現況（おいでんバスのみ）

順位	バス停名	H26 現在の状況（おいでんバスのみ）				交通結節点としての位置付け
		乗降者数 (人/日)	上屋・ベンチ	バスベイ・ バスロータリー	備考	
1	豊田市	2,650	○	○	情報案内板	①
2	土橋駅	513	○	○		①
3	浄水駅	470	○	○		①
4	三河豊田駅前	379	○	○	情報案内板	①
5	トヨタ会館	242	×	×		—
6	広瀬	204	×	○		④
7	足助病院	182	○	○	情報案内板	③
8	猿投駅	178	○	○		①
9	豊田スタジアム東	168	○	×		—
10	飯野	167	片	×		—
11	トヨタ記念病院	151	○	○	情報案内板	③
12	四郷	139	×	×		②
13	保見駅前	138	片	×		②
14	梅坪駅	128	○	○		①
15	加茂ヶ丘高校前	125	×	×		—
16	広川町7丁目	121	×	×		—
17	平山	120	×	片		—
18	広路町	112	×	×		—
19	東保見こども園前	111	○	×		—
20	浄水駅北	110	×	×		—
21	喜多町4丁目	106	×	×		—
22	豊田高校南	105	×	×		—
23	ふかみ台団地	103	×	×		—
24	神池台	102	片	×		—
25	広川町9丁目	100	×	×		—
26	トヨタ前山	92	×	×		—
27	山之手	89	×	×		—
28	豊田厚生病院	88	○	○	情報案内板	—
29	渋谷3丁目	85	×	○		—

30	どんぐり公園前	85	×	○		—
31	万葉の丘	82	○	○		—
32	鶴ヶ瀬	78	片（上屋なし）	片		—
33	美里1丁目	70	×	×		—
34	井上町3丁目	68	片	×		—
35	香九礼	67	片	×		—
36	宝来町4丁目	67	×	×		—
37	県営住宅口	62	○	○		—
38	香九礼橋	61	×	×		—
39	渋谷1丁目	60	×	×		—
40	東山町5丁目	59	片	片		—
41	泉町	59	×	片		—
42	下中山	58	×	片		—
43	トヨタ町	57	×	○		—
44	藤岡支所	57	○	○		②
45	渋谷2丁目	55	×	×		—
46	五ヶ丘1丁目	54	×	×		—
47	神池町	51	片	×		—
48	ふたつやま公園	51	○	○		—
49	北緑苑	50	○	×		—

※中心市街地玄関口バスの「豊田市駅西口」は「豊田市」に計上

※乗降者数50人/日以上のバス停のみを掲載

b) バス停の改良

- 現在のバス停では縁石や上屋の関係上、バスを正着（隙間なく停車すること）させることが困難であり、車いすやベビーカーの利用が容易ではない。
- また、それ以外の利用者であっても、乗降時に一旦車道に降りる必要があり、バスベイ等の整備を行ったとしても、その効果が発揮できない状況にある。
- 高齢者や障がい者、車いすやベビーカー等の利用を容易にするため、バス車両が正着しやすいバスベイの形状や縁石について検討を行い、利用しやすいバス停の整備に反映していく。

事例：2段階のカーブでくぼむことにより、バスが停留所との隙間を空けずに停車できるバス停縁石



出典：日刊建設工業新聞HP／横浜国立大学HP

③ フリー乗降の検討

施策のポイント	◆ 中山間地における地域バスのフリー乗降の検討
実施主体	豊田市、交通事業者

- 路線バスの乗降は停留所で行うことが原則であるが、交通量が少なく、前後の見通しも十分確保できるなど、安全性が確保できる場合には、停留所以外でも乗り降りできる「フリー乗降制」とすることができる。
- 豊田市内においてフリー乗降制はごく限られた地域でのみしか採用されていないが、中山間部の地

域バス等では、利用者の多くが高齢者であり、地形も急峻であることからバス停までのアクセス抵抗を低減するために、フリー乗降制の導入が有効であると考えられる。

- このため、地域バスの運営協議会等で議論を行い、必要である場合にはフリー乗降制を導入できるように検討を進めていく。

(3) 運行の継続

① 公共交通の継続的運行

施策のポイント	◆ 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
実施主体	交通事業者、豊田市

- 基幹バス、地域バスをはじめとする公共交通路線を将来にわたって継続的に運行する。

(4) 結節点整備

① 地域核等における結節点整備

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、住民等

a) 地域核への結節点機能の付与

- 国の示した「国土のグランドデザイン 2050」においては、中山間地域等において、商店・診療所等日常生活に不可欠な施設や地域活動を行う場を「小さな拠点」と定義し、その形成を推進している。
- 豊田市においては、すでに多核ネットワーク型都市の取組の中で地域核を定めているため、中山間地域においては地域核に日常生活に不可欠な施設等の機能を付与していくこととなるが、ここに基幹バス相互、基幹バス↔地域バスの結節機能を整備することによって、乗り継ぎ利便性の向上を図ると共に、地域バス単体でも日常生活に必要な施設へのアクセスを可能とする。

【具体的な実施内容】

藤岡支所の建て替えに併せ、支所施設内にバスターミナルを新設し、基幹バス↔地域バスの結節点機能を付与する。

b) 豊田市駅西口バスターミナルの整備

- 都心環境計画に基づき豊田市駅西口にバスターミナルを整備し、鉄道↔バス、バス相互の乗り継ぎ利便性の向上を図るほか、都心部への来訪者の利便性向上も図る。

【具体的な実施内容】

豊田市駅西口ペデストリアンデッキ下にバス乗降場を集約し、乗り継ぎ等の利便性を向上する。

c) 主要結節点の環境整備

- 基幹バス相互、基幹バス⇒地域バスの結節点については、上屋・ベンチ・トイレ等の整備を行い、乗り継ぎ利便性の向上を図る。

【具体的な実施内容】

次ページ以降に示す交通結節点の整備方針に従い、順次整備を行う。

d) 主要駅・バス停の乗り継ぎダイヤ調整

- 地域バス⇒基幹バス、基幹バス相互、基幹バス⇒鉄道の乗り継ぎをスムーズに行えるよう、主要駅・バス停において乗り継ぎを考慮したダイヤ編成とする。

(5) 走行環境改善

① バス走行環境改善

施策のポイント	◆ バスロケーションデータ、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
実施主体	豊田市、道路管理者

- おいでんバスに導入しているバスロケーションシステムのログデータから便ごとのバス停間の所要時間を把握したり、ICカードデータから利用が多いバス停を把握したりするなどして、バスの遅れが生じる区間や時間帯を把握し、必要に応じて道路改良等の走行環境改善を関係課・組織に働きかけていく。

豊田市自動支店ポータルサイト
みちナビよた

豊田市バス位置情報提供サービス

HOME みちナビよたサイトへ

[2] 藤岡・豊田線(西中山経由)
加茂丘高校前 → 豊田市

◆ バス運行情報 [16時15分] の情報 | あと27秒で更新します。 ◆ 最新情報に更新

現在のバス位置

豊田北郵便局前

発車まで お待ちください。

発車まで お待ちください。

停留所をクリックすると詳細情報が見られます。

次の時刻を表示

運行状況	通常運行中		
加茂丘高校前	—	16:43	17:48
飯野	—	16:47	17:52
保健セターロ	—	16:48	17:53
迫	—	16:49	17:54
深見	—	16:51	17:56
ふかみ台団地	—	16:52	17:57
上中山	—	16:53	17:58

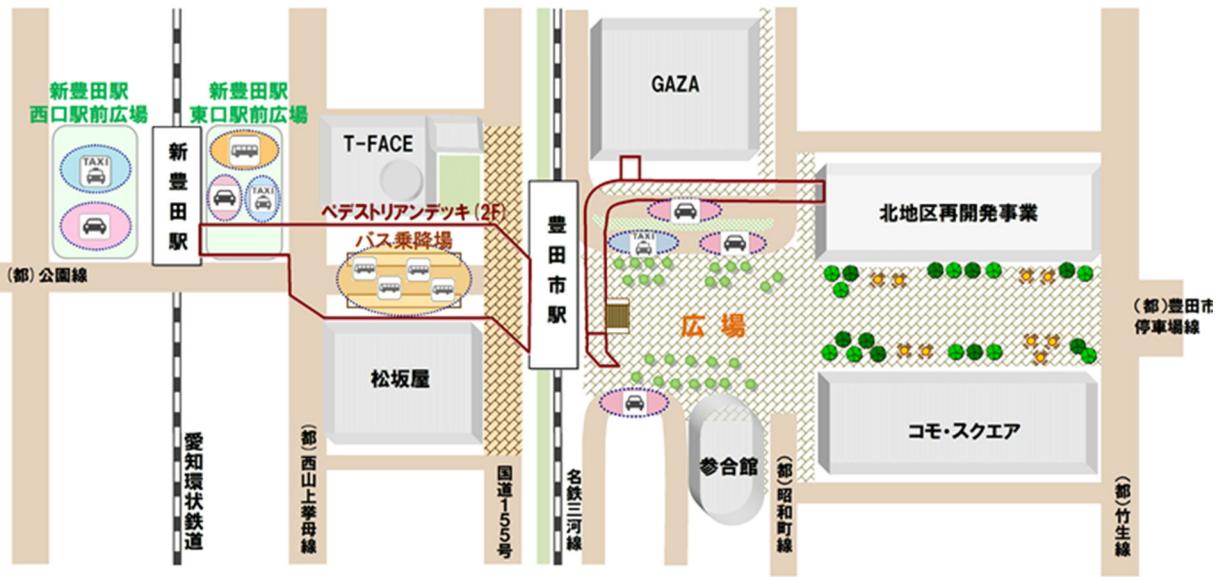
おいでんバスバスロケーションシステム

(6) 都心走行環境改善

① 豊田市駅周辺道路の整備

施策のポイント	◆ 都心環境計画に基づく乗降場集約に伴うバス路線再編に対応した道路整備
実施主体	豊田市、道路管理者

- 都心環境計画に基づく豊田市駅西口のバスターミナル整備に伴い、バスターミナルへのアクセス道路等について、バスの円滑な運行に必要な整備を行う。



出典：都心再整備に係る有識者会議第2回資料

(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

施策のポイント	◆ 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
実施主体	住民等、豊田市

a) パーク & ライド環境の整備

- 鉄道利用時に駅まで車でアクセスすることができるよう、駅周辺のパーク & ライド環境の整備を進める。
- 民間事業者による時間貸し駐車場の活用を進めるが、民間事業者による整備が行われない場合には市が主体となって駐車場の整備を行う。
- 駐車場の情報についてインターネット等で発信し、市民の利用を促す。



出典：みちナビとよた

b) パーク&バスライド環境の整備

- 支所等公共施設の駐車場を活用し、おいでんバスへのパーク&バスライド環境の整備を引き続き進める。

② 駐輪場の整備

施策のポイント	◆ 交通結節点等への駐輪場の整備推進
実施主体	豊田市

- 鉄道・基幹バスの端末移動利便性向上のため、鉄道駅や主要バス停への駐輪場の整備を進める。

(8) バス運行

① バスの運行改編

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

6.2、6.3、6.4 を参照

(9) 基幹バスサービス

① 車両の適切化

施策のポイント	◆ 流動と需要に合わせた大型車両の導入等
実施主体	豊田市

- さなげ・足助線などでは、道路条件の関係上、大型車両が導入できない状況であり、朝ピーク時に定員オーバーにより乗車できない状況が発生するなどの問題が生じている。
- 道路改良にあわせて大型車両を導入する。なお、道路改良が行われるまでは続行便を出すなどして対応する。

② バス運行のサービス向上

施策のポイント	◆ 利用状況やニーズに合わせた運行見直し
実施主体	豊田市、住民等

7章を参照

(10) 運賃施策

① わかりやすい運賃体系

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、住民等

8章を参照

② 共通 IC カードの導入

施策のポイント	◆ 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)
実施主体	豊田市、交通事業者

- 豊田市内の交通事業者においては、平成 23 年 2 月に名鉄および名鉄バスに共通 IC カード manaca が導入された。
- その後、愛知高速交通が平成 28 年 3 月に共通 IC カード manaca を導入し、平成 28 年 4 月にはおいでんバスにも共通 IC カード manaca が導入される。
- 豊田市内の公共交通で IC カードに対応していないのは、愛知環状鉄道と地域バスであり、利用者の利便性向上のため、これらへの IC カードの導入について支援・検討を進めていく。
- IC カード定期券の販売窓口が限られていることから、販売窓口を増加させていく。

(11) 広域ネットワーク

① 市外公共交通機関等との連携

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者

- 近隣の瀬戸市・みよし市・知立市・設楽町・岐阜県恵那市のコミュニティバスが部分的に豊田市内に乗り入れている他、高岡ふれあいバスが知立市・みよし市へ、稻武地域バスが長野県根羽村へ乗り入れている。
- 今後、市をまたぐ流動が多い場合などには、関係市町村と連携を強化して、乗り継ぎダイヤの設定や、コミュニティバスの相互乗り入れを行い、利用者の利便性の向上に努める。

(12) 安全安心な運行

① 車両の適切な更新

施策のポイント	◆ 車両更新の平準化と安全安心運行の確立
実施主体	豊田市、交通事業者

- 平成19年のおいでんバス運行開始から8年以上が経過し、初期に導入した車両については車両修繕費が増加している。
- 今後、車両故障等による運行障害等の増加も予想されるため、適切に車両更新を進め、安全安心な運行を継続できるように努めていく。

(13) 車内環境の向上

① ベビーカー、車いす利用環境の改善

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

- 公共交通機関における車いすの利用については、交通バリアフリー法に基づく国の政策に基づき、ノンステップバスの導入をはじめとして豊田市においても対応が進んでいる。
- ベビーカーの利用については、平成25年度に国がベビーカーマークを決定するなど、近年、利用環境を整備する動きが生じている。
- 今後、車いすやベビーカーでも市内の公共交通機関を容易に利用できるような環境を整備するため、乗車ルールの明確化や、乗務員・利用者双方への周知・啓発に努めていく。
- 車両メーカーが車両開発を行う際に、車いすやベビーカーの利用状況や要望を伝えるなどして、より利用しやすい車両となるように要請していく。



出典：国土交通省 HP

(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

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市

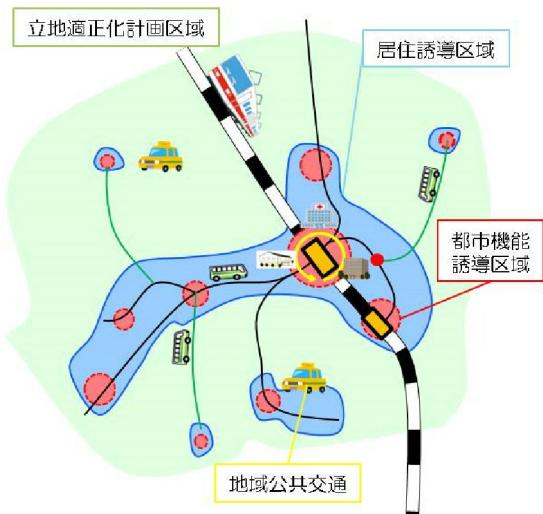
- 豊田市中心部においては、基幹バスとして中心市街地玄関口バスを運行するなど、豊田市駅と公共施設の移動手段の提供を行ってきているが、豊田市美術館、スカイホール、豊田市民文化会館など公共交通機関によるアクセスが不十分な公共施設が存在している。
- このため、こうした公共施設へのアクセスを確保し、豊田市都心部における中心的機能を高めるための方策として、新規バス路線の開設、超小型モビリティのシェアリングシステムの活用などについて検討し、中心市街地の移動環境を充実させていく。

(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

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市

- 平成 25 年度に国が提示した「国土のグランドデザイン 2050」は、2050 年を見据えた、国土づくりの理念や考え方を示すものであり、この中では、急速に進む人口減少や巨大災害の切迫等への対応として、拠点機能のコンパクト化と圏域人口確保のためのネットワーク化が謳われている。
- 豊田市においても、多核ネットワーク型都市の取組を今後も継続しながら、立地適正化計画の策定・実施など、最新の国の政策動向も捉えた取組を行っていく。こうした動きによる都市構造の変化に対応しながら、さらに利便性の高い公共交通ネットワークを形成していく。
- 公共交通ネットワークに近接した地区においては、公共交通指向型のライフスタイルを提案し、定着するようにモビリティ・マネジメント等の取組を行う。



出典：国土交通省 HP

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

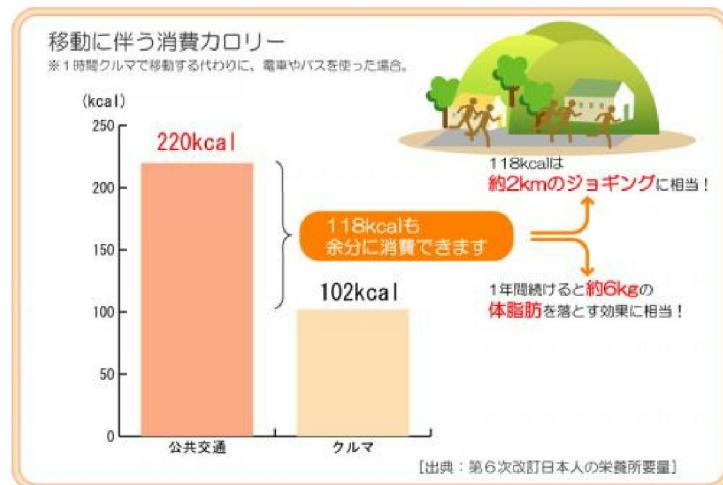
1. 利用促進

(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

施策のポイント	◆ 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）
実施主体	豊田市、交通事業者

- 自動車での移動に比べて鉄道やバスといった公共交通機関での移動は、歩行距離が多く、運動量が増加すると言われている。このため、公共交通利用による外出は、社会参加機会の増大だけでなく、身体活動的にも健康に良いとされている。
- 今後、高齢化が進展する中で、市民の健康づくりは社会保障費増大の抑制の観点からも必要であり、公共交通を活用した外出支援と健康への効果について積極的に情報発信し、公共交通利用につなげていく。
- 実際の公共交通利用につなげるために、高齢者団体等を対象としたバス乗り方教室の実施や、バス路線沿線でのウォーキングイベントの実施など、公共交通を利用するきっかけ作りも行う。



出典：大阪府 HP

② 地域や公共交通沿線でのイベントとの連携

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

- イベントや施設への公共交通によるアクセスを増加するため、施設やイベントのアクセス案内ホー

ムページやチラシに、公共交通によるアクセス方法の表記を徹底する。

- 公共交通沿線で行われるイベントについて、鉄道・バスの車内外で掲示し、公共交通による参加を促進する。

③ 沿線施設との連携

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等、沿線企業

- 共通 IC カード manaca の機能を利用し、公共交通利用額に応じてポイントを付与する仕組みや、公共交通利用で施設へアクセスした場合の利用料金の割引などを検討する。

(2) 観光

① 観光周遊ルートの開発

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等、沿線企業

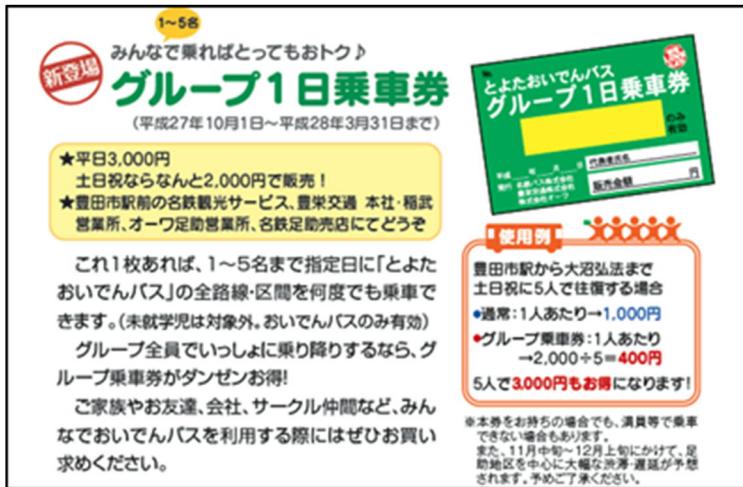
- 平成 27 年 10 月～平成 28 年 3 月に実施しているスタンプラリーのように、市内の公共交通機関を使った観光ルートの提案やそれを活用したイベントの実施によって、市内外からの公共交通利用者を増加させる。



② 観光企画乗車券の発行

施策のポイント	◆ 観光促進のための1日乗車券、グループ乗車券等の販売
実施主体	豊田市、交通事業者

- 観光利用を促進するため、1日乗車券やグループ乗車券を発行する。



③ 外国人旅行者への対応

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者

- 訪日外国人旅行客への対応や、外国人市民への対応のために、バスガイドブックやバスマップの多言語化、ホームページ・車内・バス停・窓口等での外国語案内対応を進める。

④ 行楽シーズン等への対応

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者

- 紅葉シーズンの香嵐渓や豊田スタジアムでの大規模イベント等に対応し、バスの増便や経路変更を実施する。

(3) バス車両の魅力向上

① 車内環境の魅力向上

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者

- バス車内におけるWi-Fiサービスの提供や音声案内の多様化、車内ディスプレイを活用した広報等の

表示などによって、バス車内の環境を向上させる。



出典：(一社) デジタルサイネージコンソーシアム HP

② 夢のある車両の導入

施策のポイント	◆ キャラクターの活用等、夢のあるバス車両の導入
実施主体	豊田市、交通事業者

- キャラクターの活用などにより、市民が乗ってみたくなるようなバス車両を導入する。

(4) 運賃施策

① 共通 IC カードの活用

施策のポイント	◆ 基幹バスにおける IC カードを利用した特別運賃の導入
実施主体	豊田市、交通事業者

- 平成 28 年 4 月よりおいでんバスに導入する共通 IC カード manaca を用いて、バス↔バス、バス↔鉄道の乗り継ぎ時の割引実施や、一定額以上の利用時の割引等の特別運賃を検討し、利用者の利便性の向上を図る。

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

施策のポイント	◆ 民間企業との連携による公共交通を用いた通勤の推進
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

- 豊田エコ交通をすすめる会との連携によって、通勤等における公共交通への転換を促進する。



出典：エコミート HP

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

施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者

- 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメント施策を実施することで、将来にわたって公共交通を利用するライフスタイルの定着を図ると共に、家族への意識付けを行う。
 - a) 小学生を対象としたバス利用教室
 - 小学生を対象に、バスの乗り方や公共交通利用のメリット、環境への効果などを教えることで、将来にわたって公共交通利用を行うライフスタイルを定着させる。
- b) 中学生等への進学前情報提供
 - 高校への鉄道・バスでの通学方法や運賃等の情報を、進路決定前の中学生と保護者に対して情報提供することで、公共交通による通学を促す。

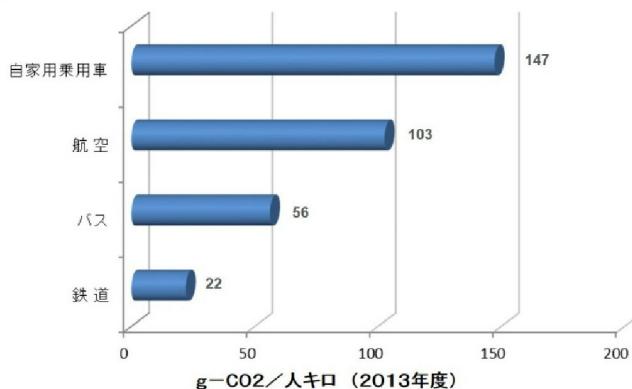
(2)市民全般への意識啓発

① 公共交通指向型ライフスタイルの提案

施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

- 公共交通利用が自動車利用に比べてメリットがある点を情報発信することで、公共交通利用を促す。

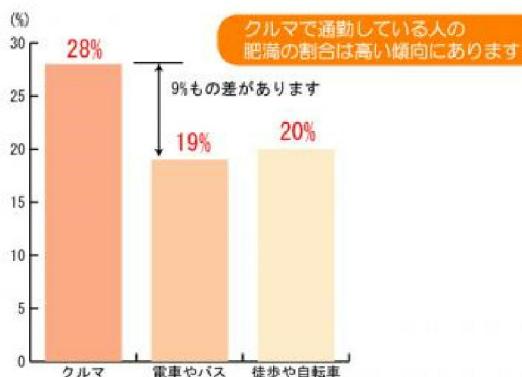
輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



出典：国土交通省 HP

通勤手段と肥満の割合

※BMIが25以上の人が肥満と仮定



【出典：日本モビリティ・マネジメント会議】

出典：大阪府 HP

② ICTによる情報発信

施策のポイント	◆ 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（みちナビとよた）
実施主体	豊田市

- みちナビとよたによるインターネット情報発信を引き続き充実する。



3. 共働による公共交通運営

(1)バス評価の実施

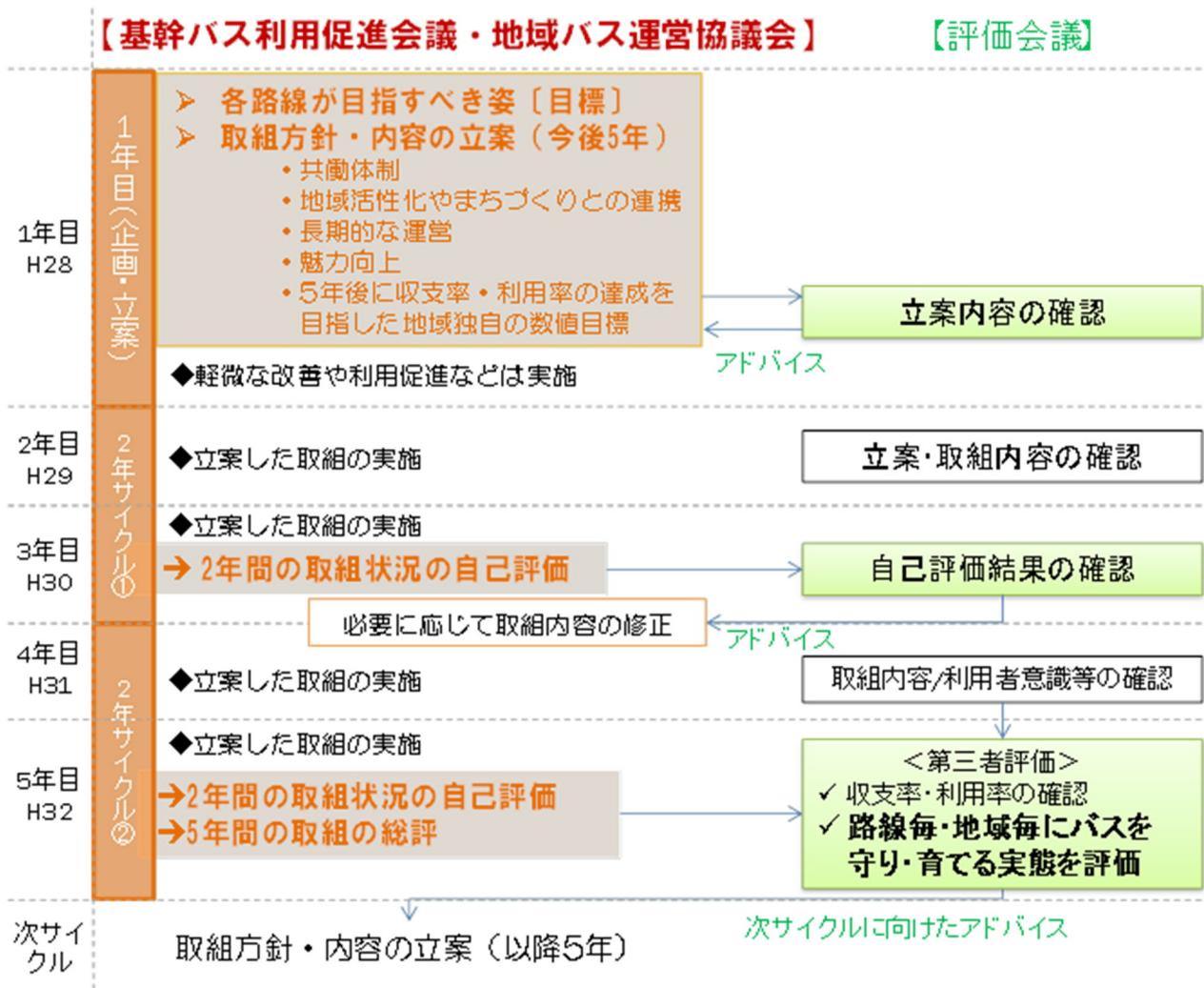
① 基幹バス・地域バスへのバス評価実施

施策のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

c) 新たな基幹バス・地域バスの評価システムの概要

- 地域及びバス事業者、市が主体となって進めるバス運行の取組(運営努力)を的確に評価する新たな評価システムにより、評価結果を確実にその後の運行改善につなげる。
- 公共交通基本計画の計画期間(10年)と連動し、評価は5年1サイクル×2とする。
- バスの運行主体(地域バス:地域バス運営協議会、基幹バス:市(交通政策課))による、各路線の5年間の目標・取組立案及び2年に一度の自己評価の実施。
- 有識者で構成する公共交通評価会議によるバスの運行主体へのアドバイス
⇒ 各路線の目標・取組立案(1年目)、自己評価(3・5年目)及び次のサイクルの方向性決定(5年目)
- 運行の改善については、大規模な路線改編は自己評価の周期に合わせて2年に1回程度、軽微な路線改編は必要に応じて適宜実施。

d) 基幹バス・地域バス評価の流れ



(2)基幹バス

① 利用促進会議の活用による活性化策検討

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

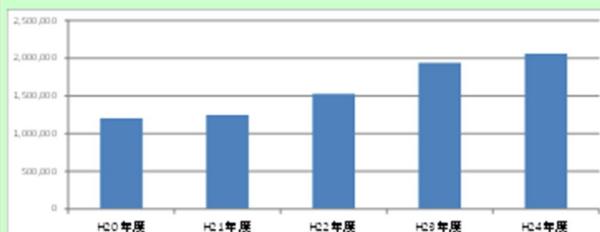
- 豊田市公共交通利用促進会議を中心に、基幹バス全体の利用促進策を実施する。
- 上記と並行して、バス評価の結果を踏まえ、基幹バスのうち利用促進が必要である路線を選出し、重点的に利用促進施策に取り組む。
- 重点対策路線については、観光利用促進や通勤・通学利用促進、昼間時利用促進など、沿線状況に応じた利用促進策を実施するため、路線毎に分科会を設け、豊田市、交通事業者、沿線企業、住民、支所が一体となって利用促進策に取り組む。
- 利用促進策の実施については、平成25年度豊田市公共交通評価・利用促進業務の成果を活用して施策を実施する。

おいでんバス（基幹バス）の利用促進検討

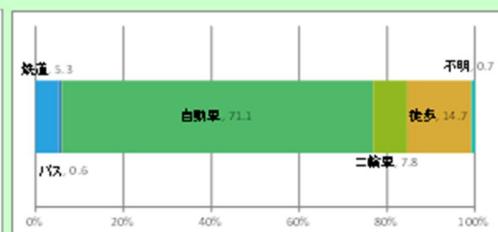
検討の目的

とよたおいでんバスの利用者数は、全体としては順調に利用者数が伸びているが、依然として自動車分担率が高く、自動車への過度の依存から脱却するためには効果的な利用促進策の展開が急務の課題となっている。

そこで、これまで取組んできた利用促進策をふまえ、短期的に実施する利用促進の取組メニューを体系的に整理し、効果的に利用促進を図っていく。



おいでんバスの利用者数推移

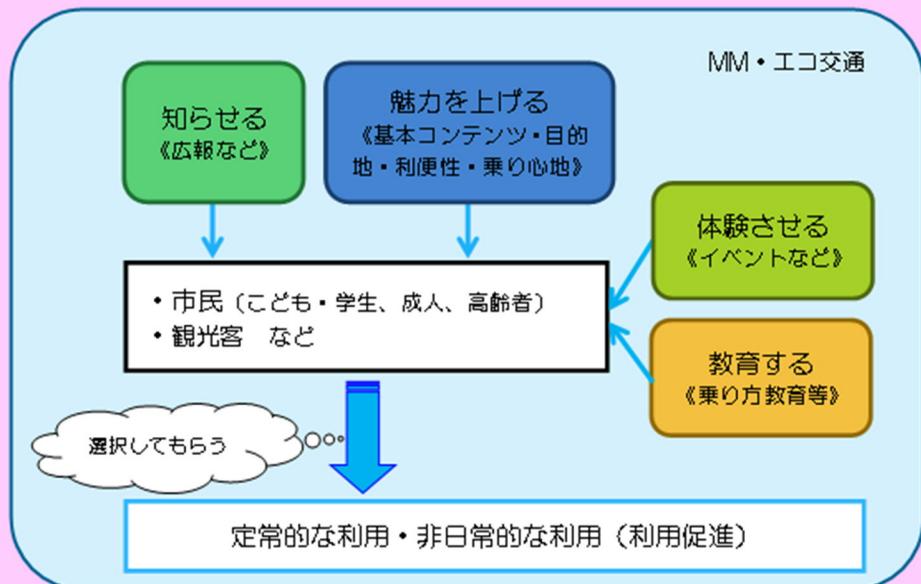


豊田市における代表交通手段構成比
(H23年PT調査 第1回調査集計)
出典：中京都市圏PT調査

検討の目的 利用促進策の視点

おいでんバスを選択して利用してもらうためには（利用を促進するためには）、市民や観光客等においでんバスのことを一方的に知らせるだけではなく、目的地への接続や利便性向上および乗り心地などバスに乗車する魅力を上げ、時として乗り方を教える機会の創出、体験して魅力を伝えるなど一体的に展開していくことが必要となる。

そこで基幹バス路線の利用促進を検討するにあたり、「知らせる」「魅力を上げる」「教育する」「体験させる」の4つの視点で、様々な主体が関与できるような利用促進策の検討を進める。



出典：平成25年度豊田市公共交通評価・利用促進業務委託報告書

(3)地域バス等

① 各地域における協議会の運営

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、住民等

- 地域バスの運営は、地域住民が参画する運営協議会が中心となって行う。
- 地域バスのサービスレベルは、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、各地域バス運営協議会での検討を通じて、適切なサービスレベルとする。
- 新たなバス評価システムの中で、各地域バス運営協議会が5年後に各路線が目指すべき姿〔目標〕を関係主体間で共有し、その姿〔目標〕を達成するために個別路線の改善や利用促進を進める。取組状況については、2年毎に運営主体による自己評価を行う。

(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

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、沿線企業、住民等

- バス停周辺の商業施設や民間企業等の協力を得て、用地の提供などを受けることで、バス停への上屋・ベンチ等の整備を進め、利用者が利用しやすい環境としていく。
- バス待合施設については、地域バス運営協議会などの組織を活用し、住民が主体的に管理・運営する仕組みの構築を検討する。

(5)企業協賛

① 民間広告の活用

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、沿線企業

- 運賃収入外の収入を確保するため、バス車内外やバス停上屋などへの広告掲載を検討する。

事例：広告収入によってバス停の設置・維持管理費を広告代理店が負担するもの。名古屋市等で導入



出典：エムシードゥコーHP

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

1. バス車両

(1) 次世代車両の導入と活用

① 次世代車両の導入と活用

施策のポイント	◆ 乗り心地や環境性に配慮した次世代車両（FCV、EV等）の導入
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

- 環境モデル都市としての取組の一環として、公共交通サービスに FCV・EV・HV 等の次世代車両の導入を進める。

② 災害時の活用

施策のポイント	◆ FCV、EV 等による災害時の避難所等への非常電源供給
実施主体	豊田市、交通事業者

- FCV・EV 車両を活用し、災害時の避難所等への非常電源供給を行う。

2. 情報化

(1) 情報提供

① 「みちナビとよた」による情報発信

施策のポイント	◆ みちナビとよた 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
実施主体	豊田市

- 外国人旅行客への対応のための多言語化や、よりわかりやすいコンテンツ整備などによって、みちナビとよた web サイトを充実することで、公共交通情報の発信を行い、公共交通利用を促進する。
- ダイヤ改正情報や、運行状況などをリアルタイムに発信することにより、運行障害時などの情報提供を強化する。

② オープンデータ活用による情報発信

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市

- 現在、みちナビとよたによって配信している運行ダイヤや乗り継ぎ情報を、民間企業等が提供している検索サービスに提供することで、他の交通モードや事業者も含めた検索が可能な環境を整備し、来訪者等の情報入手を容易とする。
- 運行ダイヤや乗り継ぎ情報のデータをオープンデータ化し、民間企業や個人が自由に使えるデータ

とすることで、アプリケーションの開発などを促す。

③ 主要駅・バス停における総合交通案内情報の提供

施策のポイント	◆ 総合交通案内板の主要交通結節点への設置
実施主体	豊田市

- 現在、豊田市駅、三河豊田駅、豊田厚生病院、トヨタ記念病院、足助病院に導入している総合交通案内板について、他の交通結節点にも整備を進めていく。

(2) 運行改善システム

① IC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

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者

- 共通 IC カード manaca の利用ログから収集できる OD*データなどを活用して、利用状況を詳細に把握することで、ダイヤ改正や経路変更等のネットワーク改善を行う。
- バスロケーションシステムのデータを活用し、バスの遅延状況を把握することで、ダイヤ改正等に活用する。

*OD : Origin (出発地) – Destination (目的地) の略語で、ここでは乗車バス停と降車バス停の記録を指す。

② 情報化による運転支援・乗り継ぎ支援システムの検討

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者

- 乗務員に対して、運行経路や次のバス停、結節点での乗り継ぎ便の有無などを案内する情報端末を開発し、時間によって変わる経由地の見落としといった運転ミスを防止する。
- 情報端末を用いて乗り継ぎ客の有無などを、リアルタイムで共有できるすることによって、異なる運行事業者同士であっても、乗り継ぎを確実にするなど、利用者の利便性向上を図る。
- データを共有することによって、災害時や運行障害時にも適切な乗客への案内を可能にすると同時に、各事業者の運行管理者や市役所でも情報を共有できるようにすることで、問い合わせへの対応や、運行体制の検討にも活用する。

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活用

施策のポイント	◆ 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）
実施主体	豊田市、交通事業者

- 超小型モビリティや自転車のシェアリングシステムを活用した端末交通（ラストワンマイル・ファーストワンマイル）を充実させることにより、鉄道やバスの利便性を向上させる。
- 公共交通空白地区においてもタクシーやシェアリングシステムを活用することで、地域住民の交通利便性を向上させる。

(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

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

- タクシーを公共交通として活用するために、タクシー乗り場等の情報をバスマップに掲載したり、駅や公共施設での案内を行ったりするなどして、利用しやすい環境を作る。
- 地域バスの導入は困難であるが、住民の移動手段を確保する施策が求められる場合などに、地域住民とタクシー事業者が共働する相乗りシステムの構築や、タクシーチケットの配布など、タクシーを活用した移動手段確保策の実現を支援する。

(3) 移送サービスの活用

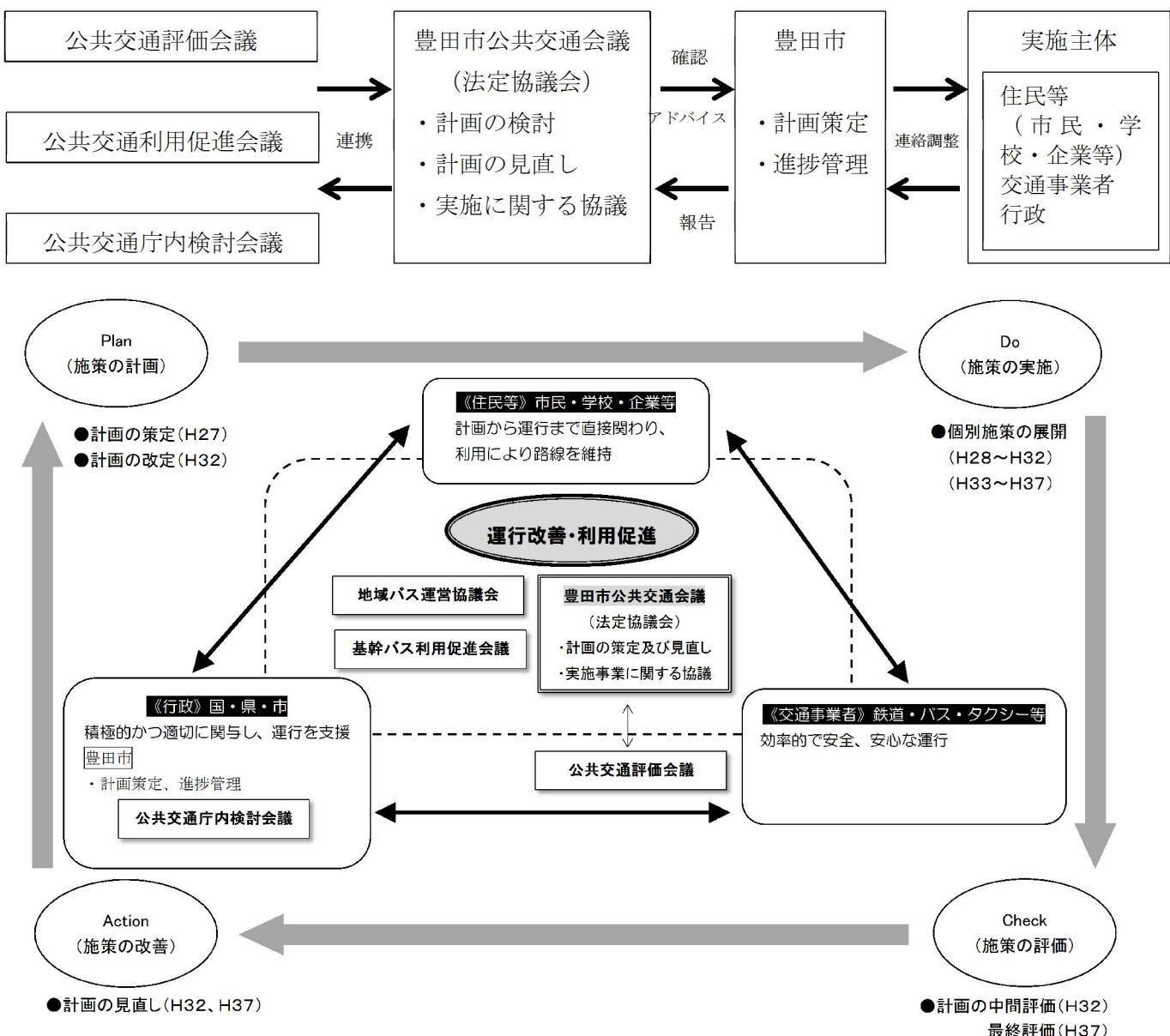
① 中山間地域における共助的移動サービスの確立

施策のポイント	◆ 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
実施主体	豊田市、交通事業者、住民等

- 地域バスの導入は困難であるが、住民の移動手段を確保する施策が求められる場合などに、地域住民同士の共助による移動手段確保を支援する。

12 計画の推進体制とPDCA

- 豊田市公共交通会議（活性化再生法による法定協議会）が中心となって、計画に基づく事業を推進する。
- 計画に基づく事業の実施については、豊田市公共交通庁内検討会議を通じて豊田市の関係各課と共に連携しながら実施する。
- 計画の進捗状況については、毎年度、豊田市公共交通会議において確認する。
- 基幹バスの利用促進施策については、豊田市公共交通利用促進会議と連携しながら実施する。
- 基幹バス・地域バスの評価については、豊田市公共交通評価会議と連携しながら実施する。



13 本計画にかかる意見聴取の結果

13.1 パブリックコメントの集計

- ・募集期間 平成28年1月4日（月）～平成28年1月31日（日）
- ・提出数 E-mail・手紙・FAX：25通
- ・意見数 項目ごとに分類した場合、61件の意見等が寄せられた

意見項目	件数	割合
①「計画の推進」に関すること	4	7%
②「公共交通全般」に関すること	5	8%
③「鉄道」に関すること	17	28%
④「バス」に関すること	27	44%
⑤「鉄道・バス以外の公共交通」に関すること	3	5%
⑥その他の意見・感想など	5	8%
合計	61	

主な意見と市の考え方

意見等の概要	市の考え方
市民・利用者の満足度を目標値に設けてほしい。	バスの利用者アンケートにより満足度調査を実施し、運行の改善に役立てます。
乗降環境の改善や乗換距離短縮など交通結節点の整備を進めてほしい。	公共交通ネットワークの利便性を高めるため、交通結節点の機能に応じた整備を進めています。
おいでんバスの料金を安価な設定にしてほしい。	本市は、市域が非常に広くバス路線が長いため、利用者に受益(利用距離)に応じた負担をお願いし、運行経費に充てています。運賃は民間バス路線よりも安価な設定としています。
高齢者にとってドアードアの移動が可能な乗物として、タクシーの様々な活用を推進して欲しい。	計画の見直しにより、タクシーを新たに公共交通と位置づけ、地域の協力による相乗りなど有効な活用方法を検討していきます。
燃料電池車などの普及や情報環境整備など、車社会の先進的な取組と公共交通が調和したまちづくりを進めてほしい。	・次世代自動車の導入や小型自動車のシェアリングなど、先進的で多様な移動環境の整備を進めています。
都市部では車社会の先進的な取組みを、農山村部は車と公共交通機関の利便性を発信してほしい。	・先進的な手法で公共交通の課題解決に取り組むなど、誰にとっても魅力的で誇りの持てる公共交通を目指す。

13.2 地域バス運営協議会における意見

各地域バス運営協議会でのヒアリング及びアンケート結果をもとに整理

●ヒアリング

実施期間：平成 27 年 8 月～9 月

対 象：各地域の地域バス運営協議会（12 団体）

手 法：運営協議会の場で計画案を説明し、質疑応答

●アンケート

実施期間：平成 27 年 11 月

対 象：各地域の地域バス運営協議会（12 団体、送付対象委員 161 人）

手 法：計画案に対するアンケート

回 収 数：125 通（回収率 77.6%）

〈主な意見と新計画における考え方〉

- ・地域バスの区域外（コミュニティ外）運行の条件を緩和してほしい。
⇒原則コミュニティ内運行としているが、新計画では例外を明示し、条件を一部緩和
- ・バス停の上屋、駐輪場、バスベイ改良等の整備をしてほしい。
⇒利用者数、交通結節機能、利用特性を考慮して優先順位をつけて実施するとの整備方針を明示
- ・共助的移動サービスの支援を検討してほしい。
⇒具体的施策にて共助的移動サービスの支援検討を位置づけ
- ・バリアフリー化の推進
⇒具体的施策として鉄道駅、交通結節点、車両等のバリアフリー化を推進
- ・通勤による交通渋滞の解消
⇒通勤交通手段の転換促進のため、民間企業との連携による公共交通を用いた通勤を推進
- ・基幹バスの本数増加、時間延長
⇒基幹バスの新たなサービスレベルの設定により、サービスアップを図る

13.3 交通の利用状況に関する調査

1 調査目的

「豊田市公共交通基本計画」についての次期計画に対する市民意見の聞き取り及び次期計画に位置付ける指標の数値を把握するため。

2 調査方法

(1) E モニター

実施期間：平成 27 年 11 月 13 日～11 月 23 日

対象：E モニター登録者 239 人

手法：インターネット調査

(2) 市民アンケート

実施期間：平成 27 年 11 月 18 日～11 月 29 日

対象：無作為抽出による市民 3,000 人（16 歳以上）

手法：郵送

【抽出条件】

① 各地区から人口割合に応じて抽出。

ただし、割合で算出した際に 150 人以下となる地区は、人口割合抽出数に追加抽出を行い 150 人になるようにする。

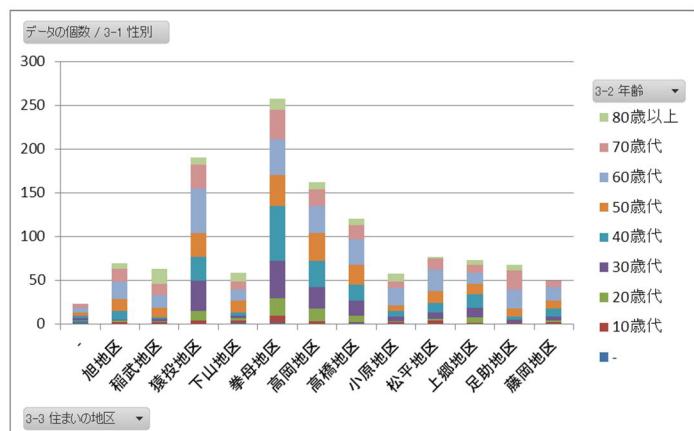
② 抽出後、抽出者から同世帯での重複抽出者及び E モニター登録者を除き、除いた人数分は補填する。

地 区 名	人 口	人口割合	人口割合による抽出数	追加抽出数	追加抽出後抽出数
豊田地区	380,259	90.0	2,005	96	2,100
挙母地区	130,931	31.0	691		691
高橋地区	55,120	13.0	290		290
上郷地区	33,990	8.0	179		179
高岡地区	78,905	18.7	416		416
猿投地区	71,082	16.8	375		374
松平地区	10,231	2.4	54	96	150
藤岡地区	19,695	4.7	103	47	150
小原地区	3,874	0.9	20	130	150
足助地区	8,324	2.0	43	107	150
下山地区	4,847	1.1	25	125	150
旭地区	2,877	0.7	15	135	150
稻武地区	2,537	0.6	13	137	150

3 調査結果

(1) 配布・回収状況

	Eモニター	市民アンケート	合計
配布数	239	3,000	3,239
有効回収数	169	1,102	1,271
回収率	70.7%	36.7%	39.2%



(2) 「次期計画に対する市民意見の聞き取り」に対する主な意見

- ・バスの利用者を増やすには、バスの本数を増やす、遅れを最小限にする工夫が大切
⇒「利用状況やニーズに応じた運行見直し」、「サービスレベル基準」の見直し、「データ活用による道路走行環境の改善」等で対応
- ・家族で交通機関を利用するととても高く無理なので家族割引など工夫が必要
⇒「運賃制度の基本方針」で対応。原則 100 円単位の運賃体系を維持するとともに、割引のある企画乗車券等の導入を検討
- ・弱者（障がい者）、小さいお子さんを連れている方、老人の方たちには特に気を使つていただけたら、今以上に外出したくなると思う
⇒「バリアフリー化の推進」、「上屋整備・バスベイの改良」、「ベビーカー車いす利用環境の改善」等
- ・車の運転ができなくなったとき、自宅まで送迎してもらえるバス、タクシー等のシステムを作つてほしい。安価であれば多少の自己負担があつてもいい
⇒「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」で対応

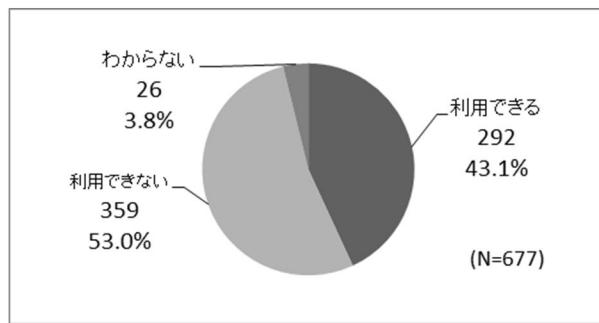
(3) 「次期計画に位置付ける指標」に対する回答結果

【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】

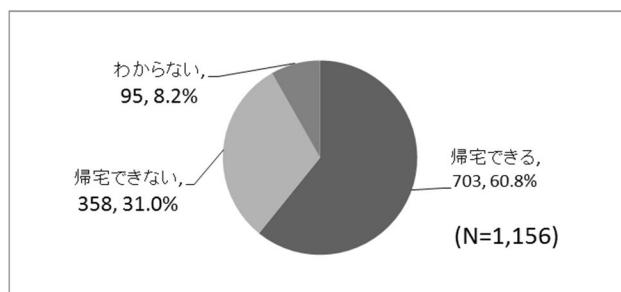
評価指標：日常生活で公共交通ネットワークを利用できる人の割合（外出目的別）

問1 次の1)～3)の場合、自宅から目的地まで公共交通（電車、バス）のみを利用して、用事を済ませることはできますか？（現在実際に利用しているかどうかではなく、利用できるかどうかでお答えください）

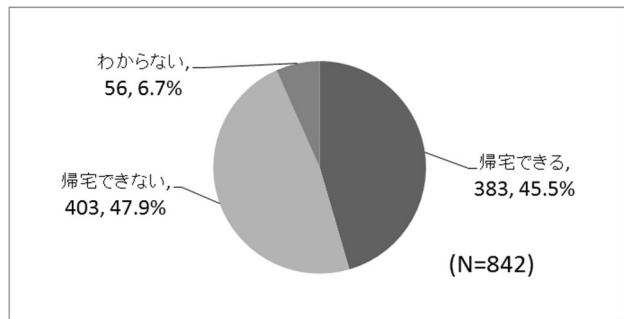
1) 自宅から現在の通勤先、通学先まで



2) 公共交通のみを利用して、自宅から病院へ行き、帰宅することができるか。



3) 公共交通のみを利用して、自宅から買い物先へ行き、帰宅することができるか。

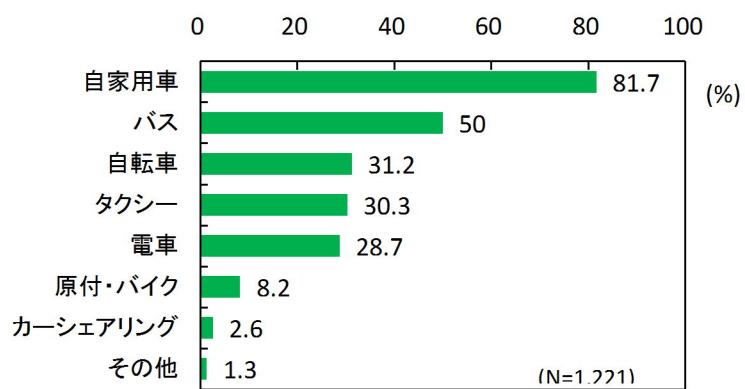


【基本方針Ⅲ 先進的で多様な移動環境の創造】

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

あなたが利用できる／利用している交通手段について

問2 日常生活や余暇等で外出する際、あなたが自宅を出発するときに最初に利用できる交通手段には何がありますか。[あてはまるものすべてに○]



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