豊田市公共交通基本計画

概要版

1. 計画策定の背景と目的

- 豊田市は、平成18年度に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、公共交通ネットワークの整備を進めてきました。この計画では、7市町村の合併を背景として、「都市としての一体性の形成」、「都市と農山村の共生」、「交流人口拡大による地域の活性化」を図るために、「利便性の高い公共交通ネットワークを構築すること」を目的としていました。
- この計画に基づき、平成19年11月から「とよたおいでんバス」の運行を開始、平成20年3月には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を行い、平成23年度には、市内の主要地区間を結ぶ公共交通ネットワークの基本骨格を概ね整備しました。また、公共交通評価を行うなどして、公共交通ネットワークの改善にも努めてきました。
- この結果、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ます。
- 今回の計画改定にあたっては、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などに対応するため、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します。
- これによって公共交通ネットワークの質をいっそう高め、自動車のみの移動に依存するのではなく、様々な市民の移動を支える多様な交通環境を整え、暮らし満足度が高いまちを実現します。

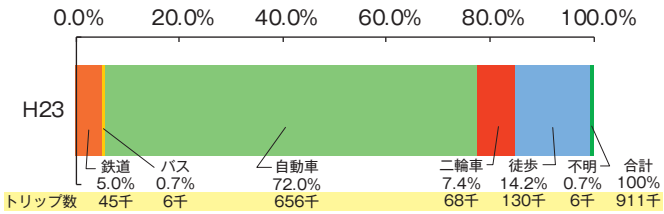
施策展開の考え方

2. 豊田市の公共交通の現状と課題

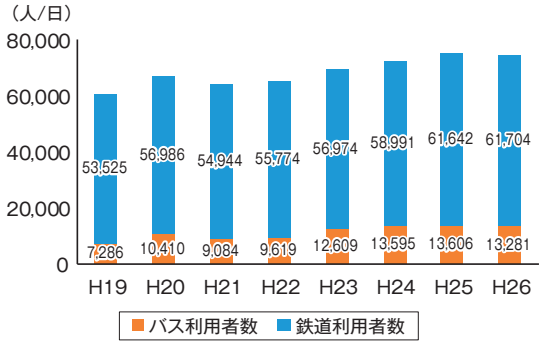
豊田市の公共交通の現状

■豊田市における主な移動手段は自動車であり、平成23年の第5回中京都市圏パーソントリップ調査の結果によると、72.0%が自動車によるもので、自動車に大きく依存した交通状況と言えます。
この結果、旧豊田市内を中心に朝夕の渋滞が発生しています。

■鉄道の分担率は5.0%、バスの分担率は0.7%と低い状況です。しかしながら、愛知環状鉄道の一部複線化やおいでんバスの運行など、公共交通ネットワークの整備に取り組んできた結果、公共交通利用者数は近年増加傾向にあります。



豊田市における代表交通手段構成比
（第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果）



公共交通利用者数の推移

豊田市の公共交通の課題

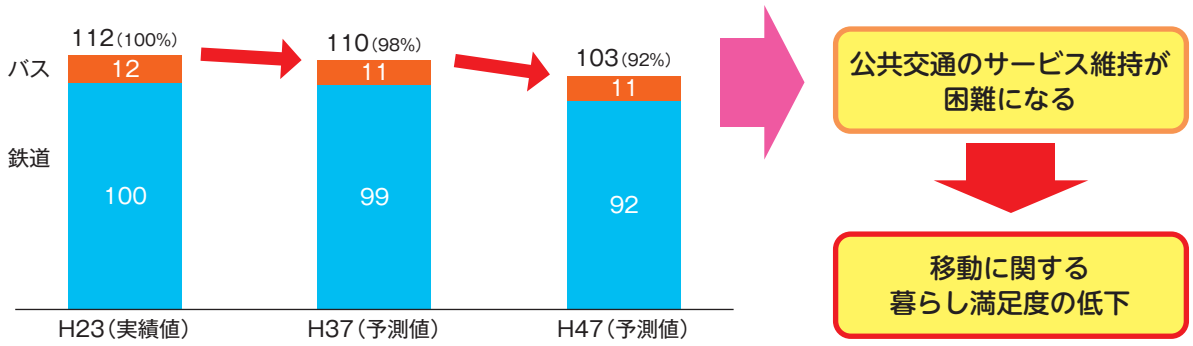
■鉄道とバスによる人口カバー状況では、毎日運行する路線の場合83.4%※であり、鉄道とバスのサービスが十分に提供されていない地域が存在しています。
（※駅勢圏を半径1,000m、バス停勢圏を半径500mで算出）

■市民満足度調査の結果によると、公共交通施策に対する満足度は低い状況にあり、今後は公共交通ネットワークの質を高めることで、利用したくなるような魅力的な公共交通としていくことが必要です。

■今後の趨勢をもとにした予測では、生産年齢人口の減少に伴って公共交通利用者数も減少することが見込まれており、公共交通サービスを持続可能なものとしていくためにも、魅力的な公共交通の整備は必要です。

豊田市の公共交通利用の将来予想

公共交通利用：8%程度の減少を予想



（単位:千トリップエンド）
※道路整備や開発計画が予定通り実施された場合の予測値〔出典:豊田市都市交通マスタープラン（総合都市交通体系調査）〕

3. 豊田市公共交通基本計画

3-1. 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

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します。

- 計画に基づく施策の実施が、公共交通利用者の増加に結びつくように具体的な目標値を設けて、その達成を目指します。
- 目標値は、最新の将来交通需要予測結果や、市の交通まちづくり施策の動向を踏まえて設定しました。

3-2. 計画の期間

- 平成28年度から平成37年度の10年間

3-3. 計画の目標値

- 各種施策に取り組むことで、計画の最終年(H37年)には、基準年(H26年)に比べて、公共交通利用者数を23%の増加、中でもバス利用者数を28%の増加とすることを目標とします。

	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%

目標を達成するために3つの基本方針に基づいて施策を展開します

豊田市内の公共交通

鉄　道

名古屋鉄道

愛知環状鉄道

リニモ

基幹バス（おいでんバス）

おいでんバス

燃料電池バス

地域バス

松平ともえ号

その他

超小型電気自動車のシェアリング

3-4. 計画の基本方針と個別施策（主なもの）

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ていきます。社会資本として、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移動環境づくりを進めます。

基本方針 1 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ります。

個別施策の内容	実施主体
鉄道複線化(高速化)、高架化	交通事業者、豊田市(支援)
鉄道施設の老朽化、耐震化対策	交通事業者、豊田市(支援)
バス停上屋整備、バスベイの改良	豊田市、住民等
地域核等における結節点整備	豊田市、住民等

基本方針 2 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します。

個別施策の内容	実施主体
健康づくりと連動した利用促進のための施策展開	豊田市、交通事業者
公共交通による観光周遊ルートの開発	豊田市、交通事業者、沿線企業
車内環境の魅力向上	豊田市、交通事業者
通勤交通手段の転換促進	豊田市、交通事業者、住民等
基幹バス、地域バスへのバス評価実施	豊田市、交通事業者、住民等

基本方針 3 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造します。

個別施策の内容	実施主体
ICカードデータ等の活用による運行改善	豊田市、交通事業者
超小型モビリティ等によるシェアリングシステムの活用	住民等、豊田市
タクシー会社と地域住民の連携による移動サービスの確保	豊田市、交通事業者、住民等
中山間地域における共助的移動サービスの確立	豊田市、交通事業者、住民等

3-5. 各交通手段の位置づけ

鉄　　道	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
基幹バス	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
地域バス	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
そ の 他	公共交通ネットワークを補完する交通手段

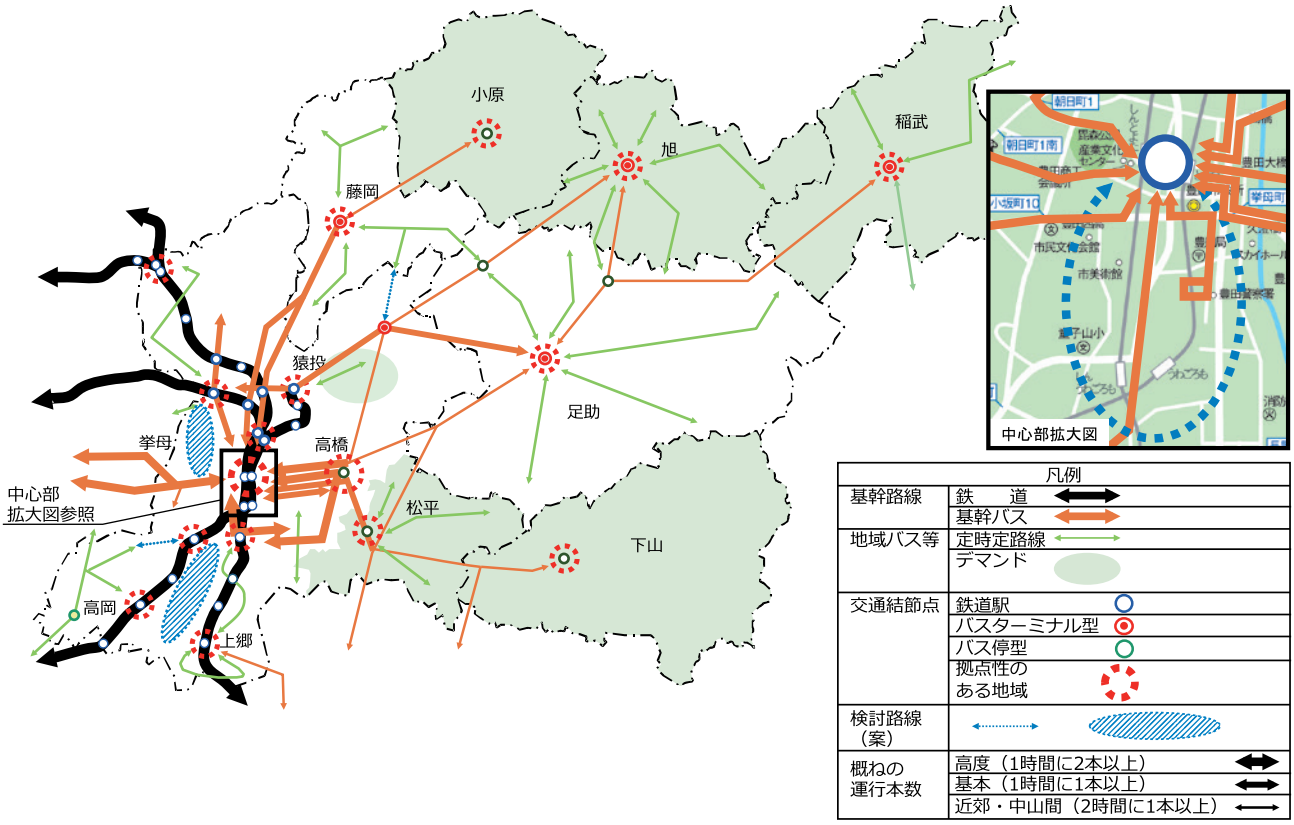
3-6. 公共交通ネットワークのイメージ

■これまで整備してきた公共交通ネットワークを基本としつつ、新たなニーズに対応するために一部見直しを行います。

■鉄道駅やバスターミナルなど、複数の公共交通機関が集まる交通結節点においては、トイレや待合空間などの整備を進め、乗り継ぎしやすい環境の整備を行います。

■鉄道駅については、交通事業者と連携し、バリアフリー化の早期整備完了を目指します。

■バス停については、上屋やベンチの整備を進めます。



3-7. 交通結節点の整備

公共交通ネットワークの質の向上のため、駅やバスターミナルなど交通結節点の「利便性」、「円滑性」、「快適性」を高める整備を行っていきます。

利 便 性	●利用しやすい乗り継ぎ経路(短い、わかりやすい、安全、バリアフリー) ●乗り継ぎ路線、時刻等の情報提供
円 滑 性	●交通機関相互の乗り継ぎ時間の連携 ●端末交通(自転車、自家用車、タクシー等)による利用のしやすさ
快 適 性	●季節や天候、待ち時間によらず快適に待てる施設

3-8. バス運行のサービスレベル

■基幹バスについては、運行する地区の特性に応じてサービスレベルの基準を設定します。

基幹バスのサービスレベル基準

区　分	朝・夕 (7-8時台、17-19時台)	早朝・昼間・夜間 (5-6時台) (9-16時台) (20-22時台)	運行時間帯
高度サービス (都市機能及び産業施設が集積する区間)	1時間に3本以上	1時間に2本以上	6～22時台
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)	1時間に1本以上	1時間に1本以上	
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)	1時間に1本以上	2時間に1本以上	

■地域バスについては、基幹バスを参考に各地域のバス運営協議会での検討を通じて、地域の実情に合ったサービスレベルを設定します。

地域バスのサービスレベル基準

通勤・通学利用を前提とする場合	運行形態	定時定路線型の平日毎日運行
	サービスレベル	基幹バスの「基本サービス」
通学利用のみを前提とする場合	運行形態	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
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
	サービスレベル	日限定運行における定時定路線型 ⇒基幹バスの「都市近郊・中山間サービス」 デマンド方式 ⇒各地域での検討によりサービスレベルを決定

3-9. おいでんバス・地域バスの運賃

基幹バス（おいでんバス）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」ことを基本とします。

■原則として現行の運賃体系を維持しますが、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います。

■利用促進を図る観点から「利用しやすい」運賃制度を創設します。そのために、ICカードの機能を利用した、各種割引（例：乗り継ぎ割引、複数回乗車割引等）や、企画乗車券（例：1日乗車券、グループ乗車券等）を導入します。

地域バス運賃制度の基本方針

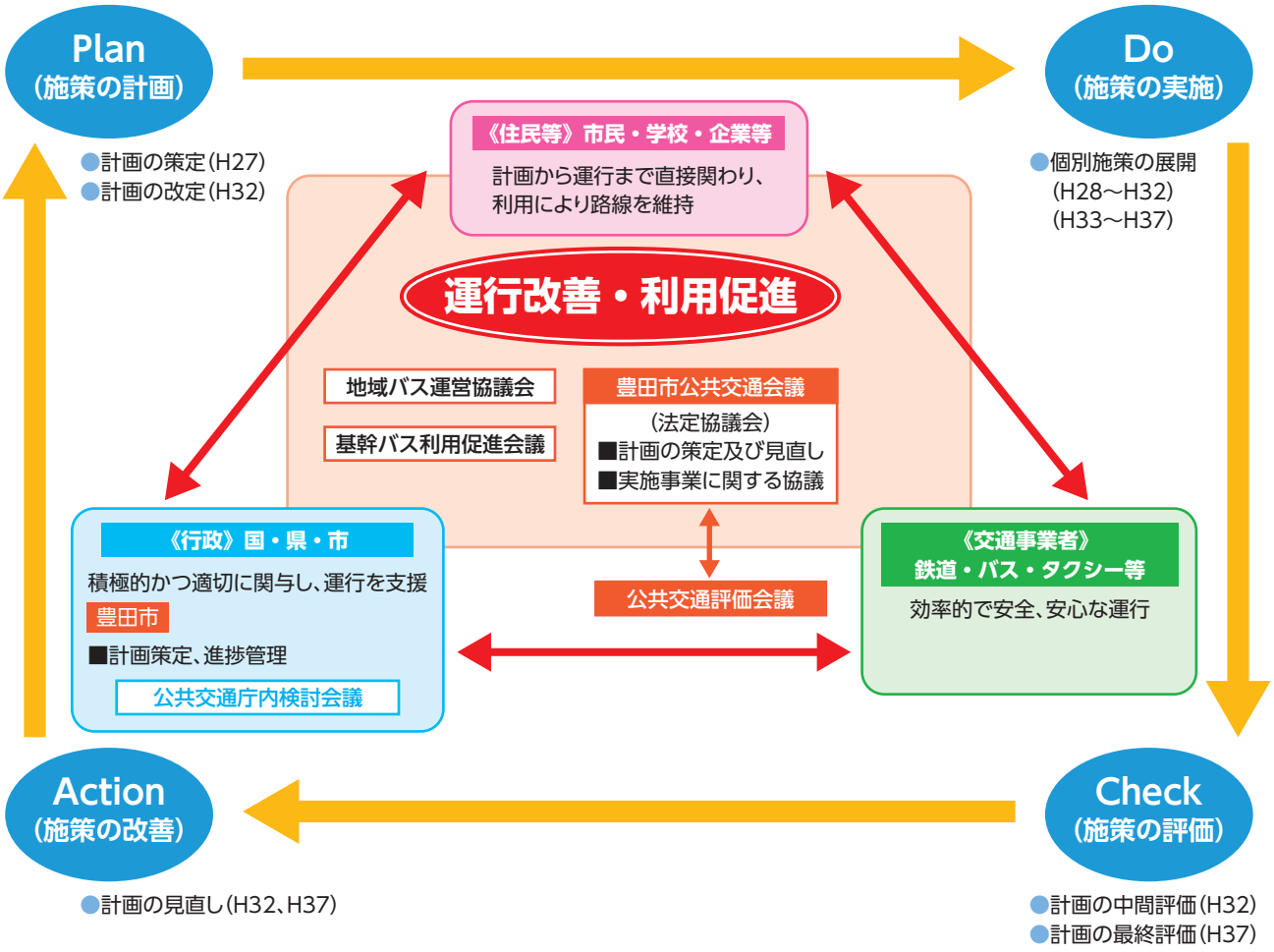
■運賃は平日毎日運行の場合1乗車200円、曜日限定運行の場合は1乗車100円を原則としますが地域の実情に合わせて地域バス運営協議会等で決定します。

4. 基幹バス・地域バスの新たな評価システム

■基幹バス・地域バスについては、「公共交通評価」を行い、利用者数や収支状況、地域の取組などについて定期的にチェックするとともに、改善に向けた取組を継続して行います。
■基幹バスについては、重点対策路線を選定した上で基幹バス利用促進会議を活用して目標設定し、利用促進の取り組みを進めていきます。
■地域バスについては、それぞれの地域で独自に目標を定め、その目標に向かって地域が一体となって努力できるような仕組みを構築します。

5. 計画の推進体制

■この計画を「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」による地域公共交通網形成計画に位置付け、豊田市公共交通会議が中心となって事業を推進します。
■平成28年度から計画に基づく施策を展開し、定期的に評価指標を用いて進捗状況をモニタリングします。
■中間年次となる平成32年度には中間評価を行い、必要に応じて計画内容の見直しを行います。



問合せ先
豊田市役所　都市整備部　交通政策課
TEL. 0565-34-6603
FAX. 0565-33-2433
E-mail　koutsu@city.toyota.aichi.jp
URL　http://www.city.toyota.aidhi.jp/

平成28年 3月 作成