

豊田市公共交通計画の策定について

H17.8.29

1 計画策定の意義

平成17年4月1日の市町村合併により新豊田市が誕生（面積：918.47k m²）



新市建設のテーマ
水と緑の豊かさ創造都市づくり
～都市と農山村の共生～



豊田市公共交通計画

地域特性に応じた交通サービス水準の確保と都市と農山村間の公共交通ネットワークの形成推進

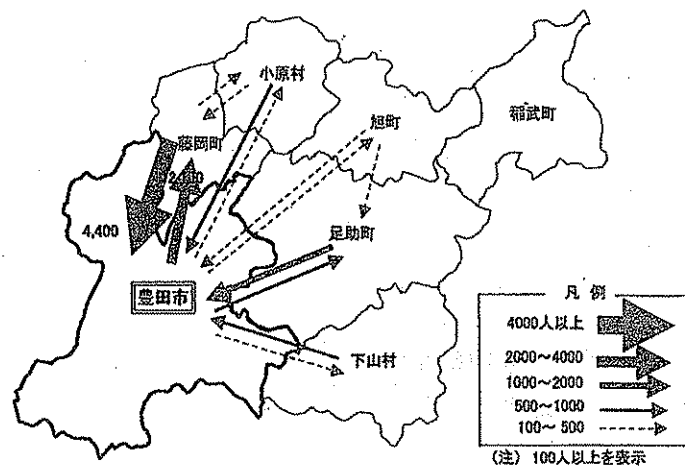


2 現状把握

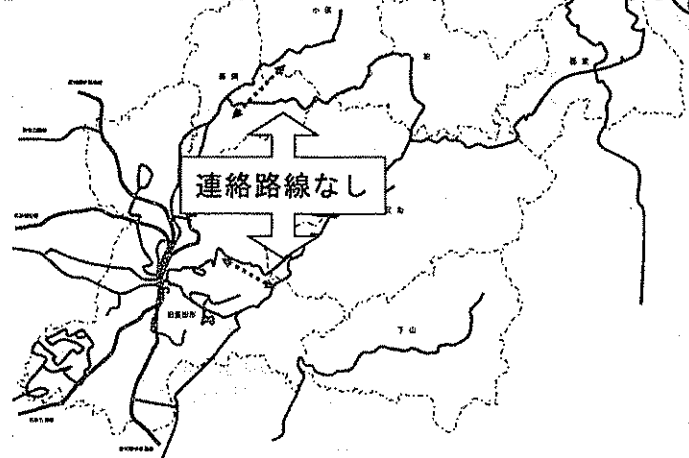
- ・豊田市内の各支所と中心市街地間の通勤・通学者数が多い。
- ・現況のバス路線間の接続利便性が低い（乗換え、待ち時間、遠回り）。
- ・豊田市内の各支所と中心市街地を結ぶ路線の欠損区間（下山、旭）がある。
- ・移動において自家用車へ過度に依存している。

通勤・通学流動(H12年国勢調査)

単位:人/日(通勤・通学)



新市移行時の公共交通網の現状



3 目的

都市としての一体性の形成

都市と農山村の共生

交流人口の拡大による地域の活性化

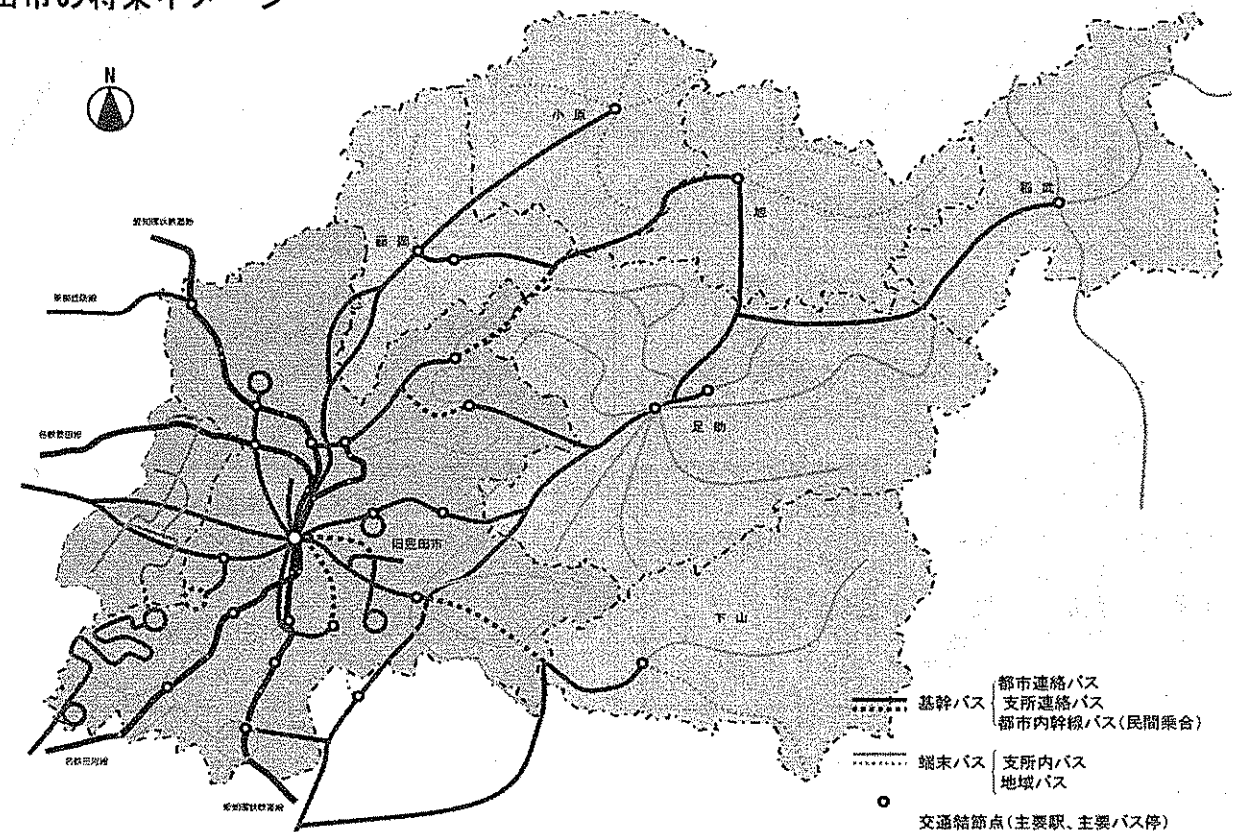
新豊田市の公共交通ネットワークの構築

4 手法

利用者にとって利便性の高い豊田市公共交通ネットワークの構築

- ①新豊田市のひとの動きや公共交通の利用現況を把握し、交通課題を整理
- ②豊田市公共交通会議(行政・市民・利用者・事業者等)やパブリックコメント等の実施による市民ニーズを反映した新市全体の公共交通計画を策定
 - ・鉄道や基幹バスによる広域的な公共交通ネットワークの形成
 - ・各支所内の末端交通の確保と基幹バスネットワークとの有機的な連携
 - ・地域主体の生活交通への支援による公共交通空白地域の解消
 - ・福祉・過疎地有償運送に関する協議、検討
- ③それぞれの地域の課題に対応した適切な交通施策を実施
- ④評価基準の策定とPDCAにより、利用実態に即した見直しを定期的を実施

5 豊田市の将来イメージ



6 豊田市公共交通計画を検討する組織

交通政策を検討する際の基本方針

- ・ 自家用車への過度の依存の改善
- ・ 高質で誰もが利用可能な公共交通の実現

※中部地方交通審議会答申第9号「中部圏における今後の交通政策のあり方」より

- ・ 住民・NPO、地域、交通事業者、行政機関等の連携・協働を推進
- ・ それぞれの主体の適切な役割分担
- ・ 施策のアウトカム指標を設定し、目標水準を明確化

豊田・三好交通圏計画協議会

- ・ 豊田・三好1次交通圏が目指すべき将来像を踏まえて、交通圏計画を策定
- ・ 関係者間（住民・NPO、地域、交通事業者、行政機関等）の調整
- ・ アウトカム指標に基づいた施策の進捗状況の定期的なモニタリング
- ・ 各市町の見直しを踏まえた計画の修正

三好町

三好町さんさんバス利用促進協議会
(三好部会)

- ・ 三好町の公共交通のあり方を検討
- ・ さんさんバスの利用促進策の検討

豊田市

豊田市公共交通会議
(豊田部会)

- ・ 豊田市の公共交通計画の検討
- ・ 評価基準に基づく各路線の評価
- ・ 評価を反映した各路線の見直し
- ・ 利用促進策の検討
- ・ 福祉有償運送の必要性等の検討

連携・協働

(仮)豊田市公共交通評価会議
・ 評価基準、評価手法の検討

支所内端末交通

(仮)各支所公共交通会議

- ・ 支所内端末交通の
検討・運行・評価・見直し

地域主体の生活交通

各地域生活交通運営協議会

- ・ 地域主体の生活交通の
検討・運行・評価・見直し

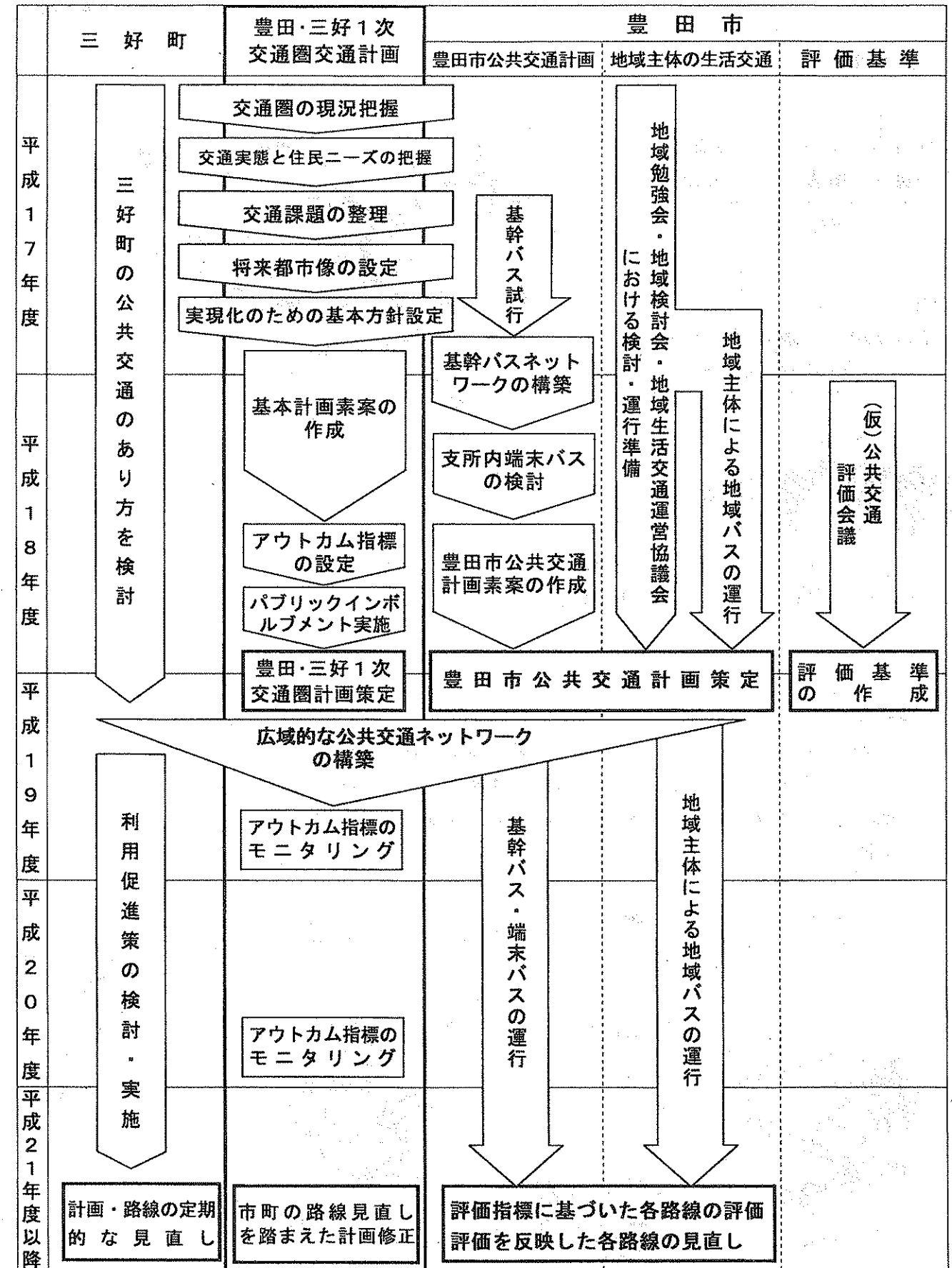
豊田市交通まちづくり推進協議会

- ・ 各種交通プランを集約し、モデルプロジェクトとして取りまとめ
- ・ 企業・市民等と協働した取組の推進
- ・ 社会実験の実施・評価
- ・ 実用化に向けた施策の提案

豊田市ITS推進会議

- ・ ITS導入に関する調査・研究
- ・ ITS導入に関する実験棟の実施
- ・ ITSの普及啓発
- ・ 豊田地域におけるITSの推進

7 検討スケジュール(案)

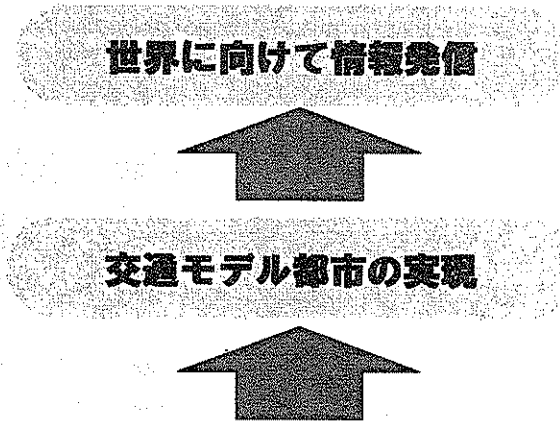


1 基本理念

本市は、世界の最先端を歩むITSやTDMに先進的に取り組み、これらの社会実験を通じてまちづくりに整合した交通システムを工夫してきた。今後、過度なモータリゼーションを抑え、自動車と公共交通が調和した交通体系を実現することが必要である。

そのためには、市民と企業が協力し、ITSやTDMをより一層展開し、幹線道路等の整備に加え、利用しやすい公共交通の整備と利用増進を図り、誰もが安全で、安心して円滑に移動でき、環境にやさしい世界の模範となる持続可能な交通システムを実現し、世界に誇れる「かしこい交通社会」をめざしている。そのような交通とまちづくり（交通まちづくり）が一体となった姿を「交通モデル都市」として世界に情報発信する。

■これからの交通まちづくりのあり方



～理念～
人と環境にやさしい先進的な交通まちづくり
・世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して

そのために・・・

- 市民・企業・行政のパートナーシップの推進
- かしこいクルマの使い方への転換
- かしこい交通行動を支援するITS活用
- 公共交通を重視
- 環状道路等幹線道路の整備
- 楽しく歩け、自転車に乗れる環境整備

2 基本目標

基本理念を実現していくためには、多岐にわたる交通の側面からの取り組みが必要であり、それぞれの取り組みにおいて、明確な目標を持つことが重要と考えられている。

ここでは、これからのまちづくりを考える上で重要な要素である「ひと」「まち」「環境」「円滑化」という視点から以下の4つの目標を設定した。

■豊田市における交通まちづくりの目標

目標1（円滑化）

：移動の円滑性を考慮した交通体系の構築

目標2（安全・安心）

：ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現

目標3（環境）

：環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現

目標4（魅力・活気・交流）

：まちに魅力を与え活気を興し、盛んな交流を支援する交通体系の実現

交通には様々な要因が結びついており、この4つの目標のそれぞれを連携させながら達成していくことにより、基本理念である「人と環境にやさしい先進的な交通まちづくり」が実現されると考えている。具体的な目標は以下のとおりである。

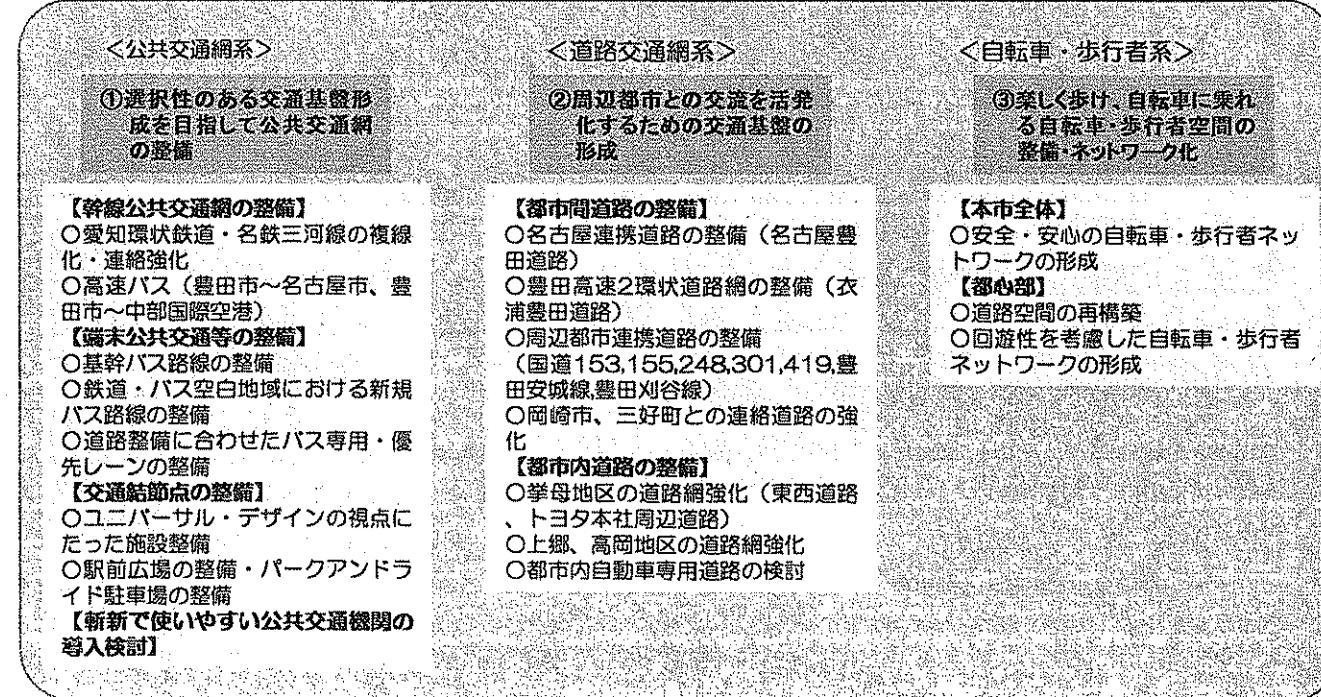
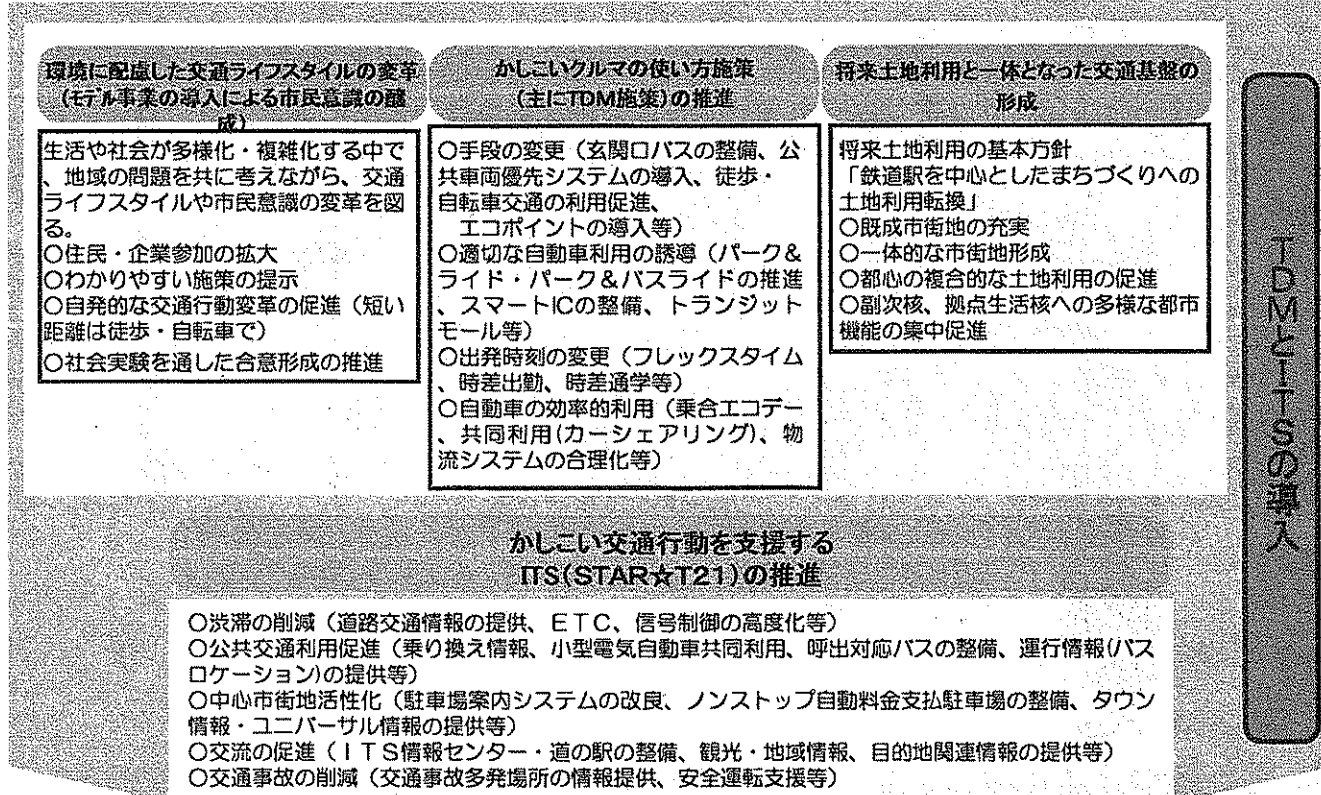
■具体的な目標（各目標値は2001年を基準とする。）

	2010年目標	2025年目標
渋滞	◆朝のマイカー通勤時間を現状から4割短縮	◆朝のマイカー通勤時間を現状の1/2に短縮
公共交通	◆鉄道・バスの利用者を現状の1.7倍まで増加	◆鉄道・バスの利用者を現状の2倍まで増加
中心市街地活性化	◆中心市街地への来訪者を5%増加 ◆中心市街地オフィス人口を5%増加	◆中心市街地での来訪者を1.5倍まで増加
交通事故	◆交通事故（死傷事故）を1/2に削減	
交流	◆観光入り込み客数のさらなる増加（1,000万人以上） ◆隣接する支所間を30分以内で移動できる道路整備	
環境	◆二酸化炭素排出量の削減	

3 交通まちづくりの目標実現に向けた基本方針（手段）

『世界に誇れるかっこいい交通社会』の実現を図るために、行政は、企業・市民がそれぞれのTPOにあったクルマ利用を再認識する協働の場を提供し、ITSやTDMの推進・導入を行い、だれもが利用しやすい交通基盤整備を図る必要がある。

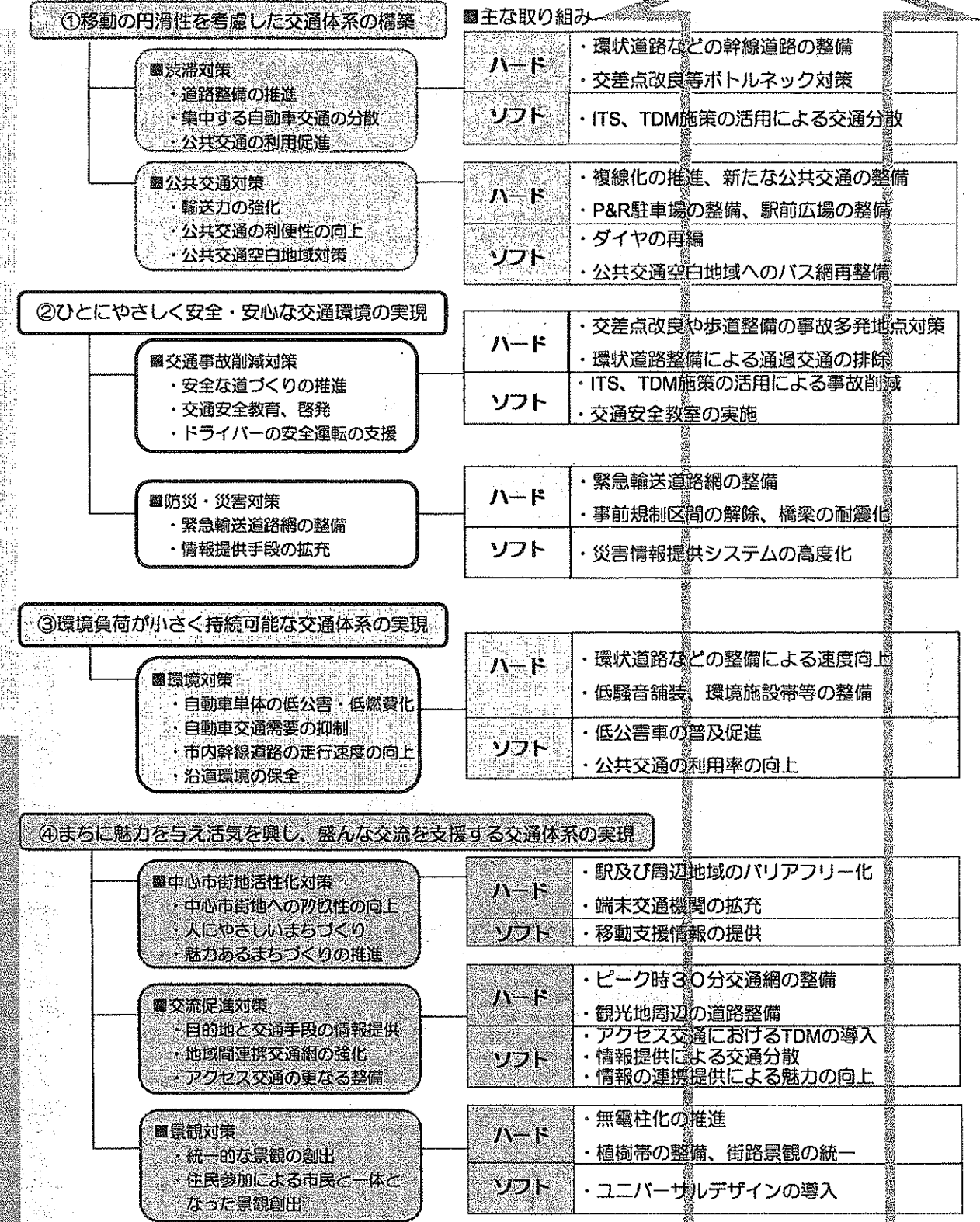
■目標実現に向けた基本方針（手段）



4 交通まちづくりの実現に向けた対策の枠組み

都市交通目標を実現するために、求められる対応策をカテゴリー別に分類し、関係機関が連携して円滑な事業実施を進める。

■都市交通目標と対策の枠組み



ソフト施策

ハード施策

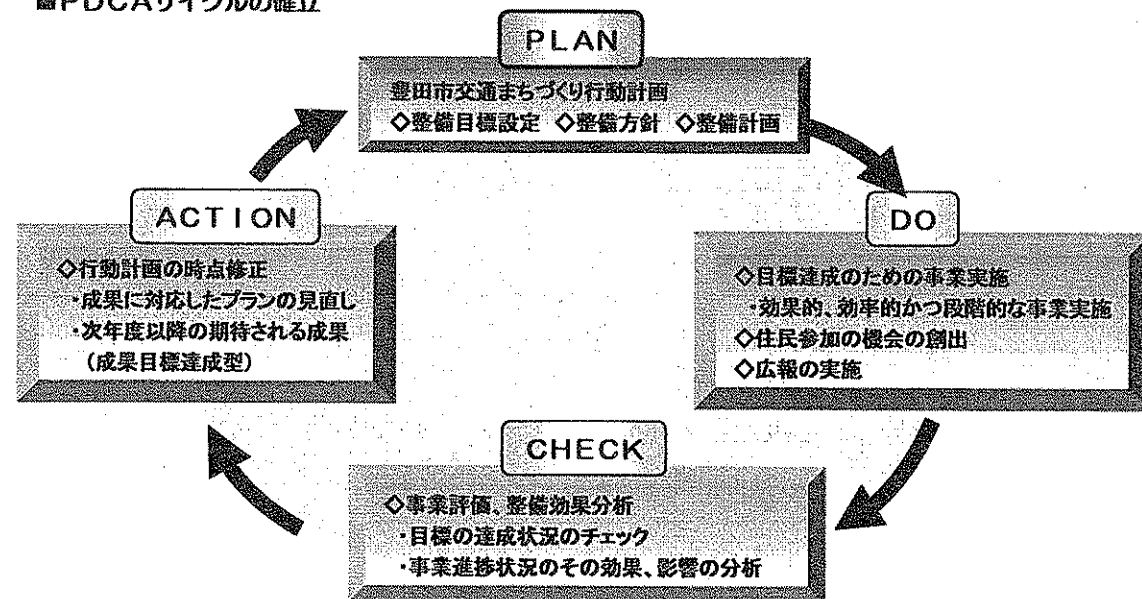
ITS、TDM施策については、各課題を横断的に網羅する施策

5 PDCAサイクルの確立による事業の推進

(1) PDCAサイクルの確立による事業の推進

各種施策の事前評価や、実施した事業の整備効果を的確に把握・評価し、計画の継続的な改善に取り組む。また、重点的に取り組む先駆的な事業を設定し、効率的・効果的な施策展開を図る。さらに、各分野における中・長期計画との連携を図りつつ、円滑な事業推進を進める。

■PDCAサイクルの確立

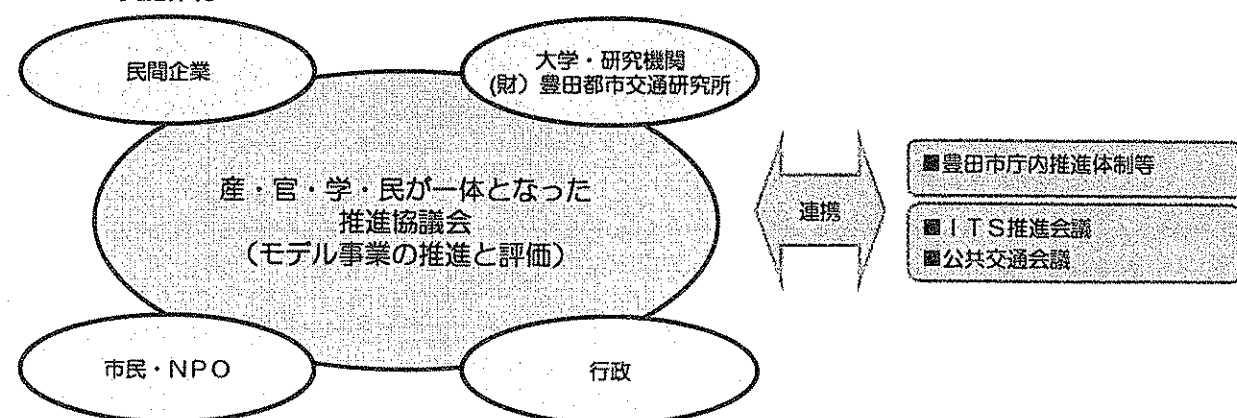


(2) 行政・研究機関・民間・市民が一体となった施策の推進

本計画の実現には、行政だけではなくNPOや民間企業等を含めた市民の理解、参加、協力が不可欠である。このため、委員会等各種会合への市民参加を拡大するとともに、市の施策への意見の公募やフォーラムの開催などに努める。また、わかりやすく施策を提示することも重要であり、社会実験などを通じて合意形成を図る。

さらに、効率的・効果的な施策推進には、市役所内各部局の協力体制はもとより、国、県、関係市町村との連携が不可欠である。広域的な交通施策の展開はもちろんのこと、道路整備や土地利用、あるいは環境政策などに関する各種計画との連携調整を図りつつ、お互いに協力が得られるよう連携を強化する。

■実施体制

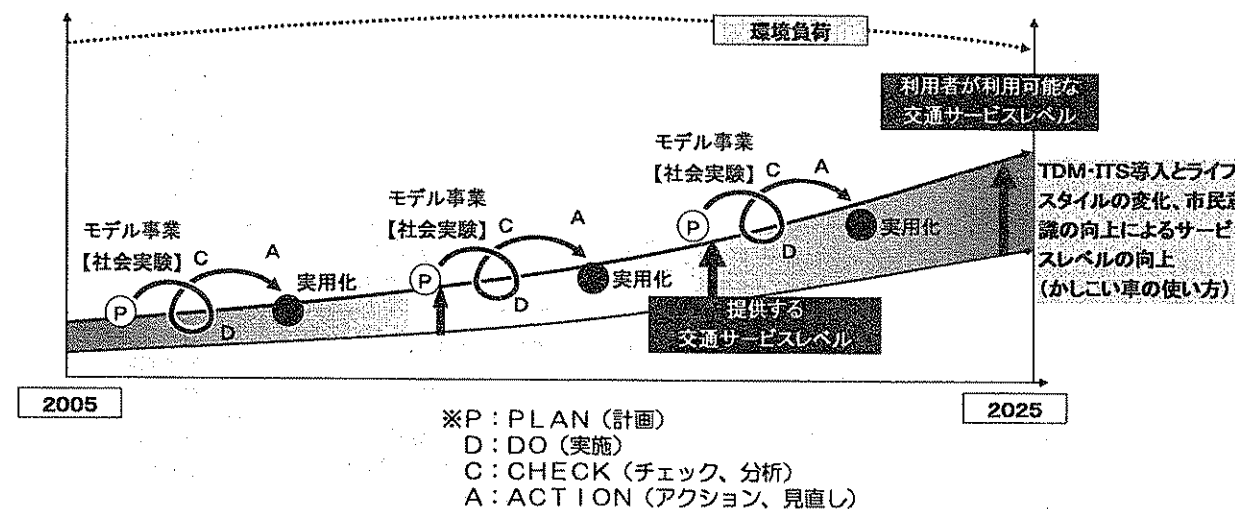


(3) 社会実験を通じた市民と一体となった事業の展開による市民意識の向上、ライフスタイルの変革

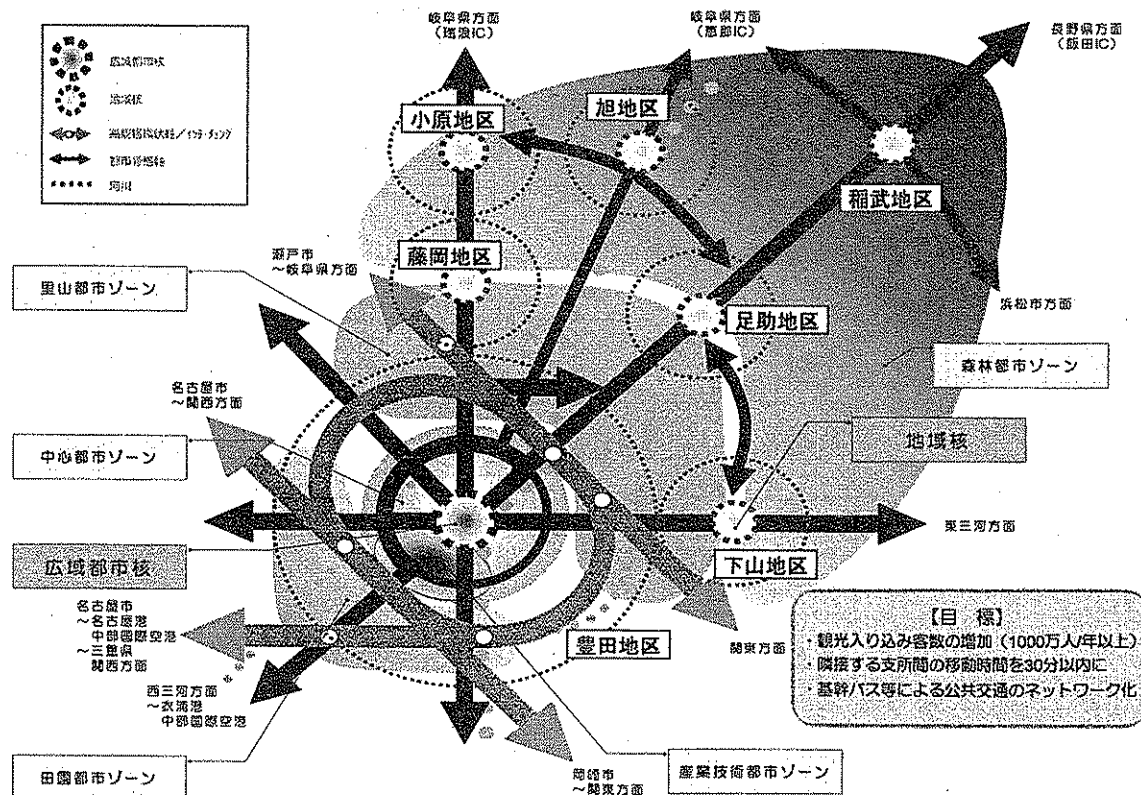
市民意識の向上、ライフスタイルの変革などを図るため、モデル事業を核として社会実験等を通じた事業展開を推進しつつ、実用化に向けた検討を継続する。

また、持続可能な実施体制の確立を図るとともに、市民の日常生活に定着する交通施策を実施し、市民の日常生活が着実に便利になる施策展開を図る。

■交通サービスレベルの向上方策



6 豊田市の将来地域連携方針



7 公共交通関連対策の短・中長期計画

【基本方針】

・輸送力の強化 ・公共交通の利便性向上 ・公共交通空白地帯対策の推進

No	分類	事業名	事業主体	目的	スケジュール				対象・対策等	備考
					H16までの実績	H17事業予定	短期(H19まで)	中長期(H24まで)		
1	輸送力の強化	愛知環状鉄道の複線化	鉄道事業者 市(交通政策課)	公共交通対策 渋滞緩和 環境改善	●	●	●	●	愛知環状鉄道	
2		名鉄三河線の高架化	鉄道事業者 市(街路課)	公共交通対策 渋滞緩和 環境改善	●	●	●	●	名鉄三河線	
3	公共交通の利便性向上	バスロケーションシステムの導入	鉄道事業者 市(交通政策課)	公共交通対策 渋滞緩和 環境改善	●	●	●	●	市内バス路線	
4		バス停、駅施設の改良、駅前広場・P&R駐車場の整備	バス事業者、鉄道事業者 市(交通政策課、街路課)	公共交通対策	●	●	●	●	市内バス停、市内中心駅	
5		専用車線・優先信号等バス交通優先施策	警察、バス事業者 市(交通政策課)	公共交通対策 渋滞緩和 環境改善	●		●		市内幹線道路	
6		料金対策 エコポイント制度の導入 等割引対策	バス事業者、鉄道事業者 市(交通政策課、環境政策課、 商業観光課)	公共交通対策 環境改善 中心市街地活性化			●	●	市内公共交通全般	
7		新交通システムの導入検討	バス事業者 民間企業 市(交通政策課)	公共交通対策 環境改善 中心市街地活性化		●	●	●	市内幹線道路	
8		愛環沿線4市によるTDM社会実験	バス事業者 鉄道事業者 民間企業 市(交通政策課)	公共交通対策 事故削減 環境改善 中心市街地活性化	●	●			豊田市内全域	
9		ITSを活用した情報提供	バス事業者 鉄道事業者 民間企業 市(交通政策課)	公共交通対策 事故削減 環境改善 中心市街地活性化	●	●	●	●	豊田市内全域	
10		福祉バスの運行	市(交通政策課)	公共交通対策 環境改善	●	●			豊田市内全域 等	
11	公共交通空白地帯対策	旧豊田市エリア運行バスの改良	バス事業者 市(交通政策課)	公共交通対策	●	●	●		ふれあいバス さなげ足助バス 玄関口バス ともえ号	
12		旧町村エリア運行バスの改良	バス事業者 市(交通政策課)	公共交通対策		●	●		足助バス 稲武バス 下山バス 小原バス 旭バス	
13		呼出バス	タクシー事業者 市(交通政策課)	公共交通対策		●	●		豊田市全域	
14		総 合	豊田市公共交通会議の設置	市(交通政策課)	新市における公共交通基本計画の策定		●	●		豊田市全域