

2. 豊田市の交通網と公共交通利用状況

2-1 豊田市の交通網の概況

2-1-1 道路交通網と整備計画

- ・ 豊田市駅を中心に放射状に道路網が形成する。多車線道路は少ない。
- ・ 豊田市中心部に自動車交通が集中するため、通過交通の円滑な流動に資する環状線の早期完成が望まれる。

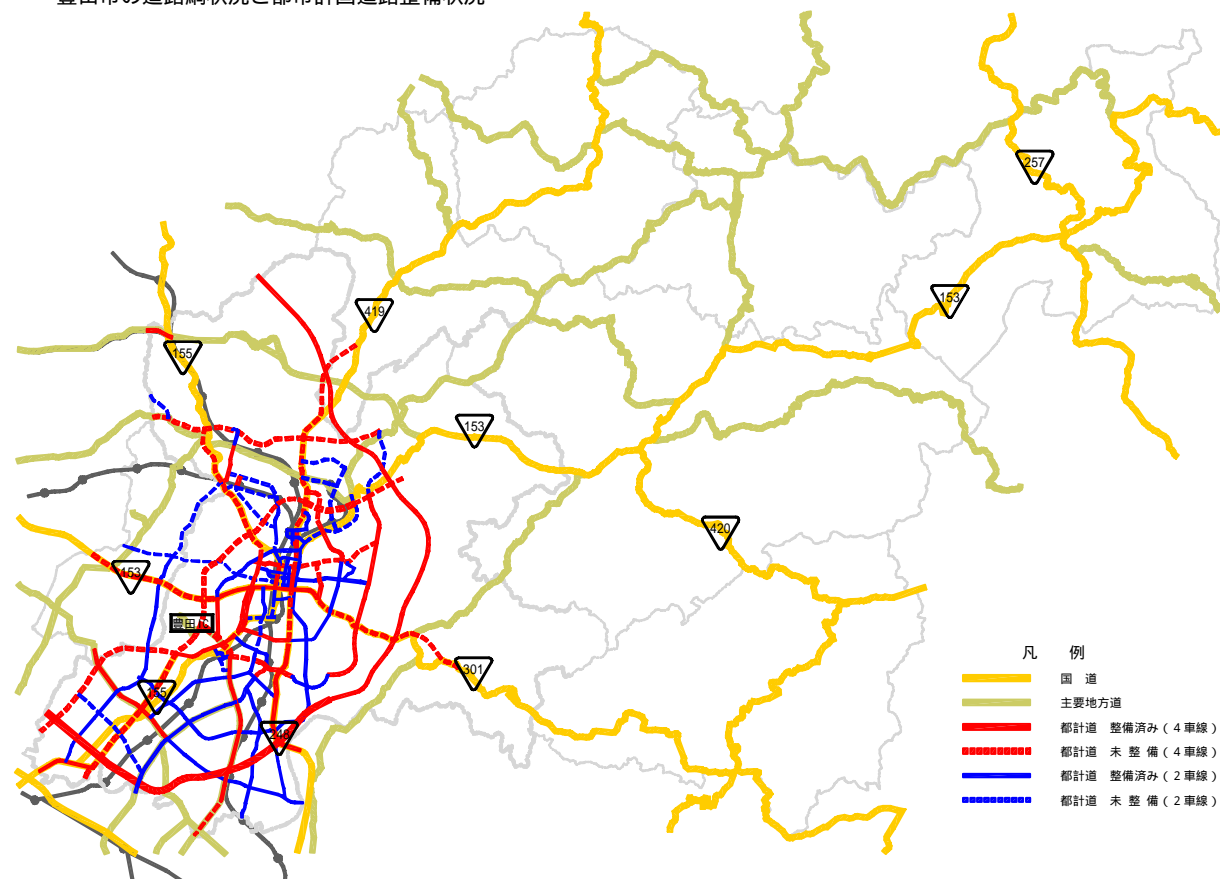
【既存の道路網】

- 豊田市の幹線道路網は、153号、155号、248号、419号などの国道が豊田市駅を中心に放射状に延びている。
- これらを補完する岡崎足助線、名古屋岡崎線などの主要地方道、さらに豊田東郷線、豊田環状線などの一般県道などにより豊田地域の幹線道路網を構成している。
- 旧町村地域では一般県道で各地区間を結んでいる。
- 国道については、豊田市中心市街地付近の一部が4車線化されている他はすべて2車線である。

【都市計画道路】

- 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。旧豊田市の都市計画道路整備率は52.1%であり、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。
- 豊田市駅を中心とした現在の放射状道路の混雑が激しいため、環状線の早期完成による中心部の通過交通の排除が急務である。

豊田市の道路網状況と都市計画道路整備状況



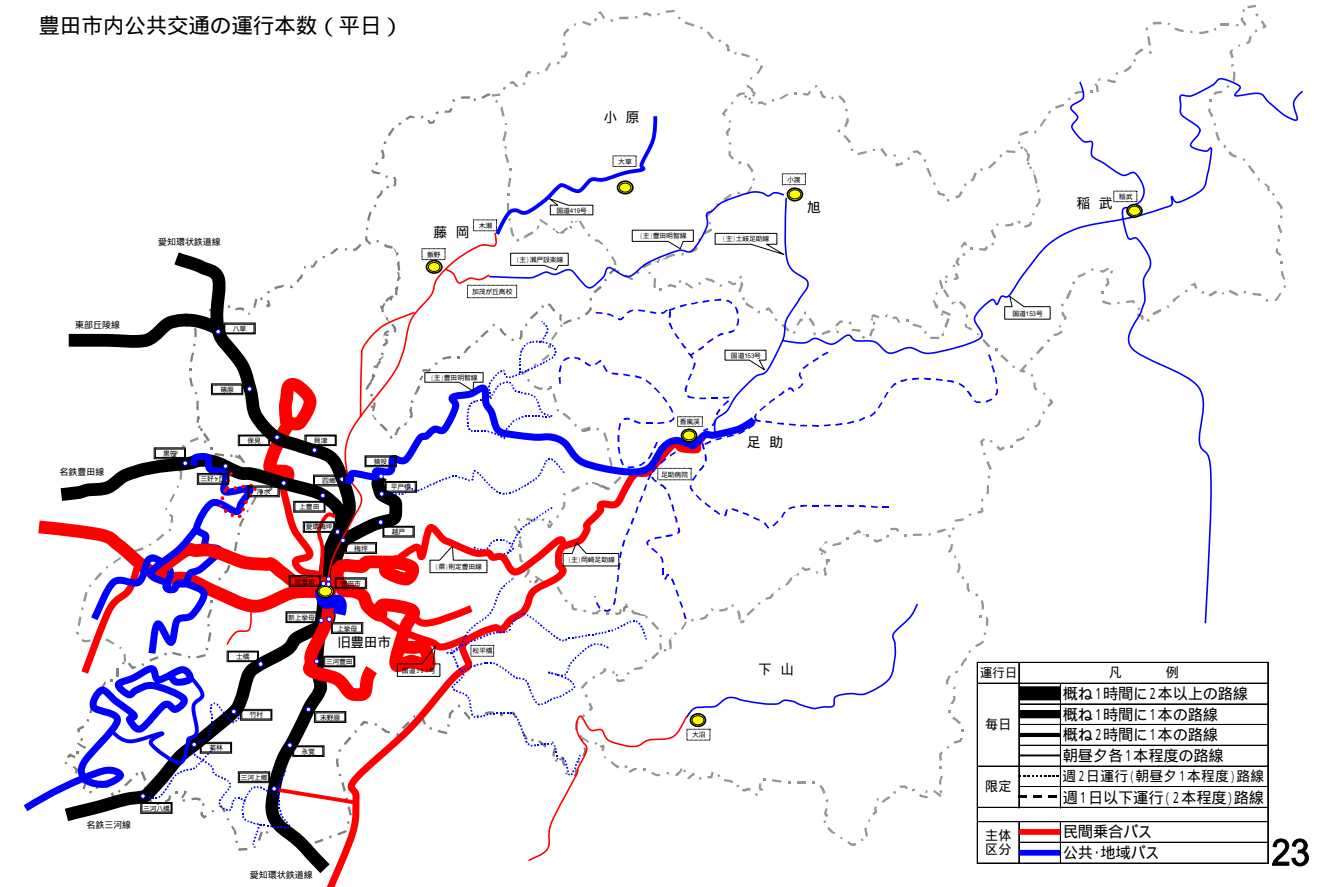
2-1-2 公共交通網とサービス水準

(1) 路線網と運行本数

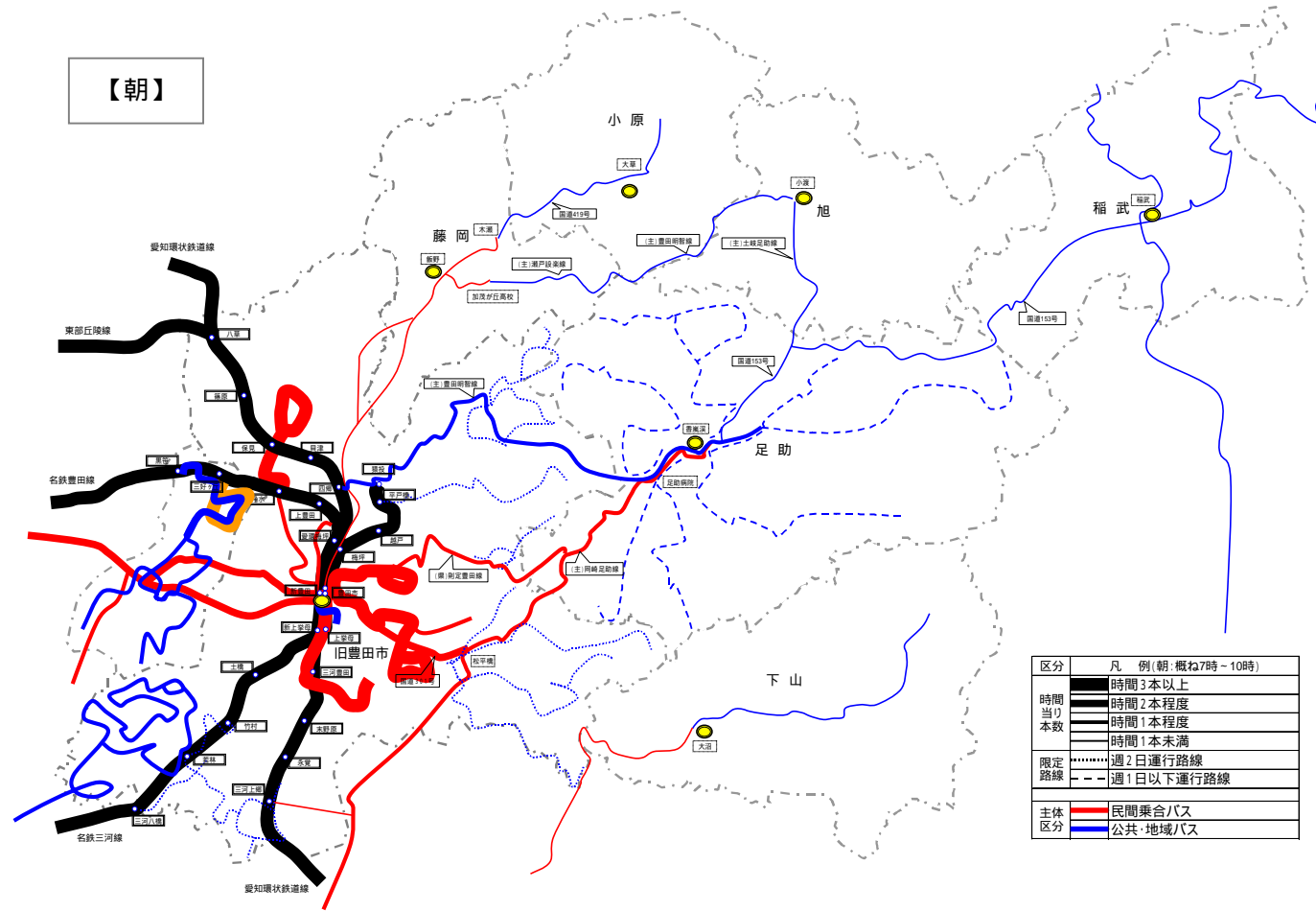
- ・ 豊田市駅を中心に放射状に公共交通網が形成する。小原・旭・稲武地区からは1つの公共交通機関で豊田中心部まで行くことができない。
- ・ バスは様々な運行形態で概ね全域に展開されているが、時間2本以上運行している路線は限られており、地域バスは運行時間帯、運行日が限られ、通勤通学には利用できない。
- ・ 鉄道は時間3本以上運行されているが、各駅停車のため速達性に欠ける。
- ・ バスは朝のピークを過ぎるとサービスレベルが落ち、19時以降になるとバスの無い地域が多くある。

- 公共交通網は、鉄道・主要バス路線とも豊田市駅を中心とした放射状に形成されている。
- 基幹バスは、バス交通において豊田市の基幹的役割を担い、さらに市外の主要都市を結ぶ「都市間連絡バス」と、圏域内における各地区を連絡する「都市内幹線バス」に区分し、前者は民間バス路線を基本に、後者は需要に応じ民間バスまたは行政が関与するバスにより展開している。
- 地域バスは、概ね各地区内において、主要な鉄道駅やバス停に接続した地域住民の生活交通確保手段として、需要やニーズに応じ「毎日運行タイプ」と「運行日限定タイプ」で展開されている。
- 豊田市中心市街地部においては、主要な公共施設を連絡するバスが運行されている。
- 鉄道のサービス水準は、名鉄線・愛知環状鉄道とも終日概ね15~20分間隔の運行が確保されているが、全路線とも各駅停車の路線である。
- バスの運行時間帯は、基幹バスでは概ね6~21時台であり、各時間帯に1本以上の運行がなされている。
- 地域バスは、概ね7~18時台の運行であるが、時間1本未満、または朝夕に数本のみで、運行日が限定されている路線もある。

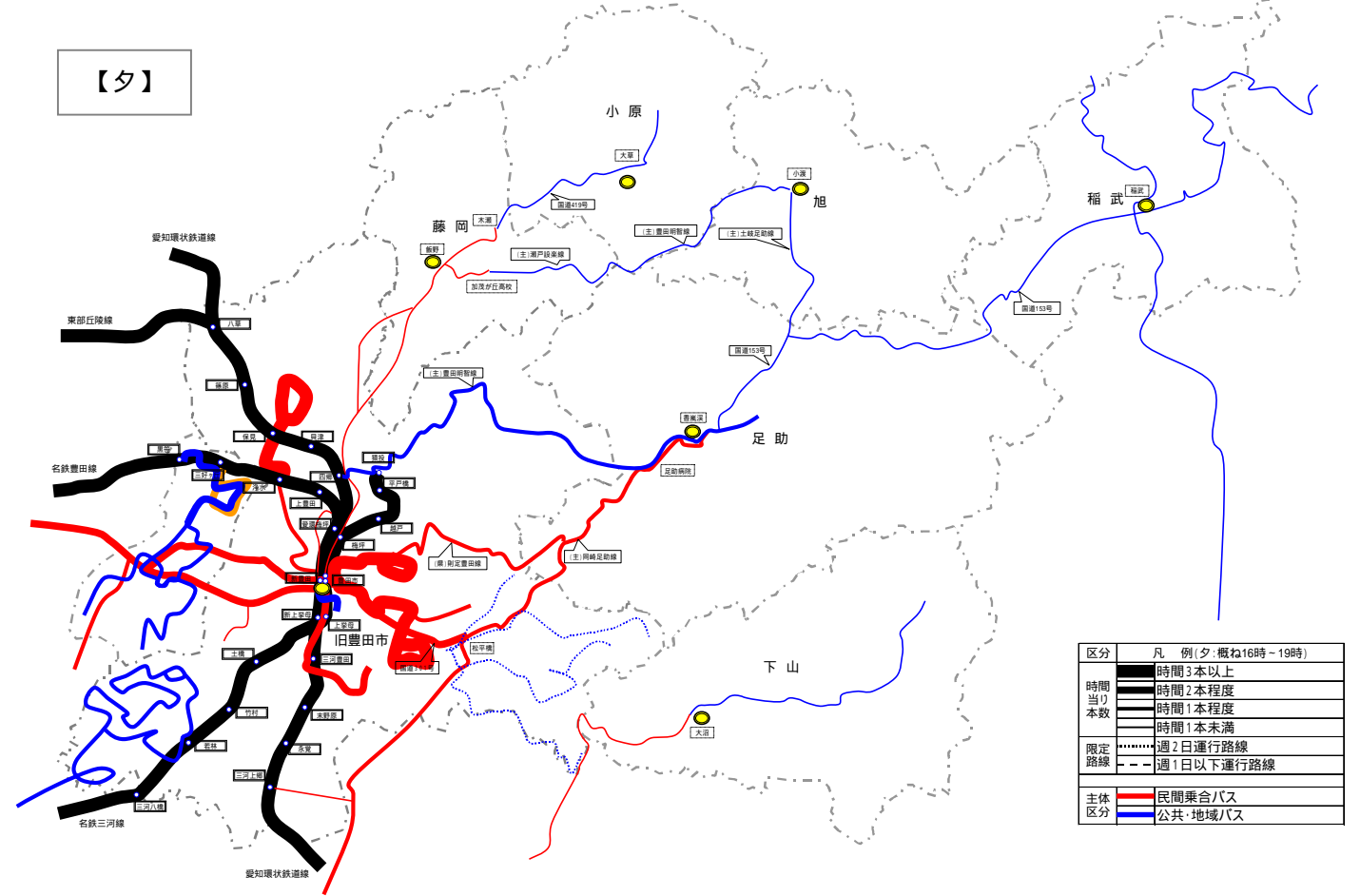
豊田市内公共交通の運行本数(平日)



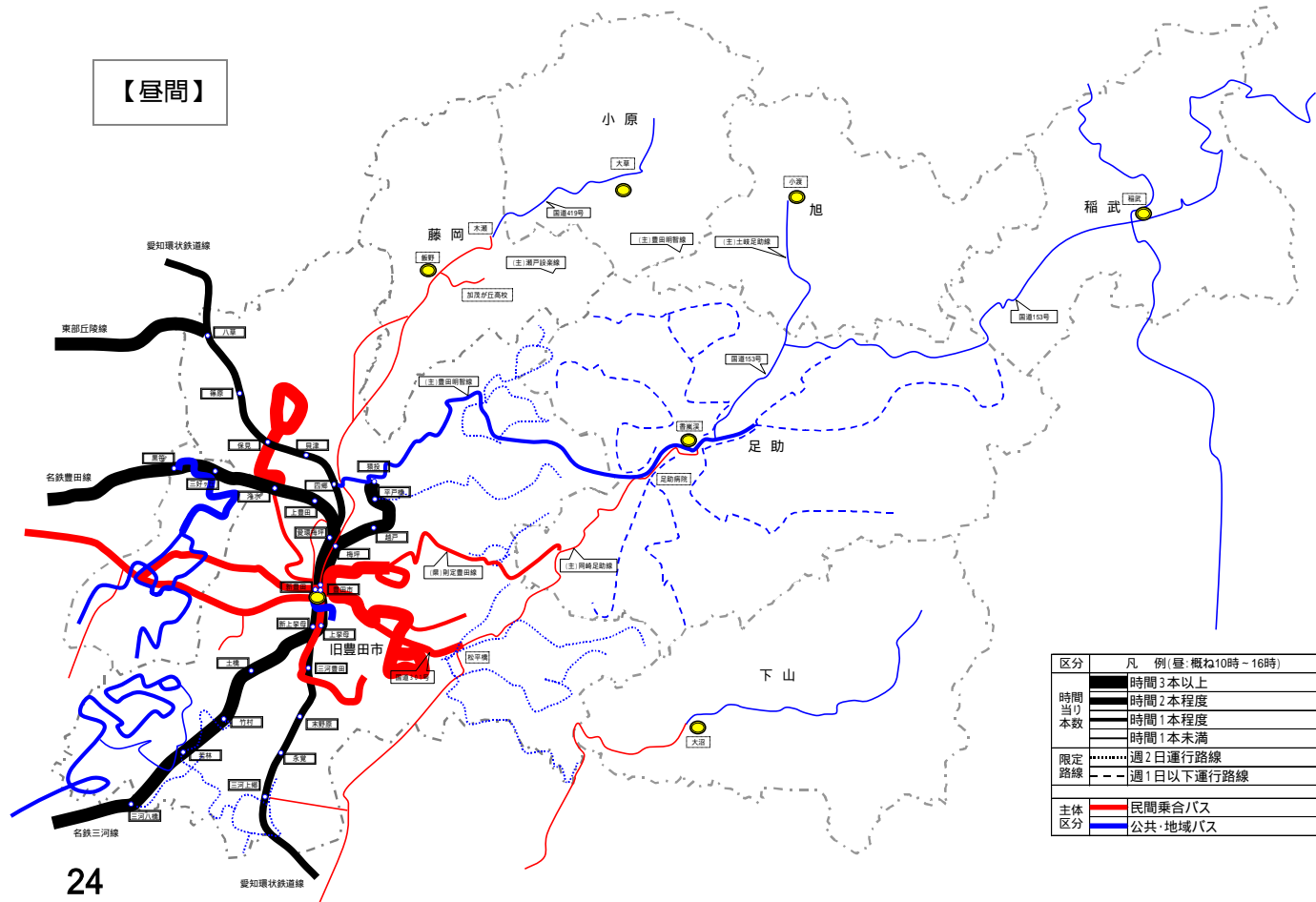
時間帯別公共交通の運行本数の現状【平日：概ね7時～10時】



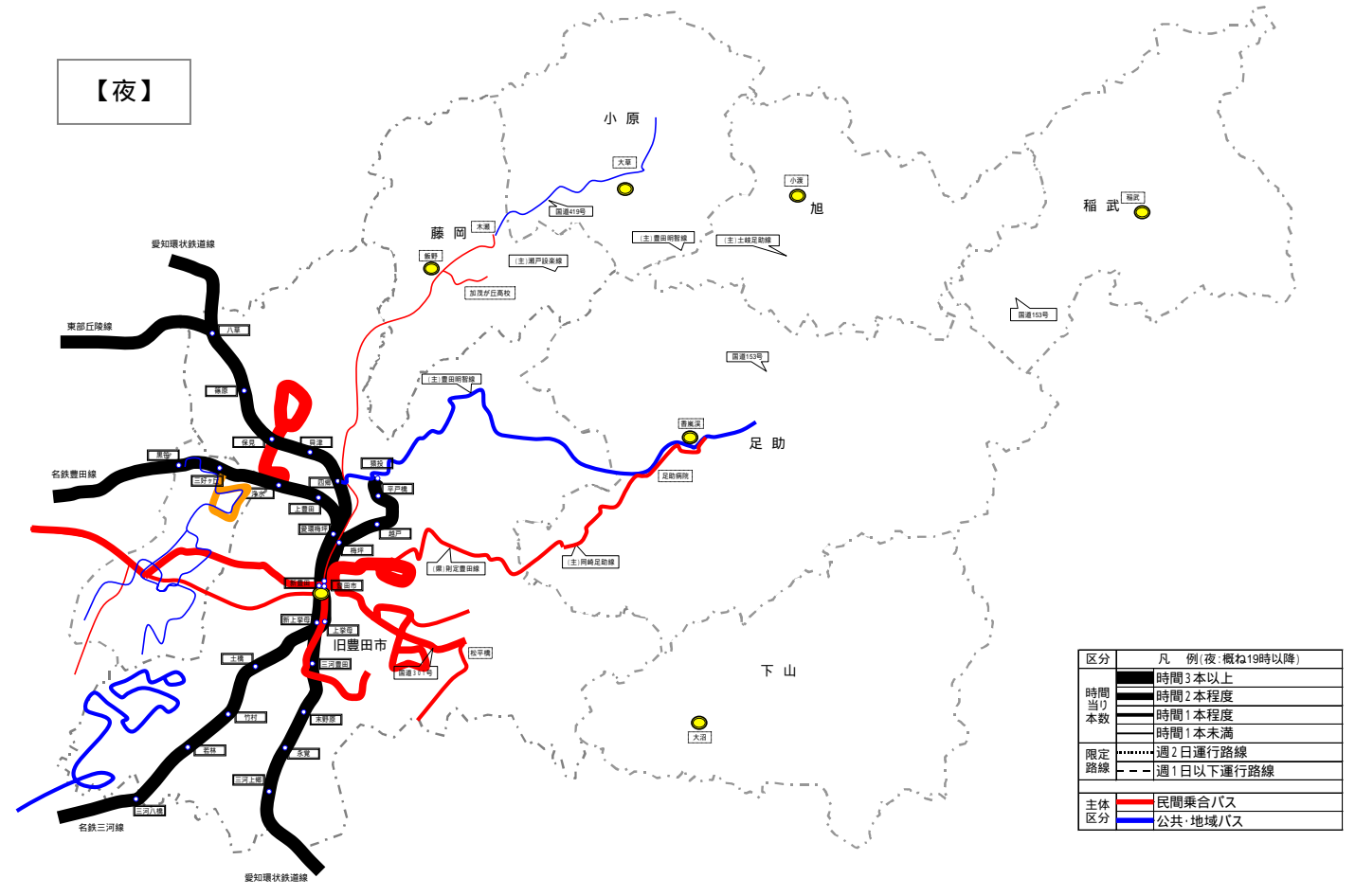
時間帯別公共交通の運行本数の現状【平日：概ね16時～19時】



時間帯別公共交通の運行本数の現状【平日：概ね10時～16時】



時間帯別公共交通の運行本数の現状【平日：概ね19時以降】

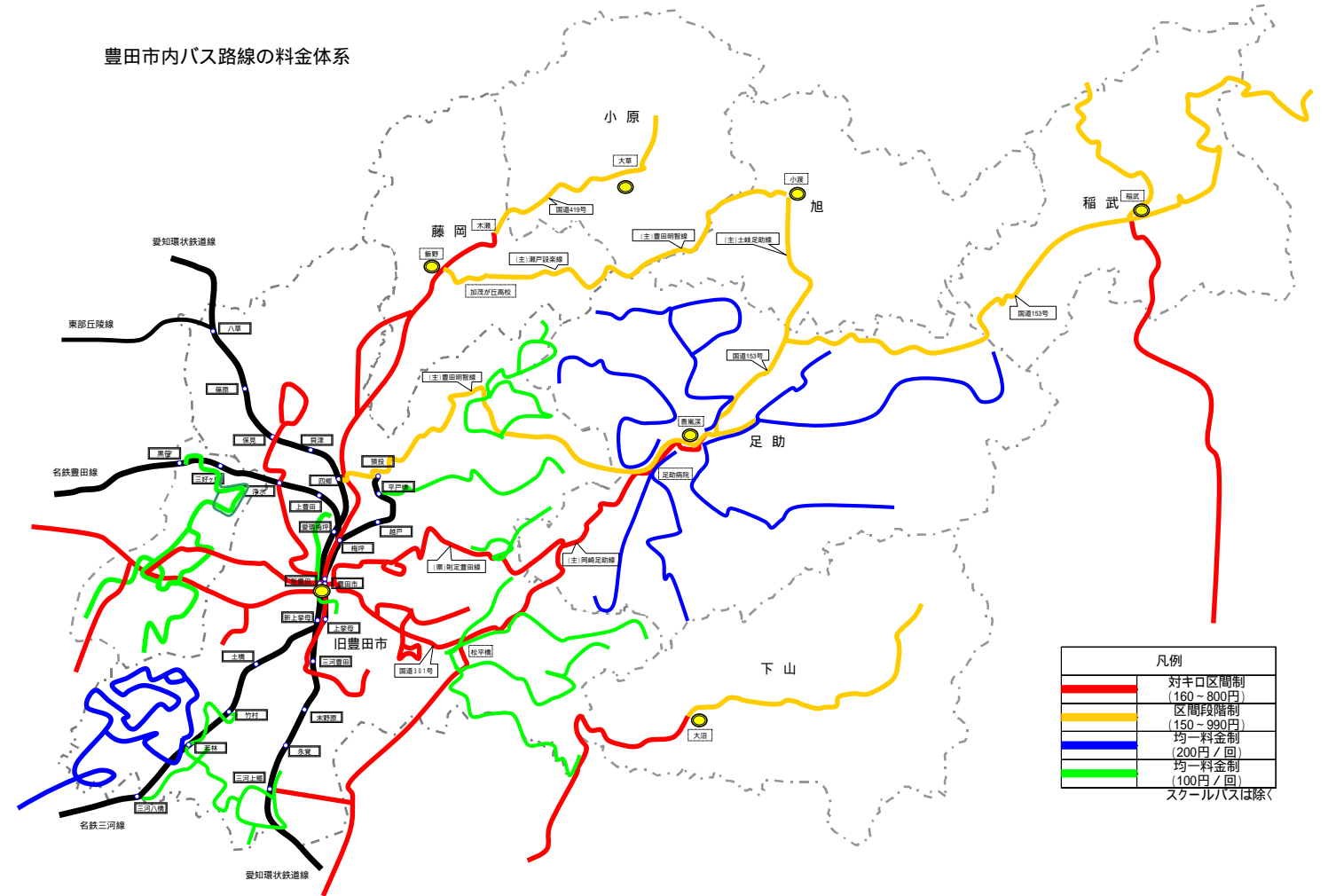


(2) 公共交通料金体系

- ・ 都市間連絡バス、都市内幹線バスは、基本的に距離に応じた料金体系であるが、行政が関与する路線は段階制である。
- ・ 地域バスは均一料金制がほとんどであるが、100円と200円のタイプがある。
- ・ ふれあいバスは独自の仕組みにより、地域住民が関与している路線である。

- 民間バス路線では、乗車距離に応じて料金が設定されている区間制であり、圏域内の移動では概ね200～800円程度である。これらの路線は1部を除いて、概ね1時間に1本以上の運行が確保されている。
- 都市内幹線バスのうち、旧町村地域の各地区拠点間を結ぶ路線は区間制で運行している。
- 地域バスでは、乗車距離に関係なくワンコイン(100円)運賃が比較的多いが、市町村合併前の各自治体により定められているため、基本的な料金の統一は取られておらず、無料の路線もある。
- 運行日限定の豊田地域福祉バスは、1乗車100円であるが、足助地区のあいまーは同200円である。
- 毎日運行しており比較的用户の多い中心市街地バスは、1乗車100円、高岡地区のふれあいバスは同200円の料金体系であり、ふれあいバスは地域住民が経費の一部を負担している。
- 地域バスでは、基本的に採算性が困難な路線で需要に応じた料金設定ができないため、運行本数サービス水準を考慮した上で、住民の最低限の生活交通を確保するため、または外出機会の増加を図る観点から、利用しやすい運賃を設定している。

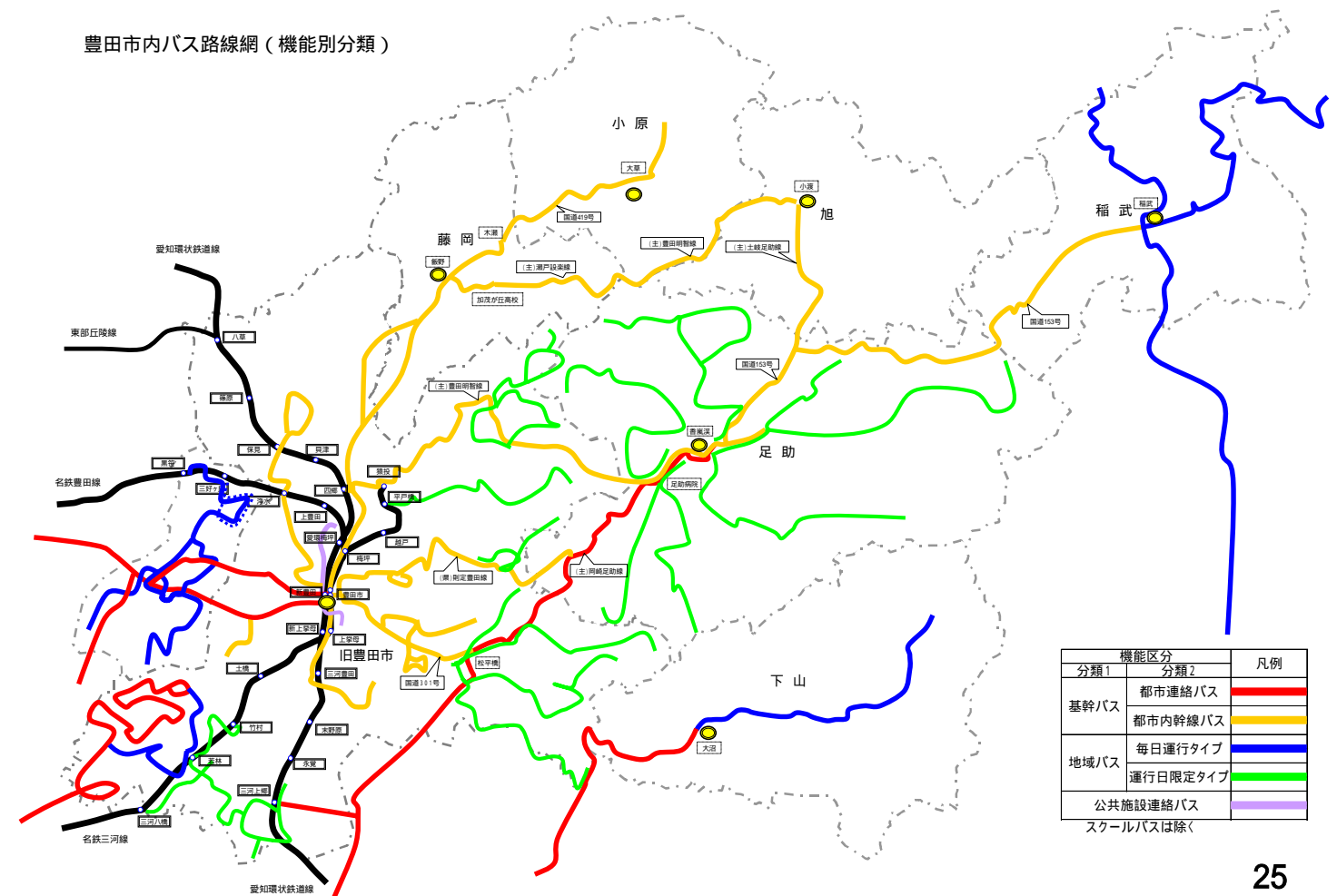
豊田市内バス路線の料金体系



バス路線の機能分類別一覧

分類1	分類2	運行主体	内容	現況路線分類
基幹路線(バス)	都市連絡路線(バス)	民間乗合バス事業者 行政	・豊田三好1次交通圏と圏外の主要都市を連絡する幹線バス路線	名鉄星ヶ丘豊田線(日進市) 名鉄岡崎足助線(岡崎市) 名鉄岡崎市内線(岡崎市) 名鉄大沼線(岡崎市) ふれあいバス2番路線(知立市)
	都市内幹線路線(バス)	民間乗合バス事業者 行政	・地区間を連絡する幹線バス路線 ・豊田三好1次交通圏内で民間乗合バス事業者が運行する需要の多い幹線バス路線	名鉄藤岡線(豊田-藤岡) 名鉄八並線(豊田-足助) その他名鉄バス路線 さなげ足助バス(足助) 旭バス小渡線(小原-藤岡) 旭バス杉本線(小原-足助) おばらバス(小原-藤岡) 稲武バス足助線(稲武-足助)
地域路線(バス)	毎日運行タイプ	地域 行政	・主に地区内において鉄道駅や主要バス停に接続し、毎日運行する端末バス路線 ・支所と山間部の町村を連絡し、毎日運行する端末バス路線	ふれあいバス1番路線 あいまーるスクールバス15路線 下山バス阿蔵線 稲武バス押山線 稲武バス根羽線(根羽村) 稲武バス名倉線 設楽町営バス稲武線(設楽町) さんさんバス2路線 三好ヶ丘ループバス
	運行日限定タイプ	地域 行政	・主に地区内において鉄道駅や主要バス停に接続し、週1～2日運行する端末バス路線	ともえ号2路線 あいまーる13路線 (福祉バス6路線) (下山福祉バス4路線)
公共施設連絡バス		行政 民間乗合バス事業者	・鉄道駅や主要バス停と公共施設を接続し、毎日運行する公共施設連絡バス路線	中心市街地バス 名鉄北市内線

豊田市内バス路線網(機能別分類)



豊田市バス路線一覧表(平成17年度)

資料:豊田市交通政策課

Table with columns: 路線名, 機能分類, 豊田地域, 旧町村地域, 事業者主体, 道路運送法, 運行方法, 系統 路線, 運行日, 平日 (運行時間, 運行本数), 車 両, 利用料金, 平成16年度実績 (利用者数, 運行経費, 料金収入, 補助額), 補助額/運行経費, 備 考.

注1) 下山バス、下山スクールバス、下山福祉バスは、平成17年10月に統合。

注2) あいまーるスクールバスは、一般客と混乗のため、高校生以上は1乗車200円

注3) 小原スクールバスの収入について、乗補助金170千円、利用者負担金74千円

注4) 利用者数が1日あたりのものは、H13名鉄資料による

一般の路線バスは、一般乗合旅客自動車運行事業として道路運送法第4条が適用される。自治体が直接乗合バスと同じように運行できる形態としては次の方法がある。
1. 道路運送法第80条第1項による運行。
2. 貸切バス事業者あるいはタクシー事業者との契約による運行(この場合、貸切バス事業者は道路運送法第21条第2項の許可を受ける必要がある。)

道路運送法第21条
一般貸切旅客自動車運送事業者は、次の場合を除き、乗合旅客の運送をしてはならない。
1. 災害の場合その他緊急を要するとき。
2. 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、国土交通大臣の許可を受けたとき。

道路運送法第80条第1項
自家用自動車は、有償で運送の用に供してはならない。ただし、災害のため緊急を要するとき、又は公共の福祉を確保するためやむを得ない場合であつて国土交通大臣の許可を受けたときは、この限りでない。

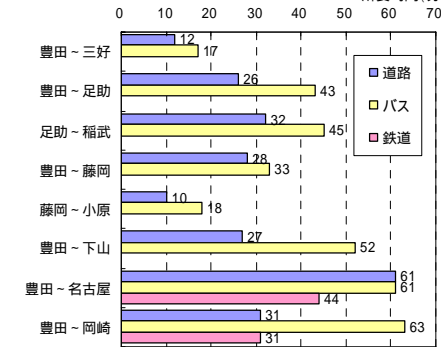
(3) 主要地区間の交通機関別所要時間

- 自動車に比べ、バス交通では約 1.5 倍の所用時間となり、豊田～下山間などの長距離区間では 2 倍程度の差が生じている。
- 豊田中心部と名古屋や岡崎を結ぶ鉄道においても、駅までのアクセス、乗り継ぎ等を考慮すれば、時間的には不便な状況にある。
- 豊田市駅と名古屋・栄を結ぶ都市間高速バスは所要時間の面では自動車と同程度である。

交通機関別 主要地点間所要時間

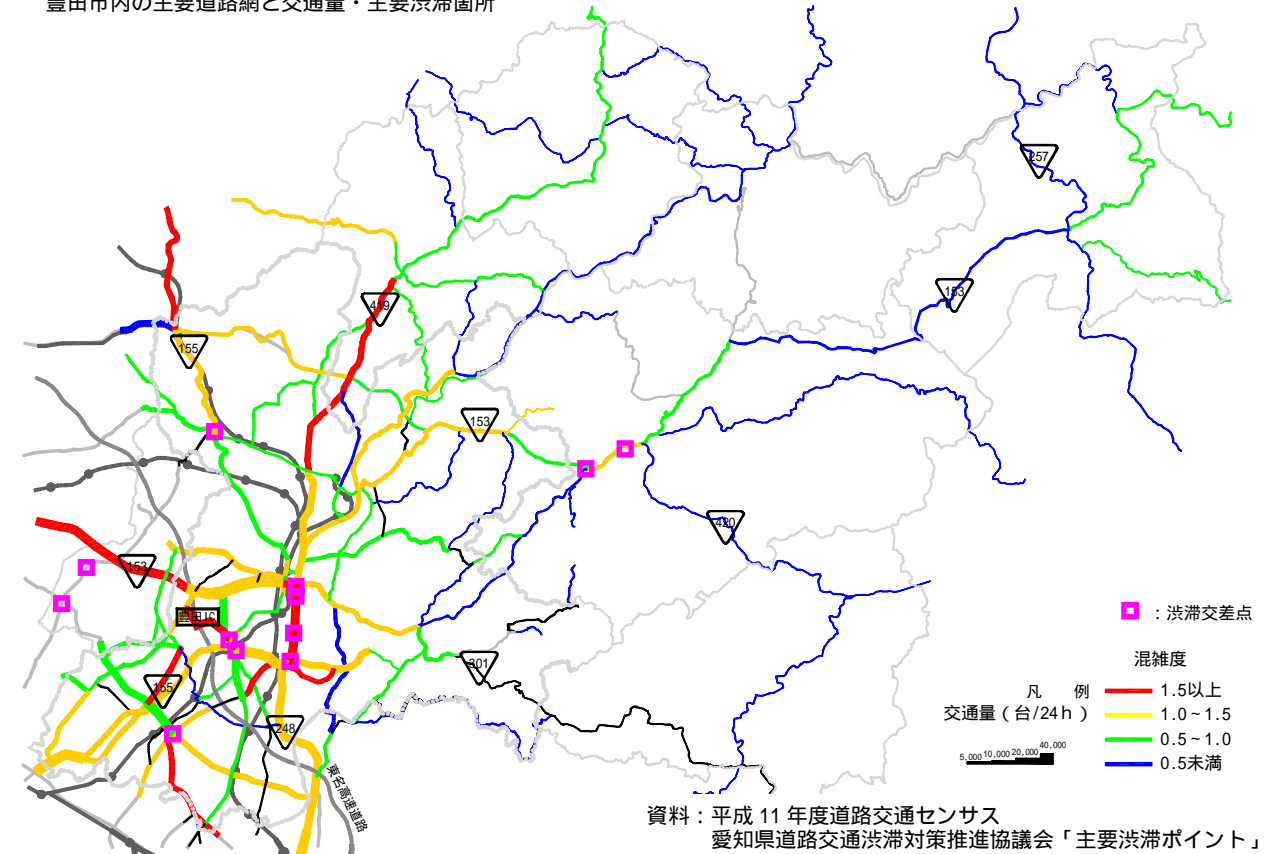
主要地点間	交通機関	路線	設定起点 ~ 設定終点	所要時間(分)	距離(km)	備考
豊田～三好	道路	国道153号	155号交点 ~ 三好町	12	7.0	
	バス	名鉄バス 星ヶ丘豊田線	豊田タウン前 ~ 三好サンアート前	17		衣ヶ原経由
	バス	名鉄バス 星ヶ丘豊田線	豊田タウン前 ~ 三好サンアート前	17		新屋経由
豊田～足助	道路	国道153号	248号・301号交点 ~ 420号交点	26	19.5	
	バス	さなげ足助バス	四郷駅 ~ 足助	43		
	バス	名鉄バス 矢並線	喜多町4 ~ 足助	44		
足助～稲武	道路	国道153号	足助 ~ 257号交点	32	24.7	
	バス	稲武バス 足助線	足助 ~ 稲武	45		
豊田～藤岡	道路	国道419号	153号・248号交点 ~ 藤岡	28	14.5	
	バス	名鉄バス 藤岡線	喜多町4 ~ 飯野	33		
藤岡～小原	道路	国道419号	藤岡 ~ 小原	10	8.8	
	バス	おばらバス	飯野 ~ 大草	18		
豊田～下山	道路	国道301号	豊田市終点 ~ 下山	27	19.0	
	バス	名鉄バス 豊田大沼線	豊田本 ~ 業務センター前	52		
豊田～名古屋	道路	国道153号	155号交点 ~ 153・248号交点	61	28.0	
	バス	名鉄 高速バス	豊田市 ~ 名古屋駅	61		
	鉄道	名鉄豊田線・地下鉄	豊田市駅 ~ 名古屋駅	47		乗継含まず
	鉄道	名鉄三河線・名古屋本線	豊田市駅 ~ 名古屋駅	44		乗継含まず
豊田～岡崎	道路	国道248号	153号・419号交点 ~ 1号交点	31	14.9	
	バス	(名鉄バス 岡崎豊田線)	豊田市駅 ~ 東岡崎駅	63		既廃止路線
	鉄道	愛知環状鉄道	新豊田駅 ~ 岡崎駅	31		

交通機関別 主要地点間所要時間



資料：道路は「道路時刻表」、鉄道・バスは各事業者時刻表による

豊田市内の主要道路網と交通量・主要渋滞箇所



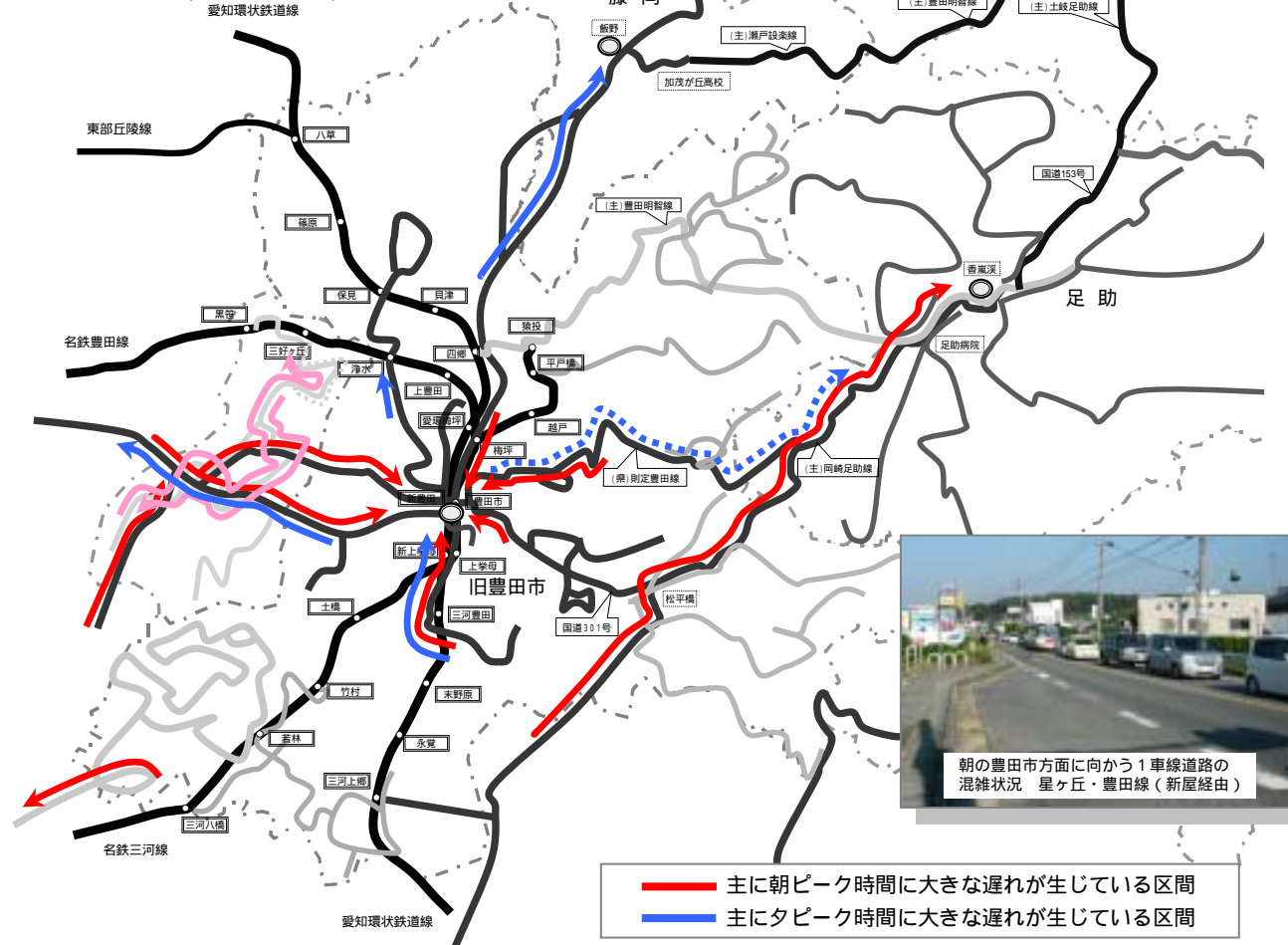
(4) 道路交通とバス交通への影響

- 道路交通量は国道 153 号、国道 248 号が多く、豊田市中心市街地では 40,000 台/日を越す交通量が観測されている地点もある。混雑度が 1.5 以上の地点は国道 153 号、248 号、419 号の一部の区間に見られ、153 号の三好町付近が 1.92、248 号のトヨタ町付近が 1.90 と高い。
- バスは朝夕のピーク時に道路渋滞に巻き込まれ、時刻表とおりの運行が困難な状況にあり、都市間を結ぶ長大路線ではその影響が大きい。路線によっては 20~30 分もの遅れが生じている。
- 豊田市中心部と繋がる幹線道路や大規模工場周辺及び矢作川を渡る橋梁付近で渋滞がひどく、交通圏の基幹的バス路線がその影響を大きく受けている。

主要なバス路線遅れ状況

地区等	路線名	最大遅れ時間(分)・遅れ発生場所 地点は概ね10分の遅れが生じたバス停を示す								備考
		上り				下り				
遅れ	時間帯	地点	方向	遅れ	時間帯	地点	方向			
豊田・日進	名鉄バス 星ヶ丘豊田線(衣ヶ原経由)	14	17時	豊田東新町	名古屋	30	7時	三好西口	豊田市駅	
豊田・日進	名鉄バス 星ヶ丘豊田線(新屋経由)	11	16時	三好西口	名古屋	22	7時	三好西口	豊田市駅	
豊田	名鉄バス 九久平	14	7時	豊田スタジアム	豊田市駅					
豊田	名鉄バス 矢並	31	8時	手呂団地口	豊田市駅	12	18時	豊田市駅(起点)	足助 下り:前ダイヤからの遅れ	
豊田	名鉄バス 東山住宅	15	7時	豊田北高前	豊田市駅					
豊田	名鉄バス 豊田市内	23	18時	トヨタ本社前	豊田市駅	17	8時	トヨタ町	豊田市駅	
豊田	名鉄バス 保見団地					11	14時	逢妻町	保見団地	
豊田	名鉄バス 豊田東市内	15	8時	森	豊田市駅					
豊田	名鉄バス 藤岡	11	9時	陣中町	豊田市駅	10	18時	舞木	加茂高校	
豊田	ふれあいバス 2番路線					12	7時	駒場北口	知立駅	
豊田	中心市街地バス	15	11時	税務南(起点)	豊田市駅	17	11時	豊田市西口	税務署南 10時台からの遅れ	
足助・岡崎	名鉄バス 岡崎足助線					11	7時	中垣内	足助	
豊田・下山	名鉄バス 豊田・大沼線					15	8時	泉町	大沼	
三好町	名鉄バス 知立三好					11	7時	上ノ郷	三好	
三好町	名鉄バス 知立日進	10	8時	祐福寺北	日進	23	7時	三好町以前から	日進	
三好町	さんさんバス さつきちゃん	19	8時	三好下児童館	黒笹駅	17	7時	福谷公民館	福田児童館	

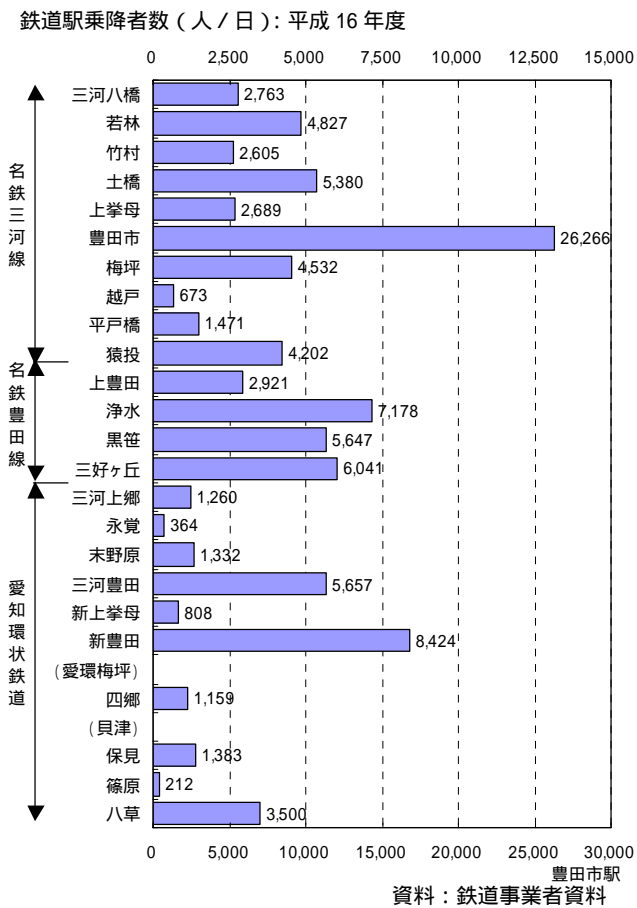
バスの遅延状況(最大遅延時間)



2-2 公共交通利用状況

(1) 鉄道利用状況

- 鉄道駅は豊田市内に 24 駅、三好町内に 2 駅を有し、愛知環状鉄道の貝津駅と愛環梅坪駅は、平成 17 年 3 月に開業した新駅である。また、東部丘陵線も同時期に開業し、豊田市内には陶磁資料館南駅と八草駅の 2 駅が市北端部にある。
- 駅の乗降客数は交通の結節点である豊田市駅が圧倒的に多く、約 26 千人/日の利用者がある。
- 隣接する新豊田駅は 8 千人/日程度であり、郊外型の大規模住宅地を近くに有す浄水駅、黒笹駅、三好ヶ丘駅も比較的用户者が多くなっている。



【交通圏内のバス停別乗降客数】

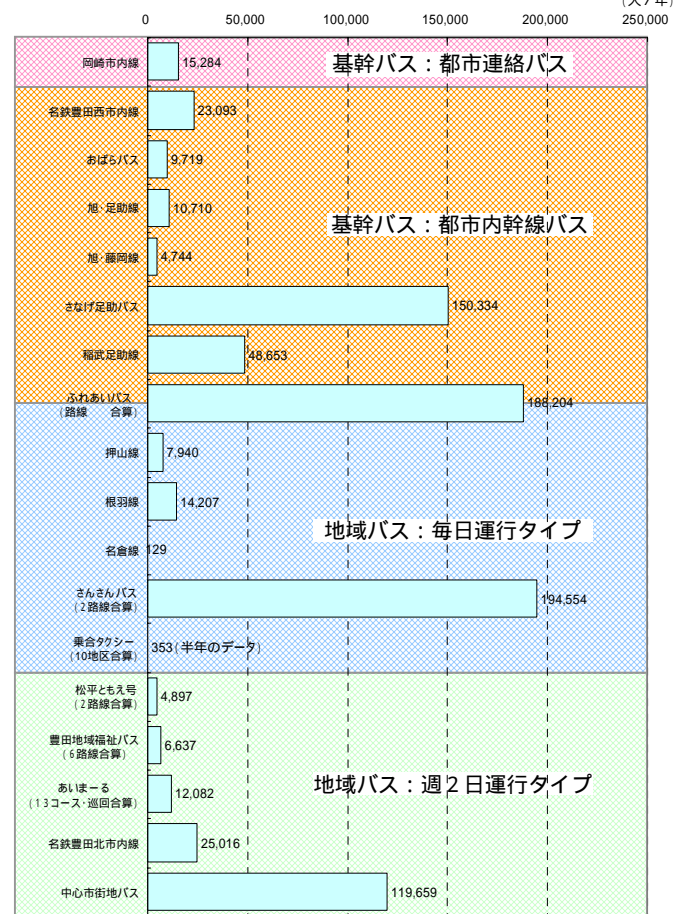
- 1日の乗降客数が最も多いバス停は豊田市駅の5057人/日で、次いで浄水駅の592人/日となっており、豊田市駅が突出している。豊田市駅は名鉄バス10路線、中心市街地バスの起終点となっている。
- さらに、猿投駅、足助病院、トヨタ記念病院、知立駅が300~350人/日程度で、いずれのバス停も鉄道駅乗換や病院等主要施設を利用するためのバス停である。
- その他に、三好町役場周辺や、三好ヶ丘、加茂病院、汐見町、三好学園前など、主要施設が近くにあるバス停では利用者が多くなっている。
- 郊外で他のバス・鉄道と接続するバス停(保見駅、黒笹駅、若林駅、高岡公園、飯野、西広瀬、等)では、都市部の住宅地のバス停と同程度で比較的用户者は多くなっている。
- 運行日や運行本数が限定されている地域バスは、多いところでも10人/日以下で、(調査日において)利用者がないバス停もある。

(2) バス利用状況

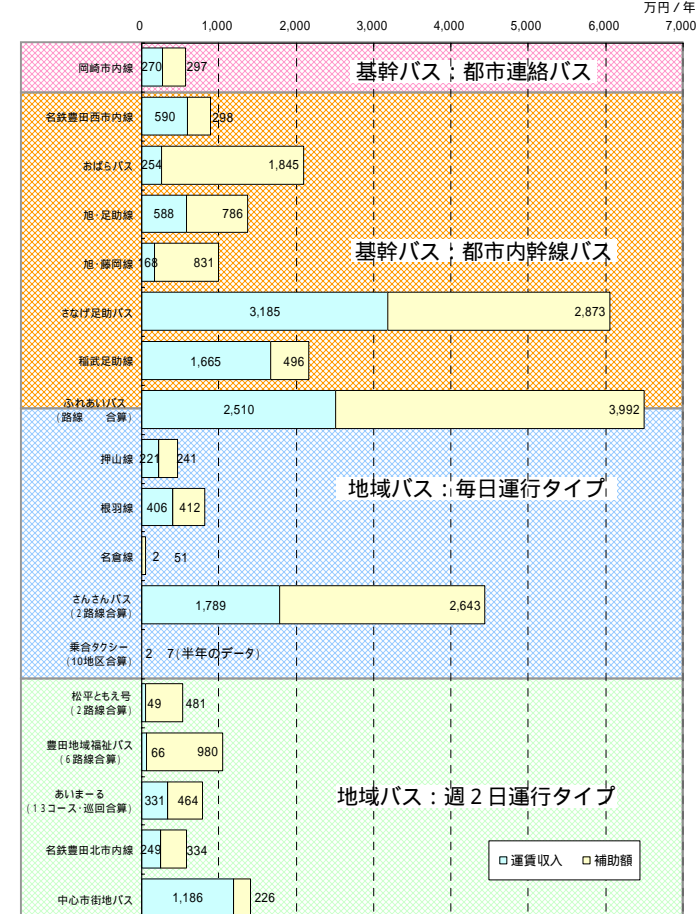
【行政の関与するバスの利用状況】

- 行政の補助を受けて運行しているバス路線の中で、ふれあいバス、さなげ足助バス、さんさんバス、及び中心市街地バスが年間利用者数10万人を超えている。
- 最も少ないのは、稲武地区を運行している名倉線となっている。
- 運行本数が多く、路線距離が長いため運行経費が高いふれあいバス、さなげ足助バス、さんさんバスは、利用者が多いものの全体の補助額としては高くなっている。
- 利用者1人あたりの補助に換算した場合には、前記の路線は1回の利用あたり200円程度の補助額となるのに対し、1人1回利用あたりの補助額が1,000円を超えている路線も多くある。
- 路線の機能分類と地域的な関係でみると、全体的な経費は少ないものの利用者が極めて少なく毎日運行するタイプの路線で1人当りの補助額が極めて高いことが問題と伺える。

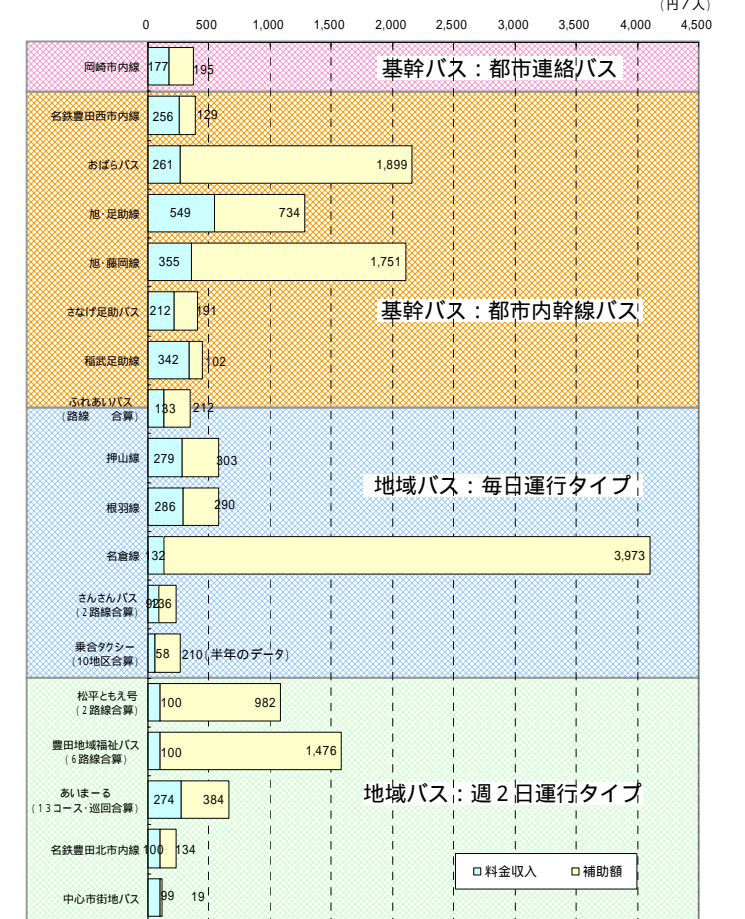
行政が関与するバスの年間の利用者数



公共が関与するバスの年間の運行経費

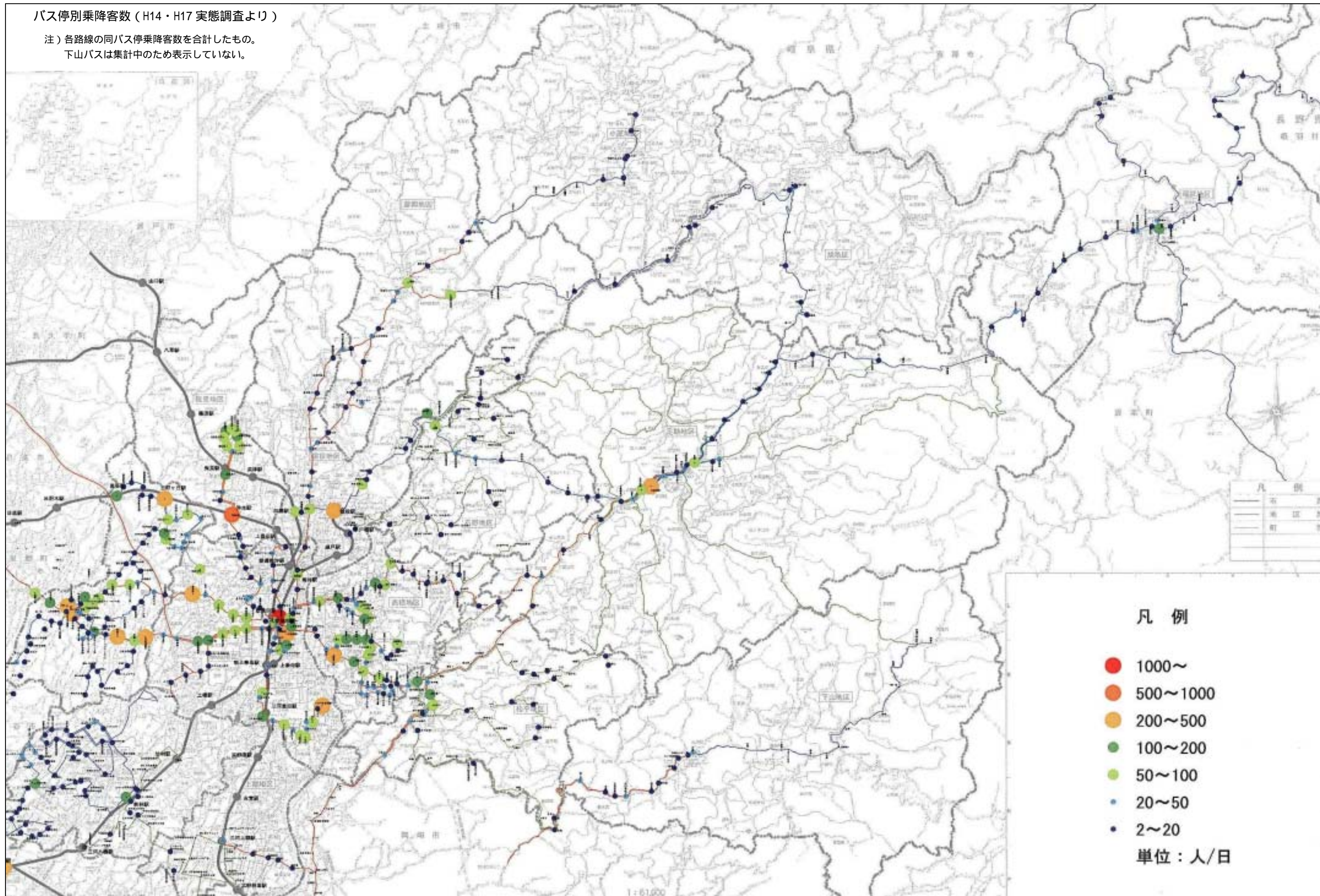


公共が関与するバスの利用者1人当りの運行経費



バス停別乗降客数（H14・H17 実態調査より）

注）各路線の同バス停乗降客数を合計したもの。
下山バスは集計のため表示していない。



(3) バス利用者特性 (バス利用実態アンケート調査サンプルによる)

- ・ 地域バスは通勤通学利用が少なく、主婦や高齢者などが通院、買物の目的に多く利用している。
- ・ 端末手段は徒歩が多くを占め、バス停までの所要時間は15分以内が多い。
- ・ 毎日運行する路線では、免許の保有者でも利用は多い。

【職業別・目的別利用者割合】

- 毎日運行タイプの名鉄バス、ふれあいバス、さんさんバスなどは会社員の割合が高く、地域バスは主婦・無職者の利用割合が高い。
- 毎日運行タイプは通勤通学の利用割合が高いが、運行日限定の福祉バス、ともえ号、あいまーるなどでは利用されていない。
- 運行日限定タイプでは、主に通院目的の割合が高くなっている。

【年齢別利用者割合】

- 毎日運行タイプは非高齢者の利用割合が高く、運行日限定タイプは高齢者がほとんどを占めている。

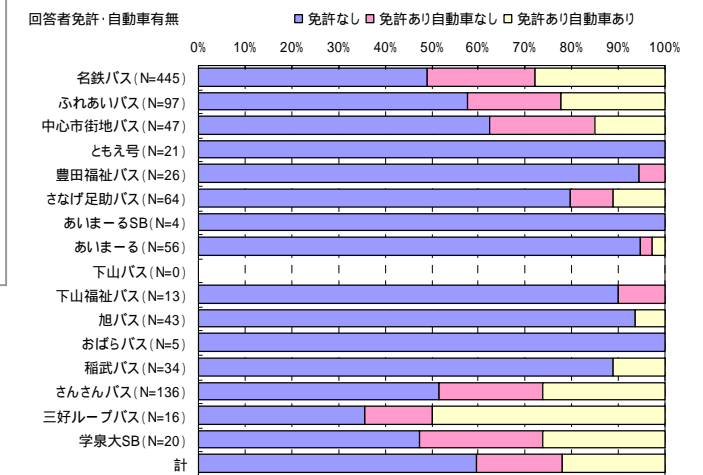
【利用頻度】

- 都市間及び都市内幹線バスでは、都市部の名鉄バス・ふれあいバス、山間部のさなげ足助バス・おばらバス・稲武バスのいずれにおいても週5日以上利用する割合は高い。
- 運行本数は多いが、地域バスや公共施設連絡バスなどの利用者は、週2・3日程度の利用割合が多い。

【免許の有無による利用割合】

- 全体的には非免許保有者の利用割合が高いが、毎日運行タイプでは免許保有者でも比較的多く利用している。
- 公共交通不便地域での地域バスは、非免許保有者の割合が極めて高い。

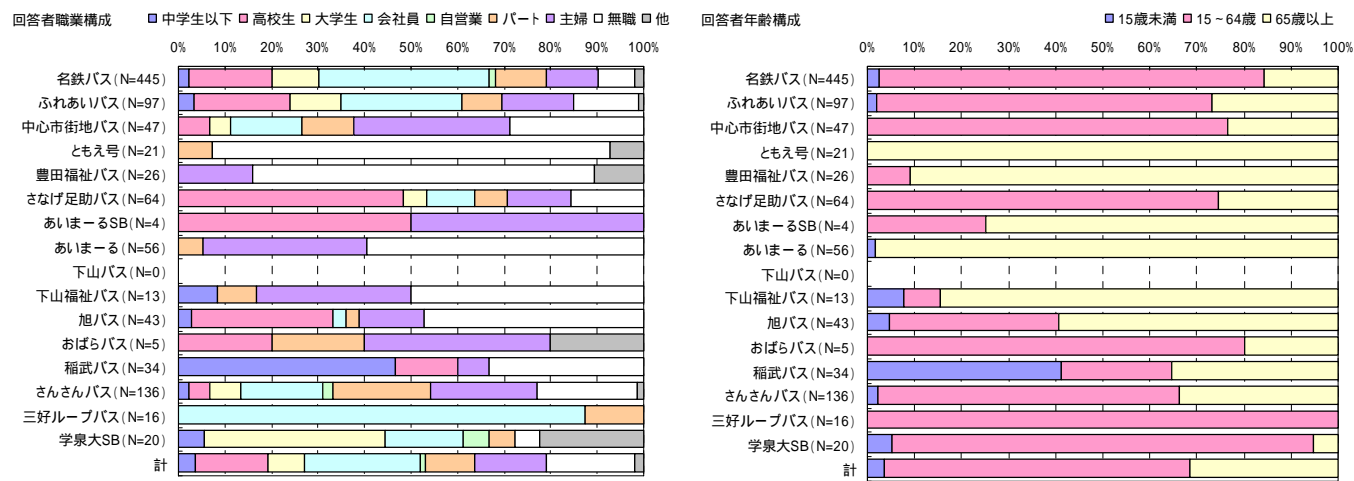
路線別の利用者免許保有有無 (H17 実態調査より)



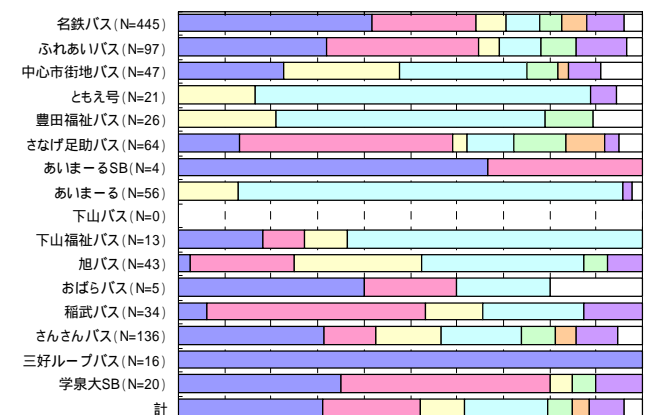
【バス停アクセス・イグレス】

- 徒歩の端末交通が多くを占め、地域バスではその傾向が強い。
- 鉄道駅に接続する路線は鉄道の端末交通手段としている割合は比較的高い。
- 鉄道駅に接続していないともえ号、福祉バスなどはバスを乗り継ぐ利用者の割合が比較的高い。
- アクセス手段として自転車を利用するものも見受けられる。
- 全体的に所要時間は5分未満が多く、15分以内が70%程度を占めるが、小原バス・旭バスでは所要時間が長い傾向にある。

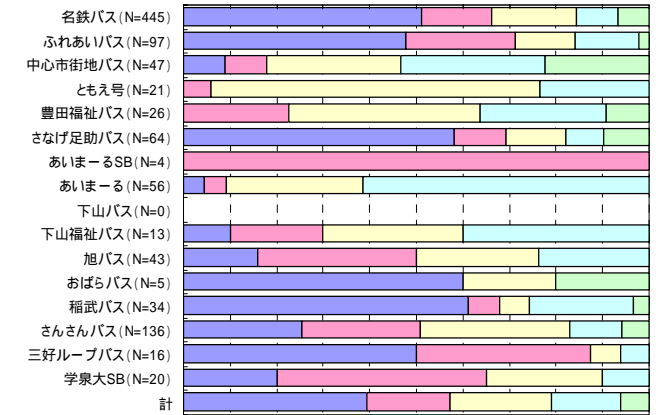
路線別の利用者属性と利用頻度 (H17 実態調査より)



バス利用目的



バス利用頻度



路線別のバス停アクセス・イグレス交通手段と所要時間 (H17 実態調査より)

