

4. 豊田市の交通課題

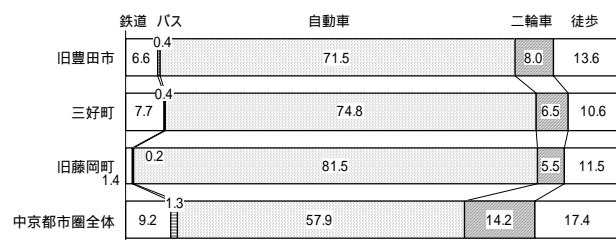
4-1 豊田市全体としての課題

- (1) 自動車交通の利用割合が極めて高く、道路渋滞や公共交通利便性低下、地球環境悪化の原因に繋がる。
- (2) 流動の多い2次交通圏に対し広域的公共交通機関の利便性が低いため、鉄道の速達性向上や鉄道を補完する公共交通機関の整備・利用促進を図り、広域交通に対する過度な自動車依存の改善が課題。
- (3) 旧町村地域などは公共交通を利用できる時間帯が限られ、夕方以降には運行しておらず自動車を利用できないものにとってモビリティが著しく低下する。また流動が比較的多い地区間で公共交通が直接結ばれていないところもある。
- (4) 豊田市の基幹バス路線は、道路渋滞の影響で役割を果たせない状況にあり、利用者の不満度が高い。
- (5) 旧町村地域の依存度が高い豊田中心地域とを連絡するバス路線は、豊田市としての基幹路線の役割を担う必要があるが、サービスレベルが低い上、乗り継ぎも必要で所要時間が長い。
- (6) バスの利用を促すようなバス停施設、交通結節機能の整備が図られていない。
- (7) 一部の地域バスは満足度が低く利用ニーズにあっていない。また、採算が確保できないバス路線の適正な負担方法の確立が課題であり、地域主体となった展開方策が重要である。
- (8) 多様な地域特性があり、地域に応じた交通施策の展開が重要である。

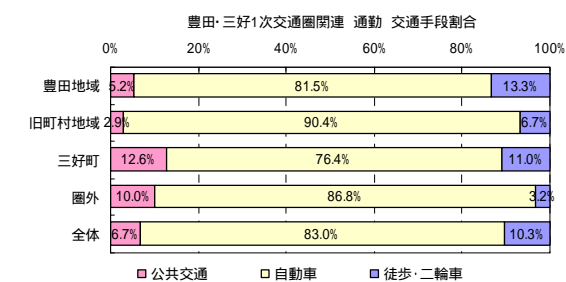
(1) 自動車への過度な依存

- 全体で自動車利用割合が70%を超え、流動の大部分を占める通勤では80%を超える。

代表交通手段トリップ構成比の中京都市圏との比較



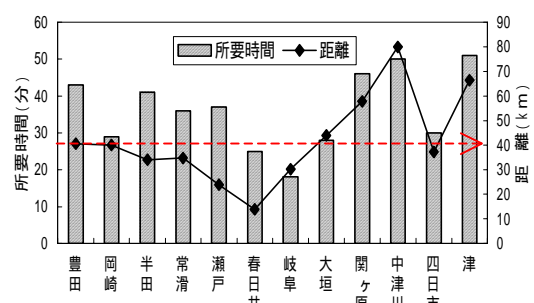
豊田・三好1次交通圏関連通勤代表交通手段割合



(2) 公共交通による広域交通アクセスの利便性に欠ける

- 2次交通圏に対する広域的公共交通機関の充実、利便性の向上等、ハード、ソフト両面からの対策が課題。
- 交通圏にある鉄道路線は全てが各駅停車で、名鉄三河線、愛知環状鉄道の一部区間は単線であることなどから、広域的な交通機関としての速達性に欠け、例えば名古屋駅までの所用時間は同じような距離にある他都市と比べ1.5倍であり、それが自動車交通を促す要因にもなっている。
- ニーズに合わせ、都市間高速バス等、鉄道を補完する利便性の高い広域的交通手段の整備及び利用促進が課題である。
- 交通圏内のバスや自動車と鉄道等広域交通機関との交通結節機能(乗継時間、乗換移動、待合空間、パークアンドライド駐車場)の整備・強化等、広域交通の総合的な利便性向上が課題である。

名古屋駅と主要都市代表駅の距離と鉄道による所要時間

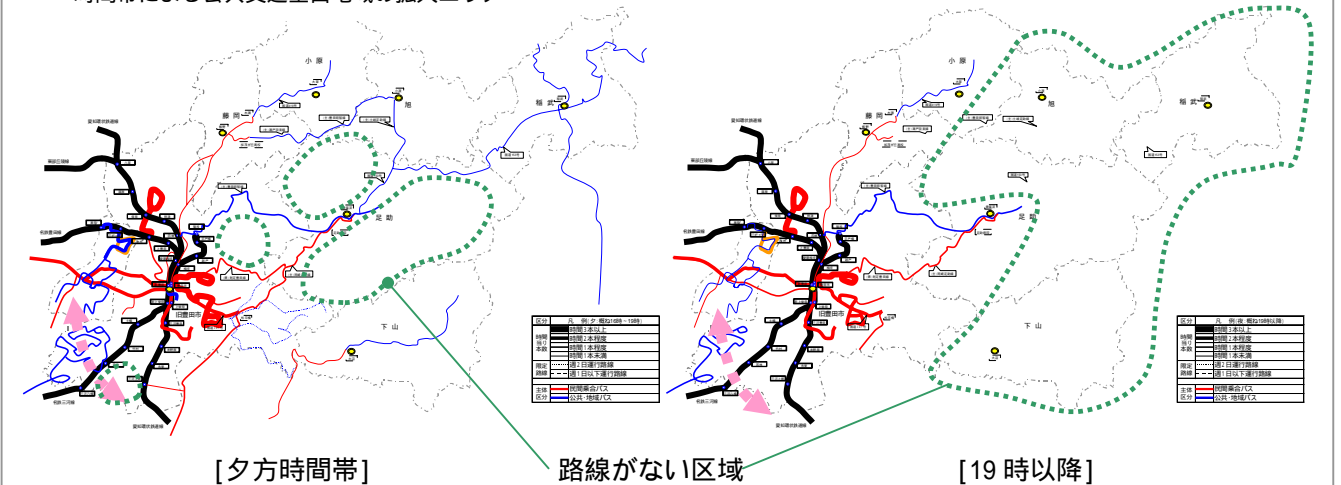


資料：平成17年時点の時刻表より作成

(3) 公共交通が使えない

- 旧町村地域では、夕方までに幹線経路以外の地域バスは運行が終了。さらに旭・稲武・下山地区、及び足助東地区では19時以降全く公共交通が無くなる。
- 比較的流動の多い三好町～高岡地区～上郷地区は、公共交通では結ばれていない。
- 高岡地区～上郷地区は福祉バスで結ばれているものの、毎日必要な交通流動には対応できない。
- 高岡地区のふれあいバスと三好町南地区のさんさんバスは比較的近くを路線が通るが接続されていない。

時間帯による公共交通空白地域の拡大エリア



(4) 道路の渋滞でバスの遅延が激しい

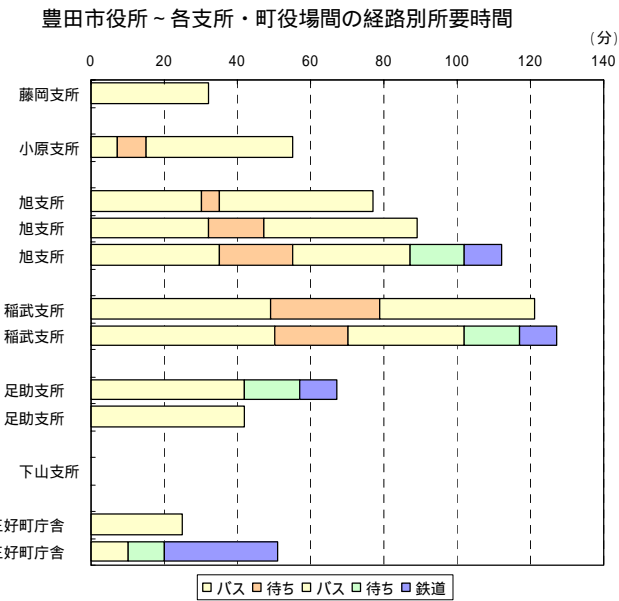
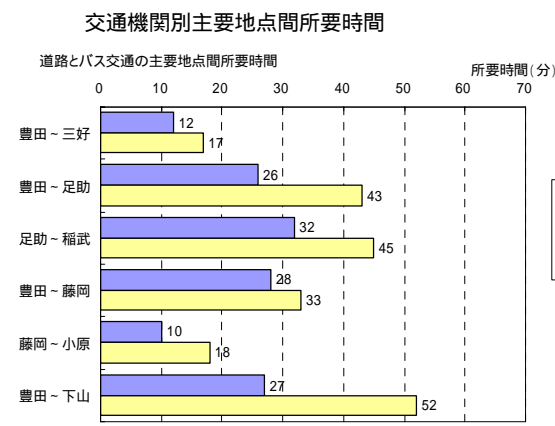
- 都心部周辺の道路渋滞に伴い、バスの定時性が著しく損なわれている。
- 基幹バス路線は主要道路を運行しているため、ピーク時の自動車交通の影響をまともに受けている。
- 20分以上の遅れが発生しても遅れに関する情報が得られないため利用者の不満はかなり大きい。

豊田中心部付近交通渋滞箇所

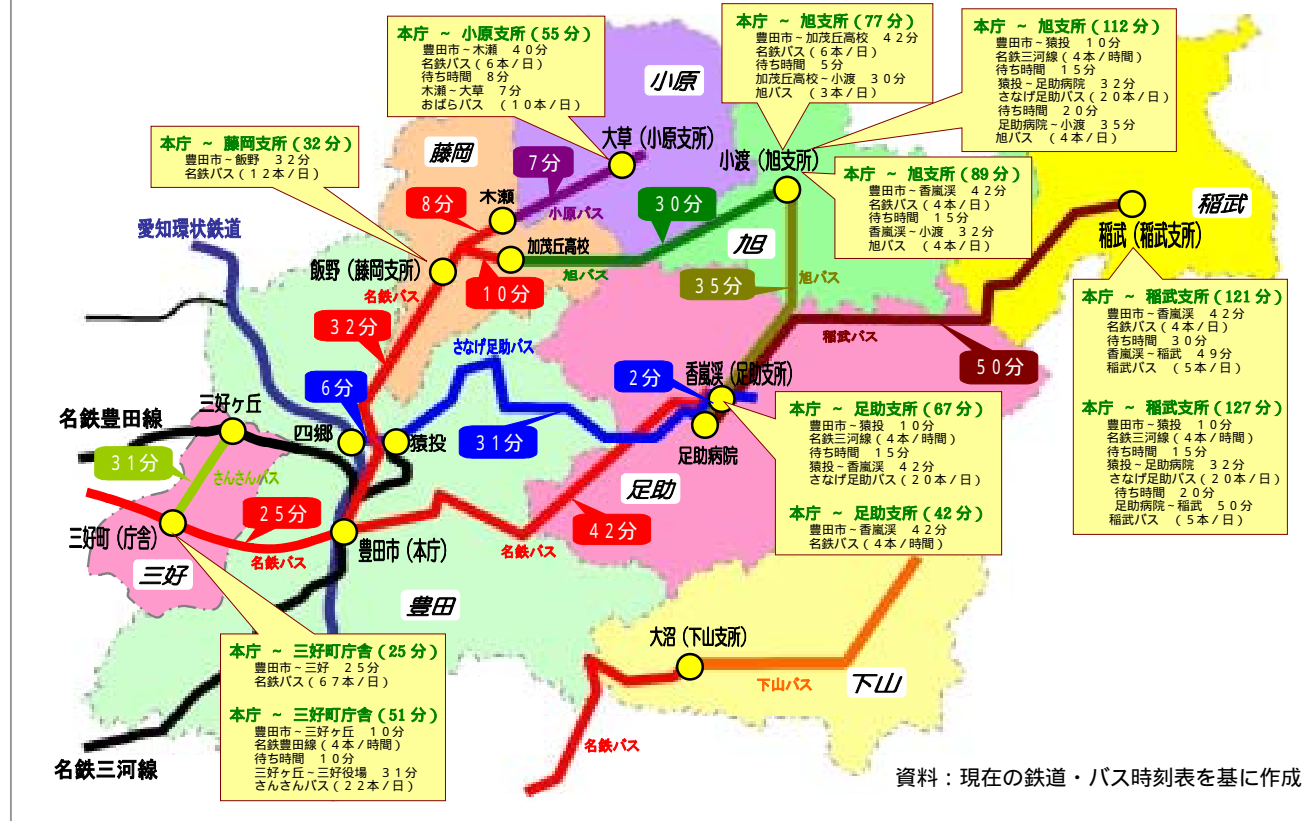


(5) サービスレベルの低い地区間バス路線

- 豊田中心地域と足助地区は概ね1本/時間の運行本数がある。その他は運行時間帯が限られる。
- 藤岡と足助地区、及び下山地区は1つの路線で豊田中心地域と結ばれているが、他地区は乗り継ぎが必要である。
- 基本的には豊田市役所から遠い支所間ほど所要時間は長くなるが、最も遠い稲武地区では1時間30分以上かかる状況である。
- 距離の長い地区間移動では、自動車と比べバスでの所要時間は1.5倍程度となる。



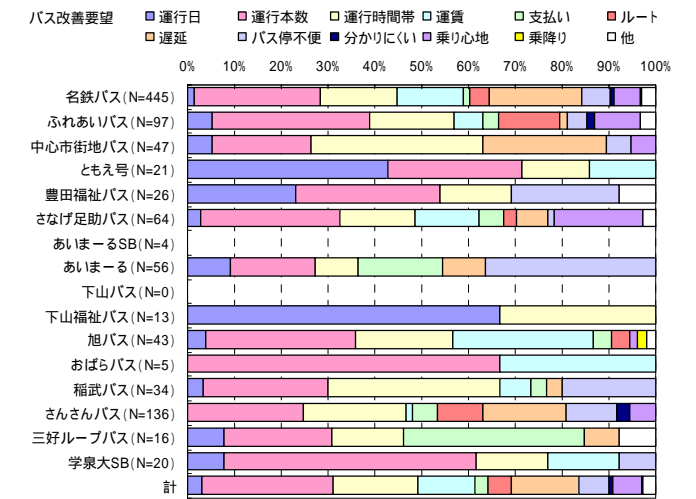
公共交通機関による豊田市役所～各支所・町役場間の所要時間



(6) バス停施設、交通結節機能の不備

- バス停に上屋やベンチ、運行情報案内がなく、バスの遅れが大きい路線では特に整備が求められる。
- バス停へのアクセスは徒歩が多くを占めるが、交通不便地域では地域バスの利便性も悪いため、幹線バスまでのアクセス条件が悪い。端末交通として自転車利用も考えられるが、バス停付近に駐輪場も無く困難な状況である。
- 都市部では比較的施設が整っているが、交通不便地域での地域バスと幹線バスの交通結節点では、乗り継ぎ時間の短縮の他、待つことが苦にならないような商業施設などの一体的な空間作りが求められる。

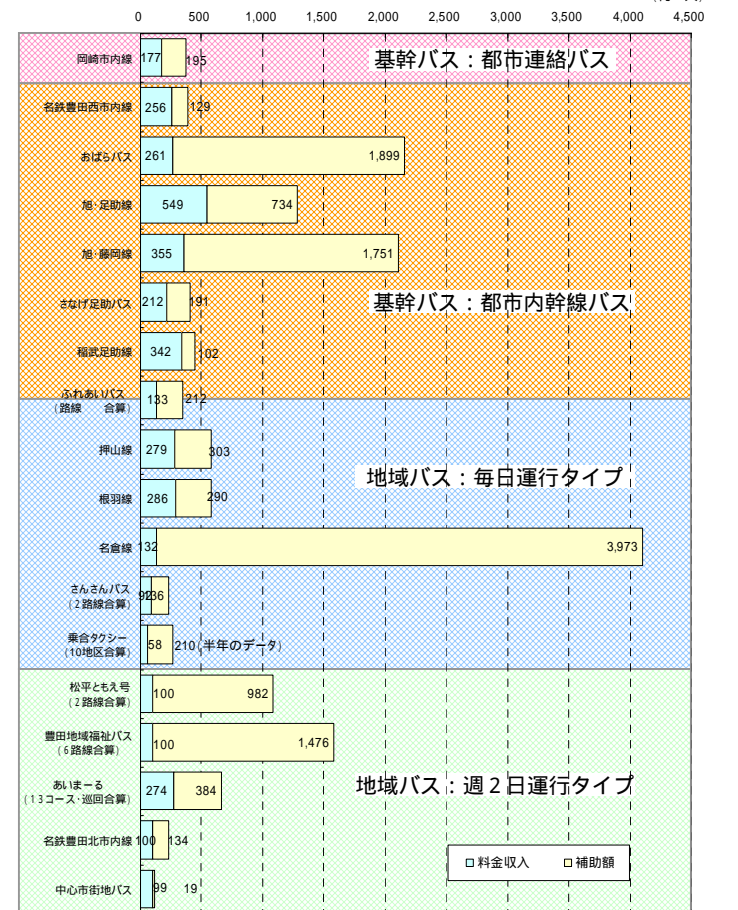
現在のバス利用における改善要望



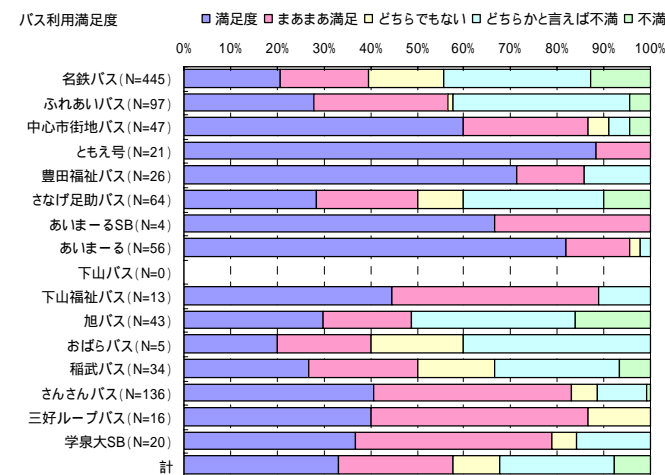
(7) 地域や利用者ニーズに十分応じていない

- 地域バスは様々な運行形態で料金も統一はされていない。
- 需要とサービスに整合が図られておらず、1人当たりの運行経費は路線によって大きく異なる。
- 中心市街地バス、ともえ号、豊田福祉バスに比べ、旭・おばら・稲武バスの満足度は低い。
- 地域や住民が運営に関与する仕組みを構築し、地域に合った路線展開が図られるよう改善が求められる。

公共が関与するバスの利用者1人当たりの運行経費



現在のバス利用者の満足度



(8) 地域の特性に応じた施策の展開

- 豊田市内には多様な地域特性があり、人の流動規模とその方向、施設の分布状況とその規模、圏域外との結びつき、既存の公共交通機関のサービス水準、居住人口とその年齢構成、地理的条件など様々な条件が大きく異なる。
- そのために地域ごとに抱える問題・課題も異なり、またその改善施策も地域に応じた方法が必要となる。
- 豊田市では、下記に示す地域特性に分類し、地域ごとの課題を整理する。

地域特性による区分

地域区分	対象地区	特 色
A	豊田地区中心部（挙母・高橋） 豊田市駅～三河豊田駅 ～高橋住宅～五ヶ丘～元町	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の人口も多く、交通圏のあらゆる流動の拠点となる地域。 ・大規模商業・医療・業務施設、公共交通拠点ターミナル等、様々な都市機能が多く集まっている地域。 ・2次交通圏への拠点となる地域。
B	藤岡地区中心部 足助地区中心部	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的人口の集積があり、地域の中心となる商業・医療施設を有す地域。 ・周辺地域を含めた交通結節機能を有す地域。 ・採算を確保できるバス路線と困難な路線が混在する地域。
C	上郷地区 高岡地区	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外で大規模工場を有し、自動車交通量が非常に多い地域。 ・地域だけでは自動車交通の抑制が困難な地域。
D	保見、猿投、石野、松平、藤岡、小原、足助、下山、旭、稲武	<ul style="list-style-type: none"> ・人口や施設の集積が少なく、採算性を考慮した公共交通の確保が困難な地域。

設定地域の特徴

区分	地域の有する主な特徴							
	人口集積	主要商業施設	主要医療施設	大規模工場	鉄道	バス	交通結節点	自動車の集中
A地域								
B地域				-				
C地域								
D地域					-			-

：非常に多い、：比較的多い、：比較的少ない、：少ない又は一部のみ、-：ない

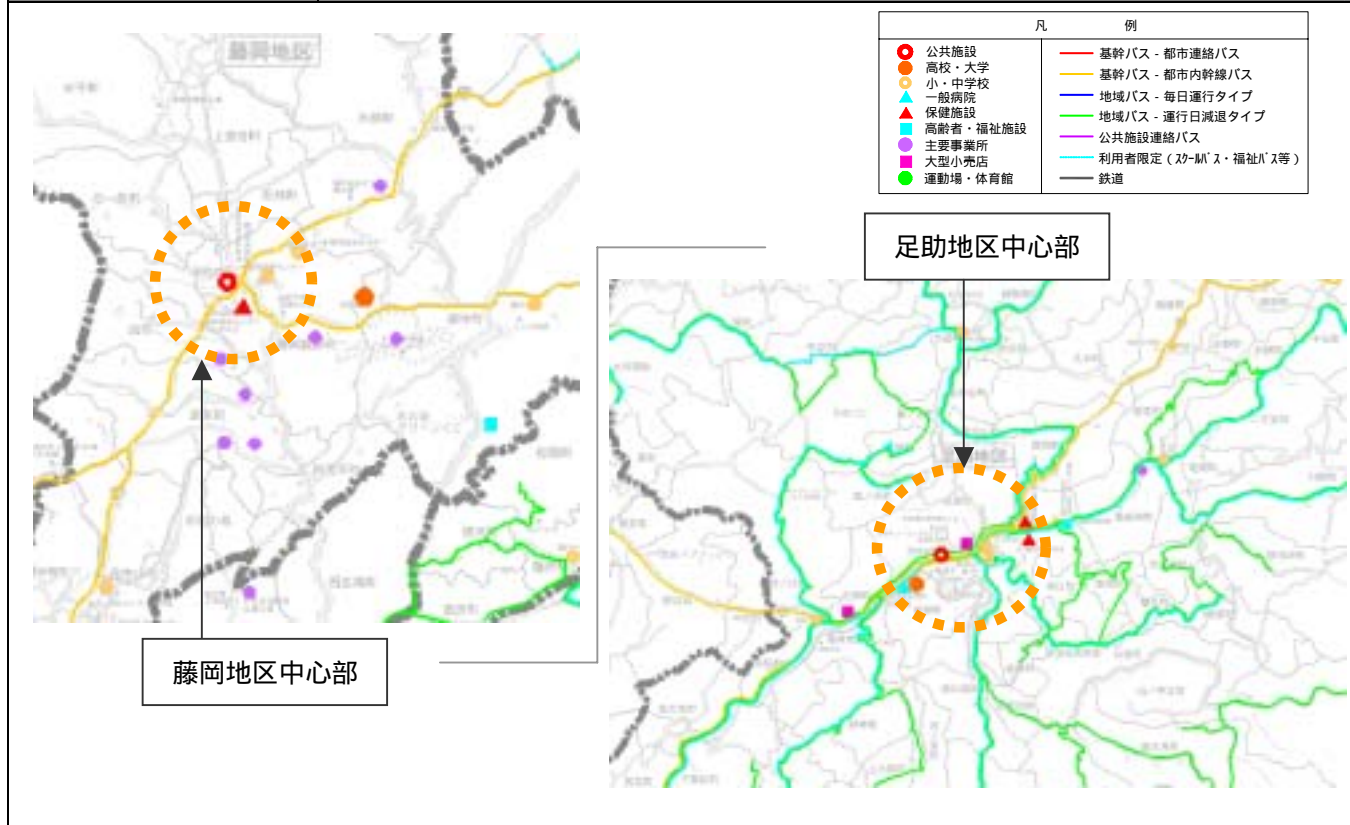
A 地域

挙母・高橋地区の課題

自動車交通の集中と通過交通による周辺部道路の渋滞削減
基幹バス路線の定時性向上と利用促進

- 豊田市駅は中心地域及び交通圏全体としての交通拠点・結節点、及び日常生活拠点である。
- 鉄道、基幹バス路線の起終点であり、公共交通のターミナルとして多くの路線が集結する。一方で自動車交通の流入流出も非常に多い。
- 国道153号、矢作川を渡る3箇所の橋、及びトヨタ本社工場付近で朝夕のピークを中心に道路混雑が激しい。また、渋滞に伴いバス路線の定時性が著しく損なわれており、特に三好地区及び2次交通圏を結ぶ基幹都市連絡路線の一つでもある星ヶ丘豊田線は、その機能が果たせていない。
- 大規模工場施設への通勤流動を公共交通機関利用に誘導できていない。
- 東山住宅、五ヶ丘NT付近には大規模商業施設を有し、東側の旧町村地域からの利用も多く、多様なアクセス機能の利用が可能となる整備が必要。
- 都市内交通の円滑化を図るための環状線道路整備が必要である。
- 郊外からの流動に対応した基幹都市内幹線バスの利便性確保が、交通圏全体の公共交通利用促進には重要となる。また、郊外部でのP&Rと連携した交通サービスが求められる。
- 多くの交流と地域の活性化のため、中心市街地が安全で便利で快適な空間となるよう、中心市街地バスなどの短距離輸送機関などと商業・業務・医療施設等様々な都市施設と連携したまちづくりが必要である。

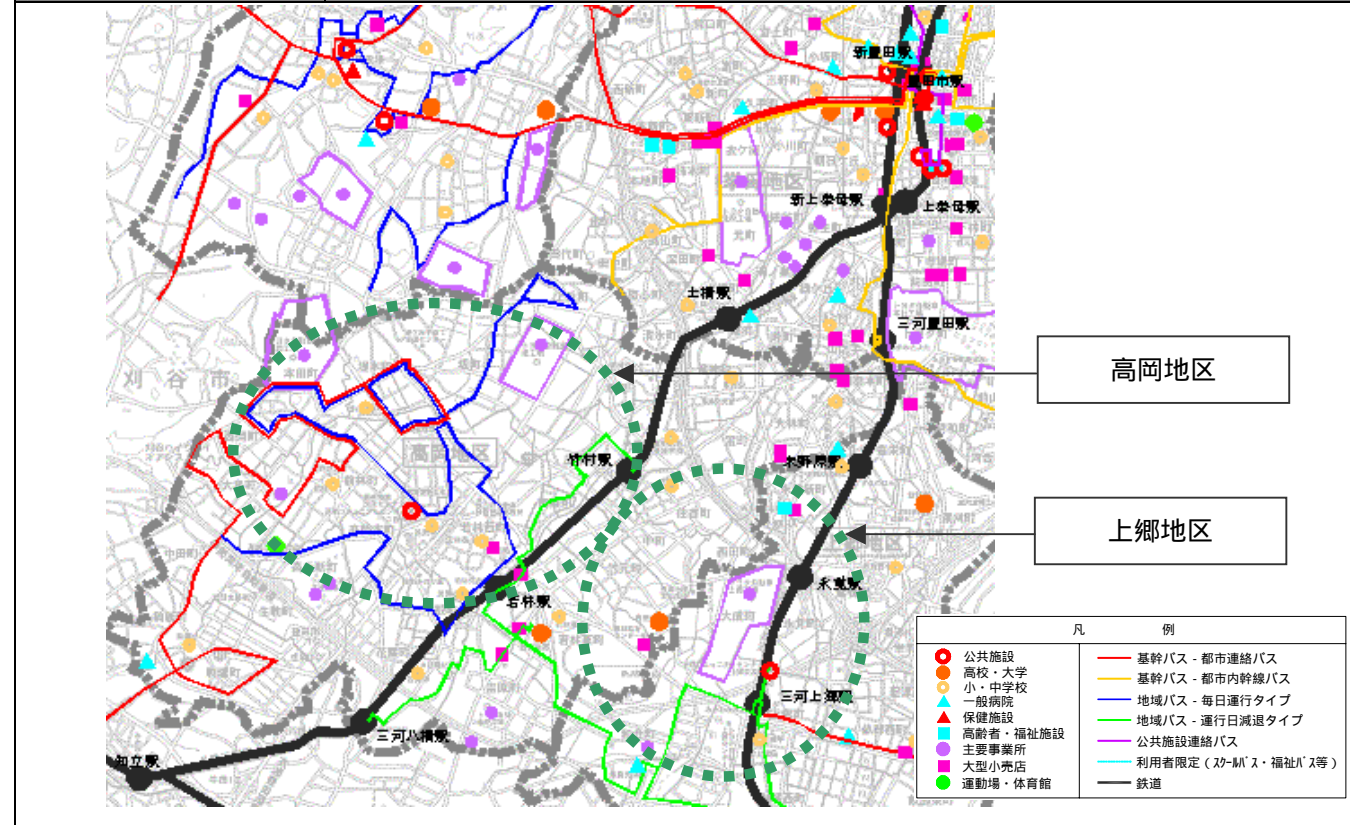
B 地域 藤岡地区中心部・足助地区中心部の課題



旧町村地域の生活拠点、及び交通不便地域と豊田中心地域を結ぶ公共交通連絡拠点としての利便性向上

<p>【藤岡地区中心部】</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧町村地域の北部（藤岡・小原・旭地区）における交通アクセス拠点である。 豊田地域と結ぶバス路線は、運行本数が時間1本未満であり利便性に欠ける。小原・旭地区からのバスはこの地区のバス停（木瀬、飯野、加茂ヶ丘高校）で乗換が必要であるが、乗換バスの運行本数、時間帯、待合施設が充実していない。 	<p>主要交通機関</p> <ul style="list-style-type: none"> 名鉄バス（藤岡線） おばらバス、旭バス <p>主要施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 藤岡支所
<p>【足助地区中心部】</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧町村地域の東部（足助・旭・稲武地区）における日常生活及び交通アクセス拠点である。 旭・稲武地区から豊田地域へのアクセス拠点としての交通結節機能の充実が必要である。 病院や高校等は広範囲な地区からの利用があり、利用ニーズに応じた交通機関の確保・充実が課題である。 観光シーズンの道路渋滞が激しく、道路整備、駐車上等対策のほか、バス利用の促進・転換方策が課題である。 	<p>主要交通機関</p> <ul style="list-style-type: none"> 名鉄バス（矢並、岡崎足助） さなげ足助バス、あいまーる <p>主要施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 足助支所 足助病院 足助高校 香嵐渓（観光）

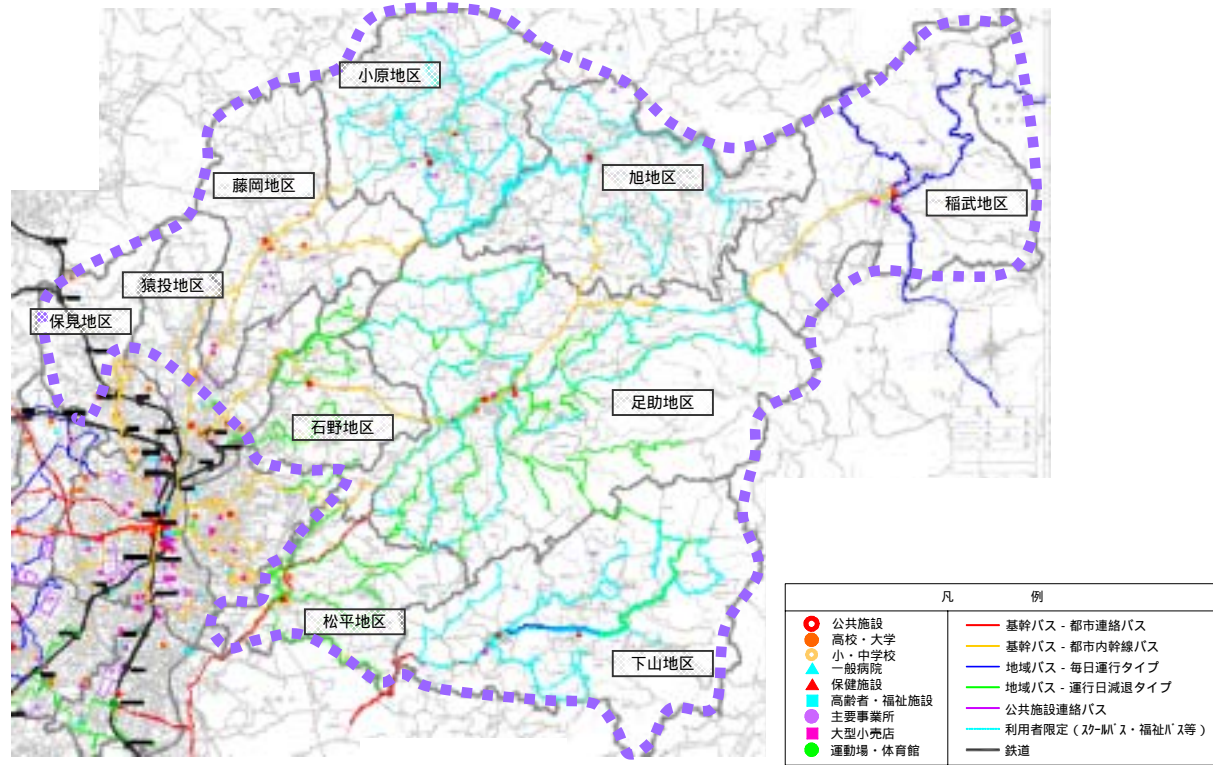
C 地域 上郷地区 高岡地区 の課題



大規模工場を中心に集中する自動車交通の削減・分散
分散した居住地域における公共交通サービスの向上方策

<ul style="list-style-type: none"> 大規模な工場が地区内に点在し、通勤は自動車に依存しているため自動車交通が集中し、道路渋滞、環境悪化、交通事故等の問題が生じている。 鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する交通転換方策が必要。 地区内には地域バスが一部の範囲で運行されているものの、幹線となるバス路線がなく、通勤には利用しにくい公共交通条件である。 鉄道駅や主要バス停と大規模工場などを結ぶ利用者ニーズに対応した交通機関を、乗り継ぎ等の結節機能強化と合わせて展開するなどの対応策が必要。 	<p>主要交通機関</p> <p>（上郷地区）</p> <ul style="list-style-type: none"> 愛知環状鉄道（三河上郷駅・永覚駅） 名鉄バス（岡崎市内線） 福祉バス <p>（高岡地区）</p> <ul style="list-style-type: none"> 名鉄三河線（竹村駅、若林駅） ふれあいバス <p>大規模工場</p> <ul style="list-style-type: none"> トヨタ自動車関連の工場、他
--	--

D地域 保見・猿投・石野・松平・藤岡・小原・足助・旭・下山・稲武地区の課題



交通不便地域での地域バスの確保方策と都市内連絡バスとの連携

- 人口は低密度に分散しており、病院、商業施設、公共施設等が少ない地域で、公共交通のサービスレベルが低い交通不便地域である。
- 高齢者も含めて自動車交通に依存しており、今後の高齢化の進展に伴い、交通事故等の安全面、移動手段の確保、外出機会の減少などが危惧される。
- 現在運行している地域バスは、運行日や時間帯が限定されているため、地域住民のニーズに応じた運行形態として路線を展開する必要がある。
- 藤岡・稲武地区、及び保見・猿投地区では地域バスが運行されておらず、公共交通空白地域も多く見受けられる。
- 地域バスと地区内に乗り入れている都市内連絡バスが結節する拠点を整備し、乗り継ぎ時間の調整や快適な待合空間の向上を図り、公共交通による交通圏内移動の利便性及び利用促進を図る必要がある。
- 比較的長距離となる地区間を結ぶバスは、区間段階制の料金体系であるが、サービスレベルに対して割高感があり利用者ニーズに応じた料金体系への見直しも検討することが必要。

- 主要交通機関
- (松平地区)
 - ・ともえ号
 - (小原地区)
 - ・おばらバス、スクールバス
 - (足助地区)
 - ・あいまーる、スクールバス
 - (旭地区)
 - ・旭バス、スクールバス
 - (稲武地区)
 - ・稲武バス
 - (下山地区)
 - ・下山福祉バス

(1) 自動車への過度な依存

自動車交通に過度に依存した交通体系である。
 [交通圏全域]
 道路渋滞、交通事故の問題や、地球環境への悪影響を引き起こしている。
 [特に中心部]

(2) 公共交通による広域交通

アクセスの利便性に欠ける

広域的交通を担う鉄道は各駅停車の運行形態であるため、高速交通機関としての機能が十分発揮できていない。
 [名鉄三河線・豊田線、愛知環状鉄道]
 鉄道を補完する広域交通機関の整備や交通結節機能の強化など、広域交通の総合的な利便性向上が大きな課題である。

(5) サービスレベルの低い地区間バス路線

運行本数が少なく、豊田地域へは乗り継ぎも必要で時間がかかる。
 [小原・旭・稲武 豊田地域]
 バスの運行本数は時間1本程度だが、自動車に比べ1.5倍程度の所要時間がかかる。
 [さなげ足助バス、矢並線、豊田大沼線]

(6) バス停施設・交通結節機能の不備

地区間を結ぶ都市内幹線バスのうち、中心地域までのアクセスに乗り継ぎが必要な路線の結節点が、待ち空間として快適性に欠ける。
 [大沼、木瀬、加茂丘高校、猿投駅、等]

(3) 公共交通が使えない

通勤通学など毎日の目的には公共交通が使えない。バスの運行時間帯が限定され、特に夕方以降はバス路線がなくなる。
 [旧町村地域や豊田地域山間部の交通不便地域]

(7) 地域や利用者ニーズに十分応じていない

地域や路線によっては利用者1人当りの運行経費が非常に高く、需要とサービスの適正化が課題である。地域と一体となり住民ニーズに合う路線を展開のする仕組みづくりが必要。
 [稲武バス、おばらバス、旭バス、等]

(3) 公共交通が使えない

需要があるものの路線が設定されていない。豊田と三好町の地域バスの連携が図られていない。
 [三好南部地区～高岡地区～上郷地区]

(4) 道路の渋滞でバスの遅延が激しい

自動車交通の集中と道路容量の限界または未整備による渋滞が発生。
 [中心部、大規模工場施設周辺、矢作川を渡る橋付近]
 道路混雑の影響でバスの定時性が著しく損なわれている。
 [星ヶ丘豊田線、豊田市内線、豊田東市内線、東山住宅線、藤岡線、等]

