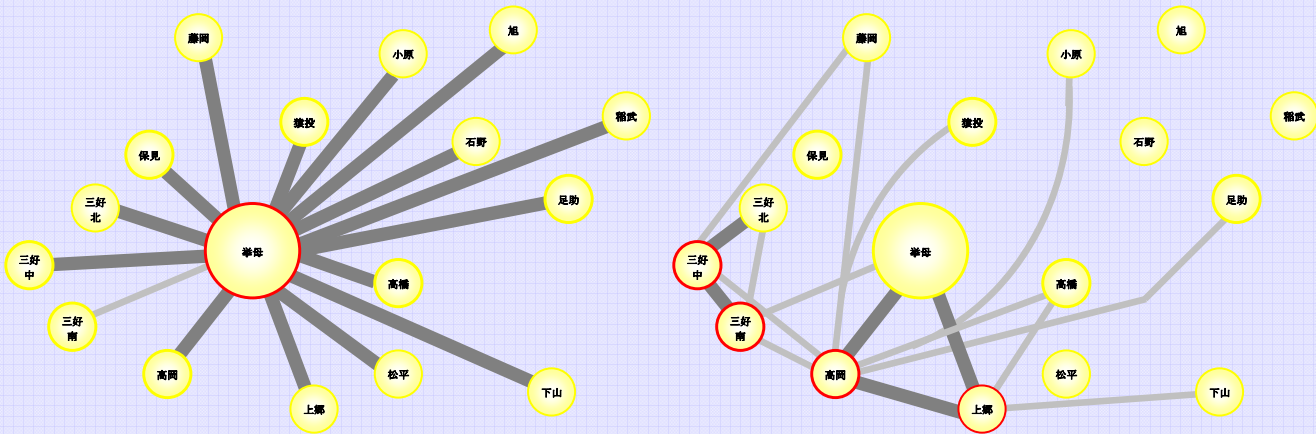


◆ 1. 交通流動と課題（第3回資料より再掲）

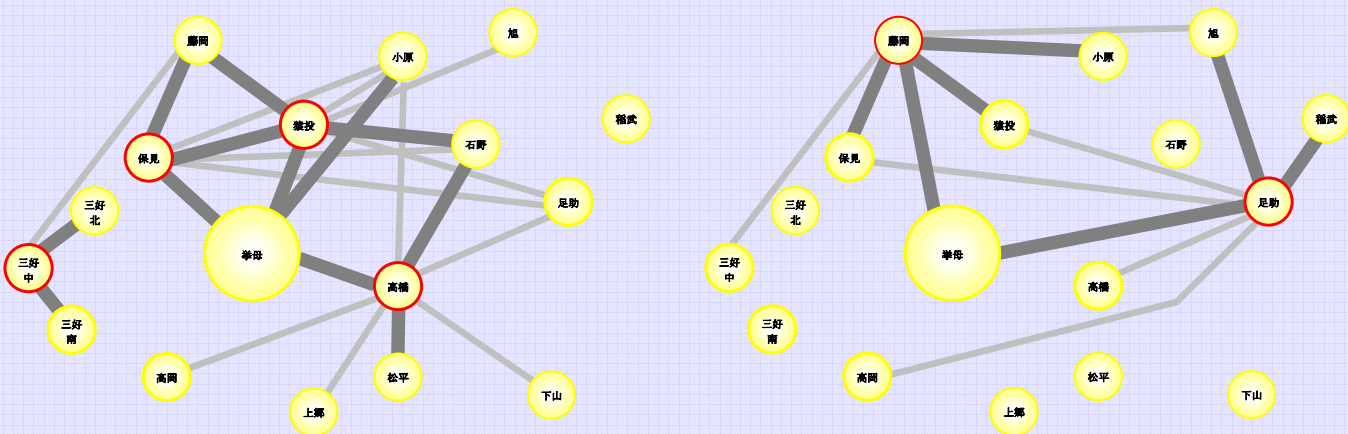
1. 交通流動のまとめ

【豊田市内流動】

- 交通圏の中心は多様な都市機能を有する挙母地区であり、あらゆる地区から多くの流動がある。
- 大規模な工場施設を有する南西部の地区は、通勤を主体とした流動が圏域全体からあり、これらの地区間相互の流動も多い。



- 挙母地区に隣接する高橋・保見・猿投・三好中地区は近隣の地区からの日常的（買物・通院等）な交通流動が多く見られる。
- 足助・藤岡地区は旧町村地域内での中心的役割を担う地区となっている。

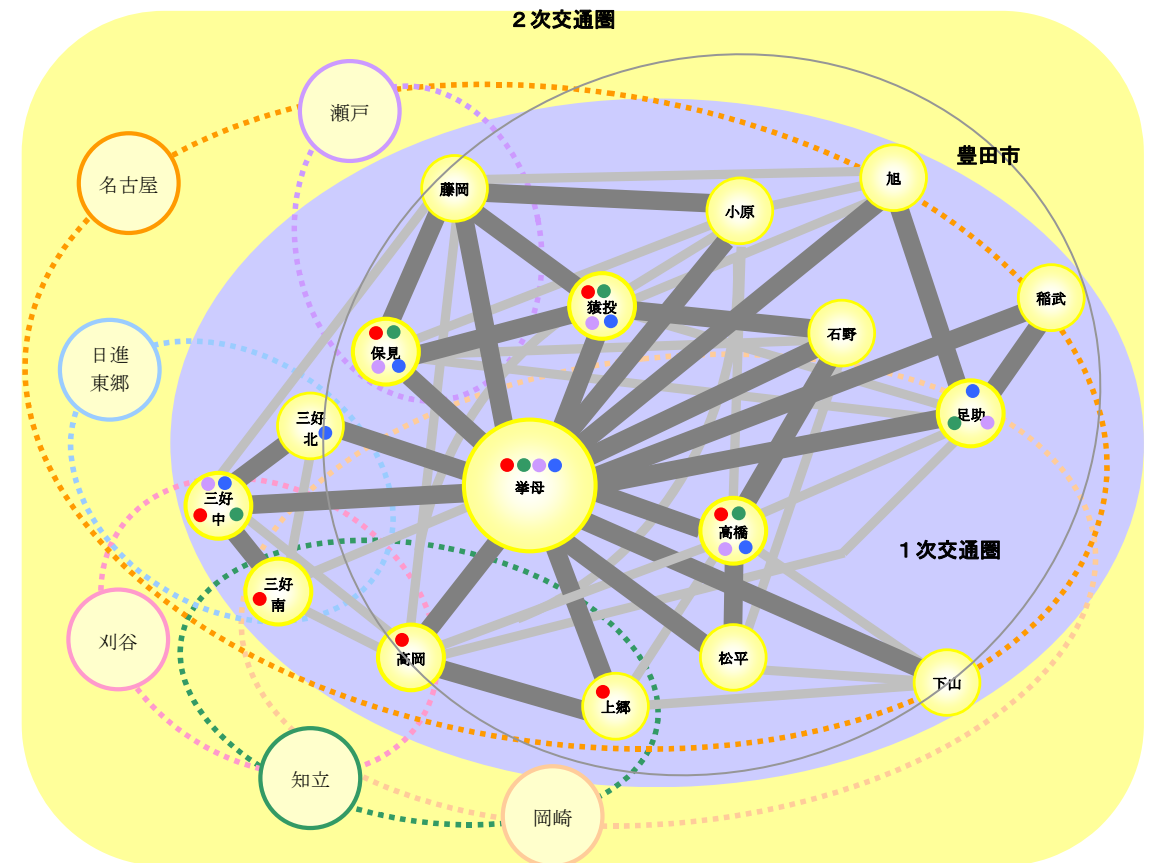


- 地区間、地区内流動とも自動車交通の依存度が高く、公共交通利用は、通学、高齢者の通院などで若干割合が高い程度である。

【結びつきの強い2次交通圏】

- 名古屋市は1次交通圏のあらゆる地区から流動があり、旧町村地域からは交通圏の中心部である挙母地区が、そのアクセス拠点として重要な役割を担っている。
- 交通圏の南部の地域、及び下山地区などは、岡崎市とも結びつきが強くなっている。
- 交通圏南部の高岡・上郷・三好南地区は知立市への流動も多い。
- 名古屋市へは比較的公共交通機関を利用する割合が高いが、各地区からの流動が多い隣接する都市へは公共交通網が繋がっているものの自動車交通の依存度が高い。

■ 交通圏全体の流動の傾向を示すイメージ図



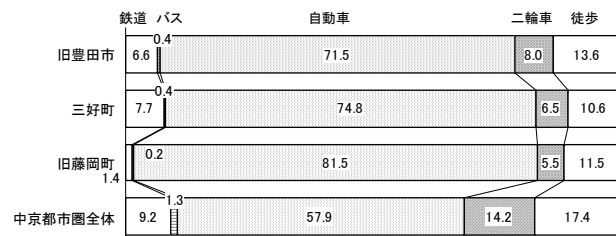
凡 例			
	豊田・三好1次交通圏		通勤目的の主要因となる大規模工場施設等を有す
	多様な目的の結びつきが強い地区間		通学目的の主要因となる高校・大学等を有す
	特定の目的の結びつきが強い地区間		通院目的の主要因となる医療施設を有す
	2次交通圏との結びつきの強い地域		買物目的の主要因となる大規模商業施設を有す

2. 豊田市の交通課題

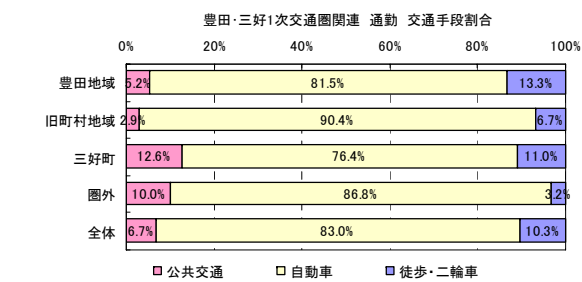
(1) 自動車への過度な依存

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



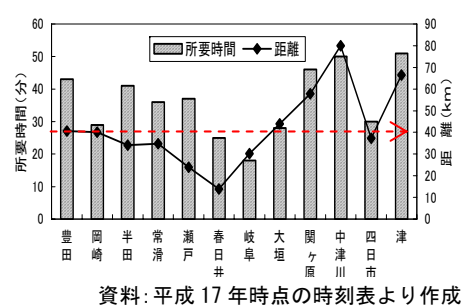
■ 豊田三好1次交通圏関連通勤目的代表交通手段割合



(2) 公共交通による広域交通アクセスの利便性に欠ける

- 交通圏にある鉄道路線は全てが各駅停車で、広域的な交通機関としての速達性に欠ける。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。
- 鉄道を補完する都市間高速バス等の広域的交通手段が不足している。

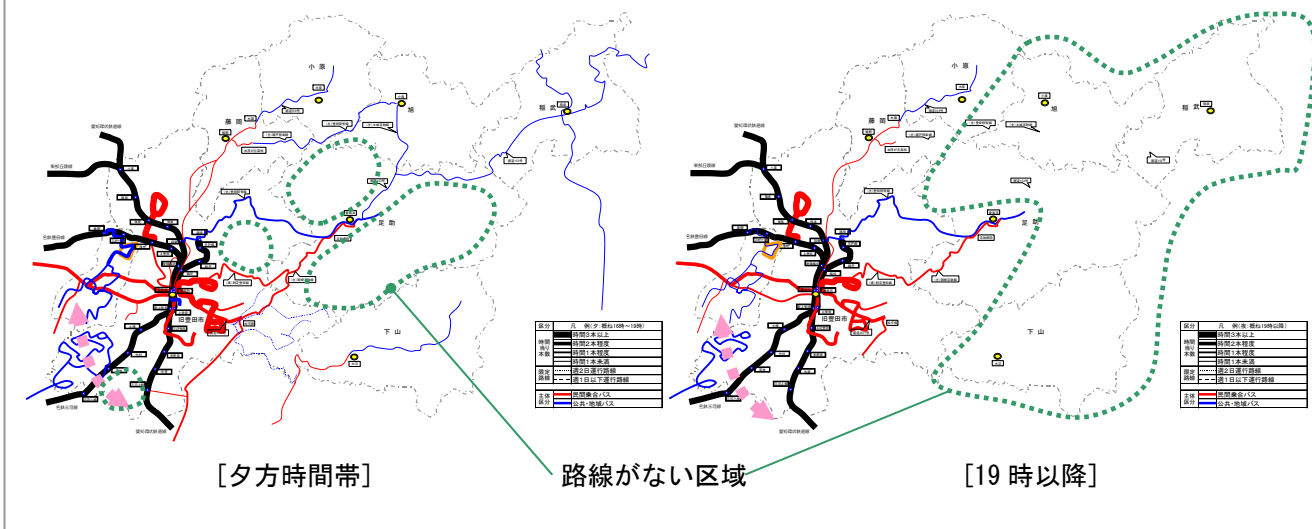
■ 名古屋駅と主要都市代表駅の距離と鉄道による所要時間



(3) 公共交通が使えない地域・時間帯がある。

- 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。

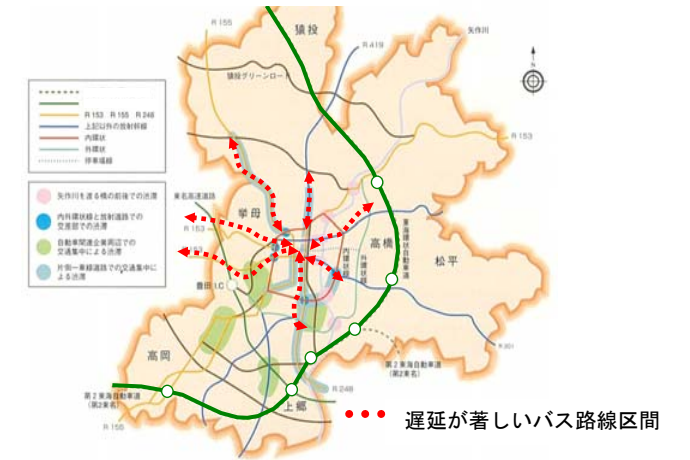
■ 時間帯による公共交通空白地域の拡大エリア



(4) 道路の渋滞でバスの遅延が激しい

- 挙母地区周辺の道路渋滞に伴い、バスの定時性が確保されていない。
- バスの遅れに関する情報が利用者に提供されていない。

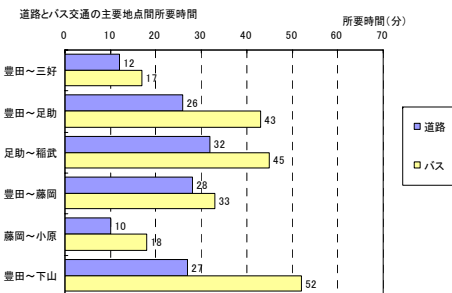
■ 豊田中心部付近交通渋滞箇所



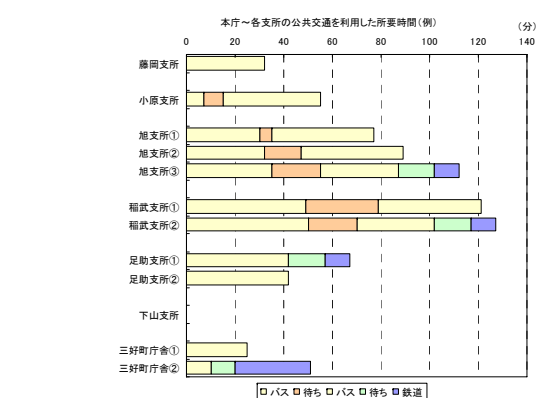
(5) サービスレベルの低い地区間バス路線

- 地区間を運行するバスは、豊田地域を運行するバスと比較して運行本数が少ない。
- 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、他地区では乗り継ぎが必要な路線がある。
- 料金体系がほとんど距離制のため、距離の長い移動では料金が高くなる。
- 自動車と比べ、バスでの移動時間は1.5倍程度長くなる。

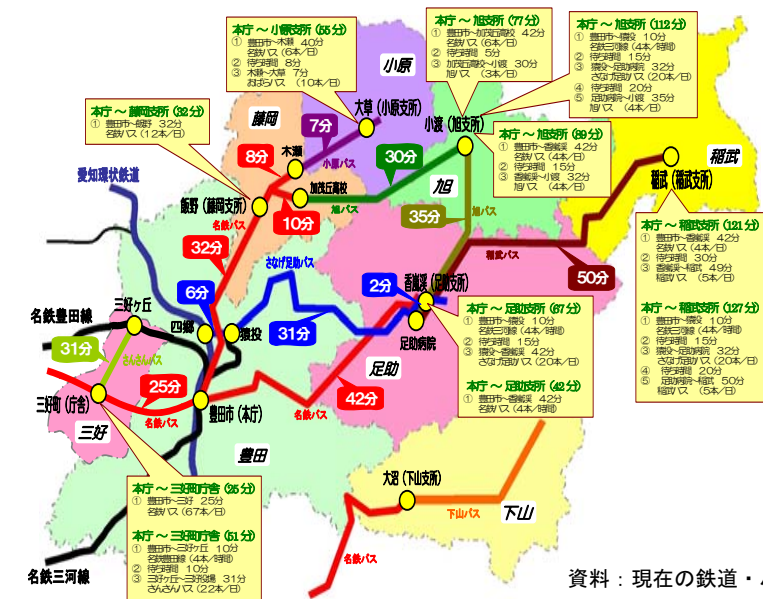
■ 交通機関別主要地点間所要時間



■ 豊田市役所～各支所・町役場間の経路別所要時間



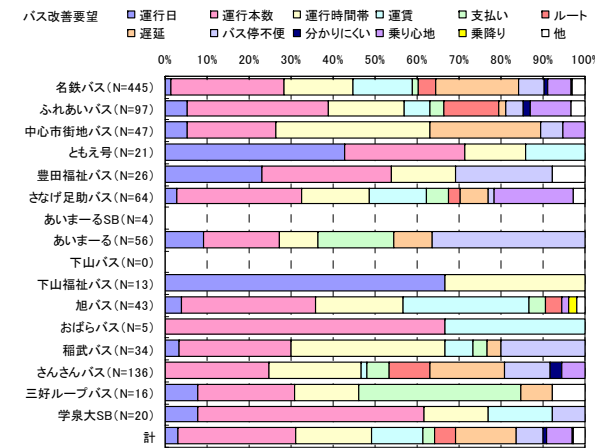
■ 公共交通機関による豊田市役所～各支所・町役場間の所要時間



(6) 交通結節機能（駅、バス停）の不備

- 公共交通機関の利用を促すような交通結節機能の整備が図られていない。
- バス停に上屋やベンチ、運行情報案内等がない。
- 鉄道駅での乗継利便性が低い。
- パークアンドライド駐車場の整備が進んでいない。

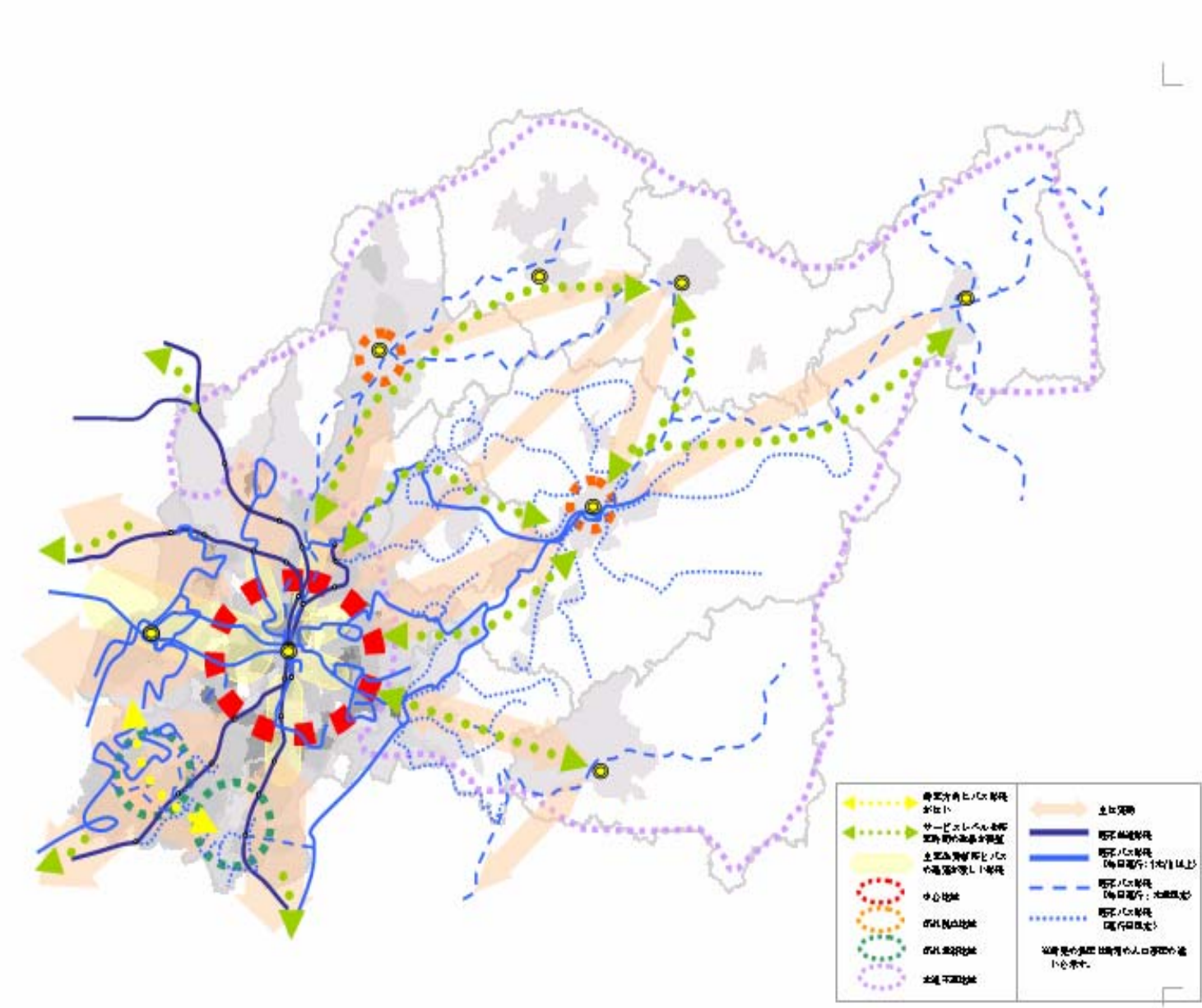
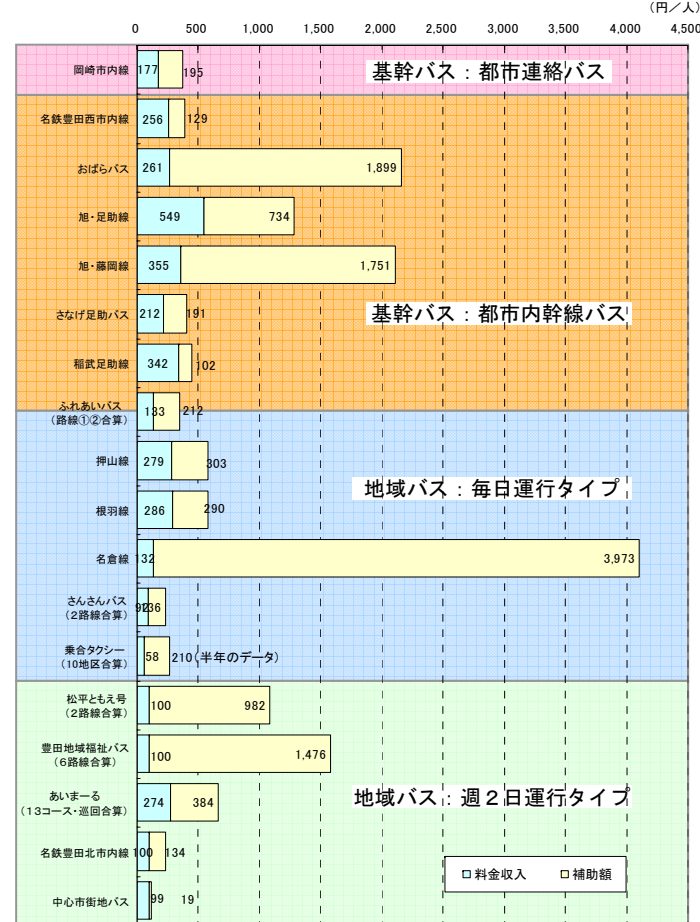
■ 現在のバス利用における改善要望



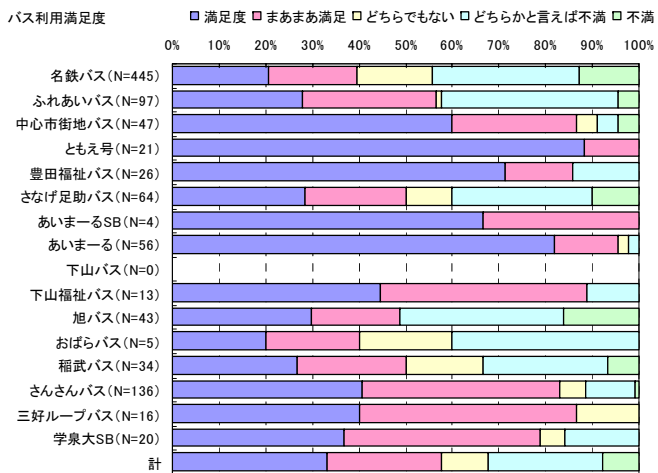
(7) 経費と収入のバランスがとれていない

- 需要とサービスに整合が図られておらず、1人当りの運行経費は路線によって大きく異なる。

■ 公共が関与するバスの利用者1人当りの運行経費



■ 現在のバス利用者の満足度



◆ 2. 豊田市の目指すべき将来都市像

1. 関連上位計画

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」

基本方針

- ① 自家用車への過度の依存の改善
- ② 高質で誰もが利用可能な公共交通の実現

- ① 人と環境にやさしい交通体系の構築
- ② 都市の「装置」として誰もが利用できる公共交通の実現
- ③ 中心市街地の活性化や地域の特色を活かしたまちづくりへの貢献

豊田市新市建設計画

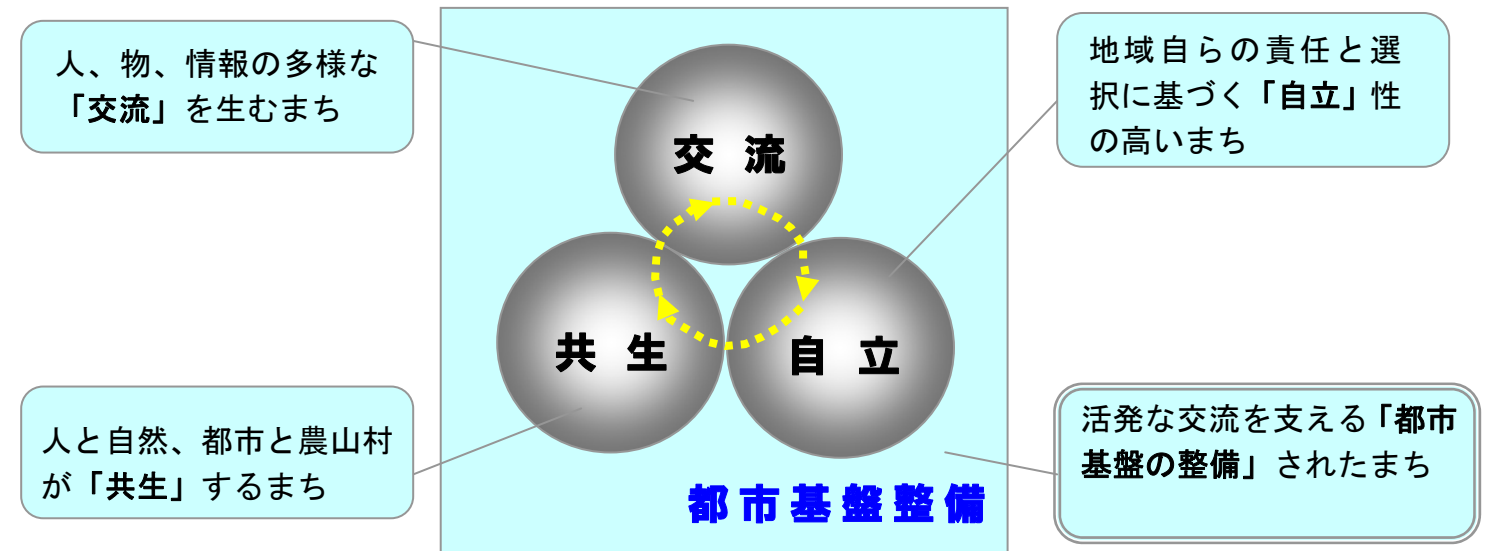
●新市の将来都市像

ゆたかさ創造都市

——健康で、さまざまなライフスタイルが実現できるまち——

人、自然、都市地域と農山村地域との新たな関係づくりにより、健康的かつあげんで、安心して暮らせる生活と環境が確保され、さまざまな価値と魅力があふれる暮らしと地域づくりが展開されるまちを目指します。

●新市のまちづくりの基本理念



◎リーディングプロジェクト

- 矢作川連携プロジェクト
- 都市・農山村交流プロジェクト
- 地域資源活用連携プロジェクト
- 健康・福祉増進プロジェクト
- 交流・連携基盤整備プロジェクト

- 【1】 30分交通圏の確立を目指す交通基盤の整備
- 交通の円滑化を図る幹線道路の整備
 - 公共交通のネットワーク化の推進
- 【2】 電子自治体の推進

◎分野別主要施策

- 健康で心触れ合う福祉のまち
- 生涯を通じて学習のできる文化の薫るまち
- 安全で安心して暮らせるまち
- 多様な交流・連携を促進する基盤の整備されたまち
- 豊かな自然と調和する環境にやさしいまち
- 活発な産業活動に支えられた活力あるまち
- 市民とともに作る自立したまち

①広域都市核、地域核の充実

②幹線道路ネットワークの整備促進

広域都市核と隣接する地域核及び隣接する地域核間を結ぶアクセス道路や、交通混雑の緩和を図る環状道路、中心市街地の形成に必要な幹線道路の整備により、安全で快適な道路ネットワークの形成を進めます。

③公共交通の充実・強化

各種公共交通機関の連携による生活交通ネットワーク化や自動車と公共交通機関の連携を図る交通結節点の整備により、利便性と選択性の高い交通環境の形成を進めます。

④情報通信基盤の整備促進

(地域再生計画)

水と緑の豊かさ創造都市づくり計画 ～都市と農山村の共生～



計画の目標(抜粋)

4) 都市・農山村交流交通ネットワークの形成促進

- ①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促進
 - ・ 行政、交通事業者、地域住民・利用者などの関係者による議論の場の設置（豊田市公共交通会議）。
 - ・ 交通事業者による乗合バス路線と行政の運営・支援する生活交通バス路線との有機的な連携・ネットワーク化を推進。
 - ・ 豊田地域と旧町村地区の拠点とを結ぶ**基幹交通**（＝「**基幹バス路線**」）の創設について検討。
 - ・ 幹線道路等の交通基盤の整備促進。
- ②ITを活用した都市農山村間の交通利便性の向上のための社会システム実験の実施及び導入検討

豊田市交通まちづくり行動計画

(1) 基本理念

交通モデル都市の実現

～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

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

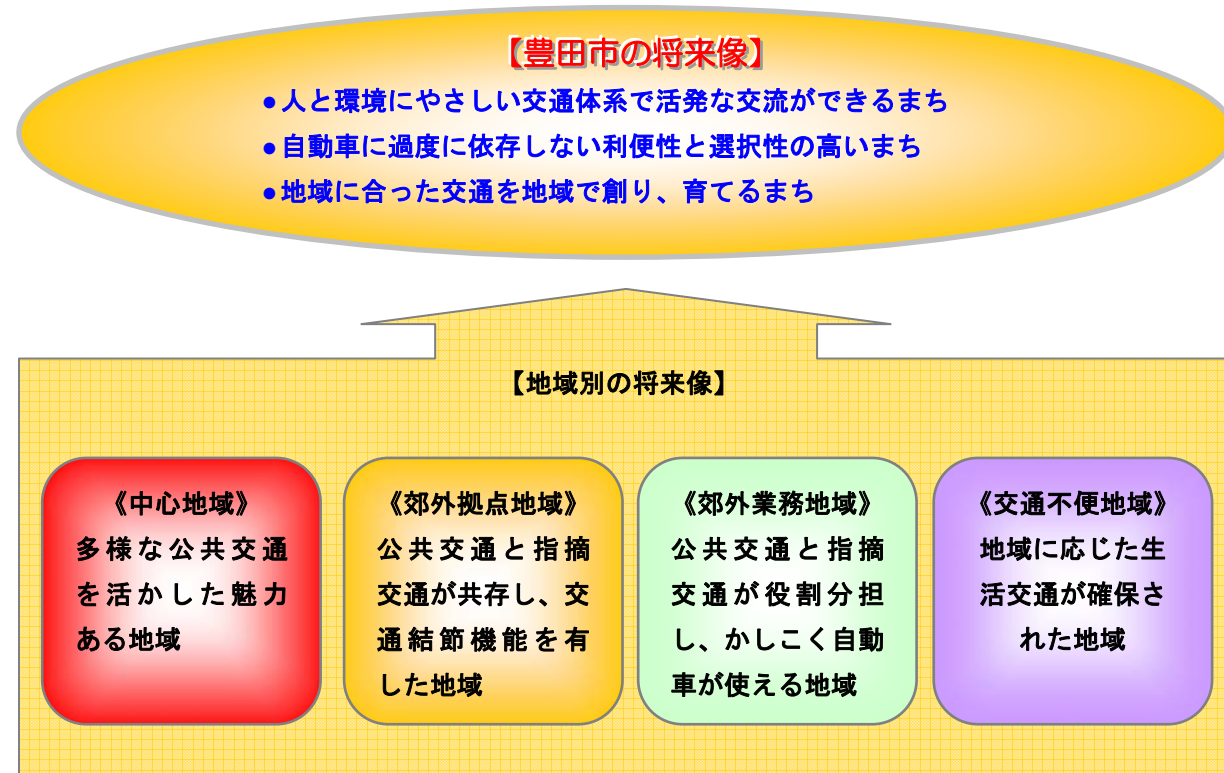
目標4（魅力・活気・交流）

：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

	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	

2. 目指すべき将来都市像

中部地方交通審議会答申9号における中部圏の目指すべき将来像と、豊田市の上位計画における将来都市像及び豊田市の交通課題を踏まえ、交通の視点で捉えた豊田市の将来像都市像を以下のように考える。



●地域別にみた将来像の考え方

地域等区分	将来像(イメージ)
中心地域	複合的な都市機能が集約し、多様な交通機関が活発に利用されることでさまざまな人が交流し、にぎわいや活力のある地域
郊外拠点地域	公共交通と私的交通が共存し、交通結節点で結ばれた地域。
郊外業務地域	大規模な業務施設を有する地域で、生活交通を支える公共交通の補完により、かしこく自動車が使え地域。
交通不便地域	日常生活に必要な生活交通が、地域の特徴に応じて創り、育てられている地域。