

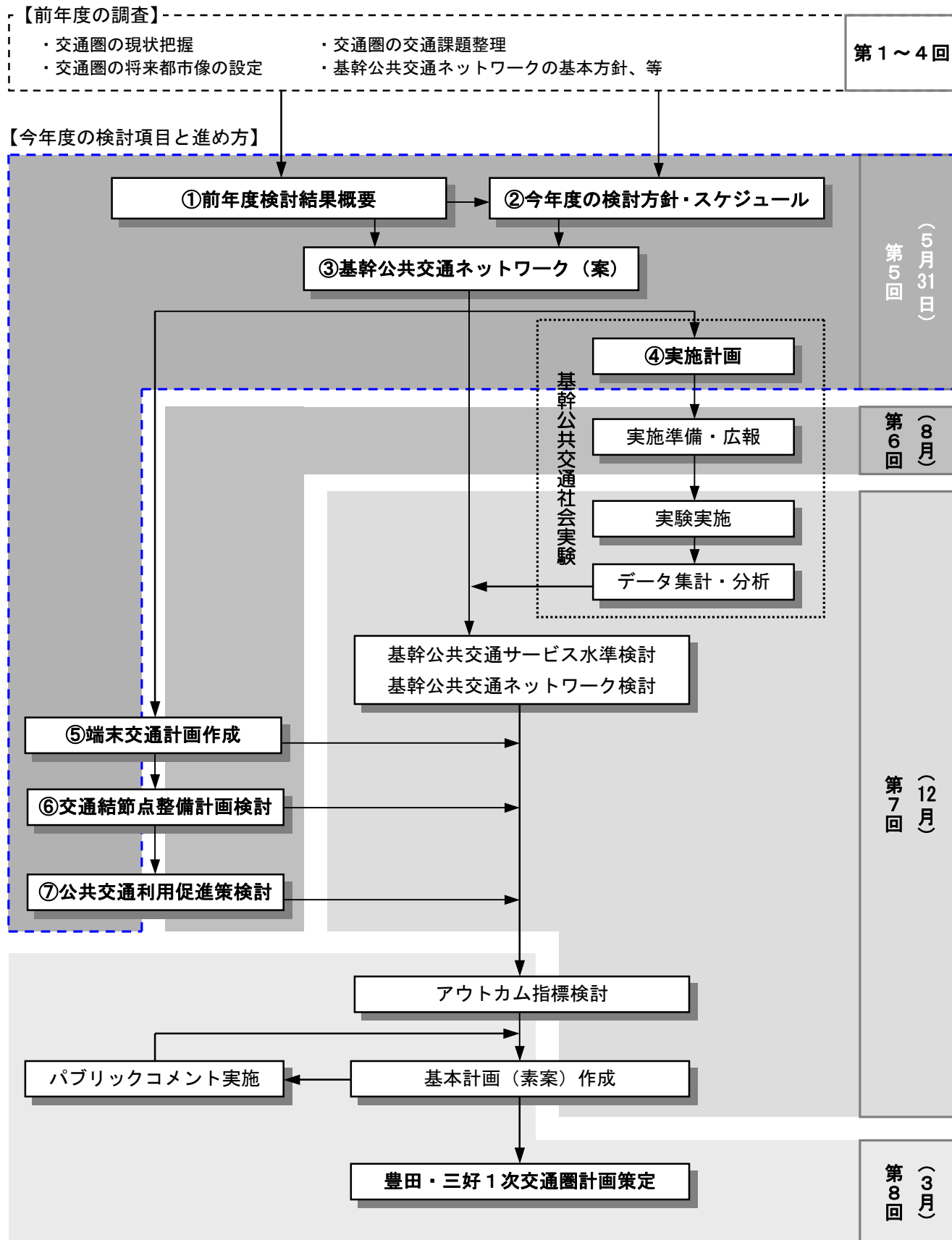
豊 田 市 公 共 交 通 会 議

【第 5 回会議資料】

◆ 0. 全体構成と第 5 回会議での検討内容.....	1
◆ 1. 前年度の検討結果概要.....	1
◆ 2. 今年度の検討方針・スケジュール.....	2
◆ 3. 基幹公共交通のサービス水準設定方針.....	3
◆ 4. 基幹公共交通社会実験計画（案）.....	4
◆ 5. 端末交通の検討方針.....	14
◆ 6. 交通結節点整備計画の検討方針.....	16
◆ 7. 公共交通利用促進策の検討方針.....	17

平成 18 年 5 月 31 日

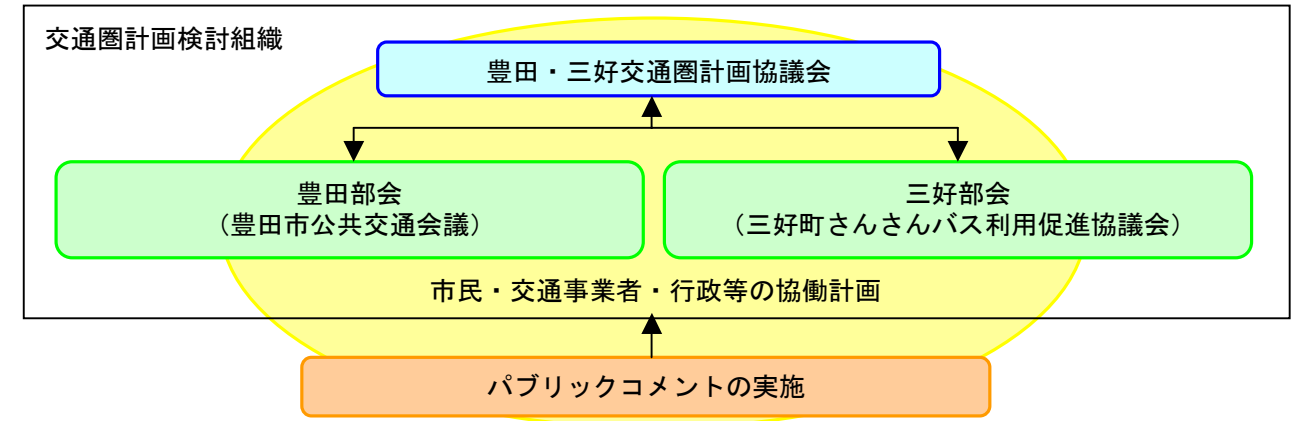
◆ 0. 全体構成と第5回会議での検討内容



※次回以降の開催時期は概ねの予定である。

◆ 1. 前年度の検討結果概要

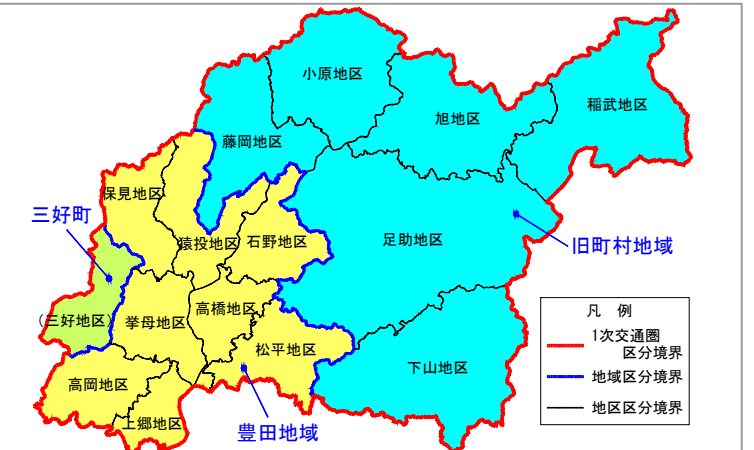
(1) 計画策定体制



(2) 対象エリアの構成

【対象エリアの構成】

- ◆ 1次交通圏
豊田市と三好町を合わせた圏域を1次交通圏とする。
- ◆ 地域区分
豊田市合併前の旧豊田市と旧町村地域、及び三好町の3地域に区分。
- ◆ 地区区分
豊田市合併前の各町村と旧豊田市8区分、及び三好町の15地区に区分。



(3) 前年度のまとめ

- 豊田・三好1次交通圏計画とは
- 豊田・三好1次交通圏の特徴（概況・交通体系・交通流動）
- 豊田・三好1次交通圏の交通課題
- 豊田・三好1次交通圏の交通における目指すべき将来都市像
- 将来都市像を実現するための基本方針
- 基幹公共交通ネットワークの展開方針
- 今後の進め方

※別添「豊田三好1次交通圏計画【中間報告概要】」を参照。

◆ 2. 今年度の検討方針・スケジュール

前年度までに現状の人の動き・交通体系・交通課題、目指すべき将来都市像等が検討された。今年度は、前年度までの検討結果、及び今年度実施する既存の基幹的バス路線におけるサービス水準の向上・変更の社会実験を踏まえ、1次交通圏における基幹公共交通ネットワークの形成・サービス水準の設定を中心に、端末交通、交通結節点、公共交通利用促進策等の具体的な整備計画を検討し、「豊田公共交通基本計画」を策定する。

下記スケジュールを基本に①～⑤の内容及び前年度検討事項を取りまとめ、基本計画（素案）を基にパブリックコメントを実施し、広く市民の意見を伺いその結果を踏まえ素案を修正し基本計画を取りまとめる。また、計画を推進していくための実施スケジュールと、取組・見直し体制の基本的枠組み定める。

■今年度の検討内容と実施スケジュール

調査項目	平成18年									平成19年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
①基幹公共交通ネットワーク		実験計画作成 実験広報ツール作成		実験運行準備 広報・PR活動					社会実験の実施 実験データの収集・集計・分析			
②端末交通		ネットワーク案		路線・ルートの選定					利用者規模の想定	各路線サービス水準 具体設定		
③交通結節点整備		現状・事例整理 体系的整理 交通結節点設定		展開手法と適用方針策定 結節点現地状況把握		各交通結節点 整備計画策定			サービス水準（運行時間帯・運行頻度・料金）の検討 確保計画			
④公共交通利用促進策		公共交通利用課題・事例 展開方針		促進策展開の効果と課題 促進策メニュー 促進策選定		展開スケジュール						
⑤アウトカム指標									指標抽出 定義・算出方法の検討 評価方法の検討	指標 目標年次 設定		
⑥1次交通圏基本計画策定									素案作成	素案修正		
協議会等の実施予定※		(1)	①		(2)②				(3)③			(4)④
備考										パブリックコメント		

※() : 豊田部会（豊田市公共交通会議）、○ : 豊田三好交通圏計画協議会

◆ 3. 基幹公共交通のサービス水準設定方針

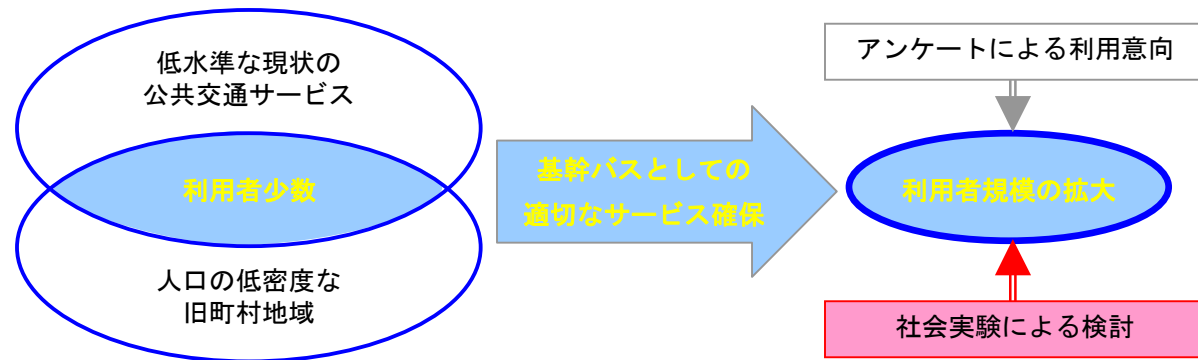
【基幹公共交通のサービスの考え方】

- 交通圏全体の公共交通の骨格として、利用しやすい高質なサービスを提供する。
- サービスの重要な要素である、①運行時間帯、②運行頻度、③料金を設定する。

【基幹公共交通（基幹バス）のサービス水準設定方針】

- 基幹バスのサービス水準は以下を基本とする。
 - 運行時間帯：6～21時台
 - 運行頻度：ピーク2本/時、オフピーク1本/時
 - 料金：ゾーン運賃制など分かりやすく利用しやすい体系
- 地域・沿線人口、主要施設規模の状況により、具体的なサービス水準の路線毎に設定する。

課題の設定



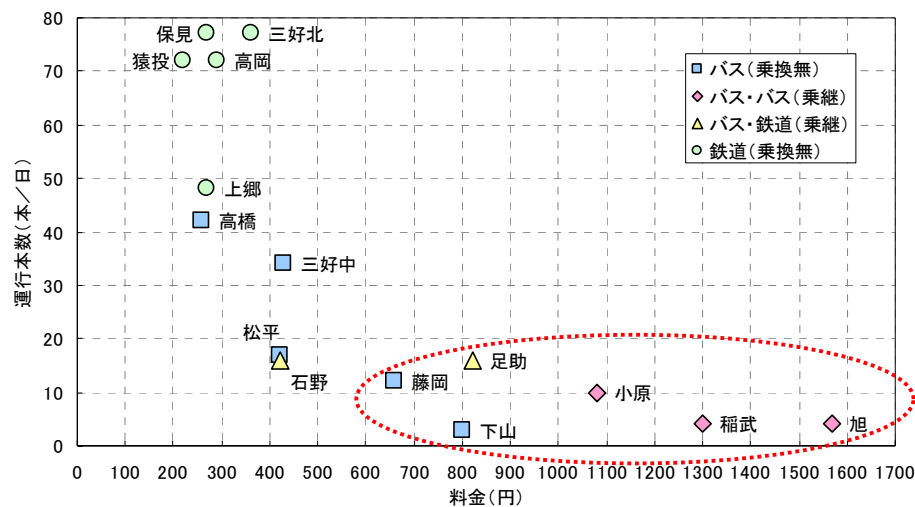
■地区間運行本数と料金（主要地点間・主要ルートによる）

■地区間運行本数と料金（主要地点間・主要ルートによる）

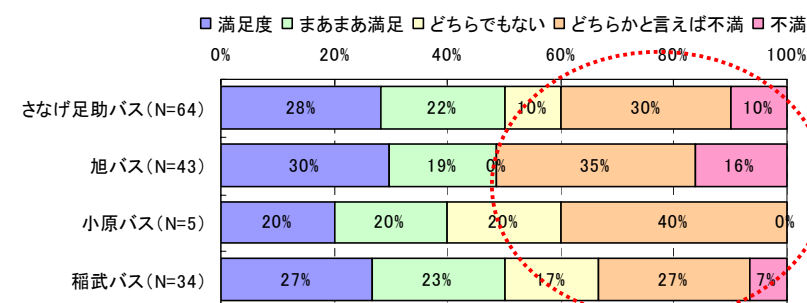
地区名 (参考地点)	挙母 (豊田市駅)	高橋 (高橋町)	保見 (浄水駅)	猿投 (猿投駅)	石野 (西中金)	松平 (九久平)	高岡 (若林駅)	上郷 (三河上郷)	藤岡 (飯野)	小原 (大草)	足助 (足助)	下山 (大沼)	旭 (小渡)	稲武 (稲武)	三好中 (三好)	三好北 (三好ヶ丘駅)
挙母 (豊田市駅)		42 260		72 220			72 290	48 270							34 430	77 360
高橋 (高橋町)	42 260			42 480			42 550								34 690	42 620
保見 (浄水駅)	77 270														11 290	77 190
猿投 (猿投駅)	72 220						72 390		12 820						34 700	
石野 (西中金)	16 420	16 680	16 540	16 200											34 650	72 410
松平 (九久平)	17 420	17 680		17 640											17 850	17 780
高岡 (若林駅)	72 290							48 560							11 880	
上郷 (三河上郷)	48 270						48 560								11 610	
藤岡 (飯野)	12 660		12 870	12 820												
小原 (大草)	10 1080		10 1290													
足助 (足助)	4 800	4 760	4 1070													
下山 (大沼)	16 820	16 940														
旭 (小渡)	3 800	3 1060				3 650										
稲武 (稲武)	4 1570			4 1370					3 680		4 770					
三好中 (三好)	4 1590										5 500					
三好北 (三好ヶ丘駅)	4 1300															
	5 1320															
	34 430						34 720									11 100
	11 460						11 610									
	77 360						72 510									11 100

■鉄道(乗換無)による ■バス(乗換無)による ■鉄道とバス乗継による ■バスとバス乗継による ■鉄道と鉄道乗継による ■赤字:2回以上乗換
 ※運行本数は経路の最小運行本数交通機関により表示(乗継時刻は考慮していない)。料金は乗継割引を考慮していない。
 ※主な流動のある地区間のみを対象とした。

主要公共交通サービス状況 各地区→挙母地区(豊田市駅)



■バス利用者アンケート調査による満足度



運行本数・頻度が少ない上、料金は極めて高く、利用しにくい現状サービス
 現在のバス利用者においても決して満足度は高くない状況である。

■各地区の主要公共交通路線の運行本数と運行時間帯

地区	発着	参考 交通機関	時間帯別運行本数																								運行 本数計
			5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
挙母 (豊田市駅)	発着	豊田線 三河線																									
高橋 (高橋町)	発着	名鉄バス (東山住宅線・八並線)	4	5	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	1							60	
保見 (浄水)	発着	豊田線	2	3	8	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	3	2					77	
猿投 (猿投駅)	発着	三河線	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1				73	
石野 (西中金)	発着	さなげ足助バス	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					16	
松平 (九久平)	発着	名鉄バス (九久平線)	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1								18	
高岡 (若林)	発着	三河線	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3					71	
上郷 (三河上郷)	発着	愛環	2	3	4	4	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	2	2					49	
藤岡 (飯野)	発着	名鉄バス (藤岡線)	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					12	
小原 (大草)	発着	小原バス	2	1										1	2	1	1									10	
足助 (足助)	発着	さなげ足助バス	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1					16	
下山 (大沼)	発着	名鉄バス (豊田下山線)	1											1												3	
旭 (小渡)	発着	旭バス (旭・足助線)		1	1								1	1												4	
稲武 (稲武)	発着	稲武バス (稲武足助線)	1										1	1												5	
三好中 (三好)	発着	名鉄バス (星ヶ丘豊田線2系統)	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4					63	
三好北 (三好ヶ丘駅)	発着	豊田線	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5					69	
			4	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	1			77	
			1	4	7	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	3	2			77	

※各地点の豊田市駅方向の路線を想定

◆ 4. 基幹公共交通社会実験計画（案）

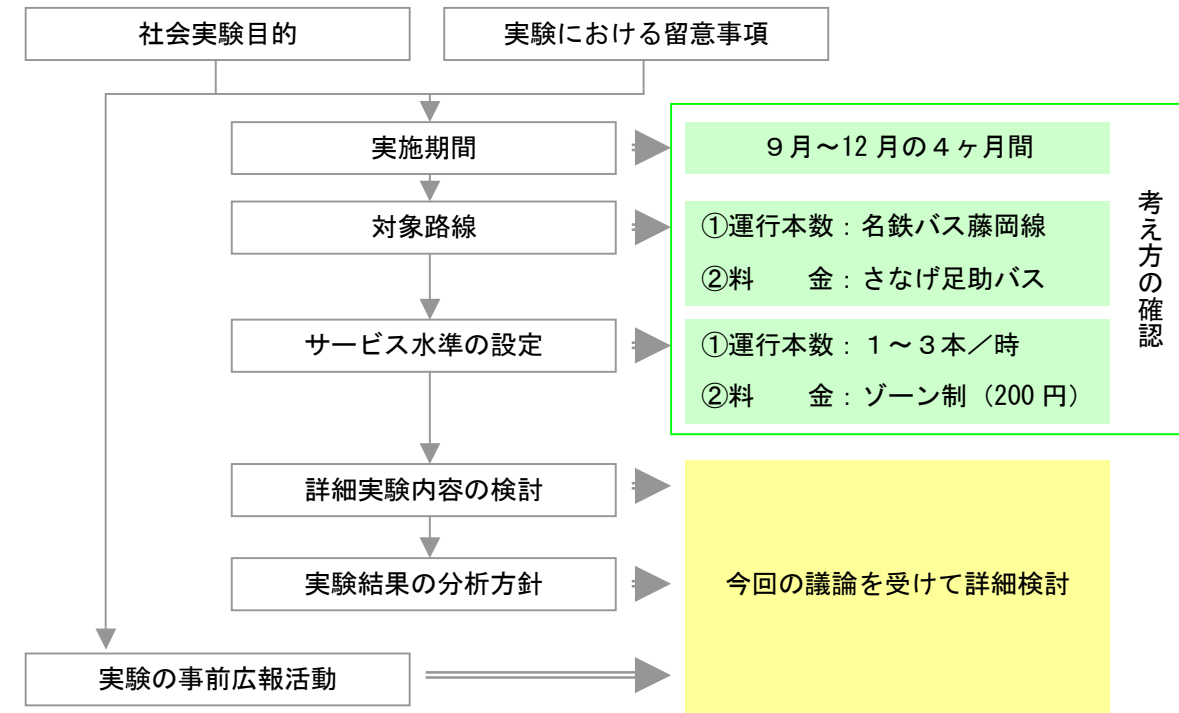
4-1 実験の概要

(1) 実験目的
① 基幹バスとして適切なサービス水準の検討 ② 市民意識の向上・啓発活動による利用意識変化の把握
(2) 実験手法
既存のバス路線から2路線選定し、次の2つのいずれかの実験を行う。 ① 運行本数（運行時間帯、運行頻度）の増大 ② 分かりやすく利用しやすい料金体系
(3) 実施時期・期間
9月～12月の4ヶ月間 ※バス利用者の主である学生が利用しやすいよう、夏休みを避けた一定期間（2学期中に相当）行う。

(4) 選定路線とその基本サービス水準（実験内容）

項目	運行本数の実験路線		料金の実験路線	
	名鉄バス藤岡線		さなげ足助バス	
	現状	実験	現状	実験
運行時間帯	6～20時台	5～22時台	5～22時台	現状と同様
運行本数	11往復(全系統計)	20往復程度	16往復	現状と同様
運行頻度	5時台:0本/時 6～8時台:1本/時 9～15時台:1本/時 16～18時台:1本/時 19～20時台:1本/時	5時台:1本/時 6～8時台:3本/時 9～15時台:1本/時 16～18時台:2本/時 19～22時台:1本/時	各時間帯:1本/時	現状と同様
料金	160～780円	現状と同様	段階制 100～600円	ゾーン制 同一ゾーン内200円 1ゾーン間200円加算
利用者規模	387人/日	—	501人/日	—
路線距離	20.1km: 豊田市～木瀬(猿投神社経由)		20.6km	
バス停数	36(全系統)		30	
所要時間	43分: 豊田市～木瀬(猿投神社経由)		44分	
交通結節	小原バス、梅坪駅、豊田市駅		稲武バス、旭バス、猿投駅、四郷駅	
対象地区	挙母・猿投・藤岡		猿投・石野・足助	
調査事項	バス乗降者数、利用者アンケート、(沿線居住者アンケート)			

(5) 今回会議の要点



(6) 実施スケジュール

月	実施計画・運行準備	広報活動	実験実施	データ取得・分析	
5	対象路線の選定 サービス水準設定 概算費用検討	広報ツール検討			
6	運行 詳細計画	広報資料作成			
7	時刻表 料金案内 等作成	沿線世帯 広報チラシ 配布	全体広報 実施	実験実施 (運行本数)	
8	アンケート調査票 データ収集 資料作成				実験実施 (料金)
9					
10				第1回データ取得 データ集計・分析	
11				第2回データ取得	
12				データ集計・分析 サービス水準の検討	

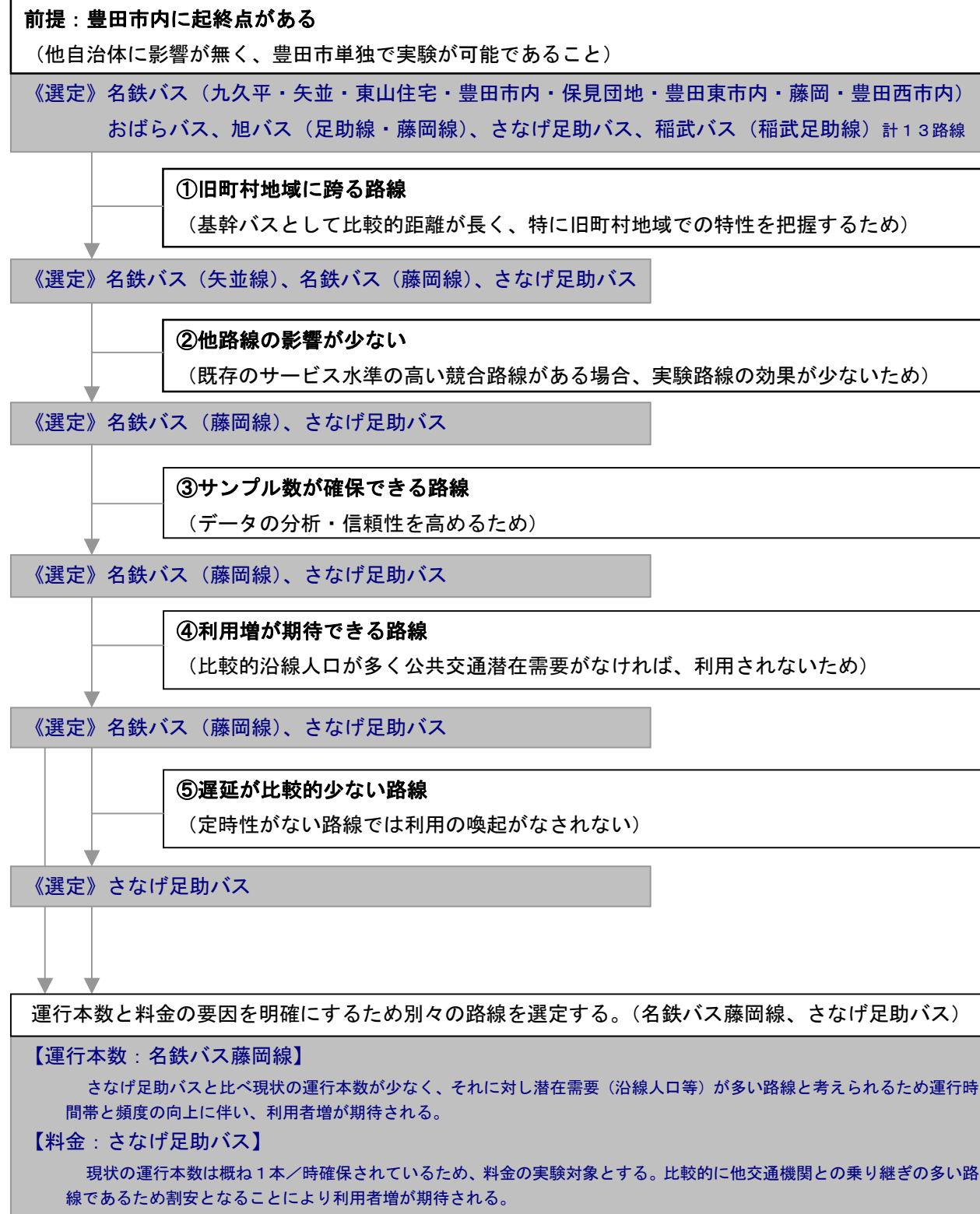
4-2 実験対象路線の選定

(1) 対象路線の基本的な選定条件と優先度

運行本数・料金それぞれの社会実験対象路線選定条件（優先順）に適応する路線を下記フローにより選定。

■実験対象路線の選定フロー

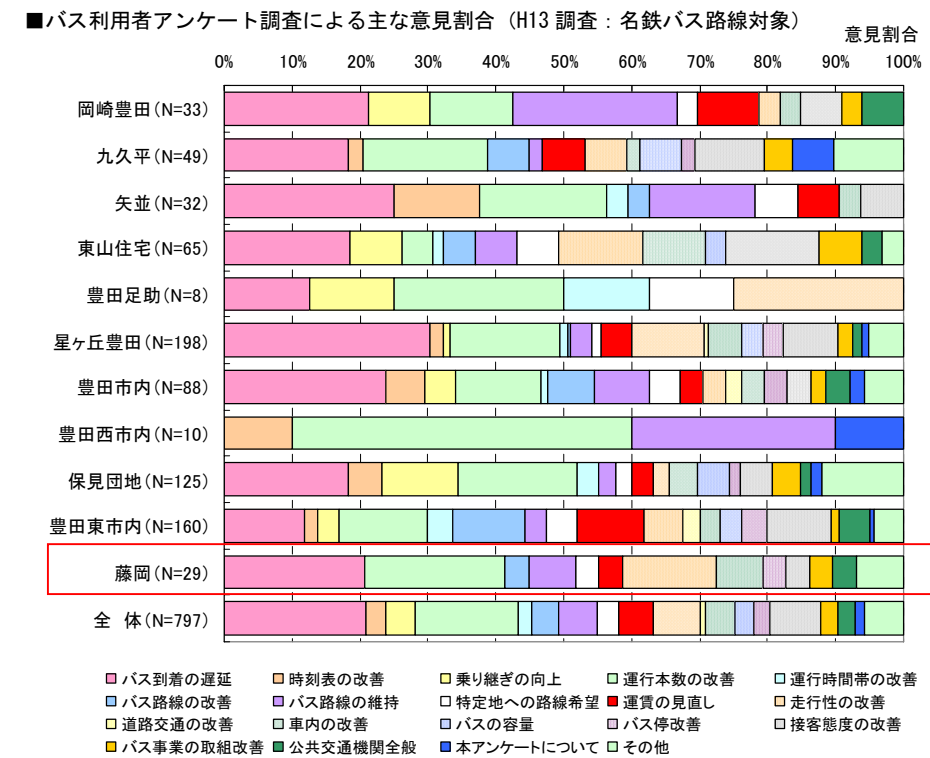
【共通項目】



(2) 実験項目別選定条件と優先度

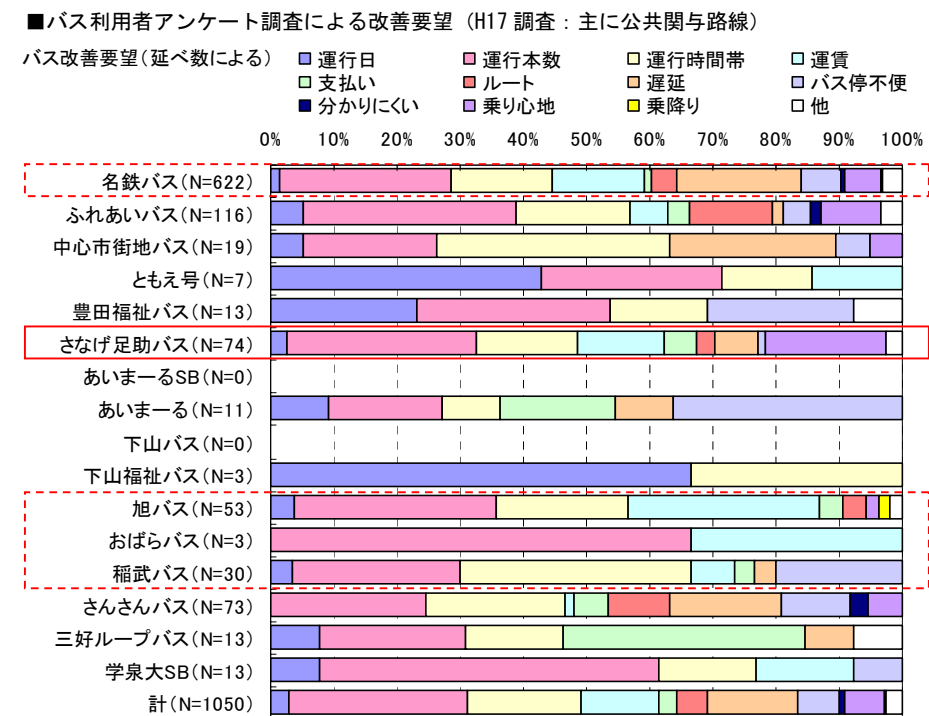
【運行本数】

- ① 現状に対して「始終時間帯が拡大される」路線
- ② 現状に対して「頻度が向上される」路線
- ③ 現在のバス利用者における問題点として「時間帯の改善要望が多い」路線
- ④ 現在のバス利用者における問題点として「運行頻度の改善要望が多い」路線



【料金】

- ① 現状の利用料金に対して「割安感が期待できる」路線
- ② 現在のバス利用者における問題点として「料金の改善要望が多い」路線



■社会実験の対象路線候補の運行・利用状況

路線名	系統 路線	事業主体	運行日	平 日		路線距離 (km)	利用料金	利用者・経費等実績							
				運行時間	運行本数			利用者数		走行キロ (km/日)	運行経費 (円/日)	1人平均 支払い運賃	料金収入 (円/日)	収支 (円/日)	
								H13	H15						
名鉄バス	九久平線	豊田市 ~ 神池町 ~ 中垣内	名鉄	毎日	6~20時台	40片	10.9	160~520円	647	541 人/日	436.0	163,718	282	152,562	△ 11,156
名鉄バス	矢並線	豊田市 ~ 鞍ヶ池 ~ 足助	名鉄	毎日	6~18時台	8片	21.0	160~800円	203	150 人/日	168.0	63,084	341	51,150	△ 11,934
名鉄バス	矢並線	豊田市 ~ 高橋町 ~ 鞍ヶ池公園	名鉄	毎日	6~21時台	31片	7.7	160~390円	306	308 人/日	238.7	89,632	261	80,388	△ 9,244
名鉄バス	東山住宅線	豊田市 ~ 東山住宅 ~ 豊田市	名鉄	毎日	6~21時台	42片	8.7	160~260円	686	622 人/日	365.4	137,208	212	131,864	△ 5,344
名鉄バス	豊田市内線	豊田市 ~ 三河豊田駅 ~ 記念病院	名鉄	毎日	6~22時台	68片	8.3	160~420円	1,013	897 人/日	564.4	211,932	270	242,190	30,258
名鉄バス	保見団地線	浄水駅 ~ 保見駅 ~ 浄水駅	名鉄	毎日	6~22時台	49片	8.1	160~250円	455	423 人/日	396.9	149,036	197	83,331	△ 65,705
名鉄バス	保見団地線	豊田市 ~ 浄水駅 ~ 浄水駅	名鉄	毎日	7~19時台	21片	14.2	160~500円	468	422 人/日	298.2	111,974	246	104,000	△ 7,974
名鉄バス	豊田東市内線	豊田市 ~ 五ヶ丘NT ~ 豊田市	名鉄	毎日	6~21時台	39片	17.2	160~410円	946	867 人/日	636.8	239,118	257	223,000	△ 16,118
名鉄バス	豊田東市内線	豊田市 ~ 美里 ~ 五ヶ丘NT	名鉄	毎日	6~21時台	2片	9.6	160~410円							
名鉄バス	豊田東市内線	豊田市 ~ 美里 ~ 古瀬間町	名鉄	毎日	6~22時台	29片	6.7	160~400円	303	222 人/日	194.3	72,960	245	54,390	△ 18,570
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 猿投神社 ~ 木瀬	名鉄	毎日	6~20時台	7片	20.1	160~780円	407	81	140.7	52,833	438	35,478	△ 17,355
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 西中山 ~ 木瀬	名鉄	毎日	14~19時台	5片	20.0	160~780円		83	100.0	37,550	436	36,188	△ 1,362
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 猿投神社 ~ 加茂高前	名鉄	毎日	8~20時台	5片	18.3	160~780円		58 人/日	91.5	34,358	413	23,954	△ 10,404
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 西中山 ~ 加茂高前	名鉄	毎日	6~12時台	5片	18.2	160~780円		81	91.0	34,171	402	32,562	△ 1,609
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 緑化C、医療C ~ 加茂高前	名鉄	毎日	8~16時台	2片	19.6	160~780円		84	39.2	14,720	352	29,568	14,848
名鉄バス	藤岡線合計	豊田市 ~ 木瀬 加茂高前	名鉄	毎日	6~20時台	24片	-	160~780円	407	387 人/日	462.4	173,631	408	157,750	△ 15,881
名鉄バス	豊田西市内線	豊田市 ~ 衣ヶ原 ~ 聖心寮前	名鉄	毎日	8~16時台	8片	7.3	160~380円	59	61 人/日	58.4	24,340	247	15,067	△ 9,273
おばらバス		上仁木 ~ 大草 ~ 木瀬 (飯野)	東鉄	毎日	6~20時台	20片	13.1	150~580円	-	33 人/日	262.0	57,519	261	6,961	△ 50,559
旭バス	旭・足助線	小渡 ~ 新盛 ~ 足助病院	オーワ	毎日	8~18時台	8片	16.0	150~770円	-	59 人/日	128.0	37,647	549	16,110	△ 21,537
旭バス	旭・藤岡線	小渡 ~ 梨の木 ~ 加茂丘高校	オーワ	毎日	8~18時台	6片	17.2	150~680円	-	23 人/日	103.2	27,375	355	4,616	△ 22,759
さなげ足助バス		四郷駅 ~ 西中金 ~ 百年草	事業者協会	毎日	6~21時台	32片	20.6	100~600円	-	501 人/日	659.2	165,957	212	87,248	△ 78,709
稲武足助線		稲武 ~ 新盛 ~ 足助病院	豊田市	毎日	6~18時台	10片	28.2	100~500円	-	93 人/日	282.0	59,202	(342)	45,610	△ 13,592

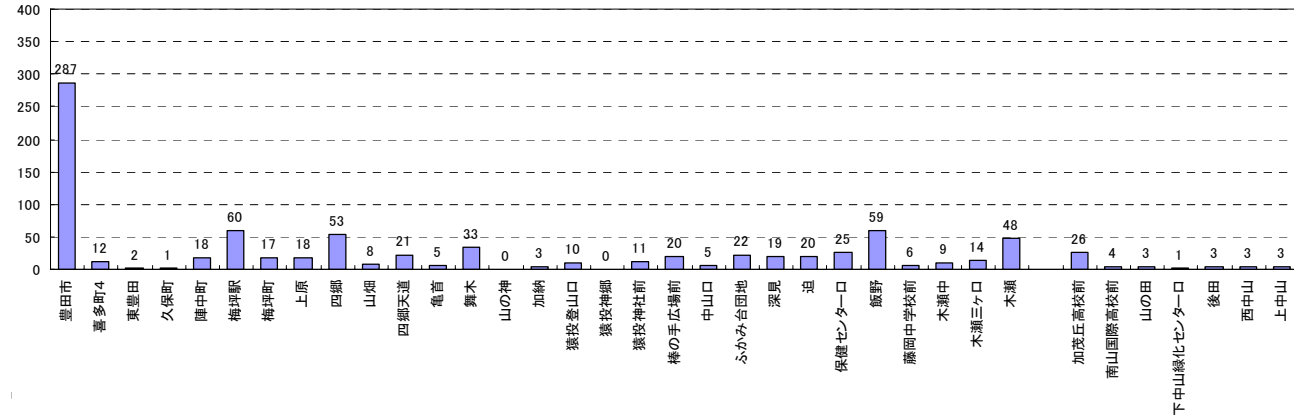
・名鉄バス乗降者数はH13(豊田市)、H15(名鉄バス)による。
 ・名鉄バス運行経費 375.5 円/kmと想定
 ・走行キロは名鉄資料(H15. 5)による
 ・補助路線はH16年実績を日換算したもの。

■社会実験の対象路線の選定(参考)

路線名	系統 路線	実験対象路線選定事項														実験選定候補 (数字は〇の数)	
		共通						運行本数実験				料金実験				運行本数	料金
		旧町村地域と旧市に跨る	他路線の影響が少ない	豊田市駅に接続	遅延が比較的少ない	観光シーズンの影響が少ない	利用者増が期待できる	サンプル数が確保できる	始終時間帯が拡大される	頻度が向上される	時間帯の改善要望が多い	運行頻度の改善要望が多い	割安感が期待できる	料金の改善要望が多い			
名鉄バス	九久平線	豊田市 ~ 神池町 ~ 中垣内	×	×	○	×	○	×	○	○	×	×	○	○	○	5	5
名鉄バス	矢並線	豊田市 ~ 鞍ヶ池 ~ 足助	○	×	○	×	×	○	×	○	○	○	○	○	○	7	5
名鉄バス	矢並線	豊田市 ~ 高橋町 ~ 鞍ヶ池公園	×	×	○	×	×	○	×	○	○	○	○	×	○	7	3
名鉄バス	東山住宅線	豊田市 ~ 東山住宅 ~ 豊田市	×	×	○	×	○	×	○	×	×	×	×	×	×	3	3
名鉄バス	豊田市内線	豊田市 ~ 三河豊田駅 ~ 記念病院	×	○	○	×	○	×	○	×	×	×	×	○	×	4	5
名鉄バス	保見団地線	浄水駅 ~ 保見駅 ~ 浄水駅	×	○	×	×	○	×	○	×	×	×	×	×	×	3	3
名鉄バス	保見団地線	豊田市 ~ 浄水駅 ~ 浄水駅	×	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○	×	×	9	5
名鉄バス	豊田東市内線	豊田市 ~ 五ヶ丘NT ~ 豊田市	×	×	○	×	○	×	○	×	×	○	○	×	○	5	4
名鉄バス	豊田東市内線	豊田市 ~ 美里 ~ 五ヶ丘NT	×	×	○	×	○	×	○	×	×	○	○	×	○	5	4
名鉄バス	豊田東市内線	豊田市 ~ 美里 ~ 古瀬間町	×	×	○	×	○	×	○	×	○	○	×	×	○	5	4
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 猿投神社 ~ 木瀬	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○	×	9	7
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 西中山 ~ 木瀬	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○	×	9	7
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 猿投神社 ~ 加茂高前	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○	×	9	7
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 西中山 ~ 加茂高前	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○	×	9	7
名鉄バス	藤岡線	豊田市 ~ 緑化C、医療C ~ 加茂高前	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○	×	9	7
名鉄バス	藤岡線合計	豊田市 ~ 木瀬 加茂高前	○	○	○	×	○	○	○	○	○	×	○	○	×	9	7
名鉄バス	豊田西市内線	豊田市 ~ 衣ヶ原 ~ 聖心寮前	×	×	○	○	○	×	×	○	○	×	○	×	×	6	3
おばらバス		上仁木 ~ 大草 ~ 木瀬 (飯野)	×	○	×	○	○	×	×	○	○	×	○	×	○	6	4
旭バス	旭・足助線	小渡 ~ 新盛 ~ 足助病院	×	○	×	○	○	×	×	○	○	○	○	×	○	7	4
旭バス	旭・藤岡線	小渡 ~ 梨の木 ~ 加茂丘高校	×	○	×	○	○	×	×	○	○	○	○	○	○	7	5
さなげ足助バス		四郷駅 ~ 西中金 ~ 百年草	○	○	×	○	×	○	○	×	○	○	○	○	○	8	7
稲武足助線		稲武 ~ 新盛 ~ 足助病院	×	○	×	○	○	×	×	○	○	○	○	×	○	7	4

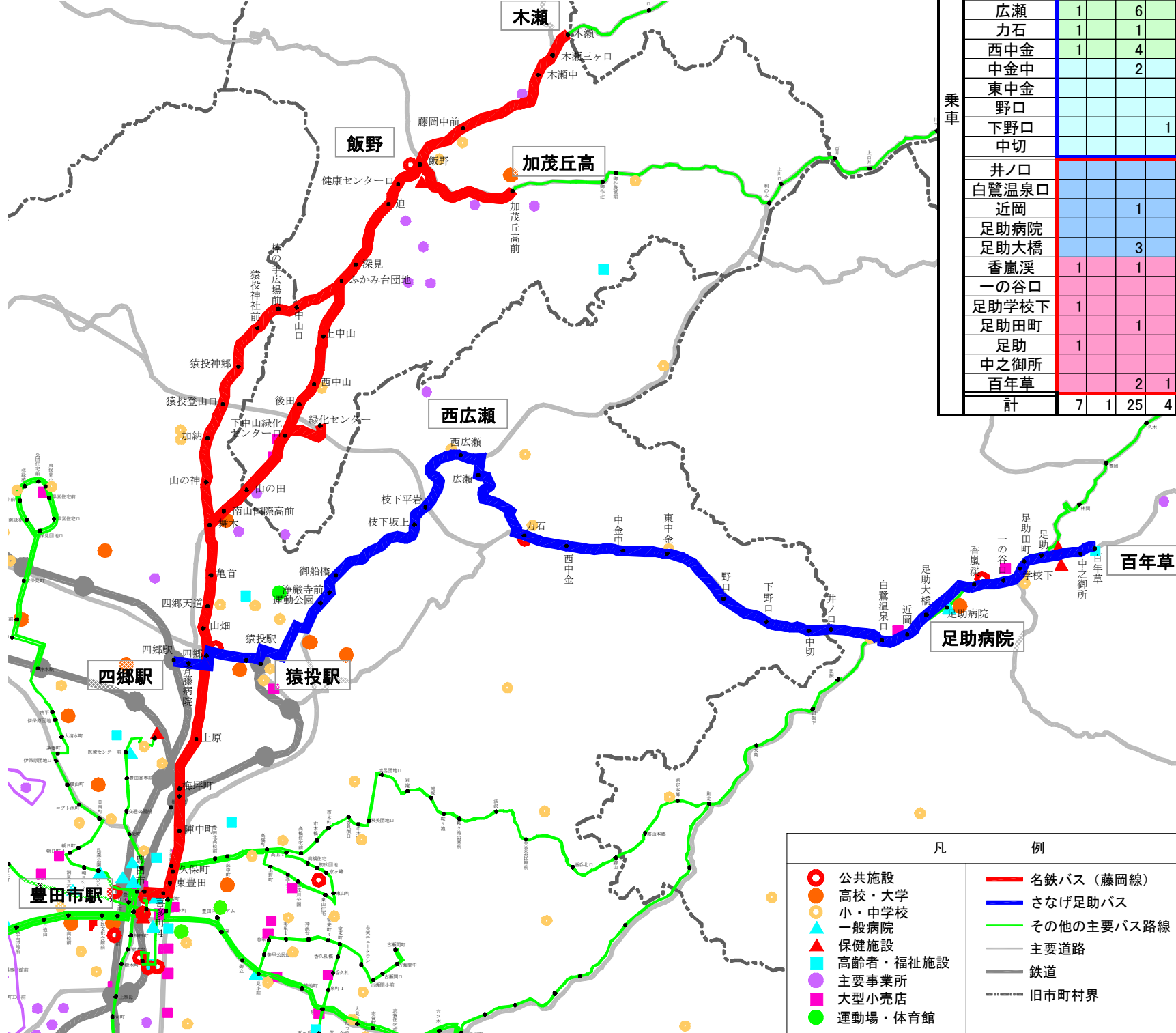
【実験対象2路線の位置と利用状況】

■名鉄バス藤岡線のバス停別乗降者数 (H13年調査)



■参考 (さなげ足助バス) : アンケート調査によるバス停OD表 (サンプル数 59/501)

さなげ足助バス	降車																			計												
	四郷駅	齋藤病院	猿投駅	運動公園	浄厳寺前	御船橋	枝下坂上	枝下	枝下平岩	西広瀬	広瀬	力石	西中金	中金中	東中金	野口	下野口	中切	井ノ口		白鷺温泉口	近岡	足助病院	足助大橋	香嵐溪	一の谷口	足助学校下	足助田町	足助	中之御所	百年草	
四郷駅			2	1						1																				2	6	
齋藤病院																																
猿投駅																																
運動公園	1	1																														
浄厳寺前																																
御船橋																																
枝下坂上																																
枝下																																
枝下平岩																																
西広瀬																																
広瀬	1		6																													
力石	1		1																													
西中金	1		4																													
中金中			2																													
東中金																																
野口																																
下野口																																
中切																																
井ノ口																																
白鷺温泉口																																
近岡			1																													
足助病院																																
足助大橋			3																													
香嵐溪	1		1																													
一の谷口																																
足助学校下	1																															
足助田町			1																													
足助	1																															
中之御所																																
百年草			2	1																												
計	7	1	25	4	1	1				4	2					1						1	4	1	1	1	1	1	1	3	59	



【現行料金体系(区間制)】

料金(円)	利用者(人)	比率	想定利用者(人)
100	3	5.1	26
200	28	47.5	238
300			
400	4	6.8	34
500	10	16.9	85
600	14	23.7	119
合計	59	100.0	501

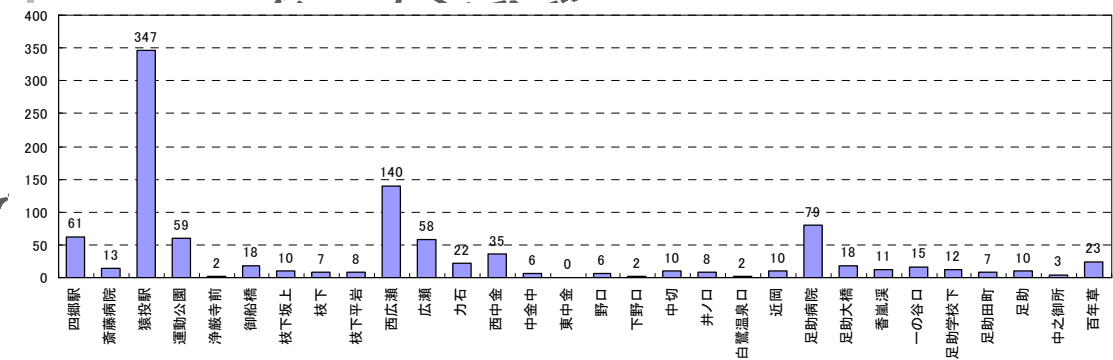
運賃収入(円/日) 177,700

【実験料金体系(ゾーン制)】

料金(円)	利用者(人)	比率	想定利用者(人)
200	35	59.3	297
400	24	40.7	204
合計	59	100.0	501

運賃収入(円/日) 141,000
収入差額(円/日) -36,700

■さなげ足助バスのバス停別乗降者数 (H17年調査)



- 凡 例
- 公共施設
 - 高校・大学
 - 小・中学校
 - 一般病院
 - ▲ 保健施設
 - ▲ 高齢者・福祉施設
 - ▲ 主要事業所
 - ▲ 大型小売店
 - 運動場・体育館
- 名鉄バス(藤岡線)
 - さなげ足助バス
 - その他の主要バス路線
 - 主要道路
 - 鉄道
 - 旧市町村界

4-3 実験でのサービス水準の考え方

前年度実施した旧町村地域人の動きアンケート調査を参考に、求められている（実験での）サービス水準を次のように設定する。

(1) 運行本数について：藤岡線

【運行時間帯（主に藤岡地区を参考）】

- ・ 始発の運行時間帯要望は6時台からが多数を占める。
- ・ 最終の運行時間帯要望は地区によって異なるが、22時台で概ね70%を超える。
- ・ 現在の自動車利用（通勤）では、自宅発時間は5時台からも比較的多く、自宅着時間は21時台までで多数を占める。
- ・ 通院、買物目的では9～10時台に自宅発が多くを占め、帰宅は昼過ぎから17時台に分散している。

【運行頻度（主に藤岡地区を参考）】

- ・ 地区によって異なるが、特に藤岡地区では時間2～3本を要望する割合が高い。
- ・ 現在の自動車利用では、朝ピークが大きく、帰宅時は16～21時台に分散している。

【運行時間帯】

- ・ 5時台～22時台とする。

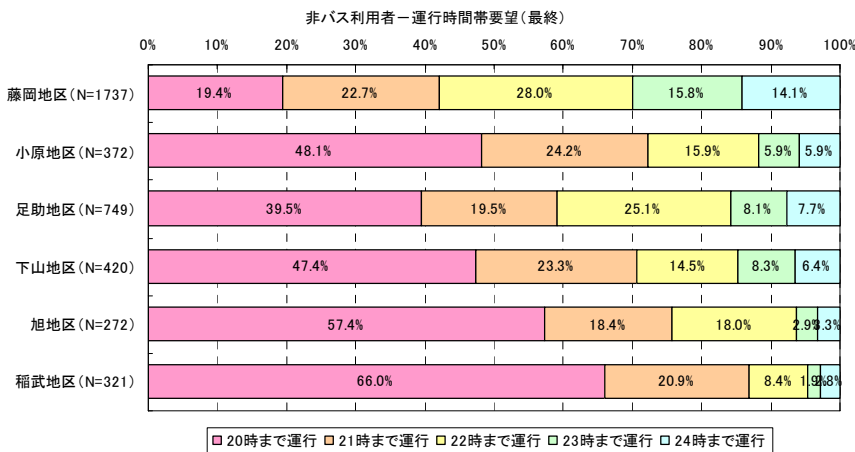
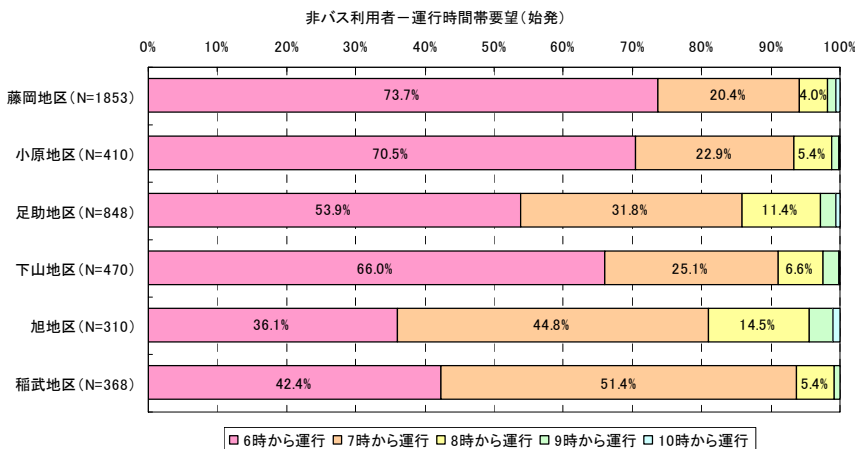
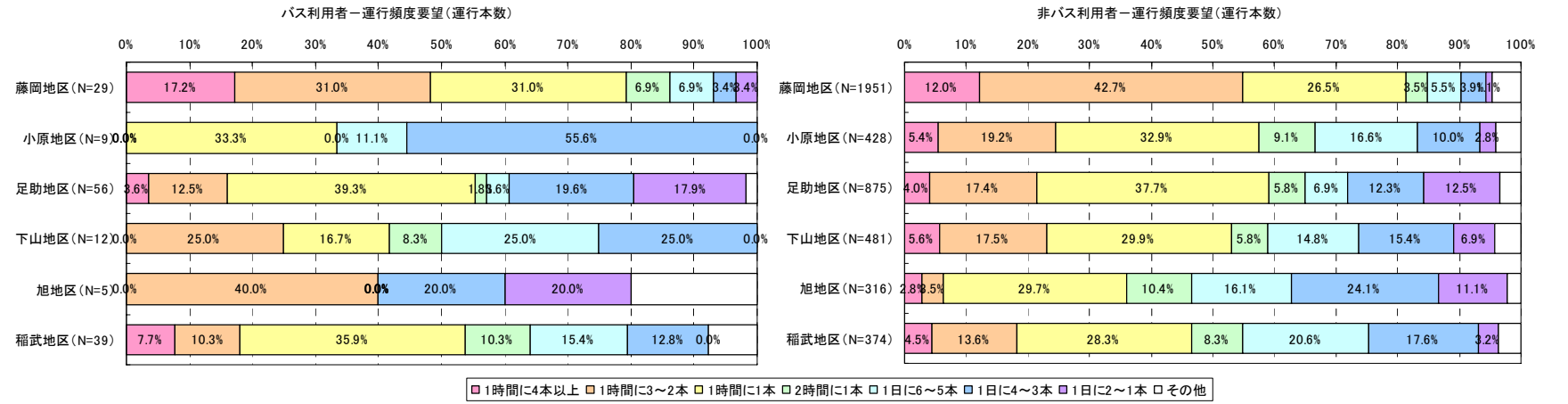
【運行頻度】

- ・ ピーク時2本/時
- ・ オフピーク時1本/時 を基本とする

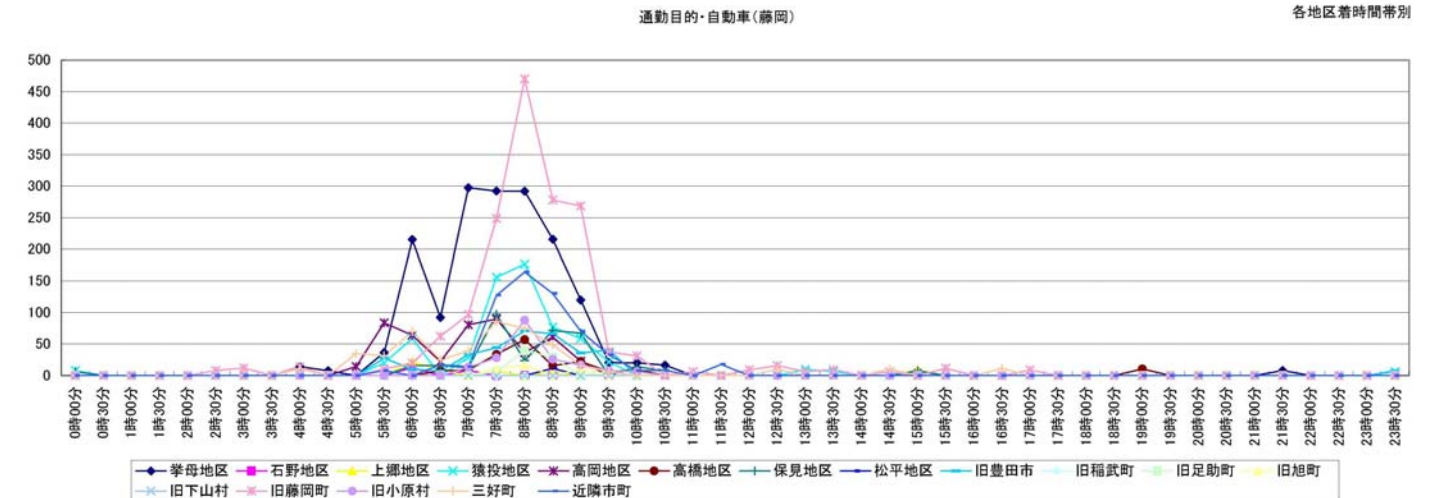
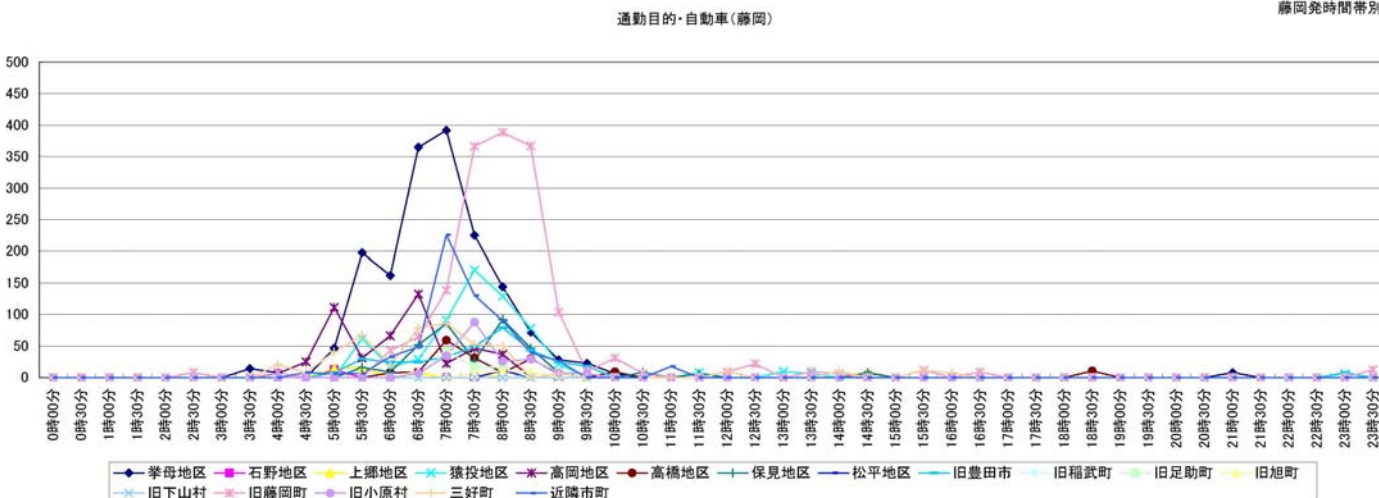
【時間帯別運行本数】

- ・ 現在のダイヤを基本にし、目的別・時間帯別・方向別の流動状況から適したダイヤを設定する。

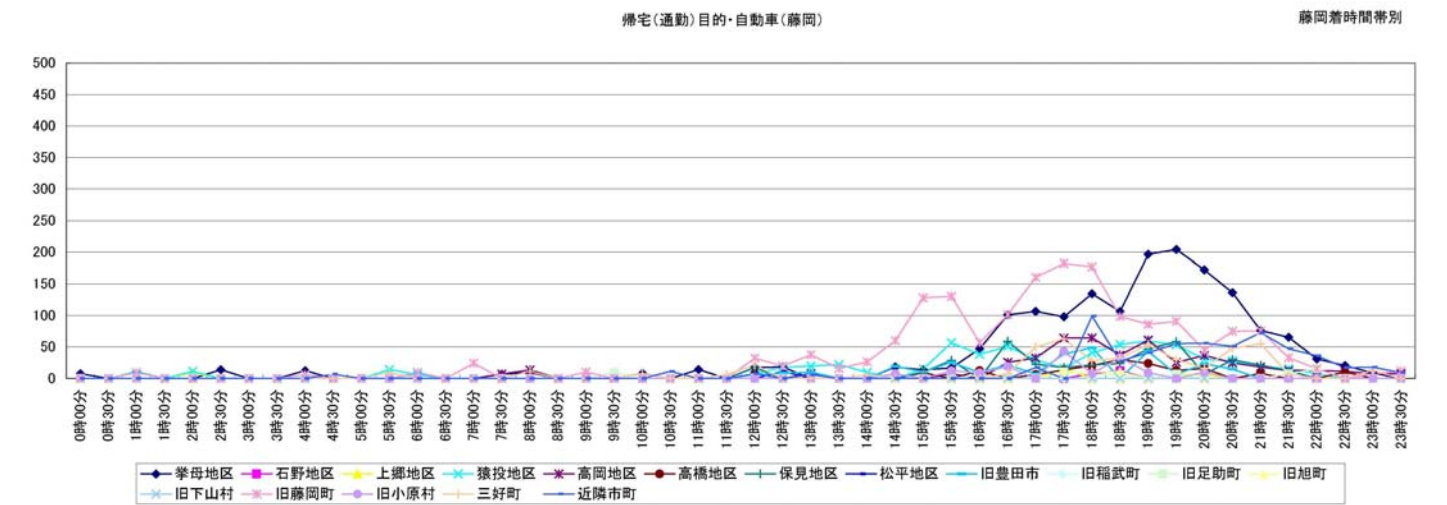
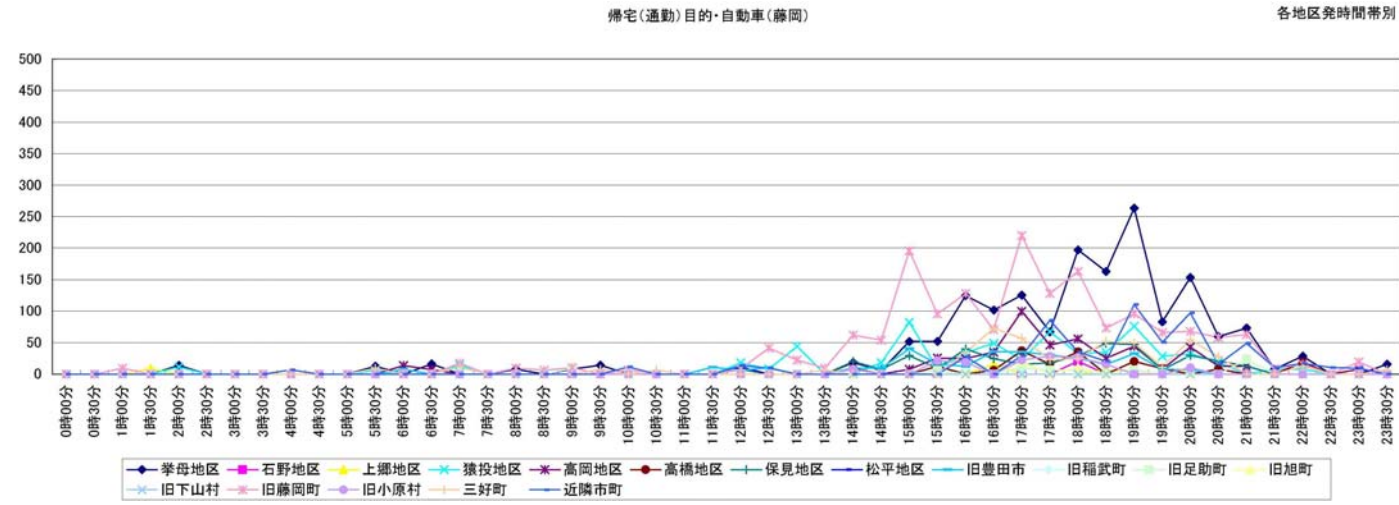
■人の動き調査によるバス路線サービス要望



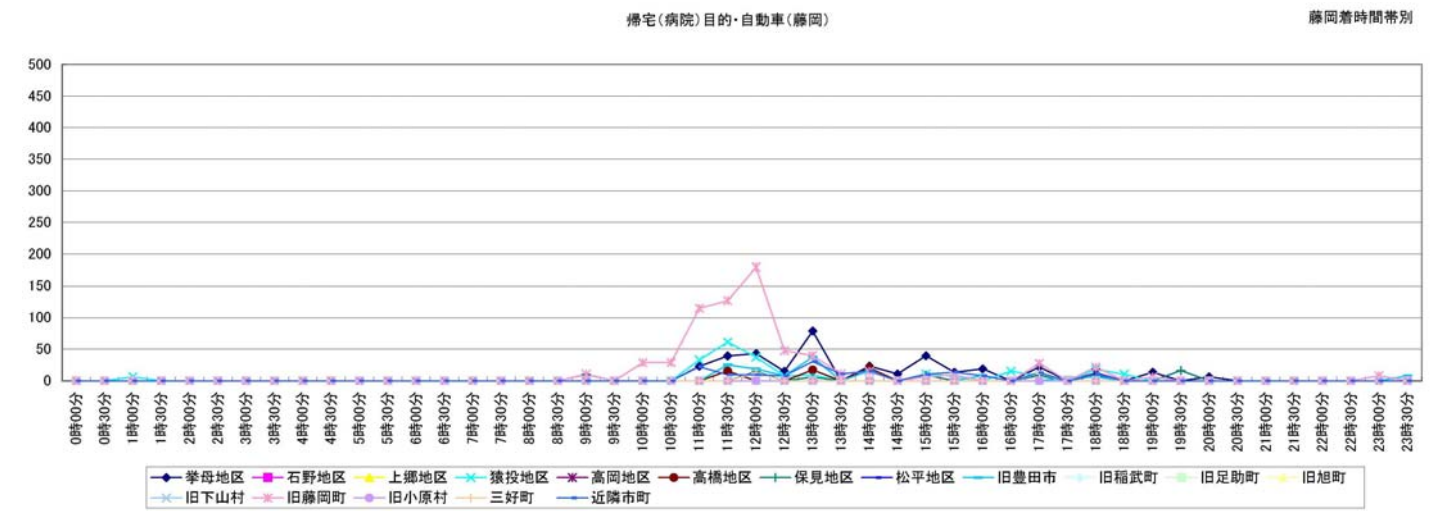
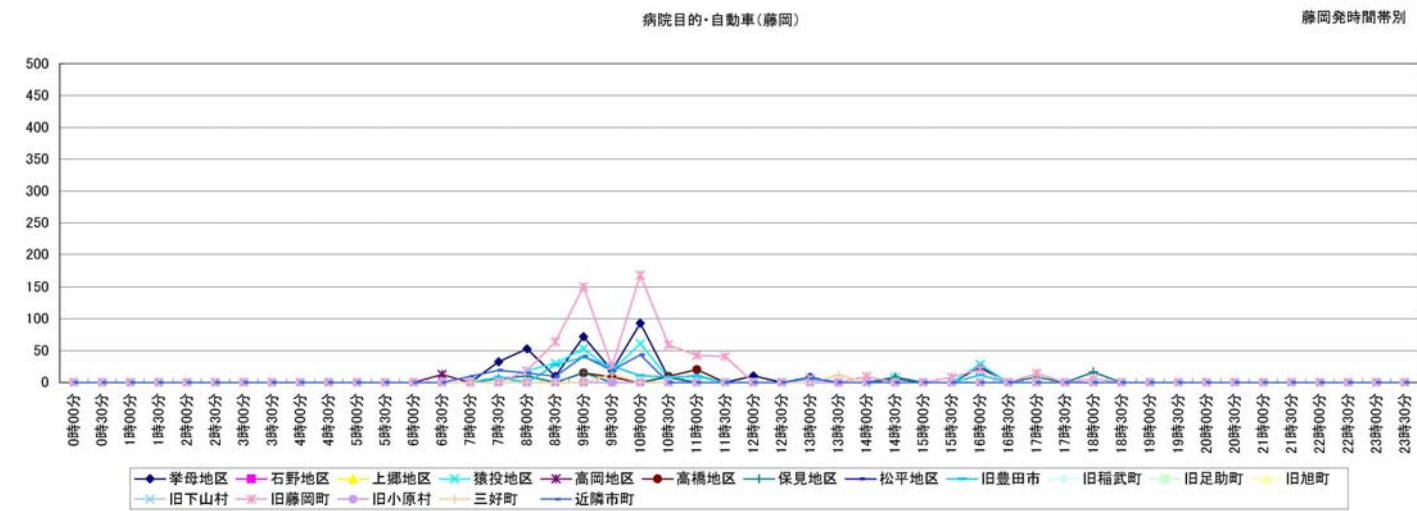
■人の動き調査による藤岡地区居住者の自宅発・目的地着時間帯（通勤）



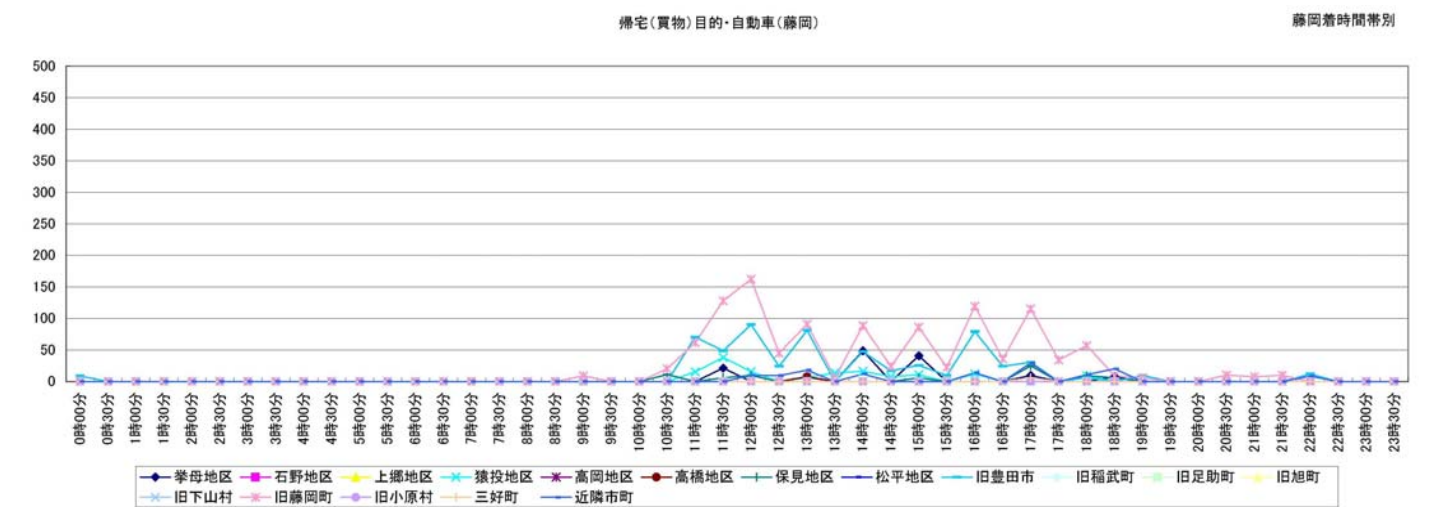
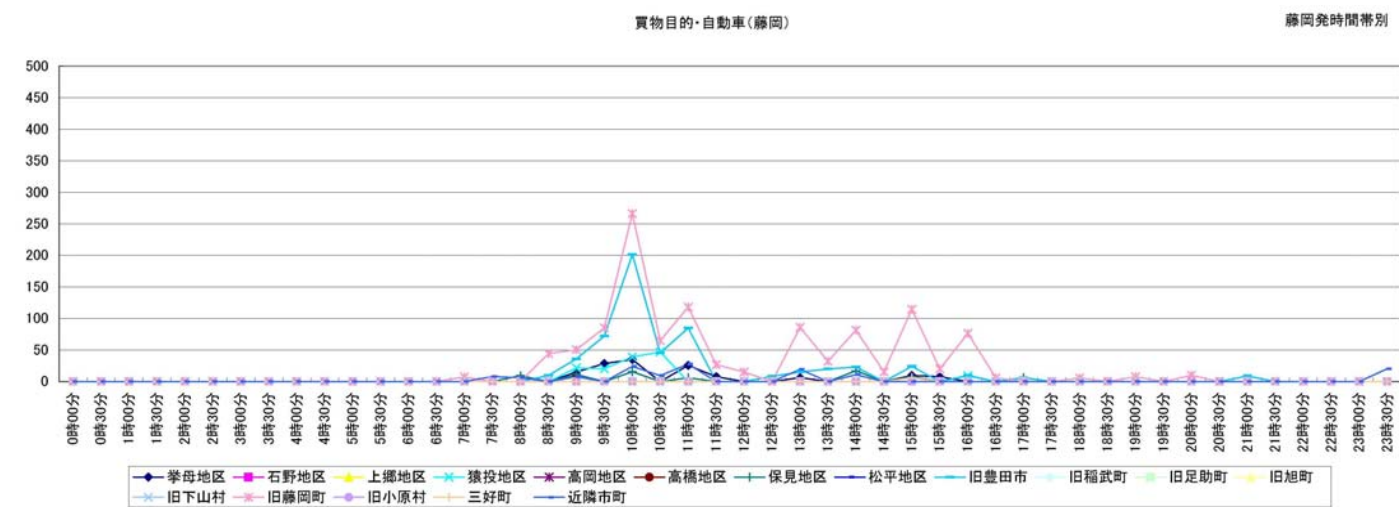
■人の動き調査による藤岡地区居住者の目的地発・自宅着時間帯（通勤帰宅）



■人の動き調査による藤岡地区居住者の自宅発着時間帯（通院）



■人の動き調査による藤岡地区居住者の自宅発着時間帯（買物）



(2) 料金について：さなげ足助バス

- 交通圏全体として分かりやすく利用しやすい料金体系とするため、ゾーン制を念頭に置いた社会実験とする。
- 現在のさなげ足助バスは 100～600 円の区間段階制の料金体系となっている。これを同一ゾーン内及び隣り合うバス停間を 200 円均一とし、ゾーン間はさらに 200 円を加算するものとする。
- 利用者の多くは「広瀬付近←→猿投駅 (200 円区間)」、「足助付近←→猿投駅付近 (500～600 円区間)」区間が多い。
- 上記の前者区間は料金が現在と同様となるが、比較的利用者の多い足助付近においては割安となる。
- なお、現在の一部 100 円区間利用者にとっては割高となるが、同区間の利用者数は相対的に少ない。また、割高となることに関しその影響度も把握することに繋げる。

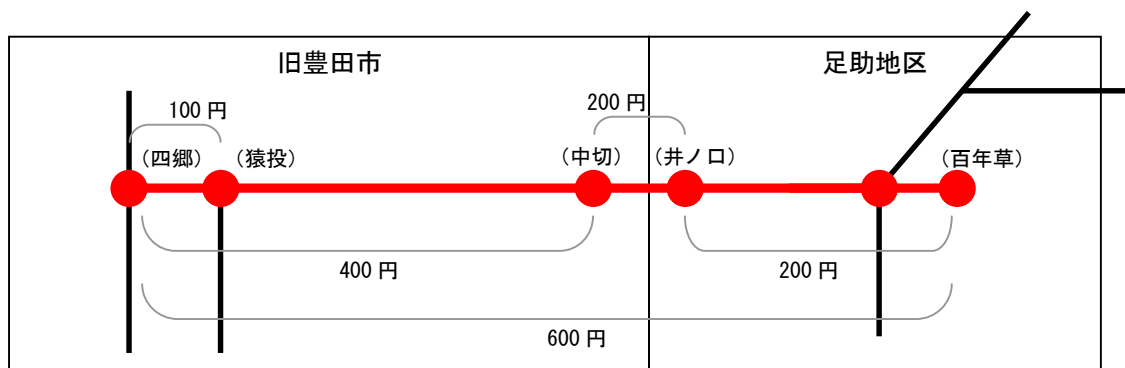
■料金の社会実験における条件設定

【運賃体系】地区単位のゾーン運賃制：同一ゾーン内及び隣接バス停間 200 円
1 ゾーンを越えるごとに 200 円加算

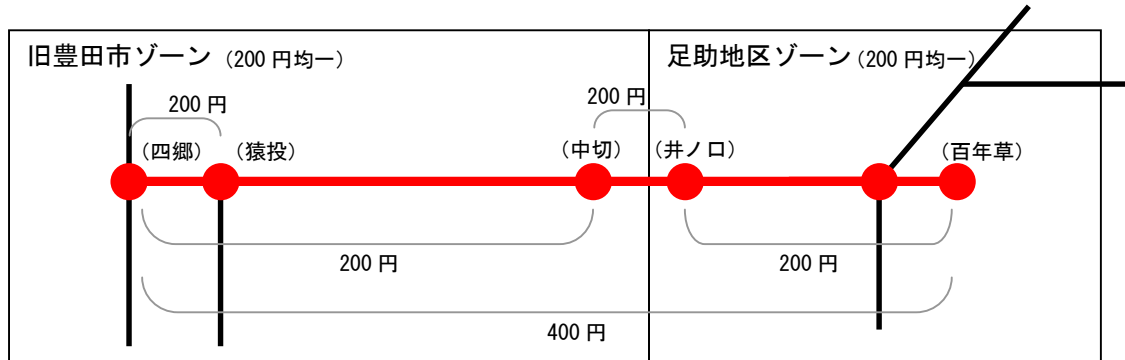
【対象路線】さなげ足助バス

【ゾーン設定】2 ゾーン (旧豊田市内、旧足助町)

【現行料金例】



【実験料金例】



※他交通機関は現状の料金体系とする。

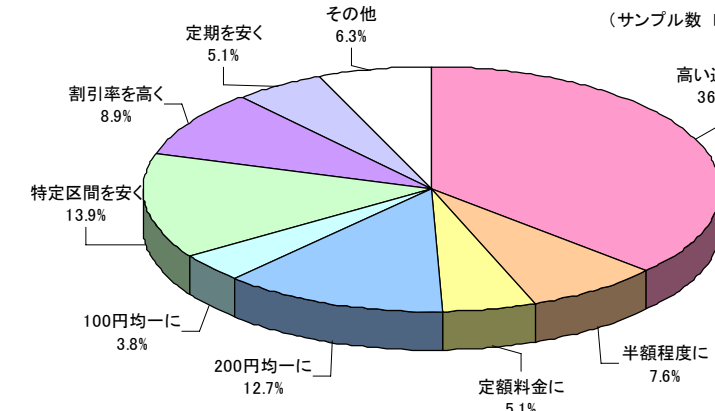
【ゾーン運賃制適用の観点】

- ① 日常的な交通流動は地区内の割合が高く (特に旧町村地域)、分散している住民が地区中心等に乗車距離に関係なく地区内の移動が気軽に出来るようにする。
- ② 交通圏全体の広域的な地区間移動では路線の乗り継ぎが生じるため、料金的な乗り継ぎ抵抗を少なくし、交通機関ごとでなく主要施設を有す各地区単位の移動に対する料金体系が望ましい。
- ③ 長距離移動でのバス利用料金は極めて分かりにくくなるため、場所に限らず分かりやすい料金体系が有効である。
- ④ 交通圏全体での均一料金は広域過ぎて適さないため、交通流動の状況から判断して旧市町村を単位としたゾーン制が適すると考えられる。

【基本 200 円適用の観点】

- ① 基幹路線として採算性も考慮した中で利用しやすい料金設定とする必要がある。
- ② 将来的なゾーン制を前記のように地区単位とした場合、例えば稲武～豊田間は 3 ゾーン 600 円となる。この運賃は現状の半額程度であり十分な割安感が期待される。
- ③ 中心市街地バスのように短距離で利用者も比較的多く中心市街地活性化など特定の目的をもった路線や、利用者を限定した福祉施策では 100 円等の低料金とすることが多いが、比較的長距離となる基幹路線では採算の面と長距離移動となることから、前者より高い料金とすることは妥当と考えられる。
- ④ 名古屋市などの事例においても 200 円均一が一般的であり、アンケート調査による利用者や市民にもその金額に対する賛同意識が伺える。
- ⑤ 現在の名鉄バスでは初乗り運賃が 160 円であるため、均一料金を前提とした、分かりやすさ利用しやすさからすれば 200 円が妥当と考えられる。

■バス利用者アンケート調査 (H17) による改善要望の内、料金に関する意見 (基幹バスに相当する路線を対象) (サンプル数 N=79)



4-4 実験データ収集

(1) 取得データと主な内容

① 乗降者数調査

各便のバス乗降者数をカウントする。

② アンケート調査

バス利用者だけでなく、バスを利用しない要因を把握するために、当該路線沿線住民（サンプル）に対してもアンケート調査を同時に実施する。

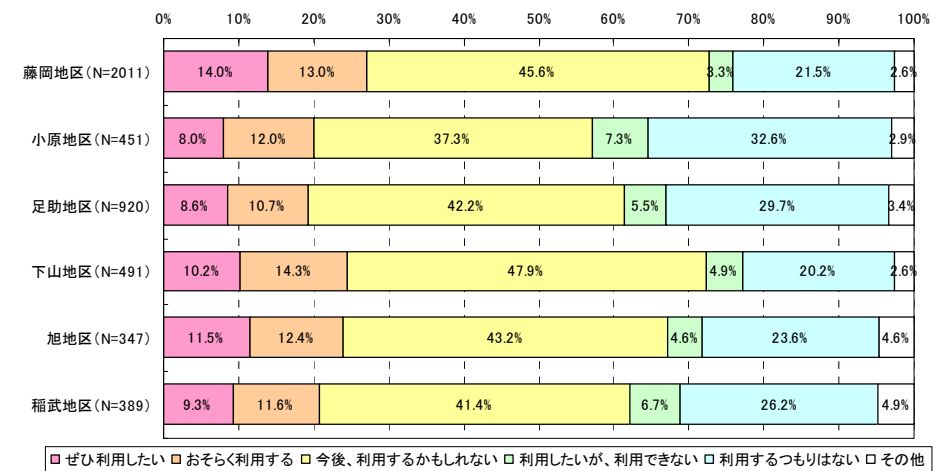
項目	バス利用者アンケート調査	沿線住民アンケート調査 (利用者アンケート回答者との重複は避ける)	
		利用者	非利用者
実験実施認識	実験を知っていたか	同左	同左
バス利用状況	利用頻度、実験によるものか	実験中の利用有無 同左	同左
実験前交通手段	手段転換の有無、以前の交通機関	同左	よく使う交通手段
バス利用	他手段の有無、要因サービス	同左	同左
バス非利用要因	—	—	移動の必要性 他手段の有無 要因サービス
バス利用方法	乗降利用バス停、アクセス・イグレスの 手段・所要時間、利用時間帯	同左	最寄バス停・距離
満足度	(実験) サービスの満足度	同左	—
バス利用意向	サービス改善有無に伴う今後の利用	同左	同左
サービス改善要望	運行時間帯・頻度、料金、その他	同左	同左
負担のあり方	採算確保が困難な路線 ・サービスの負担方法	同左	同左
個人属性	住所、性別、年齢、職業、免許有無	同左	同左

(2) データ取得時期

- ・ 9月下旬と11月下旬の2段階程度実施する。
- ・ 1段階それぞれ連続1週間

課題の設定

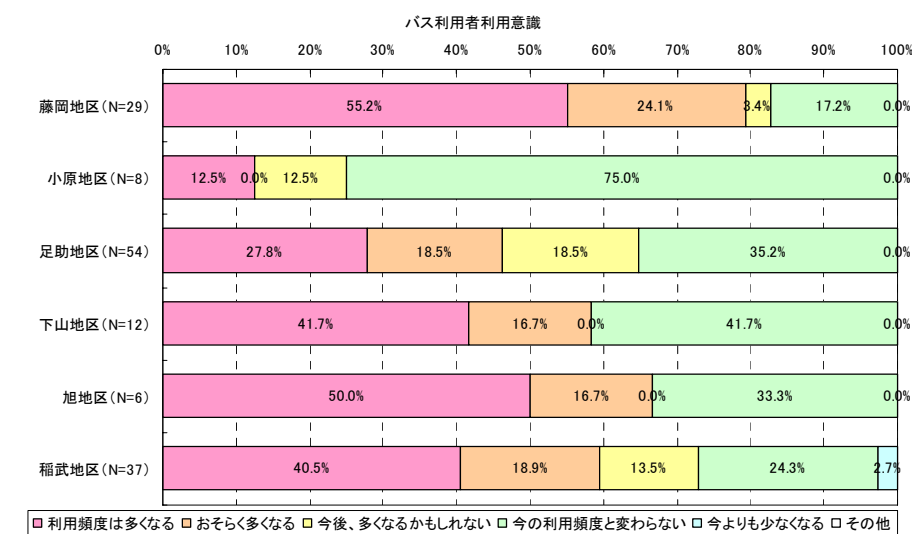
■人の動き調査によるサービス向上を想定したバス利用意向
非バス利用者利用意識



アンケート調査では、バスのサービスが向上された場合、新規に利用する、または利用頻度が多くなるという回答が概ね50%を超える。

この想定における意向と実際ではどの程度の相違、傾向が生じるかを把握する必要である。

さらに、実際に利用されない場合に、その原因は何であるかを把握することが課題である。

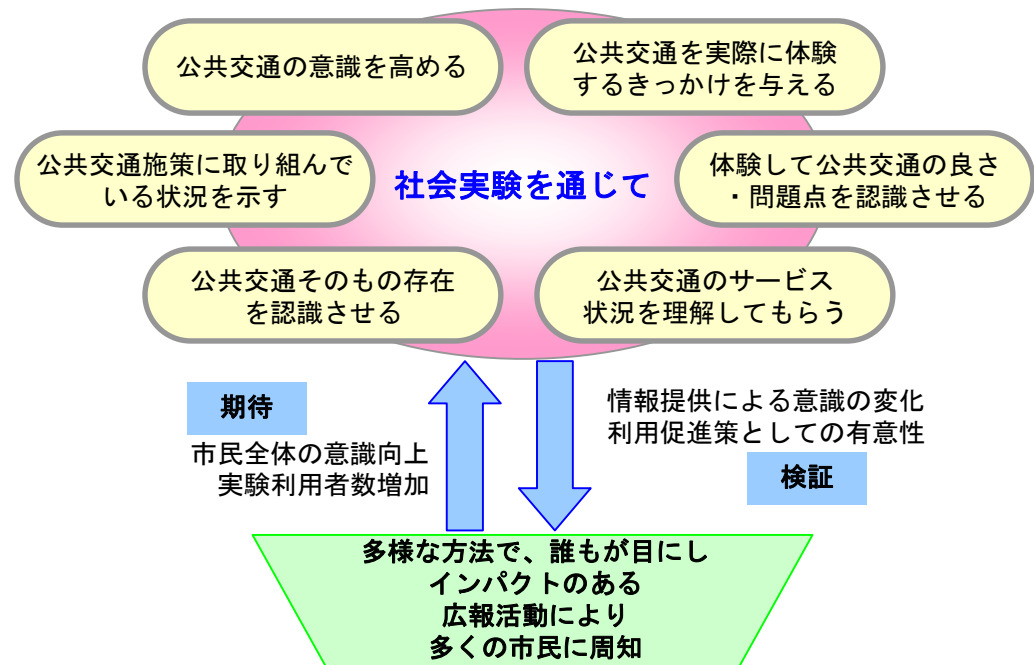


4-5 実験結果からのサービス水準等の検討方針

項目	実験結果の分析主旨	
サービス水準設定	①運行時間帯	実験で設定（仮定）したサービス水準に対し、利用者増の影響度を把握し、市域全体における基幹路線の望ましいサービス水準を見出す。
	②運行頻度	料金に対する市民意向を踏まえ、交通圏全体での適用の方向性を判断する。
	③料金	サービスとしての運行本数と料金の重要度を比較する。
	④サービス要因	これまでのアンケート回答に対し、サービス水準の向上による実際の転換の有無を検証する。
	⑤利用意向の検証	現状サービス水準に対して潜在需要がどの程度あるかを把握分析する。
	⑥潜在需要の把握	基本的サービス水準向上だけでは達成できないことに対し、利用促進施策の重要事項を把握する。
利用促進施策	⑦改善要望	広報活動による情報提供の利用促進影響度を把握する。
	⑧市民意識	

4-6 広報活動の方法

(1) 広報活動の意義



(2) 広報ツールの選定

ツール	内容・方法	適用候補（案）
チラシ配布	対象路線の沿線住民に配布	・路線沿線 500mに係る自治区を対象 （自治区回覧による世帯配布）
	対象路線沿線の主要施設にチラシを配置	・市役所・各支所 ・主要医療施設 ・学校 ・金融機関
掲示版	市内の主要施設等にチラシ又はポスター掲示	・上記施設 ・鉄道駅 （豊田市駅、新豊田駅、四郷駅、梅坪駅、新上挙母駅、三河豊田駅） ・主要バス停
市広報	市の広報誌に掲載	・市広報誌（8月1日号）
マスコミ	新聞、テレビ、ラジオ等	・新聞発表 ・地元CATVに依頼
ホームページ	ホームページ上に案内を掲示	・豊田市役所HP ・みちなびとよたHP

(3) 広報の実施時期

6月中に計画内容を確定し、7月～実験終了まで

- ・チラシ配布は7月に1回配布
- ・その他手法は実験終了まで継続

(4) 広報の内容

【チラシベース】

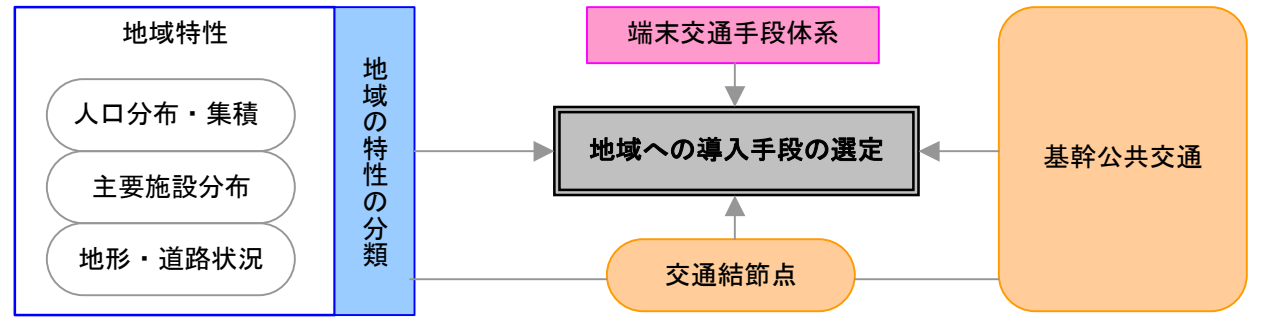
- ・A4版1枚を基本
- ・表面：全実験概要（対象路線、目的、方法、期間、等）
- ・裏面：個別内容（現状、実験内容（サービス）詳細、路線沿線・乗継交通機関情報、定期代の扱い、等）
⇒運行本数実験と料金実験を合わせて作成（次頁：素案参照）

◆ 5. 端末交通の検討方針

5-1 端末交通の展開方針

- ▶ 端末交通手段の確保は、地域単位を基本に具体的検討を行う。
 - ▶ 基幹公共交通路線や主要施設との交通結節点を考慮し、ルート・時間帯等の連携を図る。
 - ▶ 人口集積、施設分布、地形、道路、ニーズ等の地域特性に適した運行形態とする。
 - ▶ 既存の交通確保対策（乗合交通、福祉・スクールバス）等の手法、利用状況を考慮する。
- ▶ 端末交通としての自動車利用（P&R等）、自転車、徒歩利用については交通結節点整備の中で検討する。

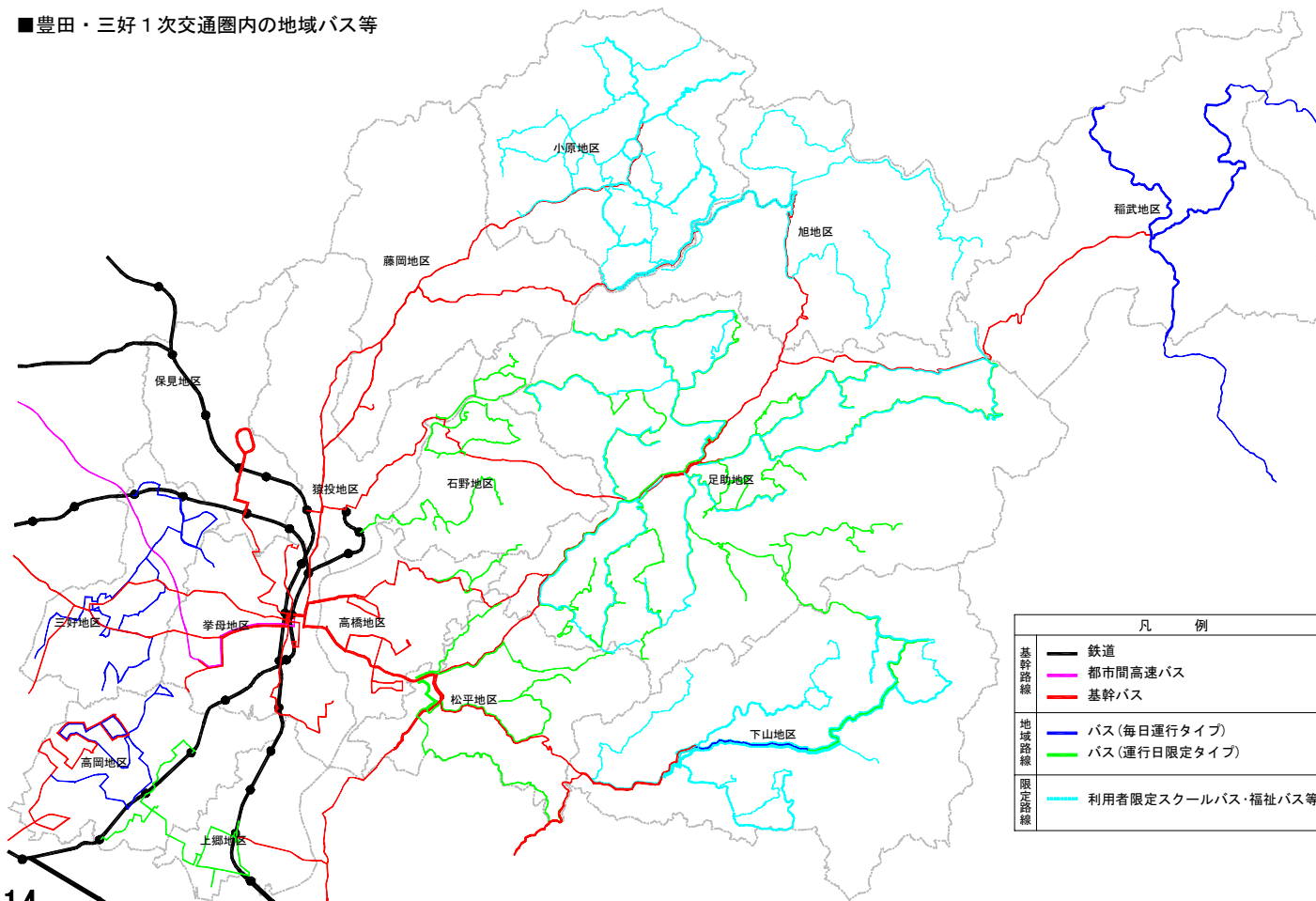
【検討方法】



5-2 現在の交通圏内における端末交通手段

現在の豊田・三好1次交通圏内で展開されている端末交通の概要を以下に示す。

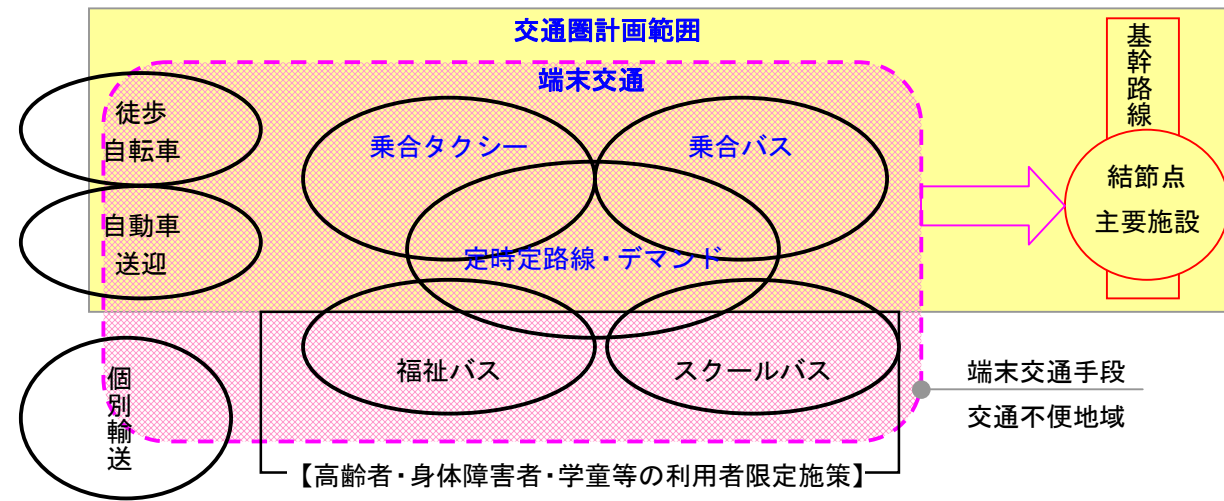
■豊田・三好1次交通圏内の地域バス等



地区	路線	目的・特徴	制限	料金	運行日	運行	利用者数	補助率
豊田	①ふれあいバス	平成12年3月に高岡地区の路線バス廃止に伴い、住民の生活交通を確保するため地域主体でバスを運行。	なし	200円	毎日	24片 28片	188,204人/年	61%
	②松平ともえ号	公共交通空白地域であった松平地区で、高齢者等移動手段確保が困難な人の社会参加を増進するために、平日昼間帯に地域拠点施設及び路線バスに接続する路線	なし	100円	週2日	9片 14片	4,897人/年	91%
	③福祉バス (石野他4地区)	上記のほか公共交通でカバーできない地域で、最寄の主要駅やバス停までの移動手段として、高齢者や障害者を対象とした福祉バス。現在は利用者の制限はなく運行。	なし	100円	週2日	4片 ~9片	6,637人/年	94%
藤岡	-	-	-	-	-	-	-	-
小原	①スクールバス	小学校区の統廃合に伴う、児童の長距離通学者に対する補助交通手段の確保。	生徒	無料	平日	6片		
	②福祉バス	高齢者に対する福祉施策として、小原村ふくしの里への交通手段を確保。	高齢障害	無料	週3日	2~3片		
足助	①あいまー :巡回	足助地区の中心にある支所、病院等の施設を循環し、地域住民の日常生活を補完する交通手段として運行。	なし	200円	平日	1巡回	12,082人/年	58%
	②あいまー :13コース	山間地域が大部分を占める地区で交通空白地域の解消施策として運行。	なし	200円	週1日	2巡回		
	③あいまー :スクールバス	小学校区の統廃合に伴う、児童の長距離通学者に対する補助交通手段の確保。	生徒(一般)	無料 (高校生以上 200円)	平日	2片		
下山	①下山バス	名鉄バス路線の廃止代替に伴う交通手段の確保として、平成11年10月から運行を開始。運行は名鉄バスに委託。	なし	70~330円	毎日	10片	2,002人/年	75%
	②スクールバス (4路線)	小学校区の統廃合に伴う、児童の長距離通学者に対する補助交通手段の確保。スムーズに通学できる環境を整備するための路線。	生徒	無料	平日			
	③福祉バス (4路線)	公共交通空白地域の高齢者等に対する旧村内の食料品店、医療機関、金融機関等への交通手段の確保。	高齢障害	300円	火~金	3片		
旭	①スクールバス	小学校区の統廃合に伴う、児童の長距離通学者に対する補助交通手段の確保。	生徒	無料	平日			
稲武	①稲武バス (稲武足助線)	名鉄バス路線廃止に伴う児童生徒の通学及び高齢者の通院等、地域住民の輸送の確保	なし	100~500円	平日	18片	48,653人/年	23%
	②稲武バス (押山線)					10片	7,940人/年	52%
	③稲武バス (根羽線)					10片	14,207人/年	50%
	④稲武バス (名倉線)					2片	129人/年	97%
	⑤設楽町営バス (稲武線)	南部に隣接する設楽町との連絡バス。	なし	140円~	毎日	6片		-
三好	①さんさんバス 乗合タクシー	端末交通として、さんさんバスに接続するデマンド型の乗合タクシーもあわせて運行。	なし	100円	毎日	22片 (随時)	353人/半年	78%
	②三好ヶ丘 ループバス	地元住民団体がH16.9に廃止された名鉄バス三好ヶ丘団地線の路線を朝・夜にさんさんバスを補完する形で運行。	会員制	回数券	平日	朝:6巡回 夜:9巡回	6,716人/半年	-
	③愛知学泉大学 スクールバス	三好ヶ丘団地内を通過し、豊田市にある大学と三好ヶ丘駅の間を運行していたスクールバスを一般住民にも開放し、運行。(平成16年10月より一般利用可能)	学生(一般)	100円	毎日	24片	2,444人/半年	-

5-3 端末交通手段の体系的整理

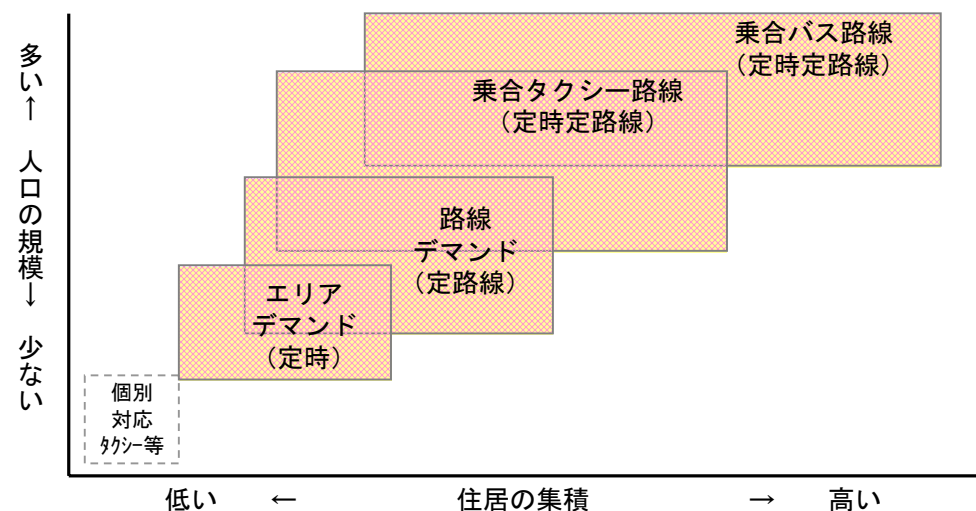
(1) 端末交通手段の計画範囲



(2) 端末交通手段の特徴

種別	特徴
乗合バス路線	人口の集積が地域の主要道路に近く、路線設定によりある程度の利用者が想定できる場所に適する。車両は定員11人以上が基本であり、狭隘な道路に路線を設定することは困難。
乗合タクシー路線	定員10人以下の車両で狭隘な道路を有す地域に適する。比較的複雑な路線にも対応できるが、定員に見合う地域に導入する必要がある。
路線デマンド	需要が極めて少ない地域で定時運行の必要性が少なく、設定する路線に概ね居住地からアクセス可能な地域に適する。
エリアデマンド	比較的広範囲に人口が点在し、路線設定が困難かつ需要が極めて少ない地域で、必要な時間帯に運行し、一定エリア内の居住者に対し原則事前予約制により乗合うドア・ツウ・ドアの形態をとる。
福祉バス スクールバス	基本的に高齢者・身体障害者・学童に対する福祉等施策として展開し、利用者の制限を設ける運行形態。上記のような乗合交通が展開できない地域などで、制限を設けて一般利用させる場合がある。
徒歩・自転車	基幹路線沿線において、徒歩または自転車利用が可能でアクセスが容易な距離、地形、経路が確保されている範囲。自転車に対しては乗降場付近に駐車可能スペースが必要。
自動車	自動車利用が可能（送迎含む）で、比較的短距離で基幹路線にアクセスが可能な範囲。乗降場付近には駐車・停車スペースが必要となる。
個別輸送	利用者が極めて限定された地域で、乗合交通よりもタクシーを利用した個人に対する助成等で賄うことが効率的な場合に適する。

■ 端末交通手段（乗合交通）の適用範囲イメージ



(3) 端末交通手段の事例

種別	利用者	現在の交通圏内例					
		毎日運行			運行日限定		
		マイクロ以上	ワゴン	タクシー	マイクロ以上	ワゴン	タクシー
乗合バス (路線)	一般利用	ふれあいバス 稲武バス					
	利用者限定	三好ヶ丘R 学泉大SB					
乗合タクシー (路線)	一般利用				あいまーる	松平ともえ号	
	利用者限定	小原					
路線 デマンド	一般利用			さんさん バス乗継			
	利用者限定						
エリア デマンド	一般利用						
	利用者限定						
福祉バス	一般利用					豊田	
	利用者限定				下山、小原		
スクールバス	一般利用	あいまーる					
	利用者限定	小原、旭、下山					

(4) デマンド交通について

① デマンド交通の概要

形態	定時定路線タイプ	デマンド（予約）タイプ
概念図		
仕組み	①決められた路線、時刻表に基づき運行。 ②利用の有無に関わらず、すべてのバス停を通過。 (A~B~C~D~目的地) ③運行本数の固定。	①電話やパソコンで利用したい時刻、乗降バス停を予約。 ②予約に基づき路線決定 (A~B~目的地)。 ③運転手へ運行経路を連絡。 ④予約がなければ運行しない。
特徴	①決められた路線、ダイヤをすべて走行 ②利用のないバス停にも寄るため時間がかかり、ムダな走行に対する利用者の不満が募る。 ③時刻表に基づいた運行のため、運行本数が限られる。	①予約のないバス停には寄らないため、ムダな走行が無くなり、目的地へ早く着くことも可能。 ②運行時間が短縮されれば、運行本数増も可能。 ③予約がなければ運行しないため、経費の削減が可能。 ④きめ細かなバス停設置が可能。

② 豊田市石野地区でのデマンド交通社会実験の概要

- 対象地区・路線：石野地区の福祉バス（つくばね・鞍ヶ池コース）をデマンド方式への変更による実験
- 運行日：週2日
- 運行ダイヤ：時間帯のみ設定し予約により随時
- 運行方式：路線型（バス停乗降）、電話等による予約方式
- 利用者制限：なし
- 料 金：現状福祉バスと同様（100円/回）

◆ 6. 交通結節点整備計画の検討方針

6-1 交通結節点の位置付け

(1) 結節点整備の重要性

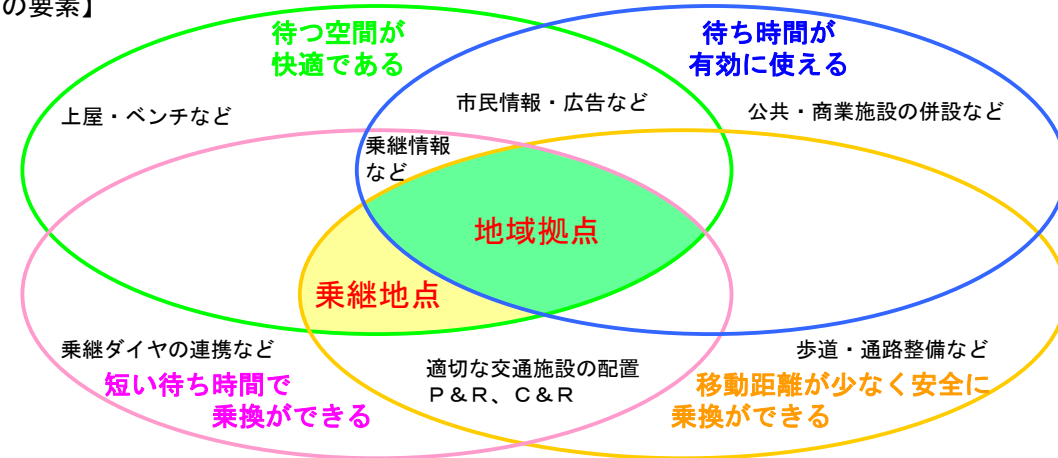
広域な交通圏全体をネットワークする基幹公共交通は、効率の面などから必ずしも一つの路線で展開することが適切とは限らない。また、地域内の乗合交通、自動車、自転車、徒歩などの端末交通、及び鉄道とバスなど様々交通の連鎖によって移動を行うため、それぞれの乗り継ぎ点では、利便性と快適性が求められる。

■基幹公共交通ネットワークには、交通の結節機能も含めた一体的なサービス提供が求められる。

(2) 交通結節点の位置付け

種別	位置付け	主要交通施設
地域拠点	交通機関の高度な乗り継ぎ機能に加え、公共または商業施設などと連携し、快適な待ち空間を確保し、地域の人の集う拠点としてにぎわいや憩いを創出する場所	鉄道駅
		バス停
乗継地点	交通機関の乗り継ぎが円滑に行える場所	鉄道駅
		バス停

【交通結節点の要素】



6-2 交通結節点の基本分類

種別	主交通施設	公共交通接続機能	想定箇所	
			P & R 駐車場併設	
地域拠点	鉄道駅型	基幹路線↔基幹路線	豊田市・新豊田、土橋、若林、浄水、三河豊田、三河上郷	猿投、三好ヶ丘、黒笹、
	バス停型	基幹路線↔基幹路線	足助、藤岡、	三好、新盛
	バス停型	基幹路線↔端末路線	下山、東山、小原、旭、稲武	
乗継地点	鉄道駅型	基幹路線↔基幹路線	梅坪、八草、四郷	保見、(知立)
	バス停型	基幹路線↔基幹路線	東名三好 IC	豊田 IC
	鉄道駅型	基幹路線↔端末交通	竹村、上豊田、篠原、貝津、末野原、永覚	新上挙母
	バス停型	基幹路線↔端末交通	豊田東 IC	明知、高岡、記念病院、川口

6-3 交通結節点の整備方針

- 便利で安心して快適な待合空間となるよう、上屋、休憩施設等はもちろんのこと、公共・商業施設等との一体的空間整備を推進する。
- 郊外部の主要結節点では、P & R (鉄道又はバス) 駐車場を積極的に整備する。
- 公共交通機関相互の乗り継ぎ時刻と乗換の連携を図る。
- 公共交通・自動車だけでなく、徒歩・自転車によるアクセス手段にも配慮する。
- 主要結節点では交通情報、公共交通のPR、市民の考える交通に関する問題・意見など、様々な情報を共有できる地域の交通拠点として整備する (例えば、「市民交通情報発進基地」)。

6-4 今後の検討事項

(1) 交通結節点候補地の概況把握

- ・ 結節点の抽出 (ネットワーク、利用者規模、施設・人口分布、アクセス状況等から)
- ・ 結節点の交通機能の整理 (交通機関、サービスレベル、計画・構想を踏まえ)
- ・ 結節点の現状整理 (現地写真、交通施設、周辺施設、地理的条件)

(2) 交通結節点の整備方法

- ・ 他都市にみる交通結節点事例 (規模等による類似例として)
- ・ 基本分類別に必要となる結節点機能の抽出
- ・ 1次交通圏における結節点整備計画の基本事項整理
- ・ 結節点基本分類の適用
- ・ バスロケーションシステム、案内板、利用促進策、みちなびとよた、等との連携
- ・ 各結節点の具体的整備方針
- ・ 整備優先度、スケジュール
- ・ 施設の整備主体・役割分担と関係機関との連携・協力体制の構築

① 乗換の利便性機能の検討

- ・ 駅前広場、ハイグレードバス停の整備
- ・ P&R 駐車場、K&R スペース、駐輪場、歩道空間 (アクセス道) の整備 など

② 待ち時間・空間の快適性機能の検討

- ・ 商業等施設 (大型店舗、コンビニ等) などとの融合
- ・ 上家、待合室 (冷暖房も考慮)、ベンチ、テーブルの設置
- ・ 乗り継ぎ時刻表、交通情報端末 (バス、総合案内) の設置
- ・ トイレ、公衆電話、自販機の設置 など

付帯要素	考え方
公共・商業施設等併設	待ち時間を有効的に快適に過ごせる空間とするために、結節地点周辺の公共又は商業施設と連携する。
P & R 駐車場併設	主に中心市街地周辺の主要結節点に配置し、中心部への自動車流入を削減するために土地利用状況等を考慮して積極的に整備する。
C & R 駐輪場併設	利用者規模に応じて周辺の公共・民間施設とも連携し、積極的に駐輪場の整備を図る。
歩行者・自転車アクセス整備	アクセス道として安全で安心な動線を確保する。

◆ 7. 公共交通利用促進策の検討方針

7-1 利用促進策の展開方針

【利用促進施策が必要となる背景】

- 自動車利用が日常化した現在では、公共交通利用の促進、及び自動車利用の削減（公共交通への転換）のためには、単に公共交通路線を提供するだけでは十分でない。
- 高齢化社会の到来、地球環境負荷低減等の社会情勢の変化に対応し、市民に日常成生活の足の確保、外出機会の創出とまちの発展のためには、持続する公共交通の構築が必要不可欠。

【利用促進施策の目的】

- 交通圏全体で公共交通全体を利用しやすく、場合によっては自動車より優先させ、さらに市民の公共交通に対する意識を高める。
- 地域に合った交通を創り・育てるため、公共交通政策を行政・地域・住民・交通事業者等が連携・協働し展開できる環境を構築する。

【利用施策の展開方針】

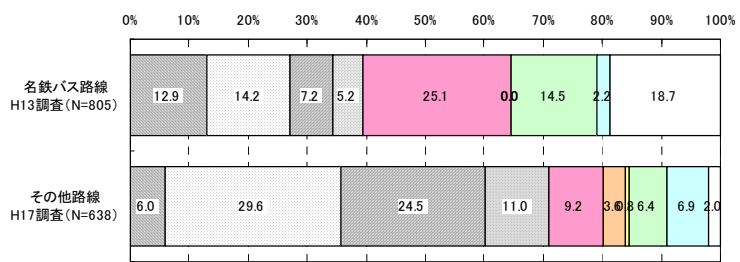
- 利用者ニーズに対応し、利用者や受益者の多い施策から展開する。
- 費用対効果や整備期間を考慮し、対応可能な施策から順次、検討・対応を進める。
- 自動車交通も含めた総合的な交通体系にかかわる施策については、長期的な観点から検討を行う。

7-2 公共交通に求められるもの

【アンケート調査からみる改善項目－基本的なサービス（運行本数・運賃）提供以外として】

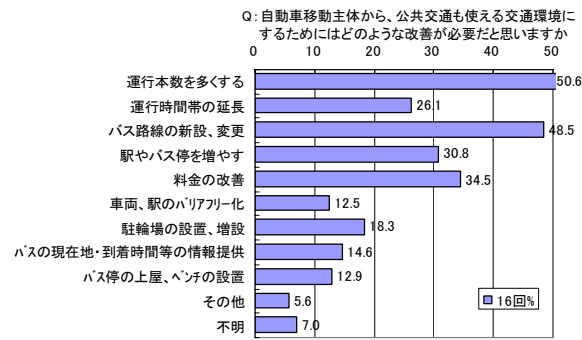
- 定時性の確保が重要であり、同時に運行状況の情報提供が求められている。
- 安全でゆとりのある公共交通（走行性・座席数等）が求められている。
- 利用しやすい施設（バス停・車両）が求められている。

■バス利用者の改善要望（延べ意見数による）



(H13 及び H17 バス利用者アンケート調査より)

■公共交通利用促進に対する改善方法



(H17-第16回豊田市民意識調査より)

7-3 利用促進策の検討方針

(1) 実施に向けた主要な課題

- 利用促進策の展開とその費用面における関係機関の協力・推進体制の確立
- 設備導入における車両・信号・道路施設等の問題点把握と適用性の検討
- 長期的施策のための自動車を含めた総合交通体系での検討とその組織作り
- 市民との協力体制（社会実験・啓発活動、アンケート調査等を通じて）

(2) 今後の検討事項

- 公共交通利用の弊害に起因する事柄・場所の現状把握と利用促進策の重点整備地区・路線の抽出検討
- 利用促進策の展開優先度と実施可能性の検討
- 豊田・三好1次交通圏において適した施策の選定とスケジュール検討
- 短期的施策の具体的内容の検討

【公共交通利用促進施策の例】

施策例	概要	交通圏における方針
①バス専用・優先レーン	ラッシュ時にバス以外の車両の進入を規制する。	道路改良等の伴う施策は長期的視点に立ち整備を進め、信号システム等によるバス優先施策の展開を図る。
②道路拡幅・交差点改良	バス停、右折帯設置のために道路拡幅や、分離帯移設等による交差点改良を行う。	
③バスベいの整備	一般的な歩道切り込み型や、反対に車道側に張出したテラス型のバス停など。	
④公共車両優先システム (PTPS)	バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行う。	
⑤バス優先信号	信号機の系統化及びセパレート信号を採用し、円滑な車両の流れを確保する。	
⑥トランジットモール	商店街等を歩行空間（モール）として整備するとともに、公共交通のみを通行させ、モール内とモール外を結ぶ安全で快適な移動手段として活用する。	
⑦中量軌道輸送システム等の導入	バス専用の空間を物理的に確保し、一般車線との交通と区分する。	
⑧バスロケーションシステム	バスの走行位置や主な行き先までの予想時間などの情報を、バス停や携帯電話、インターネット等を通じて利用者に提供する。	一部路線で導入されているが、より必要性の高い路線等への展開を早期に図る。
⑨デマンドシステム	迂回を伴う路線では、呼出システムなどで利用者がいる場合のみバス停に向うこととし、定時性の確保に繋げる。利用者の乗降区間や乗降希望時刻に応じて運行する。	
⑩バス案内システム	希望する先に対応したバス乗り場の位置や発車時間、またはバス停周辺の案内などの情報提供を行う。	
⑪バス停留所施設の改良	バス停の上屋、ベンチなどの設備を設置することにより、安全・快適なバス待ち空間を創出する。	車両は事業者と連携し準じ導入に努め、利用者のバス停から準じ整備を進める。
⑫サイクルライト機能やバス停アクセス道の充実	バス停付近での駐輪場整備や、バス停に至るまでの歩道等を改善する。	
⑬人と環境に優しいバス車両の導入	ノンステップ、リフト付、ハイブリット、CNGバス等の導入	
⑭料金体系の統一化	路線の特徴に合わせ、ゾーン運賃、Iコイン運賃等の導入。	交通事業者の既存及び将来的なシステム導入を念頭に置き、交通圏全体として統一されたシステムの導入を図る。
⑮共通乗車カード等の導入	異なる会社のバスや鉄道などに利用できる共通の乗車券。乗り継ぎにおいて割引がされる場合が多い。	
⑯乗り継ぎ割引等の適用	一定時間以内の乗り継ぎ割引や、オフピーク時の割引など。	
⑰高齢者向け定期券	高齢者を対象として発行される低廉な全線定期券。	
⑱環境定期券の導入	バス通勤定期券利用者に同伴する家族について、土日祝日等に格安な運賃サービスを提供するなど。	交通圏基本計画策定を機に、様々な施策を継続的に取り組み、特に市民が直接参加・体験・考える機会を創出させる。
⑲公告等による啓発活動 利用キャンペーン	バスの利用をはじめとする公共交通の利用促進に向けたPRや、バスを活用した体験学習など。	
⑳教育現場との協働	学校教育等を通じて、総合的な交通体系の中での公共交通の役割や重要性を子供の時から学び、考え、体験させ、公共交通の意識を高める。	
㉑エコポイント・エコシール	人々のエコ行動等による効果を目に見える形で表し、環境負荷の小さい公共交通の利用促進を図る施策。	
㉒アンケート調査	一定期間ごとにバスのサービス（バス設備、運転手の態度等）についての満足度を調査する。	
㉓バス停などの工夫	地域に密着したものとするための工夫（バス停名・バス停デザインなど）	
㉔TDM施策（交通需要マネジメント）	自動車利用の制限や需要調整を施策的に行い、公共交通への転換を促すなど都市・地域全体で道路混雑の緩和を図る。	
㉕MM施策（モビリティマネジメント）	地球環境や交通問題への対応を目的として、一人一人の交通を対象として種々のコミュニケーションを通して自発的な行動の変容（公共交通利用など）を期待する。	

