

◆ 4. 公共交通利用促進策の検討

4-1 利用促進策の考え方

【利用促進策の考え方】

単なるPR活動だけでなく、公共交通に係るサービスレベルを向上し、公共交通利用を促進・増大させる。

【利用促進策の側面】

- 公共交通の路線・運行
- 公共交通の走行環境
- 公共交通に係る情報提供
- 公共交通に係る施設機能
- 公共交通に係る料金制度
- 市民の公共交通に対する意識

全ての側面からみてサービス・機能・意識等を向上させる

4-2 対応すべき優先課題

これまでの調査結果などから、利用促進上の重要な課題・改善すべき点は以下のとおりである。

■ 公共交通の路線・運行

- ・ 運行本数の増大
- ・ 運行時間帯の延長
- ・ 路線・駅・バス停の新設・再編

■ 公共交通に係る料金制度

- ・ 料金の改善
- ・ 料金の支払方法

■ 公共交通の走行環境

- ・ バスの遅延対策

■ 市民の公共交通に対する意識

- ・ 年代によって利用意識が低い

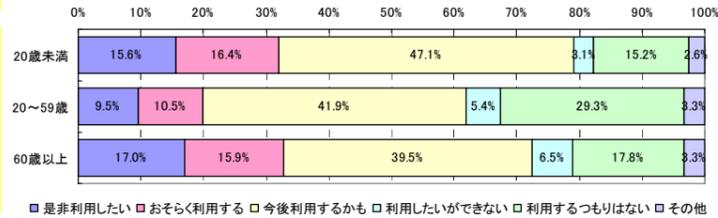
■ 公共交通に係る情報提供

- ・ 運行情報提供

■ 公共交通に係る施設機能

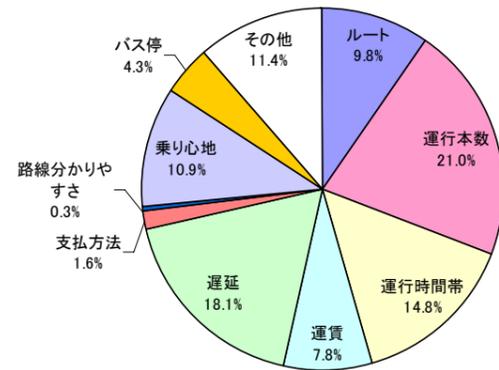
- ・ バスの乗り心地向上
- ・ バス停施設（上屋・ベンチ）の整備
- ・ 駐輪場の設置
- ・ バリアフリー化

■バス改善による利用意向：非バス利用者（H17 旧町村人の動き調査）

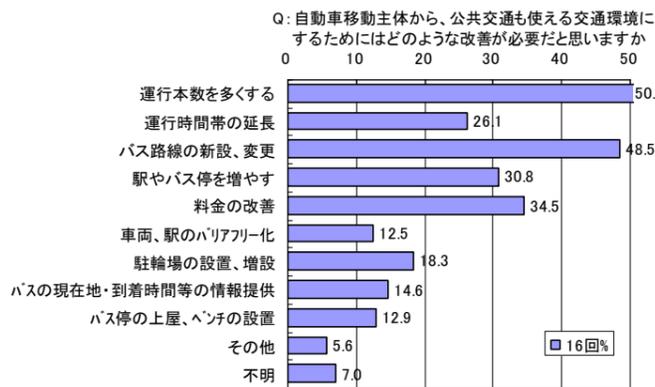


■求められる公共交通の改善項目

【H13・17 バス利用者アンケート調査より】
バスに関する改善要望（複数回答）



【H17-第16回豊田市市民意識調査より】



4-3 優先的に実施する施策

【路線・運行の側面から】

■ 基幹公共交通ネットワークと交通結節点の整備により高い公共交通サービスを提供する。

【走行環境の側面から】

■ 日常的に概ね 15 分以上の遅れが生じている基幹バス路線（区間）について、改善を図るための公共交通優先施策を導入する。

■遅延の激しい主な路線

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	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	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	14	7時	豊田スタジアム	→ 豊田市駅					
豊田	名鉄バス	31	8時	手呂団地	→ 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	15	7時	豊田北高前	→ 豊田市駅					
豊田	名鉄バス	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	15	8時	森	→ 豊田市駅					
豊田	名鉄バス	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	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	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	

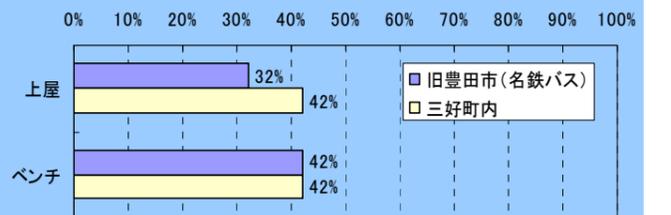
【情報提供の側面から】

- 利用者数が多く、バスの遅延が大きい路線を優先に、リアルタイムなバス運行情報を整備する。
- 日常的利用者だけでなく、初めて利用する人、来訪者に対して情報が得られやすいよう、地域拠点交通結節点には公共交通案内情報システム等を整備する。
- 携帯電話やインターネットを利用した、気軽にいつでもどこでも公共交通情報が得られるシステムを導入する。

【施設機能の側面から】

- 利用者の多いバス停から順に、最低限の上屋・ベンチを整備する。
- 利用しやすいバリアフリーな車両には順次更新していく。
- 利用者の多いバス停から、バス車両とバス停が接道しやすく段差が生じないバスベイに改善する。

■乗降者数上位 25 箇所のバス待合設備整備状況



【料金制度の側面から】

- 交通圏内全域・全路線で共通利用可能なICカードの導入を目標とする。
- 当面の対策として、乗り継ぎ券の発行や割引制度の拡充・導入を図る。

【市民の公共交通に対する意識の側面から】

- 市民全体を対象にした啓発活動を継続に実施する。
- 小学生を対象とした公共交通に対する体験学習など、教育現場との協働を図る。
- 地域ニーズに対応した市民や転入者のための地域ごとの公共交通情報マップ等を作成・提供する。
- 親しみやすく、分りやすくなるよう、バス車両やバス停のデザインを工夫する。

4-4 利用促進策の概要と展開スケジュール

区分	番号	促進施策	概要	期待効果	展開スケジュール			実施主体等			
					短期的施策 (概ね3年以内)	中期的施策 (概ね10年以内)	長期的施策 (概ね10年以上)	市民	事業者	行政	
路線・運行	1	基幹公共交通ネットワークの展開	人の流動に応じた交通圏全体に広がる鉄道・バスの公共交通をネットワークとして形成。	・圏域内全体の一体性向上					○	●	
	2	鉄道の延伸 (地下鉄6号線)	運輸政策審議会答申第12号(H4.1)で提案されている路線で、名古屋方面との高速輸送の強化を図る。	・名古屋圏のアクセス性向上 ・輸送力の増大、公共交通への転換						◎	
	3	鉄道の複線化等 (愛知環状鉄道) (名鉄三河線 知立～豊田市)	列車本数増大、所要時間短縮などのサービス向上のため、複線化等により鉄道の輸送力を強化。 運輸政策審議会答申第12号(H4.1)で平成20年度までに整備することが適当であると位置付けている。このうち、愛知環状鉄道(新豊田～三河豊田間)は平成19年度完了予定。名鉄三河線(知立～豊田市)は鉄道事業者も実施の意向を公表している。	・速達性の向上 ・輸送力の増大、公共交通への転換					●		
	4	鉄道の高架化 (名鉄三河線 知立～三河八橋、三河八橋駅付近、若林駅付近)	鉄道の高架化により地域分断の解消や道路交通の円滑化を図る。併せて駅等の整備により、鉄道利用の利便性が向上する。 知立～三河八橋間は平成26年度完了予定である。	・道路交通の円滑化 ・踏切事故の解消 ・地域分断解消					○	●	
	5	バスの運行頻度・運行時間帯の拡大	バスの運行本数の増大、始発・終発時間帯を拡大。	・公共交通への転換、利用者の増大 ・市民の生活行動の拡大						●	●
	6	地域路線の展開	基幹公共交通の末端交通として、バス、乗合タクシー等を地域に応じて展開。	・市民の生活交通確保					●		○
走行環境	7	バス専用・優先レーンの導入	ラッシュ時にバス以外の車両の進入を規制。	・バスの定時性確保 ・バスの速達性向上						◎	
	8	バスベいの改善	テラス型やバス一台分延長するなどバス停車帯を改善。	・バス停歩道の接道向上 ・バスの出発円滑化						◎	
	9	公共車両優先システム(PTPS)の導入	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。	・バスの遅延低減 ・バスの定時性確保					○	●	
	10	デマンド(呼び出し)システム	迂回を伴う路線など、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ができるシステム。	・バスの遅延低減 ・運行の効率化					○	●	
	11	道路の拡幅・交差点の改良	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。	・道路交通を円滑化 ・バスの定時性確保 ・渋滞等の緩和による環境負荷の低減					○	●	
	12	トランジットモールの整備	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。	・地区の安全性と移動の利便性を向上 ・まちの活性化						◎	
	13	中量軌道輸送システム等の導入	新交通システム、ガイドウェイバス、路面電車など、鉄道とバスの中間的な輸送量を担う交通機関で、一般的には道路空間に専用の走行路を設ける。	・定時性及び速達性が向上 ・バスよりも大量輸送が可能 ・まちの活性化						◎	
情報提供	14	バスロケーションシステムの導入	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。	・バス待ちの不安、イライラを解消 ・時間の有効的活用					○	●	
	15	公共交通案内システムの導入	行きたい場所へのバスの乗り場や発車時間、または駅・バス停周辺の案内などの総合的な情報提供システム。	・公共交通が分かりやすくなる						●	
施設機能	16	交通結節点の整備	複数の交通機関が接続する地点で乗換等に便利な機能の整備。	・交通機関の乗換利便性向上					○	●	
	17	駅・バス停留所施設の改良	駅構内のバリアフリー化や、バス停の上屋、ベンチなどを設置。	・快適性の向上 ・待ち時間の不便さを低減					○	●	
	18	駐輪場やアクセス道の充実	駅・バス停付近での駐輪場整備や、駅・バス停に至るまでのバリアフリーな歩道等に改善。	・バス停アクセスの利便性 ・安全性や快適性を増進					○	●	
	19	人と環境に優しいバス車両の導入	ノンステップバス、リフト付バス ハイブリットバス、CNGバス等の導入	・バスの乗降しやすさが向上 ・環境負荷の低減					●	●	
料金制度	20	料金体系の見直し	ゾーン運賃、1コイン運賃等、料金体系の統一化	・料金が分かりやすい ・手軽で利用しやすい					●	●	
	21	共通乗車カード等の導入	異なる会社の鉄道やバスなどに利用できる共通の乗車券。乗継において割引がされる場合が多い。	・乗車券購入の手間を省く ・時間、料金面での乗継不便さを低減					●	●	
	22	共通ICカードシステムの導入	かざすだけで運賃の支払いができ、他事業者交通機関でも共通利用、さらには日常的な買物等にも利用できるカードシステム。	・利用しやすく支払いの面倒を解消 ・乗降時間の短縮					●	●	
	23	乗り継ぎ割引等の適用	一定時間以内の乗継割引や、オフピーク時の割引など。	・割安感の向上					●	●	
	24	環境定期券の導入	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。	・公共交通への転換 ・環境保全に寄与						◎	

: 既に実施中で今後継続・拡大する : 新規に実施する : 今後検討を進める ● : 実施主体 ○ : 実施補助 ◎ : 検討実施主体

区分	番号	促進施策	概要	期待効果	展開スケジュール			実施主体等		
					短期的施策 (概ね3年以内)	中期的施策 (概ね10年以内)	長期的施策 (概ね10年以上)	市民	事業者	行政
市民意識	25	エコポイント・エコシールとの連携	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。	・市民意識の向上	→			○		●
	26	バス停・車両のデザイン等の工夫	地域に密着した公共交通とするための工夫（バス停名、バス停・車両デザインなど）。	・市民意識の向上 ・公共交通の愛着やイメージが高まる ・デザインの統一による分りやすさ向上	→			○	○	●
	27	啓発活動の実施	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・イベント、アンケート調査等の実施など。	・市民意識の向上 ・公共交通サービス要望・改善の把握	→			○	○	●
	28	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。	・市民意識の向上	→					◎
	29	TDM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、個人の交通を対象とした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を期待する（モビリティマネジメント）施策などにより、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。	・市民意識の向上 ・自動車利用の削減	→			○		●

: 既に実施中で今後継続・拡大する
 : 新規に実施する
 : 今後検討を進める
 ● : 実施主体
 ○ : 実施補助
 ◎ : 検討実施主体

《参考新聞記事》 中日新聞 H17.11.18

名鉄三河線

知立・豊田の複線化検討

名古屋まで大幅短縮

名古屋駅は、三河線の知立・豊田間（二五・七）の単線区間を複線化する検討に入ったことを明らかにした。沿線にはトヨタ自動車はじめ自動車関連企業が多く、輸送人員が年々伸びているため、現在五分程度かかる名古屋から豊田市までの所要時間を、複線化で二十分台への大幅短縮を目指す。

名鉄はこれまで、複線化を断念できなかった。し、の輸送人員は、近年トヨタ自動車を中心とした地元企業から名古屋まで、2割の増加傾向が定着している。知立駅以北の単線区間、来年秋にはトヨタの海外工場が完成し、三河線の輸送人員が更に増える見込みがある。

外、国内営業部が集結する超高層ビル「ミッドランド・スクエア」が名立駅前に完成し、三河線の輸送人員が更に増える見込みがある。

中日新聞

通じてあることから複線化へ積極姿勢に転じた。名鉄三河線では現在、上下線がそれぞれ1本のみの運行で、乗客が駅に待たなければならないため、運行本数が上下線とも1時間当たり四本に限定されている。名鉄幹部は「三河線は長期にわたる輸送人員の伸びが期待できる数少ない優良路線」と強調する。ただ、複線化には用地取得などで多額の費用がかかる。名鉄単独の事業化は困難で、今後地元自治体

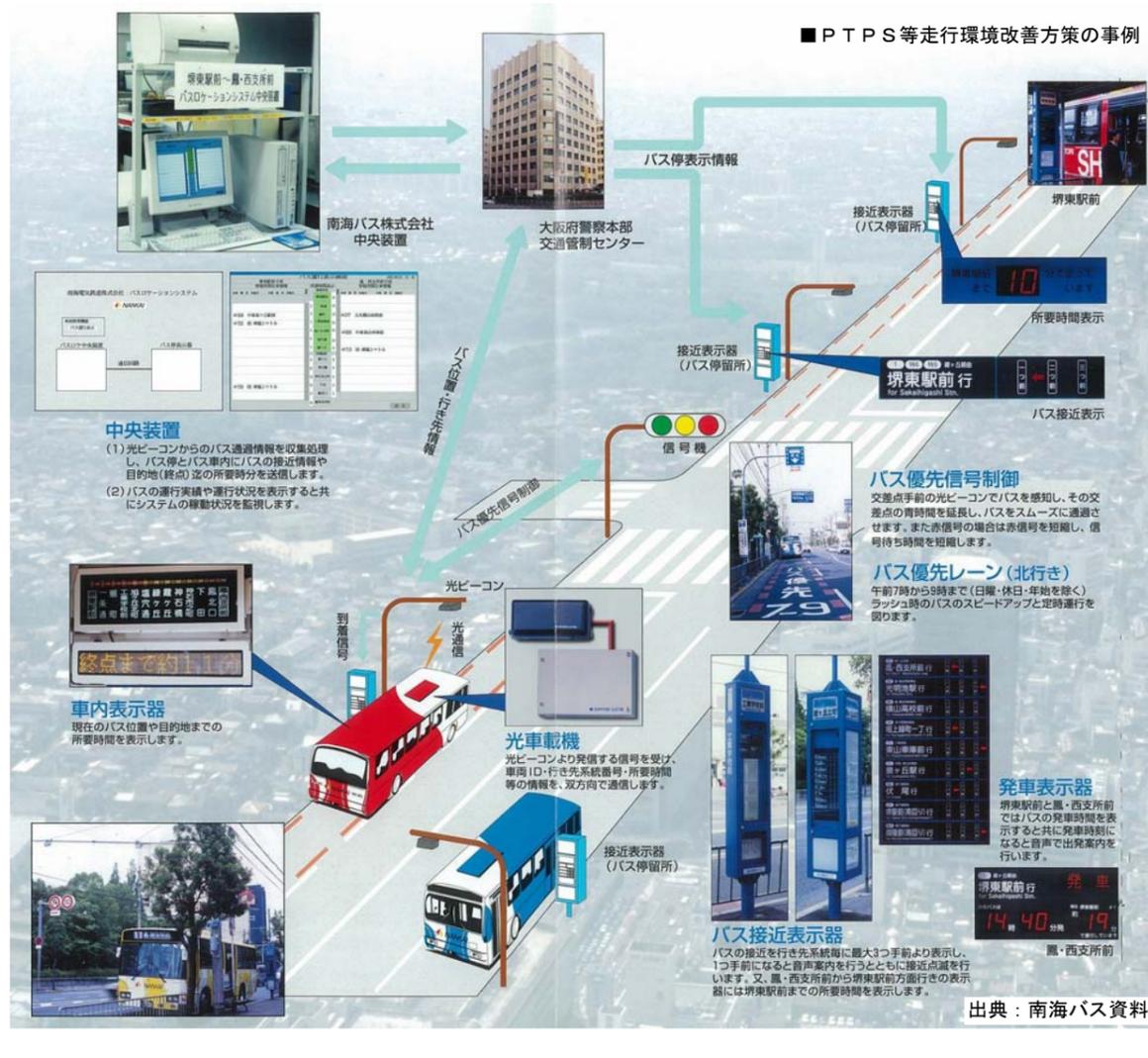
名鉄の三河線と周辺路線図

4-5 【参考】主な促進策具体事例

(1) バスの走行環境の改善策

■ P T P S (Public Transportation Priority Systems) の概要

- ・ バスが交差点に近づくと、手前に設置された光学式車両感知器がバスの接近を感知し、進行方向直近の信号機について、赤信号の短縮・青信号の延長を行い、バスの運行を円滑にする。
- ・ バス専用レーンに設置された違反車両認識装置により、バス専用レーンを走行する違反車両を検出し、前方にある情報板にて警告を行い、排除することでバスの運行を円滑にする。
- ・ 交差点に設置された監視カメラにより、バス専用レーンに違法駐車する車両を監視し、音声警告による排除を行い、バスの運行を円滑にする。



(2) 情報面からの利用者支援策

■ 公共交通案内システム

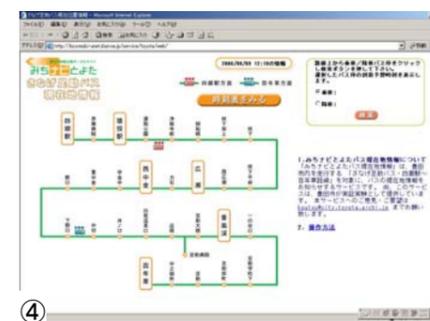


- ・ バス等の公共交通に関する総合的な案内システムで、鉄道駅周辺等に設置し、バス停位置、発車時間、料金、運行状況などを様々な情報を提供し、ニーズに応じた検索システムなども備えるものもある。

写真：
 左/東川口駅 (出典：国際興業 HP)
 右/相模原駅 (出典：かがつう(株)HP)

■ バスロケーションシステムの事例

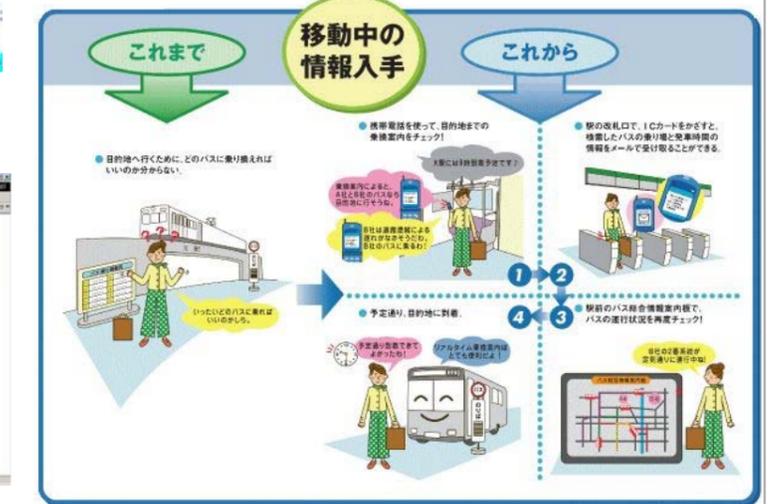
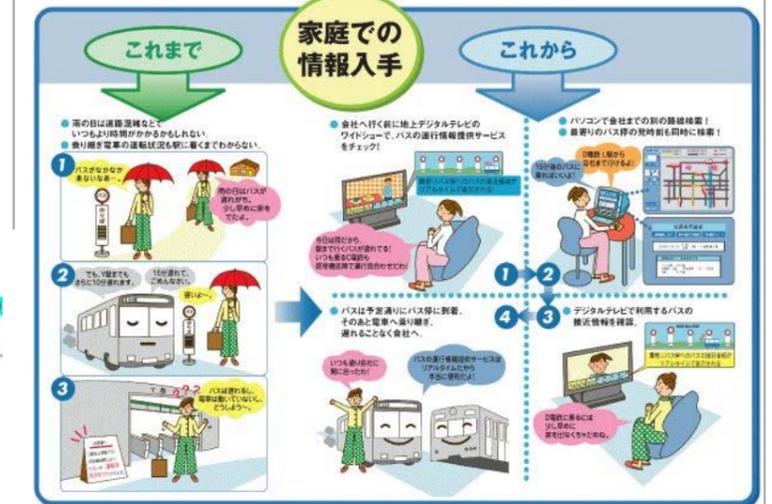
- ・ GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等によりバスの位置情報を提供するシステム



- ④ インターネット上でのバスの運行位置情報 (さなげ足助バス)

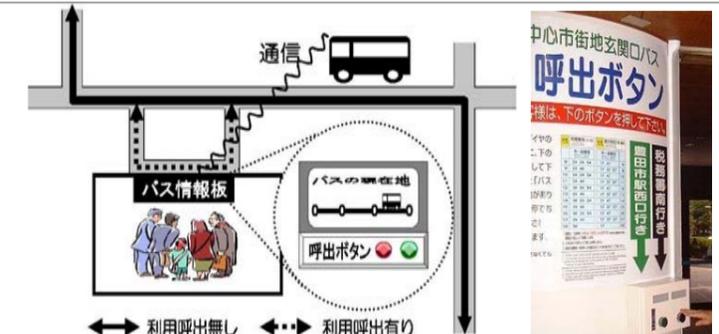
【公共交通情報の情報の活用イメージ】

出典：国土交通省HP



■ バス呼び出しシステムの事例

- ・ 利用者が呼び出しボタンを押すことにより、バスがそのバス停に寄るシステム。
- ・ 施設内へのバス乗り入れ等に有効で、遅延が生じている状況で当該バス停に利用者がいない場合などは、施設内に入らず効率的な運行ができる。



◆ 5. 今後の検討スケジュール

■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		実験運行準備			社会実験の実施					
		実験広報ツール作成		広報・PR活動			実験データの収集・集計・分析					
		ネットワーク案		路線・ルートを選定				利用者規模の想定		各路線サービス水準 具体設定		
						サービス水準（運行時間帯・運行頻度・料金）の検討						
②地域路線		現状・事例整理		デマンド交通社会実験の実施								
		体系的整理		展開手法と適用方針策定								
③交通結節点整備		必要機能・施策整理		体系的整理								
		交通結節点設定	結節点現地状況把握		整備方針							
④公共交通利用促進策		公共交通利用課題・事例		促進策展開の効果と課題								
		展開方針	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	指標目標年次設定		
									評価方法の検討			
⑥1次交通圏基本計画策定								素案作成		素案修正		
								パンフレット作成				
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