

豊田市公共交通基本計画（素案）

－概要版－

1. 公共交通基本計画の目的

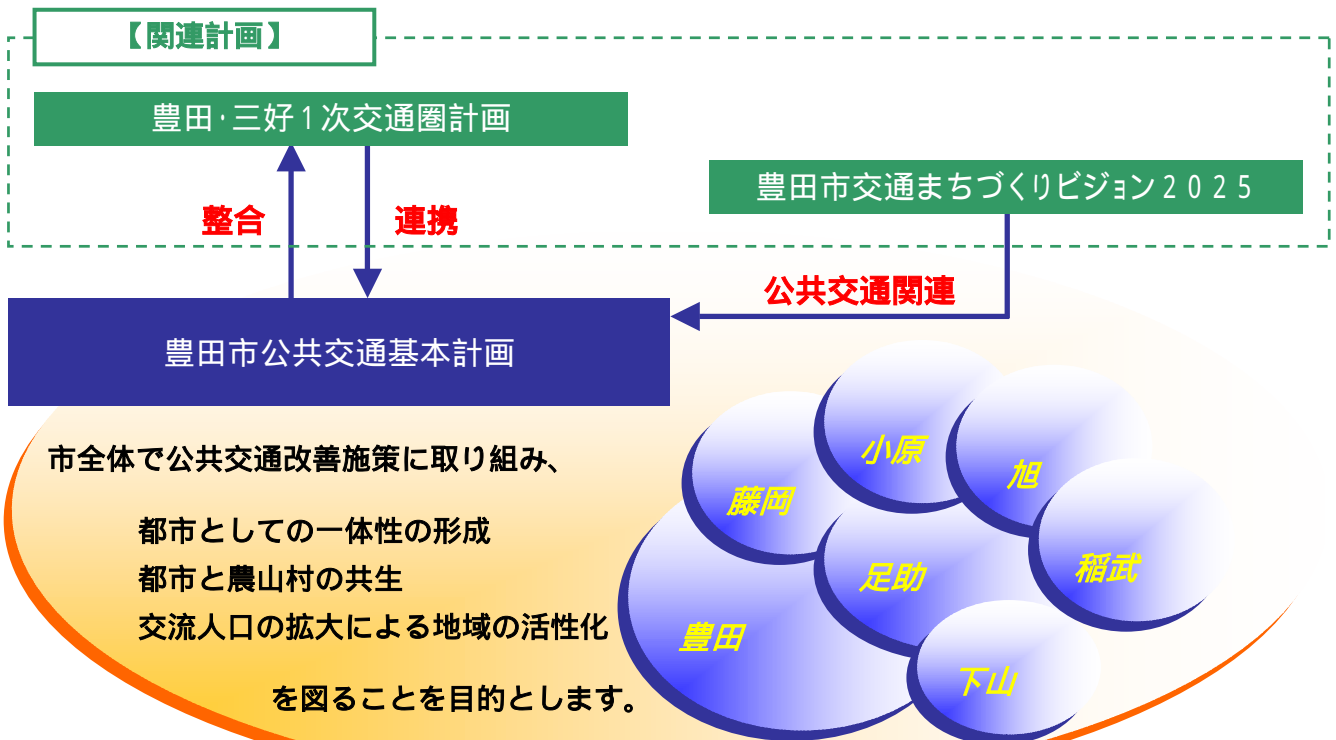
「都市としての一体性の形成」、「都市と農山村の共生」、「交流人口拡大による地域の活性化」

豊田市は、広大な市域に都市部や農山村地域が広がり、多様な市民生活の移動手段には自動車が多く使われています。しかし、これからの高齢化社会や地球環境問題などを考えると、自動車ばかりに頼らず、誰もが安全で安心に移動ができ、かつ交流が促進され、地域の活性化に繋がる交通体系にしていかなければなりません。

本市では、「豊田市交通まちづくりビジョン2025」を策定し、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」を目指しています。その目標を達成するためには、公共交通の確保・利用促進が重要な要素の一つであります。

一方、中部地方交通審議会の答申第9号に基づき、本市と日常生活において強い結びつきのある三好町を含めた「豊田・三好1次交通圏計画」において、交通圏としての一体的な交通施策を同時に検討しています。

公共交通基本計画は、関連計画と連携した本市の公共交通に係る将来のあり方を示し、7市町村の合併により誕生した新市の「都市としての一体性の形成」、「農山村と都市の共生」、「交流人口拡大による地域の活性化」を図ることを目的とします。



2.

豊田市の交通の視点から見た現状と課題

自動車への過度な依存、公共交通施策に対する市民の高い期待と低い満足度

問題点・課題

利便性の高い公共交通ネットワーク構築の必要性

【高い自動車利用割合】	道路渋滞の激化 交通事故の多発 環境負荷の増大
【低い公共交通サービス水準】	少ない運行本数 路線がない 分かりにくい料金体系 地域間の格差

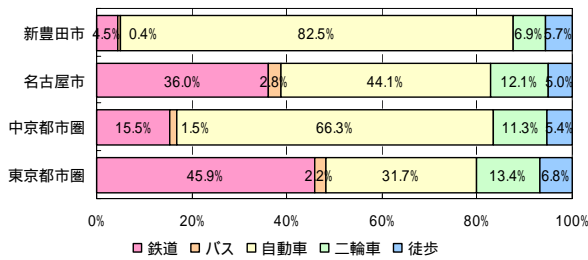
自動車に過度に依存した交通体系は、交通事故や道路渋滞など様々な問題を抱えています。

市民ニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークをつくり、自動車に過度に依存しない、誰もが安全で安心に移動できるまちにしていく必要があります。

自動車への過度な依存

極めて高い自動車利用割合（80%以上）
極めて低い公共交通機関利用割合（5%未満）

【豊田市居住者と他都市の交通手段分担率比較（通勤目的）】



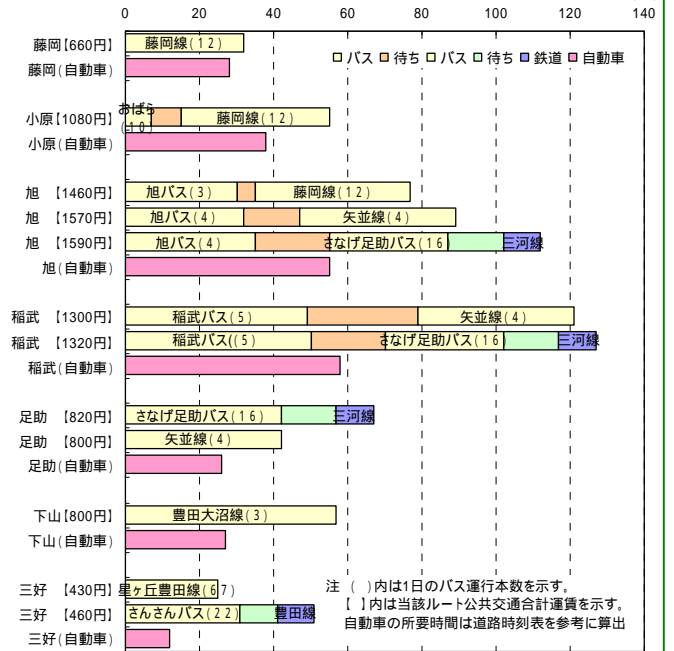
資料：新豊田市は、H13中京都市圏PT調査とH17旧町村地域人の動き調査より集計
名古屋市・中京都市圏は、H13中京都市圏PT調査より
東京都市圏は、H10東京都市圏PT調査より

サービスレベルの低い地区間バス路線

運行本数が少なく料金は高い。また、所要時間が長く乗り継ぎも悪いなど、サービスレベルが低い。

【豊田市本庁～支所間等の

公共交通・自動車を利用した所要時間（例）（分）



資料：現行の時刻表を基に作成

満足度が低い公共交通

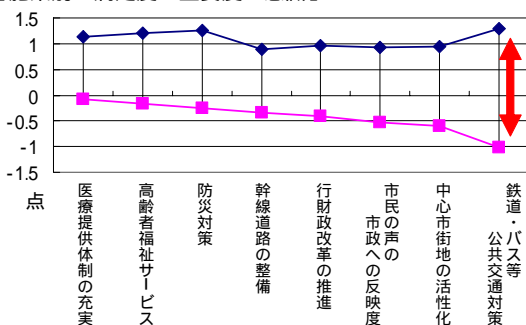
「鉄道・バスなどの公共交通対策」に対する市民意識は、

施策の重要度は最も高い



施策の満足度は最も低い

【施策別の満足度と重要度の意識】

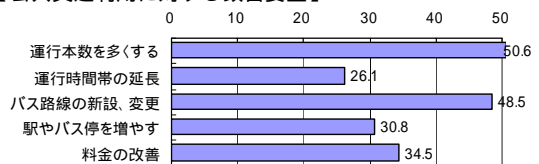


出典：市民意識調査（2005年）

公共交通サービス改善要望

運行本数や運行時間帯、路線やバス停の新設・変更、料金体系に対する改善要望が多い。

【公共交通利用に対する改善要望】



出典：市民意識調査（2005）

3 計画の基本方針

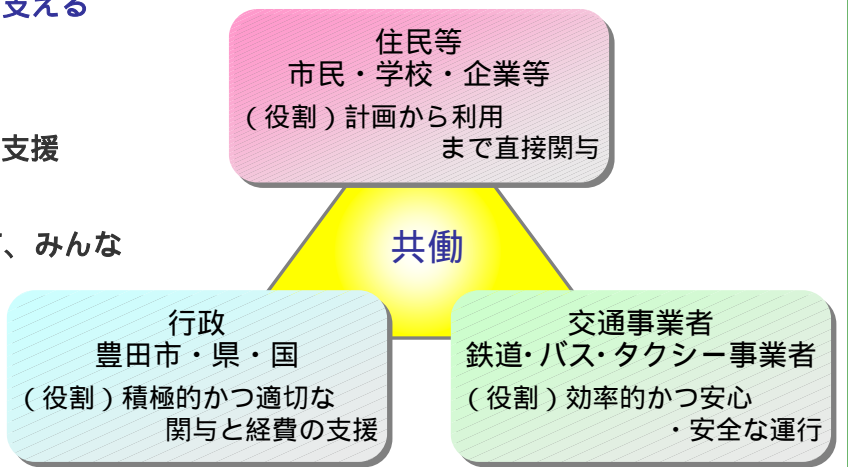
公共交通は、社会資本の一部として、地域が共働で支えています

これからの公共交通は・・・

社会資本として地域が共働で支える

- 社会全体が受益者
- 地域や住民が公共交通に直接関与
- 行政は積極的な関与と経費の一部も支援
- 交通事業者の努力・協力
- 継続的なPDCAサイクルによって、みんなで創り、育てる

共働：市民と市が共に働き、共に行動することでより良いまちをつくること。市民と市が協力して働くことのほか、共通する目的に対してそれぞれの判断で、それぞれ活動することも含まれます。



「高齢化社会、身体障害者等対策、地球環境問題」や「公共交通に対する意識向上」など、社会情勢・市民意識は変化してきています。

公共交通の充実は、「外出機会の増加、時間の効率利用」などや、「CO₂ 排出量軽減、中心市街地の賑わい創出、交通事故減少や渋滞緩和」など様々な効果をもたらします。

市は、公共交通は社会資本の一部であると捉え、積極的かつ適切に関与し、地域と共働で支えています。

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、及び交通課題を踏まえ、交通の視点で捉えた市の将来像を右記のように定めます。

将来像を実現するために、下記の5つの取り組みを基本計画に定め、これらを連携して展開していきます。

交通の視点から見た目指すべき将来像

- 人と環境にやさしい交通体系で
活発な交流ができるまち
- 自動車に過度に依存しない
利便性と選択性の高いまち
- 地域に合った交通を地域で創り、育てるまち

将来像実現のための5つの取り組みを連携して展開

- 鉄道** 愛知環状鉄道・名鉄三河線の複線化構想等、各鉄道事業者の取組みを支援し、計画の早期実現を図ります。
- 基幹バス** 人の動きの状況、都市構造・土地利用などを考慮し、効率的な利便性の高いネットワークを構築します。
- 地域バス等** 地域ごとの実情に応じて、地域にあった手法を地域が主体となって企画・運営し、展開します。
- 交通結節点** 公共交通を、より多くの方がより便利に使えるよう、乗り継ぎがしやすく、快適な待合空間を整備します。
- 利用促進策** 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・増大させます。

4

基本計画の内容

人の移動の状況に応じた公共交通ネットワークの構築と、使いやすいサービスを展開します

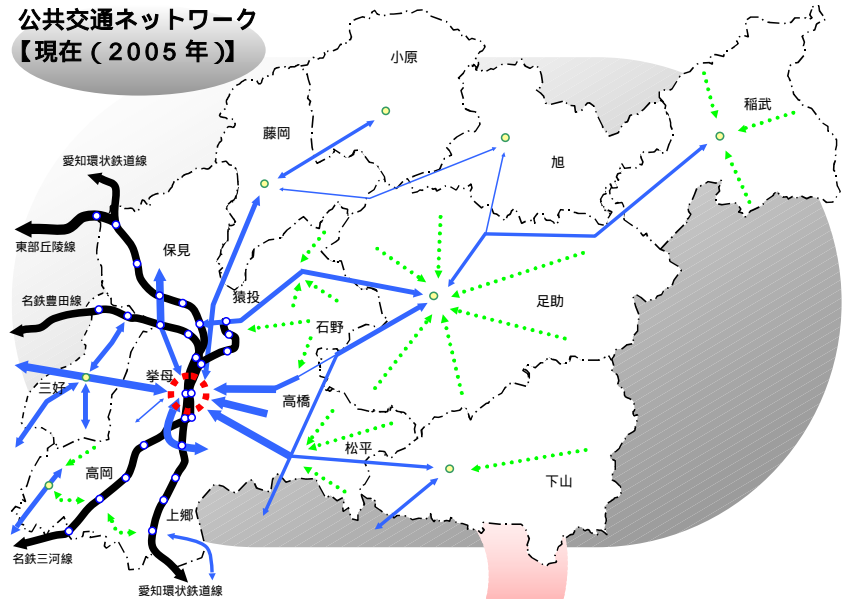
公共交通ネットワークの形成

- 鉄道：市内および市外主要都市を連絡する路線
- 基幹バス：都心、駅、支所等を相互に連絡する路線
- 地域バス等：地域内を運行し、交通結節点に連絡する公共交通
- 交通結節点：鉄道駅または複数公共交通機関を乗り継ぐ場所

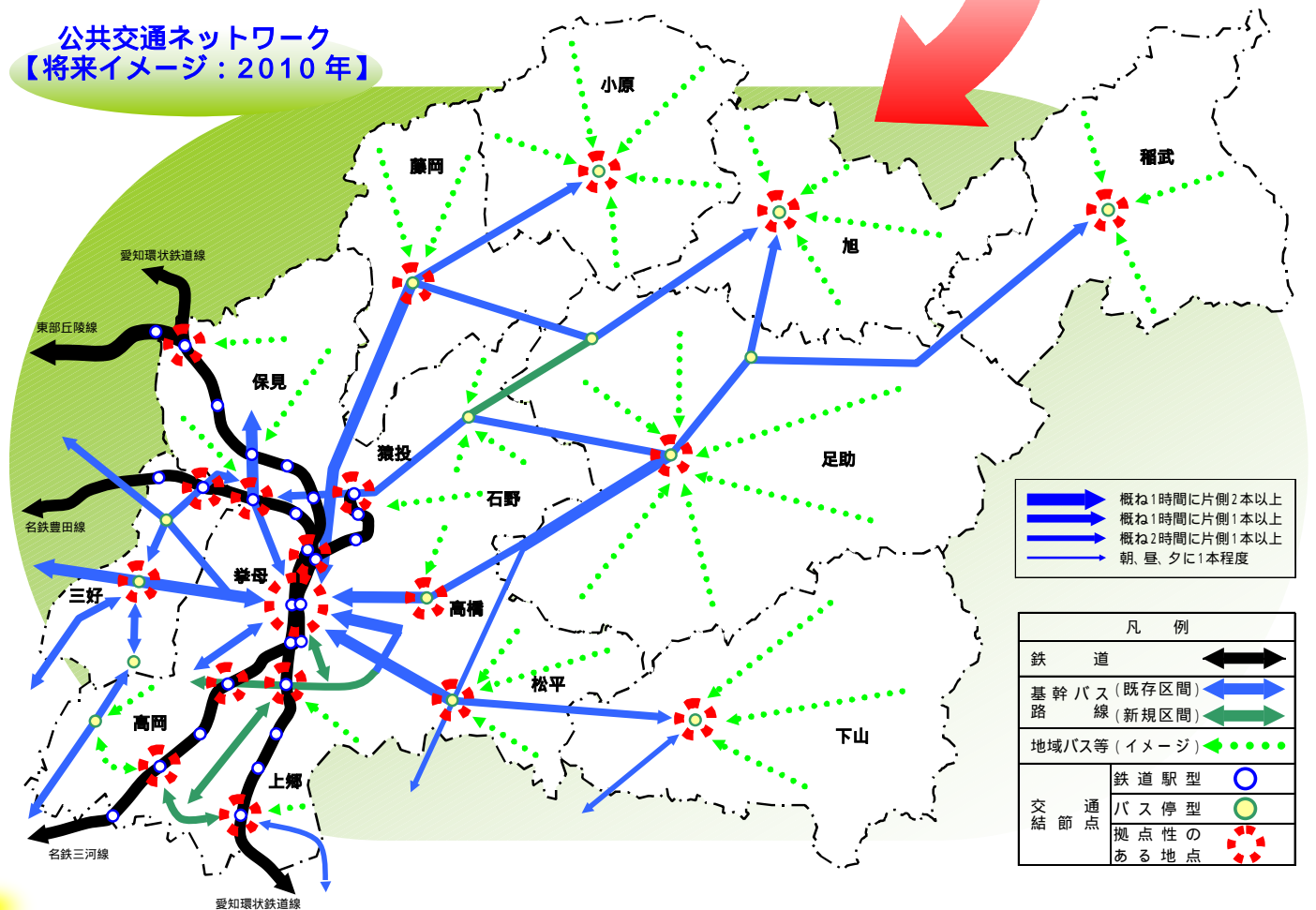
公共交通ネットワークは、都市の一体性を形成するための基幹路線(鉄道・基幹バス)と、地域に応じた手法で展開する地域バス等、それぞれの路線が接続する交通結節点で形成します。

関連計画と連携して路線や交通結節点の展開・整備を図り、将来的な計画の目標達成に資する、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。

公共交通ネットワーク
【現在(2005年)】



公共交通ネットワーク
【将来イメージ:2010年】



	概ね1時間に片側2本以上
	概ね1時間に片側1本以上
	概ね2時間に片側1本以上
	朝、昼、夕に1本程度

凡 例	
鉄 道	
基幹バス(既存区間)	
基幹バス(新規区間)	
地域バス等(イメージ)	
交 通 結 節 点	鉄 道 駅 型
	バ ス 停 型
	拠 点 性 の 有 る 地 点

鉄道に関する施策の展開

愛知環状鉄道・名鉄三河線の複線化構想等、各鉄道事業者の取組みを支援し、計画の早期実現を図ります。

最も基幹的な公共交通機関である鉄道は、広域交通の役割を担うため、速達性、定時性、大量輸送性の機能を十分に発揮するための整備（名古屋駅、中部国際空港などへの直通化、時間短縮等）を促進していきます。

基幹バスに関する施策の展開

人の動きの状況、都市構造・土地利用などを考慮し、効率的な利便性の高いネットワークを構築します。

基幹バスとして、基準となる最低限の運行時間帯と運行本数、および統一された料金体系を定めます。

【基幹バスの基本的なサービスレベルの設定】

運行時間帯・運行本数の考え方

「バスのサービスに対する改善要望」、「時間帯別の人の動き」及び「基幹バス社会実験の結果」を基に、全ての基幹バス路線における基準を設定します。

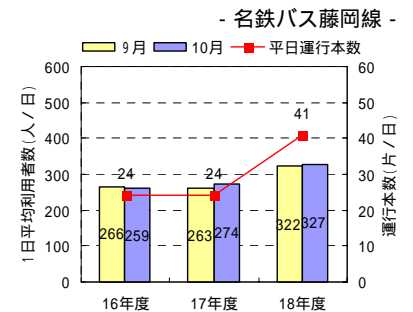
運行時間帯：6～22時台 を基本とします

運行本数：朝・夕：1時間あたり1本以上

昼間：2時間あたり1本以上 を確保します

路線ごとに、人の動きに応じて具体的な運行本数を設定します。

【基幹バス社会実験による利用者状況】



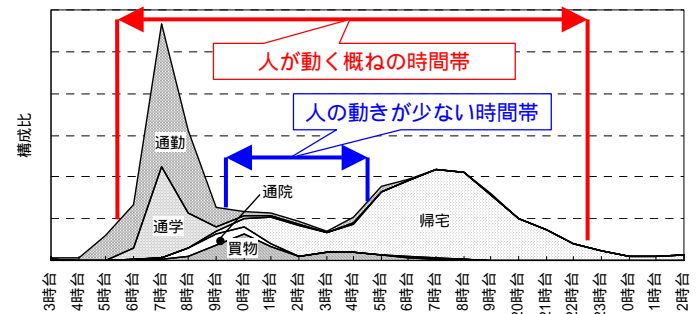
資料：基幹バス社会実験乗降者数調査結果（バス事業者資料）

社会実験の結果から、運行時間帯や運行本数のサービスを向上すれば、利用者は増加することが確認できました。

日常的に公共交通を使えるようにするためには、人が動いている時間帯に合わせてサービスを提供する必要があります。特に、社会実験の結果から、帰宅する夜の時間帯の運行が重要であることが確認できました。

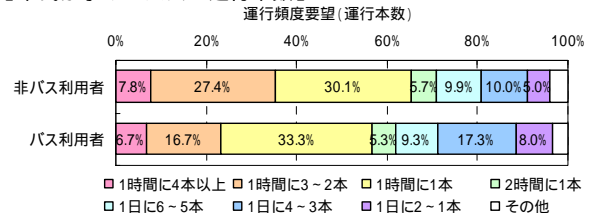
運行本数については、時間1本以上を求める市民が多くなっています。しかし、社会実験の結果からも昼間の時間帯の増便は、他の時間帯と比べれば評価は高くなく、時間帯ごとに人の動きに応じた本数を設定する必要があります。

【時間帯別の人の動き】



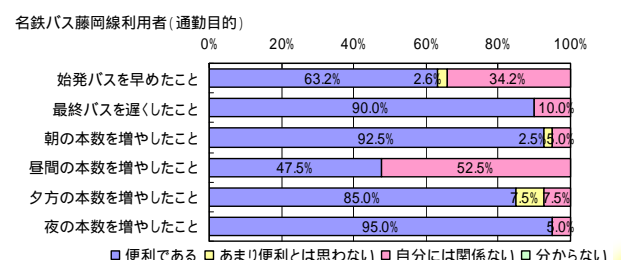
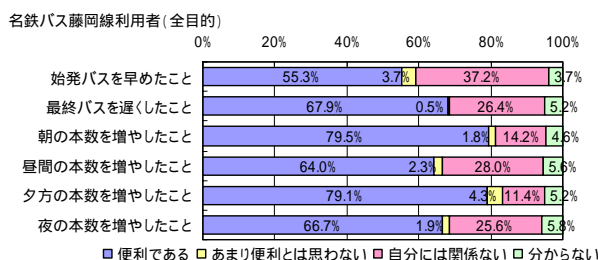
資料：H13 中京都市圏 PT 調査と H17 旧町村地域人の動き調査より豊田市居住者の目的別発時刻を集計。ただし、目的は通勤、通学、通院、買物、及びその帰宅とした。

【市民が求めるバスの運行本数】



資料：H17 旧町村地域人の動き調査結果より集計

【基幹バス社会実験によるサービス向上評価】



資料：基幹バス社会実験アンケート調査の集計結果

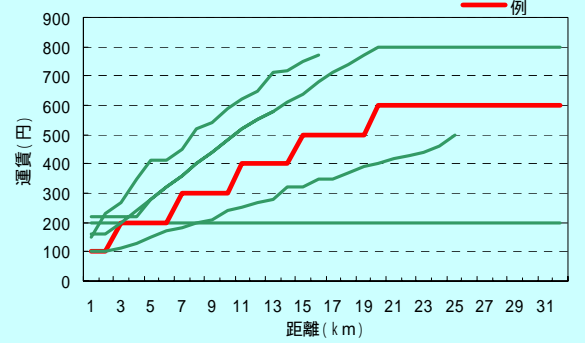
料金体系の考え方

分かりやすいように100円単位に設定します。

全市的に統一された、乗車距離に応じた運賃体系とします。

既存のバス運賃を考慮し、より利用しやすい運賃体系とします。

【距離制料金体系の例】

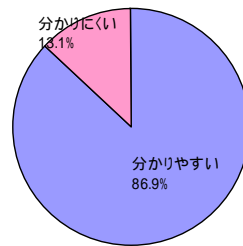


ゾーン運賃制を導入した社会実験では、利用者の増加はあまり大きくありませんでしたが、運賃の分かりやすさなどについては一定の評価が得られました。

広域な本市の公共交通ネットワークを考えると、路線を乗り継ぐ必要もあり、分かりやすく、利用しやすい料金体系に改善する必要があると考えます。

【基幹バス社会実験によるサービス評価】

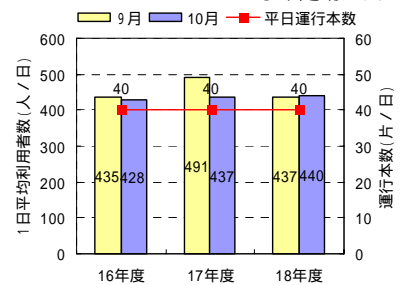
ゾーン運賃制の分かりやすさ(さなげ足助バス)



資料：基幹バス社会実験アンケート調査の集計結果

【基幹バス社会実験による利用者状況】

- さなげ足助バス -



資料：基幹バス社会実験乗降者数調査結果 (バス事業者資料)

社会実験では、ゾーンを旧豊田市内と旧足助町内の2ゾーンに区分して、同一ゾーン内での利用は200円均一、ゾーンを越えると200円加算(2ゾーンで400円)とした。

地域バス等に関する施策の展開

地域ごとの実情に応じて、地域にあった手法を地域が主体となって企画・運営し、展開します。

地域の人口や移動先の現状から利用者数を想定し、それに見合った手法を地域が主体となって検討します。

地域バス等は、基幹公共交通ネットワークの交通結節点への接続を基本とします。

【地域バス等の展開イメージ】

定期運行型小型バス

乗合バス路線

小型のバス車両を使い、決まった路線・ダイヤで運行するもの

乗合タクシー路線

狭い道路でも走れる定員10人以下の車両を使い、決まった路線・ダイヤで運行するもの

呼出運行型小型バス

路線方式

決まった路線・ダイヤに合わせ、利用者が利用したい時刻・バス停を予約して、利用者がいるときだけ運行するもの

エリア方式

路線ではなく決まった範囲(エリア)の中で、決まったダイヤに合わせ、利用者がいるときだけ運行するもの

ボランティア輸送

身体障害者の移動など、福祉的な個別のニーズに対応した輸送など

参考例



高岡地区のふれあいバス
定時定路線・毎日運行
(乗合バス)



松平地区のともし号
定時定路線・週2日運行
(乗合タクシー)



石野地区の福祉バス
(路線方式の呼出運行社会実験)

需要量
多い

少ない

交通結節点に関する施策の展開

公共交通を、より多くの方がより便利に使えるよう、乗り継ぎがしやすく、快適な待合空間を整備します。

【交通結節点に整備する機能のイメージ】

交通結節点の基本的な機能

利便性

駅前広場、駐車場、駐輪場、停車帯、など

円滑性

歩道、バリアフリー設備、乗換え時刻の連携・時間短縮、など

快適性

上屋・待合室、ベンチ、照明施設、トイレ、公共交通案内板、など

市内にある鉄道駅または複数の公共交通機関を乗り継ぐ場所を、交通結節点として整備します。

交通結節点は、利便性の高い交通の乗り継ぎや、快適に待つことができるような機能を整備します。

さらに、主要な鉄道駅や各支所付近などの地域の中心となるバス停は、拠点性のある交通結節点として、まちづくり施策と連携して総合的に展開します。

拠点性のある交通結節点の機能

拠点性

公共・商業施設、地域・観光案内施設、など

参考例



駅前広場整備



バリアフリー経路



バス停上屋・ベンチ



バスターミナル内の待合室

利用促進策に関する施策の展開

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させます。

【利用促進策の展開・検討イメージ】

ITSを活用した情報提供の充実

リアルタイムな運行情報の提供

いつでも、どこでも、公共交通の運行情報が分かるように、携帯電話を活用したバスロケーションシステムの導入など

料金支払方法の改善

ICカードの導入

支払い時間を短縮でき多様な特典の付与も可能なICカードや、乗り継ぎ割引制度の拡充など

市民の利用意識の向上

様々な啓発活動の継続

職場や学校と連携した利用促進活動や、エコシール制度の活用など

先に示した施策の展開に加え、利用者の改善要望などを考慮して、公共交通の情報提供、料金支払方法、市民意識など様々な側面から施策を展開し、さらなる公共交通利用の促進を図ります。

参考例



バス停に設置した運行情報



施設内に設置した運行情報板
(バスロケーションシステム)



携帯電話による運行情報



ICカードによる料金支払い
(浜松市)



エコシール台帳

5 計画の目標と期待される効果

利便性の高い公共交通ネットワークにより、様々な社会的効果が期待できます

計画の目標値（2001年を基準として）

平成22年（2010年）

バス利用者数を現状の1.5倍まで増加する

平成37年（2025年）

公共交通利用者数を現状の2倍まで増加する

公共交通の利用促進を図るために基本計画を実行に移し、その具体的な目標値を、「豊田市交通まちづくりビジョン2025」の公共交通に関する目標と同様に、上記のとおり設定します。

基幹バスの社会実験（運行本数を増加した名鉄バス藤岡線）結果からも、利便性を向上することにより約1.2倍の利用者増が確認できました。ネットワーク全体において、基幹バスや交通結節点の利便性を向上し、目標が達成できるよう施策を順次展開していきます。

期待される効果

- 公共交通の活用による公共施設の集約的な配置と行政サービスの効率的な提供
- 自動車交通量削減による渋滞解消とCO₂排出量削減による環境負荷の低減
- 高齢ドライバーの公共交通への転換による事故の危険性低下
- 中心市街地滞在時間が長くなることによる市街地活性化
- 高齢者の外出機会の創出や徒歩での移動距離の増加による健康増進
- 安心で安全な通学・通院・通勤環境の確保

など

6 施策の展開スケジュール

平成19年度から順次施策を展開し、平成22年度（2010年）に評価・改善を行います

平成18年度

1月：パブリックコメント

反映

3月：基本計画策定

平成19～21年度

鉄道の複線化・高架化等に対する支援
 基幹バスネットワークの構築
 地域主体による地域バス等の確保
 基幹バス料金体系の統一
 交通結節点整備、利用促進
 (仮)評価会議による評価制度の構築
 ICカードシステム等の導入検討

Plan
(計画)

Do
(実施)

3年ごとに
評価・見直し

Action
(改善)

Check
(評価)

平成22年度

評価指標に基づいて、定期的に評価
 評価に基づいて改善（採算性のみでなく、公益性や効率性も考慮）