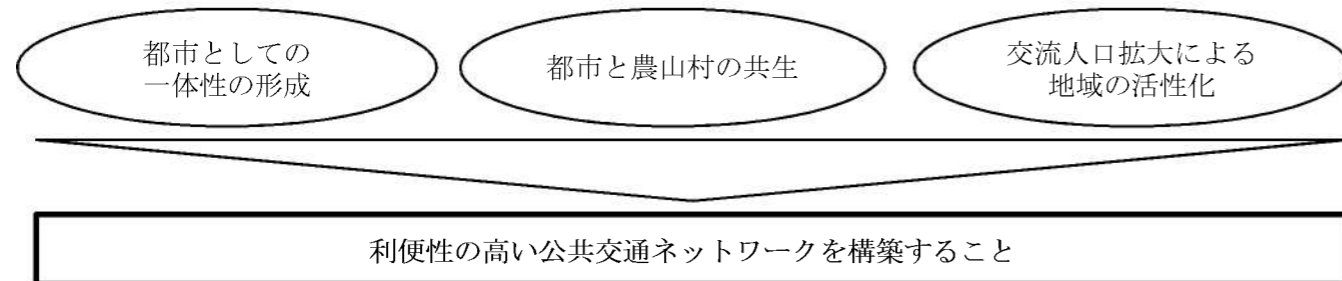
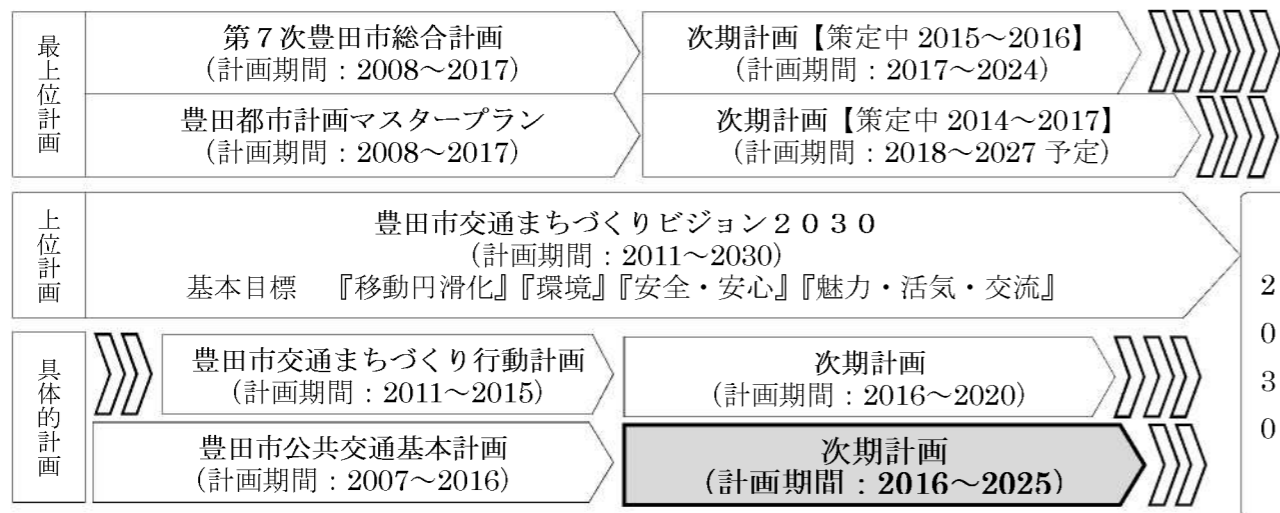


1 豊田市公共交通基本計画（2007～2016）とは

○ 豊田市の公共交通の今後のあり方を示す計画
(現計画の目的)



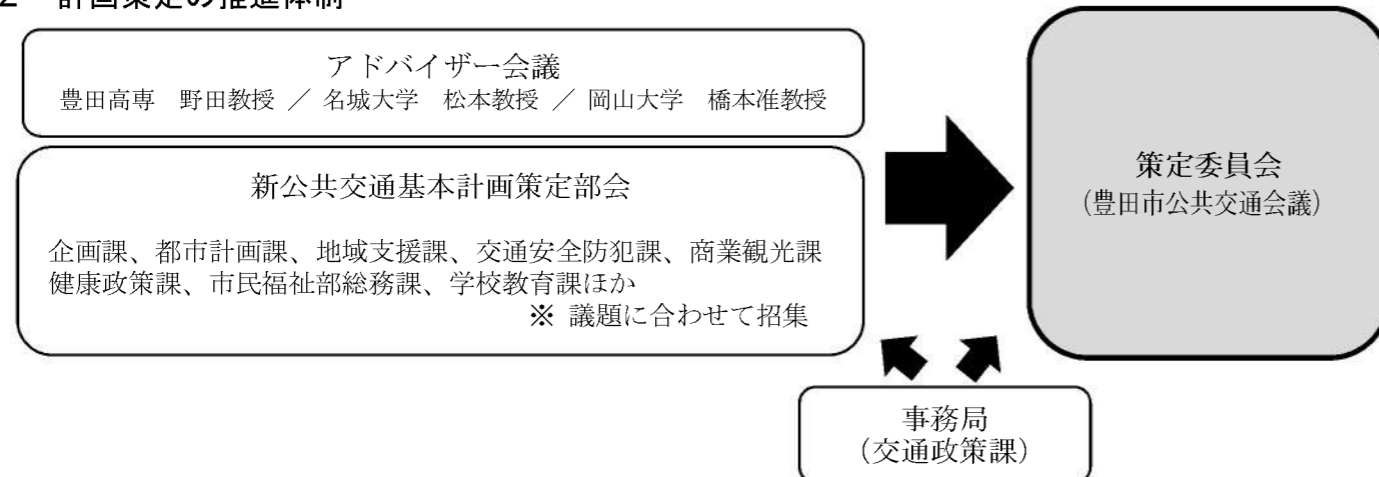
(位置づけ)



(見直しの必要性)

- ・ 策定から8年が経過し、交通政策基本法及び改正活性化再生法など社会環境が変化
- ・ 現計画が目指したネットワークの基本骨格は概ね整ったが、さらなる発展が必要

2 計画策定の推進体制



3 今後のスケジュール

	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
個別調整 (アドバイザー含む)	→											
策定部会 (庁内会議)			第1回		第2回		第3回		第4回		(第5回)	
策定委員会 (公共交通会議)			第1回		第2回		第3回		第4回		(第5回)	
実態把握 市民合意形成				実態把握				Eモニター				
地域バス協議会等協議		→										
最終とりまとめ							素案		→			
印刷・公表												→ ●

4 豊田市公共交通会議（策定委員会）の検討項目

○ 第1回（6月）

【内容】

- ・ 策定に向けた推進体制、今後のスケジュール
- ・ 現計画の評価、新計画の方向性
- ・ 新計画の目的及び基本方針
- ・ 主な検討項目

○ 第2回（8月）

【内容】

- ・ 計画の評価指標
- ・ 目標値の設定
- ・ 個別施策

○ 第3回（10月）

【内容】

- ・ 個別施策
- ・ Eモニターアンケート調査の実施内容
- ・ 計画素案

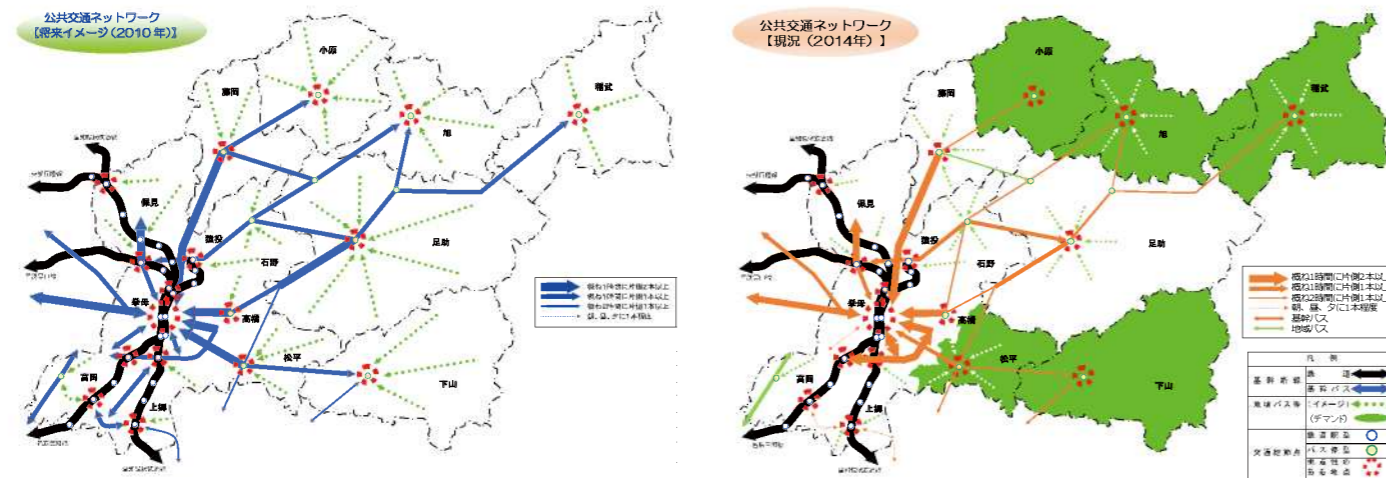
○ 第4回（12月）

【内容】

- ・ Eモニターアンケート調査を踏まえた計画案の見直し
- ・ 新計画の推進体制

5 現計画の評価及び課題

現計画は合併後の本市が目指す将来都市構造の形成に向け各地域を結ぶ公共交通ネットワークを整備することに主眼を置いた計画。現計画に基づき H19 年度からおいでんバス・地域バスをはじめとする公共交通ネットワークを整備、H23 年度に主要な地区間のネットワークの基本骨格を概ね整備。



個別施策を実施してきたが、現時点で目標値は達成できていない。

	目標年度	目標値	実績値	達成率
バス利用者数	H22	14,250 人/日 (9,500×1.5)	9,619 人/日 (H22) (13,606 人/日 (H25))	67.5% (95.5%)
公共交通利用者数	H37	140,600 人/日 (70,300×2)	72,248 人/日 (H25 実績)	53.5%

〈課題〉

- 公共交通ネットワークの基本骨格の形成が成果であるが、詳細部分については達成できていない点もある
- 公共交通ネットワーク形成以外の利用促進策・利便性向上策は計画に明確化されておらず、強化が必要
- みんなが共働で支えるという基本方針を踏まえた行動に地域差が生じている
- 継続的な PDCA サイクルはバス路線評価にとどまり、計画全体の PDCA サイクルが不十分
- 目標値が達成できておらず、今後の達成も困難と見込まれる

6 新計画の方向性



7 新計画の目的

『様々な暮らし方を質の高い多様な移動で支えるまちの実現』

趣旨：自動車のみの移動に依存するのではなく、数多くの質の高い移動手段を備えた交通環境を整え、暮らし満足度の高いまちを実現する。

8 新計画の基本方針

基本方針①	人々の暮らしやすさとまちの魅力を高める公共交通ネットワークの形成
-------	----------------------------------

趣旨：鉄道・基幹バスを基軸とする公共交通ネットワークによって各地区を結び、生活（通勤、通学、通院、買い物、余暇等）利便性を向上し、暮らし満足度の高いまちを創り出す。

基本方針②	市民や企業との共働による持続可能な公共交通サービスの確立
-------	------------------------------

趣旨：市民や企業と一緒にサービスレベルを高めるなど、利用しやすい公共交通に革新し誰もが乗ってみたいくなる公共交通を確立する。

基本方針③	先進的で多様な移動環境の創造
-------	----------------

趣旨：基幹バス・地域バスへの次世代車両の導入や多様な運行形態の導入、タクシーや小型モビリティのシェアリングなど新たな交通システムの導入を図ることにより、目的や生活環境に適した移動を選択できる先進的で多様な移動環境を創出する。

9 主な検討項目

※詳細は、別紙参照

- 鉄道・基幹バス・地域バス等の位置付けと役割の再整理
- 利用促進のための料金施策と地域活動、イベントとの連携
- 基幹バスのサービスレベルの考え方の整理
- ネットワークの質の向上と乗継抵抗軽減
- 交通結節点整備（地域バス拠点、P&R、C&R、P&BR、待合施設等）

10 実態把握

手法	内容	活用目的
既存資料の活用	○ 第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果 (H23)	ネットワークの評価
	○ バス路線評価アンケート結果 (H24.11)	路線特性の把握による利用促進への展開
	○ 市民から寄せられた意見・提案	サービス向上のための具体的事項の把握
ヒアリングの実施	○ 運行事業者（利用者要望、改善提案等）	サービス向上のための具体的事項の把握
	○ 大規模事業所（通勤に対する方針、実態把握）	ネットワークの評価
	○ その他 … 地域バス運営協議会等へ実施	地域バスの位置づけ再整理 乗継環境改善等

豊田市新公共交通基本計画 個別施策例一覧

項目	主な内容	施策の例
①人々の暮らしやすさとまちの魅力を高める公共交通ネットワークの形成	鉄道・基幹バス・地域バス等の位置付けと役割の再整理	○ 各地域の住環境や施設配置に適した役割の整理 ◎ 民営路線バスの位置付け
	鉄道路線・施設の充実	◎ リニア開業に向けて名古屋アクセスの改善 □ 複線化、高架化、耐震補強（震災対策）
	【ネットワークの充実】 基幹バスネットワークの高度化	□ 需要分析に基づく路線の新設・改編
	地域核等へのアクセス向上	□ 交通結節点の整備と P&R、C&R、P&BR の推進 ◎ バス停の設置基準、バス停アクセス向上施策、バス停上屋の整備
	基幹バス・地域バスを補完する新たな移動手段の確立	○ 小型 EV・自転車等のシェアリング ○ タクシーやボランティア輸送等による公共交通空白解消 □ バス停・駅への駐輪場等整備推進
	乗り継ぎ環境改善	□ 駅・結節点における乗り継ぎ時刻の連携、待合環境整備
	豊田市駅周辺における利便性向上	○ バスターミナル集約、旅客動線整備、総合交通案内
	基幹バスの定時性・信頼性向上	○ 急行バス、公共交通優先施策
	鉄道駅の利便性向上	□ パークアンドライド駐車場等 □ バスとの連携強化
②市民や企業との共働による持続可能な公共交通サービスの確立	【持続可能なサービス】 バス評価を通じたサービス向上	○ 基幹バスおよび地域バスの評価の在り方（民営路線バス評価を含む）
	住民との共働によるバス運営と地域活性化との連携	○ 地域バス運営協議会による地域バス評価・改善 □ 市内のイベントとの連携 □ 地域活動による利用促進
	基幹バスのサービスレベルの確保	□ 基幹バスとして保障するサービスレベル
	利用促進のための料金施策	◎ 企画乗車券、IC カード機能を活かした料金施策等
	オフピーク時の利用促進策の推進	◎ 高齢者・子育て世代等公共交通への転換 ◎ 公共交通を活用した観光プランの検討等
	市民の公共交通に対する意識の変革	□ 市民や企業と共働するエコ交通の推進 □ エコポイント等利用インセンティブの付与 □ 学校や企業と連携した MM の実施
③先進的で多様な移動環境の創造	【先進性・多様性】 ICT による公共交通改善	◎ IC カードによる OD 把握と改善への活用検討
	公共交通情報の提供・発信	□ ICT によるリアルタイム運行情報提供 □ 主要施設への公共交通案内システム導入 □ イベント・公共施設への公共交通アクセス掲載
	公共交通施設・設備の改善	○ バリフリ車両・FC バス・EV バス・独自デザイン車両 ◎ 映像機器によるバス車内の情報提供（ニュース、市政・防災情報） □ バス停・駅への駐輪場等整備推進（再掲） □ 地域拠点の整備と P&R、C&R の推進（再掲）
	基幹バス・地域バスを補完する新たな移動手段の確立（再掲）	○ 小型 EV・自転車等のシェアリング（再掲） ○ タクシーやボランティア輸送等による公共交通空白解消（再掲） □ バス停・駅への駐輪場等整備推進（再掲）

【凡例】 ◎新規 ○発展 □継続