

1. 目標値設定の方針

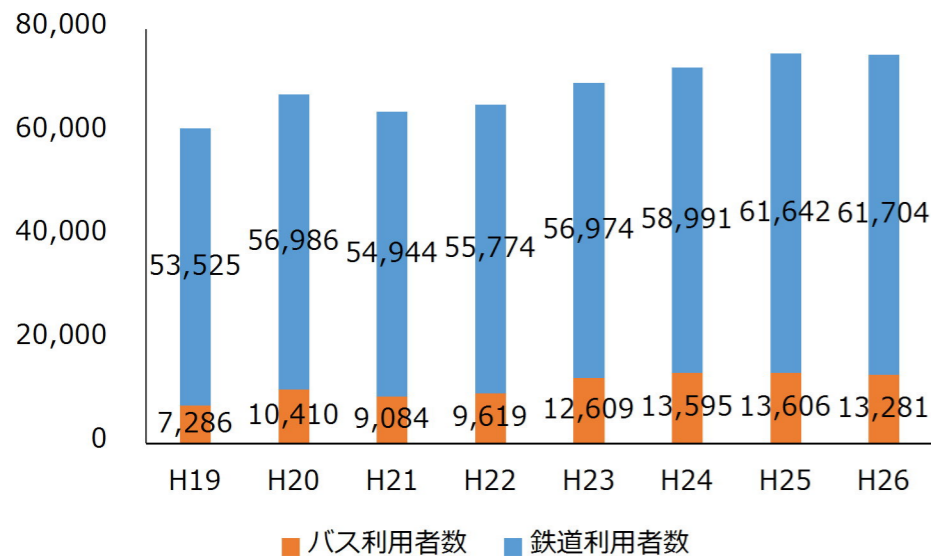
現計画においては公共交通利用者数 2 倍を目標値としているが、達成が困難な状況

	年度	目標値	実績値	達成率
バス利用者数	H22 (2010)	14,250 人/日 (9,500×1.5)	9,619 人/日 (H22 実績)	67.5%
公共交通利用者数	H37 (2025)	140,600 人/日 (70,300×2)	72,248 人/日 (H25 実績)	53.5%

現計画の目標値を踏襲せず、鉄道利用者、バス利用者のそれぞれについて、新たな推計による将来の予測値を算出し、利用促進施策の押し上げ分を加味し目標値を設定する。

2. 目標値① 公共交通利用者数

■公共交通利用者の現況



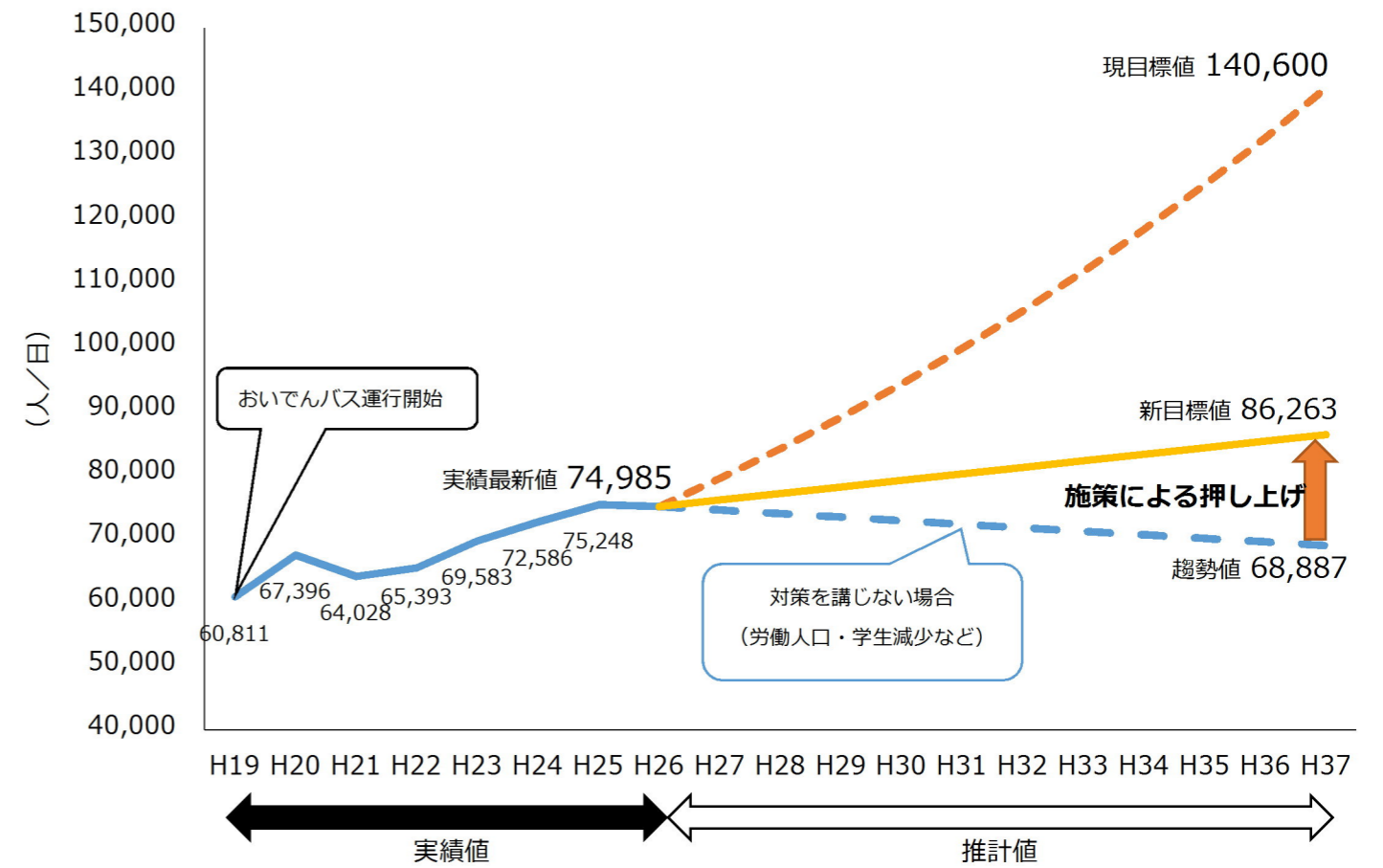
公共交通利用者数の推移

公共交通利用者数は増加基調にあるものの、現在の成長率では、目標年次の目標値達成は不可能。

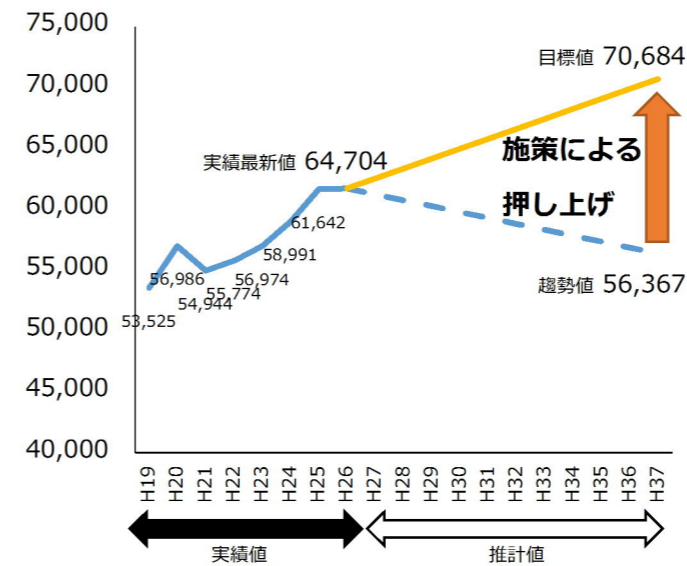
おいでんバス運行開始後の公共交通利用者数平均成長率 (H20-26) 1.79%

この成長率が持続した場合の H37 の公共交通利用者数 91,187 人 (目標の 64.9%)

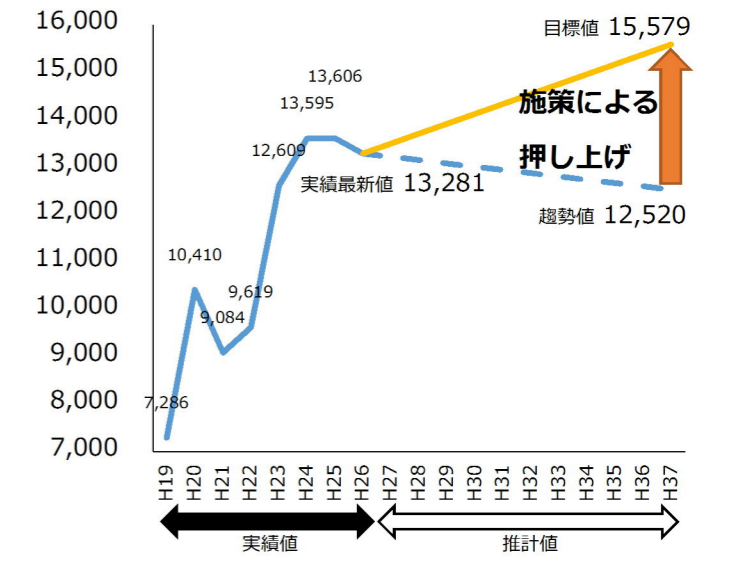
目標値を達成するために必要な平均成長率 (H26-37) は 5.88%



<鉄道利用者>



<バス利用者>



目標達成に向けて
→ 利用者の増加と自動車交通からの転換を促進するための施策の実施が目標達成のために重要

■最終目標値に近づけるための方策

● 公共交通の利用者数を増やすための施策の実施

方針	具体的な施策の例
公共交通を利用して外出する機会の増加	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通沿線でのイベント実施 公共交通を活用した観光周遊ルートの開発 沿線施設とタイアップした利用者優遇策の実施 高齢者向け公共交通利用促進の実施 <p style="text-align: right;">など</p>
公共交通利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道複線化・高架化・スピードアップ 共通 IC カードの導入、1日乗車券等の新設 バス停の改善、地域核への結節点整備 基幹バス運行頻度の増加によるバスサービスの魅力向上 名鉄バス運賃のおいでんバスとの整合 <p style="text-align: right;">など</p>
鉄道駅周辺居住誘導策との連携 (例) 区画整理・再開発事業 民間主導の開発事業	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺居住者への公共交通利用促進 公共交通志向型ライフスタイルの提案 <p style="text-align: right;">など</p>

● 自動車からの転換を高めるための施策の実施

方針	具体的な施策の例
自家用車と公共交通の使い分けができる環境整備	<ul style="list-style-type: none"> 駅・主要バス停へのパークアンドライド駐車場の整備 エコ通勤の奨励およびインセンティブ付与 ICT 技術を活用した情報発信の強化 公共交通利用のメリットに関する情報発信 <p style="text-align: right;">など</p>
自家用車に競争力を持つ公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> バス専用・優先レーン等の整備、PTPS の導入などによる速達性・定時性の向上 サイクルアンドライド環境の整備 着席サービスの実施、バス車内での wi-fi ・充電施設の提供などによる乗車時の快適性向上 ベビーカー、車いす利用者の利便性向上 <p style="text-align: right;">など</p>

【新計画の基本方針と評価指標検討】

1. 基本方針に対応した評価指標を設ける趣旨

現公共交通基本計画においては、バス路線評価は行われてきたものの、その他の施策の進捗状況を管理する指標が存在せず、基本方針に対応した評価指標を設けることで、施策の進捗管理を行い、目標達成に向けての施策の選択と集中が可能となる。なお、毎年算出することを想定してなるべく簡易な指標とする

【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：自動車を主体とする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。

2. 新計画の基本方針と評価指標

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バリアの少ない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。

→公共交通ネットワークの形成に関して表現できる評価指標の選定

◎ 市民の公共交通に対する満足度・不満足度に関するアンケートを実施する。（Eモニター制度等を活用し、毎年確認することで施策の進捗を管理）

【設問項目（案）】

■豊田市の公共交通に対して満足に感じることは何ですか（運行便数、所要時間、運賃など複数の項目から選択）

■豊田市の公共交通に対して不満に感じることは何ですか（運行便数、所要時間、運賃など複数の項目から選択）

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。 ※企業とは、バス運行事業者のほか、市内の一般企業を指す。

→持続可能性の観点を表現しうる評価指標を選定

【指標（案）】

◎ 利用者の増加率の推移 ◎市民一人当たりの投入経費 ◎歳出に占める投入経費の割合

◎ 収支率

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。

→先進的な移動環境が整備されていることを表現しうる評価指標を選定

◎ 先進的で多様な移動環境の整備に関するアンケートを実施する。（Eモニター制度等を活用し、毎年確認することで施策の進捗を管理）

【設問項目（案）】

■外出の際に利用できる移動手段を全て教えてください（自家用車、鉄道、名鉄バス、おいでんバス、地域バス、タクシー、ハーモ、自転車・・・ などから選択）

【鉄道・基幹バス・地域バス等の位置付け検討】

1. 鉄道の位置付け

現計画における位置づけを踏襲するが、鉄道複線化をはじめとする今後の整備方針や利便性向上施策も踏まえて位置づけを整理。

位置付け	市内と市外の主要都市を連絡する公共交通
役割	公共交通ネットワークの骨格として広域交通の役割を担う
必要とされる姿	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域交通としての速達性 ・ 大量輸送 ・ 自動車交通からの転換を促す
必要とされる姿を実現するための方策	<p>【施設整備・改良】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 三河線高架化・複線化及び優等列車の運行 ・ 交通系共通 IC カードの導入（愛知環状鉄道） ・ 鉄道施設の耐震化及びバリアフリー化 ・ 駅舎の改良及び駅前広場の整備 ・ 鉄道駅周辺の区画整理などのまちづくりとの連携 <p>【利用促進策の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ P & R 駐車場の整備 ・ 鉄道支援の協議会への参加と利用促進策の展開

2. 基幹バスの位置付け

現計画における位置づけを踏襲するが、後述する地域バスとの役割分担を明確化するため、改めて基幹バスの役割と位置づけを整理。

位置付け	鉄道と併せて公共交通ネットワークの骨格を形成する政策的路線
役割	鉄道が存在しない地域における広域交通としての役割を担う
必要とされる姿	<ul style="list-style-type: none"> ・ 速達性・定時性が確保されている ・ 通勤・通学流動に対応できる運行時間帯・運行本数である ・ 流動の多い地区間を結んでいる ・ 最寄りの鉄道駅に結節することで、相互の乗り継ぎが可能である ・ 自動車交通からの転換を促す ・ 地域住民の外出機会の向上に資する運行である ・ 観光等の市外来訪者の移手段として機能している
必要とされる姿を実現するための方策	<p>【走行経路および起終点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 速達性を確保するため、なるべく地区間を最速で結び、渋滞等の影響を受けにくい幹線道路を経由する経路を原則とする。 ・ 起点及び終点は、地区の核となる集積のある施設（支所・SC・病院等）とし、地域バスとの結節、パークアンドライドや送迎との連絡を図る。 ・ 経路周辺に公共公益施設（公共施設や集客施設）が存在する場合、多くの利用が見込まれ、速達性・定時性に悪影響が生じない範囲で立ち寄る。 <p>【バス停の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 経路上に存在する公共公益施設（公共施設、集客施設）および交通結節点にバス停を設置するほか、多くの市民がバスサービスを利用できるようにするため、一定間隔でバス停を設ける。ただし、人口希薄地域はこの限りでない。 ・ バス停の設置間隔は、市街地 200～300m 程度、郊外部 500m 程度を基本とする。 <p>【サービスレベル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯は 6～22 時台を基本とする。 ・ 現計画（運行本数は朝・夕 1 時間あたり 1 本以上、昼間 2 時間あたり 1 本以上とする）を超えるサービスを目指す ・ わかりやすい運賃制度に加え、IC カードの導入によって利用者の利便性を高める。 ・ 利便性向上を意識した乗継の有無、回数及び設定場所の精査ならびに重要な乗継拠点の上屋整備を検討 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市外来訪者にもわかりやすく使いやすいサービスの提供

3. 地域バスの位置付け

地域バスの位置づけについても基本的には現計画を踏襲するが、一部実情に応じて見直しを行う。

位置付け	地域（コミュニティ）内を運行し、交通結節点に連絡する公共交通
役割	地域が中心となって運営することで地区内の地域特性や需要に応じた運行形態の交通サービスを提供し、地域の活性化に寄与する。
必要とされる姿	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹路線の末端交通手段としての機能を担う（交通結節点で鉄道・基幹バスに接続） ・ 地区全域での生活交通が確保されている（地区の核となる施設にアクセス） ・ 地域住民が中心となった運営がなされている（運営協議会による運営） ・ 地域住民の外出機会の向上に資する運行がなされ、地域活性化の一翼を担っている
必要とされる姿を実現するための方策	<p>【運行の形態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地区の状況や需要、運行に必要な費用などを考慮して、定時定路線・デマンド方式、毎日運行・曜日限定運行を組み合わせた運行形態とする。 <p>【起終点および路線の設定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地区の核となる施設（支所・集客施設・道の駅等）を中心とした路線設定とし、地区の核もしくは交通結節点で基幹公共交通と接続する。 ・ 路線設定は運営協議会で検討するが、基幹公共交通と競合する経路とすることは可能な限り避ける。ただし、経路が重なっていても運行時間帯が違うなど補完関係にある場合はこの限りでない。 ・ 地区間をまたいだ運行は、鉄道・基幹バス等が充実しているエリアにおいては、原則として認めないが、隣接する地区の核となる施設への移動需要があり、基幹公共交通との乗り継ぎによってもアクセスが困難な場合は、地区をまたいだ運行を可能とする。 <p>【サービスレベル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の状況に応じて運営協議会で決める。 ・ 運賃は毎日運行の場合 1 乗車 200 円、曜日運行の場合は 1 乗車 100 円を原則とするが地域の実情に合わせて協議会が決定する。

■地域バスの運行形態

地域バスの運行形態は運営協議会が決めるが、想定される運行形態として①定時定路線かデマンド方式か、②毎日運行か曜日運行か、の 2 軸の組み合わせが考えられるため、それぞれのメリットデメリットを以下にまとめる。

		定時定路線	デマンド方式
毎日 運行	メリット	通勤や通学利用が存在するなど、曜日を問わず需要が多い場合	利用者が少なく、利用者のバス停までのアクセスを軽減する場合
	デメリット	毎日運行しており、利用者に分かりやすく利便性が高い	バス停までのアクセスの負担を軽減できる
曜日 運行	メリット	通院や買い物利用がほとんどであり病院の診療日に併せた運行が可能な場合	上記に加え、広いエリアを限られた車両でカバーするなど毎日運行とすることが困難な場合
	デメリット	利用者の多く見込まれる日に限定した運行であり、運行経費を抑えることができる	エリアを区切るなどして利用者の利便性の高いデマンド方式を経費を抑えつつ、広いエリアに提供できる
	デメリット	利便性が低くなるため、限定された利用者のみとなりがちである	予約が必要なため、限定された利用者のみとなりがちである

4. その他の交通手段の活用

鉄道・バス空白地区への対応として、地域バス以外の交通手段による対策を行う。

位置付け	地域バスの運営が困難な地区において、地区内の移動需要に対応するサービスを提供する
役割	地域バス以外の公共交通空白対応策
必要とされる姿	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹路線の末端交通手段としての機能を担っている（交通結節点で鉄道・基幹バスに接続） ・ 地域と事業者等が協働することで運営されている
必要とされる姿を実現するための方策	<p>【運行の形態】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道、バスの営業時間外を支える一般乗用のタクシー事業も公共交通として位置付ける。 ・ タクシーを活用した相乗りや、小型車両を用いたシェアリングシステム、対象者を限定したボランティア輸送など、地域バスよりも小規模な需要に対応する移動手段とする。 <p>【サービス内容の設定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の状況および交通モードの特性に応じて設定する。 ・ 地区の核となる施設（支所・集客施設・道の駅等）を中心としたサービスとし、地区の核もしくは交通結節点で基幹公共交通と接続する。 <p>【サービスレベル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の状況に応じて地域および運行事業者等が協議して決める。

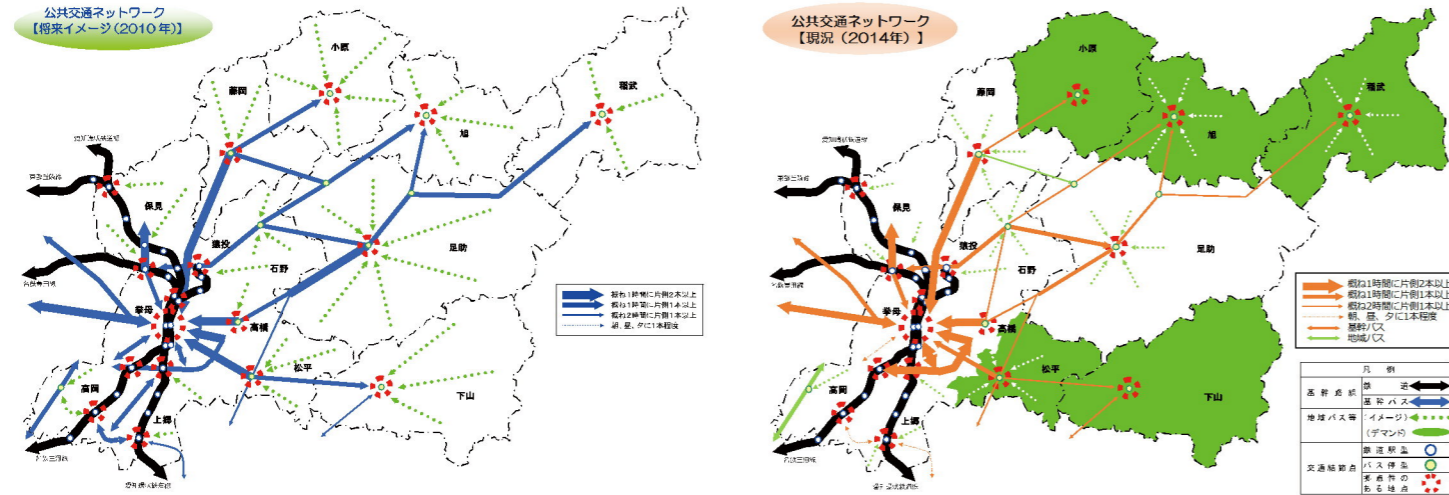
【施策の例】

タクシーの活用	住民組織とタクシー会社が協定を結び、住民組織が利用者の予約をとりまとめて配車依頼をすることで利用者 1 人あたりの負担額を軽減する相乗りタクシーや、利用者にチケットを配布することで 1 乗車あたりの運賃を軽減するタクシーチケット方式など
シェアリングシステム	乗用車や小型 EV をステーションに常駐させ、あらかじめ登録した利用者が利用できるカーシェアリングなど
ボランティア輸送	障がい者や要介護者などを対象に乗降介助と一体となった移送を行う福祉有償運送や、交通事業者の存在しない中山間地域で住民を対象に行う交通空白地有償運送など

【基幹バスサービスの検証】

＜公共交通ネットワーク整備の観点からの検証＞

1. 基幹バスネットワーク整備の基本的な考え方



現計画の考え方を踏襲し、ネットワーク形成の必要性がある地区間を、次の2つの条件のいずれかに該当するものとして選定する。

- 1) 日常的なそれぞれの目的での移動において依存度の高い地区間
⇒各居住地区単位で移動地区構成比が10%を超える地区間(目的別)
- 2) 日常的な移動において流動が多い地区間
⇒流動が1000人を超える地区間(発生ベース) 流動量が多い地区間

対象とする流動は、通勤、通学、通院、買い物等とし、居住地ベースで検討し、帰宅は同様とする。

手段は短距離流動を除くため、自動車・公共交通によるものを対象とする。

※市内基幹ネットワークの検討のため、今回は市外との流動は除外

2. 地区間流動と公共交通ネットワークの関係

左記条件におおむね合致*する地区間

地区間ペア	方向	流動量(人)	構成比(%)				基幹ネットワーク	整備優先度
			通勤	通学	通院	買い物		
挙母～高岡	挙母→高岡	5,213	9.3	4.4	7.2	4.4	名鉄	●
	高岡→挙母	9,252	23.2	8.0	13.8	19.4		
	両方向計	14,465						
挙母～高橋	挙母→高橋	2,507	2.9	2.4	6.3	4.2	東山住宅線、矢並線	●
	高橋→挙母	9,054	37	4.8	37.3	22.6		
	両方向計	11,561						
挙母～猿投	挙母→猿投	2,909	5.6	4.1	3.5	1.5	名鉄、藤岡豊田線(西中山経由)、小原豊田線	●
	猿投→挙母	6,411	29.7	9.5	20.0	30.9		
	両方向計	9,320						
挙母～上郷	挙母→上郷	2,338	4.2	0.6	3.5	2.2	愛環	●
	上郷→挙母	4,970	31.7	8.5	26.8	23.1		
	両方向計	7,308						
挙母～保見	挙母→保見	2,001	2.2	5.4	11.9	1.2	名鉄、愛環、保見豊田線	●
	保見→挙母	3,441	34	6.7	19.9	28.9		
	両方向計	5,442						
上郷～高岡	上郷→高岡	2,525	12.8	4.1	26.3	16.2	なし(上郷・若林線廃止)	①
	高岡→上郷	2,261	5.3	1.1	9.3	4.4		
	両方向計	4,786						
猿投～藤岡	猿投→藤岡	1,467	6.2	0.0	1.3	9.6	藤岡豊田線(西中山経由)、小原豊田線	●
	藤岡→猿投	1,037	10.6	9.3	11.3	9.9		
	両方向計	2,504						
高橋～猿投	高橋→猿投	1,244	5.3	5.3	1.8	2.3	なし	②
	猿投→高橋	901	3.5	1.6	7.4	4.6		
	両方向計	2,145						
挙母～石野	挙母→石野	909	2.1	0.0	0.2	0.2	旭豊田線	●
	石野→挙母	1,083	27.2	0.0	17.2	16.1		
	両方向計	1,992						
挙母～藤岡	藤岡→挙母	2,151	25.4	10.1	25.2	16.4	藤岡豊田線(西中山経由)、藤岡豊田線(加納経由)、小原豊田線	●
挙母～松平	松平→挙母	1,669	39.3	6.3	20.1	23.9	下山豊田線、九久平線	●
保見～猿投	猿投→保見	1,572	4.5	8.5	20.7	8.1	さなげ足助線	●
高橋～高岡	高橋→高岡	1,022	5.5	0.7	2.1	0.7	なし	②
高岡～猿投	猿投→高岡	980	5.7	3.8	6.1	0.8	名鉄	●
高橋～松平	松平→高橋	847	5.7	0.0	41.8	43.8	なし	③
猿投～石野	石野→猿投	826	12.7	20	27.2	19.9	さなげ足助線	●
挙母～足助	足助→挙母	615	18.1	2.8	17.6	6.9	矢並線	●
挙母～下山	下山→挙母	546	25.2	6.6	4.0	7.1	下山豊田線、九久平線	●
高橋～石野	石野→高橋	535	3.0	7.9	38.7	19.9	旭豊田線	●
高橋～足助	足助→高橋	511	11.7	2.8	19.0	12.8	矢並線	●

地区間ペア	方向	流動量 (人)	構成比 (%)				基幹ネットワーク	整備 優先度
			通勤	通学	通院	買い物		
石野～藤岡	石野→藤岡	432	7.3	7.2	2.1	14.0	なし	④
保見～藤岡	藤岡→保見	389	2.2	5.7	18.4	3.5	なし	④
猿投～小原	小原→猿投	305	8.4	44.8	18.5	18.5	小原豊田線	⑤
挙母～小原	小原→挙母	117	12.3	0.0	7.2	3.9	小原豊田線	⑤
藤岡～小原	小原→藤岡	184	16.5	0.0	14.4	12.9	小原豊田線	⑤
保見～石野	石野→保見	182	3.8	0.0	10.7	1.8	さなげ足助線	●
挙母～旭	旭→挙母	180	20.4	10.8	12.4	9.5	旭豊田線	●
高橋～下山	下山→高橋	176	5.1	3.1	7.2	10.1	なし	③
足助～稲武	稲武→足助	147	9.6	30.9	27.7	0.0	稲武足助線	⑤
足助～旭	旭→足助	135	13.2	10.2	6.6	12.4	旭足助線	⑤
猿投～松平	松平→猿投	127	2.0	12.6	0.0	0.0	なし	②
保見～松平	松平→保見	86	0.2	3.8	15.0	0.0	なし	②
保見～小原	小原→保見	64	5.2	0.0	12.3	0.0	なし	④
藤岡～旭	旭→藤岡	62	3.7	0.0	14.6	8.3	なし	④
藤岡～稲武	稲武→藤岡	62	6.2	0.0	0	11.6	なし	④
猿投～旭	旭→猿投	50	1.2	0.0	7.3	13.7	なし	④
高橋～旭	旭→高橋	35	1.3	0.0	12.4	4.1	なし	④
石野～旭	旭→石野	31	0.0	0.0	5.1	10	旭豊田線	●
猿投～稲武	稲武→猿投	20	0.0	0.0	15.4	0.0	なし	④
保見～稲武	稲武→保見	15	0.0	0.0	11.5	0.0	なし	④
猿投～足助*	猿投→足助	303	2.0	0.0	0.0	0.6	さなげ足助線	⑥
	足助→猿投	166	5.3	0.0	0.0	3.7		
保見～足助*	保見→足助	93	1.4	0.0	0.0	0.0	さなげ足助線	⑥
	足助→保見	98	3.0	3.6	0.0	0.0		

【整備優先度の凡例】

- ：基幹公共交通が整備済み
- ①：流動量、通勤・通学・通院・買い物等の流動構成比は高いが、両地区の流動をPT調査データ小ゾーン単位で把握した結果、流動の方向性が乏しく路線バスとして対応することが困難であることが判明
- ②：豊田市駅でバス～鉄道乗り継ぎにより容易に移動可能であり整備優先度低い
- ③：下山・豊田線、九久平線が美里地内を經由しており新規基幹バス整備は不要
- ④：流動量は少なく、毎日運行の必要な通勤・通学流動ではないため、基幹バスとして対応する必要性は低い
- ⑤：基幹バスはあるが流動量が少なく、地域バス化や基幹バスとの結節など、運行形態の変更が望ましい
- ⑥：基幹バスが運行されているが流動量が少ないため、他路線との組み替えなどの検討が必要

■集計条件

- ※流動量については自動車・公共交通の合計 900 人以上を対象
- ※両方向とも 900 人以上の流動量がある場合は参考値として合計を表示
- ※構成比は当該地区から流出する流動に占める割合
- ※各地区の経由の基準となる駅・バス停は左表の通り設定
- *猿投～足助、保見～足助はネットワーク整備の条件をいずれも満たしていないが、基幹バスが運行されているため集計表に表示

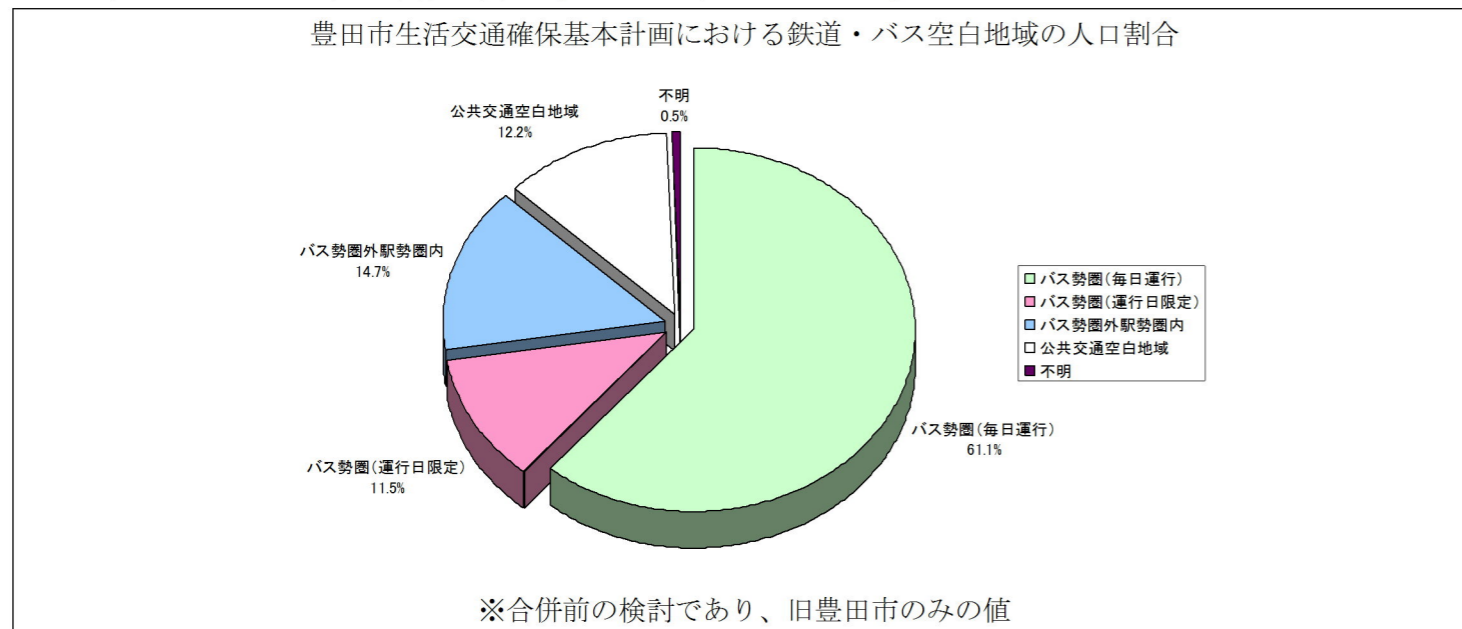
各地区の経由の基準となる駅・バス停

挙母	豊田市駅
高橋	高橋町
上郷	三河上郷駅
高岡	若林駅
保見	浄水駅
猿投	猿投駅・四郷
石野	石野
松平	九久平
藤岡	飯野
小原	小原大草
足助	足助・足助病院
下山	下山支所
旭	小渡
稲武	稲武・どんぐりの湯

<公共交通カバー率の観点からの検証>

3. 公共交通カバー状況検討の背景

現公共交通基本計画においては、公共交通カバー状況は検討されていない。公共交通カバー状況については H16 年 5 月公表の「豊田市生活交通確保基本計画」において言及されている。



基幹バスによる公共交通ネットワークが形成され、各地域において地域バスの取り組みが行われる中で、公共交通カバー状況を改めて検証する。

4. 現在の公共交通カバー状況

		総人口	0-18 歳	19-64 歳	65 歳以上	12-18 歳	75 歳以上
駅・バス停勢圏人口 (毎日運行のみ)	カバー率	357,053	68,111	217,771	71,171	26,073	27,940
		84.5%	85.2%	85.2%	81.8%	84.2%	79.9%
駅・バス停勢圏人口 (曜日運行含む)	カバー率	382,149	72,395	231,803	77,950	27,879	31,382
		90.4%	90.5%	90.7%	89.5%	90.0%	89.8%
人口		422,686	79,977	255,656	87,053	30,971	34,956

※人口・バス停の状況は 2015 年 6 月 1 日現在

※駅勢圏は駅から半径 1000m、バス停勢圏はバス停から半径 500m (バス路線評価と同様)

※複数の勢圏が重なっている場合は、鉄道>定時定路線(毎日運行)バス>デマンド(毎日運行)>曜日限定、の順で優先度を設定

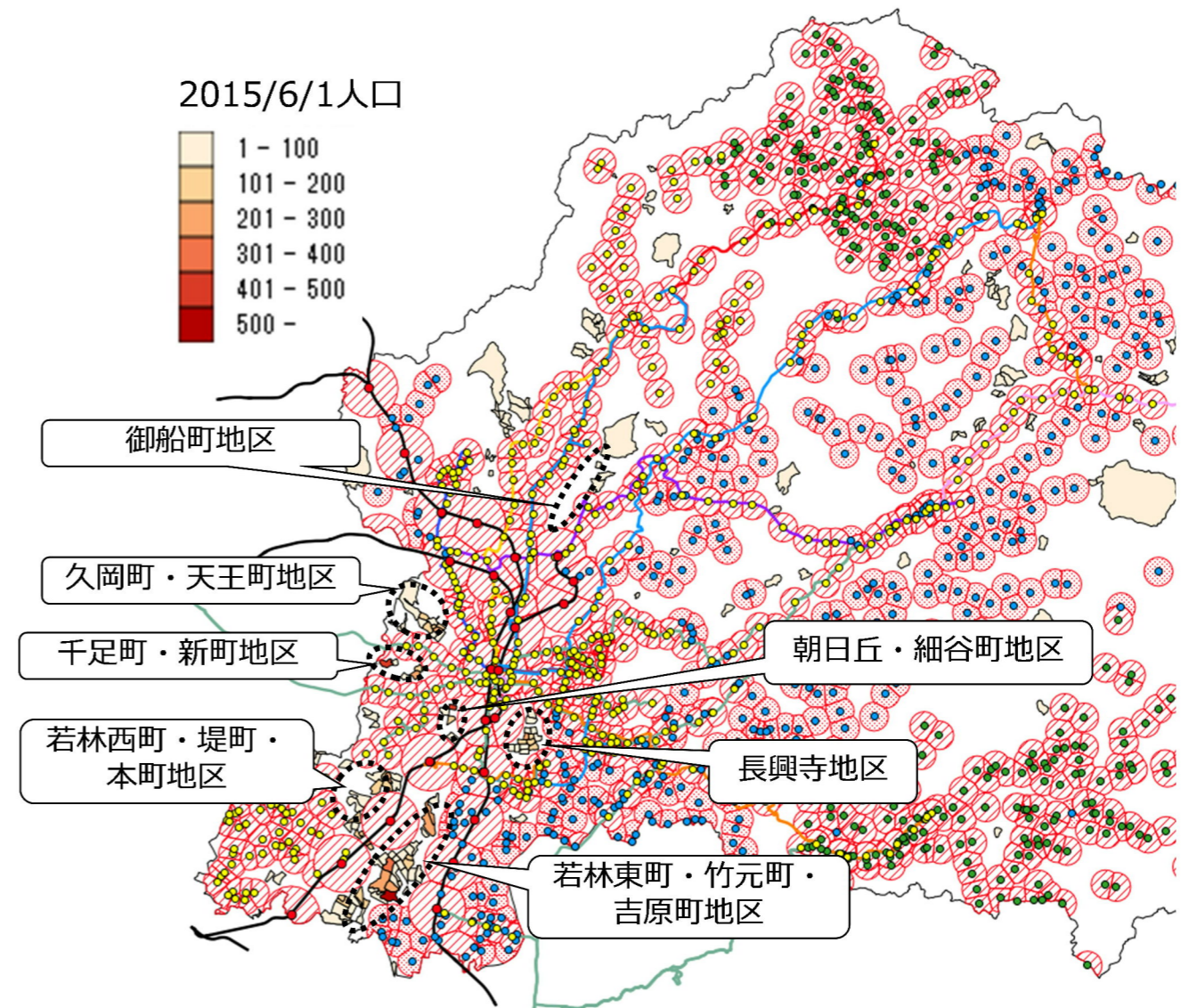
※勢圏人口は、勢圏内に含まれる丁字人口を面積で割り付けて算出しており、H16 年データと直接比較はできない

駅・バス停勢圏人口は、毎日運行の鉄道・バスサービスがされている区域で 84.5%、曜日運行を含めると 90.4% となっている。年齢層別のカバー率は多少の変化があるものの、ほぼ同様の傾向にある。

現在の公共交通カバー状況を図化したものを別紙に示す。メッシュ人口と重ね合わせると、概ね人口が存在する地区は駅・バス停勢圏に含まれているが、上郷地区、高岡地区、挙母地区の西部・南東部・北東部に人口が存在するわりには公共交通サービスが提供されていないゾーンが存在している。

駅・バス停勢圏から完全に外れている町丁目は 632 地区あり、そのうち 189 地区に合計 10,103 人の人口が存在している (※町丁目単位での集計であるため、一部が駅・バス停勢圏に含まれている町丁目は含まれない)。

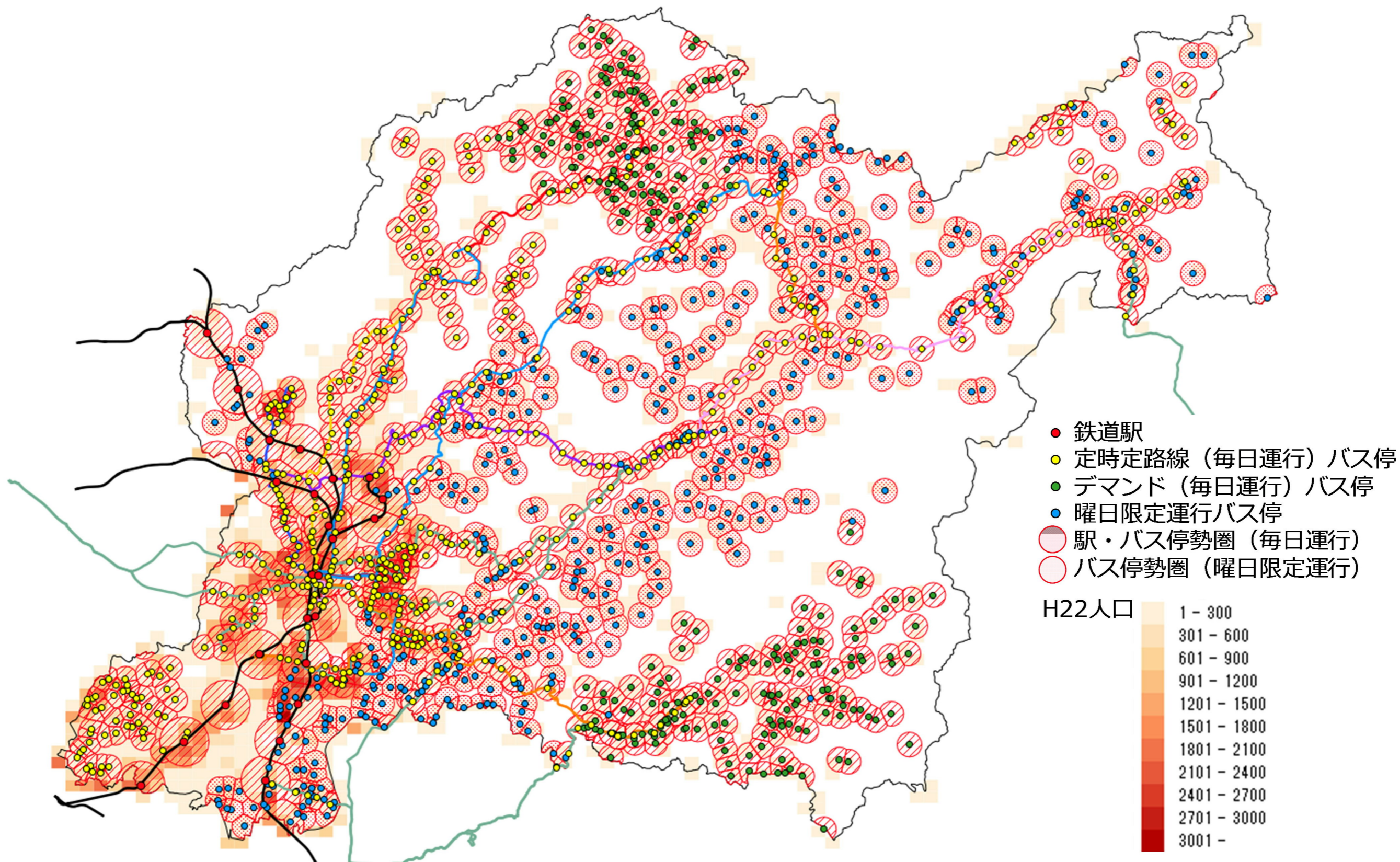
駅・バス停勢圏外の主な地区を以下に示す。



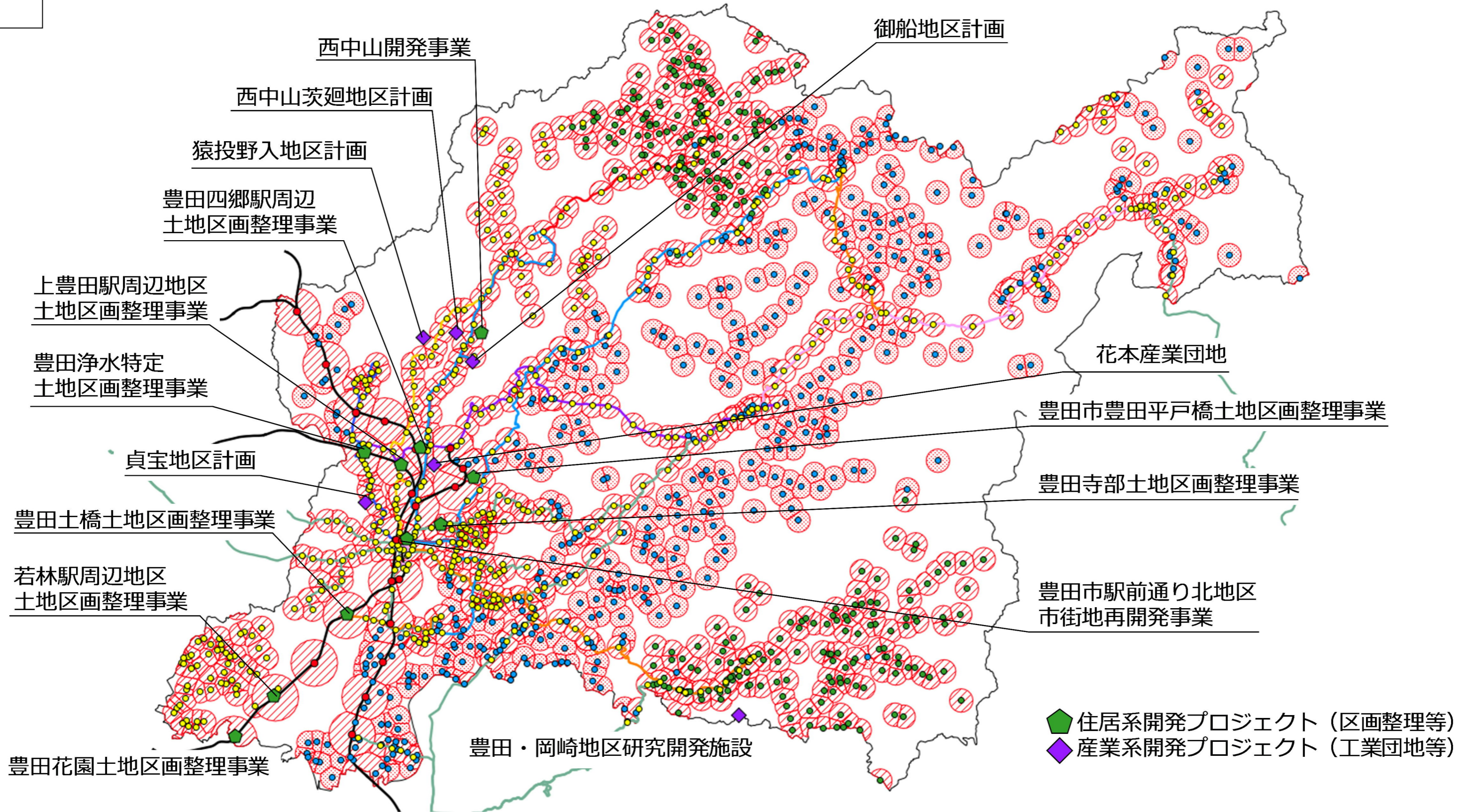
主な駅・バス停勢圏外の地区

■カバー状況把握の結果明らかとなった課題
 課題：基幹ネットワークの経由地のみでは空白となる地区が生じる。地域バスや他の方策も含め、当該地域への支援策の精査をしつつ将来的な交通網の在り方について検討を深めてゆくことが必要

■空白地域の交通需要の検討と施策の方向性(案)
 結果：(長興寺、朝日丘・細谷地区) 基幹バス相当の需要はないものの政策的な路線設定を検討
 (若林東町・竹元町・吉原地区) 地域バス等の路線設定を検討
 (久岡町・天応町地区、千足町・新町地区) 地域バス等の路線設定を検討
 (その他) 需要が少ないためバス以外の施策を検討



公共交通カバー状況と人口分布（H22 国勢調査メッシュ人口）の比較



公共交通カバー状況と今後予定される開発プロジェクト合