

次期公共交通基本計画における目標値及び個別施策等の設定

1 新公共交通基本計画の目標値

- 計画に基づく施策の実施が、公共交通利用者の増加に結びつくように具体的な目標値を設けて、その達成を目指します。
- 目標値は、最新の将来交通需要予測結果や、市の交通まちづくり施策の動向を踏まえて設定しました。

H23 年を基準年とする理由

→公共交通基本計画に基づく公共交通ネットワークの整備が概ね完了した年であるため

	基準年(H23)	目標年(H37)
公共交通利用者数	69,583 人/日	86,000 人/日
バス利用者数	12,609 人/日	16,000 人/日

※公共交通利用者数は、鉄道とバスの利用者数の合計

鉄道利用者数 = 市内の鉄道駅利用者数 ÷ 2

バス利用者数 = おいでんバス・地域バス・名鉄バスの利用者数

2 基本方針に基づく個別施策

めざすべき姿（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』

※網掛けは重点施策

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・基幹バスを基軸とし、地域バスも含めたバリアの少ない公共交通ネットワークを形成することで各地区を結び、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。

施策群	具体的施策	内容	
人々の暮らしやすさの向上	鉄道施設の改善	鉄道複線化（高速化）・高架化 ・リニア開業に向け、三河線複線化（高速化）・高架化の推進	
	鉄道・バス乗降環境の改善	鉄道駅バリアフリー化の推進	・鉄道駅のバリアフリー化推進
		上屋整備・バスベイの改良	・主要バス停の上屋やベンチを整備し、バス待ち環境を改善 ・バス停の改良により、高齢者や車いす・ベビーカー等が乗降しやすい環境を整備
		フリー乗降の検討	・中山間地における地域バスのフリー乗降の検討
	結節点整備	主要駅・バス停における乗り継ぎの改善	・名鉄・愛環主要駅、主要バス停での乗り継ぎを考慮したダイヤ編成
	端末交通との連携強化	P&R 環境の整備	・民間駐車場の活用によるパークアンドライド環境の整備促進 ・公共によるパークアンドライド駐車場の整備
		自転車置き場の整備	・鉄道駅、主要バス停への駐輪場の整備推進
	基幹バス運行	基幹バスの継続的運行とバス評価の実施	・流動の結びつきが強い地区間への基幹バスの運行 ・最低限の運行サービスの確保
	基幹バスサービスの充実	車両の適正化	・道路改良等を踏まえ、需要の多い路線への大型車両の導入等
		運行頻度の増加	・利用状況やニーズに合わせた系統見直し
	運賃体系の検討	わかりやすい運賃体系の検討	・利用しやすさの向上のため、市内のバス運賃をわかりやすいものとする
	走行環境改善	バス走行環境改善	・バスロケータ、IC カードデータ等を分析活用し、定時制と速達性の確保のため、道路走行環境を改善する
	広域ネットワークの充実	市外公共交通機関等との連携	市外の公共交通機関等と連携し、乗り継ぎの向上や相互の地域への乗り入れにより、利便性の向上を図る
車内環境の向上	ベビーカー、車いす利用環境の改善	・ベビーカー・車いす乗車時のルール明確化と運転手・利用者双方への周知、啓発 ・車両メーカーと連携した利用しやすい車両の開発支援	

まちの魅力の向上	結節点整備	地域核等における結節点整備	<ul style="list-style-type: none"> 支所等、日常的に地域住民のアクセスする施設を拠点とし、結節点機能を付与（例：藤岡支所バスターミナルの整備） 都心環境計画に基づく豊田市駅前バスターミナルの整備 主要結節点の環境整備
	都市機能の向上	中心市街地における移動環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設を結び都市の中心的機能を高める新たな交通手段の検討
	都心走行環境改善	豊田市駅周辺道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> 都心環境計画に基づくバスターミナル集約にともなうバス路線再編に対応した道路整備
	土地利用と公共交通の連携	都市のコンパクト化を支える交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能集約の方向性に柔軟に対応するよう交通ネットワークを進化させ、利便性の高いコンパクトシティを交通面で支える 公共交通指向型ライフスタイルの定着を図る

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。

施策群	具体的施策		内容
利用促進	外出支援	健康づくりと連動した利用促進のための施策展開	<ul style="list-style-type: none"> 事業者等と協力してに外出による健康への効果を発信、利用促進策の実施（バス乗り方教室、ウォーキングイベント等）
		地域や公共交通沿線でのイベントとの連携	<ul style="list-style-type: none"> 施設、イベントへのアクセス案内への公共交通の表記徹底 鉄道・バス車内外へのイベント情報の掲示等
		沿線施設との連携	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通でイベント・施設へ来訪した場合の特典等の付与
	観光	観光周遊ルートの開発	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バス、タクシーを活用した観光ルートの提案とイベントの実施（ウォーキング、酒蔵巡り等）
		観光企画乗車券の発行	<ul style="list-style-type: none"> 観光促進のための1日乗車券、グループ乗車券等の販売
		行楽シーズン等への対応	<ul style="list-style-type: none"> 行楽シーズンやイベント時に対応したバスの増便や経路変更等
モビリティ・マネジメント	通勤・通学手段の転換促進	通勤交通手段の転換促進	<ul style="list-style-type: none"> 民間企業との連携による公共交通を用いた通勤の推進
		学校を対象としたMM施策の実施	<ul style="list-style-type: none"> 小学校を対象としたバス利用教室の実施 中学生および保護者を対象とした進学前の情報提供
	市民全般への意識啓発	公共交通指向型ライフスタイルの提案	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用による生活のメリットについての情報提供。
共働による公共交通運営	バス評価の実施	ICTによる情報発信	<ul style="list-style-type: none"> インターネットによる移動支援情報の発信（みちなびとよた）
		基幹バス・地域バスへのバス評価実施	<ul style="list-style-type: none"> 定量、定性両面からの客観的運行状況評価およびそれぞれが立てた自己評価指標に基づく達成度評価（民間補助路線も含む） 地域バスの各協議会が自己目標を立てる際の支援の実施
	基幹バス	利用促進会議の活用による活性化策検討	<ul style="list-style-type: none"> 重点対策路線の選定による利用促進策の検討・実施 利用促進協議会における利用促進等活性化策の検討
	地域バス等	各地域における協議会での運営	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の参画する協議会による地域バスの運営 地域の実情に応じた利用促進策の実施
	バス待ち環境改善	民間協力によるバス待ち環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者等との協力によるバス停の待合環境の改善 住民による待合施設の運営
企業による協賛	民間広告の活用	<ul style="list-style-type: none"> バス車内外（ラッピングを含む）バス停上屋等への広告掲載 	

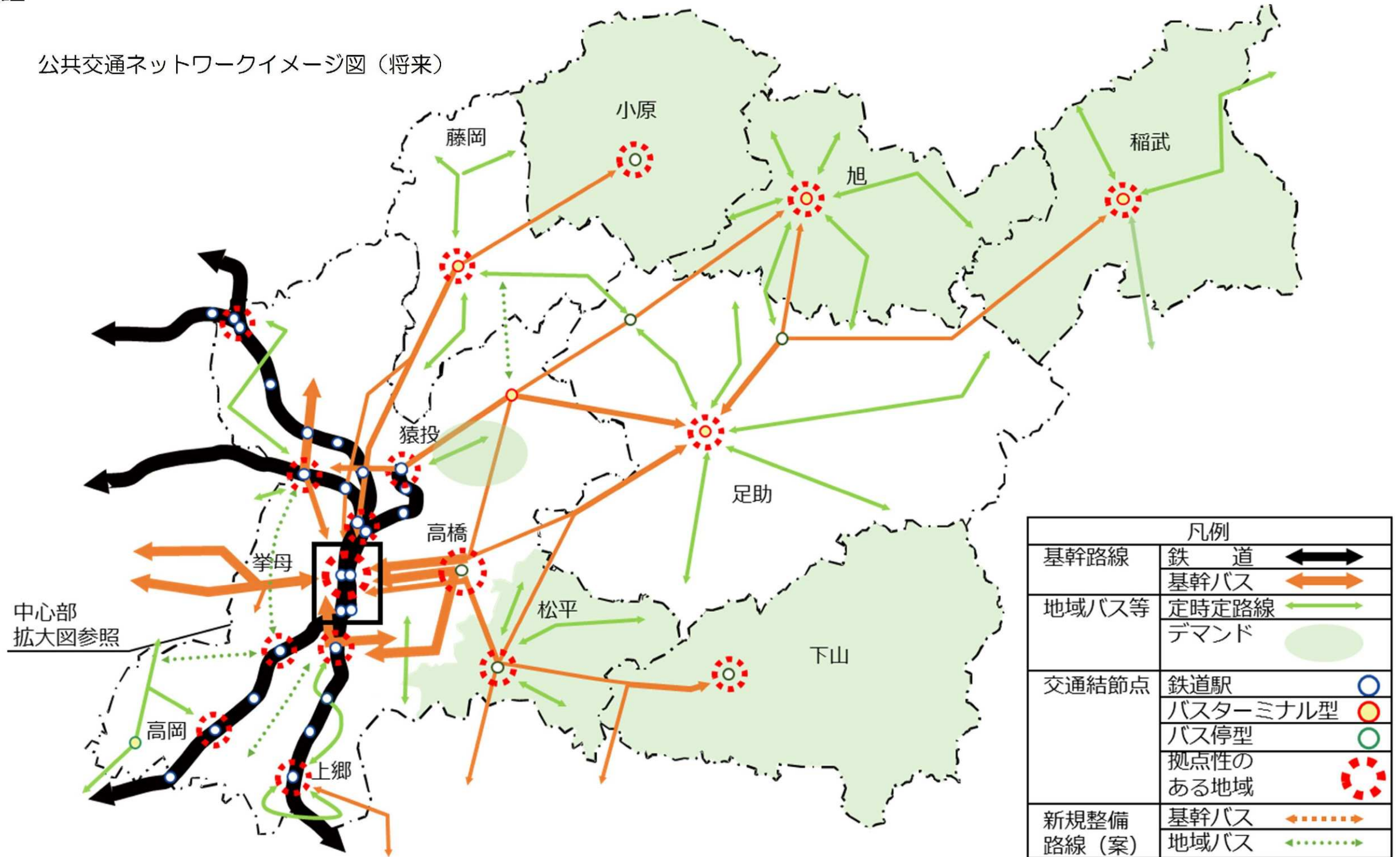
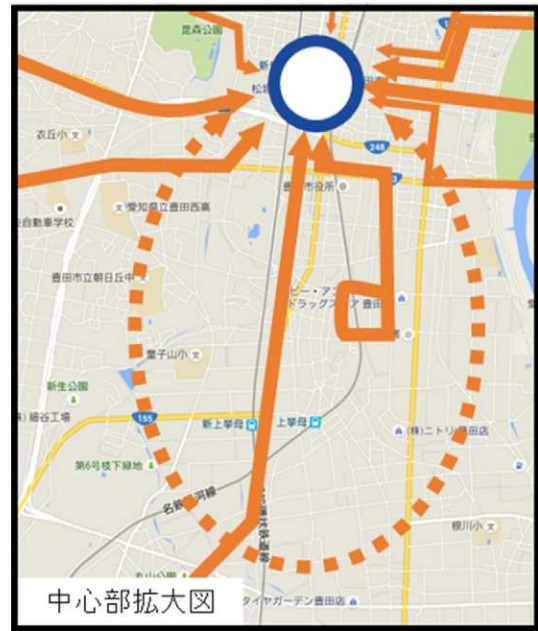
基本方針③ 先進的で多様な移動環境の創造

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。

施策群	具体的施策		内容
運賃施策	利用しやすい運賃	共通ICカードの活用	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通へのICカードの導入推進 基幹バスへのICカードを利用した特別運賃の導入
		企画乗車券の導入	<ul style="list-style-type: none"> 1日乗車券、グループ乗車券等の企画乗車券の導入 観光や外出支援策との連携
車両	安心安全な運行	車両更新と次世代車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> 車両更新の平準化と安全安心な運行の確立 乗り心地や環境性に配慮した次世代車両（FCV、EV）の導入
	車両の活用	災害時の活用	<ul style="list-style-type: none"> FCVによる災害時の避難所等への非常電源供給
情報化	情報提供	バス車内環境の魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> WiFi環境整備 多様な音声案内 デジタルサイネージを活用した広報等の車内表示
		みちなびとよたによる情報発信	<ul style="list-style-type: none"> みちなびとよた web サイトの充実 ダイヤ改正情報、運行障がい等のリアルタイム発信
		オープンデータ活用による情報発信	<ul style="list-style-type: none"> 運行ダイヤ、乗り継ぎ検索情報等の各種データのオープン化と、民間活用プラットフォームの構築（データ提供によって誰でもアプリ等を開発できる環境の整備）
		主要駅・バス停における総合交通案内情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道時刻・バス時刻等を案内する総合交通案内板の主要駅・バス停への設置
運行改善システム	運行改善システム	ICカード・バスロケデータ活用による運行改善	<ul style="list-style-type: none"> データの分析によるOD把握とネットワークの改善 遅延状況の発信による利用者への情報提供
		情報化による運転支援・乗り継ぎ支援システムの検討	<ul style="list-style-type: none"> 運転手への運行経路情報の提供や、事業者間の乗継への活用 災害時・運行障害時の乗客案内への活用
多様な移動環境の創造	シェアリングシステムの活用	市街地における超小型モビリティを活用したシェアリングシステムの活用	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バス、タクシーを補完し、公共交通ネットワークの一部を形成する超小型モビリティの導入（ラストワンマイル・ファーストワンマイルなど）
	タクシーの活用	タクシー会社と地域住民の連携による移動サービス確保	<ul style="list-style-type: none"> 地域バスの導入に至らない地域において、住民組織とタクシー会社の連携によるタクシー相乗り等の支援
	移送サービスの活用	中山間地域における共助的移動サービスの確立	<ul style="list-style-type: none"> 地域バスの導入が困難な地域において、交通空白地有償運送の運営支援の検討

2. 基幹バスネットワーク検証

公共交通ネットワークイメージ図（将来）



凡例	
基幹路線	鉄道
	基幹バス
地域バス等	定時定路線
	デマンド
交通結節点	鉄道駅
	バスターミナル型
	バス停型
	拠点性のある地域
新規整備路線（案）	基幹バス
	地域バス
概ねの運行本数	1時間に1本以上
	1時間に1本程度
	2時間に1本程度

参考：公共交通空白への対応とネットワークの関係（第2回豊田市公共交通会議にて整理した課題等）

■カバー状況把握の結果明らかとなった課題（公共交通会議資料より）

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

豊田市新公共交通基本計画（案）骨子

計画策定の背景

- 豊田市は、平成18年度に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、公共交通ネットワークの整備を進めてきました。この計画では、7市町村の合併を背景として、「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」を図るために、「利便性の高い公共交通ネットワークを構築すること」を目的としていました。
- この計画に基づき、平成19年からは「おいでんバス」の運行を開始し、平成23年度には、市内の主要地区間を結ぶ公共交通ネットワークの整備がほぼ完了しました。また、バス路線の評価を行うなどして、公共交通ネットワークの改善にも努めてきました。
- 計画の策定から本年度で約9年が経過しましたが、この間、本市の公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。このため、将来にわたって持続可能な公共交通のあり方について検討し、ネットワークの質のさらなる向上を図るために「豊田市新公共交通基本計画」を策定します。

新公共交通基本計画の目的

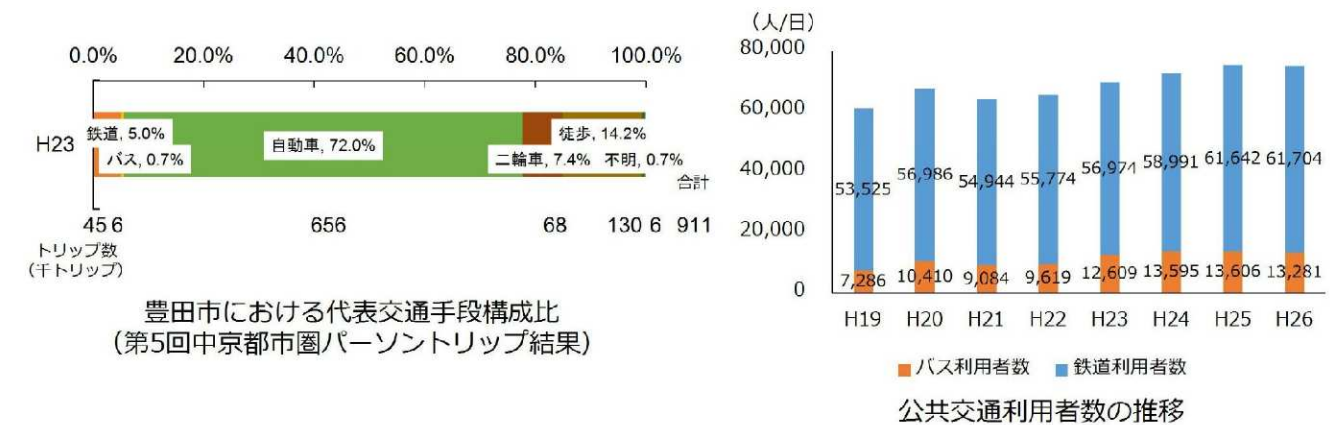
『様々な暮らし方を 質の高い多様な移動で支えるまちの実現』

- 豊田市は「クルマのまち」と言われていますが、移動を自動車に頼りすぎることは、交通事故や渋滞、地球環境の悪化などの問題を引き起こしてまいります。
- 公共交通をはじめとする様々な移動手段が存在することは、移動手段の選択の幅を広げることになります。これにより、自動車の利便性を享受しつつも、過度に依存することのない移動が実現できます。
- 公共交通ネットワークの質を高めることによって、公共交通と自動車をうまく使い分けられる環境を整備し、移動する目的や時間帯によって適切な移動手段を選択できるようなまちを目指します。
- これによって移動しやすく、暮らし満足度の高いまちを実現することを目的とします。

豊田市の公共交通の現状と課題

【豊田市の公共交通の現状】

- 豊田市における主な移動手段は自動車であり、第5回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）の結果によると、72.0%が自動車によるもので、自動車に大きく依存した交通状況と言えます。この結果、旧豊田市内を中心に朝夕の渋滞が発生しています。
- 鉄道の分担率は5.0%、バスの分担率は0.7%と低い状況です。しかしながら、愛知環状鉄道の複線化やおいでんバスの運行など、公共交通ネットワークの整備に取り組んできた結果、公共交通利用者数は近年増加傾向にあります。



【豊田市の公共交通の課題】

- 公共交通ネットワークの整備を行ってきましたが、市街地近郊でも鉄道やバスが利用できない地区が存在しています。
- 市民満足度調査の結果によると、公共交通施策に対する満足度は低い状況にあり、今後は公共交通ネットワークの質を高めることで、利用しやすくなるような魅力的な公共交通としていくことが必要です。
- 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。
- リニア中央新幹線の開業（H39）を活かした公共交通の整備や、市域をまたぐ移動など、市外も含めた移動への考慮が必要となっています。

新公共交通基本計画の目標値

- 計画に基づく施策の実施が、公共交通利用者の増加に結びつくように具体的な目標値を設けて、その達成を目指します。
- 目標値は、最新の将来交通需要予測結果や、市の交通まちづくり施策の動向を踏まえて設定しました。

H23年を基準年とする理由

→公共交通基本計画に基づく公共交通ネットワークの整備が概ね完了した年であるため

	基準年(H23)	目標年(H37)
公共交通利用者数	69,583人/日	86,000人/日
バス利用者数	12,609人/日	16,000人/日

※公共交通利用者数は、鉄道とバスの利用者数の合計
鉄道利用者数=市内の鉄道駅利用者数×2
バス利用者数=おいでんバス・地域バス・名鉄バスの利用者数

目標を達成するために3つの基本方針に基づいて施策を展開します

新公共交通基本計画の基本方針

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

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します。

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

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公共交通を確立します。

※企業とは、鉄道・バス運行事業者のほか、市内の一般企業を指します。

基本方針

③

先進的で多様な移動環境の創造

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造します。

基本方針①に基づく施策

「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」のために以下の様な施策を実施します。

1.公共交通の改善による暮らしやすさの向上

【鉄道施設の改善】

- H39年のリニア中央新幹線開業に向け、名鉄三河線の複線化（高速化）・高架化を推進します。
- 市内全ての鉄道事業者においてICカードが利用可能となるよう、鉄道事業者への導入の推進を行います。

【鉄道・バスの乗降環境改善】

- 鉄道駅へのエレベーター・エスカレータの設置促進、多目的トイレの整備などバリアフリー化を推進し、誰もが利用しやすい駅へと改良します。
- バス停の縁石を改良することで、歩道から段差無くバスに乗り降りできるバス停を整備します。
- 道路改良などに合わせて主要なバス停に順次上屋やベンチを整備し、バス待ち環境の改善を図ります。

2.まちの魅力を高める交通基盤整備

【都市のコンパクト化を支える交通ネットワークの形成】

- 鉄道などの基幹公共交通沿線への立地・居住を誘導によりコンパクト化された都市を支える利便性の高い交通ネットワークへと進化します。
- 新たな居住者には公共交通の利用を啓発することで、公共交通指向型のライフスタイルの定着を図ります。

【交通結節点の整備】

- 支所など日常的に地域住民がアクセスする施設に、公共交通の結節点機能を付与することで、地域の拠点として賑わいの中心となるとともに、公共交通同士のスムーズな乗り継ぎを実現します。
- 主要な交通結節点について、上屋の整備など環境の改善を行います。
- 都心環境計画に基づき、豊田市駅西口にバスターミナルを集約すると共に、周辺道路の整備を行います。

基本方針②に基づく施策

「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」のために以下の様な施策を実施します。

1.公共交通の利用促進

【外出支援】

- 公共交通利用による運動効果の情報発信や、ウォーキングイベントの実施など、健康づくりと連動した利用促進を行います。

【観光】

- 鉄道・バス沿線の観光施設を活用した周遊ルートの提案や、沿線の施設とタイアップしたイベントの実施、企画乗車券の発行などによって観光利用の増加を目指します。

2.モビリティ・マネジメント (MM)

【通勤交通手段の転換促進】

- 民間企業と連携した通勤手段の公共交通への転換促進を進めるために、通勤手当支給基準の見直しを要請したり、転換を進めた企業への表彰制度を検討します。

【学校を対象としたモビリティ・マネジメントの実施】

- 小学校を対象としたバス利用教室の実施や、高校進学前の中学生と保護者を対象に公共交通による通学についての情報提供等を行い、公共交通利用意識の醸成を行います。

3.共働による公共交通運営

【市民との共働】

- 地域バスの運営をはじめとして、公共交通運営に地域住民が積極的に関わることで公共交通がより良くなる仕組みを構築します。
- 地域住民の協力を得ることで、バスの待合施設整備や管理などを進めます。

【企業との共働】

- コンビニエンスストアなど、店舗の協力によるバス停の待合環境改善やバス車内外およびバス停への広告協賛を集め、バスの運行費用に充てる仕組みの改善などの取組を進めます。
- 交通事業者等との共働による利用促進を進めます。

基本方針③に基づく施策

「先進的で多様な移動環境の創造」のために以下の様な施策を実施します。

1.情報化の推進

【車内環境の向上】

- スマホの利用や外国人利用者へのサービス向上等、車内空間の魅力向上のためのWi-fi環境の整備を進めます。
- デジタルサイネージを活用した広報の表示など、車内での情報提供を充実します。

【運行システムの改善】

- ICカードやバスロケーションシステムのデータを分析することにより、乗降者数や遅延状況などを把握して、運行計画の改善につなげます。
- 災害時や運行障害時の乗客案内や、路線間での乗り継ぎ客の有無等の連絡を容易にすることで、利用者の利便性を向上するため、情報技術を活用した運行支援システムについて検討を進めます。

2.多様な移動環境の創造

【タクシーの活用による移動手段の確保】

- 鉄道、バスのサービスがない地域や時間帯において、住民組織とタクシー事業者が協定を結び、タクシーの相乗りなどによる移動手段を導入するなどの取組を支援します。（主に市中心部およびその周辺）

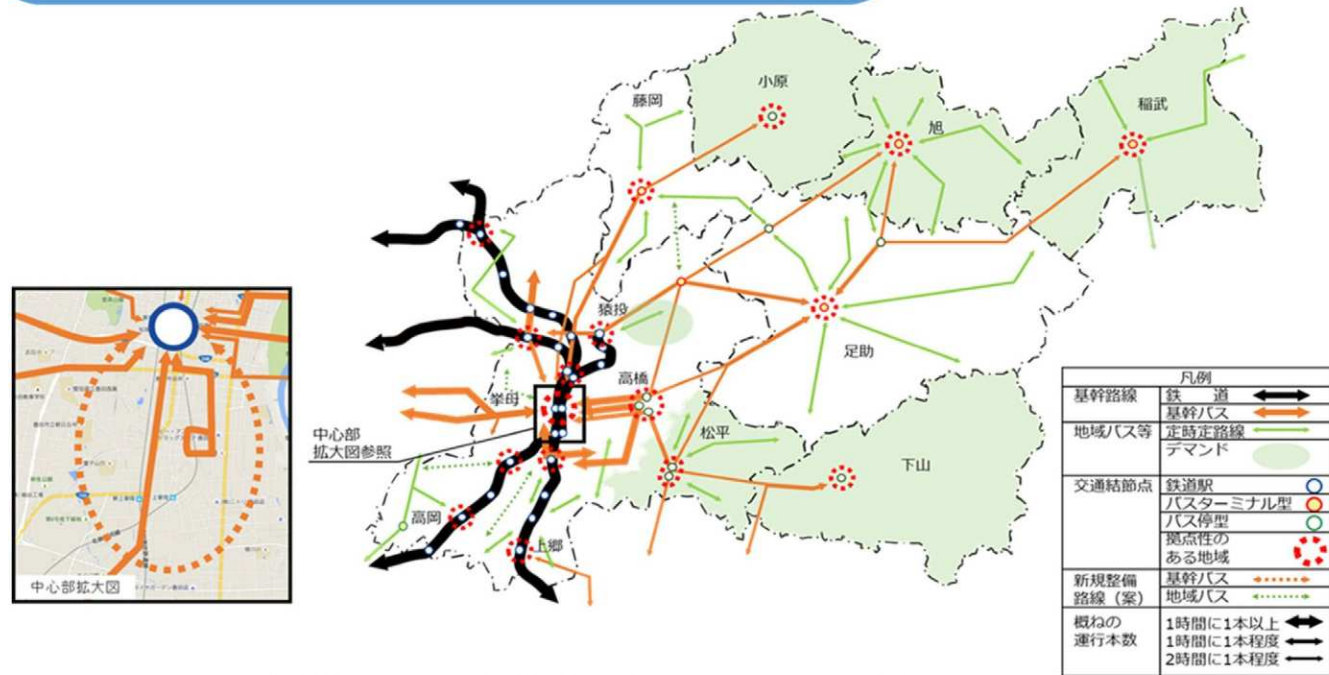
【中山間地域における共助的移動サービスの支援】

- 地域バスの導入が困難な地域において、交通空白地有償運送など、ボランティアによる移送サービスの運営を検討します。（主に中山間地域）

【シェアリングシステムの活用】

- 市街地において超小型モビリティや自転車を活用した公共交通空白地対策や、鉄道・バスの端末交通（ファーストワンマイル、ラストワンマイル）の充実を進めます。

公共交通ネットワークイメージ



- これまで整備してきた公共交通ネットワークを基本としつつ、新たなニーズに対応するために一部見直しを行います。

公共交通ネットワークの構成要素と役割

鉄道	市内と市外の主要都市を連絡する公共交通であり、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います。 (名鉄三河線・豊田線、愛知環状鉄道、愛知高速交通)
基幹バス	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です。各地区の拠点間をなるべく速く結ぶほか、公共施設アクセスも担います。 (とよたおいでんバス、名鉄バス)
地域バス	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です。地域が中心となって運営することで、各地区の特性に合ったサービスを提供するほか、地域活性化にも寄与します。
その他の交通手段	鉄道・バスでは非効率となる小規模な需要に対応した移動手段を提供するため、タクシーやシェアリングシステム(超小型EV・自転車等)、ボランティア輸送などを活用します。
交通結節点	鉄道⇔バス、バス⇔バスなど、上記の多様な移動手段を乗り継ぐ地点です。なるべく拠点性のある地点に整備することで、乗り継ぎ抵抗を低減するとともに、地域活性化の拠点とします。

計画の実現に向けて

【計画の位置づけ】

- 地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画として位置付けまちづくりや観光施策と連携して交通施策を展開します。

【計画全体のスケジュール】

- 平成28年度から計画に基づく施策を展開し、毎年、評価指標を用いて進捗状況をモニタリングします。
- 中間年次となる平成32年度には中間評価を行い、必要に応じて計画内容の見直しを行います。



【基幹バス・地域バスに関するスケジュール】

- 基幹バス・地域バスについては、「公共交通評価」を行い、利用者数や収支状況、地域の取組などについて定期的にチェックするとともに、改善に向けた取組を継続して行います。
- 基幹バスについては、公共交通利用促進会議を活用して路線毎に目標設定し、利用促進の取り組みを進めていきます。
- 地域バスについては、それぞれの地域で独自に目標を定め、その目標に向かって地域が一体となって努力できるような仕組みを構築します。

【推進体制】

- 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会(豊田市公共交通会議)、地域バス運営協議会、バス路線評価と連携し施策を推進します。

公共交通基本計画及び交通まちづくり行動計画でのアンケートについて

- ・「日常生活での外出」とは、通勤、通学、通院（豊田厚生病院、足助病院、トヨタ記念病院のどれか）、日常の食料品や生活必需品などの買い物のことです。
- ・自宅からの距離が、駅は1km以内、バス停は500m以内にある場合は、利用できるものとしてお考えください。
ただし、電車やバスの行先や、運行ダイヤなどにより利用出来ない場合は、利用できないものとしてお答えください。
- ・学校や会社の規則で利用しない場合でも、駅やバス停が近くにあり、移動が可能な場合は、「利用できる」ものとしてください。

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

【指標名】 日常生活で公共交通ネットワークを利用できる人の割合（外出目的別）

【設問項目】

Q 日常生活で外出をするとき、公共交通（電車、基幹バス、地域バス）のみを利用して、目的地まで往復することはできますか？（現在実際に利用しているかどうかではなく、利用可能かどうかでお答えください。）

通勤、通学（現在の通勤先または通学先でお考えください。一つだけ○）

- 1 電車やバスを利用できる。
- 2 電車やバスを利用できない（最寄りのバス停がない、運行日、時間が合わないなど）
- 3 電車やバスが利用できるかどうかわからない。
- 4 通勤、通学をしていない。
- 5 距離が近いので電車やバスを利用する必要がない。

通院（豊田厚生病院、足助病院、トヨタ記念病院のうちのどれかでお考えください。一つだけ○）

- 1 電車やバスを利用できる。
- 2 電車やバスを利用できない（最寄りのバス停がない、運行日、時間が合わないなど）
- 3 電車やバスが利用できるかどうかわからない。
- 4 距離が近いので電車やバスを利用する必要がない。

買い物（日常の食料品や生活必需品などの買い物。一つだけ○）

- 1 電車やバスを利用できる。
- 2 電車やバスを利用できない（最寄りのバス停がない、運行日、時間が合わないなど）
- 3 電車やバスが利用できるかどうかわからない。
- 4 距離が近いので電車やバスを利用する必要がない。

基本方針3 先進的で多様な移動環境の創造

【指標名】 日常生活で利用可能な交通手段の種類

【設問項目】

Q1 日常生活で外出する際に、自宅から最初に利用できる交通手段を教えてください。（現在実際に利用しているかどうかではなく、利用可能かどうかでお答えください。）

[選択項目]（あてはまるもの全て○）

電車・バス・自転車・クルマ・バイク・タクシー・カーシェアリング・その他

Q2 Q1でご回答していただいた利用可能な交通手段の中で、実際に日常生活で外出する際に自宅から最初に利用している交通手段を教えてください。

[選択項目]（あてはまるもの全て○）

電車・バス・自転車・クルマ・バイク・タクシー・カーシェアリング・その他

Q3 目的や状況に応じて、工夫して交通手段の使い分けをしていますか。

（「通勤時はクルマを利用するが、市駅周辺で買い物する際はバスを利用する」など、外出する際の目的や状況に応じた交通手段を利用している場合は、「使い分けしている」とお考えください。）

[選択項目]（一つだけ○）

している ・ ある程度している ・ あまりしていない ・ したくでもできない ・ しようと思わない ・ わからない

Q4 通勤や通学以外の外出を除いて、以下の日にちで外出したかどうかを教えてください。

（通勤や通学の帰宅途中などで病院やお店などに寄られた場合は、「外出した」とご回答ください。）

[選択項目]

平日：11月10日（火） 外出した ・ 外出していない

休日：11月15日（日） 外出した ・ 外出していない