

【1. 新公共交通基本計画の目標値】

【目標値の考え方】

- ・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、その達成を目指す。
- ・目標値は、最新の将来交通需要予測結や、市の交通まちづくり施策の動向を踏まえて設定
- ・計画の最終年（H37年）には、基準年（H26年）に比べて、公共交通利用者数を23%の増加、中でもバス利用者数を28%の増加とすることを目標とする。

※H26年を基準年とする理由

→最新値

※H23年を参考年とする理由

→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
最新のパーソントリップ調査の調査年

【目標値】

	参考年(H23)	基準年(H26)	目標年(H37)	増加率(基準年比)
公共交通利用者	69,583 人/日	74,985 人/日	92,000 人/日	約 23%
		年平均増加率 2.5%	年平均増加率 1.9%	
バス利用者数	12,609 人/日	13,281 人/日	17,000 人/日	約 28%
		年平均増加率 1.7%	年平均増加率 2.3%	

※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

※鉄道利用者数(名鉄、愛環、リニモ) 56,974 人/日【H23】

【趨勢】H26 ⇒H37

公共交通利用者 0.8%減少 バス利用者 0.5%減少

61,704 人/日【H26】

【2. 新公共交通基本計画の目指すべき姿と基本方針】

【目指すべき姿】

『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：自動車だけの移動に依存するのではなく、居住地域や世代、ライフスタイル等の異なる様々な市民の暮らし方を支える数多くの使いやすい移動手段を備えた交通環境を整え、暮らし満足度が高いまちを実現する。

【基本方針①】

快適で利用しやすい公共交通ネットワークの形成

趣旨：公共交通の乗降施設、車両、運行方法、路線経路などを改善し、より多くの人にとって快適で利用しやすい公共交通ネットワークをつくる。

評価指標：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）

(算出) 市民へのアンケート調査（定期的に市内 3,000 人を抽出し調査）

(内容) 通勤、通学、通院、買い物について ⇒ 電車やバスのみを使って目的を果たせるか
(指標)

	現状	目標
通勤・通学	43.1% (現状)	56.0%
通院	60.8% (現状)	79.0%
買い物	45.5% (現状)	59.2%

※居住誘導施策
ネットワークの改善
カバー率の拡大

30%増加

【基本方針②】

持続可能な公共交通サービスの確立

趣旨：公共交通の利用促進、利便性向上、運営等を市民や企業との共働も活かしながら行うことで、持続可能な公共サービスを確立する。

評価指標：i おいでんバス及び地域バス運営の収支率

ii おいでんバス及び地域バス運営の市民一人あたりの負担額

(算出) 【収支率】おいでんバス及び地域バスの年間の経費に対する収入の割合を算出

【市民一人あたりの負担額】おいでんバス及び地域バスの年間の市負担金額を算出時点の全人口で割り返し算出

(指標) 収支率：45%以上 市民一人あたりの負担額：2,000円以下

参考：H26 収支率 52.6% 市民一人あたりの負担額 1,447円

指標の収支率 45%以上、市民一人あたりの負担額 2,000円以下は、平成27年度時点で2年後の人件費や車両維持費をはじめとする運行経費の増加を想定したうえで、現行サービスを維持することを前提に算出した目安である。

【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。

評価指標：日常生活で利用可能な公共交通手段の種類【バス、電車、シェアリング、(タクシー)】

(算出) 基本方針①に同じ

(内容) 「日常生活や余暇等での外出について、自宅から最初に利用できる公共交通手段の種類がいくつあるか」

(指標) 公共交通手段の種類 0.781ポイント(現状) ⇒ 1.000ポイント

参考 (H27年アンケート調査) :

バス	0.480	自家用車	0.785
電車	0.276	タクシー	0.291
カーシェアリング	0.025		※タクシーの値は参考値
合計	0.781		

【3. バス運行のサービスレベル】

基幹バス

＜おいでんバスのサービスレベルの基準と現状のまとめ＞

現行基準	朝・夕：1時間に1本以上 昼間：2時間に1本以上 最低運行本数：12往復/日 運行時間帯：6～22時台
現状	朝（7-8時台発）：達成率76.9% 夕（17-19時台発）：達成率69.2% 昼間（9-16時台発）：達成率100% 最低運行本数：達成率76.9% 運行時間帯：達成率30.8%

【現状の課題と見直しの方向性】

○朝・夕、昼間の時間帯区分

→早朝5-6時台、朝：7-8時台、昼間：9-16時台、夕：17-19時台、夜間20-22時台とする。

○サービスレベル基準の見直し

- ・基幹バスのうち、3割強の路線で昼間時の運行本数が基準の倍以上
 - ・中山間部の路線と都市部の路線が混在しており、画一的なサービスレベルの基準の適用が困難
- サービスレベルの基準の見直しと、路線の性質によってサービスレベルに差異を設ける必要

○バス評価とサービスレベル基準との関係

- ・バス評価に基づく見直しと改編を通じて、現行の基準に合致しないサービスレベルとなっている路線が存在
- 細分化したサービスレベルを踏まえ評価を行い実情に応じた路線改編を行う。

【新たなサービスレベルの方針】

区分	基準とするサービスレベル		
	朝・夕（7-8時台、17-19時台）	昼間（9-16時台） 早朝（5-6時台）、夜間（20-22時台）	運行時間帯
①高度サービス 都市機能及び産業施設が集積する区間	<u>1時間に3本以上の運行</u> 【理由】 通勤・通学需要に対応する。	<u>1時間に2本以上の運行</u> 【理由】 豊田市駅～高橋地区の路線や、土橋駅～トヨタ本社～豊田市（豊田東環状線）、中心市街地玄関口バスなど、中心市街地活性化や公共施設アクセス確保など市の基軸となる路線については、鉄軌道に準じるサービス提供を目指すため	<u>6～22時台</u> 【理由】 第5回PT調査の結果から、6～22時台の流動量は、市内総流動量の96.8%を占めており、運行時間帯として設定することが妥当と考えられるため。ただし、5時台の通勤流動割合は6.8%と比較的多いため、上りバス（豊田市方面行き）については需要に応じて5時台からの運行も実施
②基本サービス 豊田市駅をはじめ主要結節点を結ぶ区間	<u>1時間に1本以上の運行</u> 【理由】 現行の原則を未達成であり、今後も継続してサービスアップを図る。	<u>1時間に1本以上の運行</u> 【理由】 現計画で定めた原則（2時間に1本以上）を現状で100%達成しており、今後のサービスアップの観点から上方修正する。（新基準では現状で時間平均0.8本）	
③都市近郊・中山間サービス 主に中山間地域を運行する区間	<u>1時間に1本以上の運行</u> 【理由】 中山間地の定住環境の維持のため、特に通学利用に対応する。	<u>2時間に1本以上の運行</u> 【理由】 中山間部においては昼間時の需要が多く見込めない一方、観光利用促進等の施策と連携した本数確保やダイヤ設定が必要になるため。	

地域バス

地域バスの具体的なサービスレベルについては、概ね以下の様な区分が想定される。

◆通勤・通学利用が想定される場合

運行形態	原則として 定時定路線型の毎日運行
サービスレベル	原則として、②基本サービスに準ずる。

◆通勤・通学利用が想定されず、通院・買い物利用が主な場合

運行形態	曜日限定運行、デマンド方式など、想定される利用者層に応じて設定
サービスレベル	定時定路線型の場合は、原則として③都市近郊・中山間サービスに準ずる。

地域バスの運行は、地域の実情により必要なサービスレベルが異なることから、各地域のバス運営協議会での検討を通じ、上記を目安とした適切なサービスを設定する。

【4. 運賃制度】

<方針>

1. わかりやすい運賃（100円単位の運賃体系を維持）
2. 利用しやすい制度

- ・100円刻みのわかりやすい運賃体系が市民に浸透していることを踏まえ、運賃体系は「わかりやすい」ことを大前提とする
- ・その上で、利用促進を図る観点から「利用しやすい」運賃制度を創設することで、市民がより利便性を感じる運賃体系を実現する
- ・原則として現行の運賃体系を維持していくが、今後の社会情勢や財政状況等の変化に対応し、適切な時期に運賃の見直しを行う可能性もありうる。

◆利用しやすい運賃制度とするために

- ・ICカードの機能を利用し、鉄道や民間バス等を含めた**乗継ぎ割引**（鉄道⇔おいでんバス、名鉄バス⇔おいでんバス、おいでんバス⇔おいでんバス等）、**複数回乗車割引**等の実施について検討する。
- ・観光利用や外出促進のために、割引率を高めた1日乗車券や往復乗車券、グループ乗車券等の**企画乗車券**を発行し、利用促進に努める。その際、高齢者や子育て世代の外出支援や、市内外からの観光利用促進を念頭に企画する。

【5. 交通結節点の整備方針】

【交通結節点の再区分】

交通結節点を再区分し、具体的な地点と必要とされる要素を整理した結果を示す。

交通結節点区分	位置付け	必要な要素											
		バリアフリー経路	上屋	ベンチ	トイレ(多目的)	待合室	駐輪場	K&R 停車帯	P&R 駐車場	タクシー乗り場	公共交通情報	(参考) 公共施設	(参考) 商業施設
① 拠点鉄道駅型	交通圏の中心として様々な交通機関及び都市機能を有した拠点	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△
	複数の鉄道が接続する豊田北部地域の拠点												
	鉄道と基幹バスおよび地域バスが接続する地域の拠点												
② 拠点バスターミナル型	複数の基幹バスおよび地域バスが接続する地域の拠点	○	○	○	○	○	○	△	△	△	×	○	△
	旧町村地域の中心で基幹バスおよび地域バスが接続する地域の拠点												
③ 拠点バス停型	複数の基幹バスおよび地域バスが接続する地域の拠点	○	○	△	×	×	△	×	×	×	×	○	△
	旧町村地域の中心で基幹バス停を有する拠点												
④ 鉄道駅型	基幹バスが接続する鉄道駅	○	○	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×
	地域バスが接続する鉄道駅												
	鉄道駅												
⑤ バスターミナル型	複数の基幹バスおよび地域バスが接続する転回施設を有するバス停	○	○	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×
⑥ バス停型	複数の基幹バスが接続する路上バス停	○	○	△	×	×	×	×	×	×	×	×	×

参考：現計画において交通結節点候補地における上記基本的機能の状況を示す項目

項目	内容	項目	内容
歩道	駅・バス停と現在ある C&R 駐輪場、P&R 駐車場、K&R 停車帯、タクシー乗降場を結ぶ歩道がある。	バスロケーションシステム	バスのリアルタイムな運行情報がある。
バリアフリー化	上記の経路及び駅構内がバリアフリー化されている。	地域案内板	地域周辺の案内地図等がある。
待合所	駅舎内（ラチ外）を含めてベンチを有する部屋タイプの待合空間がある。	情報端末	交通だけでなく様々な情報が得られる設備がある。
上屋、ベンチ	屋外の待つ空間に上屋・ベンチがある。	商業施設	買物など日常的に利用できる施設がある。
C&R 駐輪場、K&R 停車帯、タクシー乗降場	駅前広場の中や、駅前広場・バス停に隣接（前面道路を含む）した各施設がある。	公共施設	市役所、支所等がある。
P&R 駐車場	駅前広場等に併設した大規模な貸し駐車場がある。	トイレ	一般利用可能なトイレがある。
公共交通情報	1つの設備で複数の交通機関の運行情報が提供される。		

『豊田市公共交通基本計画』の改定

参考資料

1 現行の「豊田市公共交通基本計画」について

○本市の公共交通の今後の在り方を示すもので、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」、「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、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目的とする。

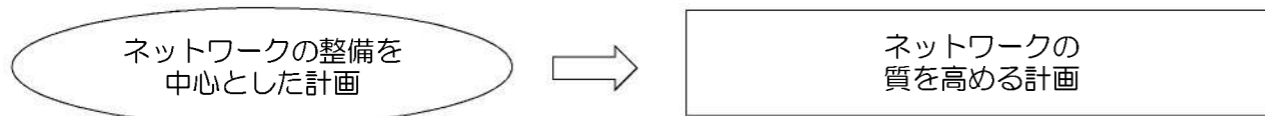
○計画期間：平成19年度～平成28年度

2 改定の背景

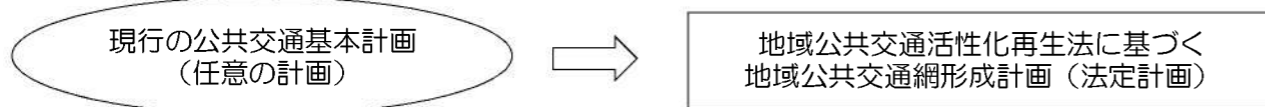
○策定から8年が経過し、交通政策基本法の制定及び地域公共交通活性化再生法の改正、超高齢社会への移行など社会環境が変化

○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、まちづくりとの連携や地域の活性化等を踏まえたさらなる発展が必要

3 改定の方向性



4 法定計画への移行

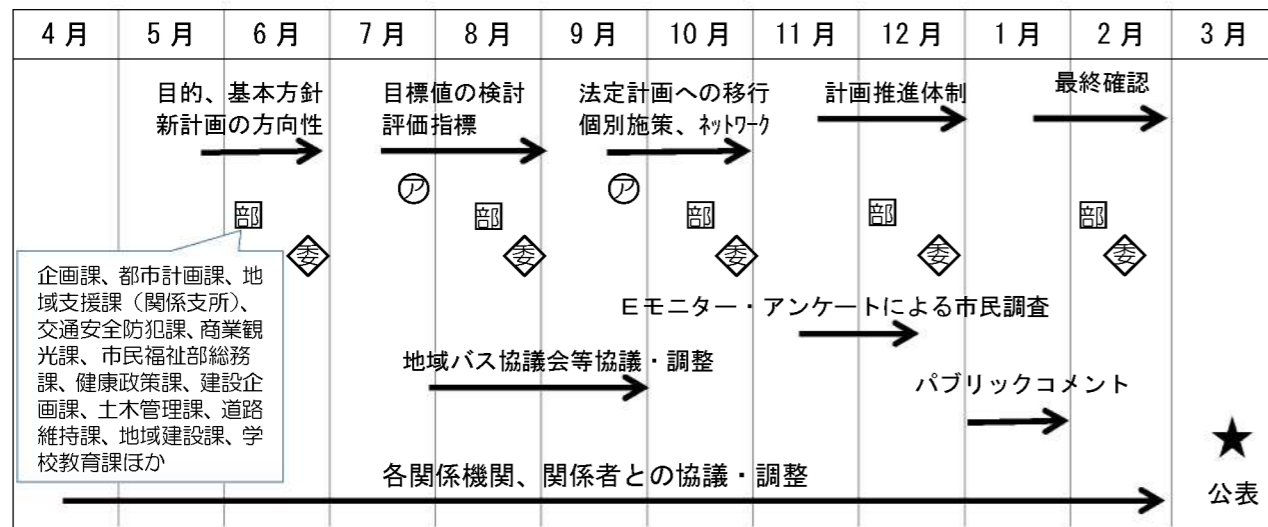


【追加する主な内容】

- ・観光振興などまちづくりとの連携
- ・多様な交通サービス、住民等との共働など

5 スケジュール

(検討項目) 目的、基本方針、目標値、評価指標、個別施策、ネットワーク、計画推進体制等



ア…アドバイザー会議(学識経験者) ㊦…策定部会(庁内関係課)

6 新公共交通基本計画(素案)について

(1) 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、居住地域や世代、ライフスタイル等の異なる様々な市民の暮らし方を支える数多くの使いやすい移動手段を備えた交通環境を整え、暮らし満足度が高いまちを実現する。

(2) 目標値

	基準年(H23)	目標年(H37)	
公共交通利用者数	69,583人/日	86,000人/日	約24%増
バス利用者数	12,609人/日	16,000人/日	約27%増

(3) 基本方針と評価指標、個別施策

基本方針① 快適で利用しやすい公共交通ネットワークの形成

評価指標：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)

施策群	具体的施策	内容	
ネットワークの形成	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
		鉄道施設の強靱化	・施設の老朽化、耐震化対策の推進
	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・バスベいの改良	・主要バス停の上屋やベンチを整備 ・バス停改良による高齢者等が乗降しやすい環境の整備
		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	地域核等における結節点整備	・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 ・主要駅・バス停の乗継ダイヤ調整
	走行環境改善	バス走行環境改善	・バスロケータ、ICカードデータ等を活用し、時間に正確な運行を実現するため、道路走行環境を改善
	都心走行環境改善	豊田市駅周辺道路の整備	・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
	端末交通との連携強化	パークアンドライド、パークアンドバスライド環境の整備 自転車置き場の整備	・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 ・鉄道駅、主要バス停への駐輪場の整備推進
	バス運行	バスの継続的運行	・拠点間を結ぶ基幹バスの運行 ・地域の実情に合った運行サービスの確保
基幹バスサービス		車両の適正化 バス運行頻度増加	・道路改良等を踏まえた需要の多い路線への大型車両の導入等 ・利用状況やニーズに合わせた運行見直し
運賃施策	わかりやすい運賃体系 共通ICカードの活用	・利用しやすさの向上を目的とした市内のバス運賃の検討 ・公共交通へのICカードの導入推進	
広域ネットワーク	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た乗り継ぎの向上や、相互乗り入れによる利便性の向上	
安全安心な運行	車両の適切な更新	・車両更新の平準化と安全安心運行の確立	
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	
都市機能の向上	中心市街地における移動環境の充実	・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	
土地利用と公共交通の	都市構造の変化への対応	・都市構造の変化に柔軟に対応できる公共交通ネットワークの進化 ・公共交通指向型ライフスタイルの定着推進	

連携		
----	--	--

基本方針② 持続可能な公共交通サービスの確立

評価指標： i おいでんバス及び地域バス運営全体の収支率
ii おいでんバス及び地域バス運営全体の市民一人あたりの負担額

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	・事業者等と協力して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	・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	・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	・公共交通を活用した観光ルートの提案とイベントの実施
		観光企画乗車券の発行	・観光促進のための1日乗車券、グループ乗車券等の販売
		外国人旅行者への対応	・外国語版バスガイドの作成、車内、バス停、窓口等での外国語案内
		行楽シーズン等への対応	・行楽シーズンやイベントに対応したバスの増便や経路変更等
	バス車両の魅力向上	車内環境の魅力向上	・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
		夢のある車両の導入	・キャラクターの活用等、夢のあるバス車両の導入
	運賃施策	共通ICカードの活用	・基幹バスにおけるICカードを利用した特別運賃の導入
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	・民間企業との連携による公共交通を用いた通勤の推進
		学校を対象としたモビリティ・マネジメント施策の実施	・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	・公共交通利用による生活のメリット（健康、安全、環境等）についての情報提供
共働による公共交通運営	ICTによる情報発信	・インターネットによる公共交通移動支援情報の発信	
	バス評価の実施	基幹バス・地域バスへのバス評価実施	・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	・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	・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	・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
企業協賛	民間広告の活用	・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

評価指標：日常生活で利用可能な交通手段の種類

施策群	具体的施策	内容	
車両	新車両の導入と活用	次世代車両の導入	・乗り心地や環境性に配慮した次世代車両（FCV、EV等）の導入
		災害時の活用	・FCV、EV等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	みちなびとよたによる情報発信	・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	・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

		主要駅・バス停における総合交通案内情報の提供	・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	ICカード、バスロケーションシステムデータの活用による運行改善 情報化による運転支援・乗り継ぎ支援システムの検討	・データ分析による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 ・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等を活用したシェアリングシステムの活用	・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や自転車等の導入（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	・地域バスの導入に至らない地域における、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	・地域バスの導入が困難な地域において、公共交通空白地有償運送の運営支援の検討

（ICT）情報通信技術 （FCV）燃料電池自動車 （EV）電気自動車 （OD）起点と終点

（4）公共交通ネットワーク

