

# 豊田市公共交通基本計画の見直しについて

## 1. 公共交通基本計画策定の背景

- 豊田市では平成 18 年度に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、平成 19 年 11 月のおいでんバスの運行開始や、平成 20 年 3 月の愛知環状鉄道一部複線化による通勤シャトル列車の運行開始など、利便性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組んできた。特にとよたおいでんバスでは、運行開始以来 7 年連続で利用者数が増加するなど、事業の成果が見られるようになってきている。
- 今後の少子高齢化、価値観の多様化、ライフスタイルや社会情勢の変化等に対応するため、公共交通基本計画を見直し、まちづくりとの連携や地域の活性化などを踏まえた利便性の高い公共交通サービスの提供を目指す。

## 2. 地域公共交通網形成計画への位置づけ

平成 25 年に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」などを基本理念とした「交通政策基本法」が施行されるとともに、翌 26 年に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）」が改正され、持続可能な地域公共交通網の形成のための取組が推奨された。

このような中、本計画において、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性、住民を含む関係者との連携、多様な交通サービスの活用等、総合的な公共交通ネットワークの構築を目指す方向性は、法改正の趣旨に調和している。そのため、本計画を活性化再生法による「地域公共交通網形成計画」に位置付け、事業推進の枠組みを活用しながらより実効性のある計画推進を図っていく。

## 3. 計画期間と対象地域

計画期間：平成 28 年 4 月から平成 38 年 3 月の 10 年間

対象地域：豊田市全域

## 4. めざすべき姿

『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。

## 5. 基本計画の目標値

	基準年(H26)	目標年(H37)	増加率(基準年比)
公共交通利用者数	74,985 人/日	92,000 人/日	約 23%
バス利用者数	13,281 人/日	17,000 人/日	約 28%

※公共交通利用者数は、鉄道とバスの利用者数の合計

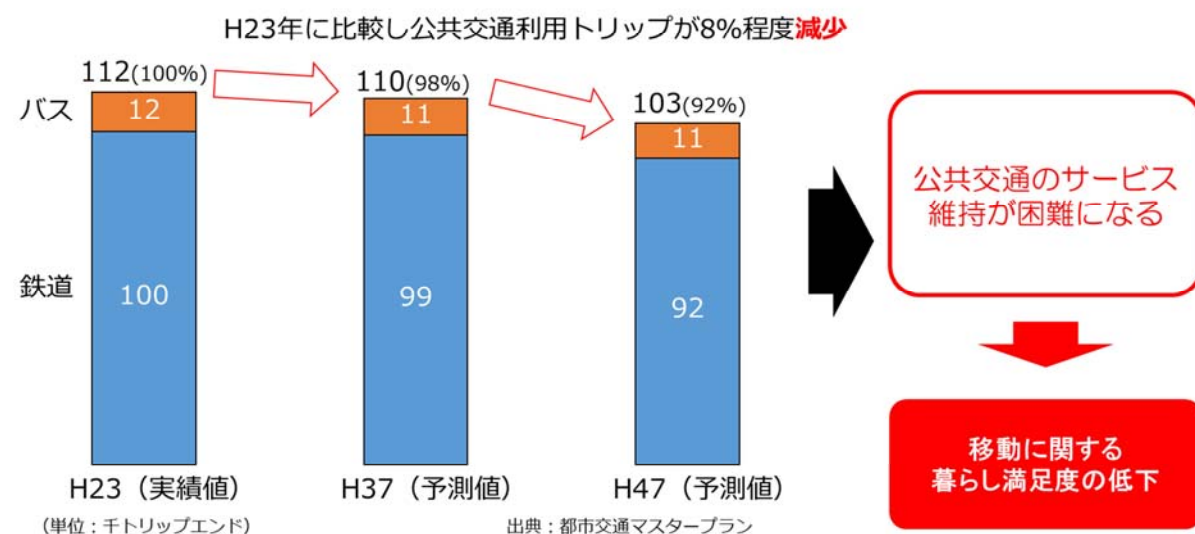
鉄道利用者数＝市内の鉄道駅利用者数÷2

※鉄道利用者数(名鉄、愛環、リニモ) 61,704 人/日【H26】

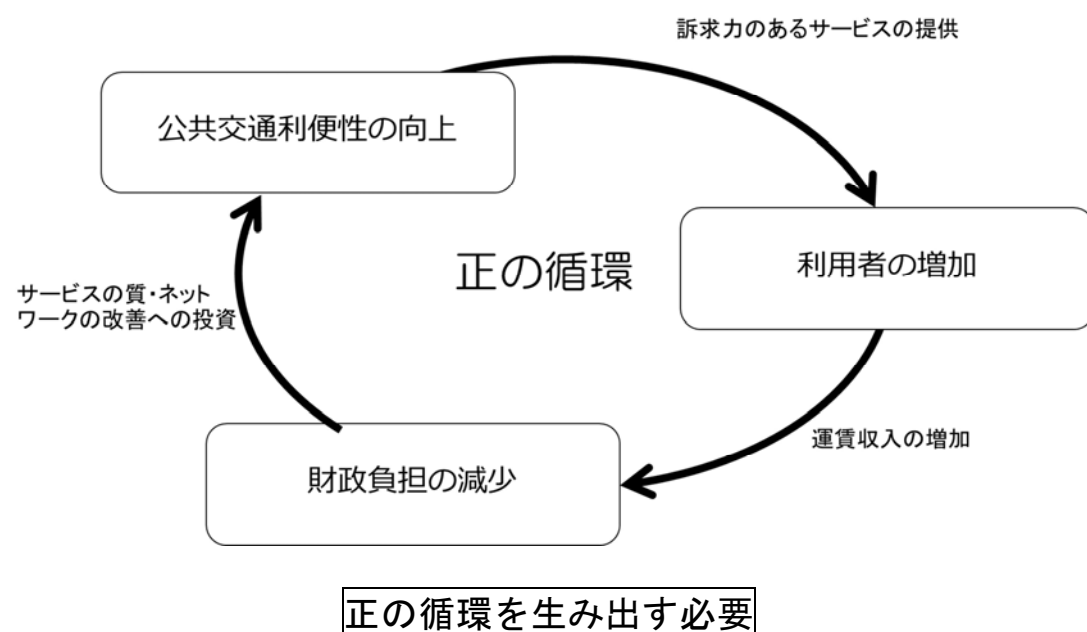
- ・本計画で示す各施策を推進することにより、これまでに構築してきた公共交通ネットワークの質を高めて、利用者数を増加させ、そこで得られた収入をさらなるサービス向上に充てることにより、利用者を増やす好循環を生み出して、持続可能な公共交通を確立するための目標値として設定。

- ・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約 23%増加、中でもバス利用者数を約 28%増加とすることを目標とする。

豊田市の公共交通利用の将来予測



今後も公共交通サービスを持続可能なものとするために



## 6. 公共交通基本計画の基本方針と評価指標

### 【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）

（算出方法）市民へのアンケート調査

（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）

通勤・通学	43.1%（現状）	
通院	60.8%（現状）	⇒ 30%増加
買い物	45.5%（現状）	

参考：指標値は E モニター及び市内 3,000 人を抽出し調査

：主な増加要因 居住誘導施策  
ネットワークの改善  
公共交通の人口カバー率の拡大

### 【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により進めることで、持続可能な公共交通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

（算出方法）【収支率】おいでんバス及び地域バスの年間の運行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（運行経費－収入）を算出時点の全人口で割り返し算出

（指標）収支率：40%以上 市民一人あたりの負担額：2,300 円／年 以下

参考：H26 収支率 48.9% 市民一人あたりの負担額 1,447 円

指標の収支率 40%以上、市民一人あたりの負担額 2,300 円以下は、平成 27 年度時点で 2 年後の person 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交通手段の種類【バス、電車、シェアリング、（タクシー）】

（算出方法）市民へのアンケート調査

（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交通手段の種類がいくつあるか」

（指標）交通手段の種類 0.814 ポイント（現状） ⇒ 1.000 ポイント

参考：指標値は E モニター及び市内 3,000 人を抽出し調査

区分	乗客として利用の移動		区分	自らの運転を伴う移動	
公共交通	電車	0.288	公共交通以外	自家用車	0.817
	バス	0.500		原付・バイク	0.082
	タクシー（参考）	0.303		自転車	0.312
公共交通を補完する交通	ボランティア輸送	—	公共交通を補完する交通	新交通システム（シェアリング等）	0.026
	タクシーの新たな活用	—			

利用できる交通手段

- 1 電車
- 2 バス
- 3 自転車
- 4 自家用車
- 5 原付・バイク
- 6 タクシー
- 7 カーシェアリング
- 8 その他

## 7. 鉄道・基幹バス・地域バス等の位置付け

### 7.1 鉄道の位置付け

位置付け	市内外の主要拠点を連絡し、都市形成の骨格となる基幹的公共交通
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"> <li>都市・生活機能が集約された拠点を結ぶ大量輸送交通</li> <li>広域交通としての速達性、安全性</li> <li>自動車交通と同等以上の利便性・経済性</li> </ul>
必要とされる姿を実現するための主な方策	<p><b>【施設整備・改良】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名鉄三河線高架化・複線化及び優等列車（特急・急行など）の運行、愛知環状鉄道の複線化</li> <li>交通系共通 IC カードの導入（愛知環状鉄道）とサービス向上に向けた活用</li> <li>鉄道施設の耐震化及びバリアフリー化</li> <li>駅舎の改良及び駅前広場の整備</li> <li>鉄道駅周辺の区画整理などのまちづくりとの連携</li> </ul> <p><b>【利用促進策の実施】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>P &amp; R 駐車場の整備</li> <li>市民や民間企業との共働による利用促進策の展開</li> </ul>

※将来に見込まれる広域的移動の増加、国際化の進展、観光振興など、まちづくりにおける中核的な役割を果たす交通機関として活用を図っていく。

### 7.2 基幹バスの位置付け

位置付け	鉄道を補完し、市内外の主要拠点を連絡する基幹的公共交通（おいでんバス及び民間バス）
役割	鉄道が存在しない地域において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"> <li>安全性・定時性・速達性の確保により、市民に信頼され重要な交通手段として認められている。</li> <li>通勤・通学流動に対応できる運行時間帯・運行本数である。</li> <li>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。</li> <li>移動目的により、自動車交通からの転換が図られている。</li> <li>市民の外出機会の向上に資する運行がなされ、地域の活性化に寄与している。</li> <li>観光、ビジネス等の市外来訪者の移動手段として機能している。</li> </ul>
必要とされる姿を実現するための主な方策	<p><b>【施設整備、運行改良】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス走行環境改善、車両の数量や大きさ等の適切化、適切な車両更新</li> <li>利用状況やニーズに合わせた運行見直し</li> <li>結節点整備、待合空間整備、バスベいの改良</li> <li>乗継ダイヤ改善</li> </ul> <p><b>【利用促進策の実施】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティ・マネジメントの推進</li> <li>バスを活用した外出支援（イベント実施や施設との連携等）</li> <li>観光周遊ルートの開発、各種割引の導入 等</li> </ul>
経路設定等	<p><b>【走行経路および起終点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>人口分布や施設配置など、需要予測と利便性を勘案したうえで、安全性・定時性・速達性の確保を優先した経路を原則とする。</li> <li>起点及び終点は、地区の核となる施設（支所・店舗・病院等）とし、地域バス等との連絡を図る。</li> </ul> <p><b>【バス停の設置】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>バス停の設置間隔は、市街地 300～500m 程度、郊外部 500m 程度を基本とする。</li> </ul> <p><b>【サービスレベル】</b></p> <p>「バス運行のサービスレベル」、及び「運賃制度」にて詳述</p> <p><b>【その他】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>初めて利用する方にもわかりやすく使いやすいサービスの提供</li> </ul>

### 7.3 地域バスの位置付け

位置付け	基幹的公共交通を補完する地域（コミュニティ）内の運行と、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域特性や需要に応じた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"> <li>・ 基幹交通の末端交通としてのネットワーク機能を担う（交通結節点で鉄道・基幹バスに接続）。</li> <li>・ 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）。</li> <li>・ 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）。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 安全安心な通学手段としての役割を担い、過疎地域等でのコミュニティの維持に寄与している。</li> </ul>
必要とされる姿を実現するための主な方策	<p><b>【施設整備、運行改良】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両の適切な更新</li> <li>・ 地域の実情に合った運行サービスへの改編</li> <li>・ 結節点整備</li> <li>・ 乗継ダイヤ改善</li> </ul> <p><b>【利用促進策の実施】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスを活用した外出支援（イベント実施や施設との連携等）</li> <li>・ 地域の実情に応じた利用促進策の実施 等</li> </ul>
経路設定等	<p><b>【運行の形態】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地区の状況や需要予測から運行経費と収支率などを考慮して、定時定路線・デマンド方式、毎日運行・曜日限定運行を最適に組み合わせた運行形態とする。</li> </ul> <p><b>【路線の設定】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 路線設定は運営協議会が中心となって検討し、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。</li> <li>・ 鉄道・基幹バス等が利用可能なエリアにおいては、原則として地区間を越える運行を認めない。ただし、最も近い駅や隣接する地区の核となる施設、主要交通結節点へのアクセスが、鉄道・基幹バス路線と重複することなく、かつ、移動需要があり、やむを得ず地区を越えなければならない場合はこの限りではない。</li> </ul> <p><b>【サービスレベル】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「バス運行のサービスレベル」、及び「運賃制度」にて詳述</li> </ul>

### 7.4 その他の交通手段の位置づけ

位置付け	公共交通ネットワークを補完する交通手段
役割	公共交通によるサービスを時間的・空間的に補完することで、市民の移動利便性を高める。
必要とされる姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基幹交通の末端交通手段としての機能を担う。</li> <li>・ 鉄道、バスでは時間的・空間的に担えない移動需要に対応する。</li> </ul>
必要とされる姿を実現するための主な方策	<p><b>【ボランティア輸送】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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の実施</li> </ul> <p><b>【シェアリングシステム】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗用車や小型 EV をステーションに常駐させ、気軽に利用できるカーシェアリングなどの実施</li> </ul> <p><b>【タクシーの活用】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 相乗りタクシーやタクシーチケット方式など</li> </ul> <p><b>【福祉有償運送】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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有償運送の実施</li> </ul>

## 8. バス運行のサービスレベル

### 8.1 現行計画のサービスレベル基準と現況

#### 現行計画のサービスレベル基準

朝・夕：1時間あたり1本以上を確保
昼間：2時間あたり1本以上を確保
最低限の運行本数 12往復/日
運行時間帯：6～22時台

#### 現状の各地区間の基幹バス運行状況（市内地区間のみ）

網掛けは旧計画の基準を満たす

地区間	区間（停留所）	路線	運行時間帯	朝・夕便数（1時間あたり）	昼間・早朝・夜間便数（1時間あたり）	運行便数（1日あたり）
旧計画における基準値			6～22	1.0	0.5	12
稲武⇄足助	稲武⇄足助病院	おいでんバス稲武・足助線	5～21	0.8	0.6	11
旭⇄足助	小渡⇄足助病院	おいでんバス旭・足助線	6～19	0.8	0.4	8
小原⇄藤岡	小原大草⇄飯野	おいでんバス小原・豊田線	6～22	1.0	0.7	13
足助⇄松平	足助⇄松平橋	名鉄バス岡崎・足助線	5～19	0.8	0.6	10
足助⇄石野	足助病院⇄広瀬	おいでんバスさなげ・足助線	6～22	1.4	1.1	20
足助⇄高橋	足助⇄高橋町	名鉄バス矢並線	6～21	1.2	0.6	12
石野⇄猿投	広瀬⇄猿投駅	おいでんバスさなげ・足助線	5～21	1.8	1.2	22
猿投⇄保見	猿投駅⇄浄水駅	おいでんバスさなげ・足助線	6～21	1.8	1.2	22
旭⇄石野	小渡⇄広瀬	おいでんバス旭・豊田線	6～22	0.8	0.7	12
下山⇄松平	大沼⇄松平橋	おいでんバス下山・豊田線	6～21	1.0	0.7	13
松平⇄高橋	松平橋⇄神池町	おいでんバス下山・豊田線、名鉄バス九久平線	6～21	2.0	1.1	23
藤岡⇄猿投	飯野⇄四郷	おいでんバス小原・豊田線、藤岡・豊田線（西中山経由）	6～21	1.8	1.0	21
	飯野⇄加納	おいでんバス藤岡・豊田線（加納経由）	6～22	0.8	0.7	12
挙母⇄猿投	四郷⇄豊田市駅	おいでんバス小原・豊田線、藤岡・豊田線（西中山経由）	6～21	1.8	1.1	21
	加納⇄豊田市駅	おいでんバス藤岡・豊田線（加納経由）	6～21	0.8	0.7	12
挙母⇄保見	保見駅前⇄豊田市駅	おいでんバス保見・豊田線	6～22	0.8	0.8	13
	上豊田駅前⇄豊田市駅	おいでんバス藤岡・豊田線（加納経由）	6～21	1.0	0.7	12
挙母⇄高橋	広川町7丁目⇄豊田市駅	おいでんバス旭・豊田線、豊田東環状線、豊田・渋谷線	6～22	6.2	4.3	82
	高橋町⇄豊田市駅	名鉄バス東山住宅線、矢並線	6～22	3.4	2.2	43
	神池町⇄豊田市駅	おいでんバス下山・豊田線、名鉄バス九久平線	6～21	2.2	1.0	23
	神池台⇄豊田市駅	名鉄バス豊田東市内線（古瀬間町経由）	7～20	0.8	0.7	12

※運行便数は 上下合計÷2（端数切り上げ）

※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

※区間の端の停留所の発車時刻を基準にして集計

※運行時間帯は上下併せて最も早い便の始発時刻からもっとも遅い便の始発時刻まで（区間の端の停留所の発車時刻）

### 8.2 新基準

#### 【基幹バスのサービスレベル基準】

（おいでんバス及び名鉄バス）

サービスレベル基準は、運行する地区の特性に応じて将来の基幹バスの最低限必要とすべき姿を表す。なお、あくまで基準であるためバスの路線評価等を通じた改編等により、基準に適合しない場合もありうる。

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	1時間に3本以上の運行 【理由】 通勤・通学需要に対応する。	1時間に2本以上の運行 【理由】 産業、商業施設の集積地や大規模公共施設が立地するなど市の基幹となる路線については、鉄軌道に準じるサービスを提供する。	6～22時台 【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 豊田市駅をはじめとする主要結節点を結ぶ区間	1時間に1本以上の運行 【理由】 現行の基準を未達成であり、今後も継続してサービスアップを図る。	1時間に1本以上の運行 【理由】 現計画で定めた基準（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。	
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	1時間に1本以上の運行 【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。	2時間に1本以上の運行 【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。	

### 【地域バスのサービスレベル基準】

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・通学利用を前提とする場合

運行形態	原則として 定時定路線型の平日毎日運行
サービスレベル	原則として、基幹バスの「区分②基本サービス」を参考としながら地域の実情に合わせて設定する。

#### ◆通学利用のみを前提とする場合

運行形態	原則として 定時定路線型の平日毎日運行
サービスレベル	登校、下校時間帯で各1本以上運行する。

#### ◆通勤・通学利用を前提としない場合

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	・曜日限定運行における定時定路線型の場合は、原則として基幹バスの「区分③都市近郊・中山間サービス」を参考に設定する。 ・デマンド方式の場合は、各地域のバス運営協議会での検討により、サービスレベルを決定する。

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。

## 9. 運賃制度

### 【基幹バス（おいでんバス）運賃制度の基本方針】

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

- ・距離制と100円刻みのわかりやすい運賃体系（一部民間路線との競合区間で例外あり）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」ことを基本とする。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。

#### 利用しやすい運賃制度とするために

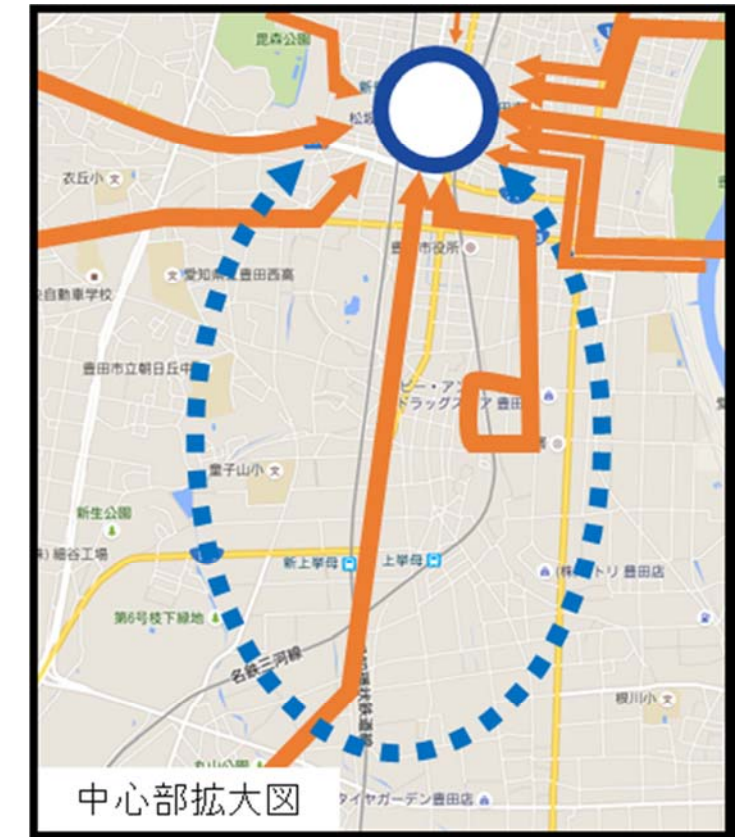
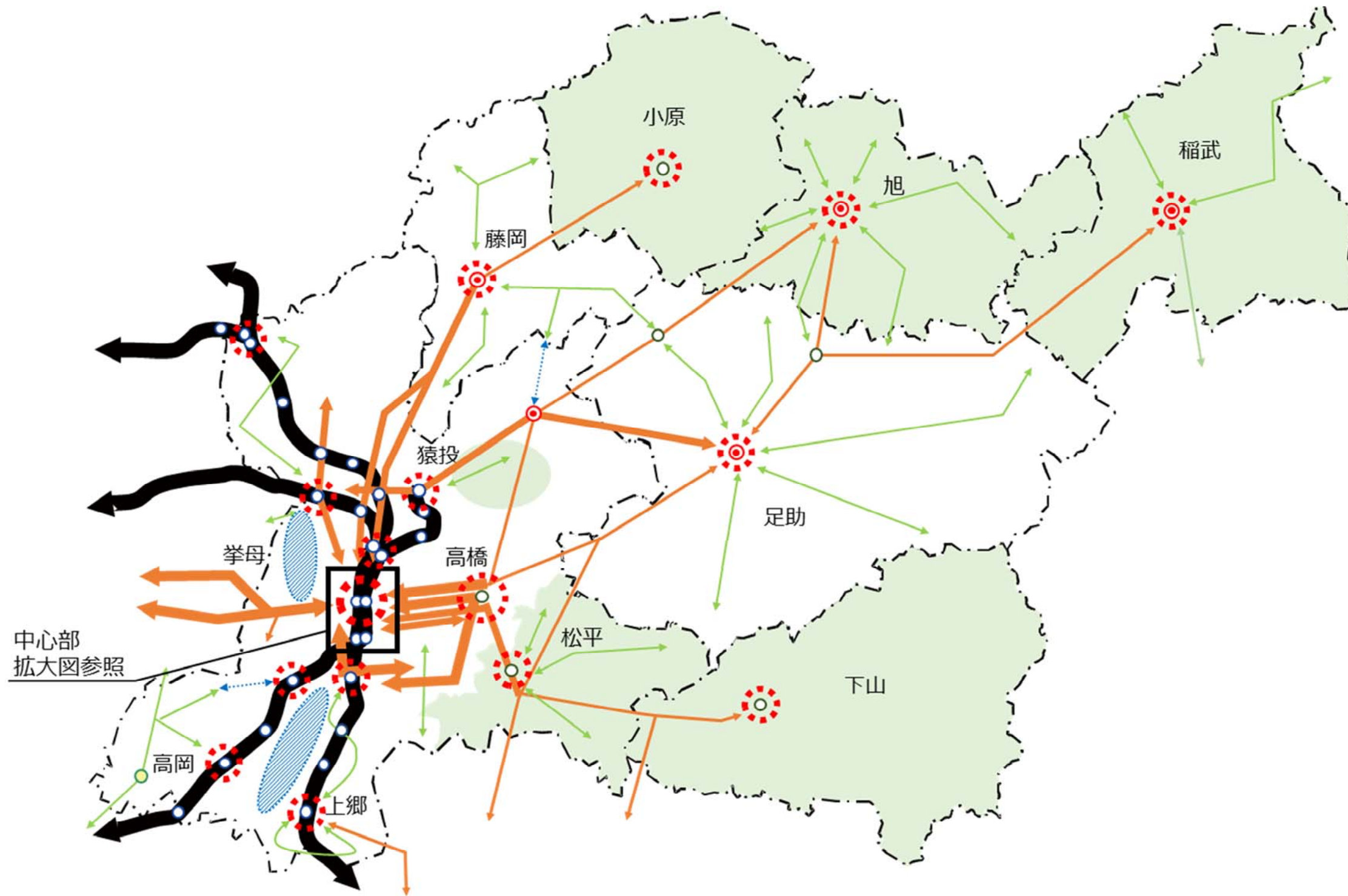
- ・ICカードの機能を利用し、各種割引運賃を導入し利用促進を図っていく。環境定期の導入による土休日のバス利用促進や、鉄道や民間バス等を含めた**乗継ぎ割引**（鉄道⇄おいでんバス、名鉄バス⇄おいでんバス、おいでんバス⇄おいでんバス等）、**複数回乗車割引**等の実施について検討する。
- ・高齢者や子育て世代の外出支援や観光利用のために、割引率を高めた1日乗車券や往復乗車券、グループ乗車券等の**企画乗車券**を発行し、利用促進に努める。

### 【地域バス運賃制度の基本方針】

- ・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等で決定する。

# 10. 公共交通ネットワーク

新たな公共交通ネットワークイメージ



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
検討路線(案)	
概ねの運行本数	高度 (1時間に2本以上)
	基本 (1時間に1本以上)
	近郊・中山間 (2時間に1本以上)





## 11.2 駅・バス停の整備方針

### 【鉄道駅バリアフリー化の推進】

(整備方針) 鉄道事業者と連携し、バリアフリー化の早期の事業完了を目指す。

- 豊田市内には、名古屋鉄道 12 駅、愛知環状鉄道 12 駅、愛知高速交通 (リニモ) 2 駅の計 26 駅 (愛知環状鉄道および愛知高速交通の八草駅は別として計上) が存在。駅の構造上より、スロープやエレベーターの設置が求められるものの未対応の駅は 8 駅 (網掛け部分)。

表 市内鉄道駅におけるバリアフリー化の状況

駅名	1日当たり利用者数 (H26年度)	駅構造	バリアフリー化	交通結節点としての位置付け	駅員の配置 (△は一部の時間のみ配置)		
名鉄	三河八橋	3,149	高架	EV	②-ii	×	
	若林	5,566	平面	スロープ	①	△	
	竹村	2,973	平面	スロープ	②-ii	×	
	土橋	6,819	橋上	EV	①	○	
	上挙母	3,771	平面	スロープ	②-i	×	
	豊田市	30,860	高架	EV	①	○	
	梅坪	5,866	高架	EV	①	×	
	越戸	772	高架	未対応 (階段昇降機による対応)	②-ii	×	
	平戸橋	1,341	平面	スロープ	②-ii	×	
	猿投	3,585	平面	スロープ	①	○	
	※上豊田	3,141	掘割	スロープ (係員の補助が必要)	②-i	×	
	浄水	9,606	掘割	EV	①	○	
	愛環	三河上郷	1,725	高架	未対応	①	△
		永覚	479	平面	未対応	②-ii	×
末野原		2,180	掘割	未対応	②-ii	△	
三河豊田		10,779	高架	EV	①	○	
新上挙母		1,268	高架	EV	②-i	△	
新豊田		12,417	高架	EV	①	○	
愛環梅坪		1,739	高架	EV	②-ii	△	
四郷		1,242	高架	未対応	②-i	△	
貝津		908	高架	EV	②-ii	△	
保見		1,234	高架	未対応	②-i	△	
篠原		218	高架	未対応	②-ii	×	
八草		5,061	橋上	EV	①	○	
愛知高速交通	八草	6,412	高架	EV	①	○	
	陶磁資料館南	296	高架	EV	②-ii	×	

※上豊田駅は1日当たり利用者数が3,000人を越えており、バリアフリー法の対象となるが未対応。利用者数が3,000人を超えるその他の駅は対応済み。

※各社とも事前の連絡により係員を手配し、車いすの乗降介助を行う。

### 【バス停の整備】

(整備項目) 上屋、ベンチ、バスベいの改良、バリアフリー化、駐輪場等

(整備方針) バス停の整備は、利用者数、交通結節機能、利用特性を考慮して優先順位をつけて実施していく。

屋・ベンチの現況 (おいでんバスのみ)

順位	バス停名	H26現在の状況 (おいでんバスのみ)				交通結節点としての位置付け
		乗降者数 (人/日)	上屋・ベンチ	バスベイ・バスロータリー	備考	
1	豊田市	2,650	○	○	情報案内板	①
2	土橋駅	513	○	○		①
3	浄水駅	470	○	○		①
4	三河豊田駅前	379	○	○	情報案内板	①
5	トヨタ会館	242	×	×		—
6	広瀬	204	×	○		④
7	足助病院	182	○	○	情報案内板	③
8	猿投駅	178	○	○		①
9	豊田スタジアム東	168	○	×		—
10	飯野	167	片	×		—
11	トヨタ記念病院	151	○	○	情報案内板	③
12	四郷	139	×	×		②
13	保見駅前	138	片	×		②
14	梅坪駅	128	○	○		①
15	加茂ヶ丘高校前	125	×	×		—
16	広川町7丁目	121	×	×		—
17	平山	120	×	片		—
18	広路町	112	×	×		—
19	東保見こども園前	111	○	×		—
20	浄水駅北	110	×	×		—
21	喜多町4丁目	106	×	×		—
22	豊田高校南	105	×	×		—
23	ふかみ台団地	103	×	×		—
24	神池台	102	片	×		—
25	広川町9丁目	100	×	×		—

※中心市街地玄関口バスの「豊田市駅西口」は「豊田市」に計上

※乗降者数100人/日以上バス停のみを掲載

#### ◆バス停の改良

- 高齢者や障がい者、車いすやベビーカー等の利用を容易にするため、バス車両が正着しやすいバスベいの形状や縁石について検討。

事例：2段階のカーブでくぼむことにより、バスが停留所との隙間を空けずに停車できるバス停縁石



出典：日刊建設工業新聞 HP / 横浜国立大学 HP

## 12. 基本方針に基づく個別施策とその実施体制・スケジュール

凡例：実施主体 行政【豊田市】、【道路管理者】 【交通事業者】 【住民等】（市民・学校・企業等）

### 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

※網掛けは重点施策

施策群	具体的施策		内容	実施主体	概ねの実施時期（スケジュール）		
					短期	中期	長期
					H28 （初年度）	H32 （中間年度）	H37 （最終年度）
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、名鉄三河線複線化（高速化）・高架化の推進。愛知環状鉄道の複線化	【交通事業者】 【豊田市】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
		鉄道施設の強靱化	・ 施設の老朽化、耐震化対策の推進	【交通事業者】 【豊田市（支援）】	●————→ 概ね期間中に完了させる		
	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	【交通事業者】 【豊田市（支援）】	●————→ 概ね期間中に完了させる		
		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 ・ バス停改良による高齢者等が乗降しやすい環境の整備	【豊田市】 【住民等】	●————→ 中間年までに整備	●-----→ 前半の成果を踏まえて実施を判断	
		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	【豊田市】 【交通事業者】	●————→ 検討	●-----→ フリー乗降の導入	
	運行の継続	公共交通の継続的運行	・ 現在運行する公共交通路線等を、将来にわたり継続して運行	【交通事業者】 【豊田市】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画終了後も継続）		
	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	【豊田市】 【住民等】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
	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	【豊田市】 【道路管理者】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
	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	【豊田市】 【道路管理者】	●————→ 概ね期間中に完了させる		
	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	・ 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	【住民等】 【豊田市】	●————→ 中間年までに整備促進または検討	●-----→ 整備推進	

	具体的施策	内容	実施主体	概ねの実施時期（スケジュール）		
				短期	中期	長期
				H28 （初年度）	H32 （中間年度）	H37 （最終年度）
	駐輪場の整備	・ 交通結節点等への駐輪場の整備推進	【豊田市】	●————→ 概ね期間中に完了させる		
バス運行	バスの運行改編	・ 地域バス等、地域の実情に合った運行サービスへの改編	【豊田市】 【住民等】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
基幹バスサービス	車両の適切化	・ 流動と需要に合わせた大型車両の導入等	【豊田市】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
	バス運行のサービス向上	・ 利用状況やニーズに合わせた運行見直し	【豊田市】 【住民等】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
運賃施策	わかりやすい運賃体系	・ 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	【豊田市】 【住民等】	●————→ 運賃体系変更の必要性検討（検討結果に応じ運賃見直し実施）		
	共通 IC カードの導入	・ 公共交通への IC カードの導入推進及び IC カードを利用しやすい環境づくり（販売窓口の増加）	【豊田市】 【交通事業者】	●————→ 導入に向けた支援の実施または導入可能路線の検討 利用しやすい環境づくりの推進		
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	【豊田市】 【交通事業者】	●————→ 実施の可否検討・必要に応じて実施		
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	【豊田市】 【交通事業者】	●————→ 車両更新の実施		
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	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】	●————→ （周知・啓発）対応策の検討・実施 ●-----→ （車両の開発支援）期間を通じ検討、支援の実施		
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	【豊田市】	●————→ 路線設定等の検討	●-----→ 検討結果を踏まえて運行	
土地利用と公共交通の連携	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	【豊田市】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		

基本方針② 持続可能な公共交通サービスの確立

※網掛けは重点施策

施策群	具体的施策	内容	実施主体	概ねの実施時期（スケジュール）			
				短期	中期	長期	
				H28 (初年度)	H32 (中間年度)	H37 (最終年度)	
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）	【豊田市】 【交通事業者】	期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
		地域や公共交通沿線でのイベントとの連携	施設・イベントでのアクセス案内として公共交通を積極的に活用 鉄道・バス車内外へのイベント情報の掲示等	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】	期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
		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	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 【沿線企業】	期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
	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	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】 【沿線企業】	期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
		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	【豊田市】 【交通事業者】	期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
		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	【豊田市】 【交通事業者】	具体的内容の検討・実施	実施内容の充実	
		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	【豊田市】 【交通事業者】	期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
	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	【豊田市】 【交通事業者】	具体的内容の検討・実施	実施内容の充実	
		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	【豊田市】 【交通事業者】	検討結果を踏まえて実施		
	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	【豊田市】 【交通事業者】	期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		

施策群	具体的施策		内容	実施主体	概ねの実施時期（スケジュール）		
					短期	中期	長期
					H28 （初年度）	H32 （中間年度）	H37 （最終年度）
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	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】	●————→ 取組の強化	●-----→ 継続的に実施	
		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	【豊田市】 【交通事業者】	●————→ 取組の強化	●-----→ 継続的に実施	
	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	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】	●————→ 取組の強化	●-----→ 継続的に実施	
		ICTによる情報発信	・ インターネット、スマートホン向け公共交通移動支援情報の発信による利用しやすさの向上（みちなびとよた）	【豊田市】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）		
共働による公共交通運営	バス評価の実施	基幹バス・地域バスへのバス評価実施	・ 運行主体による自己目標設定及び達成度評価のPDCAサイクルの実施（民間補助路線も含む） ・ 地域バスの各協議会への支援の実施	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】	●————→ 評価サイクルに基づき実施		
	基幹バス	利用促進会議の活用による活性化策検討	・ 重点対策路線を選定し、交通事業者、沿線企業、住民、支所などからなる利用促進協議会で利用促進等活性化策を検討	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】	●————→ 評価サイクルに基づき実施		
	地域バス等	各地域における協議会の運営	・ 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	【豊田市】 【住民等】	●————→ 評価サイクルに基づき実施		
	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	【豊田市】 【沿線企業】 【住民等】	●————→ 具体的内容の検討	●-----→ 検討結果を踏まえて実施	
	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	【豊田市】 【交通事業者】 【沿線企業】	●————→ 具体的内容の検討	●-----→ 検討結果を踏まえて実施	

基本方針③ 先進的で多様な移動環境の創造

施策群	具体的施策		内容	実施主体	概ねの実施時期（スケジュール）			
					短期	中期	長期	
					H28 (初年度)	H32 (中間年度)	H37 (最終年度)	
バス車両	次世代車両の導入と活用	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	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】	●————→ 期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）			
		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	【豊田市】 【交通事業者】	●————→ 受入施設整備とあわせ期間を通じて継続実施（計画時期終了後も必要に応じて継続）			
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（多言語対応を含む）ダイヤ改正情報、運行状況等のリアルタイム発信	【豊田市】	●————→ みちなびとよた充実システム改修	●————→ 実施内容の充実		
		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	【豊田市】	●————→ 具体的内容の検討	●-----→ 検討結果を踏まえて実施		
		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交通結節点への設置	【豊田市】	●————→ 設置及び順次拡充			
	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	・ OD把握等のデータ分析による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	【豊田市】 【交通事業者】	●————→ 具体的内容の検討・基礎調査	●-----→ 検討結果を踏まえて実施		
		情報化による運転支援・乗り継ぎ支援システムの検討	・ 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	【豊田市】 【交通事業者】	●————→ 具体的内容の検討・システム開発	●-----→ 検討・開発結果を踏まえて実施		
多様な移動環境の創造	シェアリングシステムの活用	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シェアリングシステムの導入（ラストワンマイル・ファーストワンマイルなど）	【豊田市】 【交通事業者】	●————→ 導入地域の拡充			
	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	・ 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や、タクシーチケットの配布による運賃負担軽減などの検討	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】	●————→ 具体的内容の検討	●-----→ 検討結果を踏まえて実施		
	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、公共交通空白地における共助的移動サービスの運営支援の検討	【豊田市】 【交通事業者】 【住民等】	●————→ 具体的内容の検討	●-----→ 検討結果を踏まえて実施		

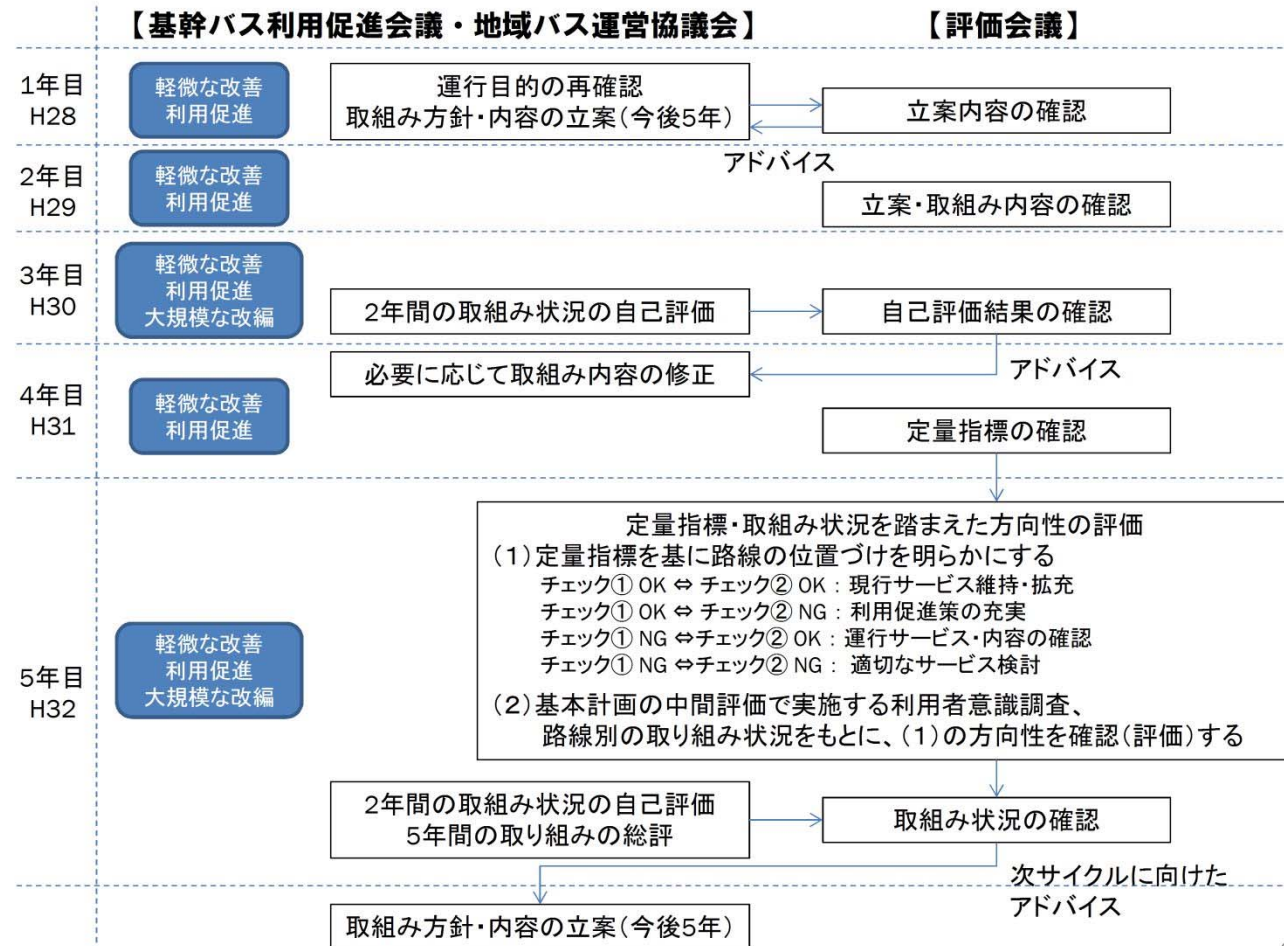
### 13. 基幹バス・地域バスの新たな評価システム

#### 13.1 概要

地域及びバス事業者、市が主体となって進めるバス運行の取組（運営努力）を的確に評価する新たな評価システムにより、評価結果を確実にその後の運行改善につなげる。

- ・公共交通基本計画の計画期間（10年）と連動し、評価は5年1サイクル×2とする。
- ・バスの運行主体（地域バス：地域バス運営協議会、基幹バス：市（交通政策課））による、各路線の5年間の目標・取組立案及び2年に一度の自己評価の実施。
- ・有識者で構成する公共交通評価会議によるバスの運行主体へのアドバイス  
⇒ 各路線の目標・取組立案（1年目）、自己評価（3・5年目）及び次のサイクルの方向性決定（5年目）
- ・運行の改善については、大規模な路線改編は自己評価の周期に合わせて2年に1回程度、軽微な路線改編は必要に応じて適宜実施。

#### 13.2 評価の流れ



### 14. 計画の推進体制

