

### 3. 交通の視点から見た現状と問題点

#### 3-1 交通圏の概況

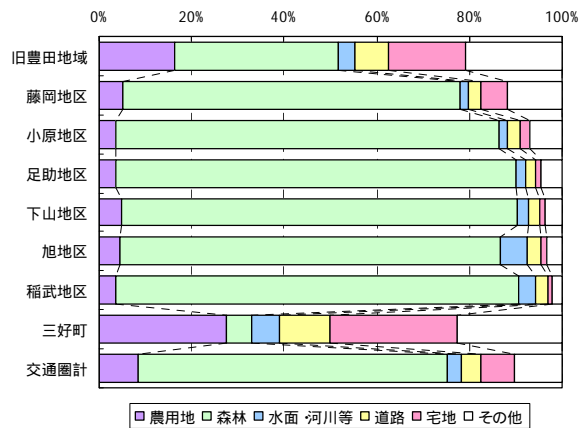
##### 3-1-1 地 勢

平成 17 年 4 月に豊田市、藤岡町、小原村、足助町、下山村、旭町、稲武町の 7 市町村が合併し、新「豊田市」が誕生した。1 次交通圏の豊田市及び三好町は、旧来から豊田加茂広域市町村圏を形成しており、通勤・通学・買物・医療等、日常生活における交流が強い地域である。

豊田・三好 1 次交通圏全体は 950 k<sup>2</sup>と広域で、名古屋市の約 3 倍の面積を有し、愛知県北部のほぼ中央、岐阜県及び長野県と隣接する。圏域の北部地域及び矢作川の東部地域は大部分が森林であり、圏域全体の約 66%、旧町村地域の約 80%が山林を占めている。圏域全体での宅地面積は約 7%である。地区ごとでみると三好町が約 28%、旧豊田地域が約 17%に対し、旧町村地域では藤岡地区を除いて 2%未満となっている。

図表 3.1 交通圏地目別土地利用状況

地区	総面積 (ha)	土地利用構成比					
		農用地	森林	水面 河川等	道路	宅地	その他
豊田市計	91,847	7.9%	68.7%	3.1%	4.0%	6.4%	9.9%
旧豊田地域	29,011	16.2%	35.5%	3.7%	7.1%	16.7%	20.8%
藤岡地区	6,558	5.0%	72.8%	1.9%	2.7%	5.7%	11.9%
小原地区	7,454	3.7%	82.7%	2.0%	2.7%	1.9%	7.0%
足助地区	19,327	3.5%	86.6%	2.0%	2.3%	1.1%	4.5%
下山地区	11,418	4.8%	85.6%	2.4%	2.4%	1.1%	3.7%
旭地区	8,216	4.6%	82.0%	5.9%	2.9%	1.4%	3.2%
稲武地区	9,863	3.6%	87.1%	3.7%	2.6%	0.9%	2.2%
三好町	3,211	27.5%	5.4%	6.2%	10.7%	27.7%	22.6%
交通圏計	95,058	8.6%	66.5%	3.2%	4.2%	7.2%	10.4%



資料：土地に関する統計年報（平成 16 年版）

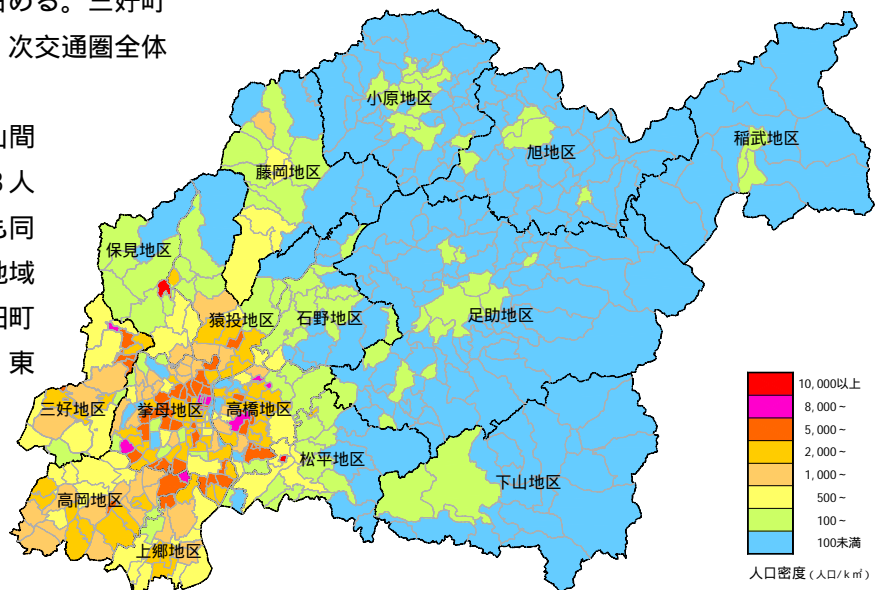
##### 3-1-2 人 口

###### (1)人口分布

現在の豊田市の人口は約 407 千人であり、そのうち旧豊田地域が 90%を占める。三好町の人口は約 53 千人であり、1 次交通圏全体で約 460 千人となる。

1 世帯当りの平均人数は、山間部の旧町村地域のほとんどで 3 人を超え、石野地区、松平地区も同様である。人口密度は旧豊田地域の中央部及び三好町が高く、旧町村地域及び旧豊田地域の北部・東部地区は極めて低い。

このように地区によって地形、土地利用形態、人口集積が大きく異なることが特徴である。



資料：豊田市統計書合併特集号・平成 15 年度版三好町統計書

図 3.1 豊田三好 1 次交通圏の町別人口密度

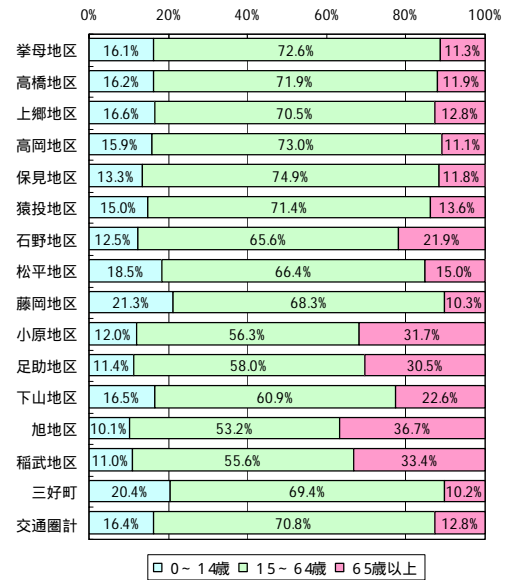
(2) 高齢化率

豊田・三好1次交通圏全体の高齢化率は12.8%であり、愛知県全体の18.9%（愛知県統計課 平成17年4月1日）を大きく下回っている。しかしながら、藤岡地区を除いた旧町村地域の高齢化率は高い傾向にあり、特に小原・足助・旭・稲武地区では30%を超え、逆に若年層は旧町村地域のほとんどで低く、少子高齢化が顕著に表れている。

人口の大部分を占める旧豊田地域の中央部・南部地区、及び藤岡地区、三好町の高齢化率は、現時点で概ね12%を下回り、交通圏全体では13%弱となっているが、圏域全体で今後急速に高齢化が進むことが予想される。

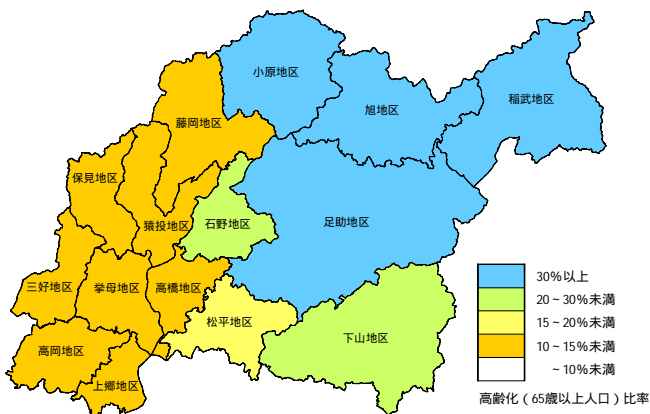
図表 3.2 交通圏の地区別面積・世帯数・人口・年齢階級別人口比率

市町地区名	面積 (km <sup>2</sup> )	世帯数 (世帯)	人口 (人)	年齢階級別人口			平均世帯員 (人/世帯)	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )
				0～14歳	15～64歳	65歳以上		
旧豊田地域	290.11	135,768	362,157	54,891	251,025	40,873	2.67	1,248
拳母地区	39.26	51,891	126,107	20,278	91,518	14,311	2.43	3,212
高橋地区	29.21	18,688	55,163	8,952	39,644	6,567	2.95	1,888
上郷地区	21.85	11,260	32,666	5,432	23,037	4,197	2.90	1,495
高岡地区	39.14	29,104	76,284	12,098	55,712	8,474	2.62	1,949
保見地区	34.79	8,277	20,743	2,764	15,539	2,440	2.51	596
猿投地区	45.76	12,098	35,826	5,367	25,575	4,884	2.96	783
石野地区	36.50	1,500	4,926	617	3,231	1,078	3.28	135
松平地区	43.59	2,950	10,442	1,933	6,938	1,571	3.54	240
藤岡地区	65.58	5,533	19,277	4,110	13,173	1,994	3.48	294
小原地区	74.54	1,360	4,345	522	2,447	1,376	3.19	58
足助地区	193.27	2,834	9,661	1,105	5,606	2,950	3.41	50
下山地区	114.18	1,633	5,557	916	3,386	1,255	3.40	49
旭地区	82.16	1,083	3,531	357	1,877	1,297	3.26	43
稲武地区	98.63	1,075	3,154	346	1,755	1,053	2.93	32
豊田市計	918.47	149,286	407,682	64,797	289,438	53,447	2.73	444
三好町	32.11	18,309	50,529 (53,340)	10,230 (10,907)	35,544 (37,012)	4,755 (5,421)	2.76	1,574
交通圏計	950.58	149,286	458,211	75,027	324,982	58,202	3.07	482

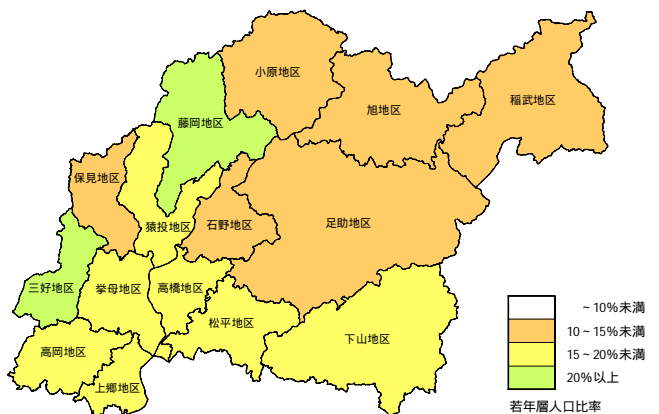


資料：豊田市：豊田市統計書合併特集号（平成17年4月1日データ）  
三好町：平成15年度版三好町統計書（ただし、人口の（ ）内は三好町住民課平成17年3月31日データ）

【高齢化率（65歳以上人口比率）】



【若年層比率】



資料：豊田市統計書合併特集号・三好町住民課

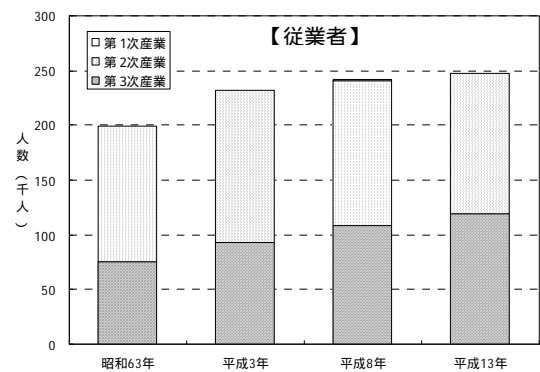
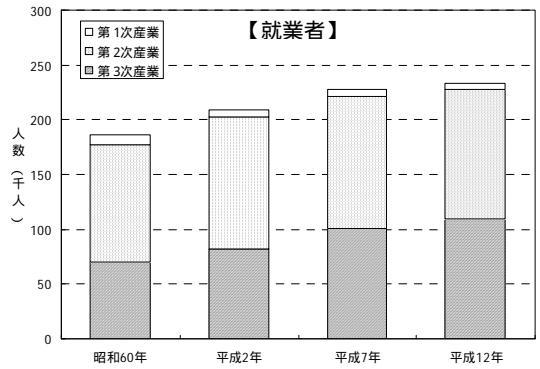
図 3.2 交通圏の年齢層分布（地区別）

### 3-1-3 就業者数・産業等

豊田・三好1次交通圏全体での産業別就業者人口の割合は、第1次産業及び第2次産業が微減し、第3次産業が微増する傾向にあるものの、平成12年では第2次産業が50.2%を占め、依然として第2次産業に特化した産業構造になっている。特に就業者数約235千人（平成12年）のうち自動車産業を中心とした製造業が43.1%を占めている。また、就従比率は105%を超え、市外からの従業者の割合が高くなっており、製造業についてはその中でも高く（同約112%）なっている。

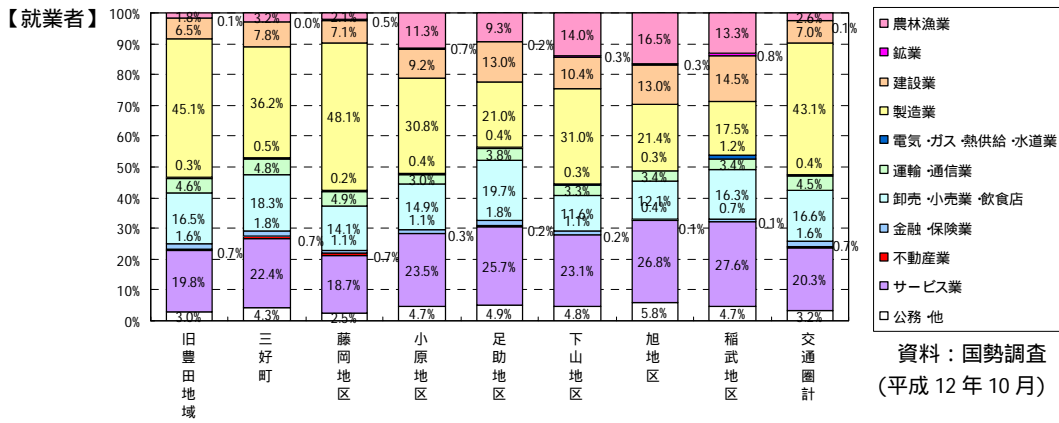
地区別に見ると、旧豊田地域、三好町、藤岡地区の製造業従業者の割合が高く、特に三好町の同就従率は150%を超えている。藤岡地区を除く旧町村地域では、第1次産業の就業比率が比較的高く、製造業はそれほど高くはない。従業者比率ではサービス業が高くなっている。

就業者数：国勢調査週間中、賃金、給料、諸手当、営業収益、手数料、内職収入など収入（現物収入を含む。）になる仕事を少しでもした人。（ここでは居住地で集計した数）  
 就従比率：対象地域に居住する就業者数と同地域で働いている者（従業者数）の比率

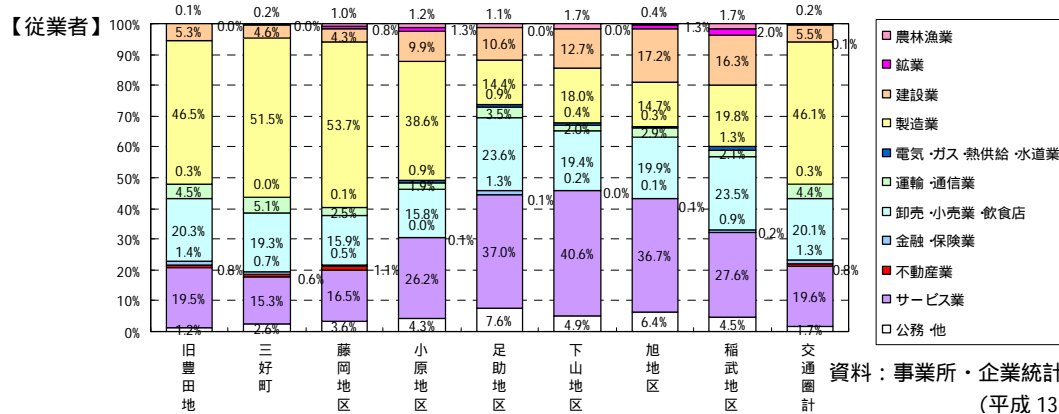


資料：事業所・企業統計調査報告

図 3.3 就業者・従業者数の延び



資料：国勢調査 (平成12年10月)



資料：事業所・企業統計調査報告 (平成13年10月)

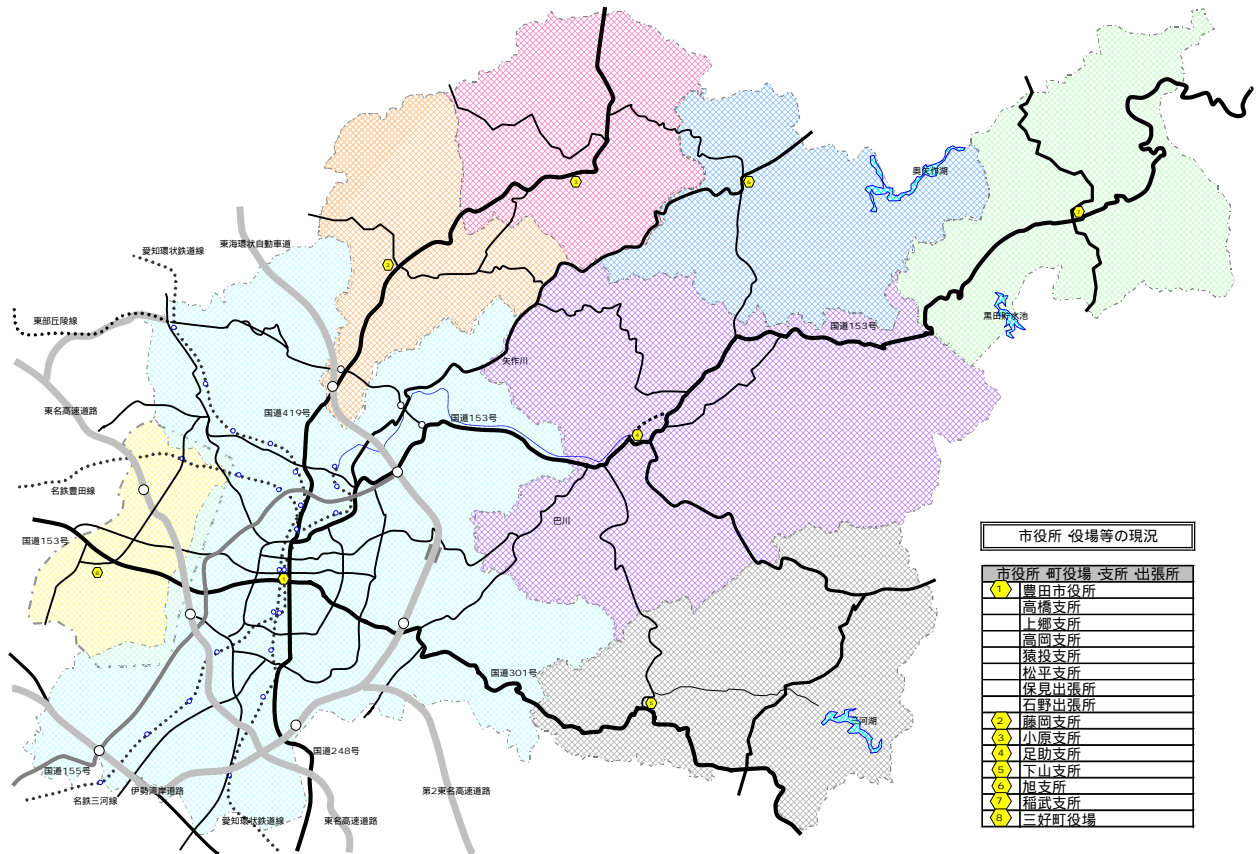
図 3.4 地区別、産業分類別就業者・従業者割合

### 3-1-4 主要施設分布

#### (1) 市町役場・支所等の分布

豊田市役所は、旧豊田地域のほぼ中央部、道路・公共交通の結節点である豊田市駅付近に立地している。

旧豊田地域では7地区に支所・出張所を設けており、旧町村地域は旧町村役場を支所とし、いずれも主要道路沿いに配置されている。三好町役場は、町の中央部付近にあり、幹線道路に近い位置に立地している。



資料：豊田加茂合併協議会HP  
<http://www.ci.ty.toyota.aichi.jp/gappeikyougikai/index.htm>

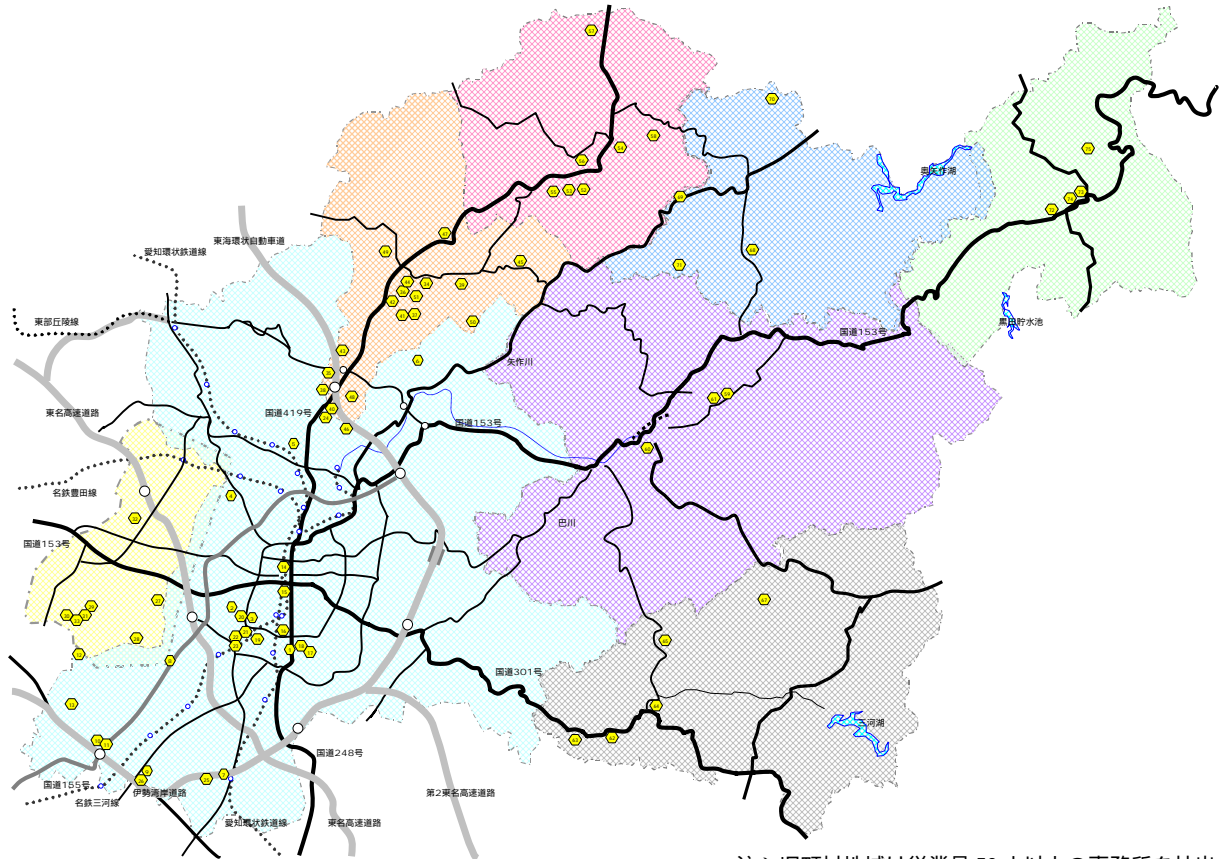
図 3.5 市町役場・支所等の分布状況



(3)大規模事業所等の分布(従業員数500人以上)

豊田・三好1次交通圏の大きな特徴は、大規模製造業関連施設の立地(従業員500人以上)が多いことである。トヨタ本社工場をはじめとして、豊田市中心市街地よりも南西の地域に集中し、交通発生集中の最大の要因でもある。

旧町村地域では大規模な事務所等は立地していない。



注)旧町村地域は従業員50人以上の事務所を抽出  
資料:豊田都市交通研究所作成

事業所の現況

旧豊田地域	
1	トヨタ自動車株式会社本社及び本社工場
2	トヨタ自動車株式会社元町工場
3	住友ゴム工業株式会社名古屋工場
4	トヨタ自動車株式会社真宝工場
5	アラコ株式会社猿投工場
6	トヨタ自動車株式会社広瀬工場
7	トヨタ自動車株式会社上郷工場
8	トヨタ自動車株式会社堤工場
9	アラコ株式会社
10	アイシン精機株式会社新豊工場
11	アイシン高丘株式会社
12	トヨタ自動車株式会社高岡工場
13	高島屋日産工業株式会社本社工場
14	株式会社豊田そごう
15	愛知県厚生農業協同組合連合会加茂病院
16	小島プレス工業株式会社下市場工場
17	トヨタ自動車株式会社トヨタ記念病院
18	株式会社協豊製作所
19	大豊工業株式会社本社工場
20	豊田鉄工株式会社本社工場
21	中央精機株式会社豊田工場
22	堀江金属工業株式会社
23	株式会社東海理化電機製作所豊田工場
24	林テレンプ株式会社豊田工場
25	豊生ブレーキ工業株式会社
26	富士精工株式会社

三好町	
27	トヨタ自動車株式会社三好工場
28	トヨタ自動車株式会社下山工場
29	トヨタ自動車株式会社明知工場
30	(株)三五本社 福田工場
31	(株)三五 八和田山工場
32	(株)かね貞
33	中央発條 (株)三好工場

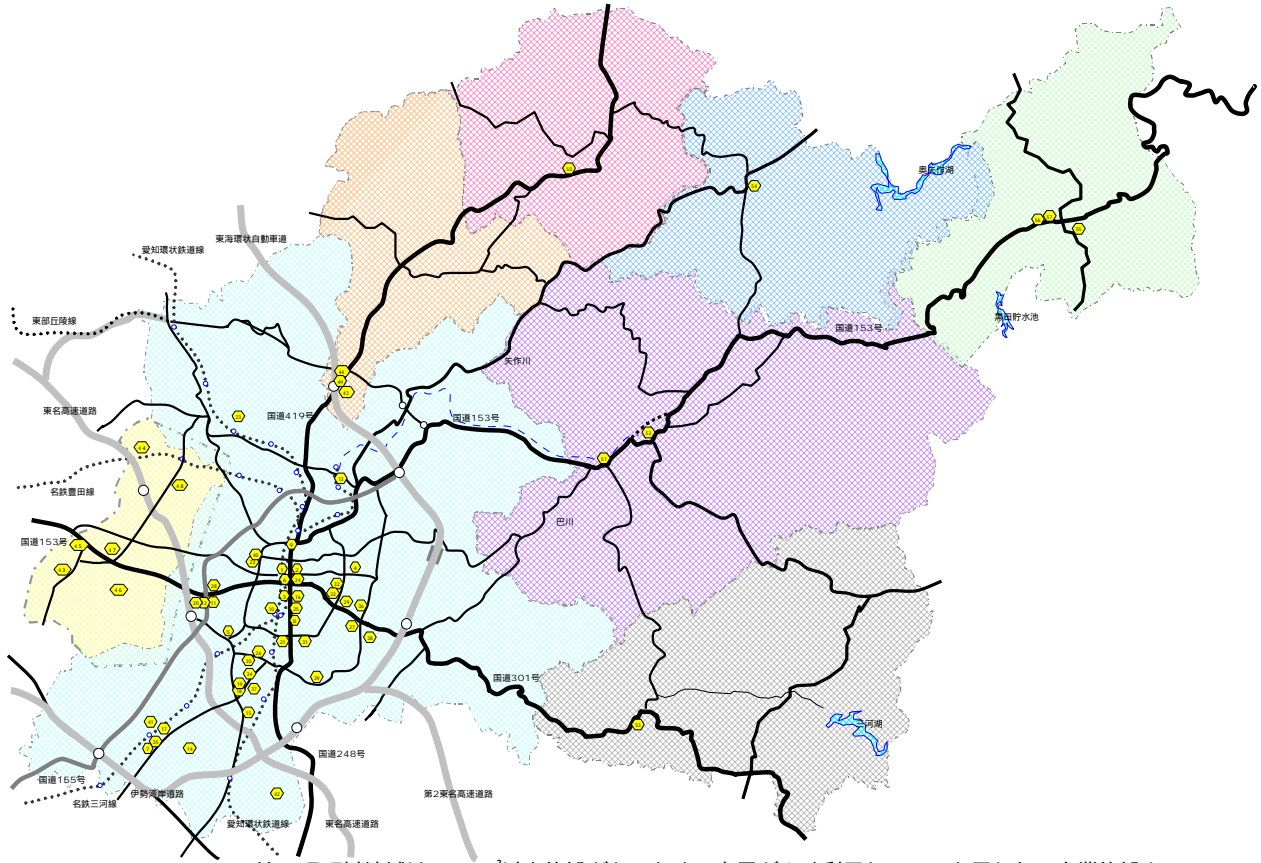
藤岡地区	足助地区
34	アイシン化工
35	トヨタ紡織
36	富士機械製造
37	中央発條
38	豊和化成
39	アイシン精機
40	真和工業
41	ティムス
42	テックハマ
43	プラマック
44	飯島製本
45	エイシー工業
46	大東工業
47	NTTオリス
48	三福製作所
49	福岡合成
50	加茂精工
51	豊田化学工業
52	富士高分子
53	東海化学工業所
54	協豊製作所
55	板倉製陶
56	日本高周波
57	小原カントリー
58	松名カントリー
59	共和産業
60	三州足助公社
61	小島プレス
下山地区	
62	トヨタ紡織
63	東豊工業
64	近藤運輸機工
65	下山ロイヤルカントリー
66	加茂カントリー
旭地区	
67	旭工業
68	ハタノ
69	旭カントリー
70	笹戸カントリー
稲武地区	
71	どんぐりの湯
72	稲武高分子
73	トヨタ工業
74	稲武カントリー
小原地区	
75	稲武カントリー

図 3.8 大規模事業所等の分布状況(従業員数500人以上)

(4)大規模商業施設の分布(延べ床面積 1000 m<sup>2</sup>以上)

大規模な商業施設は旧豊田地域の中心部に集中しているとともに、旧豊田地域、三好町では幹線道路沿いに郊外型の商業施設が点在している。

旧町村地域では、大規模な商業施設は立地していない。



注) 旧町村地域は 1000 m<sup>2</sup>以上施設がないため、市民がよく利用していると思われる商業施設を支所担当者へのヒアリングにより把握し、上位 2 位程度を示した。

資料：豊田都市交通研究所作成

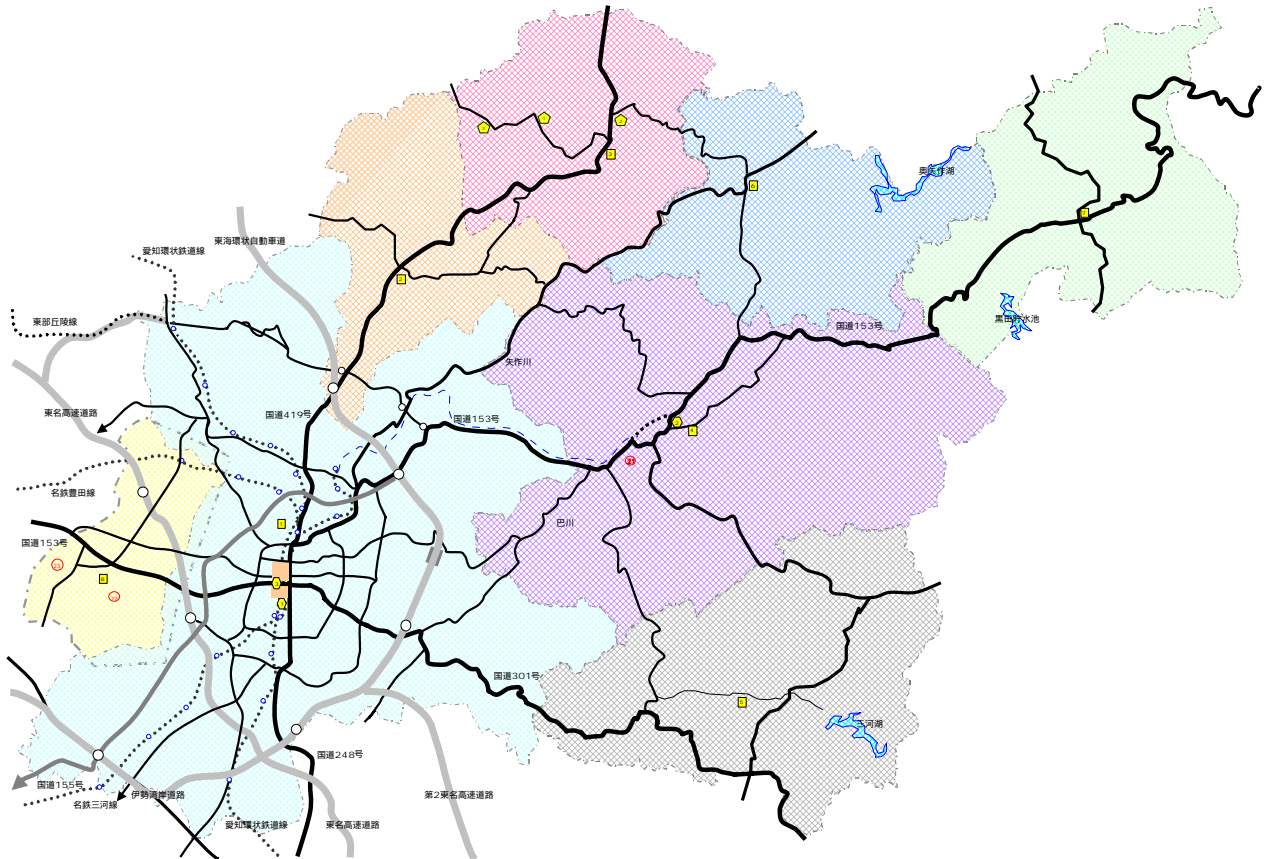
商業施設の現況	
【旧豊田地域】	
① 豊田市駅西口市街地再開発ビル(松坂屋豊田店)	②② カーマホームセンター豊田宮上店
② 豊田市駅東市街地再開発ビル(メグリアセントレ)	②③ 名鉄保見ショッピングセンター
③ 豊田ショッピングセンター(ジャスコ)	④④ DIYセンターヒラサダ本部店
④ 高橋共同ショッピングセンター(ジャスコ)	⑤⑤ ヒマラヤ新豊田店
⑤ Uマート豊田元町店(ローニー)	⑥⑥ ドミニ山之手店
⑥ カシマゴビルディング(カシマゴ)	⑦⑦ ホームセンターヤマニシトヨタ五ヶ丘店
⑦ タキソウ家具吉原店(タキソウ)	⑧⑧ エイデン豊田元町店
⑧ タキソウ家具本店(タキソウ)	⑨⑨ ヤマナカ創立店
⑨ 陣中ショッピングセンター(ヤマナカ)	⑩⑩ スギ薬局山之手店
⑩ ホームエキスボ豊田	⑪⑪ フィール豊田南店
⑪ DIYセンターヒラサダ東新店	⑫⑫ ドラッグスギヤマ義里店
⑫ スポーツゼビオ豊田東新店	⑬⑬ エイデン義里店
⑬ 豊田第一共同ショッピングセンター(ハローフーズ)	⑭⑭ メグリア本店
⑭ カーマホームセンター若林店	⑮⑮ メグリア若園店
⑮ ビッグサン豊田店(関西電波)	⑯⑯ メグリア志賀店
⑯ 五方石家具豊田本店	⑰⑰ メグリア生協会館
⑰ 若林ショッピングセンター(ドミニ)	⑱⑱ メグリア五ヶ丘店
⑱ ミト電化豊田店	⑲⑲ メグリア豊南店
⑲ ファッションセンターしまむら大林店	⑳⑳ メグリア朝日店
⑳ 橋本ショッピングセンター(ワイール・ミソワヤ)	㉑㉑ グリーンセンター高岡
㉑ 千ガスカンサイ豊田店	㉒㉒ グリーンセンターつねべ
	㉓㉓ メグリア藤岡店
	㉔㉔ JA愛知豊田グリーンセンター西中山店
	【三好町】
	④⑤ 三貴フラワーセンター
	④⑥ ユーストア(株)黒笹店
	④⑦ フिटハウス(株)三好店
	④⑧ 松坂屋ストア三好店
	④⑨ アイ・キール ジャスコ三好店
	④⑩ トヨタ生協メグリア三好店
	【藤岡地区】
	⑤① ネットトヨタ東名古屋藤岡店
	【小原地区】
	⑤② ファミリーマート小原店
	【促助地区】
	⑤③ バレット
	⑤④ (香嵐溪の旧集落の中の商店)
	【下山地区】
	⑤⑤ Aコープ下山店
	【榎地区】
	⑤⑥ (ほとんどの商店)
	【稲武地区】
	⑤⑦ マルス
	⑤⑧ スパー稲武
	⑤⑨ どんぐり横丁

図 3.9 大規模商業施設の分布状況(延べ床面積 1000 m<sup>2</sup>以上)

(5) 保健・医療施設の分布（病院は病床数 20 以上のもの）

大規模な医療施設として、加茂病院、トヨタ記念病院、三好町民病院、足助病院、豊田地域医療センター等が挙げられる。このうち現在、豊田市の中心市街地にある加茂病院は、平成 20 年 1 月に浄水駅付近（保見地区）に移転する予定である。

第 2 次救急医療 に指定されている施設は、圏域内に 6 箇所（図中の赤色番号）設けられている。旧豊田地域を除く各地区には、それぞれ旧町村の保健センターが支所付近に設けられている。



第 2 次救急医療施設：入院治療を必要とする重症救急患者に対する救急医療施設。

資料：愛知県地域保健医療計画（平成 13 年 3 月）

主な保健 医療施設及び第 2 次救急輪番病院の現況	
〔病院〕	〔保健所〕
愛知県厚生連加茂病院 (第 2 次救急輪番病院)	1 豊加茂保健所
豊田地域医療センター (第 2 次救急輪番病院・休日夜間診療所)	2 豊加茂保健所足助支所
〔医〕 淳和会内田病院	3 豊田市保健所
〔医〕 三九郎病院	〔保健センター〕
〔医〕 美衣会衣ノ原病院	1 豊田市保健センター
〔医〕 清慈会鈴木病院	2 藤岡保健センター
〔医〕 研精会豊田西病院	3 小原保健センター
〔医〕 社団以心会中野胃腸科病院	4 福祉センター百年草
〔医〕 泉会細野病院	5 下山保健センター
〔医〕 豊寿会斉藤病院	6 旭保健センター
〔医〕 愛知会胃腸科肛門科家田病院	7 稲武保健センター
〔医〕 若宮会菊池病院	8 三好町保健センター
〔医〕 慈和会吉田整形外科病院	〔各地診療所〕
〔医〕 明心会仁大病院	乙ケ林診療所
〔医〕 濃成会竹内病院	乙ケ林診療所
〔医〕 濃和会南豊田病院	付属上仁木診療所
トヨタ記念病院 (第 2 次救急輪番病院)	乙ケ林診療所
産婦人科鈴木病院	付属大平診療所
豊田山之手病院	
桜ヶ丘病院	
〔2〕 愛知県厚生連足助病院 (第 2 次救急輪番病院)	
〔2〕 三好町民病院	
〔2〕 寿光会中央病院	

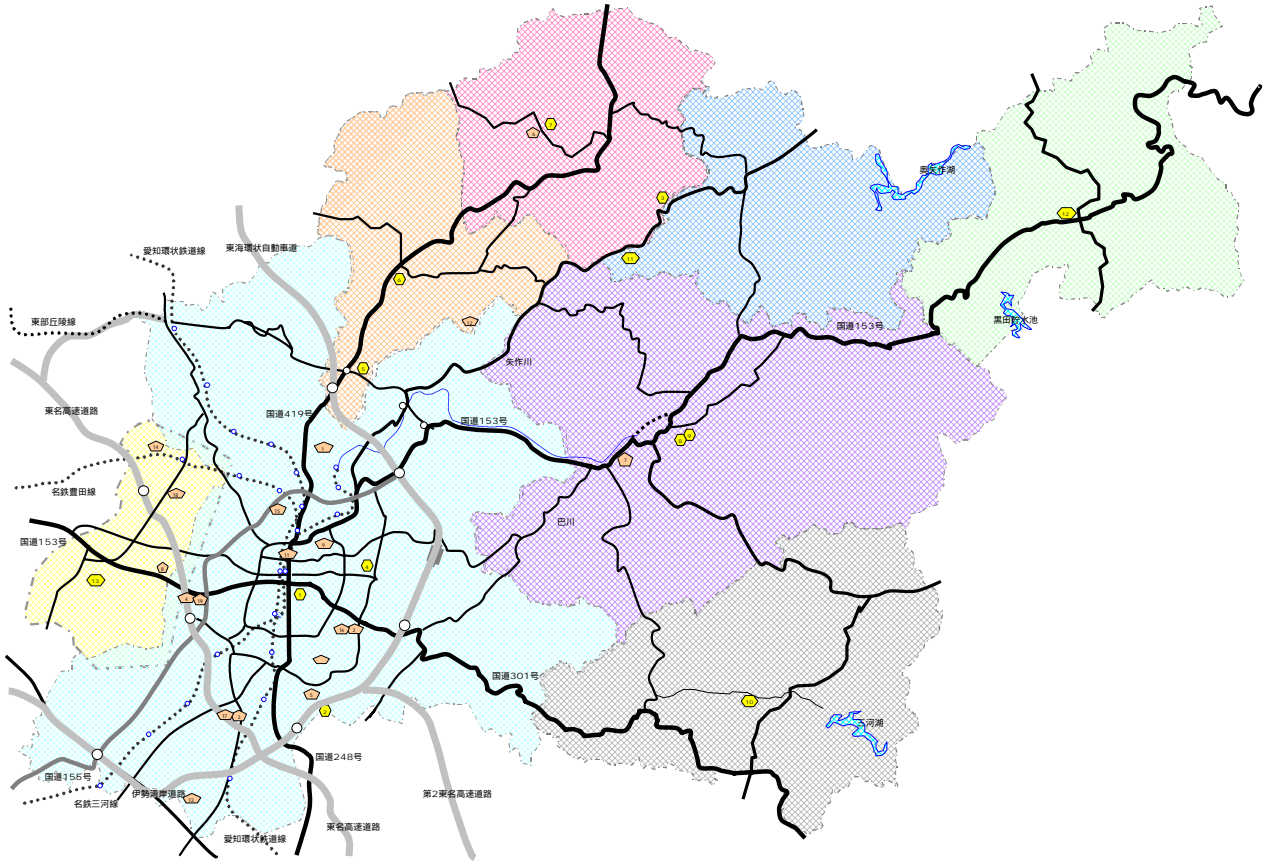
図 3.10 保健・医療施設の分布状況（病院は病床数 20 以上のもの）



(6) 高齢者福祉施設等の分布

旧豊田地域を除き、福祉施設は各地区に1箇所程度設けられており、旧豊田地域では拳母地区、高橋地区、上郷地区に1箇所設けられている。

介護施設等は、旧豊田地域及び三好地区においては概ね各地区に分布しているが、旧町村地域では足助・藤岡・小原以外の地区には施設が設けられていない。



資料：豊田市の保健福祉 2003 ほか

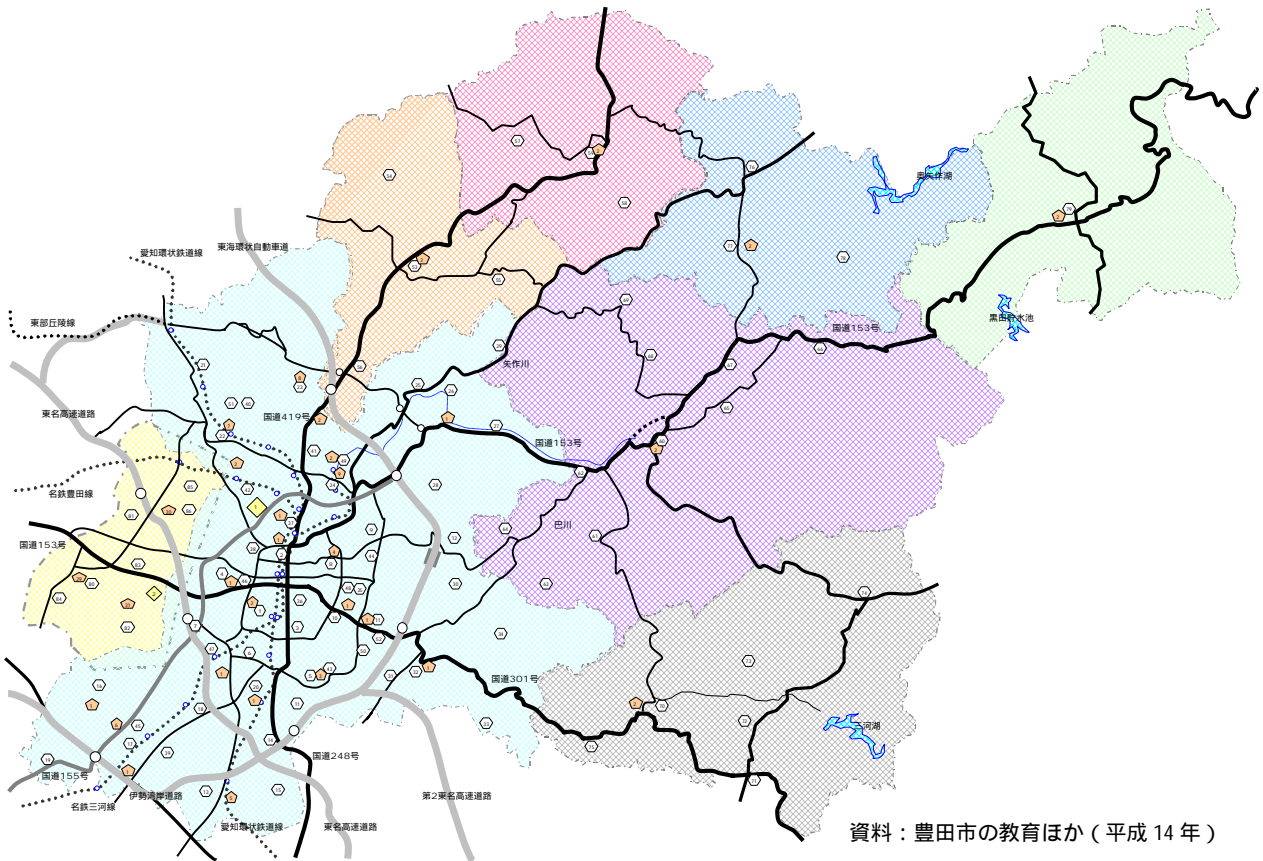
高齢者福祉施設等の現況					
市・町立高齢者福祉施設		養護老人ホーム(社会福祉法人)			
1	旧豊田地域	福祉センター	15	旧豊田地域	若草苑
2	"	老人福祉センター 豊寿園		駿豊老人ホーム(社会福祉法人)	
3	"	温泉休養施設 寿楽荘	16	旧豊田地域	ケアハウス豊田
4	"	シニアホールディング 東山	17	"	ケアハウスみなみ
5	藤岡地区	老人福祉センター	18	三好町	寿睦苑
6	"	地域福祉センター			特定民間施設
7	小原地区	福祉センター	19	旧豊田地域	豊田ほっとかん
8	足助地区	福祉センター 百年草			
9	"	まめた館			
10	下山地区	保健福祉センター			
11	旭地区	福祉センター			
12	稲武地区	福祉センター			
13	三好町	福祉センター			
特別養護老人ホーム(社会福祉法人)					
1	旧豊田地域	豊田福寿園			
2	"	とよた苑			
3	"	みなみ福寿園			
4	"	すばる			
5	"	豊水園			
6	小原地区	小原安立			
7	足助地区	巴の里(116.3開所予定)			
8	三好町	安立荘			
介護老人保健施設(医療法人等)					
9	旧豊田地域	豊田老人保健施設			
10	"	ジョイスティ			
11	"	ウェルビー			
12	"	かすえの郷			
13	藤岡地区	フジオカ			
14	三好町	三好老人保健施設			

図 3.11 高齢者福祉施設等の分布状況

(7)小中学校の分布

教育関連の施設は、旧豊田地域では人口の集積に応じ分布しているが、山間部の旧町村地域では広域な地区に点在しており、通学には長距離移動を伴う。

小学校区は、旧豊田地域 52 校区、藤岡地区 4 校区、小原地区 3 校区、足助地区 10 校区、下山地区 6 校区、旭地区 3 校区、稲武地区 1 校区、三好地区 7 校区となっている。同様に中学校区は、旧豊田地域 20 校区、三好地区 3 校区であり、その他旧町村地域では各地区 1 校区となっている。



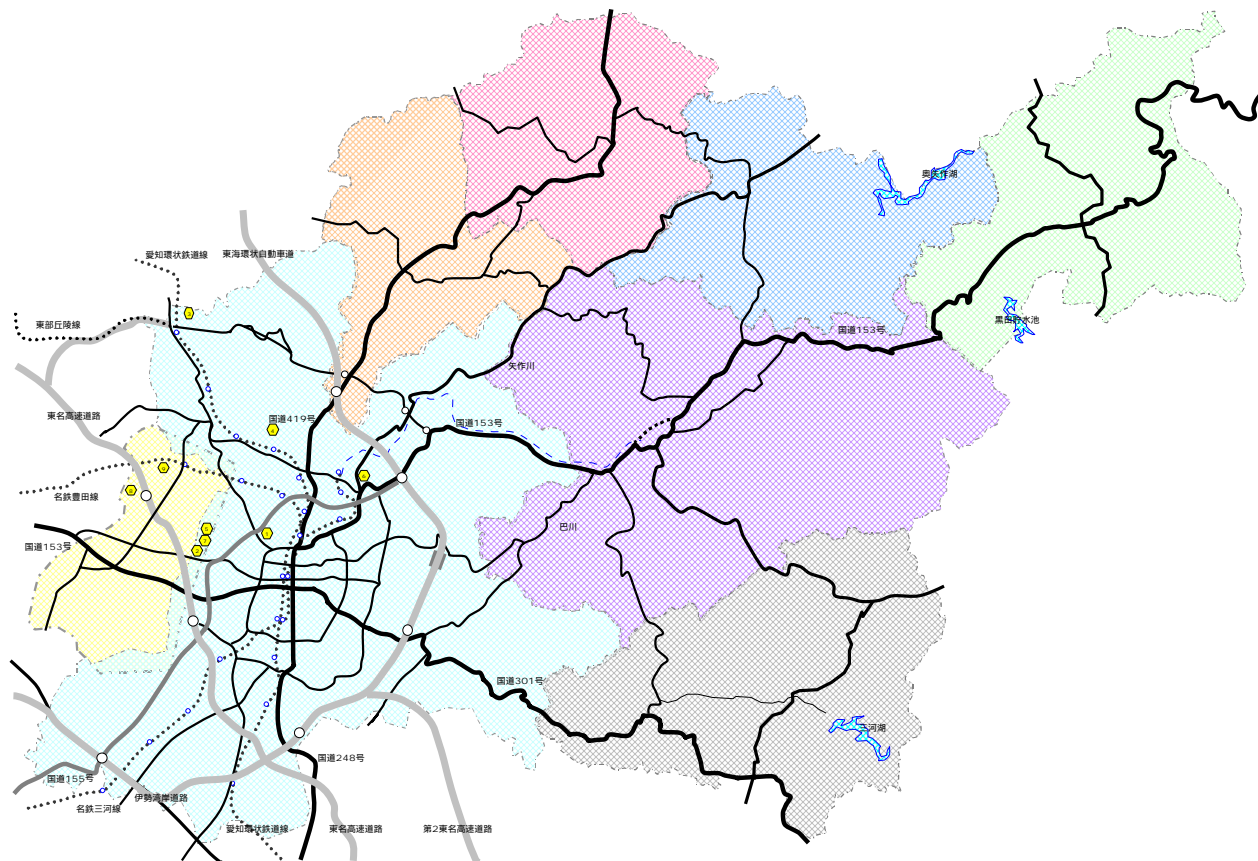
資料：豊田市の教育ほか（平成 14 年）

小 中学校等教育機関の現況			
〔小学校〕			
旧豊田地域	〔35〕 東山	〔67〕 新盛	〔10〕 石野
〔1〕 童子山	〔36〕 元城	〔68〕 大蔵	〔11〕 松平
〔2〕 琴母	〔37〕 梅坪	〔69〕 御蔵	〔12〕 竜神
〔3〕 根川	〔38〕 朝日	下山地区	〔13〕 美里
〔4〕 小清水	〔39〕 若林東	〔70〕 大沼	〔14〕 逢妻
〔5〕 前山	〔40〕 東保見	〔71〕 三巴	〔15〕 若園
〔6〕 山之手	〔41〕 四郷	〔72〕 和合	〔16〕 梅坪台
〔7〕 美山	〔42〕 浄水	〔73〕 田平沢	〔17〕 前林
〔8〕 寺部	〔43〕 平和	〔74〕 阿蔵	〔18〕 益富
〔9〕 平井	〔44〕 市木	〔75〕 花山	〔19〕 末野原
〔10〕 野見	〔45〕 若林西	旭地区	〔20〕 井郷
〔11〕 古瀬間	〔46〕 衣丘	〔76〕 小渡	〔21〕 私立豊田大谷
〔12〕 矢並	〔47〕 土橋	〔77〕 敷島	〔22〕 私立南山国際
〔13〕 高嶺	〔48〕 広川台	〔78〕 築羽	藤岡地区
〔14〕 寿恵野	〔49〕 井上	稲武地区	〔23〕 藤岡
〔15〕 敷部	〔50〕 五ヶ丘	〔79〕 稲武	小原地区
〔16〕 堤	〔51〕 西保見	三好町	〔24〕 小原
〔17〕 若園	〔52〕 五ヶ丘東	〔80〕 中部	足助地区
〔18〕 竹村	藤岡地区	〔81〕 北部	〔25〕 足助
〔19〕 駒場	〔53〕 鷺野	〔82〕 南部	下山地区
〔20〕 大林	〔54〕 石豊	〔83〕 天主	〔26〕 下山
〔21〕 大徳	〔55〕 御作	〔84〕 三吉	旭地区
〔22〕 伊保	〔56〕 中山	〔85〕 三好丘	〔27〕 旭
〔23〕 加納	小原地区	〔86〕 緑丘	稲武地区
〔24〕 青木	〔57〕 遺慈	〔87〕 緑丘	〔28〕 稲武
〔25〕 西広瀬	〔58〕 本城	旧豊田地域	三好町
〔26〕 東広瀬	〔59〕 中部	〔1〕 崇化館	〔29〕 三好
〔27〕 中金	足助地区	〔2〕 朝日丘	〔30〕 北
〔28〕 上鷹見	〔60〕 足助	〔3〕 豊南	〔31〕 南
〔29〕 藤沢	〔61〕 冷田	〔4〕 高橋	〔32〕 豊田養護
〔30〕 幸海	〔62〕 追分	〔5〕 上郷	〔33〕 三好養護
〔31〕 岩倉	〔63〕 佐切	〔6〕 高岡	
〔32〕 九久平	〔64〕 則定	〔7〕 保見	
〔33〕 滝脇	〔65〕 萩野	〔8〕 猿投	
〔34〕 豊松	〔66〕 明和	〔9〕 猿投台	

図 3.12 小中学校の分布状況

(8) 高等教育機関の分布

大学は旧豊田地域に7箇所、三好町に2箇所あり、比較的郊外地域に立地している。高等学校は旧豊田地域に15校あるのに対し、三好地区、足助地区、藤岡地区、及び稲武地区にそれぞれ1校、その他地区は高等学校以上の学校は有していない。



資料：豊田市の教育ほか（平成14年）

高等教育機関の現況	
【大学等】	
①	豊田工業高等専門学校
②	桜花学園大学
③	愛知工業大学
④	中京大学
⑤	愛知学泉大学
⑥	愛知みずほ大学
⑦	(仮)日本赤十字豊田看護大学
⑧	愛知大学
⑨	東海学園大学

【高等学校】	
	愛知県立豊田西高等学校
	愛知県立豊田東高等学校
	愛知県立松平高等学校
	愛知県立猿投農林高等学校
	愛知県立豊田工業高等学校
	愛知県立衣台高等学校
	愛知県立豊田北高等学校
	愛知県立豊田南高等学校
	愛知県立豊田高等学校
	愛知県立豊野高等学校
	愛知県立豊田高等看護学校
	杜若高等学校
	豊田大谷高等学校
	南山国際高等学校
	愛知県立加茂丘高等学校
	愛知県立足助高等学校
	愛知県立田口高等学校稲武校舎
	愛知県立三好高等学校

図 3.13 高等教育機関の分布状況

### 3-1-5 広域交通網の現状

三好町及び旧豊田地域中心部は名古屋駅から 20～30km に位置し、旧町村地域は同 40～60km に位置している。

豊田・三好 1 次交通圏を取り巻く広域交通網は、高速道路、一般国道、及び鉄道等の公共交通により形成されている。高速道路は旧豊田地域内の外縁部を走っており、一般国道や鉄道は、豊田市駅を中心に放射状に交通網が延びている。

自動車交通は、東名高速道路、伊勢湾岸自動車道及び東海環状自動車道の 3 つの高規格幹線道路が結節する広域交通の要衝として県外等とのアクセスを担い、圏内には 7 箇所のインターチェンジがある。名古屋市をはじめとした近郊の主要都市とは一般国道 153・155・248 号等で結ばれている。

公共交通では、圏域の西部を愛知環状鉄道、名鉄三河線・豊田線の鉄道が南北・東西方向に走っており、高速道路を利用し豊田市駅と名古屋駅、中部国際空港を結ぶ高速バスも運行されている。また、都市間を連絡する路線バスとしては、豊田市駅から三好町を通り赤池駅とを結ぶ路線がある。



図 3.14 豊田・三好 1 次交通圏の広域交通道路網

豊田・三好1次交通圏は、名古屋市と近接しているものの、名古屋駅を中心とした場合、他の主要都市間の距離に対し、アクセス所要時間が非常に長く、鉄道での利便性が比較的劣っていることが伺える。豊田市駅から名古屋駅間の鉄道利用を考えた場合、名古屋駅までの距離がほぼ同じである岡崎市、大垣市、四日市市では所要時間が約30分であるのに対し、豊田市ではその2倍程度となっている。

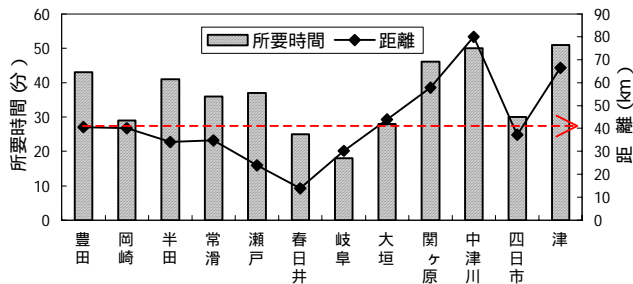


図 3.16 名古屋駅と主要都市代表駅の距離と鉄道による所要時間

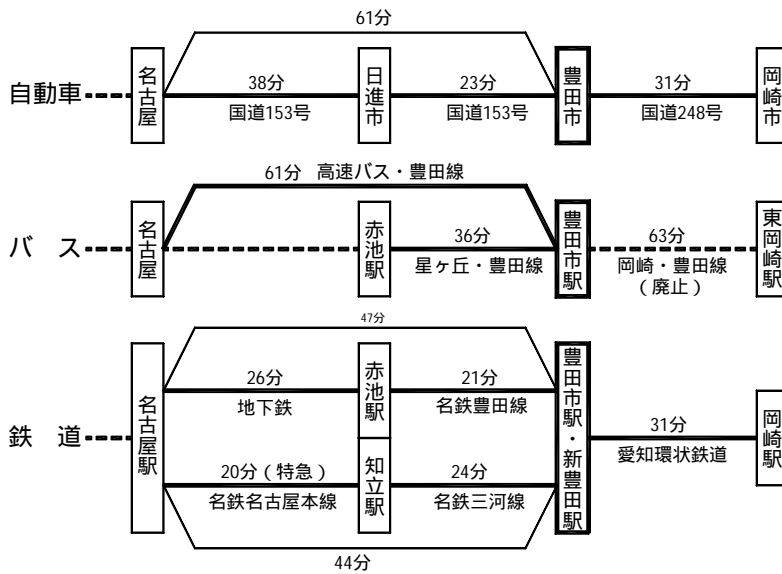


図 3.15 鉄道路線網と名古屋駅を中心とした鉄道での60分圏

旧豊田地域と流入・流出の多い名古屋・岡崎との所要時間を手段別にみると、鉄道利用は自動車と同等、あるいは鉄道駅へのアクセス時間及び乗り継ぎ時間等を考慮すれば、鉄道利用の方が所要時間は長くなることが考えられる。ただし、豊田市駅と岡崎市を結ぶ路線バスは平成14年に廃止され直通する路線バスは現在運行されていない。

豊田市駅と名古屋駅を結ぶ高速バスの所要時間は約1時間となっている。

このように、豊田・三好1次交通圏と周辺地域との公共交通での移動の利便性が低く、自動車利用を促す交通アクセス条件となっている。



資料

自動車：「2001道路時刻表」より  
 名古屋：国道153・22・19号交差点  
 日進市：赤池駅付近  
 豊田市：国道153・248交差点  
 岡崎市：国道248・1号交差点  
 バス：平成13年時点時刻表より  
 (高速バスは平成17年時刻表より)  
 鉄道：「時刻表」より  
 乗り継ぎ時間は考慮していない

図 3.17 豊田市駅と名古屋・岡崎を結ぶ交通手段別の所要時間

### 3-1-6 交通圏内の道路交通

#### (1) 主要道路網と交通量

豊田・三好1次交通圏の幹線道路網は、153号、155号、248号、419号などの国道が豊田市駅を中心に放射状に延びている。これらを補完する岡崎足助線、名古屋岡崎線などの主要地方道、さらに豊田東郷線、豊田環状線などの一般県道などにより旧豊田地域の幹線道路網を構成している。

旧町村地域では一般県道で各地区間を結んでいる。

国道については、豊田市中心市街地付近の一部が4車線化されている他はすべて2車線である。

平成11年道路交通センサスによると、国道153号、国道248号の交通量が多く、豊田市中心市街地では40,000台/日を越す交通量が観測されている地点もある。

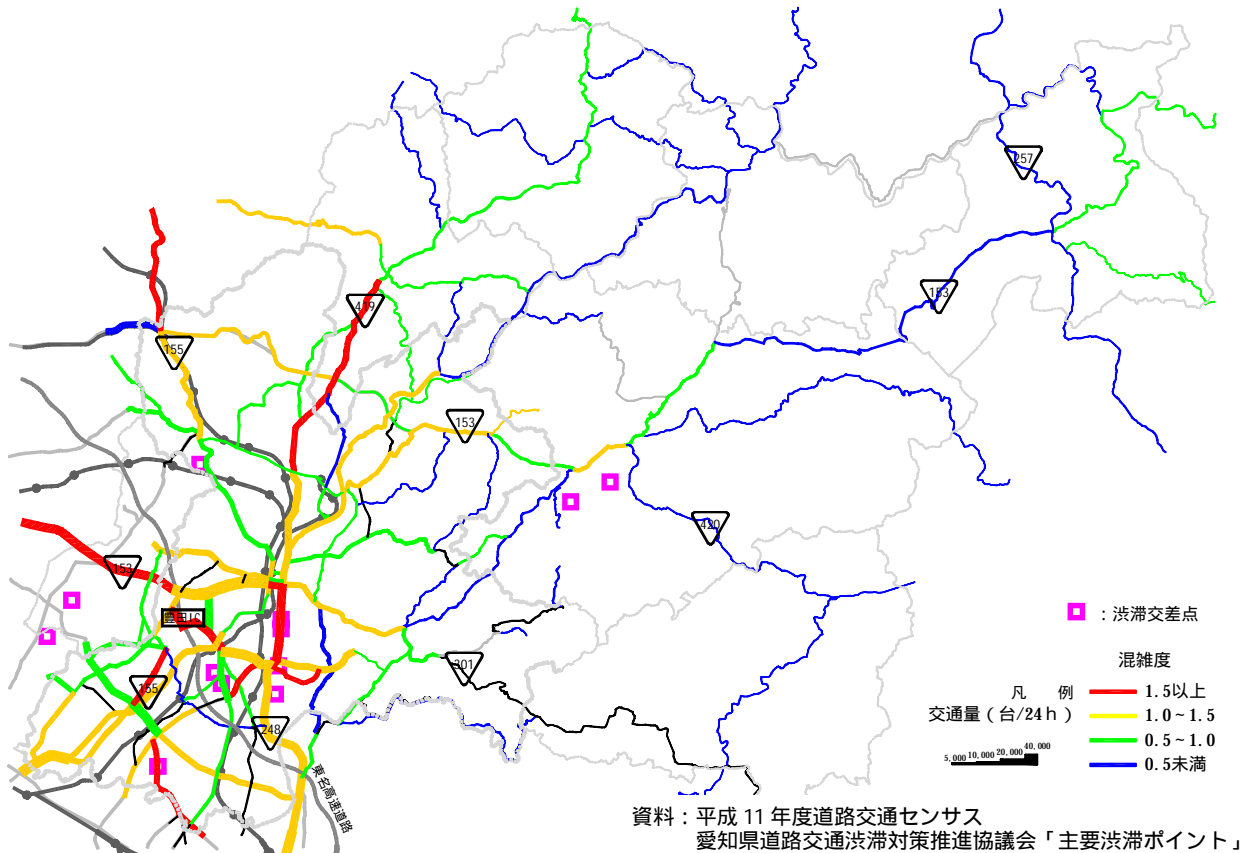
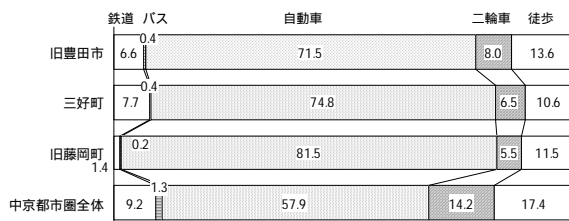


図 3.18 1次交通圏内の主要道路網と交通量・主要渋滞箇所

旧豊田市の自動車交通割合は極めて高く、全国的にも高い中京都市圏が約58%に対し旧豊田市では70%を超え、さらに三好町は約75%、旧藤岡町では80%を超えている。昭和46年から平成13年の30年間に旧豊田市では自動車利用の割合が約47%から2.8倍程度にまでなっている。



資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（調査対象地域に旧藤岡町を除く旧町村地域は含まれていない）

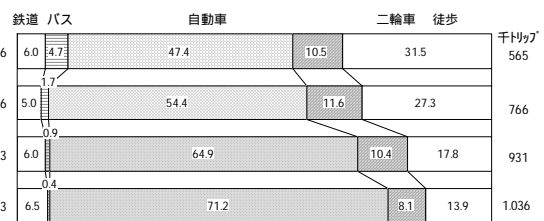


図 3.19 代表交通手段トリップ構成比の中京都市圏との比較      図 3.20 旧豊田市の代表交通手段別トリップ構成比の推移

## (2) 主な渋滞箇所

豊田市内には1号要件に該当する主要渋滞ポイントが6カ所、2号要件に該当する主要渋滞ポイントが1カ所あり、路線別に見ると国道153号が2カ所、国道155号が2カ所、そして国道248号が3カ所となっている。これらのポイントは中心市街地の南北方向に連なっている。三好町においては、主要地方道の豊田知立線の2箇所が主要渋滞ポイントとなっている。

混雑度が1.5以上の地点は国道153号、248号、419号の一部の区間に見られ、混雑度の最も高い区間は豊田安城線深田町付近（豊田IC付近）での2.30、国道では153号の三好町付近が1.92、248号のトヨタ町付近が1.90となっている。

- 1号要件：一般道路（DID内）：渋滞長が1km以上、または通過時間が10分以上  
一般道路（DID外）：渋滞長が500m以上、または通過時間が5分以上

- 2号要件：1号要件に準ずる箇所、渋滞対策が必要な箇所。観光期の渋滞箇所

混雑度：当該道路の設計交通容量に対する実際の交通量の比で表すもので、混雑度が1以上になると、交通量が道路の容量をオーバーするが生じ、その値が大きいくほど混雑の度合いが大きく、概ね1.5を超える混雑度はピーク時間帯を中心に慢性的な渋滞が生じる状況となる。

## (3) 交通圏内の道路計画

豊田・三好1次交通圏の都市計画道路は、旧豊田市79路線、総延長は300,210m、三好町37路線、総延長68,990mである。旧豊田市の都市計画道路整備率は52.1%であり、市街地部周辺の環状路線や放射路線の中心市街地外縁部の区間で未整備となっている路線が多い。また、三好町では同69.5%と比較的高い整備率となっている。豊田市駅を中心とした現在の放射状道路の混雑が激しいため、環状線の早期完成による中心部の通過交通の排除が急務である。

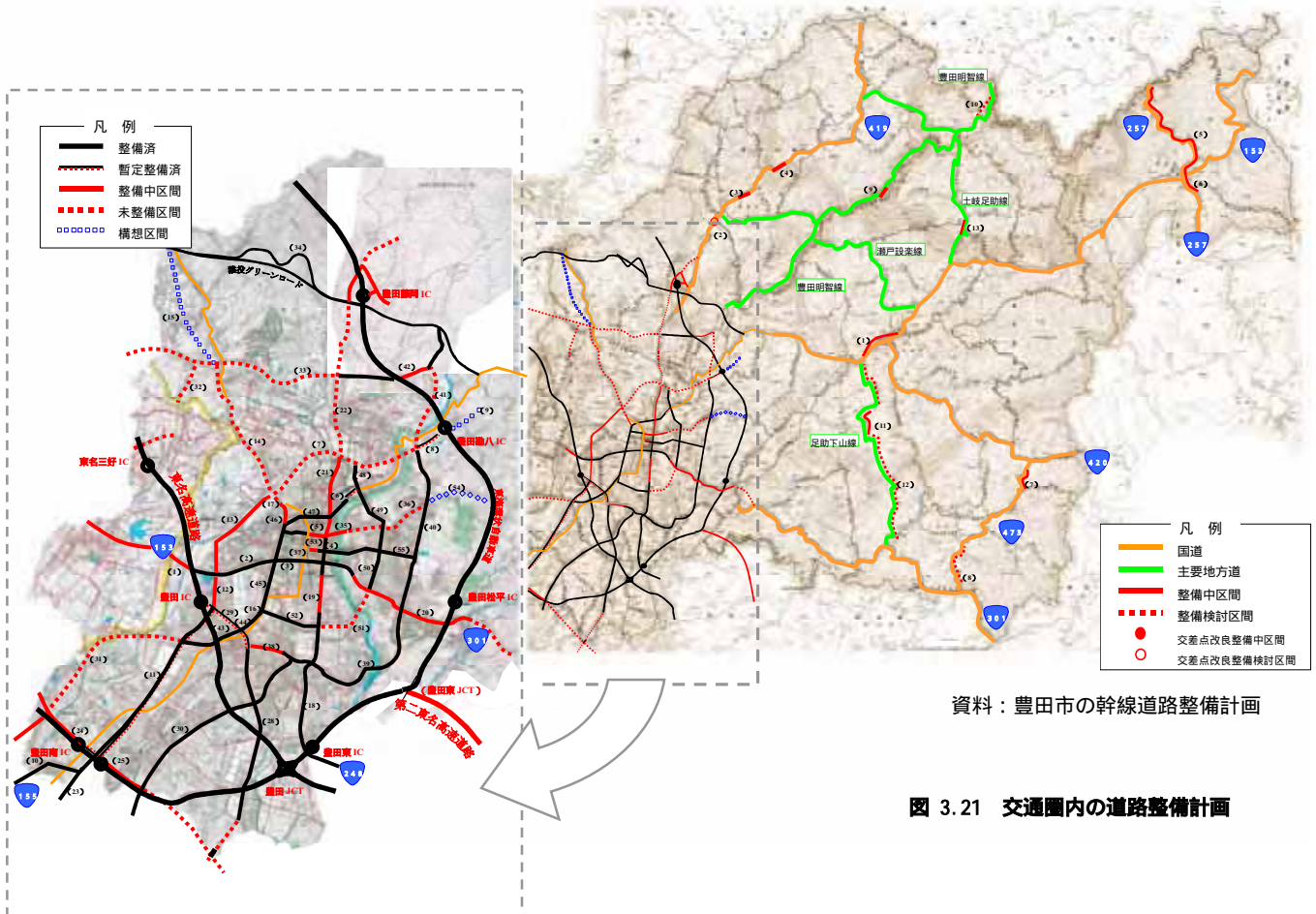


図 3.21 交通圏内の道路整備計画

### 3-1-7 公共交通網の概要

豊田・三好1次交通圏の公共交通網は、鉄道・主要バス路線とも豊田市駅を中心とした放射状に形成されている。

鉄道は名鉄三河線・豊田線と愛知環状鉄道を有しており、それぞれ知立方面、名古屋方面、瀬戸・高蔵寺方面、岡崎方面に延びている。また、旧豊田地域の北端部には平成17年3月に東部丘陵線が開通し、愛知環状鉄道の八草駅と結んでいる。

旧豊田地域内のバス路線は、昭和45年(1970年)ではほぼ全域を網羅していた。その後、相次いで路線が廃止され、現在では13路線28系統が運行されているに留まっている。このうち、保見団地の浄水駅循環系統と東岡崎駅を結ぶ3路線(岡崎市内線、岡崎・足助線、大沼線)以外の23系統が豊田市駅を起終点としている。

三好町も含め路線バスが廃止された地域や、旧町村地域の過疎部では、生活交通を確保するため市・町の運行する貸切バスや福祉バス、さらにはスクールバスを運行し公共交通空白地域の解消に努めている。



図 3.22 旧豊田地域を例としたバス路線の変遷

資料：名古屋鉄道株式会社

#### 《豊田・三好1次交通圏内の公共交通の現状》 - 鉄道・バスの主要路線と概ねの運行本数 -

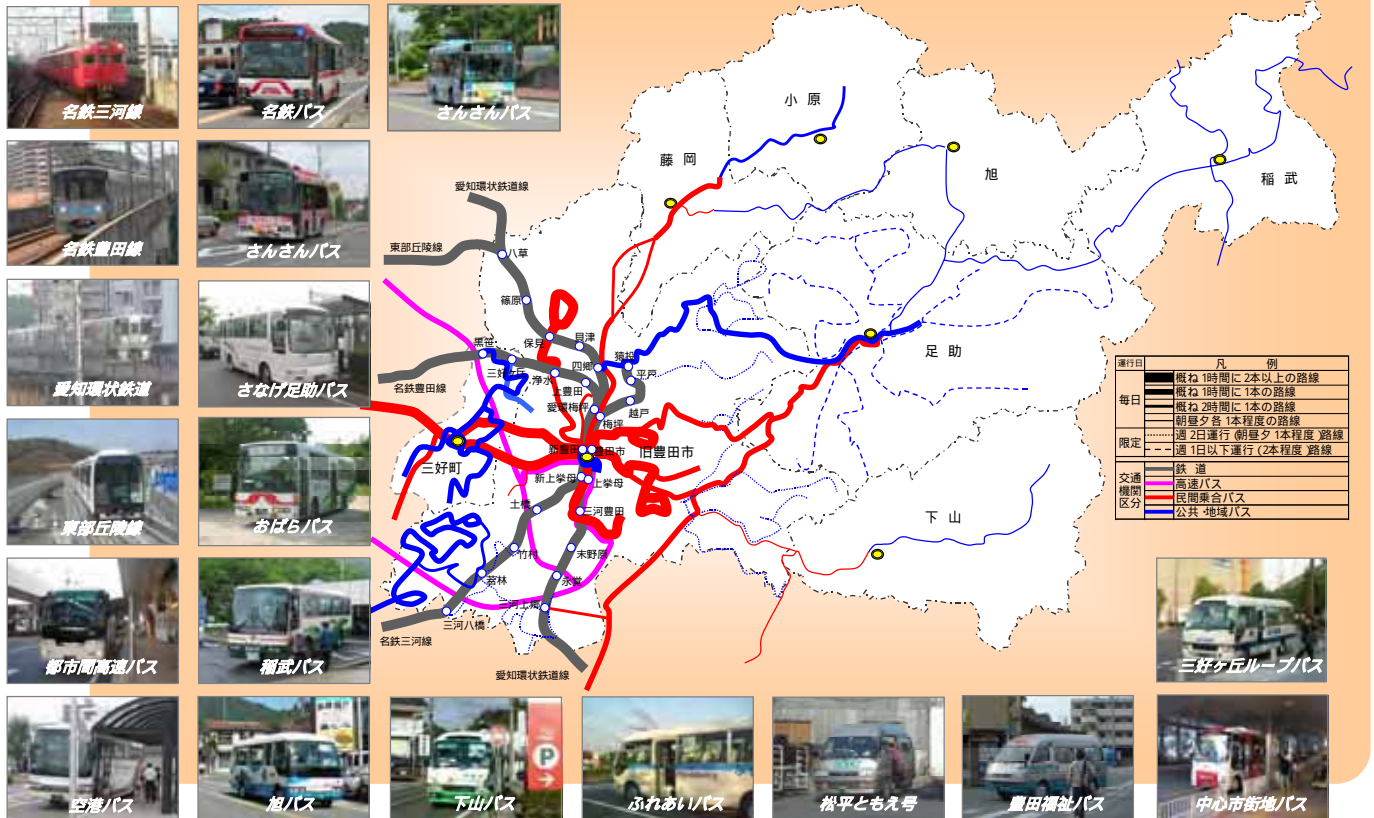


図 3.23 豊田・三好1次交通圏内の公共交通の現状



### 3-2 交通圏の公共交通の現状

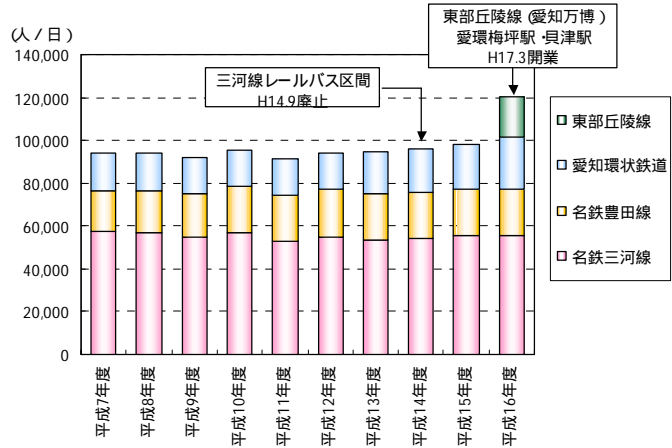
#### 3-2-1 鉄道の利用状況

鉄道駅は豊田市内に 24 駅、三好町内に 2 駅を有し、愛知環状鉄道の貝津駅と愛環梅坪駅は、平成 17 年 3 月に開業した新駅である。また、東部丘陵線も同時期に開業し、豊田市内には陶磁資料館南駅と八草駅の 2 駅が市北端部にある。名鉄三河線と豊田線は豊田市駅及び梅坪駅で接続しており、愛知環状鉄道の新豊田駅と名鉄豊田市駅はペDESTリアンデッキで接続されているものの、約 250m 離れている。また、北部の八草駅では愛知環状鉄道と東部丘陵線が接続している。

豊田・三好 1 次交通圏内の鉄道駅利用者数は、平成 7 年度以降ほぼ横ばいであるが、愛知環状鉄道を中心に若干の増加傾向にある。

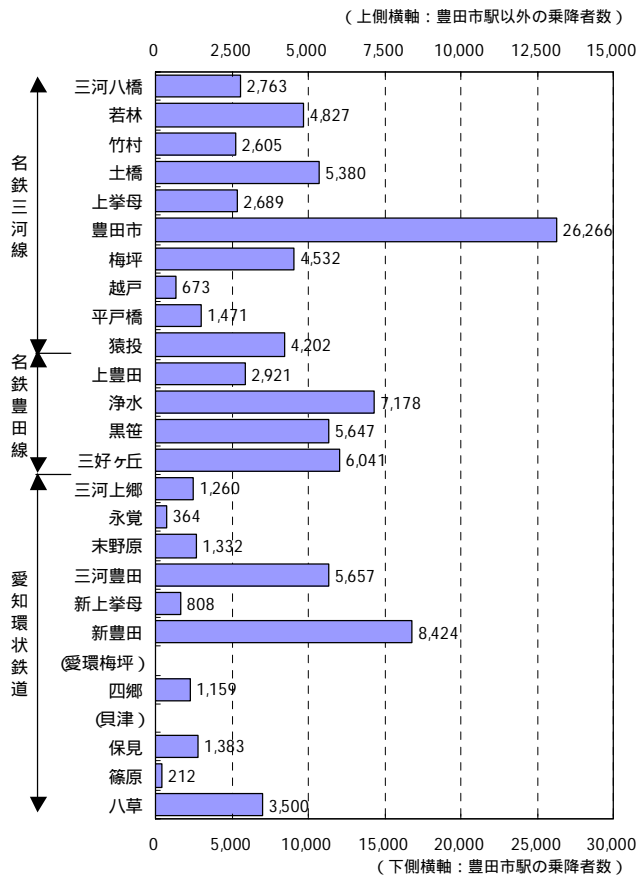
駅の乗降客数は交通の結節点である豊田市駅が圧倒的に多く、約 26 千人/日の利用者がある。隣接する新豊田駅は 8 千人/日程度であり、郊外型の大規模住宅地を近くに有す浄水駅、黒笹駅、三好ヶ丘駅も比較的用户が多くなっている。

また、鉄道の端末交通として毎日運行しているバス路線が乗り入れているところは、26 駅中（東部丘陵線を除く）半数の 13 駅である。



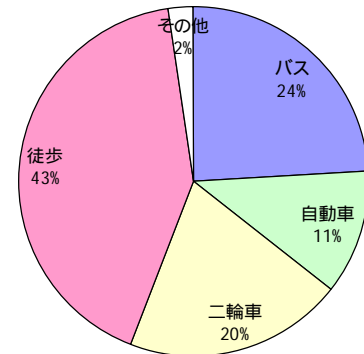
資料：都市交通年報、各鉄道事業者資料

図 3.24 豊田市・三好町内の鉄道駅乗降者数の推移



資料：鉄道事業者資料

図 3.26 鉄道駅乗降者数(人/日):平成 16 年度



資料：平成 12 年大都市交通センサス (定期利用者)

図 3.25 鉄道端末交通手段割合 (全駅計)

表 3.1 豊田・三好 1 次交通圏内の鉄道駅の状況

路線名	駅名	駅乗降者数 (人/日)	駅の属する地区名							鉄道端末交通手段割合 (%)					駅前広場 整備状況	駅乗換バス 停の有無	接続 バス路線	
			拳母	高橋	上郷	高岡	保見	猿投	石野	旧町村	三好	バス	自動車	二輪車				徒歩
名鉄三河線	三河八橋	2,763									0.0%	2.2%	60.5%	37.3%	0.0%	×		福祉バス
	若林	4,827									1.3%	20.9%	42.2%	35.7%	0.0%	×		福祉バス
	竹村	2,605									1.5%	17.2%	42.7%	35.4%	3.2%	×		福祉バス
	土橋	5,380									1.5%	16.6%	28.7%	51.9%	1.3%	×	×	
	上挙母	2,689									10.2%	0.6%	35.0%	54.2%	0.0%	×		名鉄(豊田市内線)
	豊田市	26,266									28.1%	9.7%	13.1%	46.1%	2.9%			名鉄(00路線) 中心市街地バス 名鉄(藤岡線)
	梅坪	4,532									13.5%	14.5%	14.5%	50.9%	6.6%			
	越戸	673									0.0%	0.0%	12.1%	87.9%	0.0%	×	×	
	平戸橋	1,471									0.0%	9.3%	10.9%	79.7%	0.0%	×		福祉バス
猿投	4,202									0.0%	11.1%	35.5%	53.4%	0.0%	×		さなげ足助バス	
名鉄豊田線	上豊田	2,921									8.0%	22.1%	30.0%	40.0%	0.0%	×	×	
	浄水	7,178									33.9%	21.1%	9.8%	35.2%	0.0%			名鉄(保見団地線)
	黒笹	5,647									26.2%	8.2%	19.4%	44.5%	1.8%			さんさんバス
	三好ヶ丘	6,041									57.4%	6.0%	8.7%	22.6%	5.3%			さんさんバス
愛知環状鉄道	三河上郷	1,260									6.4%	51.0%	17.8%	24.8%	0.0%			名鉄(岡崎市内線) 福祉バス
	永覚	364									33.3%	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	×	×	
	末野原	1,332									0.0%	48.7%	21.5%	29.7%	0.0%		×	
	三河豊田	5,657									4.5%	4.5%	22.0%	68.9%	0.0%			名鉄(豊田市内線)
	新上挙母	808									0.0%	0.0%	17.8%	64.4%	17.8%			名鉄(豊田市内線)
	新豊田	8,424									35.7%	4.2%	16.2%	37.7%	6.3%			名鉄(00路線) 中心市街地バス
	愛環梅坪	66									-	-	-	-	-		×	
	四郷	1,159									20.7%	55.9%	11.7%	11.7%	0.0%			さなげ足助バス
	(貝津)	38									-	-	-	-	-		×	
	保見	1,383									55.7%	0.0%	16.3%	28.0%	0.0%			名鉄(保見団地線)
	篠原	212									0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	×	×	
八草	3,500									58.8%	1.9%	7.7%	29.9%	1.6%				
合計	101,398									24.1%	11.5%	20.2%	41.9%	2.3%		15/26		

注) 豊田線梅坪駅は三河線に含む。愛環新駅(貝津、愛環梅坪)は開業3月分のみ。  
 注) 駅広及び駅乗換バス停(駅前道路含む)は現時点  
 資料: 鉄道駅乗降客数:平成16年度鉄道事業者資料  
 鉄道端末交通手段割合:平成12年大都市交通センサス(定期利用者乗降計)

毎日運行バス  
 運行日限定バス

### 3-2-2 バス等の利用状況

#### (1) 路線の特徴

バス路線も豊田市駅を中心に放射状に形成されているが、豊田・三好 1 次交通圏内の基幹的役割を担う名鉄バス路線は、豊田市駅周辺とその近郊住宅地、三好、藤岡、足助地区を結ぶ路線しかない。

旧豊田地域南西部の高岡地区には民間バス路線が無いものの鉄道が通っている。その他の小原、旭、稲武地区については旧豊田地域と直接結ばれた公共交通機関が無い。下山地区については、従来から岡崎方面とは結ばれているものの、旧豊田地域とは平成 18 年 4 月より直接接続する路線が新設された。

上記の民間バス路線や鉄道のない公共交通不便地域では、市合併以前より、行政や地域が主体となった様々な地域交通(貸切バス、福祉バス、乗合タクシー)が展開されている。各地域交通は、地域によって様々な手法、サービス水準で展開されており、基本的には鉄道や基幹バス路線の主要な駅・バス停に接続する支線路線として運行している。

現在運行されているバス路線及び乗合タクシー等を、接続する地区に着目し「基幹バス」、「地域バス」、「公共施設連絡バス」に区分すれば次頁のようになる。

基幹バスは、バス交通において豊田・三好 1 次交通圏の基幹的役割を担い、さらに市外の主要都市を結ぶ「都市間連絡バス」と、圏域内における各地区を連絡する「都市内幹線バス」に区分し、前者は民間バス路線を基本に、後者は需要に応じ民間バスまたは行政が関与するバスにより展開している。

地域バスは、概ね各地区内において、主要な鉄道駅やバス停に接続した地域住民の生活交通確保手段として、需要やニーズに応じ「毎日運行タイプ」と「運行日限定(週 2 日運行等)タイプ」で展開されている。また、豊田市中心市街地において、主要な公共施設を連絡するバスが運行されている。

需要が少なく民間で運行することが困難な路線は、地域が主体となり行政が支援する形で住民の生活交通確保に努めている。

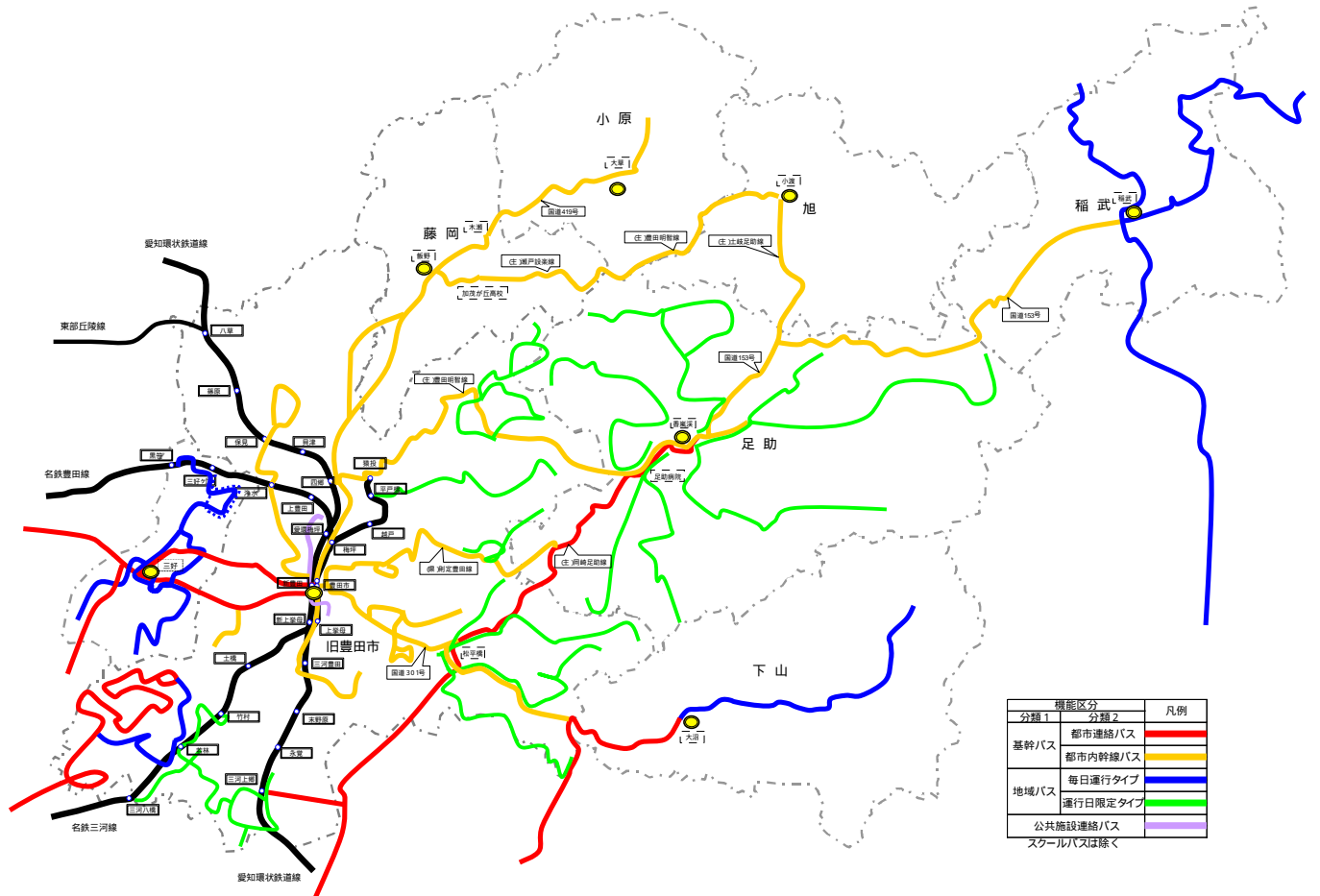


図 3.27 交通圏内バス路線網（機能別分類）

表 3.2 バス路線の機能分類別一覧

分類1	分類2	運行主体	内容	現況路線分類
基幹路線 (バス)	都市連絡路線 (バス)	民間乗合バス事業者 行政	豊田三好1次交通圏と圏外の主要都市を連絡する幹線バス路線	名鉄星ヶ丘豊田線 (日進市) 名鉄岡崎足助線 (岡崎市) 名鉄岡崎市内線 (岡崎市) 名鉄大沼線 (岡崎市) ふれあいバス2番路線 (知立市)
	都市内幹線路線 (バス)	民間乗合バス事業者 行政	地区間を連絡する幹線バス路線 豊田三好1次交通圏内で民間乗合バス事業者が運行する需要の多い幹線バス路線	名鉄藤岡線 (豊田-藤岡) 名鉄八並線 (豊田-足助) その他名鉄バス路線 さなげ足助バス (足助) 旭バス小渡線 (小原-藤岡) 旭バス杉本線 (小原-足助) おばらバス (小原-藤岡) 稲武バス足助線 (稲武-足助)
地域路線 (バス)	毎日運行タイプ	地域 行政	主に地区内において鉄道駅や主要バス停に接続し、毎日運行する端末バス路線 支所と山間部の町村を連絡し、毎日運行する端末バス路線	ふれあいバス1番路線 あいまーるスクールバス15路線 下山バス阿蔵線 稲武バス押山線 稲武バス根羽線 (根羽村) 稲武バス名倉線 設楽町営バス稲武線 (設楽町) さんさんバス2路線 三好ヶ丘ループバス
	運行日限定タイプ	地域 行政	主に地区内において鉄道駅や主要バス停に接続し、週1~2日運行する端末バス路線	ともえ号2路線 あいまーる13路線 (福祉バス6路線) (下山福祉バス4路線)
公共施設連絡バス		行政 民間乗合バス事業者	鉄道駅や主要バス停と公共施設を接続し、毎日運行する公共施設連絡バス路線	中心市街地バス 名鉄北市内線



#### 行政の関与するバスの利用状況

行政の補助を受けて運行しているバス路線の中で、ふれあいバス、さなげ足助バス、さんさんバス、及び中心市街地バスが年間利用者数 10 万人を超えている。最も少ないのは、稲武地区を運行している名倉線となっている。

運行本数が多く、路線距離が長いいため運行経費が高いふれあいバス、さなげ足助バス、さんさんバスは、利用者が多いものの全体の補助額としては高くなっている。

利用者 1 人あたりの補助額に換算した場合には、前記の路線は 1 回の利用あたり 200 円程度の補助額となるのに対し、1 人 1 回利用あたりの補助額が 1,000 円を超えている路線も多くある。路線の機能分類と地域的な関係でみると、全体的な経費は少ないものの利用者が極めて少なく毎日運行するタイプの路線で 1 人当りの補助額が極めて高いことが問題であるといえる。

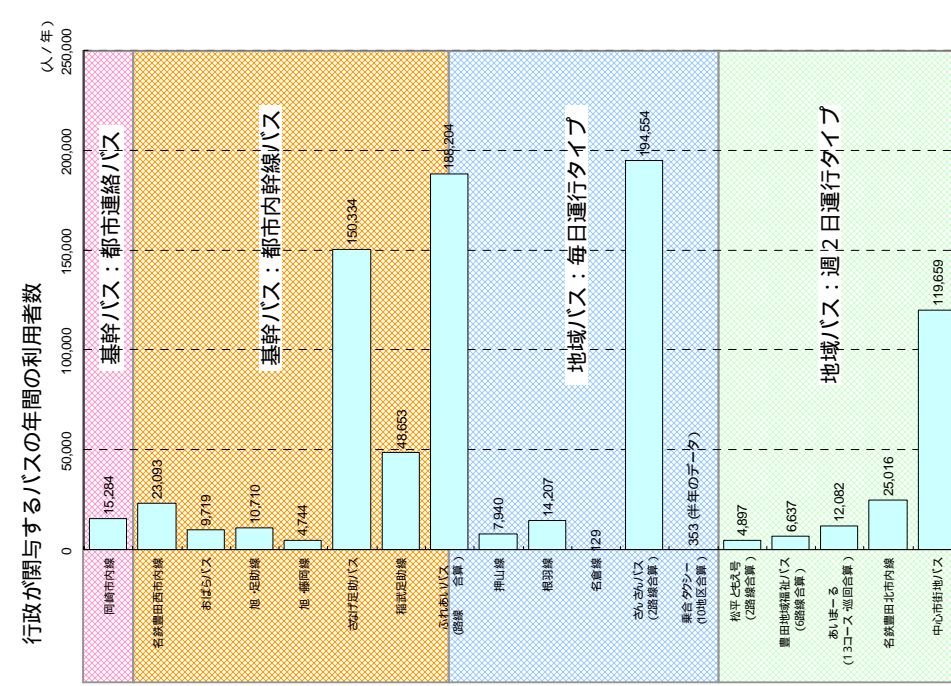
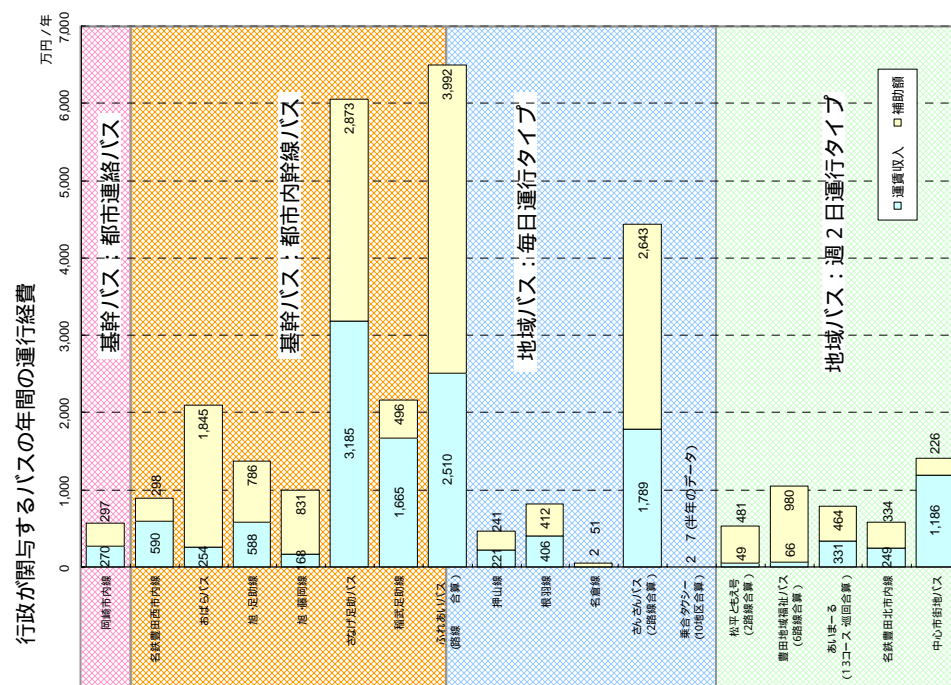
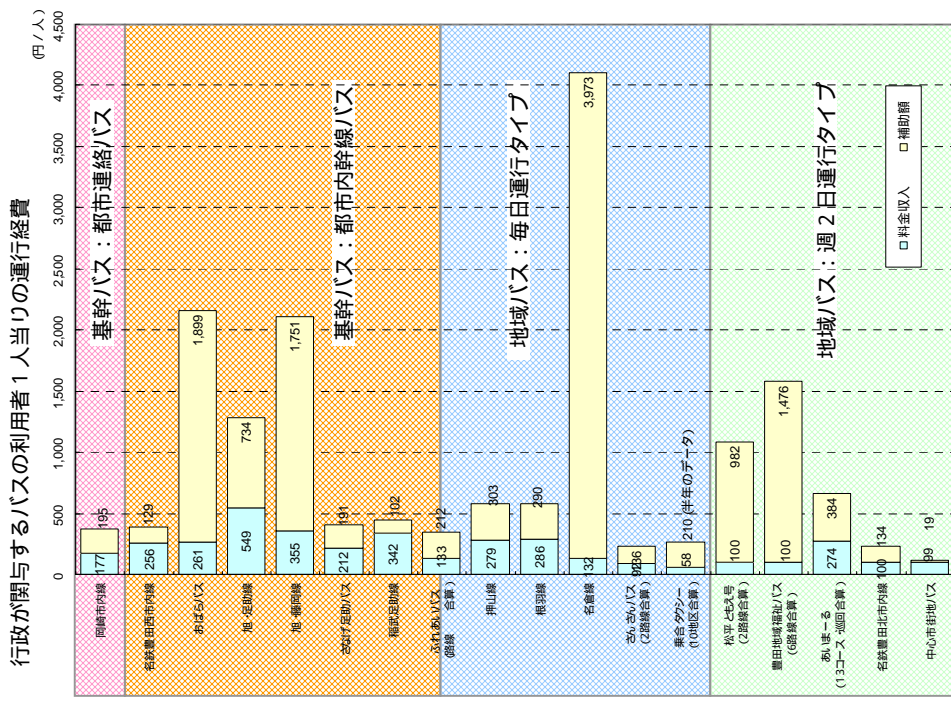
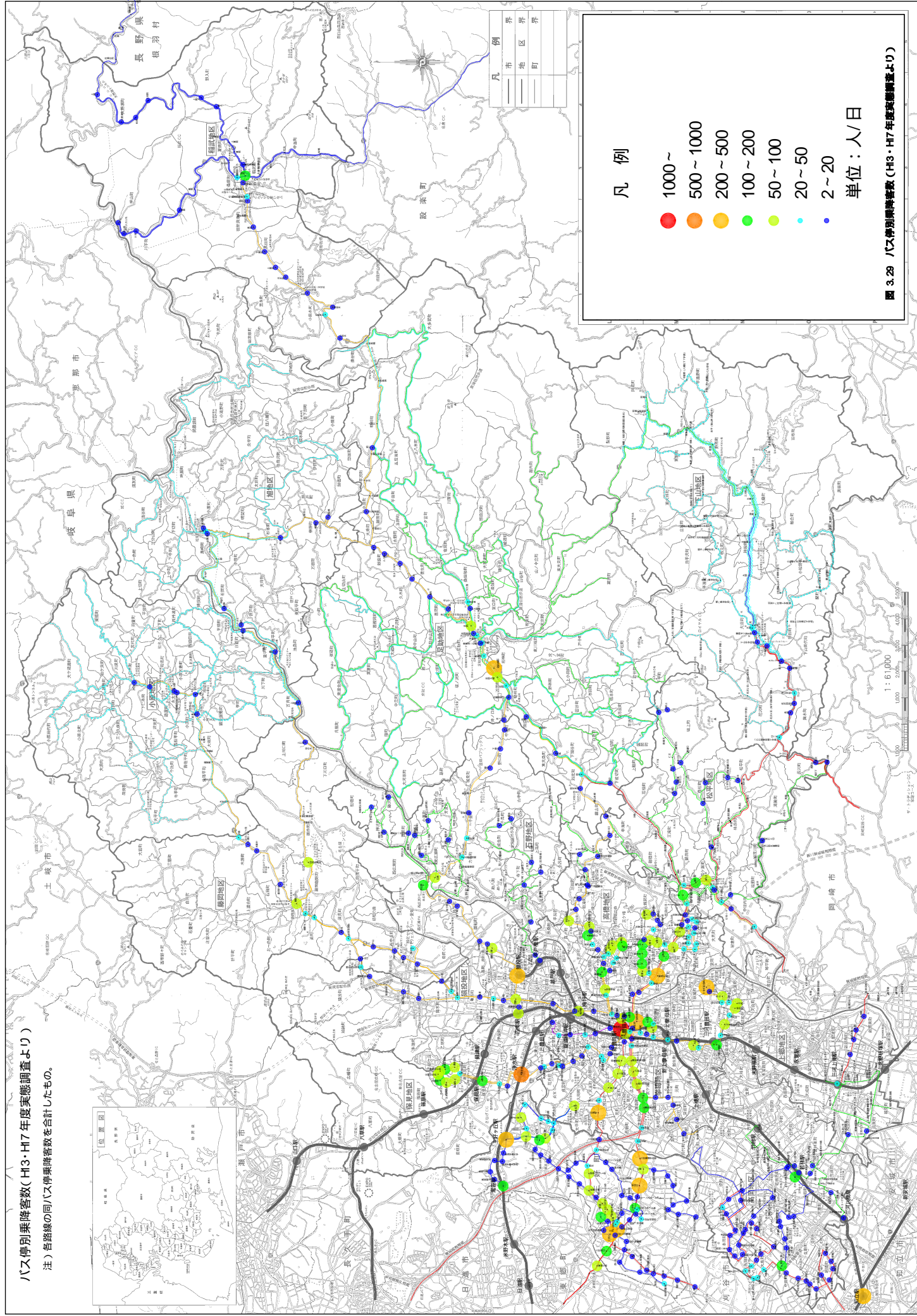


図 3.28 行政が関与するバスの利用状況と運行経費

資料：豊田市交通政策課・三好町企画課

バス停別乗降客数(H13-H17年度実態調査より)

注) 各路線の同バス停乗降客数を合計したもの。









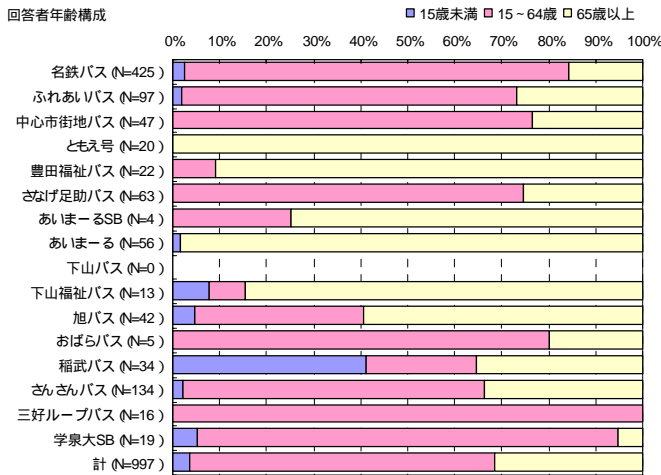
(3) バス利用者特性 (バス利用実態アンケート調査サンプルによる)

- ・ 地域バスは通勤通学利用が少なく、主婦や高齢者などが通院、買物の目的に多く利用している。
- ・ 端末手段は徒歩が多くを占め、バス停までの所要時間は15分以内が多い。
- ・ 毎日運行する路線では、免許の保有者でも利用は多い。

年齢別利用者割合

- ・ 全体では生産年齢層が65%を占めるが、過疎地域の特に運行日限定型の路線では高齢者の利用割合が非常に高くなっている。
- ・ 三好ヶ丘ループバス、学泉大スクールバスは、運行の目的が通勤者、通学者を主体にしていることからほとんどが生産年齢層で占めている。
- ・ 稲武バスは小中学生の通学にも利用されていることから15歳未満の割合が比較的高い。

図表 3.3 路線別の年齢構成比 (H17 実態調査より)

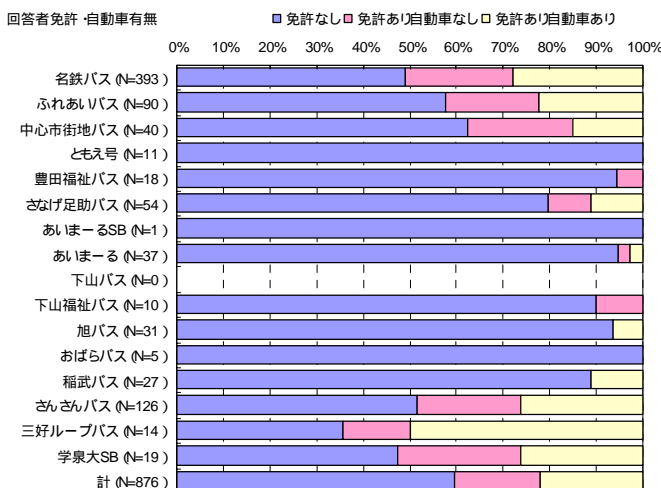


路線	15歳未満	15~64歳	65歳以上	計
名鉄バス	2.6%	81.6%	15.8%	100.0%
ふれあいバス	2.1%	71.1%	26.8%	100.0%
中心市街地バス	0.0%	76.6%	23.4%	100.0%
ともし号	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
豊田福祉バス	0.0%	9.1%	90.9%	100.0%
さなげ足助バス	0.0%	74.6%	25.4%	100.0%
あいまーるSB	0.0%	25.0%	75.0%	100.0%
あいまーる	1.8%	0.0%	98.2%	100.0%
下山バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
下山福祉バス	7.7%	7.7%	84.6%	100.0%
旭バス	4.8%	35.7%	59.5%	100.0%
おばらバス	0.0%	80.0%	20.0%	100.0%
稲武バス	41.2%	23.5%	35.3%	100.0%
さんさんバス	2.2%	64.2%	33.6%	100.0%
三好ループバス	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%
学泉大SB	5.3%	89.5%	5.3%	100.0%
計	3.5%	65.1%	31.4%	100.0%

免許の有無による利用割合

- ・ 全体的には非免許保有者の利用割合が高いが、毎日運行タイプでは免許保有者でも比較的多く利用している。過疎地域の地域バスは、非免許保有者の割合が極めて高い。
- ・ 全体では免許のない人及び免許所有者でも自由に使うことのできる自動車を持っていない人が80%程度を占める。過疎地域では特にその傾向が強くなっている。
- ・ 三好ヶ丘ループバスでは自由に使える自動車を所有しているものが半数を占めている。

図表 3.4 路線別の利用者免許保有有無構成比 (H17 実態調査より)

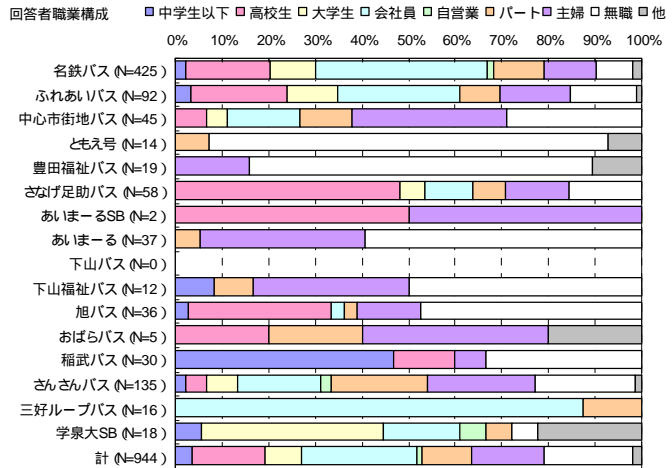


路線	免許なし	免許あり自動車なし	免許あり自動車あり
名鉄バス	49.1%	23.2%	27.7%
ふれあいバス	57.8%	20.0%	22.2%
中心市街地バス	62.5%	22.5%	15.0%
ともし号	100.0%	0.0%	0.0%
豊田福祉バス	94.4%	5.6%	0.0%
さなげ足助バス	79.6%	9.3%	11.1%
あいまーるSB	100.0%	0.0%	0.0%
あいまーる	94.6%	2.7%	2.7%
下山バス	0.0%	0.0%	0.0%
下山福祉バス	90.0%	10.0%	0.0%
旭バス	93.5%	0.0%	6.5%
おばらバス	100.0%	0.0%	0.0%
稲武バス	88.9%	0.0%	11.1%
さんさんバス	51.6%	22.2%	26.2%
三好ループバス	35.7%	14.3%	50.0%
学泉大SB	47.4%	26.3%	26.3%
計	59.7%	18.4%	21.9%

職業別利用者割合

- 運行日や運行本数など、路線の特徴により異なり、毎日運行型の名鉄バス、ふれあいバス、さんさんバスなどでは学生・会社員等の就業就学者が多くを占めている。
- 運行日限定型の過疎地域のバスでは、主婦及び無職者が大部分を占める。
- 中心市街地バスでも主婦や無職者の利用割合が比較的高い。

図表 3.5 路線別の職業構成比 (H17 実態調査より)

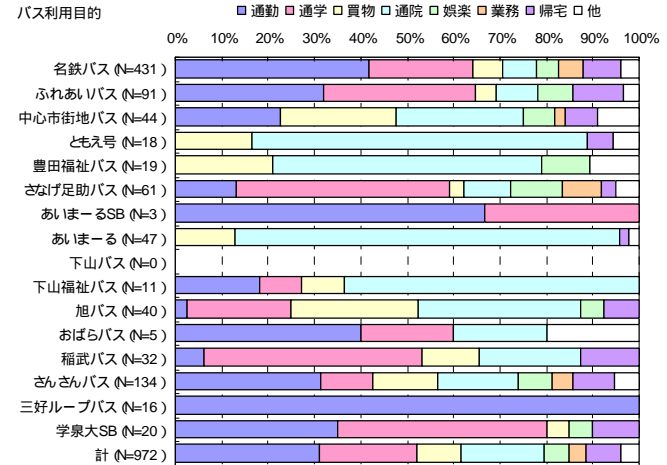


路線	中学生以下	高校生	大学生	会社員	自営業	パート	主婦	無職	他
名鉄バス	2.4%	17.9%	9.9%	36.7%	1.4%	10.8%	11.3%	7.8%	1.9%
ふれあいバス	3.3%	20.7%	10.9%	26.1%	0.0%	8.7%	15.2%	14.1%	1.1%
中心市街地バス	0.0%	6.7%	4.4%	15.6%	0.0%	11.1%	33.3%	28.9%	0.0%
ともえ号	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	85.7%	7.1%
豊田福祉バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.8%	73.7%	10.5%
さなげ足助バス	0.0%	48.3%	5.2%	10.3%	0.0%	6.9%	13.8%	15.5%	0.0%
あいまーるSB	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%
あいまーる	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.4%	35.1%	59.5%	0.0%
下山バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
下山福祉バス	8.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	8.3%	33.3%	50.0%	0.0%
旭バス	2.8%	30.6%	0.0%	2.8%	0.0%	2.8%	13.9%	47.2%	0.0%
おばらバス	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	20.0%
稲武バス	46.7%	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.7%	33.3%	0.0%
さんさんバス	2.2%	4.4%	6.7%	17.8%	2.2%	20.7%	23.0%	21.5%	1.5%
三好ループバス	0.0%	0.0%	0.0%	87.5%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%
学泉大SB	5.6%	0.0%	38.9%	16.7%	5.6%	5.6%	0.0%	5.6%	22.2%
計	3.5%	15.8%	7.7%	24.9%	1.1%	10.6%	15.5%	19.0%	2.0%

目的別利用者割合

- 年齢や職業との構成と同様、毎日運行型は通勤通学の利用割合が高いが、運行日限定の福祉バス、ともえ号、あいまーるなどでは利用されていない。
- 過疎地域の運行日限定型では、通院目的が非常に高い割合を占めている。
- 帰宅目的が全体で7%程度にしかならなかった。これはアンケート方法が乗車ごとに行うものとしたため、1人2回以上の回答を拒んだ結果と推測される。

図表 3.6 路線別の利用目的構成比 (H17 実態調査より)

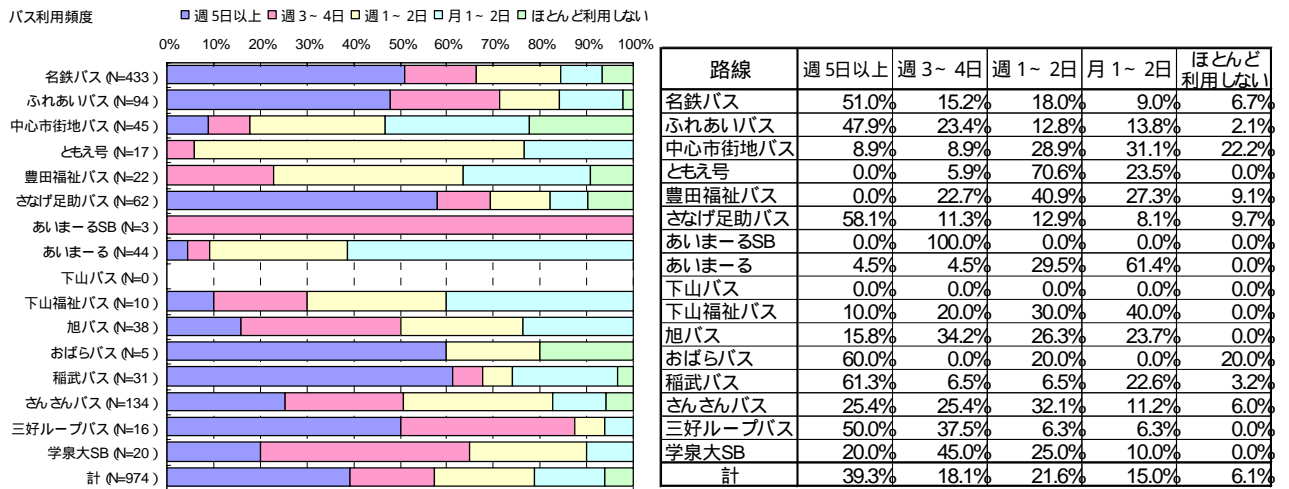


路線	通勤	通学	買物	通院	娯楽	業務	帰宅	他
名鉄バス	41.8%	22.5%	6.3%	7.4%	4.6%	5.3%	8.1%	3.9%
ふれあいバス	31.9%	33.0%	4.4%	8.8%	7.7%	0.0%	11.0%	3.3%
中心市街地バス	22.7%	0.0%	25.0%	27.3%	6.8%	2.3%	6.8%	9.1%
ともえ号	0.0%	0.0%	16.7%	72.2%	0.0%	0.0%	5.6%	5.6%
豊田福祉バス	0.0%	0.0%	21.1%	57.9%	10.5%	0.0%	0.0%	10.5%
さなげ足助バス	13.1%	45.9%	3.3%	9.8%	11.5%	8.2%	3.3%	4.9%
あいまーるSB	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
あいまーる	0.0%	0.0%	12.8%	83.0%	0.0%	0.0%	2.1%	2.1%
下山バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
下山福祉バス	18.2%	9.1%	9.1%	63.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
旭バス	2.5%	22.5%	27.5%	35.0%	5.0%	0.0%	7.5%	0.0%
おばらバス	40.0%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%
稲武バス	6.3%	46.9%	12.5%	21.9%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%
さんさんバス	31.3%	11.2%	14.2%	17.2%	7.5%	4.5%	9.0%	5.2%
三好ループバス	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
学泉大SB	35.0%	45.0%	5.0%	0.0%	5.0%	0.0%	10.0%	0.0%
計	31.0%	21.2%	9.6%	17.8%	5.3%	3.6%	7.5%	4.0%

### 利用頻度

- バスの運行タイプにより当然異なり、利用目的と同様の傾向で、通勤通学の多い路線ではほぼ毎日（平日）利用している割合が高く、通院等に限定される運行日限定タイプの路線では週1～2回が高くなっている。
- 都市間及び都市内幹線バスでは、都市部の名鉄バス・ふれあいバス、山間部のさなげ足助バス・おばらバス・稲武バスのいずれにおいても週5日以上利用する割合は高い。
- 地域バスや公共施設連絡バスなどの利用者は、週2・3日程度の利用割合が多い。
- 概ね定期的に利用している割合（週1日以上）が80%程度を占める結果となった。

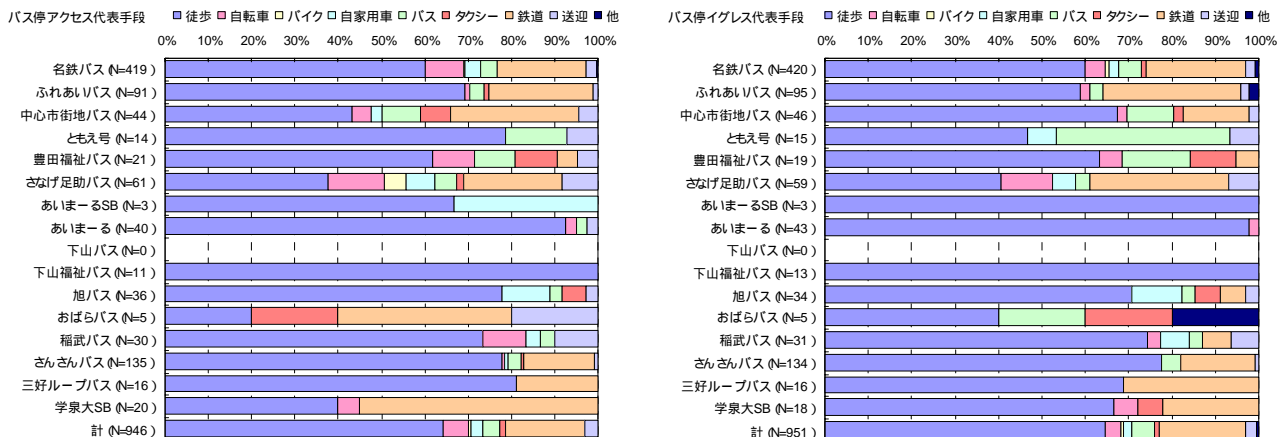
図表 3.7 路線別の利用頻度構成比（H17実態調査より）



### バス停アクセス・イグレス

- 徒歩の端末交通が多くを占め、地域バスではその傾向が強い。
- 鉄道駅に接続する路線は鉄道の端末交通手段としている割合は比較的高い。
- 鉄道駅に接続していないともえ号、福祉バスなどはバスを乗り継ぐ利用者の割合が比較的高い。
- アクセス手段として自転車を利用するものも見受けられる。
- 全体的に所要時間は5分未満が多く、15分以内が70%程度を占めるが、おばらバス・旭バスでは所要時間が長い傾向にある。

図表 3.8 路線別のバス停アクセス・イグレス代表交通手段（H17実態調査より）



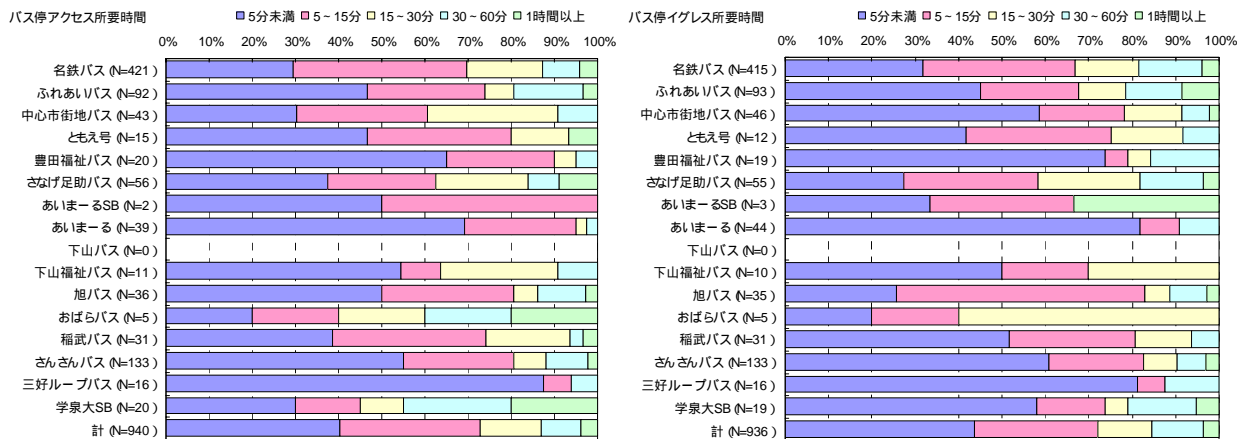
アクセス代表手段割合

路線	徒歩	自転車	バイク	自家用車	バス	タクシー	鉄道	送迎	他
名鉄バス	60.1%	8.8%	0.2%	3.6%	3.8%	0.2%	20.3%	2.6%	0.2%
ふれあいバス	69.2%	1.1%	0.0%	0.0%	3.3%	1.1%	24.2%	1.1%	0.0%
中心市街地バス	43.2%	4.5%	0.0%	2.3%	9.1%	6.8%	29.5%	4.5%	0.0%
ともえ号	78.6%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%
豊田福祉バス	61.9%	9.5%	0.0%	0.0%	9.5%	9.5%	4.8%	4.8%	0.0%
さなげ足助バス	37.7%	13.1%	4.9%	6.6%	4.9%	1.6%	23.0%	8.2%	0.0%
あいまーるSB	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
あいまーる	92.5%	2.5%	0.0%	0.0%	2.5%	0.0%	0.0%	2.5%	0.0%
下山バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
下山福祉バス	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
旭バス	77.8%	0.0%	0.0%	11.1%	2.8%	5.6%	0.0%	2.8%	0.0%
おぼらバス	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%
稲武バス	73.3%	10.0%	0.0%	3.3%	3.3%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%
さんさんバス	77.8%	0.7%	0.0%	0.7%	3.0%	0.7%	16.3%	0.7%	0.0%
三好ルーパス	81.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.8%	0.0%	0.0%
学泉大SB	40.0%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	55.0%	0.0%	0.0%
計	64.3%	5.9%	0.4%	2.9%	3.9%	1.3%	18.3%	3.0%	0.1%

イグレス代表手段割合

路線	徒歩	自転車	バイク	自家用車	バス	タクシー	鉄道	送迎	他
名鉄バス	60.0%	4.5%	1.0%	2.1%	5.2%	1.2%	22.9%	2.4%	0.7%
ふれあいバス	58.9%	2.1%	0.0%	0.0%	3.2%	0.0%	31.6%	2.1%	2.1%
中心市街地バス	67.4%	2.2%	0.0%	0.0%	10.9%	2.2%	15.2%	2.2%	0.0%
ともえ号	46.7%	0.0%	0.0%	6.7%	40.0%	0.0%	0.0%	6.7%	0.0%
豊田福祉バス	63.2%	5.3%	0.0%	0.0%	15.8%	10.5%	5.3%	0.0%	0.0%
さなげ足助バス	40.7%	11.9%	0.0%	5.1%	3.4%	0.0%	32.2%	6.8%	0.0%
あいまーるSB	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
あいまーる	97.7%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
下山バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
下山福祉バス	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
旭バス	70.6%	0.0%	0.0%	11.8%	2.9%	5.9%	5.9%	2.9%	0.0%
おぼらバス	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%
稲武バス	74.2%	3.2%	0.0%	6.5%	3.2%	0.0%	6.5%	6.5%	0.0%
さんさんバス	77.6%	0.0%	0.0%	0.0%	4.5%	0.0%	17.2%	0.7%	0.0%
三好ルーパス	68.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	31.3%	0.0%	0.0%
学泉大SB	66.7%	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	5.6%	22.2%	0.0%	0.0%
計	64.8%	3.5%	0.4%	2.0%	5.3%	1.3%	19.9%	2.3%	0.6%

図表 3.9 路線別のバス停アクセス・イグレス所要時間 (H17 実態調査より)



路線	5分未満	5-15分	15-30分	30-60分	1時間以上
名鉄バス	29.5%	40.4%	17.3%	8.8%	4.0%
ふれあいバス	46.7%	27.2%	6.5%	16.3%	3.3%
中心市街地バス	30.2%	30.2%	30.2%	9.3%	0.0%
ともえ号	46.7%	33.3%	13.3%	0.0%	6.7%
豊田福祉バス	65.0%	25.0%	5.0%	5.0%	0.0%
さなげ足助バス	37.5%	25.0%	21.4%	7.1%	8.9%
あいまーるSB	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
あいまーる	69.2%	25.6%	2.6%	2.6%	0.0%
下山バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
下山福祉バス	54.5%	9.1%	27.3%	9.1%	0.0%
旭バス	50.0%	30.6%	5.6%	11.1%	2.8%
おぼらバス	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%	20.0%
稲武バス	38.7%	35.5%	19.4%	3.2%	3.2%
さんさんバス	54.9%	25.6%	7.5%	9.8%	2.3%
三好ルーパス	87.5%	6.3%	0.0%	6.3%	0.0%
学泉大SB	30.0%	15.0%	10.0%	25.0%	20.0%
計	40.3%	32.4%	14.0%	9.4%	3.8%

路線	5分未満	5-15分	15-30分	30-60分	1時間以上
名鉄バス	31.8%	35.2%	14.5%	14.7%	3.9%
ふれあいバス	45.2%	22.6%	10.8%	12.9%	8.6%
中心市街地バス	58.7%	19.6%	13.0%	6.5%	2.2%
ともえ号	41.7%	33.3%	16.7%	8.3%	0.0%
豊田福祉バス	73.7%	5.3%	5.3%	15.8%	0.0%
さなげ足助バス	27.3%	30.9%	23.6%	14.5%	3.6%
あいまーるSB	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%
あいまーる	81.8%	9.1%	0.0%	9.1%	0.0%
下山バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
下山福祉バス	50.0%	20.0%	30.0%	0.0%	0.0%
旭バス	25.7%	57.1%	5.7%	8.6%	2.9%
おぼらバス	20.0%	20.0%	60.0%	0.0%	0.0%
稲武バス	51.6%	29.0%	12.9%	6.5%	0.0%
さんさんバス	60.9%	21.8%	7.5%	6.8%	3.0%
三好ルーパス	81.3%	6.3%	0.0%	12.5%	0.0%
学泉大SB	57.9%	15.8%	5.3%	15.8%	5.3%
計	43.6%	28.6%	12.3%	11.9%	3.6%

### 3-2-3 公共交通のサービス水準

#### (1) 鉄道のサービス水準

鉄道のサービス水準は、名鉄線・愛知環状鉄道とも終日概ね 15～20 分間隔の運行が確保されている。しかしながら、全路線とも各駅停車の路線であるため、広域的なアクセスとしての速達性が十分発揮できていない。特に名鉄三河線と愛知環状鉄道は基本的に単線であるため、輸送力・速達性向上が容易でない状況にある。ただし、愛知環状鉄道については万博対応により部分的に複線化されており、さらに自動車から鉄道への転換方策の一環として新豊田駅～三河豊田駅間の部分複線化が計画されている。

表 3.5 各鉄道路線の基本的なサービス水準

鉄道名	区間	線路状況	運行本数 (本/日)	時間帯	豊田市駅又は 新豊田駅から の運賃(円)	ピーク時 運行本数 (本/時)	オフピーク時 運行本数 (本/時)
名鉄 三河線	三河八橋～ 猿投駅	単線	74	5時台～ 0時台	340 (三河八橋)	4	4
名鉄 豊田線	浄水駅～ 豊田市駅	複線	76	5時台～ 0時台	270 (浄水)	8	4
愛知環状鉄道	三河上郷駅～ 八草駅	単線	54	5時台～ 0時台	380 (八草)	3	3

資料：平成 17 年時点時刻表を基に作成

#### (2) バスのサービス水準

##### 運行本数

豊田・三好 1 次交通圏内のバス路線の内、基幹的な路線は概ね 1 時間あたり 1 本以上の運行本数が確保されている。特に、豊田市駅を発着する路線で、三好町、赤池駅方面を結ぶ路線と豊田市駅近郊の大規模住宅地を結ぶ路線では、1 時間あたり 2 本以上で運行されている。

旧町村地域と旧豊田地域を結ぶ路線では、足助地区の支所までは概ね 1 時間あたり 1 本以上運行されているが、その他地区との連絡では、朝夕を中心に数本の運行のみで、さらに 1 路線で旧豊田地域までは行けず、乗り継ぎが必要な状況にある。

行政が関与する路線では、高岡地区、三好地区以外は運行本数が極めて少なくなっている。

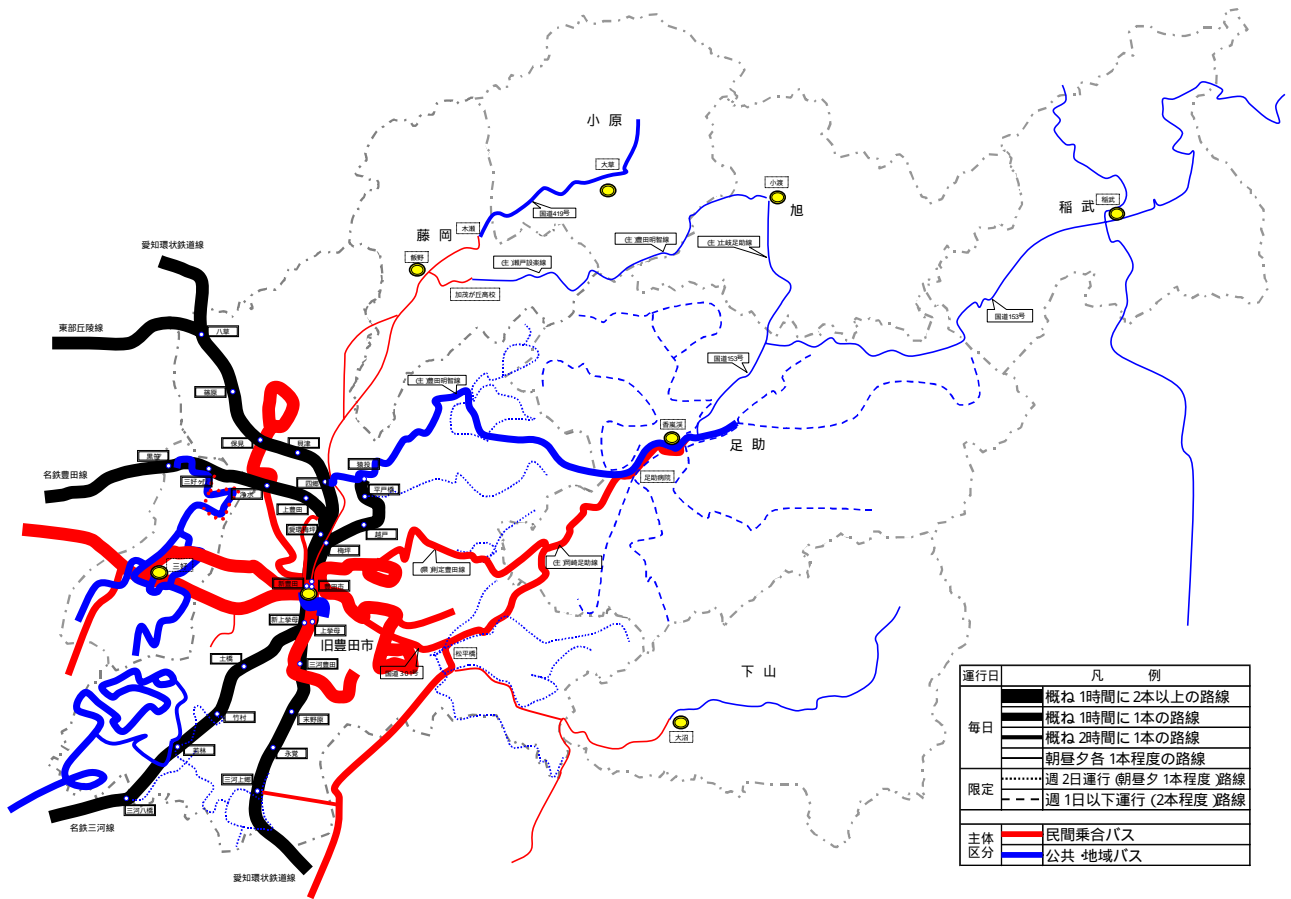


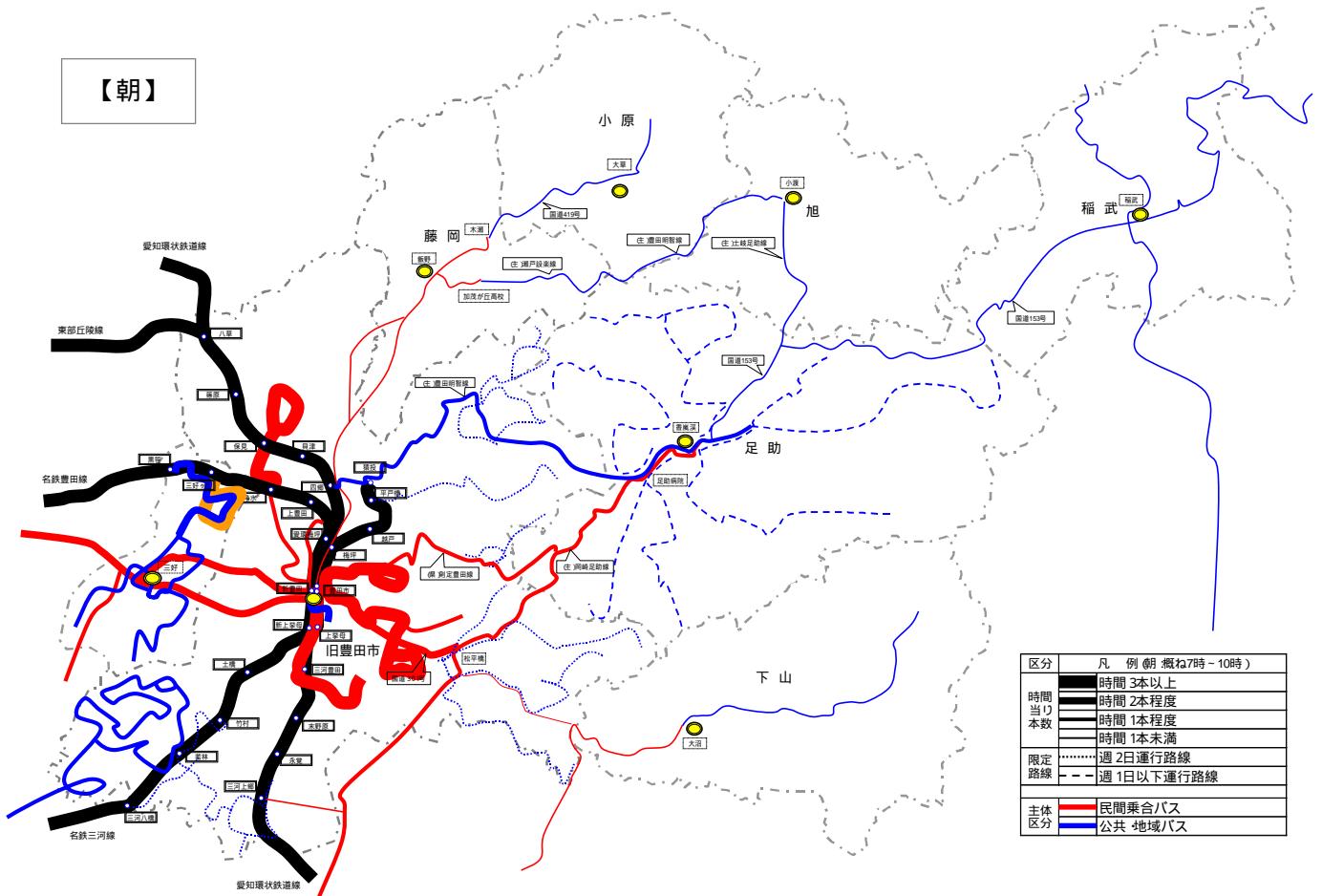
図 3.30 1次交通圏内公共交通の運行本数(平日)

### 時間帯別の運行本数

運行時間帯は、基幹バスでは概ね6~21時台であり、各時間帯に1本以上の運行がなされている。地域バスは、概ね7~18時台の運行であるが、時間1本未満、さらには朝夕に数本のみでの運行の路線もある。豊田・三好1次交通圏全体としてみた場合、サービスレベルは異なるが、朝時間帯は概ね全域で運行されている。昼間の時間帯でも概ね全域で運行されているが、本数的には朝時間帯に比べ若干少ない路線がある。

16時~19時台の夕方時間帯になると、旧町村地域は基幹路線を除いて運行されなくなる。さらに、19時以降になると旧豊田地域、及び足助地区、三好地区の基幹路線、及び高岡地区、三好地区の地域路線を除き、各地区内のバスは運行されない状況となる。

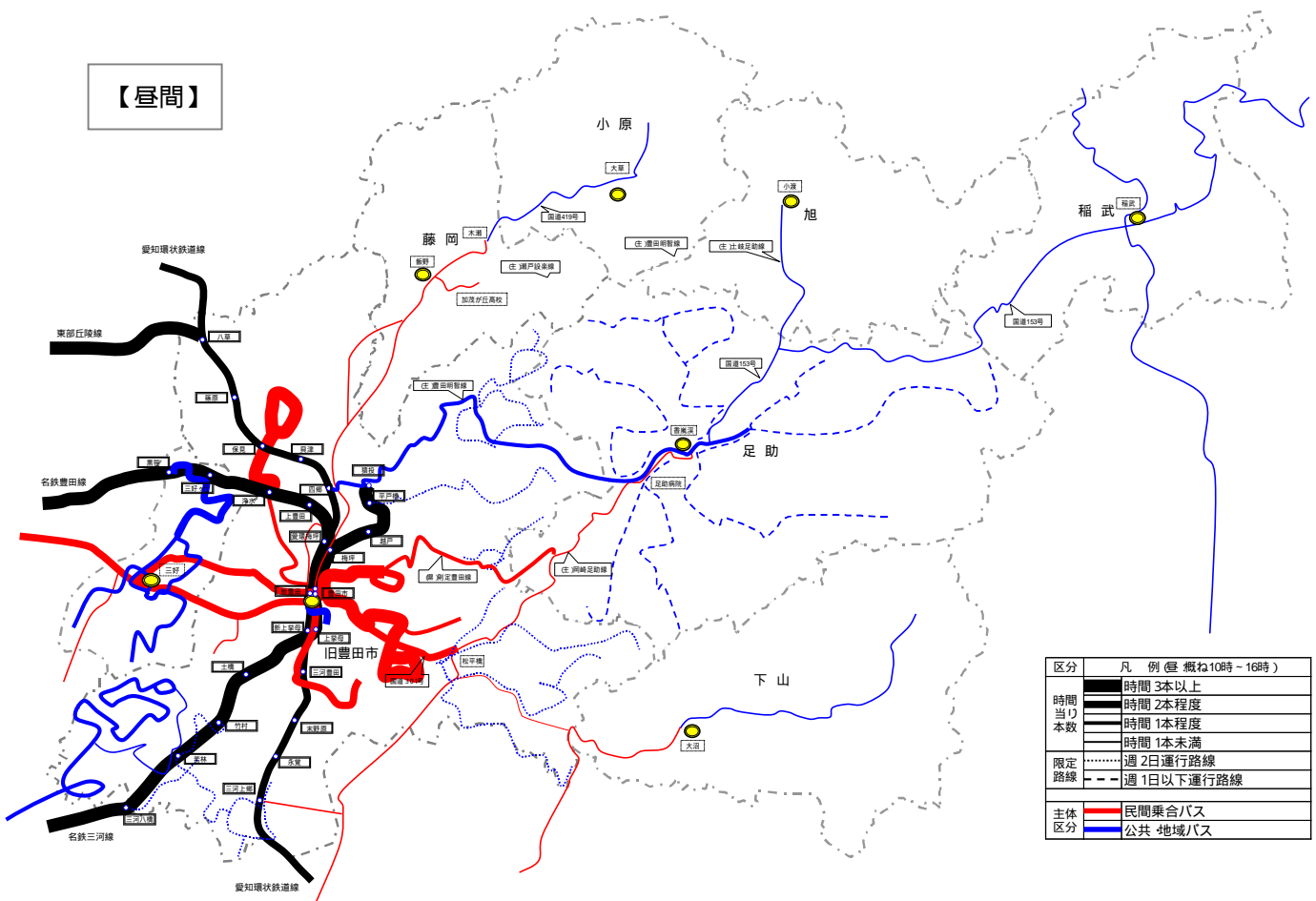
【朝】



区分	凡 例 (概ね7時~10時)
時間 当り 本数	時間 3本以上 時間 2本程度 時間 1本程度 時間 1本未満
限定 路線	..... 週 2日運行路線 - - - 週 1日以下運行路線
主体 区分	民間乗合バス 公共・地域バス

図 3.31 時間帯別公共交通の運行本数の現状【平日：概ね7時~10時】

【昼間】



区分	凡 例 (概ね10時~16時)
時間 当り 本数	時間 3本以上 時間 2本程度 時間 1本程度 時間 1本未満
限定 路線	..... 週 2日運行路線 - - - 週 1日以下運行路線
主体 区分	民間乗合バス 公共・地域バス

図 3.32 時間帯別公共交通の運行本数の現状【平日：概ね10時~16時】



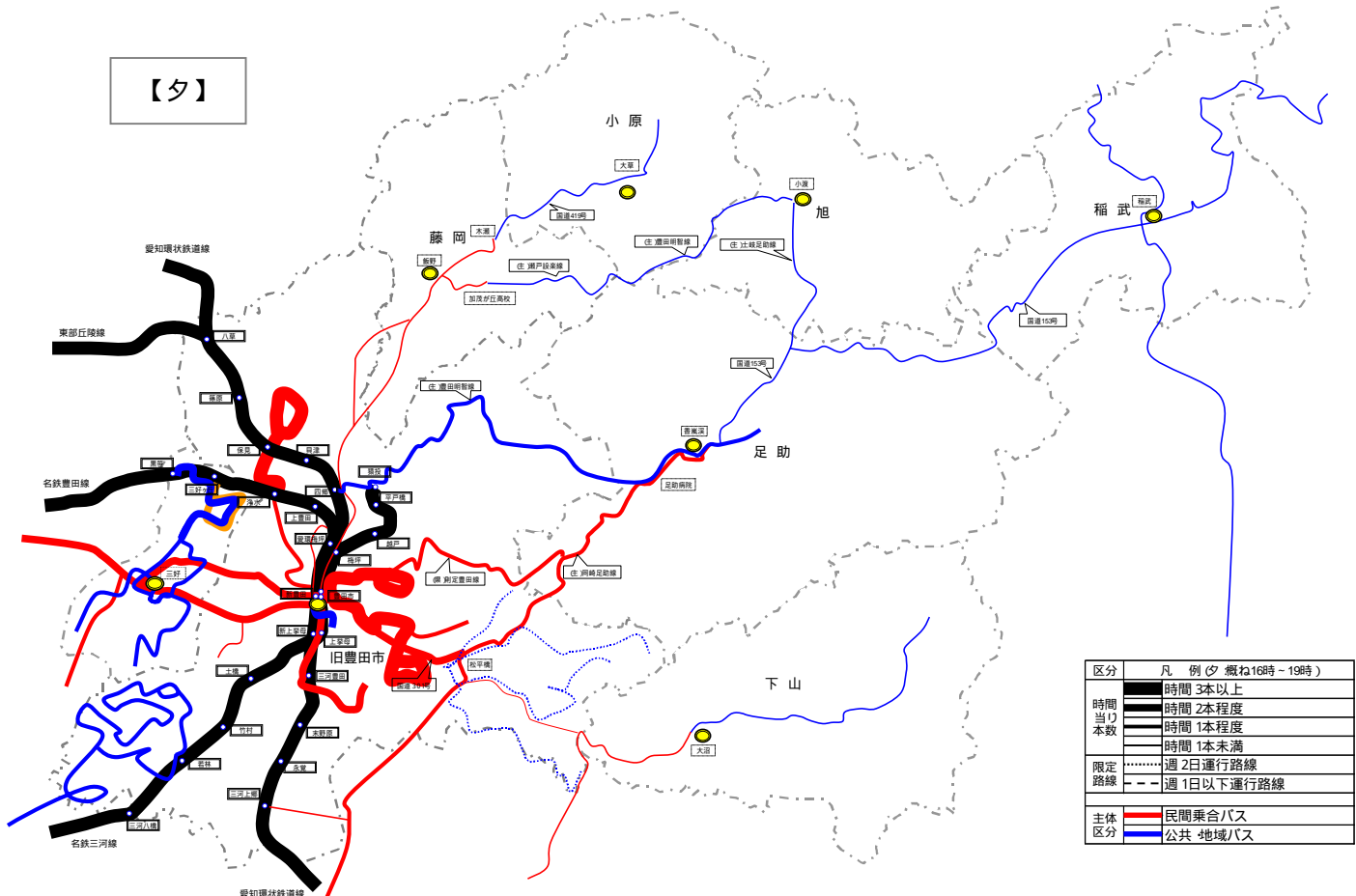


図 3.33 時間帯別公共交通の運行本数の現状【平日：概ね 16 時～19 時】

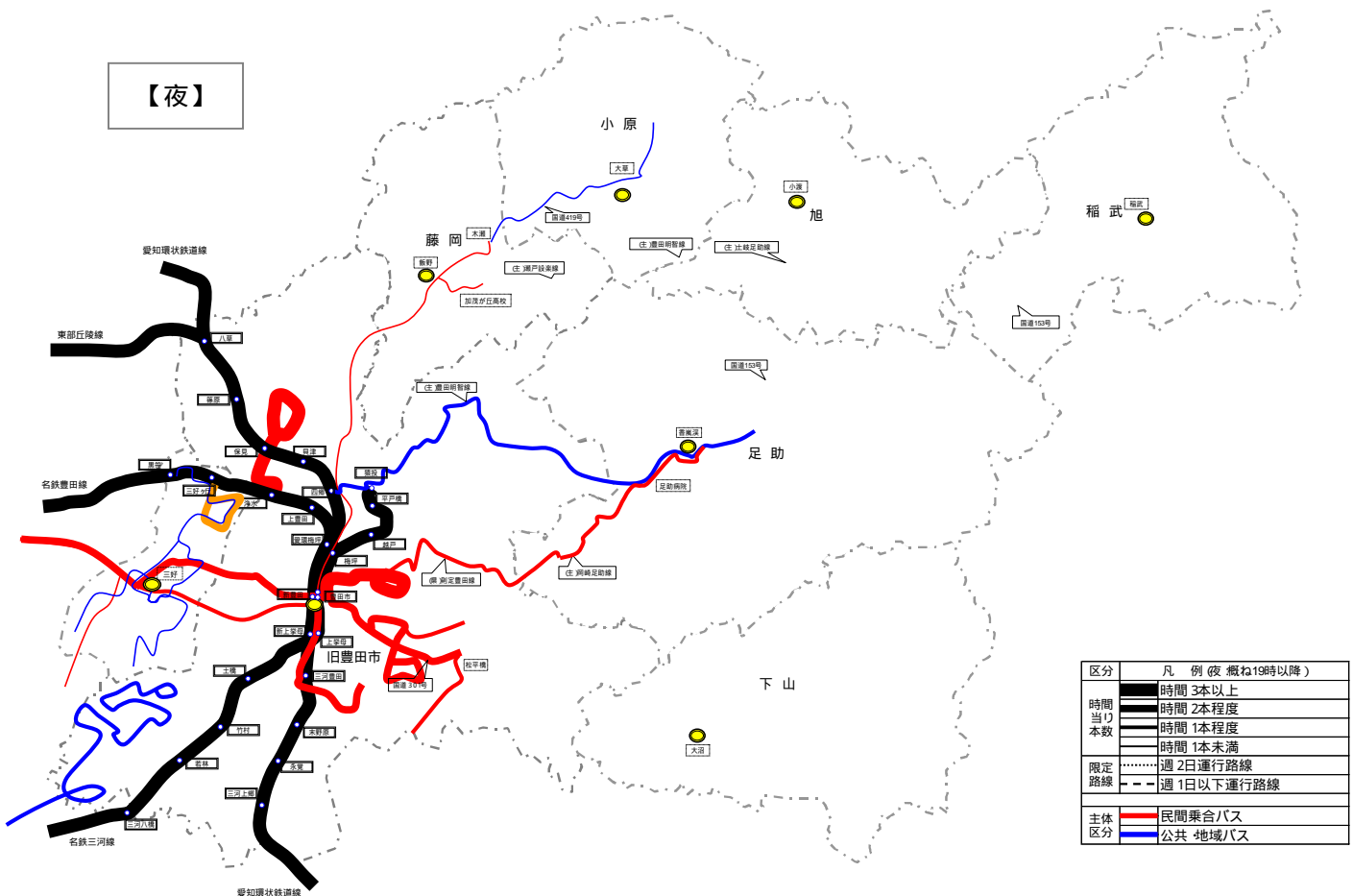


図 3.34 時間帯別公共交通の運行本数の現状【平日：概ね 19 時以降】

### バス交通の料金体系

- ・都市間連絡バス、都市内幹線バスは、基本的に距離に応じた料金体系であるが、行政が関与する路線は段階制である。
- ・地域バスは均一料金制がほとんどであるが、100円と200円のタイプがある。
- ・ふれあいバスは独自の仕組みにより、地域住民が関与している路線である。

民間バス路線では、乗車距離に応じて料金が設定されている区間制であり、圏域内の移動では概ね200～800円程度である。これらの路線は1部を除いて、概ね1時間に1本以上の運行が確保されている。都市内幹線バスのうち、旧町村地域の各地区間を結ぶ路線は区間制で運行している。

地域バスでは、乗車距離に関係なくワンコイン（100円）運賃が比較的多いが、市町村合併前の各自治体により定められているため、基本的な料金の統一は取られておらず、無料の路線もある。

運行日限定の旧豊田地域の福祉バスは、1乗車100円であるが、足助地区のあいまーは同200円である。毎日運行しており比較的用户の多い中心市街地バスと三好町さんさんバスは、1乗車100円、高岡地区のふれあいバスは同200円の料金体系であり、ふれあいバスは地域住民が経費の一部を負担している。また、三好ヶ丘ループバスは会員制のバスで10枚2000円の回数券としている。

地域バスでは、基本的に採算性が困難な路線で需要に応じた料金設定ができないため、運行本数サービス水準を考慮した上で、住民の最低限の生活交通を確保するため、または外出機会の増加を図る観点から、利用しやすい運賃を設定している。

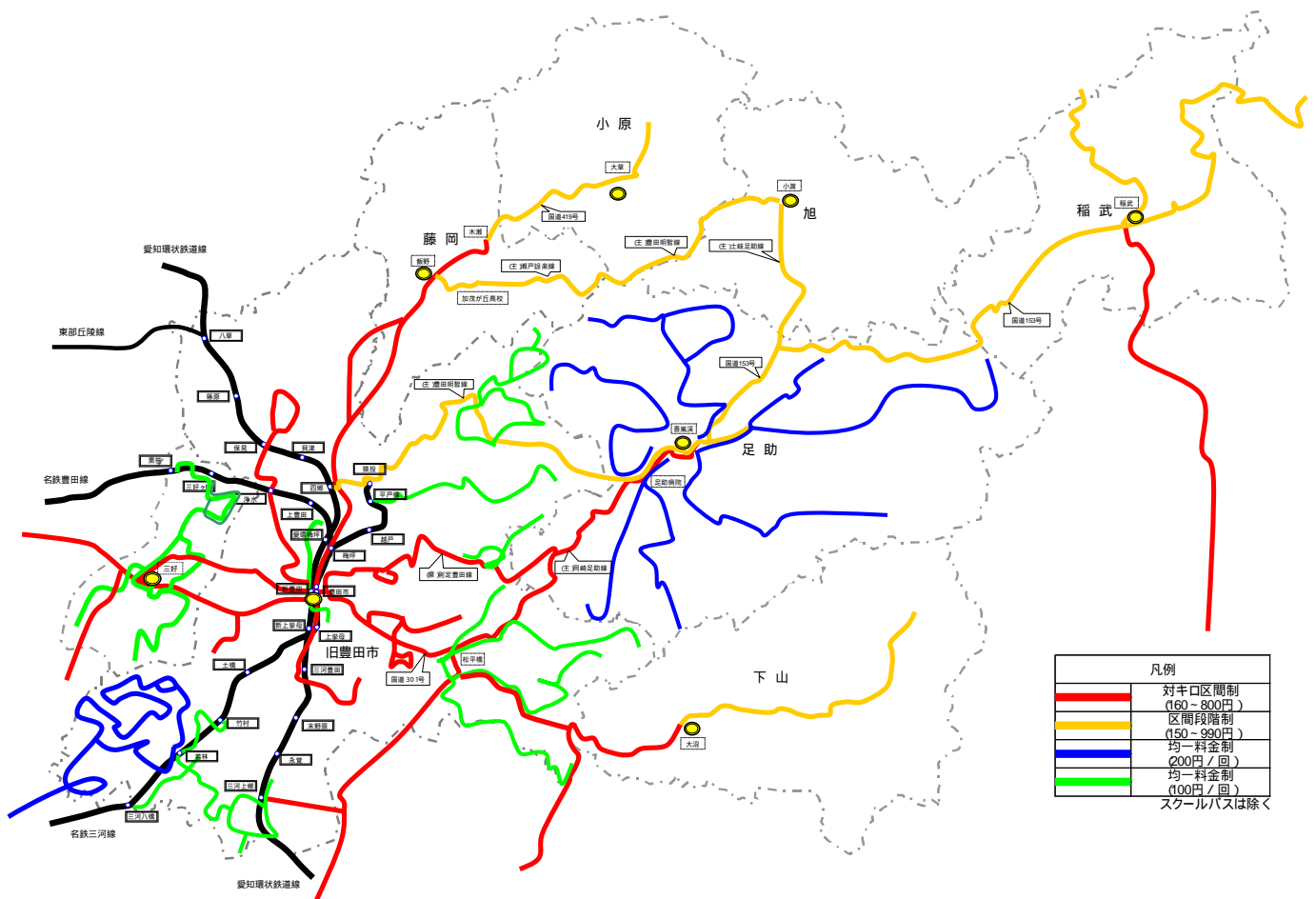


図 3.35 1次交通圏内バス路線の料金体系