

### 3-4 公共交通に対する住民・利用者ニーズ

#### 3-4-1 交通に関する住民意識

豊田市、三好町それぞれで実施している市・町民意識調査の結果を用い、交通に関する意識等を把握する。

##### (1) 豊田市市民意識調査

用いるデータ：平成 15 年度調査 = 第 15 回調査 / 平成 17 年度調査 (仮集計) = 第 16 回調査

豊田市市民意識調査：市内居住者約 5000 人(無作為抽出)に対して毎年実施しているアンケート調査で住民ニーズの把握や行政評価に利用している。なお、合併後の新市としての同様の調査を継続し、H17.10 に実施している。

- 豊田市のよくないところ、嫌いなところとして「交通の便が悪い」が最も高い値を示している。これは、他の項目と比べても倍以上に高く、市民は交通の便に対して高い不満をもっていると考えられる。
- 鉄道・路線バスの利用は 1 年に数回の利用か全く利用しない人が多く、公共交通の利用が極めて低いことが伺える。
- 豊田市内の現在の公共交通については、不満と思う割合は高く、合併による交通不便地域の拡大によりその割合は増加している。また、現在の公共交通対策としても不満度は高く、今後の対策強化を望んでいる。
- 公共交通の利用促進のための環境改善方法としては、運行本数、路線新設・変更、料金改善、バス停数、運行時間帯の改善等が上位を占める。

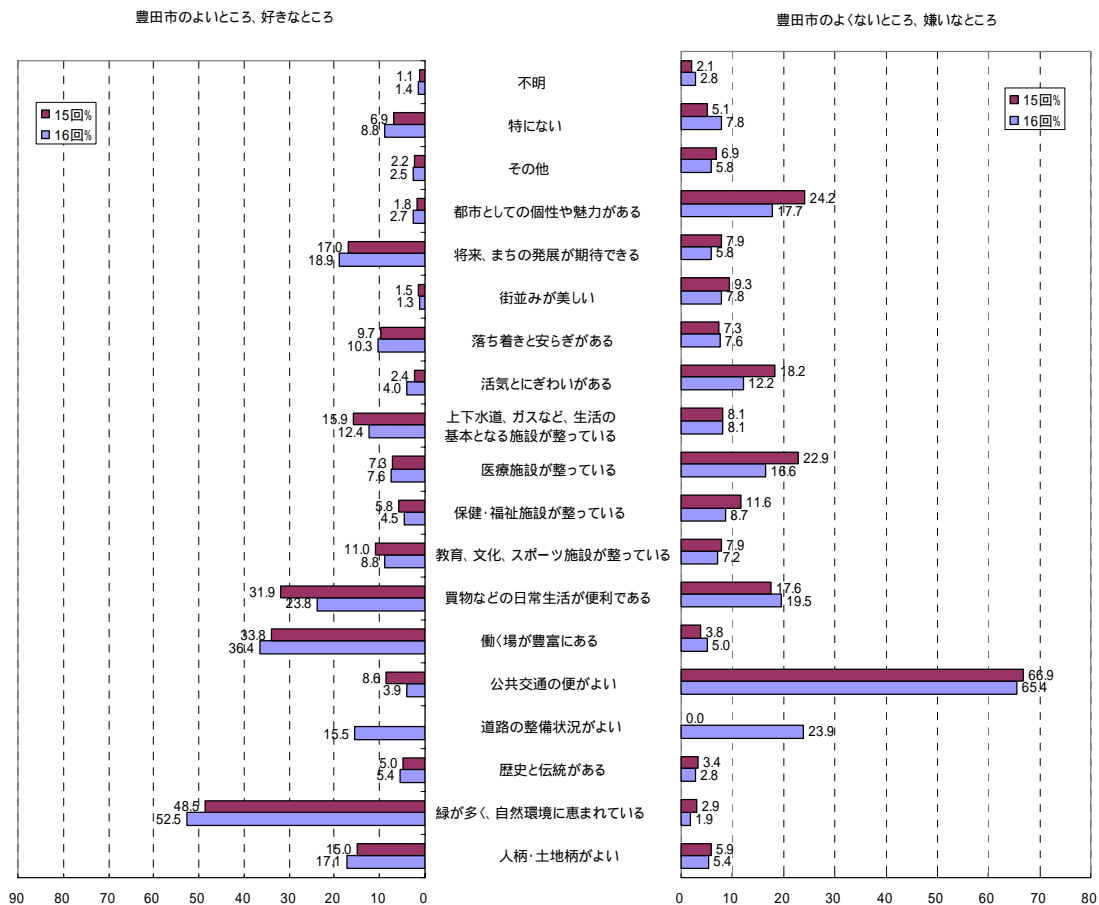


図 3.105 豊田市の印象

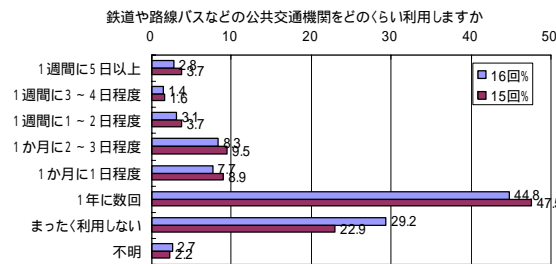


図 3.106 豊田市民の公共交通利用頻度

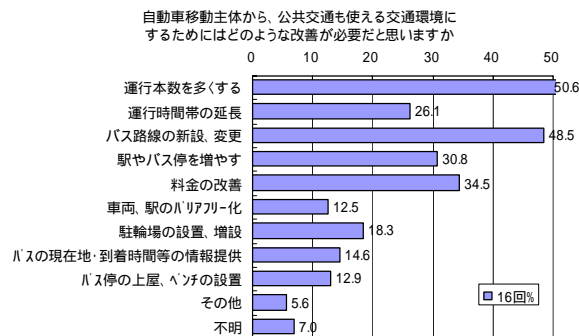


図 3.107 公共交通利用促進に対する改善方法

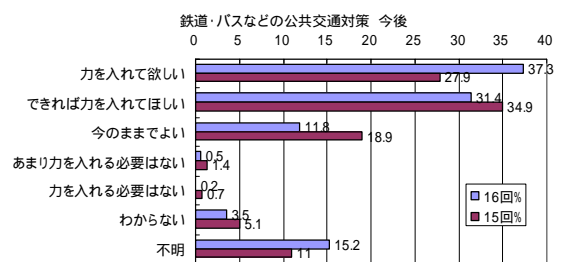
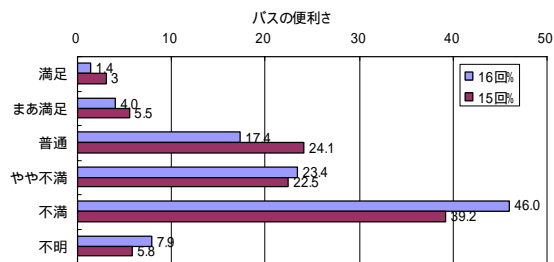
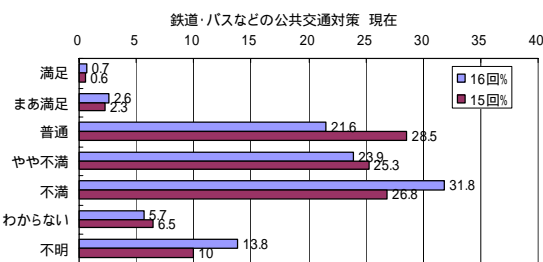
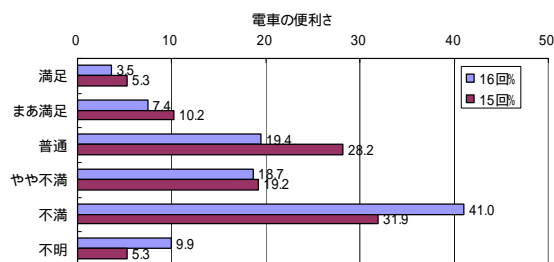


図 3.108 現状の公共交通の利便性

図 3.109 公共交通対策に対する市民意識

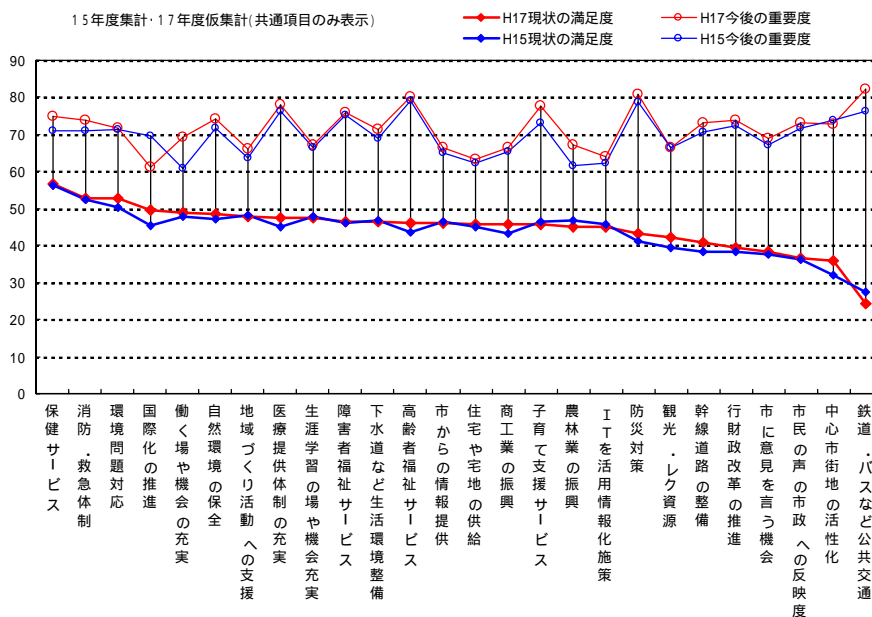


図 3.110 施策別の満足度と重要度の市民意識

(2)三好町町民アンケート調査

用いるデータ：平成 15 年度調査

三好町町民アンケート調査：町内居住者約 3000 人（無作為抽出）に対して毎年実施しているアンケート調査で住民ニーズの把握や行政評価に利用している。

- 「交通の便が悪い」という意見が最も多い。
- 同様に鉄道・バスの便利さに対する満足度も低く、特に鉄道の不満度が高くなっている。

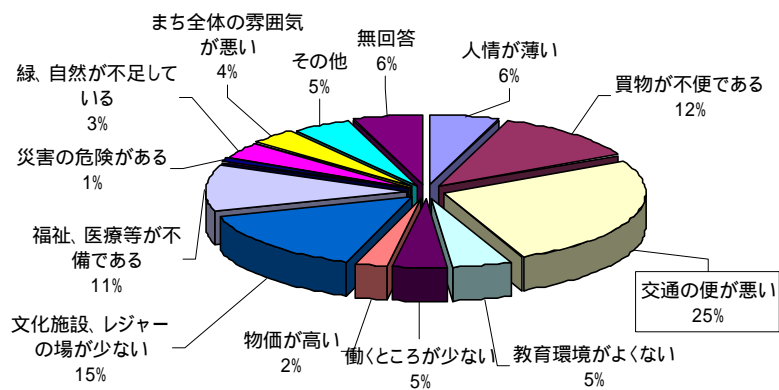


図 3.111 三好町の住みにくい点

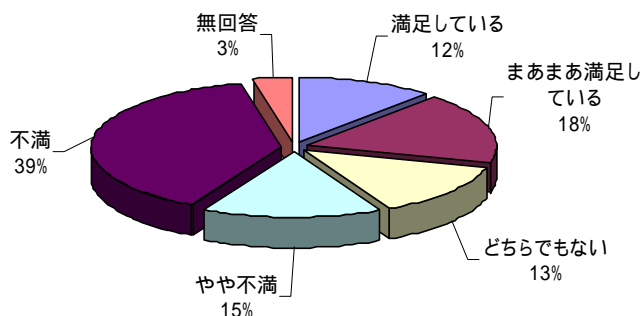


図 3.112 三好町の鉄道の便利さ

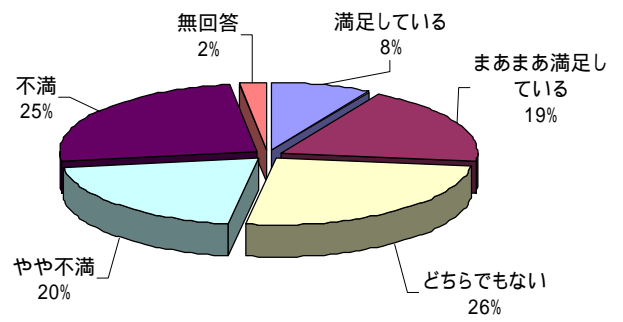


図 3.113 三好町のバスの便利さ

### (3) 市民の外出頻度

旧町村地域の人の動き調査から（拡大無し：実サンプル数集計による）

#### 【通院目的】

- 全体的には1ヶ月に数回、もしくはほとんど行かないものが多いが、高齢者に限ってみれば週1~2日が17%と高くなる。

#### 【買物・娯楽等】

- 平日では週2日以上の割合が概ね50%を占める。
- 休日についてはほぼ毎週の割合が50%を占める。

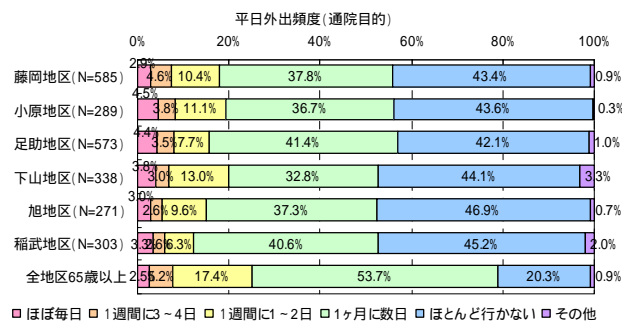


図 3.114 平日通院頻度(旧町村地域)

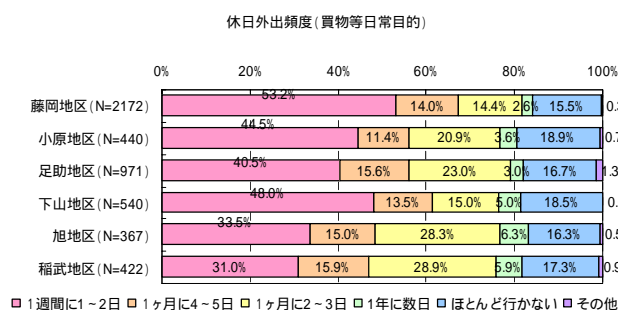
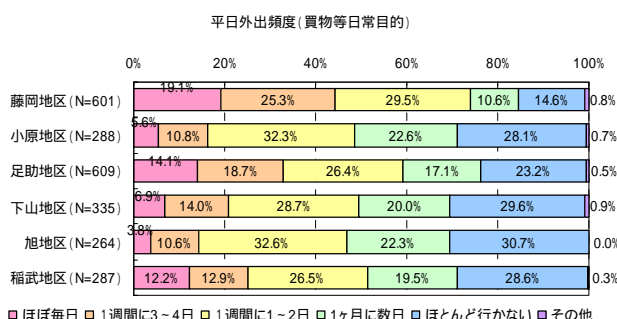


図 3.115 買物・娯楽等の頻度(平日・休日)(旧町村地域)

### 3-4-2 公共交通のサービス水準と住民意識

旧町村地域の人動き調査から（拡大無し：実サンプル数集計による）

#### (1) 交通機関の選択理由

##### 【平日の日常的な交通】

- 自動車は自由度が高い理由から利用する割合が半数程度を占め、公共交通の不便さを理由にするものが30~40%である。
- バスを利用する理由については、便利であると感じるものと、他の手段が無いことを理由にするものに大きく分かれる。

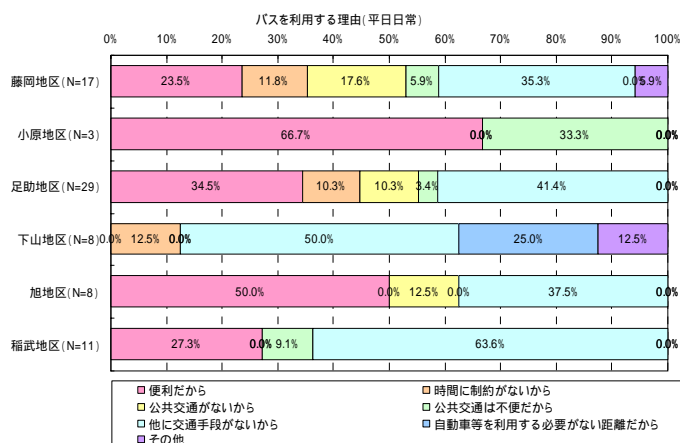
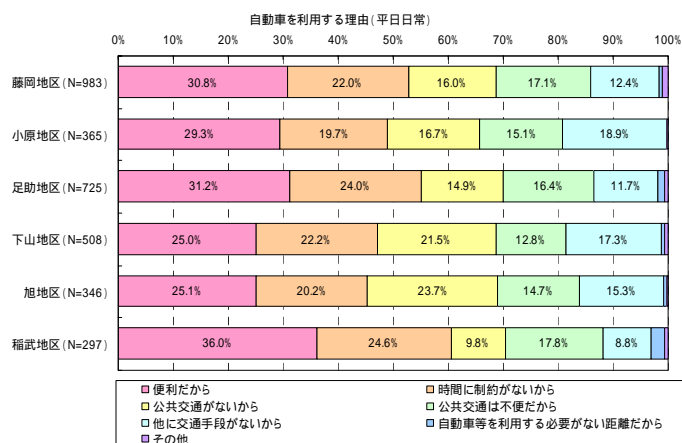
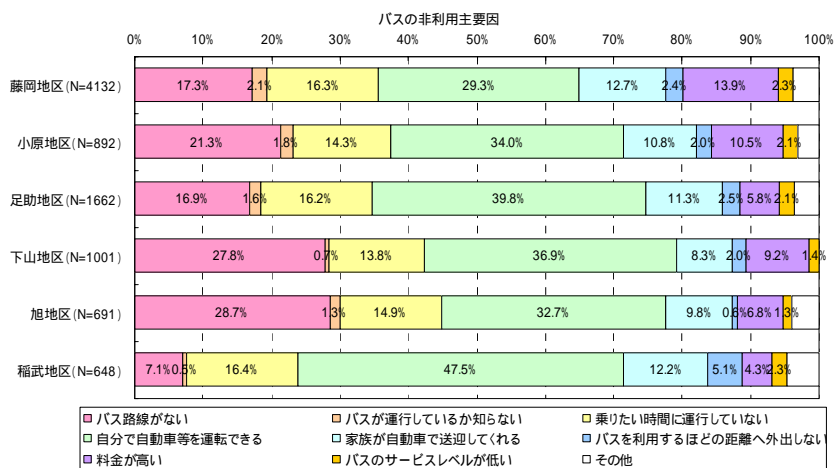


図 3.116 交通機関選択の要因

## (2) バスの利用・非利用主要因

### 【バスの非利用理由】

- 自分で自動車を運転できることを理由にするものが最も多い。
- 料金も含めたサービスレベルの低さを理由にするものが20～30%程度である。
- 旧町村地域では路線そのものが無いことによる理由も多い。



### 【バスの利用理由】

- バスを利用する理由は、他の交通手段がないことによるものが半数程度を占める。

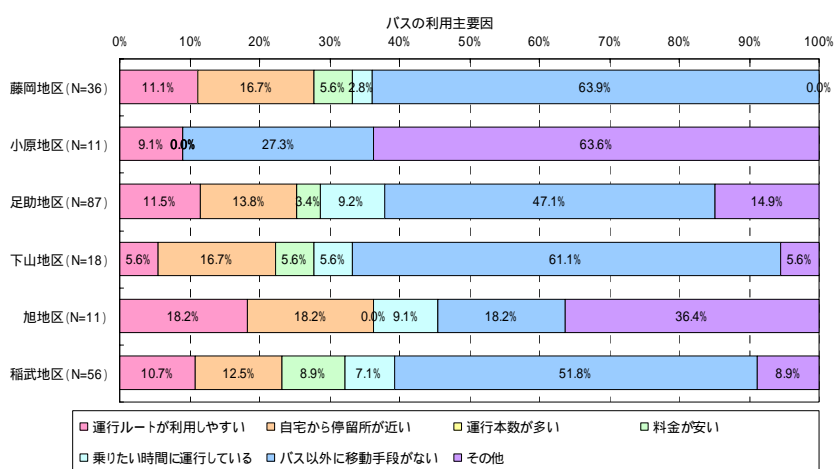


図 3.117 バスの利用・非利用主要因

## (3) バスの利用・非利用者別サービス水準要望

### 【運行日】

- 現在のバス利用の有無に関わらず、ほぼ毎日の運行を望んでいる。

### 【運行本数】

- 1時間に1本以上の運行を望むものが半数程度を占めているが、現在バスを利用していないものの方が比較的高いサービスレベルを要望しており、旧町村地域の中でもバス利便性が高い藤岡・足助地区でその傾向が強い。

### 【運行時間帯】

- 始発の時間帯は、90%程度が7時以前を望んでいる。
- 最終の時間帯は20時または21時台を望むの多いが、旧町村地域の中でも比較的豊田市の中心部への利便の高い藤岡・足助地区の方がさらに遅い時間帯までの運行を望んでいる割合が高い傾向にある。

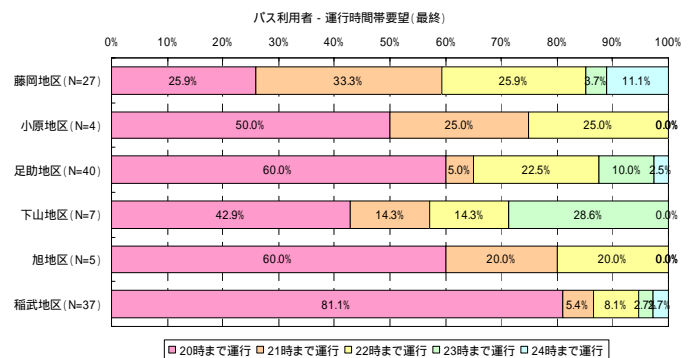
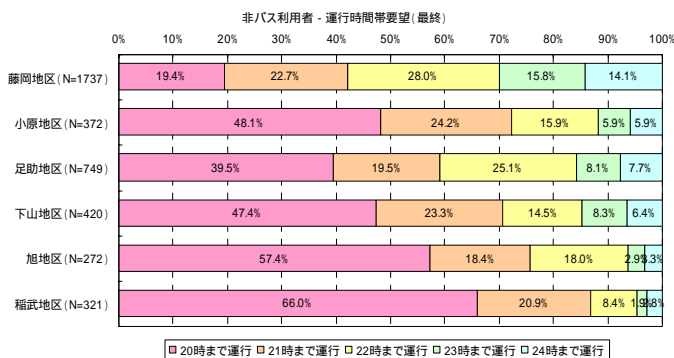
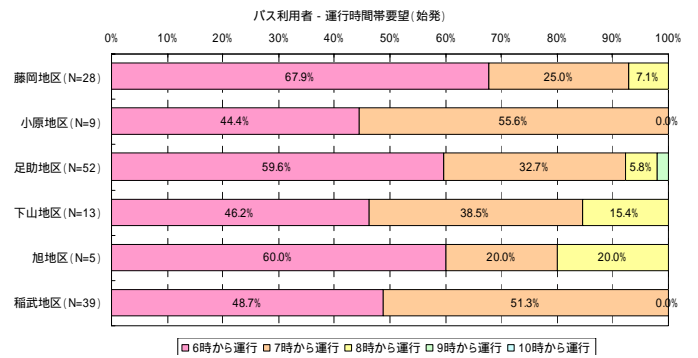
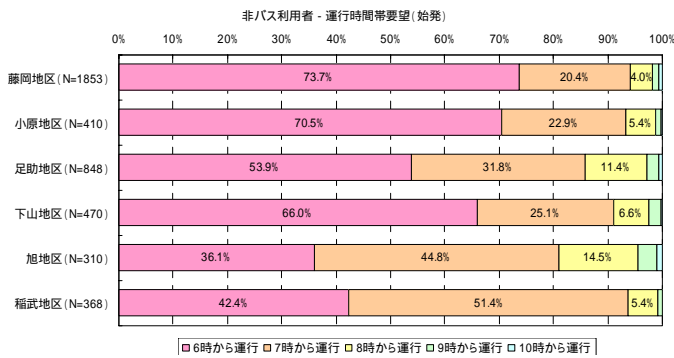
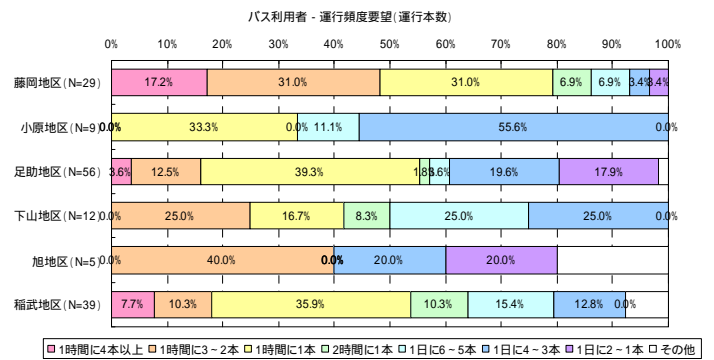
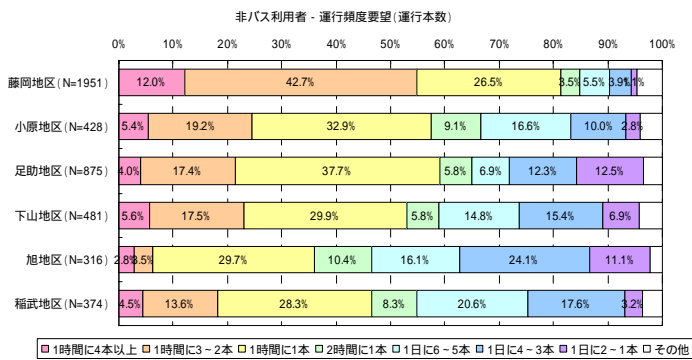
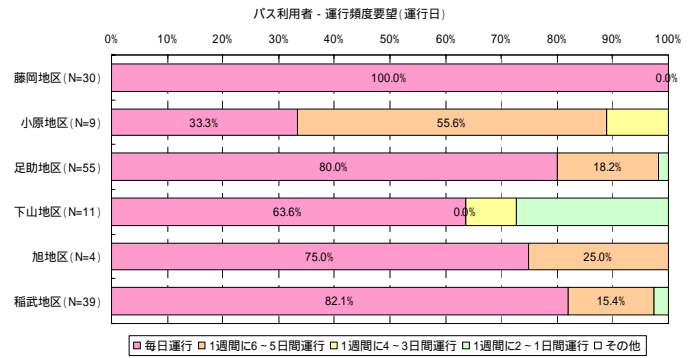
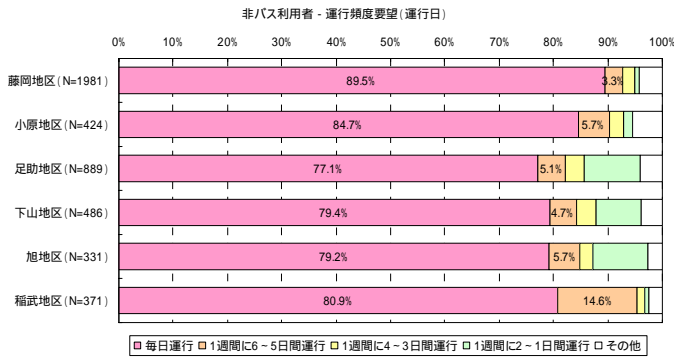


図 3.118 バスのサービス水準要望 (旧町村地域)

(4)バスの利用・非利用者別サービス改善後の利用意向

【バスの非利用者 - 転換の可能性】

- バス利用に転換すると考えられる割合は20%程度である。
- サービス水準が改善されても、明らかに利用しないものも20~30%の割合を占める。
- 実際に運行されなければ分からないこともあり、利用の意向が不確定なもの割合が高くなっていると推測される。

【バスの利用者 - 利用頻度の向上】

- 現在バスを实际利用しているものにとっては、サービスレベルが向上すればバス利用頻度が多くなるとの意識が見受けられる。



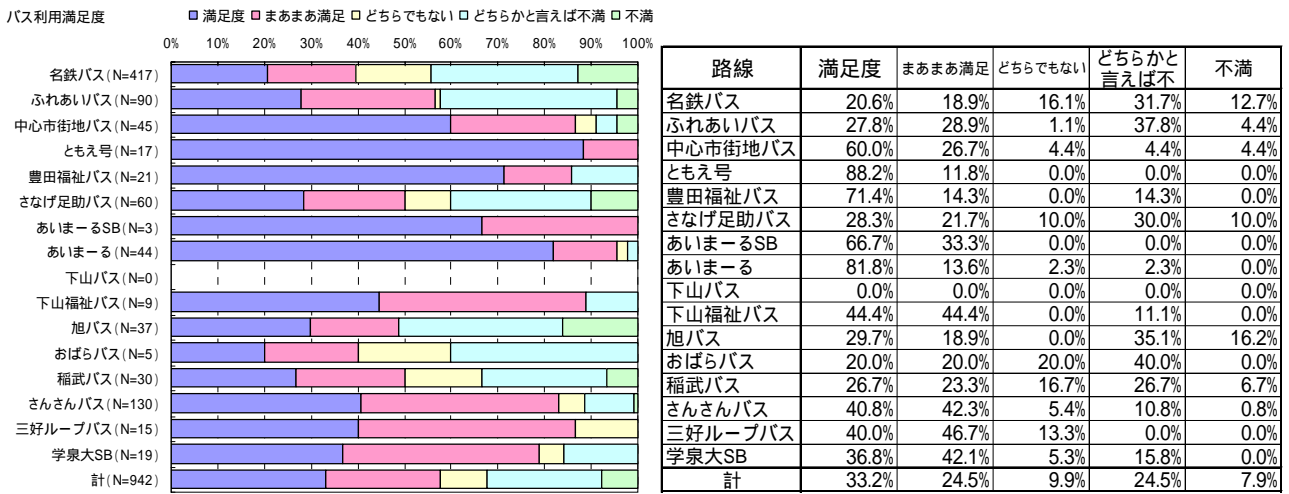
図 3.119 バスサービス改善後（仮想）の利用意向

### 3-4-3 バス交通に関する利用者意識（バス利用実態アンケート調査から）

#### (1) 現在のバスの満足度

- 全体では満足・不満の割合はほぼ同じ程度であるが、路線によって利用者満足度は大きく異なる。
- 1次交通圏の基幹路線を担う名鉄バスやさなげ足助バスは、満足・不満の割合が同程度である。
- 都心部の公共施設を結ぶ短距離路線の中心市街地バスは満足度が高い。
- 三好町の地域バスも満足度は高くなっている。また、ともえ号や豊田福祉バス、あいまーるは、運行日が限定され、本数も少ないものの利用者満足度は極めて高い。
- 旭地区、小原地区の地域バスの満足度が他の地域バスと比べて満足度が低い。

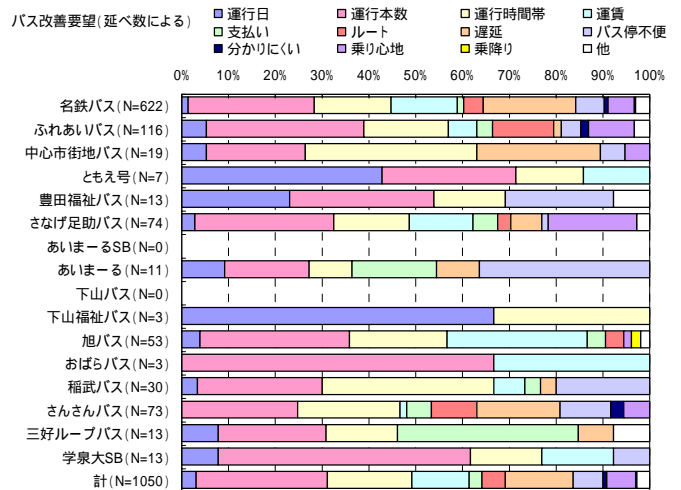
図表 3.10 バス利用者の満足度



#### (2) 現在のバスの改善要望（3つまでの複数回答）

- 全体的に運行本数や運行時間帯のサービスレベルの改善を望む割合が高い。
- 都市部の名鉄バスやさんさんバスでは、バスの遅れの改善要望が高い。
- 比較的サービスレベルが高く、ワンコイン運賃の路線は運賃の不満は無いが、旭バス、小原バスについては運賃の改善要望が高い。
- 福祉バスやあいまーるなどでは、特にバス停の改善要望が高い。
- 地域を巡回するさんさんバスやふれあいバスでは運行ルートの改善要望も比較的高い。

図表 3.11 バス利用者の現在のバスの改善要望



路線	運行日	運行本数	運行時間帯	運賃	支払い	ルート	遅延	バス停不便	分りにくい	乗り心地	乗降り	他
名鉄バス	1.3%	27.2%	16.2%	14.3%	1.3%	4.0%	19.8%	6.3%	0.6%	5.6%	0.3%	3.1%
ふれあいバス	5.2%	33.6%	18.1%	6.0%	3.4%	12.9%	1.7%	4.3%	1.7%	9.5%	0.0%	3.4%
中心市街地バス	5.3%	21.1%	36.8%	0.0%	0.0%	0.0%	26.3%	5.3%	0.0%	5.3%	0.0%	0.0%
ともえ号	42.9%	28.6%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
豊田福祉バス	23.1%	30.8%	15.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	23.1%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%
さなげ足助バス	2.7%	29.7%	16.2%	13.5%	5.4%	2.7%	6.8%	1.4%	0.0%	18.9%	0.0%	2.7%
あいまーるSB	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
あいまーる	9.1%	18.2%	9.1%	0.0%	18.2%	0.0%	9.1%	36.4%	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%	0.0%	0.0%	0.0%
下山福祉バス	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
旭バス	3.8%	32.1%	20.8%	30.2%	3.8%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%	1.9%	1.9%
おぼらバス	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
稲武バス	3.3%	26.7%	36.7%	6.7%	3.3%	0.0%	3.3%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
さんさんバス	0.0%	24.7%	21.9%	1.4%	5.5%	9.6%	17.8%	11.0%	2.7%	5.5%	0.0%	0.0%
三好ループバス	7.7%	23.1%	15.4%	0.0%	38.5%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%
学泉大SB	7.7%	53.8%	15.4%	15.4%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
計	3.0%	28.3%	17.9%	12.3%	2.9%	4.9%	14.4%	6.5%	0.8%	6.3%	0.3%	2.7%



### 3-5 現状の問題点・課題

#### 3-5-1 交通圏全体としての課題

これまでに整理した公共交通の路線網、利用状況、アンケート調査等から、1次交通圏全体における交通の視点から見た課題を整理すると次のようになる。各項目についての具体的な課題については以降に整理する。

- 自動車交通の利用割合が極めて高く、道路渋滞や公共交通利便性低下、地球環境悪化の原因に繋がる。
- 流動の多い2次交通圏に対し広域的公共交通機関の利便性が低いため、鉄道の速達性向上や鉄道を補完する公共交通機関の整備・利用促進を図り、広域交通に対する過度な自動車依存の改善が課題。
- 旧町村地域などは公共交通を利用できる時間帯が限られ、夕方以降には運行しておらず自動車を利用できないものにとってモビリティが著しく低下する。また流動が比較的多い地区間で公共交通が直接結ばれていないところもある。
- 1次交通圏の基幹バス路線は、道路渋滞の影響で役割を果たせない状況にあり、利用者の不満度が高い。
- 旧町村地域とその地域の依存度が高い旧豊田地域中心部とを連絡するバス路線は、1次交通圏としての基幹路線の役割を担う必要があるが、サービスレベルが低い上、乗り継ぎも必要で所要時間が長い。
- バスの利用を促すようなバス停施設、交通結節機能の整備が図られていない。
- 一部の地域バスは満足度が低く利用ニーズにあっていない。また、需要とサービスに整合が図られておらず、1人当りの運行経費は路線によって大きく異なる。
- 多様な地域特性があり、地域に応じた交通施策の展開が重要である。

**(1) 自動車への過度な依存**  
 自動車交通に過度に依存した交通体系である。  
 [1次交通圏全域]  
 道路渋滞、交通事故の問題や、地球環境への悪影響を引き起こしている。  
 [特に中心部]

**(2) 公共交通による広域交通**  
**アクセスの利便性に欠ける**  
 広域的交通を担う鉄道は各駅停車の運行形態であるため、高速交通機関としての機能が十分発揮できていない。  
 [名鉄三河線・豊田線、愛知環状鉄道]  
 鉄道を補完する広域交通機関の整備や交通結節機能の強化など、広域交通の総合的な利便性向上が大きな課題である。

**(5) サービスレベルの低い地区間バス路線**  
 運行本数が少なく、旧豊田地域へは乗り継ぎも必要で時間がかかる。  
 [小原・旭・稲武 旧豊田地域]  
 バスの運行本数は時間1本程度だが、自動車に比べ1.5倍程度の所要時間がかかる。  
 [さなげ足助バス、矢並線、豊田大沼線]

**(6) 交通結節機能の不備**  
 地区間を結ぶ都市内幹線バスのうち、中心地域までのアクセスに乗り継ぎが必要な路線の結節点が、待ち空間として快適性に欠ける。  
 [大沼、木瀬、加茂丘高校、猿投駅、等]

**(3) 公共交通が使えない地域・時間帯の存在**  
 通勤通学など毎日の目的には公共交通が使えない時間帯がある。  
 バスの運行時間帯が限定され、特に夕方以降はバス路線がなくなる。  
 [旧町村地域や旧豊田地域山間部の交通不便地域]

**(7) 路線によって経費と収入の割合が異なっている**  
 需要とサービスに整合が図られておらず、1人当りの運行経費は路線によって大きく異なる。  
 地域と一体となり住民ニーズに合う路線を展開する仕組みづくりが必要。  
 [稲武バス、おばらバス、旭バス、等]

**(3) 公共交通が使えない地域・時間帯の存在**  
 移動需要があるものの路線が設定されていない。  
 豊田市と三好町の地域バスの連携が図られていない。  
 [三好南部地区～高岡地区～上郷地区]

**(4) 道路の渋滞でバスの遅延が激しい**  
 自動車交通の集中と道路容量の限界または未整備による渋滞が発生。  
 [中心部、大規模工場施設周辺、矢作川を渡る橋付近]  
 道路混雑の影響でバスの定時性が著しく損なわれている。  
 [星ヶ丘豊田線、豊田市内線、豊田東市内線、東山住宅線、藤岡線、等]

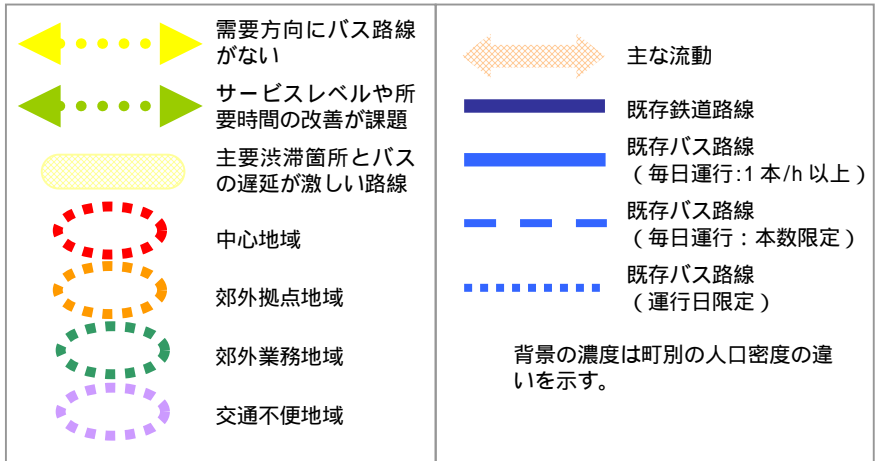
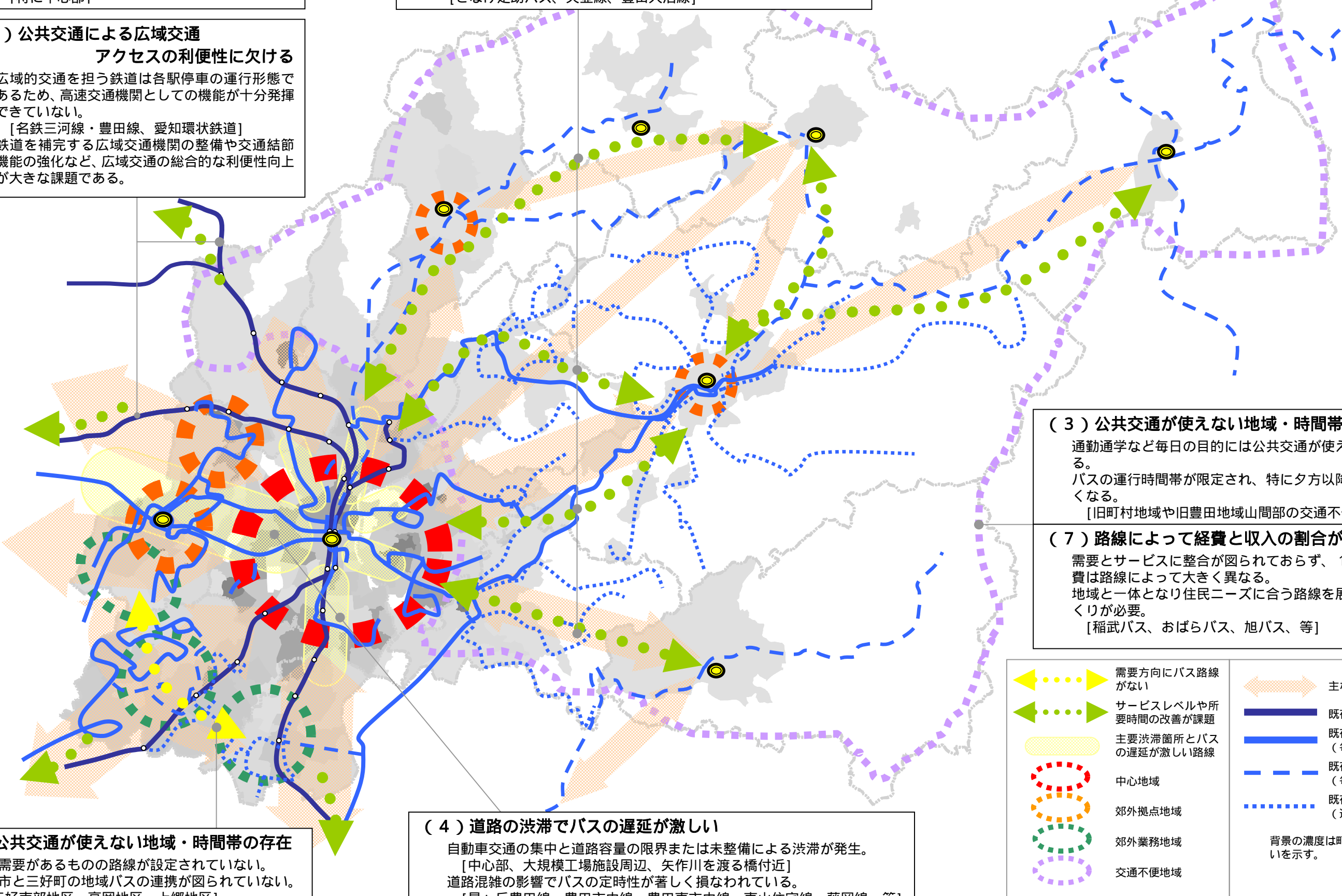


図 3.120 豊田・三好1次交通圏の交通機関ネットワークの課題

(1) 自動車への過度な依存

- 全体で自動車利用割合が70%を超え、流動の大部分を占める通勤では80%を超える。
- 中京圏全体と比較しても、極めて自動車に特化した交通体系である。

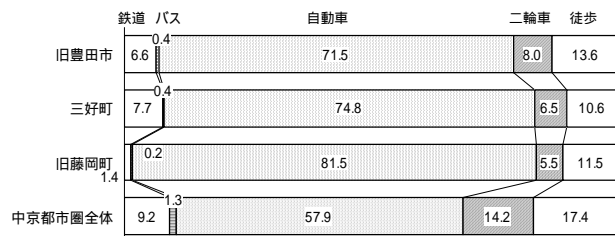
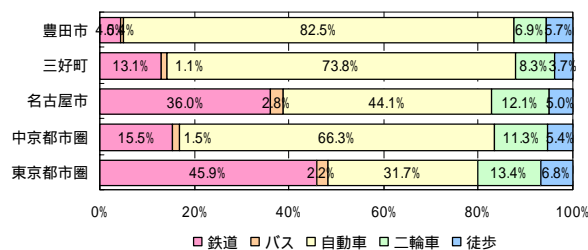


図 3.121 代表交通手段トリップ構成比の中京都市圏との比較

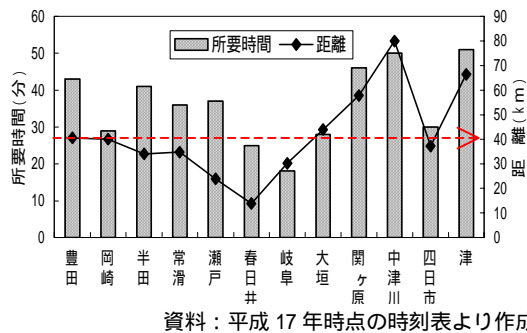


資料：豊田市は、H13 中京都市圏 PT 調査と H17 旧町村地域人の動き調査より集計  
 ：三好町は H18 三好町人の動き調査より集計  
 ：名古屋市・中京都市圏は、H13 中京都市圏 PT 調査より  
 ：東京都市圏は、H10 東京都市圏 PT 調査より

図 3.122 豊田市・三好町居住者と他都市の交通手段分担率比較（通勤目的）

(2) 公共交通による広域交通アクセスの利便性に欠ける

- 2次交通圏に対する広域的公共交通機関の充実、利便性の向上等、ハード、ソフト両面からの対策が課題。
- 1次交通圏にある鉄道路線は全てが各駅停車で、名鉄三河線、愛知環状鉄道の一部区間は単線であることなどから、広域的な交通機関としての速達性に欠け、例えば名古屋駅までの所要時間は同じような距離にある他都市と比べ1.5倍であり、それが自動車交通を促す要因にもなっている。
- ニーズに合わせ、都市間高速バス等、鉄道を補完する利便性の高い広域的交通手段の整備及び利用促進が課題である。
- 1次交通圏内のバスや自動車と鉄道等広域交通機関との交通結節機能（乗継時間、乗換移動、待合空間、パークアンドライド駐車場）の整備・強化等、広域交通の総合的な利便性向上が課題である。



資料：平成 17 年時点の時刻表より作成

図 3.123 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

(3) 公共交通が使えない

- 旧町村地域では、夕方までに幹線路線以外の地域バス等は運行が終了。さらに旭・稲武・下山地区、及び足助東地区では19時以降全く公共交通が無くなる。
- 比較的流動の多い三好町～高岡地区～上郷地区は、公共交通では直接結ばれていない。
- 高岡地区～上郷地区は福祉バスで結ばれているものの、毎日必要な交通流動には対応できない。
- 高岡地区のふれあいバスと三好町南地区のさんさんバスは、路線が互いに近接しているが接続されていない。

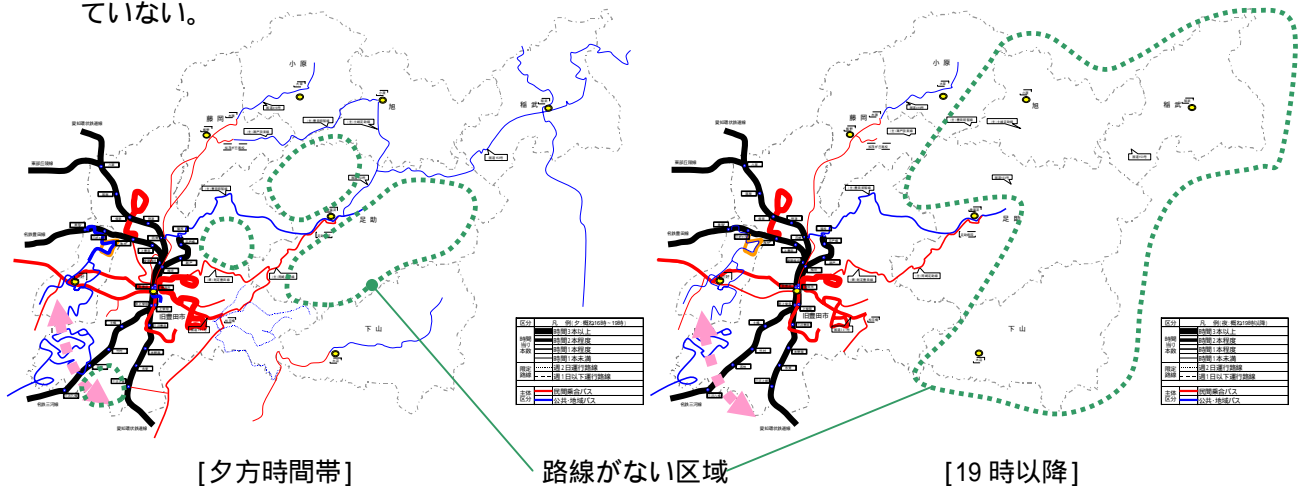


図 3.124 時間帯による公共交通空白地域の拡大エリア

(4) 道路の渋滞でバスの遅延が激しい

- 都心部周辺の道路渋滞に伴い、バスの定時性が著しく損なわれている。
- 基幹バス路線は主要道路を運行しているため、ピーク時の自動車交通の影響をまともに受けている。
- 20分以上の遅れが発生しても遅れに関する情報が得られないため利用者の不満はかなり大きい。



図 3.125 豊田中心部付近交通渋滞箇所



### 道路混雑によるバス交通への影響

道路交通量は国道 153 号、国道 248 号が多く、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。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、153 号の三好町付近が 1.92、248 号のトヨタ町付近が 1.90 と高い。

バスは朝夕のピーク時に道路渋滞に巻き込まれ、時刻表とおりの運行が困難な状況にあり、都市間を結ぶ長大路線ではその影響が大きい。路線によっては 20～30 分もの遅れが生じている。豊田市中心部と繋がる幹線道路や大規模工場周辺及び矢作川を渡る橋梁付近で渋滞がひどく、1 次交通圏内の基幹的バス路線がその影響を大きく受けている。

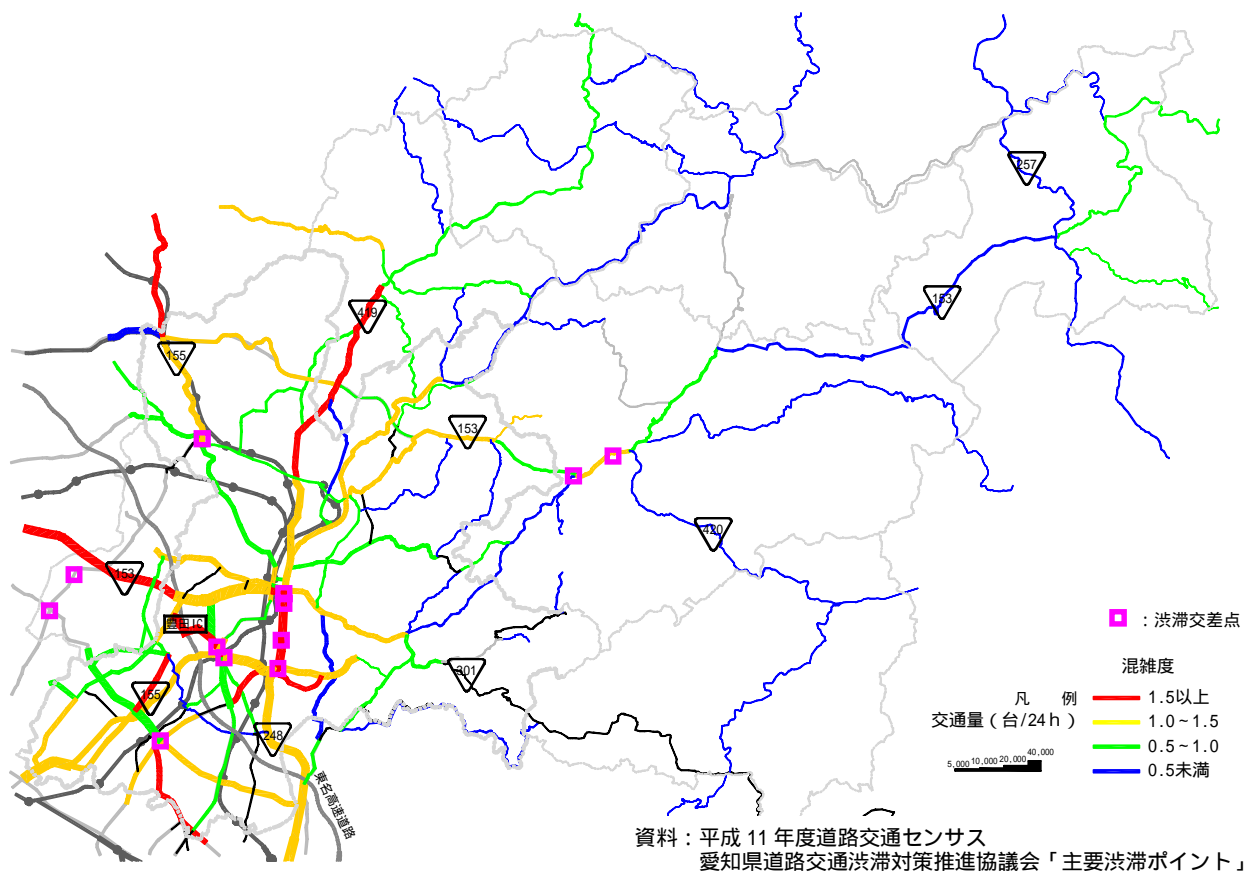
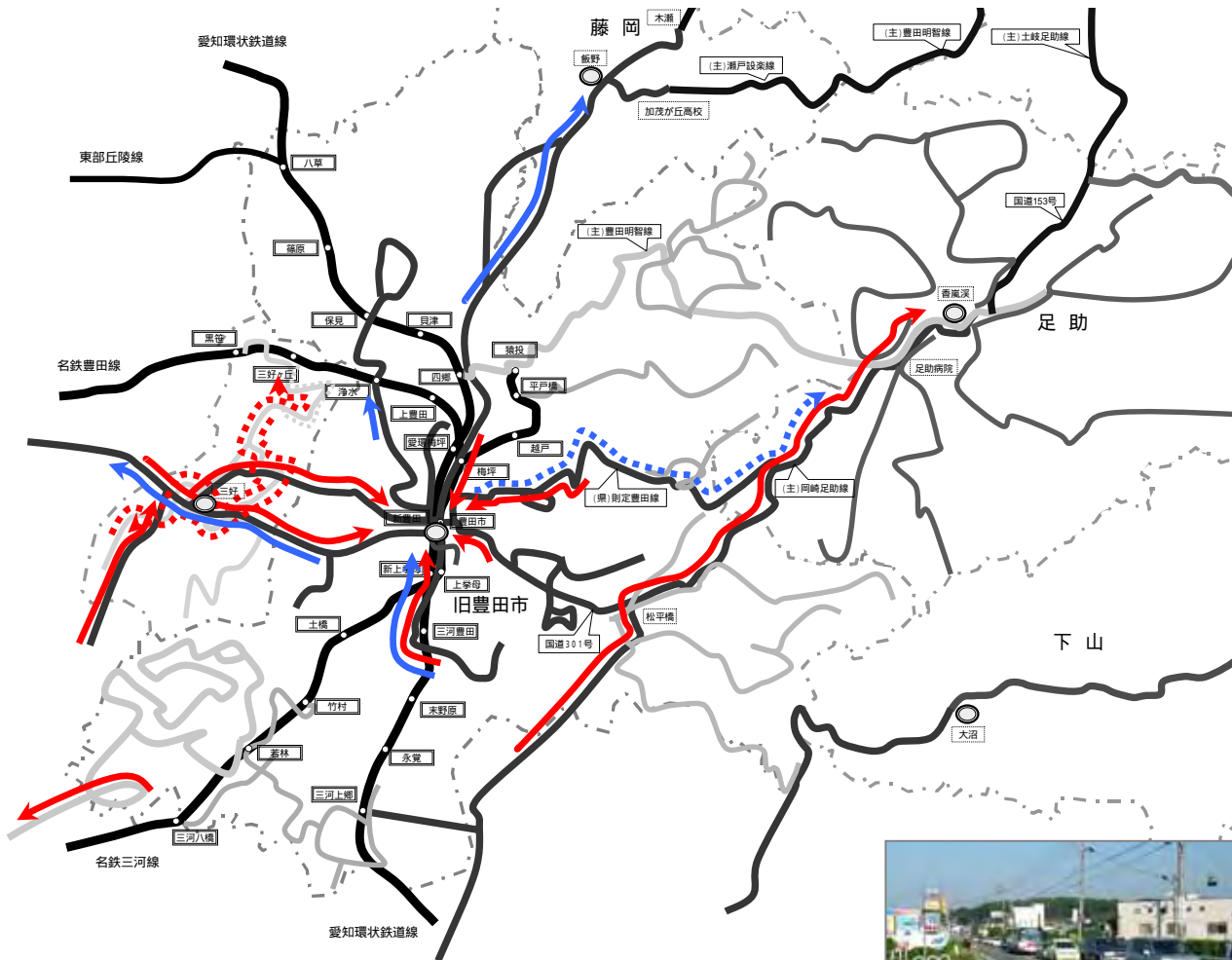


図 3.126 1 次交通圏内の主要道路網と交通量・主要渋滞箇所

表 3.10 主要なバス路線遅れ状況

地区等	路線名	最大遅れ時間(分)・遅れ発生場所 地点は概ね10分の遅れが生じたバス停を示す								備考	
		上り				下り					
		遅れ	時間帯	地点	方向	遅れ	時間帯	地点	方向		
豊田・日進	名鉄バス	星ヶ丘豊田線(衣ヶ原経由)	14	17時	豊田東新町	名古屋	30	7時	三好西口	豊田市駅	
豊田・日進	名鉄バス	星ヶ丘豊田線(新屋経由)	11	16時	三好西口	名古屋	22	7時	三好西口	豊田市駅	
豊田	名鉄バス	九久平	14	7時	豊田スタジオA	豊田市駅					
豊田	名鉄バス	矢並	31	8時	手呂団地口	豊田市駅	12	18時	豊田市駅(起点)	足助	下り:前ダイヤからの遅れ
豊田	名鉄バス	東山住宅	15	7時	豊田北高前	豊田市駅					
豊田	名鉄バス	豊田市内	23	18時	トヨタ本社前	豊田市駅	17	8時	トヨタ町	豊田市駅	
豊田	名鉄バス	保見団地					11	14時	逢妻町	保見団地	
豊田	名鉄バス	豊田東市内	15	8時	森	豊田市駅					
豊田	名鉄バス	藤岡	11	9時	陣中町	豊田市駅	10	18時	舞木	加茂高校	
豊田	ふれあいバス	2番路線					12	7時	駒場北口	知立駅	
豊田	中心市街地バス	バス	15	11時	税務南(起点)	豊田市駅	17	11時	豊田市西口	税務署南	10時台からの遅れ
足助・岡崎	名鉄バス	岡崎足助線					11	7時	中垣内	足助	
豊田・下山	名鉄バス	豊田・大沼線					15	8時	泉町	大沼	
三好町	名鉄バス	知立三好					11	7時	上ノ郷	三好	
三好町	名鉄バス	知立日進	10	8時	祐福寺北	日進	23	7時	三好町以前から	日進	
三好町	さんさんバス	さつきちゃん	19	8時	三好下児童館	黒笹駅	17	7時	福谷公民館	福田児童館	

資料：バス利用実態調査結果



— 主に朝ピーク時間に大きな遅れが生じている区間  
— 主に夕ピーク時間に大きな遅れが生じている区間

注) 上表に示す遅れ時間が発生している概ねの区間を示す。  
点線は前ダイヤの遅れによるもの。



朝の豊田市方面に向かう1車線道路の混雑状況 星ヶ丘・豊田線(新屋経由)

図 3.127 バスの遅延状況(概ね10分以上の遅れが生じている区間)

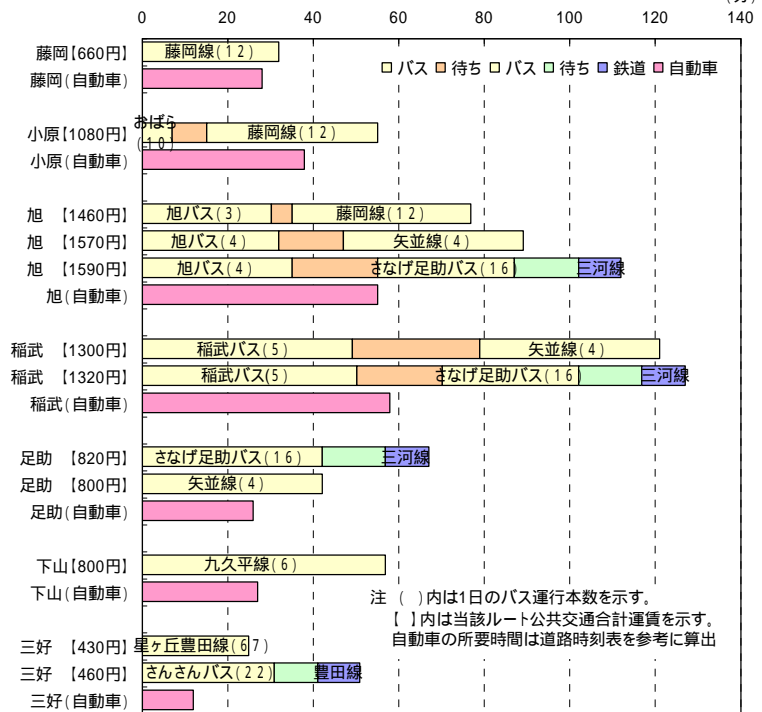
(5) サービスレベルの低い地区間バス路線

- 基幹的な公共交通路線のうち、都市部では概ね1時間あたり1本以上の運行本数が確保されているが、中山間部の多くの路線では、運行時間帯も限られ、運行本数は極めて少ない。
- 藤岡と足助地区、及び下山地区は1つの路線で旧豊田地域中心部と結ばれているが、他地区は乗り継ぎが必要である。
- 基本的には豊田市役所から遠い支所間ほど所要時間は長くなるが、最も遠い稲武地区では1時間30分以上かかる状況である。
- 距離の長い地区間移動では、自動車と比べバスでの所要時間は1.5倍程度となる。
- 旧町村地域では運行本数が少なく料金は高い。また、所要時間が長く乗り継ぎも悪いなど、サービスレベルが低い。

バスによる旧豊田地域中心部（豊田市役所）と各地区（支所・役場）間移動時間

基本的には豊田市役所から遠い支所間ほど所要時間は長くなるが、最も遠い稲武地区では1時間30分以上かかる状況である。特に稲武地区からのアクセスでは、公共交通機関の乗車時間に加え、乗り継ぎ待ち時間が多くなっている。

乗り継ぎなしでアクセスできる地区は藤岡、足助、下山、三好地区の4地区だけとなっている。鉄道を利用できる地区もあるが、所要時間で見るといずれの地区においても利便性は高くない。



資料：現行の時刻表を基に作成

図 3.128 各支所・役場～豊田市本庁間の公共交通・自動車を利用した所要時間例

表 3.11 主な路線（地区間）の運行状況

概ねの運行時間帯

交通機関（主な地区間）	概ねの運行時間帯と主な時間帯の運行本数								
	6	8	10	12	14	16	18	20	22
名鉄三河線		1時間に4本		1時間に4本		1時間に4本			
名鉄豊田線		1時間に6本		1時間に4本		1時間に5本			
愛知環状鉄道		1時間に4本		1時間に2本		1時間に3本			
主要バス路線	(高橋 拳母)		1時間に4本		1時間に3本		1時間に4本		
	(藤岡 拳母)		1時間に1本		2時間に1本		1時間に1本		
	(小原 藤岡)		1時間に1本		3時間に1本		1時間に1本		
	(足助 猿投)		1時間に1本		1時間に1本		1時間に1本		
	(旭 足助)		2時間に1本		6時間に1本		2時間に1本		
	(下山 拳母)		2時間に1本		6時間に1本		3時間に1本		
	(稲武 足助)		3時間に1本		3時間に1本		3時間に1本		
(三好 拳母)		1時間に5本		1時間に4本		1時間に4本			

資料：現行の時刻表を基に作成

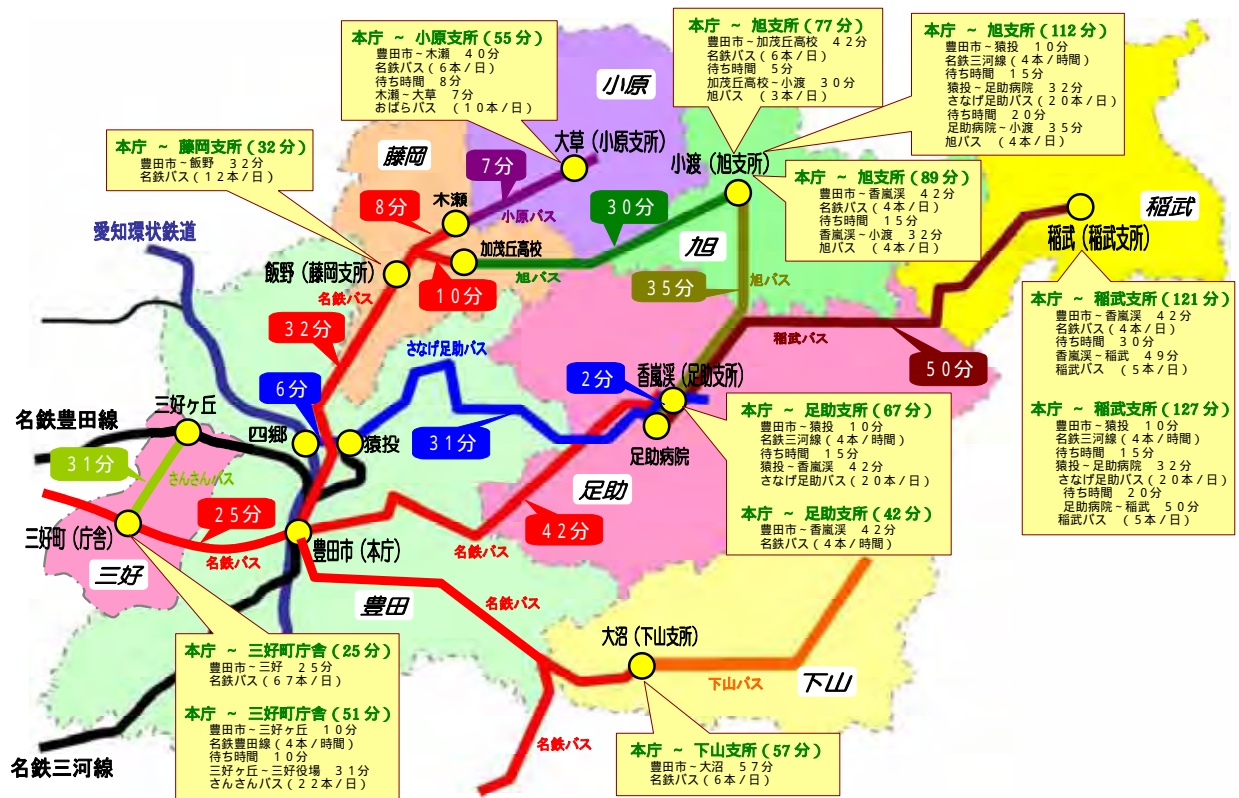


図 3.129 公共交通機関による豊田市役所～各支所・町役場間の所要時間

主要地区間の交通機関別所要時間

自動車に比べ、バス交通では約 1.5 倍の所要時間となり、豊田～下山間などの長距離区間では 2 倍程度の差が生じている。

豊田中心部と名古屋や岡崎を結ぶ鉄道においても、駅までのアクセス、乗り継ぎ等を考慮すれば、時間的には不便な状況にある。

豊田市駅と名古屋・栄を結ぶ都市間高速バスは所要時間の面では自動車と同程度である。

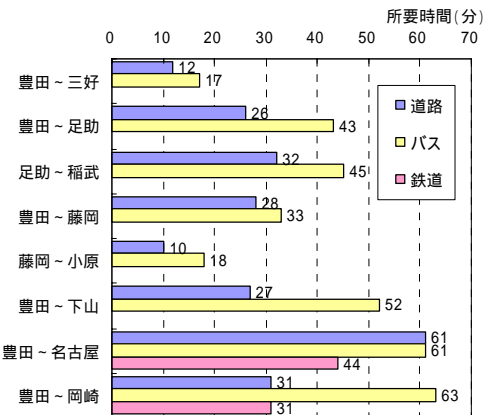


図 3.130 交通機関別 主要地点間所要時間

表 3.12 交通機関別 主要地点間所要時間

主要地点間	交通機関	路線	設定起点 ~ 設定終点	所要時間 (分)	距離 (km)	備考
豊田～三好	道路	国道153号	155号交点 ~ 三好町	12	7.0	
	バス	名鉄バス 星ヶ丘豊田線	豊田タウン前 ~ 三好サンアート前	17		衣ヶ原経由
		名鉄バス 星ヶ丘豊田線	豊田タウン前 ~ 三好サンアート前	17		新屋経由
豊田～足助	道路	国道153号	248号・301号交点 ~ 420号交点	26	19.5	
	バス	さなげ足助バス	四郷駅 ~ 足助	43		
名鉄バス		矢並線	喜多町4 ~ 足助	44		
足助～稲武	道路	国道153号	足助 ~ 257号交点	32	24.7	
	バス	稲武バス 足助線	足助 ~ 稲武	45		
豊田～藤岡	道路	国道419号	153号・248号交点 ~ 藤岡	28	14.5	
	バス	名鉄バス 藤岡線	喜多町4 ~ 飯野	33		
藤岡～小原	道路	国道419号	藤岡 ~ 小原	10	8.8	
	バス	おばらバス	飯野 ~ 大草	18		
豊田～下山	道路	国道301号	豊田市終点 ~ 下山	27	19.0	
	バス	名鉄バス 豊田大沼線	豊田本 ~ 業務センター前	52		
豊田～名古屋	道路	国道153号	155号交点 ~ 153・22・19号交差点	61	28.0	
	バス	名鉄 高速バス	豊田市 ~ 名古屋駅	61		
		名鉄豊田線・地下鉄	豊田市駅 ~ 名古屋駅	47		乗継含まず
豊田～岡崎	道路	国道248号	153号・419号交点 ~ 1号交点	31	14.9	
	バス	(名鉄バス 岡崎豊田線)	豊田市駅 ~ 東岡崎駅	63		既廃止路線
鉄道		愛知環状鉄道	新豊田駅 ~ 岡崎駅	31		

資料：道路は「道路時刻表」、鉄道・バスは各事業者時刻表による



(6) バス停施設、交通結節機能の不備

- バス停に上屋やベンチ、運行情報案内がなく、バスの遅れが大きい路線では特に整備が求められる。
- バス停へのアクセスは徒歩が多くを占めるが、交通不便地域では地域バスの利便性も悪いため、幹線バスまでのアクセス条件が悪い。端末交通として自転車利用も考えられるが、バス停付近に駐輪場も無く困難な状況である。
- 都市部では比較的施設が整っているが、交通不便地域での地域バスと幹線バスの交通結節点では、乗り継ぎ時間の短縮の他、待つことが苦にならないような商業施設などとの一体的な空間作りが求められる。

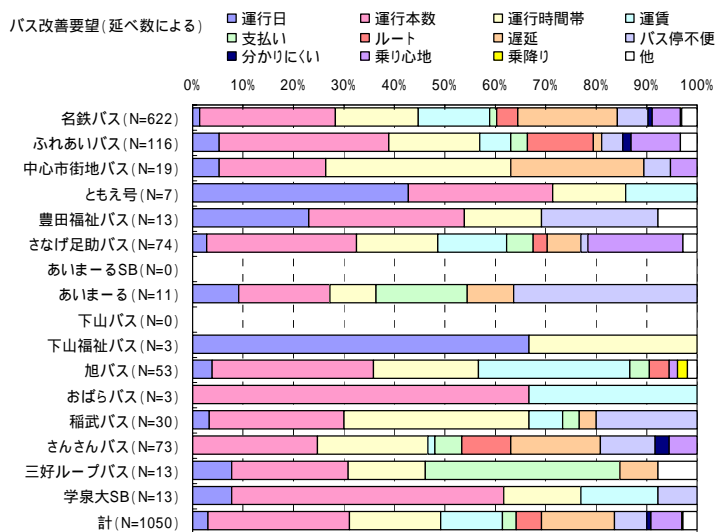


図 3.131 現在のバス利用における改善要望

(7) 地域や利用者ニーズに十分応じていない

- 地域バスは様々な運行形態で料金も統一はされていない。
- 需要とサービスに整合が図られておらず、1人当りの運行経費は路線によって大きく異なる。
- 中心市街地バス、さんさんバスやともえ号、豊田福祉バスに比べ、旭・おばら・稲武バスの満足度は低い。
- 地域や住民が運営に関与する仕組みを構築し、地域に合った路線展開が図られるよう改善が求められる。

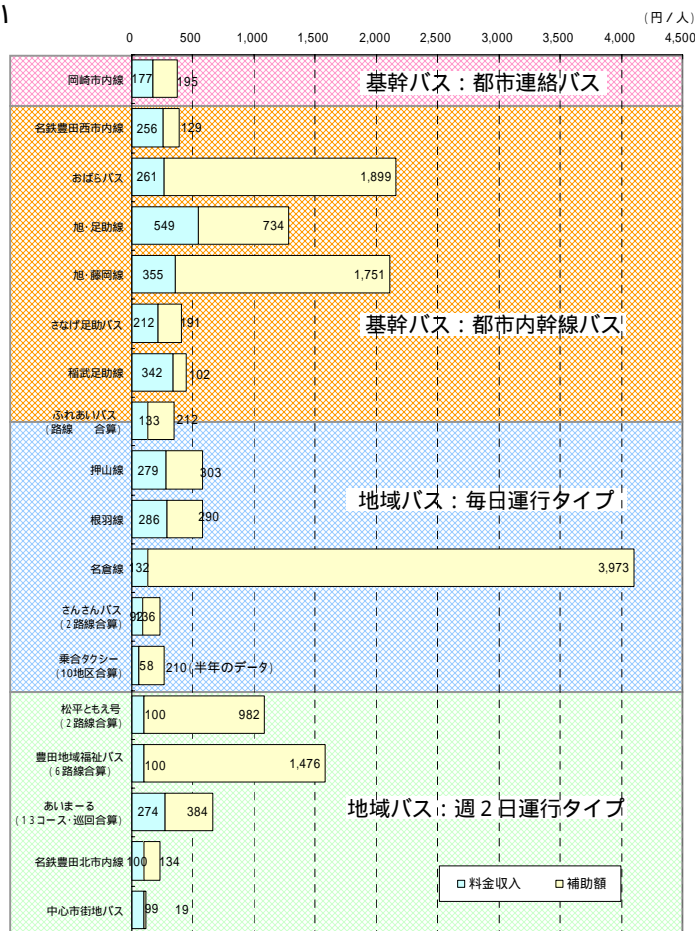
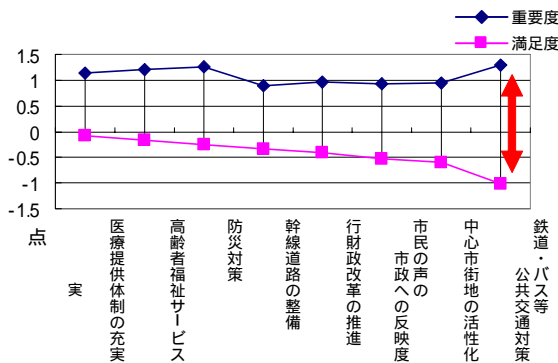


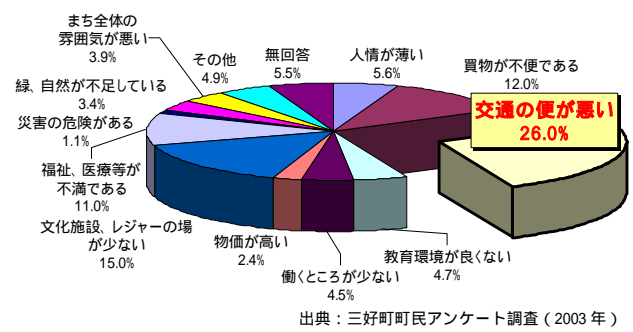
図 3.132 行政が関与するバスの利用者1人当りの運行経費

### 満足度が低い公共交通

- 公共交通施策に対する満足度は低く、多くの人が現在の公共交通に不満を感じている。



出典：豊田市市民意識調査（2005年）



出典：三好町町民アンケート調査（2003年）

図 3.133 三好町の住みにくいところ

図 3.134 施策別の重要度と満足度の意識

- 現在の利用者にとって、満足度の低いバス路線がある。（中心市街地バス、さんさんバスやともえ号、豊田福祉バスに比べ、旭・おばら・稲武バスの満足度は低い。）

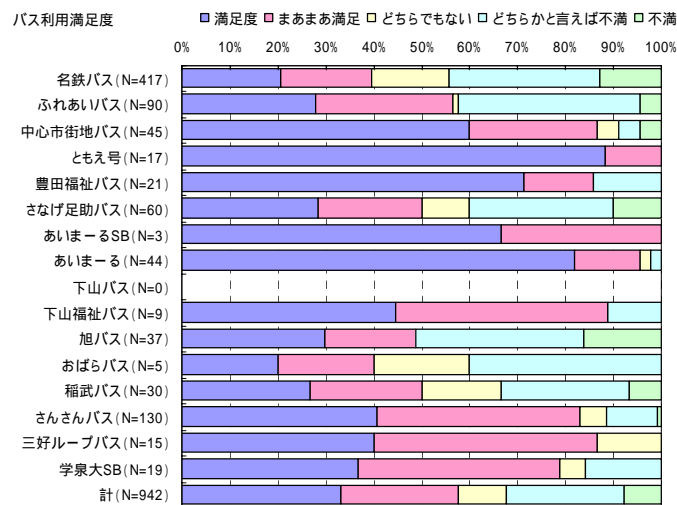
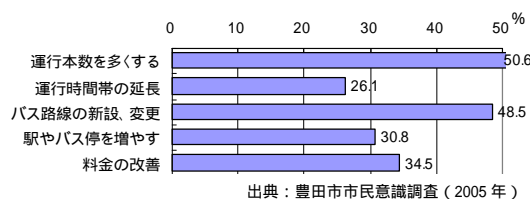


図 3.135 現在のバス利用者の満足度

### 公共交通サービスの改善要望

- 運行本数や運行時間帯、路線やバス停の新設・変更、料金体系に対する改善要望が多い。



出典：豊田市市民意識調査（2005年）

図 3.136 公共交通利用に対する改善要望

### 3-5-2 地域特性別にみた課題

豊田・三好1次交通圏内には多様な地域特性があり、人の流動規模とその方向、施設の分布状況とその規模、圏域外との結びつき、既存の公共交通機関のサービス水準、居住人口とその年齢構成、地理的条件など様々な条件が大きく異なる。そのために地域ごとに抱える問題・課題も異なり、またその改善施策も地域に応じた方法が必要となる。

豊田・三好1次交通圏では、下記に示す地域特性に分類し、地域ごとの課題を整理する。

表 3.13 地域特性による区分

地域区分	対象地区	特 色
A	旧豊田地域中心部( 挙母・高橋 ) 豊田市駅～三河豊田駅 ～高橋住宅～五ヶ丘～元町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内の人口も多く、1次交通圏のあらゆる流動の拠点となる地域。</li> <li>・大規模商業・医療・業務施設、公共交通拠点ターミナル等、様々な都市機能が多く集まっている地域。</li> <li>・2次交通圏への拠点となる地域。</li> </ul>
B	三好地区北部 三好地区中央部 藤岡地区中心部 足助地区中心部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・比較的人口の集積があり、地域の中心となる商業・医療施設を有す地域。</li> <li>・周辺地域を含めた交通結節機能を有す地域。</li> <li>・採算を確保できるバス路線と困難な路線が混在する地域。</li> </ul>
C	上郷地区 高岡地区 三好地区南部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外で大規模工場を有し、自動車交通量が非常に多い地域。</li> <li>・地域だけでは自動車交通の抑制が困難な地域。</li> </ul>
D	保見、猿投、石野、松平、藤岡、小原、足助、下山、旭、稲武	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口や施設の集積が少なく、採算性を考慮した公共交通の確保が困難な地域。</li> </ul>

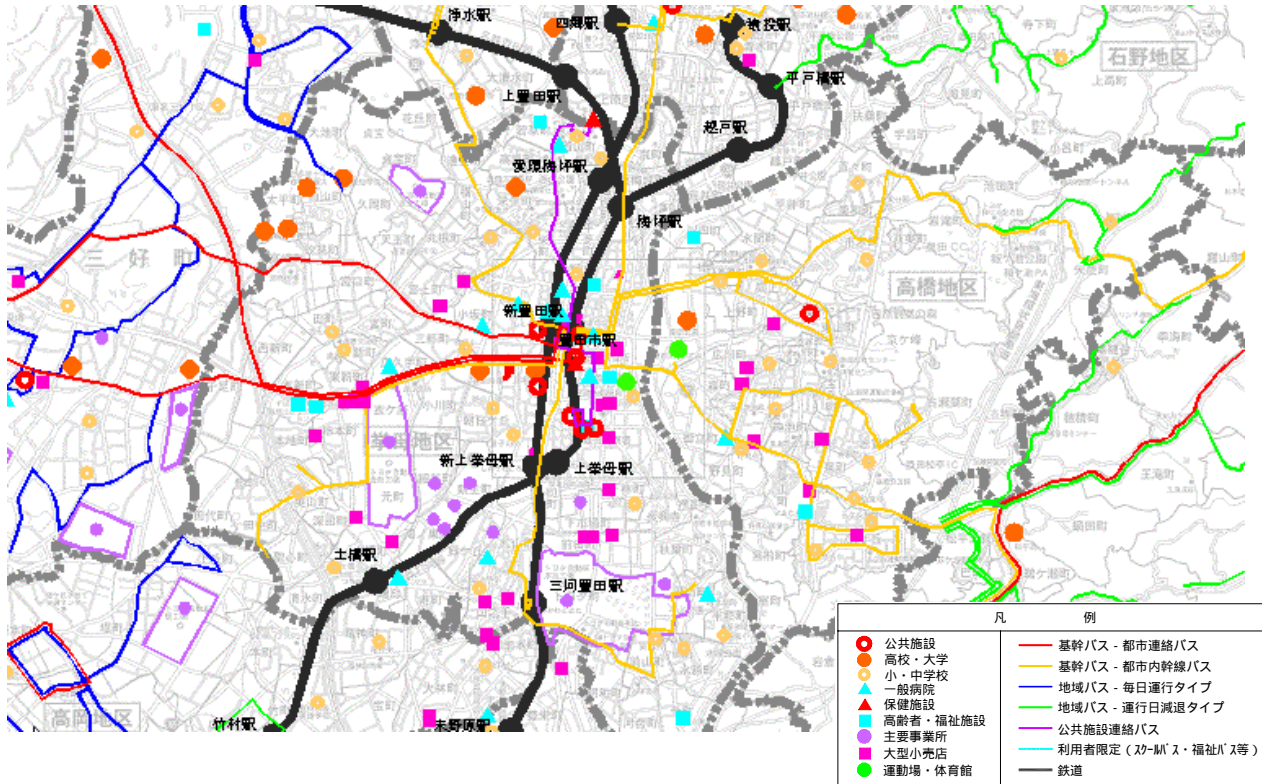
表 3.14 設定地域の特徴

区分	地域の有する主な特徴							
	人口集積	主要商業施設	主要医療施設	大規模工場	鉄道	バス	交通結節点	自動車の集中
A地域								
B地域				-				
C地域								
D地域					-			-

：非常に多い、      ：比較的多い、      ：比較的少ない、      ：少ない又は一部のみ、 - ：ない

A 地域

挙母・高橋地区の課題



【課題の特徴】

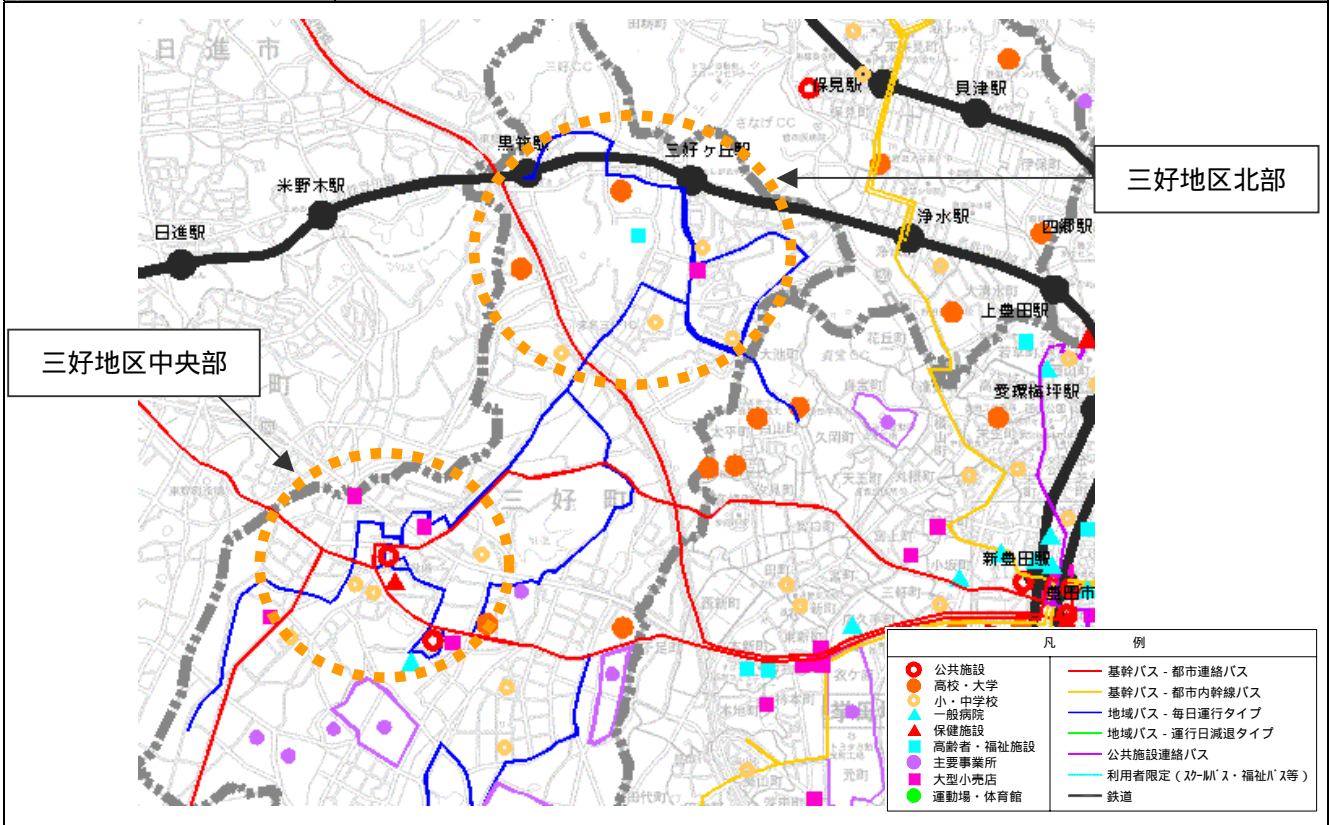
自動車交通の集中と通過交通による周辺部道路の渋滞削減  
 基幹的なバス路線の定時性向上と利用促進

【課題の項目】

- 豊田市駅は挙母地区及び1次交通圏全体としての交通拠点・結節点、及び日常生活拠点である。
- 鉄道、基幹バス路線の起終点であり、公共交通のターミナルとして多くの路線が集結する。一方で自動車交通の流入流出も非常に多い。
- 国道153号、矢作川を渡る3箇所の橋、及びトヨタ本社工場付近で朝夕のピークを中心に道路混雑が激しい。また、渋滞に伴いバス路線の定時性が著しく損なわれており、特に三好地区及び2次交通圏を結ぶ基幹的な都市連絡路線の一つでもある星ヶ丘豊田線は、その機能が果たせていない。
- 大規模工場施設への通勤流動を公共交通機関利用に誘導できていない。
- 東山住宅、五ヶ丘NT付近には大規模商業施設を有し、東側の旧町村地域からの利用も多く、多様なアクセス機能の利用が可能となる整備が必要。
- 都市内交通の円滑化を図るための環状線道路整備が必要である。
- 郊外からの流動に対応した基幹都市内幹線バスの利便性確保が、1次交通圏全体の公共交通利用促進には重要となる。また、郊外部でのP&Rと連携した交通サービスが求められる。
- 多くの交流と地域の活性化のため、中心部が安全で便利で快適な空間となるよう、中心市街地バスなどの短距離輸送機関などと商業・業務・医療施設等様々な都市施設と連携したまちづくりが必要である。



**B 地域**      **三好地区北部**      **三好地区中央部の課題**



**【課題の特徴】**  
 公共交通サービスレベルの向上と複数の交通機関結節点としての機能強化  
 自動車交通と公共交通の連携

**【三好地区北部の課題の項目】**

- 三好ヶ丘駅には複数のバス路線が乗り入れており、乗り継ぎ時間の整合など交通結節機能の充実が重要である。
- 大規模住宅地の三好ヶ丘NTにはさんさんバスが巡回しているが、時間1本の運行であり、需要を喚起するためのサービス水準向上策が課題である。

**主要交通機関**

- ・名鉄豊田線(三好ヶ丘駅・黒笹駅)
- ・さんさんバス、三好ヶ丘ループバス、愛知学泉大スクールバス
- 大規模住宅地
- ・三好ヶ丘NT

**【三好町中央部の課題の項目】**

- 名鉄バス路線は道路渋滞の影響により定時性が著しく損なわれており、その対策が課題である。
- 三好町役場付近に名鉄バス、さんさんバスのバス停があり、これらの結節機能を向上し、地区内から名古屋・豊田・知立方面のバス交通によるアクセス利便性向上が課題である。
- 利用者の多い大規模商業施設や病院へのバスによるアクセス利便性を高める必要がある。
- 大規模商業施設は国道153号沿いに立地し、自動車利用が多く、バスの利便性向上などによる自動車からの転換が課題である。

**主要交通機関**

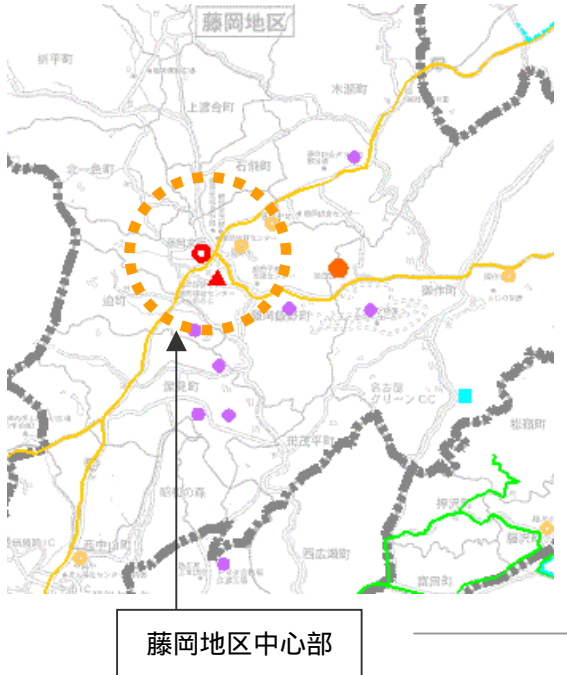
- ・名鉄バス(星ヶ丘豊田、知立三好)
- ・さんさんバス

**主要施設**

- ・三好町役場
- ・アイモールジャスコ三好店
- ・三好町民病院

B 地域

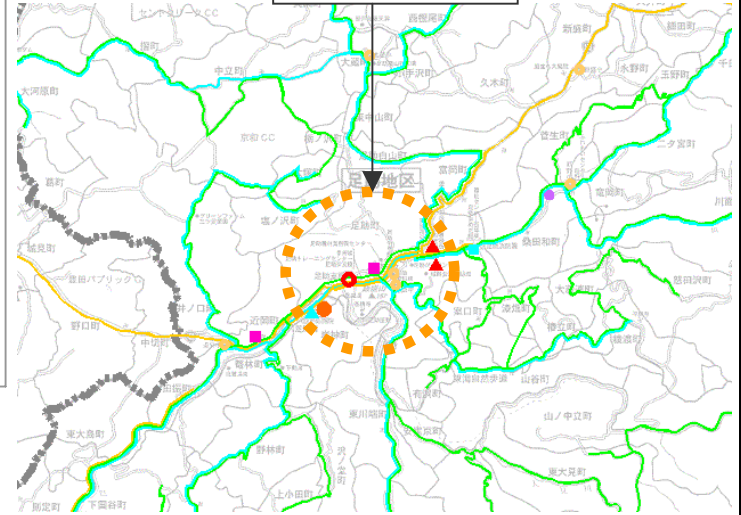
藤岡地区中心部・足助地区中心部の課題



藤岡地区中心部

凡	例
● 公共施設	— 基幹バス - 都市連絡バス
● 高校・大学	— 基幹バス - 都市内幹線バス
● 小・中学校	— 地域バス - 毎日運行タイプ
▲ 一般病院	— 地域バス - 運行日減退タイプ
▲ 保健施設	— 公共施設連絡バス
■ 高齢者・福祉施設	— 利用者限定 (スクーバス・福祉バス等)
■ 主要事業所	— 鉄道
■ 大型小売店	
● 運動場・体育館	

足助地区中心部



【課題の特徴】

旧町村地域の生活拠点、及び地区内と旧豊田地域中心部を結ぶ公共交通連絡拠点としての利便性向上

【藤岡地区中心部の課題の項目】

- 旧町村地域の北部（藤岡・小原・旭地区）における交通アクセス拠点である。
- 旧豊田地域と結ぶバス路線は、運行本数が時間 1 本未満であり利便性に欠ける。小原・旭地区からのバスはこの地区のバス停（木瀬、飯野、加茂ヶ丘高校）で乗換が必要であるが、乗換バスの運行本数、時間帯、待合施設が充実していない。

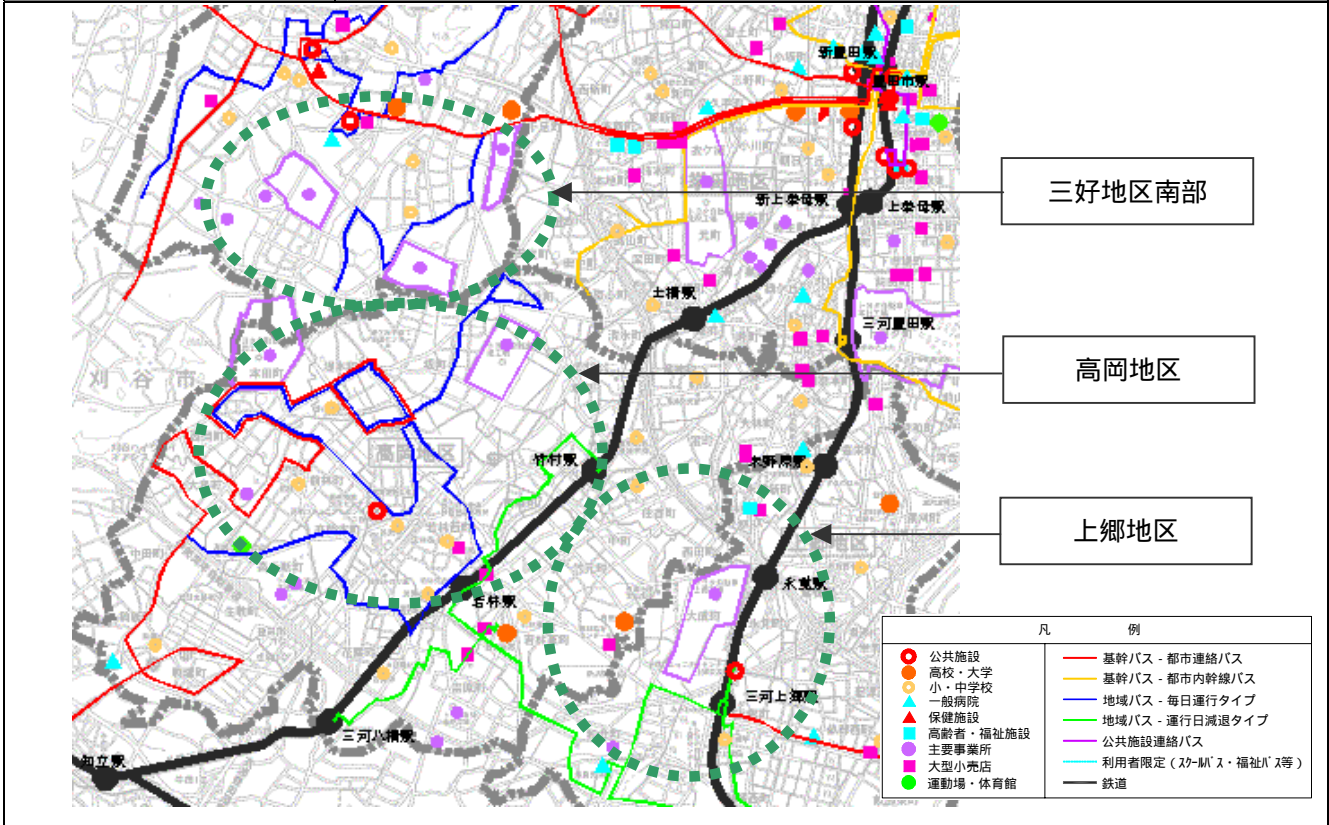
- 主要交通機関
- ・名鉄バス（藤岡線）
  - ・おばらバス、旭バス
- 主要施設
- ・藤岡支所

【足助地区中心部の課題の項目】

- 旧町村地域の東部（足助・旭・稲武地区）における日常生活及び交通アクセス拠点である。
- 旭・稲武地区から旧豊田地域へのアクセス拠点としての交通結節機能の充実が必要である。
- 病院や高校等は広範囲な地区からの利用があり、利用ニーズに応じた交通機関の確保・充実が課題である。
- 観光シーズンの道路渋滞が激しく、道路整備、駐車上等対策のほか、バス利用の促進・転換方策が課題である。

- 主要交通機関
- ・名鉄バス（矢並、岡崎足助）
  - ・さなげ足助バス、あいまーる
- 主要施設
- ・足助支所
  - ・足助病院
  - ・足助高校
  - ・香嵐渓（観光）

C 地域      上郷地区      高岡地区      三好地区南部の課題



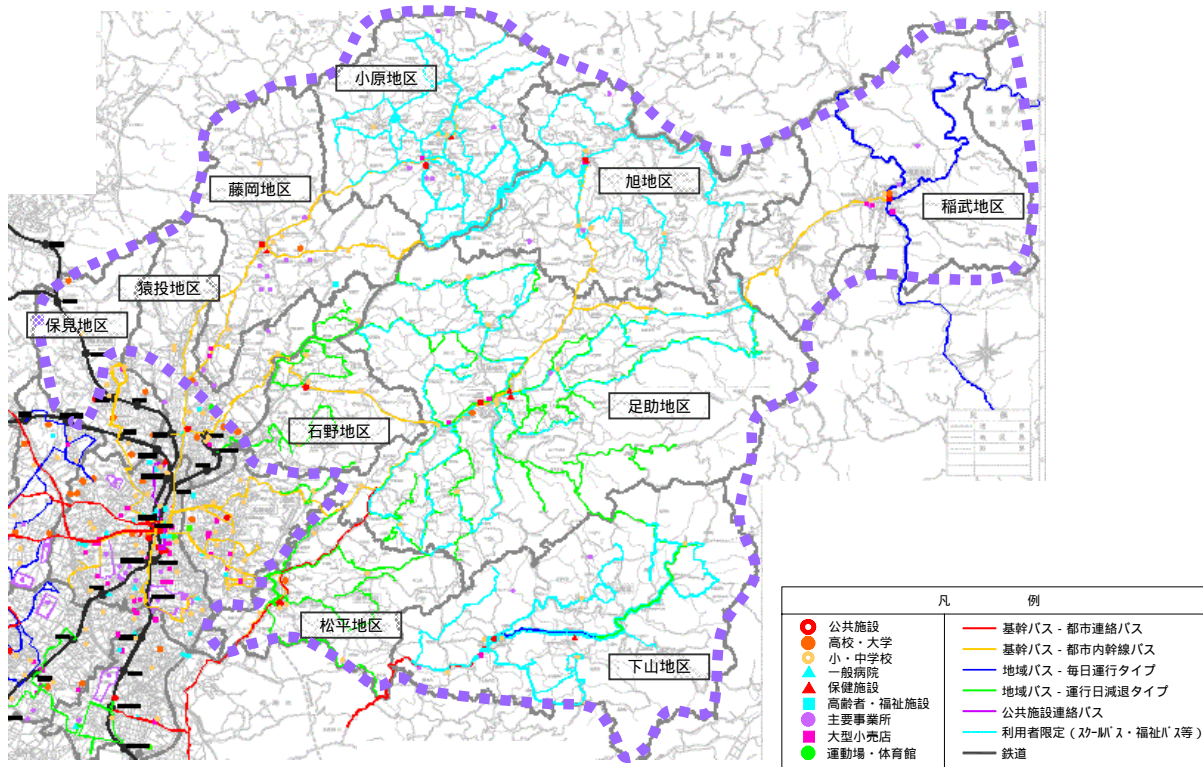
**【課題の特徴】**  
 大規模工場を中心に集中する自動車交通の削減・分散  
 分散した居住地域における公共交通サービスの向上方策

<p><b>【課題の項目】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 大規模な工場が地区内に点在し、通勤は自動車に依存しているため自動車交通が集中し、道路渋滞、環境悪化、交通事故等の問題が生じている。</li> <li>➤ 鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する交通転換方策が必要。</li> <li>➤ 地区内には地域バスが一部の範囲で運行されているものの、幹線となるバス路線がなく、通勤には利用しにくい公共交通条件である。</li> <li>➤ 鉄道駅や主要バス停と大規模工場などを結び利用者ニーズに対応した交通機関を、乗り継ぎ等の結節機能強化と合わせて展開するなどの対応策が必要。</li> </ul>	<p><b>主要交通機関</b></p> <p>(上郷地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛知環状鉄道(三河上郷駅・永覚駅)</li> <li>・名鉄バス(岡崎市内線)</li> <li>・福祉バス</li> </ul> <p>(高岡地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名鉄三河線(竹村駅、若林駅)</li> <li>・ふれあいバス</li> </ul> <p>(三好地区南部)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名鉄バス(星ヶ丘豊田線)</li> <li>・さんさんバス</li> </ul> <p><b>主要施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トヨタ自動車関連の工場、他</li> </ul>
--	--



D地域

保見・猿投・石野・松平・藤岡・小原・足助・旭・下山・稲武地区の課題



【課題の特徴】

地区内における地域バスの確保方策と都市内連絡バスとの連携

【課題の項目】

- 人口は低密度に分散しており、病院、商業施設、公共施設等が少ない地域で、公共交通のサービスレベルが低い交通不便地域である。
- 高齢者も含めて自動車交通に依存しており、今後の高齢化の進展に伴い、交通事故等の安全面、移動手段の確保、外出機会の減少などが危惧される。
- 現在運行している地域バスは、運行日や時間帯が限定されているため、地域住民のニーズに応じた運行形態として路線を展開する必要がある。
- 地域バスと地区内に乗り入れている都市内幹線バスが結節する拠点を整備し、乗り継ぎ時間の調整や快適な待合空間の向上を図り、公共交通による1次交通圏内移動の利便性及び利用促進を図る必要がある。
- 比較的長距離となる地区間を結ぶバスは、区間段階制の料金体系であるが、サービスレベルに対して割高感があり利用者ニーズに応じた料金体系への見直しも検討することが必要。

主要交通機関

- (松平地区)
- ・ともえ号
- (小原地区)
- ・おばらバス、スクールバス
- (足助地区)
- ・あいまーる、スクールバス
- (旭地区)
- ・旭バス、スクールバス
- (稲武地区)
- ・稲武バス
- (下山地区)
- ・下山福祉バス