

4. 交通の視点から見た目指すべき将来像

4-1 交通圏全体の将来像

(1) 豊田市・三好町の将来計画と交通圏交通計画

先に示した豊田市と三好町それぞれの上位・関連計画の主要点をまとめると下表のとおりであり、交通分野においては共通する方向性を持っていると考えられる。

表 4.1 豊田市・三好町それぞれの将来計画の方向

項目	豊田市	三好町
将来像	ゆたかさ創造都市	ゆとりと 活気ある ふれあいのまち
都市構造	多様で分散した都市構造にあって、各地域特性に応じた土地利用と核・拠点等を定め、これらをネットワークする基盤整備と連携により利便性の高い都市を形成する。	
交通分野のキーワード	・活発な交流を支える都市基盤の整備	・交通ネットワークの充実
交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ・人と環境にやさしい交通体系 ・自動車交通に過度に依存しない交通体系 ・利便性と選択性の高い交通体系 ・ITSを活用し安全で快適な交通環境の形成 	
道路整備	・各拠点をネットワークする幹線道路の整備	
公共交通整備	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹バス路線と生活交通のネットワーク化 ・鉄道サービスの拡充 ・交通結節点の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・バスの連携 ・福祉バス等の運行
地域交通	・生活交通の確保	
施策の展開方針	・市民とともに作る自立したまちづくり	・参加と協働のまちづくり

【豊田・三好1次交通圏計画の位置付け】

- ・豊田市と三好町それぞれの将来都市像を達成するための連携した交通計画とする。
- ・個別の交通計画の上位計画と位置付けるが、各計画と整合が図れるものとする。
- ・豊田・三好1次交通圏交通計画の策定及び実行が、中部の目指すべき将来像達成の一部となる。

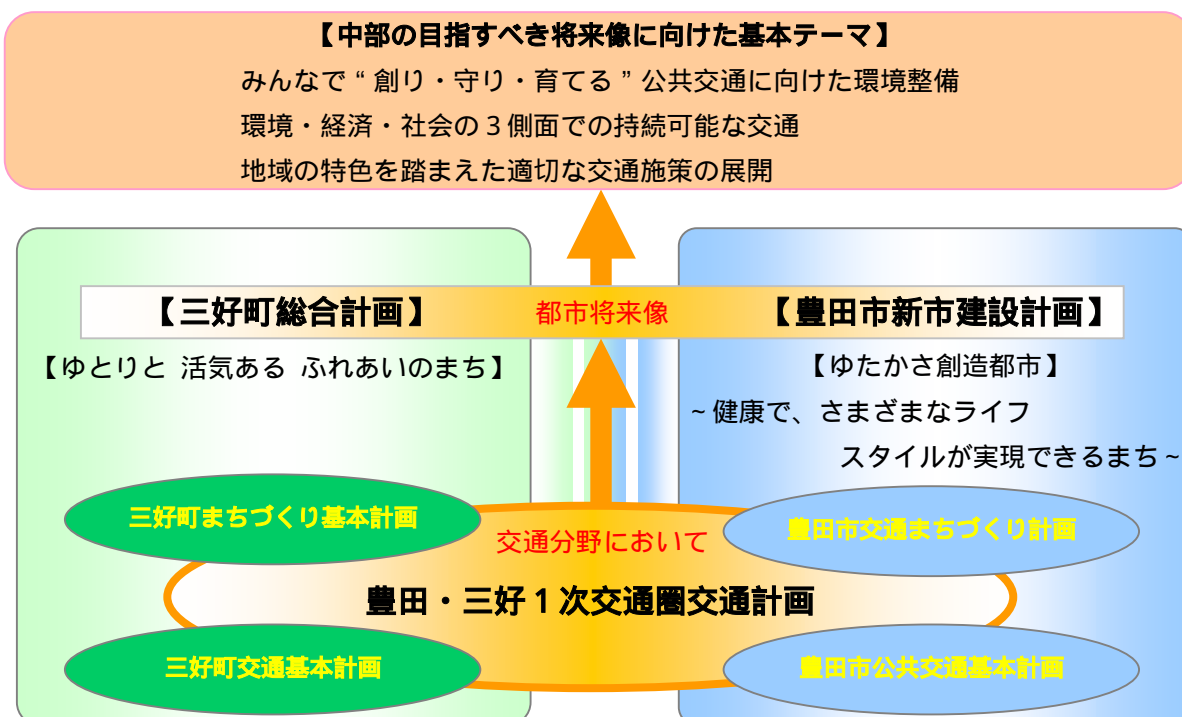
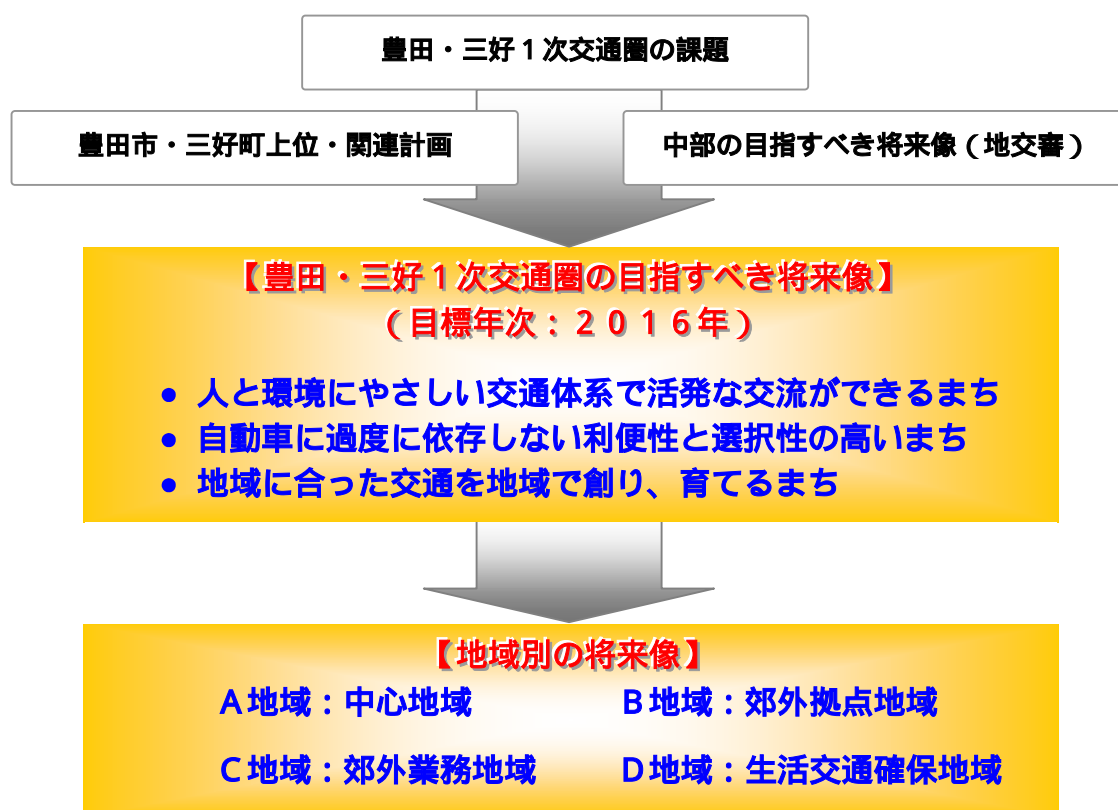


図 4.1 豊田・三好1次交通圏と関連計画の関係概念図

(2) 交通圏全体の将来像の設定

中部地方交通審議会答申9号における中部圏の目指すべき将来像と、豊田市、三好町のそれぞれの上位計画における将来都市像、及び豊田・三好1次交通圏の交通課題を踏まえ、交通の視点で捉えた将来像を以下のように考える。

- 1次交通圏全体の将来像とし、下図に示す3つの理念を設定する。
- 地域に応じた将来像を設定し、基幹路線の将来像と合わせて、1次交通圏全体の将来像が達成できる枠組みとする。
- 1次交通圏の交通ネットワークの骨格を形成する基幹路線は、交通圏全体の将来像達成に重要な柱と位置付ける。
- 地域の分類は、交通流動や地域特性に応じ、前章で示したA～Dの4つの地域に分類し、地域分類ごとの基本的な共通将来像を設定する。(後述)



4-2 地域別にみた将来像

現在の地域の状況を踏まえ、将来目指すべき地域ごとの将来像を次頁のように定める。前述した地域ごとの課題に対し、それぞれの特徴を考慮した将来像として、中心地域、郊外拠点地域、郊外業務地域、及び生活交通確保地域に区分する。

さらに、これらの地域は基幹路線によって有機的に結ばれるとともに、地域間や地域内の公共交通および自動車交通の基盤となる道路インフラ等が適切に整備されるものとする。

表 4.2 地域別にみた将来像のイメージ【A～Dは前章(P161～165)の区分に対応する】

地域等区分		将来像(イメージ)
基幹路線		1次交通圏内及び2次交通圏の広域的幹線を担い、公共交通のサービス水準が高く、かつ公共交通が優先される軸。(=コリドー)
A	中心地域	複合的な都市機能が集約し、多様な交通機関が活発に利用されることでさまざまな人が交流し、にぎわいや活力のある地域
B	郊外拠点地域	公共交通と私的交通が共存し、交通結節点で結ばれた地域。
C	郊外業務地域	大規模な業務施設を有する地域で、生活交通を支える公共交通の補完により、かしく自動車が使えらる地域。
D	生活交通確保地域	日常生活に必要な生活交通が、地域の特徴に応じて創り、育てられている地域。

コリドー：本来の意味は「廊下」「回廊」など。交通計画などでは、帯状につながる産業地帯や、環境整備を進める主要道路沿い一帯、主要輸送ルートなどを示す場合に使われる。中部地方交通審議会答申第9号では、中部圏の公共交通の幹線軸を形成する主要鉄道路線沿線一帯をコリドーと称している。

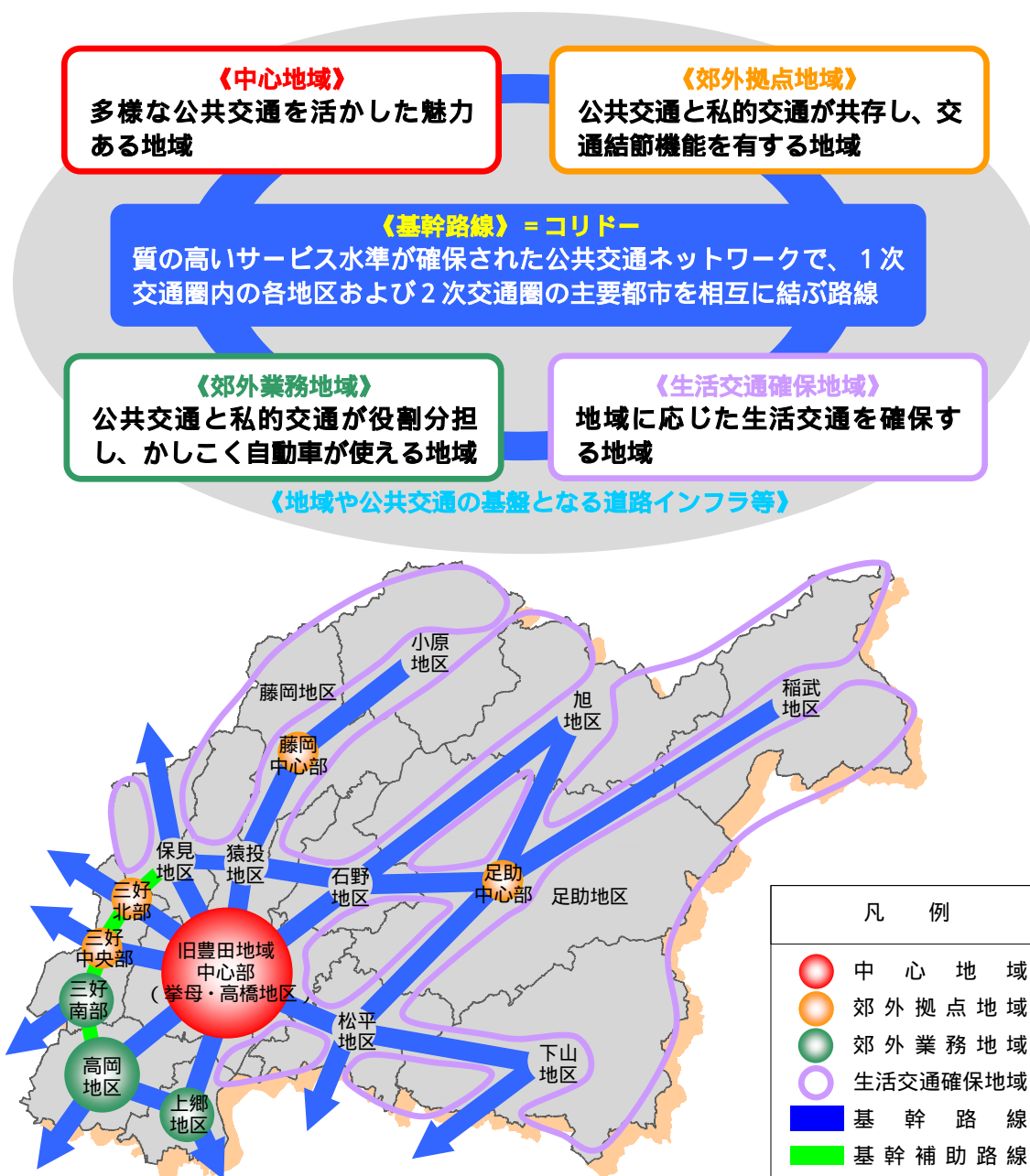


図 4.2 豊田・三好1次交通圏の地域別の将来像とその位置・範囲イメージ

表 4.3 【参考】中部地方交通審議会による地域別将来像と豊田・三好1次交通圏との設定の違い

中部地方交通審議会による設定		豊田・三好1次交通圏による設定	
地域分類 名称	地域設定概念【将来像】	地域分類 名称	地交審との相違理由
交通集中 地域	中京圏の中央部を想定 【公共交通優先のまち】	-	該当しない
都市地域	地方交通圏の中核となるような都市の交通の 中心地域を想定 交通拠点から郊外地域等に公共交通路線が通 じる 【多様な公共交通を活かした魅力あるまち】	中心地域	基本的に同様の考え方であるが、 豊田・三好1次交通圏の中では交 通・都市機能及び流動が突出して いることから、より地域特性を表 す名称とした。
郊外地域	都市地域等の郊外を想定 公共交通の採算可否が混在する 【公共交通と私的交通が適切に共存したまち】	郊外拠点 地	基本的に同様の考え方であるが、 豊田・三好1次交通圏では、同じ 郊外であっても大規模工場による 自動車交通が極めて多い特徴をも つ地域があることから、郊外の主 要交流施設や交通結節点をもつ地 域を分けて検討する必要がある。
		郊外業 務地	
交通不便 地域	公共交通の無いあるいは非常に運行本数が少 ない地域を想定 【生活交通が確保されたまち】	生活交通 確保地域	同様の考え方
-	-	基幹路線	豊田・三好1次交通圏では、特に 圏内での広域的な連絡路線、及び それを結ぶ拠点の位置付けが重要 であることから設定した。

5. 計画の基本方針

5-1 公共交通に対する市民意識の変化

(1) 社会情勢の変化

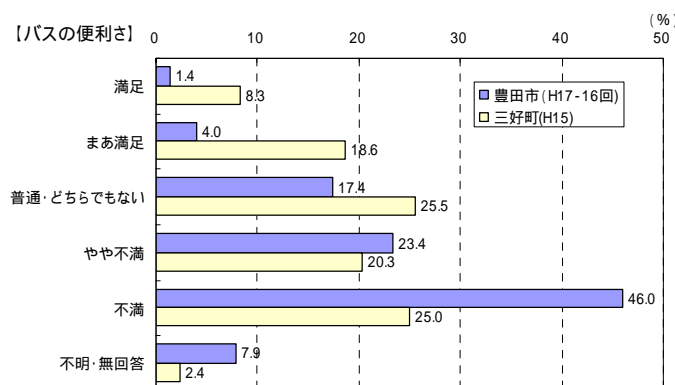
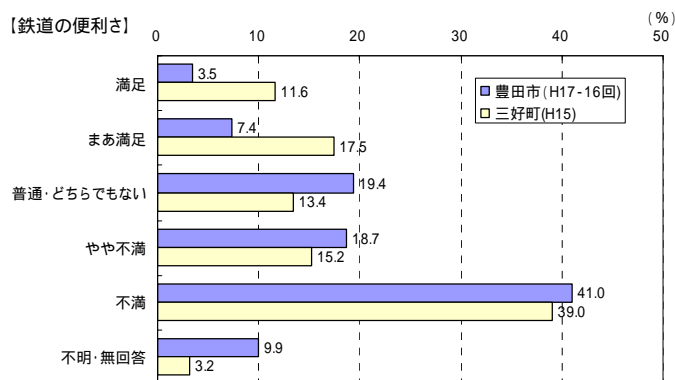
下記に示すように近年社会情勢は変化しており、これらの対策として、自動車交通に過度に依存しない交通体系の確立、公共交通の確保・充実が重要となっている。

- ・ 本格的な高齢化社会の到来による、高齢者等の生活交通の確保
- ・ 地球環境問題に対する交通分門におけるCO₂排出の削減
- ・ 高齢者の自動車事故の増加に対する安全対策

(2) 市民意識の変化

社会情勢の変化とともに、市民の交通に対する意識も変化しており、自動車交通だけを重要視するのではなく、公共交通施策に対する意識・要望が高まっている。

- ・ 現在の公共交通（鉄道・バス）の利便性に対しては強い不満を感じている。
- ・ 現状の公共交通対策についても不満度が高く、豊田市においては旧町村地域が合併されたこともあり、全体的な不満度の割合は前回意識調査よりも高くなっている。



豊田市市民意識調査（H17-第16回）及び三好町町民アンケート調査（H15）より

図 5.1 現在の公共交通の利便さ

- ・ 市民は、他の施策と比べても公共交通対策は重要度が高いと認識しており、その傾向が高まりつつある。
- ・ 公共交通は利用者負担の原則だけに頼らず、行政が積極的に関与していくことが求められている。

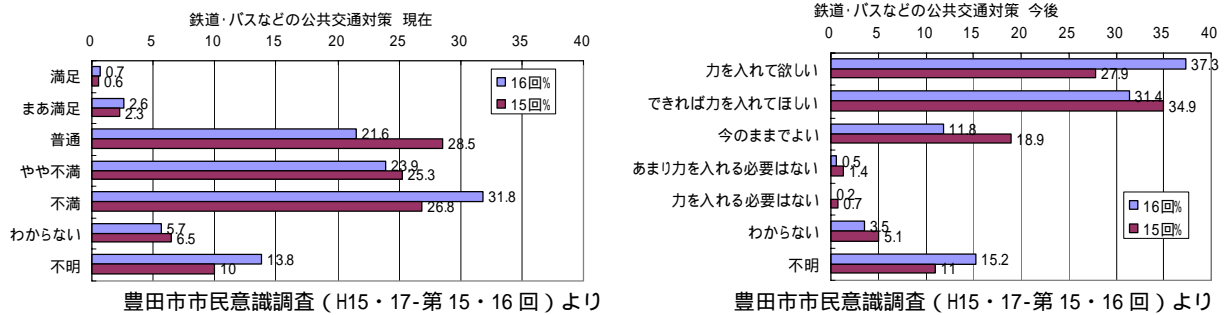


図 5.2 公共交通対策に対する市民意識

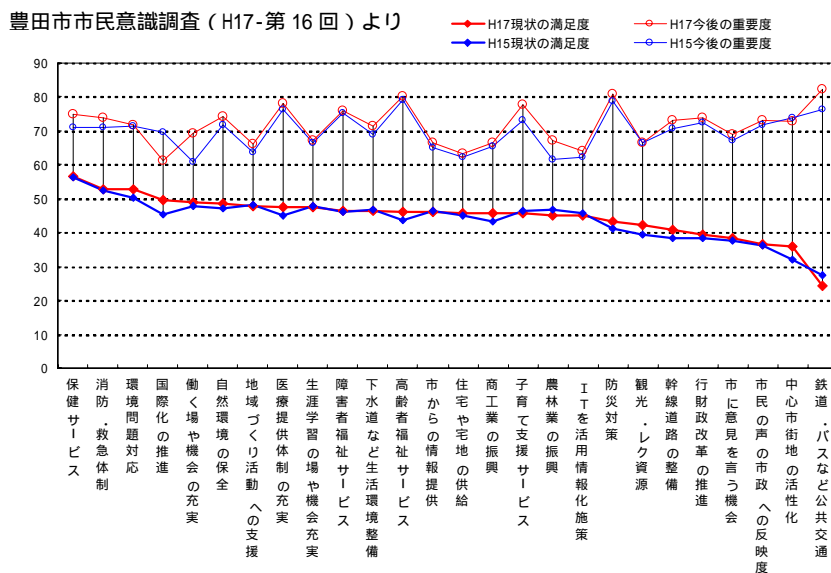


図 5.3 施策別の満足度と重要度の市民意識

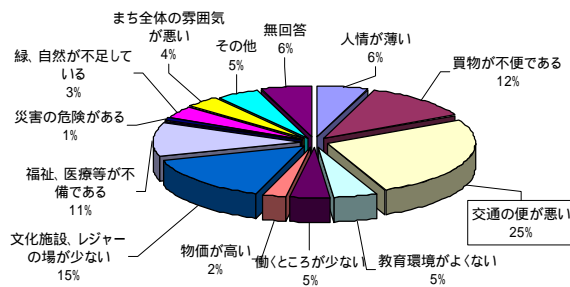
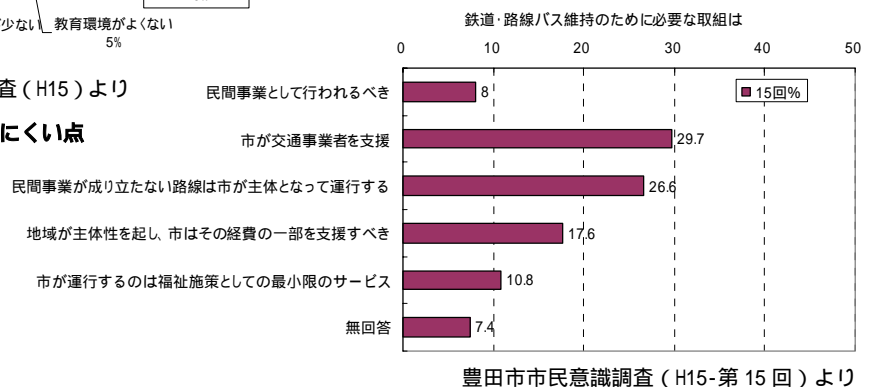
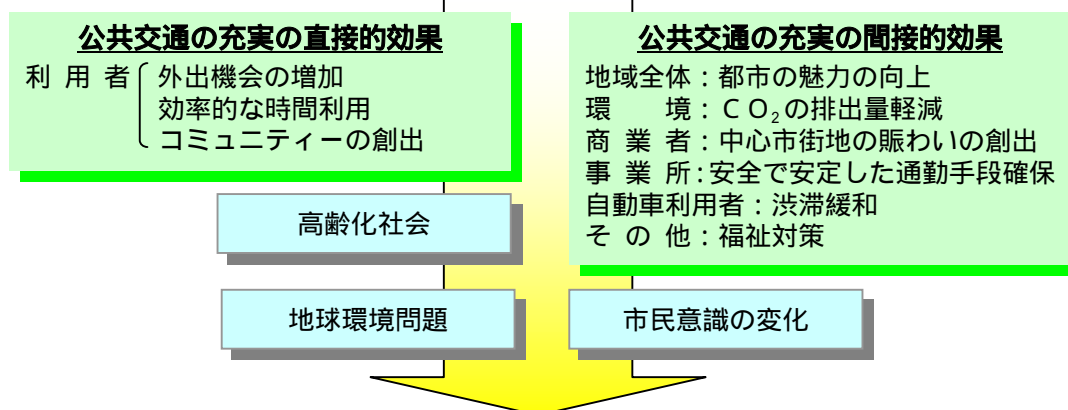
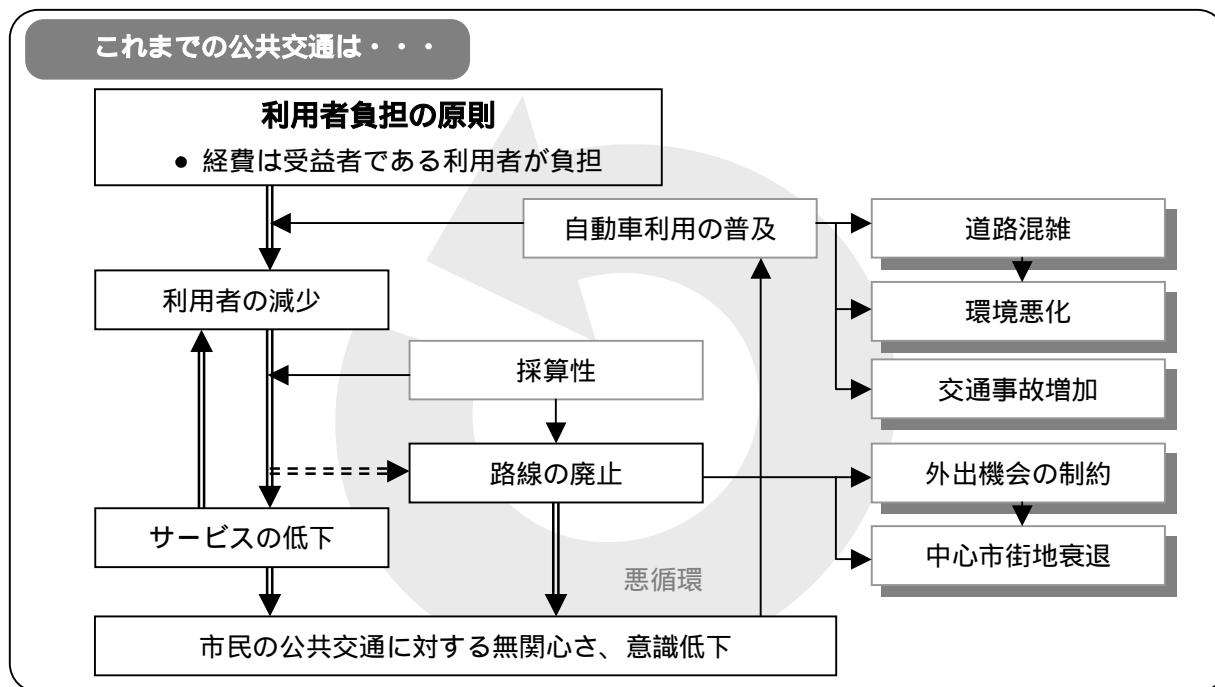


図 5.4 三好町の住みにくい点



豊田市民意識調査 (H15-第15回) より
図 5.5 公共交通に求められる対策

(3)公共交通の方向性



一般的には「協働」という表記を用いるが、豊田市では、市民と市が共に働き、共に行動することでより良いまちをつくる意味として「共働」と表記している。

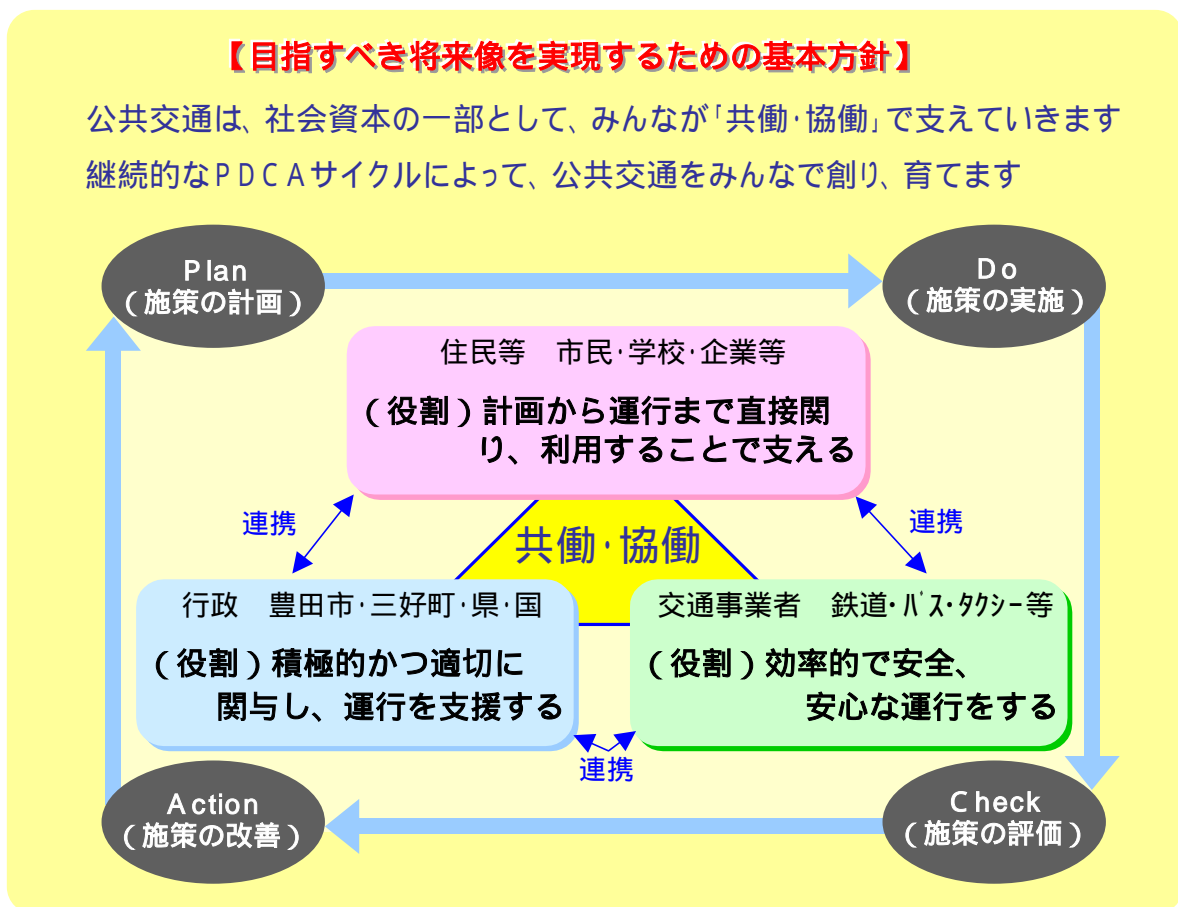
5-2 施策の展開に向けた基本方針

豊田・三好1次交通圏では、目指すべき将来像を実現するために、以下に示す基本方針を設定し、公共交通の充実を図るものとする。

「高齢社会、障がい者等対策、地球環境問題」や「公共交通に対する意識向上」など、社会情勢・市民意識は変化してきている。

公共交通の充実は、「外出機会の増加、時間の効率利用」などや、「CO₂排出量軽減、中心市街地の賑わい創出、交通事故減少や渋滞緩和」など様々な効果をもたらす。

行政は、公共交通は社会資本の一部であると捉え、積極的かつ適切に関与し、みんなが「共働・協働」で支える。



1次交通圏内の各地域において、必要な公共交通サービス水準を確保するためには採算性の問題が生じる場合もあるが、住民等、交通事業者、行政の「共働・協働」により適切な対応を図るものとする。



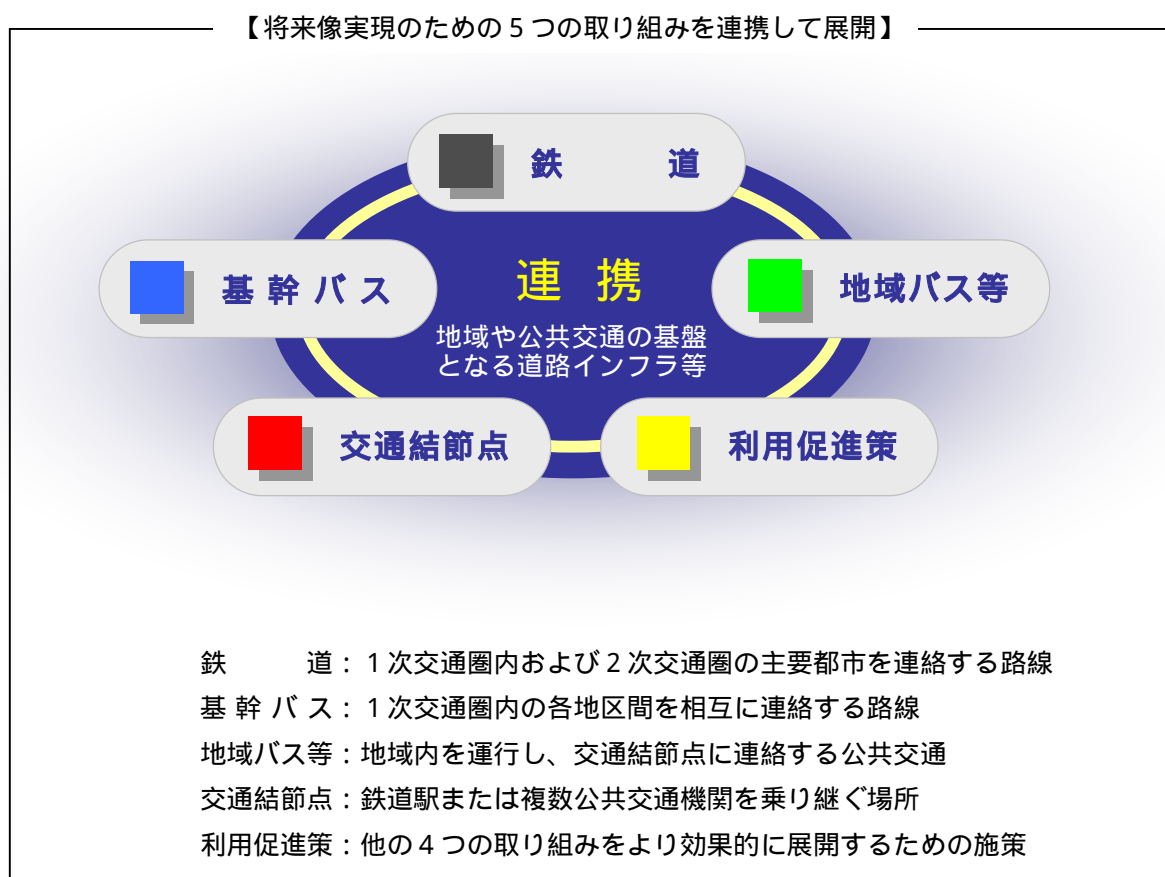
図 5.6 公共交通サービス水準の確保・向上策の方向性

資料：中部圏における今後の交通政策のあり方（答申第9号）パンフレット

5-3 将来像実現のための取り組み

本計画で設定した1次交通圏全体及び地域別の将来像を実現するために、本計画では「鉄道」、「基幹バス」、「地域バス等」、「交通結節点」、「利用促進策」の5の取り組みについて基本的な方針を定め、これらを連携して展開し、公共交通の充実及び利用促進を図るものとする。

また、5つの取り組みと併せて、道路インフラ等の充実が重要な要素となる。これらの整備については、渋滞対策、環境問題、交通安全、公共交通との連携に配慮し、地域や道路機能（高速道路、幹線道路、生活道路など）に応じ、市、町それぞれの道路計画やまちづくり計画に合わせて計画的に進めることとする。



5-4 計画の骨子

豊田・三好1次交通圏交通計画の計画の骨子を次頁に示すものとする。なお、計画の具体的な方針・内容については後に詳述するものとする。

《豊田・三好 1 次交通圏交通計画の骨子》

<p>【計画の目的】</p>	<p>「1次交通圏の交通の視点から見た目指すべき将来像を示し、その実現のために必要な交通施策のあり方を定める」</p>	<p>【現状と課題】</p>	<p>自動車への過度な依存 満足度が低い公共交通</p>	<p>サービスレベルの低い地区間バス路線 公共交通サービスの改善要望 など</p>
-----------------------	---	-----------------------	----------------------------------	---

<p>【交通の視点から見た目指すべき将来像】</p> <p>人と環境にやさしい交通体系で活発な交流ができるまち 自動車に過度に依存しない利便性と選択性の高いまち 地域に合った交通を地域で創り、育てるまち</p>	<p>【地域別にみた将来像のイメージ】</p> <p>《基幹路線》質の高いサービス水準が確保された公共交通ネットワーク 《中心地域》多様な公共交通を活かした魅力ある地域 《郊外拠点地域》公共交通と私的交通が共存し、交通結節機能を有する地域 《郊外業務地域》公共交通と私的交通が役割分担し、かきこく自動車が使えらる地域 《生活交通確保地域》地域に応じた生活交通を確保する地域</p> <p>《地域や公共交通の基盤となる道路インフラ等》</p>	<p>【基本方針】</p> <p>公共交通は、社会資本の一部として、みんなが「共働・協働」で支える 継続的なP D C Aサイクルによって、公共交通をみんなで作る</p>
--	---	--

【計画の内容】

公共交通ネットワークの形成

公共交通ネットワークは、都市の一体性を形成するための基幹路線（鉄道・基幹バス）・基幹補助路線（バス）と、地域に応じた手法で展開する地域バス等、およびそれぞれの路線が接続する交通結節点で形成する。
まちづくりなどの関連計画等と連携し、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指す。
道路インフラ等の整備は、渋滞対策、環境問題、交通安全、公共交通との連携に配慮し、地域や道路機能に応じ、市、町それぞれの道路計画やまちづくり計画に合わせて、計画的に進める。

将来像実現のための5つの取り組み

鉄道に関する施策の展開

1次交通圏内および2次交通圏の主要都市を連絡する路線

最も基幹的な公共交通機関である鉄道は、広域交通の役割を担うため、速達性、定時性、大量輸送性の機能を十分に発揮するための整備を促進する。

速達性・定時性・大量輸送性
愛知環状鉄道・名鉄三河線の複線化構想等、各鉄道事業者の取組みを支援し、計画の早期実現を図る。
需要に応じて中量軌道輸送システムなどの導入も検討する。
名古屋駅、中部国際空港などへの直通化、時間短縮等の整備を促進する。

基幹バスに関する施策の展開

1次交通圏内の各地区間を相互に連絡する路線

人の動きの状況、都市構造・土地利用などを考慮し、効率的な利便性の高いネットワークを構築する。

ネットワークの形成
人の動きの方向に合わせて、豊田市、三好町それぞれの地区を相互にネットワークし、1次交通圏の一体性を高める。

乗り継ぎ時刻の連携
交通結節点では、公共交通機関相互が連携した乗継時刻を設定する。

人の動きに応じた運行本数を展開
人の動いている朝から夜までの時間帯で運行し、朝や夕方など一度に多くの人移動する時間帯では運行頻度を高め、昼間は需要に応じた運行本数として、バス利用の促進を図る。

利用しやすい料金体系
利用しやすく、分かりやすい料金体系への改善を図る。

地域バス等に関する施策の展開

地域内を運行し、交通結節点に連絡する公共交通

地域ごとの実情に応じて、地域にあった手法を地域が主体となって、交通結節点に連絡する公共交通を企画・運営し、展開する。

地域主体による展開
地域が主体となって、運行するバスの大きさや運行経路、運行形態を検討し、行政や交通事業者とみんなで創り、育てる。

結節点につなぐ
地域バス等は、基幹公共交通ネットワークの交通結節点への接続を基本とする。

交通結節点に関する施策の展開

鉄道駅または複数公共交通機関を乗り継ぐ場所

公共交通を、より多くの人により便利に使えるよう、乗り継ぎがしやすく、快適な待合空間を整備する。

アクセスしやすい交通施設
歩道や駐輪場、駐車場などを適切な規模で、結節点へのアクセスがしやすくなるように整備する。

スムーズな乗換
乗換の移動距離が短く、分かりやすく、バリアフリー化された経路を整備する。

不安なく快適に待てる空間
季節や天候によらず快適に待つことができる設備と、乗継時刻などの分かりやすい交通情報を提供し、安全で安心して待てる空間をつくる。

地域における拠点性の創出
主要な鉄道駅や各支所・役場付近などの地域の中心となるバス停は、拠点性のある交通結節点として、人が賑わい・憩う空間や、様々な交通・地域情報を提供する施設など、まちづくり施策と連携して総合的に展開する。

利用促進に関する施策の展開

他の4つの取り組みをより効果的に展開するための施策

単なるPR活動だけでなく、使いやすいシステムをつくることや市民意識の向上を図ることによって、公共交通利用を促進させる。

市民の利用意識の向上
職場や学校と連携した利用促進活動や、エコシール制度の活用など、様々な啓発活動を継続的に実行する。

料金支払方法の改善
支払い時間を短縮でき多様な特典の付与も可能なICカードや、乗り継ぎ割引制度の拡充などを図る。

情報提供の充実
いつでも、どこでも、公共交通の運行情報が分かるような、ITSを活用したバスロケーションシステムなどの導入を図る。