

6. 将来像実現に向けた計画の内容

6-1 豊田・三好1次交通圏の公共交通ネットワークの形成

6-1-1 公共交通機関の役割と分類

(1) 基幹公共交通ネットワークの位置付け

豊田・三好1次交通圏の流動の特徴

- ・それぞれの地区内での流動が多い。
- ・地区間の流動も多く、地区によって依存度が異なる。
- ・2次交通圏との結びつきが強い地区がある。

豊田・三好1次交通圏の地区間の課題

- ・地区内の土地利用・人口等の集積状況が多様。
- ・地区間を結ぶ主要路線沿線の人口等集積状況が多様で、連続性が低い地区間が存在する。
- ・各地区の中心を結ぶ距離が長い。

基幹公共交通ネットワークの位置付け

- ・1次交通圏内の各地区間、及び2次交通圏を有機的に結び、地区間の交流と生活活動の活発化が図られる。
- ・誰もが便利に地区間・地区内の移動ができ、それぞれの特性に応じたサービスを楽しむ。

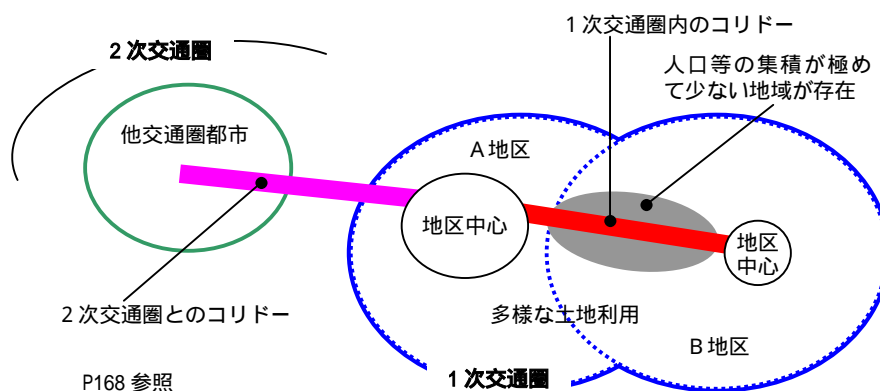


図 6.1 豊田・三好1次交通圏の地区イメージ

(2) 基幹公共交通の役割

- ・公共交通の利用促進が図られ、過度の自動車利用の改善及び環境負荷への低減に資するものであること。
- ・市民の通勤・通学・買物・通院等の日常的な生活交通において、高い利便性、選択性が発揮できること。
- ・都市としての一体性を確保し、地域内交通との連携が図られるものであること。

(3) 基幹公共交通の機能区分

基幹公共交通については、地区間や地区内に応じ下記の機能に分類して検討を行う。

基幹公共交通は、都市間基幹路線・地区間基幹路線・地区内基幹路線から構成する。

都市間・地区間（基幹路線）

1次交通圏内全体の地区間を流動に応じたネットワークとして結ぶ公共交通路線。

地区内（基幹路線）

人口・施設等の潜在需要が多い地区内において軸となる公共交通路線。

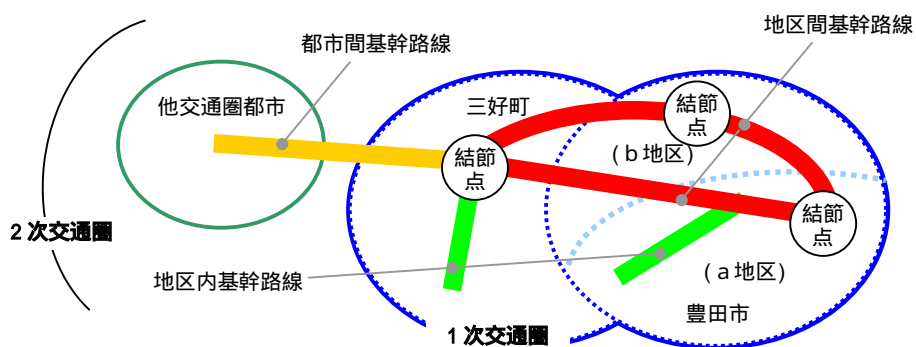


図 6.2 基幹路線の構成イメージ

表 6.1 豊田・三好1次交通圏の公共交通機能分類

分類	分類	分類	交通機関
基幹路線	都市連絡	都市間	鉄道、バス
	都市内幹線	地区間	バス
		地区内	
地域バス等	毎日運行タイプ	バス、乗合タクシー	
	運行日限定タイプ	バス、乗合タクシー	
公共施設連絡		バス	

6-1-2 基幹公共交通ネットワークの骨格

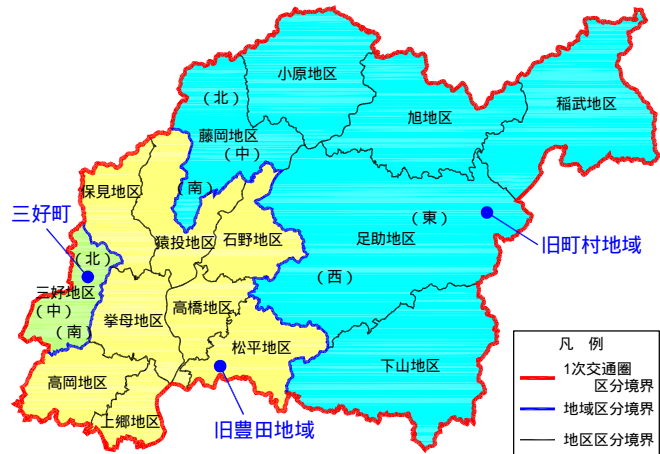
(1) 基幹公共交通でネットワーク化する地区間の選定

検討条件

基幹公共交通ネットワークの必要性を地区間の全体的な流動から概観する。検討には以下の方法を用い流動・依存が大きい地区間を主体に選定し、現在の人口の集積状況、公的・主要医療・大規模商業・業務施設等の立地状況、道路網状況、現在の公共交通利用状況等も考慮する。

地区区分 25 地区

交通圏内区分	交通圏外区分
1 挙母地区	16 名古屋市
2 高橋地区	17 岡崎市
3 上郷地区	18 瀬戸・尾張旭
4 高岡地区	19 知立・安城・刈谷・豊明
5 保見地区	20 東郷・長久手・日進
6 猿投地区	21 三河東部
7 石野地区	22 三河南部
8 松平地区	23 尾張
9 藤岡地区	24 知多半島
10 小原地区	25 県外
11 足助地区	
12 下山地区	
13 旭地区	
14 稲武地区	
15 三好地区	



分析データ 第4回パーソントリップ調査+人の動き調査(旧町村地域)

対象流動 日常的な4つの行動目的で自動車又は公共交通利用者を対象

目的：通勤、通学、通院、買物等

- ・ 業務目的が把握できていないが、帰宅目的を除けば上記目的で全体の約80%を占める。
- ・ 居住地発生ベースで検討し、帰宅は同様とする。
- ・ 通院目的 1週間の平日のうち通院は1日と仮定し、通院目的流動×0.2 とする。
- ・ 買物目的 1週間の平日のうち買物等は2.5日と仮定し、買物等目的流動×0.5 とする。

「人の動き調査」は、アンケートによる市民の日常的な行動を把握しているため、集計データは1日の交通流動を表すものではない。したがって、パーソントリップ調査と同様に1日の交通流動として分析を行うために目的ごとに補正を行った。

手段：自動車・公共交通

- ・ 基幹ネットワークの検討のため、代表交通手段が徒歩・二輪車の短距離トリップは除く。

基幹公共交通でネットワーク化する地区間の選定目安

ネットワーク形成の必要性がある地区間を、次の2つの条件の何れかに該当するものとして選定する。

【ネットワーク化の選定目安】

- 1) 日常的なそれぞれの目的での移動において依存度の高い地区間
各居住地区単位で移動地区構成比が10%を超える地区間(目的別)
- 2) 日常的な移動において流動が多い地区間
流動が1000人を超える地区間(発生ベース)流動量が多い地区間

選定目安によりネットワークを形成する必要があると判断される地区間は次表のとおりとなる。

表 6.3 基幹路線ネットワークの必要性のある地区間の選定

		[居住地 交通圏外]																				合計					
		単位:人/日(公共交通・自動車利用者)																									
発地区	着地区	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	合計
		拳母地区	高橋地区	上郷地区	高岡地区	保見地区	猿投地区	石野地区	松平地区	藤岡地区	小原地区	足助地区	下山地区	旭地区	稲武地区	三好地区	名古屋地区	岡崎市	瀬戸・他	知立・他	日進・他	三河東部	三河南部	尾張	知多半島	県外	
1	拳母地区	36488	2083	2910	5491	2483									3941	3883	1974	2332	1218							67146	
2	高橋地区	12903	7801		1649	1278									1005	1737	1011									32581	
3	上郷地区	5064		3968	2694												1706		1396							17751	
4	高岡地区	9859		2283	13421										1922	2691	1362		6563							41749	
5	保見地区	2132				1217										1116										8144	
6	猿投地区	7663			1049	4325		1083							1080	1932										22552	
7	石野地区																									2668	
8	松平地区	1043																								3292	
9	藤岡地区	2554				1163		3356																		11835	
10	小原地区																									2478	
11	足助地区	1057								1750																5620	
12	下山地区										1316															4119	
13	旭地区																									1442	
14	稲武地区													1302												2103	
15	三好地区	5695													9309	4019		1033	1982							26249	
16	名古屋地区	6792			1472	2379	1991								4384											18517	
17	岡崎市	7144		1970	2843										1136											14971	
18	瀬戸・他	1354																								3724	
19	知立・他	4918		1353	5486										1969											15031	
20	日進・他	2370													3746											7792	
21	三河東部																									0	
22	三河南部	1860																								4078	
23	尾張	1628													1209											4043	
24	知多半島	1100																								2741	
25	県外																									2687	
合計		114698	14979	15739	39160	11476	17469	2959	2172	9139	1482	3157	1518	665	1425	33954	17726	8270	1802	13319	6266	401	2107	1642	1011	779	323313

注) 数値は、流動が1000人以上ある地区間を表示。合計は表示以外も含めた全数。
 は、各居住地区単位での移動構成比が、通勤・通学・通院・買物等のいづれかの目的で10%以上の地区間を示す。

表 6.4 基幹路線ネットワークの必要性のある地区間の選定（設定条件別）

通勤流動比率 10%以上の地区間		[居住地 交通圏内]															[居住地 交通圏外]					合計						
[居住地 交通圏内]		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	合計	発地区計 単位:人
発地区	着地区																											
	1 拳母地区	69.7																										44335
2 高橋地区	47.3	12.1																									21625	
3 上郷地区	30.1	19.3	16.6																								12343	
4 高岡地区	25.3	30.0			15.3																					30256		
5 保見地区	28.9	12.5	10.0			14.1																				6052		
6 猿投地区	38.2	13.7			11.4																				15157			
7 石野地区	38.6	11.9			12.3																				1902			
8 松平地区	35.3	11.2			12.1																				2404			
9 藤岡地区	25.5			25.6																					8272			
10 小原地区	14.0			15.5	32.1																				1605			
11 足助地区	22.6			25.4																				3794				
12 下山地区	26.1			29.2																				3008				
13 旭地区	11.7			13.6	32.2																				929			
14 稲武地区					81.8																				1347			
15 三好地区	23.3			27.5	18.6																				18077			

通学流動比率 10%以上の地区間		[居住地 交通圏内]															[居住地 交通圏外]					合計						
[居住地 交通圏内]		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	合計	発地区計 単位:人
発地区	着地区																											
	1 拳母地区	29.4																										5468
2 高橋地区	11.3	22.8																									3075	
3 上郷地区	13.4	17.6			10.8																					1561		
4 高岡地区	10.7	22.7			16.7																				3486			
5 保見地区			20.9	10.6			13.7																				953	
6 猿投地区			21.6			25.4																				3054		
7 石野地区	17.3			21.7			14.2																				323	
8 松平地区			10.9	36.6			12.7																				267	
9 藤岡地区			13.5			20.5																				1746		
10 小原地区			17.9			29.9																				402		
11 足助地区			16.6			40.6																				796		
12 下山地区	10.7			11.9			14.1																				646	
13 旭地区					27.7	44.7																				94		
14 稲武地区					12.0	84.8																				358		
15 三好地区	15.3			31.3	20.5																				2191			

通院流動比率 10%以上の地区間		[居住地 交通圏内]															[居住地 交通圏外]					合計						
[居住地 交通圏内]		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	合計	発地区計 単位:人
発地区	着地区																											
	1 拳母地区	75.5																										2180
2 高橋地区	46.1	19.4																									1103	
3 上郷地区	40.1	22.2			15.9																					559		
4 高岡地区	32.5	40.8			16.1																				1302			
5 保見地区	26.3	11.0	15.3			22.4																				255		
6 猿投地区	45.9	33.1			10.2																					728		
7 石野地区	33.9	20.2			29.0																				124			
8 松平地区	50.7	34.2			15.1																				73			
9 藤岡地区	28.3			16.1	38.6																				433			
10 小原地区	33.6			35.9																					148			
11 足助地区	20.3	17.3			56.3																				316			
12 下山地区	11.2			56.6																					153			
13 旭地区			87.6	14.1																					160			
14 稲武地区			31.5	38.2																				135				
15 三好地区	38.3			43.1	13.2																				1009			

買物等流動比率 10%以上の地区間		[居住地 交通圏内]															[居住地 交通圏外]					合計						
[居住地 交通圏内]		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	合計	発地区計 単位:人
発地区	着地区																											
	1 拳母地区	73.0																										15163
2 高橋地区	26.4	59.7																									6778	
3 上郷地区	27.9	36.2	17.9			11.2																					3288	
4 高岡地区	21.2	44.9			17.0																				6705			
5 保見地区	26.4	26.5	15.0			884																						
6 猿投地区	35.1	37.5			3613																							
7 石野地区	37.6	24.5			319																							
8 松平地区	25.4	38.3			548																							
9 藤岡地区	14.3	16.7			1384																							
10 小原地区	12.7	39.6	21.5			323																						
11 足助地区	14.8	33.9			714																							
12 下山地区	26.0	46.2			312																							
13 旭地区	19.9	19.9			259																							
14 稲武地区	13.1	43.8			263																							
15 三好地区	15.4	64.8			4972																							

(2) 骨格の形成

前記した地区間を結ぶ選定条件と現状の人口・主要施設分布、公共交通網及び利用者数を考慮し、地区間を結ぶ基幹公共交通ネットワークの骨格は下図のとおりと考えられる。なお、隣接地区間以外は、現状の公共交通路線網を考慮し途中の地区を介して結ぶように図化した。

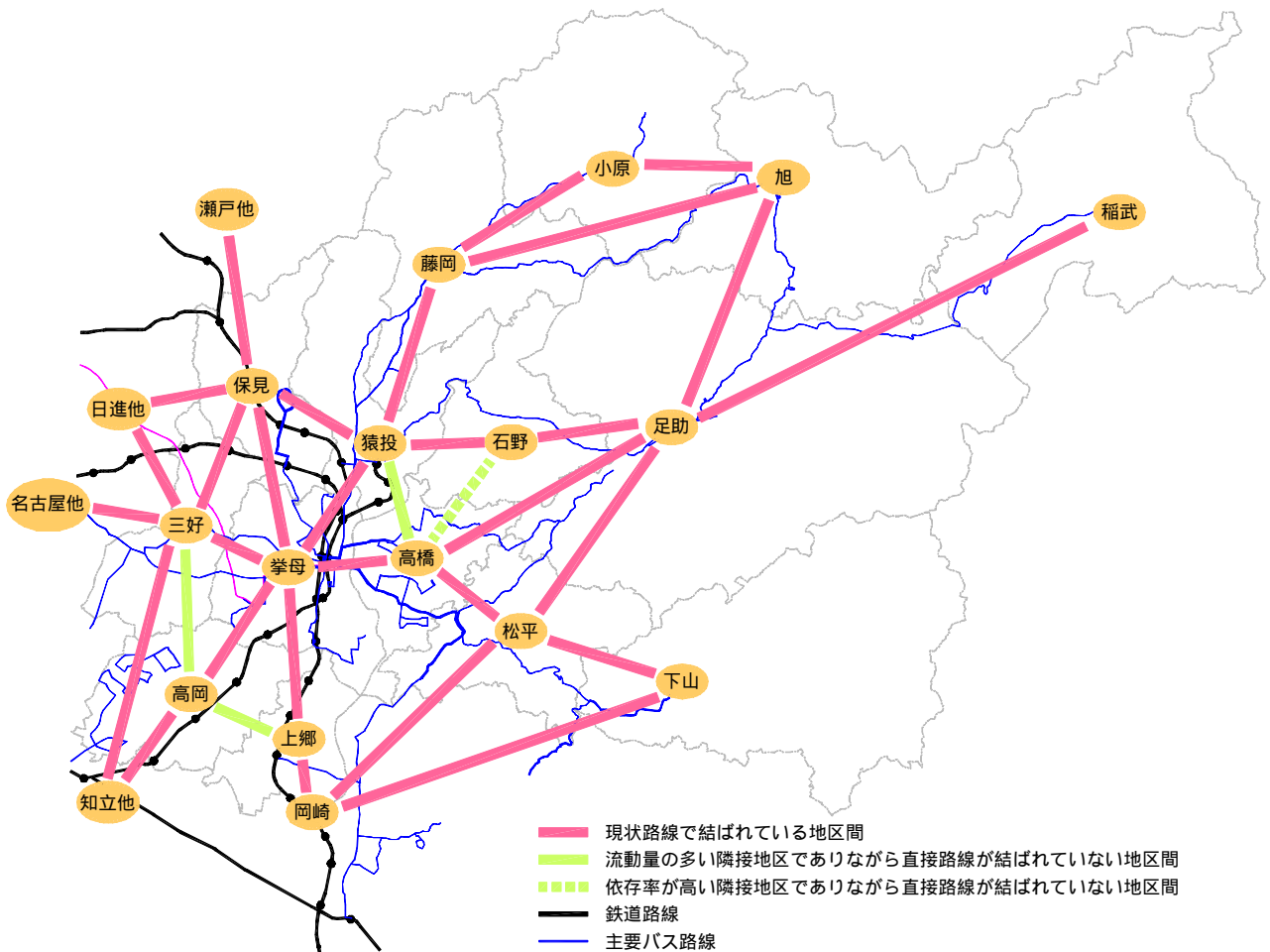


図 6.3 基幹公共交通ネットワークの骨格

6-1-3 基幹公共交通ネットワークの考え方

(1) 基幹公共交通ネットワークを形成する基本路線

前記の骨格図を基に、さらに現状の道路網等を考慮した基幹公共交通ネットワーク(案)を次頁に示す。ネットワークの形成に際しては、以下の事項を念頭に置き、人の動きや地域に応じたサービスによって、鉄道、基幹バスの現行路線・新規路線で構成する。

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。

(2) 鉄道

豊田・三好1次交通圏内において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。既存の名鉄三河線・豊田線、愛知環状鉄道、及び東部丘陵線の路線を維持しつつ、複線化等による機能の向上を図るとともに、後に示す基幹バスや地域バス等及び交通結節点等との一体性により、公共交通ネットワークの軸を形成する。

(3) 基幹バス

鉄道を補完する基幹的な機能と、各地区間が相互に結ばれ1次交通圏内の一体感が創出される基幹公共交通ネットワークとして、高いサービスレベルを確保する。

既存路線の考え方

サービスレベル向上の観点から、競合路線の効率化や、所要時間短縮のための路線再編、急行バス導入など、効果的な路線網を展開する。

新規路線の考え方

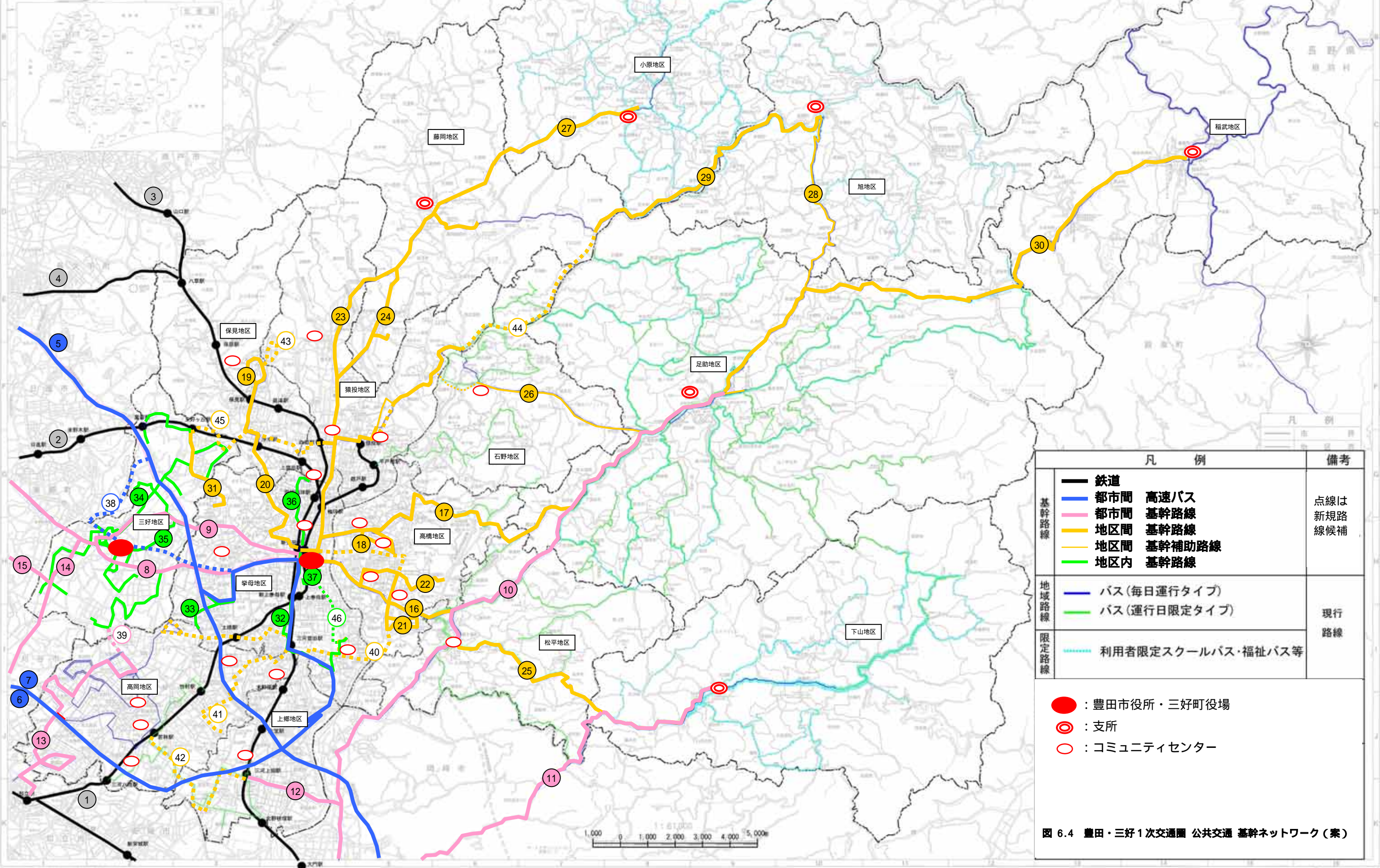
現在不足している地区間等に、既存路線を考慮しつつ人の流動に対応した路線を展開する。

表 6.5 新規路線候補と役割

区分	経路・場所	ネットワークとしての考え方
都市間	名古屋～東名三好 ～三好～豊田市駅 (都市間高速バス)	<ul style="list-style-type: none"> ・2次交通圏流動に対応した広域公共交通ネットワークの強化 ・三好町の中心地区から名古屋方面への公共交通機能強化 ・豊田市から名古屋方面への広域公共交通の機能強化
地区間	四郷～浄水	・旧町村地域から鉄道を介した2次交通圏広域路線へのネットワーク強化
	三好ヶ丘～浄水	・豊田厚生病院(加茂病院)の移転等による浄水地区の将来的な需要増加を踏まえたネットワークの整備
	ふれあいバス ～さんさんバス	・高岡地区と三好地区の流動に対応したネットワークの整備
	豊田市駅～東山～五ヶ丘 ～三河豊田～土橋～上丘	・大規模住宅地から豊田市駅・大規模業務施設・大規模商業施設等への流動に対応した公共交通ネットワークの強化
	三河豊田駅～大林町 ～住吉町～西田町	・潜在需要の多い地区における公共交通ネットワークの強化
	乙部ヶ丘	・潜在需要の多い大規模住宅地の公共交通路線整備
	旭～川口～ 西広瀬～猿投駅	・旭地区から挙母地区への流動に対応した公共交通ネットワークの強化

豊田・三好1次交通圏 公共交通 基幹ネットワーク(案)

町別区域図



凡 例		備考
— 鉄道	— 高速バス	点線は 新規路 線候補
— 都市間 基幹路線	— 都市間 基幹路線	
— 地区間 基幹補助路線	— 地区間 基幹補助路線	
— 地区内 基幹路線	— 地区内 基幹路線	
— 地域路線	— バス(毎日運行タイプ)	現行 路線
	— バス(運行日限定タイプ)	
— 限定路線	— 利用者限定スクールバス・福祉バス等	
● : 豊田市役所・三好町役場		
○ : 支所		
○ : コミュニティセンター		

図 6.4 豊田・三好1次交通圏 公共交通 基幹ネットワーク(案)

表 6.6 基幹路線一覧（現状・新規案）

機能分類				番号	路線名	起終点・系統	関連地域・地区（：起終点、経由地）													現行サービス水準（平日）																
1	2	3	交通機関				豊田地域													路線距離（赤■は想定）		料金体系（交通圏関連）	バス車両													
							豊田地域	旧町村地域	三好	圏外	運行日	運行時間	運行本数	起終点間	交通圏内																					
基幹路線	都市連絡	都市間	鉄道	1	名鉄	三河線	知立	～	豊田市	～	猿投																毎日	5～23時台	72本	21.3km	17.5km	160～490円	-			
基幹路線	都市連絡	都市間	鉄道	2	名鉄	豊田線	豊田市	～	三好ヶ丘	～	赤池																毎日	5～24時台	77本	16.6km	9.5km	160～500円	-			
基幹路線	都市連絡	都市間	鉄道	3	愛環		岡崎	～	新豊田	～	高蔵寺																毎日	5～24時台	48本	45.3km	21.3km	170～700円	-			
基幹路線	都市連絡	都市間	鉄道	4	愛知高速	東部丘陵線	藤が丘	～	陶磁資料館南	～	八草																毎日	5～24時台	111本	8.9km	0.9km	160～360円	-			
基幹路線	都市連絡	都市間	高速バス	5	名鉄バス	高速バス豊田線	名鉄バスセンター	～	東名豊田	～	豊田市（五ヶ丘NT）															毎日	6～23時台	20本			650～900円	大型				
基幹路線	都市連絡	都市間	高速バス	6	名鉄バス	高速バス豊田・空港線	中部国際空港	～	東名豊田	～	豊田市															毎日	5～23時台	16本			1400～1700円	大型				
基幹路線	都市連絡	都市間	高速バス	7	名鉄バス	高速バス豊田・空港線	中部国際空港	～	豊田東IC	～	豊田市															毎日	6～22時台	12本			1400～1700円	大型				
基幹路線	都市連絡	都市間	バス	8	名鉄バス	星ヶ丘・豊田線	赤池駅	～	衣ヶ原	～	豊田市															毎日	6～21時台	31本	14.9km	9.0km	160～650円	大型				
基幹路線	都市連絡	都市間	バス	9	名鉄バス	星ヶ丘・豊田線	赤池駅	～	新屋	～	豊田市															毎日	6～22時台	34本	15.4km	9.0km	160～650円	大型				
基幹路線	都市連絡	都市間	バス	10	名鉄バス	岡崎・足助線	東岡崎	～	九久平	～	足助															毎日	6～20時台	10本	29.7km	18.0km	160～800円	大型				
基幹路線	都市連絡	都市間	バス	11	名鉄バス	大沼線	東岡崎	～	岡崎北高前大樹寺	～	大沼															毎日	6～19時台	7本	27.0km	7.7km	160～800円	大型				
基幹路線	都市連絡	都市間	バス	12	名鉄バス	岡崎市内線	東岡崎	～	福岡町	～	三河上郷															毎日	7～19時台	6本	10.0km	3.5km	160～470円	大型				
基幹路線	都市連絡	都市間	バス	13	ふれあいバス	路線2	知立駅	～	高岡公園	～	高岡町竹後															毎日	6～21時台	14本	17.9km	16.4km	200円均一	小型・中型				
基幹路線	都市連絡	都市間	バス	14	名鉄バス	知立・三好線	知立駅	～	福田	～	三好															毎日	6～20時台	13本	12.0km	4.0km	160～530円	大型				
基幹路線	都市連絡	都市間	バス	15	名鉄バス	知立・日進線	知立駅	～	福田	～	日進駅															毎日	6～19時台	14本	15.0km	2.0km	160～420円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	16	名鉄バス	九久平線	豊田市	～	神池町	～	中垣内															毎日	6～20時台	17本	10.9km	10.9km	160～520円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	17	名鉄バス	矢並線	豊田市	～	鞍ヶ池	～	足助															毎日	6～18時台	4本	21.0km	21.0km	160～800円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	18	名鉄バス	東山住宅線	豊田市	～	東山住宅	～	豊田市															毎日	6～21時台	42本	4.4km	4.4km	160～260円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	19	名鉄バス	保見団地線	豊田市	～	保見駅	～	浄水駅															毎日	6～22時台	49本	4.1km	4.1km	160～250円	大型・中型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	20	名鉄バス	保見団地線	豊田市	～	浄水駅	～	浄水駅															毎日	7～19時台	11本	10.2km	10.2km	160～500円	大型・中型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	21	名鉄バス	豊田東市内線	豊田市	～	五ヶ丘NT	～	豊田市															毎日	6～21時台	41本	8.6km	8.6km	160～410円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	22	名鉄バス	豊田東市内線	豊田市	～	美里	～	古瀬間町															毎日	6～22時台	15本	6.7km	6.7km	160～400円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	23	名鉄バス	藤岡線	豊田市	～	猿投神社	～	木瀬加茂高前															毎日	6～19時台	6本	20.1km	20.1km	160～780円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	24	名鉄バス	藤岡線	豊田市	～	西中山	～	木瀬加茂高前															毎日	6～20時台	6本	20.0km	20.0km	160～780円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	25	名鉄バス	豊田・下山線	豊田市	～	九久平	～	大沼															毎日	8～17時台	3本	22.0km	22.0km	160～800円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	26	さなげ足助バス		四郷駅	～	西中金	～	百年草															毎日	5～22時台	16本	20.6km	20.6km	100～600円	中型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	27	おばらバス		上仁木	～	大草	～	木瀬（飯野）															毎日	6～20時台	10本	13.1km	13.1km	150～580円	中型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	28	旭バス	旭・足助線	小渡	～	新盛	～	足助病院															毎日	8～18時台	4本	16.0km	16.0km	150～770円	小型・中型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	29	旭バス	旭・藤岡線	小渡	～	梨の木	～	加茂丘高校															毎日	8～18時台	3本	17.2km	17.2km	150～680円	小型・中型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	30	稲武バス	稲武足助線	稲武	～	新盛	～	足助病院															毎日	6～18時台	5本	28.2km	28.2km	100～500円	中型				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	31	学泉大S B	三好ヶ丘駅発着	三好ヶ丘駅	～	学泉大	～	看護大															平日	7～19時台	24本	4.0km	4.0km	100円均一	小型				
基幹路線	都市内幹線	地区内	バス	32	名鉄バス	豊田市内線	豊田市	～	三河豊田駅	～	記念病院															毎日	6～22時台	34本	8.3km	8.3km	160～420円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区内	バス	33	名鉄バス	豊田西市内線	豊田市	～	衣ヶ原	～	聖心寮前															毎日	8～16時台	4本	7.3km	7.3km	160～380円	大型				
基幹路線	都市内幹線	地区内	バス	34	さんさんバス	交流路線	黒笹	～	三好町役場	～	明知下公民館															毎日	6～21時台	11本	15.0km	15.0km	100円均一	小型				
基幹路線	都市内幹線	地区内	バス	35	さんさんバス	生活路線	黒笹	～	三好町役場	～	福田児童館															毎日	7～20時台	11本	20.0km	20.0km	100円均一	小型				
公共施設連絡	都市内幹線	地区内	バス	36	名鉄バス	豊田北市内線	豊田市	～	医療C	～	こども発達C															毎日	8～17時台	6本	3.5km	3.5km	100円均一	小型				
公共施設連絡	都市内幹線	地区内	バス	37	中心市街地バス		豊田市駅西口	～	加茂病院	～	税務署南															毎日	8～18時台	26本	2.0km	2.0km	100円均一	小型				
基幹路線	都市連絡	都市間	高速バス	38	新規構想路線	名古屋・栄	～	東名三好	～	三好	～	豊田市																								
基幹路線	都市連絡	都市間	バス	39	新規構想路線	（ふれあいバス）	～	（さんさんバス）																												
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	40	新規構想路線	豊田市	～	五ヶ丘NT	～	三河豊田駅	～	土橋駅	～	上丘町																						
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	41	新規構想路線	三河豊田駅	～	大林町	～	住吉町	～	西田町																								
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	42	新規構想路線	若林駅	～	三河上郷駅																												
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	43	新規構想路線	（豊田市）	～	（浄水駅）	～	（保見駅）	～	乙部ヶ丘																								
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	44	新規構想路線	旭・小渡	～	梨の木	～	西広瀬	～	猿投駅	～	四郷駅	～	浄水駅																				
基幹路線	都市内幹線	地区間	バス	45	新規構想路線	三好ヶ丘駅	～	三好ヶ丘	～	浄水駅																										
基幹路線	都市内幹線	地区内	バス	46	新規構想路線	豊田市	～	平和町	～	トヨタ町																										

注) 運行時間・本数は他系統・他路線重複分は除き、起終点間又は交通圏内全区間運行のみ（枝線は含める）で表示、運行本数は往復本数として表示（片方向運行回数÷2）。

6-1-4 基幹公共交通のサービス水準の設定方針

(1) サービス水準の検討項目

基幹公共交通サービス水準の具体的検討において、検討すべき要点を抽出するために、アンケート調査等を用いて、市民や利用者の公共交通ニーズを概観する。

現在の公共交通利用者・非バス利用者の意見をまとめると、公共交通に対する意識としては次のことが伺える。

【公共交通の利用意識】

非利用の要因は自動車利用が可能によることが大きい、現状の公共交通が使える状況にない(路線がない、時間が合わない)ことも大きな要因の一つである。

現在公共交通を利用していない人でも、サービス等が改善されれば公共交通を利用する意識は伺える。

現在の利用者の多くは、他の移動手段がないことからバスに頼らざるを得ない面がみられるが、ニーズに合っていることを利用要因とする意見も多い。

利用者においても、運行本数や時間帯の改善要望は高く、その他にバスの遅延の問題や料金に対する改善要望も比較的高い。

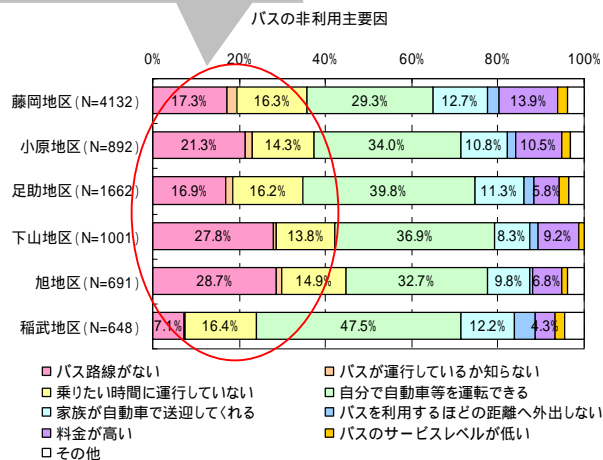
上記のことから公共交通のサービス水準を検討する上では、以下の5つのサービスが重要である。

【公共交通サービス水準検討における重要な要素】

- 「路線提供」、「運行時間帯」、「運行本数」はニーズに応じて確保されなければならない。
- 「定時性」がある程度保障される必要がある。
- 「料金」は需要の創出に繋がるものとする必要がある。

なお、具体的なサービス水準の設定については、後に示す「鉄道」、「基幹バス」それぞれの施策において示すものとする。

ニーズに合っていないことを要因とする意見も多い。



利用しやすい状況にあることが利用の要因になっている。

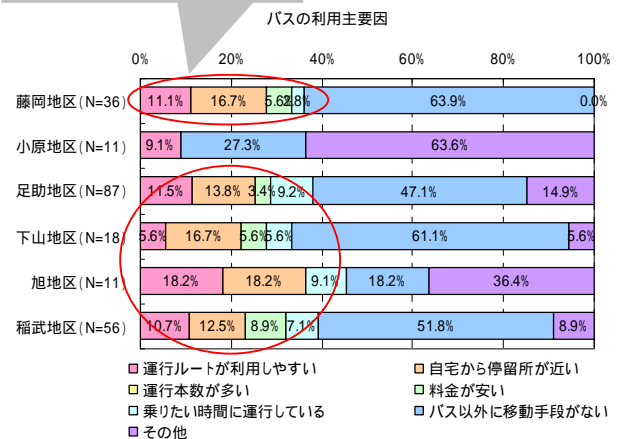
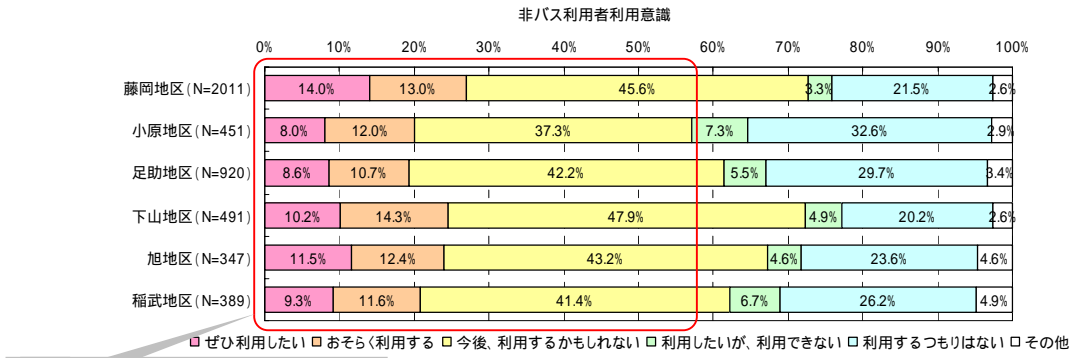


図 6.5 バスの利用・非利用要因 (H17 旧町村地域人の動き調査結果より)



利用者よりは低いですが、サービス改善により公共交通を利用する意識は伺える。

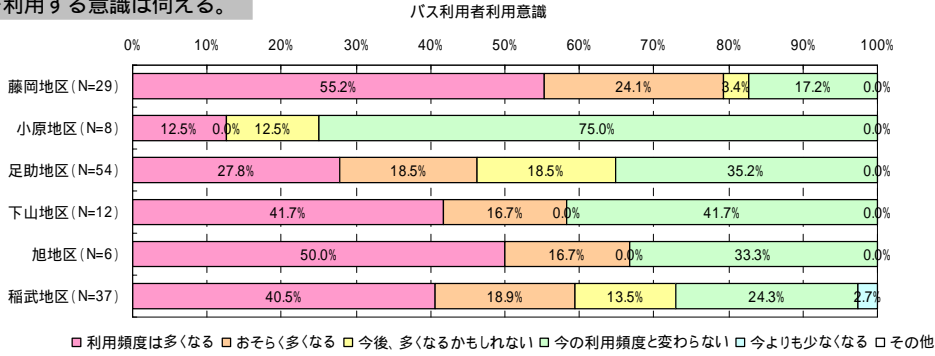


図 6.6 バスのサービス改善による利用意向 (H17 旧町村地域人の動き調査結果より)

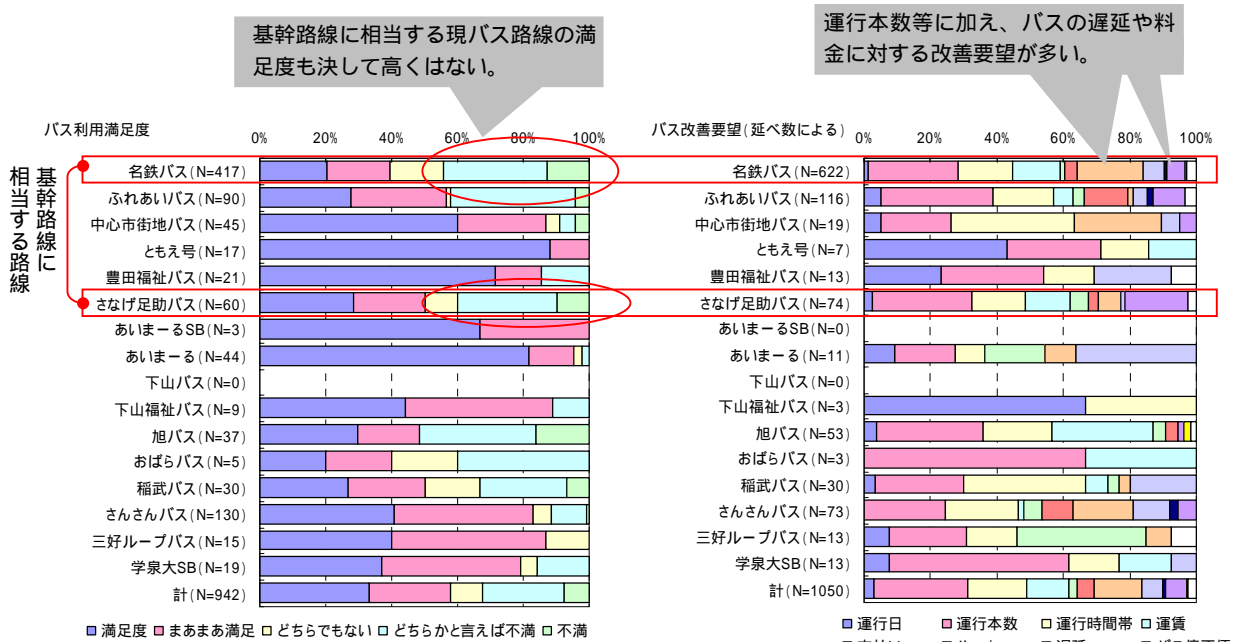


図 6.7 バス利用の満足度と改善要望 (H17 バス利用者アンケート調査結果より)

(2) 住民が求めるサービス水準

人の動き調査結果から住民が求めるサービス水準について見ると、概ね下記のような基本的サービス水準が考えられる。なお、これらは旧町村地域の意見であるため、都市部では異なる可能性がある。

運行日：毎日

運行本数：1本/時以上

運行時間帯：始発6時台～最終21時台(都心部から近いほど遅い時間帯までを望む)

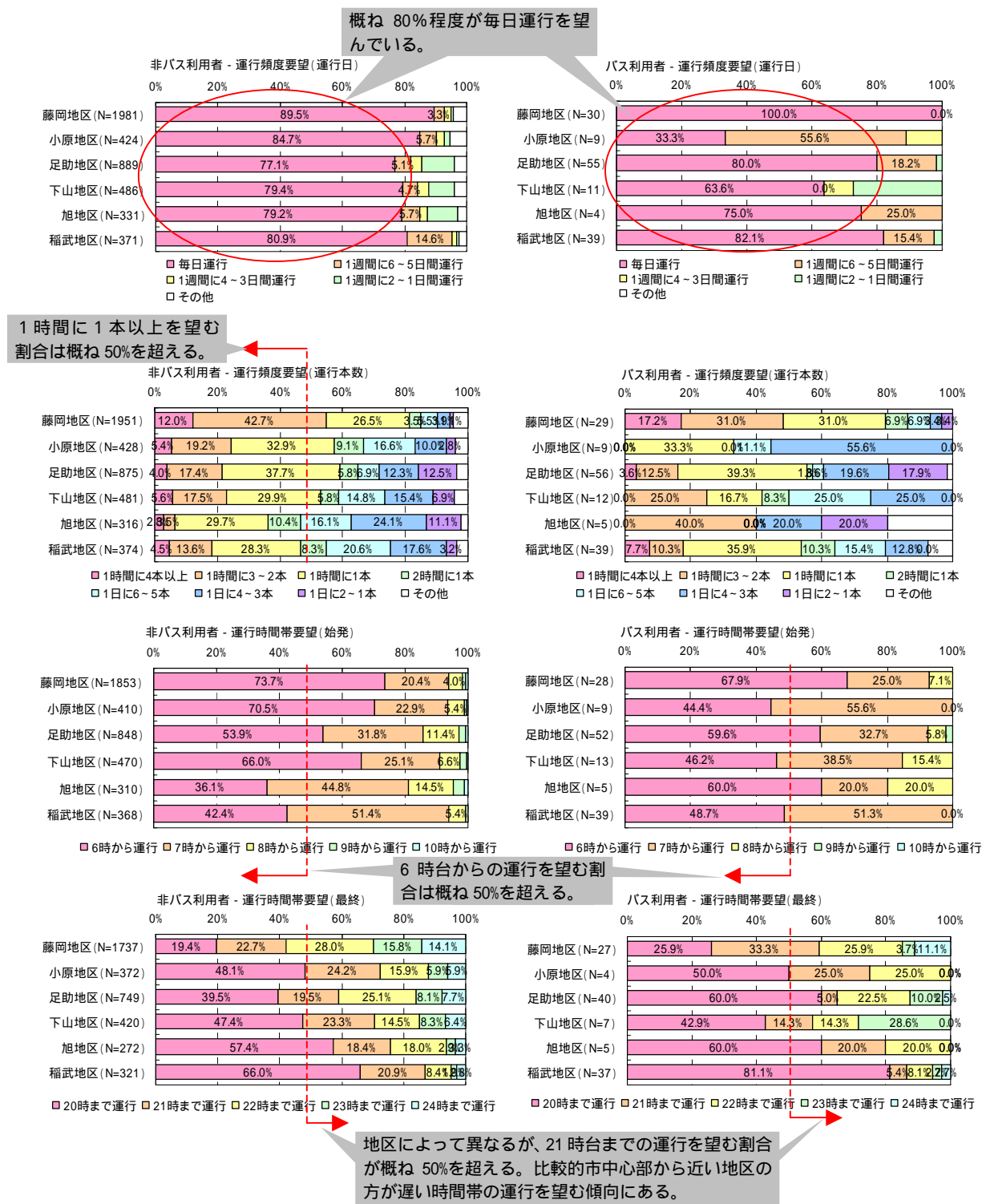


図 6.8 バス利用・非利用者別のサービス要望 (H17 旧町村地域人の動き調査結果より)

(3) 基幹公共交通の機能を発揮・維持するための連携策 (交通結節機能の重要性)

広域な交通圏全体をネットワークする基幹公共交通は、効率の面などから必ずしも一つの路線で展開することが適切とは限らない。また、地域内の乗合交通、自動車、自転車、徒歩などの端末交通、及び鉄道とバスなど様々な交通の連鎖によって移動を行うため、それぞれの乗り継ぎ点では、利便性と快適性が求められる。

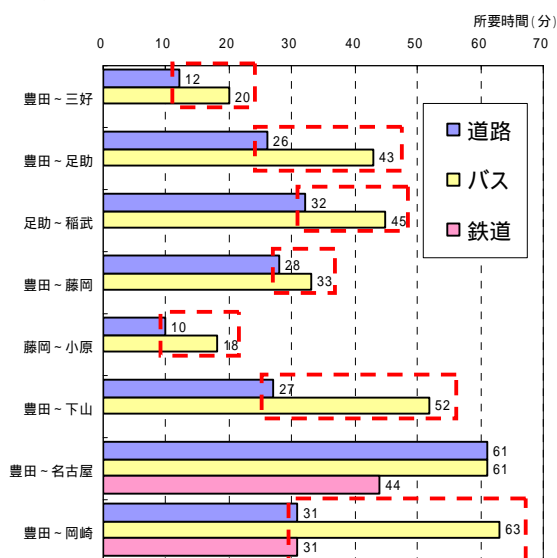
基幹公共交通ネットワークには、交通の結節機能も含めた一体的なサービス提供が求められる。

(4) 自動車利用可能者を公共交通利用に転換させるためのサービス

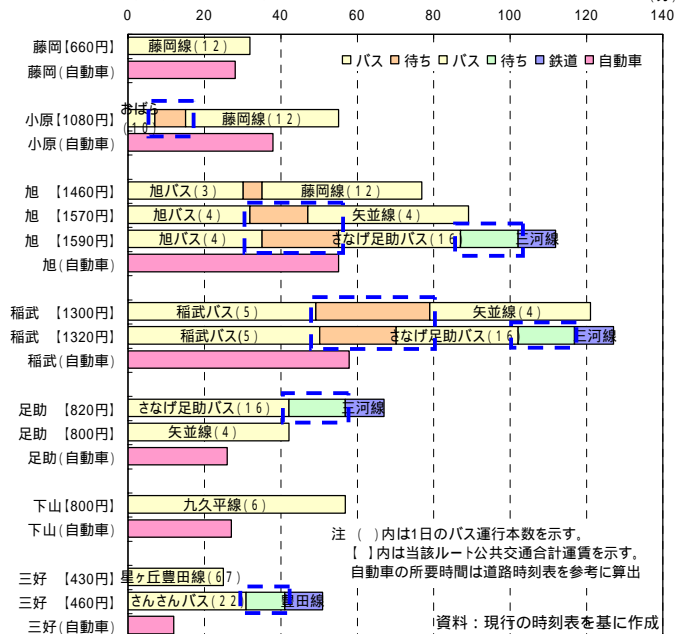
現在の一部のバス路線では、道路渋滞等の影響により著しく定時性が阻害されており、利用者からの不満の声も多い。自動車利用者を公共交通に転換させるためには、高いサービスレベルを確保するとともに、定時性を確保し所要時間の短縮を図る工夫も重要である。

自動車抑制施策（TDM施策）も一つの方法ではあるが、定時性の確保・所要時間の短縮のための施策をアクセス交通や乗継ぎも含め一体で検討し、さらに時間価値も考慮した運賃設定が必要となる。

《交通機関別主要地点間所要時間》



《各支所・役場～豊田市役所間の経路別所要時間》



自動車と公共交通の所要時間格差を縮小する対策が必要。

円滑な乗り継ぎが可能となるようなダイヤの調整や乗換地点・施設の検討が必要。

図 6.9 公共交通利用を促すために改善すべき点

6-1-5 基幹公共交通ネットワークの形成

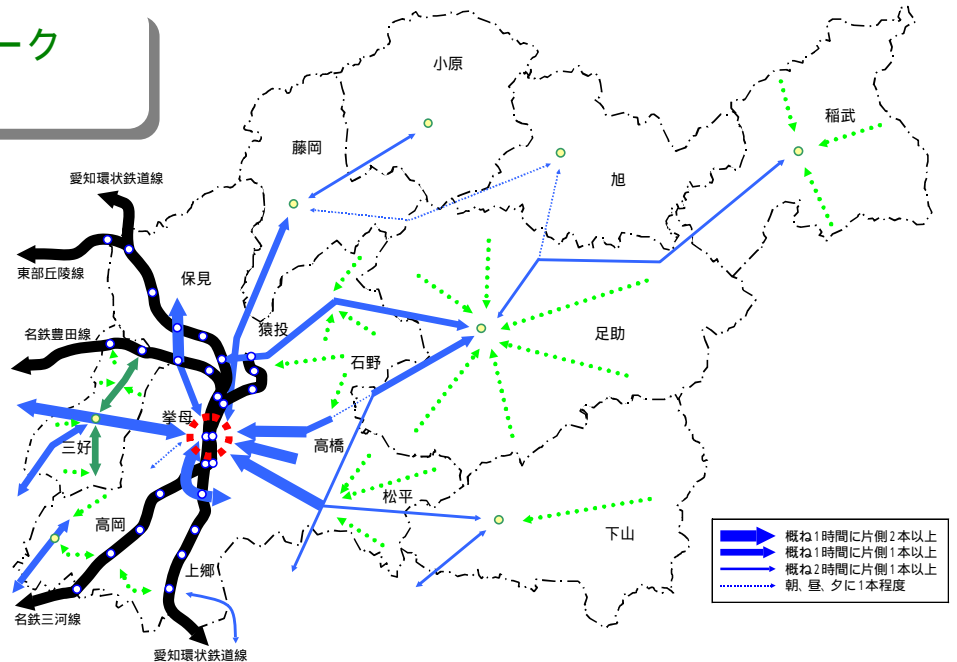
人の移動の状況に応じた公共交通ネットワークの構築と、使いやすいサービスを展開するため、以下の5つの取り組みによって市内の基幹公共交通ネットワークの形成を図る。

《公共交通ネットワークの形成》

- 鉄 道：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
- 基 幹 バ ス：1次交通圏内の各地区間を相互に連絡する路線
- 地域バス等：地域内を運行し、交通結節点に連絡する公共交通
- 交通結節点：鉄道駅または複数公共交通機関を乗り継ぐ場所
- 利用促進策：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

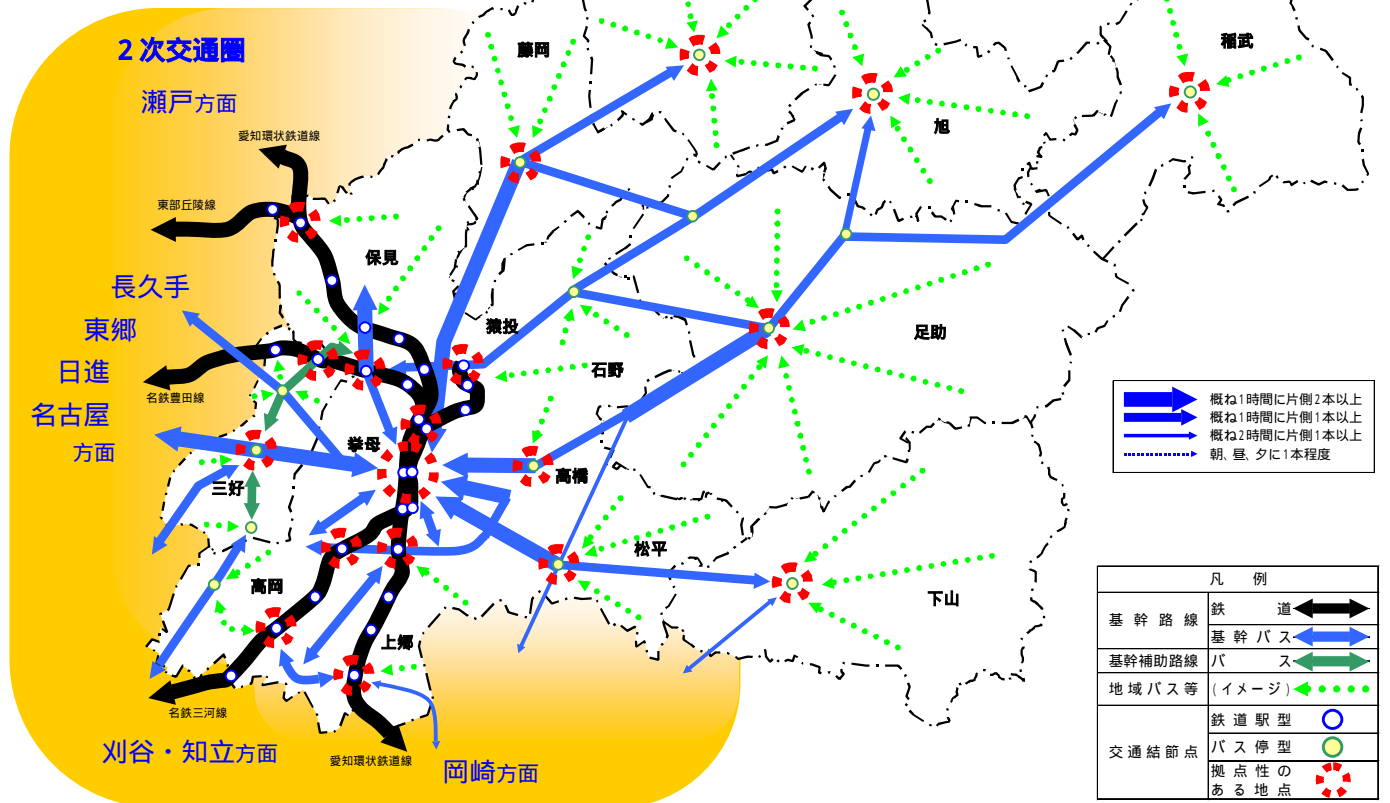
下図は、基幹公共交通ネットワーク及び各路線の概ねのサービス水準（運行本数）のイメージを示すものとし、詳細な路線については前記の図 6.4 を参照とする。なお、基幹バスのサービス設定については後に詳述するものとする。

公共交通ネットワーク 【現在（2005年）】



- 概ね1時間に片側2本以上
- 概ね1時間に片側1本以上
- 概ね2時間に片側1本以上
- 朝、昼、夕に1本程度

公共交通ネットワーク 【将来イメージ：2016年】



- 概ね1時間に片側2本以上
- 概ね1時間に片側1本以上
- 概ね2時間に片側1本以上
- 朝、昼、夕に1本程度

凡例	
基幹路線	鉄道
	基幹バス
基幹補助路線	バス
地域バス等	(イメージ)
交通結節点	鉄道駅型
	バス停型
	拠点性のある地点

図 6.10 豊田・三好1次交通圏の基幹公共交通ネットワーク

6-2 鉄道に関する施策の展開

6-2-1 展開方針

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。

6-2-2 施策の方向性

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。

表 6.7 鉄道に関する事業計画・構想

NO	路線	区間	内容	完了予定	備考	
	名鉄三河線	知立～三河八橋	高架化	平成26年度	知立駅 連続立体交差事業	事業中
	名鉄三河線	三河八橋駅付近	高架化	平成21年度	三河八橋駅付近 鉄道高架事業	事業中
	名鉄三河線	土橋駅付近	複線化 用地確保	平成33年度	土橋土地区画整理事業	事業中
	愛知環状鉄道	新豊田～三河豊田	複線化	平成19年度	愛知環状鉄道 一部複線化事業	事業中
	名鉄三河線	知立～豊田市	複線化	未定	名古屋鉄道(株) 平成17年11月公表	検討
	名鉄三河線	若林駅付近	高架化 複線化	未定	平成18年度から調査	検討
	愛知環状鉄道	全線	複線化	平成20年度までに 整備することが適当	運輸政策審議会答申第12号 (平成4年1月)	提案
	名鉄三河線	知立～豊田市	複線化	平成20年度までに 整備することが適当	運輸政策審議会答申第12号 (平成4年1月)	提案
	地下鉄6号線	豊明北～豊田市南部方面	延伸	未定	運輸政策審議会答申第12号 (平成4年1月)	提案

6-3 基幹バスに関する施策の展開

6-3-1 展開方針

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。基幹バスでは、基準となる最低限の運行時間帯と運行本数、および統一された料金体系の構築を目指すものとする。

6-3-2 施策の方向性

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。

6-3-3 基幹バスのサービス水準（豊田市における考え方：参考案）

(1) 基幹バス社会実験等からみるサービスの方向性

【運行時間帯・運行本数について】

本年度実施した基幹バス社会実験の結果から、運行時間帯や運行本数のサービスを向上すれば、利用者は増加することが確認できた。

日常的に公共交通を使えるようにするためには、人が動いている時間帯に合わせてサービスを提供する必要がある。特に、帰宅する夜の時間帯の運行が重要であることが社会実験で確認できた。

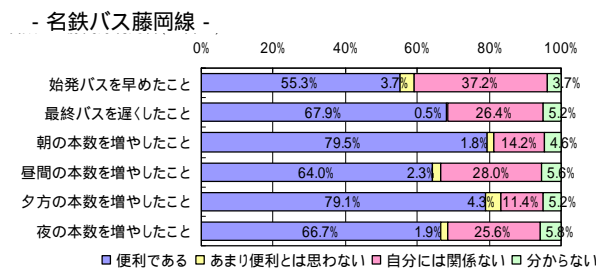


図 6.11 基幹バス社会実験によるサービス評価（全目的）

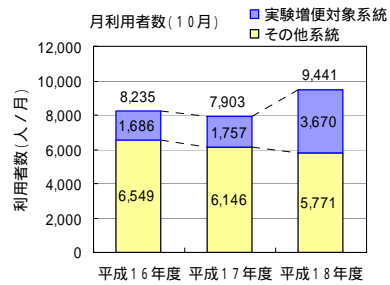


図 6.12 基幹バス社会実験による利用者数変化

運行本数については、1時間あたり1本以上を求める市民が多くなっている。しかし、昼間の時間帯など人の動きが少ない時間帯では、実際の利用者も少ないことから、時間帯ごとに人の動きに応じた本数を設定する必要がある。

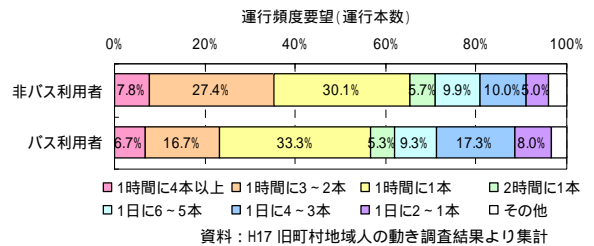
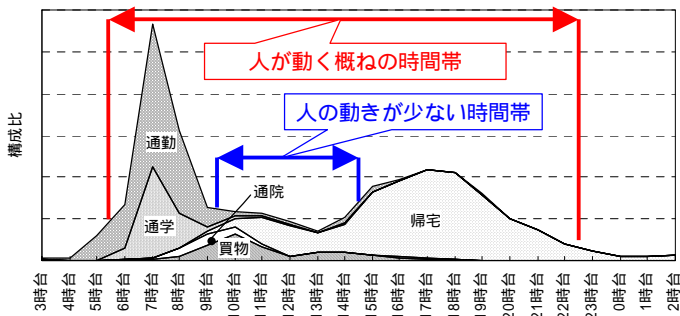


図 6.13 市民が求めるバスのサービス水準



資料：H13 中京都市圏 PT 調査と H17 旧町村地域人の動き調査より豊田市居住者の目的別発時刻を集計。ただし、目的は通勤、通学、通院、買物、及びその帰宅とした。

図 6.14 時間帯別の人の動き

(2) 基本的な運行時間帯・運行本数の考え方

前述した「基幹バス社会実験の結果（サービス評価・利用者数変化）」、「市民が求めるバスのサービス水準」、及び「時間帯別の人の動き」等を基に、次のとおり全ての基幹バスにおける最低限の基準を設定する。

<p>【運行時間帯】 6～22時台を基本とする。</p> <p>【運行本数】 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</p>	} 最低限の運行本数 12往復/日
---	----------------------

人の動きに応じて具体的な路線別運行本数を設定する。

(3) 路線別運行本数の設定

路線別の運行本数については、市全体でのバス利用者数の目標値を設定した上で、各地区間の流動量や現在の路線別利用者数を基に次の方法により設定する。

運行本数の検討方法概要

(a) 目標値の設定

基幹バス運行に係る目標値の設定

目標：市内のバス利用者数を、2010年までに現状の1.5倍にする。

(豊田市交通まちづくり行動計画より)

さらに、路線ごとの目標値を別途設定する。

【設定方法】

参考：現状の市内バス利用者数 = 約9,500人/日(全体)

= 約8,800人/日(基幹バス該当路線)

表 6.8 参照：平成13年度及び平成17年度バス利用実態調査結果等の市内バス乗降者数集計による
(利用者数 = 乗降者数 / 2とした)

路線ごとの目標値の設定

目標：地区間ごとのバス利用者数を現状の1.5倍にする。

【設定方法】

- (1) 現状の公共交通利用（鉄道・バス）による1日の地区間流動を目的別に把握する。
- (2) 公共交通利用者による地区間流動のうち、代表交通手段バス利用者数と、代表交通手段鉄道利用者のうち1割を端末交通手段バス利用者と仮定した数値を、現状バス利用者数と想定する。
- (3) 基幹バスネットワークを考慮しながら、地区間ごとのバス利用者数の1.5倍の値を算出する。
- (4) 上記(3)で算出された値を、当該地区間の目標値とする。

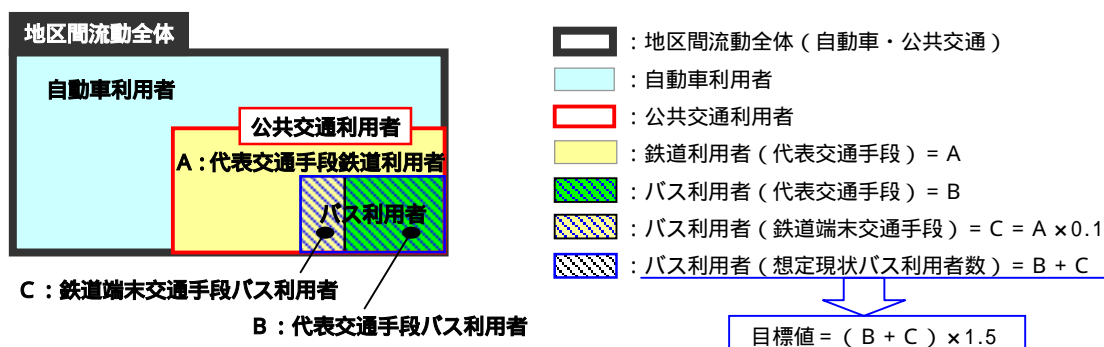


表 6.8 路線別バス利用者数 (H13・H17 年度調査)

路線 仮番	路線 番号	基幹 バス 区分	路線・系統			運行本数 (片/日)	乗降者数(人/日)				
							調査	豊田三好交通圏内		豊田市内	
								調査対象 全路線	基幹バス 該当路線	調査対象 全路線	基幹バス 該当路線
1	00-01	1	名鉄バス	星ヶ丘豊田	衣ヶ原	4	H17実態調査	116	116	78	78
2	00-02	1	名鉄バス	星ヶ丘豊田	衣ヶ原	62	H17実態調査	2,338	2,338	1,304	1,304
3	01-01	1	名鉄バス	星ヶ丘豊田	新屋	9	H17実態調査	56	56	0	0
4	01-02	1	名鉄バス	星ヶ丘豊田	新屋	63	H17実態調査	1,733	1,733	998	998
5	01-03	1	名鉄バス	星ヶ丘豊田	新屋	1	H17実態調査	68	68	50	50
6	02	1	名鉄バス	岡崎市内線		11	H17実態調査	38	38	38	38
7	03	1	名鉄バス	北市内線		12	H17実態調査	218	218	218	218
13	05-01	1	ふれあいバス	2番路線		5	H17実態調査	120	120	120	120
14	05-02	1	ふれあいバス	2番路線		10	H17実態調査	442	442	442	442
15	05-03	1	ふれあいバス	2番路線		1	H17実態調査	48	48	48	48
16	05-04	1	ふれあいバス	2番路線		2	H17実態調査	118	118	118	118
17	06	1	中心市街地バス			52	H17実態調査	872	872	872	872
30	15	1	さなげ足助バス			32	H17実態調査	1,002	1,002	1,002	1,002
31	16-01	1	名鉄バス	岡崎足助線		4	H17実態調査	53	53	53	53
32	16-02	1	名鉄バス	岡崎足助線		16	H17実態調査	164	164	164	164
61	45	1	名鉄バス	大沼線		14	H17実態調査	159	159	159	159
62	46	1	名鉄バス	豊田大沼線		6	H17実態調査	180	180	197	197
63	53	1	旭バス	藤岡線		6	H17実態調査	45	45	45	45
64	54	1	旭バス	足助線		8	H17実態調査	118	118	118	118
65	55-01	1	おぼろバス			4	H17実態調査	0	0	0	0
66	55-02	1	おぼろバス			16	H17実態調査	36	36	66	66
67	56-01	1	稲武バス	足助線		7	H17実態調査	70	70	70	70
68	56-02	1	稲武バス	足助線		10	H17実態調査	146	146	186	186
69	56-03	1	稲武バス	足助線		1	H17実態調査	50	50	50	50
76	61	1	名鉄バス	知立三好線		25	H17実態調査	89	89	0	0
77	62	1	名鉄バス	知立日進線		28	H17実態調査	34	34	0	0
78	63	1	さんさんバス	交流路線	くろまつくん	22	H17実態調査	744	744	0	0
79	64	1	さんさんバス	生活路線	さつきちゃん	22	H17実態調査	759	759	0	0
82	101	1	名鉄バス	九久平線		42	H13実態調査	1,294	1,294	1,294	1,294
83	102-01	1	名鉄バス	矢並線		8	H13実態調査	368	368	368	368
84	102-02	1	名鉄バス	矢並線		32	H13実態調査	612	612	612	612
85	103	1	名鉄バス	東山住宅線		44	H13実態調査	1,372	1,372	1,372	1,372
86	104	1	名鉄バス	豊田市内線		61	H13実態調査	1,626	1,626	1,626	1,626
87	105-01	1	名鉄バス	保見団地線		49	H13実態調査	910	910	910	910
88	105-02	1	名鉄バス	保見団地線		21	H13実態調査	936	936	936	936
89	106-01	1	名鉄バス	豊田東市内線		34	H13実態調査	1,588	1,588	1,588	1,588
90	106-02	1	名鉄バス	豊田東市内線		7	H13実態調査	304	304	304	304
91	106-03	1	名鉄バス	豊田東市内線		31	H13実態調査	606	606	606	606
92	107-01	1	名鉄バス	藤岡線		7	H13実態調査	258	258	258	258
93	107-02	1	名鉄バス	藤岡線		5	H13実態調査	212	212	212	212
94	107-03	1	名鉄バス	藤岡線		5	H13実態調査	146	146	146	146
95	107-04	1	名鉄バス	藤岡線		4	H13実態調査	198	198	198	198
96	107-05	1	名鉄バス	藤岡線		2	H13実態調査	136	136	136	136
97	107-06	1	名鉄バス	藤岡線		1	H13実態調査	34	34	34	34
98	108	1	名鉄バス	豊田西市内線		8	H13実態調査	118	118	118	118
99	200	1	名鉄バス	豊田渋谷線		64	H18.11 - H19.2平均	564	564	564	564
8	04-01	0	ふれあいバス	1番路線		5	H17実態調査	56	-	56	-
9	04-02	0	ふれあいバス	1番路線		15	H17実態調査	172	-	172	-
10	04-03	0	ふれあいバス	1番路線		2	H17実態調査	26	-	26	-
11	04-04	0	ふれあいバス	1番路線		1	H17実態調査	4	-	4	-
12	04-05	0	ふれあいバス	1番路線		1	H17実態調査	10	-	10	-
18	07-01	0	ともえ号	松平幸海線		8	H17実態調査	32	-	32	-
19	07-02	0	ともえ号	松平幸海線		4	H17実態調査	0	-	0	-
20	07-03	0	ともえ号	松平幸海線		2	H17実態調査	20	-	20	-
21	08-01	0	ともえ号	日明長沢線		7	H17実態調査	40	-	40	-
22	08-02	0	ともえ号	日明長沢線		2	H17実態調査	6	-	6	-
23	09	0	豊田福祉バス	鞍ヶ池コース		7	H17実態調査	20	-	20	-
24	10	0	豊田福祉バス	つくばねコース		8	H17実態調査	26	-	26	-
25	11	0	豊田福祉バス	若園コース		8	H17実態調査	20	-	20	-
26	12-01	0	豊田福祉バス	高嶺交流コース		6	H17実態調査	18	-	18	-
27	12-02	0	豊田福祉バス	高嶺交流コース		1	H17実態調査	0	-	0	-
28	13	0	豊田福祉バス	ささゆりコース		6	H17実態調査	22	-	22	-
29	14	0	豊田福祉バス	石野交流館コース		8	H17実態調査	30	-	30	-
33	17	0	あいまーるSB	1号車		2	H17実態調査	8	-	8	-
34	18	0	あいまーるSB	2号車		2	H17実態調査	0	-	0	-
35	19	0	あいまーるSB	3号車		2	H17実態調査	0	-	0	-
36	20	0	あいまーるSB	5号車		2	H17実態調査	0	-	0	-
37	21	0	あいまーるSB	6号車		2	H17実態調査	0	-	0	-
38	22	0	あいまーるSB	7号車		2	H17実態調査	0	-	0	-
39	23	0	あいまーるSB	8号車		2	H17実態調査	4	-	4	-
40	24	0	あいまーるSB	9号車		2	H17実態調査	4	-	4	-
41	25	0	あいまーるSB	10号車		2	H17実態調査	8	-	8	-
42	26	0	あいまーるSB	11号車		2	H17実態調査	6	-	6	-
43	27	0	あいまーるSB	12号車		2	H17実態調査	2	-	2	-
44	28	0	あいまーるSB	13号車		2	H17実態調査	2	-	2	-
45	29	0	あいまーるSB	14号車		2	H17実態調査	0	-	0	-
46	30	0	あいまーるSB	15号車		2	H17実態調査	0	-	0	-
47	31	0	あいまーる	Aコース		2	H17実態調査	86	-	86	-
48	32	0	あいまーる	Bコース		2	H17実態調査	26	-	26	-
49	33	0	あいまーる	Cコース		2	H17実態調査	14	-	14	-
50	34	0	あいまーる	Dコース		2	H17実態調査	34	-	34	-
51	35	0	あいまーる	Eコース		2	H17実態調査	20	-	20	-
52	36	0	あいまーる	Fコース		2	H17実態調査	30	-	30	-
53	37	0	あいまーる	Gコース		2	H17実態調査	56	-	56	-
54	38	0	あいまーる	Hコース		2	H17実態調査	44	-	44	-
55	39	0	あいまーる	Iコース		2	H17実態調査	26	-	26	-
56	40	0	あいまーる	Jコース		2	H17実態調査	48	-	48	-
57	41	0	あいまーる	Kコース		2	H17実態調査	70	-	70	-
58	42	0	あいまーる	L Bコース		2	H17実態調査	32	-	32	-
59	43	0	あいまーる	Mコース		2	H17実態調査	38	-	38	-
60	44	0	あいまーる	町内巡回コース		1	H17実態調査	0	-	0	-
70	57-01	0	稲武バス	押山線		7	H17実態調査	58	-	58	-
71	57-02	0	稲武バス	押山線		1	H17実態調査	0	-	0	-
72	58	0	稲武バス	名倉線		2	H17実態調査	0	-	0	-
73	59-01	0	稲武バス	根羽線		6	H17実態調査	68	-	68	-
74	59-02	0	稲武バス	根羽線		4	H17実態調査	34	-	34	-
75	60	0	設楽町営バス	稲武線		6	H17実態調査	3	-	3	-
80	65	0	三好ヶ丘ループバス			15	H17実態調査	74	-	0	-
81	66	0	学泉大S B			48	H17実態調査	224	-	0	-
合 計						1,113	乗降計 =	22,619	21,098	18,901	17,678
							利用者(乗降/2) =	11,310	10,549	9,451	8,839

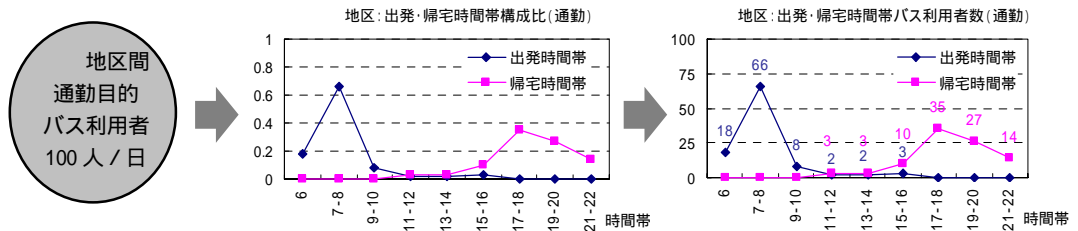
(b) 運行本数の設定方法

各路線の運行本数の設定

【設定方法】

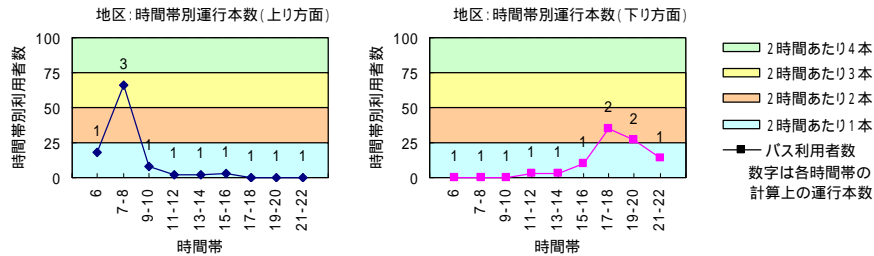
- (1) 前述の地区間ごとの目標バス利用者数（目標値 = 1 日のバス利用者数）を基に、以下の手順で算定する。
- (2) 各地区の目的別出発・帰宅時間帯の構成比から、上下方向別に時間帯別バス利用者数を算出する。（バス運行時間帯は 6 ～ 22 時台を対象とする）

《計算例》



- (3) 1 便当りの最大利用者数を 25 人/便と仮定し、上記(2)で算出された時間帯別利用者数から時間帯別に必要な運行本数を算出する。（ここでは、全目的合計の 2 時間単位で集計する）

《計算例：下記グラフから「上り 13 本、下り 11 本、合計 24 本」となる》



- (4) 計算による運行本数が、最低基準の「1日あたり 12 往復（24 片/日）」に満たない場合は、最低基準の運行本数を確保する。

(5) 基幹バスの料金体系の設定

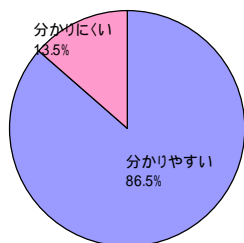
基幹バス社会実験からみるサービスの方向性

【運賃について】

ゾーン運賃制を導入した社会実験では、利用者の増加はあまり大きくないが、運賃の分かりやすさなどについては一定の評価が得られた。

広域な豊田市の公共交通ネットワークを考えると、路線を乗り継ぐ必要もあり、分かりやすく、利用しやすい料金体系に改善する必要がある。

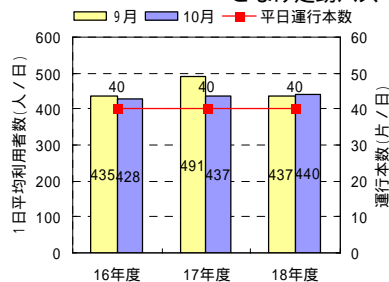
ゾーン運賃制の分かりやすさ(さなげ足助バス)



資料：基幹バス社会実験アンケート調査の集計結果

図 6.15 基幹バス社会実験によるサービス評価

- さなげ足助バス -



資料：基幹バス社会実験乗降者数調査結果 (バス事業者資料)

図 6.16 基幹バス社会実験による利用者状況

料金体系の考え方

(a) 基幹バスの料金体系の考え方

分かりやすいように 100 円単位に設定する。
 全市的に統一された、乗車距離に応じた料金体系とする。
 既存のバス運賃を考慮し、より利用しやすく設定する。

(b) 基幹バスの具体的な料金体系の設定に関する方針と例

【方針】

上限のある 100 円きざみの距離制運賃とし、長距離利用者の利便性向上のため、一定の乗車距離以上の運賃の上昇は無いものとする。

全体として名鉄バス既存運賃額の 70%程度となるように設定する。

小人や障害者は半額とする制度を設ける。

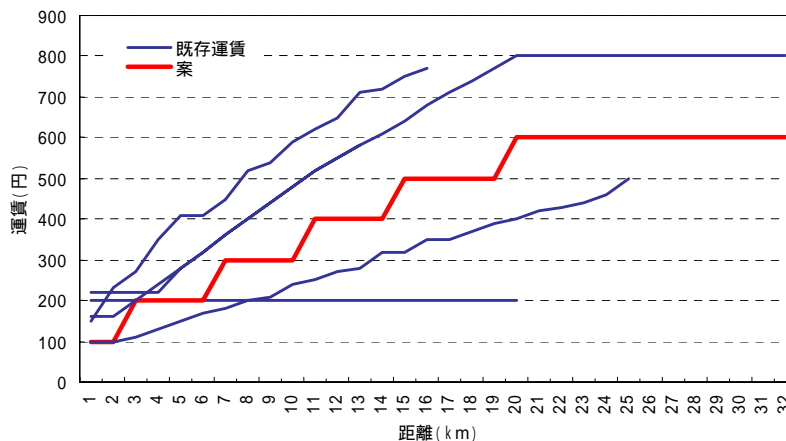
将来的な IC カード式乗車券の導入に向けて、乗り継ぎ割引等の検討を進める。

回数券や定期券(通学・通勤)、1日乗車券などの導入についても検討を進める。

【例】

図表 6.2 料金体系改善の例

キロ程	料金
~ 2 km	100円
3 km ~ 6 km	200円
7 km ~ 10 km	300円
11 km ~ 14 km	400円
15 km ~ 19 km	500円
20 km ~	600円



6-4 地域バス等に関する施策の展開

6-4-1 展開方針

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。

- 地域バス等による生活交通の確保は、地域単位で具体的検討を行うものとする。
- 基幹公共交通路線や主要施設との交通結節点を考慮し、ルート・時間帯等の連携を図る。
- 人口集積、施設分布、地形、道路、ニーズ等の地域特性に適した運行形態とする。
- 既存の交通確保対策（乗合交通、福祉・スクールバス）等の手法、利用状況を考慮する。
- 末端交通としての自動車利用（P & R等）、自転車、徒歩利用については交通結節点整備と併せて検討する。

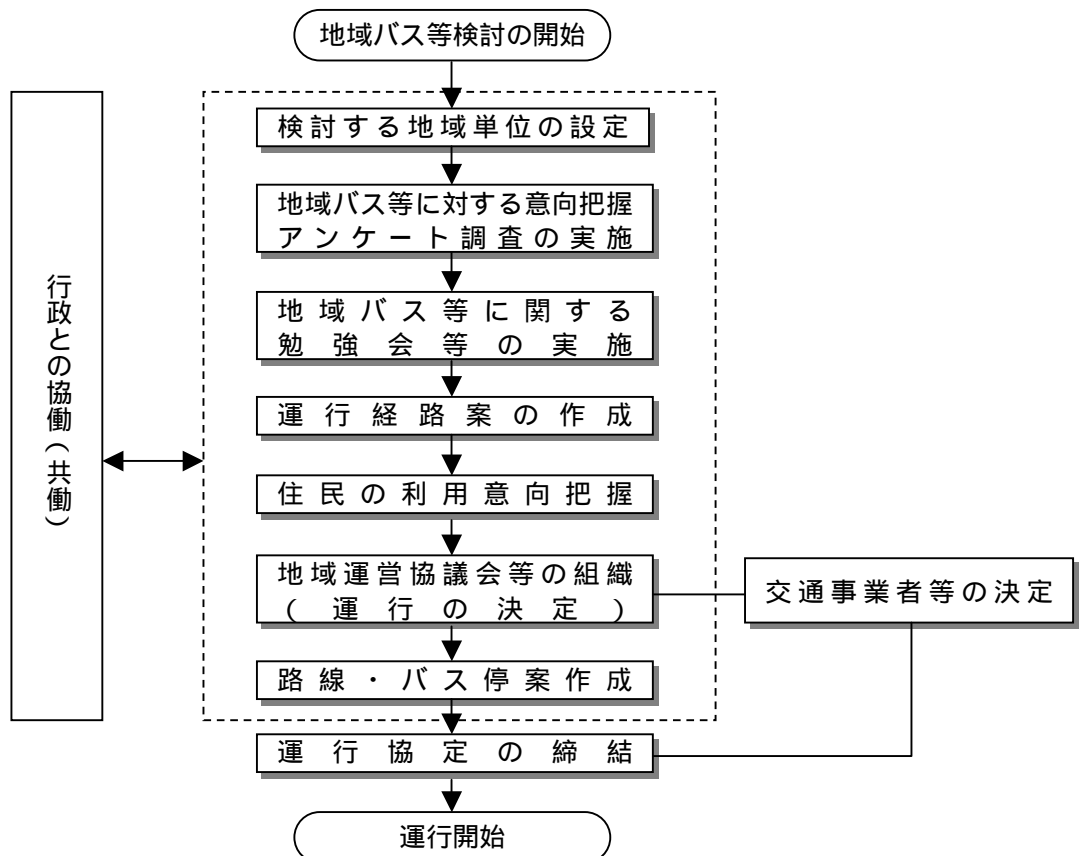
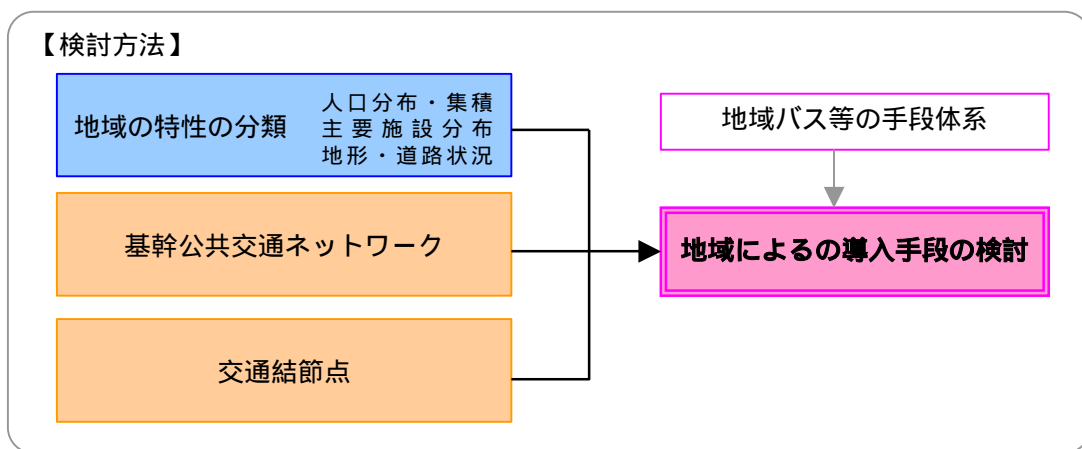


図 6.17 地域バス等の運行までの基本的な流れ（例）

6-4-2 施策の方向性

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。

6-4-3 地域バス等適用の考え方

(1) 端末交通手段の特徴

表 6.9 端末交通手段の特徴

種別		特 徴		
端末交通手段	地域バス等	乗 合 通	乗 合 バ ス 路 線	人口の集積が地域の主要道路に近く、路線設定によりある程度の利用者が想定できる場所に適する。車両は定員 11 人以上が基本であり、狭隘な道路に路線を設定することは困難。
			乗合タクシー路線	定員 10 人以下の車両で狭隘な道路を有す地域に適する。比較的複雑な路線にも対応できるが、定員に見合う地域に導入する必要がある。
			路 線 デ マ ン ド	需要が極めて少ない地域で定時運行の必要性が少なく、設定する路線に概ね居住地からアクセス可能な地域に適する。
			エ リ ア デ マ ン ド	比較的広範囲に人口が点在し、路線設定が困難かつ需要が極めて少ない地域で、必要な時間帯に運行し、一定エリア内の居住者に対し原則事前予約制により乗合ドア・ツウ・ドアの形態をとる。
	利用者限定		福 祉 バ ス ス ク ー ル バ ス	高齢者・身体障害者・学童等の利用に限定した行政の福祉等施策として運行するもの。(制限を設けて一般利用させる場合がある。)
			会 員 制 バ ス	一定の地域や路線において、特定の目的に対する会員を対象に輸送する手段。
			福 祉 有 償 運 送 過 疎 地 有 償 運 送	NPO等による輸送として、会員として登録された移動制約者・地域住民等を有料で通院・通所・レジャー等の送迎を行うもの。
			タ ク シ ー	利用者の要望に応じて、自由に移動することができ、ドア・ツウ・ドアの形態をとる。
			自 動 車	P & R 用の駐車場や送迎用の自動車停車帯が必要となる。
			徒 歩 ・ 二 輪 車	歩道や駐輪場が必要となる。

デマンド(交通): 利用者それぞれの希望時間帯、乗降場所などの要望(デマンド)に応える新たな公共交通サービスで、タクシーの便利さをバス並みの料金で提供するもの。

表 6.10 地域バス等の特徴

特徴		公共交通	
大量性	機動性	利用者限定なし	利用者限定
多い	低い	乗合バス 乗合タクシー 路線デマンド エリアデマンド	福祉バス・スクールバス
少ない	高い		

(2) 地域バス等の展開イメージ

地域の人口や施設の分布状況を考慮して路線のタイプを選定

利用者の規模やニーズに応じて、効率的な運行日、運行時間帯を設定

《定期運行型小型バス》

- ・乗合バス路線：小型のバス車両を使い、決まった路線・ダイヤで運行するもの
- ・乗合タクシー路線：狭い道路でも走れる定員 10 人以下の車両を使い、決まった路線・ダイヤで運行するもの

《呼出運行型小型バス》

- ・決まった路線や地域で、利用者からの呼出しがある場合のみ運行するもの

《ボランティア輸送》

- ・極めて人口が少なく、一般の乗合輸送が困難な交通空白地域に限定して運行するもの



例：高岡地区のふれあいバス
定時定路線・毎日運行
(乗合バス)



例：松平地区のともえ号
定時定路線・週 2 日運行
(乗合タクシー)



例：石野地区の福祉バス
路線方式の呼出運行型(社会実験)
(乗合タクシー)



例：さんさんバス乗合タクシー
路線方式の呼出運行型
(乗継タクシー)

写真 6.1 1次交通圏内における地域バス等の例

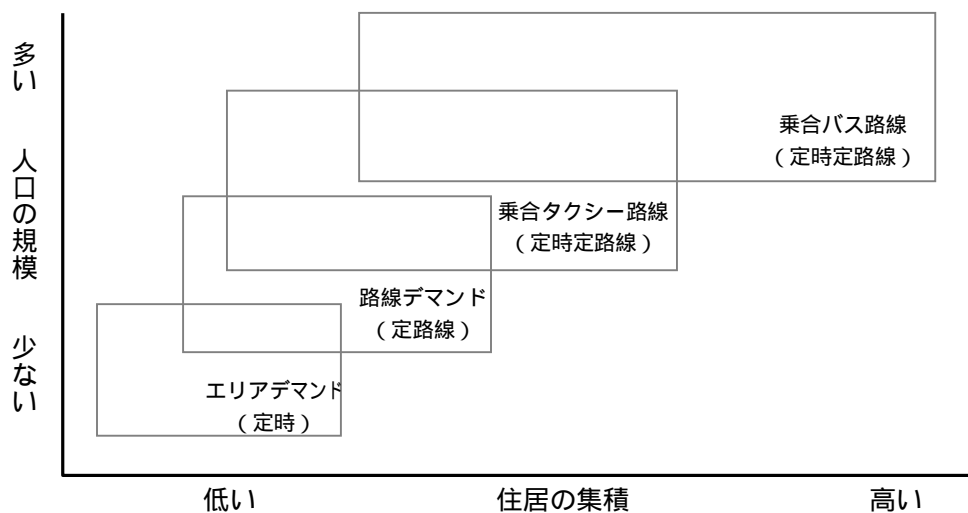


図 6.18 地域バス等(乗合交通)の適用範囲イメージ

6-4-4 現在の交通圏内における地域バス等

(1) 交通圏内事例

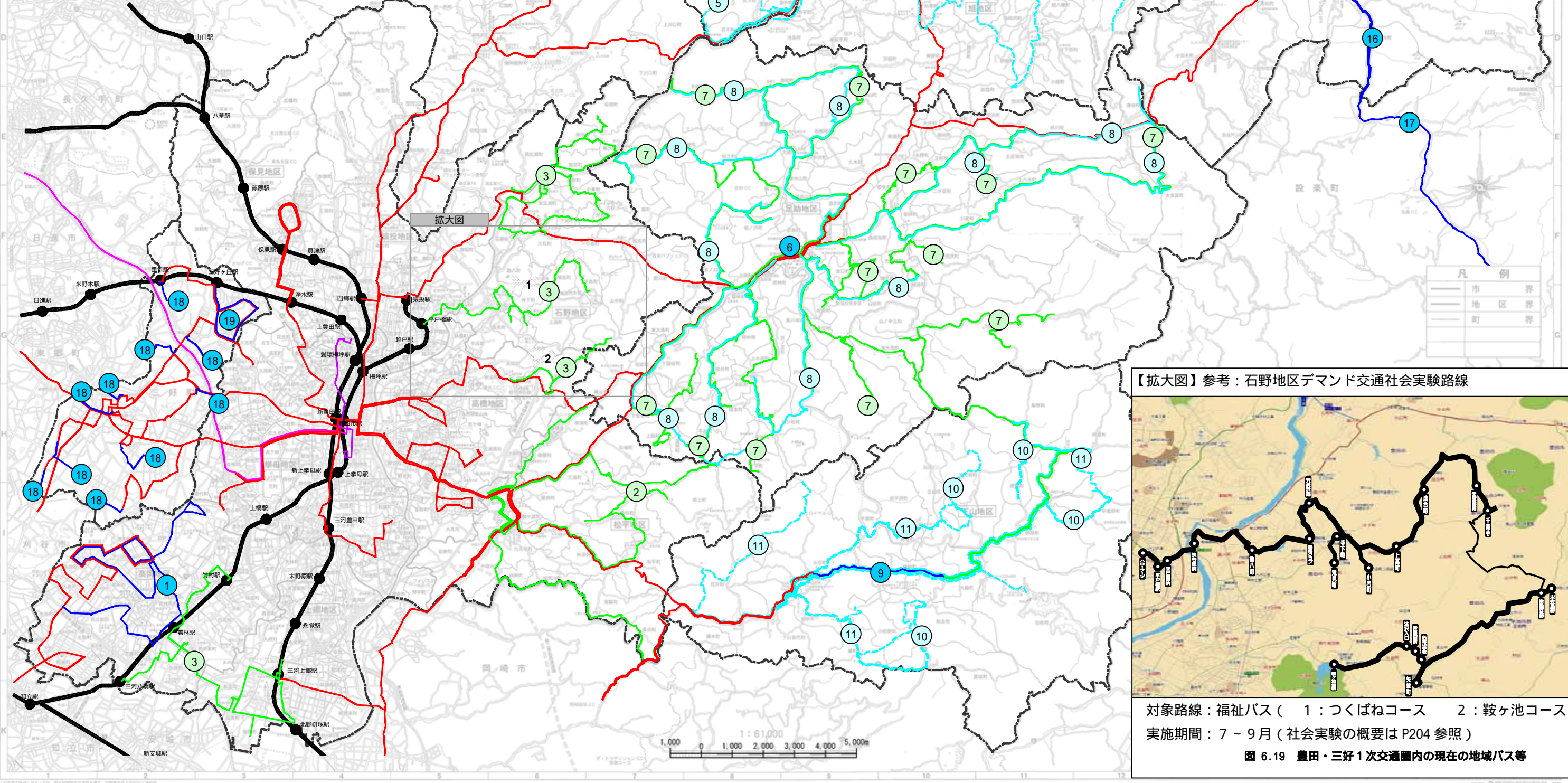
現在の豊田・三好1次交通圏内で展開されている地域バス等の概要を以下に示す。

表 6.11 1次交通圏内の現状の地域バス等

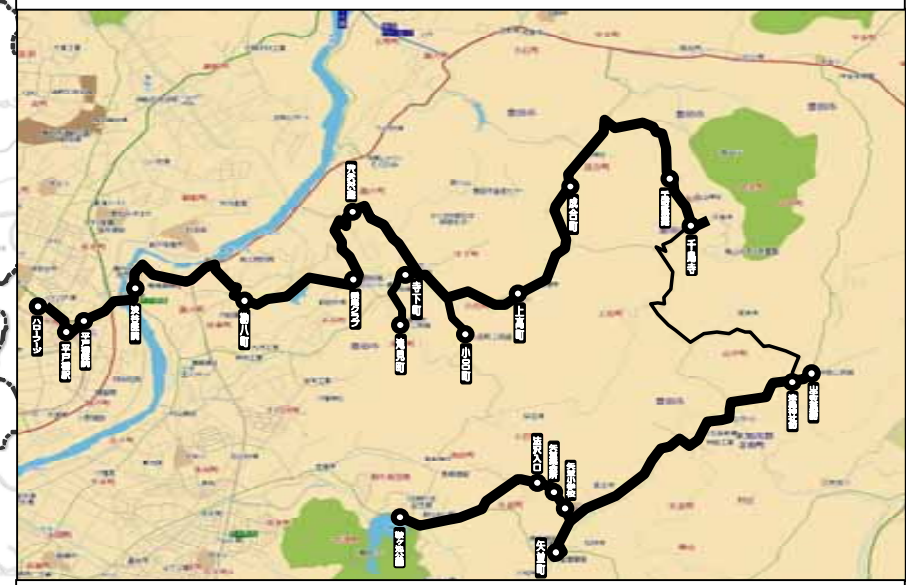
地区	路線	目的・特徴	制限	料金	運行日	運行	利用者数	補助率
旧豊田地域	ふれあいバス	平成12年3月に高岡地区の路線バス廃止に伴い、住民の生活交通を確保するため地域主体でバスを運行。	なし	200円	毎日	24片 28片	188,204人/年	61%
	松平ともえ号	公共交通空白地域であった松平地区で、高齢者等移動手段確保が困難な人の社会参加を増進するために、平日昼間帯に地域拠点施設及び路線バスに接続する路線	なし	100円	週2日	9片 14片	4,897人/年	91%
	福祉バス (石野他4地区)	上記のほか公共交通でカバーできない地域で、最寄の主要駅やバス停までの移動手段として、高齢者や障害者を対象とした福祉バス。現在は利用者の制限はなく運行。	なし	100円	週2日	4片 ~9片	6,637人/年	94%
藤岡	-	-	-	-	-	-	-	-
小原	スクールバス	小学校区の統廃合に伴う、児童の長距離通学者に対する補助交通手段の確保。	生徒	無料	平日	6片		
	福祉バス	高齢者に対する福祉施策として、小原村ふくしの里への交通手段を確保。	高齢障害	無料	週3日	2~3片		
足助	あいまー :巡回	足助地区の中心にある支所、病院等の施設を巡回し、地域住民の日常生活を補完する交通手段として運行。	なし	200円	平日	1巡回	12,082人/年	58%
	あいまー :13コース	山間地域が大部分を占める地区で交通空白地域の解消施策として運行。	なし	200円	週1日	2巡回		
	あいまー :スクールバス	小学校区の統廃合に伴う、児童の長距離通学者に対する補助交通手段の確保。	生徒(一般)	無料 (高校生以上200円)	平日	2片		
下山	下山バス	名鉄バス路線の廃止代替に伴う交通手段の確保として、平成11年10月から運行を開始。運行は名鉄バスに委託。	なし	70~330円	毎日	10片	2,002人/年	75%
	スクールバス (4路線)	小学校区の統廃合に伴う、児童の長距離通学者に対する補助交通手段の確保。スムーズに通学できる環境を整備するための路線。	生徒	無料	平日			
	福祉バス (4路線)	公共交通空白地域の高齢者等に対する旧村内の食料品店、医療機関、金融機関等への交通手段の確保。	高齢障害	300円	火~金	3片		
旭	スクールバス	小学校区の統廃合に伴う、児童の長距離通学者に対する補助交通手段の確保。	生徒	無料	平日			
稲武	稲武バス (稲武足助線)	名鉄バス路線廃止に伴う児童生徒の通学及び高齢者の通院等、地域住民の輸送の確保。	なし	100~500円	平日	18片	48,653人/年	23%
	稲武バス (押山線)					10片	7,940人/年	52%
	稲武バス (根羽線)					10片	14,207人/年	50%
	稲武バス (名倉線)					2片	129人/年	97%
	設楽町営バス (稲武線)	南部に隣接する設楽町との連絡バス。	なし	140円~	毎日	6片		-
三好	さんさんバス 乗合タクシー	端末交通として、さんさんバスに接続するデマンド型の乗合タクシーもあわせて運行。	なし	100円	毎日	22片 (随時)	353人/半年	78%
	三好ヶ丘 ループバス	地元住民団体がH16.9に廃止された名鉄バス三好ヶ丘団地線の路線を朝・夜にさんさんバスを補完する形で運行。	会員制	回数券	平日	朝:6巡回 夜:9巡回	6,716人/半年	-

豊田・三好1次交通圏内の端末交通（地域バス等）

凡 例	
基幹路線	— 鉄道
	— 都市間高速バス
	— 基幹バス
施設連絡	— 公共施設連絡バス
端末交通	— 地域路線 バス(毎日運行タイプ)
	— 地域路線 バス(運行日限定タイプ)
	— 限定路線 利用者限定スクールバス・福祉バス等



【拡大図】参考：石野地区デマンド交通社会実験路線



対象路線：福祉バス（ 1：つくばねコース 2：鞍ヶ池コース）
 実施期間：7～9月（社会実験の概要はP204参照）

図 6.19 豊田・三好1次交通圏内の現在の地域バス等

6-5 交通結節点に関する施策の展開

6-5-1 展開方針

(1) 交通結節点整備の重要性

広域な1次交通圏全体をネットワークする基幹公共交通は、効率の面などから必ずしも一つの路線で展開することが適切とは限らない。また、地域内の乗合交通、自動車、自転車、徒歩などの末端交通、及び鉄道とバスなど様々な交通手段を利用して移動を行うため、それぞれの乗り継ぎ点では、利便性と快適性が求められる。したがって、基幹公共交通ネットワークには、交通の結節機能も含めた一体的なサービス提供が求められる。

(2) 交通結節点の基本的な要素

鉄道駅または複数の公共交通機関の結節（乗換）場所を交通結節点とし、公共交通を、より多くの人が、より便利に使えるよう、以下の考え方により、整備が必要な場所とその整備方針を定める。

交通結節点 = 鉄道駅または複数の公共交通機関の結節（乗換）場所
利便性の高い交通の乗り継ぎを実現するための基本的な要素を有す「交通結節点」
基本的要素に加え、様々な交通や生活の情報・施設が集まる「拠点性のある交通結節点」

全ての交通結節点
基本的要素を有す

《基本的な要素》

利用しやすい交通施設

- ・歩道や駐輪場が整っている
- ・自動車でのアクセスが可能である
- ・交通施設の場所が分りやすい

スムーズな乗換

- ・乗換移動距離が短い
- ・経路が分りやすい
- ・バリアフリー化されている
- ・公共交通機関相互の乗継時刻が連携している

不安なく快適に待てる空間

- ・季節や天候などによらず快適に待てる設備がある
- ・安全で安心して待てる設備がある
- ・乗継時刻などの分りやすい交通情報がある

《地域の状況に応じて追加する要素》

地域における拠点性

- ・日常的に人が集い、賑わい、憩う空間や施設がある
- ・地域の交通や生活の情報が充実している

拠点性のある交通結節点
基本的要素に加えて、地域の状況に応じて追加する要素を有す

P & R 駐車場

- ・自動車を停めて公共交通に乗換ができる

6-5-2 施策の方向性

(1) 整備方針

交通結節点の「基本的な要素」を確保するための機能は、全ての交通結節点に展開を図る。また、地域の拠点性を創出する「地域の状況に応じて追加する要素」については、場所に応じた機能の展開を図る。なお、P & R 駐車場は、一つの利用促進策として場所ごとに別途検討する。

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。

(2) 結節点として整備する機能

表 6.13 結節点に整備する基本的機能の概要

結節点の要素		内容	機能例
基本的要素	利便性	<ul style="list-style-type: none"> 交通施設の場所が分かりやすい。 乗換移動距離が短く、経路が分かりやすい。 乗継経路がバリアフリー化されている。 乗継時刻など交通情報が充実している。 	駅前広場、駐車場、駐輪場、停車帯、歩道、バリアフリー設備、乗換時刻連携、乗換時間短縮、上屋・待合室、ベンチ、照明施設、トイレ、公共交通案内板、など
	円滑性	<ul style="list-style-type: none"> 交通機関相互の乗継時間が連携している。 端末交通の施設が利用しやすい、規模や動線に応じて適切に配置されている。 	
	快適性	<ul style="list-style-type: none"> 季節や天候によらず快適に待てる施設がある。 待ち時間が長くても快適に待てる施設がある。 ゆとりのある空間が確保されている。 交通事故や防犯上の対策が講じられている。 安心して待てる空間が確保されている。 待ち時間に利用できる設備が整っている。 	
拠点要素	拠点性	<ul style="list-style-type: none"> 交通だけでなくその地域における様々な活動拠点としての機能を併せ持っている。 人の集う賑わいや憩いを創出する空間がある。 	公共・商業施設、地域・観光案内施設、など

(3) 結節点に整備する機能例

利用しやすい交通施設		
<p>【駅前広場の整備】</p>  <p>駅前広場に K&R 停車帯、タクシー乗降場等を適切に配置 (三好ヶ丘駅)</p>	 <p>駅前広場内のバス乗降場、併設した P&R 駐車場等を適切に配置 (梅坪駅)</p>	<p>【C & R 用駐輪場の設置】</p>  <p>整備された駅前駐輪場 (三河豊田駅)</p>
<p>【P & R 駐車場の併設】</p>  <p>駅に併設した駐車場 (梅坪駅)</p>	 <p>駅に併設した駐車場 (三好ヶ丘駅)</p>	 <p>バス利用者用に整備された駐輪場 (三好上バス停)</p>

スムーズな乗換		
<p>【移動円滑化経路】</p>		
 <p>駅とバス停間の移動距離が短い (三河豊田駅)</p>	 <p>連続したバリアフリー経路 (黒笹駅)</p>	 <p>バス停から併設施設まで連続した上屋 (豊田記念病院バス停)</p>
 <p>バリアフリーな施設敷地内のバス停 (三好町民病院バス停)</p>	<p>【乗継時刻の連携】</p>	
 <p>ふれあいバス 1・2 番路線の接続 (高岡公園バス停)</p>	 <p>名鉄藤岡線とおばらバスの接続 (木瀬バス停)</p>	

不安なく快適に待てる空間

【上屋・ベンチの設置】



上屋とベンチ一体のバス停待合施設
(四郷駅)

【待合室の設置】



部屋タイプの待合施設
(東名三好ICバス停)



ターミナル内待合室
(名古屋市オアシス21バスターミナル)

【公共交通機関の情報】



バスの運行状況と乗継鉄道情報
(加茂病院内)



バスロケーションシステム
(アイモールジャスコ三好店バス停)

【その他設備】



駅前広場に設置されたトイレ
(愛環梅坪駅)

地域における拠点性

【地域の主要施設（公共施設等の併設・一体的整備）】



商業施設に併設されたバス停
(豊田市駅西口バス停)



商業施設敷地内に設置されたバス停
(アイモールジャスコ三好店)

【人が集まり・憩う施設】



飲食店が併設するターミナル
(名古屋市オアシス21バスターミナル)

【交通や地域の様々な情報施設】



バスの総合案内
(名古屋市オアシス21バスターミナル)

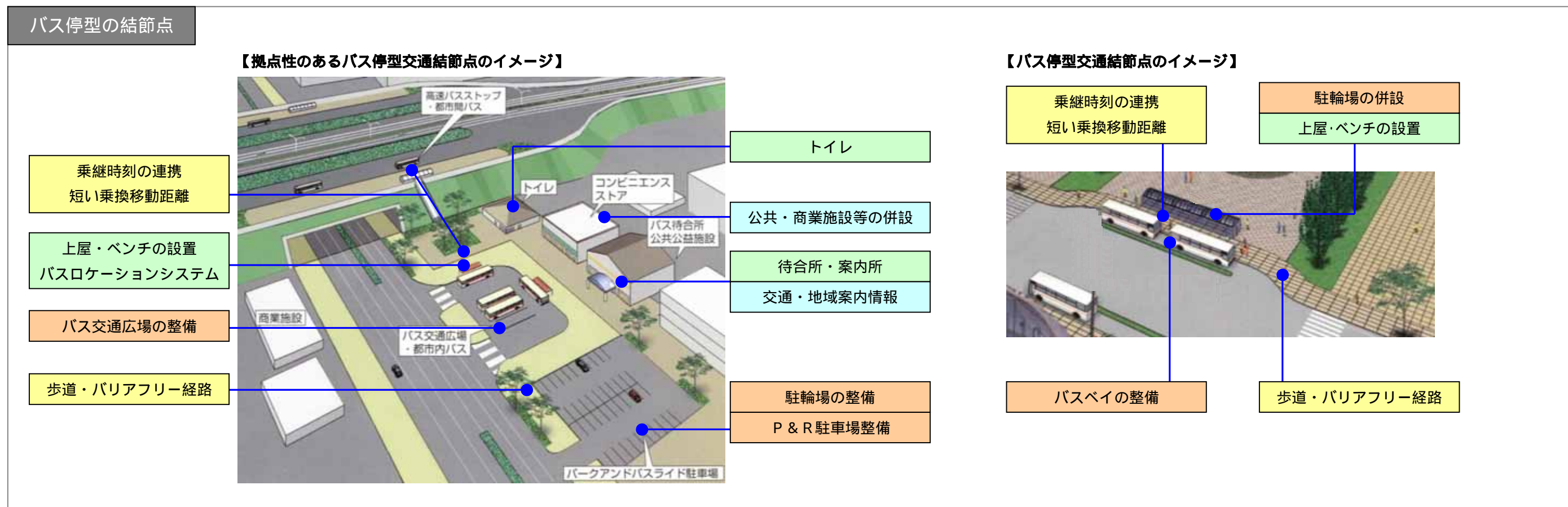
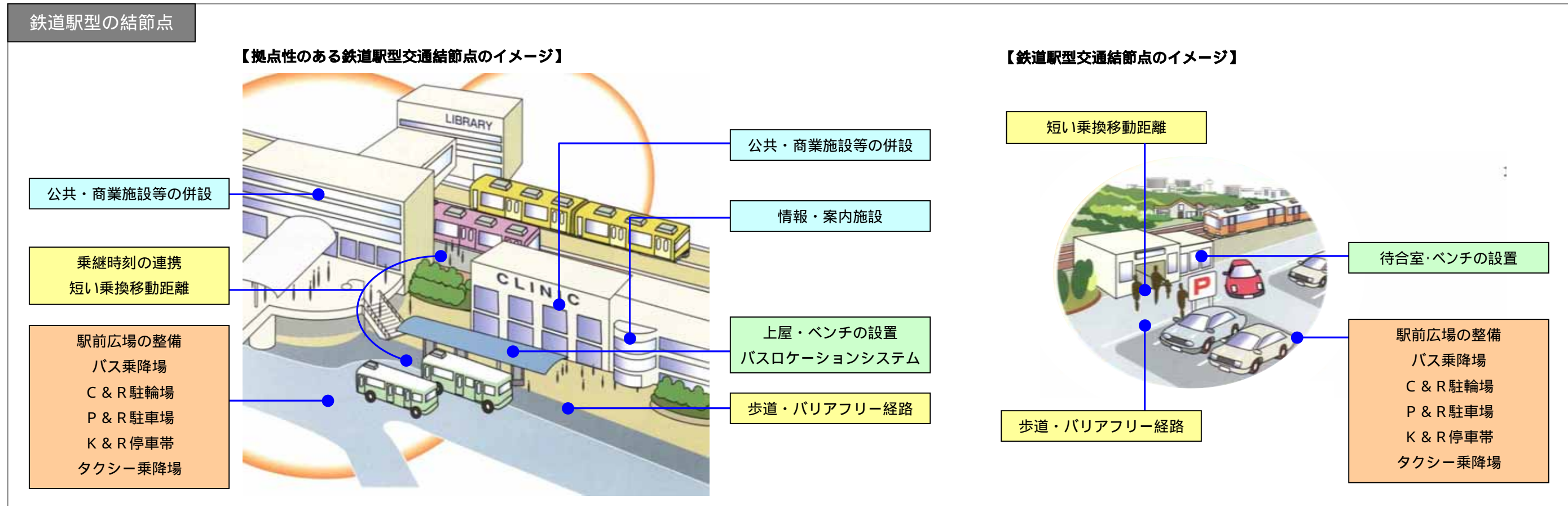


バスターミナル内の待合室
(浜松駅バスターミナル)



様々な情報を取得できる情報端末を設置した施設
(ITS情報センター)

(4) 交通結節点の整備イメージ



6-5-3 交通結節点候補地の抽出

(1) 公共交通ネットワークの観点からみた交通結節点候補の抽出

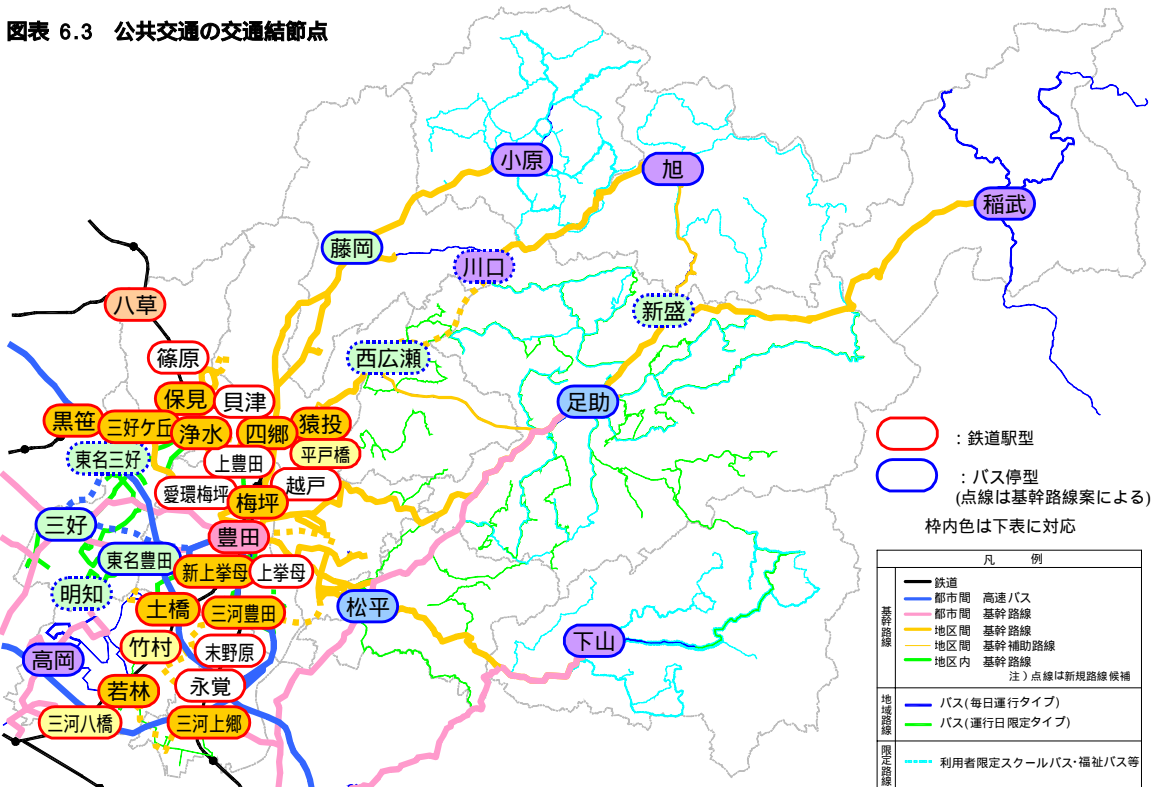
鉄道駅及び基幹バスと他のバス路線が接続する 41 地点を抽出

交通圏内 26 駅中 15 駅は基幹公共交通相互の結節点で、3 駅は地域バス等との結節点である。その他の 8 駅は他の公共交通路線の接続はない。

旧町村地域の各支所・三好町役場付近と、東名豊田、高岡、松平はバス路線の結節点。

東名三好、明知、新盛、西広瀬、川口は、新たな基幹路線ネットワークの形成上有効であると考えられるバス路線の結節点。

図表 6.3 公共交通の交通結節点



交通結節点候補地点		鉄道 鉄道	鉄道 基幹バス	鉄道 地域バス	基幹バス 基幹バス	基幹バス 地域バス
鉄道駅型	豊田 (豊田市駅・新豊田駅)			-		-
	八草		-	-	-	-
	保見、四郷、新上挙母、三河豊田、三河上郷、浄水、梅坪、猿投、土橋、若林、黒笹、三好ヶ丘	-		-	-	-
	平戸橋、竹村、三河八橋	-	-		-	-
	越戸、上挙母、上豊田、篠原、貝津、愛環梅坪、未野原、永覚	-	-	-	-	-
バス停型	松平、足助	-	-	-		
	東名豊田、明知、藤岡、新盛、西広瀬 東名三好、三好	-	-	-		-
	高岡、小原、旭、稲武、下山、川口	-	-	-	-	

「斜文字」の地点については、新規基幹路線計画の考え方によって位置付けが異なる。

(2) 地域における拠点性の観点からみた交通結節点候補の抽出

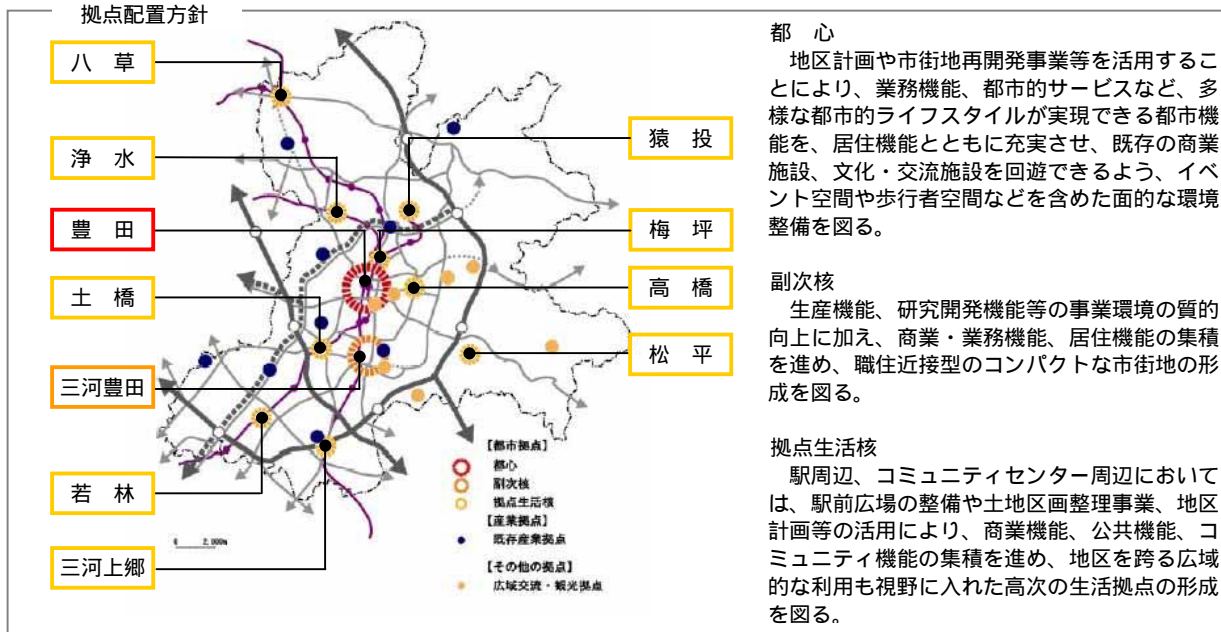
日常的な人の集積・施設利用の観点から

【拠点性のある交通結節点の抽出要件】

- ・ 市民の日常的利用が多い施設(役所・病院・商業施設)の付近。
- ・ 各地域・地区の中心的交通施設(駅・バス停)。

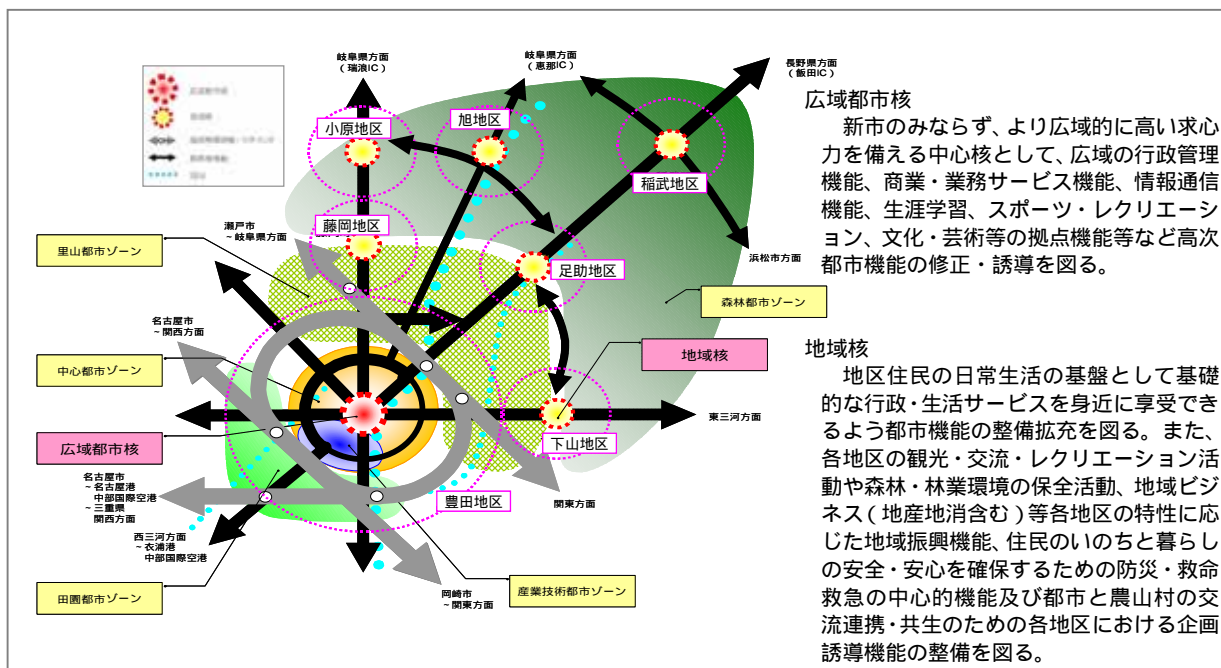
上位計画(豊田市)における地域の拠点的位置付け

【豊田市都市計画マスタープラン】



都市計画マスタープラン(都市マス): 広域的視点に立った都市づくり、アメニティ優先の都市づくりに加えて、多様で質の高い都市生活を送ることができるまちづくりを目標に平成17年に策定され、平成32年を整備目標としている。

【豊田市新市建設計画】



拠点性のある交通結節点の抽出

【拠点性のある交通結節点の候補地（19箇所）】

旧豊田市内は、都市マスに示す9箇所の鉄道駅と2箇所のコミュニティセンター付近を中心とする場所を抽出。

旧町村地域は、各支所付近を中心とした場所（6箇所）を抽出。

三好町は、町の中心である役場及びアイモールジャスコ三好店付近と、町内北部の玄関口でもある三好ヶ丘駅の2箇所を抽出。

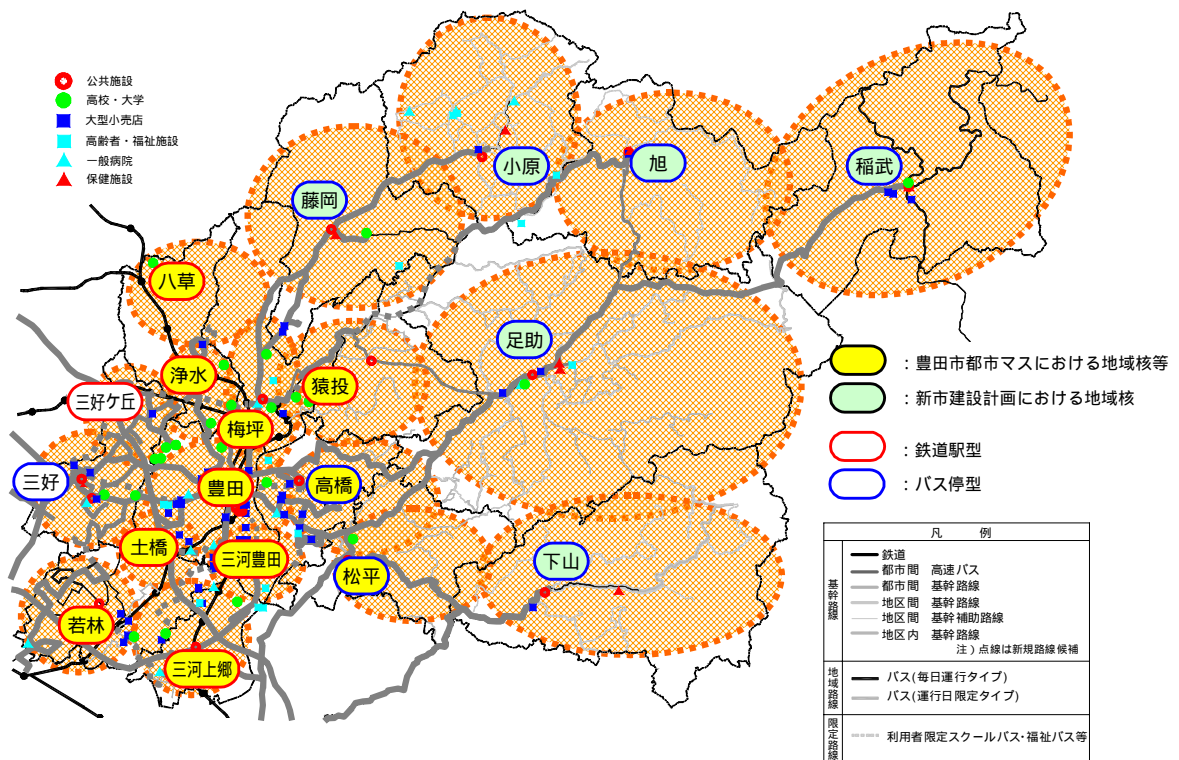


図 6.20 拠点性のある交通結節点候補

(3) 交通結節点候補の選定

前述した選定の考え方に基づき、豊田・三好1次交通圏内に交通結節点として整備する場所を以下に抽出する。

【交通結節点の抽出】	
基幹公共交通の柱である鉄道の全ての駅	鉄道駅型：駅や駅前広場を中心として整備
基幹バス路線において他のバス路線が接続するバス停	バス停型：バス停を中心として整備
【拠点性のある交通結節点の抽出】	
地域の中心として人や施設が多く集まる鉄道駅や公共施設・大規模商業施設等周辺のバス停 上位計画等に位置付けられる地域の拠点的な場所	

表 6.14 交通結節点候補地一覧

結節点区分	想定する場所	主要交通機関	位置付け	
交通結節点	鉄道駅型	越戸、上挙母、上豊田 篠原、貝津、愛環梅坪 末野原、永覚	鉄道	鉄道駅
		平戸橋、竹村 三河八橋	鉄道、地域バス	地域バスが接続する鉄道駅
		保見、四郷、新上挙母 黒笹	鉄道、基幹バス	基幹バスが接続する鉄道駅
	バス停型	東名豊田	基幹バス	複数の基幹バスが接続する基幹バス停
		高岡	基幹バス、地域バス	地域バスが接続する基幹バス停
		東名三好、川口 西広瀬、新盛、明知	基幹バス	新規又は路線再編により複数の基幹バスが接続する基幹バス停
拠点性のある交通結節点	鉄道駅型	豊田	鉄道、基幹バス	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
		八草	鉄道	複数の鉄道が接続する豊田北部地域の拠点的な場所
		浄水、梅坪、三河豊田 土橋、三河上郷、若林 猿投、三好ヶ丘	鉄道、基幹バス	鉄道と基幹バスが接続する地域の拠点的な場所
	バス停型	高橋、三好、松平	基幹バス	複数の基幹バスが接続する地域の拠点的な場所
		小原、旭、藤岡、足助 下山、稲武	基幹バス、地域バス	旧町村各地域の中心で基幹バス停を有す拠点的な場所

(4) 整備優先度の基本的考え方

1次交通圏全体の一体的な圏域形成のために、拠点性のある結節点については優先的に整備する。

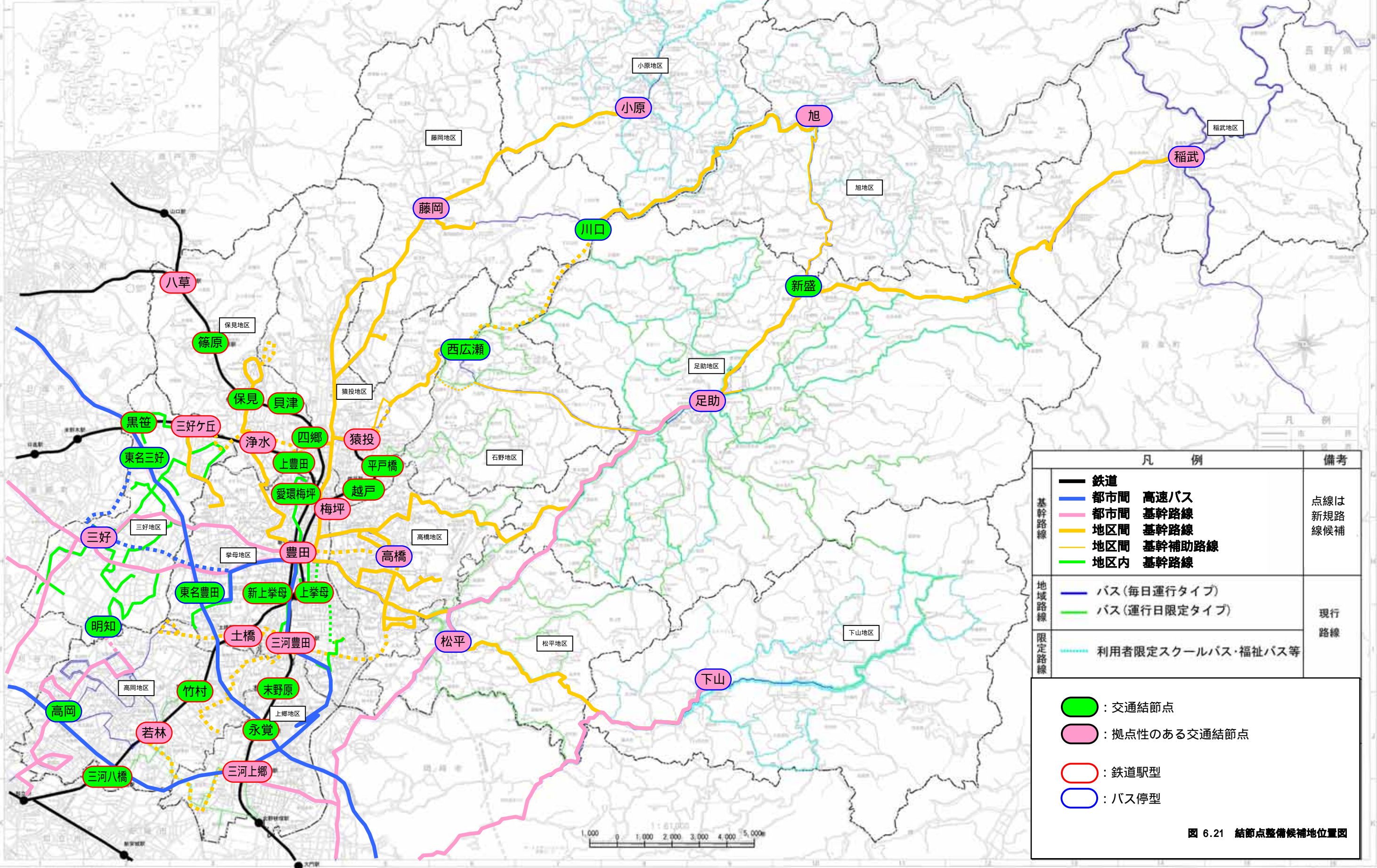
公共交通ネットワークの形成上有効であると考えられる結節点は速やかに整備する。

既存の施設・用地の利用が可能な結節点は順次改善・整備を進める。

抜本的改善が必要な結節点については関連計画と整合を図りながら整備する。

豊田・三好1次交通圏 交通結節点候補地

町別区域図



凡例		備考
— 鉄道	— 高速バス	点線は 新規路 線候補
— 都市間 基幹路線	— 都市間 基幹路線	
— 地区間 基幹補助路線	— 地区間 基幹補助路線	
— 地区内 基幹路線	— 地区内 基幹路線	
地域路線		現行 路線
— バス(毎日運行タイプ)	— バス(運行日限定タイプ)	
限定路線		— 利用者限定スクールバス・福祉バス等
<p>● : 交通結節点</p> <p>● : 拠点性のある交通結節点</p> <p>○ : 鉄道駅型</p> <p>○ : バス停型</p>		

図 6.21 結節点整備候補地位置図

6-5-4 交通結節点候補地の状況

次頁より交通結節点候補地の現在の状況について概要を示す。各地点の表に示す項目の内容は以下の考え方により整理したものである。

《表の見方》

乗降者数：鉄道駅はH16年度鉄道事業者資料、バス停はH13・H17年度バス利用実態調査による。

各地点の主な機能の現状を示す表は次の考え方により、その機能を有している場合を「○」、有していない場合を「×」で表示。ただし、トイレについては駅構内だけにある場合は「○」で表示。

表中の「○」は機能に該当する現有施設を示すものであり、それだけで機能が十分であるという意味ではない。

表中の「○」の項目についても、必要に応じて機能の改善・向上を検討する。

表 6.15 交通結節点候補地の状況を示す項目の要旨

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、タジ-乗降場を結ぶ歩道がある。
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。
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。
上屋、ベンチ	屋外の待つ空間に上屋・ベンチがある。
C&R駐輪場、K&R停車帯、タジ-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。
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。
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。
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。
地域案内板	地域周辺の案内地図等がある。
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。
商業施設	買物など日常的に利用できる施設がある。
公共施設	市役所、支所等がある。
トイレ	一般利用可能なトイレがある。

(1) 拠点性のある交通結節点候補地の現況

豊田（豊田市駅・新豊田駅・豊田市バス停）





機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線、愛知環状鉄道	豊田市駅	34,690
バス	名鉄バス11路線他	豊田市他	5,469

経路	待合機能			自転車			自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	かつり乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ	

八草（八草駅）





機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道、東部丘陵線	八草駅	3,500
バス	-	-	-

注) 東部丘陵線は乗降には含まない

経路	待合機能			自転車			自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	かつり乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ	
	X	X	X	X		X			X	X	X	X	X	X		

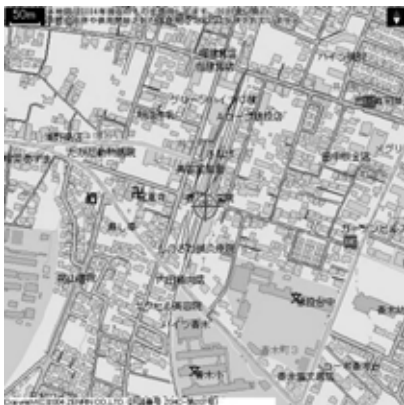
浄水（浄水駅）



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄豊田線	浄水駅	7,178
バス	名鉄バス	浄水駅	592

経路	待合機能				自転車		自動車		運行情報		地域情報		主要施設		その他
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カブ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	
	X									X	X	X	X	X	X

猿投（猿投駅）



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線	猿投駅	4,202
バス	さなげ足助バス	猿投駅	347

経路	待合機能				自転車		自動車		運行情報		地域情報		主要施設		その他
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カブ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	
	X	X		X	X		X			X	X	X	X		X

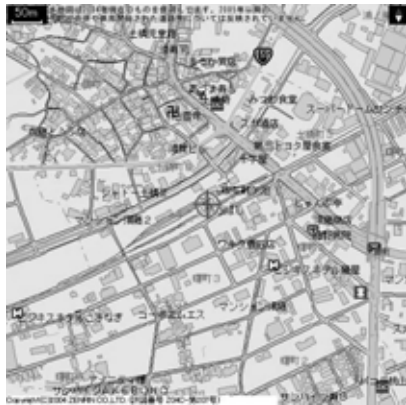
梅坪（梅坪駅）



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線、名鉄豊田線	梅坪駅	4,532
バス	名鉄バス	梅坪駅	60

経路	待合機能				自転車		自動車		運行情報		地域情報		主要施設		その他
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カブ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	
	X									X	X	X			X

土橋（土橋駅）



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線	土橋駅	5,380
バス	-	-	-

経路	待合機能			自転車		自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他	
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カッター乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設		公共施設
歩道	X	X	X					X		X	X	X	X		X	

三河豊田（三河豊田駅）



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道	三河豊田駅	5,657
バス	名鉄バス	三河豊田駅前	189

経路	待合機能			自転車		自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他	
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カッター乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設		公共施設
歩道							X			X	X		X	X	X	

若林（若林駅）



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線	若林駅	4,827
バス	ふれあいバス、福祉バス	若林駅、名鉄若林駅	110

経路	待合機能			自転車		自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他	
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カッター乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設		公共施設
歩道	X	X	X	X	X		X			X	X	X	X	X	X	

三河上郷（三河上郷駅）



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道	三河上郷駅	1,260
バス	名鉄バス、福祉バス	三河上郷駅、愛環三河上郷駅	21

経路	待合機能			自転車		自動車		運行情報		地域情報		主要施設		その他		
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カフ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末		商業施設	公共施設
		X			X					X	X		X	X	X	

三好ヶ丘駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄豊田線	三好ヶ丘駅	6,041
バス	さんさんバス2路線、三好ヶ丘ループバス 学泉大S.B	三好ヶ丘駅 三好ヶ丘	361

経路	待合機能			自転車		自動車		運行情報		地域情報		主要施設		その他	
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カフ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末		商業施設
		X								X			X	X	

高橋（高橋コミュニティセンター周辺）



高橋コミュニティセンター



大規模商業施設



社会実験時のP&R駐車場

松平（松平コミュニティセンター周辺）



松平コミュニティセンター



松平コミュニティセンター周辺バス停

三好（三好町役場、ジャスコ三好店周辺）



三好町役場周辺バス停



アイモールジャスコ三好店周辺バス停



注) 地点 ~ ついては場所を特定していないため、機能の現状及び公共交通機関乗降者数の表は示していない。

藤岡（藤岡支所周辺）



500m



藤岡支所



藤岡支所周辺

小原（小原支所周辺）



500m




小原支所




和紙のふるさと


足助（足助支所周辺）



500m



足助支所



足助支所前バス停

旭（旭支所周辺）



500m




旭支所



小渡バス停


下山（下山支所周辺）



500m



下山支所



下山支所駐車場

稲武（稲武支所周辺）



500m



稲武支所



稲武バス停

注) 地点 ~ については場所を特定していないため、機能の現状及び公共交通機関乗降者数の表は示していない。

(2) その他の交通結節点の現況

平戸橋駅





機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線	平戸橋駅	1,471
バス	福祉バス	名鉄平戸橋駅	8

経路		待合機能			自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	かつー乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ
X	X	X	X	X		X			X	X	X	X	X	X	

越戸駅





機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線	越戸駅	673
バス	-	-	-

経路		待合機能			自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	かつー乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ
X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	

上拳母駅

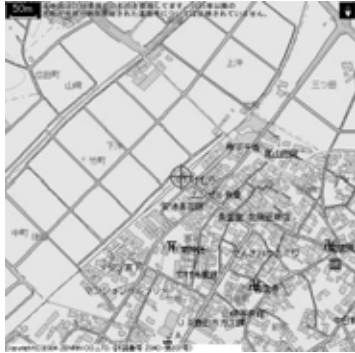




機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線	上拳母駅	2,689
バス	-	-	-

経路		待合機能			自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	かつー乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ
X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	

竹村駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線	竹村駅	2,605
バス	福祉バス	名鉄竹村駅	0

経路		待合機能			自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カクシ乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ
X	X	X	X	X		X			X	X	X	X	X	X	

三河八橋駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄三河線	三河八橋駅	2,763
バス	福祉バス	名鉄三河八橋駅	4

経路		待合機能			自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カクシ乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ
X	X	X	X	X		X			X	X	X	X	X	X	

上豊田駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄豊田線	上豊田駅	2,921
バス	-	-	-

経路		待合機能			自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カクシ乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ
X	X	X	X	X					X	X	X	X	X	X	

篠原駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道	篠原駅	212
バス	-	-	-

経路	待合機能			自転車			自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カブ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	
×	×	×	×	×	×				×	×	×	×	×	×	×	

保見駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道	保見駅	1,383
バス	名鉄バス	東保見町	127

経路	待合機能			自転車			自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カブ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	
×	×	×	×	×	×					×	×	×	×	×	×	

貝津駅

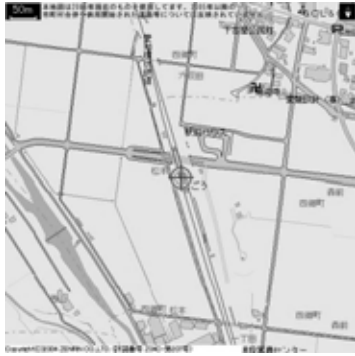


機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道	貝津駅	38
バス	-	-	-

注) 貝津駅の乗降者数は開業3月分のみ

経路	待合機能			自転車			自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	カブ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	
			×	×	×				×	×	×	×	×	×	×	

四郷駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道	四郷駅	1,159
バス	さなげ足助バス	四郷駅	61

経路		待合機能			自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	かつ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ
x	x	x							x	x		x	x	x	

愛環梅坪駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道	愛環梅坪駅	66
バス	-	-	-

注) 愛環梅坪駅の乗降者数は開業3月分のみ

経路		待合機能			自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	かつ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ
		x				x		x	x	x	x	x	x	x	

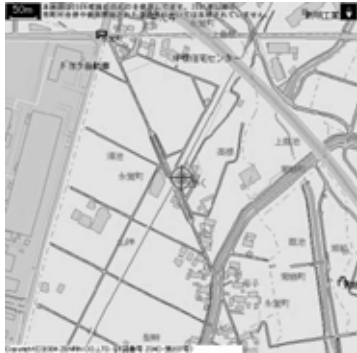
新上挙母駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道	新上挙母駅	808
バス	名鉄バス	上挙母町	44

経路		待合機能			自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他
歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	かつ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設	公共施設	トイレ
x	x	x	x	x		x			x	x	x	x	x	x	

未野原駅



機関	駅・バス停名	路線名	乗降者数 (人/日)
鉄道	未野原駅	愛知環状鉄道	1,332
バス	-	-	-

経路	待合機能				自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他	
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋		ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	タッパ乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末		商業施設
	X	X	X	X				X	X	X		X	X	X		

永覚駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	愛知環状鉄道	永覚駅	364
バス	-	-	-

経路	待合機能				自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他	
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋		ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	タッパ乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末		商業施設
	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

黒笹駅



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	名鉄豊田線	黒笹駅	5,647
バス	さんさんバス2路線	黒笹駅	143

経路	待合機能				自転車	自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他	
	歩道	バリアフリー経路	待合所	上屋		ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	タッパ乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末		商業施設
				X						X	X		X		X	

東名豊田バス停



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	-	-	-
バス	名鉄バス2路線	東名豊田バス停	0

注) 都市間高速バスは乗降には含まない

経路	待合機能	自転車			自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他	
		待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	タコ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設		公共施設
歩道	バリアフリー経路	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

高岡 (高岡公園バス停)



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	-	-	-
バス	ふれあいバス2路線	高岡公園バス停	101

経路	待合機能	自転車			自動車			運行情報		地域情報		主要施設		その他	
		待合所	上屋	ベンチ	C&R駐輪場	P&R駐車場	K&R停車帯	タコ-乗場	公共交通情報	バスロケ	地域案内板	情報端末	商業施設		公共施設
歩道	バリアフリー経路	×	×	×				×	×	×	×	×	×	×	×

西広瀬 (西広瀬バス停付近)



機関	路線名	駅・バス停名	乗降者数 (人/日)
鉄道	-	-	-
バス	さなげ足助バス	西広瀬バス停	140

注) 地点 については場所を特定していないため、機能の現状の表は示していない。

新盛（新盛バス停付近）



新盛バス停



新盛バス停周辺

川口（梨の木バス停付近）



梨の木バス停



梨の木バス停周辺

21 東名三好



東名三好バス停



東名三好バス停周辺

22 明知



明知公民館バス停



明知公民館

注) 地点 ~ 22 については場所を特定していないため、機能の現状及び公共交通機関乗降者数の表は示していない。

6-6 利用促進に関する施策の展開

6-6-1 展開方針

(1) 利用促進策の目的

【利用促進策の考え方】

鉄道・基幹バス・地域バス等・交通結節点の4つの取り組みをより効果的に展開するための施策として、単なるPR活動だけでなく、公共交通に係るサービスレベルを向上し、公共交通利用を促進・増大させる。

【目的】

- 交通圏全体で公共交通全体を利用しやすくする。
- 市民の公共交通に対する意識を高める。
- 公共交通利用を増加させる。
- 地域に合った交通を創り・育てる。

(2) 利用促進策の展開方針

【展開方針】

先に示した4つの施策の展開に加え、利用者の改善要望などを考慮して、公共交通の情報提供、料金支払方法、市民意識など様々な側面から施策を展開し、さらなる公共交通利用の促進を図る。

- 利用者ニーズに対応し、受益者の多い施策から展開する。
- 費用対効果や整備期間を考慮し、対応可能な施策から順次、検討・対応を進める。
- 自動車交通も含めた総合的な交通体系にかかわる施策については、長期的な観点から検討を行う。

【利用促進策の側面】

公共交通の路線・運行
公共交通の走行環境
公共交通に係る情報提供
公共交通に係る施設機能
公共交通に係る料金制度
市民の公共交通に対する意識

全ての側面からみてサービス・
機能・意識等を向上させる

6-6-2 施策の方向性

(1) 路線・運行の側面から

基幹公共交通ネットワークと交通結節点の整備により高い公共交通サービスを提供する。

(2) 走行環境の側面から

日常的に大きな遅れが生じている基幹バス路線（区間）について、改善を図るための公共交通優先施策を検討する。

(3) 情報提供の側面から

いつでも、どこでも、公共交通の運行情報が分かるように、携帯電話など I T S を活用したバスロケーションシステムなどを導入する。

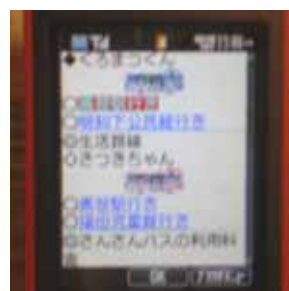
利用者数が多く、バスの遅延が大きい路線を優先に、リアルタイムなバス運行情報の展開を図る。日常的利用者だけでなく、初めて利用する人、来訪者に対して情報が得られやすいよう、拠点性のある交通結節点には公共交通案内情報システム等の導入を検討する。



バス停に設置した運行情報



施設内に設置した運行情報板



携帯電話による運行情報

写真 6.2 バスロケーションシステム(例)

(4) 施設機能の側面から

交通結節点として位置付ける場所は、必要となる機能を順次整備する。

既存の駐車場を活用できる場所では、交通結節点の整備と連携し P & R 駐車場としての展開を図る。

利用者の多いバス停から順に、最低限の上屋・ベンチを整備する。

利用者の多いバス停から、バス車両とバス停が接道しやすく段差が生じないバスベイへの改善を図る。

利用しやすいバリアフリーな車両に順次更新していく。

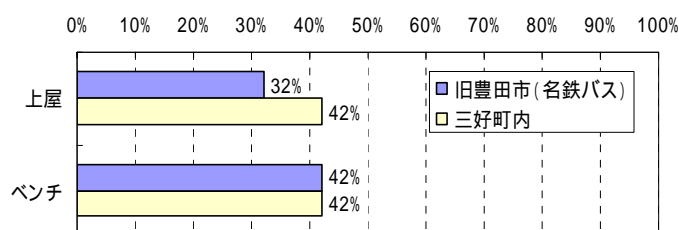


図 6.22 乗降者数上位 25 箇所のバス待合設備整備状況

(5) 料金制度の側面から

支払い時間を短縮でき、多様な特典の付与も可能な I C カードや、乗り継ぎ割引制度の拡充などを検討する。

交通圏内全域・全路線で共通利用可能な I C カードの導入を目標とする。

当面の対策として、乗り継ぎ券の発行や割引制度の拡充・導入を図る。



写真 6.3 IC カードによる料金支払い事例(浜松市)

(6) 市民の公共交通に対する意識の側面から

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。

市民全体を対象にした啓発活動の継続的实施を図る。

小学生を対象とした公共交通に対する体験学習など、教育現場との協働を検討する。

地域ニーズに対応した市民や転入者のための公共交通情報マップ等を作成・提供する。

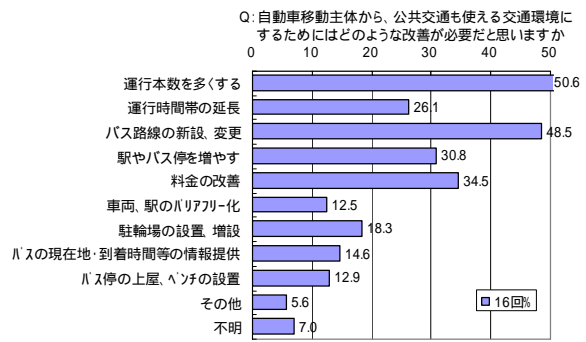
親しみやすく、分りやすくなるよう、バス車両やバス停のデザインの工夫を検討する。

6-6-3 対応すべき優先課題

これまでの調査結果などから、利用促進上の重要な課題・改善すべき点は以下のとおりである。

- 公共交通の路線・運行
 - ・ 運行本数の増大
 - ・ 運行時間帯の延長
 - ・ 路線・駅・バス停の新設・再編
- 公共交通の走行環境
 - ・ バスの遅延対策
- 公共交通に係る情報提供
 - ・ 運行情報提供
- 公共交通に係る施設機能
 - ・ バスの乗り心地向上
 - ・ バス停施設（上屋・ベンチ）の整備
 - ・ 駐輪場の設置
 - ・ バリアフリー化
- 公共交通に係る料金制度
 - ・ 料金の改善
 - ・ 料金の支払方法
- 市民の公共交通に対する意識
 - ・ 年代によって利用意識が低い

【H17-第16回豊田市市民意識調査より】



【H13・17年度バス利用者アンケート調査より】

バスに関する改善要望（複数回答）

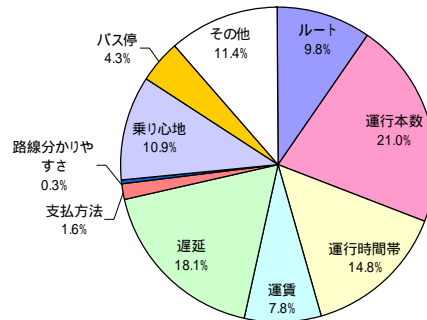
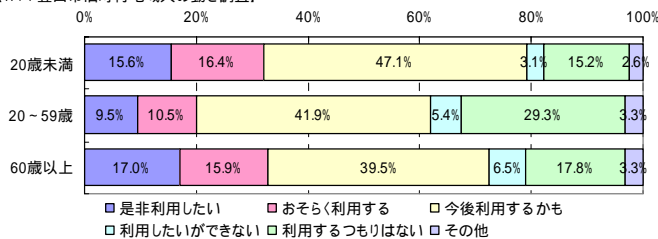


図 6.23 求められる公共交通の改善項目

【H17 豊田市旧町村地域人の動き調査】



【H18 三好町人の動き調査】

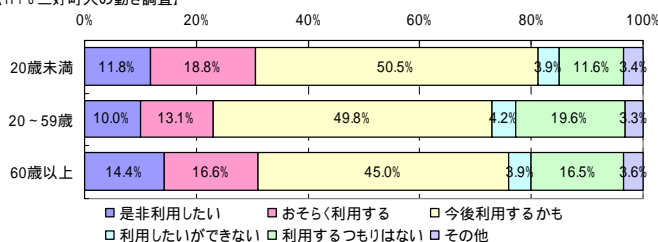


図 6.24 バス改善による利用意向：非バス利用者

6-6-4 利用促進策のメニュー（例）

区分	番号	促進施策	概要	期待効果	実施主体等		
					（：実施主体 市民	事業者	（：実施補助） 行政
路線・運行	1	基幹公共交通ネットワークの展開	人の流動に応じた交通圏全体に広がる鉄道・バスの公共交通をネットワークとして形成。	・圏域全体の一体性向上			
	2	鉄道の延伸（地下鉄6号線）	運輸政策審議会答申第12号（H4.1）で提案されている路線で、名古屋方面との高速輸送の強化を図る。	・名古屋圏のアクセス性向上 ・輸送力の増大、公共交通への転換			
	3	鉄道の複線化等 （愛知環状鉄道） （名鉄三河線 知立～豊田市）	列車本数増大、所要時間短縮などのサービス向上のため、複線化等により鉄道の輸送力を強化。 運輸政策審議会答申第12号（H4.1）で平成20年度までに整備することが適当であると位置付けている。このうち、愛知環状鉄道（新豊田～三河豊田間）は平成19年度完了予定。名鉄三河線（知立～豊田市）は鉄道事業者も実施の意向を公表している。	・速達性の向上 ・輸送力の増大、公共交通への転換			
	4	鉄道の高架化 （名鉄三河線 知立～三河知立、三河八橋駅付近、若林駅付近）	鉄道の高架化により地域分断の解消や道路交通の円滑化を図る。併せて駅等の整備により、鉄道利用の利便性が向上する。 三河八橋駅付近は平成21年度完了予定である。	・道路交通の円滑化 ・踏切事故の解消 ・地域分断解消			
	5	バスの運行頻度・運行時間帯の拡大	バスの運行本数の増大、始発・終発時間帯を拡大。	・公共交通への転換、利用者の増大 ・市民の生活行動の拡大			
	6	地域路線の展開	基幹公共交通の端末交通として、バス、乗合タクシー等を地域に応じて展開。	・市民の生活交通確保			

区分	促進施策	概要	期待効果	実施主体等		
				(: 実施主体 市民	: 実施主体 事業者	: 実施補助 行政
走行環境	7	バス専用・優先レーンの導入	ラッシュ時にバス以外の車両の進入を規制。	<ul style="list-style-type: none"> バスの定時性確保 バスの速達性向上 		
	8	バスベ이의改善	テラス型やバス一台分延長するなどバス停車帯を改善。	<ul style="list-style-type: none"> バス停歩道の接道向上 バスの出発円滑化 		
	9	公共車両優先システム（PTPS）の導入	バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行う。	<ul style="list-style-type: none"> バスの運延低減 バスの定時性確保 		
	10	デマンド（呼び出し）システム	迂回を伴う路線など、呼出システムなどで利用者がいる場合のみバス停に向うことができるシステム。	<ul style="list-style-type: none"> バスの運延低減 運行の効率化 		
	11	道路の拡幅・交差点の改良	右折帯設置のために道路拡幅や、分離帯移設等による交差点改良。	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通を円滑化 バスの定時性確保 渋滞等の緩和による環境負荷の低減 		
	12	トランジットモールの整備	商店街等を歩行空間（モール）として整備するとともに、公共交通のみを通行させ、モール内とモール外を結び安全で快適な移動手段として活用。	<ul style="list-style-type: none"> 地区の安全性と移動の利便性を向上 まちの活性化 		
	13	中量軌道輸送システム等の導入	新交通システム、ガイドウェイバス、路面電車など、鉄道とバスの中間的な輸送量を担う交通機関で、一般的には道路空間に専用の走行路を設ける。	<ul style="list-style-type: none"> 定時性及び速達性が向上 バスよりも大量輸送が可能 まちの活性化 		
	14	バスロケーションシステムの導入	バスの走行位置や主な行き先までの予想時間などの情報を、バス停や携帯電話、インターネット等を通じて利用者へ提供。	<ul style="list-style-type: none"> バス待ちの不安、イライラを解消 時間の有効的活用 		
	15	公共交通案内システムの導入	行きたい場所へのバスの乗り場や発車時間、または駅・バス停周辺の案内などの総合的な情報提供システム。	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通が分かりやすくなる 		

区分	番号	促進施策	概要	期待効果	実施主体等		
					(: 実施主体 市民	: 実施主体 事業者	: 実施補助 行政
施設機能	16	交通結節点の整備	複数の交通機関が接続する地点で乗換等に便利な機能が充実している場所。	・交通機関の乗換利便性向上			
	17	P & R 駐車場の整備	交通不便地域での公共交通アクセス機能の向上や、都心地区への自動車流入の削減を目的に、公共交通機関への乗換のための利便性の高い駐車場を整備する。	・公共交通への転換 ・環境負荷の低減			
	18	駅・バス停留所施設の改良	駅構内のバリアフリー化や、バス停の上屋、ベンチなどを設置。	・快適性の向上 ・待ち時間の不便さを低減			
	19	駐輪場やアクセス道の充実	駅・バス停付近での駐輪場整備や、駅・バス停に至るまでのバリアフリーな歩道等に改善。	・バス停アクセスの利便性向上 ・安全性や快適性を増進			
	20	人と環境に優しいバス車両の導入	ノンステップバス、リフト付バス ハイブリットバス、CNGバス等の導入	・バスの乗降しやすさが向上 ・環境負荷の低減			
	21	料金体系の見直し	ゾーン運賃、1コイン運賃等、料金体系の統一化	・料金が分かりやすい ・手軽で利用しやすい			
	22	共通乗車カード等の導入	異なる会社の鉄道やバスなどに利用できる共通の乗車券、乗継において割引がされる場合が多い。	・乗車券購入の手間を省く ・時間 料金面での乗継不便さを低減			
	23	共通ICカードシステムの導入	かざすだけで運賃の支払いができ、他事業者交通機関でも共通利用、さらには日常的な買物等にも利用できるカードシステム。	・利用しやすく支払いの面倒を解消 ・乗降時間の短縮			
	24	乗り継ぎ割引等の適用	一定時間以内の乗継割引や、オフピーク時の割引など。	・割安感の向上			
	25	環境定期券の導入	通勤定期券利用者に同伴する家族について、土日祝日等に格安な運賃サービスを提供するなど。	・公共交通への転換 ・環境保全に寄与			
		料金制度					

区分	番号	促進施策	概要	期待効果	実施主体等 (: 実施主体 : 実施補助)		
					市民	事業者	行政
市民意識	26	エコポイント・エコシールとの連携	人々のエコ行動等による効果を目に見え形で見える形で表し、環境負荷の小さい公共交通の利用促進を図る施策。	<ul style="list-style-type: none"> 市民意識の向上 			
	27	バス停・車両のデザイン等の工夫	地域に密着した公共交通とするための工夫（バス停名、バス停・車両デザインなど）	<ul style="list-style-type: none"> 市民意識の向上 公共交通の愛着やイメージが高まる デザインの統一による分りやすさ向上 			
	28	啓発活動の実施	バスの利用をはじめとする公共交通の利用促進に向けたPR・イベント、アンケート調査等の実施など。	<ul style="list-style-type: none"> 市民意識の向上 公共交通サービス要望・改善の把握 			
	29	教育現場との協働	学校教育等を通じて、総合的な交通体系の中での公共交通の役割や重要性を子供の時から学び、考え、体験させ、公共交通の意識を高める。	<ul style="list-style-type: none"> 市民意識の向上 			
	30	TDM施策（交通需要マネジメント）	自動車利用の制限や需要調整、個人の交通を対象とした種々のコミュニケーションを通して自発的な行動の変容を期待する（モビリティマネジメント）施策などにより、公共交通への転換を促すなど都市・地域全体で道路混雑の緩和を図る。	<ul style="list-style-type: none"> 市民意識の向上 自動車利用の削減 			

6-6-5 主な利用促進策具体事例・推進案

(1) 鉄道路線の機能強化方策

《参考新聞記事》 中日新聞 H17.11.18



名鉄三河線

知立・豊田の複線化検討

名古屋まで大幅短縮

名古屋鉄道は十七日、三河線の知立―豊田市駅間（二五・七キロ）の単線区間を複線化する検討に入ったことを明らかにした。沿線にはトヨタ自動車はじめ自動車関連企業が多く、輸送人員が年々伸びているため。現在五十分程度かかる名鉄名古屋から豊田市までの所要時間を、複線化で三十分台への大幅短縮を目指す。

名鉄はこれまで、複線化姿勢を崩さなかった。しの輸送人員は、近年一歩一歩増加傾向が定着。化を要する地元自治体―かし名古屋本線と接続する2分の増加傾向が定着。などの陳情に対し、慎重―る知立駅以北の単線区間。来年秋にはトヨタの海

外、国内営業部門が集結する超高層ビル「ミッドランド・スクエア」が名古屋駅前完成、三河線「知立駅で名古屋本線との乗客がさらに増える見

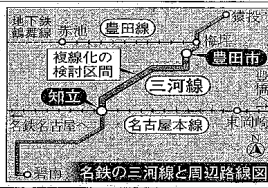
通してあることから複線化へ積極姿勢に転じた。

名鉄三河線では現在、上下線がすれ違ふのに一方の電車が駅に待避する必要があるため、運行本数が上下線とも一時間当たり四本に限られる。

「知立駅で名古屋本線との接続が悪い」との声も

多い。複線化が実現すれば、ダイヤ増発の余地が生まれ、乗り継ぎ時間も短くできる。

名鉄幹部は「三河線は長期的に輸送人員の伸びが期待できる数少ない優良路線」と強調する。ただ、複線化には用地取得などで多額の費用がかかる。名鉄単独の事業化は困難で、今後地元自治体

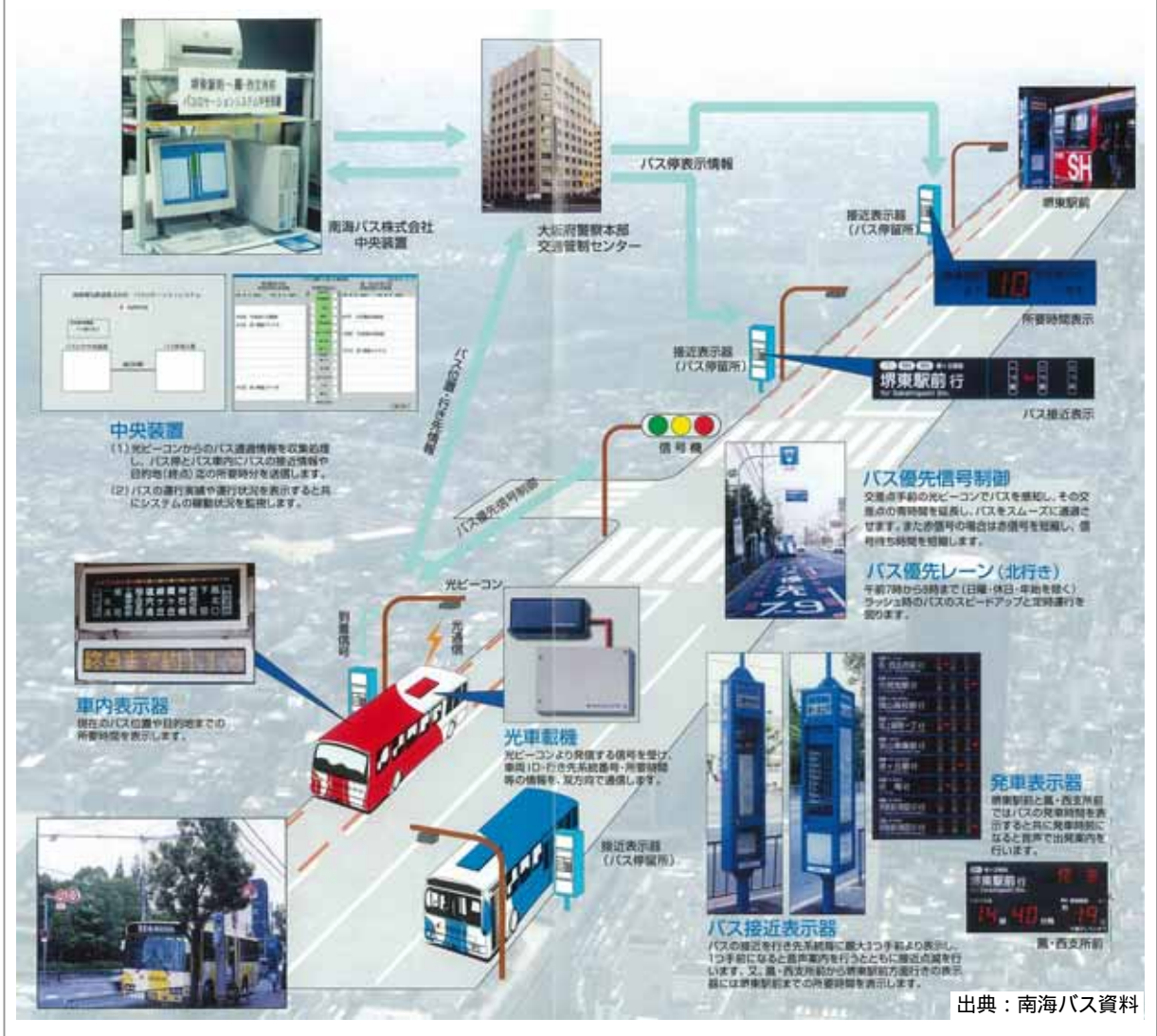


(2)バスの走行環境の改善策

P T P S (Public Transportation Priority Systems) の概要

- ・バスが交差点に近づくと、手前に設置された光学式車両感知器がバスの接近を感知し、進行方向直近の信号機について、赤信号の短縮・青信号の延長を行い、バスの運行を円滑にする。
- ・バス専用レーンに設置された違反車両認識装置により、バス専用レーンを走行する違反車両を検出し、前方にある情報板にて警告を行い、排除することでバスの運行を円滑にする。
- ・交差点に設置された監視カメラにより、バス専用レーンに違法駐車する車両を監視し、音声警告による排除を行い、バスの運行を円滑にする。

【P T P S等走行環境改善方策の事例】



(3) 情報面からの利用者支援策

公共交通案内システム

- ・バス等の公共交通に関する総合的な案内システムで、鉄道駅周辺等に設置し、バス停位置、発車時間、料金、運行状況などの様々な情報を提供し、ニーズに応じた検索システムなども備えるものもある。



写真：東川口駅（出典：国際興業 HP）



写真：相模原駅（出典：かがつう(株)HP）

バスロケーションシステムの事例

- ・GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等によりバスの位置情報を提供するシステム。



鶴舞駅改札口に設置したバス案内板（名古屋市）



コミュニティバス「すまいる」のバス接近情報（福井市）

携帯電話によるバス運行位置情報

（出典：<http://www.co-edo.com/>）

インターネット上でのバスの運行位置情報

（さなげ足助バス）

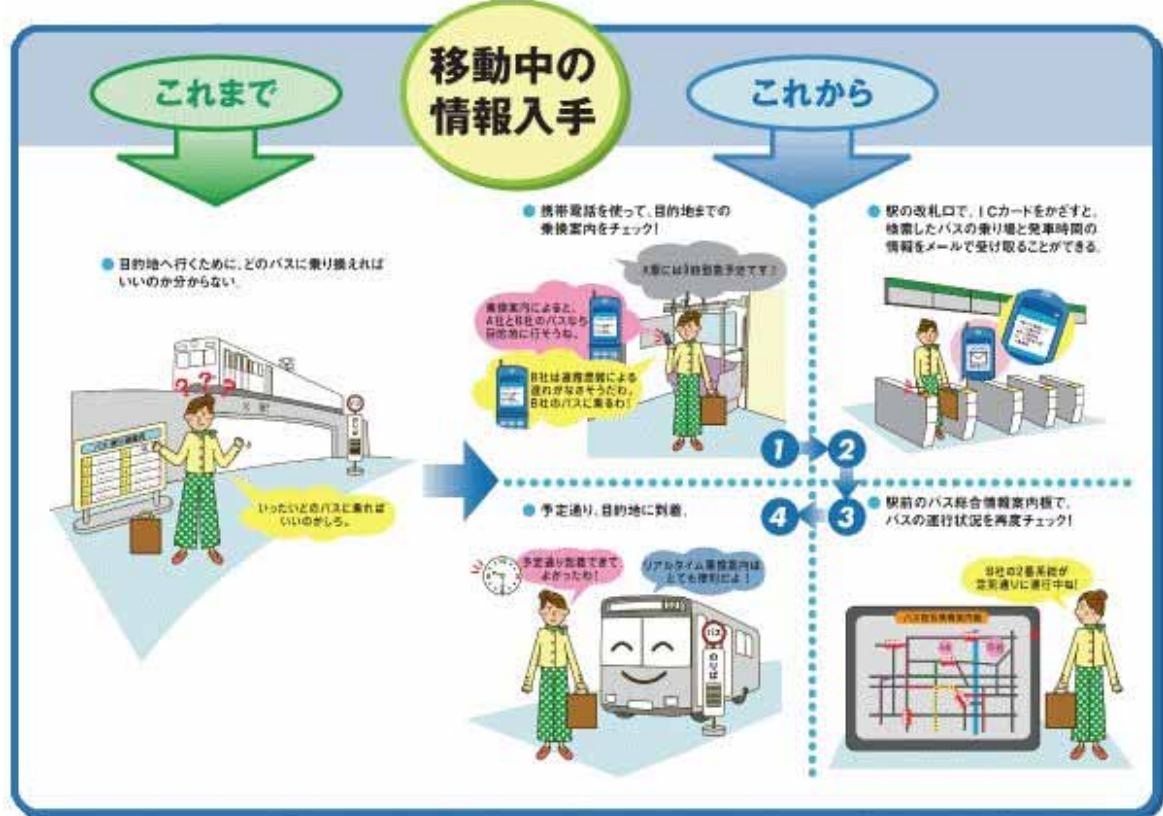
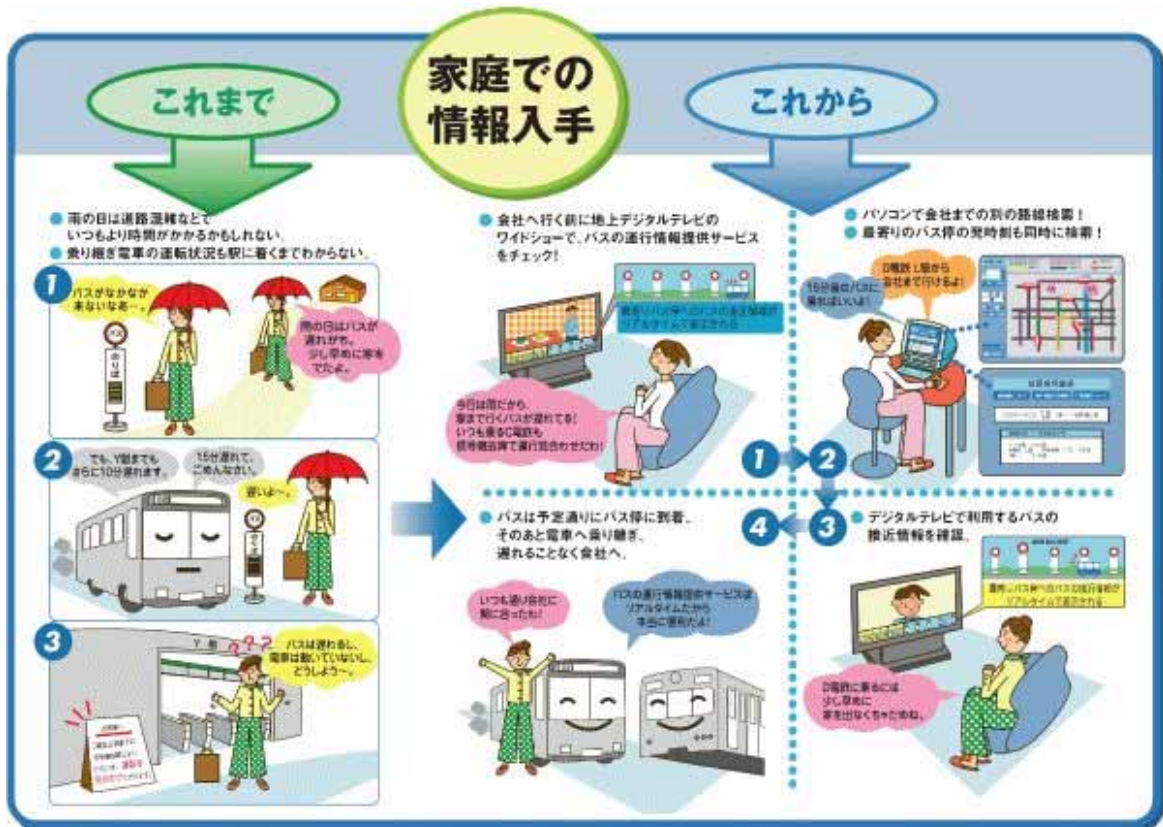


バス呼び出しシステムの事例

- ・利用者が呼び出しボタンを押すことにより、バスがそのバス停に寄るシステム。
- ・施設内へのバス乗り入れ等に有効で、遅延が生じている状況で当該バス停に利用者がいない場合などは、施設内に入らず効率的な運行ができる。



【公共交通情報の活用イメージ】



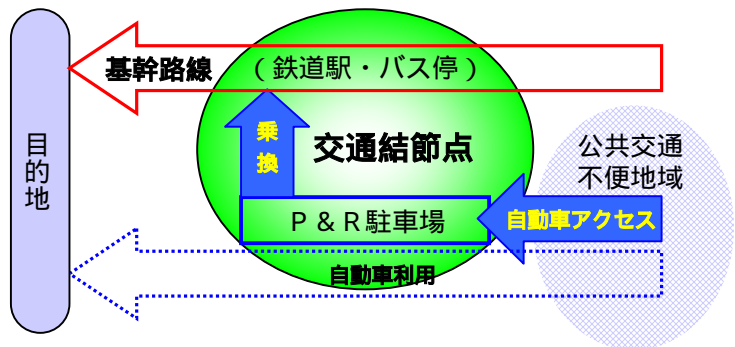
出典：国土交通省HP

(4) 施設面からの利用者支援策

P & R 駐車場設置場所の考え方

【P & R 駐車場の目的】

- ・ 過度な自動車利用の削減(公共交通への転換)
- ・ 都心地区への自動車流入の削減
- ・ 公共交通サービスの低い地域におけるアクセス機能向上
- ・ 公共交通利用の促進



都心の外縁部において、基幹路線の鉄道駅や主要バス停に設置し、都心部への自動車流入削減や交通不便地域における公共交通利用促進を図る。

現状において整備されている民間・公共駐車場を活用し、必要な場所には公共による整備も念頭におき、積極的な展開を図る。

基幹公共交通の駅・バス停 29 地点を抽出

旧豊田市内は外環状道路の外縁の鉄道駅と、鉄道駅の無い東側地域では高橋、松平の地域の拠点的な場所に設置を検討。

旧町村地域は、地域の拠点的な場所で、各支所などの既存の駐車場を活用できる場所を基本的に設置を検討。

三好町は、駅や役場など既存の駐車場・用地を活用できる場所を基本的に抽出。

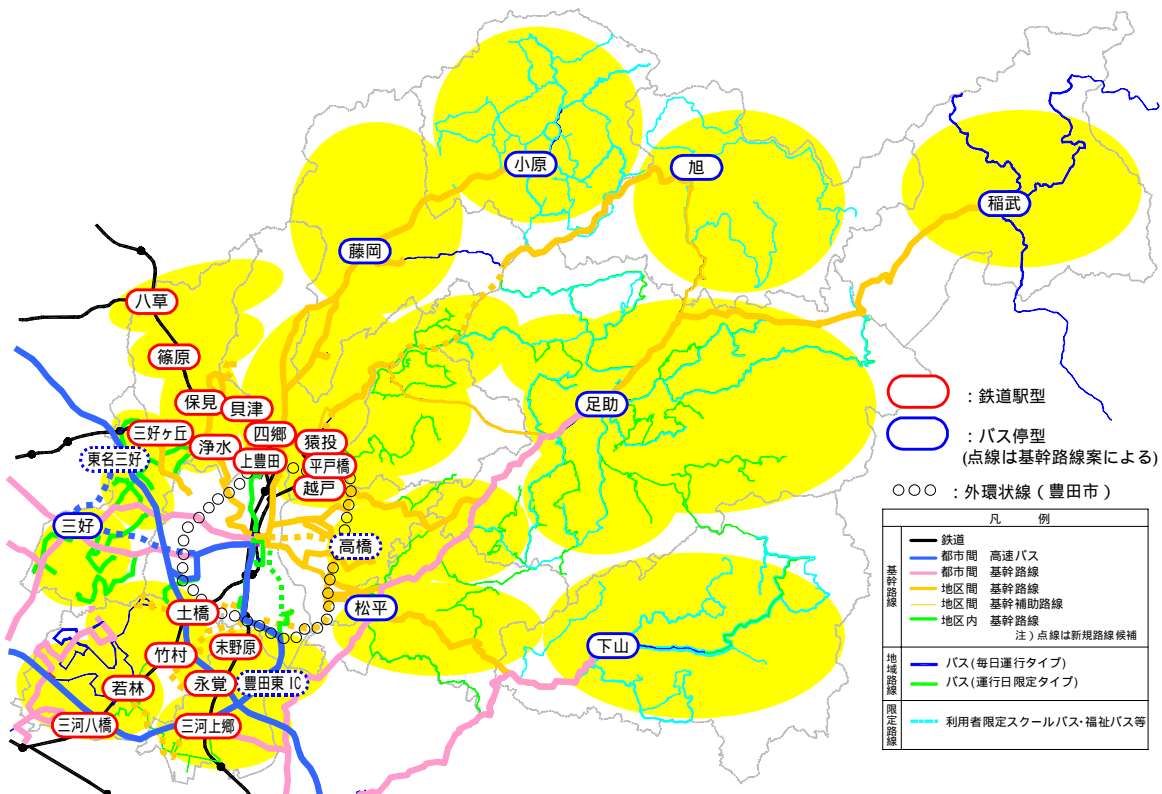


図 6.25 P & R 駐車場を検討する交通結節点候補

バスが走行・停車しやすいバスベイ形式

【テラス型バス停】

- ・ バスの発車がスムーズになる。
- ・ 安全でバスの乗降がしやすくなる。
- ・ 自動車交通に影響が生じる。

【新型バス停（斜め停車）】

- ・ バスの停留所への正着を容易にし、バスと歩道との距離が短くなるよう切り込みの形状を工夫したもの。
- ・ 歩行空間やバス待ち空間を広く確保できる。
- ・ バスの右側後方が車道側にはみ出す、バスの運転席から後方が確認しにくいといったデメリットがある。

— 【タイプ別概要と事例】

（バスベイ型）



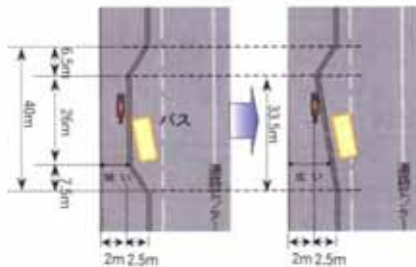
バスは停車帯に入り込むため、歩道の幅員が狭い場合、歩道の必要幅員を侵す可能性がある。

（テラス型）

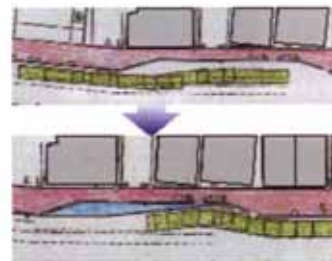


バスが停車中は後続車の通行が困難になる。広い路肩や停車帯を持たない道路では、停留所付近では1車線分の通行ができないので、交通容量が減る。

（新型バス停（斜め停車））



歩行空間、バス待ち空間の確保



バス車両の接近性の向上



一般的な形状のバスベイ



新型バスベイ

バスベイ型で切り込みの長さを広くとれる場合に、バスの正着を容易にし、バスと歩道との距離が短くなるよう切り込みの形状を工夫したもの。

ただし、歩道内にベンチや上屋等停留所付属施設を設置する必要があるため、歩道の幅員が狭い場合、必要幅員を侵す可能性がある。また、バスが停車中は後続車の通行が困難になる。

出典：道路の移動円滑化ガイドライン

