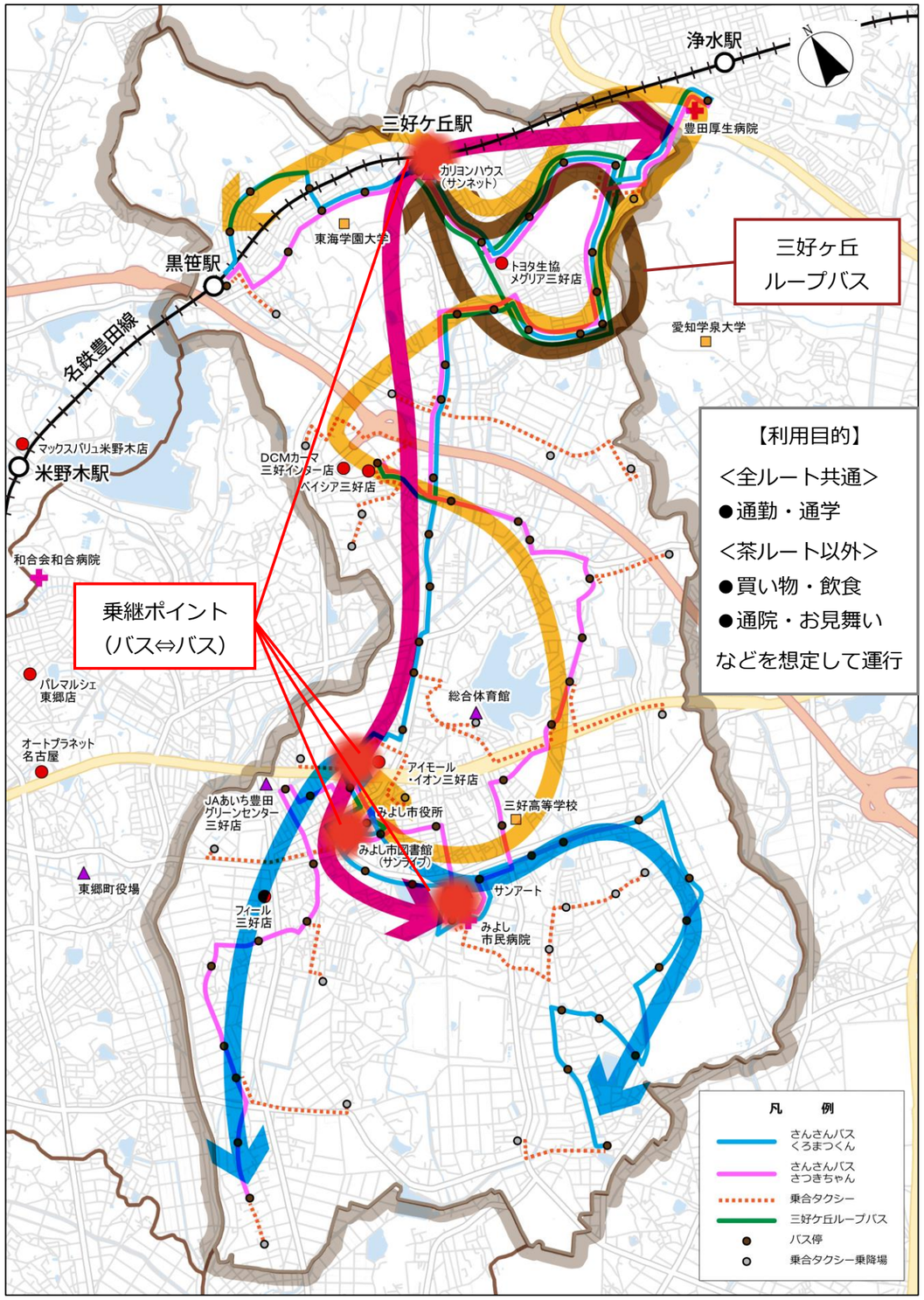
◆ 再編後ルートイメージ図（事務局案）　【第１回会議　Ａ案ベース】



※上図はイメージ図として大まかな位置や方向を示しており、必ずしも矢印が描かれている位置を通ることを示すものではありません。

↓↓↓　各路線の特徴・サービス水準のめやす　↓↓↓

赤ルート（南北公共交通軸）

特　　徴	市中心部（起点）から三好ケ丘駅を経由し豊田厚生病院（終点）までの路線 県道豊田知立線を中心に走行し、起終点で折り返す路線
ルートのねらい	市中心部と鉄道駅という本市の拠点を連絡するとともに、利用者の多い商業施設や病院等を結ぶことで、南北公共交通軸となる路線
所 要 時 間	40 分 ～ 50 分程度（起点から終点まで）
運 行 時 間 帯	７時台 ～ 21 時台
バ ス の 台 数	２台 ～ ３台を想定

茶ルート（三好丘内巡回）：愛知つばめ交通㈱による三好ヶ丘ループバス

特　　徴	三好丘地内における通勤・通学のバス　三好ケ丘駅を起終点に左回りの巡回路線
ルートのねらい	域内交通に重点を置いた路線（旧名鉄バスの路線の一部を継承）
所 要 時 間	12 分程度
運 行 時 間 帯	平日：朝６時台 ～ ８時台（７便）、夜 18 時台 ～ 22 時台（10 便） 休日：朝７時台 ～ ８時台（４便）、夜 18 時台 ～ 21 時台（８便）
バ ス の 台 数	１台

※　三好ヶ丘ループバスは、人口密度の高い市街地と駅前拠点を結び、さんさんバスの補完的な機能を担うバス路線（令和元年度の乗車数：28,636 人）

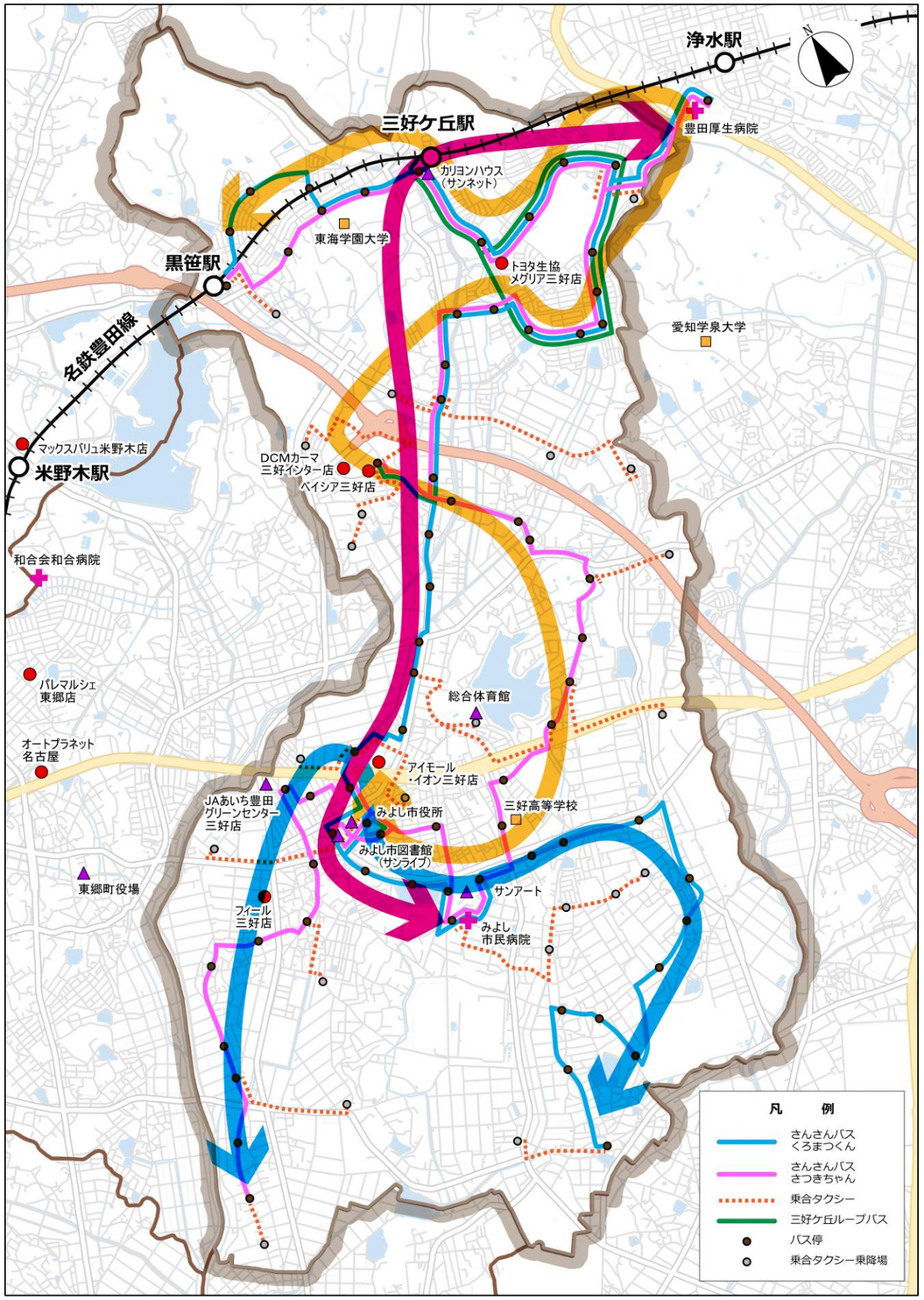
黄ルート（市役所周辺からおかよし地域までの連絡便）

特　　徴	市中心部（起点）から東山のなかよし地域、莇生や福谷のきたよし地域を経由し、豊田厚生病院、おかよし地域を経て黒笹駅（終点）までを結ぶ、起終点で折り返す路線
ルートのねらい	赤ルートが通らない（重複しない）おかよし地域・きたよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線
所 要 時 間	60 分 ～ 70 分程度（起点から終点まで）
運 行 時 間 帯	７時台 ～ 21 時台
バ ス の 台 数	３台を想定

青ルート（市役所周辺からなかよし・みなよし地域までの連絡便）

特　　徴	市中心部（起点）から福田方面のなかよし地域、また明知方面のみなよし地域までを連絡し、起終点で折り返す路線
ルートのねらい	福田方面のなかよし地域、明知や打越方面のみなよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線
所 要 時 間	45 分 ～ 50 分程度（起点から終点まで）
運 行 時 間 帯	７時台 ～ 21 時台
バ ス の 台 数	２台 ～ ３台を想定

1）A 案（再掲）



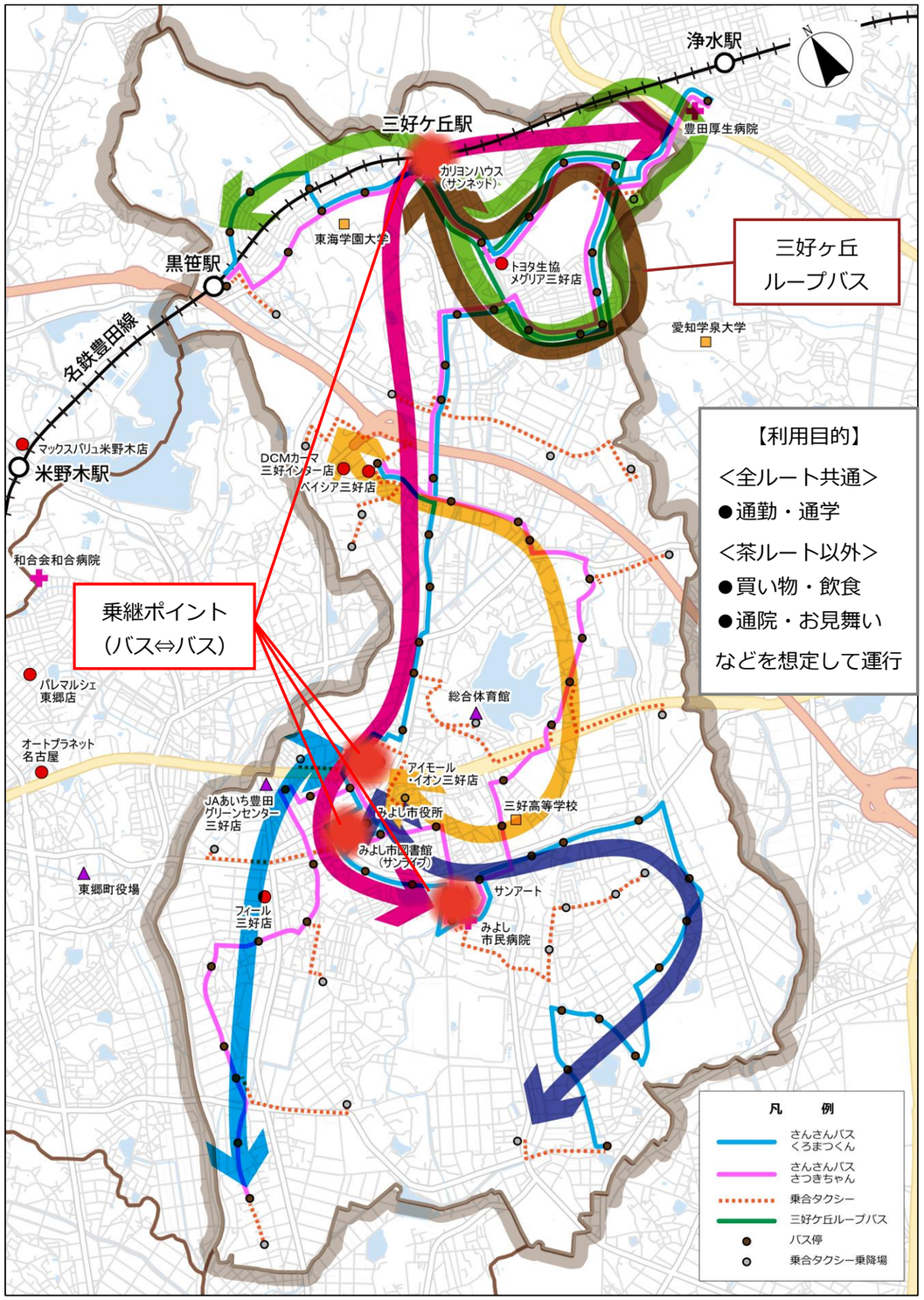
【A案の考え方】

- 市役所周辺と三好ケ丘駅、豊田厚生病院を直線的に結び、**速達性を持たせた路線を新設**し、南北公共交通軸となる路線とする。⇒
- **市役所周辺で全ての路線に乗り継ぐ**ことのできる路線配置とする。⇒
- 市役所周辺とおかよし地域、きたよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒
- 市役所周辺となかよし地域、みなよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒

以上のことから３路線とする。

項目		評価	評価内容
ルート設定の考え方（路線機能の明確化）			・赤ルートは主要 OD となる都市中心拠点と三好ケ丘駅、豊田厚生病院間を連絡 ・黄、青ルートは都市中心拠点を中心に南北地域を各路線でカバーするため地域間の利便性も確保される
ルート	長大路線の解消	○	・南北の長大路線を解消 ・市役所周辺を中心としたルートを設定 ・各路線とも長大路線が解消されることで、運行頻度を高めることが可能
	市役所周辺（都市中心拠点）へのアクセス性	◎	・各地区から乗継なしで利用可能
	南北公共交通軸	◎	・市役所周辺～三好ケ丘駅～厚生病院相互を連絡するルートを配置
	乗継ポイント	◎	・市役所周辺、三好ケ丘駅でのバス相互の乗り継ぎ利便性を確保
	乗合タクシー	○	・交通空白地帯の解消として、現行と同規模のサービス
	路線のわかりやすさ	○	・路線数が C 案より少ないため、乗継ポイントでの案内表示が複雑にならない
利用者 OD		○	・地域間の移動に対応している ・一部 OD では乗継が必要だが、乗降者数の多いバス停を含む多くのバス停では乗継なく移動できる
将来都市構造との連携		◎	・都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を移動が可能 ・１回の乗継で市内のどこへでも行けるルート設定
広域的移動（都市間交流）		◎	・三好ケ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、東名三好 IC 周辺で高速バスとの連携を確保
A案		**37点**	項目の内容について、◎を５点(満たしている)、○を３点(概ね満たしている)、△を１点（満たしていない部分がある）とする。

再編後ルートイメージ図　【第１回会議 Ｃ案ベース】



※上図はイメージ図として大まかな位置や方向を示しており、必ずしも矢印が描かれている位置を通ることを示すものではありません。

↓↓↓　各路線の特徴・サービス水準のめやす　↓↓↓

赤ルート・茶ルートはＡ案ベースと同様のもの

緑ルート（三好ケ丘駅を中心としたおかよし地域内路線）

特　　徴	黒笹駅（起点）から東海学園大学や豊田厚生病院、三好丘地内を経由し、三好ケ丘駅（終点）を結ぶ、起終点で折り返す路線
ルートのねらい	鉄道駅周辺の住宅地と、最寄の鉄道駅や乗継ポイントまでのアクセスを確保する路線
所要時間	25 分 ～ 30 分程度（起点から終点まで）
運行時間帯	７時台 ～ 21 時台
バスの台数	１台を想定

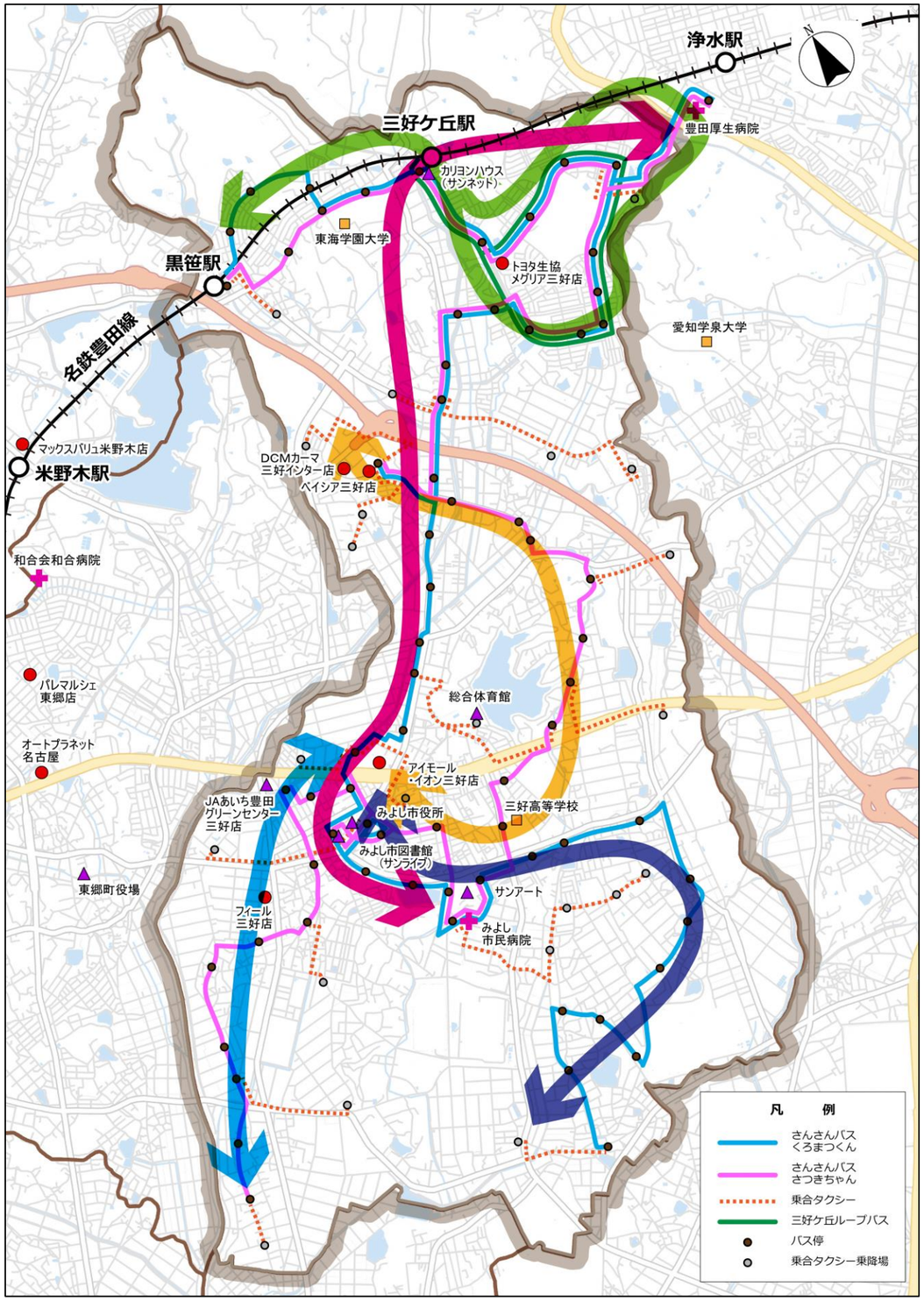
黄ルート（市役所周辺からきたよし地域までの連絡便）

特　　徴	市中心部（起点）から東山のなかよし地域、莇生や福谷のきたよし地域を経由する、起終点で折り返す路線
ルートのねらい	赤ルートが通らない（重複しない）きたよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線
所要時間	25 分 ～ 30 分程度（起点から終点まで）
運行時間帯	７時台 ～ 21 時台
バスの台数	２台を想定

青ルート・紺ルート（市役所周辺からなかよし・みなよし地域までの連絡便）

特　　徴	市中心部（起点）から福田方面のなかよし地域、また明知方面のみなよし地域までを連絡し、起終点で折り返す路線
ルートのねらい	福田方面のなかよし地域、明知や打越方面のみなよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線
所要時間	45 分 ～ 50 分程度（起点から終点まで） 青ルート：20～25 分・紺ルート：20～25 分
運行時間帯	７時台 ～ 21 時台
バスの台数	２台 ～ ３台を想定

2）C案（再掲）



【C案の考え方】

- 市役所周辺と三好ケ丘駅、豊田厚生病院を直線的に結び、**速達性を持たせた路線を新設**し、南北公共交通軸となる路線とする。⇒
- 地域路線を設けることで**１つの路線を短く**するとともに、**地域をきめ細かく巡回・連絡する路線**とする。

・おかよし地域内を巡回する路線とする。⇒

・市役所周辺ときたよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒

・市役所周辺となかよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒

・市役所周辺とみなよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒

以上のことから５路線とする。

項目		評価	評価内容
ルート設定の考え方（路線機能の明確化）			・赤ルートは主要 OD となる都市中心拠点と三好ケ丘駅、豊田厚生病院間を連絡 ・赤以外のルートは各地区をカバー圏域とするため路線機能が明確化される一方、乗継が発生
ルート	長大路線の解消	◎	・南北の長大路線を解消 ・各地区を中心とした最短ルートを設定 ・各路線とも長大路線が解消されることで、運行頻度を高めることが可能
ルート	市役所周辺（都市中心拠点）へのアクセス性	○	・きたよし地域、なかよし地域、みなよし地域は乗継なしで利用可能だが、おかよし地域からの利用は１回の乗継を要する
ルート	南北公共交通軸	◎	・市役所周辺～三好ケ丘駅～厚生病院相互を連絡するルートを配置
ルート	乗継ポイント	◎	・市役所周辺、三好ケ丘駅でのバス相互の乗継利便性を確保
ルート	乗合タクシー	○	・交通空白地帯の解消として、現行と同規模のサービス
ルート	路線のわかりやすさ	△	・A 案と比較して路線数が多く、乗継ポイントでの案内表示が複雑なものとなる ・路線数が多くなるため、路線図や時刻表の情報量が多くなる
利用者 OD		△	・地域間の移動に対応している ・三好丘地区とアイモール・イオン三好店の OD など、乗降者数が多いバス停で乗継が必要
将来都市構造との連携		○	・都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を移動が可能 ・市内の移動に２回以上の乗継が必要となる場合がある
広域的移動（都市間交流）		◎	・三好ケ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、東名三好 IC 周辺で高速バスとの連携を確保
C 案		**31 点**	項目の内容について、◎を５点(満たしている)、○を３点(概ね満たしている)、△を１点（満たしていない部分がある）とする。