

# 1. 計画概要

## 1-1 計画の背景と目的

### (1) 計画の背景

豊田・三好1次交通圏は、平成17年4月に7市町村（豊田市、藤岡町、小原村、足助町、下山村、旭町、稲武町）の合併により誕生した新豊田市（人口約41万人）と、隣接する三好町（人口約5万人）で構成される。この1次交通圏は、旧来から旧豊田市を母都市とした豊田加茂広域市町村圏を形成し、人口流動等の日常生活において結びつきが強い圏域である。圏域全体の人口は約46万人、面積は950km<sup>2</sup>であり、人口の9割を旧豊田市と三好町で占め、広域的に見た都市構造は極めて多様であることが伺える。

本圏域は豊田市の自動車産業を中心に発展し「自動車のまち」とも呼ばれるように、産業及び交通体系とも自動車への依存度が高い都市であり、特に旧豊田市、三好町以外の旧町村地域は公共交通利用が極めて不便で、自動車に頼らざるを得ないのが現状である。そのような中、高齢化社会の到来や過度な自動車依存型社会からの脱皮に向けた動きに合わせ、公共交通、とりわけバスを中心とした生活交通確保に向けた取り組みが進みつつある。

このような中、平成17年3月に中部地方交通審議会答申第9号において、10年後（2015年）を目標年次とした「中部圏における今後の公共交通施策のあり方」が策定された。その中で、「交通圏に基づく公共交通計画」が提言されており、今後の人口減少・急速な高齢化社会の到来、交通分野をとりまく社会・経済・地域構造の変化に対応し、将来に向けた交通政策の指針が示されている。

本調査は、答申第9号に示されている豊田市と三好町を一つとした1次交通圏における公共交通のあり方等について検討を行い、「豊田・三好1次交通圏交通計画」を策定するものである。

### 【新たな交通政策の課題と基本方針 ~中部地方交通審議会答申第9号より~】

#### 新たな交通政策の課題

「国民の移動を円滑化する」ことが大前提、「新たな政策課題への対応」が必要

人と環境にやさしい交通体系の構築

都市の「装置」として誰もが利用できる公共交通の実現

中心市街地の活性化や地域の特色を活かしたまちづくりへの貢献

#### 基本方針

自家用車への過度の依存の改善

高質で誰もが利用可能な公共交通の実現

交通圏（中部地方交通審議会答申第9号より）

一般的に特定の機能をもった地点（駅など）や地区（ビジネス街など）または都市などを中心として、旅客や貨物の流れが離合集散する圏域をいう。答申では、人の動きに応じた圏域を交通圏とし、原則として複数市町村で構成するものとしている。

- ・ 1次交通圏：通勤・通学や日常的な買物、通院など、日常の生活行動範囲となる交通圏で、交通計画の基本圏域単位。
- ・ 2次交通圏：主要都市を母都市とし、複数の1次交通圏で構成される交通圏。

## (2) 豊田・三好1次交通圏交通計画の必要性

これまでは、市町村が個々に交通施策の検討を行ってきたが、通勤・通学や買物などの日常での人の動きは必ずしもその範囲にとどまっていなかった。このことから、「中部地方交通審議会答申第9号」では、「実際の人の動きに応じた複数の市町村で形成される圏域（交通圏）で、行政、地域、住民、交通事業者などが協働・連携して交通計画を策定する」ことが必要としている。

豊田・三好1次交通圏交通計画は、同答申で示された基本方針を踏まえ、豊田市と三好町が連携して、交通の視点から見た1次交通圏における今後の交通施策のあり方を策定するものである。

豊田市と三好町は、通勤・通学・通院・買物など日常生活の交通行動において強い結びつきがあり、望ましい交通体系をつくるためには一体的な交通施策の展開が必要である。

## (3) 計画の目的

豊田市と三好町で形成される1次交通圏は、多様な土地利用・人口分布に加え、大規模工場施設を多く有するなど様々な地域特性をもっており、また、1次交通圏として通勤・通学・買物・医療など日常生活における交流が強い地域であるとともに、その交通体系は自動車に特化したものとなっている。同時に、本格的な少子高齢化の到来、地球環境問題に対する交通部門におけるCO2排出量、高齢者の自動車事故増加、など様々な社会的課題を抱えている。

豊田・三好1次交通圏交通計画は、このような交通課題に対応し、1次交通圏全体で改善施策に取り組むため、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ことを目的とする。そして、この計画が、関連するまちづくり計画などと連携することによって、広域な交通圏全体の「1次交通圏としての一体性の形成」、「都市と農山村の共生」、「交流人口の拡大による地域の活性化」に寄与することを期待するものである。

### 豊田・三好1次交通圏交通計画

#### 目 的

**「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」**

本計画は、平成17～18年度の2ヶ年で調査を行い、調査初年度の平成17年度は、現状の交通課題、目指すべき将来都市像、基幹公共交通ネットワークの基本方針などの検討を行った。2カ年目の平成18年度は、具体的な施策について計画の検討を行い、1次交通圏交通計画の策定を行った。

本報告書は前年度調査も含めた2カ年調査の検討結果を取りまとめたものである。

## 1-2 豊田・三好1次交通圏の構成

### (1) 豊田・三好1次交通圏の位置

対象とする交通圏は、愛知県の中央北部、名古屋市の東部に位置し、岐阜県、長野県とも隣接している。名古屋駅を中心とすれば交通圏の圏域は約20~70kmと広範囲にわたる。

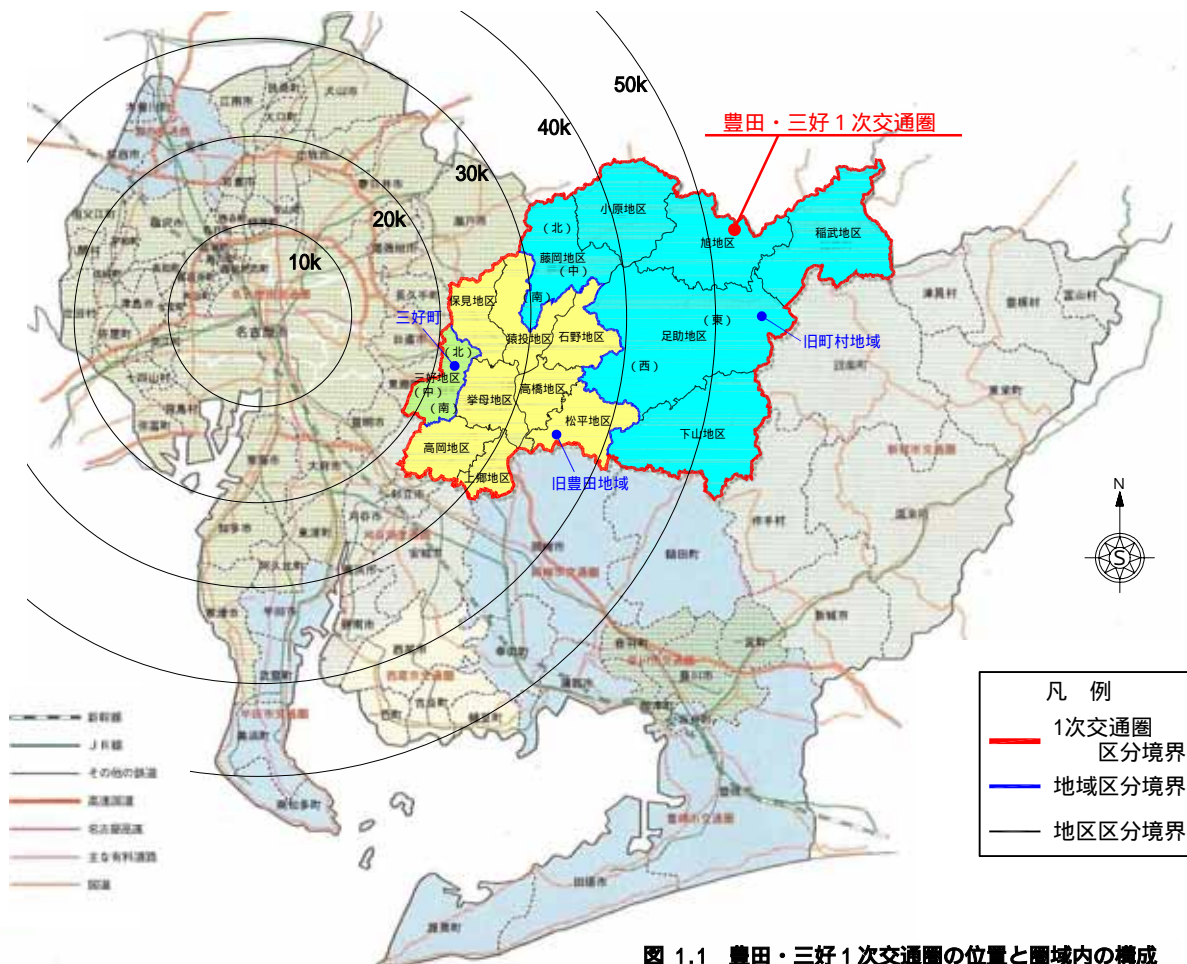


図 1.1 豊田・三好1次交通圏の位置と圏域内の構成

### (2) 対象エリアの構成

調査対象範囲は上図に示す豊田・三好1次交通圏で、圏域内については以下の区分を基本にしてデータ集計・分析等を行い、必要に応じさらに詳細な区分設定を別途行うものとした。

#### 【対象エリアの構成】

##### 1次交通圏

豊田市と三好町を合わせた圏域を1次交通圏とする。

##### 地域区分

豊田市合併前の旧豊田市と旧町村、及び三好町の3地域に区分。

##### 地区区分

豊田市合併前の各町村と旧豊田市8区分、及び三好町の15地区に区分。なお、藤岡・足助・三好地区については必要に応じて地区を細分する。

表 1.1 対象エリアの名称

市・町名	地域名	地区名	地区細分
豊田市	旧豊田地域	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	
	旧町村地域	藤岡地区	(北・中・南)
		小原地区	
		足助地区	(西・東)
		下山地区	
		旭地区	
		稲武地区	
		三好町	三好町

### 1-3 検討組織・検討経緯

#### (1) 計画策定体制

本計画は、「豊田・三好交通圏計画協議会（平成17年8月設立）」及び各市町に協議会の下部組織としてそれぞれ「作業部会」を設け、各地域の公共交通計画等の検討を行い、市民・交通事業者・行政等が協働で計画を策定するものである。

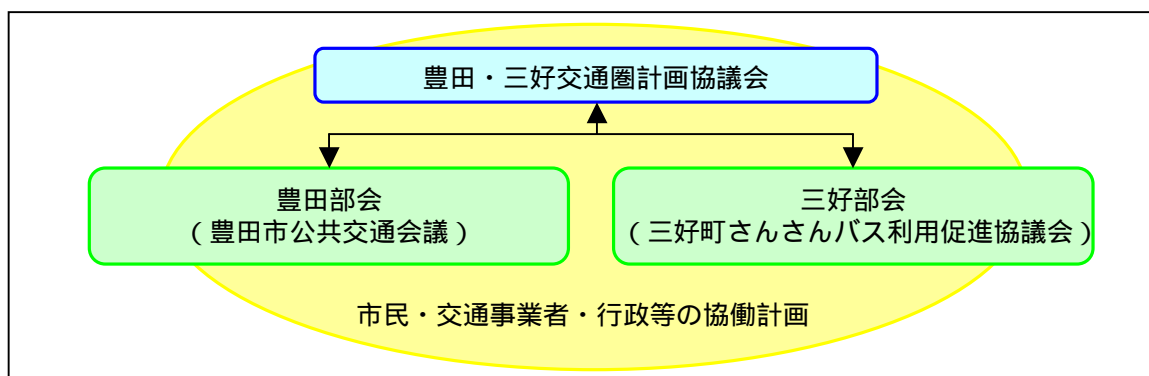
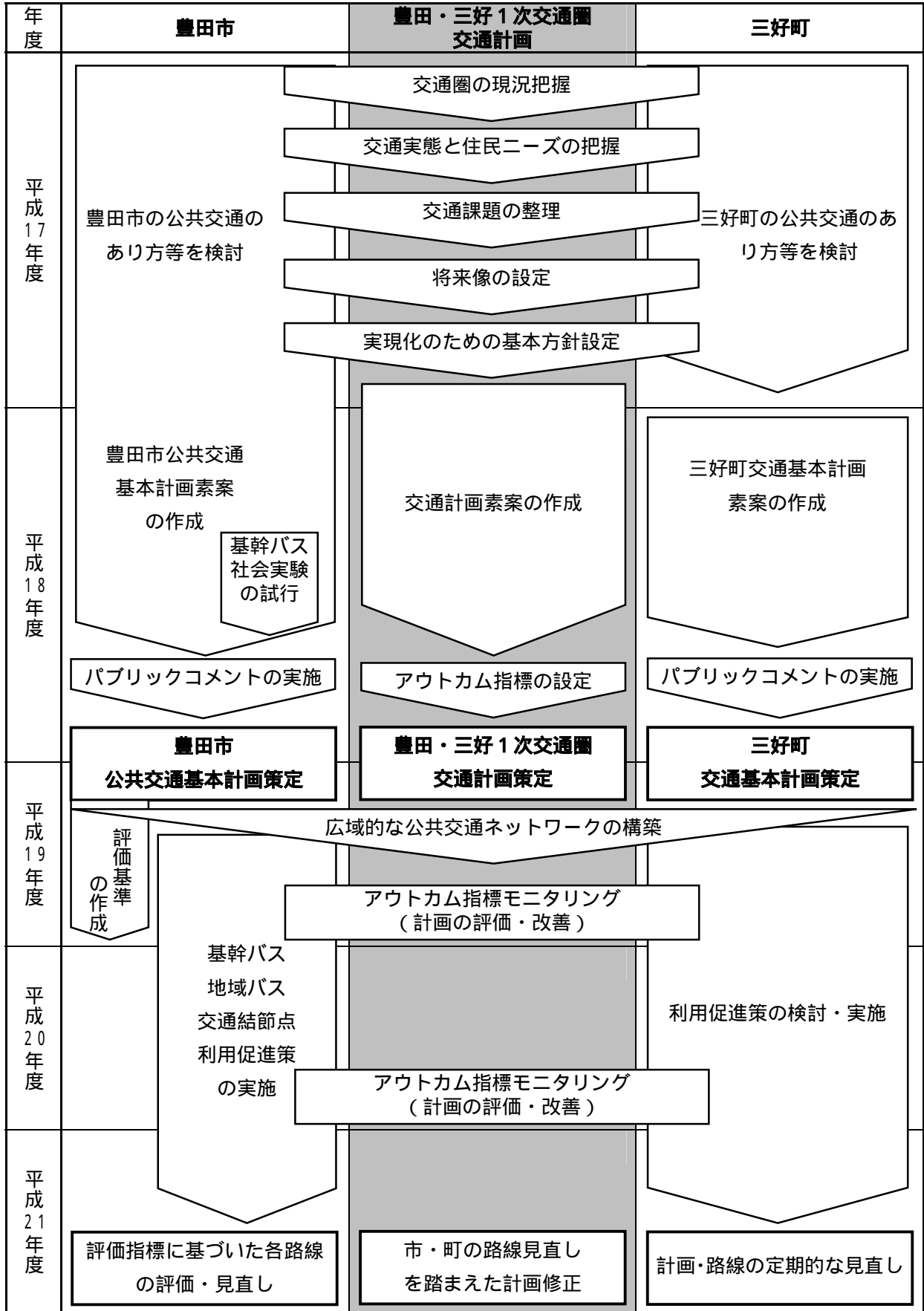


図 1.2 1次交通圏交通計画検討組織

表 1.2 豊田・三好交通圏計画協議会名簿

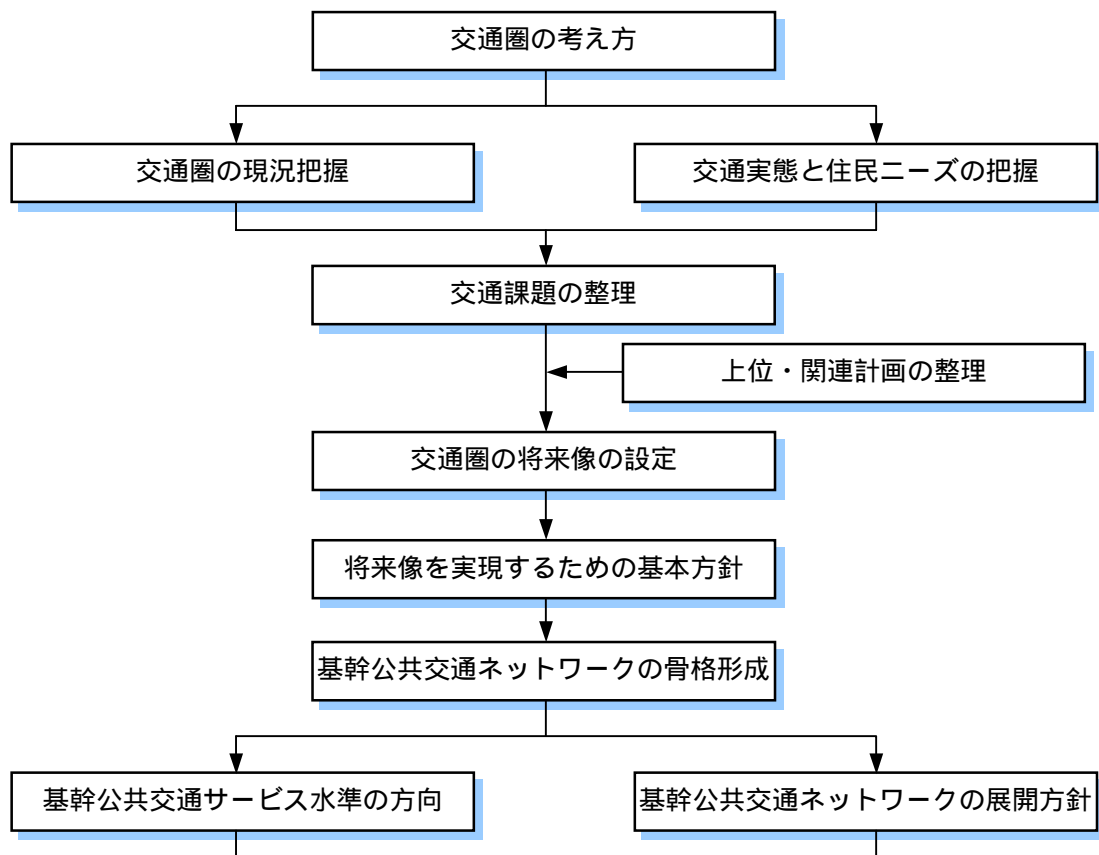
団体・部署名・役職	氏名（敬称略）	備考
名古屋大学 環境学研究科 都市環境学 教授	森川 高行	
豊田工業高等専門学校 環境都市工学科 教授	荻野 弘	
名古屋産業大学 環境情報ビジネス学部 教授	伊豆原 浩二	
あいちNPO市民ネットワークセンター 代表	新谷 千晶	
名古屋鉄道株式会社 東部支配人	本田 吉広	
愛知環状鉄道株式会社 運輸部 管理課長	梶原 雅一郎	
名鉄バス株式会社 豊田営業所 所長	鈴木 和洋	
愛知県タクシー協会 豊田支部 支部長	岸本 康典	
国土交通省 中部運輸局 企画振興部 交通・観光計画調整官	関森 詳	
企画振興部 企画課 課長	江口 大暁	H18.6.26
企画観光部 交通企画課 課長	小林 基樹	H18.9.22
国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	田中 昇	
愛知県 地域振興部 交通対策課長	水谷 哲士	
豊田市 助役	菊地 春海	
三好町 助役	伊藤 智是 富田 義親	H19.3.22
豊田市 都市整備部 交通政策課	事務局	
三好町 企画部 企画課		

表 1.3 豊田・三好1次交通圏交通計画策定スケジュール



(2) 検討の流れ

【1年目：平成17年度調査】



【2年目：平成18年度調査】

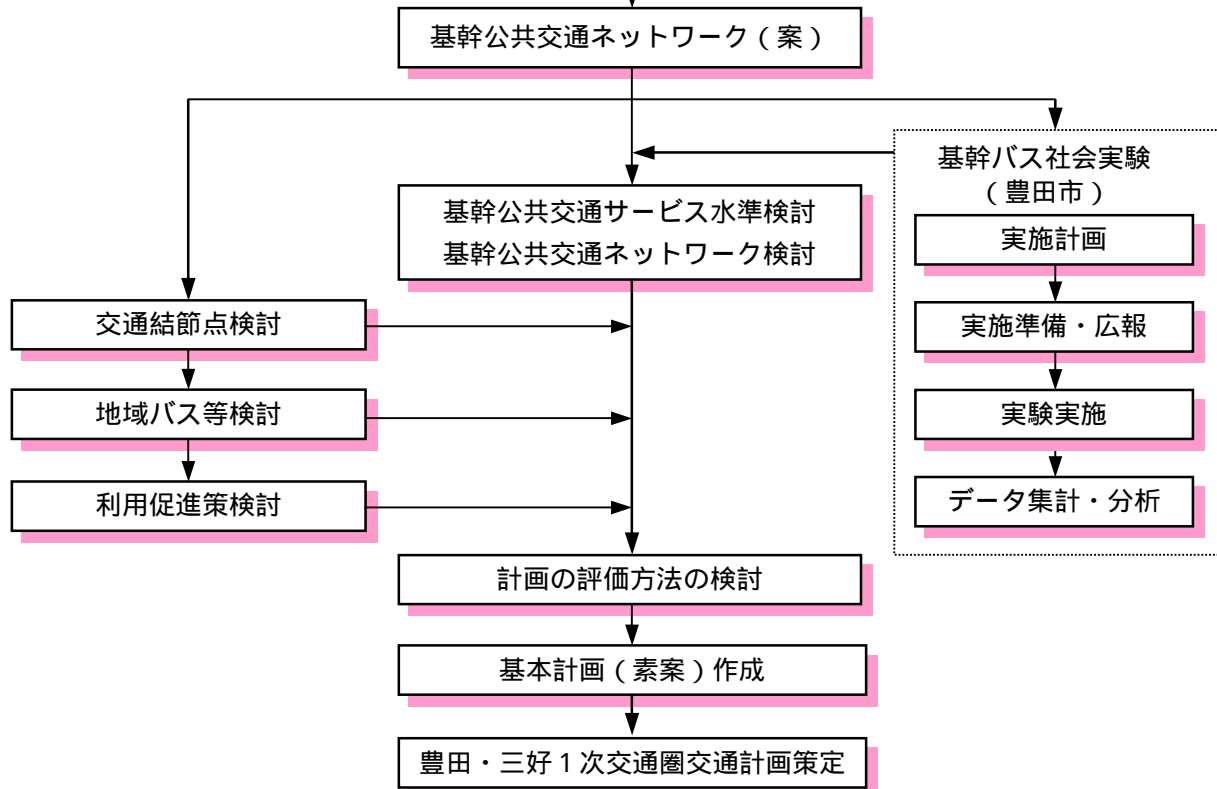


図 1.3 豊田・三好1次交通圏交通計画の調査フロー

## (3) 協議会・部会の実施経過

表 1.4 協議会・部会の実施経過

調査年	年	月	実施経過			
			豊田・三好交通圏 計画協議会	豊田部会 (豊田市公共交通会議)	三好部会 (三好町さんさんバス利用促進協議会)	
1年目 (平成17年度)	平成17年	8	第1回協議会(29日)	第1回豊田部会(29日)		
		9				
		10		第2回豊田部会(12日)		
		11	第2回協議会(21日)	第3回豊田部会(21日)	第1回三好部会(17日)	
		12				
	平成18年	1				
		2	第3回協議会(14日)	第4回豊田部会(2日)	第2回三好部会(9日)	
		3				
	2年目 (平成18年度)	平成18年	4			
			5		第5回豊田部会(31日)	
			6	第4回協議会(26日)		第3回三好部会(7日)
			7			第4回三好部会(26日)
8				第6回豊田部会(23日)		
9			第5回協議会(22日)		第5回三好部会(29日)	
10						
11					第6回三好部会(10日)	
12			第6回協議会(25日)	第7回豊田部会(14日)	第7回三好部会(7日)	
平成19年			1			
	2					
	3	第7回協議会(22日)	第8回豊田部会(14日)	第8回三好部会(1日)		

(4) 協議会の開催経過と主な協議内容

表 1.5 協議会の開催経過と主な協議内容

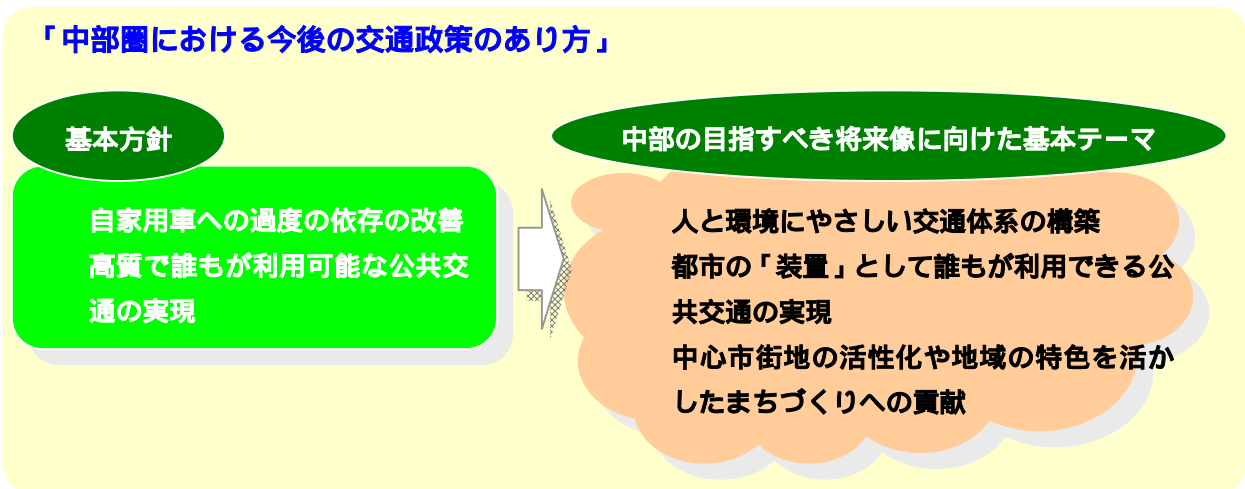
調査年度	回数	実施日	主な協議内容
1年目 (平成17年度)	第1回協議会	平成17年8月29日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象地域の概況</li> <li>・豊田・三好1次交通圏の交通網の現状</li> <li>・これまでの各地区の計画と交通政策の展開</li> <li>・豊田・三好1次交通圏の交通流動の現状</li> <li>・交通に関する住民意識調査</li> <li>・今後の進め方</li> </ul>
	第2回協議会	平成17年11月21日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通実態の把握</li> <li>・住民ニーズの把握</li> <li>・交通圏全体としての交通課題</li> <li>・地域・地区における交通課題</li> <li>・交通圏計画の必要性</li> <li>・上位・関連計画の整理</li> <li>・豊田・三好1次交通圏計画の位置付け</li> <li>・豊田・三好1次交通圏の将来像設定</li> </ul>
	第3回協議会	平成18年2月14日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通圏の将来像</li> <li>・将来像を実現するための基本方針</li> <li>・基幹公共交通ネットワークの骨格形成</li> <li>・基幹公共交通サービス水準の方向性</li> <li>・基幹公共交通ネットワークの展開方針</li> </ul>
2年目 (平成18年度)	第4回協議会	平成18年6月26日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前年度検討結果概要</li> <li>・今年度の検討方針・スケジュール</li> <li>・基幹公共交通ネットワーク(案)</li> <li>・基幹バス社会実験実施計画</li> <li>・端末交通計画作成</li> <li>・交通結節点整備計画検討</li> <li>・公共交通利用促進策検討</li> </ul>
	第5回協議会	平成18年9月22日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹バス社会実験の実施状況</li> <li>・交通結節点検討</li> <li>・地域路線計画検討</li> <li>・公共交通利用促進策検討</li> </ul>
	第6回協議会	平成18年12月25日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹バス社会実験の報告</li> <li>・1次交通圏交通計画(素案)</li> </ul>
	第7回協議会	平成19年3月22日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画の評価方法の検討</li> <li>・1次交通圏交通計画(案)</li> <li>(豊田・三好1次交通圏交通計画策定)</li> </ul>



## 1-4 上位・関連計画の概要と本計画の位置付け

### 1-4-1 中部地方交通審議会答申第9号

#### (1) 交通政策の課題と基本方針



#### (2) 交通政策の方向性と具体化の指針

- 自家用車への過度の依存を改善するためには、自家用車の利用の適正水準への抑制と公共交通の利便性の向上が必要。
- バス専用レーン等の公共交通専用空間の拡充やP T P S等の公共交通優先施策の推進、公共交通サービス水準の向上が重要。
- 望ましい交通サービス水準を地域自身が決定。
- サービス水準の向上は、まずは交通事業者自らが公益性を踏まえた経営判断に基づき自助努力で実施。

#### (3) 交通政策（計画）の策定・実施

##### 基本方針

- 人の流動に応じた圏域（交通圏）を基本として、それぞれの交通圏が目指すべき将来像達成に向け、行政、地域・住民・NPO、交通事業者の合意に基づき、交通計画を策定し、適切な交通施策を連携・協働し実行。

これからの交通を考えるための3つの仕組み

- 交通圏を基本とする交通計画の策定
- みんなでよりよい交通について考える場  
交通圏計画協議会等
- 交通を育てる視点が大事  
PDCAサイクル

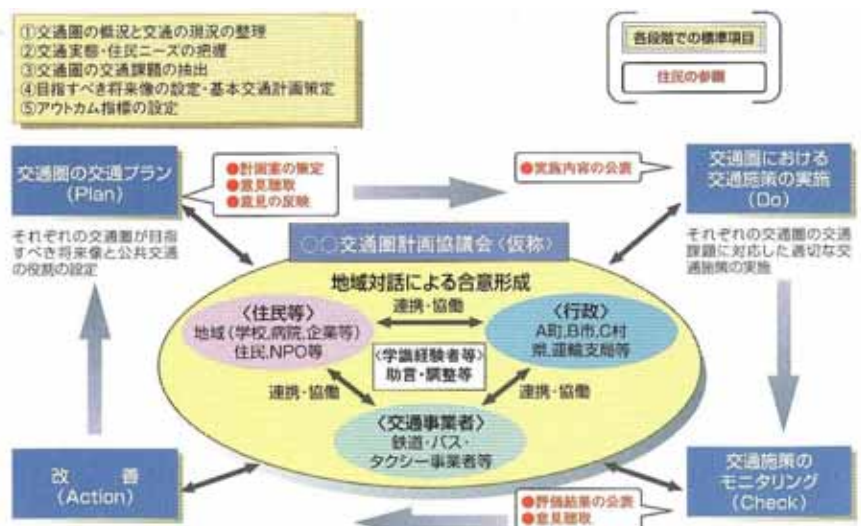
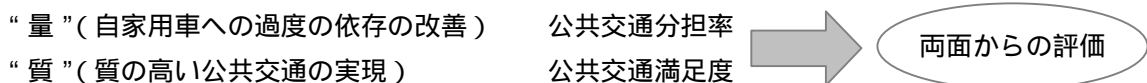


図 1.4 PDCAサイクルのイメージ（「答申第9号」より）

(4) 目指すべき将来像と実現に向けた施策

【総合評価指標】



【基本テーマ】

- 「みんなで“創り・守り・育てる”公共交通」に向けた環境整備
- 環境・経済・社会の3側面での持続可能な交通
- 地域の特色を踏まえた適切な交通施策の展開

表 1.6 目指すべき将来像(「答申第9号」より)

地域区分	目指すべき将来像	解説(イメージ)
地域共通	環境にやさしい交通体系	地球温暖化や大気汚染を防止するため、自家用車による環境負荷やエネルギー消費を抑制し、利便性の高い低公害化された魅力的な公共交通を活用した交通体系が構築されている。 併せて、環境にやさしい持続可能な交通体系維持のため、人々は公共交通と自家用車の適切な使い分けを実行している。
	安心・安全な交通体系	安心・安全な交通体系が構築されており、交通事業者の適切な運行管理体制の確保がなされている。 また、防災対策が充実し、地震時等大規模災害や水害・火災等による被害の回避・軽減が図られ、テロの未然防止及び災害・テロ等の発生時における危機管理、緊急・代替輸送体制が確実に整っている。
	誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン交通体系	高齢者や身体障害者などの移動制約者のみならず、すべての人が利用しやすい公共交通となっている。 そこでは、段差などの物理的障壁だけでなく、情報の障壁、意識の障壁をも除去されており、また、鉄道相互、鉄道とバスなどの結節改善や共通運賃化、ICカードの導入などにより、乗継抵抗も低減されている。 さらに、鉄道の高速度等による移動時間の短縮、専用レーン等によるバスの定時性が確保されている。
	交通施策に要する費用の適切な負担方式の構築	重要な社会基盤である公共交通が広範な人々に支持されており、交通施策に要する費用を賄うための社会的な基盤が構築されている。公共交通の維持・整備等に要する費用は、税金等による公的負担だけに限らず、公共交通の存在を支持する人々・団体等の負担金・協賛金などの適正な負担方法が実践されている。
交通集中地域	公共交通優先のまち	自動車交通の利用が適正化され、環境への負荷が少なく、交通渋滞が緩和され、安全、まちの活性化に寄与する公共交通の利用が優先されている。
都市地域	多様な公共交通を活かした魅力あるまち	都市機能の複合化や集約化によって実現されたコンパクトシティにおいて、多様な交通機関が活発に利用され、利用者に対して重要な機能を果たしている。
郊外地域	公共交通と私的交通が適切に共存したまち	バス・鉄道などの公共交通と自家用車・自転車などの私的交通が、その相互の長所が活かされ、短所が補われるように適切な役割分担がなされている。
交通不便地域	生活交通が確保されたまち	高齢者などの移動制約者をはじめ誰もが、日常生活に不可欠な生活交通を確保できており、その利用にあたっては、経済性(費用負担等)、利便性の面でも制約が少なくなっている。 そのために、生活交通を支えていくことができる環境が整備されている。

## 1-4-2 豊田市における関連計画等

### (1) 新市建設計画

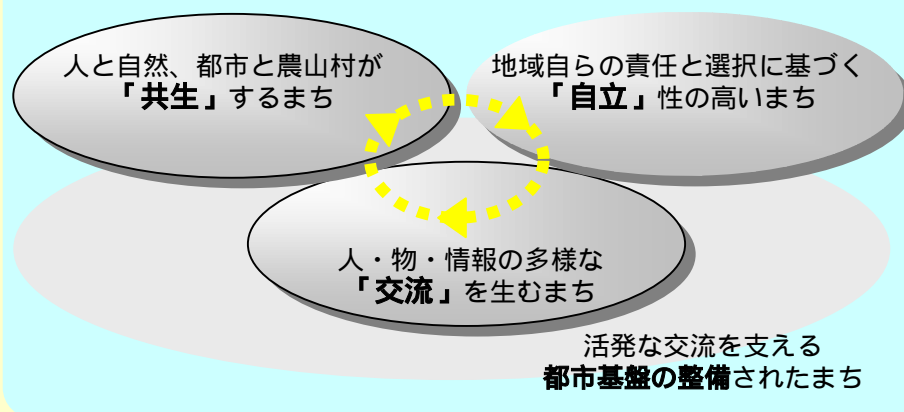
～平成16年8月 豊田加茂合併協議会～

#### 【新市の将来都市像】 ゆたかさ創造都市

～健康で、さまざまなライフスタイルが実現できるまち～

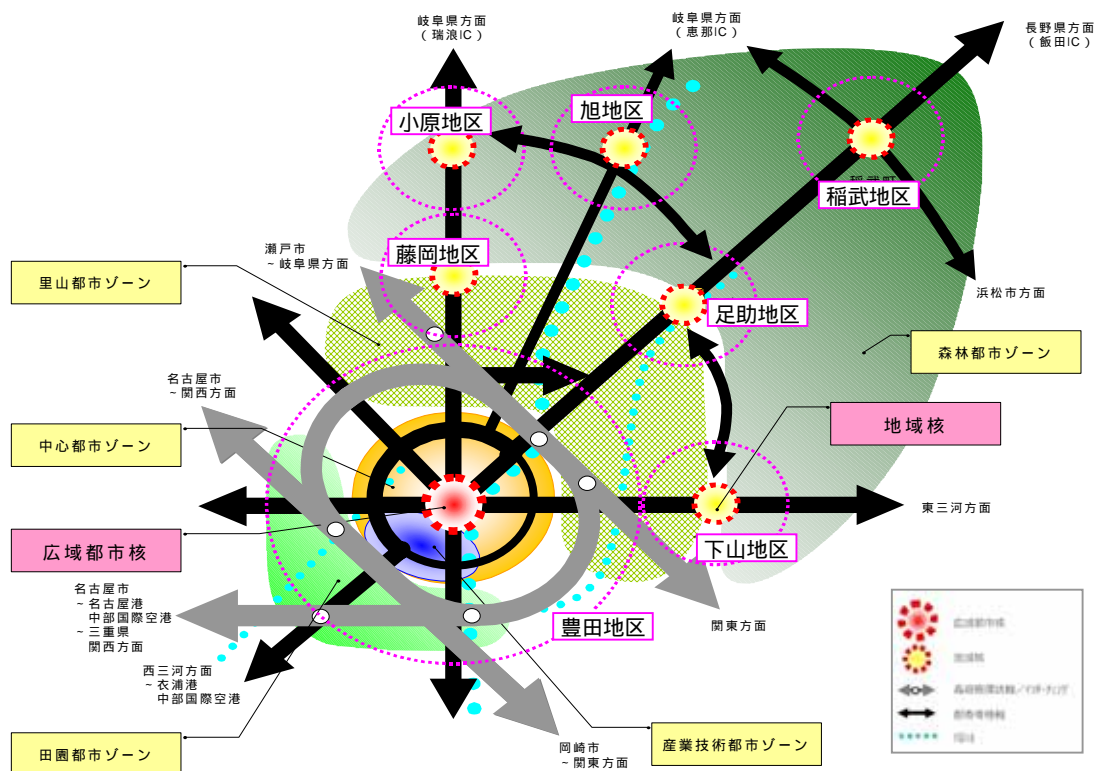
人、自然、地域との新たな関係づくりにより、健康的な生活と環境が確保され、さまざまな価値と魅力があふれる暮らしと地域づくりが展開されるまちを目指します。

#### 【まちづくりの基本理念】



#### 【計画期間】

平成17年度～26年度



## リーディングプロジェクト

矢作川連携プロジェクト  
都市・農山村交流プロジェクト  
地域資源活用連携プロジェクト  
健康・福祉増進プロジェクト

### 交流・連携基盤整備プロジェクト

【1】30分交通圏の確立を目指す交通基盤の整備  
交通の円滑化を図る幹線道路の整備  
公共交通のネットワーク化の推進

【2】電子自治体の推進

## 分野別主要施策

健康で心触れ合う福祉のまち  
安全で安心して暮らせるまち  
活発な産業活動に支えられた活力  
あるまち

生涯を通じて学習のできる文化の薫るまち  
豊かな自然と調和する環境にやさしいまち

### 多様な交流・連携を促進する基盤の整備されたまち

広域都市核、地域核の充実

#### 幹線道路ネットワークの整備促進

広域都市核と隣接する地域核及び隣接する地域核間を結ぶアクセス道路や、交通混雑の緩和を図る環状道路、中心市街地の形成に必要な幹線道路の整備により、安全で快適な道路ネットワークの形成を進めます。

#### 公共交通の充実・強化

各種公共交通機関の連携による生活交通ネットワーク化や自動車と公共交通機関の連携を図る交通結節点の整備により、利便性と選択性の高い交通環境の形成を進めます。

情報通信基盤の整備促進

## (2) 地域再生計画

～平成17年3月 豊田市旧7市町村（豊田市・藤岡町・小原村・足助町・下山村・旭町・稲武町）～

### 水と緑の豊かさ創造都市づくり計画 ～都市と農山村の共生～

#### 計画の目標（抜粋）

#### 4) 都市・農山村交流交通ネットワークの形成促進

地域特性に応じた交通サービス水準の確保と都市と農山村間の公共交通ネットワークの形成推進

- 行政、交通事業者、地域住民・利用者などの関係者による議論の場の設置（豊田市公共交通会議）。
- 交通事業者による乗合バス路線と行政の運営・支援する生活交通バス路線との有機的な連携・ネットワーク化を推進。
- 豊田地域と旧町村地区の拠点とを結ぶ**基幹交通**（＝「**基幹バス路線**」）の創設について検討。
- 幹線道路等の交通基盤の整備促進。

ITを活用した都市農山村間の交通利便性の向上のための社会システム実験の実施及び導入検討

(3) 豊田市交通まちづくりビジョン 2025

～平成 17 年 7 月 豊田市交通まちづくり協議会～

交通モデル都市の実現

～ 理 念 ～

人と環境にやさしい先進的な交通まちづくり

・世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して

そのために・・・

市民・企業・行政のパートナーシップの推進

かしこいクルマの使い方への転換

かしこい交通行動を支援する ITS 活用

公共交通を重視

環状道路等幹線道路の整備

楽しく歩け、自転車に乗れる環境整備

基本目標

目標 1 (円滑化)

: 移動の円滑性を考慮した交通体系の構築

目標 2 (安全・安心)

: ひとにやさしく安全・安心な交通環境の実現

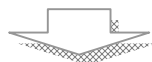
目標 3 (環境)

: 環境負荷が小さく持続可能な交通体系の実現

目標 4 (魅力・活気・交流)

: まちに魅力を与え活気を興し、盛んな交流を支援する交通体系の実現

(基準年: 2001年)



具体的目標	2010年目標	2025年目標
渋滞	朝のマイカー通勤時間を現状から4割短縮	朝のマイカー通勤時間を現状の1/2に短縮
公共交通	鉄道・バスの利用者を現状の1.7倍まで増加	鉄道・バスの利用者を現状の2倍まで増加
中心市街地活性化	中心市街地への来訪者を5%増加 中心市街地オフィス人口を5%増加	中心市街地での来訪者を1.5倍まで増加
交通事故	交通事故(死傷事故)を1/2に削減	
交流	観光入り込み客数のさらなる増加(1,000万人以上) 隣接する支所間を30分以内で移動できる道路整備	
環境	二酸化炭素排出量の削減	

(4) 豊田市公共交通基本計画 (平成 19 年 3 月策定)

基本計画の目的

公共交通基本計画は、本市の公共交通の今後のあり方を示し、7市町村の合併により誕生した新市の「都市としての一体性の形成」、「都市と農山村の共生」、「交流人口拡大による地域の活性化」を図るため、「利便性の高い公共交通ネットワークを構築すること」を目的とします。

交通の視点から見た課題

利便性の高い公共交通ネットワーク構築の必要性

【高い自動車利用割合】 道路渋滞の激化  
交通事故の多発  
環境負荷の増大

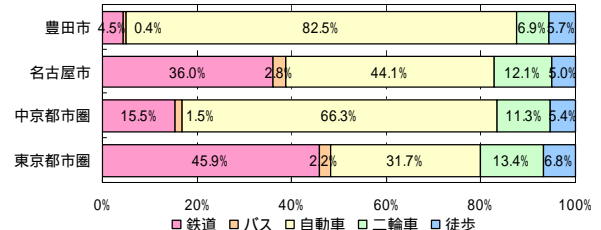
【低い公共交通サービス水準】 移動困難者の拡大  
地域間の格差  
自動車利用の誘発

「鉄道・バスなどの公共交通対策」に対する市民意識は、

施策の **重要度** は **最も高い**



施策の **満足度** は **最も低い**



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  
：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 1.6 豊田市居住者と他都市の交通手段分担率比較 (通勤目的)

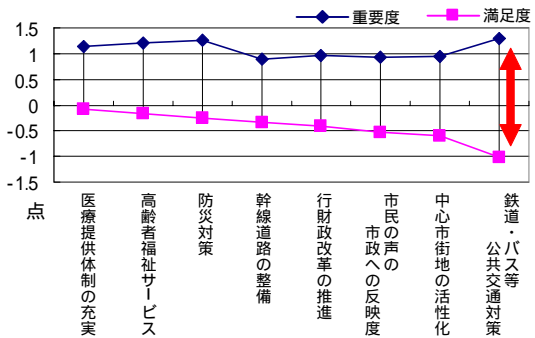


図 1.7 施策別の重要度と満足度の意識  
出典：豊田市市民意識調査 (2005 年)

計画の基本方針

公共交通の充実は、「外出機会の増加、時間の効率利用」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します。

市は、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、地域と共働で 支えていきます。

共働：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こと。市民と市が協力して働くことのほか、共通する目的に対してそれぞれの判断で、それぞれ活動することも含まれます。

**<住民等>**  
市民、学校、企業等  
計画から運行まで直接関わり、利用することで支える

共働

**<行政>**  
豊田市、県、国  
積極的かつ適切に関与し、運行を支援する

**<交通事業者>**  
鉄道、バス、タクシー等  
効率的で安全、安心な運行をする

基本計画の内容

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を構築し、使いやすいサービス水準を確保します。

公共交通ネットワークの形成要素

- 鉄 道：市内および市外主要都市を連絡する路線
- 基 幹 バス：都心、駅、支所等を相互に連絡する路線
- 地域バス等：地域 (コミュニティ) 内を運行し、交通結節点に連絡する公共交通
- 交通結節点：鉄道駅または複数の公共交通機関を乗り継ぐ場所
- 利用促進策：公共交通の PR 活動やより利用しやすくするための様々な施策

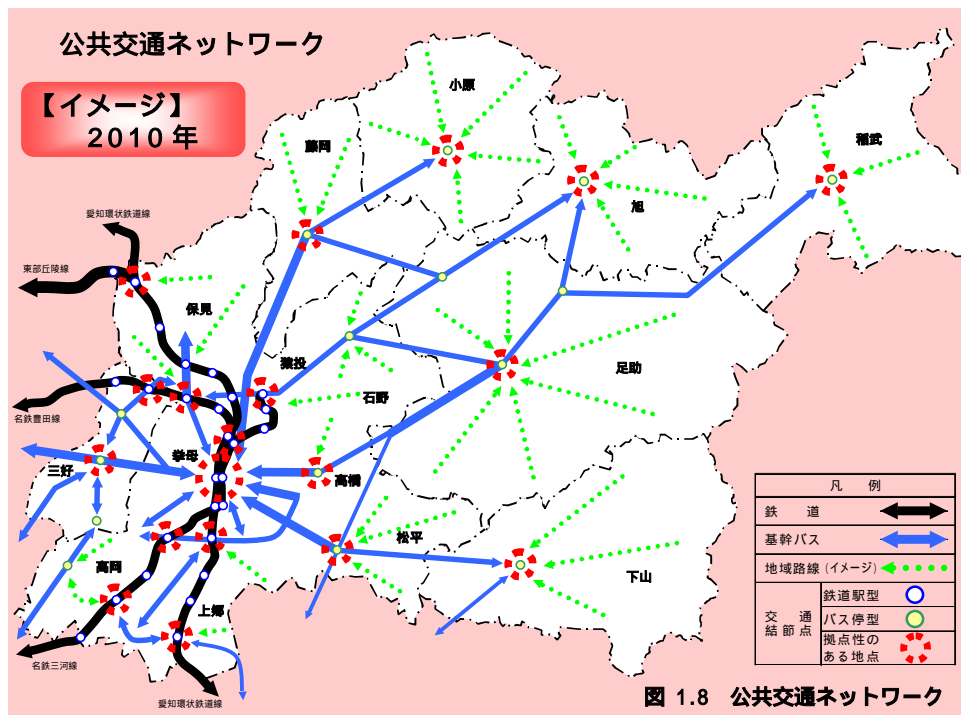


図 1.8 公共交通ネットワーク

### 鉄道について

愛知環状鉄道・名鉄三河線の複線化など、交通事業者と協力し、事業の早期実現を図ります。

### 基幹バスについて

人の動きや都市構造・土地利用状況などに着目し、効率的で利便性の高いネットワークを構築するとともに、使いやすいサービス水準を確保します。サービス水準は、社会実験の結果等を踏まえ、運行時間帯・時間帯別の運行本数の最低基準、および料金体系を設定します。

### 地域バス等について

地域住民が主体となって、運行するバスの大きさや運行経路、運行形態を検討し、市や交通事業者と共働で創り・育てます。

### 交通結節点について

鉄道駅やバス相互を乗り継ぐ場所は、利便性・快適性の高い交通結節点となるように、待合施設やベンチ、パーク＆ライド駐車場などの整備を促進します。

### 利用促進策について

バス走行位置情報などの提供や小銭不要で簡単に料金支払いができるカード式乗車券などを導入し、サービスの充実を図ります。また、職場や学校などで啓発活動を実施し、利用意識の向上に努めます。

### 施策の展開スケジュール

次日から順次公共交通ネットワークの構築を進めます。また、基幹バス路線等の利用状況、収支状況、改善効果を定期的に公表し、皆様の意見を伺うとともに、バス路線の評価、見直し・改善を共働で実施します。

凡 例	
鉄 道	⇔
基幹バス	⇔
地域路線 (イメージ)	⋯⋯
鉄道駅型	○
バス停型	○
交通結節点	★
拠点性のある地点	★

**《基幹バスの基本的なサービス水準》**

**【運行時間帯・本数】**  
 運行時間帯：午前6時～午後10時  
 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  
 路線ごとに、人の動きに応じて具体的な運行本数を設定します。

**【料金体系】**  
 乗車距離に応じた100円きざみで利用しやすい料金を設定します。  
 全てのバス路線の、料金体系の統一を目指します。

## (5) 豊田市生活交通確保基本計画

### 概要

旧豊田市では、「通勤、通学、通院、買物などの住民の日常生活に必要な不可欠な交通（＝生活交通）」を確保するため、平成 16 年 5 月に「豊田市生活交通確保基本計画」を策定した。

### 基本方針

- 採算のとれる見込みのある路線は民間交通事業者による運行を基本に、それが困難な地域では需要に応じてバス、乗合タクシーを使い分け、鉄道・バス空白地域をできるだけ解消するよう取り組む。
- 継続的に生活交通手段を確保していくため、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を果たし、特に市民自らが運行に積極的に関与することが重要であり、それに対し市は積極的に支援する。

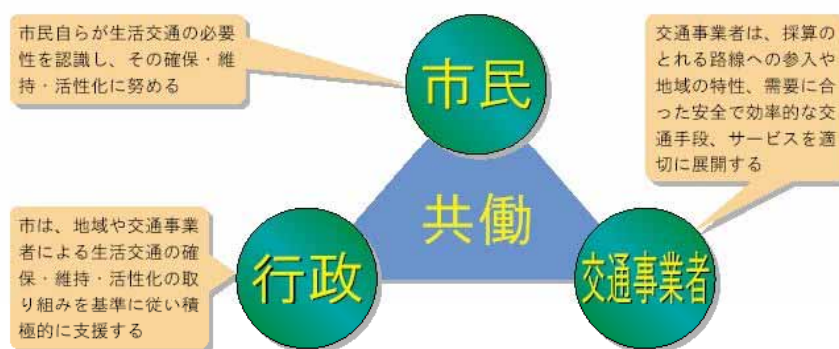


図 1.9 生活交通確保のための役割分担

### 基本計画の目標

- 計画策定時の鉄道・バス利用可能圏域人口カバー率約 87%から、計画目標年次の平成 17 年度における数値目標を 5%アップの 92%に設定。

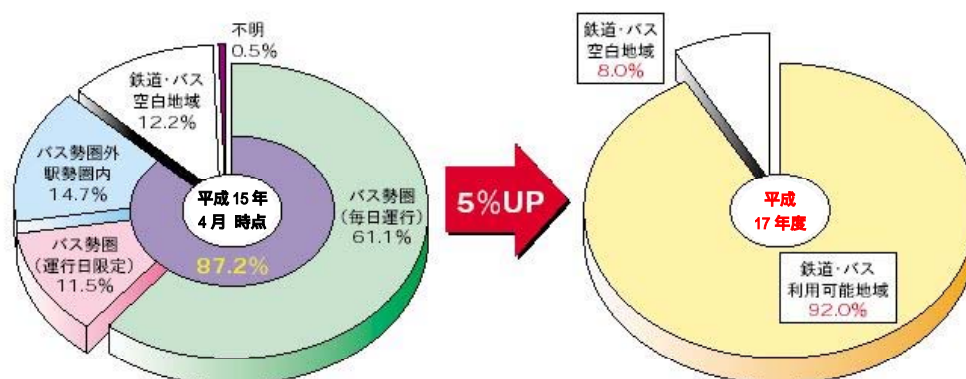


図 1.10 生活交通確保基本計画の目標（鉄道・バス利用可能圏域<sup>1</sup>の拡大）

1 駅勢圏（鉄道駅から半径 1km）またはバス勢圏（バス停から半径 500m）内の地域と設定。



### 生活交通の整備方針

- 人口構成、移動先などの現状から利用者数を想定し、それに見合ったバスを運行する
- 既存のバス路線は尊重し、競合しない路線設定を行って効率的な交通体系をつくる
- 最寄りの駅、主要なバス停など交通結節点への接続を基本とする
- 病院、商業施設など集客力のある施設を結ぶ路線を設定する
- 採算がとれる見込の路線は、民間事業者による運行を誘導する
- 自動車から公共交通への転換が期待できる路線を検討する
- 環境にやさしい車両の導入を積極的に推進する

### 生活交通確保に向けた地域主体の運行までの流れ

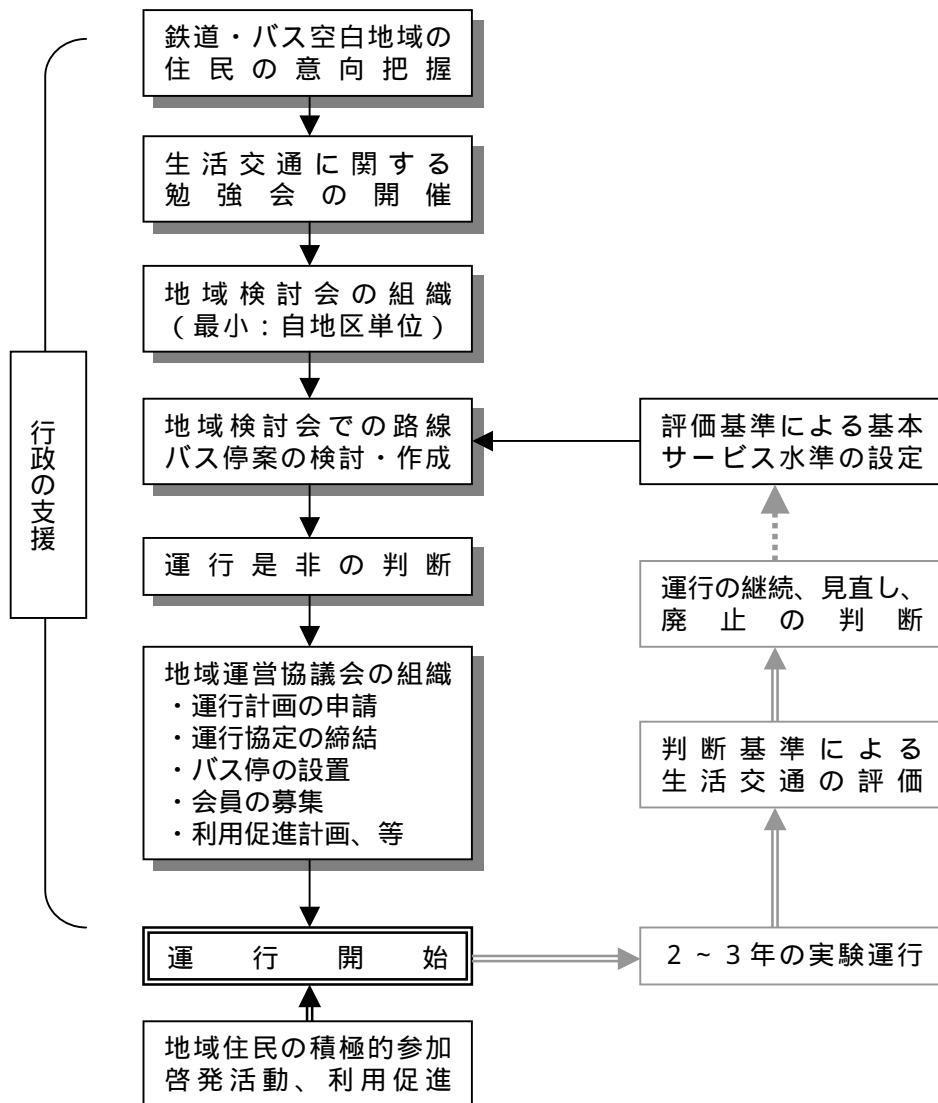


図 1.11 生活交通確保に向けた地域主体の運行までの流れ

### 1-4-3 三好町における関連計画等

#### (1) 第5次三好町総合計画

##### 基本構想

##### 【都市将来像】 ゆとりと 活気ある ふれあいのまち

- ・ おもいやりのある福祉と、みんなで創るふるさとづくりができる **ふれあいのあるまち**
- ・ うるおいのある産業の振興と、機能的で快適な生活ができる **活気のあるまち**
- ・ 心ゆたかな教育・文化と、人にやさしい環境を育むことができる **ゆとりのあるまち**

##### 【目標年次】

平成 32 年

##### 基本計画

##### 【計画の体系】 目標年次：平成 22 年

1. おもいやりのビジョン  
「健やかで生き活きと喜びあえるまち」
2. ゆたかさのビジョン  
「心ゆたかな個性と創造性が輝くまち」
3. やさしさのビジョン ●  
「安全で安心して住める美しいまち」
4. うるおいのビジョン  
「活力ある産業と潤いのあるまち」
5. ここちよさのビジョン ●  
「機能的で調和のとれた快適なまち」
6. ふれあいのビジョン  
「世界にひらくみんなで築くさわやかなまち」

##### 《でかけたくなるまち》

- ・ 安全に通行できる道路整備を進め、さらに福祉バスの運行につとめる。

##### 《安全で便利な人の移動（交通）》

- ・ 人にやさしい道路整備や、幹線道路と生活道路との円滑な接続を図る。
- ・ ITS（高度道路交通システム）などを導入し、事故や渋滞のない交通ネットワークの形成につとめる。

#### (2) 三好町まちづくり基本計画

##### 【まちづくり基本計画の将来像】

##### 人と緑を育てるまち、いつまでも住み続けたいまち・みよし

##### 【目標年次】 平成 22 年

##### 【まちづくりの基本目標】

1. 快適な暮らしの環境をコーディネートする
2. 水と緑の環境を守り、創る
3. 交通ネットワークを充実する ●
4. 産業と交流によるにぎわいをつくる
5. 安全・安心できる都市生活を確保する
6. 参加と協働のまちづくりを進める

##### 【将来都市構造】

- ・ 都市軸：交流やネットワークを担う動線及び線形
- ・ 都市拠点：まちづくりの各種機能の中心的な場
- ・ ゾーニング：基本的な土地の使い方を定める区域

##### 【道路・交通の方針】

##### 基本方針

特色ある地域を結び、安全で便利な人の移動を確保する

##### 整備方針

幹線道路の整備

人にやさしく安全な道路の整備

公共交通の充実

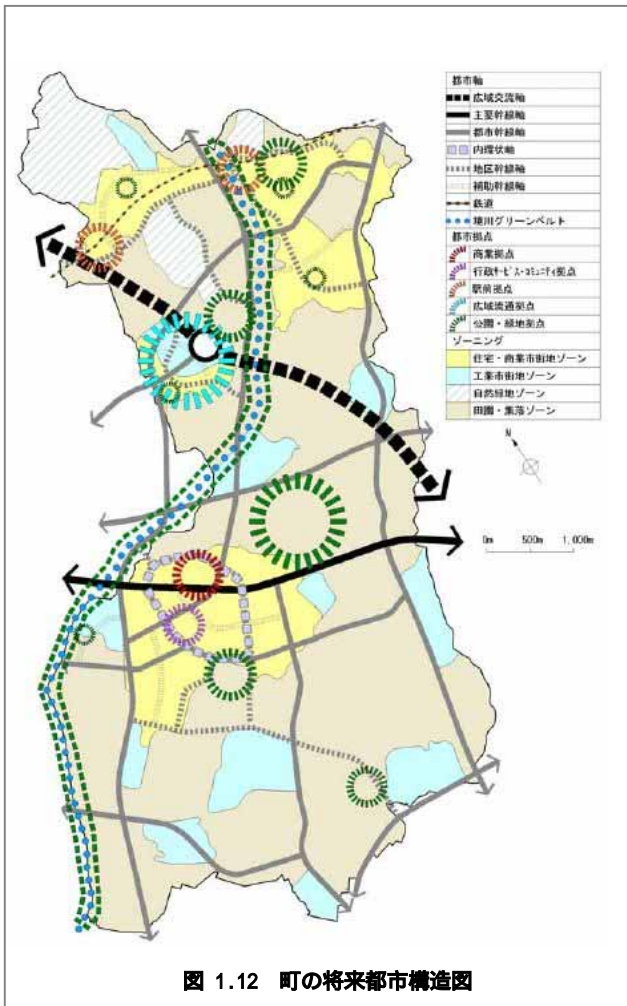


図 1.12 町の将来都市構造図

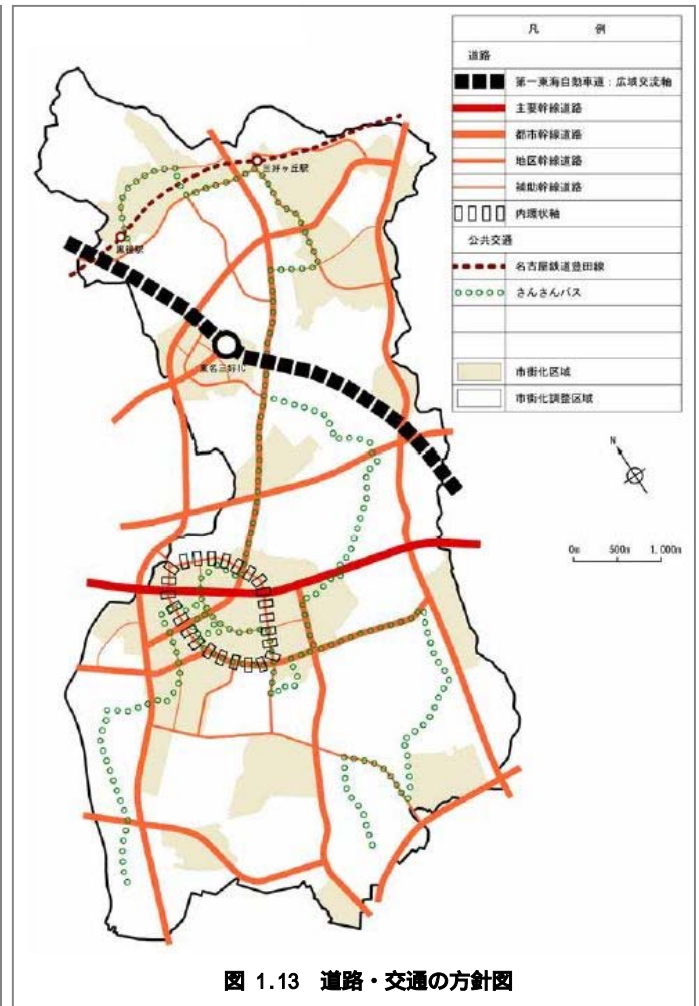


図 1.13 道路・交通の方針図

【内環状軸の整備】

中心市街地周辺において、行政サービスの中心となる拠点、文化・交流拠点、商業拠点、公園・緑地などの拠点など、各種都市機能が分散して配置されており、これら都市拠点をネットワークする内環状軸を形成し、住民の利便性・快適性の向上を図る。

内環状軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>未整備箇所の整備による都市機能の連携強化</li> <li>道路景観に配慮した魅力的な景観づくり</li> </ul>
------	--

【幹線道路の整備】

道路単体ではなく全体的なネットワークの構築に配慮するとともに、道路の段階構成や各道路の役割、必要に応じて計画的な整備を進める。

幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>未整備箇所の整備による骨格形成</li> <li>都市間及び都市内連携の強化</li> <li>東名三好 I C へのアクセス強化</li> <li>産業交通と生活交通の分離促進</li> </ul>
地区幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>未整備箇所の整備による都市内連携強化</li> <li>東名三好 I C へのアクセス強化</li> </ul>
補助幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>未整備箇所の整備による地域内交通の充実</li> </ul>

【公共交通の充実】

既存バス、鉄道等との連携を図り、さんさんバスの運行など、人と環境にやさしい公共交通の充実やネットワークの形成を図る。

人と環境にやさしい公共交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道・バスの連携に配慮した公共交通体系の充実</li> <li>さんさんバス・乗合タクシーの運行</li> </ul>
------------------	--

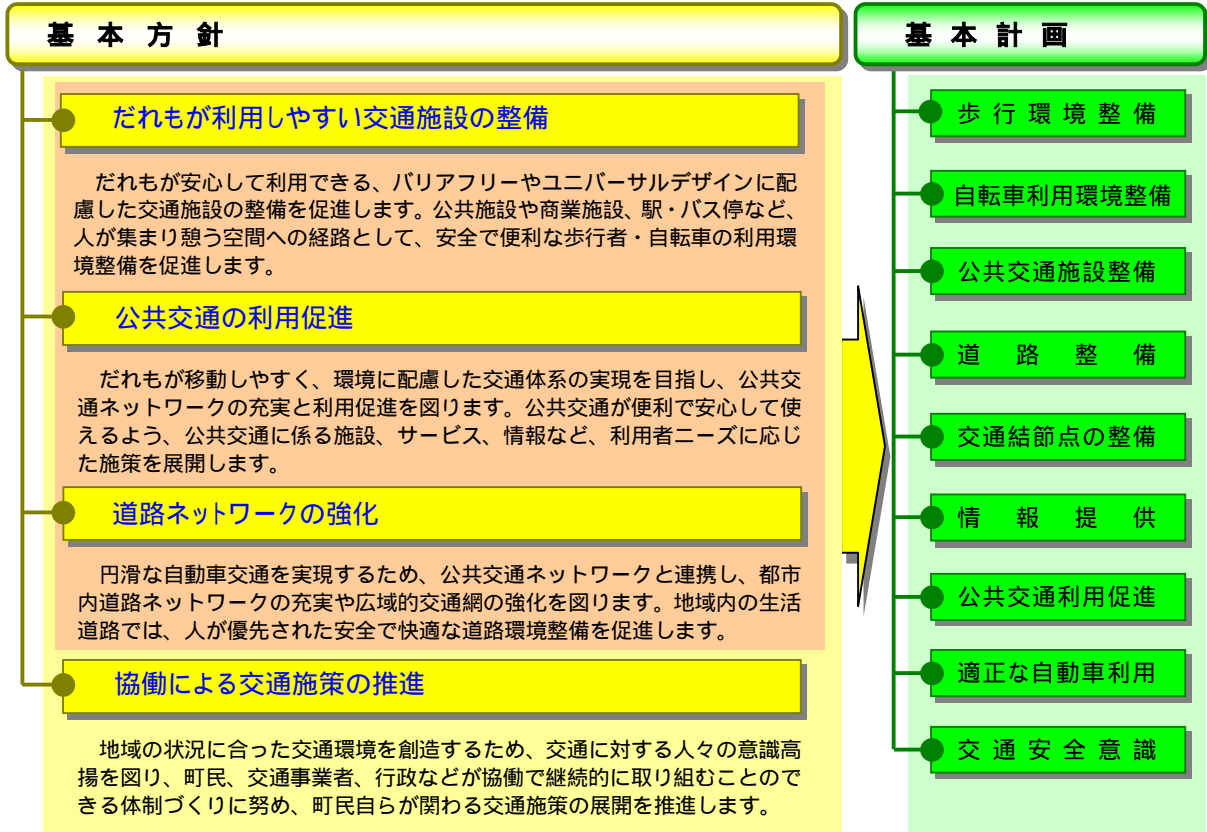
(3)三好町交通基本計画(平成19年3月策定)

基本方針と基本計画

歩行者・自転車・公共交通・自動車などそれぞれの交通手段が共存でき、住む人、訪れる人、全ての人にやさしい交通環境を目指します。

また、多岐にわたる交通の問題を解決するためには、行政だけでなく町民や交通事業者など、交通にかかわる人々が同じ意識を持って、協働により継続的に取り組むことが必要と考えます。

**基本理念** “安全・安心・便利”な交通が継続するまち ~人が優先された交通環境へ~



現状の課題・問題点

交通の利便性が悪い

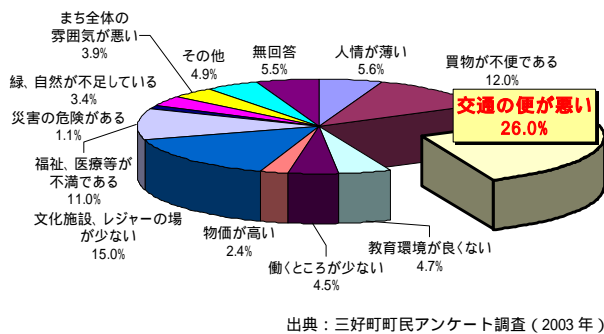


図 1.14 三好町の住みにくいところ

自動車への過度の依存

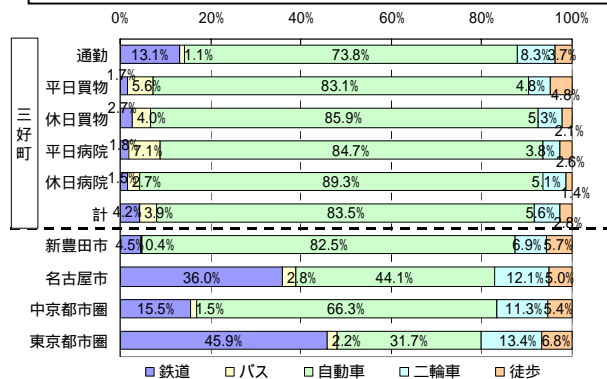


図 1.15 三好町居住者と他都市の交通手段分担率比較 (三好町以外は通勤目的)

資料：豊田市は、H13 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・京都市圏は、H13 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

## 基本計画（公共交通関連）

### 公共交通施設整備

人の流動に対応した効率的な公共交通のネットワークを形成するとともに、新たな開発計画も考慮し、誰もが利用しやすい安全な駅やバス停を整備する。

### 交通結節点整備

より多くの人が公共交通を使えるよう、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備えた交通結節点（駅・バス停）を整備する。また、様々な交通や生活情報が集まる場所については、基本的要素に加えて拠点性を併せ持つように整備する。

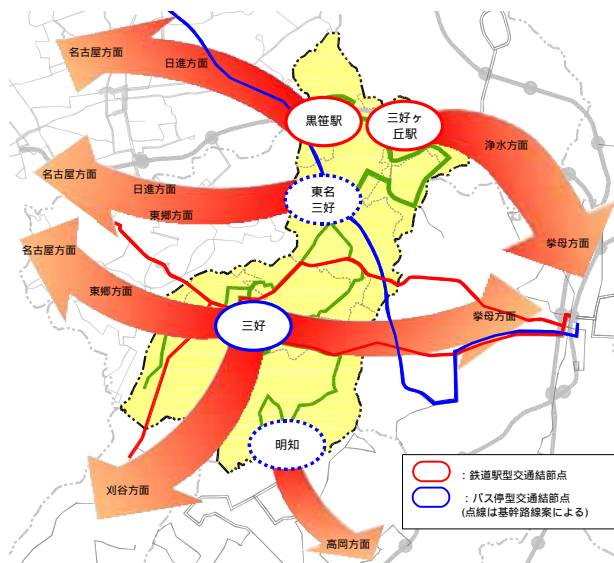


図 1.16 人の動きとネットワークイメージ

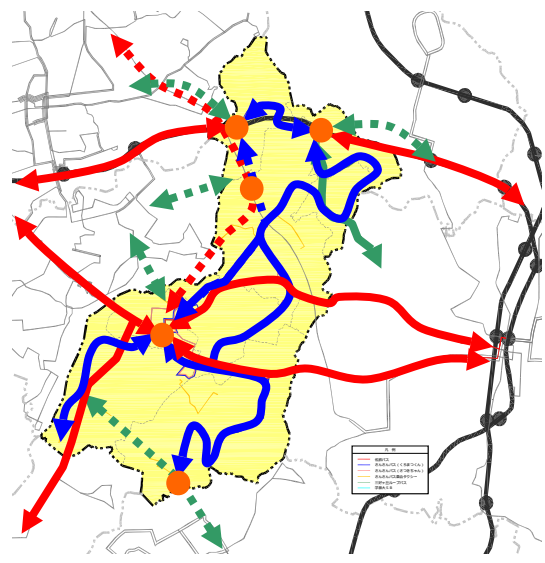


図 1.17 公共交通ネットワーク方針図

### 情報提供

移動についての情報が簡単に手に入る仕組みづくりを目指す。

### 公共交通利用促進

単なるPRに留まらず、公共交通にかかわるサービスレベルの向上を目指す。

### 適正な自動車利用

過度な自動車利用を誰もが認識し、自ら考え行動する。

### 町民の意識向上

安全な交通環境を実現させるために、  
交通に対する意識を向上させる。

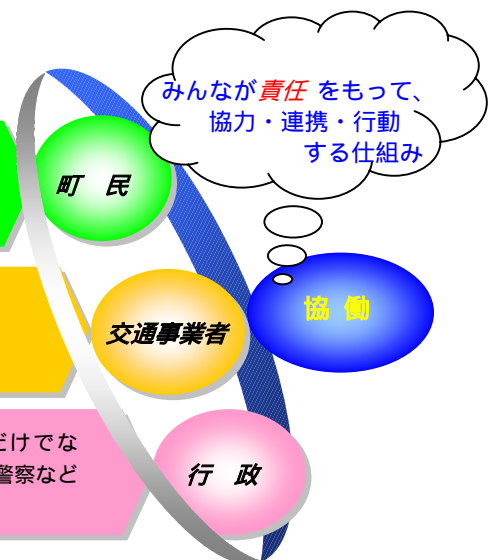
### 協働による交通施策の推進

協働：三好町の交通施策では、様々な主体が自主的・自発的に共通の活動領域において、相互の立場や特性を認識・尊重しながら目的を達成するために協力することを協働とします。

三好町住民に加えて通勤や通学等の三好町来街者と三好町で活動する全ての団体

サービスを提供する交通事業者

町行政組織だけでなく、国、県や警察などの公共機関



#### 1-4-4 豊田・三好1次交通圏交通計画の位置付け

豊田・三好1次交通圏は、広域な圏域に都市部や中山間部が広がり、市民生活の移動手段には自動車が主に使われている。しかし、これからの高齢社会や地球環境問題などを考えると、自動車に頼り過ぎず、誰もが安全で安心に移動ができ、かつ交流が促進され、地域の活性化に繋がる交通体系にしていかなければならない。

本計画は、交通に関連した計画のうち、特に公共交通に重点を置いて、豊田市、三好町それぞれの上位計画、関連計画と連携して策定する。

1次交通圏交通計画では、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。そして、この計画が、関連するまちづくり計画などと連携することによって、広域な交通圏全体の「1次交通圏としての一体性の形成」、「都市と農山村の共生」、「交流人口の拡大による地域の活性化」に寄与することを期待するものである。

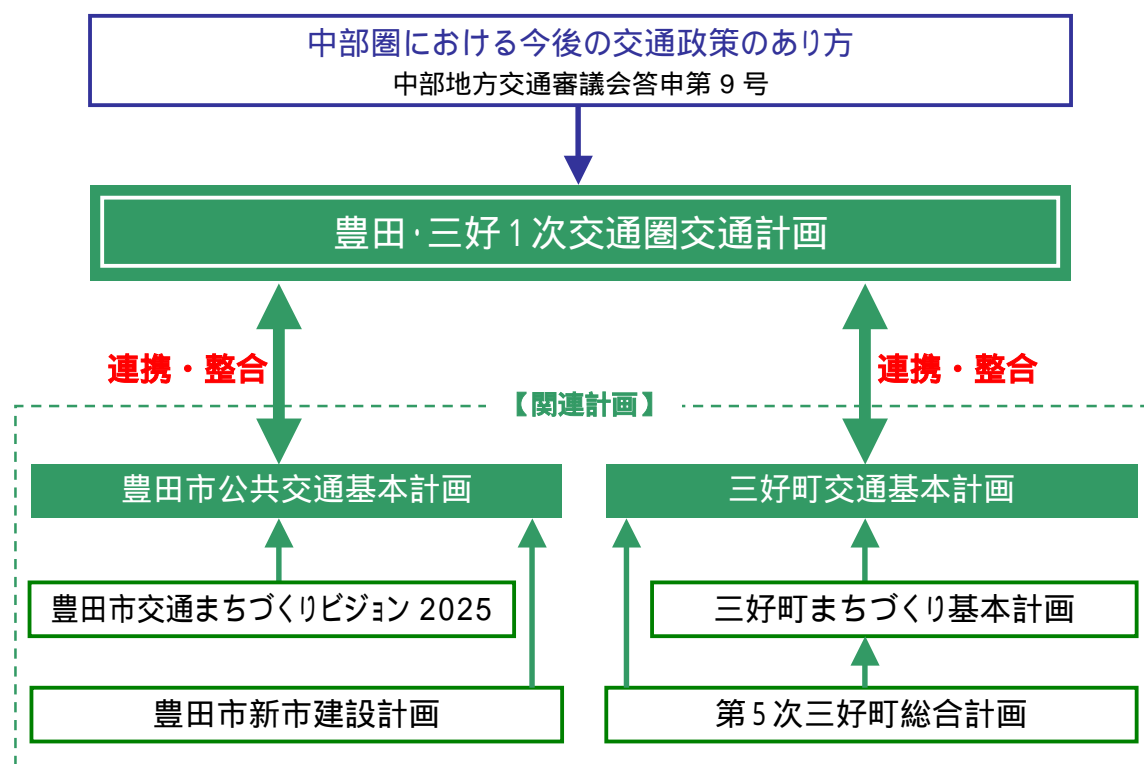


図 1.18 豊田・三好1次交通圏交通計画の位置付け