

豊田・三好1次交通圏計画

【 中間報告概要 】



さんさんバス



おばらバス



旭バス



稲武バス



名鉄豊田線



愛知環状鉄道



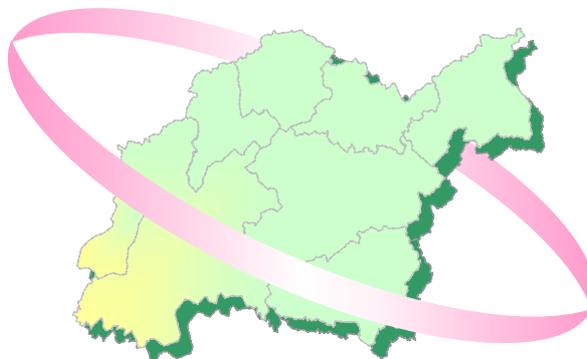
名鉄三河線



リニモ



名鉄バス



豊田・三好交通圏
計画協議会



都市間高速バス



ふれあいバス



さなげ足助バス



バスロケーションシステム



中心市街地バス



松平ともえ号



下山バス

1 豊田・三好1次交通圏計画とは・・・

みんなで“創り・守り・育てる”公共交通

豊田市及び三好町の1次交通圏計画は、中部地方交通審議会の答申第9号「中部圏における今後の交通政策のあり方」を踏まえ、公共交通のあり方を検討し、「自家用車への過度の依存の改善」や「高質で誰もが利用可能な公共交通の実現」を推進するための計画です。

これまで、市町村が個々に交通施策の検討を行ってきましたが、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ません。したがって、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必要があります。

【新たな交通政策の課題 ～答申第9号より】

「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 ～答申第9号より】

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

豊田・三好1次交通圏の範囲と計画の目的

【豊田・三好1次交通圏計画は・・・】

1次交通圏全体で改善施策に取り組み、
 「都市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」
 を図ることを目的とします。

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、望ましい交通体系の構築には一体的な交通施策の展開が必要です。

豊田・三好1次交通圏の位置



豊田・三好1次交通圏の構成

市町名	地域名	地区名
豊田市	豊田	挙母
		高橋
		上郷
		高岡
		保見
		猿投
	旧町村	石野
		松平
		藤岡
		小原
		足助
		下山
		旭
稲武		
三好町	三好	

交通圏（中部地方交通審議会 第9号答申より）

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います。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されています。

交通圏は、交通集中地域、都市地域、郊外地域及び交通不便地域の複数（あるいは単独）地域で構成される地域単位です。

資料：「中部地方交通審議会答申第9号別冊資料編」を基に編集

2 豊田・三好1次交通圏の特徴

豊田・三好1次交通圏の概況

【土地利用、施設・人口分布】

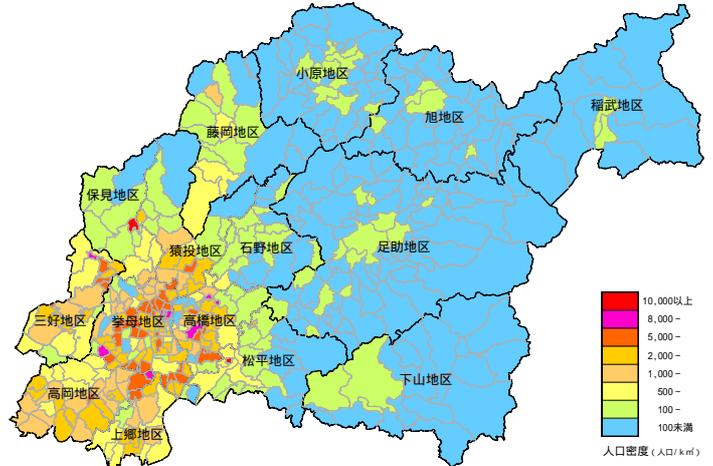
- ➔ 多様な土地利用
- ➔ 主要施設は豊田中心部に集中
- ➔ 南西部には大規模工場施設が点在
- ➔ 豊田地域・三好町で全体人口の90%
- ➔ 今後急速に高齢化が進むことが予想される

地区によって地形、土地利用形態、人口集積、施設分布状況が大きく異なり、人口や主要公共・商業・業務施設は豊田地域の中心部に集中し、中山間地域は極めて低密度となっています。また、中心部の郊外には自動車産業を中心とした大規模工場施設を有していることが特徴です。

【公共交通体系】

- ➔ 豊田市駅を中心とした放射状の路線網
- ➔ 鉄道は2～4本/時、基幹的バス路線は1～3本/時の運行本数
- ➔ 地域バスは運行日や運行時間帯が限定された低いサービス水準
- ➔ 料金体系は路線によって様々

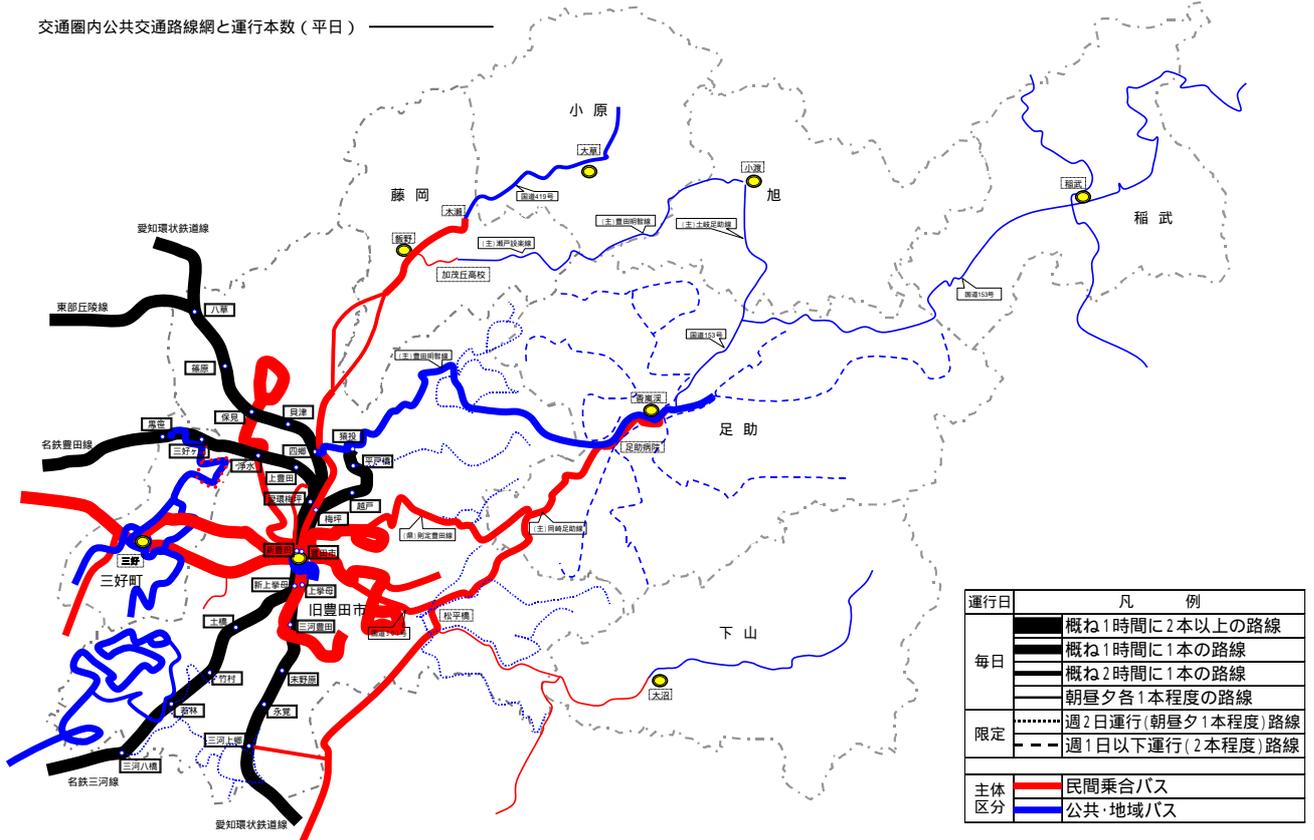
豊田三好1次交通圏の町別人口密度



鉄道・バス・道路の主要交通施設は、豊田地域の中心部を中心に放射状に形成されています。

民間バス路線や鉄道のない公共交通不便地域では、行政や地域が主体となり様々な手法で地域バス等（貸切バス、福祉バス、乗合タクシー）を展開しています。基幹的な公共交通路線は概ね1本/時以上の運行本数が確保されていますが、地域バスの多くは運行時間帯も限られ、運行本数は極めて少なくなっています。

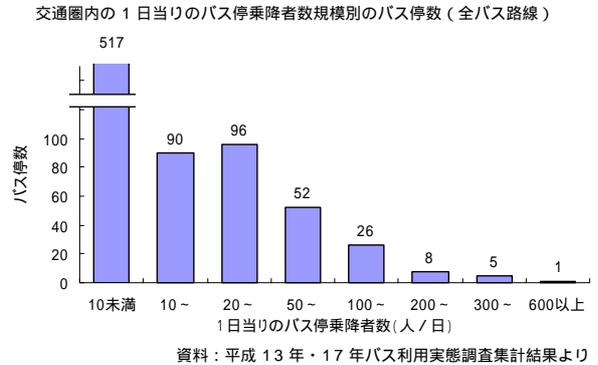
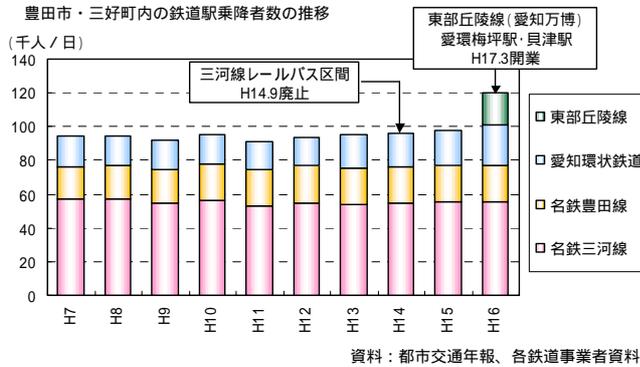
交通圏内公共交通路線網と運行本数（平日）



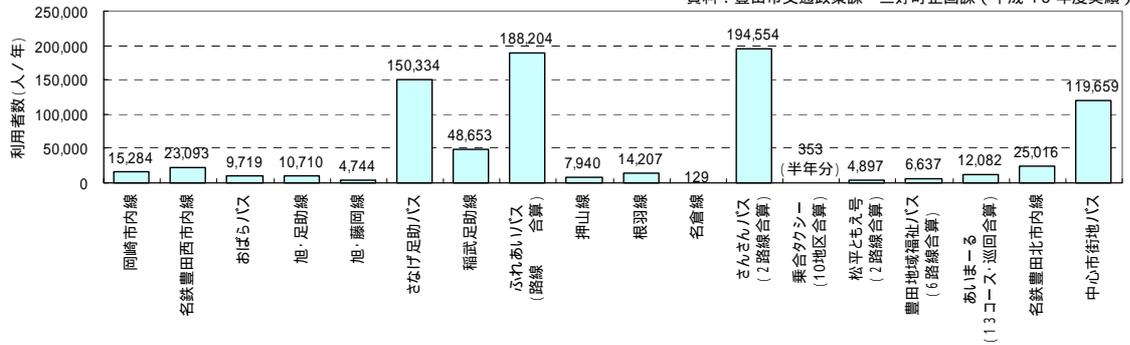
【公共交通の利用状況】

- 鉄道全体では利用者が微増
- バスは主要な駅と病院で利用者が多い
- 地域バスはそれぞれで利用状況が大きく異なり、運行経費に対する補助も1人当たり200円程度から1000円を超える路線も

鉄道駅利用者は愛知環状鉄道を中心に微増しています。バス乗降者数は豊田市駅（5057人/日）が突出し、主要な駅・病院のバス停で300～600人/日程度となっています。運行日や運行時間帯が限定されている地域バスは、多いところでも10人/日以下の乗降者数で、1日のうちで利用されないバス停もあります。



公共が関与するバスの年間利用者数

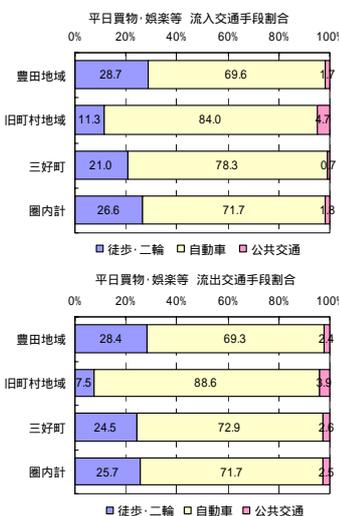
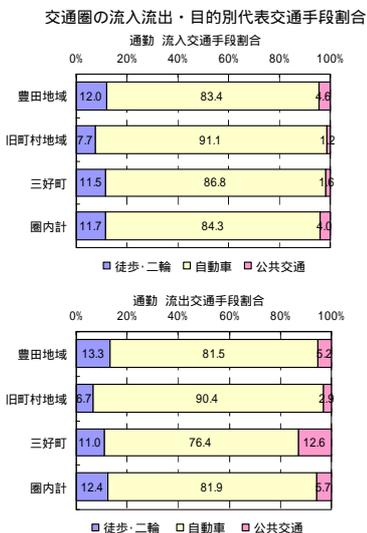


豊田・三好1次交通圏の交通流動

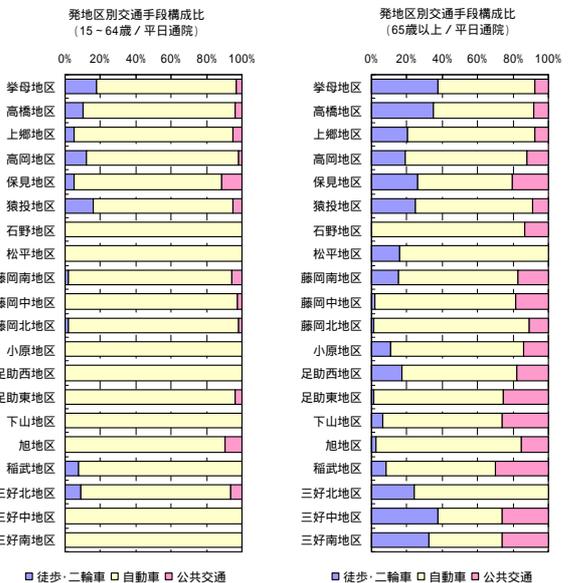
【移動手段】

- 自動車交通の依存度が極めて高い
- 通勤や買物では公共交通が使えない?
- 高齢者など公共交通が必要な人はいる

交通圏内の移動では、地区間、地区内流動とも自動車交通の依存度が極めて高く、公共交通利用は、通学、高齢者の通院などで若干割合が高い程度です。



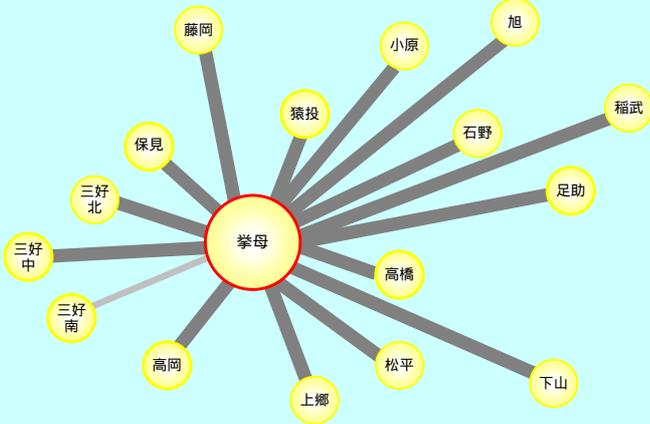
通院流動(平日)・世代別代表交通手段分担率



資料：豊田地域・三好町は第4回パーソントリップ(PT)調査、旧町村地域は人の動き調査(H17豊田市)から集計

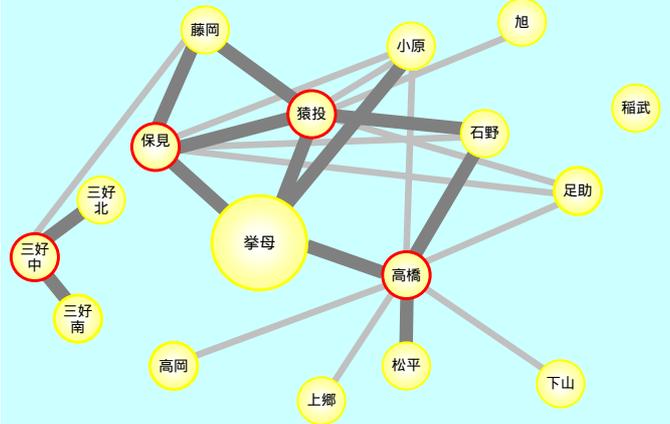
《交通圏の中心》

➤ 交通圏の中心は多様な都市機能を有する挙母地区であり、あらゆる地区から多くの流動がある。



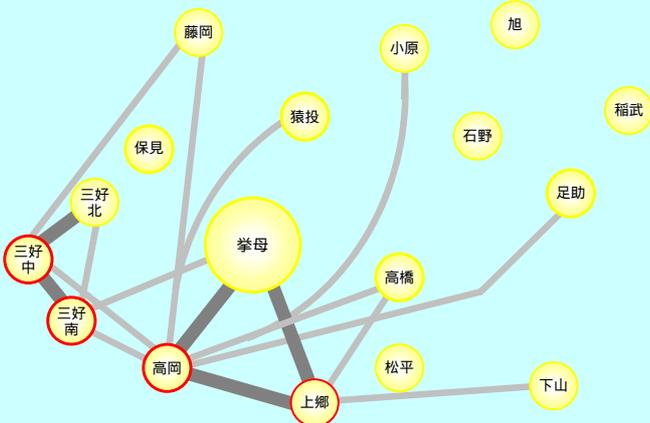
《中心部郊外の生活拠点》

➤ 挙母地区に隣接する高橋・保見・猿投・三好中地区は近隣の地区からの日常的（買物・通院等）な交通流動が多くみられる。



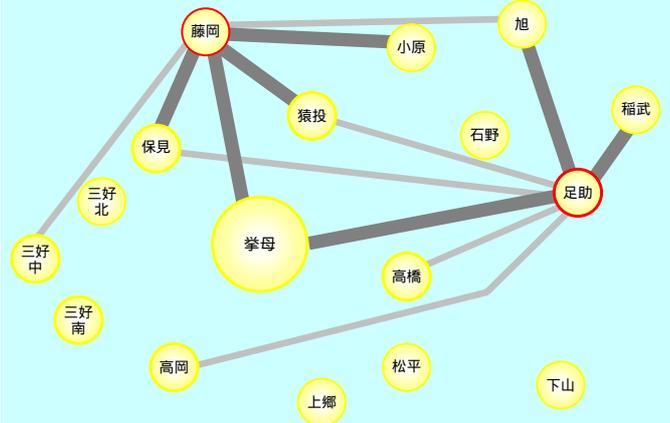
《大規模工場を中心とした交通の発生集中》

➤ 大規模な工場施設を有する南西部の地区は、通勤を主体とした流動が圏域全体からあり、これらの地区間相互の流動も多い。



《旧町村地域の生活拠点》

➤ 足助・藤岡地区は旧町村地域内での中心的役割を担う地区となっている。

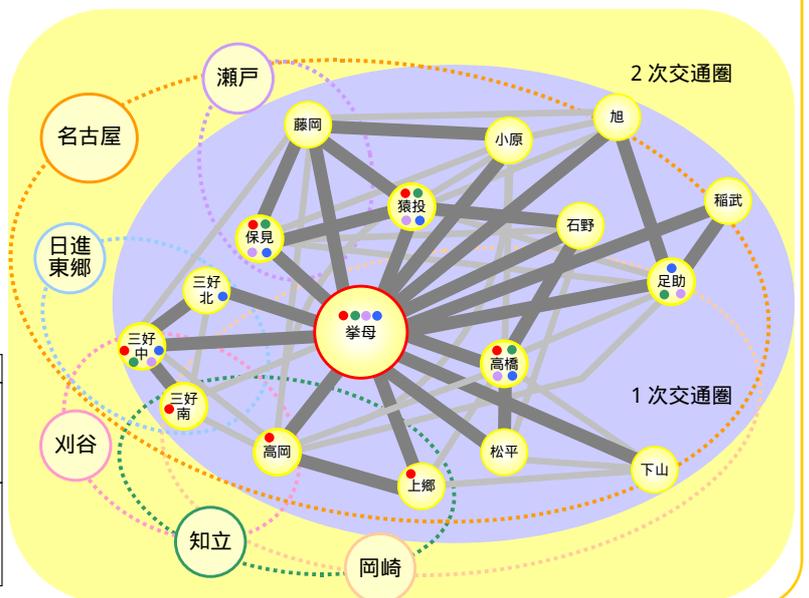


【結びつきの強い2次交通圏】

➤ 名古屋市は1次交通圏のあらゆる地区から流動がある
 ➤ 地区によって結びつきが強いのは、岡崎市・日進市・東郷町・刈谷市・知立市・瀬戸市など

凡 例	
	豊田・三好1次交通圏
	多様な目的の結びつきが強い地区間
	特定の目的の結びつきが強い地区間
	2次交通圏との結びつきの強い地域
	通勤目的の主要因となる大規模工場施設等を有す
	通学目的の主要因となる高校・大学等を有す
	通院目的の主要因となる医療施設を有す
	買物目的の主要因となる大規模商業施設を有す

交通圏全体の流動の傾向を示すイメージ図



3 豊田・三好 1 次交通圏の交通課題

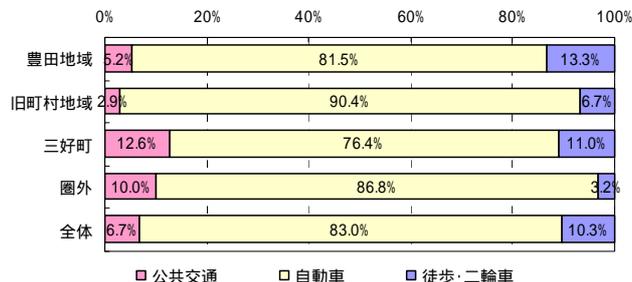
交通圏全体の共通の交通課題

【自動車への過度な依存】

～通勤では 80%以上が自動車利用！～

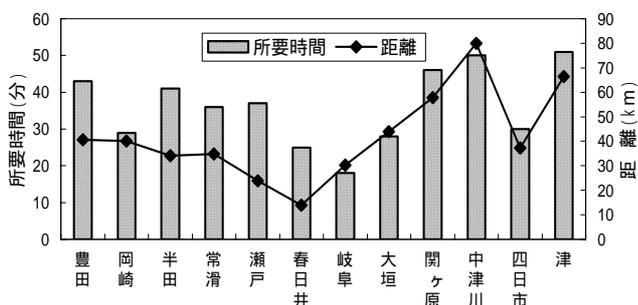
自動車交通の利用割合が極めて高く、道路渋滞や交通事故増加、公共交通利便性低下、地球環境悪化の原因となっています。

豊田三好 1 次交通圏関連通勤目的代表交通手段割合



資料：第 4 回 P T 調査及び旧町村地域人の動き調査（H 1 7）から集計

名古屋駅と主要都市代表駅の距離と鉄道による所要時間



資料：平成 17 年時点の時刻表より作成

【広域公共交通アクセスの利便性に欠ける】

～名古屋駅までの所用時間

は他都市と比べ 1.5 倍！～

広域交通を担う鉄道は各駅停車の運行形態であるため、高速交通機関としての機能が十分発揮できていません。

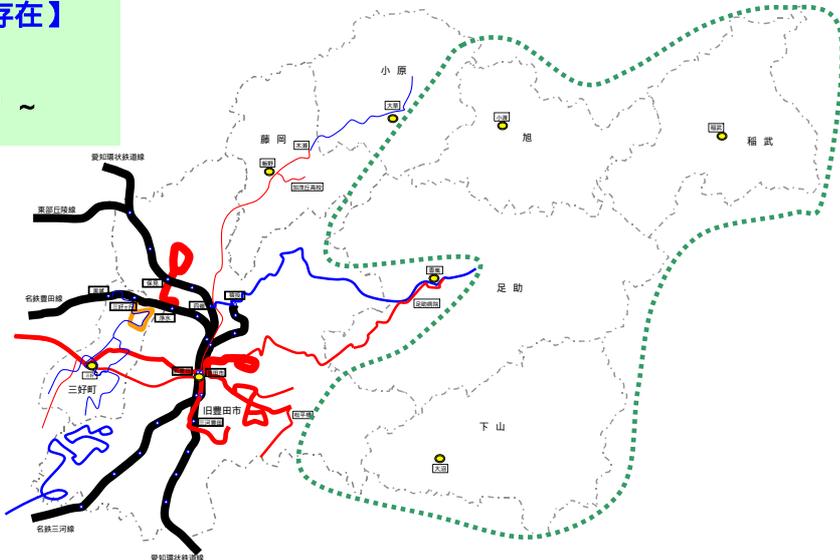
【公共交通が使えない地域・時間帯の存在】

～夕方過ぎれば

全く公共交通が無くなってしまふ！～

旧町村地域などは公共交通を利用できる時間帯が限られ、特に夕方以降には運行しておらず、自動車を利用できない人にとっては著しく移動が制約されます。

時間帯による公共交通空白地域の拡大エリア【19時以降】



バスの遅延状況

(平成 13 年又は 17 年バス利用実態調査による 15 分以上の遅れ路線)

路線	遅れ時間	時間帯	地点 (バス停名)	方向
名鉄バス 矢並線	31分	8時台	手呂団地口	豊田市駅
名鉄バス 星ヶ丘豊田線 (衣ヶ原経由)	30分	7時台	三好西口	豊田市駅
名鉄バス 豊田市内線	23分	18時台	トヨタ本社前	豊田市駅
名鉄バス 星ヶ丘豊田線 (新屋経由)	22分	7時台	三好西口	豊田市駅
さんさんバス 生活路線	19分	8時台	三好下児童館	黒笹駅
名鉄バス 豊田市内線	17分	8時台	トヨタ町	豊田市駅
さんさんバス 生活路線	17分	7時台	福谷公民館	福田児童館
中心市街地バス	15分	11時台	税務南(起点)	豊田市駅
名鉄バス 豊田・大沼線	15分	8時台	泉町	大沼
名鉄バス 豊田東市内線	15分	8時台	森	豊田市駅

【バスの遅延が激しい】

～道路渋滞が激しく、

バスの遅れは 30 分にも！～

交通圏の基幹的なバス路線は、道路渋滞の影響で定時性が著しく損なわれ役割を果たせない状況にあり、利用者の不満度が非常に高くなっています。

【サービスレベルの低い地区間バス路線】

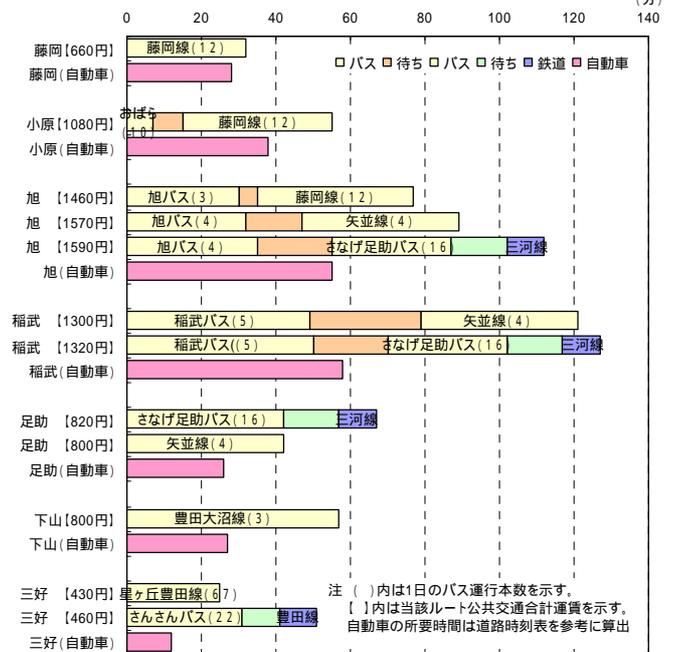
～運行本数が少ないのに料金も高く、
所用時間が長くて乗り継ぎも悪い！～

【交通結節機能の不備】

～利用したくなるような
公共交通となっていない！～

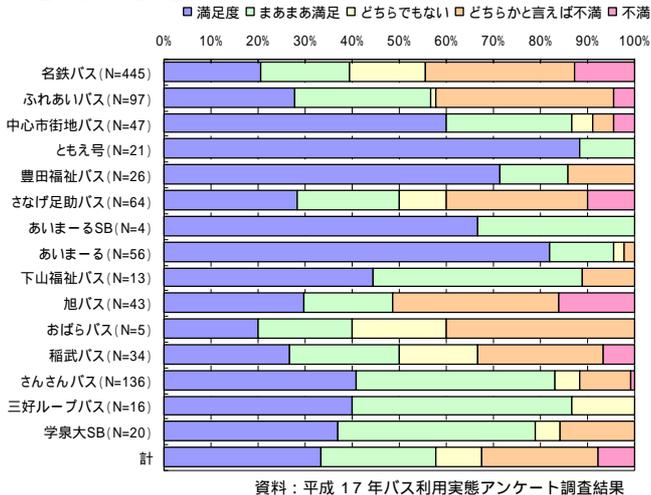
旧町村地域とその地域の依存度が高い豊田地域中心部とを連絡するバス路線は、交通圏としての基幹路線の役割を担う必要がありますが、サービスレベルが低い上、乗り継ぎも必要で利用し難い状況となっています。

豊田市本町～支所・三好町役場間の公共交通・自動車を利用した所用時間（例）（分）



資料：現行の時刻表を基に作成

現在のバス利用者満足度



資料：平成17年バス利用実態アンケート調査結果

【路線によって満足度が異なる】

～利用者ニーズと
交通サービスが合っていない！～

一部の地域バスは満足度が低く利用者ニーズにあっていません。また、需要とサービスに整合が図られておらず、1人当りの運行経費は路線によって大きく異なっています。

地域別にみた交通課題

多様な地域特性があり、地域に応じた交通施策の展開が重要である。

地域区分	対象地区	特色	地域の主な課題
中心地域	豊田地区中心部 (挙母・高橋)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内の人口も多く、交通圏のあらゆる流動の拠点となる地域。 ・大規模商業・医療・業務施設、公共交通拠点ターミナル等、様々な都市機能が多く集まる地域。 ・2次交通圏への拠点となる地域。 	自動車交通の集中と通過交通による周辺部道路の渋滞削減 基幹バス路線の定時性向上と利用促進
郊外拠点地域	三好地区北部 三好地区中央部	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的人口の集積があり、地域の中心となる商業・医療施設を有す地域。 ・周辺地域を含めた交通結節機能を有す地域。 	公共交通サービスレベルの向上と複数の交通機関結節点としての機能強化 自動車交通と公共交通の連携
	藤岡地区中心部 足助地区中心部	<ul style="list-style-type: none"> ・採算を確保できるバス路線と困難な路線が混在する地域。 	旧町村地域の生活拠点、及び交通不便地域と豊田中心地域を結ぶ公共交通連絡拠点としての利便性向上
郊外業務地域	上郷地区 高岡地区 三好地区南部	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外で大規模工場を有し、自動車交通量が非常に多い地域。 ・地域だけでは自動車交通の抑制が困難な地域。 	大規模工場施設を中心に集中する自動車交通の削減・分散 分散した居住地域における公共交通サービスの向上方策
交通不便地域	保見 猿投 石野 松平 藤岡 小原 足助 下山 旭 稲武	<ul style="list-style-type: none"> ・人口や施設の集積が少なく、採算性を考慮した公共交通の確保が困難な地域。 	交通不便地域での地域バスの確保方策と都市内連絡バスとの連携

4 豊田・三好1次交通圏の交通における目指すべき将来像

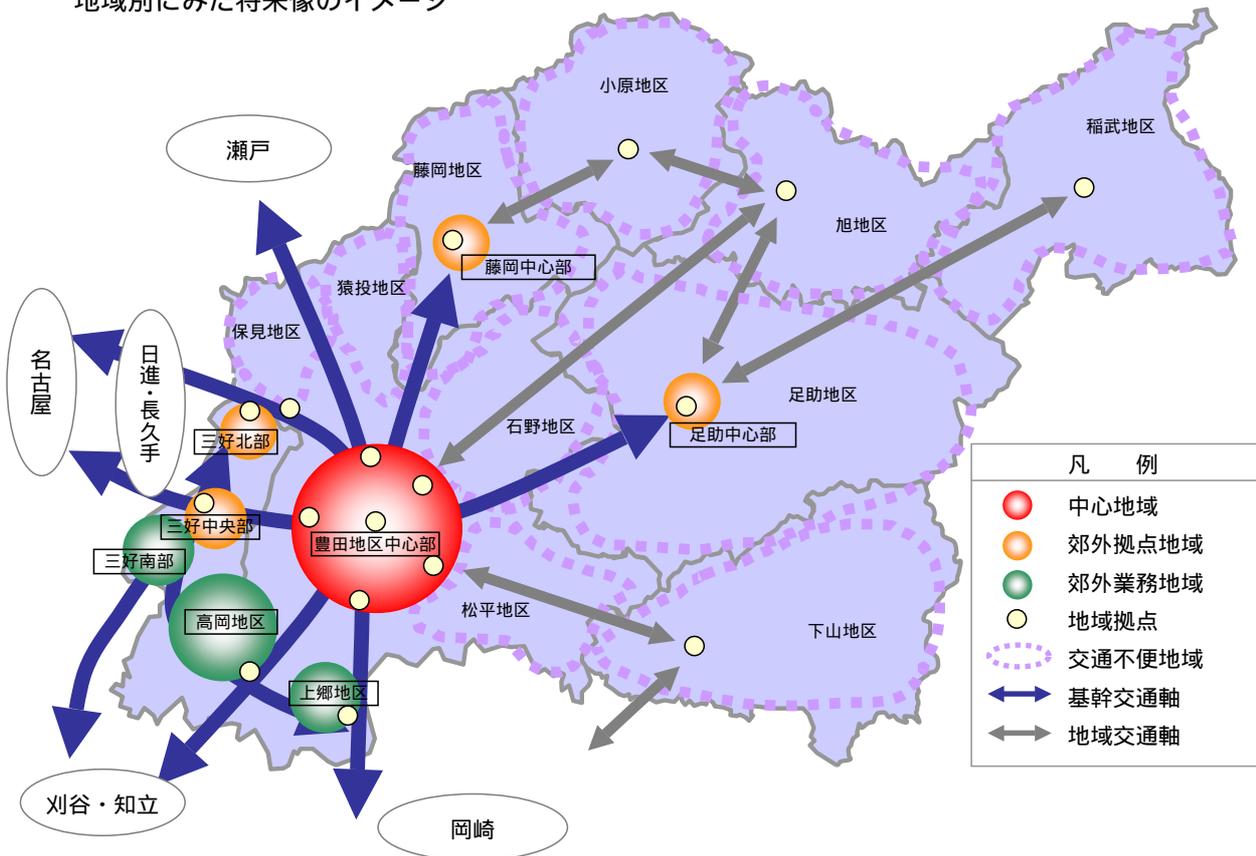
【豊田・三好1次交通圏の目指すべき将来像】

(目標年次：2016年)

- 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

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、交通圏の交通の視点で捉えた将来像を左記のように定めます。

地域別にみた将来像のイメージ



地域等区分	将来像(イメージ)
基幹交通軸 (地域交通軸)	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た軸。(=コリドー)
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
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。
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、かしこく自動車が使えらる地域。
交通不便地域	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。
地域拠点	複数の交通手段が集まる交通結節点として、人が滞留・憩うことのできる空間・施設を有している。

コリドー：本来の意味は「廊下」「回廊」など、交通計画などでは、带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用いられる。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。

5 将来像を実現するための基本方針

【基本方針】

交通圏内の公共交通は、社会資本の一部として捉え、行政が積極的かつ適切に関与していきます。

● これからの公共交通の方向性

【これからの公共交通は・・・】

社会資本として地域で支える

- 社会全体が受益者
- 地域や住民が公共交通に直接関与（計画～利用まで）
- 行政は積極的な関与と経費の一部も支援
- 交通事業者の努力・協力
- 継続的なPDCAサイクルによって、みんなで創り、育てる



「高齢化社会の到来、身体障害者等の対策、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ます。

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、直接的・間接的な様々な効果をもたらします。

● 交通圏の将来像の具体的なイメージ

【将来の交通圏内は・・・】

「個々の公共交通路線・施設の機能が充実し、また交通機関相互が連携した、誰もが使いやすい公共交通が全域に展開されている。」

・・・例えば】

- 広域的に連携した基幹バスネットワークが構築されている。
- 分かりやすいバス路線網が整備されている。
- 公共交通機関のサービス（運賃・運行本数等）が向上している。
- 快適な駅・バス停施設が整備されている。
- 駅・バス停のバリアフリー化が進展している。
- バスの定時性が確保されている。

【そのために・・・5つの主要施策を連携して展開】



6 基幹公共交通ネットワークの展開方針

基幹公共交通ネットワークの骨格形成

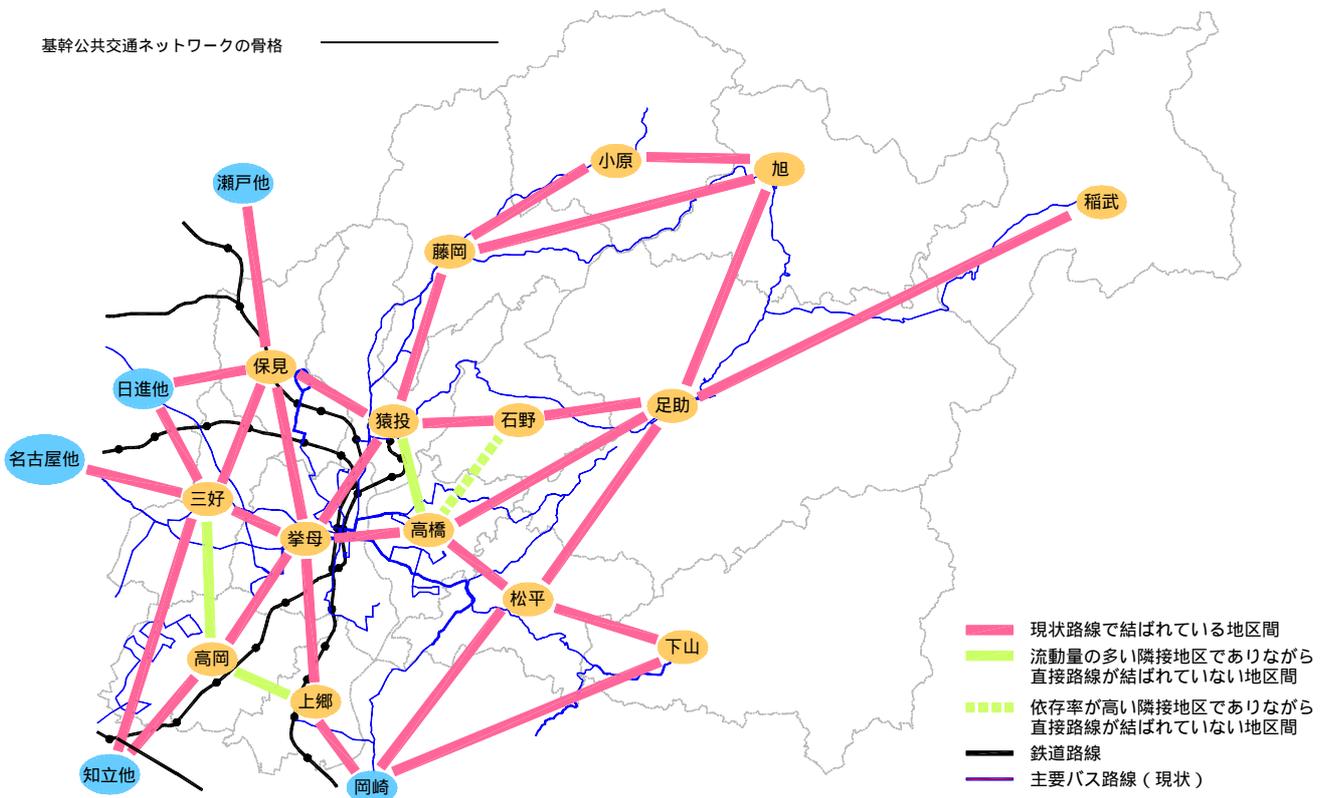
【基幹公共交通ネットワークの位置付け】

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の移動ができ、地区間の特性に応じたサービスを受用する。

【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。
市民の通勤・通学・買物・通院等の日常な生活交通において、高い利便性、選択性が発揮できる。
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。

基幹公共交通ネットワークの骨格



上図は、「第4回パーソントリップ調査」と「旧町村域の人の動き調査（H17 豊田市）」のデータを用いて、次の2つの条件の何れかに該当するもの目安として、基幹公共交通ネットワークを結ぶ必要性のある地区間としたもの。

- 1) 日常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（通勤・通学・買物等・通院の目的別）
- 2) 日常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を結ぶ。

基幹公共交通ネットワークの展開方針

公共交通のサービスとして、ニーズに応じた「路線提供、運行時間帯、運行本数」が確保され、「定時性」がある程度保障され、「運賃」は需要の創出に繋がるものとする必要があると考えます。
基幹公共交通と末端交通の連携を図り、さらに、交通結節点や公共交通利用促進施策と合わせて一体的に整備し、利用しやすい公共交通体系を構築します。

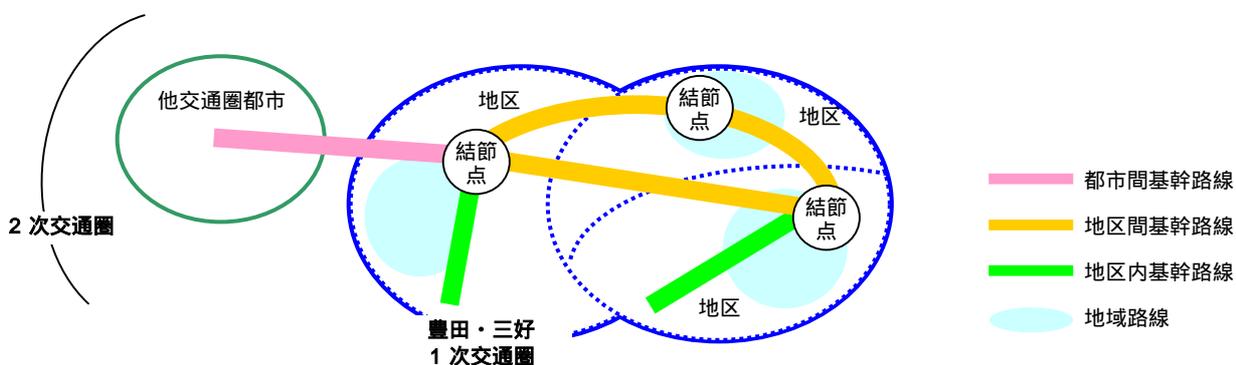
【基幹公共交通ネットワーク形成の検討】

需要やニーズに応じた具体的路線設定
交通結節場所の選定と機能検討
基幹公共交通ネットワークのサービスレベルの設定（運行時間帯と運行本数）
交通圏全体の運賃設定
アンケート調査などに加え、様々な社会実験も踏まえた検討

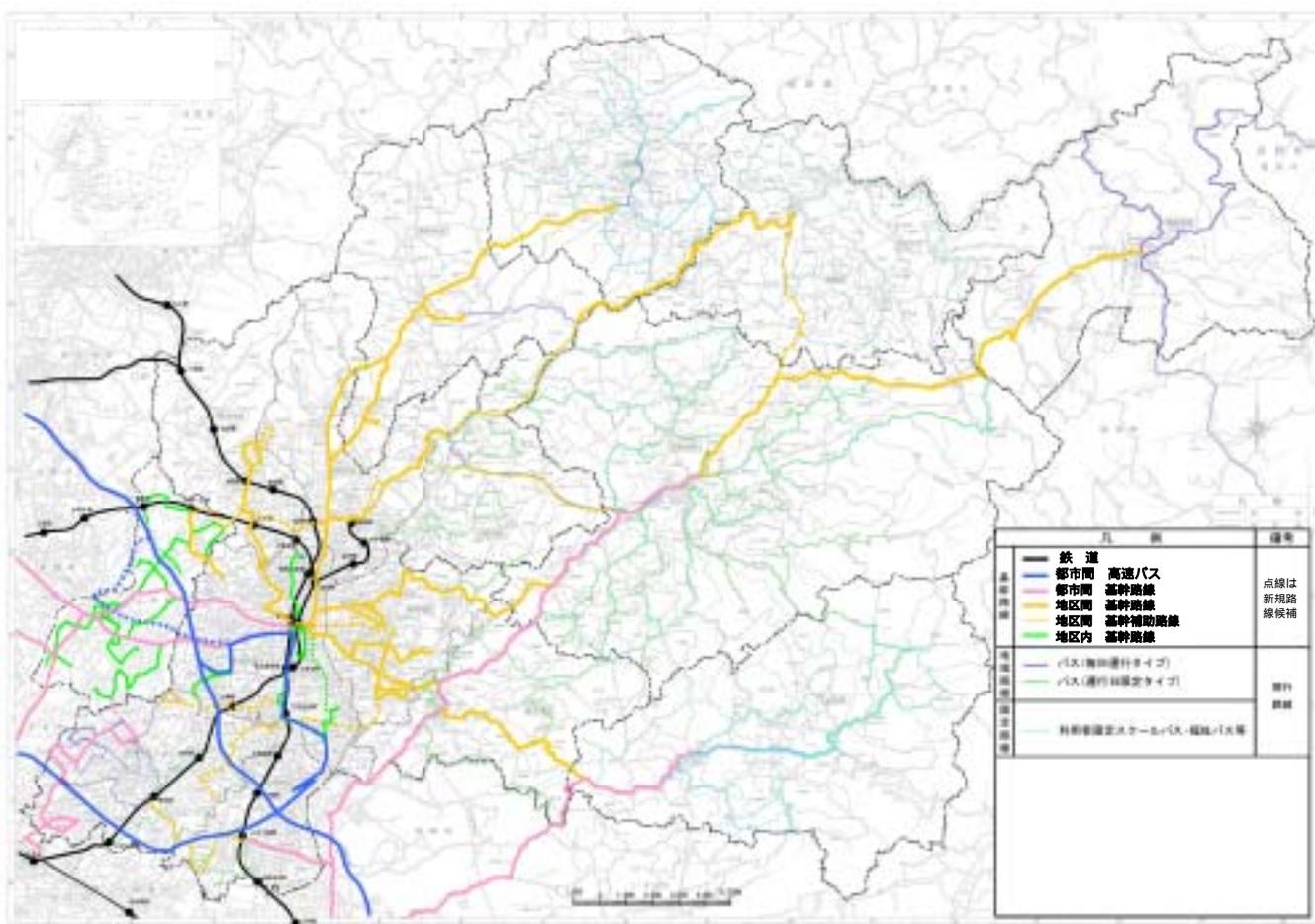
豊田・三好1次交通圏における公共交通機能分類

分 類		機 能	交通機関	
基幹路線	都市連絡	都市間	豊田三好交通圏と圏外の主要都市を連絡する公共交通	鉄道・バス
	都市内幹線	地区間	交通圏全体において各地区を相互に結ぶ公共交通	バス
		地区内	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	バス
地域路線	毎日運行タイプ	地区内の地域特性や需要に応じた運行形態で鉄道駅や主要バス停に接続する公共交通	バス 乗合タクシー	
	運行日限定タイプ			
公共施設連絡		市街地での鉄道駅や主要バス停と公共施設を連絡する公共交通	バス	

交通機能の配置イメージ



基幹公共交通ネットワーク (素案)



7 今後の進め方 ～基本計画策定に向けて～

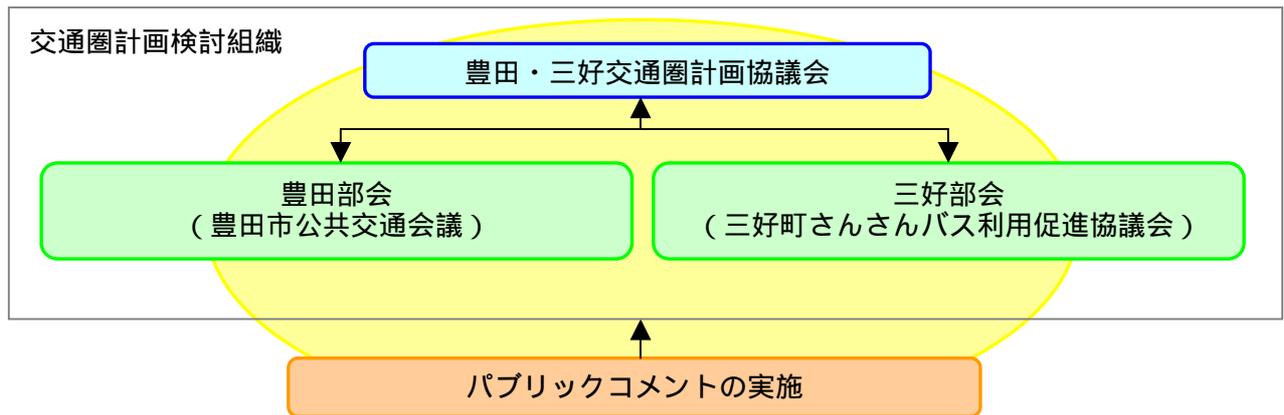
検討経過と今後の進め方

交通圏計画は、平成 17～18 年度の 2 カ年で検討を行います。初年度は主に現状把握、交通課題、将来都市像、基幹公共交通ネットワーク等の基本的事項について検討を行い、協議会を 3 回開催しました。平成 18 年度は具体的な検討を進め基本計画を策定します。さらに、平成 19 年度から計画を実行に移し、目標に向かって準じ進めていきます。



計画策定の組織体制

交通圏計画は、「豊田・三好交通圏計画協議会（平成 17 年 8 月設立）」及び協議会下部組織である各市町の作業部会により、各地域並びに交通圏全体の公共交通計画等の検討を行い、市民・交通事業者・行政等が協働で策定します。



問 合 せ 先

豊田市 都市整備部 交通政策課

T E L 0 5 6 5 - 3 4 - 6 6 0 3
 F A X 0 5 6 5 - 3 3 - 2 4 3 3
 E-mail koutsu@city.toyota.aichi.jp
 ホームページ <http://www.city.toyota.aichi.jp/>

三好町 企画部 企画課

T E L 0 5 6 1 - 3 2 - 8 0 0 5
 F A X 0 5 6 1 - 3 2 - 2 1 6 5
 E-mail kikaku@town.aichi-miyoshi.lg.jp
 ホームページ <http://www.town.miyoshi.aichi.jp/>