

第1章 調査の概要

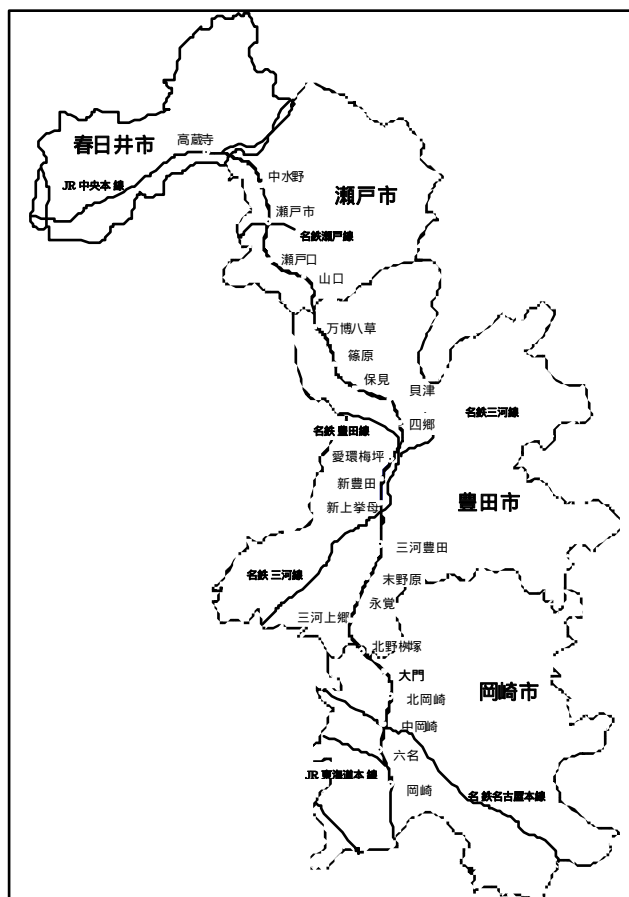
1 - 1 背景・目的

豊田市においては、トヨタ自動車を中心とする自動車関連企業等の本社、工場等が立地する「ものづくり産業」の集積地域であるが、そのため朝夕の通勤時間帯では、マイカー通勤の集中により豊田市中心部において慢性的な道路渋滞が発生し、地域環境の悪化、都市機能の低下、経済的損失の拡大等の問題が顕在化している。このため、トヨタ自動車は、平成15年2月より自社従業員のマイカー通勤の自粛、鉄道を中心とした公共交通機関への転換促進の実験を実施し、現在も継続中である。

このように従業員の通勤手段を企業が率先して公共交通へ転換を図るような先進的な取り組みは、地域社会と豊田市等にある広範な企業とが連携して実施することにより、更に環境改善効果を高めることが期待でき、ひいては都市機能を向上させ、地域の活性化にも繋がる。

本調査は、愛知環状鉄道沿線に広がる、豊田市・岡崎市・瀬戸市及び春日井市の4市（以下、豊田エリアと称する）において、2005年日本国際博覧会『愛・地球博』の開催に併せて実施された愛知環状鉄道の運行サービス水準向上を契機とした広域的な通勤手段転換や時差出勤などのTDM施策の社会実験に併せて、新たに参加者の自発的な行動変容を促すための、WEBによるトラベル・フィードバック・プログラム(TFP: Travel Feedback Program)を活用したマイカー通勤転換実験の検証を行ない、愛知環状鉄道沿線にある企業に拡大するための方策を検討する。

図1-1 本調査の対象エリア（豊田エリア）

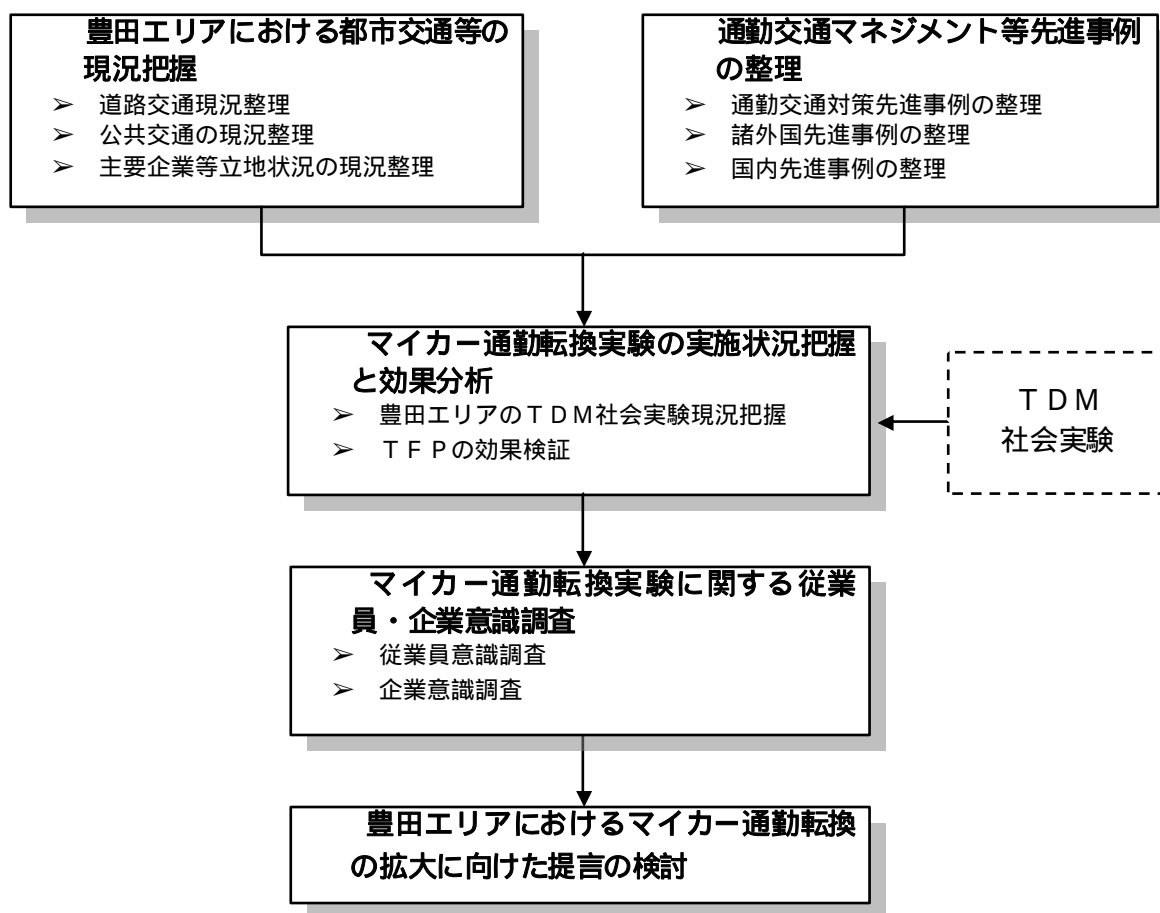


1 - 2 調査内容

(1) 調査の全体の流れ

本調査においては、豊田エリアにおいて予定されているTDM社会実験などの連携を図りながら、以下に示す各項目について検討を行うものとする。

図1 - 2 調査フロー



(参考)

交通需要マネジメント (Transportation Demand Management: TDM) とは、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法で、円滑な交通流の実現により、環境の改善、地域の活性化を図るもの。

TFP (トラベル・フィールドバック・プログラム) とは、モビリティ・マネジメントの一手法であるコミュニケーション法の中で、行動プラン法 (個々人が、望ましいと思う行動プランを作成して記述する) やフィードバック法 (個々人の行動を測定し、結果情報をフィードバックする) を組み合わせて提供する、ひとりひとりの自律的な行動変化を促すコミュニケーション型のプログラムである。

(2) 豊田エリアにおける都市交通等の現況把握

道路交通の現況整理

豊田市における幹線道路を中心とした道路整備の状況、自動車交通量、渋滞状況、主要地域（IC含む）からの主要時間等の道路交通に関するデータを整理し、現状の道路交通における課題を分析する。

公共交通の現況整理

豊田市内で運行されている鉄道・バス等の公共交通の整備状況、運行ダイヤ、運賃料金、利用実態、混雑状況、主要地域からの主要時間、駅前広場整備状況等の公共交通に関するデータを整理し、現状の公共交通における課題を分析する。

主要企業等の立地状況の現況整理

豊田市等周辺地域に所在する企業の立地状況、従業員数、通勤実態、駐車場能力等を整理し、現在の従業員通勤に関する課題を分析する。

(3) 通勤交通マネジメント等先進事例の整理

通勤交通対策に関する国内外の先進事例の整理

企業における通勤交通対策に関する国内外の先進的な事例を調査する。

諸外国における先進事例の整理

諸外国における通勤交通マネジメントに関する先進的な事例を調査する。

国内における先進事例の整理

国内における通勤交通マネジメントに関する先進的な事例を調査する。

(4) マイカー通勤転換実験の実施状況把握と効果分析

TDM社会実験の概要

豊田エリアにおいて、平成17年11月14日（月）から18日（金）にかけて実施された、TDM社会実験の概要を整理する。

TDM社会実験の実施状況及び交通流の変化状況分析

実施されたTDM社会実験と連携して、以下に示す各種の社会実験関連データの整理・分析を行う。

- ・ TDM社会実験の参加状況など基本データ
- ・ 道路交通の変化に関するデータ（TDM社会実験によるマイカーからの転換量、トラカンデータや交差点交通量調査に基づく道路交通量、一般車両走行時間調査による豊田市内旅行速度、JARTICデータによる渋滞状況など）

トラベル・フィードバック・プログラム（TFP）の効果分析

TDM社会実験にあわせて実施されたTFPについて、実験参加者の事前・事後アンケート調査結果をパネルデータとして集計し、TFPによる効果（マイカー通勤からの転換量）を分析するとともに、データをもとに環境改善効果（CO₂削減量等）を推計する。

(5) マイカー通勤転換実験に関する従業員・企業意識調査

従業員意識調査に関する検討

TDM社会実験への参加者・不参加者をそれぞれ抽出してアンケート調査を実施し、マイカー通勤やマイカーから他手段への転換施策、時差出勤等に関する意識調査を行い、傾向等を分析する。

企業意識調査に関する検討

従業員意識調査に併せて、企業における従業員のマイカー通勤転換に関する課題、方向性等について、社会実験参加企業へのインタビュー調査を実施し、TDM施策やTFPへの取り組みに関する意識の把握と分析を行う。

(6) 豊田エリアにおけるマイカー通勤転換の拡大に向けた提言の検討

調査を通じて、豊田市周辺地域を含むエリアに対して、マイカー通勤転換を拡大するにあたっての方向性、手法等の提言を行う。また、その実現に関する課題、国等の関係者に関する役割分担等を整理する。

特にTFPに関しては、職場における継続的な推進体制に関する検討、及びこれら取り組みを社会的に支援する方策等について検討を加える。

第2章 豊田エリアにおける都市交通等の現況把握

2-1 道路交通の現況整理

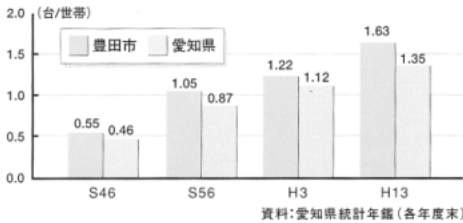
2-1-1 豊田市内の道路交通の課題

(1) 道路交通課題の概要

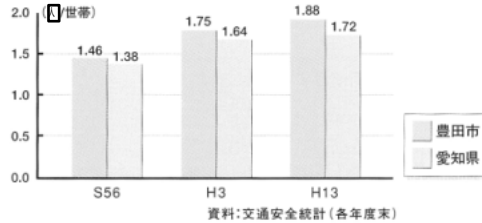
豊田市では、従前から幹線道路の整備不足、道路混雑など、自動車交通によるさまざまな問題が指摘されている。以下に道路交通の課題等の現状を整理する。

豊田市の1世帯あたりの車保有台数、免許保有者は、愛知県より高くなっています。

●1世帯あたりの乗用車保有台数

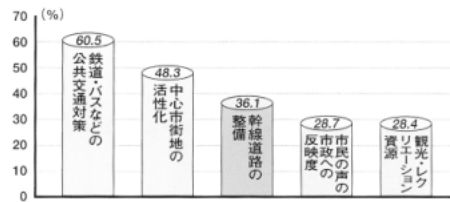


●1世帯あたりの自動車免許保有者数



施策課題に対する市民の不満度を高い順に並べると、「幹線道路の整備」が第3位と上位にあがっています。

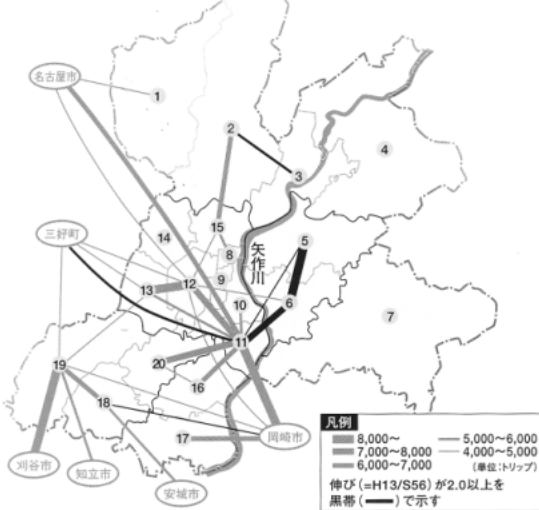
●市民の声(施策課題に対する不満度)



地域間の自動車流動をみると、豊田市と名古屋市、刈谷市、岡崎市の交通量が多く、豊田市内では地区12(トヨタ元町工場)、地区11(トヨタ本社)、地区19(トヨタ堤工場)関連の交通が多くなっています。

その結果、市街地部では至るところで自動車による道路混雑が生じています。

●地域間自動車流動量



●道路混雑度

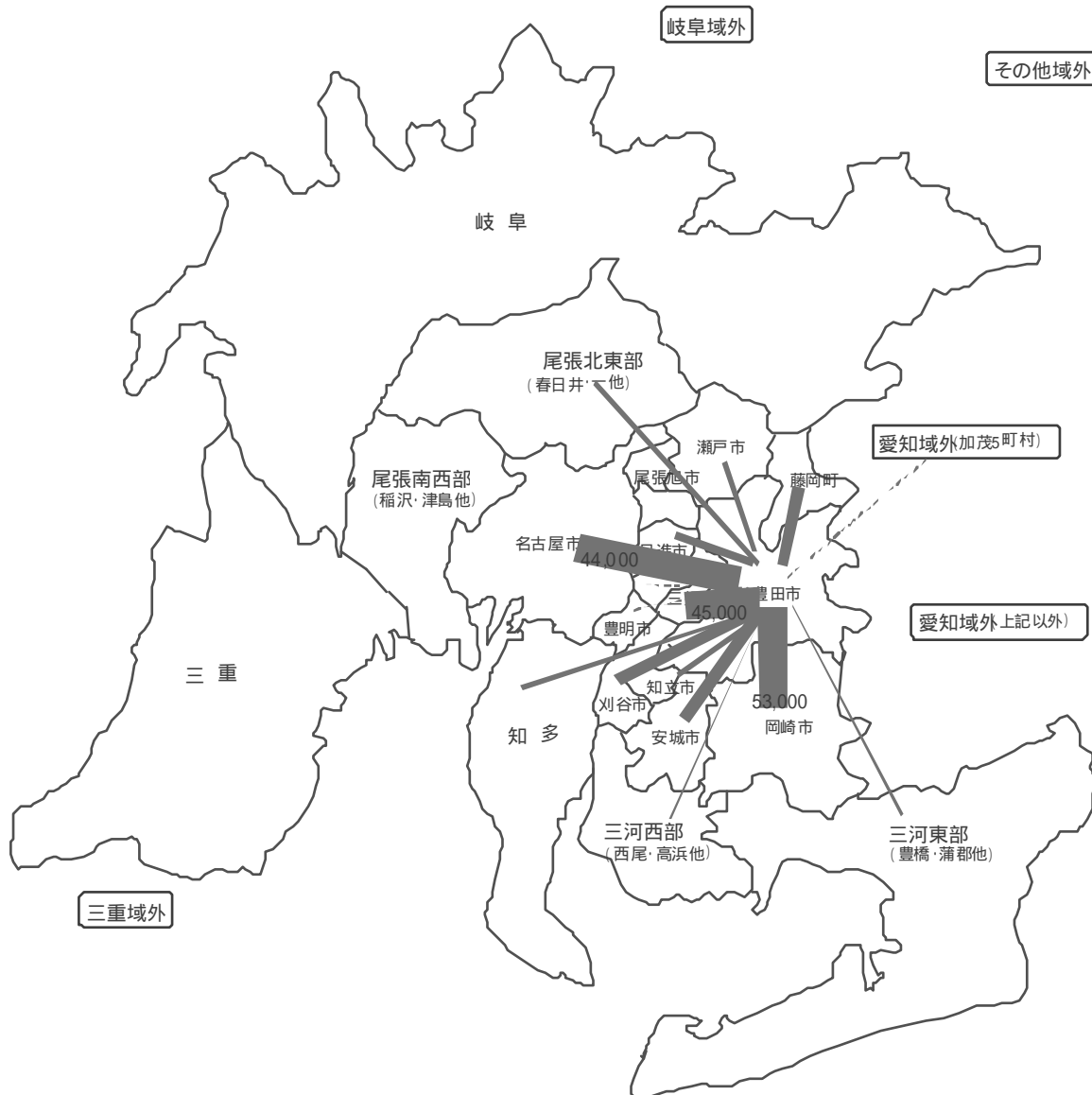


(2) 都市間道路の整備促進

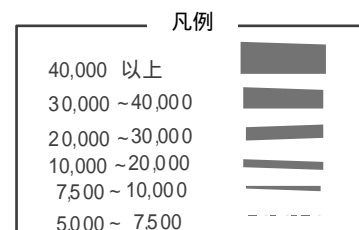
豊田市と周辺市町村との自動車流動をみると、結びつきが強い都市として岡崎市、三好町、名古屋市があげられる(平成13年第4回PT調査結果より)。

このため、今後、これらの都市と豊田市とを結びつける都市間道路の整備が必要となる。

図2-1 豊田市と周辺市町村との自動車流動(往復5,000トリップ以上)



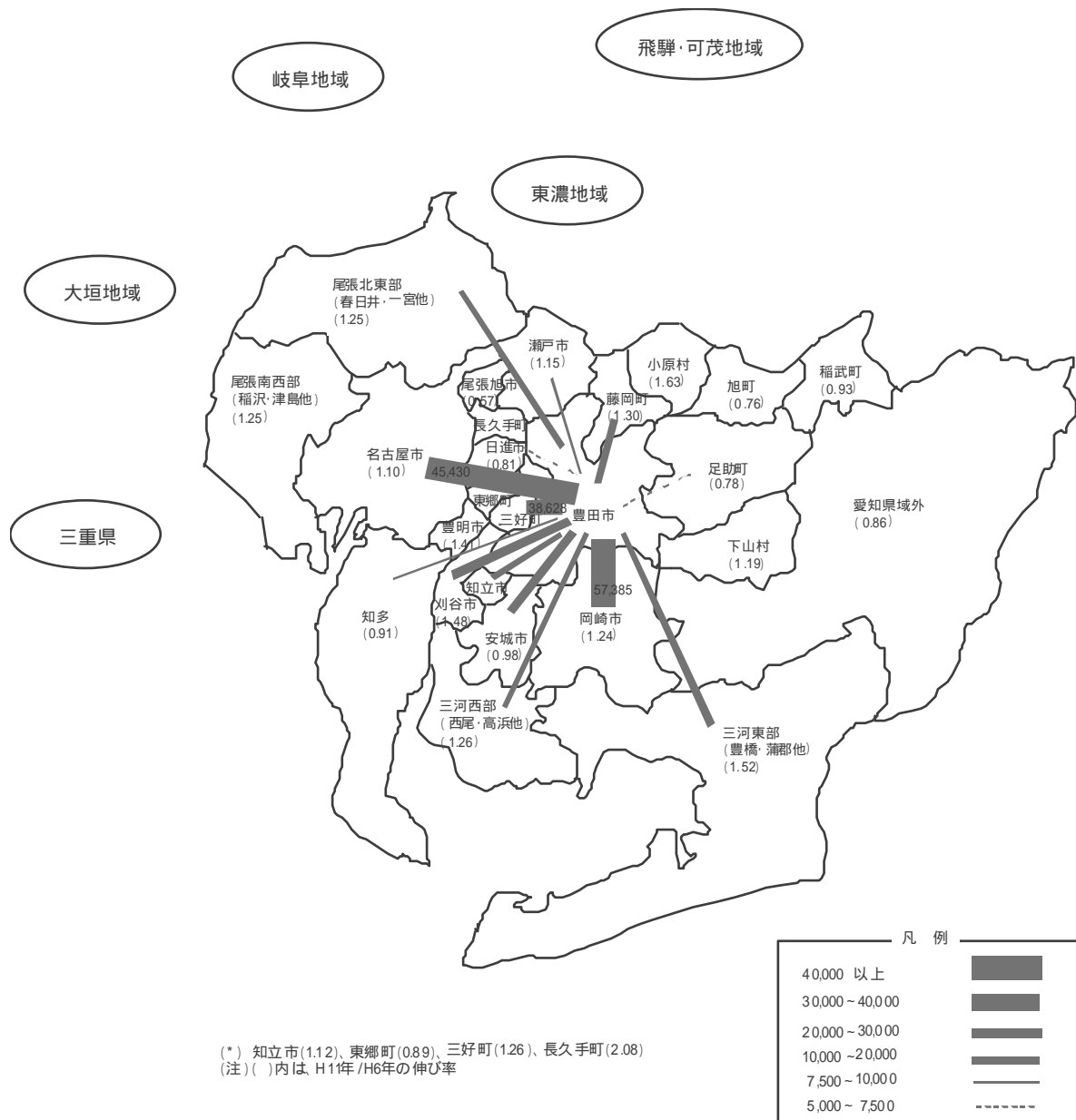
(注) 上記図は第4回中京都市圏PT調査対象圏域を示す域内居住者データにより、豊田市関連トリップを集計



単位:トリップ(豊田市への流入・流出合計)

豊田市と結びつきの強い岡崎市、三好町、名古屋市は、この5年間の自動車台数の伸びをみてもそれぞれ1.24倍、1.26倍、1.10倍と増加しており、一層これら主要都市との結びつきが強くなっている。さらに、特筆すべきことは、豊田市と三河西部、刈谷、知立を縦貫する衣浦豊田道路（延長：約40km）沿道の自動車台数の伸びが、三河西部1.26倍、刈谷市1.48倍、知立市1.12倍と軒並み増加しており、このことから衣浦豊田道路（都市計画道路 衣浦豊田線、豊田北バイパス）の早期整備が待たれる。

図2-2 豊田市と周辺都市との流出入交通量推移（平日）



資料：道路交通センサ調査（H11・H16年調査）

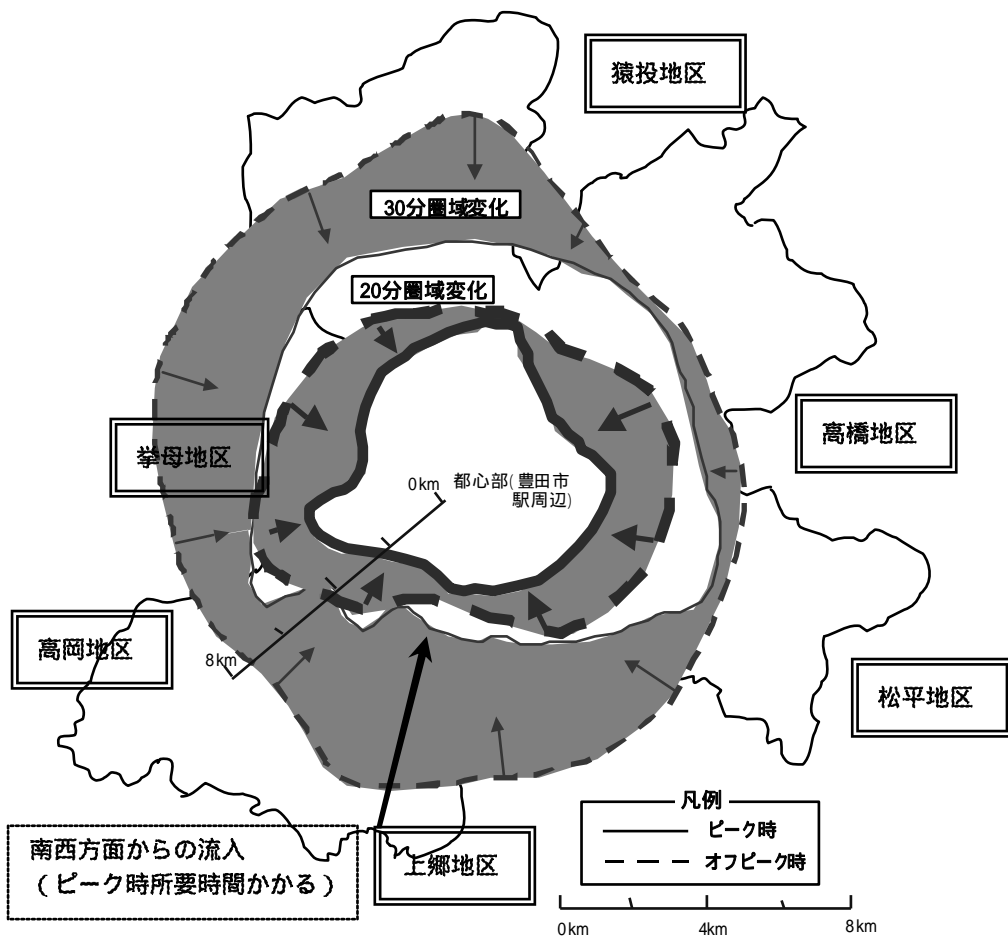
(3) 都市内道路の整備促進

円滑なモビリティの確保（ピーク（オフピーク）時の都心部までの所要時間）

第4回PT調査より、各地区から都心部（ここでは豊田市駅周辺と設定）までの朝ピーク時（7時台）及びオフピーク時（12時～14時台）の平均所要時間を比較すると、下記のとおりである。図は、朝ピーク時とオフピーク時における所要時間の20分圏域、30分圏域を図示した結果である。

このことから、朝の出勤時、トヨタ本社工場への南部方面からの走行性がかなり低下していることがわかり、特に南西方面からの流入に対する対策が必要となると考えられる。

図2-3 都心部までの20分、30分圏域図（ピーク時、オフピーク時）



(注) 第4回PT調査集計により作成

都市の再生（都市計画道路利用享受圏域の人口比率）

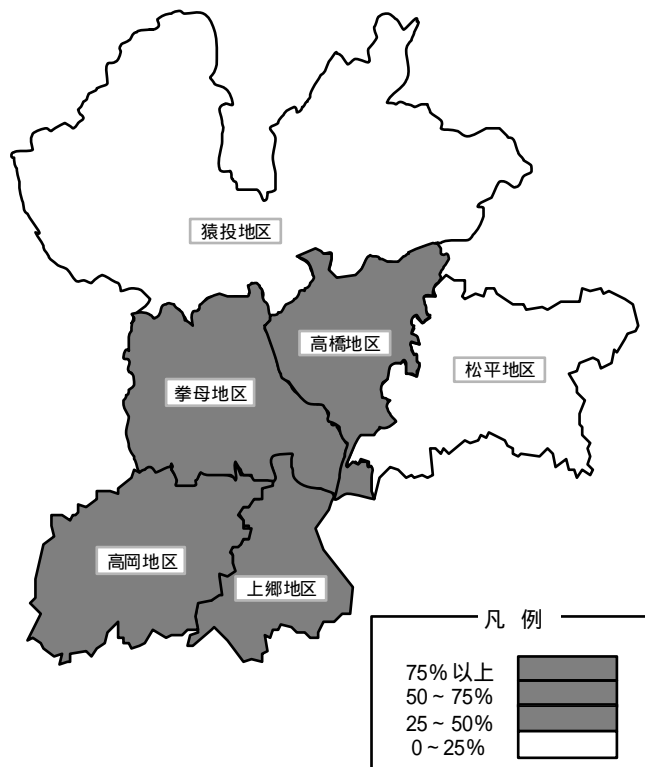
完成した都市計画道路の恩恵を受ける人々の割合が高い地区として、上郷地区（86％）、拳母地区（64％）、高岡地区（58％）が挙げられる。これに対し、割合が低い地区として、高橋地区（43％）、猿投地区（6％）、松平地区（0％）となっており、地域間格差が大きく、豊田市北部および豊田市東部の都市計画道路整備が進んでいないと考えられる。

地域別に都市計画道路整備により享受される人口比率を算出し、地域の都市計画道路整備状況を把握する。

$$\text{都市計画道路整備に享受される人口比率(地域別)} = \frac{\left[\frac{\text{地域別路線別都市計画道路供用延長(km)}}{\text{地域別路線別都市計画道路決定延長(km)}} \times \text{地域別路線対象エリア人口(町別)} \right]}{\text{地域別路線対象エリア人口(町別)}} \times 100(\%)$$

尚、 $\frac{\text{地域別路線別都市計画道路供用延長(km)}}{\text{地域別路線別都市計画道路決定延長(km)}}$ （整備率）は図上計測により算出

図 2 - 4 地域別都市計画道路利用享受圏人口比率



(%)は都市計画道路整備享受圏域の人口比率

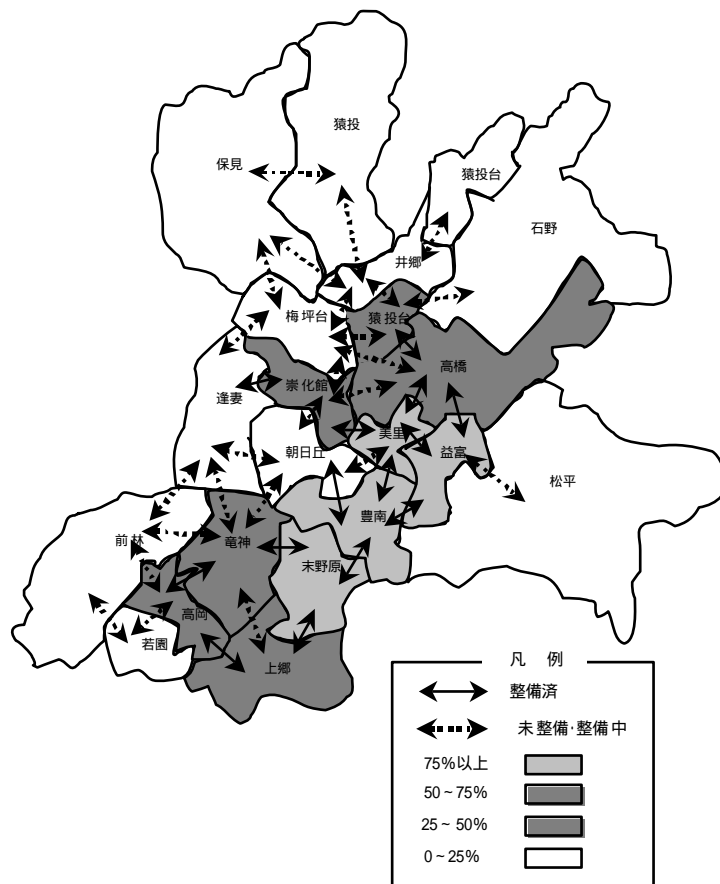
国土・地域ネットワークの構築（地域間交流ルート確保率）

地域間交流ルート確保率は36%（39ルート中で14ルートが整備）と低く、特に豊田市外縁部の各地区や豊田北バイパスに関連する梅坪台地区、逢妻地区などの整備率が低くなっている。

地域における都市計画道路整備状況を地域間ネットワークの結びつきに着目し、現状の地域間道路ネットワーク状況を整理する。尚、地域は日常生活圏である中学校区(20校区)を基本とし、隣接する地域間に都市計画道路があり、ネットワークで連絡されている道路（複数ある場合は最短距離の都市計画道路）が整備されている地域間の割合を地域間交流ルート確保率と定義した。

$$\text{地域間交流ルート確保率} = \frac{\text{整備済みの都市計画道路で連結されている隣接されている日常生活圏地区(中学校区)の数}}{\text{都市計画道路で連結されている隣接されている日常生活圏地区(中学校区)の数}}$$

図2-5 地域間交流ルートの確保率



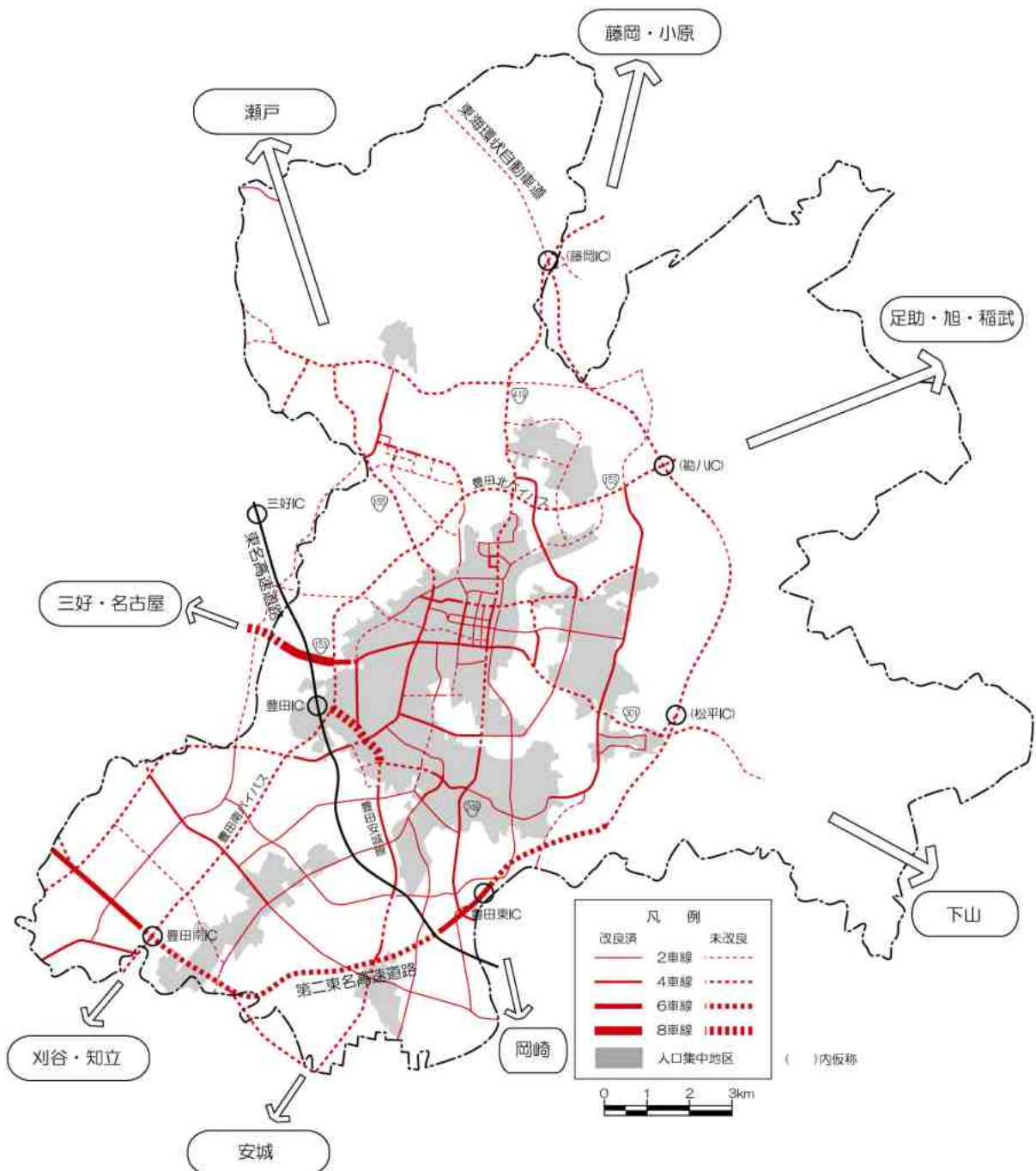
(注) 数値(%)は地域間交流ルート確保率

都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備率は 54.4%（平成 16 年 4 月 1 日）にとどまっており、道路のネットワーク効果を発揮させるためにも、未整備区間の着実な整備が必要となっている。

図 2 - 6 都市計画道路の整備状況

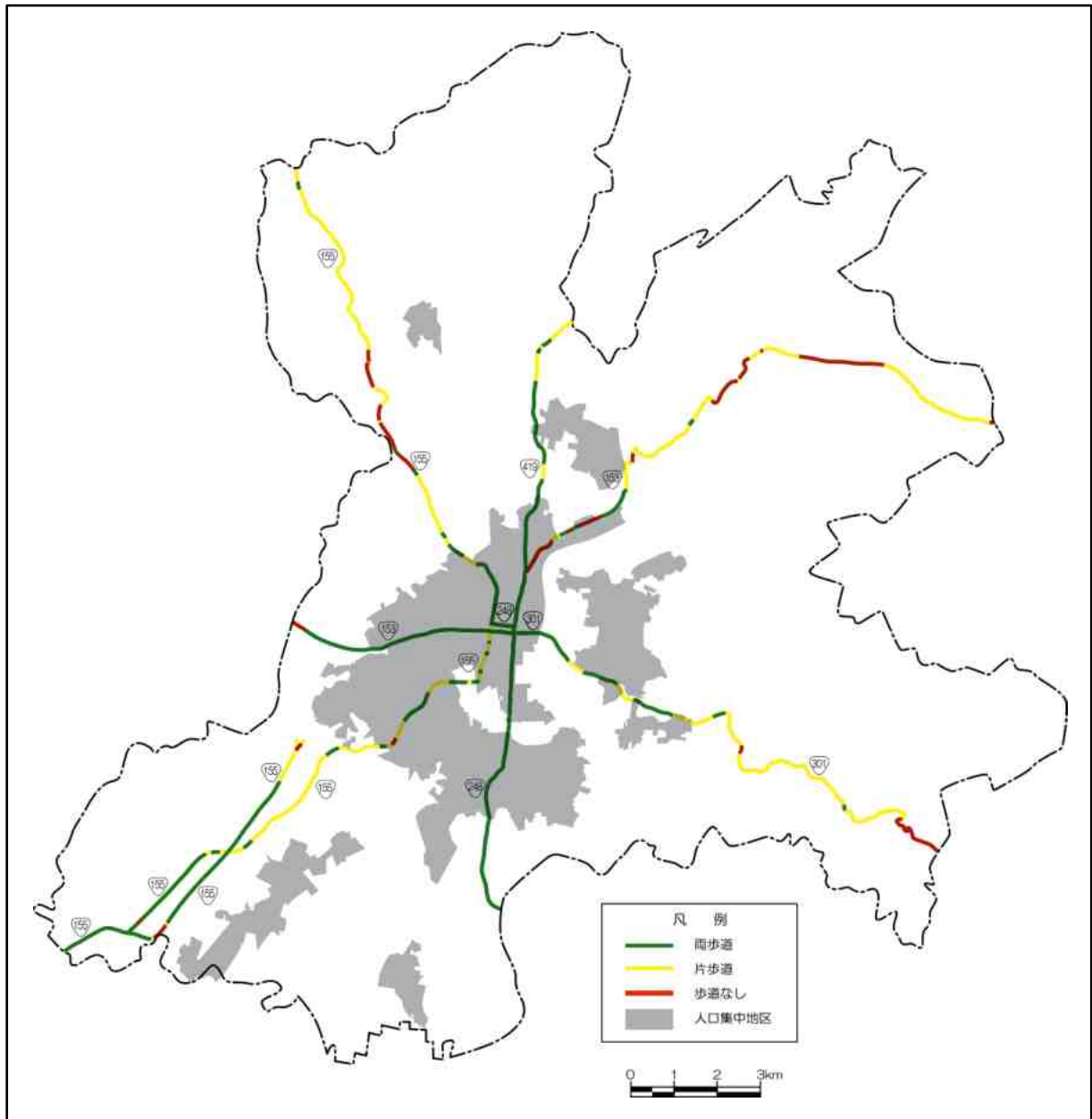
都市計画道路の現況	$\text{整備率} = \frac{\text{改良済延長} + \text{擬成延長(m)}}{\text{計画延長(m)}} = \frac{138,570 + 24,870}{300,210} = 54.4\%$
平成16年4月1日現在	



(4) 市街地部での歩道整備の推進

歩道の整備状況を国道レベルで見ると、市街地部において両歩道が整備されていない部分が猿投東部に延びる国道153号にみうけられる。更に、都心部から南部に伸びる国道155号では市街地部で片歩道部分がみられ、これらの部分での歩道整備が必要と考える。

図2-7 国道における歩道整備状況

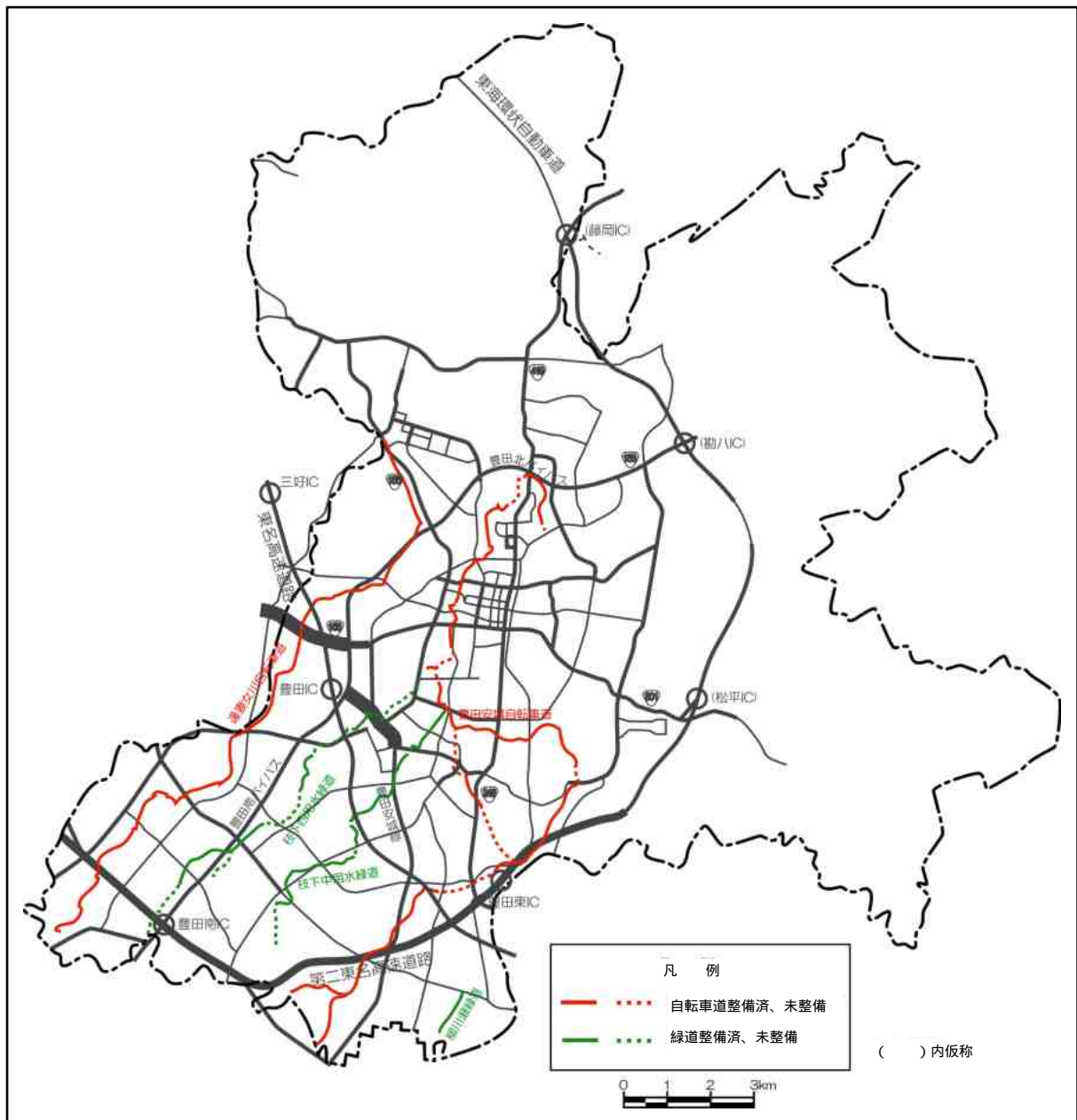


(5) 都心部での自転車道整備の推進

自転車道の整備状況を見ると、広域自転車道として2路線（逢妻女川自転車道、豊田安城自転車道）が整備予定である。その他はレクリエーション等に使用される緑道が3路線（枝下西用水緑道、枝下中用水緑道、柳川瀬緑道）整備予定である。

このように自転車道は、都市部から離れた外周部で、主にレクリエーション等の非日常交通に対応する施設として整備されている。

図2-8 自転車道・緑道の整備状況



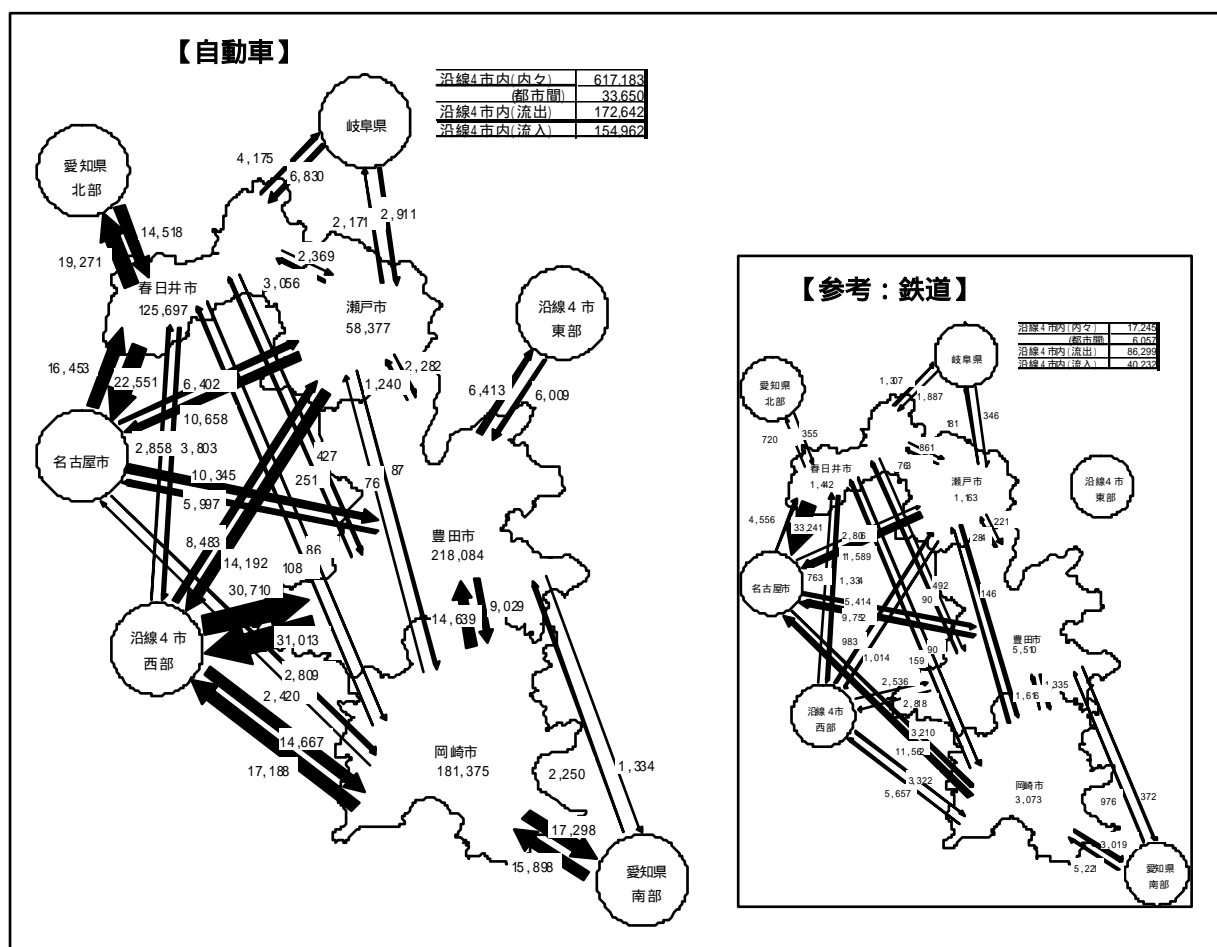
2 - 1 - 2 豊田エリアに関する道路交通の概要整理

豊田エリアにおける自動車利用特性（代表交通手段）を分析するため、4市に関連する自動車トリップ（出勤・登校・自由目的）61.7万トリップ/日を抽出した。

豊田エリア関連の自動車トリップの内訳では、各市内々のトリップが 58.3 万トリップ/日（94.5%）を占めており、都市間移動は残る 3.4 万トリップ/日（5.5%）である。また、豊田市と岡崎市との間の移動が多くなっている。

一方、豊田エリアから周辺他地域への自動車移動は、流出側 17.3 万トリップ/日、流入側 15.5 万トリップ/日である。

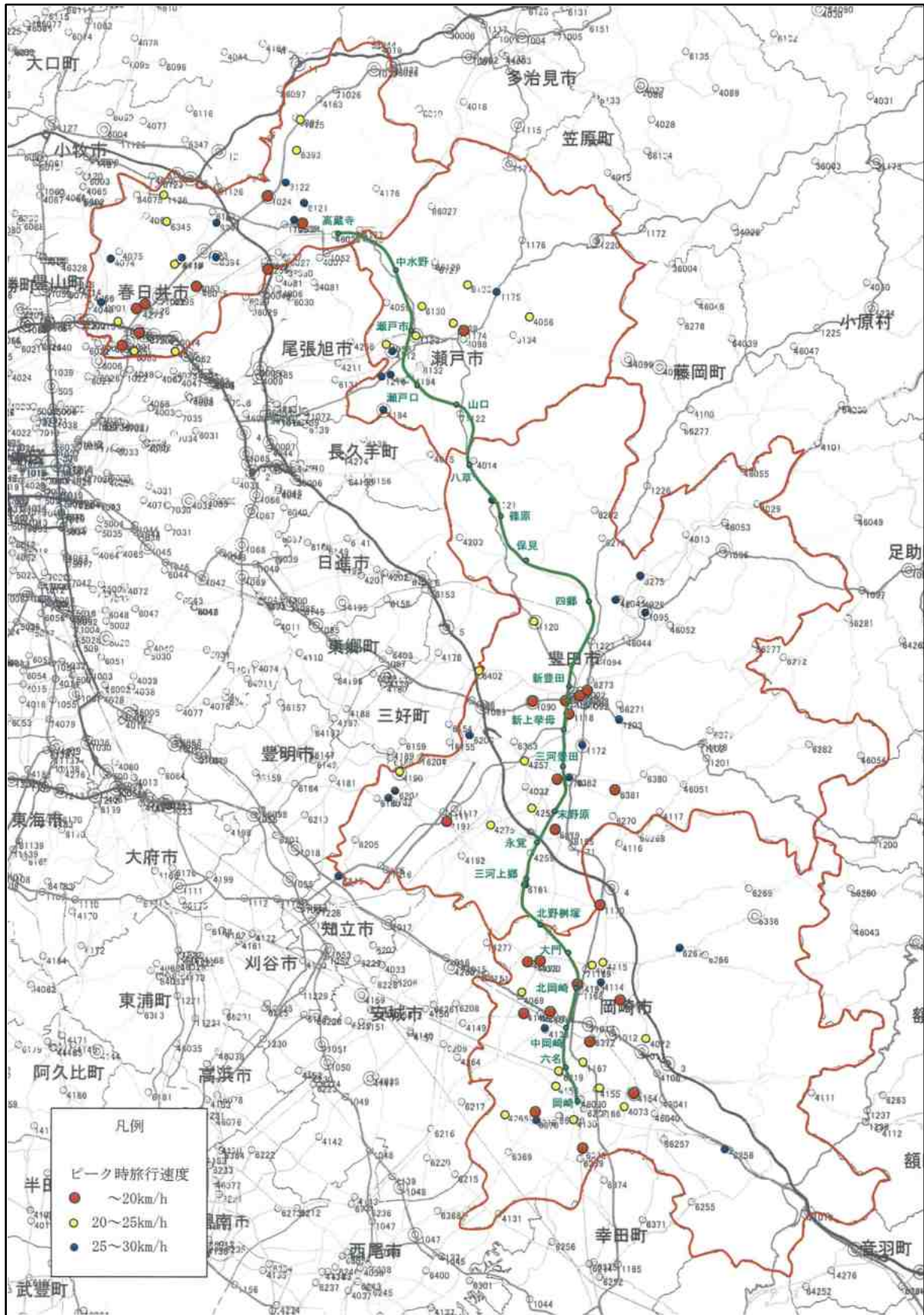
図 2 - 9 自動車利用トリップ（出勤・登校・自由目的）の状況



(注) 第4回 PT調査集計により作成

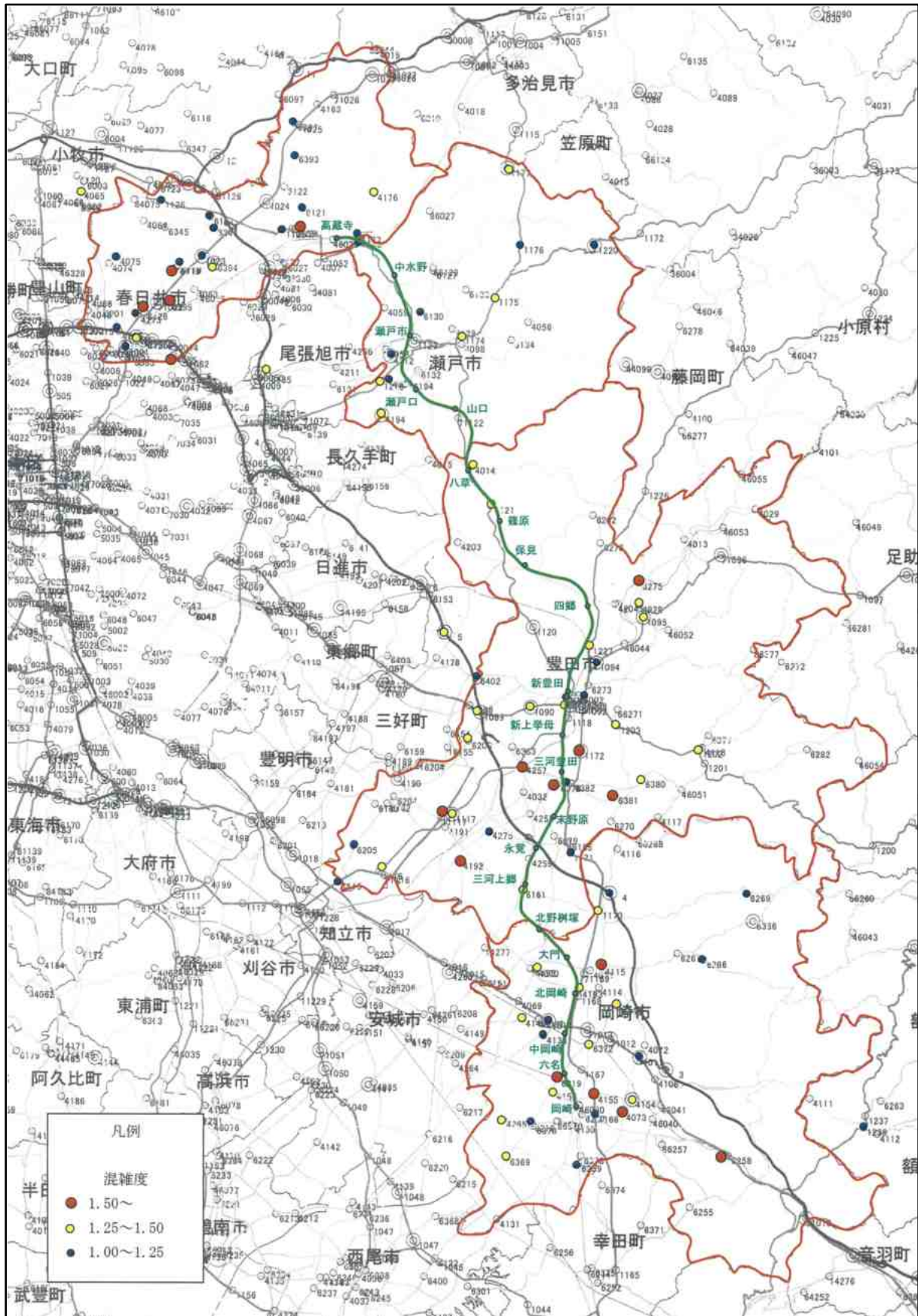
また、平成 11 年度道路交通センサデータに基づくピーク時旅行速度及び道路混雑度によると、豊田市中心部など、愛知環状鉄道沿線につながる市街地におけるピーク時旅行速度低下が顕著であるとともに、豊田市南部、岡崎市南部、春日井市西部などの主要道路で 1.5 を超える高い道路混雑度がみられている。

図 2 - 10 対象地域内のピーク時旅行速度の状況



(注) 平成 11 年度全国道路交通情勢調査 (道路交通センサス) により作成

図 2 - 11 対象地域内の道路混雑度の状況



(注) 平成 11 年度全国道路交通情勢調査 (道路交通センサス) により作成

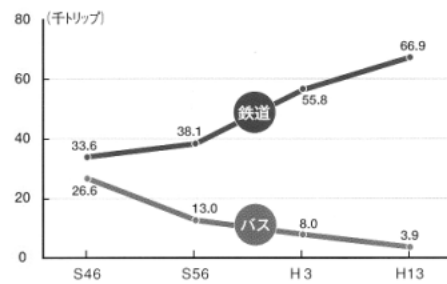
2 - 2 公共交通の現況整理

2 - 2 - 1 豊田市内の公共交通の課題

(1) 公共交通に関する課題の概要

豊田市における公共交通（鉄道・バス）について、以下に課題等の現状を整理する。

●鉄道・バstriップ数の推移



この30年間で鉄道トリップは増加傾向にあり、出勤・登校目的が多くを占めています。

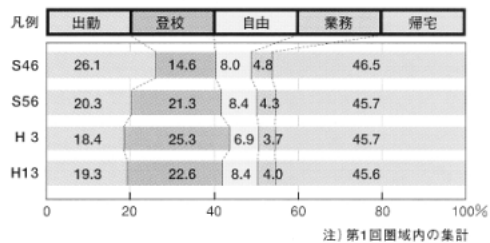
この30年間でバstriップは減少傾向にあり、出勤・登校目的、自由目的が主となっています。

全市的に敷設されていたバス路線網は、昭和55年に比べ、平成13年には、南部地域が廃線となっています。

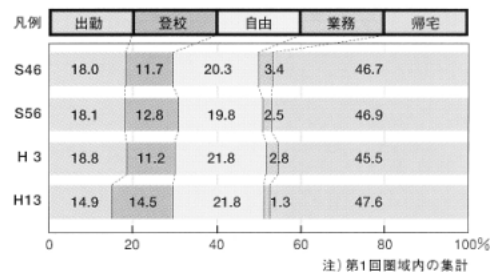
●バス路線の変遷



●鉄道トリップの目的構成の推移

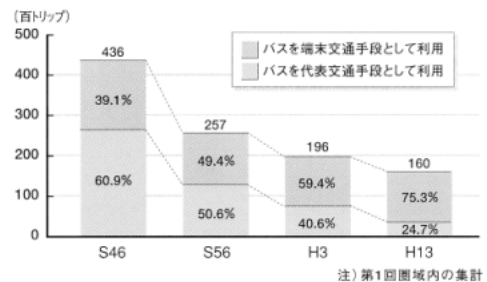


●バstriップの目的構成の推移



この10年で、バスは鉄道の端末利用としての位置づけとなっています。

●バス端末化の推移



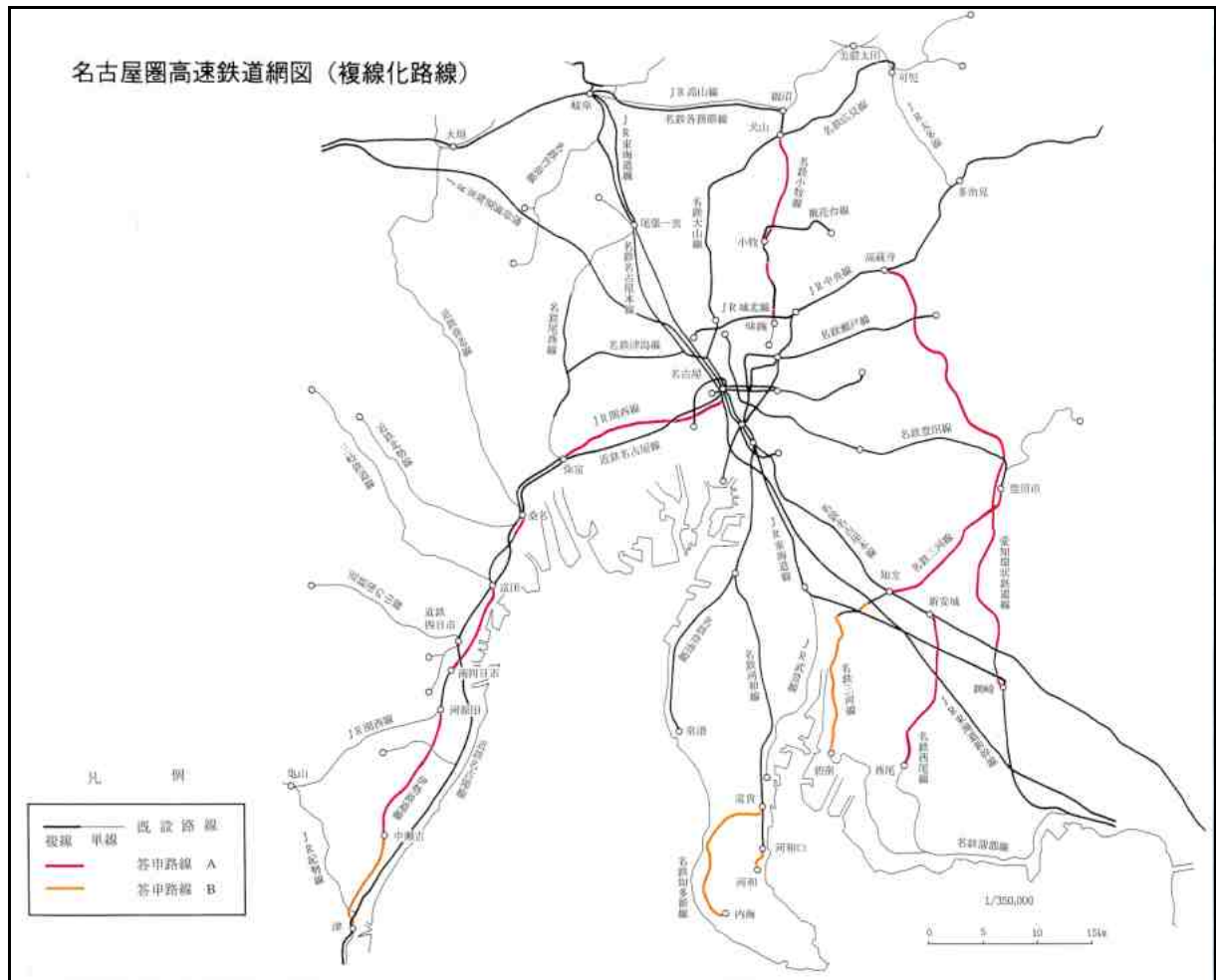
(2) 愛知環状鉄道および名鉄三河線の複線化・連絡強化の推進

豊田市は、中京都市圏の中心都市名古屋市との結びつきが強いものの、鉄道によるアクセス性は悪い。JR名古屋駅から名鉄豊田市駅までは直線距離にすると30kmだが、鉄道所要時間54分であり、名古屋駅から同じ30km圏にある大垣（32分）や四日市（44分）に比べて時間距離が長くなっている。

なお、平成4年の「運輸政策審議会答申第12号」では、目標年次（平成20年）までに整備することが適当である路線として名鉄三河線（豊田市 - 知立市）、愛知環状鉄道線（岡崎 - 高蔵寺）の複線化があげられている。

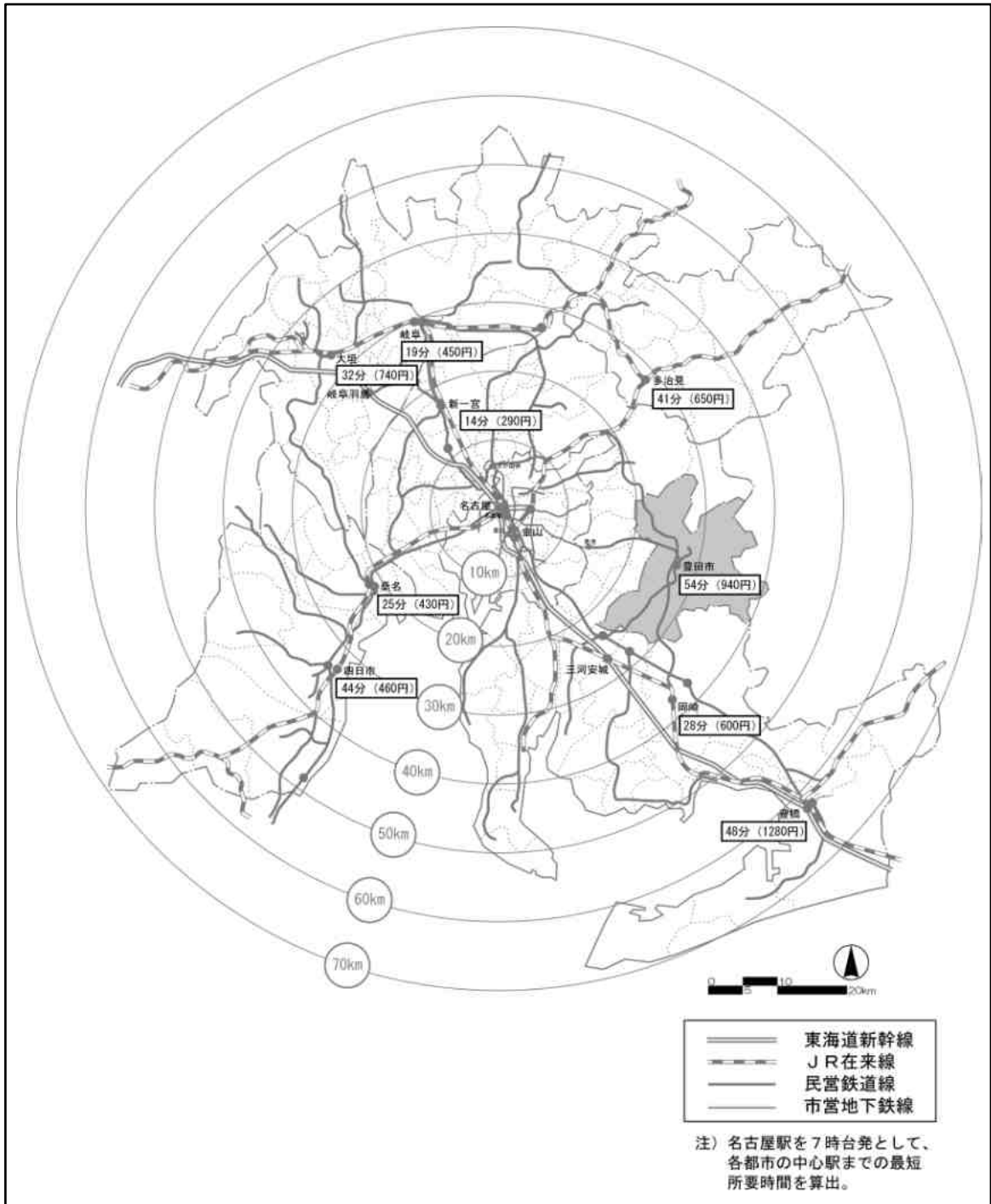
名鉄三河線の複線化は、名古屋市との連絡強化にも寄与し、また愛知環状鉄道の複線化は、本市の南北の公共交通軸強化に繋がるため整備推進を図る必要がある。また、併せて、両路線の接続等の乗り継ぎ利便性向上（名鉄豊田駅と愛環新豊田駅の駅間徒歩連絡の改善、両路線の直接乗り入れ等）も検討する必要がある。

図2 - 12 運輸政策審議会答申第12号（平成4年1月）



注) 答申路線A：目標年次（平成20年）までに整備することが適当である路線
 答申路線B：目標年次（平成20年）までに整備の推進を図ることが適当である路線

図 2 - 13 名古屋駅からの時間距離



(3) 駅前広場の整備とパークアンドライド駐車場の整備

豊田市には、名鉄三河線 12 駅、愛知環状鉄道 10 駅、あわせて 22 駅があり、そのうち 12 駅において、都市計画による駅前広場が位置づけられている。

未整備の 7 駅（浄水駅、猿投駅、越戸駅、上拳母駅、土橋駅、三河八橋駅・ノ以上名鉄三河線、八草駅ノ愛知環状鉄道）については、周辺開発に合わせて順次整備していく必要がある。

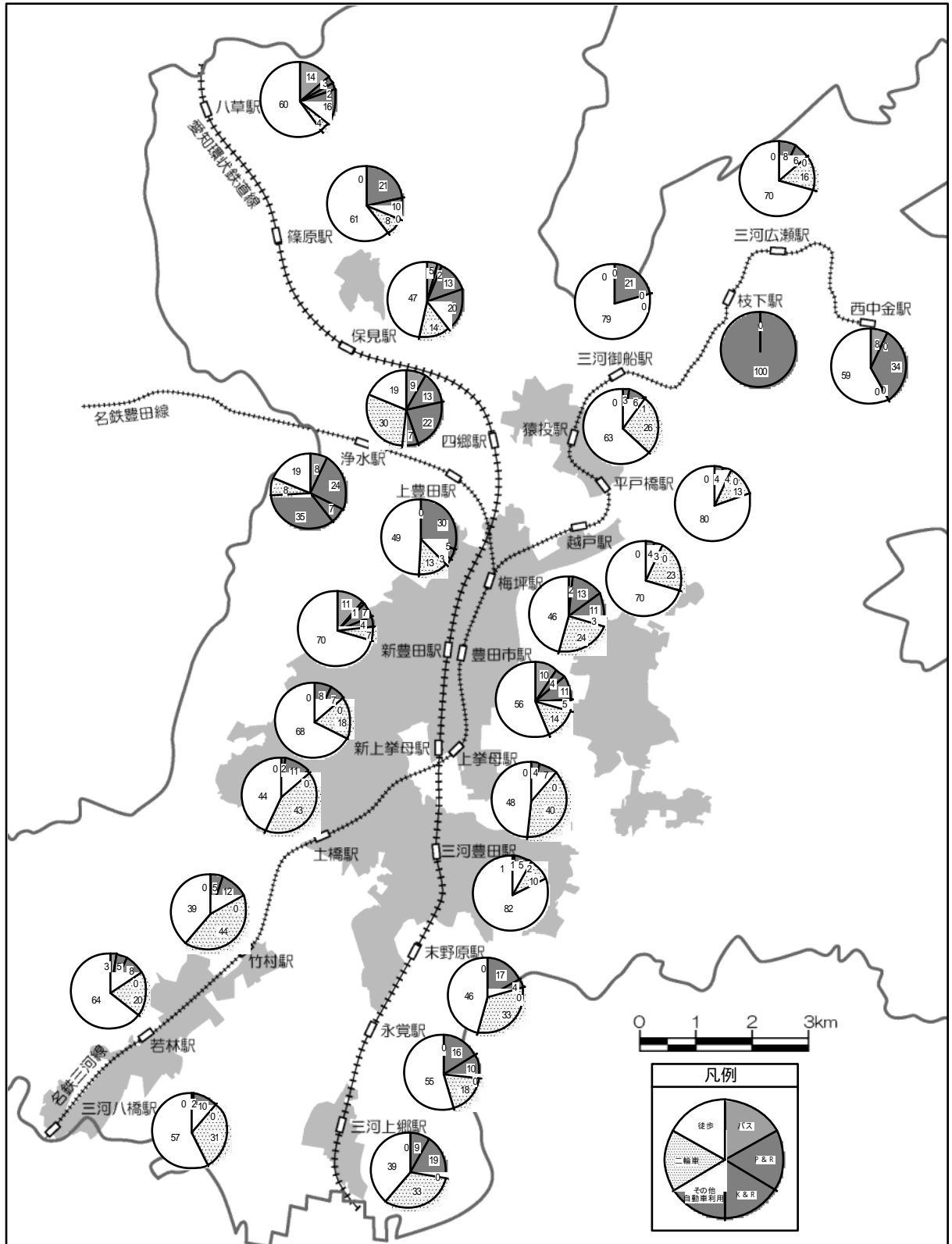
特に、浄水駅、上拳母駅については、駅前広場の整備と合わせて、パークアンドライド駐車場整備の必要性が高いと考えられる。

表 2 - 1 駅別駅前広場の計画・整備状況と駅特性

交通事業者	駅名	計画・整備状況			駅特性(平成13年度中京都市圏パーソントリップ調査結果より)										
		都市計画決定の有無	整備の有無	備考	乗降人数計		乗車人数								
					乗車人数	降車人数	バス	自動車			二輪車	徒歩			
名古屋鉄道	浄水	有(7000m2)	未整備	浄水駅前広場H35.	6,141	3,065	3,076	3065	237	2,021	745	206	1,070	231	576
								100.0%	7.7%	66.9%	24.3%	67%	34.9%	7.5%	18.8%
	上豊田	無		都市計画決定の必要有り	2,536	1,293	1,243	1,293	0	487	388	64	35	166	640
								100.0%	0.0%	37.7%	30.0%	49%	2.7%	12.8%	49.5%
	西中金	無		2004 3廃止	238	119	119	119	9	40	0	40	0	0	70
								100.0%	7.6%	33.6%	0.0%	33.6%	0.0%	0.0%	58.8%
	三河広瀬	無		2004 3廃止	494	243	251	243	0	33	19	14	0	39	171
								100.0%	0.0%	13.6%	7.8%	58%	0.0%	16.0%	70.4%
	枝下	無		2004 3廃止	123	37	86	37	0	37	0	37	0	0	0
								100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	三河御船	無		2004 3廃止	146	73	73	73	0	15	0	15	0	0	58
								100.0%	0.0%	20.5%	0.0%	20.5%	0.0%	0.0%	79.5%
	猿投	有(3200m2)	未整備	猿投駅前広場H133.	3,856	1,907	1,949	1,907	0	207	66	122	19	500	1,200
		有(1500m2)	未整備	猿投駅東駅前広場H133.				100.0%	0.0%	10.9%	3.5%	64%	1.0%	26.2%	62.9%
	平戸橋	無			1,534	762	772	762	0	55	28	27	0	97	610
								100.0%	0.0%	7.2%	3.7%	35%	0.0%	12.7%	80.1%
	越戸	有(2300m2)	未整備	越戸駅前広場H133.	594	302	292	302	0	21	12	9	0	70	211
								100.0%	0.0%	7.0%	4.0%	30%	0.0%	23.2%	69.9%
	梅坪	有(6400m2)	整備済み	梅坪駅前広場S55.4	4,711	2,440	2,271	2,440	49	677	320	275	82	592	1,122
								100.0%	2.0%	27.7%	13.1%	11.3%	3.4%	24.3%	46.0%
豊田市	有(2800m2)	整備済み	豊田市駅前広場S473.	18,673	9,325	9,348	9,325	902	1,629	397	997	435	1,335	5,259	
	有(1500m2)	整備済み	豊田市駅前西駅前広場				100.0%	9.7%	19.6%	4.3%	10.7%	4.7%	14.3%	56.4%	
上拳母	有(2000m2)	未整備	上拳母駅前広場S473.	1,841	898	943	898	0	102	36	66	0	362	434	
							100.0%	0.0%	11.4%	4.0%	7.3%	0.0%	40.3%	48.3%	
土橋	有(1700m2)	未整備	土橋駅北駅前広場H94.	4,224	2,088	2,136	2,088	0	279	39	232	8	899	910	
	有(3200m2)	未整備	土橋駅南駅前広場H94.				100.0%	0.0%	13.4%	1.9%	11.1%	0.4%	43.1%	43.6%	
竹村	無			2,074	1,046	1,028	1,046	0	177	56	121	0	464	405	
							100.0%	0.0%	16.9%	5.4%	11.6%	0.0%	44.4%	38.7%	
若林	無		都市計画決定の予定有り	4,974	2,394	2,580	2,394	60	322	113	198	11	478	1,534	
							100.0%	2.5%	13.5%	4.7%	8.3%	0.5%	20.0%	64.1%	
三河八橋	有(2000m2)	未整備	三河八橋駅前広場H12.10	2,852	1,470	1,382	1,470	0	177	24	153	0	456	837	
							100.0%	0.0%	12.0%	1.6%	10.4%	0.0%	31.0%	56.9%	
			小 計	55,011	27,462	27,549	27,462	1,257	6,479	2,243	2,576	1,660	5,699	14,037	
							100.0%	4.6%	23.6%	8.2%	9.4%	6.0%	20.7%	51.1%	
愛知環状鉄道	八草	有(3600m2)	未整備	八草駅前広場H13.10	2,608	1,251	1,357	1,251	173	279	43	30	206	47	752
							100.0%	13.8%	22.3%	3.4%	2.4%	16.5%	3.8%	60.1%	
	篠原	無			273	132	141	132	0	41	28	13	0	11	80
								100.0%	0.0%	31.1%	21.2%	9.8%	0.0%	8.3%	60.6%
	保見	有(2300m2)	整備済み	保見駅北駅前広場S48.3	1,519	704	815	704	32	246	15	90	141	97	329
		有(6200m2)	整備済み	保見駅南駅前広場S48.3				100.0%	4.5%	34.9%	2.1%	12.8%	20.0%	13.8%	46.7%
	四郷	無			1,167	602	565	602	54	255	78	133	44	180	113
								100.0%	9.0%	42.4%	13.0%	22.1%	7.3%	29.9%	18.8%
	新豊田	有(4900m2)	整備済み	新豊田駅前広場S473.	5,318	2,721	2,597	2,721	309	324	26	179	119	187	1,901
								100.0%	11.4%	11.9%	1.0%	6.6%	4.4%	6.9%	69.9%
	新上拳母	無			321	179	142	179	0	26	14	12	0	32	121
								100.0%	0.0%	14.5%	7.8%	6.7%	0.0%	17.9%	67.6%
	三河豊田	有(6700m2)	整備済み	三河豊田駅前広場S47.3	4,023	1,884	2,139	1,884	12	146	12	99	35	182	1,544
								100.0%	0.6%	7.7%	0.6%	5.3%	1.9%	9.7%	82.0%
末野原	無			1,199	574	625	574	0	120	97	23	0	191	263	
							100.0%	0.0%	20.9%	16.9%	4.0%	0.0%	33.3%	45.8%	
永覚	無			148	67	81	67	0	18	11	7	0	12	37	
							100.0%	0.0%	26.9%	16.4%	10.4%	0.0%	17.9%	55.2%	
三河上郷	無	整備済み		1,172	574	598	574	0	160	49	111	0	190	224	
							100.0%	0.0%	27.9%	8.5%	19.3%	0.0%	33.1%	39.0%	
			小 計	17,748	8,688	9,060	8,688	580	1,615	373	697	545	1,129	5,364	
							100.0%	6.7%	18.6%	4.3%	8.0%	6.3%	13.0%	61.7%	
			合 計	72,759	36,150	36,609	36,150	1,837	8,094	2,616	3,273	2,205	6,818	19,401	
							100.0%	5.1%	22.4%	7.2%	9.1%	6.1%	18.9%	53.7%	

注) 2004.3末 名鉄三河線西中金駅から猿投駅間は廃止。

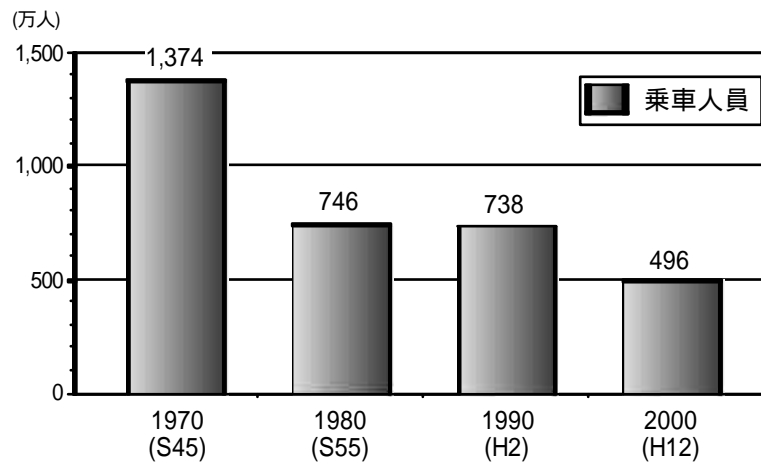
図 2 - 14 駅別端末手段割合



(4) 鉄道・バス空白地域における生活交通確保の推進

現在のバス路線網は、バス運行が最盛期であった昭和 45 年頃に比較すると、バス路線は約 1 / 4 ・現バス利用者も 1 / 3 弱に激減している。

図 2 - 15 豊田市を通る名鉄バスの輸送人員推移



現行のバス路線網は、次図に示すとおりである。

バス路線網は、名鉄豊田市駅を中心として放射方向に伸びており、概ね市街地をカバーしている。しかし、前述したように、バス路線は、経年的には順次赤字路線が廃止される傾向にあり、鉄道によるサービスと一体となって、より面的な移動を可能にするバス等の公共交通のサービスが求められている。

図2 - 16 鉄道・バス網

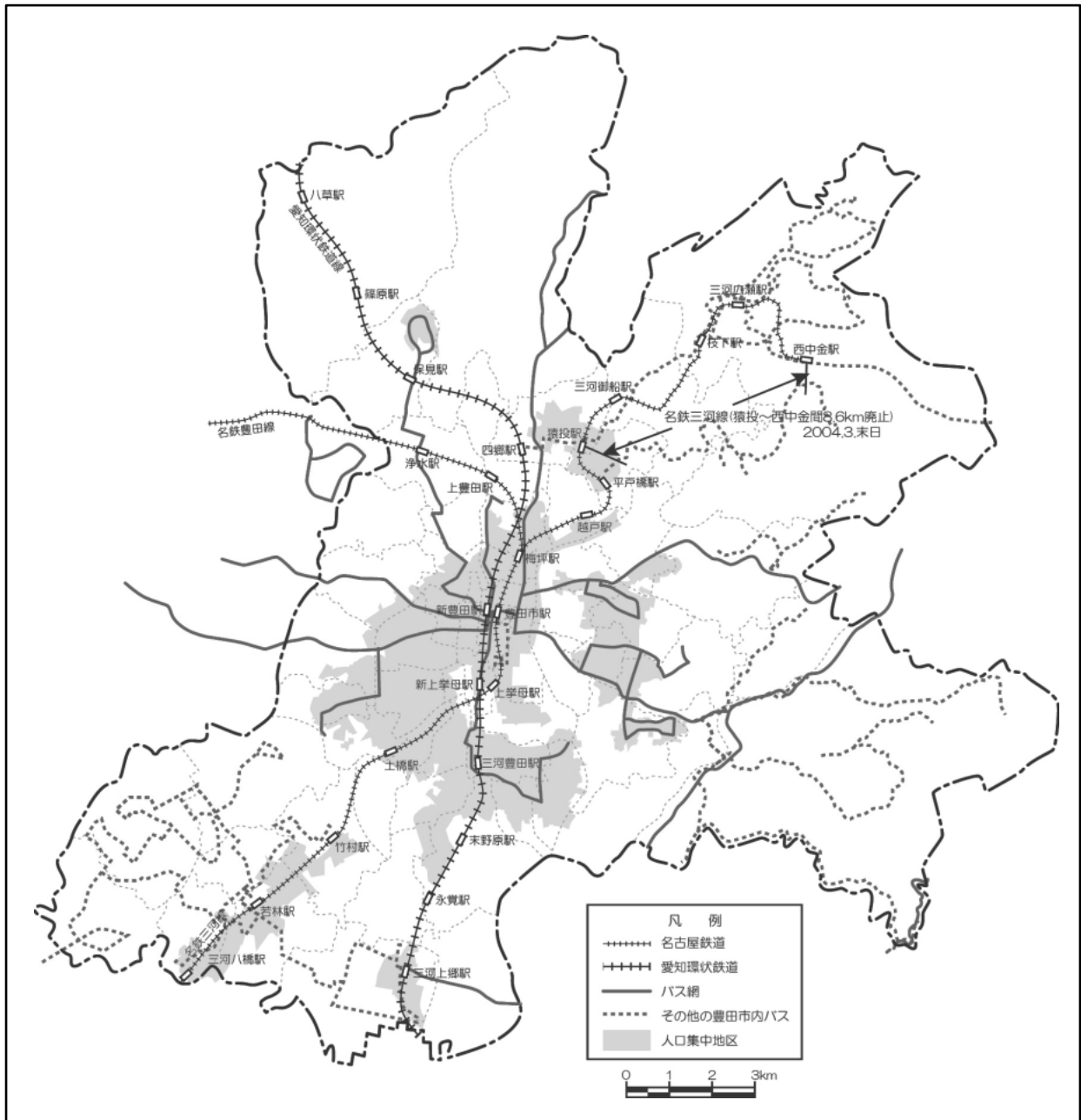
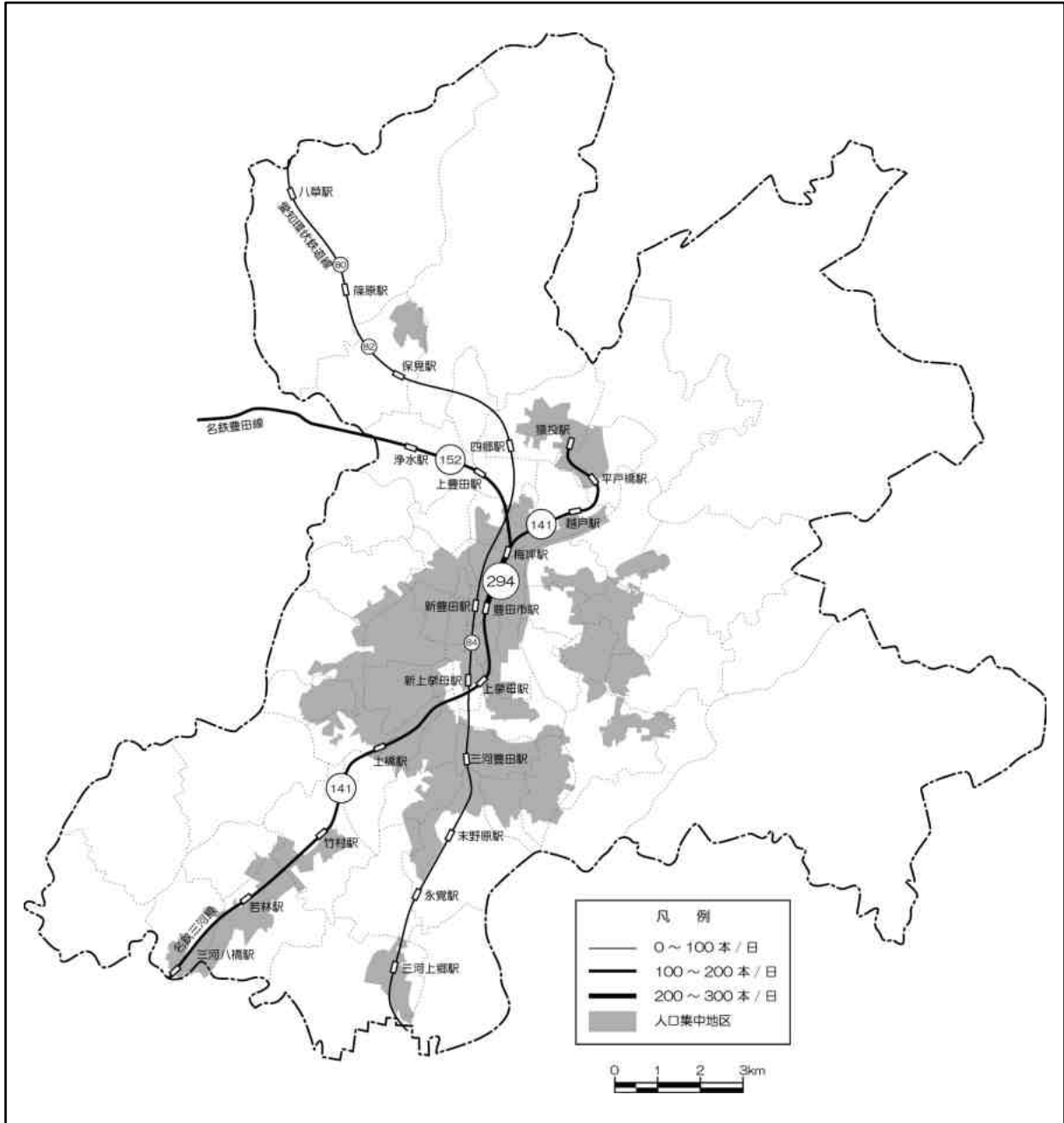
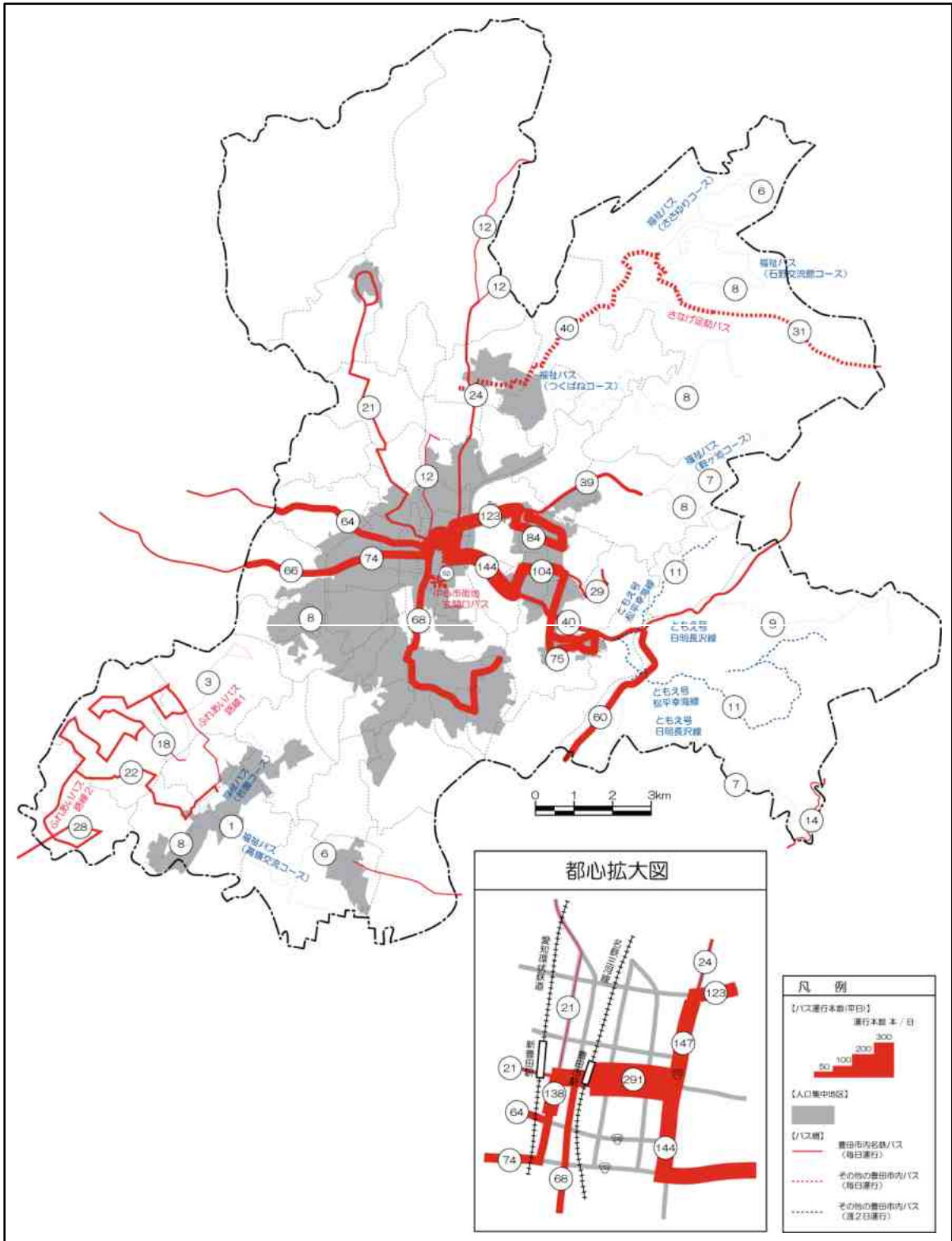


図 2 - 17 鉄道の運行本数



バスの運行本数をみると、豊田市の西部に展開されている住宅地（北部：高上、中部：神池町、南部：五ヶ丘）への運行本数が多いのがわかる。

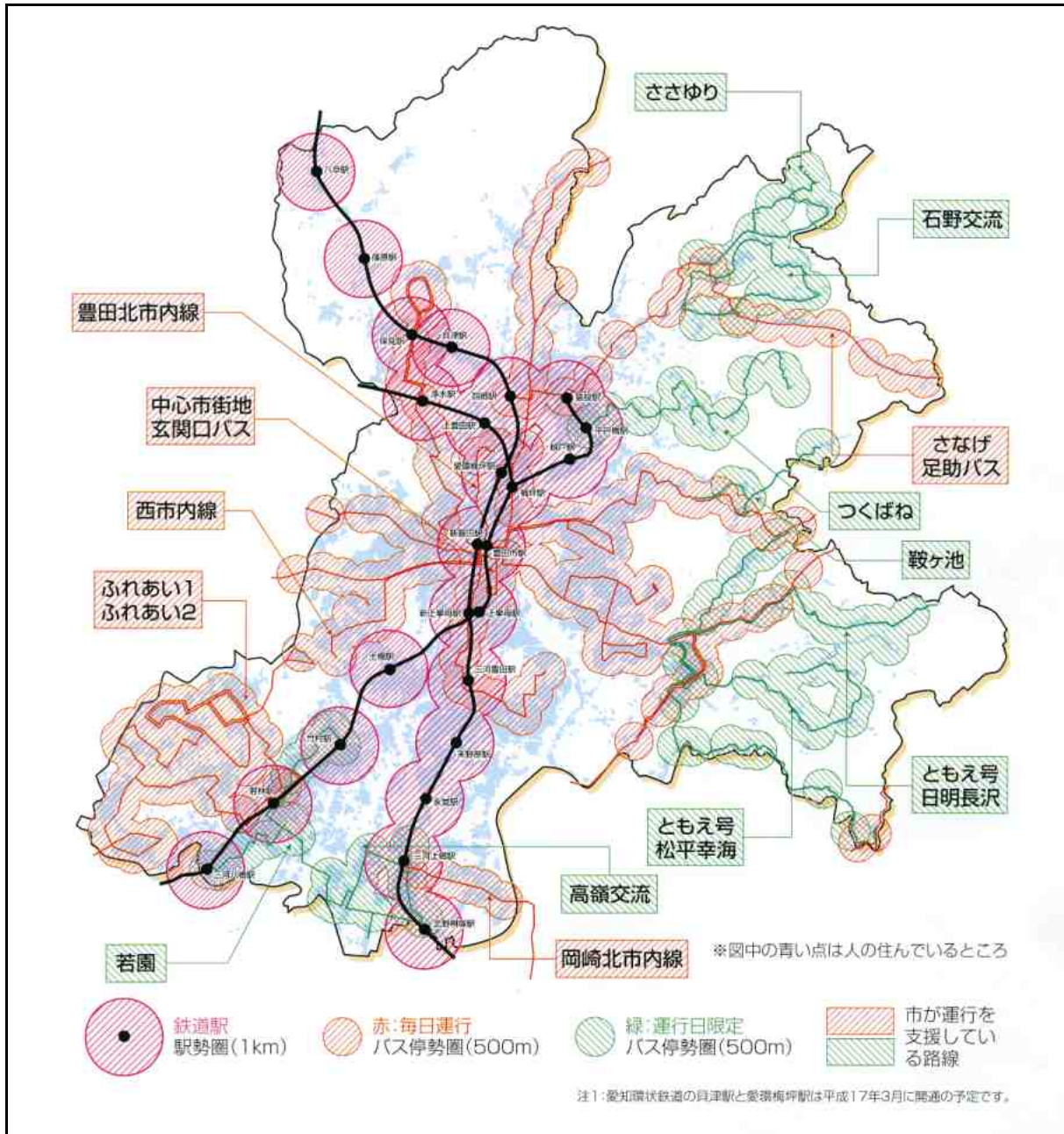
図 2 - 18 バスの運行本数



地形に関係なく、鉄道駅勢圏を半径 1km 圏内、バス停勢圏を半径 500m 圏内と想定し、その範囲から外れた地域を「鉄道・バス空白地域」として整理する。

豊田市内は、おおむねネットワークが確保されているが、東部を中心に運行日限定路線が残されている。また、ほとんどのバス路線運行が自治体の支援に依存している。

図 2 - 19 鉄道・バス空白地域



2 - 2 - 2 愛知環状鉄道に着目した公共交通の概要

(1) 愛知環状鉄道の利用状況

愛知県環状鉄道は全 23 駅(平成 17 年 3 月開業の貝津駅・愛環梅坪駅を含む) 延長 45.3 km の鉄道路線であり、うち 6 駅(中岡崎駅・北岡崎駅・三河豊田駅・新豊田駅・瀬戸口駅及び瀬戸市駅)のみが有人駅である。

毎年の乗車人員は 20 千人~24 千人でやや増加傾向にある。また、駅別には、新豊田駅利用者が両端の岡崎駅及び高蔵寺駅利用者よりも多くなっている。

図 2 - 20 愛知環状鉄道の日平均乗車人員の推移

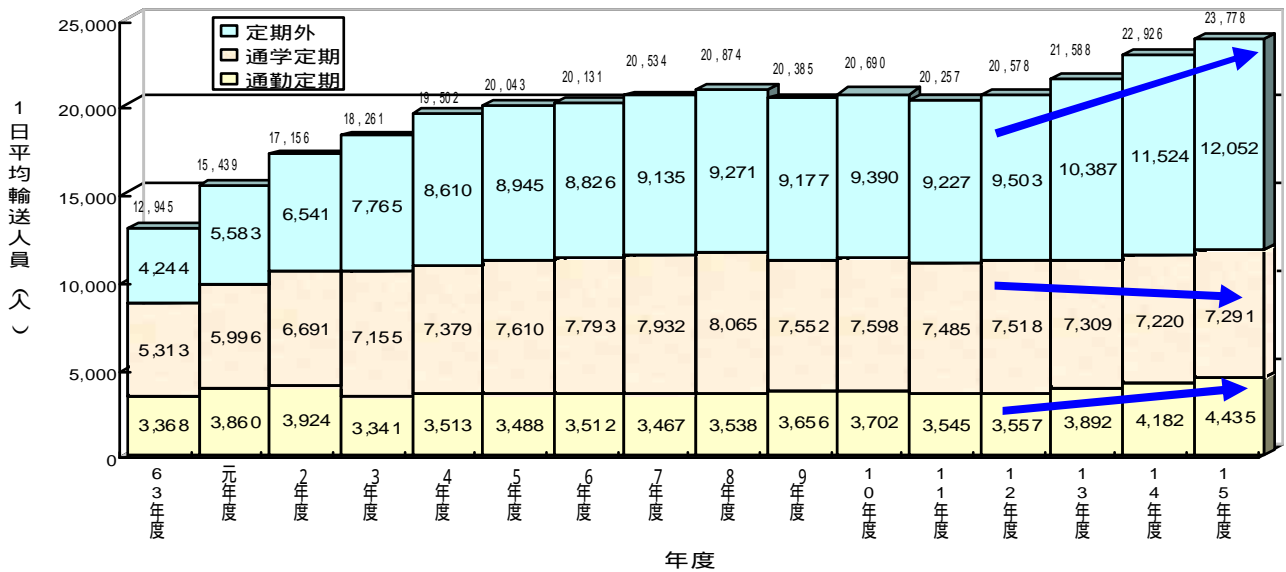
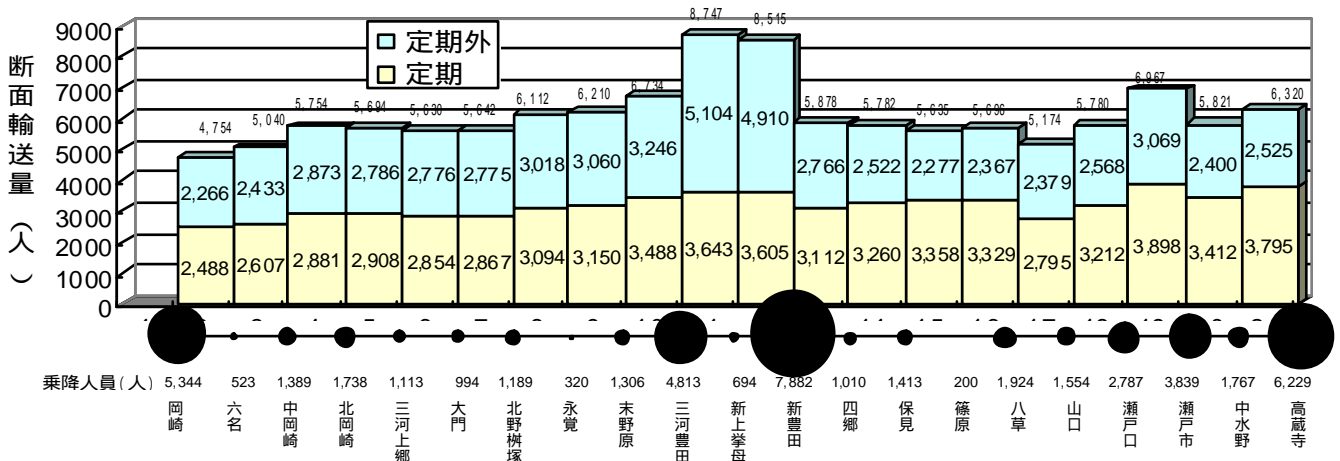


図 2 - 21 各駅乗降人員と断面輸送量(平成 15 年度日平均値の速報値)



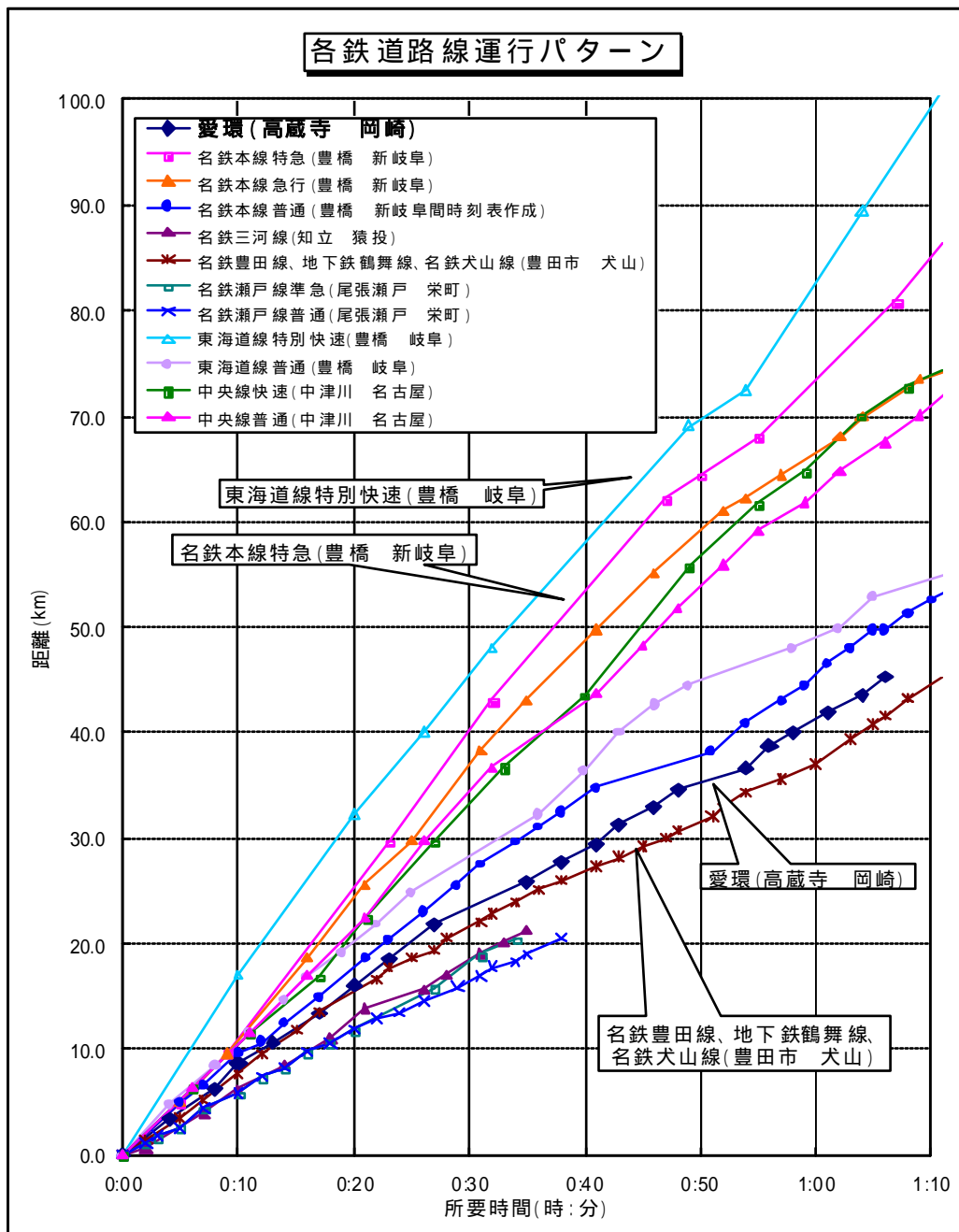
(2) 愛知環状鉄道の運行サービス水準

愛知環状鉄道の運行状況（平成16年11月15日改正以降）は以下のとおりであり、平成10年度からの輸送力強化整備事業をはじめとした一連の整備事業は、平成16年11月までに完了している。

- ・ 上り（高蔵寺 岡崎）47本/日、運行時間帯は5:50 北野柵塚発～23:56 高蔵寺発
- ・ 下り（岡崎 高蔵寺）48本/日（土日は47本/日）、運行時間帯は5:28 北野柵塚発～23:49 岡崎発
- ・ 運賃170円～850円

また、駅間の最高速度は80km/h、平均表定速度は40km/h前後で、全区間所要時間は60～74分となっている（連絡は運行ダイヤから推定）。

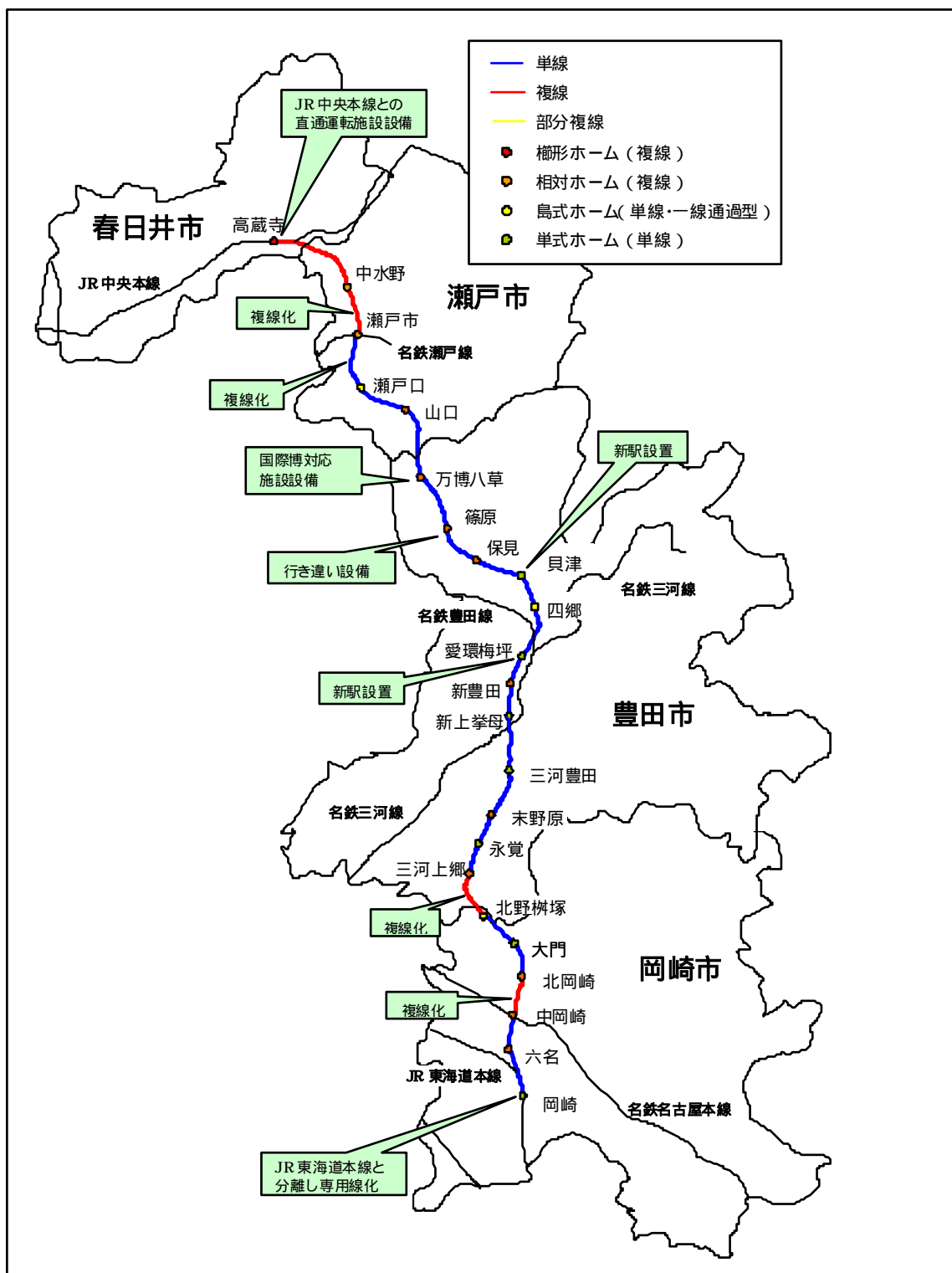
図2-22 鉄道路線ごとの運行サービス水準



愛知環状鉄道全線のうち、複線区間は 11.9km、それ以外は単線区間（33.4km）となっている。また、豊田市内や岡崎市内では単式ホームも多くみられる。

なお、新豊田駅～三河豊田駅間については、平成 17 年度より 3 か年をかけて複線化される予定である。

図 2 - 23 愛知環状鉄道のサービス水準向上方策の状況



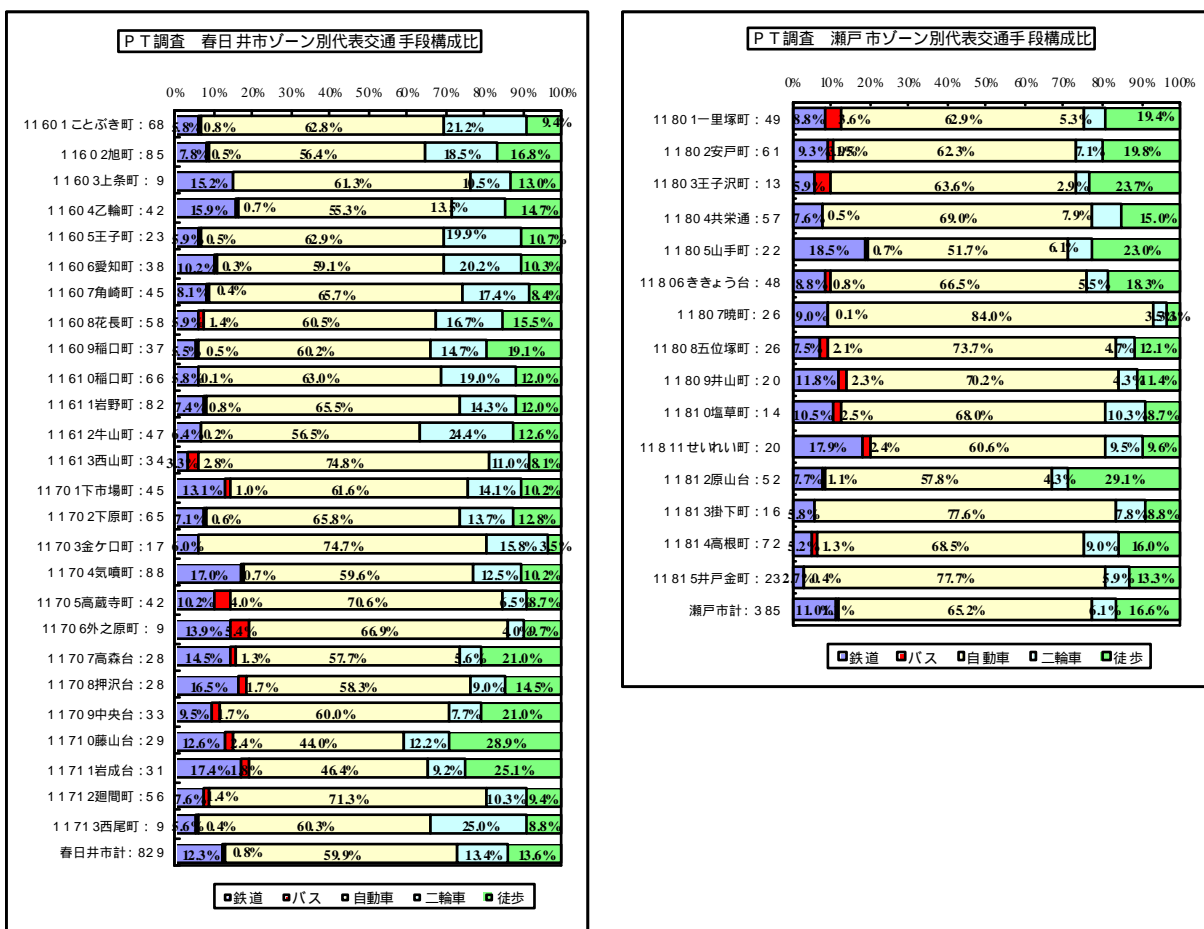
(3) 駅周辺ゾーンにおける交通手段の選択状況

第4回中京都市圏パーソントリップ調査に基づいて、駅周辺ゾーンの代表交通手段を以下に整理する。

都市別の比較では、春日井市や瀬戸市は鉄道利用割合、豊田市は自動車利用割合、岡崎市はバス利用割合が高くなっている。特に瀬戸市駅周辺、万博八草駅、東岡崎駅周辺ゾーンや高蔵寺ニュータウンを含むゾーンでは、公共交通利用割合が比較的高くなっている。

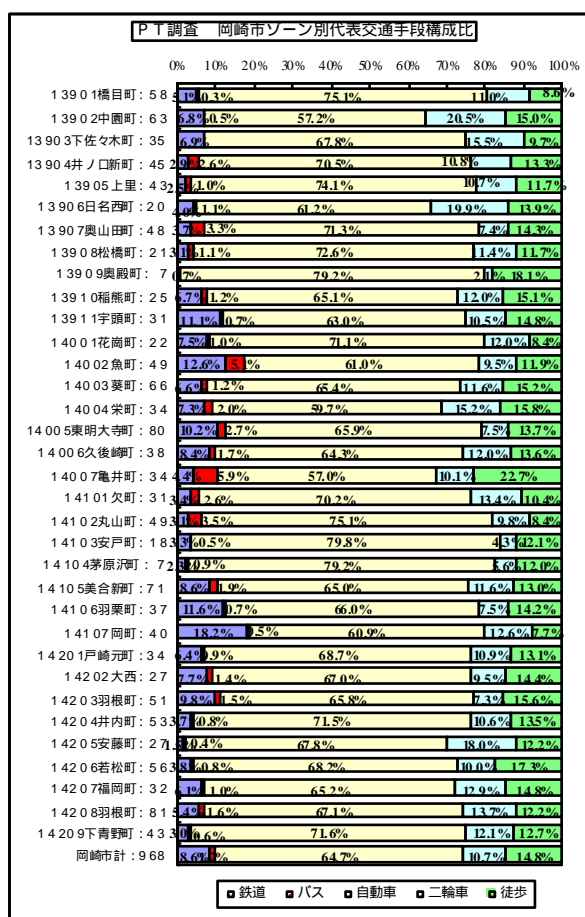
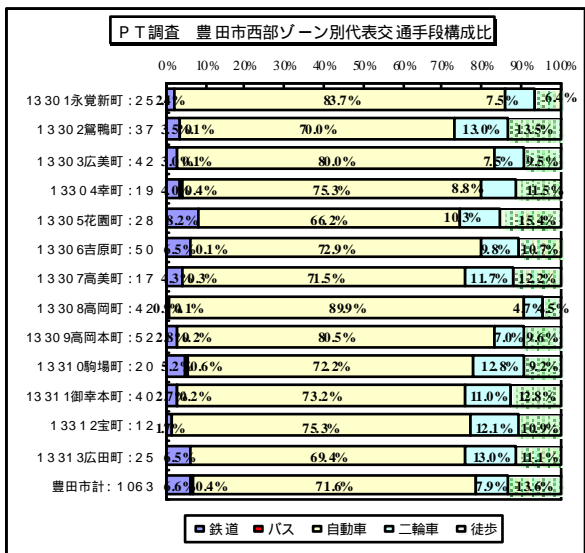
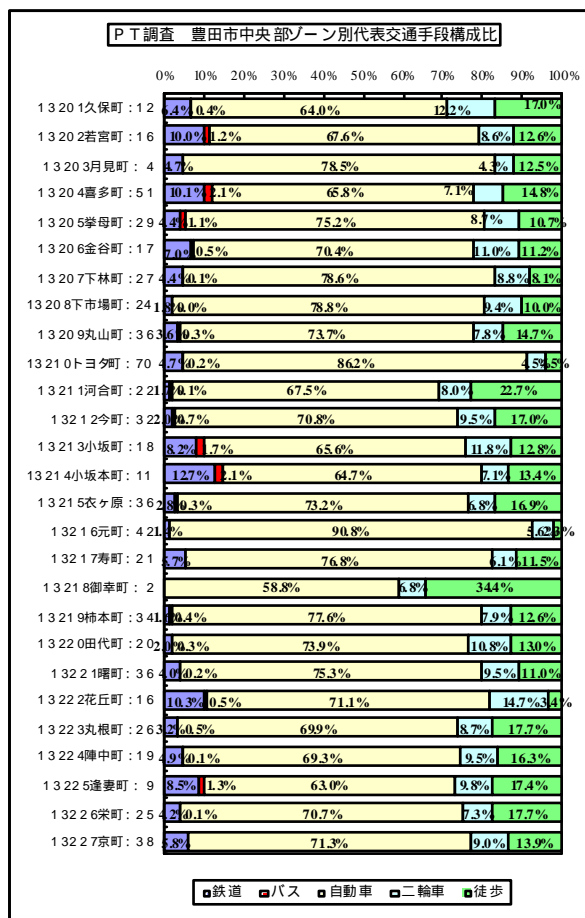
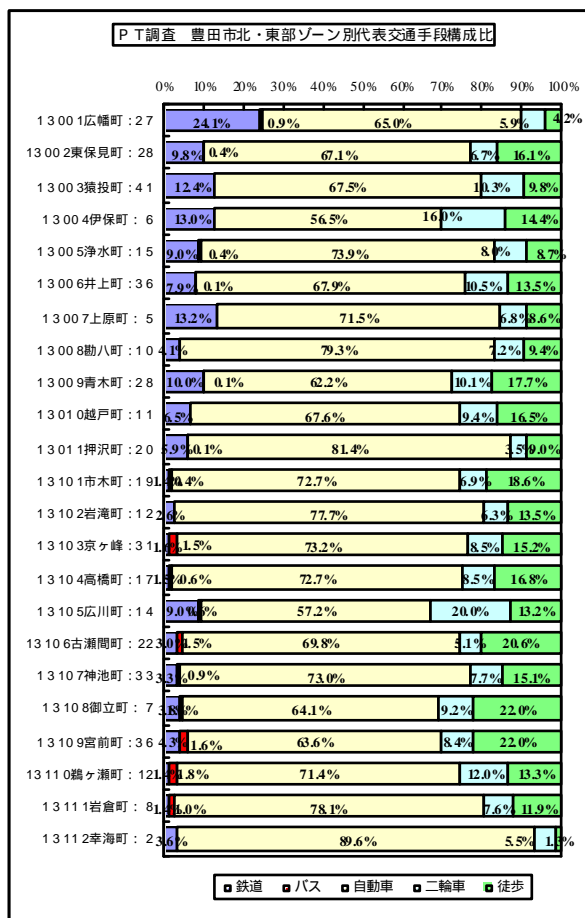
また、鉄道路線(駅)から離れるにつれて自動車の利用割合が高くなる傾向にあるが、三河豊田駅周辺など駅周辺ゾーンにおいても一部、自動車利用割合が高いゾーンがみられている。

図2-24 春日井市・瀬戸市のゾーン別代表交通手段割合



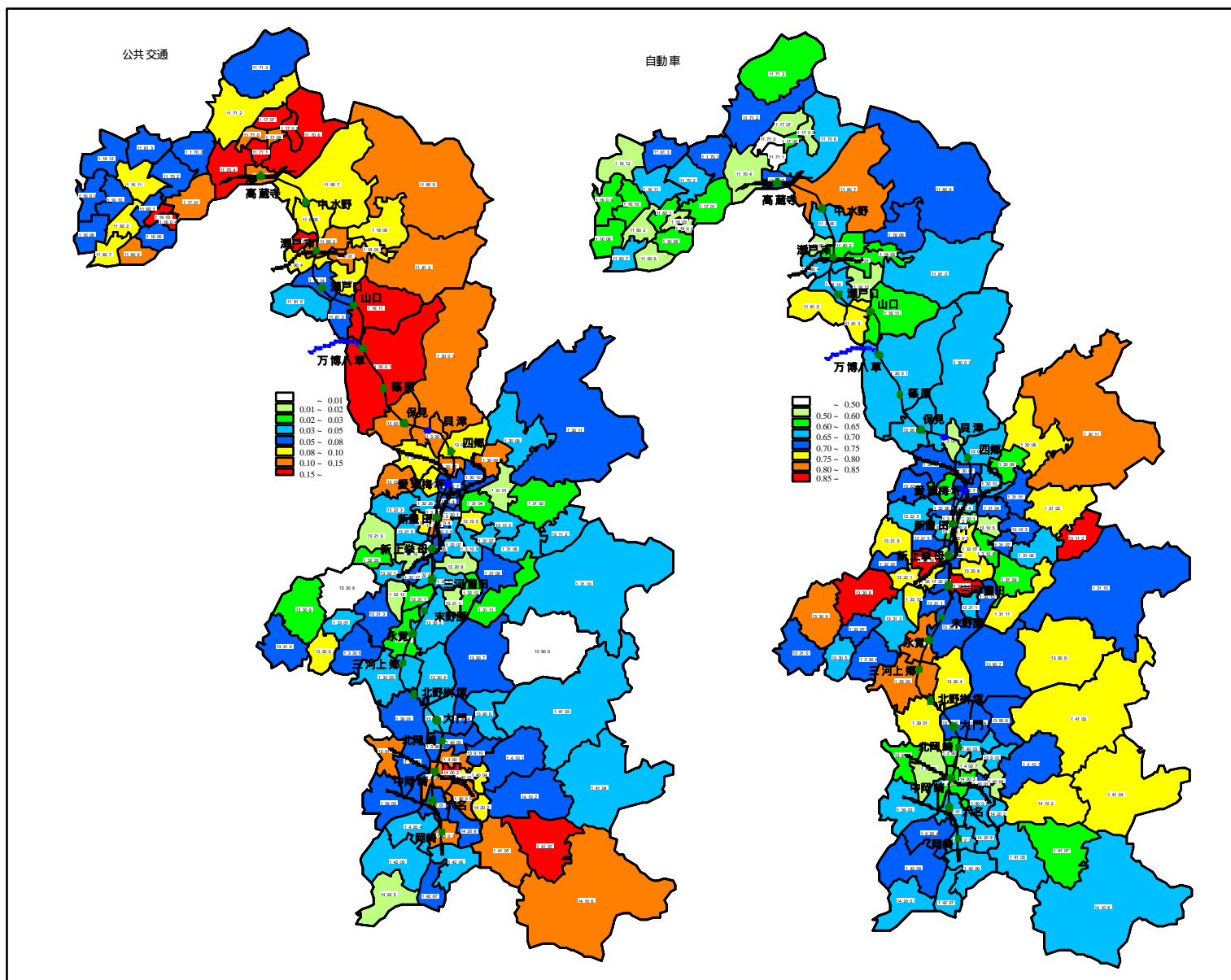
注：第4回P T調査集計より作成

図 2 - 25 豊田市・岡崎市のゾーン別代表交通手段割合



注：第 4 回 P T 調査集計より作成

図 2 - 26 豊田エリア内の各ゾーン別代表交通手段割合



注：第 4 回 P T 調査集計より作成