

豊明市地域公共交通網形成計画の達成度評価について

平成 29 年度に策定した豊明市地域公共交通網形成計画において設定された計画の目標について、中間時の達成度を把握する。

豊明市の交通将来像

公共交通が 人と人をつなぐ しあわせのまち

豊明市地域公共交通網形成計画の目標と目標値

基本方針 1 名鉄名古屋本線、路線バス、ひまわりバス及びタクシー等の多様な公共交通が相互に連携し、市内の拠点相互及び各地域をつなぐ公共交通体系を構築します。

目標 1 公共交通相互の乗継利便性を向上させます。

➤ **目標値 1** 公共交通相互及び他の交通手段との乗り継ぎ時間の短縮

基本方針 2 周辺市町との結びつきを強化し、より密な連携を図る広域的な地域公共交通ネットワークを形成します。

目標 2 周辺市町との連携を図り、市外への行きやすさを向上させます。

➤ **目標値 2** 隣接市町への路線数の増加

基本方針 3 戦略的な公共交通の展開により、豊明市が目指すまちづくりの実現を支援します。

目標 3 公共交通により、拠点に人のにぎわいを生み出します。

➤ **目標値 3** 市内 5 つの各拠点における公共交通利用者数の増加

基本方針 4 わかりやすく、誰もが安心して利用できる公共交通サービスを提供します。

目標 4 公共交通のわかりやすさを向上させます。

➤ **目標値 4** 公共交通に関する情報提供数の増加

基本方針 5 地域の特性に応じた公共交通の維持活性化に向け、多様な主体の連携・協働による地域公共交通を育む仕組みを構築します。

目標 5 地域公共交通を育む仕組みづくりを支援します。

➤ **目標値 5** 地域公共交通維持のための取組み・参加意向の向上



豊明市地域公共交通網形成計画全体の目標

目標 便利に移動できる公共交通の確保

➤ **目標値** 公共交通全体の利用者数の増加

表 目標値及び評価指標(1/3)

【全体の目標】 便利に移動できる公共交通の確保				
【全体の目標値】 公共交通全体の利用者数の増加				
指標	【指標】 公共交通の年間利用者数（人/年）			
	評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]	現況値[H27]
	鉄道（駅）	1,351万人以上	△1,315万人	1,244万人
	名鉄バス	143.4万人以上	△139.7万人	135.0万人
	ひまわりバス （チョイソコ）	25.7万人以上	×16.7万人 (1.0万人)	16.8万人
	*新型コロナウイルスの影響を加味し、集計年度はR1			
	【指標】 まちづくり指標の達成度（第5次豊明市総合計画）			
評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]	現況値[H27]	
市外から豊明市への交通アクセスが良いと思う市民の割合	66.7%以上	△62.1%以上	59.3%	
市内の移動がしやすくなったと思う市民の割合	66.5%以上	△63.8%以上	59.3%	
【目標1】 公共交通相互の乗継利便性を向上させます。				
【目標値1】 公共交通相互及び他の交通手段との乗り継ぎ時間の短縮				
指標	【指標】 公共交通相互の乗り継ぎ時間			
	評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]	現況値[H28]
	拠点鉄道駅におけるひまわりバス⇄名鉄急行列車（名古屋方面）間3分以上10分以内乗り継ぎ可能本数※	34本以上	○37本	29本
	【指標】 乗り継ぎに関する不満度割合（バス利用者アンケート）			
評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]	現況値[H28]	
乗り継ぎの際の待ち時間に関する不満度	20.0%未満	×40.1% バス相互 △30.1%	35.4%	

表 目標値及び評価指標(2/3)

【目標2】周辺市町との連携を図り、市外への行きやすさを向上させます。			
【目標値2】隣接市町への路線数の増加			
指標	【指標】隣接市町を結ぶ路線数		
	評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]
	隣接市町間の路線数	8路線以上	△ 6路線
	現況値[H28]	5路線	
指標	【指標】市外へ行きやすくすることの達成度（バス利用者アンケート）		
	評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]
	名鉄バス及びひまわりバスの達成度	50.0%以上	× 41.9%
	現況値[H28]	42.2%	
【目標3】公共交通により、拠点に人のにぎわいを生み出します。			
【目標値3】市内5つの各拠点における公共交通利用者数の増加			
指標	【指標】主要拠点における運行本数（平日）		
	評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]
	前後駅	504本以上	× 494本
	豊明市役所	87本以上	× 63本
	藤田医科大学病院	81本以上	× 77本
	豊明駅	227本以上	○ 230本
	中京競馬場前駅	205本以上	× 204本
	現況値[H28]	504本	
	87本	81本	
	227本	205本	
	230本	205本	
	【指標】各拠点における一日あたりの公共交通利用者数		
評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]	
前後駅	22,940人以上	○ 24,287人	
豊明市役所	120人以上	○ 159人	
藤田医科大学病院	350人以上	○ 980人	
豊明駅	5,330人以上	△ 5,153人	
中京競馬場前駅	10,350人以上	△ 9,766人	
現況値[H28]	21,065人		
108人	314人		
4,888人	9,487人		
9,487人	9,487人		
※鉄道は令和元年度の1日あたり乗降者数			

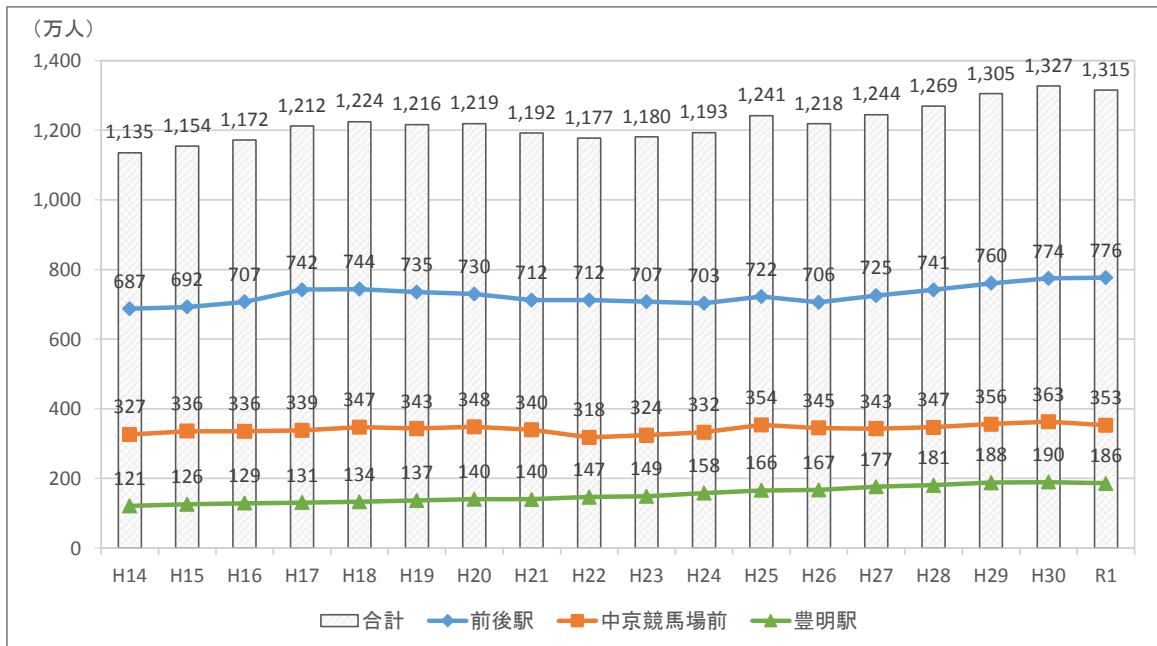
表 目標値及び評価指標(3/3)

【目標4】公共交通のわかりやすさを向上させます。				
【目標値4】公共交通に関する情報提供数の増加				
指標	【指標】公共交通に関する情報提供			
	評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]	現況値[H28]
	市内公共交通に関する 情報提供媒体数	8以上	○ 8	7
	【指標】わかりやすさに関する不満度割合（バス利用者アンケート）			
評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]	現況値[H28]	
乗り継ぎに関する情報や案内	20.0%未満	鉄道とバス △ 25.1% バス相互 △ 25.9%	27.3%	
【目標5】地域公共交通を育む仕組みづくりを支援します。				
【目標値5】地域公共交通維持のための取組み・参加意向の向上				
指標	【指標】地域主体の組織数			
	評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]	現況値[H28]
	公共交通をはぐくむ地域主体 の組織数	3以上	✕ 1	1
	【指標】地域公共交通維持のための取組み・参加意向（市民アンケート）			
評価項目	目標値[R3]	最終評価[R2]	現況値[H28]	
公共交通を積極的に利用する と考えている人の割合	50.0%以上	✕ 38.5%	43.2%	

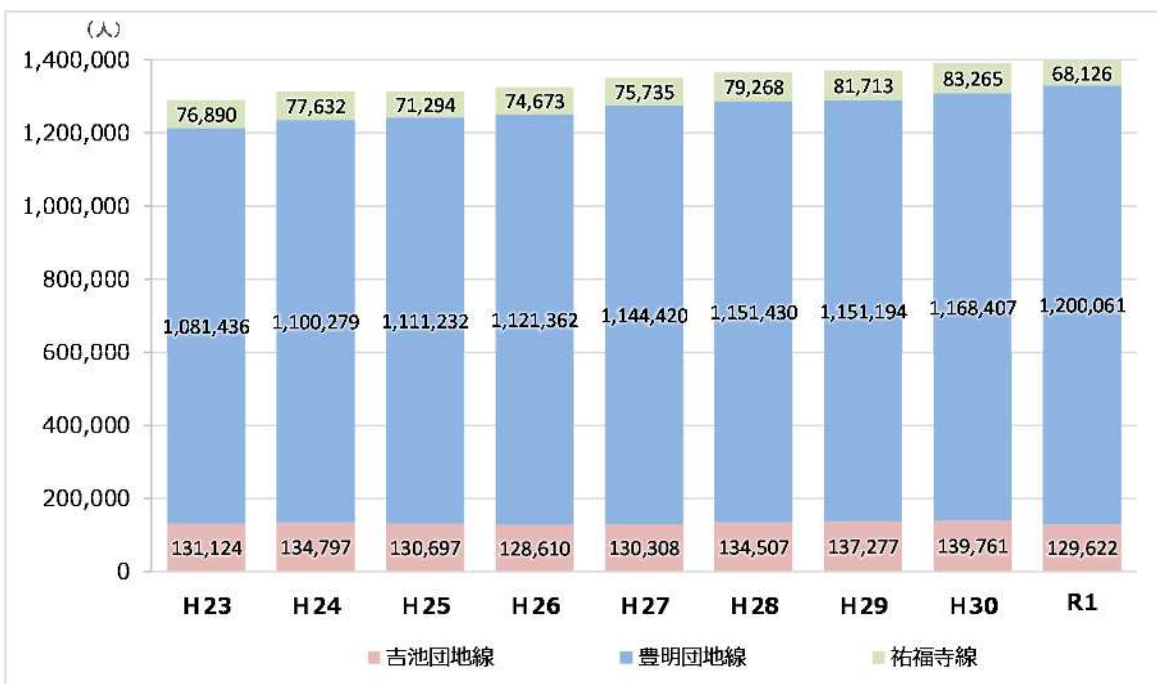
●全体の目標【指標】公共交通の年間利用者数

- ・公共交通の利用促進策として、小学生を対象としたバスの乗り方教室や・交通安全教室実施、ひまわりバスの乗継券発行、高齢者・免許返納者・障がい者・要介護者に向けた優遇措置や、前後駅へのバス待合所の設置等、様々な施策を実施した。
- ・現況値より減少したひまわりバスについては、路線再編直近のデータであり、今後の回復動向に注意する必要がある。
- ・コロナ禍で利用者が減少しており、利用者回復にあたっては安全・安心を確保する予防対策の実施、実施状況の情報提供とともに、各種利用促進施策（交通行動変容施策を含む）を検討・実施する必要がある。

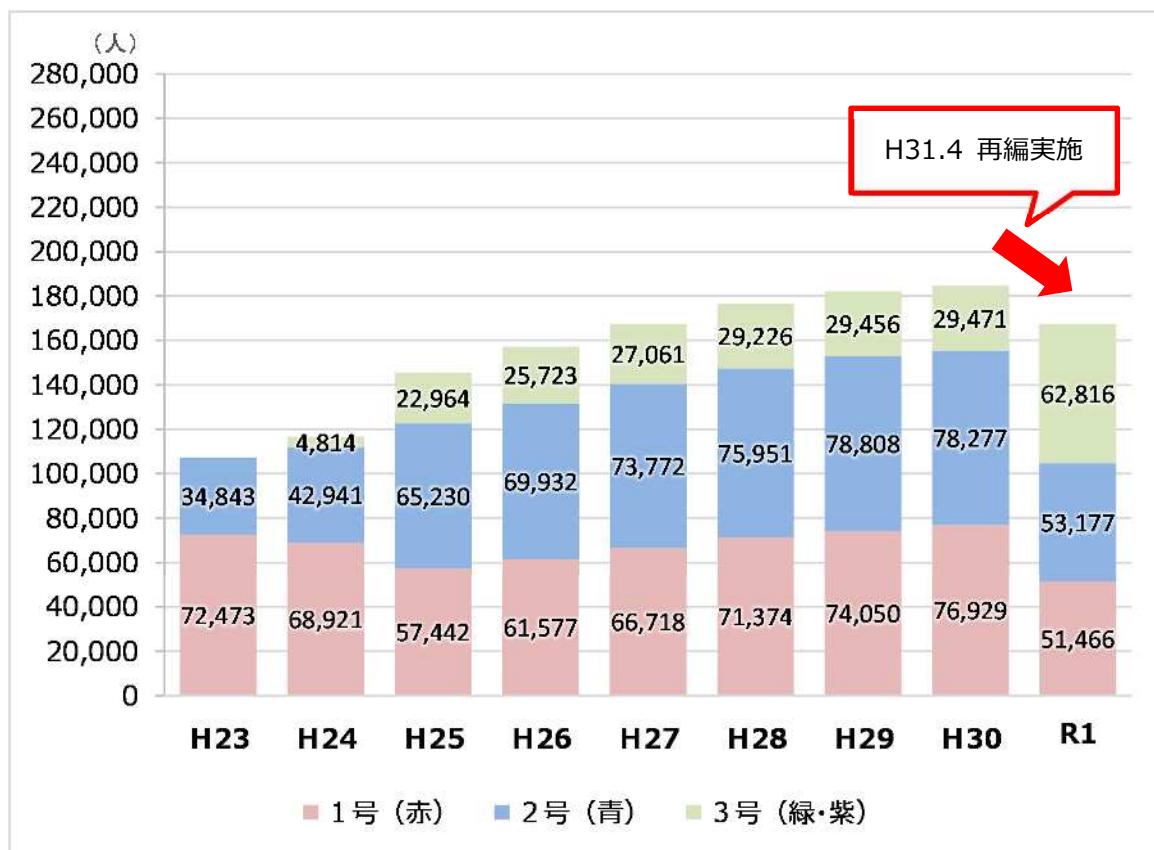
▼鉄道（駅）年間利用者数



▼名鉄バス年間利用者数



▼ひまわりバス年間利用者数



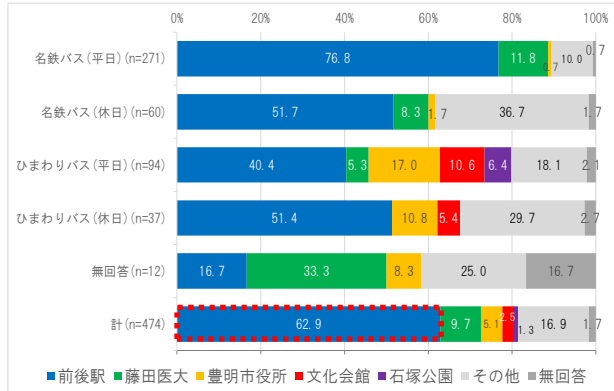
●全体の目標【指標】まちづくり指標の達成度×目標 1【指標】乗り継ぎに関する不満度割合

<市外から豊明市への交通アクセス>

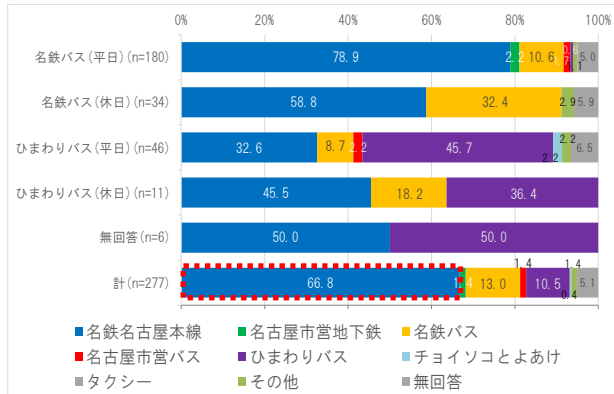
- ・利用者アンケートの結果より、市外からのアクセスの多くは名鉄前後駅で名鉄電車から名鉄バスへ乗り継ぎをしている。
- ・また、サービス項目別の満足度では、運行本数に次いで、鉄道とバス間の乗り継ぎの際の待ち時間の不満割合が高くなっている。

➡ 名鉄前後駅での名鉄電車と名鉄バス間の乗り継ぎの際の待ち時間を短縮するためのダイヤ調整が必要と考えられる。

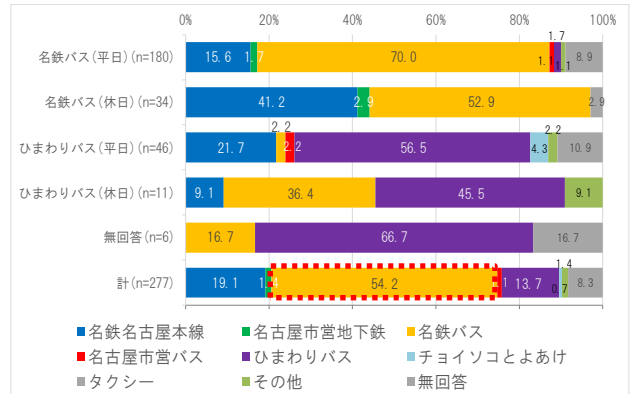
▼乗車バス停



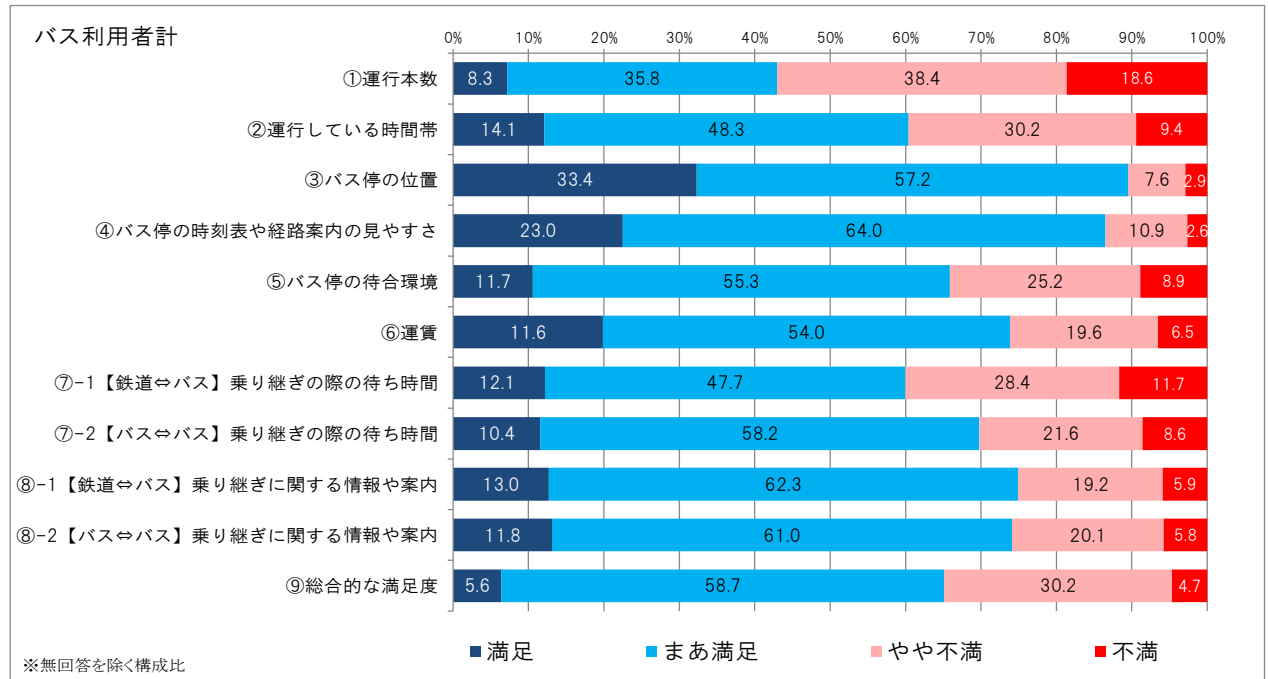
▼乗り継ぎ元



▼乗り継ぎ先



▼サービス項目別不満度

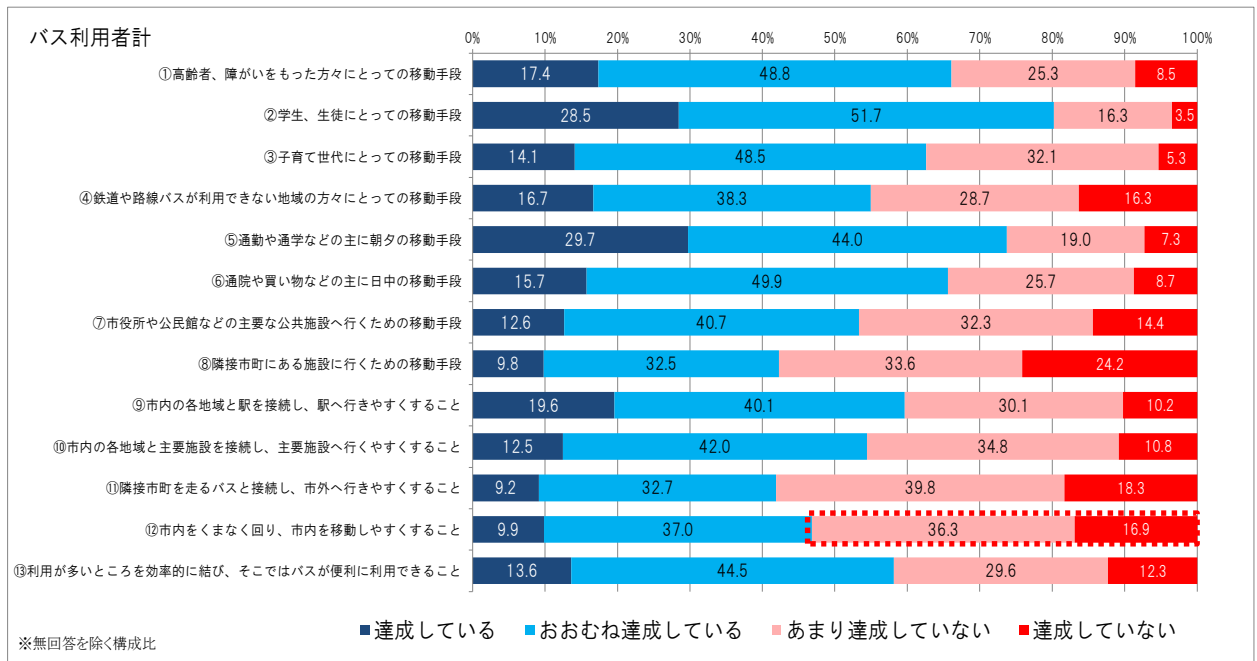


●全体の目標【指標】まちづくり指標の達成度

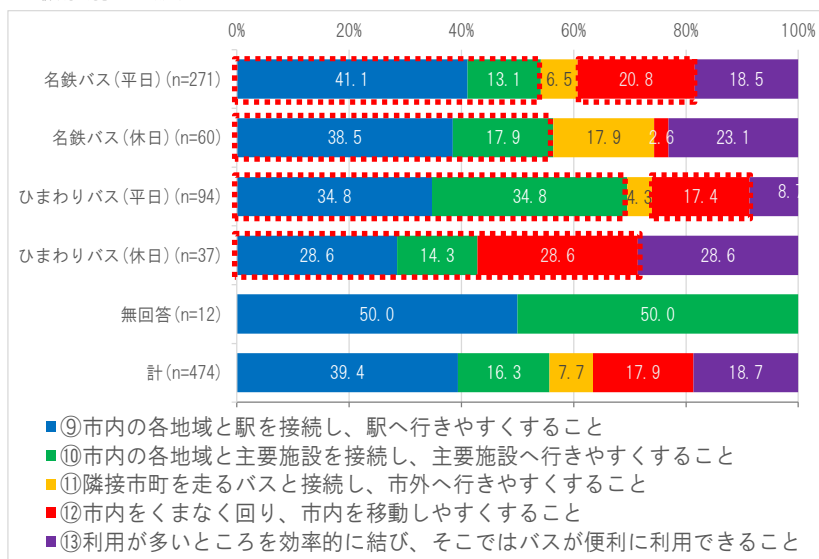
<市内の移動>

- ・利用者アンケートの結果より、市内をくまなく回り、市内を移動しやすくすることの達成度は、未達成が過半を占める。
 - ・一方で、項目別重要度では、名鉄バス・ひまわりバスは、市内の各地域と駅や主要施設への行きやすさ、市内の移動のしやすさが重視されている。
- ➡ バスサービス項目別の不満割合（P7）が高い、運行本数、運行時間帯、バス停の待合環境のサービス改善が必要と考えられる。

▼機能別達成度



▼機能別重要度



●目標2【指標】隣接市町を結ぶ路線数

・目標としていた大府市との連絡については達成しているものの、目標としていた市北部及び東部との相互連携については未達成となっている。

➡ 引き続き隣接市町との協議・調整が必要と考えられる。

▼隣接市町間の路線数

	H28 現況	変化	R2 最終評価
路線バス	名鉄バス 名古屋市営バス (3路線)	なし	名鉄バス 名古屋市営バス (3路線)
コミュニティバス	ひまわりバス 東郷町 じゅんかいくん (2路線)	1路線増加	ひまわりバス 東郷町 東郷・藤田医科大バス 大府市 ふれあいバス (3路線)
合計	5路線	1路線増加	6路線

●目標2【指標】市外へ行きやすくすることの達成度

・名鉄電車→ひまわりバスについては、乗り継ぎ可能本数が2本増加。ひまわりバス→名鉄電車については、乗り継ぎ可能本数は6本増加しているものの、前後駅発着本数も増加しており、乗り継ぎ可能割合は変化していない。

➡ 名鉄電車→ひまわりバスの乗り継ぎ可能本数の増加とともに、ひまわりバス→名鉄電車の乗り継ぎ可能割合の向上に資するダイヤ調整が必要と考えられる。

・利用者アンケートより、市外へ行きやすくすることの達成度は名鉄バスに関しては増加している一方で、ひまわりバスは減少しており、R1の路線再編によって市外への行きやすさが低下したと感じている利用者が多いと考えられる。

・一方で、ひまわりバスについては「市外へ行きやすくすること」よりも駅や市内の主要施設への行きやすさが重視されている。

➡ 周辺市町へ連絡するバス路線の乗り継ぎを考慮したルート・ダイヤ調整が必要であるとともに、バス⇔バスの乗り継ぎに関して不満割合の高いサービス項目（P7）である、バス停の待合環境、乗り継ぎの際の待ち時間、情報提供のサービス改善が必要と考えられる。

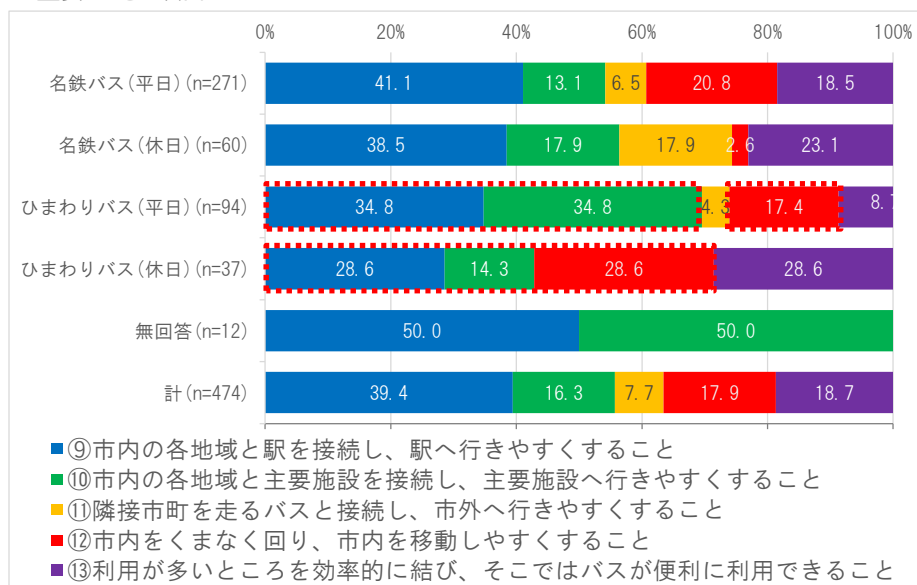
▼名鉄前後駅におけるひまわりバス⇔名鉄急行列車（名古屋方面）間の3分以上10分以内乗り継ぎ可能本数

	H28 現況	変化	R2 最終評価
名鉄電車 →ひまわりバス	15本/100本=15% (乗継可能本数/鉄道発着本数)	2本増加	17本/100本 =17%
ひまわりバス →名鉄電車	14本/42本=30% (乗継可能本数/ひまわりバス発着本数)	6本増加	20本/60本 =30%
合計	29本	8本増加	37本

▼市外へ行きやすくすることの達成度

	H28 現況	変化	R2 最終評価
名鉄バス	43.0%	+3.4%	46.4%
ひまわりバス	40.0%	-18.2%	21.8%
利用者計	42.2%	-0.3%	41.9%

▼重要だと思う項目

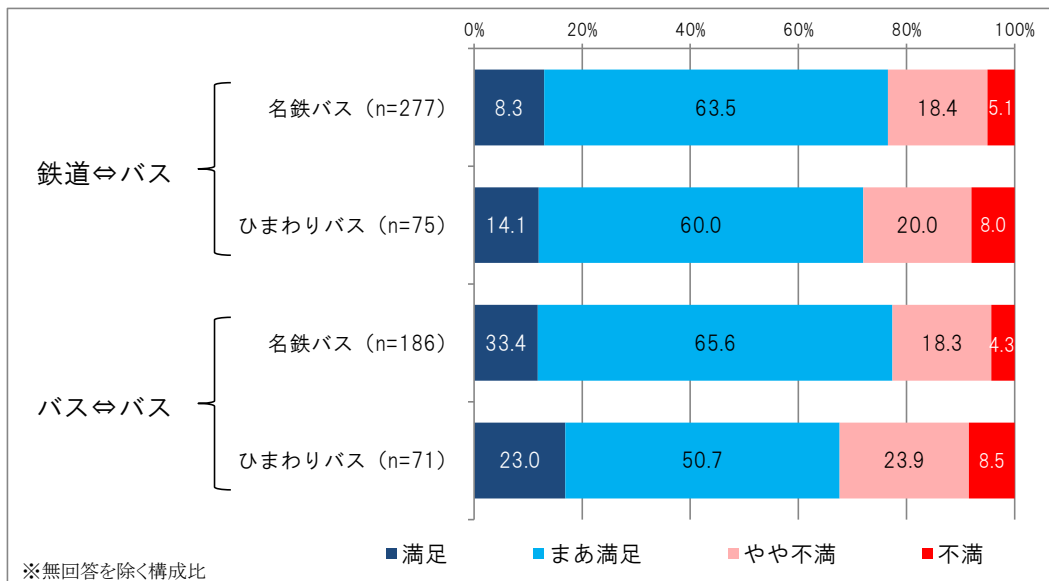


●目標4【指標】わかりやすさに関する不満度割合

- ・わかりやすい情報提供を目指し、公共交通マップのデザイン変更、ひまわりバスのバスロケーションシステムの導入を行った。
- ・利用者アンケートより、バスサービス項目別の満足度（P7）について、鉄道⇔バス、バス⇔バスの不満度に大きな差はなく、名鉄バス、ひまわりバスの間にも大きな差は見られず、いずれも2割程度の不満度となっている。

➡ 利用者アンケートの改善アイデアに出された鉄道駅構内の案内表示や、バス車内での乗継時刻のアナウンス等、利用者にとってわかりやすい情報提供が必要と考えられる。

▼乗り継ぎに関する情報や案内の満足度



<利用者アンケート改善アイデア回答>

鉄道⇔バス

- ・鉄道内に時刻表を表示
- ・電車の発車時刻をバス車内に表示
- ・遅延情報のアナウンス

バス⇔バス

- ・名鉄、名市バスは路線図や時刻表が分かりづらいのでわかりやすく大きく表示
- ・前後駅に電光掲示板を設置し、すべてのバスの発着時刻を1カ所でわかるようにする
- ・乗り継ぎ可能なバス停で乗り継ぎ可能バスの時刻をアナウンス

●目標5【指標】地域主体の組織数

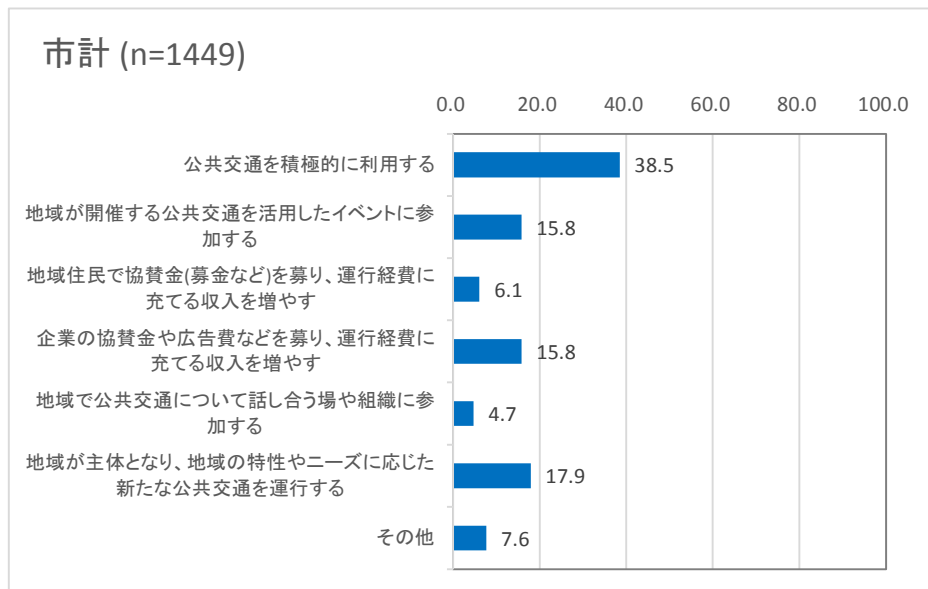
・目標数の3団体は達成できなかったものの、勅使台区地域交通改善実行委員会が設立されており、定期的な協議に留まらず、徳重駅への乗合タクシー乗り入れ実証実験や、名鉄バスとの意見交換会が実施された。

●目標5【指標】地域公共交通維持のための取組み・参加意向

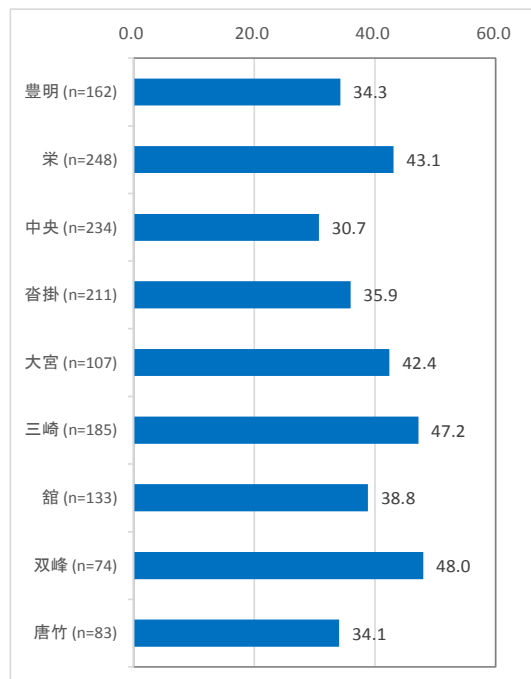
- ・市民アンケートより、「公共交通を積極的に利用する」の回答は、選択肢の中では最も高くなっている。
- ・地域別に見ると、最も低いのは中央地区、最も高いのは双峰地区となっている。
- ・双峰地区は、普段の外出に自家用車・バイクを利用する人の割合が少なくなっている。

➡ 公共交通を積極的に利用する人の割合増加のためには、普段の外出の際の自家用車利用を、公共交通へ変容するための施策が必要と考えられる。

▼地域公共交通維持のための取組み・参加意向



▼公共交通を積極的に利用する人の地域別割合



▼普段の外出に自家用車・バイクを利用する人の地域別割合

