

豊明市 地域公共交通の現況整理等

公共交通を取り巻く社会情勢の変化

資料6

調査項目	内容	地域公共交通の集約課題				
		①	②	③	④	⑤
(1) 地域公共交通網形成計画の評価	1 全体目標「公共交通の年間利用者数」については目標未達だが、鉄道、路線バスはH27 現況値から増加。ひまわりバスは再編に伴い減少。総計のまちづくり指標も、目標は未達だが現況値からは向上	●	●	●	●	●
	2 目標1「公共交通相互の乗継利便性の向上」は、ひまわりバスと鉄道の乗継可能本数は目標達成。乗継待ち時間の不満度は未達	●				
	3 目標2「周辺市町と連携を図り、市外への行きやすさの向上」は、隣接市町間の路線数は目標未達だがH27 現況値から増加。利用者アンケートの「市外へ行きやすくすることの達成度」も目標未達		●			
	4 目標3「公共交通により拠点に人のにぎわいを生み出す」について、主要拠点における鉄道運行本数は減少で目標未達。各拠点における一日あたりの公共交通利用者数は目標達成	●				
	5 目標4「公共交通のわかりやすさ向上」は、情報提供媒体は目標達成。わかりやすさに対する不満割合は目標未達だが現況値より減少			●	●	
	6 目標5「地域公共交通を育む仕組みづくりを支援」は、地域主体の組織数、公共交通維持のための取組み・参加意向ともに未達			●	●	●
(2) 豊明市の現状と公共交通サービスの状況	7 本市の人口は平成22年をピークに減少へ転じ、今後も減少傾向は継続。高齢化は更に進展する見込み				●	
	8 豊明市関連の代表交通手段別トリップ構成では、公共交通利用率は約1割で横ばい傾向				●	
	9 市南部に3つの鉄道駅を有し、名鉄バス、ひまわりバス、チョイソコ、タクシー、周辺市町のバスがサービスされる		●			
	10 杏掛小学校スクールバスは、日中は福祉施設センター「らくらす」の送迎バスとして活用				●	
	11 NPOの1団体が福祉有償運送を運行				●	
	12 藤田医科大学病院バス停が名古屋市との接続の基点となっており、ひまわりバスは豊明市役所及び前後駅を拠点に運行	●	●			
	13 鉄道及び路線バス利用者数は微増傾向。ひまわりバスも増加傾向にあったが、R1の再編に伴い減少へ転じた					●
14 公共交通による市内の人口カバー率は83.2%。北部の人口密度の低いエリアにはチョイソコが導入されたが、南西部には交通空白地域が残存				●	●	
(3) 公共交通に関する市民意向	15 普段の外出の目的地は「豊明市内」が52.2%、「豊明市外」46.0%のうち「名古屋市」が20.0%を占める		●			
	16 新型コロナウイルスによって公共交通の利用頻度が「減少した」「利用しなくなった」が35.3%存在し、理由として「公共交通利用の感染リスクにより利用を控えた」が最も多く44.4%を占める			●		●
	17 鉄道の利用頻度は市全体で「月に数日程度以上」27.7%だが、鉄道駅までアクセス時間を要する杏掛小学校区では12%と低い。非利用者の7割は普段の外出に自動車・バイクを利用しており、鉄道を利用するための条件は「自宅から乗車駅までの移動手段があれば利用する」が最も高い	●			●	●
	18 名鉄バスの利用頻度は市全体で「月に数日程度以上」8.3%で、大宮小学校区が最も低く4.3%。非利用者の7割は普段の外出に自動車・バイクを利用しており、名鉄バスを利用するための条件は「自宅や目的地から最寄りバス停まで近ければ利用する」が最も高い	●			●	●
	19 ひまわりバスの利用頻度は市全体で「月に数日程度以上」4.2%で、杏掛小学校区が最も低く1.0%。非利用者の6割は普段の外出に自動車・バイクを利用しており、ひまわりバスを利用するための条件は「自宅や目的地から最寄りバス停まで近ければ利用する」が最も高い	●			●	●
	20 バスで行きたい施設は市内「MEGA ドン・キホーテ UNY 豊明店」、「前後駅」、「藤田医科大学病院」、市外「イオンモール大高」、「ららぽーと愛知東郷」、「ヒルズウォーク徳重」といった多方面の大規模商業施設が挙げられる	●	●			●
	21 今後のチョイソコとよあけの利用意向は市全体では「利用しないと思う」70.7%、「たぶん利用すると思う」18.0%、杏掛小学校区では「たぶん利用すると思う」の割合が高く27.6%				●	●
	22 公共交通を維持するための取組みについて「公共交通を積極的に利用する」が最も高く38.5%			●		●
	23 今後（ウイズ・コロナ）の外出について、通勤・通学・買物・通院の外出頻度は「変わらない」が、私用外出や飲食については「やや減る」の回答が多い			●	●	●
	24 コロナ対策として交通事業者を実施してほしいことは「車内の消毒」、「定期的な換気」、「混雑情報の提供」			●		
(4) バス利用者意向	25 バスのサービスの不満（不満+やや不満）割合が高い項目は、「運行本数」が57.0%、「鉄道とバスの乗り継ぎの際の待ち時間」40.1%、「運行時間帯」39.6%				●	
	26 バスの社会的な役割について、名鉄バスについては、対象者は「高齢者、障がいをもった方々」が重要とされ、達成度も高い。目的は「通勤・通学など主に朝夕の移動手段」が重要とされ、達成度も高い。期待することは「市内の各地域と駅を接続し、駅へ行きやすくすること」が重要とされ、達成度も高い	●			●	
	27 バスの社会的な役割について、ひまわりバスについては、対象者は「高齢者、障がいをもった方々」が重要とされるが、達成度は低い。目的は「通院や買い物など主に日中の移動手段」が重要とされ、達成度も高い。期待することは「市内の各地域と駅を接続し、駅へ行きやすくすること」が重要とされるが、達成度は低い	●			●	
(5) チョイソコ利用者意向	28 利用頻度は全体では「ほとんど使わない」が30.9%と最も多く、次いで「月に1~2回」が27.8%だが、地域によってばらつきが大きい				●	●
	29 利用しなくなった理由は「使いたい時間に使えない」「他の移動手段に変えた」				●	●
	30 外出のきっかけがチョイソコ利用であった割合は19.7%				●	●
	31 チョイソコの満足度（満足+まあ満足）は80.0%と高い				●	●

- ・新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者数、収入の減少や、公共交通の運行を担う運転手不足問題が深刻化しており、事業継続が懸念される
- ・活性化再生法の改正により、地域公共交通計画策定が努力義務化され、自家用有償旅客運送、福祉有償運送及びスクールバス等地域の輸送資源の総動員や、既存サービスの改善徹底が促進される
- ・全国的に免許返納者が増加しており、免許返納後の移動手段の確保が求められている中、公共交通の活用が期待される
- ・公共交通分野においても、AIやIoT等の先進技術を活用した自動運転やMaaSの実現が期待される
- ・タクシー事業に係る制度改正により、事前確定運賃や一括定額運賃など柔軟な運賃制度が導入された

豊明市の上位関連計画

- ・公共交通や徒歩・自転車などで移動しやすくすることで、利便性が高く、多様な交通手段で移動できる都市づくりを目指している
- ・都市機能が集積する鉄道駅や市役所などの拠点への円滑な移動を可能にする公共交通ネットワークの形成を目指している

< 地域公共交通の集約課題 >

- ① 前後駅や市役所などの拠点を中心とした公共交通体系の確保・維持
- ② 周辺市町の主要集客施設立地に伴う新たな広域的移動需要への対応
- ③ 安全安心な利用を可能にする情報提供とサービス維持に向けた利用促進
- ④ 誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供
- ⑤ 地域特性に応じた移動ニーズへの対応と公共交通維持の仕組みづくり

集約課題①

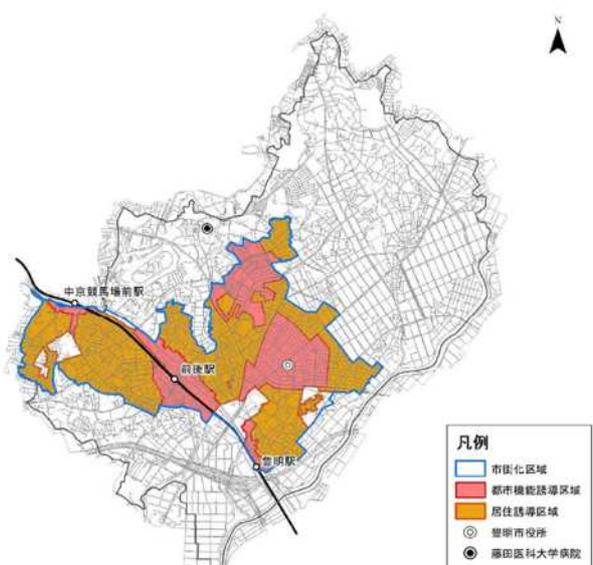
前後駅や市役所などの拠点を中心とした公共交通体系の確保・維持

■まちづくりと連動した前後駅、市役所等の拠点間を効率的に運行する現行運行形態の継続

- ・網形成計画策定後に作成した立地適正化計画のまちづくりの方向性は、鉄道駅や市役所などの拠点周辺に都市機能を誘導し、その周辺及びその他の都市機能が立地している地域を中心に居住を誘導するものとしています。また、網形成計画に基づき、前後駅、市役所、藤田医科大学病院の拠点やニーズの多い商業施設と人口密集地を密に循環する路線として、ひまわりバスの路線再編を実施しました。
- ・ひまわりバスの利用者数は、微増傾向にある中、市内の移動のしやすさに対する満足度は、現況値を上回っています。よって、現行サービスは一定程度受け入れられたと推察されることから、まちづくりと連動した前後駅、市役所等の拠点間を効率的に運行する現行運行形態を継続する必要があります。また、新たな拠点となり得る施設の立地に応じた路線再編を実施する必要があります。

図 将来都市構造図（都市計画マスタープラン）

図 誘導区域の設定図（立地適正化計画）



■市民等の日常的な移動手段として定着する現行公共交通サービスの継続

- ・公共交通の年間利用者数は、鉄道（駅）、名鉄バスの利用者数は増加傾向、ひまわりバスは微増傾向にあります。また、地域主体バスとしてチョイソコとよあけの実証運行を実施し、令和元年の年間利用者数は約1万人を観測しています。これらより、豊明市内を運行する現行の公共交通は、市民等の日常的な移動手段として定着していることが伺えるので、今後も現行の公共交通サービスを継続する必要があります。

■オンデマンド交通のサービスの継続

・オンデマンド交通であるチョイソコとよあけ利用者は、買物・通院などの自由目的での利用を主体とし、多様な交通手段と組み合わせた利用が約52%（名鉄電車約51%、名鉄バス約45%、ひまわりバス約38%、タクシー約26%）と多く、チョイソコとよあけが外出のきっかけになった人も約20%存在しています。そのため、チョイソコとよあけのようなオンデマンド型の交通手段については、持続可能な交通手段として現行のサービスを継続する必要があります。

■タクシーの積極的な利活用を推進

- ・バス利用者アンケートでは、個別路線の改善事項や利便性向上のアイデアとして、名鉄バスは前後駅～藤田医科大学病院間のサービス向上（8時台や17～20時台の増便、シャトルバス化）や名鉄電車との乗り継ぎ可能なダイヤ設定、バス車内での乗継の情報提供など、ひまわりバスは昼間帯の増便やバス相互の乗り継ぎに関する情報提供など、タクシーは定期券や定額運賃などが挙げられています。
- ・利便性向上による利用増進や満足度向上を図るためには、公共交通の各手段が果たすべき役割や機能を明確化した上で必要とするサービスの改善を図る必要があります。

図 全国ハイヤー・タクシー連合会が決定した「今後新たに取り組む事項」

1. 初乗り距離短縮運賃

- 東京のタクシー初乗り運賃2km730円→約1km410円に【H29年1月30日～本格導入】
- 運送回数は、2km以下の利用者が20%増加するなど「ちょいのり」需要の創出。全体でも約7%増加。
- 運送収入は、全体で約4%増加。
- 名古屋市（H29.4～）、福井市（H29.10～）、京都市（H30.4～）など、東京以外の地域においても順次導入

2. 相乗り運賃（タクシーシェア）

- 配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングし、1台のタクシーに相乗りできるサービス。割安にタクシー利用が可能に

3. 事前確定運賃

- 配車アプリで乗降地を入力すると、地図上の走行距離・予測時間から運賃を算出し、事前に運賃が確定するサービス。
- 渋滞やメーターを気にせず安心してタクシーを利用可能に。

4. ダイナミックプライシング：需要に応じた柔軟なタクシー料金設定。

5. 定期運賃（乗り放題）タクシー：鉄道の定期券のように対象者・エリア・時間帯等を限定して定額でタクシーを利用できるサービス

6. 相互レーティング：配車アプリ上で、利用者からドライバーを、ドライバーから利用者を評価。優良ドライバーを選択できるように。

7. ユニバーサルデザイン（UD）タクシー：UDタクシーの導入促進【H32までに約28,000台】新車両の発売開始

8. タクシー全面広告：車体への広告掲載場所規制の緩和【例：東京では条例により、4つドア・屋上のみ広告掲載可能】

9. 第2種免許緩和：車体・運行管理等の安全性向上を前提とした二種免許の取得要件（21歳以上、経験3年以上）の緩和。

10. 訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービス：高級車両・多言語対応・WiFi設備等ハイグレードなサービス。

11. 乗合タクシー（交通不便地域対策・高齢者対応・観光型等）：過疎地域等における生活交通の確保。

集約課題②

周辺市町の主要集客施設立地に伴う新たな広域的移動需要への対応

■ 前後駅、藤田医科大学病院を交通結節点とした広域的な公共交通ネットワークの確保・維持

・隣接市町との連携強化に資するバス路線相互の接続については、三ツ池や藪田西バス停でのひまわりバスと東郷町じゅんかい君との接続はなくなった一方、大府市循環バスが前後駅へ乗入れたことで、名鉄電車、名鉄バス及びひまわりバスとの乗り継ぎが可能となりました。また、令和3年4月1日より、ららぽーと愛知東郷と藤田医科大学病院間を東郷・藤田医大バスが運行しており、藤田医科大学病院で名鉄バス、名古屋市営バス及びひまわりバスとの乗り継ぎが可能となっています。よって、周辺市町との結びつきを強化するためには、**前後駅、藤田医科大学病院を交通結節点とした広域的な公共交通ネットワークを確保・維持**する必要があります。

■ 前計画で位置づけた広域連携の強化に資する事業の継続

- ・市民アンケート結果では、バスで行きたい市外施設（上位5位）として、イオンモール大高、ららぽーと愛知東郷、ヒルズウォーク徳重、プライムツリー赤池、イオンタウン刈谷が挙げられています。これら市外の大規模商業施設へは現状、約9割の方が車・バイクを利用しており、バス利用の増進と自家用車利用の削減による交通混雑の緩和を図るためには、市民ニーズと合致したバスサービスの提供を検討・実施する必要があります。
- ・隣接市町を結ぶ路線数は、現況値の5路線を上回る6路線となりましたが、市外へ行きやすくすることは現況値を下回りました。よって、前計画で位置づけた名古屋市隣接部での名古屋市営バスとの相互連携や、市北部及び東部における隣接市（東郷町、刈谷市）との相互連携について、市民アンケート結果から見た広域的な移動ニーズや網形成計画における目標値の達成度を踏まえ、**前計画で位置づけた広域連携の強化に資する事業を継続**する必要があります。
- ・尾三地区広域公共交通推進協議会・愛知県合同会議において協議している尾三広域連携について、平成29年度に尾三地区における広域的なバス交通に関する調査を実施し、あいち公共交通ビジョンでは、名古屋東部丘陵周辺での広域的公共交通ネットワークの検討が期待されています。このような状況を踏まえ、尾三広域連携に関するより具体的な今後の取組について検討・実施していく必要があります。

集約課題③

安全安心な利用を可能にする環境整備と公共交通の利用促進

■ウィズ・コロナにおける安全・安心対策と公共交通が選択・利用される取組の推進

- ・中部運輸局資料によると、管内公共交通の輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しましたが、2020年12月には対前年同月比で、鉄道、乗合バスは約80%、タクシーは約60%まで回復しています。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響が長期化し、以前までの回復は見込めないことから、交通事業者が運営する路線等は収入減少に伴い、事業継続は厳しい状況にあります。
- ・市民アンケートでは、これから（ウィズ・コロナ）のお出かけの変化について、鉄道、バスは約5割、タクシーは約4割減少する意向が示される一方、交通事業者にとって欲しい対策として、車内の消毒、定期的な換気、混雑状況の情報提供は約8割を超えています。
- ・このような状況を踏まえ、市民アンケートで挙げられた車内の消毒や定期的な換気など、公共交通の安全性と利用者の安心を高める予防対策を実施する必要があります。また、公共交通の安心感を更に高めるためには、混雑状況の情報提供の可能性を検討するとともに、広く市民や利用者へ予防対策の実施状況を周知する必要があります。
- ・先の安全・安心対策と合わせて、お出かけの移動手段として公共交通が選択・利用される取組（インセンティブの付与など）を関係者が連携して検討・実施する必要があります。

図 2020年の鉄道輸送人員の推移



図 2020年の乗合バス輸送人員の推移

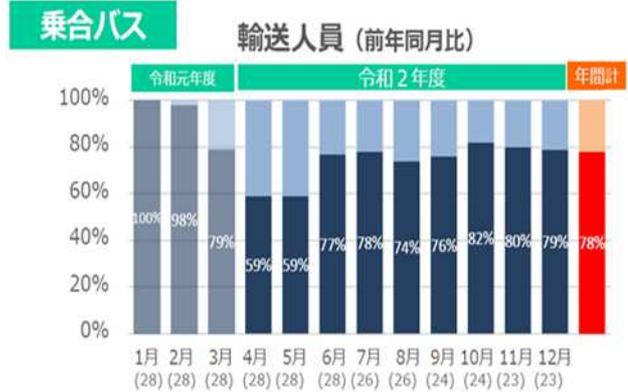


図 2020年のタクシー輸送人員の推移

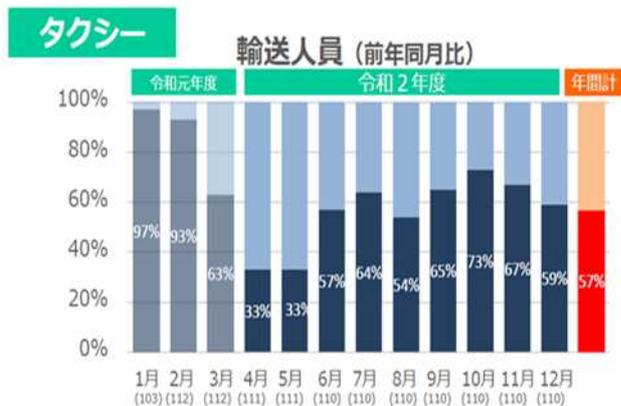
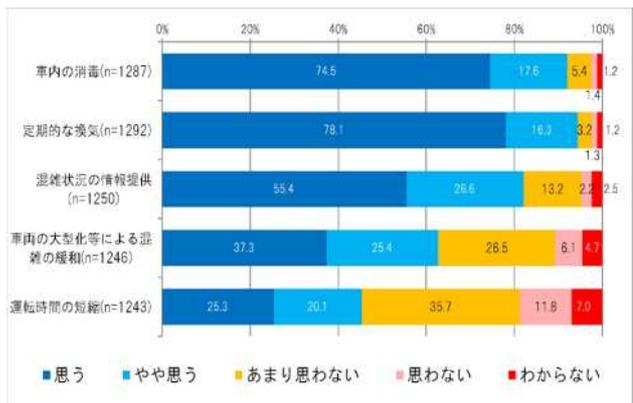


図 ウィズ・コロナにおいて事業者に対してほしい対策（市民アンケート）



集約課題④

誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

■ 利用特性を踏まえた乗り継ぎ利便性が向上するダイヤの見直しと情報の提供

・公共交通相互の連携において、名鉄バス利用者は鉄道とバスの乗り継ぎ、ひまわりバス利用者はバス相互の乗り継ぎに対して、前回アンケート結果と比較して不満割合は減少するものの、依然、待ち時間や情報提供に対する不満は高い状況にあります。よって、**利用特性を踏まえた公共交通相互の乗り継ぎ利便性が向上するダイヤの見直しや情報の提供**など、必要な改善を検討・実施する必要があります。

■ 路線図やダイヤ等のオープンデータ化の推進

- ・市民アンケート結果では、鉄道やバスを利用する際に検索する手段は、Yahoo!乗換案内が約40%と最も多く、次いでGoogle Map約27%、紙の時刻表・路線図（マップ）の順となっています。また、検索する情報は、ダイヤ（時刻表）が約73%と最も多く、次いで、路線図、所要時間の順となっています。
- ・市内公共交通に関する情報提供媒体についてはオープンデータ化未実施の事業もあるため、ネットワーク全体としての経路検索は困難な状況にあります。
- ・よって、経路検索等において公共交通が選択可能な交通手段となるよう、市内を運行する公共交通の**路線図やダイヤ等のオープンデータ化を推進**する必要があります。

図 鉄道やバスを利用する際に検索する“手段”（市民アンケート）

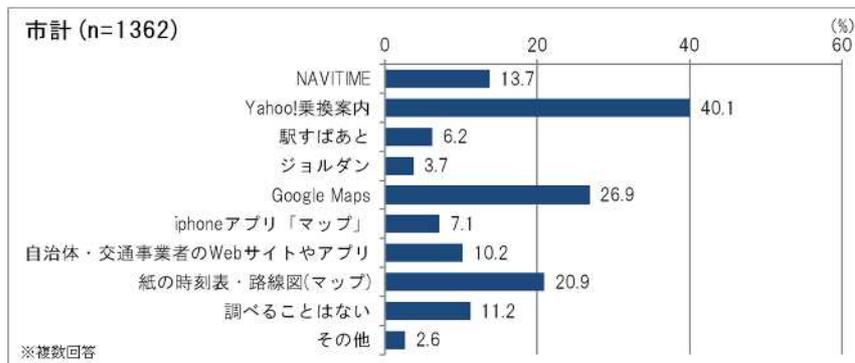


図 鉄道やバスを利用する際に検索する“情報”（市民アンケート）



■ 高齢者や障がい者も利用しやすい交通手段の提供

- ・利用者の大半が高齢者や障がい者を占める、チョイソコとよあけの満足度（満足+まあ満足）は約 80%と高い値を示しています。
- ・チョイソコとよあけは、名鉄電車、名鉄バス、ひまわりバス、タクシーの端末交通としての利用が見られ、公共交通ネットワークを形成する地域の重要な交通手段として、令和3年4月1日より本格導入しています。
- ・このように、**高齢者や障がい者も使いやすい交通サービス**の提供を継続し、利用を促進していく施策が必要です。



■ MaaS など新たなモビリティサービスの可能性や方向性の検討

- ・市民アンケート結果では、鉄道やバスの情報検索と一体的に提供されたら便利になると思う情報は、目的地周辺の施設案内が約 58%と最も多く、次いで目的地周辺店舗の広告が約 27%、観光・イベント情報が約 26%の順となっています。
- ・近年、新たなモビリティサービスとして、出発地から目的地までの各種サービスの検索・予約・決済が一括して行える MaaS の実装に向けた取組が各地で実証されています。
- ・これら取組を踏まえつつ、先の公共交通のオープンデータ化と合わせ、県・尾三地区広域として必要とされる情報やサービスを選定した上で、**MaaS の研究を継続する**必要があります。
- ・尾三地区南部は、2020 年度の支援対象地として選定され、様々な情報からデマンド型交通の運行制度を向上するとともに、他の移動サービスとの連携を行うことで、自動車からの手段転換や混雑回避効果について検証する取組を実施していますので、これら取組を通じた**新たなモビリティサービスの取組の可能性や方向性を検討**する必要があります。

■公共交通の利便性が高まり、利用増進へと繋がる取組の展開

・網形成計画に基づき、これまでに実施してきた各種事業に加え、公共交通の利用経験を踏まえた利用環境の改善や利用促進のアイデアを抽出・整理し、公共交通の利便性が高まり、利用増進へと繋がる取組を積極的に展開する必要があります。

表 利用者アンケートで挙げられた利便性向上のアイデア

	利用環境の改善・利用促進に係る事業やアイデア
利用者アンケート（自由意見）で挙げられた取組	<p><名鉄バス・ひまわりバス></p> <ul style="list-style-type: none">・バス停の待合環境の改善・バス停の時刻表や経路案内の見やすさの改善・乗り継ぎに関する情報や案内の提供・充実・バス車内での乗り継ぎ情報の提供・電車とバスの共通チケットの導入、定額制 <p><チョイソコとよあけ></p> <ul style="list-style-type: none">・休日運行、運行時間帯の拡大・乗継割引、定額制

集約課題⑤

地域特性に応じた移動ニーズへの対応と公共交通維持の仕組みづくり

■交通空白地域の移動ニーズに応じた、適切な地域交通手段の選定

・網形成計画に基づき、前後駅、市役所、藤田医科大学病院の拠点やニーズの多い商業施設と人口密集地を密に循環する路線を中心に、運行範囲を効率的にまとめたコンパクトでわかりやすい運行を基本方針として定め、ひまわりバスの路線再編を実施しました。ひまわりバスのサービス圏域から外れる北部、東部等の地域は、地域が主体となって各地域の移動ニーズに応じた運行方式を検討し、地域と行政が連携して隣接市町への乗り入れを含み、地域路線の運行を検討するものとし、一部区域では、チョイソコとよあけによるデマンド型交通の実証運行を通じた新たなモビリティサービスの導入を図ることができました。

・網形成計画策定以降、令和2年度に活性化再生法の一部改正が施行され、自家用有償運送旅客運送などを含めた地域における輸送資源の総動員により、地域に最適な旅客運送サービスを検討・選定する視点が加えられました。

・これらより、上記法改正の主旨を踏まえつつ、公共交通空白地域として残存する東部、南部地域の移動ニーズに応じた、適切な地域交通手段の選定に向け、行政と地域住民が協力・連携した取組を推進する必要があります。

図 活性化再生法の一部改正の概要抜粋（国交省）

地域に最適な旅客運送サービスの継続

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設**

⇒従前の路線/バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針におけるメニュー例	
①	乗合バス事業者などの交通事業者による継続（縮小・変更含む）
②	コミュニティバスによる継続
③	デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続
④	タクシー（乗用事業）による継続
⑤	自家用有償旅客運送による継続
⑥	福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

○過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設 ⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**

○地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化 ⇒**インバウンドを含む観光ニーズへも対応**

交通事業者協力型自家用有償旅客運送

過疎地域等の交通事業者（バス・タクシー）

ノワハクを活用して、運行管理・車両整備管理に協力

期待される効果

- 【利用者】安全、安心な交通サービスの提供
- 【自家用有償主体（市町村等）】業務負担の軽減、運行ノウハウの活用
- 【交通事業者】人手不足への対応、委託費の確保

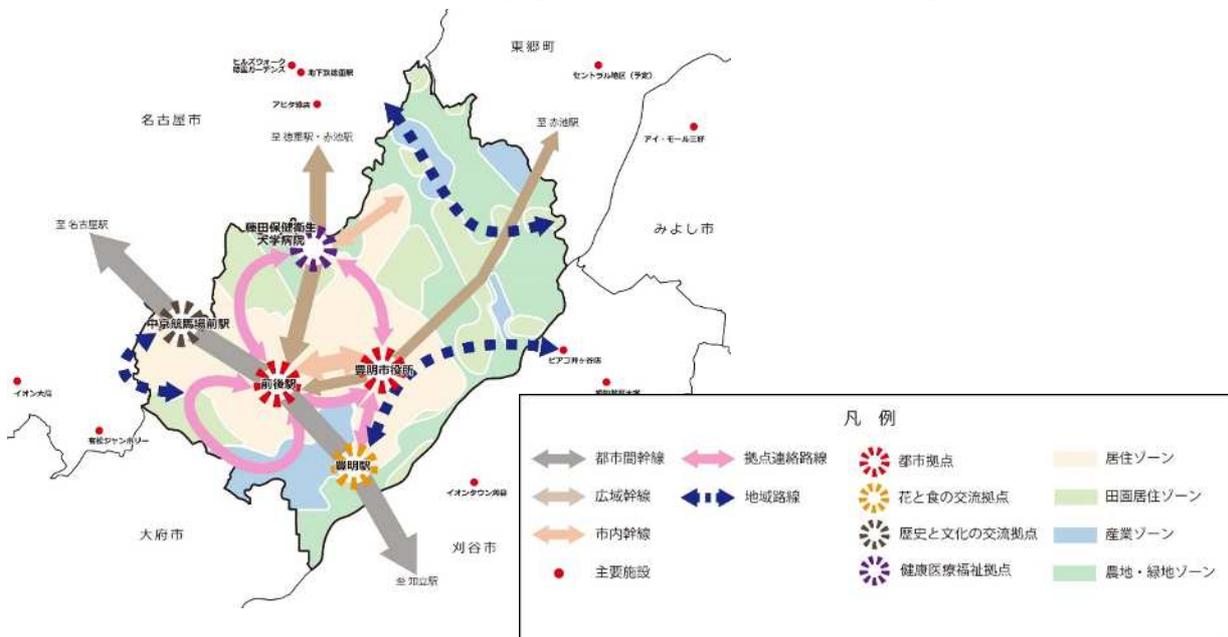
自家用有償旅客運送者（市町村等）

市町村等が使用権限を有する自家用自動車

運行管理 車両整備管理

住民ドライバー

図 網形成計画における地域公共交通計画の形成方針（地域路線）



■多様な関係者が連携・協働し、公共交通を育む仕組みを構築・支援

- ・網形成計画に基づく多様な主体の連携・協働による取組として、勅使台区地域公共交通改善実行委員会の設立、協議、徳重駅への乗り合いタクシーの実証実験の実施や、教育機関と連携した小学生を対象とするバスの乗り方教室・交通安全教室の実施など、多くの取組を実施してきました。
- ・市民アンケート結果では、公共交通の維持に向け、公共交通を積極的に利用すると考えている人の割合は約 39%と現況値を下回りましたが、利用者アンケート結果では、約 84%と多くの方は公共交通を積極的に利用すると回答しています。
- ・よって、公共交通の必要性・重要性に対する意識改革とともに、公共交通への行動変容を促すモビリティ・マネジメントを展開する必要があります。また、公共交通の必要性・重要性については、公共交通を単なる移動手段として捉えるのではなく、都市の活性化や地域間の交流、環境や健康にやさしい交通など、多様な関係者が連携・協働し、公共交通を育む仕組みを構築・支援する必要があります。

図 公共交通の維持に向けた取組
(市民アンケート)

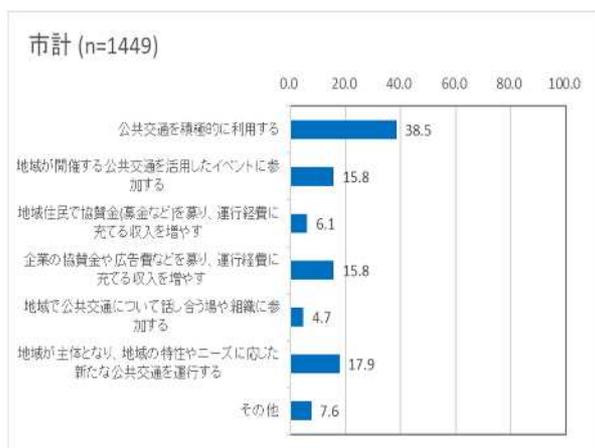
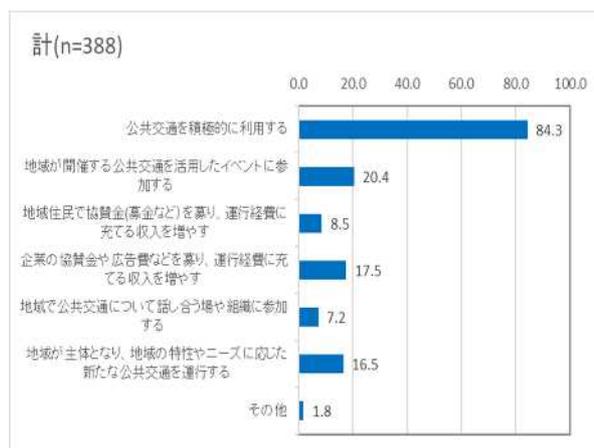


図 公共交通の維持に向けた取組
(利用者アンケート)



豊明市の交通将来像

第5次豊明市総合計画では、「みんなでつなぐ しあわせのまち とよあけ」をまちの未来像に掲げ、公共交通に関連する項目として、「交通の利便性がよく、市外から人が移り住んだり、通勤・通学している」をめざすまちの姿としています。

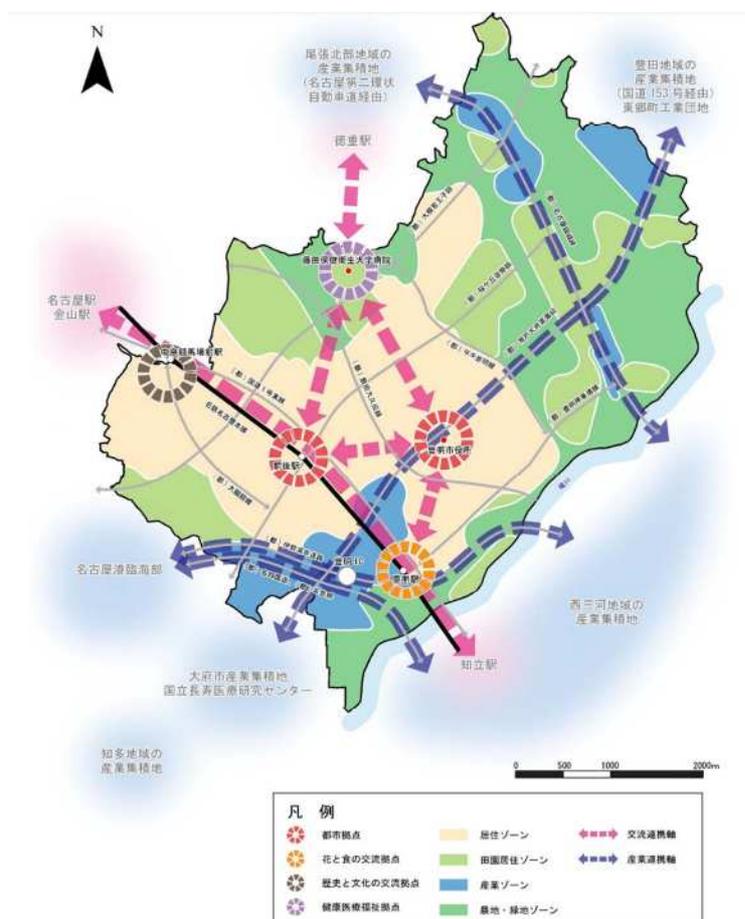
第3次豊明市都市計画マスタープランでは、将来都市像として、コンパクトにまとまった生活圏や高い都市機能集積、豊富な自然資源・歴史文化資源といった都市構造上の特徴や魅力をもとに、暮らしやすさを維持・向上させるとともに、経済的にも自立した都市づくりを進めることを基本理念に、「市民のしあわせを支え続け、未来に向かって活気と活力を生み出す都市」をめざし、将来都市構造として拠点（都市拠点、花と食の交流拠点、歴史と文化の交流拠点、健康医療福祉拠点）とそれを結ぶ交流連携軸を定めています。

また、公共交通は、単なる移動手段のみならず、人々の外出機会を創出し、人と人が交流する場を提供する役割も担っています。

令和2年から流行している新型コロナウイルスの影響により、公共交通の利用者は大きく減少し、交通事業者は厳しい経営状況に置かれています。現在のサービス水準を維持するために、ウイルスに対する正しい理解や、安全安心な利用環境整備など、利用者を確保・維持する取り組みが必要です。また、高齢化のさらなる進展や高齢者の免許返納の増加によって、公共交通の役割は大きくなっていきます。

これらより、豊明市がめざすまちの未来像の実現を支援するため、鉄道、路線バス、コミュニティバス、チョイソコ、タクシー及び新たなモビリティ等の多様な公共交通が相互に連携し、市民の市内外の日常的な生活行動や地域の移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの形成が公共交通の役割と考え、交通将来像を「公共交通が人と人をつなぐ しあわせのまち」とします。

将来的にも公共交通を確保・維持するため、市民（地域）、交通事業者、関係団体（町内会、市民団体等）及び行政といった多様な主体がそれぞれの立場を尊重しつつ、相互に連携し、一緒になって公共交通を支える取り組みを実施することで、市民生活の充実と地域の活力に必要な公共交通を育むものとしします。



基本方針

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」

豊明市の地域公共交通の基本方針

基本方針 1



住みやすいまちづくりのため、市内を運行する多様な公共交通が相互に連携し、鉄道駅や市役所などの拠点を中心とした公共交通体系を確保・維持します。

基本方針 2



広域的な移動手段を確保するため、周辺市町との連携を深め、公共交通ネットワークを形成します。

基本方針 3



安全・安心な利用のため、環境整備や利用促進により、地域公共交通のサービスを確保します。

基本方針 4



市民のお出かけを促進するため、わかりやすく、誰もが利用しやすい交通サービスを提供します。

基本方針 5



地域特性に応じた公共交通の維持活性化のため、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・支援します。

基本方針 1

住みやすいまちづくりのため、市内を運行する多様な公共交通が相互に連携し、鉄道駅や市役所などの拠点を中心とした公共交通体系を確保・維持します。



- ・豊明市役所、名鉄前後駅、藤田医科大学病院といった主要施設を中心とした現在の公共交通サービスを継続します。
- ・市民の外出機会を増やすため、オンデマンド交通を持続可能な交通手段として確保・維持します。
- ・制度改正によって、より柔軟な利用が可能となったタクシーは、鉄道やバスを空間的または時間的に補完する機能に留まらず、利用者ニーズにきめ細かく対応する公共交通としての活用を推進します。
- ・令和4年4月から新たに「にぎわいの拠点」となる『(仮称) 多世代交流施設』が開館するため、交通の新たな拠点としての活用を検討します。

基本方針 2

広域的な移動手段を確保するため、周辺市町との連携を深め、公共交通ネットワークを形成します。



- ・名鉄前後駅、藤田医科大学病院を交通結節点として、大府市の循環バス、東郷町の東郷・藤田医大バスが豊明市へ乗入れており、こうした広域的な公共交通ネットワークを確保・維持していきます。
- ・尾三地区（豊明市、東郷町、みよし市、日進市、長久手市）では、近年いくつも大規模商業施設が建設され、令和4年には長久手市に新たにジブリパークが開業予定となっています。こうした周辺市町の施設への移動需要の推移を注視しながら、これまでの広域的な公共交通ネットワークの形成に向けた取組みの継続、連携を目指します。
- ・尾三地区広域での交通計画の策定の可能性や、尾三地区広域における幹線の在り方など、関係団体及び尾三地区市町村と連携し、尾三地区広域公共交通推進協議会において協議を継続します。

基本方針 3

安全・安心な利用のため、環境整備や利用促進により、地域公共交通のサービスを確保します。



- ・新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少した公共交通利用者数及び収入を回復し、今後も安定的なサービスを維持していくため、公共交通事業者が感染予防策として行っている車内の消毒、換気等の実施を継続します。また、感染予防策の実施状況を市民や利用者へ広く周知・PRすることで、公共交通への利用促進を図ります。
- ・自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、交通事業者と連携して利用促進策を実施します。
- ・ウィズコロナ・アフターコロナにおいて、安全・安心に公共交通を利用するための施策を市民や利用者の意見を参考に検討、実施します。

基本方針 4

市民のお出かけを促進するため、わかりやすく、誰もが利用しやすい交通サービスを提供します。



- ・各拠点において、利用特性を踏まえたダイヤの見直しや情報の提供、待合環境の整備により乗継利便性を向上させることで、鉄道と路線バス、路線バスとひまわりバス、ひまわりバスとチョイソコ、鉄道とタクシー等、公共交通の各路線相互の連携を高めます。
- ・多様な公共交通の連携強化にあたっては、各路線の特性を整理し、その役割や機能を明確にすることで、役割の重複を避けた効率的な運行を目指します。
- ・高齢者や障がい者も使いやすく、満足度について高い評価を得ているチョイソコとよあけを一つのモデルとして、市民が自由にお出かけできるための交通手段の提供を目指します。
- ・各地で実証実験が行われている MaaS の実装に向けて、県・尾三地区広域として必要とされる情報やサービスを選定した上で、MaaS の研究を継続します。
- ・2020 年に経済産業省スマートモビリティチャレンジプロジェクトとして選定されたデマンド交通における取組を通じた新たなモビリティサービスの取組の可能性や方向性を検討します。
- ・前計画に基づいて実施してきた各種事業に加え、利用者アンケートから得られた、利用経験を踏まえたアイデアを整理し、新たな利用促進策として検討・実施します。

基本方針 5

地域特性に応じた公共交通の維持活性化のため、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・支援します。



- ・公共交通の維持・活性化に向け、市民（地域）、交通事業者、関係団体（町内会、市民団体等）及び行政といった多様な主体がそれぞれの立場を尊重しつつ、相互に連携し、一緒になって公共交通を支える取組を検討・実施する仕組みを構築・支援します。
- ・地域住民が主体となり公共交通をはじめとした地域の交通問題に対する地域内での議論を深め、地域によって異なるバスの利用特性や地域特性に応じた移動ニーズへの対応が可能となる公共交通サービスを検討するなど地域で公共交通を育む活動に対して技術的な支援を行います。
- ・単なる移動手段としてだけでなく、地域の人をつなぐ「交流の場」としての役割を担える公共交通を目指します。

○SDGsの推進について

持続可能な開発目標（SDGs）とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。

17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。

（外務省HPより抜粋）

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

