

豊明市地域公共交通計画

令和4年4月

豊明市

目 次

はじめに 豊明市地域公共交通計画策定の背景と目的

- (1) 計画策定の背景と目的 1
- (2) 計画の位置付け 2

1章 計画の区域と期間

- (1) 計画の区域 3
- (2) 計画期間 3

2章 豊明市の地域特性と公共交通の現状

- (1) 上位・関連計画の整理 4
- (2) 豊明市の概況整理 10
- (3) 公共交通の現状整理 13

3章 各種ニーズ調査の実施・分析

- (1) 各種ニーズ調査の概要 19
- (2) 市民アンケート 20
- (3) バス利用者アンケート 30
- (4) チョイソコとよあけ利用者アンケート 35

4章 目標値の達成状況

- (1) 豊明市地域公共交通網形成計画における目標値の達成状況 37
- (2) 各目標値の達成状況 40

5章 豊明市の地域公共交通の課題

- (1) 各種調査結果からみた個別課題 48
- (2) 集約課題 49

6章 豊明市の公共交通のめざす姿と基本方針

(1) 豊明市の公共交通のめざす姿	56
(2) 基本方針	57

7章 計画の目標と評価指標

(1) 計画目標と評価指標	62
---------------------	----

8章 目標を達成するために行う事業・実施主体

(1) 公共交通の機能分類	67
(2) 目標を達成するために実施する事業	69
(3) アクションプログラム	75

9章 計画達成状況の評価

(1) 計画の評価・検証の進め方	76
(2) 個別事業の評価・検証	78

(1) 計画策定の背景と目的

本市のまちの未来像やまちづくりの理念を定めた第5次豊明市総合計画では、「みんなであつなぐ しあわせのまち とよあけ」という未来像のもと、特に交通の面では「交通の利便性が良く、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。

この「めざすまちの姿」は、さまざまな年代、性別、職業、居住地の市民を対象としたグループインタビューなどを通して、市民が感じている生活実感や思い、どんなまちにしたいか、どんなまちになってほしいかなど、多くの市民が望んでいる、目指していくべき目標として設定しているものです。「めざすまちの姿」の実現に向けて公共交通は、単に移動すること以外の役割についても期待されています。

少子高齢化やコンパクトシティ等の数ある社会課題の中、公共交通は、人と人をつなぐ地域づくり、安心、健康増進、にぎわい創出、観光、魅力、価値上昇といった幅広い効果が期待できる手段であり、まさに「まちづくりの装置」と言えます。このことから、豊明市がめざすまちの姿の実現には、公共交通の維持・活性化は必要不可欠です。

そうした状況から、行政・交通事業者・地域等が連携しながら市民の生活の足を確保すること、安全に・安心に生活を送り続けていくことを目指していくため、この度「豊明市地域公共交通計画」を策定します。

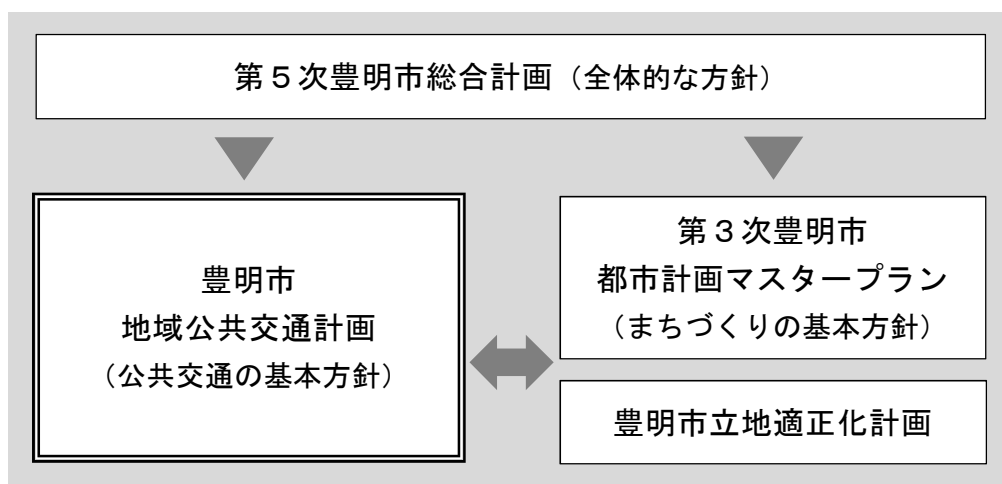
本計画を通し、多様な主体が一体となって「みんなであつなぐ しあわせのまち とよあけ」の実現を目指していくことを期待しています。

最後に、本計画の策定にあたり、豊明市地域公共交通活性化協議会の委員の皆様をはじめ、各種アンケート等にご協力いただいた市民の皆様並びに関係各位の皆様に、心より感謝申し上げます。

(2) 計画の位置づけ

地域公共交通計画の策定にあたっては、第5次豊明市総合計画や第3次豊明市都市計画マスタープラン等の上位・関連計画との整合性を図りながら、地域の実状や市民のニーズを踏まえた持続可能な公共交通の形成に向けた方向性を定めます。

図 地域公共交通網形成計画の位置づけ



1章 計画の区域と区間

1) 計画区域

本計画の計画区域は、市内公共交通全体を一体的に取り扱うことから、豊明市全域とします。
なお、周辺市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

2) 計画期間

本計画の計画期間は、第5次豊明市総合計画、第3次豊明市都市計画マスタープランといった上位計画の計画期間との整合を図りつつ、概ね5年後を見据えて令和4～8年度までとします。

計画名	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
総合計画	← 第5次総合計画 →										
都市計画マスタープラン	← 第3次都市計画マスタープラン →										
立地適正化計画	← 立地適正化計画（～R22） →										
地域公共交通計画等	← 地域公共交通網形成計画 →					← 地域公共交通計画 →					

2章 豊明市の地域特性と公共交通の現状

(1) 上位・関連計画の整理

1) 第5次豊明市総合計画（平成28年度～令和7年度）

①まちの未来像とまちづくりの理念

第5次豊明市総合計画では、まちの未来像を「みんなでつなぐ しあわせのまち とよあけ」と定め、まちづくりの理念を「安心、快適、健やか、つながり、誠実、元気、挑戦」としています。

図 第5次豊明市総合計画基本構想



②多くの市民が望むめざすまちの姿

目標設定においては、市民へのグループインタビューやアンケートによって40のめざすまちの姿を設定しています。

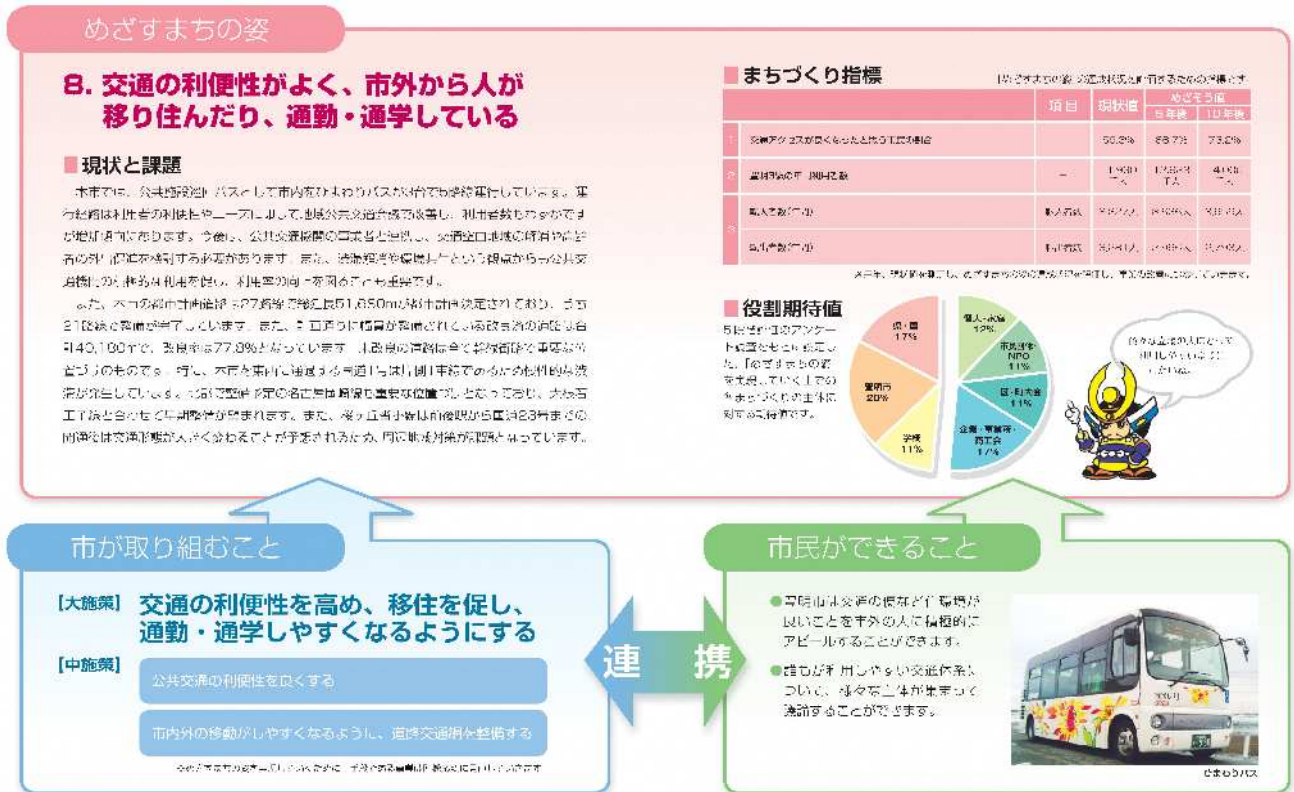
<めざすまちの姿>

安心	誠実
<ul style="list-style-type: none"> 子ども、高齢者、障がい者等への虐待やDVがない 多様な主体者が連携して、将来を見据えた医療や福祉の戦略を実行しており、市民が安心している まちが明るく、地域の防犯活動が活発で、犯罪が少ない いじめや自殺、引きこもりがない 子どもが良いことと悪いことの区別ができる 	<ul style="list-style-type: none"> 行政は積極的に市民からの意見を吸い上げる工夫や努力をしている 世代、性別などで不公平感のない予算配分や施策となっている 税収が確保され、持続可能な財政運営となっている 市職員の顧客サービス向上の意識が高く、市民のほうを見て仕事をしている 市民にとって必要な情報が提供され、行政が取り組んでいることが市民に分かりやすい 行政は明確な成果目標を持ち、定期的に達成度を確認し、絶えず改善している
快適	元気
<ul style="list-style-type: none"> 人通りが多い場所でもごみが落ちておらず、まちがきれいである 道路環境がよく、歩行者も自転車も自動車も安全に通行することができる 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 空気がきれいである 日常生活は自然に親しむことができると同時に生活に不自由のないコンパクトシティとなっている 	<ul style="list-style-type: none"> 子どもを産み育てやすいまちになっており、子どもの数が増えている 子どもが元気に外で遊んでいる 子どもの個性や感性を尊重し、伸ばしている 豊明市に魅力があふれ、「通過するまち」から、「足を運んでいただけるまち」になっている 市内に遊ぶ場所や働く場所があり、豊明市が潤っている
健やか	挑戦
<ul style="list-style-type: none"> 子どもから高齢者まで気軽にスポーツを楽しみ、健康に暮らしている 元気なじいちゃん、ばあちゃんの姿を見て、若い世代が老後の生き方に夢をもつことができる 教育や子どもに関する予算が確保され、子どもの教育環境がよい 子どもが、ずっと育ってきた豊明を大好きである 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、障がい者など誰でも居場所と出番があり、経験や知識を活かして働き、収入と生きがいを得ている 若い世代も地域で活動し、地域の自治力が高まっている 若い人が豊明市を自分たちのまちとして愛着をもち、新しい感性を活かし、まちづくりが進められている 女性が職場や地域で活躍し続けている 子どもが夢を持ち、将来グローバルに活躍できる人材に育っている すべての子どもが興の高い学びに参加し、生きるための学力が向上している 若い人たちが地元で働ける 市長や議会、行政は、まちを良くしていくために外からの知識を吸収し、失敗を恐れず果敢にチャレンジしている
つながり	
<ul style="list-style-type: none"> 誰もが身近に寄り合える場所があり、地域の人と支え合いながら孤立することなく暮らすことができる 支援が必要な人の家族の負担が軽減され、日常生活で困っていない 子どもが地域とつながり、大人になったときにも地域で活動している 災害時に行政と民間、地域、近隣市町村との連携がとれている 防災を行政任せにせず、普段から家庭と地域の準備と連携が十分できており、災害時には助け合うことができる 行政や地域が発信する情報を市民が積極的に共有し、活用している 市民が豊明の歴史・伝統・文化に誇りを持ち、次世代が継承し創造している 	

③めざすまちの姿の実現に向けた役割期待値

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。このめざすまちの姿を実現していく上での各まちづくりの主体に対する期待値を役割期待値として設定しています。市民団体・企業・事業所・県・国などの各主体が一定の割合をもっており、それぞれが主体的に取り組む必要があります。

図 第5次豊明市総合計画におけるめざすまちの姿



2) 第3次豊明市都市計画マスタープラン（平成29年度～令和8年度）

①将来都市像

第3次豊明市都市計画マスタープランでは、将来都市像を「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～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～」と定めています。

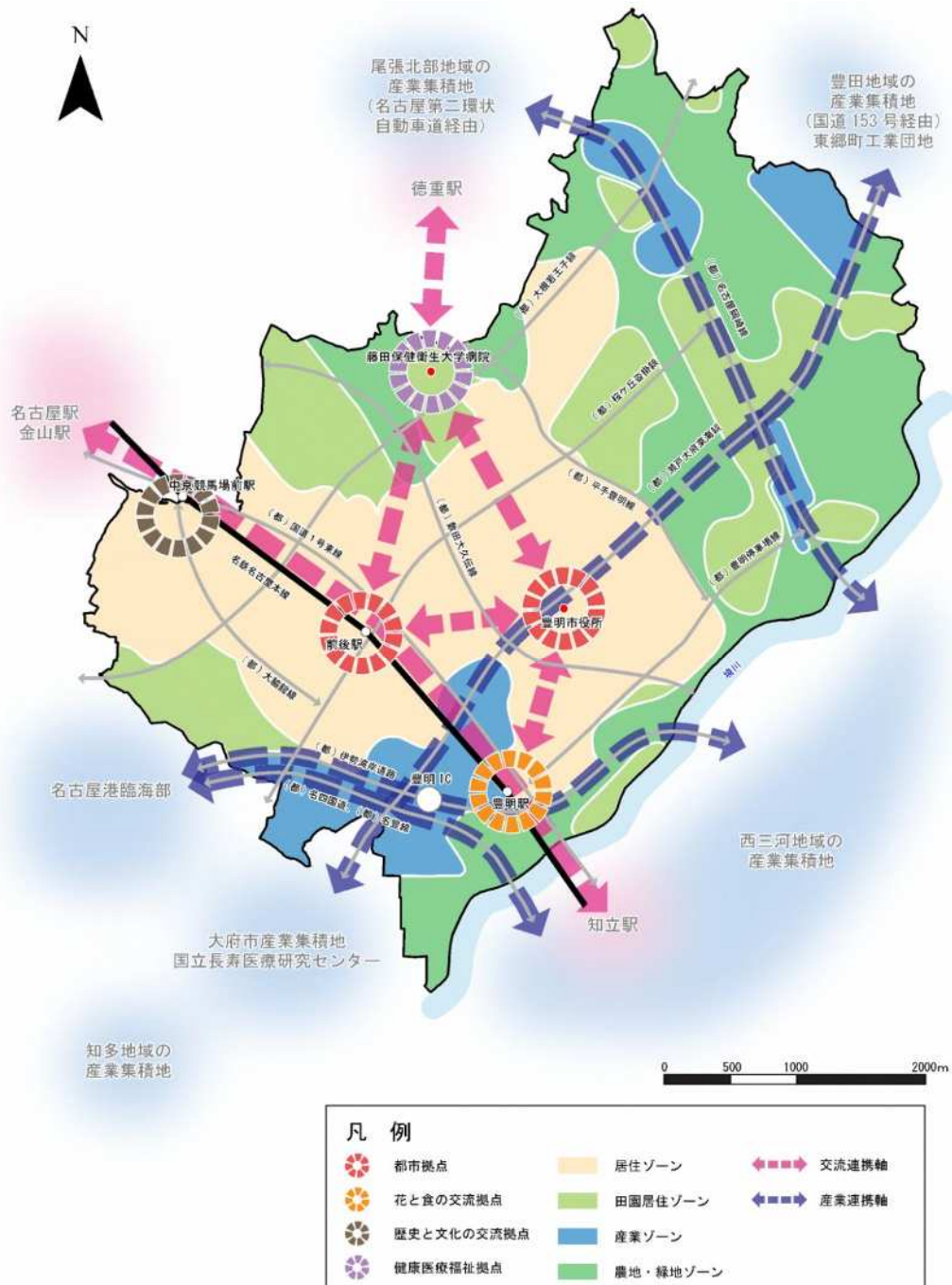
図 第3次豊明市都市計画マスタープランにおける将来都市像

将来都市像

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

～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～

図 将来都市構造図



②都市づくりの目標と方針

第5次豊明市総合計画を踏まえ、第3次豊明市都市計画マスタープランの都市づくりの目標及び方針を、以下のように設定しています。

将来 都市像

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

～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～

都市の現況把握と課題の整理

課題①

市外流出人口の抑制と市内に住み続けることができる受け皿の確保

課題②

市民の健康・生きがいづくり、高齢者の社会参加を促す交流まちづくり

課題③

適切な人口密度や都市機能の誘導

課題④

災害に強い都市構造の形成と空家等の対策、減災への取組の促進

課題⑤

都市機能の集約化と公共交通網の維持・強化の両立

課題⑥

財政力強化及び新規雇用につながる新たな産業用地の機動的確保

課題⑦

前後駅周辺や地域の生活中心地での商業・サービス産業の機能強化・充実

課題⑧

効果的で効率的な都市運営

課題⑨

豊明の個性と魅力づくり

課題
②⑤

課題
①③⑤⑦

課題
①④⑧

課題
⑥⑦⑨

都市づくりの目標

目標①

生涯にわたり、市民の健康を育み、
生きがいづくりを支える

歩いて暮らせる範囲への日常的な生活サービス施設の立地誘導や歩行空間の充実・改善、総合的な健康まちづくりのモデル的展開や歩行者・自転車ネットワークの形成などにより、生涯にわたり市民の健康で豊かな暮らしを育み、誰でも社会参加ができることにより生きがいづくりを支える都市づくりを進めます。

目標②

拠点の利便性を高め、
多様な移動手段を確保する

鉄道駅や市役所等の周辺において、日常的な生活利便施設等が立地する拠点の形成を図るとともに、居住機能の集積を高めます。また、多様な居住ニーズに対応した質の高い住宅地と生活利便施設を備えた新たな市街地の形成を計画的に進めます。

これらの地区を公共交通や徒歩・自転車などで移動しやすくすることにより、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進めます。

目標③

安全・安心でゆとりある暮らしができ、
まちの質を高める

老朽建物、狭あい道路等の改善、自然災害による被害の抑制により、安全で安心して暮らせる都市づくりを進めます。都市基盤施設が整備された住宅地等では、住み替えの促進や多様な住宅の供給促進、身近な花づくり運動や農ある暮らしの推進、生活利便性の向上を図ることにより、質の高い居住環境を有する都市づくりを進めます。

目標④

にぎわいと都市の活力をひき出す

前後駅周辺においては、本市の顔となるにぎわい・交流拠点の形成を図ります。あわせて、本市ならではの魅力を高め、多様な交流によるにぎわいを創出します。また、(都)伊勢湾岸道路や主要幹線道路の周辺に、新たな産業系市街地を整備することにより働く場づくりを進め、都市の活力を創出して持続的な発展を支える都市づくりを進めます。

3)豊明市立地適正化計画(令和2年度～令和22年度)

①立地適正化計画の誘導方針

豊明市立地適正化計画では、まちづくりの方向性、誘導方針を以下のように設定し、都市機能誘導区域及び居住誘導区域を下図のように定めています。

立地適正化計画

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

～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～

※第3次豊明市都市計画マスタープランの将来都市像を踏襲

●まちづくりの方向性

⇒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

●誘導方針

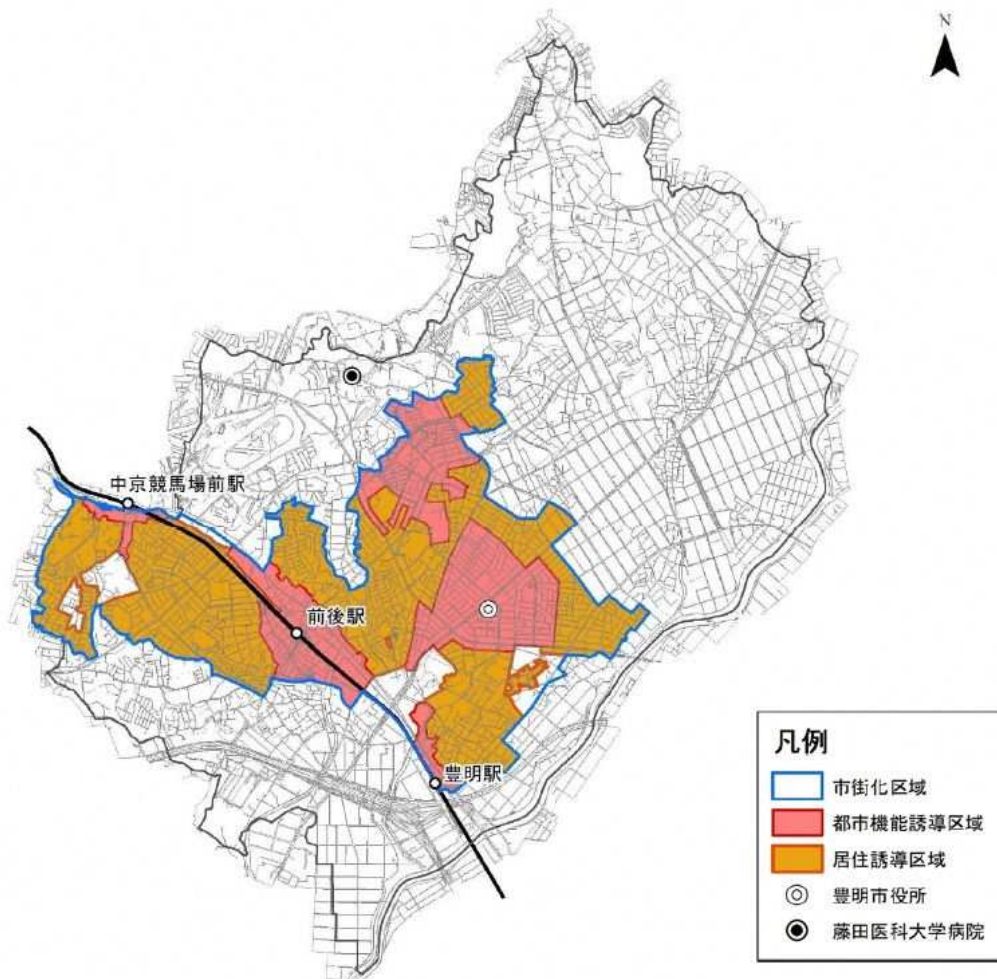
⇒第3次豊明市都市計画マスタープランの拠点の位置づけに応じた都市機能の積極的な誘導・集積

⇒都市機能が集積する拠点の周辺や、既に都市機能が立地している地域への居住の誘導

⇒都市機能が集積する拠点への円滑な移動を可能にする公共交通網の連携・充実

⇒若い世代にとって魅力ある居住環境の整備

⇒身近な地域で日常サービスを受けられるまちづくりの推進



公共交通に関する施策については、以下のように定めています。

◆公共交通ネットワークの充実

今後、人口減少、高齢化の進行が想定されるなか、日常生活における公共交通の需要が高まることが予測されます。

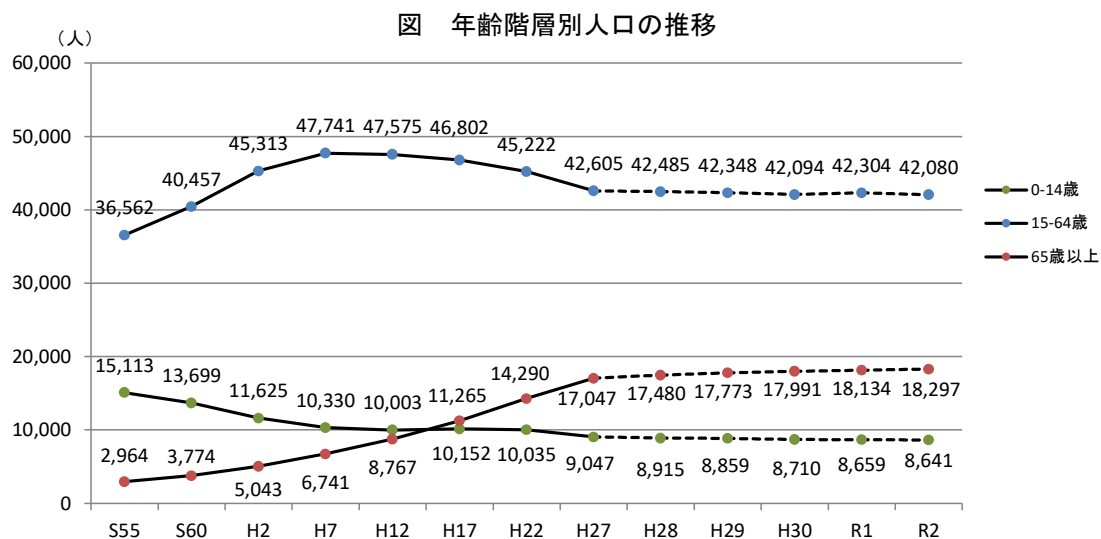
都市機能誘導区域の都市機能を強化し、拠点性を高めるとともに、そこへの移動手段を確保し、市民が安心して暮らせる持続可能なまちづくりを実現します。そのため、バス等の公共交通網については、サービス内容の適宜見直しに向け、関係機関と綿密な調整を図ります。また、公共交通の利用を促進することでエネルギーの効率的な利用、ひいては温室効果ガスの削減にも寄与します。

(2) 豊明市の概況整理

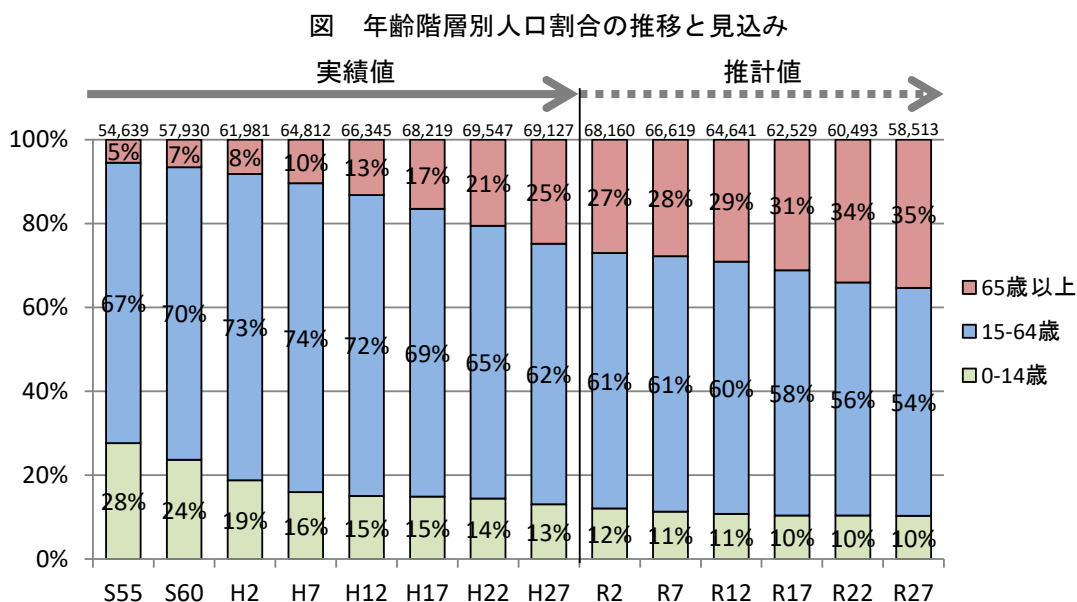
1) 人口の推移と見通し

高齢者（65歳以上）人口は増加傾向にあり、年少（0-14歳）人口は減少傾向にあります。生産年齢（15-64歳）人口は平成7年までは増加していましたが、以降は減少傾向にあります。

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、今後も高齢化は進み、20年後の令和22年には、3人に1人が高齢者となる見込みです。



(資料：平成27年以前は国勢調査、平成28年以降は愛知県人口動向調査（各年10月1日時点）)

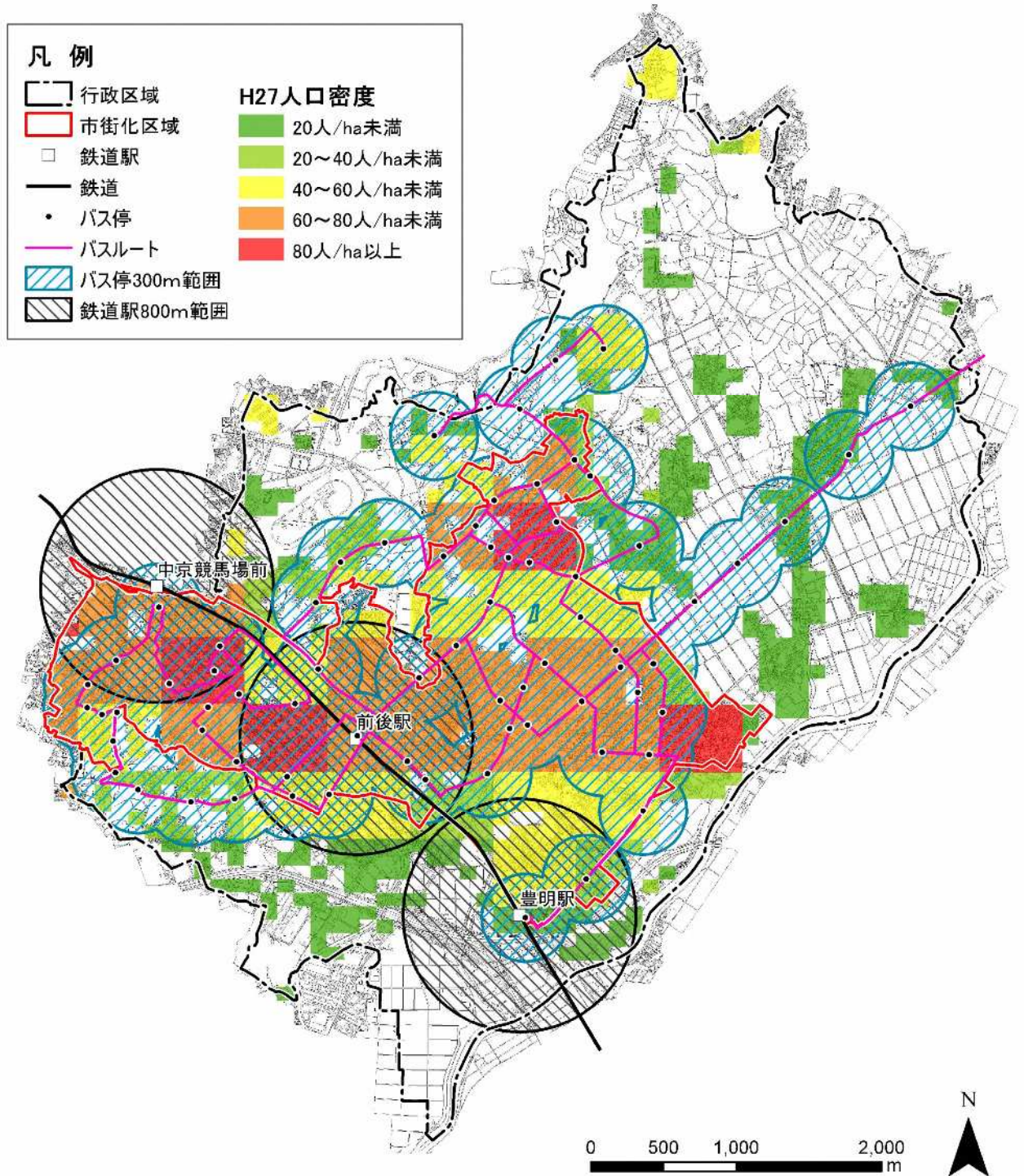


(資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」平成30年推計)

2) 人口密度とバス路線の状況

路線バス及びひまわりバスのルートと人口密度の状況を見ると、人口密度の高いエリアをバス路線がカバーしています。公共交通による人口カバー率は83.2%となっています。

図 人口密度とバス路線の状況



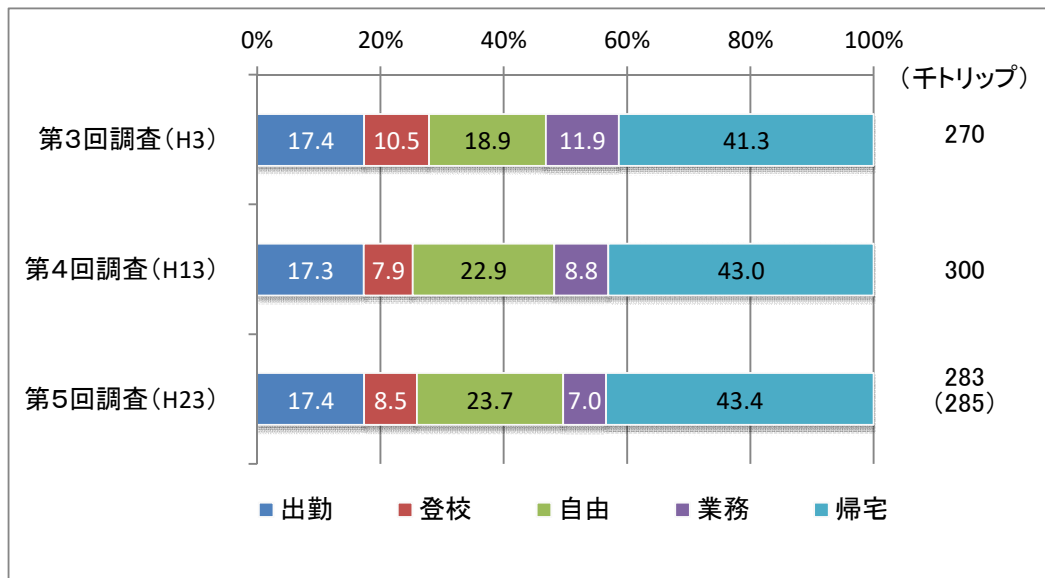
※鉄道駅から800m、バス停から300mを公共交通利用圏域と設定
(資料：平成27年国勢調査人口メッシュ)

3) 都市交通特性

①目的別トリップ特性

中京都市圏パーソントリップ調査より、豊明市関連トリップの目的別トリップ構成を見ると、この20年間（平成3年～平成23年）で自由目的が4.8ポイント増加している一方で、登校目的が2.0ポイント、業務目的が4.9ポイント減少しています。

図 全手段目的別トリップ構成の推移

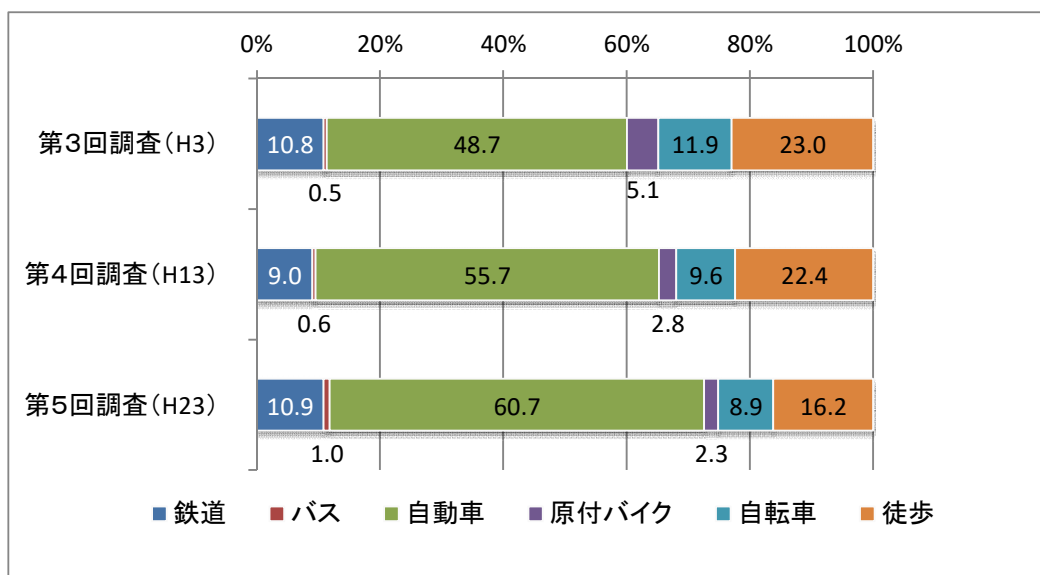


(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

②代表交通手段別トリップ特性

豊明市関連トリップの代表交通手段別トリップ構成を見ると、この20年間（平成3年～平成23年）で自動車が12.0ポイント増加している一方で、徒歩が6.8ポイント減少しています。

図 全目的代表交通手段別トリップ構成の推移

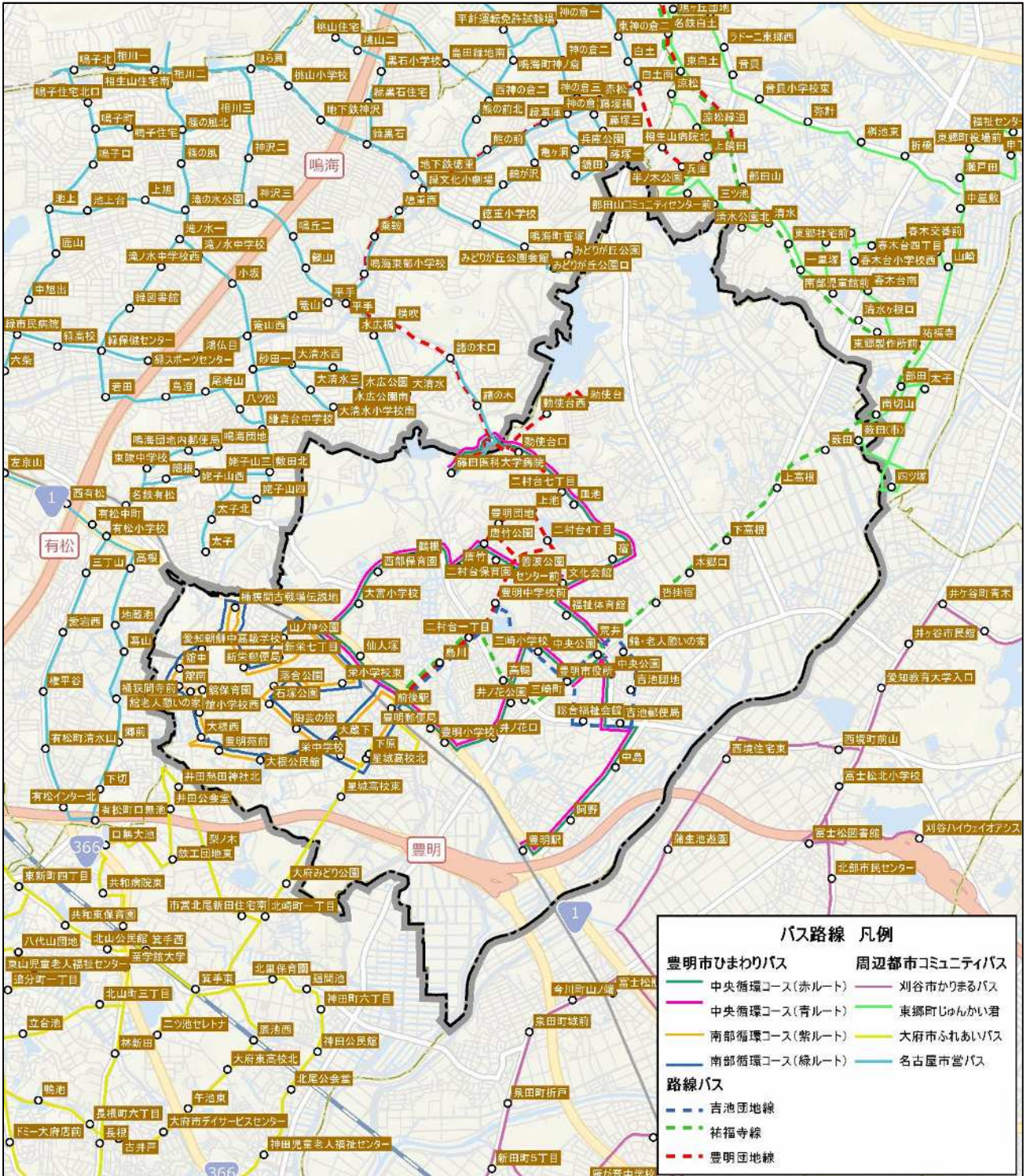


(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

(3) 公共交通の現状整理

本市の鉄道駅は、名古屋鉄道名古屋本線の3駅が存在しています。また、バス交通は、名古屋市営バス、名鉄バス及び豊明市が運営するコミュニティバス「ひまわりバス」がサービスされています。

図 豊明市周辺公共交通網図（令和3年2月時点）



1) サービス水準の整理

以下に、鉄道、バス及びタクシー等のサービス水準を整理します。

①鉄道

市南部と名古屋市、豊橋市を名古屋鉄道名古屋本線が結んでいます。

各駅の1日当たりの運行本数に着目すると、豊明駅は222本、前後駅は385本、中京競馬場前駅は191本が運行しています。その中で、準急・急行は豊明駅が80本、前後駅が238本、中京競馬場前駅が44本運行しています。

表 鉄道のサービス水準

■名古屋方面

R3.2 現在

	駅名	運行本数 (本/日)	運行時間帯	
			始発	終発
名古屋鉄道名古屋本線	豊明	117 (43)	5:21	23:50
名古屋鉄道名古屋本線	前後	189 (115)	5:23	0:15
名古屋鉄道名古屋本線	中京競馬場前	91 (17)	5:25	23:54

■東岡崎・豊橋方面

R3.2 現在

	駅名	運行本数 (本/日)	運行時間帯	
			始発	終発
名古屋鉄道名古屋本線	豊明	105 (37)	5:30	23:59
名古屋鉄道名古屋本線	前後	196 (123)	5:48	0:10
名古屋鉄道名古屋本線	中京競馬場前	100 (27)	5:46	0:08

(資料：名古屋鉄道 ホームページより)

※運行本数は各駅の発本数の合計。()内は準急または急行の発本数。

表 駅間運賃

■名古屋鉄道名古屋本線 (単位：円)

R3.2 現在

	豊明	前後	中京 競馬場前	神宮前	金山	名鉄 名古屋	東岡崎
豊明	-	170	190	360	410	410	410
前後	-	-	170	360	360	410	410
中京競馬場前	-	-	-	300	360	410	450

(資料：名古屋鉄道 ホームページより)

②バス

藤田医科大学病院のバス停が、豊明市と名古屋市を接続する基点となっています。

ひまわりバスは、前後駅を拠点に運行されており、1便当たりの所要時間は約40分から1時間30分となっています。

表 豊明市内及び近隣市町バスのサービス水準

	路線名	運行本数 (本/日)	運行 所要時間	運行時間帯		料金
				始発	終着	
名古屋市営バス・名鉄バス	徳重13 (藤田医科大学病院—地下鉄原)	18	32分	6:16	21:32	1乗車210円
	徳重13 (藤田医科大学病院—地下鉄徳重)	21	15分	6:35	22:37	
	徳重巡回	9	56分	9:25	18:21	
	鳴子16	32	24分	6:20	22:19	
	緑巡回	9	1時間23分	8:08	17:31	
	豊明団地線 (前後—藤田医科大学病院 豊明団地経由)	30	13分	6:15	21:10	対距離制
	豊明団地線 (前後—地下鉄徳重 藤田医科大学病院経由)	10	29分	6:40	21:45	対距離制
	豊明団地線 (前後—藤田医科大学病院・ 地下鉄徳重経由—赤池駅)	11	55分	6:32	22:10	対距離制
	豊明団地線 (前後—藤田医科大学病院 豊明団地・勅使台経由)	13	18分	9:32	20:51	対距離制
	豊明団地線 (前後—前後 豊明団地経由)	10	16分	5:55	21:21	対距離制
	祐福寺線 (前後—赤池駅 祐福寺経由)	4	35分	7:20	18:59	対距離制
	吉池団地線 (前後—前後 豊明市役所・吉池団地経由)	22	23分	6:36	21:48	対距離制
公共施設連絡バス(刈谷市)	西境線	8 (片道)	1時間10分	6:25	20:18	無料
	東境線	8 (片道)	1時間16分	6:12	20:08	
	一ツ木線	5 (片道)	1時間8分	6:30	20:31	
	運動公園・東刈谷線	8 (片道)	1時間12分	6:30	20:00	
	小垣江・依佐美線	8 (片道)	1時間11分	7:10	20:28	
	東刈谷・逢妻線	5 (片道)	48分	6:54	20:29	
(ふれあいバス 大府市)	東コース	8	1時間15分	7:40:00 (6:50)	17:55	1乗車100円
	北コース	8	1時間25分	7:40:00 (6:50)	19:05	
	西コース	7	1時間40分	7:30	20:40	
	南コース	8	1時間35分	7:40:00 (6:50)	20:15	
	中央コース	10	1時間	7:30	19:45	
(東かじ郷いゆ町君ん)	西コース	12	45分	7:05	19:21	1乗車100円
	北コース	18	1時間5分	7:05	19:37	
	南北コース	9	1時間2分	7:15	19:18	
ひまわりバス(豊明市)	中央循環コース(赤ルート)	9	1時間33分	6:50	19:24	1乗車100円
	中央循環コース(青ルート)	9	1時間31分	7:20	20:00	
	南部循環コース(緑ルート)	7	40分	6:45	20:00	
	南部循環コース(紫ルート)	6	47分	7:50	19:07	

(資料：名鉄バス、名古屋市交通局、刈谷市、大府市、東郷町、豊明市 各ホームページより)

※名古屋市営バスは起点となるバス停の藤田医科大学病院の運行本数及び発時刻

名鉄バスは起点となるバス停の前後の発本数及び発時刻

公共施設連絡バス：各路線の起点となるバス停の発本数を運行本数及び発時刻

ふれあいバス：()内は早朝便の発時刻

③タクシー

本市周辺に所在するタクシー営業所の保有車両数の合計は、388 台となっています。

表 豊明市及び周辺市町に所在するタクシー営業所の保有車両台数

所在地	特大	大型	普通	福祉車両	合計
豊明市	0	0	73	0	73
緑区	0	0	96	0	96
東郷町	0	0	46	0	46
みよし市	0	0	18	0	18
刈谷市	4	0	146	5	155
合計	4	0	379	5	388

(資料：R3 名古屋タクシー協会、愛知県タクシー協会 各ホームページより)

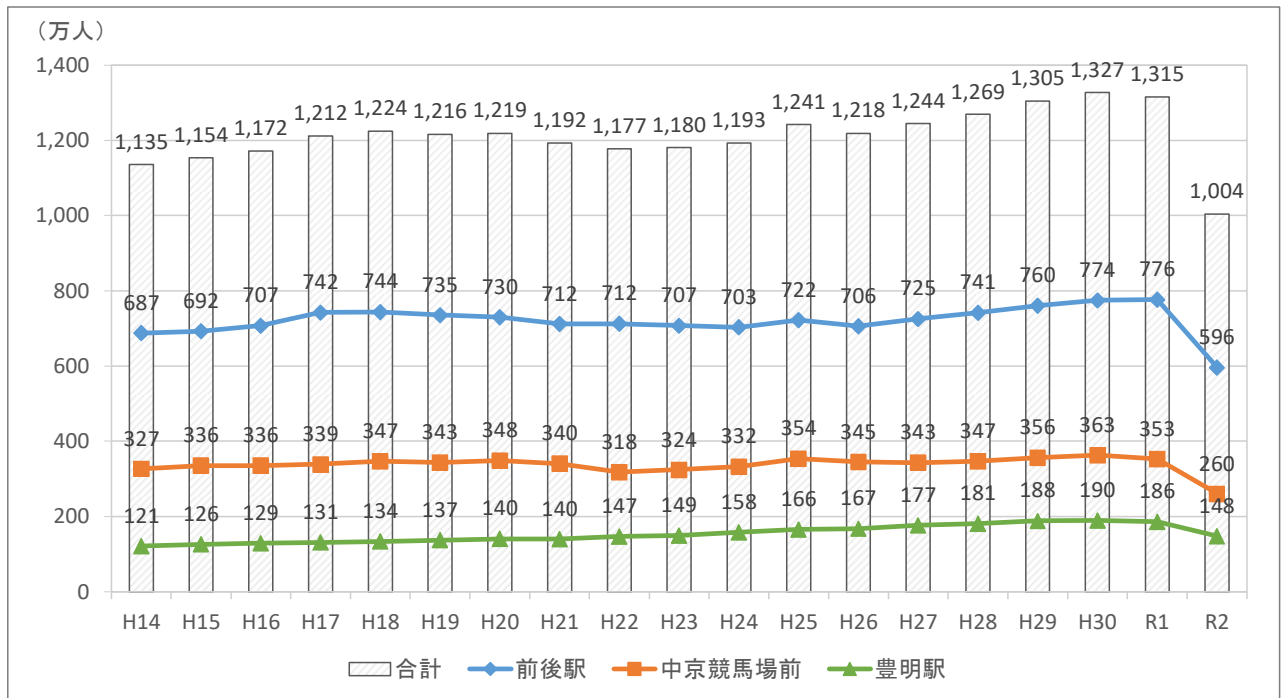
2) 利用実態の整理

本市における鉄道及びバスの利用実態を以下に整理します。

①鉄道

鉄道各駅の年間乗車人員は、平成18年度から22年度にかけてやや減少傾向にありましたが、平成23年度以降は増加傾向にあります。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しています。

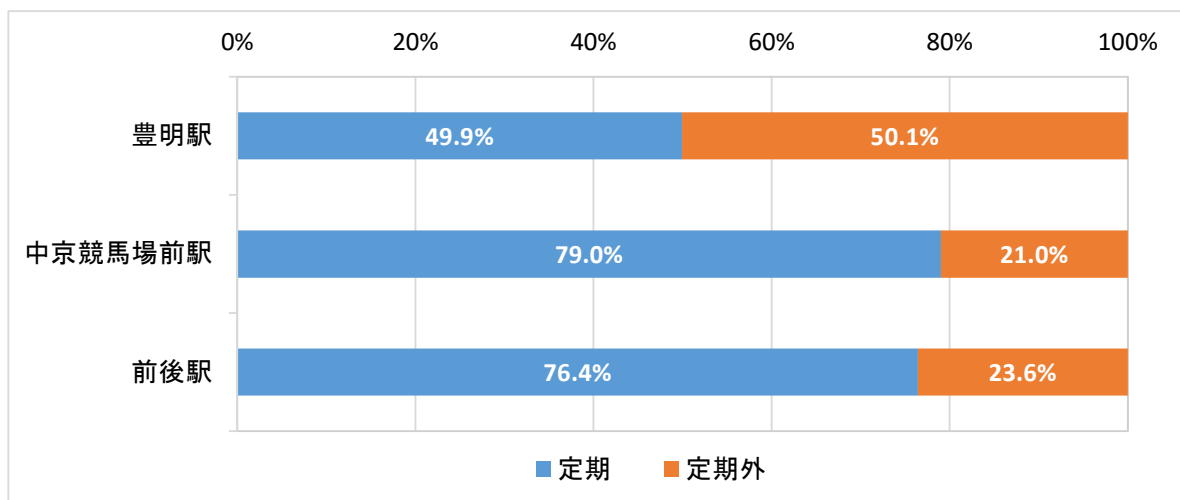
図 鉄道各駅の年間乗降者数の推移



(資料：とよあけの統計、豊明市資料)

豊明駅は利用者の約5割、中京競馬場前駅、前後駅は約8割が定期利用となっています。

図 駅別定期率 (R2)



(資料：とよあけの統計)

②バス

a) 路線バス

名鉄バスの利用者数は、令和元年度までは横ばいもしくは微増傾向にありましたが、令和2年度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ています。

図 名鉄バスの路線別年間利用者数の推移

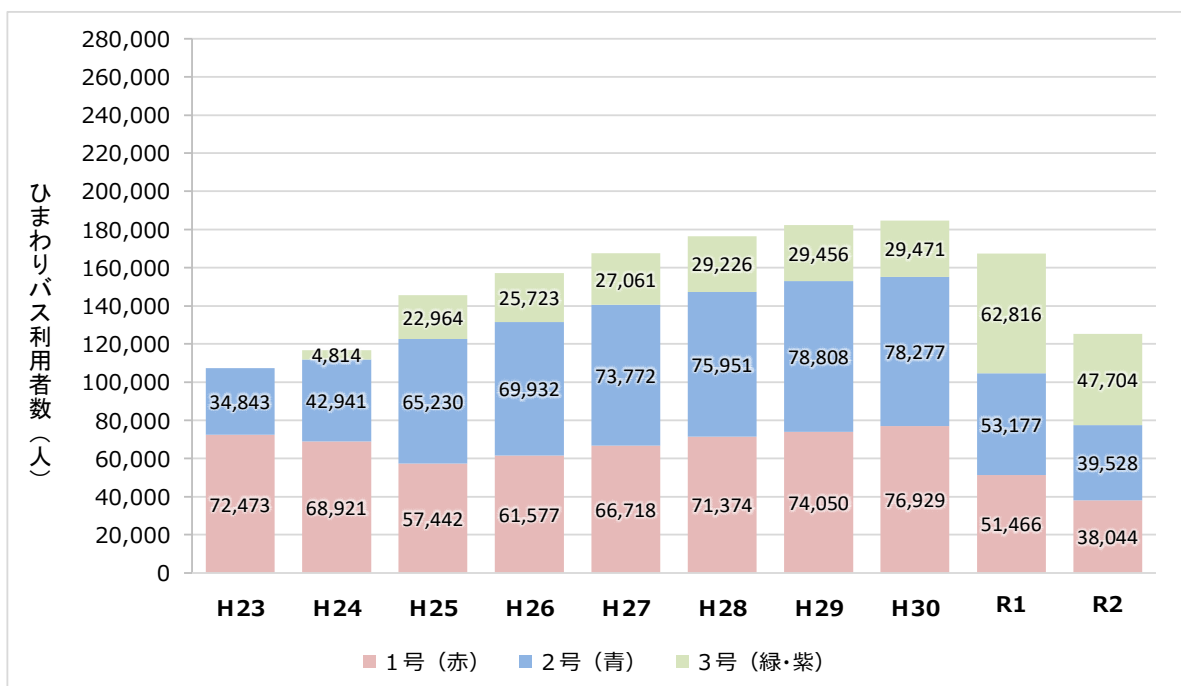


(資料：とよあけの統計、豊明市地域公共交通活性化協議会資料)

b) ひまわりバス

ひまわりバスの利用者数は、平成25年の路線改正以降、平成30年まで増加していましたが、令和元年は減少に転じ、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、大きく減少しています。

図 ひまわりバス年間利用者数の推移



(資料：豊明市地域公共交通活性化協議会資料)

3章 各種調査の実施・分析

市民アンケート

項目	内容
調査対象	豊明市内在住の15歳以上の市民
配布数	3,000通
抽出法	無作為抽出
調査方法	郵送配布、郵送回収（Webアンケートも併用）
調査時期	令和2年12月9日（金）～12月21日（月）
回収率	45.4%（インターネット回答含む）

バス利用者アンケート

項目	内容
調査対象	豊明市内を運行するバス路線（名鉄バス、ひまわりバス）の全便全利用者
配布数	ひまわりバス：301 名鉄バス：1,398
調査方法	バス車内で調査票を手渡しにて配布、郵送回収
調査時期	令和2年11月27日（金）、令和2年12月5日（土）
回収票数	ひまわりバス：131 名鉄バス：331（回収率計：27.9%）

チョイソコとよあけ利用者アンケート

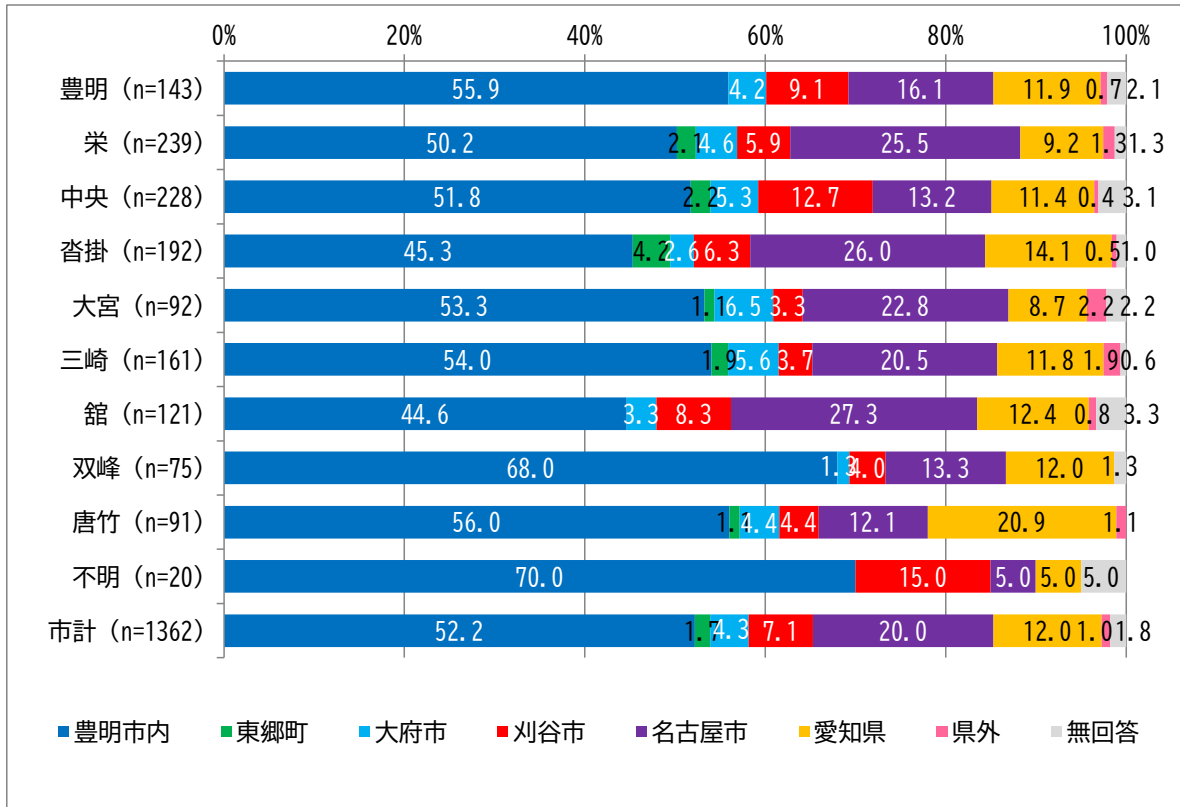
項目	内容
調査対象	チョイソコとよあけ利用者
配布数	600通
調査方法	月1回のチョイソコ通信にて調査票を配布、郵送回収
調査時期	令和2年12月20日（日）～令和3年1月12日（火）
回収票数	178（回収率：29.7%）

(1) 市民アンケート

① 普段の外出の目的地【問 2-2】

■ 最も多いお出かけの目的地は「豊明市内」の割合が約 52%と最も高い。次いで、「名古屋市」の割合が 20%と高い。

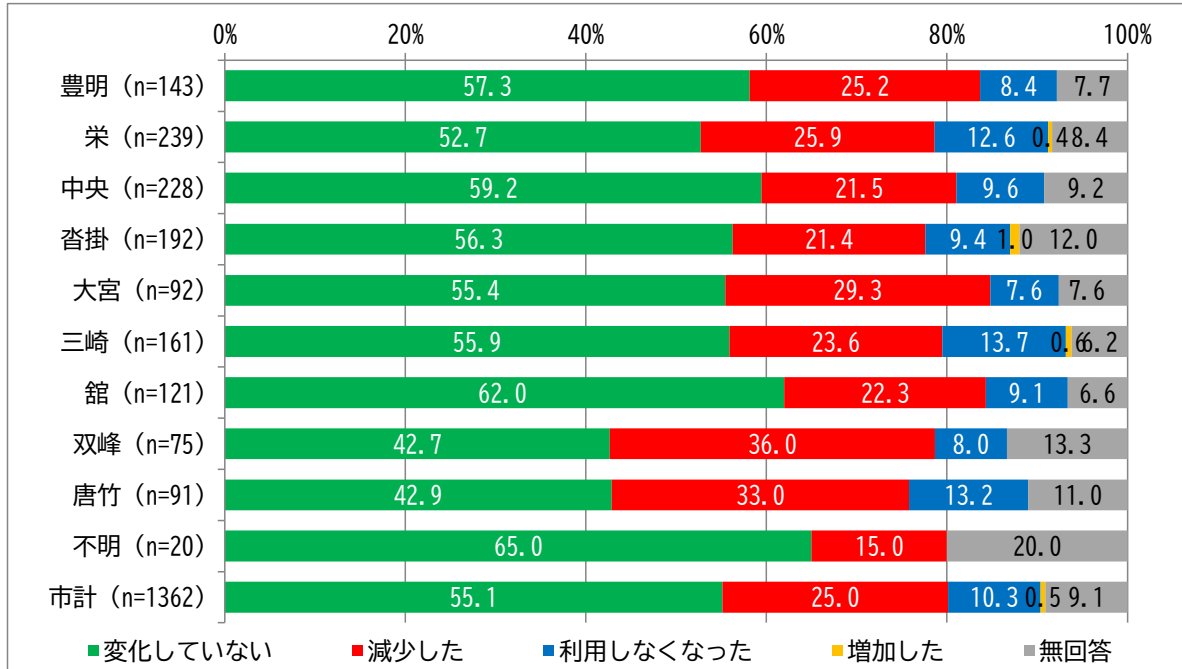
▼ 目的地



②新型コロナウイルス感染症拡大の影響で公共交通の利用頻度の変化について【問5】

■新型コロナウイルス感染症拡大の影響で公共交通の利用頻度の変化については、「変化していない」の割合が約55%と最も高い。「減少した」または「利用しなくなった」の割合が約35%存在する。

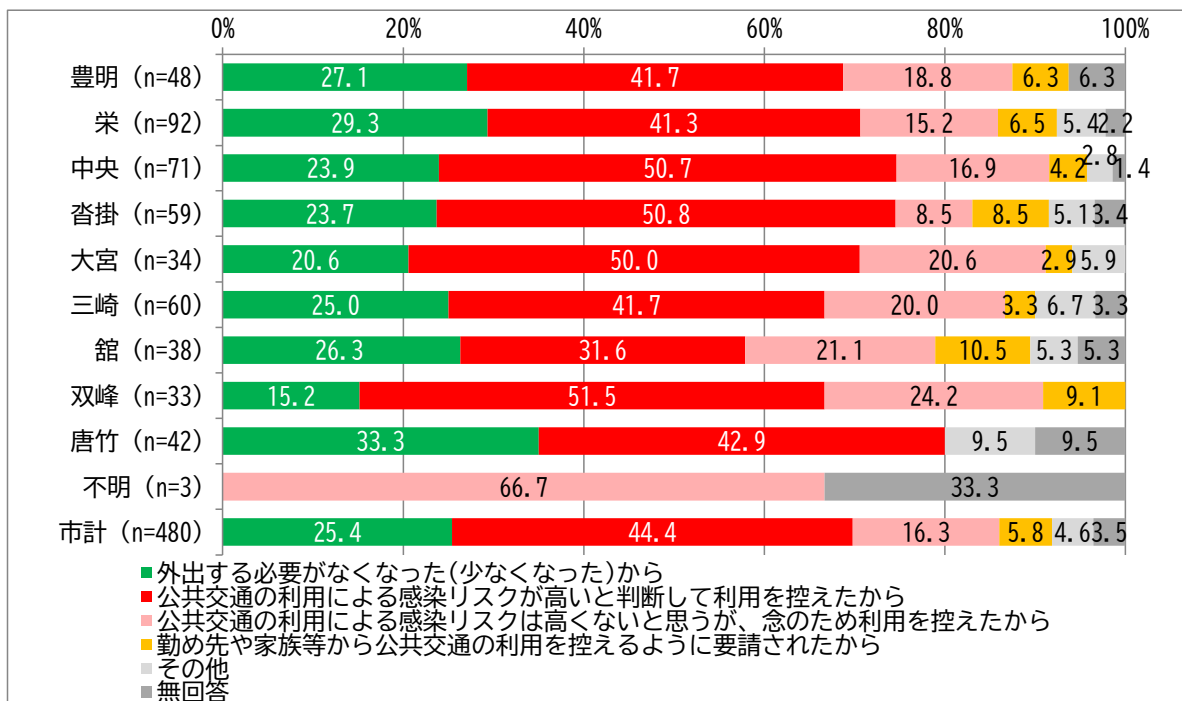
▼公共交通の利用頻度の変化



③【問5】で「減少した」「利用しなくなった」と答えた方の主な理由【問5 付問-1】

■「減少した」「利用しなくなった」と答えた方の主な理由は、「公共交通の利用による感染リスクが高いと判断して利用を控えたから」の割合が約44%と最も高い。

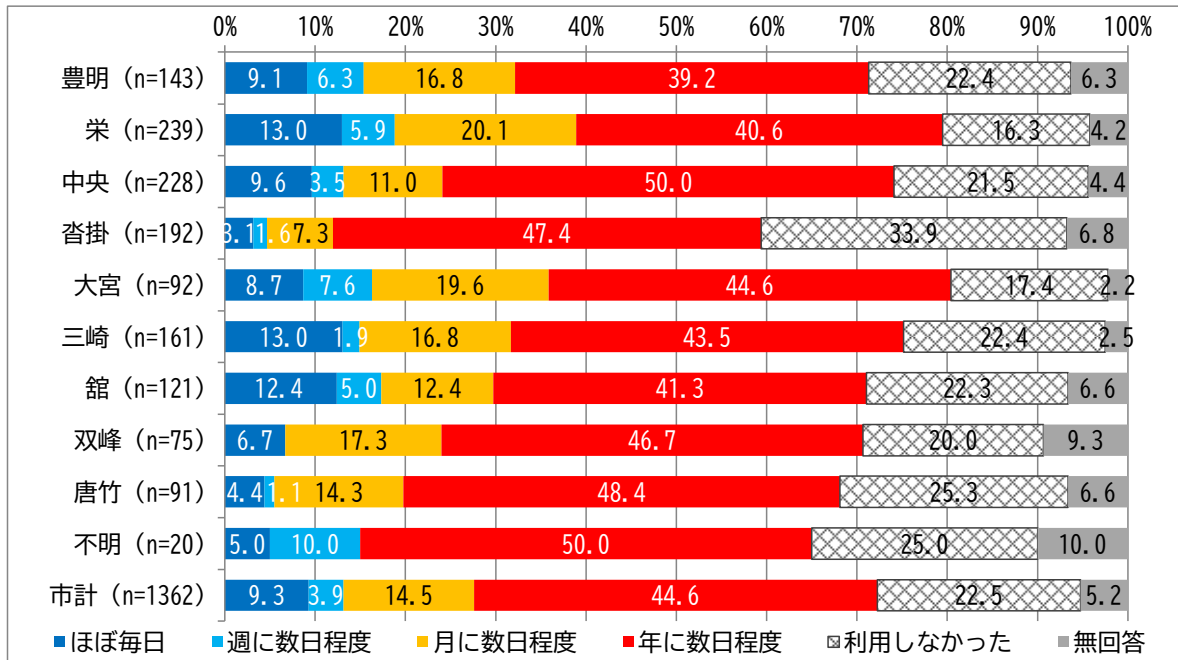
▼主な理由



④名鉄本線 利用頻度【問6①】

■名鉄本線の利用頻度は、「年に数日程度」の割合が約45%と最も高い。次いで、「月に数日程度」の割合が高い。
 □「月に数日程度以上」利用する割合は、沓掛小学校区は12%と最も低い。

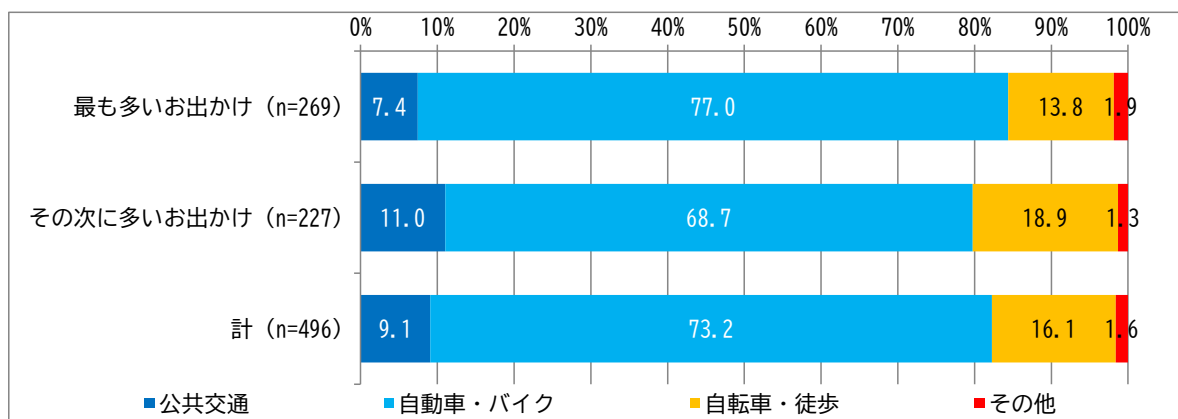
▼利用頻度



⑤名鉄本線 移動手段（非利用者のみ）【問2（移動手段）×問6①】

■名鉄本線の非利用者の移動手段は、「自動車・バイク」の割合が約73.2%と最も高い。

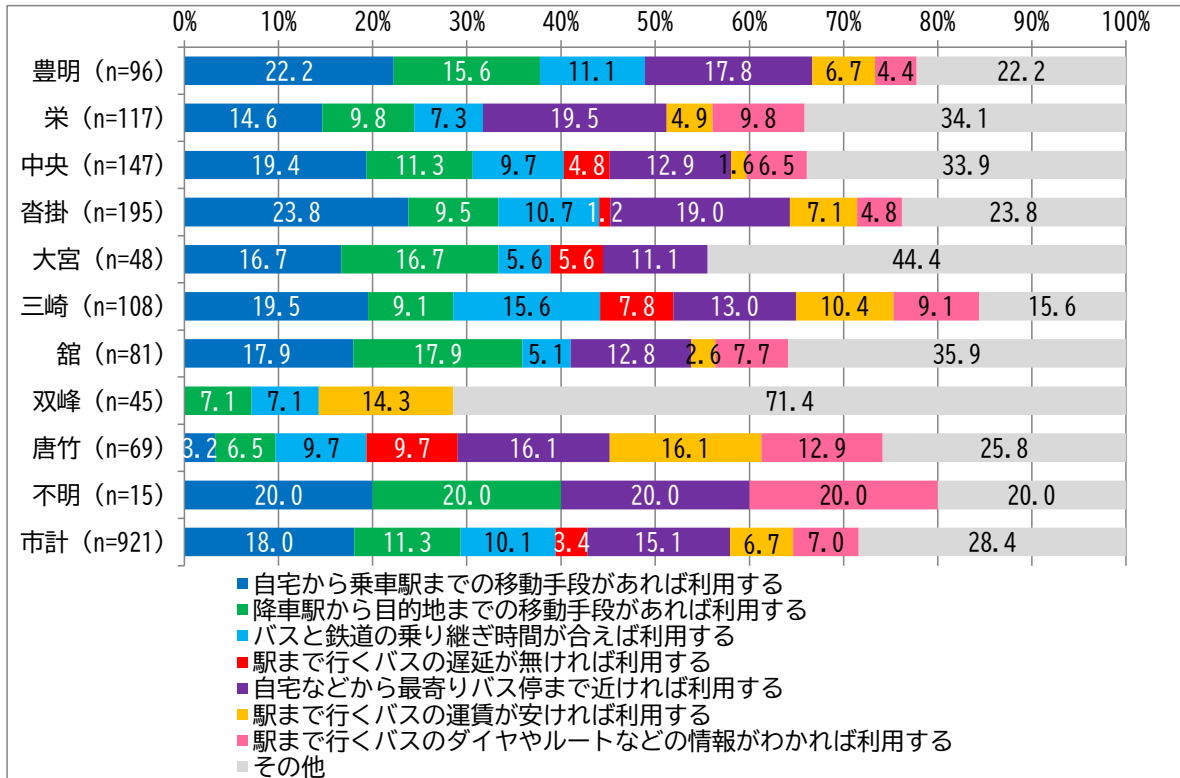
▼名鉄本線非利用者の移動手段



⑥名鉄本線 利用するための条件（非利用者のみ）【問6③】

■名鉄本線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移動する」の割合が18%と最も高い。次いで、「自宅などから最寄りバス停まで近ければ利用する」の割合が約15%と高い。

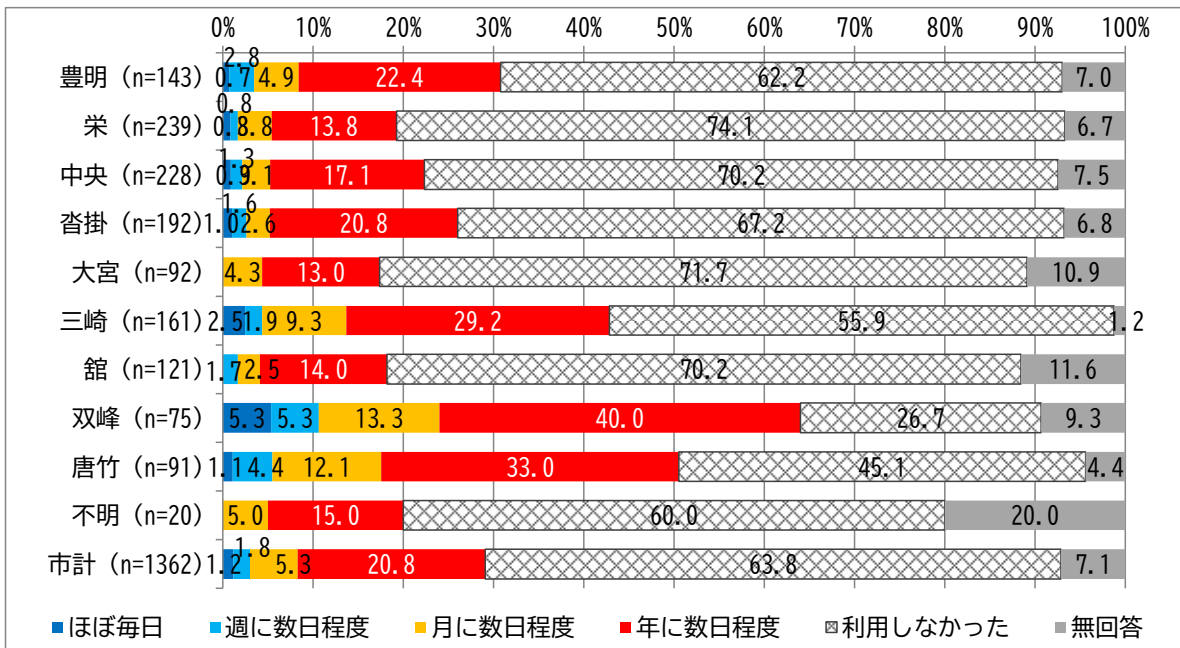
▼利用するための条件



⑦名鉄バス 利用頻度【問7①-1】

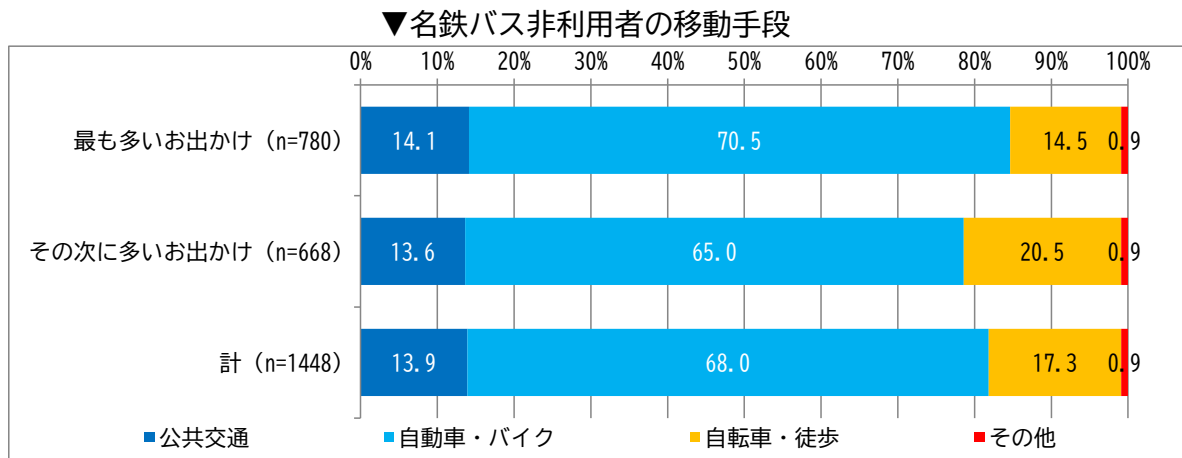
■名鉄バスの利用頻度は、「利用しなかった」の割合が約64%と最も高い。次いで、「年に数日程度」の割合が約21%と高い。市全体で「月に数日程度以上」の割合が約8.3%と低い。

▼利用頻度



⑧名鉄バス 移動手段（非利用者のみ）【問 2（移動手段）×問 7①】

■名鉄バスの非利用者の移動手段は、「自動車・バイク」の割合が約 68%と最も高い。



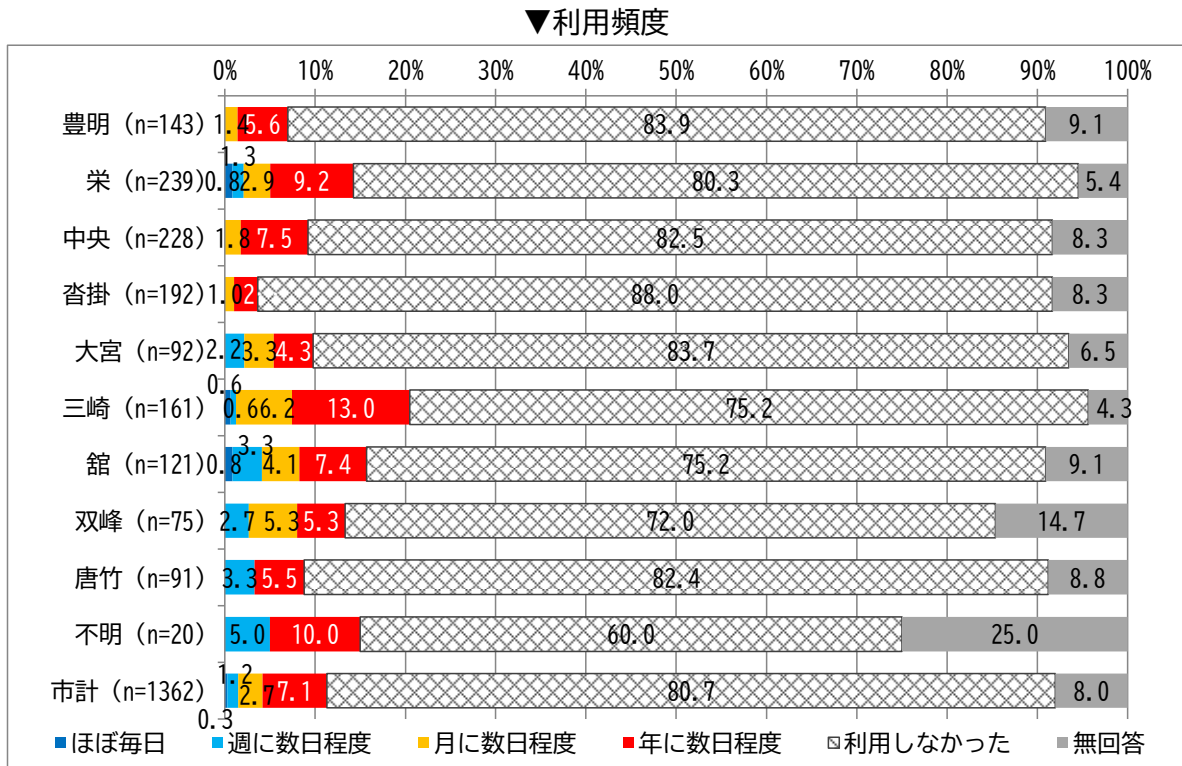
⑨名鉄バス 利用するための条件（非利用者のみ）【問 7③-1】

■名鉄バスを利用するための条件は、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ利用する」の割合が約 31%と最も高い。次いで、「運行本数が多いければ利用する」の割合が高い。



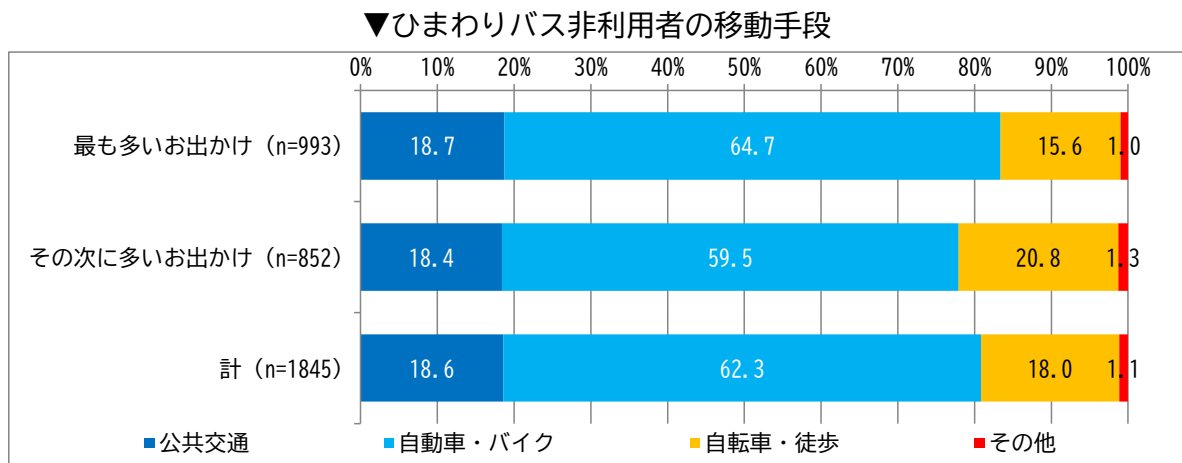
⑩ひまわりバス 利用頻度【問 7①-3】

■ひまわりバスの利用頻度は、「利用しなかった」の割合が約 81%と最も高い。次いで、「年に数日程度」の割合が高い。市全体で「月に数日程度以上」の割合が約 4.2%と低い。



⑪ひまわりバス 移動手段（非利用者のみ）【問 2（移動手段）×問 7①】

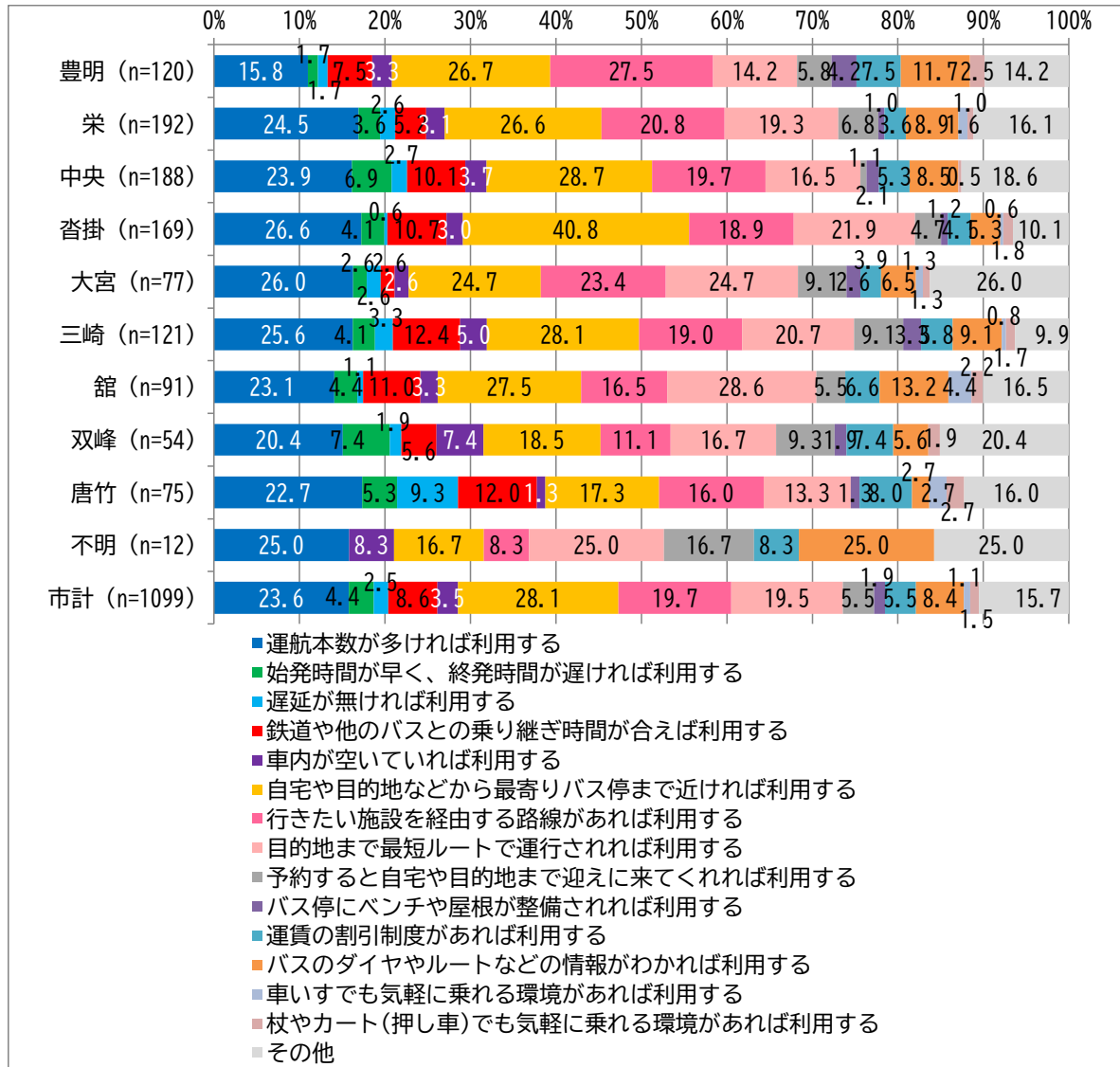
■ひまわりバスの非利用者の移動手段は、「自動車・バイク」の割合が約 62.3%と最も高い。



⑫ひまわりバス 利用するための条件（非利用者のみ）【問 7③-3】

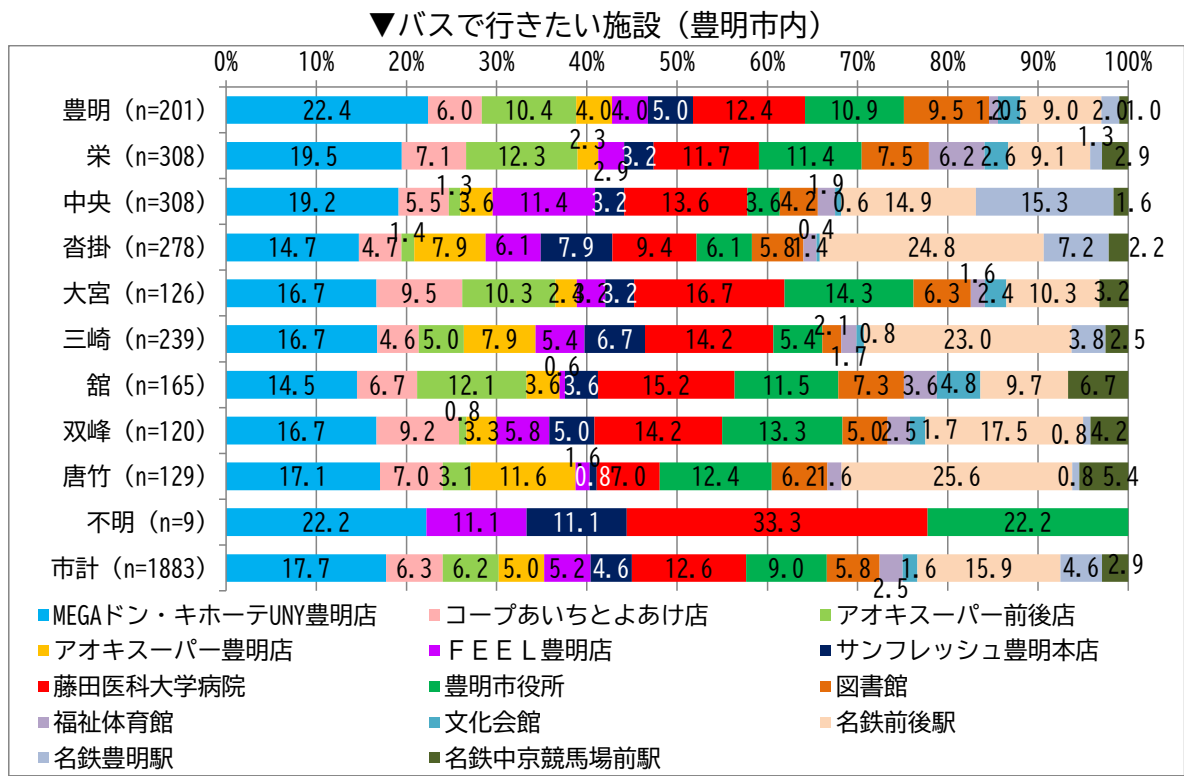
■ひまわりバスを利用するための条件は、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ利用する」の割合が約28%と最も高い。次いで、「運行本数が多ければ利用する」の割合が高い。

▼利用するための条件



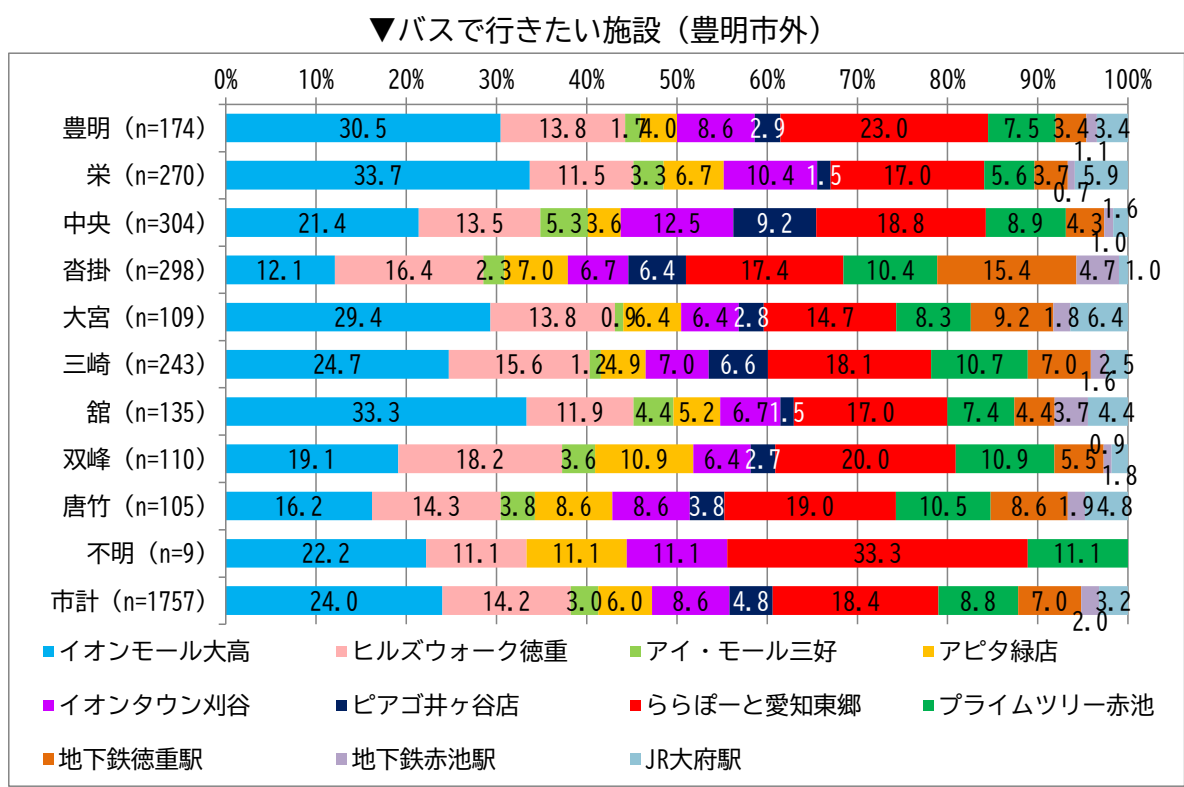
⑧バスで行きたい施設 豊明市内【問8①-1】

■バスで行きたい施設は、「MEGA ドン・キホーテ UNY 豊明店」の割合が約18%と最も高く、次いで、「名鉄前後駅」、「藤田医科大学病院」の順に割合が高い。



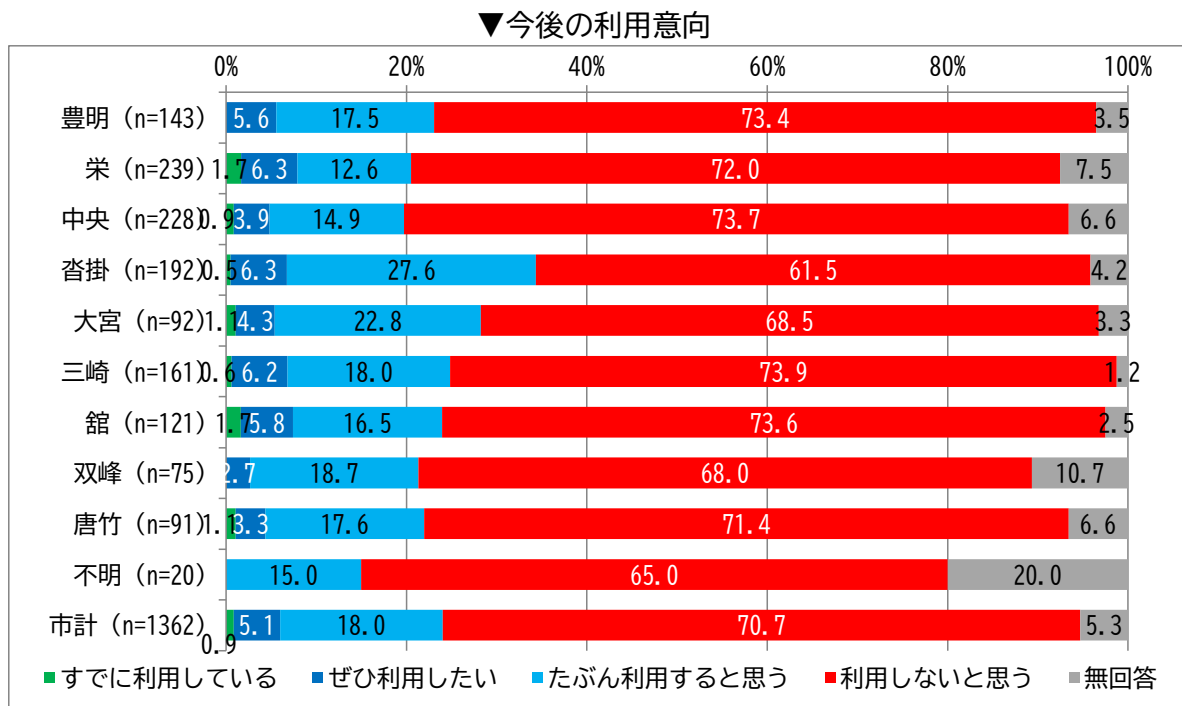
⑨バスで行きたい施設 豊明市外（周辺市町）【問8①-2】

■豊明市外のバスで行きたい施設は、「イオンモール大高」の割合が約24%と最も高い。次いで「ららぽーと愛知東郷」、「ヒルズウォーク徳重」の順に割合が高い。



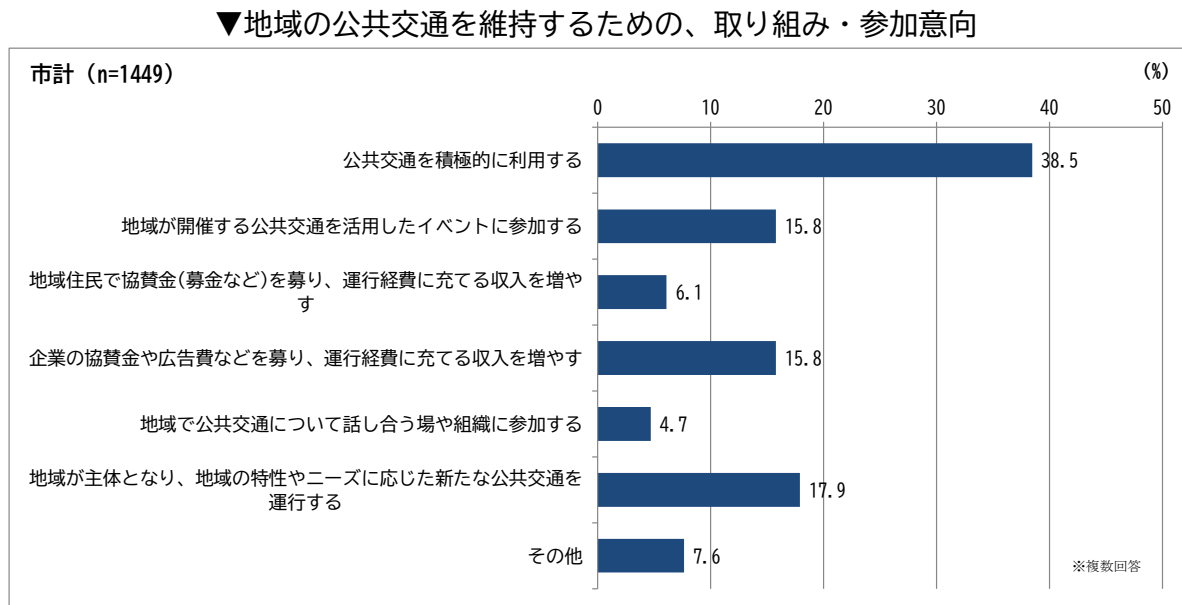
⑩今後のチョイソコとよあけの利用意向【問 10】

■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」の割合が約 70.7%と最も高い。次いで、「たぶん利用すると思う」の割合が高い。



⑪地域の公共交通を維持するための、取り組み・参加意向【問 14】（※複数回答）

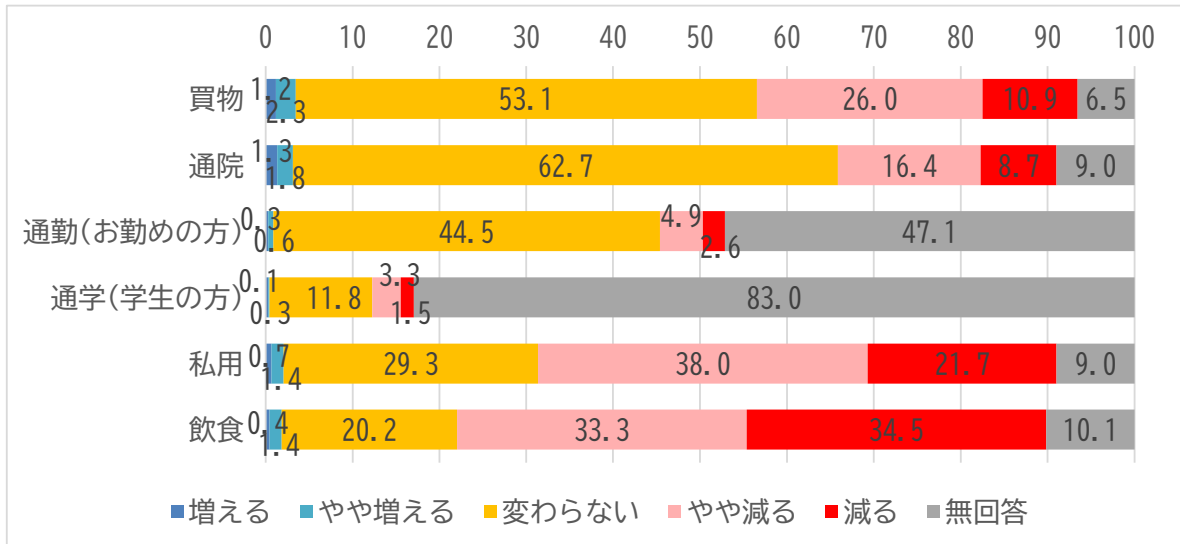
■地域の公共交通を維持するための、取り組み、参加意向は「公共交通を積極的に利用する」の割合が約 38.5%と最も高い。次いで、「地域が主体となり、地域の特性やニーズに応じた新たな公共交通を運行する」の割合が高い。



⑫これから（ウィズ・コロナ）の外出 目的ごとの外出頻度【問 15①】

■今後（ウィズ・コロナ）の目的ごとの外出頻度の変化は、買物、通院、通勤、通学については「変わらない」の割合が最も高い。私用については「やや減る」の割合が約 38%と最も高い。飲食については「減る」の割合が約 35%と最も高い。

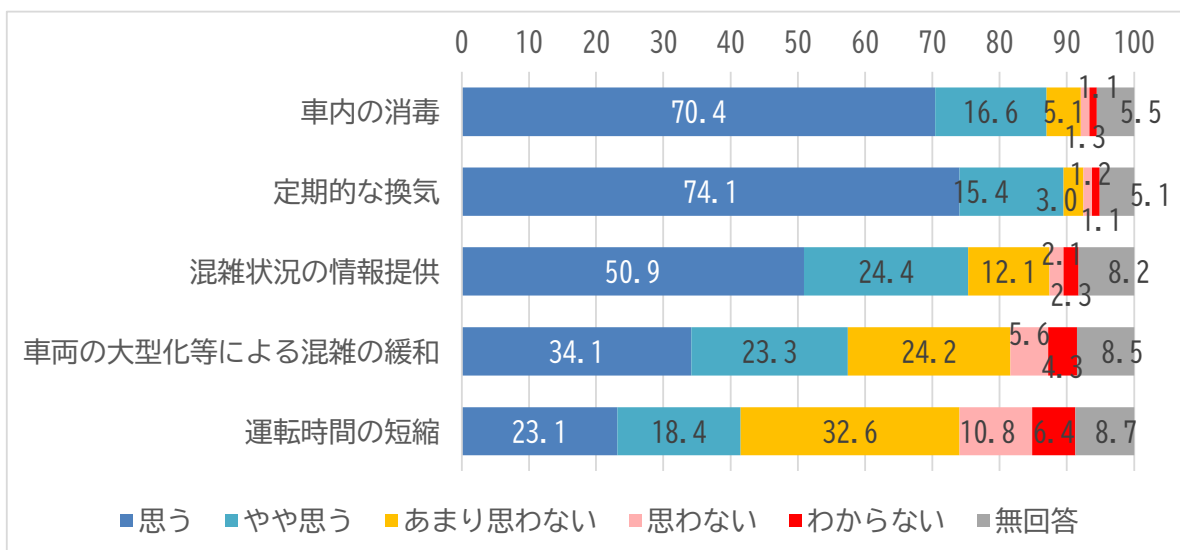
▼地域の公共交通を維持するための、取り組み、参加意向



⑭これから（ウィズ・コロナ）の外出 交通事業者にとって欲しいと思う対策【問 15④】

■交通事業者にとって欲しいと思う対策について、「定期的な換気」の割合が約 74.1%と最も高い。次いで、「車内の消毒」、「混雑状況の情動的共」の順に割合が高い。

▼交通事業者にとって欲しいと思う対策

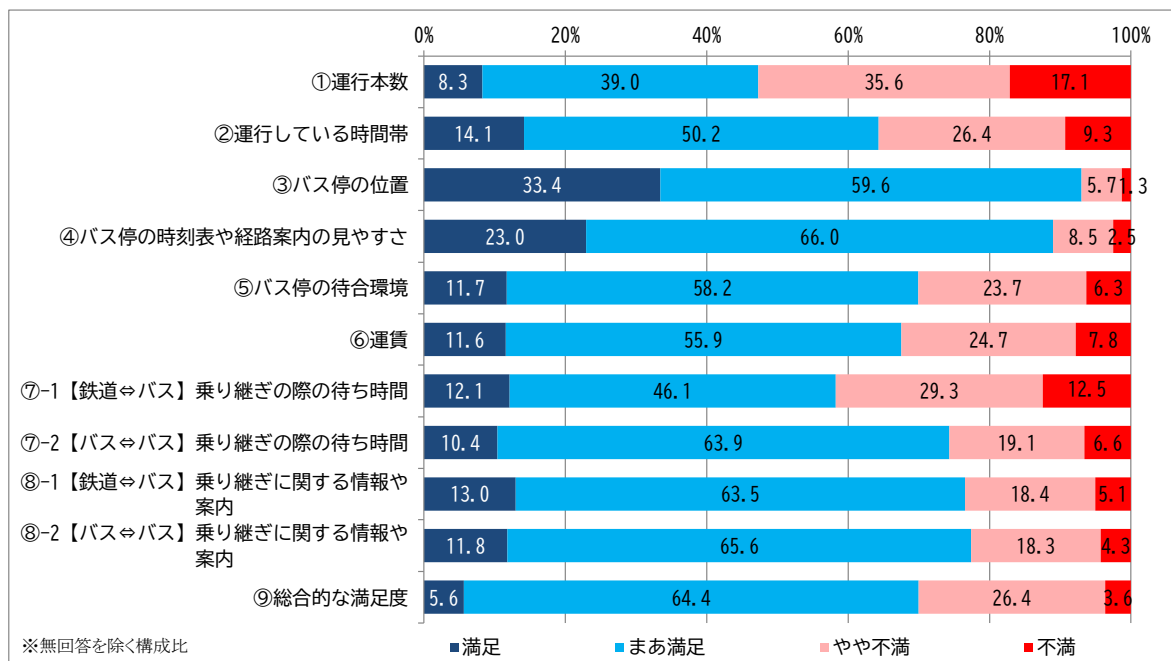


(3) バス利用者アンケート

①名鉄バス 現状の満足度について【問 3①】

■現状の満足度について、「運行本数」を除き、どの項目も 50%以上が満足している。「運行本数」については、バスのサービスの不満（不満+やや不満）の割合が約 52.7%と高い。

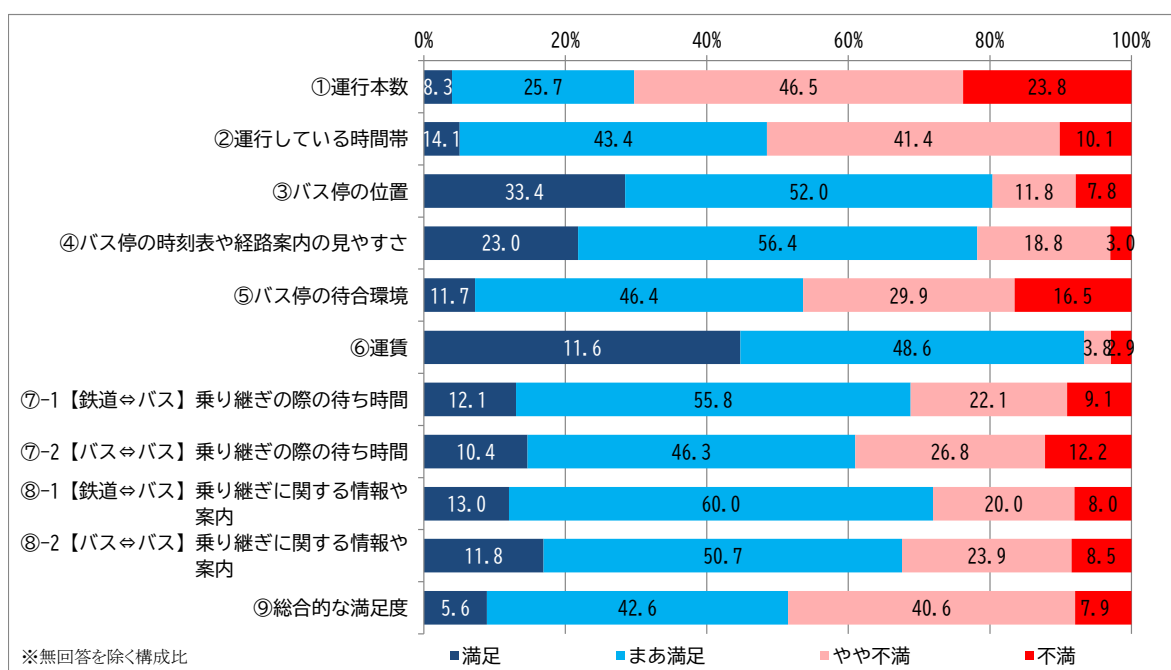
▼名鉄バスの現状の満足度



②ひまわりバス 現状の満足度について【問 3①】

■現状の満足度について、「運行本数」では不満（不満+やや不満）の割合が約 70.3%と高い。「運賃」については満足（満足+やや満足）の割合が 90%以上と高い。

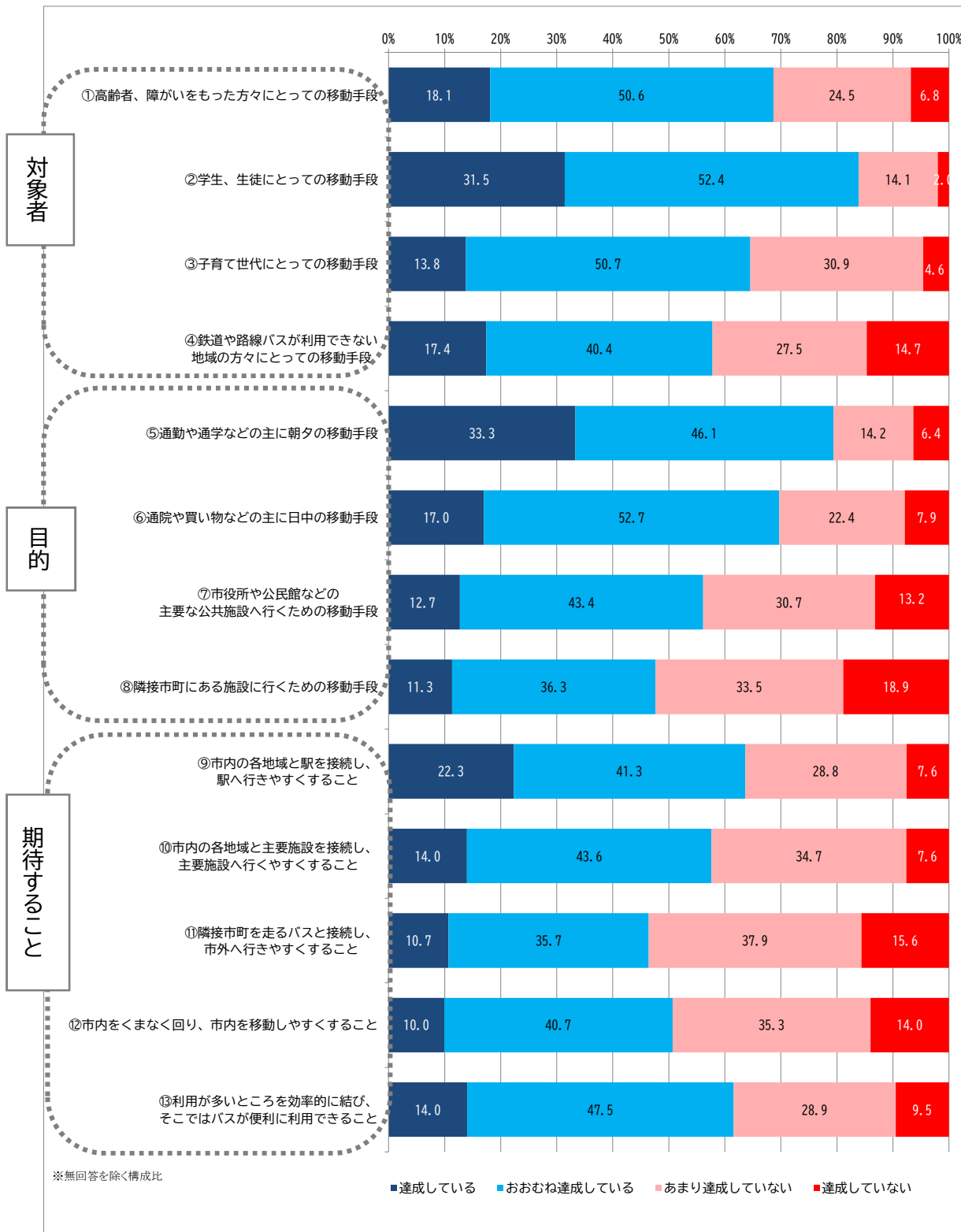
▼ひまわりバスの現状の満足度



③名鉄バス バスの社会的な機能や役割【問 4】

■名鉄バスの社会的な機能や役割について、「対象者」の分類では、「学生、生徒にとっての移動手段」の達成度が最も高い。「目的」の分類では、「通勤や通学などの主に朝夕の移動手段」の達成度が最も高い。「期待すること」の分類では、「市内の各地域と駅を接続し、駅へ行きやすくすること」の達成度が最も高い。

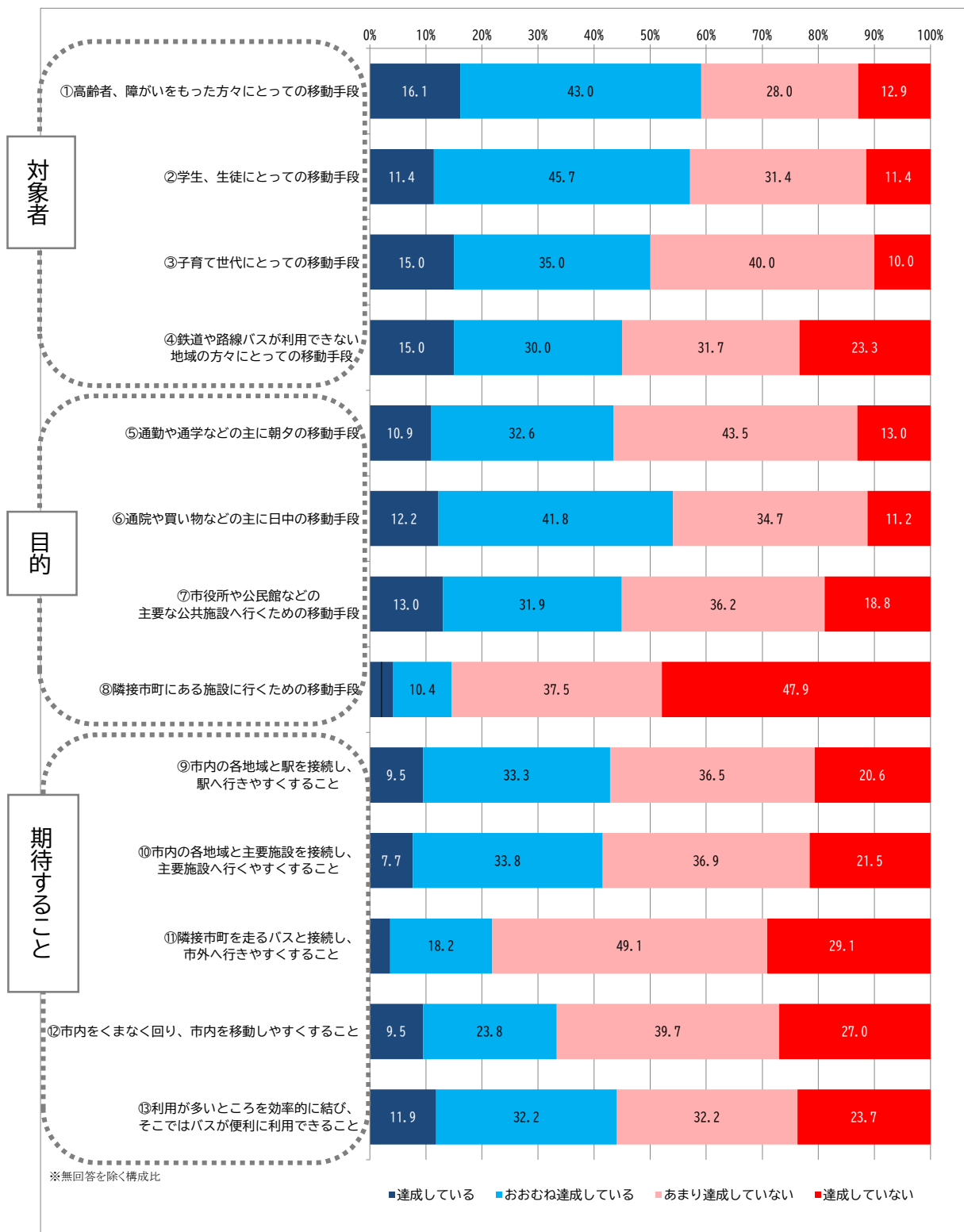
▼名鉄バスの社会的な機能や役割の達成度



④ひまわりバス バスの社会的な機能や役割【問4】

■ひまわりバスの社会的な機能や役割について、「対象者」の分類では、「高齢者、障がいをもった方々にとっての移動手段」の達成度が最も高い。「目的」の分類では、「通院や買い物などの日中の移動手段」の達成度が最も高い。「期待すること」の分類では、「利用が多いところを効率的に結び、そこではバスが便利に利用できること」の達成度が最も高い。

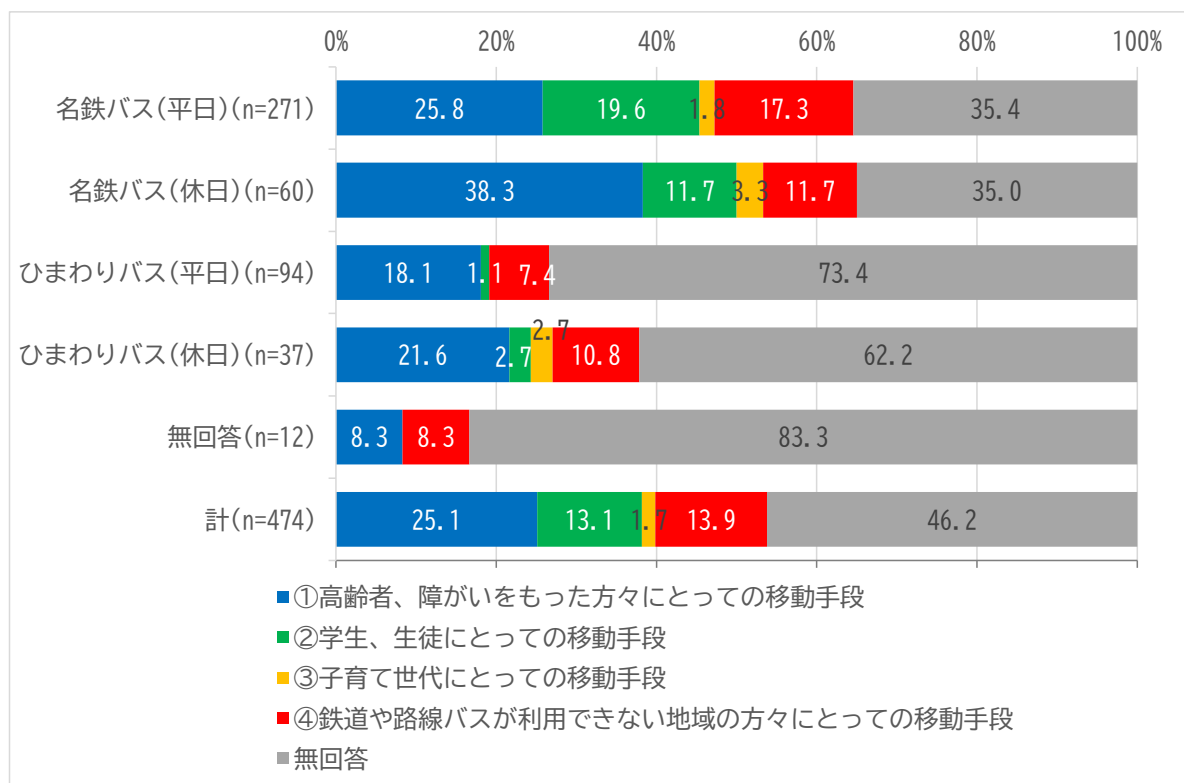
▼ひまわりバスの社会的な機能や役割の達成度



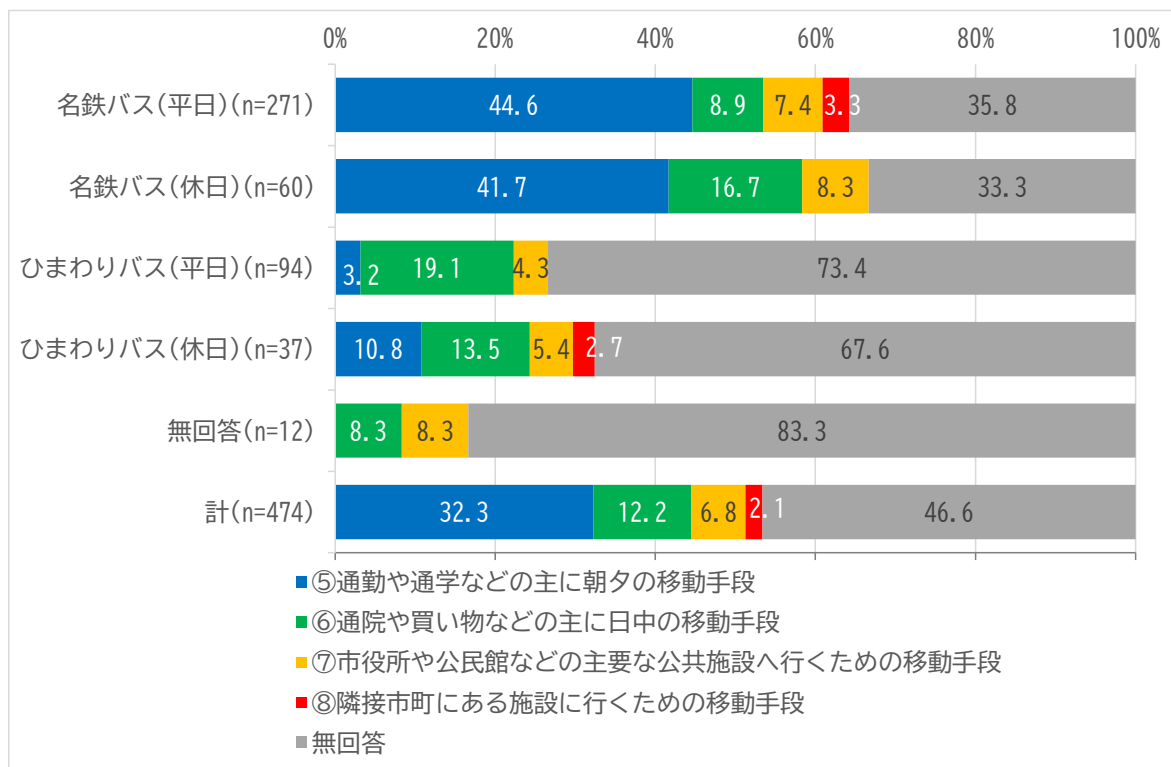
⑤ 「対象者」「目的」「期待すること」の分類ごとに最も重要だと思う項目【問4】

- 「対象者」の分類では、名鉄バス・ひまわりバスともに平日・休日で「高齢者・障がいをもった方々にとっての移動手段」が最も重要だと感じている。
- 「目的」の分類では、名鉄バスは平日・休日ともに「通勤や通学などの主に朝夕の移動手段」が最も重要だと感じているのに対し、ひまわりバスは平日・休日ともに「通院や買い物などの日中の移動手段」が最も重要だと感じている。
- 「期待すること」の分類では、名鉄バスは平日・休日ともに「市内の各地域と駅を接続し、駅へ行きやすくすること」が最も重要だと感じているのに対し、ひまわりバスの平日は、「市内の各地域と駅を接続し、駅へ行きやすくすること」及び「市内の各地域と主要施設を接続し、主要施設へ行きやすくすること」が最も重要だと感じ、休日は「市内の各地域と駅を接続し、駅へ行きやすくすること」「市内の各地域と主要施設を接続し、主要施設へ行きやすくすること」「利用が多いところを効率的に結び、そこではバスが便利に利用できること」の3項目が同率となっている。

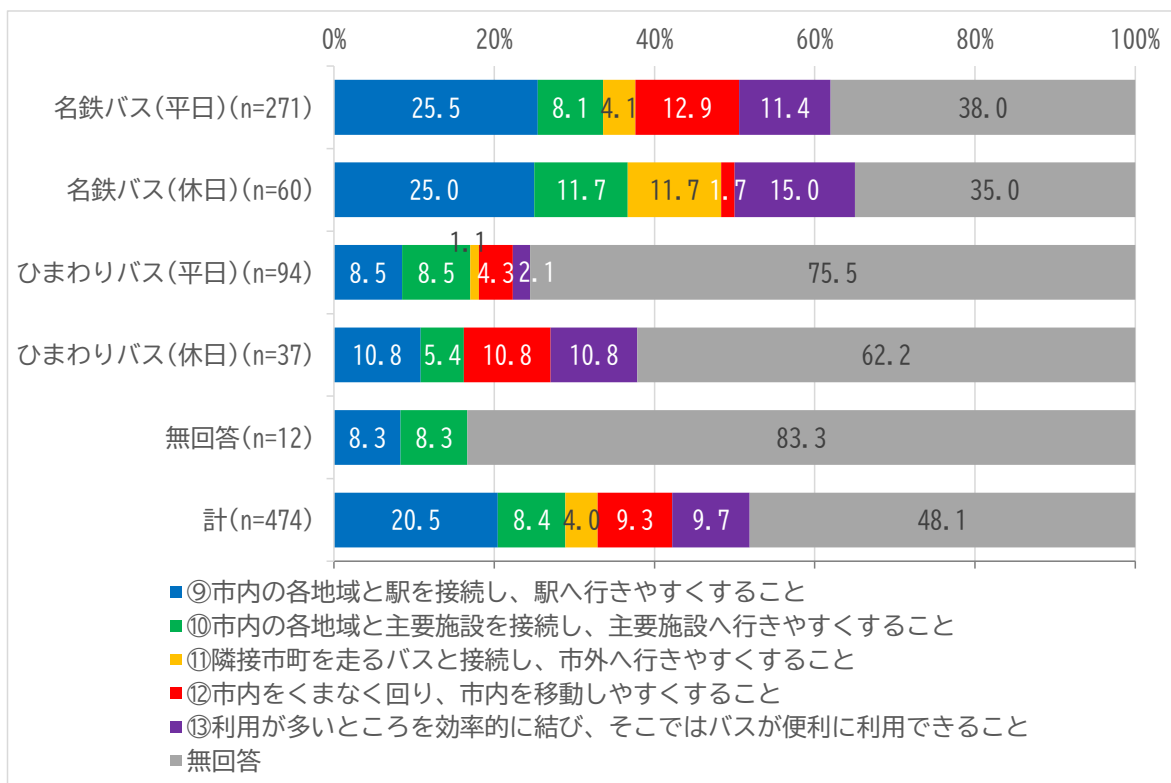
▼対象者



▼目的



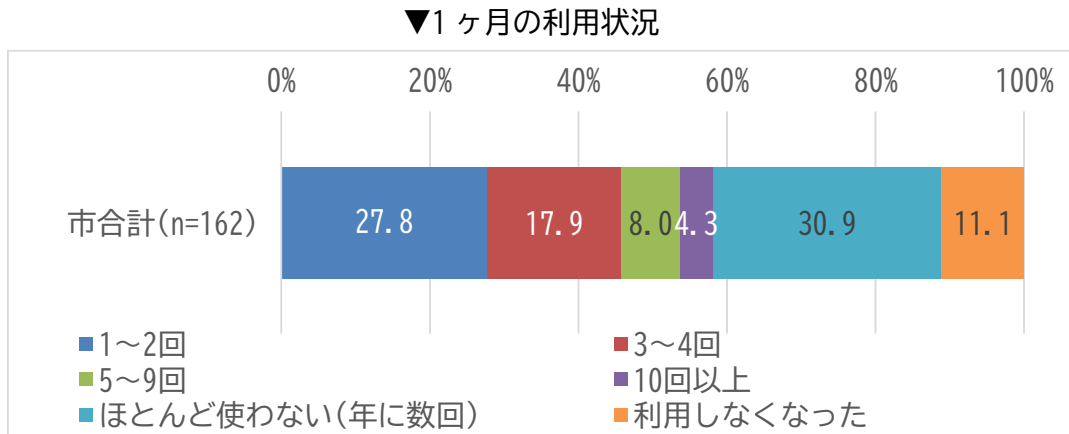
▼期待すること



(4) チョイソコとよあけ利用者アンケート

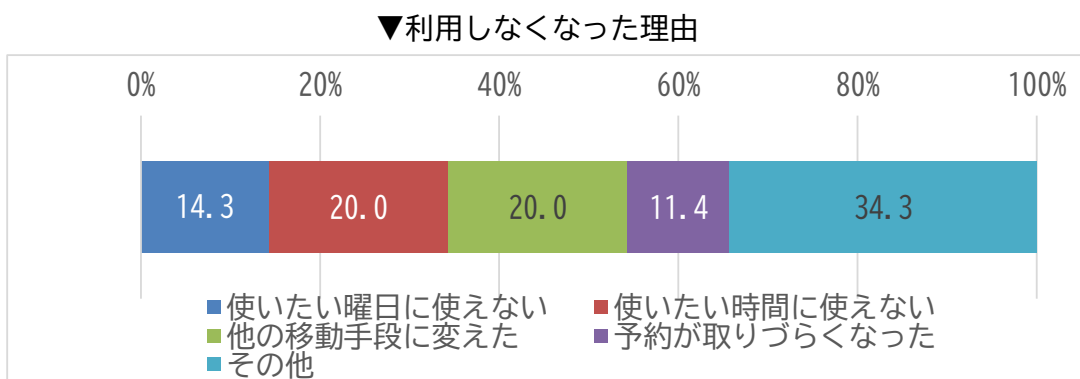
① 1ヶ月の利用状況【問2】

■1ヶ月の利用状況は、市全体で「ほとんど使わない（年に数回）」が約30.9%と最も高い。次いで、「1～2回」の割合が約27.8%と高い。



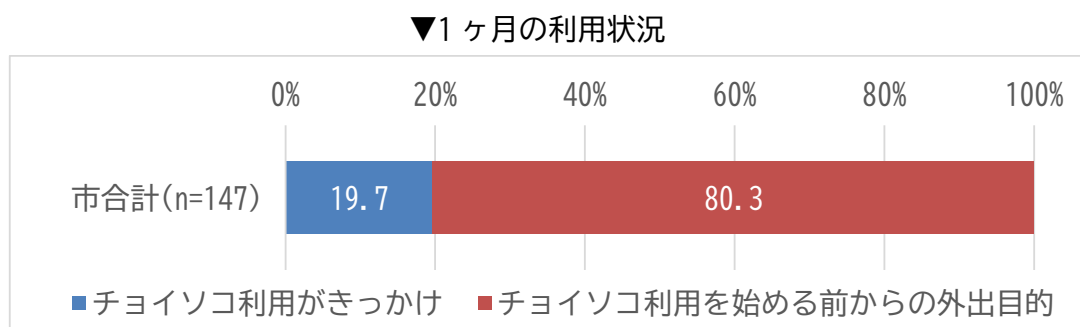
② 利用しなくなった理由 ※現在利用しなくなった方（問2①で6と回答した方）【問2】

■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」の割合が20%と最も高い。



③ 最も外出頻度の高い目的の外出を始めた要因【問3】

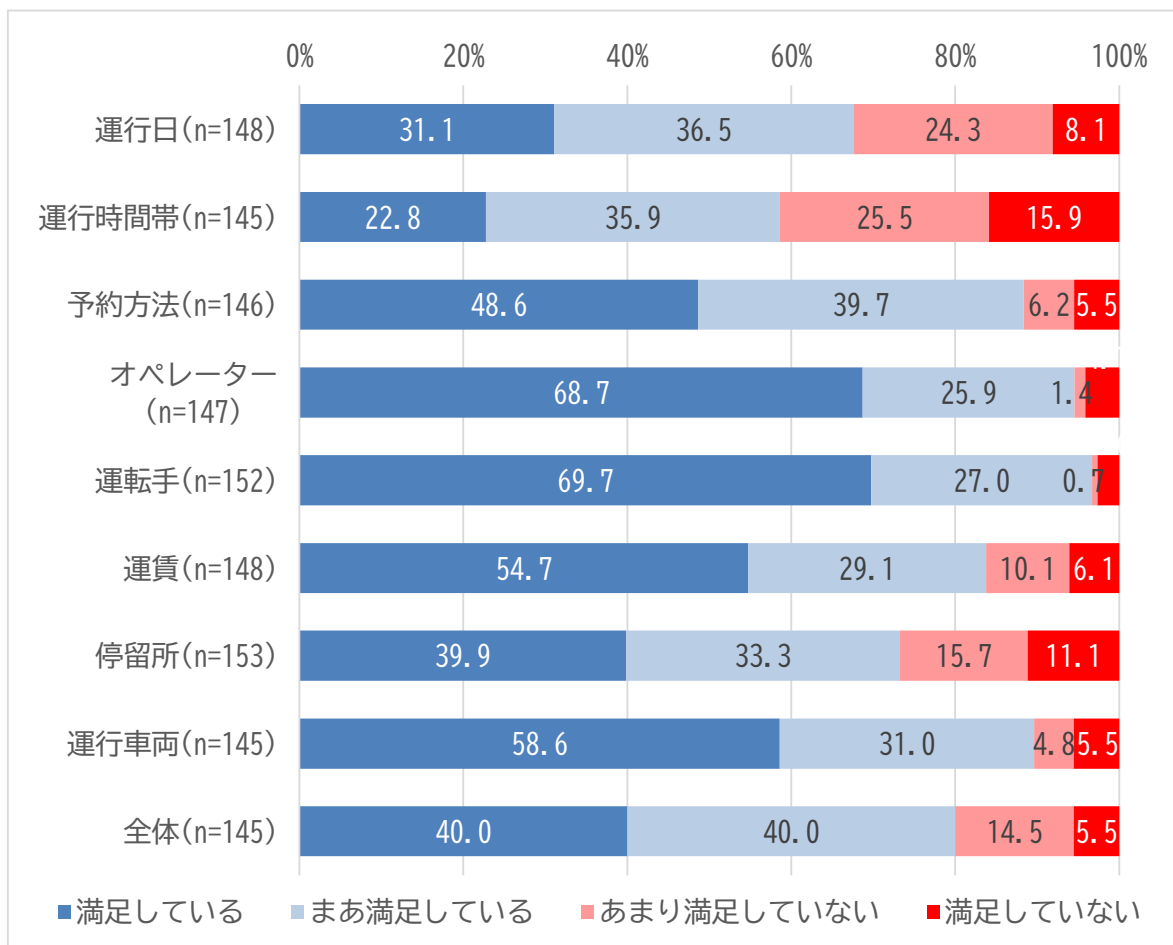
■最も外出頻度の高い目的の外出を始めた要因は、市全体で「チョイソコ利用を始める前からの外出目的」の割合が約80%と最も高く、「チョイソコ利用がきっかけ」の割合は約20%となっている。



④チョイソコの満足度【問 4】

■チョイソコの満足度は、市全体で「満足している」、「まあ満足している」の割合がそれぞれ40%と最も高い。「満足している」、「まあ満足している」を合わせると80%となっている。

▼チョイソコの満足度



4章 目標値の達成状況

(1)豊明市地域公共交通網形成計画における目標値の達成状況

豊明市地域公共交通網形成計画で位置づけた目標値について、各公共交通の利用状況や市民・利用者アンケート等より、それぞれの達成状況を確認します。

【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	現況値[H27]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況
	鉄道（駅）	1,244万人	1,351万人以上	1,315万人	△
	名鉄バス	135.0万人	143.4万人以上	139.7万人	△
ひまわりバス （チョイソコ）	16.8万人	25.7万人以上	16.7万人 (1.0万人)	×	
*新型コロナウイルスの影響を加味し、集計年度はR1					
指標	【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	現況値[H27]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況
	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	59.3%	66.7%以上	62.1%以上	△
	市内の移動がしやすくなったと思う市民の割合	59.3%	66.5%以上	63.8%以上	△
【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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況
	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*	29本	34本以上	37本	○
	※名鉄急行列車及びひまわりバスがともに定刻で発着した場合を想定				
指標	【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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況
	乗り継ぎの際の待ち時間に関する不満度	35.4%	20.0%未満	鉄道とバス 40.1% バス相互 30.1%	鉄道とバス × バス相互 △

【達成状況】○：目標値達成、△：目標値未達だが現況値以上、×：目標値未達

【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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況
	隣接市町間の路線数	5路線	8路線以上	6路線	△
	【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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況	
名鉄バス及びひまわりバスの達成度	42.2%	50.0%以上	41.9%	×	
【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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況
	前後駅	504本	504本以上	494本	×
	豊明市役所	87本	87本以上	63本	×
	藤田医科大学病院	81本	81本以上	77本	×
	豊明駅	227本	227本以上	230本	○
	中京競馬場前駅	205本	205本以上	204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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況
	前後駅	21,065人	22,940人以上	24,287人	○
	豊明市役所	108人	120人以上	159人	○
藤田医科大学病院	314人	350人以上	980人	○	
豊明駅	4,888人	5,330人以上	5,153人	△	
中京競馬場前駅	9,487人	10,350人以上	9,766人	△	
※鉄道は令和元年度の1日あたり乗降者数					

【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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況
	市内公共交通に関する 情報提供媒体数	7	8以上	8	○
	【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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況	
乗り継ぎに関する情報や案内	27.3%	20.0%未満	鉄道とバス 25.1% バス相互 25.9%	鉄道とバス△ バス相互△	
【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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況
	公共交通をはぐくむ 地域主体の組織数	1	3以上	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	現況値[H28]	目標値[R3]	最終評価[R2]	達成状況	
公共交通を積極的に利用する と考えている人の割合	43.2%	50.0%以上	38.5%	×	

(2)各目標値の達成状況

●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ました。
- ・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ります。
- ・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・実施する必要があります。

図 鉄道（駅）年間利用者数

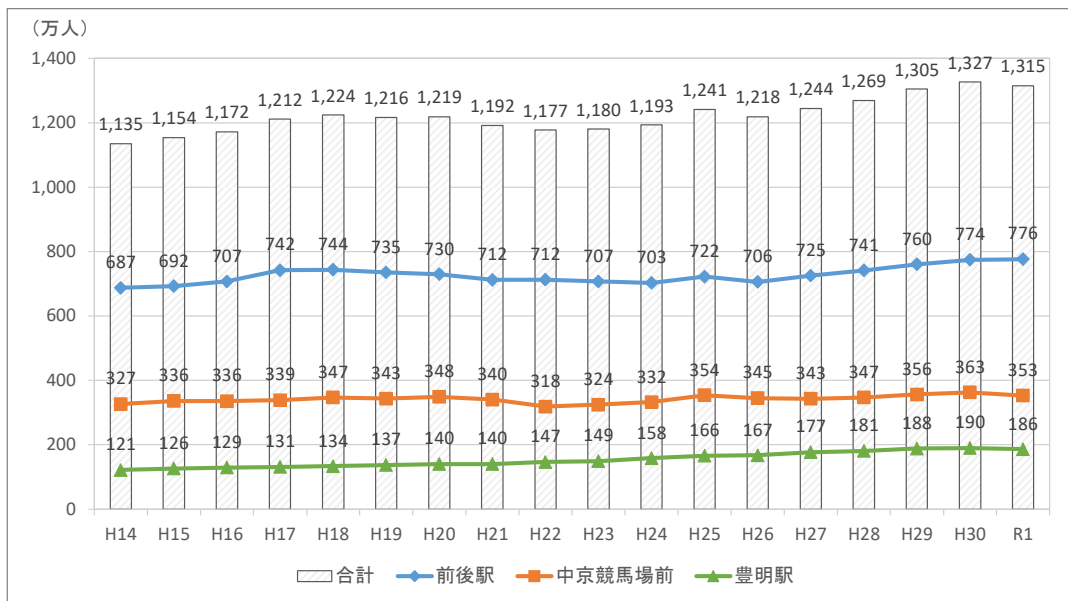


図 名鉄バス年間利用者数

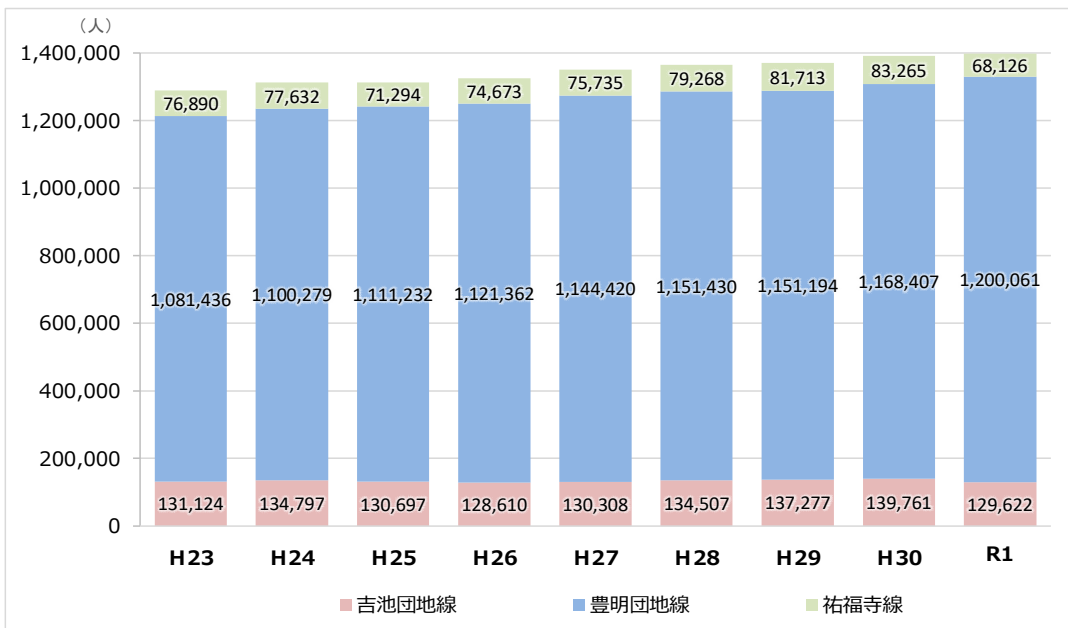
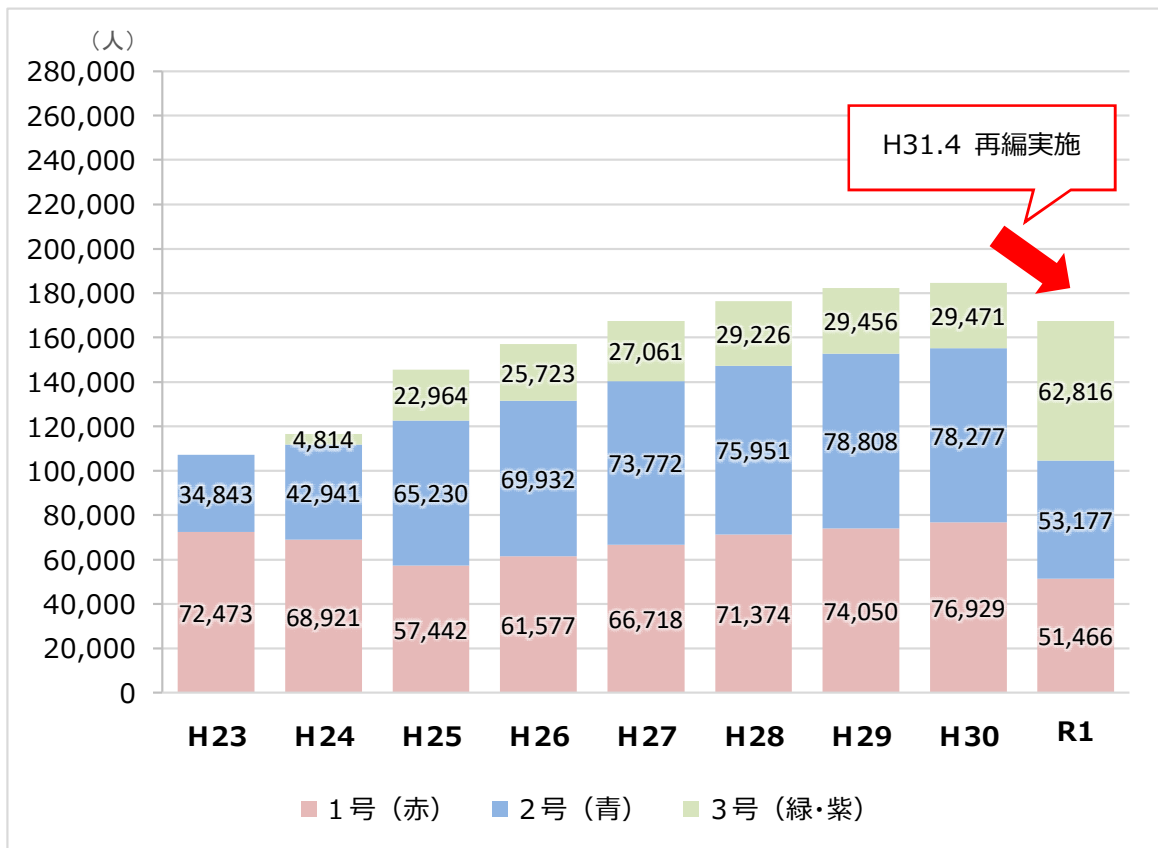


図 ひまわりバス年間利用者数



●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ます。
- ・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ます。

➡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ます。

図 乗車バス停

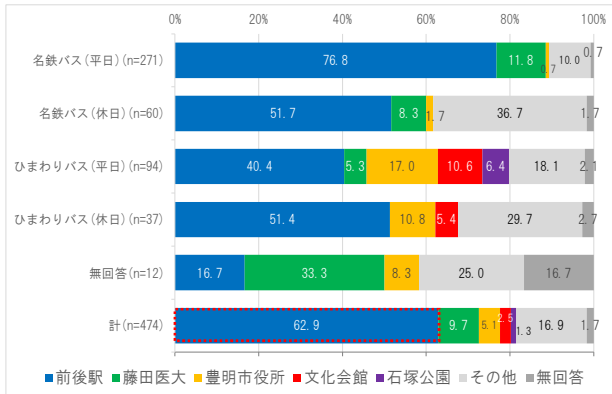


図 乗り継ぎ元

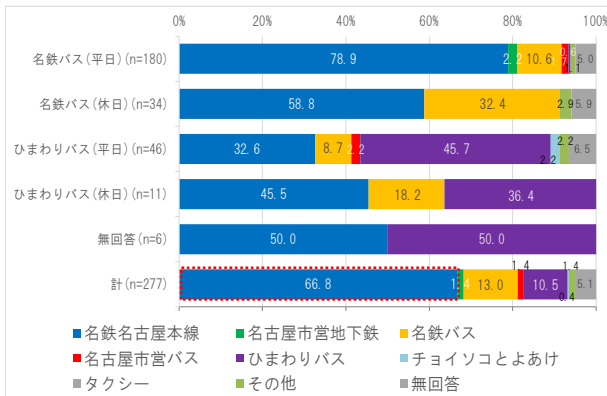


図 乗り継ぎ先

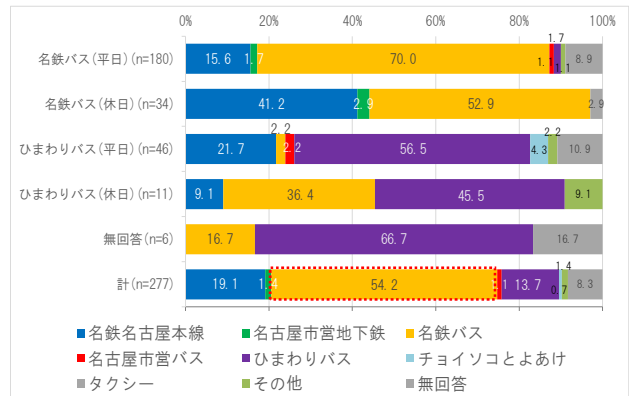
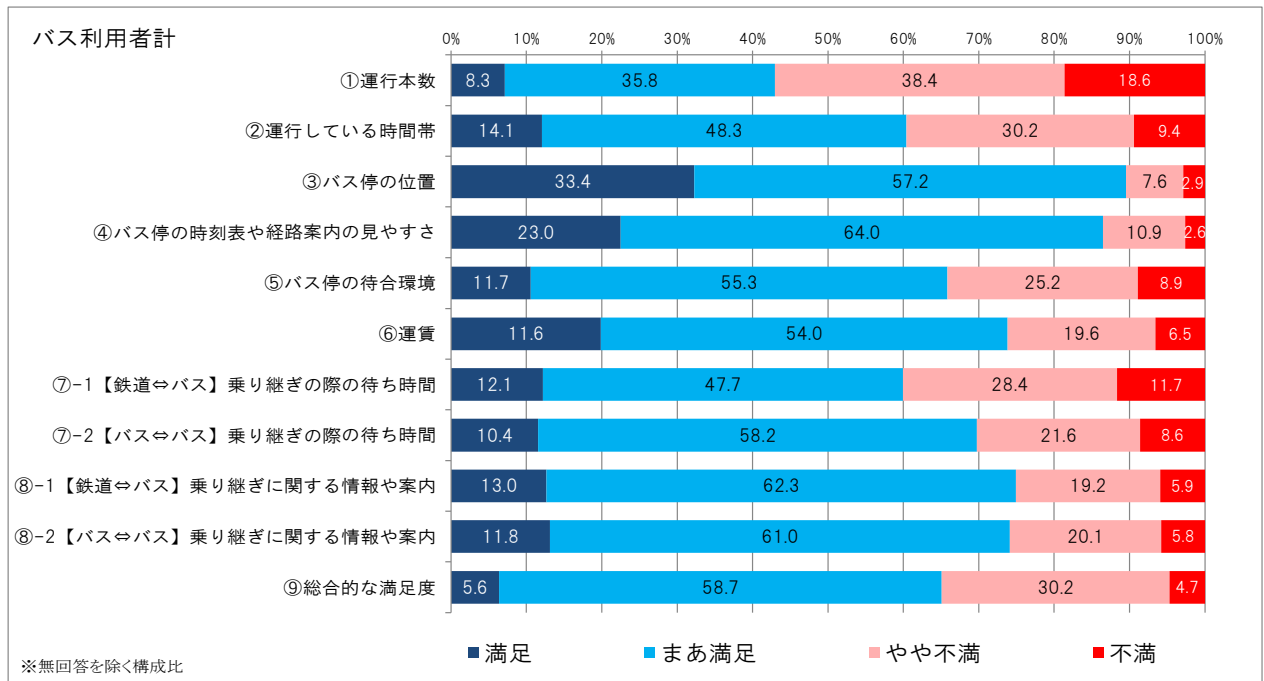


図 サービス項目別不満度



●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ています。
- ・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ます。
- ➡ 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ます。

図 機能別達成度

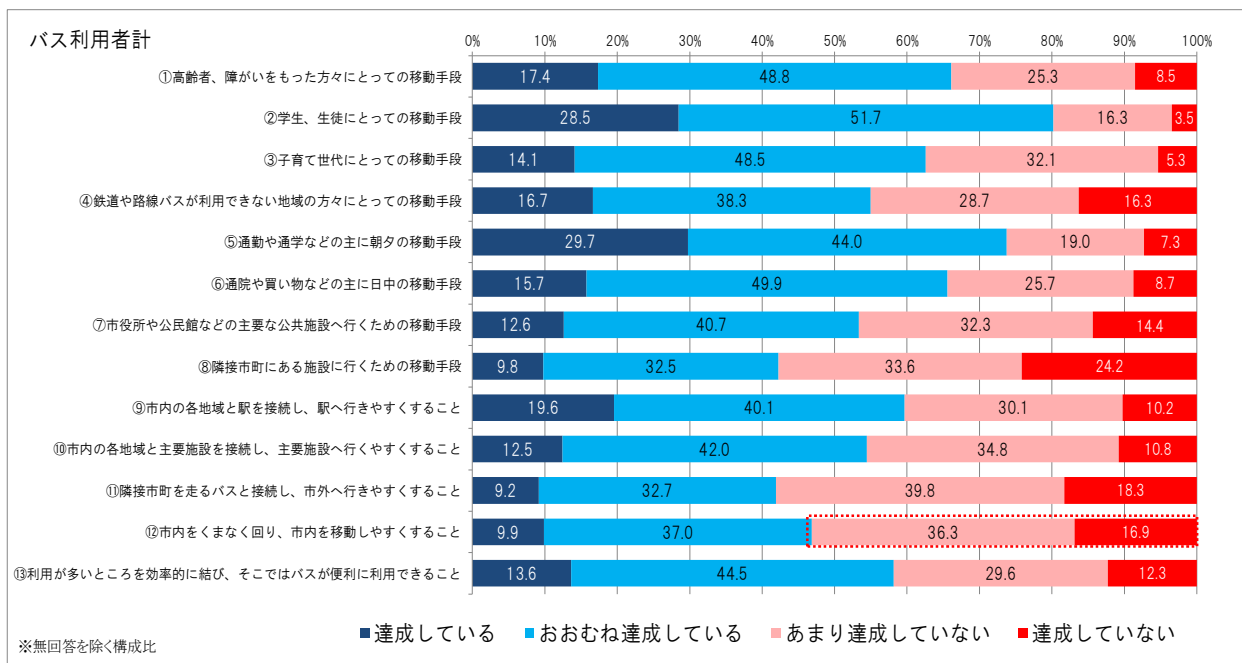
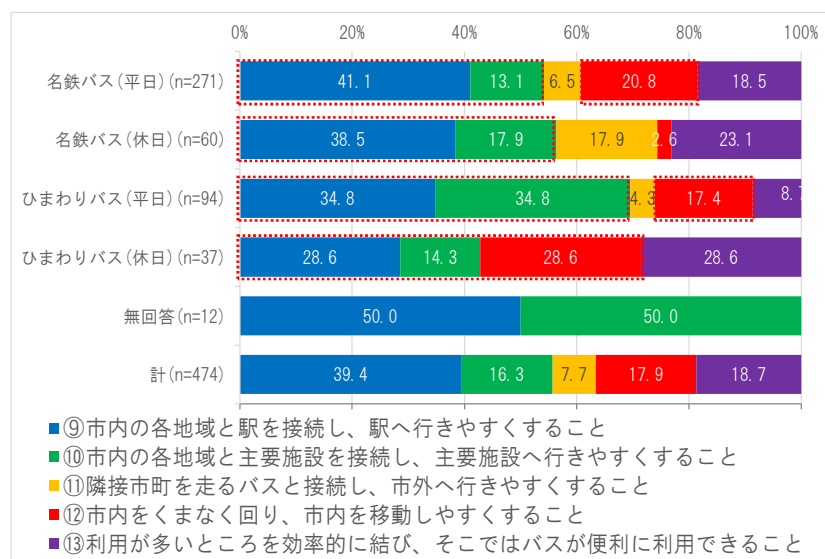


図 機能別重要度



●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ます。

➡引き続き隣接市町との協議・調整が必要と考えられます。

表 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ません。
 ➡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ます。
- ・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ます。
- ・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ます。
 ➡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ます。

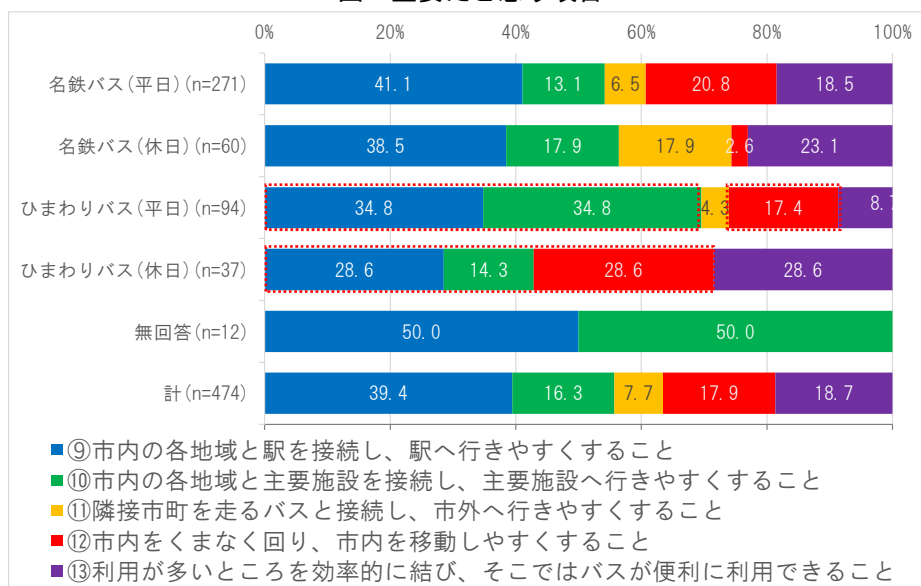
表 名鉄前後駅におけるひまわりバス⇄名鉄急行列車（名古屋方面）間の
3分以上10分以内乗り継ぎ可能本数

	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

表 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%	+6.4%	46.4%
ひまわりバス	40.0%	-18.2%	21.8%
利用者計	42.2%	-0.3%	41.9%

図 重要だと思う項目

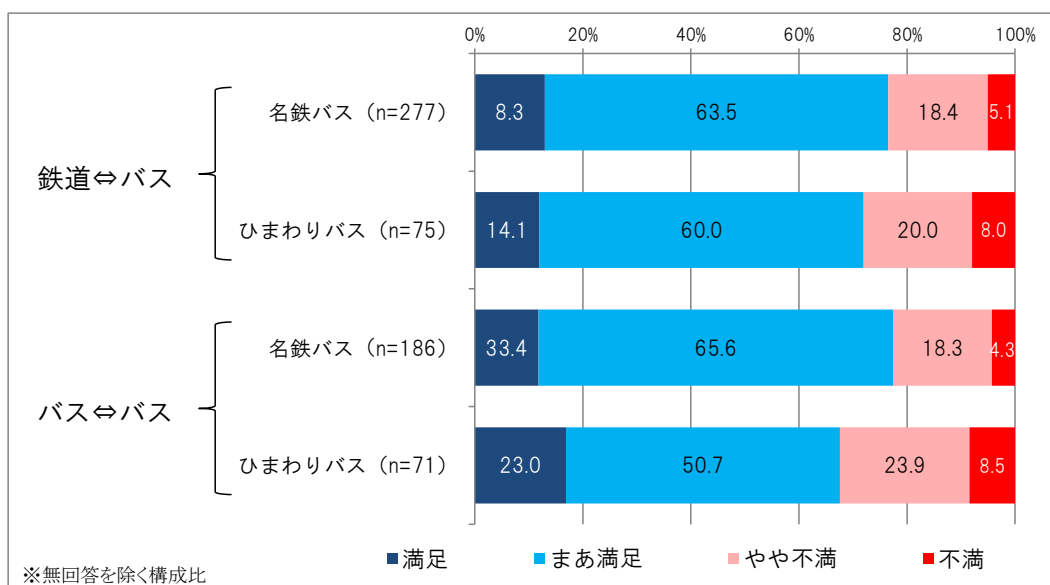


●目標4【指標】わかりやすさに関する不満度割合

- ・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いました。
- ・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ます。

➡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ます。

図 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ました。

●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ます。
 - ・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ます。
 - ・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ます。
- ➡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ます。

図 地域公共交通維持のための取組み・参加意向

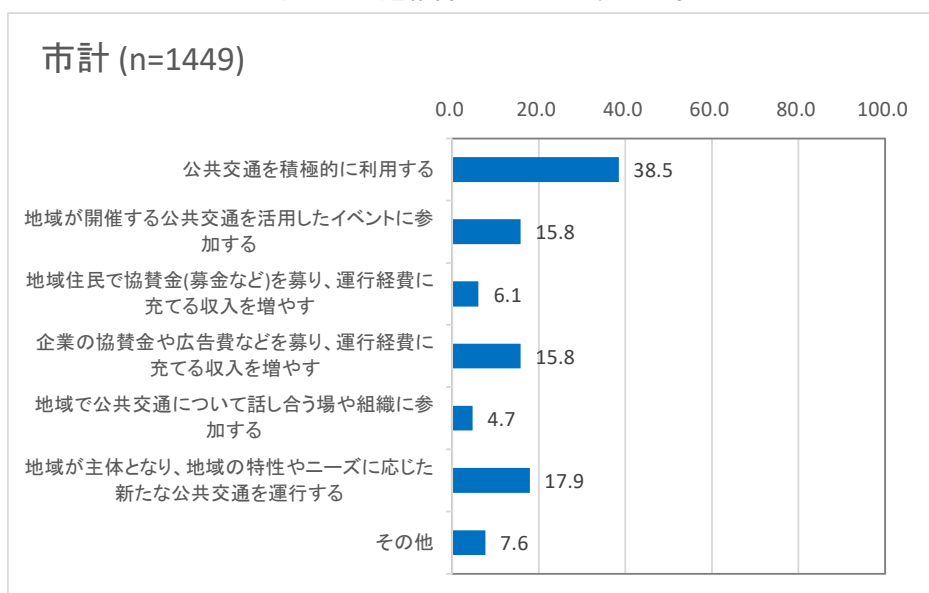


図 公共交通を積極的に利用する人の割合

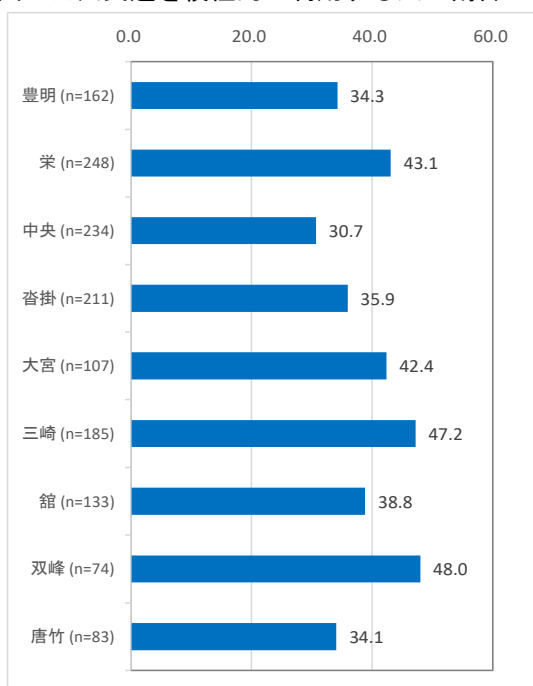
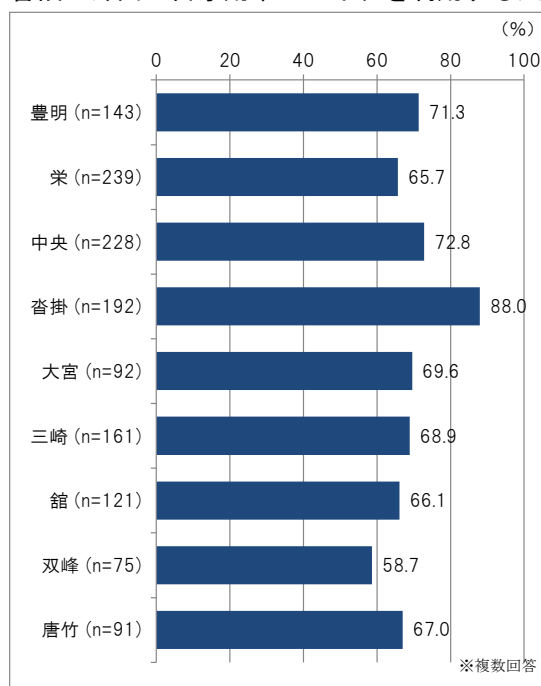


図 普段の外出に自家用車・バイクを利用する人の割合



5章 豊明市の地域公共交通の課題

(1) 各種調査結果からみた個別課題

調査項目	個別課題等	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	全体目標の指標「公共交通の年間利用者数」及び「まちづくり指標の達成度」は、現況値から増加・向上するものの目標は未達となっていることから、新型コロナウイルス感染症の予防対策など公共交通を安心して利用できる取組みを実施した上で、利用促進策や公共交通の利便性を向上させるサービスの提供を図る必要がある	●	●	●	●	●
	2	目標1の指標「公共交通相互の乗り継ぎ時間」は乗り継ぎ可能本数は目標を達成するが、「乗り継ぎに関する不満足割合」の目標は未達となっていることから、乗り継ぎの際の必要時間・許容時間を把握し、ダイヤ調整等による対応を図る必要がある	●				
	3	目標2の指標「隣接市町を結ぶ路線数」は現況値から増加するものの目標は未達、「市外へ行きやすくなること」の達成度」の目標は未達となっていることから、広域的な移動ニーズに対応したバスネットワークの形成やサービスの充実を図る必要がある		●			
	4	目標3の指標「主要拠点における運行本数」は豊明駅を除く4拠点で目標は未達、「各拠点における一日あたりの公共交通利用者数」は3拠点で目標を達成するものの2拠点で目標は未達となっていることから、まちづくり計画における拠点機能の向上と連携しつつ、拠点へアクセスする公共交通サービスの確保や公共交通による拠点利用を促す施策の展開を図る必要がある	●				
	5	目標4の指標「公共交通に関する情報提供媒体数」は目標を達成、「わかりやすさに対する不満足割合」は現況値を下回るものの目標は未達となっていることから、乗り継ぎする際に必要な情報・案内を把握し、提供のあり方を検討する必要がある			●	●	
	6	目標5の指標「地域主体の組織数」及び「地域公共交通維持のための取組み・参加意向」は、両指標とも目標は未達となっていることから、地域主体の組織の立ち上げに向けた支援や取組みへの参加を促す意識を啓発する必要がある			●	●	●
(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することが予測されていることから、公共交通サービスの確保・維持に向けては、市内居住者に市外からの来訪者に加え、公共交通を利用しやすい環境整備や公共交通の利用を促す必要がある 高齢化は更に進展する見込みにあることから、買物・通院等の屋外移動需要に対応した公共交通サービスを充実する必要がある				●	
	8	本市に発生集中するトリップの代表交通手段別構成は、公共交通は約1割に留まる一方、自動車は約6割で増加傾向にあることから、環境にやさしく健康増進に資する公共交通への利用転換を促す取組みを展開する必要がある				●	
	9	市南部に3つの鉄道駅を有し、市内には名鉄バス、ひまわりバス、チョイソコ、タクシー及び周辺市町のバスがサービスされることから、これら多様な公共交通相互の連携を高めることで利用増進を図る必要がある		●			
	10	岩手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されていることから、今後とも教育部門や福祉部門との連携・協力により、効果的かつ効率的な移動手段の確保を継続する必要がある				●	●
	11	NPOの1団体が福祉有償運送を運行しており、活性化再生法の改正主旨を踏まえた福祉部門との連携のあり方を検討する必要がある				●	●
	12	藤田医科大学病院は名古屋市との接続の基点、豊明市役所及び前後駅は市内移動の拠点となっていることから、これら主要施設では乗継拠点としての機能・空間を確保することで、公共交通の利便性を向上させる必要がある	●	●			
	13	鉄道及び路線バス利用者数は微増傾向にあるが、ひまわりバスは令和元年度の路線再編以降減少に転じていることから、ひまわりバスのサービス項目別の満足度や改善事項を把握・分析し、利用が増進する施策を展開する必要がある					●
	14	既存公共交通による人口カバー率は本市全体で83%を有するものの東部、南部に交通空白地域が残存することから、地域の移動需要を把握した上で、地域に適した移動手段のあり方を検討する必要がある				●	●
(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%、「名古屋」が20%の順となっていることから、市民の移動需要に対応するためには、市内の主要集客施設を連絡する路線や、名古屋市方向への広域的な移動需要に対応した公共交通サービスを確保する必要がある		●			
	16	新型コロナウイルス感染症により公共交通の利用頻度が「減少した」または「利用しなくなった」方は35%存在、その理由として「公共交通利用の感染リスクにより利用を控えた」方が最も多く44%を占めていることから、新型コロナウイルス感染症の予防対策など公共交通を安心して利用できる取組みを実施するとともに、市民・利用者へこれら取組みを周知する必要がある				●	●
	17	鉄道を「月に数日程度以上」利用する割合は鉄道駅への所要時間を要する岩手小学校区は12%（市平均28%）と低く、非利用者の7割の方が自動車・バイクを利用する中、鉄道を利用するための条件として「自宅から乗車駅までの移動手段があれば利用する」が最も高いことから、鉄道駅へアクセスする公共交通手段を確保するとともに自動車からの転換を促す施策を展開する必要がある	●			●	●
	18	名鉄バスの利用頻度は市全体で「月に数日程度以上」が8.3%と低く、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」が最も高いことから、潜在需要者の利用が可能となるバス停設置箇所の見直しや既存バス停までを連絡する新たなモビリティの導入可能性を検討する必要がある	●			●	●
	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」が4.2%と低く、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」が最も高いことから、潜在需要者の利用が可能となるバス停設置箇所の見直しによるきめ細やかなサービス提供を図る必要がある	●			●	●
	20	バスで行きたい施設は、市内では「MEGA ドン・キホーテ UNY 豊明店」、「前後駅」、「藤田医科大学病院」、市外では「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」といった大規模商業施設が挙げられることから、商業施設と連携した公共交通の利用が増進する施策を展開する必要がある	●	●			●
	21	今後のチョイソコよあけの利用意向は、市全体では「利用しないと思う」が70.7%と主体を占める一方、地域により利用意向割合は異なることから、地域別に移動需要を把握した上で、地域に適した移動サービスを検討・提供する必要がある				●	●
	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38.5%と最も多い結果であったことから、公共交通の維持の必要性を周知・PRするとともに公共交通の利用を促す取組みを展開する必要がある				●	●
(4) バス利用者意向	23	今後（ウィズ・コロナ）の外出について、私用外出や飲食については「やや減る」とする一方、通勤・通学・買物・通院の外出頻度は「変わらない」が多いことから、日常的な生活需要に対応した公共交通サービスを確保・維持する必要がある				●	●
	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」が挙げられることから、これら予防対策の実施・情報提供を進めるとともに、「混雑情報の提供」に係る新たな技術の活用などについて検討する必要がある				●	
	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、名鉄バスは「運行本数」が52.7%、「鉄道とバスの乗り継ぎの際の待ち時間」が41.8%、「運行時間帯」が35.7%、ひまわりバスは「運行本数」が70.3%、「運行時間帯」が51.5%、「バス停の待合環境」が46.4%とされることから、サービス項目別の満足度を踏まえつつ、対応可能な改善策を検討・実施する必要がある				●	
	26	バスの社会的な役割について、名鉄バスは「通勤・通学など主に朝夕の移動手段」や「市内の各地域と駅を接続し、駅へ行きやすくなること」が重要とされ、達成度も高い結果となっていることから、既存サービスの確保・維持を図る必要がある	●			●	
(5) チョイソコ利用者意向	27	バスの社会的な役割について、ひまわりバスは「通院や買い物など主に日中の移動手段」や「市内の各地域と駅を接続し、駅へ行きやすくなること」が重要とされるが、達成度は低い結果となっていることから、路線バスとの役割や機能を明確化した上で達成度を向上するサービスの改善を検討・実施する必要がある	●			●	
	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%と低いことから、デマンド型の運行方法を継続する必要がある				●	●
	29	利用しなくなった理由は「使いたい時間に使えない」「使いたい曜日に使えない」「予約が取りづらくなった」がそれぞれ10~20%存在することから、利用者確保に向けては現行の運行サービス（9~16時、平日のみ）や予約方法等の改善策を検討する必要がある				●	●
	30	「チョイソコ利用がきっかけで外出するようになった」が19.7%存在することから、チョイソコは移動手段に留まらず、社会参加の促進にも寄与する機能も担っていることを認識し、当該手段の確保・維持に向けたあり方を検討する必要がある				●	●
	31	チョイソコの満足度（満足+まあ満足）は80.0%と高いことから、現行サービスを維持しつつ、先の利用しなくなった理由に対応したサービスの改善を検討・実施する必要がある				●	●

公共交通を取り巻く社会情勢の変化

- ・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

(2) 集約課題

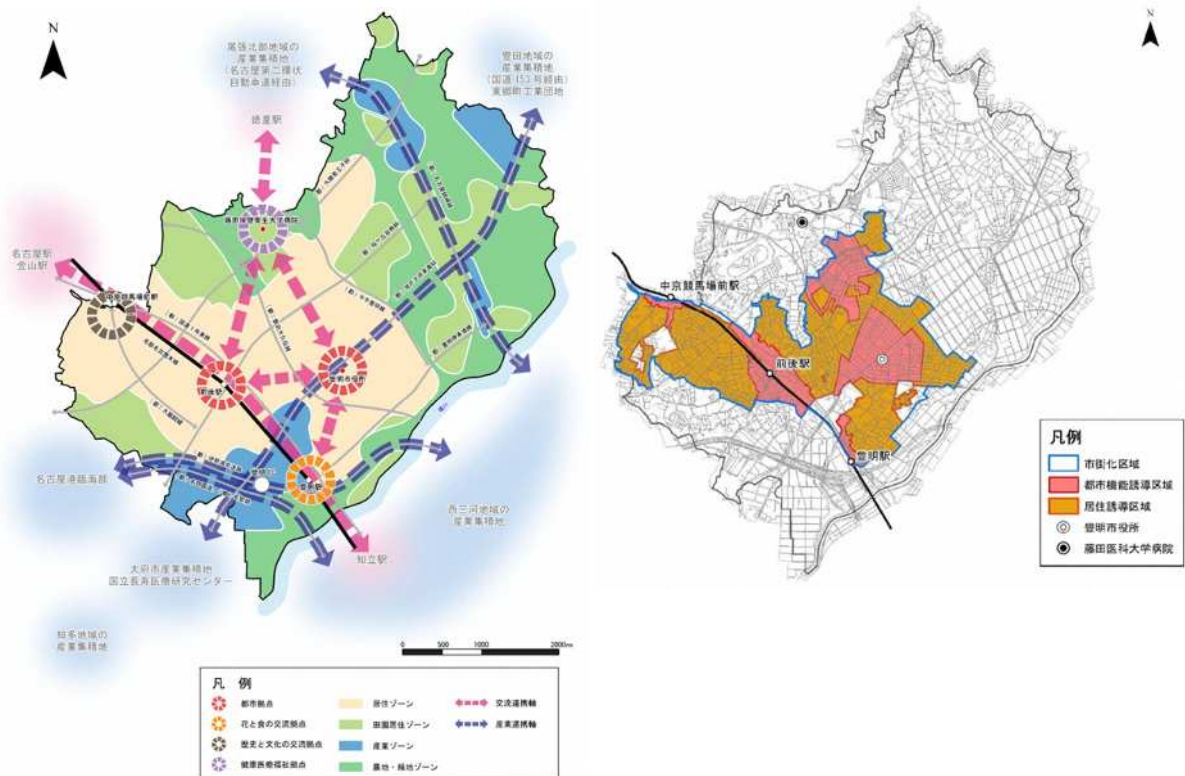
集約課題①

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

- ・豊明市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、ひまわりバスは前後駅、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、これまで市内の移動のしやすさを充実してきました。
- ・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が見込まれる場合には、必要に応じて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、市民等の移動手段として機能・利用していることが伺えます。また、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。よって、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、路線バスやひまわりバスとの役割分担を図る中で、**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

- ・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。
- ・新型コロナウイルス感染症の流行によって外出に不安を感じる方が多く、タクシーによる買い物代行サービスへの需要が高まっており、愛知県内のタクシー事業者でも導入が進んでいます。
- ・また、24 時間 365 日地域を運行するタクシーの特性を活かし、徘徊する高齢者や行方不明者の捜索、子どもを犯罪から守るための地域の見守りなど、タクシーが運行していることそのものの価値を高める活用が期待されます。
- ・このように、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、買い物代行サービスや行政と連携した新しい取組みにより、**タクシーの積極的な利活用を推進**する必要があります。

集約課題②

周辺市町の主要施設など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、豊明市地域公共交通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は交通事業者により実施されていますが、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。
- ・また、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

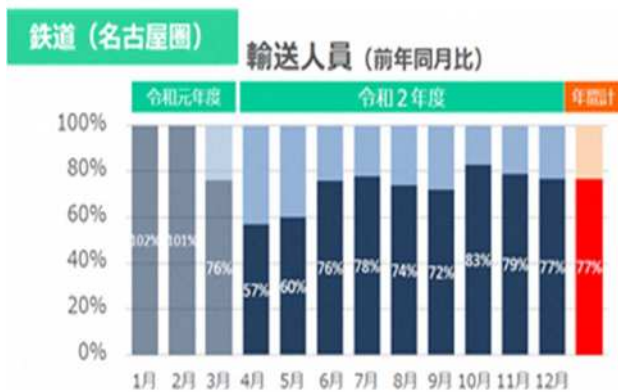


図 2020年の乗合バス輸送人員の推移

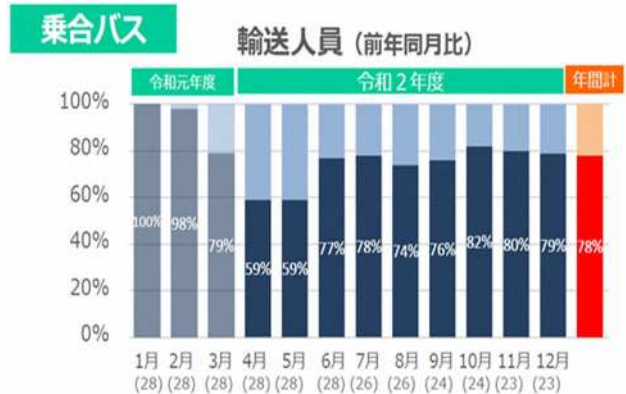


図 2020年のタクシー輸送人員の推移

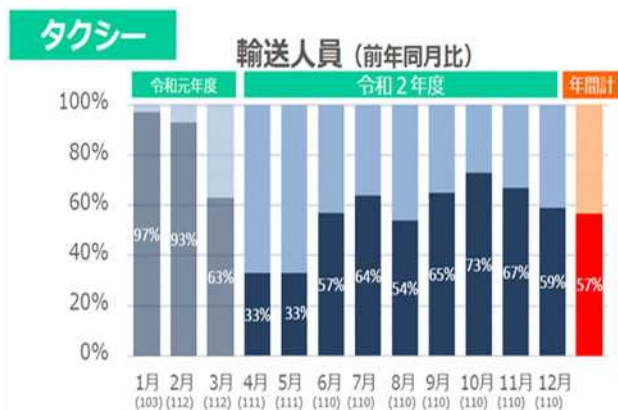
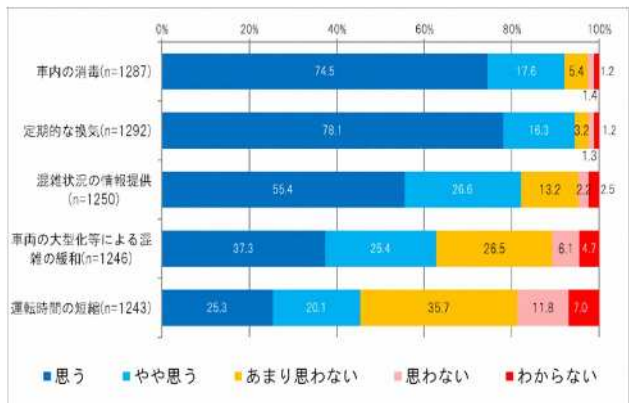


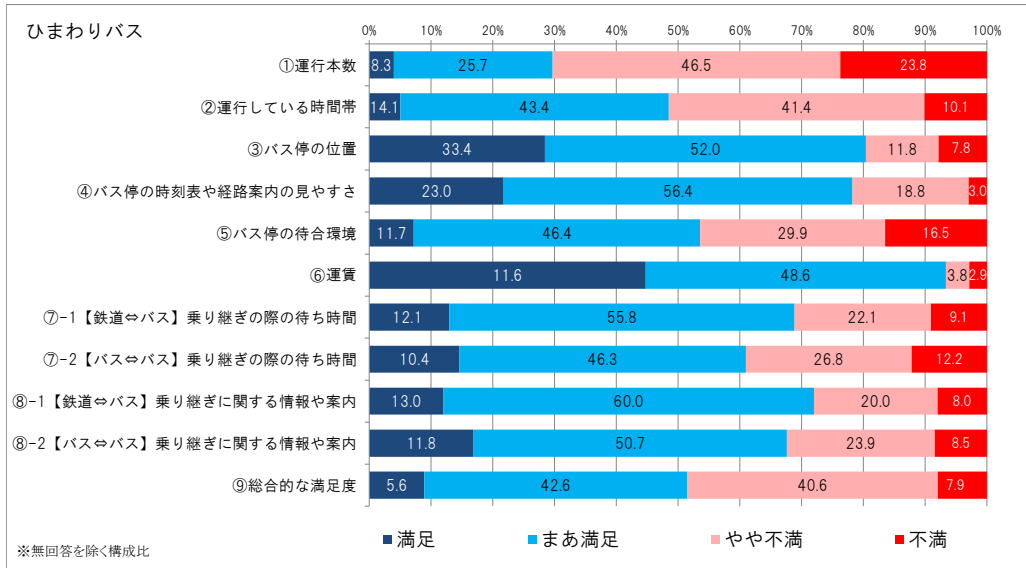
図 ウィズ・コロナにおいて事業者を実施してほしい対策（市民アンケート）



■施設整備による安全・安心な利用環境の確保

・利用者アンケート結果では、ひまわりバスのサービス項目別満足度は「運行本数」「運行時間帯」「待合環境」の項目について不満度が高くなっています。

図 ひまわりバスのサービス項目別満足度（利用者アンケート）



・令和3年4月1日に、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の一部を改正する法律が施行され、公共交通施設については、ハードとソフトの両面からバリアフリーを推進していくものとなりました。

図 改正バリアフリー法の概要（国土交通省）

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)の概要

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

- 国が定める基本方針**
 - 移動等円滑化の意義及び目標
 - 基本構想の指針
 - 情報提供に関する事項
 - 施設設置管理者が講ずべき措置
 - 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
 - その他移動等円滑化の促進に関する事項
 - 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務**
- 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進**
 - ▶ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
 - ▶新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
 - ▶各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務
 - ▶公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役割の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応答義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務(一定規模以上の公共交通事業者等)

【バリアフリー基準適合義務の対象施設】

 - 旅客施設及び車両等
 - 道路・路外駐車場(旅客特定車両専用駐車場を通知)
 - 建築物(公立小中学校を通知)
 - 都市公園
- 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進**
 - ・市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
 - ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには具体的な事業について位置づけることは不要)
 - ・定期的な評価・見直しの努力義務

【マスタープラン及び基本構想のイメージ】

 - 旅客施設を中心とした生活拠点
 - 移動等円滑化促進地区
 - 移動等円滑化促進地区かつ生活拠点地区
 - 生活関連施設
 - 生活関連経路
- 当事者による評価**
 - ・高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価(移動等円滑化評価会議)

・よって、利用者が快適、円滑に公共交通を利用できるよう、バス停などの待合環境の整備や、バリアフリー化を推進する必要があります。

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。
- ・また、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が挙げられています。
- ・高齢者や障がい者の移動時間も考慮して乗り継ぎに必要な時間を検討するとともに、**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）

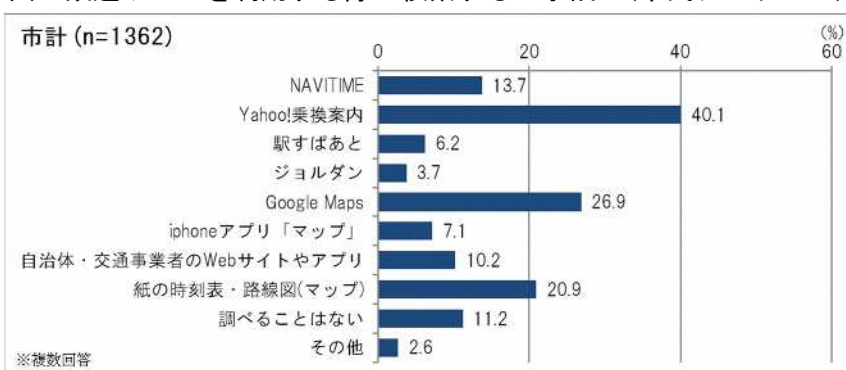
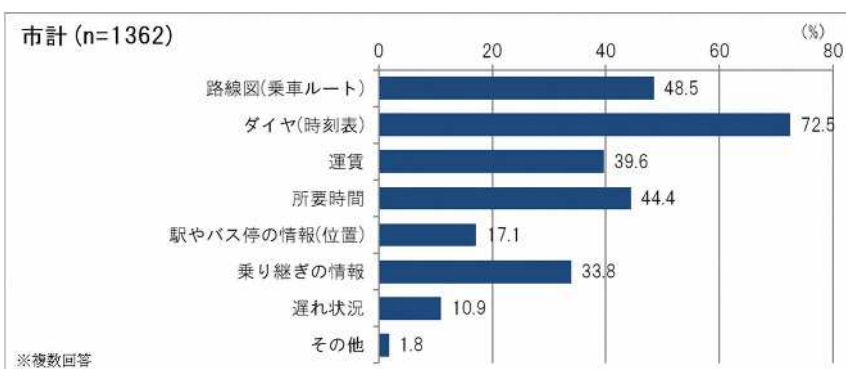


図 鉄道やバスを利用する際に検索する“情報”（市民アンケート）



■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。**



■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、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るので、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

- ・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	<名鉄バス・ひまわりバス> ・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
	<チョイソコとよあけ> ・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

- ・現在ひまわりバスは、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います。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。
- ・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、人口集積や主要集客施設の立地が少なく、既存の公共交通サービスの維持が困難な地域として交通空白地が残存する東部、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）

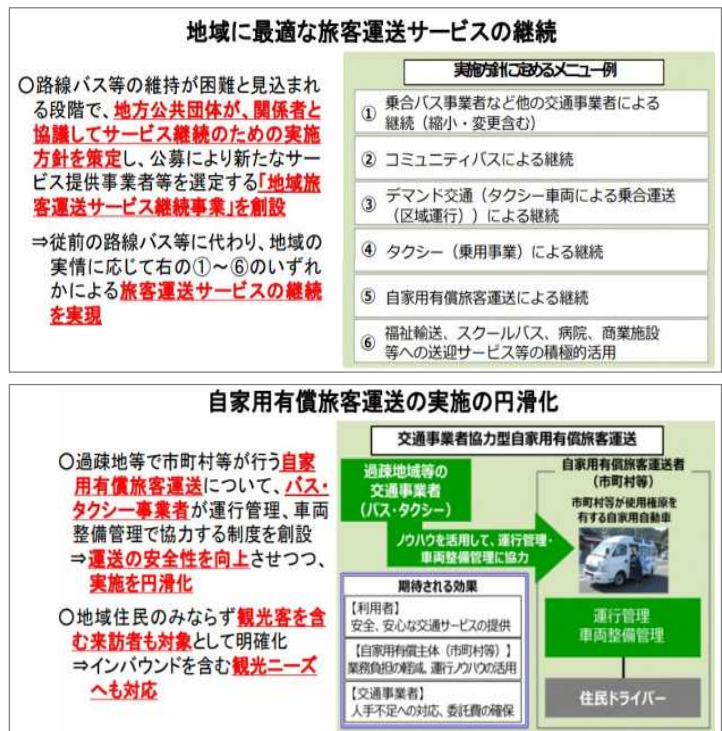
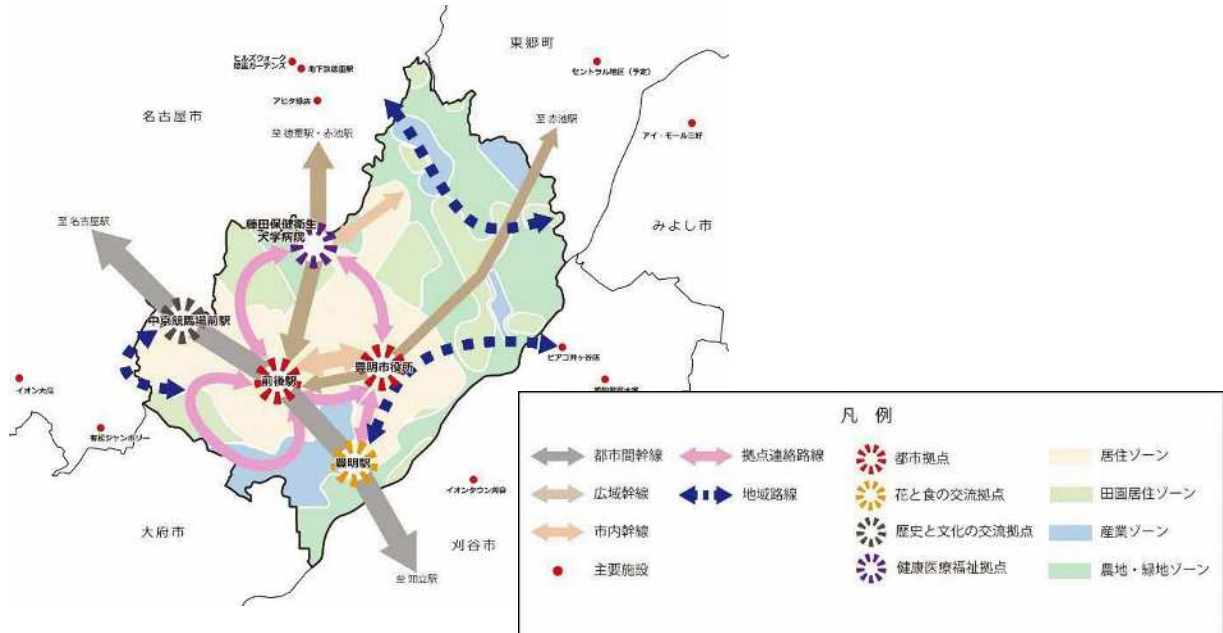


図 網形成計画における地域公共交通計画の形成方針（地域路線）



■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

- ・多様な主体の連携・協働による取組として、これまで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、様々な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、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)

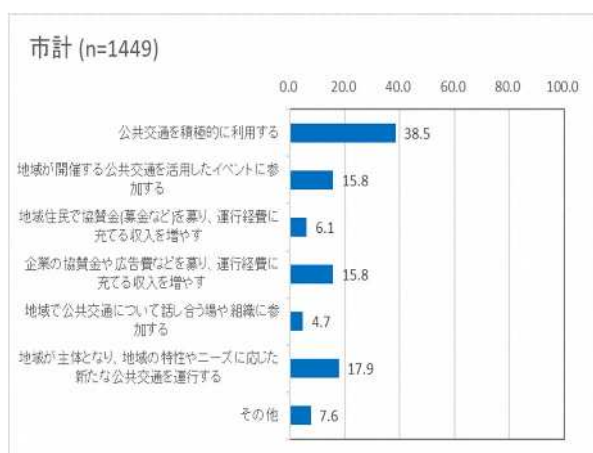
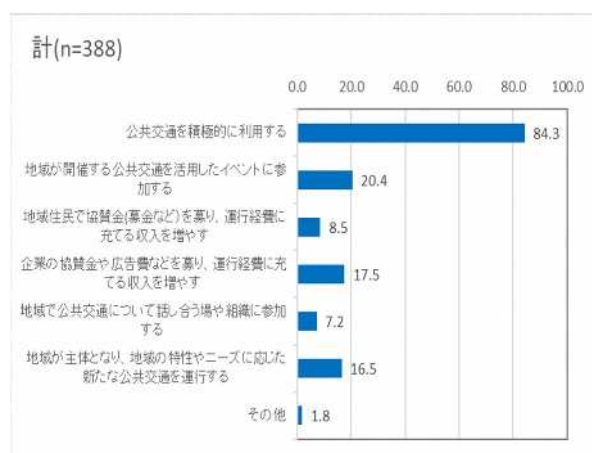


図 公共交通の維持に向けた取組
(利用者アンケート)



6章 豊明市の公共交通のめざす姿と基本方針

(1)豊明市の公共交通のめざす姿

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。

図 将来都市構造図
(第3次豊明市都市計画マスタープラン)



(2) 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、多様な公共交通が相互に連携を深め、拠点中心の公共交通体系と広域的な公共交通ネットワークを確保・維持します。

基本方針 2



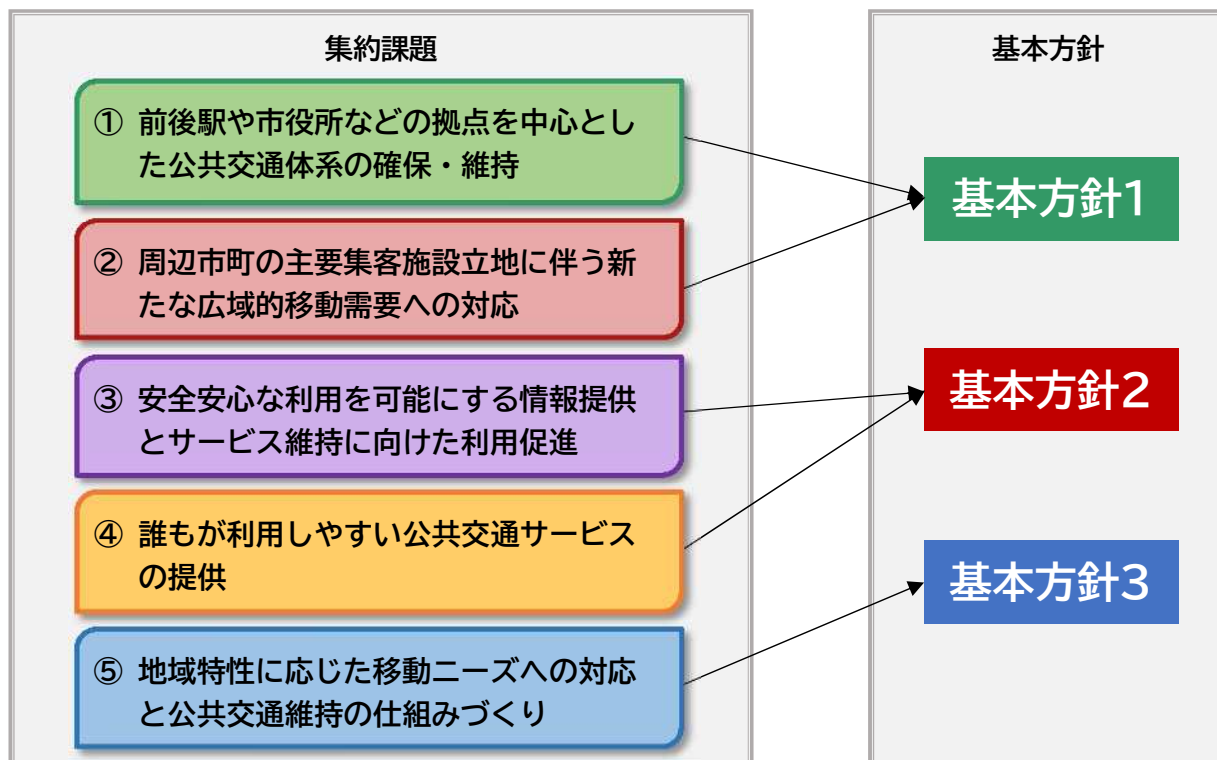
市民のお出かけを促進するため、安全・安心な利用環境を整え、誰もが利用しやすい交通サービスを提供します。

基本方針 3



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。

<集約課題と基本方針の関係>



基本方針 1 住みやすいまちづくりのため、多様な公共交通が相互に連携を深め、拠点中心の公共交通体系と広域的な公共交通ネットワークを確保・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。
- ・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公共交通としての活用を継続しつつ買い物代行サービスの導入の検討や、行政と連携した取組を実施していくことでタクシーが市内を運行していることそのものの価値を高め、利用者ニーズにきめ細かく対応する交通手段として確保・維持に繋がります。
- ・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。
- ・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 2 市民のお出かけを促進するため、安全・安心な利用環境を整え、誰もが利用しやすい交通サービスを提供します。

- ・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。
- ・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 について、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3 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。
- ・地域主体の取組に加え、福祉有償運送やスクールバスなど、既存の輸送サービスとの連携についても検討します。
- ・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）



The image displays the 17 Sustainable Development Goals (SDGs) in a grid format. Each goal is represented by a colored square with an icon and a number. The goals are: 1. No Poverty, 2. Zero Hunger, 3. Good Health and Well-being, 4. Quality Education, 5. Gender Equality, 6. Clean Water and Sanitation, 7. Affordable and Clean Energy, 8. Decent Work and Economic Growth, 9. Industry, Innovation and Infrastructure, 10. Reduced Inequalities, 11. Sustainable Cities and Communities, 12. Responsible Consumption and Production, 13. Climate Action, 14. Life Below Water, 15. Life on Land, 16. Peace, Justice and Strong Institutions, 17. Partnerships for Sustainable Development.

7章 計画の目標と評価指標

(1) 計画目標と評価指標

豊明市が目指す交通将来像「公共交通が人と人をつなぐ しあわせのまち」を実現するために、基本方針に基づく評価指標を設定します。

交通将来像 「公共交通が人と人をつなぐ しあわせのまち」

基本方針 1 住みやすいまちづくりのため、多様な公共交通が相互に連携を深め、拠点中心の公共交通体系と広域的な公共交通ネットワークを確保・維持します。

評価指標 1 市内の移動がしやすくなったと思う市民の割合（総合計画より）

評価指標 2 交通アクセスが良くなったと思う市民の割合（総合計画より）

基本方針 2 市民のお出かけを促進するため、安全・安心な利用環境を整え、誰もが利用しやすい交通サービスを提供します。

評価指標 3 公共交通全体の年間利用者数

基本方針 3 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。

評価指標 4 多様な主体が連携・協働した取組みの件数

評価指標 5 利用 1 件当たりの公共交通への市負担金

表 目標値の設定

目標	評価指標と目標値			
【評価指標1】 基本方針1の達成度の評価	【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[R8]	現況値[R2]	
	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	65.1%	
【評価指標2】 基本方針1の達成度の評価	【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[R8]	現況値[R2]	
	交通アクセスが良くなったと思う市民の割合	66.7%以上	63.8%	
【評価指標3】 基本方針2の達成度の評価	【指標】公共交通全体の年間利用者数（万人・人/年）			
	評価項目	目標値[R8]	現況値[R1]	参考値[R2]
	公共交通全体	1,536.4万人	1,474.4万人	1,108.5万人
	鉄道	1370.7万人	1,315.4万人	1,003.8万人
	名鉄バス	147.2万人	141.3万人	91.3万人
	ひまわりバス	174,492人	167,459人	125,276人
	チョイソコ	10,434人	10,013人	8,731人
*鉄道は駅別乗降者数、名鉄バス・ひまわりバス・チョイソコは利用者数				
【評価指標4】 基本方針3の達成度の評価	【指標】多様な主体が連携・協働した取組みの件数			
	評価項目	目標値[R8]	現況値[R1]	参考値[R2]
	多様な主体が連携・協働した取組みの件数	2件以上	2件	2件
【評価指標5】 基本方針3の達成度の評価	【指標】利用1件当たりの公共交通への負担金（円/件）			
	評価項目	目標値[R8]	現況値[R1]	参考値[R2]
	合算	451円以下	471円	648円
	ひまわりバス	386円以下	403円	565円
	チョイソコ	1,533円以下	1,598円	1,833円
*チョイソコの現況値・参考値は、本格運行後の想定負担金額にて試算				

<目標値設定の根拠>

【評価指標1・2】まちづくり指標の達成度

第5次豊明市総合計画では、本市が目指す将来像の実現によりもたらされる効果としてまちづくり指標が設定されており、本市の上位計画である総合計画との整合を図るためにも、同計画で定められた目標値を地域公共交通計画の目標値として採用するものとします。

地域公共交通計画の計画期間は2022～2026年度としており、最終年度の2026年度には2025年度の実績値に基づき最終評価を実施することから、総合計画の5年後の目標値となる2025年度の目標値を地域公共交通計画の目標値として取り扱うものとします。

表 第5次豊明市総合計画におけるまちづくり指標

	実績値 2020 現況	目標値 2025 5年後	目標値 2030 10年後
市内の移動がしやすくなったと思う市民の割合	65.1	66.5	73.0
交通アクセスがよくなったと思う市民の割合	63.8	66.7	73.2

【評価指標3】公共交通全体の年間利用者数

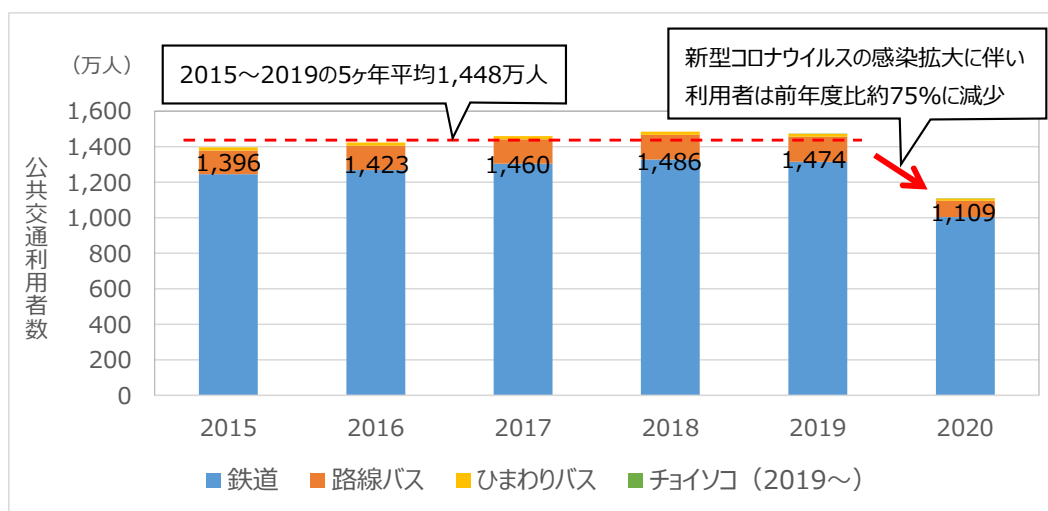
公共交通全体の利用者数は、概ね横ばい傾向にありましたが、2020年は新型コロナウイルスの感染拡大に伴い対前年比約75%に減少しています。

今後も安定的な公共交通サービスを維持していくため、関係者が連携し、感染予防策や各種利用促進策を実施することで、減少した公共交通利用者及び収入を回復することをめざします。

これらより、公共交通全体の利用者数の目標値は、新型コロナウイルスの影響がなかった令和元年の利用者数以上とします。しかし、バス利用の背景となる本市人口は、第5次豊明市総合計画で令和8年の目標が71,000人とされており、この数値を加味して設定します。

令和元年の公共交通全体の年間利用者数 1,474.4 万人 × 計画期間における本市人口の増減率 (2025/2020 の値) 1.042 = 1,536.4 万人

図 公共交通全体の利用者数の推移



* 鉄道は駅別乗降者数、名鉄バス・ひまわりバス・チョイソコは利用者数

図 将来推計の推移



(資料：第5次豊明市総合計画)

【評価指標4】多様な主体が連携・協働した取組みの件数

多様な主体が連携・協働した取組みは、現行の豊明市地域公共交通網形成計画の計画目標を達成するために行う事業・実施主体（アクションプログラム）に基づき、毎年度各種取組みを実施し、地域公共交通会議において実施事業の報告を行っています。

これら多様な主体が連携・協働した取組みを年度別に整理すると、下表のとおり 2017 年～2020 年の実施件数は 2 件／年となります。

これらより、今後も地域住民や商業施設、教育機関、関係団体、企業等と連携・協働した取組みを継続することをめざし、本計画における目標値は既実施事業の実績値（平均）である 2 件を採用するものとします。

表 多様な主体が連携・協働した取組みの件数

	2017	2018	2019	2020
地域住民や商業施設、教育機関、関係団体、企業等と連携・協働した取組みの実施件数	2	2	2	2

*既実施事業の内容は、勅使台区地域組織、スクールバスのらくらす送迎バス活用

【評価指標5】利用1件当たりの公共交通への負担金

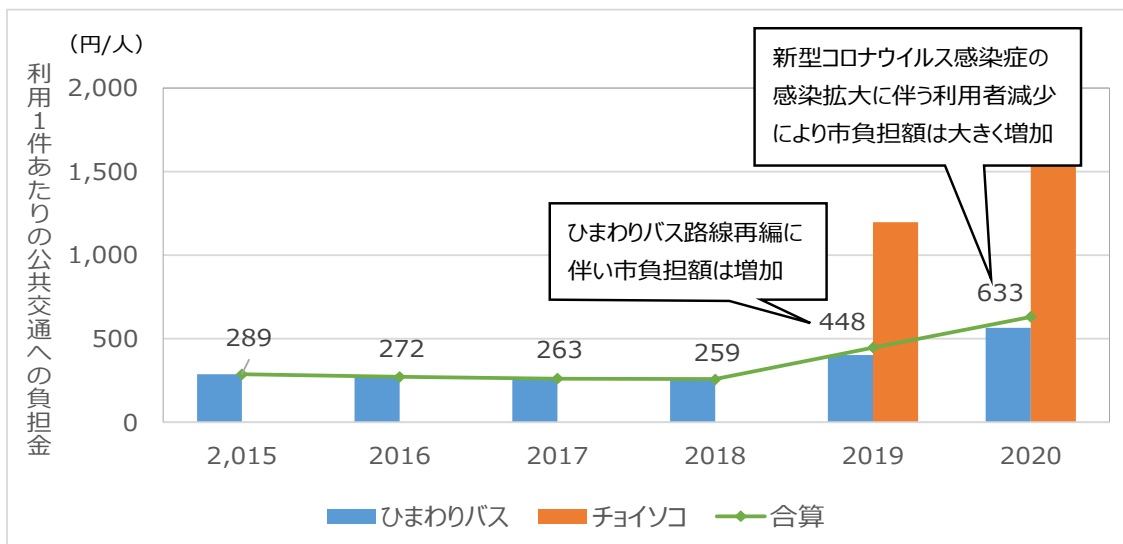
利用1件当たりの公共交通への負担金は、2018年までは概ね横ばい傾向にありましたが、2019年のひまわりバス再編時に増加し、2020年の新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者減少により公共交通への市負担金は大きく増加しています。

先の公共交通全体の利用者数と同様、減少した公共交通利用者及び収入を回復することをめざします。

これらより、利用1件当たりの公共交通への負担金の目標値は、先に設定した2026年のひまわりバスおよびチョイソコ利用者数（目標値）と同規模にある2019年の市負担金を2026年の利用件数（目標値）で除すことで目標値を設定するものとします。ただし、チョイソコについては、本格運行後の想定負担金額で設定するものとします。

市負担金（ひまわりバス 6,751 万円+チョイソコ 1,600 万円）/2026年の目標利用者数（ひまわりバス 174,492 人+チョイソコ 10,434 人）=451 円

図 ひまわりバスとチョイソコの市負担額の推移（実績値）



8章 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

(1) 公共交通の機能分類

豊明市の公共交通に関わる関係者が連携・協働して施策を実施するため、地域公共交通ネットワークを構成している鉄道、バス、タクシー等の機能分類を整理し、各々の役割分担を明確にします。

幹線に位置付けられる公共交通（民間路線）は交通事業者がサービス確保に向け、主体的な取り組みを実施し、行政は幹線と接続する支線の運行支援や、幹線を含めた利用促進施策を展開するものとします。

図 豊明市の公共交通ネットワークイメージ

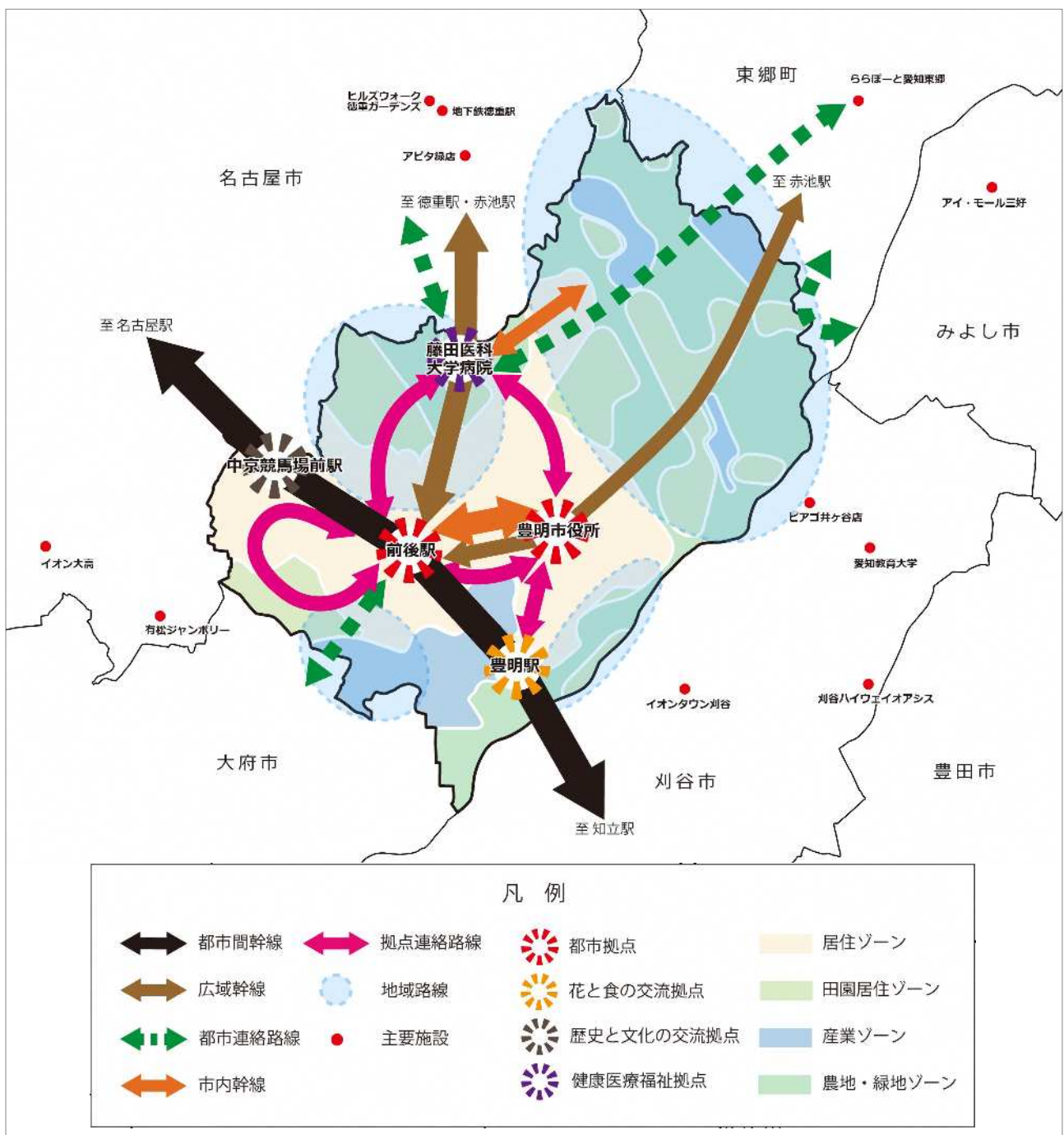


表 公共交通の機能分類

機能分類	機能	役割	該当路線
都市間幹線	本市と名古屋方面、豊橋方面の市町を結ぶ都市間移動	通勤、通学、買物、観光等の広域的な移動ニーズに対応	名古屋鉄道名古屋本線
広域幹線	本市と名古屋市、東郷町、日進市等を結ぶ、市域を超えた移動	通勤、通学、買物、通院等の都市間の移動ニーズに対応	名鉄バス 名古屋市営バス
都市連絡路線	本市と大府市、東郷町を結ぶ、市域を超えた移動	通勤、通学、買物、通院等の都市間の移動ニーズに対応	ふれあいバス (大府市) 東郷・藤田医大バス (東郷町)
市内幹線	市内の都市拠点をはじめとした市内拠点間の移動	通勤、通学、買物、通院等の移動ニーズに対応	名鉄バス
拠点連絡路線	市内の各拠点間及び主要施設間の移動	買物、通院等の地区間の移動ニーズに対応	ひまわりバス
地域路線	地域と各拠点、主要施設を結び、市内幹線や拠点連絡路線と接続	高齢者の買物、通院等の際のラストワンマイルなど、各地域のニーズに応じた移動手段により、地区内の様々な移動ニーズに対応	チョイソコとよあけ (新たなモビリティ) タクシー
個別輸送	上記公共交通ではカバーできない移動	個別の移動ニーズに対応	タクシー 福祉タクシー

(2) 目標を達成するために実施する事業

豊明市が目指す交通将来像の実現に向けて実施する各事業について整理します。

1) 地域公共交通の確保・維持・改善

今後も広域的な公共交通ネットワークを確保・維持・改善するため、以下のような考え方で関係する路線の確保・維持・改善に向けた取組みを進めます。また、広域ネットワークと地域内を運行する地域路線や個別輸送との連携を強化します。

表 公共交通の機能分類別のサービス確保の考え方

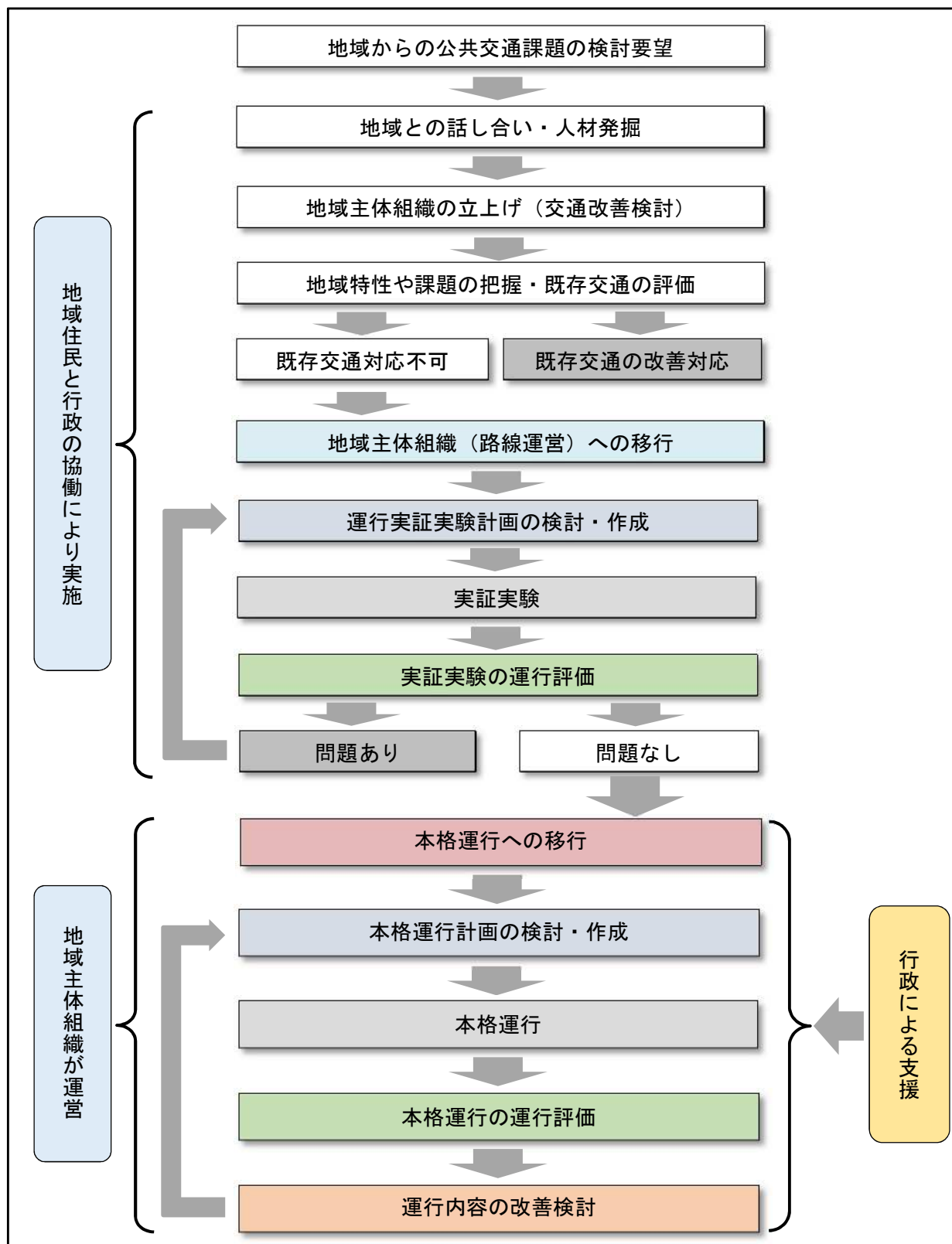
機能分類	サービス確保の考え方	運行主体
都市間幹線	・ 現行のサービス水準を維持します。	交通事業者
広域幹線	・ 現行のサービス水準を維持します。	交通事業者
都市連絡 路線	・ 現行のサービス水準を維持します。	周辺市町 行政
市内幹線	・ 現行のサービス水準を維持します。	交通事業者
拠点連絡 路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 概ね1時間に1本の運行頻度を確保します。 ・ 各拠点において、都市間幹線、広域幹線、都市連絡路線、市内幹線、地域路線との乗継利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 ・ 運行時間帯は、各拠点及び主要施設の利用時間帯や行き帰りの利便性を踏まえ設定します。 	行政
地域路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行地域では、現行のサービス水準を維持します。 ・ 交通空白地域や移動に困難な地域においては、地域住民、行政が連携しながら、定時定路線またはデマンド型交通の導入を検討します。 ・ サービス内容は地域のニーズや実状を踏まえ、地域が主体的に設定します。 ・ 広域幹線、市内幹線、拠点連絡路線との競合を回避したルート及びダイヤを設定します。 ・ 広域幹線、市内幹線、拠点連絡路線との乗継利便性の確保に留意したダイヤを設定します。 	地域 行政 交通事業者
個別輸送	・ 現行のサービス水準を維持します。	交通事業者

2) 地域路線導入に向けた取り組み

地域路線の導入にあたっては、導入の要望が挙がった地域において、本計画の基本方針や地域公共交通ネットワークの形成方針に基づき、以下のフローに示すように、地域住民と行政が連携しながら、導入に向けた検討及び導入後の運行を行います。

なお、導入にあたっての具体的な判断基準等については、豊明市地域公共交通活性化協議会にて検討します。

図 地域路線導入フロー



各主体の代表者より構成される豊明市地域公共交通活性化協議会と地域住民の協働により、便利に移動できる公共交通を育む、地域主体組織の体制を整えるとともに、連携を強化することで、地域住民・行政・交通事業者が三位一体となった公共交通の維持・活性化に努めます。ここでは、豊明市地域公共交通活性化協議会と地域主体組織の役割をまとめます。

表 豊明市地域公共交通活性化協議会と地域主体組織の役割

	役割	関係主体
<p>豊明市地域公共交通活性化協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・各主体の代表者より構成します。 ・地域主体組織で議論され提案された意見について、検討・承認します。 ・公共交通全体の計画・事業の推進、計画の進捗管理、実施状況の点検・評価等を実施します。 ・各事業主体は、個別事業の予定・進捗・評価・改善策等について実績報告を行います。 ・必要に応じて、各事業主体の実績報告に対する意見交換や提言を行います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・地域団体 (町内会や商店街等) ・交通事業者 (鉄道、バス、タクシー) ・企業 ・行政(国、県、市、等)
<p>地域主体組織</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・豊明市、交通事業者の支援の下、地域住民が主体となって活動します。 ・立上げ時は既存の町内会、商店街、老人会、子ども会等の地域住民により組織された団体や協力を積極的な地域住民が中心となり、行政の支援のもと組織化を検討します。 ・生活圏を形成する地域単位に組織します。 <改善検討> ・地域が抱える交通問題の実態や交通に関する要望を把握します。 ・既存交通を評価します。 <路線運営> ・バスの利用促進の取り組みを主体的に検討・実施します。 ・既存路線について、豊明市地域公共交通活性化協議会で検討・作成した評価指標を用いて個別路線の評価を実施します。 ・評価結果や地域の要望を踏まえ、課題解決のための改善策や路線・バス停位置・時刻等の見直し案を検討します ・検討した意見を豊明市地域公共交通活性化協議会に提案します。 	<p>【活動主体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民 ・地域団体 <p>【支援団体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政(主に市) ・交通事業者 (鉄道、バス、タクシー)

なお、地域主体組織の組織化にあたっては、豊明市地域公共交通活性化協議会での議論を踏まえるとともに、必要に応じて条例等の整備も検討します。

3) 公共交通の利用促進策

公共交通の利便性を高めるための環境整備と併せて、利用促進や啓発などの事業を実施し、市民の理解を深め、公共交通を育てていく必要があります。なお、公共交通の利用促進・啓発事業は多様な主体が連携して実施し、対象者には、豊明市を訪れる観光客等も含めるものとします。

①公共交通に関するわかりやすい情報提供

交通事業者の支援の下、行政が主体となって積極的に公共交通利用に係る情報を提供します

- ・ 駅やバス停での案内表示の充実
- ・ 乗継拠点における総合案内板の設置
- ・ 市広報紙や市ホームページへの情報掲載の充実
- ・ 公共交通を利用していない人への情報提供
- ・ 転入者等を対象にした路線図・時刻表の配布
- ・ 観光客等を対象にした路線図・時刻表の配布

行政と交通事業者の連携の下、わかりやすい公共交通案内を実施します

- ・ DXを活用した分かりやすい経路検索等の検討
- ・ わかりやすいバス車両、バス停等への路線表示
- ・ バスロケーションシステムの継続運用
- ・ **バス・タクシーの利用促進に向けた周知PRの実施**

②公共交通の利用誘導

行政、企業、交通事業者の連携の下、商業施設との連携を図ります

- ・ **チョイソコとよあけ協賛企業と連携した外出促進イベント等の実施**

行政、教育機関、交通事業者の連携の下、教育機関との連携を図ります

- ・ 保育園、小学校等にて親子で参加できるバスの乗り方教室等の実施
- ・ 交通すごろく等のゲームを通じた教育の実施
- ・ **ひまわりバス車内に市内の学生が描いたマンガやイラストを掲示**
- ・ **市内高校の学園祭でのバス車両の活用**
- ・ **公共交通マップと観光マップの融合**

行政と交通事業者の連携の下、割引運賃や企画切符等の導入・案内を推進します

- ・ 乗継券発行の継続
- ・ イベント、企画切符の導入
- ・ 回数券の導入
- ・ バスとタクシーの乗継割引の検討
- ・ 割引運賃や企画切符の案内

行政が主体となって、高齢者に向けた環境整備と制度の拡充を推進します

- ・ 高齢者定期券の継続
- ・ 免許返納者に対する優遇措置の継続
- ・ 免許返納窓口での優遇措置案内の実施
- ・ 障がい者、要介護者向けのタクシーチケット配布の継続
- ・ ゴールドパス・シルバーパスのひまわりバスへの適用拡充

行政の支援の下、市民が主体となって、公共交通の利用促進を図ります

- ・ 市民サポーターによる利用案内、乗り降りの補助等
- ・ 老人クラブをはじめとした各種団体へのバス利用説明会の開催、バスの試乗企画等の実施
- ・ 地域による地域限定時刻表（マイ時刻表）の作成

交通事業者の支援の下、行政が主体となって、待合・乗継・乗降環境を改善します

- ・ 乗継拠点等における乗継・待合環境の改善
- ・ 各拠点におけるにぎわいの創出
- ・ 前後駅周辺でのバス専用レーンの設置検討

行政と交通事業者の連携の下、パーク&ライド、サイクル&ライドを推進します

- ・ 主要拠点、バス停への駐輪場整備

行政と交通事業者の連携の下、キャッシュレス決済を導入します

- ・ ひまわりバスへのキャッシュレス決済サービスの導入

③バスへの愛着（マイバス意識）の向上

関係団体の支援の下、行政が主体となって、公共交通の利用促進を図ります

- ・ 各種イベント時における公共交通の利用促進キャンペーン
- ・ 市のイベント時のひまわりバス無料化
- ・ 商業振興、観光振興を目的とする関係団体との連携

企業や関係団体の支援の下、行政が主体となって、企業と連携した取り組みを実施します

- ・ ひまわりバス車体へのラッピング、運転席上部モニター等への広告による収入確保
- ・ バス停のネーミングライツによる収入確保

市民と行政の連携の下、市民による各種活動を実施します

- ・ バス車内での歴史・観光案内
- ・ 駅やバス停周辺の清掃、緑化などの環境整備

4) 地域の輸送資源の総動員

市民・行政・教育機関・交通事業者・関係団体の連携の下、他分野との連携に向けた取り組みを実施します

- ・ 現在市内で運行しているスクールバス、福祉有償運送等と公共交通の連携に向けた検討
- ・ 小学校スクールバスの老人福祉センターらくらす送迎バスとしての活用継続

※特に福祉との連携については別添資料による

(3) アクションプログラム

本計画で実施する事業のスケジュールと実施主体を整理します。

事業名		事業内容	←----- 検討・準備 ←----- 実施										実施主体	該当する基本方針
			R4		R5		R6		R7		R8			
			下期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
1) 地域公共交通の確保・維持・改善	都市間幹線	名鉄名古屋本線 (適正なサービスの提供・継続)	←-----										交通事業者	基本方針1 基本方針2 基本方針3
	広域幹線	名鉄バス (適正なサービスの提供・継続)	←-----										交通事業者	
	市内幹線	名鉄バス (適正なサービスの提供・継続)	←-----										交通事業者	
	拠点連絡路線	ひまわりバス (適正なサービスの提供・継続)	←-----										行政・交通事業者	
	地域路線	チヨイソコとよあけ (適正なサービスの提供・継続)	←-----										市民・行政・交通事業者	
		タクシー (適正なサービスの提供・継続)	←-----										交通事業者	
		地域主体バス (導入検討・運行)	←-----										市民・行政・交通事業者	
2) 地域路線導入に向けた取り組み	地域主体組織の立上げ	地域主体組織の立上げ	←-----										市民・行政・交通事業者	基本方針3
3) 公共交通の利用促進策	わかりやすい情報提供	公共交通利用に係る積極的な情報提供	←-----										行政・交通事業者	基本方針2
		わかりやすい公共交通案内	←-----										行政・交通事業者	
	公共交通の利用誘導	商業施設との連携	←-----										行政・企業・交通事業者	
		教育機関との連携	←-----										行政・教育機関・交通事業者	
		割引運賃・企画切符等の導入	←-----										行政・交通事業者	
		高齢者に向けた環境整備と制度の拡充	←-----										行政・交通事業者	
		市民が主体となった公共交通の利用促進	←-----										市民・行政	
		待合・乗継・乗降環境の改善	←-----										行政・交通事業者	
		パーク&ライド、サイクル&ライドの推進	←-----										市民・行政	
		キャッシュレス決済の導入	←-----										行政・交通事業者	
	バスへの愛着(マイバス意識)の向上	関係団体との連携による公共交通の利用促進	←-----										行政・関係団体	
		企業と連携した取り組み	←-----										行政・関係団体	
		市民による各種活動の実施	←-----										市民・行政	
4) 地域の輸送資源の総動員	他分野連携	他分野との連携に向けた取り組み	←-----										市民・行政・教育機関・交通事業者・関係団体	基本方針3

9章 計画の達成状況の評価

(1) 計画の評価・検証の進め方

本計画で示した事業を計画的に実施し、設定した目標を達成するため、PDCAサイクルを実行します。

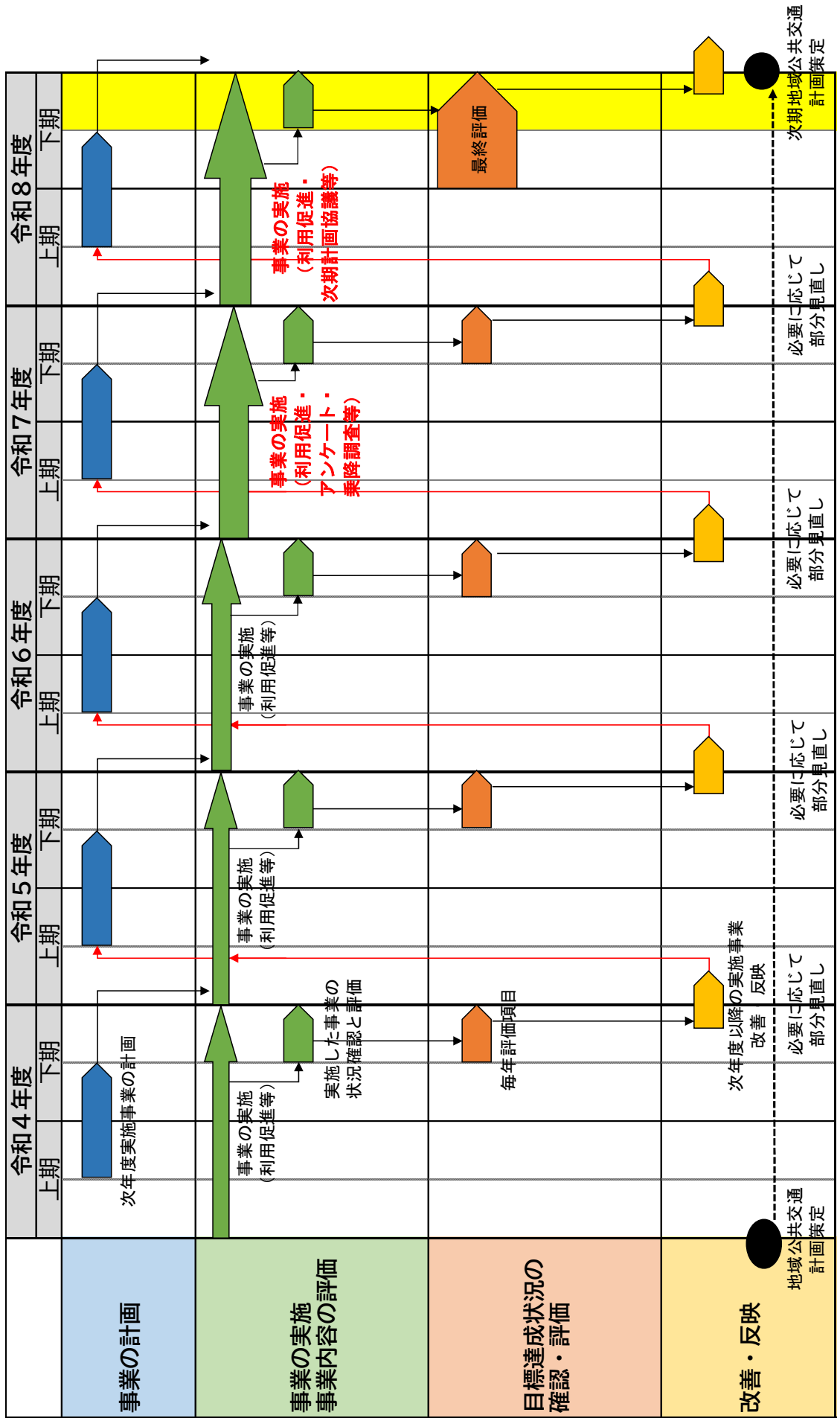
各事業については、実施主体が評価・検証を行います。豊明市地域公共交通会議で進捗を管理し、必要に応じて改善策を検討します。

計画全体としては中間年度及び最終年度に豊明市地域公共交通会議で評価・検証を行い、目標未達の場合には要因を分析し、地域公共交通計画を見直します。

表 計画の評価のスケジュール（1年間）

	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月
豊明市 地域公共 交通会議	① A		② A	③ A
実施内容	・前年度実施事業 と計画の 評価(確定) C	・次年度実施 事業の検討 P	・今年度事業 中間評価 C	・事業報告 とりまとめ ・計画の評価 ・次年度の予定 C
	<その年の予定事業の実施> D			
関連行事			・次年度 予算要求	・事業評価 (第三者評価委員会)

表 計画の評価のスケジュール（計画期間）



(2) 個別事業の評価・検証

各事業の評価・検証については、各事業主体が主体となって計画期間の毎年度実施します。路線単位の評価・検証については、下表に示す値を評価基準として達成状況を把握します。

表 路線単位の目標値

路線		目標値 (R8年度)	現況値 (R1年)	参考値※ (R2年度)	
都市間幹線	名鉄名古屋本線	前後駅	8,091,000	7,764,837	5,959,592
		豊明駅	1,939,000	1,860,804	1,476,732
		中京競馬場前駅	3,676,700	3,528,466	2,601,679
広域幹線 市内幹線	名鉄バス	吉池団地線	135,100	129,622	90,564
		豊明団地線	1,266,100	1,215,085	775,045
		祐福寺線	71,000	68,126	47,019
拠点連絡路線	ひまわりバス	赤ルート	53,600	51,466	38,044
		青ルート	55,400	53,177	39,528
		緑・紫ルート	65,500	62,816	47,704
地域路線	チョイソコとよあけ		10,400	10,013	8,731
	タクシー				

※R2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大のため公共交通利用者が大きく減少しているため、参考値とする。

※目標値は、各路線のR1利用者数を現況値として、総合計画にて位置付けられた人口増加率を踏まえて設定。