

令和7年度第3回豊明市地域公共交通会議 次第  
(豊明市地域公共交通活性化協議会合同会議)

日時 令和8年3月27日(金)  
午後2時30分から  
場所 豊明市役所1階 会議室4・5

1 会長あいさつ

2 委嘱状交付

3 議 題

【協議事項】

- (1) 令和7年度豊明市地域公共交通活性化協議会補正予算について (資料1)
- (2) 令和7年度地域公共交通調査事業まとめについて (資料2-1～2-6)
- (3) 令和8年度豊明市地域公共交通活性化協議会予算及び事業計画について (資料3)
- (4) 令和8年度計画策定事業仕様書(案)について (資料4)

【報告事項】

- (1) 令和7年度実施事業報告について (資料5)

4 その他

・委員委嘱依頼(資料送付の際に同封)

今年度末で、委員の皆様の任期が終了します。

来年度以降の委員について、事務局までご報告ください。(3/31まで)

令和 7 年度  
豊明市地域公共交通活性化協議会  
補正予算書（案）

令和7年度豊明市地域公共交通活性化協議会 補正予算

【補正理由】

主に令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事案）の交付決定を受けたことによる。

【歳入予算】

（単位：千円）

款	項	目	当初 予算額	補正額	補正後 予算額	内訳
1. 負担金	1. 負担金	1. 負担金	10,020	△2,043	7,977	地域公共交通活性化協議会負担金
2. 補助金	1. 補助金	1. 補助金	0	2,002	2,002	地域公共交通確保維持改善事業費補助金
3. 繰越金	1. 繰越金	1. 繰越金	0	0	0	
4. 諸収入	1. 諸収入	1. 雑入	0	7	7	預金利息
計			10,020	△34	9,986	

【歳出予算】

（単位：千円）

款	項	目	当初 予算額	補正額	補正後 予算額	内訳
1. 運営費			0	0	0	
	1. 会議費	1. 会議費	0	0	0	
	2. 事務費	1. 事務費	0	0	0	
2. 事業費	1. 事業費	1. 事業費	10,020	△34	9,986	地域公共交通調査事業 チョイソコアンケート 送付事務委託 消耗品費等
3. 予備費	1. 予備費	1. 予備費	0	0	0	9,790 186 10
計			10,020	△34	9,986	

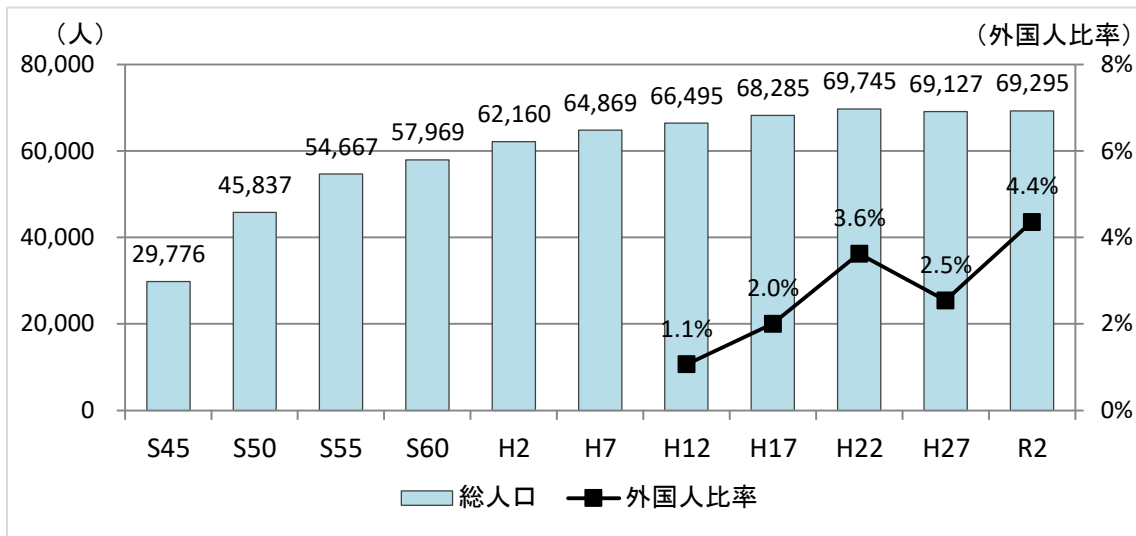
# 1 豊明市の地域特性と公共交通の現状整理

## (1) 豊明市の地域特性

### ① 人口・世帯数

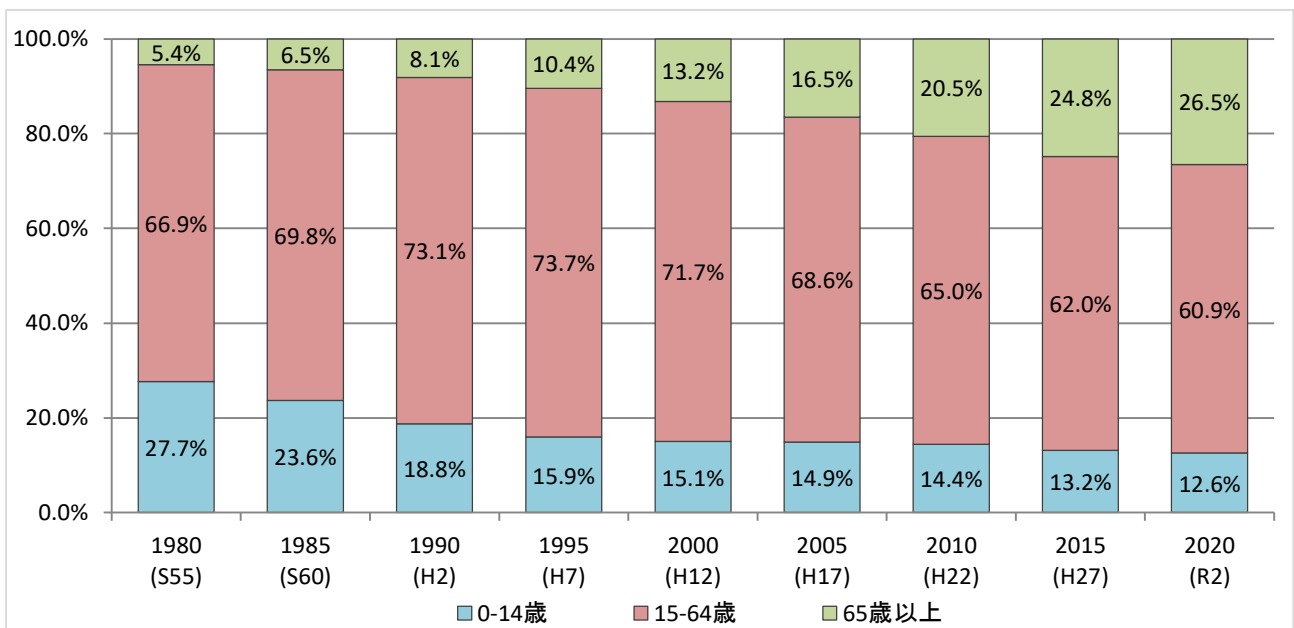
- 人口の推移は横ばい傾向で、令和2年の国勢調査時点で69,295人
- 人口は横ばい傾向のなか、外国人の比率は4.4%と上昇傾向
- 少子化・高齢化が進行しており、令和2年の高齢化率は26.5%

▼ 豊明市の人口と外国人比率の推移



資料：豊明市

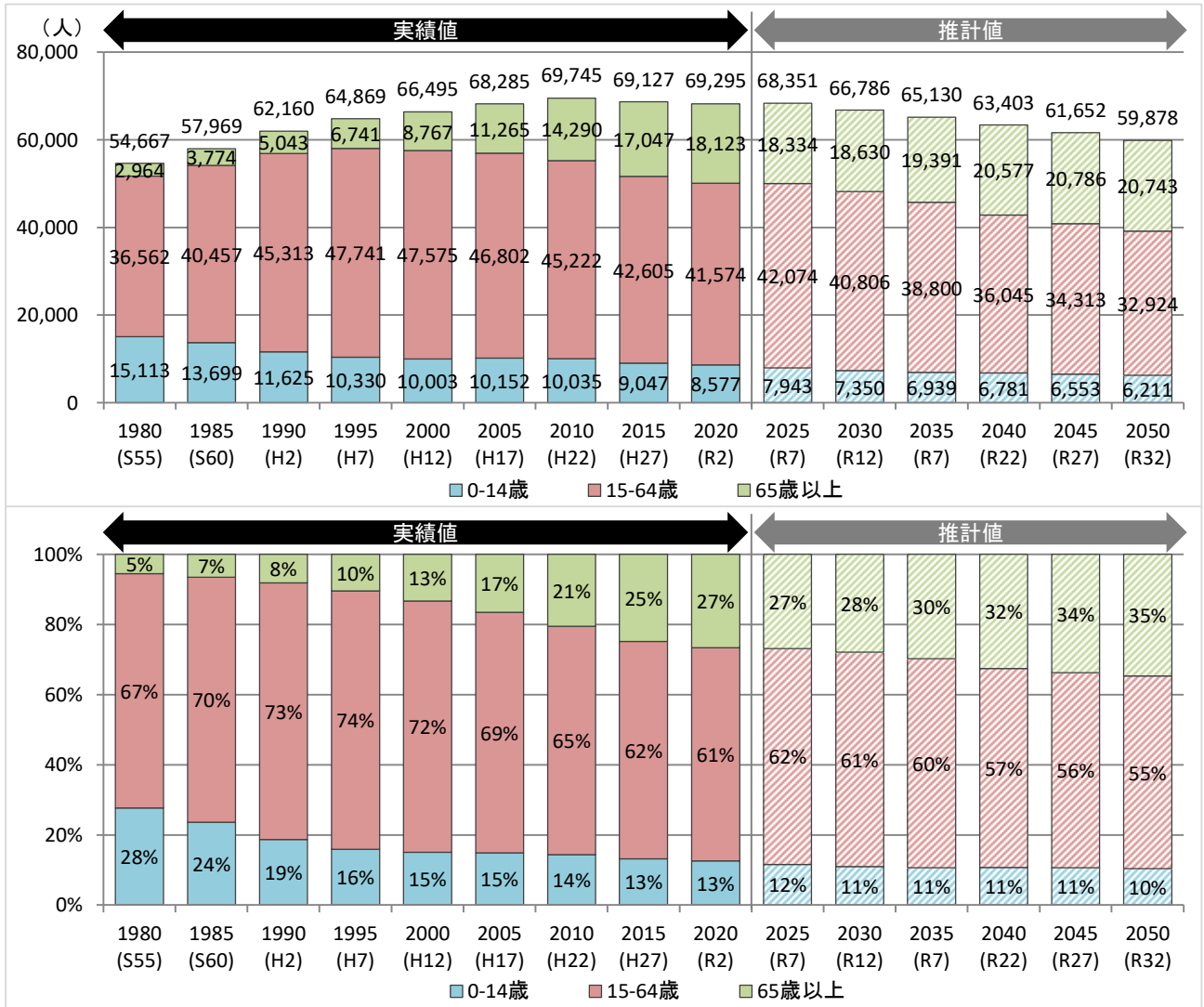
▼ 豊明市の年齢階層別人口割合の推移



資料：豊明市

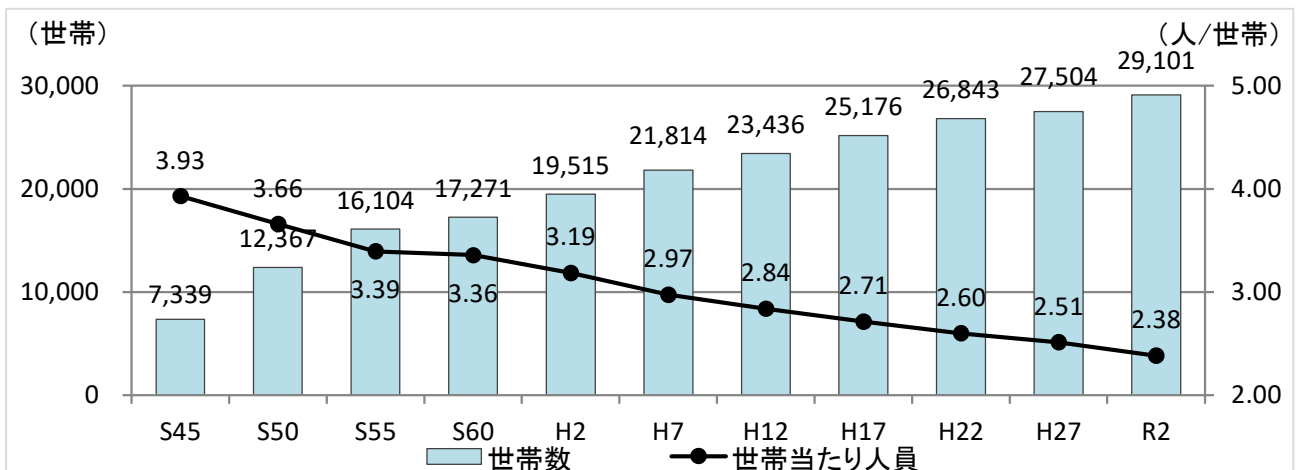
- 将来の人口は減少傾向と推計されるなか、65歳以上の人口は増加し、高齢化がさらに進行
- 世帯数は増加傾向が続いており、世帯の少人数化が進行

▼ 豊明市の将来推計人口・年齢階層別人口割合



資料：豊明市、国立社会保障・人口問題研究所

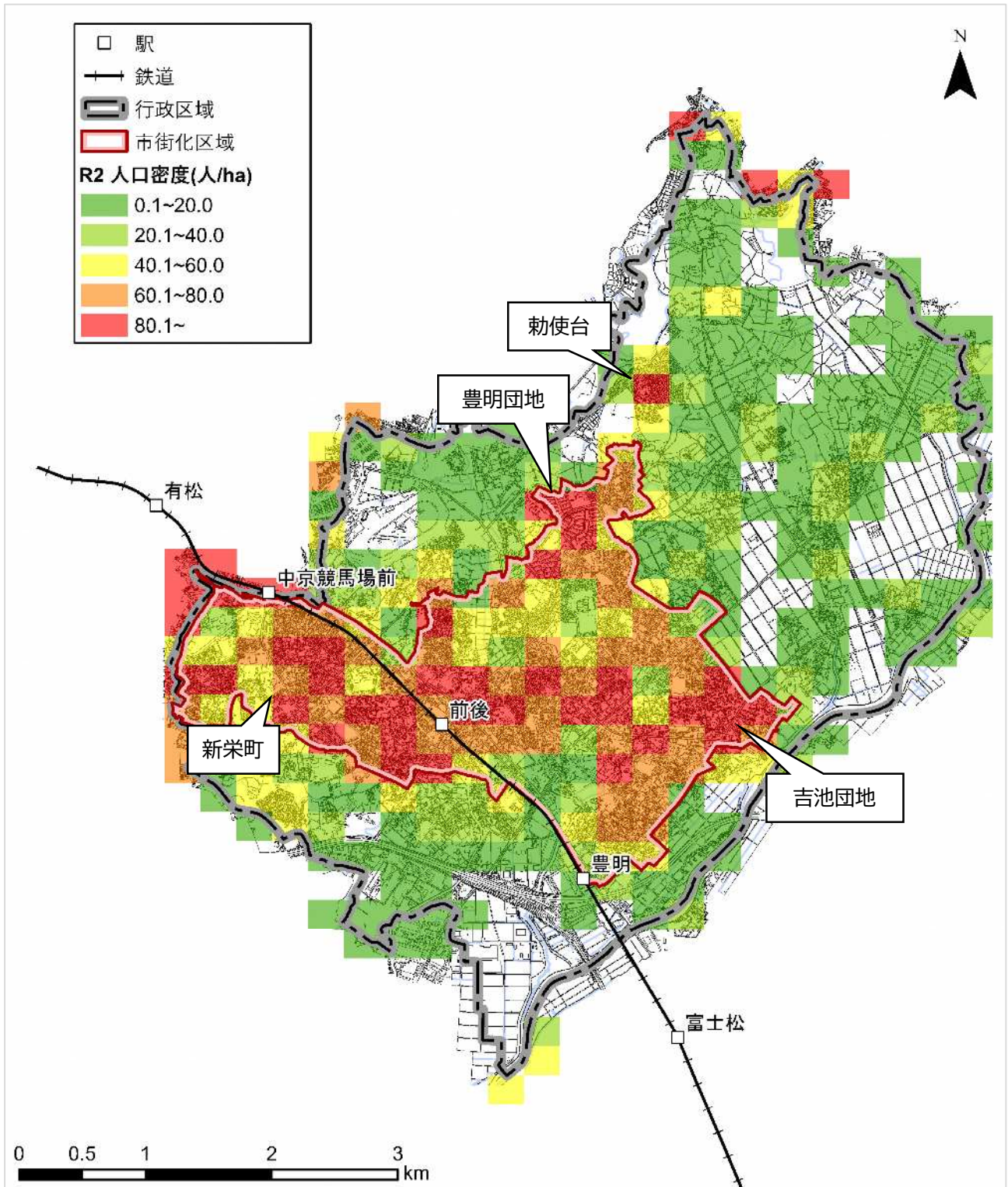
▼ 豊明市の世帯数の推移



資料：豊明市

- 市街化区域内で人口密度の高い地域がみられるほか、勅使台で人口の集積が高い

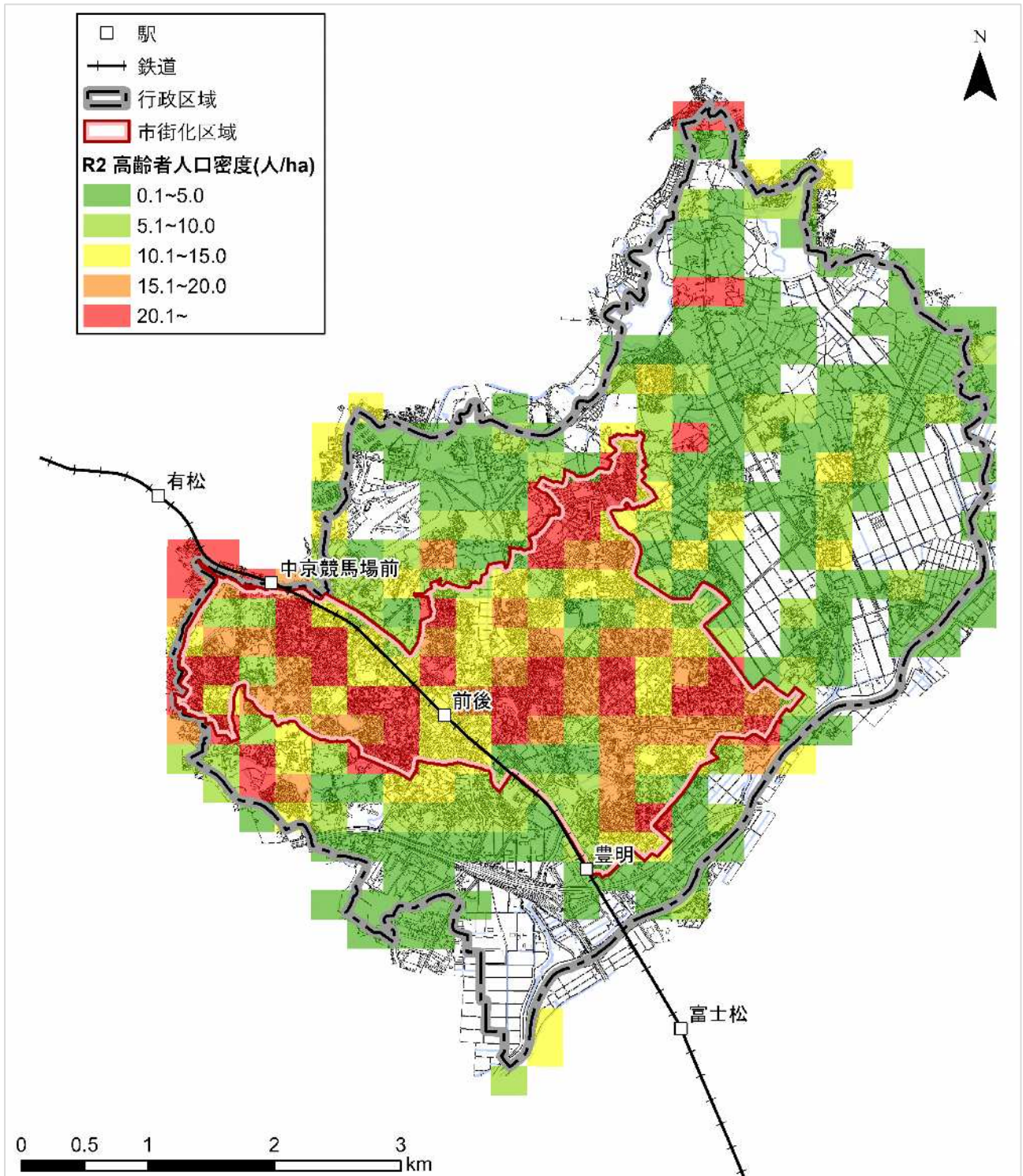
▼ 豊明市の人口分布（令和2年）



資料：e-stat（国勢調査(令和2年)）、国土数値情報

- 高齢者の人口密度分布は、全年齢の人口分布と概ね同様の傾向

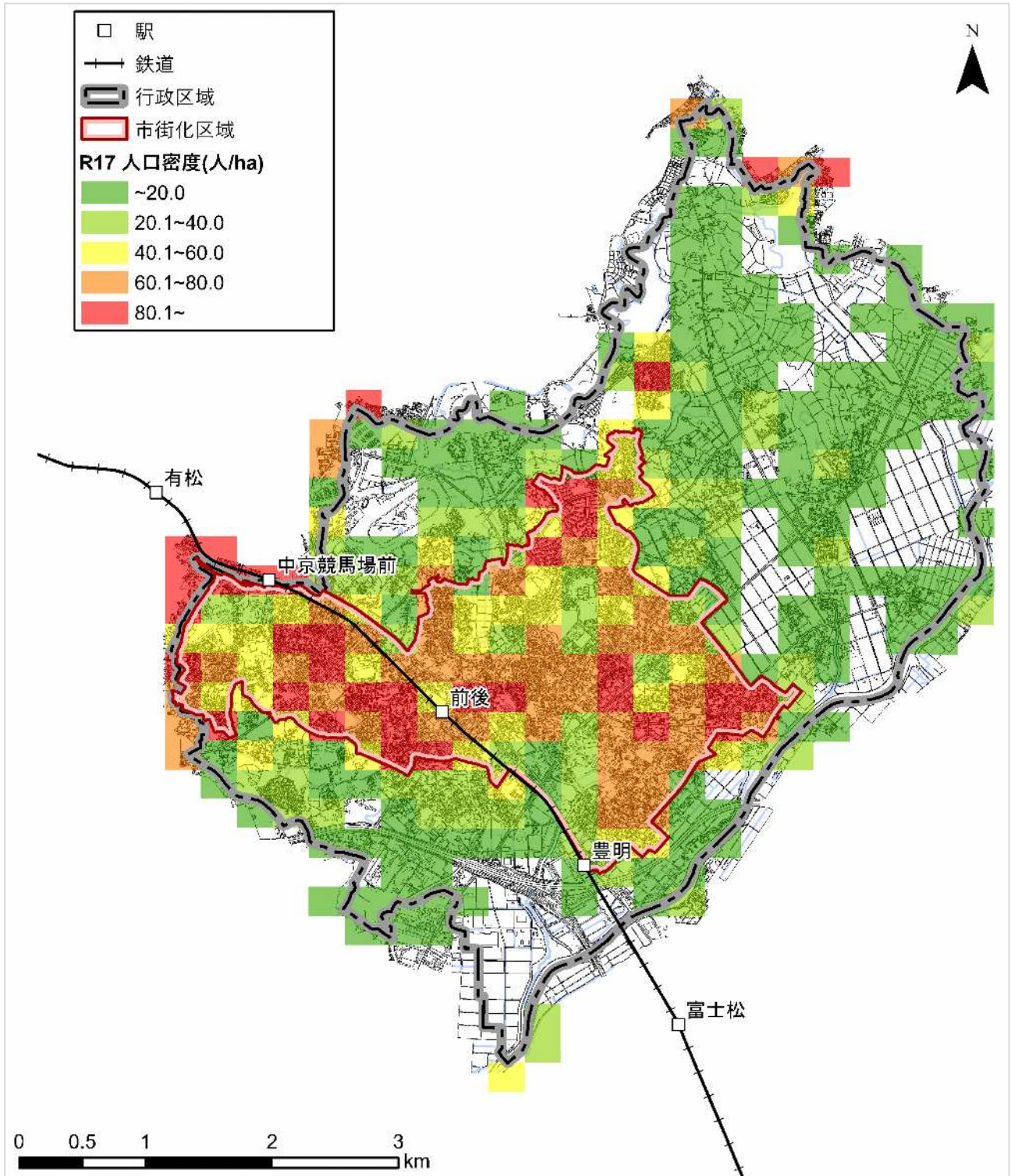
▼ 豊明市の高齢者人口分布（令和2年）



資料：e-stat（国勢調査(令和2年))、国土数値情報

- 令和2年のメッシュ分布と比較して、大きな変化はみられない

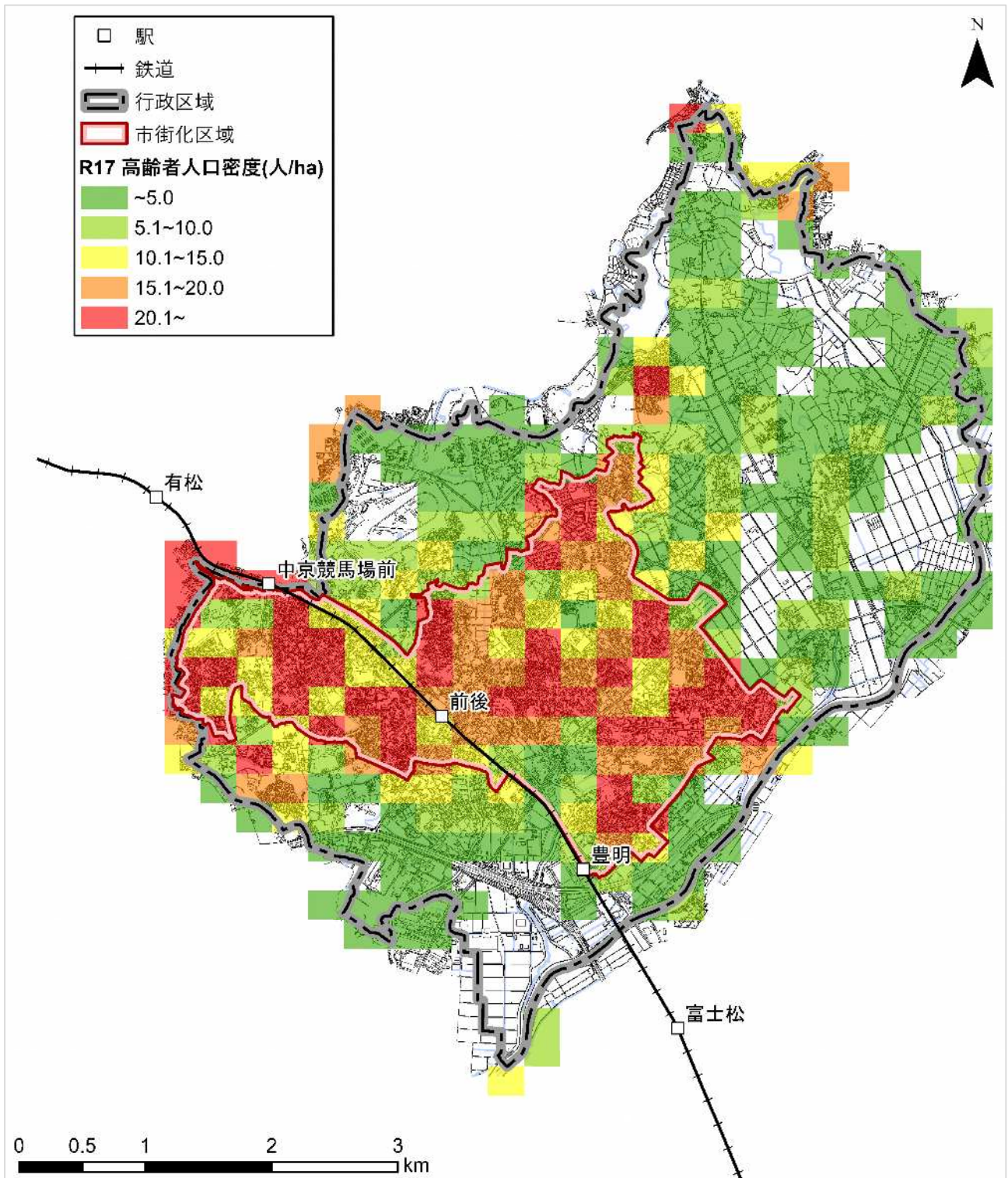
▼ 豊明市の将来推計人口の分布（令和17年）



資料：e-stat（国立社会保障・人口問題研究所）、国土数値情報

- 市街化区域内において、令和2年よりも密度の高いメッシュが増加

▼ 豊明市の将来推計人口（65歳以上）の分布（令和17年）



資料：e-stat（国立社会保障・人口問題研究所）、国土数値情報

## ② 人の動き（通勤・通学）

- 通勤・通学では全体で 17,631 人の流出超過
- 通勤・通学ともに、名古屋市や刈谷市とのつながりが強い
- 豊田市や大府市は、通勤での流出が多い

### ▼ 豊明市に関連する通勤流動（令和2年）



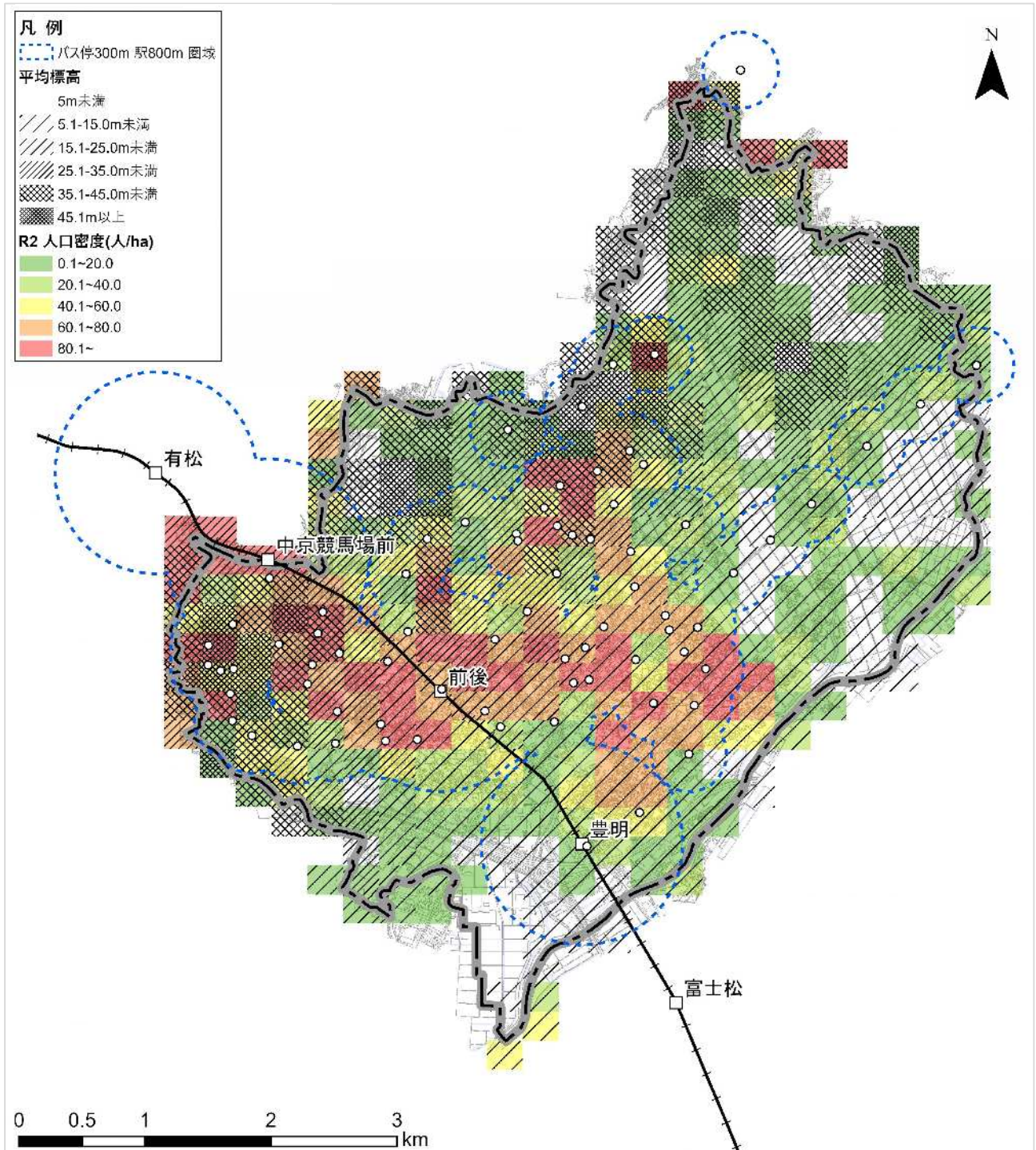
		流入			流入－流出	流出				
		総数	通勤	通学		総数	通勤	通学		
他市区町村から豊明市内へ通勤・通学		18,272	14,576	3,696	-3,762	22,034	19,992	2,042	豊明市内から他市区町村へ通勤・通学	
周辺市町	名古屋市	8,512	7,212	1,300	-167	8,679	7,558	1,121	名古屋市	周辺市町
	刈谷市	1,369	1,105	264	-1,578	2,947	2,739	208	刈谷市	
	豊田市	711	566	145	-1,134	1,845	1,797	48	豊田市	
	大府市	697	623	74	-1,058	1,755	1,664	91	大府市	
	安城市	464	355	109	-394	858	820	38	安城市	
	岡崎市	495	356	139	-165	660	610	50	岡崎市	
	東郷町	717	717	70	154	563	543	20	東郷町	

資料：e-stat（国勢調査（令和2年））

### ③ 地形

- 市の北西部から南西部にかけて標高が高く、南東部では標高が低い
- 隣り合うメッシュ間で平均標高に差がある（傾斜が多い）場所でも、人口密度が高い地域が存在

▼ 平均標高と人口密度



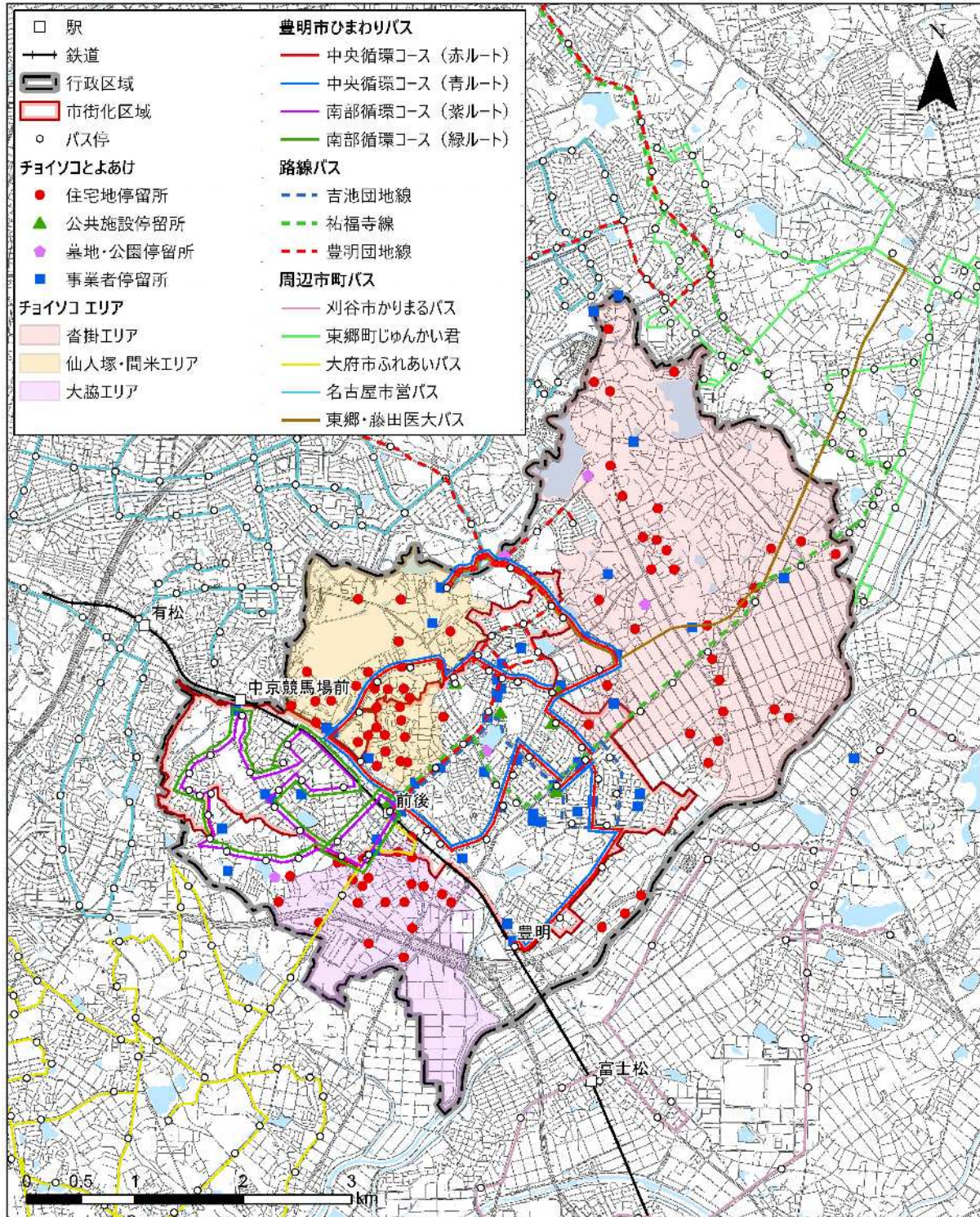
資料：e-stat（国勢調査(令和2年)）、国土数値情報

## (2) 公共交通の現状整理

### 1) ネットワークの形成状況

- 豊明市内には鉄道駅が3駅あり、民間路線バスが3路線運行されている
- 市内の各拠点間および主要施設間の移動を目的として、市街化区域内を中心に「ひまわりバス」を4コース運行している
- 高齢者等の外出促進および交通空白地域の解消を目的として「チョイソコとよあけ」を運行している

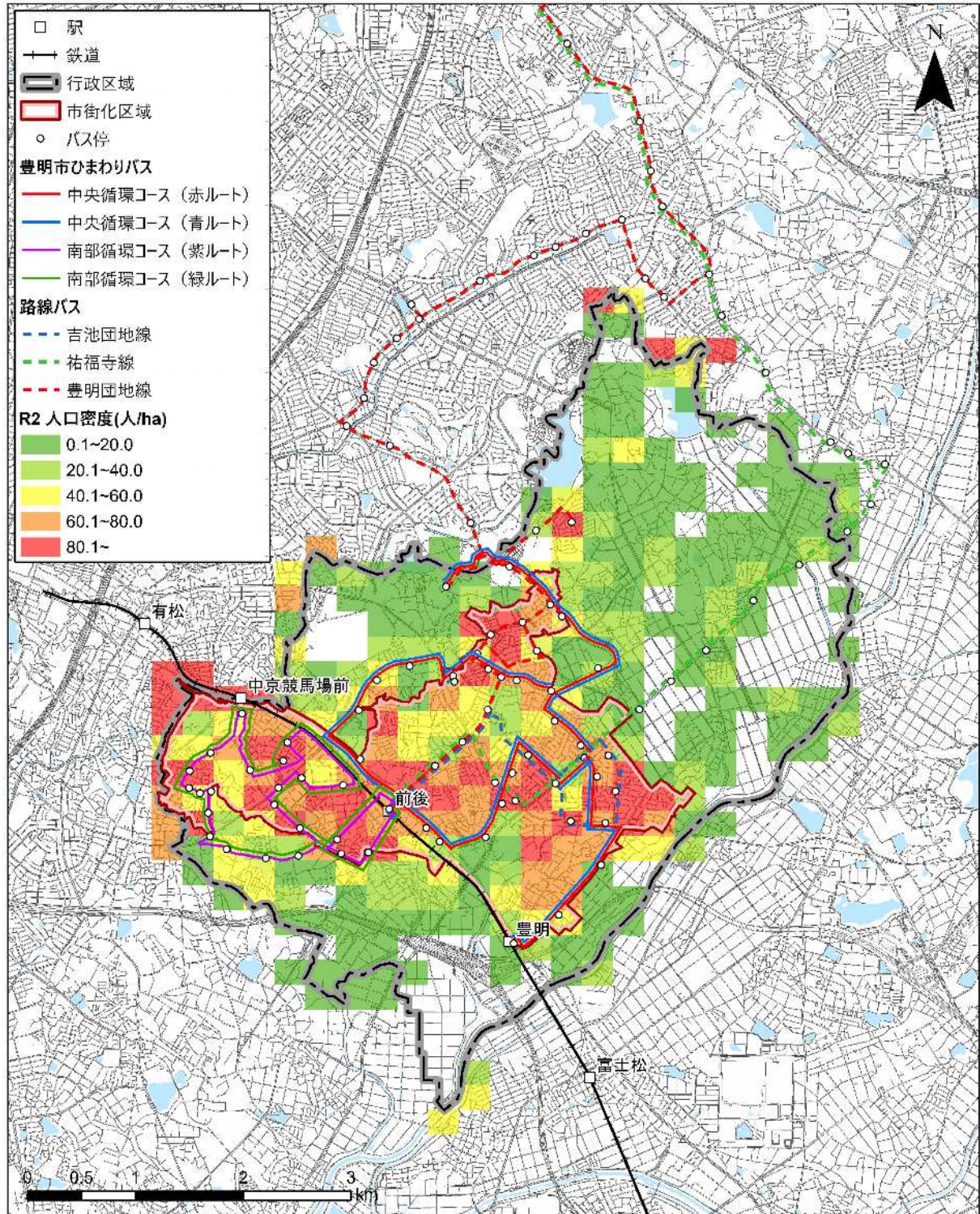
▼ 豊明市の公共交通ネットワーク状況



資料：国土数値情報、豊明市（チョイソコとよあけ停留所は令和7年7月時点）

- 鉄道駅から 800m、バス停から 300m をカバー圏域とした場合の人口カバー率は 86.4%  
(チョイソコとよあけの停留所 (300m) を含めた場合は 98.9%)

▼ 豊明市の公共交通ネットワーク状況



資料：e-stat (国勢調査(令和2年))、国土数値情報、豊明市

## 2) サービス水準・利用状況

### ① 鉄道

#### a) サービス水準

#### ▼ 豊明市内の鉄道駅の運行本数

神宮前・名鉄名古屋方面

駅名	平日			休日		
	運行本数 (本/日)	運行時間帯		運行本数 (本/日)	運行時間帯	
		始発	終発		始発	終発
豊明	127 (53)	5:21	23:50	116 (45)	5:21	23:50
前後	187 (113)	5:23	0:22	177 (106)	5:23	0:22
中京競馬場前	99 (25)	5:25	23:54	87 (16)	5:25	23:54

( ) 内は準急・急行の本数

東岡崎・豊橋方面

駅名	平日			休日		
	運行本数 (本/日)	運行時間帯		運行本数 (本/日)	運行時間帯	
		始発	終発		始発	終発
豊明	101 (36)	5:30	23:59	100 (36)	5:30	23:59
前後	192 (119)	5:48	0:10	180 (109)	5:48	0:10
中京競馬場前	107 (34)	5:46	0:08	92 (21)	5:46	0:08

( ) 内は準急・急行の本数

資料：名古屋鉄道(株)Web サイト（令和7年7月時点）

#### ▼ 豊明市内の鉄道駅から主要駅までの運賃

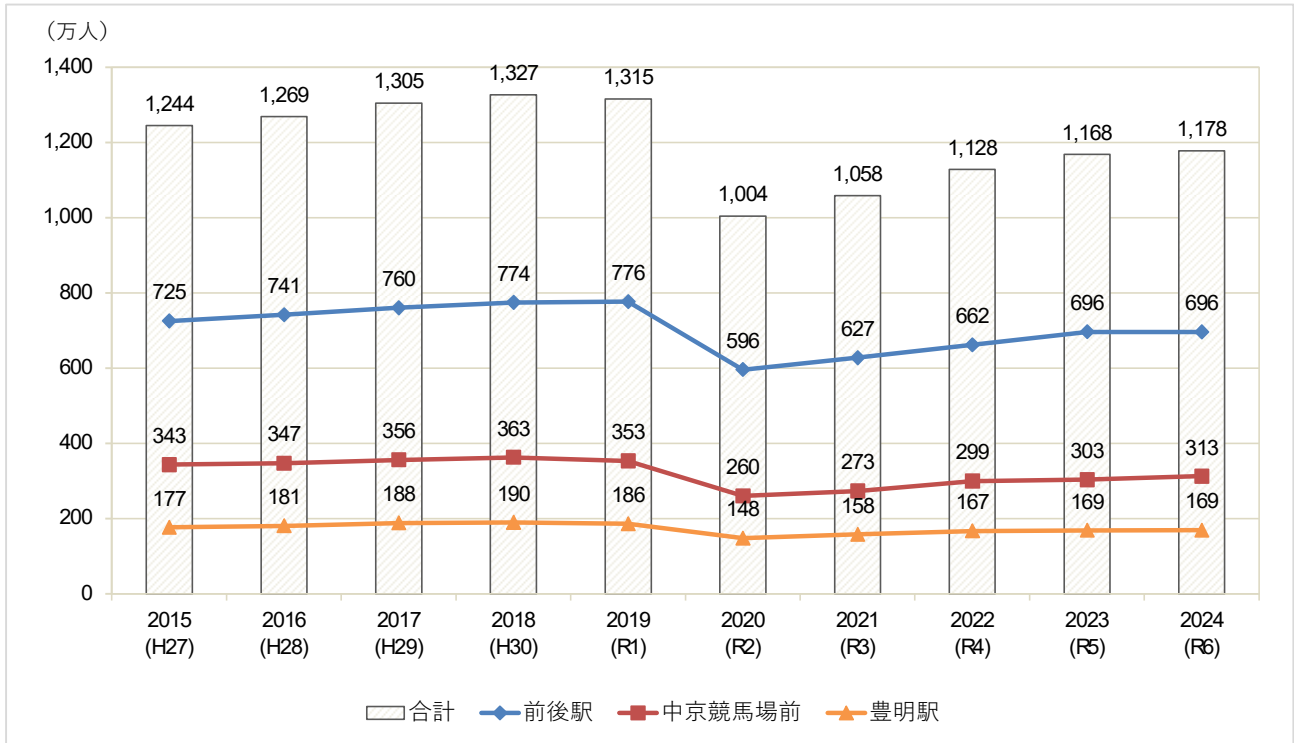
	豊明	前後	中京 競馬場前	神宮前	金山	名鉄 名古屋	知立	東岡崎	中部 国際空港
豊明	-	180	210	400	460	460	250	460	1,130
前後	180	-	180	400	400	460	250	460	1,060
中京競馬場前	210	180	-	330	400	460	330	510	1,060

資料：名古屋鉄道(株)Web サイト（令和7年7月時点）

b) 利用状況

- 市内の鉄道駅の利用者数は、令和6年度で約1,178万人
- 令和6年度は、過去10年間で最も利用の多かった平成30年度比で88.8%の利用者数

▼ 豊明市内の鉄道駅の利用者数



資料：名古屋鉄道㈱

② 路線バス（名鉄バス）

a) サービス水準

▼ 豊明市内を運行するバス路線の概要

事業者 (自治体)	路線名	運行本数 (便/日)	運行 所要時間	運行時間帯		料金
				始発	終着	
名 鉄 バ ス (株)	[30] 豊明団地線 (前後駅—前後駅 豊明団地経由)	3	20分	6:03	7:18	対距離制
	[32] 豊明団地線 (前後駅—藤田医科大学病院 豊明団地・勅使台経由)	14	18分	9:35	22:03	
	[33] 豊明団地線 (前後駅—藤田医科大学病院 豊明団地経由)	25	15分	6:15	22:16	
	[34] 豊明団地線 (前後駅—地下鉄徳重 藤田医科大学病院経由)	7	31分	6:40	22:22	
	[35] 豊明団地線 (前後駅—赤池駅 藤田医科大学病院)	11	57分	6:32	21:28	
	[45] 祐福寺線 (前後駅—赤池駅 祐福寺経由)	4	43分	7:00	19:24	
	[40] 吉池団地線 (前後駅—前後駅 豊明市役所・吉池団地経由)	23	23分	6:36	21:48	

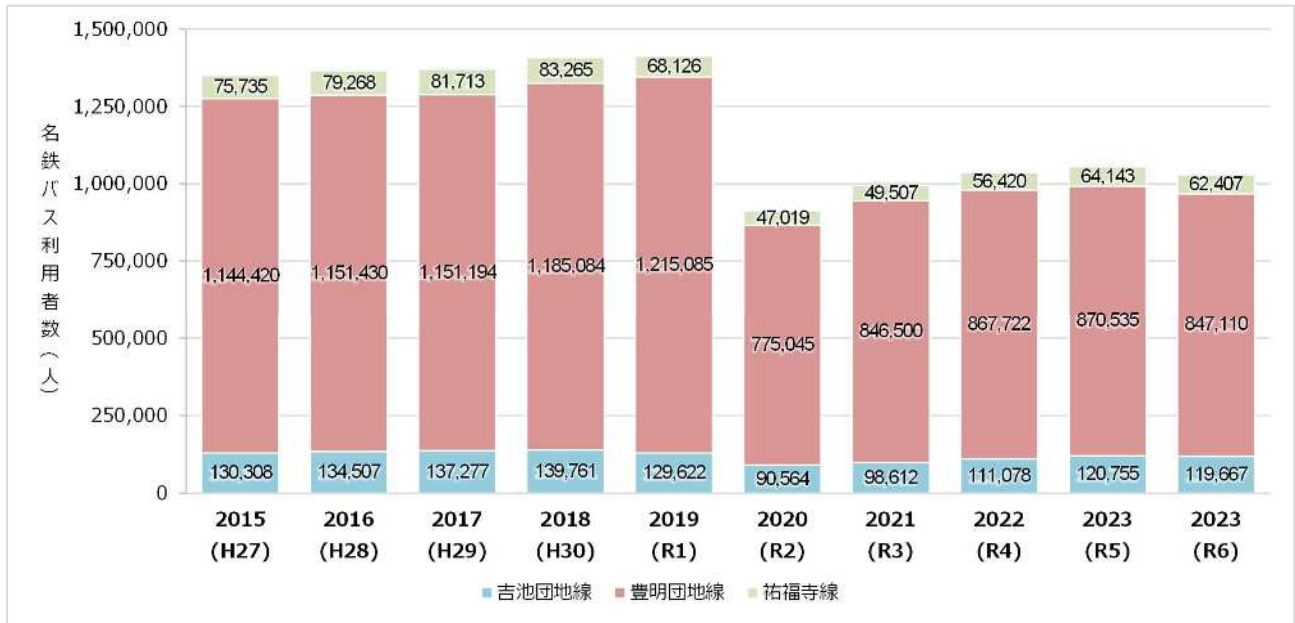
※便数は前後駅を基準とする

資料：名鉄バス(株)Web サイト（令和7年7月時点）

b) 利用状況

- 市内を運行する路線バスの利用者数は、令和6年度で約103万人
- 令和6年度は、過去10年間で最も利用の多かった令和元年度比で72.8%の利用者数

▼ 豊明市内を運行するバス路線の利用者数



資料：名鉄バス(株)

### ③ ひまわりバス

#### a) サービス水準

##### ▼ ひまわりバスの概要

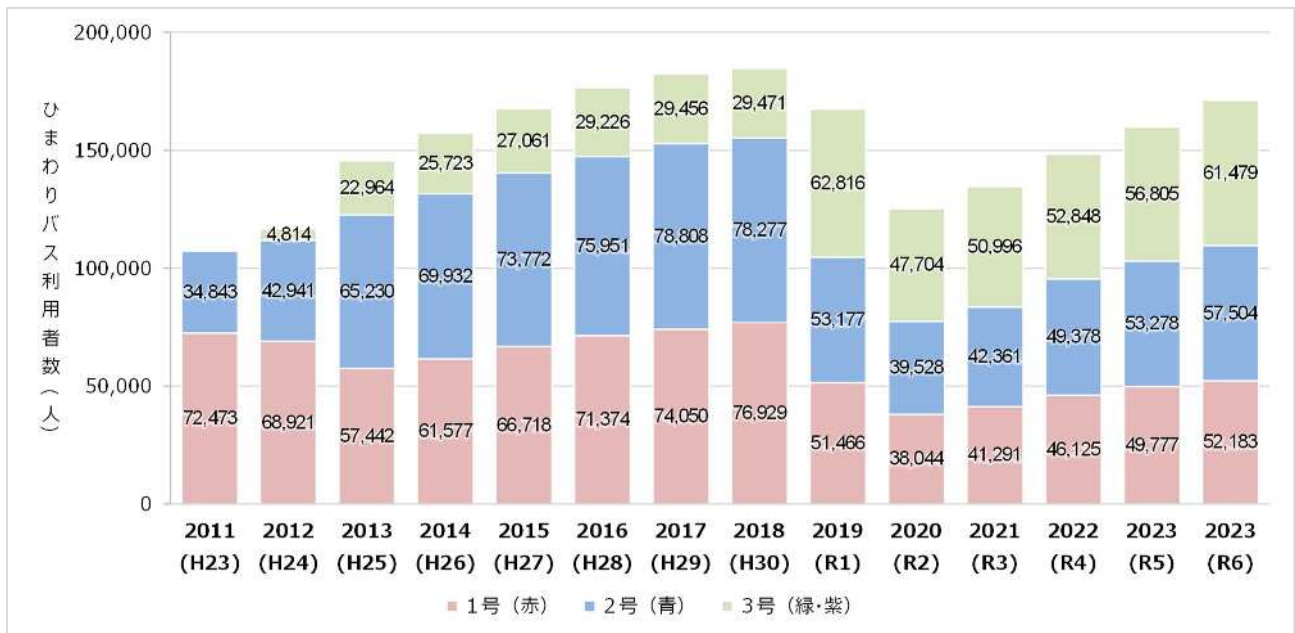
事業者 (自治体)	路線名	運行本数 (便/日)	運行 所要時間	運行時間帯		料金
				始発	終着	
ひまわりバス (豊明市)	中央循環コース (赤ルート)	8	1時間33分	6:50	19:24	1乗車100円
	中央循環コース (青ルート)	9	1時間40分	7:20	20:00	
	南部循環コース (緑ルート)	7	47分	6:45	20:00	
	南部循環コース (紫ルート)	6	47分	7:50	19:07	

資料：豊明市

#### b) 利用状況

- ひまわりバスの利用者数は、令和6年度で約17万人
- 令和6年度は、過去10年間で最も利用の多かった平成30年度比で92.7%の利用者数

##### ▼ ひまわりバスの利用者数

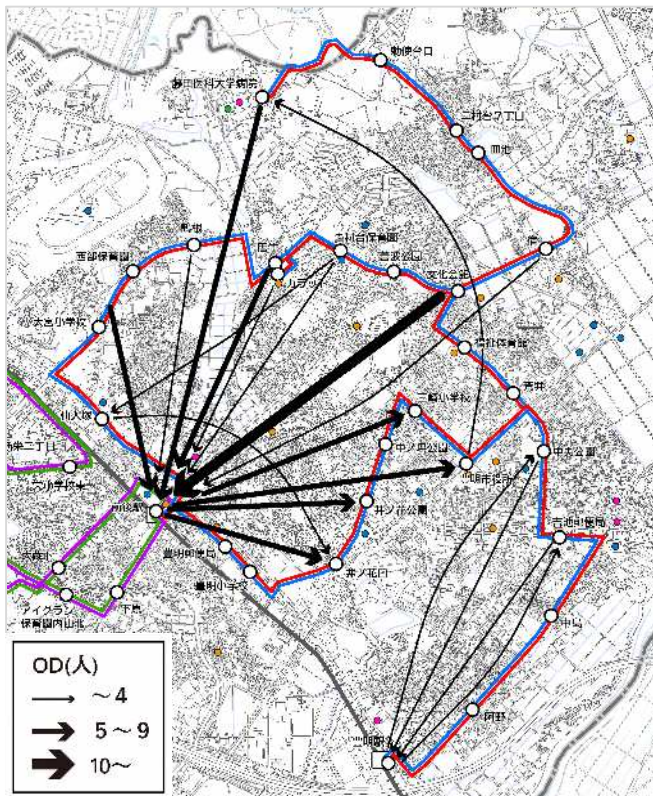


資料：豊明市

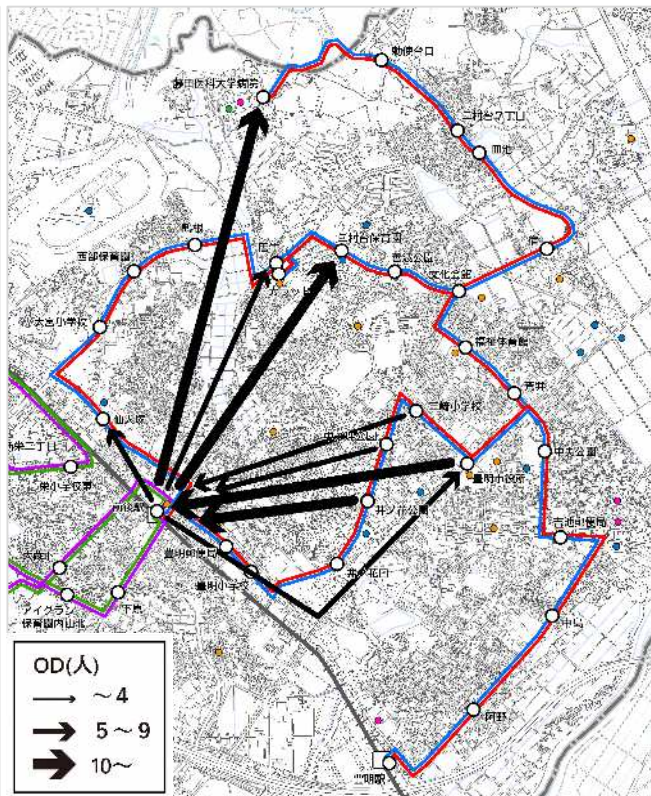
c) 利用のようす

- ひまわりバスの利用は、どのコースも前後駅での乗降が中心
- 緑コースと紫コースは、往復利用が多くみられる

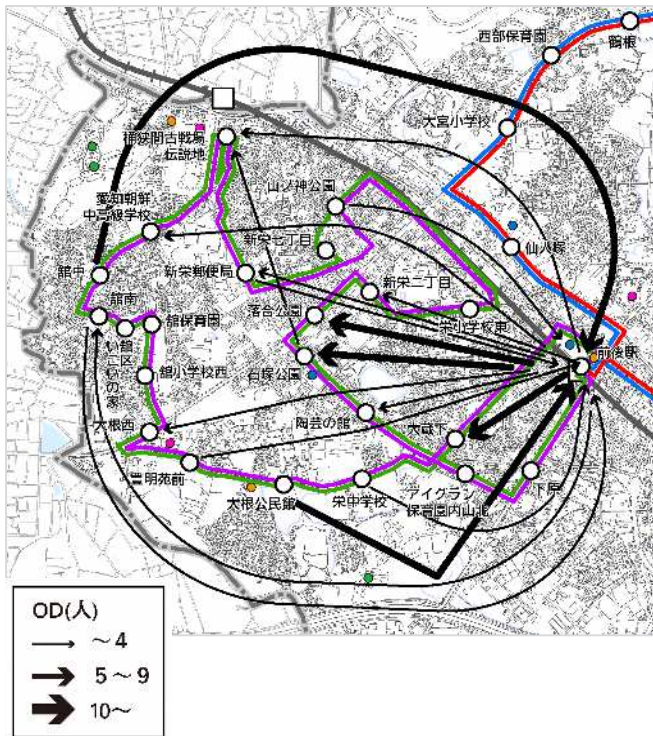
▼ 赤コースOD (平日)



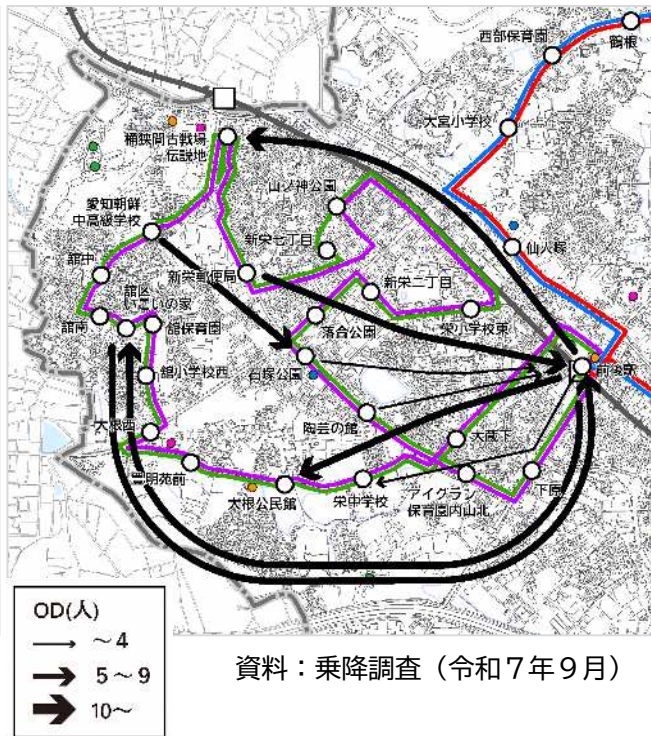
▼ 青コースOD (平日)



▼ 緑コースOD (平日)



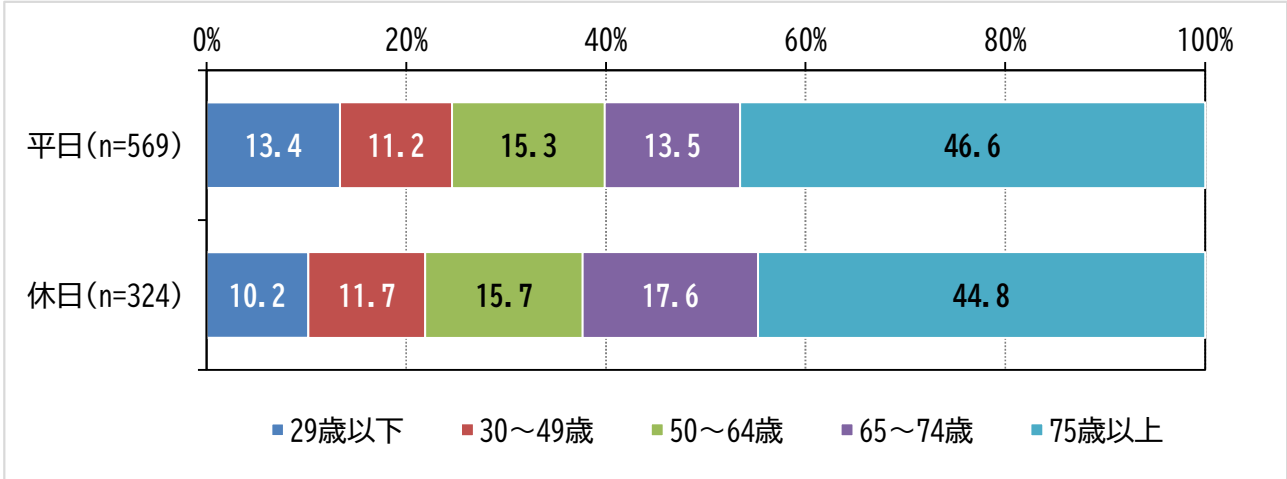
▼ 紫コースOD (平日)



資料：乗降調査 (令和7年9月)

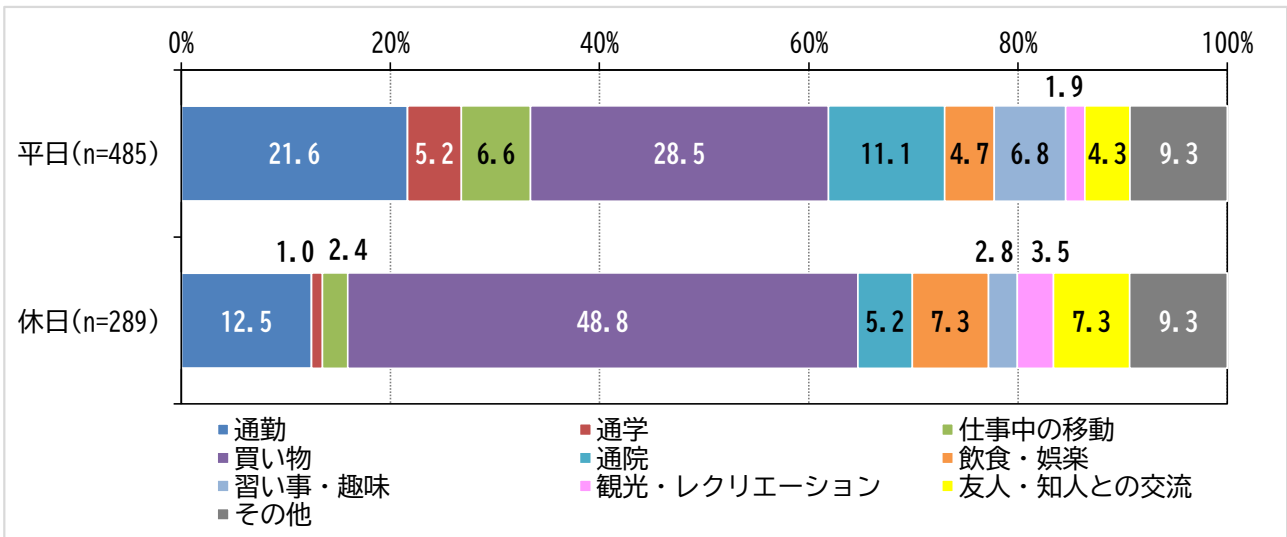
- 75歳以上の利用者が半数近くを占めるが、29歳以下の利用者も10%強存在する
- 平日の利用目的は「買い物」と「通勤」が主体を占める
- 休日の利用目的は「買い物」が約半数を占める

▼ ひまわりバスの利用者の年齢層



資料：乗降調査（令和7年9月）

▼ ひまわりバスの利用目的



資料：乗降調査（令和7年9月）

④ その他のバス

a) サービス水準

▼ 豊明市内や周辺市町を運行するバス路線の概要

事業者 (自治体)	路線名	運行本数 (便/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	徳重13 (藤田医科大学病院—地下鉄原)	19	36分	6:16	22:17	1乗車210円
	徳重13 (藤田医科大学病院—地下鉄徳重)	22	16分	6:35	23:04	
	徳重巡回	9	60分	9:25	17:01	
	鳴子16	28	27分	6:20	22:54	
	緑巡回	9	1時間32分	8:08	17:30	
かりまる (刈谷市)	東境線	20	1時間14分	6:00	21:14	1乗車200円 (現金・IC) 1乗車180円 (QR(アプリ)・ クレジットカード* タッチ)
	西境線	20	1時間20分	6:10	21:28	
	一ツ木線 (左回り・右回り)	20	44分	6:10	20:10	
	一ツ木線 (泉田循環)	10	31分	6:05	20:21	
	逢妻線	20	1時間9分	6:30	20:19	
	小垣江線	20	1時間4分	6:35	20:35	
	東刈谷線	20	1時間5分	6:30	20:03	
依佐美線	16	33分	6:15	20:29		
ふれあいバス (大府市)	東コース	8	1時間30分	7:00	18:55	1乗車100円
	北コース	8	1時間25分	6:50	19:05	
	西コース	6	1時間40分	7:30	18:45	
	南コース	8	1時間35分	6:40	20:15	
	中央コース	16	1時間35分	6:15	21:40	
	サクラコース	6	1時間35分	6:50	17:35	
	ツツジコース	6	1時間30分	7:05	17:50	
じゅんかい君 (東郷町)	北コース	24	44分	7:00	19:32	1乗車100円
	東コース	9	1時間1分	7:05	19:41	
	南西コース	8	1時間7分	7:25	18:35	
東郷町	東郷・藤田医大バス	6	20分	7:30	16:30	1乗車300円

※名古屋市営バス及び東郷・藤田医大バスの便数は藤田医科大学病院を基準とする  
資料：名古屋市交通局・刈谷市・大府市・東郷町 Web サイト (令和8年2月時点)

⑤ チョイソコとよあけ

a) サービス水準

▼ 停留所数（令和7年7月時点）

住宅地停留所	86
沓掛エリア	30
仙人塚・間米エリア	31
大脇エリア	22
阿野町（苅外山・上石田）	3
公共施設停留所	6
墓地・公園停留所	6
事業者停留所	52
医療	15
買物	11
介護サービス	6
金融	8
趣味・娯楽・飲食	5
その他	7
合計	288

▼ 利用方法（運賃・時間帯・予約方法）

運賃	200円 / 1乗車
運行時間帯	平日 9～16時
予約方法	電話・インターネット ※利用希望日時の1週間前から30分前まで

※名鉄バス停留所から300m以内の停留所からは名鉄バスを利用

※エリア間の移動で乗継が必要な場合は400円

▼ 利用対象者

高齢者・障がい者会員 （全停留所を利用可能）	市内在住の満65歳以上の方 市内在住の障害者手帳、療育手帳、精神障害者 保健福祉手帳の交付を受けている方
交通不便地区会員 （公共施設限定で利用可能）	前後区の一部、間米区、西区、東沓掛区、 西沓掛区、大脇区に在住の 小学生以上65歳未満の方

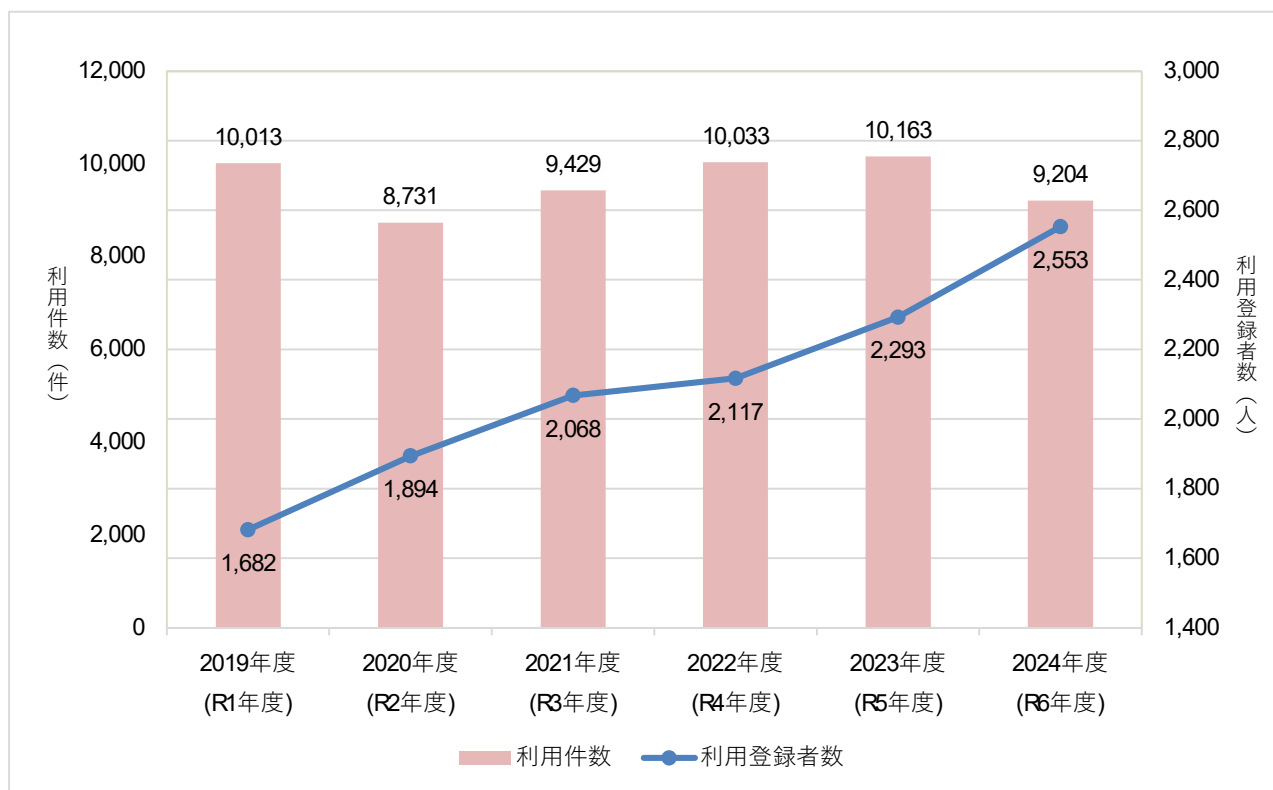
※公共施設：豊明市役所 / 豊明市文化会館 / 豊明市立図書館 /

豊明市福祉体育館 / カラット（共生交流プラザ） / 南部公民館（前後駅）

## b) 利用状況

- チョイソコとよあけの利用者数は、令和6年度で約9.2千人
- 利用登録者数の増加傾向は継続している

### ▼ チョイソコとよあけの利用者数



⑥ その他の移動サービス

a) 高齢者外出支援事業・障害者福祉タクシー料金助成事業（タクシーチケット利用枚数）

■該当者

1・2級の身体障害者児及び3級の下肢・体幹能障害者、療育手帳A・B判定の知的障害者、1・2級の精神障害者保健福祉手帳所持者

▼ タクシーチケット利用枚数

	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
利用枚数	10,639	9,802	8,620	9,238	11,289	12,431

b) 高齢者タクシー運賃助成事業（タクシーチケット利用枚数）

■該当者

豊明市に住民登録がある方で、下記条件のどちらかに該当する方

①事業年度末までに満80歳以上の方

②以下の要件を全て満たす方

- ✓ 満65歳以上である
- ✓ 要介護または要支援の認定がある
- ✓ 市町村民税非課税世帯に属している

▼ タクシーチケット利用枚数

	2023 (R5)	2024 (R6)
利用枚数	3,760	16,423

## 2 ビッグデータを活用した現況分析

### (1) ビッグデータの諸元

今回の現況分析で用いたデータは、下記の諸元となります。

データソース	NTT ドコモより提供※
データ規模	約 600 万ユニークユーザー（2023 年 7 月時点）
データ取得頻度	5 分に一回（15 分以上の滞留を集計したデータ）
集計単位	1/8 地域メッシュ（6 次メッシュ：125m 四方）

※「LocationMind xPop」データは、NTT ドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTT ドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短 5 分毎に測位される GPS データ（緯度経度情報）であり、個人を特定する情報は含まれない。

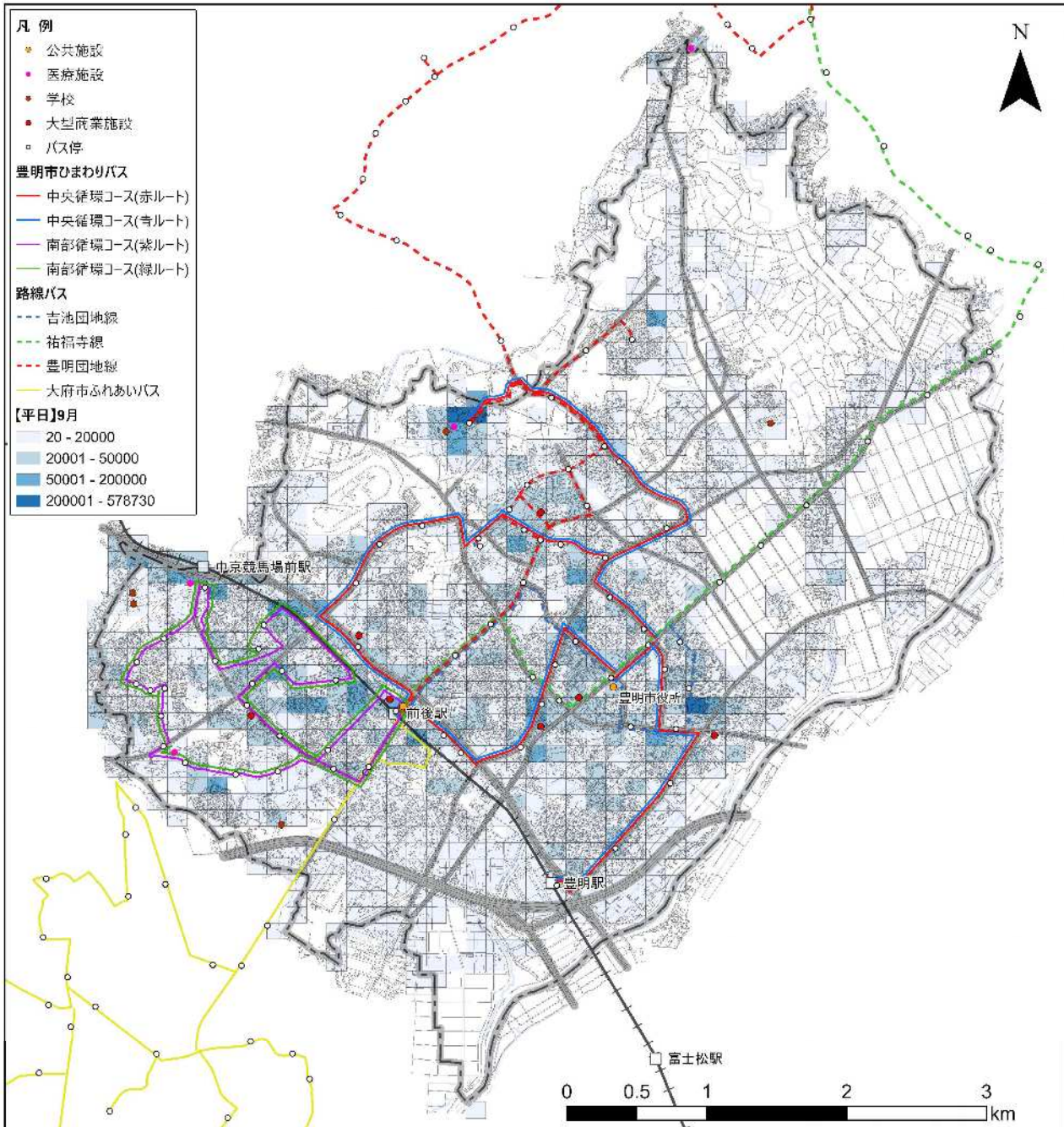
※個人情報保護のための秘匿処理により、サンプルが不十分な集計要件となり、表示できないことがある。

## (2) 豊明市民の市内での滞留状況（令和7年9月）

### ① 総数

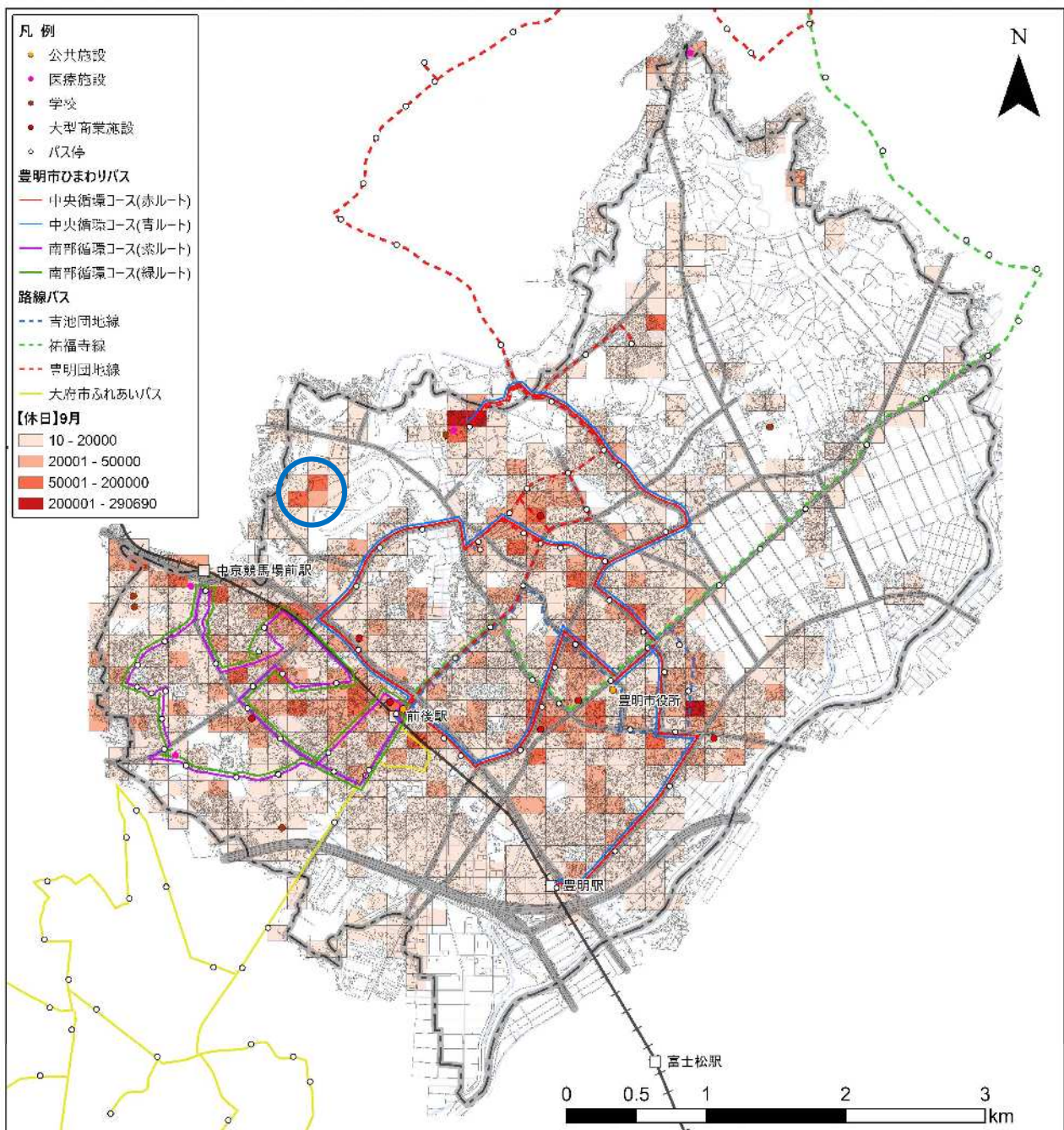
- 藤田医科大学病院や各住宅地（吉池団地・新栄町周辺）で滞留者が多い

### ▼ 豊明市民の市内における滞留状況【平日】（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



- 平日と同様に、藤田医科大学病院や住宅地で滞留者が多い
- 平日と比較して、中京競馬場の滞留者が多くみられる

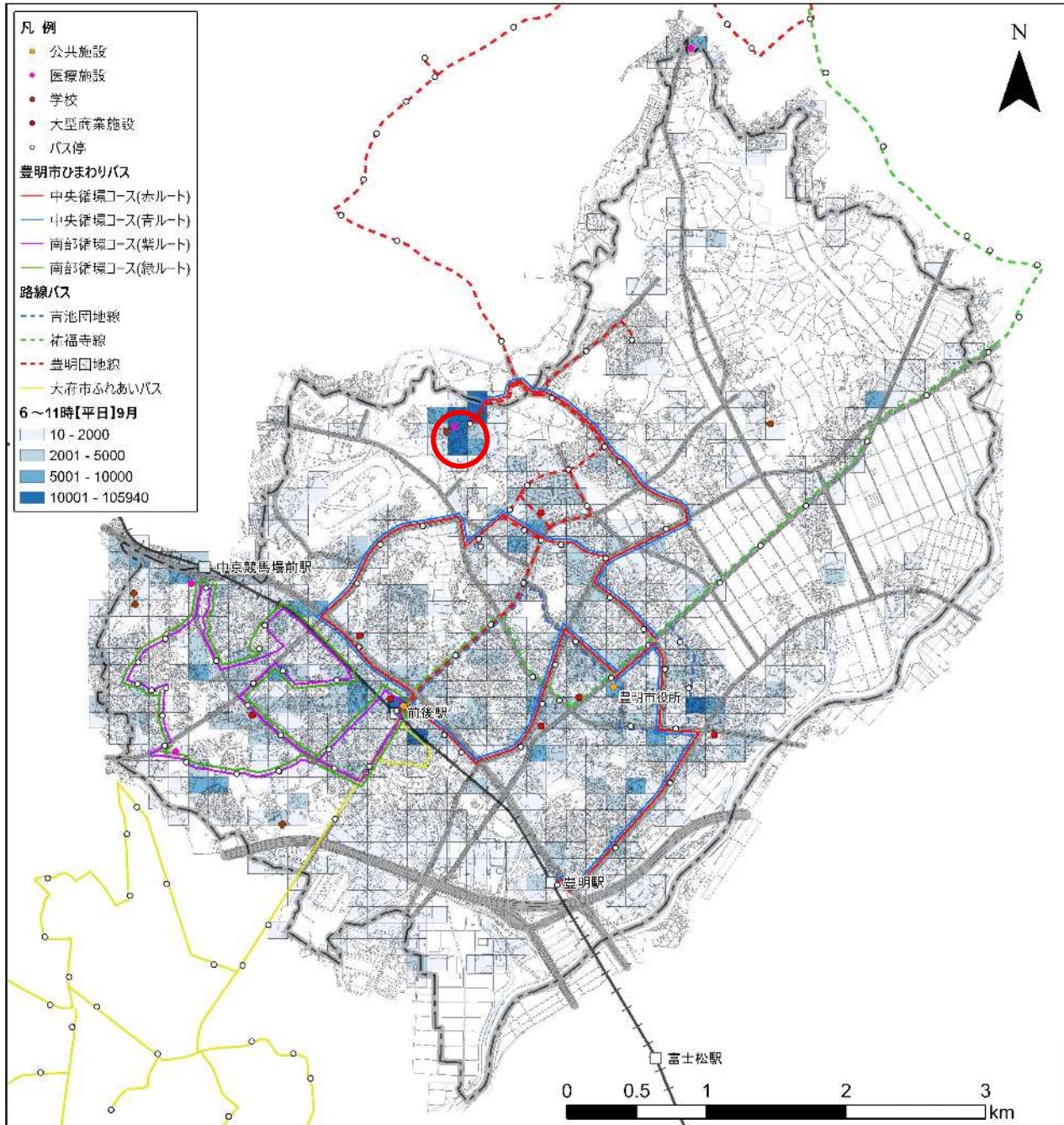
▼ 豊明市民の市内における滞留状況 [休日] (令和7年9月) / 6次メッシュ(一辺=125m)



## ②時間帯別集計

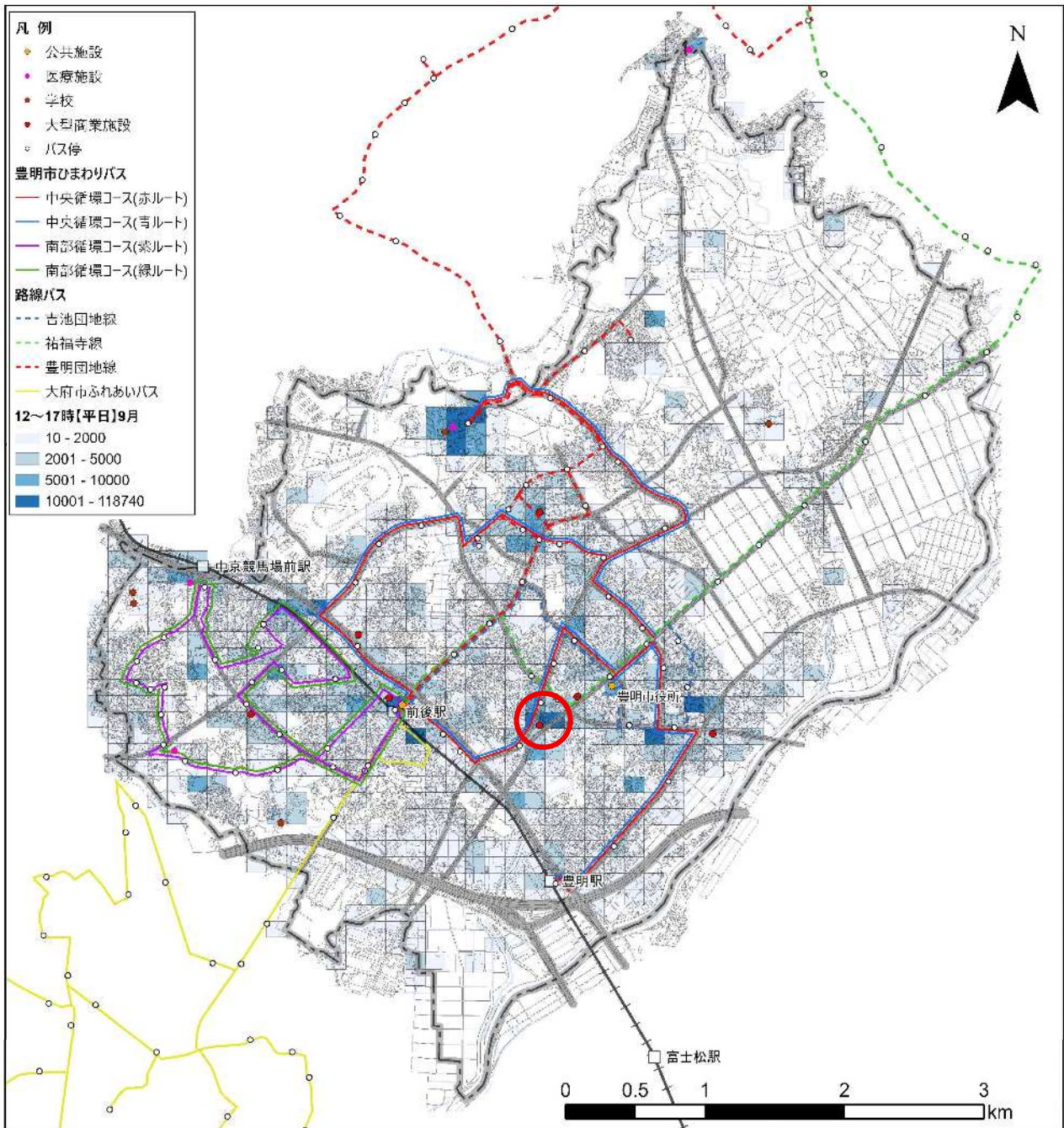
- 藤田医科大学病院の南側で滞留者が多くみられる

▼ 豊明市民の市内6～11時における滞留状況 [平日] (令和7年9月) / 6次メッシュ(一辺=125m)



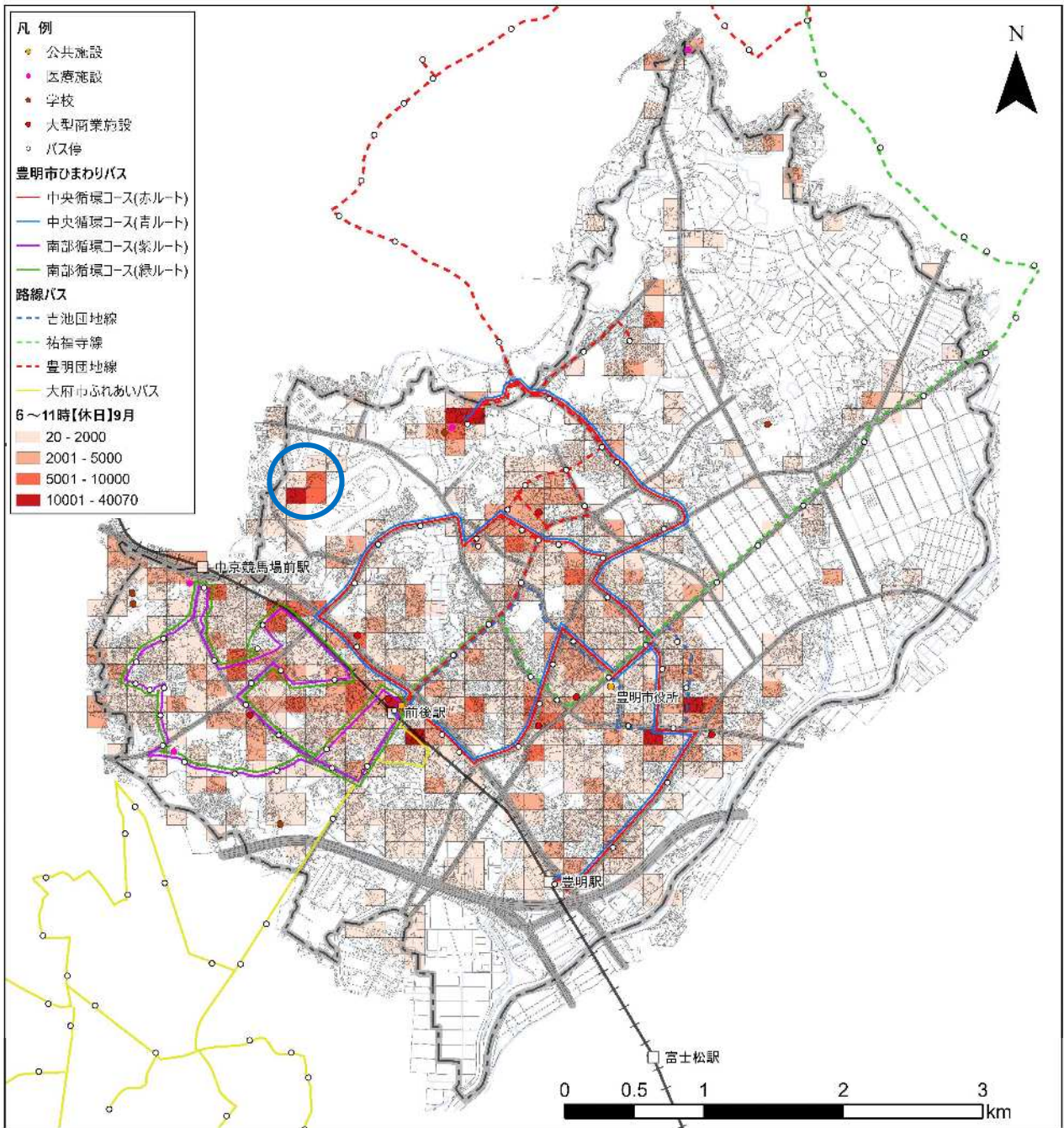
- 前の時間帯より、MEGA ドン・キホーテ豊明店周辺で滞留者が増加

▼ 豊明市民の市内 12~17 時における滞留状況 [平日] (令和 7 年 9 月) / 6 次メッシュ(一辺=125m)



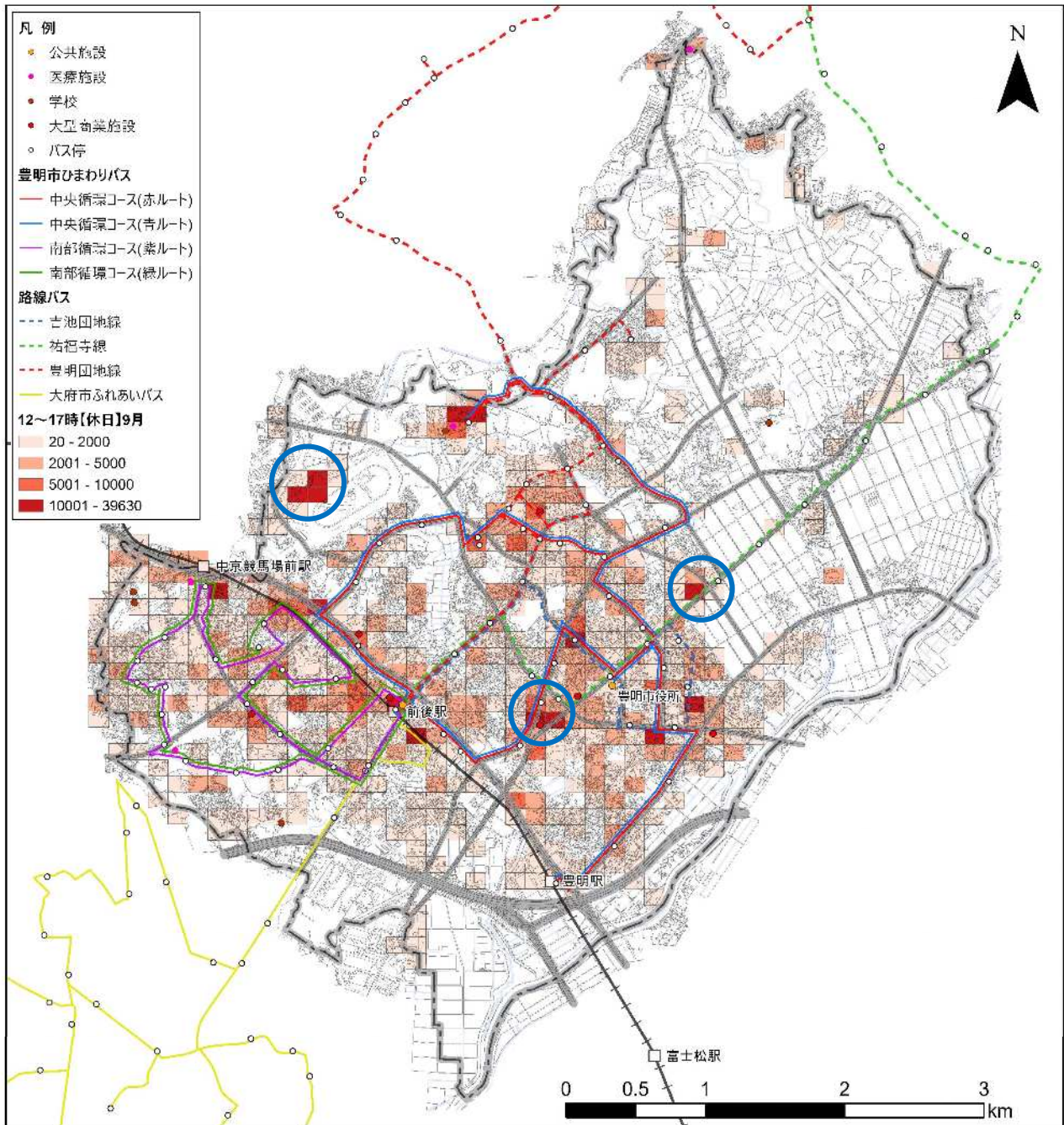
- 中京競馬場で滞留者が多くみられる

▼ 豊明市民の市内6～11時における滞留状況 [休日] (令和7年9月) / 6次メッシュ(一辺=125m)



- 中京競馬場でさらに滞留者が増加
- MEGA ドン・キホーテ UNY 豊明店、オークワ豊明店周辺で滞留者が増加

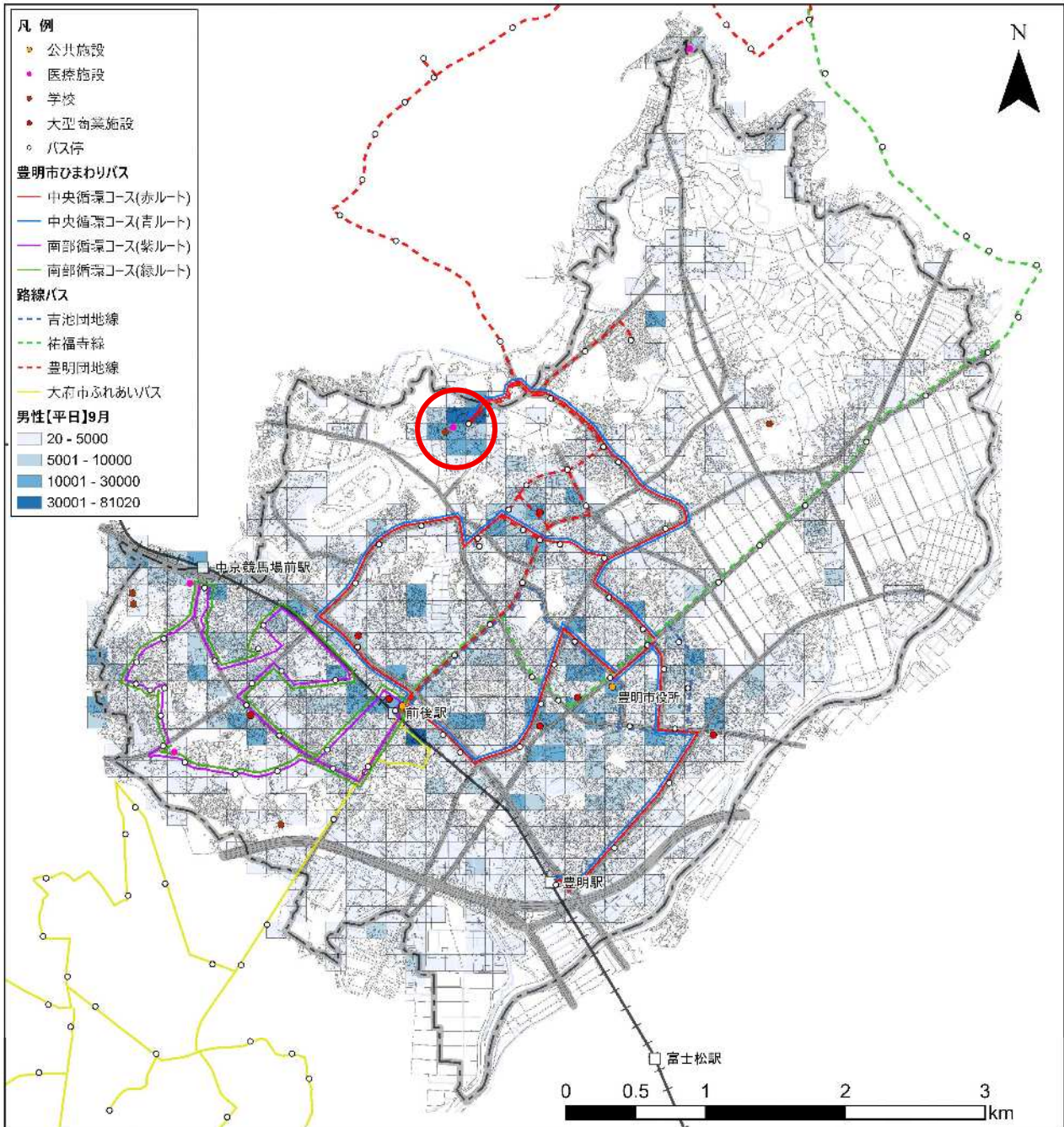
▼ 豊明市民の市内 12～17 時における滞留状況 [休日] (令和 7 年 9 月) / 6 次メッシュ(一辺=125m)



### ③性別集計

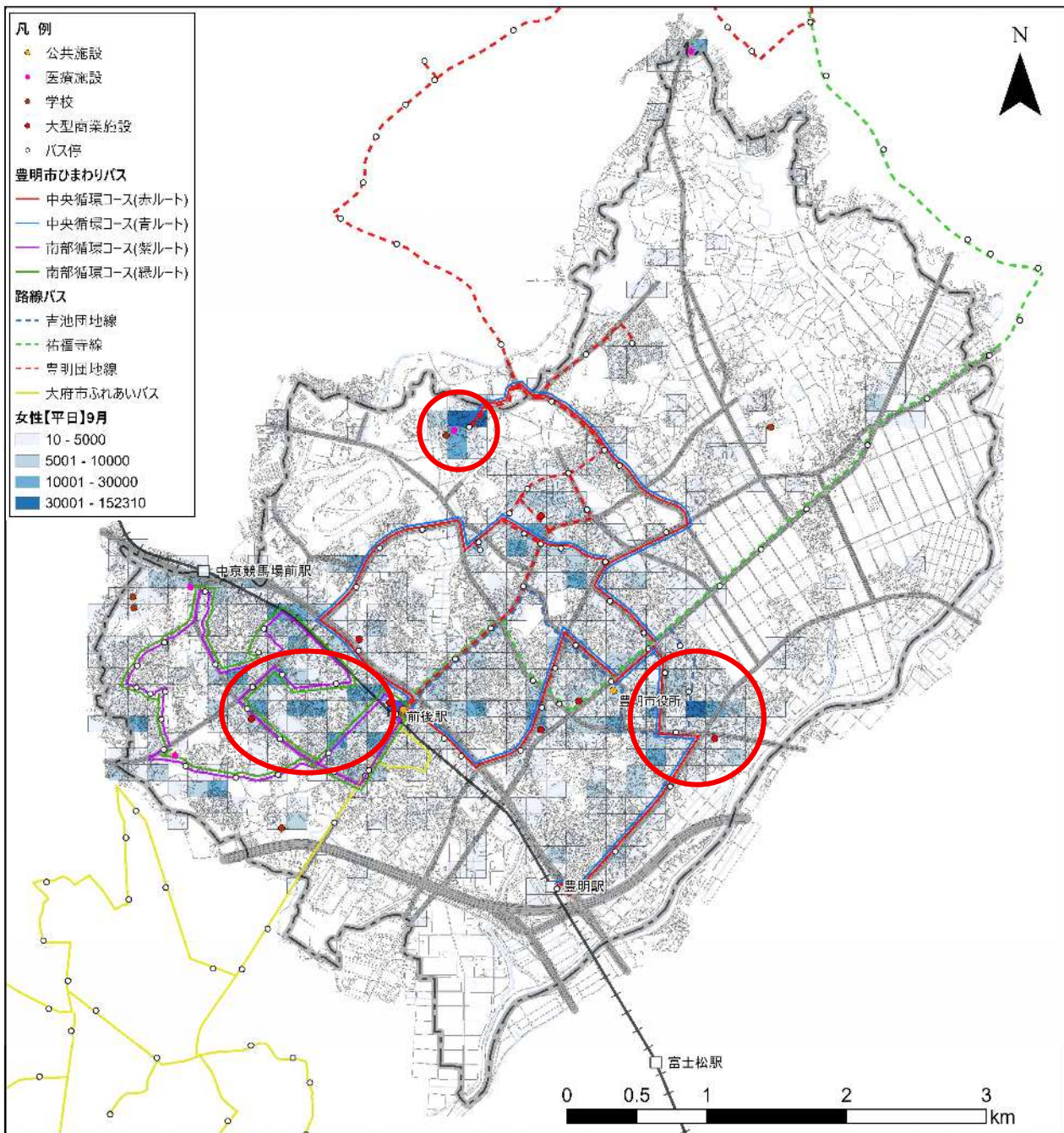
- 藤田医科大学病院や前後駅東側で滞留者が多い

▼ 豊明市民（男性）の市内における滞留状況 [平日]（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



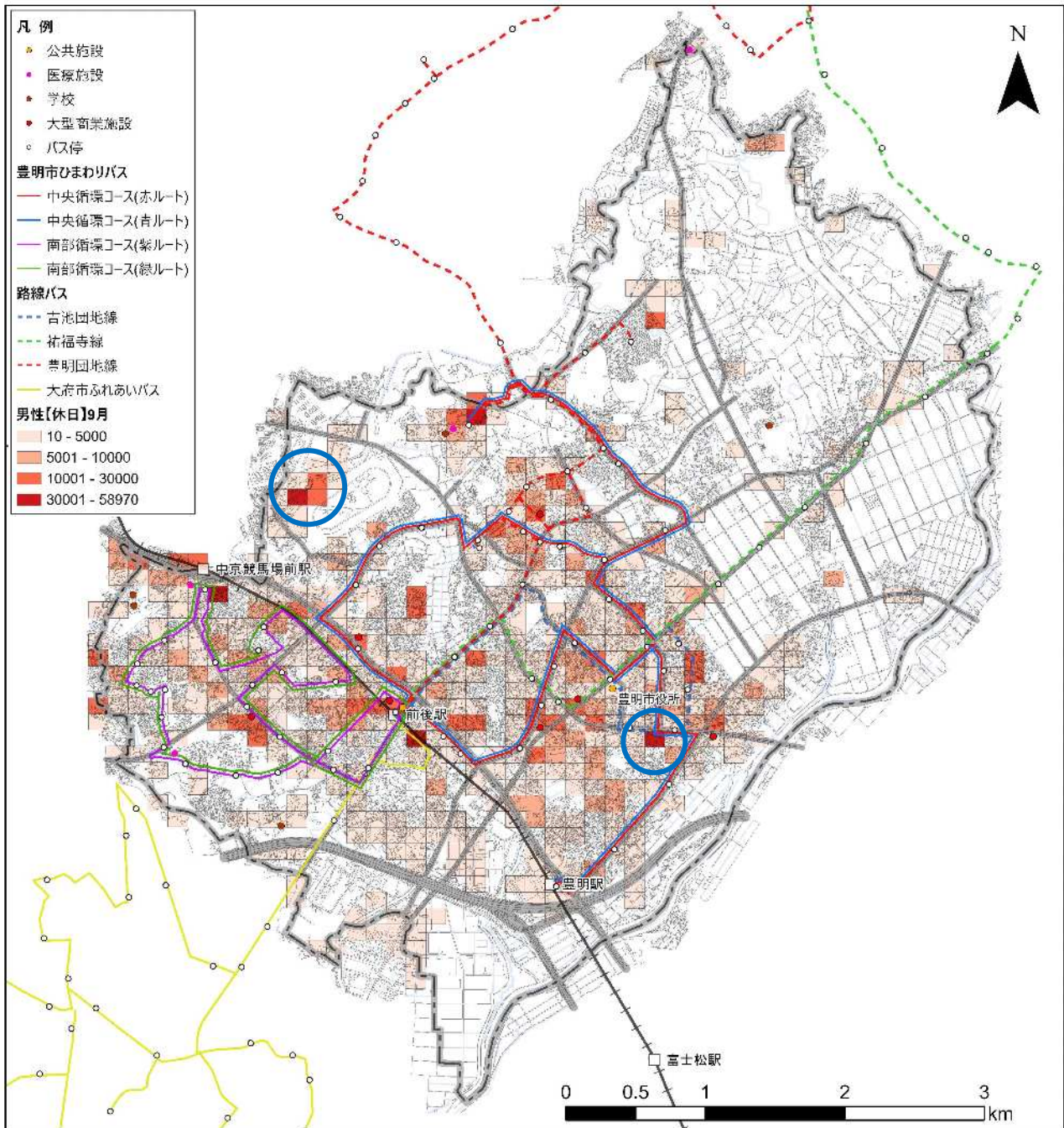
- 藤田医科大学病院や住宅地（新栄町・吉池団地周辺）で滞留者が多い

▼ 豊明市民（女性）の市内における滞留状況 [平日]（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



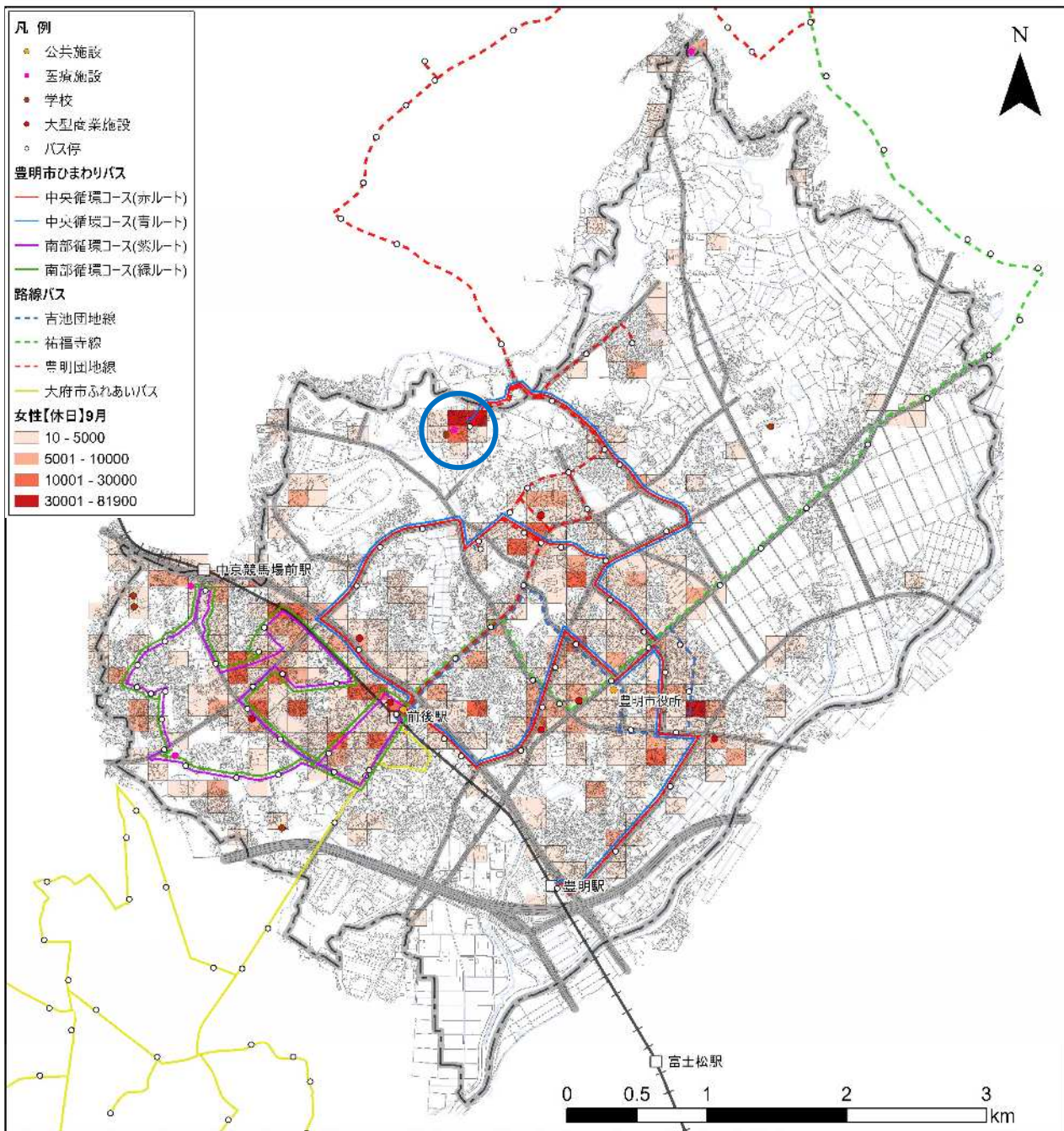
- 中京競馬場や中央小学校周辺で滞留者が多い

▼ 豊明市民（男性）の市内における滞留状況 [休日]（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



- 藤田医科大学病院では男性より多くの滞留者がみられる

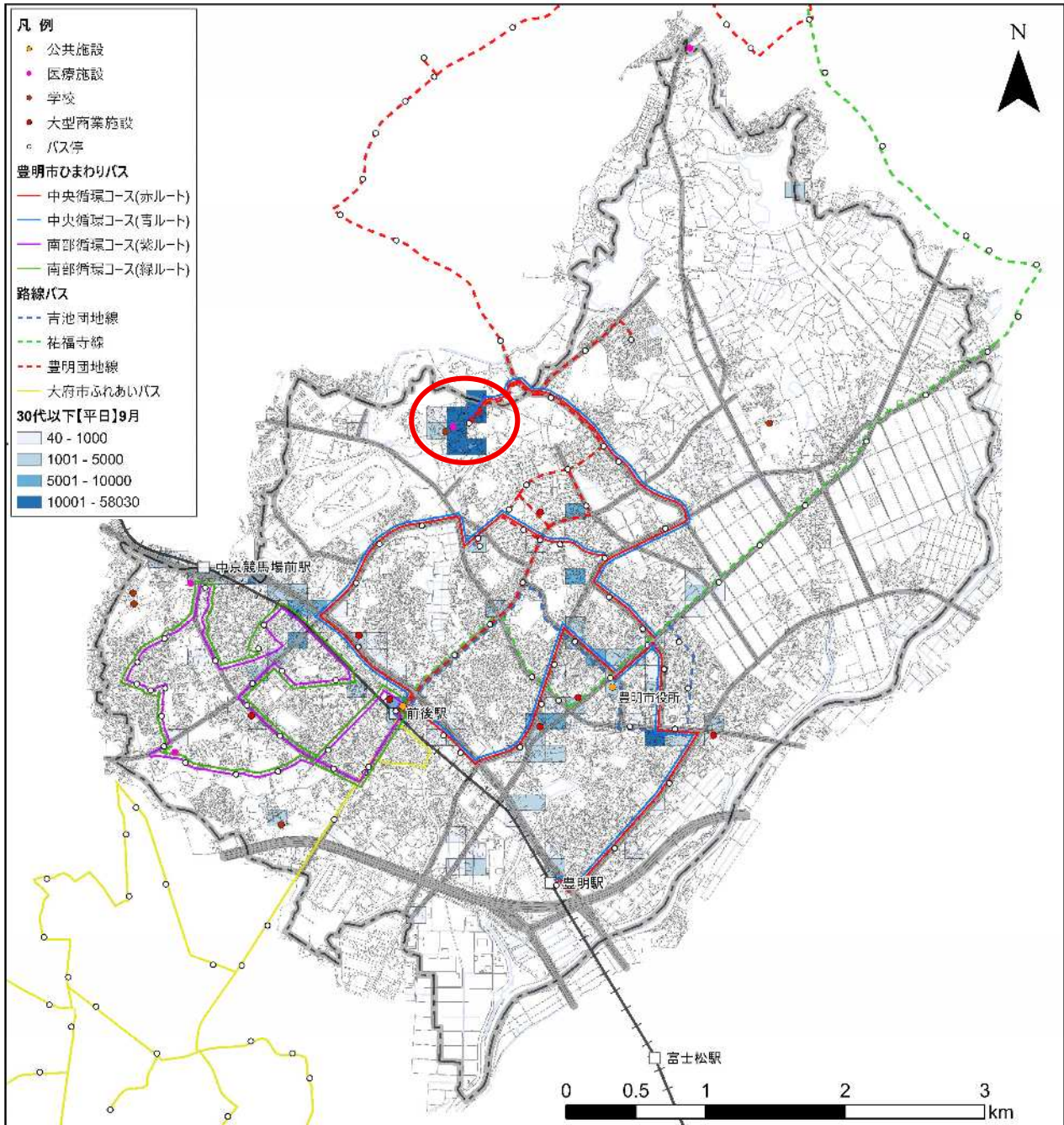
▼ 豊明市民（女性）の市内における滞留状況 [休日]（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



#### ④年代別集計

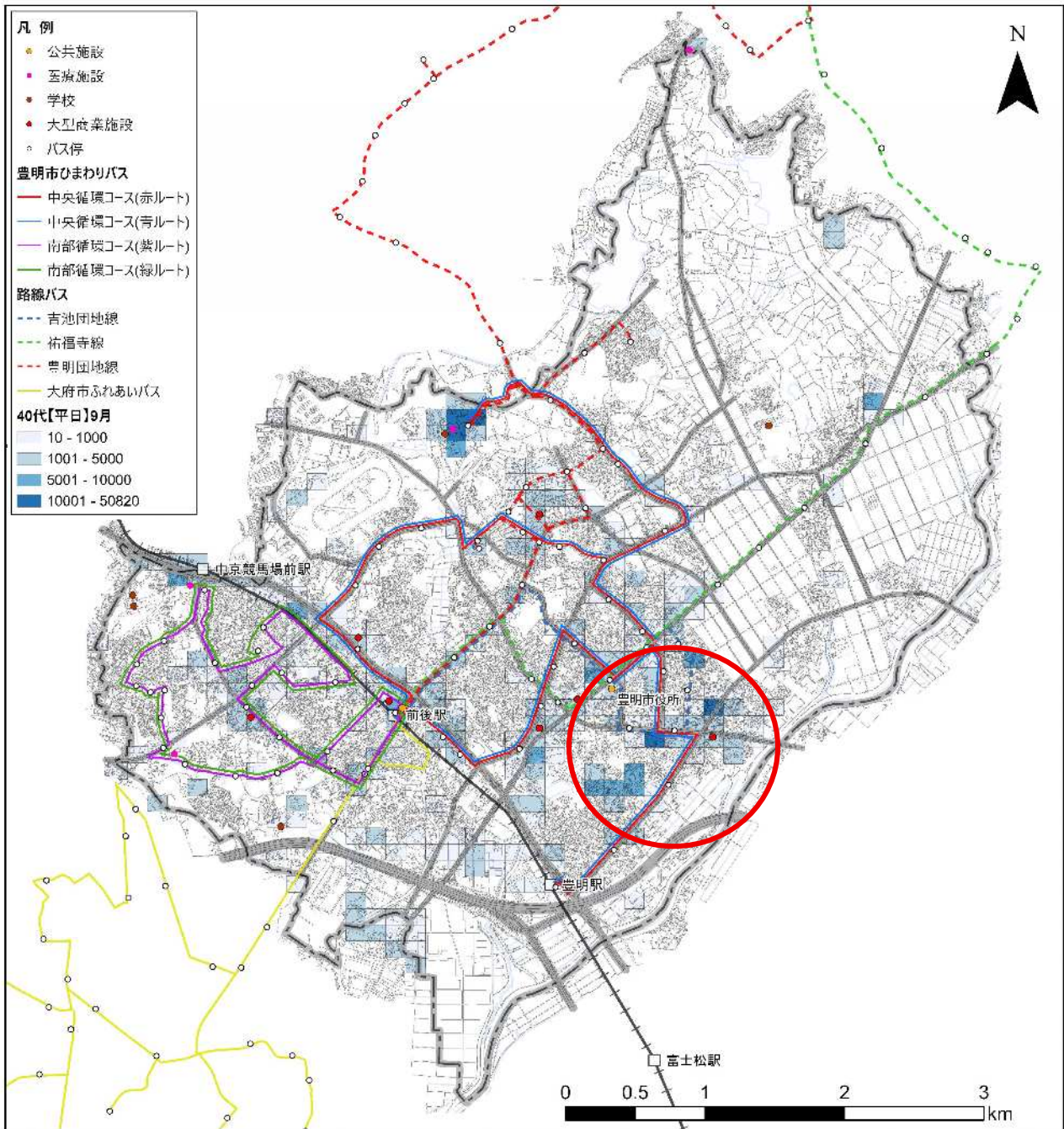
- 藤田医科大学病院で多くの滞留者がみられる

▼ 豊明市民（30代以下）の市内における滞留状況〔平日〕（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



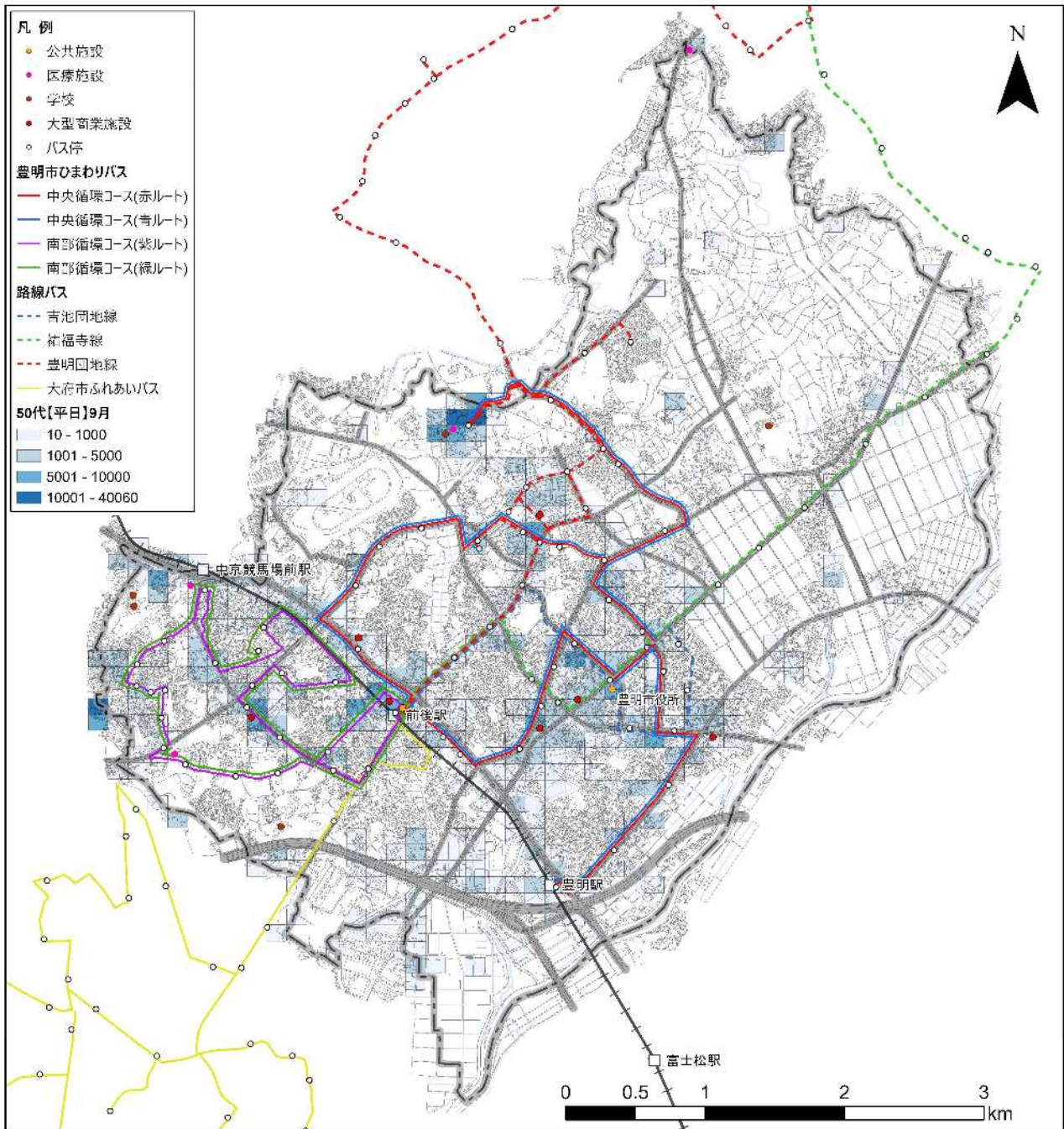
● 吉池団地・新田町周辺での滞留者がみられる

▼ 豊明市民（40代）の市内における滞留状況 [平日]（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



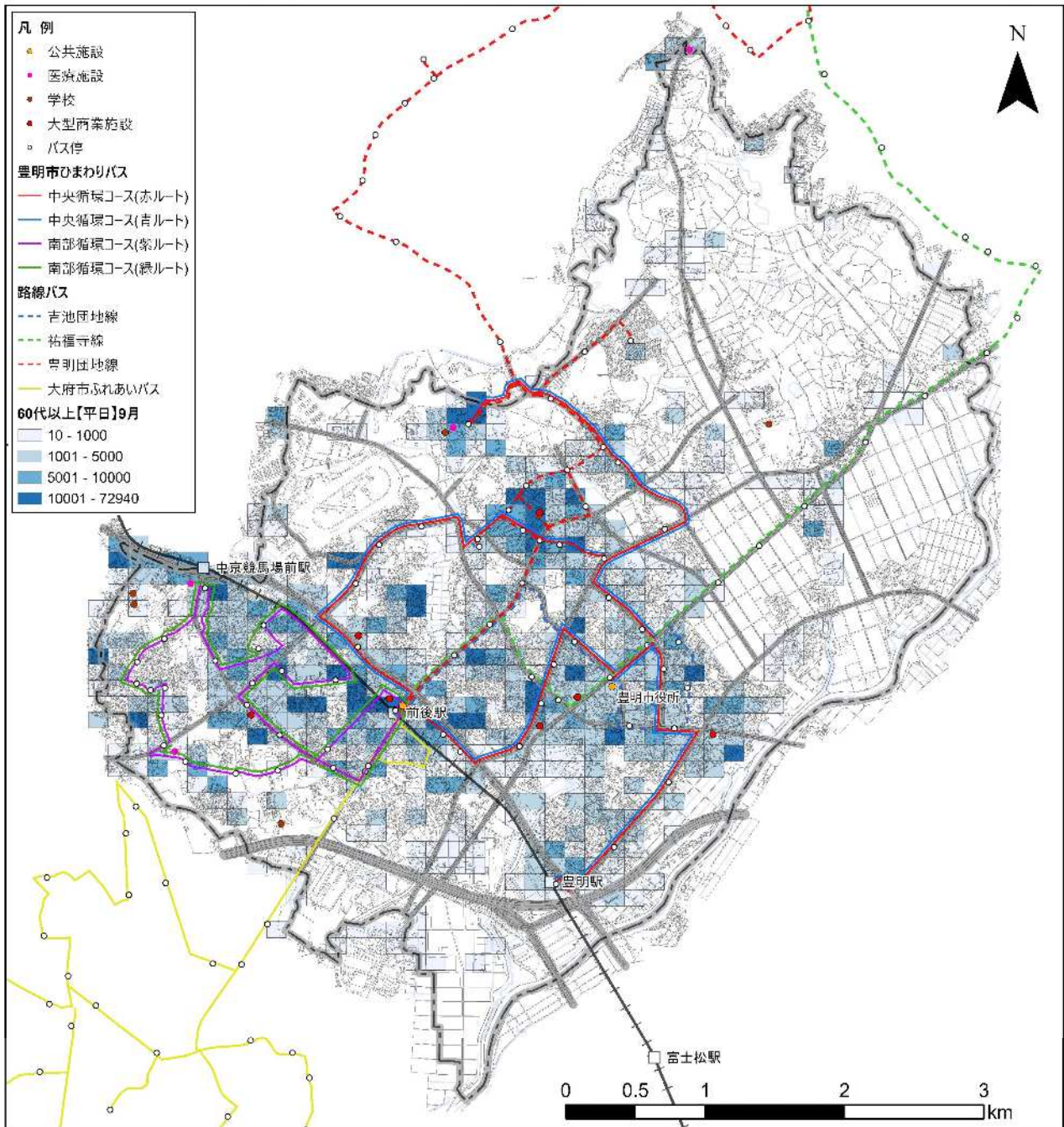
- 年代による特徴はあまりみられない

▼ 豊明市民（50代）の市内における滞留状況 [平日]（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



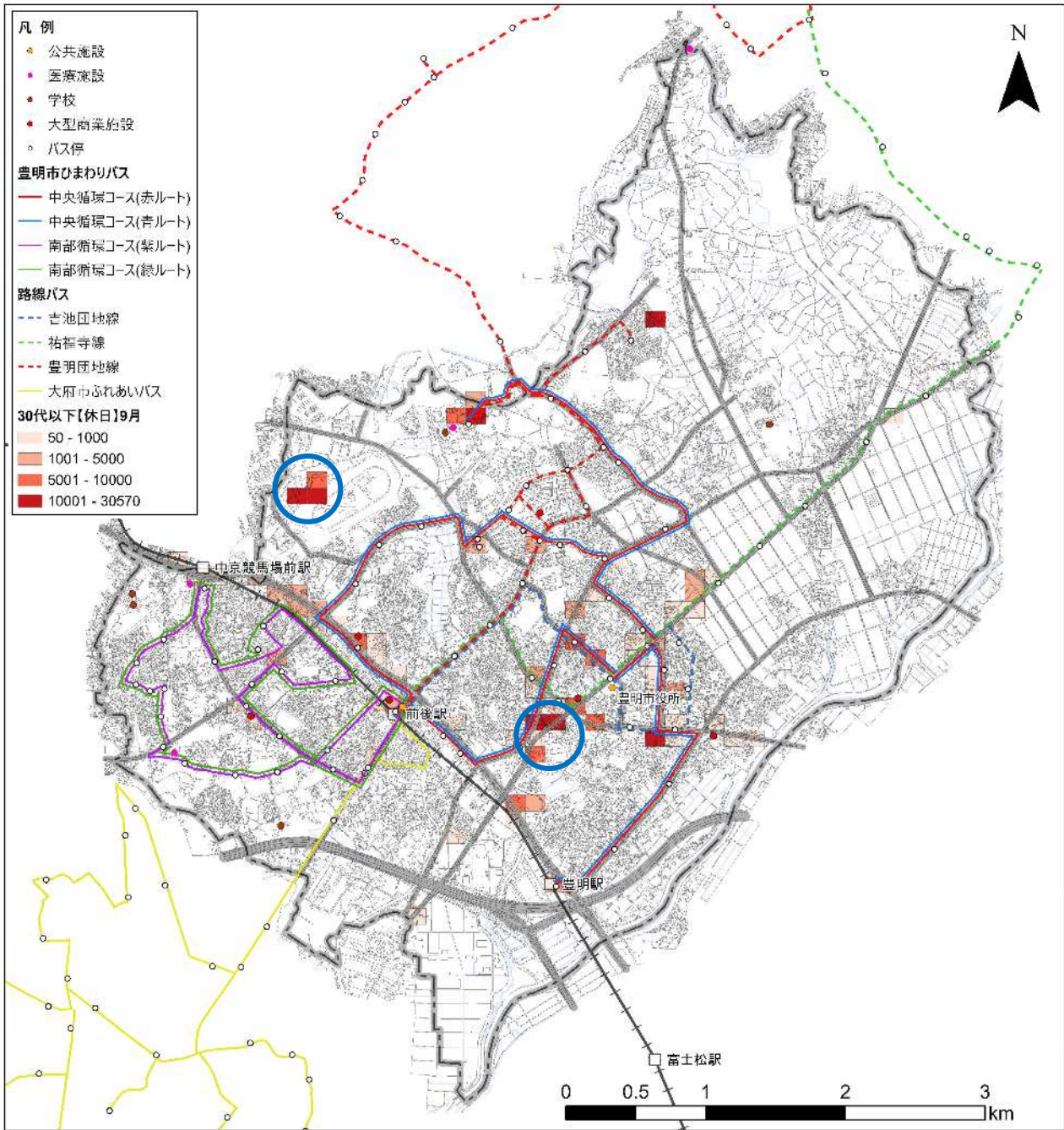
- 市内全体で滞留者が多く、特に住宅地の滞留者が多くみられる

▼ 豊明市民（60代）の市内における滞留状況 [平日]（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



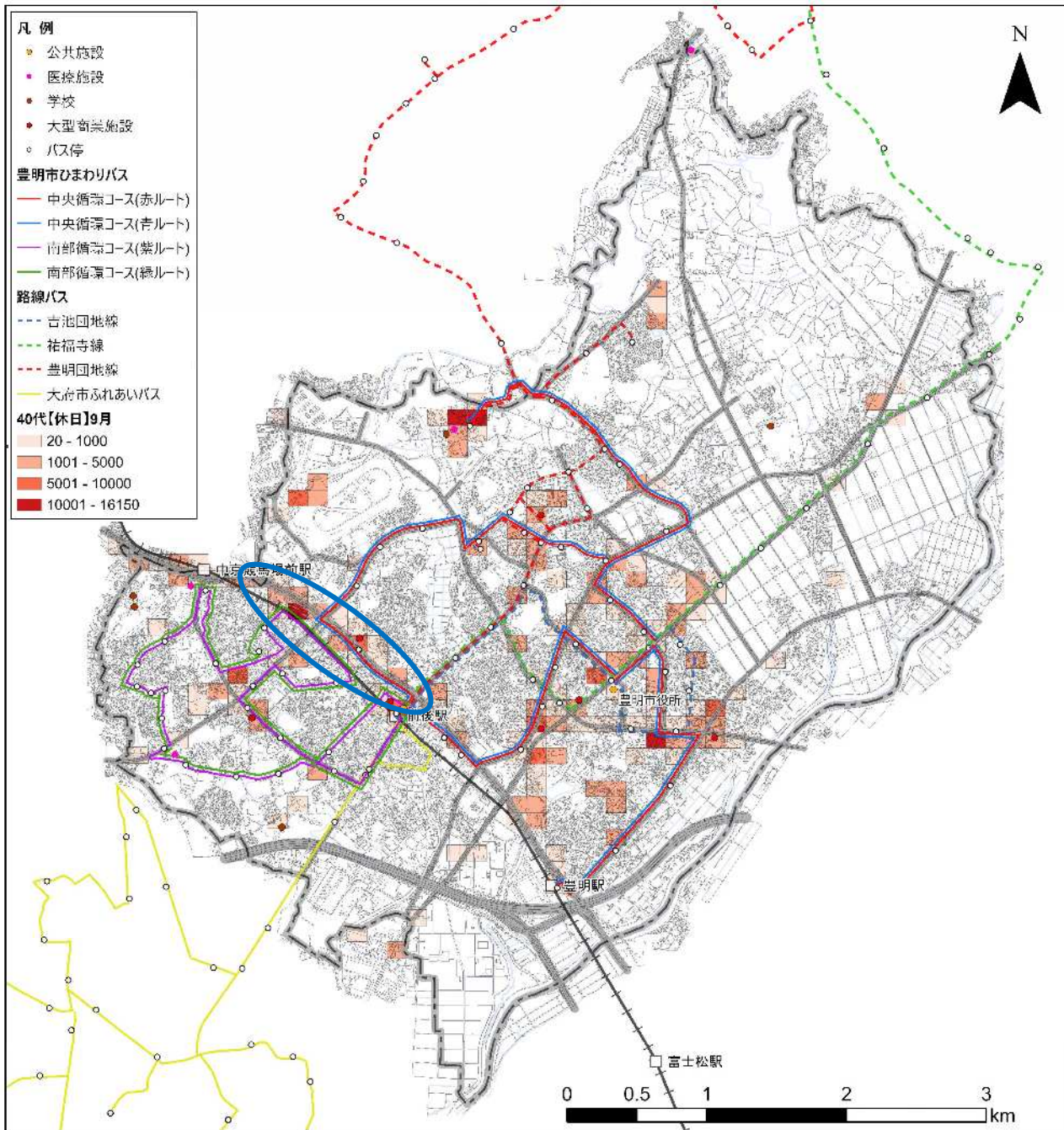
- 中京競馬場や MEGA ドン・キホーテ豊明店周辺で滞留者がみられる

▼ 豊明市民（30代以下）の市内における滞留状況〔休日〕（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



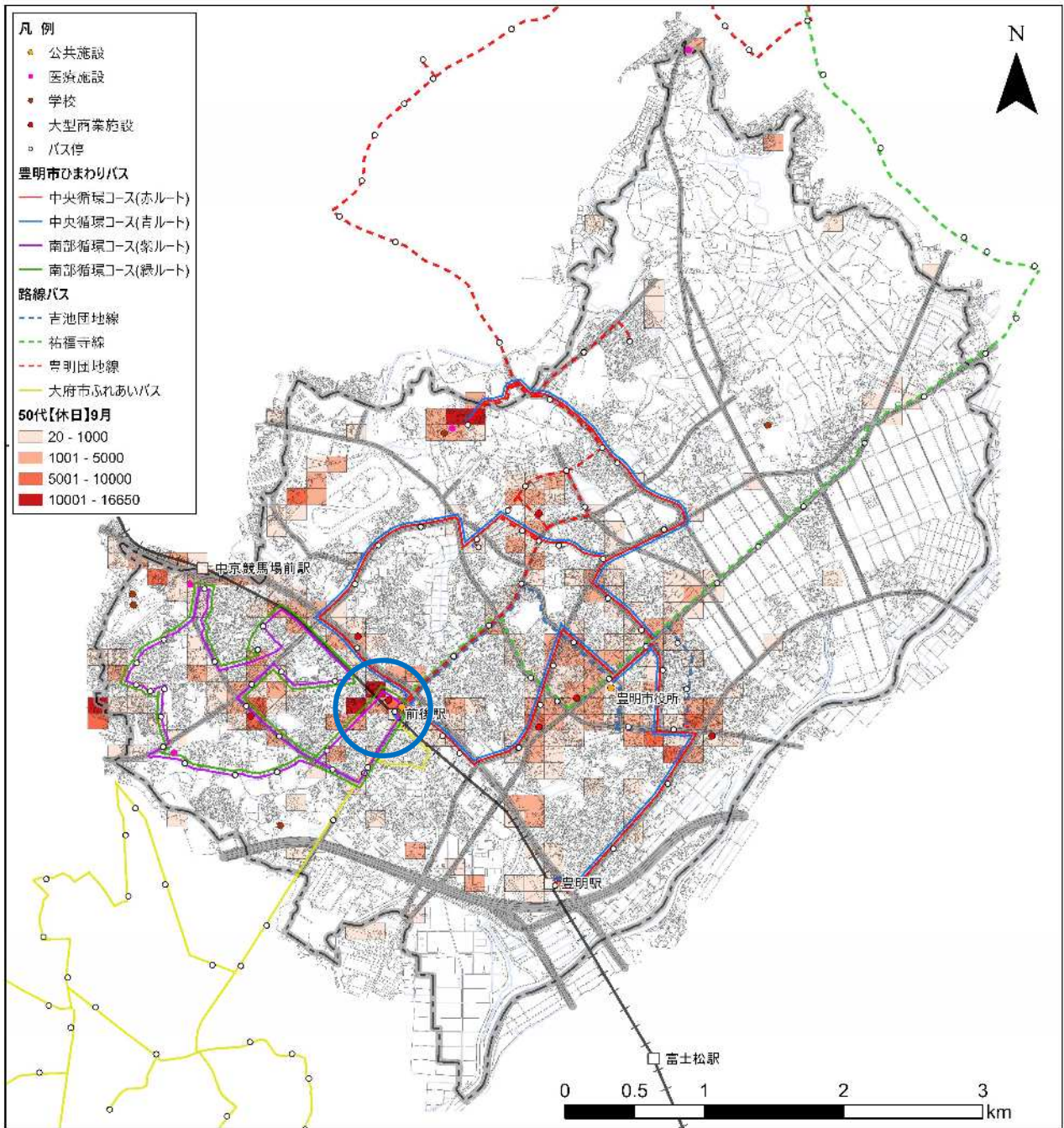
- 国道1号沿道で滞留者がみられる

▼ 豊明市民（40代）の市内における滞留状況【休日】（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



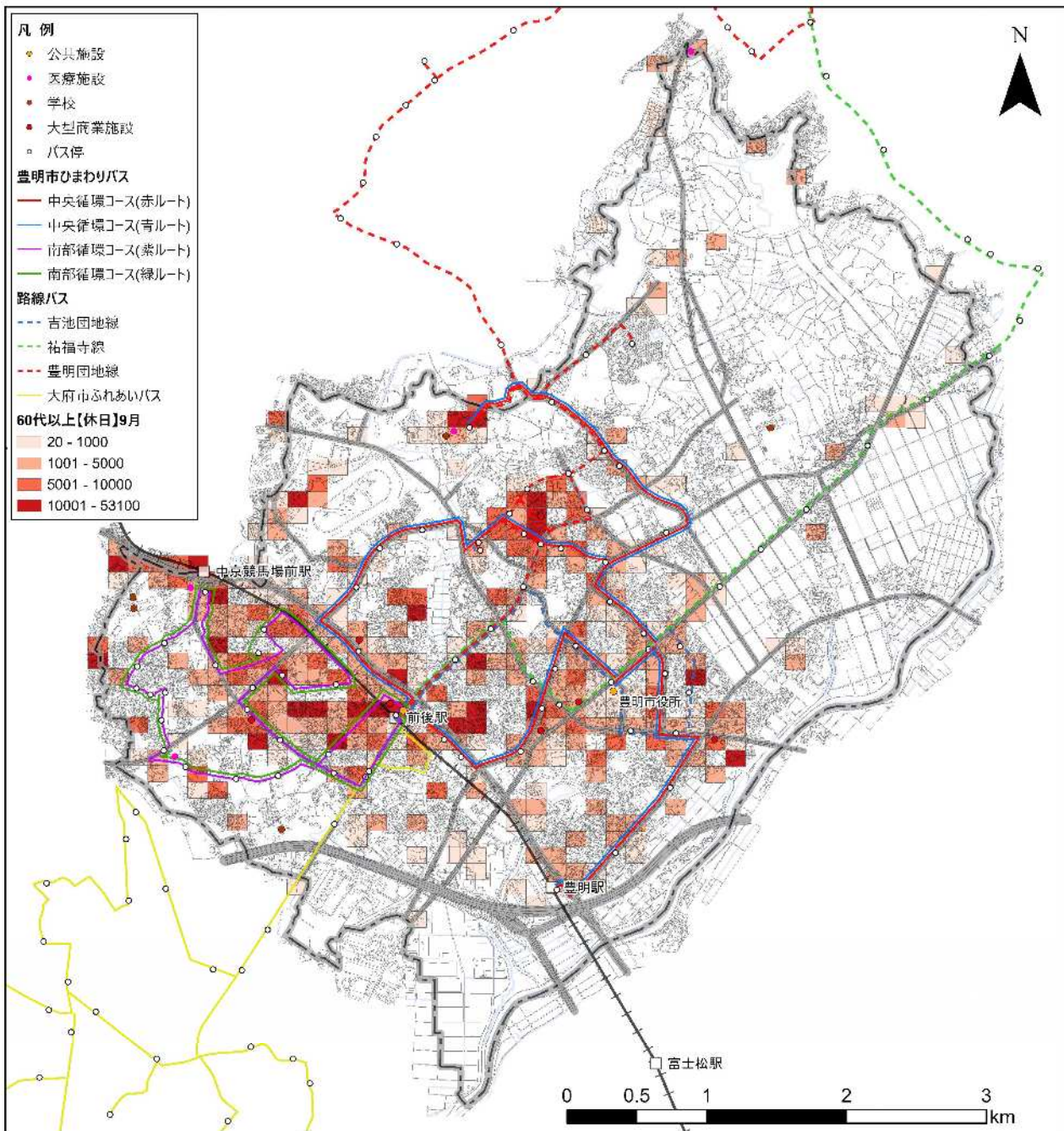
- 前後駅の周辺（西側）で滞留者がみられる

▼ 豊明市民（50代）の市内における滞留状況【休日】（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）



- 市内全体で滞留者が多く、特に住宅地の滞留者が多くみられる

▼ 豊明市民（60代）の市内における滞留状況【休日】（令和7年9月）／6次メッシュ（一辺=125m）

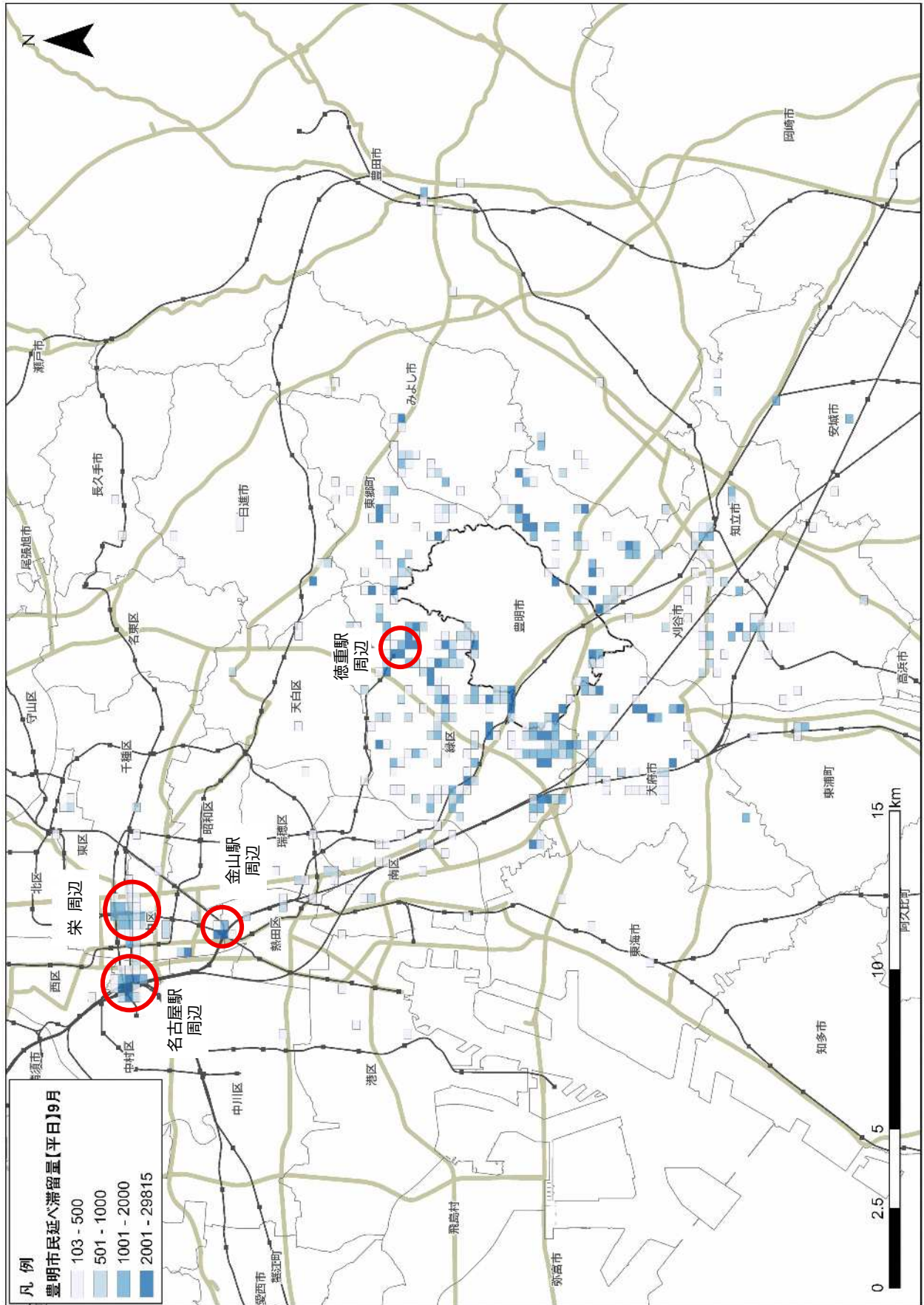


### (3) 豊明市民の市外での滞留状況 (令和7年9月)

※捕捉範囲は愛知県内に限る

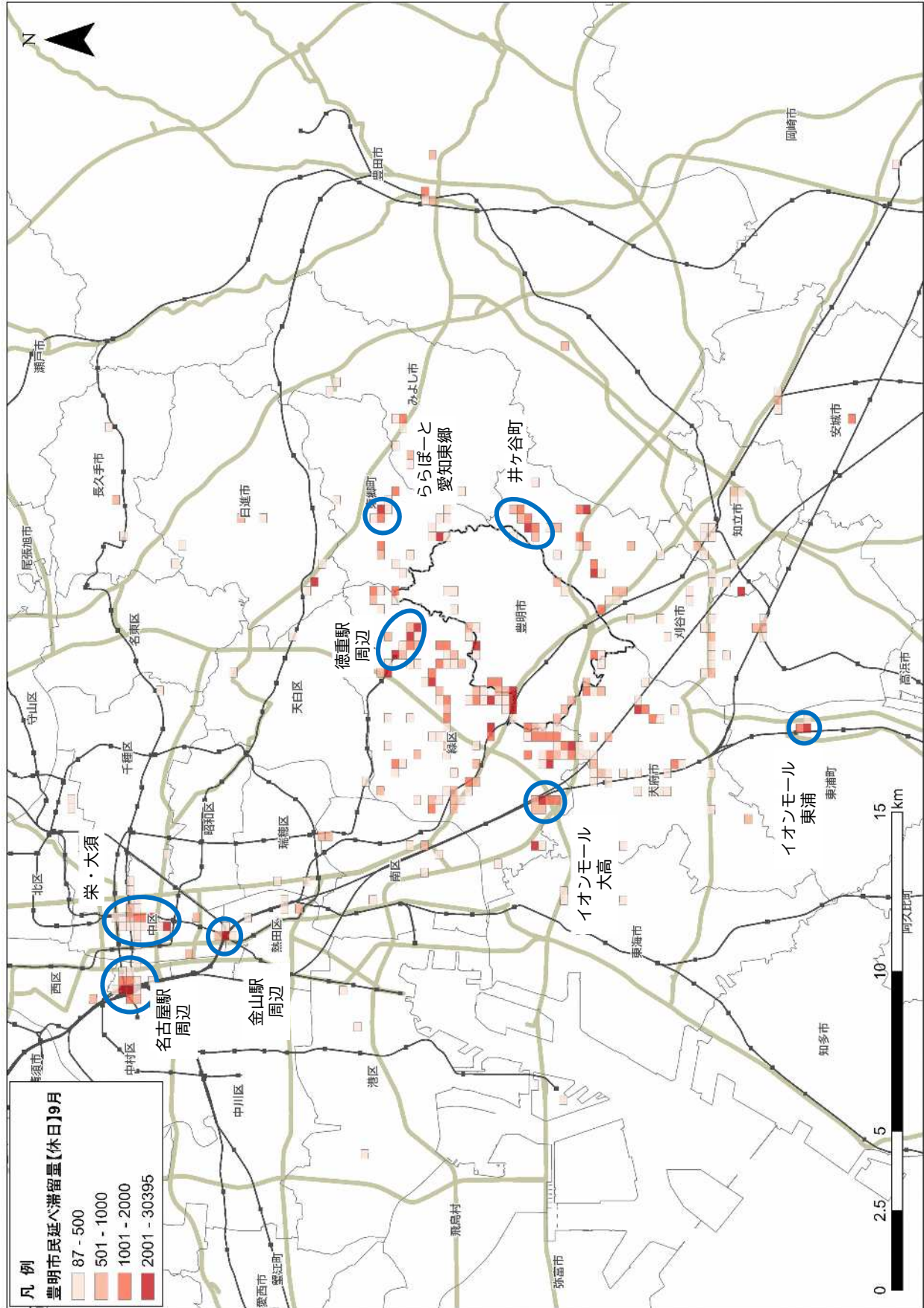
- 名古屋市内や、豊明市周辺地域での滞留者が多い

▼ 豊明市民以外の豊明市周辺における滞留状況 [平日] (令和7年9月) / 5次メッシュ (一辺=250m)



- 大型商業施設が立地する地域での滞留者が多い

▼ 豊明市民の市外における滞留状況【休日】（令和7年9月）／5次メッシュ（一辺=250m）



### 3 公共交通に関するニーズ調査等

#### (1) アンケート・インタビュー・ヒアリング調査

##### 1) 市民アンケート調査

項目	内容
調査対象	豊明市内在住の15歳以上の方から無作為に抽出した3,500人
調査方法	郵送配布、郵送・Web回収
調査時期	令和7年9月2日(火)発送 令和7年9月17日(水)回収締切
回収数・率	1,302票・37.2%

##### 2) バス利用者アンケート調査

項目	内容			
調査対象	ひまわりバス：平休日各1日の全路線・全利用者 名鉄バス：平休日各1日の主要バス停（市内5ヶ所）の全利用者			
調査方法	手渡し配布、郵送・Web回収			
調査時期	令和7年9月26日(金)、28日(日)実施 令和7年10月14日(火)回収締切			
回収数・率	路線	配布数	回収数	回収率
	ひまわりバス	390	196	50.3%
	名鉄バス	1,540	420	27.3%
	合計(路線無回答を含む)	1,930	625	32.4%

##### 3) チョイソコとよあけ登録者アンケート調査

項目	内容
調査対象	チョイソコとよあけ登録者全員(郵送数：2,558票)
調査方法	郵送配布、郵送・Web回収
調査時期	令和7年9月下旬発送(『チョイソコ通信』に同封) 令和7年10月14日(火)回収締切
回収数・率	998票・39.0%

##### 4) 高齢者向けインタビュー調査

場所	日時	参加者数
すずしろカフェ・曹源寺(観音堂)	令和7年9月23日(火祝) 午後1時半～2時半	23人
グリーンケアカフェ・つくし (古民家カフェ和み亭)	令和7年9月27日(土) 午後2時～4時	15人
第16回おたがいさまの福祉まちづくり交流会 (豊明市共生交流プラザ カラット)	令和8年1月10日(土) 午前10時～正午	29人

##### 5) 交通事業者ヒアリング調査

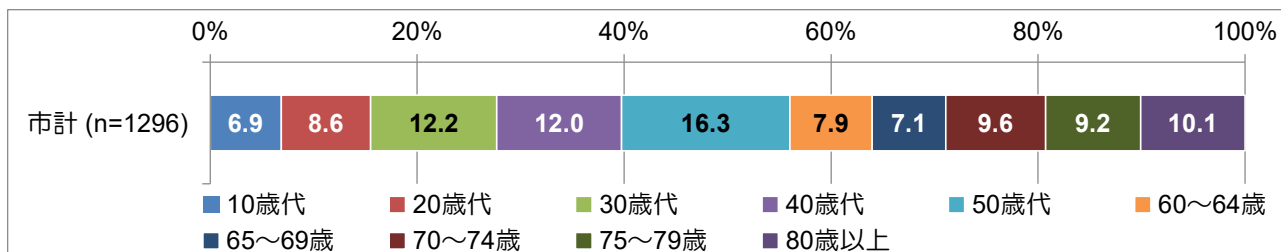
項目	内容
調査対象	豊明市内において公共交通を運行する各事業者 ・名古屋鉄道(株) ・名鉄バス(株) ・東名交通(株) ・(株)豊明交通 ・(株)アイシン ・(株)あんしんネットなごや
調査方法	質問状の送付後、ヒアリングを実施(名古屋鉄道(株)は質問状での回答のみ)
調査時期	令和8年1～2月

## 1) 市民アンケート調査

### ① 回答者の年齢

- 「70～74歳」と「75～79歳」を合わせた70歳代の割合が約19%で最も高く、次いで「50歳代」、「60～64歳」と「65～69歳」を合わせた60歳代の順

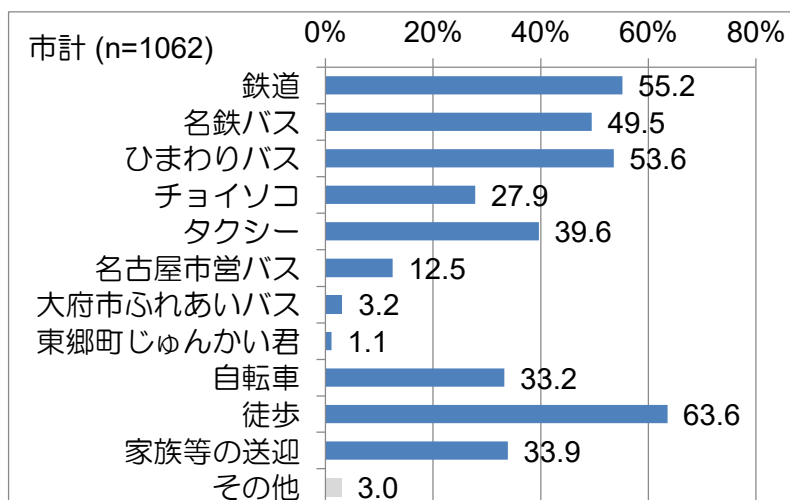
▼ 回答者の年齢



### ② 免許返納後に利用している、または利用しようと思う移動手段

- 「徒歩」の割合が約64%で最も高く、次いで「鉄道」、「ひまわりバス」の順

▼ 免許返納後に利用している、または利用しようと思う移動手段（複数回答）



※免許を保有したことのない人や全項目無回答を除く

### ③ 公共交通について知っていること

- 「市内に名鉄電車の駅があること」を知っている割合が約 94%と最も高く、次いで「市内をひまわりバスが走っていること」、「市内を名鉄バスが走っていること」の順
- 「70～74 歳」は全ての項目で合計を上回っている一方で、「30 歳代」では1項目のみが上回っている

#### ▼ 公共交通について知っていること（年代別）（赤：合計を上回る／青：合計を下回る）

（単位：％）	10歳代 (n=88)	20歳代 (n=111)	30歳代 (n=153)	40歳代 (n=155)	50歳代 (n=204)	60～64歳 (n=98)	65～69歳 (n=88)	70～74歳 (n=116)	75～79歳 (n=113)	80歳以上 (n=120)	合計 (n=1246)
市内に名鉄電車の駅があること	94.3	91.9	94.1	92.3	95.6	96.9	97.7	95.7	93.8	86.7	93.8
市内を名鉄バスが走っていること	85.2	83.8	84.3	87.1	92.6	85.7	87.5	85.3	77.0	75.8	85.0
市内に名古屋市営バスのバス停があること	52.3	41.4	38.6	31.0	43.6	38.8	47.7	42.2	35.4	39.2	40.4
市内をひまわりバスが走っていること	93.2	87.4	83.7	90.3	92.6	90.8	92.0	89.7	87.6	84.2	89.1
自宅近くを走るバスのダイヤ・ルート・運賃	31.8	30.6	24.2	25.8	28.4	24.5	20.5	34.5	36.3	37.5	29.3
市内をチョイソコが走っていること	34.1	44.1	55.6	54.8	71.6	66.3	70.5	80.2	75.2	70.0	62.9
自宅近くを走るバスで行くことのできる施設	36.4	26.1	18.3	14.8	23.5	25.5	25.0	34.5	31.9	33.3	25.9
自宅近くのバス停の位置や名前	51.1	49.5	39.2	39.4	45.1	46.9	52.3	62.1	55.8	50.8	48.2
ひまわりバスの中学生以下運賃が無料であること	43.2	18.0	21.6	26.5	18.6	15.3	17.0	21.6	15.0	19.2	21.3
ひまわりバスに高齢者定期券があること	29.5	16.2	15.7	12.9	19.1	28.6	21.6	39.7	32.7	41.7	24.6
大府市のバスや東郷・医大バスが乗り入れていること	23.9	26.1	26.8	25.8	37.7	28.6	34.1	41.4	40.7	49.2	33.6
市内のバスがどこを走っているか検索できること	14.8	17.1	9.2	9.0	13.7	14.3	13.6	15.5	12.4	8.3	12.5
チョイソコは65歳以上で登録できること	5.7	4.5	3.3	2.6	11.3	13.3	15.9	31.0	30.1	27.5	13.8
タクシー運賃に障がい者や高齢者への助成があること	3.4	8.1	8.5	8.4	24.5	27.6	23.9	33.6	36.3	58.3	23.0
高齢者運転免許証自主返納支援事業があること	1.1	3.6	5.9	3.9	7.4	13.3	10.2	30.2	30.1	35.8	13.6

※年代無回答や全項目無回答を除く

#### ④ 公共交通の利用頻度

- 名鉄電車を「年に数日程度」以上利用している人の割合は約 83%
- 名鉄バスを「年に数日程度」以上利用している人の割合は約 32%
- ひまわりバスを「年に数日程度」以上利用している人の割合は約 17%
- タクシーを「年に数日程度」以上利用している人の割合は約 31%
- いずれかの公共交通を「年に数日程度」以上利用している人の割合は約 87%

#### ▼ 市民の公共交通の利用頻度（年代別）

(単位：%)		29歳以下 (n=194)	30～49歳 (n=309)	50～64歳 (n=303)	65～74歳 (n=200)	75歳以上 (n=211)	合計 (n=1217)
名鉄電車	ほぼ毎日	43.3	10.0	9.2	1.0	0.0	11.9
	週に3～4日程度	6.2	5.8	1.3	1.0	0.9	3.1
	週に1～2日程度	7.7	2.3	3.3	1.5	2.4	3.3
	月に数日程度	25.8	19.7	21.5	19.5	19.4	21.0
	年に数日程度	15.5	49.9	47.9	56.0	42.2	43.6
	利用していない	1.5	12.3	16.8	21.0	35.1	17.1
名鉄バス	ほぼ毎日	6.7	1.0	1.3	0.0	0.0	1.6
	週に3～4日程度	2.6	0.6	0.3	1.0	0.0	0.8
	週に1～2日程度	3.1	1.3	0.3	0.5	4.3	1.7
	月に数日程度	13.4	3.2	7.6	7.5	8.1	7.5
	年に数日程度	22.7	16.8	20.8	20.0	20.4	19.9
	利用していない	51.5	77.1	69.7	71.0	67.2	68.5
ひまわりバス	ほぼ毎日	0.5	0.3	0.3	0.5	0.0	0.3
	週に3～4日程度	0.0	0.0	0.0	1.5	1.9	0.6
	週に1～2日程度	2.1	1.0	1.0	0.5	3.8	1.6
	月に数日程度	6.7	1.3	4.6	3.5	8.5	4.6
	年に数日程度	10.3	11.7	7.9	9.5	10.4	9.9
	利用していない	80.4	85.7	86.2	84.5	75.4	83.0
タクシー	ほぼ毎日	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	週に3～4日程度	0.0	0.3	0.0	0.0	0.5	0.2
	週に1～2日程度	1.5	1.0	1.0	0.5	2.8	1.3
	月に数日程度	3.6	4.2	3.6	2.0	10.0	4.6
	年に数日程度	22.2	28.5	21.8	27.5	25.1	25.1
	利用していない	72.7	66.0	73.6	70.0	61.6	68.8
公共交通全体	ほぼ毎日	43.8	10.4	9.6	1.5	0.0	12.2
	週に3～5日程度	6.7	5.8	1.3	2.5	2.8	3.8
	週に1～3日程度	8.8	3.6	4.6	2.0	9.5	5.4
	月に数日程度	24.2	20.1	22.8	24.0	24.2	22.8
	年に数日程度	15.5	49.7	46.8	52.5	39.8	42.3
	利用していない	1.0	10.4	14.9	17.5	23.7	13.5

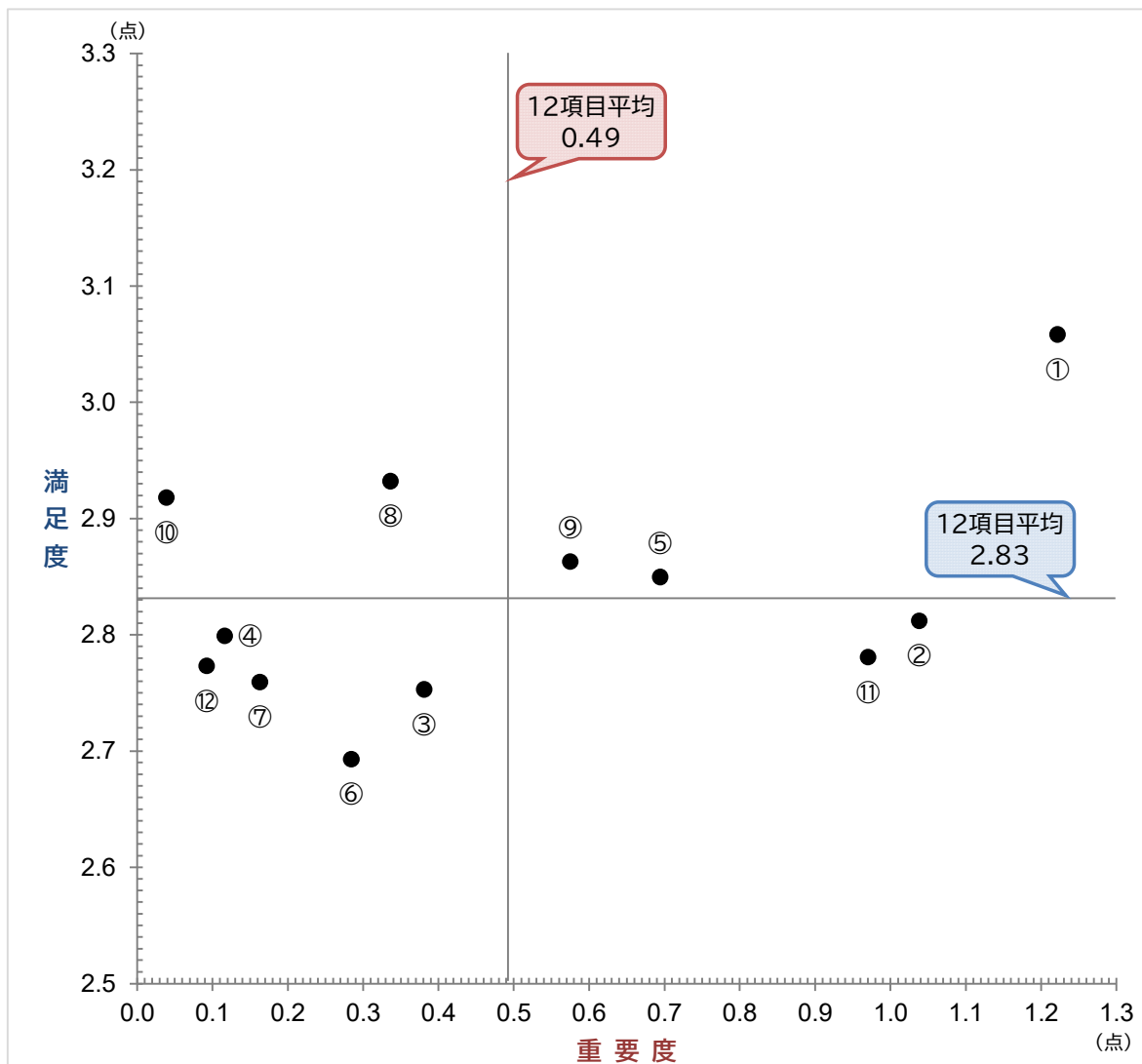
※赤字は合計（市平均）を上回る割合の項目

※「公共交通全体」は上記4つの公共交通機関のうち、利用頻度が一番高いものを回答として集計

⑤ 豊明市の公共交通の役割の満足度・重要度

- 「①通勤・通学するための移動手段」は満足度・重要度ともに高い状態
- 「②通院・買物するための移動手段」、「⑩車などを利用できない、利用しなくなった人のための移動手段」の2項目は、重要度が平均より高いものの、満足度が平均よりも低い

▼ 豊明市の公共交通の役割の満足度・重要度



- ① 通勤・通学するための移動手段として利用できること
- ② 通院・買物するための移動手段として利用できること
- ③ 公共交通や銀行などに行くための移動手段として利用できること
- ④ 自身の趣味や習い事に行くための移動手段として利用できること
- ⑤ 最寄りの鉄道駅へ行くための移動手段として利用できること
- ⑥ 周りの市町とつながり、市外の施設への移動手段として利用できること
- ⑦ 子ども（小・中学生）の塾や習い事などへの移動手段として利用できること
- ⑧ 若者（高校・大学生）の通学等のための移動手段として利用できること
- ⑨ 高齢者の外出による健康増進のための移動手段として利用できること
- ⑩ 外国人の移動手段として利用できること
- ⑪ 車などを利用できない、利用しなくなった人のための移動手段として利用できること
- ⑫ 観光や仕事などで豊明市に来る人たちにとっての移動手段として利用できること

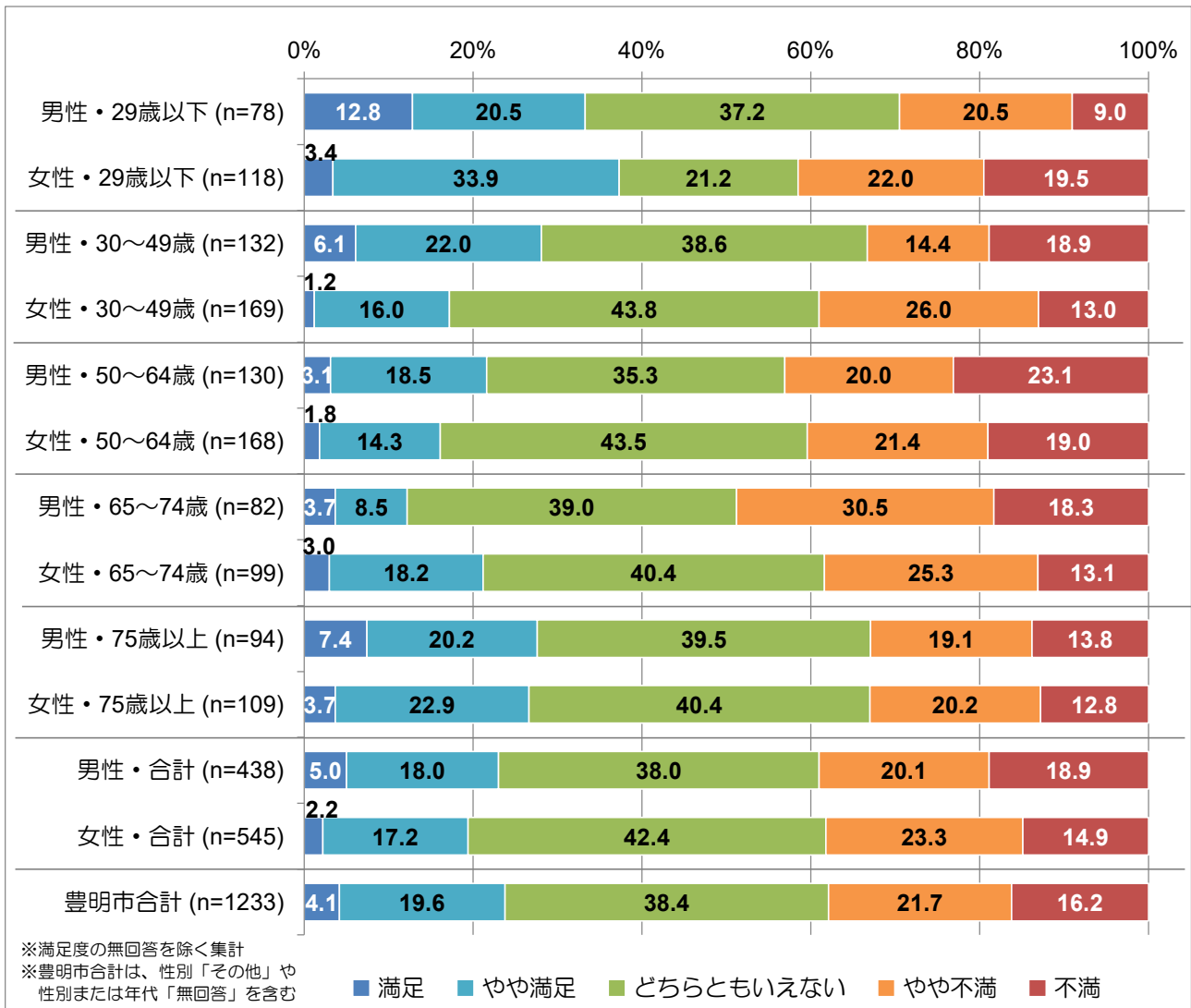
※満足度は「満足」を5点、「やや満足」を4点、「どちらともいえない」を3点、「やや不満」を2点、「不満」を1点として各項目の合計点を算出し、各項目の回答者数で除すことで得点化

※重要度は最も重要な項目を1位とし、2位、3位まで回答したものを1位=3点、2位=2点、3位=1点として各項目の合計点を算出し、回答者数で除すことで得点化

⑥ 豊明市の公共交通全体の満足度

- 「男性・29歳以下」を除く全ての性別・年代で、満足度（「満足」＋「やや満足」）よりも不満割合（「不満」＋「やや不満」）が上回る
- 「65～74歳」を除いて、男性より女性の方が不満割合が高い

▼ 豊明市の公共交通全体の満足度（性別・年代別）

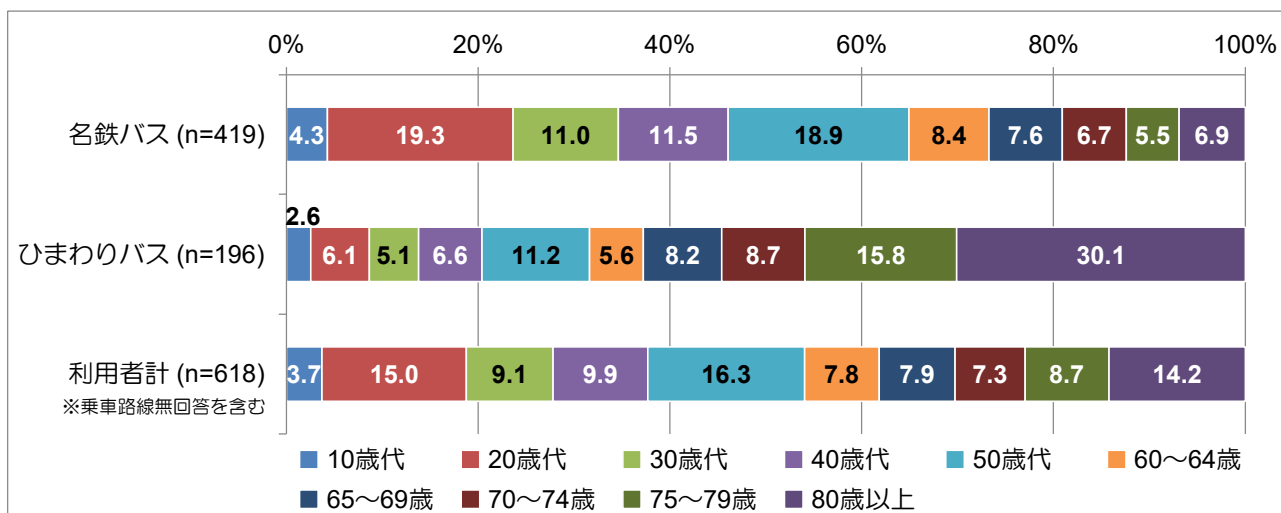


## 2) バス利用者アンケート調査

### ① 回答者の年齢

- 名鉄バス利用者は「20 歳代」が約 19%で最も高く、次いで「50 歳代」、「60～64 歳」と「65～69 歳」を合わせた 60 歳代の順
- ひまわりバス利用者は「80 歳以上」が約 30%で最も高く、次いで「70～74 歳」と「75～79 歳」を合わせた 70 歳代、「60～64 歳」と「65～69 歳」を合わせた 60 歳代の順

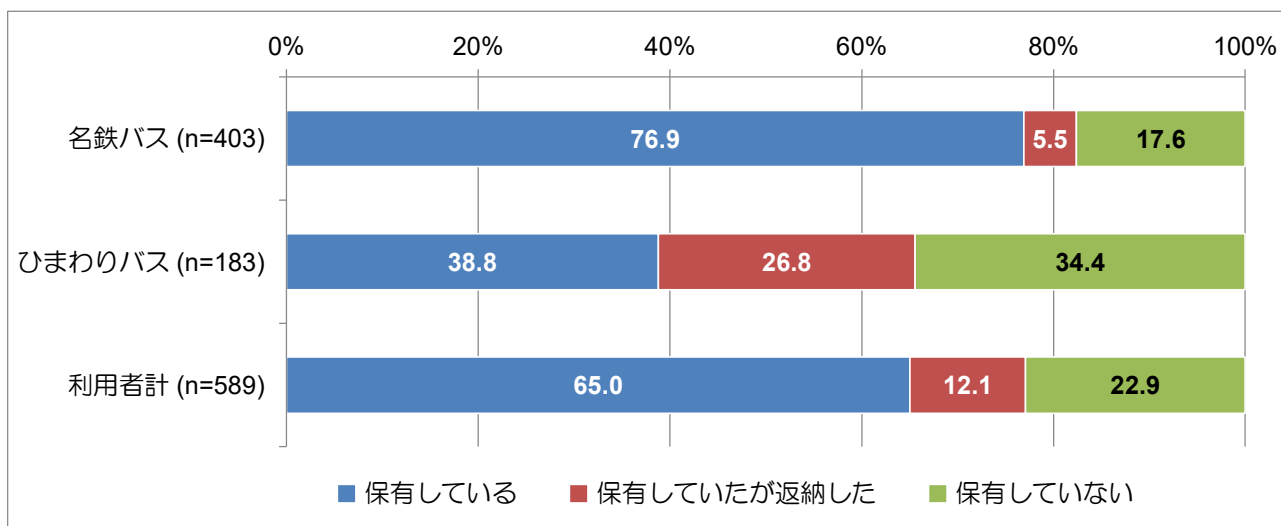
#### ▼ 回答者の年齢



### ② 運転免許証の保有状況

- 名鉄バス利用者の運転免許証保有率は約 77%、ひまわりバス利用者の運転免許証保有率は約 39%
- ひまわりバス利用者のうち約 27%は「保有していたが返納した」と回答

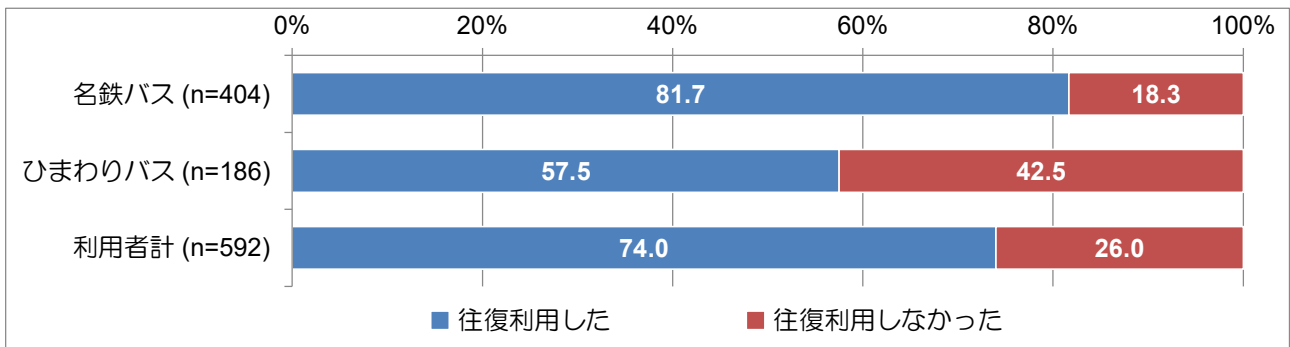
#### ▼ 運転免許証の保有状況



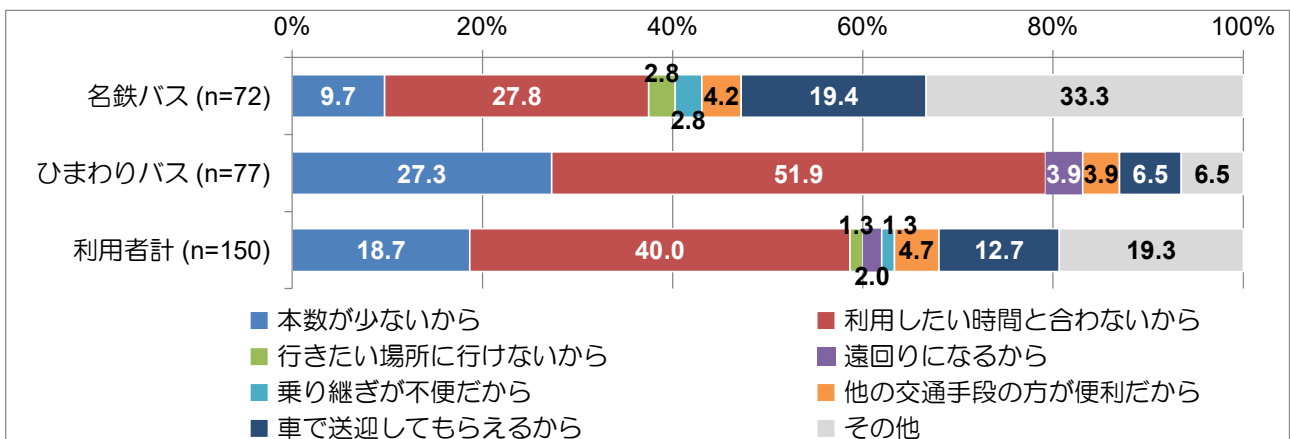
### ③ バスの往復利用

- 名鉄バス利用者では約 82%、ひまわりバス利用者は約 58%が往復で利用
- 往復で利用しない（しなかった）理由は「利用したい時間と合わないから」がどちらのバス利用者でも最も割合が高い
- バスを利用していない片方の移動は、どちらのバス利用者も「徒歩」が最も割合が高く、次点は、名鉄バス利用者では「自動車（送迎）」、ひまわりバス利用者では「名鉄バス」

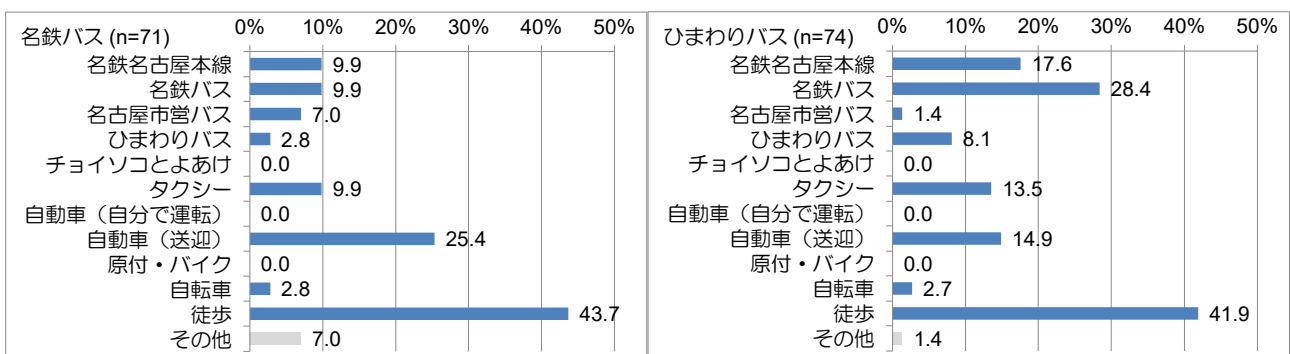
#### ▼ 調査票を受け取ったバスを往復で利用したか



#### ▼ 往復で利用しない（しなかった）理由



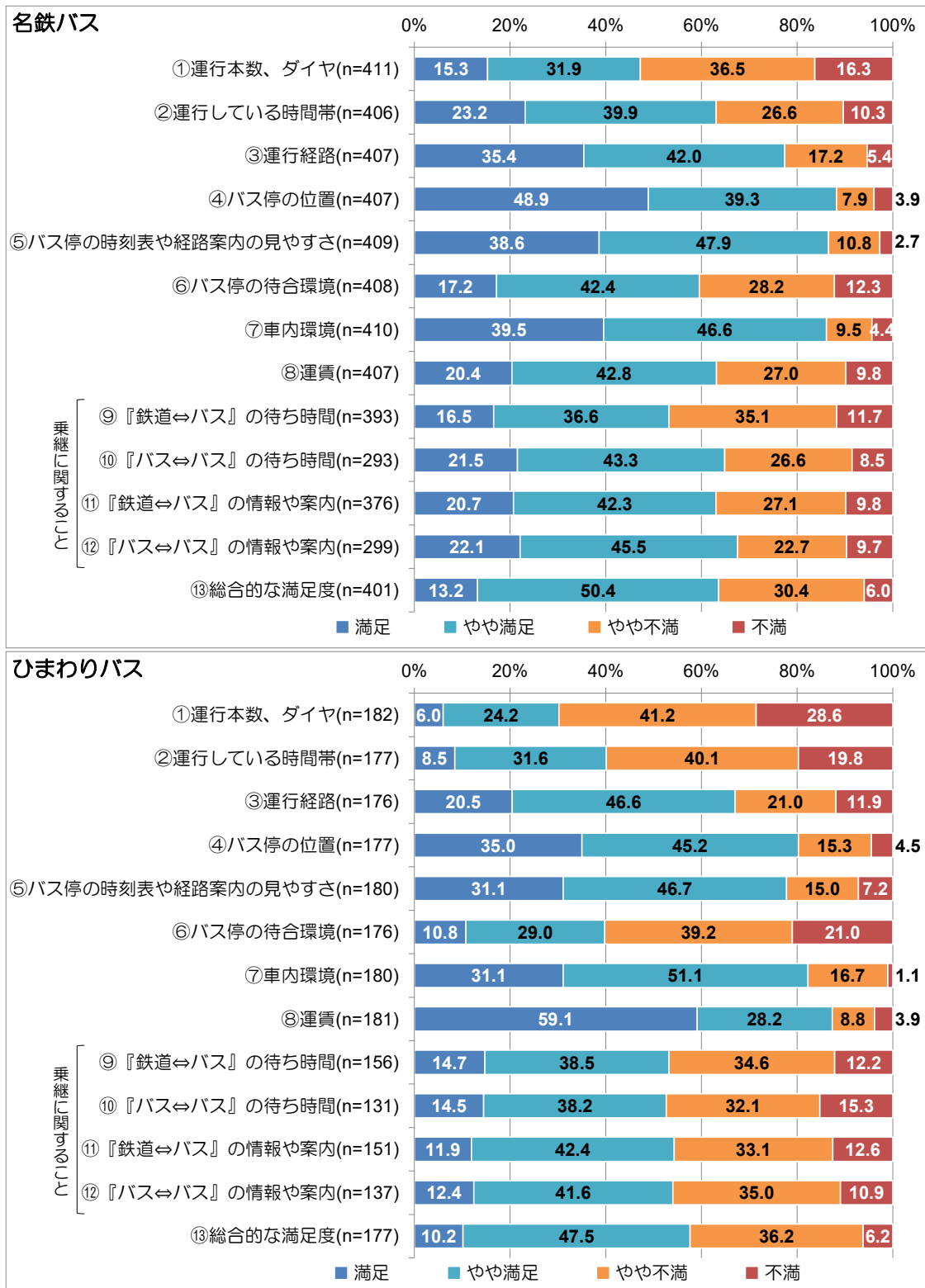
#### ▼ 往復利用しない（しなかった）もう一方の移動手段



#### ④ バスサービス項目別満足度

- 「⑬総合的な満足度」は、どちらのバス利用者でも満足度（「満足」＋「やや満足」）が高く、名鉄バス利用者は約64%、ひまわりバス利用者は約58%
- 不満割合（「不満」＋「やや不満」）の高い項目は、「①運行本数、ダイヤ」と「⑥バス停の待合環境」で共通している
- ひまわりバス利用者では、乗継に関する各項目で名鉄バスよりも不満割合が高い

▼ バスサービス項目別満足度（上段：名鉄バス／下段：ひまわりバス）

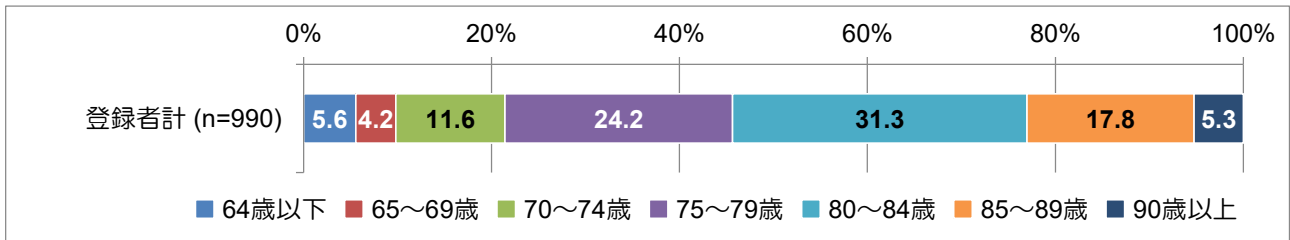


### 3) チョイスコとよあけ登録者アンケート調査

#### ① 回答者の年齢

- 「80～84歳」が約31%で最も割合が高く、次いで「75～79歳」、「85～89歳」の順

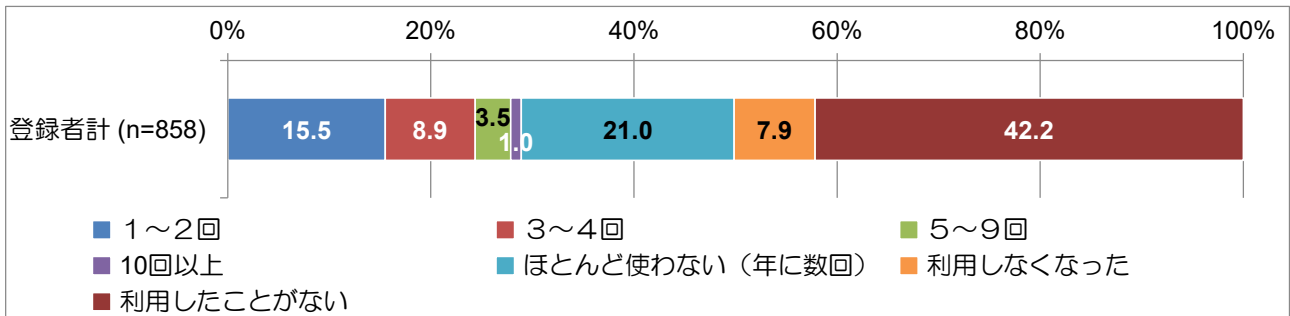
▼ 回答者の年齢



#### ② 1ヶ月の利用状況

- 「利用したことがない」が約42%で最も割合が高く、次いで「ほとんど使わない（年に数回）」、「1～2回」の順
- 1ヶ月のうちに利用している人の割合は約29%

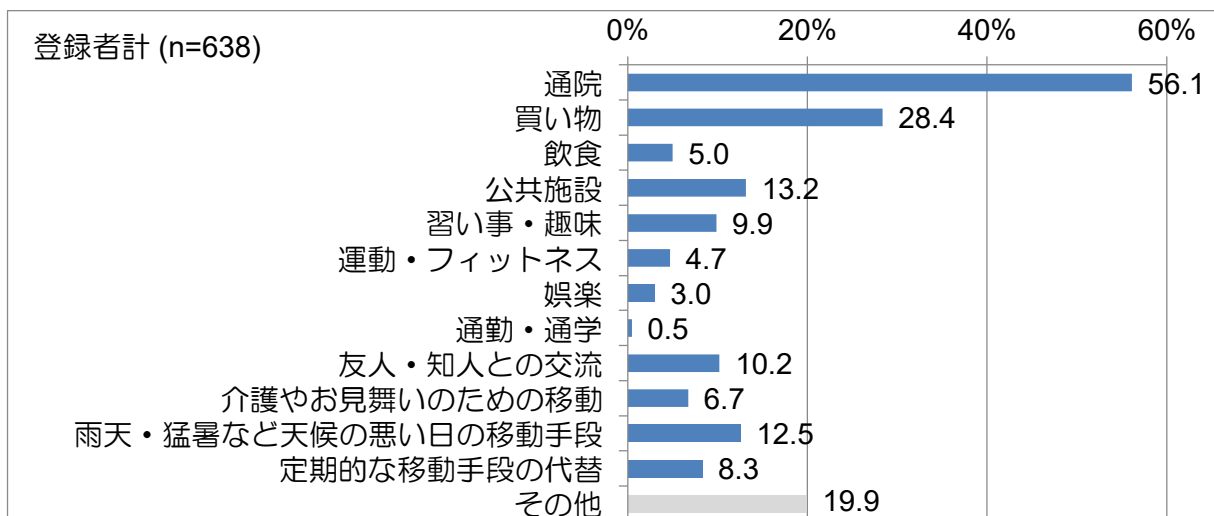
▼ 回答者の年齢



#### ③ 利用目的

- 「通院」が約56%で最も割合が高く、次いで「買い物」、「公共施設」の順

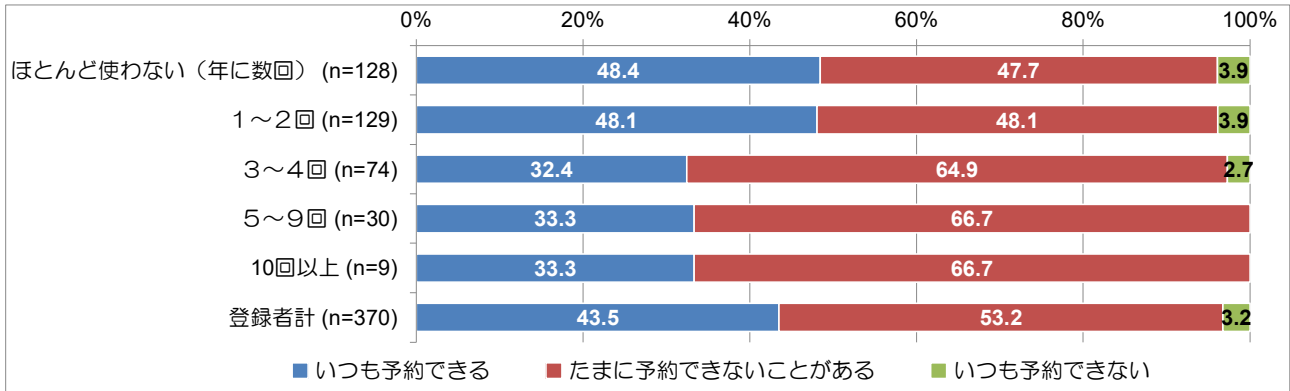
▼ 利用目的（複数回答）



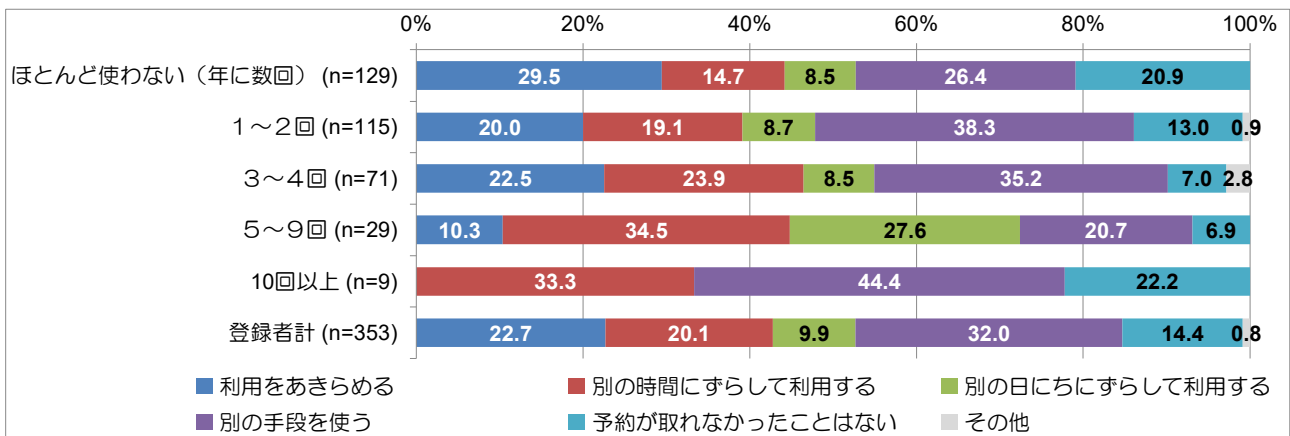
#### ④ 予約の成立状況・不成立時の主な対応

- 予約の成立状況は、「いつも予約できる」が約 44%、「たまに予約できないことがある」と「いつも予約できない」を合わせると約 56%
- 予約不成立時の主な対応は、「別の手段を使う」が32%で最も割合が高く、次いで「利用をあきらめる」、「別の時間にずらして利用する」の順
- 高頻度利用者ほど「利用をあきらめる」や「別の手段を使う」、「予約が取れなかったことはない」といった項目の割合が低い

▼ 予約の成立状況（1ヶ月の利用頻度別）



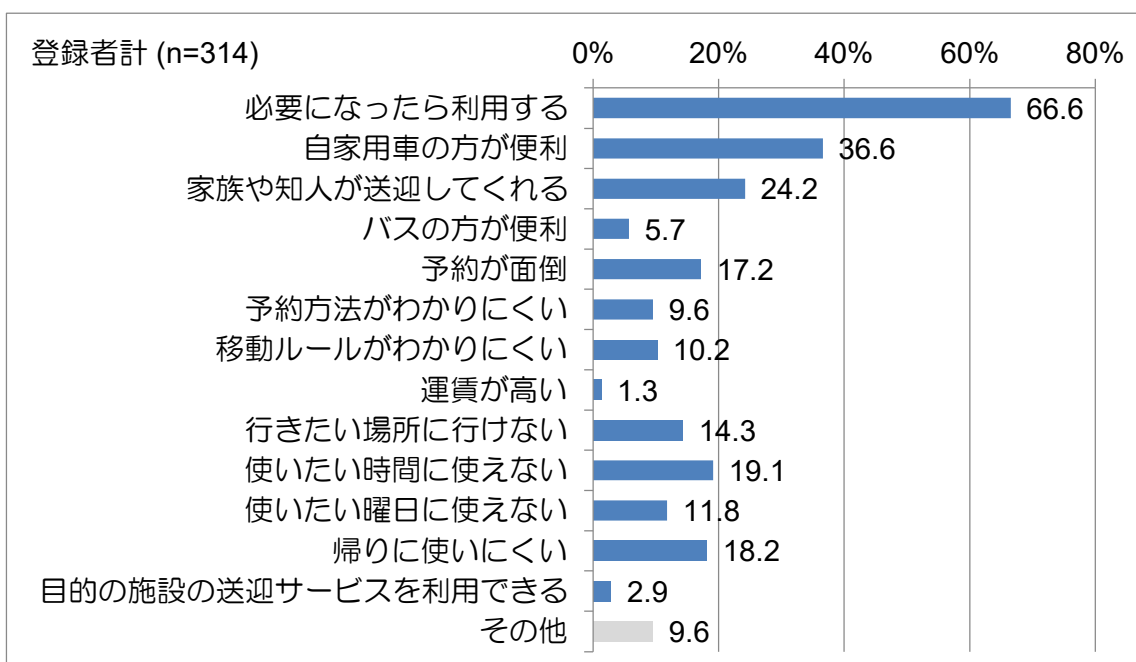
▼ 予約不成立時の主な対応（1ヶ月の利用頻度別）



⑤ チョイスコを利用していない理由

- 「必要になったら利用する」の割合が約 67%で最も高く、次いで「自家用車の方が便利」、「家族や知人が送迎してくれる」の順

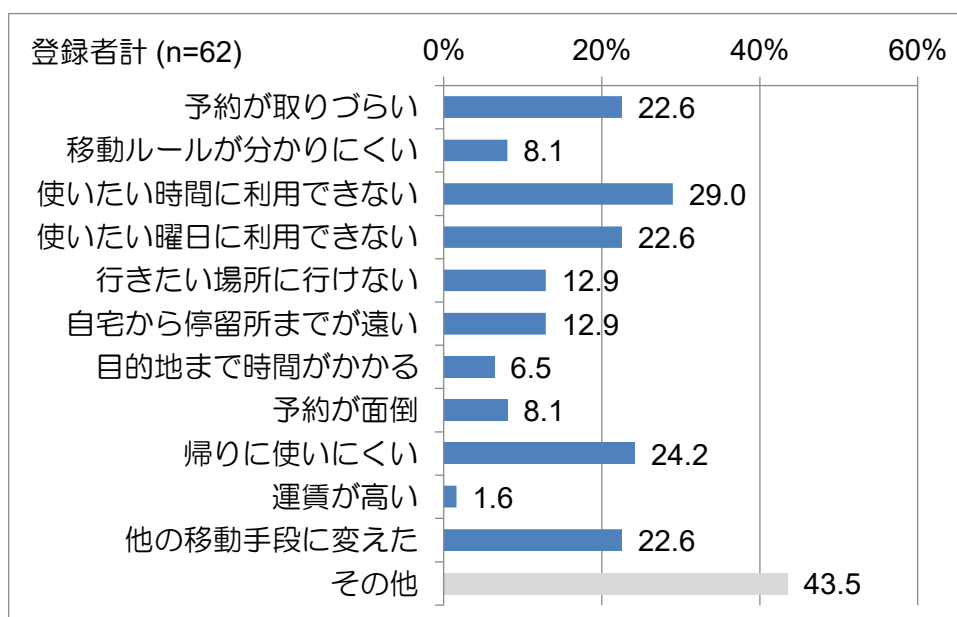
▼ チョイスコを利用していない理由



⑥ チョイスコを利用しなくなった理由

- 「使いたい時間に利用できない」の割合が 29%で最も高く、次いで「帰りに使いにくい」、「予約が取りづらい」、「使いたい曜日に利用できない」、「他の移動手段に変えた」の順

▼ チョイスコを利用しなくなった理由



#### 4) 高齢者向けインタビュー調査

##### ①よく行くお出かけ先

買い物	病院	飲食
・スーパー（アオキスーパー、 コープ、フェルナ、ドンキ、 ビック、ピアゴ、コノミヤ） ・ホームセンター	・病院（藤田、クリニック） ・薬局（スギ薬局）	・カフェ ・喫茶店、飲食店
公共施設	その他	
・市役所 ・体育館 ・図書館 ・文化会館 ・カラット	・友人宅 ・グランドゴルフ ・名古屋市内 ・中京競馬場 ・市民菜園	・認知症カフェ ・健康麻雀 ・サロン ・ポールウォーキング ・おたがいさまの家

##### ②普段の移動手段（複数回答）

徒歩	自転車	自分で運転する車	家族・知人の送迎	鉄道	名鉄バス	ひまわりバス	チョイソコとよあけ	タクシー	その他
29	7	30	8	5	4	12	2	3	3

##### ③普段の移動に関する困りごと

ひまわりバス	チョイソコ	タクシー
・こまめに回ってほしい ・本数が少ない ・南部から北部への乗換えが面倒	・予約が面倒 ・当日予約が取れない ・土日も使いたい	・前後駅でもなかなか来ない ・予約が難しい ・回数券の枚数が少ない
その他		
・市内の交通量が多い ・自動車の運転を止めたとき、行動範囲が少なくなり活動が少なくなることが心配	・坂道が多く、歩けなくなってきたとき困りそう ・昔のように移動販売機があるといい ・夏に徒歩は大変	

##### ④どこに行きたいか

買い物	病院	施設	その他
・スーパー ・豊明・東郷グリーンセンターLove it T0 <sup>2</sup>	・病院（藤田） ・薬局	・市役所、図書館 ・銀行、郵便局 ・文化会館	・紅葉（足助町） ・昼神温泉（阿智村） ・プチ旅行

##### ⑤今後求める交通サービスや、改善してほしいこと

ひまわりバス	タクシー
・乗換えの待ち時間が不便 ・こまめに市内まわる ・時間がかっても大きく回って	・1～2時間に1本で不便 ・ひまわりバスを増やす ・停留所の増加
	チョイソコ
	・不便、9～16時は使いにくい
その他	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ひまわりバス・チョイソコ停留所まで行くのが困難(自宅まで来てくれるとよい)</li> <li>・移動スーパーが便利</li> <li>・タクシー券補助、ひまわりバスの券、人によって選べると良い(タクシー使わない人もいる)</li> <li>・豊明クリニックに行くのは良いが、帰りは難しい</li> <li>・大根公民館まで行くのが大変</li> <li>・地域の人でライドシェアをやっている地域がある</li> <li>・1号線で分断されないようなルート</li> <li>・坂が多すぎて、現在の居住環境では住み続けることが難しい</li> </ul>	

## 5) 交通事業者ヒアリング調査

利用状況	
鉄道	・市内2駅の2024年度の利用者数は40,756人で、2018年度の89.8%に留まる。
バス	・名鉄バスは朝6～9時と夕方17～19時で前後駅と各団地間の通勤利用が集中 ・朝8～10時と夕方16～18時で前後駅と藤田医科大学間の通勤利用が集中 ・ICカード利用率が近隣市町と比較して高い ・ひまわりバスは買物、通院目的で日中に分散
チョイソコ	・8～9時に相乗りで通院、買物、文化教室利用が発生 ・午前中に利用が集中し、予約が困難
タクシー	・朝夕で通勤や通院利用が集中 ・子供の送迎も行う → 児童用割引も設定
安全な運行を確保する上での問題点	
鉄道	・労働力確保、ライフスタイルの変化、人口減少による需要低下 → 駅係員の無配置化や賃上げ・職場環境改善、利用促進策の実施
バス	・幅員の狭い道路が多く、遅延が発生 → 道路拡幅や経路変更 ・重複する運行区間 → 効率的な経路変更、民間路線との差額分の補填 ・運転手不足 → 幅広い媒体での求人活動
チョイソコ	・危険個所の発生 → 出庫点検時の危険個所確認の実施 ・狭い道路での安全性 → 車種の変更 ・予約方法による優位性 → 電話予約優先の設定、WEB予約の周知
タクシー	・市内の需要に対応できない → 予約時間の変更依頼 ・運転手不足 → インターネットや折り込みで乗務員募集
利用者や沿線住民からの意見	
鉄道	・前後駅の空きテナントに滞留施設や店舗の誘致
バス	・祐福寺線や休日の豊明団地線で本数増便 ・前後駅での余裕ある乗り換え時間の確保 ・前後駅ロータリーでの乱横断の規制
チョイソコ	・運行時間や曜日、停留所設置箇所の拡大（夕方の拡大、土日運行、勅使台乗入れ）
タクシー	・運賃が高い → タクシー券の効果はある ・雪など天候不良時の運行
満足度と不満割合の要因と解決策	
鉄道	・満足度：広域ネットワーク、定時性の確保 ・不満割合：駅までのアクセスや駅の結節機能の不足
バス	・満足度：本数の充実、定時性の維持 ・不満割合：本数の不足、渋滞などによる大幅な遅延の発生
チョイソコ	・満足度：運転手やオペレーターの対応 → 寄り添い教育の実施 ・不満割合：予約の手間や所要時間 → 最適な移動手段の紹介
タクシー	・満足度：目的地までの心理・身体的負担が少ない → 社内で地理的勉強会の実施 ・不満割合：接客やサービス → 社内ヒアリングにて接客技術の向上
今後進めたい取組み等	
鉄道	・MaaSアプリCentX（実施）、モードを越えた移動の創出
バス	・CentXの活用による情報提供 ・高校生運賃補助などの新規利用者層の獲得
チョイソコ	・生活支援サービスと連携による利用ハードルの低下 ・市内の交通事業者間での連携
タクシー	・携帯電話やスマートフォンのアプリ（GOとDiDi）の活用 → 利用者増加とコストカット、効率化の向上

## (2) 地域懇談会

### 1) 開催概要

日時	2025年11月29日(土) 午前9時～正午/午後2時～午後5時
場所	市役所新館1階 会議室4・5
参加者数	午前:19名/午後:20名
目的	区長や町内会長などの地域の代表者をはじめ、公共交通に関心がある方にお集まりいただき、生の声を聞いてニーズや課題を把握するとともに、一緒に市民の皆さまの日常生活を支える公共交通サービスについて考える。

### 2) ワーク①「普段よく行く場所とその目的」と「そこに行くのに不便なこと」

買い物	仕事・役所など	病院・趣味など
<市内> ・MEGA ドン・キホーテ UNY 豊明店 ・アオキスーパー ・オークワ豊明店 など <市外> ・有松ジャンボリー ・ヒルズウォーク徳重 ・ららぽーと愛知東郷 など	<市内> ・豊明市役所 ・前後駅 ・郵便局 ・文化会館 ・コミュニティセンター など <市外> ・徳重駅 など	・前後駅 ・藤田医科大学病院 ・中京競馬場 ・カラット ・図書館 ・社会福祉協議会 ・豊明駅 ・阿野ふれあい会館 など
そこに行くのに不便なこと		
・ひまわりバスはダイヤが少ない また、運行時間が短い ・ひまわりバスを利用すると時間がかかる ・競馬開催日の16時台は周辺が渋滞する →イベント終了時間を分散させる	・バス停に明かりやイス等がない ・阿野ふれあい会館にバス停がない ・前後駅での乗換えが不便 ・買い物帰りに荷物があると不便	

### 3) ワーク②「ワーク①に対する改善アイデア～ひまわりバスやチョイソコを中心に～」

ひまわりバス	
・アクセスしにくい施設や地域を中心にルートの再編を行う ・南部コースと中央コース等、前後駅での乗り継ぎを改善する ・「フリー乗降区間」を設定する ・バスマップの文字を大きく、分かりやすくする ・豊明高校や前後駅へ通学用のバスを設定する ・バスロケーションシステムをもっと周知する ・市内のイベント開催時に増便する	・停留所の位置を分かりやすくするため、バス停の案内を設置する ・名鉄バスとダイヤで連携しながら勅使台へ乗り入れる ・前後駅へアクセスする道路にバスレーンを整備する ・市役所で乗り継ぐ人のため、次の便の時間を案内する ・阿野ふれあい会館周辺にバス停を設置する
チョイソコ	
・利用時間を拡大する(土日・19時まで など) ・若い世代も利用できることを周知する	・利用可能エリアを拡大する ・乗継の時間や環境を改善する
その他	
・電動自転車のレンタル	・「ちゃっと」(送迎サービス)を拡大する

#### 4) ワーク③「公共交通全体の利用者を増やす・住みやすいまちのためのアイデア」

公共交通全体の利用者を増やすアイデア			
きっかけづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>10 回利用で 1 回分お得に乗れる</li> <li>体験乗車、試乗ツアーの実施</li> <li>飲酒の機会とセットになった催し</li> <li>色々な交通機関で使えるパスの発行</li> <li>ウォーキングと連携したイベント</li> </ul>	仕組み等の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>チョイソコの利用方法等を動画で紹介</li> <li>ダイヤに合わせた会議時間の設定</li> <li>子育て世代へサービスを拡大</li> <li>地域で移動需要の把握、地域バスの運行</li> <li>渋滞しにくい道路環境づくり</li> </ul>
施設等との接続	<ul style="list-style-type: none"> <li>徳重駅への接続</li> <li>大型商業施設への接続</li> <li>豊明高校にバス通学できるようにする</li> <li>高低差がある地域と商業施設を結ぶ</li> <li>カラットの教室に合わせたダイヤ設定</li> <li>中京競馬場に気軽に行けるようにする</li> </ul>	イベント等との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊明まつりや花火の時に増便</li> <li>バスやチョイソコの利用で貯まり、お店で使える「豊明ポイント」</li> <li>アプリで歩数をカウントし、商品券等と交換できる仕組み</li> <li>季節やテーマに合わせたツアー</li> </ul>
周知	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を利用するメリットについて、高齢者や子どもの多い地区で定期的に PR</li> <li>定期的に区の回覧等で公共交通について周知する</li> <li>未就学児や小学生の利用を促し、家族で利用してもらう</li> </ul>		
住みやすいまちのためのアイデア			
にぎわい創出	<ul style="list-style-type: none"> <li>前後駅周辺ににぎわいを創る（第 2 のカラット など）</li> <li>大型商業施設の誘致</li> <li>若い人が集まれる場所を作る</li> <li>前後駅の南側を利活用する</li> </ul>	道路整備等	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路空間の再配分（車道と歩道の割合）</li> <li>道が暗いため怖い、明るいまちにする</li> <li>杳掛地区の人口増</li> <li>コンパクトシティを前提とする</li> </ul>
周知	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の公式 LINE をもっと周知する</li> <li>ケーブルテレビでの宣伝</li> <li>商業施設とスポンサー契約</li> </ul>	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊明市内でお金を使い、経済を回すプロジェクト</li> </ul>

## 4. 前計画の達成状況の評価

### (1) 基本方針1

#### 基本方針1



#### 交通アクセスの確保

鉄道、路線バス、ひまわりバス、チョイソコ、タクシー等の多様な公共交通が相互に連携を深め、前後駅や豊明市役所等の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。

表 基本方針1の評価項目と目標値①

評価項目	評価値	目標値	現況値
【指標1】 公共交通全体の年間利用者数	1,298.4 万人 (R6)	1,521.6 万人 (R8)	1,474.4 万人 (R1)

表 【指標1】各公共交通機関の利用者数の推移

(単位：万人・千人未満切捨て)

	R1	R2	R3	R4	R5	R6
鉄道	1,315.4	1,003.8	1,058.2	1,128.2	1,168.2	1,177.5
名鉄バス	141.2	91.2	99.4	103.5	105.5	102.9
ひまわりバス	16.7	12.5	13.4	14.8	15.9	17.1
チョイソコとよあけ	1.0	0.8	0.9	1.0	1.0	0.9
合計	1,474.4	1,108.4	1,172.0	1,247.5	1,290.6	1,298.4

※端数処理により、項目ごとに掲載されている値の合計と「合計」に掲載の値は一致しない

【指標1】公共交通全体の年間利用者数は、目標値とする1,521.6万人に評価時点では届いておらず、目標未達成の状態です。

新型コロナウイルス感染症の拡大による外出自粛等の影響により、各公共交通機関の令和2年度の利用者が大きく落ち込み、それ以降では増加傾向となっているものの、生活スタイル・環境の変化等により、現況値である令和元年度の利用者数の約88%の利用者数となっています。

しかし、ひまわりバスの利用者数は現況値を超過しており、市内交通の需要の高まりが確認できます。

チョイソコとよあけの利用者数は微増傾向が続いていたが、令和6年度より新たに高齢者タクシー助成事業を実施したことから、利用者数が減少したと考えられます。

表 基本方針1の評価項目と目標値②

評価項目	評価値	目標値 (R8)	現況値
【指標2】 「交通アクセスが良くなった と思う市民の割合」※	63.8% (R6)	74.5% (R8)	63.8% (R3)

※【指標2】は第5次豊明市総合計画の「まちづくり指標の達成度」より

表 【指標2】「交通アクセスが良くなったと思う市民の割合」の推移

R3	R4	R5	R6	R7
63.8%	62.4%	62.8%	63.8%	65.5%

【指標2】「交通アクセスが良くなったと思う市民の割合」は、目標値とする74.5%に評価時点では届いておらず、目標未達成の状態です。

令和3年度の現状値は63.8%となっており、そこから令和6年度まではほぼ横ばいとなっています。新型コロナウイルス感染症をきっかけとした生活様式の変容による移動需要の低下により、3駅の年間利用者数は大幅に減少しましたが、現在、回復傾向にあるため、引き続き需要に応じたサービスの提供や利用促進を進めていく必要があります。

バスの広域幹線では、本数増加や乗り継ぎしやすいダイヤ運行となるよう連携を深めつつ、拠点となる駅やバス停での乗り換えを前提とした公共交通の在り方を、利用者へ向けてPRすることも必要と考えられます。

また、サイクル&ライドの推進として、市営駐輪場の開設による駅利用者の利便性の向上から利用者増加が期待されることから、今後も利用者数の動向に対して注視しつつ、道路交通網整備では（都）名古屋岡崎線の整備が進められているため、道路ネットワークの形成と公共交通網の連動を図っていく必要があります。

## (2) 基本方針2

### 基本方針2



#### 市民のお出かけ促進

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。

表 基本方針2の評価項目と目標値①

評価項目	評価値	目標値	現況値
【指標3】 「市内の移動がしやすくなったと思う市民の割合」※	61.5% (R6)	74.3% (R8)	65.1% (R3)

※【指標3】は第5次豊明市総合計画の「まちづくり指標の達成度」より

表 【指標3】「市内の移動がしやすくなったと思う市民の割合」の推移

R3	R4	R5	R6	R7
65.1%	62.0%	63.6%	61.5%	65.0%

【指標3】「市内の移動がしやすくなったと思う市民の割合」は、目標値とする74.3%に評価時点では届いておらず、目標未達成の状態です。

令和3年度の現状値65.1%からは微減傾向がみられます。平成31年にひまわりバスの全面路線改正を実施し、コンパクトな路線にして運行本数を増加しました。併せて、交通不便地域では、チョイソコとよあけを導入し、民間企業と連携した交通施策をスタートしました。

ひまわりバスやチョイソコは、現在の路線やダイヤ、仕組みができてから7年が経過しており、この5年間で大きな改正等は実施していなかったため、ひまわりバスの路線やチョイソコの運行内容を改善する必要があります。

また、まちづくり分野では、市内2地区において土地区画整理事業を実施しており、子育て世代などへの住宅・宅地の供給を図る方向に進んでいるため、交通事業者と連携したインフラ整備が必要となります。あわせて、市では第4次都市計画マスタープランを策定中のため、まちづくりと公共交通が車の両輪となって取り組みを進め、人口減少の中でも持続可能な都市を目指していく必要があります。

表 基本方針2の評価項目と目標値②

評価項目	評価値	目標値	現況値
【指標4】 チョイソコの外出促進 イベントの年間参加人数	629人以上/年 (R6)	233人/年 (R8)	97人/年 (R2)

表 【指標4】チョイソコの外出促進イベントの年間参加人数の推移

R2	R3	R4	R5	R6
97人	324人	600人以上	618人以上	629人以上

【指標4】チョイソコの外出促進イベントの年間参加人数は、目標値とする233人/年を評価時点で超過しており、目標達成の状態です。

移動サービスの提供と合わせて外出促進となる目的づくりをセットに実施しています。アンケート調査では、チョイソコを利用するようになってからの変容として、外出回数、人と合う回数、お金を使う機会などが増加しています。高齢者等の外出機会の増加は、消費機会をもたらすだけでなく、健康増進や地域医療の削減にも資することができると思われるため、引き続き健康増進を目的とした外出機会の創出を図っていく必要があります。

また、イベントへ参加する方は各年代で女性の割合が高いため、今後は高齢男性の外出促進につながるようなイベントを検討していく必要があります。



### (3) 基本方針3

## 基本方針3



### 地域で育む公共交通

地域特性に応じた公共交通の維持活性化のため、先進地区の取組みをはじめとする多様な主体の連携・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。

表 基本方針3の評価項目と目標値

評価項目	評価値	目標値	現況値
【指標5】 多様な主体が連携・協働した 取組みの件数	<b>75件</b> (R4～R6の累計) ※年平均25件の実施	75件 (R4～R8の累計) ※年平均15件の実施	14件 (R2実績)



表 【指標5】多様な主体が連携・協働した取組みの件数の推移

R2	R3	R4	R5	R6
14件	—	19件	22件	34件

【指標5】多様な主体が連携・協働した取組みの件数は、目標値とする75件（計画期間での累計）を評価時点で超過しており、目標達成の状態です。

阿野地区や大脇地区、勅使台地区で地域主体による公共交通に対する検討や意見交換等を行った。勅使台地区では実行委員会による名鉄バスの利用促進のための取り組みや、パーク&ライドの実証などを実施。阿野地区や大脇地区の交通空白地域では地域路線導入の検討を行い、チョイソコの導入を実施しました。名鉄バスと連携した市内小学校での乗り方教室の実施や豊明高校イラストレーション部の協力によるバス車内でのイラスト展示会などを実施しました。また、尾三地区の自治体と連携して、バスフェスティバルを実施し、主に子育て世代への公共交通への関心や理解促進を高めることができました。



	事業名	事業内容	実施主体	進捗状況					実施済または実施中の取組みの概要	取組みの効果と影響	備考		
				R4	R5	R6	R7	R8					
基本方針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 (需要に応じたサービス)	交通事業者						名鉄本線3駅(前後駅、中京競馬場前駅、豊明駅)があり、本市と名古屋方面・豊橋方面の都市間を結ぶ。	主に通勤・通学・観光などの広域的な移動ニーズに対応。豊明市内の3駅の利用者数は、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込んだものの、回復傾向が続いている。		
		広域幹線	名鉄バス (需要に応じたサービス)	交通事業者						前後駅を起点に、藤田医科大学を經由して地下鉄徳重駅(名古屋市)と名鉄赤池駅(日進市)へ、市役所を經由して祐福寺(東郷町)へそれぞれ運行している。	市民が市北東部へ広域移動する際に利用される。祐福寺線の利用者数は、令和2年度に落ち込んだものの、令和6年度にはほぼ回復している。		
		都市連絡路線	ふれあいバス、東郷・藤田医大バス(需要に応じたサービス)	周辺市町・行政						ふれあいバス(大府市)は令和元年9月から前後駅と共和駅を結んでいる。東郷・藤田医大バスは令和3年4月から運行。	東郷・藤田医大バスは、東郷町民が藤田医大へ通院することを主な目的に運行開始されたが、豊明市民が大型商業施設らばーと愛知東郷を利用する際の足としても利用されている。		
		市内幹線	名鉄バス (需要に応じたサービス)	交通事業者						前後駅を起点にし、利用者の多い豊明団地や藤田医科大学病院を中心に市内移動の幹線として運行中。市役所へは、吉池団地線と巡回運行。	主に通勤・通学・通院などの市域周辺への移動ニーズに対応。豊明団地線の利用者数は、令和2年度に大きく落ち込み、その後回復傾向にあったが、令和6年度には減少に転じており頭打ちの状態である。		
		拠点連絡路線	ひまわりバス (需要に応じたサービス)	行政・交通事業者						名鉄バス(市内幹線)のフィーダーとして市街化区域を中心に市内を運行。カラットにバスロータリーを整備し、令和4年5月から乗り入れ。	主に買い物・通院などの市内の移動ニーズに対応。令和2年度に大きく利用者数が落ち込んだものの、その後回復し、令和6年度はコロナ禍前を上回った。		
		地域路線	チョイソコとよあけ	(需要に応じたサービス)	行政・交通事業者						名鉄バス、ひまわりバスが運行していない交通空白地域を中心に停留所を設置して運行。また、高齢者の日常の足として利用されている。運行事業者はプロポーザルにて決定した。	事業開始以降、登録者数は年々増加している。利用回数は、令和2年度に減少し、その後回復傾向にあったが、令和6年度に開始した高齢者タクシー運賃助成事業の影響で減少した。	
			タクシー	(需要に応じたサービス)	交通事業者						高齢者外出支援事業、高齢者タクシー運賃助成事業及び障害者福祉タクシー料金助成事業を実施	タクシーチケットの利用枚数は、令和2・3年度は減少傾向にあったが、令和4年度以降は増加している。高齢者や障がい者の外出機会創出につながった。	
			地域主体バス	(導入検討・運行)	市民・行政・交通事業者						令和6年10月 阿野町刈外山・上石田地区でチョイソコ停留所を正式設置(実証実験令和5年9月～令和6年9月) 令和8年1月 大臨地区でチョイソコの正式運行開始(実証実験令和7年1月～12月)	大臨地区の実証では、当該地区に利用が偏っている状況になく、継続運行を望む声が大きかったので正式運行となった。	
	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						前後駅バス待合所に公共交通揭示板を設置 市広報紙の掲載(4回掲載) 会員向け情報誌「チョイソコ通信」での情報発信(毎月) 転入者に対する公共交通マップ配布	公共交通について市民に広く認知してもらう機会となった。			
		わかりやすい公共交通案内	行政・交通事業者						チョイソコマップのリニューアル バス停での路線表示(路線図・到着時間などの記載) バスロケーションシステム GTFSデータ整備 Google検索可能	路線表示を見直し、利用者にわかりやすい路線表示になった。GTFSによる乗換検索表示を開始したことで、経路の中にひまわりバスが表示され、利便性向上につながった。市民アンケート等から、チョイソコの登録・予約方法がわかりづらいという意見が多かったため、説明動画を作成するなど対策が必要。			
	商業施設との連携	行政・企業・交通事業者						尾三地域連携事業として、バスフェスティバルをイオン三好ショッピングセンターで開催	令和7年度は約1,500人が参加。イオン三好ショッピングセンター及び各交通事業者の協力の元、広域的な公共交通のPRイベントを実施することで、公共交通全体の利用促進を図ることができた。会場が豊明市から遠く、公共交通で直接行けないこともあり、来場者のうち豊明市民の割合が少なかった。今後はイベントの広報を積極的に行う必要がある。				
	教育機関との連携	行政・教育機関・交通事業者						名鉄バス線と連携し、バス乗り方教室を開催	バスに乗ったことがない小学生も多く、バスを身近に感じてもらえる体験となった。また、バス運転士という職業への興味もつながった。				

## 5 公共交通を取り巻く社会情勢・上位関連計画

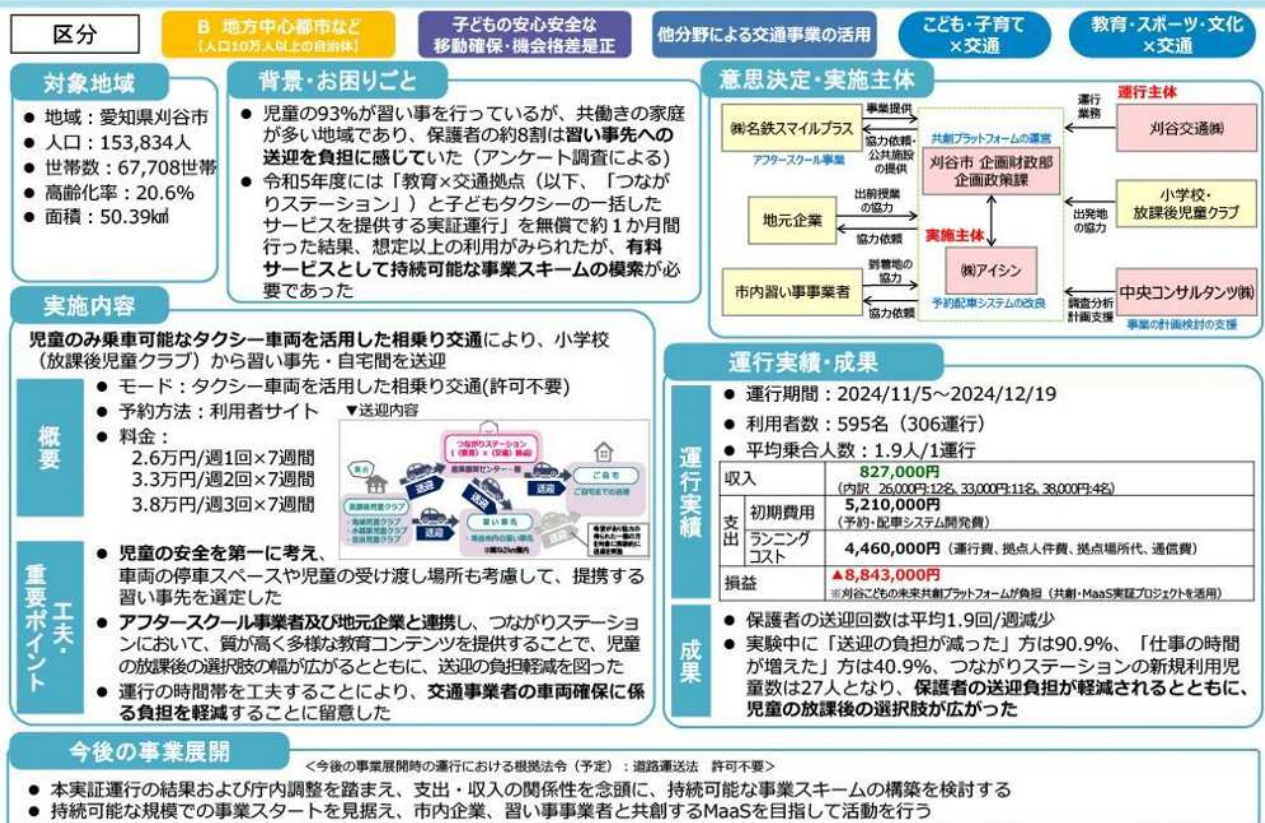
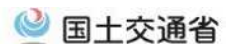
### (1) 公共交通を取り巻く社会情勢の整理

#### ① 公共交通と他分野との共創事業の推進

#### ◆ 刈谷放課後子育て MaaS プロジェクト（教育・スポーツ・文化・こども・子育て × 交通）

愛知県刈谷市では、児童の93%が放課後に習い事を行っているものの、共働きの家庭が多く、保護者の約8割が習い事先への送迎を負担に感じていることから、児童のみが乗車可能なタクシー車両を活用した相乗り交通を、教育×交通の拠点である「つながりステーション」で実施される多様な教育コンテンツと一体的に提供する実証運行事業を実施しました。

### 刈谷放課後子育てMaaSプロジェクト（愛知県刈谷市）



## ② 公共交通と健康の関係性

公共交通に関連する分野として、健康や福祉といった分野が取り上げられています。さらに、公共交通が維持されることによるクロスセクター効果の一つとして「高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性」と指摘されています。

公共交通を利用して外出することは、自家用車を利用した外出よりも、歩行量が増加します。また、歩行量と健康の関係性については、『まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン』などで調査が行われており、歩くことで健康増進が成された結果の医療費の削減効果として 0.065～0.072 円/歩/日という値が示されています。

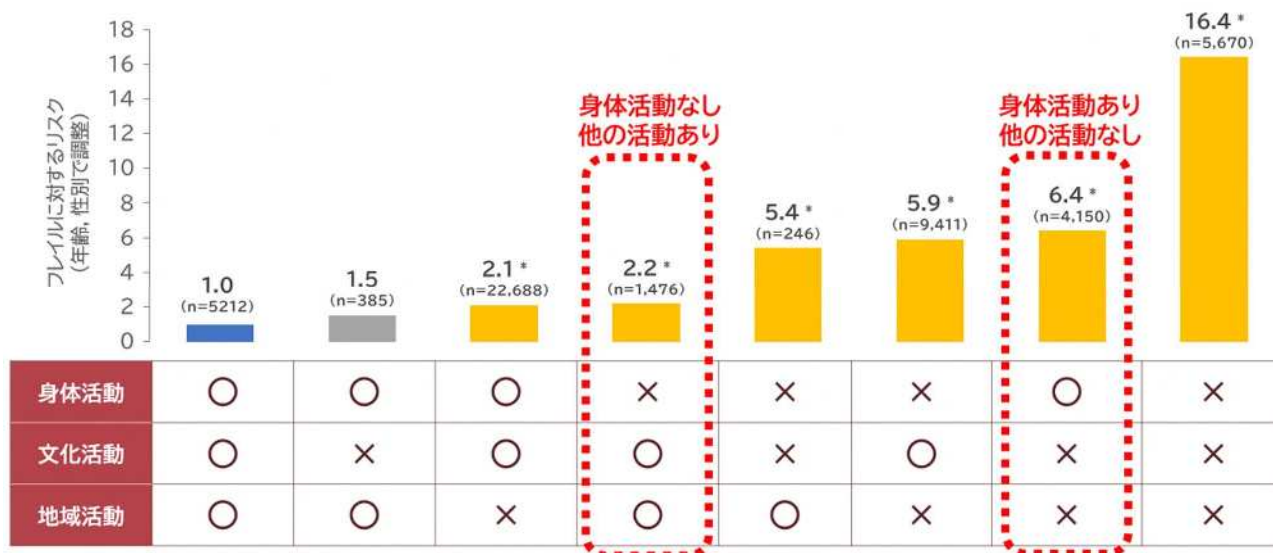
また、“歩く”という身体的な活動だけではなく、文化的な活動やボランティア等の地域活動に参加する高齢者は、フレイルに対するリスクが低くなる研究結果があります。これは、公共交通のみで外出促進策を設計するのではなく、“外出の目的づくり”と“公共交通の利用促進”がセットになった外出促進策に取り組むことで、効果が大きくなることを示しています。

### ▼ 外出時における散歩時の歩行量を除外した交通手段別平均歩行量

交通手段	歩数/日
公共交通 (+自転車・徒歩)	7,937
自動車・バイク (+自転車・徒歩)	3,694
公共交通・自動車・バイク (+自転車・徒歩)	6,307
自転車・徒歩	4,404

資料：高橋ほか 2021. 地域公共交通利用が医療費抑制効果に与える影響－歩行量増加量に着目して－. 第 63 回土木計画学研究発表会・講演集

### ▼ 各種活動のフレイルに対するリスク



資料：吉澤ほか 2019. 地域在住高齢者における身体・文化・地域活動の重複実施とフレイルとの関係. 日本公衆衛生雑誌 66-6: 306-316

### ③ 地域MaaS

令和5年1月18日～令和7年3月31日までの間、春日井版MaaSウェブアプリ「move!かすがい」が開設され、デジタルチケットでのシティバスの定期券の購入や、公共交通機関の経路検索、オンデマンド交通の配車予約、タクシー予約等ができます。

また、名古屋鉄道が提供するMaaSアプリ『CentX』から使用することもでき、新しくアプリをダウンロードする必要がない点も特徴となっています。

さらに、シティバス定期券（はあとふるパス）を協賛店舗で提示することで、お得な特典を受けられることができるサービスも展開しており、“まちづくり・にぎわい創出×公共交通”といった共創効果も期待されています。

#### ▼ move!かすがい 案内チラシ

～お得なチケット購入・タクシー呼出などができる  
春日井市の交通総合ウェブサイト(MaaSウェブアプリ)～

## 「move!かすがい」

move!かすがい | 検索

まずは  
こちらから  
アクセス!

### デジタルチケットでお得に乗車！ ～デジタルチケット6つのメリット～

**メリット1** **料金が安い！**  
⇒紙チケットより最大400円お得！

◎1か月定期券「はあとふるパス」 紙チケットだと… 大人 2,400円 ▶▶ <b>2,000円</b> (400円お得！) 小人・高齢者等 1,200円 ▶▶ <b>1,000円</b> (200円お得！)	◎回数券 紙チケットだと… 100円券 6枚 ▶▶ <b>500円</b> (100円お得！)
◎1日乗車券 紙チケットだと… 大人 500円 ▶▶ <b>450円</b> (50円お得！) 小人・高齢者等 300円 ▶▶ <b>250円</b> (50円お得！)	

**メリット2** **窓口に行く必要なし！**  
⇒買いたい時にスマホからすぐ買える！

**メリット3** **好きなタイミングで使用開始！**  
⇒チケット購入後にバス乗車開始日を決められる  
(紙定期券は購入時に開始日を決める必要あり)

**メリット4** **利用可能なチケットをすぐ確認！**  
⇒CentXアプリからなら操作が簡単

**メリット5** **チケットの追加購入も簡単！**  
⇒クレジットカード登録は最初の1回でOK！

**メリット6** **会員限定！お得なクーポン！**  
⇒サイト限定のお得な特別クーポン！

『CentXアプリのダウンロード』  
『名鉄ネット予約サービス会員登録』  
で、さらに便利に利用！  
(メリット④～⑥)

アプリダウンロードは  
こちらから→

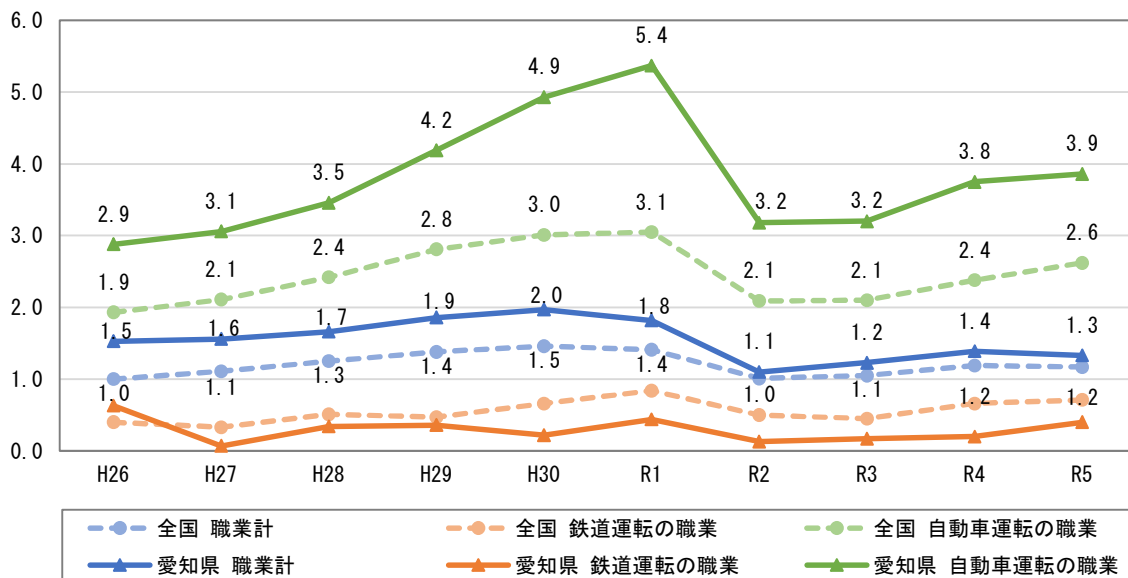
名鉄公式アプリ  
CentX (セントエックス)

資料：春日井市 Web サイト

#### ④ 運転手不足の深刻化

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍、愛知県ではより高い水準で上昇しています。さらに2024年問題も重なることで、運転手不足により、路線バスの減便や一般タクシーの営業車両の減少、事業者の撤退などが地域によっては生じており、地域公共交通を維持する上で深刻な問題となっています。

▼ 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移



資料：令和6年 最近の雇用情勢、令和6年 一般職業紹介状況（職業安定業務統計）

## ⑤ 日本版ライドシェア

地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6(2024)年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアが創設されました。

国土交通省では、全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェアなどを地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため「交通空白」解消本部を設置し、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取組を進めていくこととしています。

### ▼ 日本版ライドシェアの概要



#### 1. アプリデータに基づき不足車両数を算出して実施する地域

東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま、千葉、  
大阪、神戸、広島、福岡の12地域

#### 2. 自治体やタクシー事業者の申出により実施が可能なその他の地域

##### 軽井沢町、金沢、富山は運行開始

※簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能

(例)

- 金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす
- 自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす
- 当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す

## (2) 上位・関連計画の整理

### 1) 豊明市内の上位・関連計画


#### ① 第6次豊明市総合計画（案）（計画期間：2026～2031年度）

将来都市像	未来へつなぐ みんなでつくる しあわせのまち とよあけ
施策大綱 (抜粋)	<p>3 住みやすさ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・お互いを尊重し、それぞれの個性や強みを活かしてつながりあえる安全安心なまち（安全安心・地域づくり）</li> <li>・気軽に外出でき、生活しやすいきれいなまち（住環境）</li> <li>・いつまでも住み続けられる、安全で快適なまち（都市基盤）</li> </ul>
総合戦略 (抜粋)	<p>戦略3 安全で快適な地域環境創生プロジェクト</p> <p>施策1 生活に不自由なく便利なまちをつくる</p> <p>➡生活の利便性が高く、不自由なく過ごせるまちをつくるため、ひまわりバスやデマンド型交通「チョイソコとよあけ」事業などを通じて、気軽に外出でき、買い物や通院に困らない環境をつくります。</p> <p>また、充実した道路環境や市外へのアクセスのしやすさなど、豊明市の強みを活かして、お出かけしやすいまちとしてアピールします。</p>
施策の基本方針 7-3 公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動に対する満足度の地域差を解消するため、特に、地域交通に不便により移動が困難な人に対して、交通事業者や地域とともに特性に応じた交通施策を進めます。</li> <li>● 公共交通の利用促進を図るため、分かりやすい情報提供に努め、子どもの時から公共交通に愛着をもてる場を定期的に設ける取り組みを通して、公共交通に対する理解と関心を高めます。</li> <li>● 先端技術の活用や外出促進の取り組みにより、移動の効率化及び生活利便性の向上を図り、公共交通の利用機会を増やします。</li> </ul>

豊明市都市計画マスタープランは現在策定中で、方針等の確定後に他の関連計画とともに掲載予定

## 2) 周辺市町の地域公共交通計画

### ① 名古屋市地域公共交通計画（令和6年3月策定）計画期間：令和6年度～10年度

交通の将来像	最先端モビリティ都市～誰もが快適に移動できるために～
基本方針	<p><b>基本方針1 集約連携型都市構造と連携した公共交通ネットワークの確保</b>  集約連携型都市構造の実現に向けた土地利用誘導と連携し、拠点となる市街地や周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークを確保することで、まちづくりと交通が連携した誰もが快適に移動できる都市の実現をはかります。</p> <p><b>基本方針2 連携・協働による公共交通サービスの向上</b>  交通事業者や行政、市民利用者など、多様な関係者や、福祉・観光など交通以外の他分野とも相互に連携・協働することで、公共交通によって提供されるサービスの向上をはかります。</p> <p><b>基本方針3 地域が主体的に参画する公共交通システムの構築</b>  地域の交通課題解決に向けて、地域の実情を最も把握している地域住民が主体的に参画する仕組みを構築することで、より効果的で持続可能な移動環境の形成をはかります。</p>
施策の方向性	<p>(1) 公共交通による移動サービス水準の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 求められる役割にあわせた公共交通の維持・確保</li> <li>② 公共交通のわかりやすさ・使いやすさの向上と利用促進</li> <li>③ ガイドウェイバスへの自動運転技術の実装</li> </ul> <p>(2) 地域の実情に応じた移動手手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 交通支援制度を活用した新たな移動手手段の導入</li> </ul> <p>(3) 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① AI技術を活用した新たな移動手手段の導入検討</li> <li>② MaaSの実現</li> <li>③ 環境にやさしい交通の促進</li> <li>④ データを活用した移動実態調査・分析</li> <li>⑤ 回遊性を高めるための新たな路面公共交通「SRT」の導入</li> </ul>
交通の将来像イメージ	

② 東郷町地域公共交通計画（令和6年3月改訂）計画期間：令和4年度～8年度

<p>交通将来像</p>	<p>公共交通が暮らしとともにある 安心して住み続けられるまち</p>
<p>基本方針・ 目標</p>	<p>基本方針1 町内各地域及び尾三地区等の広域的な連携・交流を強化します。          目標 1-1：東郷セントラル地区を中心として利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。          目標 1-2：東郷セントラル地区のバスターミナルを活用し、公共交通相互の連携を強化します。          基本方針2 多様な公共交通手段により、地域に適した移動サービスを確保・導入します。          目標 2-1：既存の公共交通に新たなモビリティ（デマンド型交通等）を加えた多様な公共交通手段を提供します。          基本方針3 東郷町の公共交通に関わる全ての関係者が交通と福祉の視点で連携・協働し、公共交通を支え育む取組を展開します。          目標 3-1：交通と福祉の視点で全ての関係者が連携・協働した取組を展開します。          目標 3-2：公共交通を安心して利用できる対策の実施と情報を提供します。</p>
<p>将来公共交通 ネットワーク イメージ</p>	

③ 刈谷市地域公共交通計画（令和7年6月一部変更）計画期間：令和6年度～15年度

<p>計画の基本方針</p>	<p>市民の暮らしを支え、交流を促し活気を創出する公共交通の実現</p>
<p>計画の目標</p>	<p>目標1 市民の移動ニーズを踏まえた公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 多様な交通手段の組み合わせによる公共交通体系の構築</li> <li>● 各拠点から刈谷駅周辺への移動しやすい南北幹線及び地域路線ネットワークの構築</li> <li>● 各地域の生活圏内を移動しやすい地域内交通ネットワークの充実</li> <li>● 近隣市町のコミュニティバスなどと連携した広域的ネットワークの充実</li> </ul> <p>目標2 市民・来訪者が便利に使い続けられる公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 待合環境・乗継環境の改善による利便性の向上</li> <li>● 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実</li> <li>● 公共交通に関する積極的な情報提供</li> <li>● ICTなどの新技術も活用したMaaSの推進</li> </ul> <p>目標3 市民・事業者・行政が共に創り支え合う持続可能な公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の利用促進に向けた意識啓発</li> <li>● 市民や事業者との連携による公共交通の充実</li> <li>● バリアフリーの推進</li> </ul>
<p>将来公共交通ネットワークイメージ</p>	<p>将来公共交通ネットワークイメージ</p> <p>         幹線軸・路線          赤線：幹線軸：東西軸（鉄道）          青線：幹線軸：南北軸（鉄道）          青点線：幹線軸：南北軸（バス）          緑点線：地域路線          赤点線：隣接市町連絡路線     </p> <p>         拠点          赤点：都市拠点          青点：地域拠点          緑点：生活拠点          青点：広域交流拠点          赤点：歴史・文化・教育拠点          青点：スポーツ・レクリエーション拠点          緑点：医療拠点          赤点：緑の拠点     </p> <p>0 0.5 1 2 3 km</p>

④ 第2次大府市地域公共交通計画（令和7年3月策定）計画期間：令和7年度～11年度

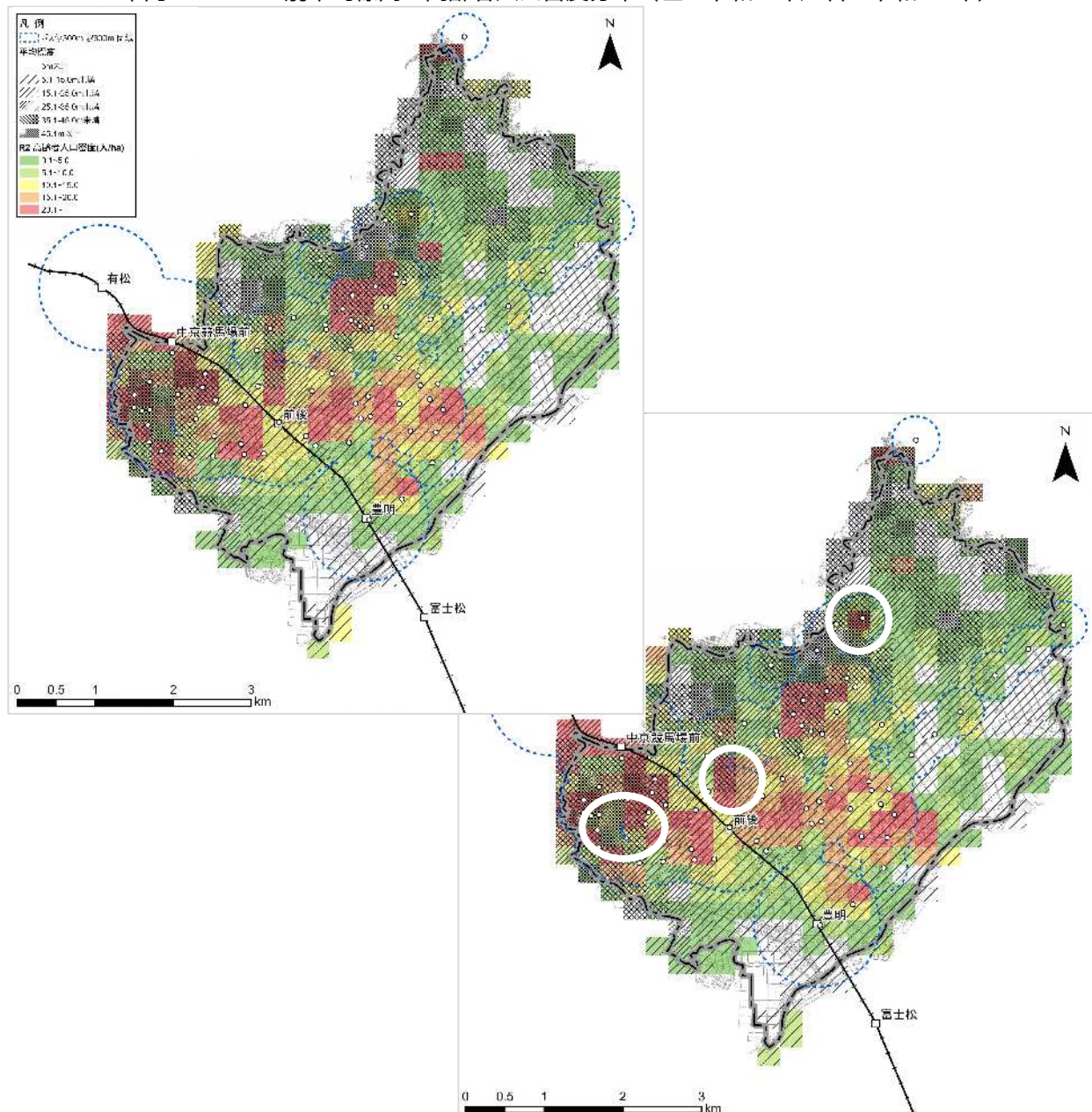
交通将来像	サステナブル公共交通で 未来へつながる 健康都市おおぶ
<p>基本方針</p>	<p>基本方針Ⅰ 鉄道駅を中心に都市拠点や市内各地域拠点と連携し、にぎわいと交流を創出する地域公共交通ネットワークの形成</p> <p>目 標 大府駅及び共和駅を中心とした地域公共交通の利便性が向上します。</p> <p>基本方針Ⅱ 文化交流拠点や観光交流拠点などと連携し、健康を増進する地域公共交通利用環境の整備</p> <p>目 標 健康を増進する地域公共交通の利用が増加します。</p> <p>基本方針Ⅲ 買物や通院など多様化する移動目的に対応し、利用しやすく・わかりやすい地域公共交通サービスの提供</p> <p>目 標 地域公共交通の認知度や満足度が向上します。</p> <p>基本方針Ⅳ 交通事業者、地域の住民・団体及び行政の協働により、持続可能な地域公共交通を支え育む仕組みの構築</p> <p>目 標 持続可能な地域公共交通への関心や愛着が高まり、利用者数が増加する取組を行います。</p>
<p>地域公共交通ネットワーク形成のイメージ</p>	<p>The map illustrates the 'Image of Public Transport Network Formation' in Ofu City. It shows a central hub-and-spoke system centered around Ofu Station and Kaicho Station. Key features include:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Public Transport Axes (Rail):</b> JR Tokaido Main Line and JR Buetsu Line.</li> <li><b>Wide Area Express Buses (Red):</b> Routes connecting Ofu to surrounding areas like Nagoya, Toyota, and Higashi-Okazaki.</li> <li><b>Life-Exchange Buses (Green/Blue):</b> Local loops connecting residential, industrial, and agricultural zones.</li> <li><b>Community Buses (Yellow):</b> Routes serving specific local areas.</li> <li><b>Nodes:</b> Urban nodes (red star), exchange nodes (yellow circle), and inter-city nodes (green circle).</li> <li><b>Zones:</b> Residential, industrial, agricultural, and park zones are color-coded.</li> </ul>

## 6 豊明市の地域公共交通の課題

### (1) 豊明市の地域特性からみた個別課題

- 0-14歳や15-64歳の人口は減少している一方、65歳以上の人口は増加する傾向が続くとされ、少子化・高齢化がさらに進行することへの対応が必要
- 勅使台や仙人塚、館小学校周辺などの高低差がある地域において、高齢者人口密度が増加すると推計されており、ファーストマイル・ラストマイルの移動手段の確保が必要
- 人流データから、市内では藤田医科大学やMEGAドン・キホーテUNY豊明店、市外では名古屋市を中心部や徳重駅周辺、刈谷市の井ヶ谷地区で市民の滞留が確認されていることから、市内外での通勤・通学や買い物などの主要施設等にアクセスする公共交通ネットワークの確保が重要
- 通学流動では流入超過となっている一方で、通勤流動では流出超過の状態となっており、豊明市で学ぶ生徒・学生が住みたくなるまちづくりや働く場所の提供が重要

#### ▼ 市内のメッシュ別平均標高と高齢者人口密度分布 (左：令和2年／右：令和12年)

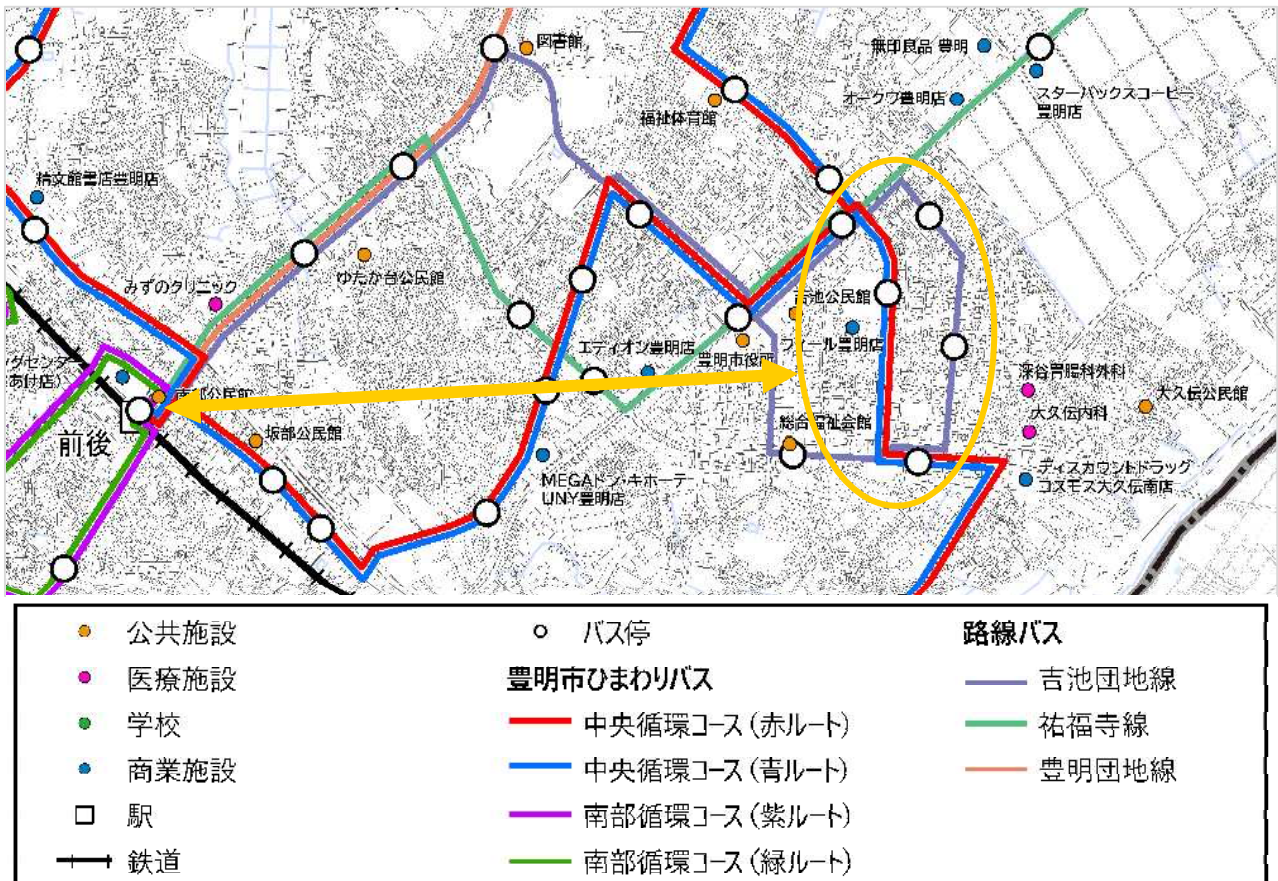


資料：e-stat（国勢調査(令和2年)、国立社会保障・人口問題研究所)、国土数値情報、豊明市

## (2) 公共交通の現状からみた個別課題

- 名鉄電車や名鉄バスでは、コロナ禍前の利用者数水準には届いておらず、サービス水準の維持に向けた利用者の確保のため、更なる利用促進に努めることが必要
- 名鉄電車や名鉄バスと比較して、ひまわりバスの利用者数は増加傾向が強いことから、市内移動の需要の高まりに対応した、利便増進策を展開することが必要
- 前後駅から吉池団地間においては、名鉄バスとひまわりバスのダブルネットワークとなっているため、ルートやダイヤなどにおいて調和のとれたネットワークの構築が必要

### ▼ 名鉄バスとひまわりバスの路線重複状況



### ▼ 各公共交通のコロナ禍前との利用者数比較

	R1 利用者数 (A)	R6 利用者数 (B)	R6/R1 比 (B/A)
名鉄電車	13,268,083	11,775,462	88.8%
名鉄バス	1,412,833	1,029,184	72.8%
ひまわりバス	167,459	171,166	102.2%

資料：名古屋鉄道(株)、名鉄バス(株)、豊明市

### (3) 各種ニーズ調査等からみた個別課題

#### ① 市民アンケート調査

- 公共交通に関することの認知度で、電車やバスの運行自体は高い割合で認知されているものの、自宅近くのバスのダイヤや運賃、どこへ行くことができるか等の認知度が低いため、様々な媒体を活用したPR等による、周知の取組が重要
- 30歳以上の世代で公共交通に関することの認知度や利用率が低下することから、自家用車を保有しても公共交通を利用する機会を創出する体験型の取組の展開が必要

#### ▼ 公共交通の利用頻度（鉄道、名鉄バス、ひまわりバス、タクシーのいずれかを利用した割合）

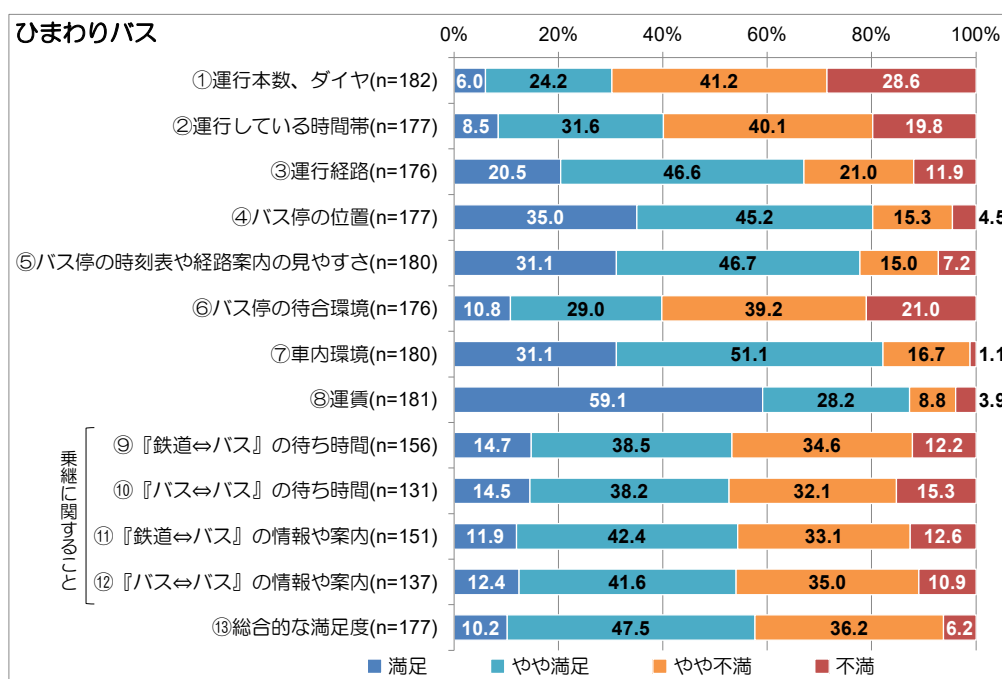
(単位：%)		29歳以下 (n=194)	30～49歳 (n=309)	50～64歳 (n=303)	65～74歳 (n=200)	75歳以上 (n=211)	合計 (n=1217)
公共交通全体	ほぼ毎日	43.8	10.4	9.6	1.5	0.0	12.2
	週に3～5日程度	6.7	5.8	1.3	2.5	2.8	3.8
	週に1～3日程度	8.8	3.6	4.6	2.0	9.5	5.4
	月に数日程度	24.2	20.1	22.8	24.0	24.2	22.8
	年に数日程度	15.5	49.7	46.8	52.5	39.8	42.3
	利用していない	1.0	10.4	14.9	17.5	23.7	13.5

資料：市民アンケート調査（令和7年）

#### ② バス利用者アンケート調査

- 名鉄バスとひまわりバスを組み合わせる往復移動している割合が一定数みられることから、市内のバス交通が連携した利用促進策の展開が必要
- バス停位置の満足度は高い一方で、バス停の待合環境の満足度が低いことから、バス停位置の変更を伴わない待合環境の改善を進めることが必要
- ひまわりバス利用者の「乗継に関すること」の不満割合が高いことから、前後駅等におけるコース間の乗継抵抗を軽減する取組が必要

#### ▼ バスサービス項目別満足度（ひまわりバス）

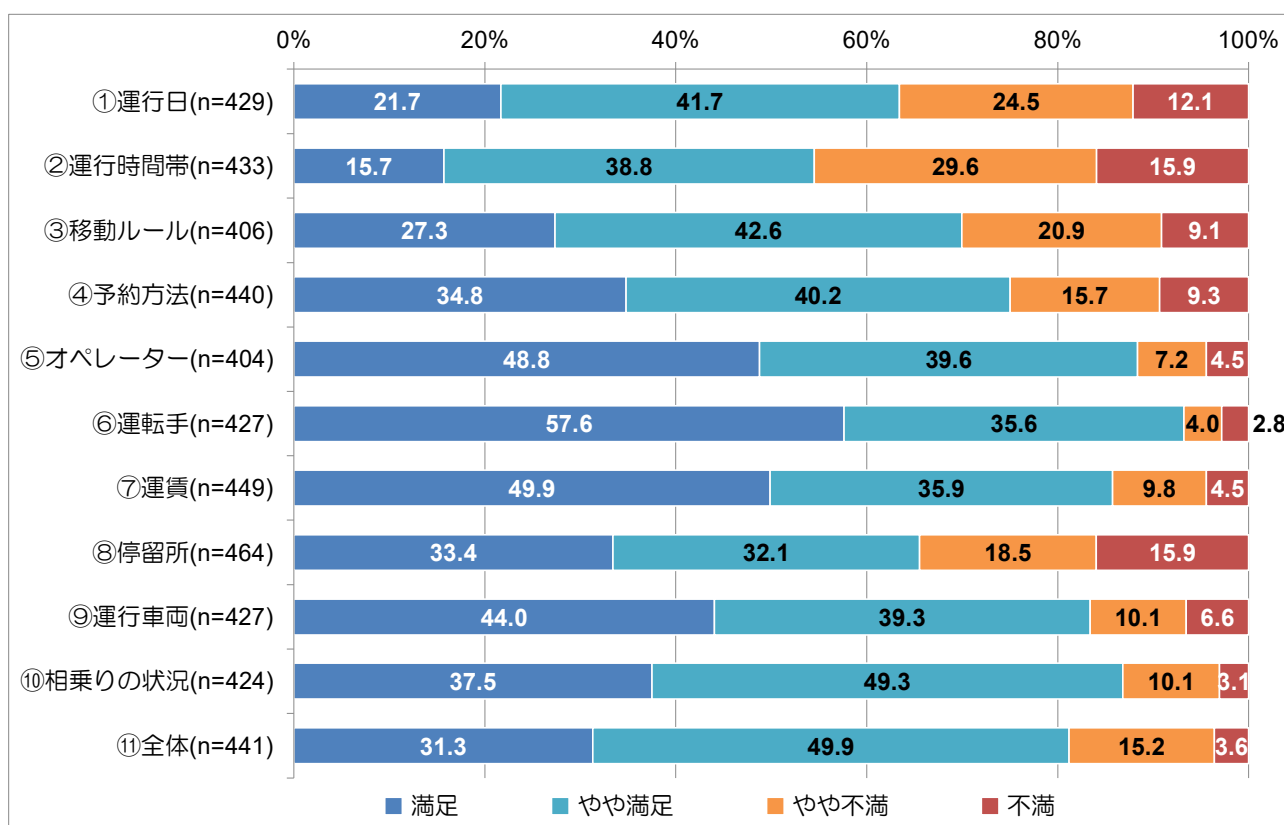


資料：バス利用者アンケート調査（令和7年）

### ③ チョイソコとよあけ登録者アンケート調査

- 月に複数回利用する登録者ほど、予約の成立状況において「いつも予約できる」と回答した割合が低く、また予約不成立時に別の手段を持ち合わせていない傾向にあることから、予約が取りやすい環境づくりが必要
- 利用していない理由では「必要になったら利用する」が最も割合が高く、利用したいときに利用方法が分からない状況となることを防ぐため、利用方法を分かりやすく伝える取組が重要
- 利用しなくなった理由では「使いたい曜日や時間に使えない」が多くみられるとともに、サービス項目別満足度でも「運行日・時間帯」において他の項目よりも不満割合が高いため、チョイソコのサービス改善の実施が必要

▼ チョイソコのサービス項目別満足度



資料：チョイソコとよあけ登録者アンケート調査（令和7年）

#### ④ 高齢者向けインタビュー調査

- タクシー運賃の助成だけでなく、ひまわりバスの乗車券等の選択も可能となる、個人それぞれで便利な交通手段を利用できるような事業に改善することを要望
- 坂道が多い地域では、自宅から停留所まで歩くことが不安といった声があり、ファーストマイル・ラストマイルの移動手段の確保が必要

#### ⑤ 交通事業者ヒアリング調査

- 鉄道、バス、タクシーでは労働力（乗務員）不足が深刻化しており、官民で連携した労働力の確保に向けた取組が重要
- 新たな利用者の獲得として、行政で実施している既存の各種生活支援サービスとの連携による、公共交通の利用に対するハードルを下げることや、高校生に対する通学運賃補助の新規実施等を提案

#### ⑥ 地域懇談会

- ひまわりバスに対する意見として、前後駅や市役所での乗継の改善やバスロケーションシステムの周知、体験乗車やひまわりバスツアーによる乗車きっかけ作りなどが出された
- チョイソコに対する意見として、利用日・時間の拡大や停留所の増設、待合環境の改善などが出された
- 地域でもできることとして、会議や講座・教室の時間を公共交通の時間に合わせることや、地域で移動需要を把握することなどが出された
- 住みやすいまちになるためのアイデアとして、前後駅に若い人が集まれる場所やにぎわいを創ることなどが出された

(4) 豊明市の地域公共交通の集約課題

これまで整理した個別課題に、豊明市のまちづくり全体の方針（上位・関連計画）や社会情勢を加味し、豊明市の地域公共交通の集約課題を設定します。

調査項目	個別課題	集約課題との対応				
		①	②	③	④	⑤
豊明市の地域特性	0-14歳や15-64歳の人口は減少している一方、65歳以上の人口は増加する傾向が続くとされ、少子化・高齢化がさらに進行することへの対応が必要		●	●		
	勅使台や仙人塚、館小学校周辺などの高低差がある地域において、高齢者人口密度が増加すると推計されており、ファーストマイル・ラストマイルの移動手段の確保が必要			●		●
	人流データから、市内では藤田医科大学やMEGAドン・キホーテUNY豊明店、市外では名古屋市の中心部や徳重駅周辺、刈谷市の井ヶ谷地区で市民の滞留が確認されていることから、市内外での通勤・通学や買い物などの主要施設等にアクセスする公共交通ネットワークの確保が重要	●	●			
	通学流動では流入超過となっている一方で、通勤流動では、名古屋市からの流入・流出はともに多いが全体的には超過の状態となっており、豊明市で学ぶ生徒・学生が住みたくなるまちづくりや働く場所の提供が重要	●	●	●		
公共交通の現状	名鉄電車や名鉄バスでは、コロナ禍前の利用者数水準には届いておらず、サービス水準の維持に向けた利用者の確保のため、更なる利用促進に努めることが必要	●			●	
	名鉄電車や名鉄バスと比較して、ひまわりバスの利用者数は増加傾向が強いことから、市内移動の需要の高まりに対応した、利便増進策を展開することが必要		●			●
	前後駅から吉池団地間においては、名鉄バスとひまわりバスのダブルネットワークとなっているため、ルートやダイヤなどにおいて調和のとれたネットワークの構築が必要		●	●		
市民アンケート調査	公共交通に関するものの認知度で、電車やバスの運行自体は高い割合で認知されているものの、自宅近くのバスのダイヤや運賃、どこへ行くことができるか等の認知度が低いと、様々な媒体を活用したPR等による、周知の取組が重要				●	●
	30歳以上の世代で公共交通に関するものの認知度や利用率が低下することから、自家用車を保有しても公共交通を利用する機会を創出する体験型の取組の展開が必要			●	●	●
バス利用者アンケート調査	市内のバス交通を組合わせて往復の移動をする利用者の割合が一定数みられるため、市内のバス交通が連携した利用促進策の展開が必要		●	●		
	バス停位置の満足度は高い一方で、バス停の待合環境の満足度が低いことから、バス停位置の変更を伴わない待合環境の改善を進めることが必要		●			
	ひまわりバス利用者の「乗継に関すること」の不満割合が高く、前後駅等におけるコース間の乗継抵抗を軽減する取組が必要		●	●	●	
チョイソコとよあけ登録者アンケート調査	1ヶ月の利用頻度が高い登録者ほど、予約の成立状況において「いつも予約できる」と回答した割合が低く、また予約不成立時に別の手段がない傾向にあることから、予約が取りやすい環境づくりが必要		●			
	利用していない理由では「必要になったら利用する」が最も割合が高く、利用したいときに利用方法が分からない状況となることを防ぐため、利用方法を分かりやすく伝える取組が重要				●	●
	利用しなくなった理由では「使いたい曜日や時間に使えない」が多くみられるとともに、サービス項目別満足度でも「運行日・時間帯」において他の項目よりも不満割合が高いため、チョイソコのサービス改善の実施が必要				●	●
高齢者向けインタビュー調査	タクシー運賃の助成だけでなく、ひまわりバスの乗車券等の選択も可能となる、個人それぞれで便利な交通手段を利用できるような事業に改善することを要望		●		●	●
	坂道が多い地域では、自宅から停留所まで歩くことが不安といった声があり、ファーストマイル・ラストマイルの移動手段の確保が必要		●	●		●
交通事業者ヒアリング調査	鉄道、バス、タクシーでは労働力（乗務員）不足が深刻化しており、官民で連携した労働力の確保に向けた取組が重要	●	●			●
	新たな利用者の獲得として、行政で実施している既存の各種生活支援サービスとの連携による、公共交通の利用に対するハードルを下げることや、高校生に対する通学運賃補助の新規実施等を提案			●	●	●
地域懇談会	ひまわりバスに対する意見として、前後駅や市役所での乗継の改善や、バス利用のきっかけ作りなどが出された		●	●	●	
	チョイソコに対する意見として、利用日・時間の拡大や停留所の増設、待合環境の改善などが出された		●		●	
	地域で出来ることとして、会議や講座等の時間を公共交通に合わせることや、地域で移動需要を把握することなどが出された			●	●	●
前計画の評価	住みやすいまちになるためのアイデアとして、前後駅に若い人が集まれる場所やにぎわいを創ることなどが出された	●		●	●	●
	公共交通の確保・維持のため、現在の生活スタイルに合わせて、利用者の掘り起こしや外出機会を創出する取り組みが必要	●	●		●	●
	まちづくりと連携した公共交通ネットワークを構築することが必要	●	●	●		●

**【公共交通を取り巻く社会情勢】**

- 公共交通と他分野との共創事業の推進
- 公共交通と健康の関係性
- MaaSの普及
- 運転手不足の深刻化
- 日本版ライドシェアの創設

**【豊明市の上位・関連計画】**

- 地域公共交通における交通将来像  
「公共交通が人と人をつなぐしあわせのまち」
- 第6次豊明市総合計画における将来都市像  
「未来へつなぐみんなでつくるしあわせのまちとよあけ」  
→公共交通分野が含まれる「住環境」では“気軽に外出でき、生活しやすいきれいなまち”を施策大綱としている

**集約課題①**  
広域的な移動に対応した公共交通の確保・維持

**集約課題②**  
市内生活での移動需要の高まりへの対応

**集約課題③**  
まちづくりとリンクした公共交通体系の構築

**集約課題④**  
DXの活用や外出促進の取り組みを進め、公共交通の利用機会を増やす

**集約課題⑤**  
行政・事業者・市民の共創による持続可能な地域公共交通の構築

令和8年度  
豊明市地域公共交通活性化協議会  
事業計画及び予算書（案）



## 令和8年度 豊明市地域公共交通活性化協議会 事業計画

### 1 豊明市地域公共交通計画の事業実施

「豊明市地域公共交通計画」(以下「交通計画」という。)に掲げる事業を行う。

- (1) 地域公共交通活性化協議会を開催し、計画に基づく事業の実施及び進捗状況について審議を行う。
- (2) 名鉄バス等と共同で、小学生等を対象としたバスの乗り方教室・交通安全教室を実施する。
- (3) 図書館等の公共施設で、既存の駐輪場を活用したサイクル&ライドを継続し、推進する。
- (4) 豊明秋まつりでひまわりバス無料運行等を行う。
- (5) その他、計画に掲げる事業を随時行う。

### 2 第2次豊明市地域公共交通計画の策定に向けた計画策定事業の実施

現行の交通計画(計画期間:令和4年度~令和8年度)の次期計画策定に向け、令和7年度に実施した調査事業の結果をもとに計画策定を行う。

### 3 事業実施スケジュール(予定)

月	スケジュール
4月	・小学校等への乗り方教室・交通安全教室開催通知及び日程調整
5月	・〇〇小学校においてバスの乗り方・交通安全教室を開催(R7は館小) (名鉄バス(株)、愛知警察署と連携)
6月	○第1回地域公共交通活性化協議会(地域公共交通会議との合同開催) 決算報告、豊明市地域公共交通計画中間評価(令和7年度評価) 計画策定事業(基本方針、目標設定等)
9月	○第2回地域公共交通活性化協議会(地域公共交通会議との合同開催) 計画策定事業(中間報告)
11月	・豊明秋まつりひまわりバス無料運行(第1土日) ・豊明秋まつり参画(ひまわりバス出展、ちびっこ運転士体験実施予定)
12月	○第3回地域公共交通活性化協議会(地域公共交通会議との合同開催) 計画策定事業(パブリックコメント実施等)
1月	・バスフェスティバル開催(尾三地区自治体合同主催)
3月	○第4回地域公共交通活性化協議会(地域公共交通会議との合同会議) 予算審議、事業計画、計画策定事業(第2次計画策定)
その他	・バスマップ及びチョイソコマップ調製、配布 ・広報、HP、バス待合所掲示板等による公共交通情報周知 ・チョイソコ外出促進イベント実施 ・地域との意見交換 ・尾三地区広域公共交通推進協議会等での周辺市町連携 ・豊明高校イラストレーション部作品のバス車内展示 等

令和8年度豊明市地域公共交通活性化協議会 予算

歳 入 5,774,000円  
 歳 出 5,774,000円  
 差引残額 0円

【歳入予算】

(単位：千円)

款	項	目	予算額	前年度	内訳
1. 負担金	1. 負担金	1. 負担金	5,774	7,977	地域公共交通活性化協議会負担金 5,774
2. 補助金	1. 補助金	1. 補助金	0	2,002	0
3. 繰越金	1. 繰越金	1. 繰越金	0	0	0
4. 諸収入	1. 諸収入	1. 雑入	0	7	0
計			5,774	9,986	

【歳出予算】

(単位：千円)

款	項	目	予算額	前年度	内訳
1. 運営費			0	0	
	1. 会議費	1. 会議費	0	0	0
	2. 事務費	1. 事務費	0	0	0
2. 事業費	1. 事業費	1. 事業費	5,774	9,986	消耗品等 10 地域公共交通計画策定 5,764
3. 予備費	1. 予備費	1. 予備費	0	0	0
計			5,774	9,986	

## 豊明市地域公共交通計画策定事業仕様書（案）

### 1 委託事業名、内容及び場所

- (1) 委託事業名 豊明市地域公共交通計画策定事業
- (2) 委託事業内容 「豊明市地域公共交通計画」の策定
- (3) 委託場所 豊明市内全域

### 2 実施目的

本業務は、令和3年度に「豊明市地域公共交通計画（以下「公共交通計画」という。）」の次期計画の策定に向け、令和7年度に実施した調査事業の結果・分析等を踏まえ、公共交通計画のとりまとめを行うことを目的とする。

なお、令和7年度の調査事業は、令和3年度に策定した公共交通計画の目標達成状況及び市民・利用者等の多様なニーズや利用実態を把握・評価した上で、本市における地域公共交通の課題を整理するとともに、情報通信技術を活用した新たなモビリティサービスの導入、自動運転技術の向上、ライドシェア、2024年問題など公共交通を取り巻く社会情勢が大きく変化していることから、これらを踏まえた対応策の検討などを実施した。

### 3 事業項目

#### (1) 公共交通計画案の検討

##### ①目指す将来像、基本方針

令和7年度に実施した調査事業を踏まえ、地域公共交通計画を策定するにあたり、地域公共交通のあり方、公共交通サービス提供の方針、公共交通とまちづくりとの連携方針、公共交通の運営・運行体制の方針等を定める。

##### ②計画期間

2027年度（令和9年度）から2036年度（令和18年度）まで 10年間

##### ③計画目標の設定

基本方針の達成により市民や公共交通利用者等へもたらされる効果について、定量的な目標（数値目標・評価指標等）を設定する。

##### ④課題解決の対応策の検討

令和7年度に実施した豊明市地域公共交通調査事業で整理した課題について、その対応策を検討する。

##### ⑤目標を達成するために行う事業及びその実施主体等の検討

計画目標を達成する上で必要となる地域公共交通再編事業の事業内容、実施主体、事業スケジュール等を定める。

#### ⑥評価に関する事項等の検討

計画目標の達成状況の評価に関する事項、計画の進行管理方法や管理体制等を定める。

#### ⑦地域公共交通計画のとりまとめ

上記①から⑥までの検討を踏まえ、地域公共交通計画案をとりまとめる。

### (2) 報告書等作成

これまでの各種調査・検討結果を調査報告書としてとりまとめる。

### (3) 地域公共交通会議の運営等支援

受注者は、地域公共交通会議の運営支援として、出席、議事要旨の取りまとめを行う。なお、開催数は、4回各2時間を基本とする。

### (4) 打合せ協議

打合せは、業務着手時、中間時3回、成果品納入時の計5回行う事を原則とするが、その他、業務実施上に疑義が生じた場合は、速やかに本市監督員と協議し、その指示に従うものとする。

## 4 契約期間

契約締結日から令和9年3月31日まで。

## 5 業務に必要な届出書類

### (1) 業務着手時に次の関係書類を提出し、委託者の承認を受けること。

- ア 着手届及び技術者等届
- イ 業務計画書

### (2) 業務完了時に次の関係書類を提出し、委託者の完了検査を受けること。

- ア 完了届
- イ 納品書
- ウ 成果品 提出すべき成果品及び部数は以下のとおりとする。

(ア) 電子媒体(CD-R) 地域公共交通計画(本編及び概要版) 1式

※電子媒体は、ワード、エクセルなどで作成したものと、上記(ア)を一式PDF化したものを作成。本編及び概要版それぞれについて作成すること。

## 6 留意事項

### (1) 法令等の遵守

受託者は、本事業の実施にあたり、本仕様に定めるもののほか、関連する法令等を遵守しなければならない。

### (2) 受託者の責務

受託者は、本事業の遂行にあたり、最高の技術を発揮するよう努めるとともに、必要と考えられる場合においては、本市要所に定められない内容であっても積極的に提案を行うこと。

### (3) 技術者の配置

受託者は、事業全般の技術的管理及び秩序正しい事業遂行のため、次の資格を有するものを配置するものとする。

ア 管理技術者及び照査技術者は、次のいずれかの資格を有していること

(ア) 技術士（総合技術監理部門）

(イ) 技術士（建設部門：道路又は都市及び地方計画）

イ 担当技術者のうち1名は、次のいずれかの資格を有していること

(ア) 技術士（総合技術監理部門）

(イ) 技術士（建設部門：道路又は都市及び地方計画）

(ウ) R C C M（道路又は都市計画及び地方計画）

### (4) 本事業遂行上の費用

本事業の遂行等において、本仕様書に明記のないものであっても、必要と認められる事項については、本市と協議のうえ、原則として受託者負担により実施するものとする。

### (5) 資料の貸与

本市が保有する本事業に必要な資料は、受託者に貸与するものとする。貸与資料については、厳重に管理するものとし、外部に漏洩してはならない。なお、事業完了後速やかに返却するものとする。

### (6) 守秘義務

受託者は、本事業の処理上知り得た個人情報やその他の秘密を他人に漏らしてはならない。本事業完了後もまた同様とする。

### (7) 損害の賠償

本事業の実施にあたり、第三者に損害を与えた場合、直ちにその状況を報告し、本市の指示に従うものとする。なお、損害賠償の責任は受託者が負うものとする。

### (8) 再委託の禁止

受託者が事業内容の全てを一括して第三者に委託することを認めない。ただし、主たる業務を除き、本市に承諾を得た場合についてはこの限りではない。

### (9) 成果品の帰属

本事業で得られた成果品の著作権は、ホームページへの掲載を含め全て本市に帰属するものとし、受託者は、本市の承認を得ずに複製、使用、流用又は他への公表をしてはならない。また、履行にあたり、第三者の著作権等に抵触するものについては、受託者において処理するものとする。

### (10) その他

事業の遂行に関して疑義が生じた場合は、速やかに本市と協議し、決定するものとする。

## 7 事業履行の確認及び支払い条件

支払の請求にあたっては、前項に掲げる関係書類を提出し、検査担当職員の検査を受けること。また、支払は事業完了後一括払いとし、受託者は完了検査を受けた後、契約代金を請求すること。本市は適法な請求書を受理した日から30日以内に契約代金を支払うものとする。

## 第2次豊明市地域公共交通計画の策定に向けたスケジュールについて




2022年に策定した「豊明市地域公共交通計画（以下「計画」という）」は、2027年（令和9年）3月に5ヶ年の終期を迎えます。

第2次計画の策定に向け、下記スケジュール（案）を予定しています。なお、次期計画については、令和7年度に「調査事業」、令和8年度に「計画策定支援事業」の2ヶ年での策定とします。令和7年度の「調査事業」については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を受けて実施しました。




### 記

#### ○豊明市地域公共交通計画策定スケジュール

##### 【令和7年度】

4月	調査事業実施要領・仕様書等作成（コンサル委託）	
5月	委託事業者選定・契約（調査事業）	
6月	調査票等設計	
7月		
8月		第1回協議会
9月	アンケート調査・分析	
10月		
11月	地域懇談会	
12月	課題整理等	第2回協議会
1月	調査書作成	
2月	計画策定支援事業実施要領・仕様書等作成（コンサル委託）	
3月		第3回協議会

##### 【令和8年度】（案）

4月	委託事業者選定・契約（計画策定支援事業）	
5月		
6月	計画策定（基本方針、目標設定、実施事業等）	第1回協議会
7月		
8月		
9月		第2回協議会
10月	（団体等に方針説明や事業アイデアについて意見交換）	
11月		
12月	パブリックコメント実施	第3回協議会
1月		
2月		
3月	第2次計画策定	第4回協議会

事業名	豊明市地域公共交通調査事業
事業内容	
実施主体	豊明市

○令和3年度に策定された「豊明市地域公共交通計画（以下「公共交通計画」という。）」の評価及び次期公共交通計画策定に向けて市民・利用者等の多様なニーズや利用実態を把握し課題を整理するための調査を実施しました。

- ・委託業者  
株式会社 国際開発コンサルタンツ 名古屋支店
- ・調査方法  
各種アンケート、公共交通地域懇談会、高齢者向けインタビュー、交通事業者ヒアリング



事業名	①公共交通の利用誘導 ②バスへの愛着（マイバス意識）の向上
事業内容	①教育機関との連携 ②市民による各種活動の促進
実施主体	豊明高等学校・豊明市

○乗っていて楽しい環境整備

令和4年度から引き続き、令和7年度も豊明高校イラストレーション部とコラボし、ひまわりバス車内に学生が描いたイラストを掲示し、乗って楽しい車内環境を整備しました。

令和5年度からは前後駅バス待合所にもイラストを掲示しています。

▼啓発イラスト一覧



事業名	①公共交通の利用誘導 ②バスへの愛着（マイバス意識）の向上
事業内容	①教育機関との連携 ②市民による各種活動の促進
実施主体	栄小学校・沓掛小学校・名鉄バス・豊明市

○バスの乗り方・安全教室の実施

令和7年10月14日（火） 豊明市立沓掛小学校

令和7年12月9日（火） 豊明市立栄小学校

名鉄バス㈱の協力のもと、小学校にバス車両を持ち込み、「バスの乗り方・安全教室」を実施しました。沓掛小では1年生、栄小では2年生を対象に実施し、普段触れることのないバス車両に興味湧き、盛り上がっていました。

▼バスの乗り方・安全教室 実施風景



事業名	①公共交通の利用誘導 ②バスへの愛着（マイバス意識）の向上
事業内容	①教育機関との連携 ②市民による各種活動の促進
実施主体	舘小学校・名鉄バス・愛知警察署・豊明市

○愛知警察署と連携をしたバスの乗り方・安全教室の実施

令和7年5月20日（火） 豊明市立舘小学校

名鉄バス㈱及び愛知警察署の協力のもと、小学校にバス車両を持ち込み、「バスの乗り方・安全教室」を実施しました。全学年を対象に実施し、実際にバスを走らせてバスの内輪差や制動距離などについて知ってもらい、交通事故に対する知識を学んでももらいました。

事業名	バスへの愛着（マイバス意識）の向上
事業内容	関係団体との連携による公共交通の利用促進
実施主体	名鉄バス株式会社、豊明市

○「ちびっこ運転士体験」を実施

令和7年11月2日（日） 豊明秋まつり（カラット）

カラットで開催された豊明秋まつりで名鉄バス㈱の協力のもと、ひまわりバス車両を用いた「ちびっこ運転士体験」を実施しました。

紙製の運転士帽を被り運転席に座って写真撮影など、多くの方にひまわりバスと触れ合っていました。

ちびっこ運転士体験参加人数 750 人（保護者含む。）

（昨年参加人数 764 人（保護者含む。）※前年比 98.2%）

▼ 実施風景



事業名	公共交通の利用誘導
事業内容	商業施設との連携
実施主体	尾三地区自治体、愛知高速交通（株）、 尾三地区自治体コミュニティバス運行事業者などが主催

○バスフェスティバルの開催

令和8年1月25日（日） イオン三好ショッピングセンター

長久手市主導のもと、尾三地区自治体（みよし市、日進市、長久手市、東郷町、豊明市）の各コミュニティバス車両展示や、ワークショップ（ぬりえ・缶バッジ作成）、抽選会等、愛知高速交通（株）主催による制服試着体験を実施し、広域公共交通のPRを行いました。

バスフェスティバル開催日のイオン三好ショッピングセンター

来場者数 1,500 人超 前年比 75%

▼バスフェスティバル 実施風景



事業名	① 地域主体組織との意見交換 ② 公共交通の利用誘導
事業内容	各地区との公共交通環境向上に向けた取り組み
実施主体	大脇地区、(株)アイシン、豊明市

○令和7年1月20日より実証運行していた大脇地区を、令和8年1月5日から正式にエリア指定した。

- ・大脇地区の公共交通を考える会  
令和6年9月16日(月・祝) 停留所候補地決めワークショップ
- ・大脇地区地域路線検討部会  
令和6年10月21日(月) チョイソコ実証運行について
- ・大脇区 チョイソコ停留所を考える会  
令和6年10月26日(土) 停留所位置の確認・調整・名称決め
- ・大脇区 チョイソコとよあけ導入説明会  
令和6年12月21日(土) チョイソコの説明、会員登録の補助
- ・大脇区 チョイソコ会員登録会  
令和7年1月18日(土) チョイソコ会員登録の補助

▼大脇区停留所写真



事業名	① 地域主体組織との意見交換 ② 公共交通の利用誘導
事業内容	各地区との公共交通環境向上に向けた取り組み
実施主体	勅使台区地域交通改善実行委員会、名鉄バス(株)、豊明市

○勅使台区地域交通改善実行委員会や勅使台区公共交通説明会での意見交換を行いました。

- ・勅使台区地域交通改善実行委員会  
第1回 令和7年6月28日(土)  
公共交通の利用状況やサイクル&ライド及びパーク&ライドについて意見交換を実施しました。

▼パーク&ライド写真



事業名	①公共交通の利用誘導 ②バスへの愛着（マイバス意識）の向上
事業内容	①教育機関との連携 ②市民による各種活動の促進
実施主体	市内小中学校・豊明市
<p>○令和7年度購入のひまわりバス新車両（1台）のバスデザインを、市内在住の小中学生から募集しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デザイン募集 令和7年9月5日（金）×切 695 作品</li> <li>・職員投票（課長級以下の職員全員） 令和7年10月1日（水）から10月8日（水）まで 24 デザイン案→8 デザイン案</li> <li>・幹部職員投票（市長、副市長、教育長及び部長級職員） 令和7年10月20日（月） 8 デザイン案→3 デザイン案</li> <li>・市民投票（豊明秋まつり来場者） 令和7年11月2日（日） 3 デザイン案→1 デザイン案 投票総数 660 票</li> <li>・入選作デザイン案展示会 （市役所本館1階アトリウム） 令和7年10月24日（金）から 11月14日（金）まで</li> <li>・新デザインひまわりバス出発式・ 記念品贈呈式 令和8年3月27日（金）</li> </ul>	
<p>▼新デザインイメージ</p> 