



豊明市地域公共交通網形成計画

豊 明 市

目 次

1. 豊明市地域公共交通網形成計画策定の目的	1
1) 社会情勢の変化と公共交通	1
2) 豊明市地域公共交通網形成計画の位置づけ	1
3) 豊明市地域公共交通網形成計画策定の必要性	2
2. 豊明市の地域特性と公共交通の現状整理	5
1) 豊明市の地域特性	5
2) 上位・関連計画の整理	9
3) 公共交通の現状整理	12
3. 豊明市地域公共交通に関する課題の整理	18
1) 各種調査の概要	18
2) 課題の整理	19
4. 持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び 再生の推進に関する基本的な方針	36
1) 豊明市の交通将来像	36
2) 地域公共交通の基本方針	37
5. 計画の区域と計画期間	40
1) 計画区域	40
2) 計画期間	40
6. 計画の目標	41
7. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	50
1) 地域公共交通ネットワークの形成	50
2) 地域路線の導入に向けた取り組み	58
3) 公共交通の利用促進策	60
4) 各事業の着手時期・実施期間及び事業主体	63
8. 計画の達成状況の評価に関する事項	66
1) 評価・検証の基本的考え方	66
2) 事業単位での評価・検証	67

1. 豊明市地域公共交通網形成計画策定の目的

1) 社会情勢の変化と公共交通

わたしたちが普段から利用する、電車、バス、タクシーといった公共交通。これらの公共交通が身近にあることで、わたしたちは“移動”について不安なく過ごせています。しかしながら、人口減少や少子高齢化、マイカーの普及による車社会の発展などにより、利用者は年々減少しています。利用者が減少すると、公共交通を運行している事業者の経営状況は圧迫され、運行本数の削減や路線の廃止をせざるを得なくなり、さらに公共交通利用者を減少させることになるなど、公共交通の維持が難しくなります。

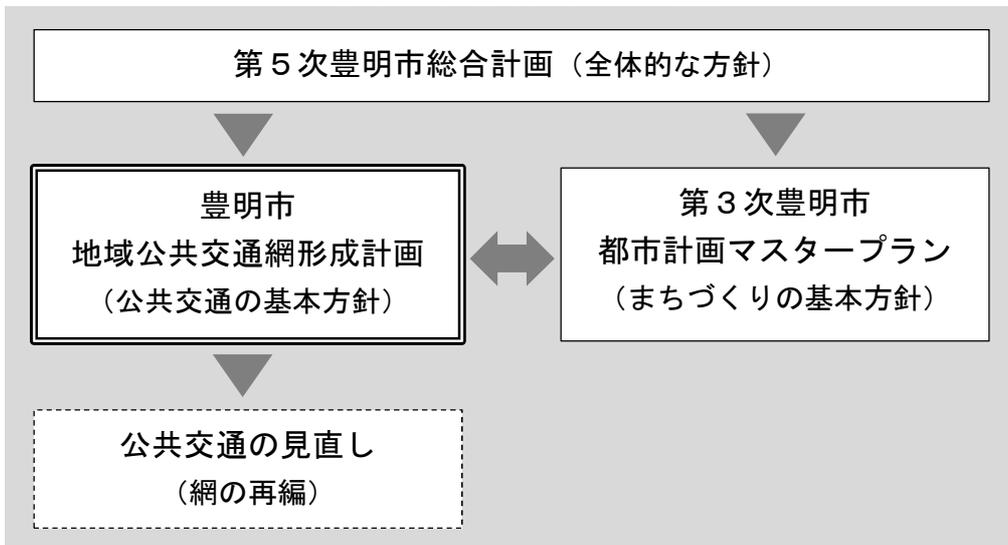
公共交通は、わたしたちの移動に必要な手段の確保だけでなく、まちづくりや観光、健康づくりなどといった様々な分野において重要な役割を担っています。公共交通がいつまでも身近に在り続けるため、また、わたしたちのまちが住みやすく活力に満ちたものとするため、公共交通の必要性や役割について見直さなければなりません。

このような背景のもと、豊明市は、生活に必要な公共交通の形を示した「地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。この地域公共交通網形成計画とは、「わたしたちのまちの公共交通は、このような考え方で整備します。」という宣言文です。市民、行政、交通事業者が協働して、公共交通の現状や問題点から課題を見つけ、まちづくりと連携した公共交通の“網”を形づくるとともに、今後も公共交通を持続させていくために行うべき事業や施策を定めます。

2) 豊明市地域公共交通網形成計画の位置づけ

地域公共交通網形成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網の形成に向けた方向性を定めます。なお、公共交通網形成の展開にあたっては、今後、具体的な路線、バス停、時刻の設定等について見直しを行います。

図 地域公共交通網形成計画の位置づけ



3) 豊明市地域公共交通網形成計画策定の必要性

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。この未来像の実現において公共交通は、単に移動すること以外にも求められる役割は大きく、多岐にわたります。

(1) 人と人をつなぐ地域づくり

公共交通は、いろんな世代の人が乗り合って利用するため、自動車のようなプライベートな空間とは違い、他人を気にしなければなりません。しかし、そこでは利用者同士が世間話をしたり情報交換を行うなど、会話や譲り合いといった“コミュニケーション”をとる機会が生まれます。公共交通をとおしてコミュニケーションをとることが根付けば、地域内のいろんな世代とのつながりを持つことができるようになります。

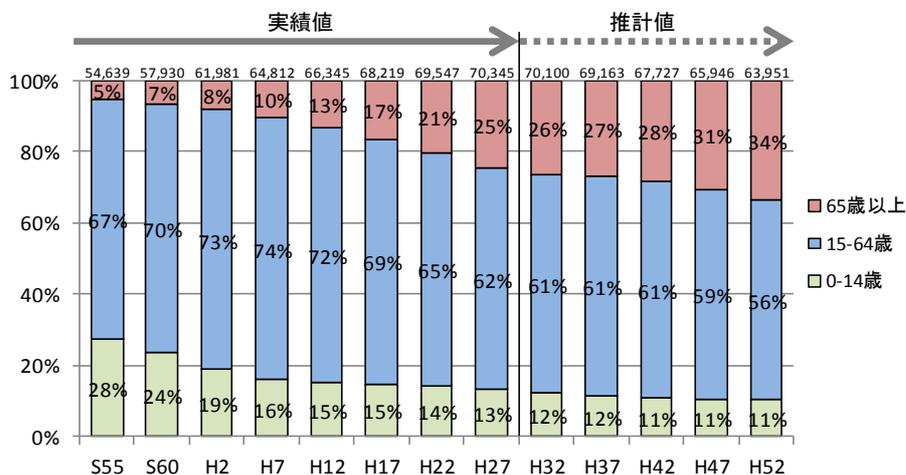
例えば、岐阜市の^{あくたみ}芥見東・南地区では、地域住民が中心となって「みどりっこバス」を運行しています。みどりっこバスには住民や地元の中学生在がボランティアでヘルパーとしてバスに乗り込むなど、地域が協力してバスを盛り上げています。これらの取り組みにより住民同士でのコミュニケーションが生まれ、地域づくりの一役を担っています。

このように、公共交通は人と人をつなぎ、地域づくりを支援することができます。そして、地域内のコミュニケーションが増えることにより、地域の人とのつながりは強化され、地域内の防犯効果やセーフティネットとしての役割も期待できます。

(2) 安心して住み続けられるまちづくり

本市の人口のうち、65歳以上の割合は増加傾向にあると推測されています。また、多くの人が自動車を利用していますが、高齢になると自分で運転することが困難になってきます。さらに近年では、高齢ドライバーの交通事故が増加し、社会問題となっています。このようなことから、高齢者の免許証自主返納件数も増加傾向にあります。公共交通は、こういった車離れした高齢者をはじめ、障がい者や子どもを含めた「交通弱者」と言われる人々にとっての移動手段として利用できます。公共交通があることで、生活に必要な移動手段が確保されるとともに、外出機会の増加にもつながります。また、子どもにとっては、公共性を学ぶ良い機会にもなります。公共交通が充実することは、子どもからお年寄りまで安心して住み続けられるために不可欠なものといえます。

図 年齢階層別人口割合の推移と見込み



(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25年3月推計)

(3) 健康な生活の実現

公共交通を利用するためには、バス停や駅まで歩くことが必要になります。東京都老人総合研究所などの調査では、毎日外出する高齢者は、ほとんど家を出ない高齢者に比べ、歩行が不自由になるリスクが1/4、認知機能が低下するリスクが1/3.5になるとも言われています。スウェーデンの公衆衛生調査2004によると、徒歩や公共交通を使う人は肥満リスクが30%低いとされています。また、厚生労働省の試算では1歩あたりの医療費削減効果は0.0014円とされています。

公共交通を利用することは高齢者の健康増進につながり、のびのびと健康に暮らせることが期待できます。

(4) まちのにぎわい創出

公共交通を利用して外に出ることで、まちなかに人が集まり、交流が生まれ、そこに「にぎわい」が生まれます。そしてその「にぎわい」は、新しいお店や憩いの場を生み出し、さらなる「にぎわい」へと繋がります。第3次豊明市都市計画マスタープランにおいても「にぎわいと都市の活力を引き出す」を目標としています。

例えば、富山市では、公共交通を中心としたまちづくりを進めたことで、以前より多くの人でにぎわい、まちなかには、会話や読書を楽しむ人が利用する憩いの場が形成されています。

このように、公共交通はまちなかに「にぎわい」を生み出す効果が期待できます。

図 富山市のまちなかの様子



(資料：富山市ホームページ、内閣府 次世代インフラ戦略協議会 第7回配布資料)

(5) 観光地の魅力向上

豊明市は「桶狭間の戦い」の舞台となったまちであり、市内には、「桶狭間古戦場伝説地」をはじめ、織田信長と今川義元にゆかりのある史跡が点在しています。数的不利であった信長が大金星をあげた一戦であったことにちなんで、「大金星のまち、とよあけ」として、観光振興に力を入れています。他にも、鉢花等の観賞用植物取引が日本一、世界でも5位を誇る「愛知県豊明花き地方卸売市場」や「中京競馬場」など、魅力ある観光資源であふれています。しかしながら、それぞれの観光地において一定数の来訪者は見込まれるものの、公共交通を活用した各観光地を巡るニーズへの対応が不足していました。

そこで、観光周遊ルートや観光ガイドタクシーといった公共交通を活用した観光施策を展開し、“点”であった観光資源を“線”で繋ぎ合わせることで、観光地としての魅力をさらに向上させることが期待できます。

(6) 豊明市の“価値”上昇

名古屋市南部に隣接している本市は、緑豊かで快適な居住環境を備えた名古屋都市圏の住宅都市として発展を続けています。中でも、名古屋市へのアクセスの良さについては、“豊明市の魅力”として欠かすことのできないものです。この魅力を生み出しているのは公共交通であり、特に、市内に3駅を有する名古屋鉄道の名古屋本線があることにより、おおよそ20分ほどで名古屋駅まで向かうことができます。また、名鉄バスを利用して名古屋市営地下鉄の駅への移動もできます。

このように、名古屋方面への公共交通の利便性が、本市の価値を上げる要因になっています。

このように、公共交通は、高齢者や子どもたちへの移動手段の確保のみならず、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。

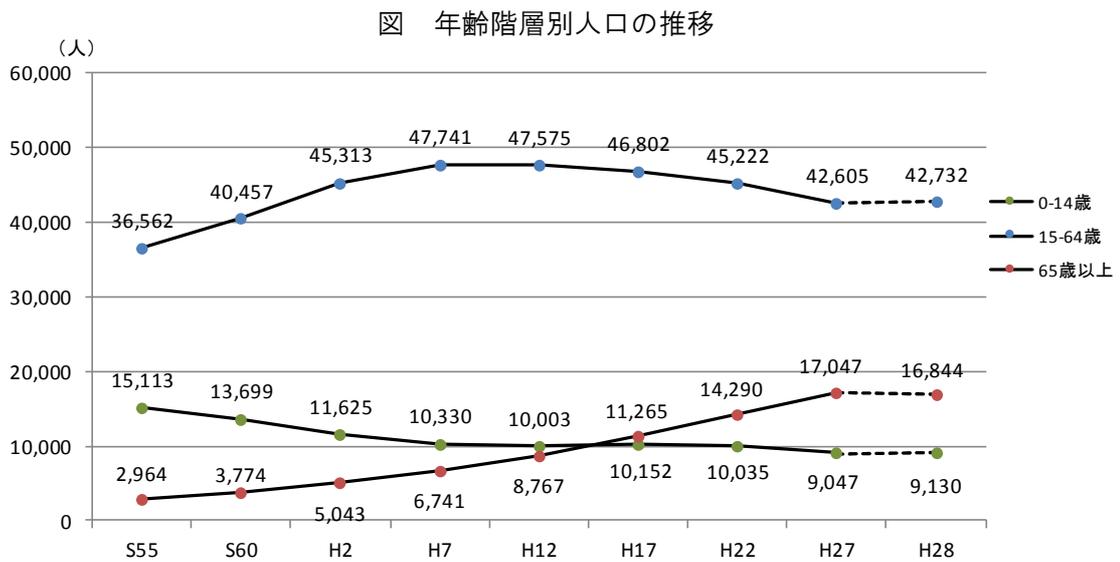
豊明市は、地域公共交通網形成計画を策定することで、市内の公共交通の課題や市民ニーズを整理し、市民や地域全体にとって望ましい公共交通のあり方や関係機関の役割を定め、持続可能な公共交通網の形成をめざします。

2. 豊明市の地域特性と公共交通の現状整理

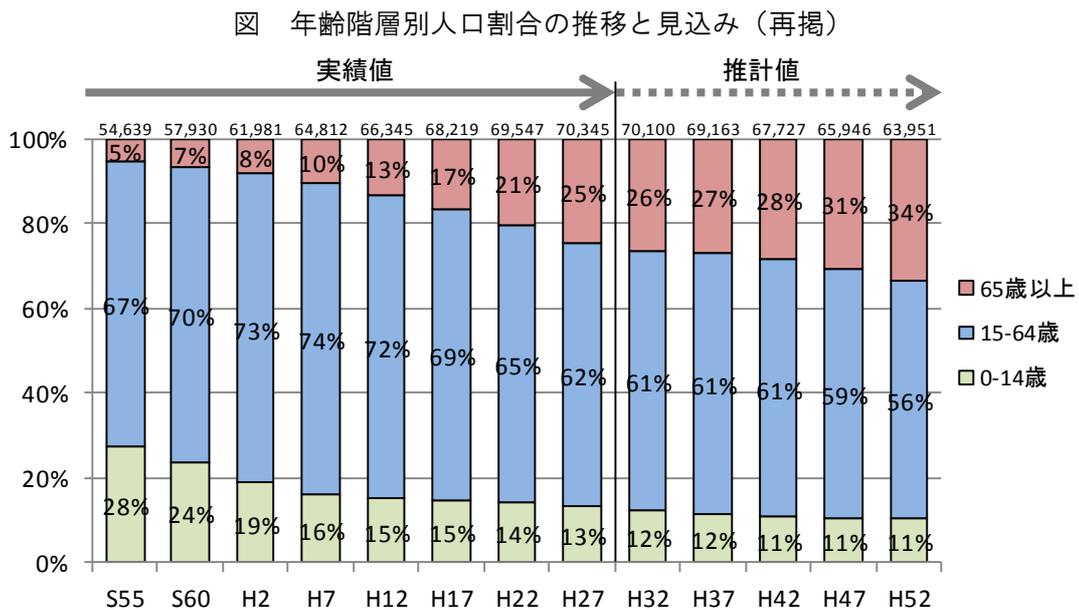
1) 豊明市の地域特性

(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、25年後の平成52年には、3人に1人が高齢者人口となる見込みです。



（資料：平成27年以前は国勢調査、平成28年はとよあけの統計（各年1月1日時点））

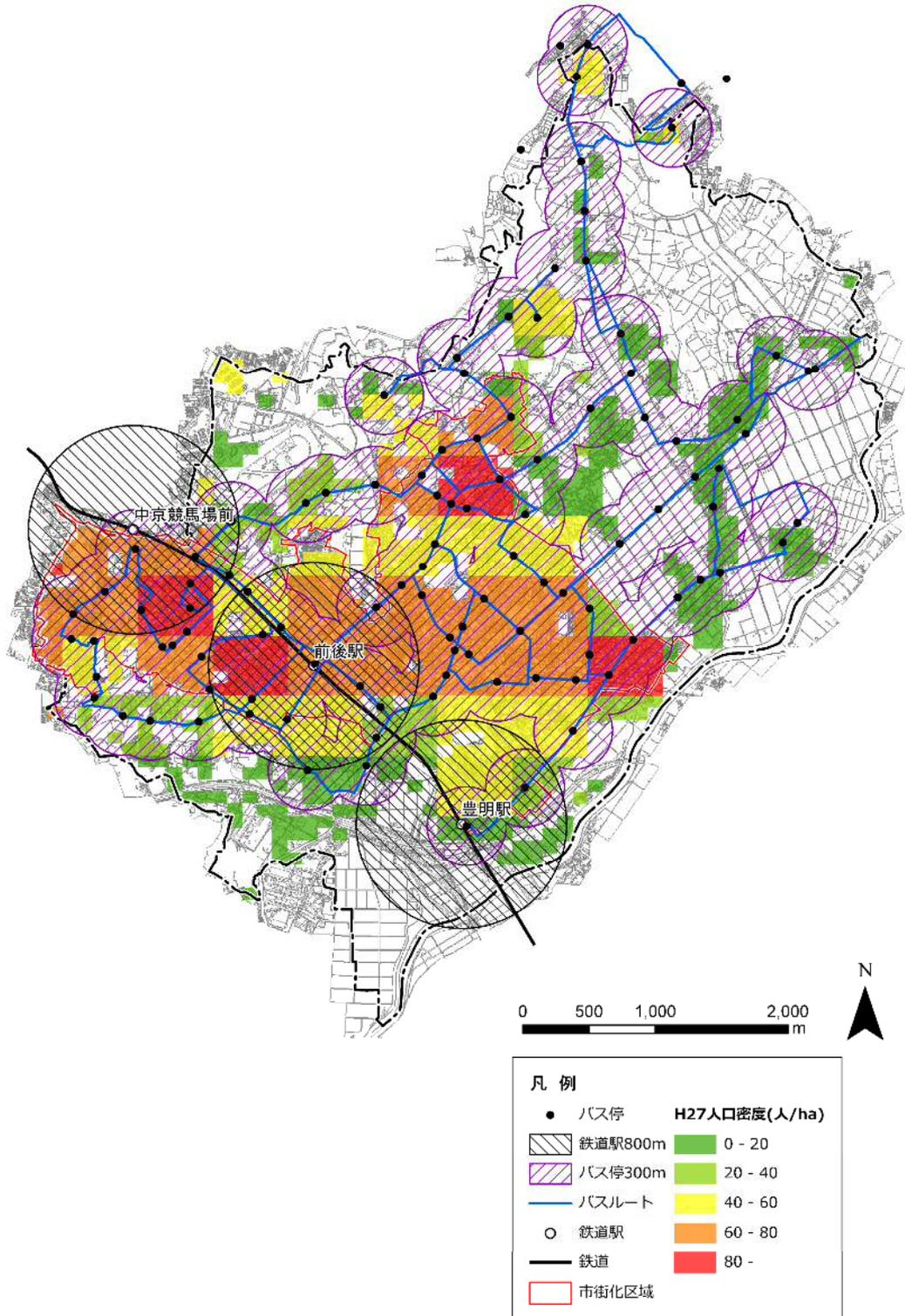


（資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」平成25年3月推計）

(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。

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

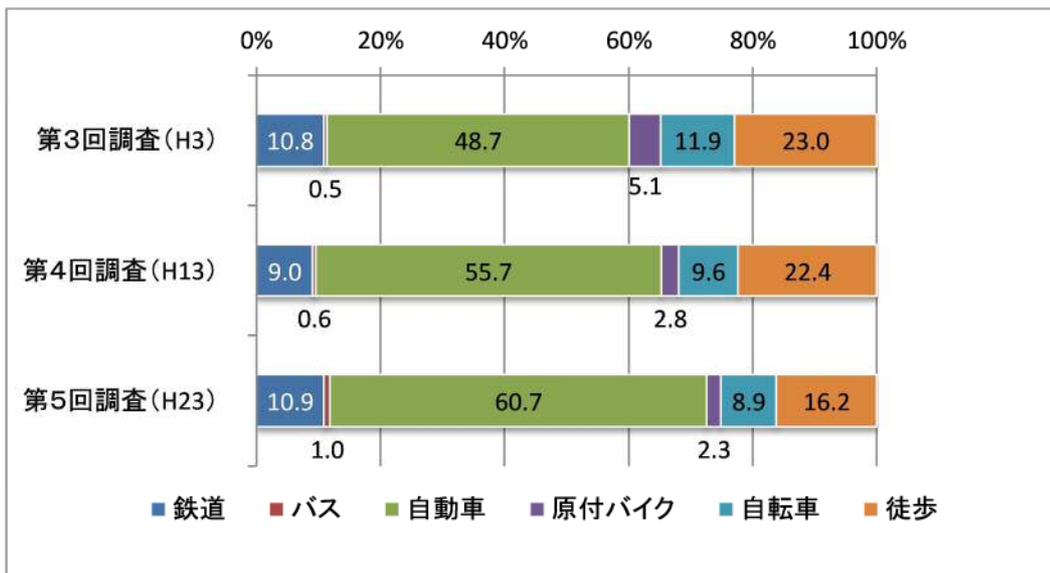


(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

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

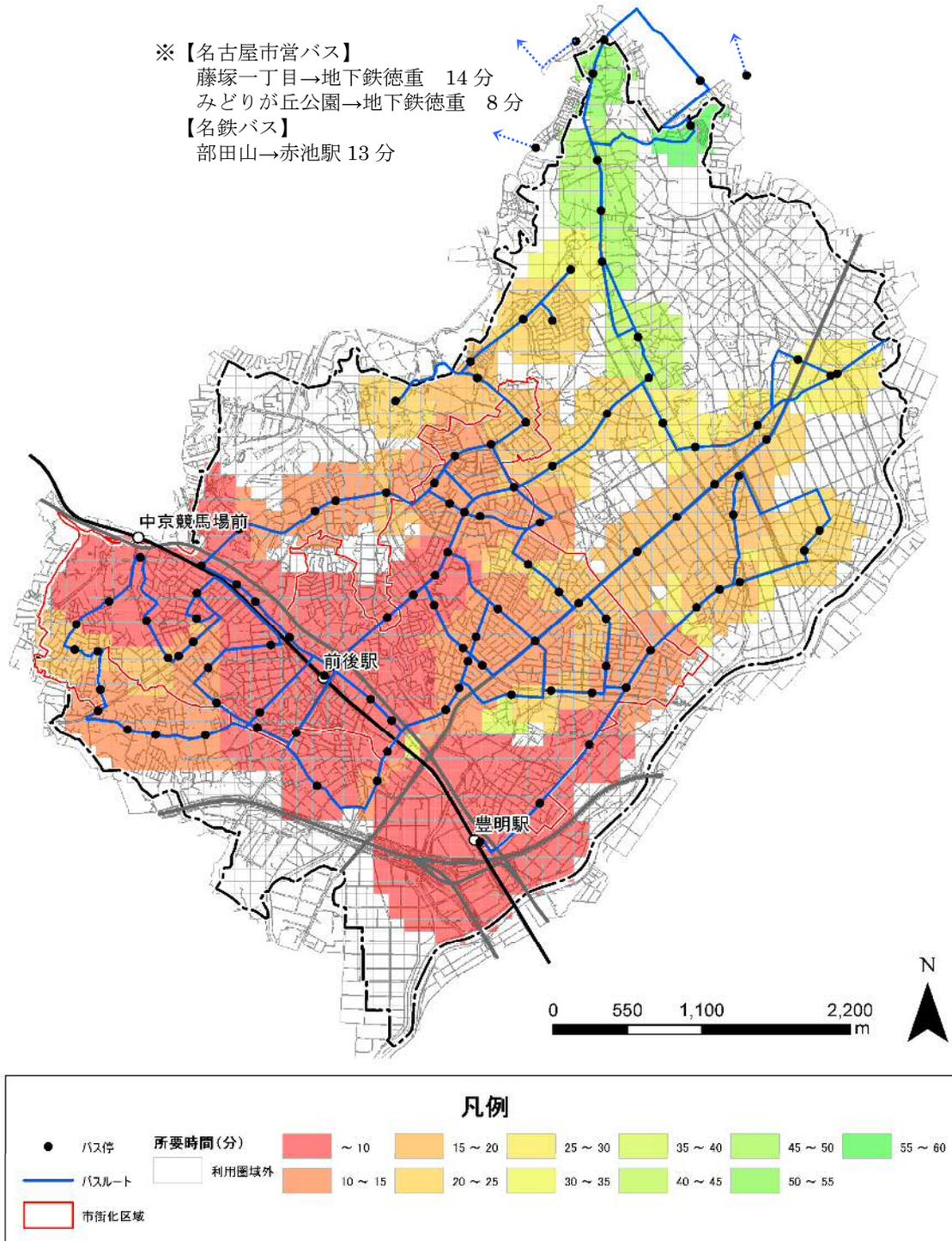


(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

(4) 鉄道駅へのアクセス時間

- 公共交通を利用した各地域から市内鉄道駅までの所要時間をみると、市北部において、30分以上を要する地域が存在しています。
ただし、市北部において市外の最寄バス停を利用した場合は、地下鉄徳重駅、赤池駅へ10～14分（バス乗車時間のみ）でアクセスが可能※です。

図 公共交通を利用した各地域から市内鉄道駅までの所要時間



(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：国土数値情報、名鉄バスHP、名古屋市交通局HP、豊明市HPより作成)

2) 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～平成37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「みんなでつなく 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

(1) まちの未来像

本市のまちの未来像を、次のとおり定めます。

みんなでつなく しあわせのまち とよあけ

女性も男性も、障がいのある方も、外国人も、子どもからお年寄りまで、誰もが輝き、まちづくりの主体者として活躍できるまちをめざします。

「今」を創ること、それは「未来」へとつながっていきます。今を生きる私たちが、支え合い、手をとり合って「しあわせのまち」をつくり、未来の子どもたちへとつないでいきます。

誰もがそれぞれの「しあわせ」を実感でき、しあわせ溢れるまちをめざします。



(3) まちづくりの理念

市民アンケートで、多くの市民が重要と回答した7つの理念を、本市がめざすまちづくりの理念としました。



- 安 心**：心配や不安がなく、明るく暮らせるまち
- 快 適**：きれいで、心地よく、誰もが住みやすいまち
- 健 や か**：子どもからお年寄りまで、のびのびと心身ともに健康に暮らせるまち
- つ な が り**：地域の中でお互いが支え合い、助け合えるまち
- 誠 実**：健全で透明性が高い行政組織で、市民に開かれたまち
- 元 気**：誰もがいきいきと明るく、活気にあふれるまち
- 挑 戦**：誰もが生きがいを持ち、夢や目標に向かって奮み出せるまち

② 公共交通関連の計画

理念ごとの計画のうち、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。

図 第5次豊明市総合計画におけるめざすまちの姿

めざすまちの姿

8. 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

■ 現状と課題

本市では、公共施設巡回バスとして市内をひまわりバスが9台で5路線運行しています。運行経路は利用者の利便性やニーズに即して地域公共交通会議で改善し、利用者数もわずかながら増加傾向にあります。今後は、公共交通連携の事業者と連携し、交通空白地域の解消や高齢者の外出促進を検討する必要があります。また、渋滞解消や環境共生という観点からも公共交通機関の積極的な利用を促し、利便性の向上を図ることも重要です。

また、本市の都市計画道路は27路線で総延長1,680mが都市計画決定されており、うち21路線で整備が完了しています。また、計画通りに整備されている改良済の道路は合計40,180mで、改良率は77.8%となっています。未改良の道路は全て幹線道路で重要な位置づけのものです。特に、本市を東西に通貫する国道1号は片側1車線であるため慢性的な渋滞が発生しています。北部で整備予定の名古屋自動車線も重要な位置づけとなっており、大塚若王子線と合わせて早期整備が望まれます。また、桜ヶ丘掛線は前後区から国道23号までの開通後は交通形態が大きく変わることが予測されるため、周辺地域対策が課題となっています。

まちづくり指標

「めざすまちの姿」の達成状況を把握するための指標です。

項目	現状値	めざす目標	
		5年後	10年後
1 交通アクセスが高くなったと回答する割合	59.9%	69.7%	73.2%
2 国鉄3線の年間利用客数	11,833千人	12,533千人	14,000千人
3 転入者数(年別)	3,927人	3,938人	3,959人
4 転出者数(年別)	3,281人	2,963人	2,763人

※毎年、元月調査結果に基づき、めざすまちの姿の達成状況を把握し、目標の達成につなげていきます。

■ 役割期待値

5段階計画のアンケート調査をもとに設定した、「めざすまちの姿」を達成していくための各まちづくりの主体に対する期待値です。



市が取り組むこと

[大施策] 交通の利便性を高め、移住を促し、通勤・通学しやすくなるようにする

[中施策]

公共交通の利便性を良くする

市内外の移動がしやすくなるように、道路交通網を整備する

※めざすまちの姿を実現していくために、手段となる事業は随時決定してまいります。

連携

市民ができること

- 豊明市は交通の便など住環境が良いことを市外の人に積極的にアピールすることができます。
- 誰もが利用しやすい交通体系について、様々な主体が集まって議論することができます。



(2) 第3次豊明市都市計画マスタープラン（平成29年度～平成38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。

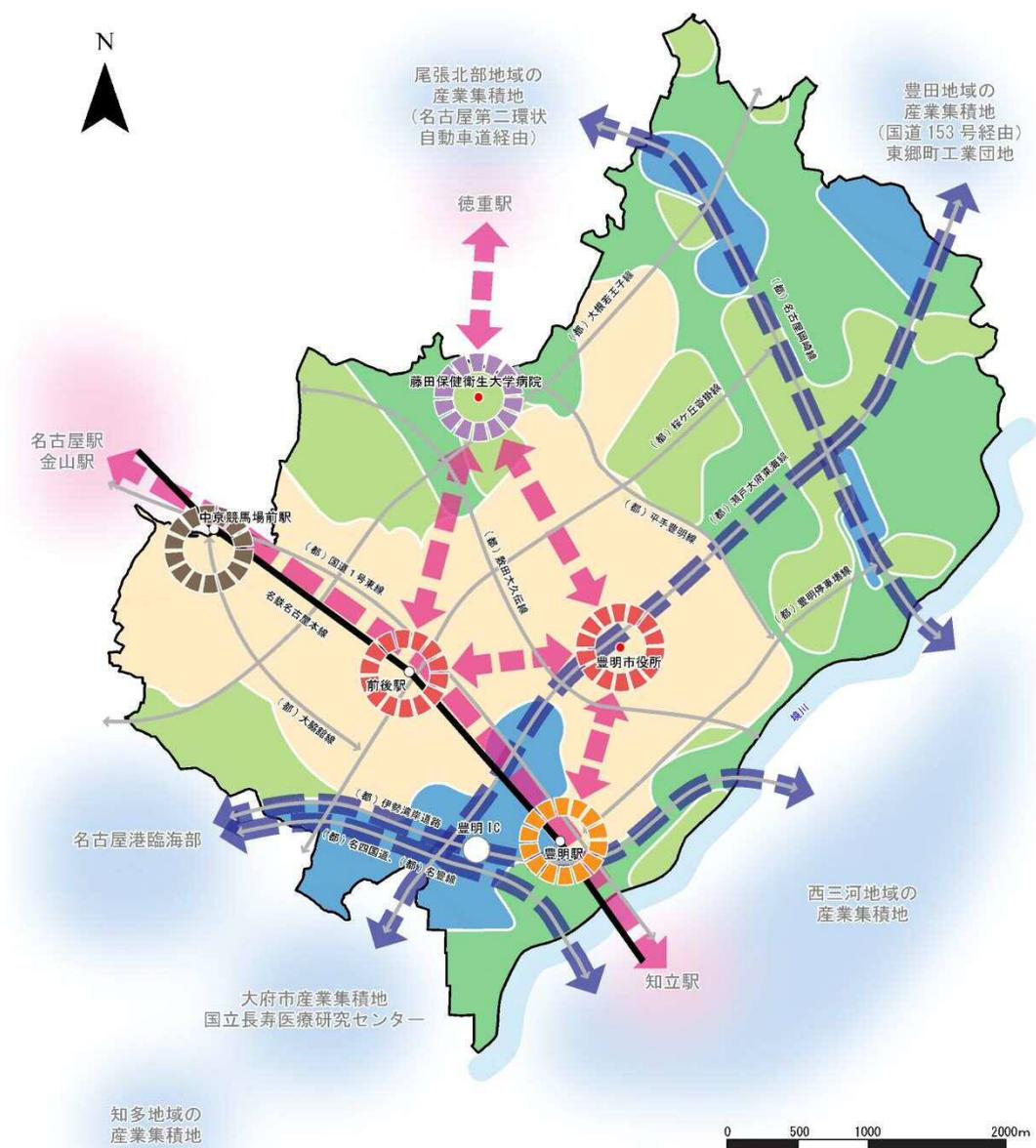
図 第3次豊明市都市計画マスタープランにおける将来都市像

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



凡例

	都市拠点		居住ゾーン		交流連携軸
	花と食の交流拠点		田園居住ゾーン		産業連携軸
	歴史と文化の交流拠点		産業ゾーン		
	健康医療福祉拠点		農地・緑地ゾーン		

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

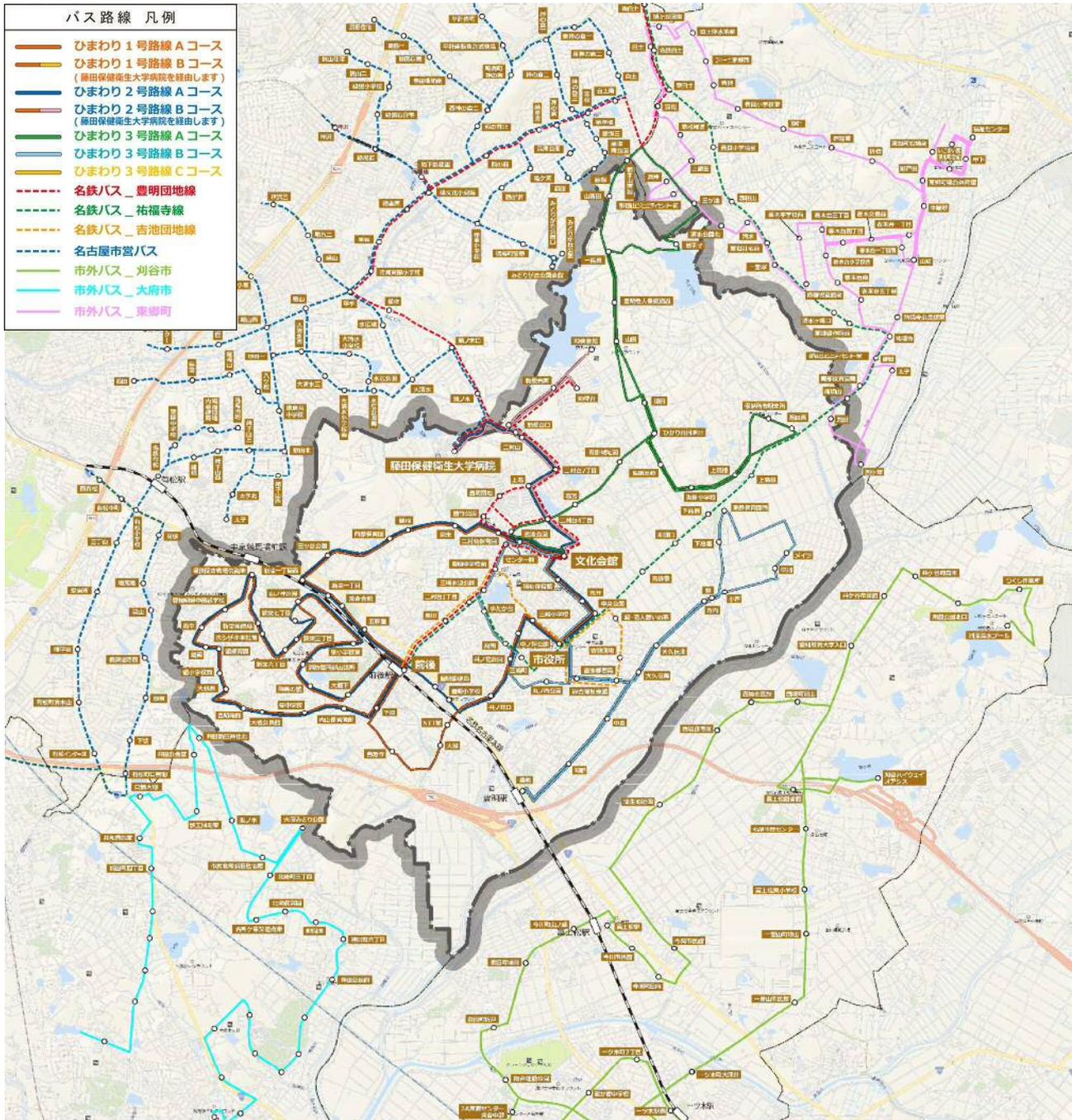
にぎわいと都市の活力をひき出す

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) 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(平成 28 年度末時点)



(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

H28.8 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

H28.8 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)

H28.8 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	350	400	400	400
前後	-	-	170	350	350	400	400
中京競馬場前	-	-	-	300	350	400	450

(資料：名古屋鉄道 ホームページより)

②バス

- 藤田保健衛生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、文化会館を拠点に運行されており、1便当たりの所要時間は約20分から1時間40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 (藤田保健衛生大学病院—地下鉄原)	18	36分	6:19	22:16	1乗車210円
	徳重13 (藤田保健衛生大学病院—地下鉄徳重)	21	17分	6:38	23:01	
	徳重巡回	9	1時間2分	9:25	18:27	
	鳴子16	32	30分	6:22	22:55	
	緑巡回	9	1時間35分	8:08	17:43	
	豊明団地線 (前後—藤田保健衛生大学病院 豊明団地経由)	34	13分	6:32	22:28	対距離制
	豊明団地線 (前後—地下鉄徳重 藤田保健衛生大学病院経由)	12	29分	8:45	22:12	対距離制
	豊明団地線 (前後—藤田保健衛生大学病院・ 地下鉄徳重経由—赤池駅)	19	54分	6:15	22:08	対距離制
	豊明団地線 (前後—藤田保健衛生大学病院 文化会館・勅使台経由)	8	20分	9:30	16:50	対距離制
	豊明団地線 (前後—勅使台 豊明団地経由)	5	12分	17:35	21:42	対距離制
	豊明団地線 (前後—前後 豊明団地経由)	13 (4)	17分 (9分)	5:55 (20:05)	22:49 (23:04)	対距離制
	祐福寺線 (前後—赤池駅 祐福寺経由)	6	33分	7:08	18:27	対距離制
	吉池団地線 (前後—前後 豊明市役所・吉池団地経由)	25 (1)	24分 (12分)	6:36 (22:03)	21:48 (22:15)	対距離制
公共施設連絡バス (刈谷市)	西境線	8 (片道)	1時間18分	6:35	20:58	無料
	東境線	8 (片道)	1時間	6:45	20:50	
	一ツ木線	5 (片道)	47分	7:05	20:52	
	東刈谷線	8 (片道)	1時間4分	6:40	20:20	
	小垣江線	8 (片道)	1時間4分	6:40	20:26	
	依佐美線	5 (片道)	56分	6:50	20:44	
(大府市) ふれあい	東コース	7	1時間5分	7:30	18:35	1乗車100円
	北コース	7	58分	7:30	18:28	
	西コース	7	1時間19分	7:15	19:04	
	南コース	7	1時間14分	7:30	18:44	
	中央コース	10	43分	8:00	18:43	
(東郷町) かいゆ	西コース	12	46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	7:15	19:18	
(豊明市) ひまわり	1号循環型(右回り)Aコース	4	1時間12分	12:54	18:28	1乗車100円
	1号循環型(右回り)Bコース	3	1時間30分	7:45	12:49	
	2号循環型(左回り)Aコース	3	1時間11分	12:04	19:38	
	2号循環型(左回り)Bコース	4	1時間38分	8:15	18:22	
	3号 Aコース	5	44分 (36分)	7:45	17:13	
	3号 Bコース	5	55分	8:26	18:13	
	3号 Cコース	2	17分	9:26	18:13	

(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)

※豊明団地線、吉池団地線 () 内は唐竹公園行、中央公園行

※名古屋市営バスは起点となるバス停の藤田保健衛生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

ひまわりバス3号Aコース () 内は1便目の起点となるバス停の若王子からの運行所要時間

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、536 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	225	0	225
東郷町	0	0	39	0	39
みよし市	0	0	18	0	18
刈谷市	4	0	170	7	181
合計	4	0	525	7	536

(資料：H27 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)

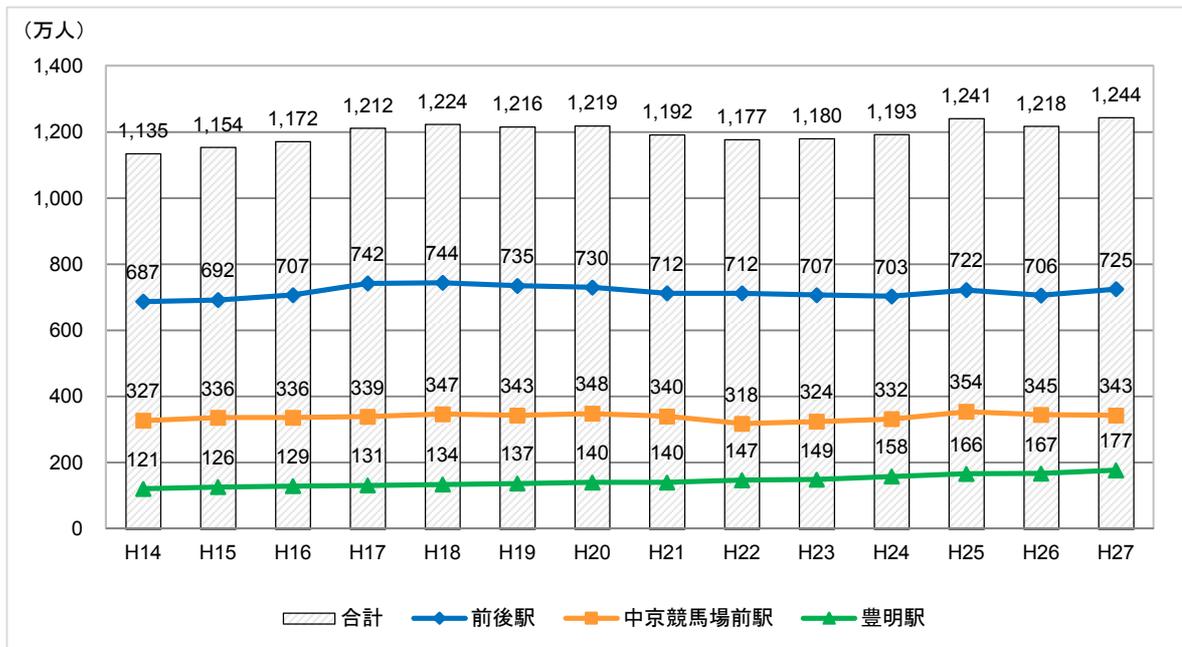
(2) 利用実態の整理

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。

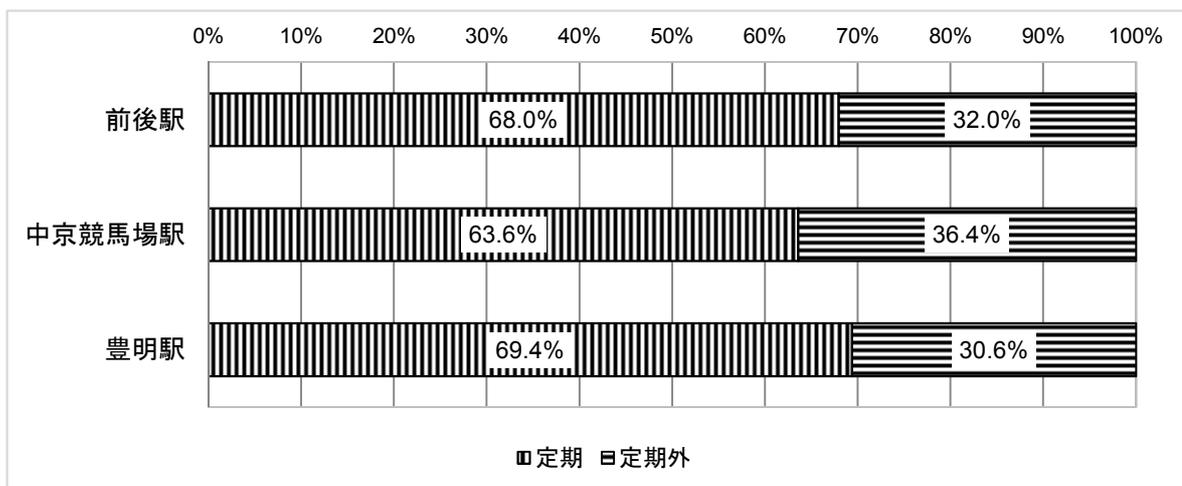
図 鉄道各駅の年間乗降者数の推移



(資料：とよあけの統計)

- 豊明駅及び前後駅は利用者の約 7 割が定期利用となっており、中京競馬場前駅はやや低く、約 6 割が定期利用となっています。

図 駅別定期率 (H27)



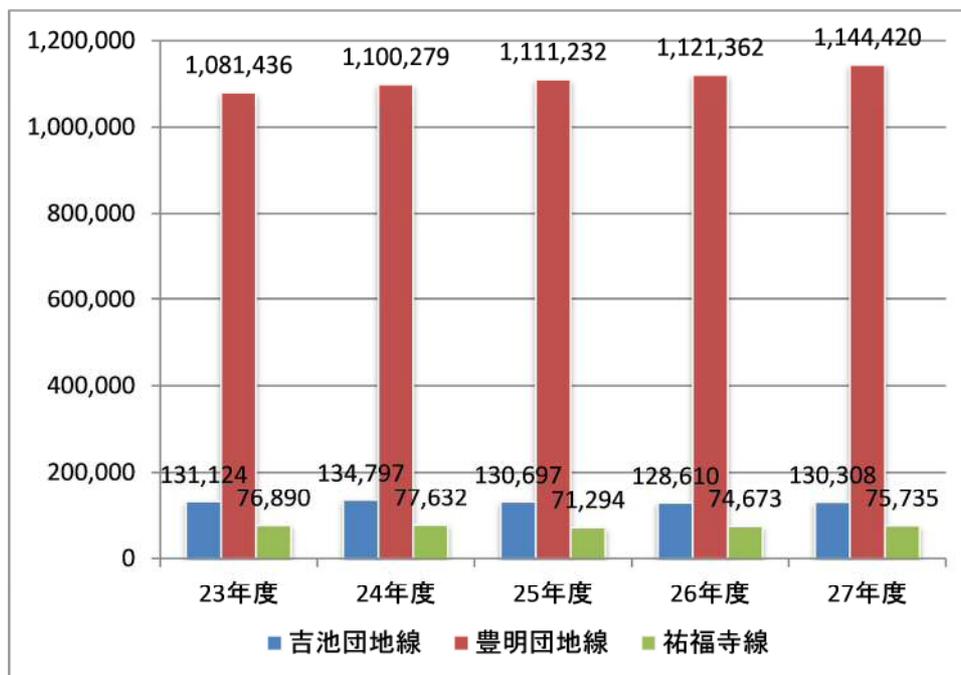
(資料：とよあけの統計)

②バス

a) 路線バス

- 名鉄バスの利用者数は、横ばいもしくは微増傾向にあります。

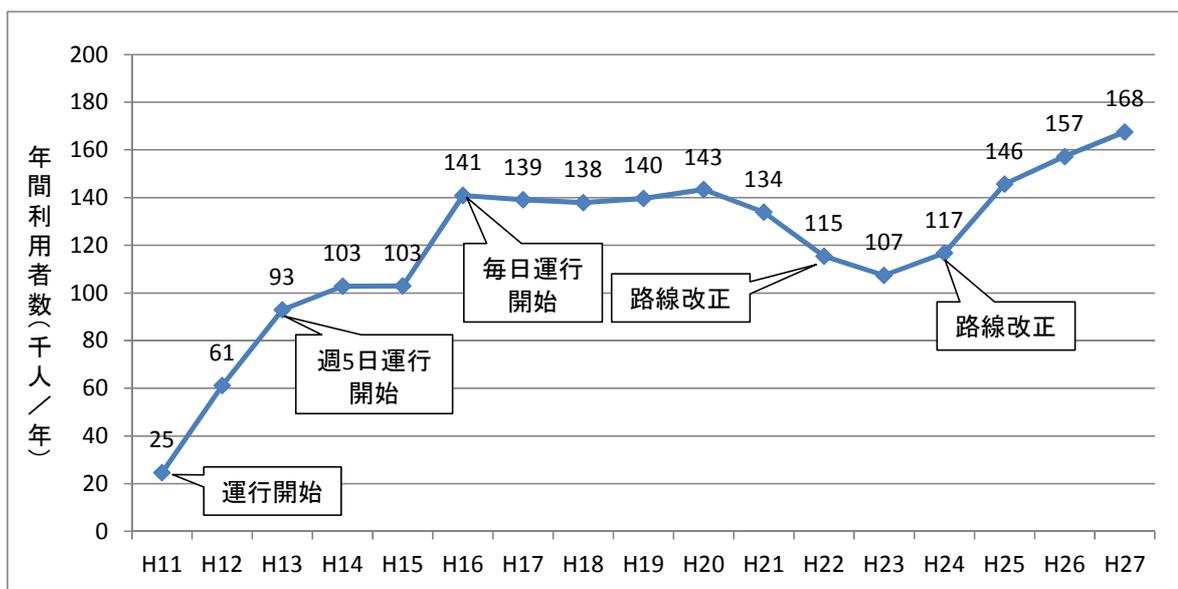
図 名鉄バスの路線別年間利用者数の推移



b) ひまわりバス

- ひまわりバスの利用者数は、サービス水準の向上とともに増加し、平成 23 年にかけては減少しましたが、平成 25 年の路線改正以降、再び増加傾向にあります。

図 ひまわりバス年間利用者数の推移



(資料: とよあけの統計)

3. 豊明市地域公共交通に関する課題の整理

1) 各種調査の概要

(1) 市民アンケート

項目	内容
調査対象	豊明市に居住する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	配布・回収ともに郵送方式
調査時期	平成28年9月1日～9月15日
回収率	46.2%（インターネット回答含む）

(2) バス乗降調査

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）の対象便全利用者（名鉄バスの対象便はサンプリング、ひまわりバスは全便を対象）
調査方法	バス車内でのヒアリング
調査時期	名鉄バス：平成28年9月13日（火）、18日（日） ひまわりバス：平成28年9月13日（火）、14日（水）、18日（日）
回収票数	ひまわりバス：1,390 名鉄バス：2,342

(3) 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）の対象便全利用者（名鉄バスの対象便はサンプリング、ひまわりバスは全便を対象）
配布数	ひまわりバス：508 名鉄バス：1,323
調査方法	バス車内でのヒアリング後、調査票を手渡しにて配布、郵送回収
調査時期	名鉄バス：平成28年9月13日（火）、18日（日） ひまわりバス：平成28年9月13日（火）、14日（水）、18日（日）
回収票数	ひまわりバス：165 名鉄バス：275（回収率計：24.7%）

(4) 主要集客施設利用者調査

項目	内容
調査対象	市民アンケートにおける「バスで行きたい施設」の集計結果より、上位6位を主要集客施設として抽出し、その施設利用者を対象とした。
調査方法	各施設の出入口でのヒアリング
調査時期	ピアゴ豊明店、アオキスーパー前後店：平成28年10月16日（日） 名鉄前後駅、藤田保健衛生大学病院、コープあいちとよあけ店、豊明市役所：平成28年10月18日（火）

(5) 事業者・関係団体等調査

項目	内容
調査対象	ピアゴ豊明店、アオキスーパー前後店、特別養護老人ホーム豊明苑、豊明老人保健施設
調査方法	各施設の職員へのヒアリング
調査時期	平成28年11月

(6) 公共交通懇談会

項目	内容
開催テーマ	市内地域公共交通をデザインしよう！ ～使い勝手の良い公共交通ネットワークのあり方について～
開催概要	基調講演（松本 幸正 教授）及びグループワーク（意見交換会）
開催時期	平成28年12月11日（日）
開催場所	豊明市立中央公民館

2) 課題の整理

項目	市民・地域・利用者の主なニーズ等	地域公共交通に関する個別課題
地域特性と公共交通の現状	高齢者（65歳以上）人口は増加傾向、今後も高齢化は進み、25年後の平成52年には、3人に1人が高齢者となる見込み。特に名鉄名古屋本線南側の既成市街地や豊明団地等の住宅団地では、平成12年～22年の10年間で高齢者人口密度が5人/ha以上増加している。	A① 将来的な高齢化の進展への対応
	豊明市関連トリップの代表交通手段別トリップ構成は、この20年間（平成3年～平成23年）で自動車が約49%→61%と約12ポイント増加している。近年、高齢者ドライバーによる交通死亡事故発生件数が増加している。	A② 高齢者の自動車利用からバス利用への転換促進
	通勤・通学先は市内に次いで名古屋市が最も多く、次いで刈谷市の順に多い。	A③ 通勤・通学需要を支える公共交通サービスの確保
	市北部において、鉄道駅まで30分以上を要する地域が存在する。	A④ バスによる鉄道駅へのアクセス利便性の向上
	鉄道各駅の年間乗降客数は増加傾向、名鉄バスの利用者数は微増傾向、ひまわりバスの利用者数は平成25年の路線改正以降、増加傾向にある。	A⑤ 日常生活の移動手段として定着している公共交通の維持
市民アンケート	運転免許証保有者の約82%が、将来的に運転免許証の返納を考慮しており、返納後の移動手段は、「鉄道」「バス」の公共交通の利用が約71%を占める。70歳以上の高齢者のお出かけの目的は、買物が約53%、通院が約17%と多くを占める。	B① 高齢者の移動手段として重要な役割を果たす公共交通の維持
	移動してもよいと思う、駅やバス停までの徒歩での所要時間は、ひまわりバスでは「1分～5分」が約68%を占める。	B② 自宅や施設から最寄バス停までのアクセス利便性の向上
	普段の最も多いおでかけの目的地は、「豊明市外」が約48%を占めており、「豊明市内」の約46%と同程度多くみられる。	B③ 市域を超える広域的な移動需要への対応
	鉄道の利用率は、「月に数日程度」の利用が約28%となっているが、鉄道駅までのアクセス時間を要する沓掛小学校区では約18%と低い。鉄道を利用するための条件は、「自宅などから最寄りバス停まで近ければ利用する」が約27%、次いで「自宅から乗車駅までの移動手段があれば利用する」が約26%となっている。	B④ 鉄道非利用者が利用可能となる鉄道駅アクセス手段の確保
	バスの利用率は、名鉄バス約38%、ひまわりバス約15%となっている。名鉄バスが区内を運行していない大宮小学校区、館小学校区では名鉄バスの利用割合が低く、中央小学校区、沓掛小学校区では、ひまわりバスが運行されているものの、その利用割合は低い。	B⑤ バス非利用者が利用可能となるバスサービスの確保
	公共交通に対する満足度は、「不満+やや不満」が約49%で、「満足+やや満足」の約45%をやや上回る。特に、沓掛小学校区では「不満+やや不満」が約78%と、公共交通に対する不満足度が高い。	B⑥ 公共交通に対する不満項目への対応
	バスを利用するための条件は、名鉄バスでは「最寄りバス停が近ければ利用する」が約30%と最も高く、ひまわりバスでは「運行本数が多ければ利用する」が約26%で最も高い。利用するための条件が改善された場合、「利用する」が約37～48%で、「利用しない」の約26～37%を上回る。	B⑦ バス非利用者が利用可能となるバスサービスの確保
	タクシーの利用率は、「月に数日程度」の利用が約7%存在する。利用の理由は「飲酒していたから」が約31%、「荷物があって大変だったから」が約30%となっているが、沓掛小学校区、双峰小学校区では「バスの始発前・終発後だったから」が約33～35%と高く、鉄道やバスを補完する形で利用されている。	B⑧ 鉄道、バスを補完する公共交通としてのタクシーの維持
	バスで行きたい市内の施設は、「ピアゴ豊明店」、「名鉄前後駅」、「藤田保健衛生大学病院」が多い。バスで行きたい周辺市町の施設は、「イオン大高店（名古屋市緑区）」をはじめとした商業施設が多いが、沓掛小学校区では「地下鉄徳重駅（名古屋市緑区）」、「ピアゴ井ヶ谷店（刈谷市）」が多く、館小学校区では「ピアゴ清水山店（名古屋市緑区）」、「有松ジャンボリー（名古屋市緑区）」が多い。	B⑨ 市内外の商業施設や医療施設等、日常的な生活行動への対応 B⑩ 地域特性に応じた移動ニーズへの対応
	ひまわりバスがサービスすべき利用対象者については、「高齢者にとっての移動手段」が約69%となっている。	B⑪ 高齢者が利用しやすいバスサービスの提供
	ひまわりバスに期待する運行形態については、「駅へ行きやすくすること」が約42%、次いで「主要施設へ行きやすくすること」が約38%、「市内のどこからでもバスが利用できること」が約37%となっている。	B⑫ バスによる鉄道駅・主要施設へのアクセス利便性の向上
	ひまわりバスに期待する役割については、「バスを走らせることで、いつまでも住み続けられる街とする役割」が約50%、次いで「まちづくりと連携し、市を活性化させる役割」が約41%となっている。	B⑬ まちづくりと一体となった公共交通体系のあり方の検討
	今後もひまわりバスを運行するための費用負担に対する考えは、「市の負担は現状程度でよい」が約48%を占める。地域公共交通の維持のための取組みに対する参加意向は、「公共交通を積極的に利用する」が約43%、「企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」が約33%、「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」が約19%となっている。	B⑭ 公共交通の維持に向けた住民参加意欲への対応
	バス乗降調査	ひまわりバス1号、2号は「65歳以上」の高齢者が約68～72%を占めるが、ひまわりバス3号は「小学生」の利用が約31%を占める。
ひまわりバス利用者の乗り継ぎ割合は約23%～28%となっており、乗り継ぎ先は「名鉄名古屋本線」が約61%～79%と多いが、ひまわりバス3号利用者の乗り継ぎ先は「ひまわりバス」が約32%と多い。名鉄バス利用者の乗り継ぎ割合は約69%～92%と高く、乗り継ぎ先は「名鉄名古屋本線」が約89～98%を占める。		C② 鉄道と名鉄バスの乗り継ぎ機能の確保
バス利用者アンケート	ひまわりバス利用者の不満項目は「運行本数」が約62%、乗り継ぎに関する項目も約43～44%と不満の割合が高い。名鉄バス利用者の不満項目は「運行本数」が約45%、「運行している時間帯」が約49%、「バス停の待合環境」が約36%となっている。	D① ひまわりバス利用者の不満が高い「運行本数」「乗り継ぎ利便性」の改善
	ひまわりバスの社会的な機能や役割について、「主要施設へ行きやすくすること」、「バスが便利に利用できること」、「市を活性化させる役割」は、重要な項目としながら、役割の達成度の評価は低い。名鉄バスの社会的な機能や役割について、「通勤や通学などの主に朝夕の移動手段」、「自動車を利用できない時の移動手段」は、重要な項目であるが、役割の達成度の評価も高い。	D② 重要度が高く、達成度が低い項目（主要施設へ行きやすくすること、バスが便利に利用できること、市を活性化させる役割）への対応
	市内のバス路線に求めるサービスについては、「各地域から鉄道駅や市内の主要施設へ、短い所要時間で結んでほしい」が約40%と最も高い。	D③ 路線機能の明確化とバスの速達性向上の検討
主要集客施設利用者調査	バス利用が可能となる条件は、いずれの施設も「運行本数が多い」が最も多く、次いで「自宅や目的地からバス停まで近い」、「乗り継ぎがない」が多い。改善された場合の利用意向は、「利用する+たぶん利用する」が約34～63%となっている。	E① バス非利用者が利用可能となるバスサービスの確保
事業者・関係団体等調査	商業施設従業員からは、「公共交通の時刻に合わせて施設に行くことは出来ても、帰りに公共交通が利用できない」、「従業員の通勤に利用できる公共交通がない」といった意見が出ている。	F① 施設の利用ニーズに応じたバスサービスの提供
	福祉施設職員からは「バス停が遠く、施設利用者の家族（特に高齢の夫または妻）が訪問する際に不便」といった意見が出ている。	F② バスによる福祉施設へのアクセス利便性の向上
公共交通懇談会	地域の声として、利用促進のために「ひまわりバスのルート・ダイヤをわかりやすく情報提供する」、「行政や商業施設と連携して利用ごとにスタンプ押印、利用金額に応じて運賃を無料にする」といった意見や、「新たに開通する名古屋岡崎線を経由して徳重方面へのバス路線を新設してほしい」といった意見や、「東郷町じゅんかい君への連絡を密にしてほしい」といった意見が出ている。	G① バス非利用者が利用可能となるバスサービスの確保 G② 地域住民の意見を踏まえた新たな運行形態の検討
上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	第5次豊明市総合計画では、めざすまちの姿の一つとして「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」をめざし、市が取り組む中施策として「公共交通の利便性を良くする」が挙げられている。	H① 将来都市像実現のための公共交通体系のあり方の検討
	第3次豊明市都市計画マスタープランでは、将来都市構造として、コンパクトにまとまった生活圏や高い都市機能集積といった都市構造上の特徴や魅力をもとに、『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』をめざしている。また、都市づくりの目標の一つとして「拠点の利便性を高め、多様な移動手段を確保する」をめざしている。	

【地域公共交通に関する個別課題】

- A④ バスによる鉄道駅へのアクセス利便性の向上
- B② 自宅や施設から最寄バス停までのアクセス利便性の向上
- B④ 鉄道非利用者が利用可能となる鉄道駅アクセス手段の確保
- B⑤, E①, G① バス非利用者が利用可能となるバスサービスの確保
- B⑨ 市内外の商業施設や医療施設等、日常的な生活行動への対応
- B⑫ バスによる鉄道駅・主要施設へのアクセス利便性の向上
- C② 鉄道と名鉄バスの乗り継ぎ機能の確保
- D② 重要度が高く、達成度が低い項目（主要施設へ行きやすくすること、バスが便利に利用できること、市を活性化させる役割）への対応
- D③ 路線機能の明確化とバスの速達性向上の検討
- F① 施設の利用ニーズに応じたバスサービスの提供
- F② バスによる福祉施設へのアクセス利便性の向上
- H① 将来都市像実現のための公共交通体系のあり方の検討



課題①：鉄道駅や主要施設に行きやすい公共交通体系の構築

市民アンケートによる鉄道の利用率は、市全体で「月に数日程度」の利用が約 28%である一方、鉄道駅までの所要時間を要する沓掛小学校区（一部では市内鉄道駅まで公共交通を利用して 30 分以上を要する）では約 18%と低くなっています。鉄道を利用するための条件は、「自宅などから最寄りバス停まで近ければ利用する」が約 27%、次いで「自宅から乗車駅までの移動手段があれば利用する」が約 26%となっています。また、移動してもよいと思う、駅やバス停までの徒歩での所要時間は、ひまわりバスでは「1分～5分」が約 68%を占めており、鉄道駅までのアクセス手段の確保、バス停の近接性が求められています。

市民アンケートによるひまわりバスに期待する運行形態については、「駅へ行きやすくすること」が約 42%、次いで「主要施設へ行きやすくすること」が約 38%、「市内のどこからでもバスが利用できること」が約 37%となっています。

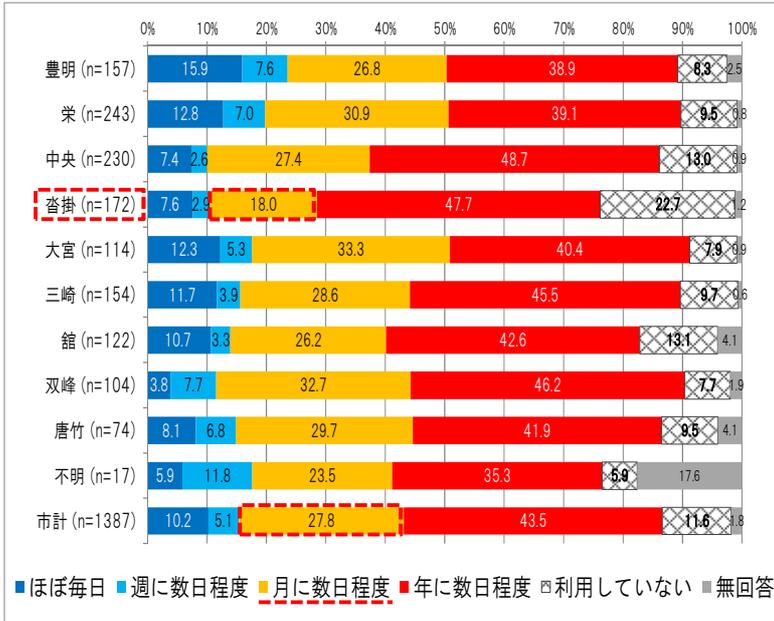
一方、バス利用者アンケートによるひまわりバスの社会的な機能や役割について、「主要施設へ行きやすくすること」、「バスが便利に利用できること」は、重要な項目としながら、役割の達成度の評価は低くなっています。また、市内のバス路線に求めるサービスについては、「各地域から鉄道駅や市内の主要施設へ、短い所要時間で結んでほしい」が約 40%と最も高くなっており、鉄道駅や主要施設への行きやすさが求められています。

市民アンケートによるバスで行きたい市内の施設は、「ピアゴ豊明店」、「名鉄前後駅」、「藤田保健衛生大学病院」が多くなっています。

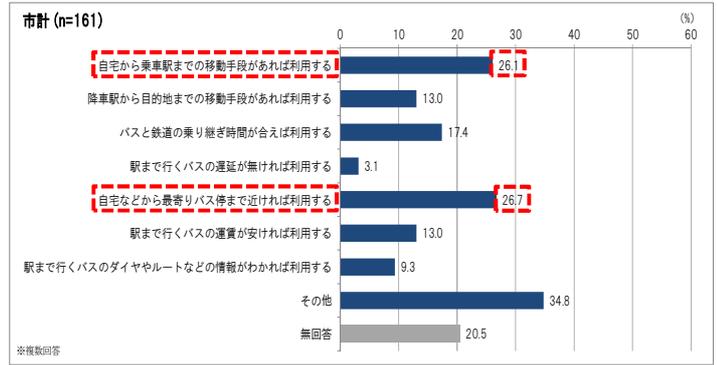
商業施設従業員へのヒアリングでは、「公共交通の時刻に合わせて施設に行くことは出来ても、帰りに公共交通が利用できない」、「職員の通勤に利用できる公共交通がない」といった意見が出ています。また、福祉施設職員へのヒアリングでは、「バス停が遠く、施設利用者の家族（特に高齢の夫または妻）が訪問する際に不便」といった意見が出ています。

これらより、鉄道駅や主要施設に行きやすい公共交通体系の構築が必要です。

▼鉄道を利用する頻度

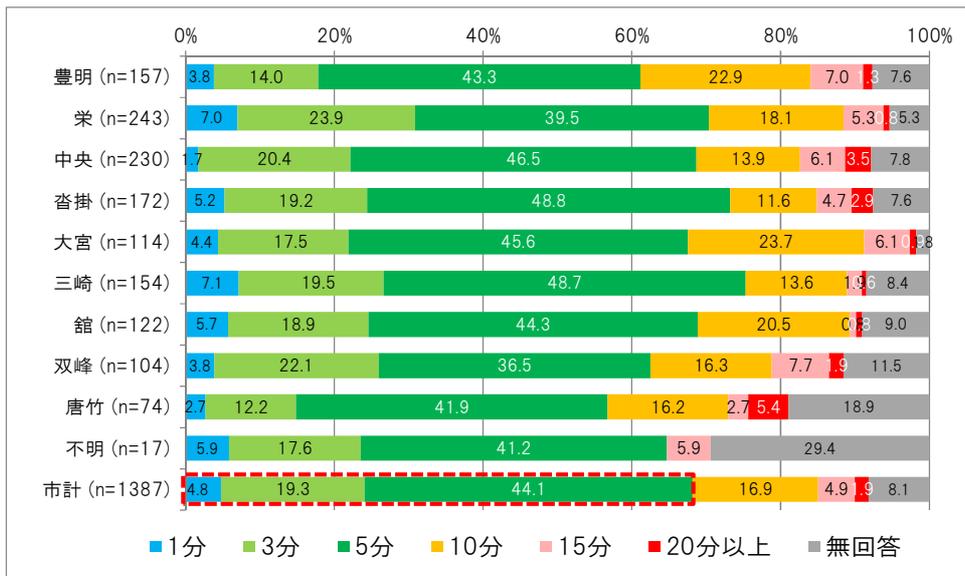


▼鉄道を利用するための条件



(資料：市民アンケート)

▼移動してもよいと思う、駅やバス停までの徒歩での所要時間（ひまわりバス）



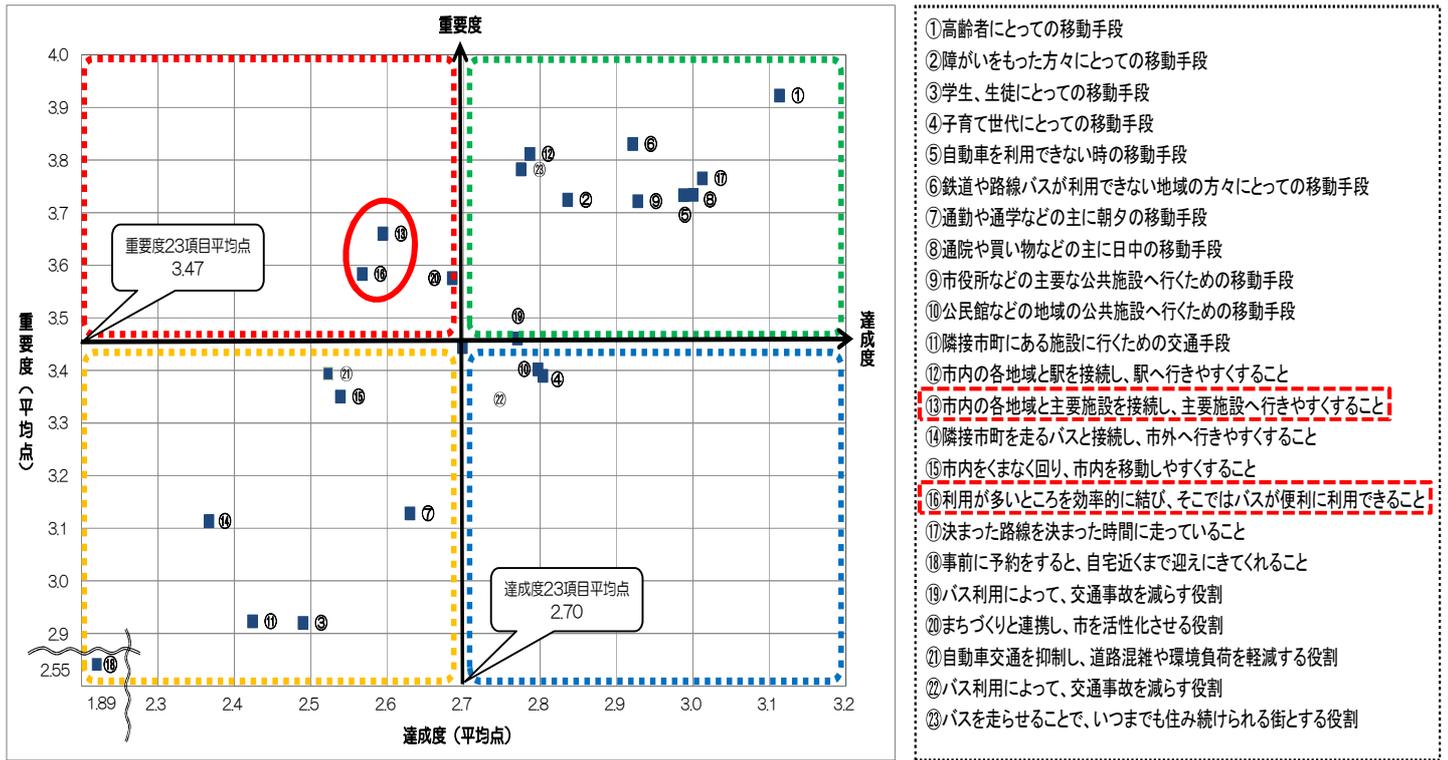
(資料：市民アンケート)

▼ひまわりバスに期待する運行形態



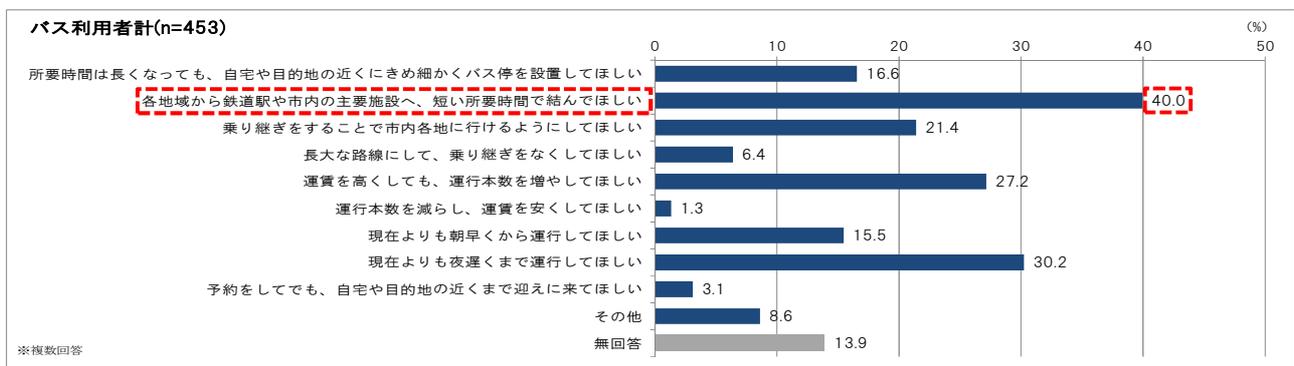
(資料：市民アンケート)

▼ひまわりバスの社会的な機能や役割についての重要度と達成度の相関図



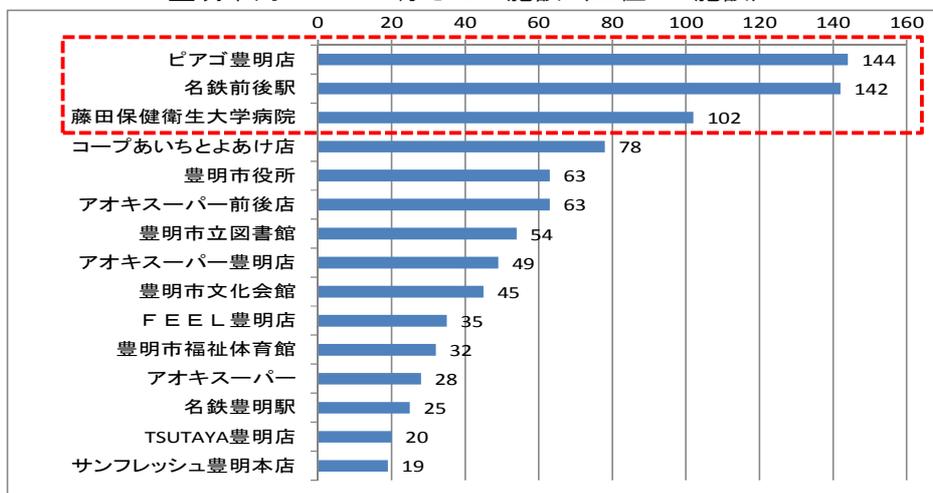
(資料：バス利用者アンケート)

▼豊明市内のバス路線に求めるサービス



(資料：バス利用者アンケート)

▼豊明市内のバスで行きたい施設 (上位 15 施設)



(資料：市民アンケート)

【地域公共交通に関する個別課題】

- A③ 通勤・通学需要を支える公共交通サービスの確保
- B③ 市域を超える広域的な移動需要への対応
- B⑨ 市内外の商業施設や医療施設等、日常的な生活行動への対応
- C② 鉄道と名鉄バスの乗り継ぎ機能の確保



課題②：周辺市町をはじめ、市域を超える広域的な移動需要への対応

国勢調査による市民の通勤先は、市内約 36%に次いで、名古屋市約 25%、刈谷市約 8%となっており、市外へ通勤する人の割合が半数を超えています。通学先も、市内約 34%に次いで、名古屋市約 29%、刈谷市約 8%となっており、市外へ通学する人の割合が半数を超えています。

市民アンケートによる普段の最も多いおでかけの目的地は、「豊明市外」が約 48%を占めており、「豊明市内」の約 46%と同程度多くみられます。

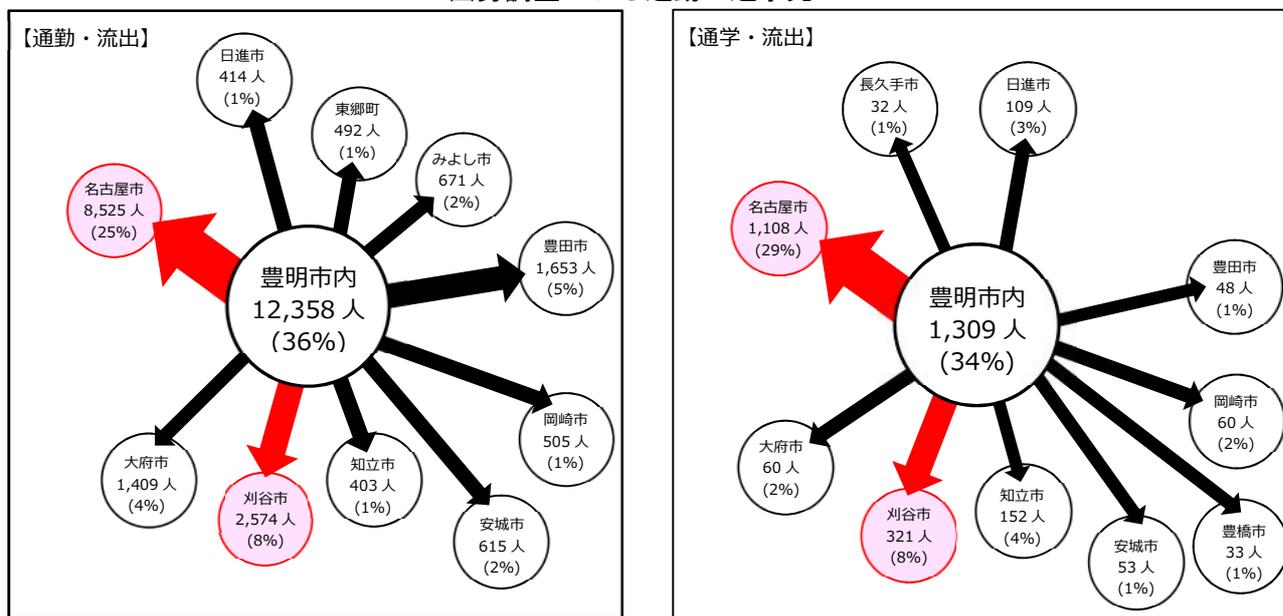
市民アンケートによるバスで行きたい周辺市町の施設は、「イオン大高店（名古屋市緑区）」、「ヒルズウォーク徳重ガーデンズ（名古屋市緑区）」、「刈谷ハイウェイオアシス（刈谷市）」といった商業施設が多く、「地下鉄徳重駅（名古屋市緑区）」をはじめとした鉄道駅も多くなっています。また、近隣市町において大規模商業施設の建設計画もあることから、新たな移動需要も見込まれます。

乗降調査によるひまわりバス利用者の乗り継ぎ割合は約 23%～28%とそれほど高くありませんが、その乗り継ぎ先は「名鉄名古屋本線」が約 61%～79%を占めています。名鉄バス利用者の乗り継ぎ割合は約 69%～92%と高く、乗り継ぎ先は「名鉄名古屋本線」が約 89～98%を占めています。このようにバスから鉄道への乗り継ぎ需要が多いことから、市外への移動需要が多いことがうかがえます。

公共交通懇談会では、「新たに開通する名古屋岡崎線を経由して徳重方面へのバス路線を新設してほしい」といった意見や、「東郷町コミュニティバスへの連絡を密にしてほしい」といった、公共交通による市外への連絡を希望する意見が出されています。

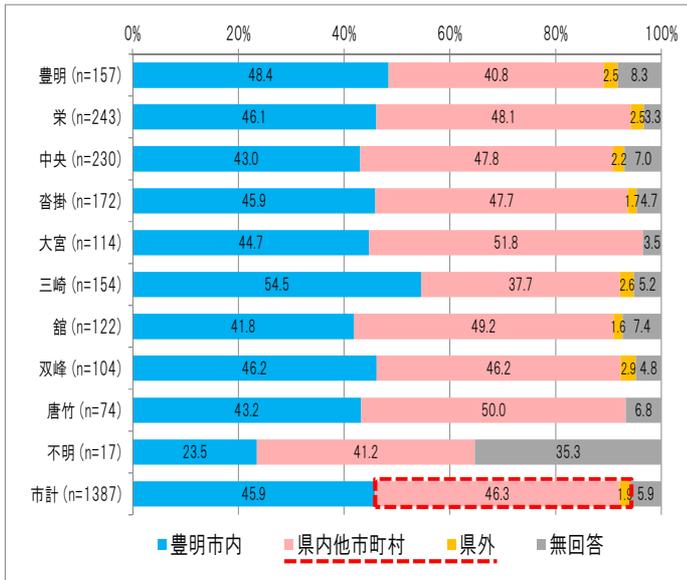
これらより、通勤・通学や普段のおでかけ等、日常的に市外への移動が多く、今後も市外の商業施設等への移動需要が見込まれることから、周辺市町をはじめ、市域を超える広域的な移動需要への対応が必要です。

▼国勢調査による通勤・通学先

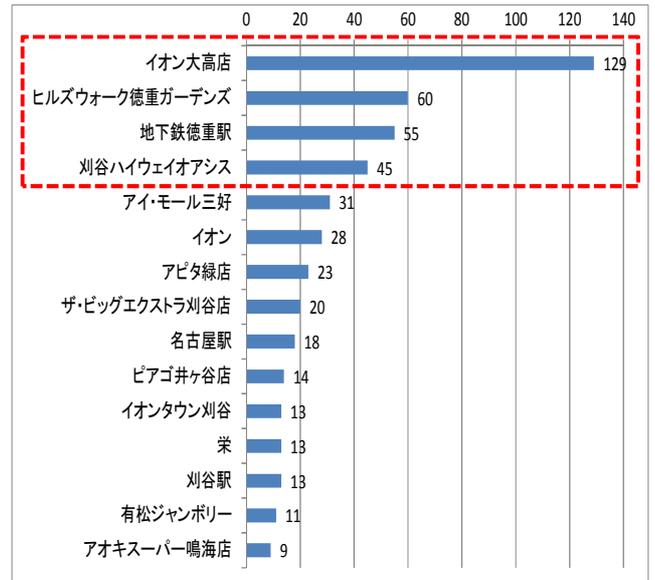


(資料：平成 22 年国勢調査)

▼最も多いお出かけの目的地

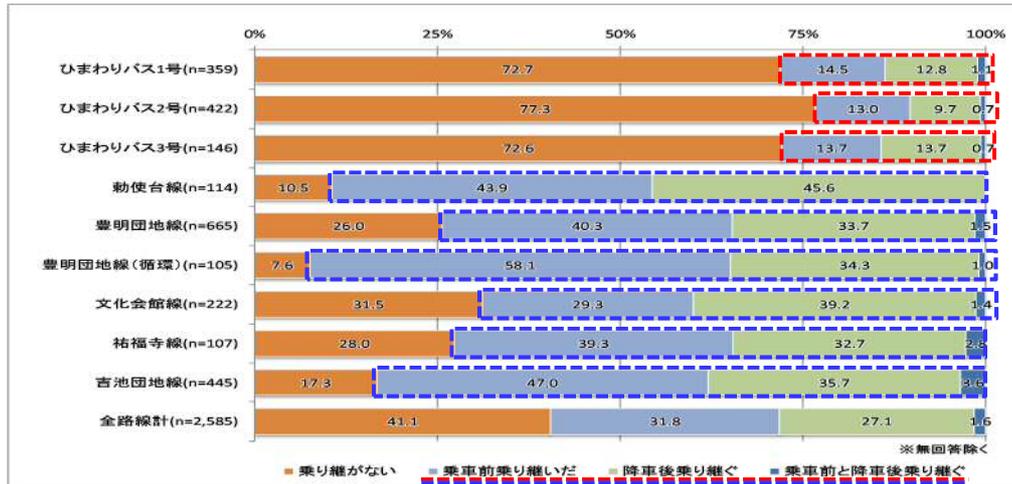


▼周辺市町のバスで行きたい施設 (上位 15 施設)



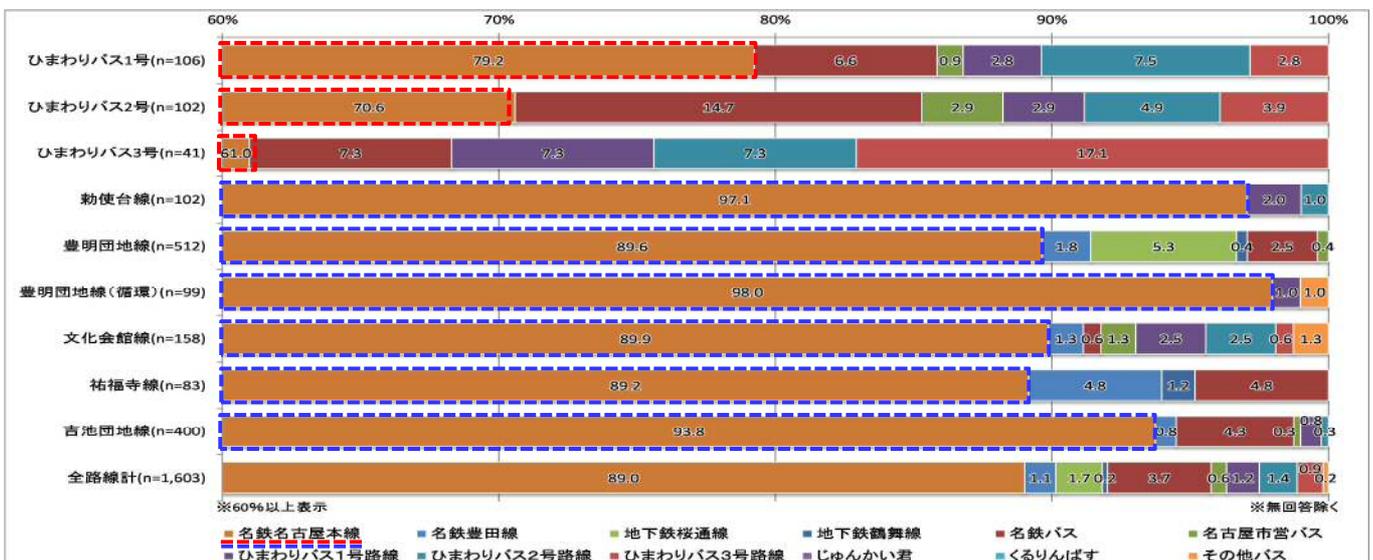
(資料：市民アンケート)

▼乗り継ぎ状況



(資料：乗降調査)

▼乗り継ぎ先交通手段



(資料：乗降調査)

【地域公共交通に関する個別課題】

- B③ まちづくりと一体となった公共交通体系のあり方の検討
- D② 重要度が高く、達成度が低い項目（主要施設へ行きやすくすること、バスが便利に利用できること、市を活性化させる役割）への対応
- G① バス非利用者が利用可能となるバスサービスの確保
- G② 地域住民の意見を踏まえた新たな運行形態の検討
- H① 将来都市像実現のための公共交通体系のあり方の検討



課題③：まちづくりと一体となった戦略的な公共交通の展開

第5次豊明市総合計画では、めざすまちの姿の一つとして「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」をめざし、市が取り組む中施策として「公共交通の利便性を良くする」が挙げられています。

第3次豊明市都市計画マスタープランでは、将来都市構造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』をめざしています。また、都市づくりの目標の一つとして「拠点の利便性を高め、多様な移動手段を確保する」をめざしています。

市民アンケートによるひまわりバスの役割については、「バスを走らせることで、いつまでも住み続けられる街とする役割」が約50%、「まちづくりと連携し、市を活性化させる役割」が約41%となっており、市民意識の中でもバスによる市の活性化や、まちづくりとの連携が期待されています。

一方、バス利用者アンケートによるひまわりバスの社会的な機能や役割について、「市を活性化させる役割」は、重要な項目としながら、役割の達成度の評価は低くなっています。

これらより、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うことから、本市がめざす将来都市像の実現に合わせた公共交通網の形成等、まちづくりと一体となった戦略的な公共交通の展開が必要です。

▼第5次豊明市総合計画におけるめざすまちの姿（再掲）

めざすまちの姿

8. 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

■現状と課題

本市では、公共施設巡回バスとして市内をひまわりバスが3台で5路線運行しています。運行経路は利用者の利便性やニーズに即して地域公共交通会議で改善し、利用者数も増えています。増加傾向にあります。今後は、公共交通機関の事業者と連携し、交通空白地域の解消や高齢者の外出促進を検討する必要があります。また、渋滞解消や環境共生という観点からも公共交通機関の積極的な利用を促し、利用率の向上を図ることも重要です。

また、本市の都市計画道路は27路線で総延長1,680mが都市計画決定されており、うち21路線が整備が完了しています。また、計画通りに備員が整備されている改良道の道路は合計40.180mで、改良率は77.8%となっています。未改良の道路は全て幹線道路で重要な位置づけのものです。特に、本市を東西に通過する国道1号は片側1車線であるため慢性的な渋滞が発生しています。北部で整備予定の名古屋岡崎線も重要な位置づけとなっており、大塚若王子駅と合わせて早期通車が望まれます。また、桜ヶ丘遊歩道は前後駅から国道23号までの間道後は交通形態が大きく変わることが予想されるため、周辺地域対策が課題となっています。

■まちづくり指標

「めざすまちの姿」の達成状況を評価するための指標です。

項目	現状比率	めざす姿 5年後	10年後
交通アクセスが良く保たれている市民の割合	53.3%	66.7%	73.2%
最新3回の年間利用者数	11,830千人	12,833千人	14,008千人
転入者数(年間)	転入者数 3,327人	3,636人	3,959人
転出者数(年間)	転出者数 3,288人	2,996人	2,793人

%は年、現状値を決定し、めざすまちの姿の達成状況を評価し、目標の達成につなげていきます。

■役割期待値

5段階特性のアンケート調査をもとに設定した「めざすまちの姿」を実現していく上での各まちづくりの二体に対する期待値です。

県・国	17%
豊明市	20%
学校	11%
個人・家庭	12%
市民団体・NPO	13%
駅・駅内沿	14%
企業・事業者・職工会	17%

「めざすまちの姿」を実現していく上での各まちづくりの二体に対する期待値です。

連携

市が取り組むこと

【大施策】 交通の利便性を高め、移住を促し、通勤・通学しやすくなるようにする

【中施策】

- 公共交通の利便性を良くする
- 市内外の移動がしやすくなるように、道路交通網を整備する

めざすまちの姿を実現していくために、実現する事業は詳細な計画に基づいて進めます。

市民ができること

- 豊明市は交通の便など住環境が良いことを市外の人に積極的にアピールすることができます。
- 誰もが利用しやすい交通体系について、様々な主体が集まって議論することができます。



ひまわりバス

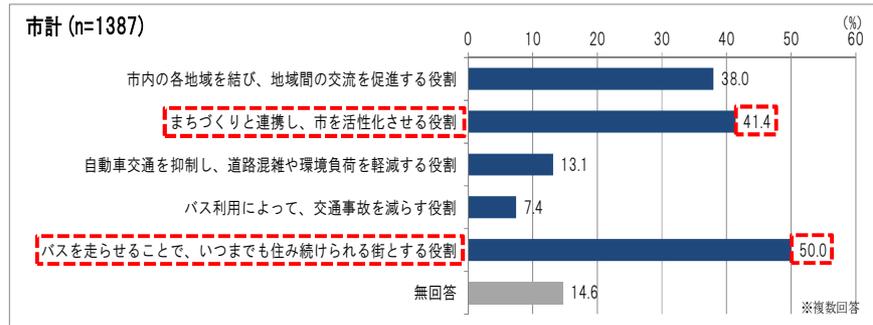
▼第3次豊明市都市計画マスタープランにおける将来都市像（再掲）

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

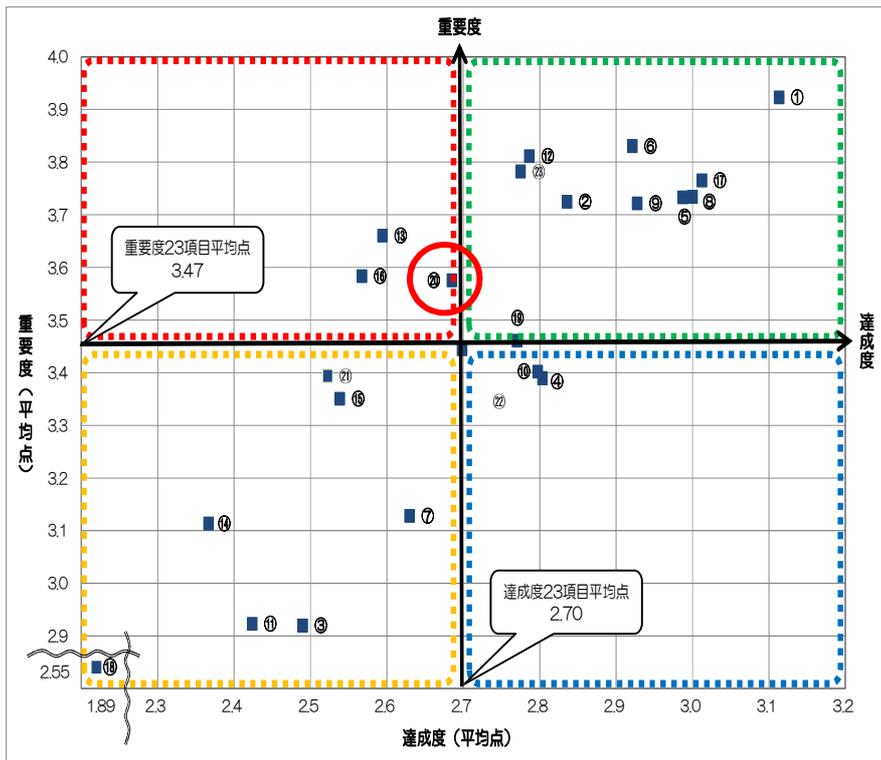
～暮らしやすさを維持・向上させるとともに、経済的にも自立した都市づくり～

▼ひまわりバスに期待する役割



(資料：市民アンケート)

▼ひまわりバスの社会的な機能や役割についての重要度と達成度の相関図（再掲）



- ①高齢者にとっての移動手段
- ②障がいをもった方々にとっての移動手段
- ③学生、生徒にとっての移動手段
- ④子育て世代にとっての移動手段
- ⑤自動車を利用できない時の移動手段
- ⑥鉄道や路線バスが利用できない地域の方々にとっての移動手段
- ⑦通勤や通学などの主に朝夕の移動手段
- ⑧通院や買い物などの主に日中の移動手段
- ⑨市役所などの主要な公共施設へ行くための移動手段
- ⑩公民館などの地域の公共施設へ行くための移動手段
- ⑪隣接市町にある施設に行くための交通手段
- ⑫市内の各地域と駅を接続し、駅へ行きやすくすること
- ⑬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
- ⑭隣接市町を走るバスと接続し、市外へ行きやすくすること
- ⑮市内をくまなく回り、市内を移動しやすくすること
- ⑯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
- ⑰決まった路線を決まった時間に走っていること
- ⑱事前に予約をすると、自宅近くまで迎えにきてくれること
- ⑲バス利用によって、交通事故を減らす役割
- ⑳まちづくりと連携し、市を活性化させる役割
- ㉑自動車交通を抑制し、道路混雑や環境負荷を軽減する役割
- ㉒バス利用によって、交通事故を減らす役割
- ㉓バスを走らせることで、いつまでも住み続けられる街とする役割

(資料：バス利用者アンケート)

【地域公共交通に関する個別課題】

- A① 将来的な高齢化の進展への対応
- A② 高齢者の自動車利用からバス利用への転換促進
- B① 高齢者の移動手段として重要な役割を果たす公共交通の維持
- B⑤, E①, G① バス非利用者が利用可能となるバスサービスの確保
- B⑥ 公共交通に対する不満項目への対応
- B⑦ バス非利用者が利用可能となるバスサービスの確保
- B⑪ 高齢者が利用しやすいバスサービスの提供
- D① ひまわりバス利用者の不満が高い「運行本数」「乗り継ぎ利便性」の改善
- F② バスによる福祉施設へのアクセス利便性の向上



課題④：わかりやすく誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

本市の高齢者（65歳以上）人口は増加傾向にあり、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、25年後の平成52年には、3人に1人が高齢者となる見込みとなっています。

中京都市圏パーソントリップ調査による豊明市関連トリップの代表交通手段別トリップ構成は、この20年間（平成3年から平成23年）で自動車が約49%→61%と約12ポイント増加しています。また、近年は高齢者ドライバーによる交通死亡事故発生件数が増加していることから、高齢者の自動車利用からバス利用への転換が求められます。

市民アンケートでは、運転免許証保有者の約82%が、将来的に運転免許証の返納を考えており、返納後の移動手段は、「鉄道」「バス」の公共交通の利用が約71%を占めています。また、ひまわりバスがサービスすべき利用対象者については、「高齢者にとっての移動手段」が約69%を占めています。このように、今後増加する高齢者の移動手段として公共交通への期待が大きいことがうかがえます。

一方、普段外出しない方、できない方の理由として「心身的な要因により外出が困難だから」が約24%、「外出する用事がないから」が約39%となっており、お出かけすること自体にハードルをお持ちの方も存在します。

市民アンケートによる公共交通の満足度は、「不満+やや不満」が約49%で、「満足+やや満足」の約45%をやや上回っています。バスを利用するための条件は、名鉄バスでは「最寄りバス停が近ければ利用する」が約30%と最も高く、ひまわりバスでは「運行本数が多ければ利用する」が約26%で最も高くなっており、利用するための条件が改善された場合、「利用する」が約44~48%で、「利用しない」の約26~37%を上回っています。

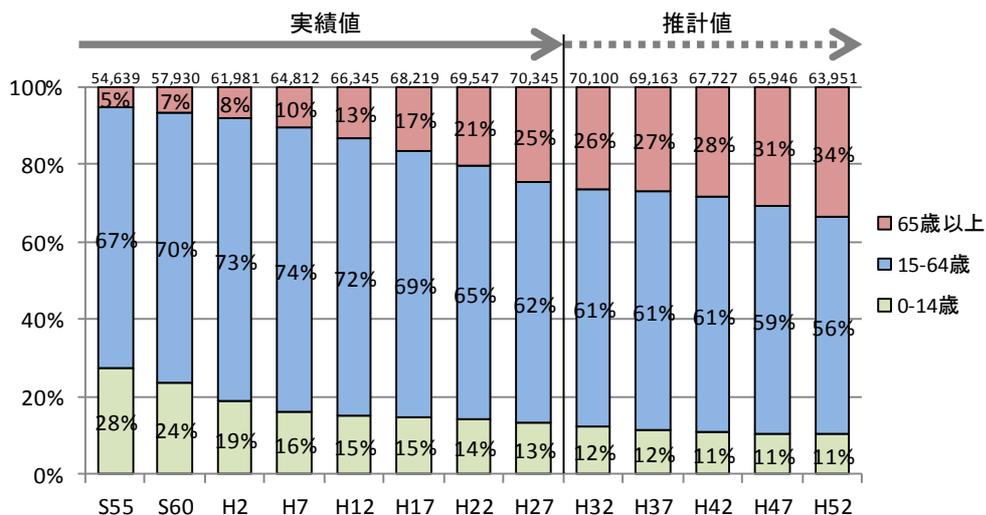
バス利用者アンケートでは、ひまわりバス利用者の不満項目は「運行本数」が約62%、乗り継ぎに関する項目も約43~44%と不満の割合が高くなっています。名鉄バス利用者の不満項目は「運行本数」が約45%、「運行している時間帯」が約49%、「バス停の待合環境」が約36%となっています。

主要集客施設利用者調査による、施設利用者のバス利用が可能となる条件は、「運行本数が多い」が最も多く、次いで「自宅や目的地からバス停まで近い」、「乗り継ぎがない」が多くなっており、改善された場合の利用意向は、「利用する+たぶん利用する」が約34~63%となっています。

公共交通懇談会では、利用促進のために「ひまわりバスのルート・ダイヤをわかりやすく情報提供する」といった意見が出ています。

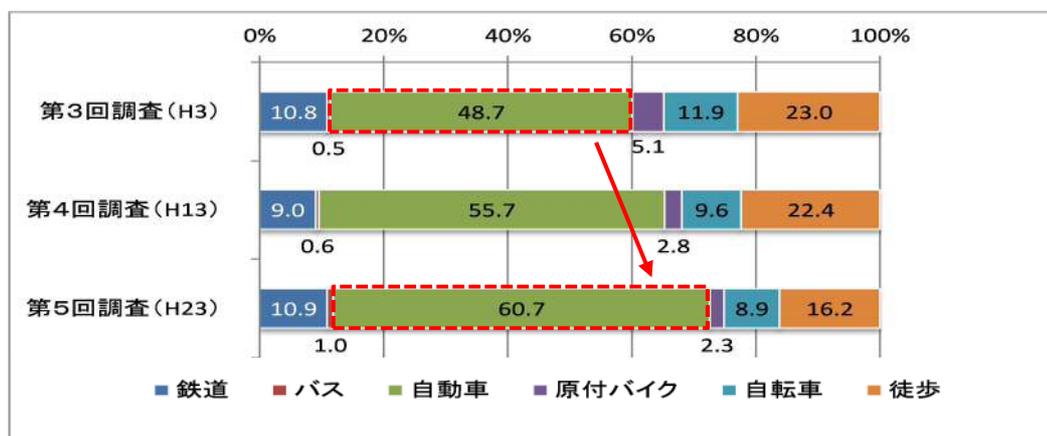
これらより、公共交通に対する不満項目への対応を図り、わかりやすく、今後増加する高齢者をはじめ、子ども、子育て世代、障がい者等、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供が必要です。

▼年齢階層別人口割合の推移と見込み（再掲）



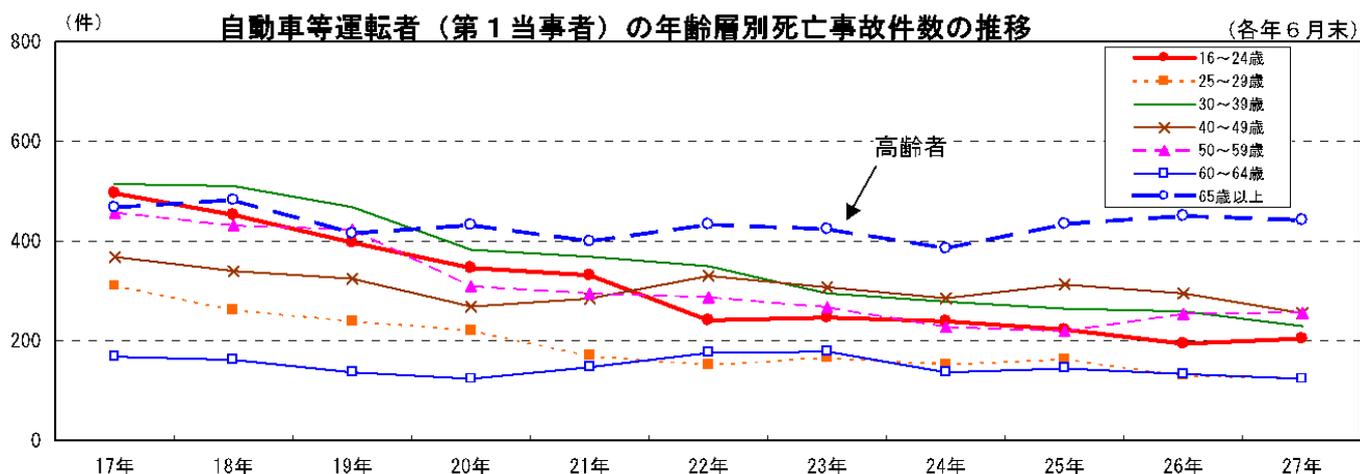
(資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」平成25年3月推計)

▼全目的代表交通手段別トリップ構成の推移（再掲）



(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

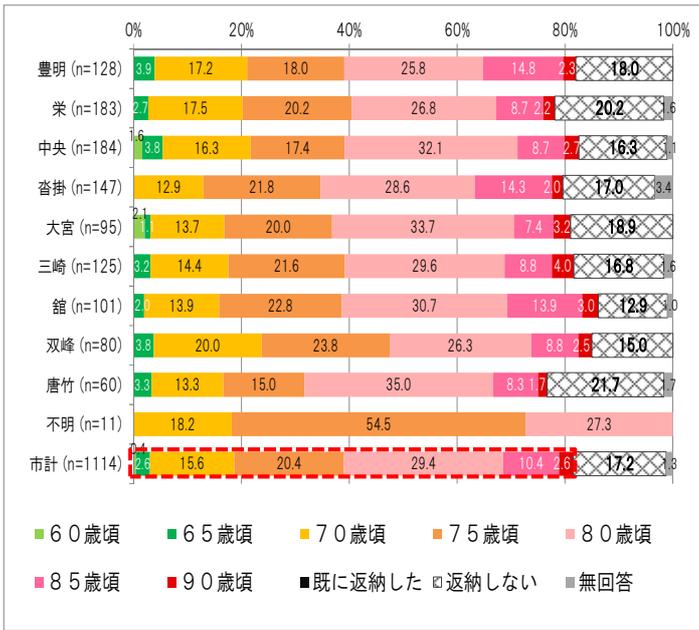
▼自動車等運転者の年齢層別死亡事故件数の推移



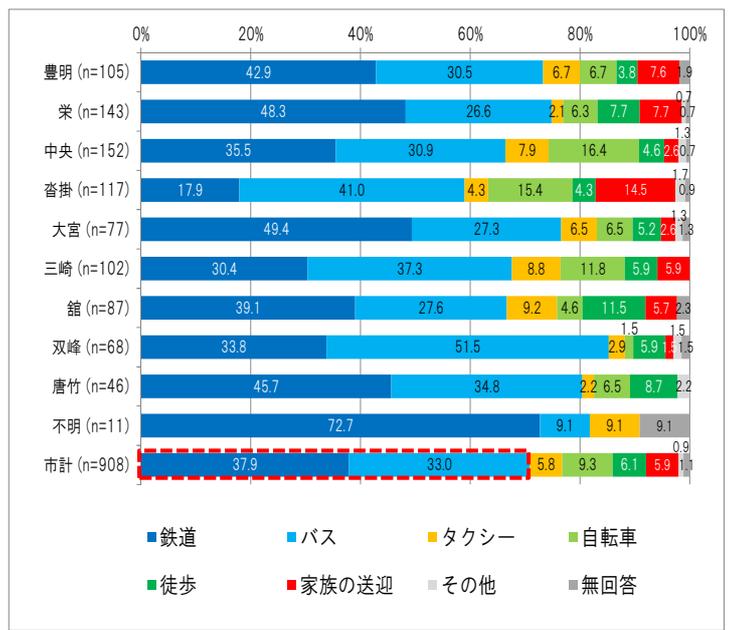
※自動車等運転者とは、自動車、自動二輪車、原付の運転者（原付以上の運転者）をいう。

(資料：平成27年上半期の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について（警察庁交通局）)

▼運転免許証を返納しようと思う年齢

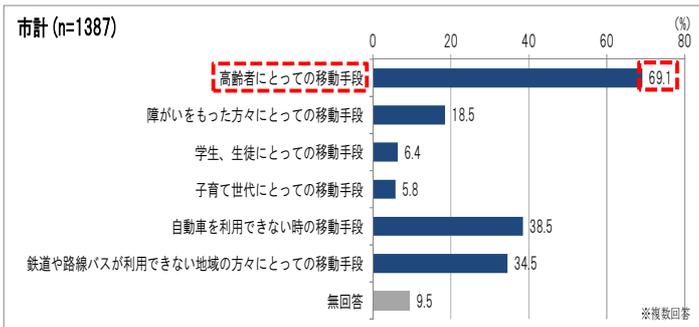


▼運転免許証を返納した後に利用したい又は利用している主な移動手段

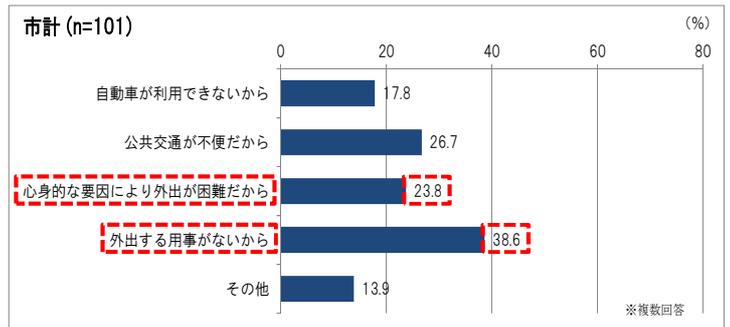


(資料：市民アンケート)

▼ひまわりバスがサービスすべき利用対象者

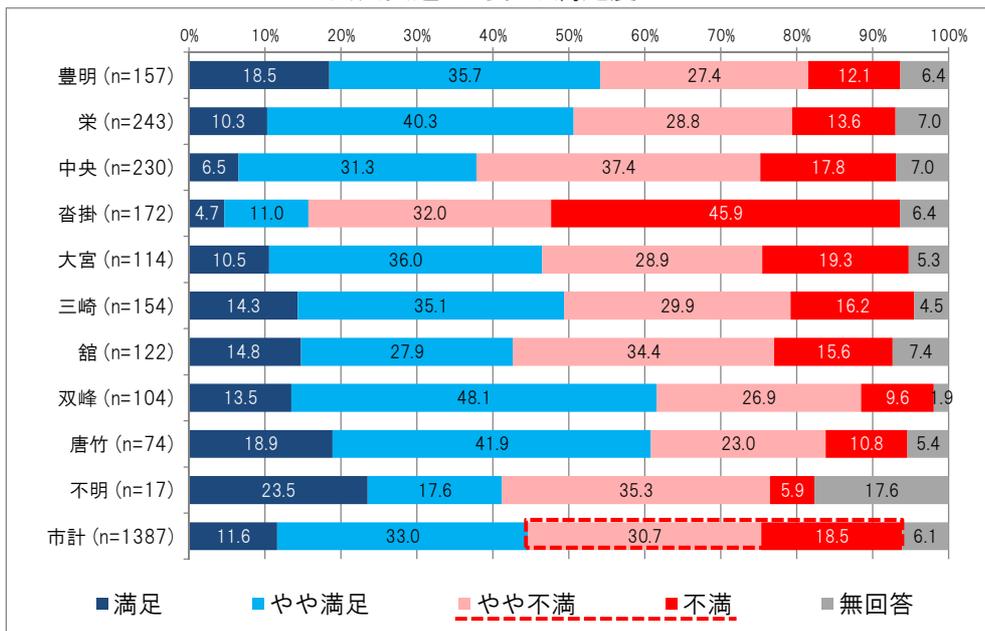


▼普段外出しない方、できない方の理由



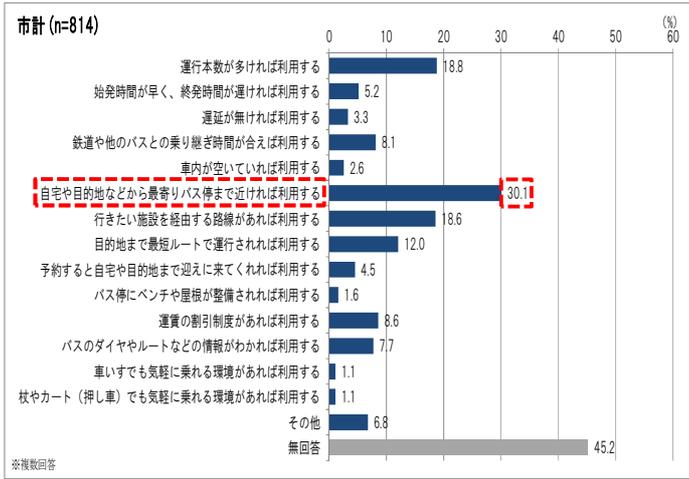
(資料：市民アンケート)

▼公共交通に対する満足度

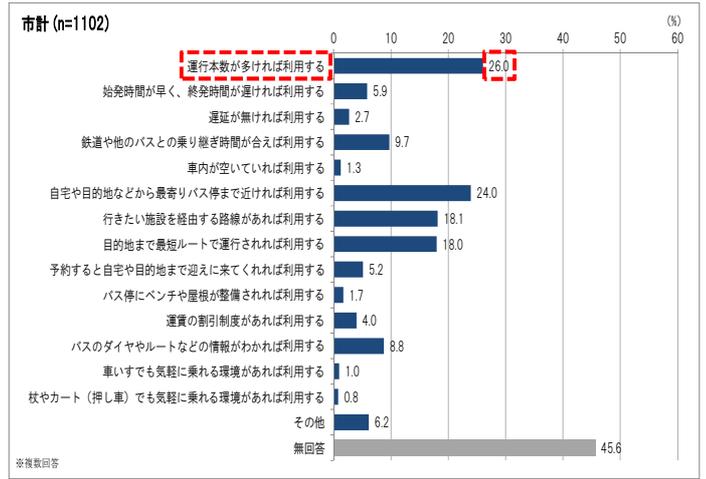


(資料：市民アンケート)

▼名鉄バスを利用するための条件



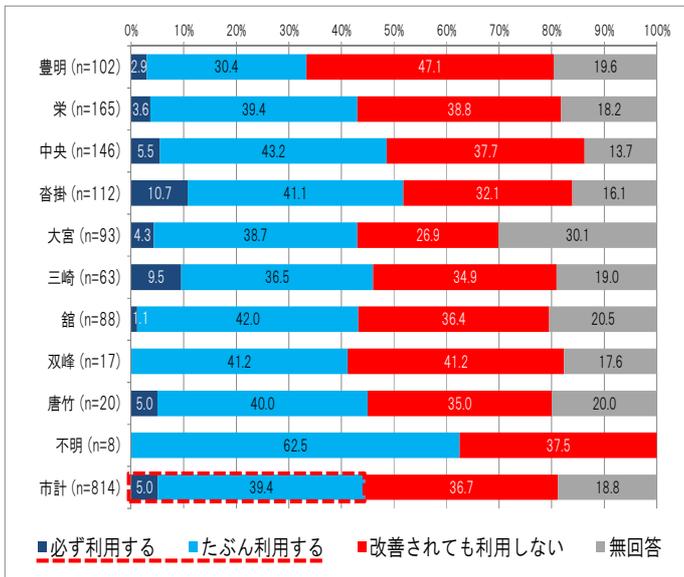
▼ひまわりバスを利用するための条件



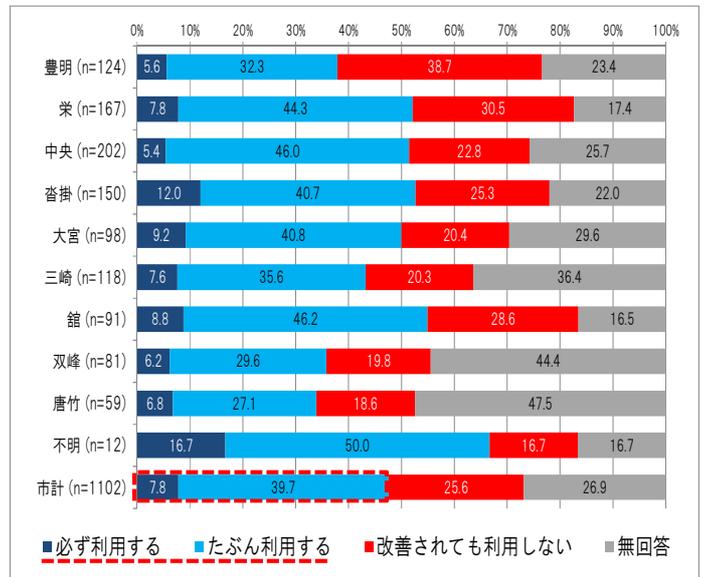
(資料：市民アンケート)

利用するための条件が改善された場合の今後の利用意向

▼名鉄バス

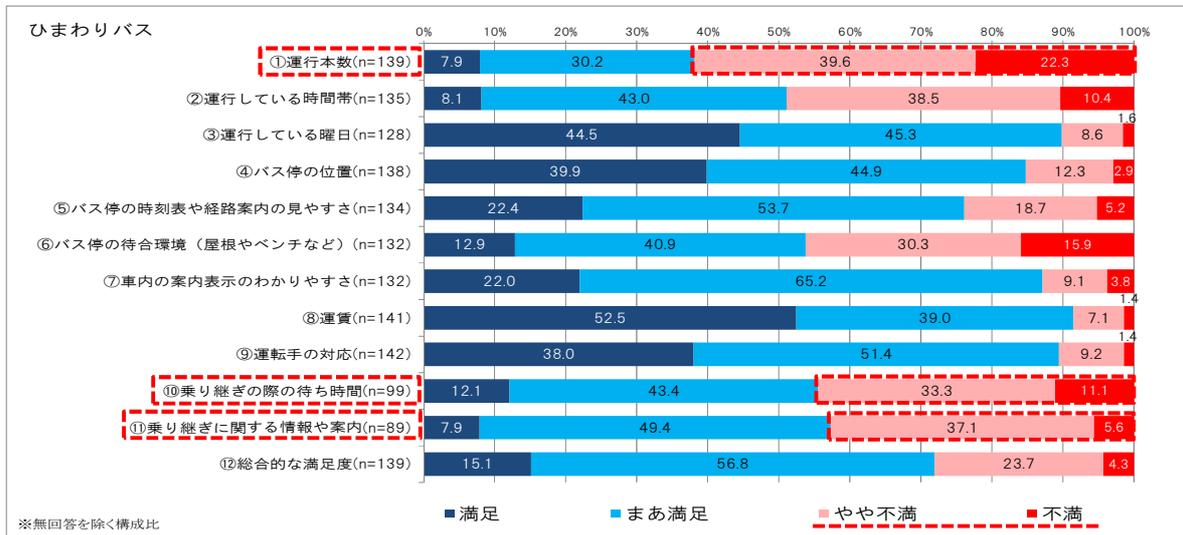


▼ひまわりバス

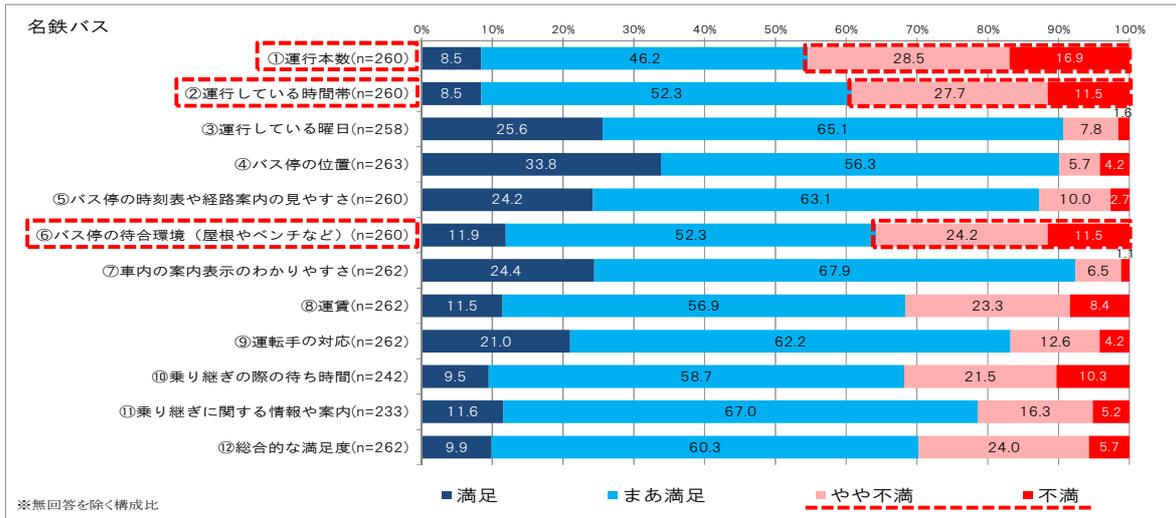


(資料：市民アンケート)

▼ひまわりバスの項目別満足度

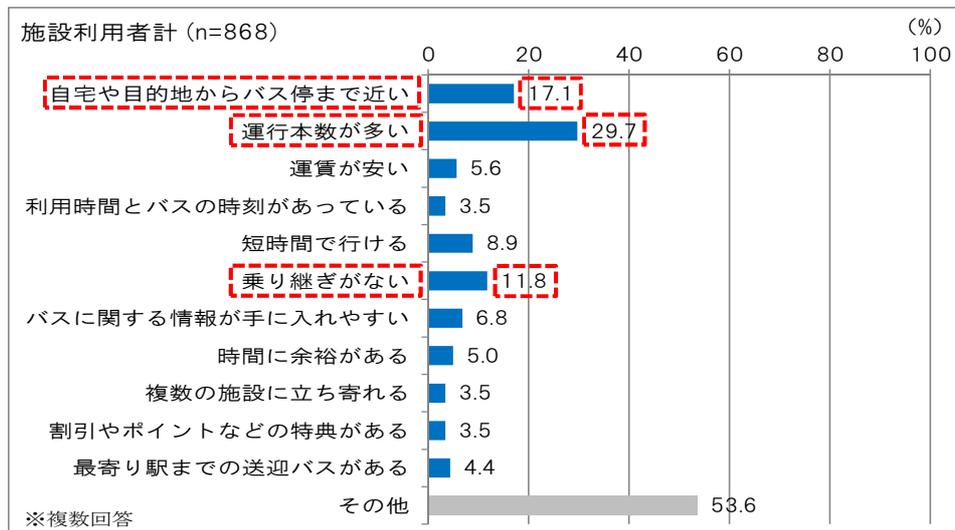


▼名鉄バスの項目別満足度



(資料：バス利用者アンケート)

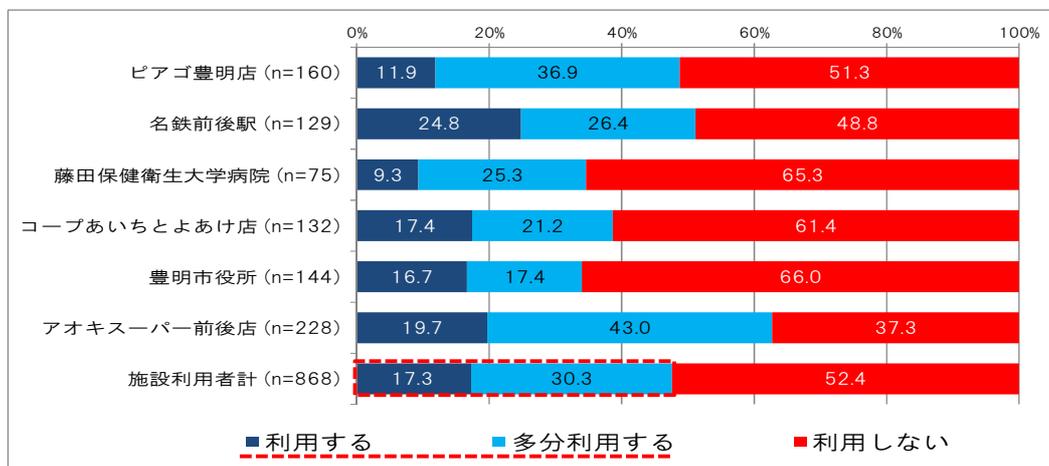
▼バス利用が可能となる条件について



(資料：主要集客施設利用者調査)

※調査対象施設：ピアゴ豊明店、アオキスーパー前後店、名鉄前後駅、藤田保健衛生大学病院、コープあいちとよあけ店、豊明市役所

▼利用するための条件が改善された場合の今後の利用意向



(資料：主要集客施設利用者調査)

【地域公共交通に関する個別課題】

- A⑤ 日常生活の移動手段として定着している公共交通の維持
- B① 高齢者の移動手段として重要な役割を果たす公共交通の維持
- B⑧ 鉄道、バスを補完する公共交通としてのタクシーの維持
- B⑨ 市内外の商業施設や医療施設等、日常的な生活行動への対応
- B⑩ 地域特性に応じた移動ニーズへの対応
- B⑭ 公共交通の維持に向けた住民参加意欲への対応
- C① 路線により異なるバスの利用特性を踏まえた検討
- F① 施設の利用ニーズに応じたバスサービスの提供
- G② 地域住民の意見を踏まえた新たな運行形態の検討



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

市民アンケートによるバスの利用率は、名鉄バス約 38%、ひまわりバス約 15%となっており、名鉄バスが区内を運行していない大宮小学校区、館小学校区では名鉄バスの利用割合が低くなっています。中央小学校区、沓掛小学校区では、ひまわりバスが運行されているものの、その利用割合は低くなっています。また、ひまわりバス 1 号、2 号は「65 歳以上」の高齢者の利用が約 68～72%を占めていますが、ひまわりバス 3 号は「小学生」の利用が約 31%を占めており、地域によってバスの利用特性が異なっています。

市民アンケートによる公共交通に対する満足度は、市全体では「不満+やや不満」が約 49%に対し、沓掛小学校区では「不満+やや不満」が約 78%と、公共交通に対する不満割合が高くなっています。

市民アンケートによるバスで行きたい周辺市町の施設は、市全体では「イオン大高店（名古屋市緑区）」が多いですが、沓掛小学校区では「地下鉄徳重駅（名古屋市緑区）」、「ピアゴ井ヶ谷店（刈谷市）」、館小学校区では「ピアゴ清水山店（名古屋市緑区）」、「有松ジャンボリー（名古屋市緑区）」が多く、地域によって行きたい施設に違いがみられます。

鉄道各駅の年間乗降客数は増加傾向、名鉄バスの利用者数は微増傾向、ひまわりバスの利用者数は平成 25 年の路線改正以降、増加傾向にあることから、今後も日常生活の移動手段として定着している公共交通の維持が求められます。

市民アンケートによるタクシーの利用率は、「月に数日程度」の利用が約 7%と、一定数の利用者が存在しています。利用の理由は「飲酒していたから」が約 31%、「荷物があって大変だったから」が約 30%となっていますが、沓掛小学校区、双峰小学校区では「バスの始発前・終発後だったから」が約 33～35%と高く、鉄道やバスを補完する形で利用されていることから、鉄道、バスを補完する公共交通としてのタクシーの維持が求められます。

ひまわりバス運行のための市負担額は約 4,700 万円程度で推移しており、市民アンケートによる費用負担に対する考えは、「市の負担は現状程度でよい」が約 48%を占めています。地域公共交通の維持のための取組みに対する参加意向は、「公共交通を積極的に利用する」が約 43%、「企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」が約 33%、「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」が約 19%となっています。

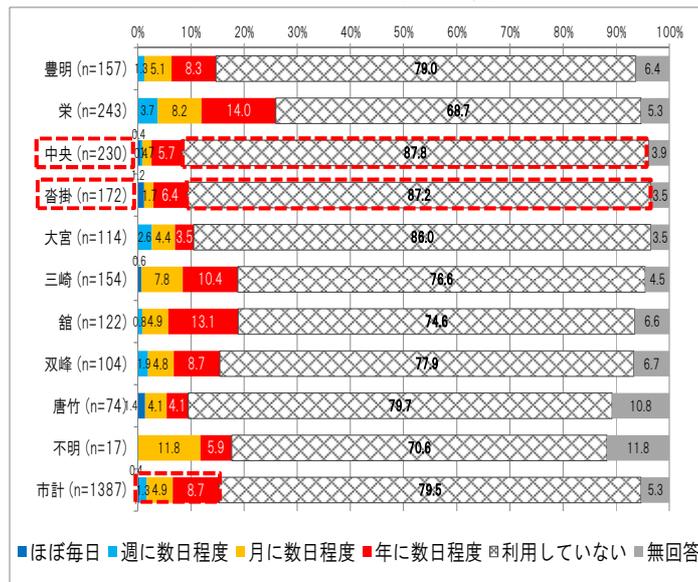
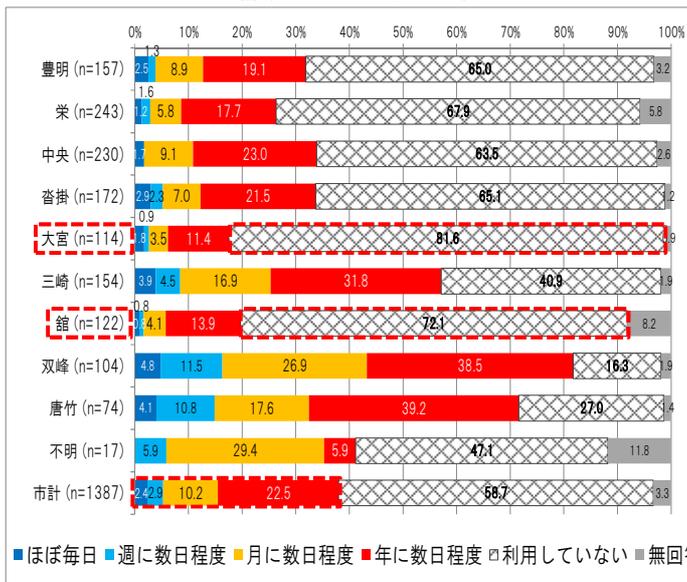
公共交通懇談会では、利用促進のために「ひまわりバスのルート・ダイヤをわかりやすく情報提供する」、「行政や商業施設と連携して利用ごとにスタンプ押印、利用金額に応じて運賃を無料にする」といった意見が出ています。

また、勅使台区では、地域住民が主体となった「勅使台区 地域交通検討委員会」が組織され、公共交通をはじめとした地区の交通問題に対するさまざまな検討が行われています。これからの公共交通は、地域のコミュニティ形成に必要不可欠であり、また、地域の宝として、住民が主体的に育んでいくような活動が必要となってきます。こうした地域が主体となった動きを尊重し、地域のニーズに合った、地域にふさわしい取組みを支援することが必要です。

これらより、地域によって異なるバスの利用特性や公共交通に対する不満内容、行きたい施設の違いといった地域特性に応じた移動ニーズへの対応とともに、バスを運行・運営する交通事業者や行政のみにその役割を委ねるのではなく、住民や地域団体等の参加により、公共交通を維持していく仕組みづくりが必要です。

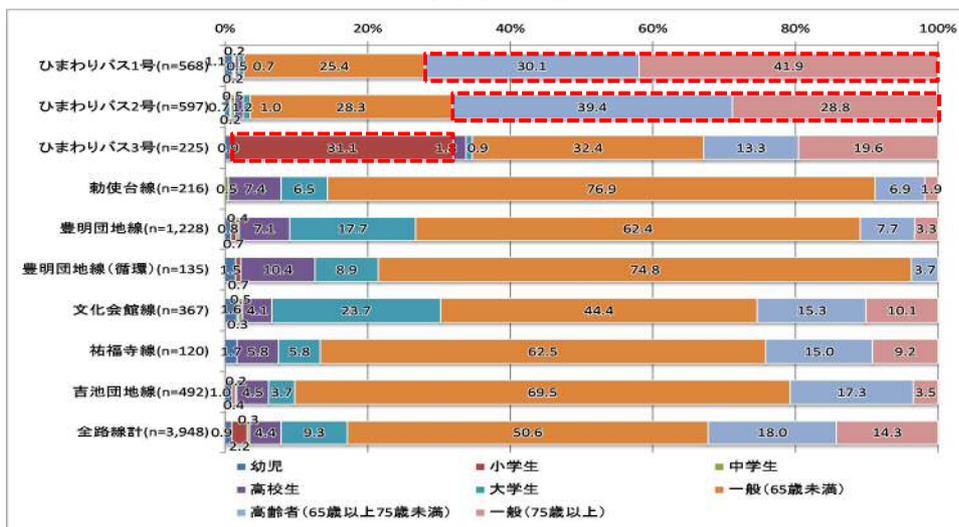
▼名鉄バスの利用頻度

▼ひまわりバスの利用頻度



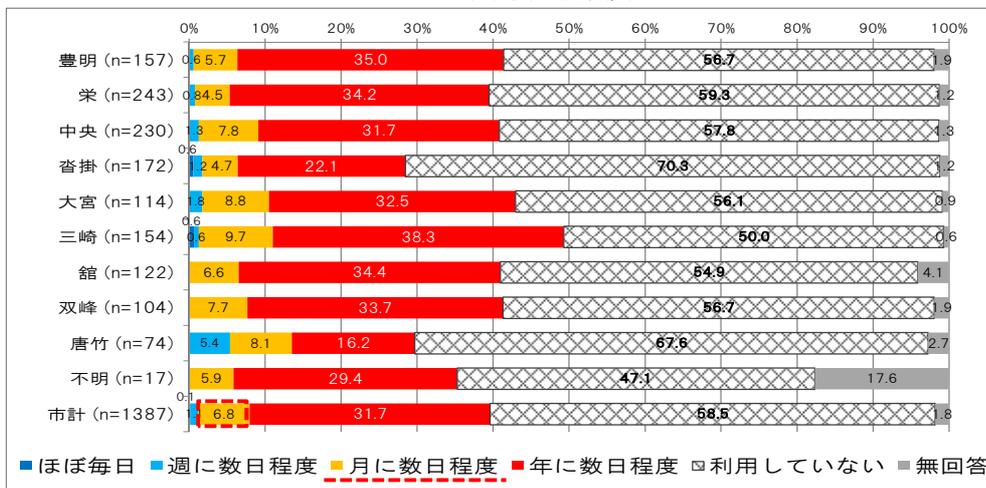
(資料：市民アンケート)

▼バス利用者の年齢



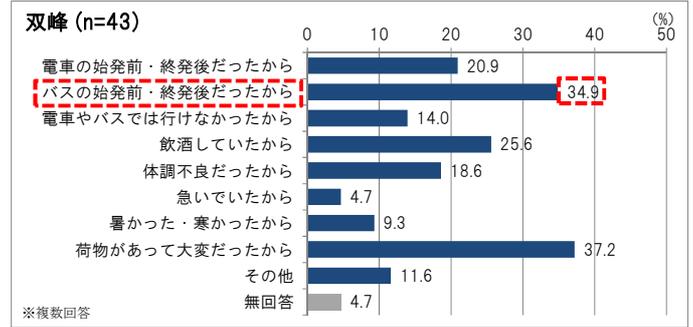
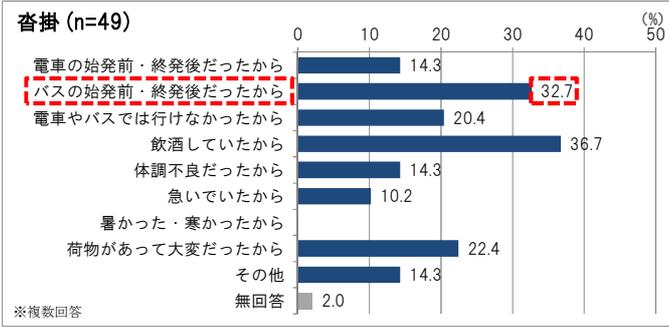
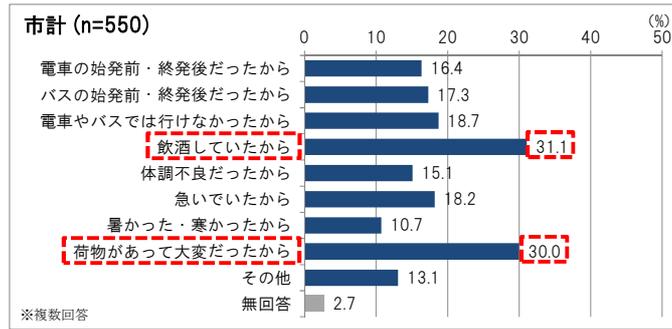
(資料：乗降調査)

▼タクシーを利用する頻度



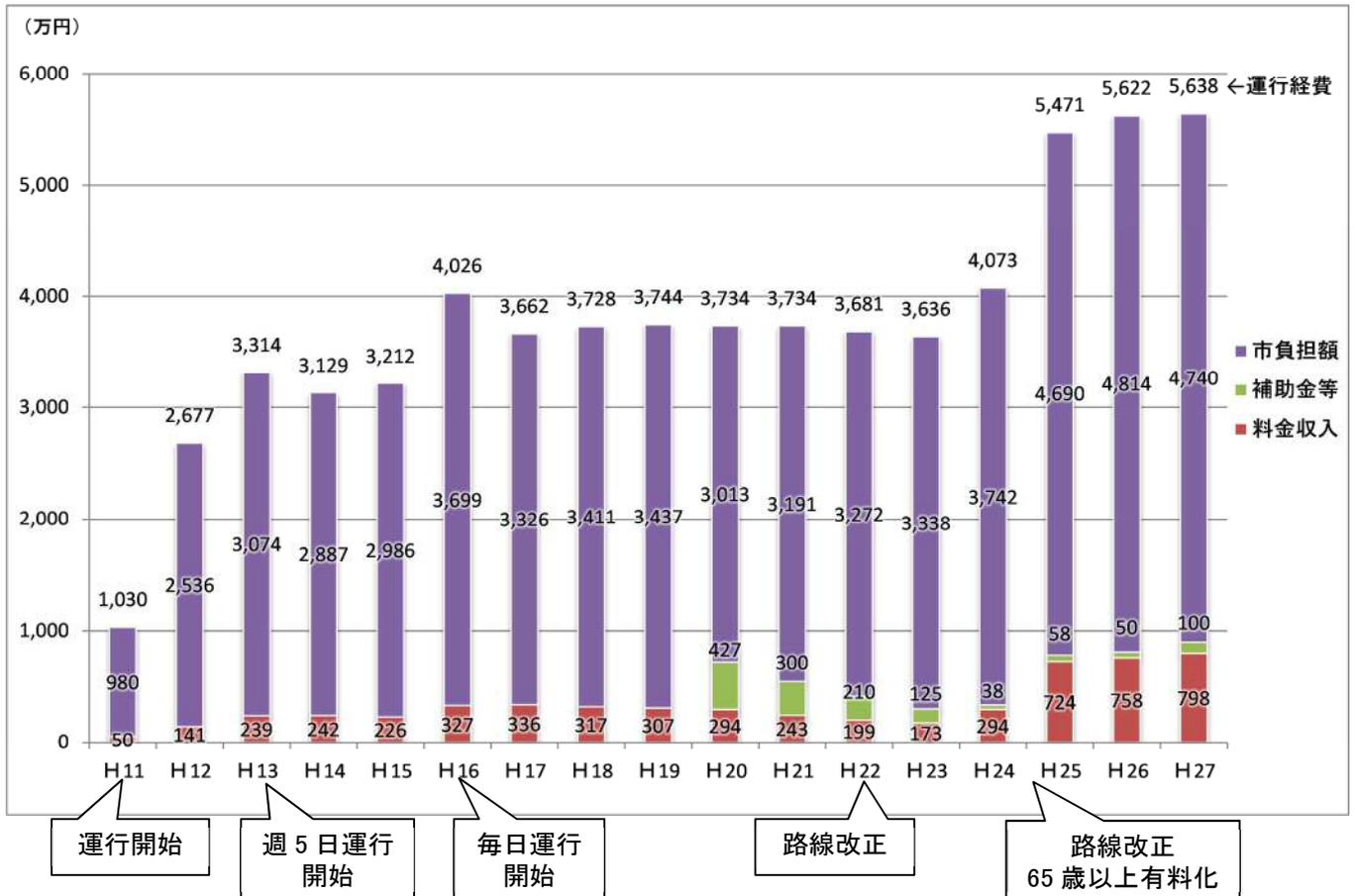
(資料：市民アンケート)

▼タクシーを利用する理由



(資料：市民アンケート)

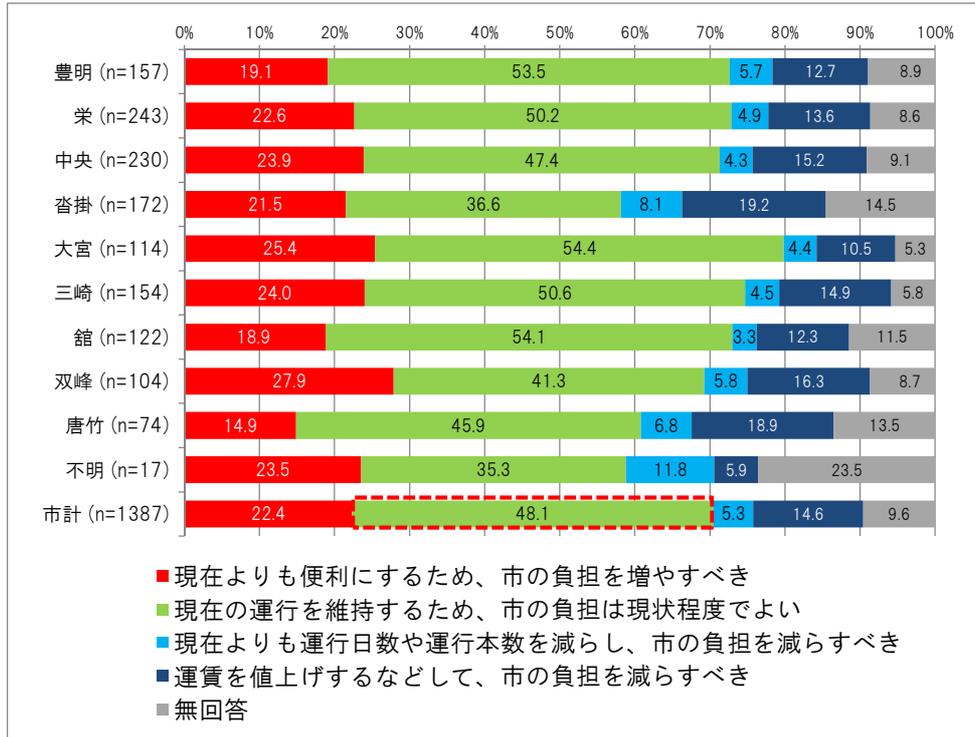
▼ひまわりバスの運行経費と費用負担の内訳



※補助金等・・・市町村振興事業費補助金 (H27より元気なあいちの市町村づくり補助金)

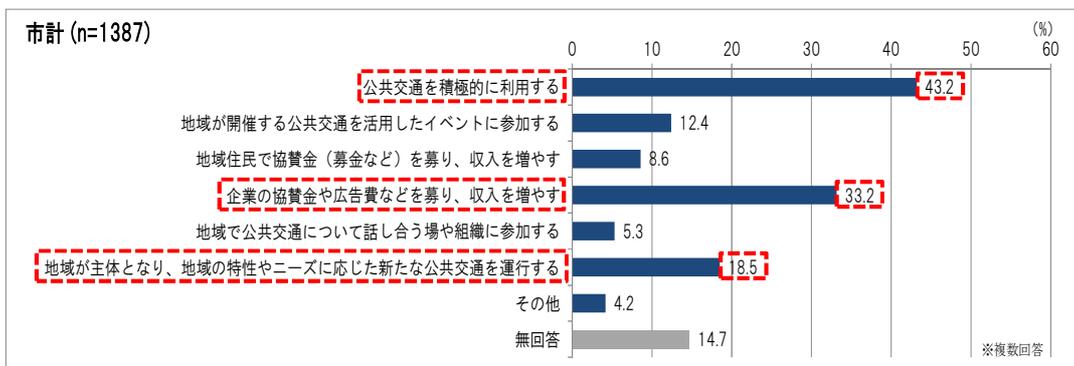
(資料：豊明市資料)

▼今後もひまわりバスを運行するための費用負担に対する考え



(資料：市民アンケート)

▼地域公共交通の維持のための取組みに対する参加意向について



(資料：市民アンケート)

4. 持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

1) 豊明市の交通将来像

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

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

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

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交通将来像は、鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等の多様な公共交通が相互に連携し、市民の市内外の日常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を形成することで、「公共交通が人と人をつなぐ しあわせのまち」をめざします。

そして、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ます。

図 豊明市がめざすまちの未来像の実現を支援する公共交通体系のイメージ



めざす“まちの未来像”の実現を支援するため・・・

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

2) 地域公共交通の基本方針

豊明市の市民・地域・利用者の主なニーズから見た地域公共交通の課題及び、豊明市がめざす交通将来像を踏まえ、以下に地域公共交通の基本方針を示します。

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に関する課題

- 課題①：鉄道駅や主要施設に行きやすい公共交通体系の構築
- 課題②：周辺市町をはじめ、市域を超える広域的な移動需要への対応
- 課題③：まちづくりと一体となった戦略的な公共交通の展開
- 課題④：わかりやすく誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供
- 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

豊明市の地域公共交通課題を解決し、めざす交通将来像を実現するために

地域公共交通の基本方針

- 基本方針 1** 名鉄名古屋本線、路線バス、ひまわりバス及びタクシー等の多様な公共交通が相互に連携し、市内の拠点相互及び各地域をつなぐ公共交通体系を構築します。
- 基本方針 2** 周辺市町との結びつきを強化し、より密な連携を図る広域的な地域公共交通ネットワークを形成します。
- 基本方針 3** 戦略的な公共交通施策の展開により、豊明市がめざすまちづくりの実現を図ります。
- 基本方針 4** わかりやすく、誰もが安心して利用できる公共交通サービスを提供します。
- 基本方針 5** 地域の特性に応じた公共交通の維持活性化に向け、多様な主体の連携・協働による地域公共交通を育む仕組みを構築します。

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

- ・豊明市役所周辺地区の商業施設、名鉄前後駅、藤田保健衛生大学病院といった市内の主要施設への移動の利便性向上を図るため、単独の交通手段だけではなく、鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等の多様な公共交通の連携を強化します。
- ・多様な公共交通の連携強化にあたっては、各路線の特性や利用状況を整理し、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めざします。
- ・人口密集地や中心市街地においては密な路線とし、それ以外は地域特性に合わせた路線を組み合わせることで、市内の拠点相互及び各地域をつなぐ公共交通体系を構築します。
- ・特に「駅へ行きやすくすること」「主要施設へ行きやすくすること」「市内のどこからでもバスが利用できること」を期待されているひまわりバスについては、市中心部の商業施設、名鉄前後駅、藤田保健衛生大学病院といった市内の主要施設と市内各地域を結ぶ重要な路線として、路線バスとの役割の違いを明確にし、更なる連携を図ることで、効率的で利便性の高い路線としてのサービス提供をめざします。
- ・また、タクシーは鉄道やバスを補完する形で利用されていることから、今後も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めざします。

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

- ・名古屋市への通勤・通学を中心とした移動需要や周辺市町の商業施設への移動需要等に対応するため、鉄道や路線バスによる広域的な地域公共交通ネットワークを形成します。
- ・特に本市周辺には、大学や文化交流施設、ヒルズウォーク徳重ガーデンズ（名古屋市緑区）やイオンモール大高（名古屋市緑区）、刈谷ハイウェイオアシス（刈谷市）等の商業施設が既に多く立地しているだけでなく、プライムツリー赤池（日進市）や東郷セントラル地区に立地予定の商業施設（東郷町）等、新たな大規模商業施設の建設も計画されています。また、あいち公共交通ビジョン（平成29年3月策定）には、尾三地区（豊明市、東郷町、みよし市、日進市、長久手市）における交通行動の広域化に伴う地域間連携軸の形成に関する記載もあることから、路線バスを中心に周辺市町との結びつきを強化し、より密な連携を図る広域的な地域公共交通ネットワークを形成します。
- ・また、鉄道や路線バスだけでなく、ひまわりバスと周辺市町のコミュニティバス（大府市ふれあいバスや東郷町じゅんかい君等）相互の連携も強化します。

基本方針 3 戦略的な公共交通施策の展開により、豊明市がめざすまちづくりの実現を図ります。

- ・豊明市がめざす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実現するため、公共交通の充実を図ります。
- ・公共交通の充実にあたっては、第3次豊明市都市計画マスタープランで定められた各拠点（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）を中心とした地域公共交通ネットワークを構築するために、戦略的に公共交通施策を展開します。
- ・特に、定時運行の維持については、暮らしやすさの維持・向上には不可欠であることから、交通渋滞や駅前ロータリー対策等、定時運行を維持できる環境整備に努めます。
- ・また、市北部及び前後駅南部の道路整備に合わせ、路線等を見直します。

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

- ・各拠点において、待合環境の整備や乗継情報の提供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、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。
- ・また、インターネットや広報物により多種多様な利用情報の提供による公共交通の周知・PR、各地域や関係団体（町内会、市民団体等）を対象とした公共交通利用促進策を実施します。
- ・これらより、わかりやすく、高齢者、子ども、子育て世代、障がい者等、誰もが安心して公共交通を利用できる環境整備に努めます。

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

- ・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り組みを検討・実施する仕組みを構築します。
- ・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めざします。
- ・特に、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仕組みに対し、支援を行います。

5. 計画の区域と計画期間

1) 計画区域

本計画の計画区域は、市内公共交通全体を取り扱うことから、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るものとします。

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関連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、平成29～33年度までとします。

表 本計画及び上位関連計画の計画期間

計画名	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37	H38
第5次豊明市総合計画											
第3次都市計画マスタープラン											
豊明市地域公共交通網形成計画											

6. 計画の目標

めざす交通将来像を達成するため、公共交通活性化及び推進の基本方針に基づいて5つの目標を設定します。また、各目標の達成度を検証するため、以下に示す成果指標を設定します。

図 計画の目標と目標値

豊明市の交通将来像

公共交通が 人と人をつなぐ しあわせのまち

豊明市地域公共交通網形成計画の目標と目標値

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

目標 1 公共交通相互の乗継利便性を向上させます。

➤ **目標値 1** 公共交通相互及び他の交通手段との乗り継ぎ時間の短縮

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

目標 2 周辺市町との連携を図り、市外への行きやすさを向上させます。

➤ **目標値 2** 隣接市町への路線数の増加

基本方針 3 戦略的な公共交通の展開により、豊明市がめざすまちづくりの実現を図ります。

目標 3 公共交通により、拠点に人のにぎわいを生み出します。

➤ **目標値 3** 市内5つの各拠点における公共交通利用者数の増加

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

目標 4 公共交通のわかりやすさを向上させます。

➤ **目標値 4** 公共交通に関する情報提供数の増加

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

目標 5 地域公共交通を育む仕組みづくりを支援します。

➤ **目標値 5** 地域公共交通維持のための取組み・参加意向の向上

豊明市地域公共交通網形成計画全体の目標

目標 便利に移動できる公共交通の確保

➤ **目標値** 公共交通全体の利用者数の増加

表 目標値及び評価指標[目標年次：平成 33 年度] (1)

目標	目標値	評価指標		
【全体の目標】 便利に移動できる公共交通の確保	【全体の目標値】 公共交通全体の利用者数の増加	【指標】公共交通の年間利用者数（人/年）		
		評価項目	目標値[H33]	現況値[H27]
		鉄道（駅）	1,351 万人以上	1,244 万人
		名鉄バス	143.4 万人以上	135.0 万人
		ひまわりバス	25.7 万人以上	16.8 万人
		【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[H33]	現況値[H27]		
市外から豊明市への交通アクセスが良いと思う市民の割合	66.7%以上	59.3%		
市内の移動がしやすくなったと思う市民の割合	66.5%以上	59.3%		
【目標1】 公共交通相互の乗継利便性を向上させます。	【目標値1】 公共交通相互及び他の交通手段との乗継ぎ時間の短縮	【指標】公共交通相互の乗継ぎ時間		
		評価項目	目標値[H33]	現況値[H28]
		拠点鉄道駅におけるひまわりバス⇔名鉄急行列車（名古屋方面）間3分以上10分以内乗継ぎ可能本数※	34 本以上	29 本
		【指標】乗継ぎに関する不満度割合（バス利用者アンケート）		
評価項目	目標値[H33]	現況値[H28]		
乗継ぎの際の待ち時間に関する不満度	20.0%未満	35.4%		
【目標2】 周辺市町との連携を図り、市外への行きやすさを向上させます。	【目標値2】 隣接市町への路線数の増加	【指標】隣接市町を結ぶ路線数		
		評価項目	目標値[H33]	現況値[H28]
		隣接市町間の路線数	8 路線以上	5 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	目標値[H33]	現況値[H28]		
名鉄バス及びひまわりバスの達成度	50.0%以上	42.2%		

※名鉄急行列車及びひまわりバスともに、定時刻で発着した場合を想定。

表 目標値及び評価指標[目標年次：平成 33 年度] (2)

目標	目標値	評価指標		
【目標 3】 公共交通により、拠点に人のぎわいを生み出します。	【目標値 3】 市内 5 つの各拠点における公共交通利用者数の増加	【指標】 主要拠点における運行本数 (平日)		
		評価項目	目標値 [H33]	現況値 [H28]
		前後駅	504 本以上	504 本
		豊明市役所	87 本以上	87 本
		藤田保健衛生大学病院	81 本以上	81 本
		豊明駅	227 本以上	227 本
		中京競馬場前駅	205 本以上	205 本
		【指標】 各拠点における一日あたりの公共交通利用者数 (乗降調査※)		
		評価項目	目標値 [H33]	現況値 [H28]
		前後駅	22,940 人以上	21,065 人
豊明市役所	120 人以上	108 人		
藤田保健衛生大学病院	350 人以上	314 人		
豊明駅	5,330 人以上	4,888 人		
中京競馬場前駅	10,350 人以上	9,487 人		
※鉄道については H27 年度年間利用者数より算定				
【目標 4】 公共交通のわかりやすさを向上させます。	【目標値 4】 公共交通に関する情報提供数の増加	【指標】 公共交通に関する情報提供		
		評価項目	目標値 [H33]	現況値 [H28]
		市内公共交通に関する情報提供媒体数	8 以上	7
		【指標】 わかりやすさに関する不満度割合 (バス利用者アンケート)		
		評価項目	目標値 [H33]	現況値 [H28]
乗り継ぎに関する情報や案内	20.0%未満	27.3%		
【目標 5】 地域公共交通を育む仕組みづくりを支援します。	【目標値 5】 地域公共交通維持のための取組み・参加意向の向上	【指標】 地域主体の組織数		
		評価項目	目標値 [H33]	現況値 [H28]
		公共交通をはぐくむ地域主体の組織数	3 以上	1
		【指標】 地域公共交通維持のための取組み・参加意向 (市民アンケート)		
		評価項目	目標値 [H33]	現況値 [H28]
公共交通を積極的に利用すると考えている人の割合	50.0%以上	43.2%		

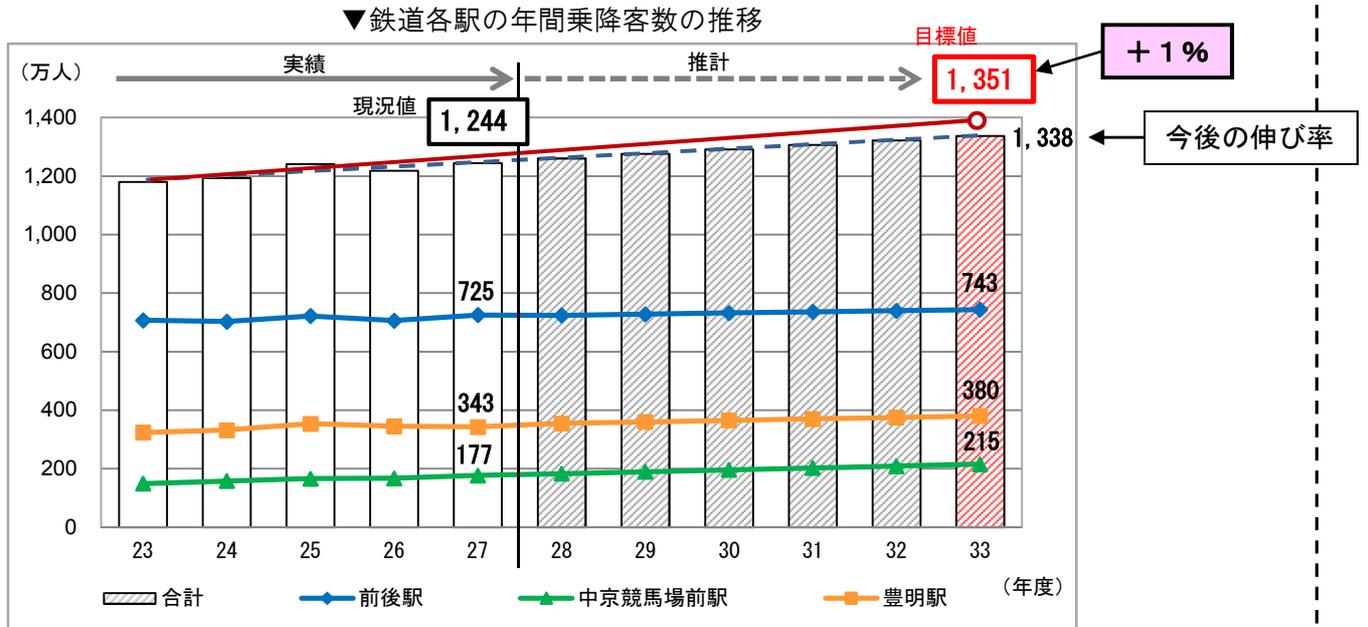
【目標値及び評価指標の設定根拠】

＜全体の目標＞

○公共交通全体の年間利用者数

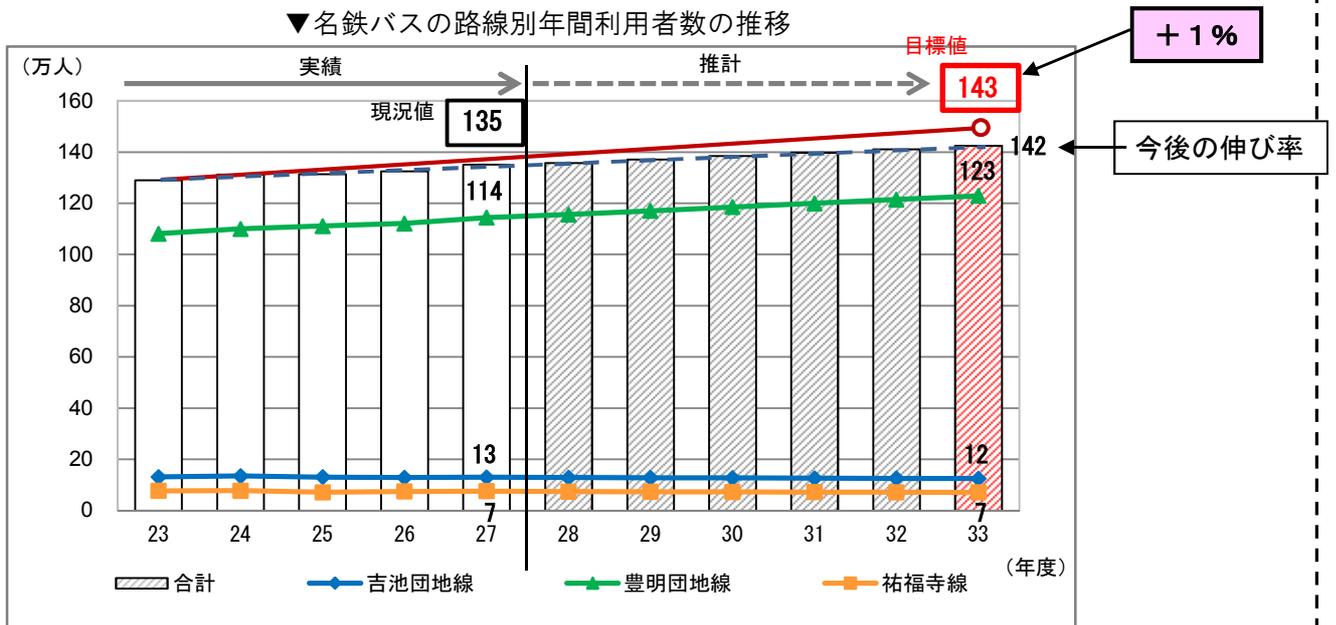
【鉄道】

近年、鉄道（駅）の年間利用者数に大きな変動は見られませんが、鉄道へのアクセス利便性や乗継利便性の向上による鉄道利用者数の維持及び増加を想定し、「各路線におけるこれまでの利用者数から予測する今後の伸び率計+1%以上」の利用者数（1,351万人以上）を目標値とします。



【名鉄バス】

近年、名鉄バスの年間利用者数は横ばいもしくは微増傾向にあります。名鉄バスへのアクセス利便性や乗継利便性の向上による名鉄バス利用者数の維持及び増加を想定し、「各路線におけるこれまでの利用者数から予測する今後の伸び率計+1%以上」の利用者数（143.4万人以上）を目標値とします。



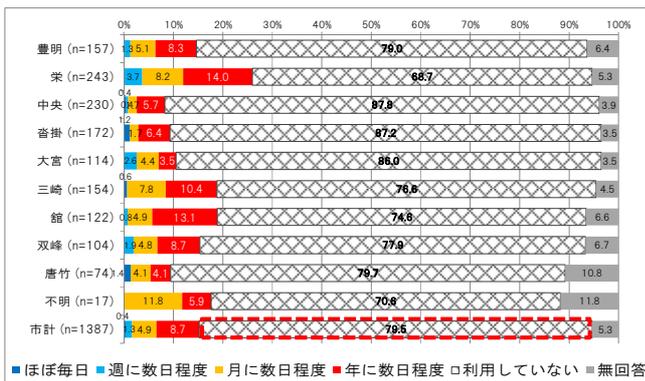
[ひまわりバス]

本計画で定める公共交通ネットワーク形成方針に基づくひまわりバスの路線見直しを実施し、運行日等のサービス水準の拡大、利便性向上によるひまわりバス利用者数の増加を想定し、利用者数(25.6万人以上)を目標値とします。具体的には、以下のとおり試算します。

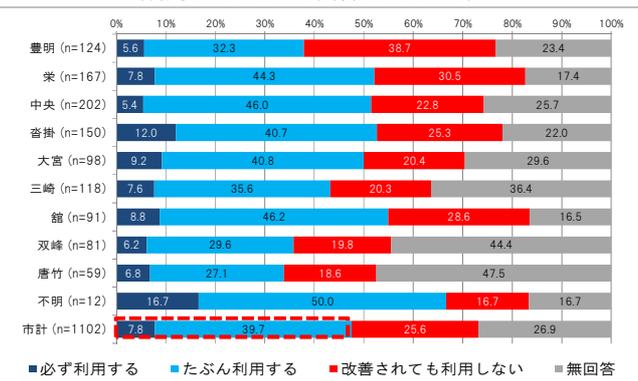
① 新規利用に伴う利用者増

市民アンケートから、市民の約8割がひまわりバス非利用者であり、ひまわりバスを利用するための条件が改善された場合、約5割の市民が利用意向を示しています。この新規利用によりひまわりバスの年間利用者数は約25,981人(約15.4%)の増加が見込まれます。

▼ひまわりバスの利用頻度(再掲)



▼利用するための条件が改善された場合の今後の利用意向(再掲)
(利用していないと回答した人のみ)



(資料：市民アンケート)

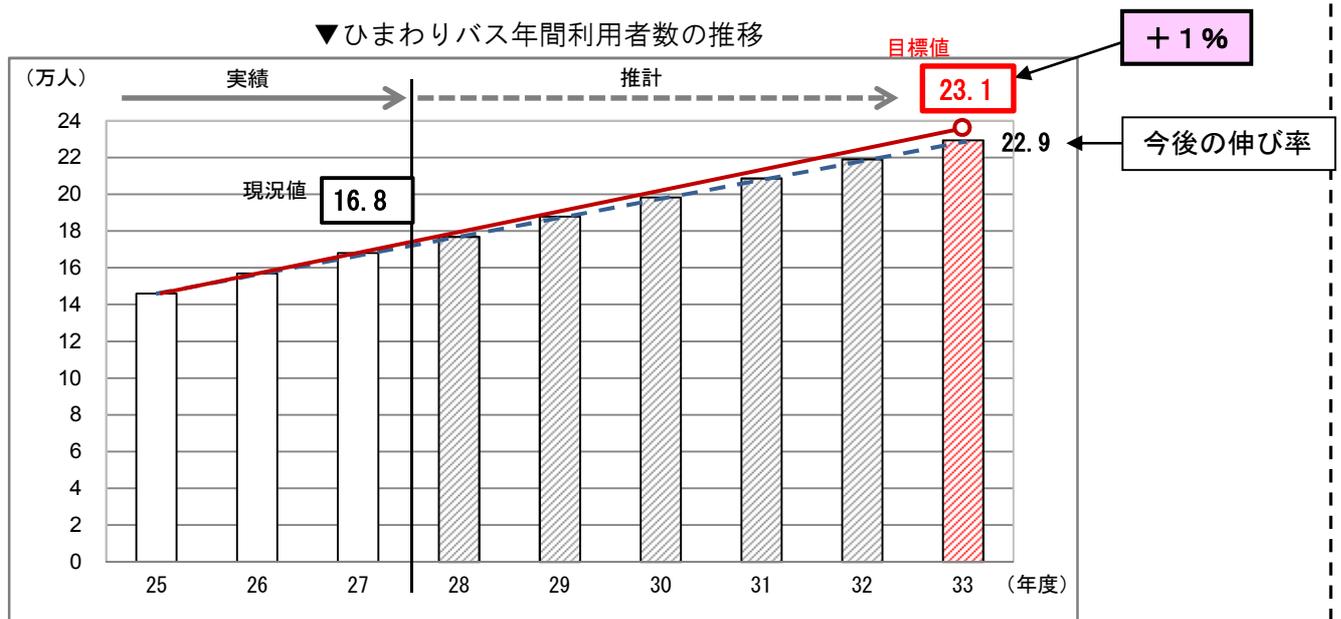
目標値

非利用者の利用転換：68,802人 × 79.5% × (7.9% + 39.7%) = **25,981人**

② これまでの利用者数から予測する今後の伸び率+1%以上

ひまわりバスの路線見直しにより、利用者数の維持及び増加を想定し、「これまでの利用者数から予測する今後の伸び率+1%以上」の利用者数(23.1万人以上)を目標値とします。

▼ひまわりバス年間利用者数の推移



○まちづくり指標の達成度

第5次豊明市総合計画では、交通の面において「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おり、同計画の評価指標であるまちづくり指標の「めざそう値」を目標値として設定します。

▼まちづくり指標

	現況値	めざそう値	
		5年後	10年後
交通アクセスが良くなったと思う市民の割合	59.3%	66.7%	73.2%
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%	73.0%

(資料：第5次豊明市総合計画)

<目標値1 公共交通相互乗り継ぎ時間の短縮>

名鉄急行列車（名古屋方面）、ひまわりバス相互の3分以上10分以内の乗り継ぎ可能本数の増加により、乗り継ぎの際の待ち時間に関する不満度割合の改善を想定した目標値を設定します。

①朝の通勤・通学時間帯の利用

現状のひまわりバスから名鉄急行列車への乗り継ぎ本数に加え、現在、ダイヤが組まれていない午前7時から9時代でのダイヤ設定をすることで、毎時1本の運行を想定。

②夕方の帰宅時間帯の利用

現状の名鉄急行列車からひまわりバスへの乗り継ぎ本数に加え、ダイヤが組まれていない午後4時から5時代でのダイヤ設定をすることで、毎時1本以上の運行を想定。

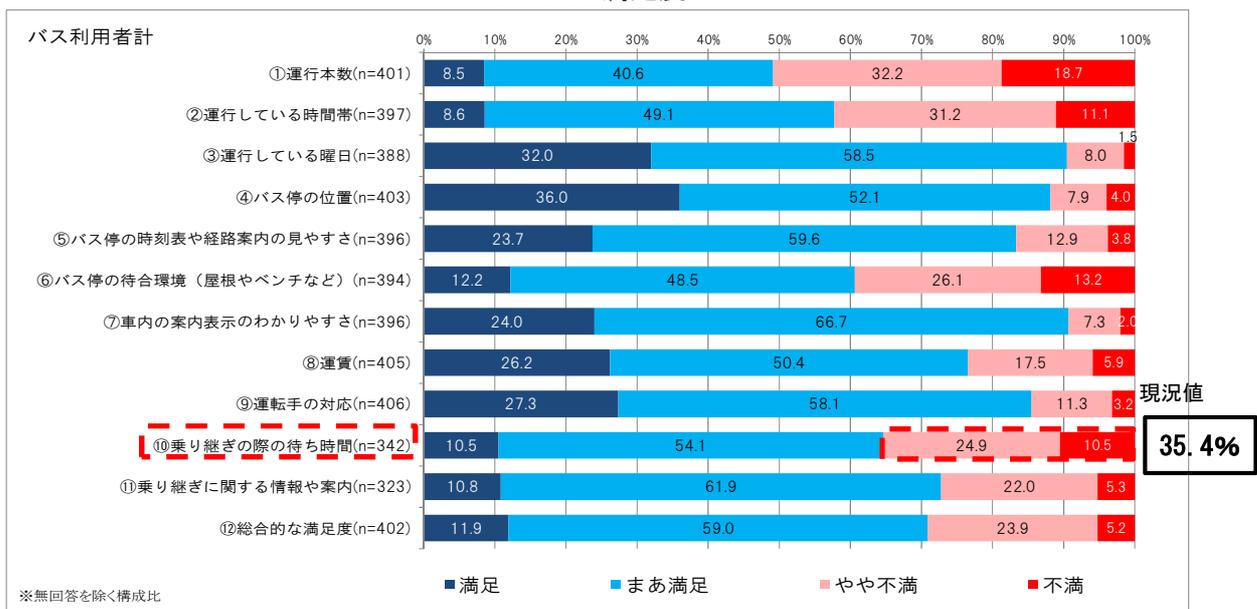
[現況値]

名鉄→ひまわりバス		ひまわりバス→名鉄		現況値
午前	午後	午前	午後	
10	5	3	11	

[目標値]

名鉄→ひまわりバス		ひまわりバス→名鉄		目標値
午前	午後	午前	午後	
10	7	6	11	

▼バスの満足度



(資料：バス利用者アンケート)

※5人中4人が待ち時間について「満足」「まあ満足」していることをめざす。→ **20.0%未満** 目標値

＜目標値2 隣接市町への路線数の増加＞

名鉄バスにより、他市町との広域的な公共交通ネットワークを維持、強化するとともに、本計画で定める公共交通ネットワーク形成方針に基づくひまわりバスの路線見直しの実施による隣接市町のコミュニティバスとの乗り継ぎ本数の増加により、市外へ行きやすくすることの達成度の向上を想定した目標値を設定します。

図 豊門市周辺公共交通網図



[現状値]

- 路線バス：3路線
(名鉄バス、名古屋市営バス)
 - コミュニティバス：2路線
(ひまわりバス 東郷町じゅんかい君) 現況値
- 計 **5路線**

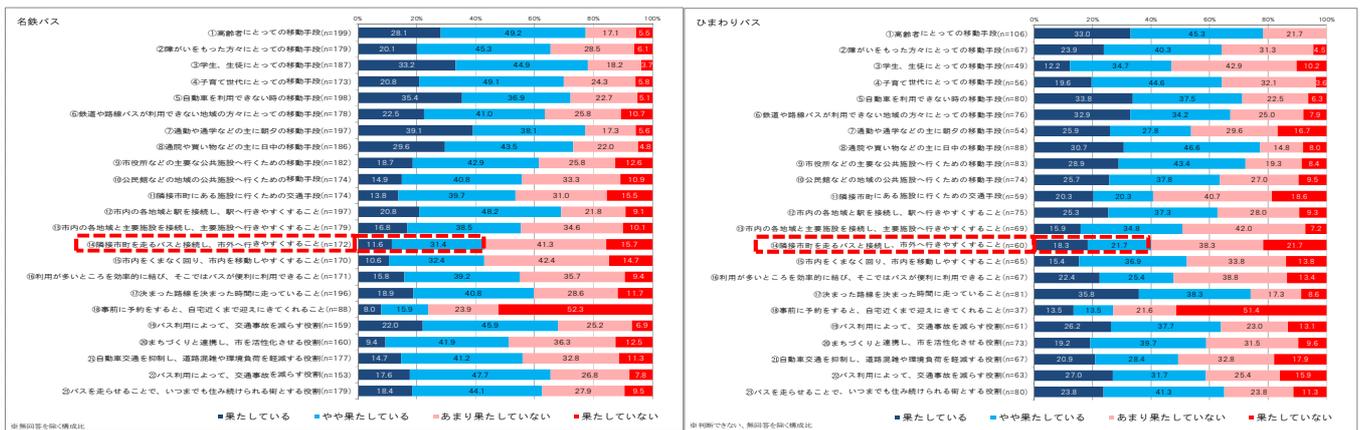
[目標値]

- ① 市道桜ヶ丘脊掛線開通による大府市との相互連携
- ② 名古屋市隣接部での名古屋市交通局との相互連携
- ③ 市民の移動需要があるまたは見込まれる市北部及び東部との相互連携

目標値

+3路線

▼社会的な機能や役割の達成度



(資料：利用者アンケート)

名鉄バスの達成度： 43.0%

ひまわりバスの達成度： 40.0% 現況値

バス計 **42.2%**

※「隣接市町を走るバスと接続し、市外へ行きやすくすること」については、ひまわりバスの路線見直しや道路整備等の状況も踏まえ、利用者の半数以上の達成度をめざす。→ **50.0%以上** 目標値

<目標値3 市内5拠点における公共交通利用者数の増加>

第3次豊明市都市計画マスタープランで定められた市内5拠点への公共交通運行本数の増加により、各拠点における1日あたりの公共交通利用者数の増加を想定した目標値を設定します。なお、運行本数の設定に関しては、路線の維持を第一とするため、現況値以上とします。

○各拠点における1日あたりの公共交通利用者数

鉄道、名鉄バス、ひまわりバスのアクセス利便性や乗継利便性の向上による各種公共交通の利用者数の維持及び増加を想定し、現況値に「各拠点に接続する公共交通の全体の目標にかかる現況値と目標値の伸び率」を乗じたものを利用者数の目標値とします。

[公共交通の年間利用者数の伸び率]

拠 点	現況値	伸び率	目標値
前後駅	21,065人	鉄道+名鉄バス+ひまわりバス 108.9%	22,940人
豊明市役所	108人	名鉄バス+ひまわりバス 111.3%	120人
藤田保健衛生大学病院	314人	名鉄バス+ひまわりバス 111.3%	350人
豊明駅	4,888人	鉄道+ひまわりバス 109.1%	5,330人
中京競馬場前駅	9,487人	鉄道+ひまわりバス 109.1%	10,350人

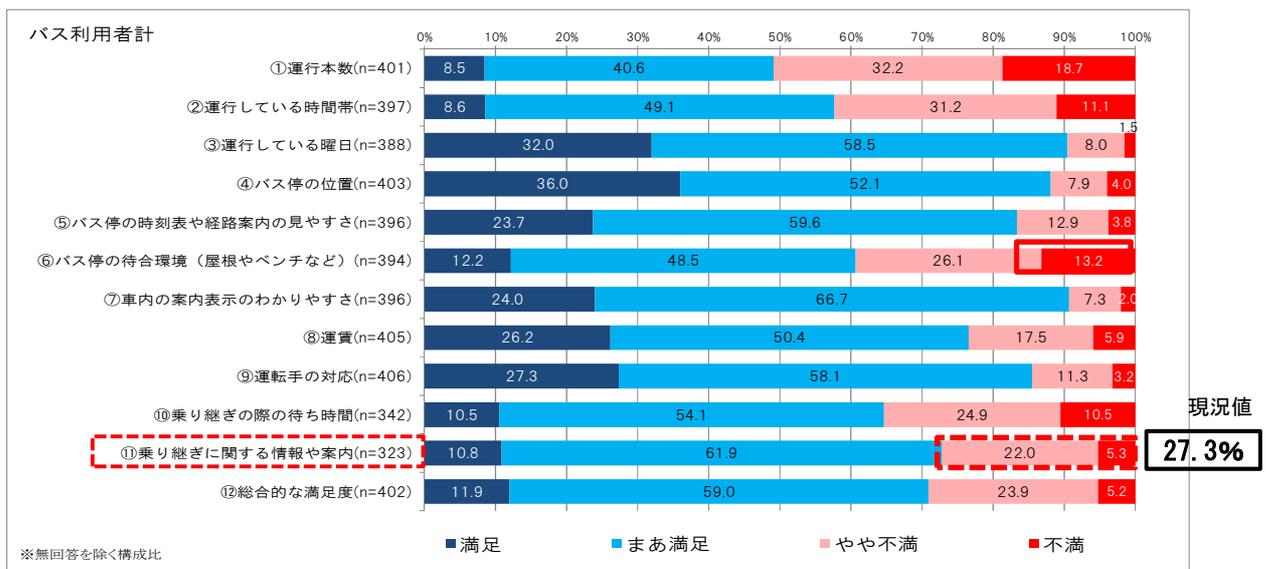
※鉄道+名鉄バス+ひまわりバス：(1,351+143.4+25.7)万人/(1,244+135.0+16.8)万人×100=108.9%
 名鉄バス+ひまわりバス：(143.4+25.7)万人/(135.0+16.8)万人×100=111.3%
 鉄道+ひまわりバス：(1,351+25.7)万人/(1,244+16.8)万人×100=109.1%

<目標値4 公共交通に関する情報提供数の増加>

公共交通に関する情報提供数の増加によるわかりやすさの向上により、わかりやすさに関する不満度割合の改善を想定した目標値を設定します。

電子媒体		紙媒体		現況値
豊明市ホームページ	名鉄バスホームページ	ひまわりバス時刻表	名鉄バス時刻表	
NAVITIME	駅すばあと for WEB			
豊明市コミュニティ (ジョルダン)	計 5			計 2
(例) Google	+1	目標値		

▼バスの満足度 (再掲)



(資料：利用者アンケート)

※5人中4人が乗り継ぎに関する情報や案内について

「満足」「まあ満足」していることをめざす。→

20.0%未満

＜目標値5 地域公共交通維持のための参加取組み・参加意向の向上＞

地域住民が主体となり公共交通をはじめとした議論を行うなど、地域で公共交通を育む組織の構築数の増加により、公共交通に対する関心の向上を想定した目標値を設定します。



○現在の組織数

現況値

地域	団体数
沓掛小学校区	1
沓掛小学校区	3
豊明・中央小学校区	
館・栄小学校区	
三崎・大宮・唐竹・双峰小学校区	

▼地域公共交通の維持のための取組みに対する参加意向について（再掲）



（資料：市民アンケート）

※「公共交通を積極的に利用する」について、ひまわりバスの路線

見直しや道路整備等の状況も踏まえ、半数以上の参加意向をめざす。→ **50.0%以上** 目標値

7. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

1) 地域公共交通ネットワークの形成

本市がめざす交通将来像の実現に向け、各基本方針を踏まえた地域公共交通ネットワークを形成します。ここでは、地域公共交通ネットワークの形成に向けた考え方を整理します。

①公共交通の機能分類

地域公共交通ネットワークの形成にあたっては、本市の公共交通を路線機能に応じ、「都市間幹線」「広域幹線」「市内幹線」「拠点連絡路線」「地域路線」の5種類に分類し、公共交通相互が連携を図ることで、その路線機能を補完します。

本計画で位置づける公共交通は、乗合輸送を前提とします。公共交通の利用が困難な方については、日常生活及び社会生活を営むうえで、安全、円滑、快適に移動することができるよう、行政が他の個別施策と連動することで、合理的配慮に基づいた運用や交通施設（車両、駅、バス停、案内表示、道路施設等）の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。また、一部地域に導入されているスクールバス等については、本計画における公共交通の対象外とし、必要に応じて行政の担当部署により対応するものとしますが、その運行内容については、適宜情報を共有するものとします。

表 公共交通の機能分類

機能分類	路線機能
都市間幹線	鉄道が都市間幹線として機能します。 本市と名古屋方面、豊橋方面の市町を結び、通勤、通学、買物、観光等の広域的な移動ニーズに対応します。
広域幹線	路線バスが市域を超えた広域交流需要に対応します。 本市と名古屋市、東郷町、日進市等を結び、通勤、通学、買物、通院等の都市間の移動ニーズに対応します。
市内幹線	路線バスが市内の拠点間相互を連絡します。 都市拠点をはじめとした拠点相互を結び、通勤、通学、買物、通院等の移動ニーズに対応します。
拠点連絡路線	ひまわりバスが拠点間相互を連絡します。 市内各拠点間及び市内主要施設を結び、買物、通院等の地区間の移動ニーズに対応します。
地域路線	地域と各拠点を結び、広域幹線、市内幹線、幹線拠点、連絡路線に接続します。 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します。

なお、周辺市町のバスについては、市内を運行するバス路線との接続を図り、連携を強化します。

②地域公共交通ネットワークの形成方針

地域公共交通の基本方針に基づく、地域公共交通ネットワークの形成方針を以下に示します。

【地域公共交通ネットワークの形成方針－1】

➤ **都市間幹線、広域幹線及び市内幹線は、各路線の機能を維持します。**

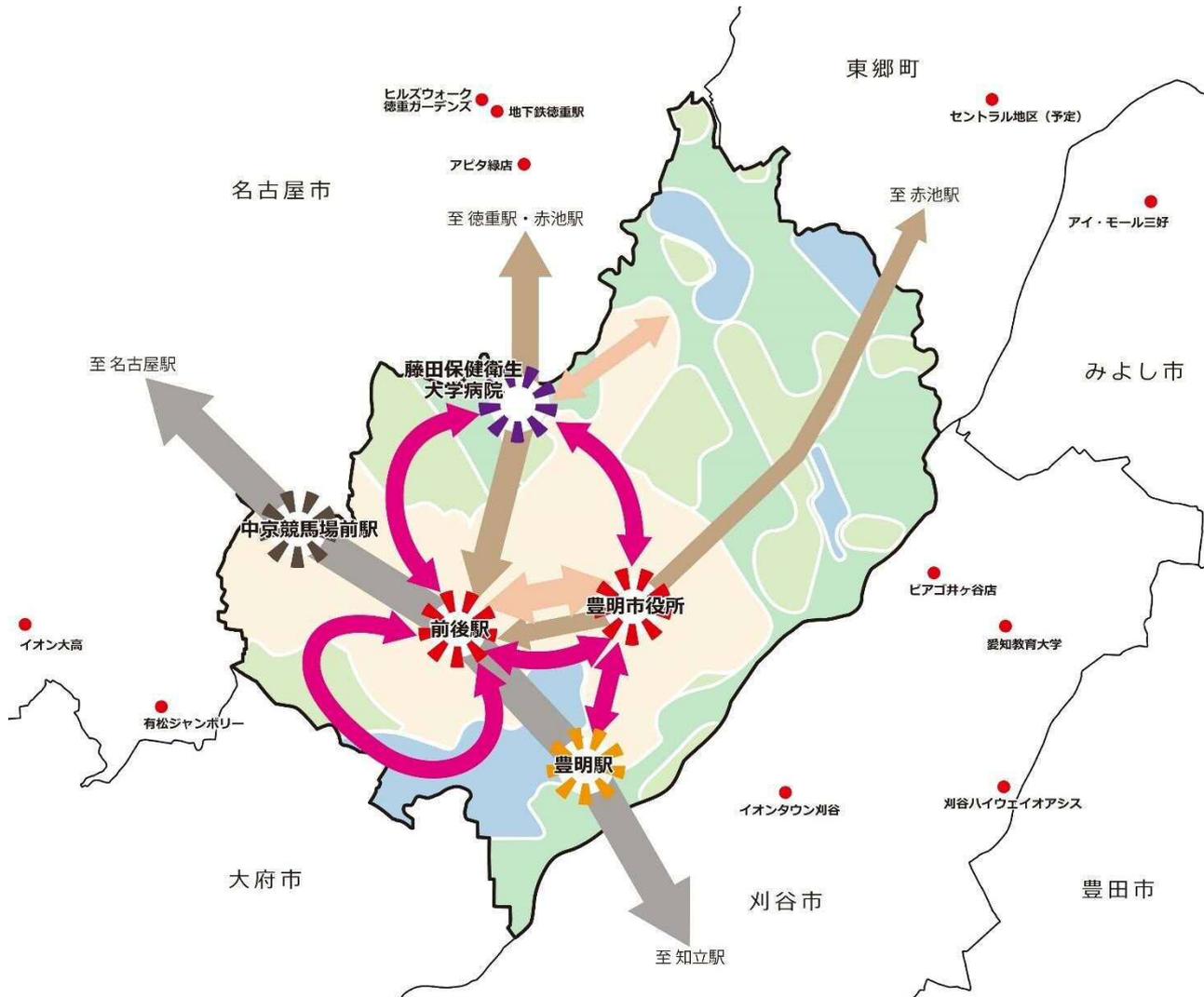
図 地域公共交通ネットワークの形成方針－1



【地域公共交通ネットワークの形成方針－２】

➤ 拠点連絡路線は、豊明市役所周辺地区の商業施設、名鉄前後駅、藤田保健衛生大学病院といった市内の各拠点及び主要施設と、人口密集地を密に循環する路線とします。

図 地域公共交通ネットワークの形成方針－２



凡 例	
都市間幹線	拠点連絡路線
広域幹線	都市拠点
市内幹線	花と食の交流拠点
主要施設	歴史と文化の交流拠点
	健康医療福祉拠点
	居住ゾーン
	田園居住ゾーン
	産業ゾーン
	農地・緑地ゾーン

第3次豊明市都市計画マスタープラン
でめざす将来都市構造

【地域公共交通ネットワークの形成方針－3】

- 地域路線は、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運行します。また、生活圏を考慮して、隣接市町への乗り入れを検討します。
- 道路の整備に合わせたバス路線の見直しを検討します。

図 地域公共交通ネットワークの形成方針－3



凡 例	
↔ 都市間幹線	↔ 拠点連絡路線
↔ 広域幹線	↔ 地域路線
↔ 市内幹線	
● 主要施設	
⊙ 都市拠点	■ 居住ゾーン
⊙ 花と食の交流拠点	■ 田園居住ゾーン
⊙ 歴史と文化の交流拠点	■ 産業ゾーン
⊙ 健康医療福祉拠点	■ 農地・緑地ゾーン

第3次豊明市都市計画マスタープラン
でめざす将来都市構造

【豊明市における地域公共交通のネットワークイメージ】

地域公共交通ネットワークの形成方針より、豊明市における地域公共交通のネットワークイメージを以下に示します。

地域公共交通ネットワークの考え方として、公共交通同士の重複を避けるものとします。また、今後は、ネットワークイメージに基づいてひまわりバスの再編を実施していきます。

図 豊明市における地域公共交通のネットワークイメージ

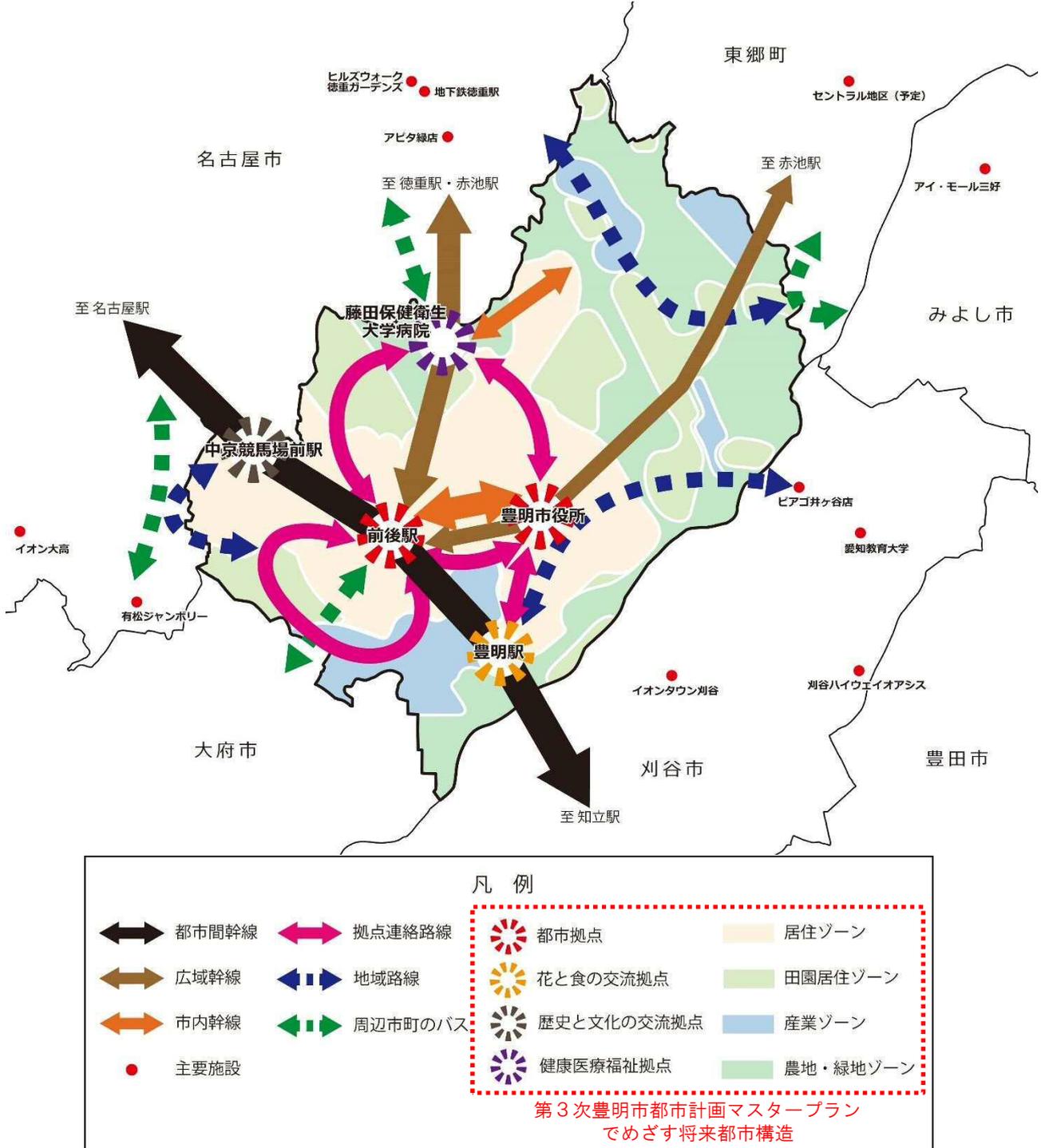
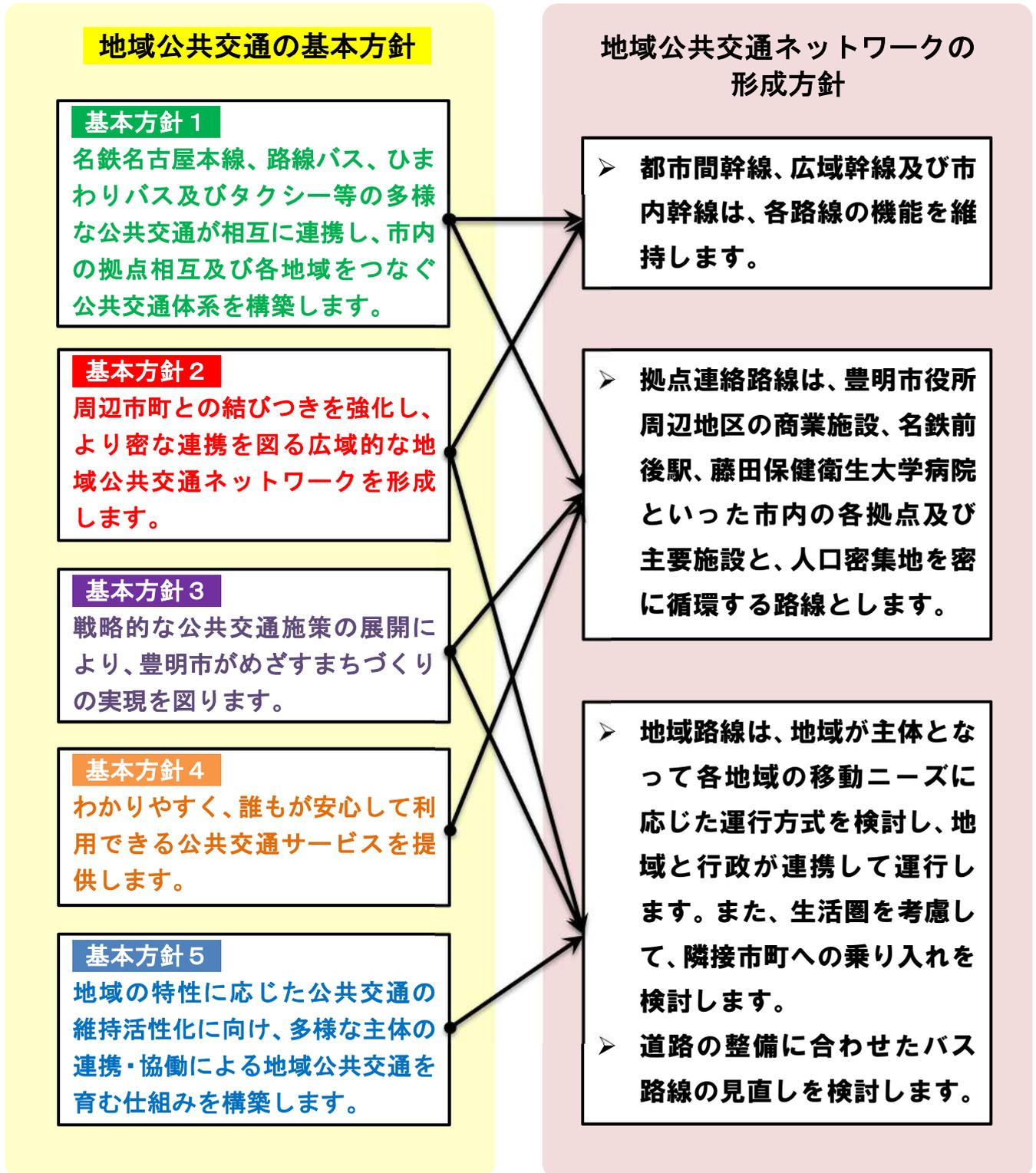


図 地域公共交通の基本方針と地域公共交通ネットワークの形成方針



③サービス確保の考え方

各公共交通の機能分類別のサービス確保の考え方を以下に示します。

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	該当する路線
都市間幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行のサービス水準を維持します。 	交通事業者	名鉄名古屋本線
広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行のサービス水準を維持します。 	交通事業者	名鉄バス
市内幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現行のサービス水準を維持します。 	交通事業者	名鉄バス
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、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	ひまわりバス
地域路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行形式は定時定路線またはデマンド型交通とし、地域住民、行政が連携しながら、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	—
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個別の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、その他公共交通が運行していない地域や時間帯における移動ニーズに対応します。 	交通事業者	タクシー

④公共交通の乗継環境と運賃体系

公共交通相互が連携を図る地域公共交通ネットワークの形成に向け、各公共交通の運行サービスの設定だけでなく、乗継利便性を考慮した乗継環境の整備やわかりやすく利用しやすい運賃体系の設定が重要となります。ここでは、乗継環境の整備及び運賃体系の設定の考え方を整理します。

■乗継環境の整備の考え方

【乗継への配慮】

- ・バス路線相互の連携を高めるため、バス路線相互の乗継ぎにおいては、遅延時におけるバス待ちルールを設定するなど、バス路線相互の乗継ぎが円滑に行えるように配慮します。

【乗継案内、情報提供】

- ・乗継いで行くことができる「目的地」や「乗継先の路線」の情報が車内やバス停等で確認できるなど、利用者への適切な情報提供に留意します。
- ・バスロケーションシステムを導入し、主要施設や主要バス停でのモニターによる運行情報の提供を図ります。

【乗継抵抗の軽減】

- ・バス路線相互の乗継ぎにおいては、極力短い時間で乗継ぎが可能となるようなダイヤ設定に留意します。
- ・乗継ぎにより運賃負担が増大しないよう、割引制度を検討します。
- ・市内各拠点において、風除けやベンチ等の待合環境を整備することで、乗継利便性を向上します。

■運賃体系の設定の考え方

【運賃体系の設定】

- ・都市間幹線、広域幹線、市内幹線については、現状どおり対距離制運賃とします。
- ・拠点連絡路線については、現状どおり均一運賃とします。
- ・地域路線におけるバス交通又はデマンド型交通は、地域ニーズを踏まえた運賃体系を設定します。ただし、バス路線やタクシー等の運賃と整合を図るものとします。

表 運賃設定の考え方

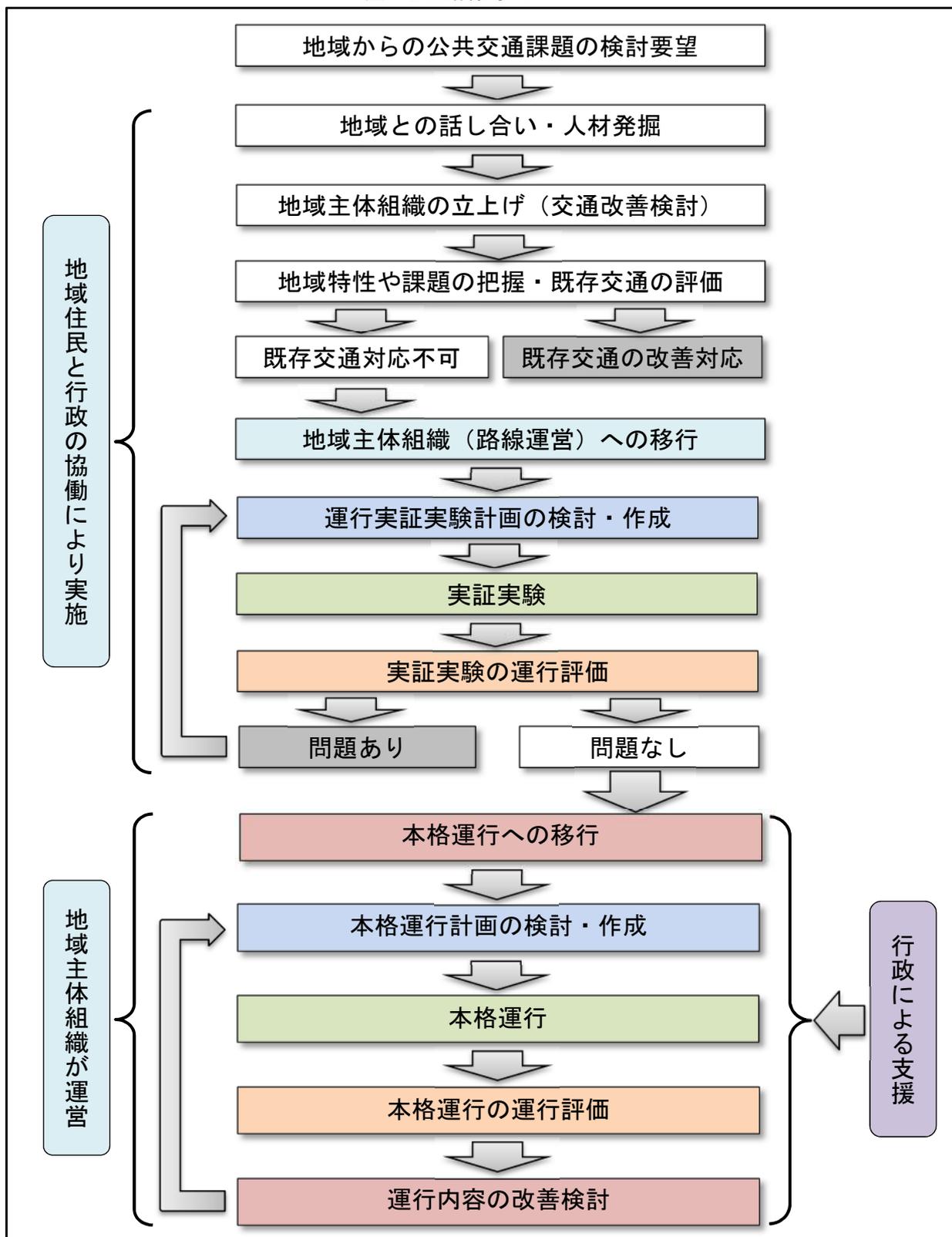
機能分類	該当する路線	運賃体系
都市間幹線	名鉄名古屋本線	対距離制運賃
広域幹線	名鉄バス等	対距離制運賃
市内幹線	名鉄バス	対距離制運賃
拠点連絡路線	ひまわりバス	均一運賃
地域路線	バス交通又はデマンド型交通	地域ニーズ等を踏まえ設定
	タクシー	対距離制運賃

2) 地域路線の導入に向けた取り組み

地域路線の導入にあたっては、導入の要望が挙げられた地域において、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が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。 <p><改善検討></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p><路線運営></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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・啓発事業の対象者は、豊明市を訪れる観光客など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を提供する事業

○ 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。

- ・ 公共交通マップ及びわかりやすい路線・時刻表の表示
- ・ 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導入・継続運用

<主要施設でのバスロケーションシステムの導入（安城市）>

安城市では、コミュニティバスに対しバスロケーションシステムを導入しています。特に病院等の主要バス停に設置されているディスプレイにバスロケーションシステムと連動した運行ダイヤや乗継情報が映し出されています。



資料：安城市総合交通会議資料

②公共交通の利用を誘導する事業

○ 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。

- ・商業施設利用者へのバス運賃割引制度の導入
- ・バス利用者への商業施設利用の割引制度（又はポイント）の導入

○ 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。

- ・小学校等での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

○ 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・案内を進めます。

- ・乗継券発行の継続
- ・回数券の導入
- ・観光タクシーの導入
- ・イベント、企画切符の導入
- ・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
- ・障がい者、要介護者向けのタクシーチケット配布の継続
- ・免許返納者に対する優遇措置の継続

○ 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・乗降環境の改善を図ります。

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

<交通すごろくの実施（ひたちなか市）>

ひたちなか市では、小学校高学年を対象とした交通すごろくを実施し、自動車と公共交通の関係を、ゲームを通して学ぶ機会を創出しています。

「交通渋滞の構造」
「モータリゼーションと公共交通機関の衰退の構造」
を体感する(ゲームの後説明)

スゴロクで早くゴールしようと思う

クルマを使う → 道路がクルマでいっぱいになる → 遅くなる → 交通渋滞

電車・バスを使わなくなる → 電車・バスが不便になる → 高齢化 → 不便な電車・バスしか使えなくなる → 移動の不公平

ルール2: 電車・バスが不便になる

ルール3: 高齢化

【進むコマ数】

出したカード	1人	2人	3人	4人	5人	6,7,8人
自動車	6	5	4	3	2	1
電車	3	3	3	3	3	3

資料：日本モビリティ・マネジメント会議ホームページ

③バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業

○ 関係団体の支援の下、行政が主体となって、関係団体との連携による公共交通の利用促進を図ります。

- ・市の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
- ・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。

- ・公共交通の車内広告、駅やバス停のネーミングライツなど、企業などと連携した取り組みの実施

○ 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

< 駅沿線でのウォーキング企画（名古屋鉄道） >

名古屋鉄道では、定期的に「名鉄ハイキング」と題した駅沿線でのウォーキング企画を地元の観光協会等と協力して開催しています。

桶狭間古戦場まつりと有松絞りまつりコース
【協賛】豊明市観光協会・有松絞りまつり実行委員会・SUNSTAR

開催日：6月4日（日）
難易度：★
距離：約10.0km
時間：約2時間30分
スタート受付：前後駅（8:30～11:00）

ハイキングコース

- 前後駅
スタート受付 8:30～11:00
- 三崎水辺公園
- 鹿嶋神社
- 奇田城址公園
- 桶狭間古戦場伝説地
- 高徳院
- 有松絞りまつり会場入口**
ゴール受付9:30～15:00
徒歩約5分
- 有松駅

交通
名古屋本線 前後駅下車(名鉄名古屋駅から約20分)
名鉄電車のダイヤ・運賃検索

みどころ
「桶狭間古戦場まつり」と「有松絞りまつり」の2つをお楽しみいただける贅沢なコースです。

プレゼント

- ・豊明市観光協会よりプレゼント（数に限りがあります）
- ・有松絞りまつり実行委員会より抽選でプレゼント
- ・6月4日から10日までは歯と口の健康週間です。SUNSTARより抽選でプレゼントがあります。

イベント案内

- ・豊明市内では「桶狭間古戦場まつり」開催中です
- ・ゴール付近では「有松絞りまつり」開催中です

資料：名古屋鉄道ホームページ

4) 各事業の着手時期・実施期間及び事業主体

計画の目標を達成するために行う各事業のスケジュールは、以下に示すとおりです。各事業については、豊明市地域公共交通活性化協議会がとりまとめを行い、個別事業については、各実施主体が進捗管理等を行うものとします。

表 事業実施スケジュールと実施主体

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			
		H29	H30		H31		H32		H33							
		下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期						
1) 地域公共交通ネットワークの形成	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 基本方針4 基本方針5
	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	(路線再編)		←----->										行政・交通事業者	
	地域路線	地域主体バス	(導入検討・運行)		←----->										住民・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		
2) 地域路線の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		←----->										住民・行政・交通事業者	基本方針5	
3) 公共交通の利用促進策	公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業	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4 基本方針5	
		わかりやすい公共交通案内		←----->										行政・交通事業者		
	公共交通の利用を誘導する事業	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		
	バスへの愛着(マイバス意識)を高める事業	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				

各事業については、実施主体が関係者との連携を図りつつ、責任をもって事業を推進します。

図 各実施主体が推進する事業（1/2）

実施主体		主体的に実施する事業	連携・協力する事業
交通事業者	名古屋鉄道	・名鉄名古屋本線の適正なサービスの提供・継続	・各事業の実施に対する連携・協力
	名鉄バス	・名鉄バス路線の適正なサービスの提供・継続	・各事業の実施に対する連携・協力
	名古屋市交通局	—	・各事業の実施に対する連携・協力
	タクシー事業者 (東名交通、豊明交通)	・タクシーの適正なサービスの提供・継続	・各事業の実施に対する連携・協力
	交通事業者全般	—	<ul style="list-style-type: none"> ・地域主体組織の立ち上げ ・地域主体バスの導入検討・運行 ・公共交通利用に係る積極的な情報提供 ・わかりやすい公共交通案内 ・教育機関との連携による公共交通の利用を誘導する事業 ・商業施設との連携による公共交通の利用を誘導する事業 ・割引運賃・企画切符等の導入 ・高齢者に向けた環境整備と制度の拡充 ・待合・乗継・乗降環境の改善
関係団体	教育機関	—	・教育機関との連携による公共交通の利用を誘導する事業
	企業	—	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設との連携による公共交通の利用を誘導する事業 ・企業と連携した取り組み
	地域団体 (町内会、商店街等)	—	<ul style="list-style-type: none"> ・地域主体組織の立ち上げ ・地域主体バスの導入検討・運行 ・各事業の実施に対する連携・協力
	関係団体 (老人クラブ、女性の会、子供会、福祉団体等)	—	<ul style="list-style-type: none"> ・地域主体組織の立ち上げ ・地域主体バスの導入検討・運行 ・関係団体との連携による公共交通の利用促進 ・各事業の実施に対する連携・協力

図 各実施主体が推進する事業 (2/2)

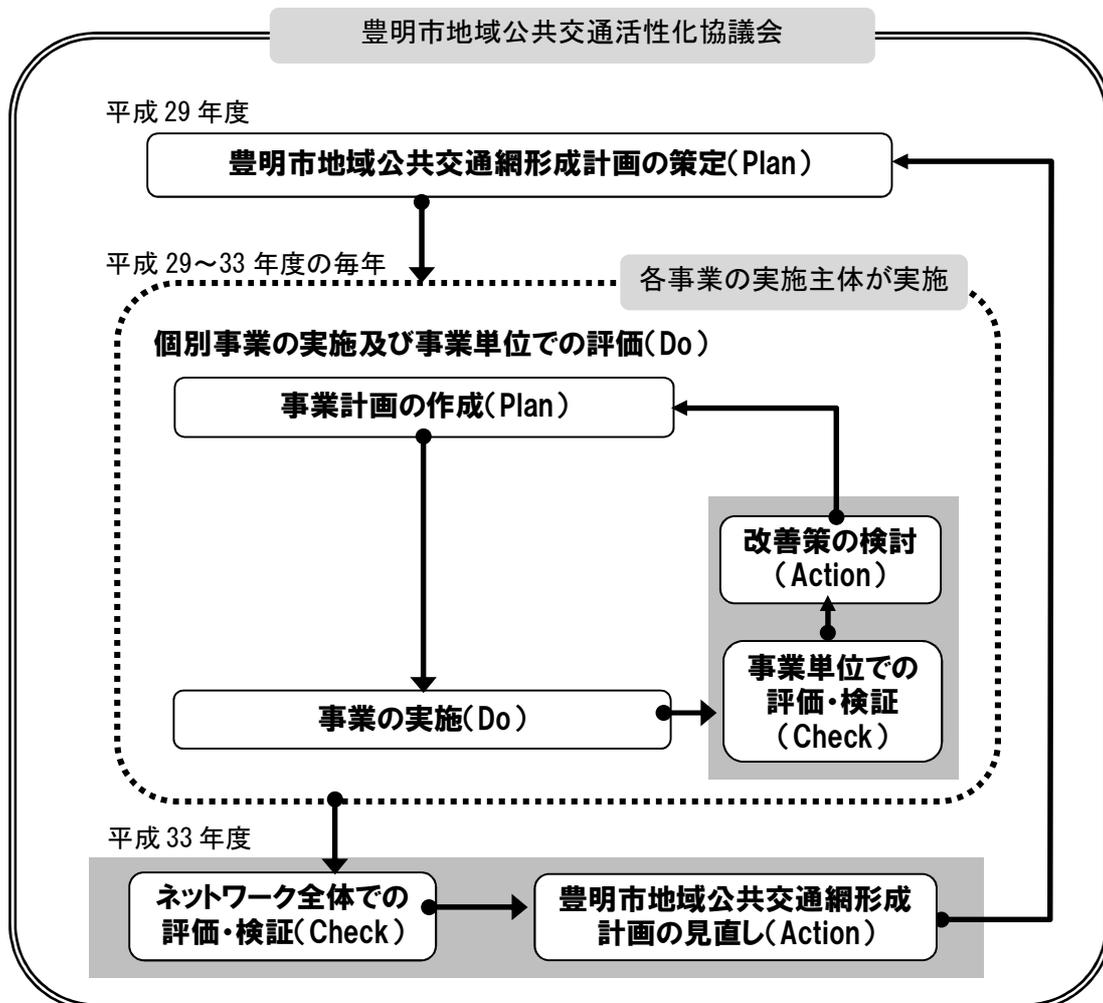
実施主体		主体的に実施する事業	連携・協力する事業
市民・住民	市民	<ul style="list-style-type: none"> ・市民が主体となった公共交通の利用促進 ・市民による各種活動の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域主体組織の立ち上げ ・地域主体バスの導入検討・運行 ・各事業の実施に対する連携・協力
	地域主体組織	<ul style="list-style-type: none"> ・地域主体組織の立ち上げ ・地域主体バスの導入検討・運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・各事業の実施に対する連携・協力
行政	国・県	—	<ul style="list-style-type: none"> ・各事業の実施に対する連携・協力
	豊明市	<ul style="list-style-type: none"> ・ひまわりバスの運行・路線再編 ・公共交通利用に係る積極的な情報提供 ・わかりやすい公共交通案内 ・教育機関との連携による公共交通の利用を誘導する事業 ・商業施設との連携による公共交通の利用を誘導する事業 ・割引運賃・企画切符等の導入 ・高齢者に向けた環境整備と制度の拡充 ・待合・乗継・乗降環境の改善 ・関係団体との連携による公共交通の利用促進 ・企業と連携した取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域主体組織の立ち上げ ・地域主体バスの導入検討・運行 ・市民が主体となった公共交通の利用促進 ・市民による各種活動の実施 ・各事業の実施に対する連携・協力

8. 計画の達成状況の評価に関する事項

1) 評価・検証の基本的考え方

- ・豊明市地域公共交通網形成計画の評価は、計画策定翌年度から毎年実施する事業単位での評価・検証と、目標年次におけるネットワーク全体での評価・検証をPDCAサイクルに基づき実施します。
- ・各事業については、その事業の実施主体が事業単位での計画・実施・評価・検証を実施しますが、評価指標及び評価基準は豊明市地域公共交通活性化協議会での協議を踏まえ設定します。また、評価基準が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討します。
- ・ネットワーク全体での評価・検証は、本計画の達成状況を検証するため、評価指標及び評価基準に基づき目標年次に実施します。評価基準が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善点を検討・実施します。

図 公共交通ネットワーク及び路線単位のPDCAサイクル



2) 事業単位での評価・検証

事業単位での評価・検証については、事業計画を作成した段階で、地域公共交通活性化協議会において評価指標及び評価基準の調整を行います。また、評価基準が達成できていない場合は、多様な視点（下表）による総合的な分析により、その要因を明らかにするとともに、分析結果を踏まえた改善策を検討します。

なお、公共交通の運行に関する事業は、以下に示す評価指標及び評価基準を設定しますが、ひまわりバスについては、路線再編を行う段階で評価指標及び評価基準を見直します。

表 事業単位での評価・検証のうち、公共交通の運行に関する事業における評価指標

評価指標	評価基準	
年間利用者の増加人数	名鉄名古屋本線	15万人／年以上の増加
	名鉄バス	1.3万人／年以上の増加
	ひまわりバス	1.1万人／年以上の増加
配車に関する苦情件数	タクシー	現状未滿

※ 「年間利用者数の増加人数」の評価基準は、名鉄名古屋本線及び名鉄バスについては最近5年間（H23～H27）の利用者数推移により、ひまわりバスについては現在の路線となった最近3年間（H25～H27）の利用者数推移により1年あたりの増加人数を算出。

※ 名鉄名古屋本線は市内3駅での乗降客数

表 評価基準が達成できていない要因を分析する際の視点

視点1 市民や利用者のニーズに合ったサービスが提供されているか？	
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランスを検証	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 需要に応じたルート・ダイヤ設定となっているか？ ➤ 需要に応じた車両選択となっているか？
地域の取り組みを検証	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 地域による取り組みは実施されているか？
サービスの妥当性を検証	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 定質なサービスが確保されているか
ネットワークの妥当性を検証	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 需要に応じたネットワークとなっているか
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 他路線と競合関係にないか？
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 乗り継ぎ抵抗の軽減は図られているか？
視点2 公共交通が利用され、一定の費用効率が確保されているか？	
利用者数と運行経費のバランスを検証	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 利用者数は増加しているか？ ➤ 費用効率が極端に悪化していないか？ ➤ 市財政に対する負担は適切か？
視点3 運行目的は達成されているか？	
運行目的の達成状況を検証	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 公共交通が利用できる環境にあるか？ ➤ 各路線が期待される役割を果たしているか？ ➤ 運行目的に合った利用がされているか？
安心・安全の観点から検証	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 運行上の問題が発生していないか？