

# 1 ひまわりバス路線再編計画の目的

## (1) ひまわりバス路線再編計画策定の背景・目的

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はなく、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。

豊明市では、持続可能な公共交通の形成に向けた基本方針として、平成29年8月に豊明市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）を策定しました。

網形成計画では、公共交通に求められる役割として、次の6つを挙げています。

### 公共交通に求められる役割

- ① 人と人をつなぐ地域づくり
- ② 安心して住み続けられるまちづくり
- ③ 健康な生活の実現
- ④ まちのにぎわい創出
- ⑤ 観光地の魅力向上
- ⑥ 豊明市の”価値”上昇

これらの役割は、名鉄電車、名鉄バス、ひまわりバスやタクシーといった公共交通全体で、互いに連携しながら担っていかなければなりません。

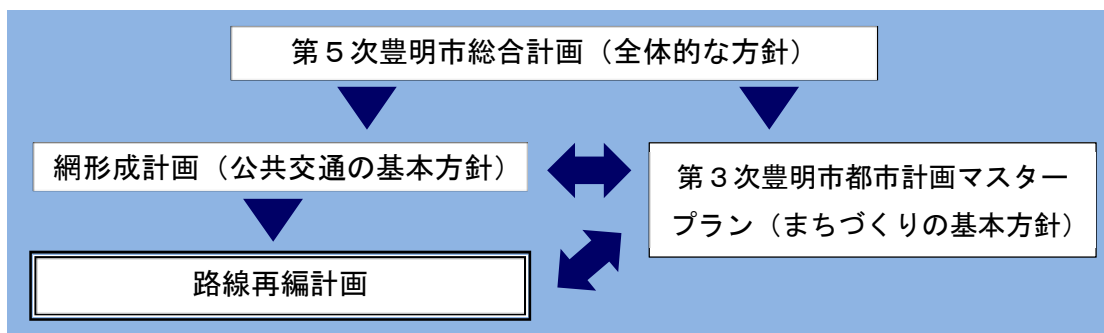
中でもひまわりバスに関しては、これまで「公共施設巡回バス」として市内公共施設への移動を主たる目的としてきましたが、わたしたちの生活に必要なお出かけの“足”としてこれからも利用していくためには、ひまわりバスにしかできない役割をしっかりと担わせる必要があります。

このことから、ひまわりバスの現状や問題点などから課題を見つけ、役割や路線再編の方針、戦略を定めた「ひまわりバス路線再編計画」（以下「路線再編計画」という。）を策定します。

## (2) 路線再編計画の位置づけ

路線再編計画の策定にあたっては、網形成計画に基づき、具体的な路線、時刻、運行形態等を決めます。なお、網形成計画は、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・関連計画と連携して策定されています。

図 路線再編計画の位置づけ

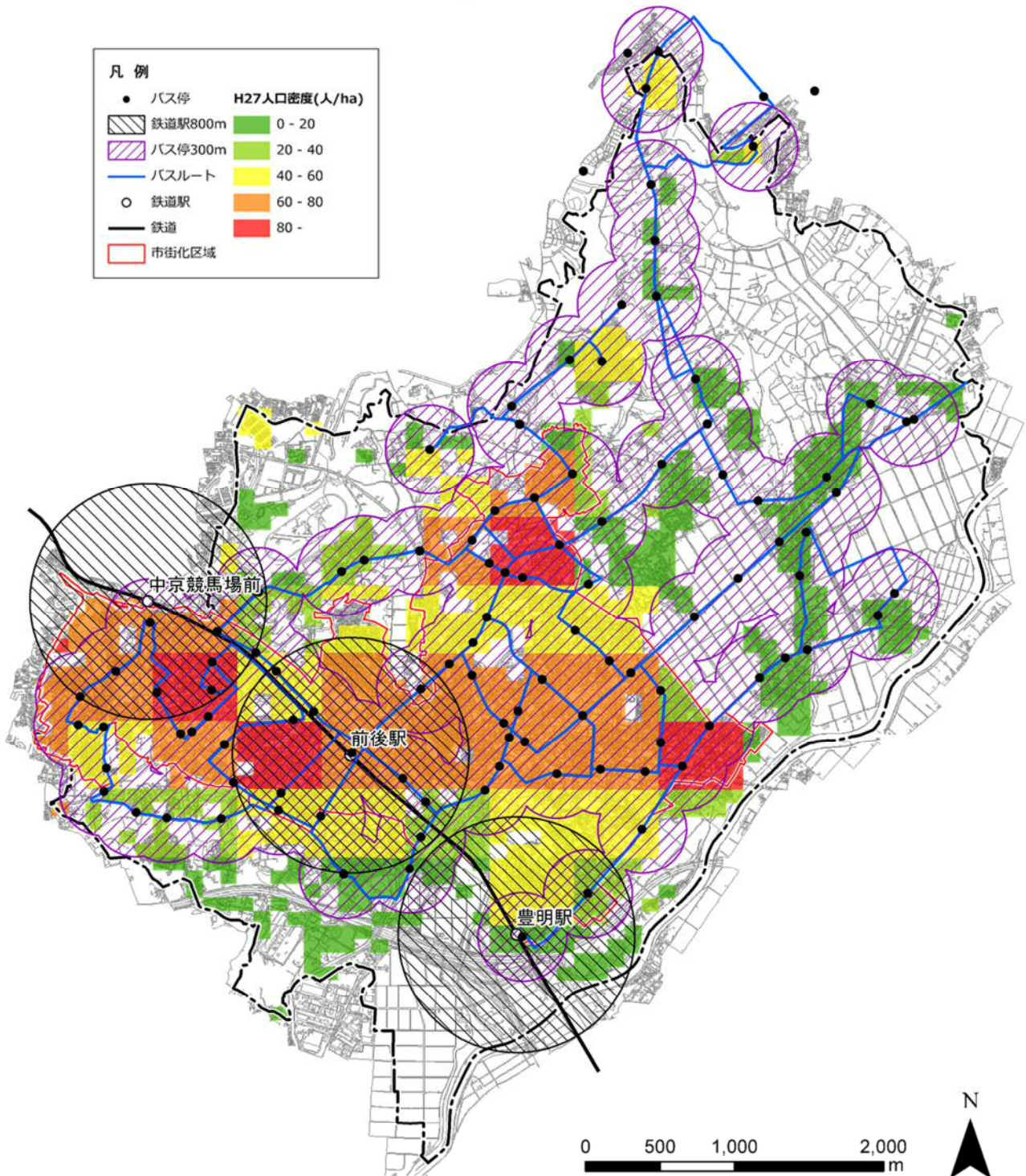


## 2 ひまわりバスの課題やニーズ

### (1) 人口密度とバス路線

豊明市の現在の公共交通網は、人口密度の高い地域にバス路線（名鉄バス及びひまわりバス）が整備されていることがわかります。

図 人口密度とバス路線の状況



(資料：網形成計画)

## (2) ひまわりバスの運行形態

「公共施設巡回バス ひまわりバス」は、公共施設への利便性の向上、交通弱者への社会参加促進及び交通空白地域の解消を目的に、平成13年4月より本格運行を開始しました。平成22年、平成25年の路線再編を経て、現在はバス3台による3路線7コースを運行しています。

路線再編計画では、路線やダイヤ以外に、市民や利用者のニーズに合ったひまわりバスが担うべき役割について見直しを行います。

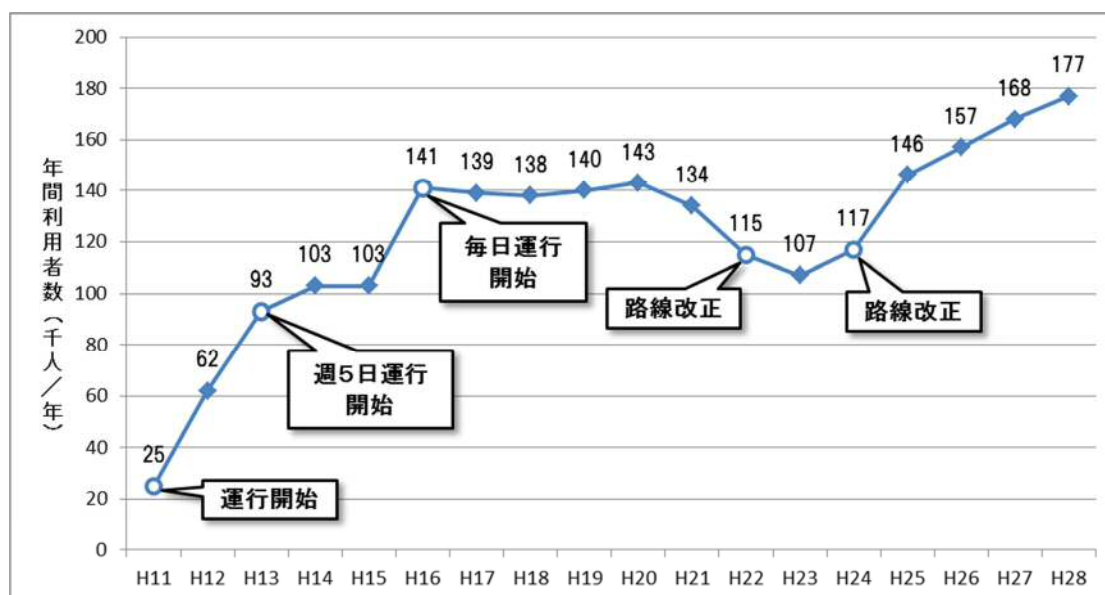
表 ひまわりバスの運行形態

路線名	運行開始	運行終了	1便あたりの所要時間	走行距離 (1便あたり)	便数
1号Aコース	7時45分	18時28分	72分	18.5km	4便
1号Bコース			90分	23.7km	3便
2号Aコース	8時15分	19時38分	71分	17.6km	3便
2号Bコース			98分	25.7km	4便
3号Aコース	7時45分	18時13分	44分	16.0km	5便
3号Bコース			55分	15.2km	5便
3号Cコース			17分	5.2km	2便

## (3) ひまわりバスの利用者数の推移

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、利用者は伸び続けています。

図 ひまわりバス年間利用者数の推移





(4) 現在のひまわりバス路線

豊明市公共施設巡回バス

# ひまわりバス時刻表

**基本運賃** 1乗車 **100円** (中扉から乗車 → 前扉から降車 (料金後払い)) **毎日運行** (12月29日-1月3日は除く)

**豊明市在住の65歳以上の方を対象に定期券を販売しています。**

- 定期券 1ヶ月 500円
- 期間 月の初めの日から月末まで
- 発行方法 ひまわりバス降車時に販売
- 発行期間 月の初めの日から月末まで

購入の際には公的証明書の提示が必要となります。ただし、前月の定期券返却者は、公的証明書を提示したものとみなします。

**特例運賃** 下記の者を無料とする。  
豊明市在住の中学生以下の方、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳を携帯している方と付き添いの方1人

**乗継券**

- ・ 発行場所：「市役所」「文化会館」「センター前」「善波公園」
- ・ 発行方法：上記4カ所のバス停で **停車中** に、運転士が降車時に発行します。
- ・ 発行回数：1乗車につき1回
- ・ 使用方法：3号バスから1号バス又は2号バス、1号バス又は2号バスから3号バスに乗り換える方で、どちらか当日1回のみ有効。

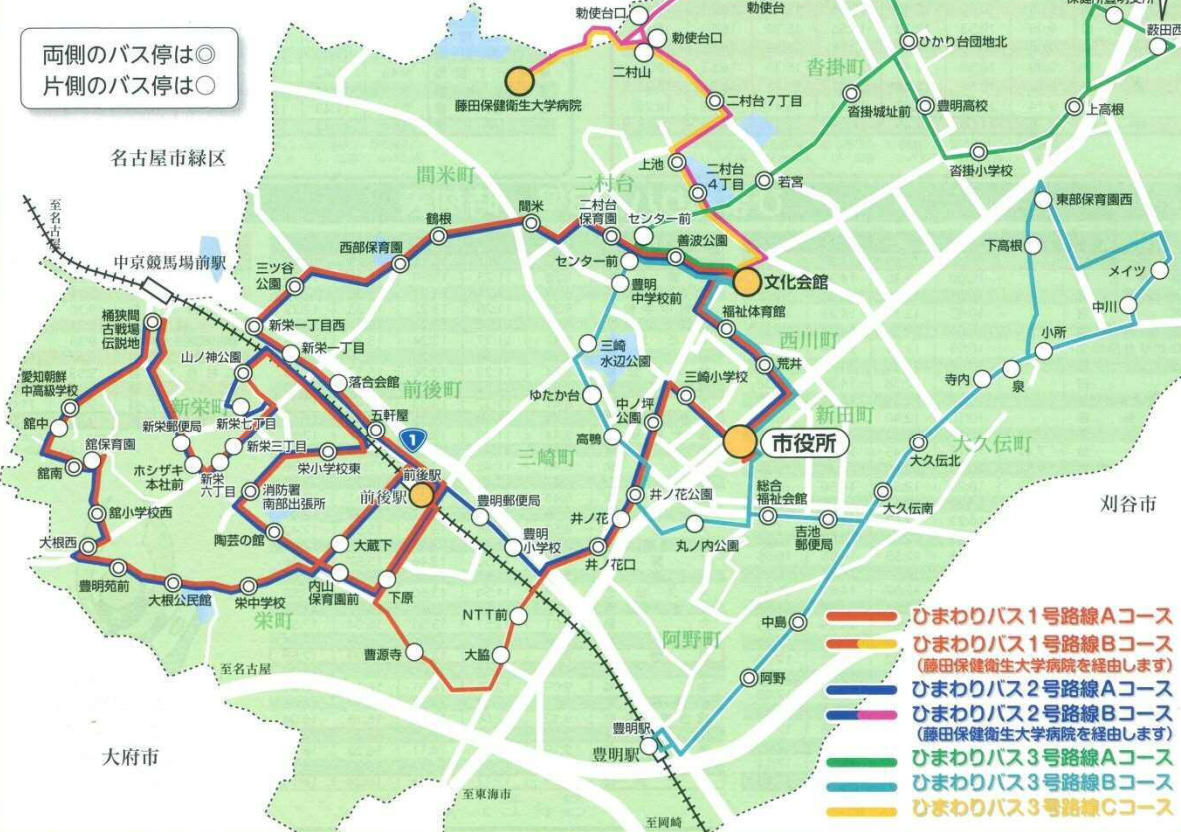
**運行上のお願い**

1. 道路事情などにより、遅れる場合がありますのでご了承ください。
2. 満員の場合、ご乗車できない場合がありますのでご了承ください。
3. 悪天候等により、運行を取りやめる場合がありますのでご了承ください。

**運賃支払方法**

運賃100円を降車時に料金箱に入れてください。  
マナカは使用できます。

両側のバス停は○  
片側のバス停は○



東郷町「じゅんかい君」に乗り継ぎできます。

東郷町「じゅんかい君」数田バス停まで徒歩5分。

- ひまわりバス1号路線Aコース
- ひまわりバス1号路線Bコース (藤田保健衛生大学病院を経由します)
- ひまわりバス2号路線Aコース
- ひまわりバス2号路線Bコース (藤田保健衛生大学病院を経由します)
- ひまわりバス3号路線Aコース
- ひまわりバス3号路線Bコース
- ひまわりバス3号路線Cコース



(5) 現在のひまわりバスダイヤ

ひまわりバス1号循環型(右回り) 時刻表

Table with columns for bus stop names, B course times, and A course times. Includes stops like 大蔵下, 栄中学校, and 文化会館. Includes a red arrow graphic at the bottom.

ひまわりバス2号循環型(左回り) 時刻表

Table with columns for bus stop names, B course times, and A course times. Includes stops like 大蔵下, 陶芸の館, and 文化会館. Includes blue arrow graphics at the bottom.

ひまわりバス3号 時刻表

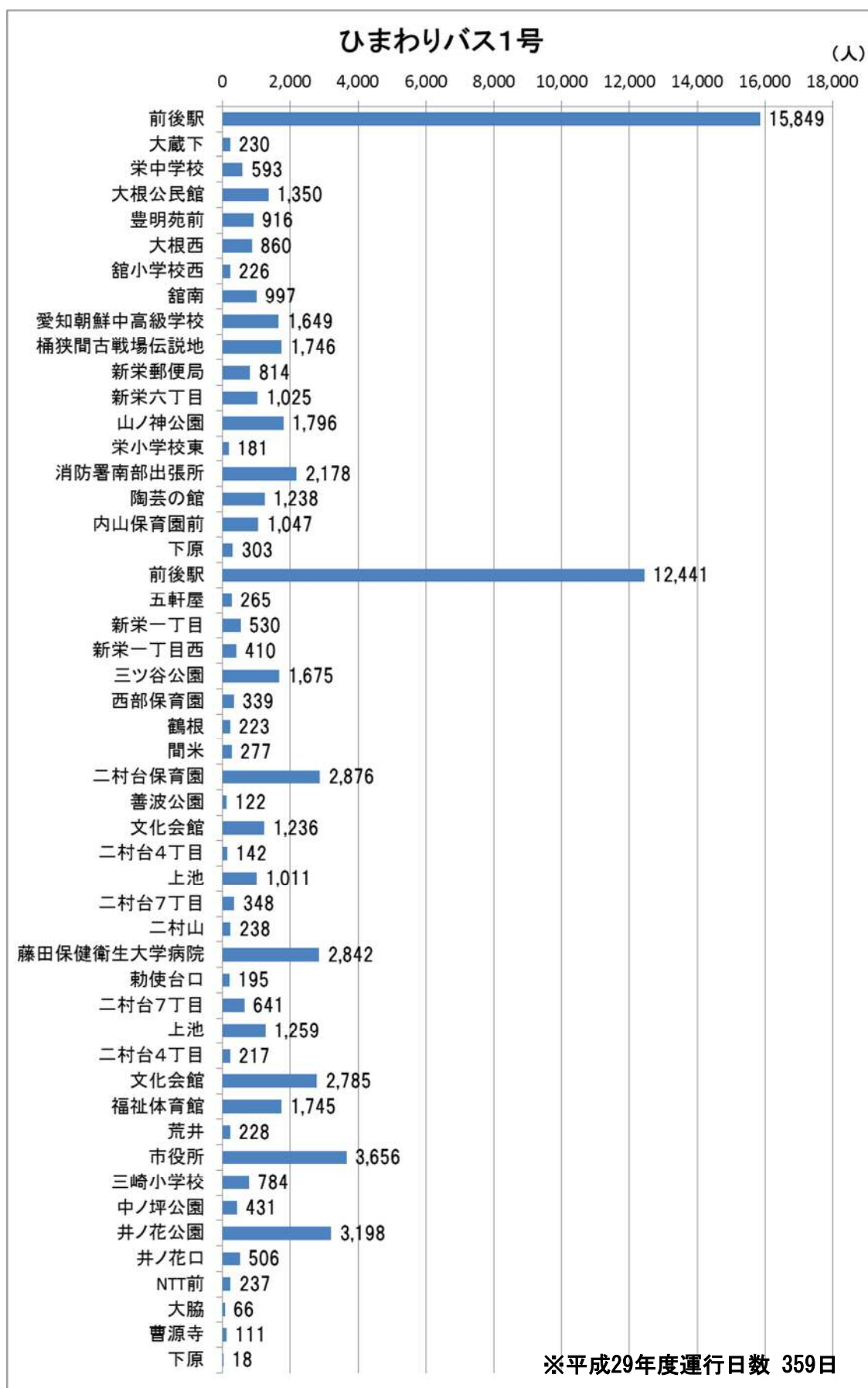
Large table with three columns: A course, B course, and C course. Lists bus stop names and corresponding times for route 3.



★忘れ物・落とし物、バスの運行状況のお問い合わせ先 名鉄バス株知立営業所 TEL 0566-81-4334
豊明市役所 とよあけ創生推進室 TEL 9 2 - 8 3 6 2



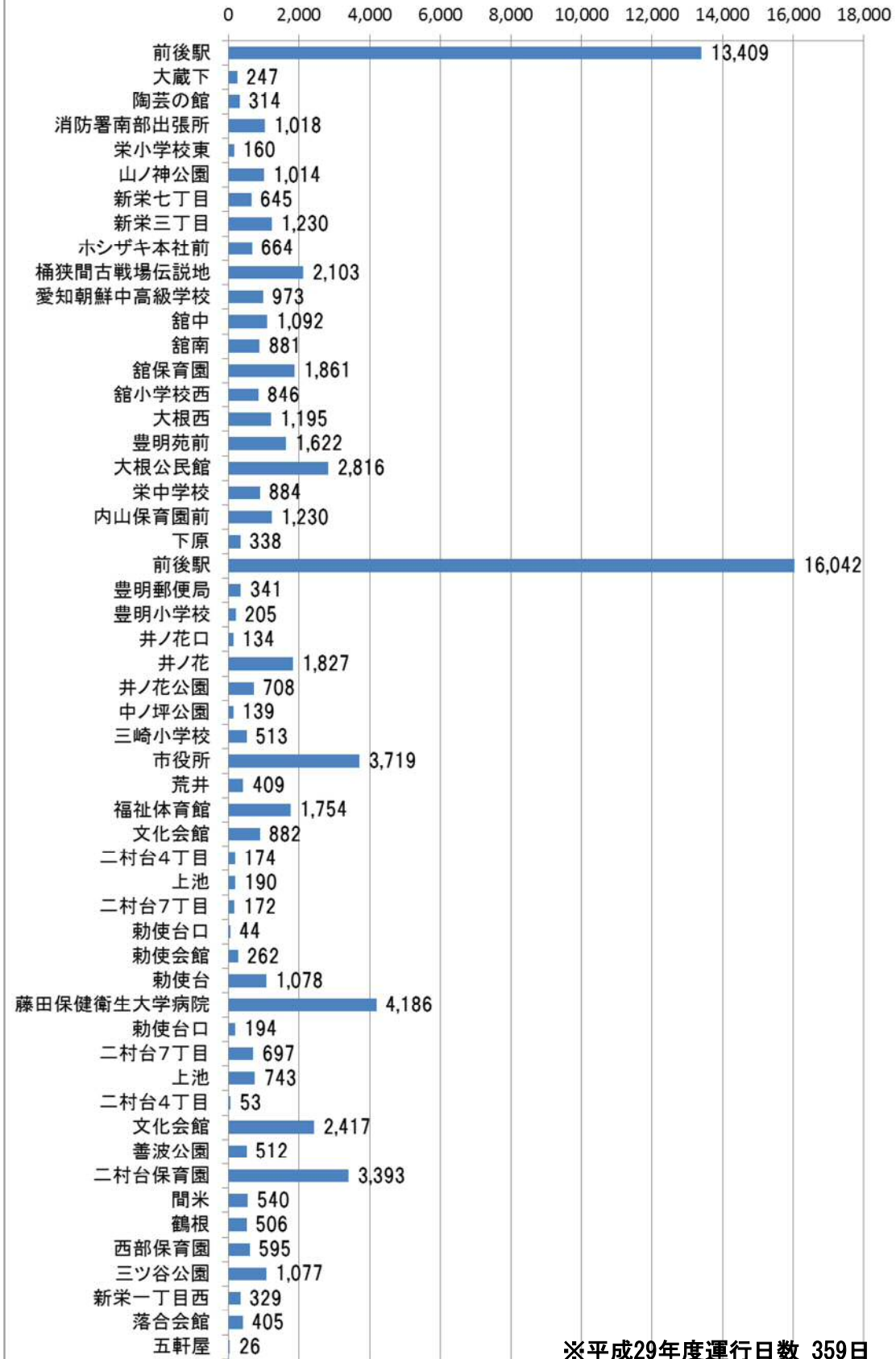
(6)ひまわりバス停留所別乗車人数(平成29年度)



(資料：平成29年度ひまわりバス運行実績報告書)

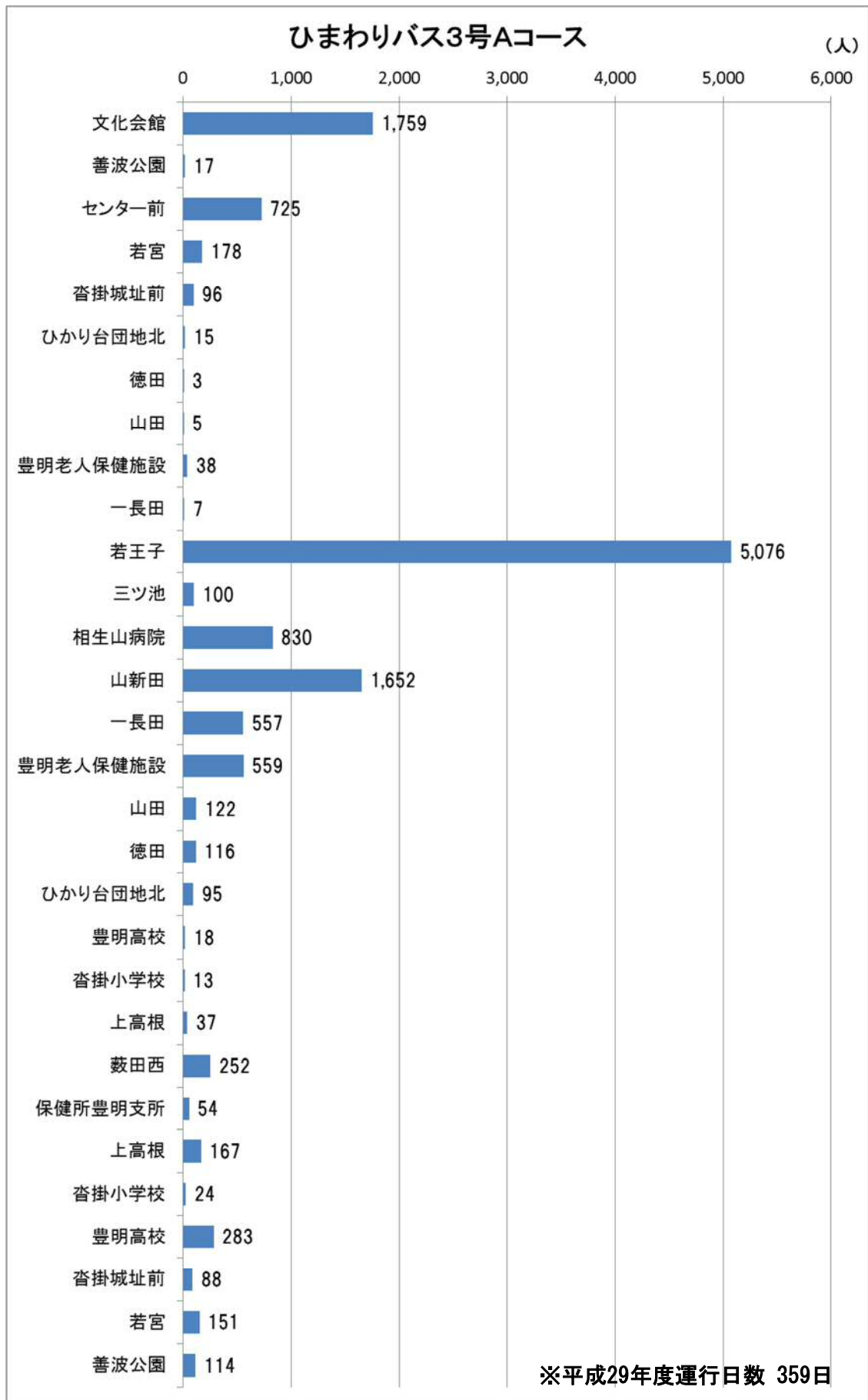
# ひまわりバス2号

(人)



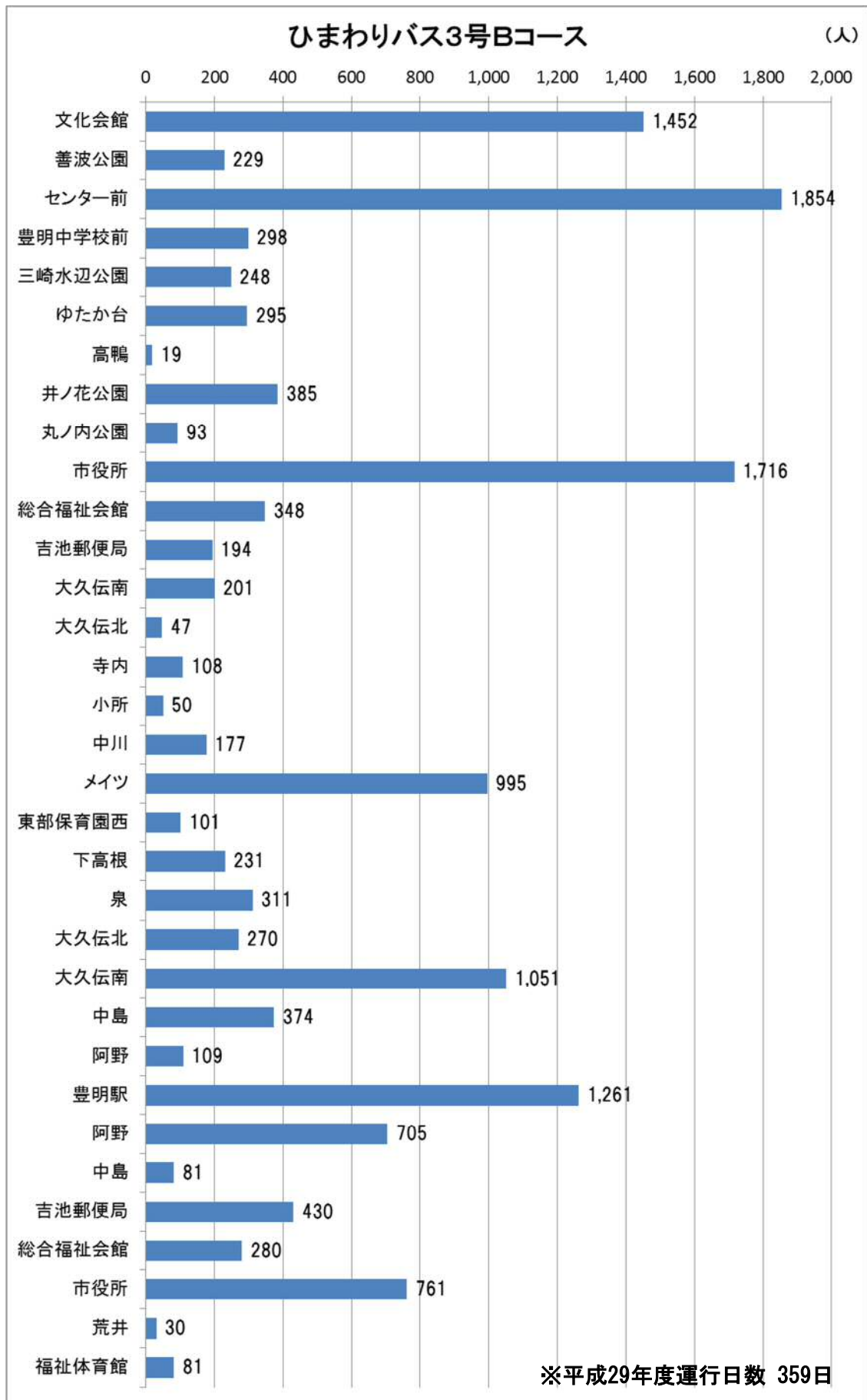
※平成29年度運行日数 359日

(資料：平成29年度ひまわりバス運行実績報告書)

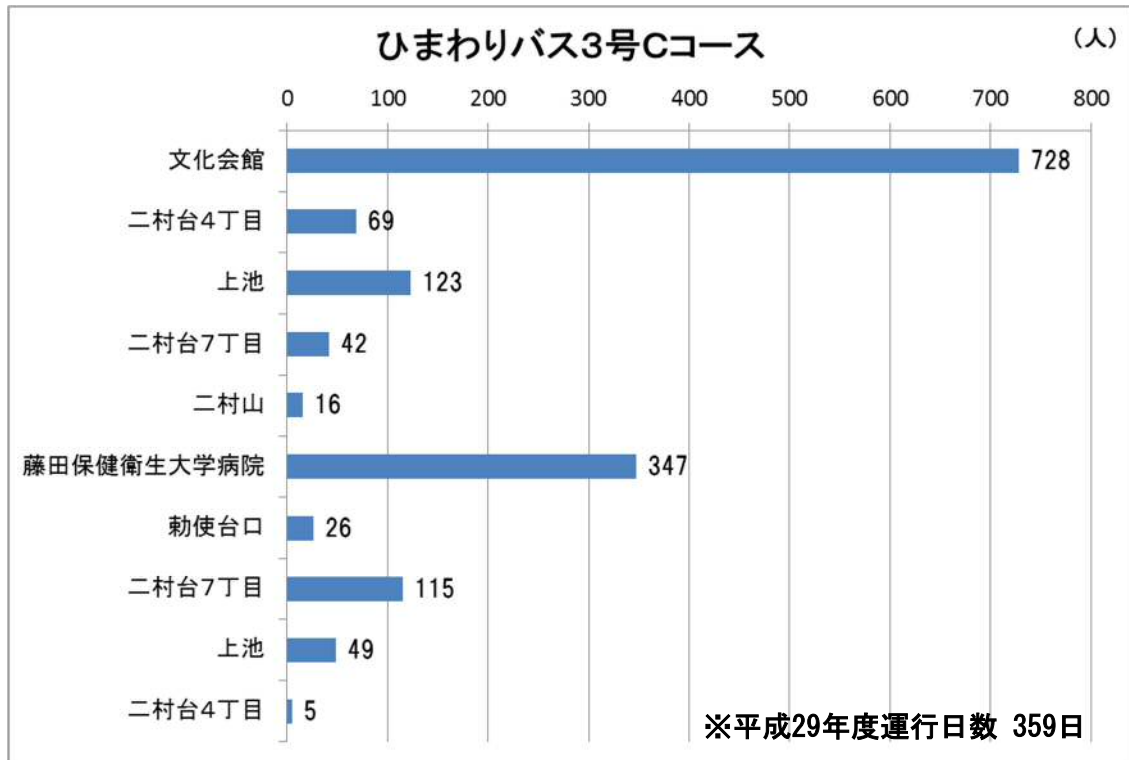


(資料：平成29年度ひまわりバス運行実績報告書)





(資料：平成29年度ひまわりバス運行実績報告書)



(資料：平成29年度ひまわりバス運行実績報告書)

バス停別に利用者数をみると、市役所、駅、病院や商業施設といった主要施設付近のバス停利用者が多いことがわかります。また、ひまわりバス3号Aコースは「若王子」「山新田」「一長田」から、沓掛小学校児童の登校時の足として活用されるなど、地域ニーズに応じた利用がされています。

ひまわりバス全体の利用者が増加している一方で、1日あたりの平均乗車人数が1人以下のバス停が全体の約半数を占めており、特に3号路線に多くみられます。これは、3号路線が長大かつ複雑な路線となっていることや、目的地によっては文化会館で乗り継ぎが必要になるなど、路線の役割や目的が利用者に合致していないことが要因として考えられます。



## (7) ひまわりバスの課題

ひまわりバス路線が市内のほぼ全域をカバーし、利用者数も年々堅調に増えている一方で、平成28年度に実施した網形成計画を策定するための市民アンケートやひまわりバスの利用者アンケートから、ひまわりバスの課題が多くあることがわかりましたので、以下にまとめます。

なお、ひまわりバスの利用者は、次の表のとおり60歳代以上の方や運転免許証を持っていない方が大半を占めていることを踏まえ、回答者のうち、60歳代以上かつ運転免許証非保有者のアンケート集計からも考察することとします。

表 利用者アンケート回答者の年齢別内訳

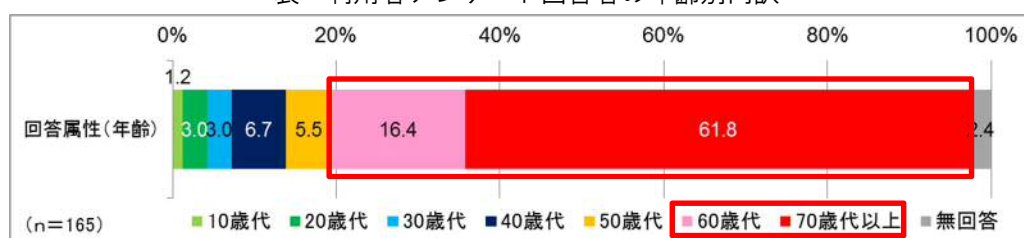
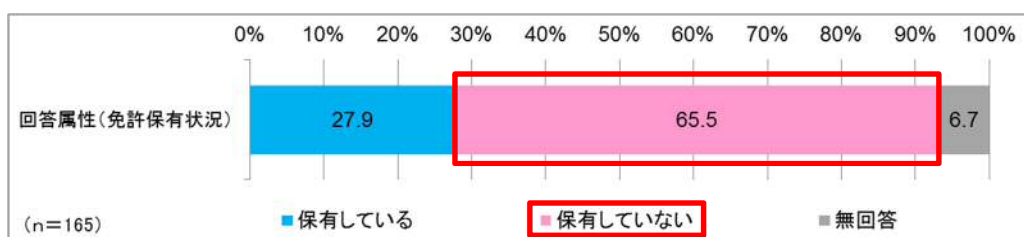
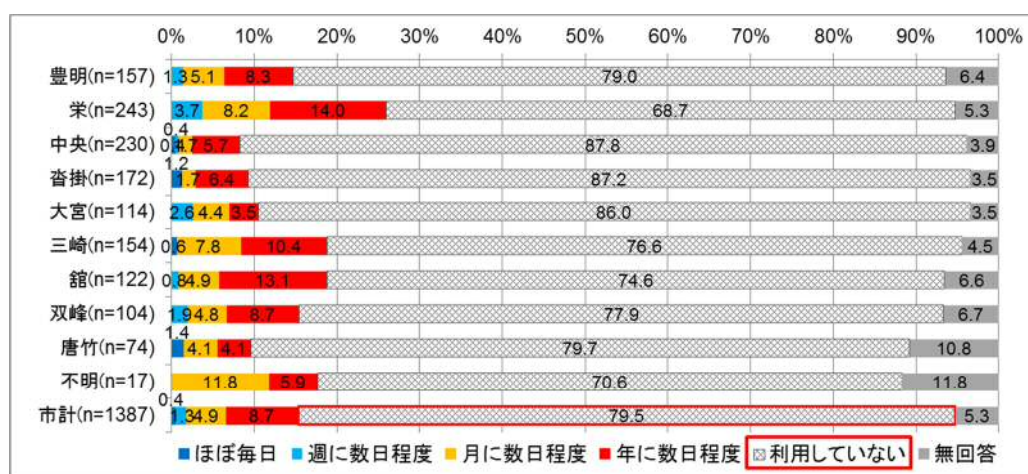


表 利用者アンケート回答者の運転免許証保有状況



(資料：ひまわりバス利用者アンケート結果)

### (ア) ひまわりバスの利用頻度 (市民アンケート)

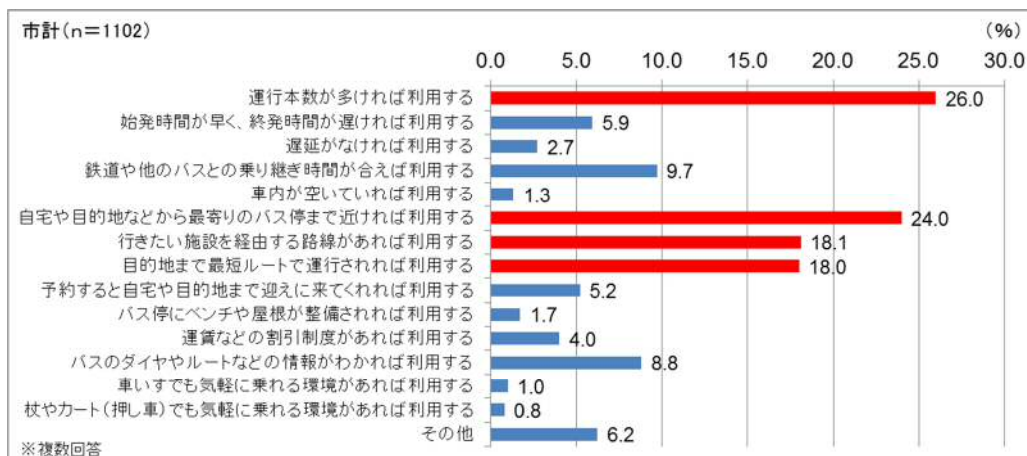


(資料：網形成計画)

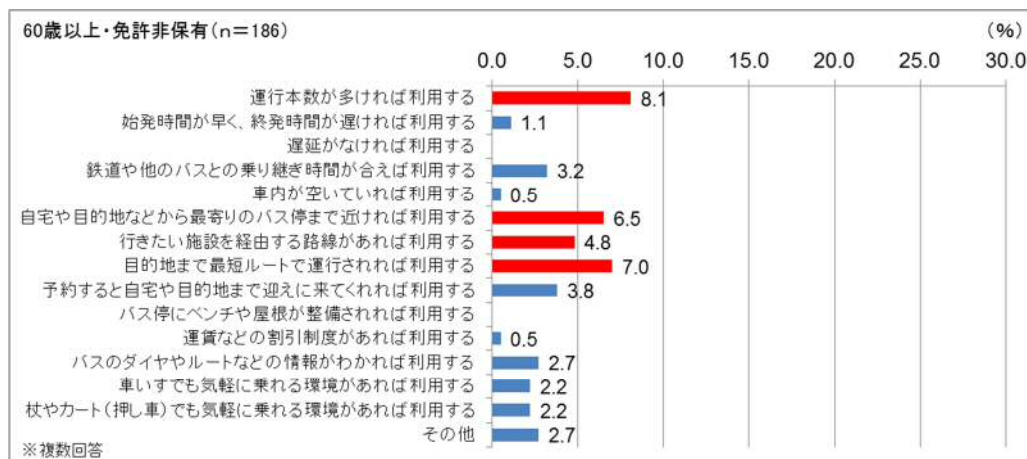
ひまわりバスの利用頻度では、約8割の市民が利用していないことがわかりました。特に、ひまわりバス3号の路線エリアである中央、沓掛小学校区や、バス路線が通っていない大宮小学校区、名鉄バス路線エリアである唐竹小学校区での利用が特に少ないことがわかります。一方で、栄小学校区では「週に数日程度」「月に数日程度」の利用が多く、地域の方のお出かけの“足”として利用されていることがわかります。

(イ) ひまわりバスを利用する条件 (市民アンケート)

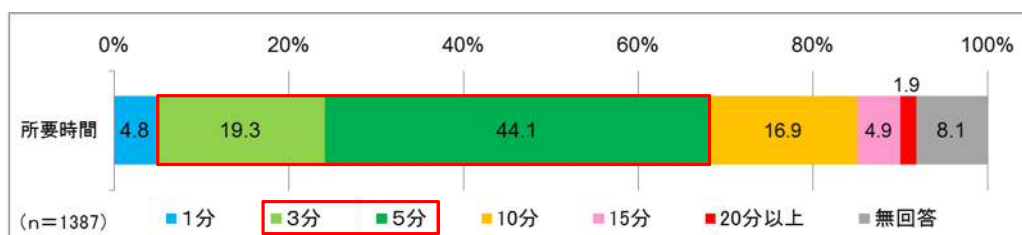
【 全体 】



【 60歳以上の免許非保有者 】



※移動してもよいと思う、バス停までの所要時間



(資料：網形成計画、市民アンケート結果)

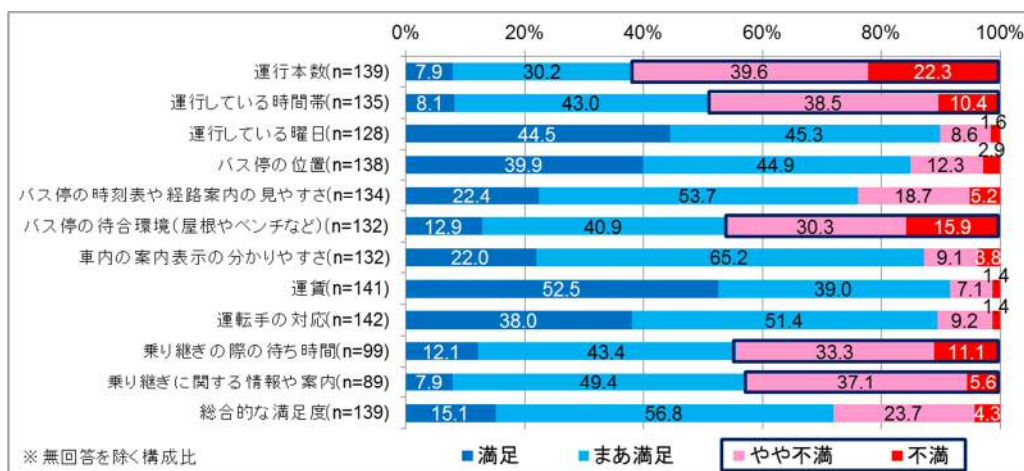
ひまわりバスを利用する条件としては、回答全体、60歳以上の免許証非保有者共通で「運行本数を増やす」「自宅や目的地などから最寄りのバス停まで近い」「行きたい施設を経由する」「目的地まで最短ルートで運行する」ことが求められています。

行きたい施設については、P. 8 (5) の (イ) でまとめますが、現在のひまわりバスは、運行本数や目的地までの所要時間について課題があることがわかりました。また、バス停までの移動時間について、その許容範囲は3分から5分であることもわかりました。

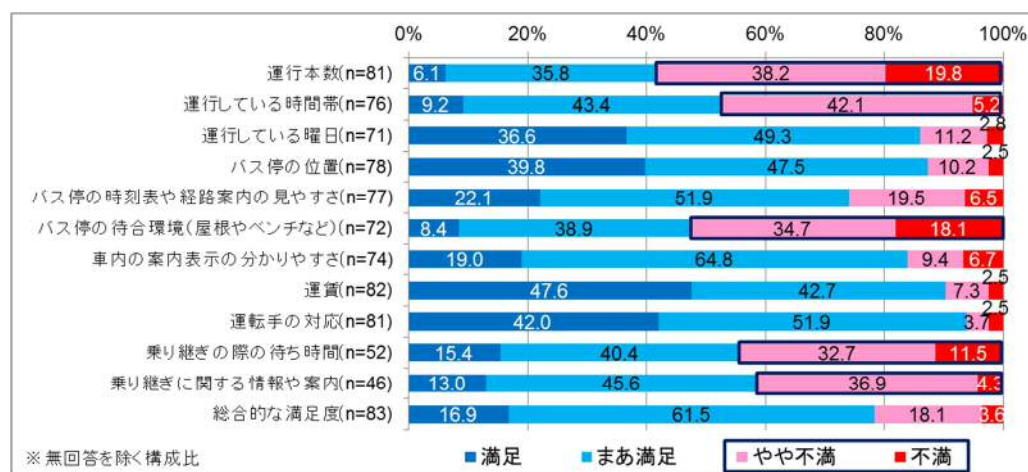


(ウ) ひまわりバスの項目別満足度 (バス利用者アンケート)

【 全体 】



【 60歳以上の免許非保有者 】

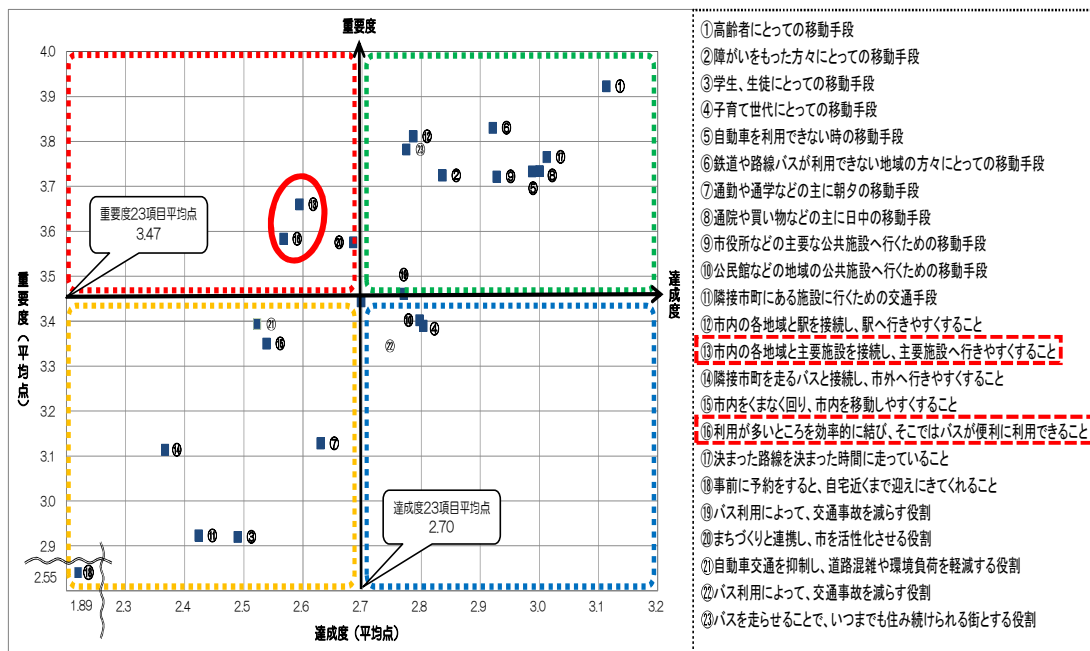


(資料：網形成計画、バス利用者アンケート結果)

ひまわりバスの項目別満足度では、回答全体、60歳以上の免許証非保有者共通で「運行本数」への不満度が高く、続いて「バス停の待合環境」「運行時間帯」の不満度が高くなっています。

運行本数に関しては、市民アンケートのひまわりバス利用条件に続き、実際にひまわりバスを利用している方からも不満が多く、再編時には運行本数の確保について検討しなければなりません。また、バス停の待合環境については、ひまわりバスの運行特性上、狭隘な道路を走行することが多く、場所によっては歩道のない場所にバス停を設置しているところもあることから、不満度が高くなっているものと推測されます。さらに、乗り継ぎの際の待ち時間についても、ひまわりバス1・2号と3号間の乗り継ぎを考慮したダイヤとなっていないことが、不満度が高くなっている要因であると考えます。こちらも、再編時には待合環境を想定した走行ルートや乗り継ぎを考慮したダイヤ設定とする必要があります。

(エ) ひまわりバスの重要度と達成度 (バス利用者アンケート)



(資料：網形成計画)

これまでひまわりバスは、公共施設への利便性の向上、交通弱者への社会参加促進及び交通空白地域の解消という3つの役割を担って運行をしてきました。その結果「交通弱者にとつての交通手段 (①②)」や「鉄道や路線バスが利用できない地域の移動手段 (⑥)」「市役所などの公共施設へ行くための利用手段 (⑨)」については、その役割を果たしていると評価されています。

一方で「市内の各地域と主要施設を接続し、主要施設に行きやすくすること (⑬)」「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 (⑯)」については、ひまわりバスが果たすべき役割として重要であるとの認識があるものの、現状では達成度が低いことがわかりました。

このことから、再編時におけるひまわりバスが果たすべき役割は、これまでの役割と今の利用者ニーズに合った果たすべき重要な役割を明確に定め、路線やダイヤを設定する必要があります。



## (8) ひまわりバスのニーズ

ひまわりバスの利用状況や市民アンケートなどから、ひまわりバスの移動ニーズについてもわかりました。

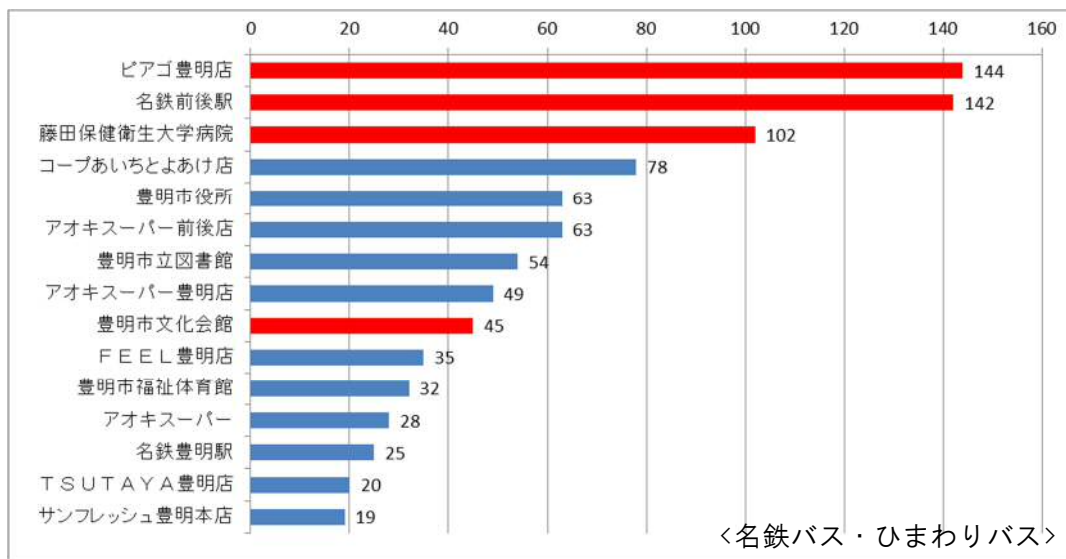
### (ア) ひまわりバスの利用状況（平成28年度 乗車人数の多い上位バス停）

バス停	人数	最寄施設
名鉄前後駅	55,449人	
文化会館	9,358人	
豊明市役所	8,711人	
藤田保健衛生大学病院	6,436人	
二村台保育園	6,340人	アオキスーパー豊明店
井ノ花・井ノ花公園	4,648人	ピアゴ豊明店
桶狭間古戦場伝説地	4,636人	名鉄中京競馬場前駅
消防署南部出張所	3,262人	アオキスーパー前後店

（資料：ひまわりバス乗車数集計）

ひまわりバスの乗車人数は、名鉄前後駅が最も多く、続いてひまわりバスや名鉄バスとの結節点となっている文化会館、豊明市役所の順になっています。

### (イ) 豊明市内のバスで行きたい施設上位15施設（市民アンケート）



（資料：網形成計画）

豊明市内のバスで行きたい施設としては、ピアゴ豊明店、名鉄前後駅、藤田保健衛生大学病院の順になっており、鉄道駅、買物、病院への移動ニーズが高いことがわかりました。これは、ひまわりバスの乗車人数の多いバス停とも合致しています。

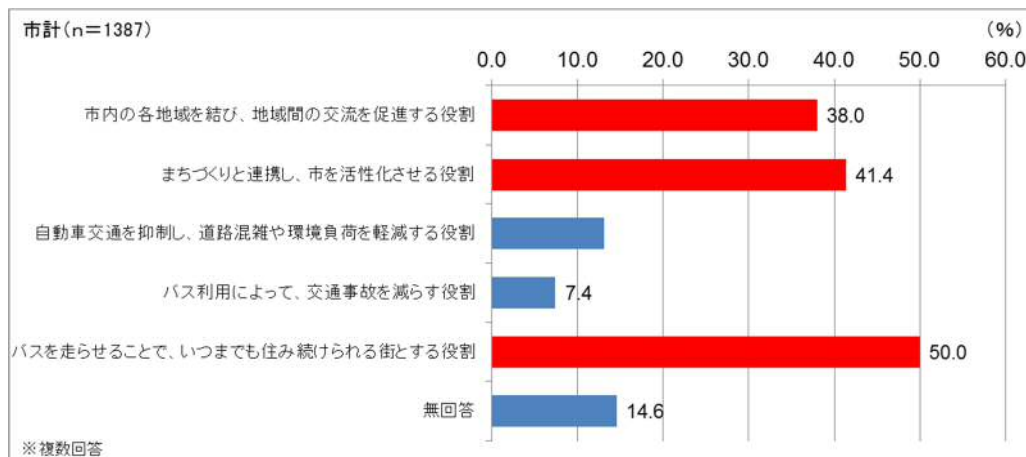
一方で、文化会館は、バスの乗車人数は多いですが、バスで行きたい施設では上位に入っていません。この理由としては、文化会館を目的地としてではなく、バスの乗り継ぎのために利用しているためと考えられます。

## (9) ひまわりバスに期待する役割

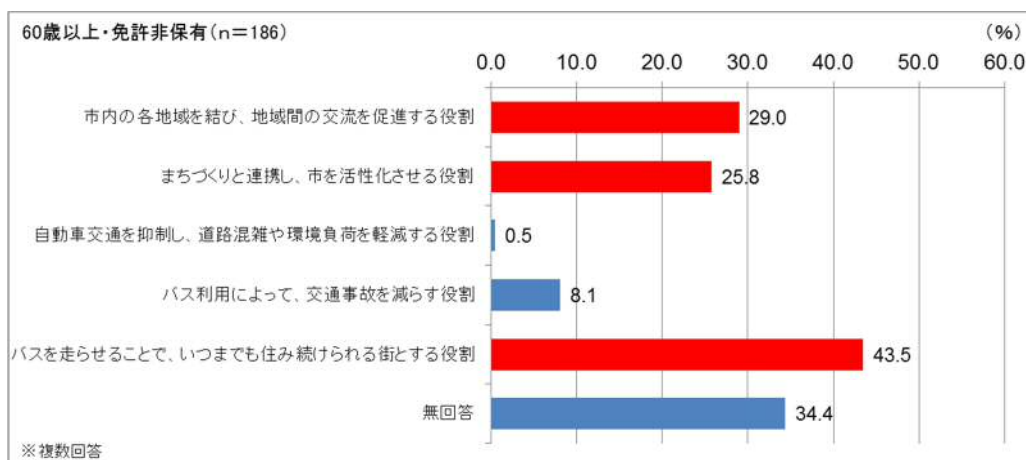
市民アンケートや利用者アンケートから、ひまわりバスに求められている役割についてもわかりました。

### (ア) ひまわりバスに期待する役割（市民アンケート）

#### 【 全体 】



#### 【 60歳以上の免許非保有者 】



(資料：網形成計画、市民アンケート結果)

ひまわりバスに期待する役割としては、年齢や免許証保有の有無にかかわらず「いつまでも住み続けられる街とする役割」が最も多く、続いて「まちづくりと連携し、市を活性化させる役割」「地域間の交流を促進する役割」が続いています。

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「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。この未来像の実現のためにも、ひまわりバスを含めた公共交通が、単に移動手段の確保だけではなく、人と人をつなぐ地域づくり、まちのにぎわい創出といった「まちづくりの装置」として、その役割を担っていく必要があります。

(イ) 豊明市内のバス路線に求めるサービス（バス利用者アンケート）

【 全体 】



【 60歳以上の免許非保有者 】



(資料：網形成計画、バス利用者アンケート結果)

豊明市内のバス路線全体に求めるサービスとして、P. 5 (4) の (イ) の結果と同様、「各地域から鉄道駅や主要施設へ短い時間で結ぶ」であることがわかりました。次に「現在よりも夜遅くまで運行」「運賃を高くしても運行本数を増やす」というニーズが高いことがわかりました。一方で、60歳以上の免許証非保有者にとっては「色々なバスを乗り継ぐことで市内各地へ行けること」が求められています。



## (10) ひまわりバス利用者の移動実態

ひまわりバス路線に関する乗降調査から、利用者の移動実態について把握することができました。

図 ひまわりバス1号乗降調査

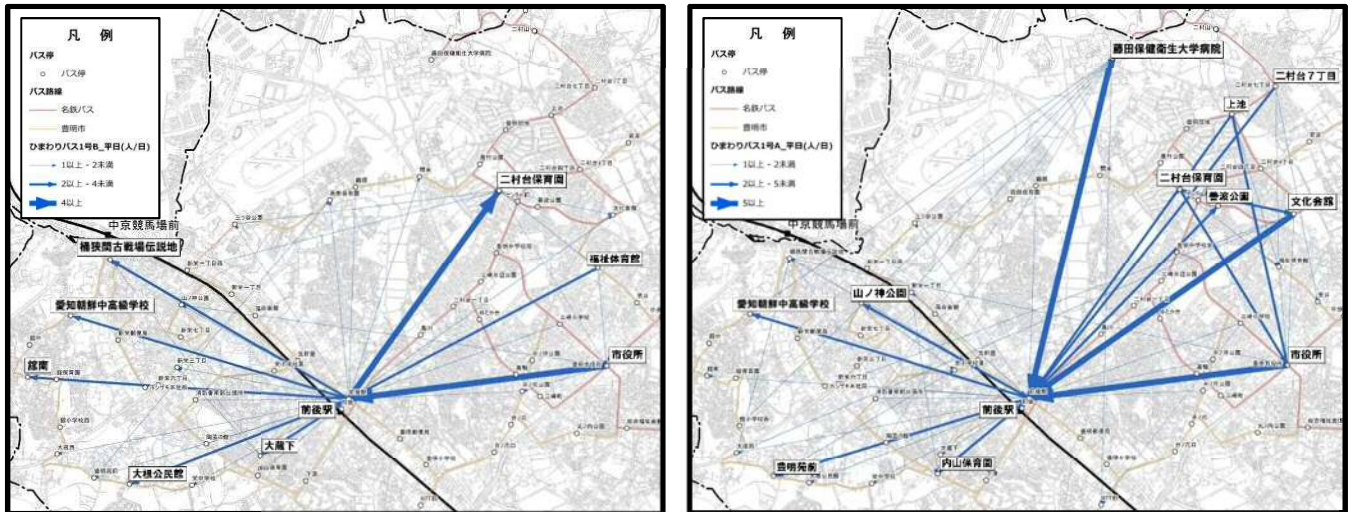
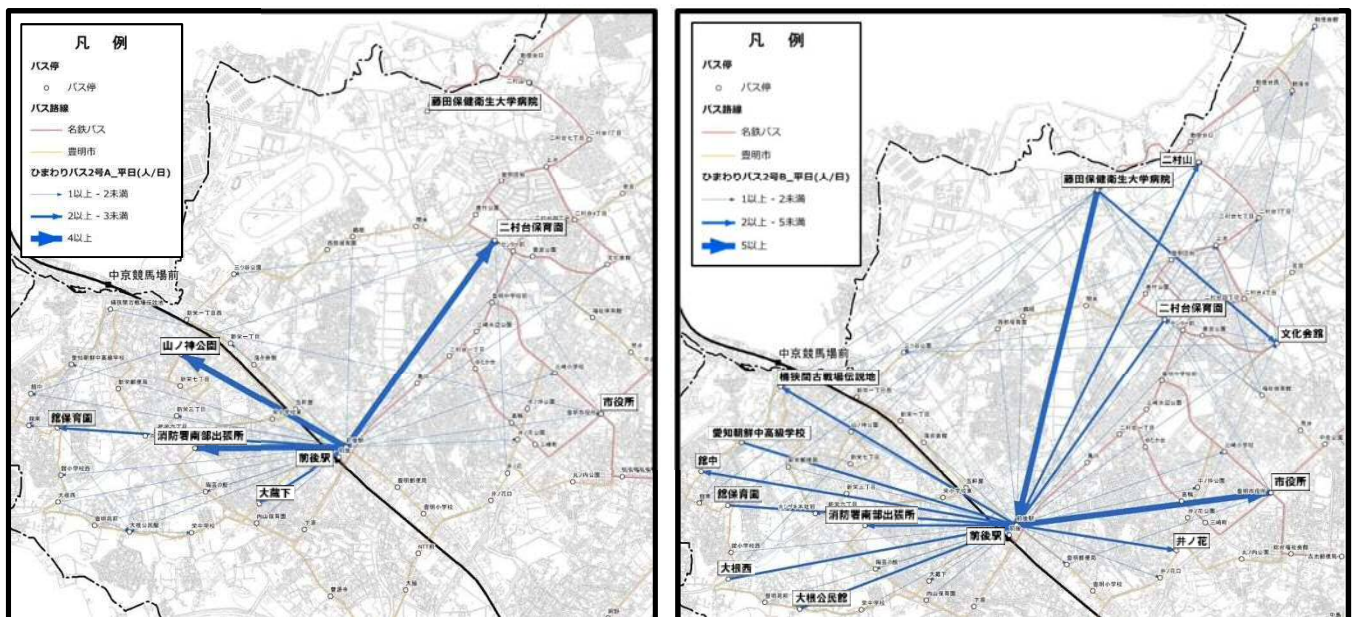


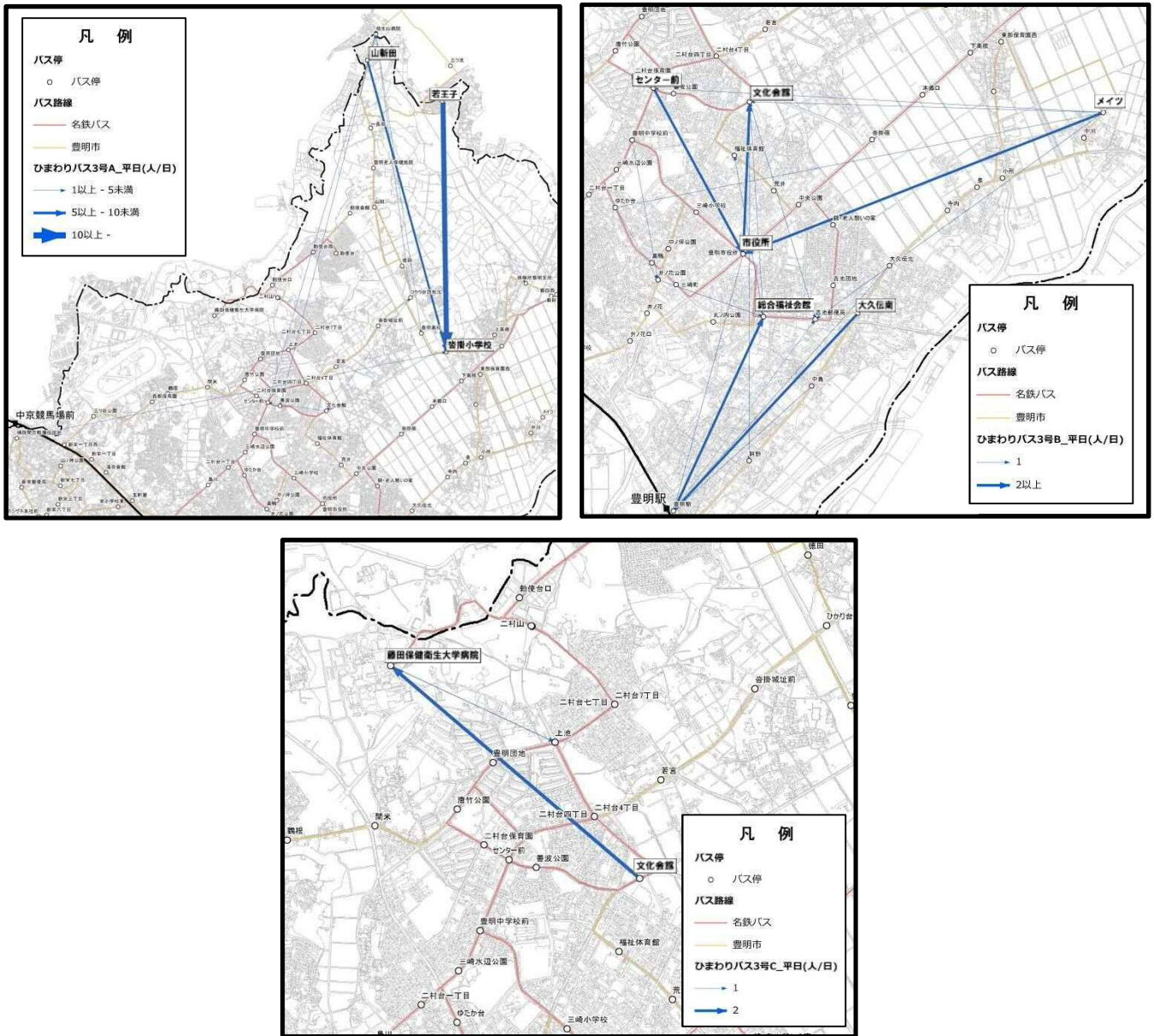
図 ひまわりバス2号乗降調査



ひまわりバス1・2号の移動実態をみると、前後駅、市役所、藤田保健衛生大学病院といった市内主要拠点への移動が多いことがわかります。特に、前後駅より南側では、前後駅への移動の“足”として、幅広い地域からの利用が目立ちます。

また、前後駅と「二村台保育園」バス停間の移動が目立ちますが、これは、「二村台保育園」バス停がアオキスーパー豊明店の最寄りバス停であることから、買物の“足”として利用されているものと予測されます。

図 ひまわりバス3号乗降調査



ひまわりバス3号Aコースは、沓掛小学校児童の登校時に利用されているため、市北部のバス停と「沓掛小学校」バス停間の移動が大きいことがわかります。また、1、2号路線と同様、市役所、豊明駅、藤田保健衛生大学病院といった主要拠点への移動需要が多いことがわかります。しかし、3号AコースからCコースまでを1台で運行しているために、運行本数が少なく、また、前後駅や市中心部の商業施設へは乗り継がなければ行くことができないため、目的地が限定されてしまい、3号路線の利用者数が伸び悩んでいる原因となっています。



## (11) ひまわりバスを考える地区別ワークショップの主な意見

平成30年度に実施した「ひまわりバスを考えるワークショップ」では、路線やダイヤ、バス停の位置や利用促進策など、利用したくなるひまわりバスについて様々な意見やアイデアが出されました。ここでは、路線やダイヤ、バス停に関する主な意見について、以下にまとめます。

### ひまわりバスを考える地区別ワークショップでの主な意見

第1回 沓掛中学校区
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 藤田保健衛生大学病院、市役所、ピアゴ豊明店へ行きやすくなるとバスの価値が高くなる</li><li>・ 定期的に出かけるような施設へは、直接行けるようにしたい</li><li>・ 乗継拠点は、文化会館ではなく市役所がよい</li><li>・ バス停は、利用人口の多いところや高齢者人口の多いところへ設置</li><li>・ 豊明市のまちづくり全体で考えていく必要がある</li></ul>
第2回 豊明中学校区
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 前後駅－間米－二村台－藤田保健衛生大学病院をつなぐルートがほしい</li><li>・ 目的地に早く行けるようなルートにしてほしい</li><li>・ 坂が多いため、もっときめ細やかにバス停を設置してほしい</li><li>・ 現在のひまわりバスは、藤田保健衛生大学病院から前後駅へ向かう便が少ないため、午後便を増発してほしい</li><li>・ 1時間に1本のパターンダイヤ（毎時〇〇分発）にしてほしい</li></ul>
第3回 栄中学校区
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 館地区からアオキスーパー前後店へ直接行けるようにしてほしい</li><li>・ 新設される桜ヶ丘沓掛線を通して、大府市みどり公園まで行ってほしい</li><li>・ ひまわりバスの具体的な目的が見えないため、役割をはっきりと明記すべき</li><li>・ 時間はかかってもいいので、もっとバス停を増やしてほしい</li><li>・ バス停に停まる時間をパターンダイヤ（毎時〇〇分発）にしてほしい</li></ul>

地域によって違いはありますが、どの中学校区においても「目的地までの行きやすさ」「バス停数の増加」「パターンダイヤ」の整備が、利用したくなるひまわりバスとするために必要であるとの意見が出されました。

一方で、「車両を小さくして住宅地内を通行できるようにする」「循環型ではなくピストン輸送のほうが時間短縮を図れる」「現在の路線のままでいい」との意見もあったことから、市民や利用者の日常的生活行動や移動ニーズに合わせた路線等の形成が必要です。



以上、(7) から (11) に記載したひまわりバスの課題やニーズ、役割に関するアンケート結果及びワークショップの意見から、大きく分けて以下の2つのことが求められていることがわかりました。

#### ひまわりバスに求められていること

- ① 運行本数の拡大
- ② 目的地や主要施設まで行きやすくする

これらをひまわりバスが役割として担い、豊明市がいつまでも住み続けられるまちとしていく必要があります。