

案

豊山町地域公共交通総合連携計画

～「小さくてキラリと輝くまち とよやま」を支える公共交通ネットワーク～

平成 23 年 3 月

豊山町地域公共交通会議

目次

はじめに.....	1
1 町の概要.....	2
1.1 地勢・人口	2
1.2 住民の移動実態.....	3
2 交通環境.....	6
2.1 道路.....	6
2.2 鉄道.....	7
2.3 路線バス.....	9
2.3.2 あおい交通名古屋空港直行バス.....	15
2.3.3 名古屋市営バス.....	18
2.3.4 とよやまタウンバス.....	20
2.4 タクシー・移送サービス.....	28
2.5 自転車・歩行環境.....	28
3 豊山町地域公共交通総合連携計画の目指す姿	30
3.1 第4次総合計画における公共交通の位置づけ	30
3.2 豊山町の公共交通の目指す姿	31
3.2.1 基本的な方向性.....	31
3.2.2 生活保障.....	31
3.2.3 利便性向上.....	32
4 地域公共交通総合連携計画に基づいて実施する施策.....	33
4.1 各モードの役割分担	33
4.1.1 路線バス.....	33
4.1.2 タクシー.....	33
4.1.3 徒歩・自転車.....	33
4.2 公共交通全体の利便性の周知・PR の必要性.....	34
4.2.1 住民の公共交通に対する認識.....	34
4.2.2 広報活動.....	36
4.2.3 乗車キャンペーン	36
4.2.4 モビリティマネジメント	36
4.3 タウンバス北ルートの改善と、町内移動への対応.....	36
4.3.1 北ルートの利用実態に即した運行についての検討	38
4.3.2 車両の有効活用とデマンド運行等の導入の研究.....	38
4.4 タウンバスの運賃・ダイヤなどへの要望への対応.....	38
4.4.1 ダイヤ・運賃の検討	39
4.4.2 新しい乗車サービスの検討.....	39

4.5	バス路線間の連携による利便性の向上	40
4.5.1	路線や事業主体を越えたサービスの提供	40
4.5.2	町内ターミナル機能の検討	40
5	今後の進め方について	41

はじめに

わが国では、急速な少子高齢化の進行に伴い、地域・都市構造が大きく変化し、地域住民の生活交通の確保が大きな課題となっています。地方自治体においては、公共輸送サービスに対するニーズの多様化、高度化に的確に対応した、安全・安心な輸送サービスの確実な提供を地域住民にする必要があります。

本町においても、平成 14 年 9 月の名鉄バス名犬バイパス線の撤退に伴い、同年 10 月から、小牧市役所方面から町内を経て、名古屋方面とをつなぐ、「とよやまタウンバス」の運行をはじめました。当初は 1 路線のみの運行でしたが、平成 18 年 10 月には、2 路線への分割と延長、名古屋栄をはじめとした新規バス停の設置、ダイヤの改正などを行いました。

その後、平成 19 年度から地域公共交通会議を設置し、その協議結果に基づいて、ダイヤの充実、新規のバス停の追加、両替機の設置など、とよやまタウンバスの利便性の向上に努めてまいりました。また、とよやまタウンバス以外の、民間バス事業者とも積極的に連携し、新規のバス停の設置や路線の設定においても、調整を行ってきました。町内のすべての公共交通機関を網羅した公共交通マップの作成などを行うなどし、官民一体となって地域の公共交通環境を向上させるように努めてきました。

その一方で、平成 22 年度から始まった第 4 次総合計画策定のために住民を対象にしたアンケートでは、公共交通の充実を求める声が依然として高くあり、総合計画においても重点事業のひとつとしてあげられています。そこで、より専門性の高い調査と分析を行い、本町の公共交通の傾向と問題点をあらためて明らかにするとともに、将来に向けた計画づくりを行うこととしました。

計画の策定にあたっては、中学生以上の全住民のうちから 3,000 人を抽出し、移動に関するアンケートを行い、すべてのバス路線の OD 調査やグループインタビューなどを実施し、網羅的かつ、利用者の一人ひとりの声をすくいあげることを重視した取り組みに努めました。

本計画は、調査の結果を明らかにするとともに、その結果、浮かび上がってきた課題に対し、具体的な施策を設定するとともに、これからの本町の公共交通環境の向上に資するものです。

1 町の概要

1.1 地勢・人口

(1) 地勢

本町は名古屋市北部に位置し、面積は約 6 平方キロメートルと県内で最小です。町域はほぼ平坦で、約 3 分の 1 が県営名古屋空港関連の敷地で占められています。そのほかの大半は住宅地および農地となっています。

町の西部を国道 41 号と名古屋高速 11 号小牧線が縦断し、南部には主要地方道春日井稲沢線が横断しており、幹線道路網は充実しています。鉄軌道は全く存在していません。

周囲を北名古屋市、小牧市、春日井市、そして名古屋市に囲まれています（図 1-1）。名古屋市中心部まで 10km 程度ということもあって、ベッドタウンとして機能する一方、古くからのコミュニティも残っています。

町内には、県営名古屋空港、名古屋中央卸売市場北部市場、エアポートウォーク名古屋といった大規模施設が立地しており、今後は航空宇宙産業の集積が期待されています。

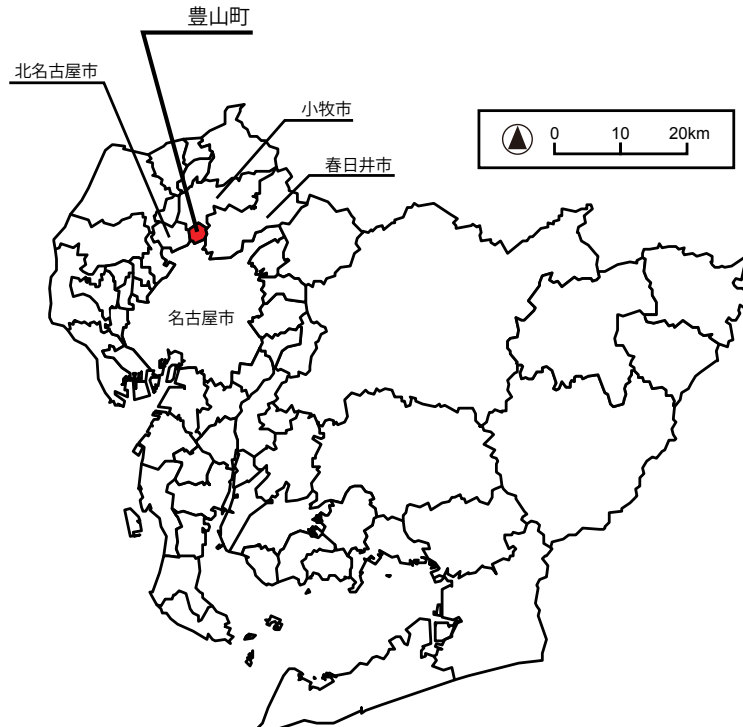


図 1-1 本町の位置

(2) 人口

平成 22 年 10 月 1 日現在の本町の総人口は 14,345 人（男性：7,358 人、女性：6,987 人）

であり、総世帯数は 5,748 世帯です。高齢化率は 19.3%、愛知県全体の 20.2%よりも低くなっています（図 1-2）。

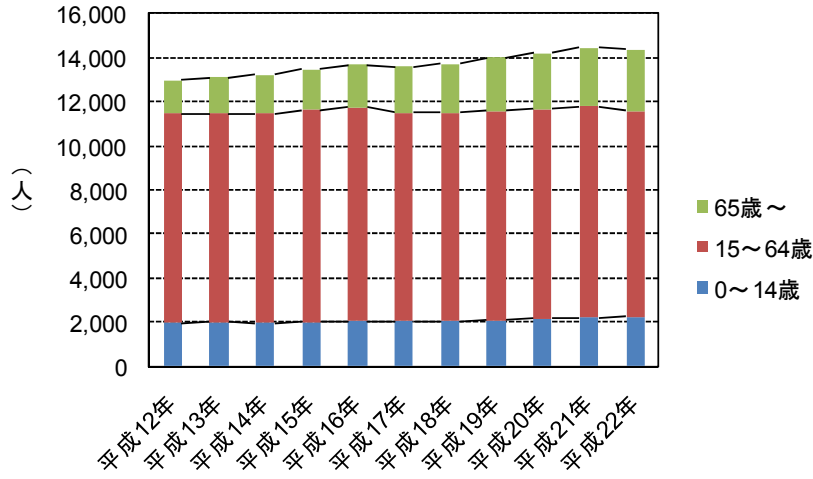


図 1-2 年齢別人口推移（愛知県人口動向調査結果より作成）

1.2 住民の移動実態

(1) 通勤・通学流動

本町からの通勤流出は小牧市が最も多く、名古屋市北区、春日井市の順に続きます（図 1-3）。通勤流入は、名古屋市北区からが最も多く、北名古屋市と春日井市からが続きます（図 1-4）。

本町からの通学流出は、小牧市が最も多く、名古屋市千種区、西区などへの流出が目立ちます。なお、町内には高校や大学がないため通学流入はありません（図 1-5）。

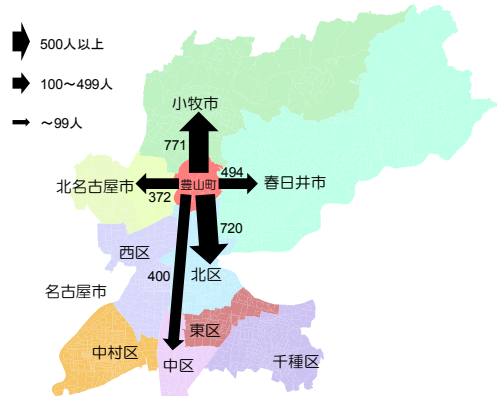


図 1-3 通勤流出の状況

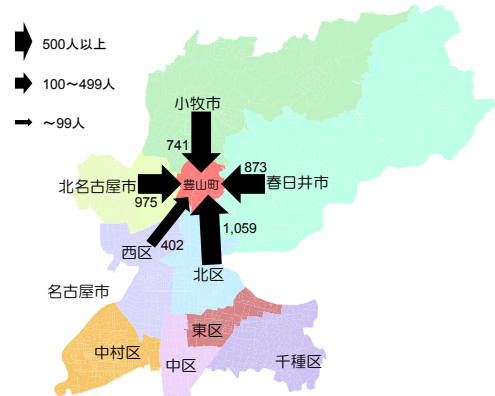


図 1-4 通勤流入の状況

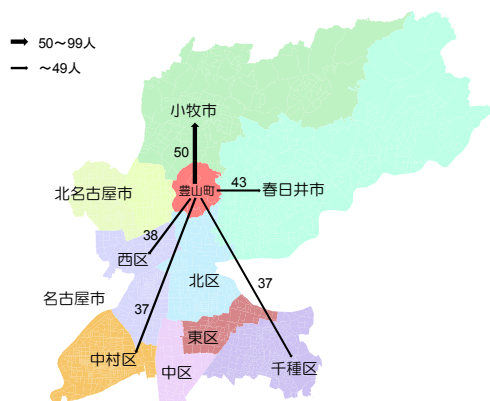


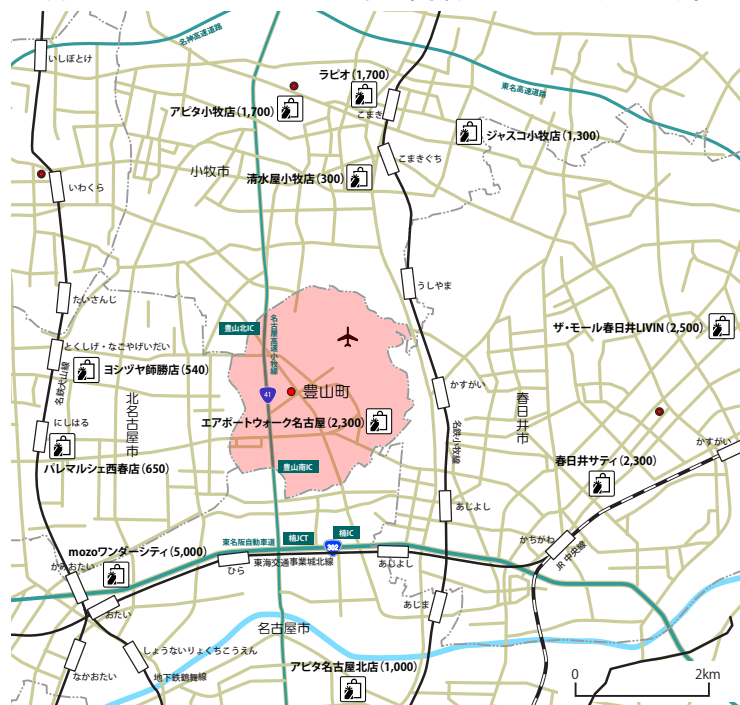
図 1-5 通学流出の状況

※通勤・通学流動については平成 17 年国勢調査による

(2) 商業施設

本町には、これまで、食料品を主に扱う中規模のスーパーがあるだけで、大型商業施設の立地はありませんでしたが、平成 20 年 10 月 25 日に、名古屋空港の旧国際線ビル跡地に大型商業施設「エアポートウォーク名古屋」が開店しました。これにより、従業員の通勤、利用者の流入など、本町にこれまでになかった人の動きが生じています。

周辺の大型商業施設としては、小牧市のジャスコ小牧店、アピタ小牧店、ラピオ（平和堂）、清水屋小牧店、北名古屋市のパレマルシェ西春店、ヨシヅヤ師勝店、春日井市の春日井サティやザ・モール春日井 LIVIN、北区のアピタ名古屋北店などがあります。また平成 21 年 4 月に上小田井にモゾ・ワンダーシティが開店しました（図 1-6）。



() 内の数字は駐車場の駐車可能台数を示す

図 1-6 周辺の主な商業施設

(3) 医療機関

町内には内科をはじめとする開業医がありますが、総合病院はありません。最も近い総合病院は、北名古屋市の済衆館病院ですが、本町の住民が最も多く利用しているのは小牧市の小牧市民病院であるため、とよやまタウンバスの北ルートを利用しています。その他、周辺の医療機関としては、春日井市の春日井市民病院、北名古屋市の済衆館病院、名古屋市北区の城北病院、中区の国立名古屋医療センターなどがあり、住民に利用されています（図 1-7）。

このうち、北名古屋市の済衆館病院へは名鉄バス西春・空港線の「師勝保健所東」のバス停を利用することで、名古屋市の国立名古屋医療センターへはタウンバス南ルート「愛知県庁前」停留所を利用することでアクセスが可能です。

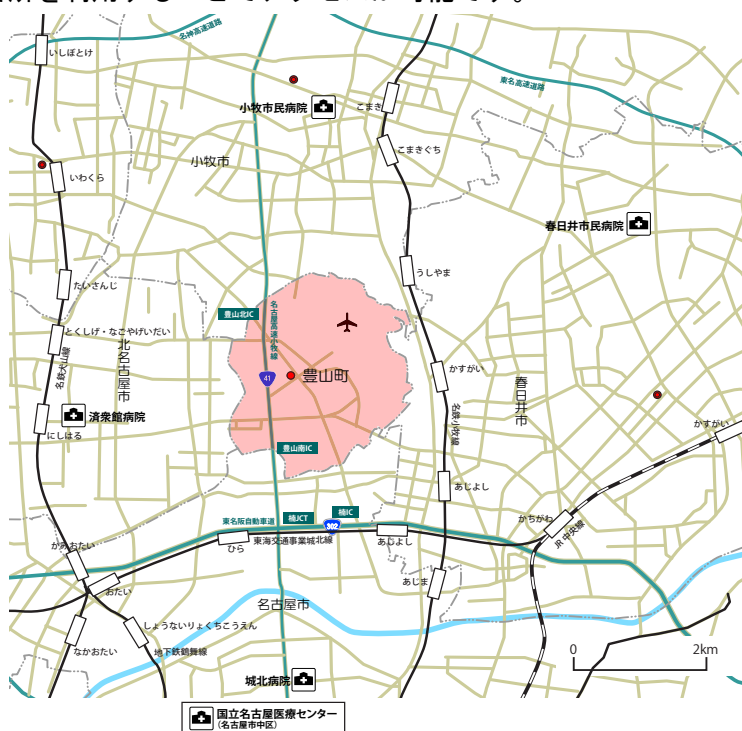


図 1-7 周辺の主な医療施設

2 交通環境

2.1 道路

(1) 主要道路

本町は南北を国道 41 号ならびに名古屋高速 11 号小牧線が縦断し、東西を主要地方道春日井稲沢線が横断しています。

町内には名古屋高速 11 号小牧線のインターチェンジが 2 ヶ所（豊山南・豊山北）あります。名古屋高速 11 号小牧線は町のすぐ南側（名古屋市北区内）の楠ジャンクションにおいて東名阪自動車道と接続するとともに、北部（小牧市内）の小牧インターチェンジにおいて東名高速道路と接続していて、名古屋都市圏における交通において重要な役割を担っています（図 2-1）。



図 2-1 周辺の主要道路

(2) 町内の道路交通環境

町内の道路は、全体的に狭隘な道が多いですが、段階的に拡幅や歩道の設置といった改良を進めています。

町内の道路交通環境に大きなインパクトを与えた出来事として、平成 20 年 10 月のエアポートウォーク名古屋オープンに伴う渋滞発生が挙げられます。現在は当初より緩和されているものの、休日を中心に一部混雑する状況が続いています。その他、主立った渋滞箇所は、通勤時間帯の国道 41 号豊場交差点付近があります。

2.2 鉄道

町内に鉄道はありません。西に隣接する北名古屋市に名鉄犬山線、東に隣接する春日井市に名鉄小牧線と JR 中央本線があり（図 2-2）、バスによるアクセスが確保されています。その他、東海交通事業城北線の味美駅、比良駅も近くにありますが、町内からの利用はほとんどありません。

(1) 名鉄犬山線

- 最寄り駅は西春駅（北名古屋市）で、犬山・名古屋などへ運行されています。快速急行・急行・準急といった優等列車の停車駅です。
- 町内からは、名鉄バス西春・空港線（昼間時：毎時 2 本運行）が運行されています。

(2) 名鉄小牧線

- 最寄り駅は味美駅（春日井市）で、小牧・犬山・平安通（名古屋市営地下鉄上飯田線直通）への運行がなされています。平安通で名古屋市営地下鉄名城線に接続しています。優等列車は運行されておらず、全て普通列車です。
- 平成 20 年 3 月に名古屋空港と勝川駅を結ぶ名鉄バス勝川・名古屋空港線が廃止されましたが、エアポートウォーク名古屋の開店に合わせ、平成 20 年 11 月にあおい交通が名古屋空港直行バスの一部を味美（駅近く）を経由して勝川駅まで延長して運行するようになり、味美駅への利用も可能となりました。

(3) JR 中央本線

- 最寄り駅は勝川駅（春日井市）で、高蔵寺・多治見・中津川方面や金山・名古屋方面への運行がなされています。優等列車のうち、快速が停車します。
- 名鉄小牧線の項でも述べたとおり、名鉄バス勝川・名古屋空港線は廃止されましたが、現在はあおい交通の名古屋空港直行バスの一部が勝川駅まで運行しています。

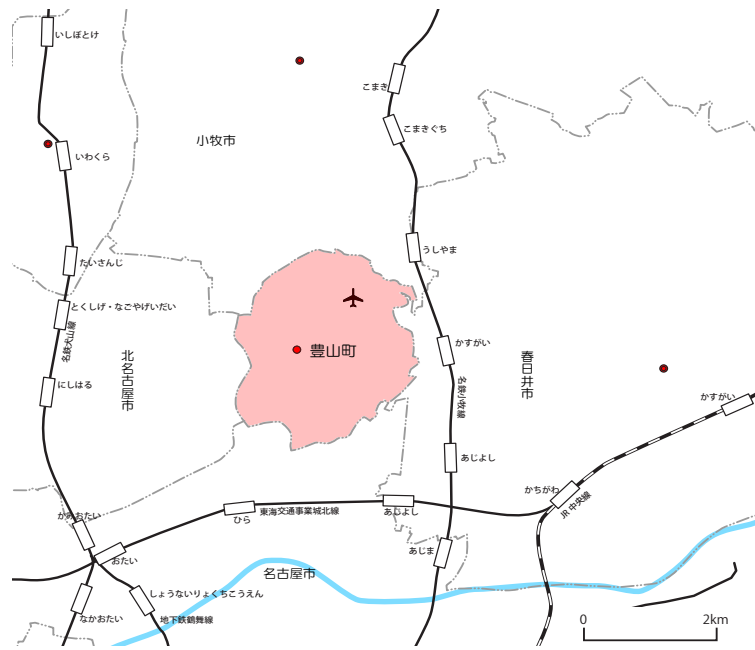


図 2-2 町周辺の鉄道路線

2.3 路線バス

町内を運行するバス路線には、名鉄バス西春・空港線、あおい交通名古屋空港直行バス、名古屋市営バス黒川 11 号系統、とよやまタウンバスがあります。そのほか、町の南に隣接する名古屋市内には名古屋市営バスが運行されています（図 2-3）。

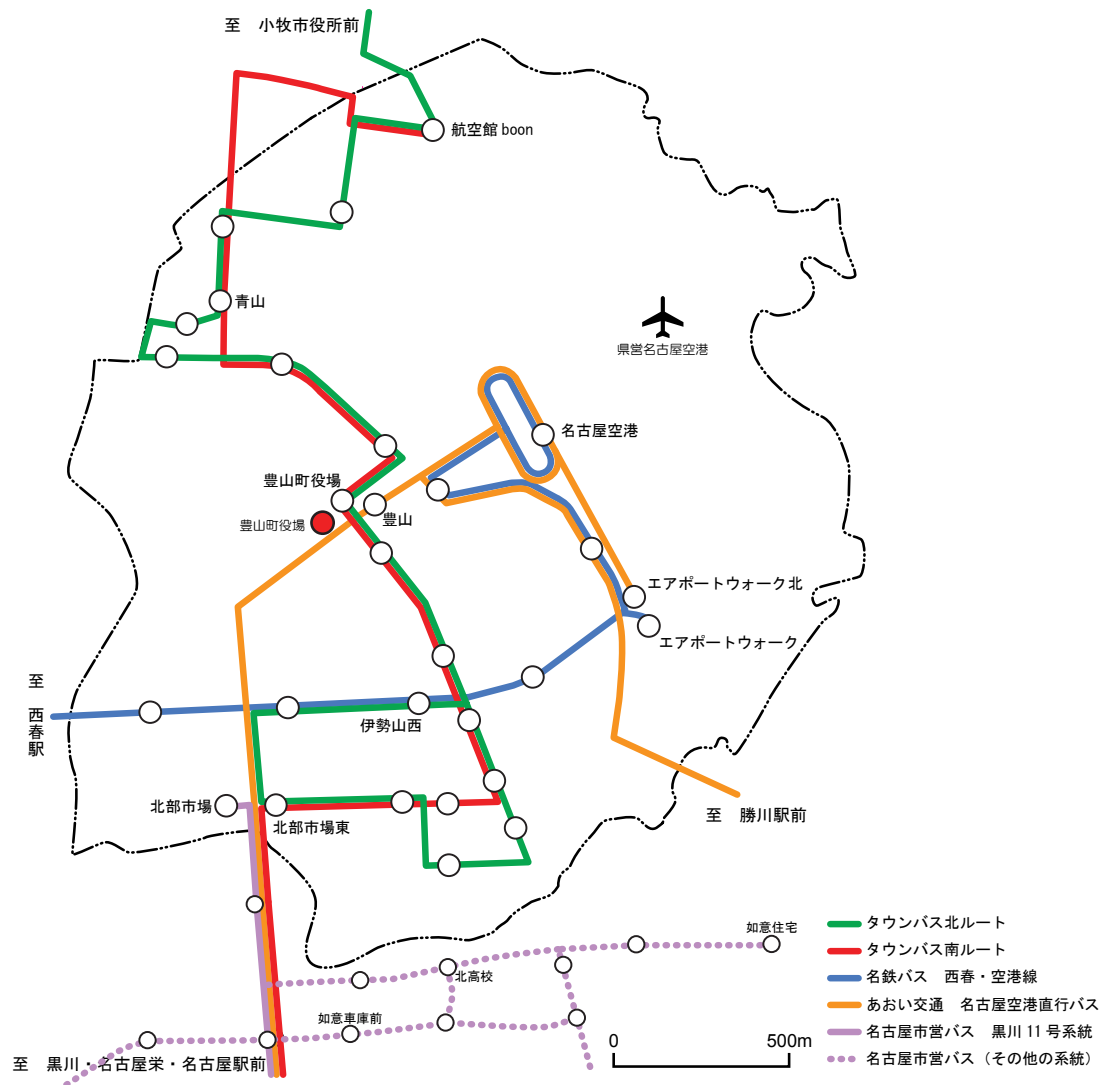


図 2-3 町内のバス路線

これまで本町では、とよやまタウンバスの運行をはじめ、地域公共交通に関してバス事業者とともに各種の取り組みを行ってきました（表 2-1）。

表 2-1 これまでの経過と主な取り組み

平成 13 年	8 月	名鉄バスが名犬バイパス線の廃止、縮小を届出。翌年 9 月に実施
平成 14 年	10 月	とよやまタウンバス運行開始
平成 17 年	2 月	名古屋空港主要機能が移転・あおい交通名古屋空港直行バス運行開始
	5 月	豊山町公共交通検討会議開催
平成 18 年	10 月	とよやまタウンバスの南北ルートへの分割、停留所の新設などを実施
平成 19 年	6 月	豊山町地域公共交通会議設置（以下、毎年度開催）
平成 20 年	3 月	名鉄バスが空港・勝川線を廃止
	4 月	とよやまタウンバスの便数・停留所の新設などを実施、あわせて名鉄バス空港・西春線も停留所新設、豊山町公共交通マップの発行
	10 月	エアポートウォーク名古屋の開店にあわせて、あおい交通名古屋空港直行バスと名鉄バス西春・空港線が停留所の新設
	11 月	あおい交通名古屋空港直行バスが味美・勝川へ延長。公共交通マップ改訂
平成 21 年	5 月	とよやまタウンバス南ルートに両替機設置
平成 22 年	3 月	地域公共交通総合連携計画策定調査の実施について決定
	8 月	とよやまタウンバス南ルート青山バス停設置、青山東栄バス停移動、公共交通マップ改訂
平成 23 年	3 月	地域公共交通総合連携計画策定

以上のような取り組みの結果、交通空白地帯は段階的に縮小してきました。バス停勢圏を 300m とすると、現在は、下図のように、町内ほぼ全域がバス停勢圏でカバーされています（図 2-4）。

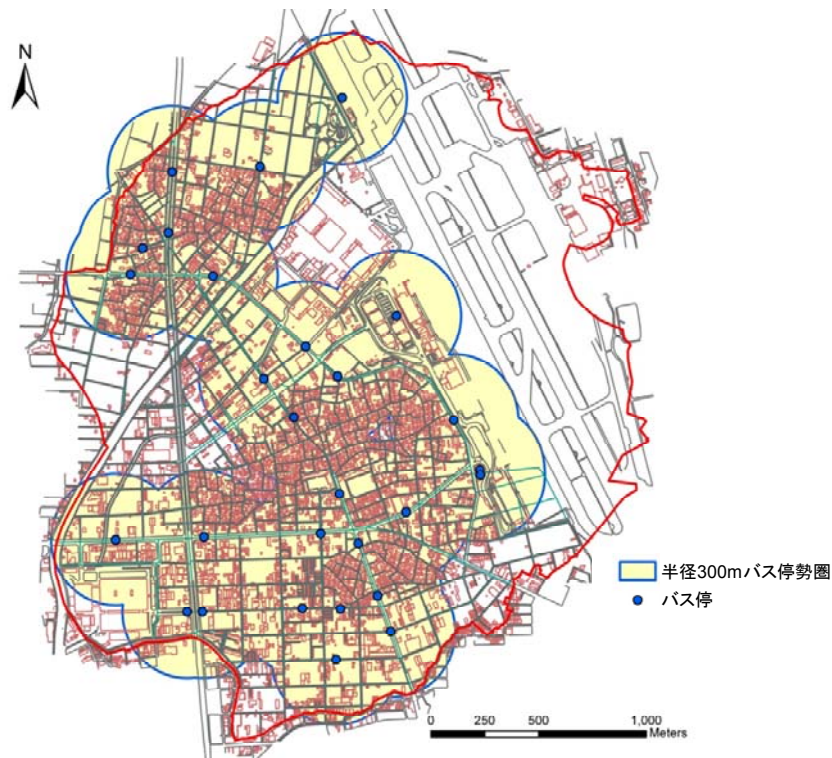


図 2-4 バス停勢圏の状況

しかしながら、実際のバス停勢圏は単純な円形となるわけではなく、道路状況やバス停までアクセスする利用者の特性、特に加齢による歩行能力の衰えを考慮する必要があります。そこで、道路ネットワークと利用者の年齢層別の歩行速度を考慮してバス停勢圏を算出した結果、円形 300m のバス停勢圏よりもカバー率が小さくなることが分かりました（図 2-5）。

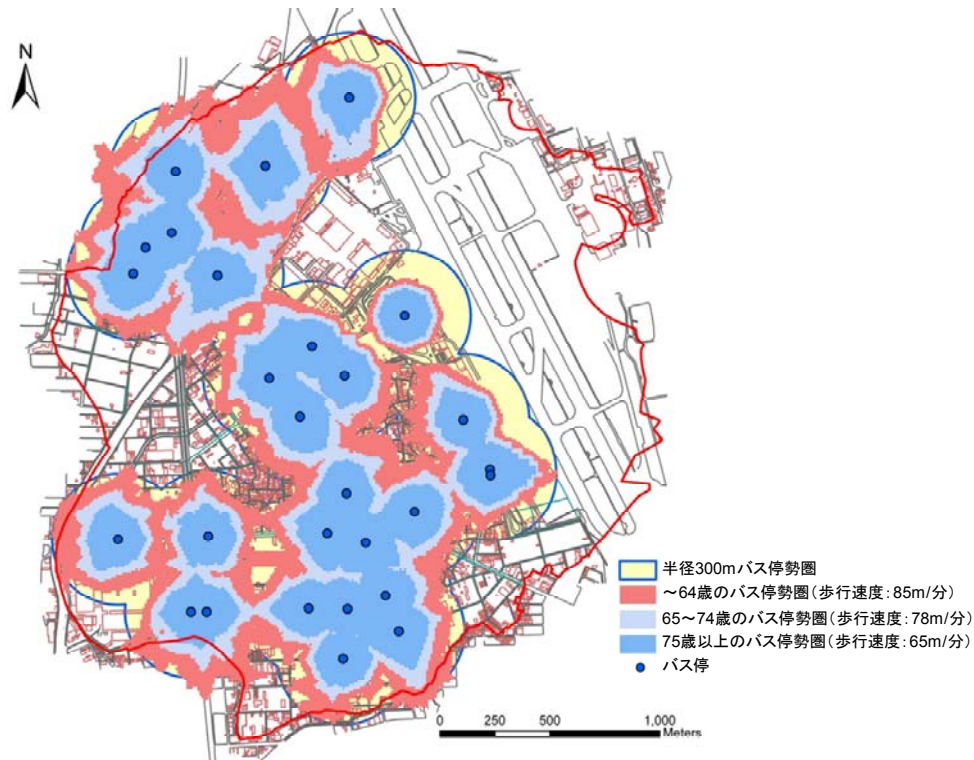


図 2-5 道路ネットワークと加齢による歩行能力の低下を考慮したバス停勢圏算出結果

歩行速度を考慮した年齢層別バス停勢圏カバー率は、64 歳以下では 85.1%の人がバス停勢圏内に居住していますが、65～74 歳では 68.9%、75 歳以上では 56.5%となりました（表 2-2）。

表 2-2 年齢層別バス停勢圏カバー率

年齢	～64 歳	65～74 歳	75 歳～
バス停カバー率	85.1%	68.9%	56.5%

本町は狭隘な道が多いこともあり、高齢者を対象とした公共交通施策は、バス運行だけではなくタクシーのように、よりきめ細かく、自由に移動できる他の交通機関を組み合わせることも効果的と思われます。

2.3.1 名鉄バス西春・空港線

(1) 運行の概要

県営名古屋空港と、北名古屋市の西春駅を結ぶ路線です。

中部国際空港開港までは空港利用者が多く利用する路線でしたが、現在は沿線住民の生活路線としての性格が強くなっています。

平成 20 年 4 月に、「中新田」と「豊山町社会教育センター」バス停が新設され、平成 20 年 10 月のエアポートウォーク名古屋オープンに伴い、「エアポートウォーク名古屋」バス停が新設されました。

運行区間	西春駅～名古屋空港
停留所（町内）	北部市場北・西豊場・伊勢山西・空港西・エアポートウォーク名古屋・中新田・豊山町社会教育センター・名古屋空港
運賃	距離制（西春駅～名古屋空港 330 円）
運行本数	【平日】 35 往復 / 【土休日】 33.5 往復
運行時間帯	午前 6 時台～午後 10 時台
運行間隔	昼間時 30 分間隔

(2) 利用者数

平成 20 年度に比べ平成 21 年度は、利用者数が 2 割程度減少しています（表 2-3）。この理由としては、新型インフルエンザの流行による全国的な出控え傾向が考えられます。

表 2-3 名鉄バス西春・空港線利用者数

	平成 20 年度	平成 21 年度
年間利用者数	562,687 人	435,374 人
1 日平均利用者数	1,546 人	1,193 人

※北名古屋市での乗降客を除く

(3) 利用状況

① 便別利用者数

【平日】

通勤・通学の利用が多いです。便別利用者数を見ると、朝の通勤・通学時間帯の空港行きの利用がもっとも多く、夕方の帰宅時間帯がそれに次ぎます。

本町からの通勤・通学だけではなく、エアポートウォーク名古屋や名古屋空港への通勤利用があるため、ピーク時間帯であっても双方向の利用が見られます（図 2-6、図 2-7）。

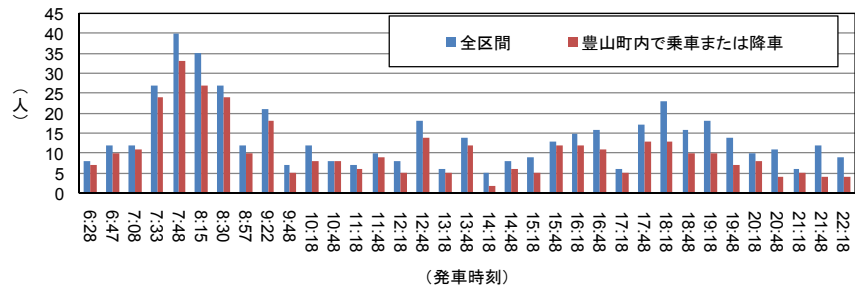


図 2-6 便別利用者数（西春→空港） 平日

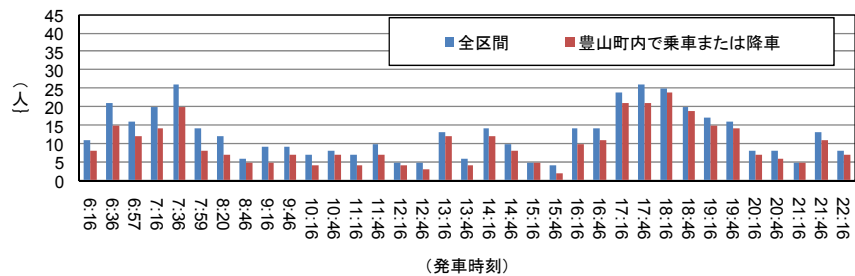


図 2-7 便別利用者数（空港→西春） 平日

【休日】

休日は、朝ピークの時間帯の利用者が少なくなります。そのほかの時間帯については一定した利用者数が見られます。（図 2-8、図 2-9）。

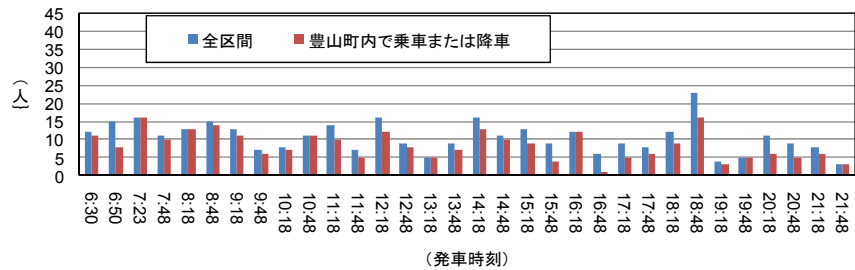


図 2-8 便別利用者数（西春→空港） 休日

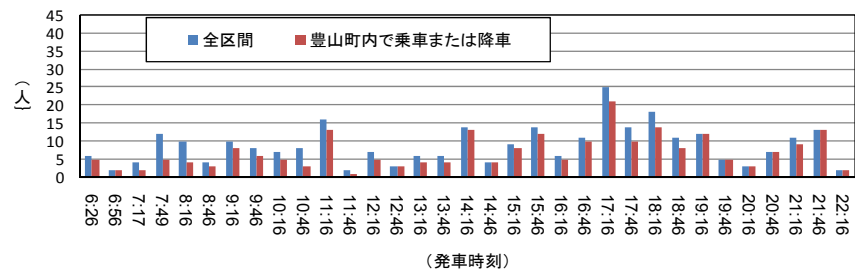


図 2-9 便別利用者数（空港→西春） 休日

② バス停別利用者数

バス停別の利用者数を見ると、平日は西豊場バス停が乗降ともに最も多いですが、エアポートウォーク名古屋・名古屋空港がそれに次いでおり、住民の足だけではなく、空港ア

クセスやエアポートウォーク名古屋へのアクセスにも多く利用されていることが考えられます(図 2-10)。休日は、エアポートウォーク名古屋バス停の利用者が最も多いです。(図 2-11)

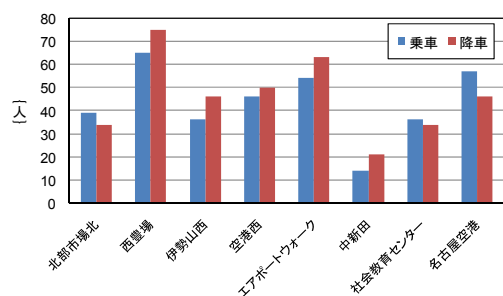


図 2-10 バス停別利用者数（町内のみ） 平日

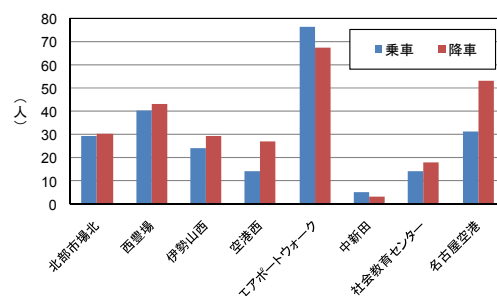


図 2-11 バス停別利用者数（町内のみ） 休日

③ 利用区間

利用者の利用区間を見ると、平日・休日ともに、町内で完結する利用者はほとんどなく、大半が市町境をまたいで北名古屋市まで利用されており、そのほとんどは西春駅の利用です(図 2-12、図 2-14)。

利用者に占める豊山住民の割合は 8 割弱であり、本路線が本町の公共交通として果たしている役割は大きいと言えます(図 2-13、図 2-15)。

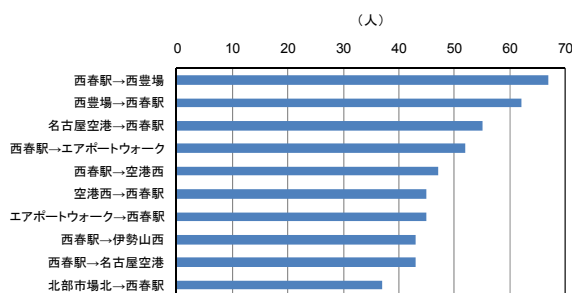


図 2-12 区間別利用者数（上位 10 位） 平日

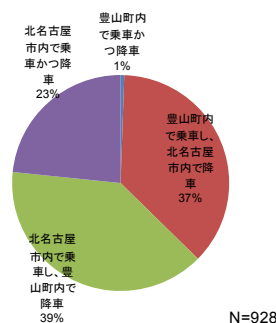


図 2-13 利用者の乗車区間 平日

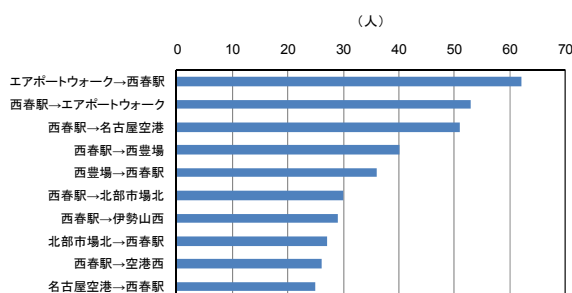


図 2-14 区間別利用者数（上位 10 位） 休日

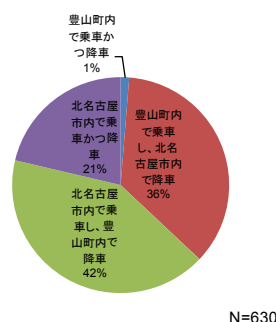


図 2-15 利用者の乗車区間 休日

※利用状況については、平成 22 年 11 月 19 日（金）ならびに、11 月 20 日（土）に実施した OD 調査の結果に基づく。

2.3.2 あおい交通名古屋空港直行バス

(1) 運行の概要

平成 17 年 2 月の県営名古屋空港の開港に合わせ、運行を開始しました。名古屋駅前（ミッドランドスクエア前）～県営名古屋空港～勝川駅間を運行する路線です。

平成 19 年 4 月に名古屋栄バス停（名古屋駅前行きのみ停車、降車専用）を新設、平成 20 年 10 月にはエアポートウォーク名古屋の開店に伴い、「エアポートウォーク北」バス停が新設されました。11 月に一部便の勝川駅までの路線延長を行い、「味美」「勝川駅」バス停が新設されました。また、同時に従来、降車専用（名古屋駅前発県営名古屋空港行きのみ停車）であった「豊山」バス停を、上下とも停車、乗降とも可能にする変更が行われました。

これにより、県営名古屋空港アクセスのみならず、平成 19 年度末をもって廃止された名鉄バス勝川・空港線の代替交通の役割も果たしており、住民の足としても利用可能となっています。

運行区間	名古屋駅前（ミッドランドスクエア前）～県営名古屋空港～勝川駅
途中停留所	名古屋栄（降車のみ）・豊山・県営名古屋空港・エアポートウォーク北・味美
運賃	距離制 700 円（名古屋駅前～名古屋空港） 300 円（豊山～勝川駅）
運行本数	【平日・土休日】 34 便（名古屋駅前→エアポートウォーク北） 32 便（名古屋空港→名古屋駅前） 12 便（名古屋空港→勝川駅） 11 便（勝川駅→名古屋空港）
運行時間帯	午前 6 時台～午後 10 時台
運行間隔	1 時間あたり 1～3 便（名古屋駅前～名古屋空港） 1 時間あたり 1 便程度（名古屋空港～勝川駅）

※ 運行時刻は航空機の運行状況に合わせ変更されます。

※ 掲載データは平成 22 年 10 月 31 日改正のものです。

(2) 利用者数

平成 21 年度の利用者数は、平成 20 年度に比べて 15%程度増加しています（表 2-4）。

表 2-4 あおい交通名古屋空港直行バス利用者数

	平成 20 年度	平成 21 年度
年間利用者数	189,541 人	219,840 人
1 日平均利用者数	519 人	602 人

(3) 利用状況

① 便別利用者数

県営名古屋空港発着の飛行機に合わせたダイヤが基本であるため、飛行機の発着時間帯前後の便の利用が多くなっていますが、それ以外の時間帯も一定の利用があります。これは、名古屋駅～豊山・エアポートウォーク間の利用があるためです（図 2-16、図 2-17、図 2-19、

図 2-20)。一方、名古屋空港～勝川間についての利用は少ない状況にあります（図 2-18、図 2-21）。この傾向は平日・休日とも共通していますが、休日の方が利用者は少ない傾向にあります。

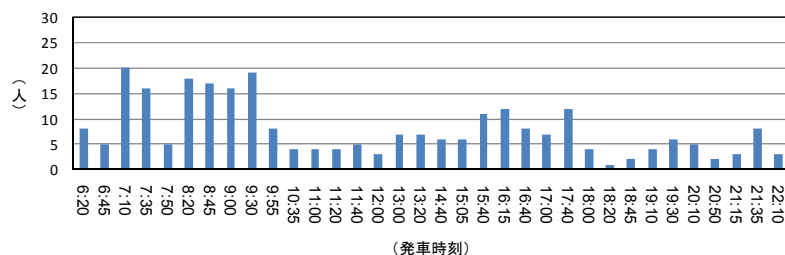


図 2-16 便別利用者数（名古屋駅→空港→勝川駅） 平日

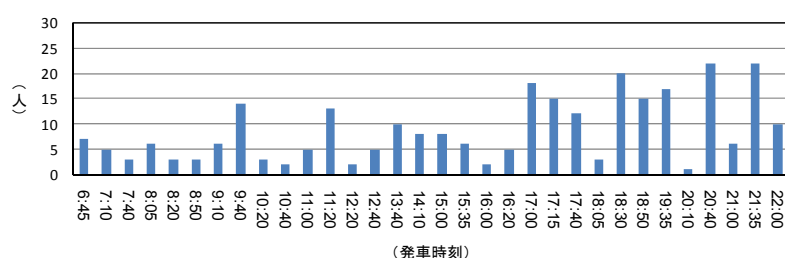


図 2-17 便別利用者数（空港→名古屋駅前） 平日

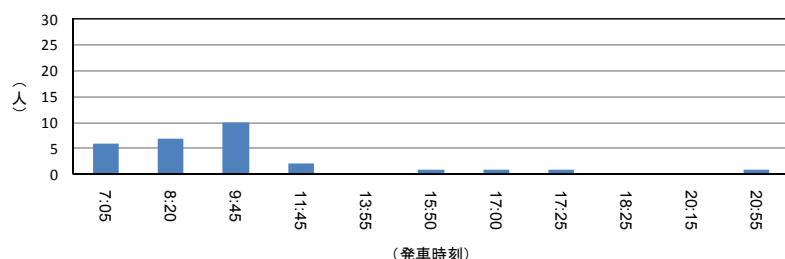


図 2-18 便別利用者数（勝川駅→空港） 平日

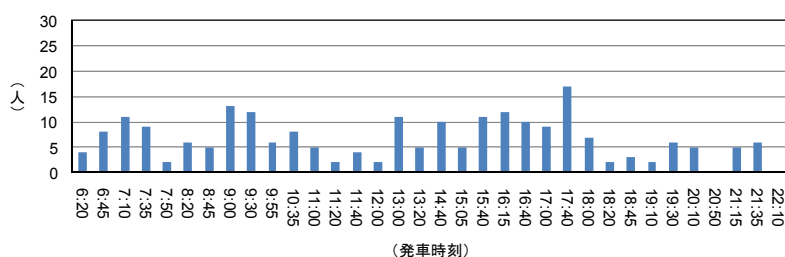


図 2-19 便別利用者数（名古屋駅→空港→勝川駅） 休日

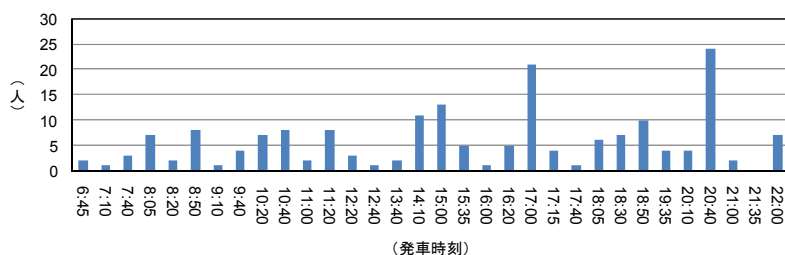


図 2-20 便別利用者数（空港→名古屋駅前） 休日

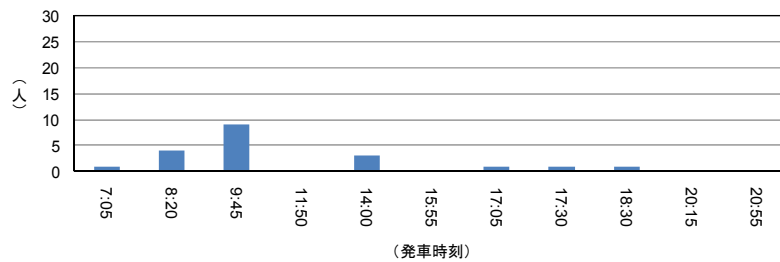


図 2-21 便別利用者数（勝川駅→空港） 休日

② バス停別利用者数

最も利用が多いバス停は名古屋駅前であり、名古屋空港がこれに続く。この傾向は平日・休日とも変わりませんが、休日の場合は名古屋空港の利用が減る一方、エアポートウォーク北の利用が微増する傾向にあります（図 2-22、図 2-23）。

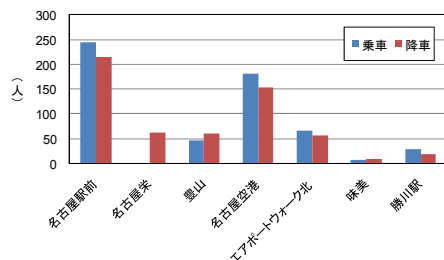


図 2-22 バス停別利用者数 平日

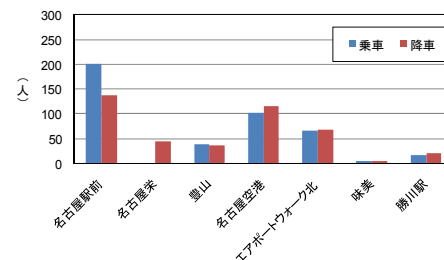


図 2-23 バス停別利用者数 休日

③ 利用区間

平日・休日とも、名古屋駅前～名古屋空港間の利用が圧倒的に多いですが、名古屋駅～豊山・エアポートウォーク北間の利用も多いです。（図 2-24、図 2-25）。

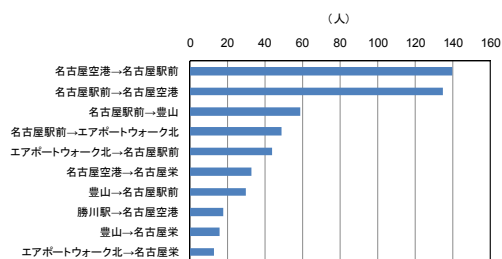


図 2-24 区間別利用者数（上位 10 位） 平日

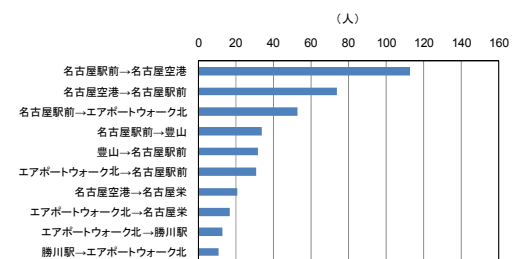


図 2-25 区間別利用者数（上位 10 位） 休日

※利用状況については、平成 22 年 11 月 18 日（木）ならびに、11 月 21 日（日）に実施した OD 調査の結果に基づく。

2.3.3名古屋市営バス

(1) 運行の概要

名古屋市営バス黒川 11 号系統のうち、一部の便が町内の北部市場に乗り入れています。北部市場が開場した 1983 年 3 月からの運行です。朝 7 時台には 1 時間に 2 本が運行されており、16～20 時台には 1 時間 1 本の運行があります。昼間時は 2 時間に 1 本程度の運行となっています。

この他、町南境付近の名古屋市内を黒川 11 号系統の他系統と、幹栄 1 号系統が運行しており、如意車庫前・如意住宅バス停に駐輪場が整備されていることもあり、町民の利用も見られます（図 2-26）。

系統名	黒川 11 号系統
運行区間	黒川～城北小学校～中切町四～新川中橋～大我麻町～北高校～如意車庫前 黒川～城北小学校～中切町四～新川中橋～大我麻町～北部市場
町内の停留所	北部市場
運賃	均一制 200 円
運行本数	【平日】 14 便（黒川→北部市場） 11 便（北部市場→黒川） 【土曜】 10 便（黒川→北部市場） 10 便（北部市場→黒川） 【休日】 9 便（黒川→北部市場） 9 便（北部市場→黒川）
運行時間帯	午前 6 時台～午後 8 時台
運行間隔	昼間時 1～2 時間に 1 便程度（黒川～北部市場）
その他	国道 41 号経由

系統名	幹栄 1 号系統
運行区間	栄～高岳～清水口～黒川～城北小学校～新川中橋～味鋺小学校北～楠支所～如意住宅 栄～高岳～清水口～黒川～城北小学校～新川中橋～味鋺小学校北～水分橋
町内の停留所	なし
運賃	均一制 200 円
運行時間帯	午前 6 時台～午後 10 時台
運行間隔	昼間時 1 時間あたり 3～4 便程度
その他	国道 41 号経由

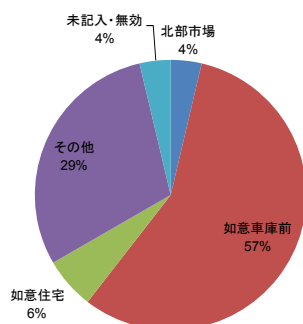


図 2-26 町民が利用する名古屋市営バスのバス停

(2) 利用者数

黒川 11 号系統 北部市場バス停の利用者数（1 日の乗降者数平均）は、やや増加傾向にあります（表 2-5）。

表 2-5 北部市場バス停の利用者数（1 日の乗降者数平均）

	平日		土曜日		日曜日・祝日	
	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 20 年度	平成 21 年度
乗車人数	40 人	40 人	20 人	20 人	10 人	10 人
降車人数	90 人	100 人	50 人	60 人	30 人	30 人

（名古屋市交通政策室調べ）

2.3.4とよやまタウンバス

(1) 概要と沿革

運行費用の不足分を本町が負担する形で、あおい交通が運行しています。平成 14 年 10 月より運行をはじめ、平成 18 年度、平成 20 年度の 2 度、大きな改正を行いました。

(2) 運行の概要

(平成 14 年 10 月～18 年 9 月)

運行区間	小牧市役所前～県庁前
途中停留所	小牧市民病院・小牧市武道館北・青山江川・青山東・豊山町役場・豊山町商工会前・豊山中学校・伊勢山・伊勢山南・青塚山前・北部市場東・黒川
運賃	100 円～500 円（1 枚 200 円の住民乗車券あり）
運行本数	【平日】 12 往復 【土曜】 5 往復 【休日】 運休
運行時間帯	午前 6 時台～午後 9 時台
運行間隔	1 時間半に 1 便程度

- 小牧市役所から県庁前までの 1 路線
- 住民乗車券による割引制度があり（平成 18 年 9 月末で廃止）

(平成 18 年 10 月～20 年 3 月)

【北ルート】

運行区間	小牧市役所前～北部市場東
途中停留所	小牧市民病院・小牧市武道館北・航空館 boon・八剣神社・青山江川・日吉神社・青山高添・青山東栄・豊山町役場・豊山町商工会・豊山中学校・伊勢山西・西豊場
運賃	100 円～500 円（回数券あり）
運行本数	【平日】 10 便 【土曜・休日】 6 便
運行時間帯	【平日】 午前 7 時台～午後 7 時台 【土曜・休日】 午前 9 時台～午後 5 時台
運行間隔	1 時間に 1 便程度

【南ルート】

運行区間	航空館 boon～名古屋栄
途中停留所	青山江川・青山東栄・豊山町役場・豊山町商工会・豊山中学校・伊勢山・伊勢山南・青塚古墳前・北部市場東・黒川・愛知県庁前
運賃	100 円～500 円（回数券あり）
運行本数	【平日】 13 往復 【土曜・休日】 8 往復
運行時間帯	【平日】 午前 6 時台～午後 10 時台 【土曜・休日】 午前 8 時台～午後 6 時台
運行間隔	1 時間半に 1 便程度

- 利用実態にあわせて、単一ルートを 2 ルートに分割。

- 日曜祝日の運行を開始
- 北ルートに小型車両（ジャンボタクシー）を導入し、南ルートをマイクロバス 2 台で運行
- 南ルートを名古屋栄へ乗り入れ開始
- 運賃改訂を行い、住民乗車券を廃止
- バス停、運行本数を増加

（平成 20 年 4 月～）

【北ルート】

運行区間	小牧市役所前～豊山中学校（伊勢山方面巡回）
途中停留所	小牧市民病院・小牧市武道館北・航空館 boon・八剣神社・青山江川・日吉神社・青山高添・青山東栄・豊山町社会教育センター・豊山町役場・豊山町商工会・豊山中学校・伊勢山西・西豊場・北部市場東・青塚古墳西・志水小学校・神戸・伊勢山南・伊勢山
運賃	100 円～500 円（回数券あり）
運行本数	【平日】 10 便 【土曜・休日】 6 便
運行時間帯	【平日】 午前 7 時台～午後 7 時台 【土曜・休日】 午前 9 時台～午後 4 時台
運行間隔	1 時間に 1 便程度

【南ルート】

運行区間	航空館 boon～名古屋栄
途中停留所	青山江川・青山東栄・豊山町社会教育センター・豊山町役場・豊山町商工会・豊山中学校・伊勢山・伊勢山南・青塚古墳前・北部市場東・黒川・愛知県庁前
運賃	100 円～500 円（回数券あり）
運行本数	【平日】 15 往復 【土曜・休日】 8 往復
運行時間帯	【平日】 午前 6 時台～午後 9 時台 【土曜・休日】 午前 9 時台～午後 6 時台
運行間隔	1 時間に 1 便程度

- 南ルートは 1 時間に 1 本のダイヤを確保
- 北ルートは小牧市民病院への通院を考慮したダイヤへと変更
- 社会教育センターに南北ルート、青塚古墳西に北ルートのバス停を設置
- 路上に乗降の障害となる縁石がある場合は可能な限り撤去。北ルートのバスに停車ブザーを設置するなど、バス停や車両のアメニティに配慮
- 南ルートのバスに両替機を設置（平成 21 年 5 月）

(3) 利用者数の変化

① タウンバス利用者数の推移

運行開始以降、毎年利用者数は上昇傾向にありましたが、平成 21 年度は前年度よりも利

用が下回る結果となりました（図 2-27）。理由の 1 つとして、新型インフルエンザの流行などによる出控え傾向が考えられます。

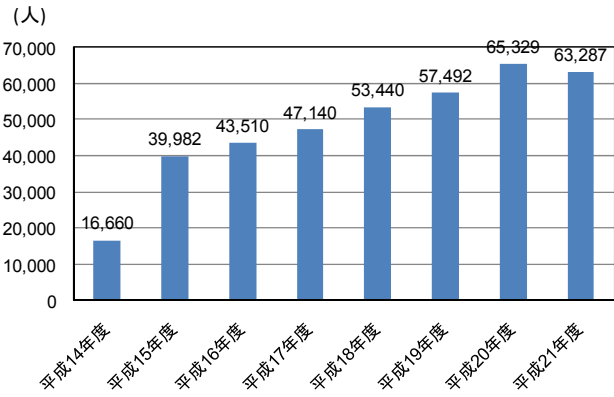


図 2-27 年度別利用者数の推移

② ルート別の乗客数の推移

南ルートについては、季節変動があるものの利用者数が増加傾向にあります。平成 20 年 4 月の改正以降はその傾向が顕著です。北ルートについては、利用者数は横ばいの状況にあります（図 2-28）。

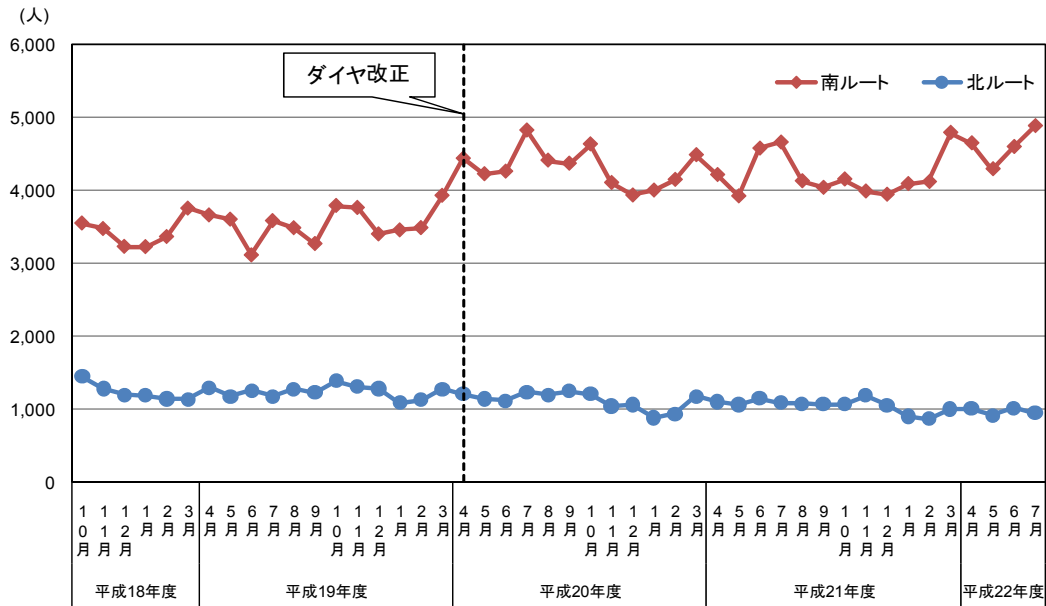


図 2-28 ルート別利用者数

(4) 利用状況

【北ルート】

① 便別利用者数と利用目的

利用者の多くが小牧市民病院への通院（図 2-29、図 2-30）であるため、平日は朝の通院時間帯と、昼の帰りの時間帯の利用が多く見られます。その一方で、午後は利用が極端に少なくなる傾向にあります（図 2-31）。通院の少ない休日は全体的に利用が少なくなっています（図 2-32）。

利用者の年齢層は女性の高齢者が多いです（図 2-33、図 2-34）。

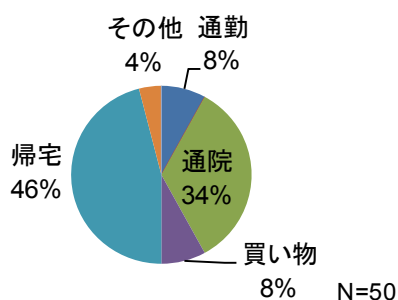


図 2-29 目的別利用者数 平日

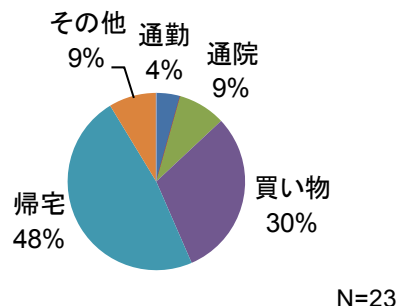


図 2-30 目的別利用者数 休日

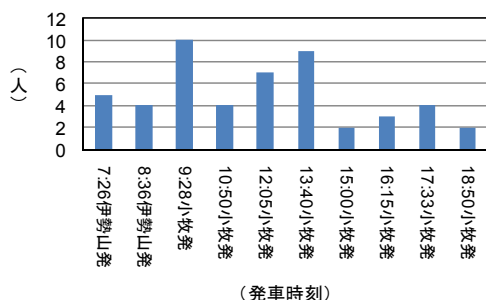


図 2-31 便別利用者数 平日

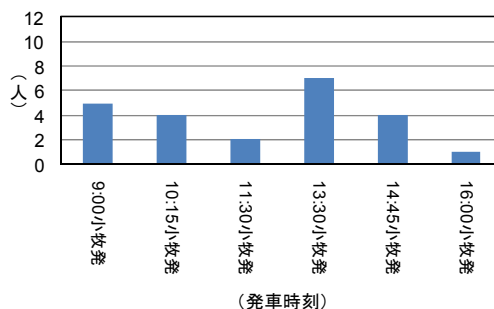


図 2-32 便別利用者数 休日

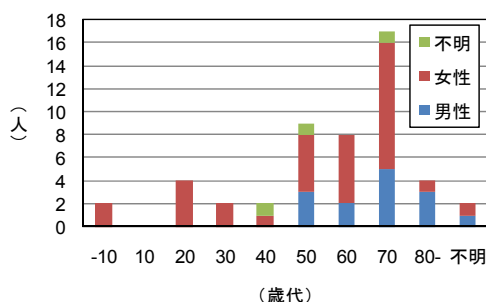


図 2-33 年齢別・性別利用者数 平日

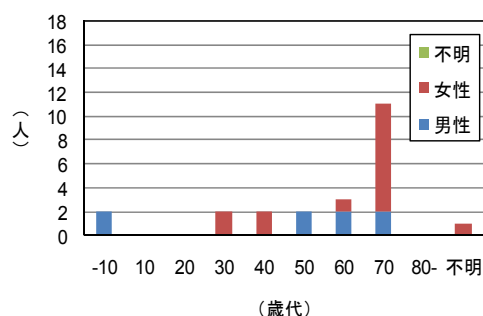


図 2-34 年齢別・性別利用者数 休日

② バス停別利用者数

平日については、降車は小牧市民病院が最も多く、乗車は小牧市役所前が最も多いです。町内で乗車して小牧市民病院へ向かう利用と、小牧市役所前で乗車し町内で降車する利用者が多いと考えられます（図 2-35）。

休日はいずれのバス停も利用が少ないです（図 2-36）。

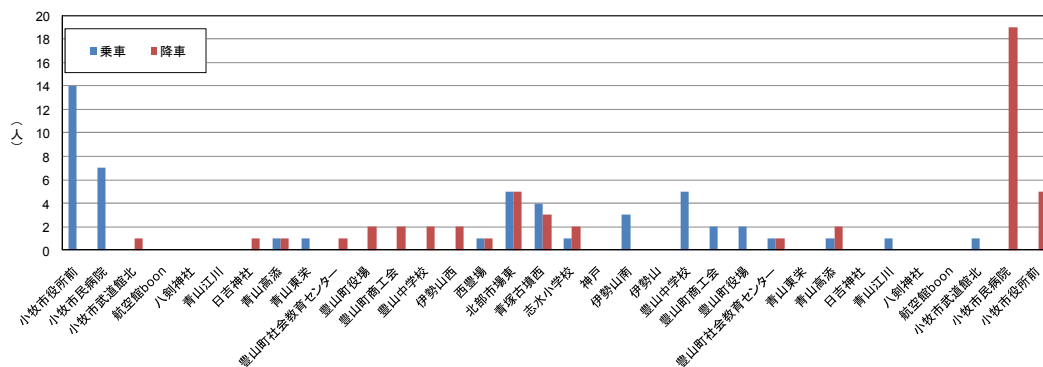


図 2-35 バス停別利用者数 平日

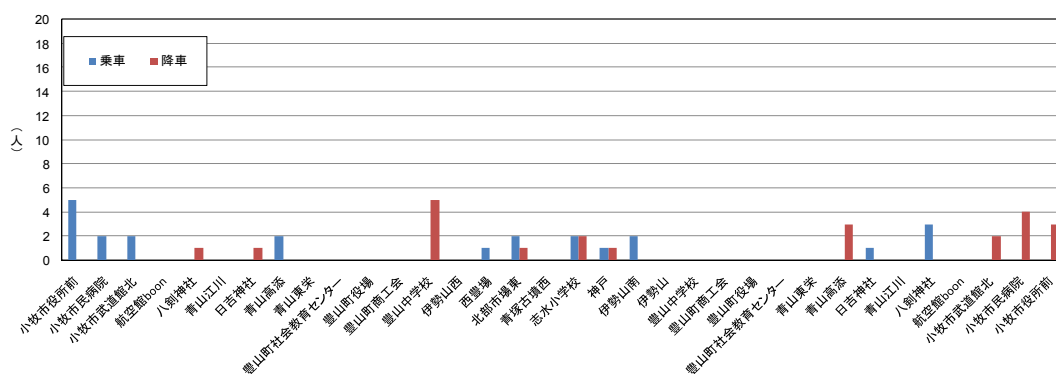


図 2-36 バス停別利用者数 休日

③ 利用区間

利用区間は、町内各所から小牧市民病院か小牧市役所前を発着地とするものであり、特に利用が多い区間は見られません（図 2-37、図 2-38）。

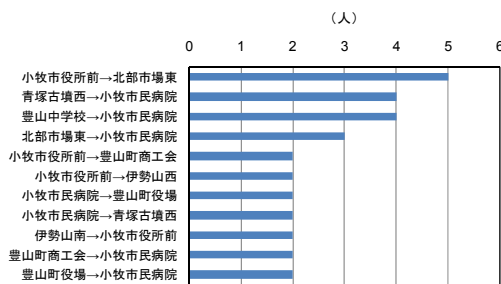


図 2-37 区間別利用者数（上位 10 位） 平日

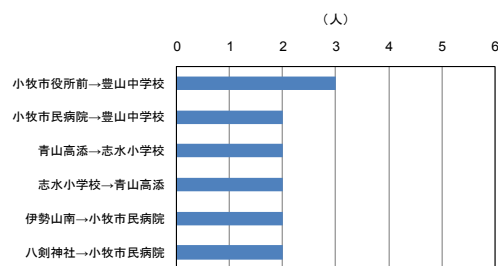


図 2-38 区間別利用者数（上位） 休日

【南ルート】

① 便別利用者数と利用目的

● 平日

平日の利用者数は、航空館 boon→名古屋栄については、始発をはじめとした朝の通勤時間帯の便がもっとも多く、通勤目的の利用が多いと思われます、また昼については買い物等の自由目的利用が見られます（図 2-39）。名古屋栄→航空館 boon については時間帯を問わず一定程度の利用が見られます（図 2-40）。

目的別利用者数を見ても通勤目的の利用は4割程度を占めていることと（図 2-41）、年齢別・性別利用者数も各年代・性別に偏りなく利用されていること（図 2-42）から、利用の実態は一般の路線バスに近いことがうかがえます。

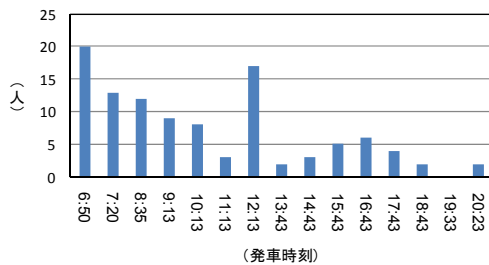


図 2-39 便別利用者数（航空館 boon 発） 平日

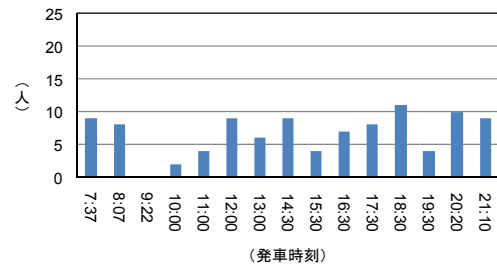


図 2-40 便別利用者数（名古屋栄発） 平日

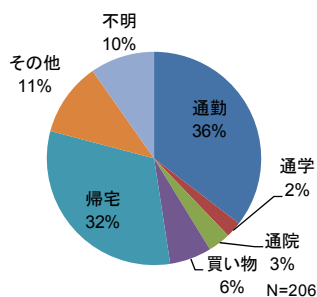


図 2-41 目的別利用者数 平日

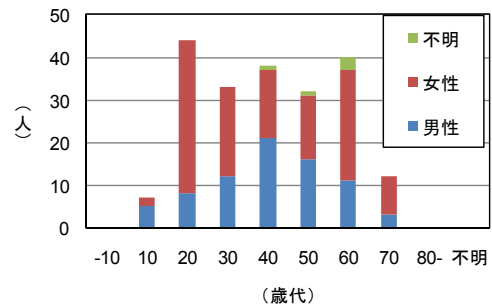


図 2-42 年齢別・性別利用者数 平日

● 休日

休日の利用者数は、平日と比較すると少なく、始発の便と、正午頃の便が多いという傾向は、同じです（図 2-43、図 2-44）。利用目的は買い物などが多く（図 2-45）、利用者層は高齢女性が多くみられます（図 2-46）。

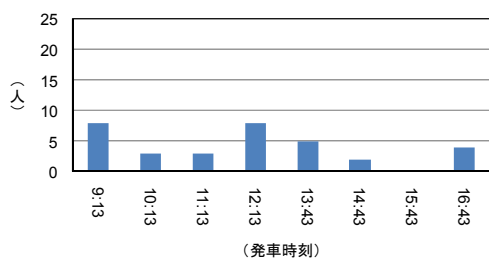


図 2-43 便別利用者数（航空館 boon 発） 休日

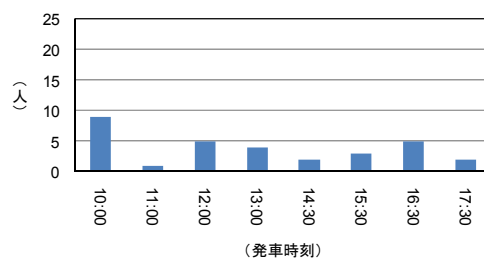


図 2-44 便別利用者数（名古屋栄発） 休日

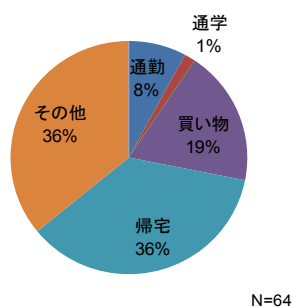


図 2-45 目的別利用者数 休日

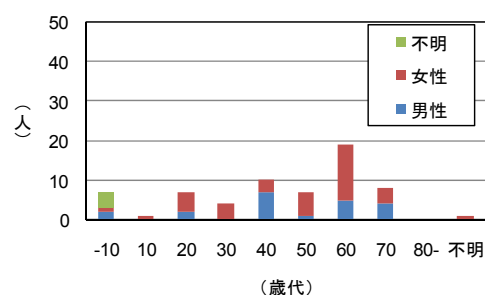


図 2-46 年齢別・性別利用者数 休日

② バス停別利用者数

平日・休日とも名古屋栄・北部市場東の利用が多いです。そのほか町内で利用が多い停留所として、豊山中学校・豊山町役場・青山東栄などがあげられます（図 2-47、図 2-48）。

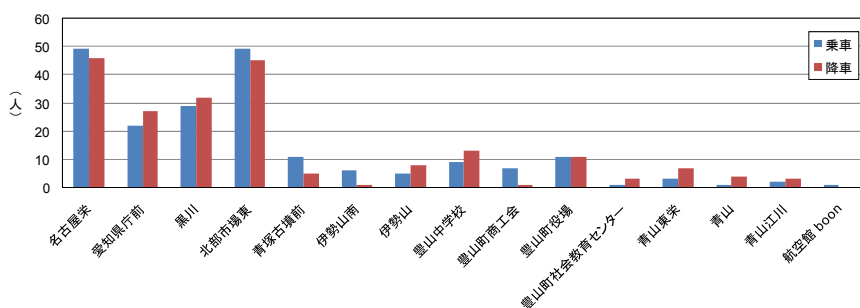


図 2-47 バス停別利用者数 平日

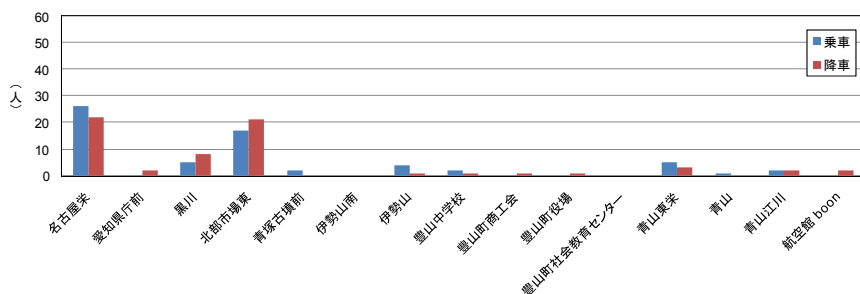


図 2-48 バス停別利用者数 休日

③ 利用区間

利用区間は名古屋栄～北部市場東間が平日・休日ともに上位を占めている。それ以外でも北部市場東を発着地とする利用が目立ちます（図 2-49、図 2-50）。

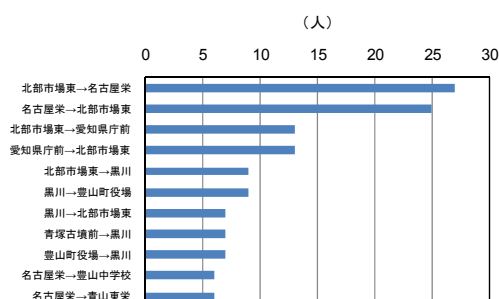


図 2-49 区間別利用者数（上位 10 位） 平日

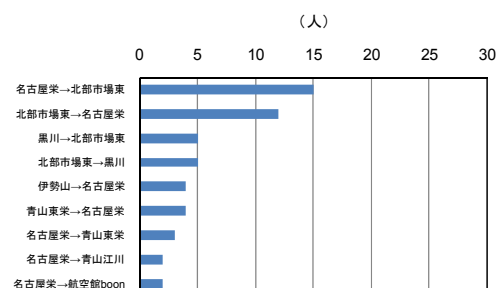


図 2-50 区間別利用者数（上位） 休日

※利用状況については、平成 22 年 11 月 18 日（木）ならびに、11 月 21 日（日）に実施した OD 調査の結果に基づく。

(5) 運行経費

運行経費から運賃収入を差し引いた欠損額について、町が負担しています。

運行開始翌年の平成 15 年度以来、町の負担金は増加傾向にあります。利用者が増加していることもあり、利用者 1 人あたり経費は近年、横ばい傾向にあります（図 2-51）。

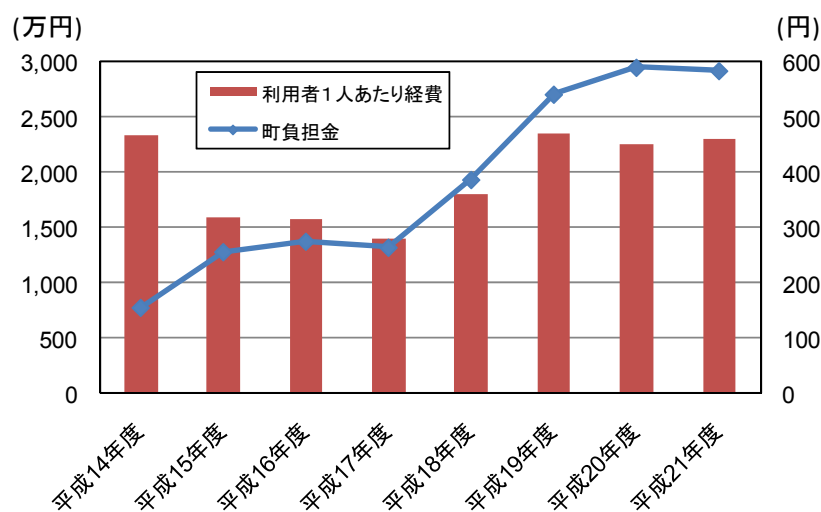


図 2-51 運行経費の推移

2.4 タクシー・移送サービス

(1) タクシー

本町はタクシー交通圏としては名古屋交通圏に含まれます。町内に営業所を有するタクシー事業者は姫タクシー1社です。

アンケート調査の結果によると、住民のタクシー利用の頻度は高くなく、8割以上の人が年に数回程度と回答しています（図 2-52）。

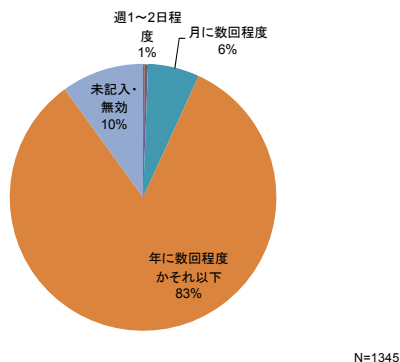


図 2-52 タクシーの利用頻度

本町では、町在住の要介護者・障がい者等を対象とした「タクシー利用料金補助事業」を実施しています。これは、タクシー利用料の初乗料金と送迎料金を補助するもので、要介護者は年間 24 回・障がい者は 48 回まで利用可能なものです。

平成 21 年度は、要介護者 59 人・障がい者 204 人の利用があり、年々利用は増加傾向にあります。

(2) 移送サービス

社会福祉協議会によって、総合福祉センターしいの木への送迎サービスが行われています。これは、町在住で社会福祉協議会の賛助会員に 2 口以上加入の世帯であって、町在住の要介護者・障がい者等を対象とするもので、総合福祉センターしいの木（社会福祉協議会所在地）から半径 1.5km 以上 5km 未満の対象者を送迎するものです。賛助会員 2 口の加入で年間 12 回、3 口の加入で 18 回まで利用可能です。利用可能時間は午前 8:45～午後 4:30 となっています。

平成 21 年度は、276 件の利用があり、年々利用は増加傾向にあります。

なお、本町には、福祉有償運送を実施している NPO 等の団体はありません。

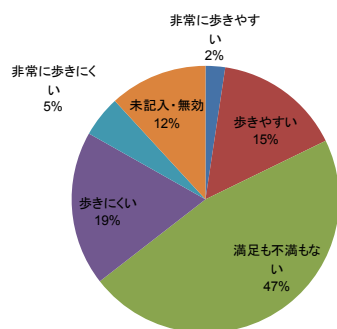
2.5 自転車・歩行環境

町内には大きな起伏が存在せず、自転車や徒歩での移動に大きな支障となる地形は存在しません。

町内の主要道路は国道 41 号であり、車道と歩道が分離されています。また、国道 41 号から名古屋空港にアクセスする道路をはじめ、交通量の多い道路については、歩道を整備しています。平成 20 年時点での歩道設置延長は 15,501m であり、道路総延長 72,611m に対して 21.3%となっています。

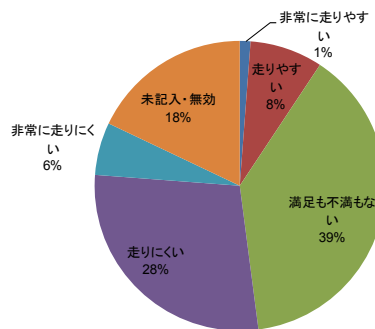
一方で、豊山町商工会付近などでは旧来の狭隘な道路でありながらも、交通量が多いところも存在しており、自転車や歩行者での移動に危険が伴う場所もあります。当該区間については現在、都市計画道路が建設中であり、その他にも順次道路改良が行われています。

アンケート調査の結果では、徒歩での移動に対する不満はあまり大きくない（図 2-53）反面、自転車の走行環境に対する不満は大きいことがわかりました（図 2-54）。



N=1345

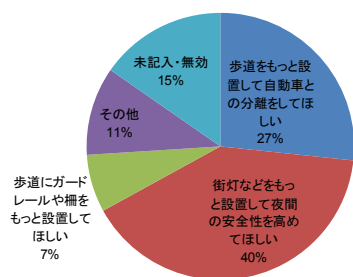
図 2-53 徒歩での移動の満足度



N=1345

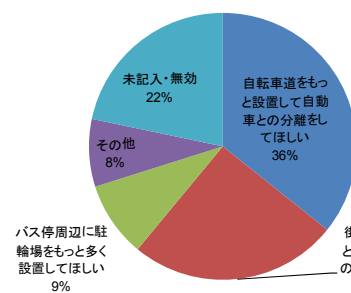
図 2-54 自転車での移動の満足度

徒歩・自転車での移動環境に対する要望としては、自動車との走行環境の分離・街灯の設置がいずれも多くを占めました（図 2-55、図 2-56）。



N=1345

図 2-55 徒歩での移動環境に対する要望



N=1345

図 2-56 自転車での移動環境に対する要望

3 豊山町地域公共交通総合連携計画の目指す姿

3.1 第4次総合計画における公共交通の位置づけ

第4次基本計画では、「タウンバスを中心とした公共交通の充実」が掲げられています。

自動車に頼らなくても、子どもや高齢者も安心して町内を回遊したり、町外へも出かけられる交通環境が整ったまちを目指して、徒歩や自転車での移動空間を整備し、タウンバスの利便性を高めます。

具体的に実施する施策としては、以下の4つを掲げています。

(1) 公共交通事業の検討と充実

地域公共交通会議を定期的開催し、住民やバス利用者の公共交通に対する要望を把握し、効率的で効果的な公共交通施策を推進します。

○地域公共交通活性化事業

○地域公共交通会議の開催

(2) とよやまタウンバスの充実

地域公共交通会議の意見に基づき、継続的にとよやまタウンバスの利用向上を図ります。

また、バスの定時・安全運行を指導し、安定的運行に努めます。

○とよやまタウンバスの運行

(3) 公共交通の利用促進

本町の公共交通を網羅したマップを作成し、公共交通の利用促進を図ります。また、広報紙やホームページを通じて公共交通の重要性や必要性の啓発を行い、自家用車から公共交通への自発的な転換を促進します。

○公共交通マップの作成

○公共交通PR事業

(4) 公共交通を利用しやすい環境の整備

乗り継ぎや待ち時間の抵抗感をなくし、公共交通の利便性を高めます。

○公共交通環境整備事業

本連携計画は、第4次基本計画を踏まえて、次節で述べる「目指す姿」を設定し、それに基づいた事業を実施することとします（図3-1）。

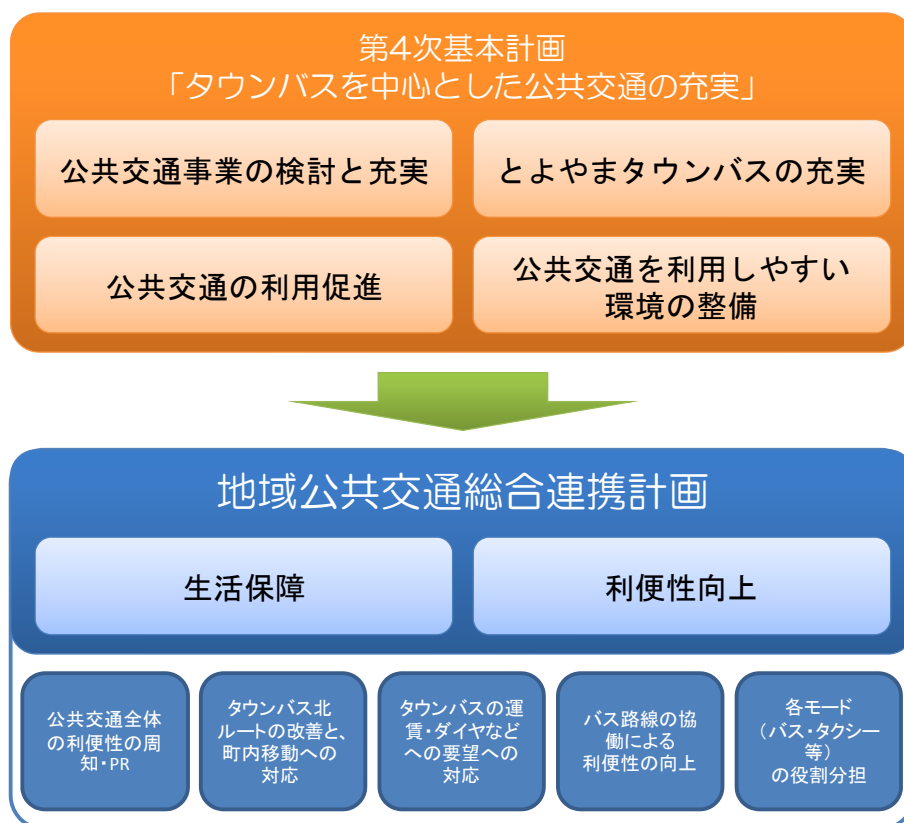


図 3-1 基本計画と地域公共交通総合連携計画の関係イメージ

3.2 豊山町の公共交通の目指す姿

第 4 次総合計画に掲げた目標を達成するための具体的施策について以下で検討します。その際、総合計画のキーワードである、「小さくてキラリと輝くまち とよやま」を支える公共交通を目指す姿として設定します。

3.2.1 基本的な方向性

基本的な方向性のキーワードとして「生活保障」「利便性向上」を挙げます。

「生活保障」 豊山町の住民誰もが、何らかの手段によって生活に必要な移動を確保されています。

「利便性向上」 名古屋市内に見劣りしないレベルの公共交通を目指します。

3.2.2 生活保障

前章で述べたとおり、本町の公共交通は、鉄道が存在しないものの、バス交通は充実しており、必ずしも恵まれていないわけではありません。

しかしながら、高齢者や障がい者といった、バス利用が困難な人は存在しており、これらの人々の生活に必要な移動をどのように保障するかが問題となります。

そこで、バスその他の交通機関の適切な役割分担により、高齢者や障がい者を含めた全ての住民に対して生活に必要な移動を保障することを目標とします。

3.2.3 利便性向上

本町に隣接する名古屋市においては、市営地下鉄・市営バスの運行が広く行われているほか、鉄軌道も充実しており、このことが住民に対して「豊山町の公共交通は不便である」という意識を持たせる一因となっていることが考えられます。

しかし、鉄軌道が存在していたとしても、駅までの距離が遠いなどの理由から、名古屋市内にも、名古屋駅や栄などの都心へのアクセスが本町より不便なところも存在します。

そこで、本町はバスの利便性を高めることで、名古屋市から本町へと市町境を超えることによって公共交通のサービスレベルが見劣りしないように公共交通を確保するとともに、その積極的な活用策について住民にPRし、利用促進を行うことを目標とします。

また、市町境付近を運行する名古屋市営バスを利用する住民も存在することから、そこまでのアクセス道路の徒歩・自転車走行環境の整備についても検討します。

4 地域公共交通総合連携計画に基づいて実施する施策

住民の交通実態に関するアンケート、OD 調査、グループインタビューなどの一連の本町の公共交通についての調査を行った結果、いくつかの課題が見つかりました。

これらの課題に対応し、前章で述べた目指す姿を達成するために、以下に課題を整理し、それらを改善するための具体的施策を記します。

4.1 各モードの役割分担

4.1.1 路線バス

本町には、町が欠損補助しているとよやまタウンバスのほか、名鉄バスの西春・空港線、あおい交通の名古屋空港直行バスが存在し、名古屋市営バスが北部市場まで乗り入れを行っています。これらバス路線によって、名古屋市・小牧市等の近隣市や鉄道駅へのアクセスが確保されており、町の基幹的公共交通として重要な存在です。このため、バス事業者と協力しながらこれらの維持・確保に努めていきます。

すでに、豊山町公共交通マップの作成に当たっては、全てのバス路線について案内・掲載を行っているほか、地域公共交通会議においても、バス事業者から資料の提供など積極的な協力をいただいています。

今後もこの関係を維持しながら、バス路線の維持・確保に努めることとします。

4.1.2 タクシー

これまで、本町の地域公共交通施策は主にバスを対象としてきましたが、高齢者や障がい者の中にはバスを利用できない人も存在しており、バスのみでは住民の生活に必要な移動を保障することが困難です。

これらの方々に対しては、タクシーを有効活用することにより、サービスを供給することが可能であると考えられます。2.4 で述べたように、すでに本町においては、町在住の要介護者・障がい者等を対象とした「タクシー利用料金補助事業」を実施しています。今後もタクシー事業者と協力しながら、タクシーの活用について検討します。

また、バスとタクシーの中間的運行形態として、デマンド型乗合運行も考えられることから、その可能性についても検討を行います。

4.1.3 徒歩・自転車

平坦で町域が狭い本町においては、町内の移動において徒歩・自転車が果たすべき役割が小さくないと考えられます。しかし、アンケート調査やグループインタビューの結果に

よると、町内の移動であっても自家用車を利用するという回答が少なくありませんでした。

歩行環境や自転車走行環境を整えることは、短距離の自家用車利用を減らすことにつながります。また、住民の移動手段として市町境付近を運行する名古屋市営バスが利用されており、そこまでのアクセス改善も必要です。

これらのことから、町内の徒歩・自転車走行環境について、引き続き整備していくこととします。

4.2 公共交通全体の利便性の周知・PR の必要性

4.2.1 住民の公共交通に対する認識

(1) アンケート調査結果

本町で運行されている、とよやまタウンバス、名鉄バス西春・空港線、名古屋空港直行バスの3つのバス路線は、それぞれに一定の利用者を得ており、利用者も増加の傾向にあります。一方で、住民全体のうち、路線バスを日常的に利用するという人は少なく、ほとんどあるいは全く利用しないという人が半数を占めているということが明らかとなりました（図 4-1）。

また、栄・名古屋駅・西春・小牧・勝川といった近隣都市の主要地点等へのアクセスが確保されているにもかかわらず、そのことが十分に認識されていないことも明らかになりました。

【設問】

あなたは、日頃路線バスを利用することがありますか？ あてはまるもの1つに○をつけてください。

1. 日常的に利用する。
2. ときどき利用する。
3. 車やタクシーなどの利用ができない時に利用する。
4. 天候が悪い時（雨天や強風、寒い暑いなど）に利用する。
5. ほとんどあるいは全く利用しない。

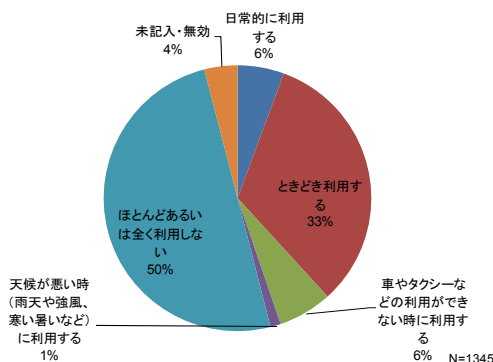


図 4-1 路線バスの利用状況についての回答

「ほとんどあるいは全く利用しない」という回答が半数に及び、バスが住民の主たる移動手段となっていないことがわかる。

【設問】

次の行き先のうち、町内から路線バスだけで直接行けるところはどこだと思いますか？
あてはまるものすべてに○をつけてください。

1. 名古屋駅 2. 栄駅 3. 黒川駅 4. 西春駅 5. 勝川駅 6. 味美駅

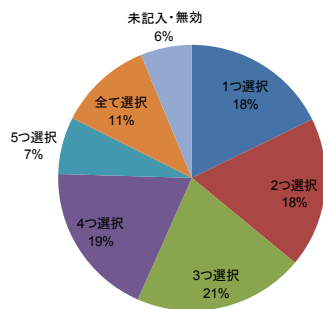


図 4-2 行き先として選択した駅数

実際は全ての駅に行くことができるが、全てを選択した人は 11%に過ぎない。1 駅しか選択していない人も 18%存在しており、バスによる鉄道駅アクセス利便性についての認識があまりされていないことが推察できる。

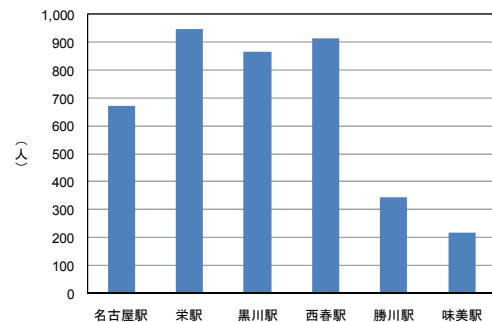


図 4-3 行き先駅の認知状況

勝川駅・味美駅へアクセス可能であるという認知度が低いほか、名古屋駅へアクセス可能であることについても回答者の約半数しか認識していないことが分かった。一方、栄駅・黒川駅へアクセス可能なことについては多く認識されており、タウンバスの行き先が住民にある程度浸透していることが見て取れる。

(2) グループインタビュー調査結果

グループインタビューの結果によると、「豊山町の公共交通は不便である」という意見が少なからず聞かれましたが、そのような回答をした人の多くは自家用車を主に使っていました。

一方で、バスを利用しているという人に公共交通の便について聞くと、比較的便利であるという回答を得ることができました。また、公共交通を利用しない理由として、乗り場や行き先が分からないという意見も聞かれました。また、名古屋栄や名古屋駅のバス停がわからないため、利用できないという意見もありました。

(3) まとめ

以上の調査結果より、公共交通の利用を促進するために、本町の公共交通の状況や、その利便性などを改めて住民に広く周知するとともに、乗り方やバス停の位置など、基本的な情報についてわかりやすく提供する必要があると思われます。

また、一度もバスを利用した経験のない方に、バスを利用していただき、その利便性を体験していただくことも、利用者を増やすことに効果的であると予想されます。

そのために、①より多くの住民に公共交通の乗り方を知ってもらうための広報活動を実施すること、②今まで利用したことのない人に試しに利用してもらえようような施策を実施すること、③「バスと車のかしい使い分け」を提案し、公共交通利用を促進するモビリティマネジメント施策を実施すること、の3つの施策を提案します。

4.2.2 広報活動

町広報、ホームページなどでバスの利用について積極的に PRするとともに、高齢者や子供といった、バスの乗り方が分からない層を対象として、バスの乗り方についての基本的な知識を提供します。

【具体的施策】

- 町広報「広報とよやま」に、バス利用を PRする記事を掲載し、公共交通の積極的利用と意識高揚を図ります
- ホームページやケーブルテレビ「とよやまチャンネル」においても、バス利用を PRするコーナーや番組を設け、公共交通の利用を呼びかけるとともに、意識高揚を図ります
- バスの乗り方や乗り場が分からないという意見が、グループインタビューの結果、高齢者や子供を中心に聞かれたことから、地域の団体などを対象とした「バスの乗り方案内」などを実施し、バス利用を呼びかけます
- 現在発行している「公共交通マップ」についても、「字が小さい」などの意見があるため、住民の意見を取り入れながら、改良を加えます

4.2.3 乗車キャンペーン

一度もバスに乗ったことのない方に、バスの利便性を実感していただくため、乗車キャンペーンを実施します。

【具体的施策】

- 「とよやま DE ないと」などのイベント時や、夏休みなどの一定期間、乗車キャンペーンを実施します

4.2.4 モビリティマネジメント

上記 2 施策を実施することにより、町内公共交通の利用者増加と、自家用車利用の抑制という 2 つの目的を満足させるような啓発事業（モビリティマネジメント）を実施します。

【具体的施策】

- 広報活動実施にあたっては、公共交通の利便性を PRするとともに、自家用車利用を抑制するような情報についても提供し、公共交通を積極的に選択していただけるよう促します

4.3 タウンバス北ルート of 改善と、町内移動への対応

とよやまタウンバスの北ルートは、町内と小牧市民病院方面をつなぎ、町内の移動や病院への通院を主に見込んで車両、ダイヤ、路線を設定しています。

(1) OD 調査結果

2.3.4 で述べたとおり、平日については午前から午後にかけて、小牧市民病院への通院を目的とした利用が目立ちますが、午後から夕方にかけては利用が減少します。また、休日は買い物の利用がありますが、利用者数は少ないです。

(2) グループインタビュー調査結果

グループインタビューによると、小牧市民病院の乗車用バス停が病院敷地外にあるため、交通量の多い道路を渡らなければならないことへの不満や、本数が少ないという意見が聞かれました。

名古屋方面へ外出する際は運転に自信がないためバスを利用するという意見があった一方で、小牧・春日井方面へは自家用車を利用するという意見も多く聞かれました。このことも南ルートに比べて、北ルートの利用者が少ない理由の一つとして考えられます。

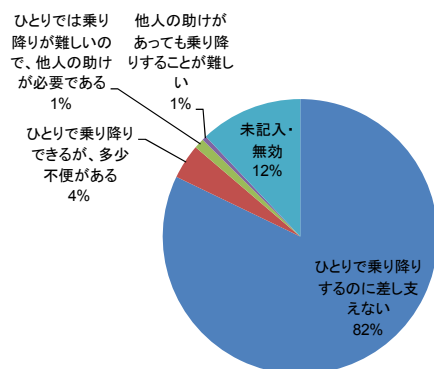
(3) アンケート調査結果

アンケート調査によると、町内には少数ではありますが、身体的理由（高齢・病気等）により、バスに乗りたくても自由に利用できない方がいらっしやり、このような方々へできる限り移動の機会を提供する必要があります。

【設問】

あなたはバスを不自由なく乗り降りすることができますか？ あてはまるもの1つに○をつけてください。

1. ひとりで乗り降りするのに差支えない
2. ひとりで乗り降りできるが、多少不便がある
3. ひとりでは乗り降りが難しいので、他人の助けが必要である
4. 他人の助けがあっても乗り降りすることが難しい



N=1345

図 4-4 バスを不自由なく乗降できるかどうか

バスの乗降については、82%の人がひとりで乗り降りするのに差し支えないと回答しているが、他人の助けがあっても乗り降りすることが難しいという回答が1%、一人では乗り降りが難しいので、他人の助けが必要であるという回答も1%存在しており、バスを利用したくてもできない人が存在していることが推察できる。

(4) まとめ

以上のことから、車両が小型で、比較的細やかに移動できるという北ルートの車両の強みを活かしながら、運行時間帯や路線のみならず、運行形態についても、より利便性の高

い方法がないか検討し、利用者増を図るとともに、よりきめの細かいサービスが提供できないかを検討する必要があります。

そのために、①タウンバス北ルートについて、利用実態に即した運行形態への変更可能性（運行時間帯の再検討や、デマンド運行導入）に関しての検討を行います。あわせて、②町内移動に関しては、移動不便者対策の意味合いも含めた運行可能性に関しての検討を行い、福祉的路線としての北ルートの利用価値を向上させます。

4.3.1 北ルートの利用実態に即した運行についての検討

午前中を中心とする小牧市民病院通院に特化した利用ニーズをより満足させるようなダイヤ・路線へと再編します。

【具体的施策】

- 利用者の多くが通院利用の高齢者であり、午前中に利用が集中する反面、午後の利用が大きく減少する利用を踏まえ、午前中の通院利用者の利便性向上を図る路線・ダイヤについて検討します。この際、現在の定時定路線運行の形態を変更することも視野に入れます

4.3.2 車両の有効活用とデマンド運行等の導入の研究

小牧市民病院利用への特化という北ルートの運行形態見直しにより、午後を中心として車両に空き時間が発生することが予想されるため、利用の少ない時間帯のバスの有効利用について検討します。具体的には、町内の移動不便者に対する外出支援策としてのデマンド運行の導入について検討します。

【具体的施策】

- 北ルートの見直しの際、車両の運行空き時間を活用して、デマンド運行が可能かどうかについて検討を行っていきます
- 高齢者・障がい者の外出支援策としてはデマンド運行以外にも、タクシーの活用や社会福祉協議会との連携なども考えられるため、これについても検討を行っていきます

4.4 タウンバスの運賃・ダイヤなどへの要望への対応

タウンバス南ルートは利用が増加傾向にありますが、グループインタビューの結果、通勤・通学といった日常的利用に対しては運賃・ダイヤに対する不満が多く、実際に多くの利用者が運賃の安くなる北部市場東まで自転車等でアクセスしているという事実も明らかとなりました。このため、北部市場東から遠い町北部を中心に、潜在的利用者が存在する可能性があります。

(1) OD 調査結果

2.3.4 で述べたように、タウンバス南ルートの利用状況は、平日は朝時間帯の通勤が多くを占めていますが、昼頃にも利用のピークがあり、買い物など自由目的での利用も多くあります。休日は買い物目的での利用が目立ち、利用時間帯も比較的分散する傾向にあります。

(2) グループインタビュー調査結果

グループインタビューでは、町内から名古屋栄まで 500 円という運賃設定に対する不満が多く、定期券の設定がない状況では通勤に使うには負担が大きいという意見が聞かれました。

また、運賃に対する不満は、利用者の多くが名古屋市内まで運賃が 200 円となる「北部市場東」まで自転車などでアクセスして利用していることから裏付けられ、必ずしもバランスのとれた運賃体系になっていないことが原因となっています。

このような状況を踏まえ、南ルートを中心に、運賃体系を見直したり、運賃を下げたりするなどして利便性を向上させ、より多くの利用者を獲得し、結果としてより多くの運賃収入を得ることが可能になるような方法を検討する必要があります。

(3) まとめ

タウンバス南ルートの運賃・ダイヤ等の見直しや、定期券の設定などによる新しいサービスの設定を通じて、運賃の割高感を解消させます。

4.4.1 ダイヤ・運賃の検討

現状のダイヤ、運賃体系について、妥当かどうかについて利用者の動向を踏まえながら、今後のあり方について検討します。

【具体的施策】

- 現在のタウンバスの運賃体系が、町内からの利用を北部市場東に偏らせている現状を解消するため、運賃区界の見直しや、町内の運賃体系について検討します

4.4.2 新しい乗車サービスの検討

従来から要望の多いタウンバスの定期券の発行など、新しい乗車サービスについて研究します。

【具体的施策】

- 現在タウンバスでは定期券を導入していないことから、持参人式定期券や環境定期券（定期券所持者の家族が割引で乗車できる制度）の導入について検討していきます
- 特に、通学利用が少ないことから通学定期券の導入について先行して検討を行います

4.5 バス路線間の連携による利便性の向上

現在、本町には2事業者による3種類の路線バスがあり、それぞれが異なった運行形態、運賃体系となっています。また、各路線が役場や社会教育センターなどの公用・公共施設付近に集中し、公共交通マップにおいてはそれらの乗り換え利用について案内していますが、必ずしも乗り換え利便性が高いとは言えません。

他の自治体等の先進事例を参考にしながら、コンパクトな町域に複数のバス路線が混在しているという状況を強みとしてとらえ、これらを一体としたサービス提供を行うことで、町全体の公共交通の利便性を高め、利用者の増加を図ります。

4.5.1 路線や事業主体を越えたサービスの提供

町内すべてのバスで共通で利用できる乗車券を発行するなどして、路線や事業主体を問わずにサービスを利用できるようにする方策について検討します。

【具体的施策】

- 「公共交通マップ」の発行を継続し、事業者を問わず公共交通の情報提供を行っていきます
- 前述の定期券の検討にあたっては、タウンバスだけでなく事業者を問わず町内の公共交通すべてに利用できる「交通パスポート」の実現を目指して事業者と調整を行います

4.5.2 町内ターミナル機能の検討

既設の公用・公共施設等にターミナル機能を付与させることを検討します。

【具体的施策】

- 社会教育センターに全てのバス路線が集中していることから、ここをターミナル候補として整備することが可能かどうかについて検討していきます

5 今後の進め方について

従来から、本町の公共交通施策については、公共交通会議ならびにその幹事会を設置し、住民や利用者へのヒアリング・アンケートを行い、その結果に基づいて関係各位の意見を踏まえながら実施してきたところです。

本計画は、住民アンケート調査・グループインタビュー調査・バス利用者 OD 調査の各調査結果と、公共交通会議・同幹事会での議論を踏まえて策定したものです。

本計画で述べた各種施策の実施についても、これまで同様に公共交通会議・幹事会に諮るほか、必要に応じて追加的な調査を行いながら進めていきます。

また、今後、国の地域公共交通に関する補助制度が大幅に変更・拡充されることから、この制度の活用についても検討し、公共交通の充実に努めていきます。