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

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
2.3.1　名鉄バス西春・空港線 12
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 19
2.4　タクシー・移送サービス 28
2.5　自転車・歩行環境 28
2.6　まとめ 29
3　アンケート・グループインタビュー結果概要 30
3.1　アンケート調査結果 30
3.1.1　アンケート調査の概要 30
3.1.2　交通行動について 30
3.1.3　路線バス利用について 31
3.1.4　タクシー利用について 33
3.1.5　自転車・歩行環境について 33
3.2　グループインタビュー調査結果 34
3.3　調査の結果浮かび上がった課題と対応策 35
3.3.1　各モードの役割分担 35
3.3.2　公共交通の利便性の周知・PR 36
3.3.3　タウンバス北ルートの改善と、町内移動への対応 37
3.3.4　タウンバス南ルートの改善 38
3.3.5　バス路線間の連携による利便性向上 38
4　本町の地域公共交通総合連携計画の目指す姿 40
4.1　本計画の総合計画における位置づけ 40
4.2　計画の基本方針 41
4.3　計画の目標 41
4.3.1　生活保障 42

4.3.2　利便性向上 42
4.4　計画の区域 42
4.5　計画の期間 42
5　地域公共交通総合連携計画に基づいて実施する事業 43
5.1　事業の実施主体とスケジュール 43
5.1.1　生活保障のために実施する施策 43
5.1.2　利便性向上のために実施する施策 43
5.2　事業の評価方法 45
5.2.1　生活保障の評価 45
5.2.2　利便性向上の評価 45
5.2.3　総合計画に基づく評価 47
6　計画の進め方 48
7　付録 49

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、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。

本町においては、平成 14 年 9 月の名鉄バス名犬バイパス線の廃止に伴い、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」の運行を町が事業主体となってはじめました。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。

大都市に隣接するとともに、小さな町域の中に、複数のバス路線が運行しているという本町の強みを最大限に活かすために、各事業者が連携し、公共交通の更なる利便性の向上だけではなく、移動についての生活保障を確保することを目指した計画としました。

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です。

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、名古屋市中央卸売市場北部市場、エアポートウォーク名古屋、JAXA（宇宙航空研究開発機構）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。

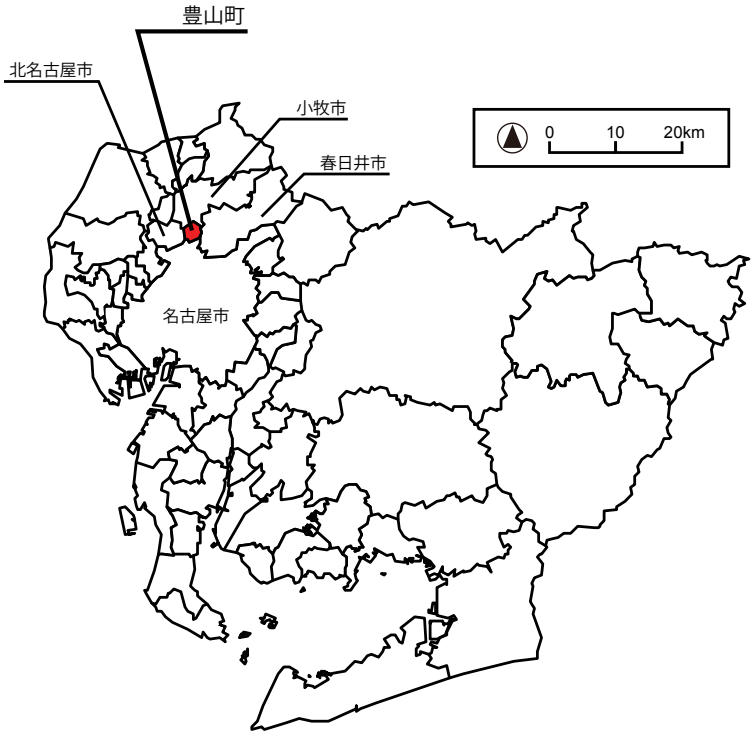


図 1-1 本町の位置

(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%よりも低いです（図 1-2）。

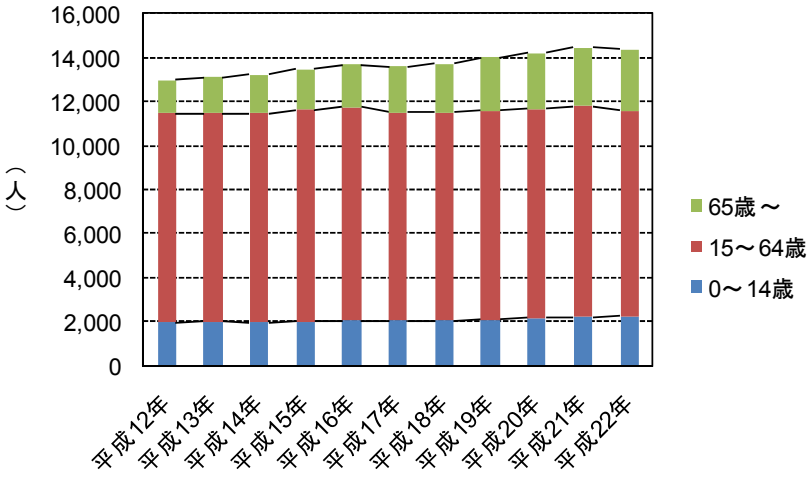


図 1-2 年齢別人口推移（愛知県人口動向調査結果より作成）

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）。

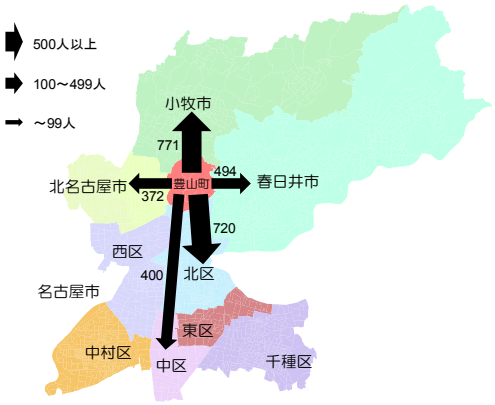


図 1-3 通勤流出の状況

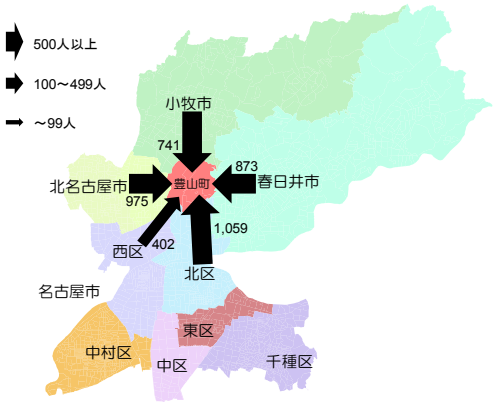


図 1-4 通勤流入の状況

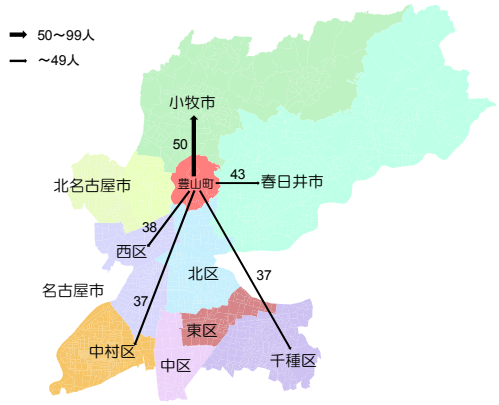


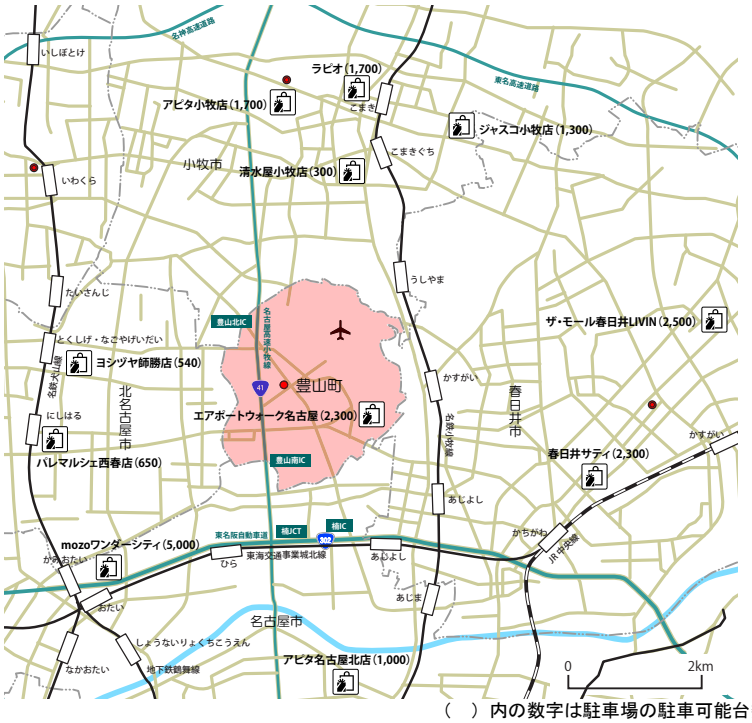
図 1-5　通学流出の状況

※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乗り入れています。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。

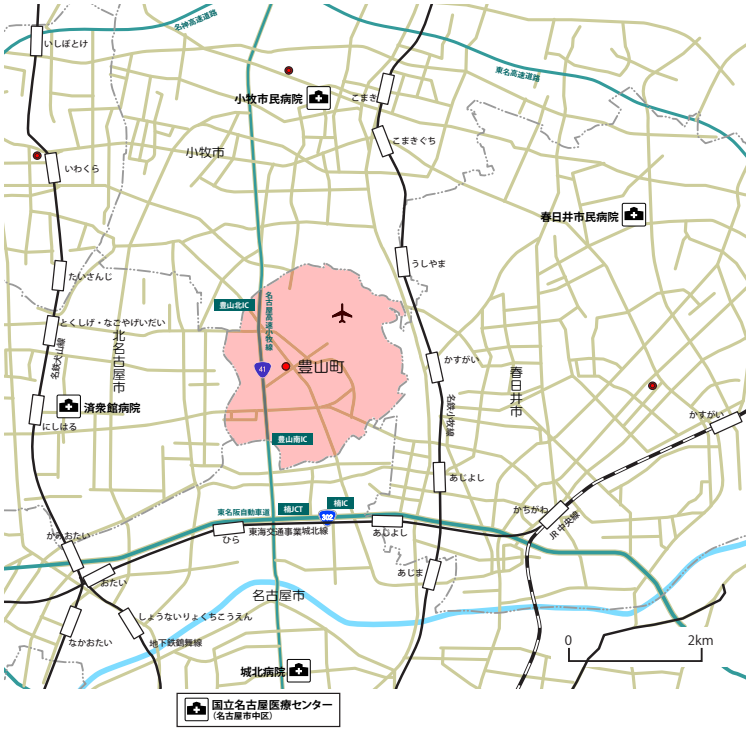


図 1-7　周辺の主な医療施設

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）。

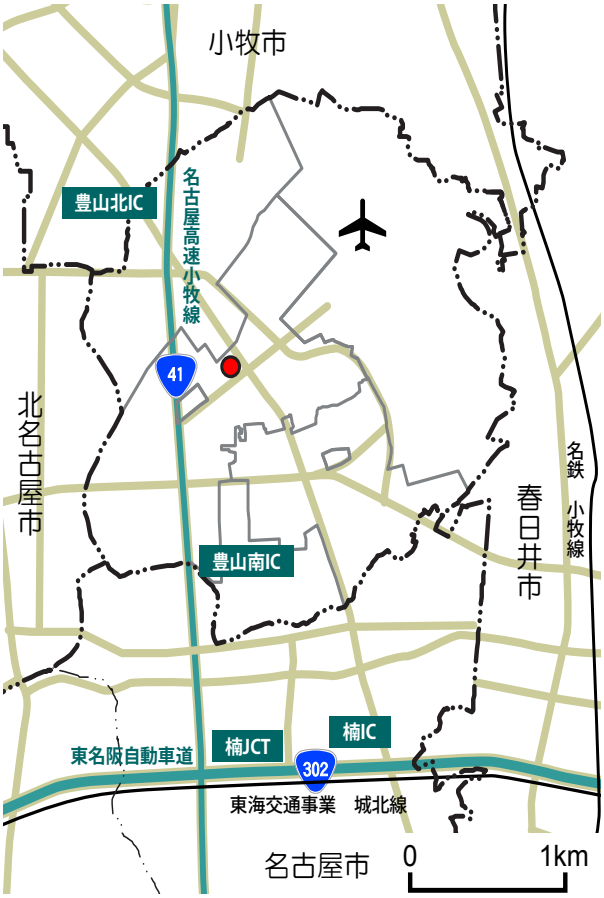


図 2-1 周辺の主要道路

(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。

最近の道路交通環境に大きな影響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。全て普通列車の運行です。
- 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が味美（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。快速の停車駅です。
- 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。

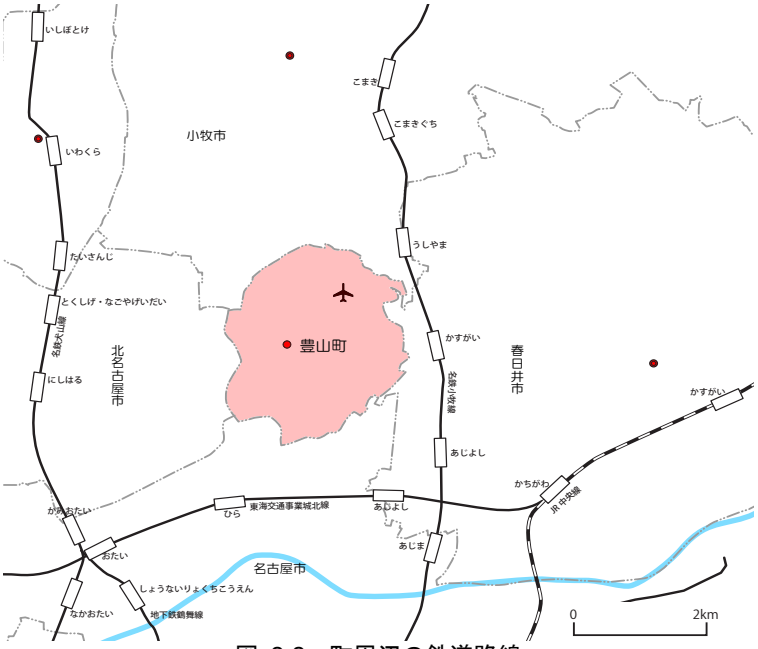


図 2-2　町周辺の鉄道路線

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）。

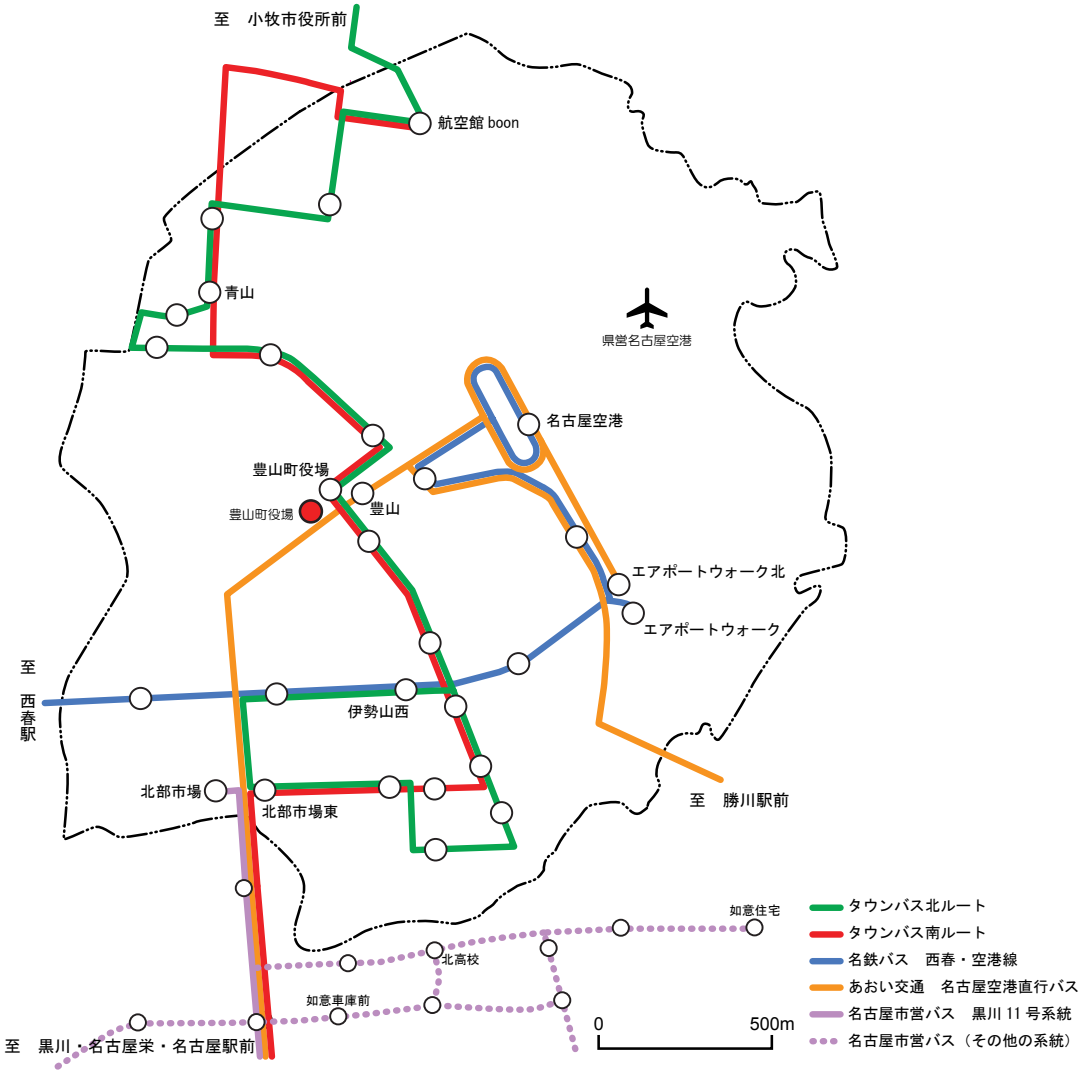


図 2-3　町内のバス路線

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	4 月	名古屋空港直行バスの名古屋駅行きが、名古屋栄に乗りいれ
	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（以下、路線等改定ごとに改訂）
	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・空港線が停留所を新設
	11 月	あおい交通名古屋空港直行バスが味美・勝川へ延長
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
	12 月	とよやまタウンバス南ルート車両に乗降用手すりを設置
平成 23 年	3 月	名古屋空港直行バス豊山バス停廃止、幸田、空港口バス停新設
	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、町内のほぼ全域がバス停勢圏でカバーされています（図 2-4）。

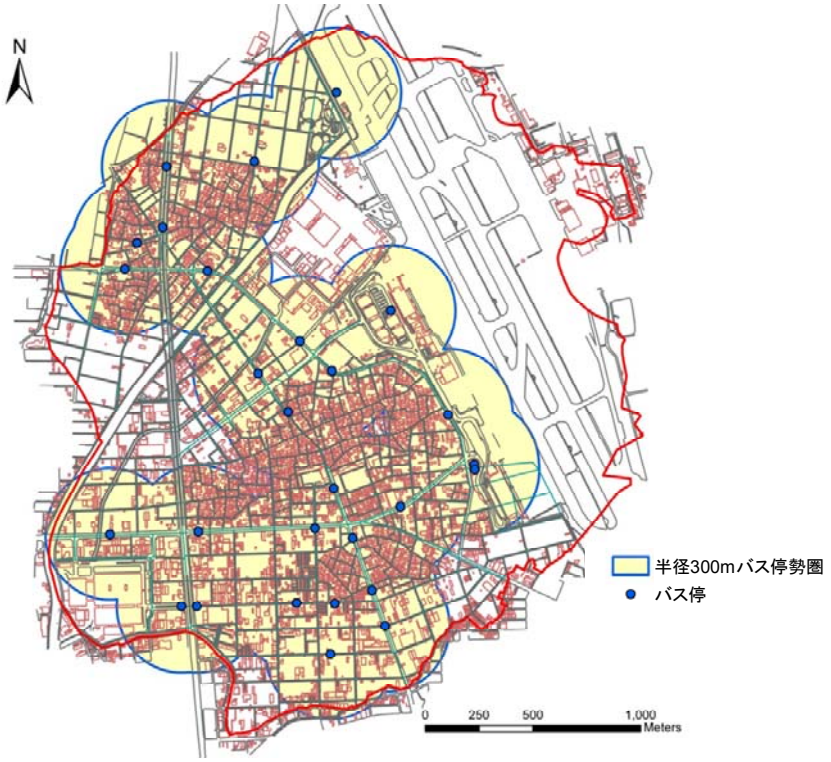
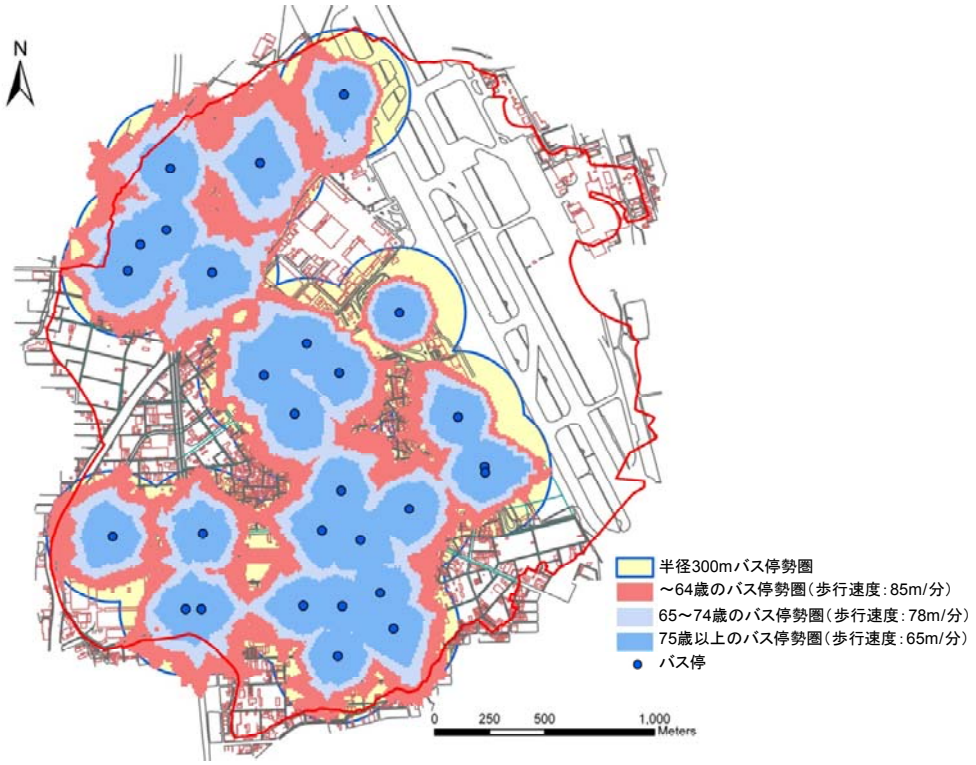


図 2-4　バス停勢圏の状況

ただし、実際のバス停勢圏は単純な円形となるわけではありません。道路が曲がっていたり、広い道路を渡れなかったりするなどによって、直線距離よりも短い地点しかカバーされません。また、バス停までアクセスする利用者の特性、特に加齢や障がい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、実質距離 300m となる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※歩行速度は国立長寿医療センター研究所「老化に関する長期縦断疫学研究，モノグラフ第 5 次調査」による**図 2-5**）。



※歩行速度は国立長寿医療センター研究所「老化に関する長期縦断疫学研究，モノグラフ第 5 次調査」による

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、たとえば、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、町地域公共交通会議での協議を受け、「中新田」と「豊山町社会教育センター」バス停が新設されました。また、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、来訪者が増加しました。

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）。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原因と考えられます。

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）。

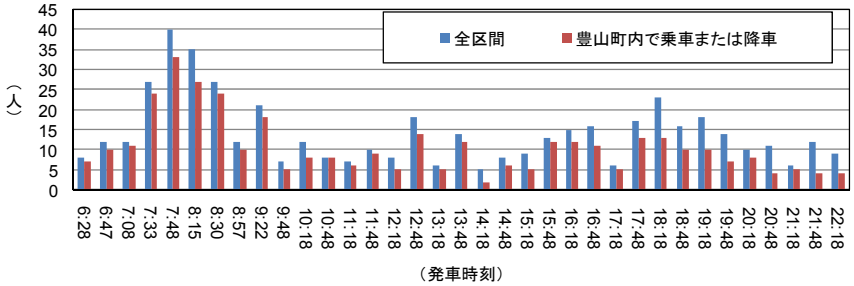


図 2-6　便別利用者数（西春→空港）　平日

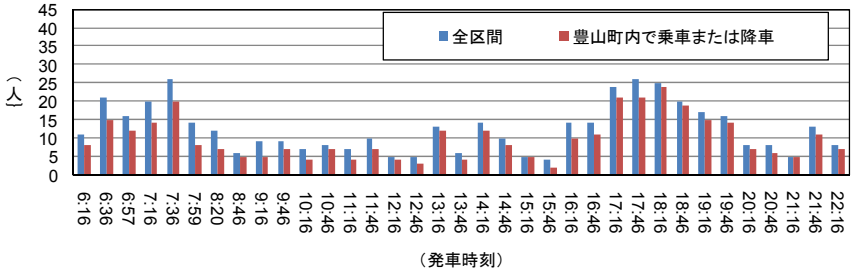


図 2-7　便別利用者数（空港→西春）　平日

【休日】

休日は、朝ピークの時間帯の利用者が少ないです。そのほかの時間帯については利用者数は一定しています。（図 2-8、図 2-9）。

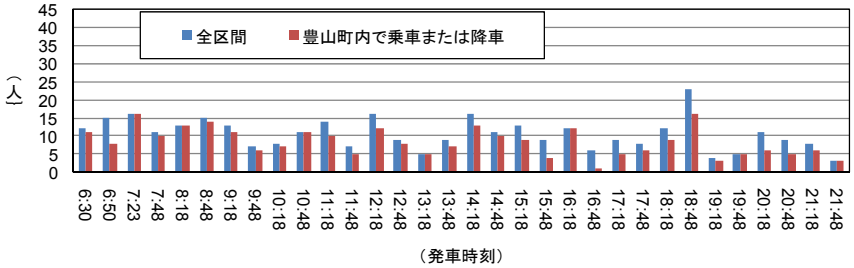


図 2-8　便別利用者数（西春→空港）　休日

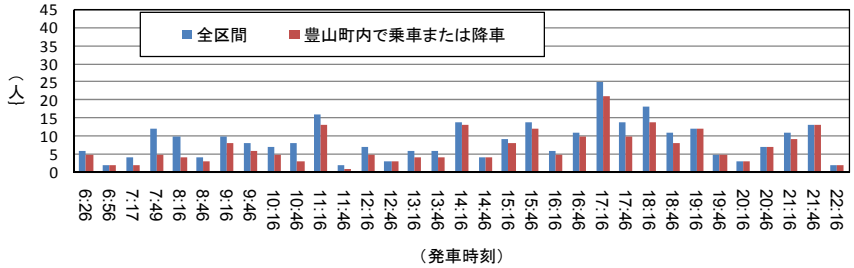


図 2-9　便別利用者数（空港→西春）　休日

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。エアポートウォーク名古屋・名古屋空港がそれに次いでいます（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）

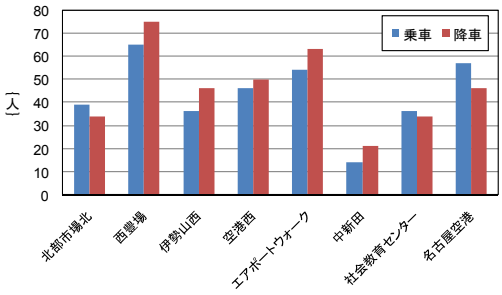


図 2-10 バス停別利用者数（町内のみ） 平日

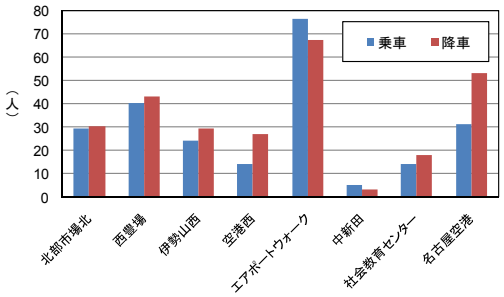


図 2-11 バス停別利用者数（町内のみ）休日

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・生活路線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）。

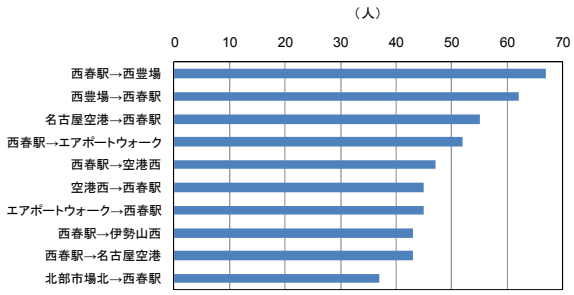


図 2-12 区間別利用者数（上位 10 位） 平日

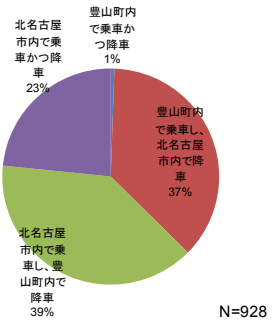


図 2-13 利用者の乗車区間 平日

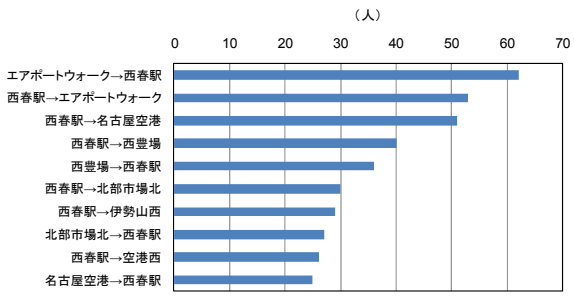


図 2-14 区間別利用者数（上位 10 位） 休日

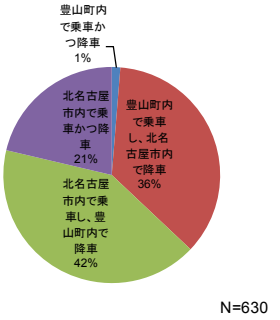


図 2-15 利用者の乗車区間 休日

※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。

以上により、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いて、最近は、生活路線としても利用されています。

また、平成 23 年 3 月末には、新しく「幸田」と「空港口」バス停が町内に設置され、社会教育センターや三菱重工業㈱などへの町外からのアクセスがこれまでより容易になるとともに、名古屋市方面へのアクセスが向上します。また、町西部の交通空白地帯の解消にもなります。

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いですが、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です（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、休日の方が利用者数は少ないです。

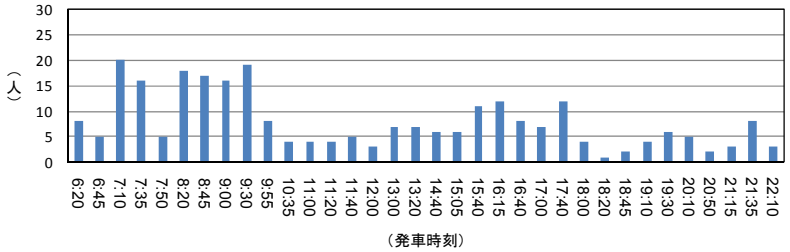


図 2-16 便別利用者数（名古屋駅→空港→勝川駅） 平日

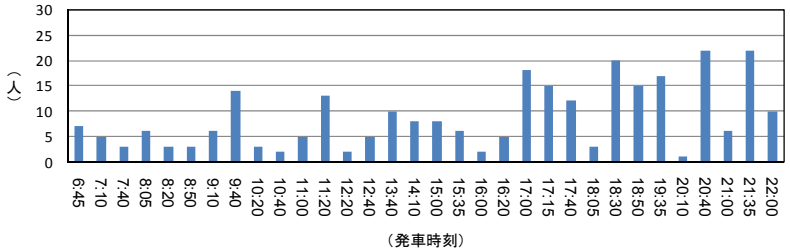


図 2-17 便別利用者数（空港→名古屋駅前） 平日

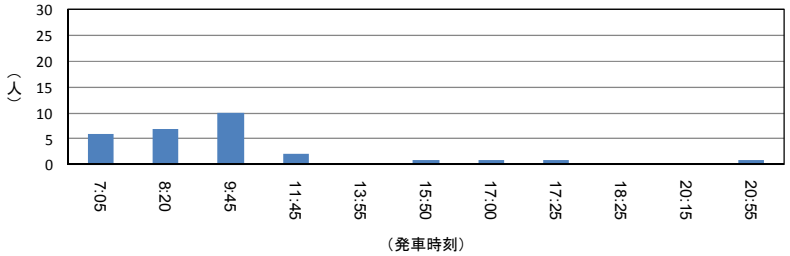


図 2-18 便別利用者数（勝川駅→空港） 平日

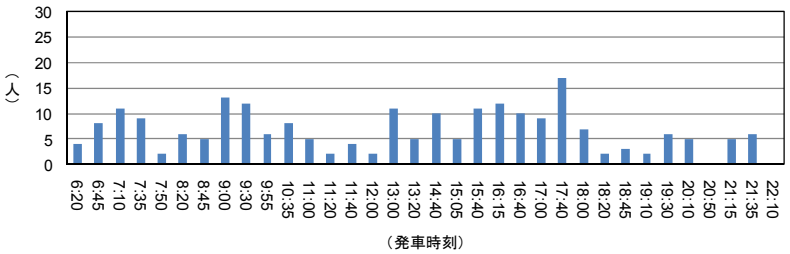


図 2-19 便別利用者数（名古屋駅→空港→勝川駅） 休日

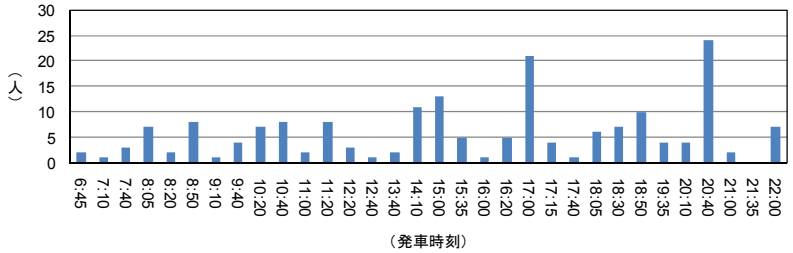


図 2-20　便別利用者数（空港→名古屋駅前）　休日

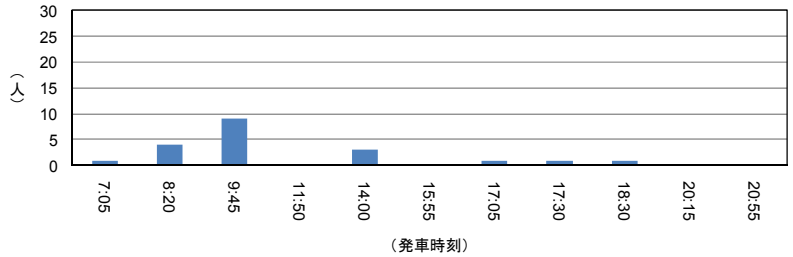


図 2-21　便別利用者数（勝川駅→空港）　休日

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きます。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しています（図 2-22、図 2-23）。

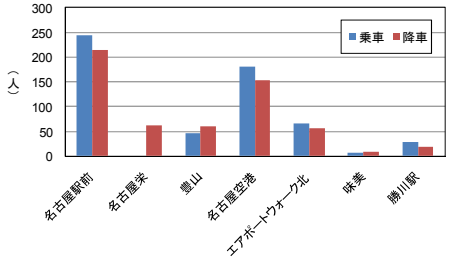


図 2-22　バス停別利用者数　平日

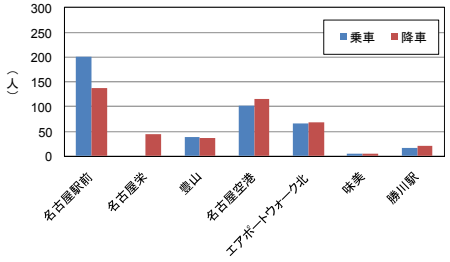


図 2-23　バス停別利用者数　休日

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）。

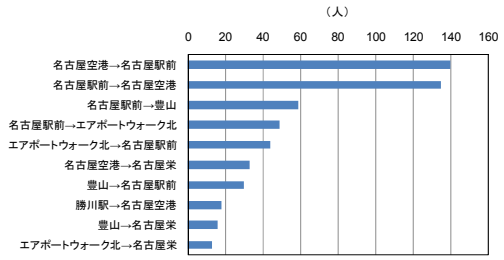


図 2-24　区間別利用者数（上位 10 位）　平日

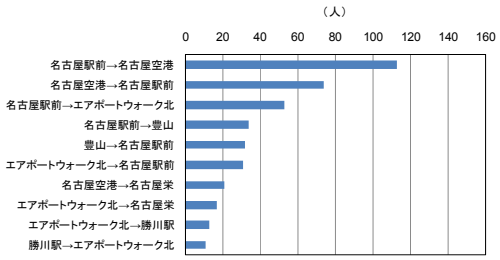


図 2-25　区間別利用者数（上位 10 位）　休日

※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昭和 58 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 本程度が運行されています。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、本町の住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

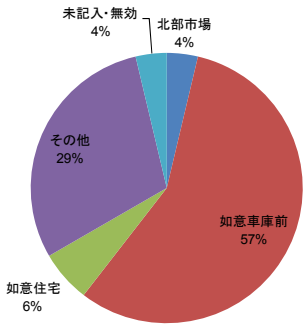


図 2-26　住民が利用する名古屋市営バスのバス停

(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
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
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
- 南北ルートともに、購入時に割引が行われる乗車券を発売
- 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かぎり撤去。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）
- 南ルートのバスに乗降用の手すりを設置（平成 22 年 12 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）。新型インフルエンザの流行などによる出控え傾向が原因と考えられます。

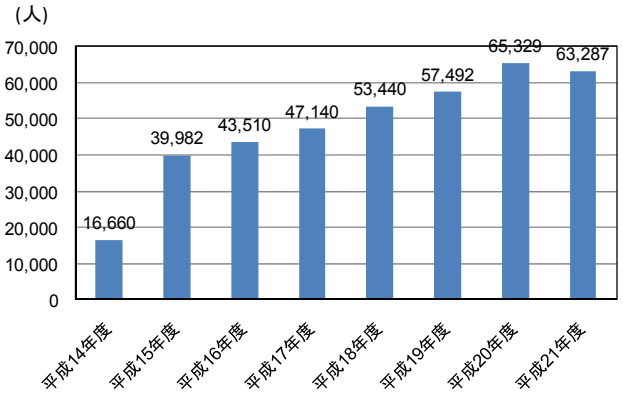


図 2-27 年度別利用者数の推移

② ルート別の乗客数の推移

南ルートは、季節変動があるものの利用者数は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。北ルートの利用者数は横ばいです（図 2-28）。

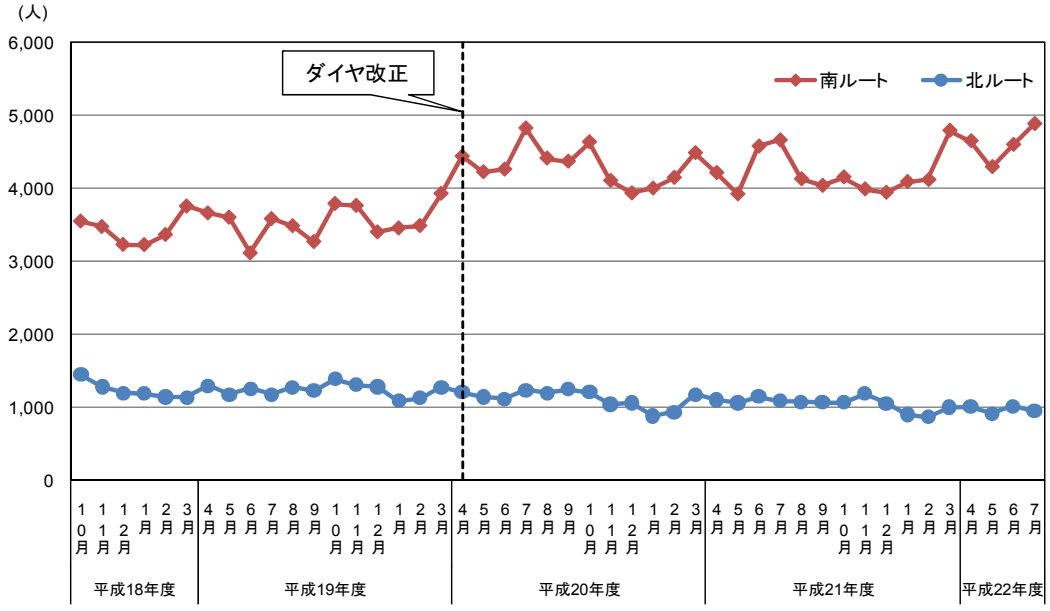


図 2-28 ルート別利用者数

③　一日あたり平均利用者数の推移

1 日あたり平均利用者数の推移を見ると、ルート分割前（平成 18 年 9 月以前）は、平日については増加傾向が続いていた一方で、土曜日は横ばいだったことがわかります（図 2-29）。

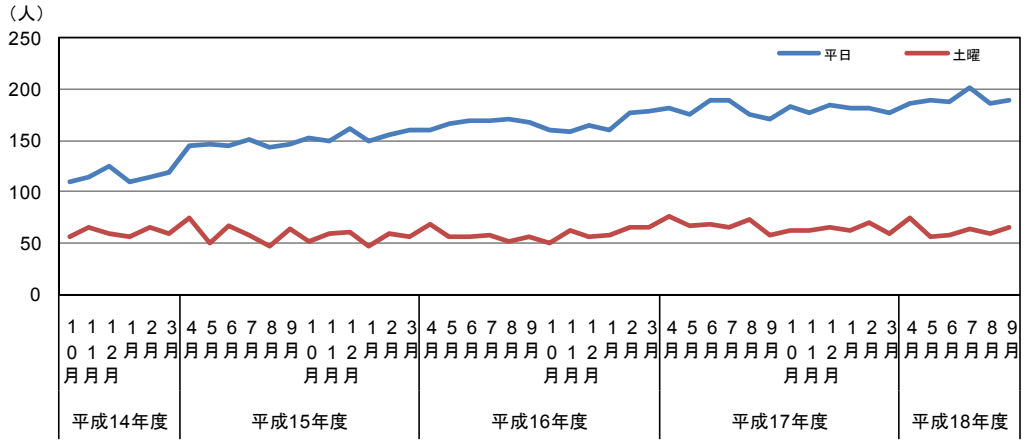


図 2-29　1 日あたり平均利用者数の推移（平成 18 年 9 月以前）

路線を南・北 2 ルートに分割した平成 18 年 10 月以降、南ルート平日については一旦減少したものの、平成 20 年 4 月のダイヤ改正後に増加し、その後は横ばいとなっている。南ルート土日祝日も平成 20 年 4 月のダイヤ改正後に増加し、その後は横ばいです。北ルートについては平日、土日祝日とも横ばいです（図 2-30）。

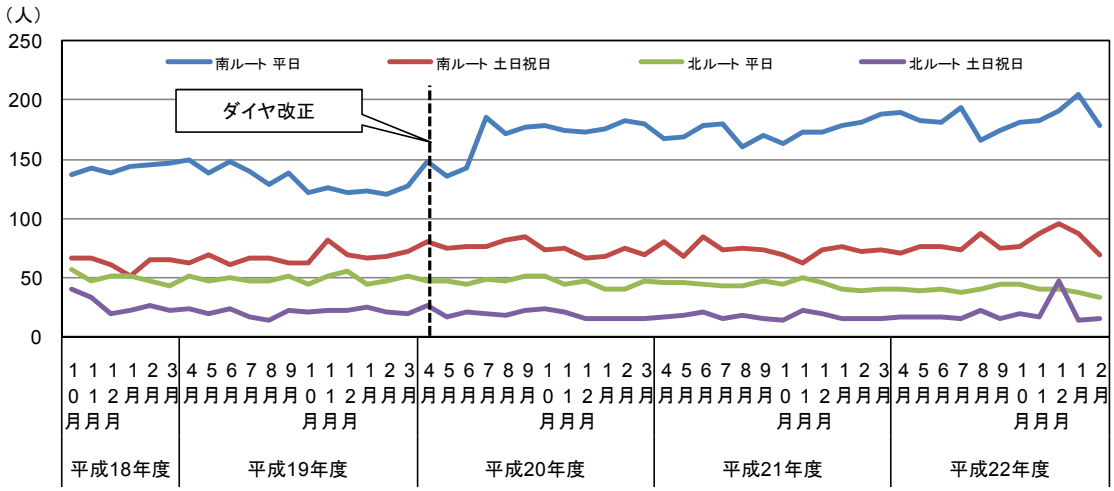


図 2-30　1 日あたり平均利用者数の推移（平成 18 年 10 月以後）

(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 2-31、図 2-32）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いです。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 2-33）。通院の少ない休日は全体的に利用が少ないです（図 2-34）。

利用者の年齢層は、女性の高齢者が多くなっています（図 2-35、図 2-36）。

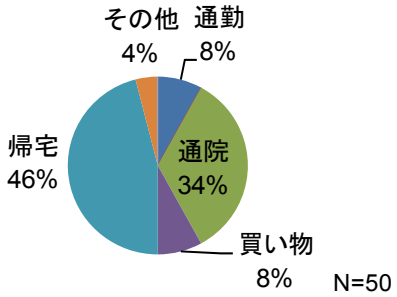


図 2-31 目的別利用者数 平日

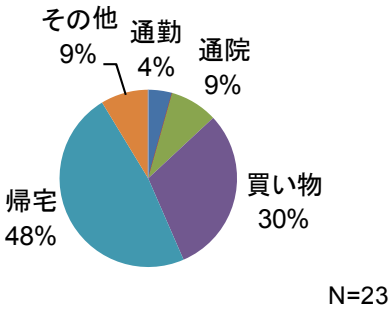


図 2-32 目的別利用者数 休日

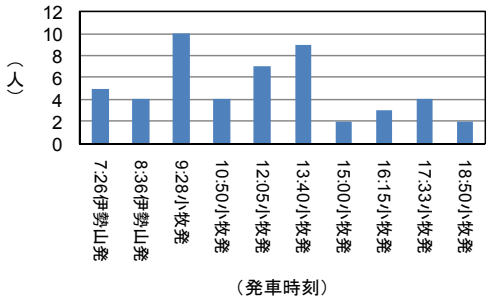


図 2-33 便別利用者数 平日

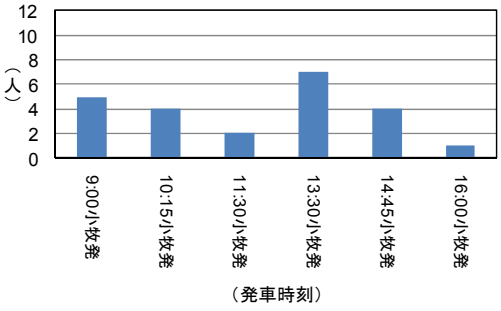


図 2-34 便別利用者数 休日

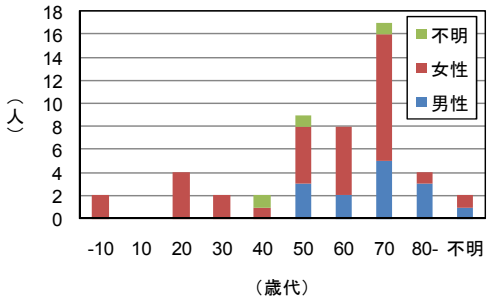


図 2-35 年齢別・性別利用者数 平日

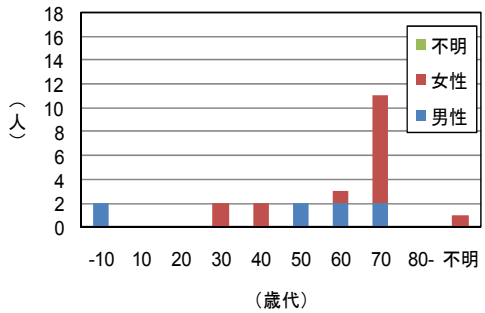


図 2-36 年齢別・性別利用者数 休日

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 2-37）。

休日はいずれのバス停も利用が少ない状況です（図 2-38）。

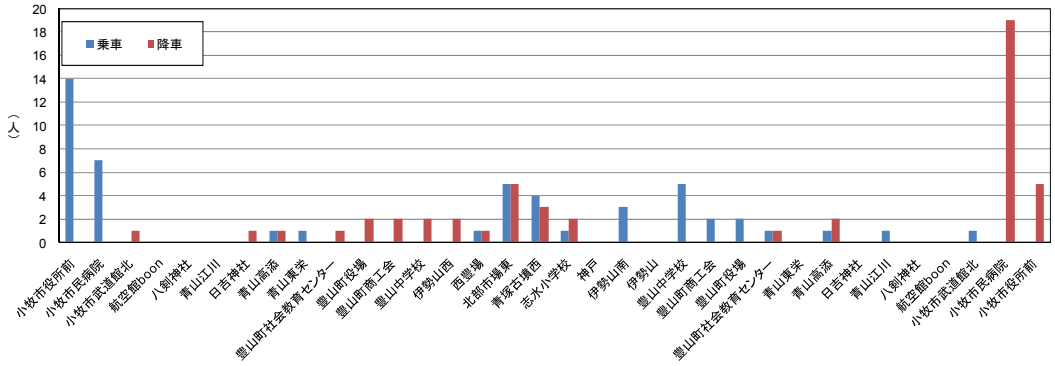


図 2-37　バス停別利用者数　平日

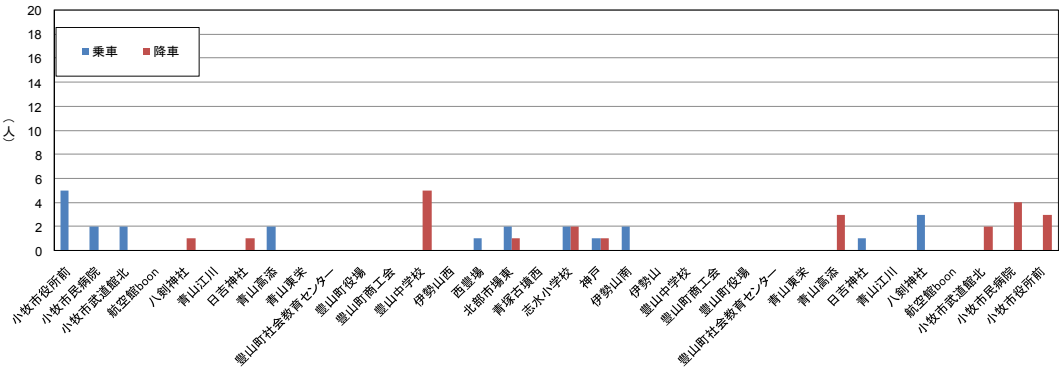


図 2-38　バス停別利用者数　休日

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 2-39、図 2-40）。

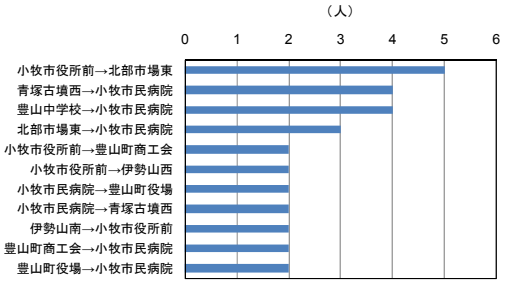


図 2-39　区間別利用者数（上位 10 位）　平日

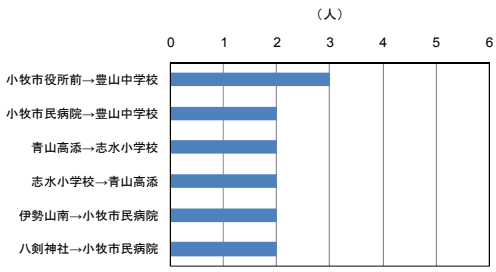


図 2-40　区間別利用者数（上位）　休日

【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→名古屋栄の路線については、始発をはじめとした朝の通勤時間帯の便がもっとも多いため、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を目的とした利用が見られます（図 2-41）。名古屋栄→航空館 boon の路線については時間帯を問わず、利用が見られます（図 2-42）。

一般的に、自治体が運営するバスは、特定の利用者や目的に特化した場合が多く見受けられますが、目的別利用者数を見ても、通勤目的の利用は全体の 4 割程度を占めています（図 2-43）。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 2-44）から、一般的な路線バスに近いことがうかがえます。

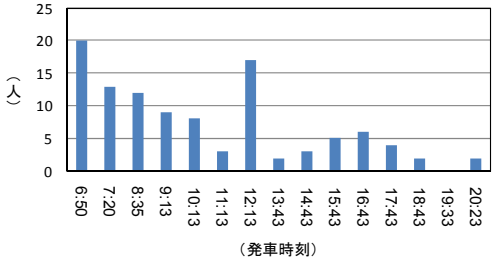


図 2-41 便別利用者数（航空館 boon 発） 平日

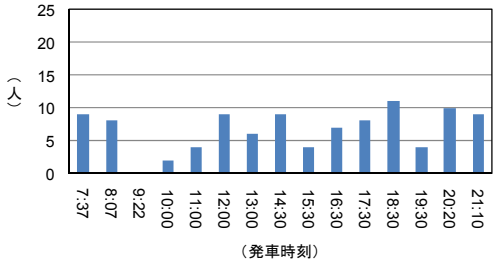


図 2-42 便別利用者数（名古屋栄発） 平日

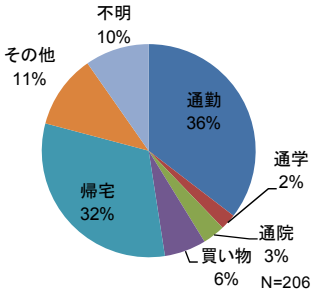


図 2-43 目的別利用者数 平日

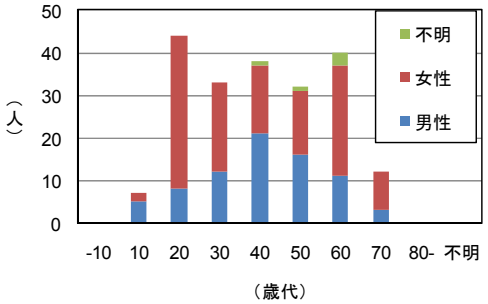


図 2-44 年齢別・性別利用者数 平日

● 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様です（図 2-45、図 2-46）。利用目的は買い物などが多く（図 2-47）、利用者層は高齢女性が多くみられます（図 2-48）。

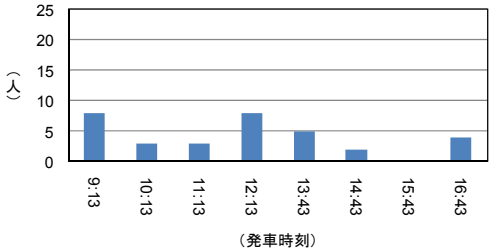


図 2-45　便別利用者数（航空館 boon 発）　休日

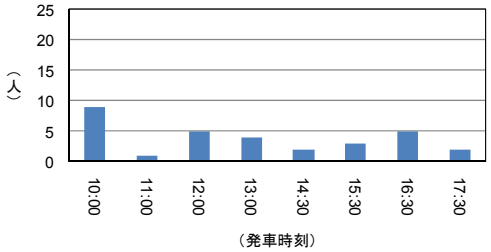


図 2-46　便別利用者数（名古屋栄発）　休日

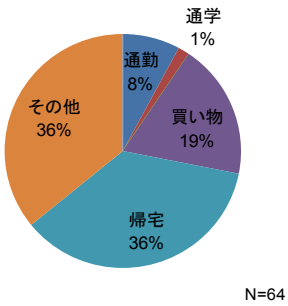


図 2-47　目的別利用者数　休日

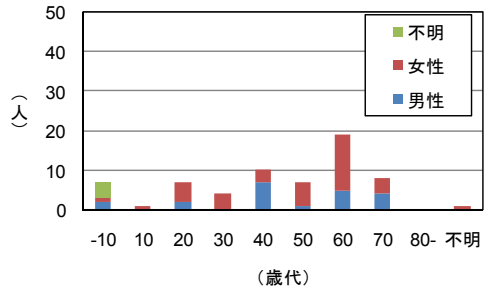


図 2-48　年齢別・性別利用者数　休日

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くなっています。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 2-49、図 2-50）。

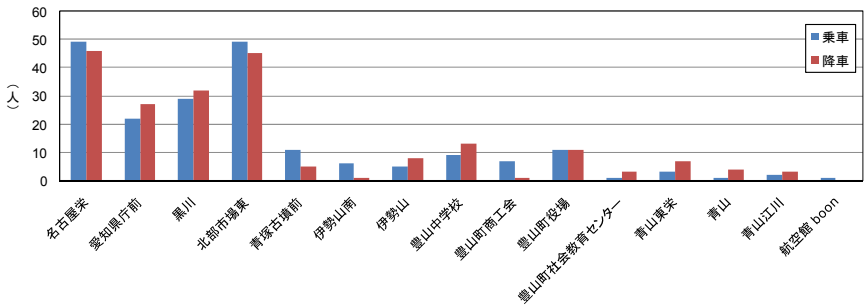


図 2-49　バス停別利用者数　平日

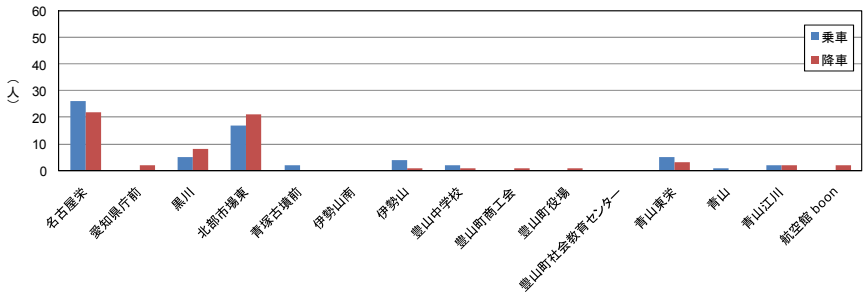


図 2-50　バス停別利用者数　休日

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ます。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 2-51、図 2-52）。

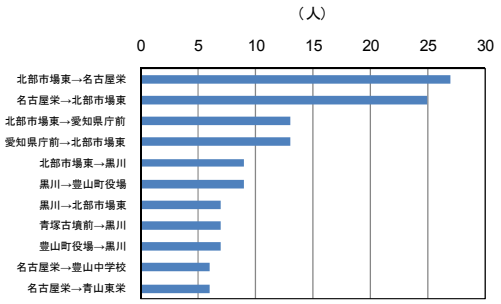


図 2-51　区間別利用者数（上位 10 位）　平日

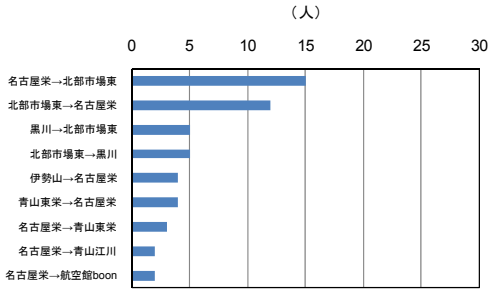


図 2-52　区間別利用者数（上位）　休日

※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)　町負担金

運行に要する経費から運賃収入と、あおい交通の利益分を差し引いた額について、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したが、利用者が増加していることもあり、利用者 1 人あたりの町負担金は近年、やや減少傾向にあります（図 2-53）。

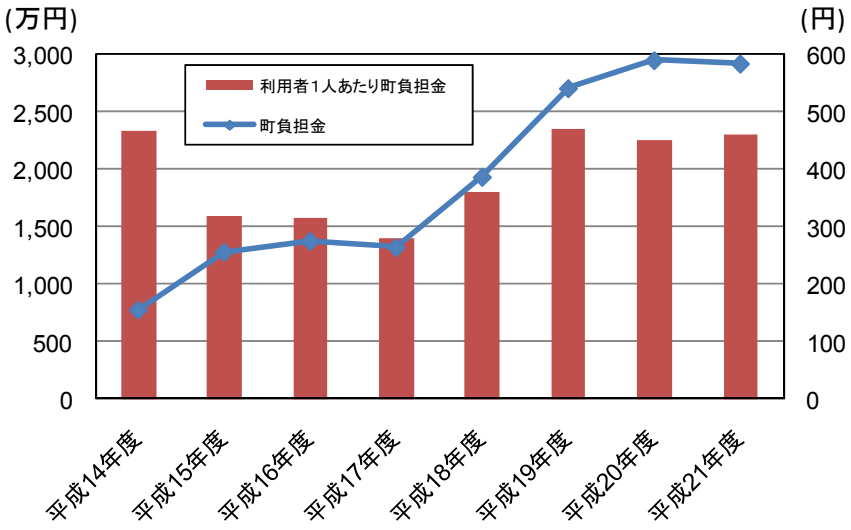


図 2-53　運行経費の推移

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（本町および名古屋市、瀬戸市、津島市、尾張旭市、豊明市、日進市、愛西市、清須市、北名古屋市、弥富市、あま市、長久手町、東郷町、大治町、蟹江町、飛島村）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。

町内のタクシー乗り場は、名古屋空港とエアポートウォーク名古屋にありますが、エアポートウォーク名古屋の乗り場には常駐していません。また、流しの営業も町内ではしていません。町内の方がタクシーを呼ぶ場合は、北名古屋市の名鉄タクシー（西春営業所）か、名古屋市北区の楠タクシーが一般的なようです。

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し、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 です。

平成 21 年度は、276 件の利用があり、利用者数は年々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。国道 41 号や名古屋空港アクセス道路など、交通量の多い道路については、歩道が整備されています。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%です。

一方で、豊山町商工会付近など、旧来の狭隘な道路でありながらも交通量が多いところが存在しており、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。

2.6 まとめ

以上述べてきた、町内の交通環境についてまとめます。

① 鉄軌道は存在しないものの、近隣市の鉄道駅ならびに名古屋市都心部へアクセスする路線バスは充実している。しかし、運行形態が事業者によって異なるため、統一的なネットワークとなっていない。

② バス停勢圏カバー率は高齢者ほど低く、障がい者などバス停へのアクセスが困難な人も存在するため、路線バスだけでなくタクシーや移送サービスのような、より小回りの利く移動手段の活用も合わせて必要である。

③ 町域が狭く、平坦な地形であることから、域内の移動については徒歩・自転車が有効であると考えられるが、狭隘で交通量の多い道路も存在しており、道路改良を今後も引き続き進めていく必要がある。

3 アンケート・グループインタビュー結果概要

前章で述べた交通環境に対する住民の意識について把握するため、アンケート調査とグループインタビュー調査を実施しました。その結果の概要について述べます。

3.1 アンケート調査結果

3.1.1 アンケート調査の概要

本町の住民の交通実態に関するアンケート調査を実施しました（表 3-1）。

表 3-1 アンケート調査の概要

配布・回収時期	平成 22 年 10 月 22 日～10 月 31 日
配布方法	郵送配布
回収方法	郵送回収
方式	多肢選択式を基本に一部自由記入
調査対象	豊山町住民から住民基本台帳を用いて中学生以上を 3,000 人無作為抽出
配布数	2979 部（3000 部配布したが、21 部は宛先不明で返送）
調査実施機関	名古屋大学
回収率	45.1%（1345 部）

3.1.2 交通行動について

普段の交通行動について、移動目的別に交通手段を質問したところ、駅アクセス以外の全ての目的において、バイク・自動車（自分で運転）が最も多くなりました。自動車（送迎）を含めると、全ての目的において自動車を用いた移動が最も大きな割合を占めています。駅へのアクセスについてはバスを用いるという回答が最も多くなりました。買い物、通院、通勤・通学については自転車を利用する割合も高くなっています（図 3-1）。

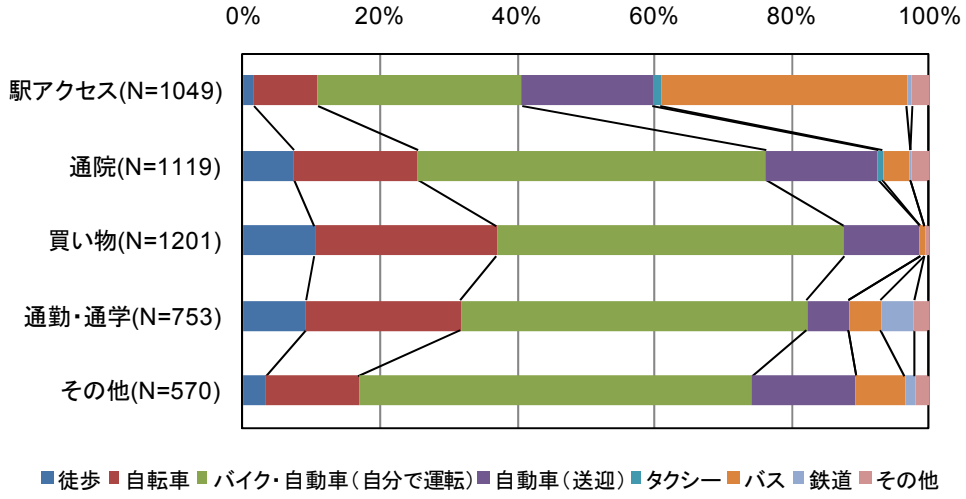


図 3-1 移動目的別交通手段

3.1.3路線バス利用について

①利用者は増えているものの、日常的にバスを使う人は少ない

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人は少なく、ほとんど、あるいは全く利用しない人が半数を占めていることが明らかとなりました（図 3-2　路線バスの利用状況図 3-2）。

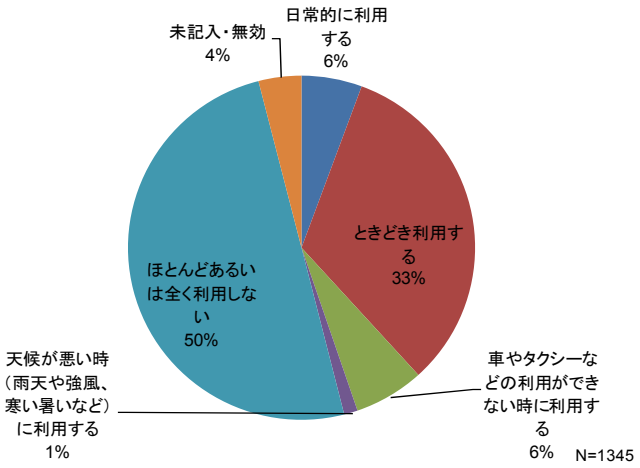


図 3-2　路線バスの利用状況

②鉄道駅へのアクセス利便性の認知不足

名古屋駅、栄、黒川、西春、勝川、味美といった近隣駅へのアクセスはバス路線によって確保されています。しかし、これらの駅へのバスによるアクセスが可能かどうかについて知っているか質問したところ、実際は全ての駅に行くことができるにもかかわらず、全ての駅を選択した人は 11%に過ぎず、1 駅しか選択していない人も 18%存在しました。このことから、バスによる鉄道駅へのアクセスの利便性について十分に認識されていないことが明らかになりました（図 3-3）。

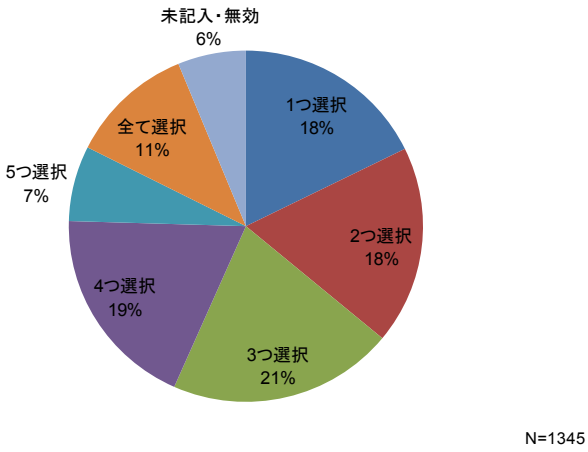


図 3-3　行き先として選択した駅数

勝川駅・味美駅へアクセスできることへの認知度が特に低く、名古屋駅へアクセスできることについても回答者の約半数しか知らないことが分かりました。一方、栄駅・黒川駅、名古屋駅へアクセスできることについては多く認識されており、タウンバスや名古屋空港直行バスの行き先については、住民にある程度浸透していることが見て取れます。(図 3-4)。

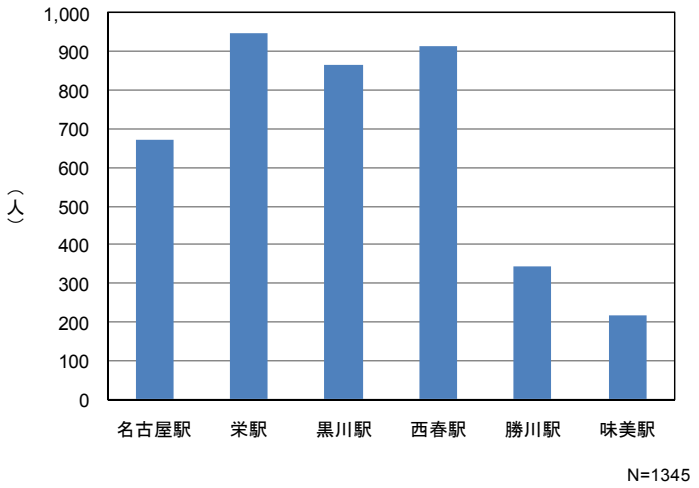


図 3-4　行き先駅の認知状況

③バスを利用しにくい人の存在

路線バスが運行されていても、身体的理由（高齢・病気等）により利用ができない場合があるため、バスを不自由なく乗降できるかどうかについて質問したところ、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ました。しかし、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、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（図 3-5)。

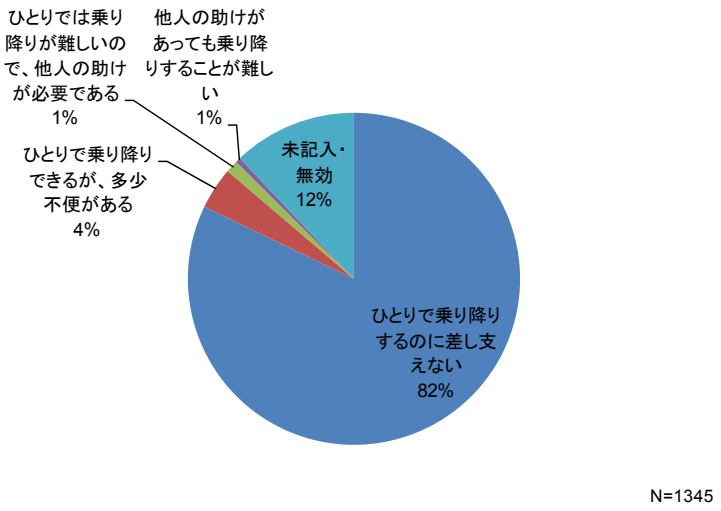


図 3-5　バスを不自由なく乗降できるかどうか

3.1.4タクシー利用について

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 3-6）。

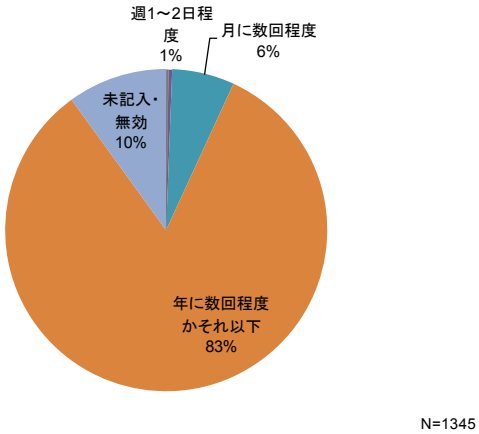


図 3-6　タクシーの利用頻度

3.1.5自転車・歩行環境について

徒歩での移動に対する不満はあまり大きくない（図 3-7）反面、自転車の走行環境に対する不満が大きいことがわかりました（図 3-8）。また、自動車との走行環境の分離・街灯の設置を求める要望が多くありました（図 3-9、図 3-10）。

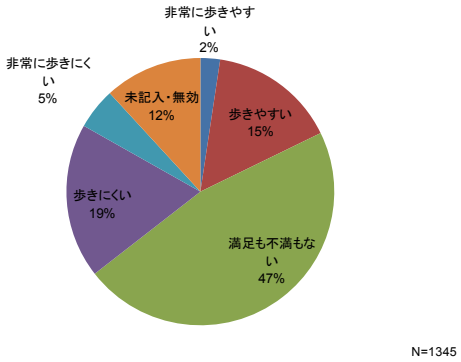


図 3-7　徒歩での移動の満足度

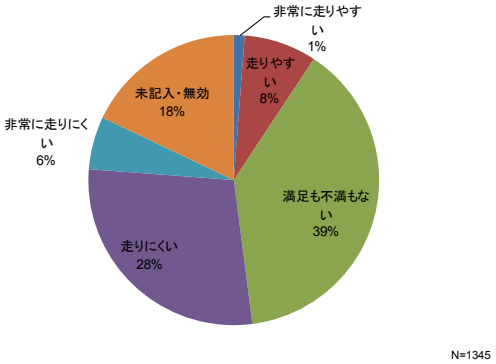


図 3-8　自転車での移動の満足度

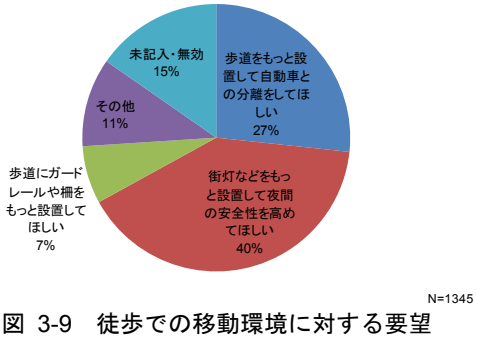


図 3-9　徒歩での移動環境に対する要望

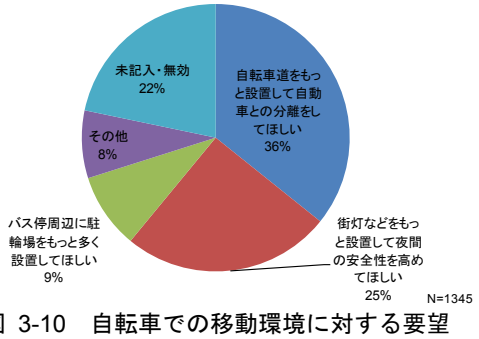


図 3-10　自転車での移動環境に対する要望

3.2 グループインタビュー調査結果

住民のより具体的な交通行動について把握するため、グループインタビュー調査を実施しました（表 3-2）。

表 3-2　グループインタビュー調査の概要

実施時期	平成 22 年 12 月 1 日～12 月 9 日のうち 3 日間・4 回
対象者	高齢者（豊山町文化財研究会会員）
	子ども（豊山中学校生徒）
	女性（とよやま女性の会会員）
	福祉関係者（豊山町心身障害者福祉協会会員）
調査方法	対象者を 1 グループ 7 名ほどに分け、調査員が聞き取り
	調査時間は 1 グループあたり 1 時間程度

(1) 公共交通全般について

「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るとのことでした。

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。

(2) タウンバス南ルートについて

タウンバス南ルートについては、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。このため、名古屋市内までの運賃が 200 円となる「北部市場東」まで自転車でアクセスし、タウンバスを利用しているという意見も多くありました。

(3) タウンバス北ルートについて

タウンバスの北ルートについて、小牧市民病院の豊山方面行き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。また、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。

(4) タクシー・移送サービスについて

タクシーについては、滅多に利用しないという意見が大半でした。ただし、高齢者には

日常的に利用している人もいるようだとの意見も聞かれました。
　総合福祉センターの移送サービスについては、利用したことがない、知らないという人がほとんどでした。

(5) 自動車の利用について
　多くの人が、自宅に複数台の自動車を保有しており、町内の移動であっても自動車を利用することが多いと回答しました。一方で、女性や高齢者の中には健康のために自動車の利用を控えているという人や、免許がないので自動車を使えないという人もおり、これらの人は自転車や徒歩によって移動しているという回答が多く聞かれました。

3.3 調査の結果浮かび上がった課題と対応策

　住民の交通実態に関するアンケート、グループインタビューなどの一連の調査を行った結果、いくつかの課題が見つかりました。
　これらの課題を整理し、それらを改善するための具体的事業を記します。

3.3.1 各モードの役割分担
(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、名古屋市営バスが名古屋市中央卸売市場北部市場に乗り入れしています。これらのバス路線によって、名古屋市・小牧市等の近隣市の中心地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。
　小さな町域の中に、複数のバス路線が存在し、近隣自治体にも重要なバス路線が存在していることを強みとして考え、今後も民間バス路線等との良好な関係を維持しながら、地域全体の公共交通の利便性を向上させ、地域全体のバス利用者を増やために、一層の連携を行います。

(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。

(3) 徒歩・自転車

本町は、平坦で町域が狭く、町内移動であれば徒歩・自転車で多くの場合事足りると考えられますが、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。

3.3.2公共交通の利便性の周知・PR

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、バスの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ります。

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、利用者増に効果的であると思われます。

そのために、①全住民に公共交通の乗り方・使い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る機会を設けることの２点を実施します。実施にあたっては、モビリティマネジメントの立場から、公共交通の利便性を PR するとともに、自家用車利用の問題点に関する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すよう努めます。

(1) 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、高齢者や子どもといった、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、バスの乗り方の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

- 町外から町内の商業・工業施設や県営名古屋空港などへいらっしゃる人のために、ホームページ等で公共交通によるアクセス方法について積極的に PR をします
- 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、利用者などの意見を取り入れながら、改良を加えます
- 新規転入者に対して公共交通マップを配布し、公共交通の利用を呼びかけます

(2) 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

3.3.3タウンバス北ルートの改善と、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) 利用実態に即した運行の実施とデマンド運行

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という現在の利用実態を踏まえ、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。

なお、その際には、現在の提示路運行だけではなく、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や、タクシーなどの活用についても行います。

【具体的施策】

- 午前中の通院利用者がより便利になるような路線・ダイヤを作成します
- 車両の運行空き時間を活用した、デマンド運行を実施します
- 高齢者・障がい者の外出支援策として、既存のタクシーの活用や社会福祉協議会の事業との連携についても、デマンド運行とあわせて行います

3.3.4タウンバス南ルートの改善

タウンバス南ルートは利用が増加する傾向にありますが、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。

そこで、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、利用者増を図ります。

(1) ダイヤ・運賃の見直し

利用者の動向を踏まえながら、ダイヤ、運賃体系のあり方を見直します。

【具体的施策】

- 現在のタウンバスの運賃体系が、町内からの利用者を北部市場東バス停に集中させている現状を解消するため、運賃区界など、運賃体系を見直します

(2) 新しい乗車サービスの導入

従来から要望の多い、定期券の発行など、新しい乗車サービスを実施します。

【具体的施策】

- 持参人式定期券（個人名が記載されてなく、それを持っている人は誰でも割引で乗車できる制度）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）などについて研究し、本町の実態にあった新しい乗車サービスを実施します

3.3.5バス路線間の連携による利便性向上

現在、本町にはとよやまタウンバス、名古屋空港直行バス、名鉄バス西春・空港線など様々な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。加えて、本町南部の名古屋市境付近を運行する名古屋市営バスを利用する住民も少なくありません。また、名古屋市中央卸売市場北部市場にも市営バスのバス停がありますが、これまでのところ、積極的な活用や連携については検討されてきませんでした。

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。

(1) 路線や事業主体を越えたサービスの提供

路線や事業主体を問わずに充実したサービスが受けられるようにします。

【具体的施策】

- 公共交通マップにおいて、タウンバスだけではなく、他の事業者の情報も積極的に掲載し、情報提供を行います
- 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他の事業者でも利用できる交通パスポートの実現を目指します。

(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します

4 本町の地域公共交通総合連携計画の目指す姿

4.1 本計画の総合計画における位置づけ

本町の第４次総合計画の重点戦略「「生活空間」がキラリと輝くまちづくり」において、「タウンバスを中心とした公共交通の充実」をあげ、公共交通を充実させることをまちくづくりの重点事業として特記しています。

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。

また、具体的に実施する施策として、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に開催し、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。

〇地域公共交通活性化事業

〇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。

〇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。

〇公共交通マップの作成

〇公共交通 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。

〇公共交通環境整備事業

4.2 計画の基本方針

本計画では、前述の第４次総合計画の「タウンバスを中心とした公共交通の充実」を基本方針と設定し、総合計画に掲げられた目標を達成するとともに、よりきめの細かいサービスが充実した、公共交通の実現を目指します（図 4-1）。

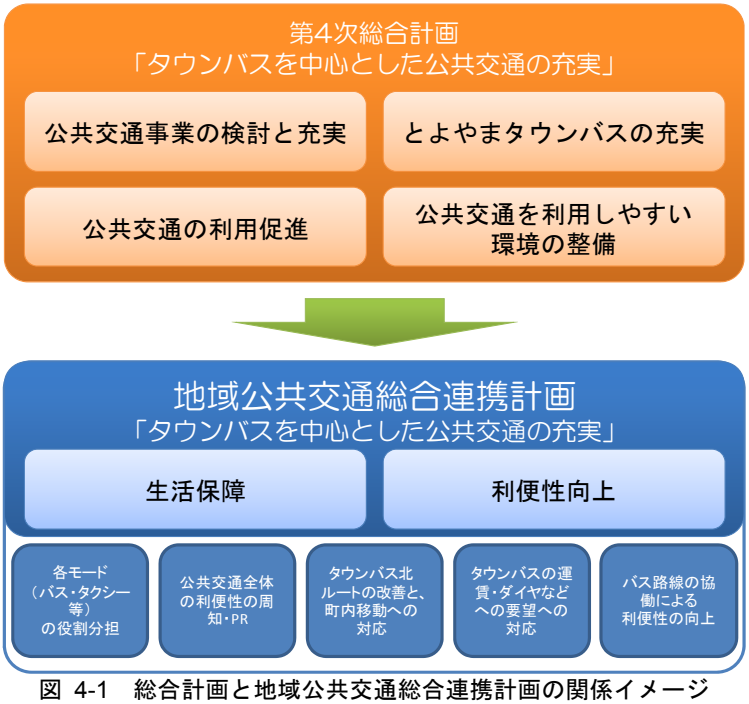


図 4-1　総合計画と地域公共交通総合連携計画の関係イメージ

4.3 計画の目標

総合計画においては、とよやまタウンバスの利用者を増やすとともに、公共交通に対する住民の満足度を向上させることを目標とし、目標指標を設定しています。

本計画では、計画を策定するにあたって行った各種調査や、公共交通会議での議論に基づき、本町の公共交通を向上させるための目標として、「生活保障」「利便性向上」の 2 つをさらに設定し、上記施策のうち、とくに②とよやまタウンバスの充実、③公共交通の利用促進、④公共交通を利用しやすい環境の整備について、より具体的に行うこととします。

「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できるようにします。

「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。

4.3.1 生活保障

本町に鉄道が存在しないものの、バス交通は充実しており、必ずしも公共交通が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。

4.3.2 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。

そこで、本町はバスの利便性を高めることで、名古屋市と本町を比較してサービスのレベルが見劣りしないように公共交通を確保することを目標とします。さらに、その積極的な活用策について住民に PR し、利用促進を行っていきます。

4.4 計画の区域

豊山町全域とします。

4.5 計画の期間

第 4 次総合計画（計画期間：平成 22 年度～平成 31 年度）に定められた基本計画の期間が平成 22 年度～平成 26 年度であること、基本計画において地域公共交通総合連携計画策定を平成 22 年度に実施することと定められていることから、計画の期間は基本計画の期間から本年度を除いた、平成 23 年度～平成 26 年度の 4 年間と設定します（表 4-1）。

表 4-1　第 4 次総合計画基本計画に定められた事業実施期間

★重点事業　とよやまタウンバスの運行・地域公共交通活性化事業				
とよやまタウンバスの運行を継続するとともに、地域公共交通連携計画を策定し、利用者のニーズの反映や地域公共交通会議※の検討を経て、継続的に利用向上のための改善を行います。町民が安全・安心に移動できる交通手段を確保し、町民生活の利便性の向上と生活空間の整備を目指します。				
2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年
地域公共交通連携計画策定	とよやまタウンバスの運行・継続的な運行改善			

5 地域公共交通総合連携計画に基づいて実施する事業

5.1 事業の実施主体とスケジュール

第 4 次総合計画で掲げられている 4 つの施策に加え、本計画の第 3 章で明らかにした本町の公共交通における課題とその対応策を実現し、「生活保障」と「利便性向上」という本計画の目的を達成するために、以下の事業を実施することとします。なお、土地の取得や関係事業者との調整のために長期的取り組みが必要と見込まれるものは長期的課題として明記しました。

5.1.1 生活保障のために実施する施策

町内すべての方になんらかの形で移動手段を提供するためには、路線バスの維持・確保のみならず、デマンド交通やタクシーの活用といった方法により、バス停勢圏外に居住しているという理由や、身体的理由により路線バスを利用できない方にも移動手段を提供する必要があります。

このため、引き続きタウンバスの運行を継続するとともに、デマンド交通の導入やタクシー・福祉サービスとの連携について検討し、適切な時期に実施をしていきます。

5.1.2 利便性向上のために実施する施策

町内の公共交通の利便性を向上させるためには、情報提供による公共交通利用の促進と、公共交通利用環境の向上が必要となります。

情報提供による公共交通利用の促進については、これまでに引き続き公共交通マップの作成や、広報とよやま・ケーブルテレビ・ホームページ等による情報発信、バス乗車キャンペーンなどの実施により達成することとします。

公共交通利用環境の向上については、デマンド交通の導入やダイヤ・運賃の見直し等も含めたタウンバスの見直しによるサービス向上、ターミナルの整備や交通パスポートの導入に向けた検討を通じて達成することとします。

これらの施策や検討の実施にあたっては、国の地域公共交通確保維持改善事業の活用を念頭に置き、これまで同様、地域公共交通会議において協議しながら進めていくこととします（表 5-1）。

表 5-1　事業の実施主体とスケジュール

施策の性格	事業の内容・実施主体	平成23年度 上半期	平成23年度 下半期	平成24年度 上半期	平成24年度 下半期	平成25年度	平成26年度
	（1）地域公共活性化事業						
	①地域公共交通確保維持改善事業への参加（実施主体：町）	→	→	→	→	→	→
	・平成23年度から実施予定の国の補助事業へ積極的に参加します	国の日程に準拠し、申請等					
	（2）地域公共交通会議の開催（実施主体：町・地域公共交通会議）						
	①地域公共交通会議	→	→	→	→	→	→
	・定期的に地域公共交通会議を開催します	必要に応じて開催					
生活保障	**とよやまタウンバスの運行**						
利便性向上	**①南ルートのダイヤ・運賃の見直し（実施主体：町・バス事業者）**	→	→	→	→	→	→
	・南ルートのダイヤや運賃を見直します	詳細の検討		実施			
	②南ルートの新しい乗車サービスの導入（実施主体：町・バス事業者）	→	→	→	→	→	→
	・定期券をはじめとした新しい乗車サービスを導入します	詳細の検討		実施			
	③北ルートの路線・ダイヤの見直し（実施主体：町・バス事業者）	→	→	→	→	→	→
	・北ルートの路線やダイヤを見直します	詳細の検討		実施			
	④北ルートのデマンド運行（実施主体：町・バス事業者）	→	→	→	→	→	→
	・北ルートの路線・ダイヤの見直しにあわせて、デマンド交通を導入します	詳細の検討				実施	
	⑤タクシー・福祉サービスとの連携（実施主体：町）	→	→	→	→	→	→
	・タクシーや社会福祉協議会などの福祉サービスとの連携を行います	詳細の検討				実施	
	公共交通マップの作成						
	①公共交通マップの改良（実施主体：町）	→	→	→	→	→	→
	・利用者の意見を取り入れ、公共交通マップを改良します	詳細の検討		実施			
	②新規転入者に対する公共交通マップの配布（実施主体：町）	→	→	→	→	→	→
	・役場窓口において、新規転入者に公共交通マップを配布します	随時実施					
	公共交通PR事業						
	①広報とよやまによる公共交通利用PR（実施主体：町）	→	→	→	→	→	→
	・広報とよやまで公共交通の利用を促進させる記事を掲載します	掲載		掲載		引き続き定期的に掲載	
	②町ホームページにおける公共交通利用PR（実施主体：町）	→	→	→	→	→	→
	・町ホームページで公共交通の利用を促進させるページを掲載します	随時実施					
	③町外からの来訪者のためのホームページを通じたPR（実施主体：町）		→	→	→	→	→
	・町ホームページに本町へのアクセスについて掲載します		掲載	随時掲載			
	④高齢者や子どもたちを対象にしたバスの乗り方PR（実施主体：町）	→	→		→	→	→
	・高齢者や子どもが集まる機会に、バスの乗り方や使い方を啓発します	詳細の検討			実施	引き続き定期的に掲載	
	⑤乗車キャンペーン（実施主体：町・バス事業者）	→	→	→		→	→
	・とよやまDEないとの時期に無料バスキャンペーンを行います	詳細の検討		実施		引き続き定期的に掲載	
	公共交通利用環境整備事業						
	①民間事業者についての情報提供（実施主体：町）	→	→	→	→	→	→
	・公共交通マップに民間バス事業者の路線情報などを掲載します	随時実施					
	②社会教育センターのターミナル整備（実施主体：町）	長期課題					
	・社会教育センターをバスターミナルとして整備します						
	③交通パスポートの実施（実施主体：町・バス事業者）	長期課題					
	・民間バス事業者も含めた共通乗車券を発行します						

5.2 事業の評価方法

5.2.1 生活保障の評価

現在、本町ではタウンバス 2 ルートの運行に取り組むとともに、民営路線バスも合わせたバス路線の確保に取り組んでおり、町内のほとんどの地区に何らかのバスサービスが提供されています。

しかしながら、2 章に示したとおり、高齢者や障がい者の中にはバスサービスを十分に利用できない状況にある人もいらっしゃり、これらの人々に対して移動手段を保障することが必要です。

そこで、タクシーやデマンド交通などを活用し、バス停勢圏から外れた地区に居住する方や、高齢者・障がい者等、バス停までのアクセスが困難な方も含め、町内全域の全ての方に対して何らかの移動手段を保障することを目指します。

5.2.2 利便性向上の評価

本町に隣接する名古屋市北区の代表的なバス停から、名古屋市都心部の栄・名古屋駅へのアクセス利便性について、本町内のバス停と比較します。比較対象とするバス停は、町内については中心部にある「豊山町役場」・「豊山」を、名古屋市北区については、アンケート調査の結果、町民による利用が最も多かった「如意車庫前」とします。

それぞれのバス停で運行されている系統について以下に示します（表 5-2）。

表 5-2　豊山町役場・豊山バス停と如意車庫前の運行系統

	豊山町役場・豊山	如意車庫前
運行系統数	3 系統 （タウンバス南ルート・タウンバス北ルート・名古屋空港直行バス）	7 系統 （名駅 12・栄 11・曽根 13・黒川 11・小田 11・楠巡回・山田巡回）

(1) 栄へのアクセス性

豊山町内と如意車庫前から栄へのアクセス性について比較した結果について示します（表 5-3）。

運行本数については、栄 11 が 1 日あたり運行本数、1 時間あたり運行本数のいずれも多くなっています。また、運行時間帯、運賃とも栄 11 がタウンバス南ルート・名古屋空港直行バスよりも有利な結果となっています。

その一方で、所要時間に関してはタウンバス南ルート・名古屋空港直行バスのいずれもが有利となっています。また、日中に限ってみれば、1 時間あたり運行本数は、名古屋空港直行バスは栄 11 と大差ないこともわかります。

表 5-3　栄へのアクセス性の比較

バス停		豊山町役場	豊山	如意車庫前
利用系統		タウンバス 南ルート	名古屋空港 直行バス	栄 11
1 時間あたり運行本数	日中	1 本	1～2 本	2 本
	ピーク時間帯	1 本	3 本	8 本
1 日あたり運行本数	栄行き	15 便	32 便	56 便
	栄発	15 便	なし	57 便
所要時間（日中）		34 分	15 分	42 分
運行時間帯		6～21 時台	6～22 時台	6～23 時台
運賃		500 円	600 円	200 円

(2)　名古屋駅へのアクセス性

豊山町内と如意車庫前から名古屋駅へのアクセス性について比較した結果について示します（表 5-4）。

運賃を除いて、名古屋空港直行バスが有利な結果となっています。

表 5-4　名古屋駅へのアクセス性の比較

バス停		豊山	如意車庫前
利用系統		名古屋空港 直行バス	名駅 12
1 時間あたり運行本数	日中	1～2 本	2 本
	ピーク時間帯	3 本	2 本
1 日あたり運行本数	名古屋駅行き	32 便	28 便
	名古屋駅発	33 便	28 便
所要時間（日中）		25 分	41 分
運行時間帯		6～22 時台	6～22 時台
運賃		700 円	200 円

※ダイヤ・所要時間等のデータはいずれも平成 22 年 3 月 1 日現在

(3)　利便性向上施策の評価方法

以上の現状の整理から、現在においては、栄へのアクセス利便性については、特に運賃・運行本数の面で大きな開きがあるものの、所要時間・日中の運行本数については、有利もしくは同等にあると言えます。一方、名古屋駅へのアクセスについては運賃以外の面において既に有利な状況にあります。

このため、これらの指標のうち、劣っている点について改善することを目指すこととします。

5.2.3総合計画に基づく評価

前節で述べた評価のほか、第 4 次総合計画に定めた目標指標のうち、平成 26 年度時点の目標値（表 5-5）を達成することを目指します。

表 5-5　第 4 次総合計画の定める目標値

● 目標指標	単位	現状値		目標値 2014 年	目標値 2019 年
①とよやまタウンバス運行負担率	%	60.0	（2008年）	55.0	50.0
②とよやまタウンバス年間利用者数	人	65,329	（2008年）	78,000	94,000
③公共交通に対する住民満足度	%	8.0	（2008年）	15.0	20.0

6 計画の進め方

本町の公共交通施策については、従来から、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ました。本計画もその流れに沿っており、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ました。

したがって、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、逐次見直しを行うという PDCA サイクルを機能させながら進めていきます（図 6-1）。見直しにおいては、引き続き住民や利用者の声を積極的に取り入れながら行います。

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。

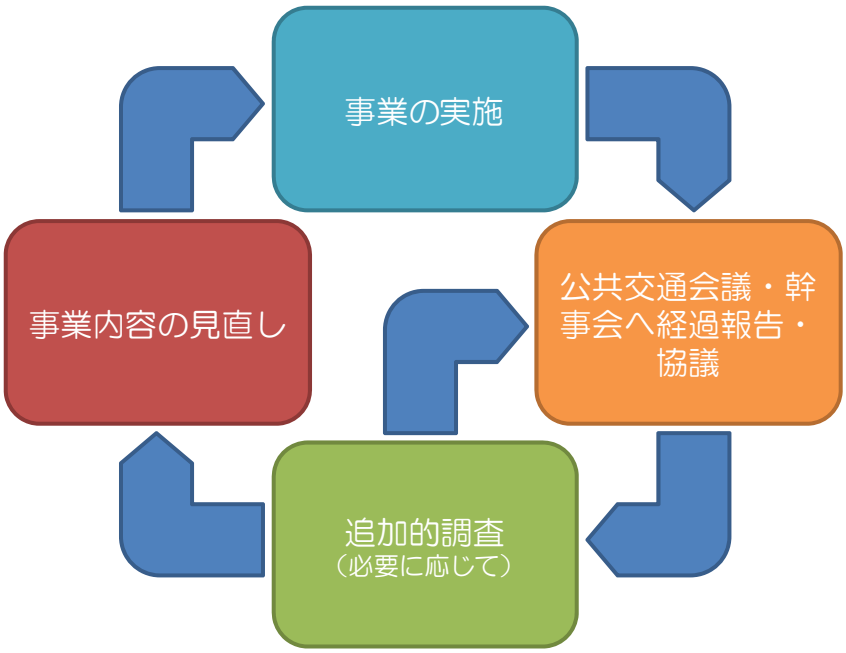


図 6-1　事業実施における PDCA サイクル

7 付録

豊山町地域公共交通会議設置要綱
豊山町地域公共交通会議名簿
豊山町地域公共交通会議幹事会名簿

豊山町地域公共交通会議設置要綱

（目的）

第１条　道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）及び地域公共交通活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）の規定に基づき、町内における住民の生活に必要な輸送の確保や公共交通の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、豊山町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

（協議事項）

第２条　交通会議は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議するものとする。

（１）　町内における公共交通のあり方の検討

（２）　町内の実情に応じた適切な乗合旅客運送の様態及び運賃、料金等に関する事項

（３）　交通会議の協議結果に基づく輸送サービスの内容を変更する場合にあたってはその変更事項

（４）　法第５条の規定に基づく地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び実施に係る連絡調整

（５）　交通会議の運営方法、その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の構成員）

第３条　交通会議の構成員は、１５人以内とし、次に掲げる者のうちから町長が任命又は委嘱する。

（１）　町長又はその指名する者

（２）　町内に路線を有する一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者又はその指名する者

（３）　住民又は利用者の代表

（４）　国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者

（５）　一般旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者

（６）　愛知県尾張建設事務所長又はその指名する者

（７）　西枇杷島警察署長又はその指名する者

（８）　愛知県地域振興部交通対策課長又はその指名する者

（９）　学識経験者

（１０）　前各号に掲げる者のほか、町長が交通会議の運営上必要と認める者

（役員）

第４条　交通会議に次の役員を置く。

（1）会長　1名
（2）副会長　1名
（3）監事　2名
2　会長は、町長又はその指名する者がこれに当たる。
3　会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
4　副会長は、委員のうちから会長が指名する。
5　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときには、その職務を代理する。
6　監事は、委員のうちから会長が指名する。
7　監事は、交通会議の出納監査を行い、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（会議）
第5条　交通会議の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて会長が招集する。
2　会議は、委員の半数以上の出席がなければ、これを開くことができない。ただし、書面により代理者に権限の委任がある場合には、代理者を出席委員とみなす。
3　会長は、必要に応じて委員以外の者に、会議への出席や資料の提出を要請することができる。
4　会議の議長は、会長がこれに当たる。
5　会議は、原則として公開とする。

（議決）
第6条　交通会議の議決方法は、全会一致を原則とし、全会一致が困難な状況において議長がやむを得ないと認めるときは、全委員の3分の2以上の多数により決するものとする。

（協議結果の取扱い）
第7条　交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（幹事会）
第8条　交通会議は、その審議内容に関する予備的検討その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。
2　幹事会の委員は、第3条第1項に規定する構成員に基づき、会長が指名する。
3　前項に掲げる委員のほか、交通会議が必要と認めた者を幹事会の委員とすることができる。
4　幹事会は、必要に応じて委員以外の者に対し、資料の提出や意見等を求めることができる。
5　幹事会において審議した事項については、交通会議へ報告するものとする。

（会計）

第９条　交通会議の収入及び支出に関する必要事項は別に定める。

（庶務）

第１０条　交通会議の庶務は、総務部総務課企画財政・情報係において処理する。

２　地域公共交通に関する相談、苦情等に対応するため、総務部総務課企画財政・情報係を連絡、通報窓口に定めるものとする。

（委任）

第１１条　この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り定めるものとする。

附　則

この告示は、平成２２年５月１１日から施行する。

豊山町地域公共交通会議名簿

（敬称略・順不同）

委員区分	所属	役職	氏名
1号委員	豊山町	町長	鈴木　幸育
2号委員	あおい交通㈱	代表取締役	松浦　秀則
	名鉄バス㈱	運輸部運輸第２課長	藤田　信彰
	名古屋市総務局	企画部企画課主幹	早川　裕之
	社団法人　愛知県バス協会	専務理事	長﨑　三千男
	名古屋タクシー協会	専務理事	永山　明光
3号委員	豊山町老人クラブ	元地区役員	伊藤　千歳
	豊山町心身障害者福祉協会	役員	河村　君枝
4号委員	中部運輸局愛知運輸支局	首席運輸企画専門官	小林　裕之
5号委員	あおい交通㈱	運行課長	工藤　彰郎
6号委員	尾張建設事務所	維持管理課長	渡辺　博喜
7号委員	西枇杷島警察署	交通規制係　警部補	太田　英一
8号委員	愛知県地域振興部交通対策課	交通対策課長	松井　圭介
9号委員	名古屋大学大学院環境学研究科	都市環境学専攻准教授	加藤　博和
10号委員	豊山町	総務部長	長縄　松仁

豊山町地域公共交通会議幹事会名簿

（敬称略・順不同）

	所属	役職	氏名
2号委員	あおい交通㈱	代表取締役	松浦　秀則
3号委員	(元)豊山町老人クラブ	(元)地区役員	伊藤　千歳
	豊山町心身障害者福祉協会	役員	河村　君枝
9号委員	名古屋大学	准教授	加藤　博和
10号委員	豊山町	総務部長	長縄　松仁