

豊山町地域公共交通網形成計画(案)

—小さくてキラリと輝くまち とよやまを支える交通ネットワーク—

平成27年3月
豊山町

目次

はじめに	3
1 町の概要	4
1-1 地勢・人口	4
1-1-1 地勢	4
1-1-2 人口	5
1-2 町民の移動実態	5
1-2-1 目的別の分担率	6
1-2-2 通勤・通学	6
1-2-3 買い物	7
1-2-4 通院・介護	7
1-2-5 観光・レクリエーション	7
2 交通環境	9
2-1 道路	9
2-1-1 車道の状況	9
2-1-2 自転車道や歩道の状況	10
2-1-3 交通量の状況	10
2-2 鉄道	11
2-3 バス	13
2-4 タクシー・移送サービス	19
3 交通を取り巻く環境の変化	19
3-1 県営名古屋空港の動向	19
3-2 民間航空機の生産・整備拠点事業	20
4 公共交通の利用実態と利用者の意向	22
4-1 地域公共交通利用実態調査の結果	22
4-1-1 OD調査	22
4-1-2 町民アンケート調査	23
4-1-3 バス利用者アンケート調査	23
4-1-4 市バス利用者ヒアリング調査	24
4-2 住民・事業所意向調査の結果	24
4-3 町民討議会議の結果	24
4-4 町民や利用者の意向を踏まえた課題	25
5 地域公共交通総合連携計画の総括	27
5-1 概要	27
5-2 取組状況	29

5-2-1	地域公共交通活性化事業	29
5-2-2	地域公共交通会議の開催	29
5-2-3	とよやまタウンバスの運行	29
5-2-4	公共交通マップの作成	30
5-2-5	公共交通PR事業	31
5-2-6	公共交通利用環境整備事業	34
5-2-7	民間航空機生産拠点の立地への対応	34
5-3	成果・評価と課題	35
6	地域公共交通網形成計画	41
6-1	国の法律上の位置づけ	41
6-2	本町の上位計画・関連計画との関係	41
6-2-1	豊山町第4次総合計画	42
6-2-2	豊山町都市計画マスタープラン	43
6-2-3	第2次豊山町地域福祉計画	44
6-2-4	第7次豊山町高齢者福祉計画・第6次介護保険事業計画	44
6-2-5	豊山町障害者福祉計画（第4次障害者計画・第4期障害福祉計画）	44
6-2-6	豊山町子ども・子育て支援事業計画	44
6-2-7	豊山町男女共同参画社会計画「第2次とよやまレインボープラン」	45
6-2-8	第2次とよやま健康づくり21計画	45
6-3	計画の基本方針	45
6-4	計画の目標	45
6-5	計画の区域	46
6-6	計画期間	46
7	計画に基づいて実施する事業	47
7-1	事業の全体像	47
7-1-1	「人にやさしい安全な交通」のために実施する事業	47
7-1-2	「まちの機能や魅力を高める利便性の高い交通」のために実施する事業	48
7-1-3	「環境にやさしい交通」のために実施する事業	50
8	計画の進行体制	53
8-1	評価体制	53
8-2	事業の評価方法	53
9	付録	55

はじめに

人口減少や少子高齢化の進行、国際競争力の激化、大規模災害への対応など、わが国を取り巻く環境が大きく変化する中で、豊かな国民生活や経済の健全な発展、地域活力の向上などを実現するためには、交通機能の確保・向上が必要不可欠となっています。

国においては、平成25年12月に交通政策基本法が公布・施行され、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携・協働しつつ、まちづくりや観光立国の実現等の観点を踏まえて、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することとされました。また、平成26年11月には、交通政策基本法を具体化するため、地域公共交通活性化・再生法の一部を改正する法律が施行されたところです。この改正では、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増している中で、地域の活力を維持・強化するため、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して、面的な公共交通ネットワークを再構築することが定められています。具体的には、地方公共団体は、現行の地域公共交通総合連携計画に代わり、地域公共交通網形成計画を策定し、その計画を踏まえて、事業者等が地域公共交通再編事業を実施することとされています。

本町の公共交通の取組については、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、町が事業主体となって、「とよやまタウンバス」の運行を始めました。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、19年度からは地域公共交通会議を設置して、民間バス事業者と積極的に連携・調整しつつ、とよやまタウンバスの利便性や地域の公共交通環境の向上に努めてきました。

平成22年度には、本町の上位計画である第4次総合計画を策定し、まちづくりの基本理念を「小さくてキラリと輝くまちづくり」、まちの将来像を「にぎわいとやすらぎのアーバンビレッジ」と定め、その実現に向けて、「タウンバスを中心とした公共交通の充実」を重点戦略の1つに掲げました。さらに、平成23年3月には、「タウンバスを中心とした公共交通の充実」を基本方針として、総合計画に掲げ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た地域公共交通総合連携計画（計画期間：平成23年度から26年度までの4年間）を策定しました。

こうした中で、近年における人口の増加傾向や国産初となるジェット旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）の生産・整備拠点計画の進展など、町を取り巻く環境は、計画策定時と比べて大きく変化してきており、本町では、平成26年度に第4次総合計画後期基本計画（計画期間：平成27年度から31年度までの5年間）を策定したところです。

今回の「地域公共交通網形成計画」は、上記の動きを踏まえて、周辺市町村との連携も考慮しつつ、徒歩・自転車・鉄道・路線バス・タクシー・自家用車等の全ての交通手段を一体的なネットワークとして捉え、町が目指す「小さくてキラリと輝くまちづくり」の実現を目指して策定するものです。

1 町の概要

1-1 地勢・人口

1-1-1 地勢

本町は名古屋市の北東部に位置し、周囲を名古屋市、北名古屋市、小牧市、春日井市、に囲まれています（図1-1）。

面積は約6km²と県内で最小であり、約3分の1が県営名古屋空港関連の用地で占められています。土地利用では、名古屋空港周辺及び北部市場周辺に産業用地が集中し、町の中央部には宅地が広がり、それ以外では農地・工業用地・宅地が混在しています（表1-1）。町域は海拔7～9mの平坦地で、農地などの緑も適度に残り、都市と自然が共存した良好な環境を有しています。

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。鉄軌道は存在しておらず、バス交通が公共交通網を形成しています。名古屋市の中心部から10kmの近さにあるため、バスによるアクセス時間が約30分であり、名古屋市のベッドタウンとして機能する一方で、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、宇宙航空研究開発機構（JAXA）、三菱重工業株式会社小牧南工場といった大規模施設が立地しています。とりわけ、平成26年5月には、国産初のジェット旅客機であるMRJの生産・整備拠点の立地が決定し、今後は航空宇宙産業の集積が期待されています。

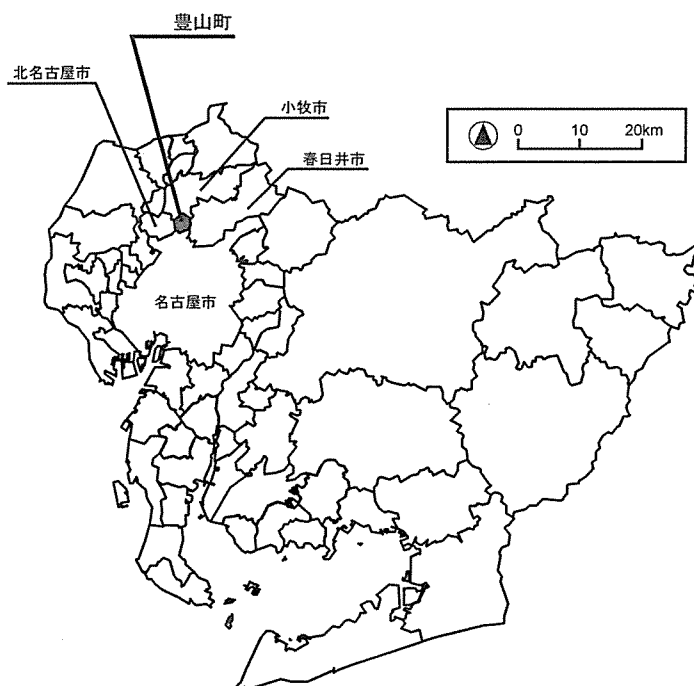


図1-1 本町の位置

表 1-1 地目別土地面積の割合（平成 26 年）

総数	田		畑		宅地	雑種地	その他
	面積	うち調整区域	面積	うち調整区域			
619 (ha)	64	34	14	5	195	33	313
100 (%)	10.3	5.5	2.3	0.8	31.5	5.3	50.6

出典：豊山町統計資料集 平成 26 年版

1-1-2 人口

本町の人口は、平成 25 年 5 月に 15,000 人を超え、26 年 10 月 1 日現在では 15,129 人（男性：7,780 人、女性：7,369 人）、総世帯数は 6,087 世帯となっています。本町の推計では、今後 10 年ぐらいは人口の増加傾向が続き、平成 38 年にピークを迎えた後、減少に転じるものと見込んでいます。また、平成 26 年 10 月 1 日現在の高齢化率（65 歳以上の人口割合）は 21.3% であり、愛知県全体の 23.2% を下回っています¹。しかしながら、前年（20.4%）に比べると 0.9 ポイント上昇しており、本町の推計では、緩やかなペースで高齢化が進行していくものと見込んでいます²（図 1-2）。

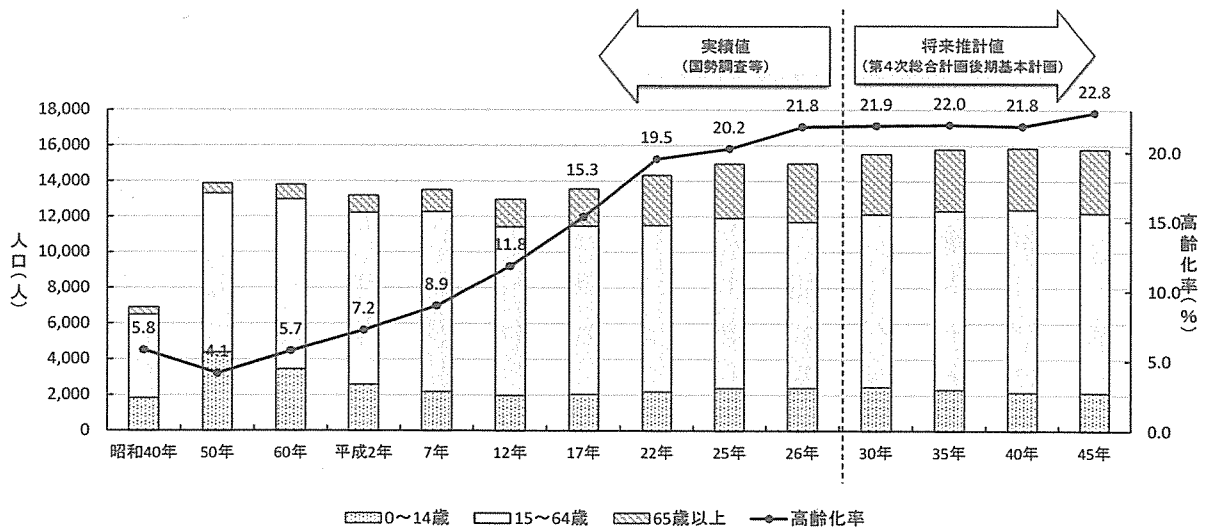


図 1-2 人口・高齢化率の推移と将来予測

1-2 町民の移動実態

ここでは、平成 22 年国勢調査、第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年度）、町民アンケート調査（平成 24 年度・平成 22 年度）によって、町民の移動実態を把握します。

¹ 出典：愛知県人口動向調査結果 月報 あいちの人口（推計）平成 26 年 10 月 1 日現在

² 出典：豊山町第 4 次総合計画後期基本計画人口推計資料

1-2-1 目的別の分担率

図1-3は、第5回中京都市圏パーソントリップ調査による、町内から発生する交通の目的別に見た交通手段分担率です。通学目的以外では自動車の利用が多いことが分かります。通学目的では徒歩による移動が最も多く、続いて鉄道の利用が多くなっています。通勤・買い物・通院・介護などには2割程度徒歩や自転車による移動があることが分かります。

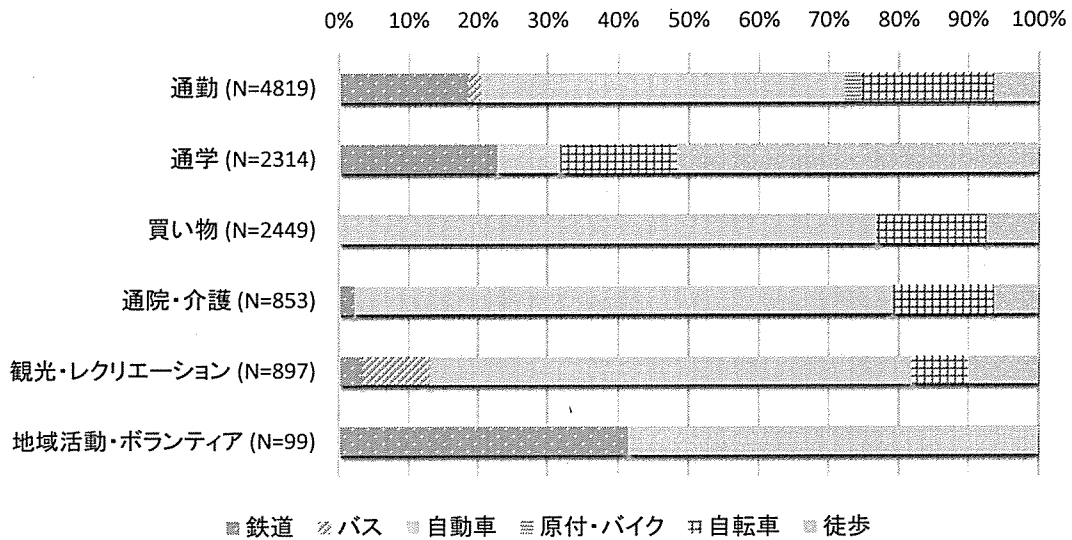


図1-3 目的別の交通手段分担率

1-2-2 通勤・通学

図1-4は、平成22年国勢調査による、通勤・通学目的の町外への交通流出の状況です。通勤流出は小牧市・名古屋市北区・北名古屋市などが多く、通学流出は春日井市・小牧市などが多くあります。

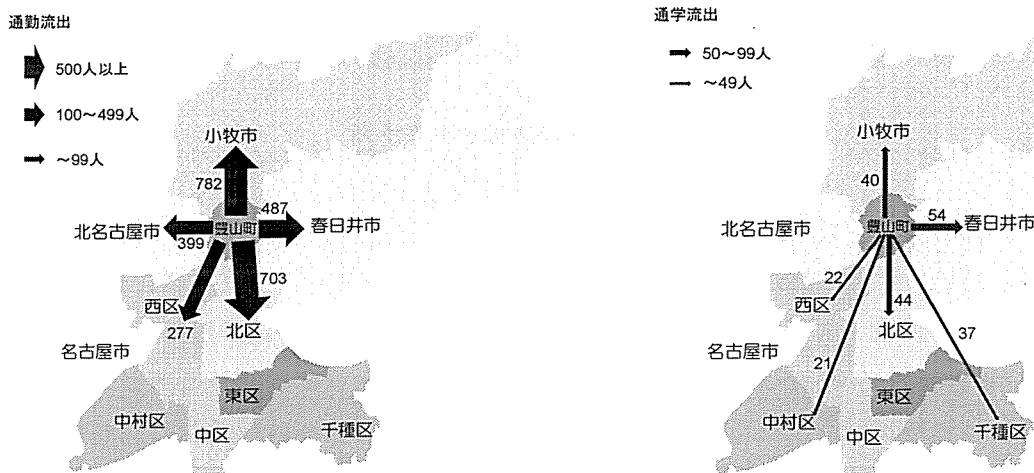


図1-4 通勤・通学目的の行き先市町村

1-2-3 買い物

図1-5は、町民アンケート調査による、町民の方が最も行く回数の多い買い物先の状況です。約80%の方が町内の店舗をよく利用していることが分かります。特に、エアポートウォークの利用が50%以上を占めています。最近、国道41号線沿いにヨシヅヤが開店するなど、町内の買い物先は着実に増えており今後も町内で買い物を済ませる方が増加することが予想されます。

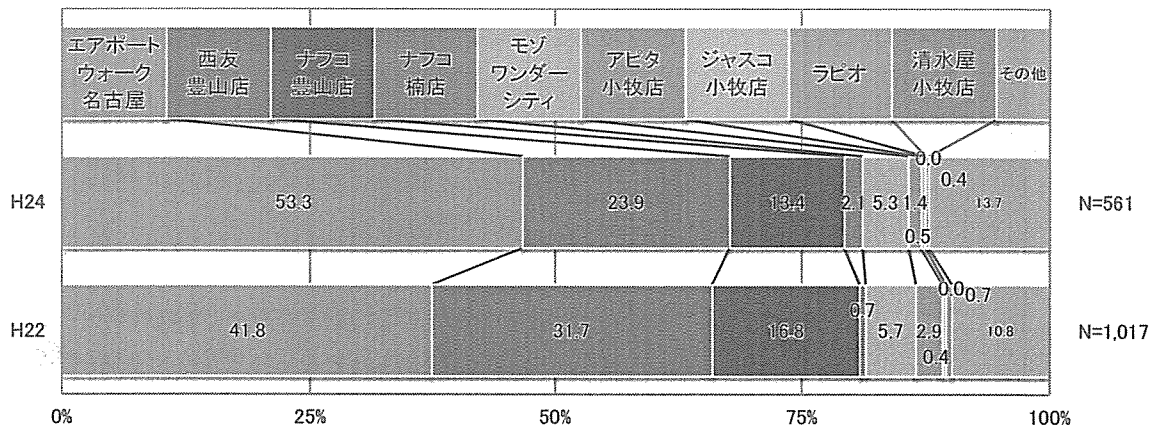


図1-5 最も行く回数の多い買い物先

1-2-4 通院・介護

図1-6は、町民アンケート調査による、町民の方が最も行く回数の多い通院先の状況です。町内の医療施設に行く回数が多い方が50%以上を占めており、町外では小牧市民病院に行く方が多いことが分かります。

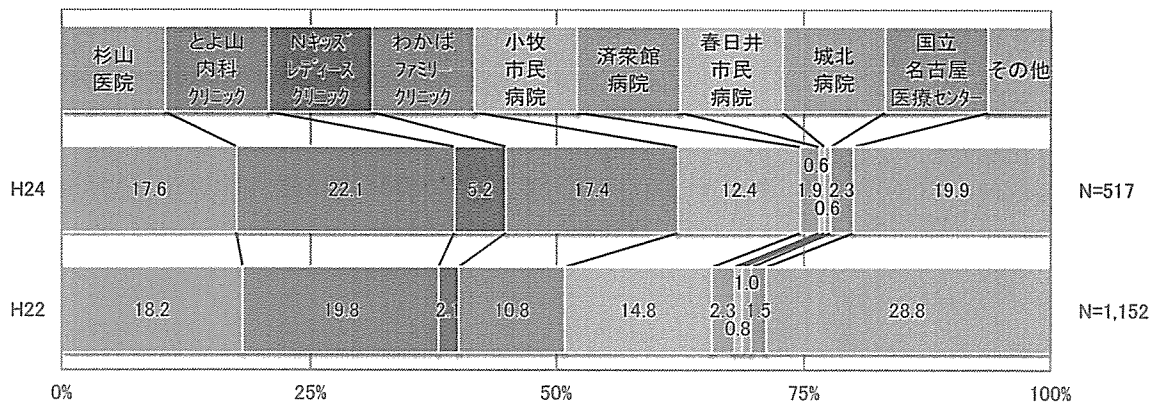


図1-6 最も行く回数の多い通院先

1-2-5 観光・レクリエーション

図1-7は、中京都市圏パーソントリップ調査による、町民の娯楽・文化・観光・行楽・

レジャー等の目的での行き先市町村です。町内での移動が25%、小牧市へは15%程度、春日井市が10%程度であり、これらで約50%を占めています。このことから、休日の余暇に関しては町内または近接市への移動が大半を占めていることが分かります。

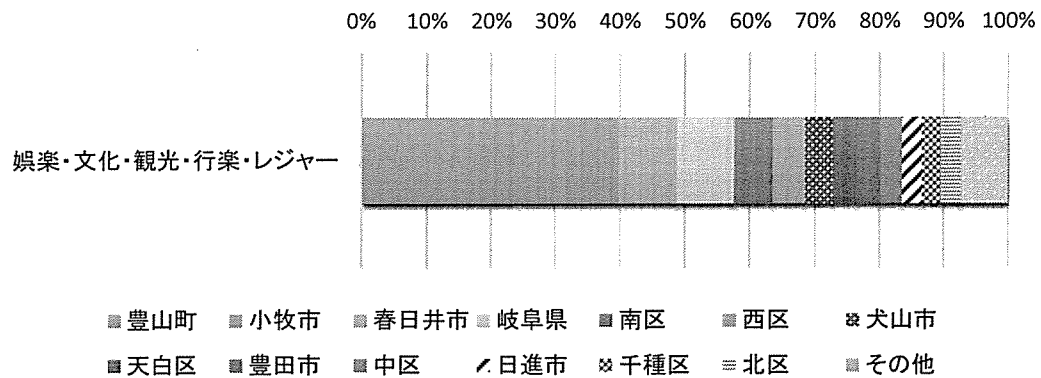


図1-7 余暇の行き先（休日）

2 交通環境

2-1 道路

2-1-1 車道の状況

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か所（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名二環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）。

道路総延長の道路管理者別割合は、町道が9割近くであり、幅員が5.5メートル未満の比較的狭い道路が7割強を占めています（図2-2）。

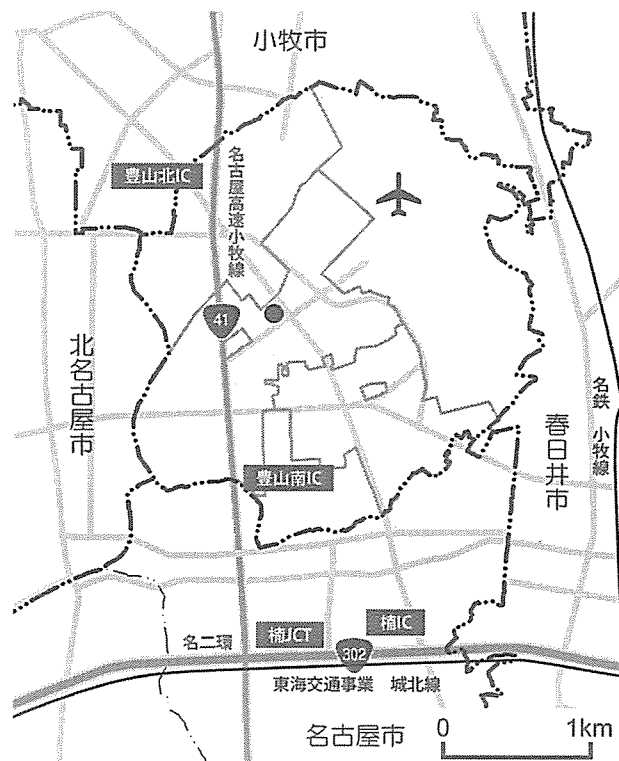
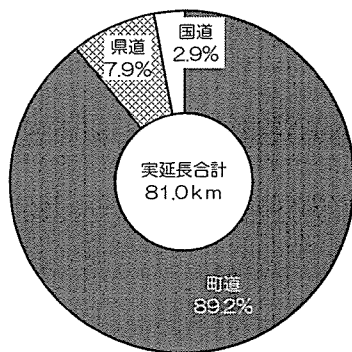
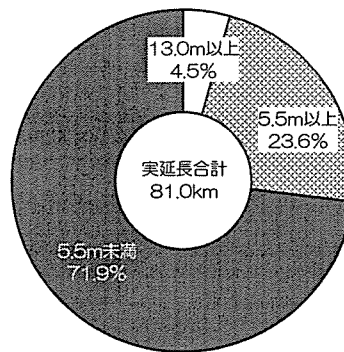


図2-1 周辺の主要道路



町道、県道、国道別の道路延長



幅員別の道路延長

図 2 - 2 道路の状況

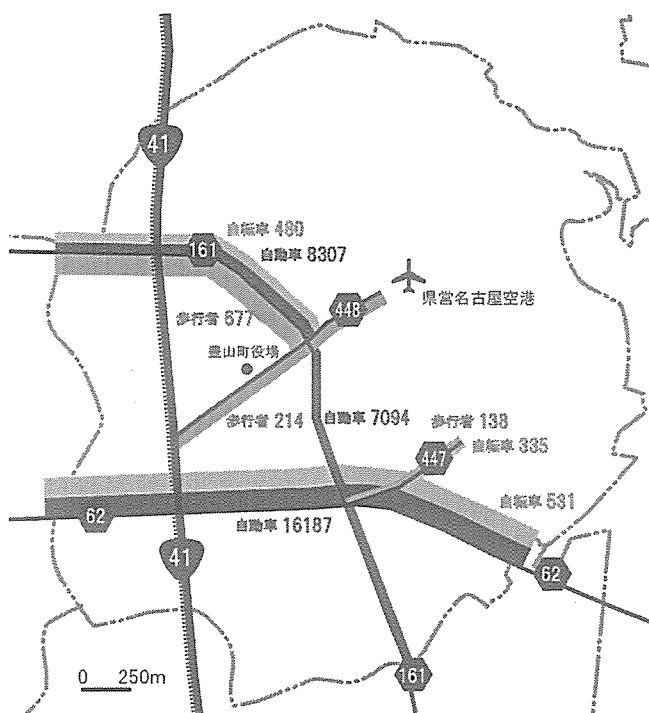
2-1-2 自転車道や歩道の状況

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坂道は存在しません。国道 41 号や名古屋空港へのアクセス道路など、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 25 年度の歩道設置延長は 18,553 m であり、道路総延長 809,969 m に対して 22.9% です。

町内の自転車利用環境に関して、現在、町内には、豊山町役場、社会教育センター、商業施設等に駐輪場があります。バス利用者の中には、自転車を利用してバス停までアクセスしている人もいます。しかしながら、近くに適切な駐輪場のない停留所もあります。

2-1-3 交通量の状況

図 2-3 は、町内で交通量の多い道路の交通量（歩行者・自転車・自動車）の状況です。自動車交通量は主要地方道春日井稲沢線（県道 62 号線）が、歩行者と自転車交通量は県道名古屋豊山稲沢線（県道 161 号線）が最も多い状況にあります。自転車に関しては主要地方道春日井稲沢線（県道 62 号線）においても比較的交通量が多い状況にあります。



注)
平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査交通量調査による。
調査日 1 2 時間の交通量
(歩行者：人、自転車：両、
自動車（小型・大型）：台)

図 2-3 町内の道路交通量の状況（国道 41 号線を除く）

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 J R 中央本線があり（図 2-4）、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、町内からはバスによるアクセスがない状況です。

(1) 名鉄犬山線

最寄り駅は西春駅（北名古屋市）で、犬山方面・名古屋方面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）で接続されています。

(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）へ運行されています。平安通駅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 1 月にあおい交通による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) J R 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

運行されています。快速の停車駅です。

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。

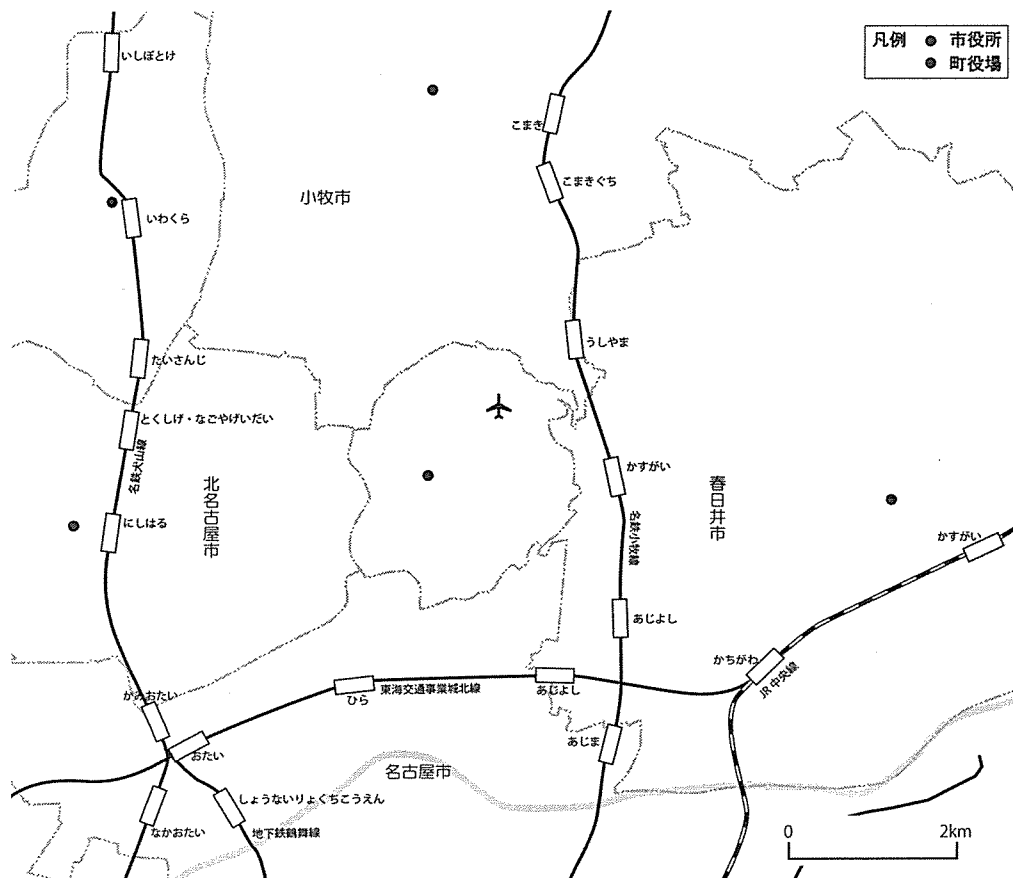


図 2-4 町周辺の鉄道路線

図 2-5 は、町民アンケート調査による、町民の方が最も行く回数の多い駅の状況です。西春駅の利用が最も多いですが、平成 22 年度と平成 24 年度を比較すると、地下鉄黒川駅・名古屋駅・地下鉄栄駅などへの利用が増加してきています。

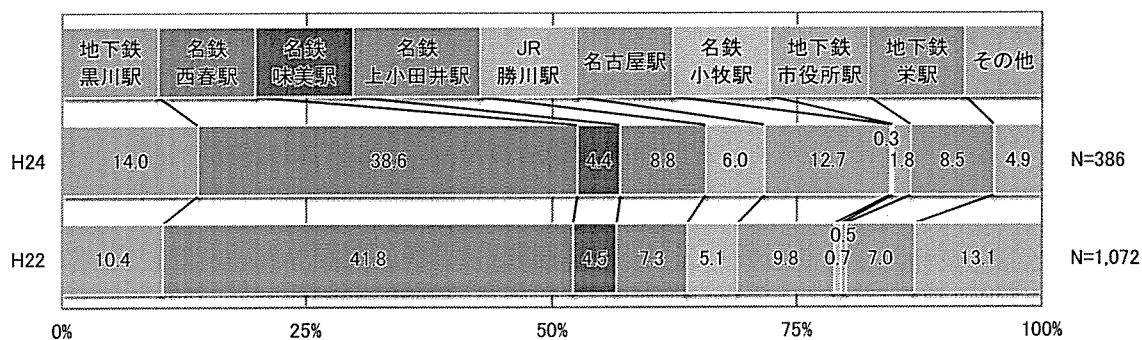


図 2-5 最も行く回数の多い駅

2-3 バス

町内を運行するバス路線は、とよやまタウンバス、名鉄バス西春・空港線、あおい交通名古屋空港直行バス、あおい交通幸田・勝川線、名古屋市営バスがあります。

(1) 町内バス路線の特徴

① とよやまタウンバス

鉄道路線がない本町において、公共交通利便性を向上するために平成14年10月より運行をはじめました。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。

【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）
運賃	100円～300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
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4時台
運行間隔	1時間に1便程度

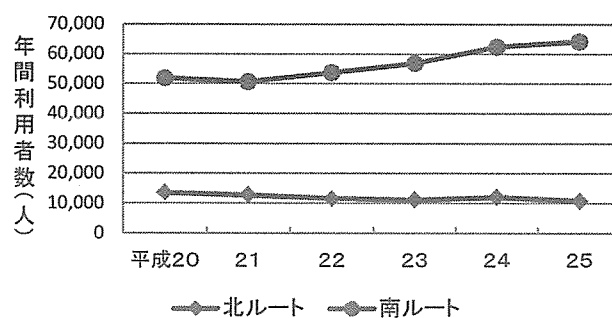


図2-7 とよやまタウンバス利用実績

図2-7は、とよやまタウンバスの利用実績です。南ルートは年間6万人前後の利用があり、年々増加傾向にあります。また、北ルートは年間1万人程度の利用があり、やや減少傾向にあります。

② 名鉄バス西春・空港線

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。

運行区間	西春駅～名古屋空港
運賃	170～340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

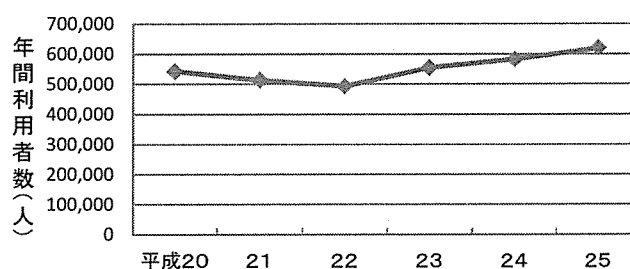


図2-10 名鉄バス西春・空港線利用実績

図2-10は、名鉄バス西春・空港線の利用実績です。名鉄犬山線西春駅へのアクセス手段として堅調に推移しています。名鉄バス西春・空港線では、平成24年にはバスロケーションシステム（バスの現在位置や遅れ時間などの運行状況を、携帯電話・パソコンから確認することができるシステム。）が導入され、バス乗車時の利便性が向上しました。

③ あおい交通名古屋空港直行バス

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、最近では、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ました。これにより、名古屋市方面へのアクセスが向上し、町西部の交通空白地帯の解消に

もなりました。

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
運賃	100～700円
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て変更されます。

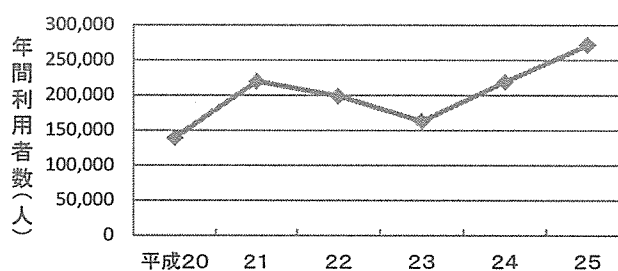


図 2-8 あおい交通名古屋空港直行バス利用実績

図 2-8 は、あおい交通名古屋空港直行バスの利用実績です。平成 23 年度は定期便航空会社の撤退により利用者が減少しましたが、その後新規就航・増便により利用者は増加しています。

④ あおい交通幸田・勝川線

あおい交通幸田・勝川線は平成 23 年 10 月から運行が開始されました。本町から JR 勝川駅へのアクセスに利用されています。

運行区間	幸田～勝川駅
運賃	160～300円
運行本数	【平日・土休日】 11往復（幸田⇄勝川駅） 8便（勝川駅⇄エアポートウォーク北）
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便程度

※ 運行時刻は航空機の運行状況に合わせて変更されます。

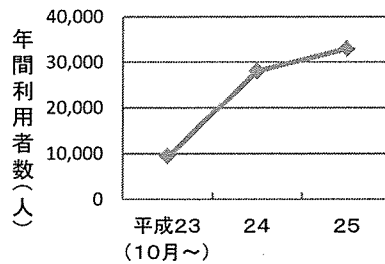


図2-9 あおい交通幸田・勝川線利用実績

図2-9は、あおい交通幸田・勝川線の利用実績です。平成23年10月から運行が開始され、順調に利用者が増加しています。

⑤ 名古屋市営バス

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。

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 210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 210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

表 2-1 は近隣市町村のバス路線の一覧です。北名古屋市では、きたバス・名鉄バス（西春・空港線）が運行されています。小牧市では、こまき巡回バス・あおい交通ピーチバス・名鉄バスが運行されています。春日井市では、かすがいシティバス・あおい交通桃花台バス・あおい交通空港バス・名鉄バスが運行されています。

表 2-1 近隣市町村のコミュニティバス

名称 (市町村)	路線	1日当り便数	運賃	主な停留所
きたバス (北名古屋市)	5路線 (昼便)	片道3便	1乗車100円	西春駅、済衆館病院、健康ドーム
こまき巡回バス (小牧市)	8路線	片道 10便程度	大人200円 小学生100円 高齢者(65歳以上)・幼児無料 ピーチバス、名鉄バス(小牧市内を起終点とする区間)の定期券をもつ人は無料 回数券(11枚綴り) 2,000円	小牧市民病院、小牧山、パークアリーナ小牧、総合運動場(市民球場) 桃花台中央公園、市民四季の森
かすがいシティバス (春日井市)	4路線	片道 5~10便	大人200円 小人・高齢者・運転免許返納者・妊婦100円 未就学児・障害者(および付添人1人)無料	春日井市民病院、温水プール、総合体育館、勤労福祉会館

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、長久手市、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、県営名古屋空港とエアポートウォーク名古屋にあり、名古屋空港の乗り場にはタクシーが常駐しています。また、町内では、流しのタクシー営業もないため、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、高齢者の生活支援、社会参加の促進や閉じこもりの防止のため、町在住の要介護者や障がい者等に対して、「タクシー利用料金補助事業」を実施しています。これは、医療機関への通院、買い物、その他の日常生活に必要なタクシー利用料金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回まで利用可能となっています。事業が始まって以降、利用回数は増加傾向にあり、25年度の利用実績は、要介護者69人・障がい者235人となっています。

(2) 移送サービス

このほか、社会福祉法人豊山町社会福祉協議会によって、総合福祉センターしいの木（社会福祉協議会所在地）から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（2口以上）の世帯で、自力で通院できない要介護者・要支援者・障がい者等に対して、総合福祉センターしいの木から半径1.5kmを超え5km未満の医療機関への送迎を行うものです。利用可能時間は午前8時45分から午後4時30分までで、賛助会員2口の加入で年間12回、3口の加入で18回まで利用可能となっています。

近年では、利用件数は横ばい傾向にあり、25年度の実績は、利用者数28人、利用回数284件となっています。

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。

3 交通を取り巻く環境の変化

3-1 県営名古屋空港の動向

(1) 平成25年度における県営名古屋空港の利用状況³

- ・ 着陸回数

民間機 約18,140回（うち定期運行5,210回、その他12,930回）

³ 愛知県「平成25年度における県営名古屋空港の利用状況」

自衛隊機 約13,110回

合計31,250回（平成24年度比99.5%）

・ 定期便航空旅客数

607,373人（平成23年度比190.9%）

平成23年3月のジェイエアの撤退等の理由により落ち込んでいた定期便航空旅客数はフジドリームエアラインズの新規路線就航や増便によって大幅に増加しています。

・ 国際ビジネス機の飛来機数

83機（平成24年度比120.3%）

・ 空港へのアクセス（平成25年度）

バス 名古屋駅⇄空港 162,922人

勝川駅⇄空港 20,088人

西春駅⇄空港 43,173人

駐車場利用 153,538台

（うち定期便航空旅客分105,257台）

(2) 今後の課題

平成26年12月には、立体駐車場が完成して駐車台数が増加しました。しかし、定期便航空旅客数の増加基調を踏まえると、駐車場の不足や周辺道路の渋滞等の問題が懸念されます。今後も引き続き、利用動向を踏まえた公共交通の確保と、空港利用者の方々への公共交通利用の呼びかけを行う必要があります。

3-2 民間航空機の生産・整備拠点事業

(1) 概要

愛知県では、「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」の中核プロジェクトとして、県営名古屋空港隣接地において、民間航空機の生産・整備拠点誘致事業を推進しています。

具体的には、現在3か所に分散している空港の駐車場を集約・整備して、残る2か所の駐車場用地（2.1ha）と国から取得した県有地（5.2ha）を一体的に整備した上で、民間航空機の生産・整備に必要となる工場用地として平成26年度中を目途に事業者提供する予定です。

(2) これまでの主な経緯

平成23年12月 国際戦略総合特区に指定

26年3月 国から国有地（約5.2ha）を取得（愛知県）

「名古屋空港周辺小道地区計画」を決定（豊山町）

26年3月～4月 事業提案の公募（愛知県）

26年5月～12月 空港駐車場の立体化工事

26年5月 事業予定者として三菱重工業株式会社を決定・公表（愛知県）

実施する事業：三菱リージョナルジェット（MRJ）の量産
設備投資額：200億円規模
年間生産額：当初（平成29年度）240億円規模
最大1,100億円規模（平成29年度からの5年間で拡大）
雇用者数：300人～500人規模（平成29年度、派遣等を含む）

26年7月 旧国有地（約5.2ha）の売払いを議決（愛知県議会）

(3) 今後の主なスケジュール

平成26年7月～11月頃	旧国有地（約5.2ha）の工作物等撤去工事 工事後に三菱重工業株式会社に売り渡し（愛知県）
7月～27年3月	駐車場用地（約2.1ha）の工作物等撤去工事 工事後に順次三菱重工業に売り渡し（愛知県）
27年4月～6月	MRJ試験機初飛行
29年4月～6月	MRJ初号機納入

(4) 今後の課題

平成27年1月には、三菱重工業株式会社が名古屋空港ビルディングに機能を移転し、約1,700人が本町に通勤するようになりました。この通勤者の増加に合わせて、チャーター便による対応がされていますが、交通流動の変化による周辺の交通環境への影響は大きいことが予想されます。このような状況下において、町民の日常生活への影響をできる限りおさえる形で交通を円滑化する必要があります。今後は、そのために公共交通が果たす役割を関係者で議論して考えていく必要があります。

4 公共交通の利用実態と利用者の意向

4-1 地域公共交通利用実態調査の結果

本町では、より利便性の高い公共交通の実現に向けての様々な検討課題の方向性を探る基礎資料とするため、平成24年度に地域公共交通利用実態調査を実施しました。具体的には、①OD調査⁴（とよやまタウンバス北ルート及び南ルート、あおい交通幸田勝川線及び名古屋空港直行バス、名鉄バス西春・空港線）、②町民アンケート調査（中学生以上の2,000人対象、回収率36.2%）、③バス利用者アンケート調査（とよやまタウンバス北ルート及び南ルート、あおい交通幸田勝川線及び名古屋空港直行バス、名鉄バス西春・空港線、名古屋市営バス）、④市バス利用者ヒアリング調査を行い、利用実態や公共交通に対する意見・要望等を把握しました。

その主な結果を調査ごとにまとめると次のとおりとなります。

4-1-1 OD調査

(1) とよやまタウンバス北ルート

- ・ 買物や通院を目的とした平日の昼間の利用者が多く、土休日の利用者は極端に少なくなっている。
- ・ 平日・土休日ともに60歳代以上の利用が多い。
- ・ 行き先別には、小牧市民病院への利用者が最も多く、町内では、豊山町役場、豊山中学校、北部市場東などへの利用も多くなっている。
- ・ バス停までの交通手段は、乗車・降車ともに徒歩が多くなっている。

(2) とよやまタウンバス南ルート

- ・ 平日の利用者が多く、休日はその1/4程度と少なくなっている。平日の利用目的は通勤が最も多く、土休日は買物が多くなっている。
- ・ 平日は幅広い年齢層の利用があり、休日は30歳代以下の利用が多くなっている。
- ・ 通勤利用が多いことから、平日は、町内からは名古屋市の地下鉄に連絡する黒川と栄への利用、栄からは北部市場東や豊山中学校、豊山町役場への利用がそれぞれ多くなっている。一方、休日は、買物目的で、町内から栄への利用が多くなっている。
- ・ バス停までの交通手段は徒歩が大半だが、黒川や栄では鉄道との乗継ぎがある。また、北部市場東のバス停では自転車を利用するケースが多くなっている。

(3) あおい交通幸田・勝川線

- ・ 平日は通勤目的、土日は買物目的での利用が多い。
- ・ 平日、土休日ともに勝川駅とエアポートウォーク北間の利用が多い。

⁴ OD調査とは、個人の交通行動の出発地(O)・目的地(D)・利用交通手段・利用時刻・利用目的・個人属性等を調査することにより、地域の交通の流れの現状把握を行う調査です。

- ・ 乗車バス停までの交通手段は、鉄道が多くなっている。

(4) あおい交通名古屋空港直行バス

- ・ 平日は業務・出張、通勤目的で、名古屋駅と名古屋空港間の利用が多くなっている。また、土休日は、買物目的で名古屋駅と空港のほかにエアポートウォーク北の利用が多くなっている。

(5) 名鉄バス西春・空港線

- ・ 平日の利用が多く、土休日は平日の半数近くの利用者となっている。
- ・ 平日は通勤目的での利用が大半であり、土休日は買物や遊び・趣味等の利用が多くなっている。
- ・ 平日は西春駅から町内の各バス停への利用があり、土休日はエアポートウォークまでの利用が増えている。

4-1-2 町民アンケート調査

- ・ 駅に行くときの交通手段は、前回に比べてバスが増加している。
- ・ 買物先はエアポートウォーク名古屋が増え、頻度は週1～2日程度が増加している。
- ・ バスを利用して行きたい場所としては、上小田井駅、モゾワンダーシティやナゴヤドームといった大規模商業施設、名古屋市立西部医療センターが挙げられている。
- ・ デマンド運行をイメージした設問に対しては、約37%が「利用したい」と回答し、60歳以上では50%を超えている。その場合の運賃は200円が約45%となっている。
- ・ 名古屋市営バスを利用しているのは約8%であり、その6割が如意車庫前の利用となっている。
- ・ 公共交通維持のための町の負担については、「費用負担を増やしてもよいので運行ルートや本数を充実すべきが約25%、「町の費用負担は現状のままとすべき」が約39%となっている。

4-1-3 バス利用者アンケート調査

- ・ とよやまタウンバスは女性と高齢者の利用が多く、特に北ルートは、他のバスに比べて、自動車免許を持っていない人の利用率が高い。
- ・ とよやまタウンバス北ルートは小牧市民病院等への通院目的が約44%、とよやまタウンバス南ルート、あおい交通幸田勝川線、名鉄バス西春・空港線、名古屋市営バスは通勤目的が50%前後、あおい交通名古屋空港直行バスは業務・出張目的が約48%とそれぞれ高くなっている。
- ・ 満足度について、とよやまタウンバス、あおい交通幸田勝川線、名鉄バス西春・空港線、名古屋市営バスでは、運行本数、運行時間帯、バス停環境への不満が多く、あおい交通名古屋空港直行バスでは運賃に対する不満が多くなっている。

4-1-4 市バス利用者ヒアリング調査

- ・ 豊山町からの目的については、平日が通勤、土休日が遊び・趣味等であり、黒川、栄、名古屋駅までの利用が多くなっている。
- ・ バス停までの交通手段について、如意車庫前が自転車と徒歩、その他は徒歩が多くなっている。

4-2 住民・事業所意向調査の結果

第4次総合計画後期基本計画の基礎資料とするために、平成25年度に実施した「町民・事業所意識調査」では、公共交通に対する住民満足度は、「満足」が2.8%、「やや満足」が11.3%の計14.1%となっており、「ふつう」が22.8%、「やや不満」が27.8%、「不満」が31.1%と続いています。また、事業所が企業活動を行いやすい理由、行いにくい理由として「交通の便利さ」や「交通の不便さ」が挙げられています。30年後の豊山町で実現して欲しい目標、第4次総合計画の重点戦略に対する関心として最も高かったのは「公共交通機関の充実」となっています。

4-3 町民討議会議の結果

平成24年10月に「地域公共交通を考える」をテーマに町民討議会議（第2回）を開催しました（参加者：47人）。

会議参加者の約1割が今回初めてとよやまタウンバスに乗ったと回答し、64%が何回か乗車経験があると回答するなど、利用経験が少ない方が多く、今後とよやまタウンバスに乗ってもらう機会を積極的に設けることが必要です。

また、とよやまタウンバスの必要性についてはほとんどの参加者が認めているものの、8割の人が何らかの改善策が必要だと感じているという結果となりました。とよやまタウンバスの良い点と問題点についてのシール投票では、とよやまタウンバスのルートや運行時間の正確性、バス停の配置について評価が高い一方、問題点として、利用料金、運行時間と運行本数の増加、②ルートの見直しと駐車場の追加、③割引や定期券などの料金体系の見直しのほか、④利用者の増加につながるPR等の工夫が上位を占めました。

さらに、平成26年8月には「第4次総合計画後期基本計画」をテーマに町民討議会議（第4回）を開催しました（参加者：44人）。

会議では、参加者が話し合いたいテーマについてのアンケート、関心の高いテーマや「もし、私が町長だったら…」のマニフェストについての意見交換・発表、30年後の豊山町についての意見交換や発表などを行いました。

その中で、参加者の最も関心が高かったのは、とよやまタウンバスを中心とした公共交通網の充実であり、マニフェストでも9つのグループ中8つのグループが鉄道やバスを含

む公共交通網の充実を掲げるなど、公共交通に対する関心の高さがうかがえる結果となりました。

4-4 町民や利用者の意向を踏まえた課題

地域公共交通利用実態調査や住民・事業所意向調査、町民討議会議の結果から得られた今後取り組むべき課題を整理すると次のとおりとなります。

① バスの運行本数・ダイヤ・ルートの充実

バスに対する満足度については、運行本数や運行時間帯等への不満が多く、ルートに関しては、鉄道駅（小牧駅、上小田井駅）や、大型商業施設（エアポートウォーク、モゾワウンダーシティ、ナゴヤドーム）や、医療機関（名古屋市立西部医療センター）への乗り入れを望む声が多くなっています。また、ヨシヅヤ豊山テラスの開店や済衆館病院の充実など、地域の移動ニーズに影響を及ぼす状況も生じているため、今後とも利用者ニーズを継続して把握し、ニーズに応じた路線やダイヤ、ルートを検討していく必要があります。とりわけ、近年、とよやまタウンバス北ルートの利用者数が減少傾向にあり、利用者の増加を図るため、新たに名古屋市バスの「如意車庫」や「小牧駅」、「エアポートウォーク」などへの乗り入れを検討する必要があります。また、タウンバス南ルートについては、通勤手段としての利用も多いため、通勤時間帯における増便や急行便などを検討していくことも重要です。このほか、町外へのアクセスを充実させるため、名古屋市、小牧市、北名古屋市のバス路線との乗り継ぎ利便性の向上を図っていくことも必要です。

② バス乗車サービスの充実や利便性の向上

バス利用者アンケート調査では、運行本数や運行時間帯などへの満足度に比べて、運賃やバス停環境に対する満足度が低くなっており、とりわけ、日常的に利用している通勤や業務目的の利用者からの不満が多くなっています。今後は、具体的なニーズを把握しつつ、定期券の導入や利用しやすい運賃体系の構築、割引料金やポイント制度などのインセンティブの付与、バスの待合環境や乗り換えゾーンの充実、主要バス停における駐輪場の確保などを検討していくことが重要です。

③ バスの利用促進のための周知・PR

町民討議会議の参加者の中には、とよやまタウンバスに今回初めて乗ったという人や利用経験が少ない人がおり、今後、とよやまタウンバスの認知度をさらに向上させるとともに、実際にバスに乗ってもらう機会を設けることが重要です。

このため、現行の地域公共交通総合連携計画で取り組んでいる公共交通マップの作成・配布、町の広報紙やホームページを通じたPR、バスの利用促進イベントの実施、交通関連情報検索サイトを通じた情報提供と「見える化」のほか、CATVを活用したPRやモビリティ・マネジメントの手法による利用促進策を検討・実施していくことが重要です。

④ 多様な交通サービスの検討

町民アンケート調査では、予約して乗車する公共交通（デマンド交通）に対して、高齢者を中心に利用意向があることが確認できました。とりわけ、とよやまタウンバス北ルートの子な利用者層は高齢者であり、現状の運行本数、運行時間帯、バス停環境に対する不満が多くなっていることから、デマンド交通の導入により、これらの不満の一部は減少する可能性があります。上記のアンケート調査は、電話予約の煩わしさ等のマイナス要素を十分説明したのではなかったため、引き続きニーズを把握するとともに、デマンド交通を導入するに当たってのメリットやデメリット、費用対効果やタクシーの活用との比較などを踏まえて検討することが必要です。

このほか、当面の検討事項として、既存のタクシーや移送サービスの活用、自転車とバスとの組み合わせ（サイクル&バスライド）など、バスを補完・代替するような交通サービスを検討していくことも重要です。

⑤ MR J 生産・整備拠点事業への対応

MR J 生産・整備拠点事業の進展に伴い、平成27年1月から、三菱航空機株式会社をはじめ約1,600人の社員が本町に通勤しています。当面は、企業チャーターバスを中心に、名鉄バスやあおい交通の既存のバス路線の強化・充実により対応していくことになります。しかしながら、1,000人を超える通勤需要は、県営名古屋空港の利用客や大型商業施設への来場者など、町内の道路交通や公共交通に大きな影響を及ぼすことから、各交通機関が連携・協力して対応していくことが重要です。このため、できるだけ早期に企業のチャーターバスの乗り合い化や定期券の導入、とよやまタウンバスの通勤対応などを検討する必要があります。

また、MR J の生産・整備の本格化に伴い、町外からのビジネス客や見学者等が新たに増加することも想定されることから、現在、北部市場まで乗り入れている名古屋市営バスの延伸や、大曾根などを起点とした路線の組み換え・新設についても検討していくことが重要です。

5 地域公共交通総合連携計画の総括

5-1 概要

本町では、路線バスの廃止に伴うとよやまタウンバスの運行や、名古屋空港の主要機能の移転に伴うアクセスの再編など、バス事業者と連携・協力して地域公共交通に関する取組を行ってきました。

こうした中で、平成23年3月に策定した地域公共交通総合連携計画（計画期間：平成23年度から26年度までの4年間）では、本町の第4次総合計画の重点戦略の1つである「タウンバスを中心とした公共交通の充実」を基本方針として、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すこととしています。

そして、公共交通を向上させるための目標として、さらに「生活保障」と「利便性向上」※の2つを設定し、これらの目標の達成に向けて、表5-1のとおり、とよやまタウンバスの充実や公共交通の利用促進、公共交通を利用しやすい環境の整備を行うこととしています。

※生活保障：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

利便性向上：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

表5-1 地域公共交通総合連携計画に基づいて実施した事業

施策の性格	事業の内容及び実施主体
	(1) 地域公共交通活性化事業 (実施主体: 町)
	①地域公共交通確保維持改善事業への参加
	・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
	(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
生活保障 & 利便性向上	・定期的に地域公共交通会議を開催します
	(3) とよやまタウンバスの運行
	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
	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
	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
	④北ルートのオンデマンド運行 (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、オンデマンド交通を導入します
利便性向上	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
	(4) 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)
	・利用者や住民の意見を取り入れ、公共交通マップを改良します
	②新規転入者に対する公共交通マップ配布 (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
	(5) 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
	②町ホームページにおける公共交通利用PR (実施主体: 町)
	・利用者や住民、バス事業者の意見を取り入れ、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改善します
	③町外からの来訪者のためのHP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
	④高齢者や子ども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
	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
	(6) 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	
②社会教育センターのターミナル整備 (実施主体: 町)	
・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)	
・民間バス事業者も含めた共通乗車券を発行します	
(7) 民間航空機生産拠点の立地への対応 (実施主体: 町・バス事業者) (新規)	
①空港隣接地における民間航空機の生産・整備拠点の整備計画への対応	
・地域の交通に与える影響について研究を行い、対応策を実施します	

5-2 取組状況

5-2-1 地域公共交通活性化事業

平成23年度から国で実施された地域公共交通確保維持改善事業に対して、中部運輸局や県、バス事業者と連携・協力して、とよやまタウンバス南ルート（23年度から26年度まで）と幸田・勝川線（平成25年度から26年度まで）の国庫補助を申請し、毎年度補助を受けています（図5-1）。

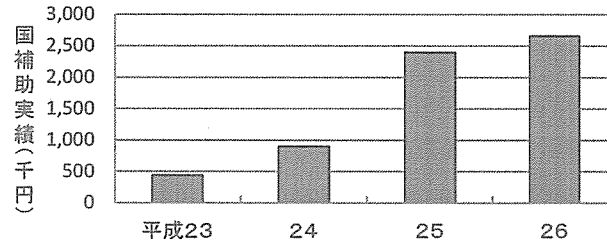


図5-1 国補助実績

また、平成26年度には、公共交通サービスに関する情報提供について、町民やバス利用者の意見を積極的に取り入れ、協働の視点から、より利用者の目線に立った方法で行うため、地域協働推進事業計画を策定し、国からの認定を受けました。この地域協働推進事業による補助制度（最大2年間で最大1/2の補助）を活用して、公共交通マップやWebコンテンツの更新や町内公共交通ネットワークの情報を検索サイトに提供する「見える化」を実施しています。

5-2-2 地域公共交通会議の開催

地域公共交通会議を平成23年度1回、24年度2回、25年度1回、26年度3回、それぞれ開催して、本町の実情に応じた公共交通のあり方の検討や取組の実施、意見交換などを行いました。

5-2-3 とよやまタウンバスの運行

(1) 南ルートのダイヤ・運賃の見直し

県道名古屋豊山稲沢線の新ルートの供用開始に伴い、平成24年4月から、タウンバスの南北ルートについて県道を走行する路線に変更するとともに、「豊山町商工会」のバス停を県道の新ルートに移動しました。

また、平成24年4月に南ルートの青塚古墳前の運賃を400円から300円に100円値下げしました。

このほか、平成24年度に地域公共交通利用実態調査を実施して、タウンバスの南北ルートに対する利用者ニーズの把握などを行いました。

(2) 南ルート of 新し乗車サービスの導入

定期券をはじめ新しい乗車サービスの導入について、利用者ニーズの把握とともに、情報収集や検討を行いました。

(3) 北ルートの路線・ダイヤの見直し

前述のとおり、県道名古屋豊山稲沢線の新ルートの供用開始に伴い、平成24年4月から、タウンバスの南北ルートについて県道を走行する路線に変更するとともに、「豊山町商工会」のバス停を県道の新ルートに移動しました。

そのほか、利用者ニーズの把握とともに、情報収集や検討を行いました。

(4) 北ルートのオンデマンド運行

北ルートの路線・ダイヤの見直しの中で、利用者ニーズの把握や情報収集を行いました。

(5) タクシー・福祉サービスとの連携

利用者ニーズの把握とともに、タクシーや社会福祉協議会などの福祉サービスの情報収集を行いました。

5-2-4 公共交通マップの作成

(1) 公共交通マップの改良

平成20年度から毎年度作成している公共交通マップについて、24年度及び25年度にアンケートを行うとともに、バスの乗り方や町外のバス停の地図等の追加、ダイヤの変更情報の掲載など改良を行いました。

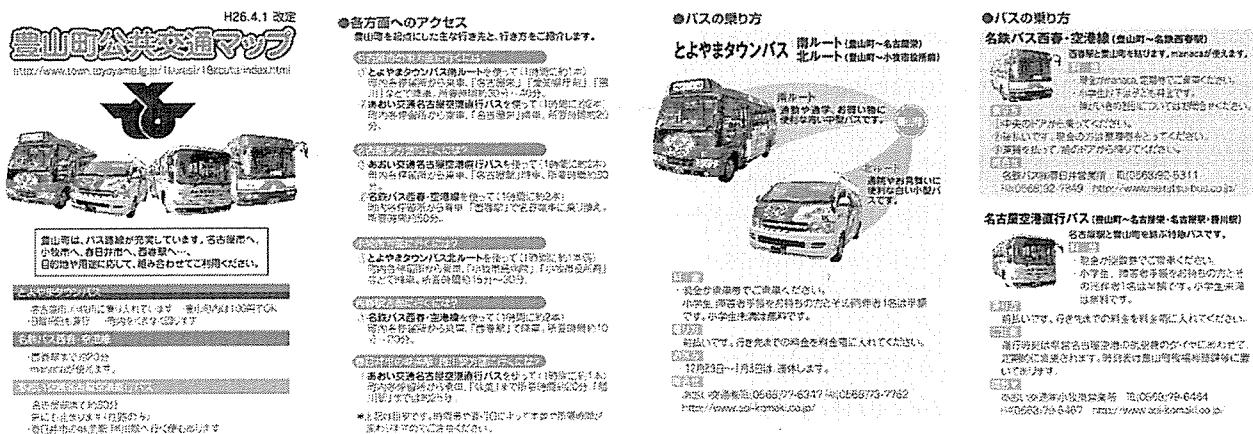


写真5-1 公共交通マップ

(2) 新規転入者に対する公共交通マップの配布

役場やバスの車内、乗車券販売所などに公共交通マップを設置するとともに、役場の窓口で新規転入者に対して公共交通マップ等を配布等しています。

5-2-5 公共交通PR事業

(1) 広報とよやまによる公共交通利用PR

路線の変更やバス停の新設、ダイヤの改正、イベント、県営名古屋空港の立体駐車場の工事などの機会を捉えて、広報とよやまにバスの利用を促す記事を掲載しました。

とりわけ、平成24年度は、とよやまタウンバス運行10周年であったため、広報とよやま10月号に特集記事を掲載し、バスの使い方や10周年記念イベントなどを2ページにわたって紹介しました。



写真5-2 広報とよやま（平成24年10月号）

(2) 町ホームページにおける公共交通利用PR

町のホームページにおいて、とよやまタウンバス、名鉄バス西春・空港線、あおい交通名古屋空港直行バスのルートやダイヤ、運賃に加えて、町内のバス路線図、各方面へのアクセス方法、上手なバスの使い方、公共交通マップなどを掲載しました。

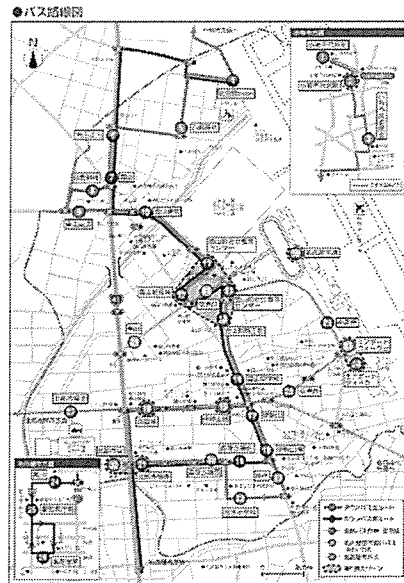


写真 5 - 3 豊山町ホームページ

(3) 町外からの来訪者のためのホームページを通じたPR

町のホームページにおいて、町外から本町への公共交通機関を利用したアクセス方法を掲載しました。

(4) 高齢者や子どもたちを対象にしたバスの乗り方PR

平成23年度に町が主催する出前講座にバスの乗り方講座を登録し、これまで〇回のバスの乗り方講座を開催しました。

平成24年10月に、本町と官学連携協定を結んでいる愛知学泉大学の協力のもと、18歳以上の町民から無作為抽出した47人を対象に町民討議会議を開催し、本町の望ましい公共交通のあり方を話し合っていました。町民討議会議には、本町の地域公共交通会議の委員である名古屋大学の加藤博和准教授にもご協力いただきました。



写真 5 - 4 町民討議会議

また、同月には、豊山ランドにおいて、子どもやその保護者を対象にバスの乗り方教室を開催しました(参加人数:約80人)。

このほか、平成26年2月には、町社会福祉協議会が主催する高齢者対象のふれあい食事会で、バスの乗り方についてのPRを行いました(参加人数:60人)



写真5-5 バスの乗り方教室

さらに、平成26年11月には、町が主催する高齢者対象の生きがい健康教室で公共交通のPRを行いました（参加人数：46人）。

(5) 乗車キャンペーン

平成24年10月のとよやまタウンバス運行10周年記念イベントの一環として、タウンバスのすべての車両（南ルート2台、北ルート1台）に町のキャラクターである地空人くんのラッピングを行いました。



(南ルート)

(北ルート)

写真5-6 とよやまタウンバス車両

また、平成24年10月の土・日・祝日をとよやまタウンバスの無料乗車の日とし、これまでバスに乗ったことのない人がバスの乗車体験する機会を提供しました（無料乗車の利用者数：2,818人）。

とよやまタウンバス運行10周年記念

10月の土日祝日は全便無料

いつも「とよやまタウンバス」をご利用いただきありがとうございます。皆様のおかげをもちまして、平成24年10月1日に運行開始10周年を迎えます。これを記念して、皆様のご利用に感謝するとともに、今までバスに乗ったことのない方に感謝を表現していただき、平成24年10月の土曜、日曜、祝日は、全ルートでの南ルートともに、すべての便の乗車を無料にします。皆様のお問い合わせのうえ、ご利用ください。



★無料乗車実施日★

10月 6日(土)・10月 7日(日)・10月 8日(月)
10月13日(土)・10月14日(日)・10月20日(土)
10月21日(日)・10月27日(土)・10月28日(日)

※乗車料金は、ご乗車ください。ご了承ください。
問合せ：あかい交通(株) 0568-77-6347

写真5-7 無料乗車キャンペーン
(チラシ)

5-2-6 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

名鉄バスでは、平成23年2月に名古屋鉄道や名古屋市交通局などと共同でIC乗車カード「manaca」を導入し、24年4月からはJR東海が発行しているICカード「TOICA」と「manaca」の乗車券機能の相互利用サービス、さらに25年3月からは「manaca」を含む日本全国のIC乗車カード10種の相互利用サービスを行っています。本町を走行する路線では、西春・空港線で「manaca」の利用が可能となっています。

また、24年10月から西春・空港線において、バスロケーションシステムを導入し、バス利用者が携帯電話でQRコードを読み込んでアクセスするだけで、その停留所の発車時刻や運行状況がすぐにわかるような環境を整備しています。

このほか、あおい交通では、平成23年10月から名古屋空港直行バスの幸田・勝川線を運行し、24年4月からは「豊山町商工会」にバス停を新設しています。

毎年度作成・配布している公共交通マップには、上記の情報のほか、名鉄バス及びあおい交通の路線情報などを掲載しています。

(2) 社会教育センターのターミナル整備

長期的な課題として検討を行う中で、空港利用者や通勤客の利便性を向上させるため、あおい交通名古屋空港直行バスの「空港口」バス停を「三菱重工南」に名称変更してわかりやすくしました。

(3) 交通パスポートの実施

IC乗車カード「manaca」は、名鉄バスのみならず、名古屋鉄道、名古屋市交通局、JR東海などと相互利用が可能であり、その導入について、長期的な課題として情報収集や検討を行いました。

5-2-7 民間航空機生産拠点の立地への対応

平成23年11月に、愛知県、岐阜県、名古屋市はじめ12地方公共団体が共同で指定申請した「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」が国際戦略総合特別区域として指定され、県営名古屋空港周辺地区は、わが国初の小型ジェット旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）プロジェクトや次世代航空機開発促進事業の拠点に位置付けられています。

平成26年5月には、県営名古屋空港の隣接県有地にMRJの生産・整備拠点の立地が決定し、27年4月～6月に試験機の初飛行、29年4月～6月に量産機の納入が予定されています。

MRJプロジェクトの進展に伴い、本町には、新たに2,000人規模のMRJ関連の従業員が通勤することが予想されており、こうした情報を収集するとともに、地域公共交通に与える影響や対応策の検討を行いました。

5-3 成果・評価と課題

(1) 第4次総合計画に基づく評価

本町の第4次総合計画では、公共交通に係る平成26年度の目標値について、①とよやまタウンバス運行負担率55%、②とよやまタウンバス年間利用者数78,000人、③公共交通に対する住民満足度15%と定めています。この目標値は、平成27年3月策定の第4次総合計画後期基本計画（計画期間：平成27年度から31年度までの5年間）においても、見直しを行わず、同じ目標値となっています。

表5-2 第4次総合計画に基づく目標値と現状値

目標指標	単位	現状値 (平成20年度)	目標値	
			平成26年	平成31年
① とよやまタウンバス運行負担率	%	60.0	55.0	50.0
② とよやまタウンバス年間利用者数	人	65,329	78,000	94,000
③ 公共交通に対する住民満足度	%	8.0	15.0	20.0

※運行負担率＝(定額経費－収入金額)／定額経費

地域公共交通総合連携計画に基づく事業を実施した結果、平成25年度の実績として、①とよやまタウンバス運行負担率は60.5%、②とよやまタウンバス年間利用者数は74,990人、③公共交通に対する住民満足度は14.1%となりました。とよやまタウンバスの運行負担率や年間利用者数については、目標値には及ばないものの、近年は改善や増加傾向にあり、地域公共交通総合連携計画による一定の成果がうかがわれます。

とりわけ、とよやまタウンバス南ルートについては、黒川や名古屋栄に乗り入れているため、通勤・通学、買い物など幅広い目的に利用されており、利用者数は、計画開始年度の23年度から25年度の2年間で約13%の増加となっています。一方で、北ルートの利用者数は近年減少しており、如意車庫や小牧駅といった他の公共交通とのターミナル拠点や小牧市内の医療機関などへの乗り入れを含めて、利用者の拡大方策や利用促進策に取り組んでいく必要があります。

また、公共交通に対する住民満足度については、第4次総合計画後期基本計画の策定に当たって実施した町民・事業所意識調査(平成25年度)によると「満足」が2.8%、「やや満足」が11.3%の計14.1%となっており、「ふつう」が22.8%、「やや不満」が27.8%、「不満」が31.1%と続いています。前回(平成20年度)調査では、「満足」が0.8%、「やや満足」が7.8%の計8.6%、「ふつう」が23.3%、「やや不満」が35.4%、「不満」が26.0%でしたので、20年度に比べると満足度が5.5ポイント上昇し、不満度が2.5ポイント低下しています。

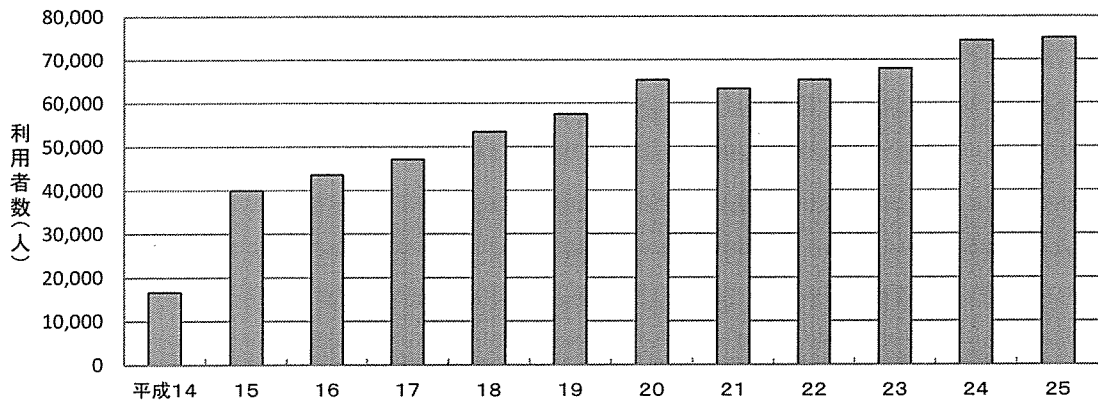


図5-1 とよやまタウンバス年間利用者数

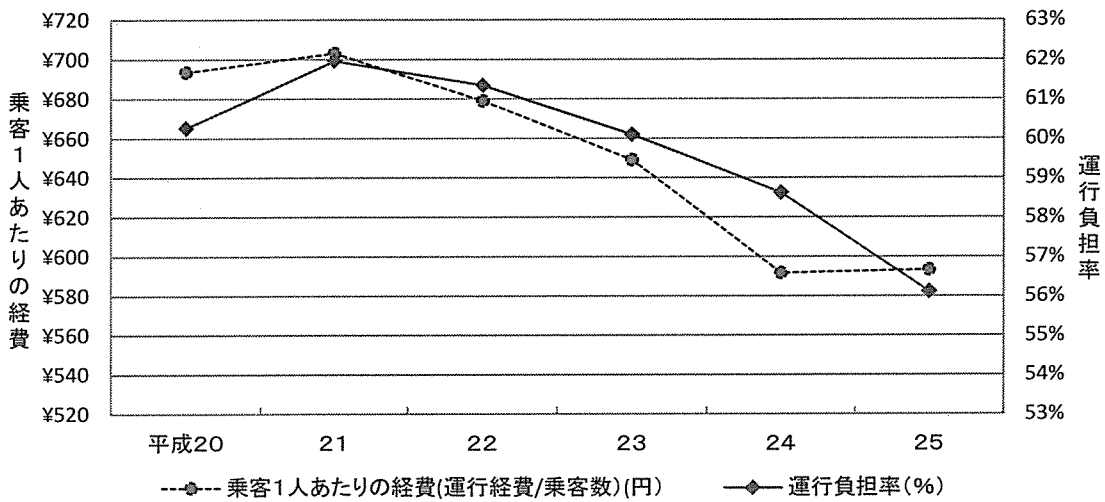


図5-2 経費負担状況

毎年開催している町民討議会議では、町民からの要望の声が最も高い施策が「公共交通網の充実」であり、引き続き公共交通の充実に取り組んでいくことが重要となっています。

(2) 生活保障の評価

本町では、タウンバスや民間路線バスを合わせて、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が、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人もおり、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。地域公共交通総合連携計画では、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指しました。

とよやまタウンバスの運行を中心とした取組を行った結果、バス停勢圏カバー率（バス停から半径300mの居住人口が総人口に占める割合）は、計画前の89.3%から91.9%に改善しました（図5-3、図5-4、表5-2）。これは人口に換算すると377人の方が新たにバス停勢圏内に加わったこととなります。年齢層別にみると、75歳以上の

バス停勢圏カバー率の改善がほとんど進んでいない状況にあります。



図5-3 平成22年時点のバス停勢圏（半径300m）

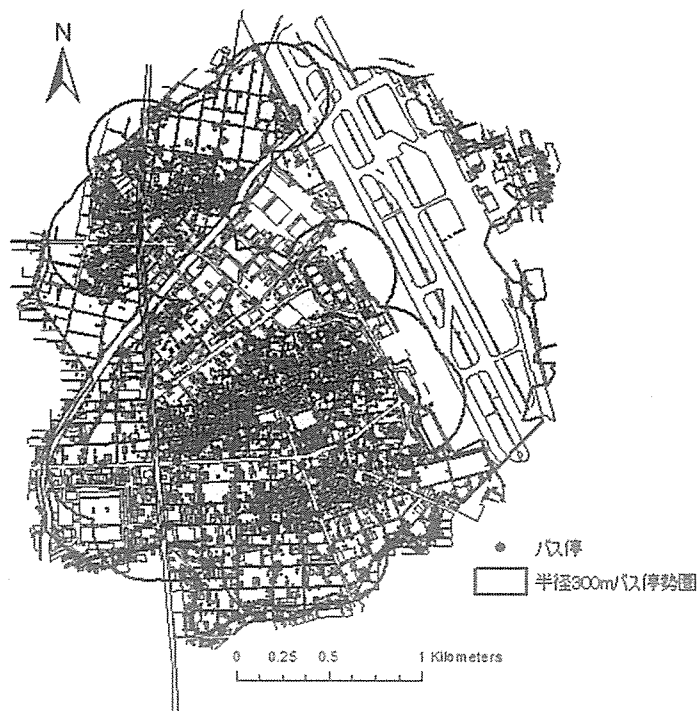


図5-4 平成26年現在のバス停勢圏（半径300m）

表5-2 年齢層別バス停勢圏(300m)カバー率の変化

	65歳未満	65～74歳	75歳以上	全年齢
①平成22年時点	89.1%	88.8%	91.8%	89.3%
②平成26年現在	91.9%	91.4%	92.2%	91.9%
改善ポイント(②-①)	2.8%	2.6%	0.3%	2.6%

注) 人口データは平成22年度国勢調査による。

一方で、南ルートの新しい乗車サービスの導入や、北ルートの路線・ダイヤの見直しやオンデマンド運行、タクシーや社会福祉協議会の福祉サービスの連携については、ニーズの把握や情報収集に留まり、具体的な検討に至らなかったため、町内全域の全ての住民に対して何らかの移動手段を提供するという目標の達成は不十分であり、今後は、バスやタクシー、福祉サービスを含めたよりきめ細やかな交通ネットワークの構築が課題となります。

(3) 利便性向上の評価

利便性向上については、町内の中心部にある「豊山町役場」・「三菱重工南」(計画策定時は豊山)のバス停と名古屋市北区の代表的なバス停である「如意車庫前」からの名古屋市都心部の栄や名古屋駅へのアクセス利便性を比較して、本町の公共交通が劣っている点などの程度改善できているかで評価を行います。

① 栄へのアクセス利便性

地域公共交通総合連携計画を策定した平成22年の時点における「豊山町役場」・「豊山」・「如意車庫前」から栄へのアクセス利便性は表5-2のとおりであり、運行本数、運行時間帯、運賃ともに栄11がタウンバス南ルートや名古屋空港直行バスよりも有利である一方、所要時間についてはタウンバス南ルートや名古屋空港直行バスが栄11よりも有利な状況となっていました。計画の最終年度である26年度における「豊山町役場」・「三菱重工南」・「如意車庫前」から栄へのアクセス利便性は表5-3のとおりであり、県営名古屋空港の利用者の増加傾向やMRJプロジェクトの進展に伴う通勤需要の増大を背景に、名古屋空港直行バスの運行本数が22年の32便から43便に増加する結果となりました。

表5-2 栄へのアクセス利便性（平日）（平成22年）

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時～21時台	6時～22時台	6時～23時台
運賃		500円	600円	200円

表5-3 栄へのアクセス利便性（平日）（平成26年）

バス停		豊山町役場	三菱重工南	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	2～4本	2本
	ピーク時間帯	1本	4本	8本
1日あたり 運行本数	栄行き	15便	43便	56便
	栄発	15便	なし	56便
所要時間（日中）		34分	15分	42分
運行時間帯		6時～21時台	6時～22時台	6時～23時台
運賃		500円	600円	200円

② 名古屋駅へのアクセス利便性

地域公共交通総合連携計画を策定した平成22年の時点における「三菱重工南」・「如意車庫前」から名古屋駅へのアクセス利便性は表5-4のとおりであり、運賃を除いて名古屋空港直行バスが有利な状況となっていました。計画の最終年度である26年度における「三菱重工南」・「如意車庫前」から名古屋駅へのアクセス利便性は表5-5のとおりであり、栄へのアクセス利便性と同様、県営名古屋空港の利用者の増加傾向やMRJプロジェクトの進展に伴う通勤需要の増大を背景に、名古屋空港直行バスの運行本数が22年の32便（名古屋駅行き）及び33便（名古屋駅発）から43便（名古屋駅行き）及び52便（名古屋駅発）に大幅に増加する結果となりました。

表5-4 名古屋駅へのアクセス利便性（平日）（平成22年）

バス停		三菱重工南	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時～22時台	6時～22時台
運賃		700円	200円

表5-5 名古屋駅へのアクセス利便性（平日）（平成26年）

バス停		三菱重工南	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	2～4本	2本
	ピーク時間帯	4本	2本
1日あたり運行本数	名古屋駅行き	43便	29便
	名古屋駅発	52便	29便
所要時間（日中）		25分（名古屋駅行き） 15分（名古屋駅発）	41分
運行時間帯		6時～22時台	6時～22時台
運賃		700円	200円

6 地域公共交通網形成計画

6-1 国の法律上の位置づけ

地域公共交通網形成計画（以下「本計画」という）は、交通政策基本法の基本理念に則り、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築するために改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「改正地域公共交通活性化再生法」という）において、これまでの「地域公共交通総合連携計画」に代わって位置付けられた計画です。本計画は、「コンパクト」と「ネットワーク」をキーワードに、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランであり、「改正地域公共交通活性化再生法」の施行に併せて改正された国の基本方針に合致している必要があります、それらは次の6項目となります。

- ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④住民の協力を含む関係者の連携
- ⑤広域性の確保
- ⑥具体的で可能な限り数値化した目標設定

また、国の基本方針では、本計画の目標を達成するために必要な事業として、「地域公共交通特定事業」を計画に記載することが定められており、とりわけ、地域全体の公共交通ネットワークを総合的に再編する取組を進める必要があることから、「地域公共交通再編事業」が創設されました。「地域公共交通再編事業」は、地方公共団体が事業者等の同意のもとに「地域公共交通再編実施計画」を策定し、それに基づき、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ、バス等の路線、運行系統、営業区域の編成の変更や他の種類の旅客運送事業への転換、地域公共交通の利用を円滑化するための措置などを行うこととなります。

6-2 本町の上位計画・関連計画との関係

本計画は、本町の上位計画である「豊山町第4次総合計画」（計画期間：平成22年度～31年度）が目指す基本理念「小さくてキラリと輝くまちづくり」とまちの将来像「にぎわいとやすらぎのアーバンビレッジ」の実現につながるとともに、関連計画である「豊山町都市計画マスタープラン」（計画期間：平成22年度～32年度）、「第2次豊山町地域福祉計画」（計画期間：平成26年度～30年度）、「第7次豊山町高齢者福祉計画・第6次介護保険事業計画」（計画期間：平成27年度～29年度）、「豊山町障害者福祉計画」（計画期間：平成27年度～平成32年度）、「豊山町子ども・子育て支援事業計画」（計画期間：平成27年度～31年度）、「豊山町男女共同参画社会計画・第2次とよやまレインボープラン」（計画期間：平成24年度～33年度）、「第2次とよやま健康づくり21計画」（計画期間：平成26年度～35年度）と整合を図る必要があります（図6-1）。

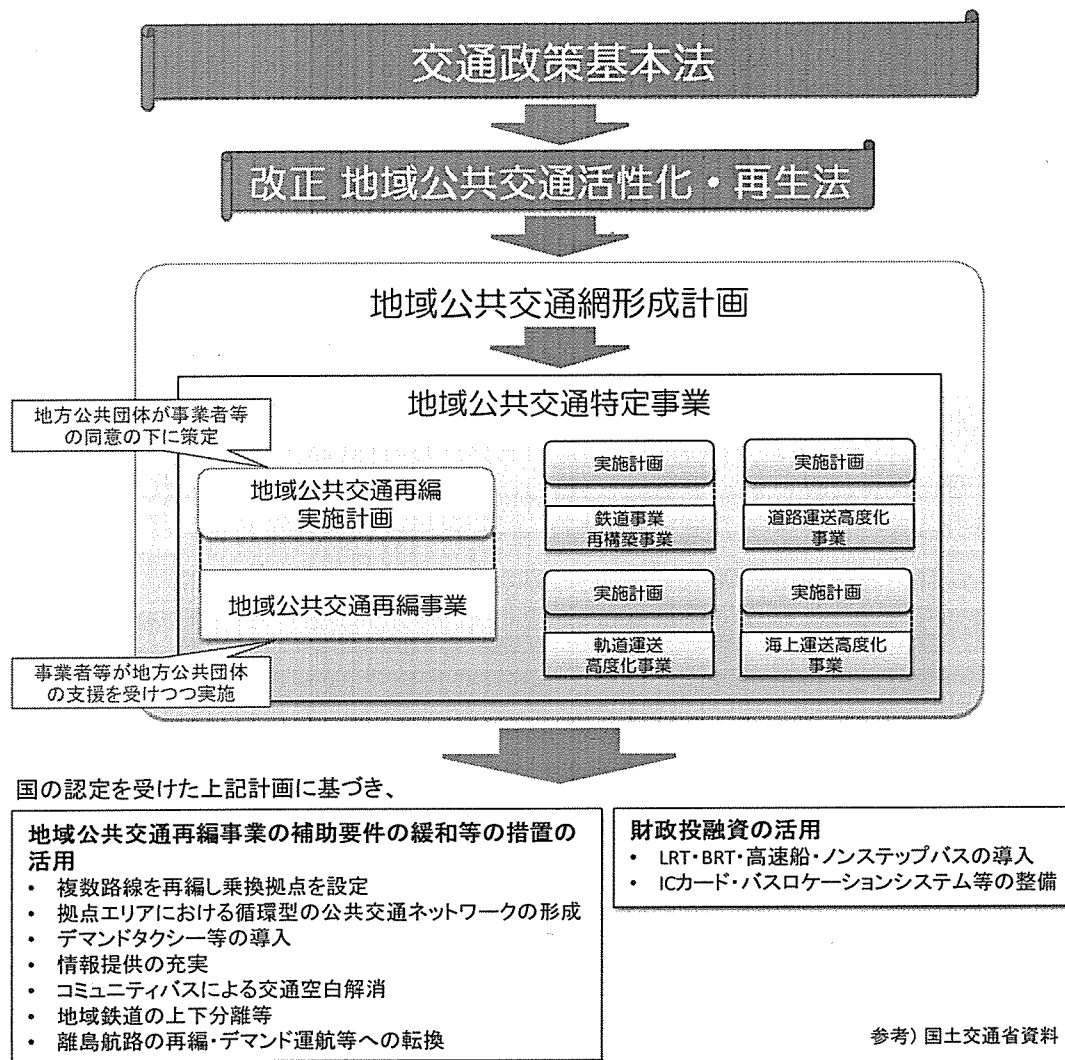


図 6-1 地域公共交通網形成計画等の国の法律上の位置づけと活用法

6-2-1 豊山町第4次総合計画

第4次総合計画の重点戦略の1つである『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」が挙げられており、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ると記載しています。

また、土地利用構想では、3層構造（国道41号の沿道と西側の産業用地、町中央部の住宅市街地、東側の空港と航空関連産業用地）の土地利用を基本として、限られた土地の有効活用を図るために、道路交通ネットワークを広域交通軸と地域交通軸に分類し、その役割ごとに、にぎわい軸、商業・業務軸、生活交流軸を定めています。（図6-2）。

さらに、本町が目指すまちの将来像を各分野で実現するため、7つの分野別まちづくり目標を掲げています。地域公共交通は、まちづくり、観光、健康、福祉、教育、環境等の

様々な分野で大きな効果をもたらしますが、本計画と特に関わりが深い目標は、「快適で活気あふれるコンパクトなまち」と「安全・安心で住みやすさを実感できるまち」となります。

公共交通に係る平成31年度の目標指標については、①とよやまタウンバス運行負担率50%、②とよやまタウンバス年間利用者数94,000人、③公共交通に対する住民満足度20%と定めています。

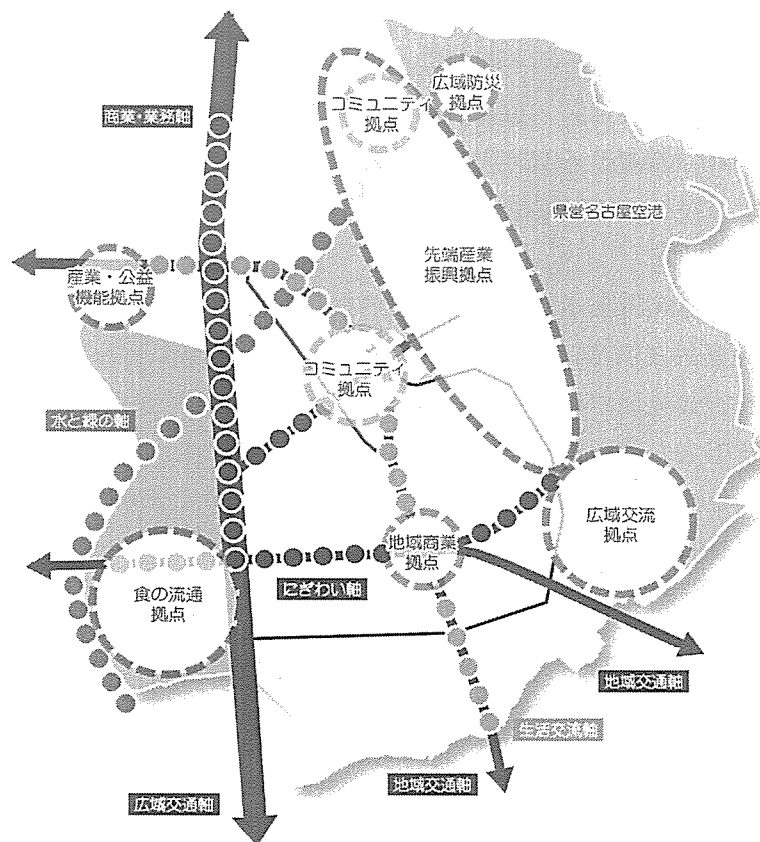


図6-3 土地利用構想図（第4次総合計画）

6-2-2 豊山町都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、第4次総合計画に即して、概ね20年後の都市が目指すべき姿を展望しながら、概ね10年を目途として、それを実現していくための方策を明らかにする計画です。まちづくりの基本理念である「小さくてキラリと輝くまちづくり」を踏まえて、「活力のあるまち」、「暮らしやすいまち」、「時代に向き合うまち」を都市計画の目標として設定しており、このうち、本計画に関連が強いのは「暮らしやすいまち」と「時代に向き合うまち」となります。「暮らしやすいまち」では、交通環境の改善による、歩行者、自転車ネットワークの構築、景観軸の形成、公共交通（バス）の充実により「歩いて便利で、楽しいまち」を目指し、また、「時代に向き合うまち」では、「コンパクトなまち」をキーワードに、身近な緑、水辺の活用、徒歩・自転車の利便性向上により、低炭素社会

の形成を目指しています。

6-2-3 第2次豊山町地域福祉計画

第2次豊山町地域福祉計画は、地域で暮らす全ての人が自ら地域と関わり、生涯を通して生き生きと自分らしく安心して暮らせる地域社会の実現のため、行政と地域、事業者、ボランティア、福祉団体等が協働して、様々な生活課題を解決できるよう取り組んでいくための指針となるべき計画です。「助け合い、支え合う あたたかなまち～思いやりと笑顔があふれる明るいまち～」を基本理念に、「地域における助け合いの充実」、「福祉サービスの充実」、「地域での助け合い・支え合いの仕組みづくり」の3つを基本目標としており、本計画とは、特に「福祉サービスの充実」と関わりが深く、障害者福祉サービスのタクシー利用料金の助成や社会福祉協議会の通院送迎サービスとの連携を図る必要があります。

6-2-4 第7次豊山町高齢者福祉計画・第6次介護保険事業計画

第7次豊山町高齢者福祉計画・第6次介護保険事業計画は、平成23年4月の介護保険法改正を受け、介護保険法第117条の規定による介護保険事業計画と老人福祉法第20条の8に規定する老人福祉計画を一体のものとして策定した計画です。

地域福祉計画と同様、「助け合い、支え合う 健康であたたかなまち」を基本理念に、「地域ケア体制の推進」、「高齢者の生活支援の充実」、「健康づくりと介護予防の推進」、「介護サービス基盤の整備」の4つを基本目標としており、これらを交通の側面から支援して行くことが重要です。

6-2-5 豊山町障害者福祉計画（第4次障害者計画・第4期障害福祉計画）

豊山町障害者福祉計画は、障害者基本法に基づき、障がい者のための施策に関する基本的な事項を定めた「障害者計画」と、障がい者の日常生活及び社会生活を総合的に支援する法律（障害者総合支援法）に基づき、障がい者のニーズなどを踏まえながら必要なサービスを計画的に確保する「障害福祉計画」の2つをあわせた計画です。「障がいのある人が、自らの意思によって地域で安心して暮らせる社会」を基本理念に、5つの基本目標を定めています。本計画とは、「生活環境の整備」と特に関わりが深く、町全体のバリアフリー化の推進、障がいのある人の移動手段の充実の実現を図るために交通の側面から支援を行うことが必要です。

6-2-6 豊山町子ども・子育て支援事業計画

豊山町子ども・子育て支援事業計画は、子ども・子育て支援法に基づき、すべての子ども自身の「育ち」と子育て中の保護者を支援するとともに、町民が子育てについて理解と認識を深め、家庭、保育や幼児教育の場、学校、事業者、行政機関などが相互に協力し、地域社会が一体となって子ども・子育てを推進するものです。「子どもが、親が、みんなと

ともに育つとよやま」を基本理念に、5つの基本目標を定めています。

子ども・子育てには、子どもと保護者が安全・安心して外出できる環境の整備が必要であり、本計画とは、こうしたニーズを交通の面から支援することに関わりがあります。

6-2-7 豊山町男女共同参画社会計画「第2次とよやまレインボープラン」

豊山町男女共同参画社会計画「第2次とよやまレインボープラン」は、性別や年齢、国籍、障がいの有無、居住年数などに関わりなく、個人が活躍できる社会を目指すという男女共同参画の視点を活かし、あらゆる立場の人々が互いの人権を尊重しあい、個性と能力が発揮できるまちづくりを目指した計画です。「男女共同参画の視点を活かした豊かなまちづくり」を基本目標に、「すべての人が暮らしやすいまちづくり」、「健康で笑顔あふれるまちづくり」、「地域の交流・絆を深めるまちづくり」の3つの重点目標を定めています。

本計画とは、「健康で笑顔あふれるまちづくり」の「豊かな生活空間の構築」と特に関わりが深く、子どもや妊産婦、高齢者、障がい者なども、気軽に自由に移動できるように、公共交通の充実を図ることが必要です。

6-2-8 第2次とよやま健康づくり21計画

第2次とよやま健康づくり21計画は、高齢化の進行、生活の変化や運動不足、ストレスなどの健康に関する課題が多様化する中で、健康でいきいきと生活できる町を目指して、健康寿命の延伸や健康づくりに取り組むための計画です。「健康長寿のあたたかなまち、とよやま！」を基本目標に、4つの基本方針を定めています。

本計画とは、過度なマイカー利用から公共交通利用に転換することで、駅やバス停まで歩くことを通じて健康の維持・増進にもつながることから、「生活習慣の見直し」と関わりがあります。

6-3 計画の基本方針

本計画では、第4次総合計画に掲げる基本理念「小さくてキラリと輝くまちづくり」とそれに基づくまちの将来像「にぎわいとやすらぎのアーバンビレッジ」の実現に向けて、都市計画マスタープランと整合を図りつつ、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ような総合的な公共交通環境の充実に取り組み、「小さくてキラリと輝くまち とよやまを支える交通ネットワーク」の形成を目指します（図6-1）。

6-4 計画の目標

本計画の基本方針である「小さくてキラリと輝くまち とよやまを支える交通ネットワーク」の形成とは、自動車に頼らなくても、誰もが、安全・安心で便利に、行きたい所に行ける地域公共交通を実現することです。このため、本計画では、第4次総合計画の目標

指標とともに、「安全・安心」、「利便」、「環境」をキーワードに、①人にやさしい安全な交通、②まちの機能や魅力を高める利便性の高い交通、③環境にやさしい交通の3つの目標を掲げ、その実現に向けて、具体的な事業に取り組んでいくこととします。

6-5 計画の区域

計画の区域は、豊山町全域とし、町民の通勤・通学、買い物、通院といった日常生活の交通圏や近接市町村との連携も視野に置くものとします。

6-6 計画期間

計画期間は、第4次総合計画後期基本計画の期間に合わせて、平成27年度から平成31年度までの5年間とします。

7 計画に基づいて実施する事業

7-1 事業の全体像

第4次総合計画の目標指標とともに、①人にやさしい安全な交通、②まちの機能や魅力を高める利便性の高い交通、③環境にやさしい交通という3つの目標の実現に向けて、次の具体的な事業に取り組んでいくこととします。なお、財政的な負担や用地の取得、関係機関との調整などのため、長期的な視点で取り組む必要があるものについては、長期的な取組として位置付けています（表7-1）。

7-1-1 「人にやさしい安全な交通」のために実施する事業

(1) バスや関連施設の充実

① バスの安全対策やバリアフリー化（町・バス事業者・施設管理者）（27年度～）

地域公共交通にとって基本となるのはバスの安全な運行であるため、車両の交通安全対策とともに、ヒューマンエラーによる事故の防止対策を徹底します。また、今後は、高齢者によるバス利用の増加が見込まれ、とりわけとよやまタウンバス北ルートは、平日・土休日ともに60歳代以上の利用が多いことから、これまで以上にバス車両や施設のバリアフリー化に取り組みます。

② バスの待合環境の整備（町・バス事業者・施設管理者）（27年度～）

バスの利用者アンケート調査では、バス停環境に対する満足度が低いため、ベンチやバス停の照明施設の整備、公共交通利用案内やサインの充実に取り組みます。

また、現行の「地域公共交通総合連携計画」に引き続き、本町における中心的な乗り換え拠点である社会教育センターについて、バスの待合や案内、乗車券の販売など、ターミナルとしての機能強化を図ります。

(2) 高齢者等の移動範囲の拡大

① バス停勢圏の拡大や利便性の向上（町・バス事業者）（27年度～）

本町では、これまで、バス事業者と連携・協力しながら、とよやまタウンバスの運行をはじめ地域公共交通に関する様々な取組を行ってきました。その結果、交通空白地帯は段階的に縮小し、平成26年度のバス停勢圏（300m）のカバー率（全年齢）は91.9%と、町内のほぼ全域がバス停勢圏でカバーされています。

しかしながら、バス停勢圏は、利用者の年齢や道路の状況などにより一律ではないため、バス路線の充実や道路ネットワークの整備などを通じて、バス停勢圏の拡大や利便性のさらなる向上に取り組みます。

② 利用しやすい運賃体系の構築（町・バス事業者）（29年度～）

町民や利用者の意向把握では、運賃に対する満足度が低く、町民討議会議においては、割引や定期券などの料金体系の見直しが改善提案として示されています。バス料金の見直しについては、とよやまタウンバスの場合、本町のバス運行負担金（25年度は約2,7

00万円)に影響してくることから、利用者の意向や費用対効果を見極める必要がありますが、わかりやすく利用しやすい運賃体系を目指して検討を行っていきます。

③ タクシーや移送サービスとの連携(町・タクシー事業者・社会福祉協議会など)(27年度～)

本町では、現在、町内在住の要介護者・要支援者や障害者等を対象としたタクシー利用料金の助成や、社会福祉協議会による通院送迎サービスなどを行っており、一定の利用実績があります。タクシーや移送サービスも、地域公共交通を担う重要な交通機関であり、現行の「地域公共交通総合連携計画」に引き続き、タクシーや移送サービスとの連携を図っていきます。

④ デマンド交通の導入(町・バス事業者・デマンド交通事業者)(29年度～)

とよやまタウンバスなどの既存のバス路線が利用できない高齢者等の外出の機会を拡大するため、現行の「地域公共交通総合連携計画」に引き続き、とよやまタウンバスの北ルート周辺地域を中心に、デマンド交通の導入を検討します。

デマンド交通は、運行方式という視点から見ると、①予め定められたルートを実行する「定路線型」、②運行エリアは決まっているものの、一般的なタクシー事業のように運行ルートを定めず、乗降場所の指定も行わない「自由経路ドアツードア型」、③需要に応じて予め定められた迂回ルートやエリアを実行する「迂回ルート・エリアデマンド型」、④運行ルートを定めず、予約に応じ予め定められたバス停又はミーティングポイント間を結ぶ「自由経路ミーティングポイント型」に分類できます。また、運行ダイヤという視点から見ると、①予め運行ダイヤが定められており、予約があった場合のみ運行する「固定ダイヤ型」、②運行の頻度と主要施設やバス停等における概ねの発時刻または着時刻のみが設定されている「基本ダイヤ型」、③運行時間内であれば、需要に応じて、随時運行する「非固定ダイヤ型」に分類できます。このほか、通常はコミュニティバスが運行しているが、末端部分や利用者が極端に少ない時間帯(曜日)にのみデマンド運行を実施している「固定ダイヤ型」と「非固定ダイヤ型」を組み合わせた「定路線空白時運行」という形態もあります。デマンド交通の導入検討に当たっては、対象となる利用者や需要量の推計、タクシーや移送サービスはじめ他の公共交通との役割分担の検討などを行い、上記の様々な形態のうち、本町に合ったデマンド交通を慎重に検討していくことが重要です。

7-1-2 「まちの機能や魅力を高める利便性の高い交通」のために実施する事業

(1) バスの利便性の向上

① とよやまタウンバス南北ルートの改善や見直し(町・バス事業者・商業施設や医療機関など)(27年度～)

とよやまタウンバスは、平成14年度の運行開始以来、運行ルートや運行本数、ダイヤの見直しなどの改善に取り組み、現在では、南ルートは通勤や買物目的、北ルートは買物や通院目的を中心に、町民の生活の足として重要な役割を担っています。一方、町民や利

用者の意向把握では、鉄道駅や大型商業施設、医療機関等への乗り入れや、通勤時間帯における増便などを望む声が多くなっています。このため、現行の「地域公共交通総合連携計画」に引き続き、とよやまタウンバスの南北ルートにおいて、こうした利用者ニーズに対応した改善や見直しを行っていきます。

② バスの利用環境の改善・充実（町・バス事業者・検索サイト事業者）（27年度～）
公共交通情報の見える化

時刻表検索サイトシステムへの時刻表情報の提供による見える化、スマートフォンによる情報提供、QRコードやバスロケーションシステムの導入

バスの利便性向上に向けては、バスの乗車時と乗車中、降車時における利用者ニーズを的確に把握して対応策を検討・実施することが重要です。とりわけ、より多くの町民にバスに乗っていただくためには、公共交通に関する情報を的確かつ効果的に提供する必要がありますことから、本町の地域公共交通会議では、平成26年度から28年度にかけて、国の「地域協働推進事業」を活用して、公共交通マップや公共交通情報に係るホームページの作成、スマートフォンによる公共交通情報の提供、時刻表検索サイトによる情報の提供に取り組んでいます。今後とも、「地域協働推進事業」の取組を着実に実施するとともに、QRコードの活用やバスロケーションシステムなど、新たな利用環境の改善・充実を検討していきます。

③ 新しい乗車サービスの導入（町・バス事業者）（28年度～）

町民や利用者の意向把握では、日常的に利用している通勤や業務目的の利用者から、改善・充実を望む声が多くなっています。このため、現行の「地域公共交通総合連携計画」に引き続き、とよやまタウンバスの南ルートなどにおいて、定期券を始めとした新しい乗車サービスの導入を検討します。

また、IC乗車カードについては、名鉄バスですでに「manaca」が導入されており、名古屋鉄道、名古屋市交通局、JR東海などと相互利用が可能であることから利用者にとって大変便利なツールとなっています。このため、とよやまタウンバスを始め町内を運行するバス路線でも、長期的な課題として引き続き検討を行っていきます。

(2) 産業活動や地域間交流を支える交通環境の整備

① MRJ関連の通勤者や見学者のアクセス確保（町・バス事業者）（27年度～）

MRJの生産・整備拠点事業については、平成27年4～6月の初飛行、29年4～6月の初号機納入を目指して、各種試験の実施や組立工場等の整備が行われる予定です。当該事業の進展に伴い、MRJの開発・販売主体である三菱航空機株式会社が平成27年1月から名古屋空港ビルディングに機能を移転し、約1,700人の従業員が本町に通勤しています。当面の交通手段としては、企業のチャーターバスを中心に対応していますが、今後、事業の本格的な稼働に伴い、1,000人規模の通勤需要に加えて、これまで以上にビジネス客や見学者が本町を訪れることとなり、県営名古屋空港の利用者や町民の移動ニーズなどを含めて、既存のバス路線を中心とした総合的な対応が求められることになり

ます。

このため、とよやまタウンバス、名鉄バス、あおい交通が連携・協力して、それぞれのバス路線の充実を図っていくこととします。

② 近接市町のバス路線との連携（町・近接市町・運行事業者）（27年度～）

町民や利用者の意向把握では、バスのルートについて、鉄道駅や大型商業施設、医療機関への乗り入れを望む声が多くなっていることから、名古屋市営バス、きたバス（北名古屋市）、こまき巡回バス（小牧市）、かすがいシティバス（春日井市）との連携に向けて、当面の取組として、各バス路線の情報提供やPRを行い、長期的にはダイヤの調整や待合所の整備、乗り継ぎ割引などを検討していきます。

7-1-3 「環境にやさしい交通」のために実施する事業

（1）クルマに過度に依存しない交通行動の促進

公共交通の利用を増やしていくためには、町民一人ひとりがクルマに過度に依存しない交通行動に転換することが重要です。そのためには、本町の公共交通の基本的な情報や状況、利便性などを町民の皆さんに広く周知・PRすることが必要です。また、これまでバスを利用したことがない方に、バスに一度乗っていただくことも、バスに対する理解を深め、利用促進に効果的であると考えられます。

このため、現行の「地域公共交通総合連携計画」に引き続き、公共交通の周知・PRと、今までバスを利用したことのない方に乗ってもらう機会を設けることを軸に取組を進めていきます。なお、実施に当たっては、モビリティ・マネジメントの観点から、クルマへの過度の依存の問題点とともに、公共交通の意義や効果を積極的にPRすることにより、自発的に公共交通を利用していただけるよう働きかけていきます。

① 公共交通マップ等の作成・配布（町・地域公共交通会議・町民討議会議）（27年度～）

毎年度発行している公共交通マップについて、国の「地域協働推進事業」を活用して、住民や利用者等の意見を踏まえながら、よりわかりやすいマップを作成し、町民や本町の通勤者などに配布します。とりわけ、新規転入者については、窓口で配布している「暮らしの便利帳」にも公共交通マップを掲載して、公共交通のPRを行います。

また、町民や利用者の意向把握では、「どうしたら路線バスを現在より利用しますか」との問いに対して、「行き先が自身の目的に合うようになれば利用する」との回答が最も多い結果となりました。このため、地域公共交通会議や町民討議会議などの構成員の協力を得ながら、公共交通を利用したお出かけプランを提案することにより、町民が公共交通を使って行きたいと思うように働きかけを行います。

② バスの乗り方教室や出前講座等の開催（町）（27年度～）

高齢者や主婦、子ども、地域団体などを対象とした「バスの乗り方教室」や出前講座を開催し、環境にやさしい公共交通やバスに対する知識を深めていただき、利用促進を図り

ます。また、町民討議会議などを活用して、公共交通やバスに関する意見交換を行います。

③ 利用促進イベントやキャンペーンの実施（町）（27年度～）

環境フェスティバルや健康福祉フェスティバル、交通安全教室など既存のイベントやキャンペーンと連携して、バスを中心とした公共交通の利用促進に取り組みます。

④ 広報誌やホームページ等による公共交通のPR（町）（27年度～）

町の広報誌である「広報とよやま」やケーブルテレビ「とよやまチャンネル」にバスをPRする記事やコーナーを設けて、バスや公共交通に対する町民の意識啓発と利用促進を図ります。

また、国の「地域協働推進事業」を活用して、町のホームページにおける公共交通関連情報の充実を図るとともに、スマートフォンを通じて公共交通関連情報が入手できるよう、町のホームページのスマートフォン版を作成します。

(2) 自転車・徒歩で移動できる交通環境の整備

① 安全で魅力的な自転車・歩行空間の整備（町）（28年度～）

自転車道や散策路の整備 緑道の整備、自転車マップやお出かけマップの作成

本町には、町民の憩いの場となっている神明公園や身近な自然である大山川、県営名古屋空港や航空館boon、エアポートウォーク名古屋といった集客施設、町の歴史に触れることができる神社・仏閣などがコンパクトにまとまっており、地形も平坦であることから、自転車や徒歩で町内を巡る環境が整っていると言えます。

このため、町民や本町を訪れる方が安全に楽しみながら自転車や徒歩で移動できるような自転車道や緑道・散策路などを整備するとともに、レンタサイクルの導入を検討します。また、自転車や徒歩での移動を促すきっかけづくりとして、自転車マップやお出かけマップなどを作成します。

② バスと自転車との乗り継ぎ環境の整備（町）（28年度～）

バスや自転車・徒歩での移動を促進し、環境にやさしい交通を実現するためには、自転車・徒歩からバスへスムーズに乗り継ぎができることが重要です。地域公共交通利用実態調査では、とよやまタウンバス南ルートにおいて、北部市場東のバス停まで自転車を利用するケースが多くなっています。このため、主なバス停周辺に自転車駐車を整備するとともに、自転車や徒歩からバスに乗り継ぐために有用な情報提供などに取り組みます。

表 7-1 事業の実施主体とスケジュール

事業の内容(実施主体)		平成27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
	(1) 国の事業への積極的な参加					
	① 地域公共交通確保維持改善事業への参加(町)	→				
			国の日程に準拠し、申請等			
	② 地域公共交通特定事業への参加(町)	→				
			国の日程に準拠し、申請等			
	(2) 地域公共交通会議の開催(町・地域公共交通会議)					
	① 地域公共交通会議の開催	→				
			必要に応じて開催			
人にやさしい安全な交通	(1) バスや関連施設の充実					
	① バスの安全対策やバリアフリー化(町・バス事業者・施設管理者)	→				
		詳細の検討		実施		
	② バスの待合環境の整備(町・バス事業者・施設管理者)	→				
		詳細の検討		実施		
	(2) 高齢者等の移動範囲の拡大					
	① バス停券圏の拡大や利便性の向上(町・バス事業者)	→				
		詳細の検討		実施		
	② 利用しやすい運賃体系の構築(町・バス事業者)	→				
		詳細の検討		実施		
まちの機能や魅力の高い交通	③ タクシーや移送サービスとの連携(町・タクシー事業者・社会福祉協議会など)	→				
		詳細の検討		実施		
	④ デマンド交通の導入(町・バス事業者・デマンド交通事業者)	→				
		詳細の検討		実施		
	(1) バスの利便性の向上					
	① とよやまタウンバス南北ルートの変更や見直し(町・バス事業者・商業施設や医療機関など)	→				
		詳細の検討		実施		
	② バスの利用環境の改善・充実(町・バス事業者・検索サイト事業者)	→				
		詳細の検討		実施		
	③ 新しい乗車サービスの導入(町・バス事業者)	→				
	詳細の検討		実施			
環境にやさしい交通	(2) 産業活動や地域間交流を支える交通環境の整備					
	① MRJ関連の通勤者や見学者のアクセス確保(町・バス事業者)	→				
		詳細の検討		実施		
	② 近接市町のバス路線との連携(町・近接市町・運行事業者)	→				
		詳細の検討		実施		
	(1) クルマに過度に依存しない交通行動の促進					
① 公共交通マップ等の作成・配布(町・地域公共交通会議・町民協議会)	→					
	詳細の検討		実施			
② バスの乗り方教室や出前講座等の開催(町)	→					
			随時実施			
③ 利用促進イベントやキャンペーンの実施(町)	→					
			随時実施			
④ 広報誌やホームページ等による公共交通のPR(町)	→					
			随時実施			
	(2) 自転車・徒歩で移動できる交通環境の整備					
	① 安全で魅力的な自転車・歩行空間の整備(町)	→				
		詳細の検討		実施		
	② バスと自転車との乗り継ぎ環境の整備(町)	→				
		詳細の検討		実施		

8 計画の進行体制

8-1 評価体制

本町の公共交通施策は、従来から、公共交通会議ならびにその幹事会において、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検討し実施してきました。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、町民討議会議等の関連する会議での議論を参考にするとともに、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8-1）。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、国の地域公共交通や都市計画に関する補助制度の活用についても検討し、公共交通とその利用環境の充実に努めていきます。

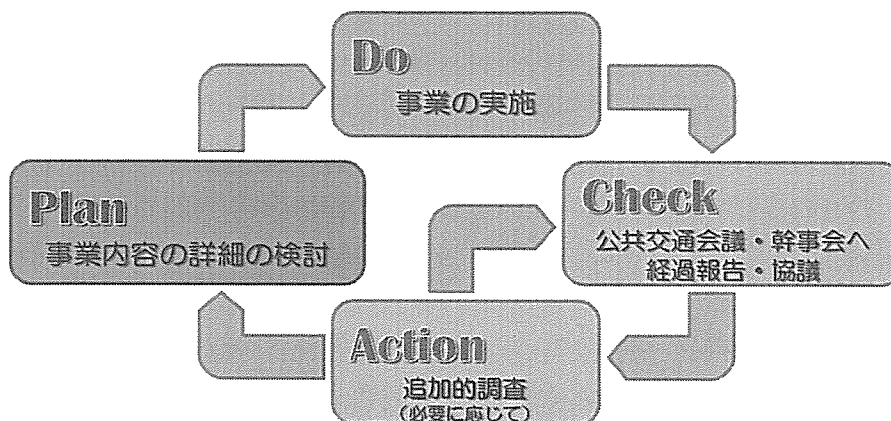


図8-1 事業実施におけるPDCAサイクル

8-2 事業の評価方法

(1) 利用者からの評価に関する指標

① 利用者・住民等の公共交通サービス全体に対する満足度

第4次総合計画後期基本計画で定められた平成31年度の目標値である、満足度20.0%の実現により評価します。

② とよやまタウンバス年間利用者数

第4次総合計画後期基本計画で定められた平成31年度の目標値である、年間利用者数94,000人の達成により評価します。

(2) 公共交通利便性改善にかかる客観的評価に関する指標

① バス停勢圏カバー率の改善

平成31年度のバス停勢圏カバー率95.0%の実現により評価します。

(3) 費用負担面からの評価に関する指標

① とよやまタウンバス運行負担率

第4次総合計画後期基本計画で定められた平成31年度の目標値である、とよやまタウンバス運行負担率50.0%の実現により評価します。

※運行負担率 = (定額経費 - 収入金額) ÷ 定額経費

表8-1 事業の評価指標と目標

評価指標	単位	平成25年度 実績	平成31年度 目標値
(1) 利用者評価			
① 利用者・住民等の公共交通サービス全体に対する満足度	%	15.0%	20.0%
② とよやまタウンバス年間利用者数	人	78,000	94,000
(2) 公共交通利便性改善にかかる客観的評価			
① バス停勢圏カバー率の改善	%	91.9%	95.0%
(3) 費用負担面からの評価			
① とよやまタウンバス運行負担率	%	55.0%	50.0%

9 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な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、16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。