

「県営名古屋空港への名古屋市バス乗り入れに伴う影響調査」 の中間報告について

【調査概要】

- ・調査手法：名古屋大学大学院環境学研究科〔加藤博和教授〕への受託研究
- ・調査期間：平成29年2月1日から9月30日まで（8ヵ月）
- ・対象路線：社会実験路線及び豊山町内を運行するバス路線（とよやまタウンバス南ルート、名鉄バス西春・空港線、あおい交通空港直行バス）
- ・調査事項：実験期間中とその前後の利用実態を把握し、今後の本格運行の可能性や問題点の検討を行うための基礎データを整理
 - *利用者アンケート、OD調査、ICカードデータ分析を実施
 - *特に「社会実験路線が既存バス路線に及ぼす影響」を重点調査

（注）中間報告の数値等は精査中段階であり、最終報告時には異なる場合がある。

〔アンケート調査回収数等〕

	平成29年3月		平成29年4～5月	
	平日:7日 土曜:1日 日祝日:2日	404	平日:3日 土曜:1日 日曜:2日	226
名古屋市バス (社会実験路線)				
タウンバス (南ルート)	平日:2日 祝日:1日	225	平日:3日 土曜:1日 日曜:2日	226
名鉄バス (西春・空港線)	平日:4日 日祝日:3日	226	平日:2日 日曜:2日	168
あおい交通 (空港直行バス)	平日:3日 日祝日:2日	188	平日:3日 土曜:1日 日曜:2日	219

※アンケートは豊山町内（発着地）を利用する方を主対象

※アンケート期間：タウンバスと名鉄バスは4月～5月、あおい交通は4月のみ

※名古屋市バス（3月）及びとよやまタウンバス（3月、4月）についてはOD調査実施

1 町内各バス路線の状況（アンケート調査）

（1）バス利用者の住所

名古屋市バスの利用者の80%は名古屋市民であり、豊山町民は2.2%であった。既設バス路線と比較すると豊山町民の利用割合は低い。

区分	名古屋市内	豊山町内	その他 (名古屋市及び豊山町以外)	回答なし
名古屋市バス (社会実験路線)	80.2%	2.2%	7.7%	9.9%
タウンバス (南ルート)	21.2%	60.2%	10.2%	8.4%
名鉄バス (西春・空港線)	17.9%	17.9%	55.9%	8.3%
あおい交通 (空港直行バス)	22.8%	6.4%	60.7%	10.1%

※名古屋市バスは3月アンケート、それ以外のバス路線は4～5月アンケート

（2）バス利用者の移動目的

名古屋市バスの利用者の移動目的は、「レジャー・旅行・趣味」と「試乗」で合わせて70%となり、既設路線と異なり「通勤」、「業務・出張」は少ない。

区分	レジャー・ 旅行・趣味	試乗	買い物	通勤	業務・出張	その他等
名古屋市バス (社会実験路線)	39.6%	30.4%	12.9%	5.9%	2.5%	8.7%
タウンバス (南ルート)	14.7%	0.0%	24.0%	34.7%	14.7%	11.9%
名鉄バス (西春・空港線)	18.6%	0.9%	15.9%	29.6%	19.0%	16.0%
あおい交通 (空港直行バス)	30.3%	0.0%	4.3%	12.8%	24.5%	28.1%

※名古屋市バス利用者の具体的な目的の施設として最も多かったのは、「県営名古屋空港」

(102回答)、次いで「エアポートウオークアピタ」(27回答)

※各バスとも3月アンケート

(3) 名古屋市バス社会実験路線が本格実施された場合の利用意向

区分	アンケート月	運賃が210円のままであれば利用したいが、それより高ければ利用したくない	運賃が300円程度であっても利用したいが、それより高すぎる場合は利用したくない	運賃が400円程度であっても利用したい	運賃がいくらであっても利用したくない	回答なし
名古屋市バス (社会実験路線)	3月	57.2%	17.8%	5.7%	2.2%	17.1%
タウンバス (南ルート)	3月	52.4%	17.3%	4.9%	16.9%	8.4%
	4~5月	52.2%	20.8%	6.6%	10.6%	9.7%
名鉄バス (西春・空港線)	3月	47.4%	19.5%	2.2%	19.5%	11.5%
	4~5月	43.5%	13.7%	3.6%	26.2%	13.1%
あおい交通 (空港直行バス)	3月	33.5%	17.6%	7.5%	19.7%	21.9%
	4月	37.0%	18.3%	9.6%	19.2%	16.0%

(4) 社会実験の認知度

「社会実験を知っていた」あるいは「社会実験路線を実際に利用した」と回答した計(率)からみると、豊山町民のバス利用者の方には社会実験の実施について一定の認知がされていたものと考えられる。

区分	名古屋市内	豊山町内	その他 (名古屋市及び豊山町以外)	回答なし
タウンバス (南ルート)	72.9%	71.3%	30.4%	5.3%
名鉄バス (西春・空港線)	30.0%	63.3%	26.6%	28.6%
あおい交通 (空港直行バス)	38.0%	50.0%	15.0%	22.0%

※4月～5月アンケート

2 名古屋市バス〔社会実験路線（アンケート調査）〕

（1）運賃支払い方法

「敬老・福祉パス」の利用者が半数となっている。

敬老・福祉パス	1日乗車券	ICカード	現金	定期券	無回答
50.0%	16.1%	15.8%	5.0%	3.7%	9.4%

（2）社会実験路線（延伸運行）を利用した理由（複数回答可）

積極的に選択した利用よりも「たまたま延伸運行を知ったから」とする方が過半（56.2%）を超えている。

たまたま延伸運行を知ったから	運賃が安いから	乗換が楽だから	移動時間が短いから	その他
56.2%	26.2%	19.8%	11.9%	5.0%

（3）社会実験路線（延伸運行）がなかった場合の移動方法

「あおい交通バス（名古屋駅発着）」（20.1%）が最も多く、次に「延伸運行がなければ移動してない」（17.8%）、「自家用車・バイク」（15.8%）の順となっている。

あおい交通バス（名古屋駅発着）	延伸運行がなければ移動してない	自家用車・バイク	名鉄バス（西春駅発着）	あおい交通バス（勝川駅発着）	タクシー
20.1%	17.8%	15.8%	13.4%	5.2%	4.5%

上記以外のバス路線・鉄道路線	自転車	徒歩	とよやまタウンバス南ルート	無回答
3.7%	2.5%	2.2%	1.7%	13.1%

3 名古屋市バス本格運行時の他バス路線への影響

名古屋市バス（社会実験路線）が本格運行となった場合の、町内既設バス路線への影響（転換：利用経路変更）について、乗客へのアンケート調査結果を基に分析を行っている。現段階での結果の概要を示す。

※名古屋市バス以外の乗客アンケートについては、市バスを実際に利用していない方が多いことから、運行ダイヤ、本数、所要時間等を明確に認識していない可能性が高いことに注意が必要。

(1) 名古屋市バス（社会実験路線）利用者（3月アンケートによる推計）

名古屋市バス（社会実験路線）の利用者（1日あたり：218人）のうち約4分の1（1日あたり：52人）は、既設バス路線から社会実験路線へ転換（経路変更）したと推計される。

■既設バス路線から社会実験路線への転換数の推計（1日あたり）

区 分		敬老・福祉パス	現金・ICカード・定期券等	計
タウンバス (南ルート)		2人	1人	3人
名鉄バス (西春・空港線)		10人	5人	15人
あおい交通 (空港直行バス)	名古屋駅発着	10人	18人	28人
	勝川駅発着	2人	4人	6人
計		24人	28人	52人

※実際の利用者数は前年同時期比で、タウンバス南ルートは減少、名鉄バスとあおい交通は増加しており、名古屋市バスへの転換による減少は観測できなかった。これは、転換以上に全体の需要量が増加したことによる。

(2) 既設バス路線利用者（4～5月アンケートによる推計）

既設バス路線利用者へのアンケート結果から、実際に転換（経路変更）が可能となる率を推計した。

次表では、社会実験路線と重複する区間及び付近の停留所*で乗降した利用者のうち、社会実験路線が本格運行した場合に転換する意向がある人について、転換が生じるとした場合の転換率を示した。

※社会実験路線と重複する区間及び付近の停留所

タウンバス：豊山町商工会、豊山町役場、豊山町社会教育センター、青山東栄、青山

名鉄バス：名古屋空港、豊山町社会教育センター

あおい交通：名古屋空港、三菱重工南、豊山町商工会

- 名古屋市バス運賃が現行の210円（大人）の場合、既設バス路線からいずれも2～3割程度が転換すると見込まれる。
- 仮に運賃300円（大人）の場合は1割程度、400円（大人）の場合は1～6%程度が転換すると見込まれる。
- いずれの場合も、あおい交通（空港直行バス）の影響が大きい。

路線	運賃	転換意向人数			回答者数	転換率		
		210円	300円	400円		210円	300円	400円
タウンバス (南ルート)	44 (23)	21 (18)	3	226	19.5% (10.2%)	9.3% (8.0%)	1.3%	
名鉄バス (西春・空港線)	31 (18)	13 (9)	4	168	18.5% (10.7%)	7.8% (5.4%)	2.4%	
あおい交通 (空港直行バス)	60 (31)	29 (15)	14	219	27.4% (14.2%)	13.2% (6.8%)	6.4%	
合計	135 (72)	63 (42)	21	613	22.0% (11.7%)	10.3% (6.9%)	3.4%	

※（ ）内は、その運賃なら転換するが、それ以上になったらしないと答えている人。
その上は、その運賃で転換する人の合計（より高い運賃でも転換する。）

【参考1】豊山町内バス路線等の利用者数〔各年3月〕

上段:利用者数(1日当たり人)

下段:対前年同月比

区分		H26.3	H27.3	H28.3	H29.3
とよやま タウンバス	南ルート	175	198	200	193
		102.9%	113.1%	101.0%	96.5%
あおい交通	空港直行バス (名古屋駅発着)	853	1,132	1,356	1,624
		108.2%	132.7%	119.8%	119.8%
	空港直行バス (勝川駅発着)	107	201	194	218
		127.4%	187.9%	96.5%	112.4%
名鉄バス	西春・空港線	1,771	2,054	2,077	2,123
		114.7%	116.0%	101.1%	102.2%

県営名古屋空港利用者数〔各年3月〕

上段:利用者数(月計・人)

下段:対前年同月比

区分	H26.3	H27.3	H28.3	H29.3
FDA(定期便・臨時便)	54,002	60,149	67,787	80,838
	115.5%	111.4%	112.7%	119.3%

【参考2】県営名古屋空港周辺の新設予定バス路線

- H29.3.7 名鉄バスが、平成29年秋に空港アクセスバス路線の新設を発表

名鉄バスセンター⇒伏見・栄⇒県営空港・ミュージアム：往復8便
 ※中間に「豊山町社会教育センター」停
 運賃：大人片道700円、所要時間：40分

- あおい交通も「あいち航空ミュージアム」開館(H29.11.30)に向けて、栄～
 空港の路線新設を予定

【参考3】名古屋市交通局資料

市バス「黒川11号系統（黒川～北部市場）」を県営名古屋空港まで
延伸する社会実験における利用人員の状況について

1 社会実験概要

(1) 実施期間

平成29年3月1日（水）～3月31日（金） 31日間

(2) 運行回数

区分	起点	経由	終点	平日	土曜	日曜・休日
往路	黒川	北部市場	県営 名古屋空港	14	10	9
復路	県営 名古屋空港	北部市場	黒川	11	10	9
計				25	20	18

※新設停留所（3停留所）

あおやまとうえい 青山東栄、とよまちょうしゃかいきょうい 豊山町社会教育センター、けんえい なごやくうこう 県営名古屋空港

2 社会実験実施結果

- ・平日よりも、土・日・休日の方が一日当たりの利用人員が多かった。
- ・利用者の大半（約85%）が県営名古屋空港停を利用していた。
- ・朝夜よりも、昼間時間帯の利用が多かった。
- ・利用者の約半数が敬老パス・福祉特別乗車券での利用であった。

3 社会実験結果 個別データ

(1) 曜日別利用人員

区分	延運行回数	利用人員	一日当たり	1運行当たり
平日 (22日間)	550回	4,453人	202人	8.1人
土曜 (4日間)	80回	1,004人	251人	12.6人
日曜・休日 (5日間)	90回	1,297人	260人	14.4人
計 (31日間)	720回	6,754人	218人	9.4人

(2) 停留所別利用人員

停留所名	利用人員	利用割合	一日当たり	1運行当たり
青山東栄	460人	6.8%	15人	0.6人
豊山町社会 教育センター	533人	7.9%	17人	0.8人
県営名古屋 空港	5,761人	85.3%	186人	8.0人
計	6,754人	—	218人	9.4人

(3) 時間帯別1運行当たりの利用人員

区分	始発～8時台	9時～17時台	18時台以降
平日	5.4人	12.5人	4.9人
土曜	5.7人	20.9人	5.8人
日曜・休日	5.0人	21.7人	5.6人
計	5.4人	18.3人	5.4人

※時間帯区分は、北部市場および県営名古屋空港それぞれの発時刻を基準に表している。

(4) 券種別利用人員割合

定期	定期外	敬老・福祉
9.6%	40.6%	49.8%