

## 1. 実証実験概要【令和4年1月19日(水)～21日(金)】

### 1-1. 目的

都市環境計画に基づき、西口にバス停を集約するにあたり、東口に必要機能等を検証し、課題などを整理して、ロータリーなどの整備計画に活用することを目的とする。

### 1-2. 内容

- 豊田市駅東口駅前広場(ロータリー)の一般車両の規制(終日)
- 東口バス停位置の変更

### 1-3. 調査項目

- |   |  |
|---|--|
| 1. バス影響調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用者へのアンケート調査</li> <li>バスの運行時間調査</li> <li>バス停周辺の挙動調査</li> <li>バス利用者の挙動調査</li> </ul> | 2. 交通影響調査 <ul style="list-style-type: none"> <li>方向別交通量調査</li> <li>渋滞長滞留長調査</li> <li>一般車、タクシーの駐車台数調査</li> <li>ビッグデータを利用した通過台数分析</li> </ul> |
|---|--|

【位置図】



## 2. 実証実験の実施

### 2-1. 実施状況(車両規制)

◆誘導状況：月見線



バスの進入を誘導

◆バス乗車場



◆バリケード：夜間対応



ソーラー式電光掲示

LED照明

### 2-2. 事前周知

【広報関連】

- 新聞折込チラシ
- 回覧
- ポスター掲示
- 市HP
- バス利用者チラシ配布
- バス内広告
- バス停広告
- みちナビとよたHP
- デジタルサイネージ
- 横断幕



西口バス停

仮設降車場

◆バリケード：実証実験用看板



◆誘導状況：仮設バス降車場



停車バスの回避を誘導

## 3. 実証実験の効果検証

### 3-1. バス影響調査

#### (1) バス利用者へのアンケート調査

##### 1) バス利用者へのアンケート実施状況

○回収数は、WEBアンケート189票、調査員聞き取り277票、返信封筒14票、合計**480票**であった。

◆アンケート回収数

アンケートの種類	実施日	アンケート回収数合計
WEB	1/19水~1/30日	189
返信封筒	1/20木~1/30日	14
聞き取り	1/20木、21金、25火	277
合計		480

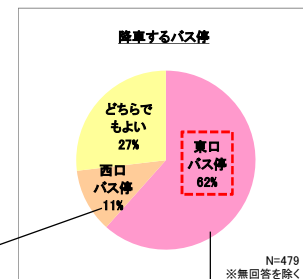
◆アンケートの様子



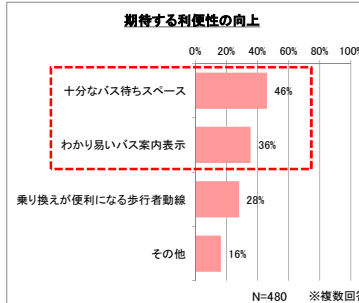
##### 2) バス利用者へのアンケート調査結果

○バス停が豊田市駅西口に集約されたとき、どのような利便性の向上を期待するかについては、「**十分なバス待ちスペース**」が**最も多く約46%**、次いで「**わかりやすいバス案内表示**」で**約36%**であった。  
 ○到着時間(乗っている時間)が西口バス停、東口バス停で同じならば、**どちらのバス停で降車するか**については、「**東口バス停**」が**最も多く約62%**であった。  
 ○選択理由については、「東口バス停」の回答者では、「**名鉄に乗り換えるため**」が**最も多い**。「西口バス停」の回答者では、「**目的地に行くため**」が**最も多く**、具体的な目的地は、「**職場**」「**豊田産業文化センター**」等であった。

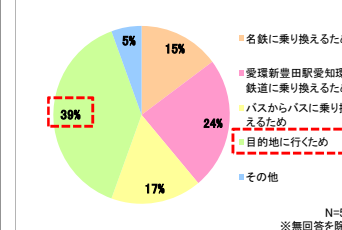
◆アンケート結果(降車するバス停)



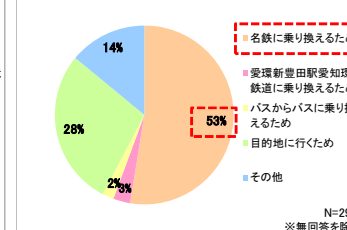
◆アンケート結果(期待する利便性の向上)



バスを降りる理由【西口バス停】



バスを降りる理由【東口バス停】

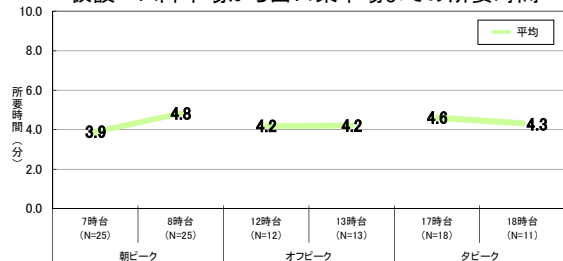


#### (2) バスの運行時間調査

##### 【仮設バス降車場から西口乗車場までの所要時間】

○仮設バス降車場から西口乗車場までのバス所要時間について、全時間帯が**平均で4~5分**であった。

仮設バス降車場から西口乗車場までの所要時間



※調査日：2022/1/20~21 7~9時、12~14時、17~19時

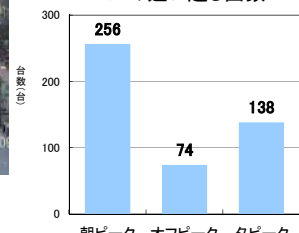
#### (3) バス停周辺の挙動調査

##### 【バス停車時・発進時の後続車両への影響】

○バスの発進時について、バスを避けた一般車が**対向車線に進入する挙動が1件**発生した。  
 ○バス停車時について、**合計468台の追い越し**が発生した。その中で、バスを追い越す自転車が**セブラを通行する挙動が1件**発生した。



バスの追い越し回数



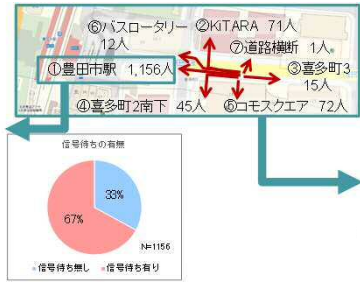
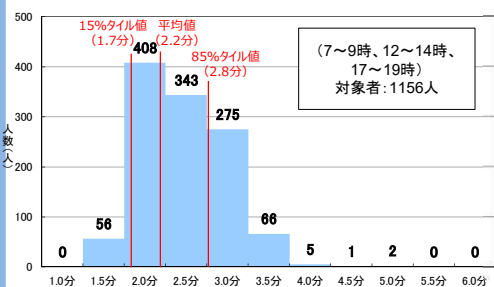
※調査日：2022/1/20~21 7~9時、12~14時、17~19時  
 ※追い越し回数：1/20~21調査における総時間(12時間)の合計値

# 令和3年度 豊田市駅東口駅前広場実証実験 交通影響調査結果 (2)

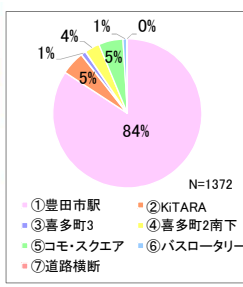
## (4) バス利用者の挙動調査

○仮設降車場でバスを降車してから約84%が豊田市駅方面へ向かい、現在の東口バス降車場までの徒歩での所要時間が概ね2分である(約67%の方が信号待ちとなる)。

【バス降車から東口バス降車場までの所要時間】【バスの降車後の動線】



【内訳】

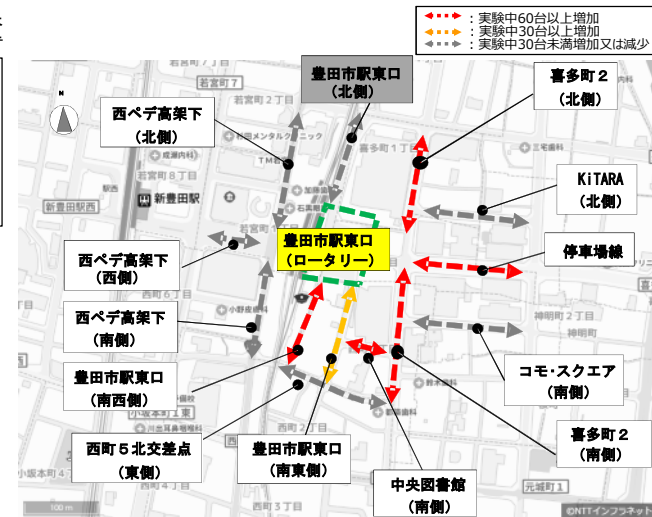
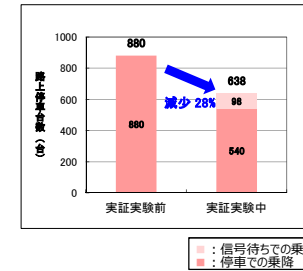


※調査日: 2022/1/20~21, 7~9時, 12~14時, 17~19時 ※1/20~21の合計値

## (3) 一般車、タクシーの停車台数調査

○実証実験の実施に伴い、本来ロータリーを利用していただいていた停車車両が、ロータリー近くの県道豊田市停車場線、喜多町2丁目交差点北側・南側等に転換していることが確認された。  
○また、県道豊田市停車場線において、信号待ち時の乗降が多く確認された。

【全体 停車台数比較】



※調査日: 2022/1/19~21, 7~9時, 12~14時, 17~19時 ※1/19~21の合計値

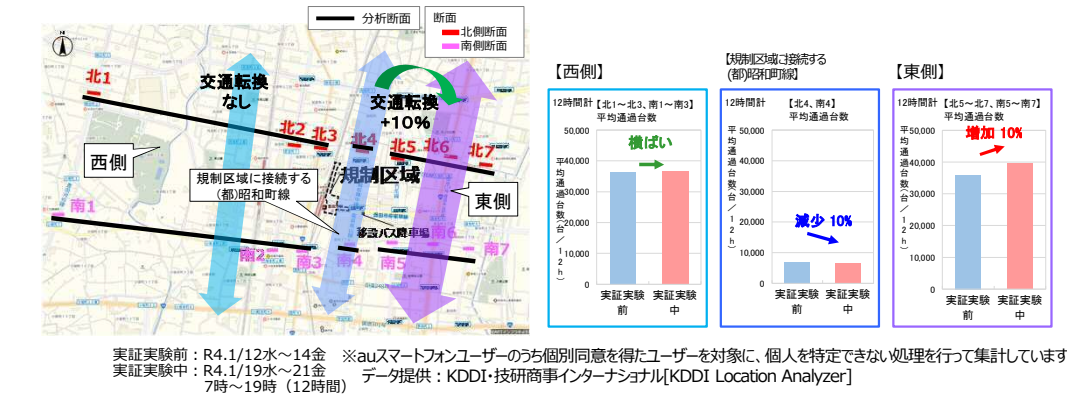
## 3-2.交通影響調査

(1) 方向別交通量調査、(2) 渋滞長滞留長調査

○ 実証実験に伴い、ロータリーを利用していただいていた車両が、主に喜多町2丁目⇔昭和町4丁目等に経路を変更したと考えられる。  
○ 若宮町2丁目、西口デッキ高架下、喜多町2丁目において、1回の信号サイクルで交差点を通過できない車両が若干、確認された。  
⇒ 若宮町2丁目交差点~昭和町4丁目交差点間の交通量が増加したが、それに伴う渋滞は発生しなかった。

## (4) ビッグデータを利用した通過台数の分析

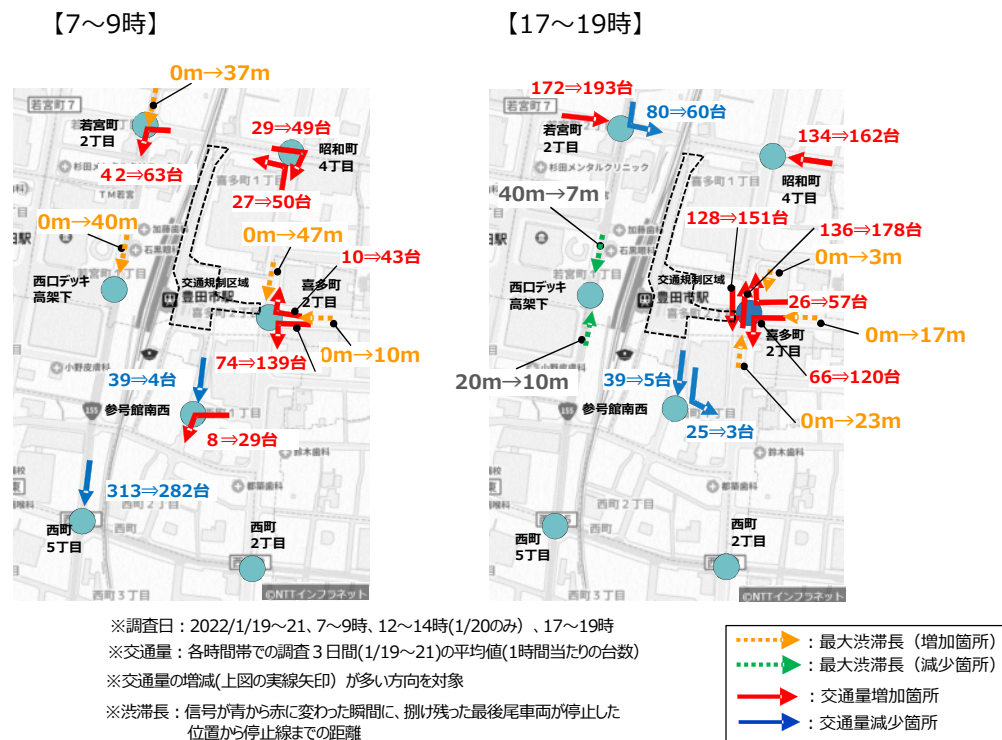
○規制区域周辺の、東側、西側の総通過台数は西側のほぼ横ばいに対し、規制区域に接続する(都)昭和町線では約10%減少、東側は約10%増加している。  
⇒規制区域を避けた交通が豊田市駅東側の幹線道路等へ転換し、通過交通が減少したと考えられる。



実証実験前: R4.1/12水~14金 ※auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計しています。  
実証実験中: R4.1/19水~21金 データ提供: KDDI・技研商事インターナショナル[KDDI Location Analyzer] 7時~19時 (12時間)

## 4. まとめ

- 今回の実証実験(豊田市駅東口駅前広場(ロータリー)の車両規制、東口バス停位置の変更)に伴う交通への影響は限定的であり、市駅周辺においてバス西口回送や駅送迎者の駐車による大規模な渋滞等は見られなかった。
- アンケート調査の結果、バス利用者は「東口降車場」に関するニーズが高く、「バス待ちスペース」「バス案内表示」に関する利便性・機能向上を求めていることが分かった。



※調査日: 2022/1/19~21, 7~9時, 12~14時(1/20のみ)、17~19時  
※交通量: 各時間帯での調査3日間(1/19~21)の平均値(1時間当たりの台数)  
※交通量の増減(上図の実線矢印)が多い方向を対象  
※渋滞長: 信号が青から赤に変わった瞬間に、抜け残った最後尾車両が停止した位置から停止線までの距離