

1 目的

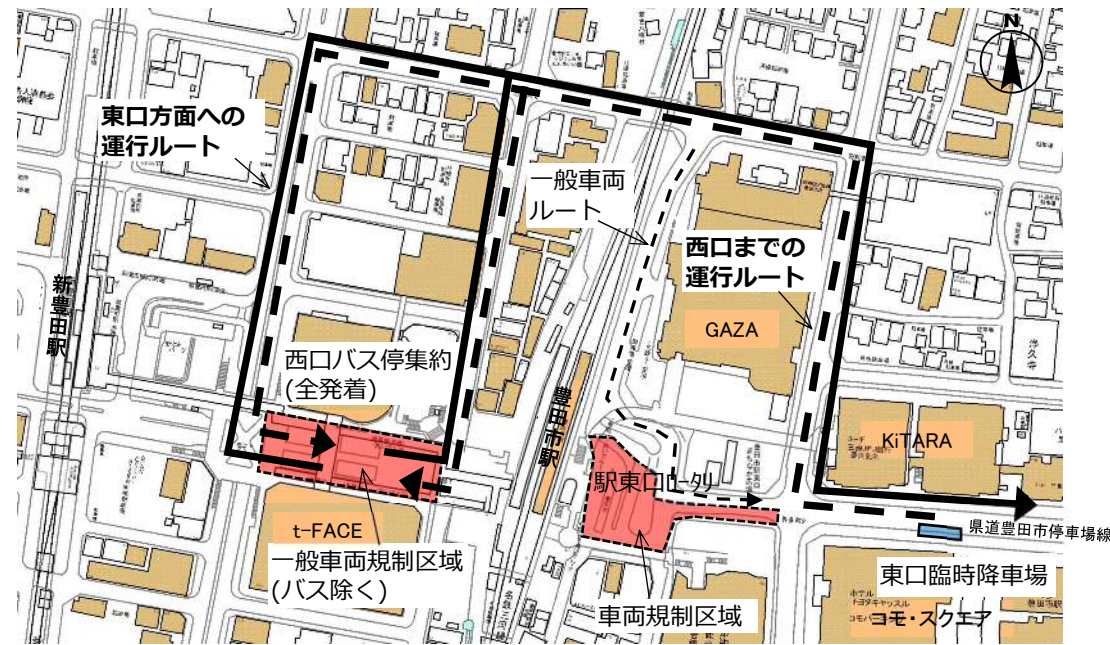
都心環境計画に基づき、豊田市駅東口に駅前広場が整備された際の交通影響（一般車両・バス）を把握するため、駅東口ロータリー内の車両交通規制及び駅西口でのバス発着を伴う実証実験を行う。その後、実証実験から抽出した課題を整理し、整備計画（設計等）に反映していく。

※「都心環境計画（平成 28 年 3 月策定）」とは、都心空間の『活用』と『再整備』の両輪で取組を推進することを目的に、誰もが来街したくなる魅力的な拠点（選ばれる都心）となるよう、バス停の西口集約や駅舎整備による公共交通の利便性向上、東口駅前広場整備によるにぎわい空間の創出を主要な施策としている。

2 概要

豊田市駅東口ロータリー内を車両通行止めとし、県道豊田市停車場線のコモスクエア前にバス降車場を臨時設置した上で、豊田市駅西口バス停にバス発着の集約を行う。豊田市駅、新豊田駅までのバス利用者の挙動調査や一般車両・バスの交通影響調査を行う。併せて、規制された東口ロータリー空間を中心にしたソフト事業（民間）についても実施予定。

(1) 位置図



(2) 実証実験内容

対象	内容
バス	西口バス停にて、東口バス停を利用しているバスを含めた全バスの発着を行う。着便に関しては、県道豊田市停車場線のコモスクエア前にバス降車場を臨時設置した上で、西口バス停まで全バスが運行する。バス利用者は、西口バス停から乗車し、降車については目的に応じて東口臨時降車場または西口バス停にて降車する。
一般車両	東口の車両規制区域と、西口の一般車両規制区域内（バスは除く）は、通行禁止となる。

(3) 実施日時

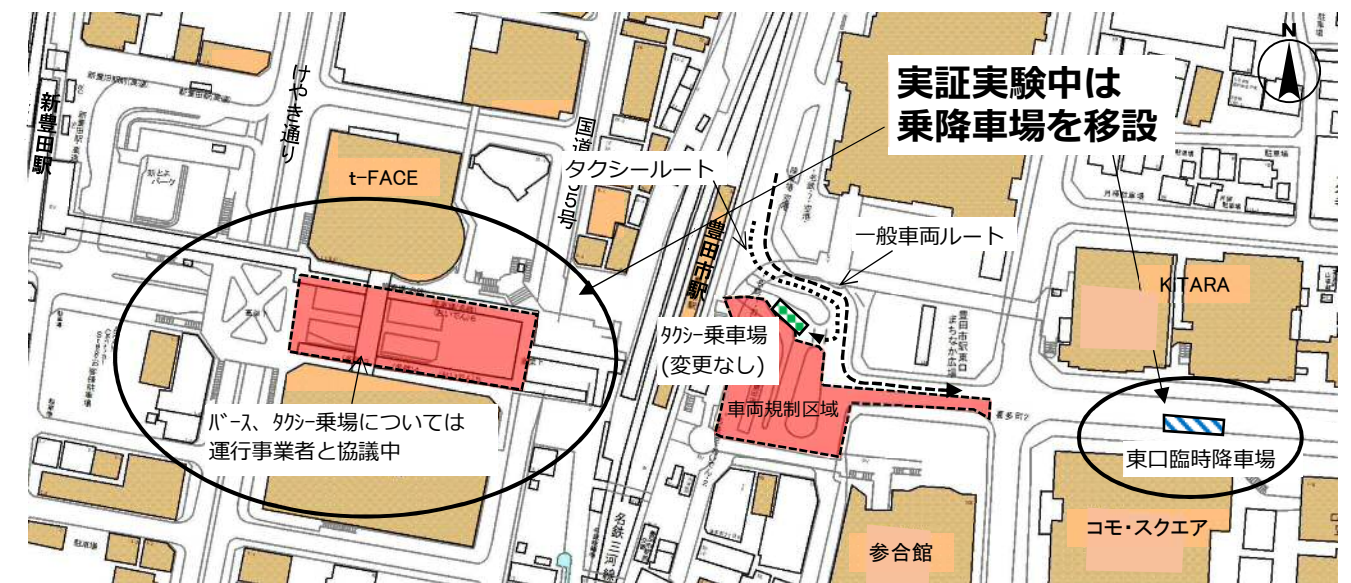
【予定】令和4年9月24日（土）5:00 から 30日（金）24:00 までの7日間 終日規制
 参考：バス始発時間：午前6時5分 バス終着時間：午後11時22分

3 バス停移設計画図

(1) 現在



(2) 実証実験中



※計画では、西口バス集約に伴い、東口にバス乗降場所を設けない計画であるが、実証実験では東口にバス降車場を設けて、各種調査を実施

4 実証実験時における調査内容

車両規制に伴う交通への影響を検証するため、東口降車場から西口バス停へのバス運行時間調査、交通量調査、渋滞長調査等を実施する。また、計画の周知も兼ねてバス利用者のアンケート調査を実施。

5 今後の予定

実証実験にて把握した課題について、今年度予定している各都市施設の詳細設計等に反映し、必要な機能や施設配置の最適化を行い、利便性、安全性の向上を図る。

<参考> 実証実験 周知方法

規制看板、横断幕、バス利用者チラシ配布、バス内広告、バス停広告、みちなびとよたHP、広報とよた、市HP、新聞折込チラシ、自治区回覧、ポスター掲示、デジタルサイネージ 等

1. 実証実験概要【令和4年1月19日(水)～21日(金)】

1-1. 目的

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



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
- みちなびとよたHP
- デジタルサイネージ
- 横断幕



◆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



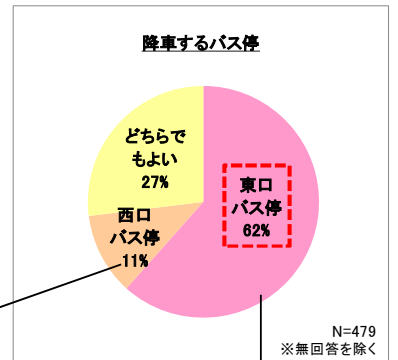
2) バス利用者へのアンケート調査結果

○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。

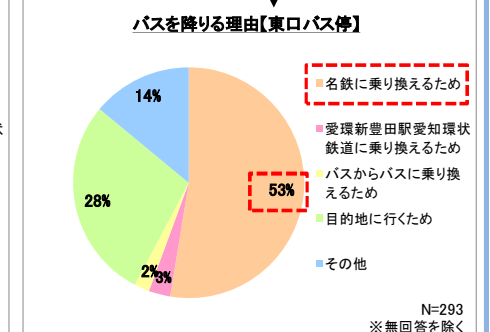
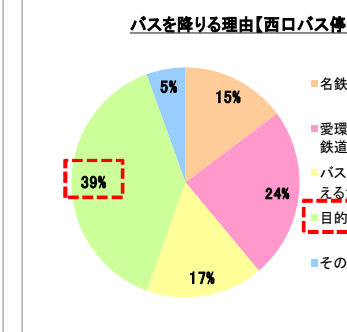
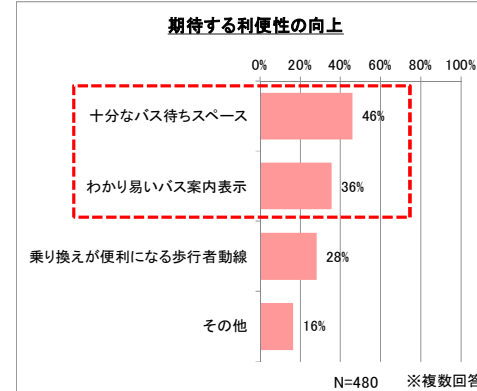
○到着時間(乗っている時間)が西口バス停、東口バス停で同じならば、どちらのバス停で降車するかについては、「東口バス停」が最も多く約62%であった。

○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)



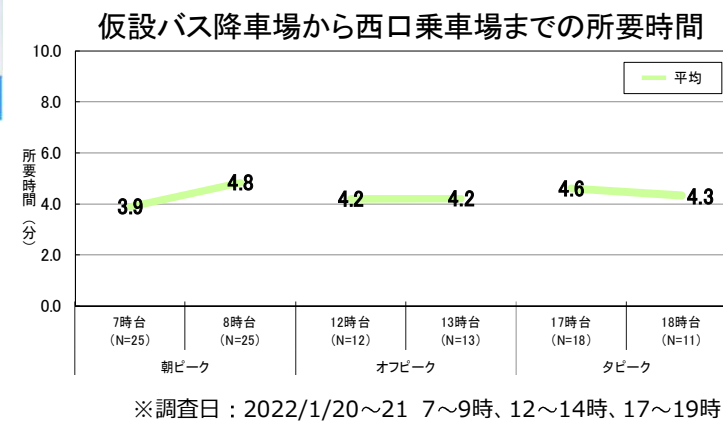
◆アンケート結果(期待する利便性の向上)



(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】

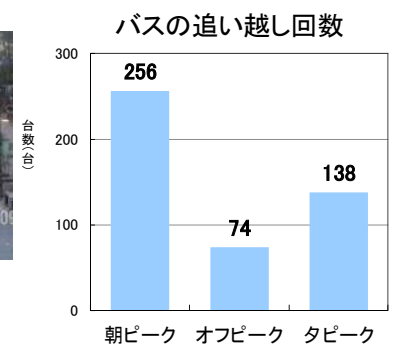
○仮設バス降車場から西口乗車場までのバス所要時間について、全時間帯が平均で4~5分であった。



(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】

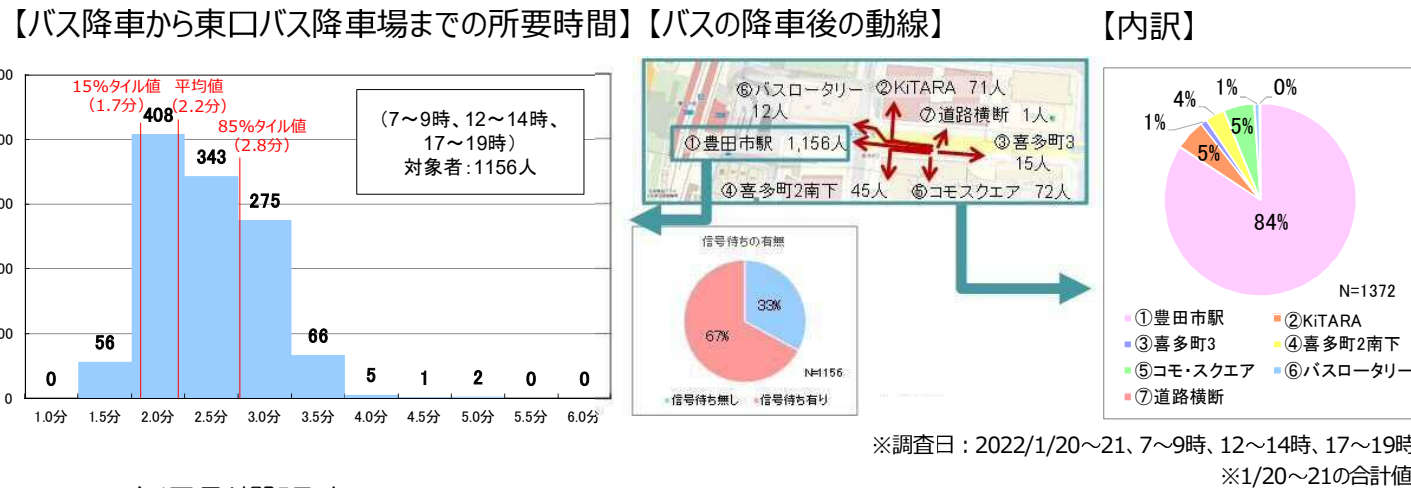
○バスの発進時について、バスを避けた一般車が対向車線に進入する挙動が1件発生した。
○バス停車時について、合計468台の追い越しが発生した。その中で、バスを追い越す自転車がセブラを通行する挙動が1件発生した。



※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

(4) バス利用者の挙動調査

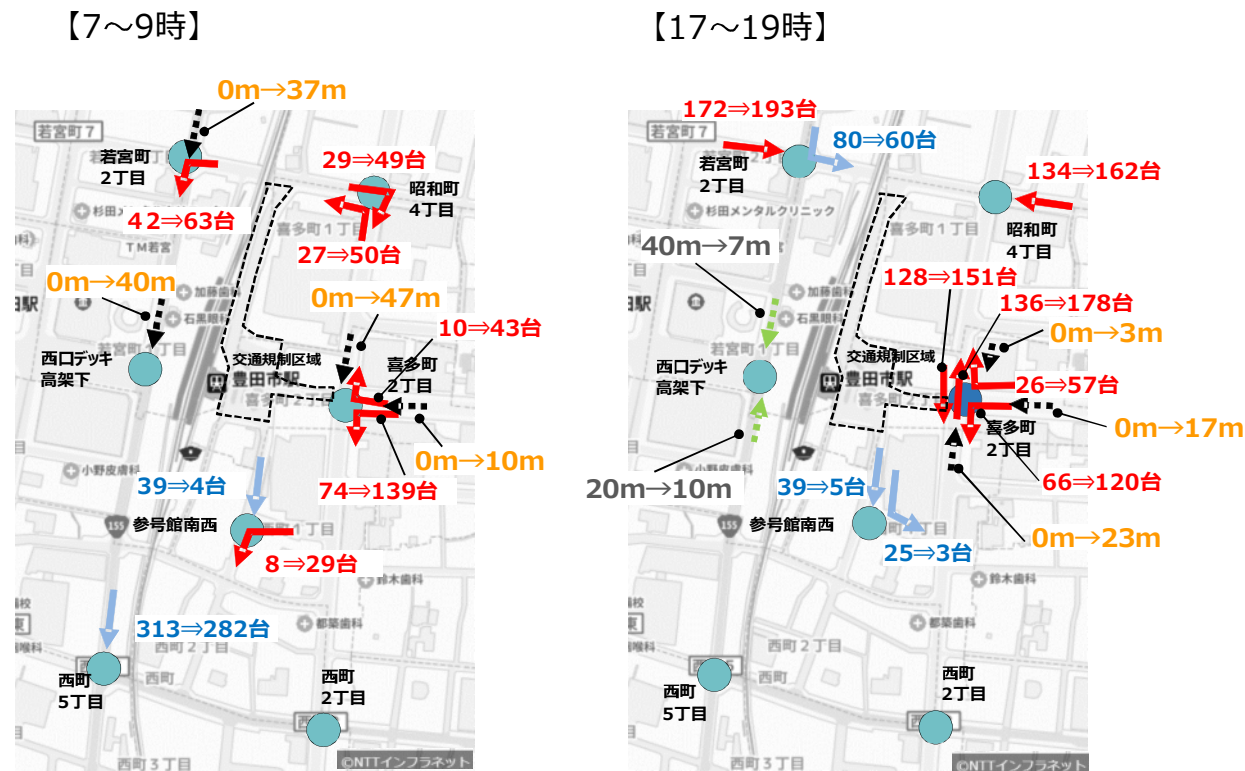
○仮設降車場でバスを降車してから約84%が豊田市駅方面へ向かい、現在の東口バス降車場までの徒歩での所要時間が概ね2分である(約67%の方が信号待ちとなる)。



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

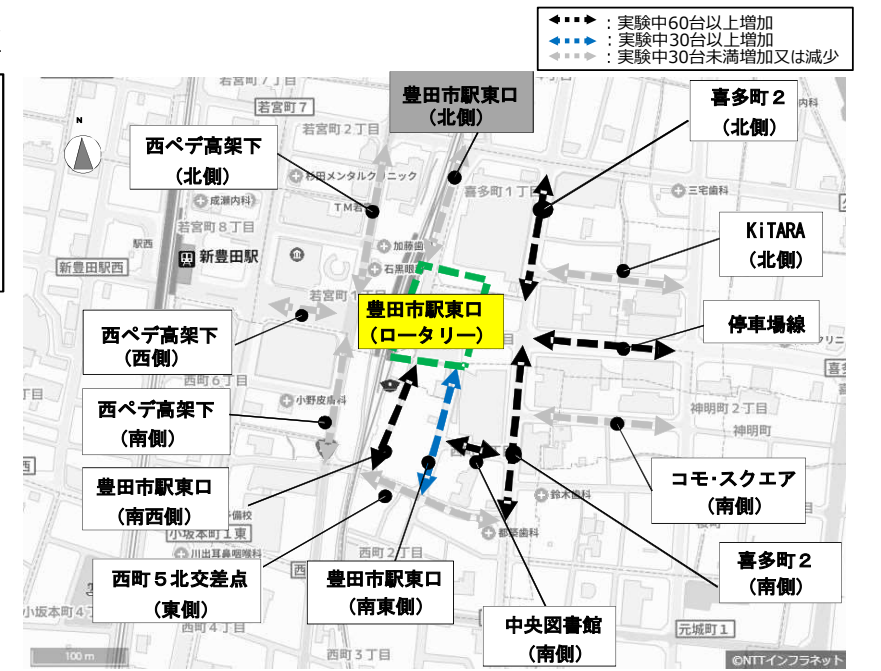
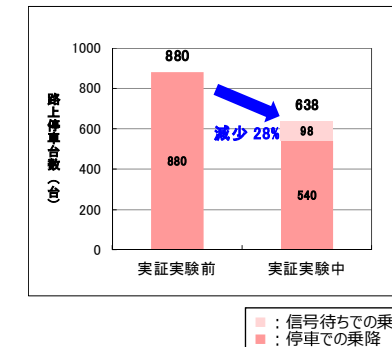
○ 実証実験に伴い、ロータリーを利用していた車両が、主に喜多町2丁目⇄昭和町4丁目等に経路を変更したと考えられる。
○ 若宮町2丁目、西口デッキ高架下、喜多町2丁目において、1回の信号サイクルで交差点を通過できない車両が若干数、確認された。
⇒ 若宮町2丁目交差点~昭和町4丁目交差点間の交通量が増加したが、それに伴う渋滞は発生しなかった。



(3) 一般車、タクシーの停車台数調査

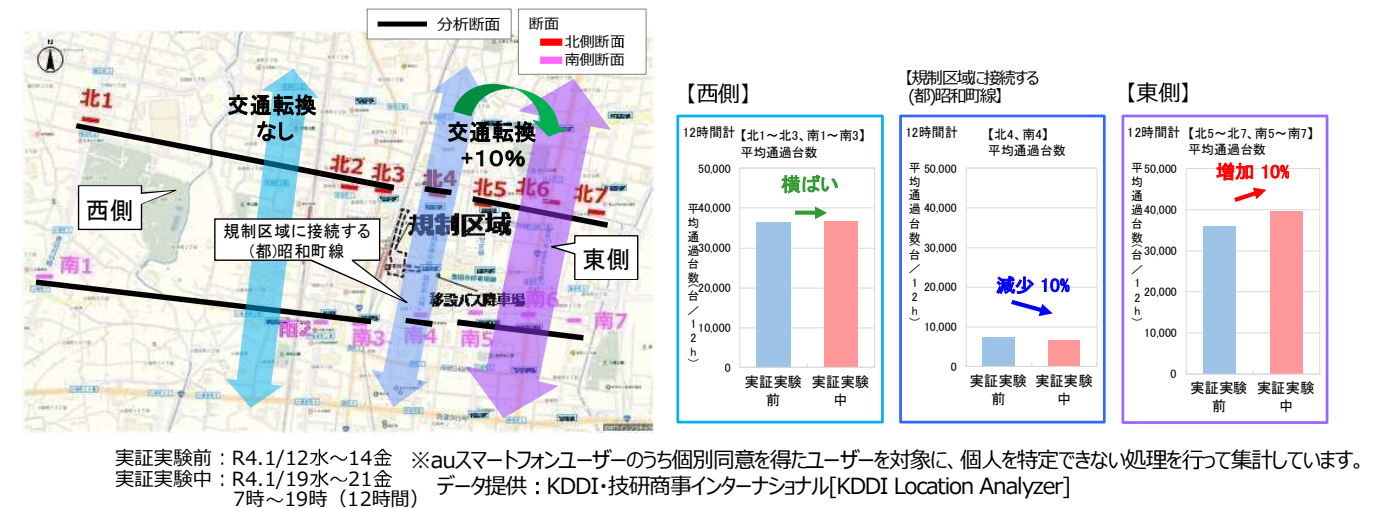
○実証実験の実施に伴い、本来ロータリーを利用していた停車車両が、ロータリー近くの県道豊田市停車場線、喜多町2丁目交差点北側・南側等に転換していることが確認された。
○また、県道豊田市停車場線において、信号待ち時の乗降が多く確認された。

【全体 停車台数比較】



(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、西側の縦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。



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停車による大規模な渋滞等はみられなかった。
- 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。