

令和4年度 豊田市駅東口駅前広場実証実験 交通影響調査結果

1. 実証実験概要 【令和4年9月24日(土)~30日(金)】

1-1 目的

都心環境計画に基づき、豊田市駅東口駅前広場と西口バス乗降場の将来計画にあわせて車両規制及びバス運行(実証実験)を行い、バス利用者や交通への影響調査を実施する。実証実験から抽出した課題等を整理したうえで、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)の及び豊田市駅西口バス乗降場の一般車両の規制
- 東口バス乗降場の移設(西口集約)
- 東口バス降り場(臨時)の設置

1-3 調査項目

- バス影響調査
 - バス利用者へのアンケート調査 ⇒3-1(1)
 - バスの運行時間調査 ⇒3-1(2)
 - バス停周辺の挙動調査 ⇒3-1(3)
 - バス利用者の挙動調査 ⇒3-1(4)
- 交通影響調査
 - 方向別交通量調査 ⇒3-1(1)
 - 渋滞長滞留長調査 ⇒3-1(2)
 - 一般車の駐車台数調査 ⇒3-1(3)
 - ビッグデータを利用した通過台数調査 ⇒3-1(4)

2. 実証実験の実施状況

誘導及び規制状況：西口デッキ(西)交差点



東口駅前広場



【バス乗降場移設】		一般車両交通規制エリア	
□ 現在: 東口乗り場	■ 仮設: 西口乗り場	■ 一般車両	■ 交通規制エリア
△ 現在: 東口降り場	■ 仮設: 西口降り場	■ デッキ	
→ 臨時: 東口降り場		■ タクシー乗り場	

【情報関連】

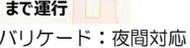
- 新聞折込チラシ
- 回覧
- ポスター回覧
- 市HP
- バス利用者チラシ配布
- バス内広告
- バス停広告
- みちナビとよたHP
- デジタルサイネージ
- 横断幕



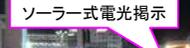
臨時東口降り場

バスは西口降り場(終点)まで運行

ハリケード：夜間対応



LED照明



バス乗車待ち列



ソーラー式電光掲示



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

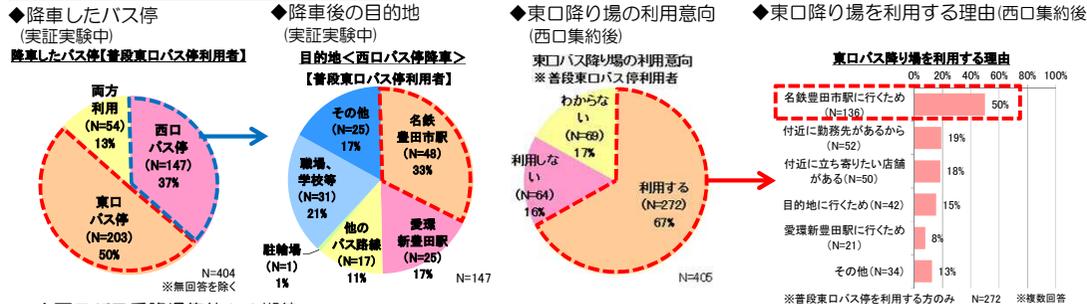
1) バス利用者へのアンケート実施状況

種類	実施日	回収数合計
WEB	9/24土~10/7金	322
返信封筒	9/24土~10/7金	77
聞き取り	9/27火、9/29木	269
合計		668

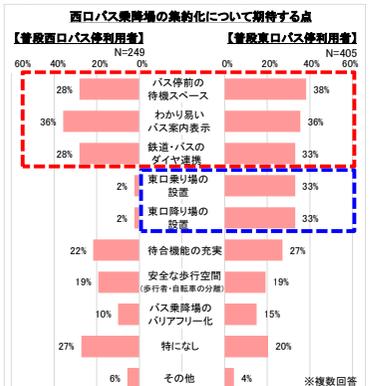
◆アンケートの様子



2) バス利用者へのアンケート調査結果



◆西口バス乗降場集約への期待



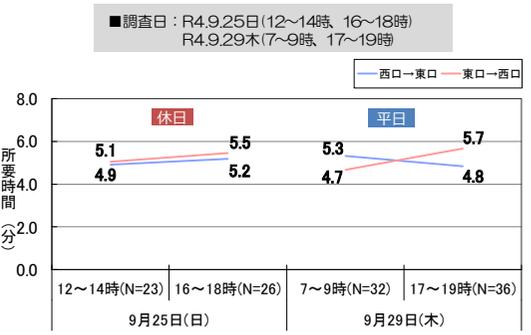
◆今回の実証実験及び将来計画に関する自由意見

カテゴリ	割合	意見内容
バス利便性	55%	・普段なら間に合う乗り継ぎができない。 ・所要時間が今までより長くなってしまう。 ・歩道が狭いため、混雑すると道をふさいでしまう。
バス停施設	35%	・バス停が集約されると利用しやすい。 ・案内をわかりやすくしてほしい。 ・信号待ちがあり、屋根がないため雨天時に困る。 ・バス停にイス・屋根が欲しい。 ・現状でもバスの目的地の案内がわかりづらいのに、集約されると余計に混乱する。
送迎	14%	・迎えにきた車が止められなくなるので東口ロータリーをなくされるのは困る。
渋滞	3%	・周辺道路への悪影響が懸念される。
その他	10%	

(2) バスの運行時間調査

【臨時東口降り場～西口乗降場間】の所要時間

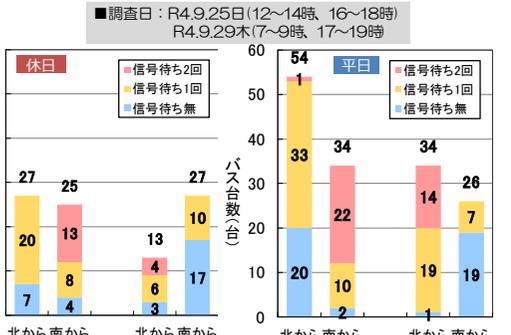
○臨時東口降り場～西口乗降場間(終点)の所要時間について、西口→東口・東口→西口ともに、平均で4～6分であった。



(3) バス停周辺の挙動調査

【バスの信号待ち台数】

○西口デッキ(西)交差点、西口デッキ(東)交差点において、信号を2回待つバスが休日に17台、平日に36台発生した。



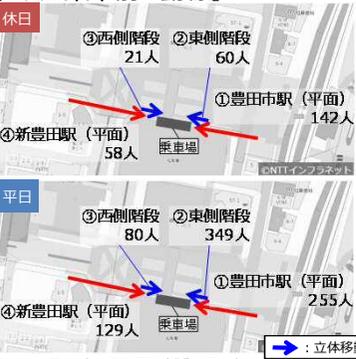
※バス台数: 休日・平日の各調査日における総時間(4時間)の合計値

令和4年度 豊田市駅東口駅前広場実証実験 交通影響調査結果

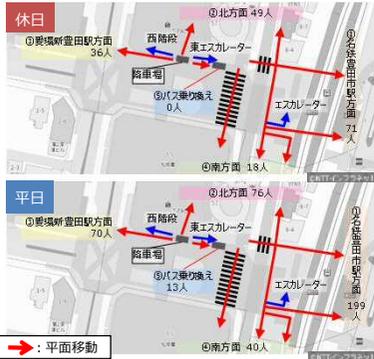
(4) バス利用者の挙動調査

- バス乗車前の動線について、東（豊田市駅方面）からの方が7割、西（新豊田駅方面）からの方が3割。
- バス降車後の動線について、休日・平日ともに名鉄豊田市駅方面に向かう方が多い。（約41～50%）

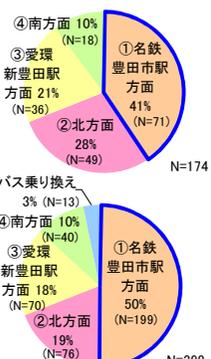
【バスの乗車前の動線】



【バスの降車後の動線】



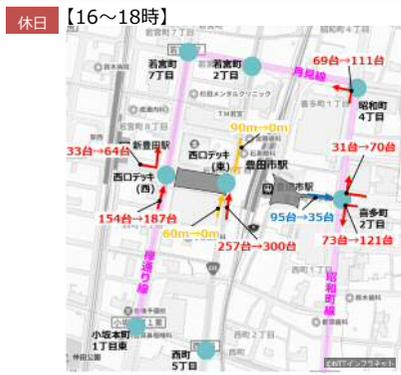
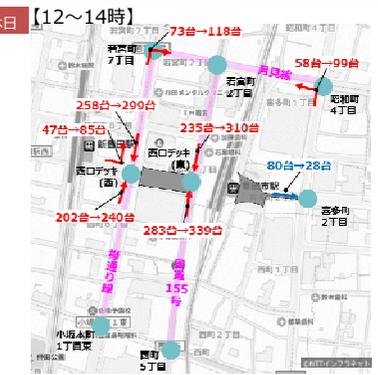
【動線別の割合】



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

- 交通量調査：バスルートや車線規制エリアをかけた路線、交差点の交通量が増加した。特に(都)月見線が増加した。
 - ・朝ピーク(平日)：けやき通りは増加、国道155号は減少
 - ・夕ピーク(平日)：月見線(東→西)と昭和町線(南→北)増加、昭和町線(北→南)減少
- 渋滞長調査：下記の交差点(○)で、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。
 - ・朝ピーク(平日)：若宮町7丁目、西口テック(西)、喜多町2丁目
 - ・夕ピーク(平日)：若宮町7丁目・2丁目、昭和町4丁目
- 総括：(都)月見線・(都)昭和町線・樺通り線の交通量が増加したが、それに伴う大規模な渋滞は発生しなかった。



- ：交通量調査箇所
 - ：最大渋滞長(増加箇所)
 - ：最大渋滞長(減少箇所)
 - ：交通量増加箇所
 - ：交通量減少箇所
 - ：一般車両規制エリア
- 【交通量】
各時間帯での平均値(表示は1時間当たりの台数)
※交通量が30台/時以上増減している方向を対象
- 【渋滞長】
信号が青から赤に変わったタイミングに投げ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
※表示は渋滞長が40m以上増減している方向を対象



- 実証実験中調査日
【平日】R4.9.29木 <朝>
(7~9時、17~19時)
【休日】R4.9.25日 <朝>
(12~14時、16~18時)
- 事前調査日
【平日】R4.9.15木 <朝>
(7~9時、17~19時)
若宮町7丁目、西口テック(西)、小坂本町1丁目東
【平日】R3.12.2木 晴れ
(7~9時、17~19時)
喜多町2丁目、昭和町4丁目、若宮町2丁目、西口テック(東)、西町5丁目
【休日】R4.9.11日 晴れ
(12~14時、16~18時)

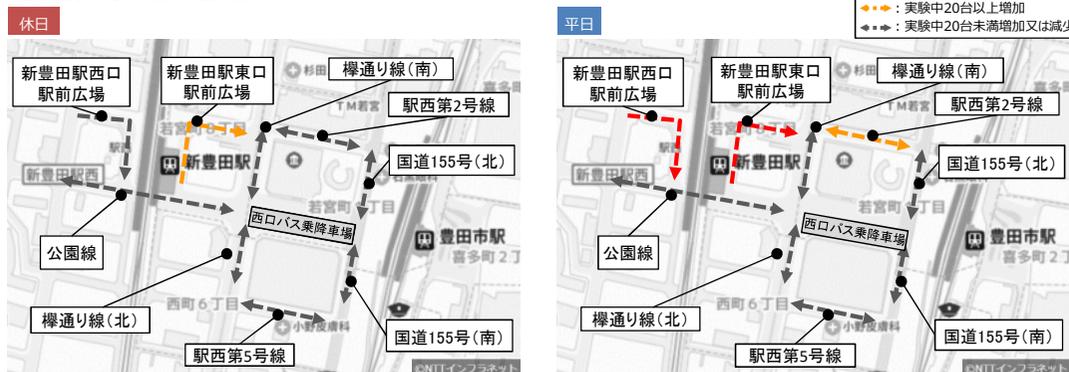
(3) 一般車の駐停車台数調査

- 実証実験の実施に伴い、車両規制エリアを利用していた駐停車車両が、新豊田駅付近(新豊田駅東口駅前広場、新豊田駅西口駅前広場)や駅西第2号線等に転換していることが確認された。
- また、国道155号等において、信号待ち時の乗降の増加が確認された。

【全体 停車台数比較】



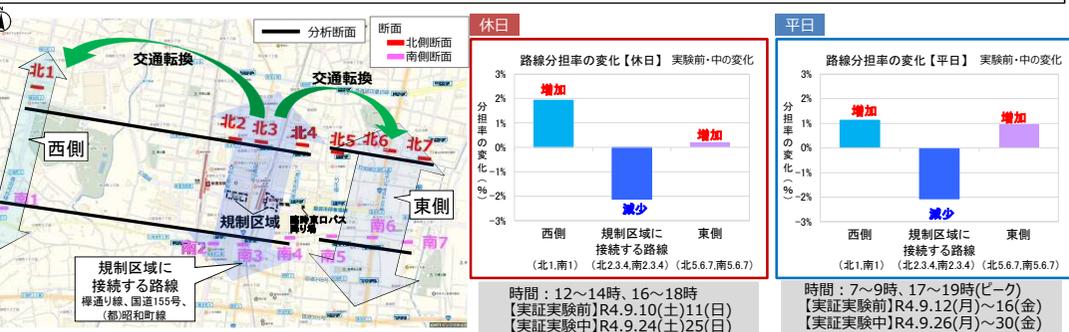
【箇所別の停車台数増減】



(4) ビッグデータを利用した通過台数の分析

※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集計及び分析した推計値
データ提供：KDDI 技術商事インターナショナル[KDDI Location Analyzer]

- 豊田市駅周辺における総通過台数の路線分担率の変化は、規制区域に接続する樺通り線、国道155号、昭和町線で約2%減少した。
- ⇒規制区域を避けた交通が西側・東側の幹線道路等へ転換し、規制区域周辺の通過交通が減少したと考えられる。



4. まとめ

- ・バスルートの変更や交通規制に伴う目立った渋滞は見られず、バス乗降場を西口に集約することによる周辺交通等への大きな影響は見られなかった。
- ・アンケート調査の結果、バス利用者は「わかりやすい案内表示」、「バス停前の待機スペース」及び「鉄道・バスのダイヤ連携」を求めている。東口乗降場利用者からは、「東口乗降場の設置」に関するニーズが高いことが確認された。

- 実証実験の結果から、バス乗降場は、計画どおり豊田市駅西口集約を進めていく
- 交通・アンケート調査等の検証内容をもとに、バス事業者等と協議し、各施設的设计に反映していく