



武豊町 地域公共交通計画 (最終案)

令和4年4月

武 豊 町

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



<目次>

第1章 地域公共交通計画の策定の趣旨及び位置づけ	1
1. 武豊町の概況	1
2. 公共交通に係る計画の策定経緯・法的位置づけ	2
3. 地域公共交通の区域と計画期間	3
4. ゼロカーボンシティ・SDGs	4
第2章 旧網形成計画の検証及び課題確認	5
1. 事業の実施状況の確認	5
2. 設定した指標による評価	6
3. 現状の公共交通のネットワーク状況とカバー状況	9
4. 公共交通に対する住民ニーズ	11
5. 武豊町の公共交通の課題認識	13
第3章 地域公共交通計画の内容	17
1. 地域公共交通計画の基本的な方針	17
2. 計画の目標（将来像と目標設定）	20
3. 計画で位置づける対象路線・区域	21
4. 計画の体系	23
5. 計画を達成するために行う事業及びその事業主体	24
【資料編】	29
第4章 武豊町の地域分析	30
1. 人口構造	30
第5章 上位関連計画	35
1. 第6次武豊町総合計画	35
2. 武豊町都市計画マスタープラン	39
第6章 交通インフラの状況	43
1. コミュニティバス・接続タクシー等の利用状況	43
第7章 住民の意向調査	44
1. 調査概要	44
2. 調査結果（一部抜粋）	45
第8章 協議体制と協議経過	54
1. 交通会議での協議経過	54
2. 住民ワークショップでの協議経過	56
3. パブリックコメントの結果	59

第1章 地域公共交通計画の策定の趣旨及び位置づけ

1. 武豊町の概況

(1) 武豊町の実態

武豊町は、面積 25.92k m²、人口 43,535 人（令和 2 年国勢調査）で、名鉄河和線の 3 駅、JR 武豊線 1 駅の鉄軌道のほか、コミュニティバス 2 路線（北部・南部）と接続タクシーが運行されている。

しかし、過去に遡ると、公共交通は鉄軌道のみであったため、住民から新たな公共交通サービスの提供に対する要望や公共交通空白地域の問題を抱えていた。

(2) 公共交通の取組動向

バスによる地域公共交通サービスについては、平成 15 年に 3 ヶ月間のコミュニーターバンを使用した巡回バスの試行運行を実施したが、十分な利用がなく、本格運行に至らなかった。

しかし、少子高齢化・人口減少社会に対応した生活交通の確保は不可欠であり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行等を契機に、平成 21 年 4 月に地域公共交通会議を設置し、平成 22 年 3 月に武豊町地域公共交通総合連携計画を策定した。地域公共交通総合連携計画で示した交通システムの狙いは、二つの鉄軌道を「広域幹線系統」として捉え、名鉄知多武豊駅を中心に、町内主要施設と市街化区域をカバーするループ型のコミュニティバスを「地域内幹線系統」として想定し、試行運行を平成 22 年 7 月 27 日から開始した。また、コミュニティバスの利用促進と交通不便地域として認識される市街化調整区域等をカバーするため、事前予約制・区域運行のタクシーサービスを平成 23 年 9 月より構築した。

(3) コミュニティバスの導入目的とその後の取り組み

こうした段階的にネットワークを構築することで、交通空白地の解消とお年寄り等住民が安全に暮らせ、気軽に移動できる生活の足を確保することを目指した。地域公共交通総合連携計画をふまえ、コミュニティバスを「地域内フィーダー系統」として本格運行することが必要であり、平成 24 年 6 月に生活交通ネットワーク計画を定めた。

平成 27 年 4 月には、生活交通確保維持改善計画の推進と並行して、武豊町地域公共交通会議において武豊町地域公共交通網形成計画の策定を行い、10 月には以下のフィーダー路線の再編を行った。

- ・緑ルートの利用は他のルートに比べ少ないため、緑ルートを廃止し、赤ルートに統合
 - ・武豊町に隣接する半田市の大型商業施設への接続要望があったため、赤ルートの路線の延伸
 - ・停留所別の利用実績と道路整備による運行体制の見直しに伴う青ルートのルート変更
- さらに、利用促進を図るためには便数増に対する要望があったため、緑ルートの廃止を通して配車計画を大幅に見直し、赤・青ルートそれぞれに車両を専用化し、便数増を行った。

その後、道路環境の整備や地域住民の要望に伴い一部停留所の停留所位置の見直しを実施した。

平成30年10月には、半田市の基幹バス及びコミュニティバスが青山駅に接続することを受け、広域ネットワークの形成、利便性の向上を目的に北部赤ルートを青山駅まで延伸し、地域間幹線系統の強化を行った。また、令和元年10月には利用者増に伴う遅延解消と住民のバス停留所の増設要望を受け、周回運行時間の見直しに伴う便数変更及び南部青ルートの路線の延伸を行った。併せて、乗合タクシー制度を再検討し、行政による定路線型の接続タクシーへの補助という運行体制で再編を行った。また、回数券事業に加えて、高齢者の交通事故件数の減少と公共交通の利用促進を図るために65歳以上の運転免許証自主返納者と70歳以上の高齢者を対象とした高齢者無料乗車券交付事業を開始した。

令和2年4月には運賃の見直しを行い、これまでの介助者のみではなく、障がい者手帳所持者本人も無料対象とした。

2. 公共交通に係る計画の策定経緯・法的位置づけ

旧網形成計画が令和3年度末をもって計画期間満了を迎えることから、新しい計画を策定する必要があった。そのため、旧網形成計画の施策進捗状況を評価すると共に、武豊町の現状実態や住民ニーズ、上位関連計画などを確認し、地域公共交通に関する課題・問題点を抽出した。さらに、この課題・問題点を解決するために実施する施策を検討し、本計画を策定した。

なお、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」は、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、令和2年6月3日に一部を改正する法律が公布された。その内容として、「地域自らがデザインする地域の交通」のため、地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成が位置づけられ、これまで「地域公共交通網形成計画」として呼称されていた交通計画は、「地域公共交通計画」に名称変更された。

これにより、本計画は、活性化再生法に基づく「地域公共交通計画」として位置付ける。

3. 地域公共交通の区域と計画期間

(1) 計画の区域

武豊町地域公共交通計画は、町内の地域公共交通ネットワークを形成するすべての地域公共交通の確保・維持・改善について一体的に取り扱うことから、計画の区域は、「武豊町全域」とする。

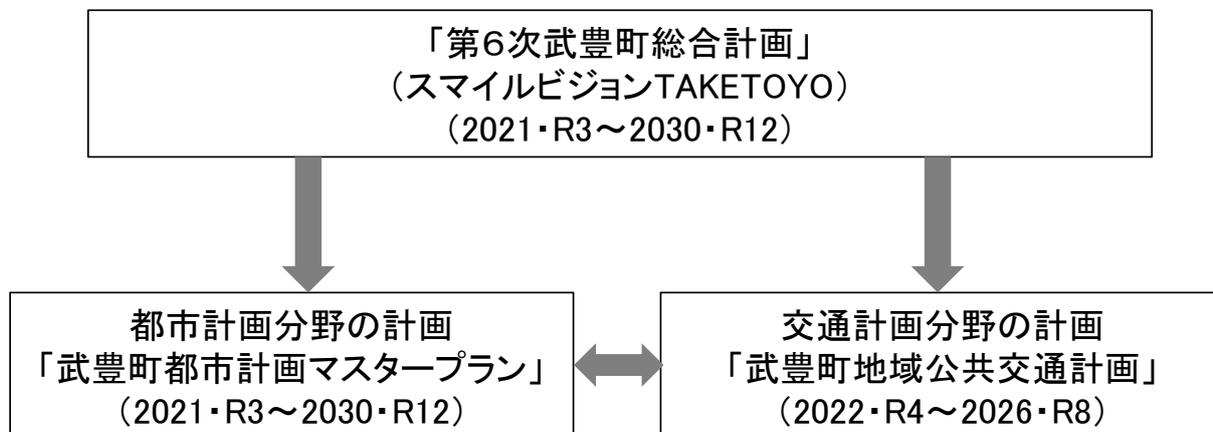
なお、一部半田市への乗り入れる路線や鉄道などを考慮し、武豊町と隣接する自治体も含め、地域公共交通の相互連携の対象とする。

(2) 計画期間

旧網形成計画の計画期間7年をふまえ、また、総合計画と連動させるため、2022（R4）年度を計画のスタート時とし、計画期間は2026（R8）年度までの5カ年とする。

計画期間：2022（R4）年度～2026（R8）年度

図表 1-1 地域公共交通計画と上位・関連計画の関係



4. ゼロカーボンシティ・SDGs

○ゼロカーボンシティ宣言

武豊町では、将来にわたって健康で安心して暮らすことができる環境を次世代へ引き継いでいくため、住民・地域・企業・行政が一体となって 2050 年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」宣言を令和 3 年 2 月 2 日に表明した。

ゼロカーボンシティの推進を図るため、武豊町地域公共交通計画においても、電動バスの導入など、二酸化炭素排出量の削減に向けて積極的に取り組む。

○SDGs (Sustainable Development Goals)

持続可能な開発目標を示す SDGs (Sustainable Development Goals) も併せて取り組むこととする。SDGs の正式名称は「我々の世界を変革する持続可能な開発のための 2030 年アジェンダ (行動計画)」であり、17 の目標 (ゴール)・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人として取り残さない (leave no one behind)」ことを誓い、SDGs は発展途上国のみならず先進国自身が取り組む普遍的なものとなっている。

公共交通分野のターゲットとしては、9：基盤整備と 11：住み続けられるまちづくりの 2 つから取り組むものとする。

図表 1-2 貢献する持続可能な開発目標



第2章 旧網形成計画の検証及び課題確認

1. 事業の実施状況の確認

旧網形成計画の計画期間中の事業の実施状況と自己評価は、下記の通り。
評価結果に印で示しているように、すべての事業を計画的に実行できている。

<自己評価結果の定義（印）>

◎：十分に実施できている。

○：おおむね計画通りに実施できている。

図表 2-1 事業の実施状況と自己評価

旧網計画で定めた事業	自己評価結果	
武豊町コミュニティバス事業の継続・見直し	◎	コミュニティバスを随時見直し、利用者増に繋がった。
事前予約制バス（タクシー）事業の継続・見直し	◎	コミュニティバスのルート見直しに併せて、接続タクシーの事業方法を見直し、利用者増に繋がった。
意識転換を促すMMアプローチ事業の実施（新規）	◎	町内保育園を対象にした乗り方教室やイベント時での体験会など、バス乗車体験の機会を提供し、利用者増に繋がった。
地域協働推進事業（利用促進事業）（新規）	◎	住民団体（生活の足を考える会）の協力を得て、サロンでの事業説明、モニターツアーなどの取組を展開した。
その他交通施策の向上検討（障害者タクシー料金助成・老人福祉センター巡回バス）（新規）	○	高齢者への無料乗車券交付事業の実施により、利用者増に繋がった。 Google Maps などへの情報提供を目的とした GTFS データの作成・公開およびバスナビゲーションサービスと提携し、サービスの提供をした。
まちづくり事業（駐輪場・駅前広場整備）（新規）	○	土地区画整理事業を計画的に実施し、名鉄知多武豊駅前ロータリー整備を進めている。

2. 設定した指標による評価

(1) 運行事業に関する評価

旧網形成計画の運行事業に関する評価としては、下記の2つの評価指標をもって、適切な事業が実施できているか目標管理を行うこととしていた。

- 利用の低い路線の事業改善を行うため、路線別の利用状況を確認する。
- 住民の理解を得て事業継続を行う必要があるため、全体事業費に占める財政支援額の推移を確認する。

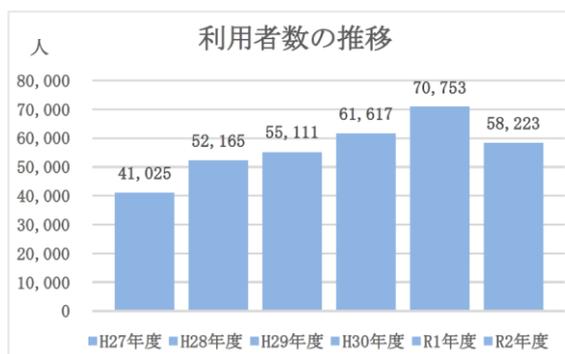
図表 2-2 目標値と評価結果 (その1)

事業名	評価指標と目標値	策定時	現状実績	達成状況
○武豊町コミュニティバス事業 ○事前予約制バス(タクシー)事業	<指標1> ○路線別利用者数の推移	○利用者数 ・29,462人 (平成23年度) (平成23年4月～平成24年3月) ※平成22年7月事業開始 次年度1年間実績 ※緑ルート廃止・再編から全体値で評価	○利用者数 ・70,753人 (令和元年度) (平成31年4月～令和2年3月) ・58,223人 (令和2年度) (令和2年4月～令和3年3月)	○
	<指標2> ○財政支援額の推移 <目標値> ○現状の支援額以下	○財政支援額 (事業委託料+修繕料) ・11,348千円 (平成27年度)	○財政支援額 ・38,250千円 (令和2年度)	△

○利用者数の評価

- ・路線別での利用者数の評価を想定していたが、事業当初緑ルートを含む4ルートから、赤青2ルートに再編したことから、利用者数全体で評価。大幅に増加した。
- ・令和元年度には7万人を超え、順調に利用者数は伸びていたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出機会の減少の影響により、4割近く減少した。

図表 2-3 利用者数の推移



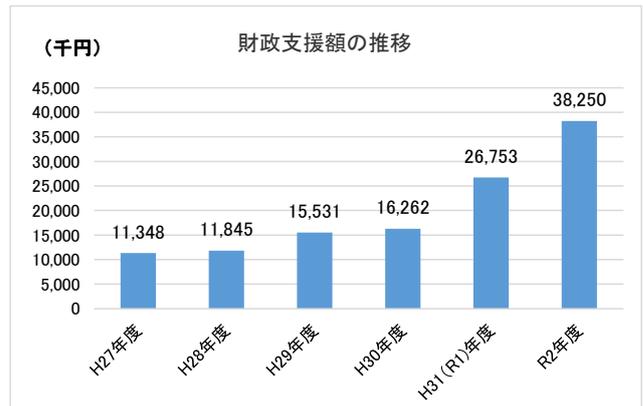
○年度別：主な取組み事業 (参考)

平成27年10月：北部赤・南部青ルートそれぞれに車両を専用化し、便数増による運行実施

平成30年10月：北部赤ルートを名鉄青山駅(半田市)まで路線の延伸

令和元年10月：高齢者無料乗車券交付事業の実施、便数変更及び南部青ルートの路線延伸

- ・運行事業の評価として、住民意向（税投入とサービス水準のあり方等）も確認する。
- ・過去5か年分の財政支援額（コミュニティバス運行事業委託料と修繕料の小計）の推移は、平成27年度時点から増加し、令和2年度時点で3.4倍に増加。増加の要因は、高齢者無料乗車券交付事業（令和元年度）による運賃収入の減少、車両の老朽化による修繕料の増加が影響している。



(2) 関連事業に関する評価

関連事業に関する評価としては、

- 住民の意識転換、事業参画の目標設定は、アウトカム指標としてコミュニティバスの利用割合を想定する。
- 毎年の事業進捗は、武豊町地域公共交通会議にて、事業実施状況の報告により確認し、その事業成果を公共交通の利用割合で評価することで、適切なサービス提供ができていないかを目標管理する。

図表 2-5 目標値と評価結果 (その2)

事業名	評価指標と目標値	策定時	現状実績	達成状況
<ul style="list-style-type: none"> ○意識転換を促すMMアプローチ ○地域協働推進事業 (利用促進事業) ○その他交通施策の向上検討 (障害者タクシー料金助成・バス運賃助成・老人福祉センター巡回バス) ○まちづくり事業 (駐輪場・駅前広場) 	<p><指標3></p> <p>○住民の公共交通の利用割合 (住民向けアンケート調査より実施)</p> <p><目標値></p> <p>○計画満了時の利用割合： 約20% (現状値：約10%)</p> <p>※評価時期＝中間評価・計画満了時にアンケート調査を実施し評価。</p>	<p>○コミュニティバスの利用状況 (H25/10)</p> <p>・年に数日以上の利用者：8.2%</p>	<p>○コミュニティバスの利用状況 (R1/10)</p> <p>・年に数日以上の利用者：13.3%</p>	△

○関連事業の評価

- ・関連事業の実施によるアウトカム指標として、住民の公共交通利用割合で指標設定した。アンケート調査でのコミュニティバスの利用状況は、8.2%から13.3%に5.1%の増加となったが、想定した目標値までは届いていない。

3. 現状の公共交通のネットワーク状況とカバー状況

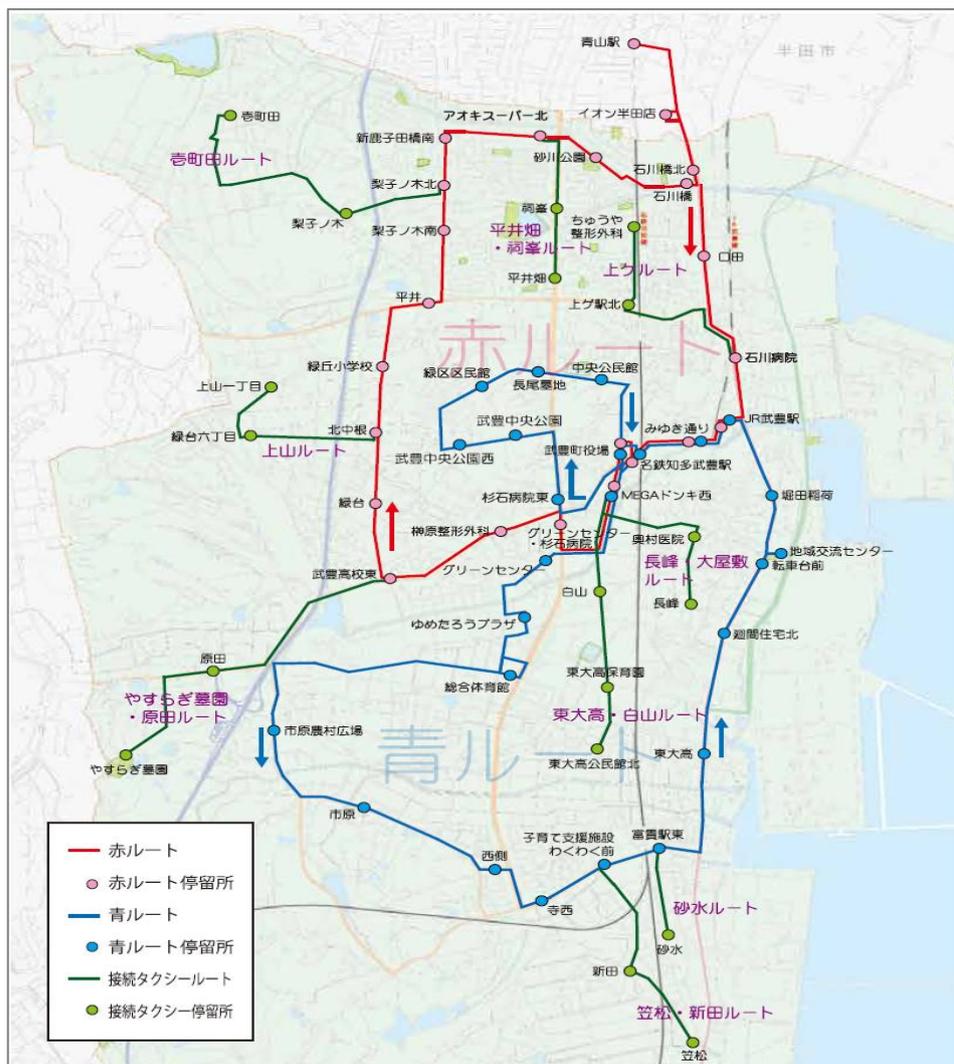
(1) 武豊町における公共交通のネットワーク状況

武豊町内の公共交通については、鉄道は JR 武豊線と名鉄河和線があり、JR は 1 箇所、名鉄は 3 箇所の駅を有している。

民間路線バスは運行されておらず、コミュニティバスが 2 路線、交通空白部分を埋める接続タクシーが 9 路線設定されている。

図表 2-6 武豊町の公共交通の状況

	路線	区域
鉄道	J R 武豊線	東成岩（半田市）～武豊
	名鉄河和線	青山（半田市）～上ゲ～知多武豊～富貴
幹線バス	武豊町コミュニティバス	赤ルート（北部）
支線バス	武豊町コミュニティバス	青ルート（南部）
タクシー	接続タクシー	町全域
福祉車両	障がい者タクシー料金助成	町全域（障がい者手帳保持者）



(2) 人口カバー率（空間的分析）

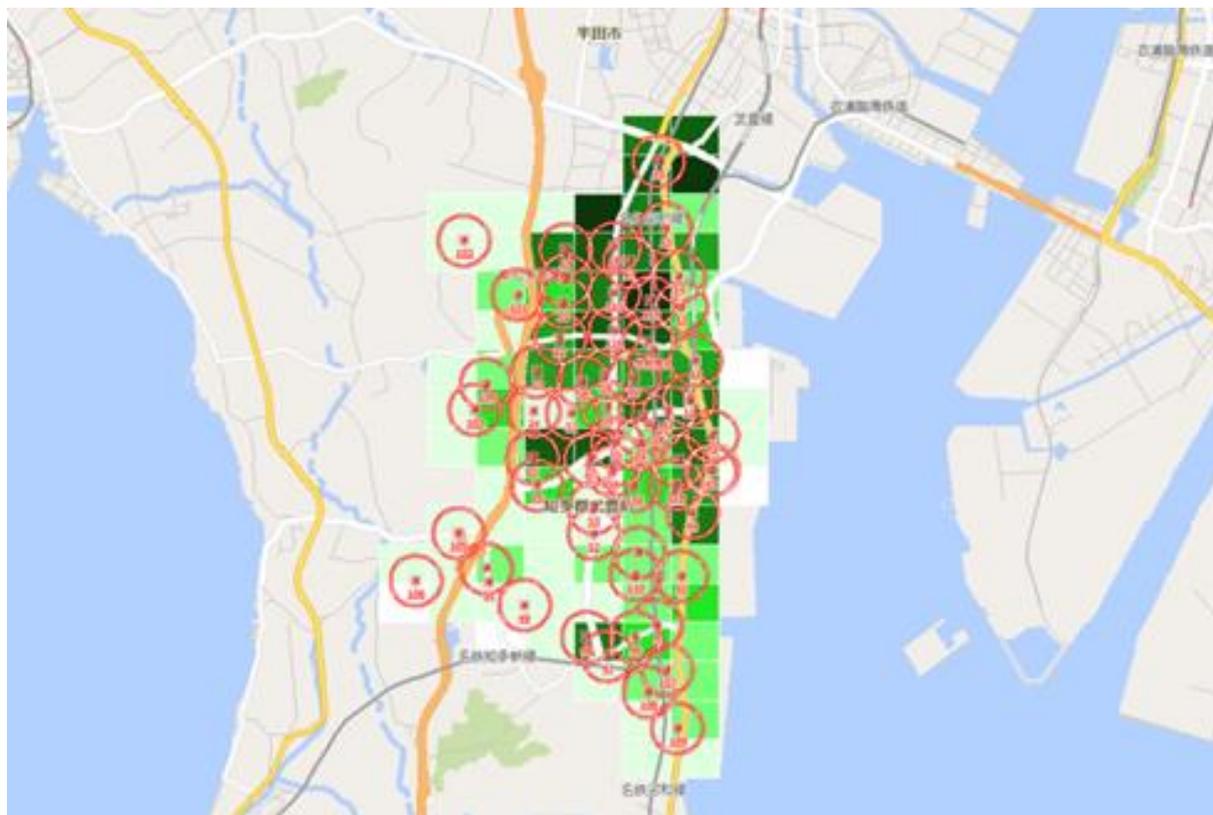
武豊町の人口に対する公共交通のカバー状況を確認した。

公共交通のカバー圏域の定義は、鉄道駅から半径1 km、コミュニティバスは停留所から300mとした。

公共交通が提供されている人口のカバー率は93.3%で、ほとんどの人口をカバーできている。

図表 2-7 公共交通の人口カバー率

	人口	カバー率
武豊町人口（令和2年国勢調査人口）	43,535人	100%
鉄道駅1 km 圏域	23,770人	54.6%
コミュニティバス（赤・青ルート）300m圏域	29,517人	67.8%
鉄道とコミュニティバスのカバー圏域	38,659人	88.8%
公共交通全体（鉄道+コミバス+接続タクシー）のカバー圏域	40,618人	93.3%



注：行政境界部分のメッシュの面積按分によるため国勢調査人口とマップベースとは乖離がある。

4次メッシュの面積按分により計測している。

資料：技研商事インターナショナル株式会社「Market Analyzer」にて作成

4. 公共交通に対する住民ニーズ

(1) 住民向けアンケート調査の実施

地域公共交通施策に対する住民のニーズと、地域公共交通の利用状況等を把握するため、住民向けアンケート調査を実施した。(調査結果については、一部抜粋)

図表 2-8 住民アンケート調査概要

調査対象	町内在住者で年齢階層毎に無作為に抽出
調査方法	郵送配布 郵送回収方式
調査期間	令和元年 11 月 8 日 (金) 配布 11 月 18 日 (月) 回収 (11 月 29 日 (金) 到着分まで対応)
標本数 回収率	配布数 : 3,000 票 回収数 : 1,165 票 回収率 : 38.8%
アンケート 項目	問 1 : アンケート対象者の属性 問 2 : 外出の頻度や目的 問 3 : 日常の移動に対する意識 問 4 : 利用実態と接続タクシーの認知度 問 5 : コミュニティバスの事業効果 問 6 : 公共交通事業 (バス) に対する意向 (税負担等) 問 7 : 利用しない人の理由と利用見通し 問 8 : 公共交通への転換見通し

(2) 住民向けアンケート調査から得られた住民ニーズについて

○公共交通による移動・不便を感じているか (問 3-1)

- ・ 日常の公共交通での移動に「不便」を感じている人の割合は、「感じている・やや感じている」が 34.6%である一方、「あまり感じていない・感じていない」が 54.3%となり、住民の過半数が、公共交通の移動に対して不便を感じていない。
- ・ 前回調査時点 (平成 25 年) では、「感じている・やや感じている」が 30.7%、「あまり感じていない・感じていない」が 60.8%であった。当時から現状のコミュニティバス事業を実施しており、移動環境は大きな変化がない中で、移動に不便を感じている割合が少し増えている回答となった。高齢化が進み、公共交通を必要とする高齢者も増え、住民にとっては、既存の移動サービスに対し、より高いサービスを求める意識変化が起きている。

○公共交通（コミュニティバス）の利用実態（頻度）（問4-1）

- ・コミュニティバスの利用状況は、「ほとんど又は全く乗らない」との回答が81.9%存在する一方で、「年に数日」以上の利用者は、13.3%となった。
- ・前回調査時点（平成25年）では、年に数日以上の利用者は8.2%であり、5.1%ポイント増加した。
- ・わずかではあるが、コミュニティバスの利用が拡大している。

○コミュニティバスの事業実施効果について（問5-1（1））

- ・事業実施効果について、「便利になった」15.4%、「安心感が持てる」9.6%、「豊かになった」7.7%の割合で効果があったと回答している。「何も変わらない」との回答は45.9%であった。
- ・前回調査時点（平成25年）では、「何も変わらない」との回答が56.4%であったため、10.5%の割合で、事業効果があったとの認識が良化した。

○コミュニティバス等の運行をきっかけとした外出機会の変化（問5-1（2））

- ・外出する機会の変化については、「機会が増えた」が3.7%、「何も変わらない」が67.0%となった。
- ・前回調査時点（平成25年）では、「機会が増えた」が2.5%、「何も変わらない」が75.2%であったため、少し外出する機会が増えた形で変化している。

○コミュニティバス事業の事業見直しに対する意見（問6-1（1））

- ・コミュニティバス事業の事業改善に対する意向については、「わからない」との回答が37.3%と最も多い。（無回答と含めると48.1%・約半数を占める）
- ・何等かの意思表示を示した回答としては、「青ルート of 運行本数を減らし、赤ルート of 本数を増やす」が22.5%であり、現状の投資が妥当で、その範囲内での工夫を求める意見が多い結果となった。

○接続タクシー事業の事業見直しに対する意見（問6-1（2））

- ・接続タクシーの事業改善に対する意向としては、「わからない」との回答が41.6%と最も多い。（無回答と含めると51.1%・過半数を占める）
- ・意思表示のあった回答としては、「ルート of 廃止・見直しは賛成」が38.0%選択され、見直しに対しては、賛成多数となった。

○税金投入額の水準に対する評価について（問6-4）

- ・税負担に対する評価については、「妥当」との回答が60.1%で、住民の過半数が妥当と判断している。
- ・「多すぎる・やや多すぎる」を選択した人の割合は16.2%、「やや少なすぎる・少なすぎる」は10.0%となり、「多い」と判断する人の方が多い。
- ・前回調査時点（平成25年）では、「妥当」が61.6%、「多すぎる・やや多すぎる」が23.5%、「やや少なすぎる・少なすぎる」が4.7%であった。
- ・前回調査時点との比較では、「負担額が小さい」との割合が増加し、移動サービスに対する負担増に対して「理解を示す」傾向に変化している。

○現状公共交通を利用しない人の将来の利用転換見通しについて（問7-3、問8-1）

- ・コミュニティバスを「ほとんど又は全く乗らない」人を対象に、自宅近くにコミュニティバス等が運行された際の、利用可能性について確認した。
- ・運行されたとしても「利用しない」との回答は54.6%であった。
- ・前回調査時点（平成25年）では「利用しない」との回答が64.1%であったため、コミュニティバス等を活用することに対する意識の抵抗感は低くなっていると言える。
- ・利用転換に対して、「環境対策」「交通安全対策」「健康増進対策」の訴求力を確認すると、前回調査時点から、「交通安全対策」「健康増進対策」は意識効果が大きく上昇している。

5. 武豊町の公共交通の課題認識

現状の公共交通の課題については、令和元年度の住民アンケート調査による住民ニーズからみた課題と、毎年行っている「地域公共交通確保維持改善に関する自己評価（補助金評価）」等からみた課題についてとりまとめた。加えて、現状の利用が芳しくないコミュニティバス南部青ルートと接続タクシーについては、集中協議すべき課題テーマとして取り上げ、住民ワークショップを開催し、議論した。

（1）令和元年度の住民アンケート調査結果にみる住民ニーズからの評価

○コミュニティバスの利用実態

- ・コミュニティバスの利用状況は、「ほとんど又は全く乗らない」との回答が81.9%存在する一方で、「年に数日」以上の利用者は、13.3%となった。前回調査時点（平成25年）では、年に数日以上の利用者は8.2%であり、5.1%ポイントが増加したものの、旧網形成計画の数値目標の20%には、到達できていない。
- ・さらなるコミュニティバスの利用割合の向上を進めていく必要がある。

○コミュニティバス事業の事業見直しの必要性について

- ・コミュニティバス事業の事業改善に対する意向については、「わからない」との回答が37.3%と最も多い。（無回答と含めると48.1%・約半数を占める）
- ・何等かの意思表示を示した回答としては、「青ルートの実行本数を減らし、赤ルートの本数を増やす」が22.5%であり、現状の投資が妥当で、その範囲内での工夫を求める意見が多い。
- ・現状の投資水準（事業収支）を基本とした利用促進策の実施によるサービス維持を進めていく必要がある。

○接続タクシー事業の見直しの必要性について

- ・接続タクシーの事業改善に対する意向としては、「わからない」との回答が 41.6%と最も多い。
(無回答と含めると 51.1%・過半数を占める)
- ・意思表示のあった回答としては、「ルート廃止・見直しは賛成」が 38.0%選択され、見直しに対しては賛成多数となり、事業見直しの必要がある。
- ・接続タクシーが導入されている地域ニーズを反映し、新しいサービス提供のあり方を検討する必要がある。

○税金投入額の水準に対する意向について

- ・税負担に対する評価については、「妥当」との回答が 60.1%で、住民の過半数が妥当と判断している。「多すぎる・やや多すぎる」を選択した人の割合は 16.2%、「やや少なすぎる・少なすぎる」は 10.0%となり、「多い」と判断する人の方が多い。
- ・前回調査時点(2013年)では、「妥当」が 61.6%、「多すぎる・やや多すぎる」が 23.5%、「やや少なすぎる・少なすぎる」が 4.7%であった。
- ・前回調査時点との比較では、「負担額が少ない」との割合が増加し、移動サービスに対する負担増に対して「理解を示す」傾向に変化しており、現状の税投入額の範囲での事業維持を求める意向が中心となっている。
- ・今後の移動サービスの提供については、現状の投資水準を基本とし、新たなサービス拡大を行う際には、地域公共交通会議での審議を通して事業決定をしていく必要がある。

(2) 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価からみた課題

○自己評価結果

- ・半田市と連携した広域な地域公共交通網の整備や住民要望に伴う停留所の新設と路線の延伸等により、利用者が増え、地域の生活の足として利用されており、運行面でも年間を通して運行を継続できている。
- ・路線延長により運行経費の増加に加え、高齢者無料乗車券交付事業の実施、障がい者や介助者を無料とする運賃制度の拡充により運賃収入が減少したため、町の財政負担は増加しているが、利用サービス水準の向上を図る取り組みができている。
- ・コミュニティバスの利用状況は、令和元年度まで増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により 4割近く減少した。直近では回復の兆しがあるが、コロナ禍前の水準までには戻っていない。
- ・タクシー事業の見直しにより、事前登録制度として利用方法の説明など、利用促進を進めている状況で一部限られた増加は見られたが、大きな増加とはなっていない。今後は、交通空白地をなくす施策の検討として、地区ワークショップ等を開催し制度の周知・事業の見直しを行う必要がある。

○自己評価を踏まえた課題整理

1) 目標達成状況に関する課題

- ・コミュニティバス南部青ルートの利用者数は路線の延伸等により増加しているものの、バスネットワーク全体で見ると新型コロナウイルス感染症拡大に伴い利用者数が減少している。

2) 公共交通ネットワークに関する課題

- ・接続タクシーの利用者が減少しているため、周知の徹底・制度の再検討を行う必要がある。

3) 公共交通の維持に関する課題

- ・高齢者無料乗車券交付事業を実施しているものの、網形成計画の将来像の「お年寄り等が、安全に暮らせ、気軽に移動できる生活の足の確保」の実現を図るためには、高齢者等が安心して利用できるようなPRを行う必要がある。

(3) 住民ワークショップで集中審議した地域課題

コミュニティバス事業等の問題を集中的に住民と協議するため、令和2年度と令和3年度に住
民ワークショップを開催し、「バス路線に関する今後の対応」「バスを補う交通手段に関する今後
の対応」の2点を中心に協議した。

1) バス路線に関する今後の対応

- ・運行経費増加を抑制するため、バス車両2台運行を維持する必要がある。北部赤ルートについては、既に乗車定員近くまでの利用や車両サイズを大きくした経緯がある。そのため、カバー人口を増やし、利用者の増加を図るために、南部青ルート路線の延伸や停留所の増設を検討し、課題解決に向けて取り組む必要がある。
- ・一方で、計画期間内には車両の追加や入れ替えについての検討も必要という意見も確認している。運行経費増加の抑制は必要であると考えられるものの、車両の追加や入れ替えについても検討していく。

2) バスを補う交通手段に関する今後の対応

- ・住民ワークショップの結果より、既存のバス路線の外側への路線の延伸に対する要望はあまりないため、バスを補う交通手段の見直しが求められた。
- ・地区ワークショップの検討では、自宅までの送迎なら、ある程度の自己負担額はあってもいいという意見を確認している。そのため、町財政及び利用者の自己負担額を抑えながら自宅（または近く）まで送迎する仕組みを検討する必要がある。

(4) 各種検討を踏まえた地域公共交通の課題（とりまとめ）

○既存の交通サービスを維持し続ける必要がある。

平成 22 年 7 月の試行運行を契機に、コミュニティバスの導入を図り、平成 23 年 9 月のタクシーサービスの提供を通して、武豊町の公共交通サービスのネットワークを構築した。これまで、停留所の位置、ルートの見直しを通して、既存のサービスを提供してきている。

新しい交通計画の策定にあたっては、現状の投資水準（事業収支）を基本とした利用促進策の実施によるサービス維持を進めていく必要がある。

○交通不便地域におけるサービス提供のあり方を見直す必要がある。

都市計画マスタープランの方針を念頭に、市街化区域内への交通サービスと市街化調整区域での移動サービスの提供を鑑み、コミュニティバスとタクシーサービスの二つの方法からサービス提供を行ってきた。

タクシーサービスは、限られた利用となっており、交通不便地域における交通手段のあり方について仕組みを見直す必要がある。

○自動車中心の生活から公共交通利用への転換を進める必要がある。

アンケート調査からコミュニティバス等の利用状況を確認しているが、住民の 1 割程度しか利用されていない。

武豊町における高齢化、高齢ドライバーにおける自動車事故の防止等を考慮すると、住民への働きかけを継続し、自動車中心の生活から公共交通利用へのさらなる転換を促す必要がある。

○福祉・まちづくりと連携した総合的な対策が必要である。

武豊町の公共交通施策は、これまで町にて住民ニーズを把握後、事業案を検討し、サービス提供を行ってきた。

新しい交通計画の策定と推進にあたっては、公共交通だけで移動サービスの提供を検討するのではなく、福祉施策やまちづくり施策と連携し、庁内組織が一体となって総合的な施策展開が求められている。

○時代の変化に即した対応方法を考える必要がある。

武豊町を取り巻く社会環境は大きく変化しており、現状認識のまま交通施策を継続していくのでは、住民ニーズに応えることは難しい。

新しい交通計画の策定と推進にあたっては、時代の変化に対応した新しい取組を検討していくことが求められている。

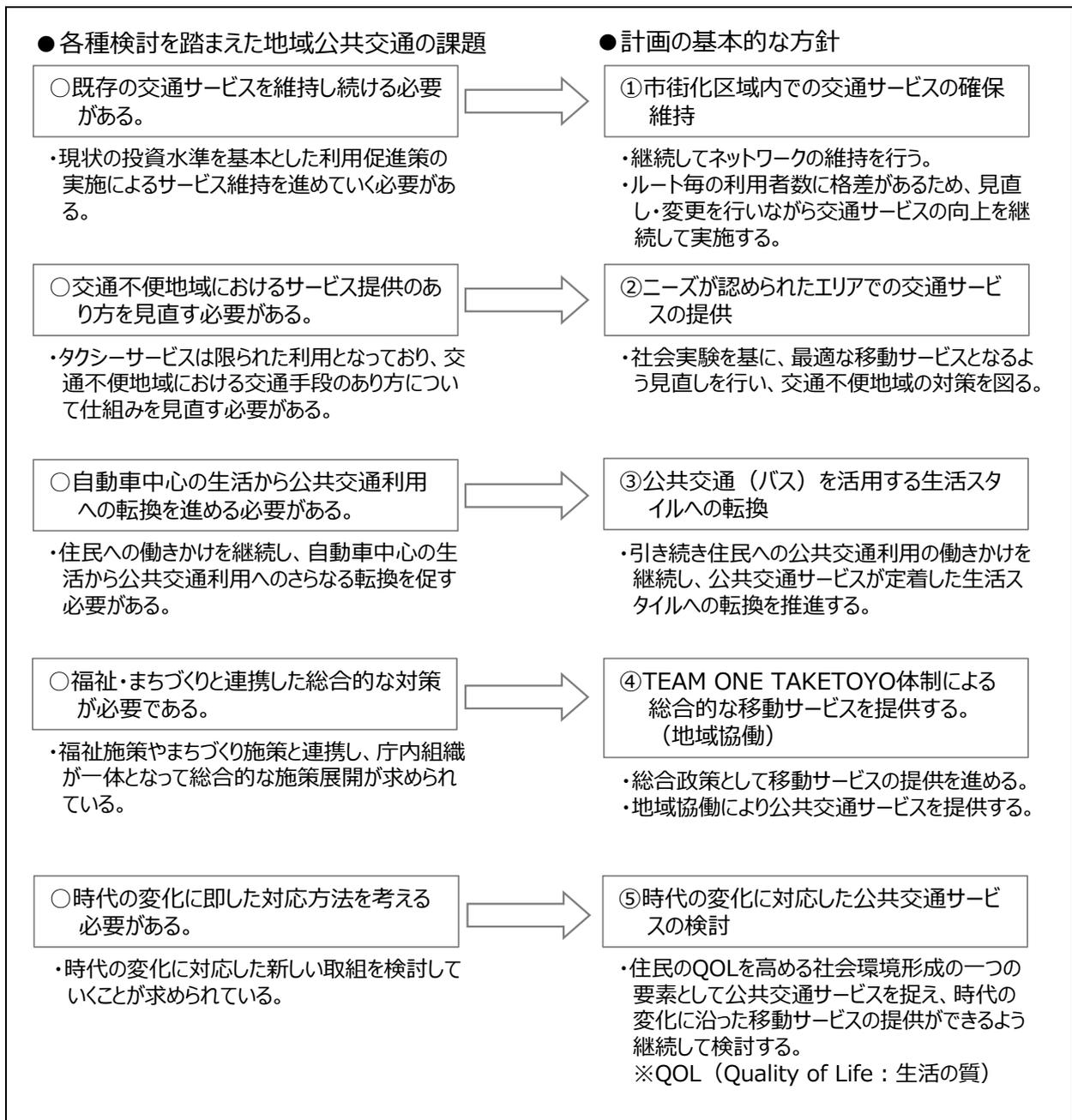
第3章 地域公共交通計画の内容

1. 地域公共交通計画の基本的な方針

各種検討を踏まえた武豊町の地域公共交通の課題に対応するため、新しい地域公共交通計画の基本方針を下記のように設定する。

※基本的な方針の内容については、P. 18、19 にて記載する。

図表 3-1 地域公共交通の課題を踏まえた計画の基本的な方針について



①市街化区域内での交通サービスの確保維持

旧網形成計画で、市街化区域内を中心に、赤・青の2ルートからなる武豊町コミュニティバスのネットワークを維持してきた。事業全体では、一定の認知がなされ、利用者が安定して定着していることから、継続してネットワークの維持を行う。ただし、ルート毎の利用者数には格差があり、青ルートの利用が伸び悩んでいることから、車両更新や沿線施設の整備といった事業見直し機会を活用し、ルートや停留所位置の見直しなどの変更を行いながら交通サービスの向上を継続して実施する。

②ニーズが認められたエリアでの交通サービスの提供

旧網形成計画で、武豊町コミュニティバスでカバーできないエリアを対象に、接続タクシーによる移動サービスを提供してきた。接続タクシーのサービス提供で、人口カバー率は約93.3%となっており、町全体で移動サービスが提供できているものの、ほとんど利用されないルートが存在するなど、利用には偏りがある。

武豊町コミュニティバスでカバーできないエリアに対する移動サービスの提供方法については、令和2年度と令和3年度に開催した住民ワークショップでの意見および、令和4年2月に実施した自宅と最寄りのバス停留所の送迎をする社会実験を基に、最適な移動サービスとなるよう見直しを行い、交通不便地域の対策を図る。

③公共交通（バス）を活用する生活スタイルへの転換

これまで公共交通に関するアンケート調査を2度行ってきている。公共交通（コミュニティバス）の利用実態についてわずかであるが利用している割合は増加し、外出する機会の変化についても増加したとの結果が確認できた。公共交通を利用していない人における今後の利用可能性についても、利用しないとの回答割合は減少し、公共交通サービスに対するハードルは低くなっている。アンケート結果が示すように、わずかではあるが、公共交通サービスを活用・意識する生活スタイルへと転換が進んでいる。

本計画においても引き続き住民へ公共交通利用の働きかけを継続し、公共交通サービスが定着した生活スタイルへの転換を推進する。

④TEAM ONE TAKETOYO 体制による総合的な移動サービスの提供（地域協働）

過去の交通計画に基づく公共交通事業は、交通分野を担当する部署が中心となった行政主導により事業構築し、サービス提供を行ってきた。利用する側の協力としては、「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」が発足し、提供されるサービスの普及を支援する取組が行われた。

本計画の策定の際には、「武豊町コミュニティバス利用促進友の会」が「武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会」と名称変更したことをふまえて、当会が主催する住民会合に町担当職員が参加し、将来の公共交通サービスのあり方について意見交換する機会が広がった。

新しい交通計画は、交通分野を担当する部署だけの取組とはせず、都市計画等のまちづくり部門や障がい者や高齢者等のケアを分担する福祉部門の取組とも連携し、総合政策としての移動サービスの提供を進める。加えて、移動サービスの構築にあたっては、「武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会」を始めとする住民団体などとの連携を深め、公共交通サービスの見直しは、住民とのワークショップなどを通じたニーズの反映を積極的に行い、「TEAM ONE TAKETOYO」の体制による地域協働での公共交通サービスを提供する。

⑤時代の変化に対応した公共交通サービスの検討

過去の交通計画に基づく事業は、公共交通サービスの提供に重点をおいた取組であったと言える。公共交通を取り巻く社会環境は、少子高齢化、自動運転技術の進展、デジタル化、新型コロナウイルス感染症の発生に伴う外出機会の減少など、大きな転換期を迎えている。

こうした社会環境変化をふまえ、本計画の推進にあたっては、既存の公共交通サービスの提供という概念から、電動バスの導入によるゼロカーボンシティ・SDGs などの環境対策の推進、住民の QOL（Quality of Life：生活の質）を高める社会環境形成の一つの要素として公共交通サービスを捉え、時代の変化に沿った移動サービスの提供ができるよう継続して検討する。

2. 計画の目標（将来像と目標設定）

（1）計画の将来像

武豊町地域公共交通網形成計画の将来像は、「第6次武豊町総合計画スマイルビジョン TAKETOYO」での考え方を踏襲し、誰もが安全・安心で快適に移動できる環境を構築することを目指す。

将来像：「誰もが安全・安心で快適に移動できるまち」

（2）計画の達成目標（指標設定）

計画を達成するための目標（指標）については、下記のように設定する。

○「快適に移動できるまち」＝「公共交通サービス」のさらなる充実を目指す

第1次計画（武豊町地域公共交通総合連携計画）では、公共交通空白地域の解消を目指し、コミュニティバスや乗合タクシー事業を新規に導入した。そのため、具体的な目標は、バス停カバー面積割合をもって、空白地域の有無を検証するとともに、利用者満足度により事業内容の適切性を評価した。

第2次計画（武豊町地域公共交通網形成計画）では、導入した事業を将来的に維持していくことが重要であると考え、コミュニティバスや乗合タクシーの利用状況をもって目標設定を行った。

第3次となる本計画では、これまで構築してきた公共交通サービスを維持・拡充し、また、上位計画の総合計画と連動させて目標を設定する。

総合計画の成果指標「コミュニティバスの利用者数」をもとに設定する。

<目標管理指標>

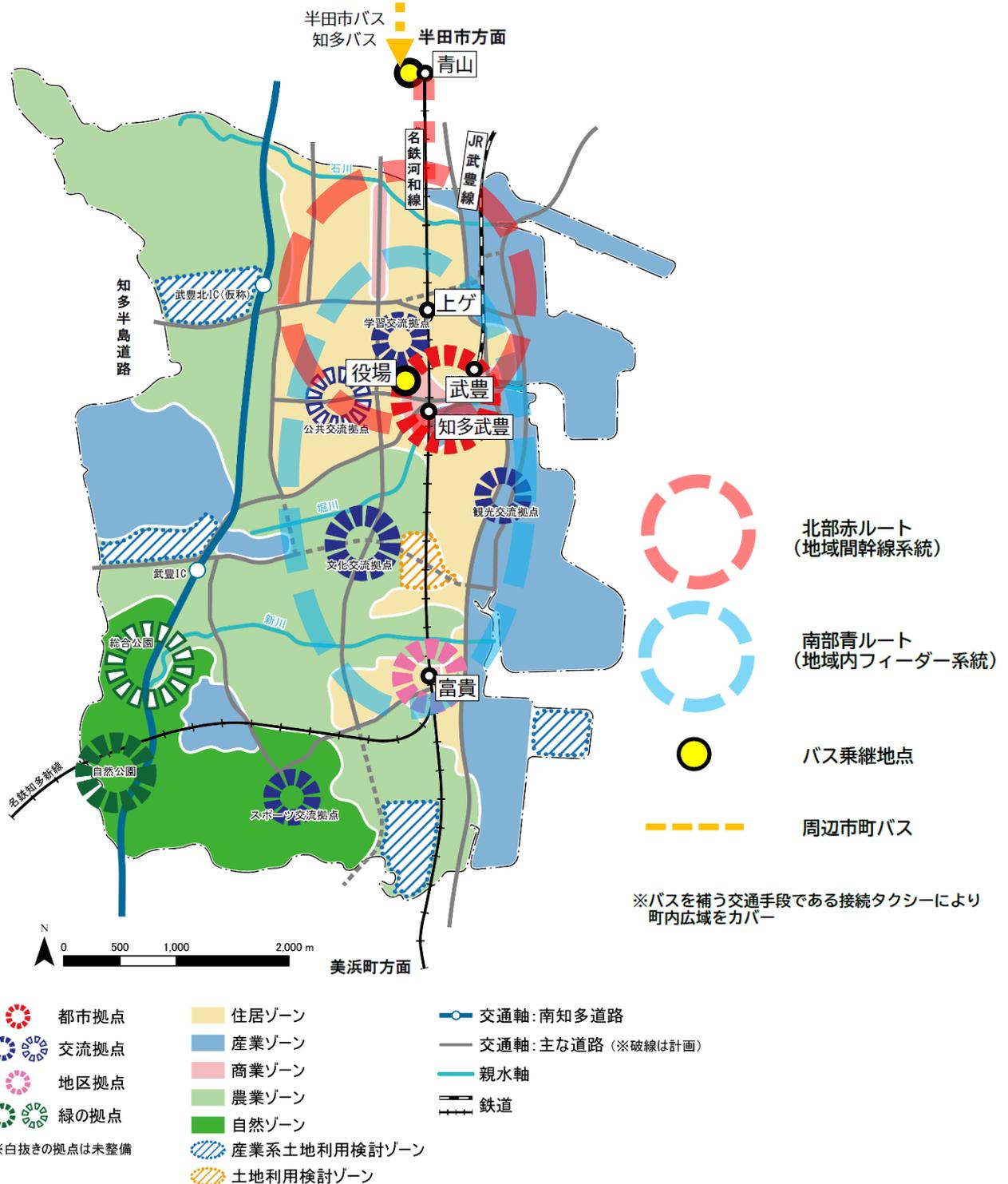
○コミュニティバスの利用者数

※具体的な数値目標は、P.27の「PDCA」で後述する。

3. 計画で位置づける対象路線・区域

対象路線		対象区域
鉄道	J R 武豊線	東成岩（半田市）～武豊
	名鉄河和線	青山（半田市）～上ゲ～知多武豊～富貴
幹線バス	武豊町コミュニティバス	赤ルート（北部）
支線バス	武豊町コミュニティバス	青ルート（南部）
タクシー	接続タクシー	町全域
福祉車両	障がい者タクシー料金助成	町全域（障がい者手帳保持者）

図表 3-2 武豊町における地域公共交通ネットワークのイメージ



図表 3-3 地域公共交通の機能・役割

機能分類	路線の機能・役割とサービス水準	運行主体	該当する現行路線
基幹 公共交通軸 (鉄道)	<ul style="list-style-type: none"> 通勤や通学を主として買い物や通院など様々な目的に対応 本町と周辺市町を連絡する路線 広域的な移動需要に対応した高いサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> J R武豊線 名古屋鉄道河和線
地域交流路線 基幹バス	<ul style="list-style-type: none"> ○武豊町コミュニティバス（赤ルート） 鉄道や大型商業施設、医療機関の利用を想定し、行政境を意識することなく移動できるサービスをバスにて提供する路線 本町の都市拠点から北部の地域の足を守り、1時間に1便の運行で各拠点間を結ぶ 地域間幹線系統として位置付ける 	<ul style="list-style-type: none"> 武豊町 地域 	<ul style="list-style-type: none"> 本町コミュニティバス ゆめころん (地域間幹線系統)
	<ul style="list-style-type: none"> ○武豊町コミュニティバス（青ルート） 鉄道や医療機関、観光資源、公共施設など、地域内の主要施設をつなぐ移動サービスをバスにて提供する路線 本町の都市拠点から南部の地域の足を守り、1時間に1便の運行で各拠点間を結ぶ 地域内フィーダー系統として位置付ける 		<ul style="list-style-type: none"> 本町コミュニティバス ゆめころん (地域内フィーダー系統)
地域内移動 サービス	<ul style="list-style-type: none"> ○接続タクシー 地域交流路線（コミュニティバス）を補完する移動サービス 地域交流路線（定時定路線）のサービス提供が難しい交通空白地を対象に、地域交流路線との接続手段として、タクシーにて移動のサービスを提供する 		<ul style="list-style-type: none"> 接続タクシー
近隣連携路線	<ul style="list-style-type: none"> 本町と周辺市町を連絡する路線 本町の広域交流路線(地域間幹線系統)と連携し、北西方向への移動需要に対応したサービス水準で運行 	<ul style="list-style-type: none"> 半田市 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 半田市「ごんくる」 青成バス (青山・成岩線) 知多バス 半田・常滑線
個別輸送	<ul style="list-style-type: none"> 上記の地域公共交通とは補完関係を構築 個々の移動需要に応じたサービスを提供 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	<ul style="list-style-type: none"> 一般タクシー

※「地域間幹線系統」「地域内フィーダー系統」については、国の補助路線として運行しています。上記に示す機能を実現するため、国の支援制度である地域公共交通確保維持事業により、路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要です。

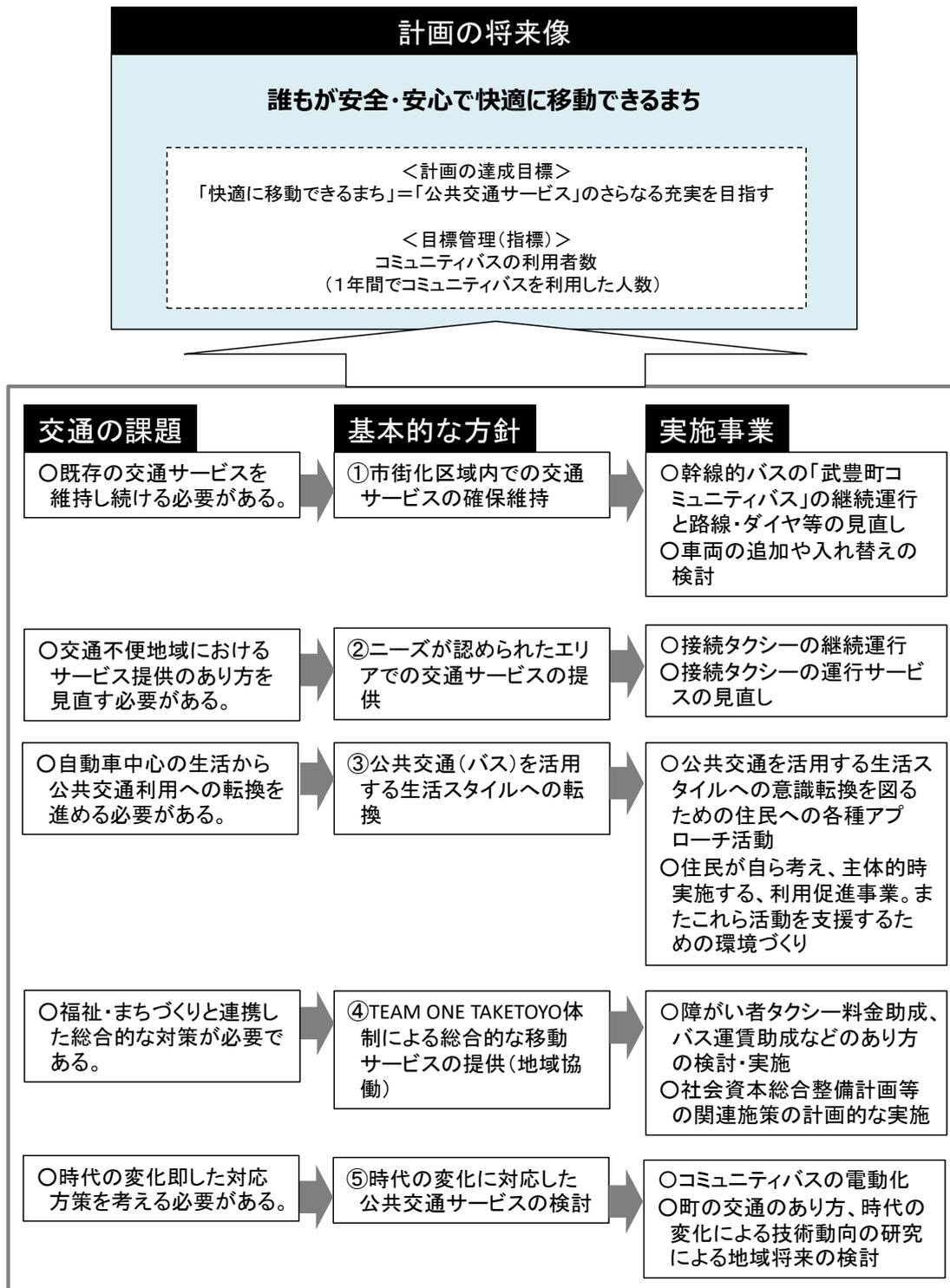
※上記の表中の移動手段を利用できない移動困難者については、日常生活および社会生活を営む上で、安全・円滑・快適に移動することができるよう他の個別計画と連動し、合理的配慮に基づいた運用や交通施設の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。

4. 計画の体系

武豊町地域公共交通計画の体系を、下記のように設定した。

※基本的な方針に対する実施事業の内容については、P.24以降に記載する。

図表 3-4 計画の体系



5. 計画を達成するために行う事業及びその事業主体

目標を達成するために行う事業を下記のように設定する。

① 市街化区域内での交通サービスの確保維持

○幹線的バスの「武豊町コミュニティバス」の継続運行と路線・ダイヤ等の見直し

- ・これまで運行してきた「武豊町コミュニティバス」の北部赤ルート・南部青ルートの継続運行を実施します。直近では令和4年10月に向けた見直しを実施し、その後も毎年利用実態を確認し、停留所位置などの見直しなどを行います。

○車両の追加や入れ替えの検討

- ・計画期間内に車両の追加や入れ替えについて検討を行います。

② ニーズが認められたエリアでの交通サービスの提供

○接続タクシーの継続運行

- ・これまで運行してきた「接続タクシー」を継続して運行しつつ毎年利用実態を確認します。

○接続タクシーの運行サービスの見直し

- ・令和2年度と令和3年度に開催した住民ワークショップでの意見および、令和4年2月に実施した自宅と最寄りのバス停留所の送迎をする社会実験を基に、令和4年10月に向けた見直しを実施します。その後も毎年利用実績を確認・見直しを実施します。

③ 公共交通（バス）を活用する生活スタイルへの転換

○公共交通を活用する生活スタイルへの意識転換を図るための住民への各種アプローチ活動

- ・利用促進のための時刻表の作成・配布を行います。
- ・運転免許証の自主返納を促すため、返納者への支援制度を実施します。
- ・バス等の乗り方教室を実施します。

○住民が自ら考え、主体的に実施する、利用促進事業。また、これら活動を支援するための環境づくり

- ・「武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会」などの住民組織による、バスを使ったツアーイベントの実施、停留所での待機用のベンチ作成などの取り組みを推進します。
- ・日頃のバス利用について感謝するために「〇人目の方を対象とした感謝状の贈呈」等を実施します。
- ・住民が自ら考え、主体的に実施できるよう、住民団体の創意工夫・各種活動に対して武豊町による支援を実施します。

④ TEAM ONE TAKETOYO 体制による総合的な移動サービスの提供（地域協働）

○障がい者タクシー料金助成、バス運賃助成などのあり方の検討・実施

- ・障がい者向けのタクシー料金助成制度及びバス運賃助成制度、通園通所交通費の助成制度について、既存事業を継続しつつ、武豊町内関係課にて協議し、総合的な移動サービスのあり方について検討します。
- ・当該移動サービス支援は、官民連携して適切な体制構築・支援内容を検討します。

○社会資本総合整備計画等の関連施策の計画的な実施

- ・ 知多武豊駅東土地区画整理事業により、知多武豊駅東側にてロータリーや自転車駐輪場整備事業が実施されています。当該基盤整備を計画的に実施します。
- ・ これら基盤整備と併せて、住民の協力を得ながら駅前でのにぎわいづくりや自転車を活用したまちづくりを展開します。

⑤ 時代の変化に対応した公共交通サービスの検討

○コミュニティバスの電動化

- ・ 地球環境問題への対策として、武豊町ではゼロカーボンシティの推進を令和3年2月2日に宣言しており、二酸化炭素の実質排出量のゼロを目指すため、公共交通分野においても「コミュニティバスの車両更新時期に合わせて電動化」への転換を進めます。
- ・ SDGsなどの環境対策の推進、住民のQOL（Quality of Life：生活の質）を高める社会環境形成の一つの要素として公共交通サービスを捉え、時代の変化に沿った移動サービスの提供ができるよう検討を続けます。

○町の交通のあり方、時代の変化による技術動向の研究による地域将来の検討

- ・ 公共交通を取り巻く社会環境については、自動運転技術の進展やデジタル化、新型コロナウイルス感染症の発生に伴う外出機会の減少が予測されるなど、大きな転換期を迎えています。
- ・ こうした社会環境変化に応じて、住民のQOLを高める公共交通サービスのあり方を検討し続ける必要があります。住民団体の「武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会」の活動の中で、武豊町の将来の交通のあり方を検討し、時代の変化に即した移動サービスの提供ができるよう取組を進めます。

図表 3-5 事業スケジュールと実施主体

※地域公共交通会議にて年度毎に評価

基本的な方針	事業概要	令和	令和	令和	令和	令和	実施主体
		4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	
①市街化区域内での交通サービスの確保維持	○幹線的バスの「武豊町コミュニティバス」の継続運行と路線・ダイヤ等の見直し	実施 →	必要に応じた見直し 知多武豊駅東の整備に関連した見直し				武豊町地域公共交通会議 ・交通事業者
	○車両の追加や入れ替えの検討		継続した検討				
②ニーズが認められたエリアでの交通サービスの提供	○接続タクシーの継続運行	継続					武豊町地域公共交通会議 ・交通事業者
	○接続タクシーの運行サービスの見直し	実施 →	必要に応じた見直し				
③公共交通(バス)を活用する生活スタイルへの転換	○公共交通を活用する生活スタイルへの意識転換を図るための住民への各種アプローチ活動	令和4年10月に向けた時刻表の作成 →	各制度事業の継続・時刻表の配布				武豊町地域公共交通会議 ・交通事業者
	○住民自らが考え、主体的に実施する、利用促進事業。また、これら活動を支援するための環境づくり	継続					
④TEAM ONE TAKETOYO 体制による総合的な移動サービスの提供(地域協働)	○障がい者タクシー料金助成、バス運賃助成などのあり方の検討・実施	既存事業を継続しつつ、移動サービスのあり方を検討				武豊町 ・町内事業所 ・住民	
	○社会資本総合整備計画等の関連施策の計画的な実施	実施	駅前ロータリー駐輪場整備				
⑤時代の変化に対応した公共交通サービスの検討	○コミュニティバスの電動化	導入 →	環境対策、住民のQOLを高める公共交通サービスへの取り組み				武豊町 ・武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会
	○町の交通のあり方、時代の変化による技術動向の研究による地域将来の検討	開催					

6. PDCA

(1) 「計画の目標」を達成するための「目標値」の設定（評価指標）

図表 3-5 計画の目標値

指標	内容	現状値※1	目標値※2 (令和7年度)
コミュニティバスの利用者数	1年間でコミュニティバスを利用した人数	58,223人/年 (令和2年度) ピーク時：70,753人/年 (令和元年度)	72,000人/年

※1：現状値（令和2年度）は、コロナ禍の影響を受けた数値であるため、ピーク時の数値を基に、目標値を目指す

※2：目標値は、第6次武豊町総合計画の成果指標により設定

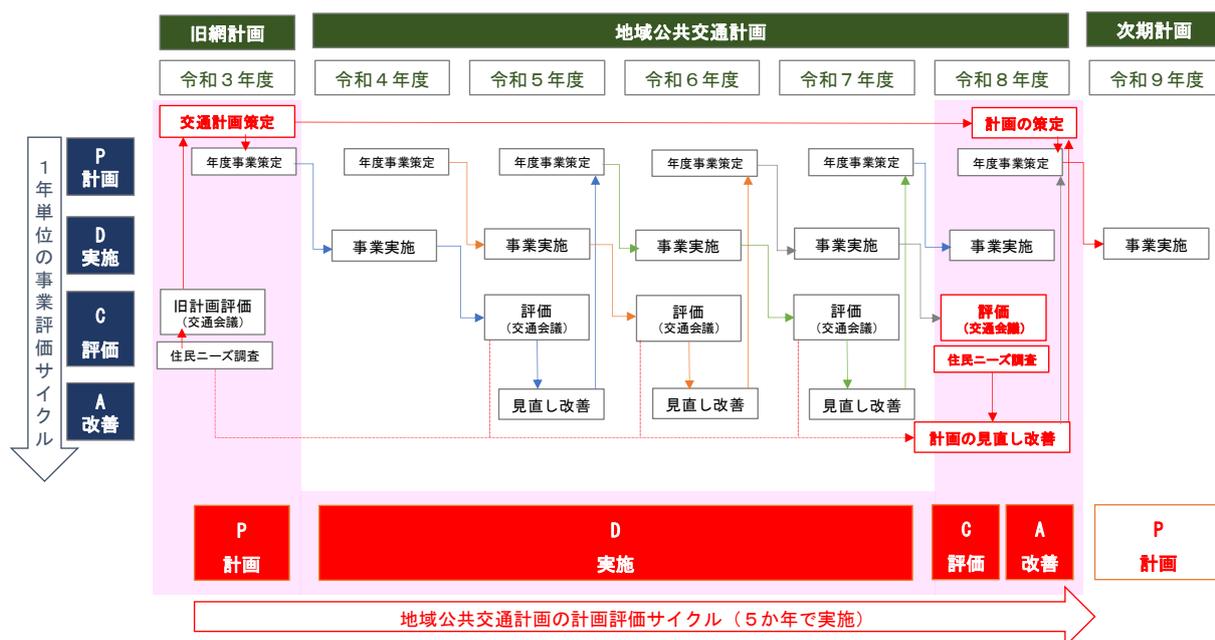
(2) PDCA・評価の進め方（計画全体のPDCAと毎年度の評価）

計画期間で前述しているとおり、地域公共交通計画の進行管理については、計画期間の5カ年を通して、PDCAを行う。

計画の目標管理のため、計画最終年度のタイミングに合わせ、住民に対するアンケート調査等を実施し、「公共交通の評価」・「鉄道や民間路線バスを維持するための税金投入とサービス水準のあり方」などについて確認し、計画全体を評価する。

一方、武豊町地域公共交通会議等を定期的に開催することで、各事業年度の取組について関係者間で相互に共有し、適切な事業推進が来ているか評価・協議を行い、必要に応じて事業改善を行う。

図表 3-6 PDCA の進め方



(3) 交通計画のモニタリング方法

武豊町地域公共交通計画の進捗を毎年管理するために、下記に示す方法・指標によりモニタリングを実施する。

○地域公共交通会議による毎年度の標準的な評価方法（スケジュール）

時期	6月頃	12月頃	3月頃
協議内容	<ul style="list-style-type: none"> 前年度の事業進捗確認 前年度の決算協議 補助事業申請の協議 	<ul style="list-style-type: none"> 補助事業様式による自己評価の実施 事業の見直し等の協議 	<ul style="list-style-type: none"> 次年度の事業計画協議（事業の見直し改善） 次年度の事業予算協議 補助事業評価結果の確認

○計画期間中のモニタリング内容（指標）

基本的な方針	指標	モニタリング内容
公共交通全体	○コミュニティバス等の利用者数の推移	コミュニティバス及び接続タクシーの利用実績について系統別に推移を確認する。
①市街化区域内での交通サービスの確保維持	○コミュニティバスの事業収支率	事業の確保維持を確認するため、利用者数とあわせて事業収支状況を確認し、財政投入水準が大幅に拡大しないかをモニタリングする。
②ニーズが認められたエリアでの交通サービスの提供	○サービス提供による人口カバー率	住民のニーズがある場所にサービス提供ができているかを確認するため、停留所から300m（鉄道駅1km）の圏域の人口カバー率をもってモニタリングする。
③公共交通（バス）を活用する生活スタイルへの転換	○住民アンケート調査でのコミュニティバス利用割合	公共交通を活用する生活スタイルの変化を、住民アンケート調査を通して「コミュニティバスの利用割合」を確認する。
④TEAM ONE TAKETOYO 体制による総合的な移動サービスの提供（地域協働）	○関係部局の事業進捗管理	公共交通分野に関連する福祉部局・都市計画部局等における移動サービスの施策進捗が適正に行われているかを事業管理する。
⑤時代の変化に対応した公共交通サービスの検討	○住民アンケート調査での住環境への満足度	住民のQOLを高める社会環境形成の一つの要素として、時代の変化に対応した公共交通サービスの施策提供ができていないかを、総合計画策定時に行う住民アンケート調査を通して「住環境への満足度」をモニタリングする。

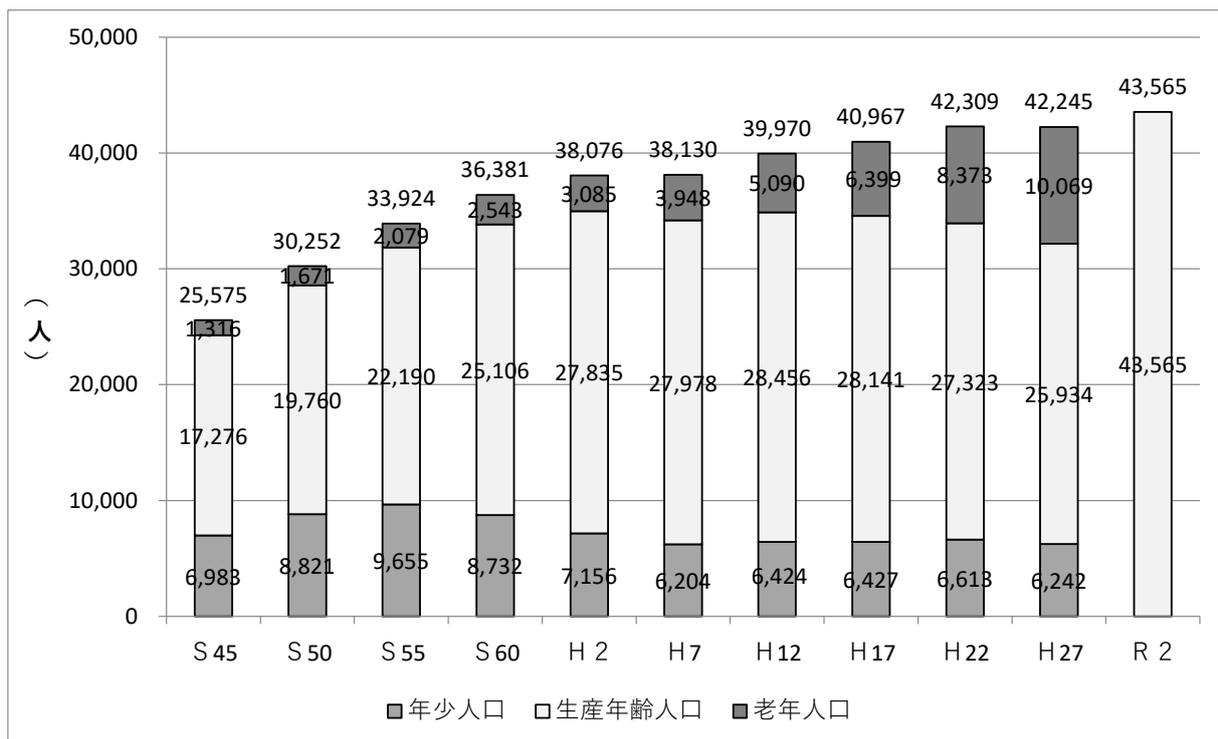
【資料編】

第4章 武豊町の地域分析

1. 人口構造

(1) 武豊町の人口推移

武豊町の人口は、国勢調査人口によると、平成27年（2015年）に一旦減少しましたが、令和2年（2020年）には再度増加し、43,535人となっています。

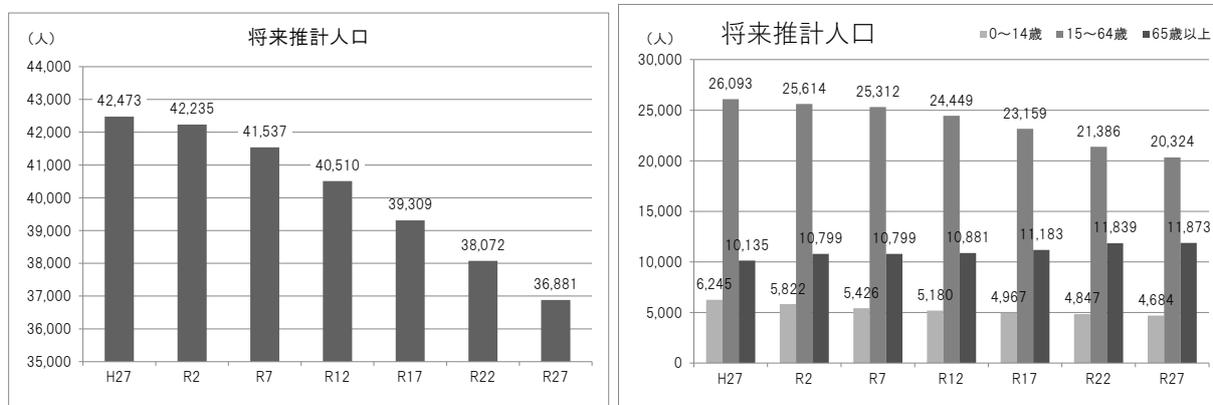


資料：国勢調査人口

注：令和2年（2020年）人口は確定値であるが、年齢構成別の内訳は計画策定時には、公表されていない。

(2) 国立社会保障・人口問題研究所における人口見通し

国立社会保障・人口問題研究所による「日本の地域別将来推計人口」(2018年推計)によると、武豊町の将来人口は、減少傾向にある。ただし、2020年(R2)調査結果を反映していない推計であるため、短期的な減少傾向は持ち直していると想定されます。



武豊町 男女計	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	H27	R2	R7	R12	R17	R22	R27
総数	42,473	42,235	41,537	40,510	39,309	38,072	36,881
0~4歳	1,902	1,836	1,673	1,648	1,619	1,553	1,486
5~9歳	2,076	1,904	1,842	1,683	1,658	1,628	1,562
10~14歳	2,267	2,082	1,911	1,849	1,690	1,666	1,636
15~19歳	2,371	2,314	2,128	1,949	1,888	1,725	1,696
20~24歳	2,181	2,421	2,340	2,156	1,981	1,908	1,740
25~29歳	2,353	2,165	2,374	2,276	2,112	1,944	1,874
30~34歳	2,478	2,367	2,206	2,378	2,268	2,117	1,959
35~39歳	2,779	2,446	2,326	2,175	2,329	2,218	2,076
40~44歳	3,559	2,743	2,420	2,307	2,160	2,310	2,198
45~49歳	3,100	3,504	2,704	2,391	2,283	2,138	2,284
50~54歳	2,626	3,053	3,452	2,674	2,368	2,257	2,117
55~59歳	2,172	2,535	2,946	3,334	2,588	2,294	2,184
60~64歳	2,474	2,066	2,416	2,809	3,182	2,475	2,196
65~69歳	3,207	2,350	1,968	2,308	2,688	3,050	2,372
70~74歳	2,791	3,015	2,212	1,857	2,186	2,551	2,900
75~79歳	1,872	2,513	2,747	2,021	1,707	2,015	2,357
80~84歳	1,194	1,556	2,098	2,339	1,735	1,480	1,755
85~89歳	682	842	1,098	1,491	1,719	1,287	1,118
90歳以上	389	523	676	865	1,148	1,456	1,371
0~14歳	6,245	5,822	5,426	5,180	4,967	4,847	4,684
15~64歳	26,093	25,614	25,312	24,449	23,159	21,386	20,324
65歳以上	10,135	10,799	10,799	10,881	11,183	11,839	11,873
75歳以上	4,137	5,434	6,619	6,716	6,309	6,238	6,601

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
年齢別割合(0~14歳：%)	14.7	13.8	13.1	12.8	12.6	12.7	12.7
年齢別割合(15~64歳：%)	61.4	60.6	60.9	60.4	58.9	56.2	55.1
年齢別割合(65歳以上：%)	23.9	25.6	26.0	26.9	28.4	31.1	32.2
年齢別割合(75歳以上：%)	9.7	12.9	15.9	16.6	16.0	16.4	17.9

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成30(2018)年推計)

(3) 流出入人口

国勢調査における武豊町の流出入人口は流出超過で、町外へ流出しています。流出先としては、半田市・名古屋市・常滑市が多くなっています。

通勤通学別の推移については、通勤では流出量は増加、流入量は減少しており、流出超過の傾向が進んでいます。

通学では、流出量が減少していましたが、2015年時点で大きく増加しました。流入量も増加していますが、流出過多の傾向は継続しています。

○流出入人口（2015年：H27年国勢調査）

区分	流出人口			流入人口		
	総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
半田市	5,418	4,955	463	2,708	2,544	164
名古屋市	2,040	1,582	458	256	254	2
常滑市	1,602	1,595	7	930	888	42
美浜町	862	729	133	1,122	1,060	62
東海市	652	488	164	179	172	7
碧南市	341	337	4	45	45	-
阿久比町	340	279	61	315	277	38
南知多町	327	300	27	457	420	37
知多市	274	250	24	294	280	14
大府市	253	219	34	79	78	1
東浦町	249	239	10	150	148	2
刈谷市	240	226	14	44	44	-
安城市	128	126	2	33	33	-
豊田市	93	72	21	22	22	-
豊明市	52	23	29	18	17	1
長久手市	40	11	29	6	6	-
総数	13,632	12,001	1,631	7,032	6,646	386

資料：国勢調査

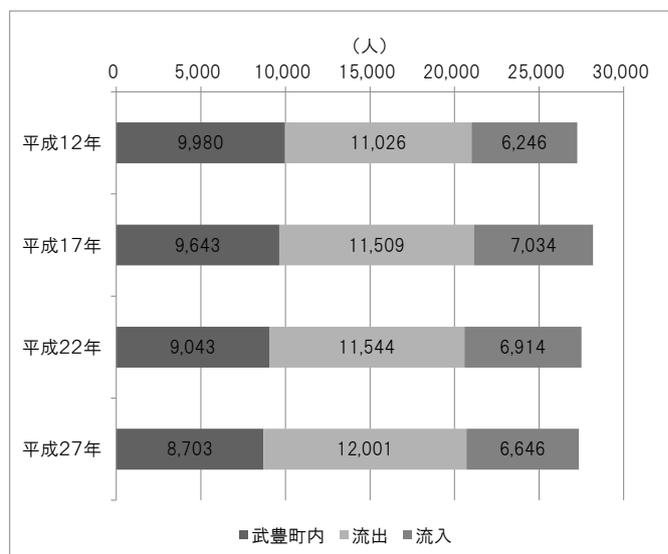
総数＝流出人口の「他市区町村で従業・通学」

流入人口の「他市区町村に常住」の数字

注：流出流入人口数が一桁のような数量の少ない自治体区分は省略している。

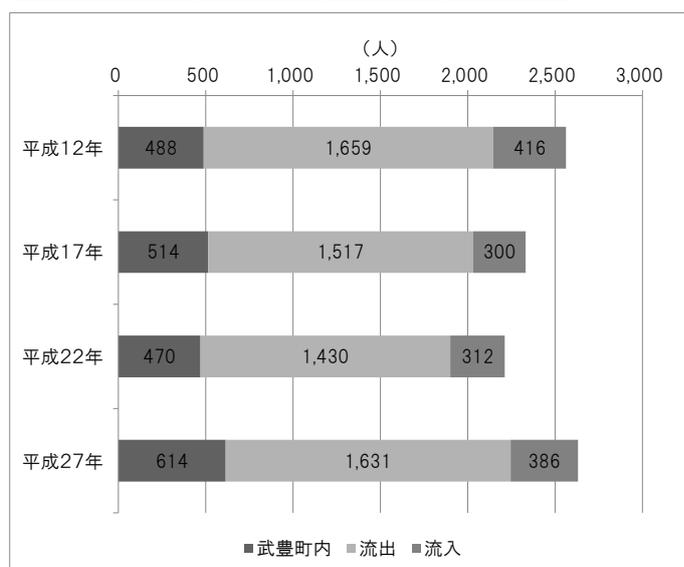
○通勤流動

	武豊町内	流出	流入
平成12年	9,980	11,026	6,246
平成17年	9,643	11,509	7,034
平成22年	9,043	11,544	6,914
平成27年	8,703	12,001	6,646



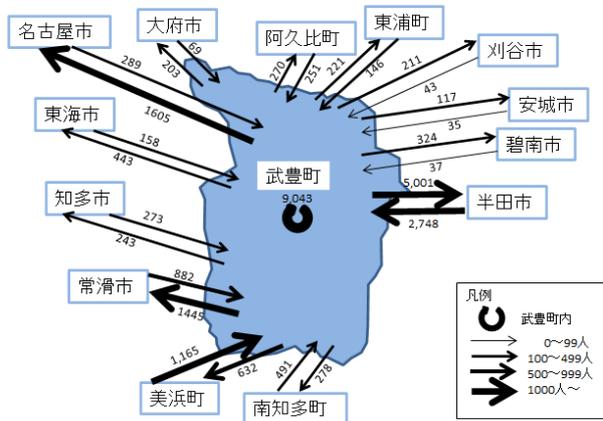
○通学流動

	武豊町内	流出	流入
平成12年	488	1,659	416
平成17年	514	1,517	300
平成22年	470	1,430	312
平成27年	614	1,631	386

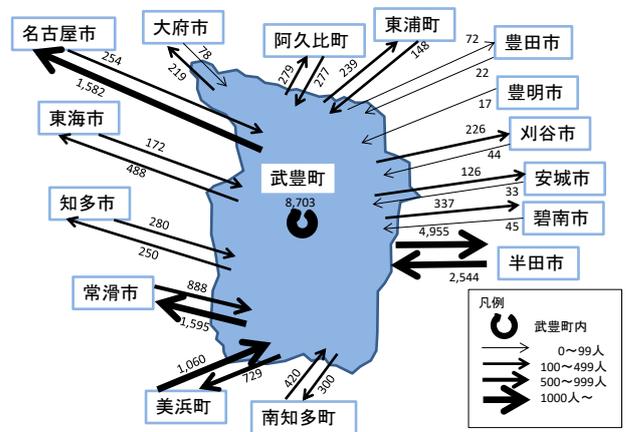


○通勤流動実態（平成22年度・平成27年度比較）

平成22年度 国勢調査にみる通勤流動実態

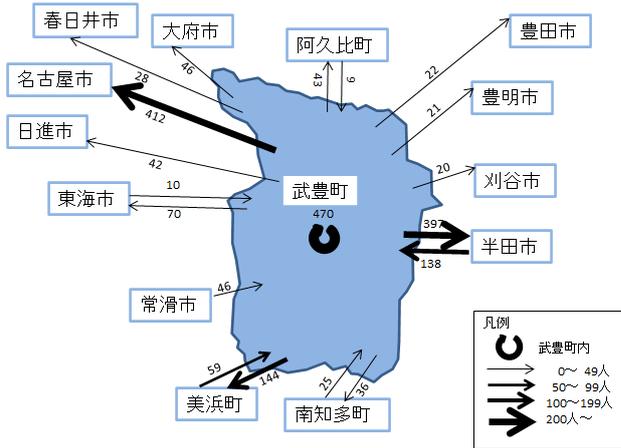


平成27年度 国勢調査にみる通勤流動実態

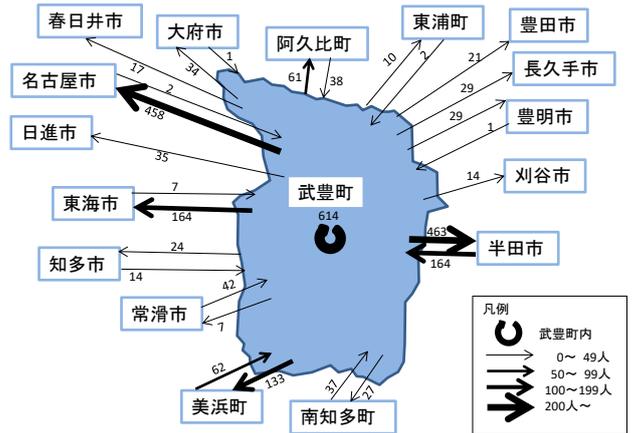


○通学流動実態（平成22年度・平成27年度比較）

平成22年度 国勢調査にみる通学流動実態



平成27年度 国勢調査にみる通学流動実態



注：流出流入人口数が一桁のような数量の少ない自治体区分は省略している。

第5章 上位関連計画

1. 第6次武豊町総合計画

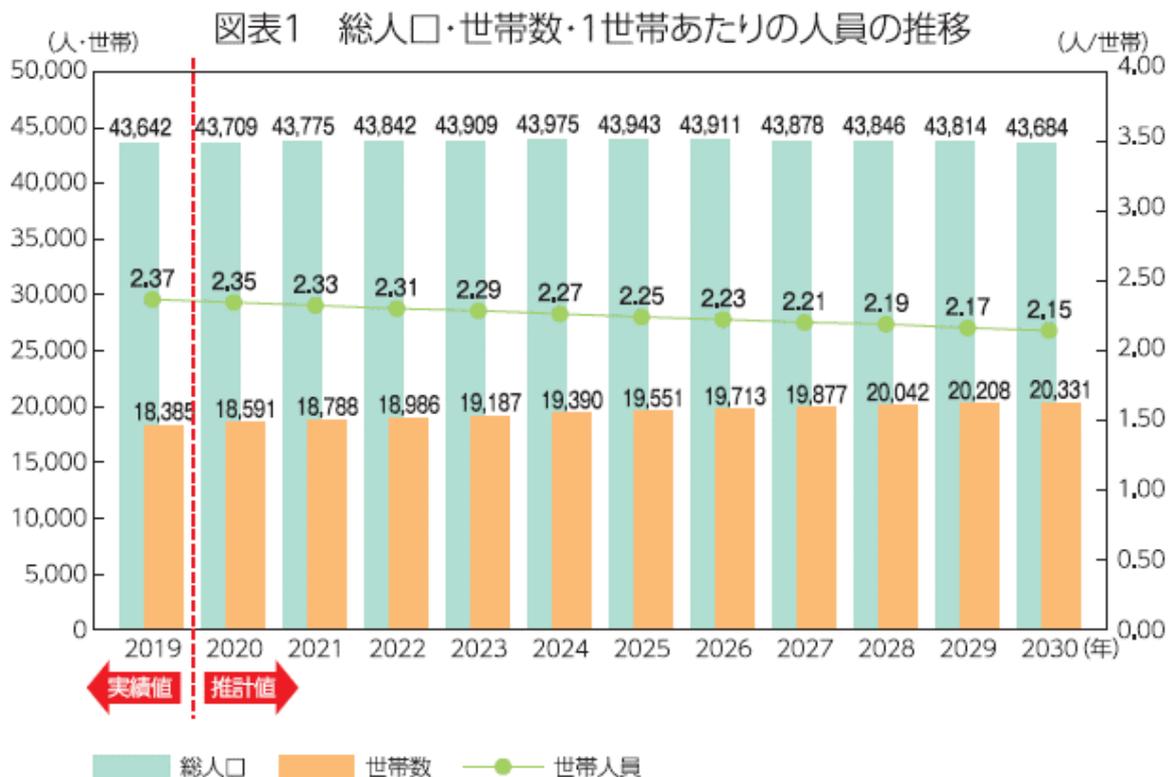
武豊町の最上位計画である「第6次武豊町総合計画」(スマイルビジョン TAKETOYO) (2021・R3～2030・R12) が、令和3年3月に策定されています。

(1) まちの将来像

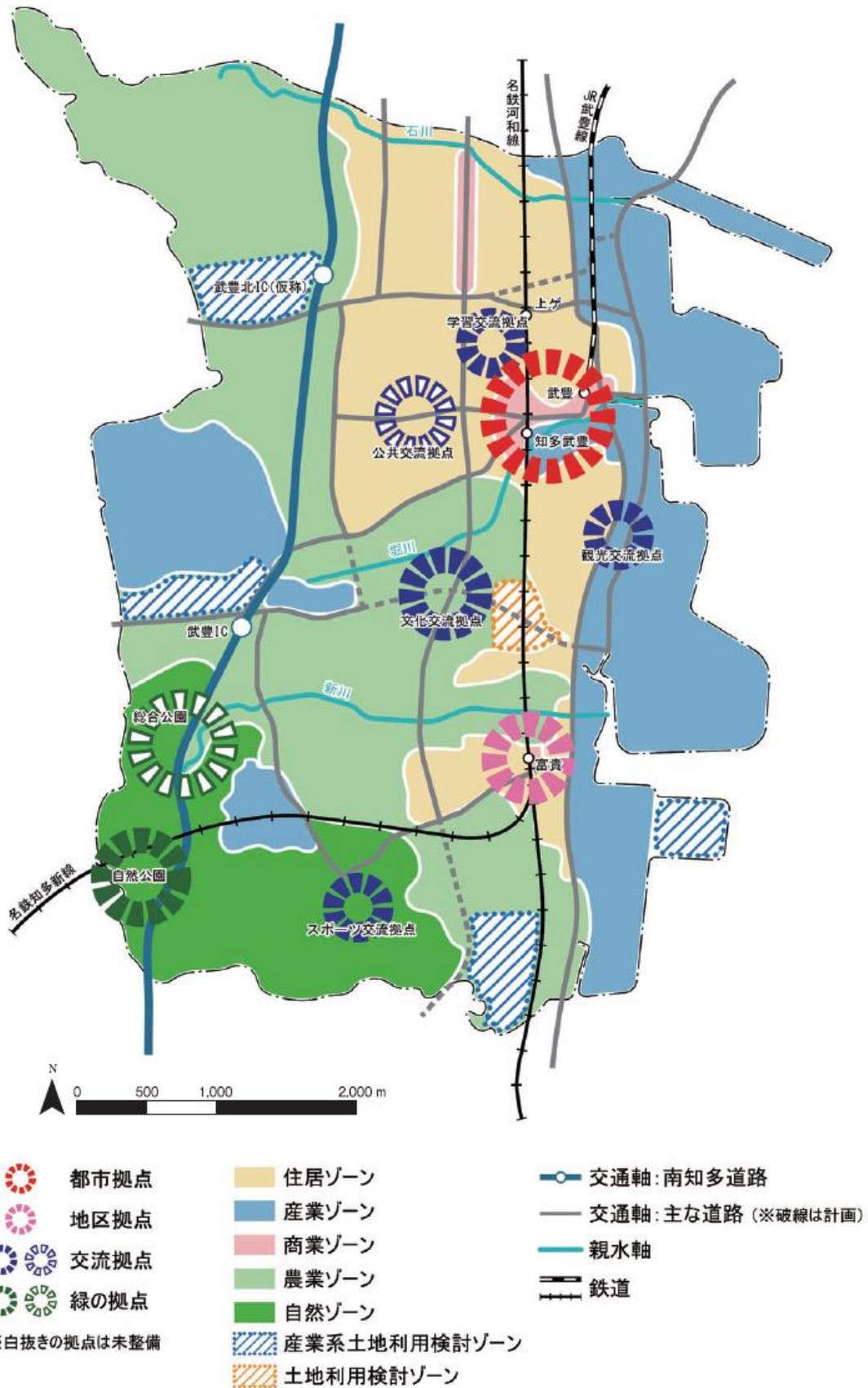
○心つなぎ みんなでつくる スマイルタウン

(2) 人口・世帯数の将来推計

人口推計は、計画期間中に増加から減少に転じることが見込まれます。



(3) 土地利用のゾーニング



(4) 交通基盤の方針・成果指標

○現状と課題

現状と課題

現状

- 道路や橋梁等は高度経済成長期に整備したものが多く、老朽化が進行しています。
- 古くからの市街地では、住宅の建て込む狭い生活道路へ通過車両が流入する等、危険な状況となっており、道路改良や未整備の都市計画道路の整備等を進めています。
- 名鉄知多武豊駅及び名鉄富貴駅では、車両による駅へのアクセスが悪く、また駅前広場が整備されていないため、車両と歩行者が交錯する等、危険な状況となっています。
- 町内を中心にコミュニティバス等の公共交通網は整備されていますが、利便性が低い状況となっています。



みゆき通り

課題

- 道路や橋梁等の道路施設は、老朽化が進行しており、長寿命化や修繕等の必要があります。
- 生活環境と通過交通を分離し生活環境の向上を図るため、未整備の都市計画道路の整備を進めていくとともに、都市計画決定から長年経過し、現在も事業が着手されていない都市計画道路は見直しの検討をする必要があります。
- 名鉄知多武豊駅及び名鉄富貴駅は、車両と歩行者の交錯や送迎車両の道路への滞留を防ぐため、駅前広場等の整備を進める必要があります。
- 高齢者等が運転免許証を返納しても移動手段が確保されるよう、コミュニティバス等の地域公共交通の充実を図る必要があります。



○施策の基本方針・成果指標

施策の基本方針(施策が目指す姿)

- 誰もが安全・安心で快適に移動できるまちを目指します。

成果指標

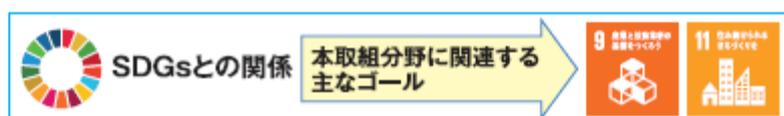
指標	説明	現状値 (2018年)	中間目標 (2025年)	最終目標 (2030年)
車での移動しやすさの満足度	町民意識調査で「幹線道路が整備され車で移動しやすい」ことに「満足」または「やや満足」と回答した割合	31.0%	35%	40%
都市計画道路の整備率	町内における都市計画道路の整備が完了している延長の割合	55.5%	60%	65%
コミュニティバスの利用者数	1年間でコミュニティバスを利用した人数	61,617人/年	72,000人/年	73,000人/年

施策方針

(1) 道路や橋梁の適切な管理・修繕	①適切な時期に道路舗装の修繕を行い、安全・安心に通行できる道路を維持します。 ②定期的な橋梁の点検や適切な管理を行うことにより橋梁の長寿命化を図ります。
(2) 幹線道路の整備	①交通利便性の向上と、通過車両の生活道路への流入を抑制し安全・安心な住環境の確保を図るため、都市計画道路の整備を進めます。 ②都市計画決定から長年経過した未着手路線について、都市計画決定当時との情勢を勘案しながら、路線の見直しについて検討します。 ③武豊北インターチェンジ(仮称)の新設に伴う、交通形態の変化に対応した道路整備を検討します。
(3) 駅前広場の整備	①名鉄知多武豊駅東側の駅前広場の整備を行います。 ②名鉄富貴駅の利便性向上のため駅周辺の整備を行います。 ③名鉄知多武豊駅西側の駅前広場の整備の検討を行います。
(4) 公共交通の充実	①主に高齢者の交通利便性向上を図るため、鉄道駅・買い物・病院・公共施設を中心としたコミュニティバス路線等の地域公共交通網の整備を行います。 ②時刻表等が検索できる民間の情報検索サービスを活用し、気軽にコミュニティバスの停留所や時刻が調べられるようにする等、公共交通の利用者へのサービス向上を図ります。

関連計画

- 武豊町道路整備計画(2020年度策定 土木課)
- 武豊町橋梁長寿命化修繕計画(2016年度改訂 土木課)
- 武豊町地域公共交通網形成計画(2015年度策定 防災交通課)
- 武豊町都市計画マスタープラン(2020年度策定 都市計画課)



2. 武豊町都市計画マスタープラン

都市計画分野の計画「武豊町都市計画マスタープラン」(2021・R3～2030・R12)が、総合計画と連動させ令和3年3月に策定されています。

(1) 都市づくりの基本方向

○便利で暮らし続けられる持続可能な都市づくり

○活力・にぎわいを創出する都市づくり

○安全・安心な都市づくり

(2) 都市づくりの目標（交通部分のみ抜粋）

○目標1：知多半島で快適に生活できる住宅都市

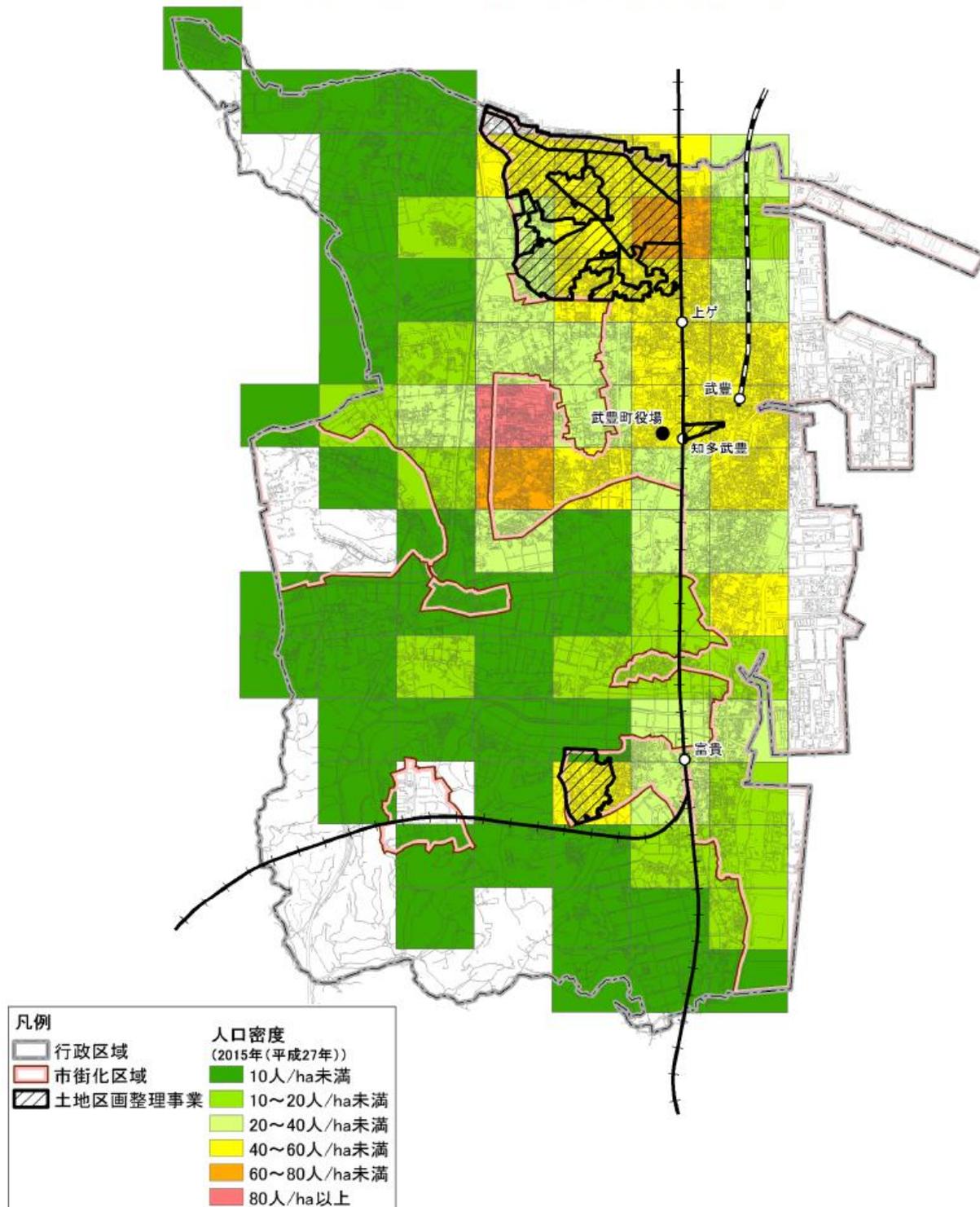
本町のみならず名古屋市や半田市等に通勤通学しながら、知多半島での暮らしを快適に送ることができる住宅都市を形成します。

- ・高齢者が日常生活に必要な都市機能サービスを容易に享受できる市街地を形成するとともに、バリアフリー化等により移動しやすい環境が確保された都市を目指します。
- ・本町に位置する鉄道駅を活かした公共交通網や道路網の形成、歩行者・自転車通行空間の確保等により、誰もが移動しやすい都市を目指します。

(3) 現況特性

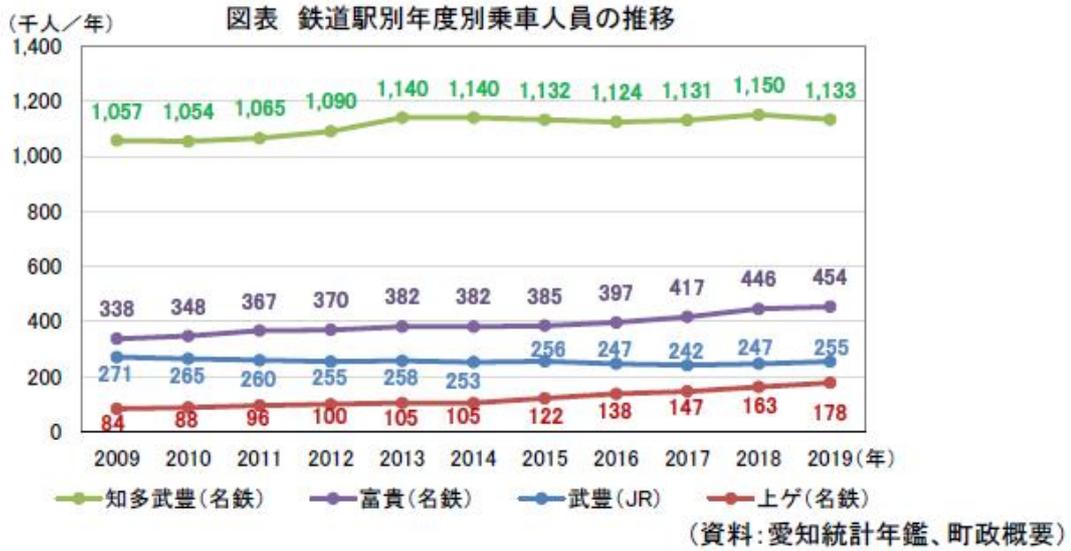
○人口密度

図表 土地区画整理事業等及び人口密度(2015年(平成27年))

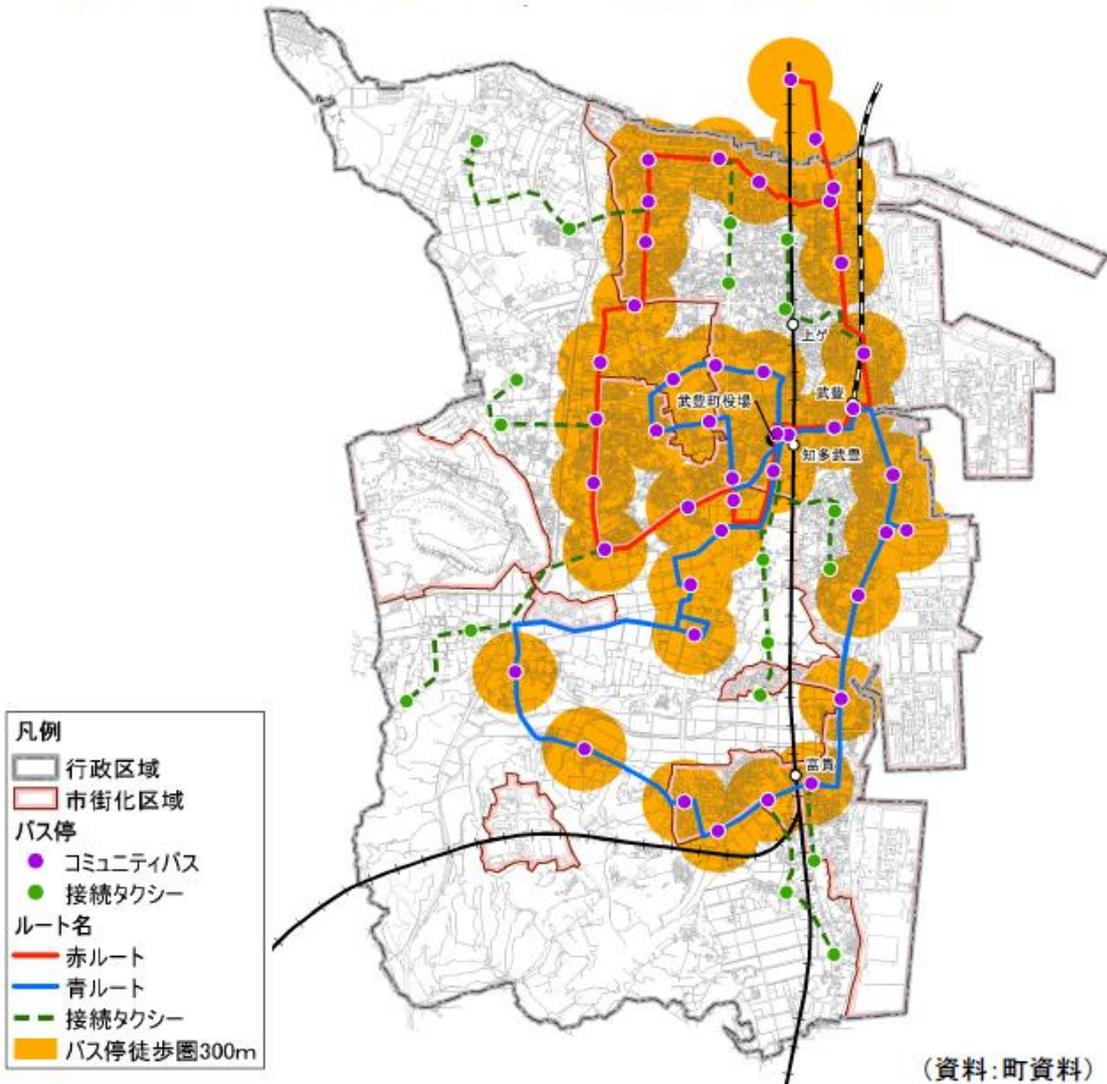


(資料:国勢調査、愛知県都市計画基礎調査)

○交通実態



図表 コミュニティバス路線網及び接続タクシー停留所位置図(2020年(令和2年))



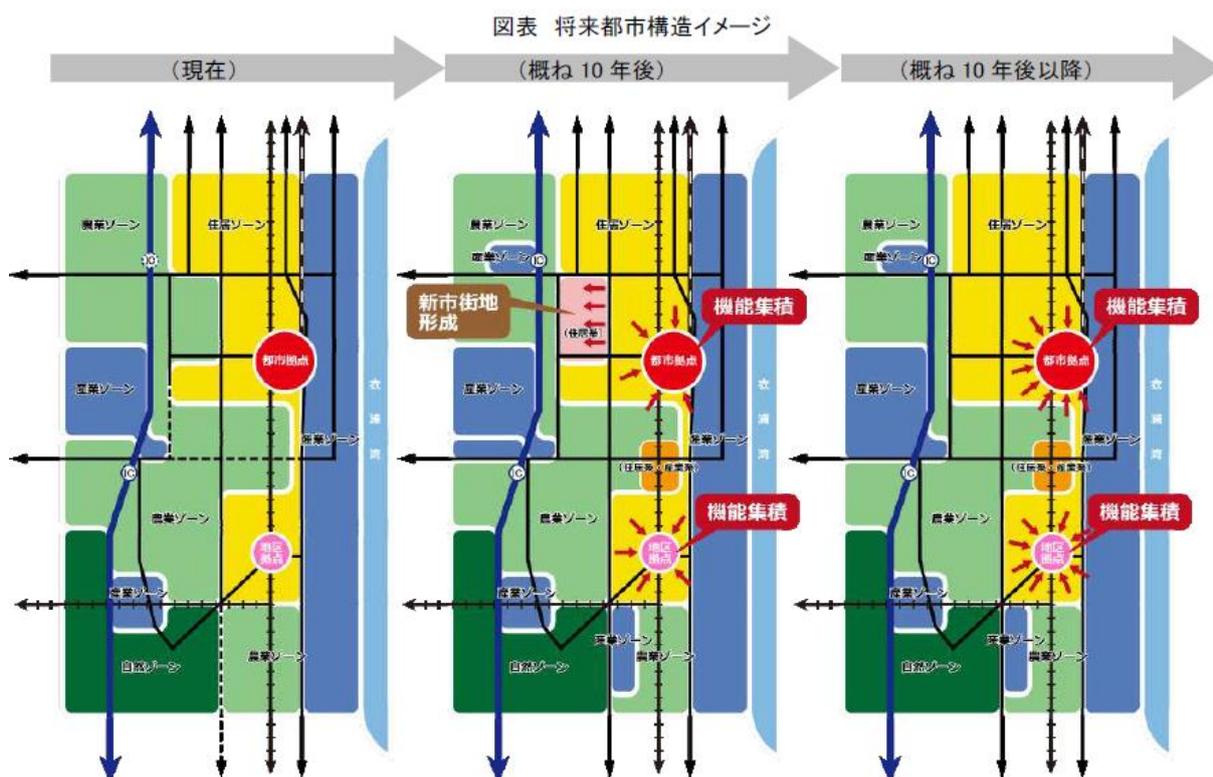
(4) 将来都市構造イメージ

○概ね 10 年後

今後概ね 10 年間ににおいては、必要に応じて土地利用フレーム（新たに確保が必要な住居系市街地の規模）に対応する住居ゾーンの拡大を図ります。住居ゾーンの拡大にあたっては、将来の人口減少を見据え、コンパクトな市街地を将来にわたって形成できるよう町の中心となる拠点に近接し、災害の危険性が低い地区を検討します。

○長期（概ね 10 年後以降）

長期的には人口が減少していくことが想定されることから、町の中心となる拠点に近接した地区での住居ゾーンの拡大後は、住居ゾーンの拡大は行わないことを基本として、拠点形成を重点的に進めるとともに、市街地の密度を維持することで持続可能な都市構造を構築していくこととします。



第6章 交通インフラの状況

1. コミュニティバス・接続タクシー等の利用状況

○コミュニティバスの利用実績（令和3年10月までの実績）

	運行 日数	利用者数（単位：人）				1日1便当たりの乗車人数（単位：人/便）			運賃収入 （単位：円）
		赤	青	合計	合計 （確認用）	赤	青	全体平均	
H22年度	242	7,849	5,312	20,627	20,627	5.3	4.4	3.9	1,227,600
H23年度	360	12,507	6,972	29,462	29,462	5.8	3.9	3.7	2,364,900
H24年度	359	14,839	7,074	32,509	32,509	6.9	3.9	4.1	2,663,600
H25年度	359	15,381	7,713	34,818	34,818	7.1	4.3	4.4	2,796,800
H26年度	359	16,162	8,064	36,385	36,385	7.6	4.5	4.6	2,913,000
H27年度	360	24,447	10,463	41,025	41,025	8.0	3.9	5.2	3,267,500
H28年度	359	36,099	16,066	52,165	52,165	9.1	4.1	6.6	4,406,400
H29年度	359	39,320	15,791	55,111	55,111	9.9	4.0	7.0	4,683,500
H30年度	359	44,504	17,113	61,617	61,617	11.3	4.3	7.8	5,198,200
R01年度	359	48,574	22,179	70,753	70,753	13.6	6.3	9.9	4,521,900
R02年度	359	36,756	21,467	58,223	58,223	11.4	6.6	9.0	2,411,400
R03年度	214	23,874	13,582	37,456	37,456	12.4	7.0	9.7	1,377,600
合計（確認用）	4,048	320,312	151,796	530,151	530,151				37,832,400

※1 H22年度=H22.7~H23.3の9ヶ月間 ※4 H25年度=H25.4~H26.3の12ヶ月間 ※7 H28年度=H28.4~H29.3の12ヶ月間 ※10 R01年度=H31.4~R02.3の12ヶ月間 ※12 R03年度=R03.4~
 ※2 H23年度=H23.4~H24.3の12ヶ月間 ※5 H26年度=H26.4~H27.3の12ヶ月間 ※8 H29年度=H29.4~H30.3の12ヶ月間 ※11 R02年度=R02.4~R03.3の12ヶ月間
 ※3 H24年度=H24.4~H25.3の12ヶ月間 ※6 H27年度=H27.4~H28.3の12ヶ月間 ※9 H30年度=H30.4~H31.3の12ヶ月間 R01.10は台風のため1日運休したため運休日数は30日となる

○接続タクシーの利用実績（令和3年10月までの実績）

	1. 吉 町 梨子 木 ルート	2. 平 井 畑 ノ ル ー ト	3. 上 ゲ ル ー ト	4. 上 山 ル ー ト	5. や ら ぎ ・ す ら ぎ ・ 原 一 ト	6. 東 高 山 ル ー ト	7. 長 峰 ・ 大 屋 数 ル ー ト	8. 笠 松 ・ 新 田 ル ー ト	9. 砂 水 ル ー ト	合計
（4～3月期の整理）										
R1.10~R2.3 合計	211人	27人	0人	0人	2人	1人	3人	17人	11人	272人
R2.4~R3.3 合計	438人	0人	0人	1人	1人	0人	4人	2人	27人	473人
R3.4~R4.3 合計	317人	0人	0人	1人	0人	0人	0人	0人	28人	346人
累積	966人	27人	0人	2人	3人	1人	7人	19人	66人	1,091人
（10～9月期の整理）										
R1.10~R2.9 合計	435人	27人	0人	0人	3人	1人	7人	19人	13人	505人
R2.10~R3.9 合計	484人	0人	0人	2人	0人	0人	0人	0人	47人	533人
R3.10~43.9 合計	47人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	6人	53人
累積	966人	27人	0人	2人	3人	1人	7人	19人	66人	1,091人

第7章 住民の意向調査

1. 調査概要

地域公共交通施策に対する住民のニーズと、地域公共交通の利用状況等を把握するため、住民向けアンケート調査を実施しました。

○住民アンケート調査概要

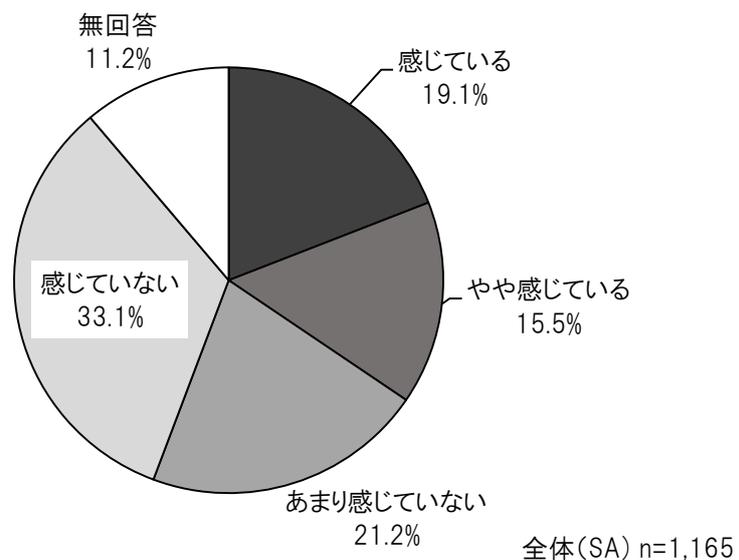
調査対象	町内在住者で年齢階層毎に無作為に抽出
調査方法	郵送配布 郵送回収方式
調査期間	令和元年11月8日（金）配布 11月18日（月）回収 （11月29日（金）到着分まで対応）
標本数 回収率	配布数：3,000票 回収数：1,165票 回収率：38.8%
アンケート 項目	問1：アンケート対象者の属性 問2：外出の頻度や目的 問3：日常の移動に対する意識 問4：利用実態と接続タクシーの認知度 問5：コミュニティバスの事業効果 問6：公共交通事業（バス）に対する意向（税負担等） 問7：利用しない人の理由と利用見通し 問8：公共交通への転換見通し

2. 調査結果（一部抜粋）

○公共交通による移動について（問3-1）

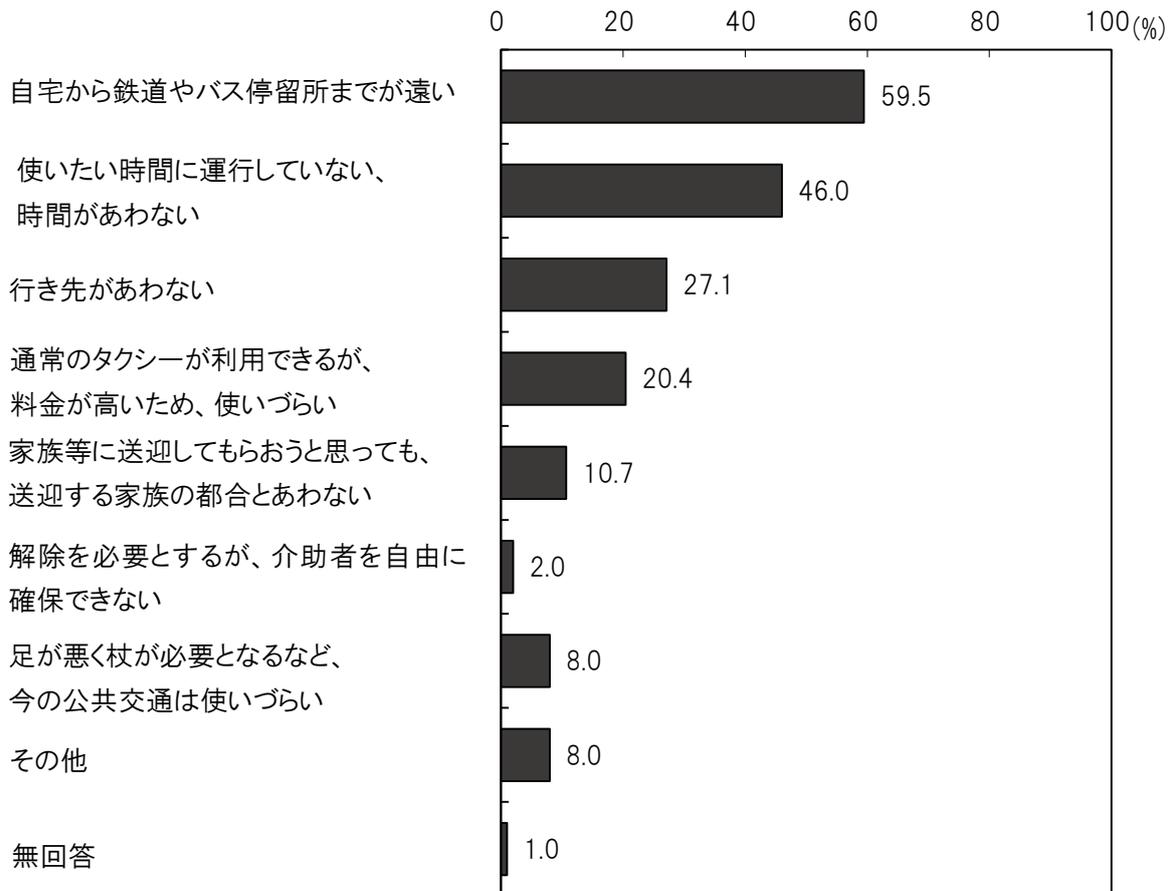
問3-1. 日常の公共交通（鉄道・コミュニティバス・タクシー等）での移動に不便を感じていますか？（1つに○）

- ・日常の公共交通での移動に「不便」を感じている人の割合は、「感じている・やや感じている」が34.6%である一方、「あまり感じていない・感じていない」が54.3%となり、住民の過半数が、公共交通の移動に対して不便を感じていない。
- ・前回調査時点（平成25年）では、「感じている・やや感じている」が30.7%、「あまり感じていない・感じていない」が60.8%であった。当時から現状のコミュニティバス事業を実施しており、移動環境は大きな変化がない中で、移動に不便を感じている割合が少し増えている回答となった。住民にとっては、既存の移動サービスが当たり前と感じ、より高いサービスを求める意識変化が起きている。



不便を感じる理由は何ですか？（3つまでに○）

・前問で「不便と感じている・やや感じている」と回答した人において、不便を感じると回答した理由は、「自宅から鉄道やバス停留所までが遠い」を選択する人が59.5%ともっと多く、次いで「使いたい時間に運行していない、時間があわない」（46.0%）が選択されている。



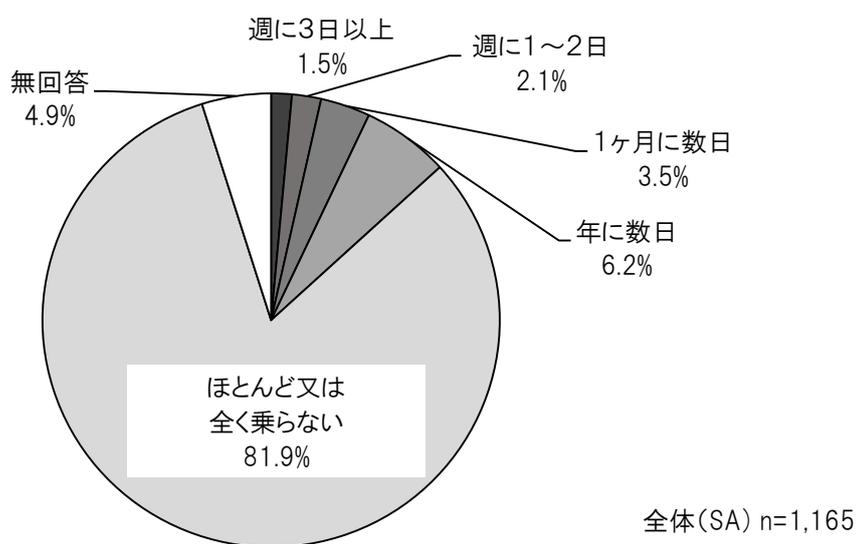
(MA)n=402

※公共交通での移動に「不便を感じている」「やや感じている」と回答された方

○コミュニティバスの利用実態について（問4-1）

問4-1. 武豊町内のコミュニティバスの利用状況についてお伺いします。
あなたはコミュニティバスをどの程度利用されますか？（1つに○）

- ・コミュニティバスの利用状況は、「ほとんど又は全く乗らない」との回答が81.9%存在する一方で、「年に数日」以上の利用者は、13.3%となった。
- ・前回調査時点（平成25年）では、年に数日以上の利用者は8.2%であり、5.1%ポイント増加した。
- ・わずかではあるが、コミュニティバスの利用が拡大している。

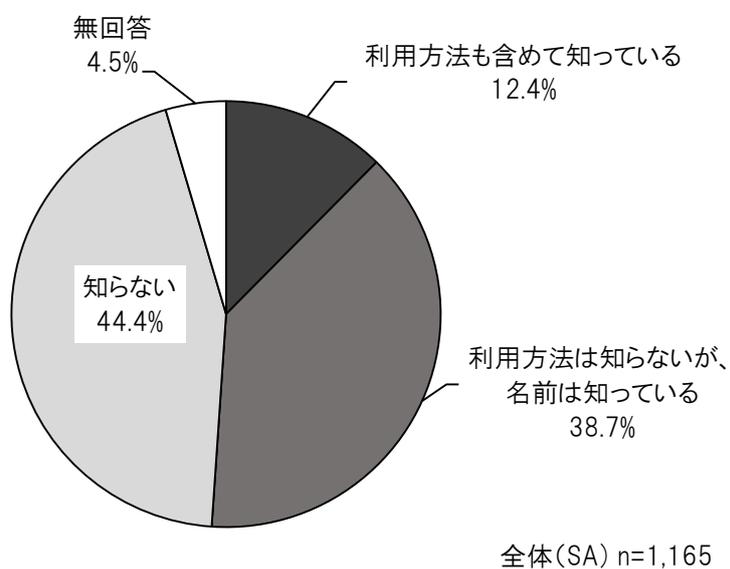


○接続タクシーの利用状況について（問4-2）

問4-2. 武豊町内の「接続タクシー（コミュニティバスに接続するタクシー）」についてお伺いします。

（3）あなたは「接続タクシー」を知っていますか？（1つに○）

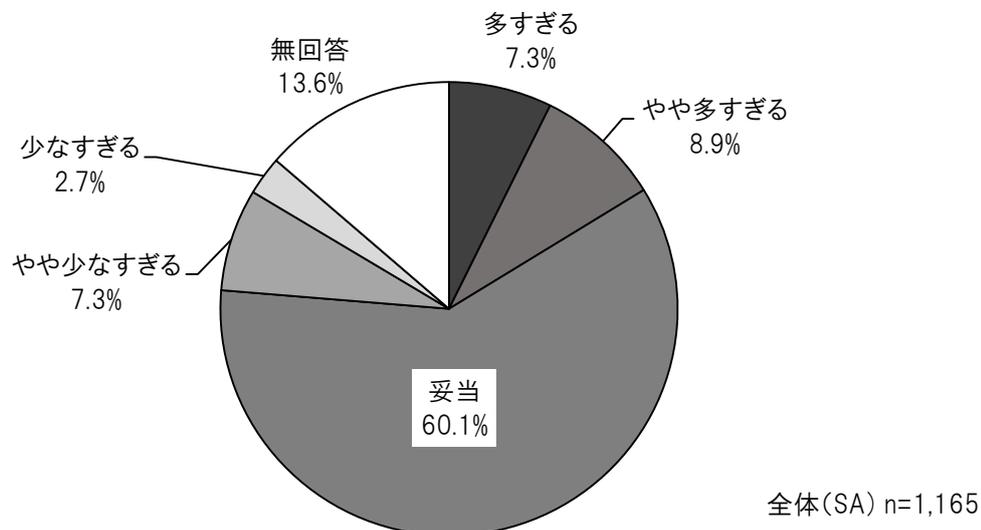
- ・接続タクシーの認知度について、「知らない」との回答が44.4%であった。
- ・前回調査時点（平成25年）では、「知らない」との回答が51.5%であったため、わずかではあるが認知度は向上している。



○財政投入について（問6-1）

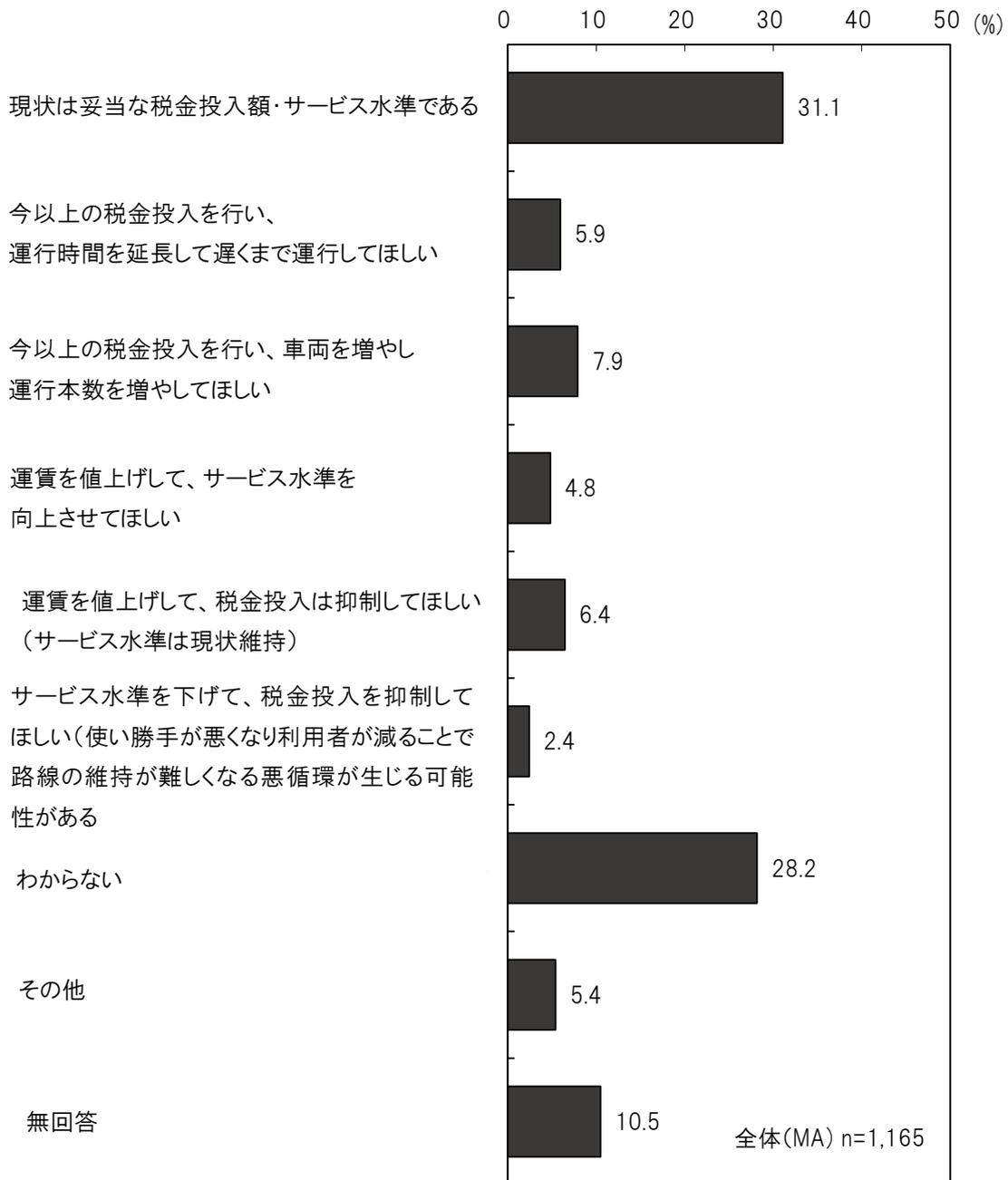
問6-1. 「コミュニティバスや接続タクシー」を維持するために1世帯当たり年間約1,590円（月あたり132円）程度の負担をしています。この負担額を、どう思いますか？（1つに○）

- ・税負担に対する評価については、「妥当」との回答が60.1%で、住民の過半数が妥当と判断している。
- ・「多すぎる・やや多すぎる」を選択した人の割合は16.2%、「やや少なすぎる・少なすぎる」は10.0%となり、「多い」と判断する人の方が多い。
- ・前回調査時点（平成25年）では、「妥当」が61.6%、「多すぎる・やや多すぎる」が23.5%、「やや少なすぎる・少なすぎる」が4.7%であった。
- ・前回調査時点との比較では、「負担額が少ない」との割合が増加し、移動サービスに対する負担増に対して「理解を示す」傾向に変化している。



問6-2. 今後の『税金負担』と『公共交通サービスの水準（運行方法、運賃設定や運行本数等）』のあり方について、どのように考えるべきですか？（1つに○）

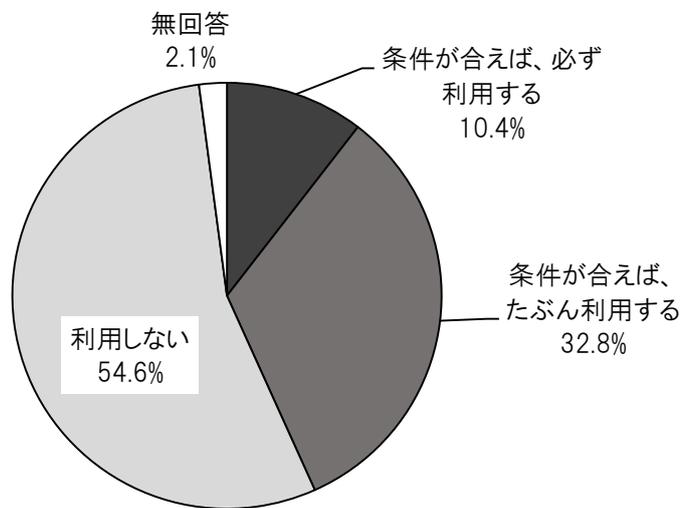
- ・税金負担と公共交通サービスの水準にあり方については、「適切な税金投入額・サービス水準」を選択する人（31.1%）が最も多く、「わからない」（28.2%）を上回っている。
- ・前回調査時点（平成25年）では、「わからない（37.0%）」「適切な水準（29.1%）」であったことから、事業の適切性・理解が高まったと言える。



○現状公共交通を利用しない人の将来の利用転換見通しについて（問7-3、問8-1）

問7-3. 上記問7-1で、2・3を選択した、近くに停留所はない、知らない・わからない人にお伺いします。自宅近くにコミュニティバスや接続タクシー等が運行されれば、あなたは利用しますか？（1つに○）

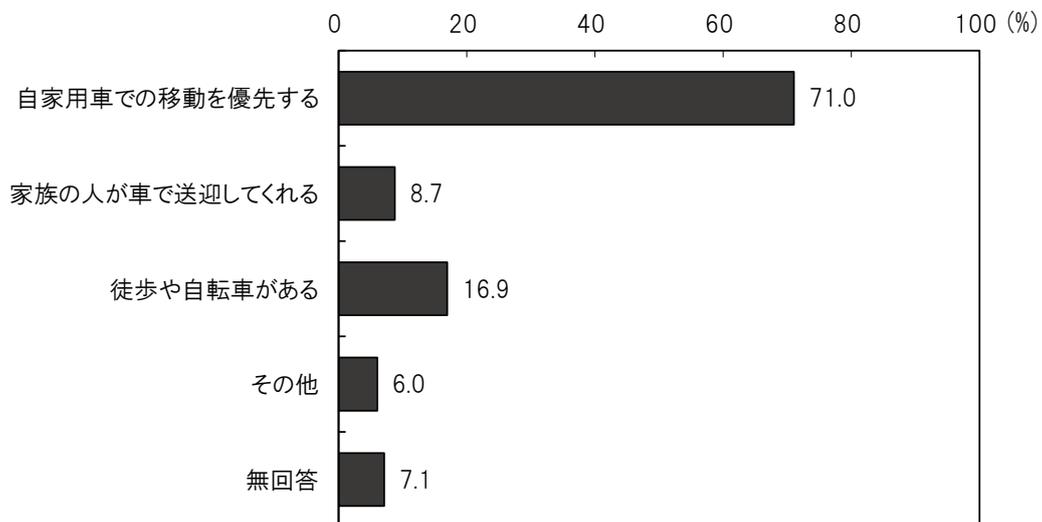
- ・自宅近くにコミュニティバス等が運行されたとしても「利用しない」との回答は54.6%であった。
- ・前回調査時点（2013年）では「利用しない」との回答が64.1%であったため、コミュニティバス等に対するハードルは低くなっていると言える。



「自宅近くに停留所がある」以外を回答された方(SA) n=335

【利用しない理由】

住まいの近くに運行された場合「利用しない」と回答された方(MA) n=183

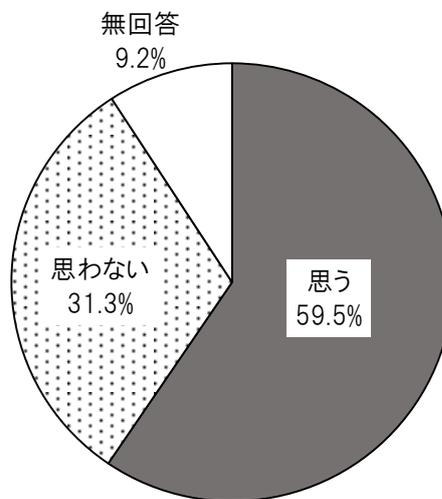


問8-1. コミュニティバス“ゆめころん”などの公共交通の維持のためには、たくさんの人に利用していただく必要があります。

(1) コミュニティバス等の維持のために、下記の示す利用であれば、公共交通を利用したいと思いますか。

① 自動車の排気ガスを減らす「環境対策」なら協力できる。(1つに○)

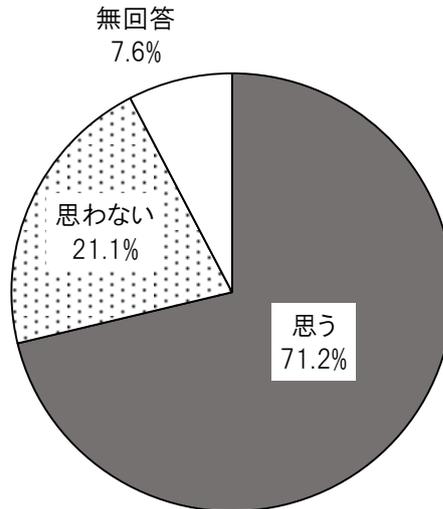
- ・「環境対策」での協力意向・「思う」との回答は59.5%。
- ・前回調査時点(2013年)では54.4%で、意識効果は少し上昇。



全体(SA) n=1,165

② 交通事故を減らす「交通安全対策」なら協力できる。(1つに○)

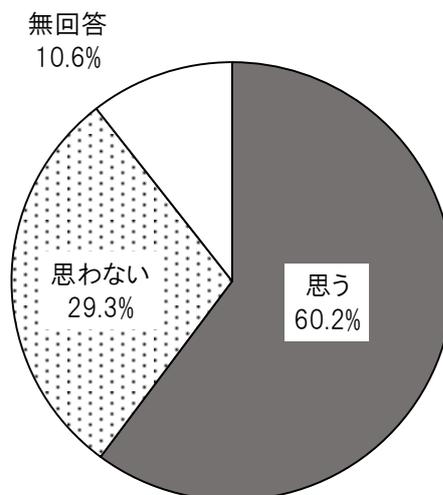
- ・「交通安全対策」での協力意向・「思う」との回答は71.2%。
- ・前回調査時点(2013年)では55.7%で、意識効果は大きく上昇。



全体(SA) n=1,165

③ 車より歩く機会が増えるので「健康増進対策」なら協力できる。(1つに○)

- ・「健康増進対策」での協力意向・「思う」との回答は60.2%。
- ・前回調査時点(2013年)では50.5%で、意識効果は大きく上昇。



全体(SA) n=1,165

第8章 協議体制と協議経過

1. 交通会議での協議経過

(1) 協議体制（委員名簿）

番号	区分	役職	氏名	備考
1	住民及び利用者の代表 (8人)	武豊町議会議長	石原 壽朗	
2		長尾部部長	榊原 鉄弘	
3		大足区区長	羽山 和彦	
4		富貴地区区長会会長	水谷 茂男	
5		武豊町社会福祉協議会会長	中川 美知夫	
6		武豊町老人クラブ連合会副会長	伊藤 重之	
7		武豊町商工会会長	橋詰 弥久雄	
8		武豊町コミュニティバス・生活の足 を考える会代表	櫻場 敬信	
9	学識経験者（1人）	NPO法人「ひと育て・モノづくり・ まちづくり達人ネットワーク」理事長	伊豆原 浩二	座長
10	愛知運輸支局長又はその指 名するもの	愛知運輸支局	山内 三奈	
11	一般旅客自動車運送事業者 (2人)	フジキュー整備株式会社	久野 精司	
12		安全タクシー株式会社代表取締役	森川 栄二	
13	一般旅客自動車運送事業者 が組織する団体（2人）	公益社団法人愛知県バス協会専務理 事	小林 裕之	
14		愛知県タクシー協会専務理事	深谷 克巳	
15	一般旅客自動車運送事業者 の事業用自動車の運転者が 組織する団体（1人）	愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	桑山 忍	
16	関係行政機関職員（5人）	愛知県都市整備局交通対策課担当課 長	澤木 徹	
17		愛知県知多建設事務所維持管理課課 長	横山 和彦	
18		愛知県半田警察署交通課課長	渡邊 剛	
19		武豊町長	糸山 芳輝	会長
20		武豊町副町長	近藤 千秋	

(2) 会議開催経過

回数	日時	検討テーマ（地域公共交通計画関係分）
1 第31回	平成31年 3月28日	○平成31年度事業計画案について ・計画検討着手：住民アンケート調査の実施計画
2 第32回	令和元年 6月26日	○次期計画策定に向けた住民アンケートの実施について ○コミュニティバスのルート及びダイヤの改正について ○接続タクシー事業の制度内容について ○70歳以上の高齢者無料化と運転免許証自主返納支援制度の変更と回数券の導入について
3 第33回	令和元年 12月25日	○令和元年度に実施した住民アンケート結果について ○障がい者手帳所有者のバス運賃割引制度の取り扱いについて ○車両更新計画（案）について
4 第33回	令和2年 3月（書面）	○武豊町地域公共交通を考えるワークショップの開催について
5 第34回	令和2年 5月（書面）	○北部赤ルートの車両更新における導入車両について ○令和2年度武豊町地域公共交通事業計画（案）について
6 第35回	令和2年 12月8日	○住民ワークショップの開催及び意見徴収の整理について ○南部青ルート車両更新（案）について
7 第36回	令和3年 3月30日	○住民ワークショップでの意見収集について ○南部青ルート車両更新について ○武豊町地域公共交通計画の策定について ・目次案、策定スケジュール等
8 第37回	令和3年 6月21日	○令和3年度の住民ワークショップの予定について ○南部青ルートの車両更新について ○武豊町地域公共交通計画（案）について
9 第38回	令和3年 12月7日	○住民ワークショップの開催結果について ○武豊町地域公共交通計画（案）について ○パブリックコメントの実施について
10 第39回	令和4年 3月	○武豊町地域公共交通計画（最終案）について ○令和4年度武豊町地域公共交通事業計画（案）について

※地域公共交通計画に関する協議事項のみ掲載

停留所の移設・名称変更、利用実績報告などの軽微な検討内容は省略

2. 住民ワークショップでの協議経過

(1) 協議体制

武豊町の地域公共交通計画の策定検討にあたり、広く住民からの意見を収集するため、住民団体組織「武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会」と協力し、住民ワークショップを開催しました。

住民ワークショップは、基本的に全町民を対象として実施したが、コミュニティバスを補う交通手段（接続タクシー）について集中して検討が必要となったため、「壱町田地区を対象とした地区ワークショップ」も開催しました。

(2) 会議開催経過

回数	日時・参加者数	検討テーマ
全体 1回目	令和2年 7月15日 16人	<ul style="list-style-type: none"> ○趣旨説明 ○武豊町の交通網整備の経緯と現在の利用状況 ○講座：地域公共交通の必要性について ○ワーク：武豊町の地域公共交通のいい点と不便な点・改善点はどこですか ○ワーク：3路線化した場合のバス路線を考えよう
全体 2回目	令和2年 8月19日 15人	<ul style="list-style-type: none"> ○前回の振り返り ○講座：バスルート設計時の留意点・タクシーを活用した先行事例 ○ワーク：事務局で整理した前回ワークの3路線案に対する意見交換と3路線案への投票（方向性の確認） ○ワーク：バス3路線とバスを補う交通手段を考えよう
全体 3回目	令和2年 9月16日 14人	<ul style="list-style-type: none"> ○町の方向性と前回の振り返り ○講座：地域公共交通を行政と住民が協働して計画・維持する理由 ○ワーク：地域公共交通を生活の足として定着させるためには ○ワーク：議論がまだ足りていないこと・交通会議で議論すべきことを教えてください。
壱町田 地区①	令和2年 11月17日 10人	<ul style="list-style-type: none"> ○武豊町の公共交通の現状と「接続タクシー制度」（説明） ○ワーク：接続タクシーの利用が伸びない理由の意見聴取 ○講座：バスを補う交通手段の必要性と他の事例紹介 ○ワーク：運転が困難になったときにどんな移動手段を検討しますか？ 公共交通サービスに求めるポイントを教えてください。
壱町田 地区②	令和3年 1月20日 8人	<ul style="list-style-type: none"> ○前回の振り返り ○ワーク：今後の事業案に対する意見交換

全体 4回目	令和3年 2月17日 15人	<ul style="list-style-type: none"> ○これまでの振り返り ○質問1：青ルート「バス路線の無い地域への延伸」について ○質問2：青ルート「バスの運行方法」について ○質問3：バスを補う交通手段（接続タクシーの見直し）について
全体 5回目	令和3年 10月11日 13人	<ul style="list-style-type: none"> ○令和2年度の振り返り ○質問1：新しい交通計画の「将来像」について ○質問2：新しい交通計画の「目標（指標設定）」について ○質問3：新しい交通計画の「基本的な方針」について ○ワーク：武豊町の将来の生活の足を考える ○ワークの成果についての共有（発表）
全体 6回目	令和3年 10月26日 12人	<ul style="list-style-type: none"> ○前回の振り返り ○質問：新しい交通計画の「基本的な方針」について ○ワーク：事業内容の中で「コミュニティバス・タクシー」事業の継続について ○ワーク：事業内容の中で「新しい事業」への意見、その他追加すべき事業アイデアについて ○ワークの成果についての共有（発表）

○ワークショップ（第5回）の実施風景



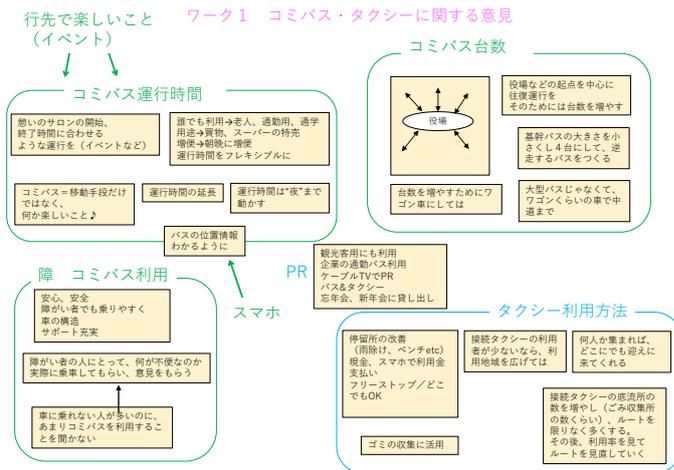
(ワーク前の振り返り風景)



(ワーク後の成果の発表風景)

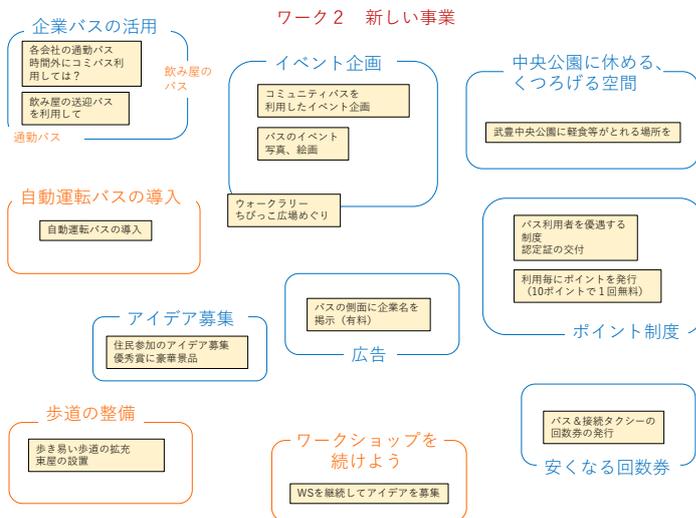
○ワークショップ（第6回）の実施成果

ワーク1：コミュニティバスやタクシー事業に対する改善意見



- ダイヤの見直し等
- ・始発、終発の変更
- 更なる利用促進活動の実施
- ・料金無料の日の設定
- ・乗り方教室など
- 企業・スーパー等との連携
- ・従業員送迎バスの活用、共同事業化
- フリー乗降区間の設定
- 車両の追加や入れ替え
- タクシーの利用方法の工夫

ワーク2：新しい事業提案に対する意見・アイデア



- 自動運転バスの導入
- 交通サービスの充実
- ・セニアカー、レンタサイクル他
- 歩道・街並みの整備
- ・歩いて暮らせるまち、休憩場所
- ポイント制度の導入 (回数券)
- アイデア募集事業の実施
- ・公共交通に関するアイデア募集
- 案内サポーターの設置
- ・募集、育成
- ワークショップの継続

3. パブリックコメントの結果

(1) 募集期間

○令和4年1月14日（金）～令和4年2月14日（月）

(2) 意見数

・特に無し

(3) 主な意見と意見に対する町の対応・考え

・パブリックコメントでの意見提出はありませんでした。
そのため、住民ワークショップを通して頂いた住民意見に留意し、計画を策定しました。



武豊町地域公共交通計画（最終案）

令和4年4月
武 豊 町