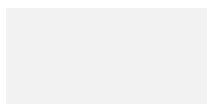


武豊町
地域公共交通計画
(素案)

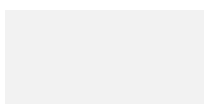
<第2次地域公共交通網形成計画>

令和3年6月



<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
第2章 旧網形成計画の検証及び課題確認	3
1. 事業の実施状況の確認	3
2. 設定した指標による評価	4
3. 現状の公共交通のネットワーク状況とカバー状況	6
4. 公共交通に対する住民ニーズ	8
5. 武豊町の公共交通の課題認識	11
第3章 地域公共交通計画の内容	13
1. 計画の体系	13
2. 地域公共交通計画の基本的な方針	14
3. 計画の区域	15
4. 計画期間	15
5. 計画の目標	16
6. 計画を達成するために行う事業及びその事業主体	17
7. PDCA	18



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 42,473 人（H27 年国勢調査）で、名鉄河和線の 3 駅、JR 武豊線 1 駅の鉄軌道があるが、路線バスについては運行されていないため、住民から公共交通サービスの提供に対する要望、公共交通空白問題を抱えていた。

(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 ヶ月間のコンピュ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、地域公共交通会議を設置し、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の試行運行を平成 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・区域運行の乗合タクシーを平成 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 年度に生活交通ネットワーク計画を定めた。

平成 27 年度には、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地域公共交通網形成計画の策定を行い、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方線の延伸を行った。合わせて、乗合タクシー制度を再検討し、行政による定路線型の乗用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無料乗車券の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、障がい者手帳所持者と介助者を無料対象とした。

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、この新しい計画は、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。

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。

<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 事業の実施状況と評価

旧網計画で定めた事業	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、利用者増に努めた。
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、利用者増に努めた。
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の交付を実施。 GoogleMaps などへの情報提供を目的とした GTFS データの作成・公開した。 バスナビゲーションサービスと提携した。
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)

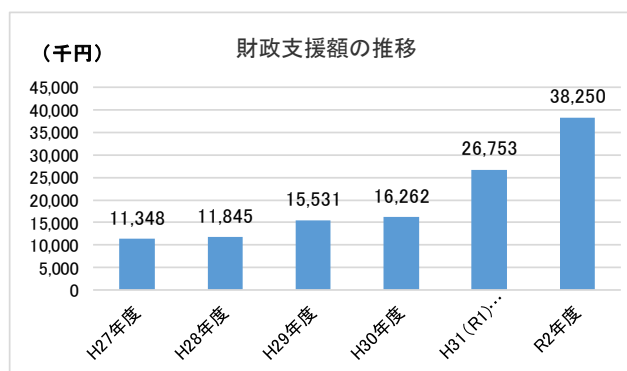
事業名	評価指標と目標値	策定時	現状実績	達成状況
○武豊町コミュニティバス事業 ○事前予約制バス(タクシー)事業	<指標1> ○路線別利用者数の推移 <目標値> ○対前年比プラス	○利用者数 ・29,462人 (平成23年度) (H23/4~24/3) ※H22/7 事業開始 次年度1年間実績 ※緑ルート廃止・再編から全体値で評価	○利用者数 ・70,753人 (令和元年度) (R1/4~2/3)	○
	<指標2> ○財政支援額の推移 <目標値> ○現状の支援額以下	○財政支援額 (事業委託料+修繕料) ・11,348千円 (平成27年度)	○財政支援額 ・38,250千円 (令和2年度)	×

○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。

○財政支援額の評価

- ・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、65歳以上の無償化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公共交通の利用割合を想定する。
- 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
- 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 2-3 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。

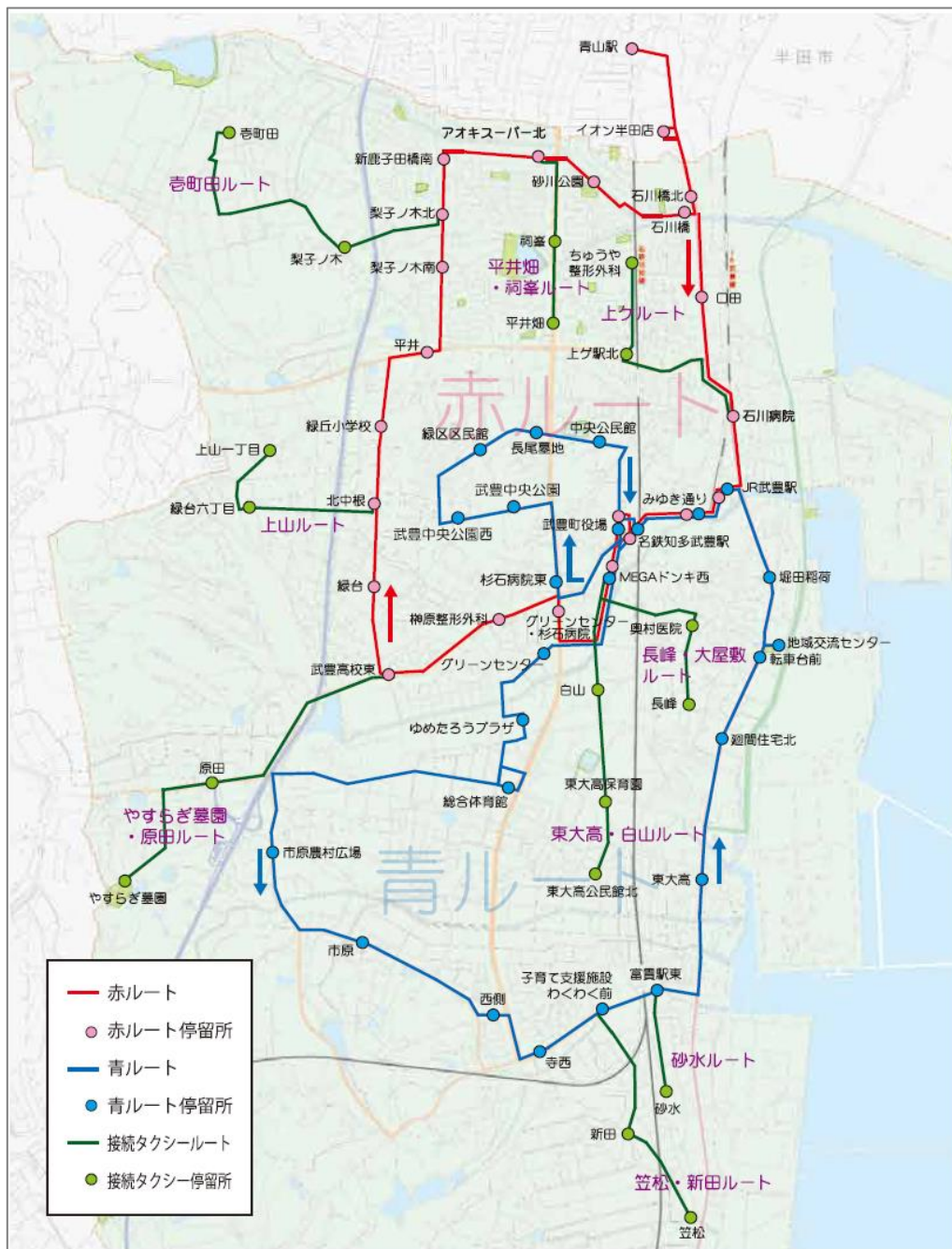
3. 現状の公共交通のネットワーク状況とカバー状況

(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 武豊線と名鉄知多線があり、JR は 2 箇所、名鉄は 4 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 2-4 武豊町の公共交通の状況



(2) 人口カバー率（空間的分析）

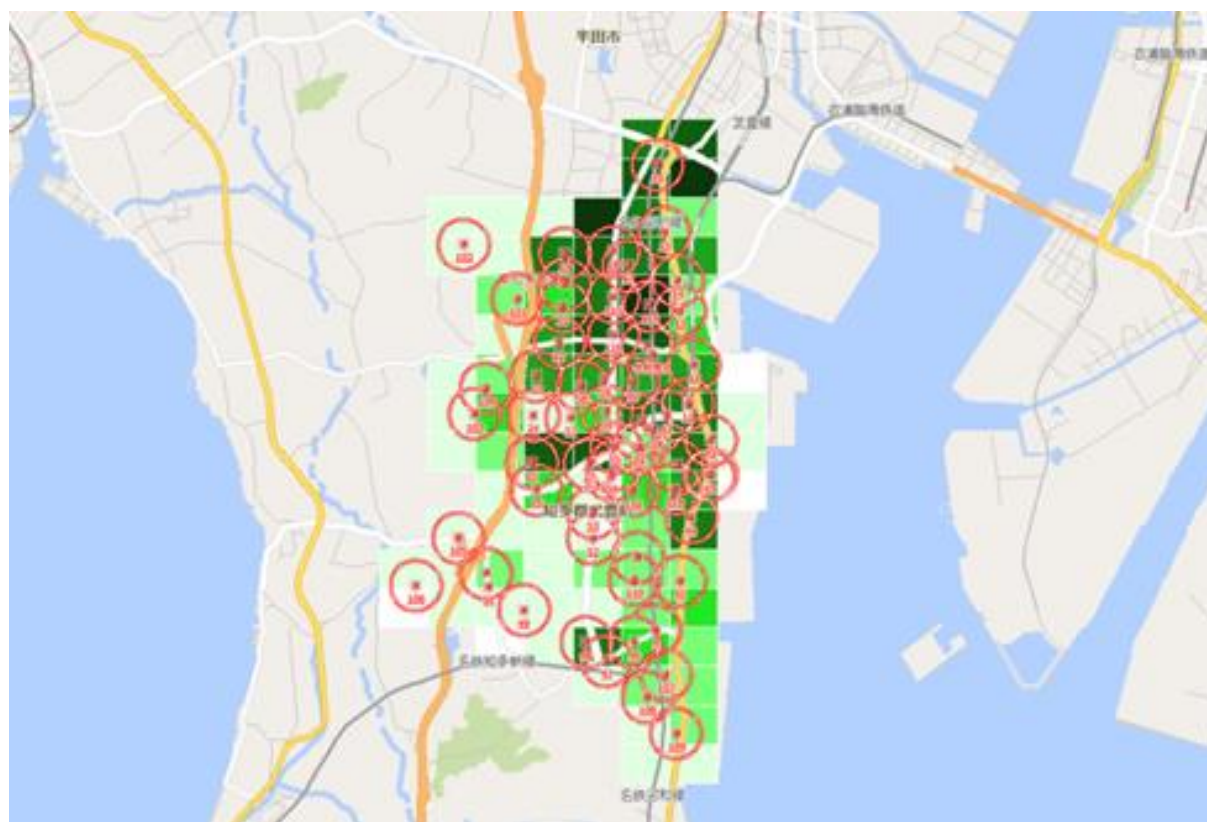
武豊町の人口に対する公共交通のカバー状況を確認した。

公共交通のカバー圏域の定義は、鉄道駅から半径 1km、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 95.7%で、ほとんどの人口をカバーできている。

図表 2-5 公共交通の人口カバー率

	人口	カバー率
武豊町人口（国勢調査人口 2015）	42,473 人	100%
鉄道駅 1km 圏域	23, 787 人	56.0%
コミュニティバス（赤・青ルート）300m圏域	29, 548 人	69.6%
鉄道とコミュニティバスのカバー圏域	38, 665 人	91.0%
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, 638 人	95.7%



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。

図表 2-6 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。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。

○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%ポイントが増加した。
- ・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、投資を避け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、「ルートの廃止・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6-1）

- ・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。

○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）

- ・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に対するハードル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、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）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。

○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、「青ルートの運行本数を減らし、赤ルートの本数を増やす」が **22.5%** であり、投資を避ける意見が多い結果となったため、現時点では、さらなる投資拡大によるサービス向上の意向は乏しい。

○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、「ルートの廃止・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。

○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。

(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・延伸等により、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。
- ・指名競争入札による事業者選定(3年契約)の結果及び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ます。
- ・タクシー事業の見直しにより事前登録制度とし、利用の仕方の説明を行うなどの利用促進を図ったが、増加には至っていない。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

- ・フィーダー系統の利用者数はルート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

- ・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が不足している

(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、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点について協議した。

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。しかしながら、北部赤ルートはすでに乗車定員近くまで利用されており、車両サイズを大きくした経緯があるため、停留所やルートの見直しは困難。そのため、カバー人口を増やし、利用者の増加を目的に南部青ルート路線の延伸・停留所の増設を検討した。

2) バスを補う交通手段に関する今後の対応

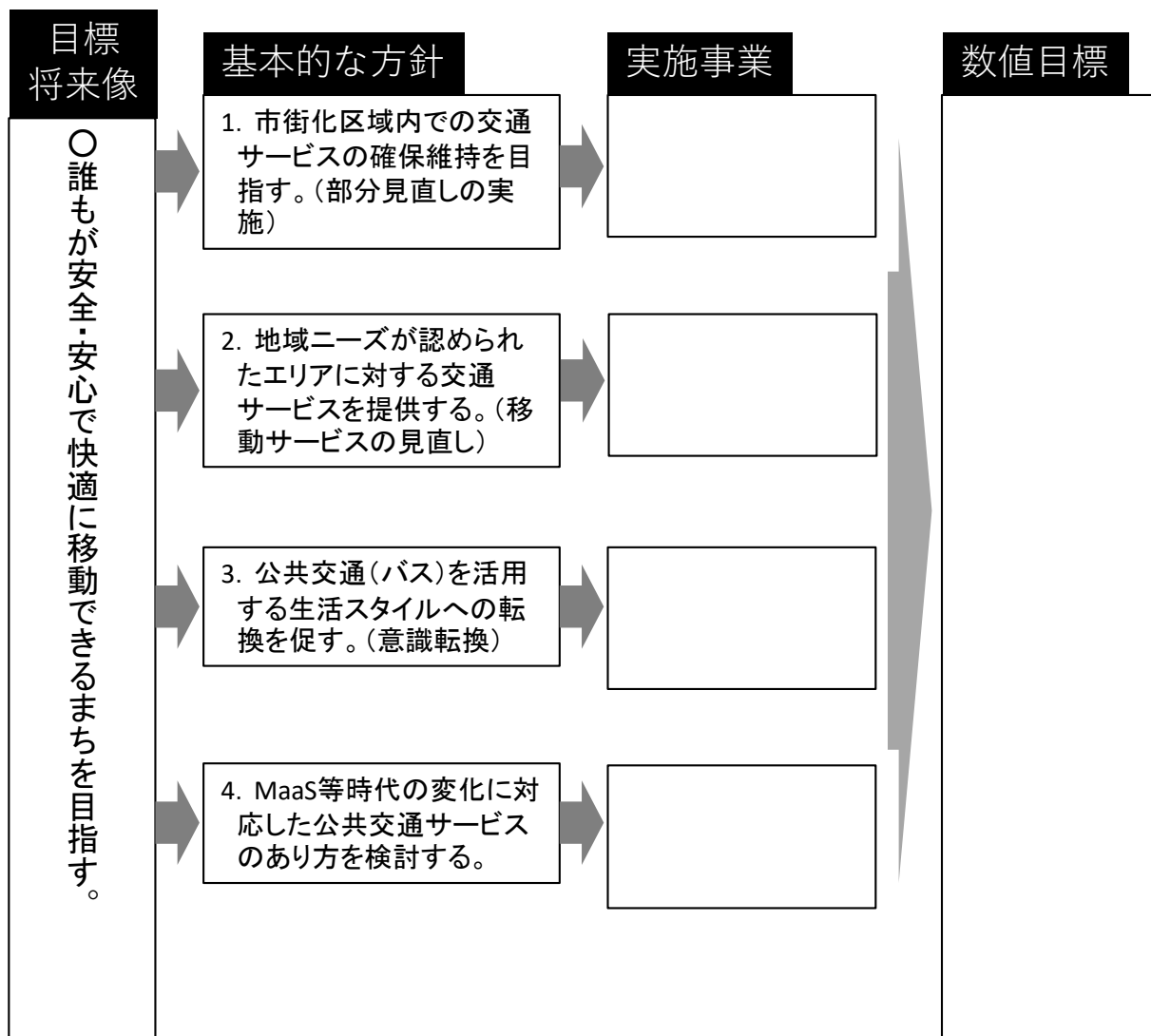
- ・住民ワークショップの結果より、既存のバス路線の外側への延伸要望はあまりないため、バスを補う交通手段が求められた。
- ・地区ワークショップの結果より、自宅までの送迎なら、ある程度の自己負担額はあってもいいという住民意見を確認した。そのため、町財政及び利用者の自己負担額を抑えながら自宅(または近く)まで送迎する仕組みを検討した。

第3章 地域公共交通計画の内容

1. 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する。

図表 3-1 計画の体系



2. 地域公共交通計画の基本的な方針

旧網形成計画の基本方針を踏襲しつつ、武豊町の公共交通の課題認識をふまえ、本計画の基本方針を下記のように設定する。

○市街化区域内での交通サービスの確保維持を目指す。(部分見直しの実施)

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、利用者も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模索する。

○地域ニーズが認められたエリアに対して交通サービスを提供する。(移動サービスの見直し)

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96%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、住民意見を聞きながら、最適な移動サービスとしていくよう見直しを行い、交通不便地域の対策を継続する。

○公共交通(バス)を活用する生活スタイルへの転換を促す。(意識転換)

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。

○官主導から地域協働による事業実施を継続する。(官民連携)

過去の交通計画に基づく公共交通事業は、行政主導により事業構築し、サービス提供を行ってきた。住民側の行動としては、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協力が行われた。

本計画の策定の際には、住民団体である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。

本計画に基づく事業推進にあたっては、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、官民協働による公共交通サービスの運営を行っていく。

○MaaS 等時代の変化に対応した公共交通サービスのあり方を検討する。

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、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ニューノーマルな生活スタイルへの転換など、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、MaaS の提供、スマートシティの構築など、住民の QOL（Quality of Life : 生活の質）を高める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模索し続ける。

※MaaS : Mobility as a Service : サービスとしての移動

※スマートシティ : 「都市が抱える諸問題に対して、ICT 等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画・整備・管理・運営）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区」と国土交通省は定義

3. 計画の区域

計画対象区域は、「武豊町全域」とする。

（ただし、一部半田市への乗り入れる部分は当該路線を含める）

4. 計画期間

旧網形成計画の計画期間7年間をふまえ、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

5. 計画の目標

(1) 計画の目標 (将来像)

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、武豊町の移動制約者であるお年寄り等が、安全に暮らせ、気軽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) 指標設定

計画の目標を達成するための指標設定については、下記のように設定する。

○「生活の足の確保」＝「公共交通サービス」の確保維持を目指す

第1次計画では、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、具体的な目標設定は、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。

旧網形成計画（第2次計画）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。

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・拡充していくために、次の指標を設定する。

○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。

○誰もが安全・安心で快適に移動できるまちの姿を描くため、アウトカム指標として「住民の公共交通の利用割合が、現状値よりも向上している」目標を設定する。

もしくは

○「道路や公共交通を利用して気軽に移動できるまち」の満足度 6.5（重要度 60.0）の数値を向上させる。（平成30年時点）

※具体的な数値目標と評価指標は、「事業推進にあたって」のPDCAサイクルの導入・事業評価で後述する。

6. 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。

図表 3-2 事業とその事業主体

事業名	事業概要	主体
武豊町コミュニティバス事業の継続・見直し	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。	事業主体：武豊町地域公共交通会議 運行主体：交通事業者
事前予約制バス（タクシー）事業の継続・見直し	フィーダー的バスの「事前予約制バス（タクシー）」の継続運行と路線・ダイヤ等の見直し。	事業主体：武豊町地域公共交通会議 運行主体：交通事業者
意識転換を促すMMアプローチ事業の実施（新規）	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。 <実施事業> ・時刻表の作成・配布 ・運転免許証の自主返納制度 ・バス等の乗り方教室 など	武豊町地域公共交通会議
地域協働推進事業（利用促進事業）（新規）	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。 <実施事業> ・乗り方レシビの作成・配布 ・バスを使ったツアーイベント ・マイベンチ事業 など	住民・武豊町地域公共交通会議の協働対応 武豊町利用促進友の会等による検討・実施
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）	移動支援事業として関係する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などについて、適切な事業継続のあり方の検討。	武豊町
まちづくり事業（駐輪場・駅前広場整備）（新規）	社会資本総合整備計画等の関連施策の計画的な実施。 <実施事業> ・知多武豊駅東土地区画整理事業（知多武豊駅東自転車駐輪場整備事業） など	武豊町

※旧網形成計画の事業内容

7. PDCA

(1) 「計画の目標」を達成するための「数値目標」の設定（評価指標）

図表 3-3 評価指標

指標	内容	現状値 (平成 30 年)	目標値 (令和 7 年)
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

※第 6 次総合計画の成果指標により設定

(2) PDCA・評価の進め方

○交通計画に基づく 5 年間の PDCA と年度事業計画に基づく毎年の PDCA の実施

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 年間を通して、PDCA を行う。

計画の目標管理のため、毎年、コミュニティバス等の利用者数をモニタリングすると共に、本交通計画の評価を行うタイミングで、住民に対するアンケート調査を実施し、「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、住民ニーズを踏まえた公共交通ネットワーク網について評価する。

武豊町地域公共交通会議等を定期的で開催することで、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 3-4 PDCA の進め方

