

武 豊 町
地 域 公 共 交 通 網
形 成 計 画 (案)



平成27年3月

武 豊 町

<目 次>

序章 地域公共交通網形成計画とは	1
1. 背景	1
2. 検討体制・検討経過	3
3. 地域公共交通網形成計画の概要	6
第1章 武豊町の公共交通の現況について	9
1. 上位関連計画の動向	9
2. 潜在需要となる人口動向	16
3. 武豊町を取り巻く公共交通とコミュニティバス・乗合タクシーの事業評価	24
第2章 住民アンケート調査について	37
1. 調査概要	37
2. アンケート対象の属性（問1）	38
3. 外出の頻度や目的（問2）	43
4. 公共交通での移動について不便を感じているか（問3）	50
5. コミュニティバス等の利用実態について（問4）	53
6. コミュニティバス等の事業実施効果について（問5）	55
7. 税投入・サービス水準に対する評価について（問6）	57
8. まったく利用しない人の理由等について（問7）	61
9. 公共交通への転換見通しについて（問8）	63
10. 自由意見について	65
第3章 利用者アンケート調査について	66
1. 調査概要	66
2. アンケート対象の属性	67
3. 本日、利用されたルート	71
4. コミュニティバスの利用頻度	72
5. 利用目的	72
6. 利用しはじめた「きっかけ」	73
7. 事業の実施効果（利用して良かったこと）	74
8. 当該バスの運行サービスの満足度	75
9. 財政投入・税負担について	78
10. 今後の税投入と公共交通サービスの水準のあり方について	79
11. 自由意見について	80
第4章 関係者のニーズ調査について	81
1. 交通事業者ヒアリング調査結果について	81
2. 地元関係者ヒアリング調査結果について	83

第5章 課題・対応方策について.....	86
1. 現況分析についてのとりのまとめ	86
2. 基礎調査結果から見た主な課題	87
3. 第1次計画の自己評価	87
4. 現行計画の見直しについての対応方向性	88
第6章 武豊町における地域公共交通の基本的な考え方について	89
1. 地域公共交通総合連携計画の第2期計画	89
2. 将来像・計画期間・対象地域・基本方針	89
3. 計画の基本方針について	90
4. 計画の目標設定について	91
5. 公共交通の将来ネットワークの方向性	92
6. 鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー等の機関分担について	93
7. 目標を達成するために行う事業とその実施主体について	94
8. 事業スケジュールについて	95
第7章 事業推進にあたって	96
1. P D C Aサイクルの導入	96
2. 第1次計画時の事業評価について	97
3. 第2次計画時の事業評価について	98
4. P D C Aによるスパイラルアップの流れ（公共交通の確保維持改善の方向性）	99

序章 地域公共交通網形成計画とは

1. 背景

(1) 武豊町の公共交通の概況と武豊町地域公共交通計画について

武豊町は、面積 25.82k m²、人口 42,408 人（H22 年国勢調査）で、名鉄河和線の 3 駅、J R 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。

バスによる地域公共交通サービスの提供については、平成 15 年に 3 ヶ月間の通勤用バスを使用した公共施設を結ぶ巡回バスの試行運行事業を実施したが、十分な利用がなかったため、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（第 1 次）」を策定し、コミュニティバスの試行運行を平成 22 年 7 月 27 日及び、事前予約制バス（タクシー）を平成 23 年 9 月 1 日より試行運行を開始した。

地域公共交通総合連携計画（第 1 次）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、中心市街地の名鉄知多武豊駅を中心に、町内の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路線を「地域内幹線系統」としてネットワークを構築している。また、コミュニティバス・鉄軌道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・路線不定期運行の乗合タクシーを地域内幹線系統に接続させる形で平成 23 年 9 月より構築した。

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ている。

さらに、地域公共交通総合連携計画（第 1 次）をふまえ、武豊町地域公共交通会議が事業主体として試行運行している、コミュニティバスを「地域内フィーダー系統」として位置づけた「生活交通ネットワーク計画」を平成 24 年 6 月に策定し、本格運行を行っている。

地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）の補助対象路線であるコミュニティバスの利用動向は、これまで順調に増加しているものの、4 ルートを個別に確認するとルート毎に利用状況に差があり、一部ルートでは、利用が伸び悩んでいる状況にあった。

(2) 地域公共交通総合連携計画（第 1 次）の改訂の必要性

平成 22 年 3 月に策定した「地域公共交通総合連携計画（第 1 次）」は平成 27 年 3 月をもって計画期間を終了し、次期交通計画（第 2 次）の策定が必要とされた。

特に、コミュニティバスの 4 つのルート毎に、利用状況を確認し、さらなる利便性の向上を図る必要がある。そこで、平成 25 年度に国の補助事業である地域公共交通調査事業を活用し、「町民」「利用者」「関係者」のニーズ把握のための基礎調査を実施した。

加えて、次頁に示すように、国及び地方公共交通団体が「交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする」交通政策基本法が平成 25 年 12 月に施行され、また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正により、地域公共交通総合連携計画から「地域公共交通網形成計画」に交通に関する計画変更がなされたことをふまえ、武豊町においても、次期交通計画として、「武豊町地域公共交通網形成計画」の策定が求められた。

●交通政策基本法（平成 25 年 12 月 4 日法律第 92 号）

（目的）

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

（交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識）

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

●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）の一部改正

（目的）

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網（以下「地域公共交通網」という）の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

※下線部分が改正による変更箇所

2. 検討体制・検討経過

(1) 検討体制

武豊町地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、下記に示すメンバーからなる「武豊町地域公共交通会議」とその下部組織の「部会」を設置し、検討経過に示す協議を行い、とりまとめた。

武豊町地域公共交通会議 名簿

番号	区分	役職	氏名	備考
1	住民及び利用者の代表(7人)	武豊町議会議長	中川 一	監事
2		長尾部長	則政 修一	
3		大足区長	中野 敏夫	
4		富貴区長会長	石黒 憲一	
5		武豊町社会福祉協議会長	大岩 正巳	
6		武豊町老人クラブ連合会長	伊藤 重之	監事
7		武豊町商工会長	天木 一馬	会計
8		武豊町コミュニティバス利用促進友 の会代表	櫻場 敬信	
9	学識経験者(1人)	愛知工業大学工学部客員教授	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	愛知運輸支局首席運輸企画専門官	後藤 英丸	
11	一般旅客自動車運送事業者(3 人)	知多乗合(株)常務取締役	勝田 厚秀	
12		名鉄知多タクシー(株)代表取締役社長	藤田 重記	
13		安全タクシー(株)代表取締役社長	鈴木 丈雄	
14	一般旅客自動車運送事業者が 組織する団体(2人)	社団法人愛知県バス協会専務理事	古田 寛	
15		愛知県タクシー協会専務理事	山田 透	
16	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	盛林 克浩	
17	関係行政機関職員(5人)	愛知県地域振興部交通対策課長	古橋 昭	
18		愛知県知多建設事務所維持管理課長	高嶋 敏博	
19		愛知県半田警察署交通課長	中川 正義	
20		武豊町長	初山 芳輝	会長
21		武豊町副町長	各務 正巳	副会長
	事務局	武豊町総務部防災交通課		
		武豊町産業建設部都市計画課		

武豊町地域公共交通会議 部会 名簿

番号	役職	氏名	地区	備考
1	武豊町社会福祉協議会長	大岩 正巳	廻間	
2	武豊町老人クラブ連合会長	伊藤 重之	里中	
3	武豊町コミュニティバス利用促進友の会代表	櫻場 敬信	中山	
4	長尾部長	則政 修一	山ノ神	上ヶ区長
5	大足区長	中野 敏夫	里中	
6	富貴区長会長	石黒 憲一	富貴	富貴区長
7	利用者代表	伊佐治 信子	中蓮	
8	利用者代表	木村 保夫	甚田	
9	利用者代表	初山 哲子	富貴	
10	武豊町婦人会長	古川 政子	長峰	
11	学識経験者	伊豆原 浩二	—	

(2) 検討経過

	日時	検討テーマ
平成 25 年度	【交通会議】(第12回) 平成25年6月13日 13:30~15:30	○利用実績について ○地域公共交通総合連携計画の見直しについて (調査の必要性・調査内容の確認)
	【交通会議】(第13回) 平成25年9月26日 13:30~15:30	○現況分析・連携計画の実施状況について ○町民、利用者、アンケート調査票について ○関係者ヒアリング調査計画について
	【交通会議】(第14回) 平成26年1月27日 13:30~15:30	○町民アンケート調査結果について ○利用者アンケート調査結果について ○交通事業者ヒアリング調査結果について ○地元関係者ヒアリング調査実施状況について ○課題問題点の把握と計画見直しの方向性について
	【交通会議】(第15回) 平成26年3月24日 13:30~15:00	○調査事業の実績報告について
平成 26 年度	【交通会議】(第16回) 平成26年6月12日 13:30~15:00	○武豊町コミュニティバス・タクシーの利用実績について ○部会の活動計画について
	【部会】(第1回) 平成26年7月9日 13:30~15:00	○コミュニティバスの事業変更(素案)の報告・協議 ○乗合タクシーの事業変更(素案)の報告・協議
	【部会】(第2回) 平成26年8月4日 13:30~15:00	○コミュニティバスの事業変更(案)の協議 ○乗合タクシーの事業変更(案)の協議
	【部会】(第3回) 平成26年9月17日 13:30~16:00	○コミュニティバスの試乗 ○コミュニティバスの新運行計画(案)の協議・承認 ○乗合タクシーの新運行計画(案)の協議・承認
	【部会】(第4回) 平成26年10月15日 13:30~16:30	○地域公共交通網形成計画(案)の報告・協議
	【交通会議】(第17回) 平成26年11月12日 13:30~15:15	○部会の協議結果について ○コミュニティバス等の運行計画(案)の報告・協議 ○地域公共交通網形成計画(案)の報告・協議
	【交通会議】(第18回) 平成27年2月13日 14:00~16:00	○地域公共交通網形成計画についての協議 ○武豊町コミュニティバス事業の新運行計画について
	パブリックコメント	○平成27年2月19日~3月19日まで実施 ・1件の意見あり
	【交通会議】(第19回) 平成27年3月31日 15:00~	○地域公共交通網形成計画についての協議・承認

3. 地域公共交通網形成計画の概要

(1) 地域公共交通網形成計画の構成

章タイトル	主な内容
第1章 武豊町の公共交通の現況について	<ul style="list-style-type: none"> ○上位関連計画の動向 ○潜在需要となる人口動向 ○武豊町を取り巻く公共交通とコミュニティバス・乗合タクシーの事業評価
第2章 町民アンケート調査について	<ul style="list-style-type: none"> ○町民に対するアンケート調査を実施し、そのニーズ等を把握
第3章 利用者アンケート調査について	<ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバスの利用者に対するアンケート調査を実施し、そのニーズ等を把握
第4章 関係者のニーズ調査について	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者に対するヒアリング調査の実施 ○地元関係者に対するヒアリング調査の実施 (憩いのサロンの参加者、利用促進友の会)
第5章 課題・対応方針について	<ul style="list-style-type: none"> ○現況分析のとりまとめ ○分析結果からみた主な課題 ○現行計画の自己評価 ○現行計画の見直しの方向性
第6章 武豊町における地域公共交通の基本的な考え方について	<ul style="list-style-type: none"> ○基本方針（将来像）・基本計画・対象地域 ○鉄道、バス、タクシーの機関分担について ○計画の目標 ○目標を達成するために行う事業とその実施主体について ○事業スケジュール
第7章 事業推進にあたって	<ul style="list-style-type: none"> ○事業評価について



第1章 武豊町の公共交通の現況について

1. 上位関連計画の動向

(1) 第5次総合計画・基本構想での位置づけ

「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画（平成20年度）」では、7つの基本構想のうちの一つとして「安全に暮らせるまち」を挙げており、この基本目標の分野別将来像の一つとして「道路や公共交通を利用して気軽に移動できるまち」を挙げている。これが総合計画の中での、地域公共交通に関する基本的な位置づけである。

図1-1 「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画」基本構想

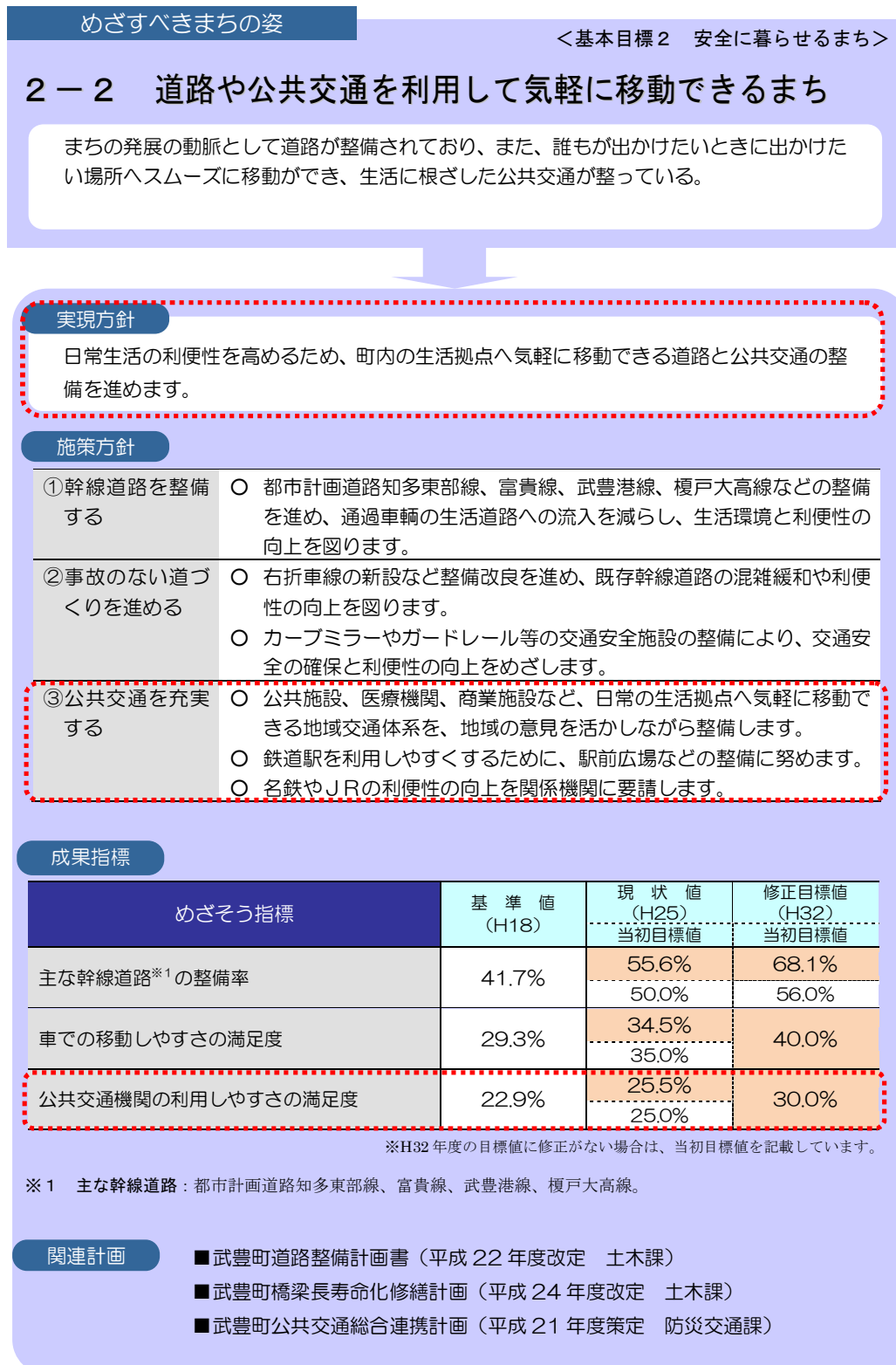


〈資料〉 たけとよ ゆめたろうプラン

(2) 総合計画での実現方針・施策方針

「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画（平成26年度見直し）」では、(1)で述べた分野別将来像を実現するための「実現方針」と「施策方針」、「成果指標」を示している。地域公共交通に関する分野別将来像「道路や公共交通を利用して気軽に移動できるまち」に対しては、下図のように位置づけている。

図1-2 実現方針・施策方針・成果指標



（資料）たけとよ ゆめたろうプラン

(3) 都市計画マスタープランでの位置づけ

①策定年月：平成17年3月

②めざすべき都市像：みんなが笑顔で住み続けられる“いなか街”
 ～『いなからしさ』と『都市の便利さ』をあわせもつ魅力あるまちづくり～

③都市づくりの目標

- ・目標1：人にも環境にもやさしい 安心・安全なまちづくり
- ・目標2：にぎわいや交流が芽吹く ゆとりある快適なまちづくり
- ・目標3：一人ひとりの意志が届く 町民主体のまちづくり

③道路・交通環境整備の方針

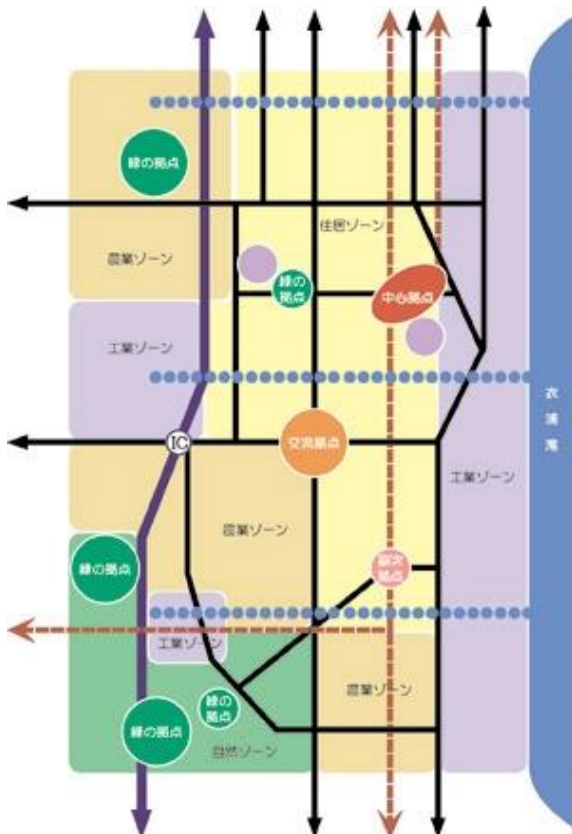
○基本的な考え方

- ・町内外の円滑な自動車移動を促す道路ネットワークを形成するとともに、歩行者や自転車
 が安全で快適に移動できる人にやさしい交通環境の形成を図ります。

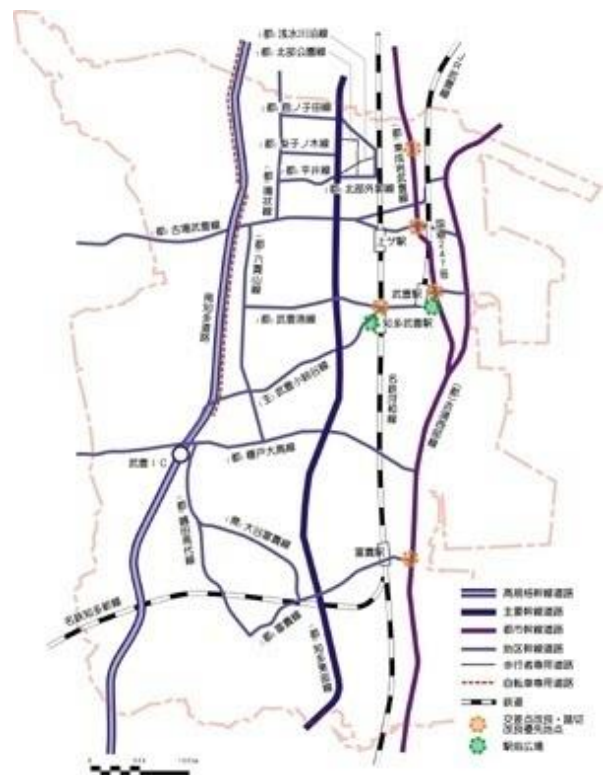
○その他交通環境整備の方針

- ・JR武豊線と名鉄河和線の利便性の向上を関係機関に要請するとともに、JR武豊駅と
 名鉄知多武豊駅について駅前広場の整備に向けた検討を行います。
- ・駅周辺の整備にあわせ、民間との連携のもとで駐車場や駐輪場の整備・拡充を検討しま
 す。

将来都市像

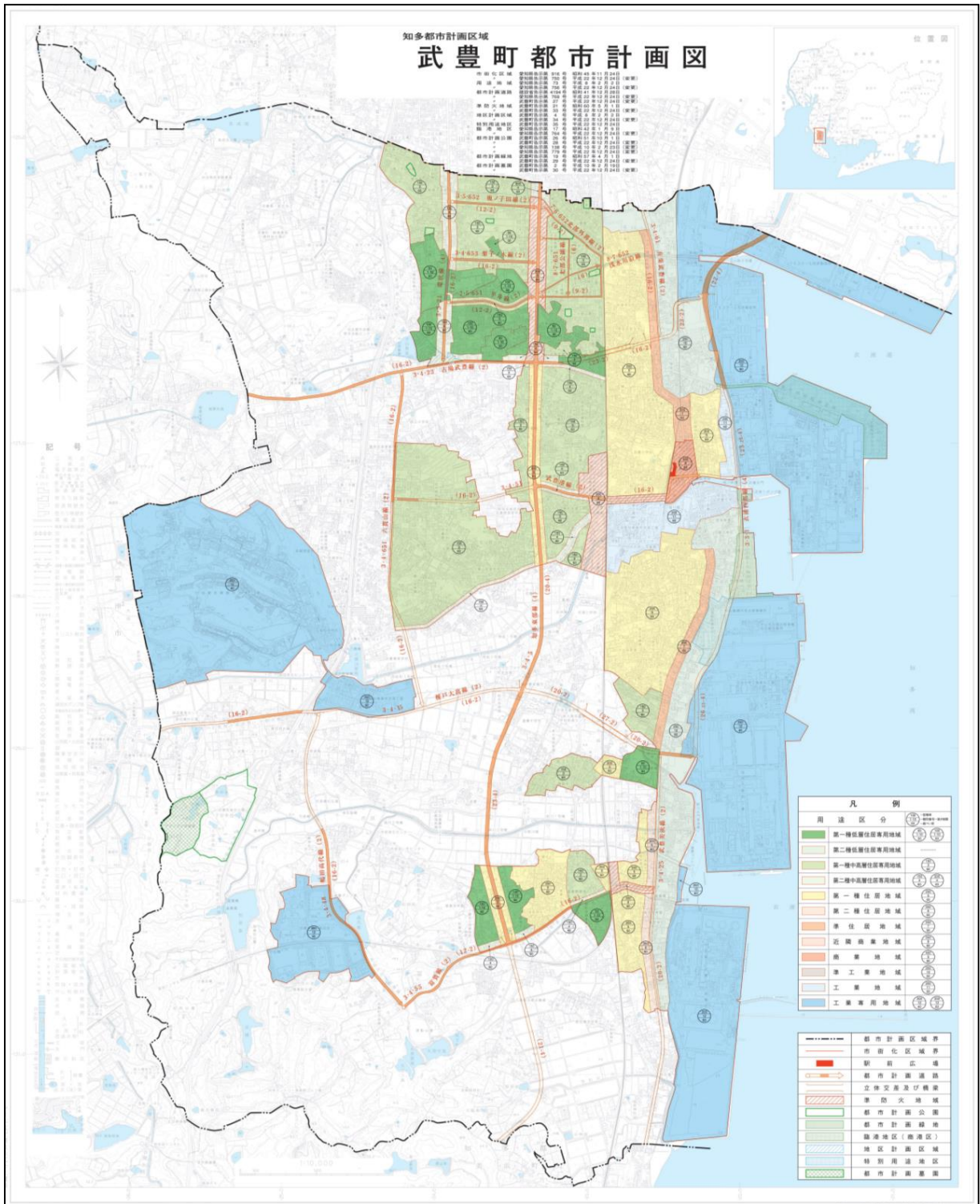


道路整備方針



資料：武豊町都市計画マスタープラン

武豊町都市計画図



(4) 武豊町中心市街地散策路基本計画

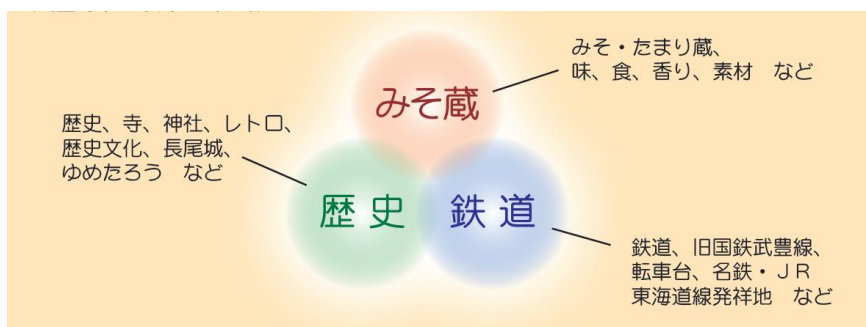
①策定年月：平成19年3月

②計画作成の目的

武豊町では、名鉄知多武豊駅及びJR武豊駅周辺から大足・里中地区にかけての区域を「中心市街地」と位置づけ、住民や来訪者が、安心して訪れ、楽しみ、ふれあい、武豊らしさを感じられるまちづくりを目指した取り組みを推進している。

中心市街地には、みそやたまりの醸造工場、堀川、社寺、転車台などがあり、これらは武豊町の歴史や伝統・文化を伝える貴重な資源となっている。しかし、このような地域資源があるにもかかわらず、対外的な認知度は低く、地域住民にさえもその魅力が十分に認識されていない面がある。以上のような現状を踏まえ、中心市街地に点在する地域資源を有効に活かしながら、武豊町の顔となる中心市街地の魅力を高めることを目指し、地域住民や来訪者など「みんなが歩いて楽しい散策路づくり」を進めることとし、地域住民との協働のもとで散策路に関する基本計画を策定している。

③武豊町中心市街地の魅力



④コンセプト

- ・武豊ゆめ回廊～蔵と鉄道 歴史薫る懐かしの風景路～

⑤基本方針

- ・みそ・たまり蔵の趣きある佇まいと香りを感じる散策路づくり
- ・東海道線発祥の地としての鉄道文化を感じる散策路づくり
- ・武豊の歴史を伝える神社・寺をめぐる散策路づくり



資料：武豊町中心市街地散策路基本計画より

(5) 社会資本総合整備計画

①策定年月：平成25年3月（計画期間：平成25～29年度）

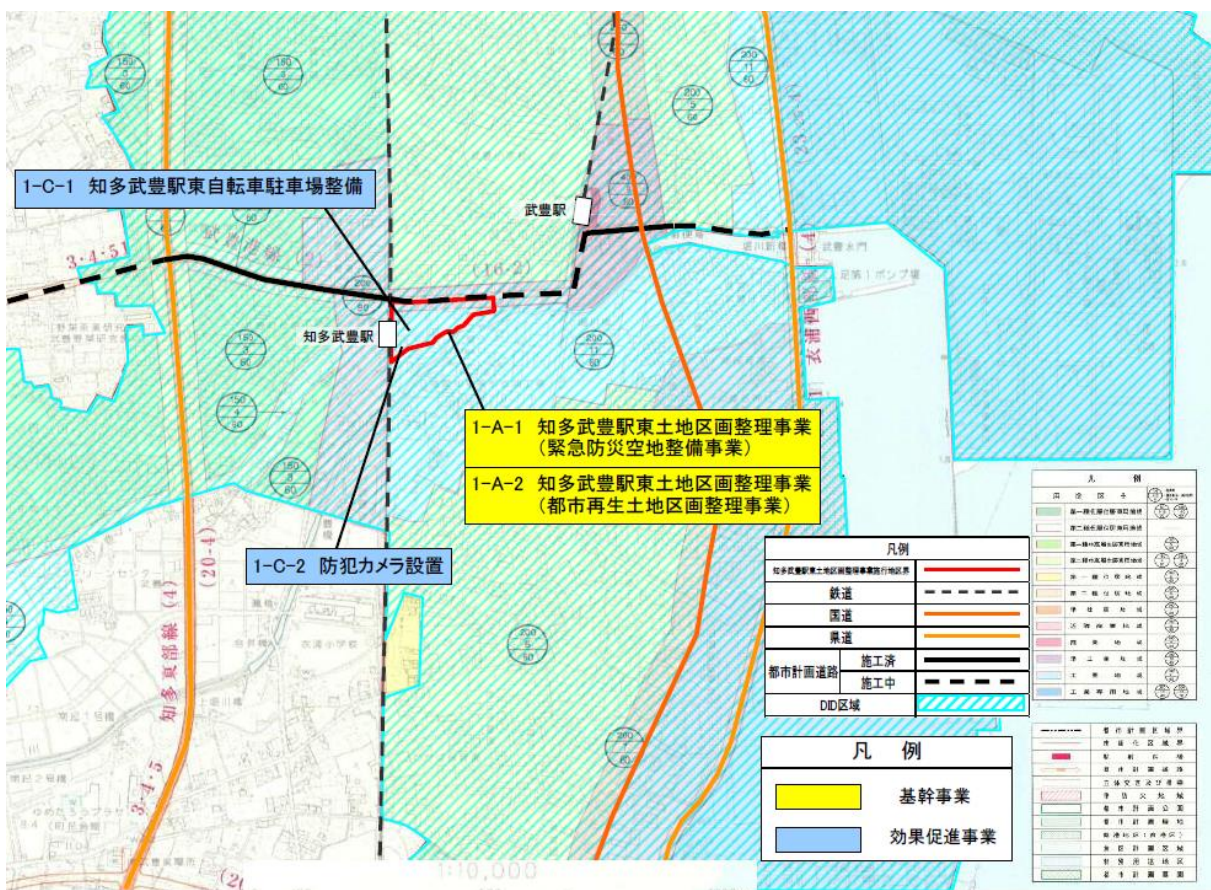
②計画の目標

- ・駅を中心とした都市基盤整備および宅地の利用増進により、安心・安全で快適な駅の利用環境を確保するとともに、駅周辺としてふさわしい土地利用への転換を目指す。

③計画の成果目標（定量的指標）

- ・知多武豊駅東土地区画整理事業による駅アクセス道路・交通広場の整備や、駐輪場の整備により、安全で快適な駅へのアクセスを確保し、知多武豊駅東口の乗降者数を429人から687人（H29）に増加させる。
- ・知多武豊駅東土地区画整理事業による道路整備や宅地の利用増進により、知多武豊駅東口を中心とした商業環境を整え、区画整理地区内店舗数の減少傾向を解消する。
- ・知多武豊駅東土地区画整理事業により、災害等に対して備えのできていない災害危険エリア率を減少させる。

④事業内容



資料：武豊町「社会資本総合整備計画」（平成25年3月）より

(6) 上位関連計画に見る公共交通施策の動向

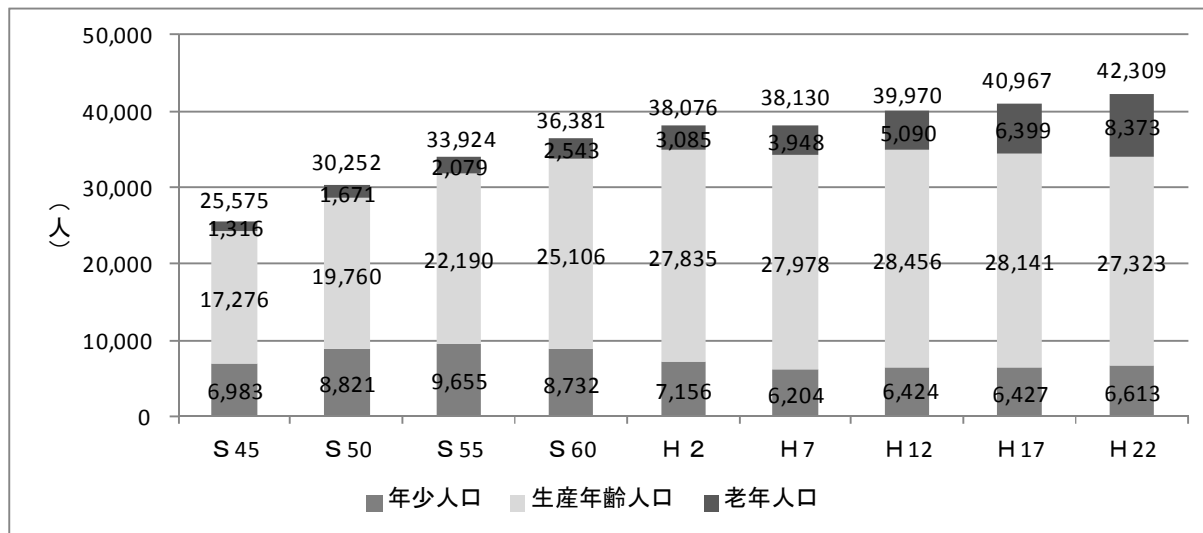
上位関連計画	公共交通施策のポイント
<p>第5次総合計画 (平成20年策定)</p>	<p>○実施方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の利便性を高めるため、町内の生活拠点へ気軽に移動できる道路と公共交通の整備を進める。 <p>○整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設、医療機関、商業施設など、日常の生活拠点へ気軽に移動できる地域交通体系を地域の意見を活かしながら整備する。
<p>都市計画マスタープラン (平成17年3月策定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・JR武豊駅と名鉄河和線の利便性の向上を関係機関に要請 ・JR武豊駅と名鉄知多武豊駅について駅前広場の整備に向けた検討を行う。 ・駅周辺の整備にあわせ、民間との連携のもとで駐車場や駐輪場の整備・充実を検討する。
<p>武豊町中心市街地散策路基本計画 (平成19年3月策定)</p>	<p>○基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東海道発祥の地としての鉄道文化を感じる散策路づくり
<p>社会資本総合整備計画 (平成25年3月策定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅アクセス道路・交通広場の整備や、駐輪場の整備により、安全で快適な駅へのアクセスを確保する。

2. 潜在需要となる人口動向

(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、これまで増加傾向にあり、平成 22 年時点では 42,309 人であった。

図 1-3 武豊町の人口推移



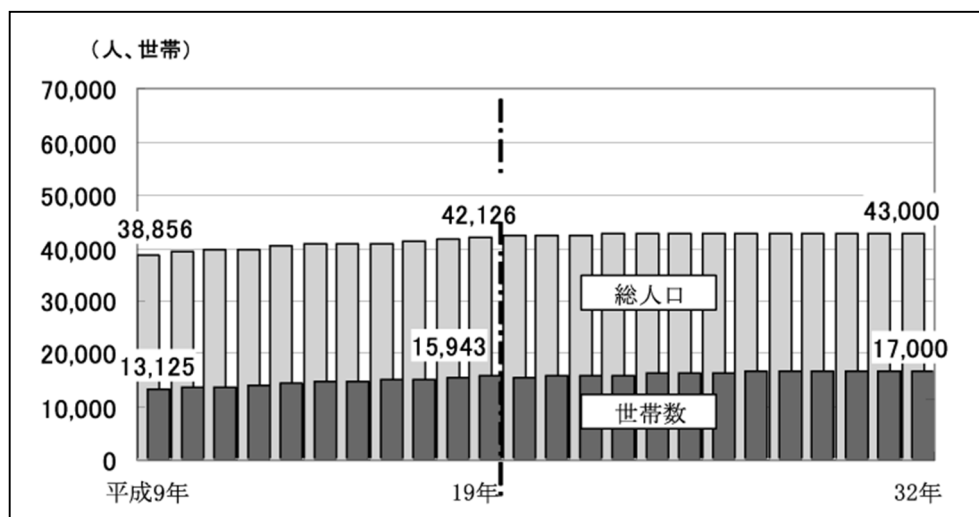
※H22年の総数 42,309 人は年齢不詳を含まず

(資料) 国勢調査人口

(2) 武豊町の人口見通し

平成 20 年度に策定された「たけとよ ゆめたろうプラン 第 5 次武豊町総合計画」によると、人口の増加傾向は今後もしばらく続き、平成 29 年にピークを迎えてその後はゆるやかに減少し、平成 32 年には約 43,000 人になる見込みとしている。

図 1-4 武豊町の総人口・世帯数



〈資料〉 たけとよ ゆめたろうプラン 第 5 次武豊町総合計画

(3) 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」によると、武豊町の将来人口は、平成32年まで増加する見通しであり、総合計画の人口増加見通しを裏付けている。

図 1-5 武豊町の将来推計人口

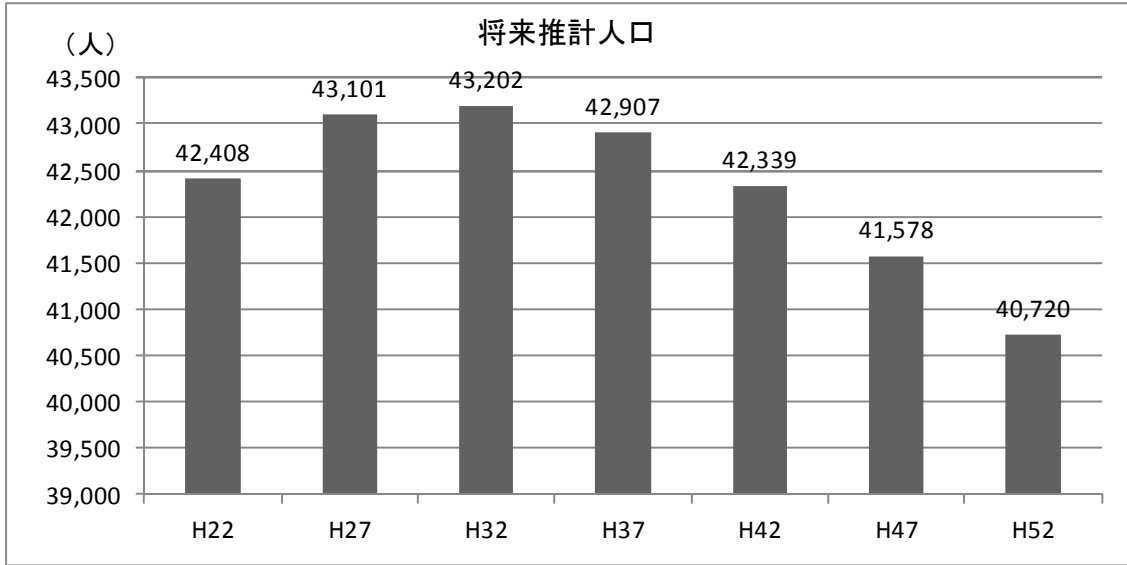


表 1-1 武豊町の将来推計人口 (年齢階級別データ)

武豊町 男女計	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
	H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52
総数	42,408	43,101	43,202	42,907	42,339	41,578	40,720
0～4歳	2,072	2,015	1,820	1,680	1,676	1,678	1,637
5～9歳	2,258	2,091	2,023	1,828	1,687	1,682	1,683
10～14歳	2,283	2,258	2,088	2,020	1,825	1,685	1,680
15～19歳	2,113	2,371	2,313	2,140	2,068	1,868	1,722
20～24歳	2,409	2,255	2,492	2,430	2,248	2,168	1,956
25～29歳	2,427	2,493	2,336	2,576	2,513	2,326	2,242
30～34歳	2,822	2,510	2,551	2,396	2,634	2,567	2,377
35～39歳	3,603	2,847	2,521	2,563	2,407	2,643	2,573
40～44歳	3,148	3,655	2,873	2,546	2,581	2,425	2,659
45～49歳	2,657	3,122	3,623	2,849	2,526	2,561	2,405
50～54歳	2,247	2,644	3,096	3,594	2,829	2,508	2,540
55～59歳	2,601	2,152	2,550	2,990	3,473	2,732	2,424
60～64歳	3,377	2,474	2,061	2,447	2,869	3,338	2,624
65～69歳	2,981	3,250	2,383	1,988	2,363	2,774	3,231
70～74歳	2,071	2,774	3,047	2,236	1,871	2,229	2,620
75～79歳	1,470	1,823	2,463	2,735	2,009	1,688	2,020
80～84歳	1,043	1,217	1,513	2,060	2,327	1,715	1,453
85～89歳	540	746	883	1,106	1,523	1,767	1,310
90歳以上	285	404	566	723	910	1,224	1,564
(再掲)0～14歳	6,614	6,364	5,931	5,528	5,188	5,045	5,000
(再掲)15～64歳	27,404	26,523	26,416	26,531	26,148	25,136	23,522
(再掲)65歳以上	8,390	10,214	10,855	10,848	11,003	11,397	12,198
(再掲)75歳以上	3,338	4,190	5,425	6,624	6,769	6,394	6,347
	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年
年齢別割合(0～14歳:%)	15.6	14.8	13.7	12.9	12.3	12.1	12.3
年齢別割合(15～64歳:%)	64.6	61.5	61.1	61.8	61.8	60.5	57.8
年齢別割合(65歳以上:%)	19.8	23.7	25.1	25.3	26.0	27.4	30.0
年齢別割合(75歳以上:%)	7.9	9.7	12.6	15.4	16.0	15.4	15.6

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25年3月推計)

(4) 流出入人口（15歳以上）

国勢調査における武豊町の流出入人口は下表のようになっている。流入人口を流出人口が上回り、特に半田市、名古屋市、常滑市への流出が激しいことがわかる。一方で、知多市、南知多町及び美浜町からは流入人口が流出人口を上回っている。

平成17年・22年の比較では、通勤の流出と通学の流入量が増加しているが、全体として、流出・流入ともに全体量は減少している。

流出入人口のうち、名古屋市・半田市・美浜町などとの通勤・通学流動は、流出で8,500人、流入で4,900人発生しており鉄道駅を経由した公共交通の潜在利用者となる。

表 1-2 流出入人口（上表：H17年 下表：H22年）

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	5,511	5,139	372	2,852	2,748	104
名古屋市	2,150	1,725	425	267	263	4
常滑市	1,350	1,324	26	884	829	55
美浜町	660	508	152	1,307	1,250	57
東海市	565	466	99	177	172	5
碧南市	304	301	3	52	52	
知多市	269	256	13	293	289	4
阿久比町	319	253	66	258	248	10
南知多町	288	250	38	574	527	47
東浦町	229	220	9	173	165	8
刈谷市	237	215	22	40	40	
大府市	264	203	61	82	82	
安城市	122	117	5	36	36	
その他	758	532	226	339	333	6
総数	13,026	11,509	1,517	7,334	7,034	300

〈資料〉平成17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	5,398	5,001	397	2,886	2,748	138
名古屋市	2,017	1,605	412	289	289	
常滑市	1,445	1,445		928	882	46
美浜町	776	632	144	1,224	1,165	59
東海市	513	443	70	168	158	10
碧南市	324	324		37	37	
南知多町	314	278	36	516	491	25
阿久比町	313	270	43	260	251	9
知多市	243	243		280	273	7
東浦町	221	221		151	146	5
刈谷市	231	211	20	43	43	
大府市	249	203	46	69	69	
安城市	117	117		35	35	
その他	813	551	262	340	327	13
総数	12,974	11,544	1,430	7,226	6,914	312

〈資料〉平成22年国勢調査

図 1-6 通勤通学流動の推移（上：通勤 下：通学）

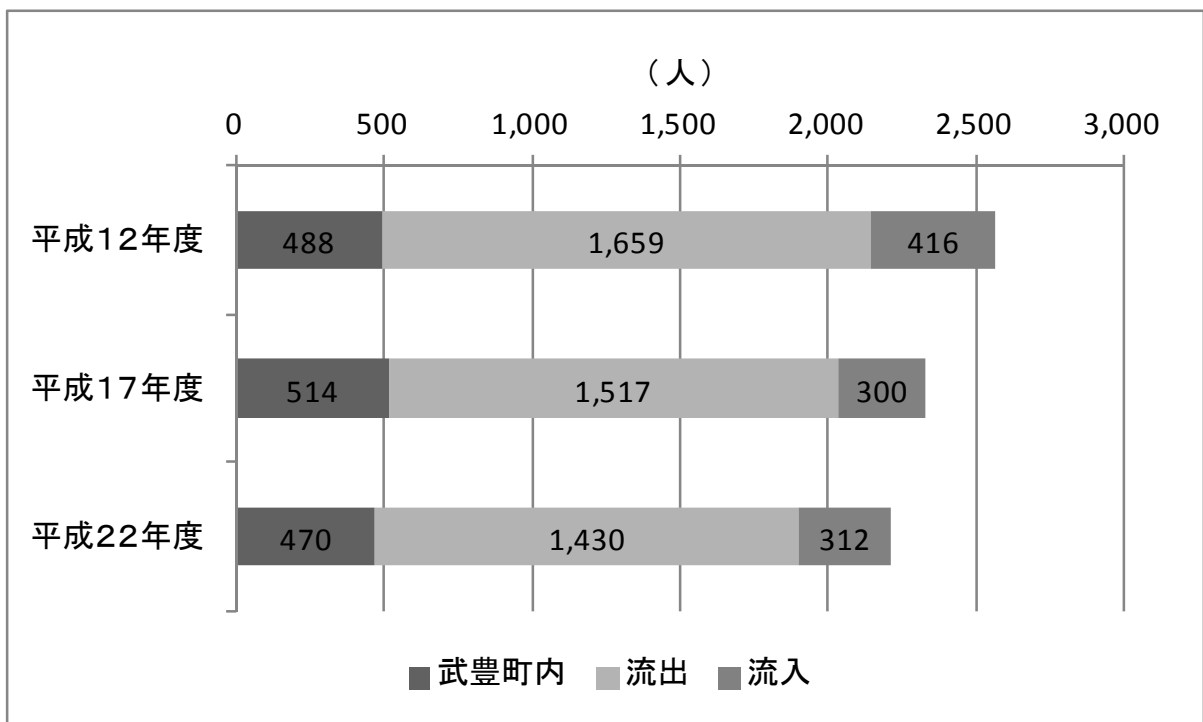
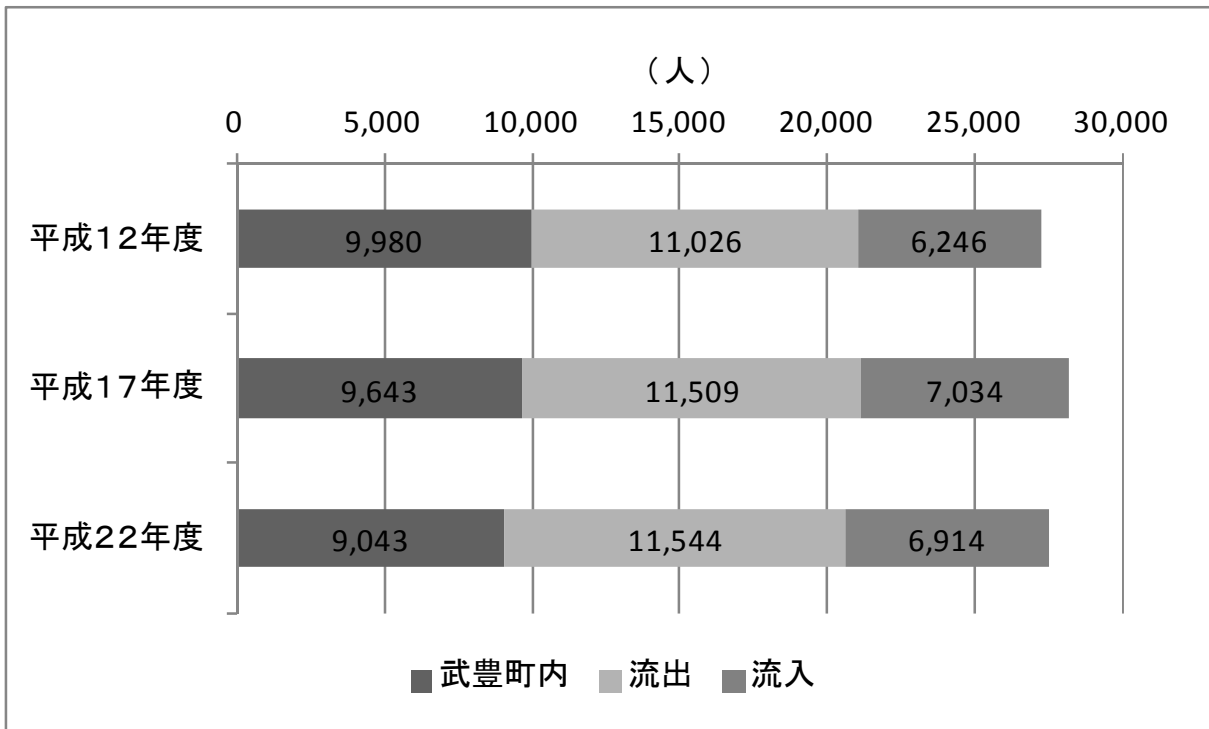


図 1-7 武豊町の通勤流動（上：H17 下：H22）

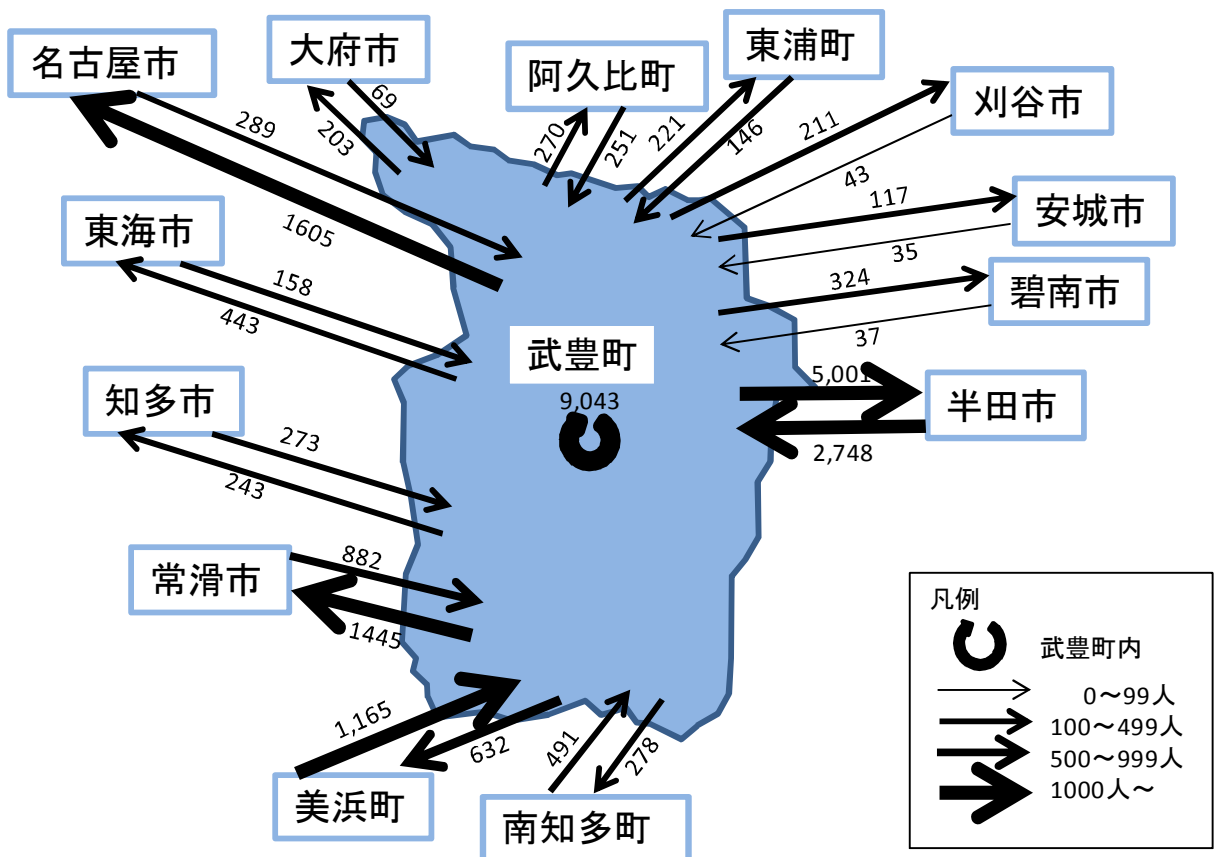
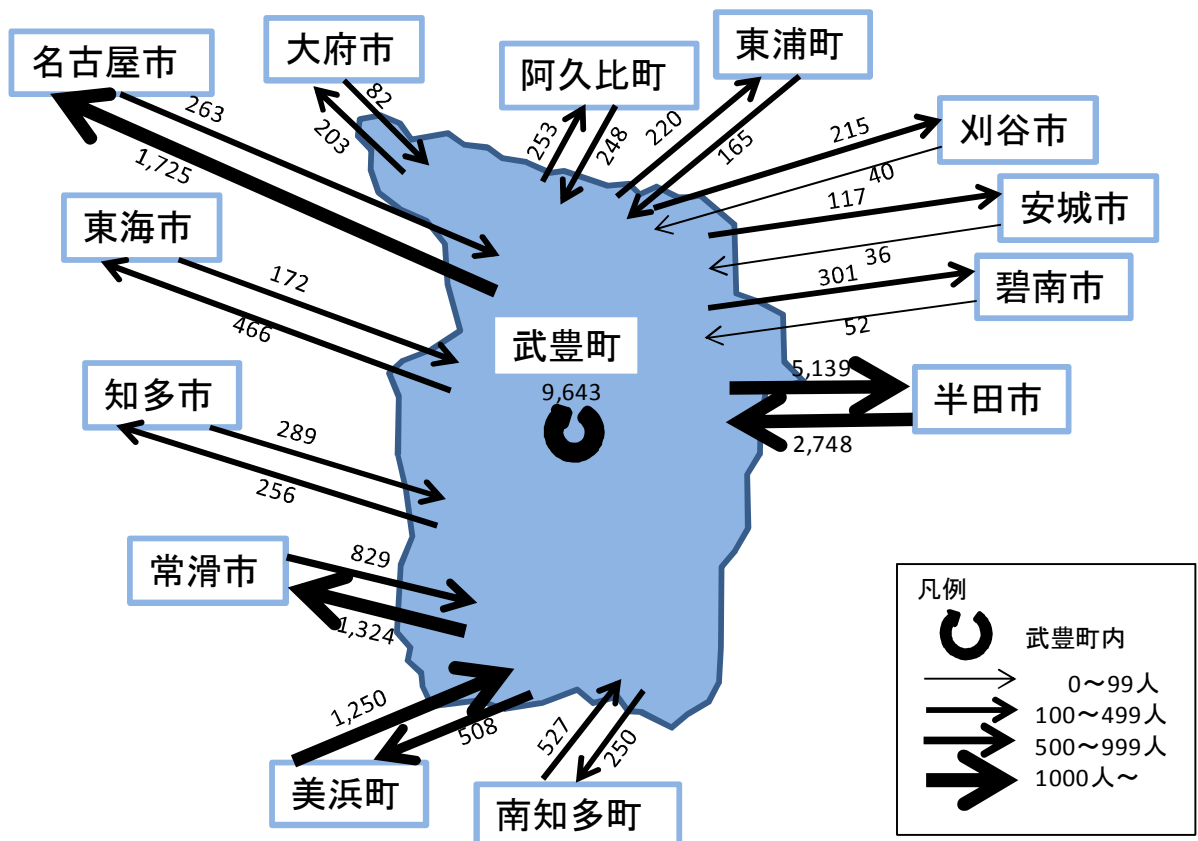
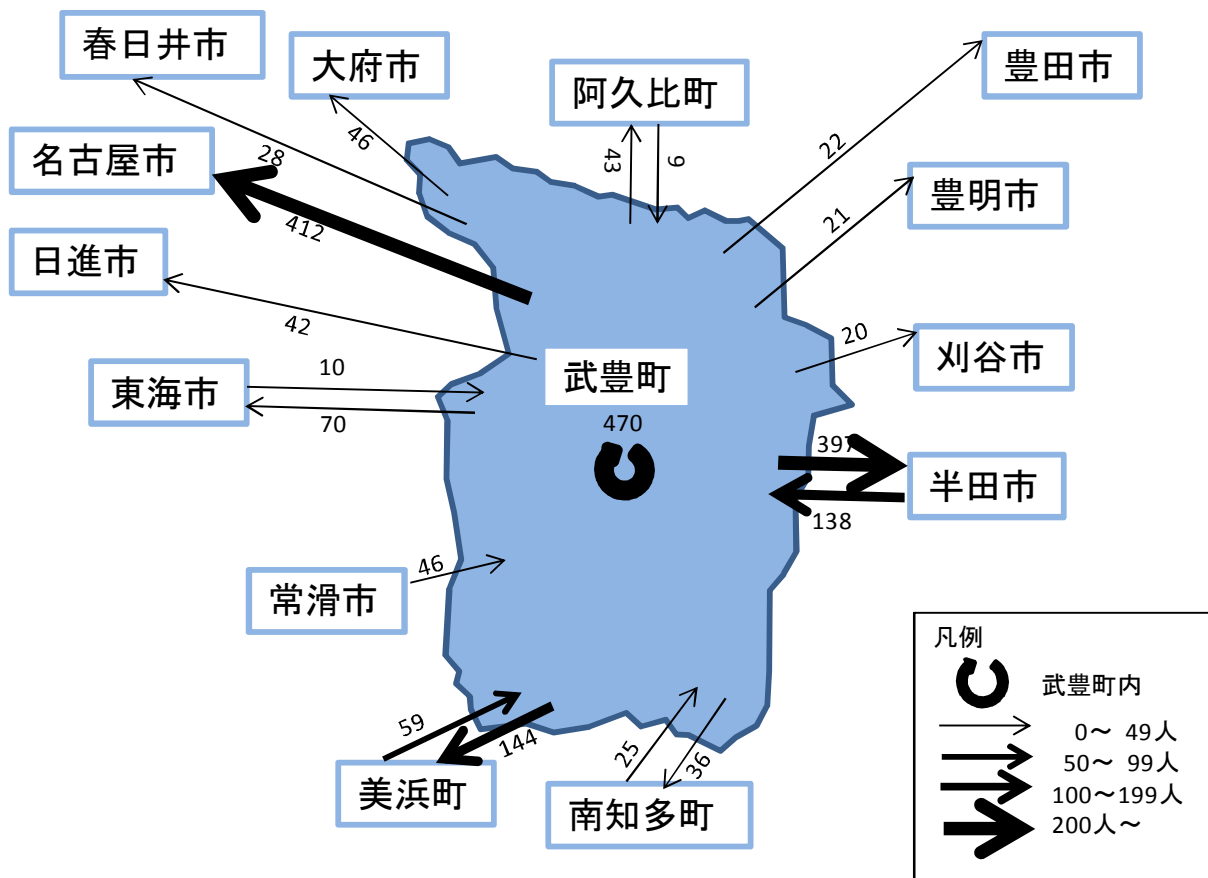
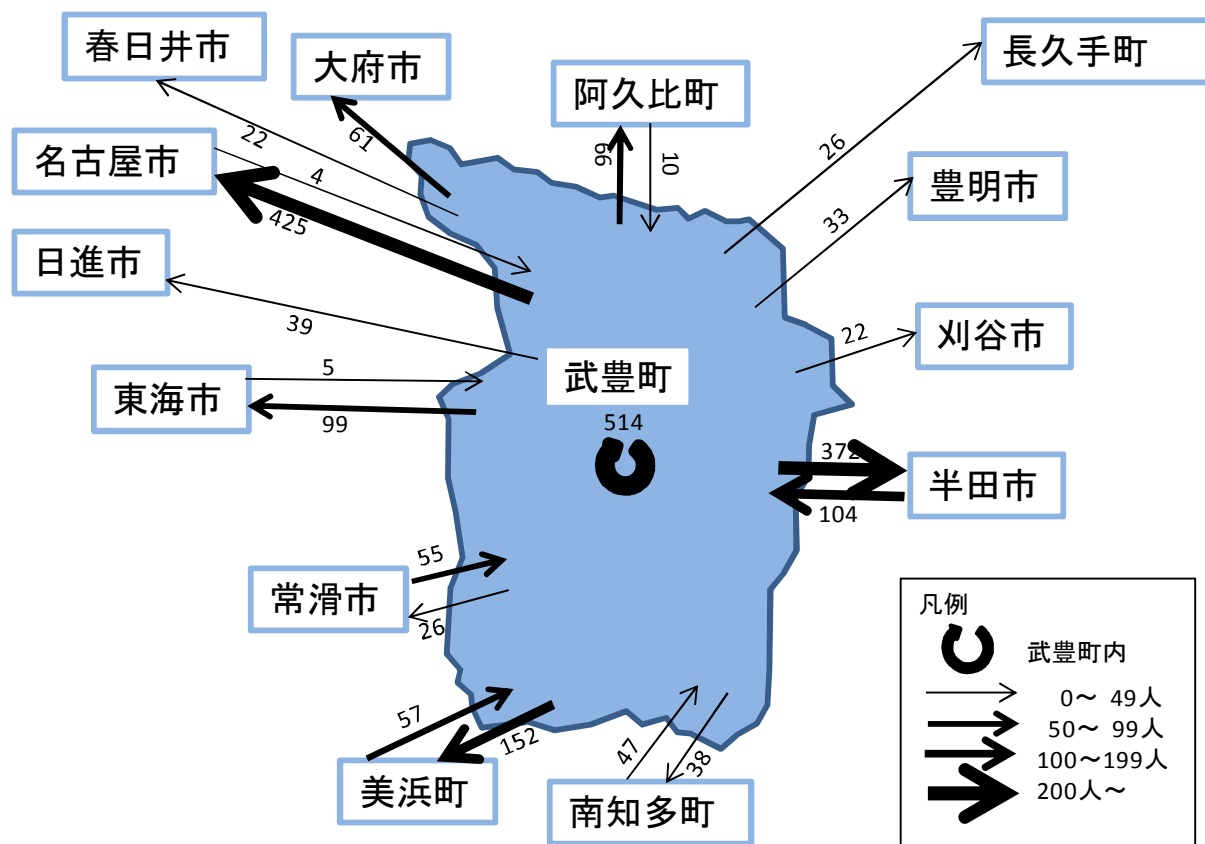


図 1-8 武豊町の通学流動（上：H17 下：H22）

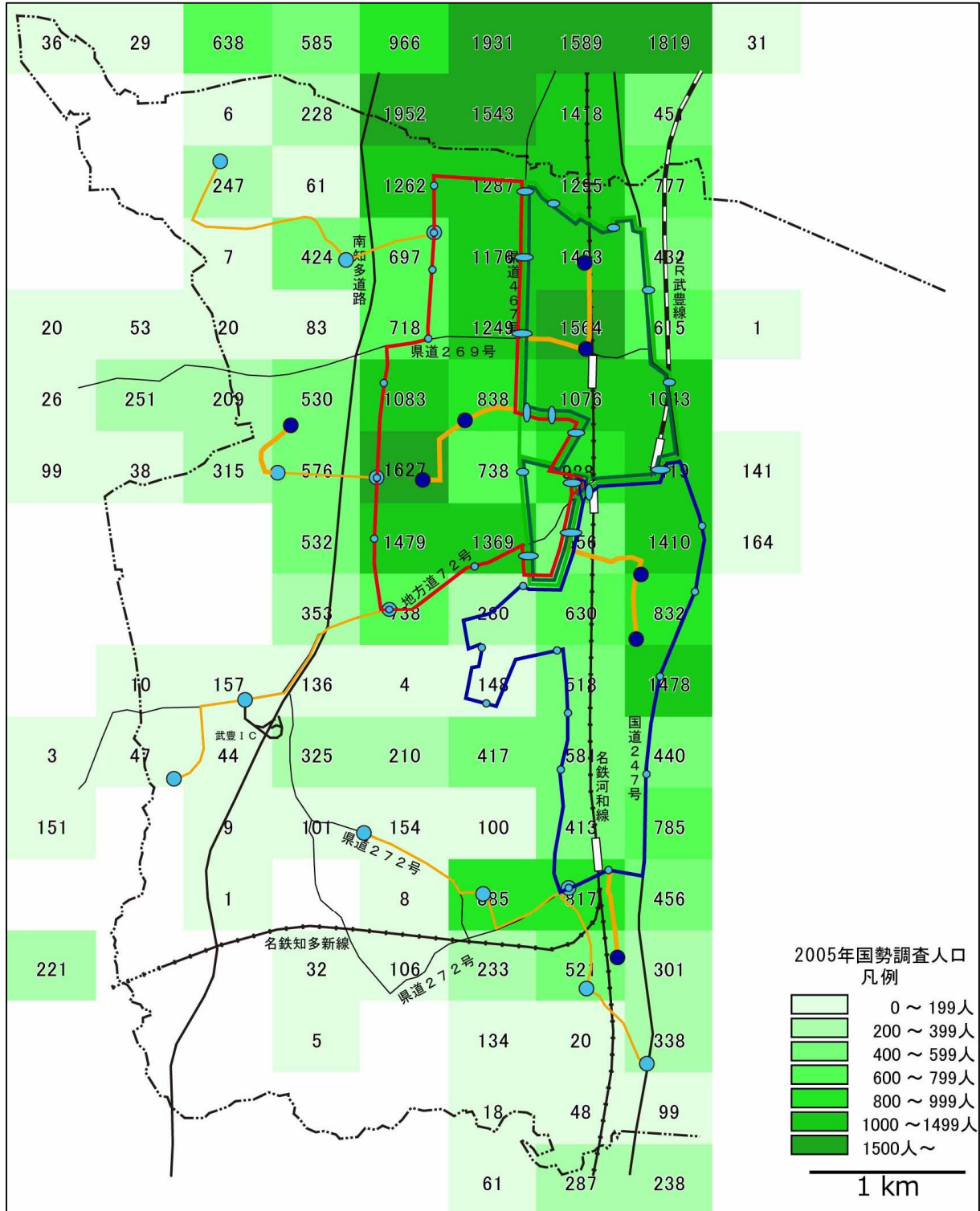


(4) 人口分布状況

武豊町における国勢調査人口の500m×500mメッシュ単位での人口分布状況を確認した。メッシュ内の数字は、当該メッシュ内に居住する人口を示す。

人口が集中しているエリアは、JR武豊線及び名鉄河和線沿線の北部地区、都市計画法の「市街化区域」であることがわかる。

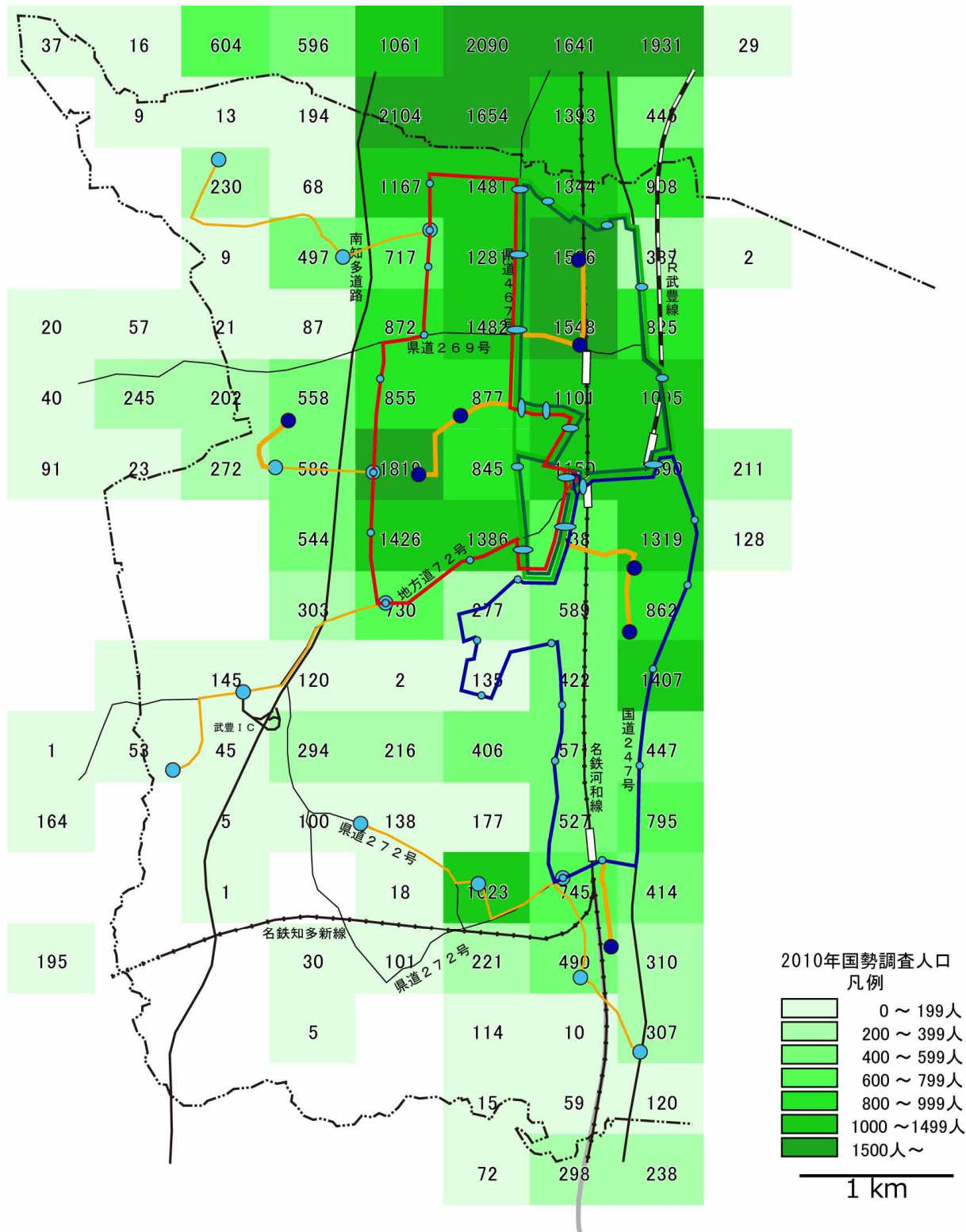
図1-9 武豊町 地区別人口（平成17年）



〈資料〉平成17年度国勢調査(技研商事『Market Analyzer』を用いて作成)

平成17年と22年の比較を行うと、町全体の人口増加をうけて、各メッシュの人口も一部を除き増加している。

図1-10 武豊町 地区別人口（平成22年）



〈資料〉平成22年度国勢調査(技研商事『Market Analyzer』を用いて作成)

3. 武豊町を取り巻く公共交通とコミュニティバス・乗合タクシーの事業評価

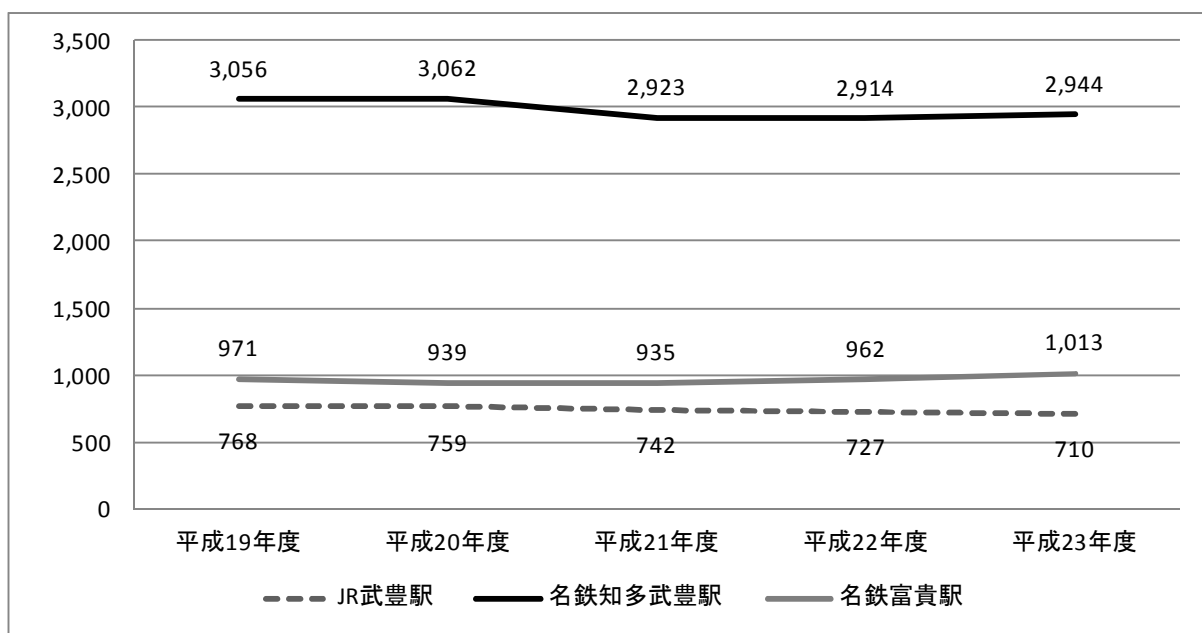
(1) 鉄道

武豊町には JR 武豊駅、名鉄知多武豊駅、名鉄富貴駅の 3 駅が存在する。

これら 3 駅の 1 日平均の利用者数の推移を確認した。

利用者数の最も多い駅は、名鉄知多武豊駅で、1 日平均約 2,900 人の利用がある。

武豊町内の鉄道駅の利用者数の推移



1日平均 乗車人員	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
JR武豊駅	768	759	742	727	710
名鉄知多武豊駅	3,056	3,062	2,923	2,914	2,944
名鉄富貴駅	971	939	935	962	1,013
定期分					
JR武豊駅	558	553	551	542	526
名鉄知多武豊駅	207	2,092	2,012	1,995	2,048
名鉄富貴駅	692	663	666	685	720
定期率					
JR武豊駅	72.7%	72.9%	74.3%	74.6%	74.1%
名鉄知多武豊駅	6.8%	68.3%	68.8%	68.5%	69.6%
名鉄富貴駅	71.3%	70.6%	71.2%	71.2%	71.1%

資料：知多半島の統計より

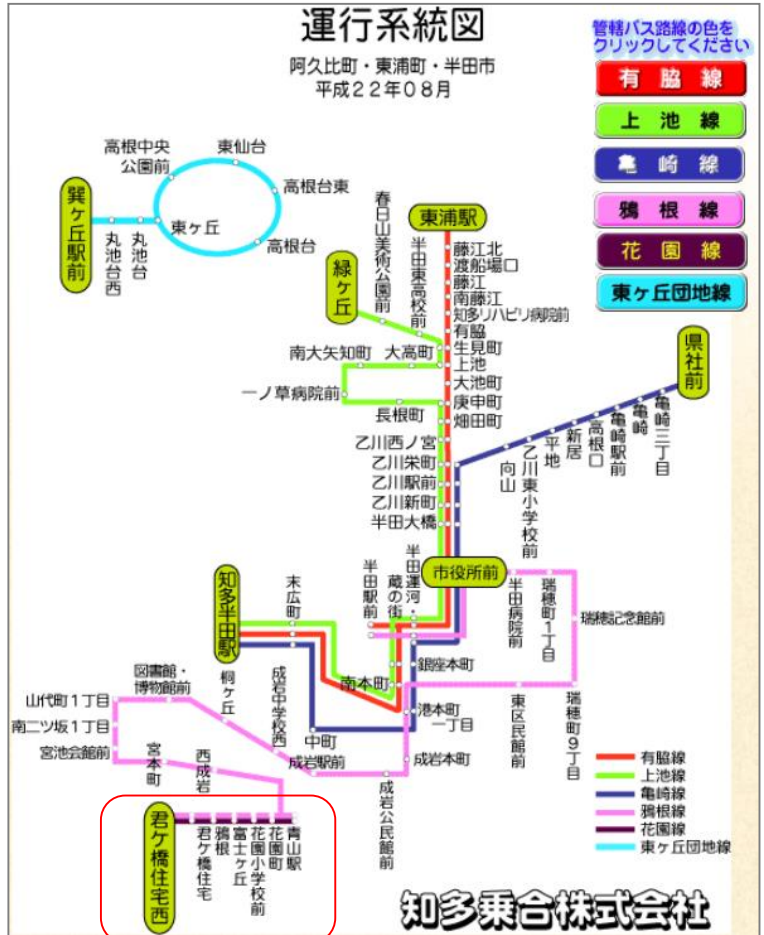
(2) 路線バスの状況

武豊町を取り巻く路線バスの運行状況を確認した。

武豊町内には路線バスは運行されていないが、近隣では、半田市南部の名鉄青山駅に接続する鴉根・花園線が運行している。

青山駅と君ヶ橋住宅間を結び、当該停留所間は、平日1日あたり3往復・6便、運行されている。

○知多乗合(株)のバス路線図と運行系統図



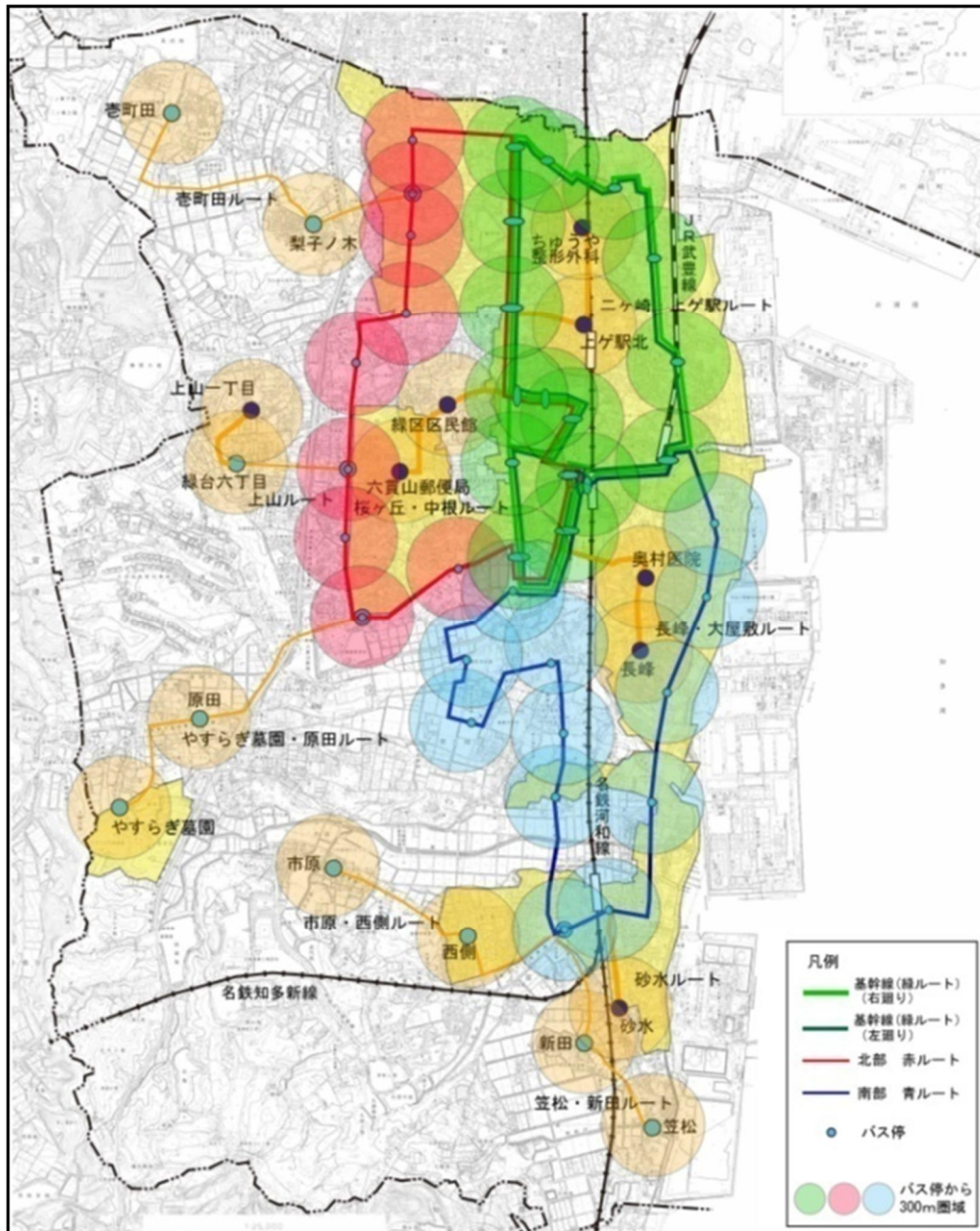
○鴉根・花園線の所要時間

半田(JR)前	蔵の運河前	半田役所前	半田病院前	瑞穂町1丁目	瑞穂町9丁目	瑞穂町9丁目	東区民館前	港本町1丁目	成岩本町	成岩公民館前	成岩中学西	桐ヶ丘	博覧館前	山代町1丁目	1丁目	南二ツ坂	宮池会館前	宮本町	西成	青山駅	花園町	富士ヶ丘	鴉根	君ヶ橋住宅	君ヶ橋住宅西	
1分	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	4

資料：知多乗合株式会社ホームページより

(3) 市街化区域に対するバス停カバー面積割合

地域公共交通総合連携計画（第1次）の事業評価の指標の一つとして、市街化区域面積に対してバス停留所等によりどれだけカバーできているか、交通空白地の状況について評価している。平成24年9月よりスタートした予約制バス（乗合タクシー）のルート追加により、目標値：80%に対して、カバー率は85.1%となっており、計画目標をクリアした。



- 事前予約制バス（タクシー）事業を含めた公共交通のカバー面積割合
 - ・市街化区域面積 $A = \text{約 } 6,407,366 \text{ m}^2$
 - ・コミュニティバス勢圏 $B = \text{約 } 4,670,803 \text{ m}^2$
 - ・西側停留所カバー勢圏 $C = \text{約 } 186,712 \text{ m}^2$
 - ・新規追加停留所カバー圏域 $D = \text{約 } 591,954 \text{ m}^2$ （上ゲ駅北・六貫山郵便局・砂水等）
- ※上記図面は、各停留所の圏域を表示している。
 ※市街化区域だけを対象にしているため、調整区域部分の停留所はカバー率に積算していない。
- ・カバー率 $(B + C + D) / A = 85.1\%$

(4) 武豊町コミュニティバスの利用実績の推移

①路線別利用実績

H22年7～9月の利用者数は、初年度の無料お試し期間の影響により他期間実績よりも多い。

平成25年度の年間利用実績は、34,818人/年となり、対前年度と比較すると、H24年度の32,509人/年から2,309人増加した。順調に増加傾向にあると判断している。

路線別にみると、平成25年度実績では、全ての路線で利用者数・1日1便当たりの乗車人員ともに増加しているものの、平成26年度3カ月間の状況は、赤・青ルートは増加しているが、緑(左)ルートは伸び悩んでいる。

表 2-1 利用実績

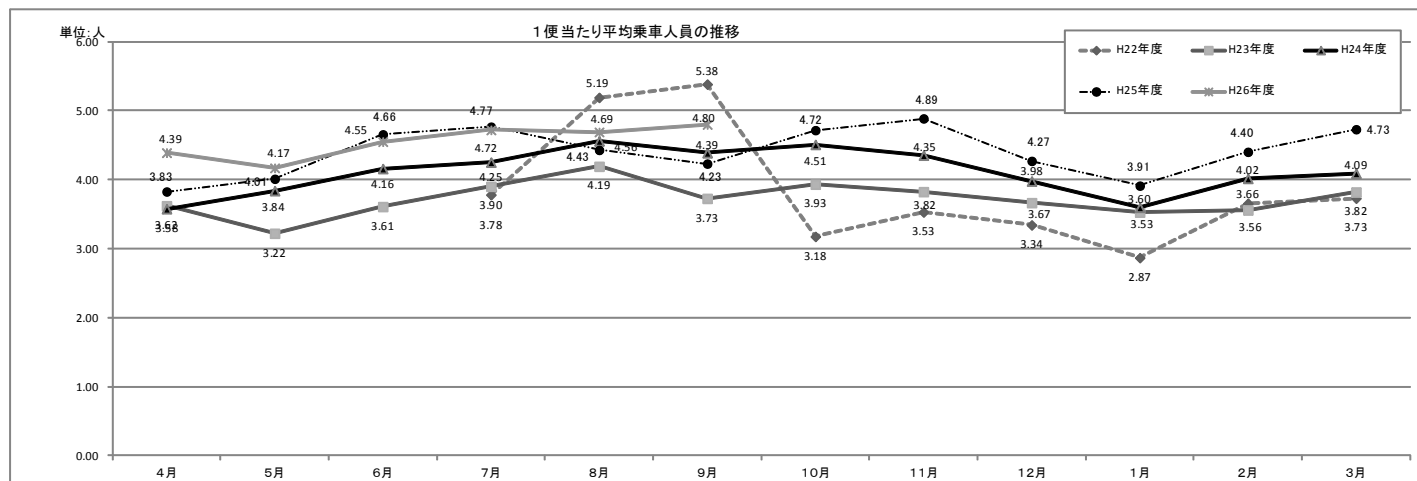
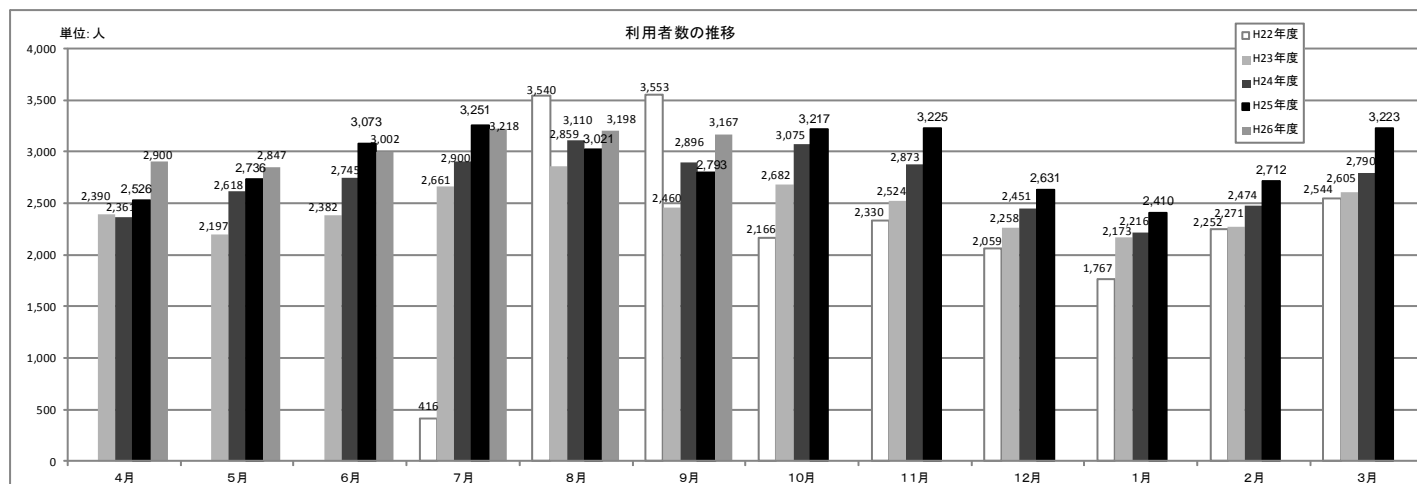
年・月	運行 日数	利用者数 (単位:人)					1日1便当たりの乗車人数 (単位:人/便)					運賃収入 (単位:円)	
		緑(右) ルート	緑(左) ルート	赤 ルート	青 ルート	合計	緑(右) ルート	緑(左) ルート	赤 ルート	青 ルート	全体 平均		
		日6便	日5便	日6便	日5便		日6便	日5便	日6便	日5便			
H22	7月	5	79	75	142	120	416	2.6	3.0	4.7	4.8	3.8	9,800
	8月	31	712	533	1,250	1,045	3,540	3.8	3.4	6.7	6.7	5.2	105,500
	9月	30	625	611	1,461	856	3,553	3.5	4.1	8.1	5.7	5.4	117,100
	10月	31	397	336	913	520	2,166	2.1	2.2	4.9	3.4	3.2	168,100
	11月	30	497	368	901	564	2,330	2.8	2.5	5.0	3.8	3.5	177,600
	12月	28	389	312	825	533	2,059	2.3	2.2	4.9	3.8	3.3	157,700
H23	1月	28	391	299	611	466	1,767	2.3	2.1	3.6	3.3	2.9	135,800
	2月	28	504	333	825	590	2,252	3.0	2.4	4.9	4.2	3.7	167,700
	3月	31	591	414	921	618	2,544	3.2	2.7	5.0	4.0	3.7	188,300
	4月	30	481	344	1,002	563	2,390	2.7	2.3	5.6	3.8	3.6	174,400
	5月	31	450	311	913	523	2,197	2.4	2.0	4.9	3.4	3.2	165,100
	6月	30	462	365	983	572	2,382	2.6	2.4	5.5	3.8	3.6	187,400
	7月	31	508	338	1,115	700	2,661	2.7	2.2	6.0	4.5	3.9	207,600
	8月	31	585	339	1,120	815	2,859	3.1	2.2	6.0	5.3	4.2	225,900
	9月	30	514	329	1,075	542	2,460	2.9	2.2	6.0	3.6	3.7	194,500
	10月	31	575	339	1,089	679	2,682	3.1	2.2	5.9	4.4	3.9	207,900
	11月	30	507	368	1,072	577	2,524	2.8	2.5	6.0	3.8	3.8	207,500
	12月	28	449	304	997	508	2,258	2.7	2.2	5.9	3.6	3.7	191,200
H24	1月	28	397	334	974	468	2,173	2.4	2.4	5.8	3.3	3.5	183,500
	2月	29	481	312	1,062	416	2,271	2.8	2.2	6.1	2.9	3.6	199,800
	3月	31	542	349	1,105	609	2,605	2.9	2.3	5.9	3.9	3.8	220,100
	4月	30	484	318	1,030	529	2,361	2.7	2.1	5.7	3.5	3.6	200,800
	5月	31	502	394	1,187	535	2,618	2.7	2.5	6.4	3.5	3.8	215,000
	6月	30	535	392	1,242	576	2,745	3.0	2.6	6.9	3.8	4.2	225,600
	7月	31	573	392	1,305	630	2,900	3.1	2.5	7.0	4.1	4.3	245,900
	8月	31	616	472	1,278	744	3,110	3.3	3.0	6.9	4.8	4.6	250,900
	9月	30	560	384	1,417	535	2,896	3.1	2.6	7.9	3.6	4.4	240,300
	10月	31	620	397	1,472	586	3,075	3.3	2.6	7.9	3.8	4.5	254,800
	11月	30	519	363	1,261	730	2,873	2.9	2.4	7.0	4.9	4.4	236,800
	12月	28	463	323	1,153	512	2,451	2.8	2.3	6.9	3.7	4.0	200,800
H25	1月	28	338	246	1,097	535	2,216	2.0	1.8	6.5	3.8	3.6	186,000
	2月	28	440	305	1,241	488	2,474	2.6	2.2	7.4	3.5	3.9	207,000
	3月	31	526	434	1,156	674	2,790	2.8	2.8	6.2	4.3	4.0	230,000
	4月	30	460	390	1,125	551	2,526	2.6	2.6	6.3	3.7	3.8	210,900
	5月	31	545	420	1,235	536	2,736	2.9	2.7	6.6	3.5	4.0	230,600
	6月	30	575	405	1,394	699	3,073	3.2	2.7	7.7	4.7	4.7	253,900
	7月	31	640	452	1,453	706	3,251	3.4	2.9	7.8	4.6	4.8	260,100
	8月	31	636	410	1,309	666	3,021	3.4	2.6	7.0	4.3	4.4	244,000
	9月	30	539	414	1,270	570	2,793	3.0	2.8	7.1	3.8	4.2	228,200
	10月	31	643	474	1,367	733	3,217	3.5	3.1	7.3	4.7	4.7	252,100
	11月	30	552	484	1,432	757	3,225	3.1	3.2	8.0	5.0	4.9	256,000
	12月	28	455	404	1,207	565	2,631	2.7	2.9	7.2	4.0	4.3	209,100
H26	1月	28	428	342	1,092	548	2,410	2.5	2.4	6.5	3.9	3.9	189,100
	2月	28	528	394	1,141	649	2,712	3.1	2.8	6.8	4.6	4.4	213,700
	3月	31	681	453	1,356	733	3,223	3.7	2.9	7.3	4.7	4.7	249,100
	4月	30	542	383	1,295	680	2,900	3.0	2.6	7.2	4.5	4.4	237,900
	5月	31	549	460	1,164	674	2,847	3.0	2.6	7.2	4.5	4.4	227,200
	6月	30	564	452	1,293	693	3,002	3.0	2.6	7.2	4.5	4.4	236,200
	7月	31	589	535	1,362	732	3,218	3.2	3.5	7.3	4.7	4.7	259,100
	8月	31	606	500	1,313	779	3,198	3.3	3.2	7.1	5.0	4.7	258,300
	9月	30	580	524	1,439	624	3,167	3.2	3.4	7.7	4.2	4.8	256,300
累積合計	1,503	26,424	19,629	58,442	31,253	135,748						10,558,200	

	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)
		緑(右)	緑(左)	赤	青	合計	緑(右)	緑(左)	赤	青	全体平均	
H22年度	242	4,185	3,281	7,849	5,312	20,627	2.8	2.7	5.3	4.4	3.9	1,227,600
H23年度	360	5,951	4,032	12,507	6,972	29,462	2.8	2.2	5.8	3.9	3.7	2,364,900
H24年度	359	6,176	4,420	14,839	7,074	32,509	2.9	2.5	6.9	3.9	4.1	2,693,900
H25年度	359	6,682	5,042	15,381	7,713	34,818	3.1	2.8	7.1	4.3	4.4	2,796,800
H26年度	183	3,430	2,854	7,866	4,182	18,332	3.1	3.0	7.3	4.6	4.6	1,475,000

※1 H22年度＝H22.7～H23.3の9ヶ月間
 ※2 H23年度＝H23.4～H24.3の12ヶ月間

※3 H24年度＝H24.4～H25.3の12ヶ月間
 ※4 H25年度＝H25.4～H26.3の12ヶ月間

	大人					小人					合計					1日1便当たり 平均乗車人数				
	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
4月		2,059	2,255	2,394	2,809		331	106	132	91		2,390	2,361	2,526	2,900		3.62	3.58	3.83	4.39
5月		1,947	2,461	2,625	2,730		250	157	111	117		2,197	2,618	2,736	2,847		3.22	3.84	4.01	4.17
6月		2,157	2,595	2,936	2,892		225	150	137	110		2,382	2,745	3,073	3,002		3.61	4.16	4.66	4.55
7月	336	2,336	2,739	3,071	3,090	80	325	161	180	128	416	2,661	2,900	3,251	3,218	3.78	3.90	4.25	4.77	4.72
8月	2,635	2,439	2,716	2,767	3,003	905	420	394	254	195	3,540	2,859	3,110	3,021	3,198	5.19	4.19	4.56	4.43	4.69
9月	2,965	2,245	2,702	2,629	3,060	588	215	194	164	107	3,553	2,460	2,896	2,793	3,167	5.38	3.73	4.39	4.23	4.80
10月	1,929	2,401	2,864	3,068		237	281	211	149		2,166	2,682	3,075	3,217		3.18	3.93	4.51	4.72	
11月	2,061	2,277	2,622	3,028		269	247	251	197		2,330	2,524	2,873	3,225		3.53	3.82	4.35	4.89	
12月	1,770	2,086	2,318	2,549		289	172	133	82		2,059	2,258	2,451	2,631		3.34	3.67	3.98	4.27	
1月	1,539	2,015	2,107	2,328		228	158	109	82		1,767	2,173	2,216	2,410		2.87	3.53	3.60	3.91	
2月	1,987	2,178	2,335	2,565		265	93	139	147		2,252	2,271	2,474	2,712		3.66	3.56	4.02	4.40	
3月	2,233	2,410	2,623	3,031		311	195	167	192		2,544	2,605	2,790	3,223		3.73	3.82	4.09	4.73	



②バス停留所別利用状況

○緑（右）ルート

緑（右まわり）ルートの平成 24 年度 1 年間のバス停留所別の利用実績は右のとおり。

乗車・降車が全体の 3% に満たないバス停留所は、「武豊中学校南」「長尾児童館」「保健センター」等のバス停留所となっている。

表 2-2 バス停留所利用状況（緑・右ルート）

停留所名	乗車			降車		
	大人	小人	乗車合計	大人	小人	降車合計
武豊町役場	1,344	101	1,445	0	0	0
名鉄知多武豊駅	373	28	401	7	2	9
ピアコ西	201	15	216	43	1	44
グリーン・杉石病院前	477	4	481	187	2	189
武豊中学校南	35	2	37	13	4	17
長尾児童館	136	46	182	77	15	92
図書館・中央公民館	96	18	114	123	21	144
保健センター	77	41	118	31	5	36
平井畑	140	9	149	147	21	168
祠峯	129	10	139	113	6	119
アオキスーパー前	596	17	613	305	39	344
砂川公園	259	29	288	171	29	200
石川公園	510	32	542	422	26	448
口田	303	17	320	318	8	326
石川病院	724	24	748	793	29	822
JR武豊駅	355	7	362	529	38	567
名鉄知多武豊駅	14	0	14	1,720	75	1,795
武豊町役場	0	0	0	770	80	850
合計	5,769	400	6,169	5,769	401	6,170

乗車時：全体の3%未満箇所
降車時：全体の3%未満箇所

図 2-2
バス停留所利用状況
（緑・右ルート）

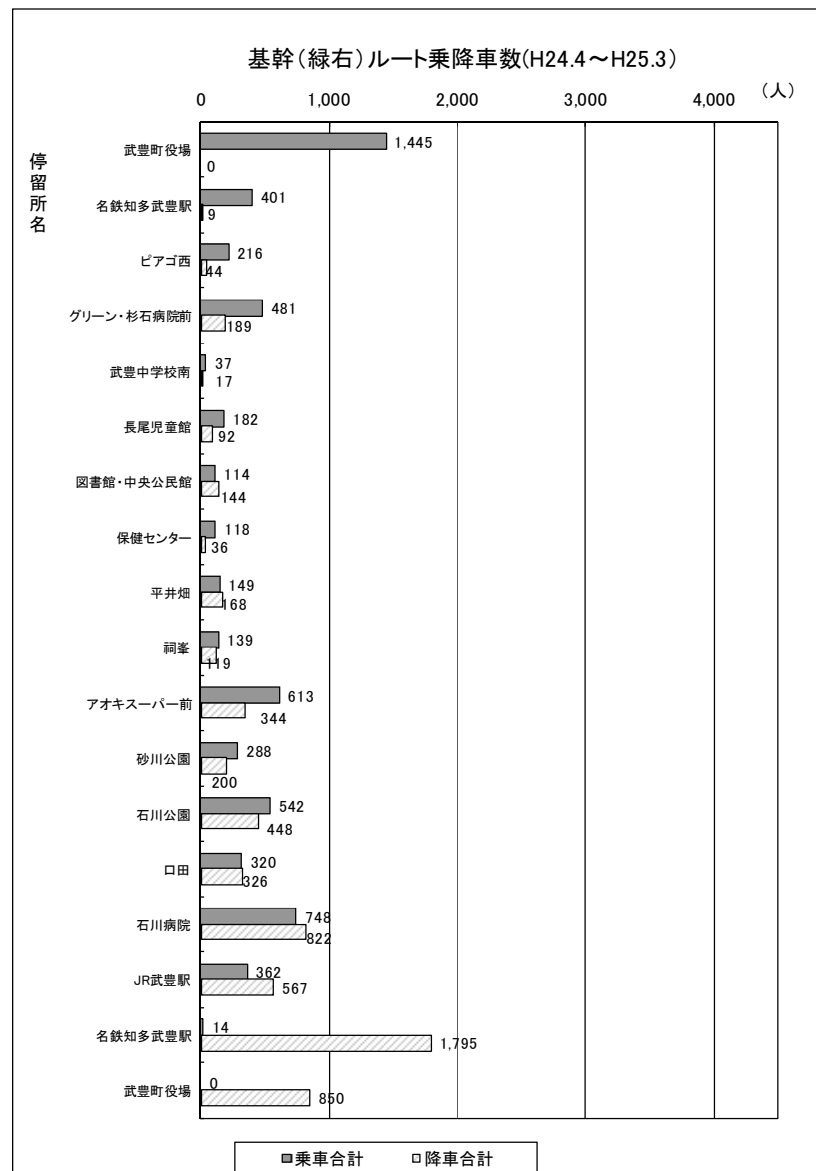


表 2-3 バス停留所利用状況（緑・左ルート）

○緑（左）ルート

緑（左まわり）ルートの平成 24 年度 1 年間のバス停留所別の利用実績は右のとおり。

乗車・降車が全体の 3%に満たないバス停留所は、「長尾児童館」「保健センター」「武豊中学校南」バス停留所となっている。

「武豊中学校南」「長尾児童館」「保健センター」バス停留所は、緑ルートの右まわり・左まわりの両方とも利用者が少ない。

停留所名	乗車			降車		
	大人	小人	乗車合計	大人	小人	降車合計
武豊町役場	1,024	128	1,152	0	0	0
名鉄知多武豊駅	540	37	577	8	0	8
JR武豊駅	494	26	520	246	17	263
石川病院	193	11	204	185	9	194
口田	192	0	192	264	1	265
石川公園	250	22	272	267	15	282
砂川公園	216	34	250	156	15	171
アオキスーパー前	452	45	497	411	50	461
祠峯	188	24	212	86	3	89
平井畑	195	16	211	142	29	171
長尾児童館	84	30	114	117	36	153
図書館・中央公民館	80	20	100	233	22	255
保健センター	42	4	46	97	13	110
武豊中学校南	18	0	18	30	0	30
グリーン・杉石病院前	35	2	37	502	14	516
ピアゴ西	10	0	10	188	23	211
名鉄知多武豊駅	5	0	5	565	93	658
武豊町役場	0	0	0	521	59	580
合計	4,018	399	4,417	4,018	399	4,417

乗車時：全体の3%未満箇所
降車時：全体の3%未満箇所

図 2-3
バス停留所利用状況
（緑・左ルート）

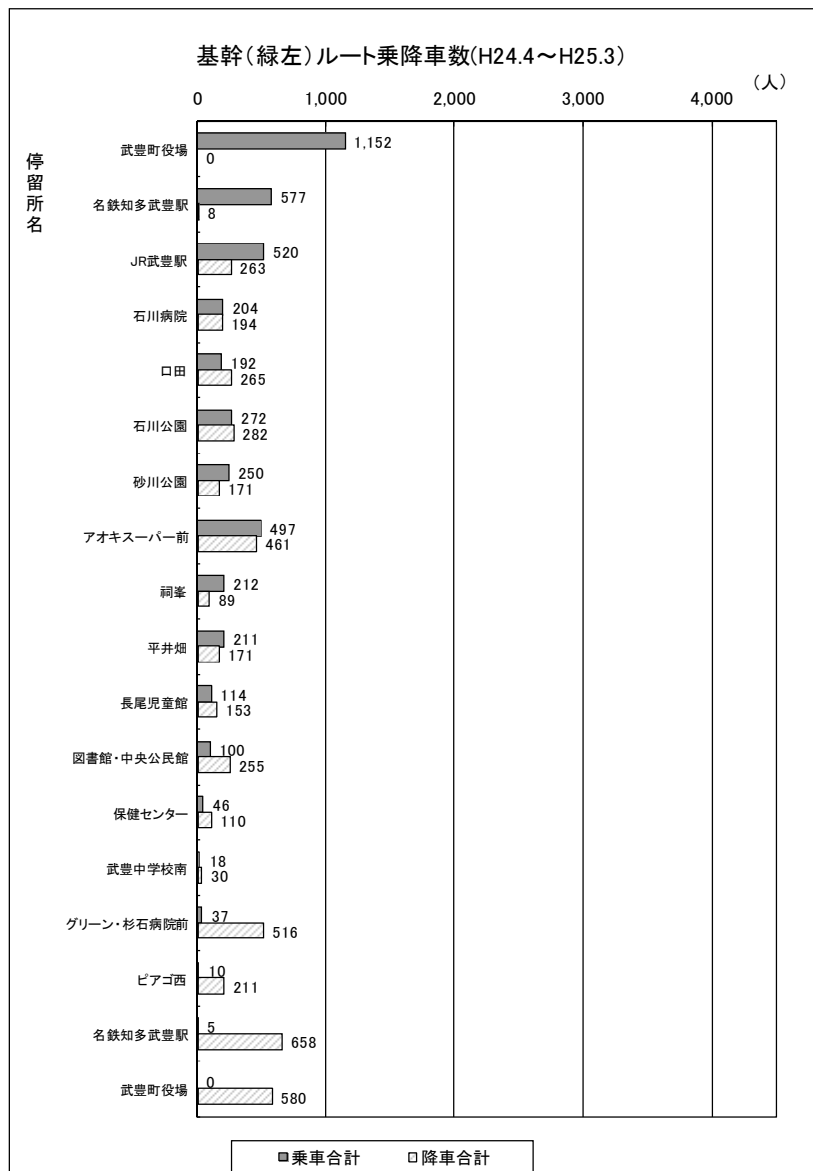


表 2-4 バス停留所利用状況（赤ルート）

停留所名	乗車			降車		
	大人	小人	乗車合計	大人	小人	降車合計
武豊町役場	3,369	187	3,556	0	0	0
名鉄知多武豊駅	3,049	76	3,125	4	3	7
ピアゴ西	559	12	571	5	1	6
グリーン・杉石病院前	191	7	198	28	2	30
榊原整形外科	792	11	803	951	14	965
武豊高校東	967	67	1,034	2,143	32	2,175
緑台	1,139	43	1,182	780	23	803
北中根	1,082	66	1,148	1,202	24	1,226
緑丘小学校	689	92	781	543	25	568
平井	436	25	461	687	47	734
梨子ノ木南	130	27	157	160	10	170
梨子ノ木北	317	13	330	309	22	331
新鹿子田橋南	550	53	603	557	55	612
アオキスーパー前	308	31	339	485	34	519
祠峯	157	18	175	306	6	312
平井畑	106	19	125	255	9	264
長尾児童館	90	33	123	99	31	130
図書館・中央公民館	68	14	82	214	38	252
保健センター	23	21	44	198	26	224
名鉄知多武豊駅	2	0	2	3,779	282	4,061
武豊町役場	0	0	0	1,319	131	1,450
合計	14,024	815	14,839	14,024	815	14,839

乗車時: 全体の3%未満箇所
降車時: 全体の3%未満箇所

○赤ルート

北部・赤ルートの平成 24 年度 1 年間のバス停留所別の利用実績は右のとおり。

乗車・降車が全体の 3%に満たないバス停留所は、「グリーン・杉石病院前」「梨子ノ木」「祠峯」等のバス停留所となっている。

「梨子ノ木南」「長尾児童館」のバス停留所は、事前予約制バス（乗り合いタクシー）の接続箇所である。

図 2-4
バス停留所利用状況
（赤ルート）

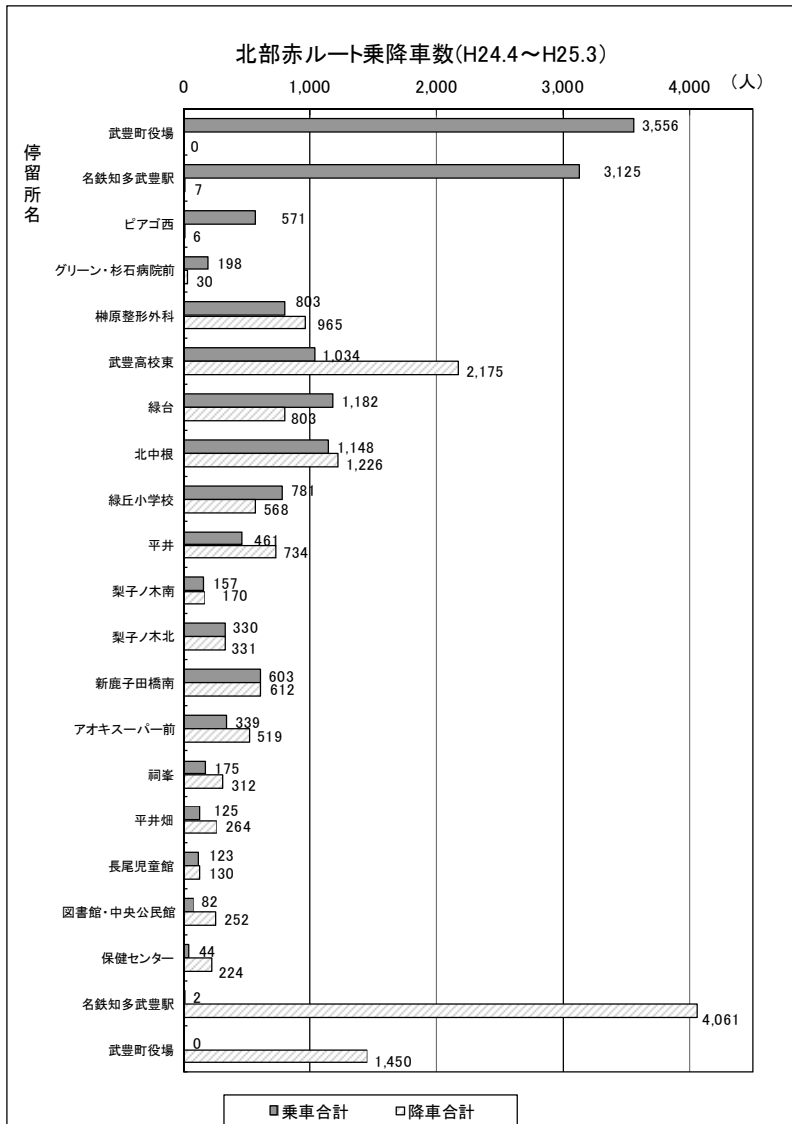


表 2-5 バス停留所利用状況（青ルート）

○青ルート

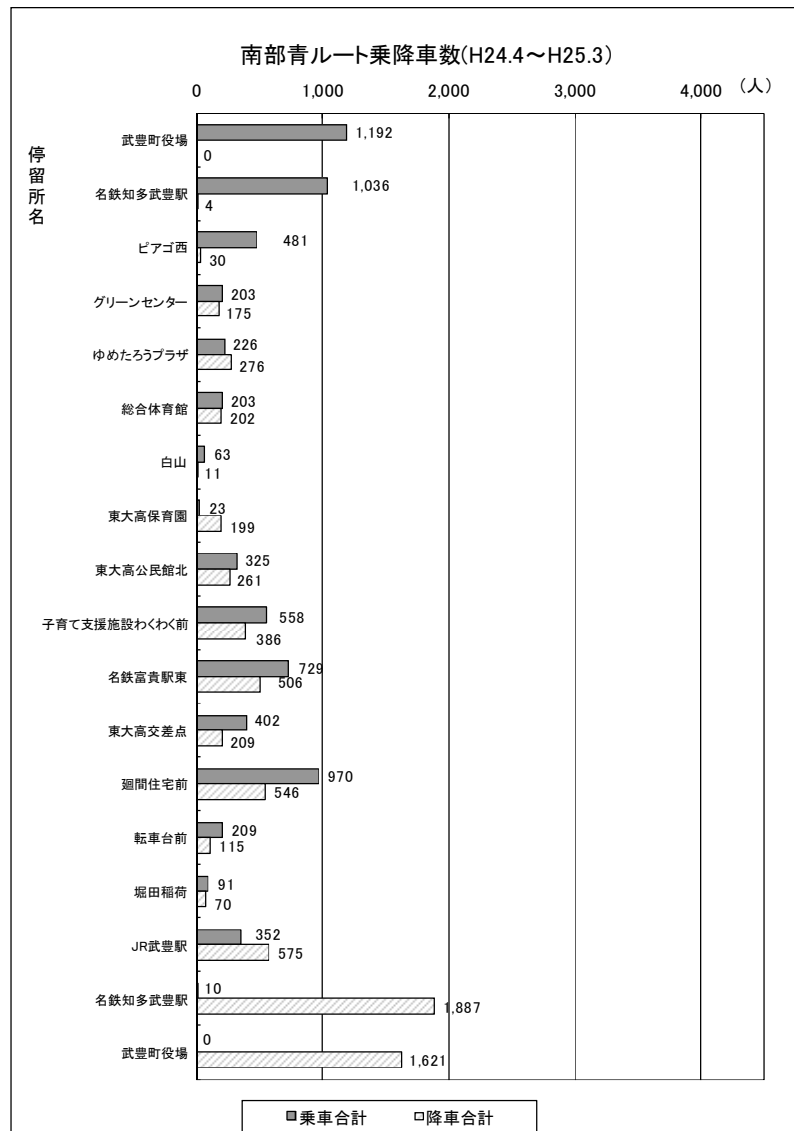
南部・青ルートの平成 24 年度 1 年間のバス停留所別の利用実績は右のとおり。

乗車・降車が全体の 3%に満たないバス停留所は、「グリーンセンター」「総合体育館」「白山」等のバス停留所となっている。

停留所名	乗車			降車		
	大人	小人	乗車合計	大人	小人	降車合計
武豊町役場	1,049	143	1,192	0	0	0
名鉄知多武豊駅	970	66	1,036	1	3	4
ピアゴ西	467	14	481	21	9	30
グリーンセンター	198	5	203	170	5	175
ゆめたろうプラザ	162	64	226	214	62	276
総合体育館	183	20	203	177	25	202
白山	57	6	63	9	2	11
東大高保育園	22	1	23	197	2	199
東大高公民館北	317	8	325	258	3	261
子育て支援施設わくわく前	433	125	558	313	73	386
名鉄富貴駅東	698	31	729	475	31	506
東大高交差点	392	10	402	200	9	209
廻間住宅前	931	39	970	527	19	546
転車台前	207	2	209	102	13	115
堀田稲荷	88	3	91	63	7	70
JR武豊駅	332	20	352	538	37	575
名鉄知多武豊駅	10	0	10	1,776	111	1,887
武豊町役場	0	0	0	1,475	146	1,621
合計	6,516	557	7,073	6,516	557	7,073

乗車時：全体の3%未満箇所
降車時：全体の3%未満箇所

図 2-4
バス停留所利用状況
（青ルート）



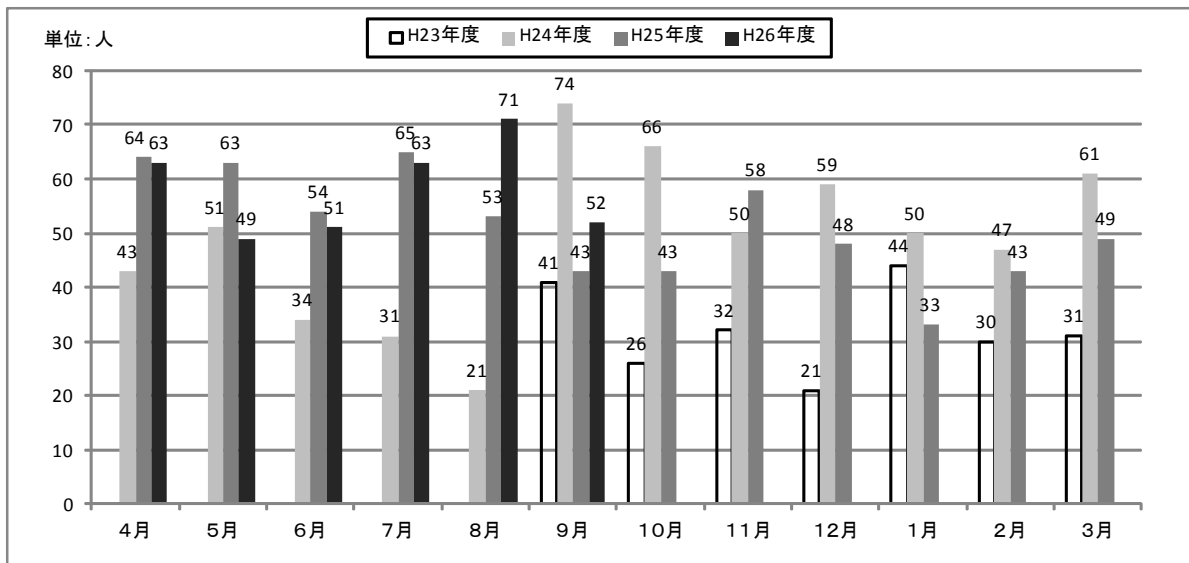
(5) 事前予約制バス（乗合タクシー）の利用実績の推移

事前予約制バス（乗合タクシー）の利用実績は、毎年度の推移をみると、平成 24 年度は 587 人、平成 25 年度は 616 人となり、増加傾向にある。

事前予約制バス（乗合タクシー）は、コミュニティバスへの乗り継ぎ利用が殆どなので、コミュニティバスの利用増加に貢献していると言える。

砂水ルート（砂水⇄富貴駅東）と二ヶ崎・上ヶ駅北ルート（上ヶ駅北⇄平井畑）はこれまで全く利用がない。

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
4月		43	64	63
5月		51	63	49
6月		34	54	51
7月		31	65	63
8月		21	53	71
9月	41	74	43	52
10月	26	66	43	49
11月	32	50	58	48
12月	21	59	48	43
1月	44	50	33	49
2月	30	47	43	49
3月	31	61	49	49



○ルート別の
利用実績の推移

ルート	杏町田・梨子ノ木ルート		上山ルート		やすらぎ墓園・原田ルート		市原・西側ルート		笠松・新田ルート		砂水ルート	二ヶ崎・上ヶ駅北ルート		長峰・大屋敷ルート		桜ヶ丘・中根ルート		合計	
	杏町田⇄梨子ノ木北	梨子ノ木⇄梨子ノ木北	上山1丁目⇄北中根	緑台6丁目⇄北中根	やすらぎ墓園⇄武豊高校東	原田⇄武豊高校東	市原⇄子育て施設	西側⇄子育て施設	笠松⇄子育て施設	新田⇄子育て施設	砂水⇄富貴駅東	ちゅや整形⇄平井畑	上ヶ駅北⇄平井畑	長峰⇄ピアゴ西	奥村医院⇄ピアゴ西	六貫山郵便局⇄長尾児童館	緑区市民館⇄長尾児童館		
H23	9月	1	0		14	8	2	3	7	1	5							41	
	10月	3	0		10	6	1	0	1	5	0							26	
	11月	2	2		16	2	3	0	0	7	0							32	
	12月	2	1		9	1	1	1	0	6	0							21	
H24	1月	5	0		17	5	1	4	10	2	0							44	
	2月	2	1		24	1	1	0	0	1	0							30	
	3月	3	0		16	5	3	0	0	4	0							31	
	4月	1	0		18	7	3	4	1	9	0							43	
	5月	5	0		21	4	2	0	17	2	0							51	
	6月	4	1		20	2	0	3	0	4	0							34	
	7月	1	2		12	0	0	1	4	11	0							31	
	8月	3	1		5	1	0	0	5	6	0							21	
	9月	4	0	7	7	4	5	1	6	9	0	0	1	0	5	1	20	4	74
	10月	2	2	9	2	6	5	4	5	12	0	0	0	0	1	3	8	7	66
	11月	1	0	17	0	6	2	0	2	8	0	0	0	0	6	0	6	2	50
	12月	0	2	15	2	0	0	2	3	8	0	0	1	0	16	0	4	6	59
H25	1月	2	3	20	0	0	2	1	1	4	0	0	0	5	0	6	6	50	
	2月	0	2	20	0	0	0	0	5	0	0	0	0	11	0	6	3	47	
	3月	6	0	21	0	0	0	0	4	6	0	0	0	4	0	10	10	61	
	4月	2	0	26	0	2	1	2	0	4	0	0	0	3	0	14	10	64	
	5月	6	0	31	0	0	2	3	0	10	0	0	0	1	0	4	6	63	
	6月	12	0	26	0	2	0	0	0	6	0	0	0	1	0	5	2	54	
	7月	13	2	25	0	2	0	3	2	3	0	0	2	0	0	11	1	65	
	8月	6	1	25	0	0	0	2	2	8	0	0	0	2	0	6	1	53	
	9月	4	0	25	0	2	0	2	3	1	1	0	0	3	0	2	0	43	
	10月	1	0	22	0	0	1	2	5	3	0	0	0	1	0	4	4	43	
	11月	6	1	20	0	1	0	2	9	1	0	0	0	0	0	13	5	58	
	12月	4	1	24	0	2	1	0	9	1	0	0	0	0	0	1	5	48	
H26	1月	4	0	19	0	0	0	2	0	3	0	2	0	0	1	0	2	33	
	2月	8	1	21	6	0	1	0	1	2	0	0	0	3	0	0	0	43	
	3月	11	2	26	0	2	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	4	49	
	4月	11	0	23	4	0	1	0	10	0	5	0	0	0	0	0	9	63	
	5月	4	0	17	0	0	3	1	3	0	7	0	0	0	0	4	10	49	
	6月	6	0	15	0	2	0	1	4	0	5	0	0	6	0	8	4	51	
	7月	13	2	18	0	2	2	2	3	1	6	0	0	0	1	10	3	63	
	8月	8	0	34	0	0	3	1	2	0	5	0	0	0	0	13	5	71	
	9月	14	1	18	0	2	0	0	1	2	1	0	0	0	0	6	7	52	
H23年度 小計	18	4		106	28	12	8	18	26	5								225	
H24年度 小計	29	13	109	87	30	19	16	48	84	0	0	2	0	48	4	60	38	587	
H25年度 小計	77	8	290	6	13	6	16	33	39	5	0	4	0	17	2	60	40	616	
H26年度 小計	56	3	125	4	6	9	5	23	3	29	0	0	0	6	1	41	38	349	

(6) コミュニティバス等の運行を左右する外部環境変化について

○国道 247 号線（石川橋）付近の道路改良工事について

- ・武豊町の北部地区の国道 247 号線（石川橋）付近について、右折車線確保のための道路改良工事が行われ、平成 26 年度に終了した。
- ・当該地区付近の国道 247 号線沿線・半田市南部地区に大型商業施設（イオン半田店・ケーズデンキ半田南店等）が立地している。過去の住民アンケート調査において買い物場所としてイオン半田店が選択されており、武豊町民の買い物利用が認められる。
- ・国道 247 号線（石川橋）付近の道路改良工事の終了により円滑な走行環境の確保ができることから、1 周約 35 分程度で計画運行しているコミュニティバス（緑ルート）が、わずかな時間で当該商業施設への乗り入れができるか、ルート延長を検討する必要がある。

※地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果への対応

- ・二次評価において「周辺市との関係も考慮した新たな連携計画策定を見据えた事業計画の見直し」について期待されている。半田市南部地区の大型商業施設との接続検討は、この周辺市との関係を考慮した検討に該当する。

(7) 路線別評価のとりまとめ

①コミュニティバスの利用実績

○路線別利用実績

- ・平成 22 年の事業開始後、一部期間を除き、概ね増加しており、順調に推移していると判断できる。ただし、路線別ではルート別の推移に差があり、北部赤ルートの伸びが最も大きい。緑（右）ルート等は増加していない。

○バス停留所別利用実績

- ・各ルートの 1 年間の乗車・降車数に対して、3%に満たない利用の少ないバス停留所を確認した。4 ルートともに、それぞれ利用の少ないバス停留所が存在している。

②事前予約制バス（乗合タクシー）の利用実績

- ・ルートの新設で全体の利用者数は増加している一方で、「笠松・新田ルート」・「砂水ルート」・「二ヶ崎・上ヶ駅北ルート」などの一部停留所で利用者が極端に少ない。

③外部環境変化

- ・国道 247 号線（石川橋）付近の道路改良工事終了を踏まえ、半田市南部地区の商業施設への乗り入れ可能性を検討する必要がある。

④全体総括

- ・コミュニティバスの利用者総数は増加しており、また、武豊町の将来人口推計も増加見通しにあるため、事業の存続は問題が無い。ただし、ルート別に利用者数に差があること、また、利用の少ないバス停留所が存在することから、それぞれのルート毎に、運行便数の配分、ルートの一部変更などの改善について検討が必要である。
- ・事前予約制バス（乗合タクシー）についても、利用の少ない停留所が存在するため、ルートの変更などの改善の検討が必要である。

(8) 公共交通における福祉支援制度について

○障害者タクシー料金助成

- ・事業担当課＝福祉課（社会福祉担当）
- ・対象者＝身体障害者手帳（1・2級）、療育手帳（A・B判定）、精神障害者保健福祉手帳（1・2級）の手帳保持者
自動車・軽自動車税の減免、バス運賃助成券の交付を受けていない者
- ・助成額＝タクシー利用料金の基本料金（初乗り分）

・交付枚数

申請月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月
交付枚数	24枚	18枚	12枚	6枚

・使用制限

- ・助成券の記載者以外での利用はできない
- ・リフト付きタクシー（寝台車等）は助成券2枚で1回分

・交付・利用実績

	交付実績		利用実績	
	人	枚	枚	金額(円)
H22年度	119	2,424	1,434	950,055
H23年度	140	2,940	1,594	1,295,315
H24年度	130	2,844	1,606	1,330,365
H25年度	139	3,096	1,799	1,300,725

○バス運賃助成

- ・事業担当課＝福祉課（社会福祉担当）
- ・知多乗合バスの乗車運賃を助成
- ・対象者＝身体障害者手帳（1・2級）、療育手帳（A・B判定）、精神障害者保健福祉手帳（1・2級）の手帳保持者とその介護者

・交付枚数

申請月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月
交付枚数	24枚	18枚	12枚	6枚

・使用制限

- ・乗車の際には、手帳の提示と『障害者用無料証明書（知多バス専用）』が必要
- ・無料証明書の記載者以外での利用はできない

・交付・利用実績

	交付実績		利用実績	
	人	枚	枚	金額(円)
H22年度			281	82,240
H23年度			195	51,870
H24年度			119	32,330
H25年度			262	40,400

第2章 住民アンケート調査について

1. 調査概要

公共交通に対する住民の意向を把握するため、アンケート調査を実施した。

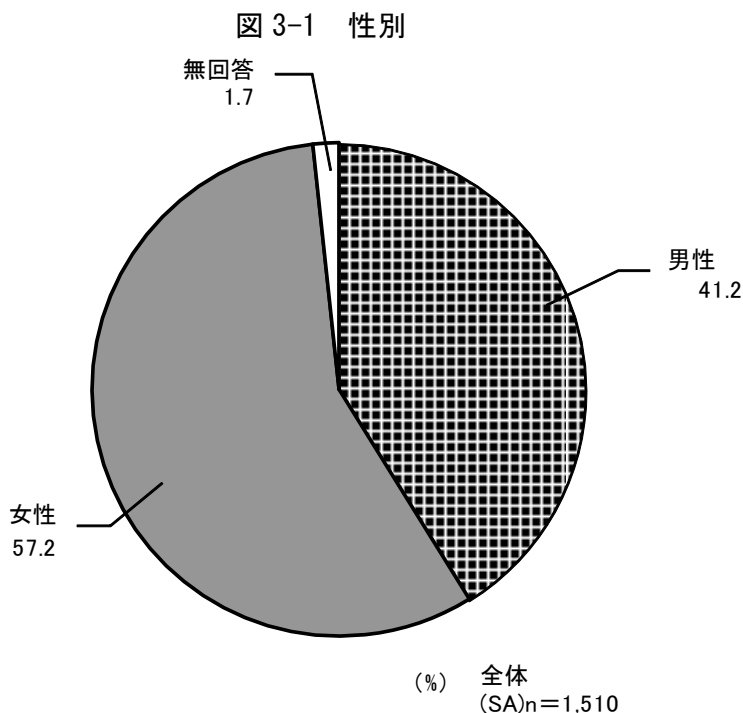
- | | |
|----------|---|
| (1) 調査対象 | 町内在住者 3,000 人 |
| (2) 調査方法 | 郵送配布・郵送回収方式 |
| (3) 調査期間 | 平成 25 年 10 月 21 日（月）発送・11 月 8 日（金）回収
（実質は 11 月末までの回収分をもって集計） |
| (4) 標本数 | 配布数 3,000 票 回収数 1,510 票（回収率：50.3%） |
| (5) 結果概要 | |

- 利用者属性として、「自動車免許を持っていない」割合は 23.0%。外出について困難な状況を確認すると、「介助を必要とする・困難な状況にある」サンプルは 3.9%。
- 問 3：公共交通の移動について不便を感じているか確認すると、約 3 割の住民が感じている。その理由は、「自宅からバス停留所までが遠い」63.7%、「使いたい時間に運行していない、時間が合わない」が 51.6%の割合で選択されている。
- 問 4：コミュニティバスの利用実態は 8.2%で 1 割にも満たない。利用目的は買い物と通院。
- 問 5：コミュニティバス等の実施効果について、「生活環境に与えた変化」を確認すると、「何も変わらない」との回答が 56.4%で、「便利になった・豊かになった・安心感を持った」との回答は半数に満たない。
また、「外出機会が増えたか」どうかを確認すると、「増えた」は 2.5%に留まり、「何も変わらない」が 75.2%と多数を占めた。住民の外出行動に対する効果は示されなかった。
- 問 6：1 世帯当たり年間約 1,350 円の税負担の水準については、概ね妥当だと評価された。今後の公共交通サービスの水準については、現状のまま維持すれば過半数の住民からは特に問題があるとは指摘されない結果が示された。
事業改善に対する意向について、コミュニティバスの運行本数の見直しについては、約半数の 49.5%が「わからない」と回答。利用の少ない停留所を見直すルートの見直しは、過半数が賛成と回答した。
- 問 7：まったく利用しない人は、周辺に停留所が「ある」と 52.0%の人が回答し、「自宅の近くに停留所が無い」人は 21.5%に留まる。利用しない理由は、「自分で車を運転できるから」が 74.0%と最も多い。
- 問 8：公共交通への利用協力意向は、「環境対策・交通安全対策・健康増進対策」の全ての項目で過半数が協力できると「思う」と回答している。しかし、自家用車中心の生活から公共交通中心への生活には、「たまにならできると思う」との回答は 12.6%で、「将来、年をとったらできると思う」が 53.2%となり、現状の協力は難しい。
将来の転換年齢は、「70～74 歳」が 22.5%、「80～84 歳」が 20.5%となった。70 歳を超えると、自動車の運転を控えようとする意識が芽生えるが、「わからない」との回答も 15.9%見られるなど、80 歳を超えても元気なうちは、便利な車を手放せない可能性が高い。

2. アンケート対象の属性(問1)

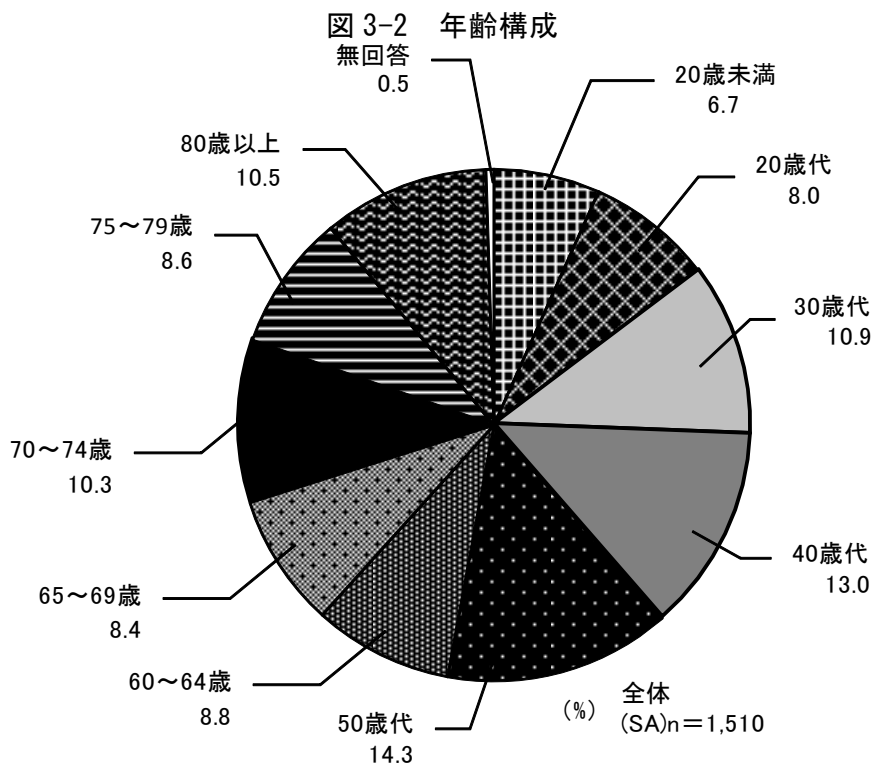
(1) 性別

○ 「男性」が41.2%、「女性」が57.2%で、若干女性が多い。



(2) 年齢構成

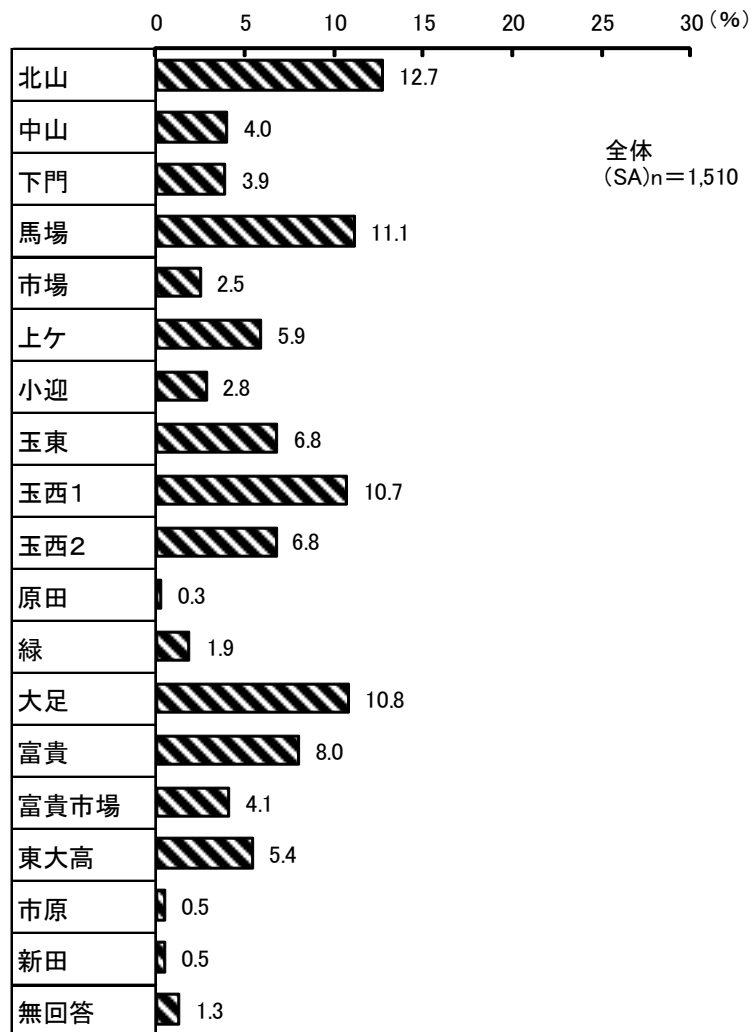
○ 年齢構成が極端に偏りの無いように配布した。
「20歳代」が8.0%、「30歳代」が10.9%とやや少なく、「60歳代」が17.2%、「70歳代」が18.9%となっており、公共交通の利用を意識する世代の回答割合が少し多い状況となっている。



(3) 居住地

○ 「北山」(12.7%)、「馬場」(11.1%)、「大足」(10.8%)、「玉西1」(10.7%) 地区の割合が少し高い。

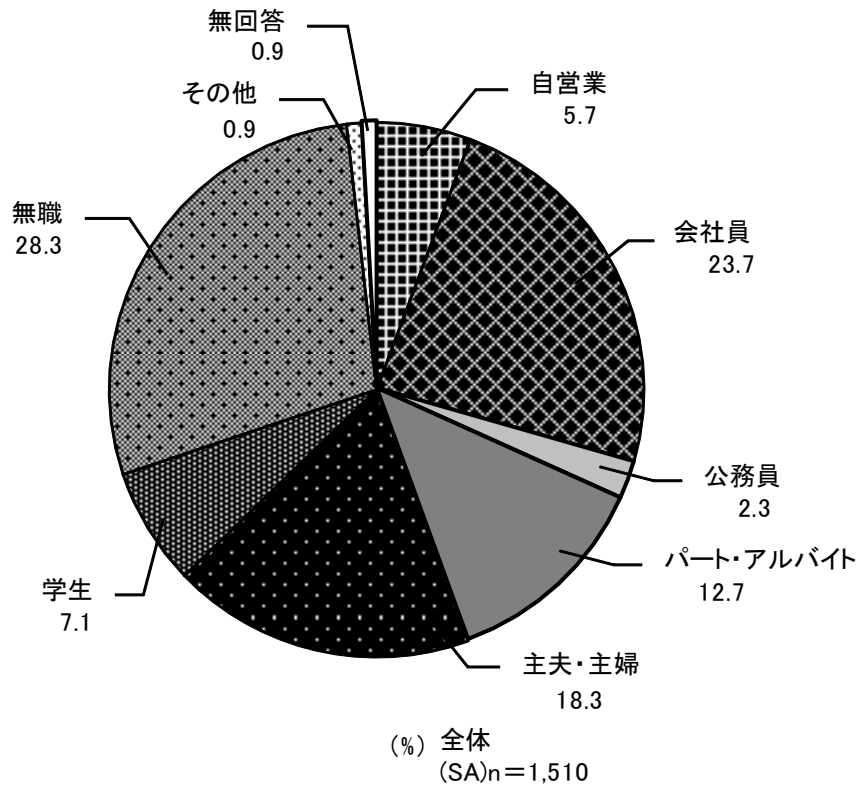
図 3-3 居住地



(4) 職業

○ 「無職」が 28.3%と最も多く、次いで、「会社員」が 23.7%、「主夫・主婦」が 18.3%、「パート・アルバイト」が 12.7%、「学生・生徒」が 7.1%となっています。
70 歳以上の年齢構成が全体の 3 割を占めることから「無職」の割合が高くなっています。

図 3-4 職業



(5) 自動車免許・自動車の所有状況

- 「自動車免許を持っていない」割合は、23.0%でした。
- 「自家用車を持っていない」割合は17.5%でした。
20歳未満の学生や高齢者等であり、回答者の2割が自家用車を運転しないサンプルとなっています。

図 3-5 自動車免許の所有状況

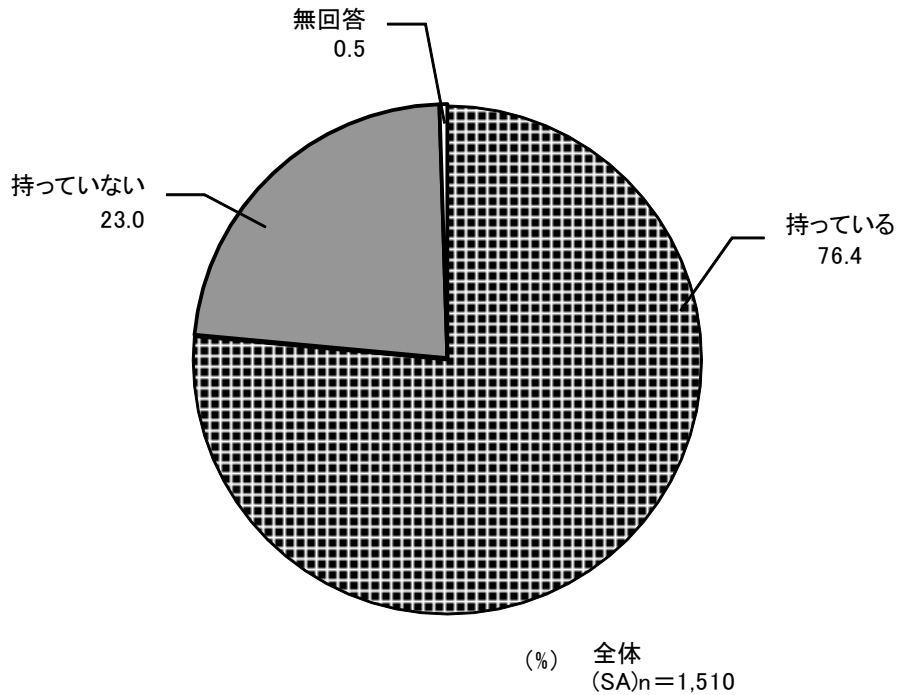
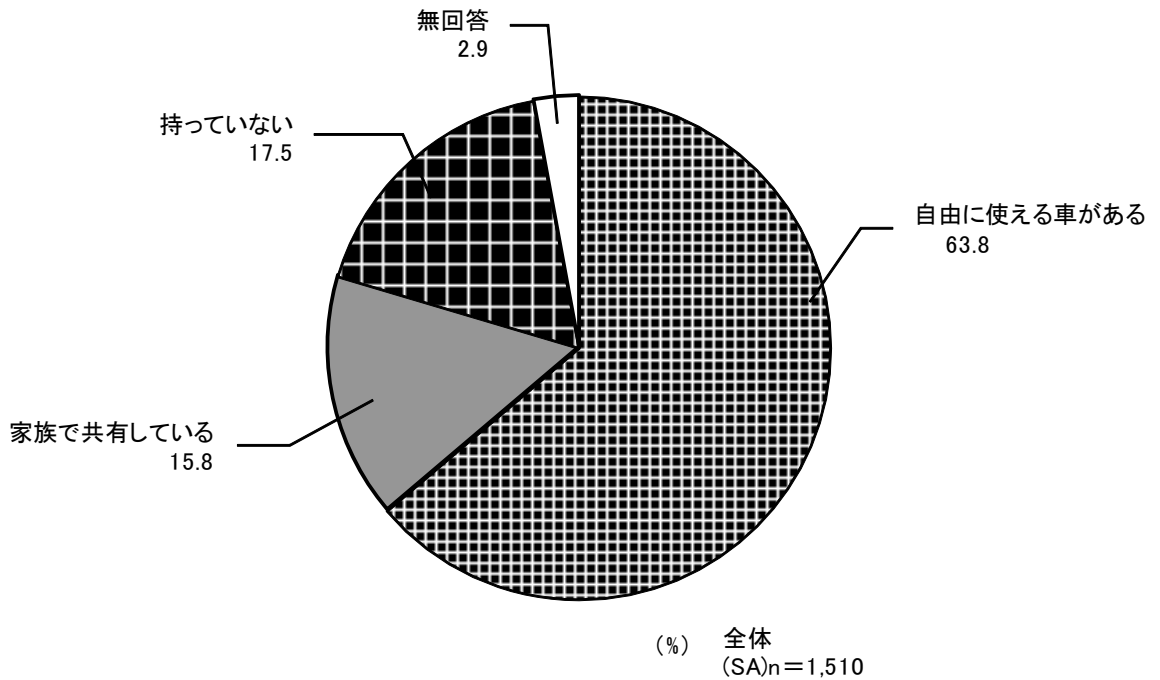


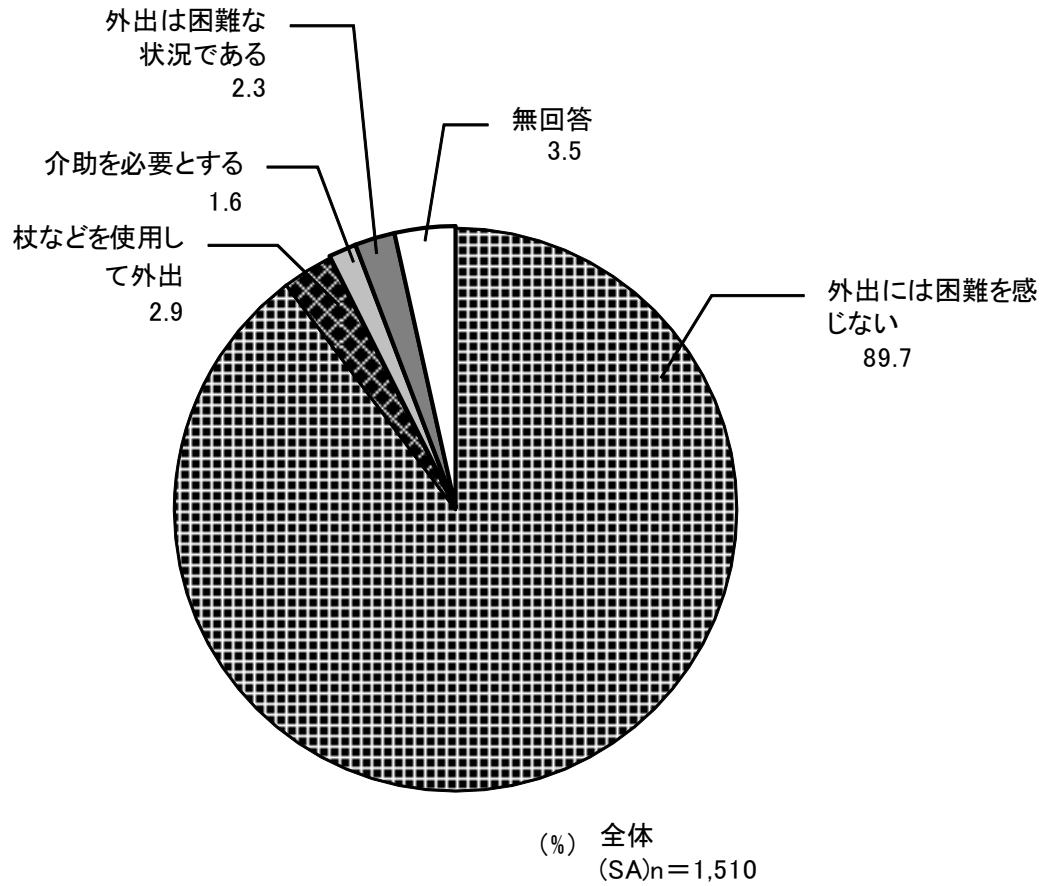
図 3-6 自動車の所有状況



(6) 外出が困難な人の割合

○ 外出について困難な状況にあるか確認しました。
「外出には困難を感じない」との回答割合は 89.7%で、「介助を必要とする・困難な状況にある」サンプルは 3.9%でした。

図 3-7 外出が困難な人の割合

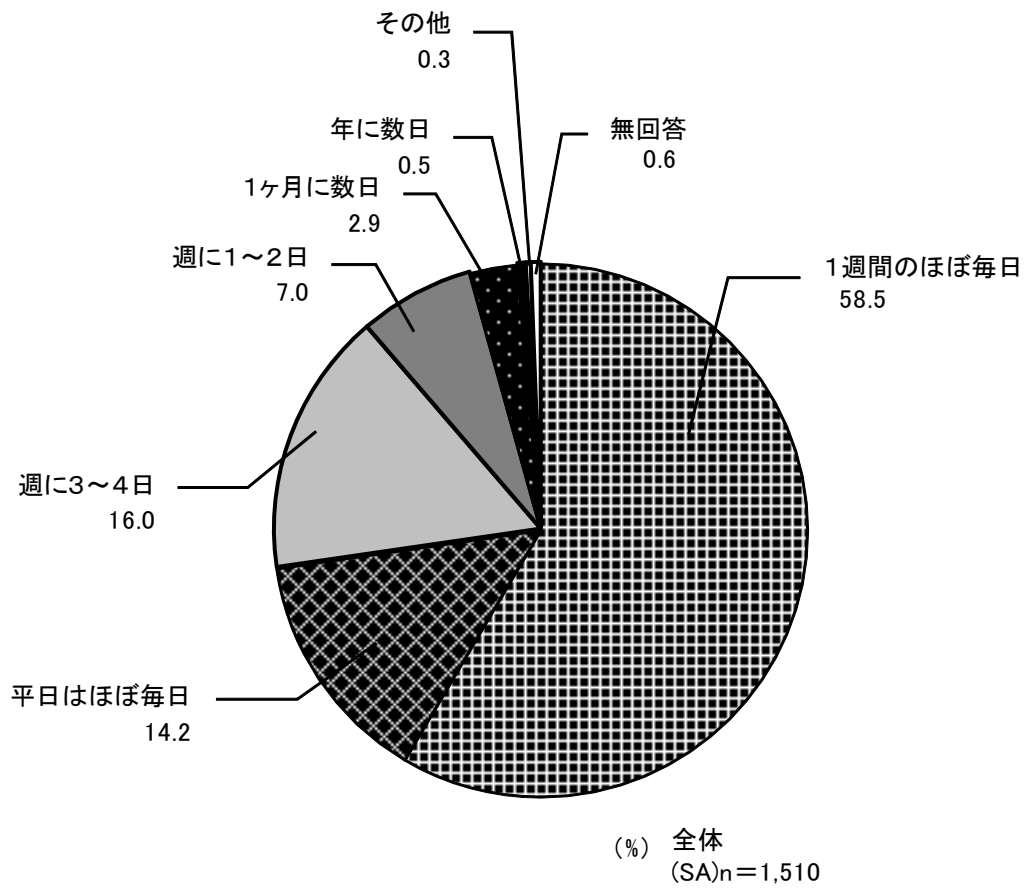


3. 外出の頻度や目的(問2)

(1) 外出頻度

○ 外出頻度を確認すると、「1週間のほぼ毎日」が58.5%と過半数を占める。
1週間に1日以上の外出者は、全体の95.7%に相当する。

図 3-8 外出頻度



(2) 外出行動実態

①通勤・通学の行動実態

- 外出頻度：「ほぼ毎日」の割合が 52.8%
- 交通手段：「自家用車」が 71.1%、「自転車」が 22.6%で、「コミュニティバス」は 1.7%。
- 目的地：「武豊町内」が 39.9%で、「半田市」27.5%。町外流出が約 6 割。
- 出発時間帯：「7 時台」が 32.8%と最も多い。
- 帰宅時間帯：「17 時台」が 16.4%、「18 時台」が 16.1%。

図 3-9 通勤・通学の外出行動実態 (1)

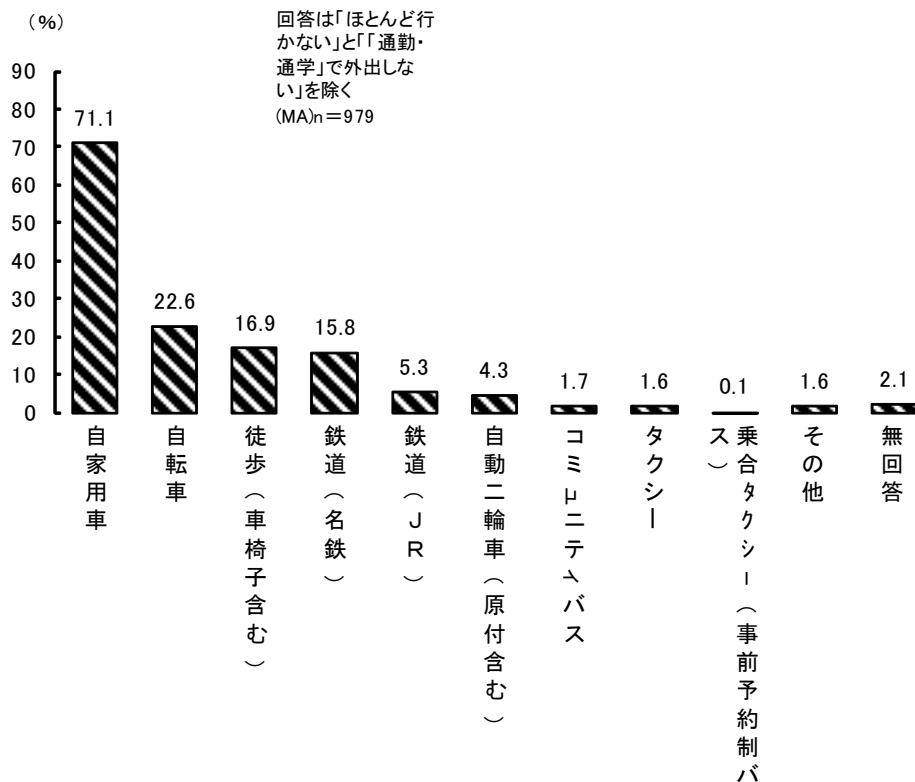
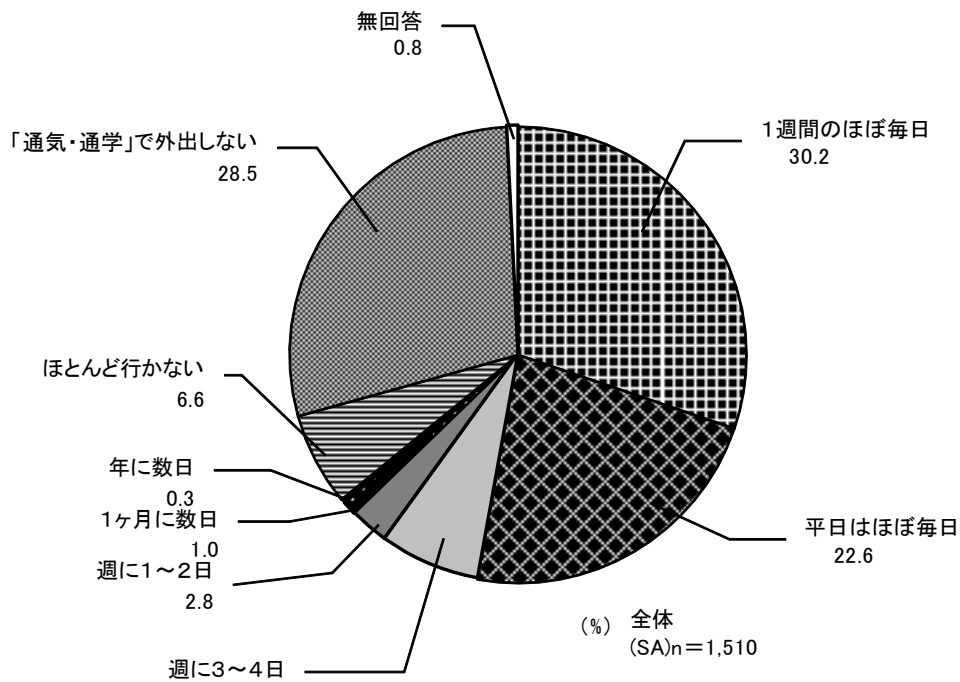
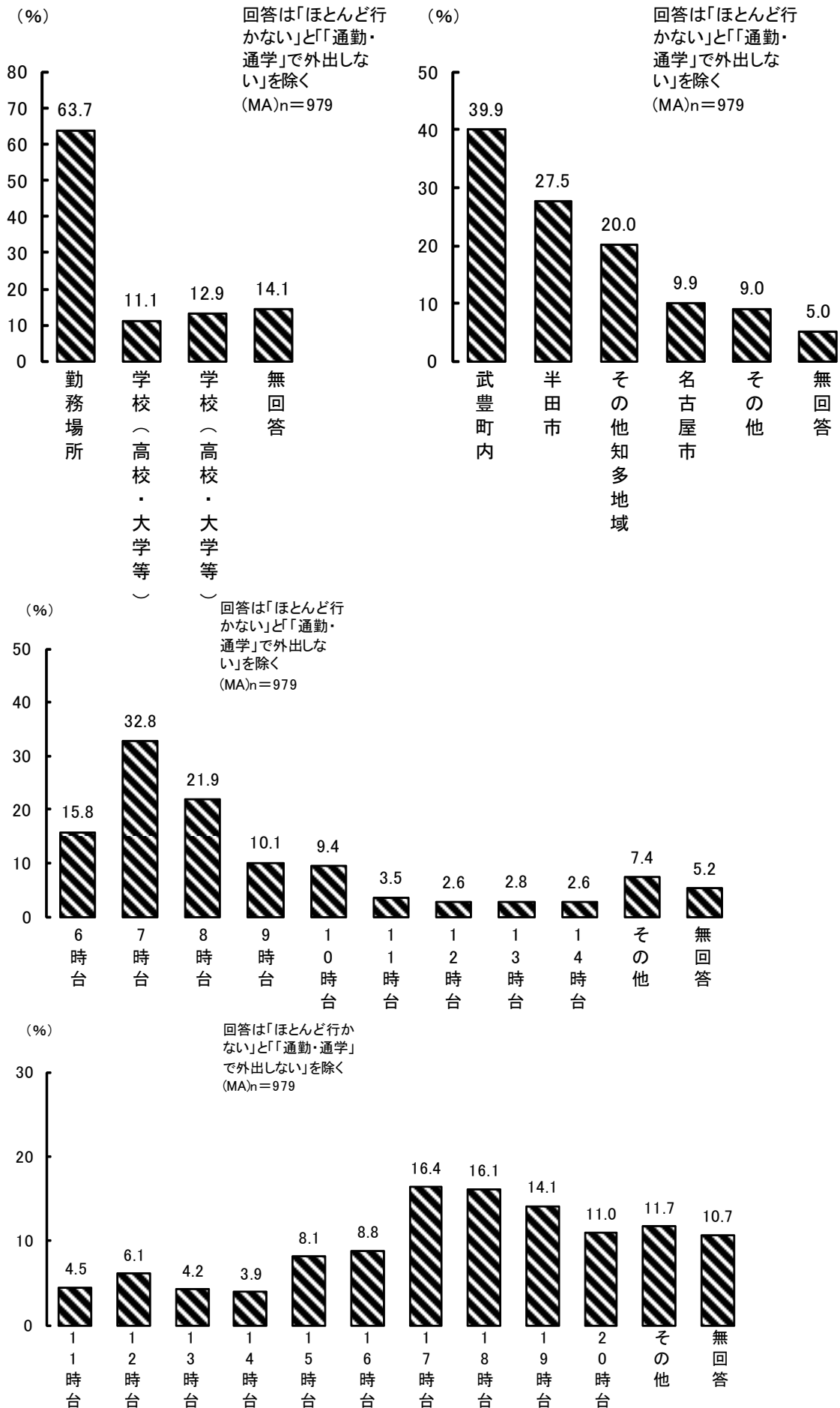


図 3-10 通勤・通学の外出行動実態 (2)



②買い物等の行動実態

- 外出頻度：「週に1～2日」が27.4%、「週に3～4日」が24.3%。
- 交通手段：「自家用車」が66.3%、「自転車」が16.4%で、「コミュニティバス」は2.2%。
- 買物場所：「ピアゴ武豊店」が39.7%、「アキスパー武豊店」が30.6%。
- 目的地：「武豊町内」が64.2%で、「半田市」35.2%。町外流出が約4割。
- 出発時間帯：「10時台」が30.1%と最も多い。
- 帰宅時間帯：「12時台」が14.0%、「11時台」が10.1%。午前中の移動が多い。

図3-11 買い物等の外出行動実態 (1)

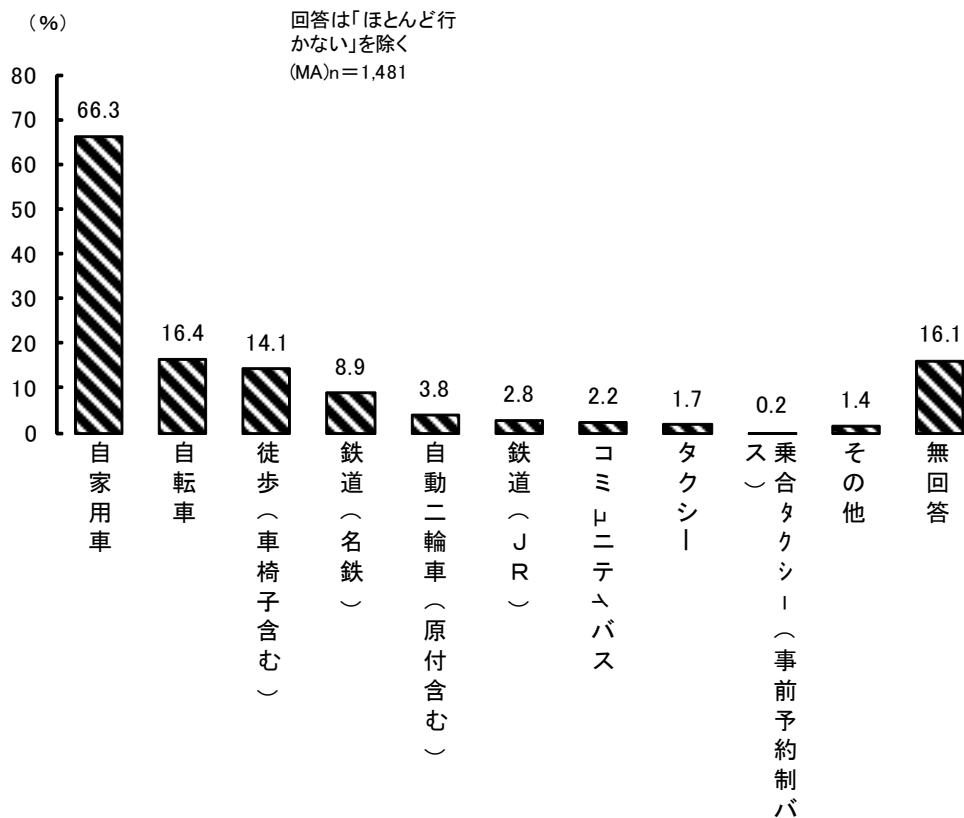
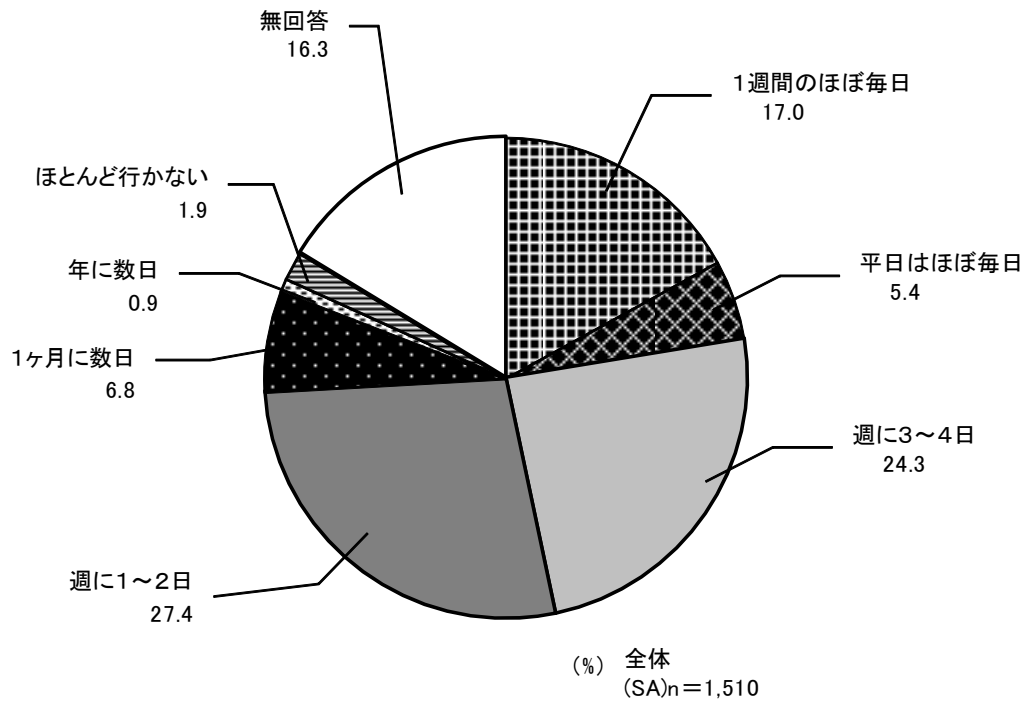
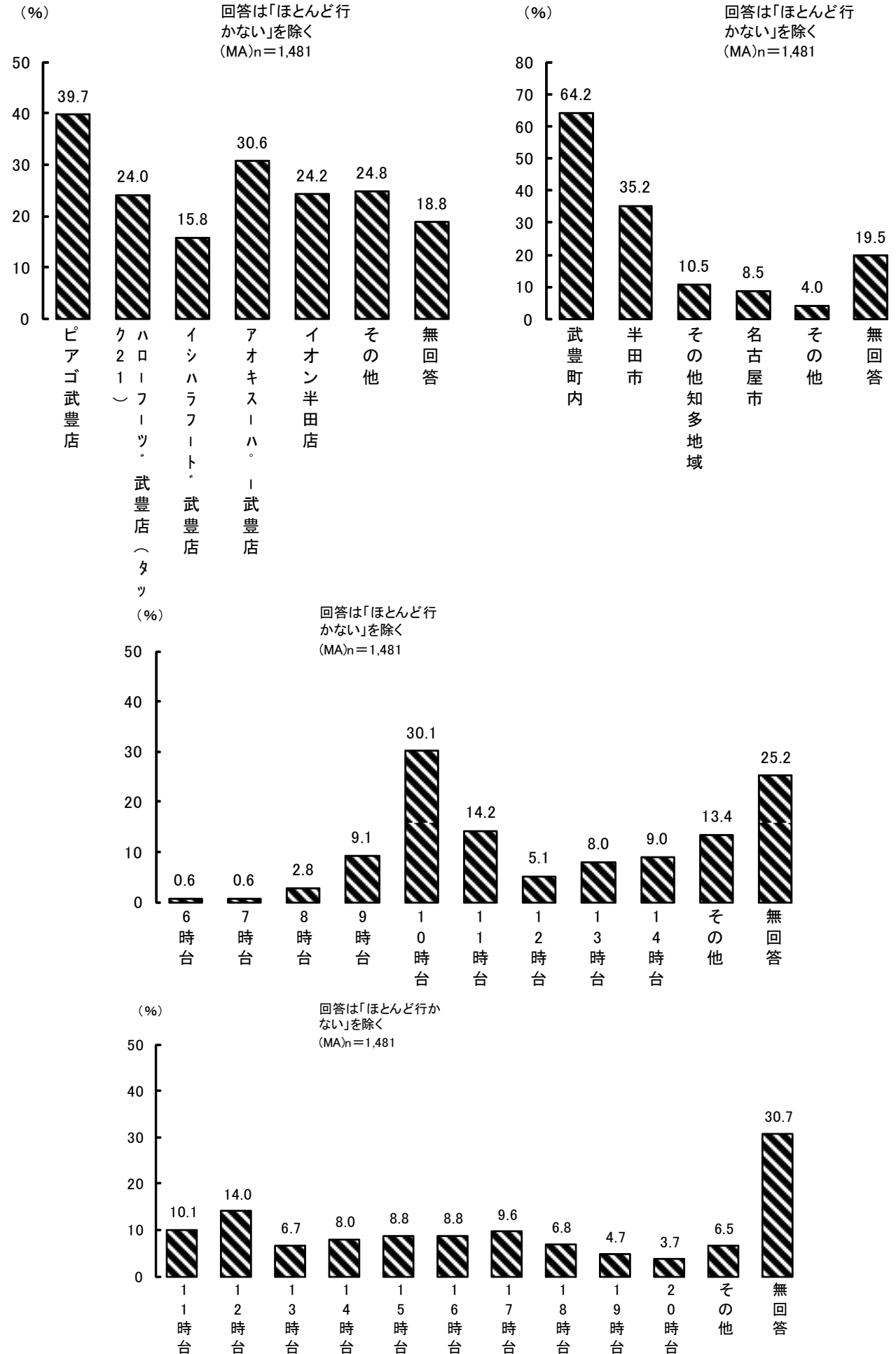


図 3-12 買い物等の外出行動実態 (2)



③病院等の行動実態

- 外出頻度：「1カ月に数日」が26.3%、「年に数日」が20.6%。
- 交通手段：「自家用車」が56.7%、「徒歩」が9.0%で、「コミュニティバス」は2.3%。
- 病院施設：「杉石病院」が12.2%、「半田病院」が11.7%。
- 目的地：「武豊町内」が50.2%で、「半田市」23.2%。町外流出が約5割。
- 出発時間帯：「9時台」が20.3%と最も多く、次いで「10時台」が18.3%。
- 帰宅時間帯：「11時台」が16.4%、「12時台」が16.3%。午前中の移動が多い。

図 3-13 病院等の外出行動実態 (1)

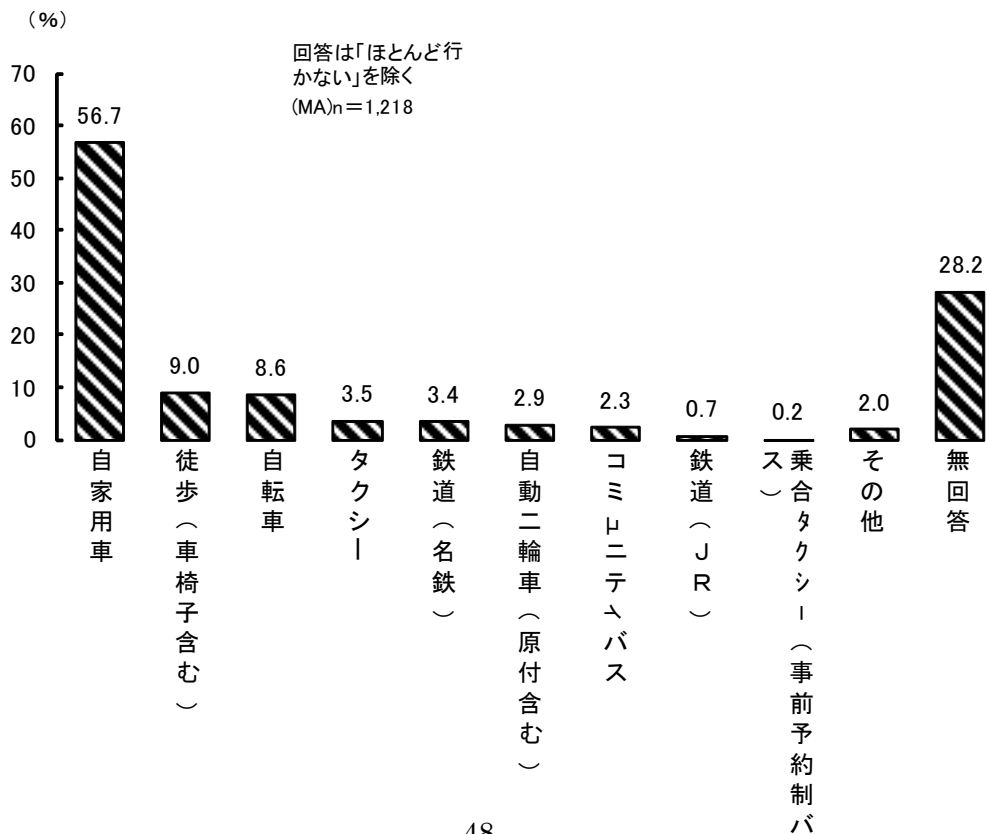
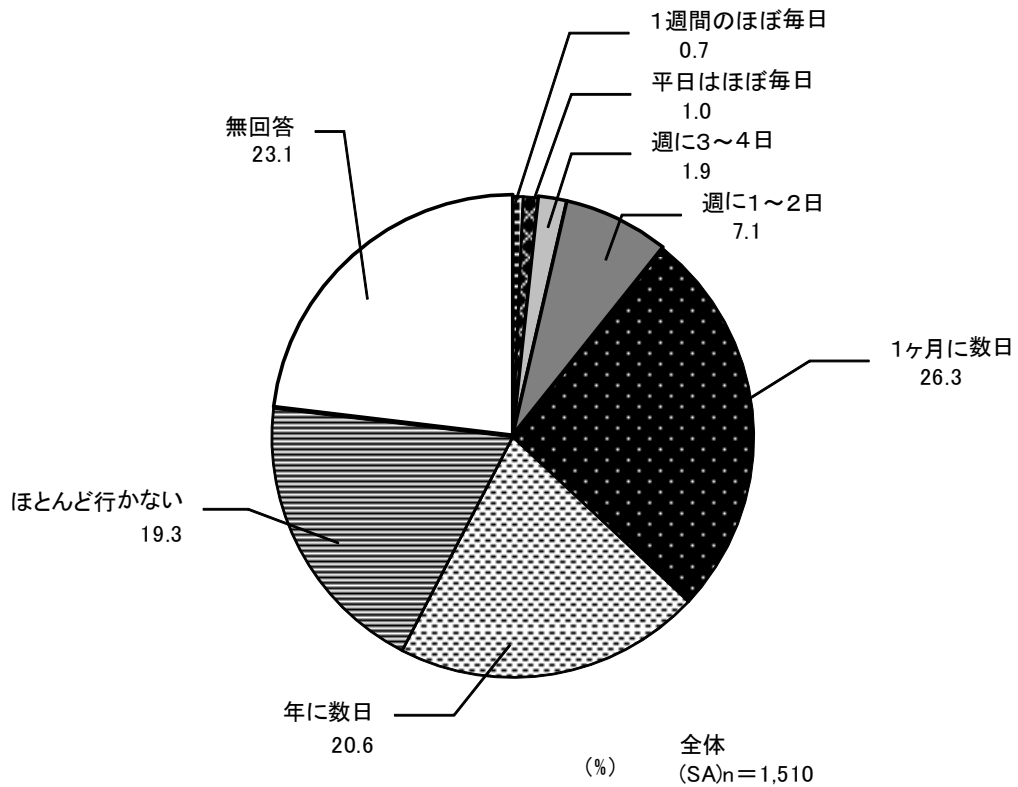
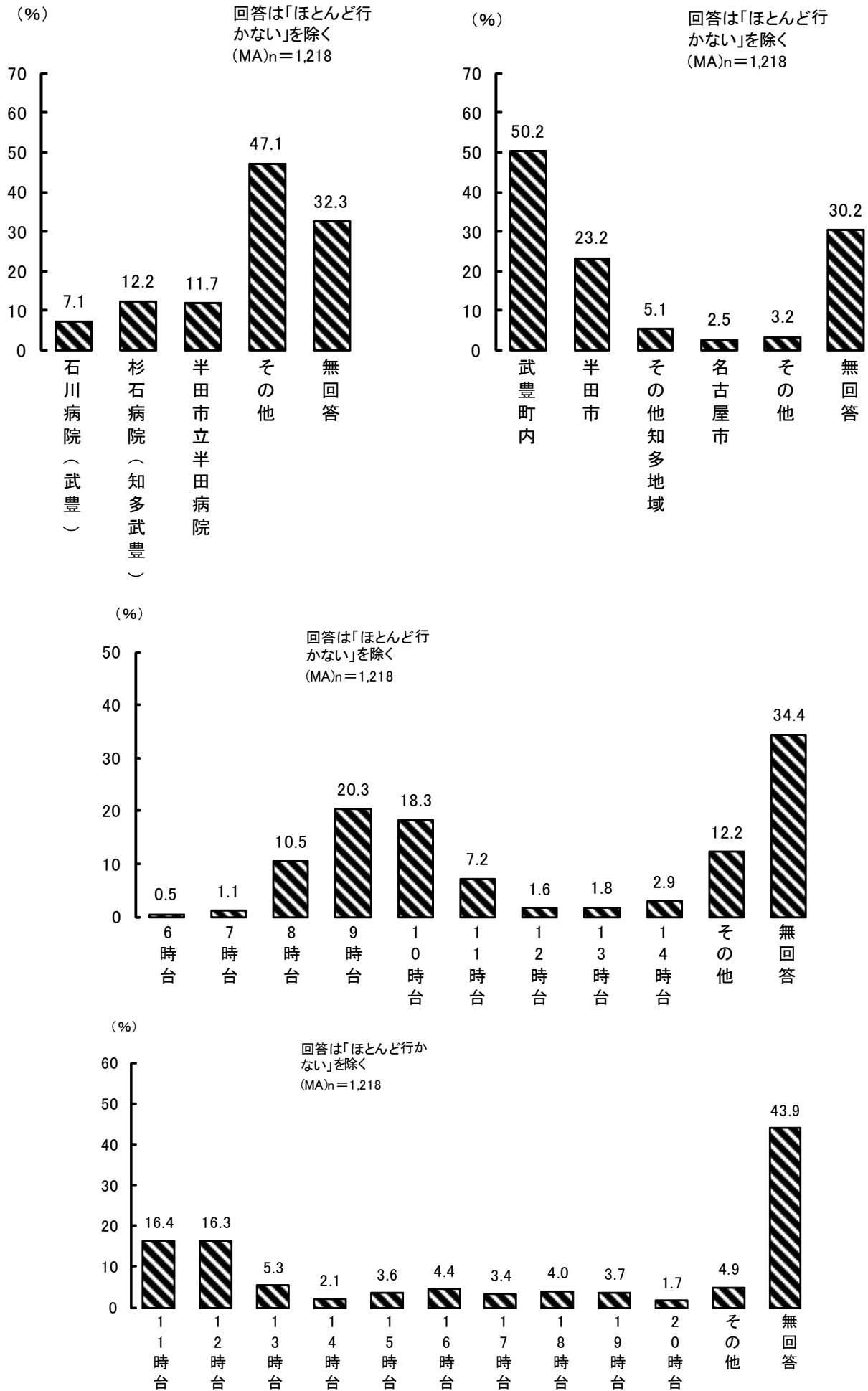


図 3-14 病院等の外出行動実態 (2)

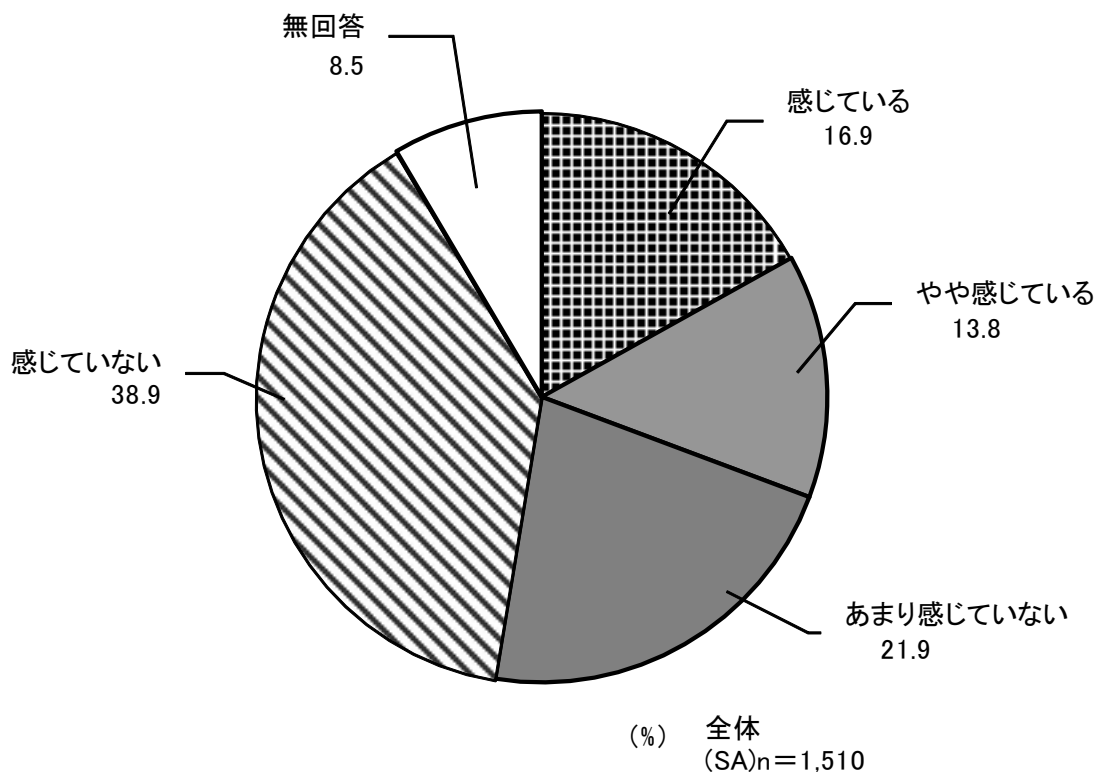


4. 公共交通での移動について不便を感じているか(問3)

(1) 不便を感じているか

○ 日常の公共交通での移動に「不便」を感じているか確認すると、「感じている」16.9%、「やや感じている」13.8%となり、感じている人は全体の3割を超える。

図 3-15 不便を感じているか



(2) 不便と感じる理由

○ 不便と感じる理由は「自宅からバス停留所までが遠い」が 63.7%で、次いで、「使いたい時間に運行していない、時間があわない」が 51.6%となり、これらは不便と感じる人の過半数が選択している。

バス停留所から 300m 圏域で市街化区域をカバーする面積割合が 85.1%で、計画的な停留所配置をしているにも関わらず、「バス停留所まで遠い」と回答された。

加えて、現状の2台体制で運行できる便数を確保しても「使いたい時間に運行していない」と回答された。新たな車両(税)投入しなければ、これら要請については対応できない。

図 3-16 不便と感じる理由

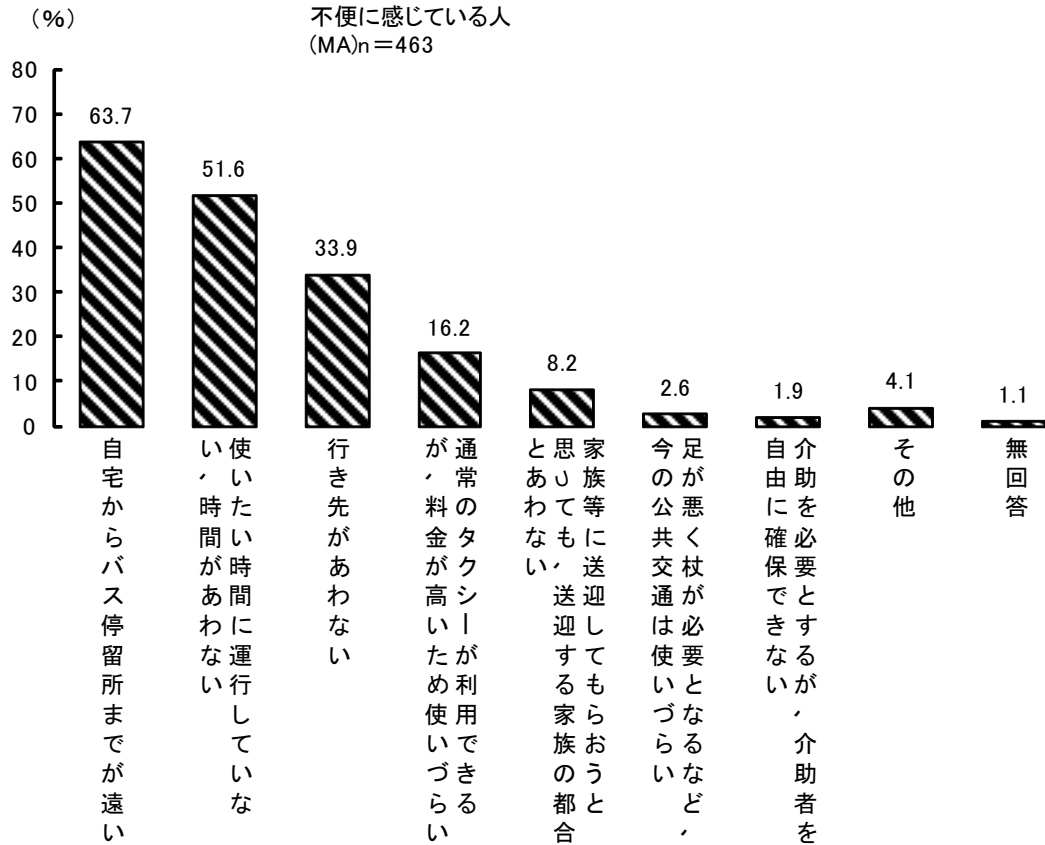


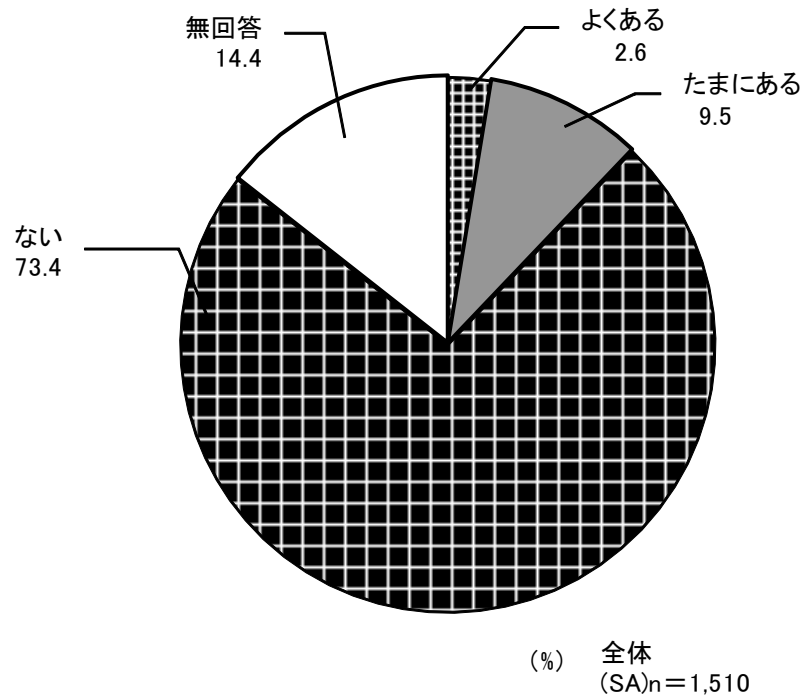
表 3-1 不便と感じる「その他」の自由意見

知らない・分からない	そもそも使い方が分からない。
	どの時間にどんな形で運行しているか分からない
	時間、ルート等がわからず使えない
	時間、ルートがあまり分からない
便数少ない	コミュニティバスのダイヤがいまいち分からない
	出ている本数が少ない
	名鉄電車を時々利用するが、料金が高く、本数が少ない。
	名鉄の時間に間に合わなそう 9:04(平日)上り特急
遠回り、不便	武豊駅へ行くのに遠回りしかない
	えきまで行くのにおまわりして行くから(一方通行だから)
	家の近くにコミュニティバスが通ってない
	コミュニティバス利用したいが乗りかえが大変。楠から口田方面不便！役場⇄原田運行のぞむ！（以前知多バス運行路線） 榊原整形→役場のりかえ(まず終点まで行くことに)→口田
	コミュニティバスは駅に出るのに不便(一方通行)
	ルートの追加を希望 東部線の運行
	駅が武豊より青山駅が便利だからです。
赤ちゃんがいるため荷物が多かつたりするし 乗車場所を公共の建物を主にせず医者に通院する目的を変更したいです	
タクシー面倒	タクシーの使い方が良く分からない。呼ぶのが面倒である
	早朝タクシーの手配ができない
	コミュニティバスが使いたいの安全タクシーを使って、バス停まで行かなければいけない。システムがむずかしいしめんどろで身近にかんじられない。
駐車場	最寄の駅に駐車場がない
	JR駅近辺に駐車場がない
	JRの本数が少ない
自動車がある	車があるので使わない
	特に利用しなくても自力で移動できている
	行き先の店や病院の近くに必ずしも鉄道やバスが通っている訳ではないので、結局自家用車が便利。お年寄りを連れて出掛ける事が多い為、自家用車でないと移動できない。東京と比べて電車やバスの本数が少なく、乗り継ぎも不便なので、時間に余裕がないとムリ。地図と路線図の位置関係がイマイチ一致しない。バスのリアルタイムでの位置がスマホで確認できない。
	自由に行動できない(常に車で移動しているから)
	家族が車を運転できない。

(3) 外出を控えたことがあるか

○ 公共交通がない・利用しづらいために、外出を控えたことがあるかを確認すると、「よくある」2.6%、「たまにある」9.5%あり、約1割の住民が外出を控えたことがあると回答している。

図 3-17 外出を控えた状況の有無

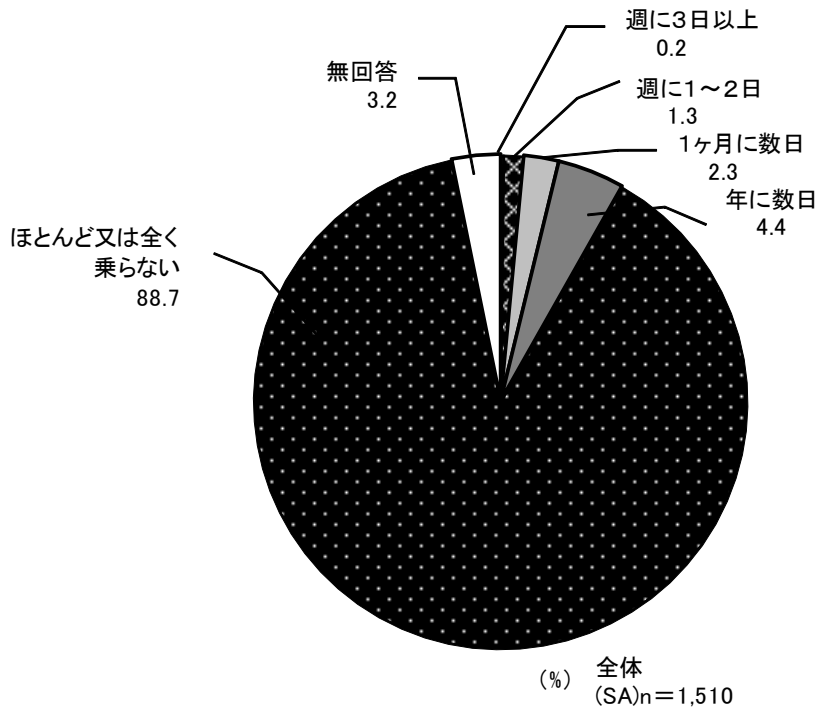


5. コミュニティバス等の利用実態について(問4)

(1) コミュニティバスの利用状況

○ 「ほとんど又は全く乗らない」との回答が 88.7%となり、利用者は 8.2%で、1割にも満たない。1カ月に数日以上利用する、定期的な利用者は 3.8%にとどまる。

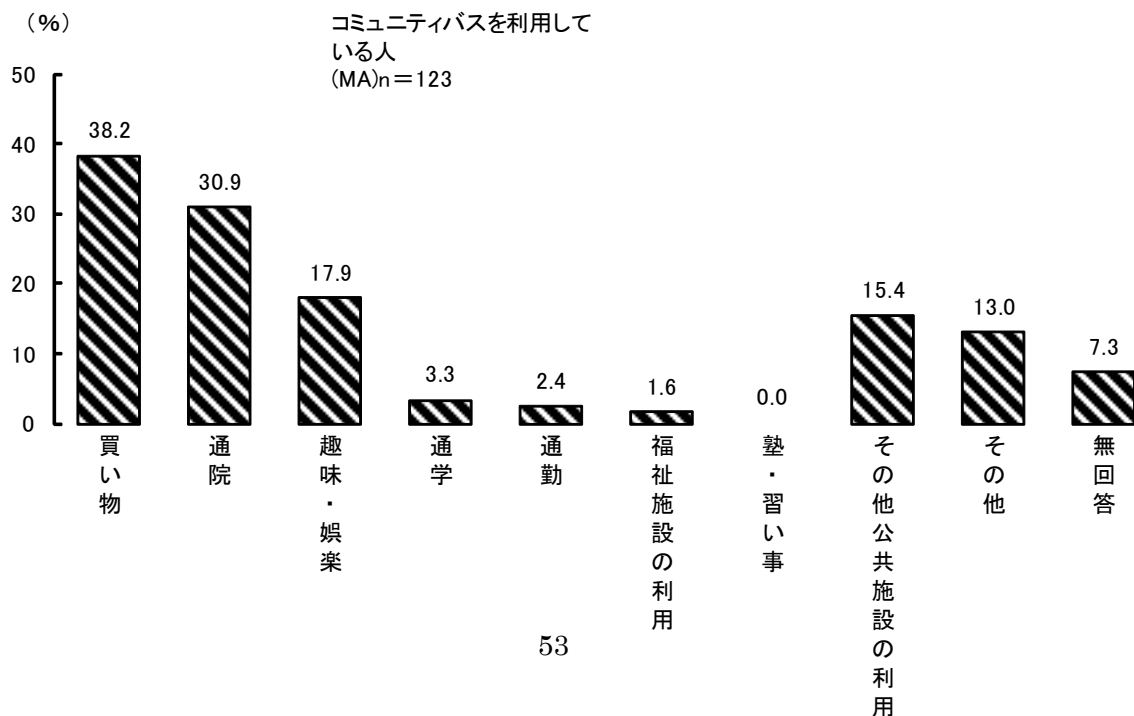
図 3-18 コミュニティバスの利用状況



(2) コミュニティバス利用者の利用目的

○ 利用者の利用目的は、「買い物」が 38.2%、「通院」が 30.9%と多く、「趣味・娯楽」が 17.9%、「その他公共施設の利用」が 15.4%となっている。ほぼ毎日利用する「通勤」「通学」は全体の 5.7%だった。

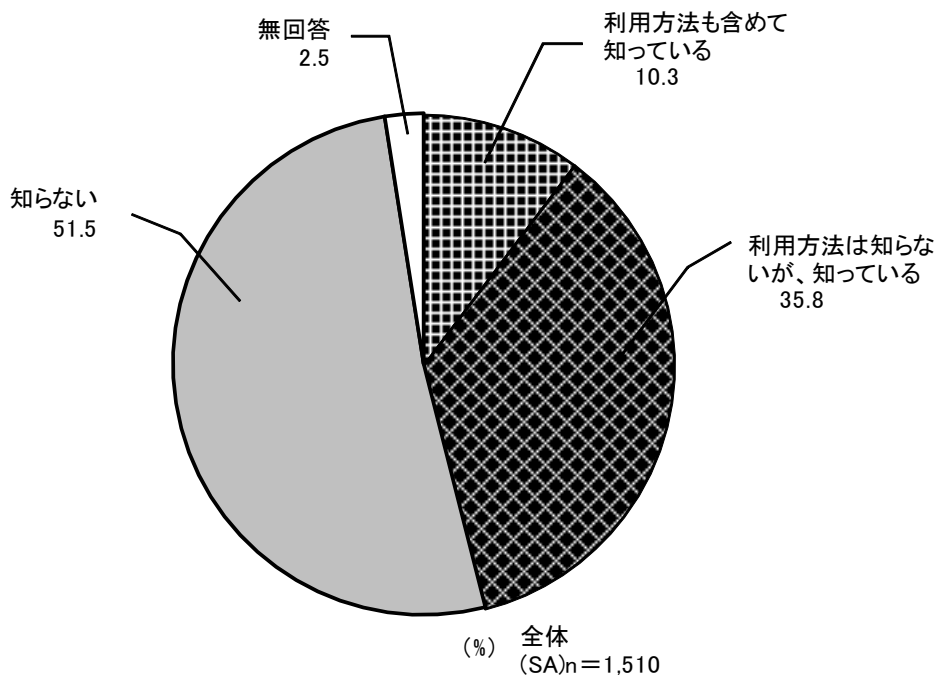
図 3-19 コミュニティバスの利用目的



(3) 乗合タクシー（事前予約制バス）の認知度

○ 「利用方法を含めて知っている」との回答は全体の 10.3%であり、「知らない」との回答が 51.5%、過半数を超えた。まだ認知はされていない。

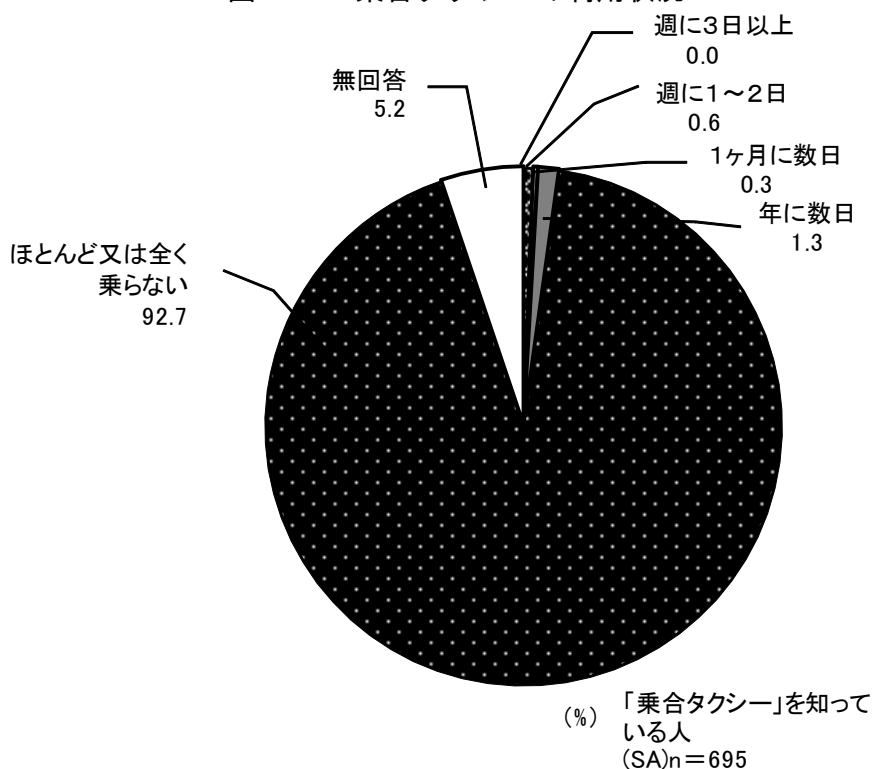
図 3-20 乗合タクシーの認知度



(4) 乗合タクシー（事前予約制バス）の利用状況

○ 乗合タクシーの存在を知っている人の利用頻度を確認すると、「ほとんど又は全く乗らない」との回答が 92.7%となり、「1カ月に数日」以上の利用者は、0.9%となった。

図 3-21 乗合タクシーの利用状況

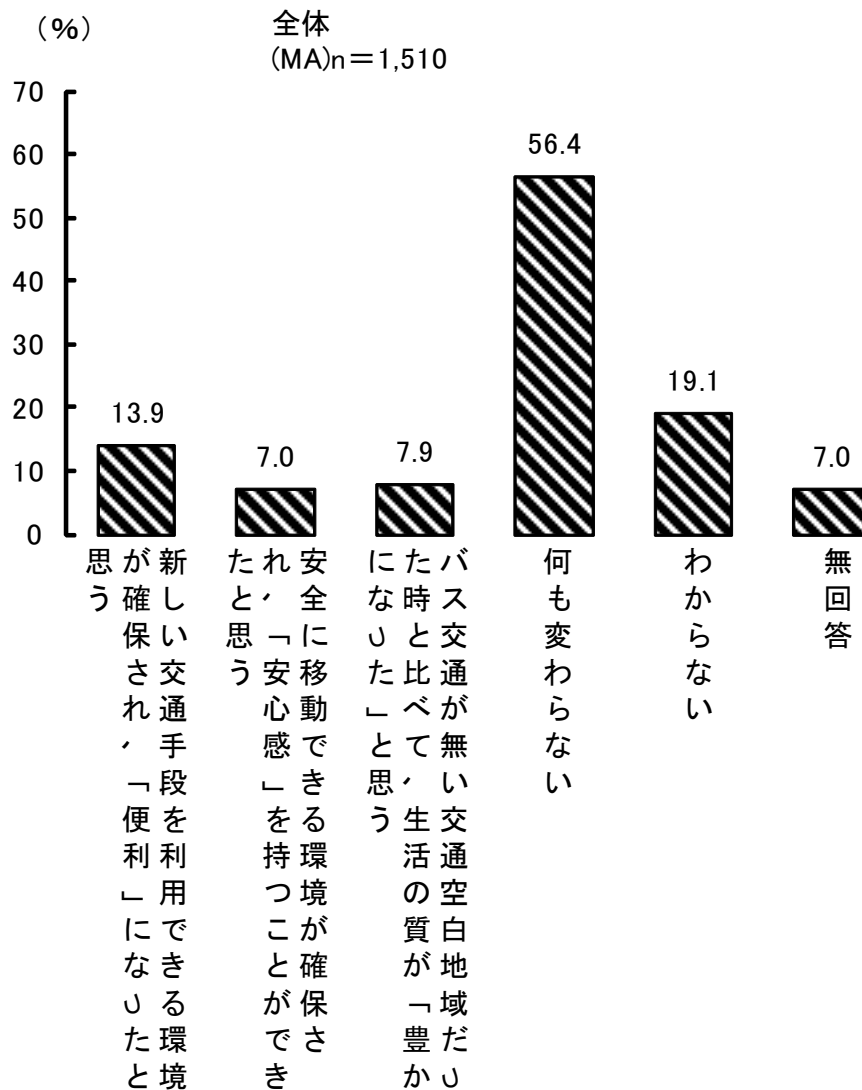


6. コミュニティバス等の事業実施効果について(問5)

(1) 生活環境に与えた変化

- コミュニティバスや乗合タクシーの運行により、生活環境に与えた変化を確認すると、「何も変わらない」との回答が 56.4%となった。
- 「便利になった (13.9%)」、「豊かになった (7.9%)」、「安心感を持てた (7.0%)」との回答が全体で半数に満たず、コミュニティバス等の事業実施が、住民の半数の生活環境に影響を与えていない厳しい結果が示された。

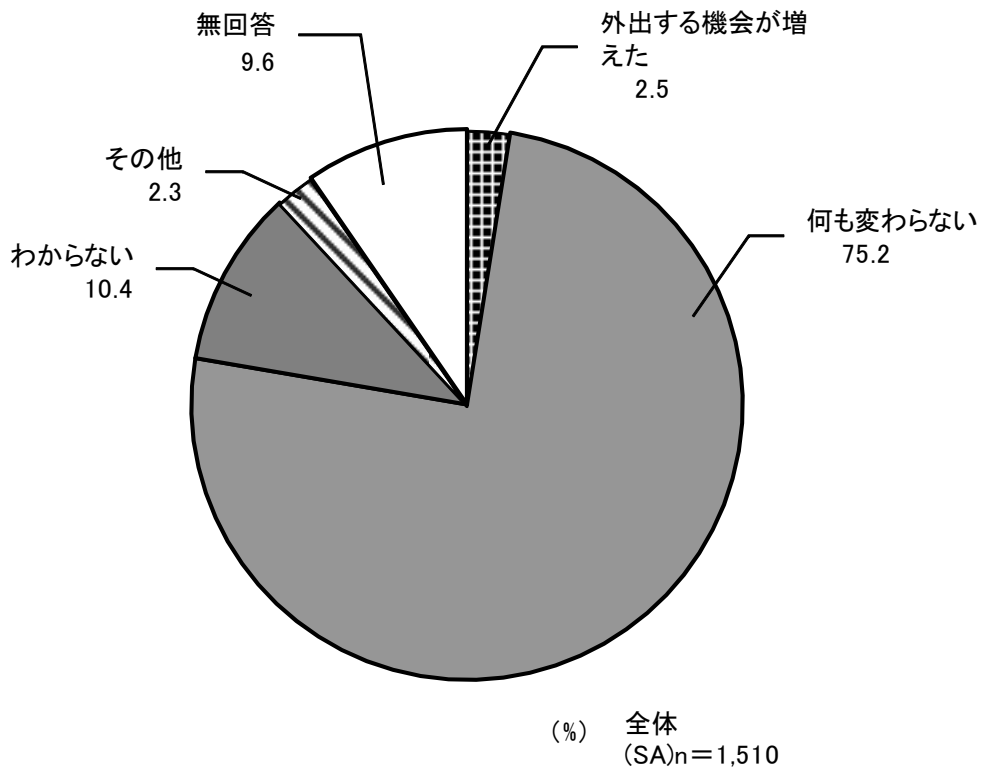
図 3-22 生活環境に与えた変化



(2) 外出機会の変化からみた影響

- コミュニティバスや乗合タクシーの運行をきっかけに、「外出機会が増えたか」どうかを確認すると、「外出する機会が増えた」との回答は全体の 2.5%となり、「何も変わらない」が 75.2%と多数を占めた。
- コミュニティバス等の利用者が 1 割にも満たない状況にあり、現時点では、コミュニティバス等の事業は、住民の外出行動に対する効果は示されなかった。

図 3-23 外出機会の変化からみた影響

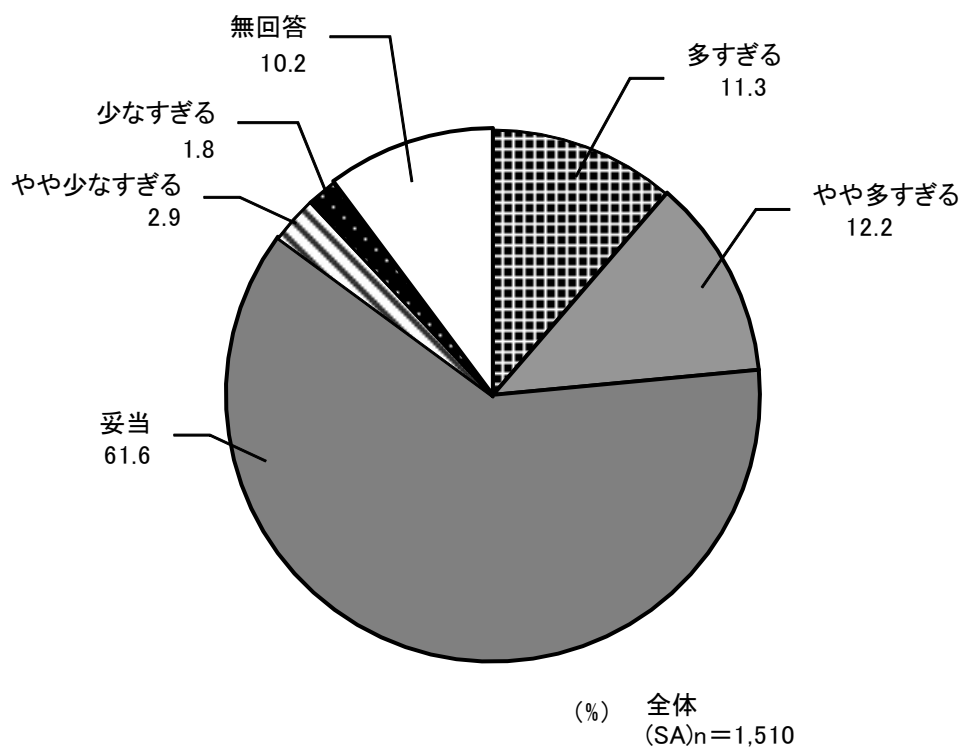


7. 税投入・サービス水準に対する評価について(問6)

(1) 税負担に対する評価について

○ コミュニティバス等を維持するために、1世帯当たり年間約1350円の負担について確認すると、「妥当」が61.6%で、「多すぎる・やや多すぎる」は23.5%、「やや少なすぎる・少なすぎる」が4.7%となり、概ね住民の理解が得られていると評価できる結果となった。

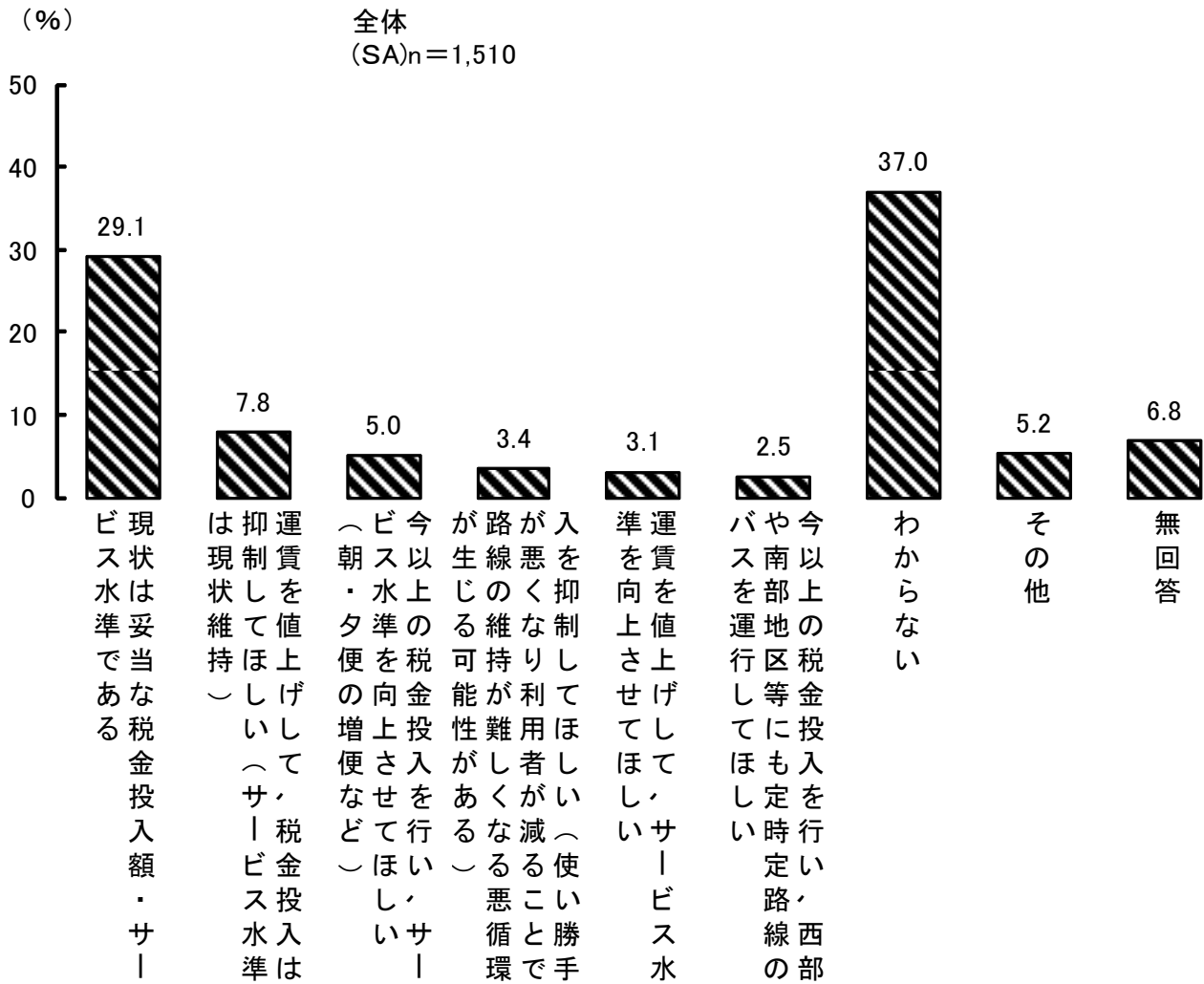
図 3-24 税負担に対する評価



(2) 税負担と公共交通サービスの水準のあり方について

- 税負担と公共交通サービスの水準のあり方について確認すると「わからない」が37.0%と最も多く、どのように判断して良いのかわからない回答が多かった。
- 何らかの意思表示をした回答をみると、「現状は妥当な税金投入額・サービス水準である」との回答が29.1%となった。
- 「現状の税負担・サービス水準」のままであれば、多くの住民からは特に問題があるとは指摘されない状況にある。

図 3-25 税負担と公共交通サービスの水準について

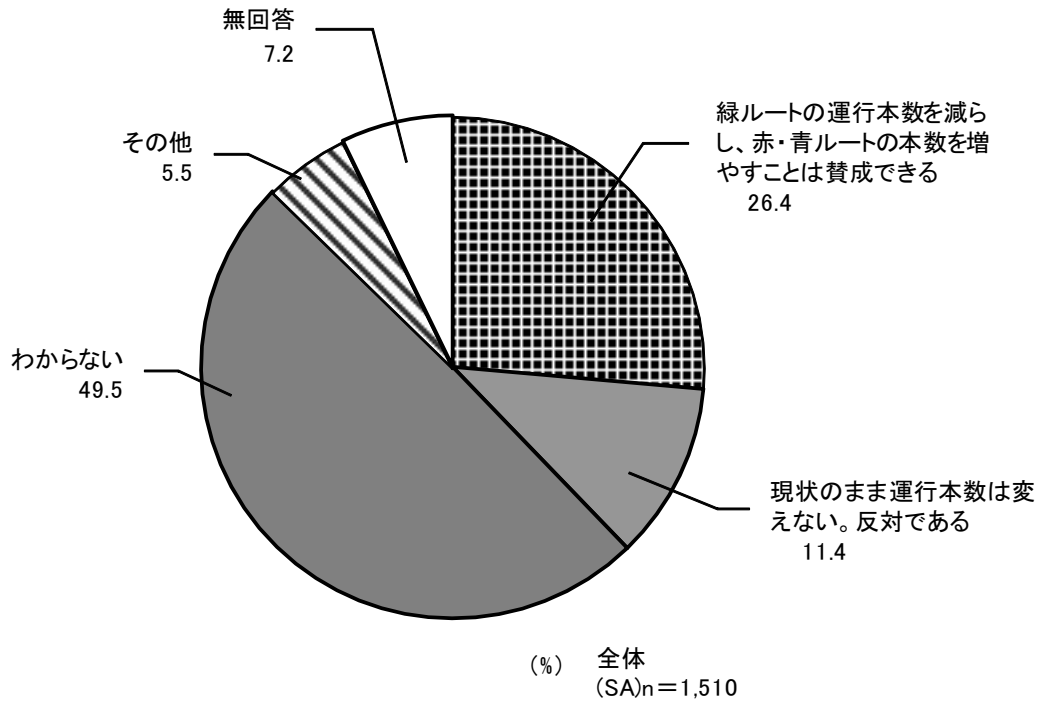


(3) コミュニティバス等の事業改善に対する意向

① 運行本数の変更について

- コミュニティバスの4つのルート¹の運行本数の変更について確認すると、「わからない」との回答が49.5%となった。
- 「緑ルートの運行本数を減らし、赤・青ルートの増便」は26.4%が賛同し、「現状のまま本数は変えない」との回答11.4%を上回った。

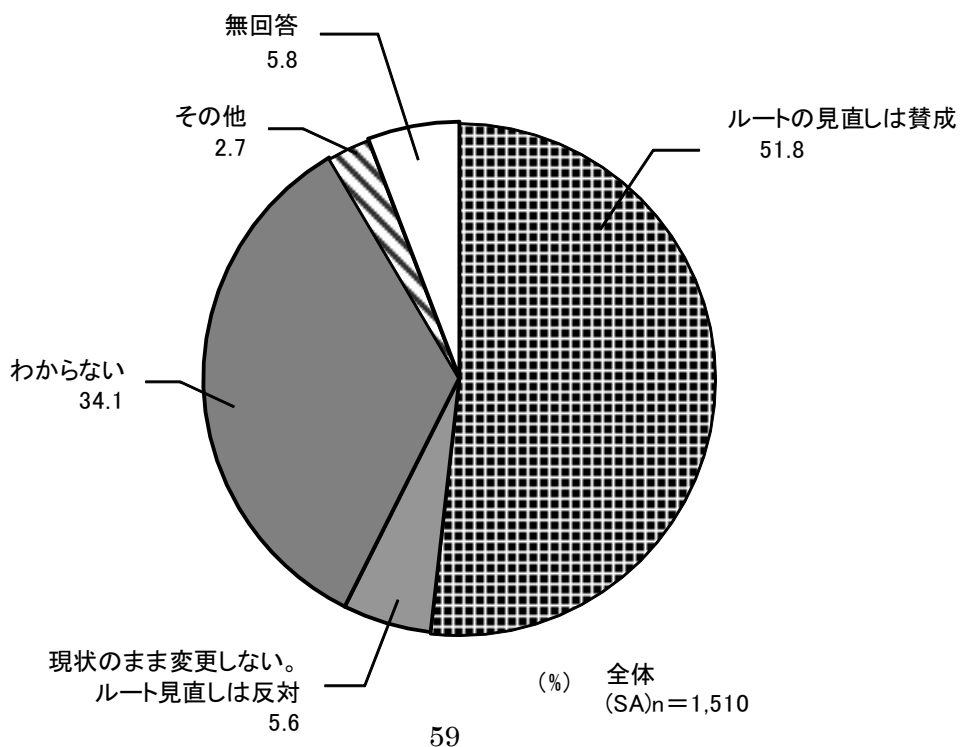
図 3-26 コミュニティバスの運行本数の変更



② コミュニティバスのルートの見直しについて

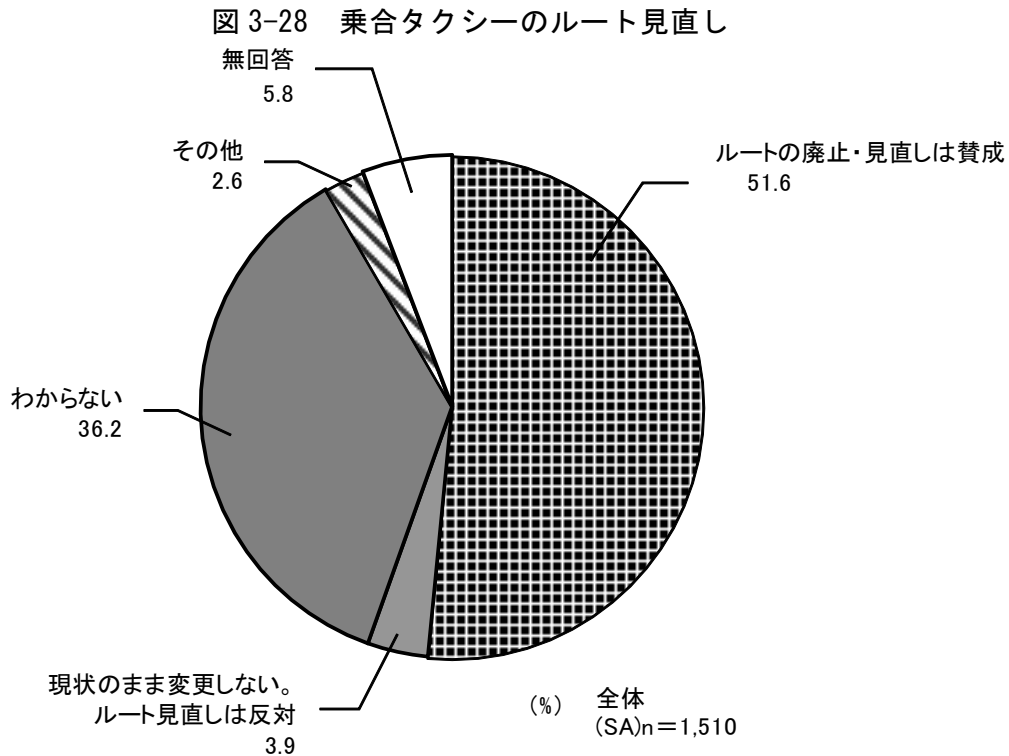
- ルートの見直しについては、51.8%の過半数が、「ルートの見直しは賛成」を選択している。

図 3-27 ルートの見直し



③乗合タクシーのルート見直しについて

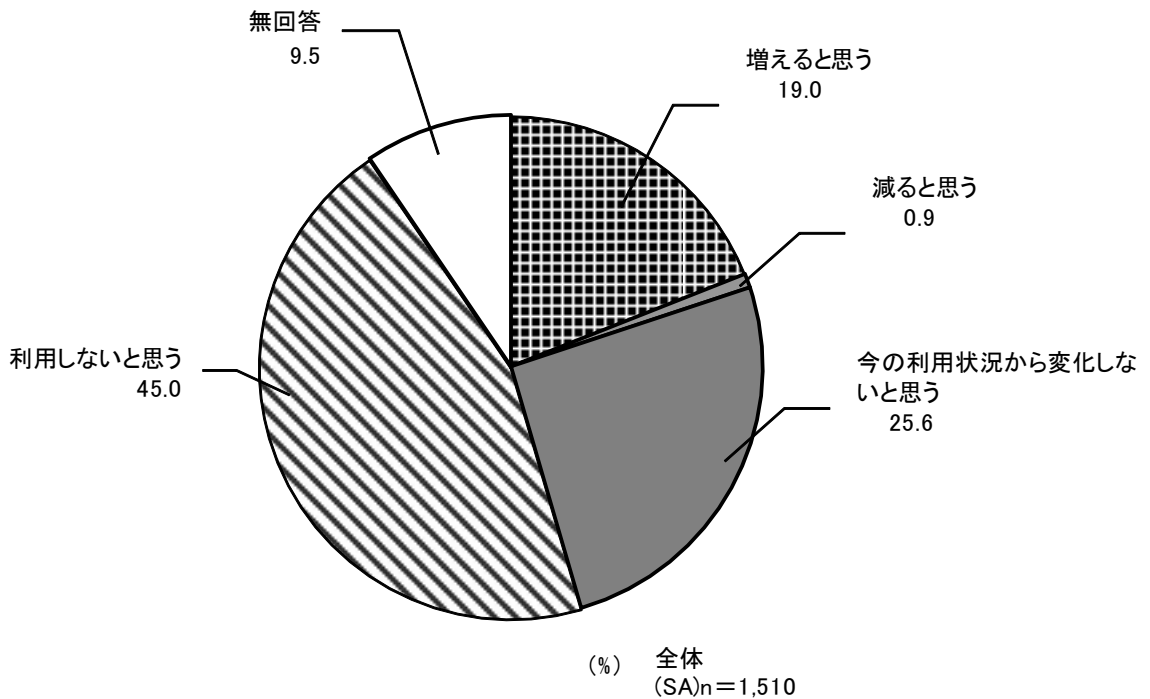
○ コミュニティバスと同様に、乗合タクシーのルート見直しについても、過半数の51.6%の住民が「ルートの廃止・見直しは賛成」を選択している。



④事業変更による利用の変化見通し

○ コミュニティバスや乗合タクシーの事業見直しを行うことで、利用の変化見通しを確認すると、「利用しないと思う」との回答が45.0%、「今の利用状況から変化しないと思う」との回答が25.6%となり、利用が「増えると思う」との回答は19.0%にとどまった。
 ○ 部分的な見直しを行ったとしても、大きく利用は変化しないものと思われる。

図 3-29 コミュニティバスや乗合タクシーの事業見直しによる利用の変化

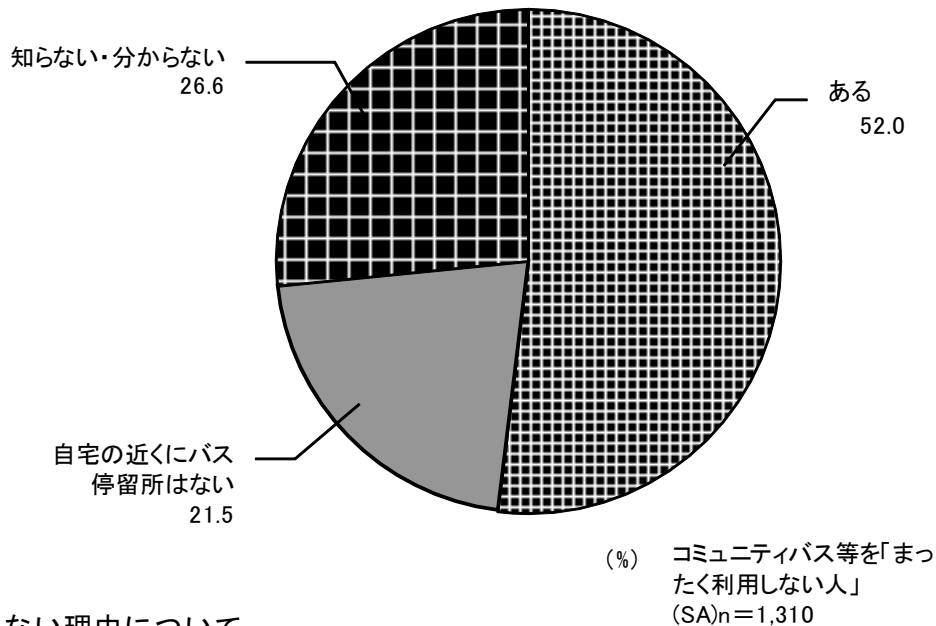


8. まったく利用しない人の理由等について(問7)

(1) 利用しない人の停留所の有無について

- まったく利用しない人に、周辺での停留所の存在を確認すると、「ある」との回答が 52.0%で、「知らない・わからない」が 26.6%、「自宅の近くに停留所はない」が 21.5%となった。
- 自宅近くに停留所がなくて、コミュニティバス等が使えない人は約 2 割で、バス停留所から 300m 圏域カバー面積割合 85.1%とほぼ同水準となった。

図 3-30 停留所の有無



(2) 利用しない理由について

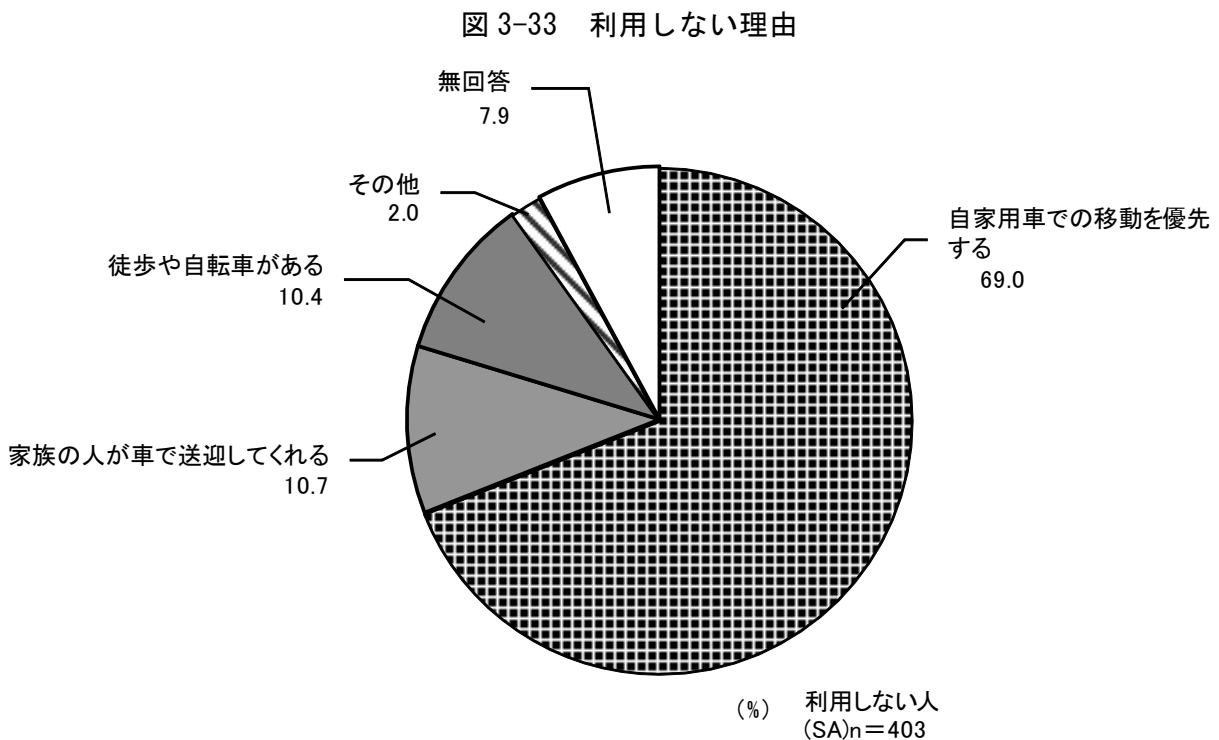
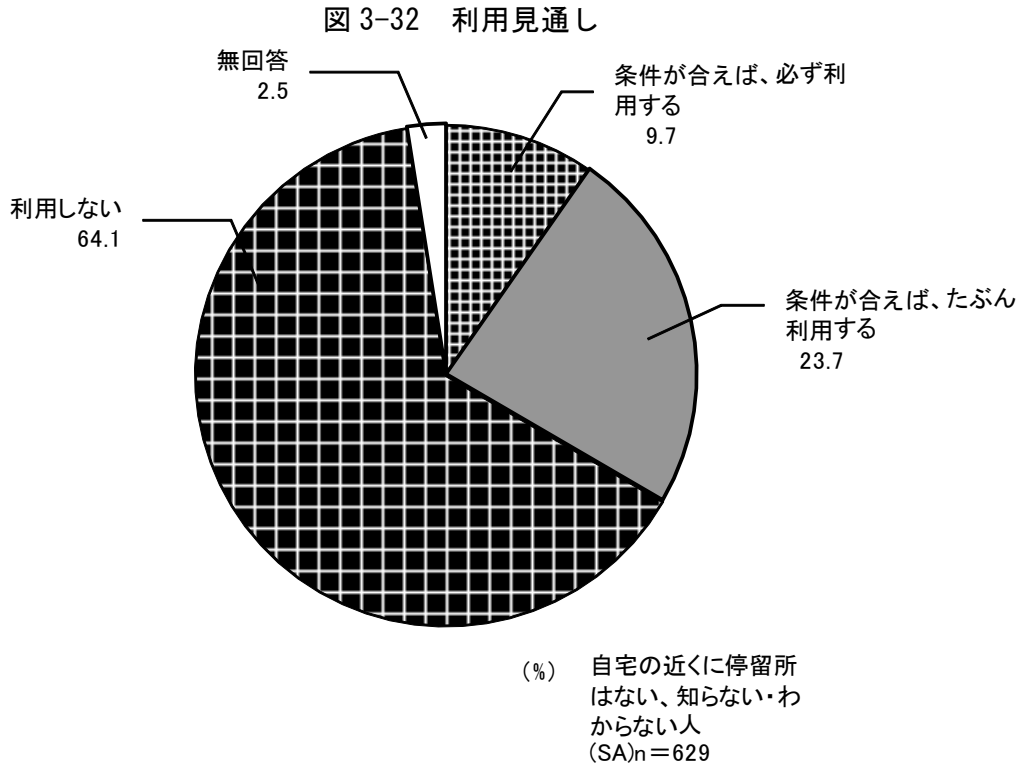
- バス等を利用しない理由は、「自分で車を運転できるから」が 74.0%と最も多い。
- 「行きたい場所にバスが通っていない (15.4%)」、「行きたい時間にバスが走っていない (18.8%)」、「運行本数が少ない (14.8%)」、「時刻表やルートがよくわからない (13.4%)」など、公共交通が不便で使えないと言った回答は、高い割合では選択されていない。

図 3-31 利用しない理由



(3) 今後の利用見通しについて

- 「近くに停留所がない、知らない・わからない」人に、コミュニティバス等が運行されれば利用するかどうか確認すると、「利用しない」が 64.1%となり、「条件が合えば、たぶん利用する」との回答は 23.7%、「条件が合えば、必ず利用する」との回答は 9.7%となった。
- 利用しない理由は、「自家用車での移動を優先する」が 69.0%の割合で選択された。
- 自家用車での移動から転換されなければ、公共交通は利用されない。



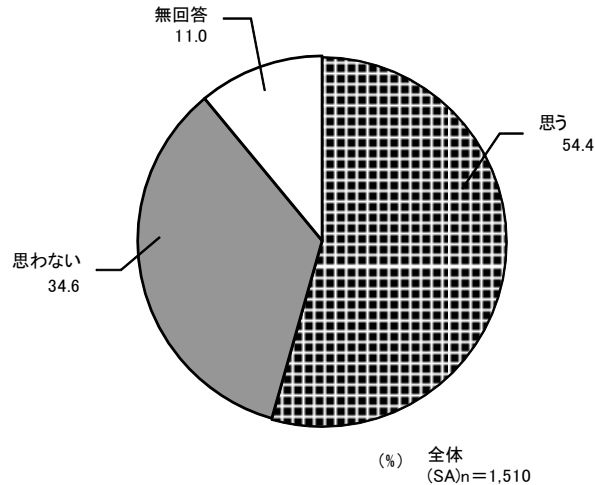
9. 公共交通への転換見通しについて(問8)

(1) 公共交通利用の賛同状況について

① 環境対策による利用協力意向

○ 自動車の排気ガスを減らす「環境対策」による公共交通の利用協力意向は、「思う」との回答が54.4%の割合で認められた。

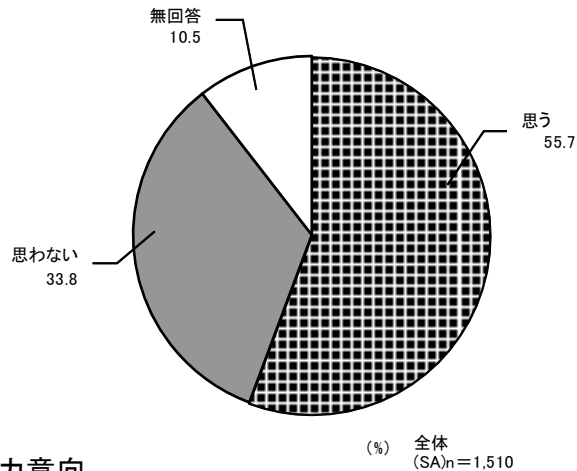
図 3-34 環境対策による利用協力意向



② 交通安全対策による利用協力意向

○ 交通事故を減らす「交通安全対策」による公共交通の利用協力意向は、「思う」との回答が55.7%で認められた。

図 3-35 交通安全対策による利用協力意向

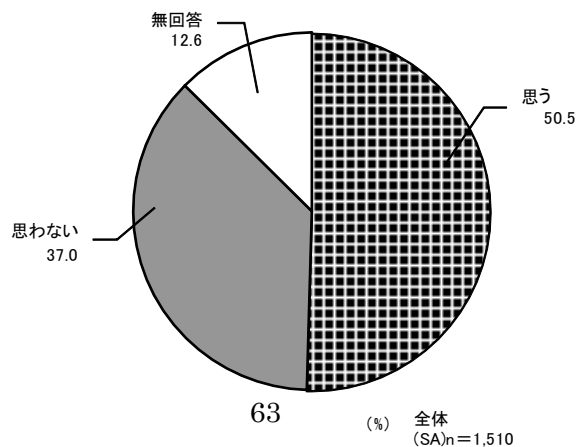


③ 健康増進対策による利用協力意向

○ 歩く機会が増えることによる「健康増進対策」からの公共交通の利用協力意向は、「思う」との回答が50.5%で認められた。

○ 環境対策・交通安全・健康増進面からの利用促進は、約半数の住民にしか、伝わらない。

図 3-36 健康増進対策による利用協力意向

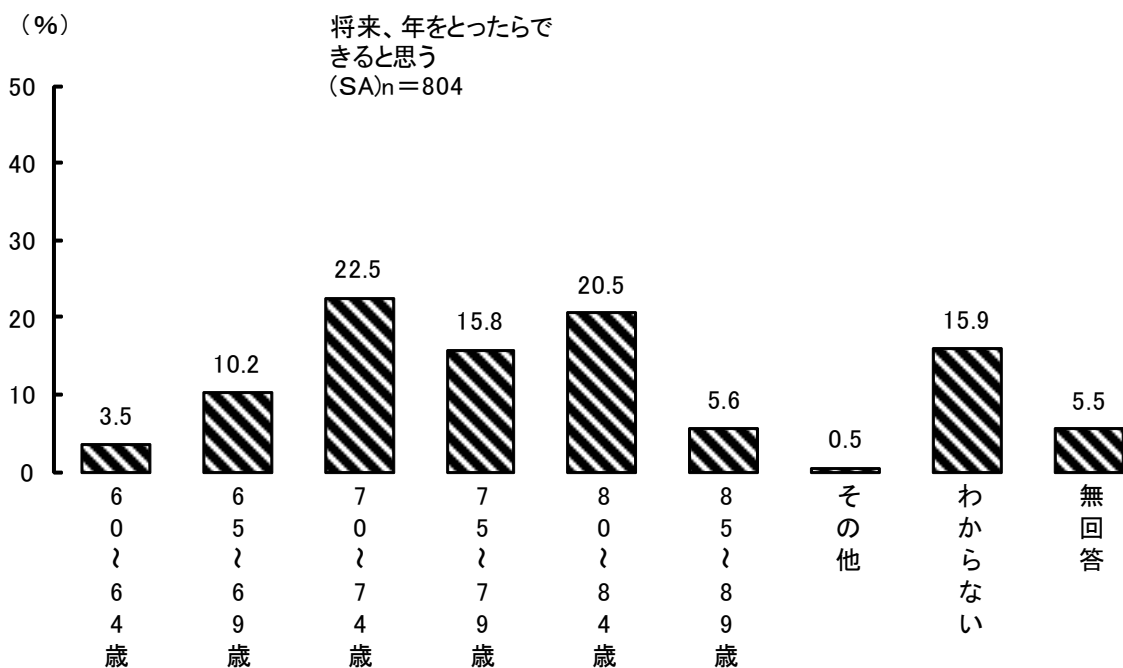
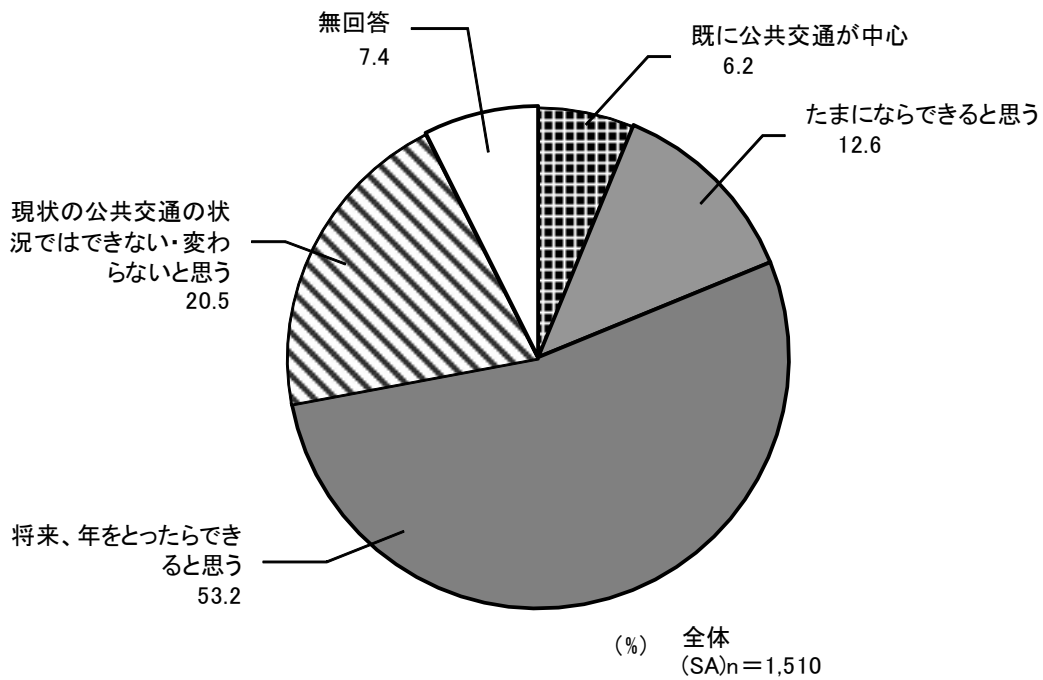


(2) 自家用車化中心からの転換協力について

①自家用車中心の生活から転換ができるか

- 自家用車中心の生活から、公共交通中心への生活に転換できるか確認すると、「たまにならできると思う」との回答は12.6%で、「将来、年をとったらできると思う」との回答が53.2%となった。
- 将来の転換年齢については、「70～74歳」が22.5%、「80～84歳」が20.5%となった。70歳を超えると、自動車の運転を控えようとする意識が芽生えるが、「わからない」との回答も15.9%見られるなど、80歳を超えても元気なうちは、便利な車を手放せない可能性が高い。

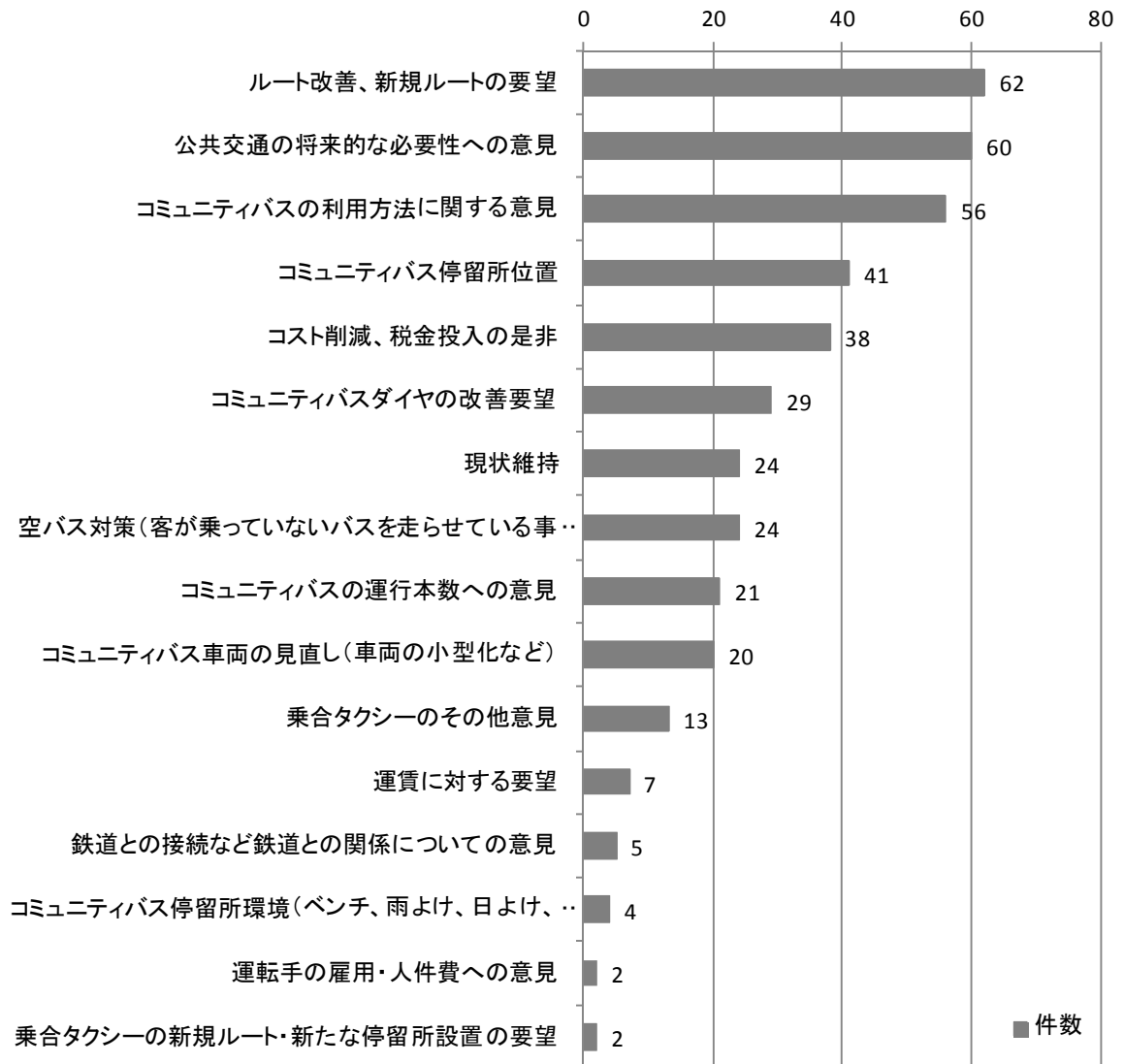
図 3-37 環境対策による利用協力意向



10. 自由意見について

○ 自由意見をキーワードで整理すると、「ルート改善、新規ルートの要望」、「公共交通の将来的な必要性への意見」、「コミュニティバスの利用方法に関する意見」などが比較的多く指摘された。

図 3-38 自由回答の主な意見



第3章 利用者アンケート調査について

1. 調査概要

公共交通に対する利用者の意向を把握するため、アンケート調査を実施した。

- | | |
|----------|---|
| (1) 調査対象 | 武豊町コミュニティバスの利用者 |
| (2) 調査方法 | 配布調査 |
| (3) 調査期間 | 平成 25 年 11 月 15 日（金）、11 月 16 日（土）
（前回調査：平成 24 年 11 月 15 日（木）、11 月 17 日（土）） |
| (4) 標本数 | 69 票（前回：67 票） |
| (5) 結果概要 | |

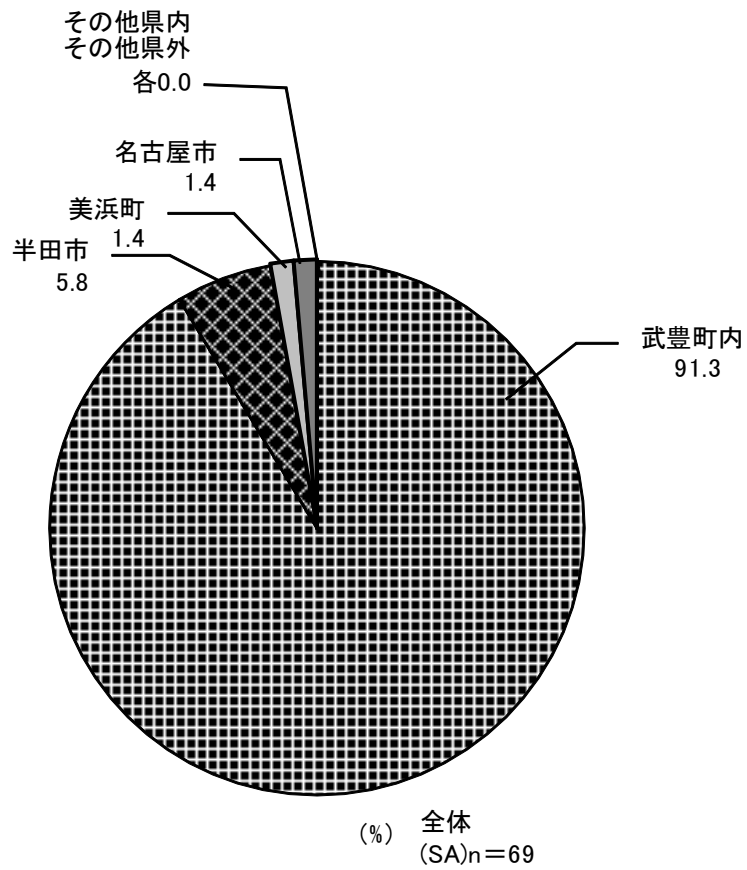
- 利用者属性は平成 24 年度調査時とあまり変化はありません。
- 利用ルートは、行き・帰りともに「北部赤」ルートが最も多い状況です。
- 利用頻度は、「1 週間に 1 回以上」の利用者が全体の 62.3%で、昨年の 58.2%から少しだけ増加しました。
- 利用目的は、「買い物」と「通院」のウェイトが高まっています。
- 利用しはじめた「きっかけ」は、バスが走っている状況を見て認知され、広報やちらしを見て利用方法を確認することで、行動に移している状況が伺われます。
- 事業の実施効果として、「利用して良かったこと」を確認すると、「運賃が安い」経済的効果が最もインパクトがありました。
また、生活に与える変化を確認すると、「利便性」「安心感」「豊かさ」の順番に効果があると確認され、「何も変わらない」との回答は少数でした。
- サービスに対する満足度は、昨年度調査に比べ、全項目で満足度の数値が低下しました。利用者が定着し、既存のサービス水準が「当たり前」になり、厳しい数値になる一般的な傾向が示されたものと思われます。「時刻表の設定」「バス停待機施設」「定時性の遅れ」「運行頻度」「鉄道等との接続性」について他の項目に比べ 10 ポイント以上満足度が低下しました。
- 1 世帯当たり年間約 1350 円の税負担の水準については、概ね妥当だと評価されました。今後の公共交通サービスの水準については、現状のまま維持すれば約半数の利用者からは特に問題があるとは指摘されない結果が示されました。

2. アンケート対象の属性

(1) お住まい

○ 「武豊町内」に居住されている方が 91.3%、「半田市」が 5.8%、「美浜町」が 1.4%です。

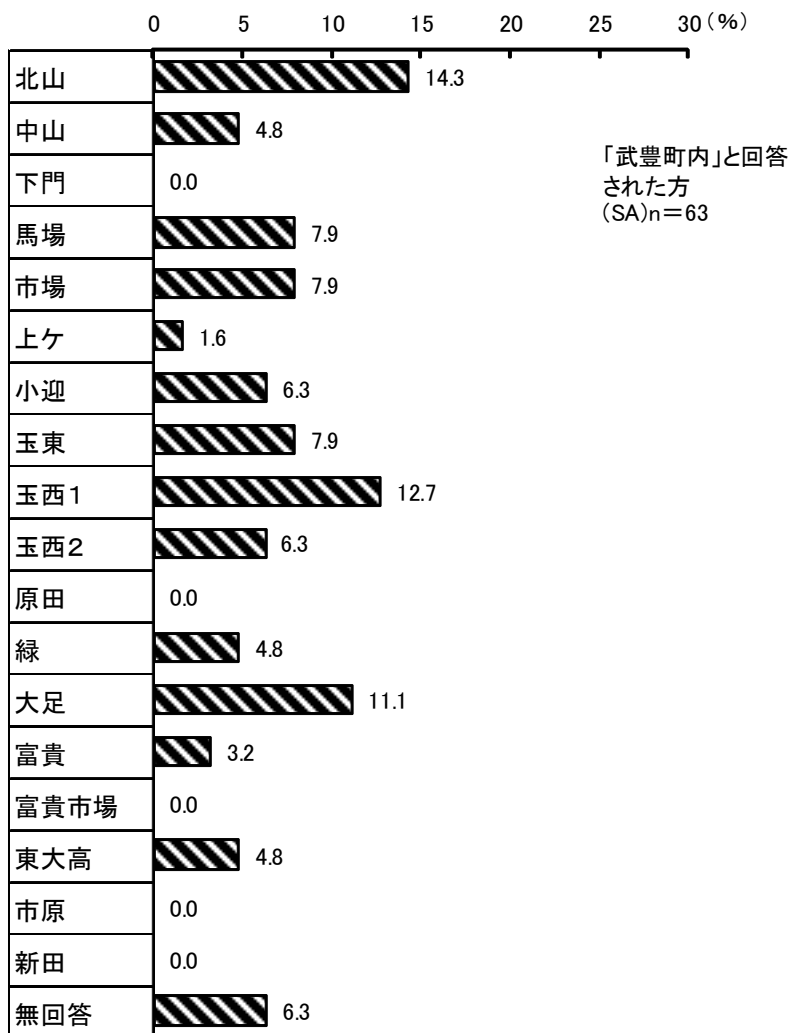
図 4-1 居住地



武豊町内居住者の地区名

○ 「北山」(14.3%)、「玉西1」(12.7%)、「大足」(11.1%)地区の割合が高くなっています。

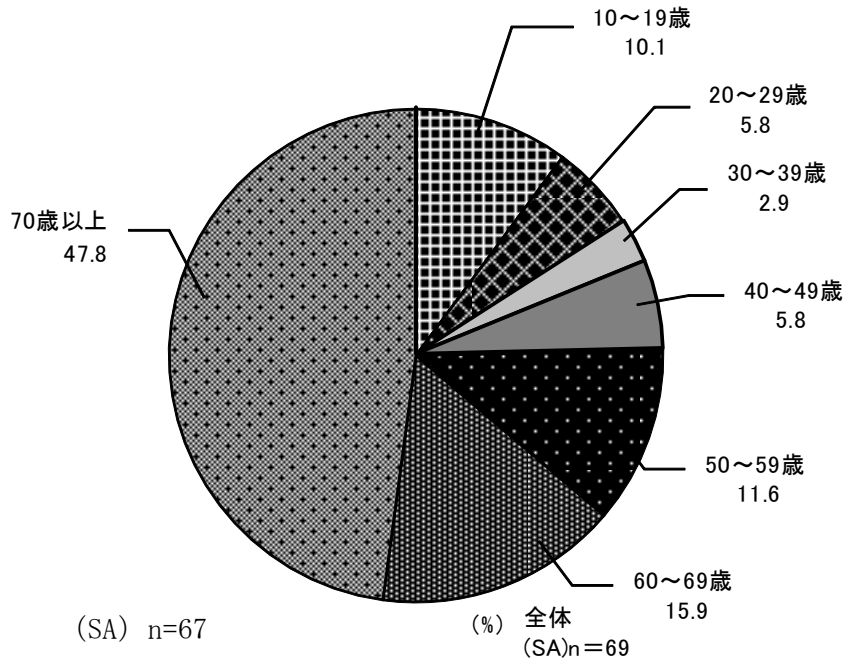
図 4-2 武豊町内の居住地



(2) 年齢

○ 「10歳台」が10.1%、「20歳台」が5.8%、「30歳台」が2.9%、「40歳台」が5.8%、「50歳台」が11.6%、「60歳台」が15.9%、「70歳台」が47.8%となっています。70歳以上の比率が約半数を占めています。

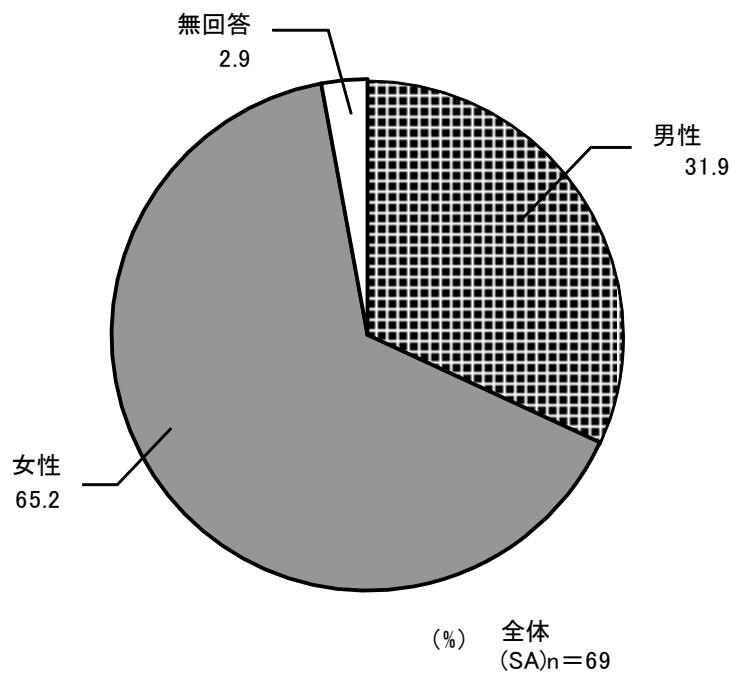
図 4-3 年齢構成



(3) 性別

○ 「男性」が31.9%、「女性」が65.2%で、女性の比率が高くなっています。

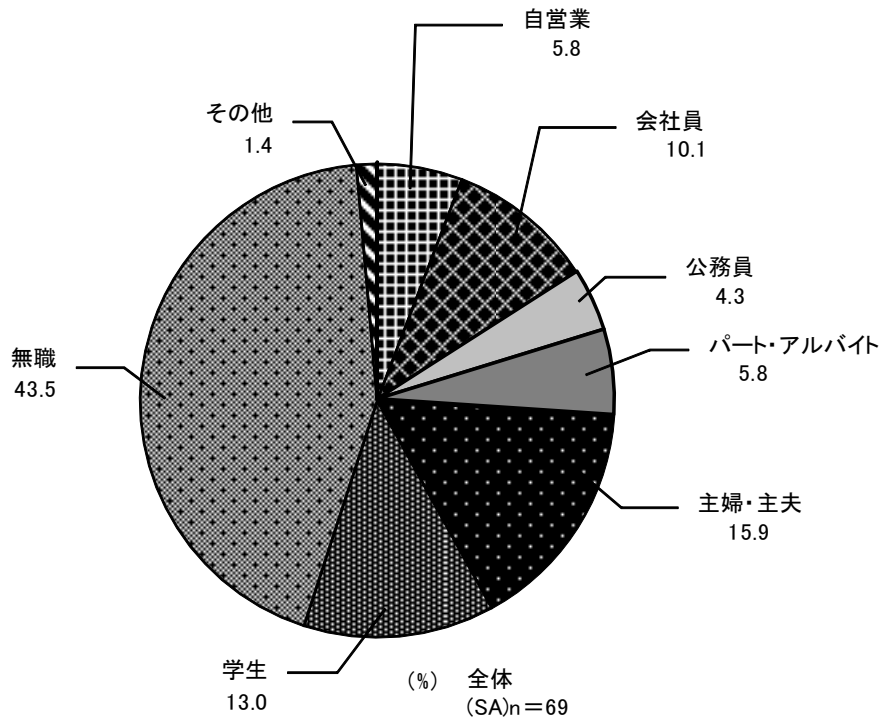
図 4-4 性別



(4) 職業

○ 「自営業」が5.8%、「会社員」が10.1%、「公務員」が4.3%、「パート・アルバイト」が5.8%、「主婦・主夫」が15.9%、「学生」が13.0%、「無職」が43.5%です。
70歳以上の年齢構成と女性が多いことを反映し、「無職」の割合が高くなっています。

図 4-5 職業



3. 本日、利用されたルート

- 行きのルートについては、「基幹緑（右）」が20.3%、「基幹緑（左）」が13.0%、「北部赤」が27.5%、「南部青」が14.5%です。昨年の結果と比較し、「北部赤」>「基幹右」>「南部青」>「基幹左」という順位・構成の変化はありません。
- 帰りのルートについては、「基幹緑（右）」が4.3%、「基幹緑（左）」が13.0%、「北部赤」が26.1%、「南部青」が13.0%で、「無回答」（46.4%）が高い割合になっています。昨年は、「基幹右」>「基幹左」だったものが、逆転していますので、行きは右廻りで、帰りは左廻りの逆回りで利用する利用方法が定着したことが伺われます。

図 4-6 行き ルート

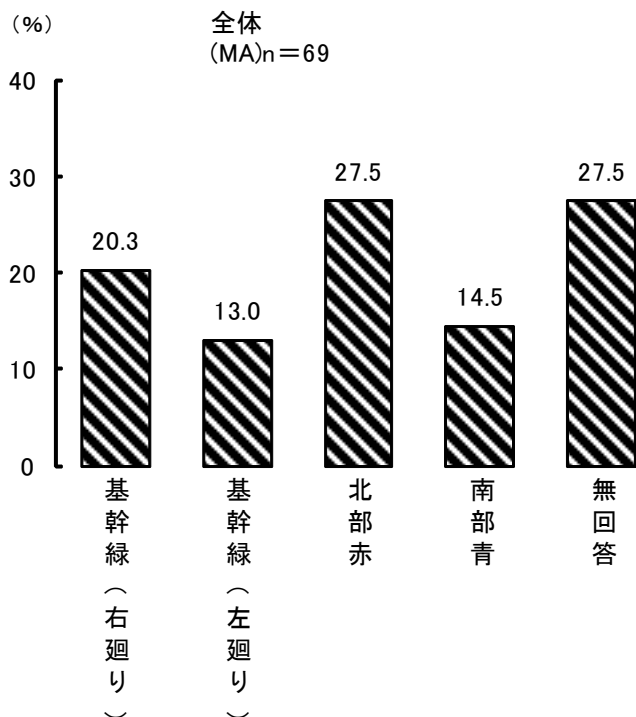
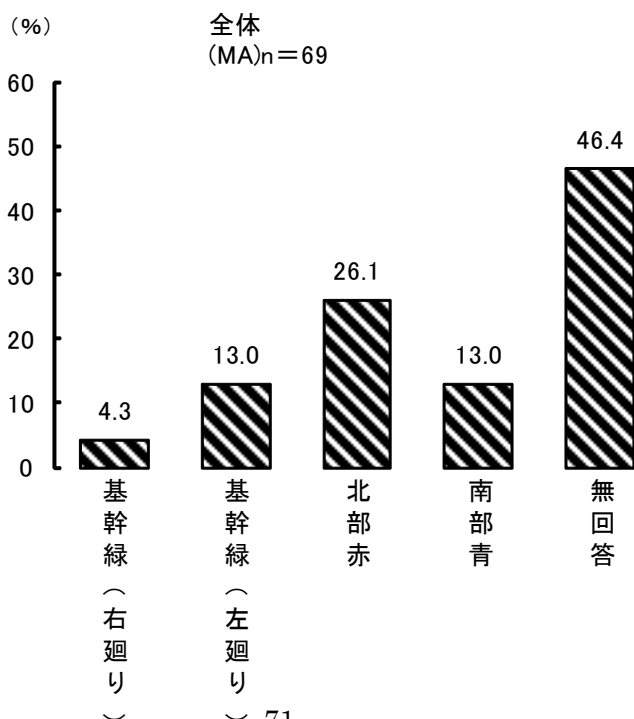
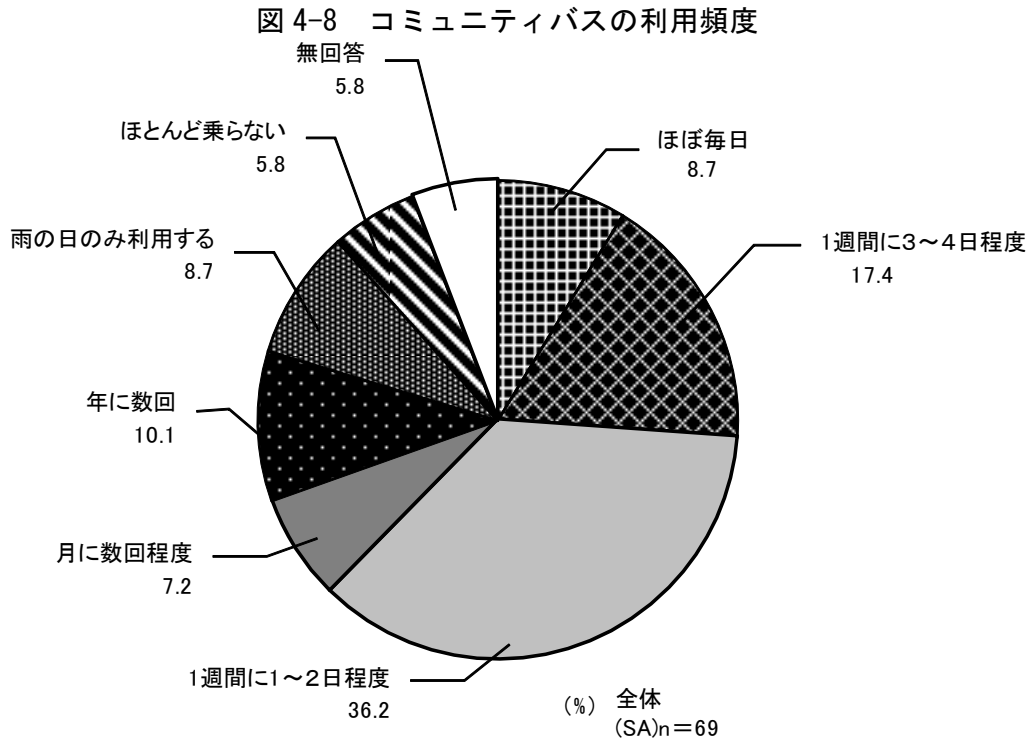


図 4-7 帰り ルート



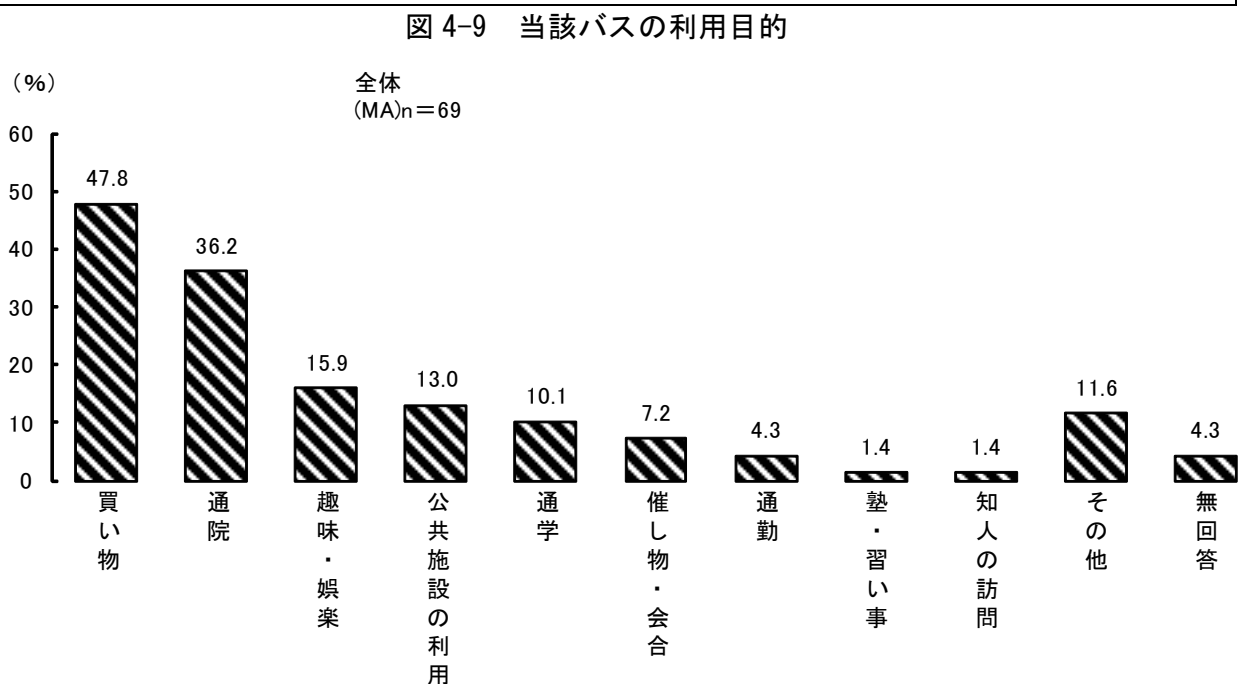
4. コミュニティバスの利用頻度

○ 利用頻度としては「ほぼ毎日」が8.7%、「1週間に3～4日程度」が17.4%、「1週間に1～2日程度」が36.2%となっており、「1週間に1回以上」の利用者が全体の62.3%となった。昨年は「1週間に1回以上」の利用者が全体の58.2%であったため、定期的な利用者が少しだけ増加した。



5. 利用目的

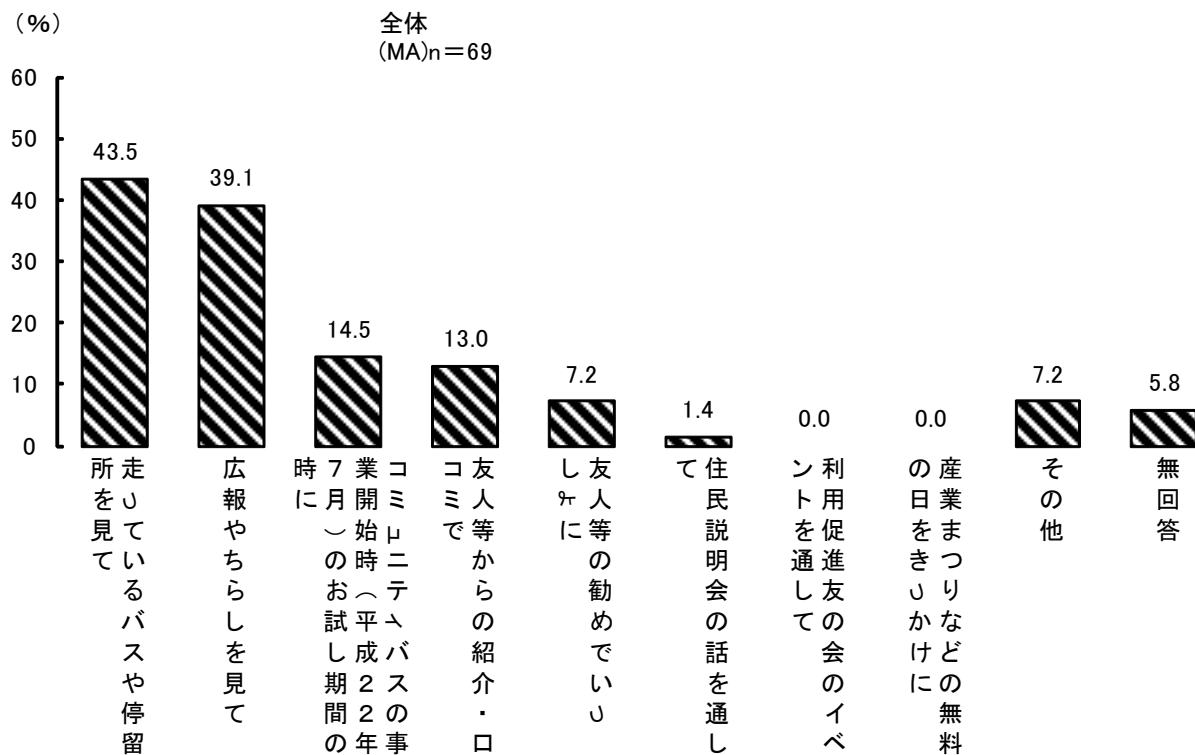
○ 当該バスの利用目的としては「買い物」(47.8%)と「通院」(36.2%)の割合が高い。昨年との比較では、「通勤」が11.9%から4.3%に減少し、「買い物」が34.3%から47.8%に、「通院」が25.4%から36.2%となり、「買い物」と「通院」目的のウェイトが高まっています。



6. 利用しはじめた「きっかけ」

○ 利用しはじめた「きっかけ」は、「走っているバスや停留所を見て」が43.5%、「広報やちらしを見て」が39.1%となっています。
 バスが走っている状況を見て認知し、広報やちらしを見て利用方法を確認することで、行動に移している状況が伺われます。

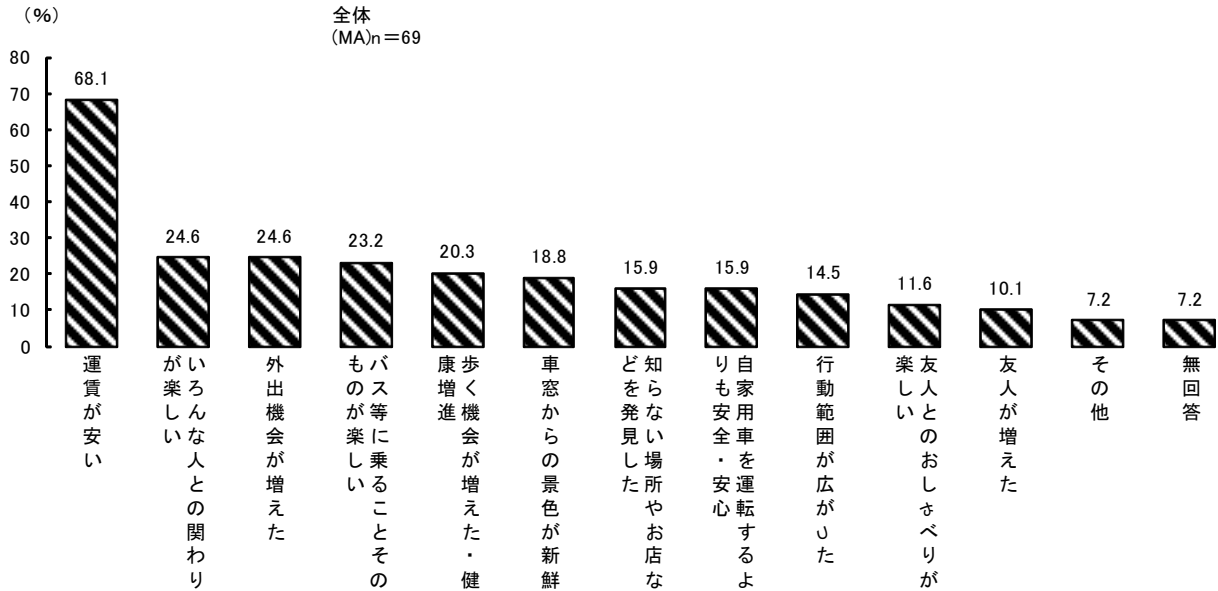
図 4-10 きっかけ



7. 事業の実施効果(利用して良かったこと)

- 実施効果として利用して良かったことを確認すると、68.1%の人が「運賃が安い」という経済的効果を最も選択しました。
- 「いろいろな人との関わりが楽しい」や「外出機会が増えた」も5人に1人が選択しており、コミュニティ形成や健康増進といった効果も認められます。

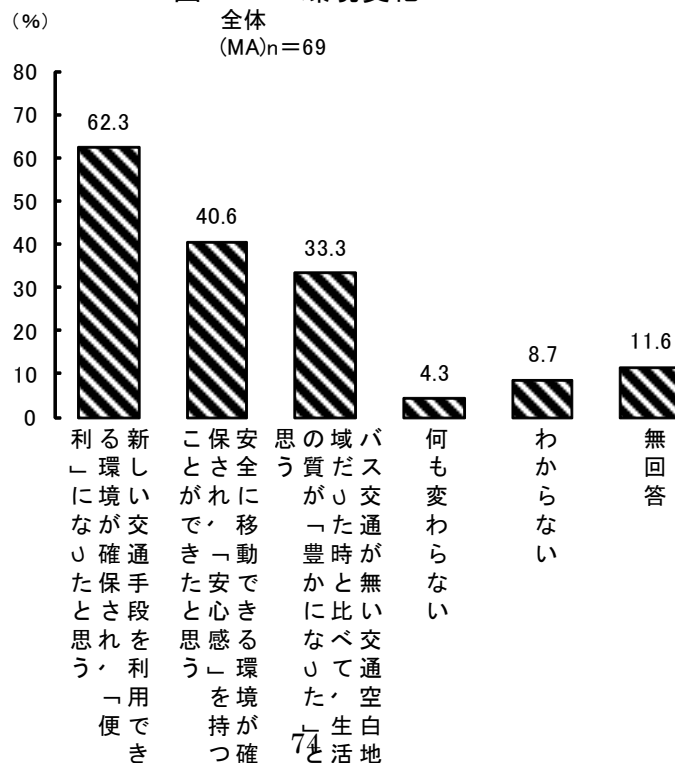
図 4-11 実施効果



生活に与える影響(環境変化)

- 生活環境に与える変化を確認すると、「新しい交通手段を利用できる環境が確保され便利になったと思う」が1番に選択されました。「利便性」、「安心感」、「豊かさ」の順番に選択され、「何も変わらない」との回答は少数意見となっています。事業の実施効果が認められました。

図 4-12 環境変化

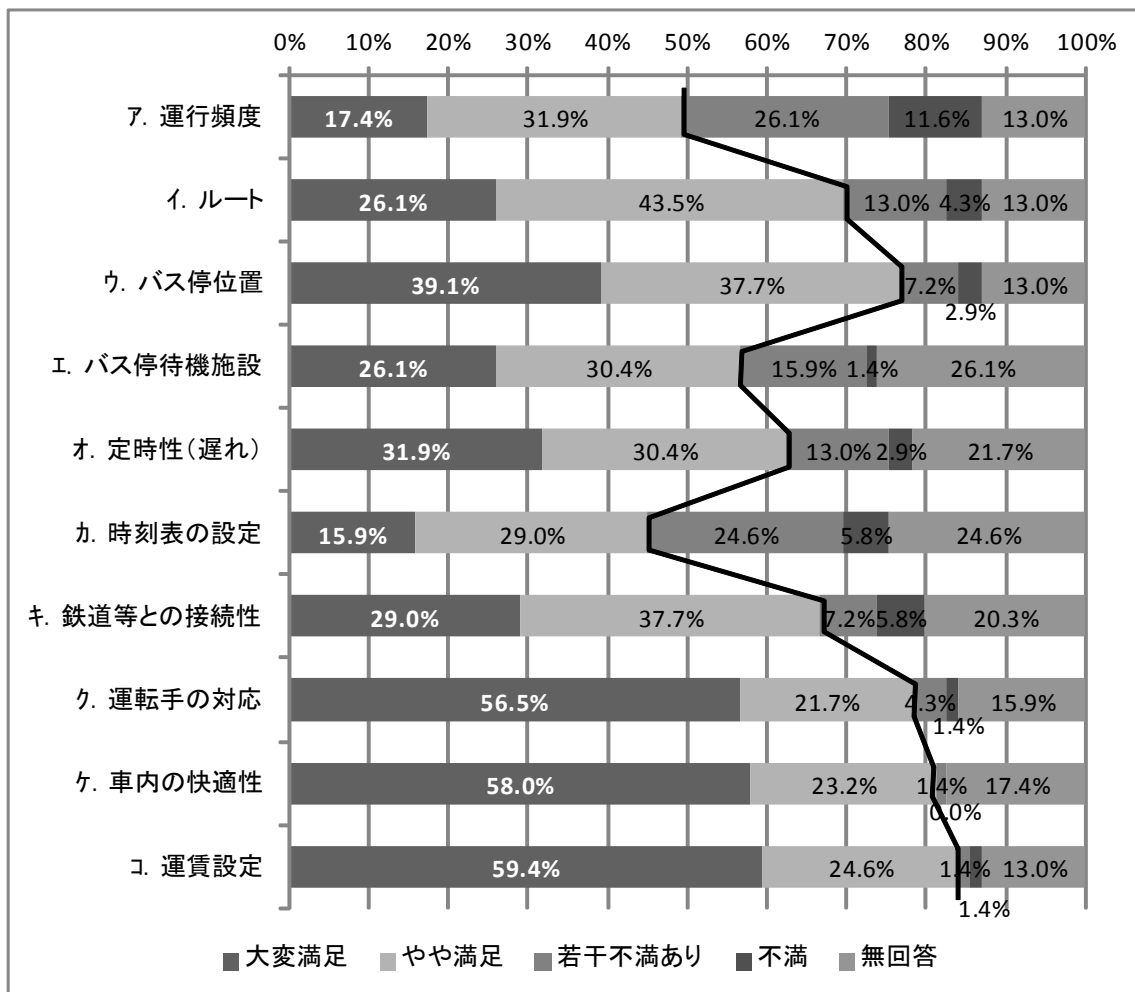


8. 当該バスの運行サービスの満足度

○H25 年度調査の満足度

- ア.運行頻度の満足度については「満足」が 49.3%（「大変満足」と「やや満足」の計）、「不満」が 37.7%（「若干不満あり」と「不満」の計）です。【以下、同様】
- イ.ルートの満足度については「満足」が 69.6%、「不満」が 17.3%です。
- ウ.バス停位置の満足度については「満足」が 76.8%、「不満」が 10.1%です。
- エ.バス停待機施設の満足度については「満足」が 56.5%、「不満」が 17.3%です。
- オ.定時性（遅れ）の満足度については「満足」が 62.3%、「不満」が 15.9%です。
- カ.時刻表の設定の満足度については「満足」が 44.9%、「不満」が 30.4%です。
- キ.鉄道等との接続性の満足度については「満足」が 66.7%、「不満」が 13.0%です。
- ク.運転手の対応の満足度については「満足」が 78.2%、「不満」が 5.8%です。
- ケ.車内の快適性の満足度については「満足」が 81.2%、「不満」が 1.4%です。
- コ.運賃設定の満足度については「満足」が 84.0%、「不満」が 2.9%です。
- 平成 23 年度～24 年度の比較では、全ての項目で「満足度」は向上しました。
平成 24 年度～25 年度の比較では、全ての項目で「満足度」の数値が低下しました。利用者が定着し、既存のサービス水準が「当たり前」になることから、厳しい数値になる一般的な傾向が示されたものと思われます。問題なのは 10 ポイント以上大きく数値が低下した、「時刻表の設定（▲25.2）」「バス停待機施設（▲19.6）」「定時性の遅れ（▲13.8）」「運行頻度（▲13.4）」「鉄道等との接続性（▲10.9）」について改善要望が認められます。

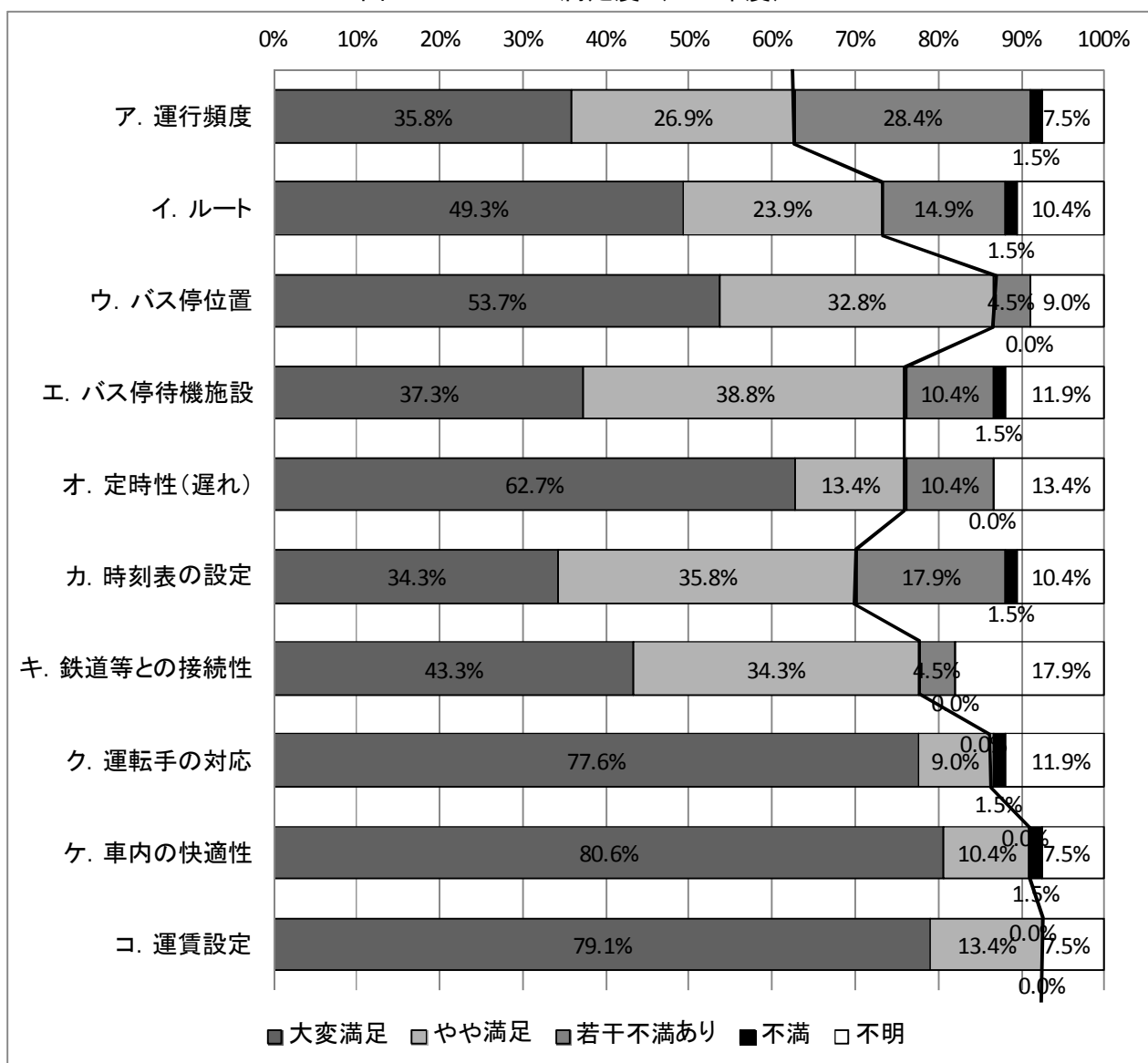
図 4-13 バスの満足度（H25 年度）



○H24 年度調査の満足度

- ア.運行頻度の満足度については「満足」が 62.7%（「大変満足」と「やや満足」の計）、「不満」が 29.9%（「若干不満あり」と「不満」の計）です。【以下、同様】
- イ.ルートの満足度については「満足」が 73.2%、「不満」が 16.4%です。
- ウ.バス停位置の満足度については「満足」が 86.5%、「不満」が 4.5%です。
- エ.バス停待機施設の満足度については「満足」が 76.1%、「不満」が 11.9%です。
- オ.定時性（遅れ）の満足度については「満足」が 76.1%、「不満」が 10.4%です。
- カ.時刻表の設定の満足度については「満足」が 70.1%、「不満」が 19.4%です。
- キ.鉄道等との接続性の満足度については「満足」が 77.6%、「不満」が 4.5%です。
- ク.運転手の対応の満足度については「満足」が 86.6%、「不満」が 1.5%です。
- ケ.車内の快適性の満足度については「満足」が 91.0%、「不満」が 1.5%です。
- コ.運賃設定の満足度については「満足」が 92.5%、「不満」が 0.0%です。
- 昨年の H23 年度調査と比較し、全ての項目で「満足度」は向上しています。

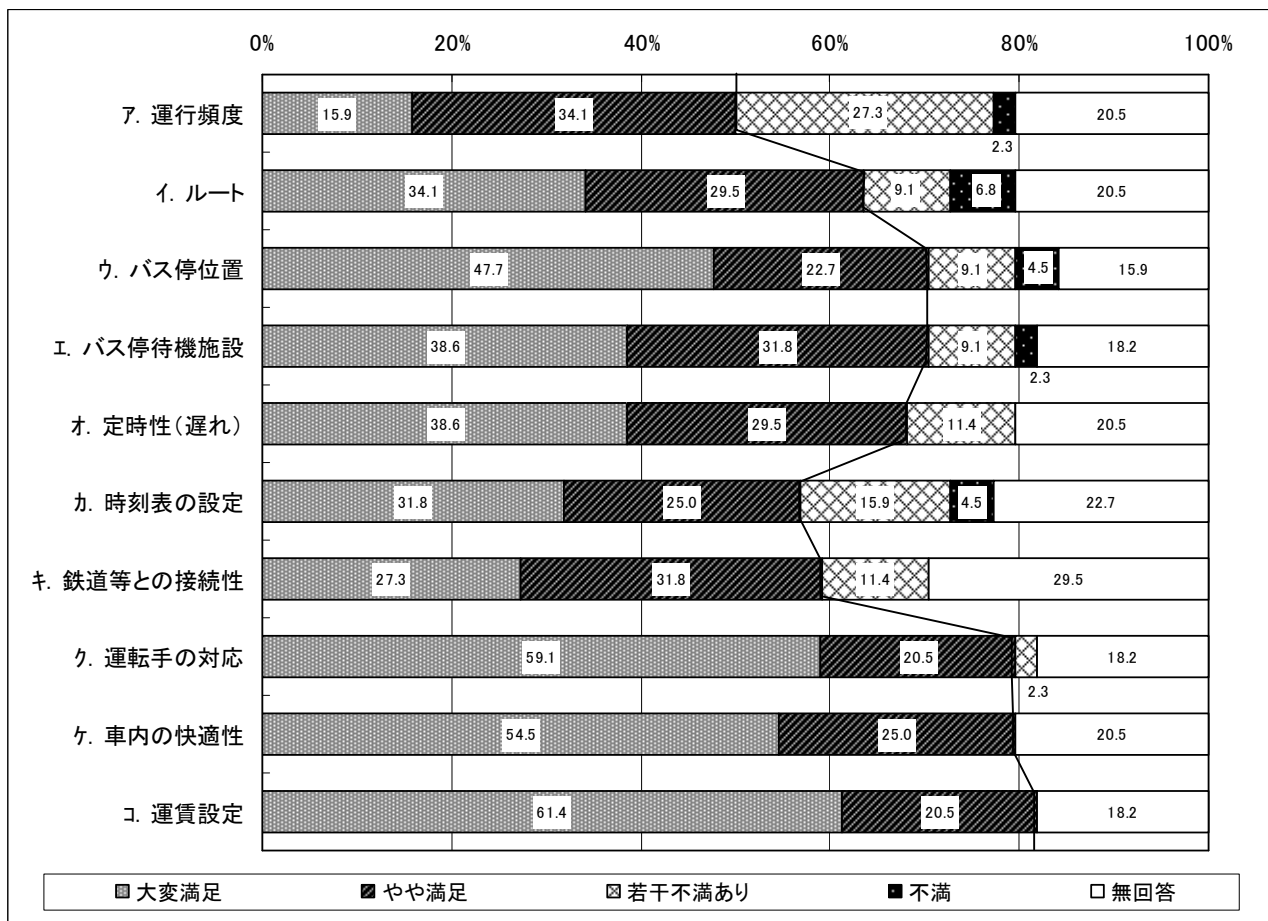
図 4-14 バスの満足度 (H24 年度)



○H23 年度の満足度

- ア. 運行頻度の満足度については「満足」が 50.0%（「大変満足」と「やや満足」の計）、「不満」が 29.6%（「若干不満あり」と「不満」の計）です。【以下、同様】
- イ. ルートの満足度については「満足」が 63.6%、「不満」が 15.9%です。
- ウ. バス停位置の満足度については「満足」が 70.4%、「不満」が 13.6%です。
- エ. バス停待機施設の満足度については「満足」が 70.4%、「不満」が 11.4%です。
- オ. 定時性（遅れ）の満足度については「満足」が 68.1%、「不満」が 11.4%です。
- カ. 時刻表の設定の満足度については「満足」が 56.8%、「不満」が 20.4%です。
- キ. 鉄道等との接続性の満足度については「満足」が 59.1%、「不満」が 11.4%です。
- ク. 運転手の対応の満足度については「満足」が 79.6%、「不満」が 2.3%です。
- ケ. 車内の快適性の満足度については「満足」が 79.5%、「不満」が 0.0%です。
- コ. 運賃設定の満足度については「満足」が 81.9%、「不満」が 0.0%です。

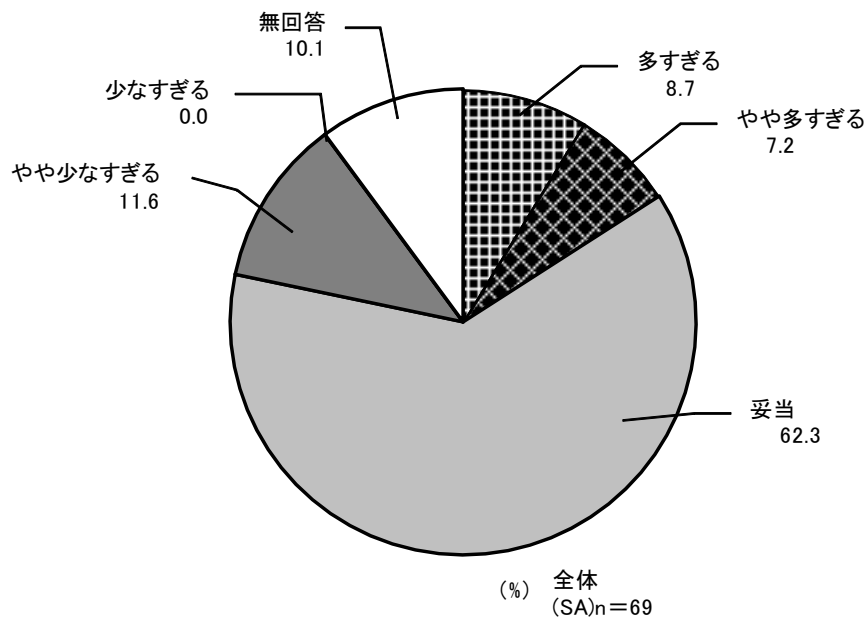
図 4-15 バスの満足度（H23 年度）



9. 財政投入・税負担について

○ 公共交通事業を維持するための税負担（1世帯当たり年間約1350円）について、「妥当」が62.3%で、「多すぎる・やや多すぎる」は15.9%、「やや少なすぎる」が11.6%となり、概ね利用者の理解が得られていると評価できる結果となった。

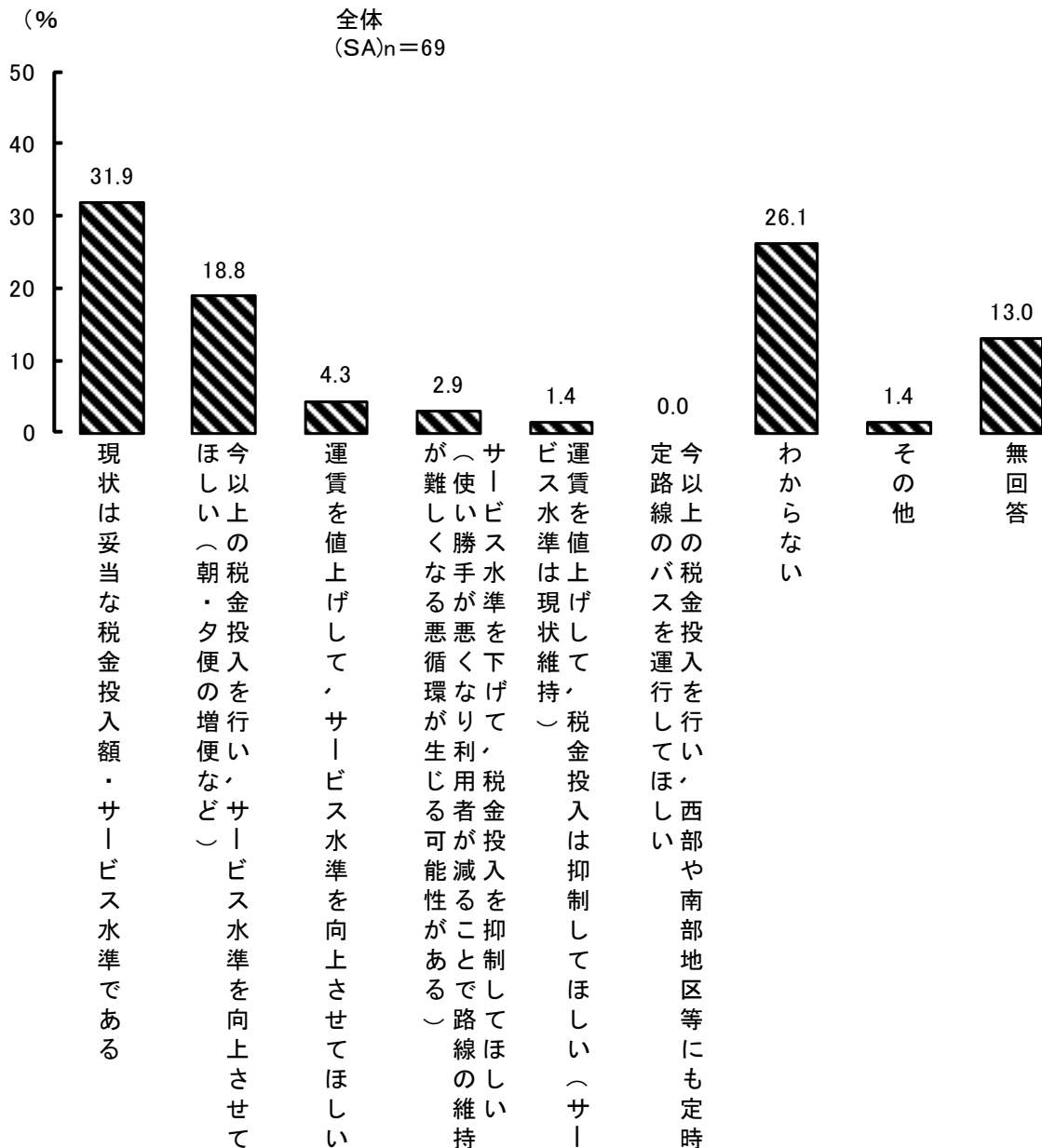
図 4-16 税負担について



10. 今後の税投入と公共交通サービスの水準のあり方について

- 公共交通事業を維持するための税負担と公共交通サービスの水準にあり方について確認すると、「現状は妥当な税金投入額・サービス水準である」との回答が 31.9%と最も多かった。次いで「わからない」が 26.1%となり、「現状のまま」維持すれば、約半数の利用者からは特に問題があると指摘されない。
- 「今以上の税金投入を行い、サービス水準を向上させてほしい」との回答は 18.8%であった。

図 4-17 今後の税投入とサービス水準のあり方について



11. 自由意見について

- 1～7番の肯定的意見がある一方で、8～14番の増便に対する要望が多く、両周り運行等とするルート改善などの意見が指摘された。

表 4-1 主な自由意見

項目	NO	意見
肯定的意見	1	車の運転をしないので助かります。これからはずっとバスに乗れたらと思います。
	2	バスが走っているようになっただけで充分です。
	3	バスが走りだしてからとても助かります。これからできるだけ長く運行していただけることを願っています。
	4	安心して利用しています。この制度がなかったら外出する機会は1/3位になると思う。
	5	お年寄りの社交場でいやな気はしませんでした。障害者の方にも気さくに話かけてみえてよかった。
	6	以前バスを見ると乗っている人がほとんどいなかったが、最近は結構利用者を見るようになった。老人が多くなるこの頃、車の運転がむずかしくなった人にとって、バスの利用価値は生活にとって本当に大切だと思う。すこしお金は高くなっても運行回数を増やし、ぜひ続けてほしい。一日中増やすのではなくてもよいと思う。
	7	右回りとか左回りとかのルートは、とても分かりづらいが、利便性の面では、利にかなっている。これからも利用したい。
増便要望	8	便がすくなすぎる。
	9	運転本数を増便してほしい。
	10	バスの本数を増やしてほしい。時刻表をわかりやすくしてほしい。
	11	一時間に一本バスを走らせてほしい。朝・夕の増便希望(朝7時・夜7時)。利用しやすくなれば乗る人も増えると思う。期待しております。
	12	夜も運行してほしい。学校の帰りもたすかります。
	13	福祉センターの入浴にあたって帰りのバスの本数(午後1時頃)がほしい。入浴時間は1時間ぐらいで2時間待つのはつらい。
ルート改善	14	学校の帰り、夕方5時15分にも走ってほしい。
	15	北部赤ルートについても、右回り・左回りの運行。朝夕の本数増加。
	16	基幹緑(右回り)の反対路線をお願いします。行きだけ乗せてもらって帰りは買い物が多く、またバス停から家まで坂道が多いのでタクシーを利用している。
運転手対応	17	六貫山から右まわりもほしい。
	18	電車との接続時間がバラバラである。コミュニティバスと名前がついているだけあって、バスに乗合した人たちは楽しそうだけど、運転手をまじえての会話は安全優先のためにも控えてほしい。
運賃設定	19	運転手さんともっとお話しがしたい。
	20	武豊町の町民ではないが100円で乗せてもらえてありがたい。
導入目的・必要性	21	50円ぐらいに安くする、そうしたら利用客は増える。
	22	どのような目的でこの事業をしているのか、もっと説明が必要である。利用者の対象を誰にするのか、交通手段を持たない人々はどうしたらよいのか。小型のマイクロバスで充分ではないか。
	23	公共交通の名のもとに、老人、町議員、一部の人の権利に税金が使われてはいないだろうか。バスを利用していない人にもアンケートを取るべきである。
その他	24	お年寄りの方が滑って転ばないように、バスの全体にマットをしいた方がよい。
	25	知多武豊駅前に腰掛けがあったらよい。良く見かけるが土面とか境ブロックに腰を下ろしている人を見かける。

第4章 関係者のニーズ調査について

1. 交通事業者ヒアリング調査結果について

コミュニティバス・乗合タクシーを運行する交通事業者に対するヒアリング調査を行い、現状の事業の課題、対応すべき事項等について確認を行った。

事業者名	実施日	時間
フジキュー整備株式会社	平成 25 年 11 月 27 日（水）	11：00～12：00
知多乗合株式会社	平成 25 年 12 月 6 日（金）	10：00～11：30
安全タクシー株式会社	平成 25 年 11 月 27 日（水）	9：00～10：00

【コミュニティバスについて】

1. コミュニティバスの現状のルート別の課題について

○赤ルート

- ・最も利用が多いので、両周り運行にすべき。そうした要望を聞く。
- ・TAK21 やピアゴには、名鉄知多武豊駅バス停から歩いて行く人が多い。ピアゴ西に迂回する必要が無く、杉石病院までショートカットすればよい。

○緑ルート

- ・どちらかを削減するとすれば、右回りを残し、左回りを廃止すべき。
- ・右回りにすれば、石川病院等、前面に停車できる。
- ・イオン半田店に接続すべき。
- ・長尾児童館・図書館・保健センターも一緒にしてショートカットしても良い。
- ・祠峯、平井畑等は、赤ルートと重複するため、ちゅうや整形外科・上ヶ駅に接続するルートに転換することも良い。

○青ルート

- ・国道ルートをやめて、長峰・奥村医院のルートにすべき。
- ・ゆめたろうプラザ・総合体育館から新しい道路の利用もあるが、東大高公民館前の利用者がいるので、何らかの対応が必要。

2. コミュニティバスに対する事業者からの意見

○始発の工夫

- ・赤ルートは、武豊町役場を始発とせず、30 分前に北中根を始発として運行し、現状の 8:30 の役場発に接続するだけでも意味がある。

○ダイヤの見直し（時間短縮）

- ・全ルートで数分の余裕があるため、ダイヤの時間短縮の見直しを行うべき。そうすることで、全便 1 便の増便ができる可能性がある。

3. 運行事業者の交代（クレーム状況）について

- ・事業者の交代により、運転手の態度について、1 度指摘があった。運転手には改善指示済み。
- ・タクシーからバスへの乗り継ぎのオペレーションについては、今のところトラブルは起きていないと思う。

4. 利用促進策等

○体験学習

- ・半田警察の協力を得て、子どもへの乗り方教室を実施している。
- ・こうした学習がどこまで効果があるかわからないが、対応は可能。

○ルート・停留所位置の変更による対応

- ・利用促進策として底堅いのは、利用が少ない停留所の廃止・移動、ルート見直しを定期的
実施することが、効果があると思われる。
- ・こうした見直しを定期的に行うことで、住民への投げかけが大切。

○イオン半田店への乗り入れ

- ・イオンの乗り入れは効果がある。現状でも最寄りの石川公園停留所から歩いて行く人がある。

【乗合タクシー（事前予約制バス）について】

1. 乗合タクシー（事前予約制バス）の課題について

○砂水ルート

- ・富貴駅に接続している砂水ルートが使われないのが分からない。
停留所の位置が良くないのかもしれないが、他に良い場所が見つからない。

○長峰・大屋敷ルート

- ・ピアゴに接続しているが、使われないのが分からない。商業施設への接続は住民要望として考えられるが。

○二ヶ崎・上ヶ駅ルート

- ・ちゅうや整形外科への利用が多いため、平井畑のコミュニティバスのバス停から、上ヶ駅北
停留所を経由せず、ちゅうや整形外科まで直接行ってほしいという声がある。

2. 乗合タクシーに対する事業者からの意見

○事前予約時間

- ・事前予約時間は 30 分は必要。直前に電話があり、すぐ利用したいという声はあるが、車庫から、富貴地区等の遠いエリアのルートまで車両を回すためには、20 分程度の時間が必要であり、30 分の時間が必要となる。

○フリーダイヤルの弊害

- ・フリーダイヤル形式は、顧客の番号表示ができないため、電話番号がわからない。そのため、停留所が分からない顧客など、停留所で顧客を確認できない可能性が生じる。

○利用促進策

- ・老人クラブ等の会合で、使い方教室・体験会などの協力は可能。
- ・乗用タクシーとの違いなどを周知した方が良い。
- ・バスでは絶対に行けない、やすらぎ墓園の使い方などを PR しても良い。

3. 乗合タクシーの事業効果

- ・利用者は減っていない。
- ・利用した人は、リピーターになっており、利用すればメリットを感じてもらえるはず。
- ・やっていることは間違っていないため、事業存続は重要。

2. 地元関係者ヒアリング調査結果について

コミュニティバスや乗合タクシーの主要ユーザーとなる高齢者の意見や、事業を支える関係者の意向を確認するため、ヒアリング調査を行った。

(1) 憩いのサロンでのヒアリング結果

●実施概要

会場	日時	参加者数（回答者）
上ヶ会場	1月8日（水）10：30～11：00	44名
下門会場	1月8日（水）11：15～11：30	35名
東大高会場	1月14日（火）15：00～15：30	54名
馬場会場	1月16日（木）13：30～13：50	76名
小迎会場	1月21日（火）10：45～11：15	50名

●指摘された主な意見

○コミュニティバスに対する意見

- ・赤ルート、青ルートの逆回りが欲しい。
- ・公民館前の道を通るなど、集落内を通って欲しい。2～3人程度しか乗っていないのだから、小さなワゴン車にして、狭い道路を通るようにすべき。
- ・時刻表をみると、昼間の運行されていない時間がある。運転手は休むが、バスは休ませる必要がないので、その時間も運行させるべきではないか（病院利用は午前中が多く、ちょうどお昼の時間帯に帰りたいニーズが多い）。
- ・17:30 が最終ダイヤとなっている。冬は暗いが、夏はまだ明るい時間。19:00 頃まで運行させて欲しい。
- ・バス停留所の無いところで、乗降できないか。
- ・いろんな病院の前に停留所を設置して欲しい。
- ・スーパーに乗り入れて欲しい。
- ・老人福祉センター（温浴施設）に行けるようにして欲しい。
- ・乗っている人が少ないし、税投入して維持していることを考えると「無料」にしても良いのではないか。無料にして利用者を増やす方が、環境対策にもなる。

○事業全体について

- ・乗合タクシーとコミュニティバスがいっしょになった時刻表は字が小さくて見えない。文字の大きい時刻表が欲しい。
- ・スーパーや病院など、お客を送迎する施設については、協賛金をもらうべき。
- ・免許返納者に対して、2年間の無料乗車券が配布されるが、2年間とせず、ずっと無料利用できるようにして欲しい。

(2) 老人クラブブロック長会議における主な意見

(1月22日(水) 15:15~15:45 ブロック長11人から聴取: コミバス利用者3人)

○事業全体について

- ・要望を聞くより、「どうしたら使うか」といったアイデアを聞くべきだろう。
- ・現状のサービスによる税投入が「もったいない」と考えるか、「恵まれている」と考えるかは判断が難しい。
- ・PR不足だろう。

○コミュニティバスについて

- ・現状の利用状況なら、ワゴン車両にすべきだろう。
- ・新年会など飲み会の際に行きだけでもコミュニティバスを使えるように、30分程度運行時間を延長して欲しい。運転手の昼の休憩時間も運行して欲しい。
- ・福祉サービスで行っている交通事業を、コミュニティバス事業に投入したら便数が増やせると思う。

(3) 利用促進友の会における主な意見

(1月22日(水) 13:30~15:00)

○事業全体について

- ・みんなに便利にとサービス提供すること、公平性に留意することが、逆にアダになっていると思う。導入当初の目的「お年寄り等が安全に移動できる」ようにすべきで、自家用車を運転する人にサービス提供する必要はない。

○コミュニティバスについて

- ・予約の必要が無く、バス停に行けば使えるコミュニティバスのシステムは存続すべき。
- ・ただし、無料にする、1時間に1本程度の運行頻度、朝・夕方(20:00頃まで)の延長、昼間の休憩時間の運行といった対応をしないと、「自家用車」を乗っている人が、「乗ってみたい」とは思わない。乗ってみたいという気持ちにさせることが重要。
- ・3ヶ月間の無料キャンペーンをやってみれば、今のサービス水準が使えるものか判断できる。
- ・運賃収入を期待するよりも、会員制にして「年会費」といった形で協賛してもらう方が良い。「利用する意思表示」が明確になる「会員制」が望ましい。ただし、「年間フリーパス券」という形で、年会費的な負担方法で、よく使う人にはお得感がある方法も面白い。
- ・商店街や病院などに、バス利用券を購入してもらい、お客にバス利用券を配ってもらう形で、利用促進と協賛協力してもらうことも良い。
- ・いろんな試みをすべきであろう。

○乗合タクシー事業について

- ・タクシー停留所はもっと増やすべき。歩きたくない人が多いので、もっと増やせば使いたいと思うだろう。
- ・自宅前から行きたい所にいってもらいたいという意見は、わがままな意見であり、それは聞く必要はない。個人のわがまままで公共がサービスするべきではなく、グループでの利用なら可能といった公共性を考える必要がある。
- ・困っている人のために、買い物・病院など限定したサービスが必要だろう。

- ・蒲郡市の高齢者タクシーチケット配布事業（市・事業者・利用者の負担割合＝2：1：7）は面白い。コミュニティバスを残して、乗合タクシーの替わりとしてチケット提供する方法もある。
- ・今の乗合タクシーは、停留所から最寄りのバス停留所で100円としているが、自宅から特定箇所（商業施設・病院・駅）を一定の負担でのデマンド型交通にする方法もある。
- ・ボランティアによるサービスもあっても良い。
- ・いろんな方法を検討しても良いのではないかな。

第5章 課題・対応方策について

1. 現況分析についてのとりまとめ

(1) 現況分析結果

利用動向	<ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバスの利用者数 <ul style="list-style-type: none"> ・全体の年間利用者数は増加傾向 ・1日1便当たりの乗車人員：赤ルートのみ増加、青・緑ルートは停滞 ○乗合タクシー（事前予約制バス）の利用者数 <ul style="list-style-type: none"> ・ルート拡充により全体利用者数は増加、利用されていないルートあり
人口動向	○将来推計人口は、H32年まで増加傾向。少子高齢化が進む

(2) 町民アンケート調査結果

調査概要	町内在住者 3,000 人を対象 1,510 票の回収（回収率：50.3%）
利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の移動について、3割の住民が不便と感じている ○利用実態：8.2%で1割にも満たない、買い物と通院利用
事業効果	<ul style="list-style-type: none"> ○「生活環境に与えた変化」は、「何も変わらない」が 56.4% ○「便利になった・豊かになった・安心感を持てた」との回答は半数以下 ○「外出機会の変化」は、「増加」は 2.5%。「何も変わらない」が 75.2%
事業評価	<ul style="list-style-type: none"> ○1,350 円/世帯の税負担は、概ね妥当と評価 ○現状のまま維持すれば過半数からは問題指摘されない状況
利用転換見通し	<ul style="list-style-type: none"> ○自家用車中心の生活から公共交通への転換は「たまにならできる」が 12.6%、「将来年をとったらできる」が 53.2% ○80 歳を超えても元気なうちは、便利な車を手放さない可能性大

(3) 利用者アンケート調査結果

調査概要	11/15（金）・16（土）の利用者を対象 69 票回収
利用実態	<ul style="list-style-type: none"> ○赤ルートの利用が多い。1週間に1回以上は 62.3%（昨年比微増） ○きっかけは、バスが走っている状況を見て認知し、ちらしを見て利用方法を確認することで、行動に移している状況が伺われる
事業効果	<ul style="list-style-type: none"> ○利用して良かったこと＝「運賃が安い」経済的効果を最も選択 ○事業導入で「利便性・安心感・豊かさ」について効果ありと回答
満足度	○昨年度と比較し満足度の数値は低下
事業評価	○税負担の水準は、概ね妥当と評価。現状サービスの維持を支持

(4) 関係者ヒアリング調査結果

事業者	○ルートの見直し点について指摘あり（イオン半田店の乗り入れ等）
高齢者等	<ul style="list-style-type: none"> ○赤・青ルートを両周り運行にすべき ○見やすい時刻表の作成 など

2. 基礎調査結果から見た主な課題

基礎調査結果から武豊町における公共交通に対する主な課題は下記の通り。

- 事業実施効果は、利用者の評価は高いが、住民の評価は厳しい。
- 税負担、サービス水準は現状維持が妥当。
- 公共交通への利用転換の見通しは、今のままでは期待度低い。
- 既存事業は基本継続、部分見直しが必要。

3. 第1次計画の自己評価

(1) 第1次計画の計画目標

- 1)交通空白地域の解消
- 2)移動制約者へのサービス提供
- 3)目的施設へのアクセス

⇒コミュニティバス・乗合タクシーにてサービスを提供実施。ほぼ達成済み。

(2) 現行計画の事業評価指標と評価結果

- 1)市街化調整区域面積に対するカバー率
⇒停留所 300m 圏域のカバー割合：85.1% ◎
- 2)利用者数・収支率の向上
⇒コミバス・乗合タクシーの年間利用者数は増加傾向 ◎
⇒ルート・停留所別では利用に偏り発生 ▲
- 3)利用者満足度の向上
⇒H25 年度調査で初めて数値低下 ▲

(3) 自己評価結果

- 自己評価としては、連携計画の目標は達成。
- 事業導入時におけるサービス提供は達成できた。
- ルート・停留所別では利用に偏りがあり、また、満足度が低下したため、部分的な事業見直しが必要。
- 利用の偏りについて、新たな利用者発掘のための住民へのアプローチが必要。

4. 現行計画の見直しについての対応方向性

基礎調査結果をふまえ、現行計画の見直しに求められる対応の方向性は下記のようにまとめられる。

- 利用していない住民が多く、今後の対応も「わからない」という回答も多いことから、事業継続にあたっては、住民の理解や参画（協力）を進める必要がある。
- 税負担やサービス水準についての維持については、一定の理解が得られた。ただし、満足度の低下、利用の偏りなどから、ルート・停留所位置についての一部見直しが必要とされている。
- サロン等で高齢者の意見を聞くと「赤・青ルートの両周り運行などの要望」はあるが、アンケートでは、税投入・サービス水準については現状を維持する意見が多く、新たな税投入によるサービス強化は求められていない。
現行の事業を基本的に踏襲し、大規模な税投入を行わない範囲で、事業維持・改善を進める。

第6章 武豊町における地域公共交通の基本的な考え方について

1. 地域公共交通総合連携計画の第2期計画

- ・平成 22 年から平成 26 年までの地域公共交通総合連携計画の基本的な考え方を踏襲し、第 2 期計画として、当該計画を位置付ける。
- ・「たけとよ ゆめたろうプラン 第 5 次武豊町総合計画」にて、地域公共交通を充実する施策方針を設定し、「公共施設、医療施設、商業施設など、日常の生活拠点へ気軽に移動できる地域交通体系を、地域の意見を活かしながら整備する」こととしており、この上位計画の実現に向けた対応を行う。

2. 将来像・計画期間・対象地域・基本方針

(1) 計画の将来像

地域公共交通網形成計画の将来像は、「たけとよ ゆめたろうプラン 第 5 次武豊町総合計画」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：「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」

(2) 計画期間

前期計画の終了後も引き続き事業継続するため、平成 27 年度を計画のスタート時とし、計画期間は 33 年度までの 7 カ年とする。

計画期間：「平成 27 年度～平成 33 年度」

※計画期間の設定は、第 5 次武豊町総合計画の計画期間に連動させ、第 6 次計画が発表される平成 33 年度に見直しを図るものとして設定している。

(3) 対象地域

対象地域は、「武豊町全域」とする。

3. 計画の基本方針について

第1期計画での事業実施をふまえ、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（部分見直しの実施）

第1次計画で、市街化区域内を中心に、赤・青・緑（右左）の4ルートからなる武豊町コミュニティバスを構築した。事業全体では、一定の認知がなされ、利用者数も増加しており、当該交通サービスの維持を行う。しかし、ルート毎の利用者数には格差があり、緑（左）ルートの利用が伸び悩んでいることから、事業費の拡大を招かない範囲で、ルートの見直しを行う。

○地域ニーズが認められたエリアに対する交通サービスの提供（フィーダー路線の見直し）

第1次計画で、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、事前予約制バス（乗合タクシー）の事業化を行った。事前予約制バス（乗合タクシー）全体の利用者数は増加しているものの、利用の乏しい一部ルートが存在している。

武豊町コミュニティバスの事業変更（ルート見直し）にあわせて、事前予約制バス（乗合タクシー）のルート変更を行い、地域ニーズが認められる交通不便地域の対策を行う。

○公共交通（バス）を活用する生活スタイルへの転換促進（意識転換）

第1次計画で交通サービスの提供を行ったが、住民アンケート調査によると、武豊町コミュニティバス等の利用実態は住民の1割に留まり、ほとんどの住民は、公共交通（バス）を利用する生活スタイルとなっていない。

「自分で車を運転できるから」というのが利用しない大きな理由となっているが、自動車の運転をやめる年代から、移動手段をバスに転換することは実質的に難しく、元気な年代から、バスを利用する経験を持つことが重要である。

そのため、第2次計画では、住民への働きかけ活動を充実し、住民の意識転換を促す対応を行う。

○官主導から地域協働による事業への転換促進（官民連携）

第1次計画で交通サービスの提供を行ったが、行政主導による事業化であったと言える。

持続性のある交通サービスの提供を行うには、事業収支の改善が必要であり、つまり、利用拡大が重要となる。そのためには、これまでの行政主導による対応から、サービスを享受する住民自らによる利用促進対策や各種支援が重要である。

そのため、第2次計画では、利用促進友の会など、住民が主体的に立場で、利用促進策等を考え、実行することを促す。

○まちづくり事業との一体的対応（駐輪場等整備促進）

第1次計画では、交通施策を中心に整理していたため、関連するまちづくり事業との連携については整理できていなかった。地域公共交通・活性化再生法の一部改正により、まちづくり事業との一体的対応が必要不可欠となった。

武豊町における交通施策に関連するまちづくり事業としては、社会資本総合整備計画で示されるように、知多武豊駅東地区土地区画整理事業による駅アクセス道路・交通広場、駐輪場の整備等が想定されており、これら事業の推進が、武豊町コミュニティバス等の交通サービスの

利用者拡大につながることになる。

第2次計画では、交通施策とまちづくり事業との一体的対応を進める。

4. 計画の目標設定について

計画の将来像・基本方針を達成するための目標設定については、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。

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する。

目標設定の内容としては、

- ・安定した事業を目指すため、「対前年比プラスの利用者増」と「財政支援額の悪化を防ぐ」
- ・気軽に利用されている姿を描くため、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。

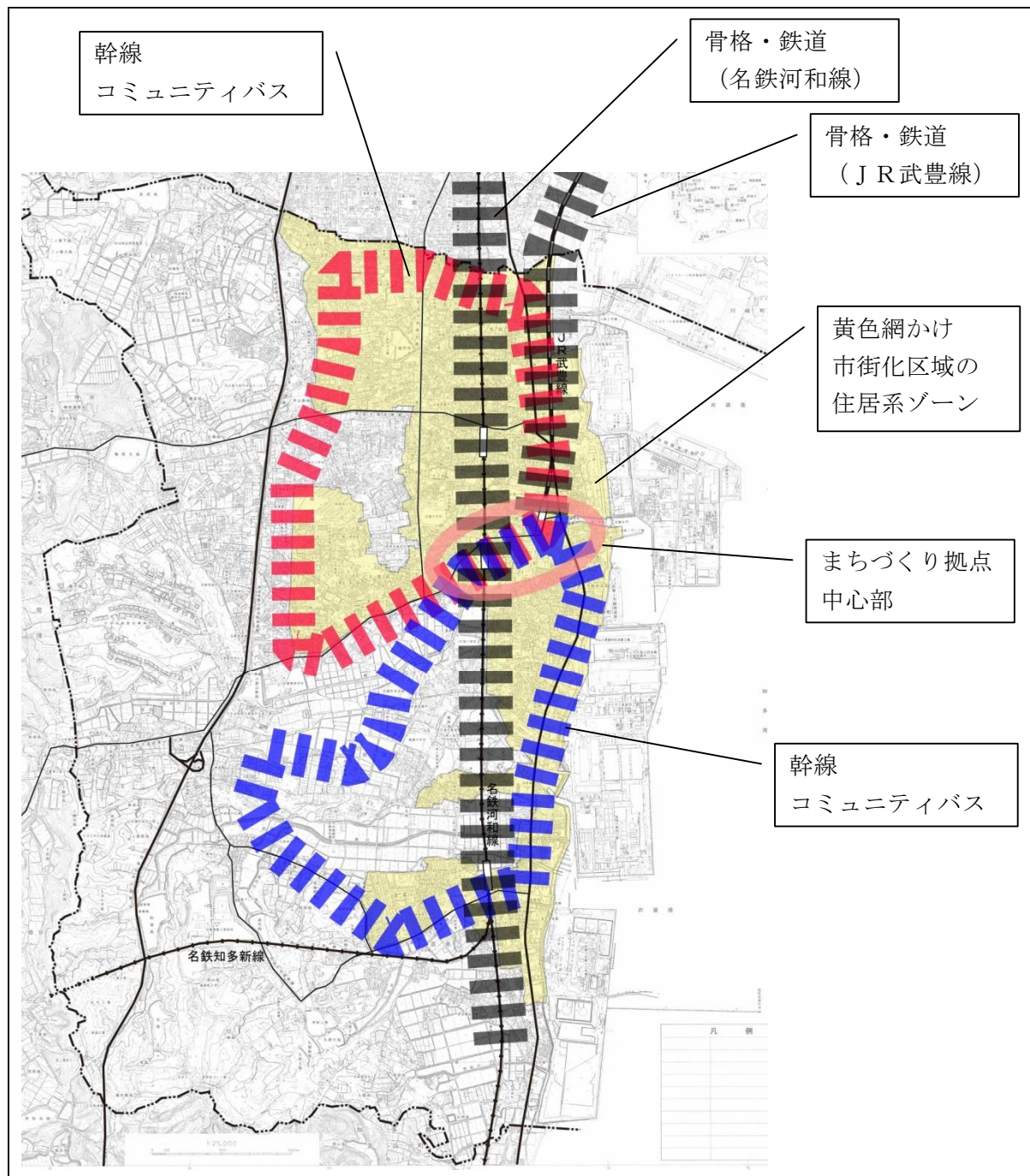
※具体的な数値目標と評価指標は、第7章の「事業推進にあたって」のPDCAサイクルの導入・事業評価で後述している。

5. 公共交通の将来ネットワークの方向性

都市計画のまちづくりと連動させるため、市街化区域（住居系ゾーン）を対象に公共交通の確保維持を目指し、当該地域を対象に、公共交通の将来ネットワークを構築する。将来のネットワークは、JR武豊線と名鉄河和線の2本の鉄道を骨格として位置付ける。

また、JR武豊線武豊駅と名鉄河和線知多武豊駅を結ぶエリアをまちづくり拠点（中心部）として、市街化区域からまちづくり拠点に移動する幹線軸としてコミュニティバスのネットワークを構築し、鉄道とコミュニティバスをまちづくり拠点で接続させる。

さらに、幹線のコミュニティバスでカバーできないエリアや市街化調整区域で住民からの要請のあるエリアについては、事前予約制バス（乗合タクシー）でカバーする。



6. 鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー等の機関分担について

武豊町における公共交通として、鉄道・バス・タクシーを想定し、下記の機関分担役割を設定する。

対象機関（モード）	サービス内容	対応の方向性
骨格 鉄道	名古屋等までの広域の移動や、武豊町内の南北地域の地域間移動を担う。 JR 武豊線、名鉄河和線で構築。	鉄道駅と幹線的バス等を接続し、相互の利用促進を図る。 幹線的バス等からの乗り継ぎを想定し、鉄道の利用促進を進める。
幹線的バス 武豊町コミュニティバス	民間乗合事業者による路線バスが存在しないため、幹線的バスとして、「武豊町コミュニティバス」を設定する。 鉄道と接続し、主に武豊町の市街化区域内の移動や商業施設・医療施設等への移動を担う。	武豊町の交通空白地の解消のため、市街化区域における交通サービスの提供を行う。 第1期事業を継続し、小型バス車両による定時定路線型の運行サービスを行う。 財源の制約等を理由に、市街化区域を優先し、武豊町全域はカバーしない。
支線 （フィーダー路線） 事前予約制バス（乗合タクシー）	武豊町コミュニティバスでカバーできないエリアに対して、武豊町コミュニティバスに代わる路線型バスサービスを提供し、武豊町内の移動を担う。	市街化区域内での武豊町コミュニティバスでカバーできないエリアと市街化調整区域を対象に地域からの要請があり、一定の利用が見込まれるエリアにおける交通サービスの提供を行う。 利用のない時までサービス提供することを防ぐため、事前予約制による定路線型の運行サービスとする。

7. 目標を達成するために行う事業とその実施主体について

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。

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> ・乗り方レシピの作成・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

※武豊町コミュニティバス事業、事前予約制バス事業などの事業内容については、**武豊町地域公共交通網形成実施計画**として別途定めるものとする。

8. 事業スケジュールについて

武豊町地域公共交通網形成計画の全体計画期間を7カ年とし、下記の通りスケジュールを設定する。
 なお、計画期間中は、毎年、武豊町地域公共交通会議を開催し、事業の進捗状況を自己評価することとする。

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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	●————▶●————▶						
意識転換を促すMMアプローチ事業	●————▶●————▶						
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）	●————▶						
地域公共交通会議の開催	●	●	●	●	●	●	●
				● ● ● 中間評価 事業見直し	●	●	●
							● ● ● 事業評価 計画改訂検討

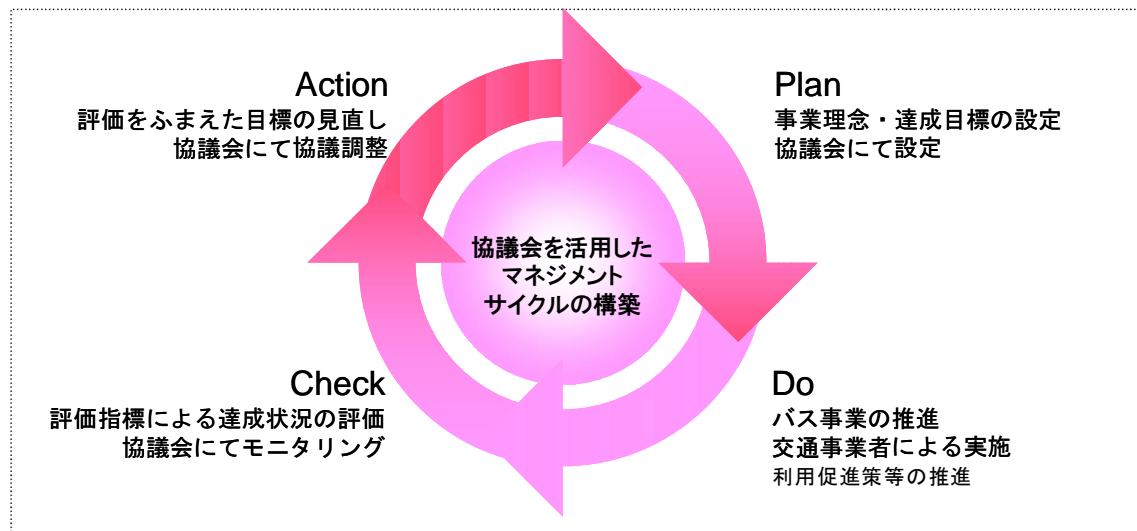
第7章 事業推進にあたって

1. PDCAサイクルの導入

コミュニティバス等の事業性を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善等を行うため、下図に示すように武豊町地域公共交通会議（法定協議会）において、コミュニティバスのPDCAを実施する。

事業の達成目標を地域公共交通会議（法定協議会）の共通理解のもとで設定（Plan）し、事業目的を踏まえた上で交通事業者によるバス運行及び利用促進策を展開（Do）する。そして、事前に設定した評価指標を用いてバス事業を評価（Check）すると共に、評価結果をふまえた運行内容等の見直し（Action）を行う。

○PDCA サイクルのイメージ



PDCA の評価（Check）や事業改善（Action）の検討に当たっては、地域公共交通会議の下部組織である部会を活用する。

なお、計画期間を平成 27 年度から平成 33 年度としていることから、中間年度の平成 30 年度に中間評価を、最終年度の平成 33 年度に事業評価を行う。

	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度
武豊町 地域公共交通網 形成計画	事業 着手			中間 評価			事業 評価

2. 第1次計画時の事業評価について

第1次計画では、下記の評価指標を設定していた。

○事業背景・目的

当該コミュニティバスは、新たな事業であることを鑑み、地域公共交通空白地域の解消が達成されたかという目的に加え、バス事業の普及定着と住民ニーズへの的確な対応を目的としていた。

○評価指標

指標1：市街化区域面積に対する基幹・サブルートของバス停カバー面積割合

- ・市街化区域内において、基幹・サブルートของバス停の300m圏域がどれだけの面積をカバーしているか、面積カバー率を評価指標としていた。
- ・事業目標値：80%

指標2：乗降者数・収支率の推移にみる必要性評価

- ・事業の必要性、事業の定着を確認するため、期間中における乗降者数と収支率（事業経費に対する運賃収入割合）の推移を確認し、利用者の増加・収支率の向上を目指していた。
- ・事業目標値：対前年比プラス

指標3：利用者満足度の向上

- ・利用者満足度の調査と、それに伴う事業改善により利用者満足度の向上を目指していた。
- ・事業目標値：定期的に行うアンケート調査の満足度値の向上

※なお、事業の継続必要性については、これら評価指標と定期的に行う住民及び利用者アンケート調査による必要性評価を総合的に判断し評価していた。

3. 第2次計画時の事業評価について

第1次計画の評価指標は、新規事業の武豊町コミュニティバスの事業化にポイントをおいた評価であった。

第2次評価は、武豊町コミュニティバス事業については、事業継続に関する評価が重要であり、その他事業についても、事業効果を定量的に評価するための指標設定が重要である。

こうした点をふまえ、第2次計画の評価指標を下記のように設定し、目標管理を行う。

	事業名	評価指標と目標値	評価の方法・ポイント
運 行 事 業	<ul style="list-style-type: none"> ○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 	<p><指標1></p> <ul style="list-style-type: none"> ○路線別利用者数の推移 <p><目標値></p> <ul style="list-style-type: none"> ○対前年比プラス <p><指標2></p> <ul style="list-style-type: none"> ○財政支援額の推移 <p><目標値></p> <ul style="list-style-type: none"> ○現状の支援額以下 <p>※評価時期＝毎年実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○この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。
関 連 事 業	<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> <ul style="list-style-type: none"> ○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><目標値></p> <ul style="list-style-type: none"> ○計画満了時の利用割合：約20%（現状値：約10%） <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>	<ul style="list-style-type: none"> ○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るかを目標管理する。

評価時期については、運行事業に関する「利用者数・財政支援額」の評価は毎年度実施することとし、関連事業にかかる「住民の公共交通の利用割合」による評価は、中間年度（平成30年度）と最終年度（平成33年度）に実施する。

なお、住民アンケート調査では、公共交通の利用割合以外に、「現状の財政支援額の妥当性」や「公共交通のサービス水準に対する満足度」といった住民意向も併せて確認し、事業評価の材料とする。

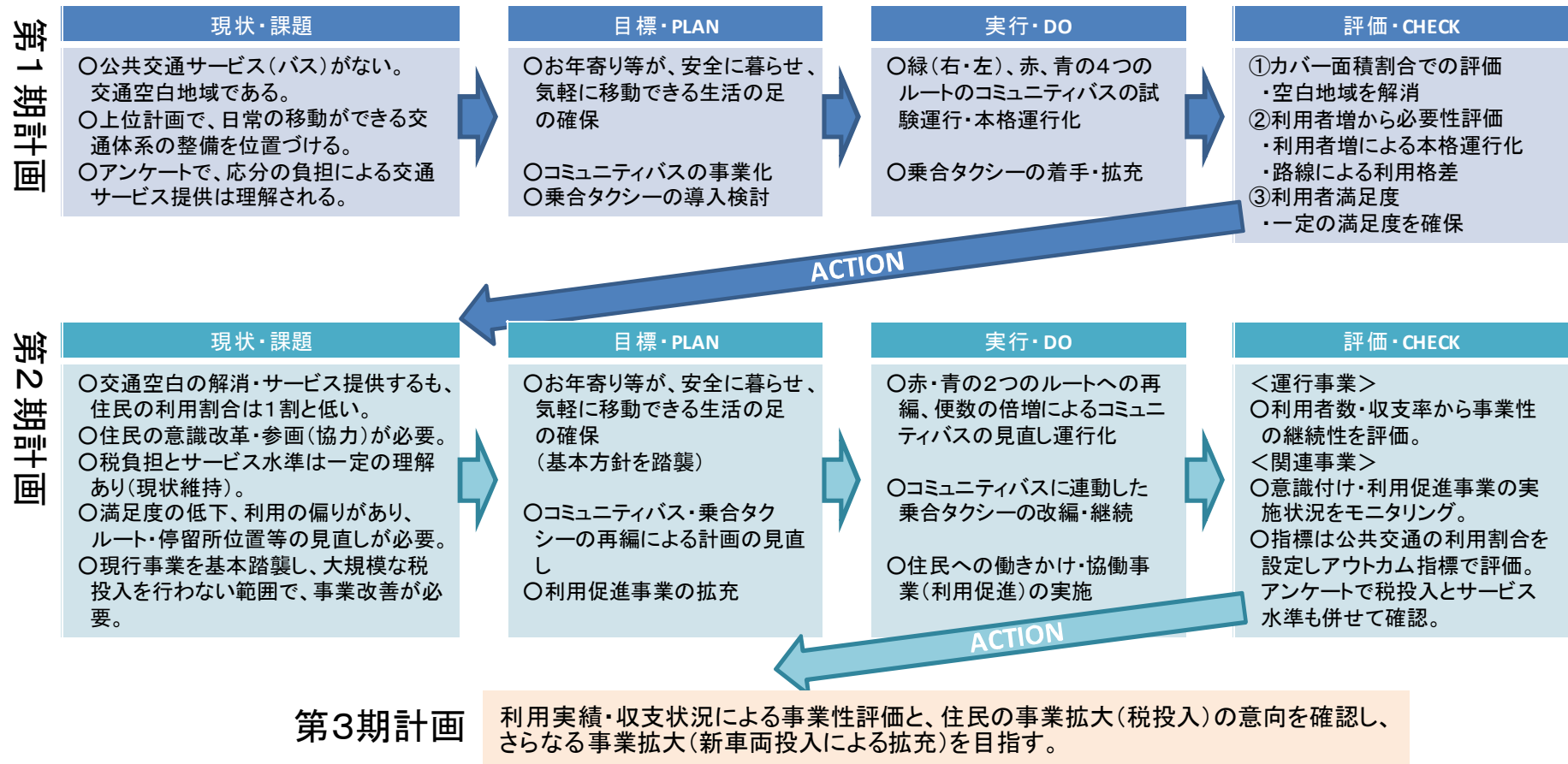
4. PDCAによるスパイラルアップの流れ(公共交通の確保維持改善の方向性)

武豊町地域公共交通網形成計画(第2期計画)の策定に当たり、地域公共交通総合連携計画(第1期計画)からのPDCAのポイントを下記にとりまとめた。

第1期計画では、公共交通サービス(バス)がない武豊町であったため、コミュニティバスの導入による「気軽に移動できる生活の足の確保」を目指した。そのため、評価も適切なサービス提供ができていないがチェックポイントとなっていた。

第2期計画では、サービス提供について一定の理解が得られるも、住民の利用割合は乏しく、事業見直しが必要とされた。そのためルート再編等を行い、評価は事業性評価と住民の利用割合、さらなるサービス拡大意向の側面から行う。

○武豊町の公共交通のPDCAの流れ(公共交通の確保維持改善の方向性)



武豊町地域公共交通網形成計画

平成27年3月

武豊町

協力

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社