

武 豊 町  
地 域 公 共 交 通 網  
形 成 計 画 ( 案 )



平成27年2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. 公共交通の再編実施計画（将来ネットワーク） .....	92
6. 再編実施計画を構成する鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー等の機関分担 .....	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
資 料 編.....	101
武豊町地域公共交通会議規約 .....	103
住民アンケート調査票.....	105
利用者アンケート調査票.....	116
住民アンケート調査の主な分析結果 .....	120
憩いのサロンのヒアリング結果（記録） .....	129

# 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 m<sup>2</sup>、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をふまえ、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~	○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
	【交通会議】(第19回) 平成27年3月31日	○地域公共交通網形成計画についての協議・承認 ○地域公共交通網再編実施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"> <li>○上位関連計画の動向</li> <li>○潜在需要となる人口動向</li> <li>○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</li> </ul>
第2章 町民アンケート調査について	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>
第3章 利用者アンケート調査について	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> </ul>
第4章 関係者のニーズ調査について	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事業者に対するヒアリング調査の実施</li> <li>○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)</li> </ul>
第5章 課題・対応方針について	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現況分析のとりまとめ</li> <li>○分析結果からみた主な課題</li> <li>○現行計画の自己評価</li> <li>○現行計画の見直しの方向性</li> </ul>
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"> <li>○基本方針（将来像）・基本計画・対象地域</li> <li>○鉄道、バス、タクシーの機関分担について</li> <li>○計画の目標</li> <li>○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</li> <li>○事業スケジュール</li> </ul>
第7章 事業推進にあたって	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業評価について</li> </ul>





# 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

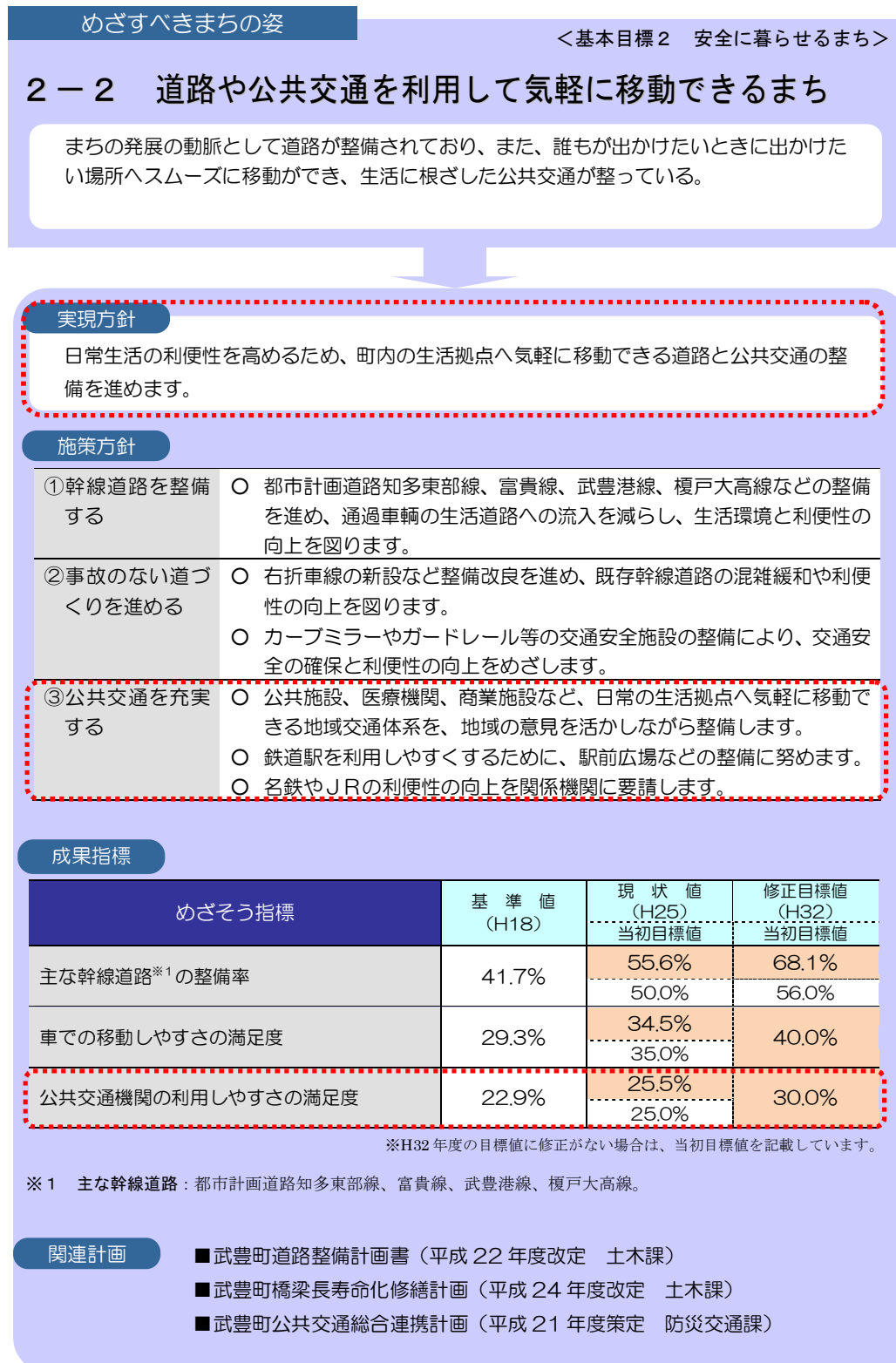


〈資料〉 たけとよ ゆめたろうプラン

## (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

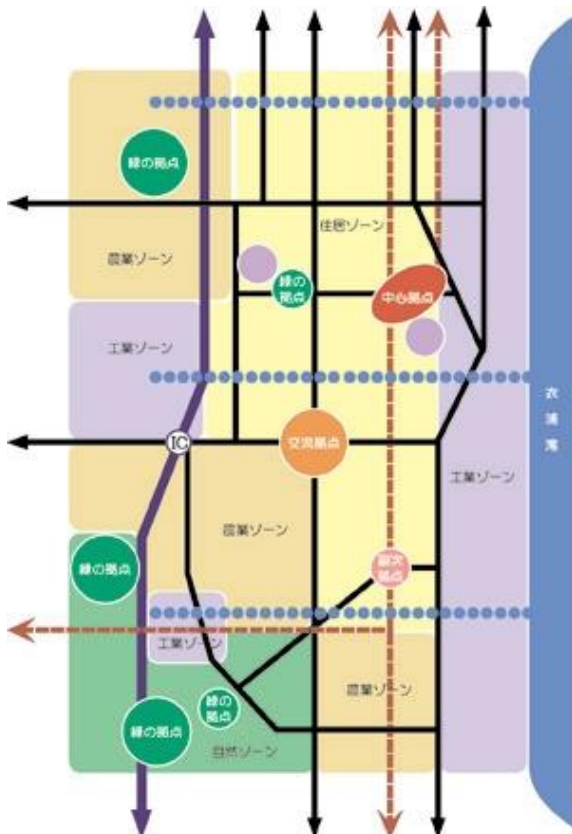
##### ○基本的な考え方

- ・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。

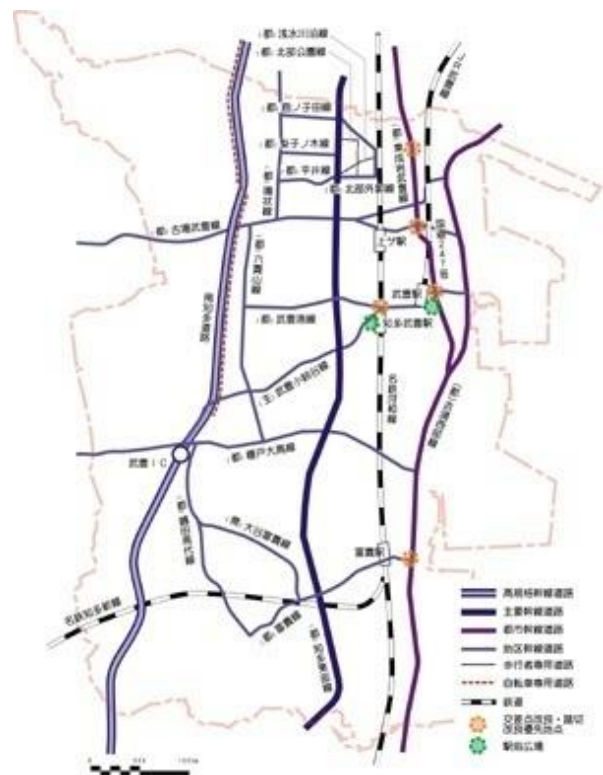
##### ○その他交通環境整備の方針

- ・J R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、J R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

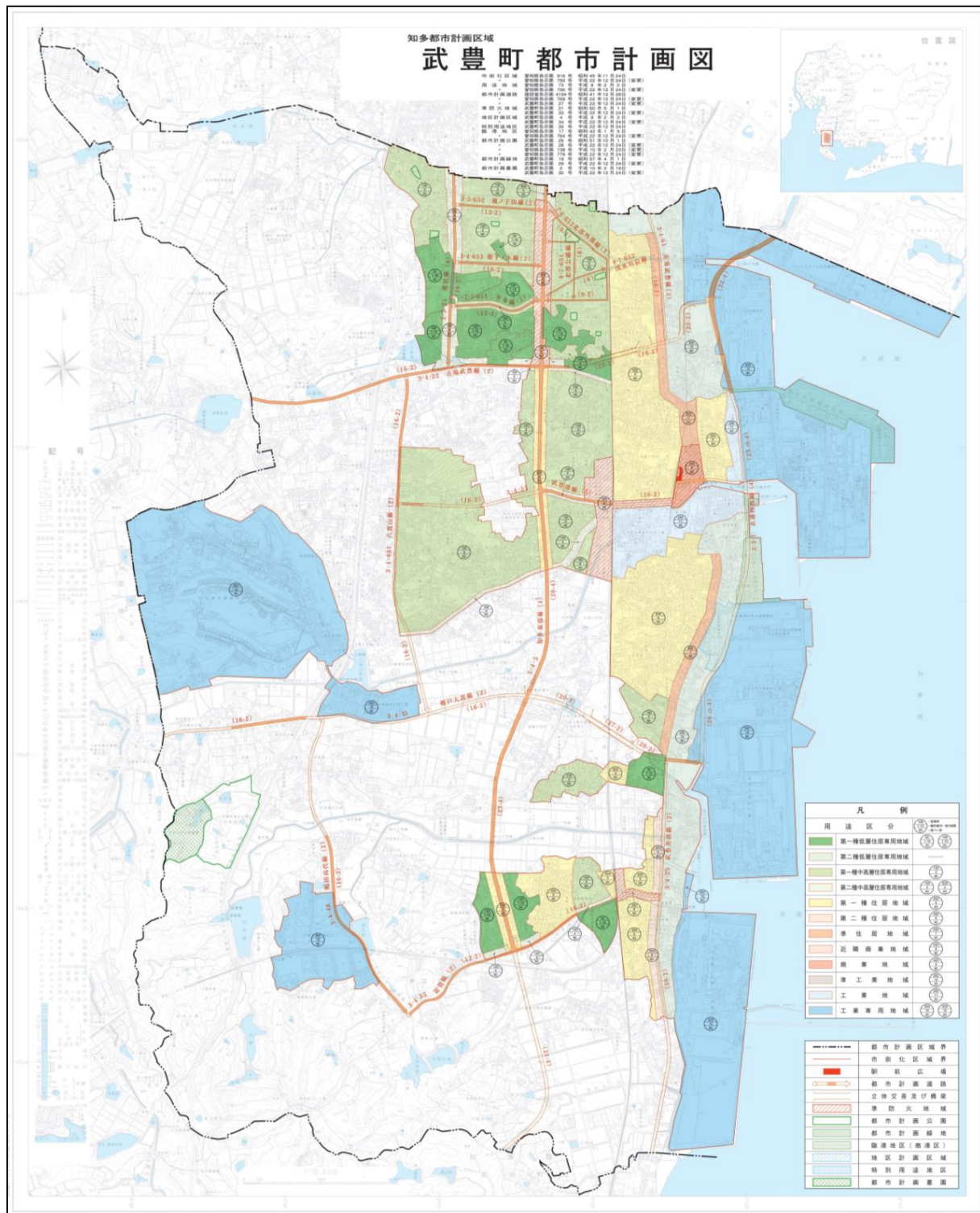


道路整備方針



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

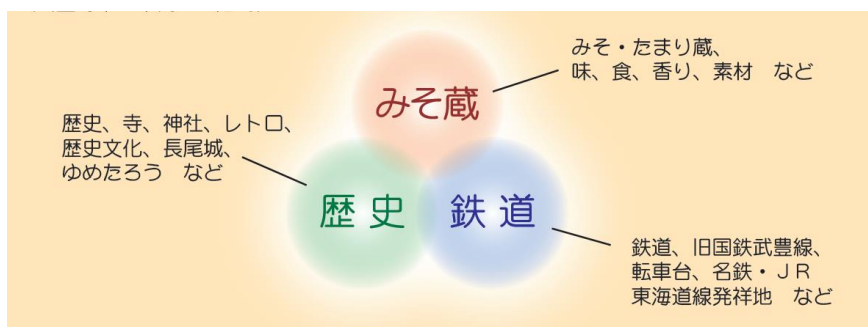
①策定年月：平成19年3月

##### 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）

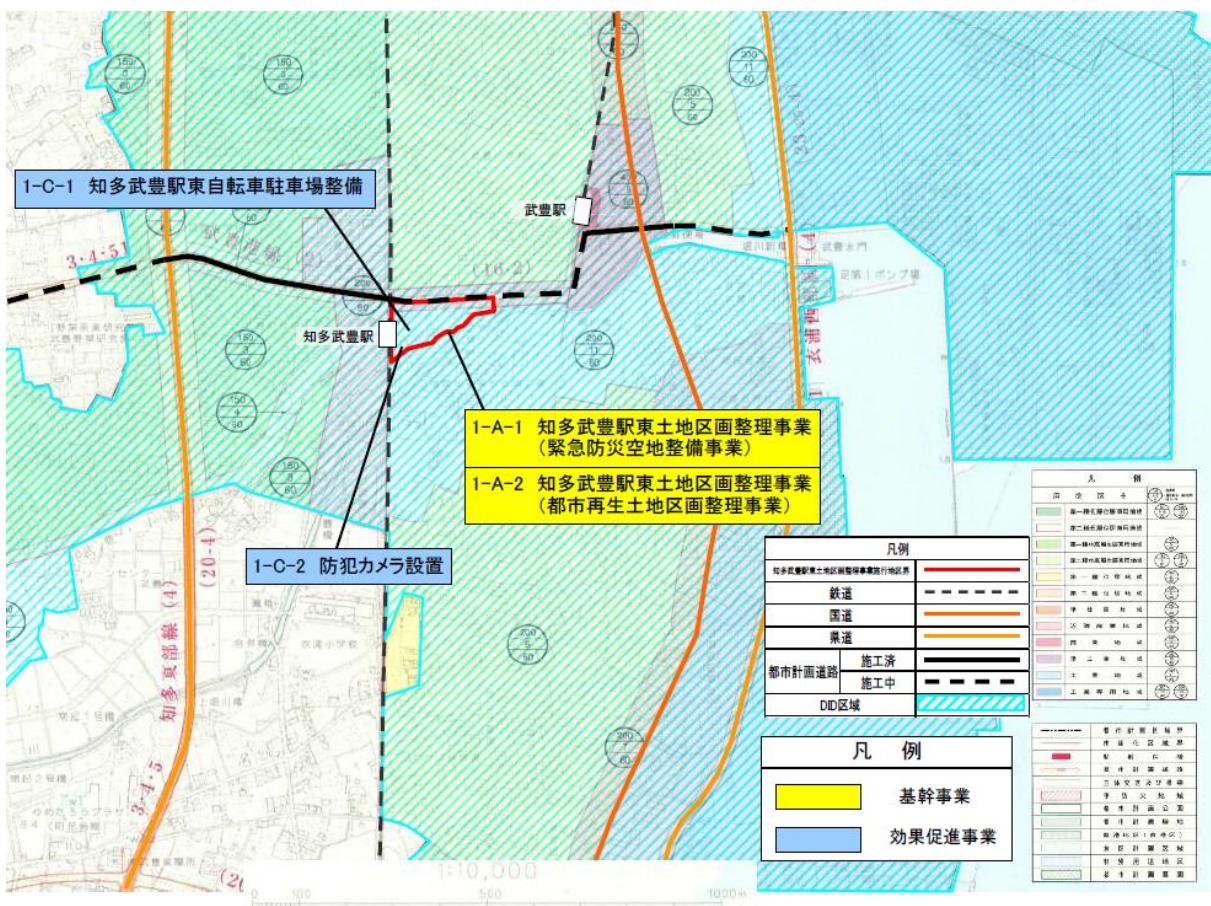
### ②計画の目標

- ・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

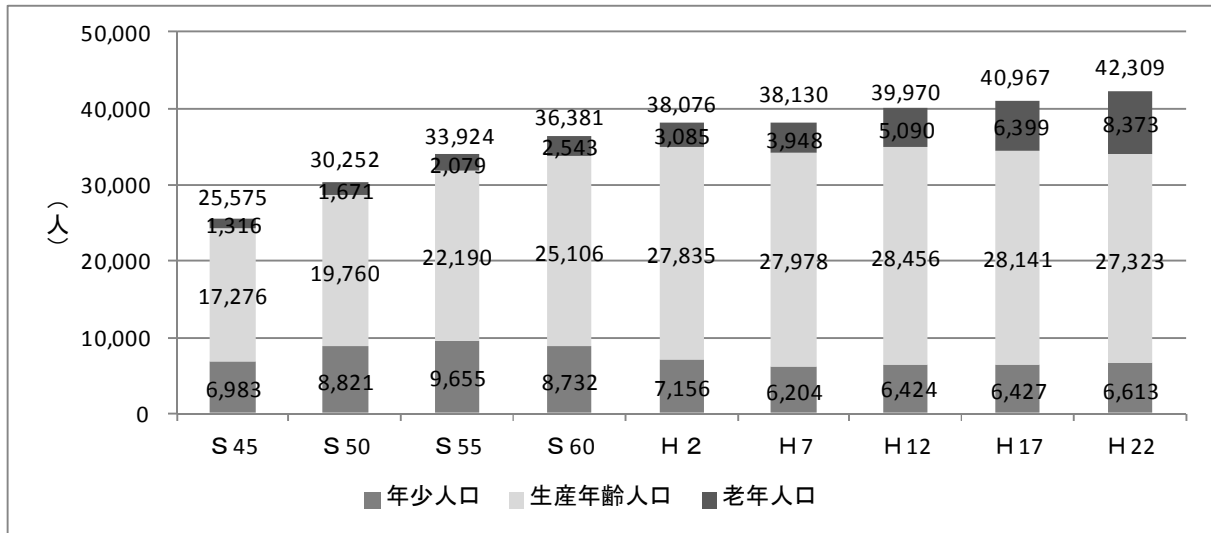
上位関連計画	公共交通施策のポイント
<p>第5次総合計画 (平成20年策定)</p>	<p>○実施方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活の利便性を高めるため、町内の生活拠点へ気軽に移動できる道路と公共交通の整備を進める。</li> </ul> <p>○整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設、医療機関、商業施設など、日常の生活拠点へ気軽に移動できる地域交通体系を地域の意見を活かしながら整備する。</li> </ul>
<p>都市計画マスタープラン (平成17年3月策定)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<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"> <li>・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</li> </ul>
<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"> <li>・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。</li> </ul>

## 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

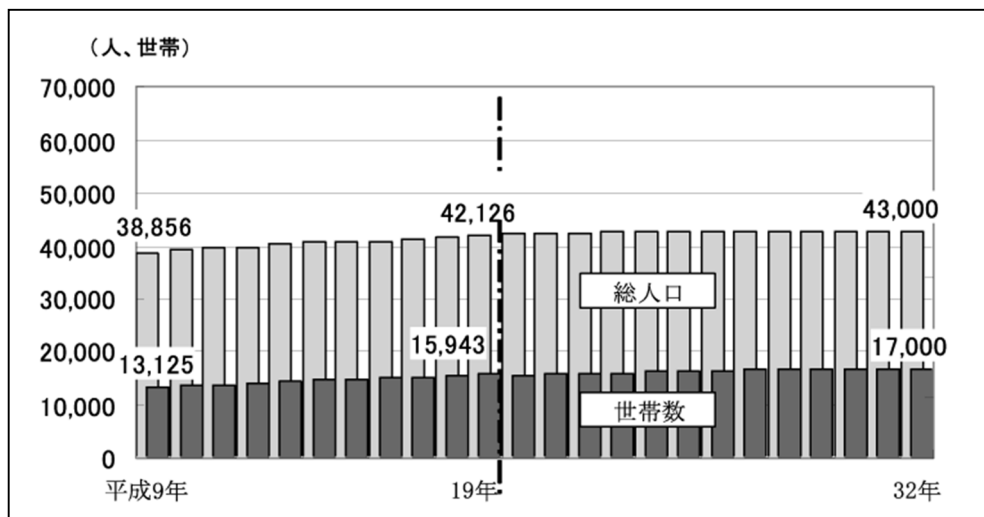


(資料) 国勢調査人口

### (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

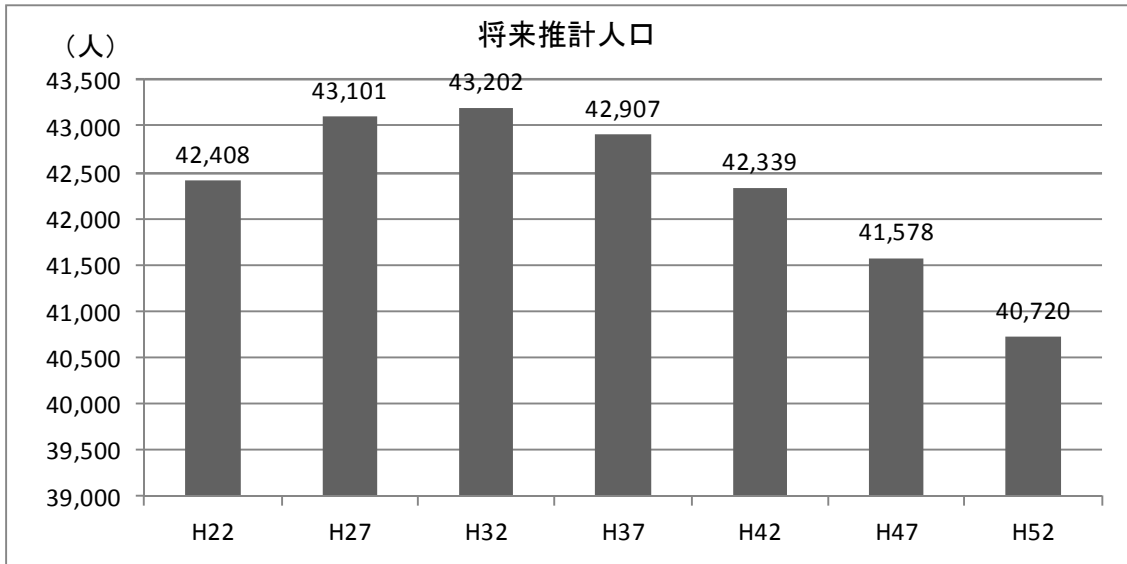


表 1-1 武豊町の将来推計人口 (年齢階級別データ)

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）

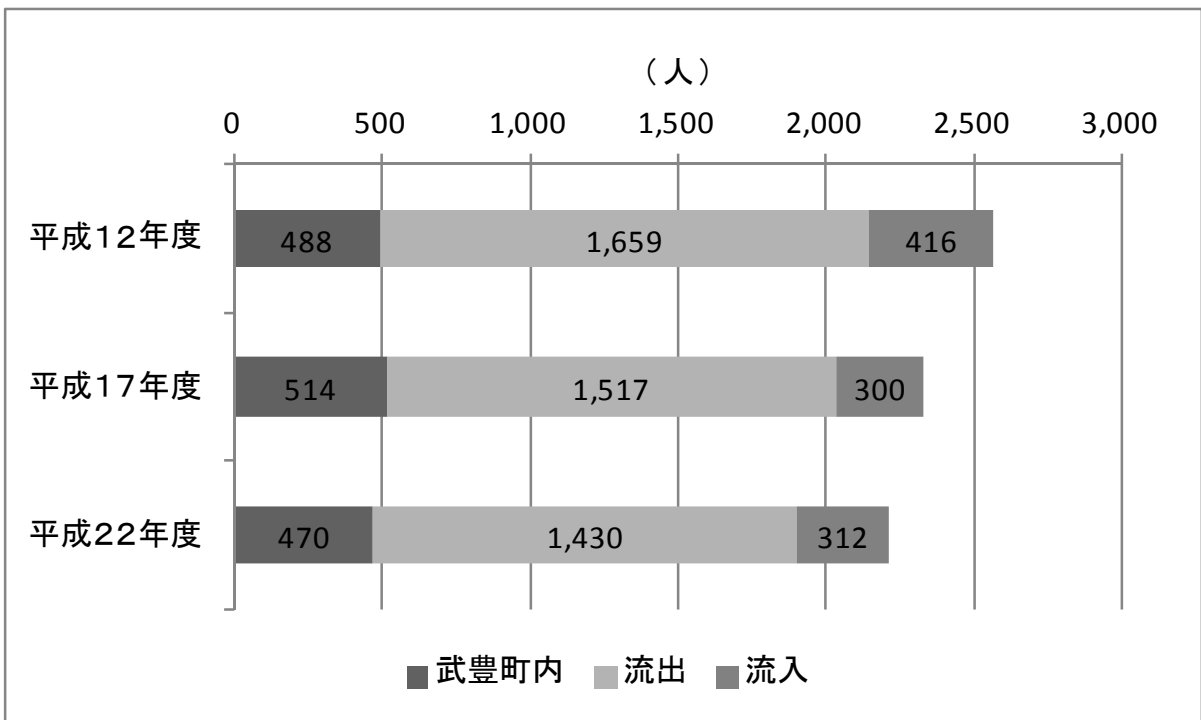
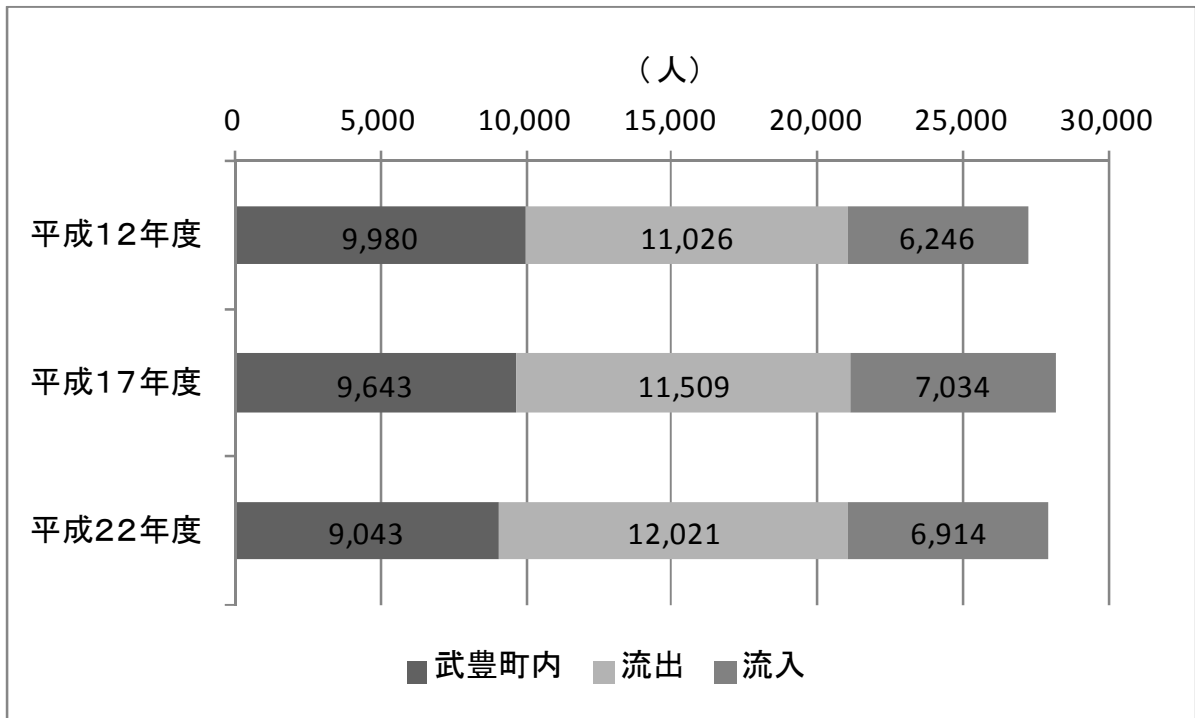


図 1-7 武豊町の通勤流動（上：H17 下：H22）

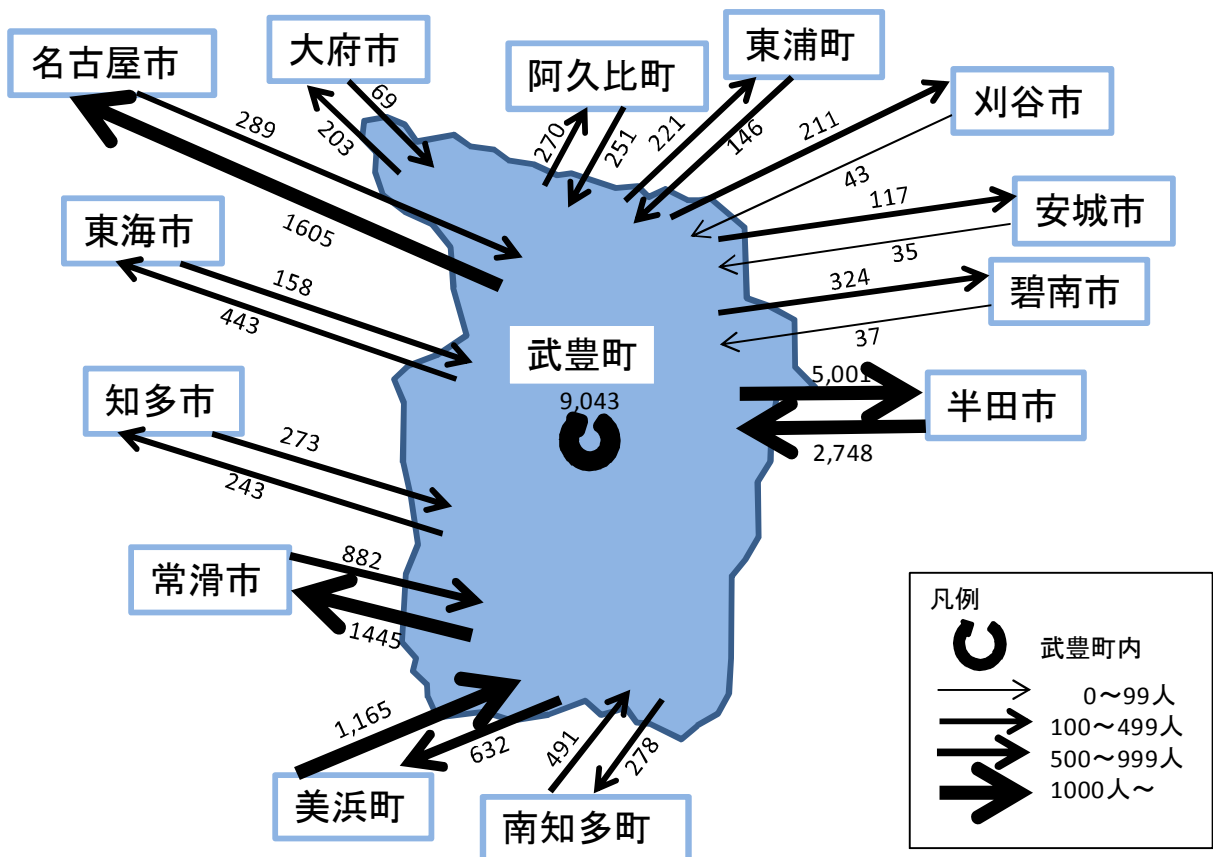
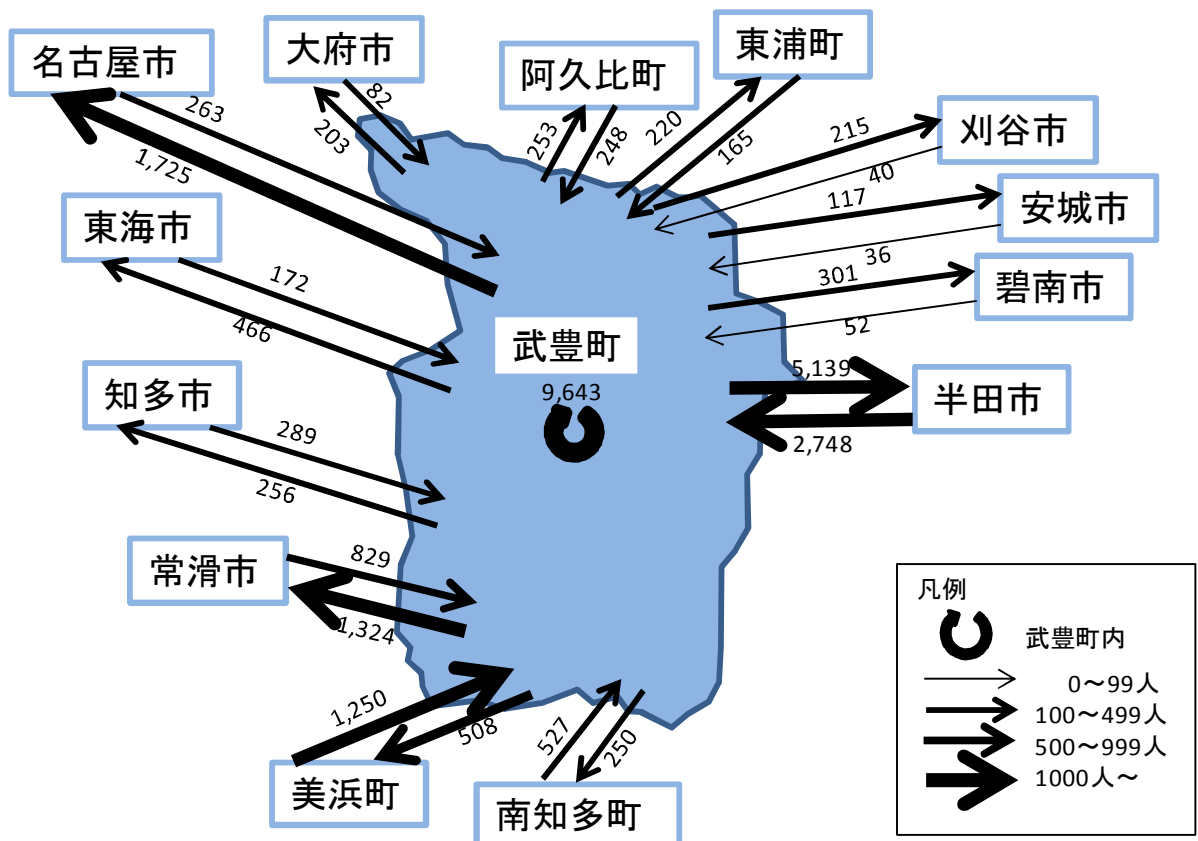
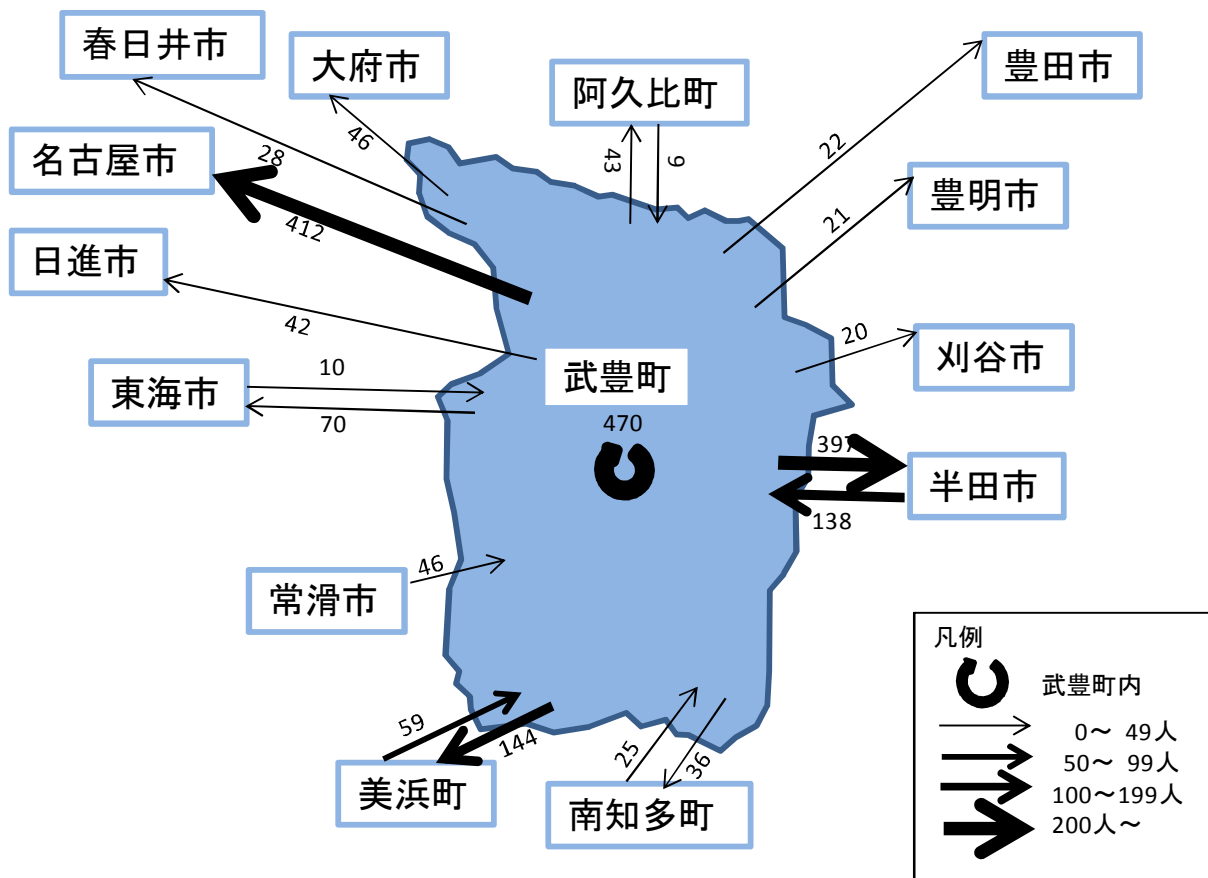
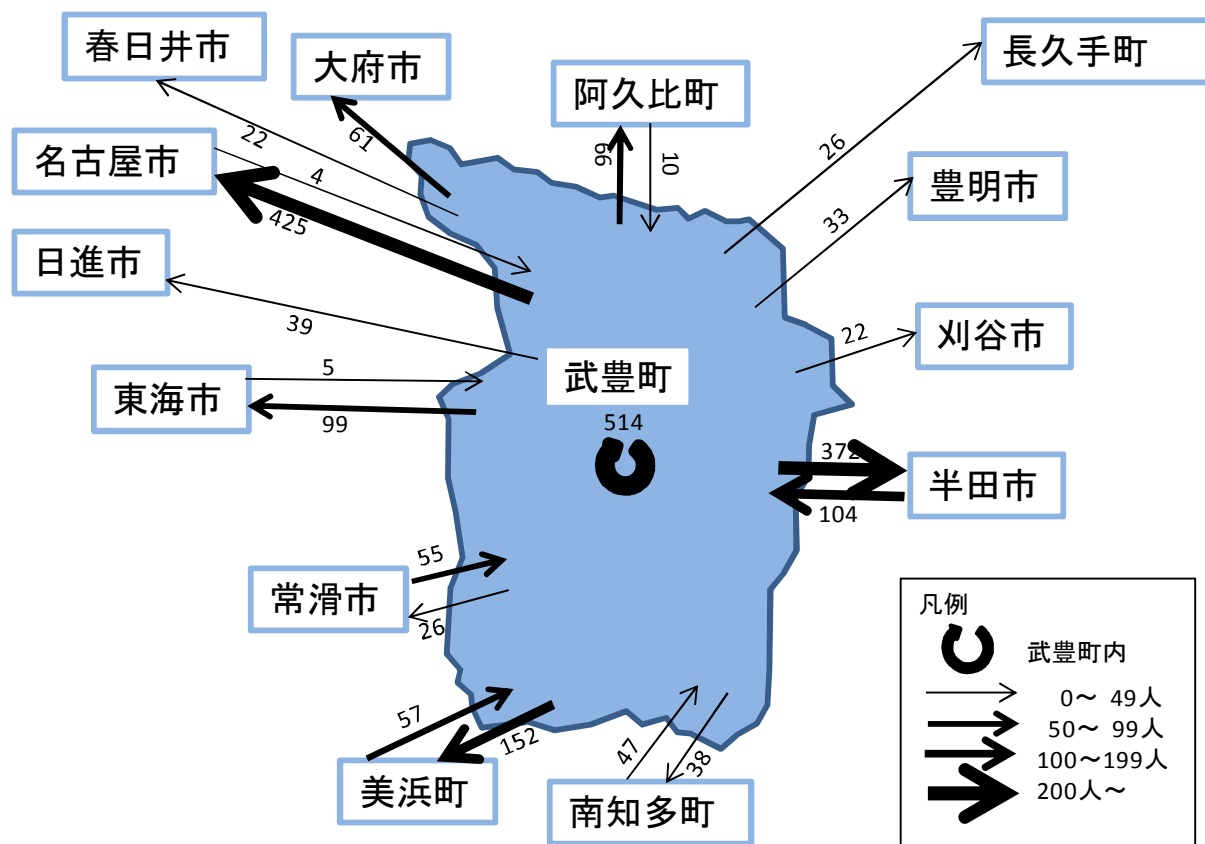




図 1-8 武豊町の通学流動（上：H17 下：H22）

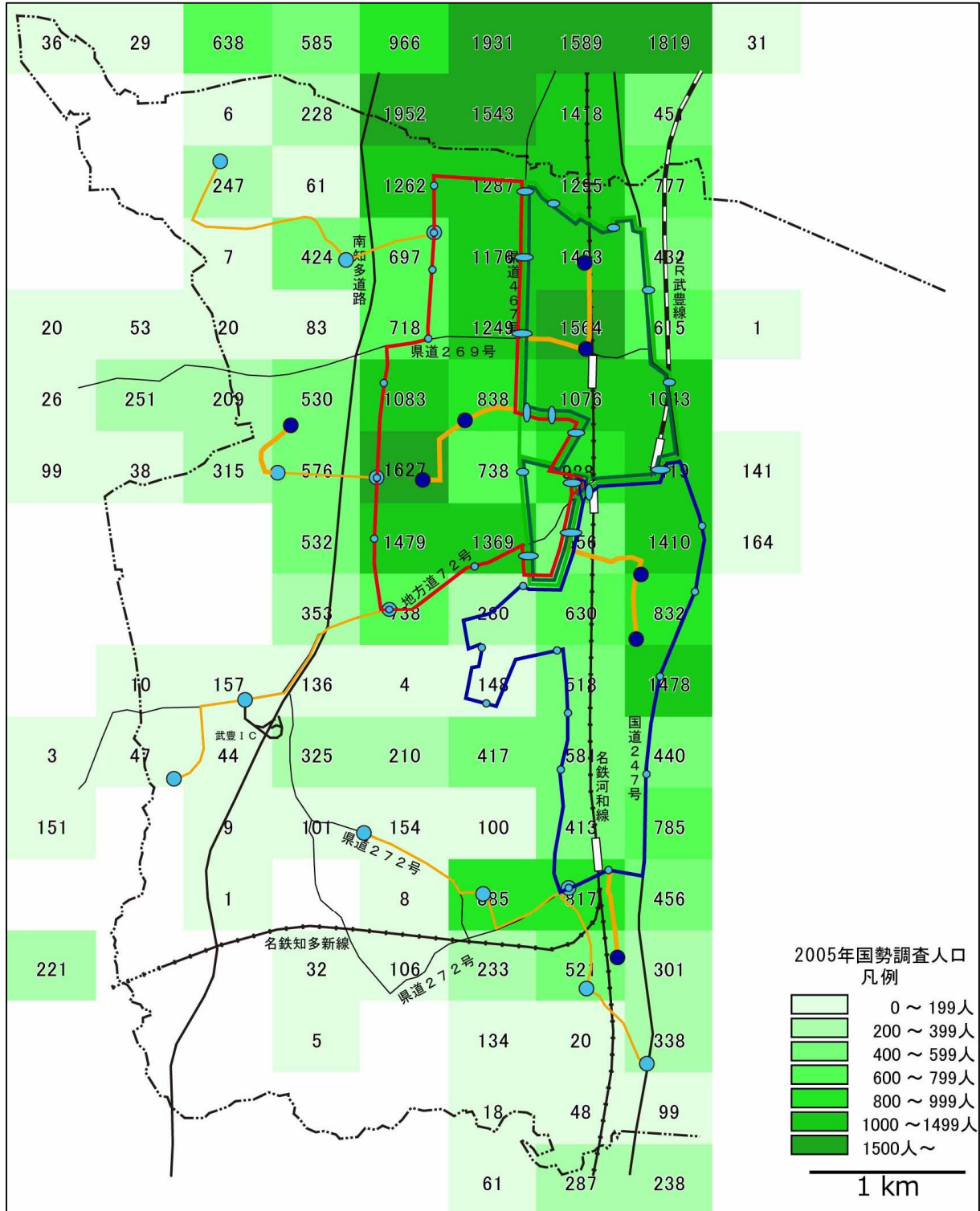


(4) 人口分布状況

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。

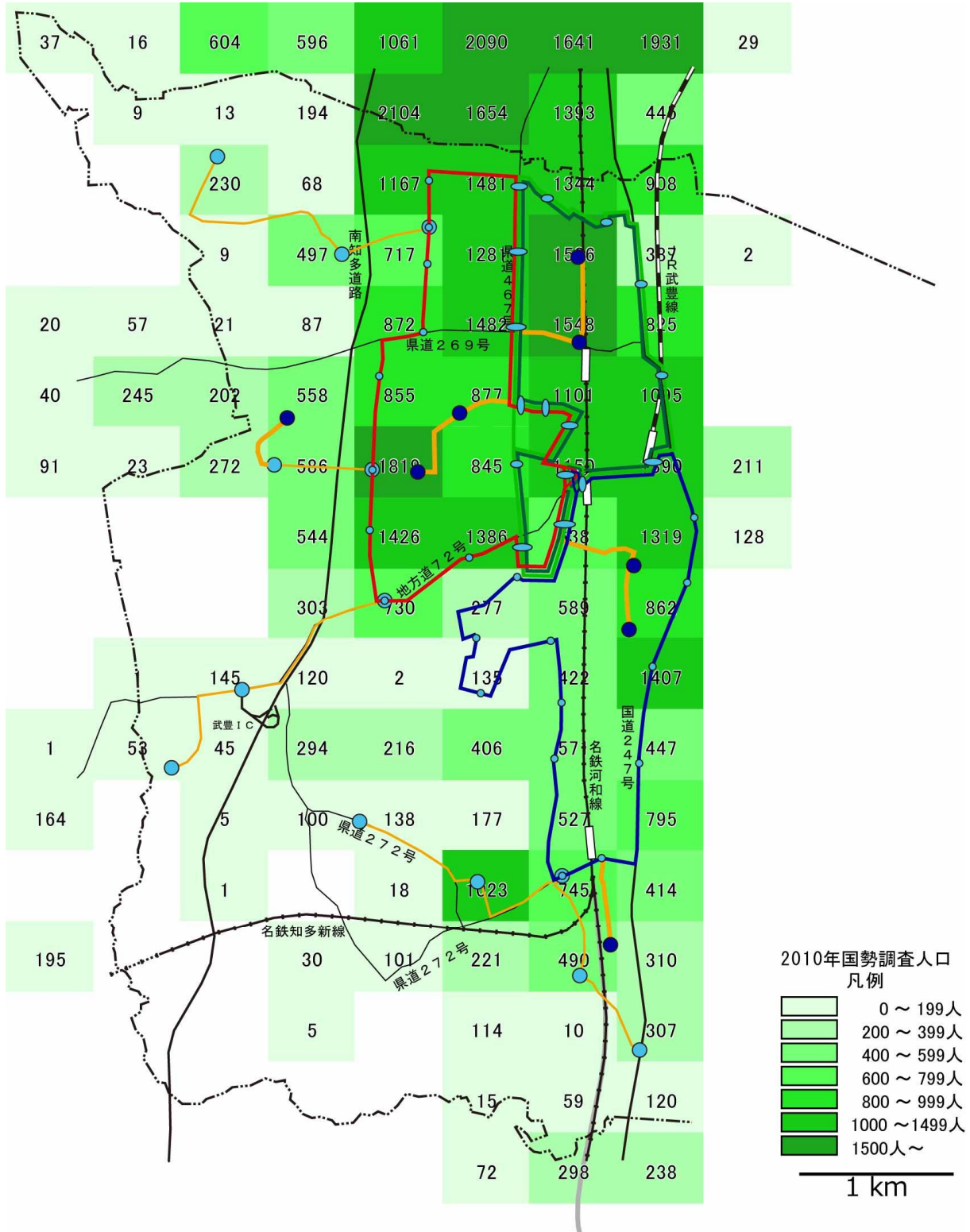
図1-9 武豊町 地区別人口（平成17年）



〈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

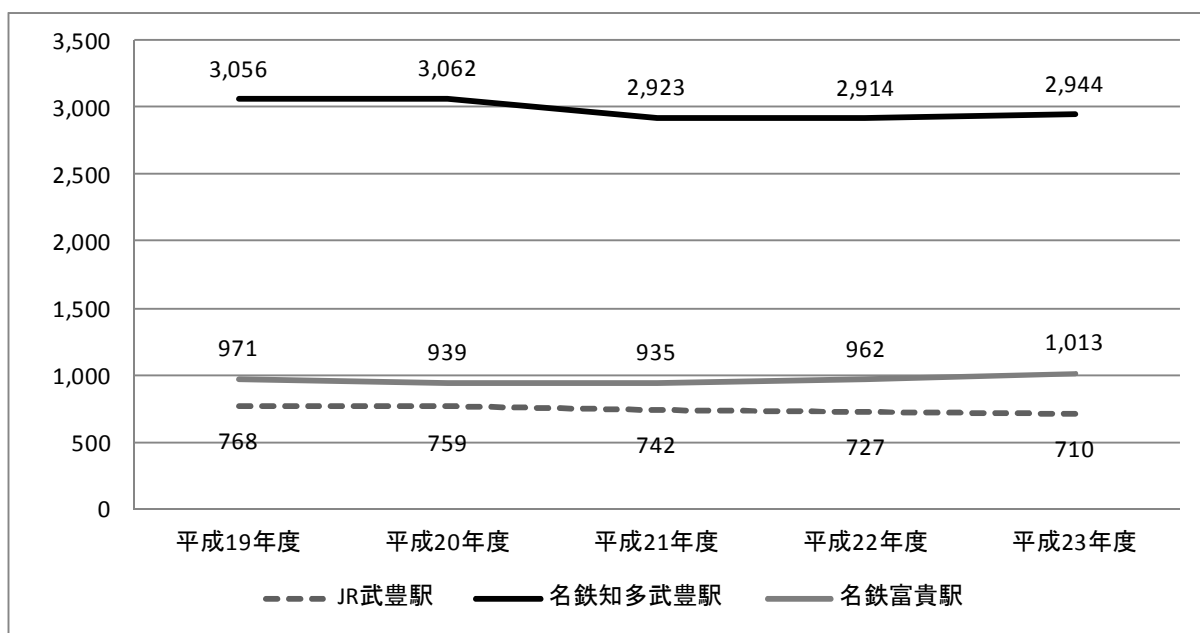
#### (1) 鉄道

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

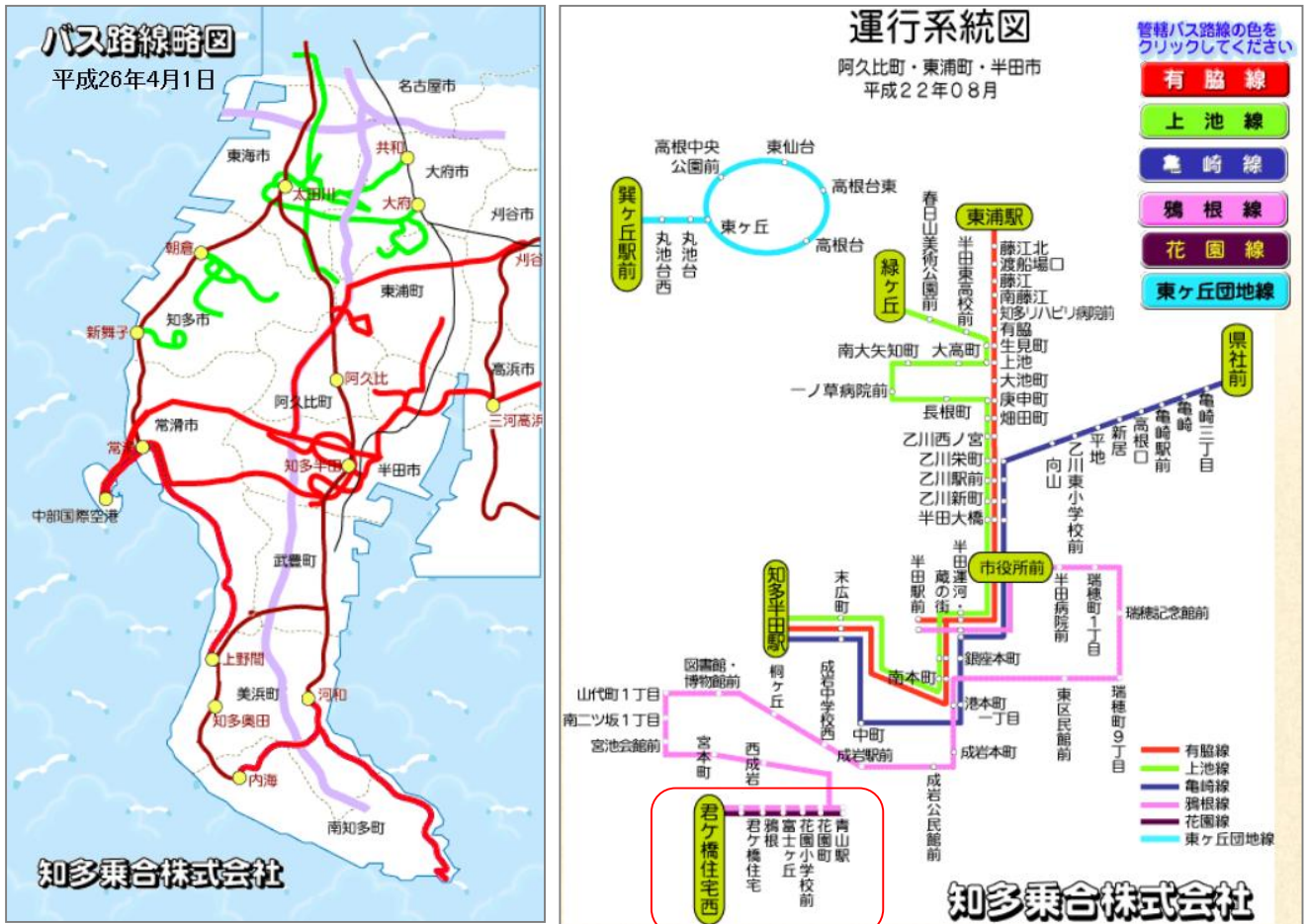
(2) 路線バスの状況

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㈱のバス路線図と運行系統図



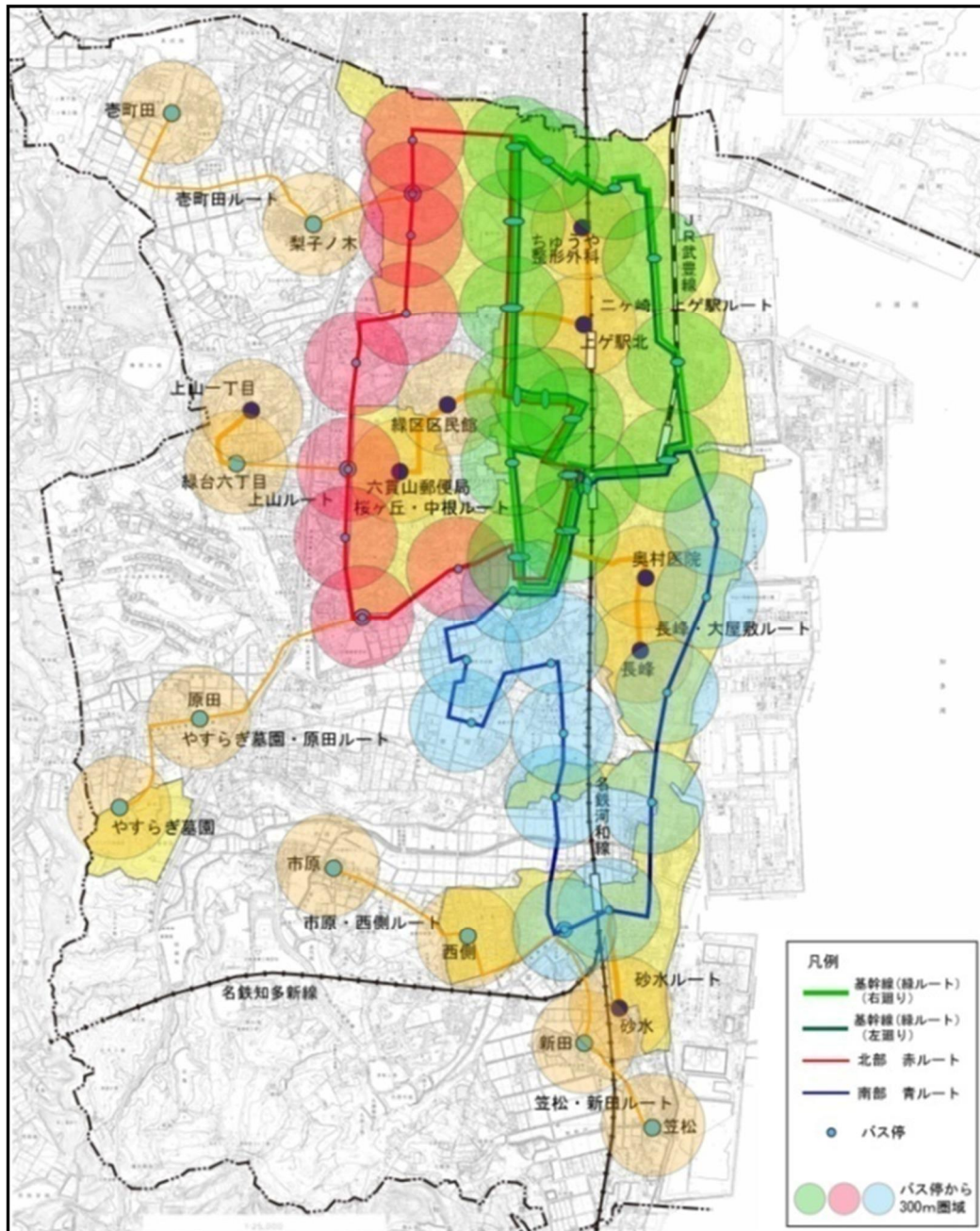
○鴉根・花園線の所要時間

半田(JR)前	蔵田の運河前	半田役所前	半田病院前	瑞穂町1丁目	瑞穂町9丁目	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	2	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	2	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。

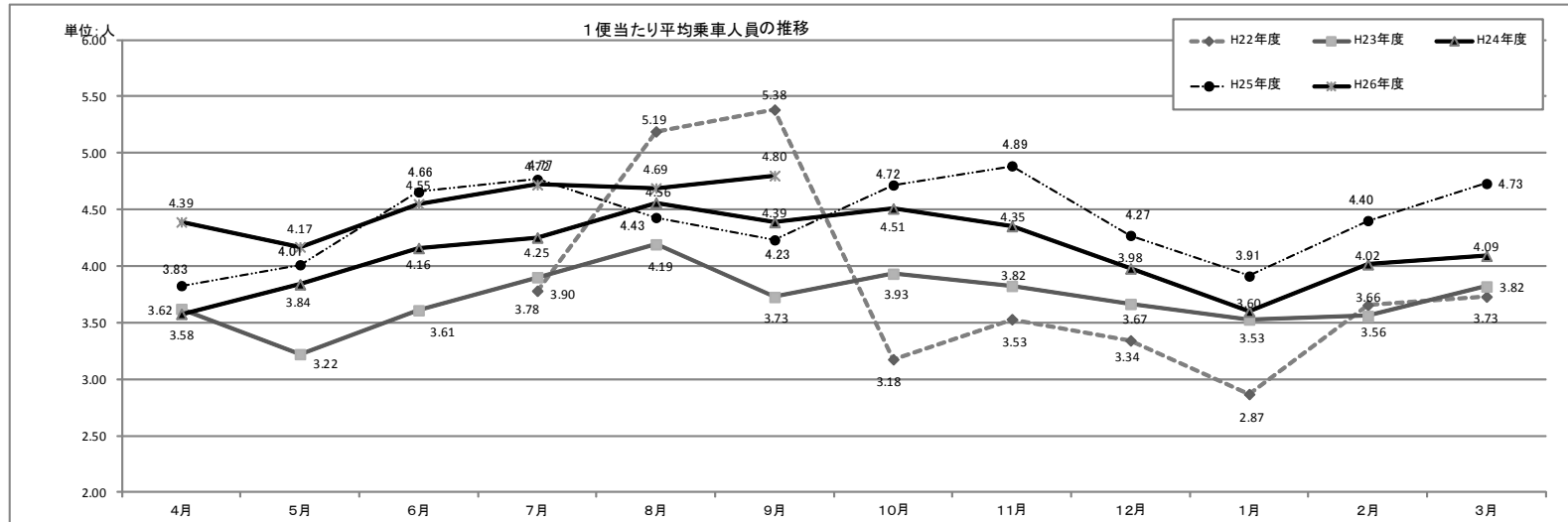
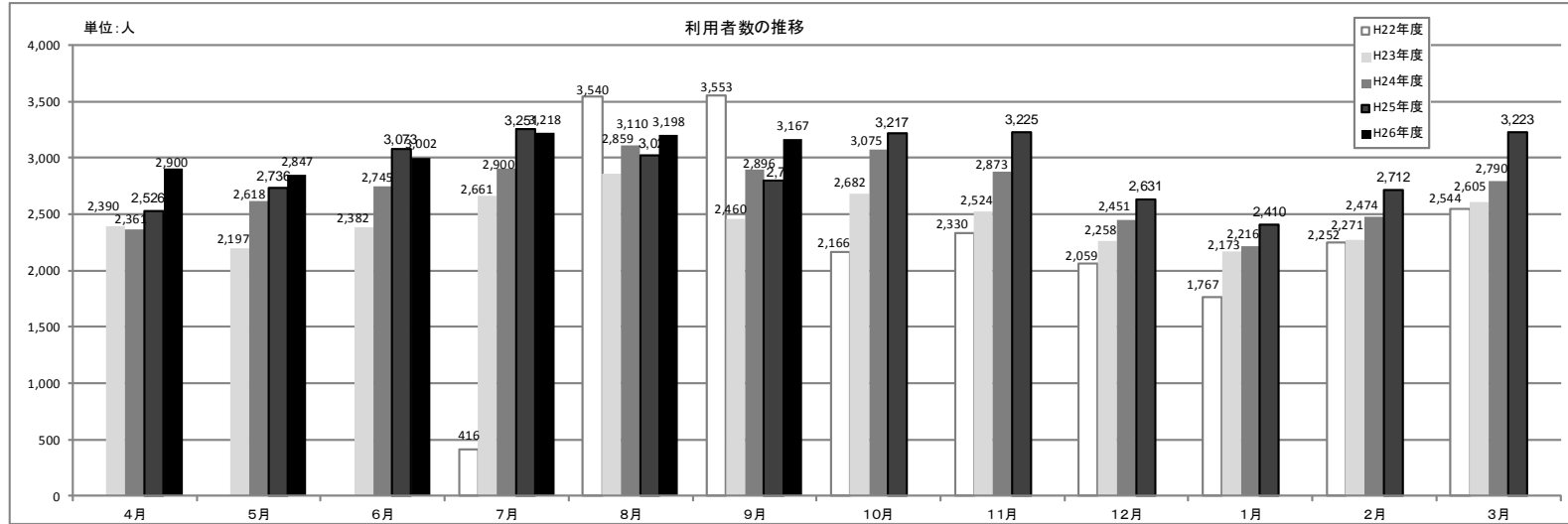
表 2-1 利用実績

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      ※3 H24年度＝H24.4～H25.3の12ヶ月間  
 ※2 H23年度＝H23.4～H24.3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）

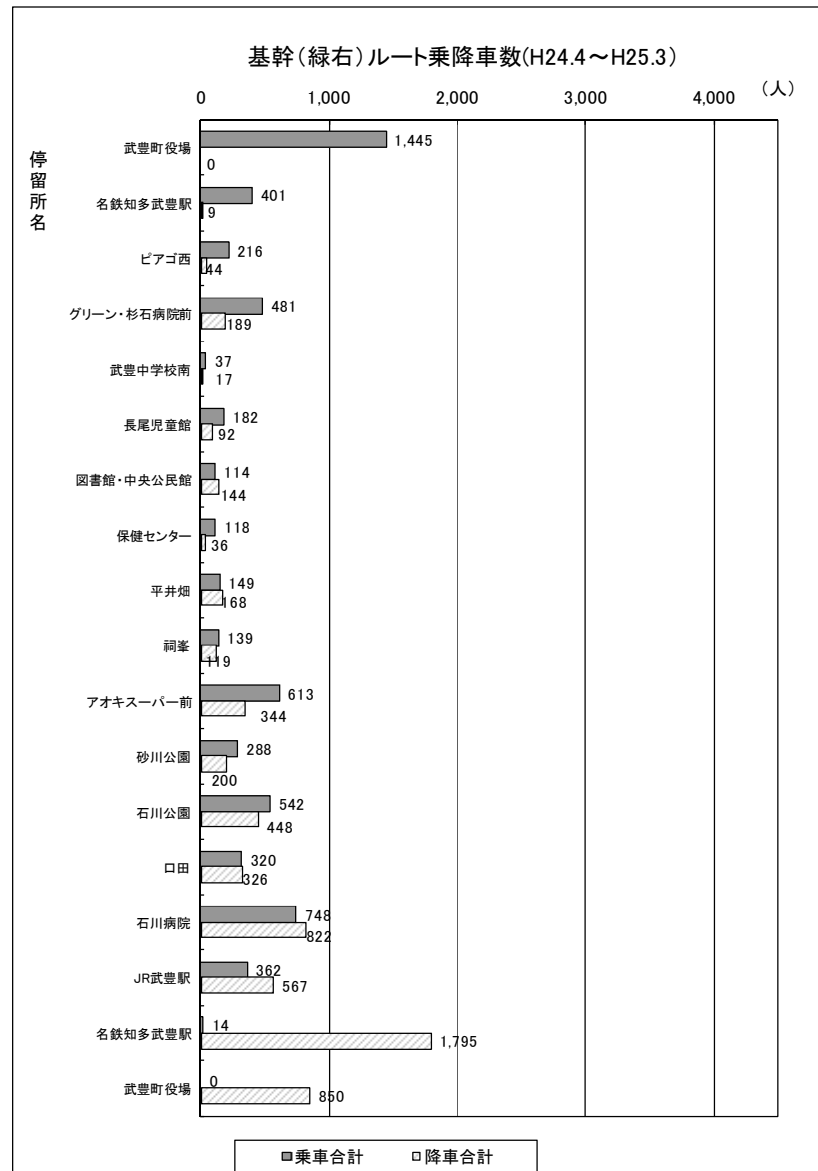


表 2-3 バス停留所利用状況（緑・左ルート）

○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」「保険センター」「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）

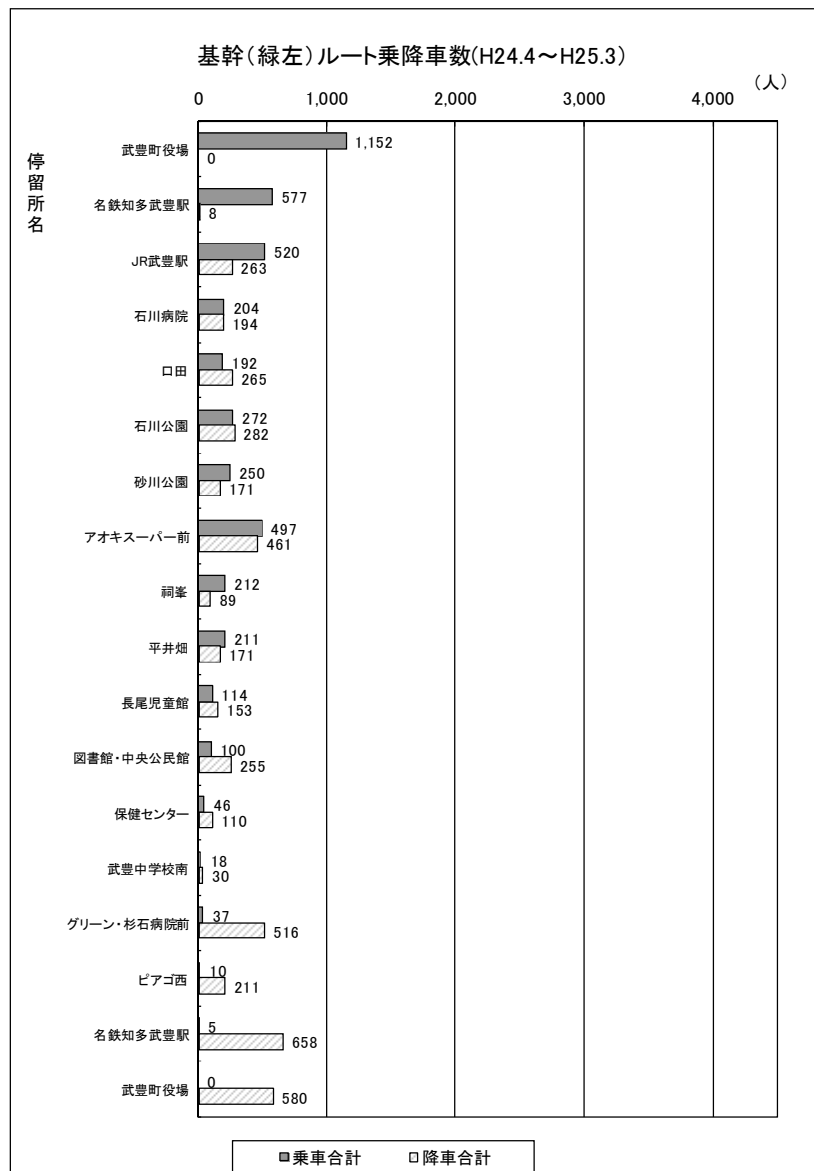


表 2-4 バス停留所利用状況（赤ルート）

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）

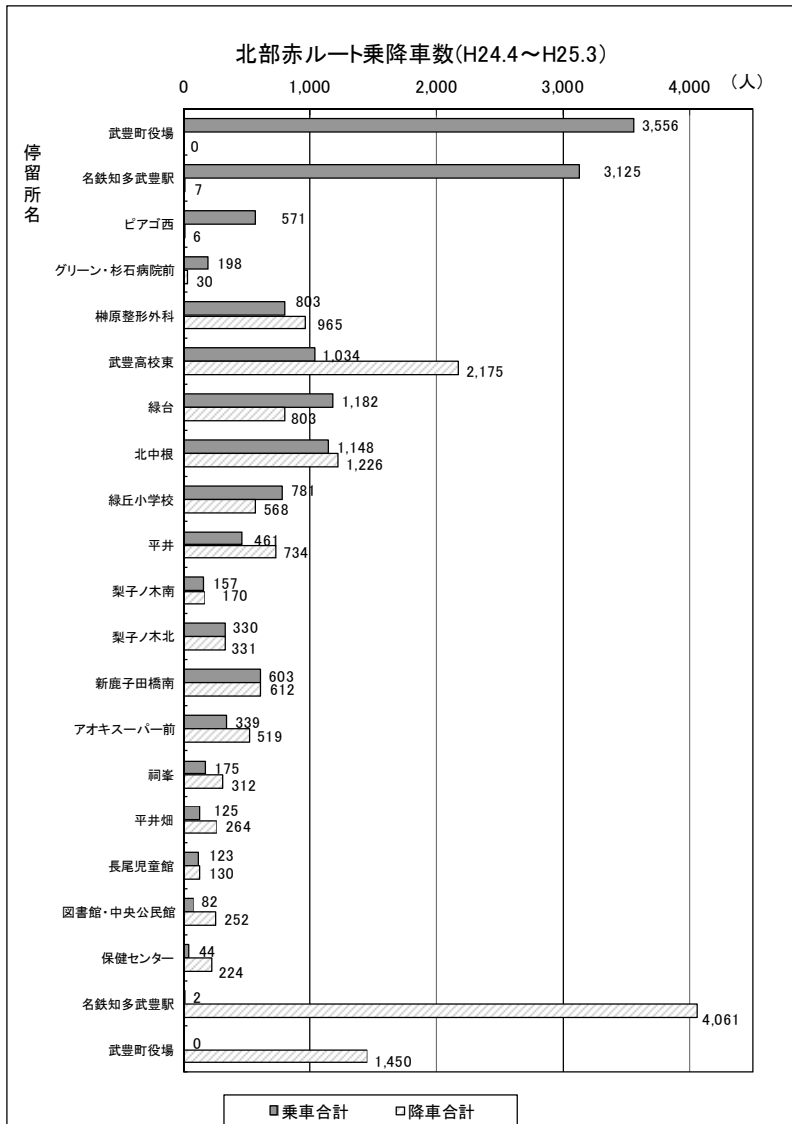


表 2-5 バス停留所利用状況（青ルート）

○青ルート

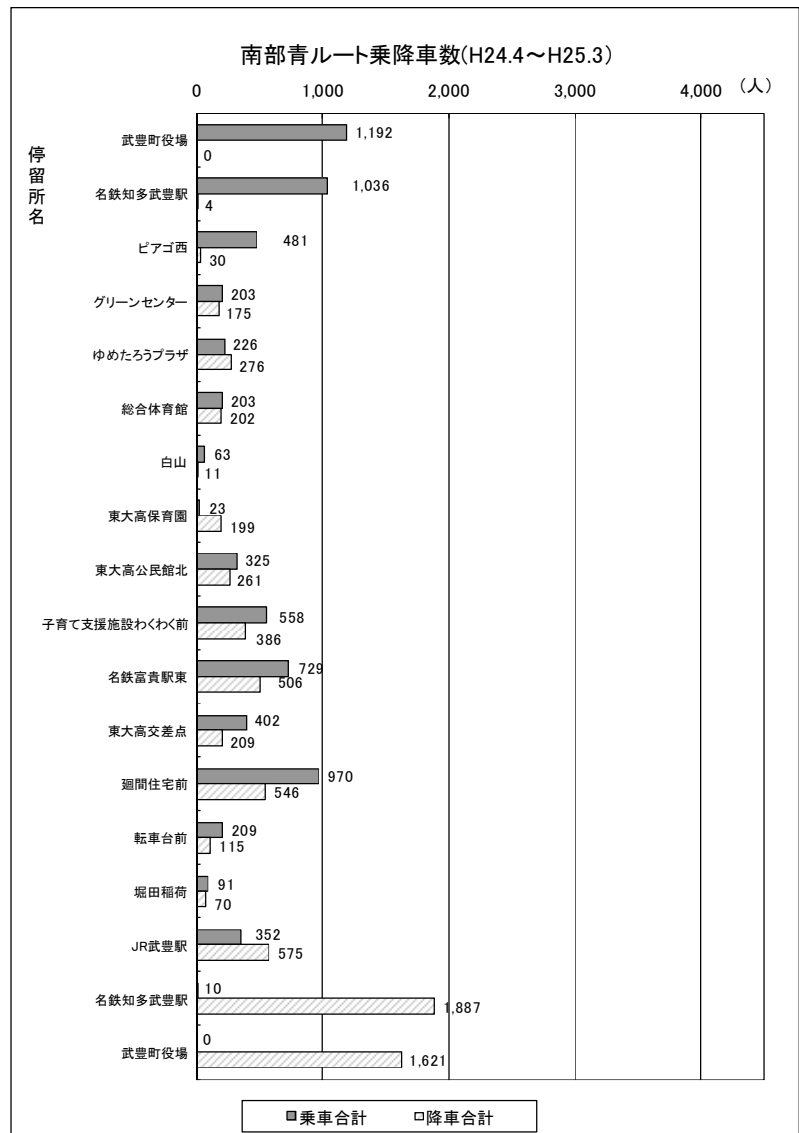
南部・青ルートの平成 24 年度 1 年間のバス停留所別の利用実績は右のとおり。

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）



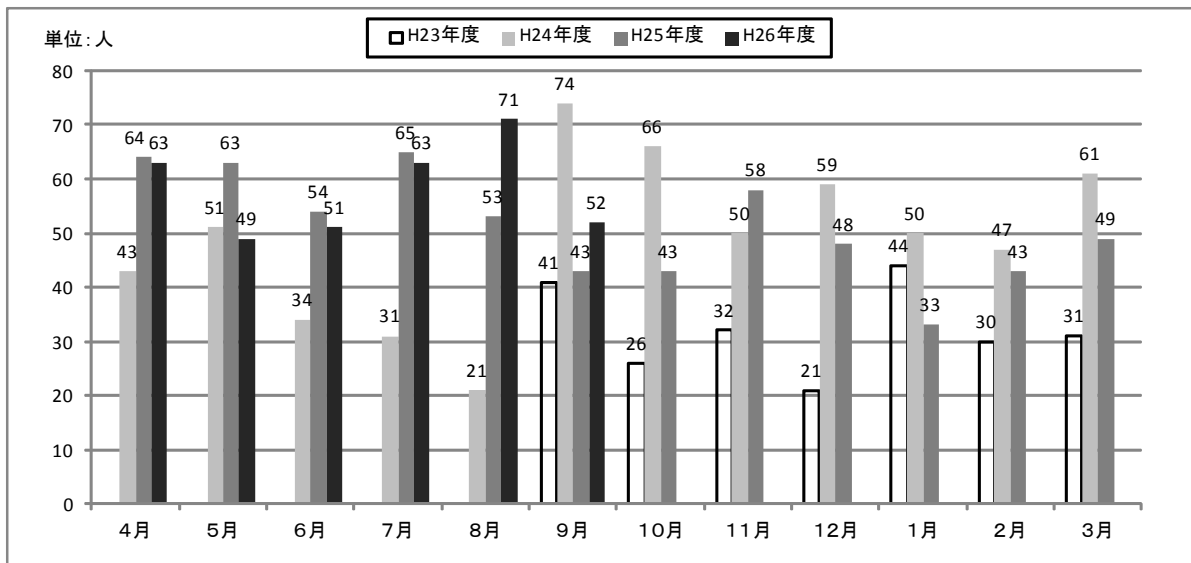
(5) 事前予約制バス（乗合タクシー）の利用実績の推移

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 438 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	58
11月	32	50	58	49
12月	21	59	48	43
1月	44	50	33	47
2月	30	47	43	61
3月	31	61	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 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。

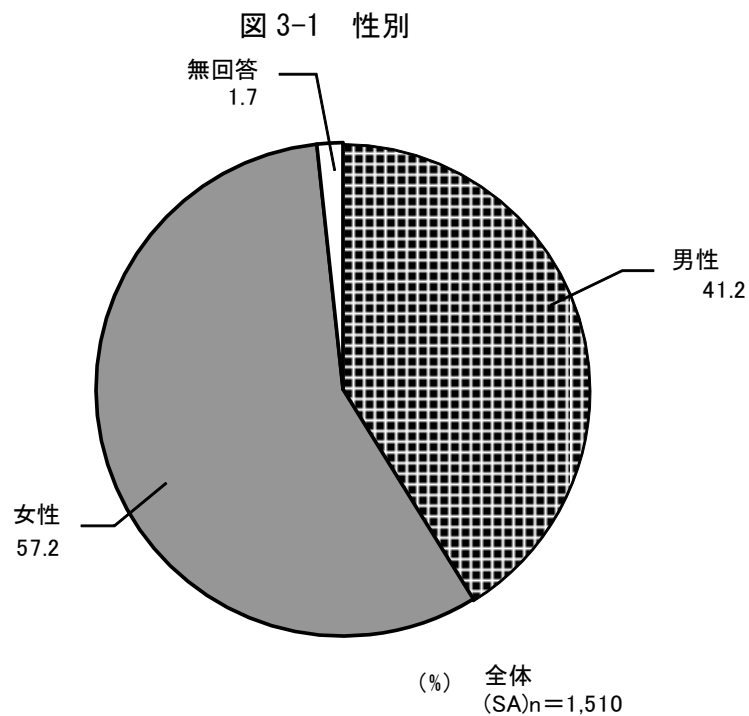
- |          |   |
|----------|---|
| (1) 調査対象 | 町内在住者 3,000 人   |
| (2) 調査方法 | 郵送配布・郵送回収方式   |
| (3) 調査期間 | 平成 25 年 10 月 21 日（月）発送・11 月 8 日（金）回収<br>（実質は 11 月末までの回収分をもって集計） |
| (4) 標本数  | 配布数 3,000 票 回収数 1,510 票（回収率：50.3%）                              |
| (5) 結果概要 |   |

- 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)

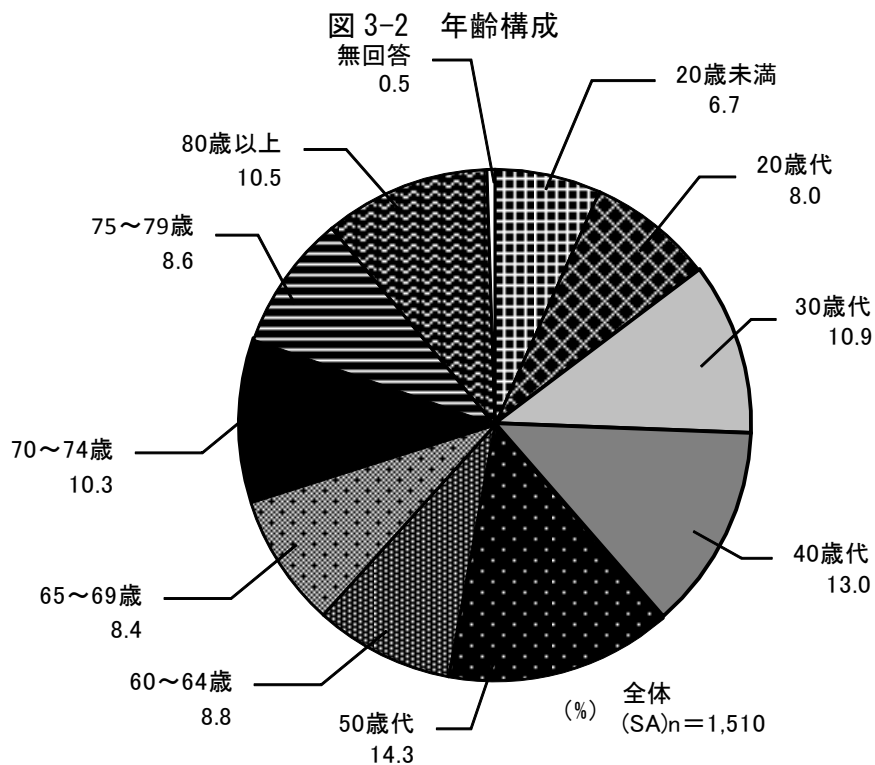
### (1) 性別

○ 「男性」が41.2%、「女性」が57.2%で、若干女性が多い。



### (2) 年齢構成

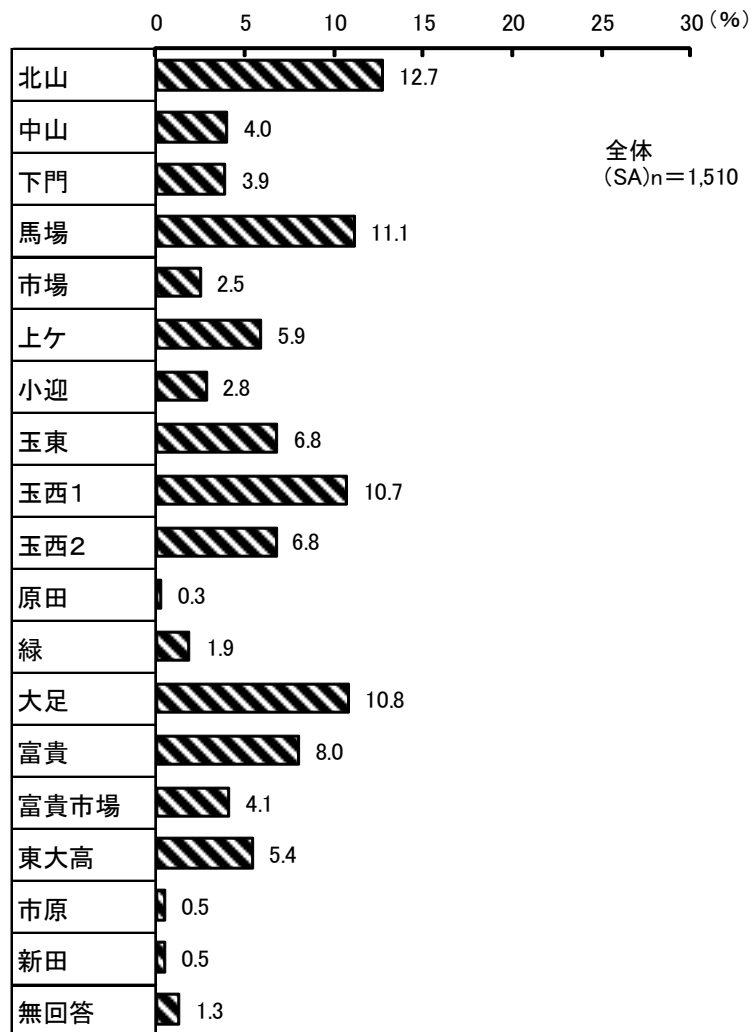
○ 年齢構成が極端に偏りの無いように配布した。  
「20歳代」が8.0%、「30歳代」が10.9%とやや少なく、「60歳代」が17.2%、「70歳代」が18.9%となっており、公共交通の利用を意識する世代の回答割合が少し多い状況となっている。



### (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。

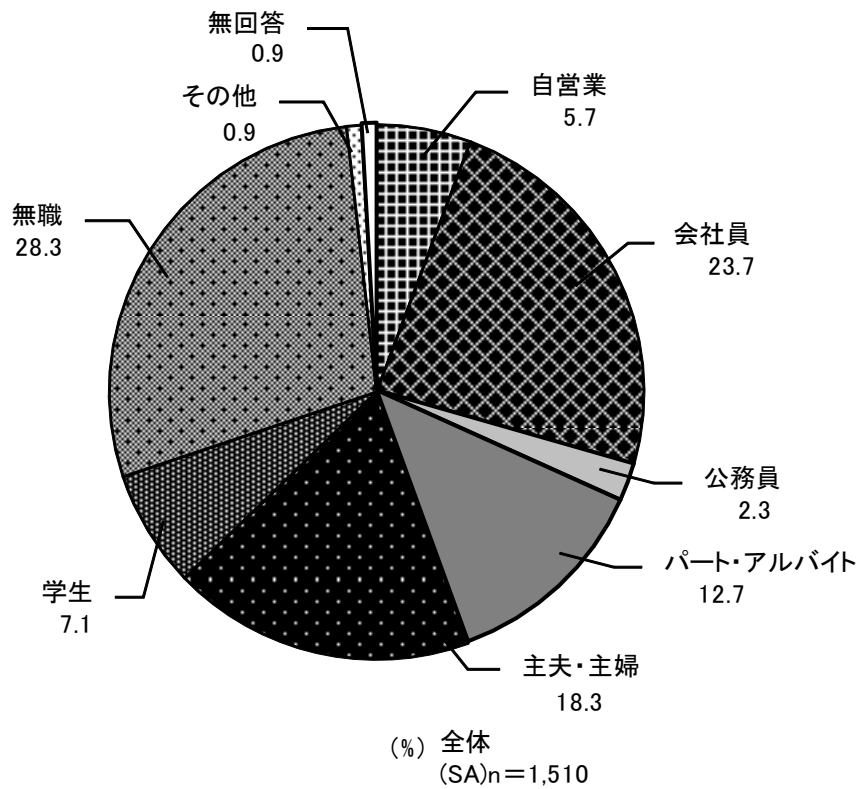
図 3-3 居住地



#### (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

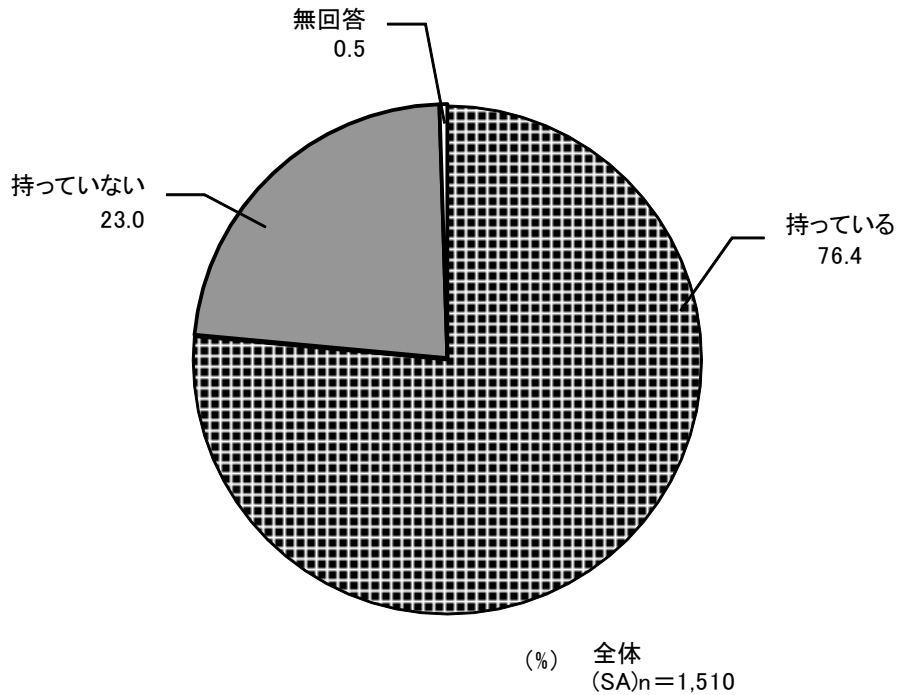
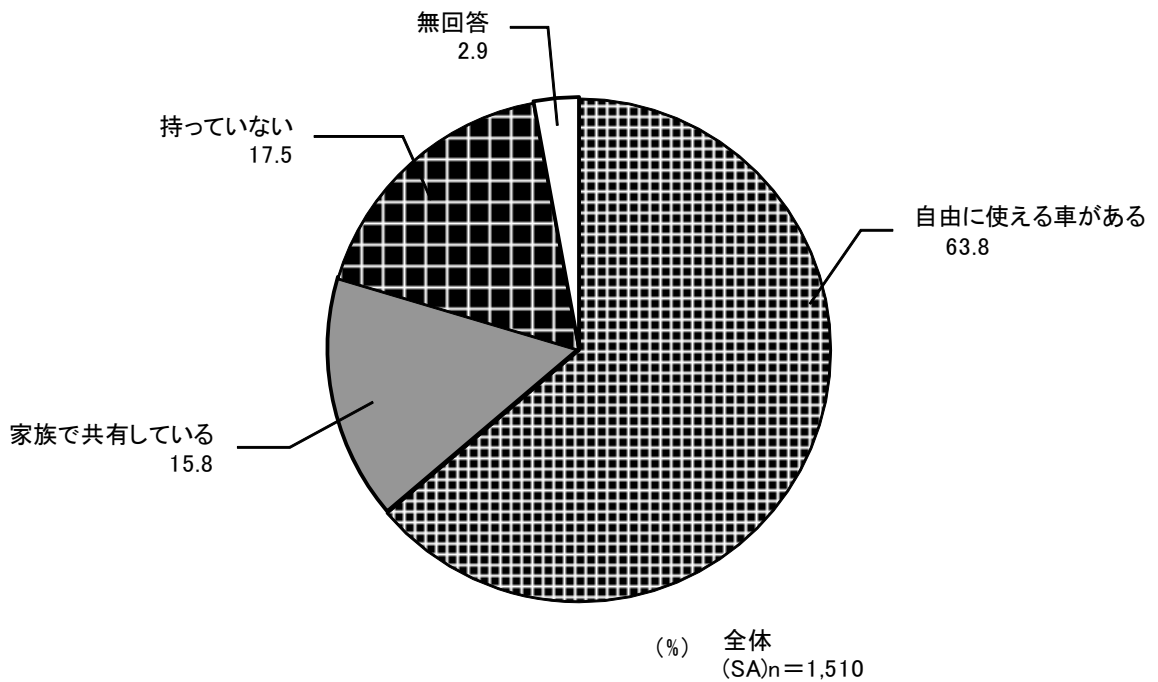


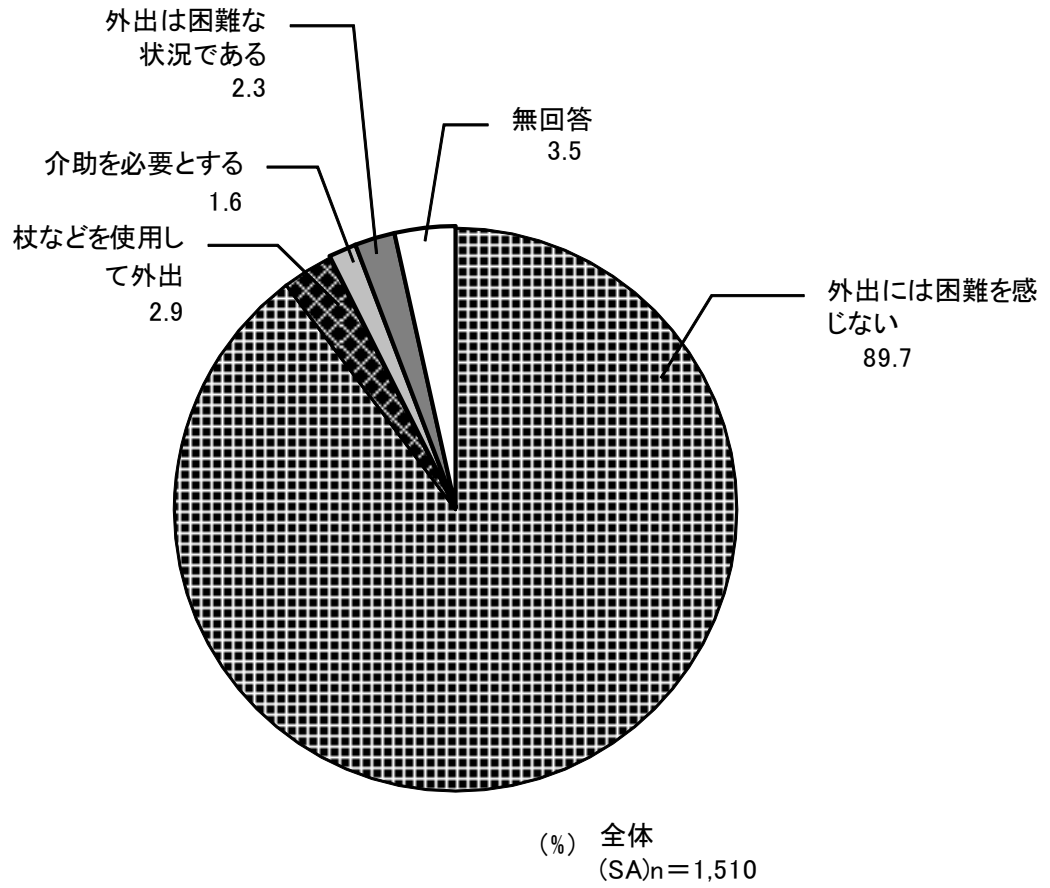
図 3-6 自動車の所有状況



(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

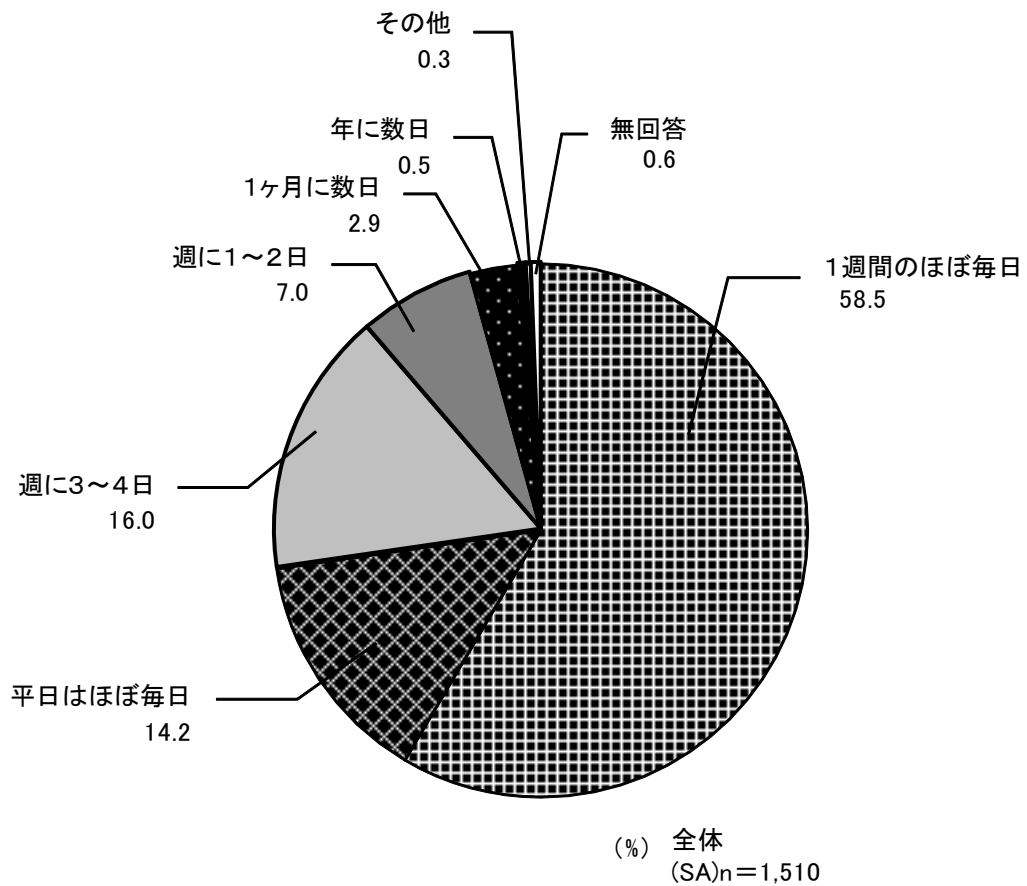


### 3. 外出の頻度や目的(問2)

#### (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)

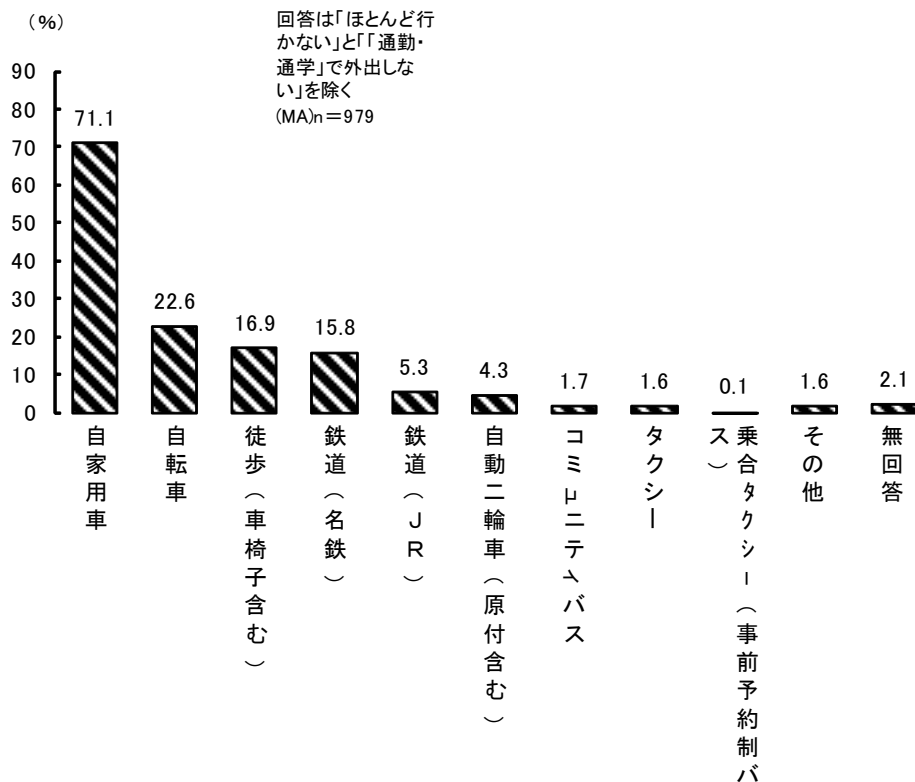
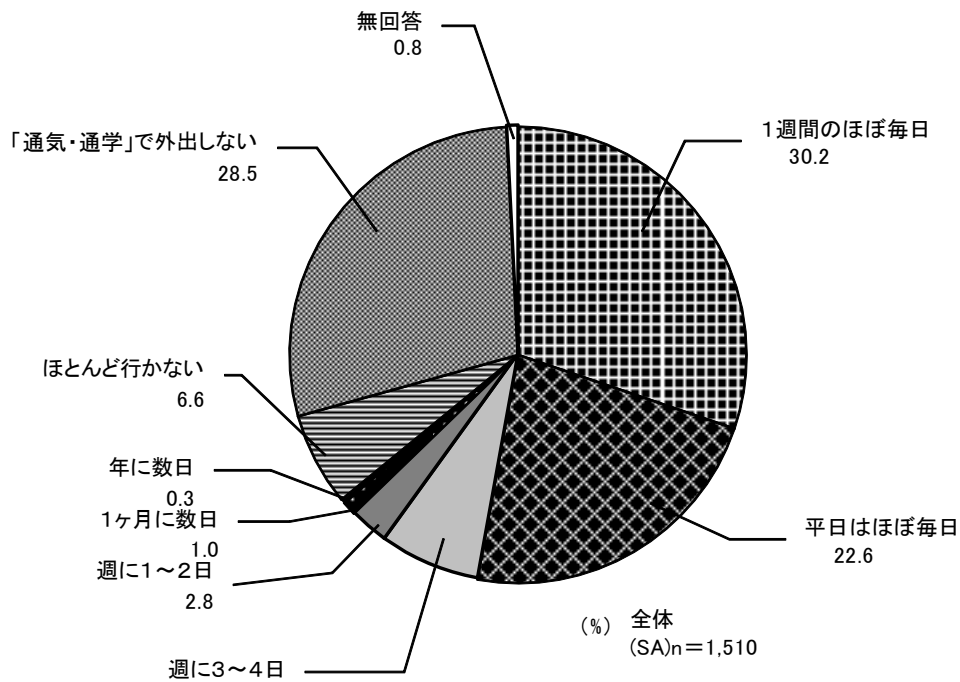
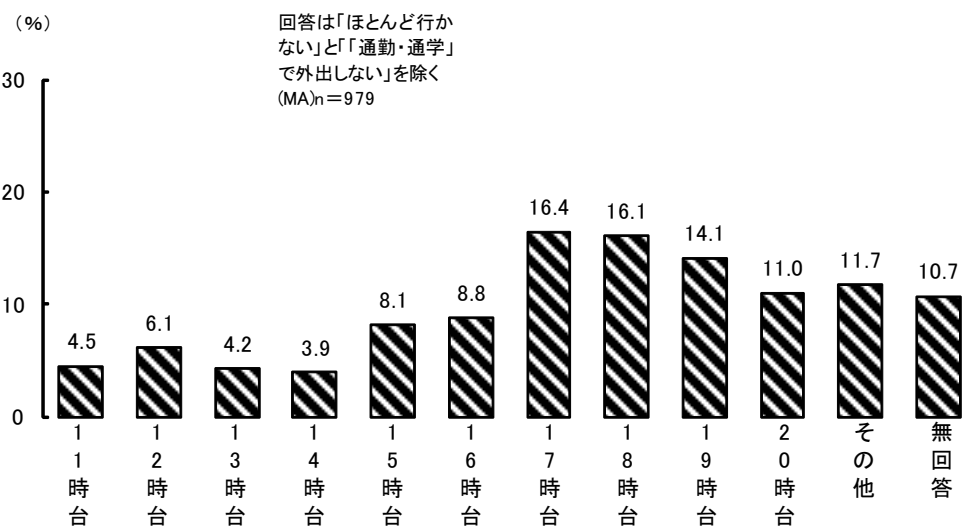
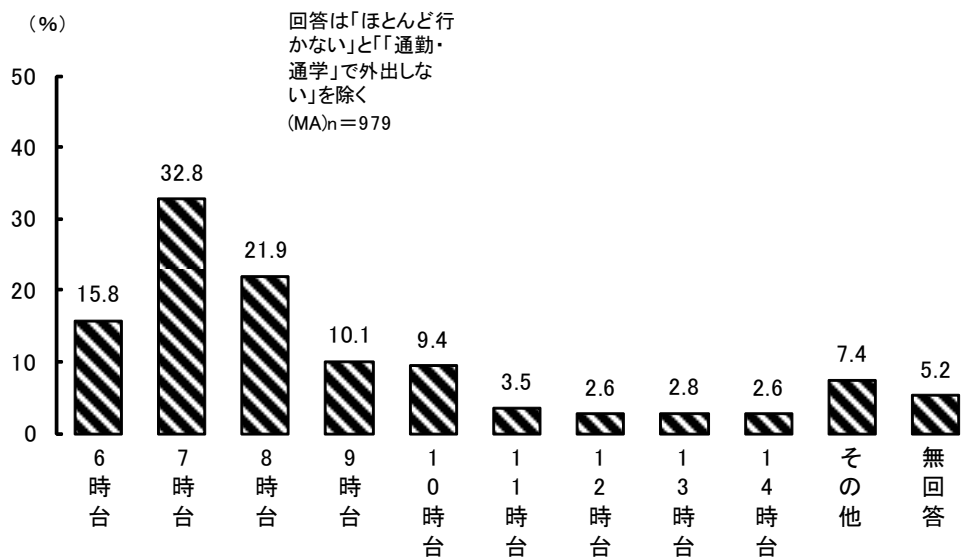
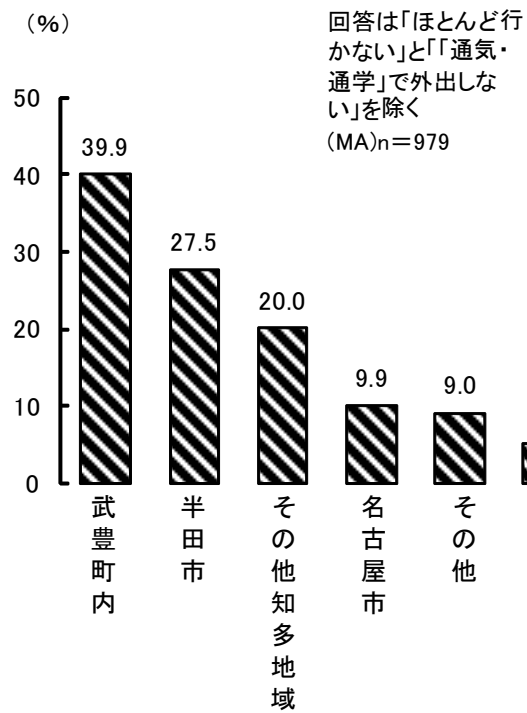
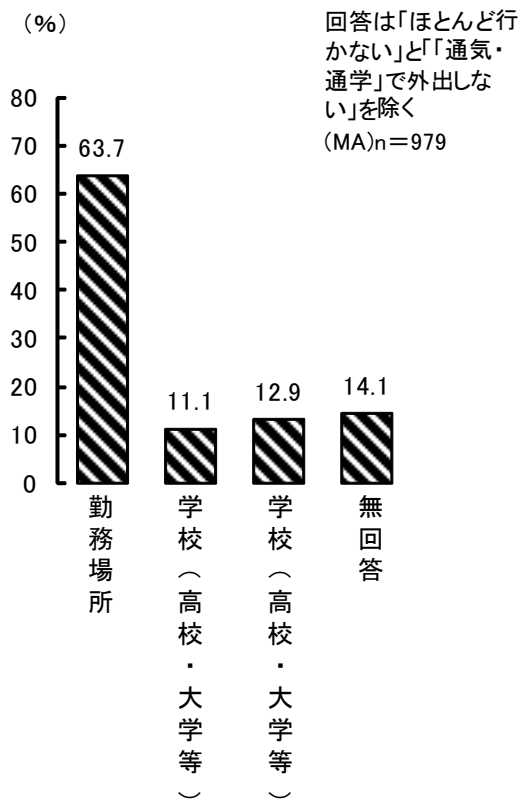




図 3-10 通勤・通学の外出行動実態 (2)



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)

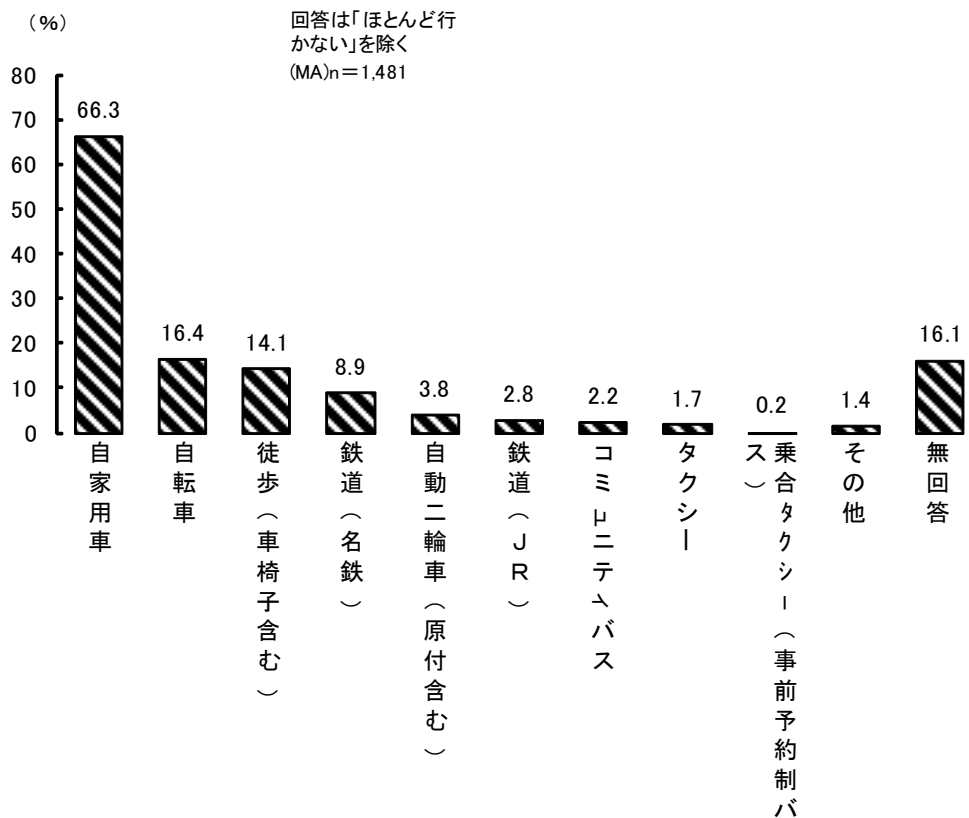
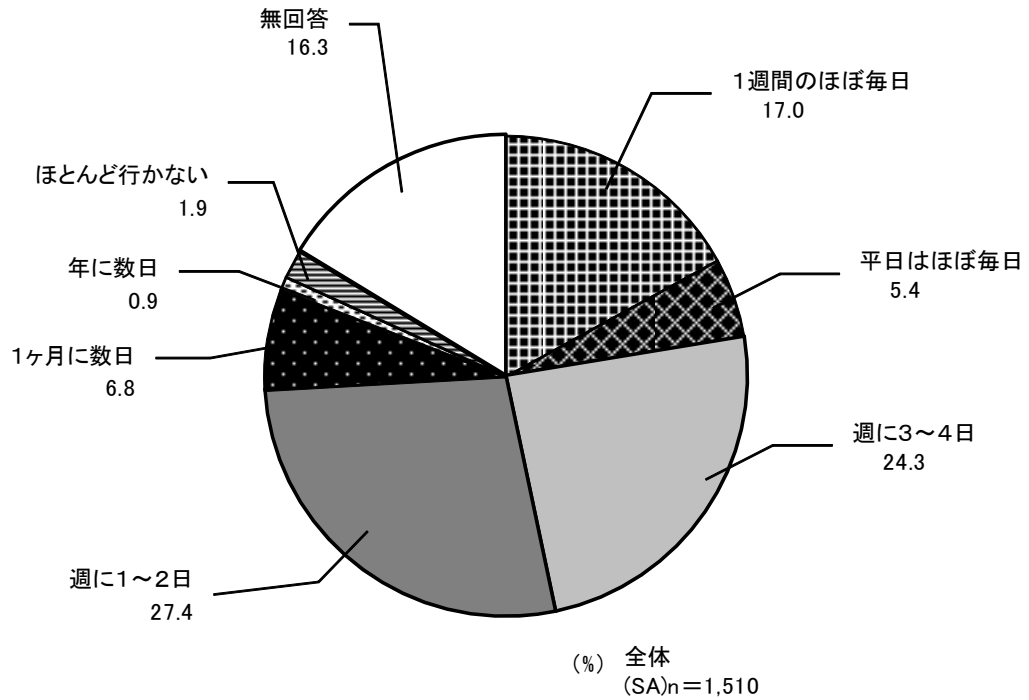
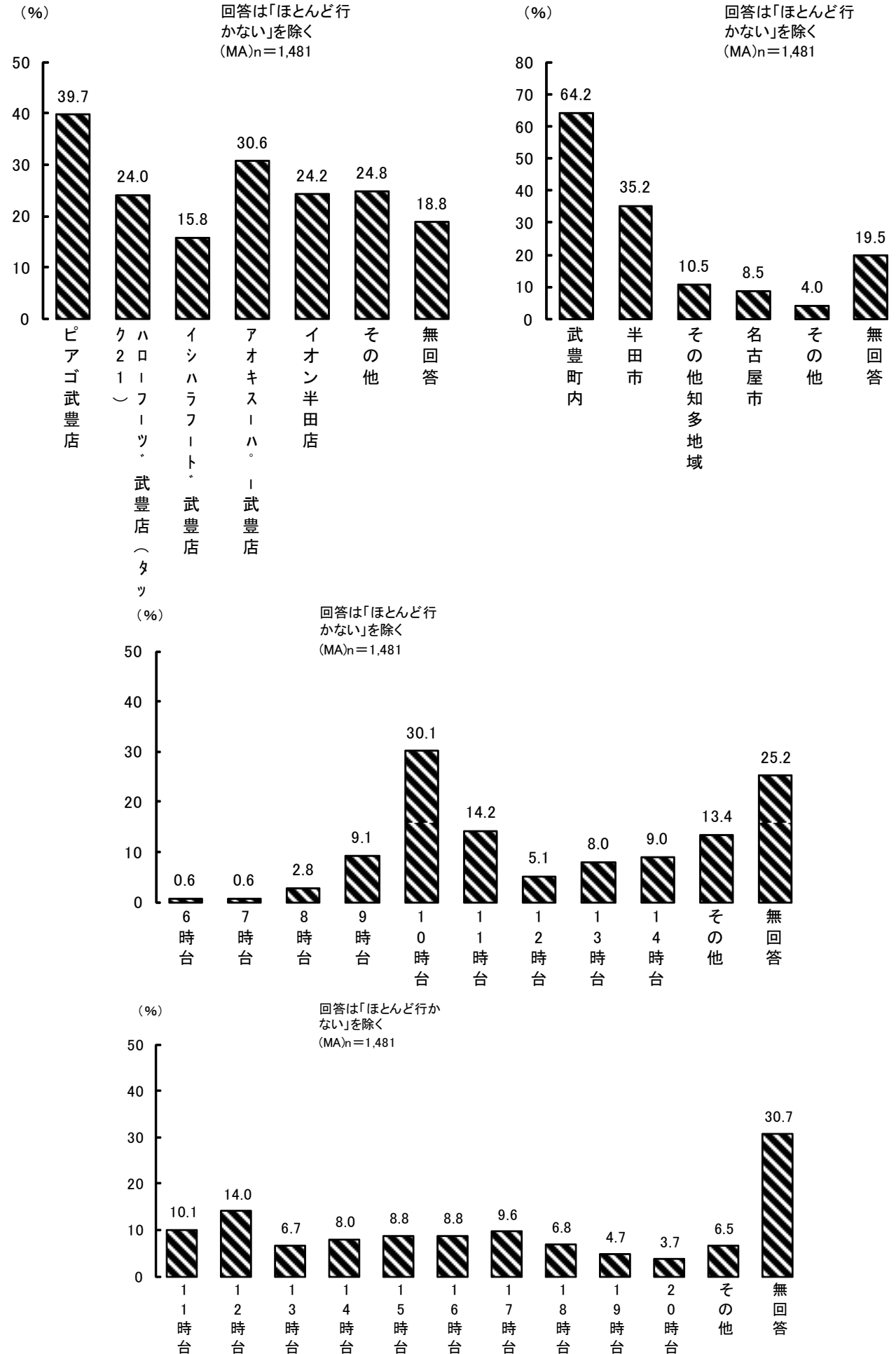


図 3-12 買い物等の外出行動実態 (2)



### 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)

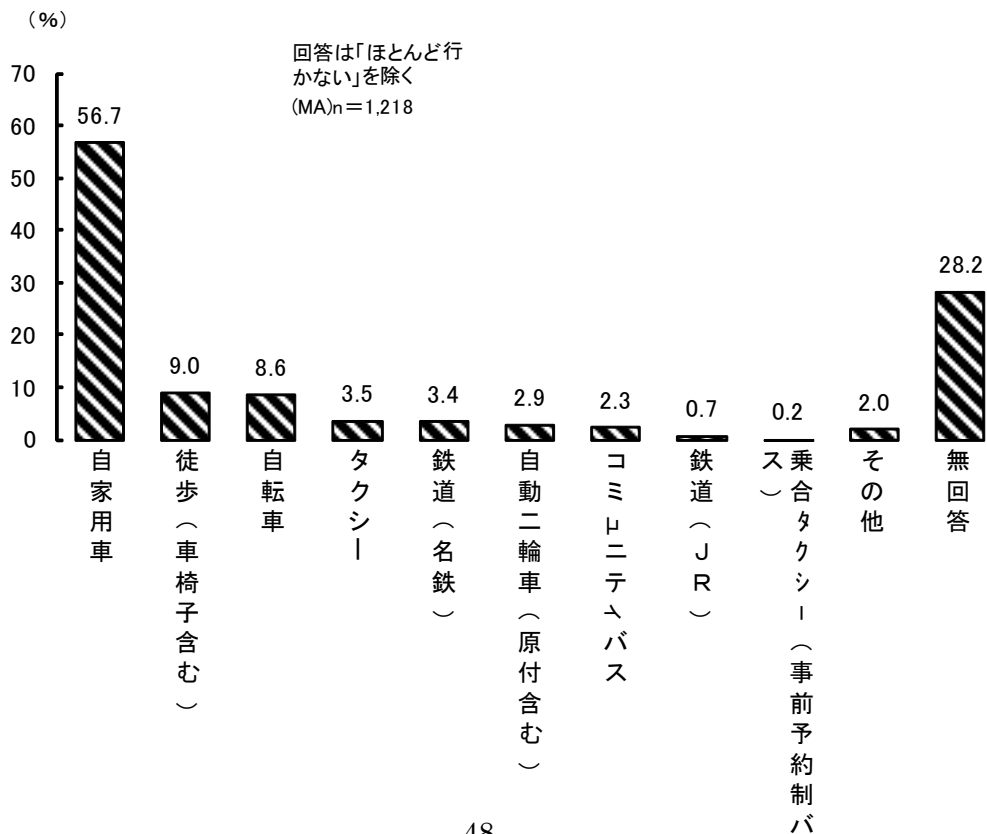
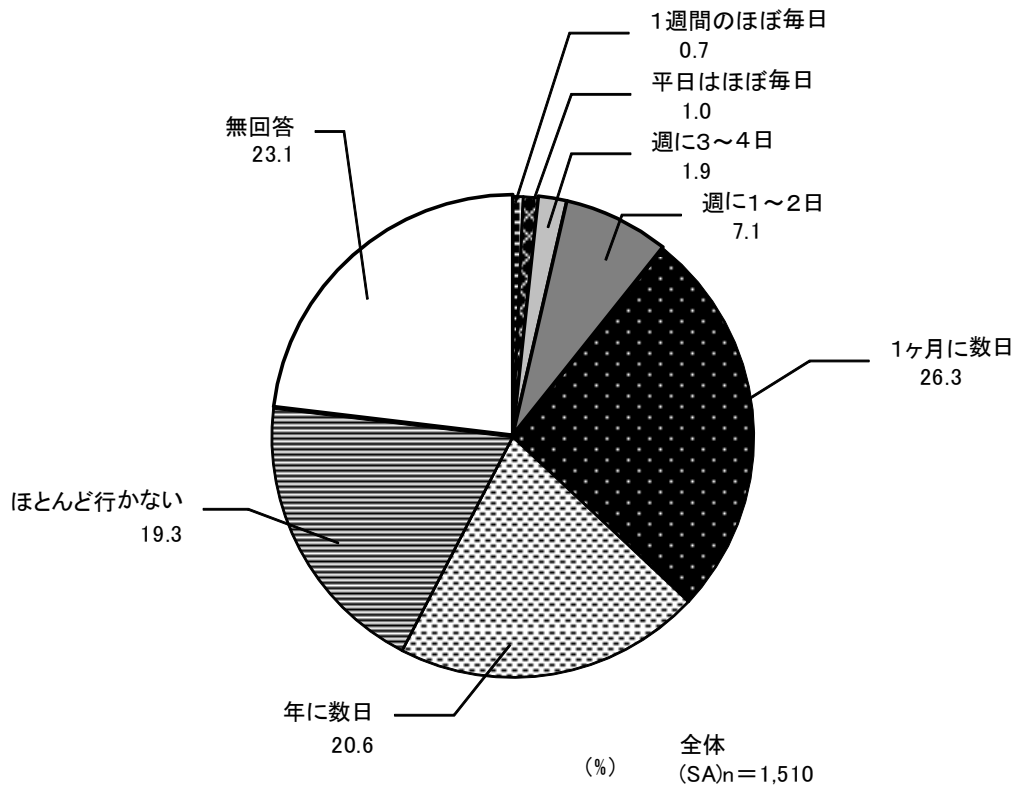
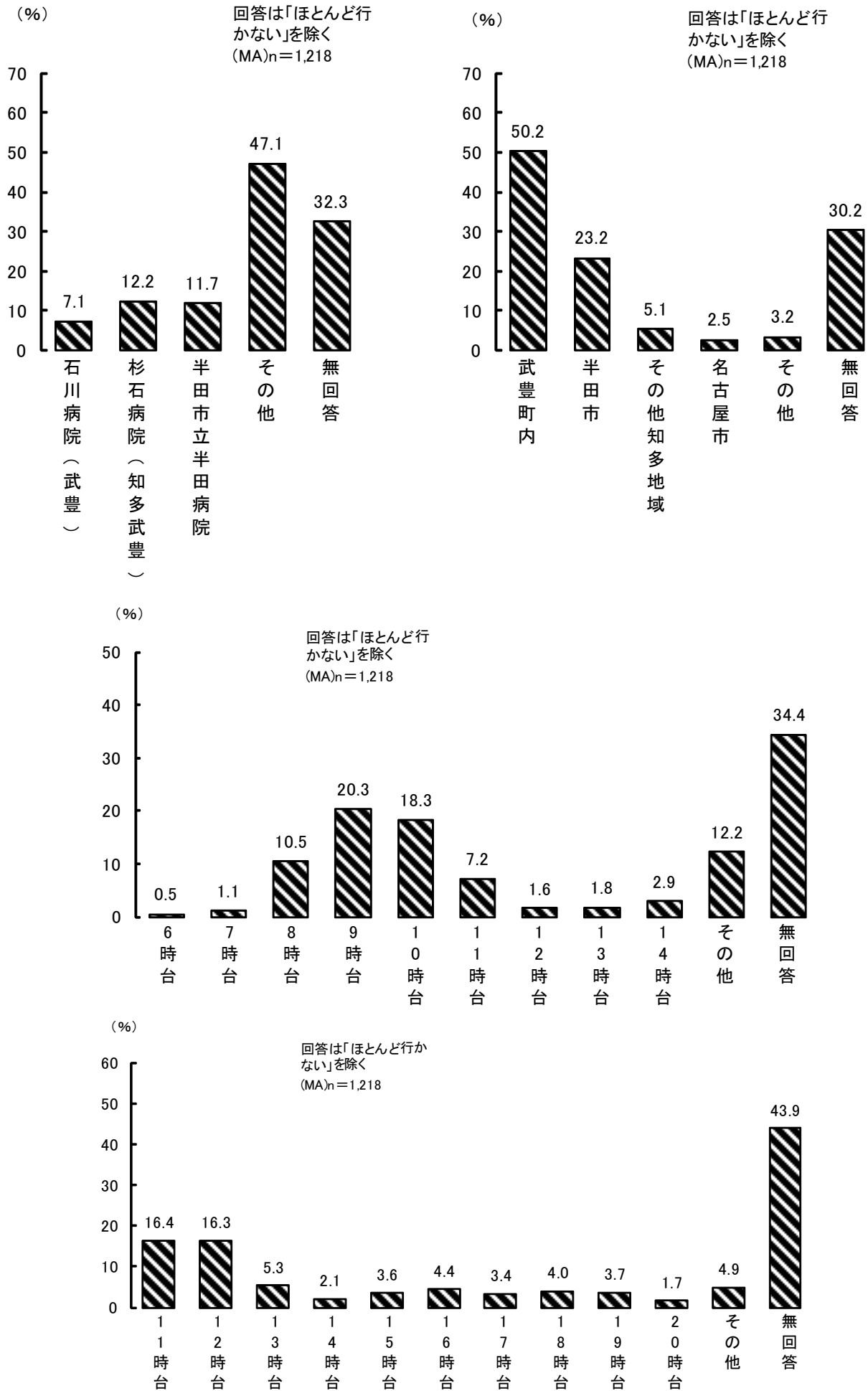


図 3-14 病院等の外出行動実態 (2)

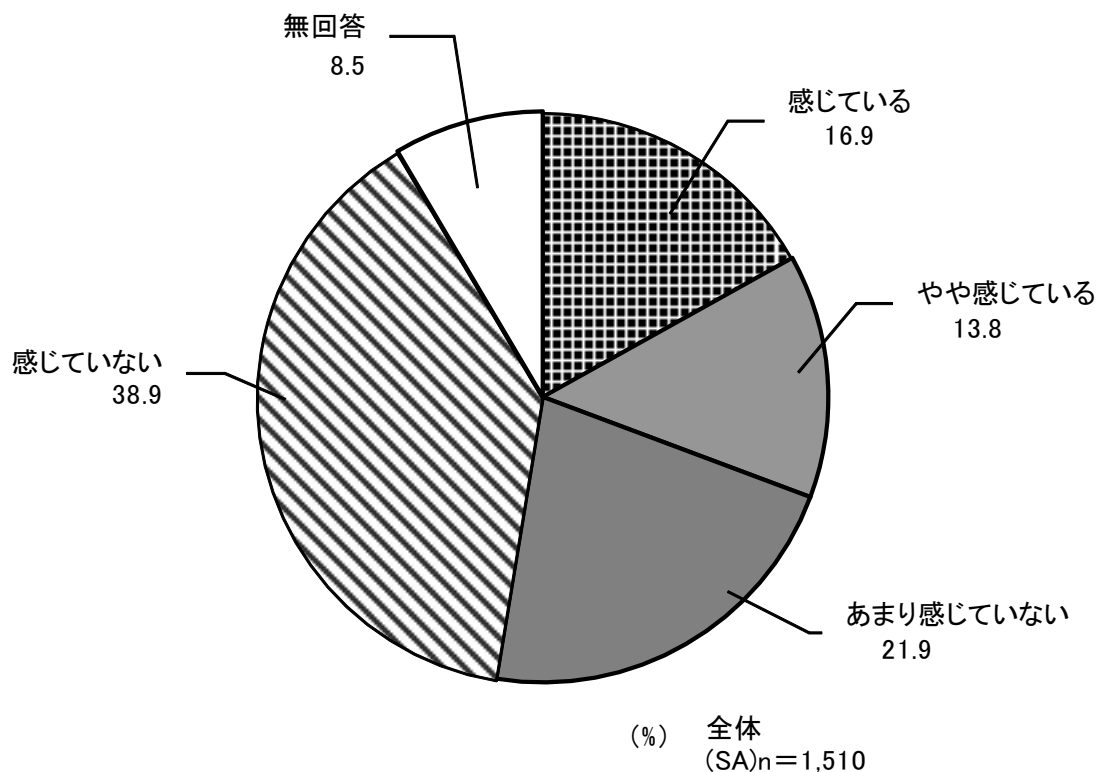


#### 4. 公共交通での移動について不便を感じているか(問3)

##### (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

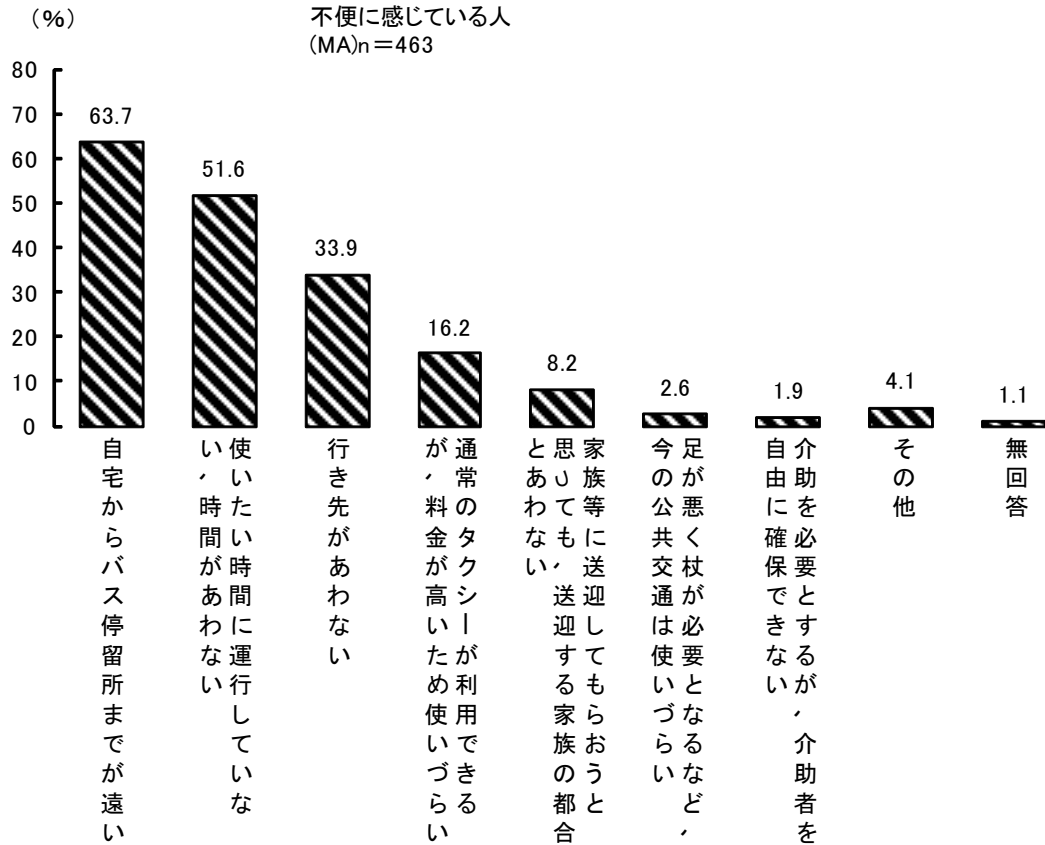


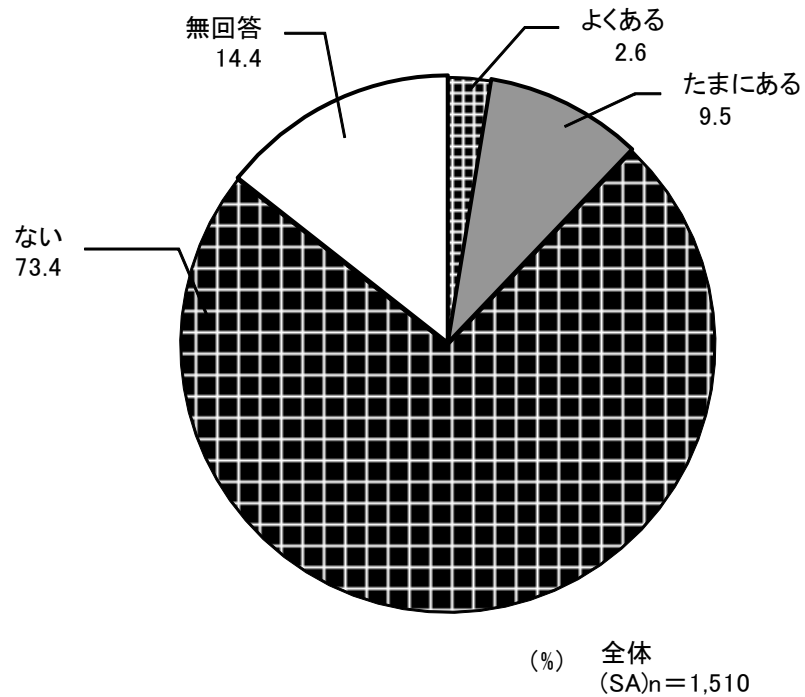
表 3-1 不便と感じる「その他」の自由意見

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願いたいです	
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



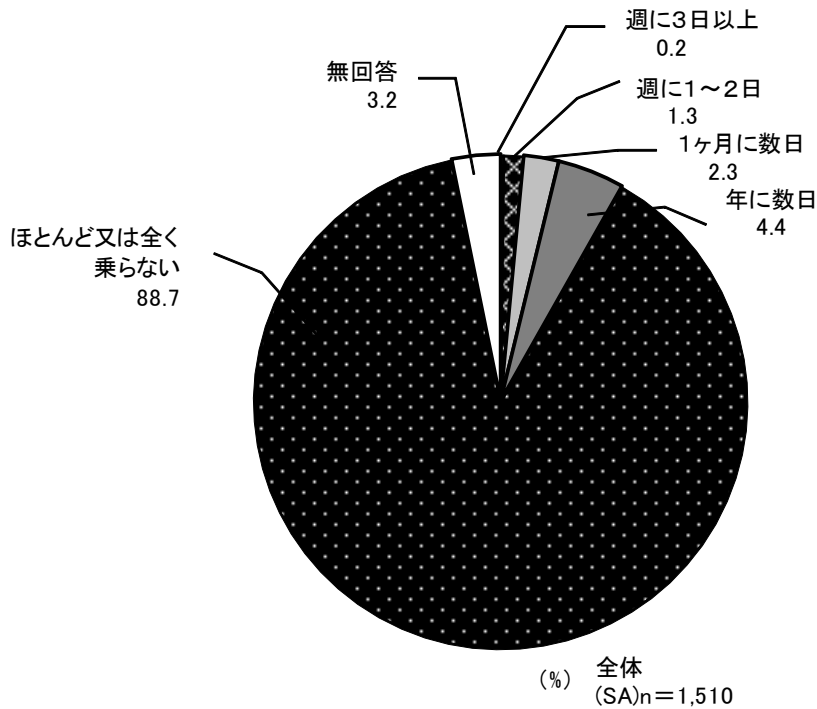


## 5. コミュニティバス等の利用実態について(問4)

### (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。

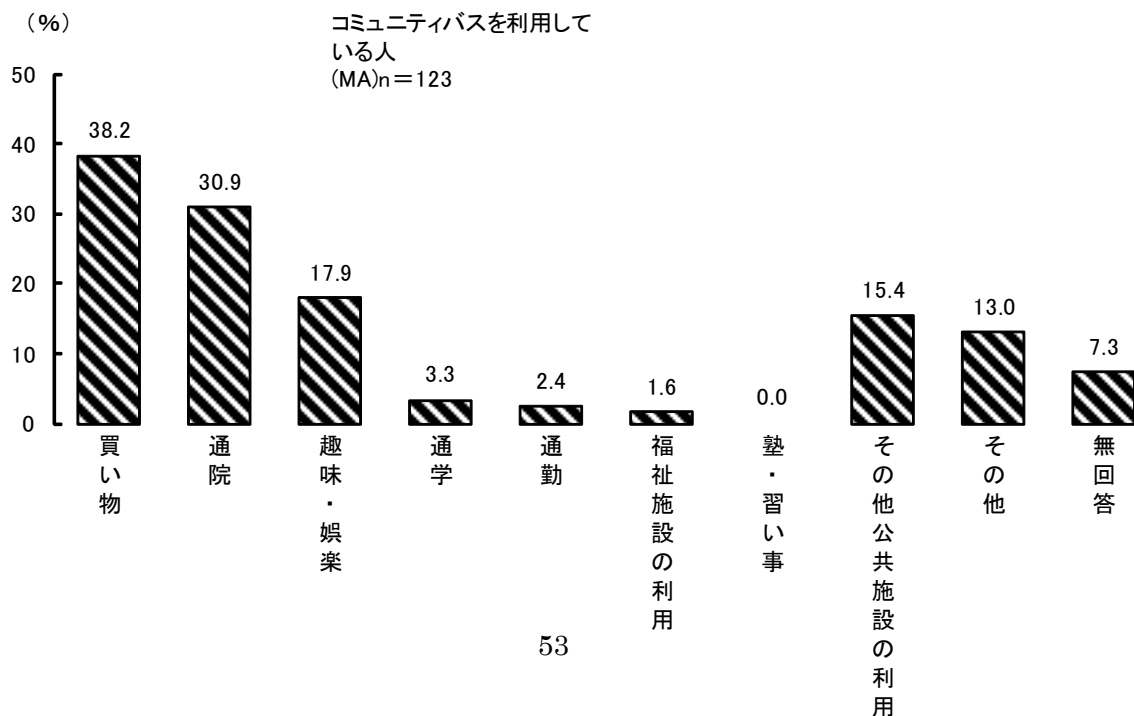
図 3-18 コミュニティバスの利用状況



### (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。

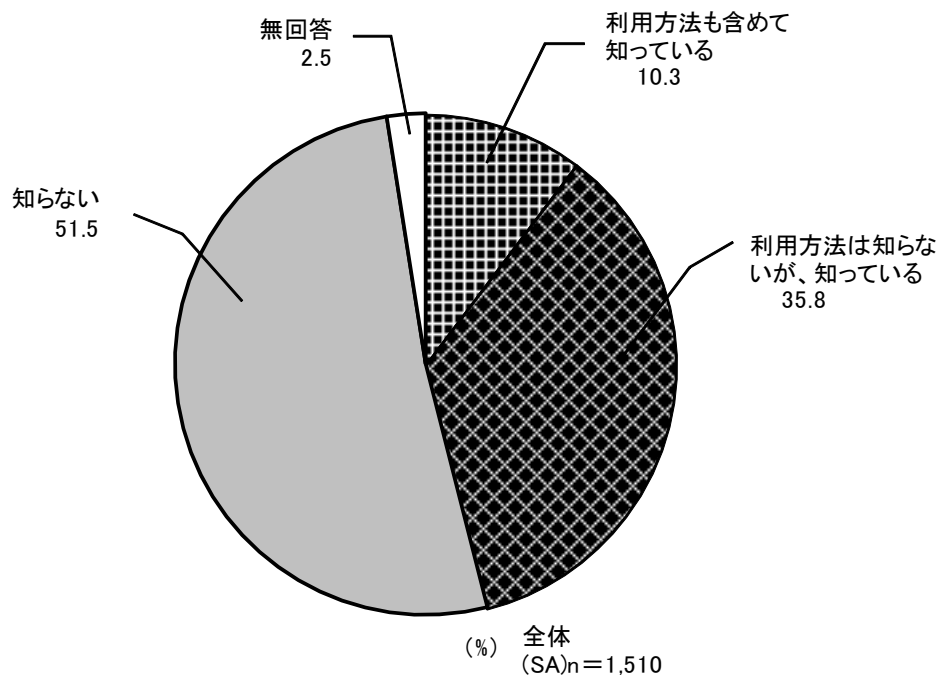
図 3-19 コミュニティバスの利用目的



### (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。

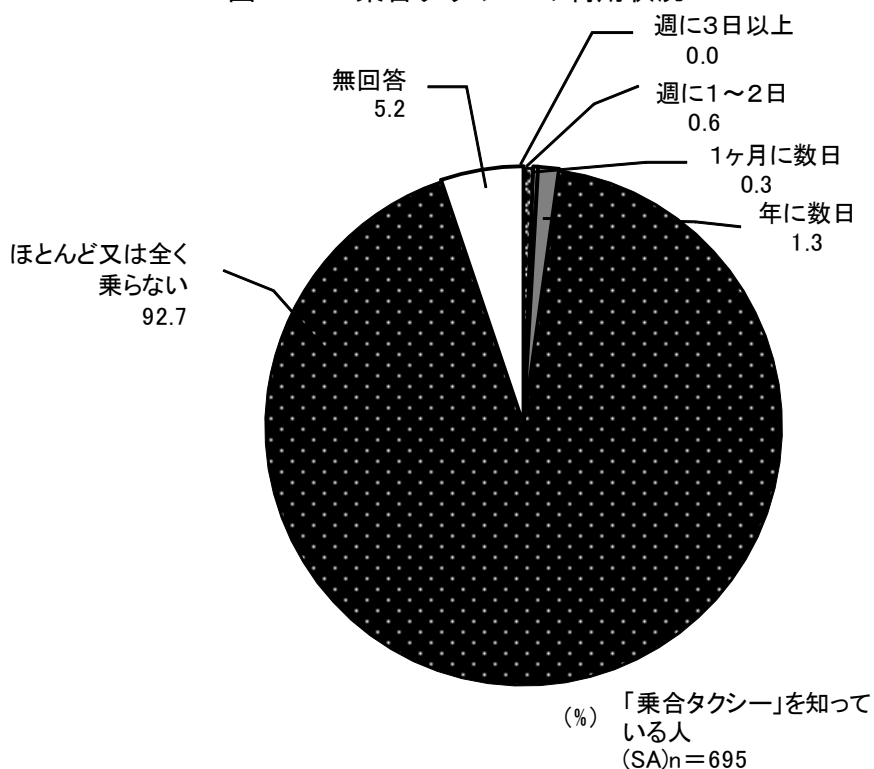
図 3-20 乗合タクシーの認知度



### (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

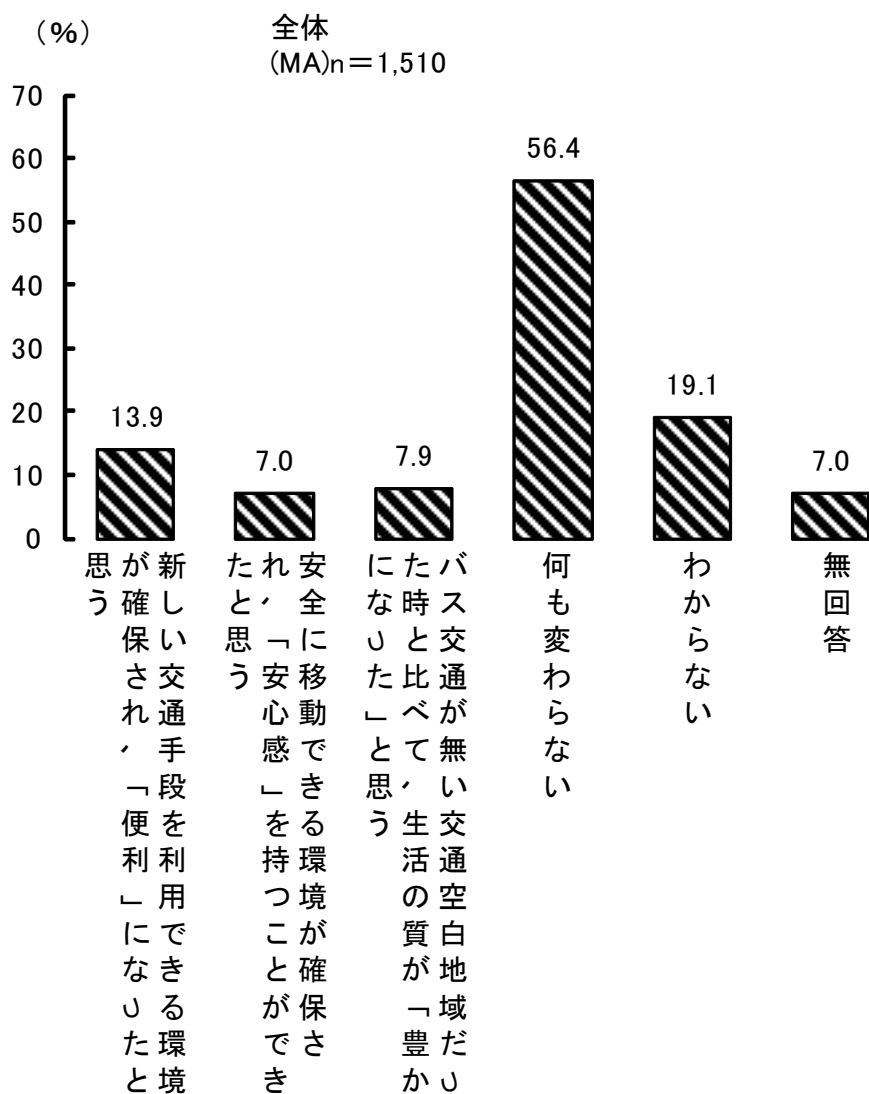


## 6. コミュニティバス等の事業実施効果について(問5)

### (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。

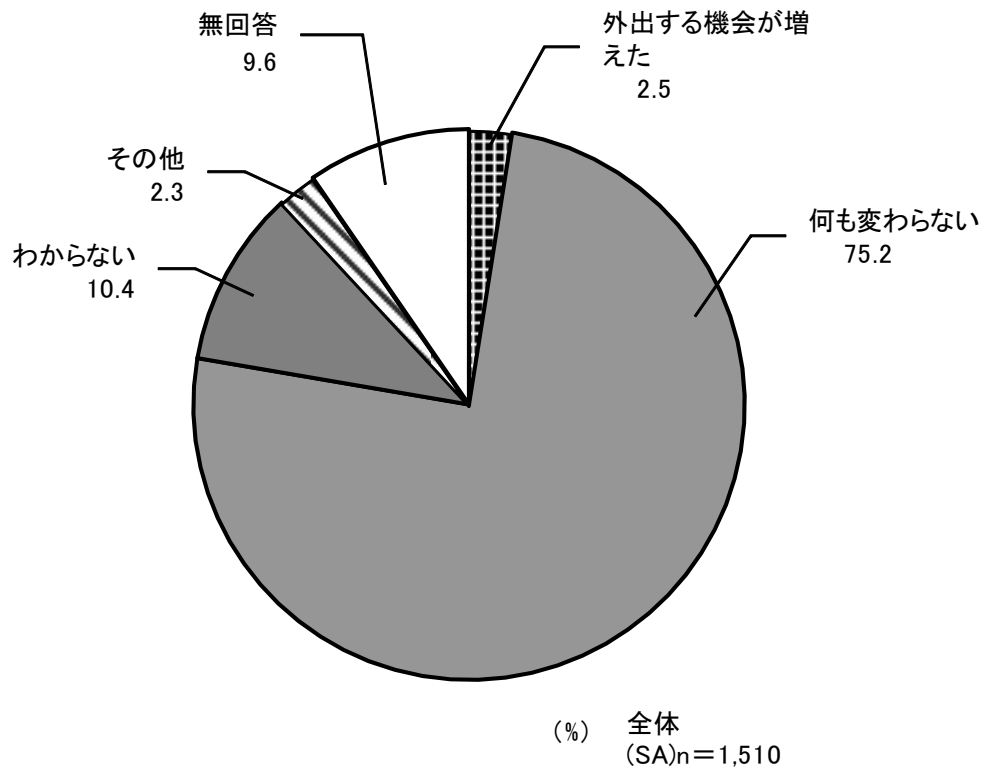
図 3-22 生活環境に与えた変化



## (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

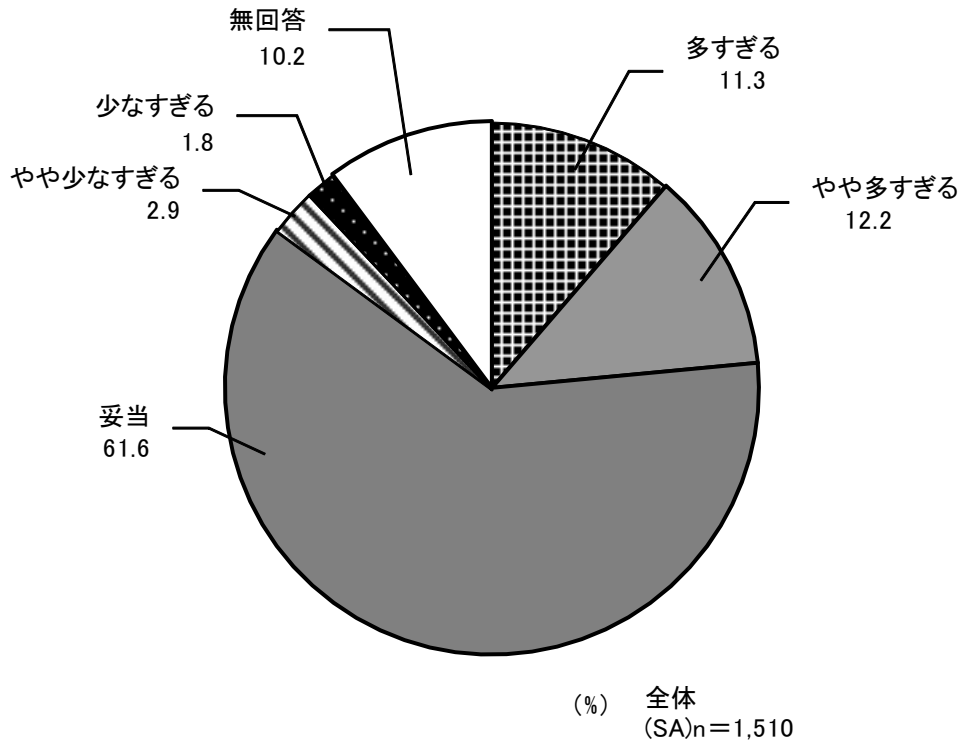


## 7. 税投入・サービス水準に対する評価について(問6)

### (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。

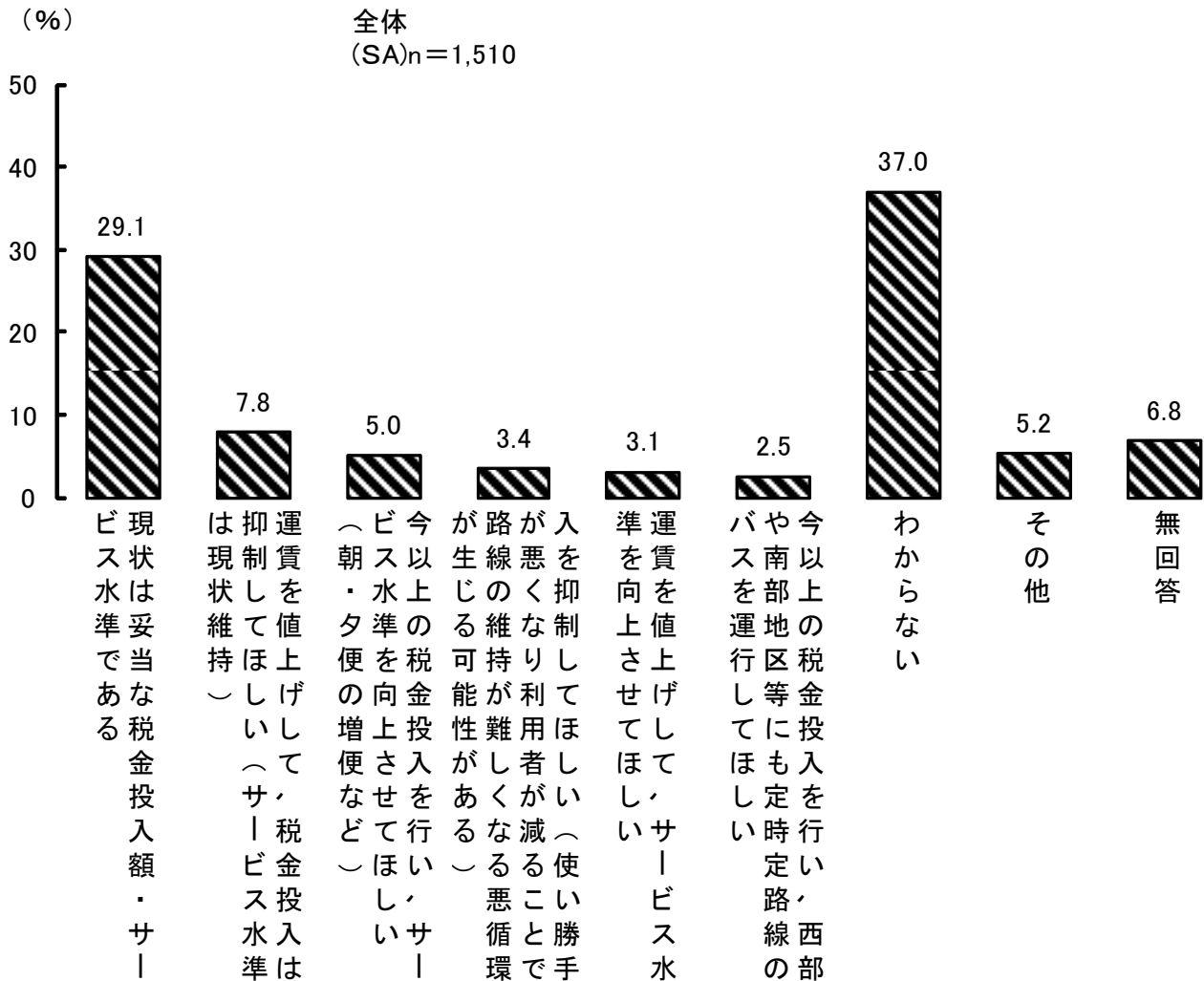
図 3-24 税負担に対する評価



(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

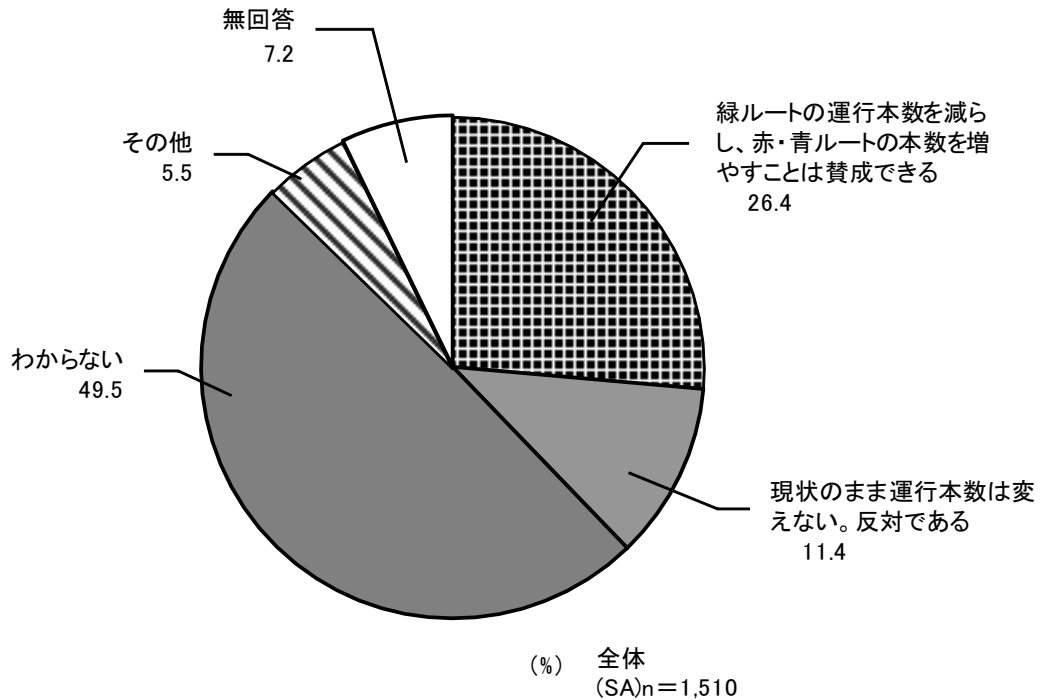


### (3) コミュニティバス等の事業改善に対する意向

#### 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<sup>1</sup>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。

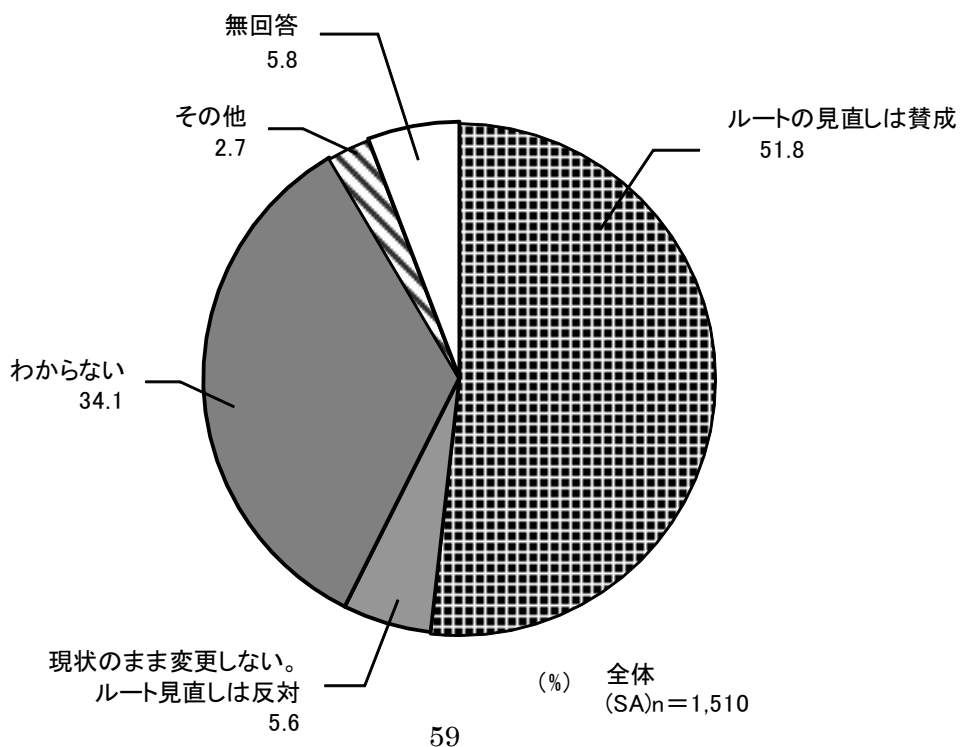
図 3-26 コミュニティバスの運行本数の変更



#### ② コミュニティバスのルートの見直しについて

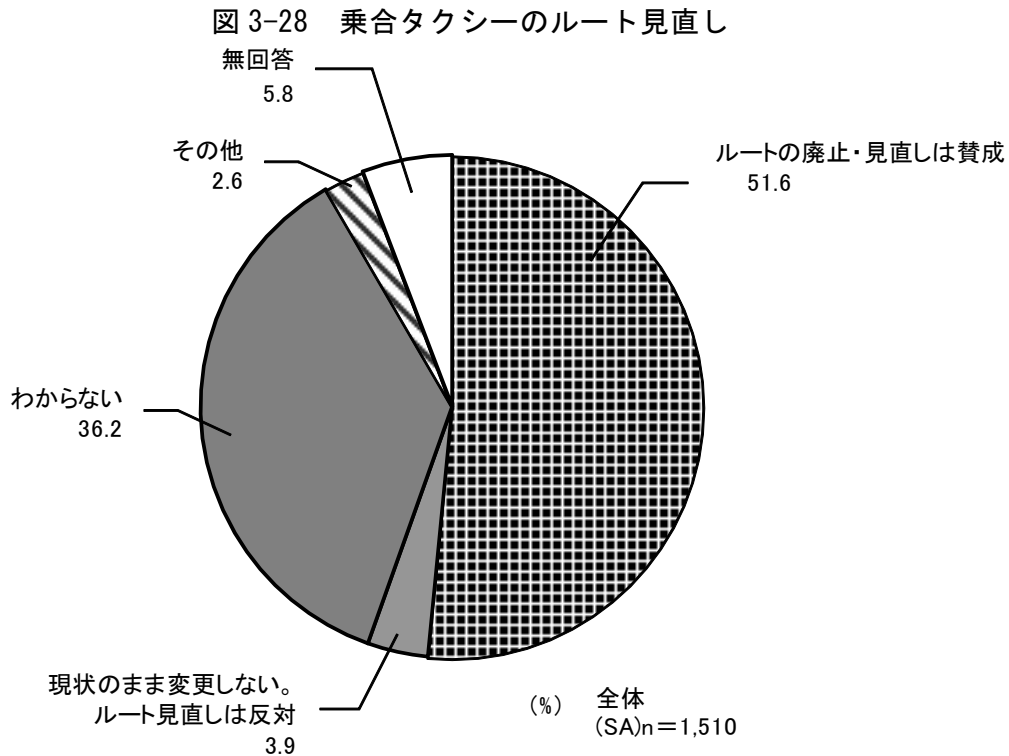
- ルートの見直しについては、51.8%の過半数が、「ルートの見直しは賛成」を選択している。

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

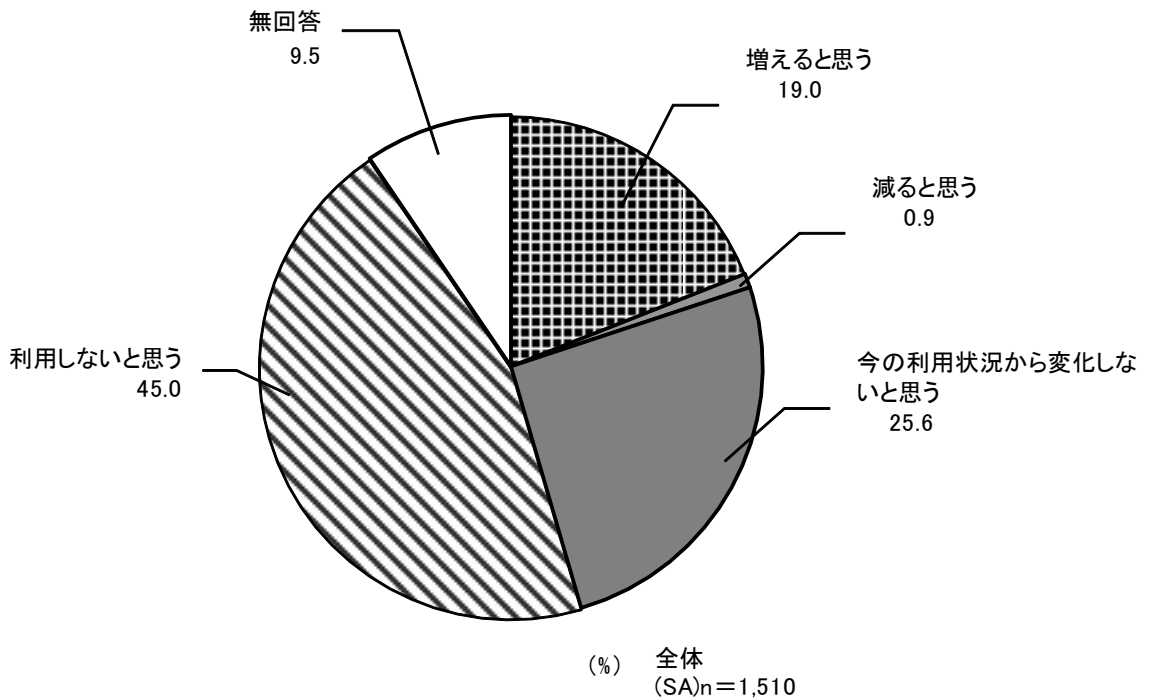
○ コミュニティバスと同様に、乗合タクシーのルート見直しについても、過半数の51.6%の住民が「ルートの廃止・見直しは賛成」を選択している。



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



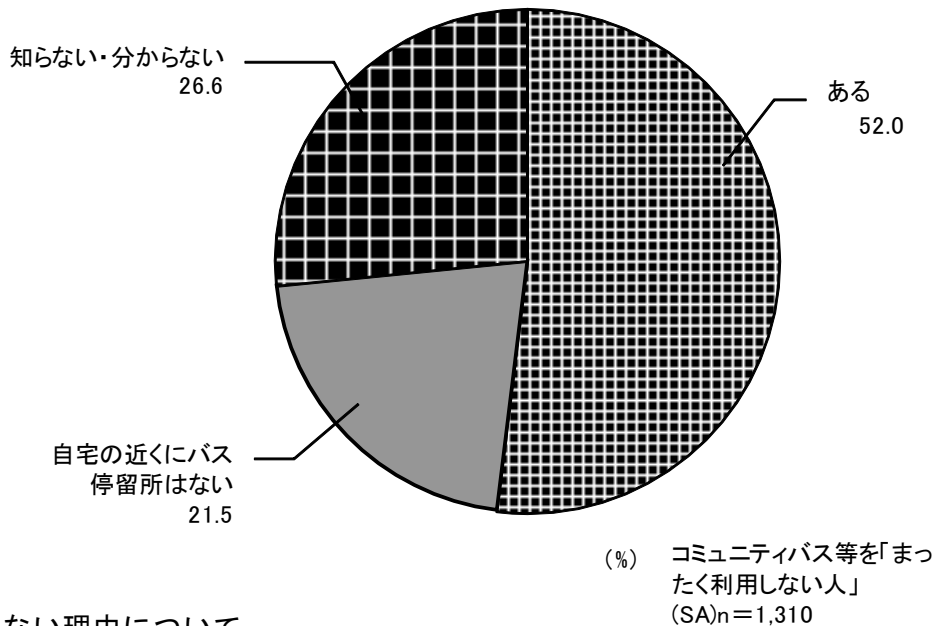


## 8. まったく利用しない人の理由等について(問7)

### (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。

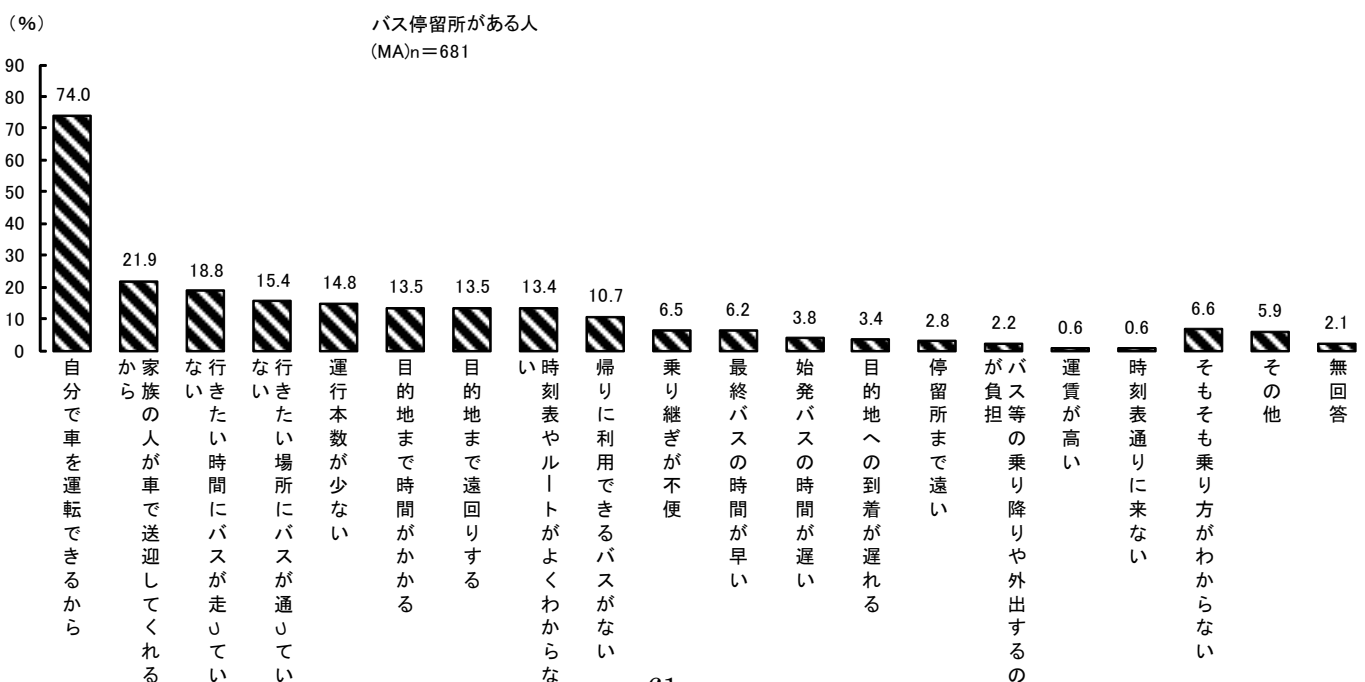
図 3-30 停留所の有無



### (2) 利用しない理由について

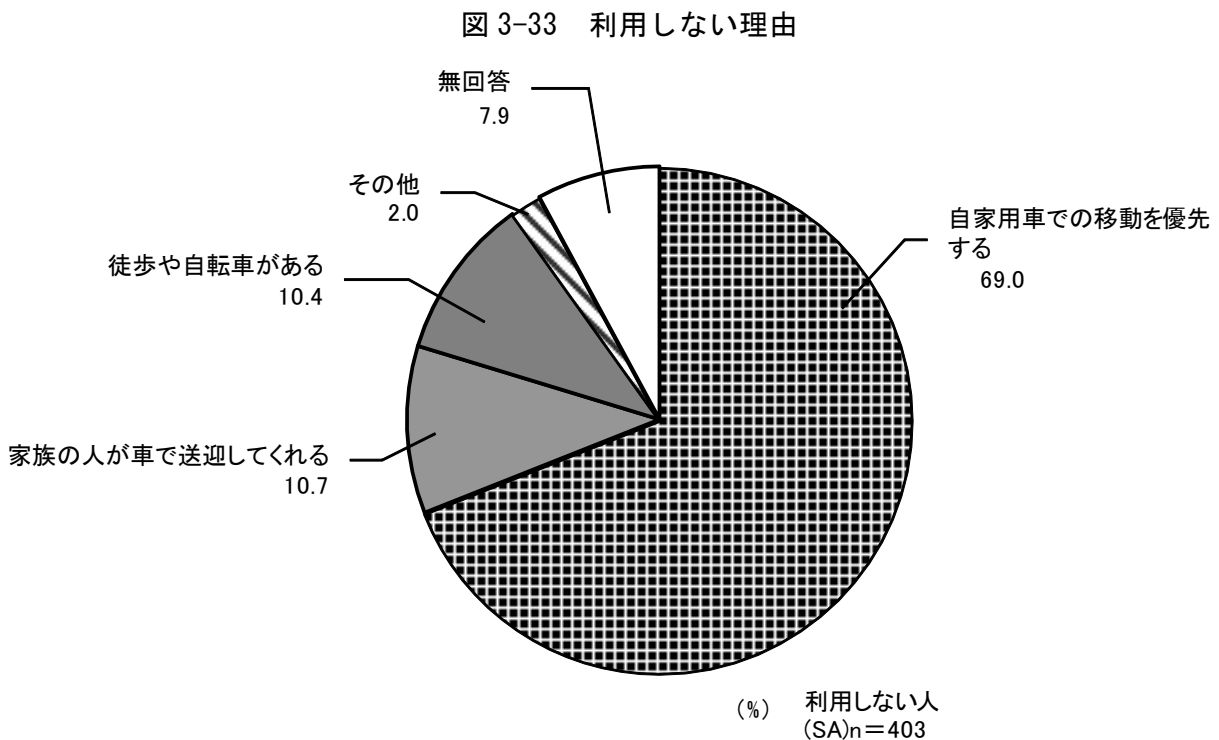
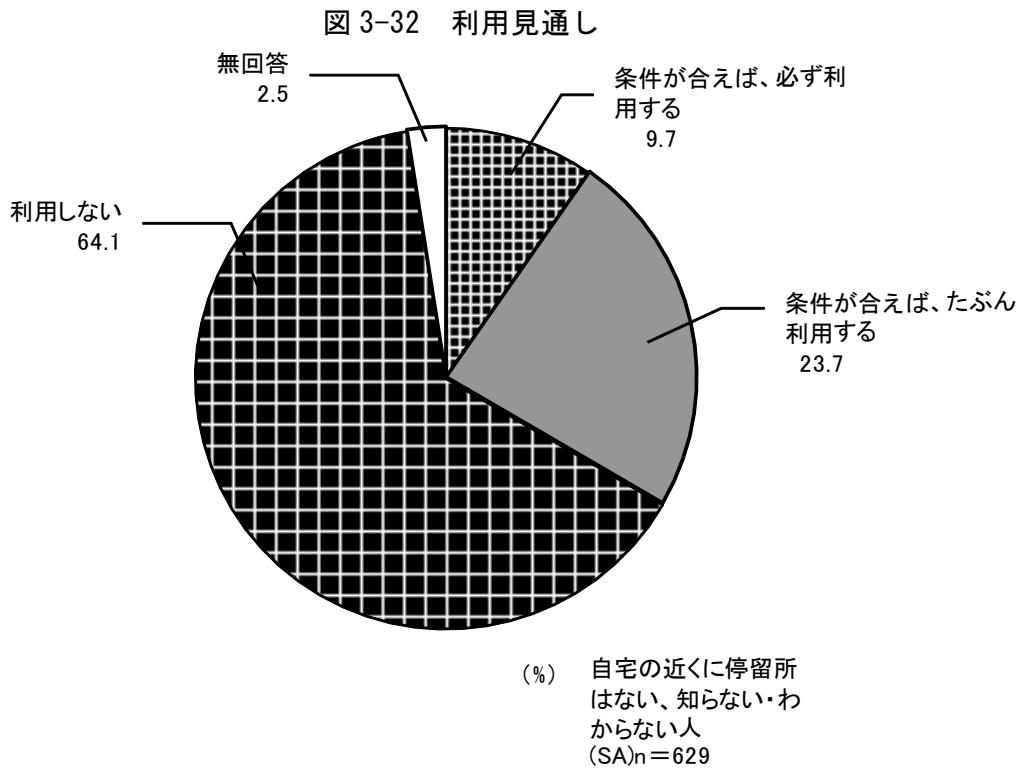
- バス等を利用しない理由は、「自分で車を運転できるから」が 74.0%と最も多い。
- 「行きたい場所にバスが通っていない (15.4%)」、「行きたい時間にバスが走っていない (18.8%)」、「運行本数が少ない (14.8%)」、「時刻表やルートがよくわからない (13.4%)」など、公共交通が不便で使えないと言った回答は、高い割合では選択されていない。

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。



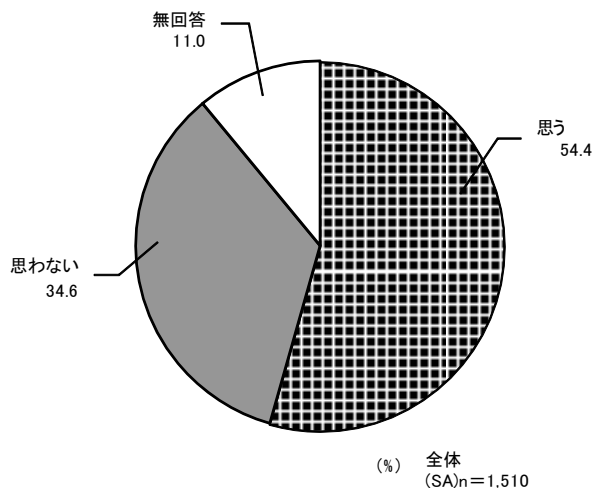
## 9. 公共交通への転換見通しについて(問8)

### (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。

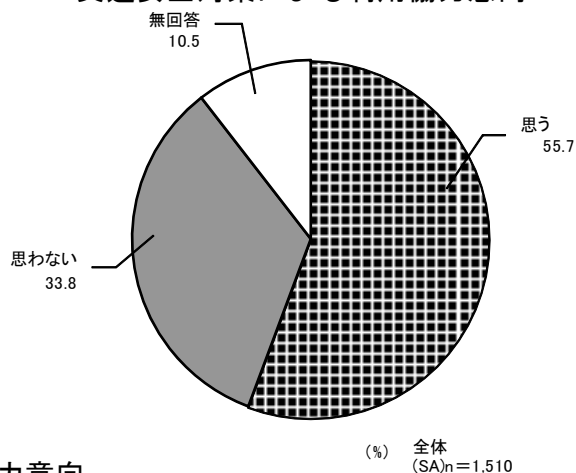
図 3-34 環境対策による利用協力意向



#### 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。

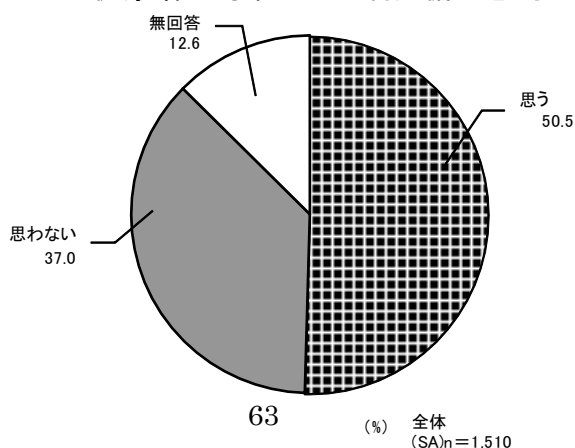
図 3-35 交通安全対策による利用協力意向



#### 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

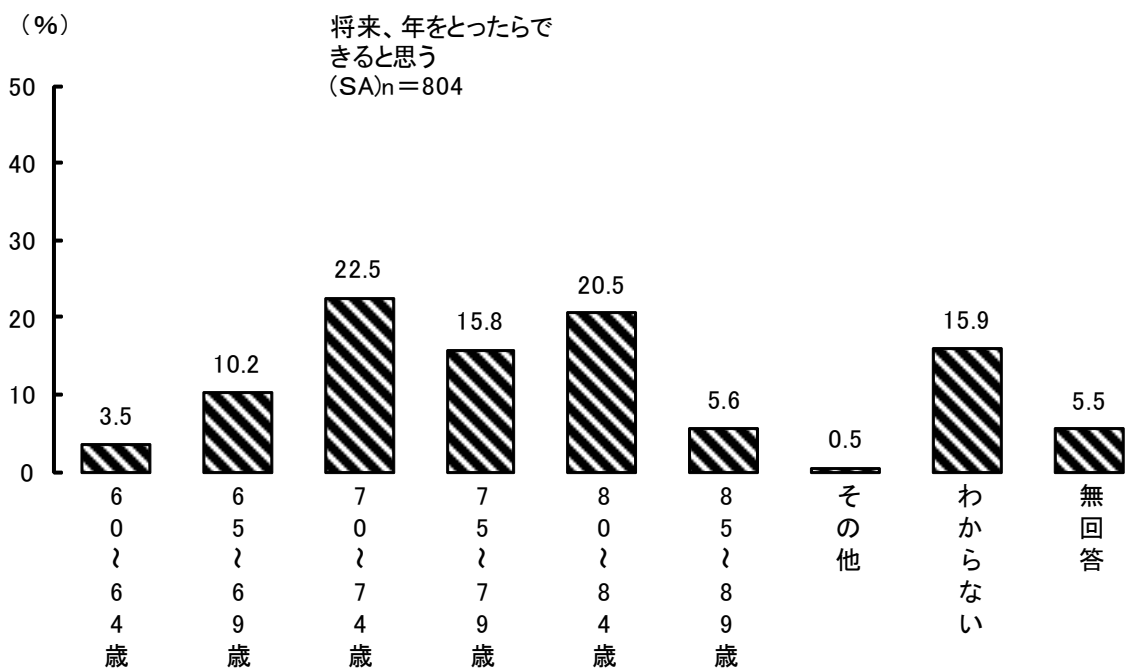
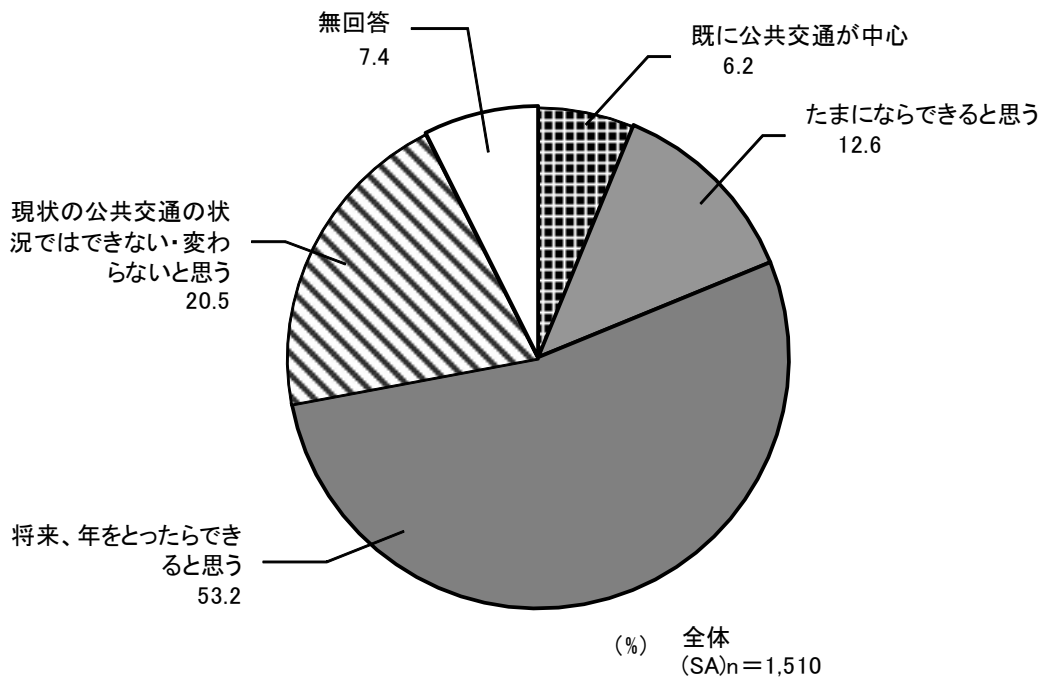


(2) 自家用車化中心からの転換協力について

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。

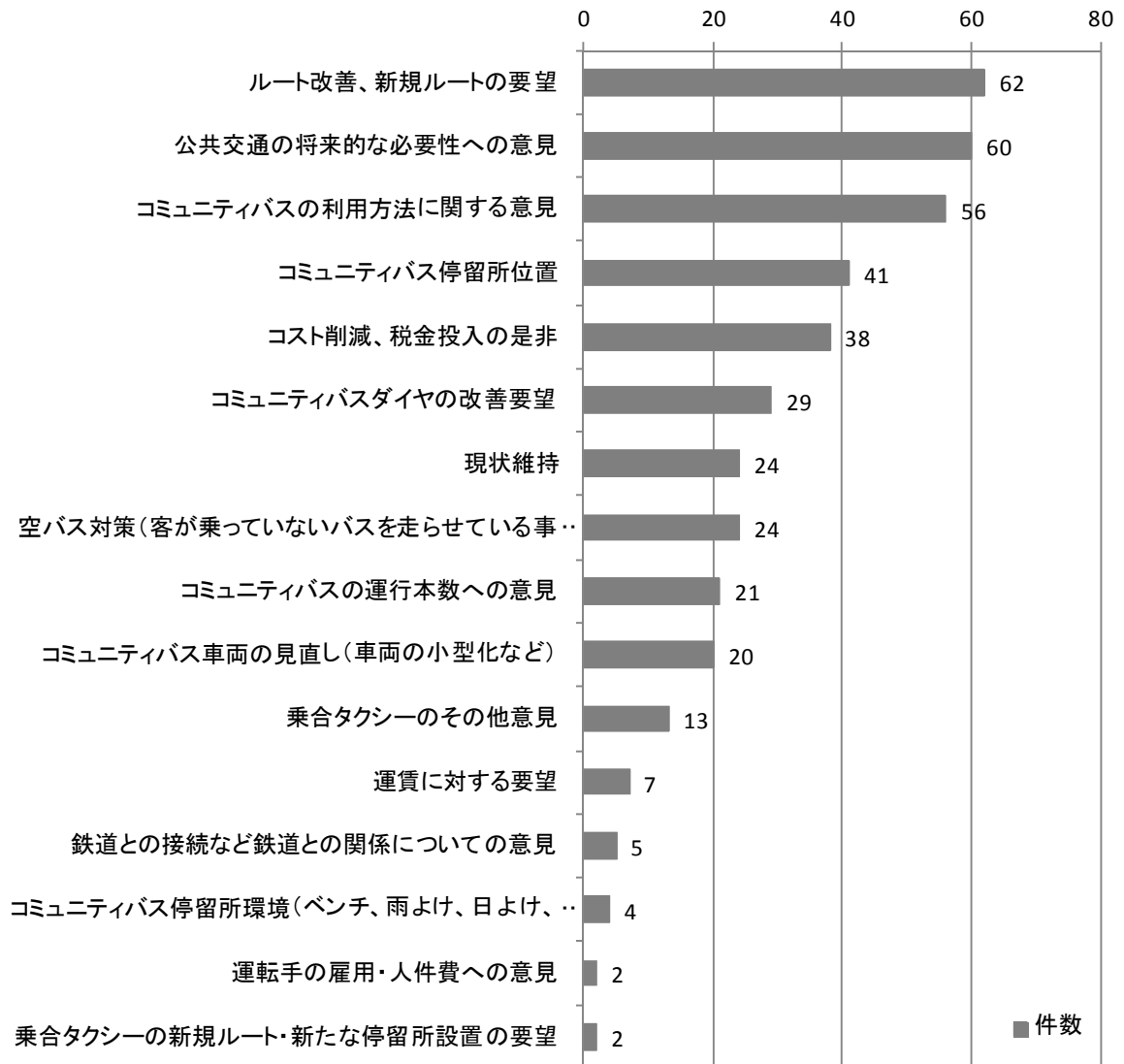
図 3-37 環境対策による利用協力意向



## 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）<br>（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 |   |

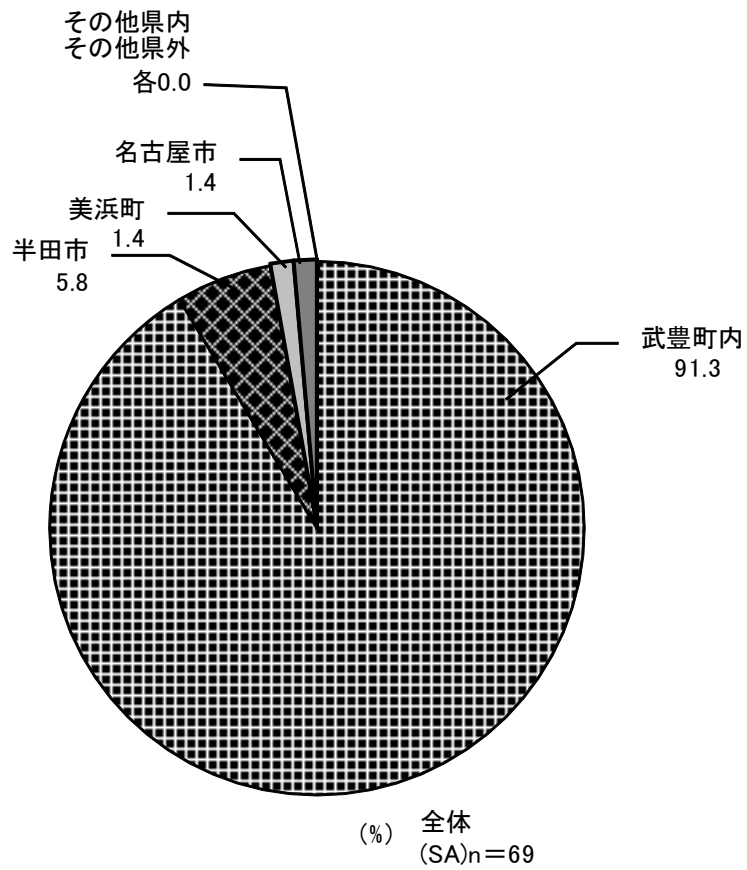
- 利用者属性は平成 24 年度調査時とあまり変化はありません。
- 利用ルートは、行き・帰りともに「北部赤」ルートが最も多い状況です。
- 利用頻度は、「1 週間に 1 回以上」の利用者が全体の 62.3%で、昨年の 58.2%から少しだけ増加しました。
- 利用目的は、「買い物」と「通院」のウェイトが高まっています。
- 利用しはじめた「きっかけ」は、バスが走っている状況を見て認知され、広報やちらしを見て利用方法を確認することで、行動に移している状況が伺われます。
- 事業の実施効果として、「利用して良かったこと」を確認すると、「運賃が安い」経済的効果が最もインパクトがありました。  
また、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。

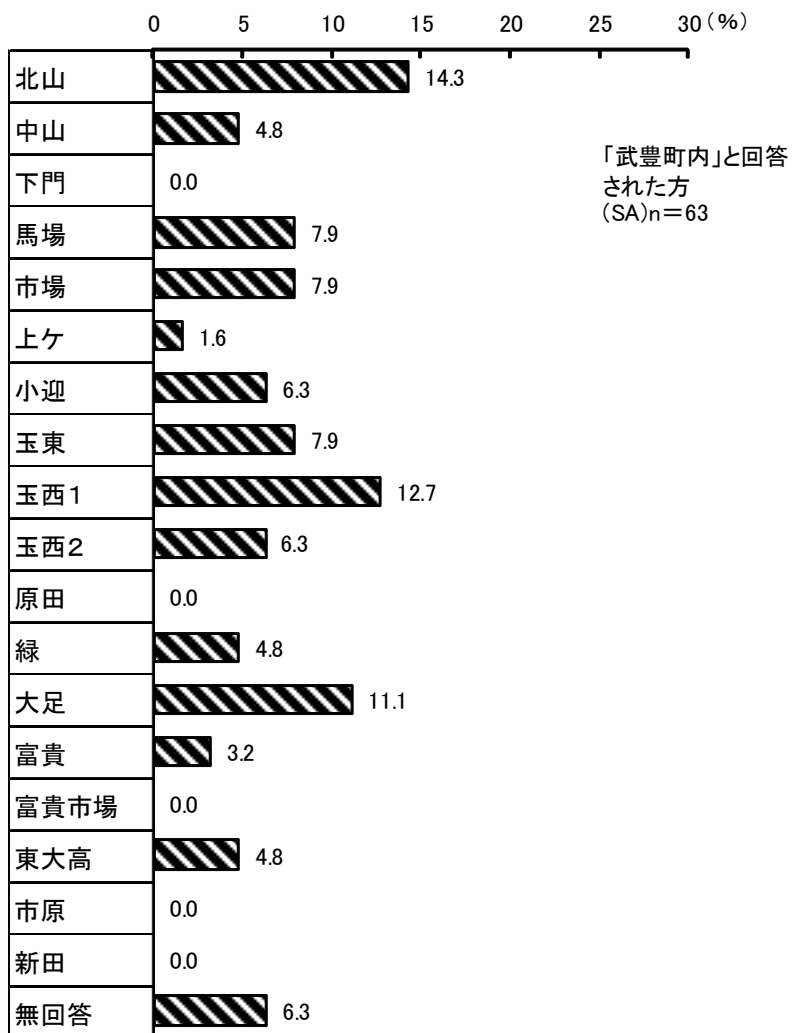
図 4-1 居住地



### 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

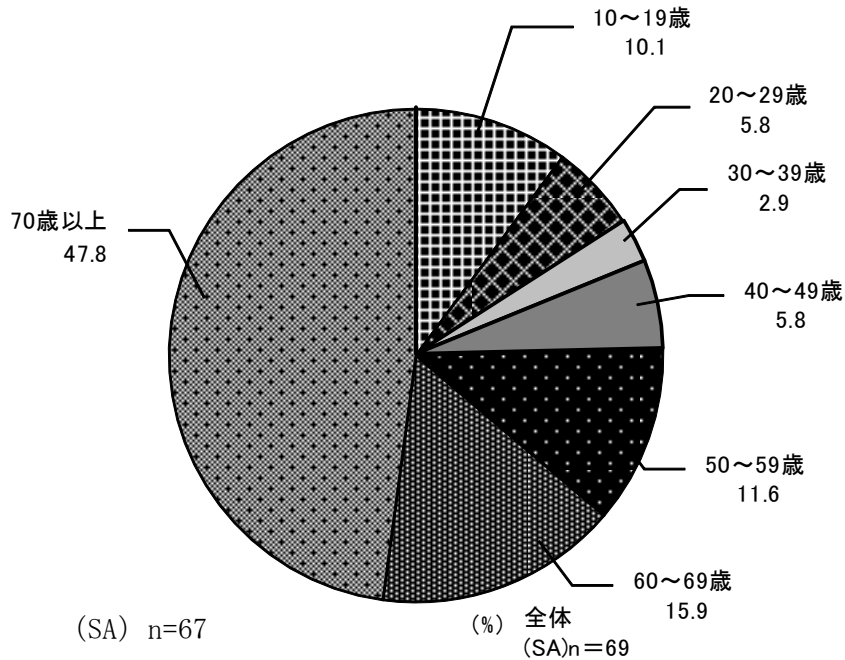




(2) 年齢

○ 「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。

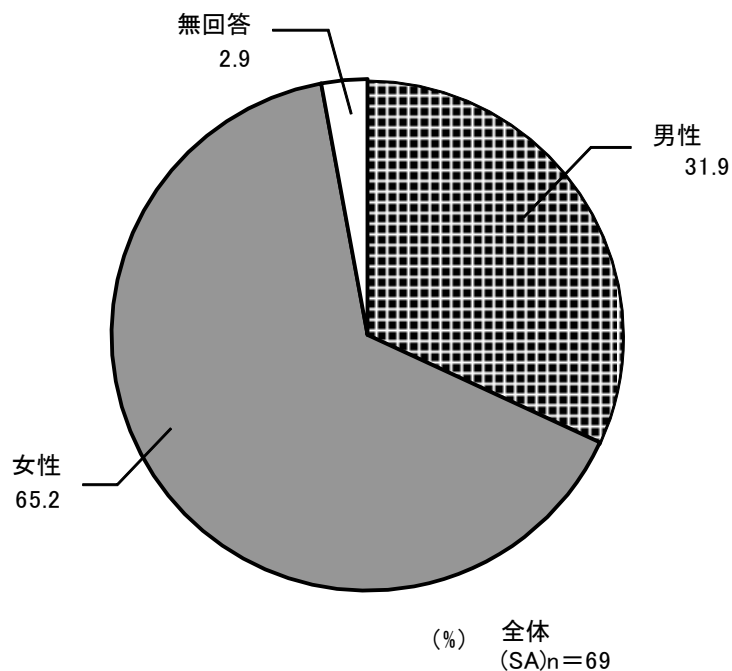
図 4-3 年齢構成



(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。

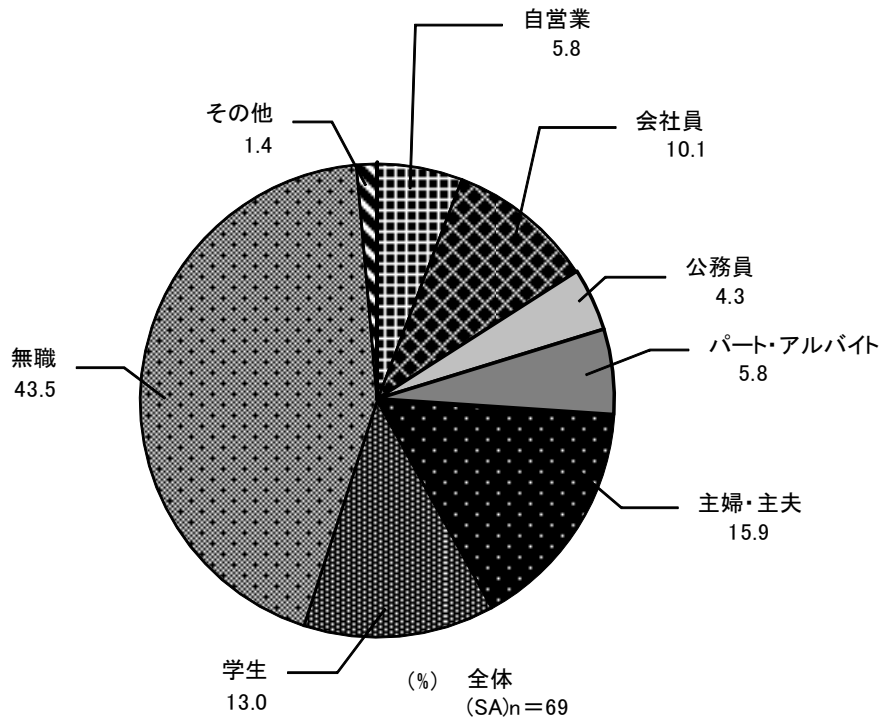
図 4-4 性別



#### (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

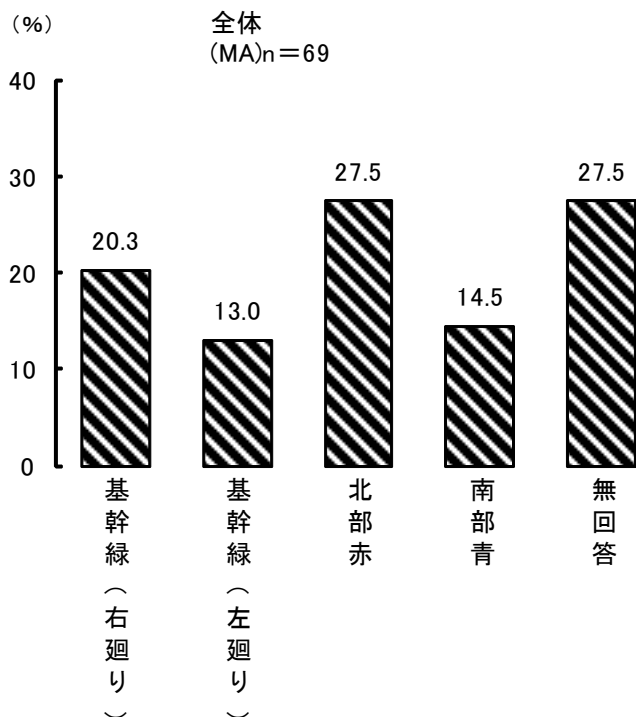
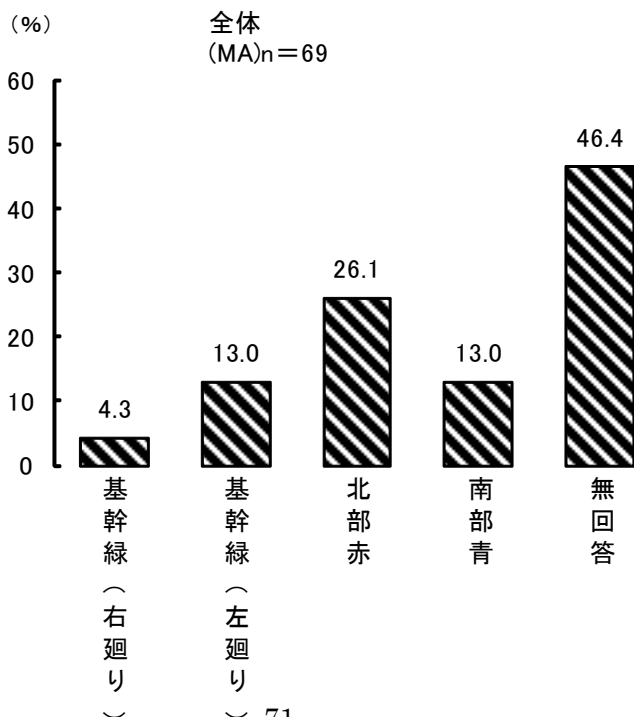
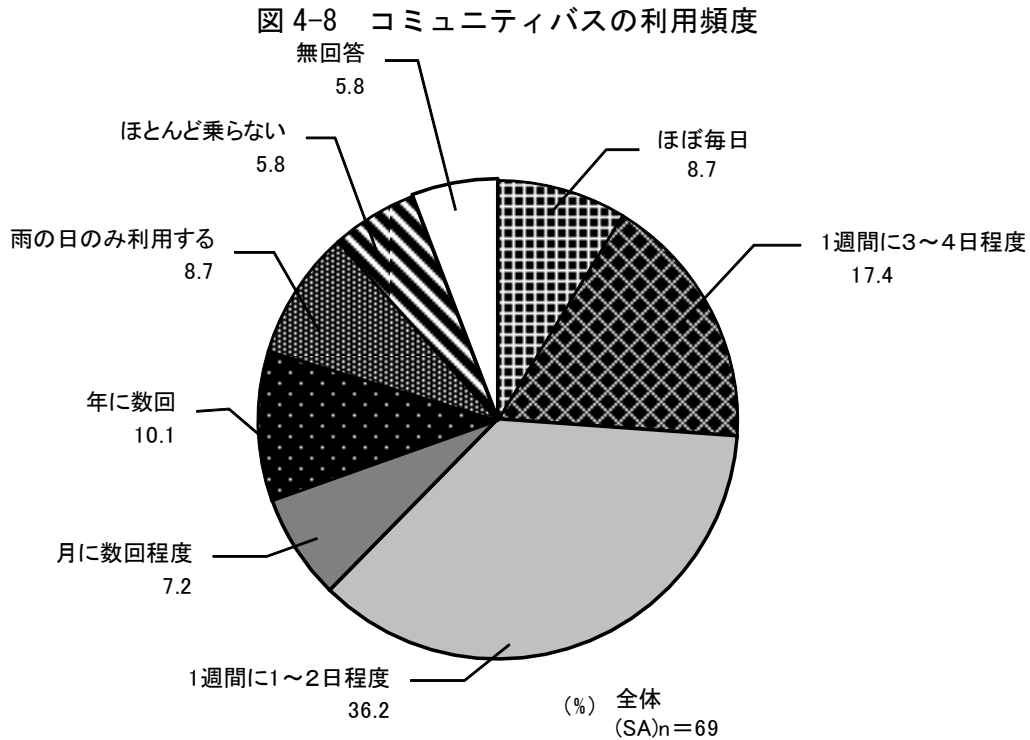


図 4-7 帰り ルート



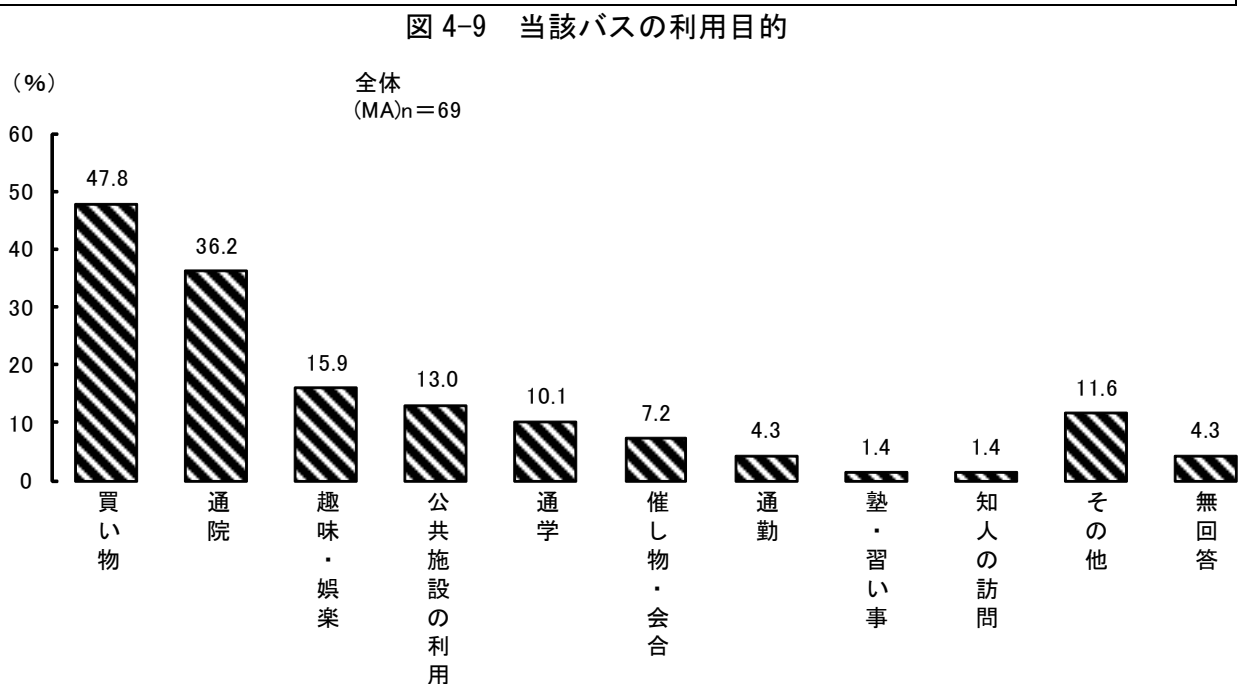
#### 4. コミュニティバスの利用頻度

○ 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

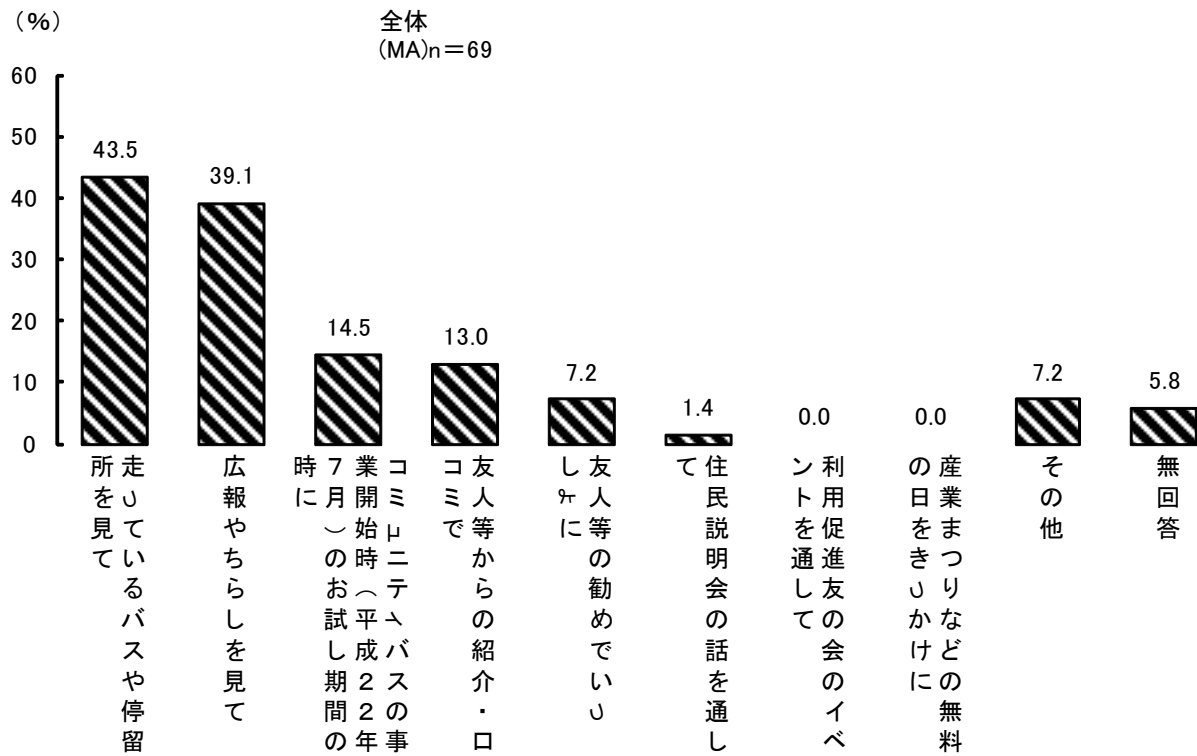
○ 当該バスの利用目的としては「買い物」(47.8%)と「通院」(36.2%)の割合が高い。昨年との比較では、「通勤」が11.9%から4.3%に減少し、「買い物」が34.3%から47.8%に、「通院」が25.4%から36.2%となり、「買い物」と「通院」目的のウェイトが高まっています。



## 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。

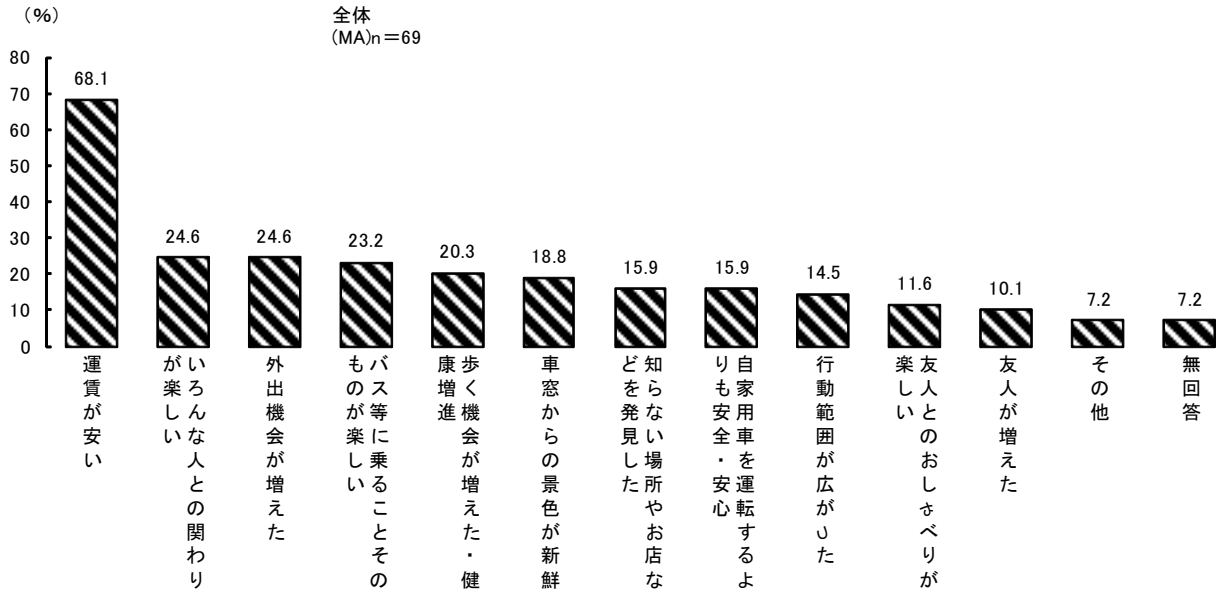
図 4-10 きっかけ



## 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。

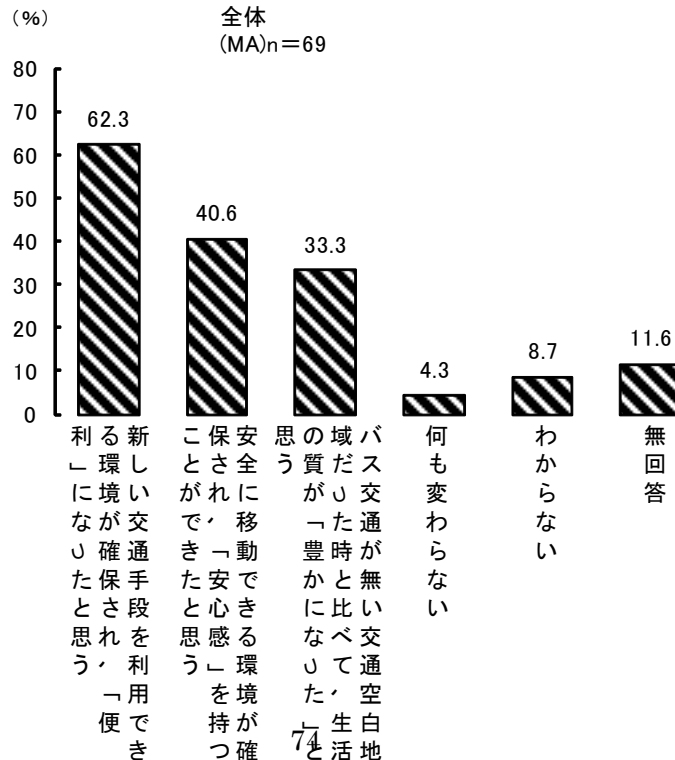
図 4-11 実施効果



### 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

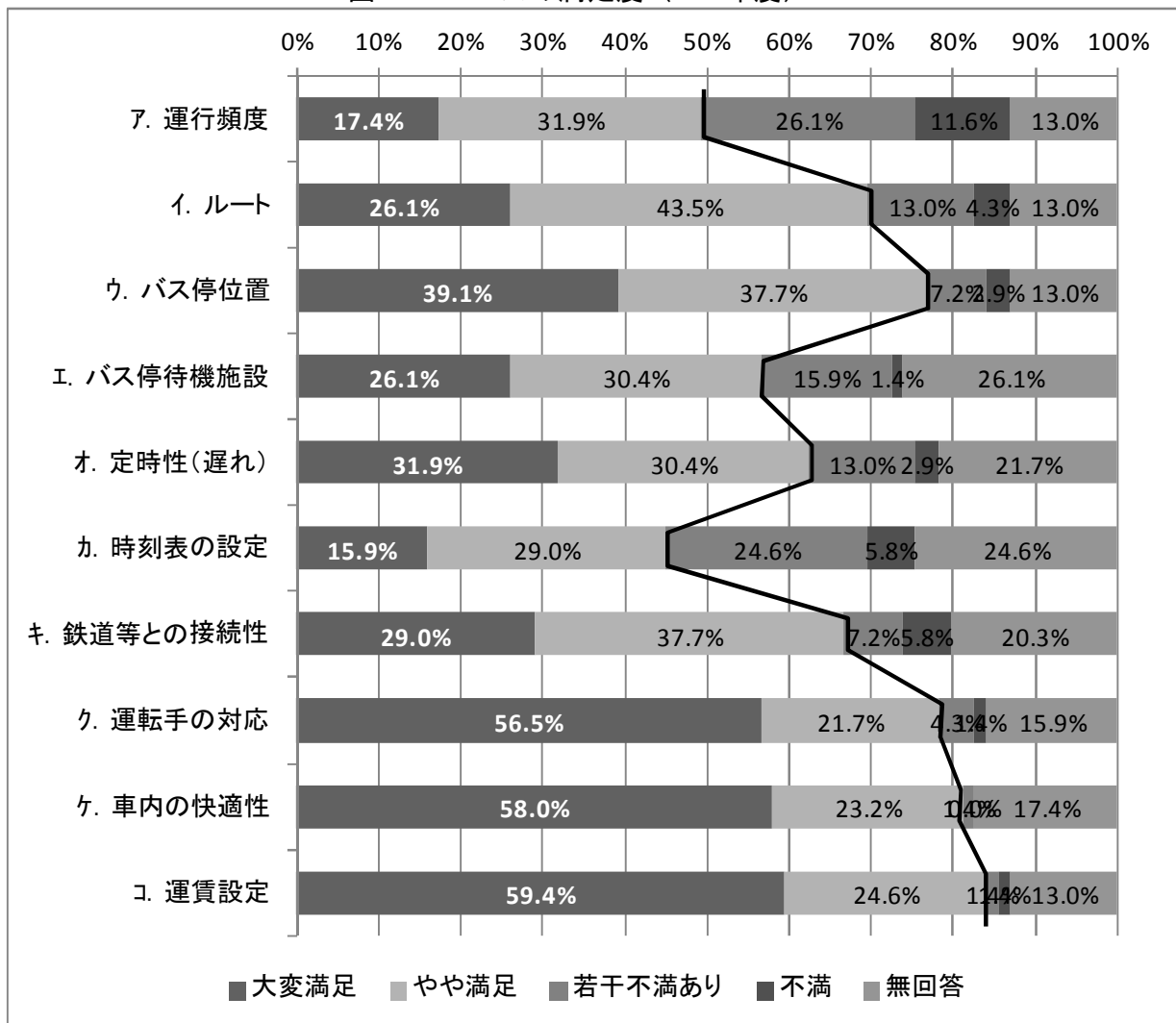


## 8. 当該バスの運行サービスの満足度

### ○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。

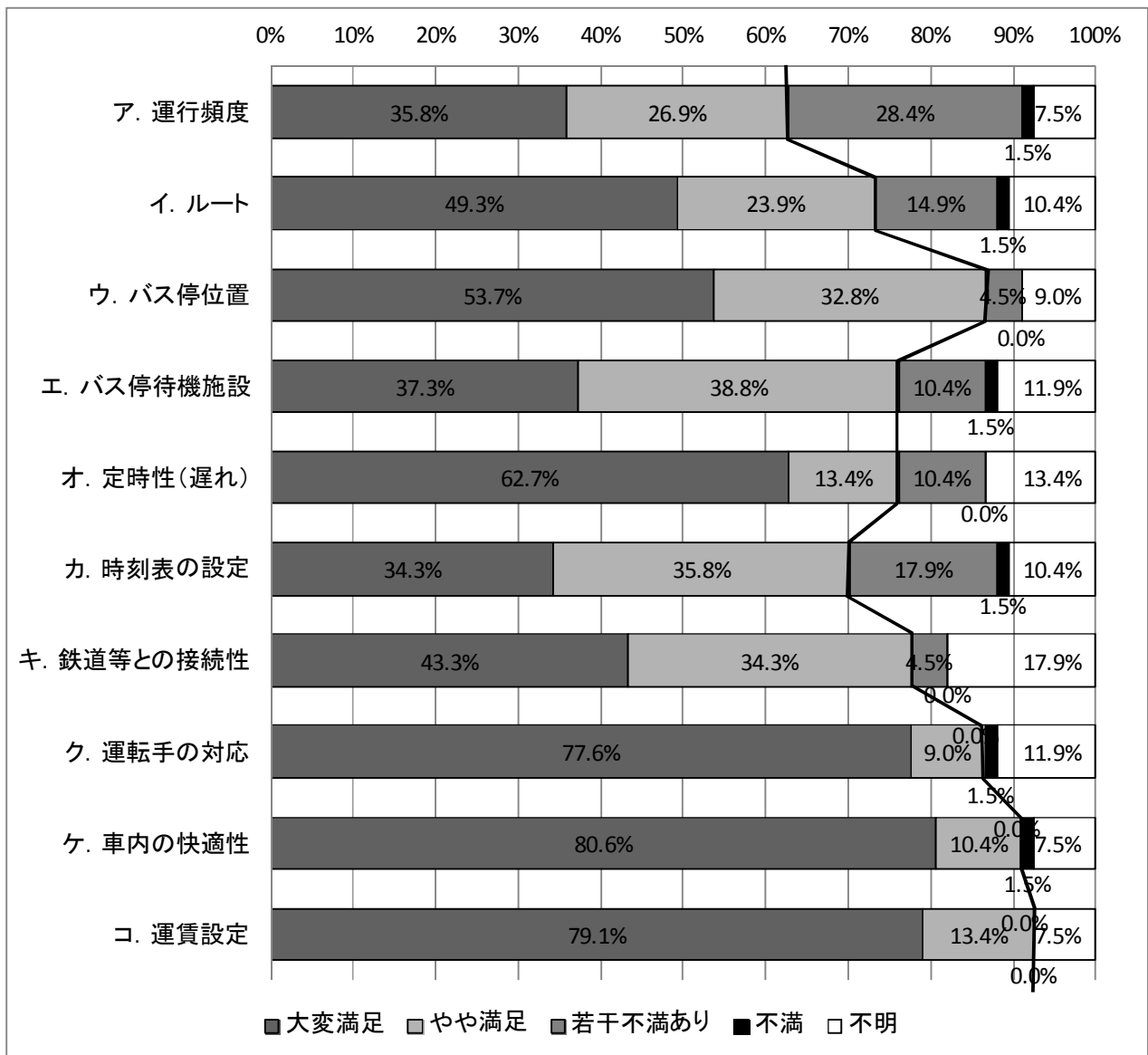
図 4-13 バスの満足度 (H25 年度)



### ○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)

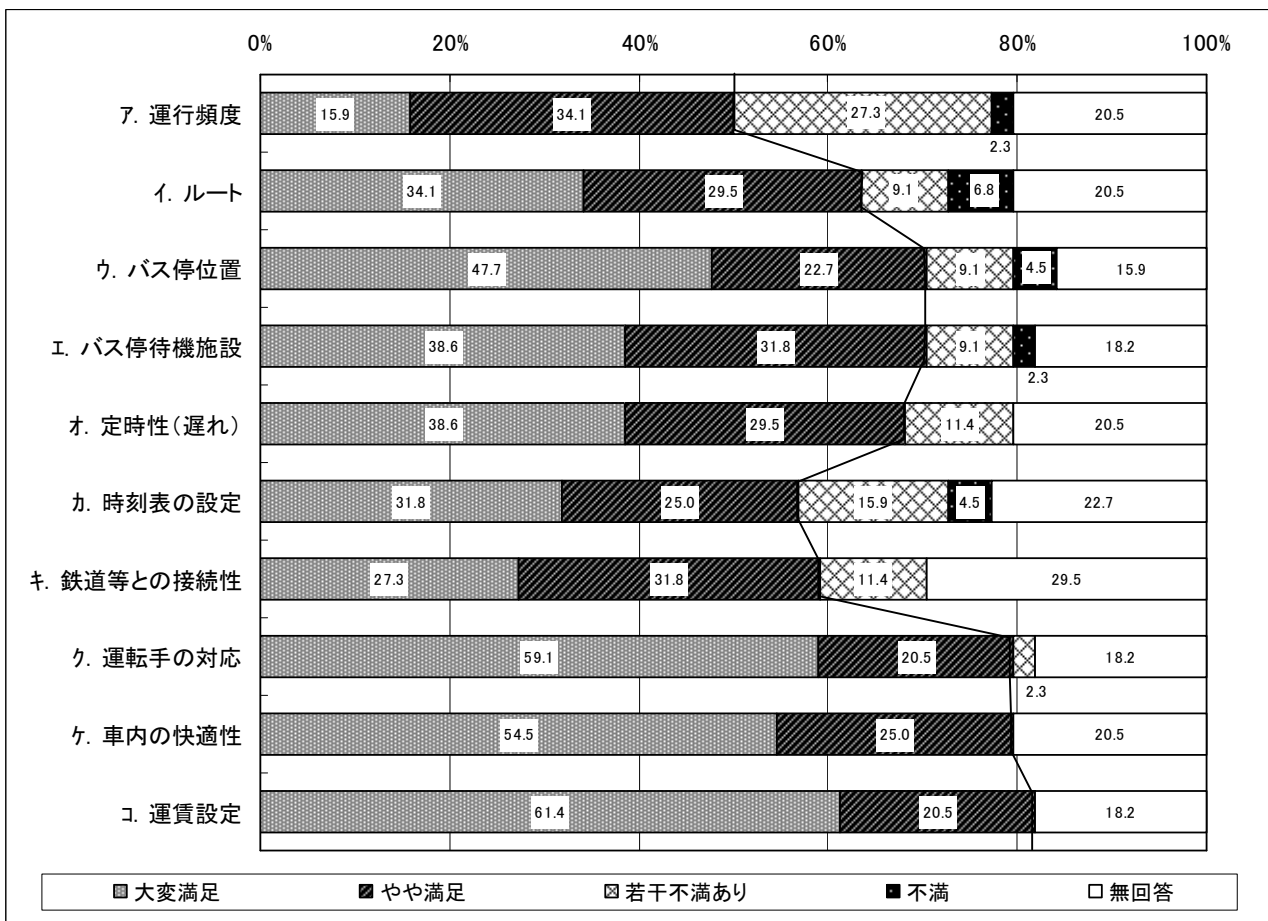




○H23 年度の満足度

- 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。

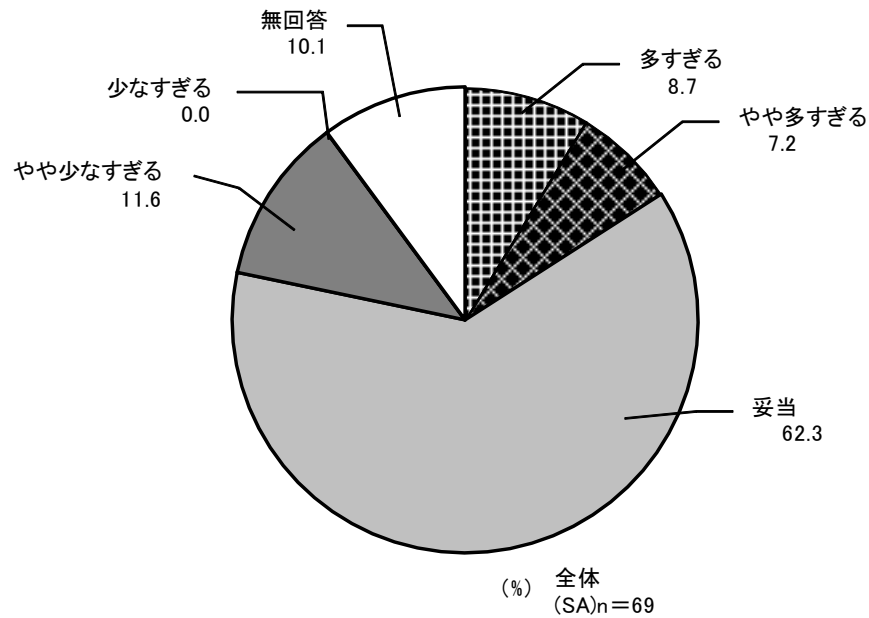
図 4-15 バスの満足度（H23 年度）



## 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。

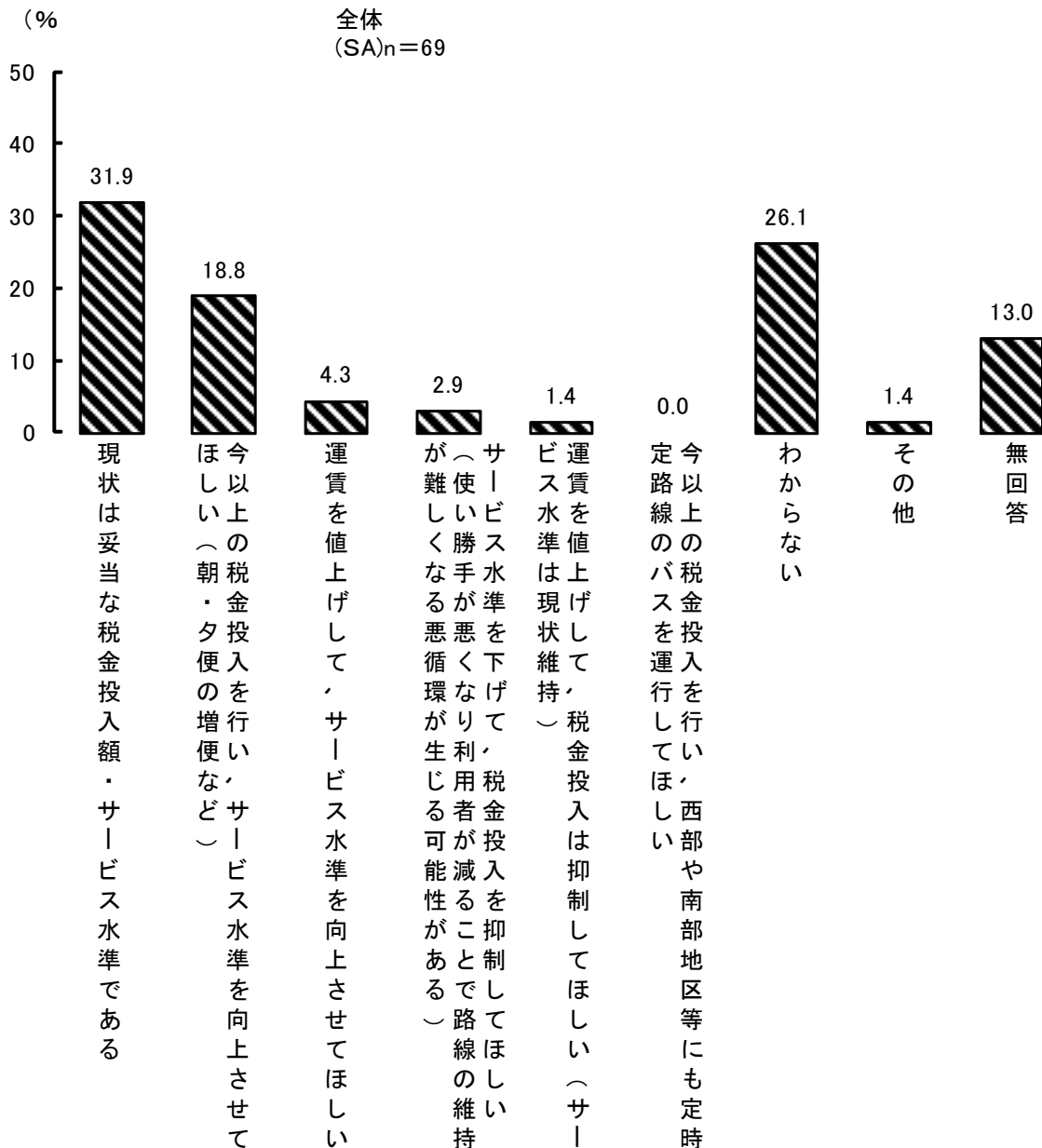
図 4-16 税負担について



## 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。
その他	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。
	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・上ゲ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"> <li>○コミュニティバスの利用者数               <ul style="list-style-type: none"> <li>・全体の年間利用者数は増加傾向</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○乗合タクシー（事前予約制バス）の利用者数               <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>
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"> <li>○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</li> <li>○利用実態：8.2%で1割にも満たない、買い物と通院利用</li> </ul>
事業効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「生活環境に与えた変化」は、「何も変わらない」が 56.4%</li> <li>○「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</li> <li>○「外出機会の変化」は、「増加」は 2.5%。「何も変わらない」が 75.2%</li> </ul>
事業評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>○1,350 円/世帯の税負担は、概ね妥当と評価</li> <li>○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</li> </ul>
利用転換見通し	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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%</li> <li>○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</li> </ul>

#### (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"> <li>○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）</li> <li>○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</li> </ul>
事業効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>
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"> <li>○赤・青ルートを両周り運行にすべき</li> <li>○見やすい時刻表の作成 など</li> </ul>

## 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。

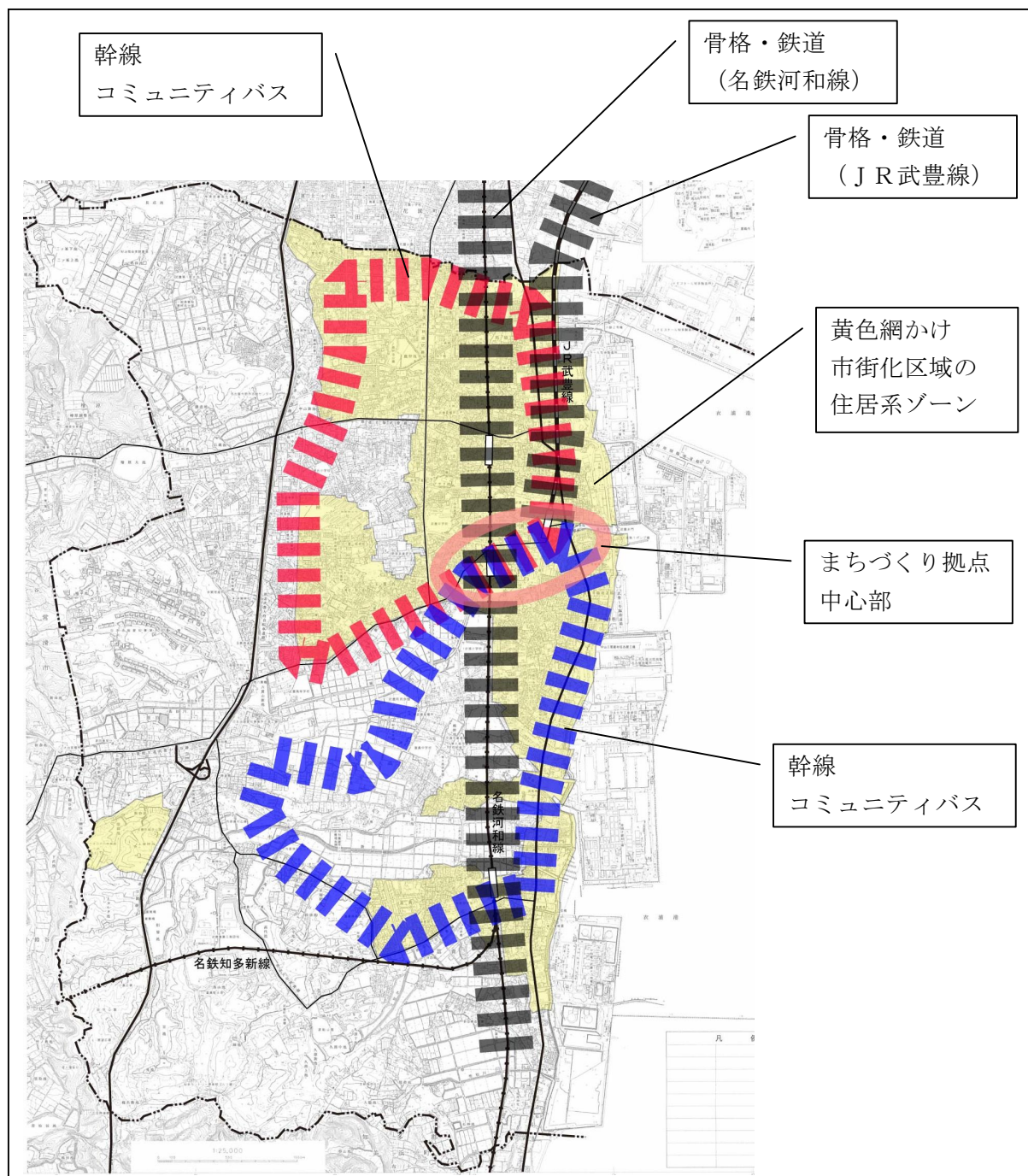
※具体的な数値目標と評価指標は、第7章の「事業推進にあたって」のPDCAサイクルの導入・事業評価で後述している。

## 5. 公共交通の再編実施計画(将来ネットワーク)

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、公共交通の再編実施計画（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. 再編実施計画を構成する鉄道・コミュニティバス・乗合タクシー等の機関分担

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、事前予約性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再編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

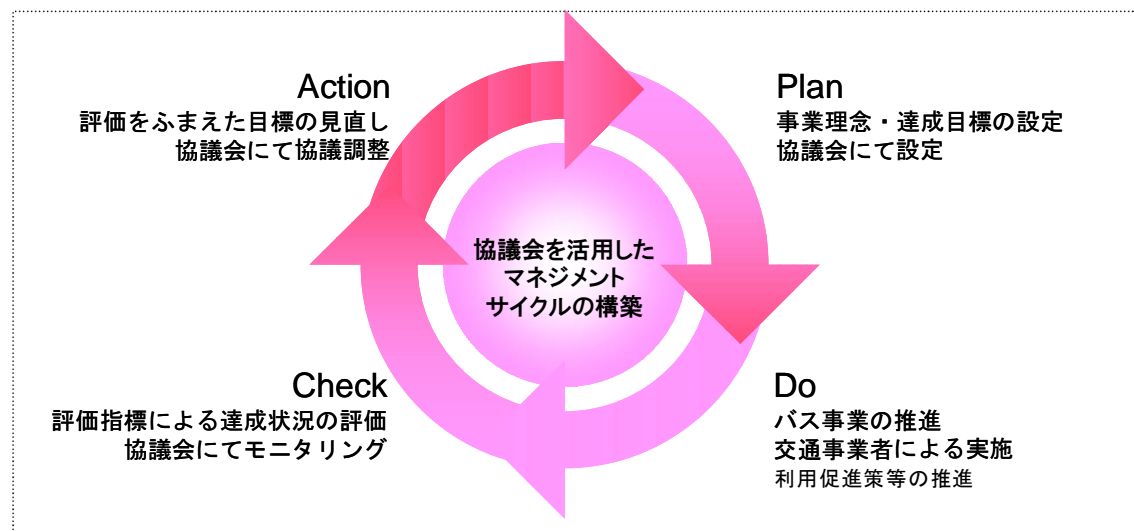
## 第7章 事業推進にあたって

### 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"> <li>○武豊町コミュニティバス事業</li> <li>○事前予約制バス（タクシー）事業</li> </ul>	<p>&lt;指標1&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線別利用者数の推移</li> </ul> <p>&lt;目標値&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○対前年比プラス</li> </ul> <p>&lt;指標2&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○財政支援額の推移</li> </ul> <p>&lt;目標値&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○現状の支援額以下</li> </ul> <p>※評価時期＝毎年実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>
関 連 事 業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○意識転換を促すMMアプローチ</li> <li>○地域協働推進事業（利用促進事業）</li> <li>○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）</li> <li>○まちづくり事業（駐輪場・駅前広場）</li> </ul>	<p>&lt;指標3&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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）</li> </ul> <p>&lt;目標値&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○計画満了時の利用割合：約20%（現状値：約10%）</li> </ul> <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"> <li>○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。</li> <li>○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</li> <li>○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。</li> </ul>

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。

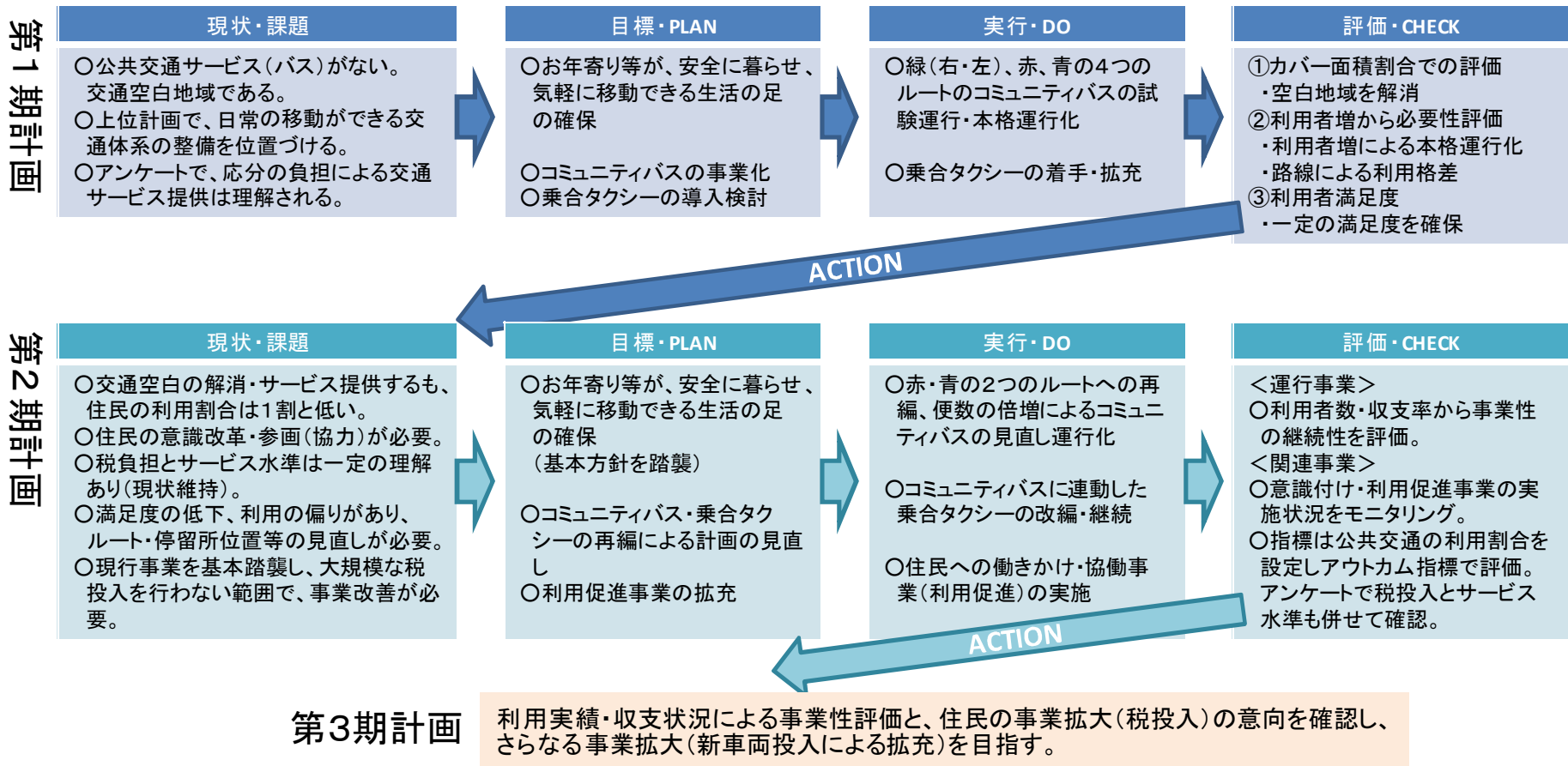
#### 4. PDCAによるスパイラルアップの流れ(公共交通の確保維持改善の方向性)

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)







## 資 料 編

- 武豊町地域公共交通会議規約
- 住民アンケート調査票
- 利用者アンケート調査票
- 住民アンケート調査の主な分析結果
- 憩いのサロンのヒアリング結果（記録）



## 武豊町地域公共交通会議規約

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（改正：平成26年法律第41号）の規定に基づき、地域公共交通に関わる諸問題について調査研究し、より良い交通政策の策定及びその推進に資するため、さらに、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）等の作成に関する協議及び形成計画の実施に係る連絡調整を行うために、武豊町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項等)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議し、関係する事業を行う。

- (1) 地域交通のあり方や交通政策の策定及びその推進に関すること。
- (2) 地域の実情に応じた輸送サービスの範囲、形態及び運賃・料金等に関すること。
- (3) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (4) 形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (5) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (6) その他交通会議が必要と認めること。

(委託)

第3条 交通会議は、前条に規定する業務について、委託することができる。

(組織)

第4条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 住民及び利用者の代表
  - (2) 学識経験者
  - (3) 中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者
  - (4) 一般旅客自動車運送事業者
  - (5) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
  - (6) 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
  - (7) 関係行政機関の職員で、各機関の長が指定する者
  - (8) 前各号に掲げるもののほか、会長が必要と認める者
- 2 委員の任期は、委嘱の日の属する年度の翌年度末までとする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 委員は再任を妨げない。

(役員)

第5条 交通会議に下記の役員を置く。

- (1) 会長 1名
  - (2) 副会長 1名
  - (3) 座長 1名
  - (4) 会計 1名
  - (5) 監事 2名
- 2 会長は町長とし、交通会議を代表する。

- 3 副会長及び会計並びに監事は会長が指名する。
- 4 座長は委員の互選により決める。
- 5 座長は交通会議の議長となる。
- 6 武豊町に対する申請及び契約に関しては、副会長が交通会議を代表する。  
(会議の運営)

第6条 交通会議は、会長が必要に応じて召集する。

- 2 委員は委任状により代理者を出席させることができる。
- 3 交通会議は委員の過半数の出席がなければ開会することができない。
- 4 交通会議の議決は全会一致を原則とするが、成立しない場合においては出席した委員の4分の3をもって決する。
- 5 交通会議は原則として公開とする。
- 6 会長は、必要があると認める場合は、委員以外の者を会議に出席させ、説明若しくは意見を聞くことができる。  
(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(部会)

第7条の2 交通会議は、必要に応じて部会を設置することができる。

- 2 部会は、委員及びその他交通会議が必要と認めた者により組織する。
- 3 部会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

(会計)

第8条 交通会議の収入及び支出に関する必要事項は別に定める。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、武豊町総務部防災交通課において処理する。

(その他)

第10条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この規約は、平成21年4月30日から施行する。

附 則

この規約は、平成26年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成27年2月13日から施行する。

## コミュニティバス“ゆめころん”についてのお知らせ

### ～公共交通に関するアンケート調査のご協力のお願い～

武豊町役場 総務部企画政策課

日頃は武豊町の町政運営につきまして、深いご理解とご協力を頂きまして、誠にありがとうございます。

武豊町では、町民の皆様の生活の足として、コミュニティバス“ゆめころん”を平成22年7月から、乗合タクシー（事前予約制バス）を平成23年9月から運行しています。

コミュニティバスは、運行開始後約3年経過し、全体の利用者数はこれまで増加傾向で推移していますが、4つのルート毎の利用者数の推移には差があり、また、一部利用者の少ないバス停留所が存在します。（裏面参照ください）

コミュニティバスや乗合タクシーを維持・改善していくためには、皆様のさらなる利用が最も効果的なのですが、利用が少ない停留所などは移設や廃止など、見直しの検討を行う必要があります。

そこで、コミュニティバスについて一度お考えいただくと共に、外出状況やコミュニティバス等に対する意向を調査することで、今後の見直しに向けた検討のための基礎資料として参考にさせていただきたいと考えております。

ご多忙のところ、誠に恐縮ですが、アンケートについてご協力賜りますよう、お願い申し上げます。

また、アンケート票の取りまとめ作業は、下記業者に委託しておりますが、調査結果は統計的に処理するものであり、本調査の目的以外には使用しません。

趣旨をご理解頂き、ご協力賜りますよう重ねてお願い申し上げます。

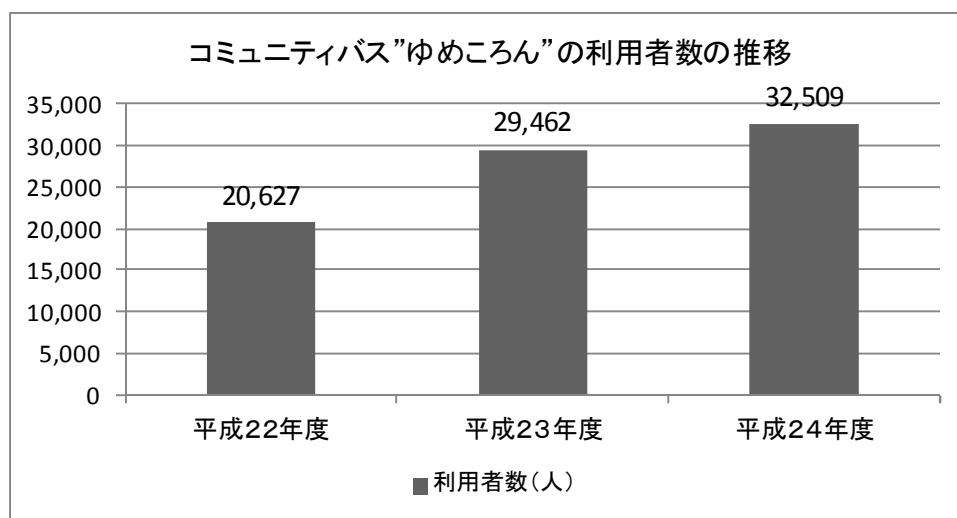
調査対象	町内に在住されている方から、年齢階層毎に無作為に抽出した約3,000名を対象としています。
お問合せ先	武豊町 総務部 企画政策課 担当：池田・榊原 TEL 0569-72-1111 内線 512
入力・集計	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 政策研究事業本部 名古屋 研究開発部 担当：筒井 TEL 052-307-0938

○送付致しましたアンケートについて、ご本人様によるご回答が難しい場合などは、ご家族の方が代筆していただいても構いません。

○アンケートは全部で9ページです。最後までお答え下さいますよう、お願いいたします。

○同封しました返信用封筒に入れて、11月8日（金）までに投函してください。切手は不要です。

## コミュニティバス“ゆめころん”の利用者数の推移



4ルート全体の利用者数は増加しています。  
しかし、ルート別の利用者数は大きく異なっています。  
維持・改善していくには、皆様の更なる利用が大切となります。

### ○平成24年1年間のルート別の利用状況

ルート	緑（右廻り）	緑（左廻り）	赤	青
1日の運行本数	6便/日	5便/日	6便/日	5便/日
H24年度の年間利用者数	6,176人/年	4,420人/年	14,839人/年	7,074人/年
1便当たりの乗車人数	2.9人/便	2.5人/便	6.9人/便	3.9人/便

## 公共交通への財政投入状況

武豊町では、平成25年度地域公共交通に係る事業の予算として約2,282万円を計上しています。

1世帯当たり（H25.4.1 現在 16,892世帯）年間約1,350円の負担により維持していることとなります。

参考として、広報たけとよ（2013.4.1）で配布・掲載しました「平成25年度 予算と施策」を添付しています。

「安全に暮らせるまち」とするために、地域公共交通以外にも、

- ・防犯灯・街路灯整備事業には833万円
- ・同報無線整備事業には1,483万円

などの事業費の投入を予定しています。

こうした事業費を参考に、ご回答ください。

公共交通に関するアンケート 回答用紙

問1. はじめに、あなたご自身のことについてお伺いします。(1つに〇)

性別は？	1: 男性          2: 女性
年齢は？	1: 20歳未満    2: 20歳代    3: 30歳代    4: 40歳代 5: 50歳代          6: 60~64歳    7: 65~69歳 8: 70~74歳    9: 75~79歳    10: 80歳以上
お住まいは？	1: 北山          2: 中山          3: 下門          4: 馬場 5: 市場          6: 上ヶ          7: 小迎          8: 玉東 9: 玉西1        10: 玉西2        11: 原田          12: 緑 13: 大足        14: 富貴          15: 富貴市場    16: 東大高 17: 市原        18: 新田  地区名が分からない場合 ご自宅の住所の字名を記入 (番地は記入不要です) <input style="width: 150px; height: 30px;" type="text"/>
職業は？	1: 自営業                      2: 会社員                      3: 公務員 4: パート・アルバイト    5: 主夫・主婦                      6: 学生・生徒 7: 無職                      8: その他 ( _____ )
自動車免許はお持ちですか？	1: 持っている                      2: 持っていない
自家用車はお持ちですか？	1: 自由に使える車がある          2: 家族で共有している 3: 持っていない
外出(通勤・通学含む)については？	1: 外出には困難を感じない          2: 杖などを使用して外出 3: 介助を必要とする                      4: 外出は困難な状況である

問2. 外出(通勤・通学含む)の頻度や目的についてお伺いします。

問2-1. あなたは、どの程度の頻度で「外出」しますか。(1つに〇)

1: 1週間のほぼ毎日	2: 平日はほぼ毎日	3: 週に3~4日
4: 週に1~2日	5: 1ヶ月に数日	6: 年に数日          7: その他

問2-2. 「通勤・通学」「買い物や娯楽」「通院」の時の、それぞれの最も行く目的地について、頻度、交通手段、名前・場所、外出の時間帯を教えてください。

(「通勤」には、自営・農業等を含みます)

		外出する頻度は? (1つに○をつけてください)	➡	その時の「交通手段」は? (該当するすべての番号に○をつけてください)	➡
問(1) 「通勤・通学」 の場合	➡	1: 1週間のほぼ毎日 2: 平日はほぼ毎日 3: 週に3~4日 4: 週に1~2日 5: 1ヶ月に数日 6: 年に数日 7: ほとんど行かない (次の問(2)へ)	➡	1: 徒歩(車椅子含む) 2: 自転車 3: 自動二輪車(原付含む) 4: タクシー 5: 自家用車 6: コミュニティバス 7: 乗合バス(事前予約制バス) 8: 鉄道(名鉄) 9: 鉄道(JR) 10: その他( )	➡
問(2) 「買い物や 娯楽」 の場合	➡	1: 1週間のほぼ毎日 2: 平日はほぼ毎日 3: 週に3~4日 4: 週に1~2日 5: 1ヶ月に数日 6: 年に数日 7: ほとんど行かない (次の問(3)へ)	➡	1: 徒歩(車椅子含む) 2: 自転車 3: 自動二輪車(原付含む) 4: タクシー 5: 自家用車 6: コミュニティバス 7: 乗合バス(事前予約制バス) 8: 鉄道(名鉄) 9: 鉄道(JR) 10: その他( )	➡
問(3) 「病院や 福祉施設」を 利用する場合	➡	1: 1週間のほぼ毎日 2: 平日はほぼ毎日 3: 週に3~4日 4: 週に1~2日 5: 1ヶ月に数日 6: 年に数日 7: ほとんど行かない (4頁の問3へ)	➡	1: 徒歩(車椅子含む) 2: 自転車 3: 自動二輪車(原付含む) 4: タクシー 5: 自家用車 6: コミュニティバス 7: 乗合バス(事前予約制バス) 8: 鉄道(名鉄) 9: 鉄道(JR) 10: その他( )	➡

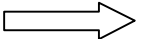


「目的地」はどこですか？ 施設の名前・場所を教えてください		➡	外出の「時間帯」は？	
施設等の名前	場所		出発の時間帯	帰宅の時間帯
1: 勤務場所 2: 学校（高校・大学等） 3: その他 ( )	1: 武豊町内 2: 半田市 3: その他知多地域 4: 名古屋市 5: その他 ( )	➡	1: 6時台 2: 7時台 3: 8時台 4: 9時台 5: 10時台 6: 11時台 7: 12時台 8: 13時台 9: 14時台 10: その他 ( ) 時	1: 11時台 2: 12時台 3: 13時台 4: 14時台 5: 15時台 6: 16時台 7: 17時台 8: 18時台 9: 19時台 10: 20時台 11: その他 ( ) 時
複数ある場合はこちらに記入 ( )	( )		( )	( )
1: ピアゴ武豊店 2: ハローフーズ 武豊店 (タック21) 3: イハラフード 武豊店 4: アオキスパー 武豊店 5: イオン半田店 6: その他 ( )	1: 武豊町内 2: 半田市 3: その他知多地域 4: 名古屋市 5: その他 ( )	➡	1: 6時台 2: 7時台 3: 8時台 4: 9時台 5: 10時台 6: 11時台 7: 12時台 8: 13時台 9: 14時台 10: その他 ( ) 時	1: 11時台 2: 12時台 3: 13時台 4: 14時台 5: 15時台 6: 16時台 7: 17時台 8: 18時台 9: 19時台 10: 20時台 11: その他 ( ) 時
複数ある場合はこちらに記入 ( )	( )		( )	( )
1: 石川病院（武豊） 2: 杉石病院（知多武豊） 3: 半田市立半田病院 4: その他 ( )	1: 武豊町内 2: 半田市 3: その他知多地域 4: 名古屋市 5: その他 ( )	➡	1: 6時台 2: 7時台 3: 8時台 4: 9時台 5: 10時台 6: 11時台 7: 12時台 8: 13時台 9: 14時台 10: その他 ( ) 時	1: 11時台 2: 12時台 3: 13時台 4: 14時台 5: 15時台 6: 16時台 7: 17時台 8: 18時台 9: 19時台 10: 20時台 11: その他 ( ) 時
複数ある場合はこちらに記入 ( )	( )		( )	( )



問4-2. 武豊町内の「乗合タクシー（事前予約制バス）」についてお伺いします。

(1) あなたは「乗合タクシー」を知っていますか？（1つに〇）

- 1: 利用方法も含めて知っている      2: 利用方法は知らないが、知っている  
3: 知らない       (問5-1へ)

(2) あなたは「乗合タクシー」をどの程度利用されますか？（1つに〇）

- 1: 週に3日以上      2: 週に1~2日      3: 1ヶ月に数日      4: 年に数日  
5: ほとんど又は全く乗らない

## 問5. コミュニティバスの事業実施効果についてお伺いします。

問5-1. 平成22年7月から「武豊町コミュニティバス」の運行を開始しました。

(1) コミュニティバスや乗合タクシーの運行により、あなたの生活環境について何らかの変化があったと思いますか。

選択肢の中から、あてはまる番号を全て選んでください。（すべてに〇）

- 1: 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  
2: 安全に移動できる環境が確保され、「安心感」を持つことができたと思う  
3: バス交通が無い交通空白地域だった時と比べて、生活の質が「豊かになった」と思う  
4: 何も変わらない  
5: わからない

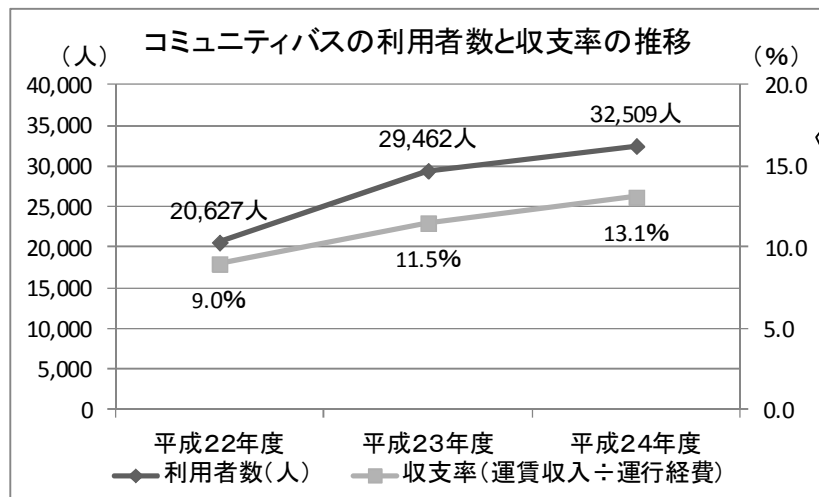
(2) コミュニティバスや乗合タクシーなどの運行をきっかけに、あなたの生活の中で、外出する機会が増えましたか。選択肢の中から、あてはまる番号を選んでください。（1つに〇）

- 1: 外出する機会が増えた      2: 何も変わらない  
3: わからない      4: その他（\_\_\_\_\_）

## 問6. 武豊町の公共交通（バス）事業についてお伺いします。

武豊町では、平成 25 年度、コミュニティバスや乗合タクシー等の事業予算として約 2,282 万円を計上しています。この金額は1世帯当たりでは年間約 1,350 円の負担となります。

参考として、広報たけとよ（2013.4.1）「平成 25 年度 予算と施策」を添付しました。他の施策への事業費（税金投入）状況をご覧いただき、次の質問にご回答ください。



- コミュニティバスの利用者数はこれまで増加しています。
- 平成 24 年度の運賃収入は年間約 270 万円でした。
- 高齢者等、移動手段を持たない人のために運賃を安くしているため、収支率（運賃収入÷運行経費）は 13.1%と低い状況です。

問6-1. 「コミュニティバスや乗合タクシー」を維持するために1世帯当たり年間約 1,350 円（月あたり 112 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○）

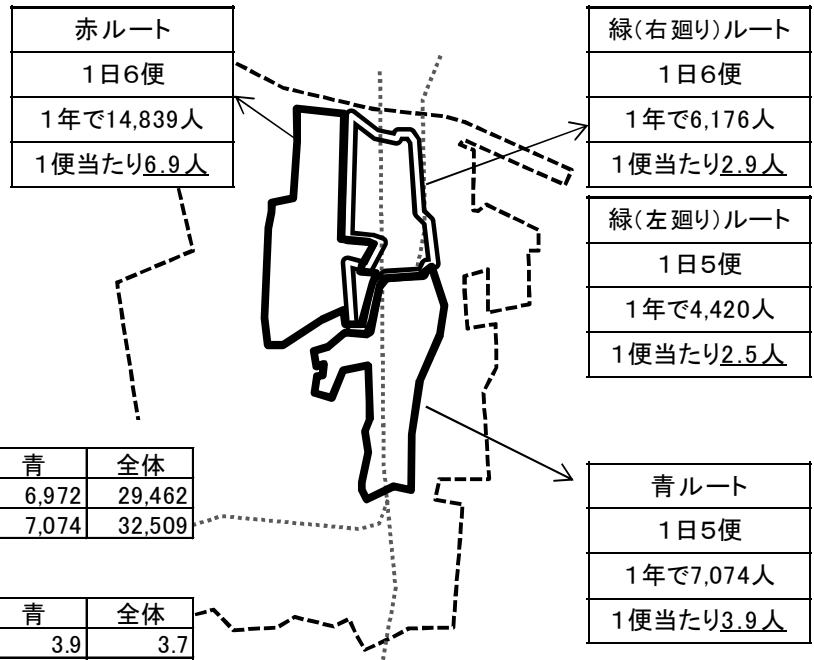
- 1: 多すぎる    2: やや多すぎる    3: 妥当    4: やや少なすぎる    5: 少なすぎる

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○）

- 1: 現状は妥当な税金投入額・サービス水準である
- 2: 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（朝・夕便の増便など）
- 3: 今以上の税金投入を行い、西部や南部地区等にも定時定路線のバスを運行してほしい
- 4: 運賃を値上げして、サービス水準を向上させてほしい
- 5: 運賃を値上げして、税金投入は抑制してほしい（サービス水準は現状維持）
- 6: サービス水準を下げて、税金投入を抑制してほしい  
（使い勝手が悪くなり利用者が減ることで路線の維持が難しくなる悪循環が生じる可能性がある）
- 7: わからない。
- 8: その他（\_\_\_\_\_）

問6-3.

「コミュニティバス」は、緑（右廻り・左廻り）・赤・青の4つのルートからなります。2台のバスを投入して概ね同じ運行本数になるように運行していますが、ルートにより利用者数に偏りがあります。



年間利用者数(単位:人)

	緑右廻り	緑左廻り	赤	青	全体
平成23年度	5,951	4,032	12,507	6,972	29,462
平成24年度	6,176	4,420	14,839	7,074	32,509

1日1便当たりの乗車人員(単位:人/便)

	緑右廻り	緑左廻り	赤	青	全体
平成23年度	2.8	2.2	5.8	3.9	3.7
平成24年度	2.9	2.5	6.9	3.9	4.1

(1)「コミュニティバス」は2台のバスで運行するため、1日で最大22便程度までしか運行できません。合理的な便数の配分のためには、ルート毎の「利用者数の違い」に応じて、4つのルートの「運行本数を変える」対応が考えられます。1便当たりの利用者数の少ない「緑ルート」の運行本数を減らし、利用者数の多い「赤や青ルート」の便数を増やすことをどう思われますか？(1つに〇)

- 1: 緑ルートの運行本数を減らし、赤・青ルートの本数を増やすことは賛成できる  
 2: 現状のまま運行本数は変えない。反対である  
 3: わからない                      4: その他 ( \_\_\_\_\_ )

(2)「コミュニティバス」は、バス停留所毎に利用者数が異なり、一部では極端に利用者の少ないバス停留所が存在します。こうしたバス停留所を廃止したり位置を変えることにより、ルートを見直すことが考えられます。あなたは、ルートの見直しをどう思われますか？(1つに〇)

- 1: ルートの見直しは賛成  
 2: 現状のまま変更しない。ルート見直しは反対  
 3: わからない                      4: その他 ( \_\_\_\_\_ )

(3)「乗合タクシー(事前予約制バス)」も、停留所毎に利用者数が異なり、一部では最近全く利用されていない停留所が存在します。利用者の少ない乗合タクシーのルートの見直しをどう思われますか？(1つに〇)

- 1: ルートの廃止・見直しは賛成  
 2: 現状のまま変更しない。見直しは反対  
 3: わからない                      4: その他 ( \_\_\_\_\_ )

(4) コミュニティバスや乗合タクシーの見直しを図ることで、今後、あなたのこれからバス・乗合タクシーの利用（頻度）については、変化しますか？（1つに〇）

- |                     |             |
|---------------------|-------------|
| 1: 増えると思う           | 2: 減ると思う    |
| 3: 今の利用状況から変化しないと思う | 4: 利用しないと思う |

**問7. コミュニティバス等を「まったく利用しない人だけ」にお伺いします。**

※コミュニティバスや乗合タクシーを利用する人（当てはまらない人）は、次の問8にお進みください。

問7-1. あなたのお住まいの近くに停留所がありますか。（1つに〇）

- |                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| 1: ある           | → 問7-2を回答ください   |
| 2: 自宅の近くに停留所はない | } → 問7-3を回答ください |
| 3: 知らない・わからない   |                 |

問7-2. 上記問7-1で、1を選択した人にお伺いします。

あなたが「コミュニティバスや乗合タクシーを利用しない理由」をお聞かせください。（あてはまるものすべてに〇）

- |                     |                      |
|---------------------|----------------------|
| 1: 自分で車を運転できるから     | 2: 家族の人が車で送迎してくれるから  |
| 3: 停留所まで遠い          | 4: バス等の乗り降りや外出するのが負担 |
| 5: 行きたい場所にバスが通っていない | 6: 行きたい時間にバスが走っていない  |
| 7: 運行本数が少ない         | 8: 運賃が高い             |
| 9: 目的地まで時間がかかる      | 10: 目的地まで遠回りする       |
| 11: 時刻表通りに来ない       | 12: 目的地への到着が遅れる      |
| 13: 始発バスの時間が遅い      | 14: 最終バスの時間が早い       |
| 15: 帰りに利用できるバスがない   | 16: 乗り継ぎが不便          |
| 17: 時刻表やルートがよくわからない | 18: そもそも乗り方がわからない    |
| 19: その他（_____）      |                      |

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乗合タクシー等が運行されれば、あなたは利用しますか？（1つに〇）

- |                   |
|-------------------|
| 1: 条件が合えば、必ず利用する  |
| 2: 条件が合えば、たぶん利用する |
| 3: 利用しない          |

※利用しない理由は？

- |                  |                   |
|------------------|-------------------|
| ア) 自家用車での移動を優先する | イ) 家族の人が車で送迎してくれる |
| リ) 徒歩や自転車がある     | ロ) その他（_____）     |

## 問8. 公共交通の転換見通しについてお伺いします。

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、たくさんの方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せんか。

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つに〇)

1: 思う                      2: 思わない

② 交通事故を減らす「交通安全対策」なら協力できる。 (1つに〇)

1: 思う                      2: 思わない

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つに〇)

1: 思う                      2: 思わない

(2) あなた自身は、自家用車中心の生活から、公共交通中心の生活に転換できると思いませんか？ (1つに〇)

1: 既に公共交通が中心

2: たまにならできると思う

3: 将来、年をとったらできると思う

※何歳になったら公共交通に転換できると思いませんか？

ア) 60～64歳    イ) 65～69歳    ウ) 70～74歳    エ) 75～79歳

オ) 80～84歳    カ) 85～89歳    キ) その他(                      歳)

ク) わからない

4: 現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う

以上でアンケートは終了です。

公共交通（バス等）への、ご意見などがありましたらお書きください。

同封の返信用封筒に調査票を入れて、切手を貼らずに、平成25年11月8日（金）までに投函してください。

## 武豊町コミュニティバス 利用者アンケートのご協力をお願い

武豊町コミュニティバスは、平成22年7月27日から試行運行を開始しました。そこで、ご利用頂いている皆様に、現状の利用状況と運行内容についてご意見を頂戴するためにアンケート調査を実施させていただきます。

誠に恐縮ですが、趣旨をご理解頂きご協力賜りますよう、お願い申し上げます。なお、調査結果は統計的に処理するものであり、個々の回答を調査の目的以外に使うことは決してございません。

問合せ先	武豊町役場 総務部企画政策課 TEL0569-72-1111 内線512
------	---

### 問1. あなた自身についてお伺いします。

#### (1) お住まいはどちらですか。

1: 武豊町内 →地区名を教えてください

- |         |        |        |        |          |
|---------|--------|--------|--------|----------|
| 1) 北山   | 2) 中山  | 3) 下門  | 4) 馬場  | 5) 市場    |
| 6) 上ケ   | 7) 小迎  | 8) 玉東  | 9) 玉西1 | 10) 玉西2  |
| 11) 原田  | 12) 緑  | 13) 大足 | 14) 富貴 | 15) 富貴市場 |
| 16) 東大高 | 17) 市原 | 18) 新田 |        |          |

地区名が分からない場合 → ご自宅の住所の字名  
(番地は記入不要です)

- |                                     |        |          |
|-------------------------------------|--------|----------|
| 2: 半田市                              | 3: 美浜町 | 4: 名古屋市  |
| 5: その他県内：市町村名〔                    〕 |        | 6: その他県外 |

#### (2) 年齢、性別をご記入下さい。

〈年齢〉〔            〕歳                    〈性別〉〔1: 男性    2: 女性〕

#### (3) ご職業を教えてください。

- |          |        |        |              |
|----------|--------|--------|--------------|
| 1: 自営業   | 2: 会社員 | 3: 公務員 | 4: パート・アルバイト |
| 5: 主婦・主夫 | 6: 学生  | 7: 無職  | 8: その他       |



## 問2. バスの利用状況についてお伺いします。

(1)本日、利用されるルートと時間帯を「行き・帰り」それぞれお答えください。

**行き** バスルート〔 1:基幹線（右廻り） 2:基幹線（左廻り） 3:北部赤 4:南部青〕  
乗車時間〔午前・午後 時 分頃〕

乗合タクシー

〔ア.壺町田・梨子ノ木 イ.上山 ウ.やすらぎ墓園・原田 エ.市原・西側 オ.笠松・新田  
カ.二ヶ崎・上ヶ駅 キ.桜ヶ丘・中根 ク.長峰・大屋敷 コ.砂水〕

**帰り** バスルート〔 1:基幹線（右廻り） 2:基幹線（左廻り） 3:北部赤 4:南部青〕  
乗車時間〔午前・午後 時 分頃〕

乗合タクシー

〔ア.壺町田・梨子ノ木 イ.上山 ウ.やすらぎ墓園・原田 エ.市原・西側 オ.笠松・新田  
カ.二ヶ崎・上ヶ駅 キ.桜ヶ丘・中根 ク.長峰・大屋敷 コ.砂水〕

※**帰り**は、バスをご利用されていない場合は空白で結構です

(2)本日、利用された区間をお答えください。

行き 乗車バス停〔 〕⇒ 降車バス停〔 〕  
帰り 乗車バス停〔 〕⇒ 降車バス停〔 〕

(3)コミュニティバスを利用する頻度はどれくらいですか。(一つに○)

- 1: ほぼ毎日      2: 1週間に3～4日程度      3: 1週間に1～2日程度  
4: 月に数回程度      5: 年に数回      6: 雨の日のみ利用する  
7: ほとんど乗らない

(4)「どのような用事・目的で当該バスをよく利用しますか。(あてはまるものすべてに○)

- 1: 買い物      2: 通院      3: 公共施設の利用      4: 通勤  
5: 通学      6: 塾・習い事      7: 知人の訪問      8: 趣味・娯楽  
9: 催し物・会合      10: その他( \_\_\_\_\_ )

(5)あなたが利用しはじめた「きっかけ」は何ですか。(あてはまるものすべてに○)

- 1: 友人等の勧めでいっしょに  
2: 友人等からの紹介・口コミで  
3: 走っているバスや停留所を見て  
4: 広報やちらしを見て  
5: 住民説明会の話を通して  
6: 利用促進友の会のイベントを通して  
7: 産業まつりなどの無料の日をきっかけに  
8: コミュニティバスの事業開始時(平成22年7月)のお試し期間の時に  
9: その他( \_\_\_\_\_ )

### 問3. コミュニティバスの実施効果についてお伺いします。

(1)コミュニティバスや乗合タクシーを利用して「良かったこと」は何ですか。  
 選択肢の中から、あてはまる番号を全て選んでください。(すべてに○)

- |                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| 1: 友人とのおしゃべりが楽しい    | 2: 友人が増えた             |
| 3: いろいろな人との関わりが楽しい  | 4: 運賃が安い              |
| 5: 外出機会が増えた         | 6: 行動範囲が広がった          |
| 7: 知らない場所やお店などを発見した | 8: 車窓からの景色が新鮮         |
| 9: バス等に乗ることそのものが楽しい | 10: 自家用車を運転するよりも安全・安心 |
| 10: 歩く機会が増えた・健康増進   | 11: その他(_____)        |

(2)コミュニティバスや乗合タクシーの運行により、あなたの生活環境について、  
 「何らかの変化」があったと思いますか。  
 選択肢の中から、あてはまる番号を全て選んでください。(すべてに○)

- |   |
|---|
| 1: 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       |
| 2: 安全に移動できる環境が確保され、「安心感」を持つことができたと思う      |
| 3: バス交通が無い交通空白地域だった時と比べて、生活の質が「豊かになった」と思う |
| 4: 何も変わらない                                |
| 5: わからない                                  |

### 問4. 当該バスの運行サービスの満足度を教えてください。

(1)それぞれの項目毎に、あてはまるもの一つに○をつけて下さい。

項 目	選 択 肢			
ア. 運行頻度	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
イ. ルート	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
ウ. バス停位置	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
エ. バス停待機施設	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
オ. 定時性(遅れ)	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
カ. 時刻表の設定	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
キ. 鉄道等との接続性	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
ク. 運転手の対応	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
ケ. 車内の快適性	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
コ. 運賃設定	1. 大変満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満

## 問5. 武豊町の公共交通(バス)事業についてお伺いします。

武豊町では、平成 25 年度、コミュニティバスや乗合タクシー(事前予約制バス)の運行経費として約 2,282 万円を予算計上しています。

この金額は1世帯当たりでは年間約1,350 円の負担となります。

(1)「コミュニティバスや乗合タクシー」を維持するために 1 世帯当たり年間約 1,350 円(月あたり 112 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つに〇)

1: 多すぎる    2: やや多すぎる    3: 妥当    4: やや少なすぎる    5: 少なすぎる

(2)今後の税金投入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つに〇)

- 1: 現状は妥当な税金投入額・サービス水準である
- 2: 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(朝・夕便の増便など)
- 3: 今以上の税金投入を行い、西部や南部地区等にも定時定路線のバスを運行してほしい
- 4: 運賃を値上げして、サービス水準を向上させてほしい
- 5: 運賃を値上げして、税金投入は抑制してほしい(サービス水準は現状維持)
- 6: サービス水準を下げて、税金投入を抑制してほしい  
(使い勝手が悪くなり利用者が減ることで路線の維持が難しくなる悪循環が生じる可能性がある)
- 7: わからない。
- 8: その他 ( \_\_\_\_\_ )

以上でアンケート調査は終了です。

公共交通(バス等)への、ご意見などがありましたらお書きください。

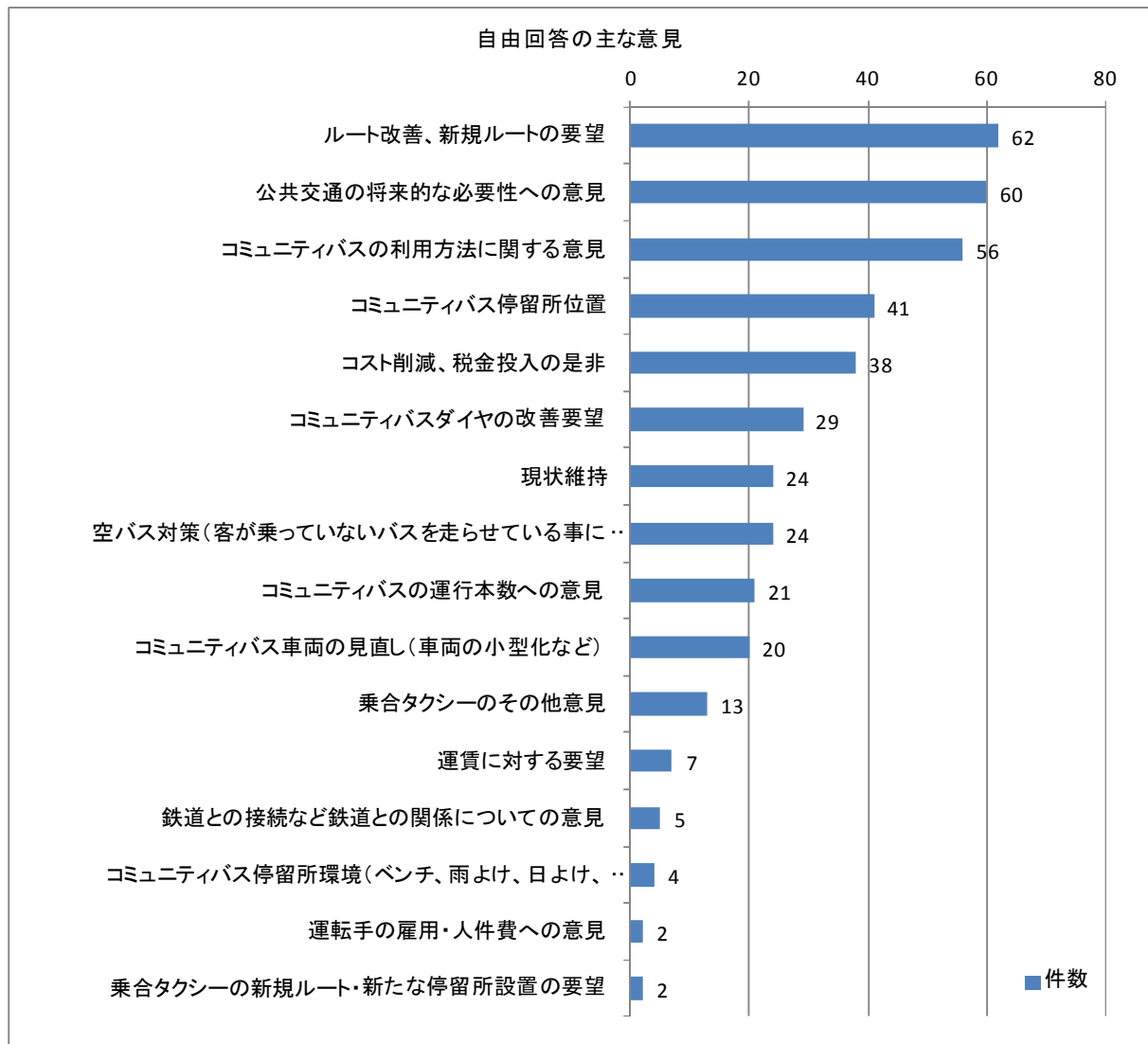
ご協力ありがとうございました。

調査票は、調査員にお渡しいただくか、もしくはバス内の回収箱に入れてください。

## 住民アンケート調査の主な分析結果

### 1. 住民アンケート調査の自由意見結果

NO	キーワード	件数
1	ルート改善、新規ルートの要望	62
2	公共交通の将来的な必要性への意見	60
3	コミュニティバスの利用方法に関する意見	56
4	コミュニティバス停留所位置	41
5	コスト削減、税金投入の是非	38
6	コミュニティバスダイヤの改善要望	29
7	現状維持	24
8	空バス対策(客が乗っていないバスを走らせている事について)	24
9	コミュニティバスの運行本数への意見	21
10	コミュニティバス車両の見直し(車両の小型化など)	20
11	乗合タクシーのその他意見	13
12	運賃に対する要望	7
13	鉄道との接続など鉄道との関係についての意見	5
14	コミュニティバス停留所環境(ベンチ、雨よけ、日よけ、シェルターなど)	4
15	運転手の雇用・人件費への意見	2
16	乗合タクシーの新規ルート・新たな停留所設置の要望	2
17	その他	48



1 ルート改善、新規ルートの要望	
107	老人の多い場所を調査し、優先的に路線設定して下さい。
189	ルートがわかりにくい右廻り、左廻りはわかるけど、青、赤、緑ルートでわかりづらくて利用できない。近くに停留所がないので、タクシーや、徒歩などで利用するしか手段がない。
614	コミュニティバスや乗合タクシーのルート等については、利用頻度の高い年配の方の意見を尊重していただければと思います。
1158	家に小学生がいます。学校まで徒歩一時間かかります。ゆめころの運行時間前に小学校までの運行を考えて欲しいです。
1171	役場中心になっているが、ピアゴ、イシハラフード、ジャスコ等食品買物することがバス運行の中心にするともっと利用するのは…
2 公共交通の将来的な必要性への意見	
34	今は、自家用車又は、電動自転車を使い何不自由なく外出出来ています。いずれこれらが使えなくなる年齢がきます。子供と同居していません。協力者がいないのです。幸いなことにバス停が200mと近くにありますが。引きこもりにならず自立した生活を送るためには、コミュニティバスを大いに利用したいと考えています。存続されていることを強く願っています。もう10年もすると団塊の世代が後期高齢者になり、利用者も増えるのではないかと考えます。
669	コミュニティバスはお年寄りには移動手段としてなくてはならない物なので、自分も今は全く乗ったことは正直ありませんが将来的なことも否めて事業的になくさないで下さい。
787	しばらくは車の運転は出来ると思いますが、将来は利用をさせていただきたいと思います。現在幹線道路しか運行していないので、もう少し住宅内を運行したらより利用者がふえるのではないかと思います。
803	公共交通(バス・タクシー)の制度は非常に良いと思います。見直しも考えておられるようですが何を行うにも見直しは絶対必要です。小手先でなく大胆に。自家用車利用が多すぎる様に思われる2-300mくらいの買物に出掛けるにも利用しているのが現状でこの人達の意識改革も必要(こんなことをしていたら足も弱くなり早期に歩行困難となり健康に悪い等の教育か運転免許の早期返還等色々問題もありますが色々とり上げ意識改革が必要と思います。
1059	自分は車があるのでなかなか使う機会はないが、なかには利用している人もすくなくずいて助かっている人もいます。「コミュニティバス」という形ではなくてもそういう人達のために何かいい手立てを考えて、町民の負担にもならないようにお願いしたいです。
3 コミュニティバスの利用方法に関する意見	
138	利用するメリットをもっとわかりやすく案内すると良いと思います。例えば、ルート、行き先など目的地までの利用方法や乗り方、時間の案内など。
153	停留所の数も少なく、又、時間も分からないので利用する考えもない。発着時間が分かる方法はないか？
575	子供と一緒に(たまに子供だけで乗せてみたい。)乗ってみたいがルートがよく分からない。ルート表が手元にほしい。役場でもらえますか？
1421	コミュニティバスはよく見かけますが、誰でも乗車できるのか…？という基本的なことは知りません。今年他町から引越してきたばかりで、詳しい説明もどこからもなく、このアンケートで誰でも利用できるのか…と、初めて知りました。(シルバー世代だけだと思っていた)
1500	コミュニティバスの路線図や時刻表等を希望者に配ったらどうでしょうか？雨の日の通勤等で利用してみようかなと思って発着時刻が分からず結局利用していません。もしくはホームページ等でもっと分かりやすく広報してください。
4 コミュニティバス停留所位置	
177	老人には歩く事が大変です。近くに停留所があれば利用する人が増すと思います。今後共よろしく願い致します。
180	スーパーに関しては、店舗の入口付近で乗り降り出来るとよい。
822	駅等の中心部まで遠い所に住んでいるのにバス停がないのはおかしいと思う。予約制は利用しにくいし時間がかかり非現実的であると思う。今の所健康なため車を利用するので余計に不便なことはいらないと思うが子供の勉強に1度は乗るかもしれない。
996	昇降所を定めずルートを走っているバスが来たら随時乗れる様にしてほしい。
1082	色々問題点があると思うが停留所にこだわらず、バスを見たら手を上げて好きなところ場所で乗れるようにすれば随分利用する人が増加するのではないかとと思われる。

5 コスト削減、税金投入の是非	
154	年に2千万円もの予算が必要と有りますが町としては他に予算を増やしたいところが有ると思います。しかしコミュニティバスは必要だと思いますので何とかガンバッテ下さい。
529	将来、歳をとった時にだれでも必要になってくると思う。だから税金負担は、必要だと思っています。ですが、年金と同じで将来的に廃止されるのであれば、どうかと思う。今、現在の利用者の為に……。とも思うのは分かるけど、実際問題助け合い？の為に家計が苦しい中他人の為に使うのなら、自分の家の為に使いたいと思うのは、みんな一緒だと思う。将来、本当に乗るか乗らないかは、分からないけど、中途半端にならないようにやってほしいと思う。
832	バスの燃料費のコスト削減しては？他のスタンドより10円/リほど高い。赤ルートの右回り、左回りがあるといい。榊原整形外科から駅方面へ帰りたい時遠回りのルートしかない。不便。
969	バスにあまり人が乗っているのを見たことがない。本当に必要なのか疑問。お年寄りの方には必要と言われれば世帯負担は払いますが、今のままではムダなお金を払っている様に思う。まずは色々な年代の人に知ってもらい、乗ってもらう為にまた、各家庭に負担(お金の)をさせているなら、各家庭に無料10枚つづりのバス券などを配布して乗ってもらい、理解してもらう等の対策をしていくのも良いと思う。運行してます。お金の負担よろしくは私たちの様なあまり乗らない世代にはちょっと納得いかない。
1365	自分たちも車の運転が難しくなれば利用するかもしれないので不便を感じている人達の為に税金を使って生活の場を広げてあげれば良いと思う。武豊は坂が多いし、商店も大型なものばかりになり足のない人にはツライと思うので、キメ細かいサービスが必要だと思う。
6 コミュニティバスダイヤの改善要望	
214	4つのルートの役場前での時刻がもっとバラバラにしてほしい。
331	昼休み時間帯に運行していないので、病院で午前中の診察を終え、帰宅しようと思うと利用しづらく不便さを感じています。
366	バスの終る時間をもう少し延ばしてほしい(一部でもよい)
704	もう少し早い時間、遅い時間があれば通勤時に使う方も増えるかもしれないと感じる。
1004	毎日3ルート運行するのではなく1日おきで1時間に1本くらいの運行をしてほしい。バスは廃止してタクシー割引券をもらった方が便利で利用も多くなると思う。バスを見るたびに税金の無駄使いだと思っています。
7 現状維持	
357	高齢者の人口は増加、独居や老夫婦も増加しています。税負担はあるが引き続き運行して欲しい。
585	富貴地区には、スーパーなど買い物を気軽に出来るお店がありません。買い物をしたいと思うお年寄りの方たちの為にコミュニティバスは必要だと思います。より便利になると良いと思います。
855	今は全く利用していませんが、お年寄りの方等にとってはとてもありがたいサービスだと思います。あまり減らしたり、廃止したりするのは賛成できません。利用者が少なくてもその少数の為に頑張ってください。
1189	私の住居は町の中心からはなれ又一人暮らしなのでコミュニティバスの運行で大変助かっています。それまでは知多タクシーなどを利用していたので経済的に嬉しいです。町の負担もおおきいですが、是非続けて欲しいです。バスの中では短い時間でも知らない人と話も出来てたのしく、武豊町はずみやすいなあと思います。
1429	利用者が少数でも必要とされる方がみえるなら多少の負担も仕方ないと思います。いつ自分や家族が必要とする日が来るかもしれません。ぜひ続けてほしいと思います。武高の通学時間に合わせて駅⇄高校の便を作るとか？雨の日とか利用者増えそう。
8 空バス対策(客が乗っていないバスを走らせている事について)	
162	祠峯や豊成地区は、武小迄の距離がかなりある為、雨の日などに通学でコミュニティバスを利用してはどうか？地区に限定して利用すると利用者が増え通学時の交通事故を減少すると思えるがどうでしょうか？
230	ほとんど乗っていないバスの往く様子をみると税金の無駄使いにしか思えない。
698	もっと広く範囲、長い時間はしつていれば利用者も増えるかもしれませんが、乗る人が1人や2人で動いているのでは経費だけがかかりすぎだと思います。タクシーを利用(利用の3時間前に予約する。できれば電話してすぐ来てくれるともっと良い。家まで来てくれる。武豊町内一律料金で)を変えて必要な時にだけ運行した方が良いと思います。
790	我家の前を通過しますがほとんど空で通る。それに車イスの乗車の方は見たことがない。車イスの方は福祉タクシーを利用出来るので、コミュニティバスは車イス対応でない安い車(小さいバス)に変えて、税金投入は今のままで安くなった分運行本数をもっともつとふやしていただいたら私は乗ります。(武豊駅(名古屋へ行く時))に到着時間が電車の出発した後で利用できない等 保健センター等 往or復かどちらか一方が時間が合わない。60分以上待つのはつらい。
1297	せめて国道沿いには公共の交通(バス)の停留所を設置してほしい。昔は知多バスが走っていて駅まではバスで行けたのだから。町内を巡回するバスばかりでなく、駅まで直通のバスなど必要なのではないか。やはりカラでコミュニティバスが走っているのには理由がある。使いにくいからである。税金のムダ使いにならないよう一部の人が使いやすくその他多くの人たちが使いにくいコミュニティバスにしないようにしてください。

9 コミュニティバスの運行本数への意見	
39	増便すると、利用者は増えると思います。
94	日中の本数を減らして、朝早くから夜遅くまで運行すれば、学生、サラリーマンの利用者が増えると思う。
484	通学で雨の時に時々、バスを利用しますが、そのような日は生徒でバスがたいへん混雑します。登校、下校の時間帯にJR武豊駅、名鉄知多武豊駅⇄町内高校方面間のバスを増便、増車してほしいです。(数年前までは知多バスが運行されていたようです。)
680	コミュバスが出来て、有難いと思っているが、本数が少なすぎ、又ルートも不便。現在の利用者数が少ないのは、自分の利用したい時間帯に運行が無いので乗るのをやめている私の様な人が多いと思う。1日5～6便程度で、特に運転手の昼休みと思われる時間は2.5時間も間があいている。これはバス数を増やすのではなく運転手を交替制にすれば良いだけ(民間では当たり前のことなのに...)。他の市町ではコミュバスに加えて民間バスも運行しており、とてもうらやましい。武豊に来て15年程たつが、前の住所に比べてとても不便に感じている。税金に見合うだけの行政サービスを真剣に考えて頂きたい。加えて一点、バス内でペットボトルの飲み物をのんでいたら注意された。夏場の脱水対策を考えるといかがなものか。行政のやることはとかくルールで固めたがるが、町民のことをもっと考えて。
770	せめて1時間に1本あればもう少し利用しやすいかと思えます。赤ルートの反対周りは難しいですか？
10 コミュニティバス車両の見直し(車両の小型化など)	
3	バスの車体が、タイヤも小さいし、強風が吹きカーブしたりすると、横転しそうです。いつ見ても座席がガラガラで大変もったいない気がします。
262	サービス内容は替えずに車両を小さくするなどして維持費が安くなればその方がよいと思う。将来的に利用者が増えればサービスを充実する事も可能。
604	・コミュニティバスとは別に、ワンボックスなどの大きめの車でルートや本数を増やしてもいいのでは？1便3人前後ならバスである必要はないと思います。・暗い時間にお年寄りが買い物袋いっぱい持ち少しづつ歩き、休けいしながら1日がかりで買い物しているのを見るとかわいそうです。利用しなくてはいけない人が利用できてないのはルート、利用方法等、何か問題があるのでは？
765	コミュニティバスはとても良いと思っています。利用したいと思えます。乗車人数が少ないのなら現在の立派なバスでなくて隣の様なワンBOXカーみたいな車で本数を増やして頂きたい(乗って行くのは良いがいつ帰れるかわからない)
1394	現状のバスより小型のワゴン車等 車種を変更したら経費も少なくなるのでは？
11 乗合タクシーのその他意見	
100	現在私は、富貴の笠松に住んでいます。笠松は武豊のはしっこです。そのため、近くにスーパーもなければ駅もありません。コミュニティバスがあるからと思ったら、こっちの方は、何分前にタクシーにTELをかけて予約してなどと、よくシステムもわからず不便で使いたくも使えません。コミュニティバスの路線を見ると、たいして不便を感じないような武豊の中心部ばかりを走っているように思えます。本当に必要としているのは、近くにお店屋さんや、駅のない武豊の田舎な部分の人達だと思います。せっかく、便利なバスがあるのなら、武豊町のすみからすみまで走ってほしいものです。前、笠松の方にもきてほしいと言ったら、時間がかかってしまうからと言うことでしたが、バス利用者は、そんなに時間におわれてない気がします・・・よろしく願いします。
688	コミュニティバスについては、よく見かけるので、ある程度理解できる(料金、停留所等)が、乗合タクシーについては全く分からない(広報はよく見ているつもりだが、今回始めて知った)
698	もっと広くに範囲、長い時間はしつていれば利用者も増えるかもしれませんが、乗る人が1人や2人で動いているのでは経費だけがかかりすぎだと思います。タクシーを利用方法(利用の3時間前に予約する。できれば電話してすぐ来てくれるととっても良い。家まで来てくれる。武豊町内一律料金で)を変えて必要な時にだけ運行した方が良くと思います。
822	駅等の中心部まで遠い所に住んでいるのにバス停がないのはおかしいと思う。予約制は利用しにくいし時間がかかり非現実的であると思う。今の所健康なため車を利用するので余計に不便なことはいらないと思うが子供の勉強に1度は乗るかもしれない。
1334	乗合タクシーのみでもいいのではと思います。
12 運賃に対する要望	
190	町民を無料にして欲しい・・・
323	バスは必要だと思う。でも全く使わないという人もいるのだから利用者で費用は補ってほしい。年間500円位なら、妥当。1350円は少し多いと思う。
344	他の市町村がやっているからやっているというのなら必要なし。武豊町民にとって特に高齢者など弱者にとってどうなのかを調査してもらいたい。近斗、町民税がえらく高く思えてきました。税金の使い道は難しいとは思いますが、究極的には受益者負担でもいいと思っています。若い時に老後を考えていなかった人はそれなりの罰があたるべきです。
714	・70歳以上は無料・武豊町の道路は上り下りが有り高齢者はバス停まで大変だ・出来れば散歩中でも停留所でもなくても。手を上げ乗車OKとなると良い。
1479	小、中学生の頃に雨の時に使いたかった。運賃を安くして欲しい。(小学生50円など)

13 鉄道との接続など鉄道との関係についての意見	
132	駅での停車時間が短いので電車の接続やすぐに乗れる便利さを考えて欲しい。(役場に停まっているかの状態がわからない。)
133	駅(名鉄、JR共)を両方共通するようにする。スーパー(ピアゴ)の駐車場への通り入れ。駅での停車時間は少し多めにとる(JRはよく遅れる)＜待っている人がいないとすぐ出ていってしまうバスを見ました。＞
709	年に数回、他都道府県へでかけるため、名鉄知多武豊駅まで乗り、帰りもバスで帰るという生活なので、大変、コミュニティバスは利用価値が高いです。タクシー代がバカにならないので。ただ、名鉄の時間に合わせバスを選ぶので、時々、名鉄の発時刻に間に合わないのでは？とギリギリ電車で飛び乗ることもあります。お年寄りの乗り降りに時間がかかったりするため、仕方がないのですが・・・なるべく定刻通りのバスの発着をお願いしたいです。
901	遠回りするので時間にまにあわない。早く出ないと鉄道の時間がない
928	鉄道(名鉄・JR)の利用促進につながるようなコミュニティバスの運行のあり方を検討して欲しい。Ex.町内の鉄道駅(名鉄武豊・富貴・上げ/JR武豊)と駅から徒歩10分以上のエリアを結ぶルートの設定
14 コミュニティバス停留所環境(ベンチ、雨よけ、日よけ、シェルターなど)	
496	公共交通の停留所にはイスもないし、雨しのぎの用意も暑さしのぎもないので、考えてほしい。祖母の意見です。実際利用してませんが真夏は、暑すぎて、バスを待てない。
555	先日、武豊高校の近くの停留所のベンチにて、高校生が一人バスを待っているのを見かけました。電車通学では不便な家や、駅から高校まで歩くのが暗い時間帯で安全面の為、バスを利用した方が良い子供には便利だと思いました。学生が利用することで、バスが維持できたらいいと思います。
1132	車に乗れない高齢者には、とても良い交通手段だと思います。停留所があまり目立たないのもっと目立つようにしたらいいと思う。バスが停まってないところにあるのか知らない人も多いかと思います。
1489	幼児や乳児がいて、自家用車がない人がまわりにいっぱいいます。運行場所にベンチやイスがないと幼児はバスを待つことがむずかしいし、場所が目立たないと思います。年寄りの人も困った人をたくさん見てきます。お願いします。
15 運転手の雇用・人件費への意見	
25	運転手さんの態度でいい気持ちになれなかった。数回しか乗ってませんが・・・
150	・コミュニティバスの後ろを自家用車で走行中、急にハザード点滅が出てヒヤリとしたことがあり、もっと早くに指示機なりで停まることを知らせて欲しいと感じた。・役場の停留所でコミュニティバスが停車中、運転手の方が読書している姿など見かける。休憩中だと思うが、周囲から見られていることが多いため、どう行動するかを留意されると良いと思った。
16 乗合タクシーの新規ルート・新たな停留所設置の要望	
245	乗合タクシーの存在は初めて知りました。雨の日、駅→自宅近くまで乗合タクシーが利用できるとうれしいです。
455	コミュニティバスを乗合タクシーに変えて本数を増やし、停留所も増やし使用しやすくしていく。
17 その他	
1	私の場合町内の移動が中心ではないので当面公共交通が利用できません。利用者の多い路線をもっと便利にすべきと思います。
136	お年寄りが利用するバスと言うイメージを変えてみてはいかがでしょうか？公共交通機関というのであれば、市バスのように誰でも自由に利用出来そうですが、現状利用者が少ないと言う事は、やはりイメージが良くないのではないのでしょうか・・・。個人的には、お酒を飲みに行く時に利用出来たらうれしいですが。
504	おまつりのシャトルバスなどは大変便利だと思います。これからもがんばって下さい！！
1396	集約型都市(コンパクトシティ)に向けたまちづくりも同時に進める必要があると思います。
1491	月に1回とか、年に1回とか”マイカーノーカーDAY”みたいな日を武豊町独自に設けたらどうですか？そういう試みから、公共交通機関を使う人が増えるのでは？



## 2. クロス集計結果

### (1) 自動車免許の所有状況

	サンプル 数	持っている	持っていない	無回答
全 体	100.0 1510	76.4 1154	23.0 348	0.5 8
* 年齢別 *				
20歳未満	100.0 101	15.8 16	84.2 85	0.0 0
20歳代	100.0 121	95.9 116	4.1 5	0.0 0
30歳代	100.0 165	98.2 162	1.8 3	0.0 0
40歳代	100.0 196	99.5 195	0.5 1	0.0 0
50歳代	100.0 216	96.3 208	3.7 8	0.0 0
60～64歳	100.0 133	89.5 119	10.5 14	0.0 0
65～69歳	100.0 127	81.9 104	18.1 23	0.0 0
70～74歳	100.0 155	66.5 103	33.5 52	0.0 0
75～79歳	100.0 130	53.8 70	44.6 58	1.5 2
80歳以上	100.0 158	36.1 57	61.4 97	2.5 4
無回答	100.0 8	50.0 4	25.0 2	25.0 2

(2) 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る点

	サンプル数	感じている	やや感じている	あまり感じない	感じていない	無回答
全体	100.0 1510	16.9 255	13.8 208	21.9 331	38.9 588	8.5 128
*年齢別*						
20歳未満	100.0 101	7.9 8	18.8 19	24.8 25	46.5 47	2.0 2
20歳代	100.0 121	17.4 21	23.1 28	18.2 22	41.3 50	0.0 0
30歳代	100.0 165	13.3 22	17.6 29	26.7 44	40.0 66	2.4 4
40歳代	100.0 196	19.4 38	16.3 32	21.9 43	39.8 78	2.6 5
50歳代	100.0 216	20.8 45	12.0 26	25.0 54	34.7 75	7.4 16
60～64歳	100.0 133	15.8 21	12.0 16	19.5 26	43.6 58	9.0 12
65～69歳	100.0 127	13.4 17	0.8 1	26.0 33	45.7 58	14.2 18
70～74歳	100.0 155	12.3 19	11.6 18	22.6 35	38.1 59	15.5 24
75～79歳	100.0 130	18.5 24	15.4 20	17.7 23	31.5 41	16.9 22
80歳以上	100.0 158	24.1 38	11.4 18	15.8 25	33.5 53	15.2 24
無回答	100.0 8	25.0 2	12.5 1	12.5 1	37.5 3	12.5 1
*地区別*						
北山	100.0 192	21.4 41	19.8 38	18.2 35	34.4 66	6.3 12
中山	100.0 61	13.1 8	21.3 13	16.4 10	44.3 27	4.9 3
下門	100.0 59	11.9 7	6.8 4	27.1 16	45.8 27	8.5 5
馬場	100.0 168	14.3 24	19.0 32	17.9 30	40.5 68	8.3 14
市場	100.0 37	13.5 5	10.8 4	18.9 7	43.2 16	13.5 5
上ヶ	100.0 89	18.0 16	7.9 7	27.0 24	38.2 34	9.0 8
小迎	100.0 42	9.5 4	4.8 2	23.8 10	40.5 17	21.4 9
玉東	100.0 102	7.8 8	7.8 8	26.5 27	52.9 54	4.9 5
玉西1	100.0 162	19.8 32	9.9 16	27.8 45	29.6 48	13.0 21
玉西2	100.0 102	16.7 17	14.7 15	25.5 26	35.3 36	7.8 8
原田	100.0 5	80.0 4	20.0 1	0.0 0	0.0 0	0.0 0
緑	100.0 28	28.6 8	17.9 5	17.9 5	28.6 8	7.1 2
大足	100.0 163	16.0 26	11.0 18	16.6 27	49.1 80	7.4 12
富貴	100.0 121	19.8 24	18.2 22	23.1 28	31.4 38	7.4 9
富貴市場	100.0 62	8.1 5	11.3 7	30.6 19	43.5 27	6.5 4
東大高	100.0 81	22.2 18	13.6 11	21.0 17	35.8 29	7.4 6
市原	100.0 8	12.5 1	12.5 1	25.0 2	37.5 3	12.5 1
新田	100.0 8	62.5 5	0.0 0	25.0 2	12.5 1	0.0 0
無回答	100.0 20	10.0 2	20.0 4	5.0 1	45.0 9	20.0 4

### (3) 公共交通についての財政負担に対する意向

「コミュニティバスや乗合タクシー」を維持するために1世帯当たり年間約1,350円(月あたり112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○)

	サンプル数	多すぎる	やや多すぎる	妥当	やや少なすぎる	少なすぎる	無回答
全体	100.0 1510	11.3 171	12.2 184	61.6 930	2.9 44	1.8 27	10.2 154
*年齢別*							
20歳未満	100.0 101	14.9 15	18.8 19	61.4 62	1.0 1	0.0 0	4.0 4
20歳代	100.0 121	11.6 14	24.0 29	59.5 72	2.5 3	0.8 1	1.7 2
30歳代	100.0 165	10.3 17	17.0 28	66.7 110	1.2 2	3.0 5	1.8 3
40歳代	100.0 196	15.3 30	12.8 25	64.8 127	3.1 6	0.0 0	4.1 8
50歳代	100.0 216	13.9 30	11.1 24	64.4 139	2.8 6	0.9 2	6.9 15
60～64歳	100.0 133	6.8 9	15.0 20	64.7 86	6.0 8	0.8 1	6.8 9
65～69歳	100.0 127	9.4 12	8.7 11	63.0 80	3.9 5	0.8 1	14.2 18
70～74歳	100.0 155	9.0 14	5.2 8	61.3 95	2.6 4	5.2 8	16.8 26
75～79歳	100.0 130	9.2 12	10.8 14	55.4 72	2.3 3	2.3 3	20.0 26
80歳以上	100.0 158	9.5 15	3.2 5	54.4 86	3.8 6	3.2 5	25.9 41
無回答	100.0 8	37.5 3	12.5 1	12.5 1	0.0 0	12.5 1	25.0 2
*地区別*							
北山	100.0 192	8.3 16	9.9 19	71.4 137	2.6 5	2.6 5	5.2 10
中山	100.0 61	13.1 8	11.5 7	54.1 33	3.3 2	0.0 0	18.0 11
下門	100.0 59	6.8 4	15.3 9	71.2 42	0.0 0	0.0 0	6.8 4
馬場	100.0 168	8.9 15	14.9 25	66.7 112	0.6 1	1.8 3	7.1 12
市場	100.0 37	10.8 4	13.5 5	59.5 22	2.7 1	0.0 0	13.5 5
上ヶ	100.0 89	12.4 11	7.9 7	56.2 50	1.1 1	2.2 2	20.2 18
小迎	100.0 42	19.0 8	4.8 2	59.5 25	0.0 0	0.0 0	16.7 7
玉東	100.0 102	11.8 12	18.6 19	60.8 62	0.0 0	2.9 3	5.9 6
玉西1	100.0 162	17.3 28	13.0 21	51.2 83	3.7 6	3.1 5	11.7 19
玉西2	100.0 102	6.9 7	10.8 11	64.7 66	4.9 5	2.0 2	10.8 11
原田	100.0 5	0.0 0	0.0 0	80.0 4	0.0 0	0.0 0	20.0 1
緑	100.0 28	10.7 3	10.7 3	64.3 18	3.6 1	3.6 1	7.1 2
大足	100.0 163	11.0 18	8.0 13	62.6 102	6.1 10	1.8 3	10.4 17
富貴	100.0 121	14.0 17	17.4 21	51.2 62	3.3 4	0.8 1	13.2 16
富貴市場	100.0 62	6.5 4	16.1 10	69.4 43	4.8 3	1.6 1	1.6 1
東大高	100.0 81	12.3 10	8.6 7	60.5 49	4.9 4	1.2 1	12.3 10
市原	100.0 8	0.0 0	12.5 1	75.0 6	0.0 0	0.0 0	12.5 1
新田	100.0 8	37.5 3	25.0 2	37.5 3	0.0 0	0.0 0	0.0 0
無回答	100.0 20	15.0 3	10.0 2	55.0 11	5.0 1	0.0 0	15.0 3
*自動車免許の保有別*							
持っている	100.0 1154	12.0 138	13.3 153	62.1 717	3.1 36	1.7 20	7.8 90
持っていない	100.0 348	8.9 31	8.6 30	60.6 211	2.3 8	2.0 7	17.5 61
無回答	100.0 8	25.0 2	12.5 1	25.0 2	0.0 0	0.0 0	37.5 3
*外出の動向別*							
外出には困難を感じない	100.0 1355	11.7 158	13.1 177	62.4 846	2.8 38	1.5 21	8.5 115
杖などを使用して外出	100.0 44	2.3 1	4.5 2	54.5 24	4.5 2	2.3 1	31.8 14
介助を必要とする	100.0 24	8.3 2	4.2 1	62.5 15	0.0 0	4.2 1	20.8 5
外出は困難な状況である	100.0 34	14.7 5	2.9 1	55.9 19	2.9 1	5.9 2	17.6 6
無回答	100.0 53	9.4 5	5.7 3	49.1 26	5.7 3	3.8 2	26.4 14

(4) 財政負担と今後のサービス水準のあり方

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○）

	サンプル数	現状は妥当な税金投入額・サービス水準である	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	今以上の税金投入を行い、西部や南部地区等にも定時定路線のバスを運行してほしい	運賃を値上げし、サービス水準を向上させてほしい	運賃を値上げして、税金投入は抑制してほしい（サービス水準は現状維持）	サービス水準を下げて、税金投入を抑制してほしい	わからない	その他	無回答
全体	100.0 1510	29.1 440	5.0 76	2.5 38	3.1 47	7.8 118	3.4 52	37.0 558	5.2 79	6.8 102
*年齢別*										
20歳未満	100.0 101	17.8 18	3.0 3	4.0 4	1.0 1	6.9 7	2.0 2	52.5 53	6.9 7	5.9 6
20歳代	100.0 121	28.9 35	5.0 6	4.1 5	2.5 3	9.9 12	2.5 3	40.5 49	5.0 6	1.7 2
30歳代	100.0 165	33.3 55	5.5 9	2.4 4	1.8 3	13.9 23	3.0 5	33.9 56	4.8 8	1.2 2
40歳代	100.0 196	35.2 69	7.7 15	2.0 4	2.6 5	8.2 16	3.6 7	30.1 59	8.7 17	2.0 4
50歳代	100.0 216	33.8 73	7.4 16	3.7 8	5.1 11	9.3 20	3.2 7	28.7 62	4.6 10	4.2 9
60～64歳	100.0 133	33.8 45	5.3 7	0.0 0	3.8 5	4.5 6	3.8 5	38.3 51	6.0 8	4.5 6
65～69歳	100.0 127	36.2 46	2.4 3	2.4 3	3.9 5	8.7 11	2.4 3	29.1 37	4.7 6	10.2 13
70～74歳	100.0 155	22.6 35	3.2 5	1.9 3	2.6 4	4.5 7	3.9 6	41.9 65	5.8 9	13.5 21
75～79歳	100.0 130	20.8 27	3.1 4	2.3 3	4.6 6	5.4 7	7.7 10	42.3 55	3.8 5	10.0 13
80歳以上	100.0 158	23.4 37	5.1 8	2.5 4	2.5 4	5.7 9	2.5 4	42.4 67	1.3 2	14.6 23
無回答	100.0 8	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	50.0 4	12.5 1	37.5 3
*地区別*										
北山	100.0 192	37.0 71	5.7 11	2.6 5	2.1 4	5.7 11	4.2 8	31.3 60	6.8 13	4.7 9
中山	100.0 61	26.2 16	4.9 3	0.0 0	3.3 2	16.4 10	4.9 3	27.9 17	3.3 2	13.1 8
下門	100.0 59	35.6 21	5.1 3	1.7 1	6.8 4	10.2 6	3.4 2	27.1 16	5.1 3	5.1 3
馬場	100.0 168	32.7 55	4.2 7	0.6 1	3.6 6	10.7 18	1.2 2	39.3 66	4.8 8	3.0 5
市場	100.0 37	21.6 8	5.4 2	2.7 1	2.7 1	10.8 4	0.0 0	35.1 13	8.1 3	13.5 5
上ヶ	100.0 89	23.6 21	6.7 6	1.1 1	2.2 2	3.4 3	6.7 6	50.6 45	0.0 0	5.6 5
小迎	100.0 42	31.0 13	0.0 0	4.8 2	0.0 0	9.5 4	7.1 3	31.0 13	2.4 1	14.3 6
玉東	100.0 102	26.5 27	4.9 5	0.0 0	2.9 3	7.8 8	4.9 5	42.2 43	7.8 8	2.9 3
玉西1	100.0 162	22.8 37	7.4 12	3.1 5	2.5 4	9.9 16	3.1 5	37.7 61	6.2 10	7.4 12
玉西2	100.0 102	28.4 29	8.8 9	2.0 2	1.0 1	7.8 8	2.0 2	33.3 34	6.9 7	9.8 10
原田	100.0 5	60.0 3	0.0 0	40.0 2	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0
緑	100.0 28	21.4 6	7.1 2	7.1 2	0.0 0	14.3 4	7.1 2	42.9 12	0.0 0	0.0 0
大足	100.0 163	28.8 47	7.4 12	2.5 4	6.7 11	7.4 12	3.1 5	31.3 51	3.7 6	9.2 15
富貴	100.0 121	27.3 33	0.0 0	5.0 6	4.1 5	6.6 8	4.1 5	38.8 47	7.4 9	6.6 8
富貴市場	100.0 62	33.9 21	4.8 3	1.6 1	1.6 1	4.8 3	0.0 0	48.4 30	1.6 1	3.2 2
東大高	100.0 81	25.9 21	1.2 1	4.9 4	2.5 2	2.5 2	3.7 3	43.2 35	6.2 5	9.9 8
市原	100.0 8	37.5 3	0.0 0	12.5 1	0.0 0	0.0 0	0.0 0	37.5 3	0.0 0	12.5 1
新田	100.0 8	25.0 2	0.0 0	0.0 0	0.0 0	12.5 1	12.5 1	50.0 4	0.0 0	0.0 0
無回答	100.0 20	30.0 6	0.0 0	0.0 0	5.0 1	0.0 0	0.0 0	40.0 8	15.0 3	10.0 2
*自動車免許の保有別*										
持っている	100.0 1154	31.9 368	5.2 60	2.3 27	3.0 35	8.7 100	3.6 41	34.6 399	5.7 66	5.0 58
持っていない	100.0 348	20.4 71	4.6 16	3.2 11	3.4 12	5.2 18	3.2 11	45.1 157	3.4 12	11.5 40
無回答	100.0 8	12.5 1	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	0.0 0	25.0 2	12.5 1	50.0 4
*外出の動向別*										
外出には困難を感じない	100.0 1355	29.9 405	5.0 68	2.5 34	3.1 42	8.3 113	3.5 47	36.7 497	5.5 75	5.5 74
杖などを使用して外出	100.0 44	18.2 8	4.5 2	0.0 0	6.8 3	4.5 2	2.3 1	40.9 18	2.3 1	20.5 9
介助を必要とする	100.0 24	33.3 8	0.0 0	0.0 0	4.2 1	8.3 2	0.0 0	41.7 10	4.2 1	8.3 2
外出は困難な状況である	100.0 34	26.5 9	8.8 3	5.9 2	2.9 1	0.0 0	5.9 2	35.3 12	0.0 0	14.7 5
無回答	100.0 53	18.9 10	5.7 3	3.8 2	0.0 0	1.9 1	3.8 2	39.6 21	3.8 2	22.6 12

## 憩いのサロンのヒアリング結果(記録)

会場	日時	参加者数
上ヶ会場 (上ヶ公民館)	1月8日(水) 10:30~11:00	52名 (事務局8名含む)
<p>【アンケート結果】・回答者数=44名(事務局含まず)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ゆめころんの認知状況 = 44名(100%)</li> <li>○ゆめころんの利用状況 = 24名(54.5%)</li> <li>○乗合タクシーの認知状況 = 25名(56.8%)</li> <li>○乗合タクシーの利用状況 = 2名(4.5%)</li> </ul>		
<p>【自由意見等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○サロンまでの移動手段 <ul style="list-style-type: none"> <li>・上ヶ会場までの主な移動手段：歩き 22名、自動車 6名、自転車等</li> <li>・他のサロン会場も多くの方が参加(自転車にて役場まで+コミバス利用者あり)</li> </ul> </li> <li>○コミュニティバスに対する意見 <ul style="list-style-type: none"> <li>・赤ルートの逆回りが欲しい(壱町田地区住民)</li> <li>・手を挙げたら止まってもらえないか。</li> <li>・上ヶ公民館前の道を通るなど、集落内を通って欲しい。</li> <li>・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。</li> <li>・役場の職員が運転すればよい。</li> <li>・ゆめたろうプラザによく行くが、青ルートの逆回りが欲しい。</li> </ul> </li> <li>○事業全体について <ul style="list-style-type: none"> <li>・やすらぎの森墓園まで行けないか。</li> <li>・荷物の忘れものをした時の連絡先を教えて欲しい。</li> <li>・乗合タクシーとコミュニティバスが一緒になった時刻表は字が小さくて見えない。コミュニティバスだけの時刻表を友人が役場で入手した。文字の大きい時刻表が欲しい。</li> <li>・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。</li> </ul> </li> </ul>		

会場	日時	参加者数
下門会場 (下門区公民館)	1月8日(水) 11:15~11:30	35名 (事務局15名含む)
<p>【アンケート結果】・回答者数=35名(事務局含まず)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ゆめころんの認知状況 = 35名(100%)</li> <li>○ゆめころんの利用状況 = 6名(17.1%)</li> <li>○乗合タクシーの認知状況(使用方法) = 0名(0%)</li> <li>○乗合タクシーの利用状況 = 0名(0%)</li> </ul> <p>【自由意見等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○コミュニティバスに対する意見 <ul style="list-style-type: none"> <li>・池田町に住んでいる。近くに停留所が無い。</li> </ul> </li> <li>○乗合タクシーに対する意見 <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り方が分からない。教えて欲しい。</li> </ul> </li> <li>○事業全体について <ul style="list-style-type: none"> <li>・町民アンケート調査を回答した。結果はいつ公表されるか。</li> </ul> </li> </ul>		

会場	日時	参加者数
東大高会場 (東大高公民館)	1月14日(火) 15:00~15:30	69名 (事務局14名含む)
<p>【アンケート結果】・回答者数=54名(事務局含まず)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ゆめころんの認知状況(使用方法) = 38名(70.3%)</li> <li>○ゆめころんの利用状況 = 12名(22.2%)</li> <li>○乗合タクシーの認知状況(使用方法) = 2名(3.7%)</li> <li>○乗合タクシーの利用状況 = 0名(0%)</li> </ul> <p>【自由意見等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○コミュニティバスに対する意見 <ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表をみると、運転手の休憩時間の確保だと思うが、昼間の運行されていない時間がある。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。</li> <li>・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。</li> <li>・病院目的の利用者が多いと思う。午前中に病院診察後、ちょうどダイヤのない時間帯に帰りたいというニーズが多い。タクシーで帰る場合もある。運転手の休憩時間をずらして、12時台は運行して欲しい。</li> </ul> </li> <li>○事業全体について <ul style="list-style-type: none"> <li>・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年後はどうなるのか。2年間とせず、ずっと無料利用できるようにして欲しい。</li> <li>・上ヶ地区に居住しているが、北山会場(くすのきの里)の憩いのサロンに参加する。コミュニティバスを利用しようとする、乗り合いタクシーからコミュニティバスに乗り換え、また、乗り合いタクシーに2回乗り換える必要がある。歩くと40分程度が、バスを利用すると1時間かかってしまうようでは、バスは利用できない。直接、サロンにいけるようにして欲しい。</li> </ul> </li> </ul>		

会場	日時	参加者数
馬場会場 (砂川会館)	1月16日(木) 13:30~13:50	88名 (事務局12名含む)
<p><b>【アンケート結果】・回答者数=76名(事務局含まず)</b></p> <p>○ゆめころんの認知状況(使用方法) = 62名(81.6%)</p> <p>○ゆめころんの利用状況 = 42名(55.3%)</p> <p>○乗合タクシーの認知状況(使用方法) = 5名(6.6%)</p> <p>○乗合タクシーの利用状況 = 3名(3.9%)</p>		
<p><b>【自由意見等】</b></p> <p>○コミュニティバスに対する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・憩いのサロンの開催場所の近くにバス停留所を設置して欲しい。</li> <li>・原田、壺町田地区などにも運行して欲しい。</li> <li>・12:00~13:00の休憩時間も運行して欲しい。</li> <li>・バス停留所の無いところで、乗降できないか。</li> <li>・いろんな病院の前に停留所を設置して欲しい。</li> </ul>		

会場	日時	参加者数
小迎会場 (小迎公民館)	1月21日(火) 10:45~11:15	50名 (事務局10名含む)
<p><b>【アンケート結果】・回答者数=40(事務局含まず)</b></p> <p>○ゆめころんの認知状況(使用方法) = 30名(75.0%)</p> <p>○ゆめころんの利用状況 = 10名(25.03%)</p> <p>○乗合タクシーの認知状況(使用方法) = 1名(2.5%)</p> <p>○乗合タクシーの利用状況 = 0名(0%)</p>		
<p><b>【自由意見等】</b></p> <p>○コミュニティバスに対する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・スーパーに乗り入れて欲しい。</li> <li>・老人福祉センター(温浴施設)に行けるようにして欲しい。</li> </ul>		

武豊町地域公共交通網形成計画

平成27年2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