

地域公共交通確保維持改善事業

調査事業の実績報告書

平成26年3月

武豊町地域公共交通会議

<目 次>

序章 調査の趣旨・目的	1
1. 武豊町の公共交通の概況・問題点	1
2. 調査の必要性（実施目的）	1
3. 調査項目	2
4. 検討経過	2
5. 調査成果概要	3
第1章 交通に関する現況	4
1. 総合計画での位置づけ	4
2. 潜在需要となる人口動向	6
3. 交通に関する現況のとりまとめ	15
第2章 コミュニティバス・乗り合いタクシーの路線別評価	16
1. 武豊町コミュニティバスの利用実績の推移	16
2. 事前予約制バス（乗合タクシー）の利用実績の推移	22
3. 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	24
4. 路線別評価のとりまとめ	24
第3章 町民アンケート調査結果	25
1. 調査概要	25
2. アンケート対象の属性（問1）	26
3. 外出の頻度や目的（問2）	31
4. 公共交通での移動について不便を感じているか（問3）	38
5. コミュニティバス等の利用実態について（問4）	41
6. コミュニティバス等の事業実施効果について（問5）	43
7. 税投入・サービス水準に対する評価について（問6）	45
8. まったく利用しない人の理由等について（問7）	49
9. 公共交通への転換見通しについて（問8）	51
第4章 利用者アンケート調査結果	53
1. 調査概要	53
2. アンケート対象の属性	54
3. 本日、利用されたルート	58
4. コミュニティバスの利用頻度	59
5. 利用目的	59
6. 利用しはじめた「きっかけ」	60
7. 事業の実施効果（利用して良かったこと）	61
8. 当該バスの運行サービスの満足度	62
9. 財政投入・税負担について	65
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	66
第5章 関係者ヒアリング調査結果	67
1. 交通事業者ヒアリング調査結果について	67
2. 地元関係者ヒアリング調査結果について	69

序章 調査の趣旨・目的

1. 武豊町の公共交通の概況・問題点

武豊町は、面積 25.82k m²、人口 42,408 人（H22 年国勢調査）で、名鉄河和線の 3 駅、J R 武豊線 1 駅の鉄軌道があるが、路線バスについては運行されていないため、住民から公共交通サービスの提供に対する要望、公共交通空白問題を抱えていた。

バスによる地域公共交通サービスの提供については、平成 15 年に 3 ヶ月間の通勤用バスを使用した公共施設を結ぶ巡回バスの試行運行事業を実施したが、十分な利用がなかったため、本格運行に至らなかった。

しかし、少子高齢化・人口減少社会に対応した生活交通の確保は不可欠であり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の施行等を契機に、地域公共交通会議を設置し、武豊町地域公共交通総合連携計画を策定し、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・区域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、本格運行を行ってきている

地域公共交通確保維持改善事業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る。

2. 調査の必要性（実施目的）

これまで上記取組を行ってきたが、平成 22 年 3 月に策定した「地域公共交通総合連携計画」は来年度平成 27 年 3 月をもって計画期間を終了する予定で、来年度抜本的見直しに向けた基礎調査が必要とされている。

特に、コミュニティバスの 4 つルート単位毎に、利用状況や沿線住民の将来意向を確認し、それぞれ改編に向けた検討を行っていく必要がある。

そこで、地域公共交通調査事業を活用し、来年度地域公共交通総合連携計画及び生活交通ネットワーク計画を抜本的に見直しするために、本年度、「町民」「利用者」「関係者」のニーズを把握するための基礎調査を必要とされた。

3. 調査項目

実施項目	実施内容
1. 現況調査	・上位関連計画、人口動向、コミュニティバスのルート別の利用実態等、現況調査を実施。
2. 町民ニーズ検討	・町民 3,000 名を対象とした郵送アンケート調査の実施。 ・地域ブロック単位で、事業状況の説明会を兼ねた、改善要望等のニーズ把握を行う。
3. 利用者ニーズ検討	・コミュニティバス、乗合タクシーの利用者に対するアンケート調査の実施。 ・事業満足度、改善点等のニーズ把握を行う。
4. 関係者ヒアリング調査	・交通事業者（バス、タクシー）、福祉関係者（老人福祉センター送迎バス事業）等に対するヒアリングを行い、将来的な事業見通しについて調整確認を行う。
5. 課題整理・対応方針の検討	・上記調査をふまえ、武豊町における地域公共交通に関する課題整理を行う。 ・また、当該課題に対する対応方針について検討を行う。
6. 協議会開催	・計画策定に向けた調査内容の協議、ニーズ調査後の分析確認、課題、対応方針の検討など協議のため、協議会を開催する。

4. 検討経過

日時	検討テーマ
○第 12 回検討会 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)
○第 13 回検討会 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
○第 14 回検討会 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
○15 回検討会 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

5. 調査成果概要



第1章 交通に関する現況

1. 総合計画での位置づけ

(1) 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



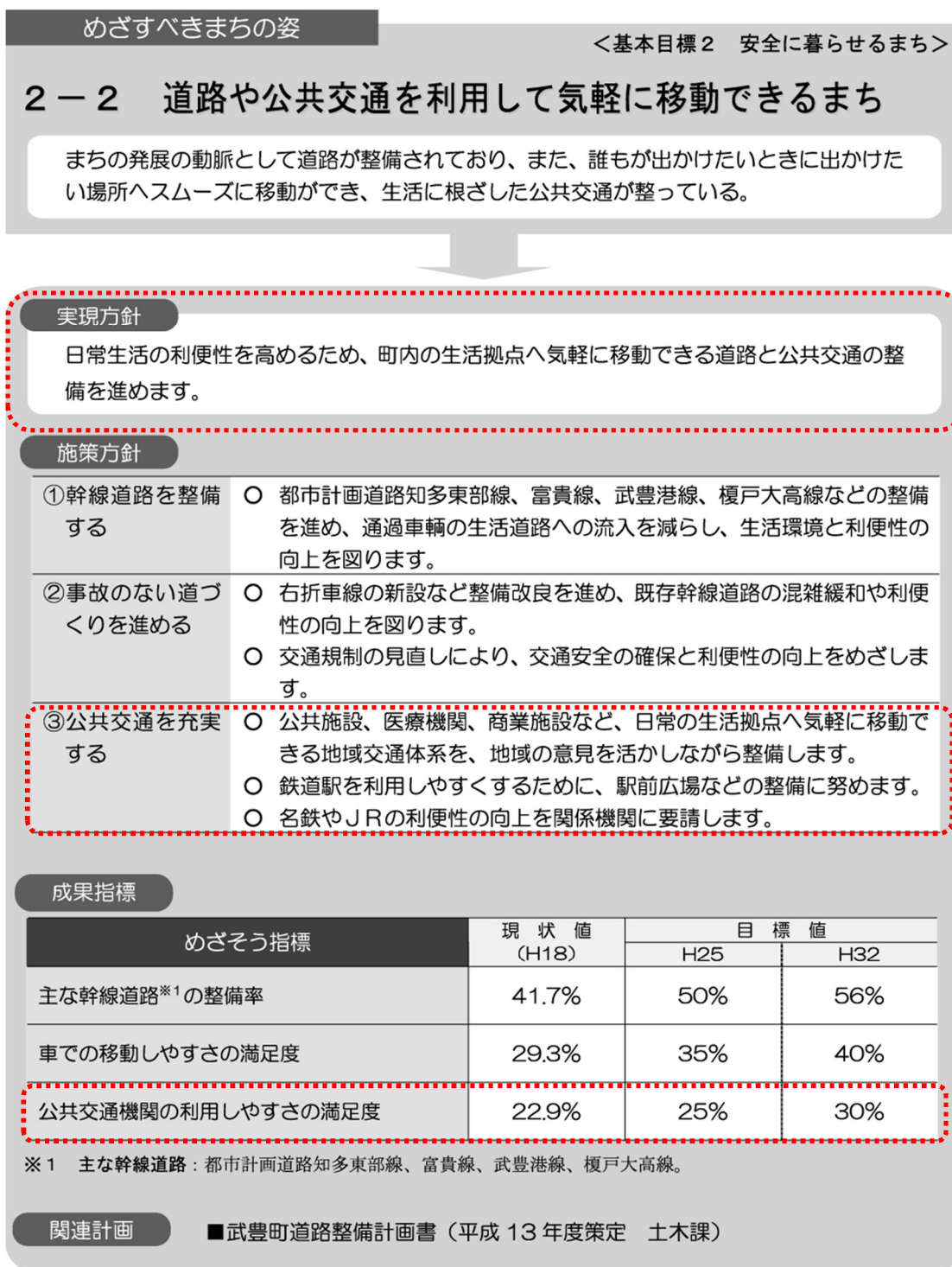
〈資料〉たけとよ ゆめたろうプラン

(2) 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」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。

総合計画は平成20年度に策定しており、第1次地域公共交通総合連携計画策定時から特に変更はない。

図1-2 実現方針・施策方針・成果指標



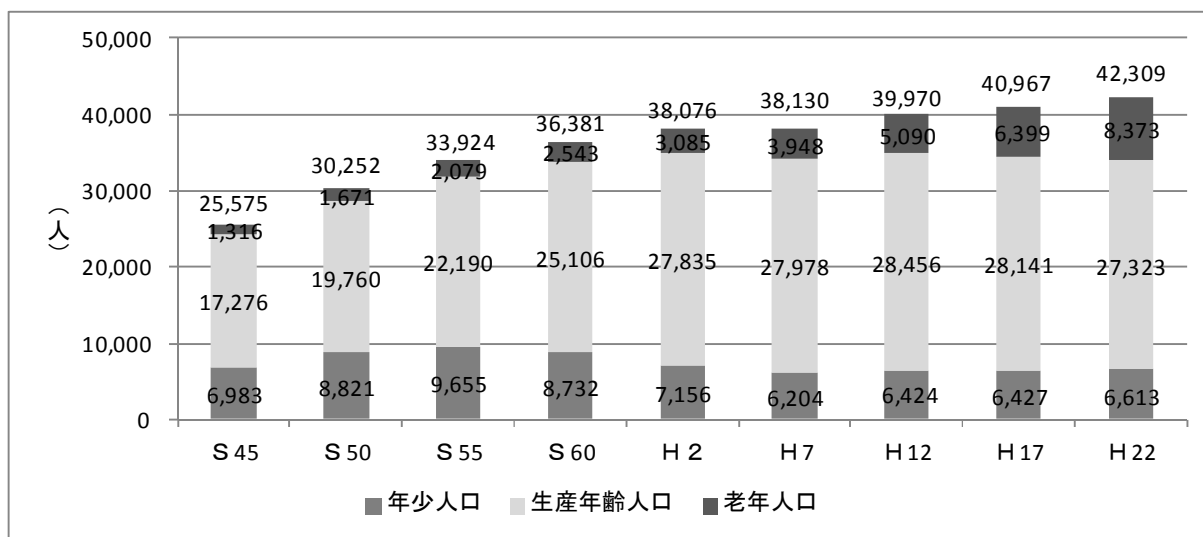
〈資料〉たけとよ ゆめたろうプラン

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

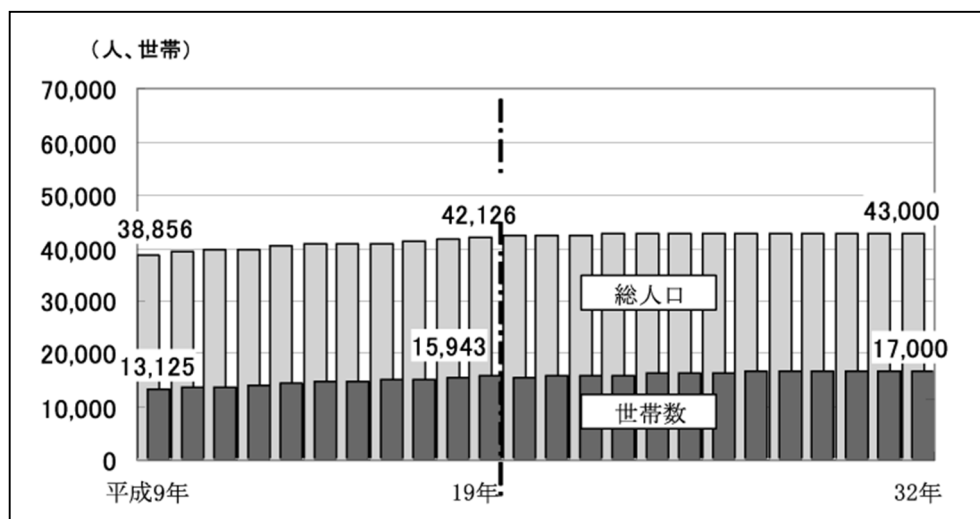


(資料) 国勢調査人口

(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もしばらく続き、平成 29 年にピークを迎えてその後はゆるやかに減少し、平成 32 年には約 43,000 人になる見込みとしている。

図 1-4 武豊町の総人口・世帯数



〈資料〉 たけとよ ゆめたろうプラン 第 5 次武豊町総合計画

(3) 国立社会保障・人口問題研究所における人口見通し

国立社会保障・人口問題研究所による「日本の地域別将来推計人口」によると、武豊町の将来人口は、平成32年まで増加する見通しであり、総合計画の人口増加見通しを裏付けている。

図 1-5 武豊町の将来推計人口

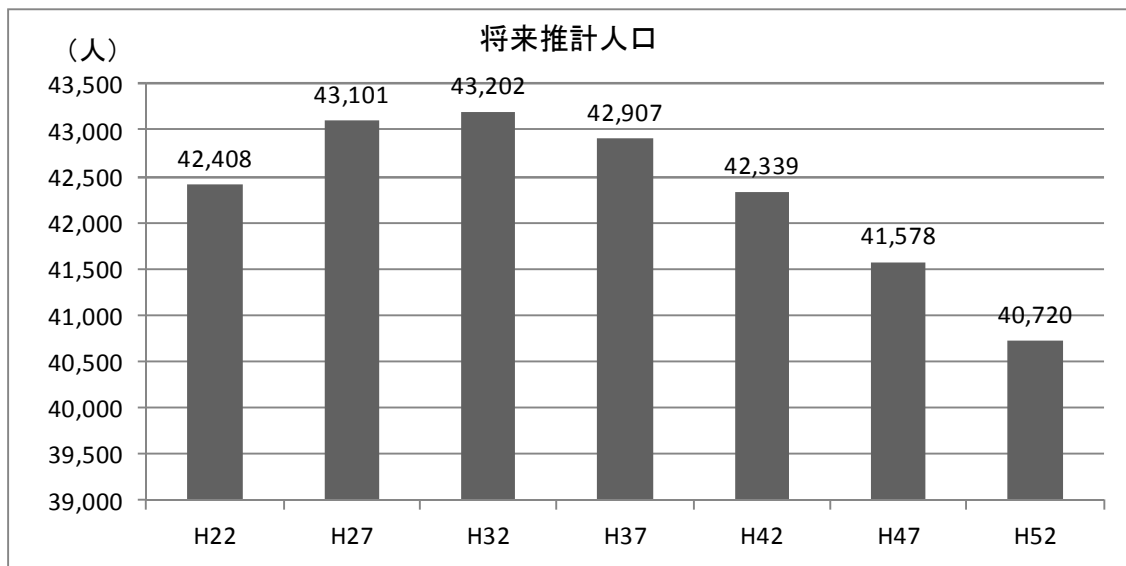


表 1-1 武豊町の将来推計人口 (年齢階級別データ)

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

資料: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成25年3月推計)

(4) 流出人口（15歳以上）

国勢調査における武豊町の流出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）

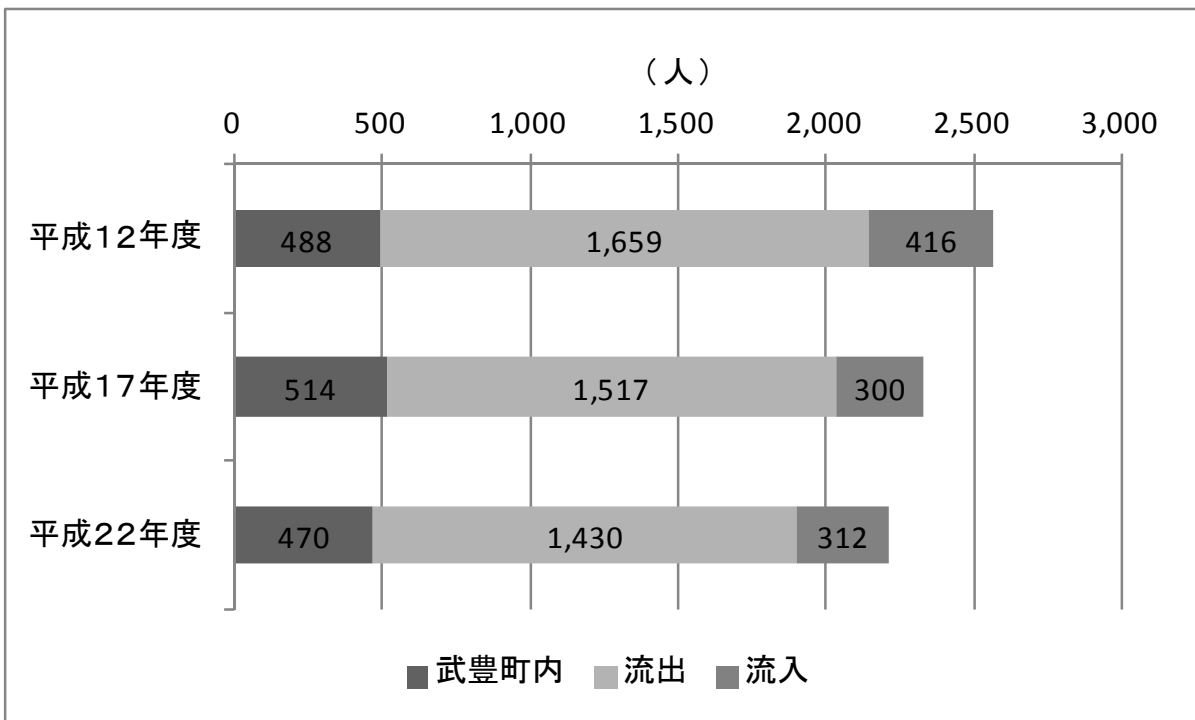
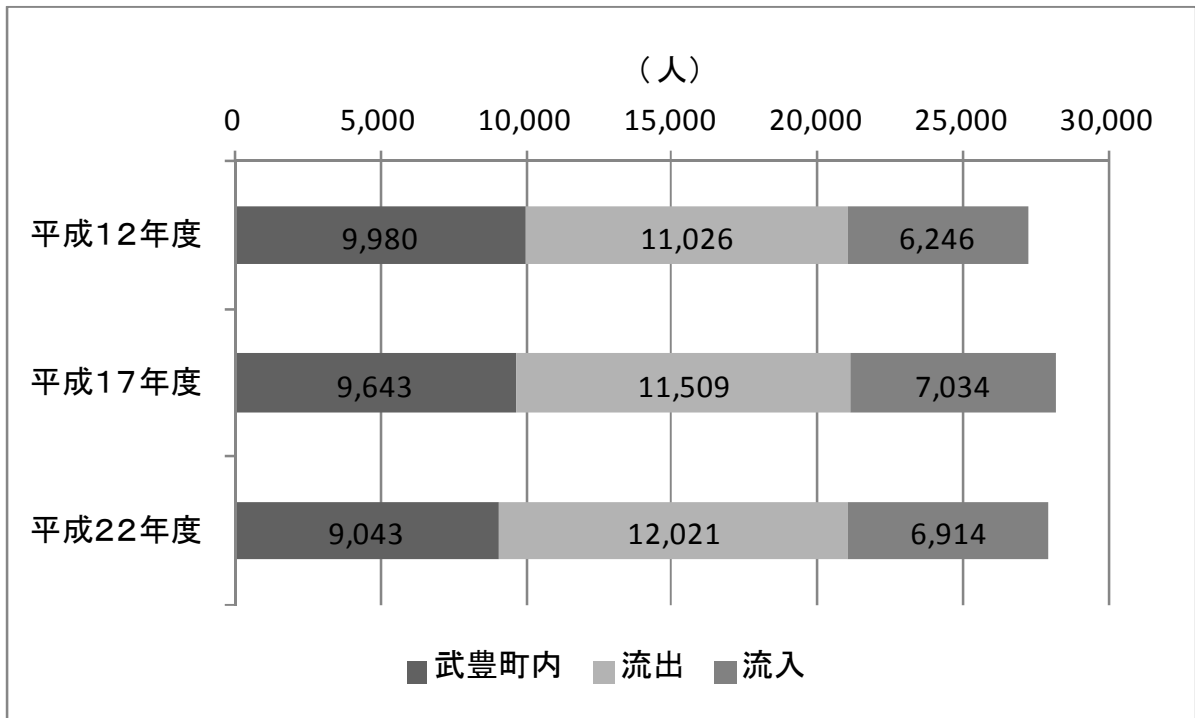


図 1-7 武豊町の通勤流動（上：H17 下：H22）

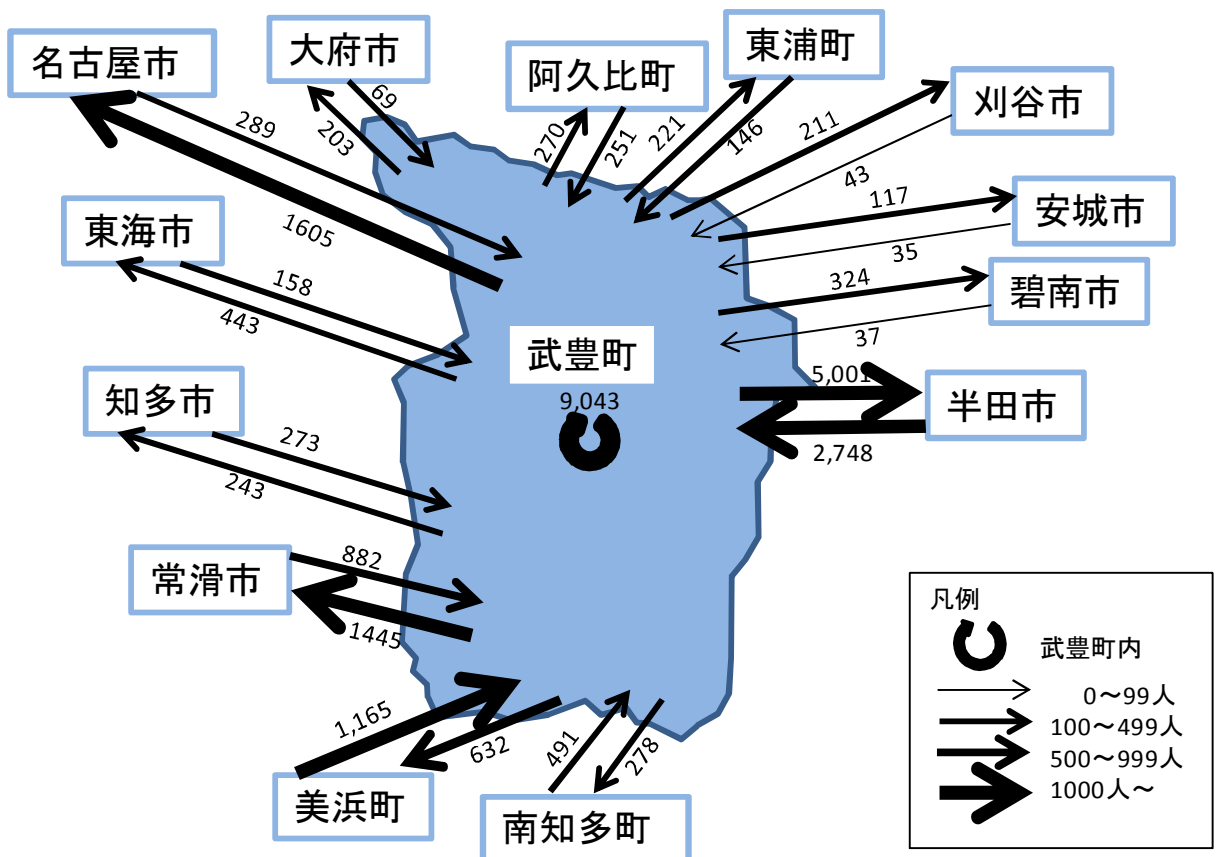
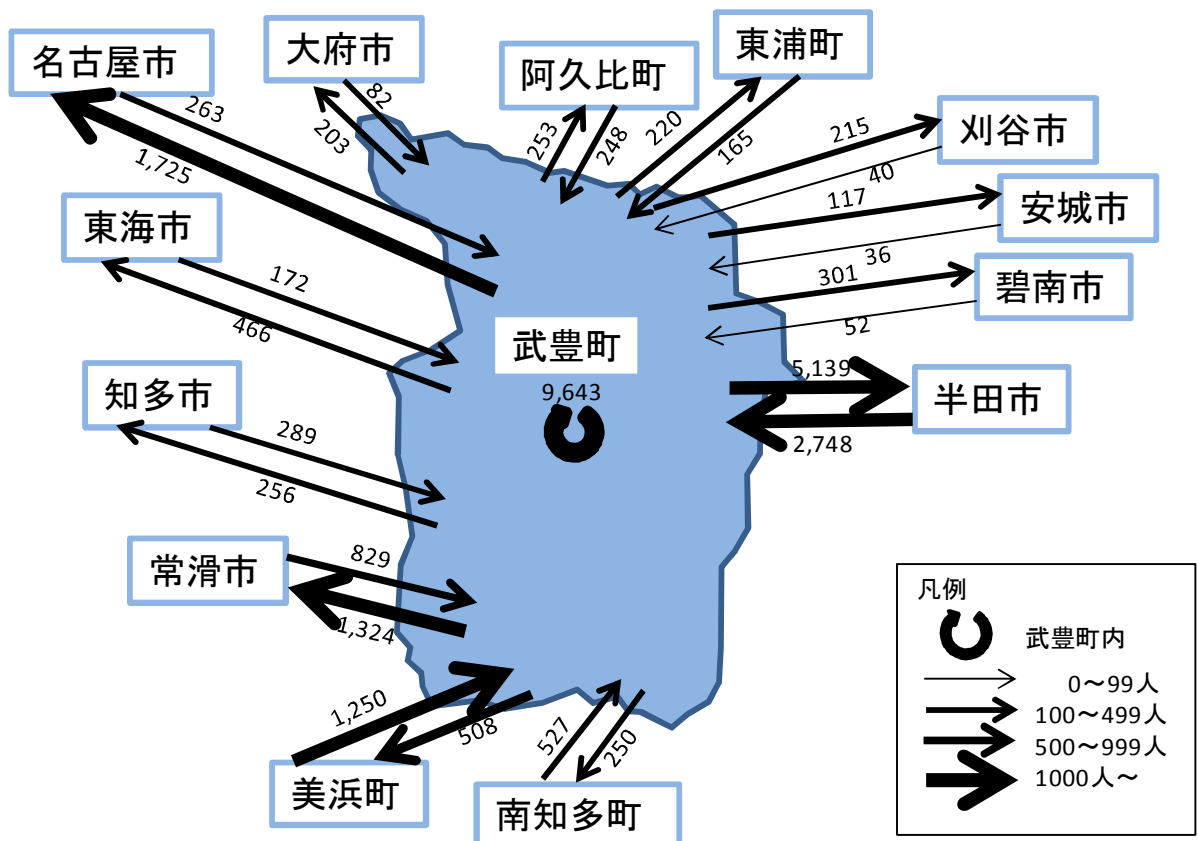
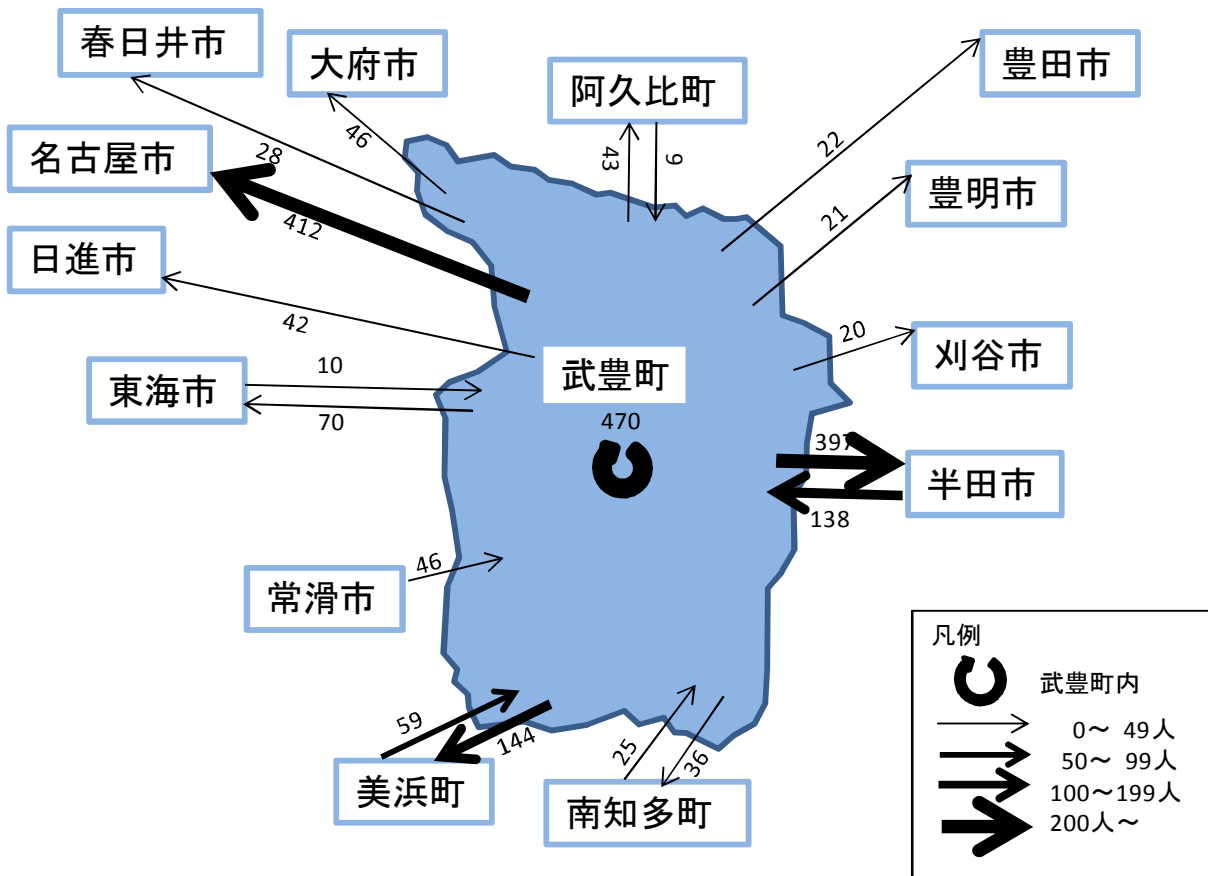
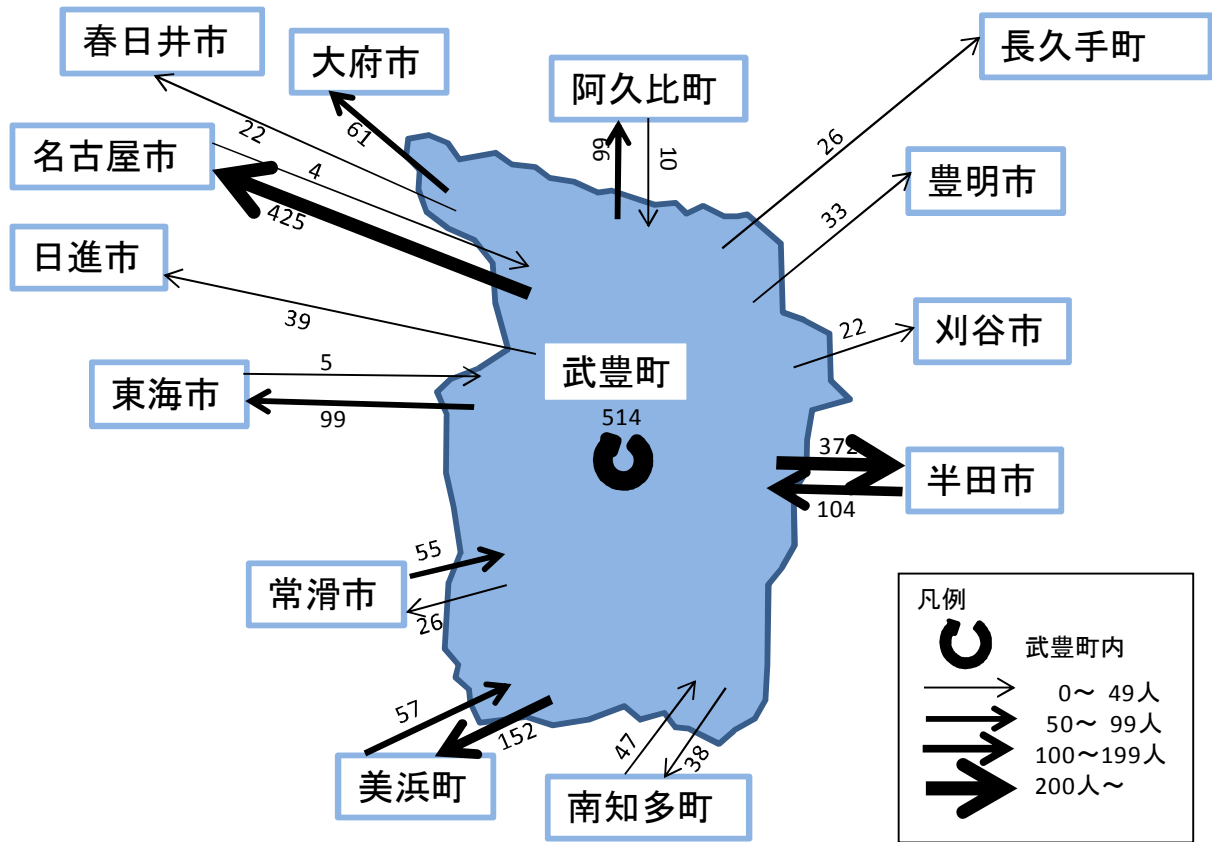


図 1-8 武豊町の通学流動（上：H17 下：H22）

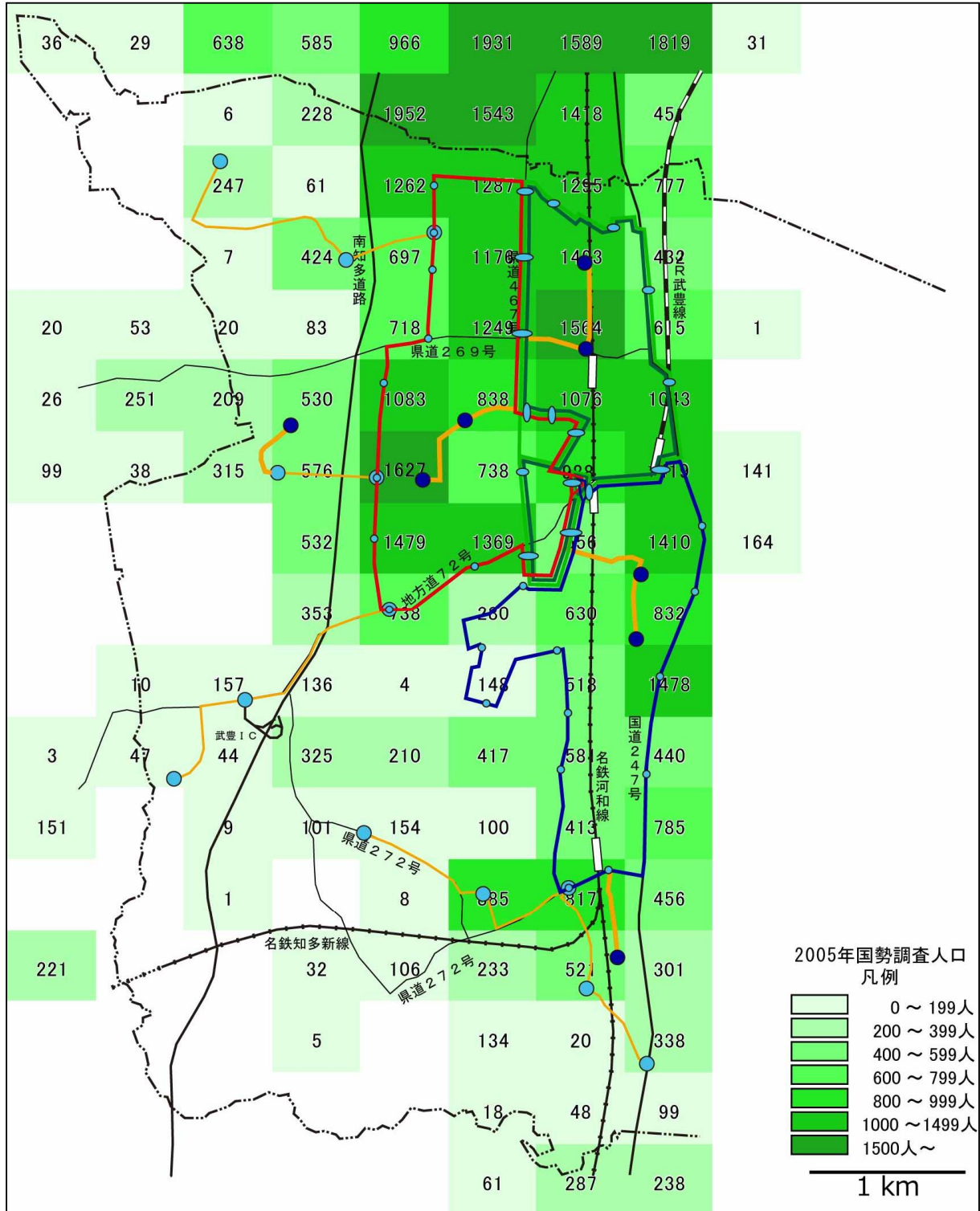


(4) 人口分布状況

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。

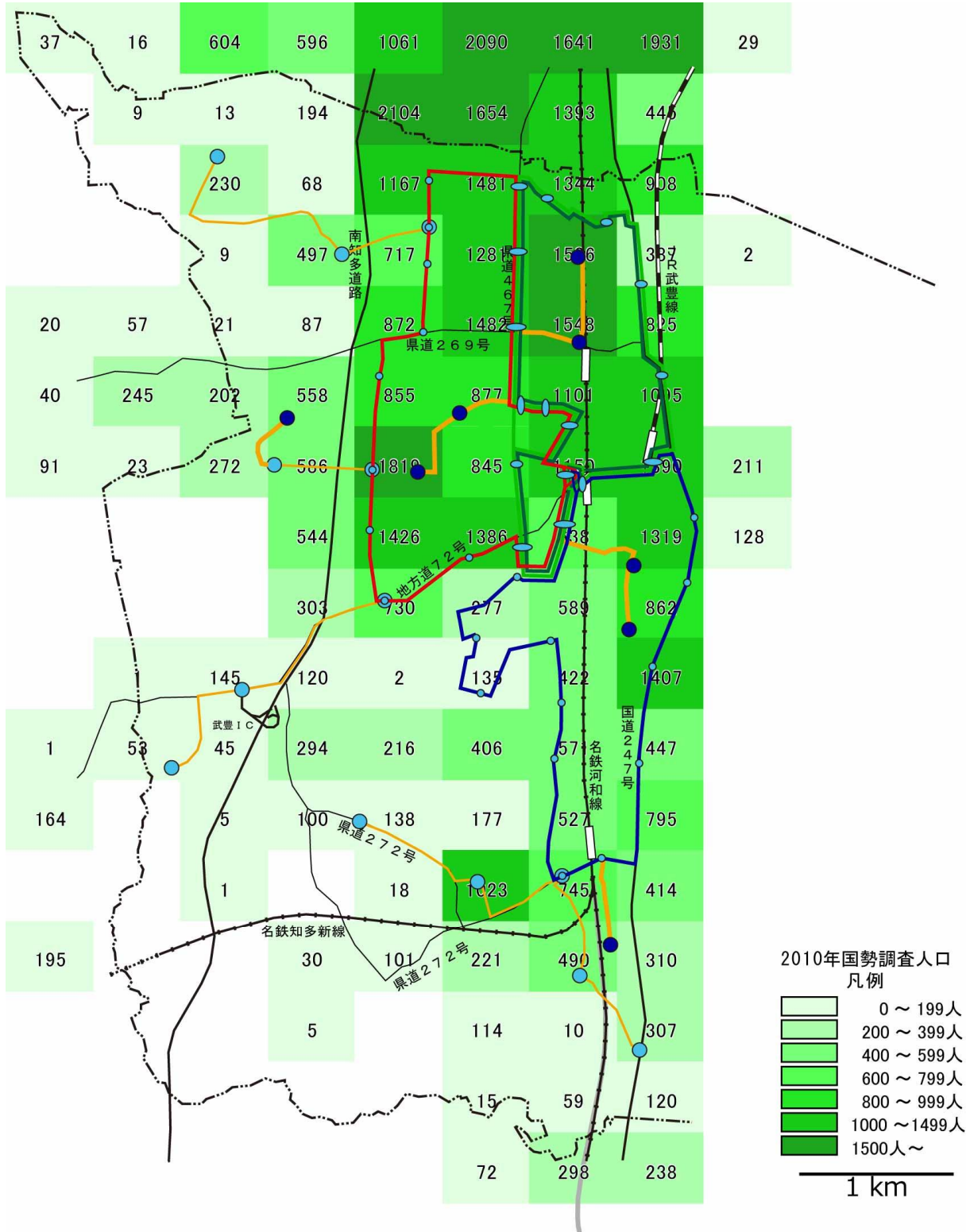
図 1-9 武豊町 地区別人口（平成 17 年）



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

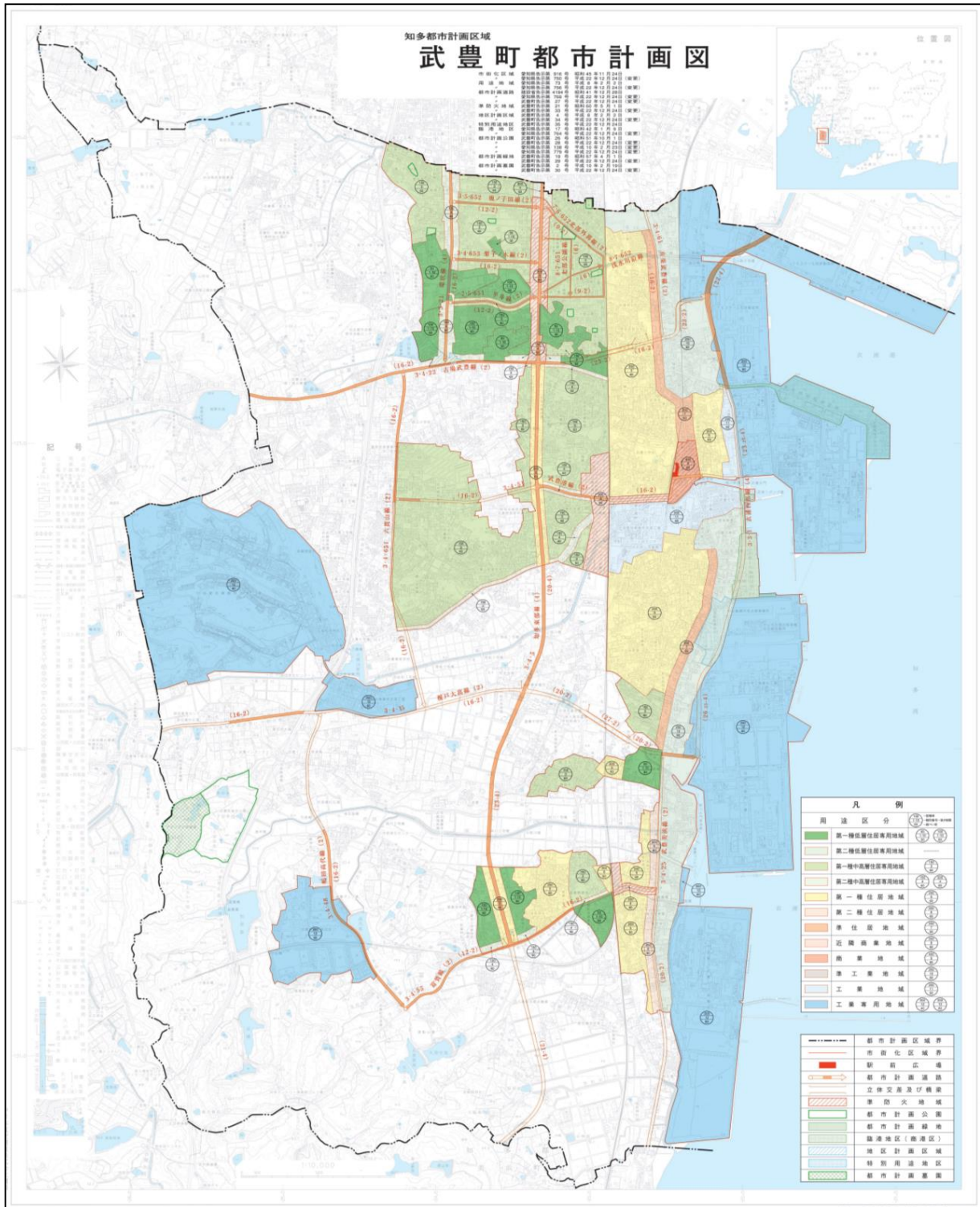
平成17年と22年の比較を行うと、町全体の人口増加をうけて、各メッシュの人口も一部を除き増加している。

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)

图 1-11 武豊町都市計画図



平成 22 年 1 月測図

3. 交通に関する現況のとりまとめ

(1) 総合計画での位置づけ

「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画」での、地域公共交通の位置づけをまとめると以下のようになっている。

○基本構想

「安全に暮らせるまち」

○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。」

○実現方針

「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ます。」

○施策方針

「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公共交通体系を、地域の意見を活かしながら整備します。」

(2) 人口動向のまとめ

- ・武豊町の人口は、平成 22 年まで増加傾向にあり、総合計画の見通しでは、平成 29 年までゆるやかに増加する見込みである。
- ・通勤通学流動は、名古屋市・半田・常滑市等には流出、美浜町・南知多町等は流入超過となっている。平成 17 年・22 年比較では、全体としては減少している。
- ・人口分布状況としては、市街化区域に人口が集中している。

(3) 現況分析のとりまとめ

- ・計画見直しにあたり、町の最上位計画の改訂は特になく、「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公共交通体系を、地域の意見を活かしながら整備します」という施策方針は、達成できている状況にある。
- ・人口動態は、平成 29 年ごろまで増加見通しであるため、潜在需要は増加する。現状の公共交通サービスを基本的に維持持続しやすい環境にある。
- ・人口分布状況も、市街化区域に集中した構造は大きな変化はなく、コミュニティバスの 4 つのルートで概ねカバーできている。

第2章 コミュニティバス・乗り合いタクシーの路線別評価

1. 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。

対前年同月と比較すると、H24年度の4月時のみ減少したものの、その他期間は増加しており、順調に推移していると判断できる。

路線別ではルート別の推移に差があり、1日1便当たりの乗車人員について、緑（左）ルートが2.8人/便と最も少なく、最も多い赤ルート（7.1人/便）と比較し、約4人の差がある。

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	32	575	405	1,394	699	3,073	3.2	2.7	7.7	4.7	4.7	253,900
	7月	33	640	452	1,453	706	3,251	3.4	2.9	7.8	4.6	4.8	260,100
	8月	34	636	410	1,309	666	3,021	3.4	2.6	7.0	4.3	4.4	244,000
	9月	35	539	414	1,270	570	2,793	3.0	2.8	7.1	3.8	4.2	228,200
	10月	36	643	474	1,367	733	3,217	3.5	3.1	7.3	4.7	4.7	252,100
	11月	37	552	484	1,432	757	3,225	3.1	3.2	8.0	5.0	4.9	256,000
	12月	38	455	404	1,207	565	2,631	2.7	2.9	7.2	4.0	4.3	209,100
1月	39	428	342	1,092	548	2,410	2.5	2.4	6.5	3.9	3.9	189,100	
2月	40	528	394	1,141	649	2,712	3.1	2.8	6.8	4.6	4.4	213,700	
累積合計	1,346	22,313	16,322	49,220	26,338	114,193						8,834,100	

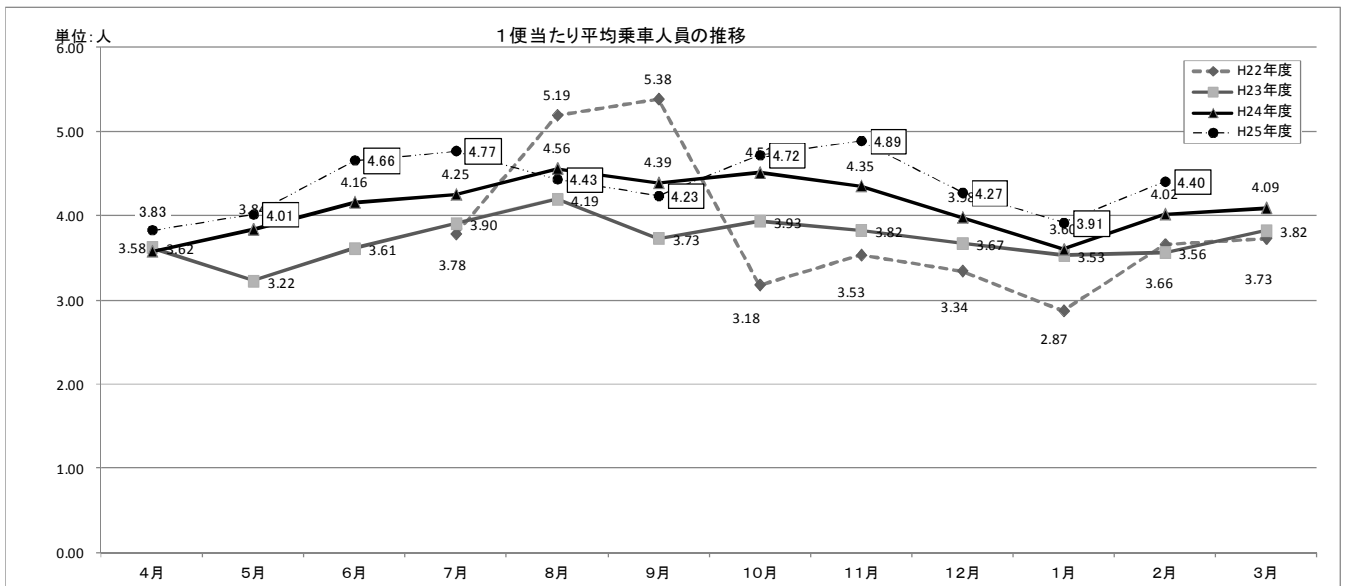
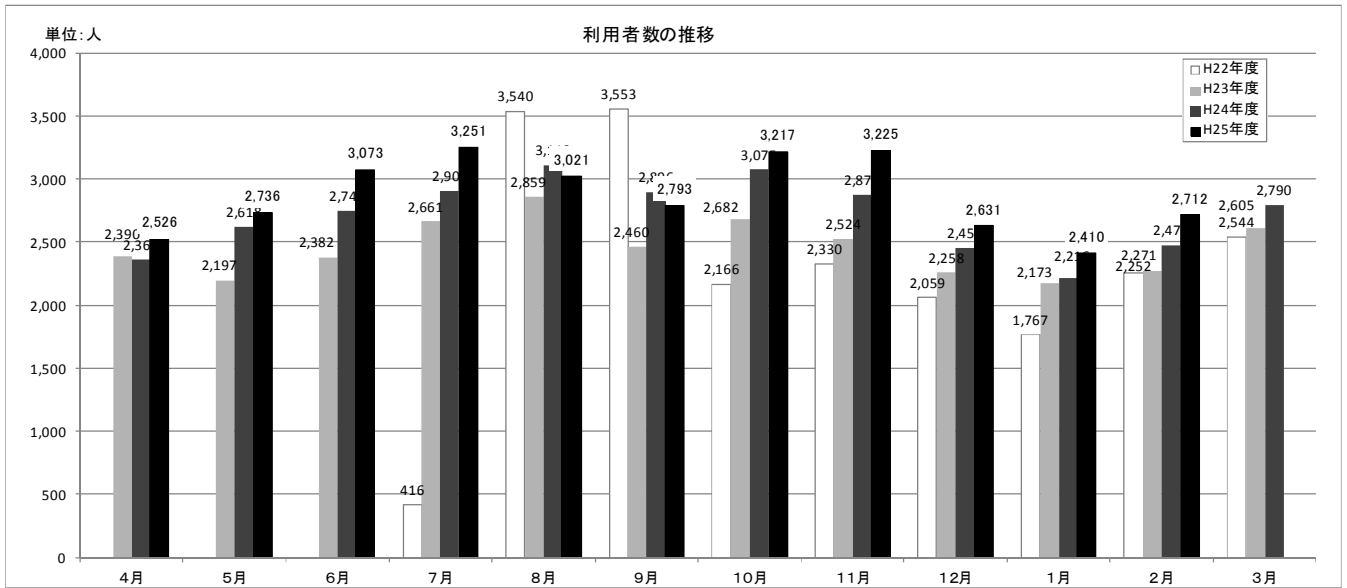
	運行日数	利用者数（単位：人）					1日1便当たりの乗車人数（単位：人/便）					運賃収入 （単位：円）
		緑（右）	緑（左）	赤	青	合計	緑（右）	緑（左）	赤	青	全体平均	
H22年度	242	4,185	3,281	7,849	5,312	20,627	2.8	2.7	5.3	4.4	3.9	1,227,600
H23年度	360	5,951	4,032	12,507	6,972	29,462	2.8	2.2	5.8	3.9	3.7	2,364,900
H24年度	359	6,176	4,420	14,839	7,074	32,509	2.9	2.5	6.9	3.9	4.1	2,693,900
H25年度	385	6,001	4,589	14,025	6,980	31,595	3.0	2.8	7.1	4.3	4.4	2,547,700

※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～H26.2の11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	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
4月		2,059	2,255	2,394		331	106	132		2,390	2,361	2,526		3.62	3.58	3.83
5月		1,947	2,461	2,625		250	157	111		2,197	2,618	2,736		3.22	3.84	4.01
6月		2,157	2,595	2,936		225	150	137		2,382	2,745	3,073		3.61	4.16	4.66
7月	336	2,336	2,739	3,071	80	325	161	180	416	2,661	2,900	3,251	3.78	3.90	4.25	4.77
8月	2,635	2,439	2,716	2,767	905	420	394	254	3,540	2,859	3,110	3,021	5.19	4.19	4.56	4.43
9月	2,965	2,245	2,702	2,629	588	215	194	164	3,553	2,460	2,896	2,793	5.38	3.73	4.39	4.23
10月	1,929	2,401	2,864	3,068	237	281	211	149	2,166	2,682	3,073	3,217	3.18	3.93	4.72	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		311	195	167		2,544	2,605	2,790		3.73	3.82	4.09	

②バス停留所別利用状況

○緑（右）ルート

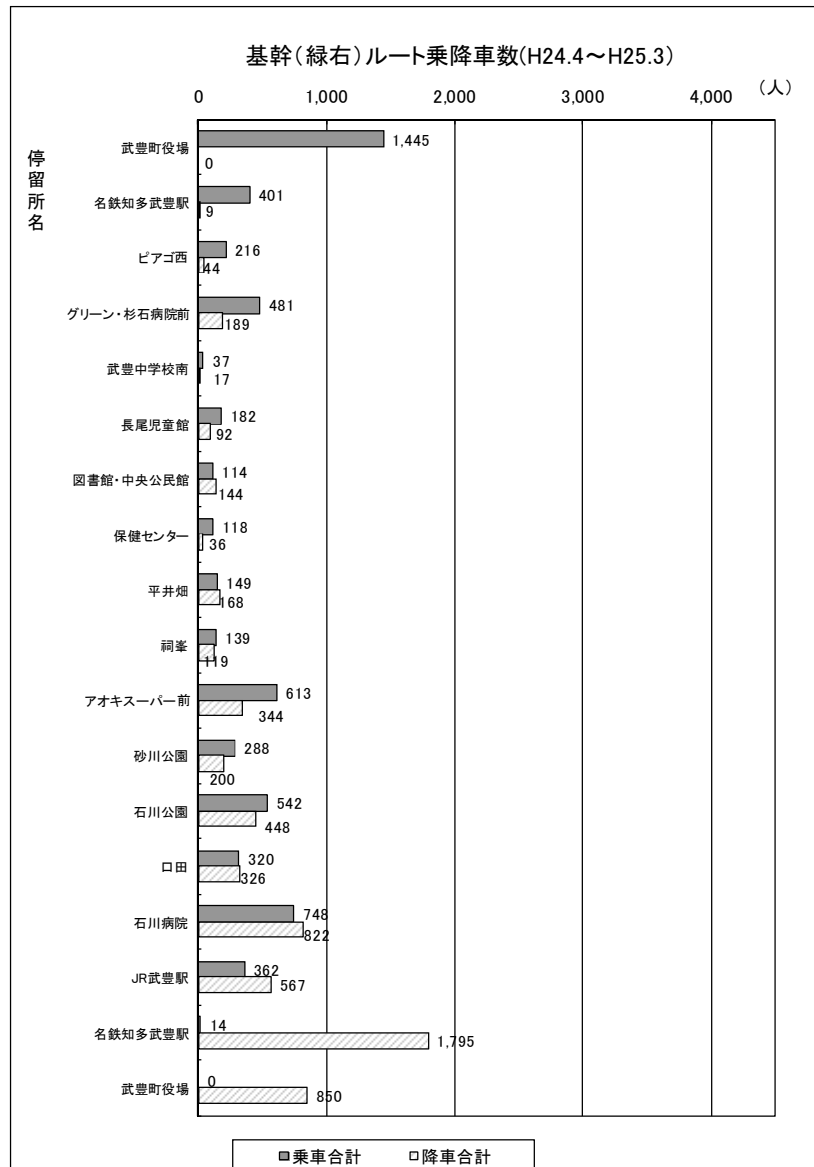
緑（右まわり）ルートの
昨年度1年間のバス停留所
別の利用実績は右のとおり。

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。

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
ピアゴ西	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



○緑（左）ルート

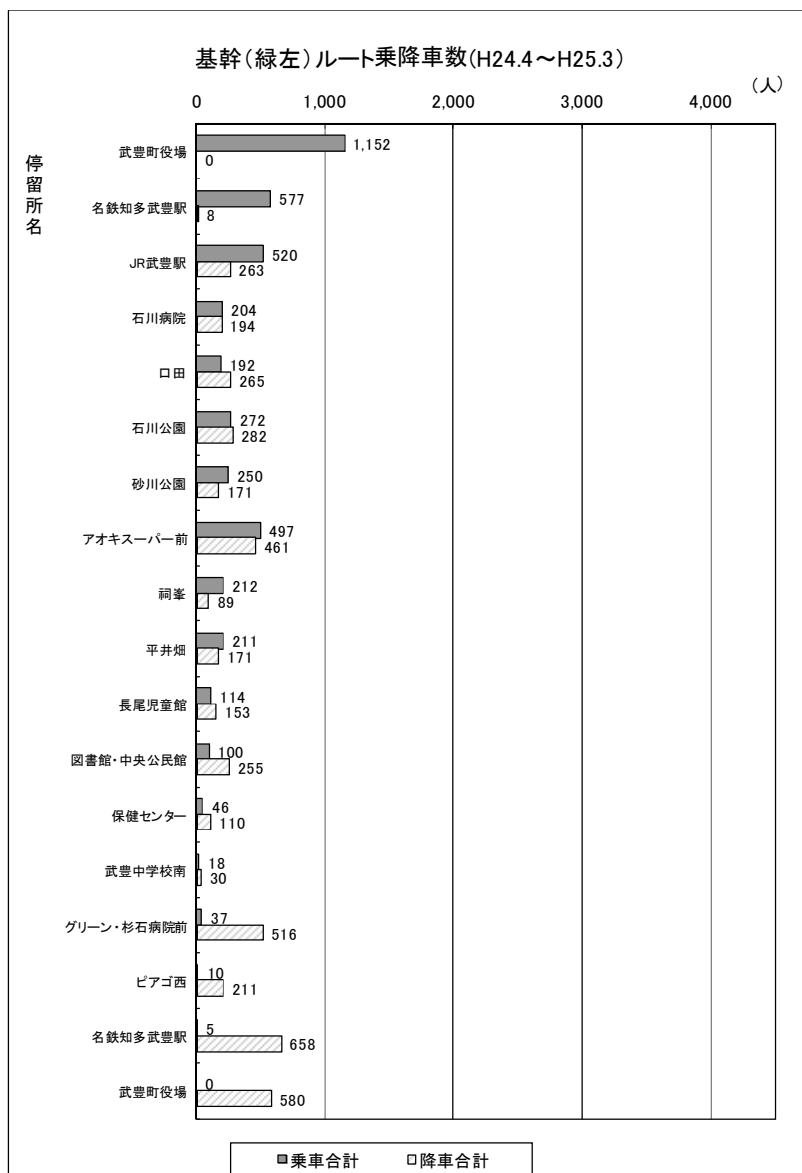
緑（左まわり）ルートの昨年度1年間のバス停留所別の利用実績は右のとおり。

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



○赤ルート

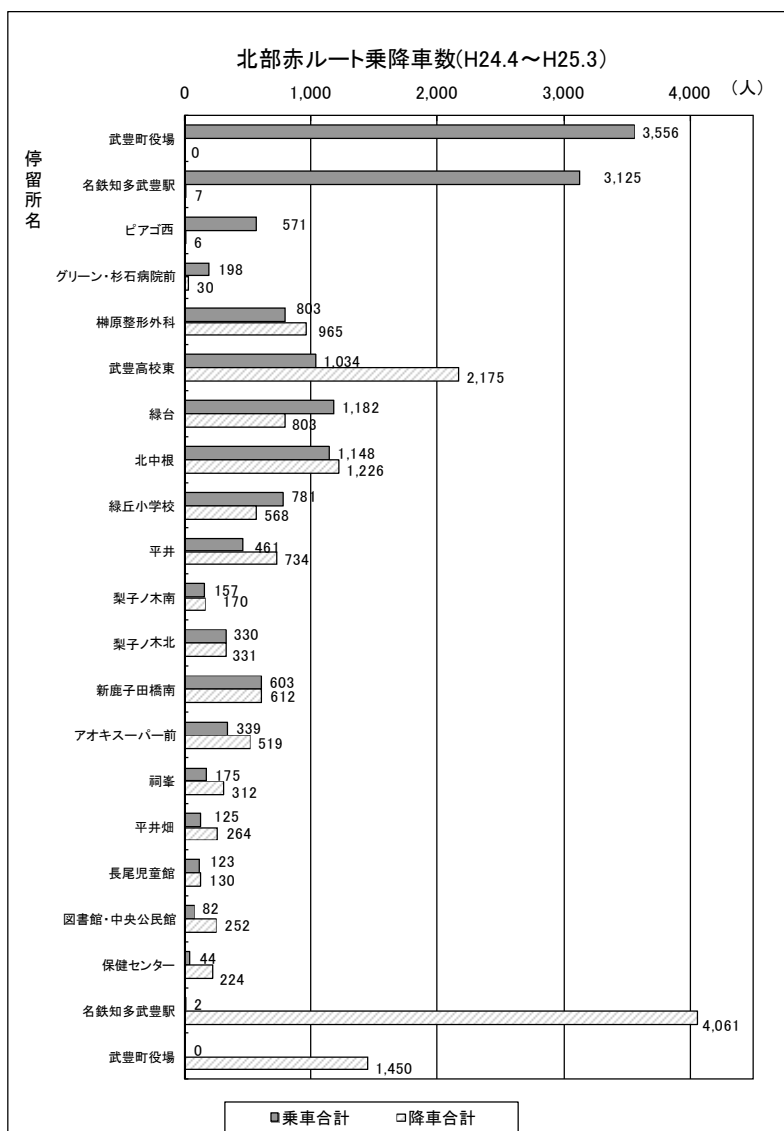
北部・赤ルートの昨年度1年間のバス停留所別の利用実績は右のとおり。

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」「梨子ノ木南」「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。

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



○青ルート

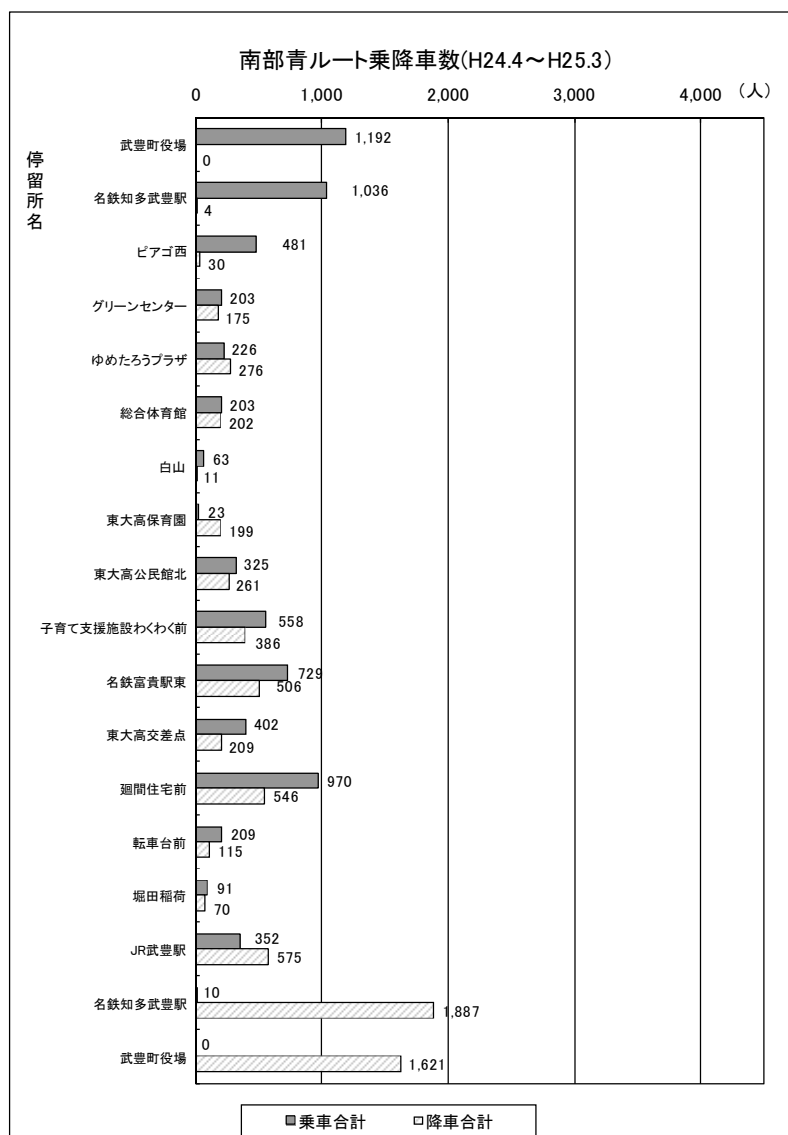
南部・青ルートの昨年度1年間のバス停留所別の利用実績は右のとおり。

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

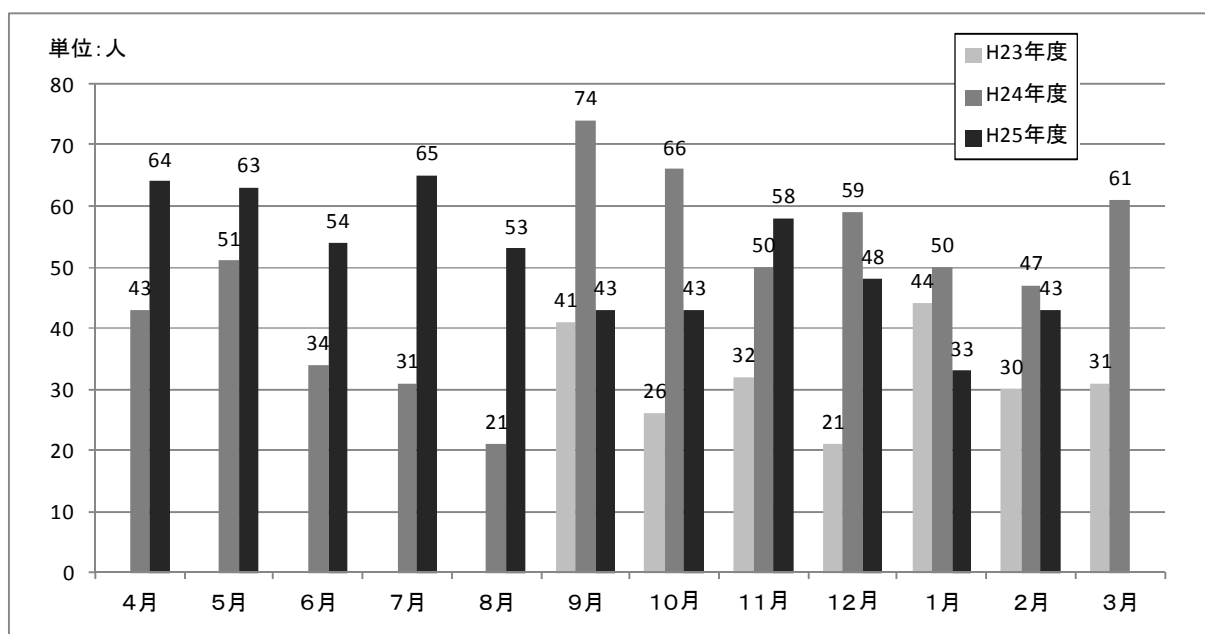


2. 事前予約制バス（乗合タクシー）の利用実績の推移

事前予約制バス（乗合タクシー）の利用実績は、旧ルート（5ルート・9経路）で、新ルート（9ルート・17経路）は約54人となっており、全体の利用者数はルートの増加に応じて増加している。

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。

なお、笠松・新田ルート（新田⇄子育て施設）、砂水ルート（砂水⇄富貴駅東）、二ヶ崎・上げ駅北ルート（ちゅうや整形⇄上げ駅北⇄平井畑）、長峰・大屋敷ルート（奥村医院⇄ピアゴ西）などの経路は、利用者が極端に少ない。



○ルート別の
利用実績の推移

ルート	吉町町・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・上げ駅北ルート		長峰・大屋敷ルート		桜ヶ丘・中根ルート		当月合計	
	経路	吉町町⇄梨子ノ木北	梨子ノ木⇄梨子ノ木北	上山1丁目⇄北中根	緑台6丁目⇄北中根	やすらぎ墓園⇄武豊高校東	原田⇄武豊高校東	市原⇄子育て施設	西側⇄子育て施設	笠松⇄子育て施設	新田⇄子育て施設	砂水⇄富貴駅東	ちゅや整形⇄平井畑	上げ駅北⇄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	1	11	1	65
	8月	6	1	25	0	0	0	2	2	8	0	0	0	0	2	0	6	1	53
	9月	4	0	25	0	2	0	2	3	1	1	0	0	0	3	0	2	0	43
	10月	1	0	22	0	0	1	2	5	3	0	0	0	0	1	0	4	4	43
	11月	6	1	20	0	1	0	2	9	1	0	0	0	0	0	0	13	5	58
	12月	4	1	24	0	2	1	0	9	1	0	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	
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		66	6	264	6	11	6	16	33	39	4	0	4	0	14	2	60	36	567
H23年度 月平均		2.6	0.6		15.1	4.0	1.7	1.1	2.6	3.7	0.7							32.1	
H24年度 月平均		2.4	1.1	9.1	7.3	2.5	1.6	1.3	4.0	7.0	0.0	0.0	0.2	0.0	4.0	0.3	5.0	3.2	48.9
H25年度 月平均		6.0	0.5	24.0	0.5	1.0	0.5	1.5	3.0	3.5	0.4	0.0	0.4	0.0	1.3	0.2	5.5	3.3	51.5
旧ルート 小計		32	8		182	42	17	16	45	58	5							405	
新ルート 小計		81	15	373	17	27	20	24	54	91	4	0	6	0	62	6	120	74	974
旧ルート 月平均		2.7	0.7		15.2	3.5	1.4	1.3	3.8	4.8	0.4							33.8	
新ルート 月平均		4.5	0.8	20.7	0.9	1.5	1.1	1.3	3.0	5.1	0.2	0.0	0.3	0.0	3.4	0.3	6.7	4.1	54.1

3. 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現在行われており、今年度中に終了する予定となっている。
- ・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どうか、検討する必要があるものと思われる。

※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。

4. 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、南部青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予定を踏まえ、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。

第3章 町民アンケート調査結果

1. 調査概要

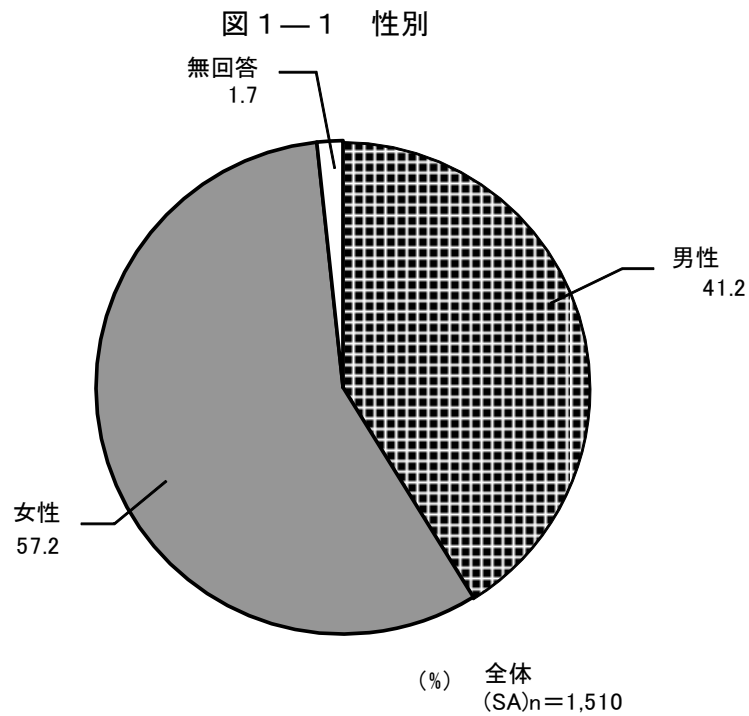
- (1) 調査対象 町内在住者 3,000 人
(2) 調査方法 郵送配布・郵送回収方式
(3) 調査期間 平成25年10月21日(月)発送・11月8日(金)回収
(実質は11月末までの回収分をもって集計)
(4) 標本数 配布数 3,000 票 回収数 1,510 票 (回収率 : 50.3%)
(5) 結果概要

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

2. アンケート対象の属性（問1）

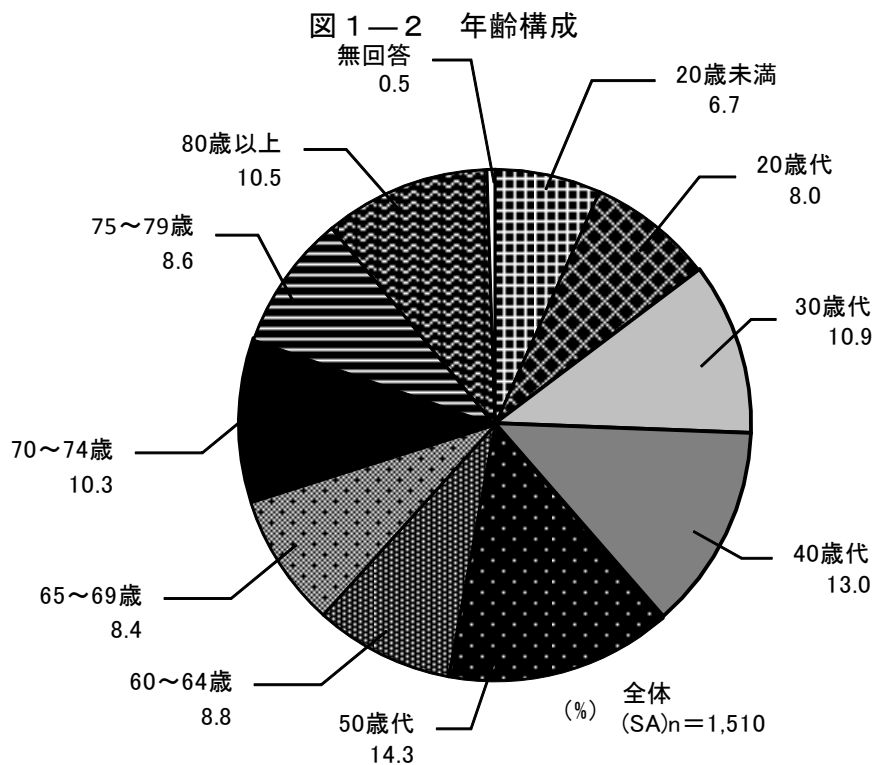
(1) 性別

○ 「男性」が41.2%、「女性」が57.2%で、若干女性が多い。



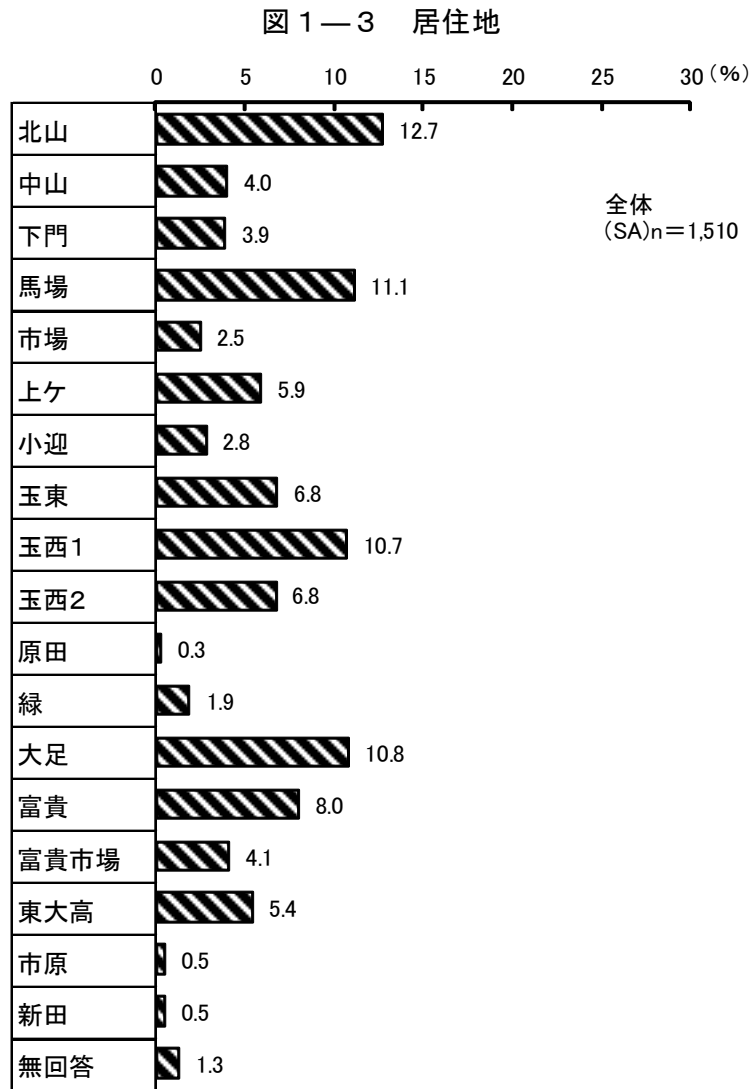
(2) 年齢構成

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



(3) 居住地

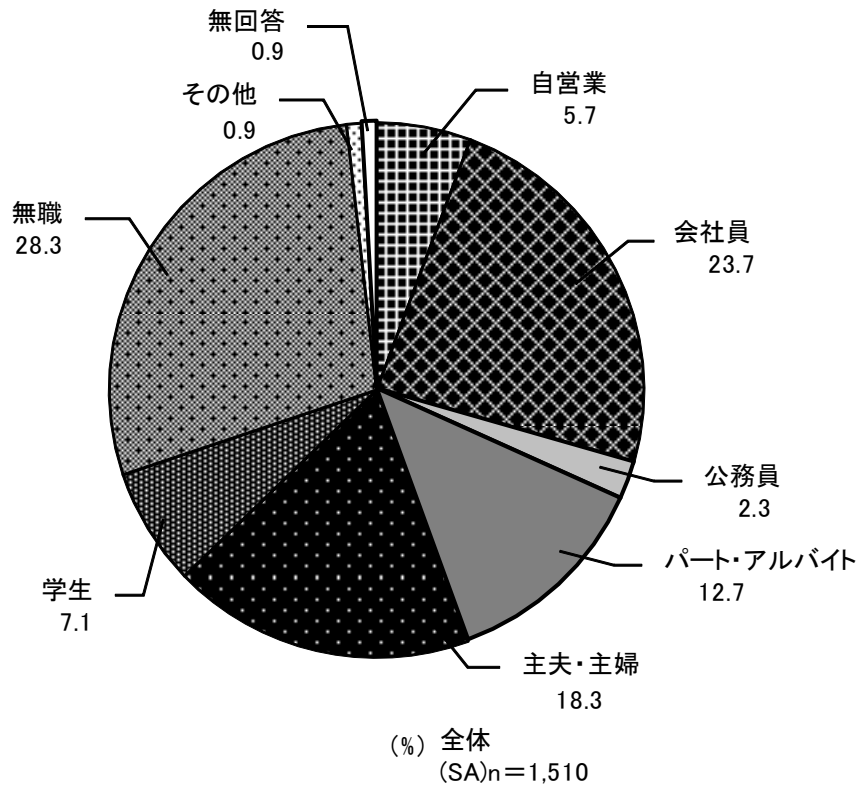
○ 「北山」(12.7%)、「馬場」(11.1%)、「大足」(10.8%)、「玉西1」(10.7%)地区の割合が少し高い。



(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 1—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1—5 自動車免許の所有状況

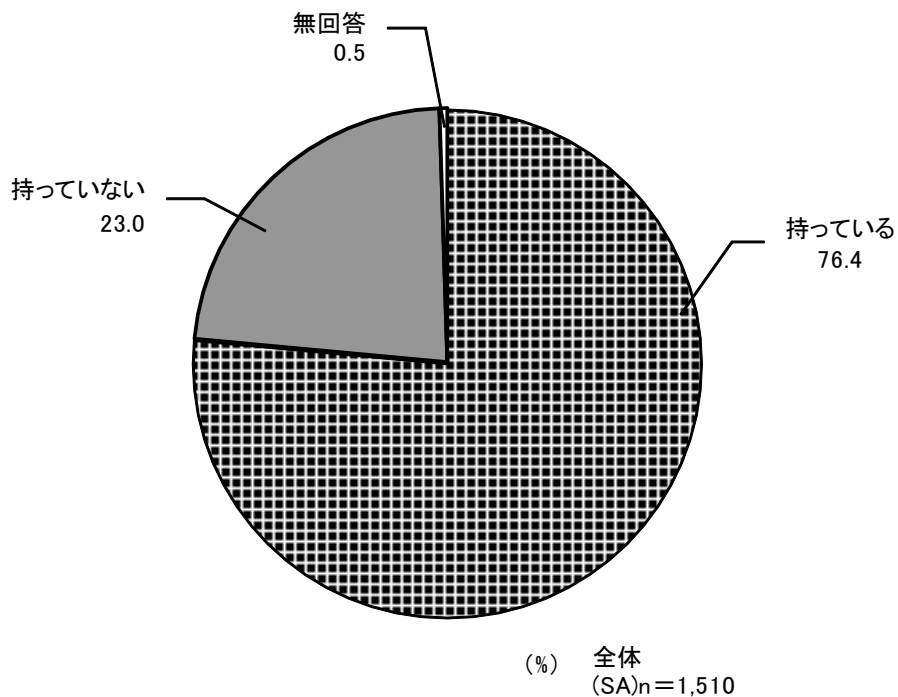
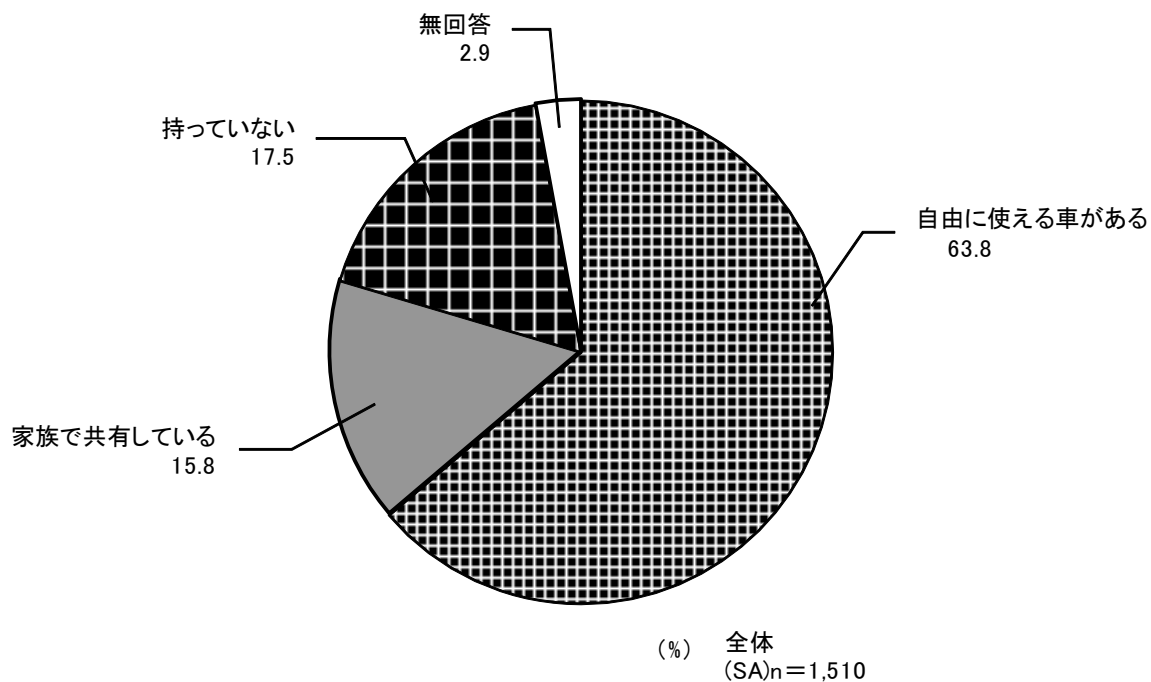


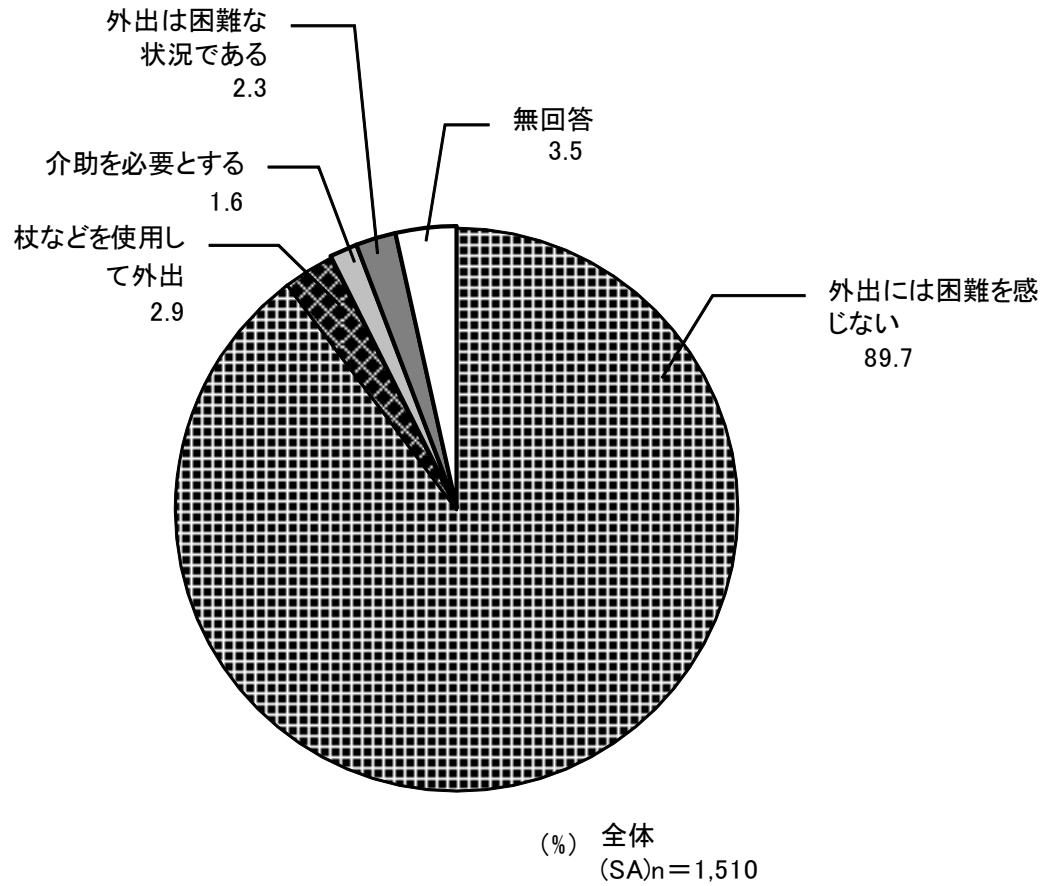
図1—6 自動車の所有状況



(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 1—7 外出が困難な人の割合

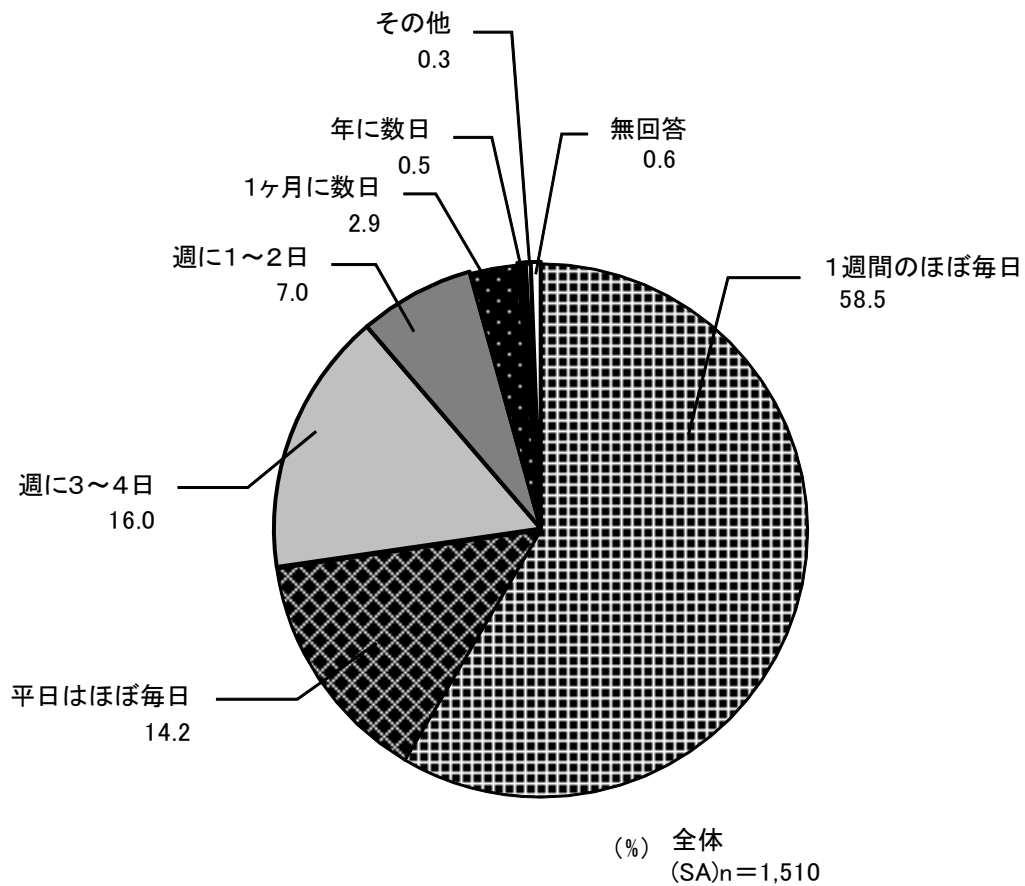


3. 外出の頻度や目的（問2）

(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2-1 外出頻度

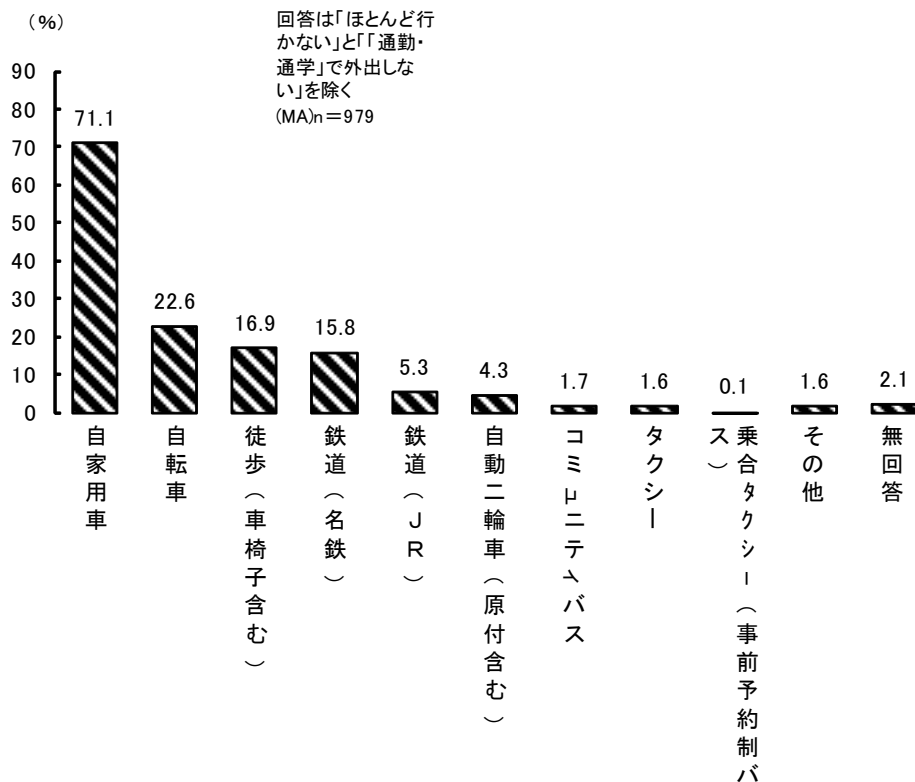
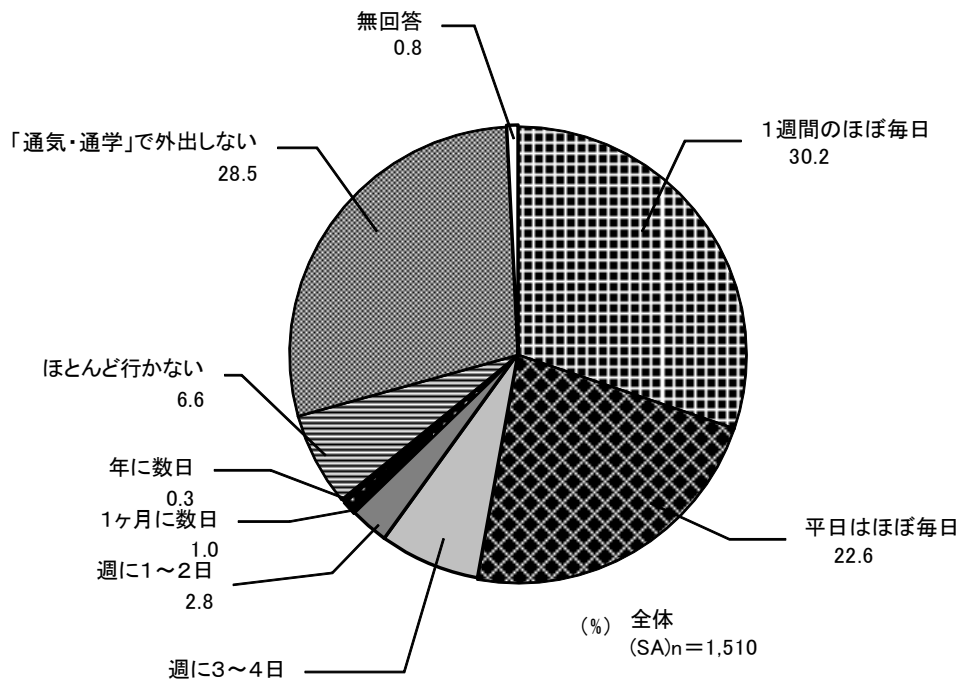


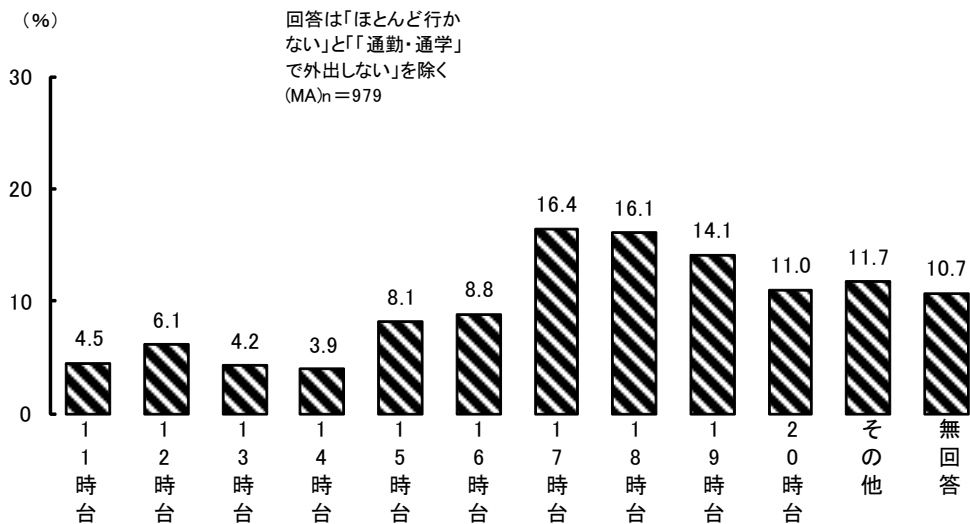
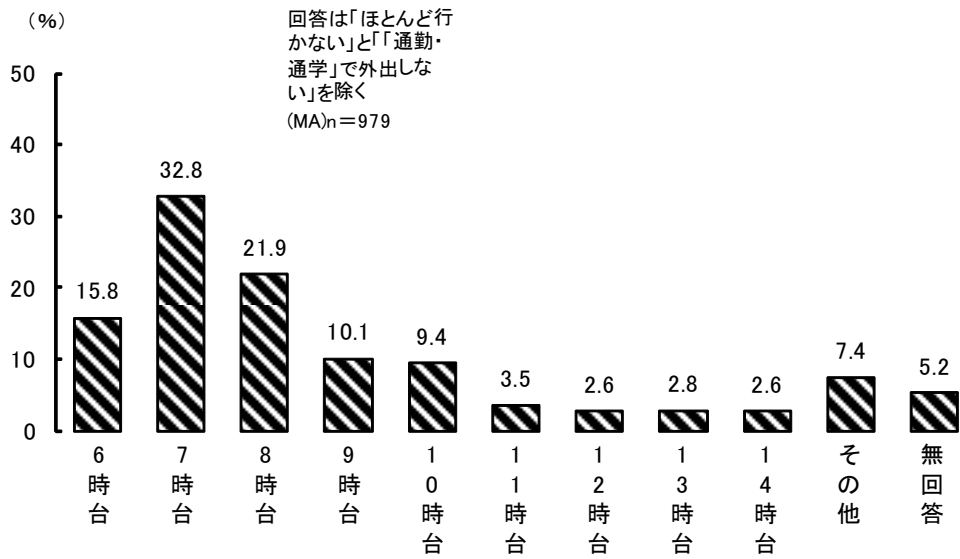
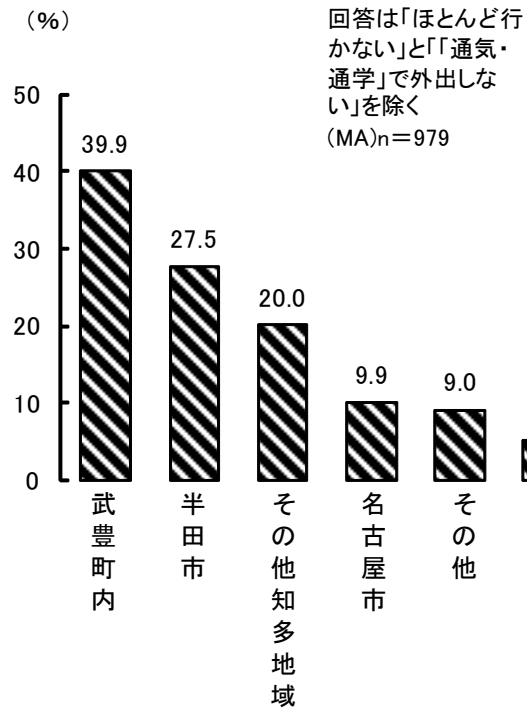
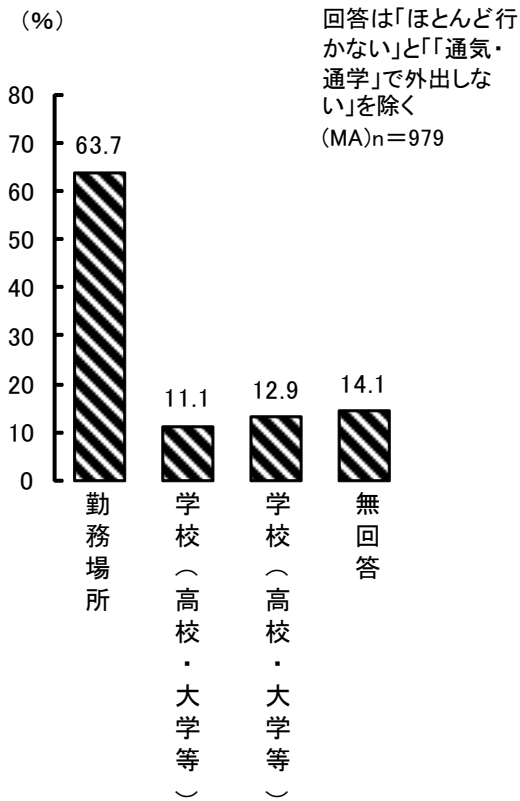
(2) 外出行動実態

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 2—2 通勤・通学の外出行動実態

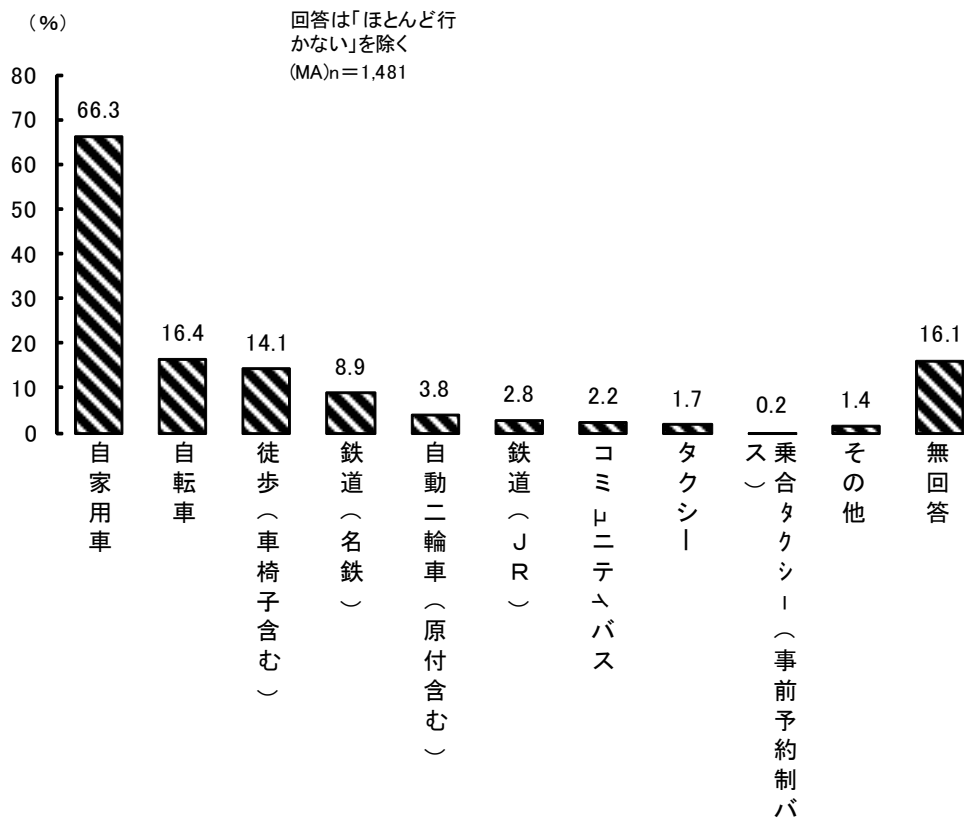
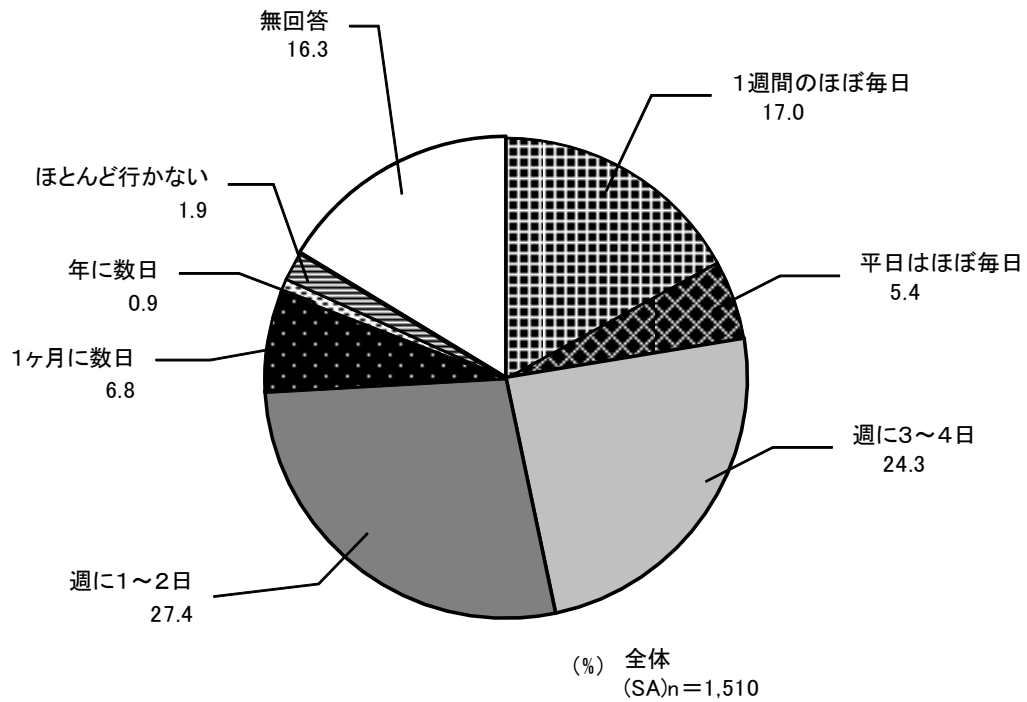


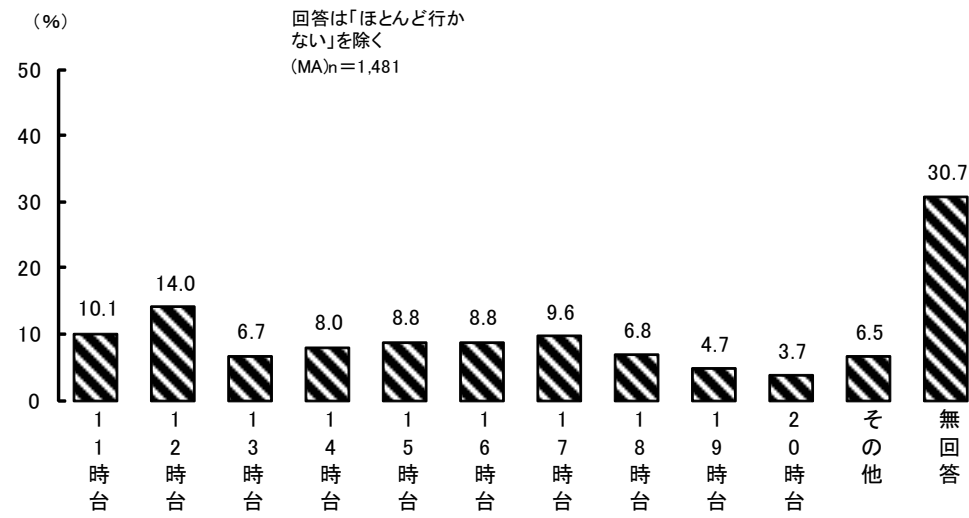
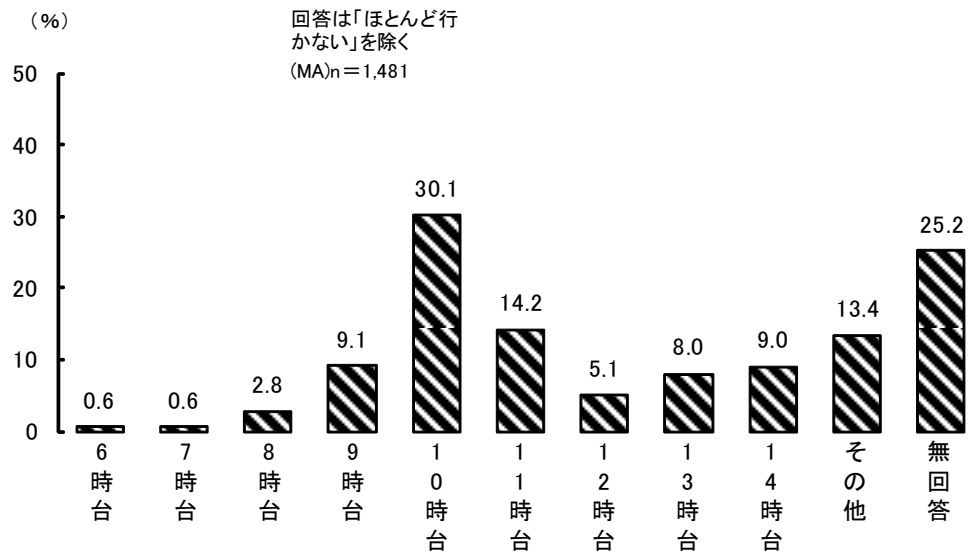
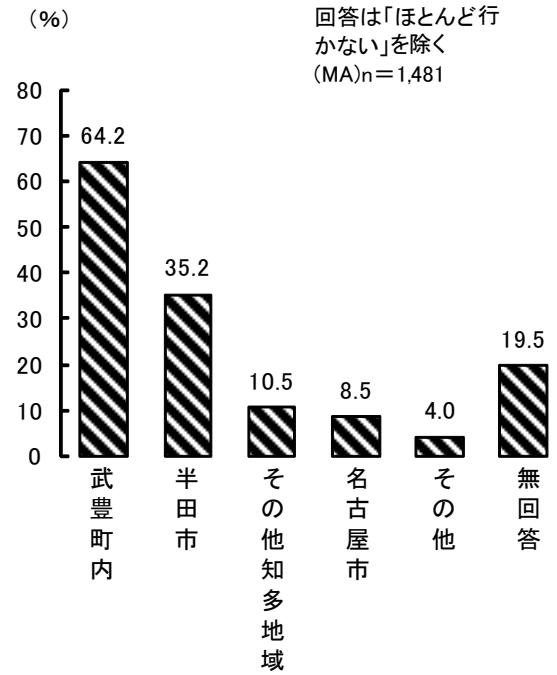
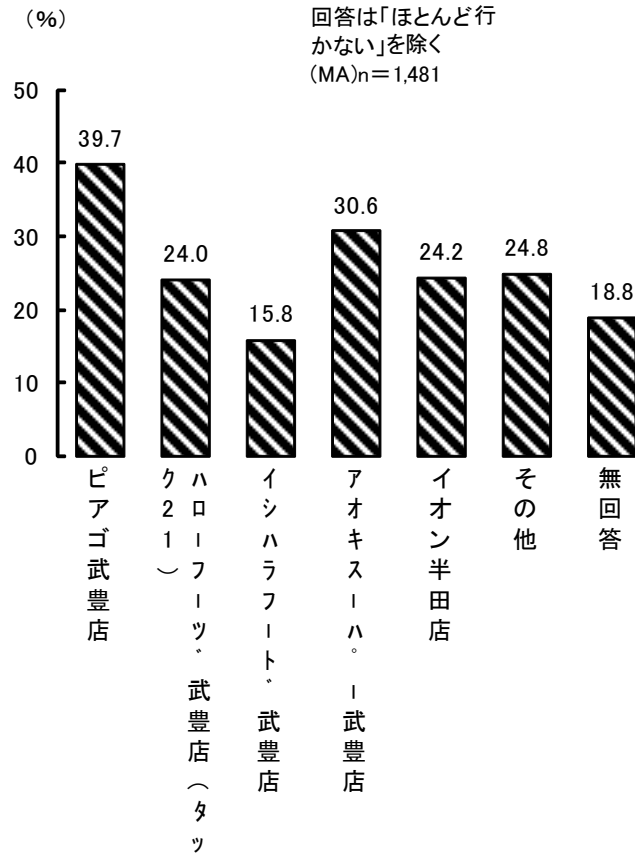


②買い物等の行動実態

- 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2—3 買い物等の外出行動実態

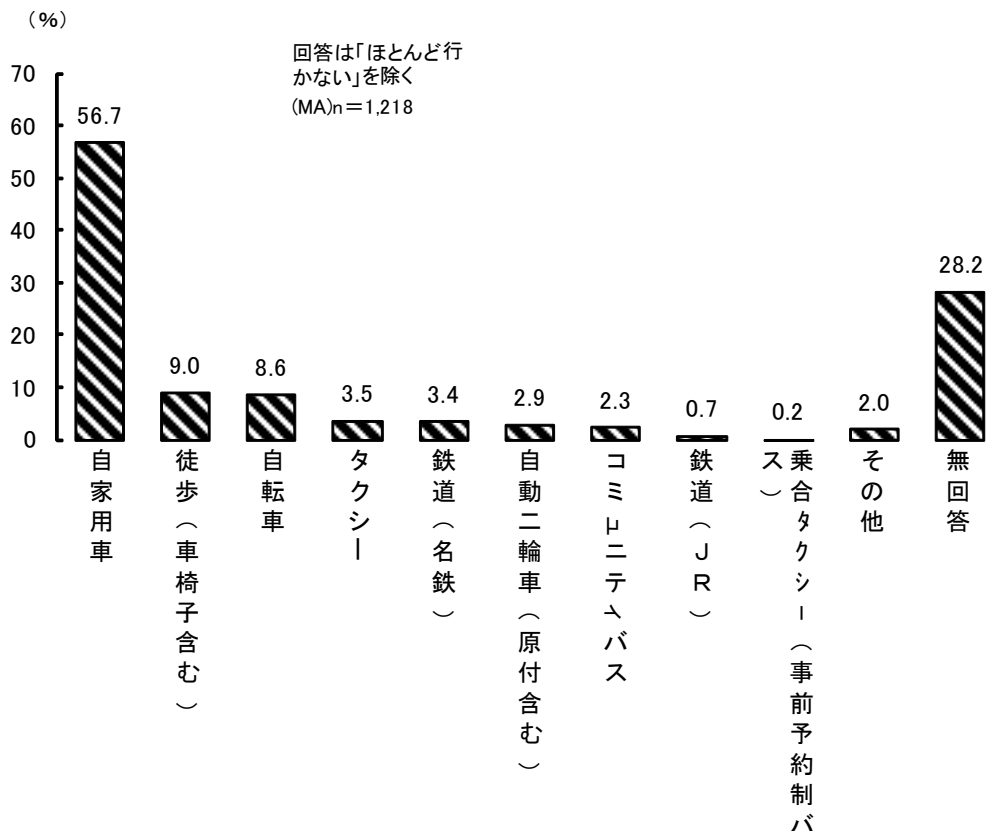
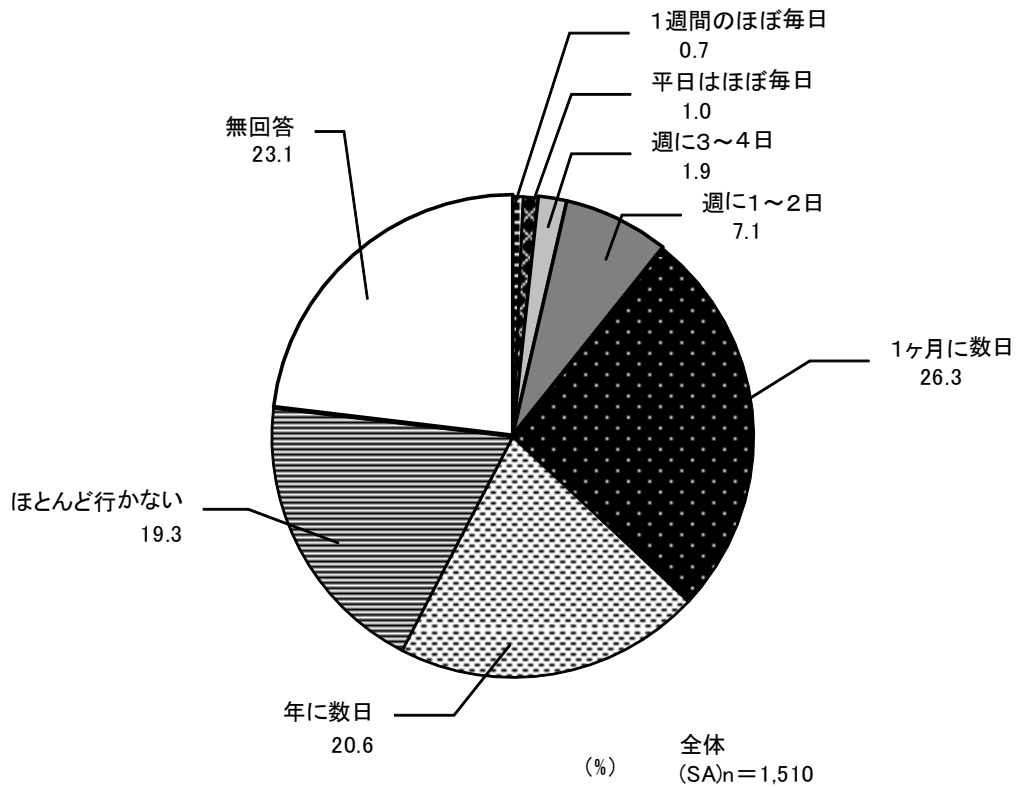


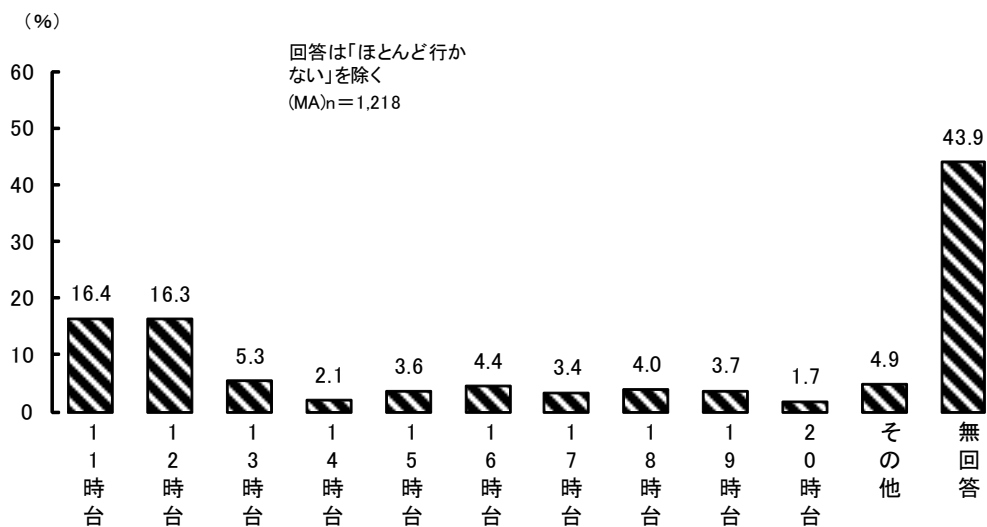
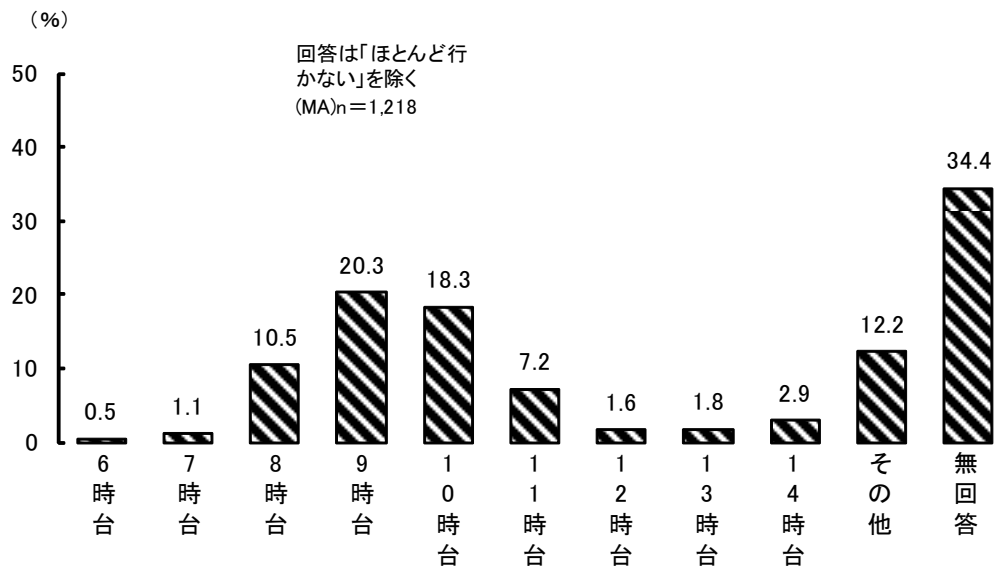
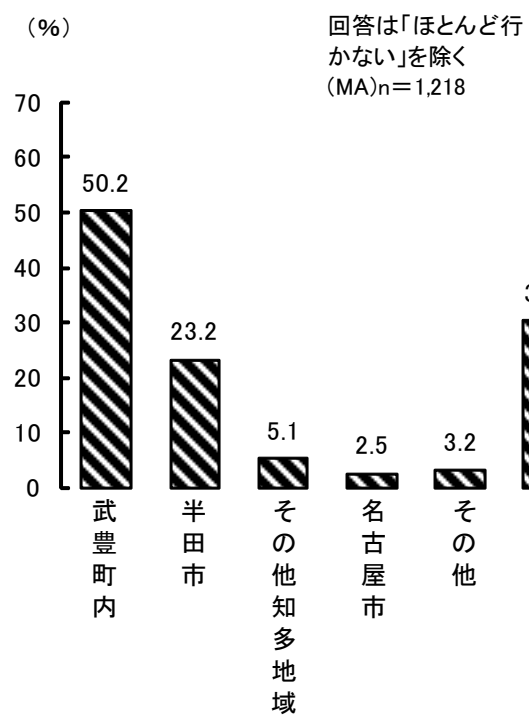
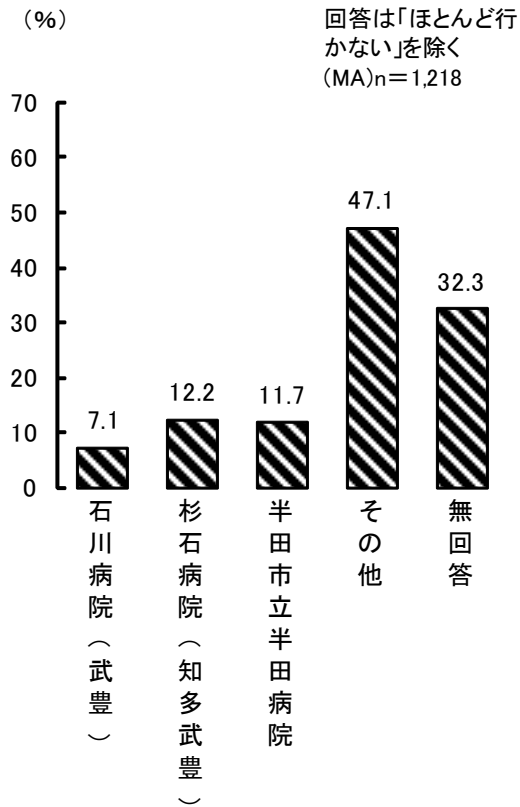


③病院等の行動実態

- 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2-4 病院等の外出行動実態



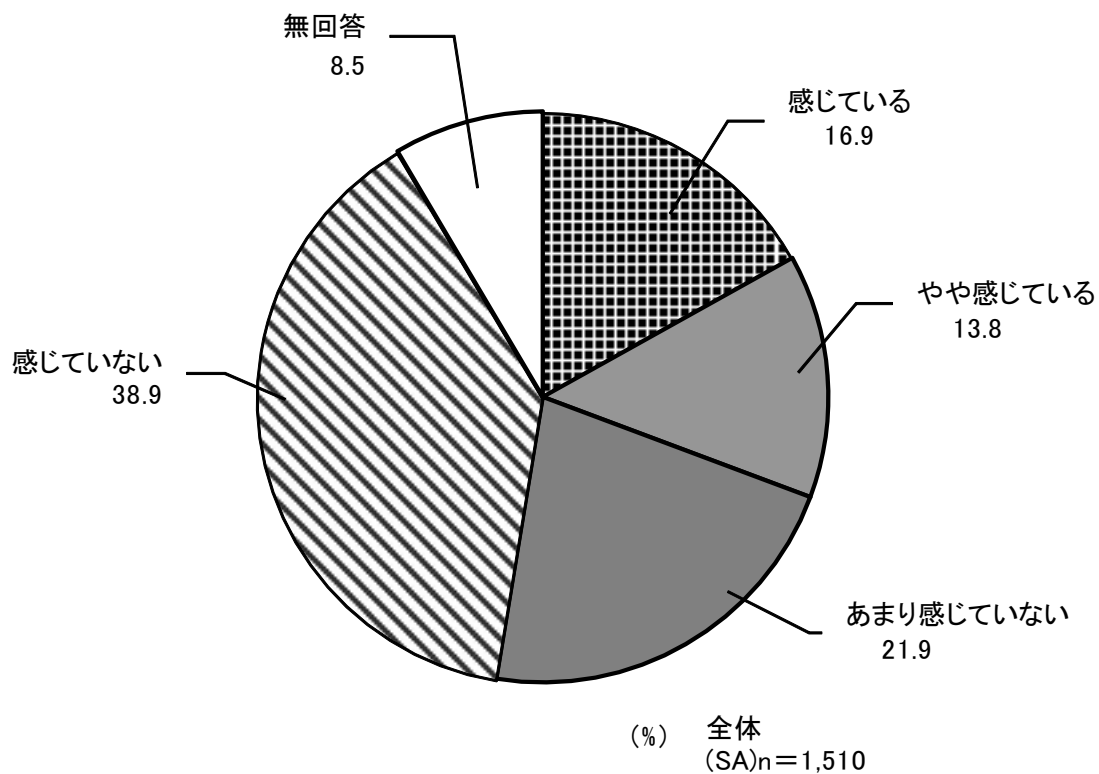


4. 公共交通での移動について不便を感じているか（問3）

(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。

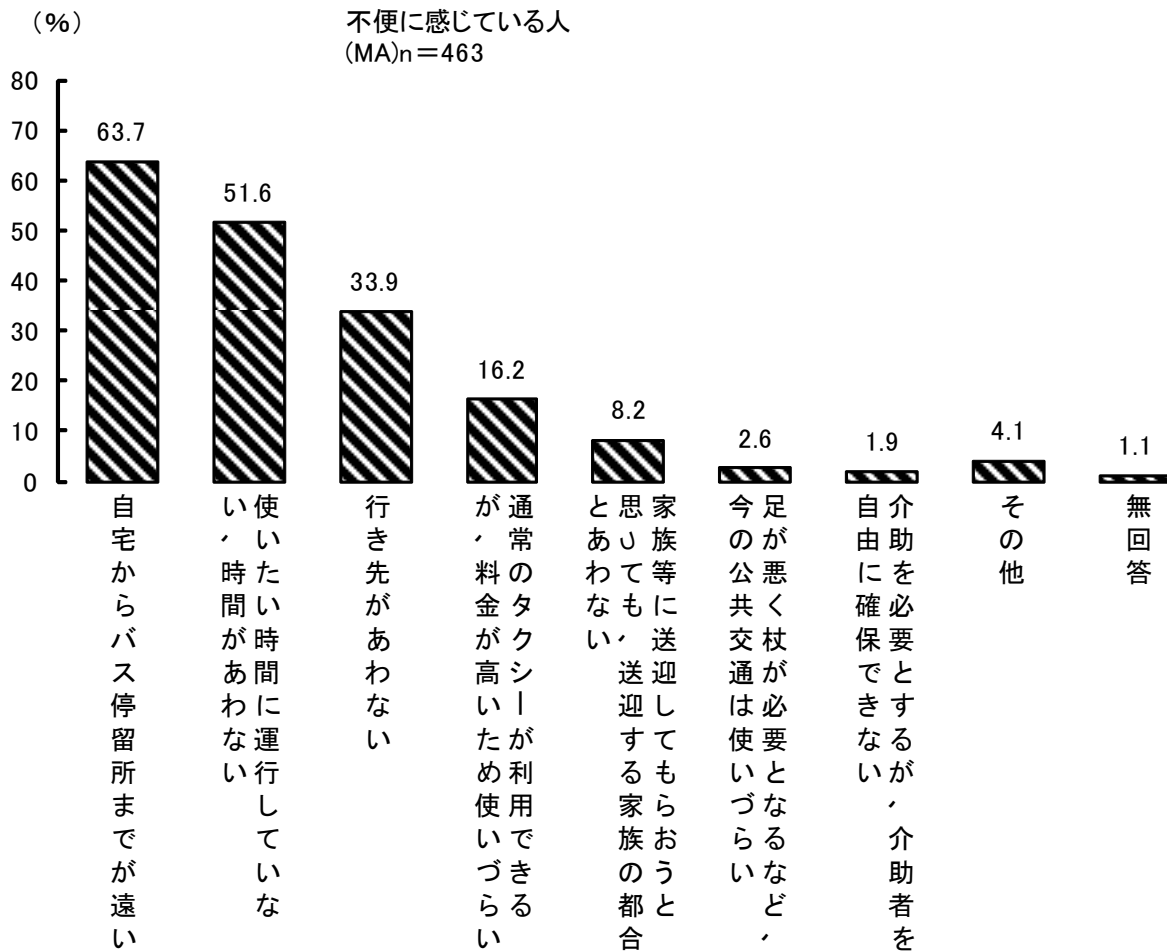
図3-1 不便を感じているか



(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。

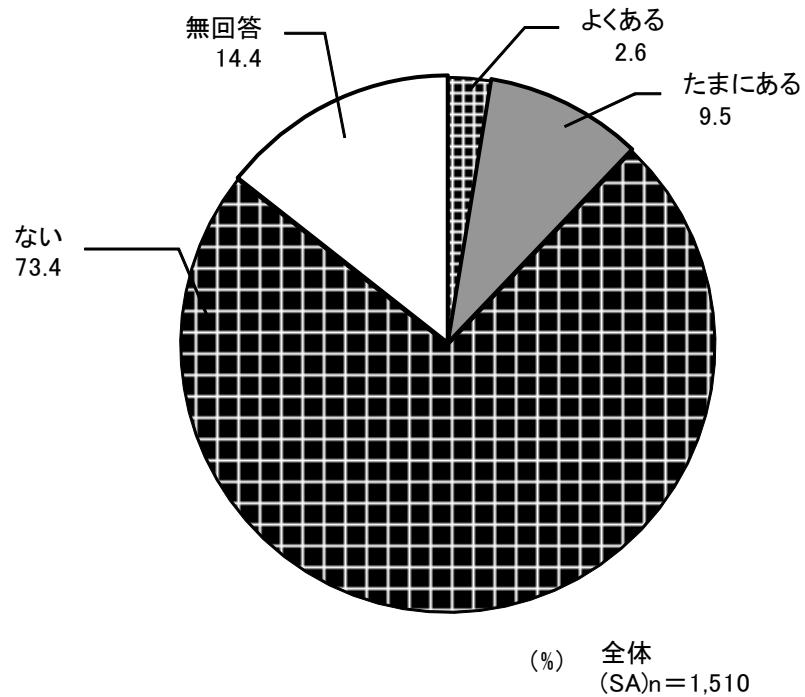
図 3-2 不便と感じる理由



(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3-3 外出を控えた状況の有無

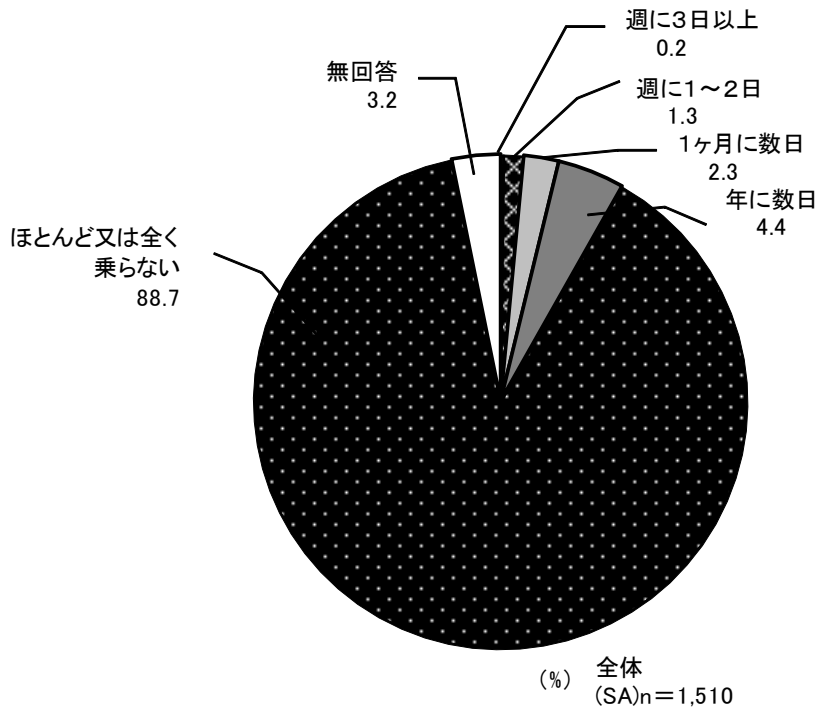


5. コミュニティバス等の利用実態について（問4）

(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。

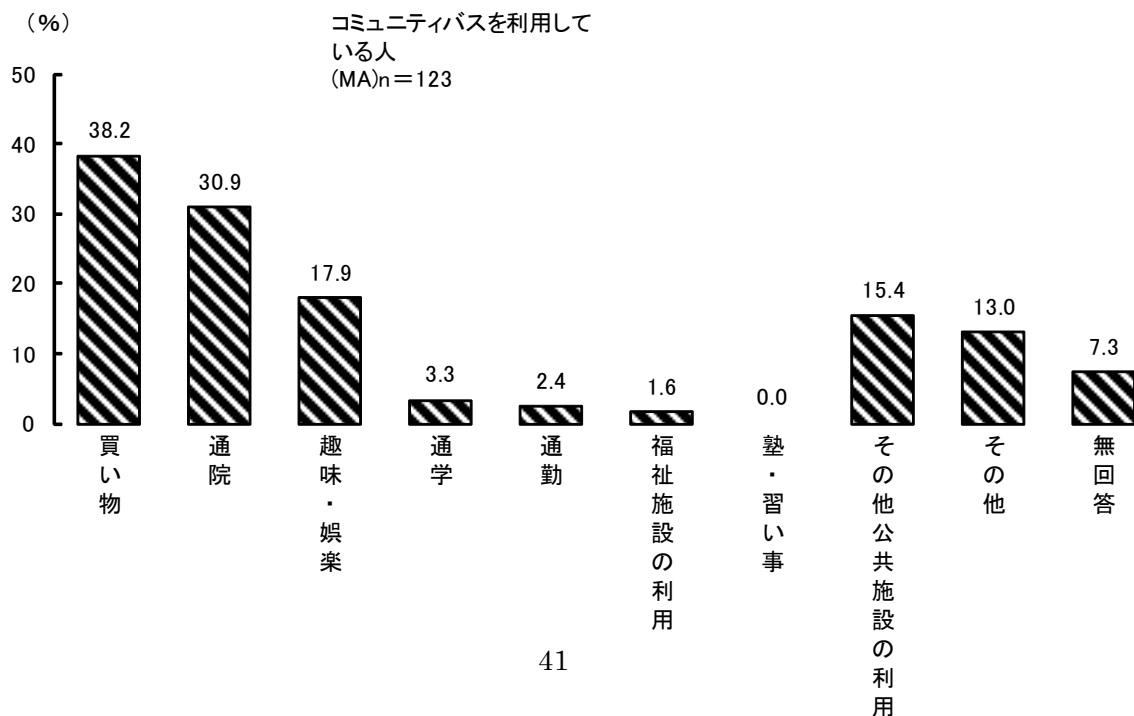
図4-1 コミュニティバスの利用状況



(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。

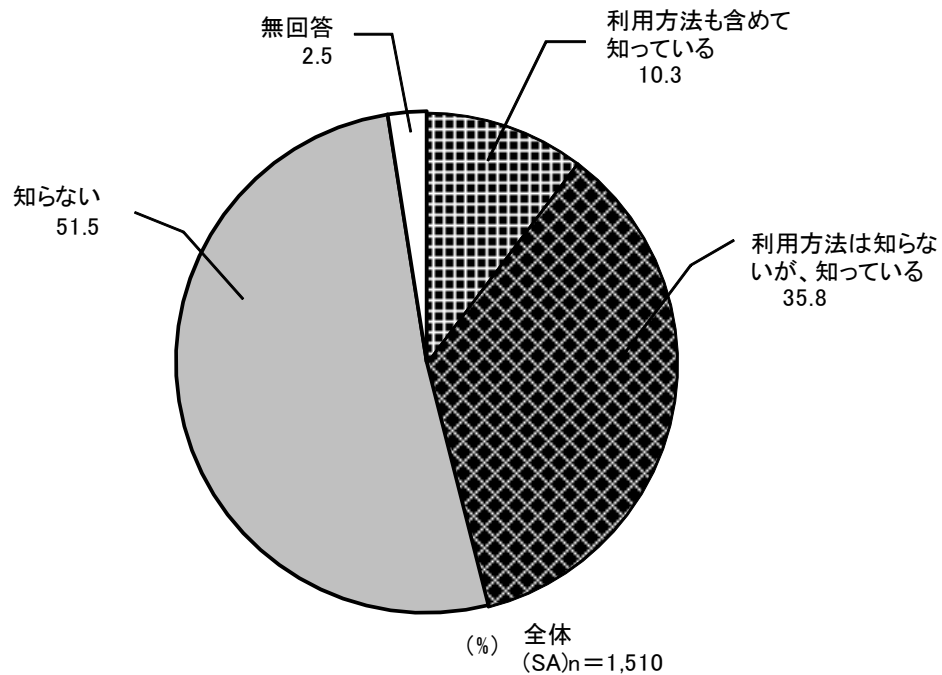
図4-2 コミュニティバスの利用目的



(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。

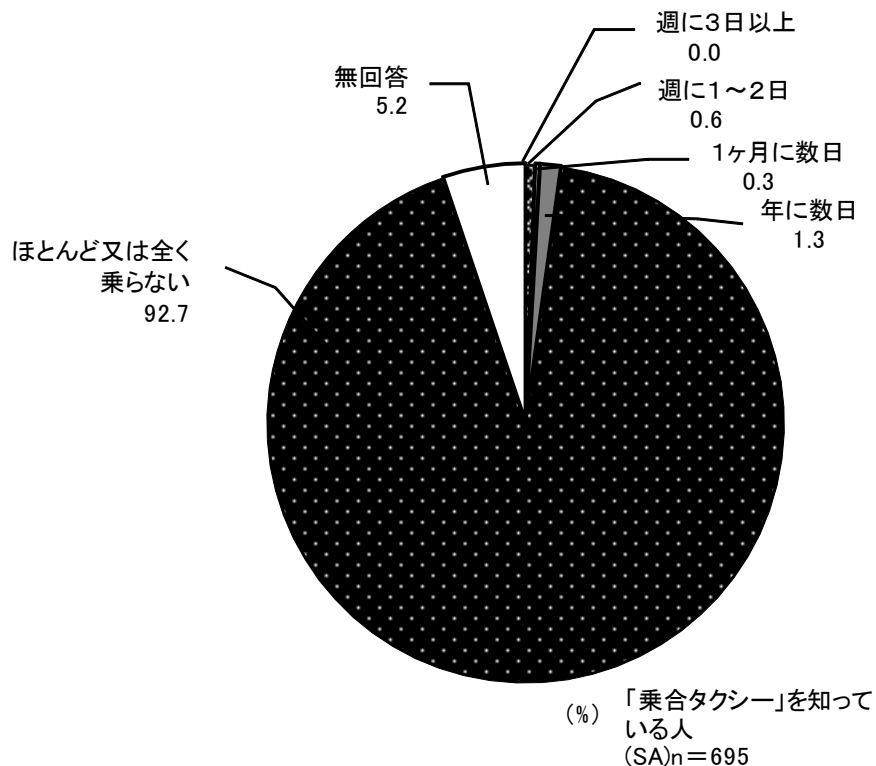
図 4-3 乗合タクシーの認知度



(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 4-4 乗合タクシーの利用状況

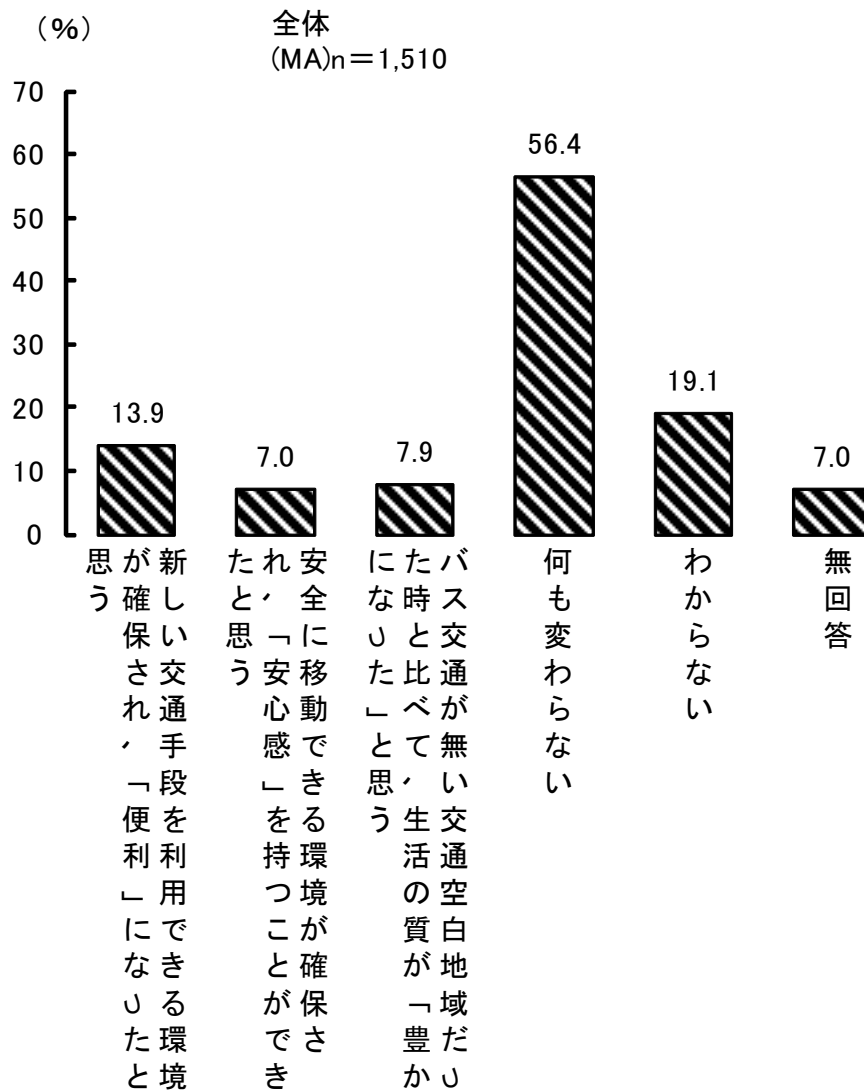


6. コミュニティバス等の事業実施効果について（問5）

(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。

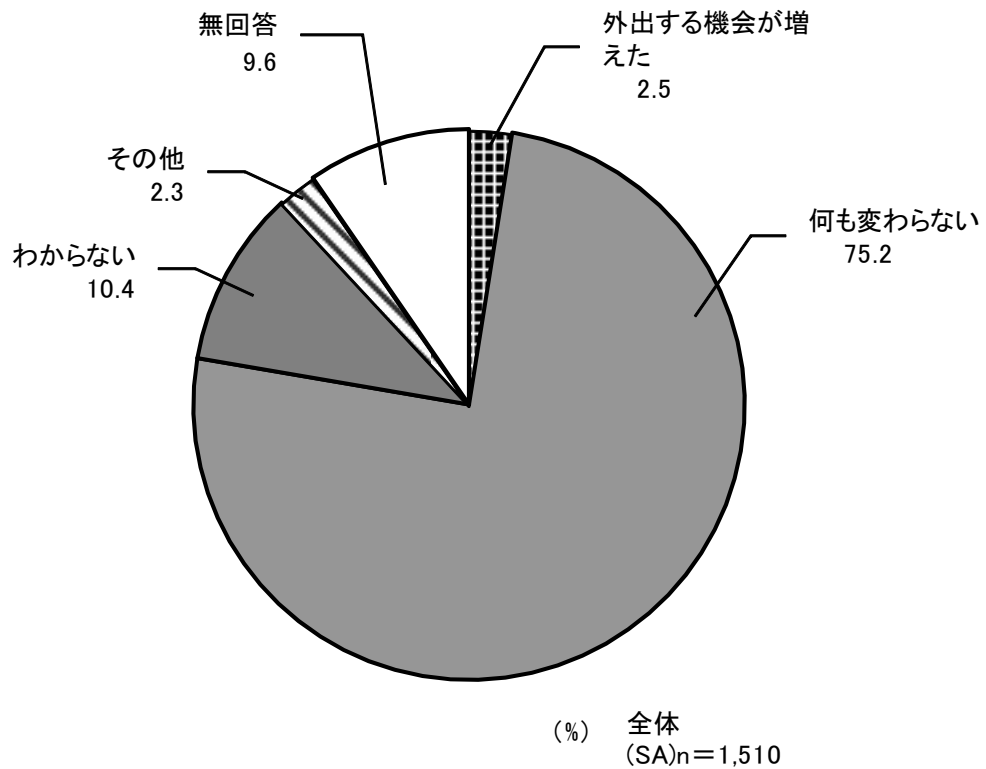
図5-1 生活環境に与えた変化



(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 5 - 2 外出機会の変化からみた影響

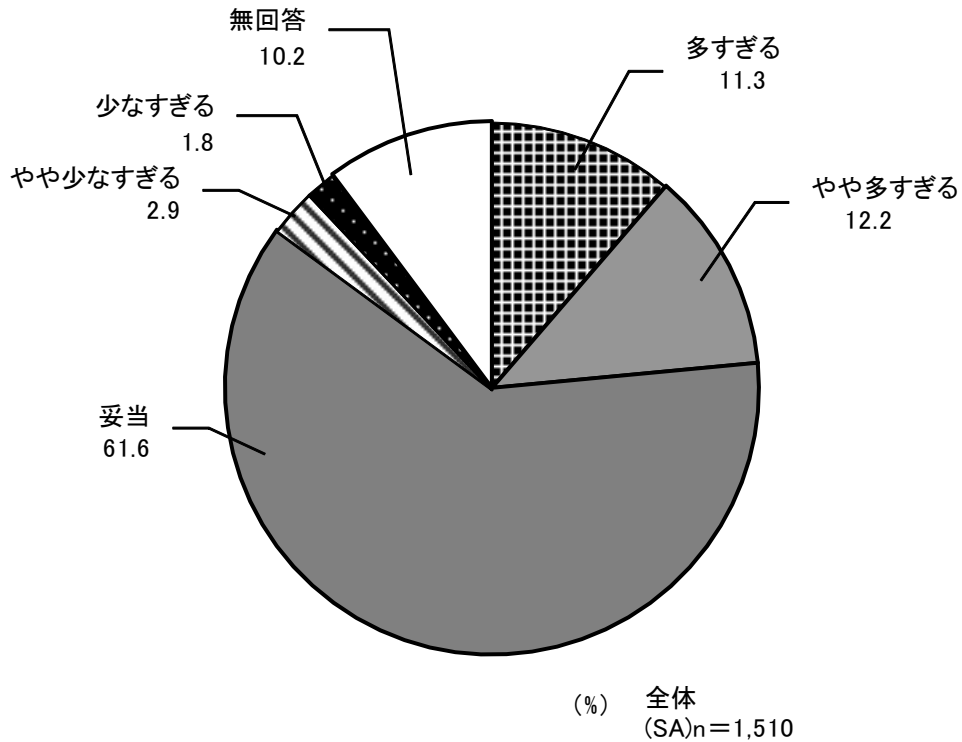


7. 税投入・サービス水準に対する評価について（問6）

(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。

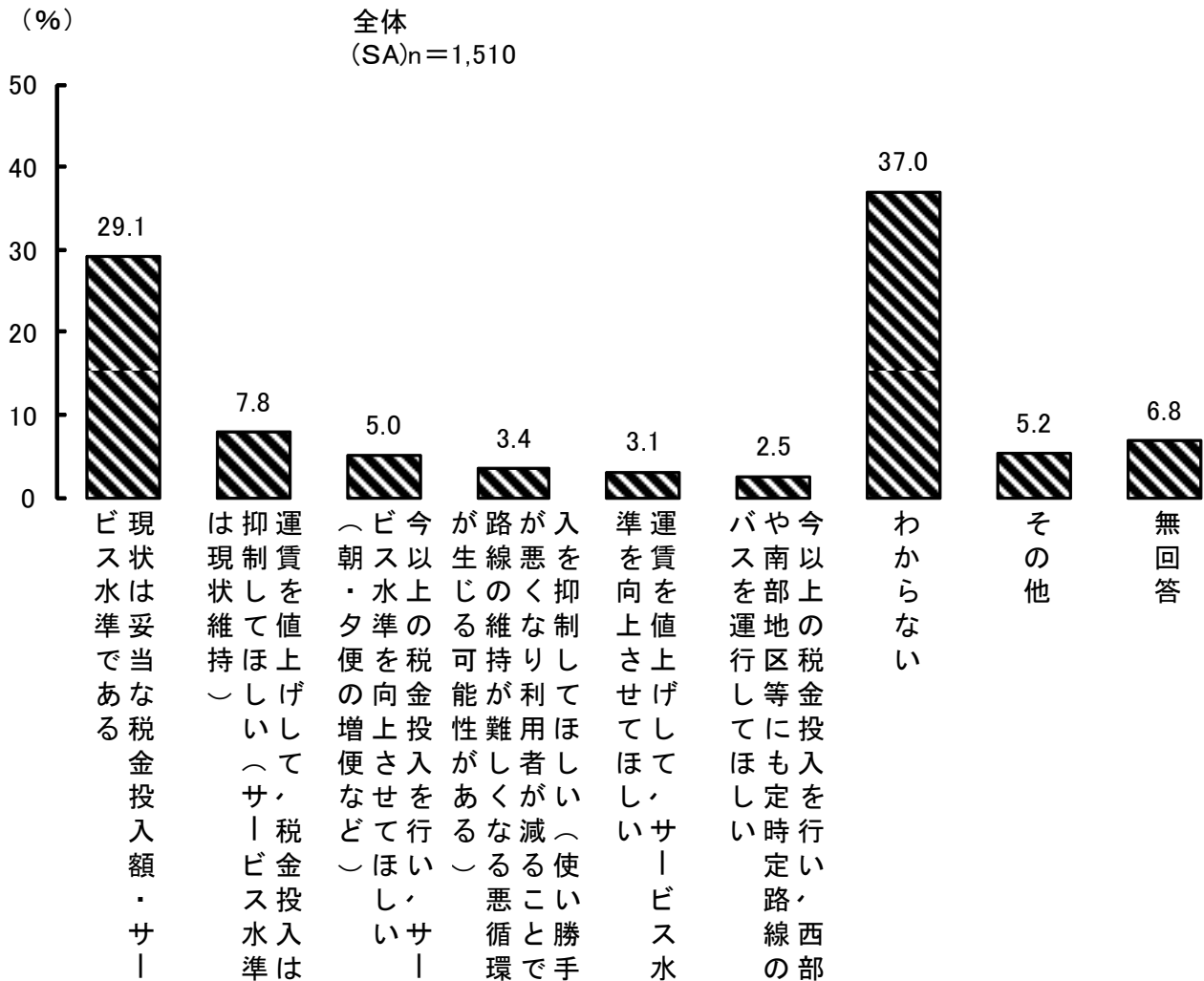
図6-1 税負担に対する評価



(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6-2 税負担と公共交通サービスの水準について

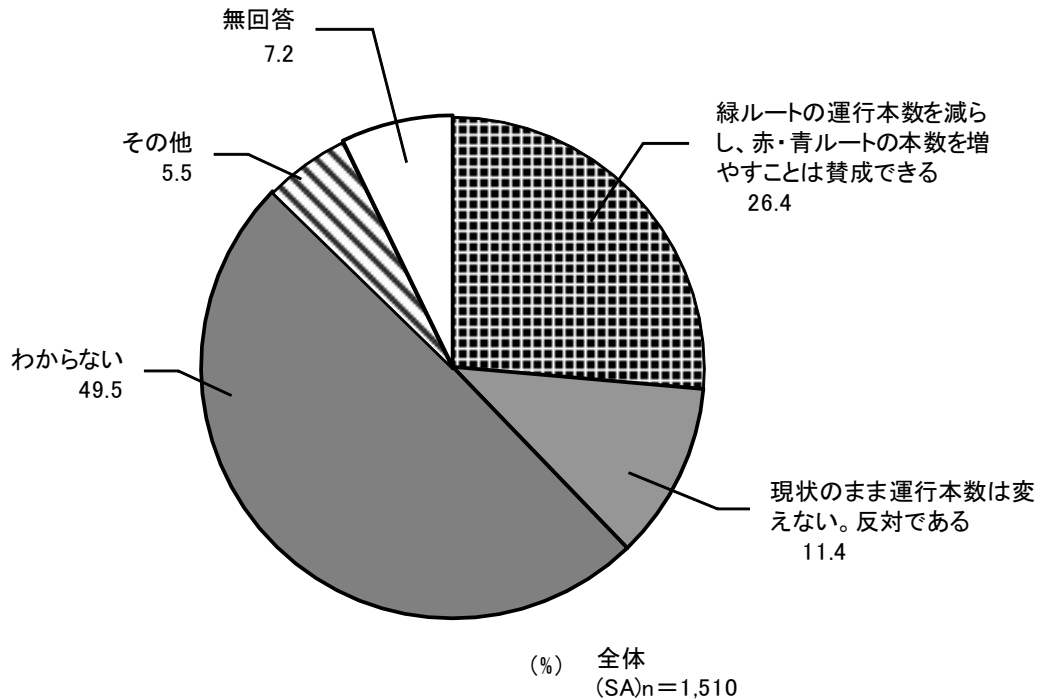


(3) コミュニティバス等の事業改善に対する意向

① 運行本数の変更について

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

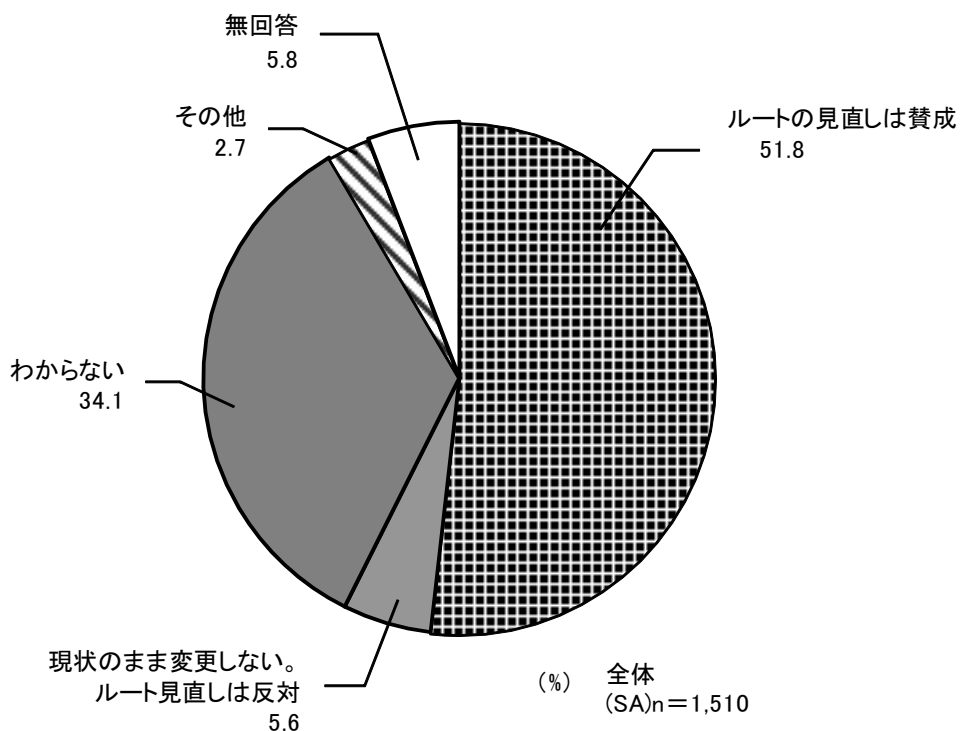
図6-3 コミュニティバスの運行本数の変更



② コミュニティバスのルートの見直しについて

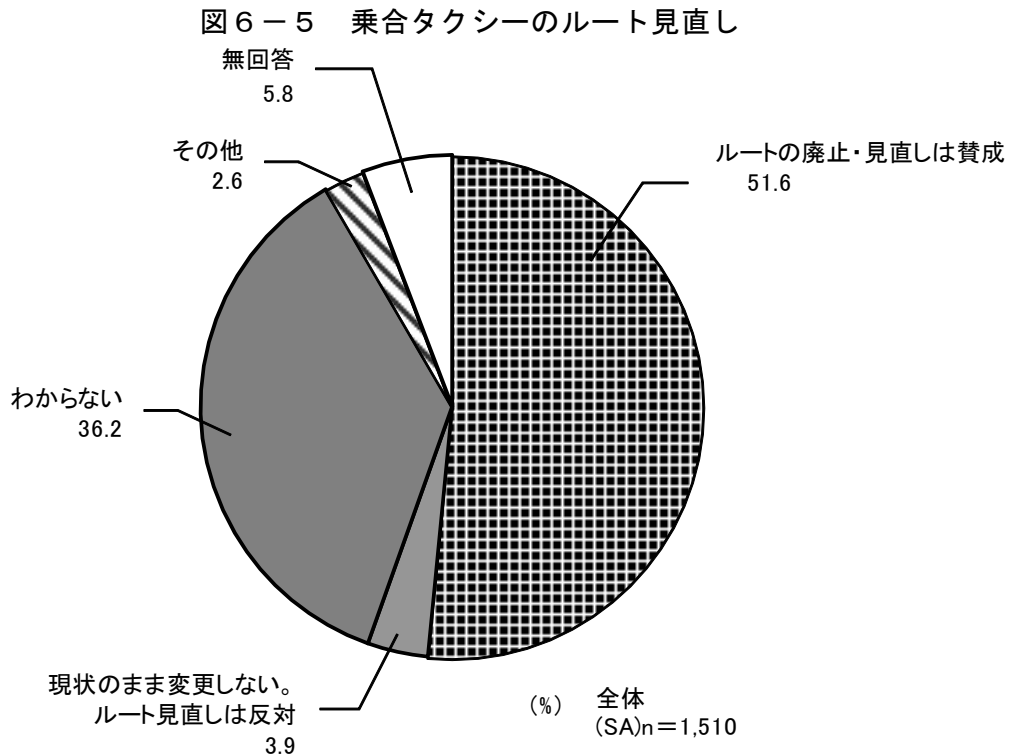
- ルートの見直しについては、51.8%の過半数が、「ルートの見直しは賛成」を選択している。

図6-4 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

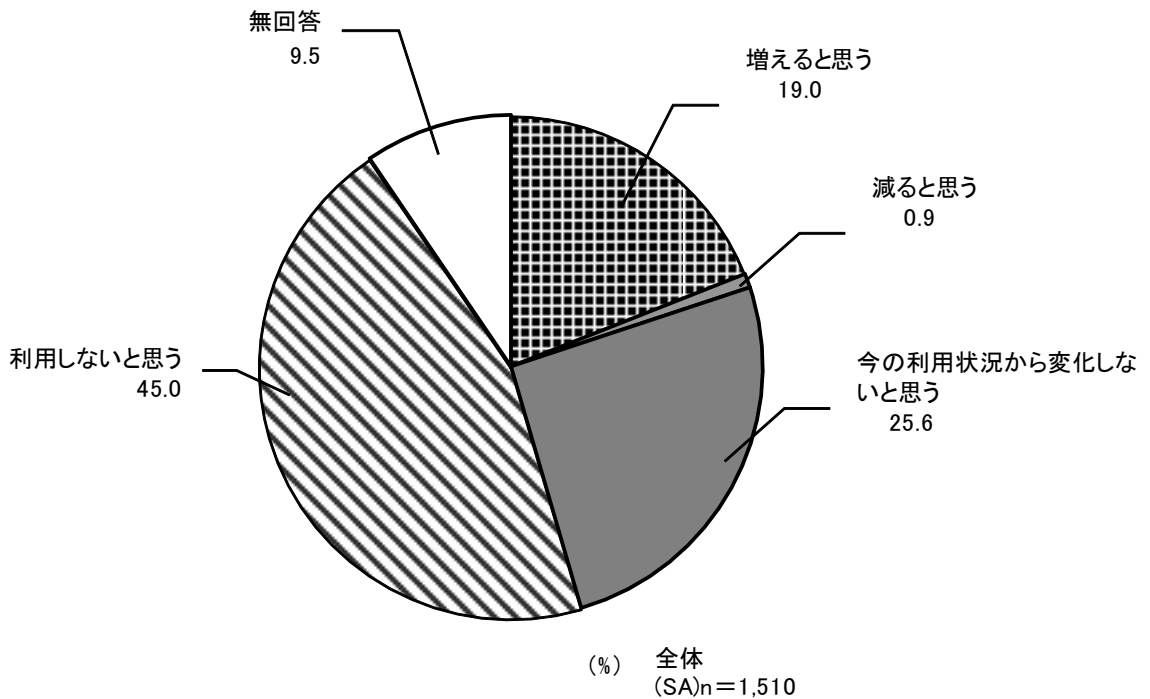
○ コミュニティバスと同様に、乗合タクシーのルート見直しについても、過半数の51.6%の住民が「ルートの廃止・見直しは賛成」を選択している。



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6-6 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

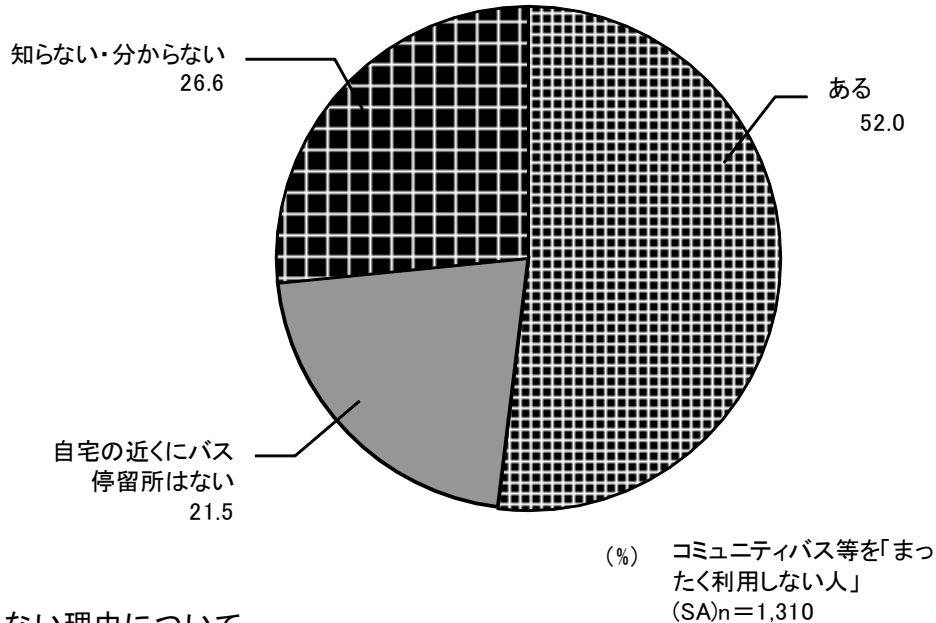


8. まったく利用しない人の理由等について（問7）

(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。

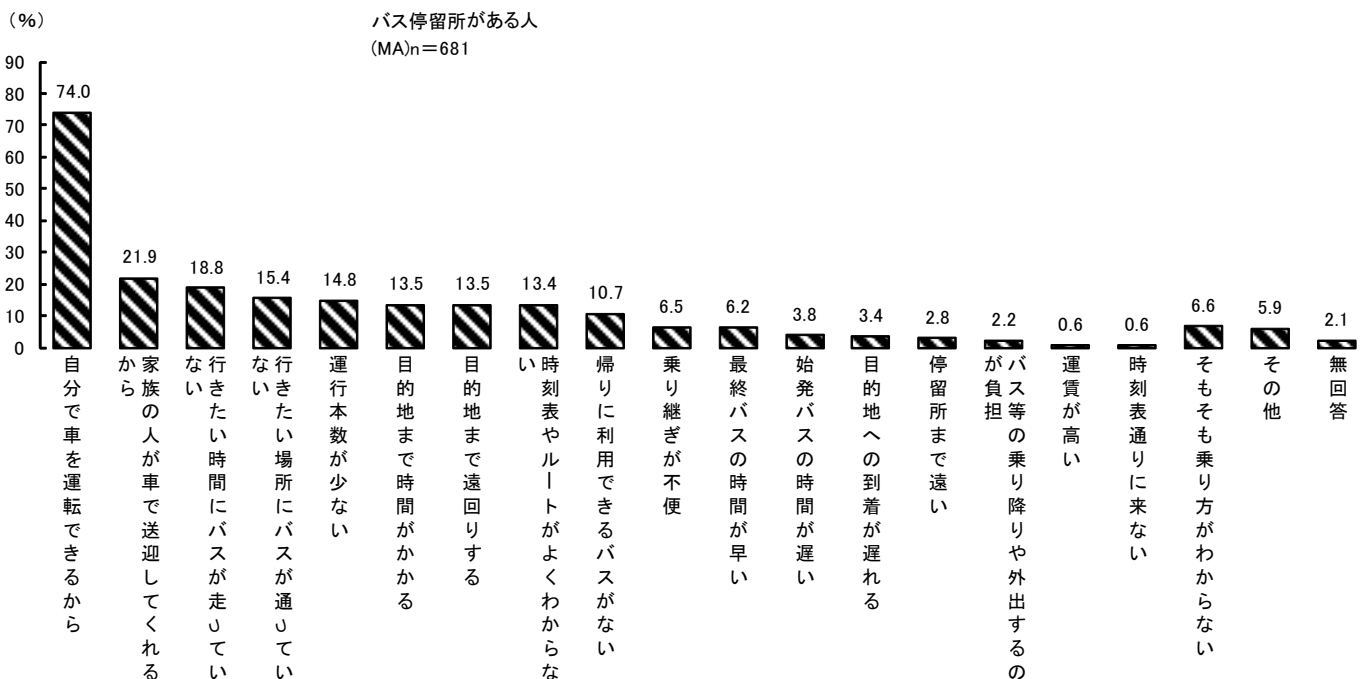
図7-1 停留所の有無



(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7-2 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。

図 7-3 利用見通し

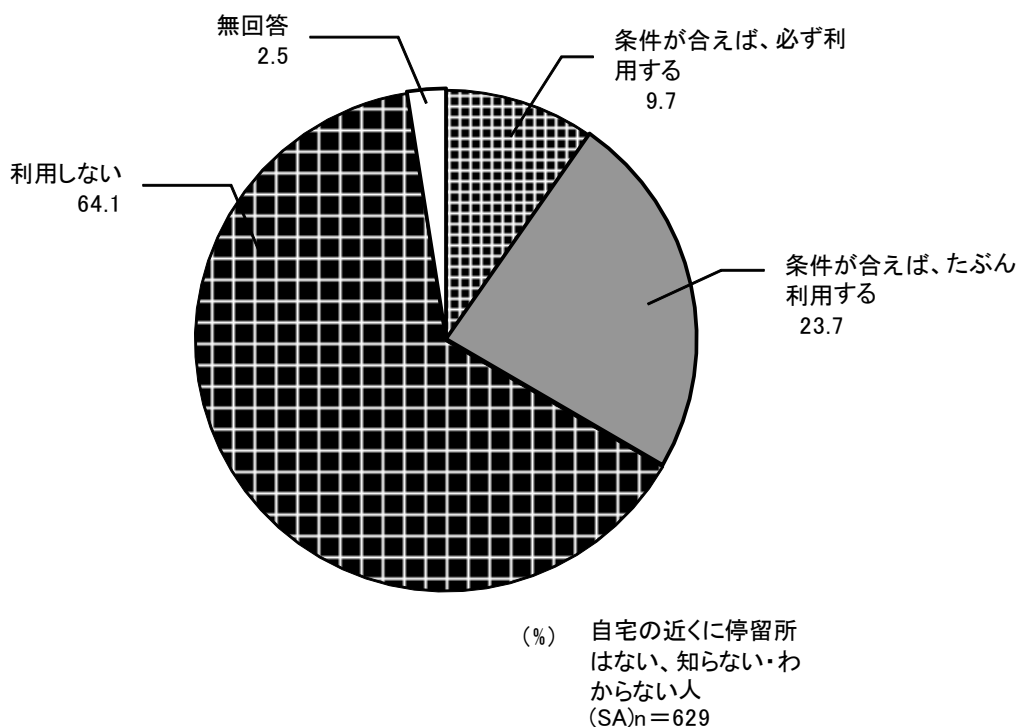
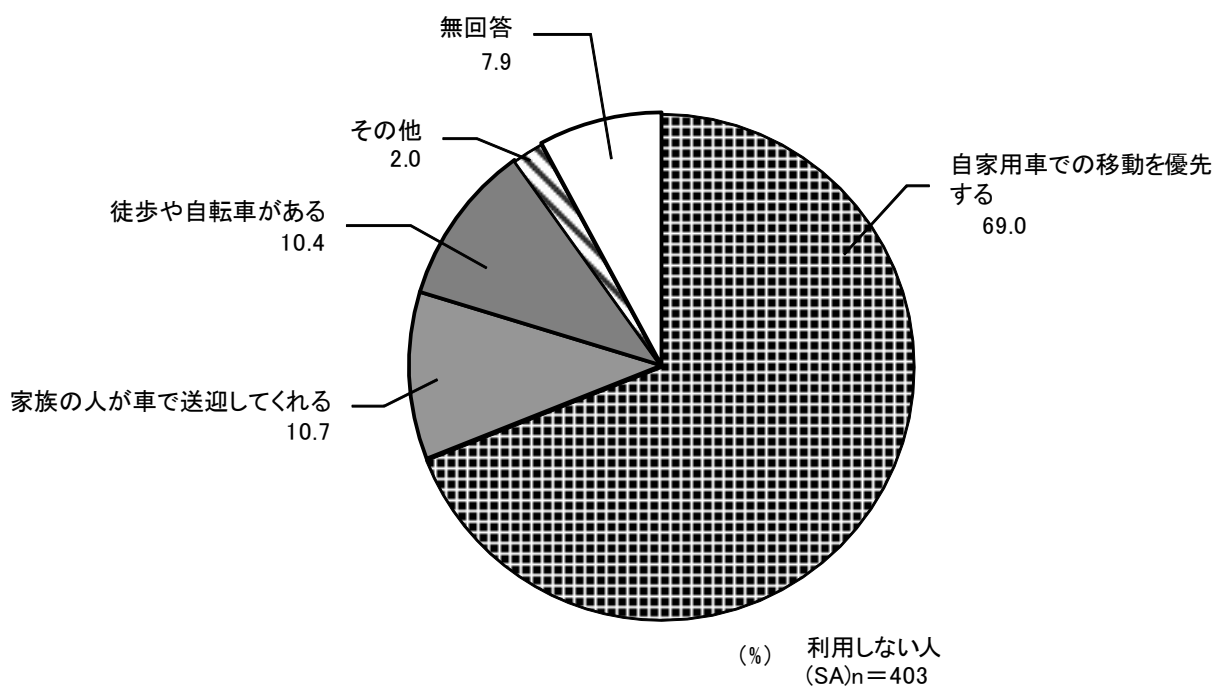


図 7-4 利用しない理由



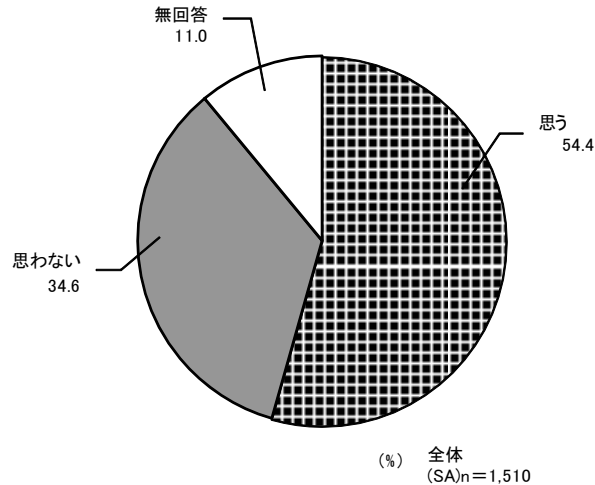
9. 公共交通への転換見通しについて（問8）

(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。

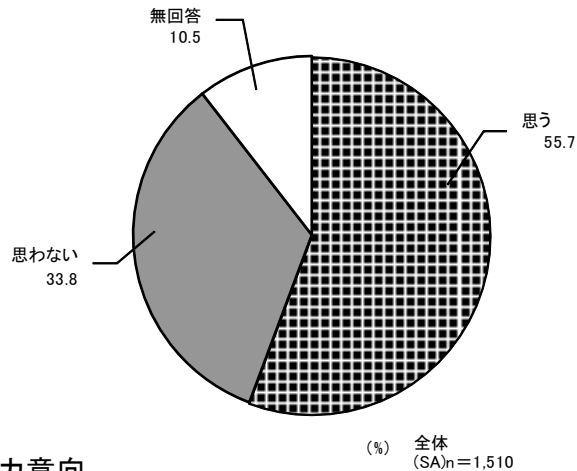
図8-1 環境対策による利用協力意向



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8-2 交通安全対策による利用協力意向

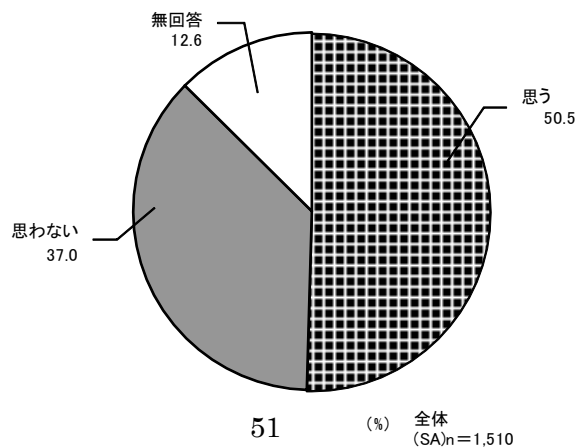


③ 健康増進対策による利用協力意向

○ 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8-3 健康増進対策による利用協力意向

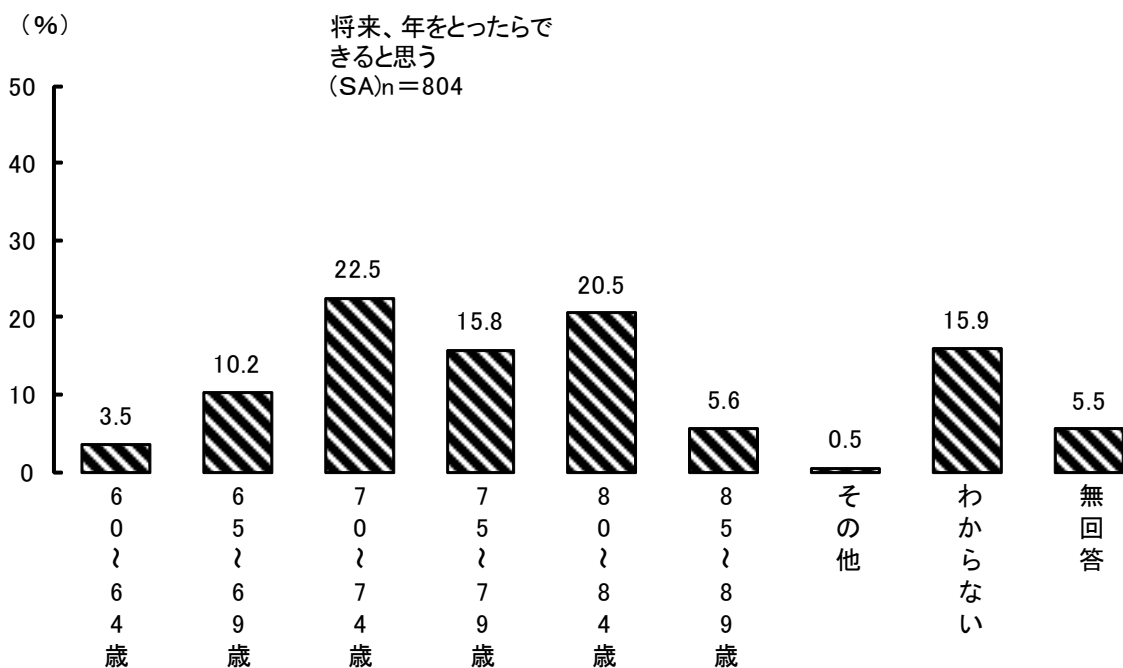
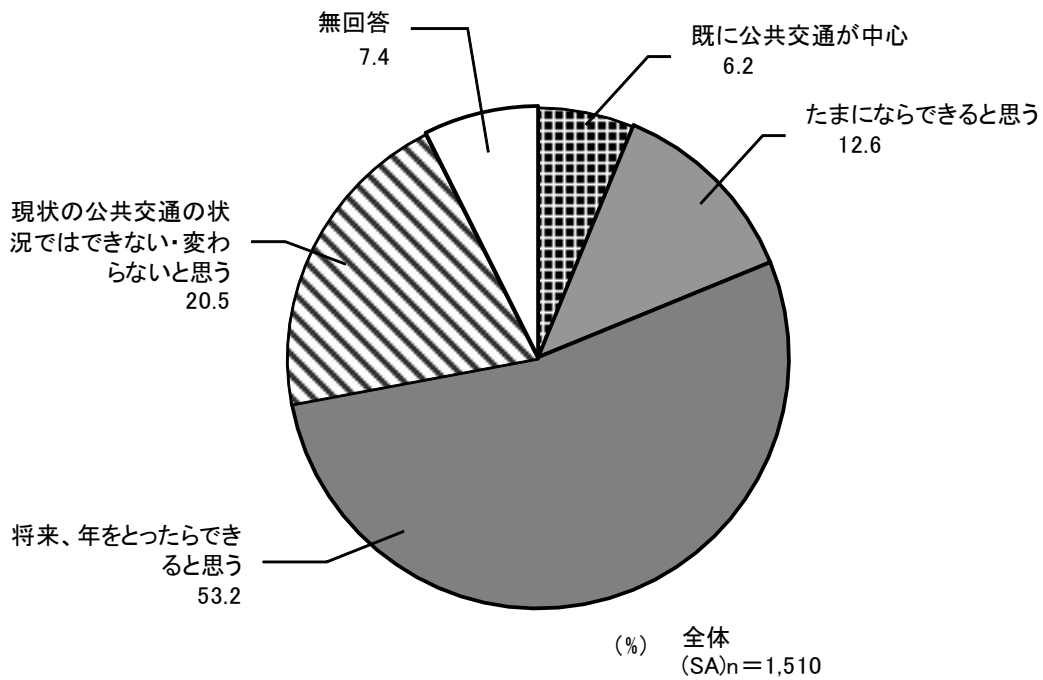


(2) 自家用車化中心からの転換協力について

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8-4 環境対策による利用協力意向



第4章 利用者アンケート調査結果

1. 調査概要

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

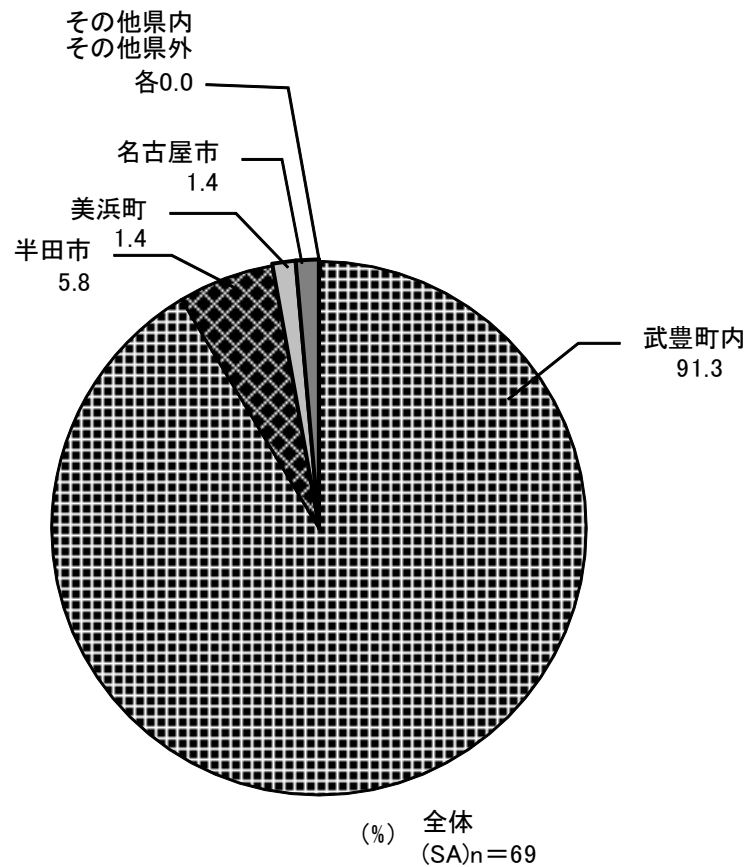
- 利用者属性は平成24年度調査時とあまり変化はありません。
- 利用ルートは、行き・帰りともに「北部赤」ルートが最も多い状況です。
- 利用頻度は、「1週間に1回以上」の利用者が全体の62.3%で、昨年の58.2%から少しだけ増加しました。
- 利用目的は、「買い物」と「通院」のウェイトが高まっています。
- 利用しはじめた「きっかけ」は、バスが走っている状況を見て認知され、広報やちらしを見て利用方法を確認することで、行動に移している状況が伺われます。
- 事業の実施効果として、「利用して良かったこと」を確認すると、「運賃が安い」経済的効果が最もインパクトがありました。
また、生活に与える変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

2. アンケート対象の属性

(1) お住まい

○ 「武豊町内」に居住されている方が91.30%、「半田市」が5.8%、「美浜町」が1.4%です。

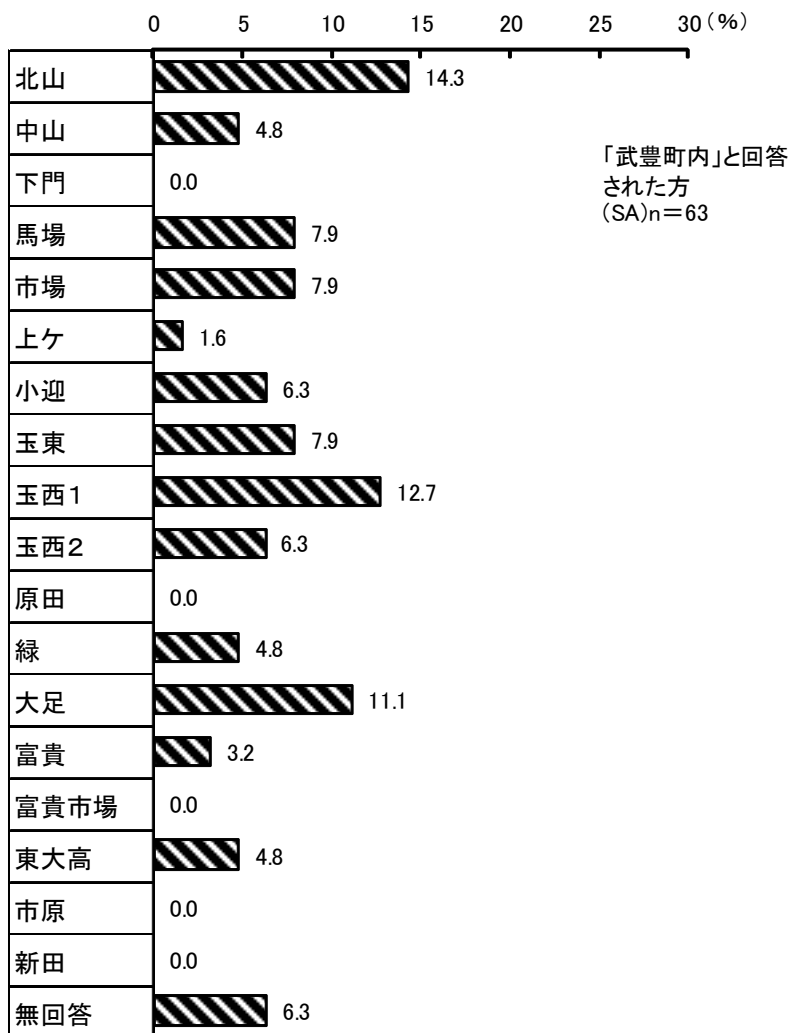
図1-1 居住地



武豊町内居住者の地区名

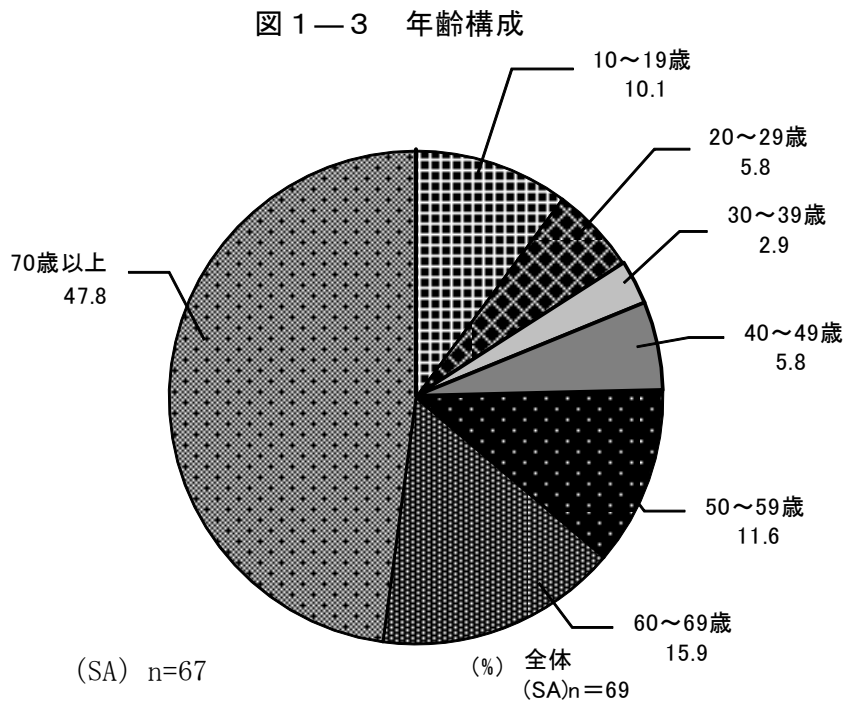
○ 「北山」(14.3%)、「玉西1」(12.7%)、「大足」(11.1%)地区の割合が高くなっています。

図1—2 武豊町内の居住地



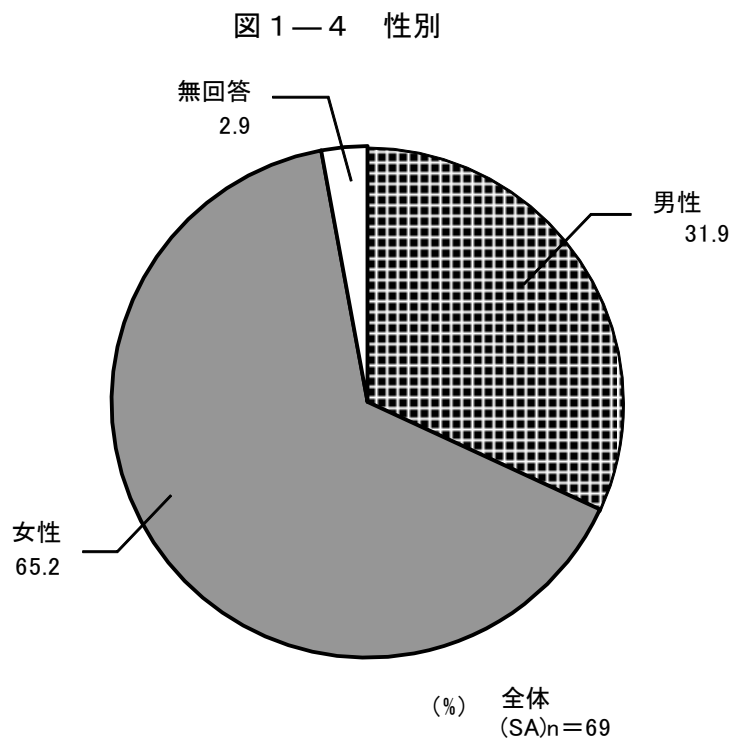
(2) 年齢

○ 「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歳以上の比率や約半数を占めています。



(3) 性別

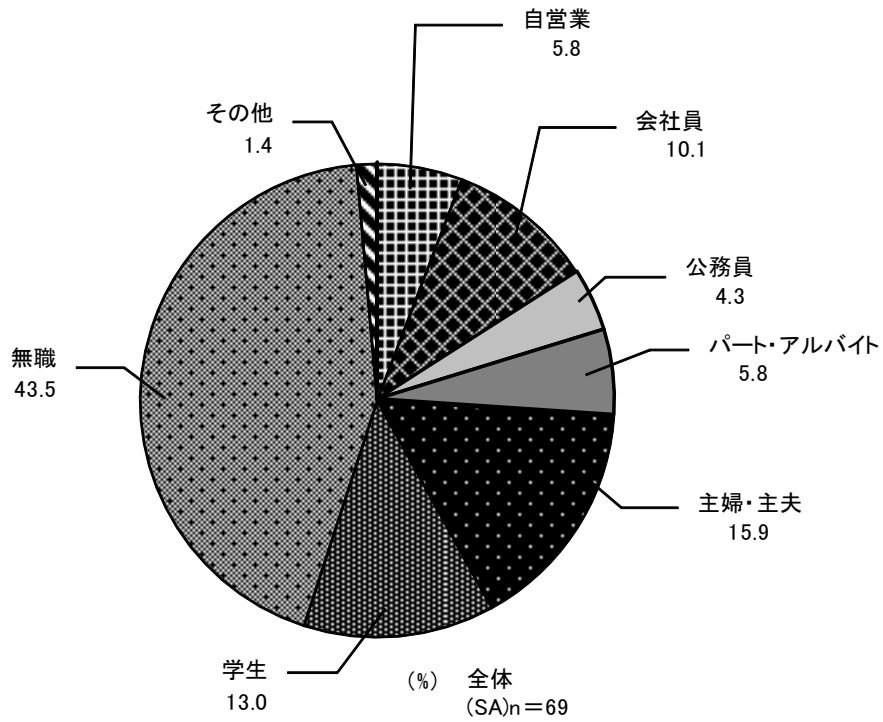
○ 「男性」が31.9%、「女性」が65.2%で、女性の比率が高くなっています。



(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1—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2-1 行き ルート

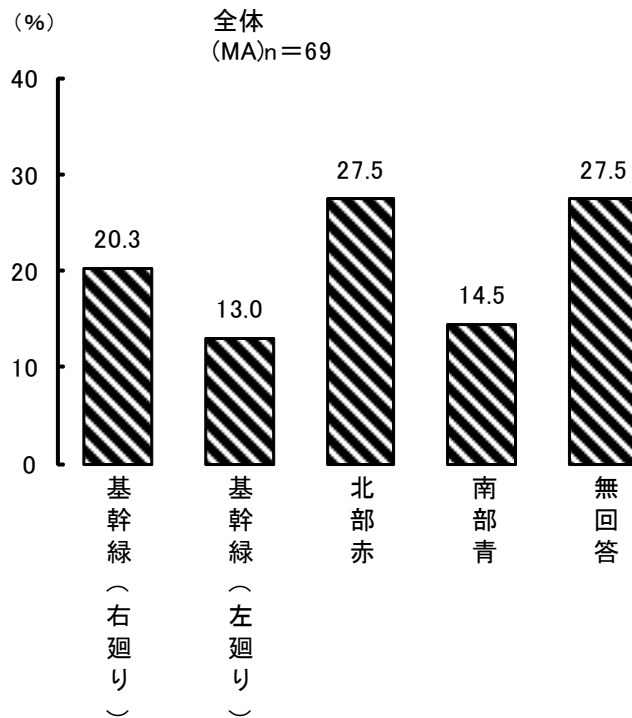
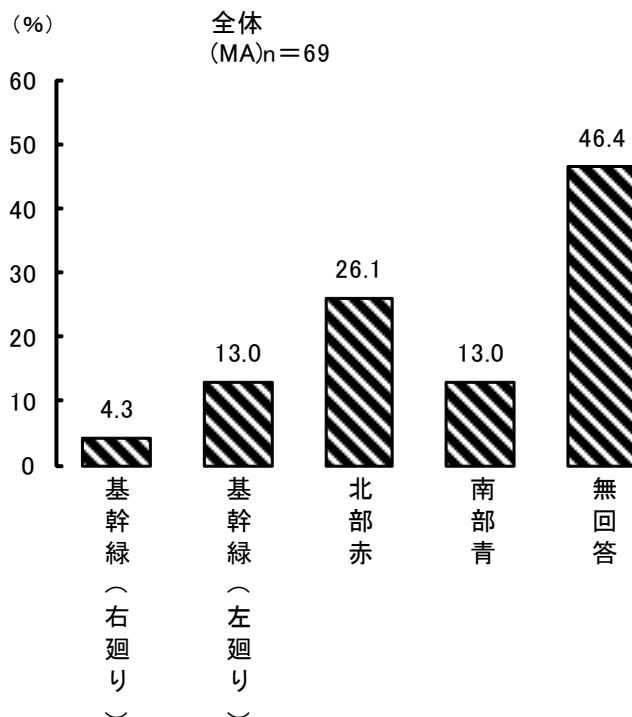
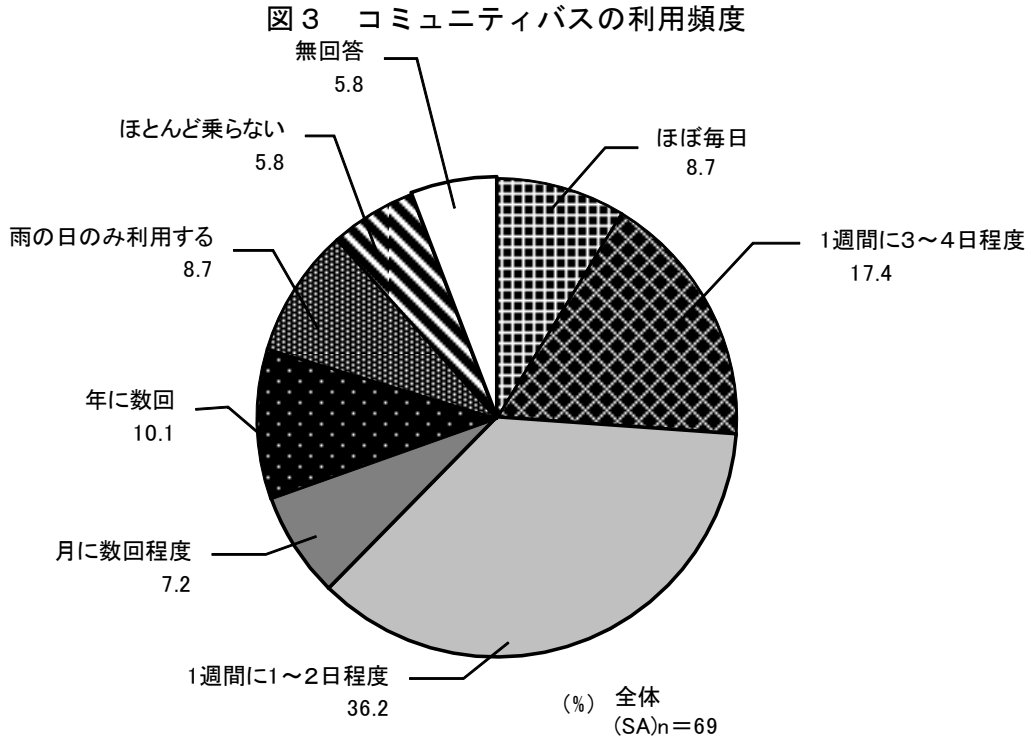


図2-2 帰り ルート



4. コミュニティバスの利用頻度

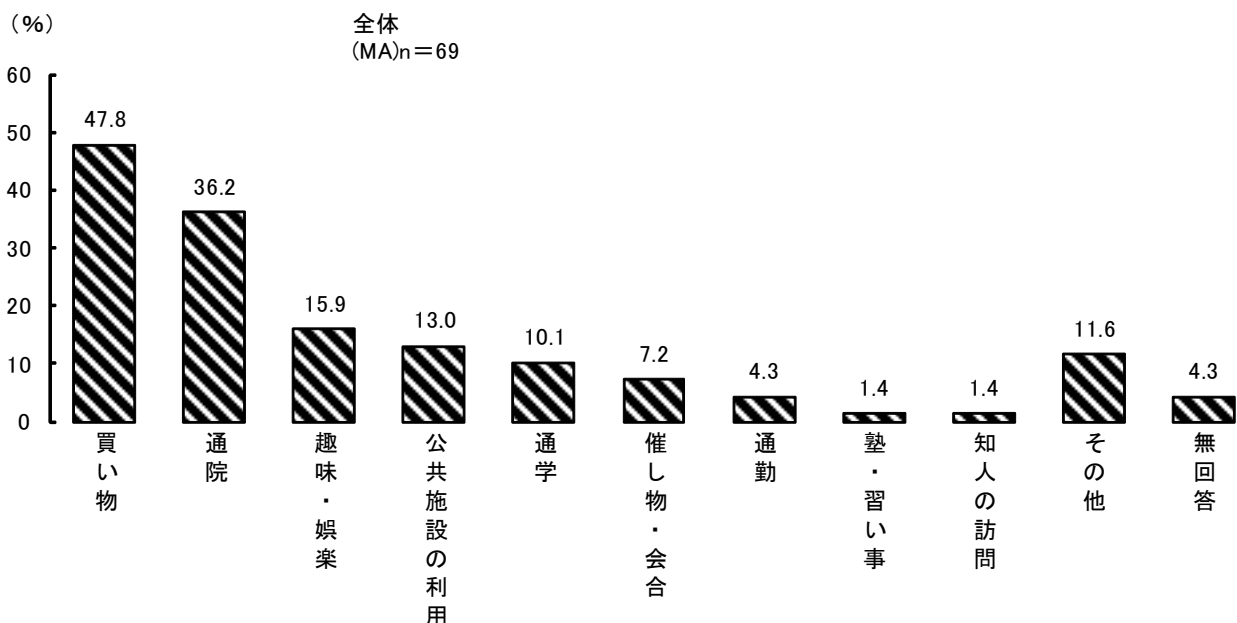
○ 利用頻度としては「ほぼ毎日」が 8.7%、「1週間に3～4日程度」が 17.44%、「1週間に1～2日程度」が 36.29%となっており、「1週間に1回以上」の利用者が全体の 62.3%となった。昨年は「1週間に1回以上」の利用者が全体の 58.2%であったため、定期的な利用者が少しだけ増加した。



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。

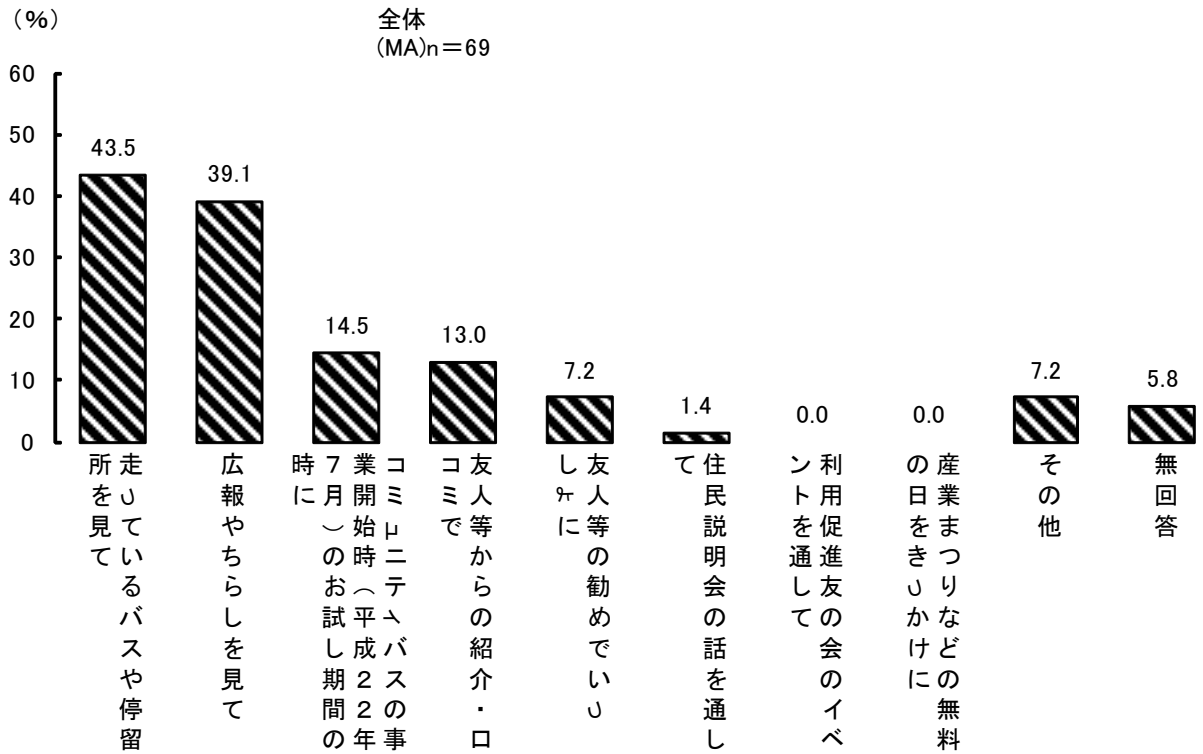
図4 当該バスの利用目的



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。

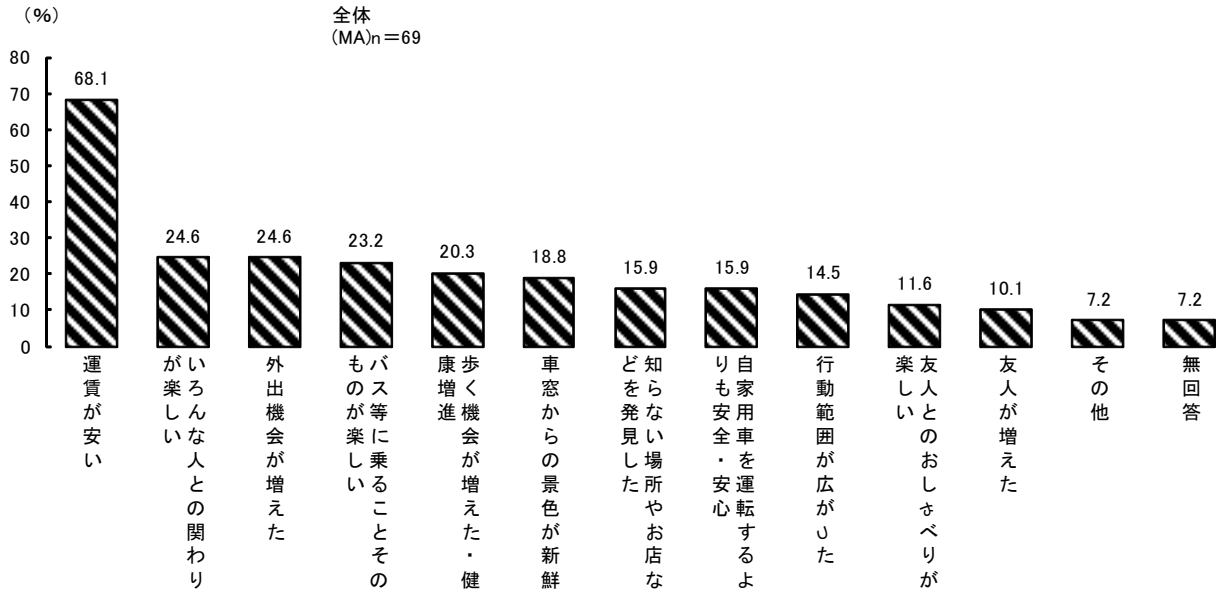
図5 きっかけ



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。

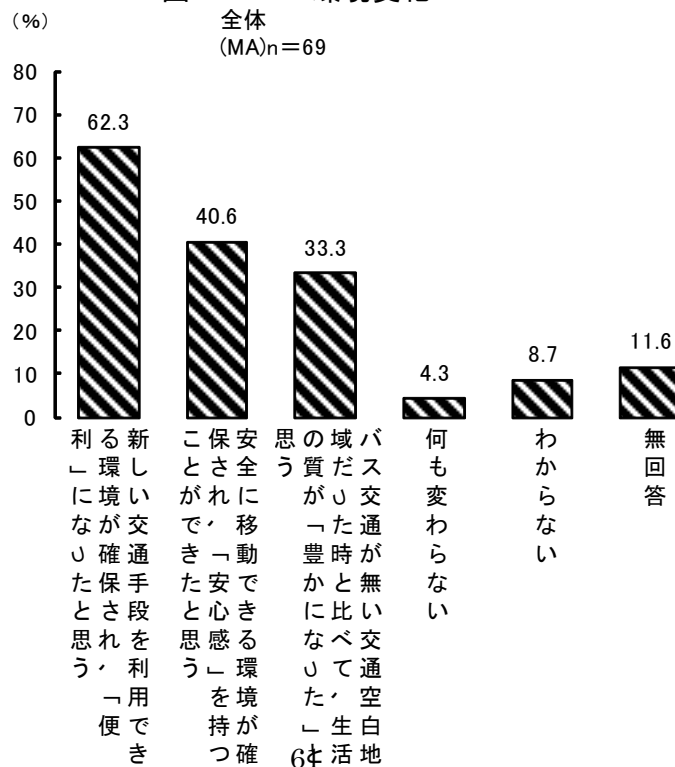
図6-1 実施効果



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6-2 環境変化

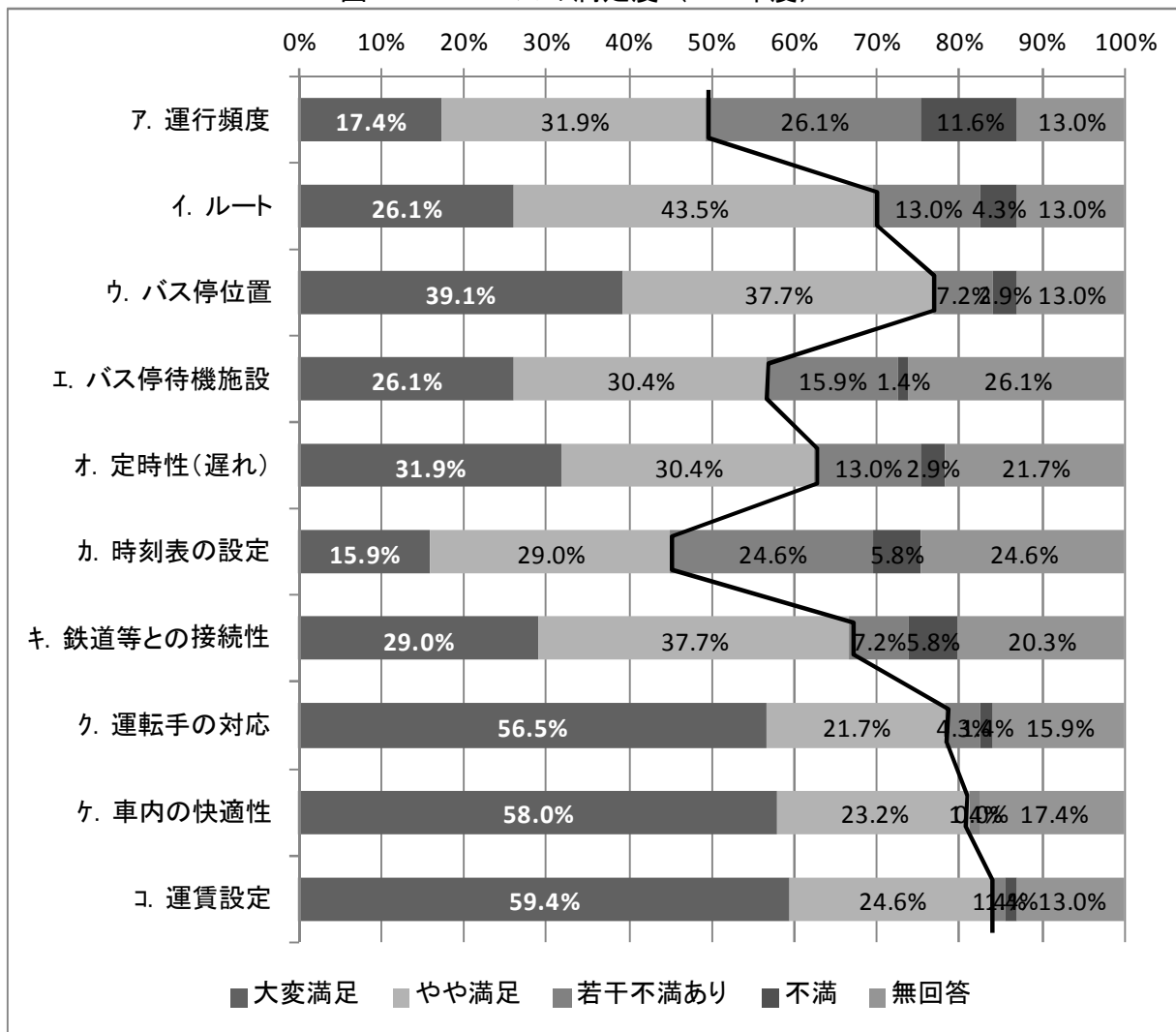


8. 当該バスの運行サービスの満足度

○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 17.4%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 17.4%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 78.3%、「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 84.1%、「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。

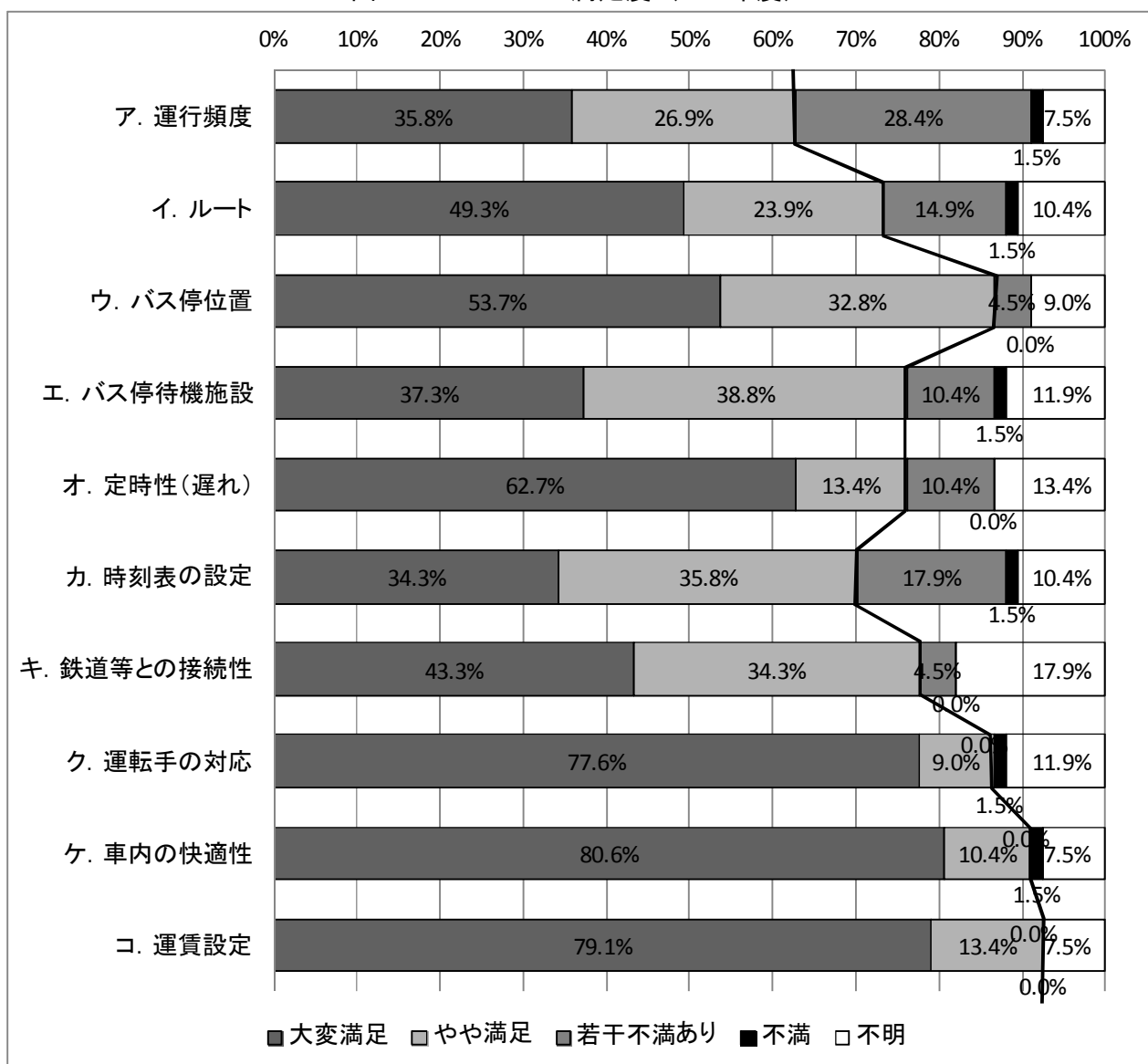
図 7-1 バスの満足度 (H25 年度)



○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 73.1%、「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 86.6%、「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。

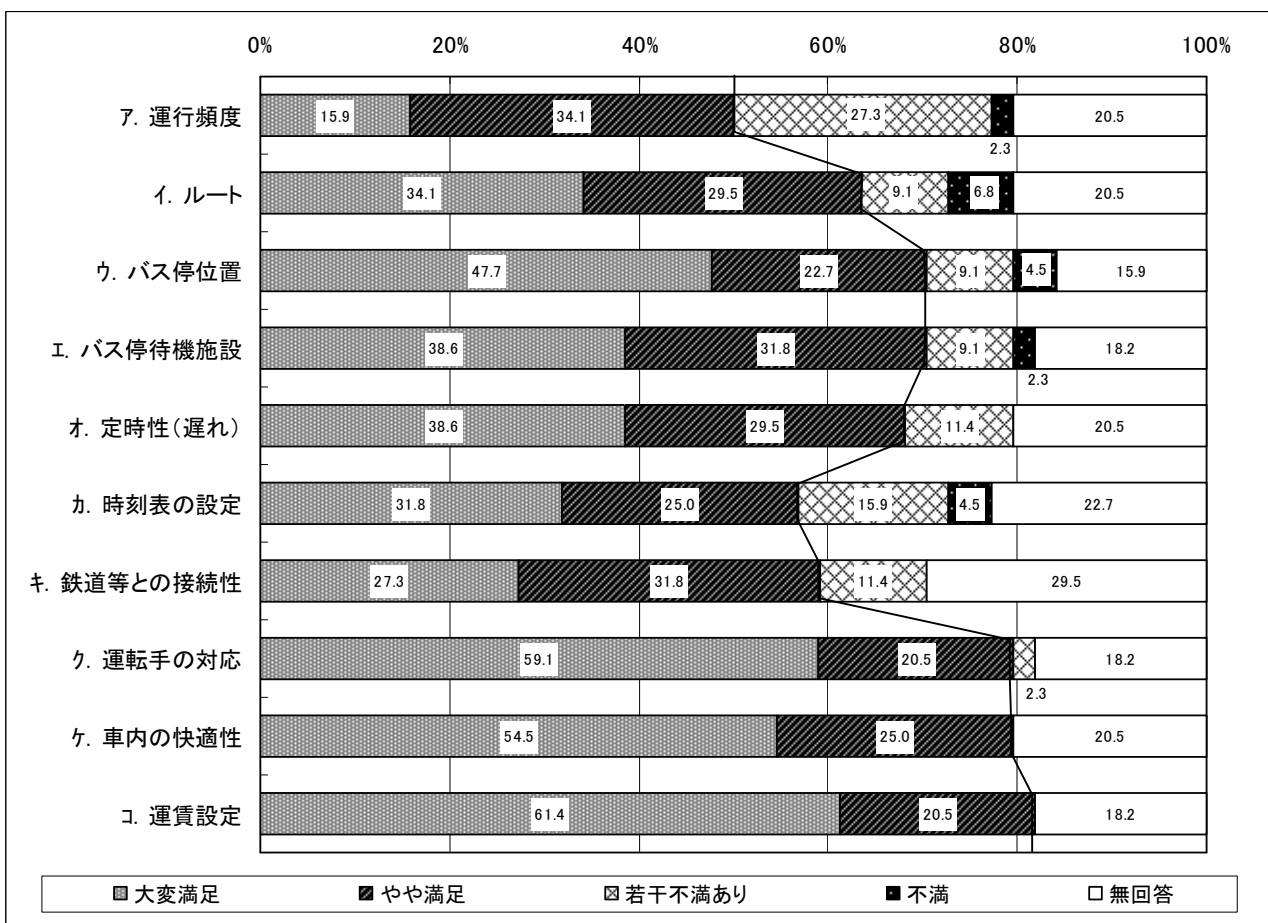
図 7-2 バスの満足度 (H24 年度)



○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。

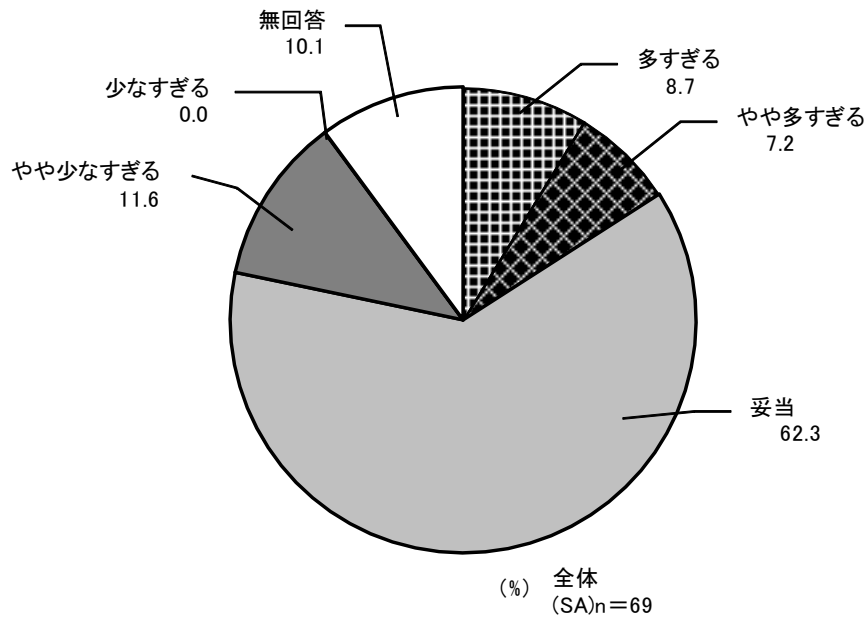
図 7-3 バスの満足度 (H23 年度)



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。

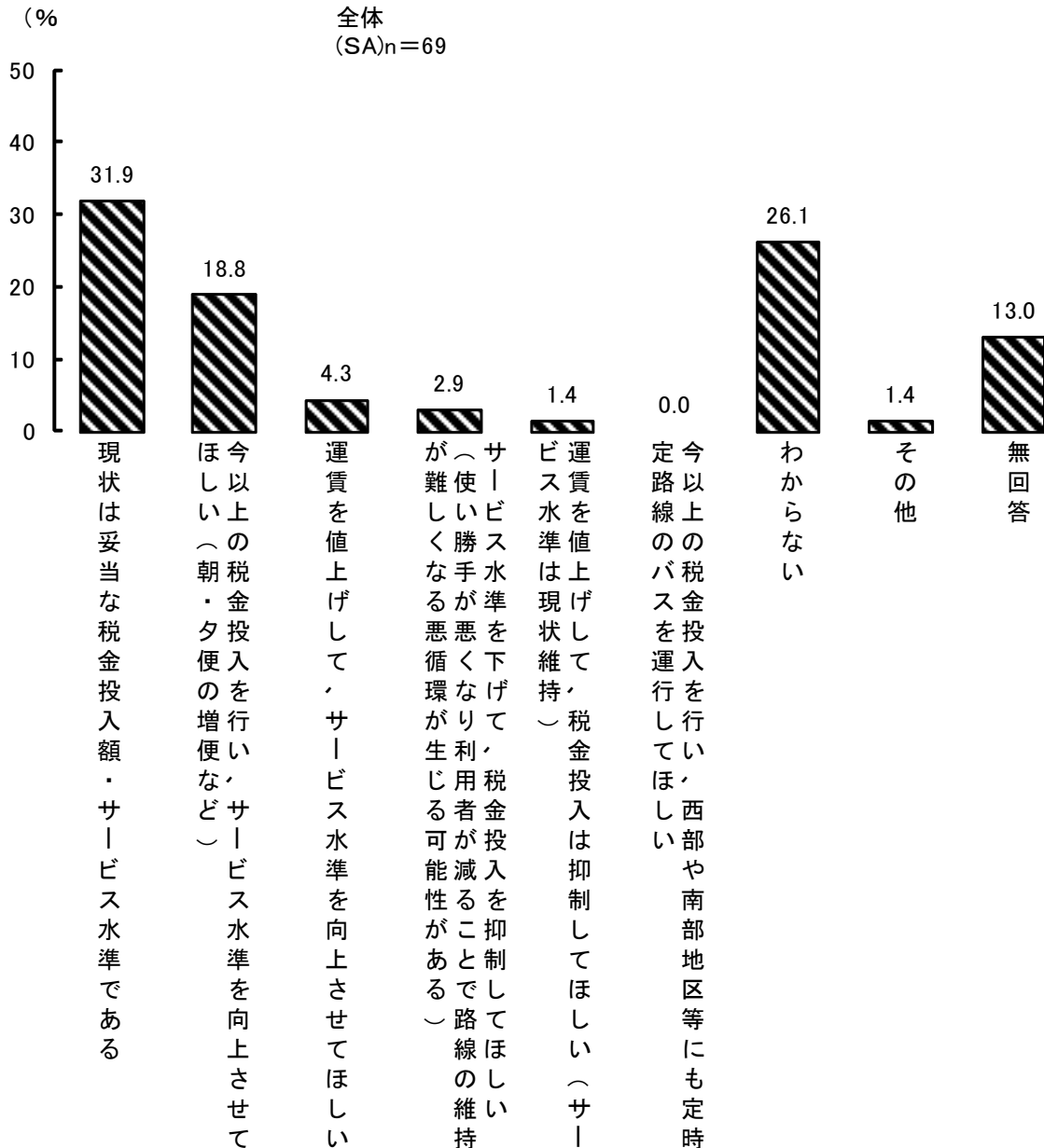
図8 税負担について



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9 今後の税投入とサービス水準のあり方について



第5章 関係者ヒアリング調査結果

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、現状の事業の課題問題点、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・問題点について

○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・問題点について

○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・上ゲ駅ルート

- ・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、上ゲ駅北
停留所を経由せず、ちゅうや整形外科まで直接行ってほしいという声がある。

2. 乗合タクシーに対する事業者からの意見

○事前予約時間

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

○フリーダイヤルの弊害

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

○利用促進策

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

3. 乗合タクシーの事業効果

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

2. 地元関係者ヒアリング調査結果について

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

(1) 憩いのサロンでのヒアリング結果

●実施概要

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

●指摘された主な意見

○コミュニティバスに対する意見

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

○事業全体について

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

(2) 老人クラブブロック長会議における主な意見

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

○事業全体について

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

○コミュニティバスについて

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

(3) 利用促進友の会における主な意見

(1月22日(水) 13:30~15:00)

○事業全体について

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

○コミュニティバスについて

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

○乗合タクシー事業について

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

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

●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"> ○ゆめころんの認知状況 = 44名（100%） ○ゆめころんの利用状況 = 24名（54.5%） ○乗合タクシーの認知状況 = 25名（56.8%） ○乗合タクシーの利用状況 = 2名（4.5%） 		
<p>【自由意見等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○サロンまでの移動手段 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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） ○コミュニティバスに対する意見 <ul style="list-style-type: none"> ・赤ルートの逆回りが欲しい（壱町田地区住民） ・手を挙げたら止まってもらえないか。 ・上ヶ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。 ・役場の職員が運転すればよい。 ・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。 ○事業全体について <ul style="list-style-type: none"> ・やすらぎの森墓園まで行けないか。 ・荷物の忘れものをした時の連絡先を教えて欲しい。 ・乗合タクシーとコミュニティバスがいつしよ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。 ・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。 		

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"> ○ゆめころんの認知状況 = 35名(100%) ○ゆめころんの利用状況 = 6名(17.1%) ○乗合タクシーの認知状況(使用方法) = 0名(0%) ○乗合タクシーの利用状況 = 0名(0%) <p>【自由意見等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバスに対する意見 <ul style="list-style-type: none"> ・池田町に住んでいる。近くに停留所が無い。 ○乗合タクシーに対する意見 <ul style="list-style-type: none"> ・乗り方が分からない。教えて欲しい。 ○事業全体について <ul style="list-style-type: none"> ・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。 		

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"> ○ゆめころんの認知状況(使用方法) = 38名(70.3%) ○ゆめころんの利用状況 = 12名(22.2%) ○乗合タクシーの認知状況(使用方法) = 2名(3.7%) ○乗合タクシーの利用状況 = 0名(0%) <p>【自由意見等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバスに対する意見 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ○事業全体について <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 		

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>【アンケート結果】・回答者数=76名(事務局含まず)</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>【自由意見等】</p> <p>○コミュニティバスに対する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・原田、壺町田地区などにも運行して欲しい。 ・12:00~13:00の休憩時間も運行して欲しい。 ・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。 		

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>【アンケート結果】・回答者数=40(事務局含まず)</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>【自由意見等】</p> <p>○コミュニティバスに対する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 		