

平成30年度再編（案）について

1. 犬山市が目指すまちづくり

①第5次犬山市総合計画

【 第5次犬山市総合計画における土地利用計画図 】

犬山市では、平成23年3月に第5次犬山市総合計画を策定、平成28年度に第5次犬山市総合計画の改訂を行った。第5次犬山市総合計画改訂版では、市民の暮らしを大切に守り、まちの活力を創造し、満足度の高い魅力あるまちの実現を目指し『人が輝き地域と生きる “わ” のまち 犬山』にふさわしい都市機能の充実とまちの魅力創造を実現するために土地利用の基本的な考え方を定めている。そして土地利用の基本的な考え方にに基づき、基本構想における3つのゾーン特性を踏まえ、バランスのとれた機能的で良好な土地利用を進めるため、都市形成軸を設定し、都市形成軸を中心に5つのエリア（都市・交流拠点エリア、まちづくり拠点エリア、産業集積誘導エリア、環境保全・活用エリア、調和型コミュニティ形成拠点）を設定し、新たな施設整備や高度利用を促進するなど、重点的な土地活用を計画的に進めるとしている。

- 社会資本ストックを有効に活用し、地域の特性に合わせた利便性の高い生活環境を整えます。また、公共交通のさらなる利活用を図ります。
- 市街化区域内の低・未利用地は新たな活用を促進します。
- 市街化調整区域内の優良農地や自然環境の保全及び適切な活用に努めます。
- 市内外の人たちが交流を育むことのできる環境づくりを進めます。
- 地区ごとに住民の日常生活の利便性を支え、交流の拠点となり得るエリアを位置づけます。
- 周辺環境と調和した経済活動の場を誘導します。



将来に向けて、まちと市民にさらなる豊かさをもたらす源を形成するため、駅やバスなどの公共交通や主要道路に沿った周辺部を「都市形成軸」として設定します。

都市形成軸では、公共交通の活用とともに重点的に道路整備を進め、まちとまちのつながりを強め、人やものの交流を促進します。

また、駅周辺や主要な道路の周辺地域においては、関係者との調整を図りながら「人が働く場（産業用地）」「人が暮らす場（住宅用地）」「人が集い交流する場（商業・交流施設用地）」を誘導するなど、民間活力を導入しながら、まち全体と市民に新たな豊かさをもたらす源やにぎわいのある市街地を形成します。特に犬山駅周辺では市全体の中心となる拠点機能、橋爪・五郎丸地区周辺においては、交流機能や市民生活の利便性を高める新たな都市・交流拠点機能の形成を目指します。

犬山市が目指す都市形成軸を中心とし
たまちづくりに資する
公共交通ネットワークの形成が課題

⇒

都市形成軸を構成するための
基幹路線の導入が必要

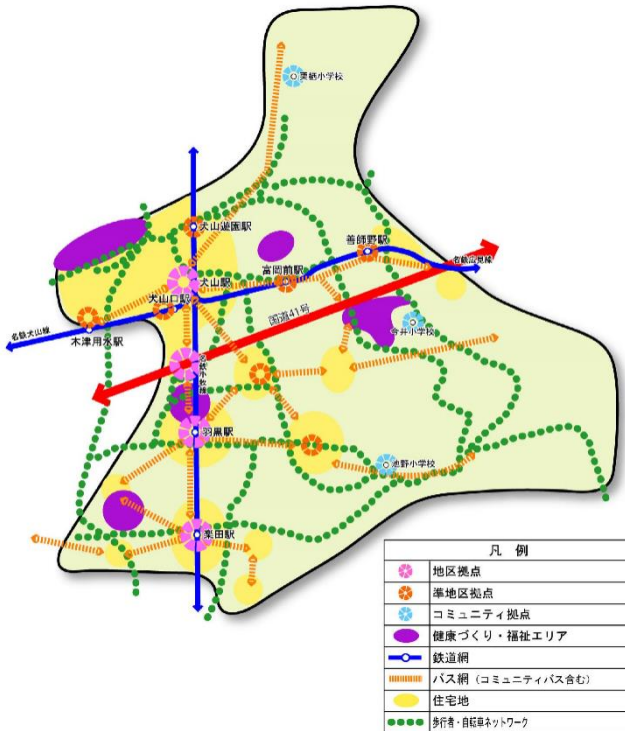
②犬山市都市計画マスタープラン

【 犬山市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図 】

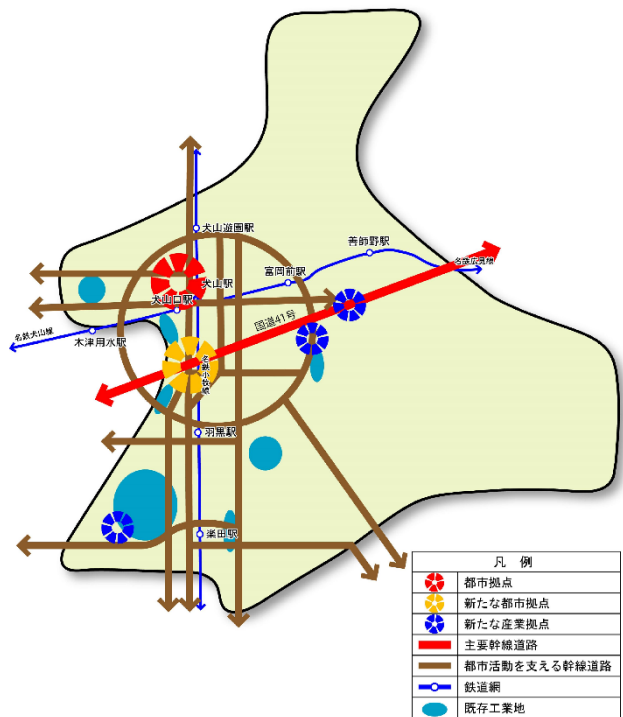
犬山市都市計画マスタープランでは、「いつまでも暮らし続けたい都市」という目標のもと、公共交通を軸とした身近な生活拠点と生活圏の形成を目指しており、「地区拠点」、「準地区拠点」「コミュニティ拠点」を形成するものとしている。

このまちづくりの実現を公共交通として支えるためには、地区拠点間を結ぶコミュニティバス基幹路線や各拠点間を結ぶコミュニティバス地区路線の運行が重要である。また、地区拠点間の相互連携をより強化するため、各路線の役割に応じた効率的な運行による運行本数の増便が必要である。

<将来都市構造図>いつまでも暮らし続けたい都市



<将来都市構造図>基盤が整い、活力を創出する都市



拠点間連携を強化する公共交通ネットワークの形成が課題

⇒ 各路線の役割に応じた効率的な運行による拠点間連携の強化及び運行本数の増便

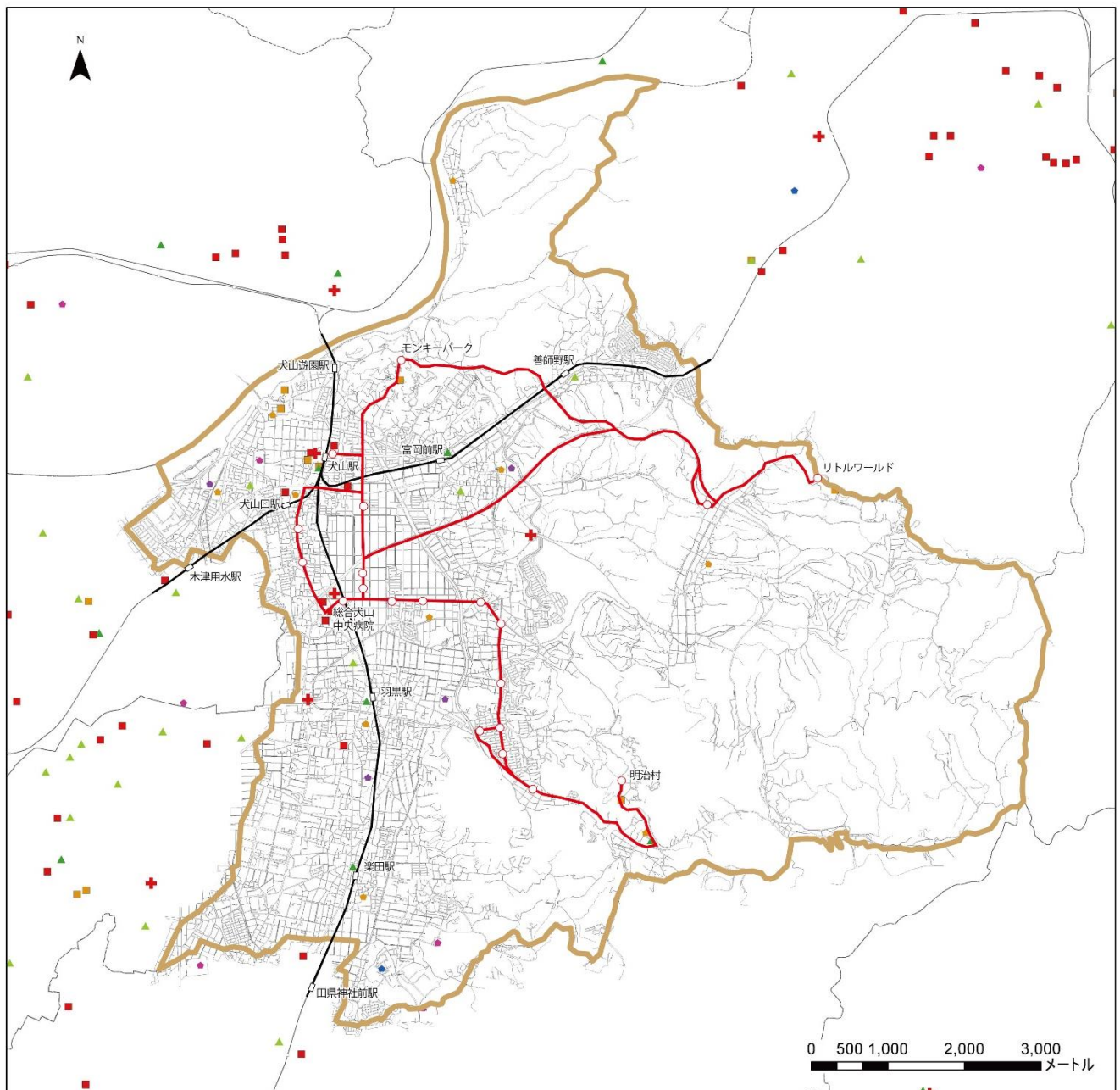
2. 犬山市における公共交通の現状

① 鉄道・路線バスのサービス状況

【 犬山市における鉄道及び路線バスのサービス状況 】

犬山市内において、鉄道は、名鉄犬山線、小牧線、広見線が犬山駅で交差するように南北方向及び東西方向に運行しており、名古屋、岐阜、可児方向への移動ニーズに対応する重要な移動手段となっている。

路線バスは、岐阜バス明治村線、リトルワールド・モンキーパーク線、寂光院線（期間運行）が運行しており、明治村、リトルワールド、モンキーパークといった主要な観光施設のアクセス手段としての役割を担っている。また、明治村線については、長者町団地や犬山ニュータウン等の住宅団地や総合犬山中央病院を經由しており、沿線住民の重要な生活路線としての役割も担っている。



鉄道及び路線バスが市内の公共交通の軸としての役割を担う
⇒ 鉄道及び路線バスを軸とした公共交通ネットワークの形成が重要

②交通空白地の現状

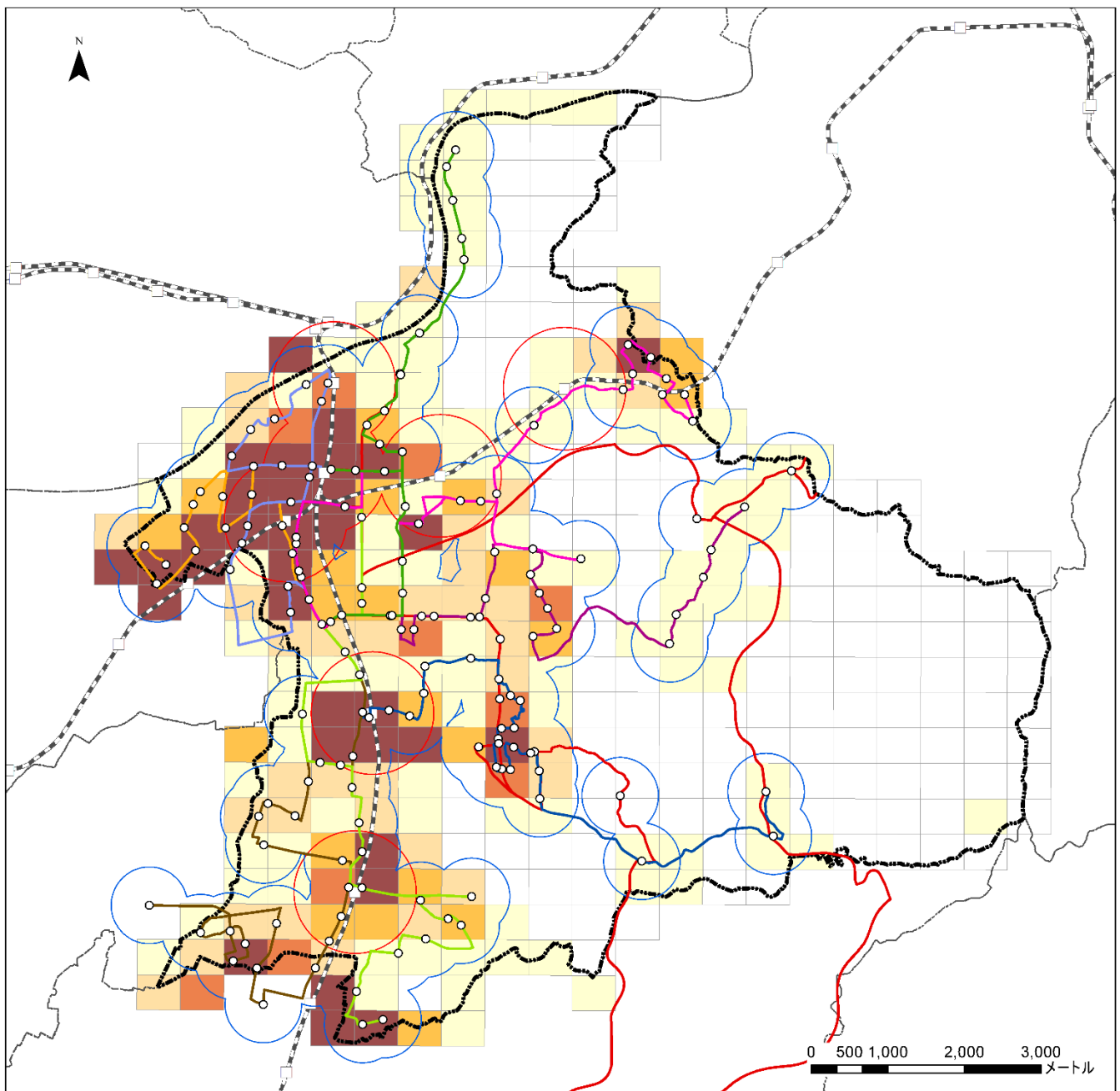
【 犬山市コミュニティバスの運

行目的と交通空白地の現状 】

犬山市コミュニティバスは、「既存の公共交通機関が存在しない交通空白地に在住する高齢者や自ら交通手段を持たない交通弱者に対して、主要な公共施設や市街地などへ移動する手段を確保する。」ことを目的に運行している。

市内の交通空白地の現状は、市内の概ねの居住地は公共交通の徒歩圏域（駅から 800m・バス停から 500m）に含まれているものの、公共交通の徒歩圏域に含まれない居住地も存在する。

また、名鉄犬山線及び小牧線の鉄道駅周辺や郊外の住宅団地での人口集積が高くなっている。



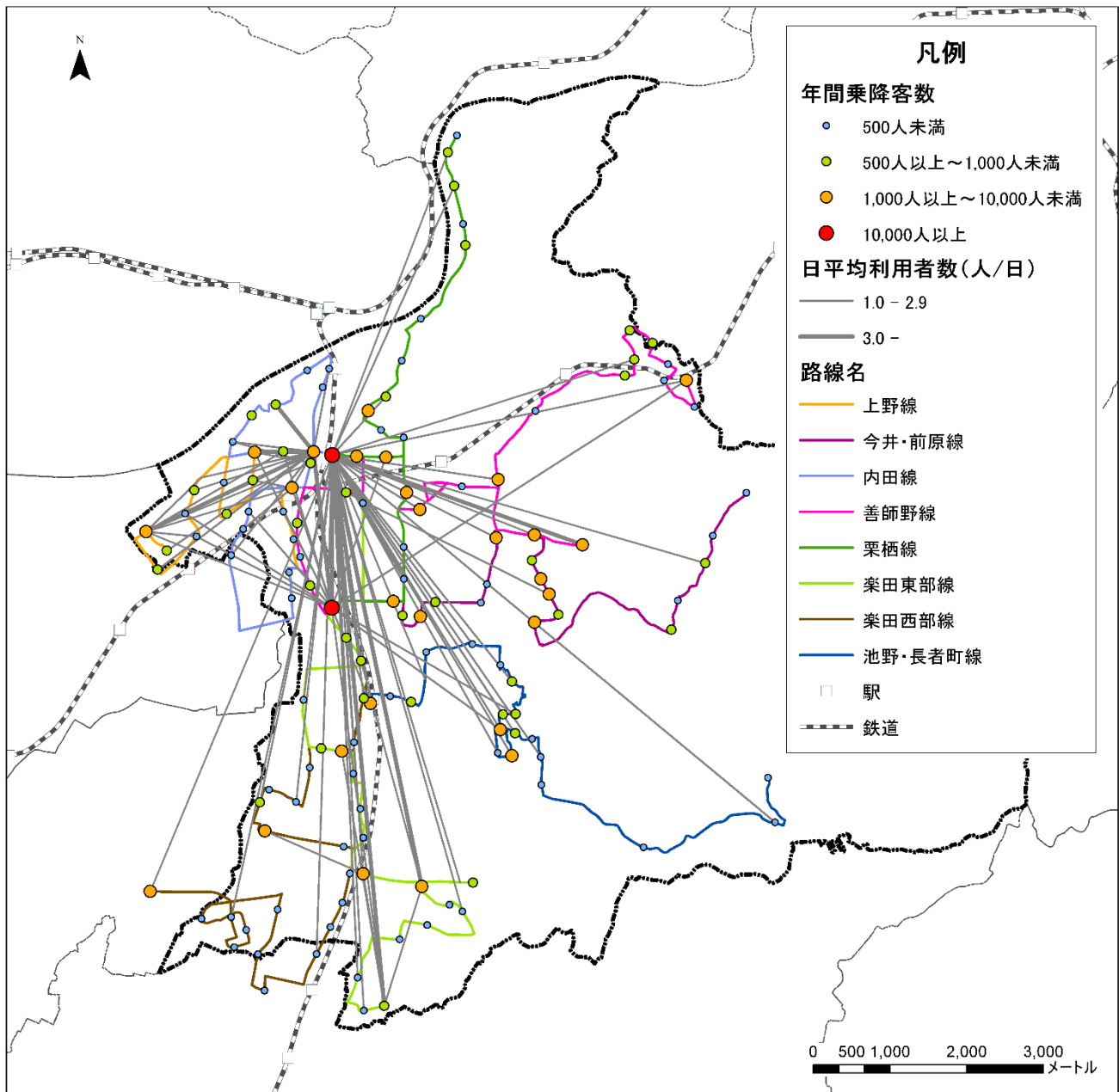
現存する交通空白地域の解消に向けた対策が課題
⇒ 交通空白地・交通不便地域の減少を図るコミュニティバスの路線再編が必要

③コミュニティバスの利用状況

【 コミュニティバスのバス停間 OD とバス停別乗降客数 (H28 利用者ヒアリング・乗降データ) 】

コミュニティバスのバス停間 OD (乗降バス停の結びつき) は、どの路線も犬山駅を起点または終点とした利用が多く割合を占めている。また、総合犬山中央病院、羽黒駅、楽田駅を起点または終点とした利用も多くなっている。

また、年間のバス乗降客数は、犬山駅 (東口・西口) と総合犬山中央病院にて、利用が多くなっている。



※1.0 人/日以上のみ表記

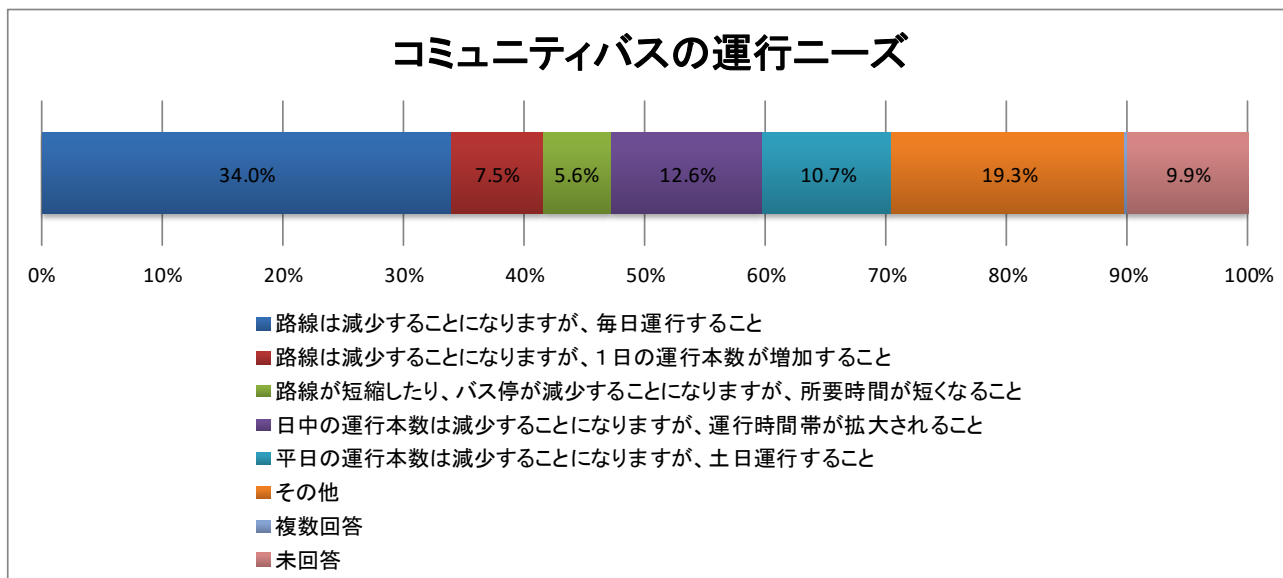
コミュニティバスの利用は犬山駅や総合犬山中央病院に集中
 ⇒ 現在の利用状況に配慮したコミュニティバスの路線再編が重要

3. 市民ニーズの整理

①町内会アンケート

【 コミュニティバスの運行ニーズ（H28 町内会アンケート） 】

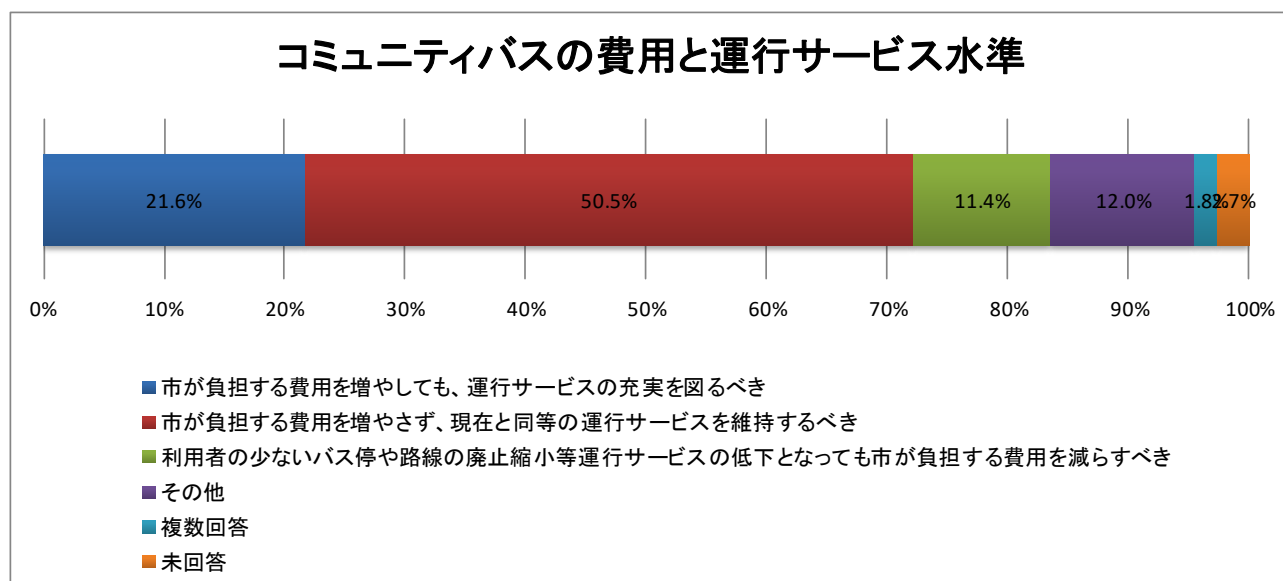
コミュニティバスの運行ニーズは、「路線は減少することになりますが、毎日利用すること」が最も多く、「毎日運行」を望む意見が多い。



コミュニティバスの毎日運行を求める意見への対応が課題
⇒ コミュニティバスの毎日運行の実施

【 コミュニティバスの費用と運行サービス水準（H28 町内会アンケート） 】

コミュニティバスの運行負担金と運行サービスの関係については、「市が負担する費用を増やさず、現在と同等の運行サービスを維持するべき」が最も多く、コミュニティバスの「運行負担金の現状維持」を望む意見が多い。



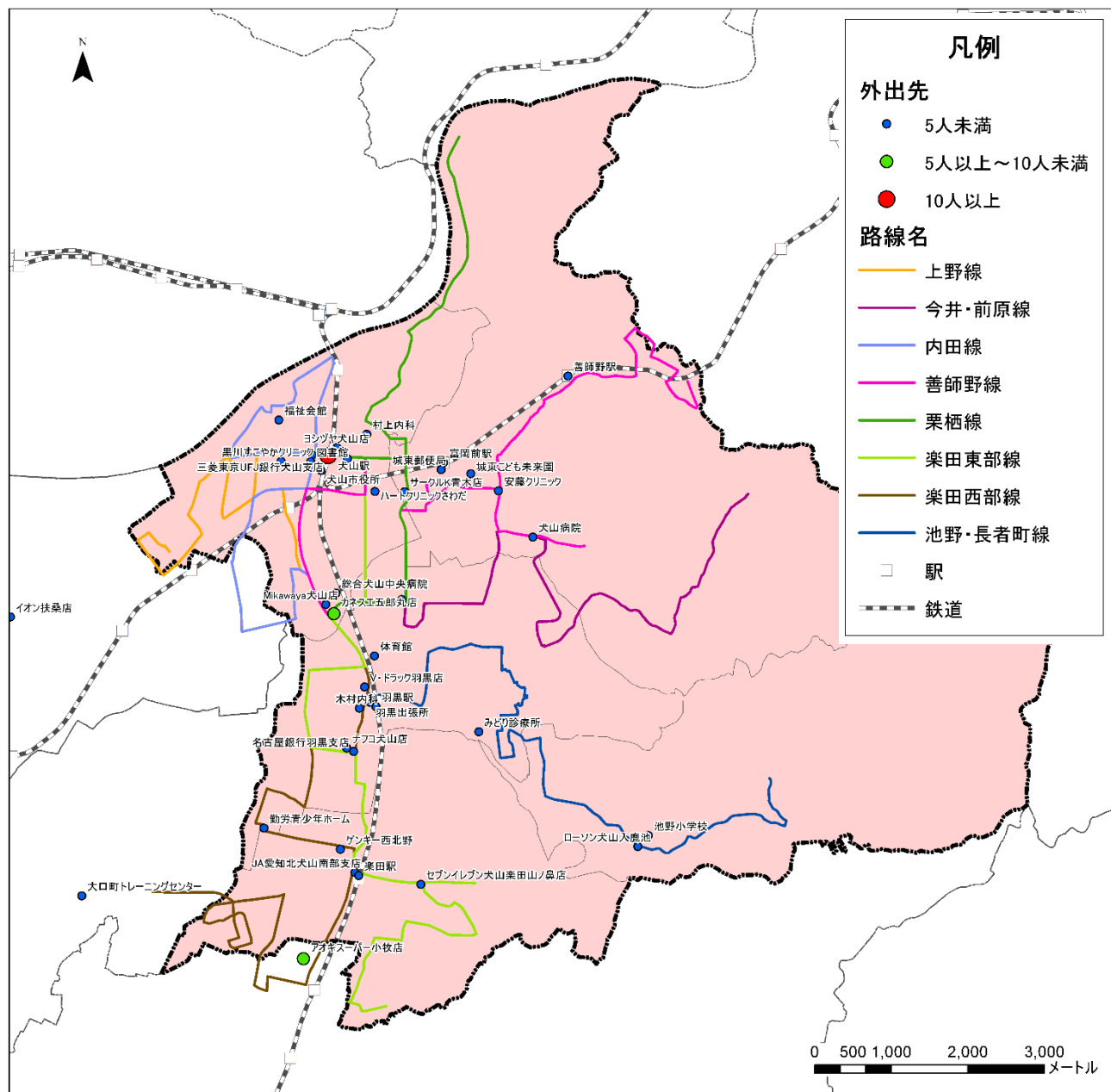
運行負担金の現状維持を求める意見への対応
⇒ 運行負担金を現状程度に抑えたコミュニティバスの路線再編の実施

②コミュニティバス目的地アンケート

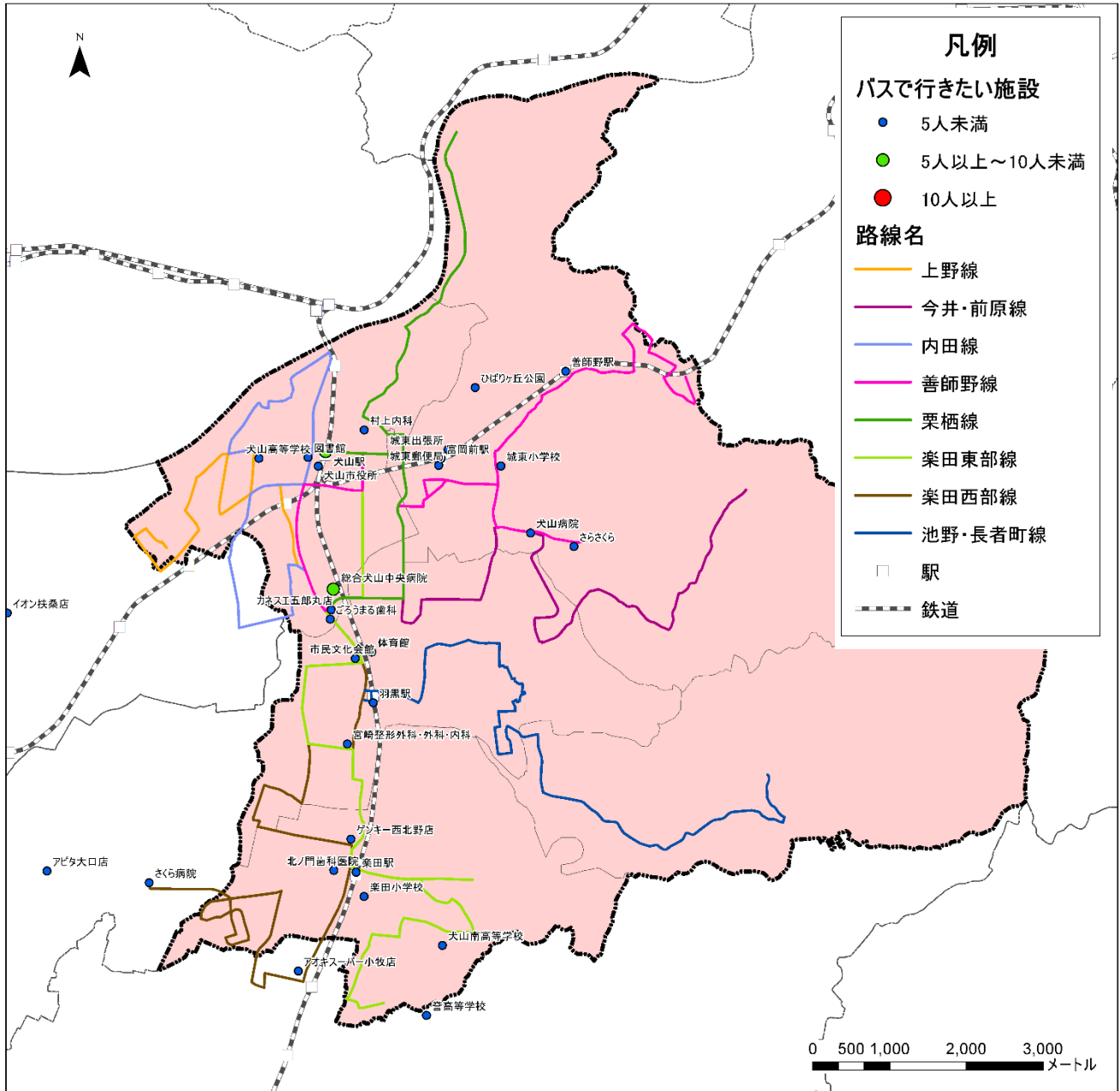
【 普段の外出先とバスで行きたい施設（H28 目的地アンケート） 】

普段の外出先は、「犬山駅」「カネスエ五郎丸店」「アオキスーパー小牧店」が多く、バスで行きたい施設は、「犬山駅」「総合犬山中央病院」が多い。また、どちらの施設も名鉄小牧線や名鉄広見線の沿線に立地する施設が多い。

< 普段の外出先 >



＜バスで行きたい施設＞



各地区の外出先やバスで行きたい施設へのアクセスの確保が重要
⇒ 生活圏に応じ、移動ニーズの高いルート設定

4. コミュニティバスの再編計画

①コミュニティバス再編のターゲット

これまでに整理した「犬山市が目指すまちづくり」「犬山市における公共交通の現状」「市民ニーズの整理」における公共交通やコミュニティバスの現状及び課題を踏まえ、“コミュニティバス再編のターゲット”を定めます。コミュニティバスの再編にあたっては、“コミュニティバス再編のターゲット”を実現する路線再編を検討します。

【コミュニティバス再編のターゲット】

- ①都市形成軸の構築に資する路線の導入
- ②交通空白地・交通不便地域の減少
- ③運行日数の増加
- ④効率的な運行による運行頻度の増加
- ⑤運行負担金を考慮したサービス提供

②犬山市コミュニティバス再編イメージの検討

上記で整理した“コミュニティバス再編のターゲット”の実現を目指し、公共交通やコミュニティバスの現状及び課題を踏まえた犬山市コミュニティバス再編イメージを検討します。再編イメージの検討にあたっては、複数案を提示し、“コミュニティバス再編のターゲット”に対応した7つの視点で評価・検討を行います。

ターゲットに対応した評価の視点		現行路線	再編イメージ A	再編イメージ B	再編イメージ C	再編イメージ D
①都市形成軸の構築		—	△ 長大な基幹巡回線を導入し、その他路線と接続	○ 基幹巡回線を導入し、その他路線と接続	× 複数路線が混在	× 複数路線が混在
②交通空白地の減少		× 交通空白地が存在	× 交通空白地が存在	○ 小型車両の導入により、交通空白地域の減少が可能	○ 小型車両の導入により、交通空白地域の減少が可能	○ 小型車両の導入により、交通空白地域の減少が可能
③運行日数の増加		× 曜日限定の運行	○ 運行日数の増加が可能	○ 運行日数の増加が可能	○ 運行日数の増加が可能	○ 運行日数の増加が可能
利便性	④運行頻度の増加	—	× 長大な路線	○ 路線延長の短縮	× 一部長大な路線が残る	△ 一部路線の路線延長の短縮
	⑤乗り継ぎの有無	○ 犬山駅及び総合犬山中央病院まで乗り継ぎなし	× 犬山駅または総合犬山中央病院へは乗り継ぎが必要	× 犬山駅または総合犬山中央病院へは乗り継ぎが必要	○ 犬山駅及び総合犬山中央病院まで乗り継ぎなし	○ 犬山駅及び総合犬山中央病院まで乗り継ぎなし
⑥運行負担金への影響【車両数】		— 現状【5台】	○ 現状程度の運行負担金での運行も可能【5台】	× バス車両の大幅な増車により運行負担金が拡大【7～8台】	△ バス車両の増車が必要【6台】	× バス車両の大幅な増車により運行負担金が拡大【7台】
⑦その他の特徴		—	① 乗り継ぎ方式を採用。現行の車両数で毎日運行を実現する ② 名鉄小牧線との競合回避が必要となる	① 乗り継ぎ方式を採用。Aと比較し、交通空白地の解消と運行頻度の増加が期待できる	① 犬山駅及び総合犬山中央病院までのアクセスを重視した案 ② 現行路線を基本とするため、路線再編による利用者への影響は少ない	① 犬山駅及び総合犬山中央病院までのアクセスを重視した案 ② Cと比較し、一部の路線で運行頻度の増加が期待できる

【 現行路線のイメージ 】

