

【協議】 地域公共交通計画(案)の策定について

■ 犬山市地域公共交通計画案策定に係るロードマップ

令和4年度											
実施事項											
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1) 計画準備及び資料収集			↔								
			↔								
			↔								
			↔								
(2) 上位関連計画の整理											
(3) 地域・交通特性の整理											
(4) 各種ニーズの整理											
(5) 地域公共交通の課題整理											
(6) 目指す将来像、基本方針、基本目標等の設定											
(7) 地域公共交通会議等の運営支援											
役割											

令和5年度											
実施事項											
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体等の検討											
(2) 地域公共交通計画案のとりまとめ											
(3) パブリックコメント実施											
(4) 業務報告書の作成											
(5) 地域公共交通会議等の運営支援											
役割											

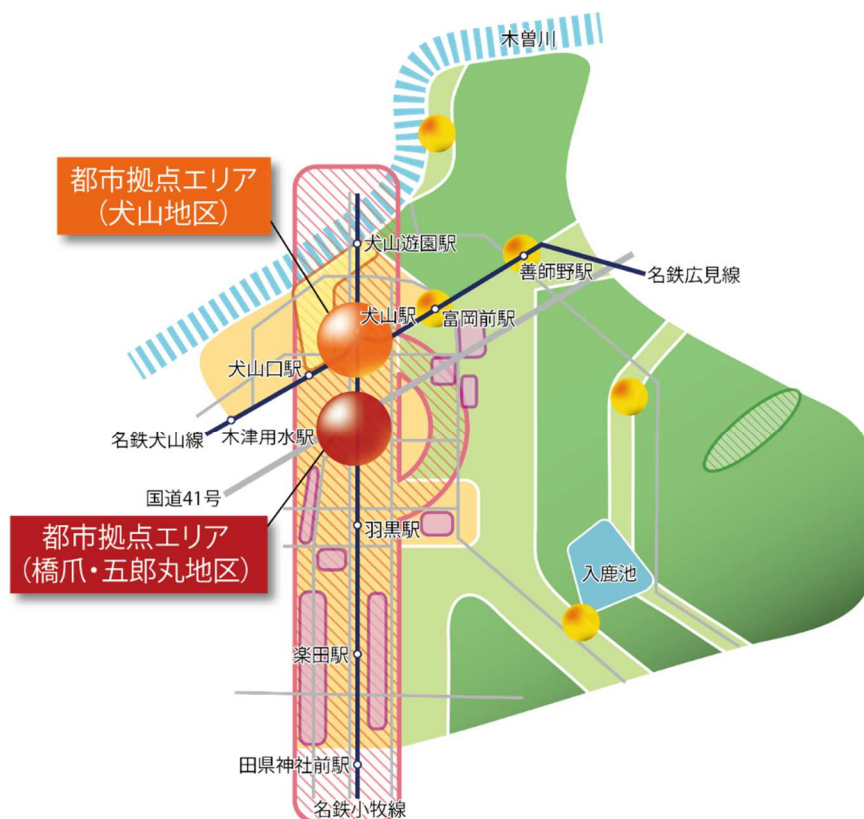
1. 上位関連計画

(1) 第6次犬山市総合計画（案）

第6次犬山市総合計画では、まちの将来像を「水と緑と伝統 みんなつながり みんなう
るおう 豊かさ実感都市 犬山」と定め、この将来像の実現のため、3つの基本方針を掲げて
います。

- ◆基本目標1 誰もが育ち、楽しみ、活躍できるまちへ
- ◆基本目標2 産業が栄えるまちへ
- ◆基本目標3 人にも地球にもやさしいまちへ

図 土地利用基本構想イメージ



公共交通に関する取組みの方向性は以下のように位置づけられています。

■公共交通ネットワークの形成

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにし、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築を図ります。

■公共交通を利用しやすい環境整備

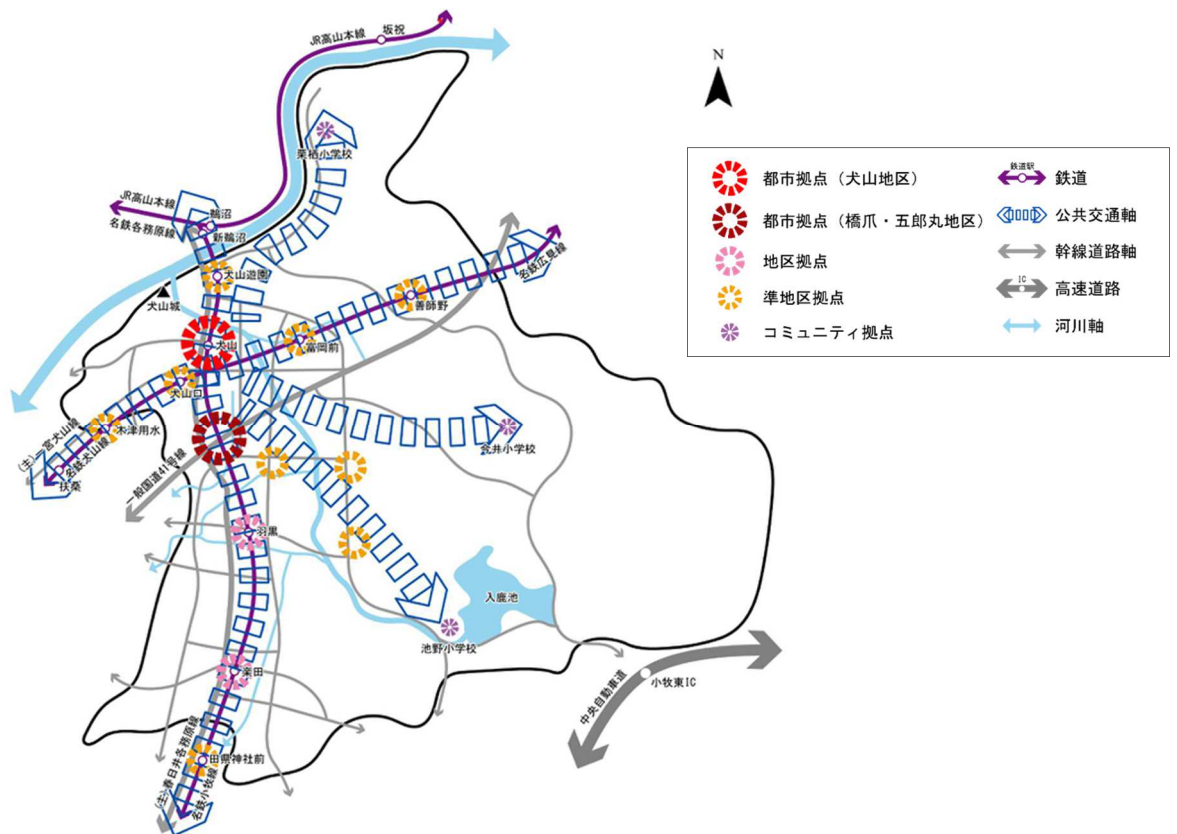
公共交通機関や自転車等の利用促進と利便性の向上を図るため、鉄道駅周辺における駐車場、停車スペースや自転車等駐車場の維持・確保を図ります。

(2) 犬山市都市計画マスタープラン（案）

犬山市都市計画マスタープランでは、都市づくりの基本理念を「〇〇〇」と定め、以下のような都市づくりの目標を定めています。また、公共交通の整備方針として、鉄道の利用促進や、ニーズに配慮した公共交通ネットワークの形成、駅周辺の駐車場・駐輪場整備が挙げられています。

人口・都市構造	● <u>住みやすく、住み続けられる都市にする</u>
土地利用	● <u>多様なライフスタイルを実現する</u> ● <u>地域の産業活力を創出する</u>
交通	● <u>移動しやすいネットワークを構築する</u>
市街地整備等	● <u>快適で暮らしやすい市街地を形成する</u>
都市環境	● <u>自然と人との環境共生型の都市にする</u> ● <u>地域の自然、歴史・文化を継承する</u>
都市防災	● <u>“あんき”に暮らせる街にする</u>

図 将来都市構造図



公共交通の整備方針

●鉄道

- ・駅周辺における都市機能の集積や環境負荷の少ない都市づくりを推進するため、鉄道の利用を促進します。
- ・名鉄小牧線の全線複線化など輸送機能の強化、サービスの向上を図るため、関係機関への要望を行います。また、都市拠点に位置づけた橋爪・五郎丸地区では、新たな鉄道駅設置の可能性を引き続き検討します。

●バス等

- ・市民生活の利便性の向上や環境負荷の少ない都市づくりを推進するため、交通事業者や住民などの地域の関係者と連携を図りながら、地域ごとの望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画」の策定を行い、市民や来訪者のニーズに配慮した鉄道やバス、タクシー等を含めた総合的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

●駅前広場・駐車場等

- ・公共交通機関や自転車の利用促進と利便性の向上を図るため、駅周辺における駐車場、停車スペースや自転車等駐車場の維持・確保を図ります。
- ・犬山駅では、駅西広場の整備やホテルの開業に伴う利便性の向上や、駅東のからくり広場の利活用によって更なる賑わいの創出を図ります。
- ・犬山遊園駅では、ホテルの開業による新たな賑わいの創出が見込まれるため、案内看板などわかりやすいサインを配置するとともに、木曽川河畔の整備など地域全体を見据えた空間形成を検討します。
- ・犬山口駅、羽黒駅及び楽田駅では、駅前広場の利便性向上や利活用について引き続き検討を進めます。
- ・犬山城下町地区では、駐車場への適切な案内・誘導により地区内への自動車の過度な進入の抑制を図ります。

(3) 犬山市立地適正化計画（案）

犬山市立地適正化計画では、まちづくりの方針及び誘導方針を以下のように定めています。公共交通に関しては、「公共交通での移動が便利で、自動車に頼らなくてもよいまち」を方針としています。

まちづくりの方針（ねらい）

拠点
形成

各拠点の魅力が活かされた、住みたい、住み続けたいまち

公共
交通

公共交通での移動が便利で、自動車に頼らなくてもよいまち

市街地
形成

日常生活に必要な施設が身近に立地し、快適に生活できるまち

防災

まちなか・住まいの安全性が確保されたまち

公共交通の誘導方針

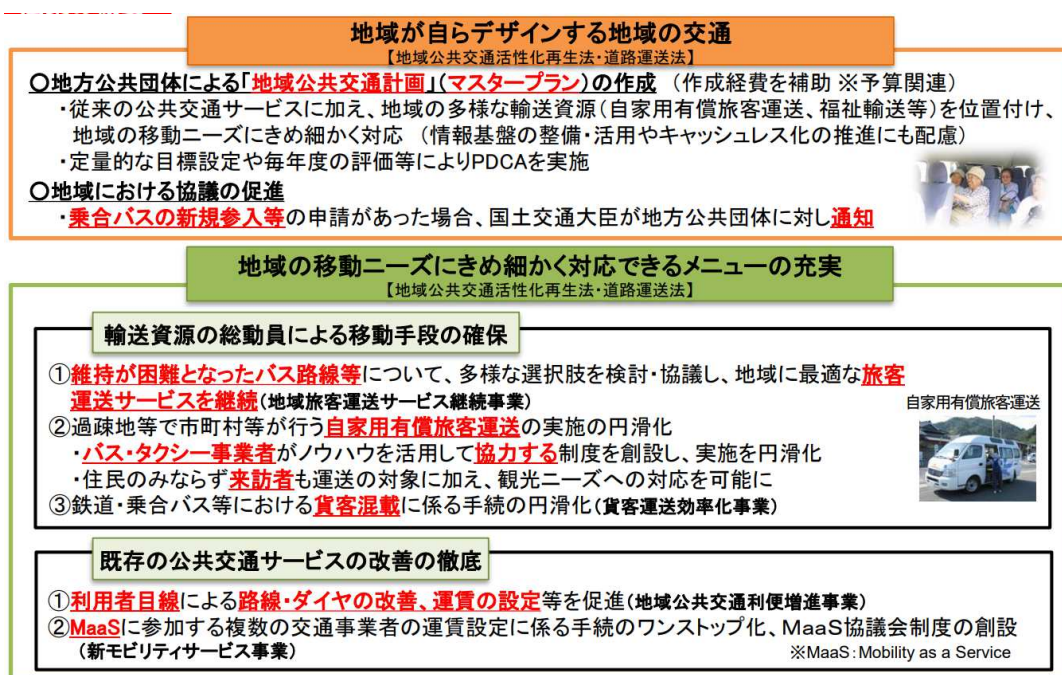
- 拠点の連携・活性化のため、拠点間及び居住地域と拠点を連絡する公共交通ネットワークを確保・維持します。
- 犬山駅を中心とした各鉄道駅、総合犬山中央病院といった交通結節点の乗継利便性を向上します。
- 地域の移動特性に対応した移動手段を地域とともに選択し、日常的な外出の足を確保します。

2. 交通を取り巻く社会情勢

(1) 「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

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（改正活性化再生法）が2020年11月27日に施行され、「地域公共交通網形成計画」に代わり、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導の公共交通サービス改善や、地域の多様な輸送資源を総動員する取組が位置付けられています。

図 法改正の概要



(資料：国土交通省)

(2) 「あいち交通ビジョン」の策定

愛知県では、2022年に「あいち交通ビジョン」を策定しました。あいち交通ビジョンでは、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、さらに利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越え、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」を目指しています。

目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通
～モビリティ先進県を目指して～

(3) SDGs（持続可能な開発目標）の推進

2015 年 9 月に国連サミットにおいて、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ（2030 アジェンダ）」が採択されました。2030 アジェンダの中には、先進国を含む国際社会全体の開発目標として、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の 17 のゴール（目標）と 169 のターゲットが掲げられました。

日本では、2016 年 12 月に、日本の取組の指針となる「SDGs 実施指針」が決定され、2020 年 12 月に 2021 年の SDGs 推進のための具体施策をとりまとめた『SDGs アクションプラン 2021』が決定されました。

図 SDGs の 17 の目標

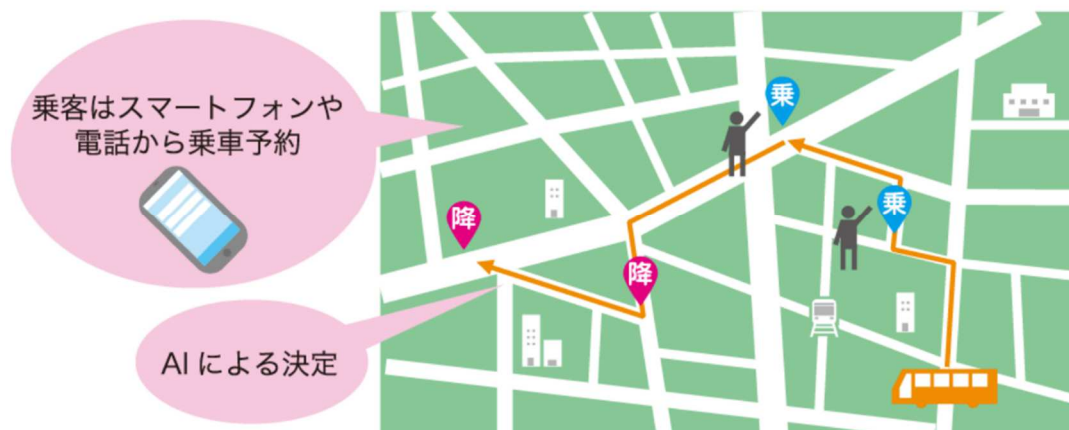


(4) Society5.0 を実現する DX の推進

「Society5.0」は、AI や IoT 等の技術革新を様々な産業や社会に取り入れることで、経済発展と社会的課題の解決を両立する社会として 2016 年に提唱された未来社会のコンセプトです。Society5.0 の実現のため、近年 DX（デジタルトランスフォーメーション）が進展しています。

交通分野では、スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がっているほか、MaaS（Mobility as a Service）、AI を活用したデマンド交通など新たな技術を活用した取組が進められています。

図 AI を活用したオンデマンド交通



（資料：国土交通省）

(5) カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年にパリ協定が採択され、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。日本では、2020年10月、政府が2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

公共交通分野では、再エネ電源で動くLRT/BRT、燃料電池鉄道車両などの公共交通や電動車カーシェア、自転車インフラ、デジタル技術を活用した新たなモビリティなど、脱炭素型の地域交通の整備等が地域脱炭素ロードマップに施策として位置づけられています。

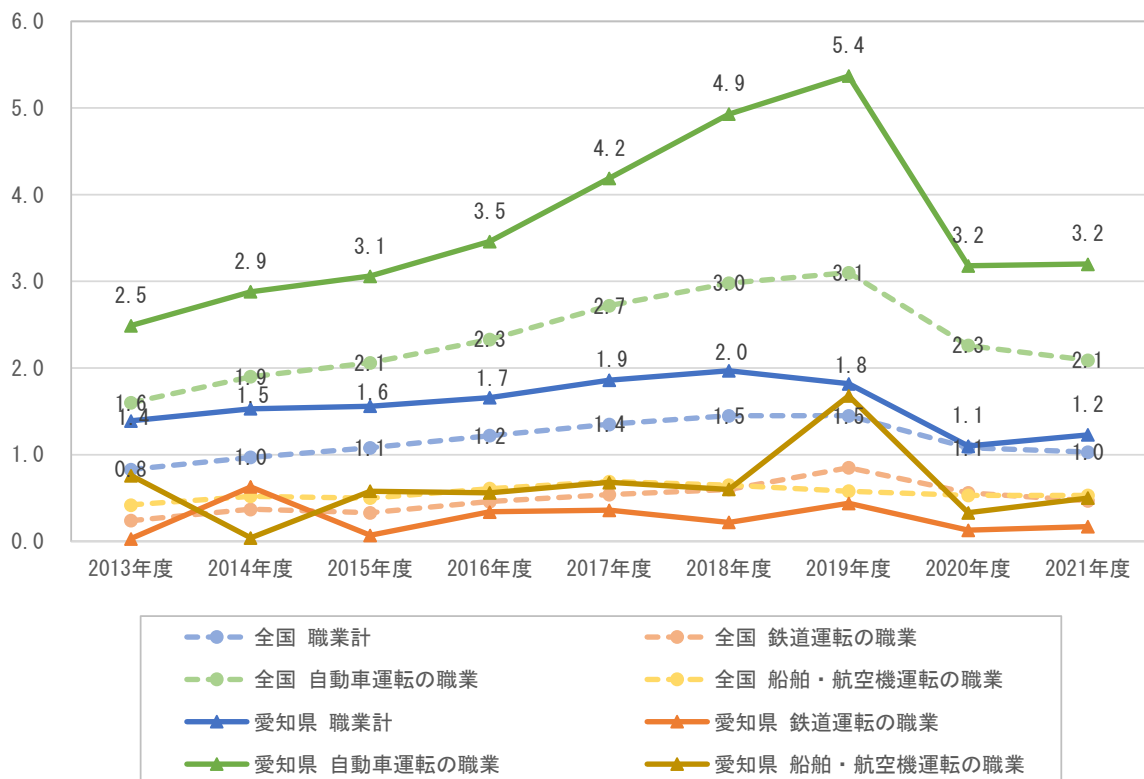
(6) 新型コロナウイルス感染症の流行

2020年1月に新型コロナウイルスの感染者が日本で初めて報告され、愛知県でも度々緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されました。宣言や重点措置による行動制限や感染リスクへの不安から、公共交通利用者数は大幅に減少しました。また、新しい生活様式としてテレワークやオンライン授業などが推奨されたことで、通勤・通学の移動が必要なくなった人も一定数存在しており、交通事業者の経営状況は厳しいものとなっています。

(7) 運転手不足の深刻化

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍、愛知県ではさらに高い水準で上昇しており、路線バスを含めた運転手が不足していると考えられます。

図 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移

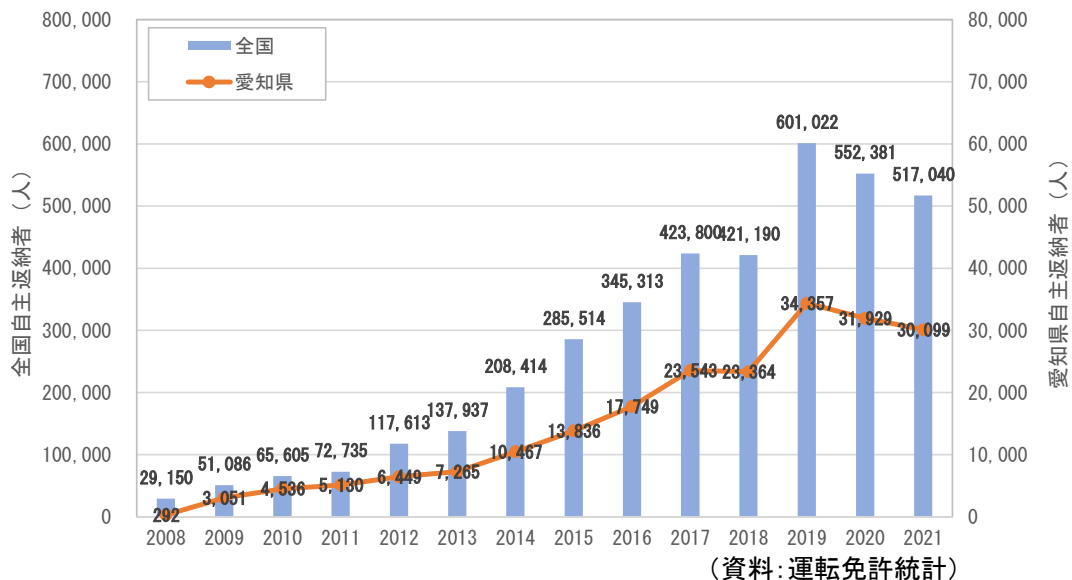


(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況(職業安定業務統計))

(8) 免許返納高齢者の増加

高齢者を中心とした免許返納は年々増加してきましたが、2020 年以降は減少しています。新型コロナウイルスの影響により、密を避けた移動手段として需要が高まったことが要因の一つと考えられます。2021 年は全国で約 52 万人を超える人が免許の自主返納を行っており、愛知県では約 3 万人となっています。

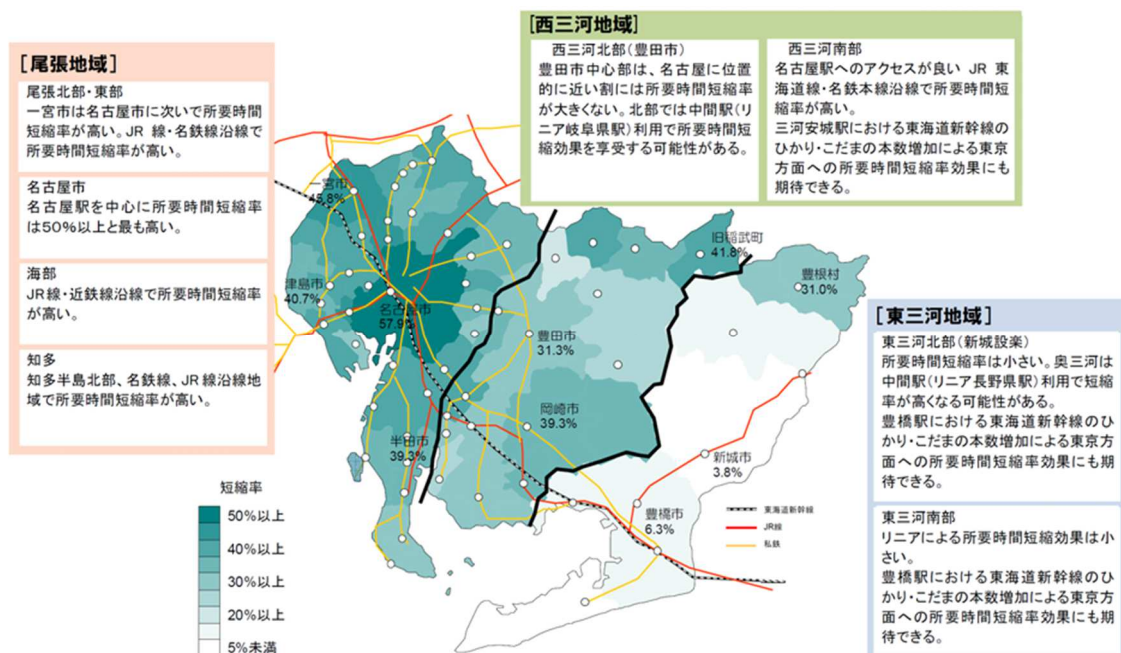
図 運転免許自主返納件数の推移



(9) リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線は、中部国際空港、新東名高速道路などとともに、交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、愛知県の各地域において、社会・経済に大きな波及的効果を与えと考えられます。

図 リニア開業による県内各地域と東京との間の所要時間の変化



(資料: 愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」)

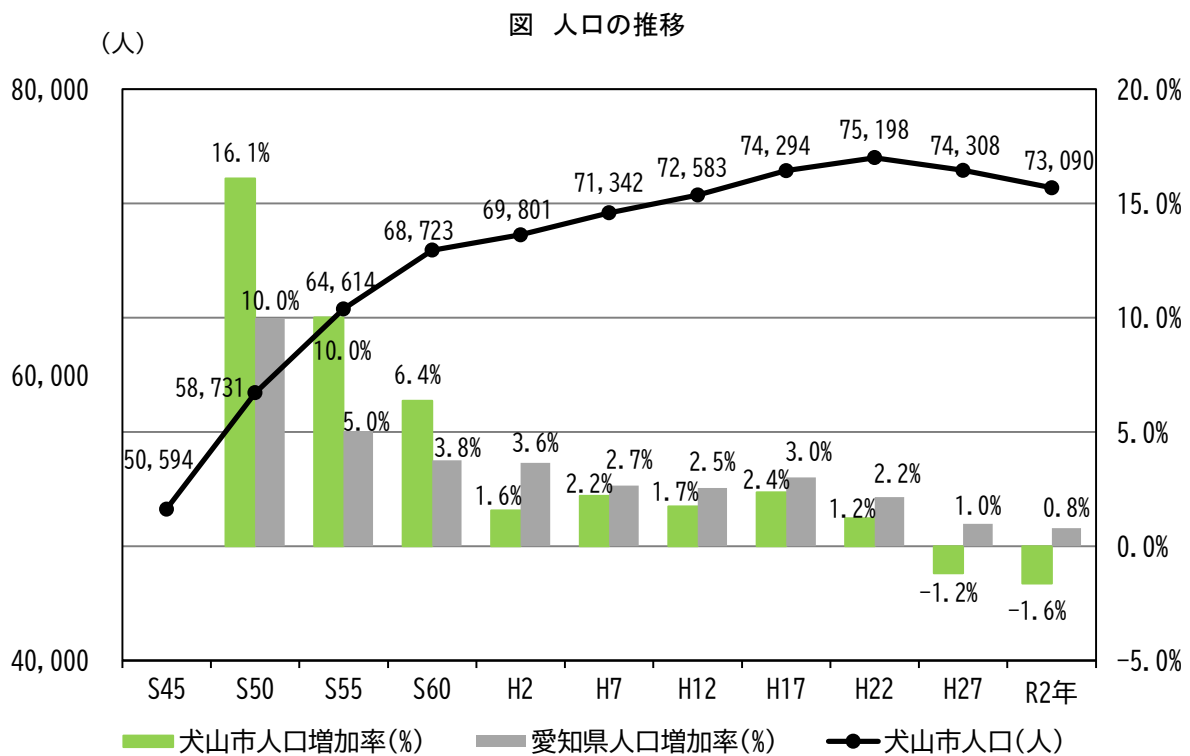
3. 現状把握

(1) 都市特性

①人口の推移

●本市の人口は、昭和 45 年以降、増加率が鈍化傾向にありながらも増加し続けていましたが、平成 22 年から減少に転じています。

令和 2 年の国勢調査による本市の人口は 73,090 人です。人口の推移をみると昭和 45 年から昭和 60 年にかけて愛知県の比率を上回る増加率で急増しましたが、その後増加率は低下し、平成 22 年をピークに総人口は減少しています。



(資料:国勢調査)

②年齢3区分別人口・割合の推移

●昭和 55 年以降、年少人口（14 歳以下）の減少、高齢者人口（65 歳～）の増加が続いており、特に高齢者人口の増加が顕著でその割合は令和 2 年には 29.4%と県平均 25.3%を上回っています。

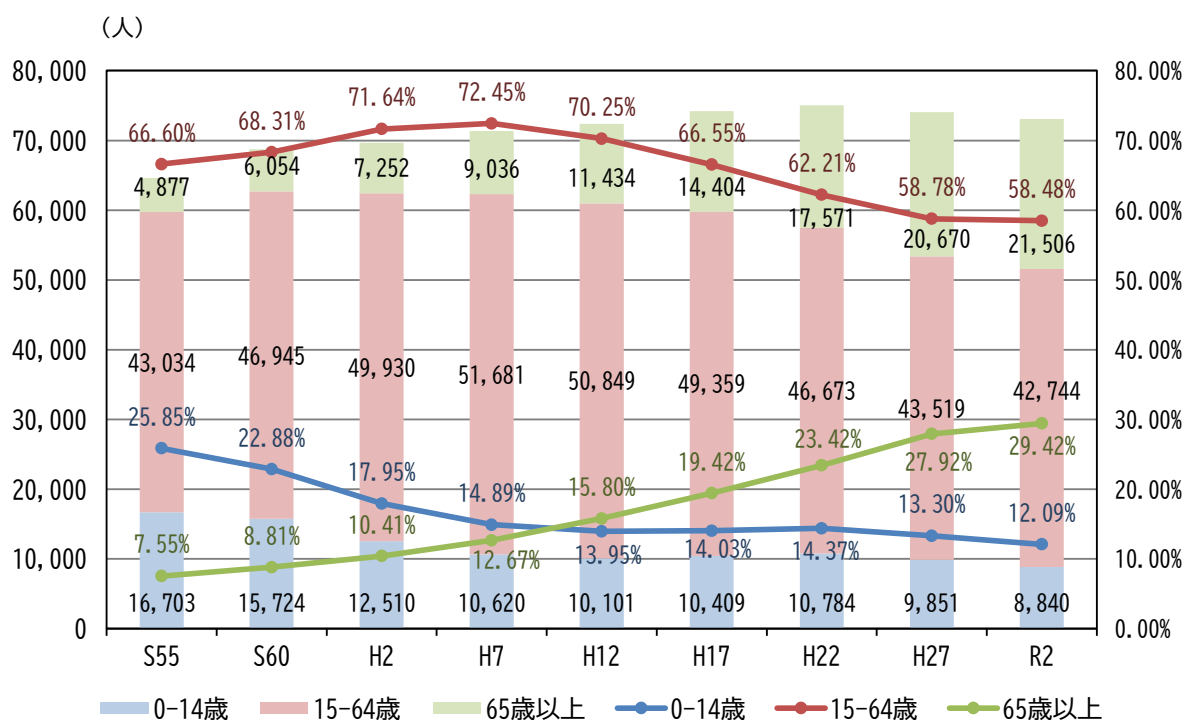
●生産年齢人口は平成 7 年をピークに減少に転じています。

（年齢 3 区分別人口の動向）

生産年齢人口（15～64 歳）は昭和 55 年から増加傾向にありましたが、平成 7 年をピークに減少に転じています。年少人口（14 歳以下）は平成 55 年以降減少し、平成 12 年から平成 22 年にかけてやや増加しましたが、平成 22 年から令和 2 年にかけて再び減少しています。

高齢者人口（65 歳～）は一貫して増加が続いており、高齢者人口割合は令和 2 年には 29.42%に達し、愛知県平均（25.29%）、全国平均（28.56%）を上回っています。

図 年齢3区分別人口・割合の推移



（資料：国勢調査）

③将来人口見通し

- 総人口の減少傾向が継続すると、2060年には20,000人を超える減少となると予測されています。

本市の将来人口の基本推計値*は、人口減少に対する施策がなされない場合、2060年には約51,000人と予測され、2020年から20,000人を超える減少となります。

*基本推計値：国勢調査値による国立社会保障・人口問題研究所の推計を基に、移動率について、より直近の値に置き換えて求めた推計値

図 将来人口の見通し

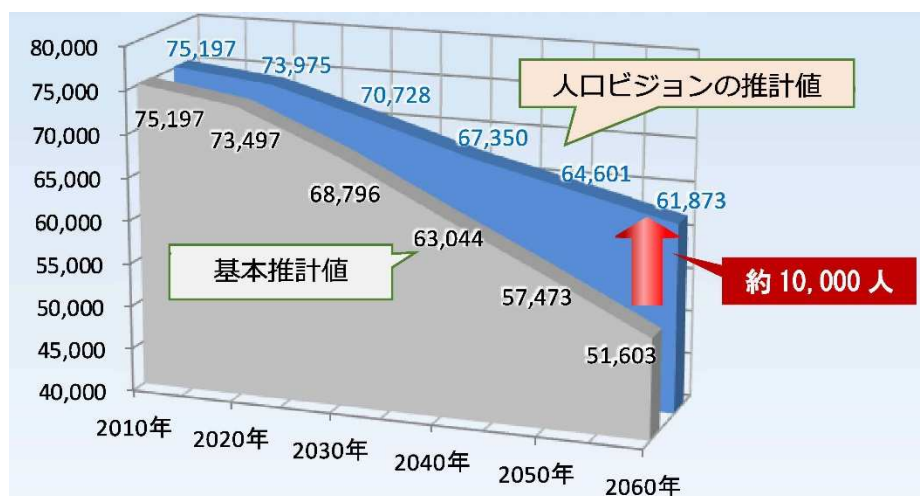
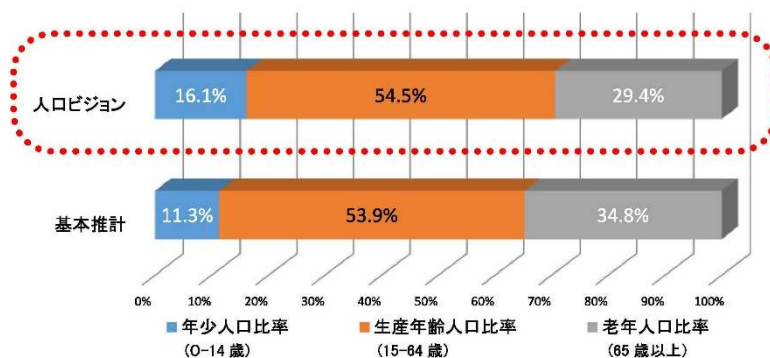


図 年齢3区分人口の目標



(出典:「犬山市人口ビジョン」H28.3)

④施設の分布

- 医療、商業、福祉といった日常生活に密接に関連する都市機能は、犬山駅周辺の中心市街地や羽黒、楽田等の駅周辺地区などに広く立地しています。
 - 市街化調整区域の四季の丘・もえぎヶ丘の既存住宅地では商業施設を除く機能の立地が不足しています。
-

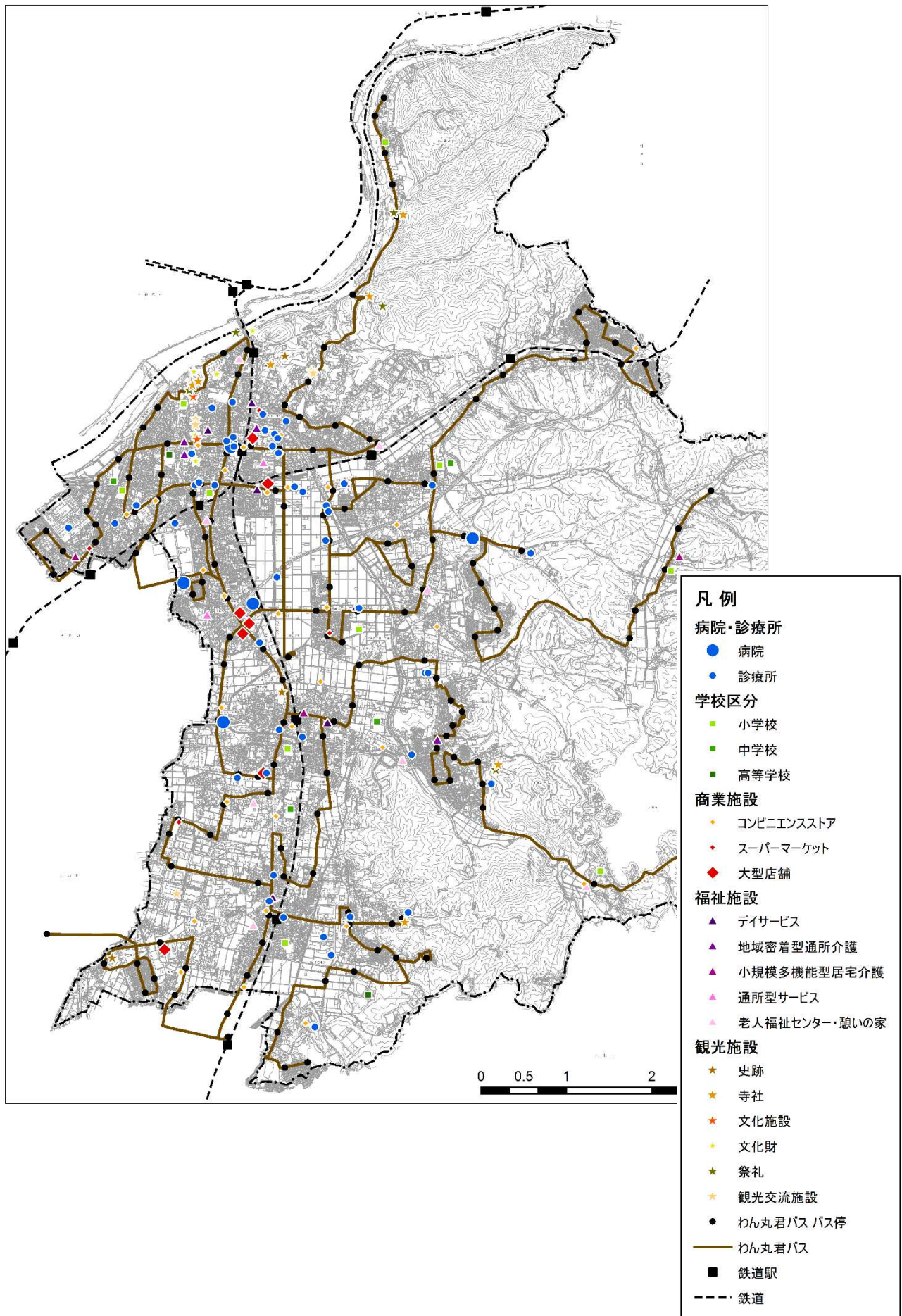
医療、商業、福祉の日常生活に密接に関連する施設の分布状況は以下のような状況にあります。

- ・医療施設は、犬山・犬山口駅周辺に多く分布しています。その他のほとんどの医療施設についても、わん丸君バスのルート沿いに立地しています。
- ・商業施設は、犬山駅東側、五郎丸地区の国道41号南側などに集積しているほか、市街地内にスーパーマーケット、コンビニエンスストアが広く立地しています。ほとんどの大型店舗やスーパーマーケットについては、わん丸君バスのルート沿いに立地しています。
- ・高齢者福祉施設は市域に広く分布しています。デイサービス施設については、わん丸君バスのルート沿いに立地しています。

注) 図示した施設は以下のものです。

- ・医療施設：病院（病床数20床以上）及び診療所（歯科を除く）
- ・商業施設：大規模小売店（店舗面積1,000㎡以上）、スーパーストア、コンビニエンスストア
- ・福祉施設：デイサービス、地域密着型通所介護施設、小規模多機能型居宅介護施設、通所型サービス施設、老人福祉センター・憩いの家

図 都市機能の分布状況



(2) 公共交通の現状

①鉄道・バスの利用実態

- 市内には犬山駅、犬山口駅、犬山遊園駅、羽黒駅、楽田駅、富岡前駅、善師野駅の7駅、3路線が設置されています。犬山駅の令和元年度の乗車人員は約636万人で、近年増加傾向にあります。
- 路線バスは、岐阜バスが明治村線、リトルワールド・モンキーパーク線の2路線を運行し、年間利用者数は約30万人と横ばい傾向にあります。
- コミュニティバス「わん丸君バス」は8路線を運行し、利用者は平成30年12月から令和元年11月までの1年間で約12万人となっており、おおむね増加する傾向にあります。
- いずれの公共交通機関も新型コロナウイルス感染症が蔓延している令和2年度には利用者数に大きな減少がみられます。

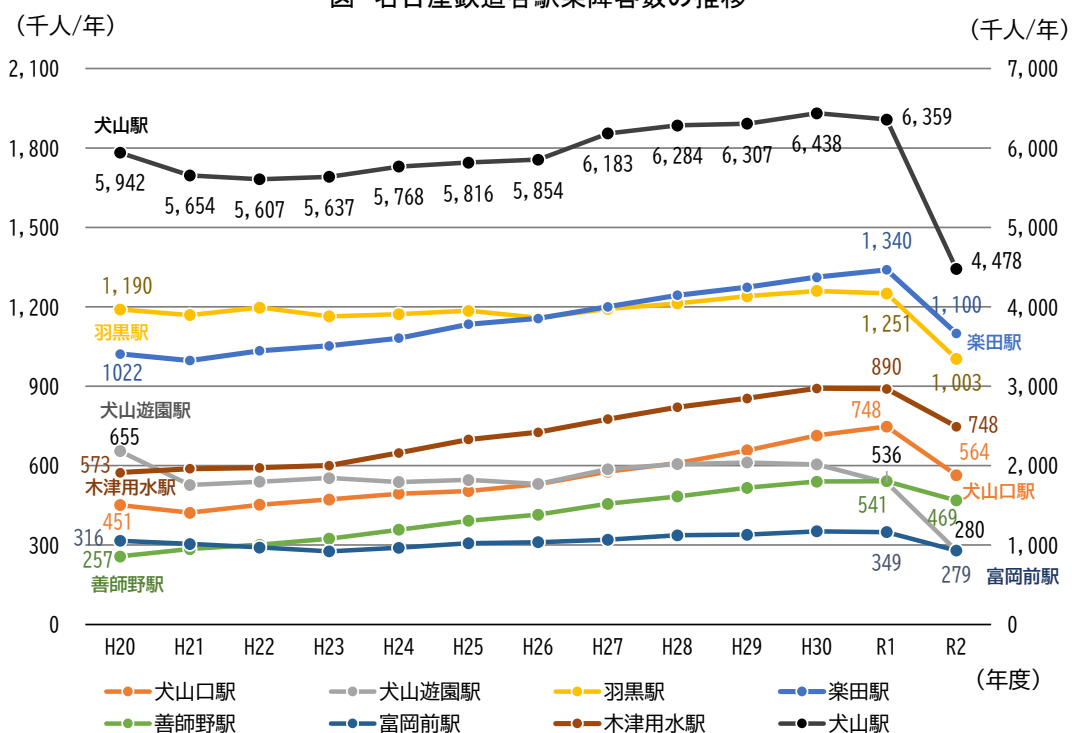
(鉄道)

本市には、名古屋鉄道（以下、名鉄という）犬山線、名鉄小牧線、名鉄広見線の3路線が通り、犬山線には犬山駅と犬山口駅、犬山遊園駅の2駅、小牧線には犬山駅と羽黒駅、楽田駅の2駅、広見線には犬山駅と富岡前駅、善師野駅の2駅、全7駅が設けられています。

名鉄犬山駅は3路線が交わる乗り換え拠点となっており、令和元年度の乗車人員は約636万人であり、平成23年度を境に近年は増加傾向に転じています。名鉄小牧線の楽田駅、羽黒駅はおおむね130万人、名鉄犬山線の犬山口駅、犬山遊園駅は60～70万人、名鉄広見線の善師野駅、富岡前駅は35～55万人程度でいずれの駅でも増加傾向にあります。

しかし、市内の7駅はいずれも令和2年度に利用者数の大きな減少がみられており、その要因の一つは新型コロナウイルス感染症による影響だと考えられます。

図 名古屋鉄道各駅乗降客数の推移

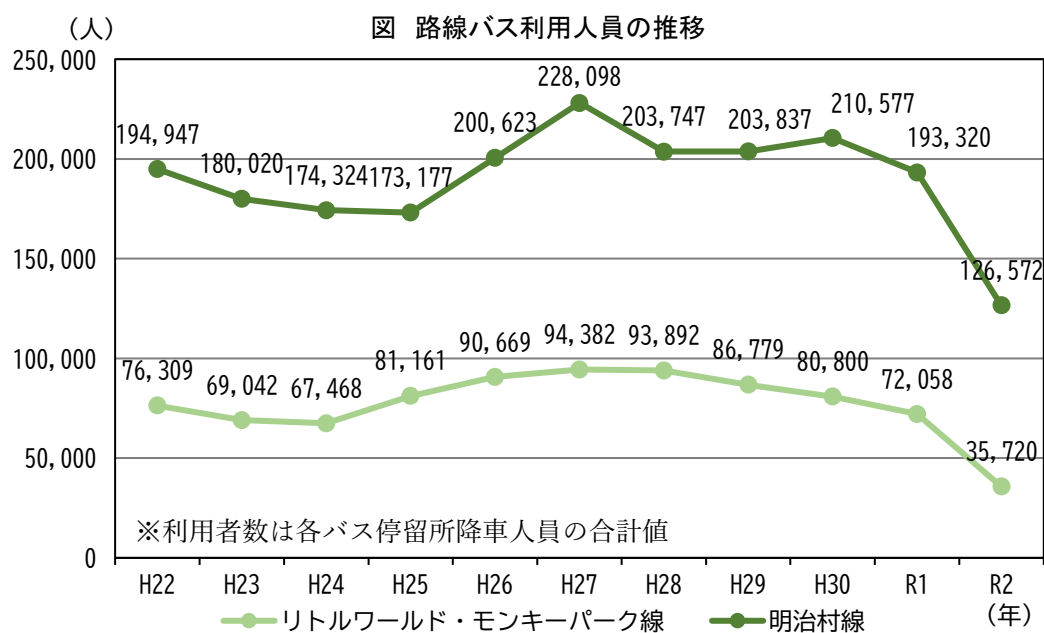


(資料：犬山の統計)

(路線バス)

本市には、岐阜バスが犬山駅を起終点として、リトルワールド・モンキーパーク線と明治村線の2ルートを行っています。

年間利用人員は、新型コロナウイルス感染症による影響で令和2年には大きく減少しましたが、平成30年までは明治村線はおおむね20万人程度を維持しており、リトルワールド・モンキーパーク線は近年減少傾向にあるもの8～9万人程度で推移していました。

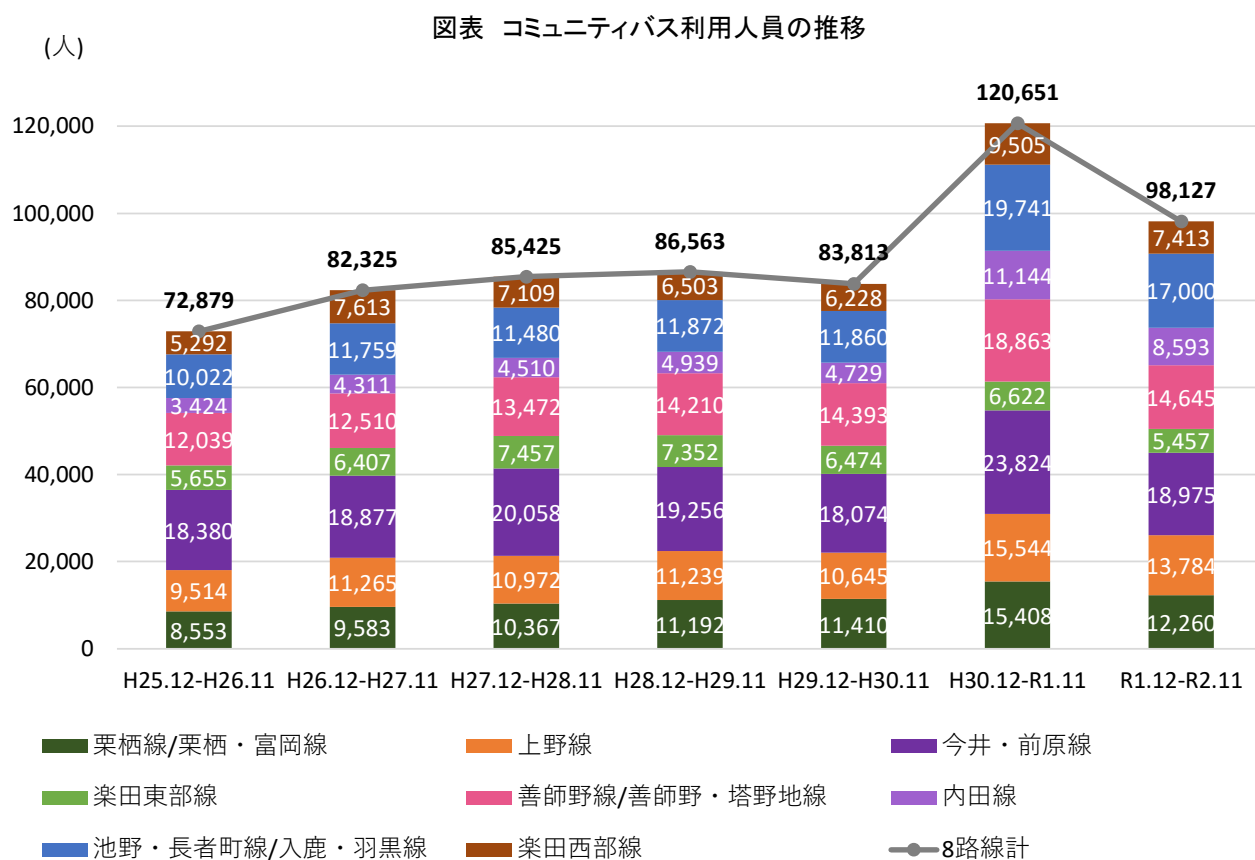


(資料: 岐阜乗合自動車株式会社)

(コミュニティバス)

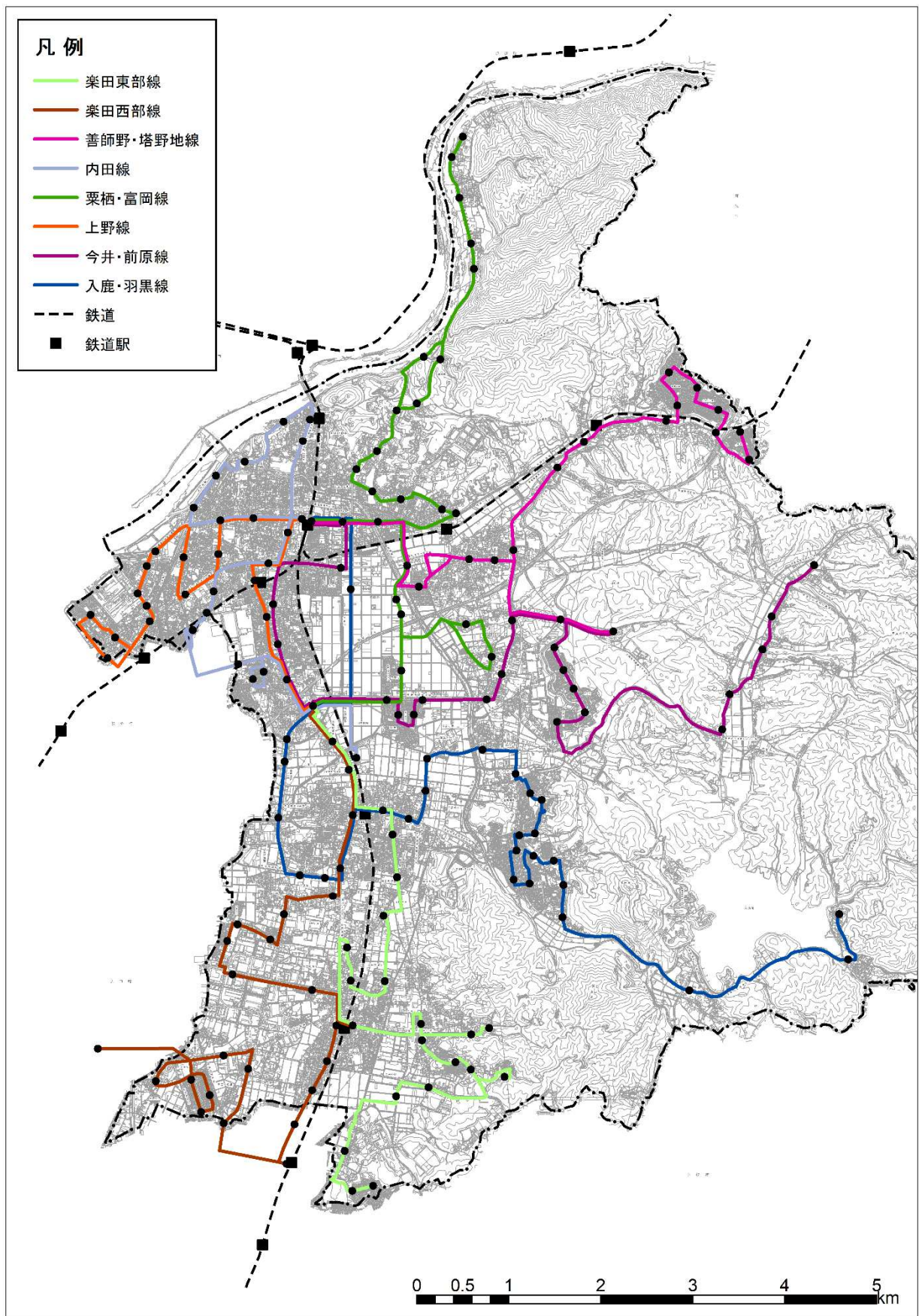
本市のコミュニティバス「わん丸君バス」は、平成30年の12月に新運行を開始し、運行日数や運行台数などの増加を行いました。現在、市内のほぼ全域をカバーするよう、栗栖・富岡線、上野線、今井・前原線、楽田東部線、善師野・塔野地線、内田線、入鹿・羽黒線、楽田西部線の8路線を運行しています。

年間利用人員は、新運行開始以前は8万人台を推移していましたが、新運行開始以降の平成30年12月から令和元年11月の1年間では12万人と約4万人増加しています。令和元年12月から令和2年11月の1年間の利用人員は約10万人と減少していますが、その要因の一つは新型コロナウイルス感染症による影響だと考えられます。



(資料: 犬山市)

図 犬山市コミュニティバス路線図



(タクシー)

本市では、犬山タクシー株式会社と名鉄タクシーがタクシーを運行しています。

年間利用者数は犬山タクシー(株)の提供資料をみると、平成30年度は約26万人でしたが、令和2年度は約10万人と大幅に減少しています。

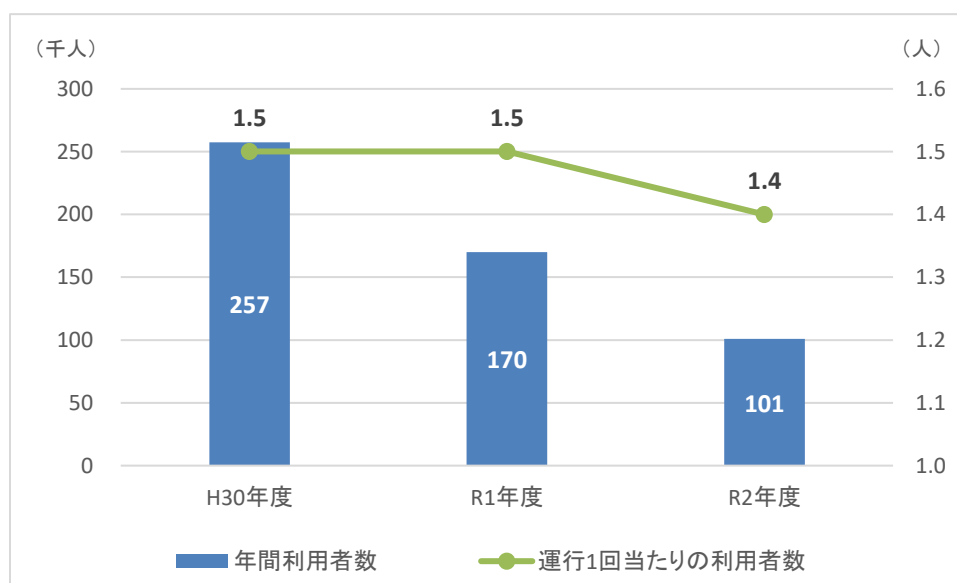
運行1回当たりの利用者数は平成30年度から令和2年度まで1.5万人程度で推移しています。

図 タクシーの運行回数と年間利用者数

	運行回数 (回)	年間利用者数 (人)	運行1回当たり の利用者数 (人)
H30年度	171,634	257,451	1.5
R1年度	113,265	169,897	1.5
R2年度	72,083	100,916	1.4

(資料:犬山タクシー株式会社)

図 タクシーの年間利用者数の推移



(資料:犬山タクシー株式会社)

②鉄道・コミュニティバスの人口カバー率

- 市内の鉄道駅から徒歩圏※の 800m圏の人口カバー率は 55.7%となっています。
- 路線バスのバス停から徒歩圏 300m圏の人口カバー率は、16.0%となっています。
- コミュニティバスのバス停から徒歩圏 300m圏の人口カバー率は、86.8%となっています。
- 鉄道駅 800m圏とバス停 300m圏を足し合わせた圏域の人口カバー率は 95.6%となっています。

※徒歩圏は、一般的な徒歩圏である半径 800mを採用。バス停は誘致距離を考慮し 300m。(国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」)

市内にある名古屋鉄道の鉄道駅（犬山駅、犬山口駅、犬山遊園駅、羽黒駅、楽田駅、富岡前駅、善師野駅）から徒歩圏の半径 800m以内に含まれる人口は、市全体の夜間人口総数の 55.7%をカバーしています。

市内にある岐阜バスのバス停から徒歩圏の半径 300m以内に含まれる人口は、市全体の夜間人口総数の 16.0%をカバーしています。

わん丸君バスのバス停から徒歩圏の半径 300m以内に含まれる人口は、市全体の夜間人口総数の約 86.8%をカバーしています。

名鉄の鉄道駅から半径 800m 以内の人口と岐阜バス、わん丸君バスのバス停から半径 300m 以内の人口を足し合わせた人口は、市全体の夜間人口総数の約 95.6%をカバーしており、高齢者人口カバー率も同程度となっています。

図 鉄道駅とバス停の人口カバー率

	夜間人口カバー率	高齢者人口カバー率
わん丸君バス	86.8%	85.7%
路線バス	16.0%	18.9%
鉄道	55.7%	50.7%
公共交通全体（鉄道+バス）	95.6%	94.3%

(資料:国勢調査)

図 夜間人口カバー図

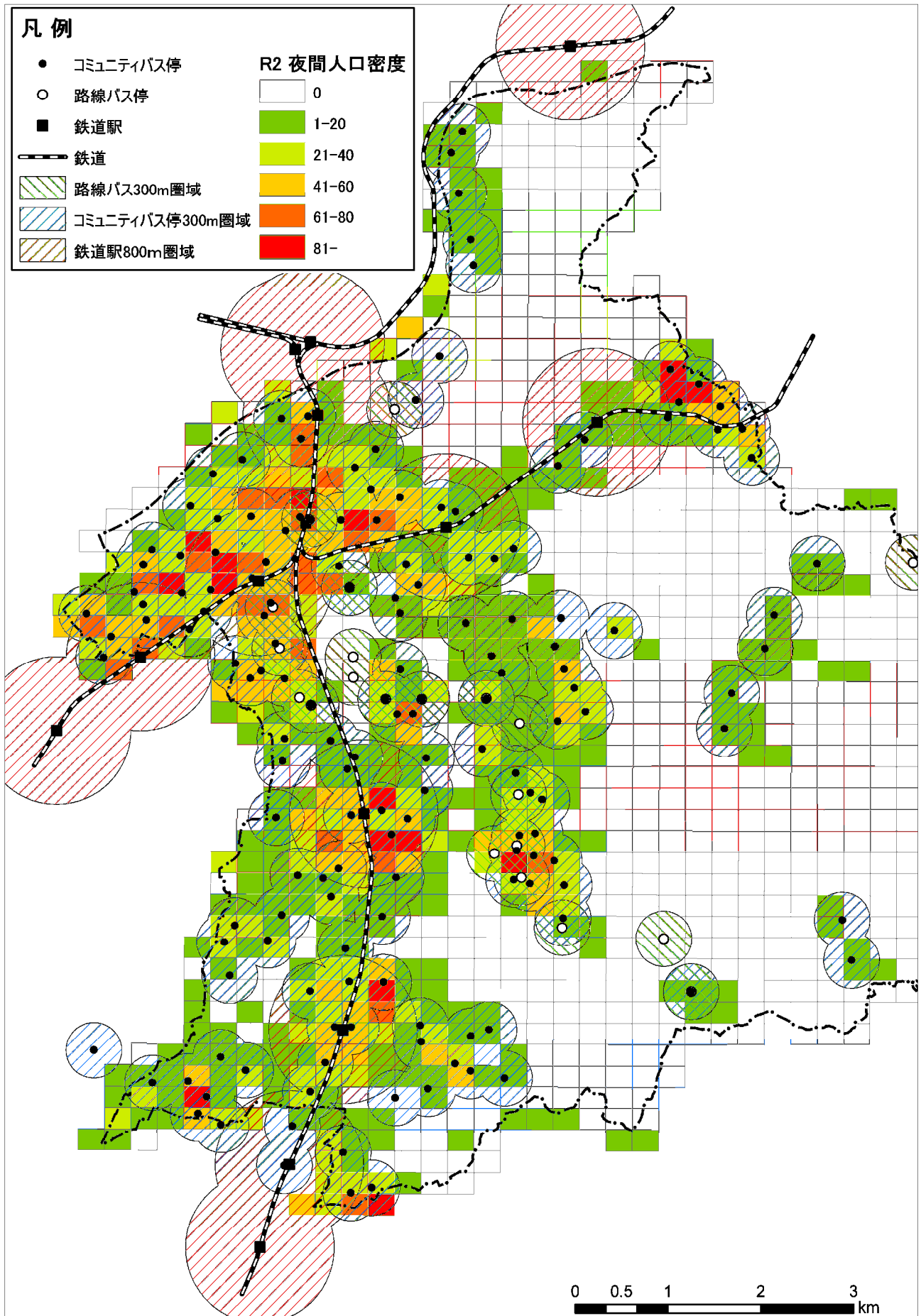
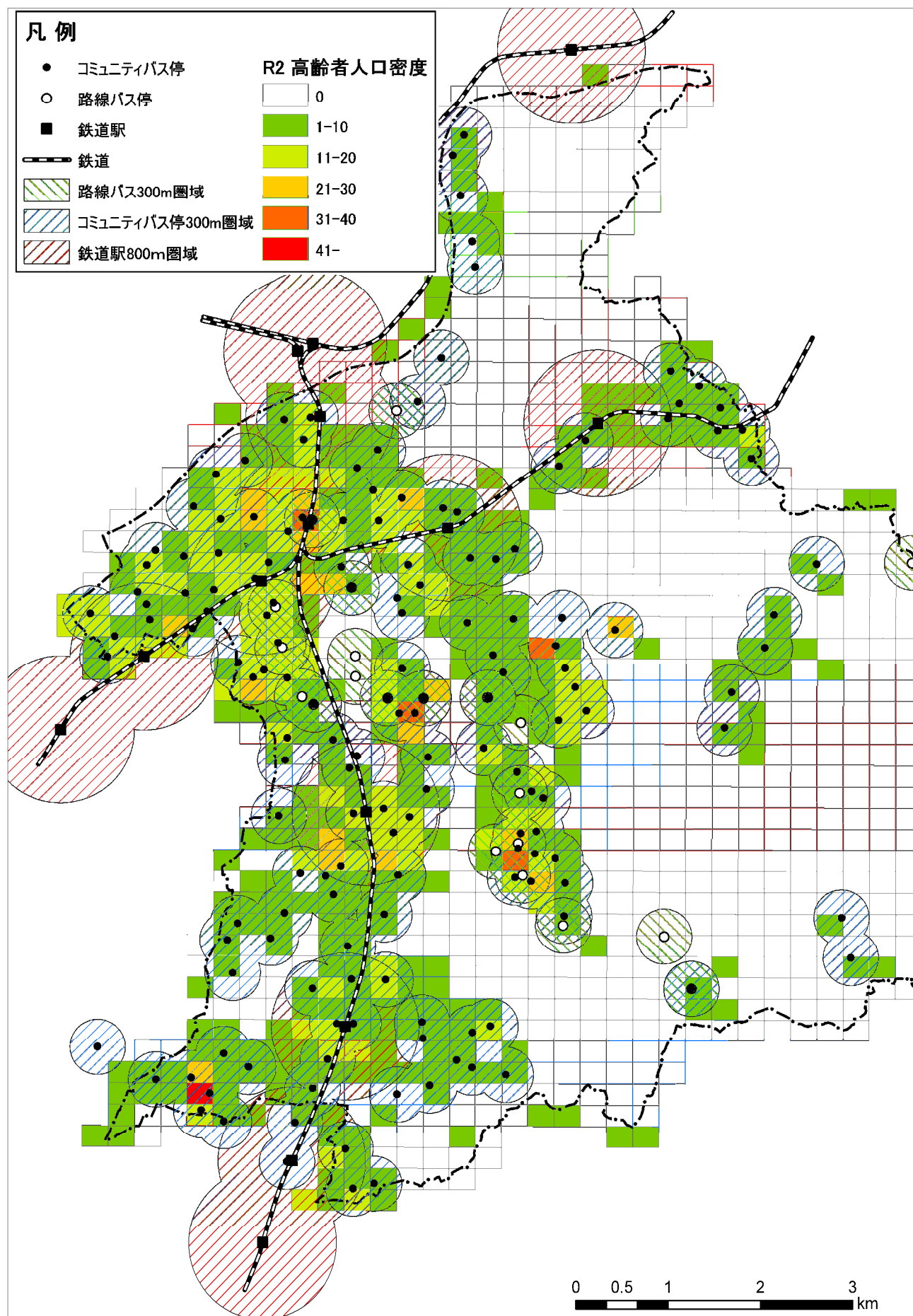


図 高齢者人口カバー図



③コミュニティバス「わん丸君バス」の運行経費

●わん丸君バスの収支率は、新運行開始に伴い14.5%に改善したものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により約11～12%に減少しています。

わん丸君バスは平成26年12月から平成30年11月まで運賃収入、収支率はほぼ横ばいに推移しています。新運行開始に伴い、平成30年12月から令和元年11月の事業費は増加し、収支率も14.5%に増加しています。その後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者減少に伴い、令和元年12月以降は運賃収入、収支率ともに減少しています。

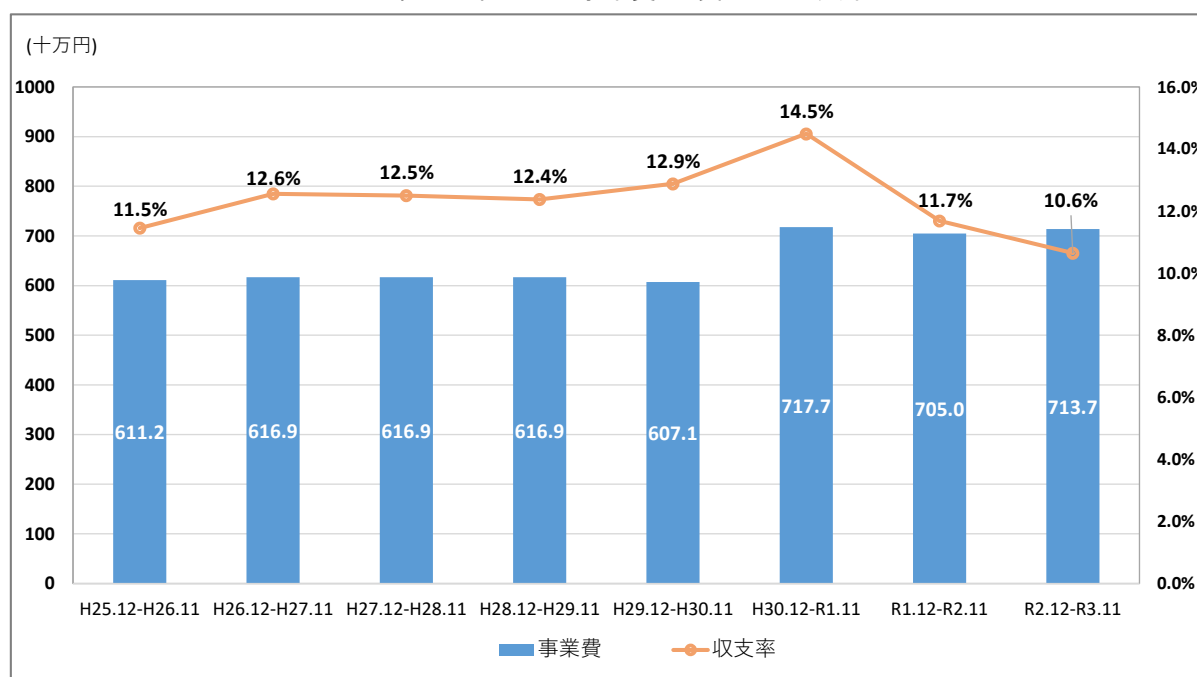
図 わん丸君バスの運行経費

(単位:円)

	事業費	基礎額	補助金	その他	運賃収入	収支率
H25.12-H26.11	61,118,400	61,118,400	-	-	7,000,700	11.5%
H26.12-H27.11	61,689,600	61,689,600	-	-	7,746,900	12.6%
H27.12-H28.11	61,689,600	61,689,600	-	-	7,712,400	12.5%
H28.12-H29.11	61,689,600	61,689,600	-	-	7,636,500	12.4%
H29.12-H30.11	60,712,200	60,712,200	-	-	7,820,400	12.9%
H30.12-R1.11	71,765,422	73,576,822	2,271,000	459,600	10,399,800	14.5%
R1.12-R2.11	70,495,442	74,873,442	4,906,000	528,000	8,236,000	11.7%
R2.12-R3.11	71,366,937	75,960,792	5,452,000	858,145	7,599,300	10.6%

(資料:犬山市)

図 わん丸君バスの事業費・運賃収入・収支率



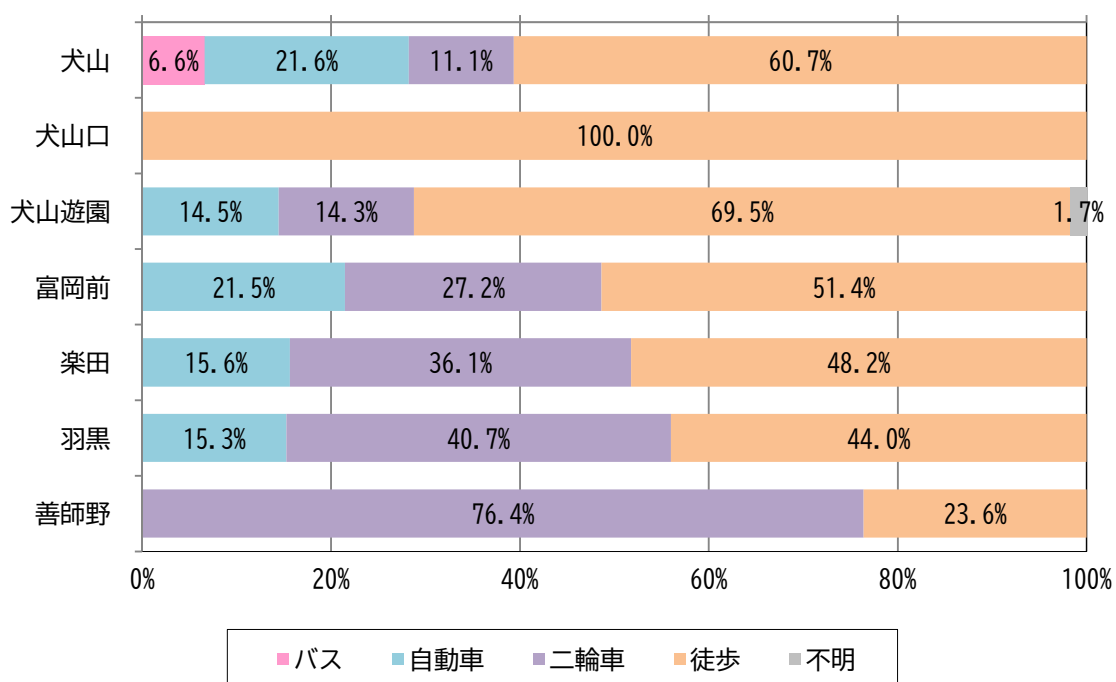
(資料:犬山市)

④駅端末交通手段の状況

●善師野駅で二輪車が最も多いほかは、各駅とも徒歩が最も多くなっています。バス利用があるのは名鉄犬山駅の6.6%だけです。

平成25年のパーソントリップ調査による各駅における端末交通をみると、善師野駅を除き、各駅とも徒歩が最も多く、犬山口駅では100%、犬山遊園は69.5%、犬山駅では60.7%、富岡前駅では51.4%と50%を超えています。善師野駅、羽黒駅では二輪車が多くなっています。自動車利用は各駅とも比較的少なく、バス利用は犬山駅で6.6%あるのみです。

図 駅端末交通手段の内訳



(資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査)

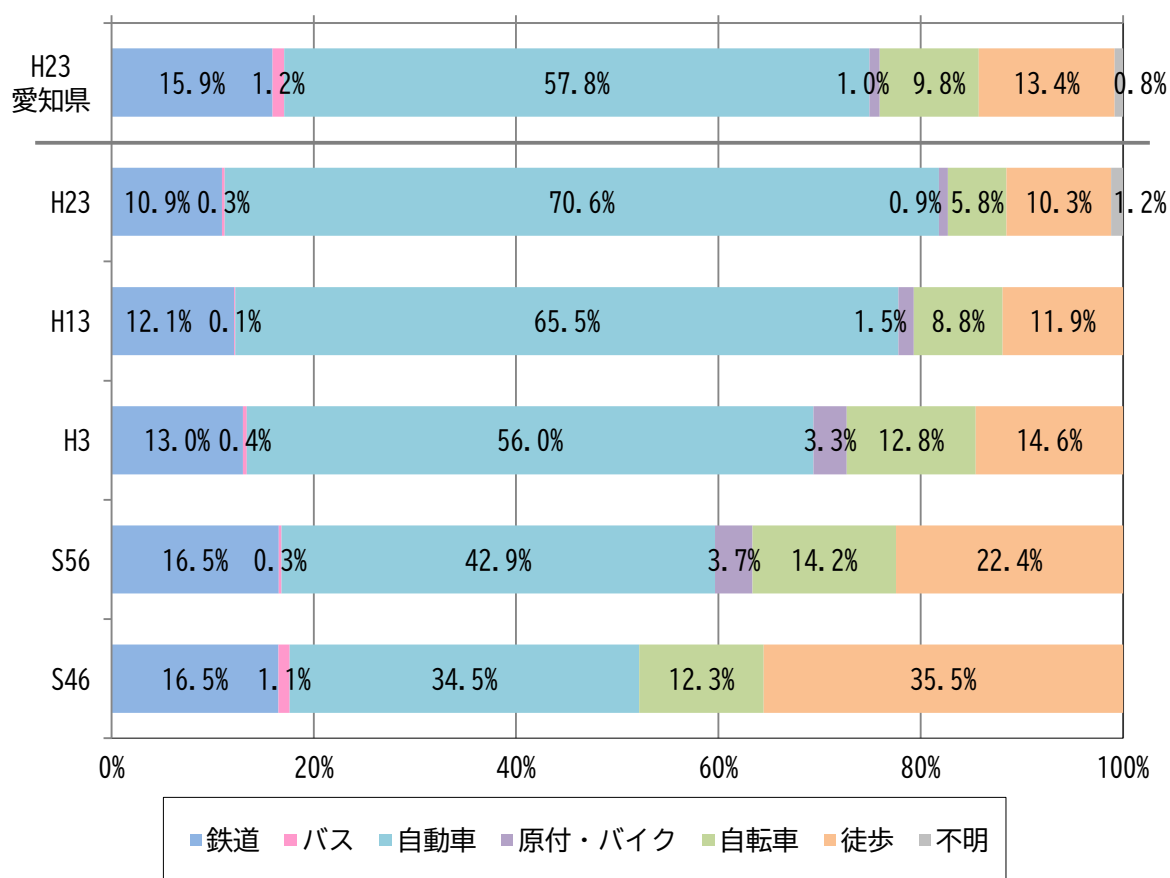
⑤代表交通手段の状況

- 昭和46年から平成23年の間では、自動車の割合が昭和46年の34.5%から70.6%へと大きく増加し、徒歩、自転車、原付・バイクの割合が減少しています。
- 鉄道は昭和46年の16.5%から平成23年には10.9%と減少傾向にあります。
- 愛知県平均と比べると、自動車の割合が高く、鉄道、自転車、徒歩の割合が低くなっています。

平成25年のパーソントリップ調査による手段別移動の内訳をみると、昭和46年から平成23年の間では、自動車利用が34.5%から70.6%に大きく増加しており、徒歩、自転車、原付・バイクの割合が47.8%から17.0%と減少しています。鉄道は、昭和46年の16.5%から平成23年に10.9%と減少傾向にあります。

愛知県平均と比べると、自動車の割合が高く、鉄道、自転車、徒歩の割合が低い状況にあります。

図 代表交通手段別移動の内訳



注) S46は「原付・バイク」と「自転車」の区分ができないため、「二輪車」の数値を「自転車」の欄に記載している。

(資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査)

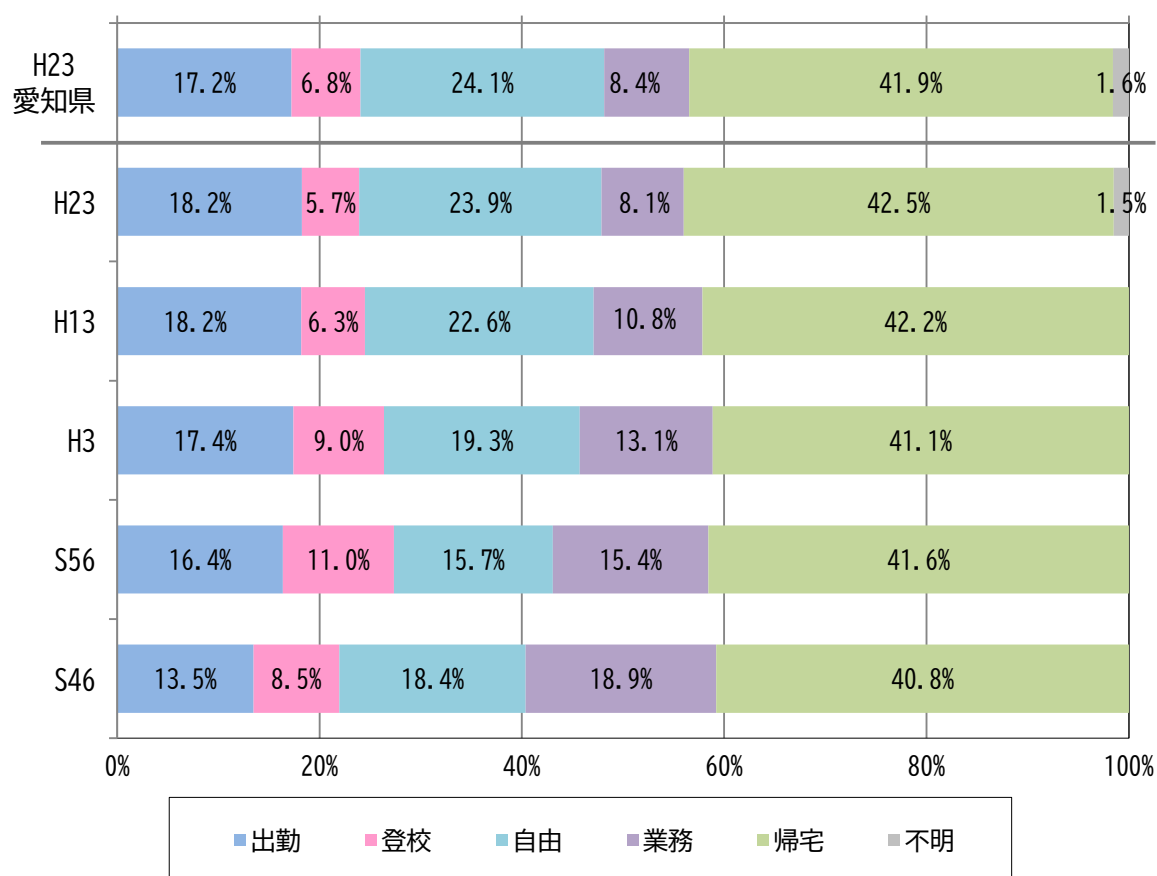
⑥目的別移動状況

- 昭和 46 年から平成 23 年の間では、出勤、自由の割合が約 5%増加し、業務の割合が昭和 46 年の 18.9%から平成 23 年には 8.1%と減少傾向にあります。
- 愛知県平均と比べると、出勤、帰宅の割合がわずかに高く、登校、自由、業務の割合がわずかに低くなっています。

平成 25 年のパーソントリップ調査による目的別移動の内訳をみると、昭和 46 年から平成 23 年の間では、出勤目的は 13.5%から 18.2%に、また自由目的は 18.4%から 23.9%に増加しています。帰宅目的は 40.8%から 42.5%に微増しています。一方、業務目的は昭和 46 年の 18.9%から平成 23 年に 8.1%と減少しています。登校目的についても、8.5%から 5.7%へと微減しています。

愛知県平均と比べると、出勤、帰宅の割合がわずかに高く、登校、自由、業務の割合がわずかに低い状況にあります。

図 目的別移動の内訳



(資料: 第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査)

4. 地域公共交通の集約課題

1

中心市街地や市内各拠点の連携・活性化に資する公共交通体系の確保・維持

- ・ 犬山市の人口は減少傾向にあり、公共交通サービスの確保・維持に向けて、市内居住者に加え市外からの来訪者を含めて、公共交通の利用者を確保する必要があります。
- ・ 犬山市都市計画マスタープラン及び犬山市立地適正化計画では、拠点間を有機的にネットワークさせることで、まちの活力向上と多様な交流による賑わいを創出し、豊かに暮らせる都市の構築を目指しています。
- ・ 市民アンケートにおいて、普段の外出は市内の商業施設が多く挙げられたものの、周辺市町への外出も多く、移動需要は多様化しています。また、名鉄電車には「通勤・通学するための交通手段」、岐阜バス・わん丸君バス・タクシーには「通院・買い物するための交通手段」が求められており、各公共交通の機能を明確化した上で、必要とするサービスを確保・維持する必要があります。

2

犬山駅や総合犬山中央病院等の交通結節点における快適な乗継環境の確保

- ・ 犬山市総合計画等の上位関連計画では、犬山駅や総合犬山中央病院といった交通結節点における駐車場・駐輪場の整備や駅前広場の利便性向上を位置づけています。
- ・ 交通事業者ヒアリングにおいて、乗り継ぎが考慮されていないダイヤ設定が課題とされており、公共交通相互の乗り継ぎを考慮したダイヤの見直しが必要です。
- ・ 市民アンケートにおいて、週に2, 3回自家用車を利用する人の割合は8割を占めており、過度な自動車利用から公共交通への利用転換を促すため、パーク&ライドやサイクル&ライドを推進する必要があります。
- ・ バス利用実態調査において、犬山駅や犬山中央病院を起終点とした利用が多く、こうした主要集客施設に付帯するバス停は、乗継拠点としての機能・空間を確保し、利便性を向上させる必要があります。

3

既存公共交通に新たなモビリティを加え、地域の移動特性に応じた適切な移動手段の確保

- ・犬山市では、高齢化の進展が見込まれており、増加する高齢者の移動需要に対応した移動手段を提供する必要があります。
- ・市内の公共交通による人口カバー率は91.3%を有するものの、市街化調整区域の集落地等では交通空白地域が残存しており、こうした地域のニーズに対応した移動手段の確保が必要です。
- ・バス利用実態調査において、路線ごとに利用頻度や目的が異なっており、地域の移動特性に応じた適材適所のサービスを提供する必要があります。
- ・市民アンケートにおいて、免許返納後の移動手段として「わん丸君バス」への期待が大きく、高齢者の移動目的の主体である買い物や通院・お見舞い等に対応した移動サービスを確保・維持する必要があります。
- ・市民アンケートにおいて、デマンド型交通に求める機能として「家のすぐそばまで行ってくれること」「目的地のすぐそばまで行ってくれること」が上位を占めることから、地域の高齢化や地形的要因及び移動需要を踏まえた上で、新たなモビリティサービスの導入を検討する必要があります。

4

安全・安心かつ快適に利用できる持続可能な公共交通の確保

- ・公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度以降大幅に減少しています。予防対策の実施や実施情報の提供など、安全・安心な利用環境の確保や、需要を創出する利用促進施策を展開する必要があります。
- ・市民アンケートにおいて、「市内を名鉄電車やわん丸君バスが走っていること」は9割程度が認知する一方、「バスのダイヤやルート」、「行くことができる施設」の認知度は1割程度と低くなっており、ルート・ダイヤ・行先等、実際に公共交通を利用する際に必要な情報の周知・PRが必要です。
- ・市民アンケートにおいて、運賃や税負担への考え方は「税金・利用者の負担は現状のまま、サービスも現状維持すべき」が約3割である一方、「利用者の負担を増やして、サービスを向上させるべき」も約2割となっています。また、支払ってもよい運賃は現在より100円高い「300円」が約3割存在していることから、現状の市負担額および運行サービスの継続を基本としつつも、利用者負担増によるサービスの拡大についても検討する必要があります。
- ・市民アンケートにおいて、公共交通の維持や利用促進に対する取組みについては、「地域企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」「公共交通を積極的に利用する」が上位を占めており、持続可能な公共交通とするため、地域住民や地域企業等との連携・協力が必要です。
- ・公共交通を利用して行きたい施設として、犬山駅やヨシゾヤ等の生活利便施設や、博物館明治村、リトルワールド等の観光施設が多く挙げられており、利用者の確保・増進に向けて、市内の商業施設や観光施設と連携した取組みを検討する必要があります。