

## 【協議】 地域公共交通計画(案)の策定について

<目次>

ロードマップ	・・・	3
前回会議の際にいただいた主な意見	・・・	4
前回会議からの加筆・修正点	・・・	4
1. 上位関連計画	・・・	5
2. 交通を取り巻く社会情勢	・・・	9
3. 現状把握	・・・	13
4. 各種ニーズ調査	・・・	34
5. 地域公共交通における課題	・・・	47
6. 犬山市の地域公共交通が目指す姿と基本方針	・・・	52



今回の協議事項

■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								課題抽出					
(6) 目指す将来像、基本方針、基本目標等の設定										将来像			
(7) 地域公共交通会議等の運営支援													
役割	地域公共交通会議 (発注者)	入札手続き	契約	公共交通会議の開催 (進捗報告)	整理した課題の精査	公共交通会議の開催 (進捗報告)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	将来像、基本方針の精査	公共交通会議の開催 (協議、調整)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	基本目標・評価指標の精査	公共交通会議の開催 (協議、調整)
	受託者		計画準備 ・資料整理 ・上位関連計画の整理	地域・交通特性及び各種ニーズの整理	地域公共交通の課題整理	公共交通会議の開催 (進捗報告)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	将来像、基本方針の検討	公共交通会議の開催 (協議、調整)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	将来像、基本方針の修正	基本目標・評価指標の作成

		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				業務作成									
(2) 地域公共交通計画案のとりまとめ					修正								
(3) パブリックコメント実施						パブリックコメント案の作成							
(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	地域公共交通会議 (発注者)	関係機関・部局との調整		計画案の精査	公共交通会議の開催 (協議、調整)	パブリックコメント案の精査	公共交通会議の開催 (協議、調整)	パブリックコメントの実施	公共交通会議の開催 (協議、調整)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	計画書・報告書の確認	公共交通会議の開催 (協議、調整)
	受託者	アカウンタビリティ(施策・主体・時期)の設定		計画案の作成	公共交通会議の開催 (協議、調整)	パブリックコメント案の作成	公共交通会議の開催 (協議、調整)	パブリックコメント案の修正	公共交通会議の開催 (協議、調整)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	公共交通会議の開催 (協議、調整)	計画案の修正	計画書・報告書の作成

## ■前回会議の際にいただいた主な意見

- ・安心安全なまちづくりのためには、行政だけではなく事業者も一緒になって総合的に検討するべき。
- ・キャッシュレス決済は、乗継環境や事業者連携に関わってくる。具体的な施策としてはこれから検討する。
- ・高齢者等避難は市が責任を持って行わなければならない。交通の観点も持ってもらいたい。
- ・基本方針にDXやデジタルの記載を追加してはどうか。
- ・環境保全の一環として、電気自動車の実証実験が各地で実施されている。そういった内容も基本方針に入れてはどうか。

## ■前回会議からの加筆・修正点

ページ数	内 容
19～21	現状把握として防災（災害）に関する内容を加筆
49・50	集約課題3・4の記載順を変更（内容は変更なし）
49～51	集約課題4・5の文言を修正（内容は変更なし）
52	基本方針の前に前文と「目指す姿」を加筆
53・54	いただいた意見を受けて、各基本方針の記載を修正
53・54	各基本方針に対する目標指標を加筆
50・54	集約課題4・基本方針4を災害の観点のみとする

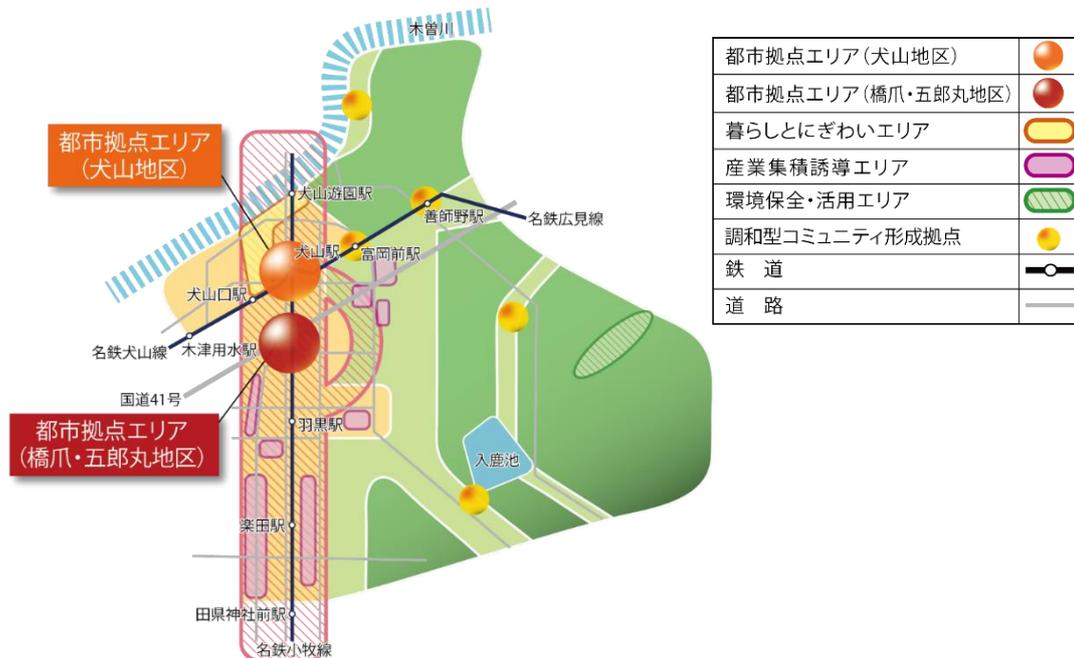
# 1. 上位関連計画

## (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つの基本目標を掲げています。

- ◆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



### 土地利用の考え方（公共交通関連）

将来にわたって、住んでいる人たちの暮らしが持続できるよう、公共交通など地域の「足」の確保を図るとともに、鉄道駅周辺においては、公共交通機関や自転車等との接続を改善し、利便性の向上を図ります。

基本計画において、公共交通に関する取組みの方向性を以下のように位置づけています。

#### ■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

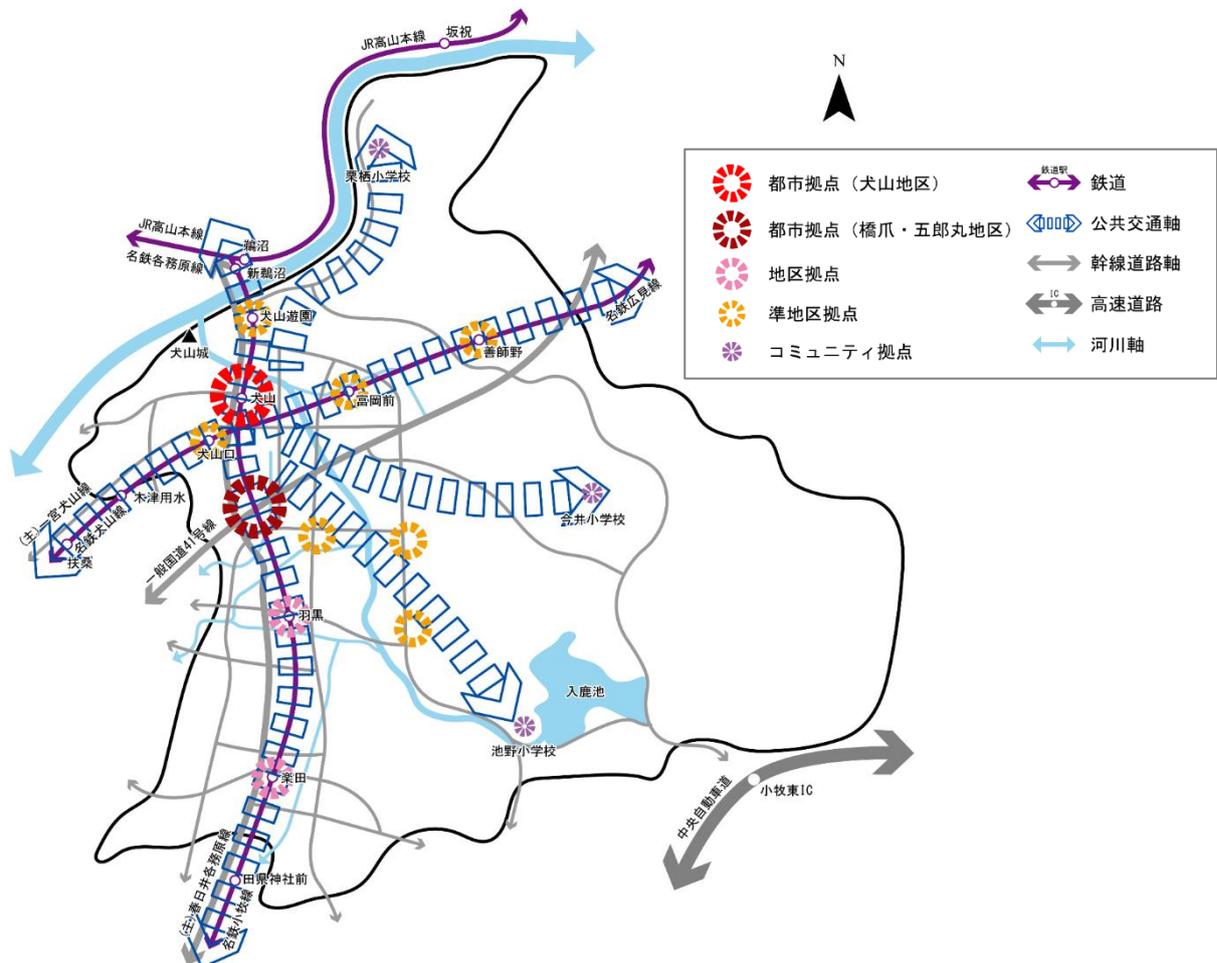
公共交通機関や自転車等の利用促進と利便性の向上を図るため、鉄道駅周辺における駐車場、停車スペースや自転車等駐車場の維持・確保を図ります。

## (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「安心して快適な暮らしを支え 多様な『住まい方』『働き方』を実現する 人中心の都市づくり」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・自転車駐車場の維持・確保等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、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、木曾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

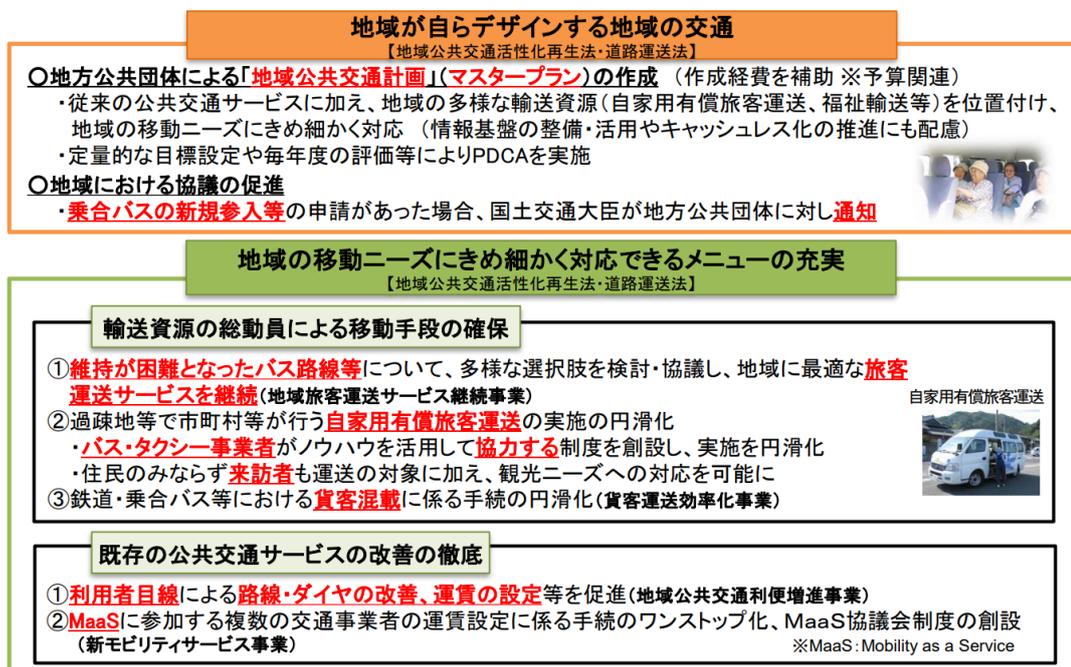
- 拠点の連携・活性化のため、拠点間及び居住地域と拠点を連絡する公共交通ネットワークを確保・維持します。
- 犬山駅を中心とした各鉄道駅、総合犬山中央病院といった交通結節点の乗継利便性を向上します。
- 地域の移動特性に対応した移動手段を地域とともに選択し、日常的な外出の足を確保します。

## 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



(資料: 国際連合広報センター)

### (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。

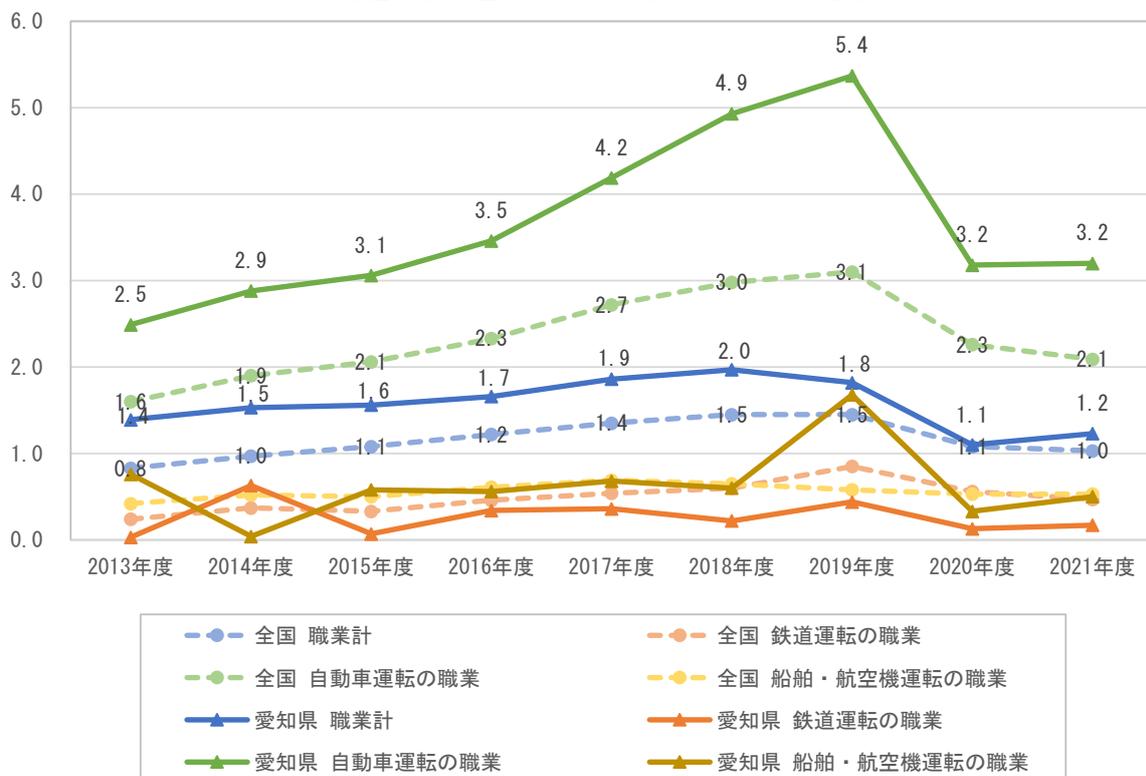
## (6) 新型コロナウイルス感染症の流行

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

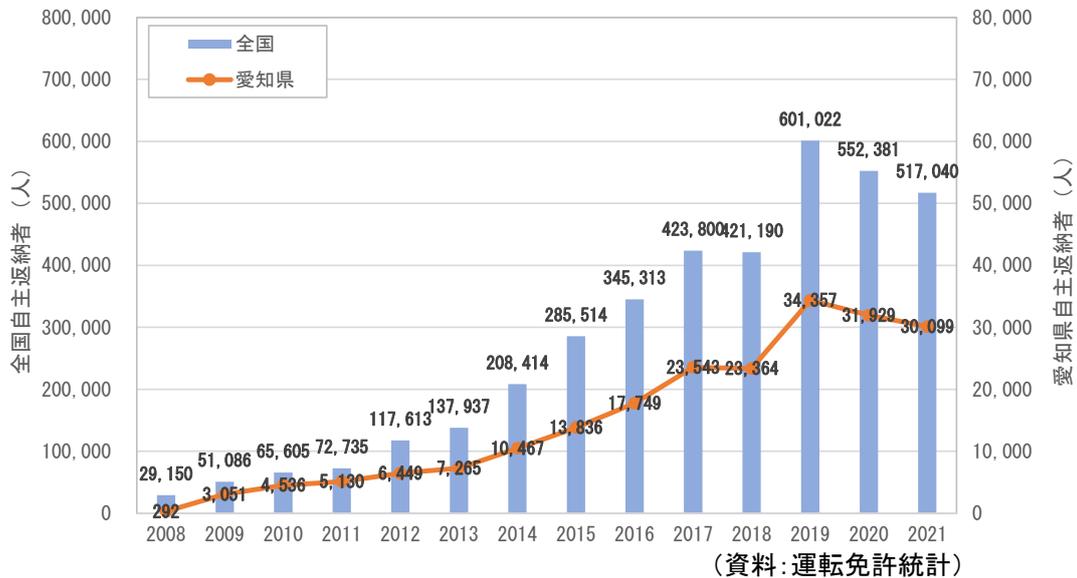


(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況(職業安定業務統計))

## (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。

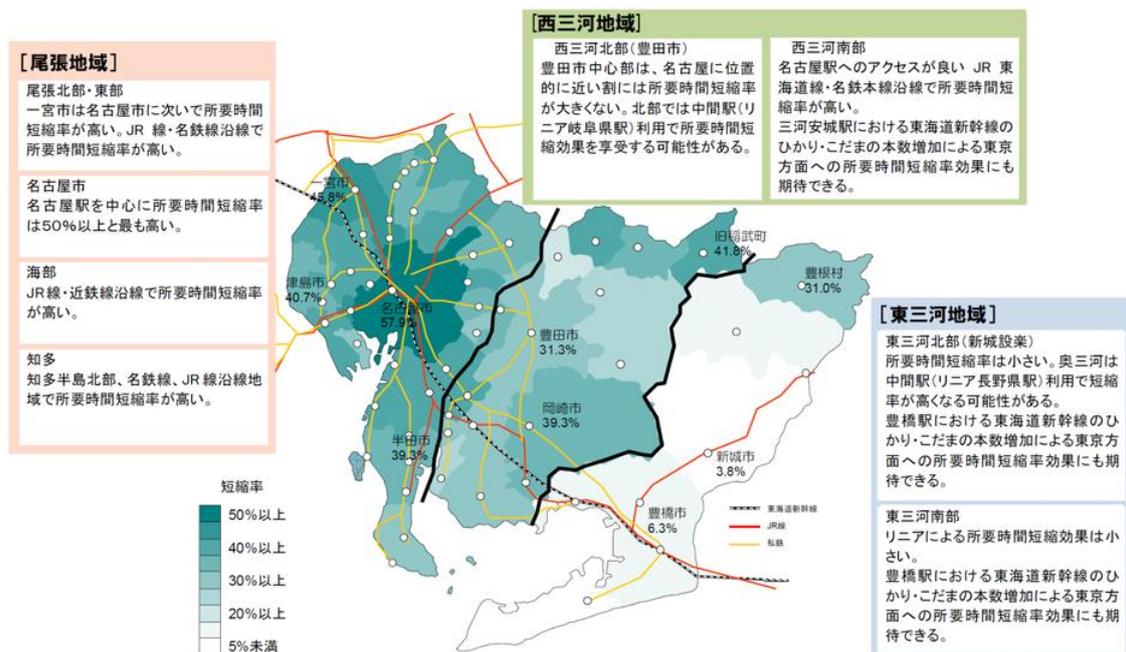
図 運転免許自主返納件数の推移



## (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ると考えられます。

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: リニア中央新幹線影響等調査)

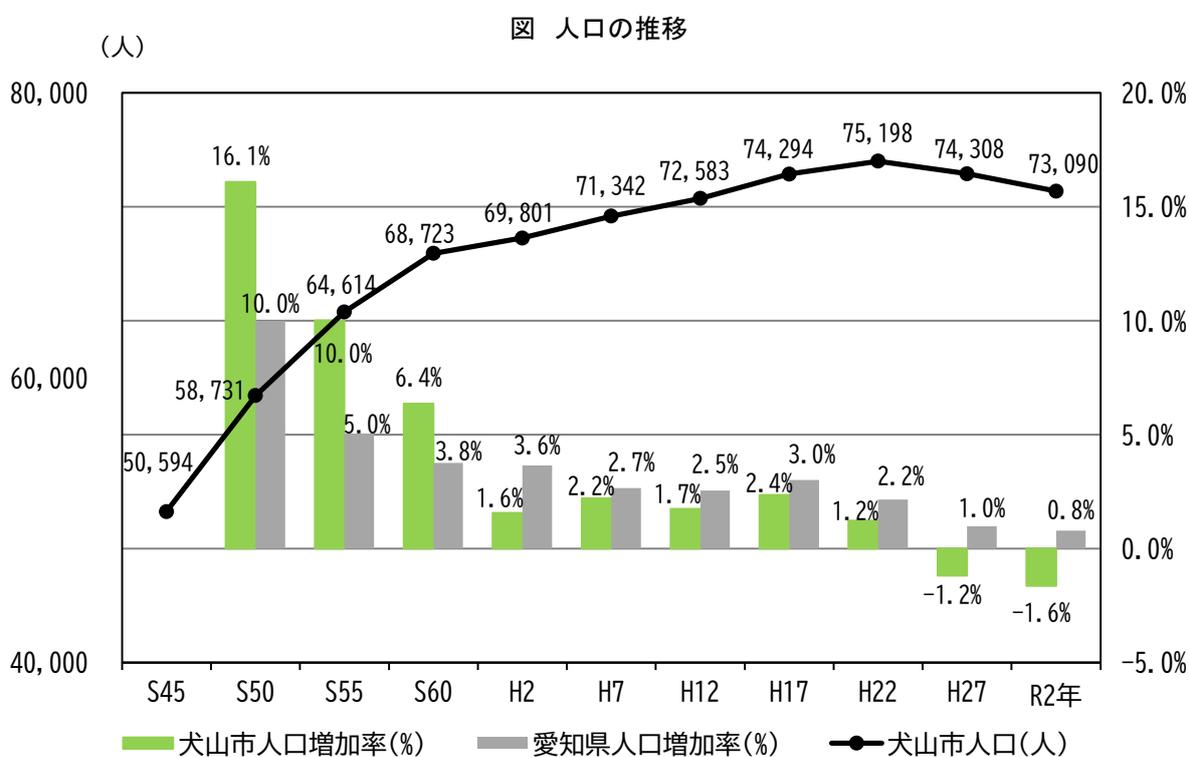
### 3. 現状把握

#### (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)

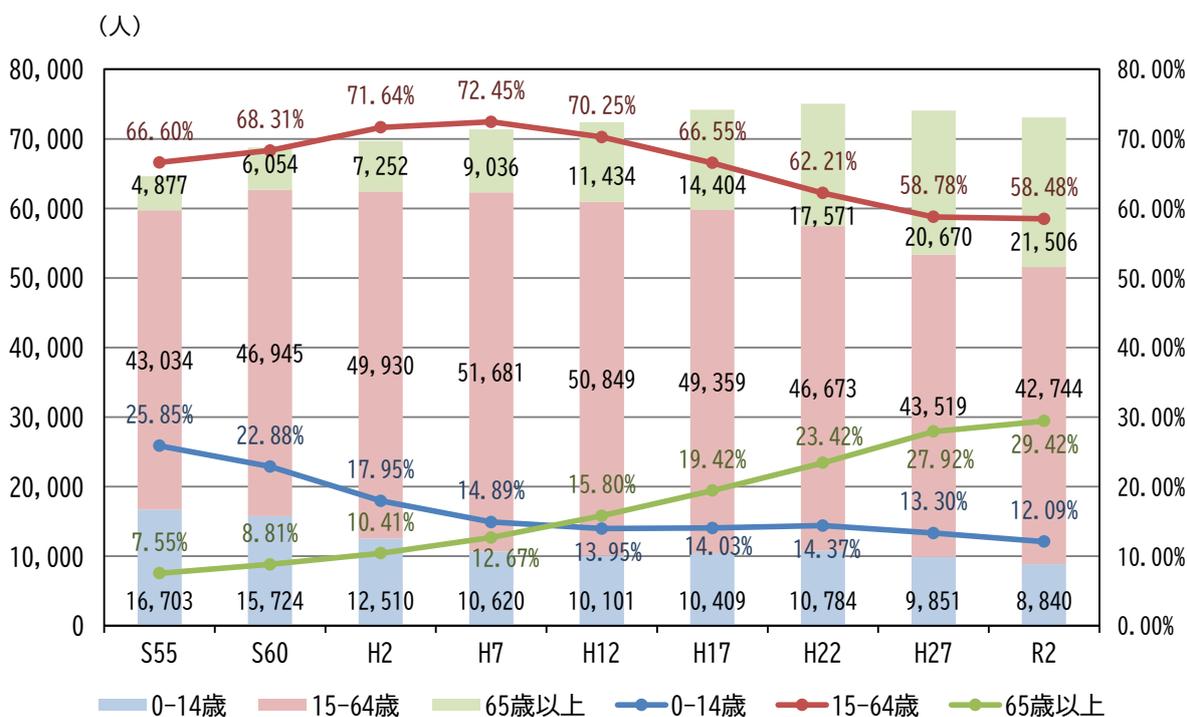
## ②年齢3区分別人口・割合の推移

- 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。

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）は昭和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。

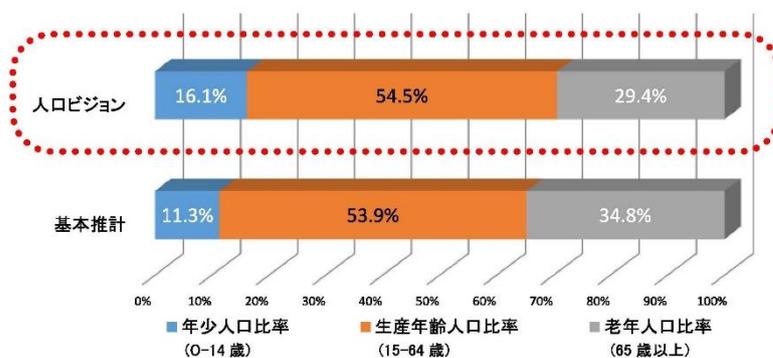
本市の将来人口の基本推計値\*は、人口減少に対する施策がなされない場合、2060年には約51,000人と予測され、2020年から20,000人を超える減少となります。

\*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



図表 年齢3区分人口の目標



(出典：犬山市人口ビジョン)

#### 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。
- 

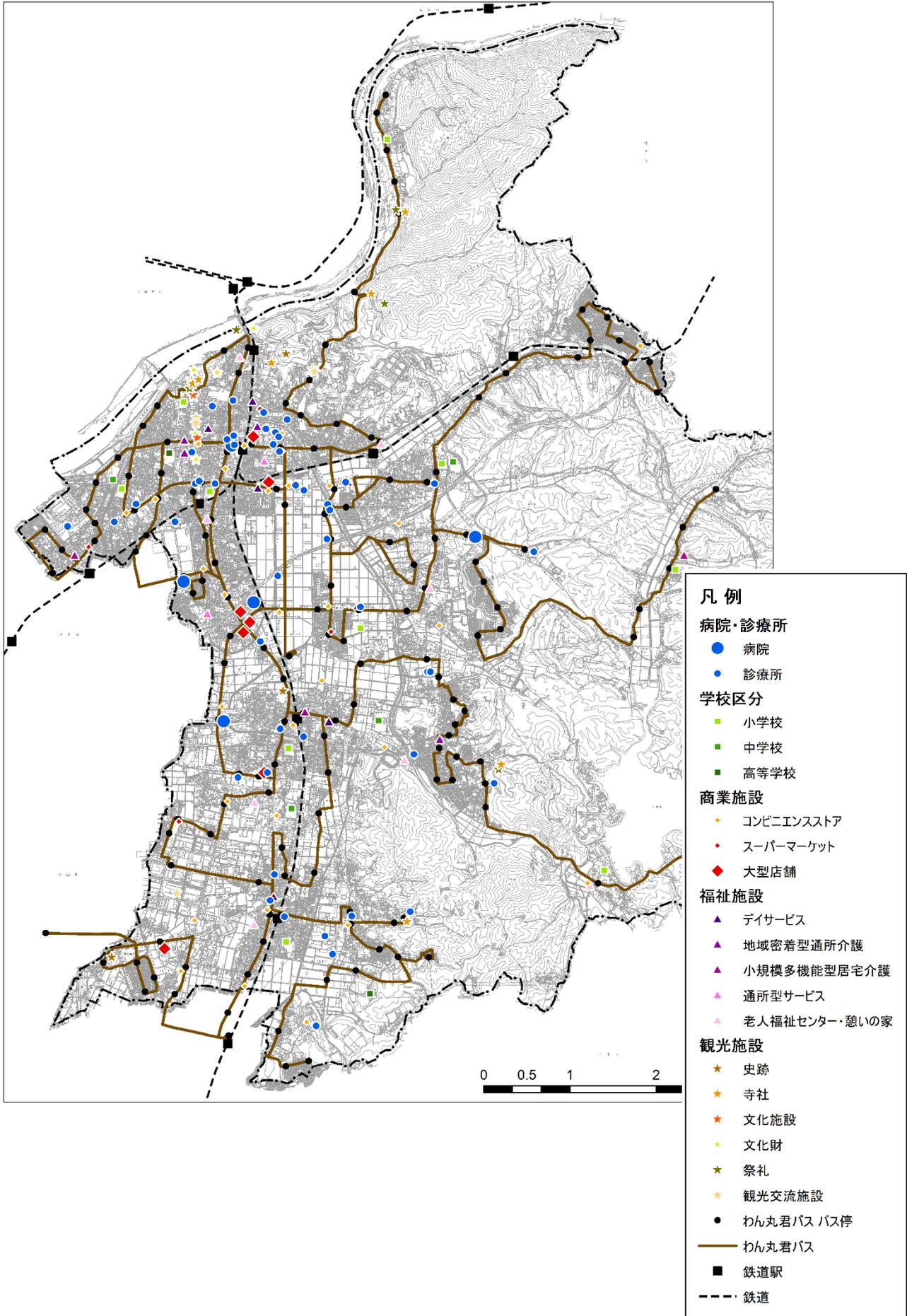
医療、商業、福祉の日常生活に密接に関連する施設の分布状況は以下のような状況にあります。

- ・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

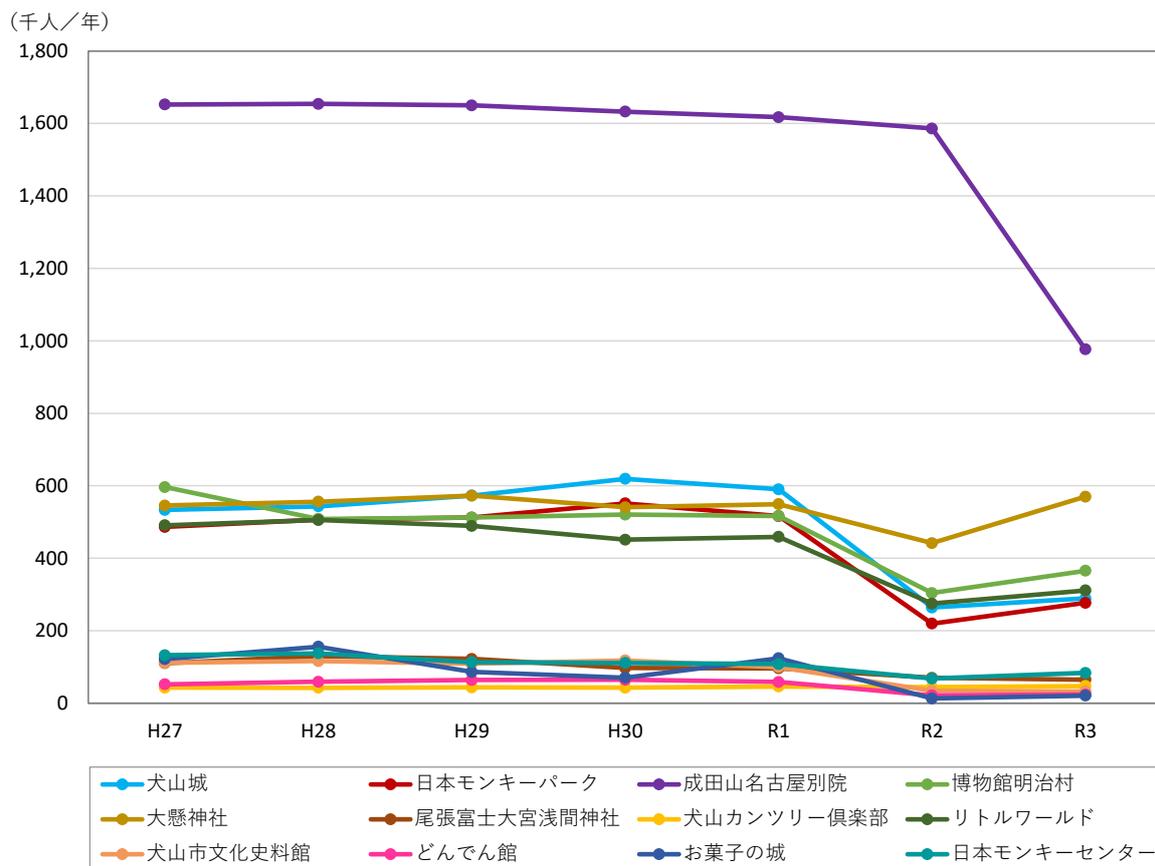


## ⑤観光

●観光交流施設の利用者数は、令和2、3年は新型コロナウイルスの影響で大きく減少しています。

各観光交流施設の利用者数は、令和2年の感染が拡大した新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。令和3年は回復がみられるものの、コロナ禍前の令和元年の水準まで及んでいない施設が多い状況となっています。

図 観光入込客数の推移



(資料:観光レクリエーション利用者統計)

## ⑥災害

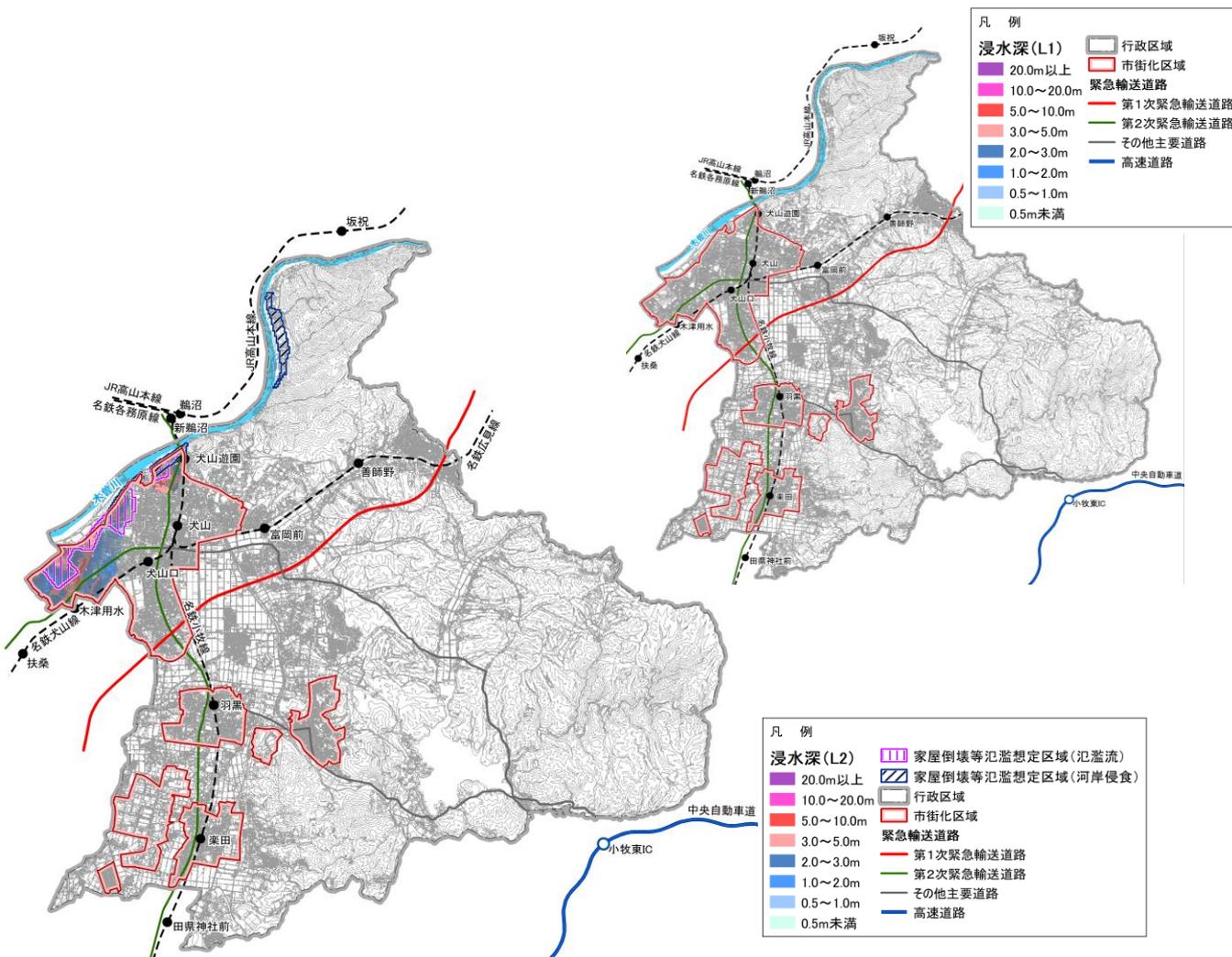
●木曾川等の河川の洪水により、西部の市街地や集落地で浸水が想定されており、東部山間地では広範囲に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が指定されています。

本市における木曾川の洪水による浸水は、計画規模（L1）では想定されていないものの、想定最大規模（L2）では犬山遊園駅の西側と木津用水駅の北側地域で浸水が想定され、浸水深が5mを越える箇所もみられます。また、木曾川沿いの市街地や栗栖地区の集落地において、洪水による家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食・氾濫流）が広範囲に及んでおり、多くの家屋で倒壊等が懸念されます。

郷瀬川・新郷瀬川の洪水による浸水は、計画規模（L1）、想定最大規模（L2）ともに、本市西部の農地が広がる地域や羽黒駅周辺のほか、犬山駅や犬山口駅、犬山遊園駅周辺でも浸水が想定されます。

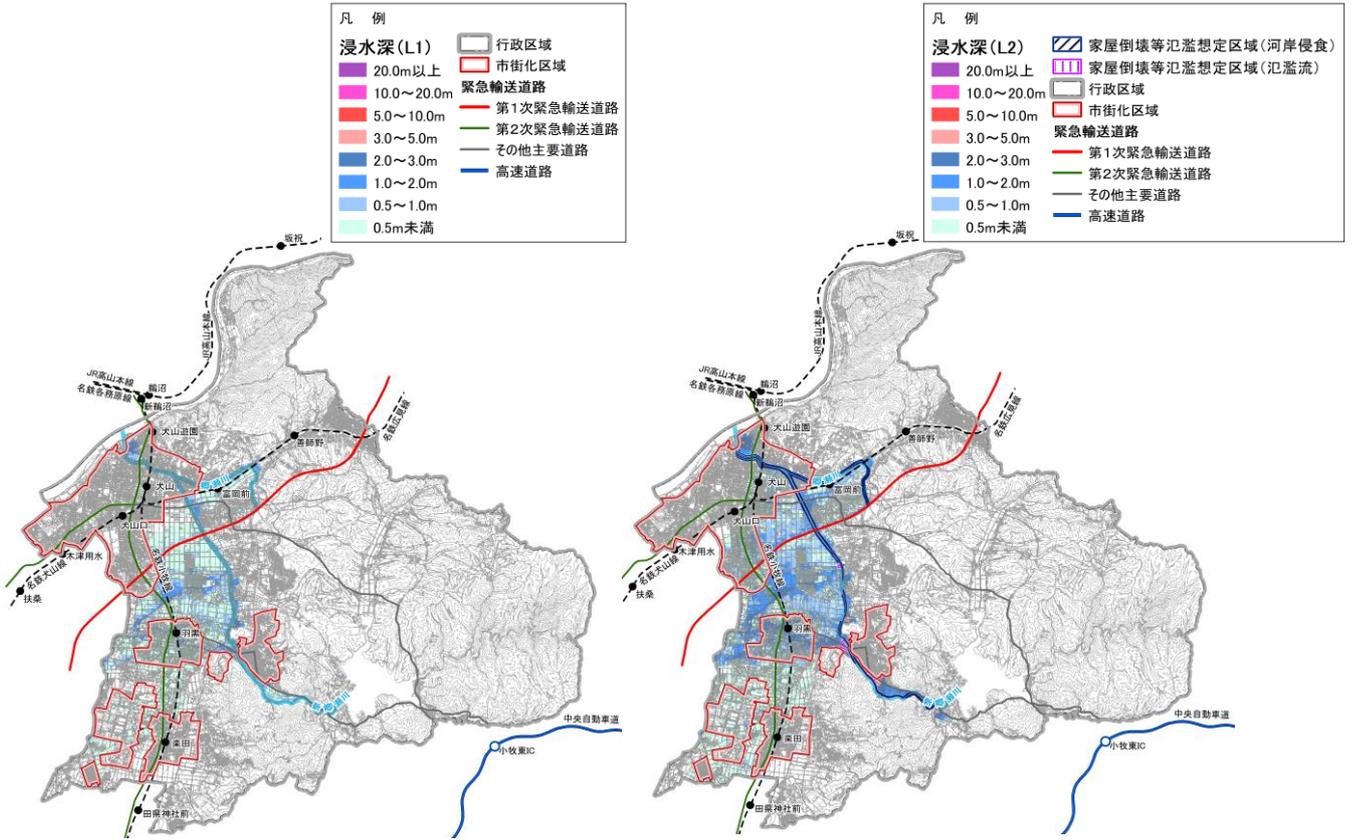
新川流域の河川における本市の浸水は、計画規模（L1）では半ノ木川や五条川沿いの農地周辺で浸水が想定され、想定最大規模（L2）では、さらに橋爪・五郎丸地区や楽田地区の市街地周辺でも浸水が想定されています。

図 外水ハザードマップ(木曾川浸水想定区域)



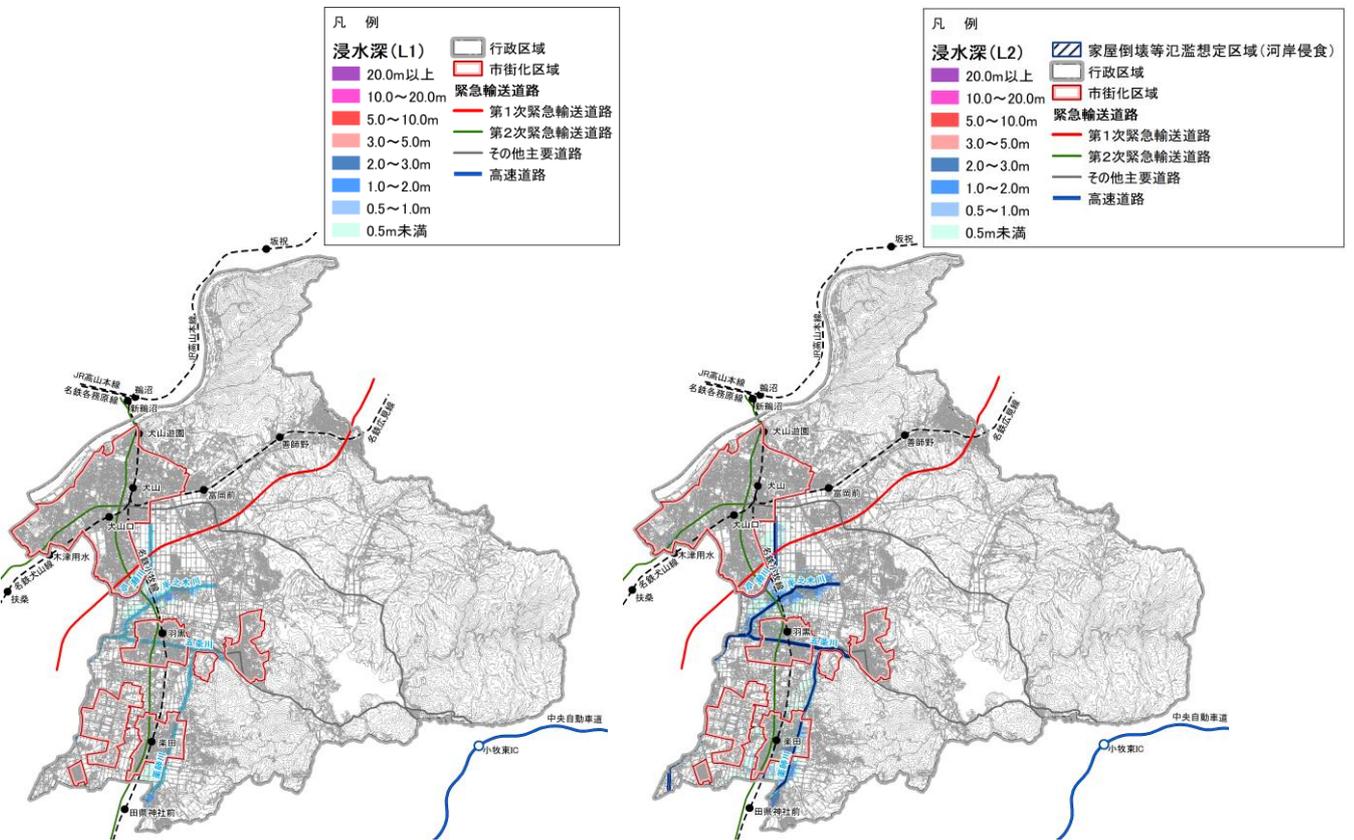
(資料:木曾川上流河川事務所)

図 外水ハザードマップ(郷瀬川・新郷瀬川浸水想定区域)



(資料:愛知県河川課)

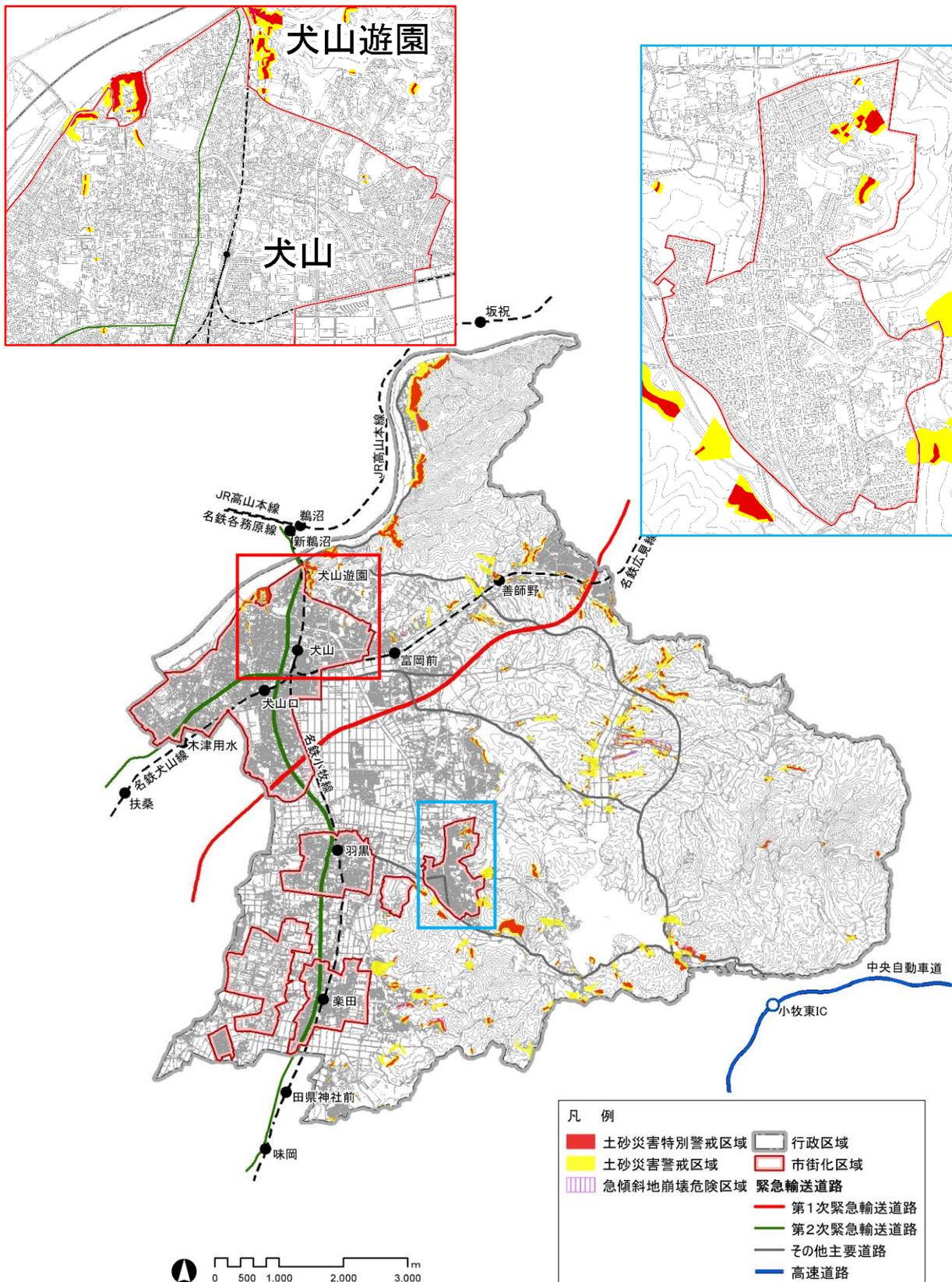
図 外水ハザードマップ(新川流域浸水想定区域)



(資料:愛知県河川課)

本市における土砂災害について、東部山間地をはじめ広範囲に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が指定されており、市街化区域の一部においても指定されています。

図 土砂災害ハザードマップ



(資料:愛知県砂防課、愛知県オープンデータ)

## (2) 公共交通の現状

### ①鉄道・バス・タクシーの利用実態

- 名古屋鉄道が3路線、7駅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2路線運行し、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、利用者数は増加傾向にあります。
- タクシーは市内を2社が運行しています。
- 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。

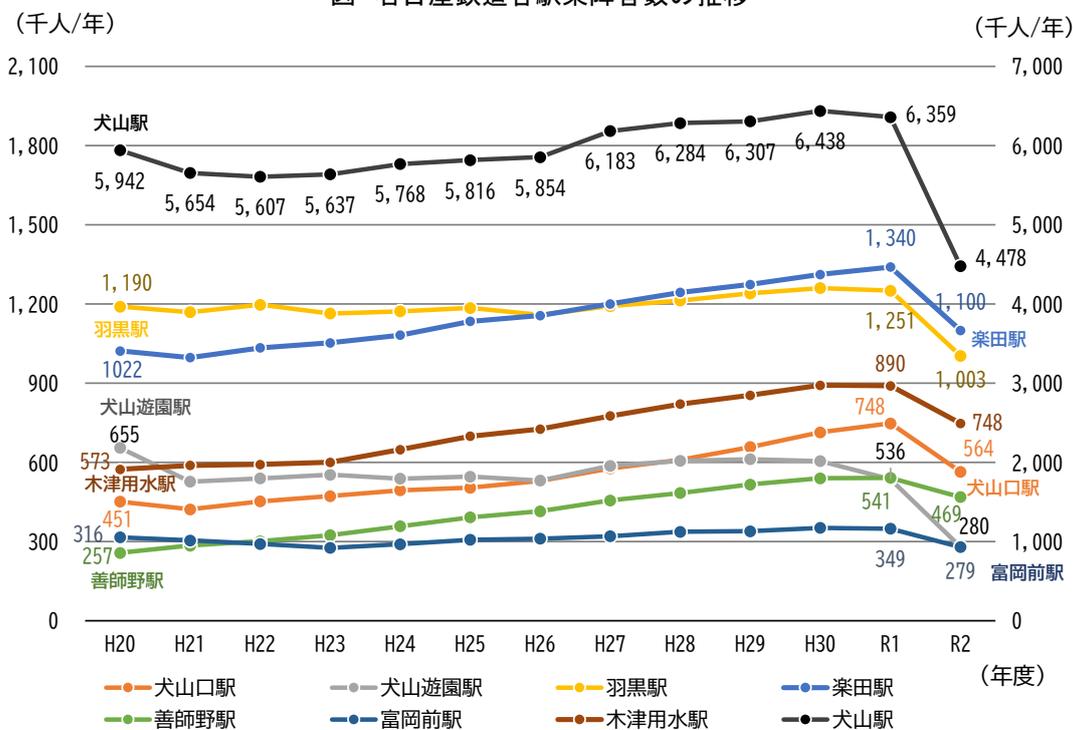
#### (鉄道)

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



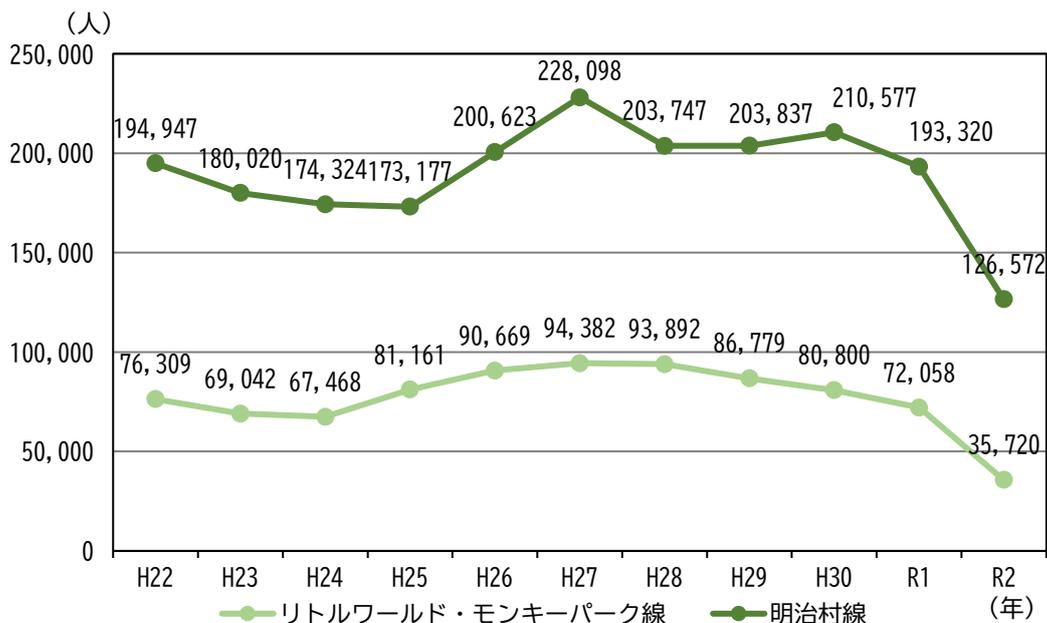
(資料: 犬山の統計)

(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。

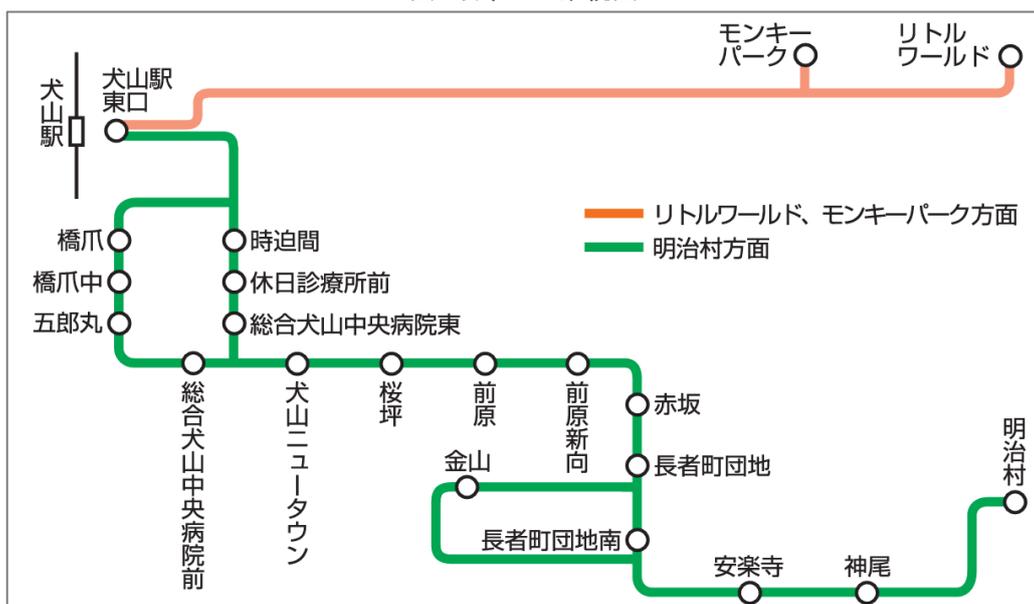
図 路線バス利用人員の推移



※利用者は各バス停留所降車人員の合計値

(資料:岐阜乗合自動車株式会社)

図 岐阜バス系統図



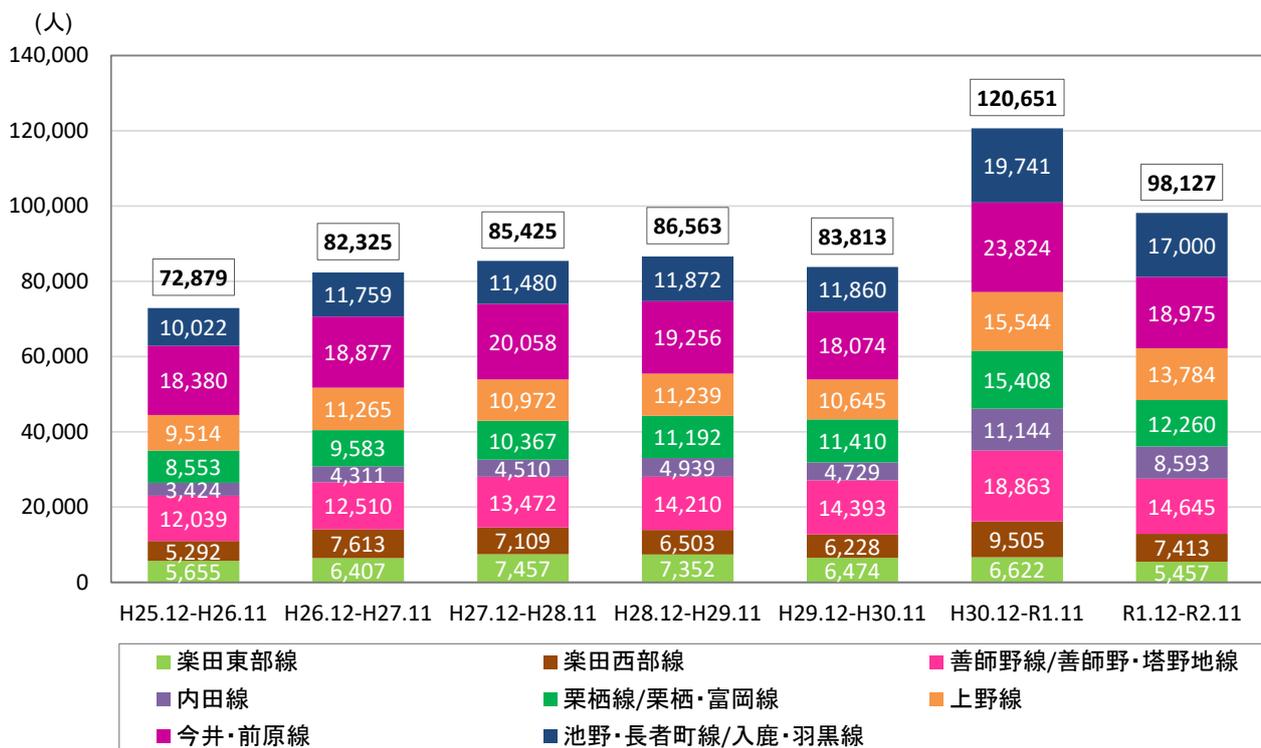
(資料:犬山市バス路線図)

(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。

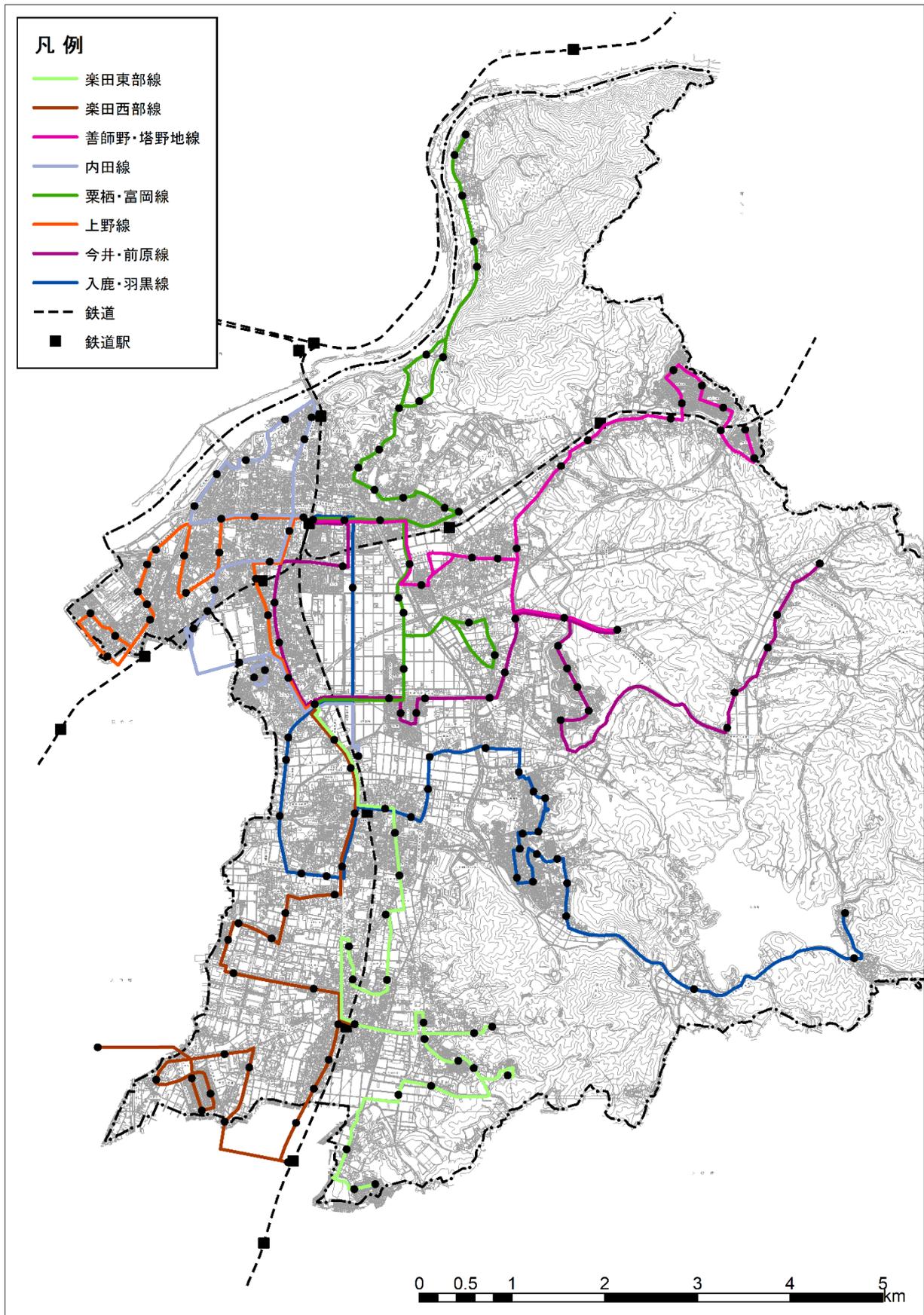
年間利用人員は、新運行開始以前は8万人台を推移していましたが、新運行開始以降の平成30年12月から令和元年11月の1年間では12万人と約4万人増加しています。令和元年12月から令和2年11月の1年間の利用人員は約10万人と減少していますが、その要因の一つは新型コロナウイルス感染症による影響だと考えられます。

図 コミュニティバス利用人員の推移



(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。

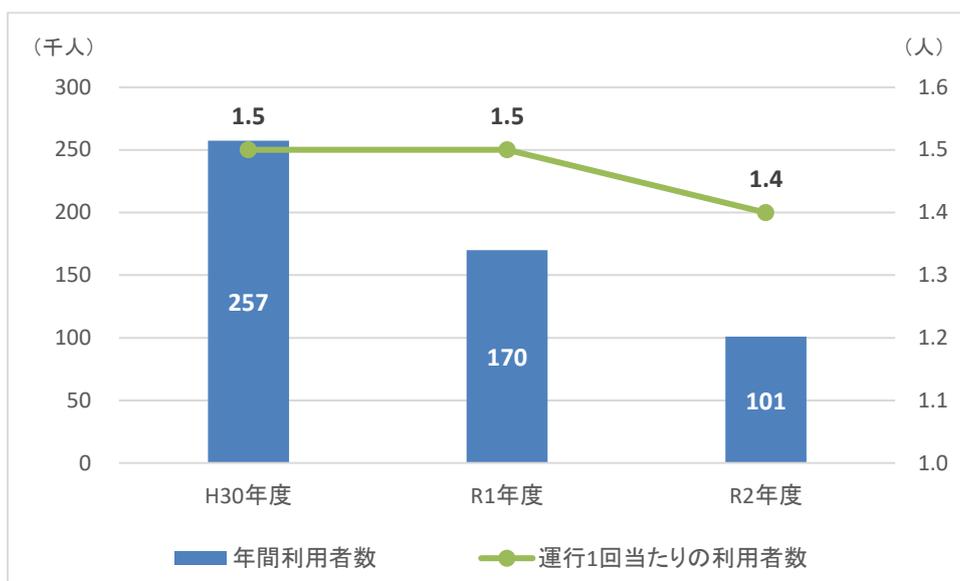
運行1回当たりの利用者数は平成30年度から令和2年度まで1.5万人程度で推移しています。

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。

表 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: 令和2年国勢調査)

図 夜間人口カバー図

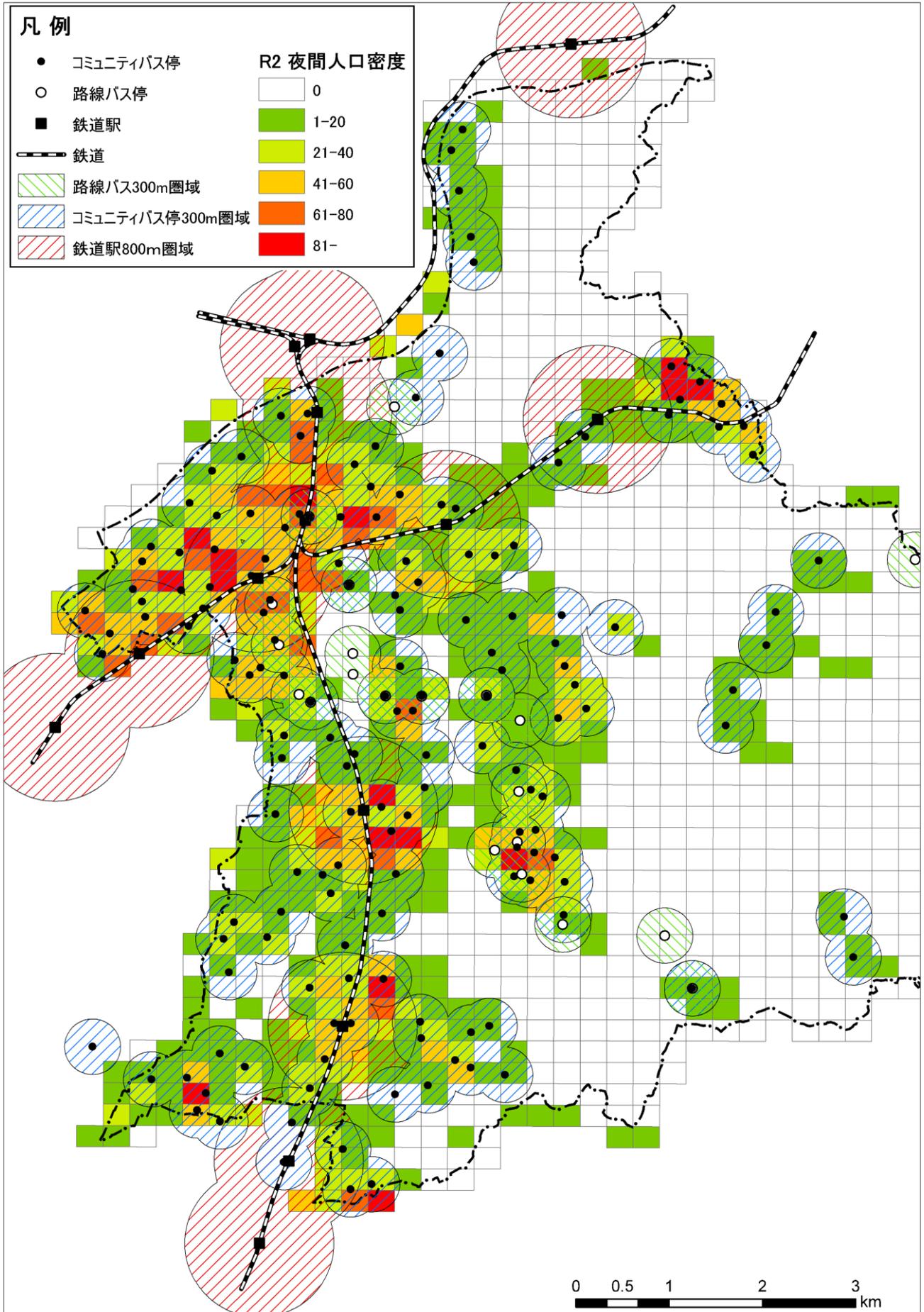
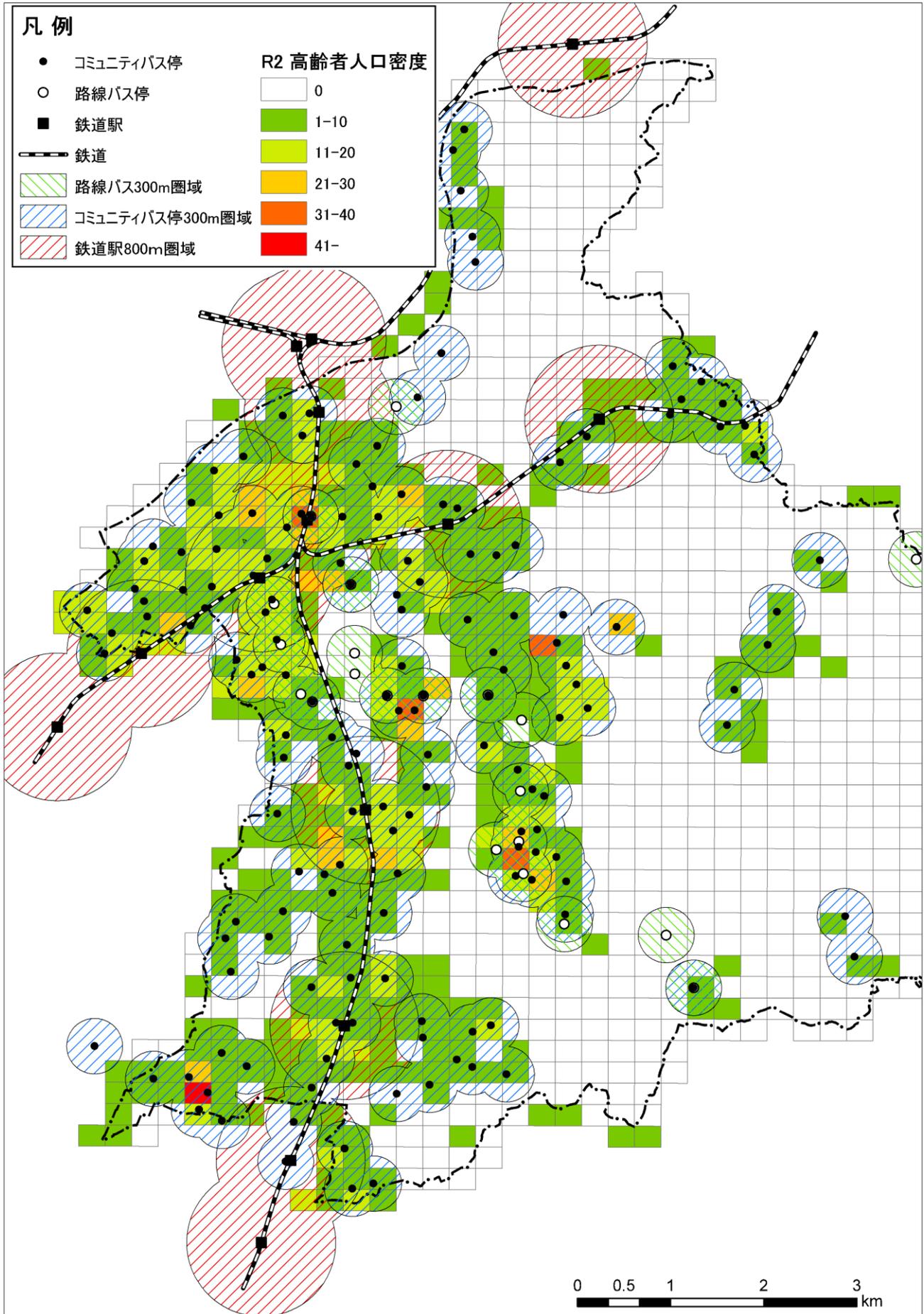


図 高齢者人口カバー図



### 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。

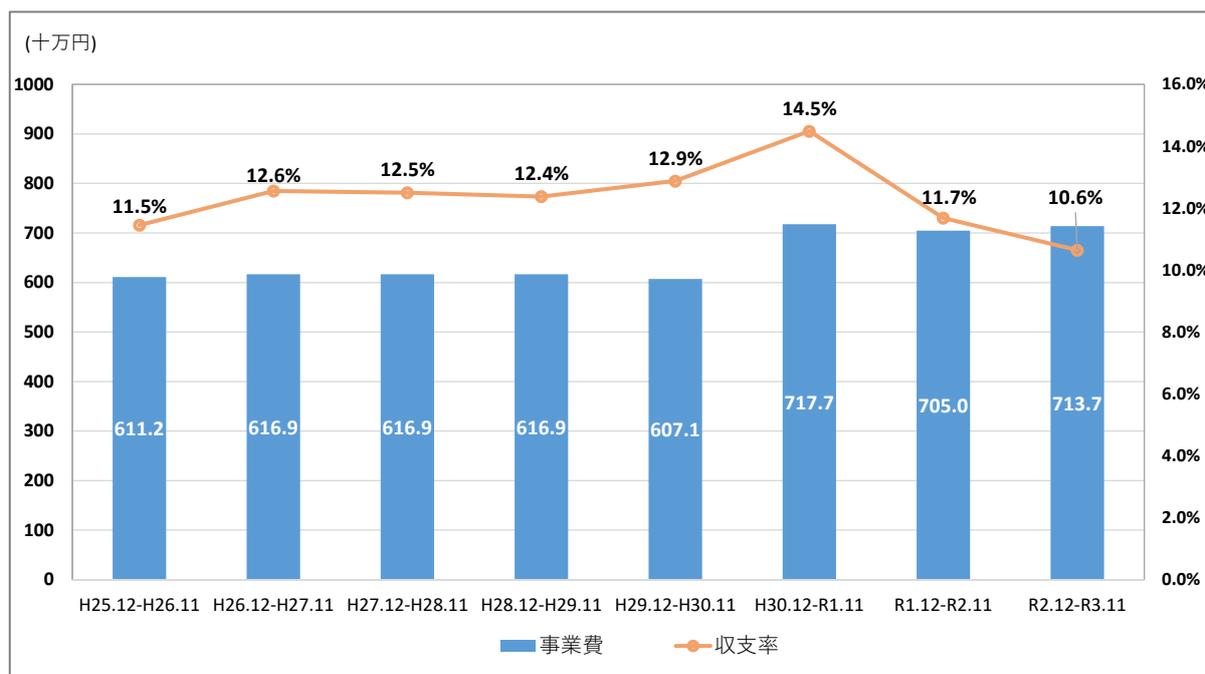
表 わん丸君バスの運行経費

(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



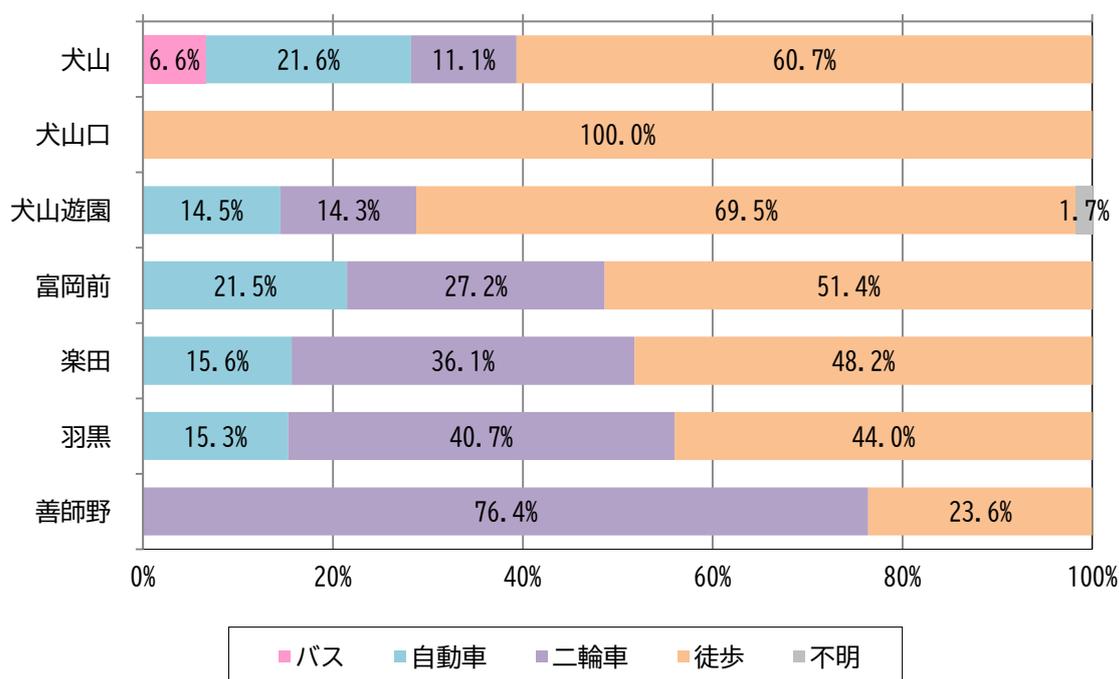
(資料:犬山市)

#### 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)

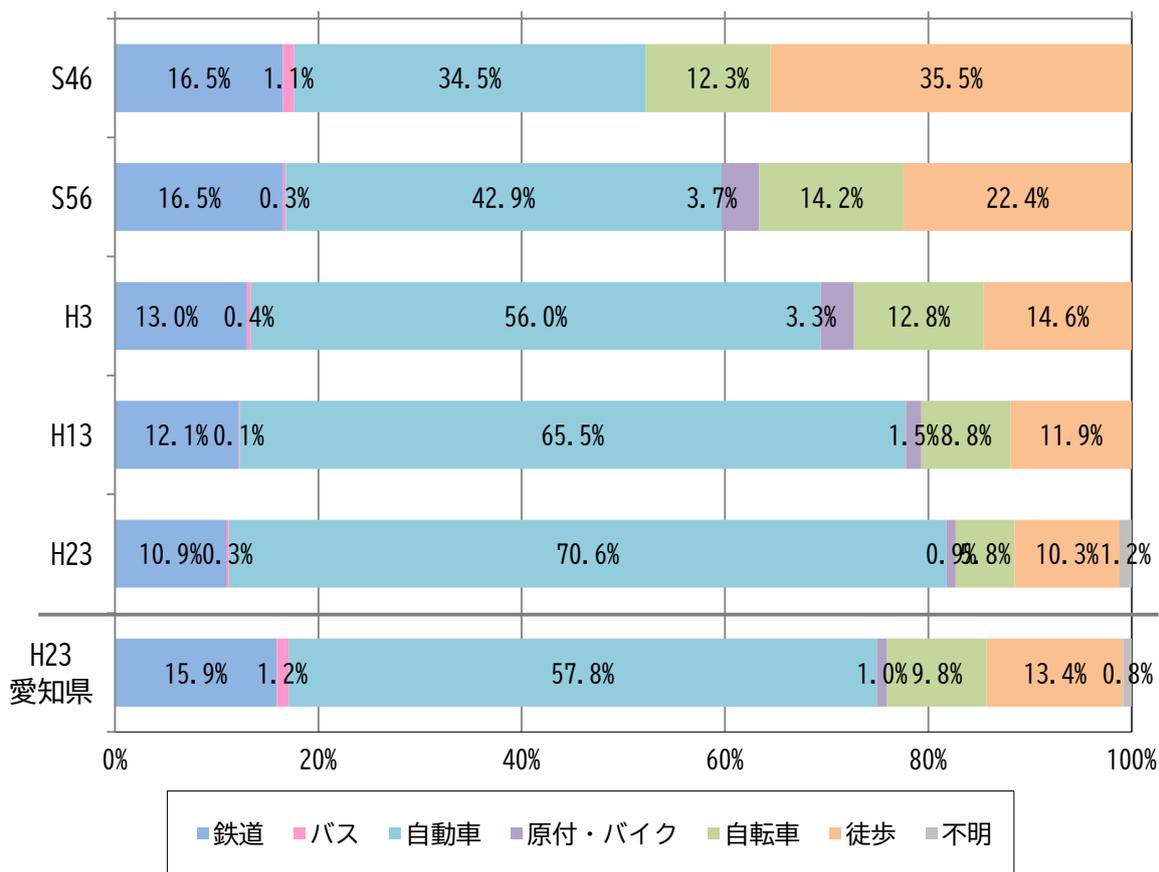
## ⑤代表交通手段の状況

- 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年のパーソナリティ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



※S46は「原付・バイク」と「自転車」の区別ができないため、「二輪車」の数値を「自転車」の欄に記載。

(資料: 中京都市圏パーソナリティ調査)

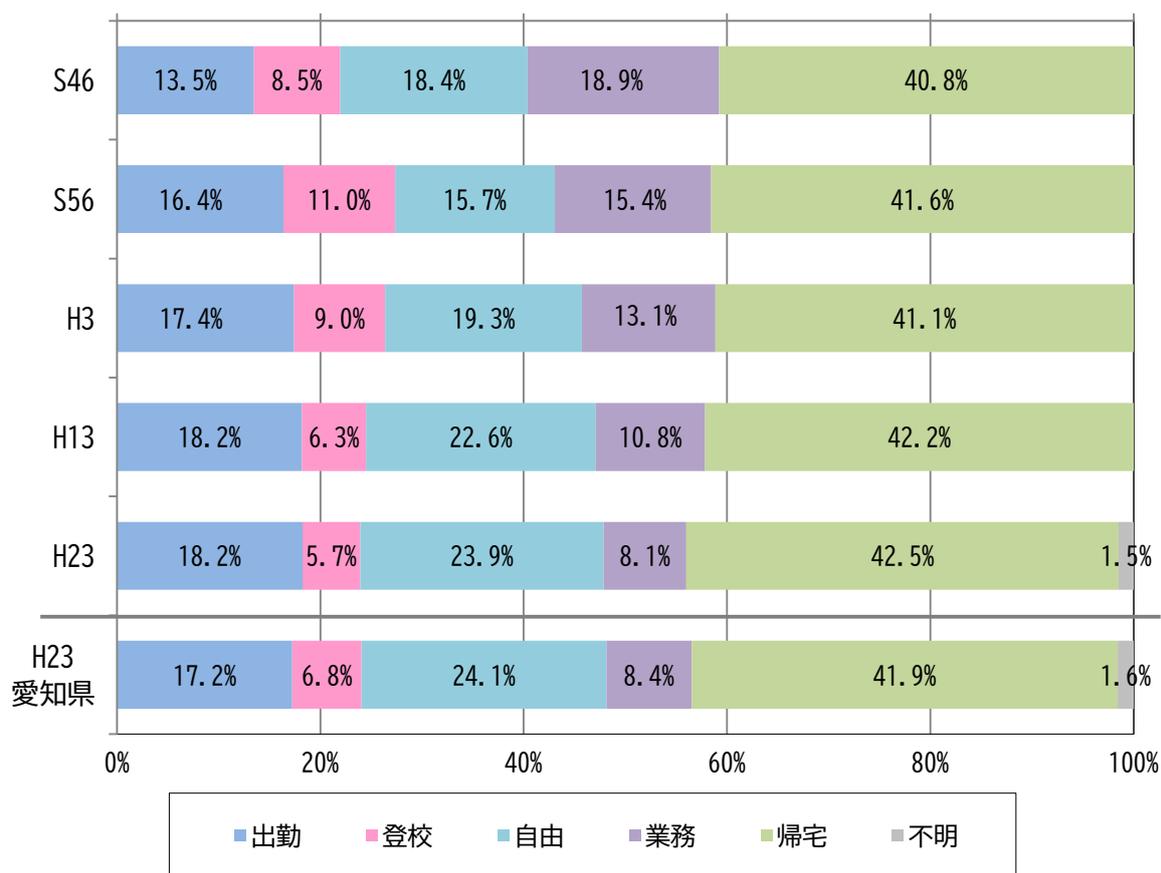
## ⑥目的別移動状況

- 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: 中京都市圏パーソントリップ調査)

## 4. 各種ニーズ調査

### (1) 市民アンケート調査

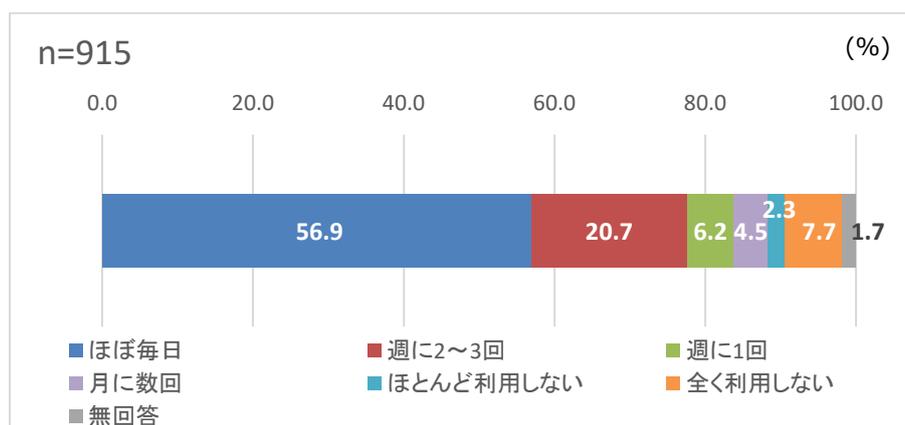
#### ①調査概要

項目	内容
調査対象	犬山市に居住する18歳以上の市民
配布数	2,000通
抽出法	無作為抽出
調査方法	配布・回収ともに郵送方式
調査時期	令和3年9月17日(金)～令和3年10月1日(金)
回収数	915票(回収率:45.8%)

#### ②調査結果

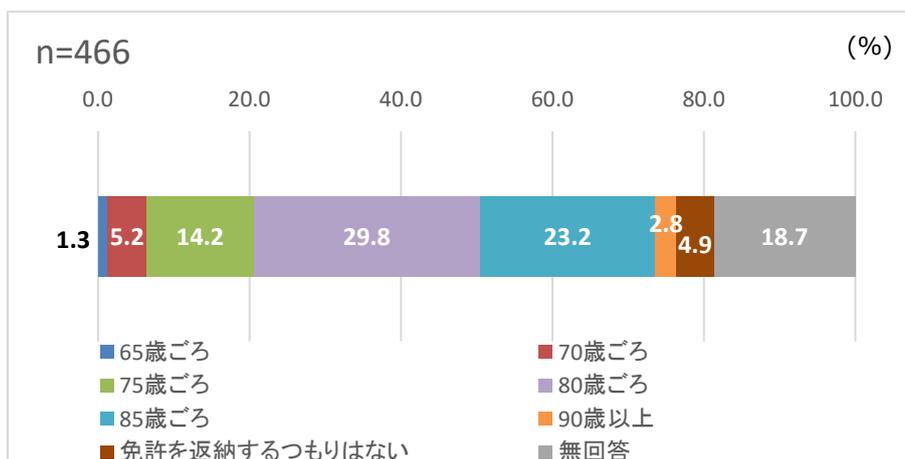
##### a) 自家用車の利用頻度

「ほぼ毎日」の割合が約57%と最も高く、次いで「週に2～3回」の割合が約21%と高くなっています。



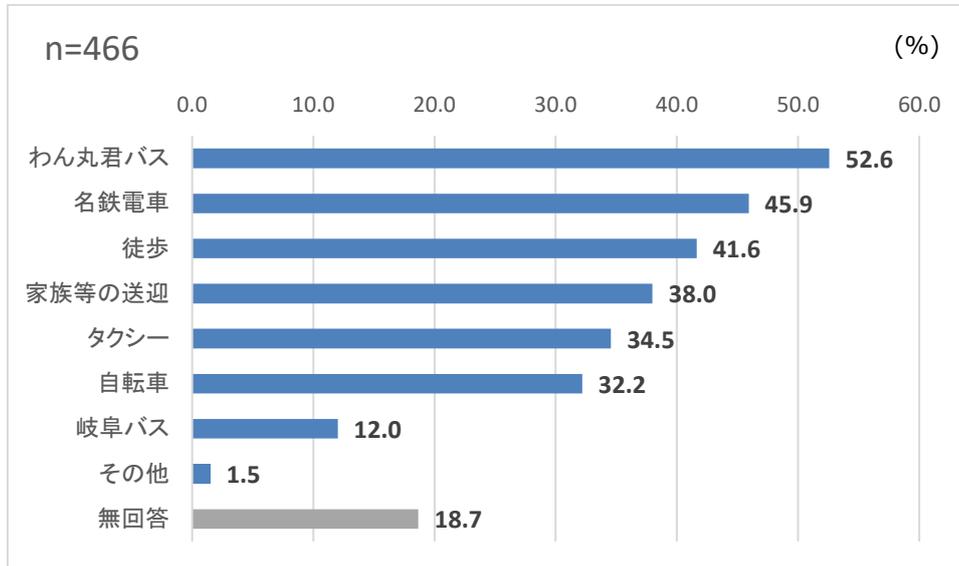
##### b) 運転免許を返納しようと思う(返納した)年齢(※60歳以上の方のみ回答)

「80歳ごろ」の割合が約30%と最も高く、次いで「85歳ごろ」の割合が約23%と高くなっています。



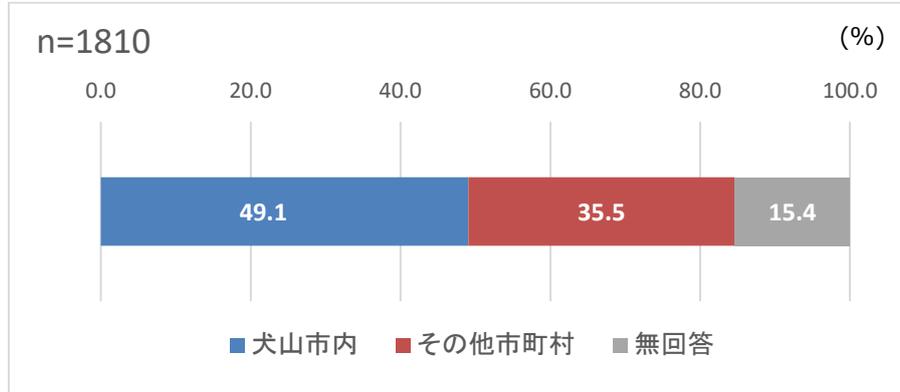
c) 免許返納後に利用したい（利用している）移動手段（※60歳以上の方のみ回答）  
 〈複数回答〉

「わん丸君バス」の回答が約53%と最も多く、次いで、「名鉄電車」の回答が約46%と多くなっています。



d) 普段の外出の目的地

「犬山市内」の割合が約50%を占めている。市内では「カネスエ」「ヨシヅヤ」、市外では「小牧市」「扶桑町」が目的地として挙げられています。



▼犬山市内の施設名

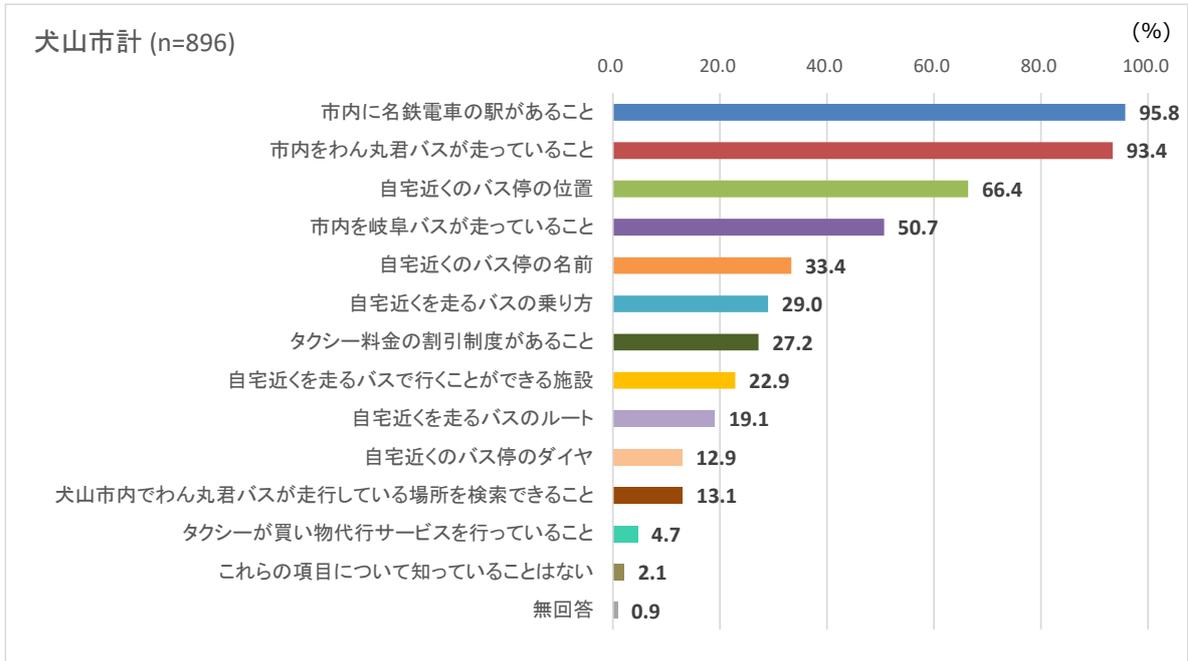
No.	施設名	票数
1	カネスエ	74
2	ヨシヅヤ	59
3	ナフコ	24
4	三河屋	23
5	総合犬山中央病院	15

▼その他市町名

No.	市町名	票数
1	小牧市	105
2	扶桑町	72
3	大口町	57
4	名古屋市	51
5	江南市	28

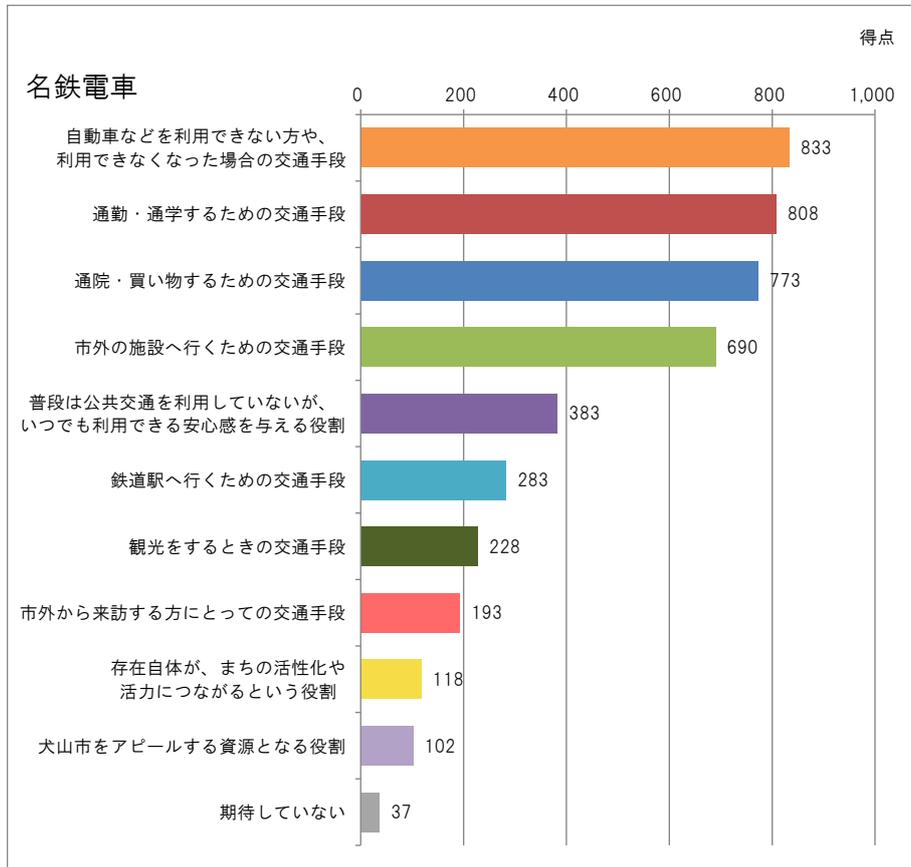
e) 犬山市の公共交通について知っていること〈複数回答〉

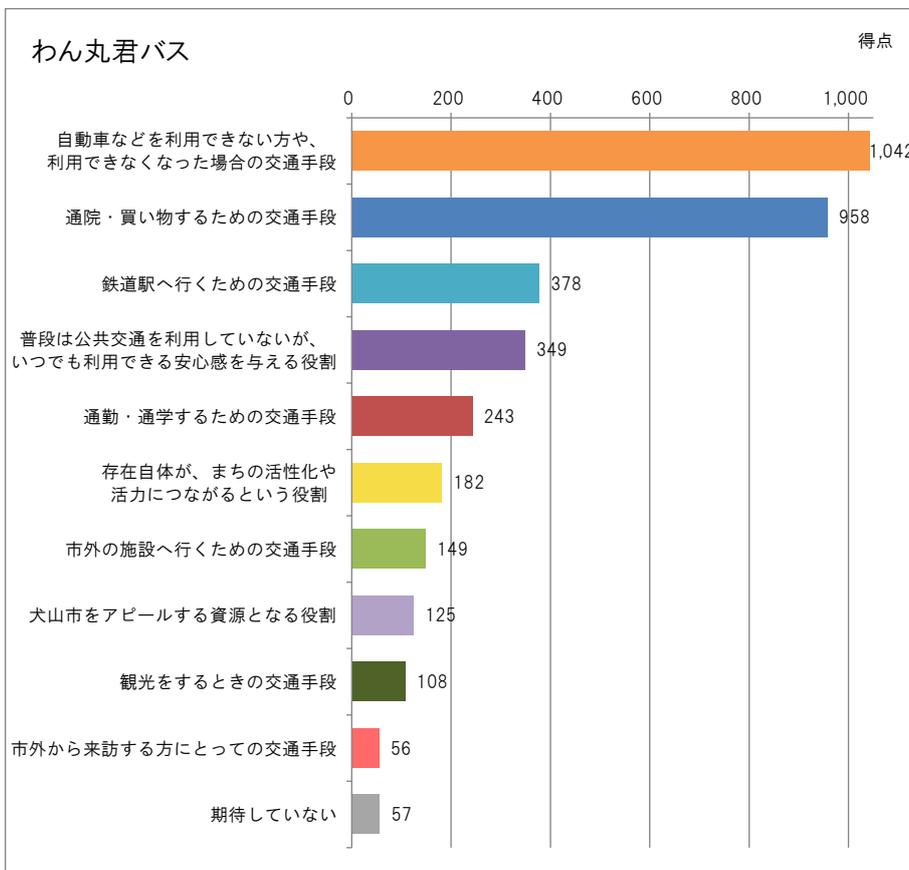
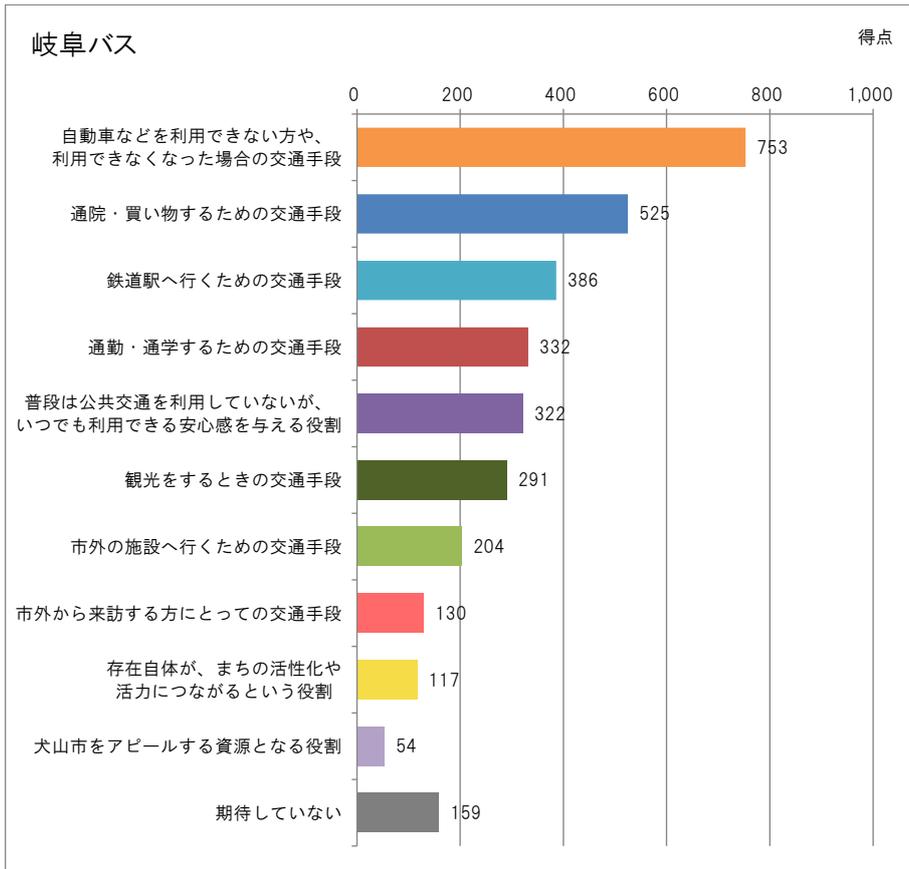
「市内に名鉄電車の駅があること」「市内をわん丸君バスが走っていること」の回答数が多く、9割以上となっています。

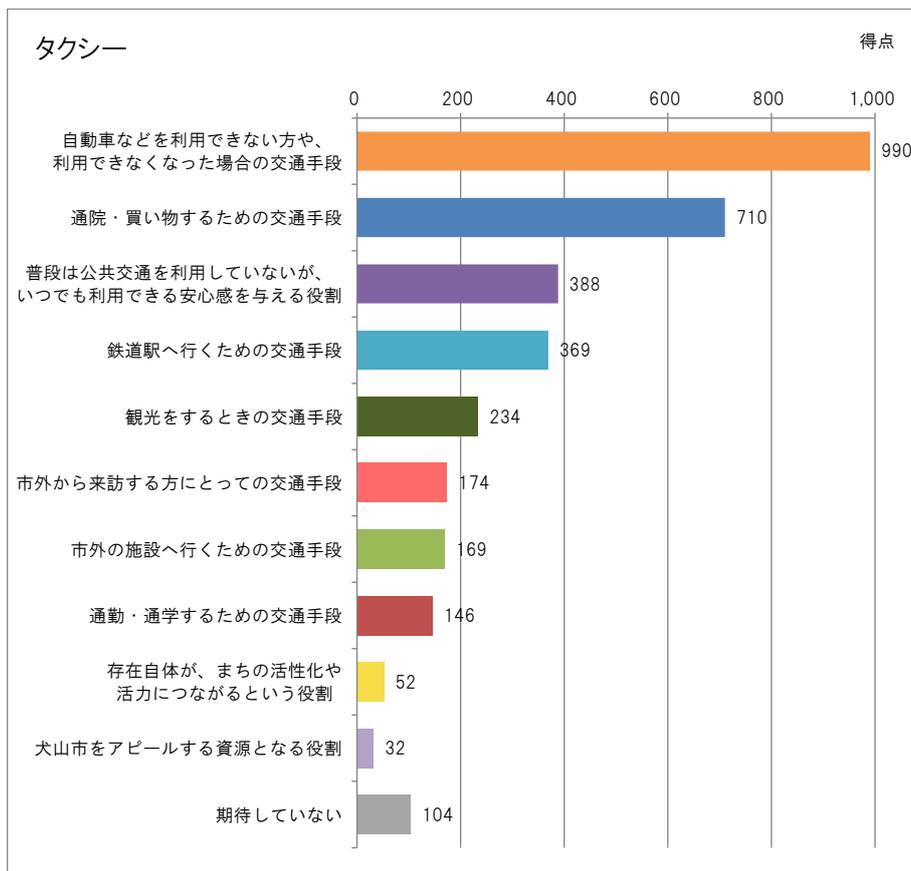


f) サービスを維持・拡充していく際に重要な項目

「自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」の得点が最も高くなっています。次いで、名鉄電車では「通勤・通学するための交通手段」、岐阜バス、わん丸君バス、タクシーでは「通院・買い物するための交通手段」の得点が高くなっています。

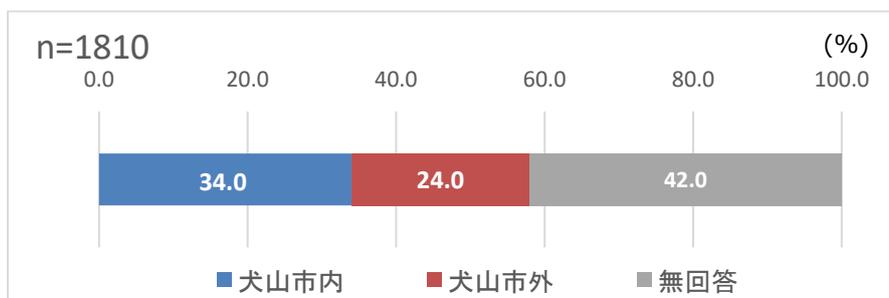






g) 公共交通を利用して行きたい（行っている）施設

「犬山市内」の割合が約 34%と高く、具体的には鉄道駅や商業施設など生活利便施設が多くなっています。



▼犬山市内の施設名

No.	施設名/目的地	票数
1	犬山駅	64
2	ヨシヅヤ	52
2	総合犬山中央病院	50
4	博物館明治村	47
5	野外民族博物館 リトルワールド	31
6	市民健康館 さら・さくら	24
7	犬山城	23
7	カネスエ	23
9	犬山市立図書館	22
10	犬山市役所	19
10	犬山市民交流センター フロイデ	19

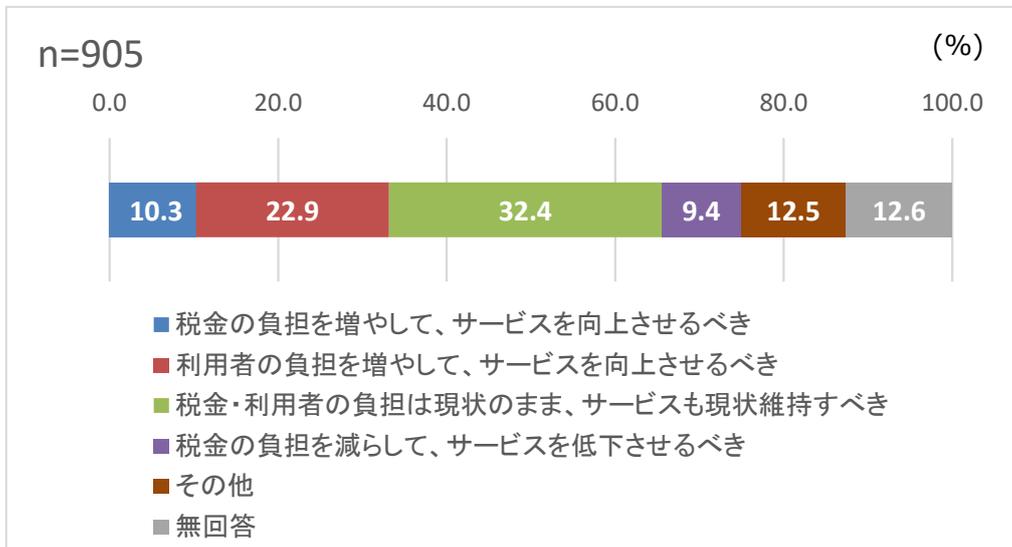
▼犬山市外の市町名/施設名

No.	市町名	票数
1	名古屋市	268
2	小牧市	64
3	扶桑町	57
4	各務原市	40
5	江南市	38
6	大口町	23
7	岐阜市	15
8	可児市	13
9	常滑市	10
10	春日井市	6

No.	施設名	票数
1	名古屋駅	35
2	イオンモール扶桑	26
3	ジェイアール名古屋タカシマヤ	19
4	江南厚生病院	13
5	中部国際空港 セントレア	10
6	小牧市民病院	9
7	イオンモール各務原	11
8	オアシス21	4
9	mozoワンダーシティ	4

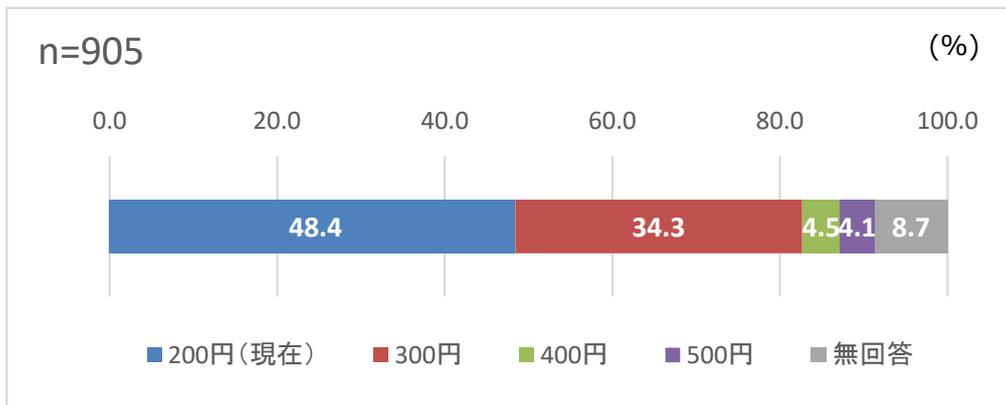
## h) 運賃や税負担への考え方

「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」の割合が約 32%と最も高く、次いで「利用者の負担を増やして、サービスを向上させるべき」の割合が約 23%と高くなっています。



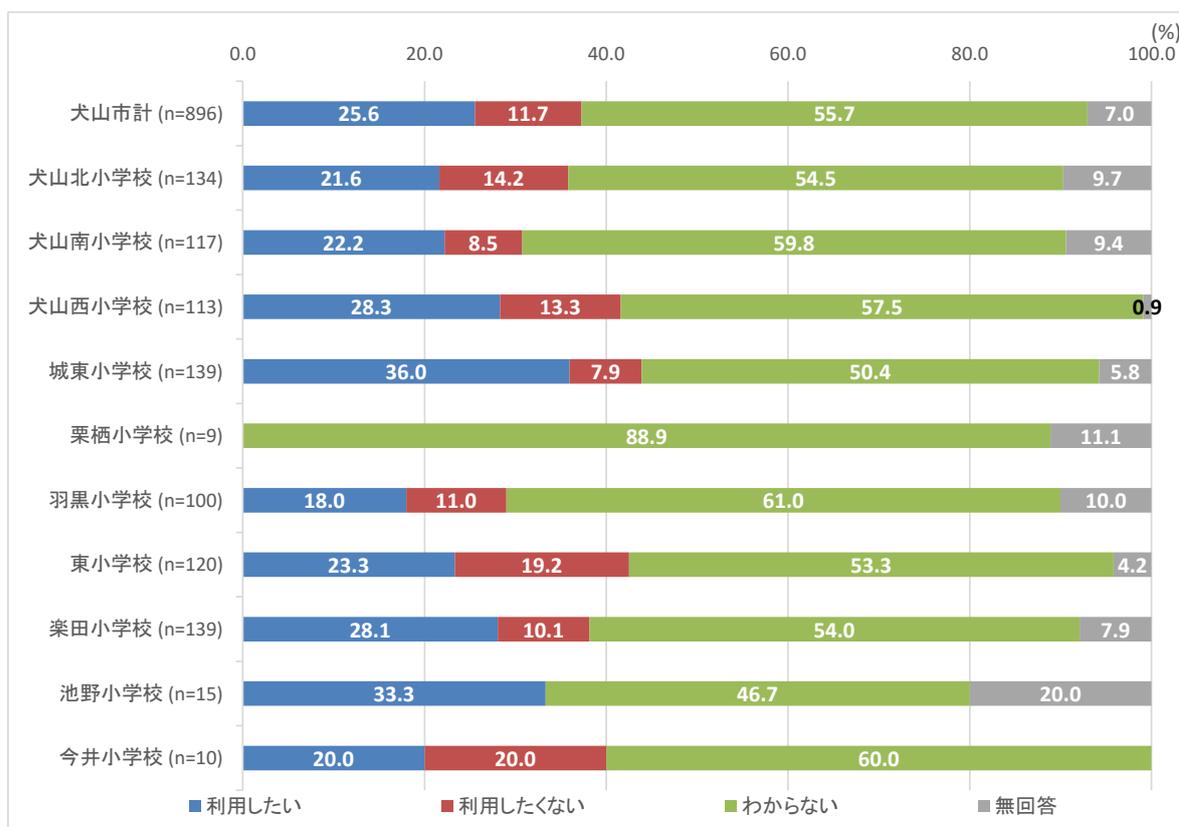
## i) 支払ってもよい運賃

「200円（現在）」の割合が約 49%と最も高く、次いで「300円」の割合が約 35%と高くなっています。



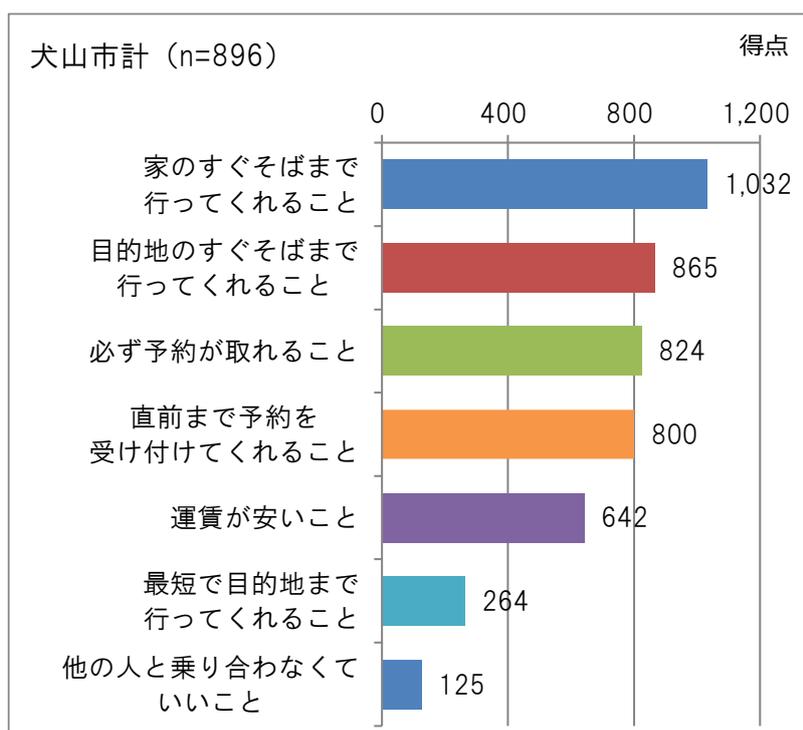
## j) デマンド型交通の利用意向

犬山市全体では「わからない」の割合が約56%と最も高く、次いで「利用したい」の割合が約26%と高くなっています。



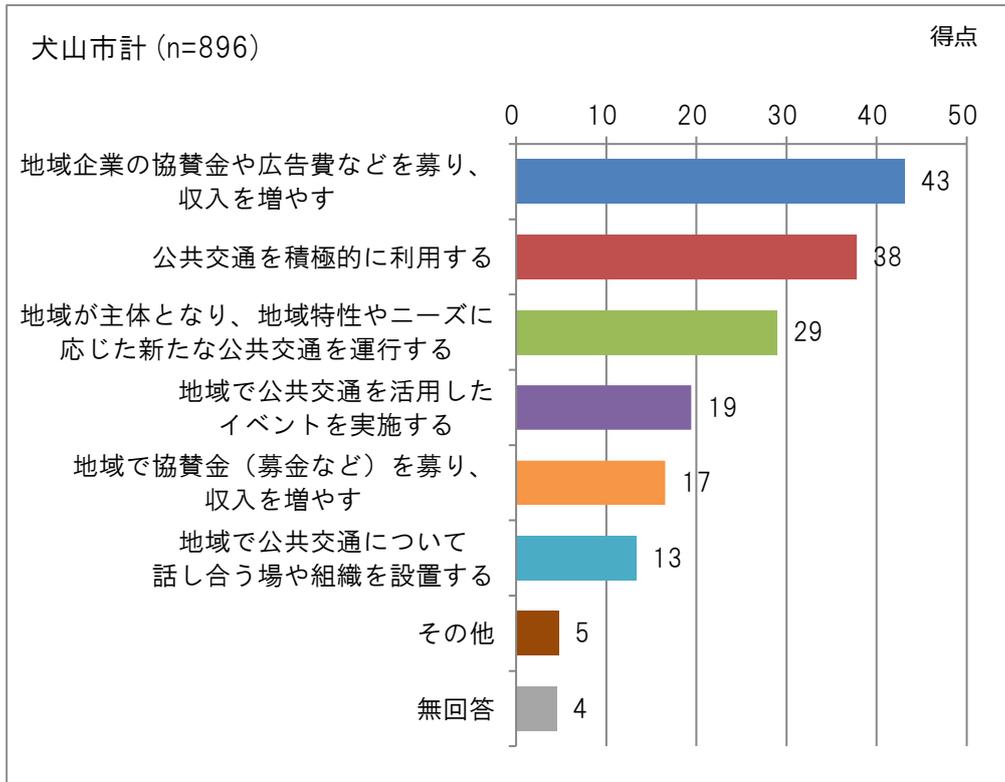
## k) 求める機能〈上位3つまで回答〉

「家のすぐそばまで行ってくれること」の得点が最も高く、次いで「目的地のすぐそばまで行ってくれること」の得点が高くなっています。



## 1) 自身や地域で取り組んでもよいこと〈複数回答〉

「地域企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」の得点が約43点と最も高く、次いで「公共交通を積極的に利用する」の得点が約38点と高くなっています。



## (2) バス利用実態調査

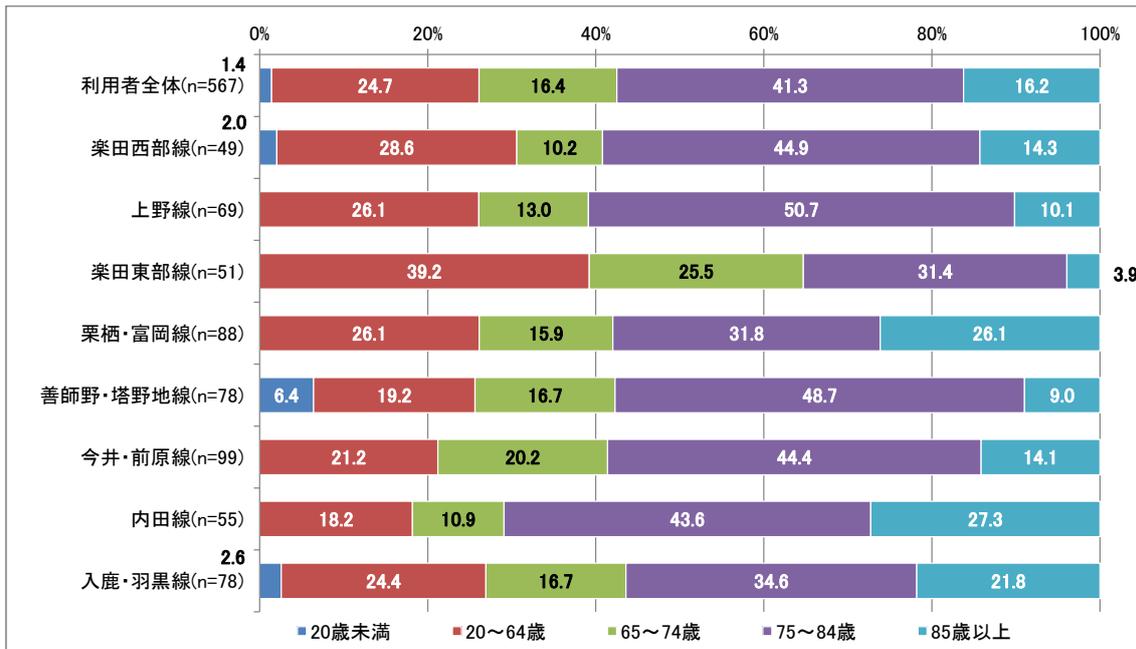
### ①調査概要

項目	内容	
調査対象	わん丸君バスの全利用者	
調査方法	バス車内で調査カードを手渡し、降車時回収	
調査時期	令和3年10月15日(金)	
回収数	楽田西部線/上野線	95票
	善師野・塔野地線/今井・前原線	161票
	楽田東部線/栗栖・富岡線	117票
	内田線	55票
	入鹿・羽黒線	78票
	合計	506票

### ②調査結果

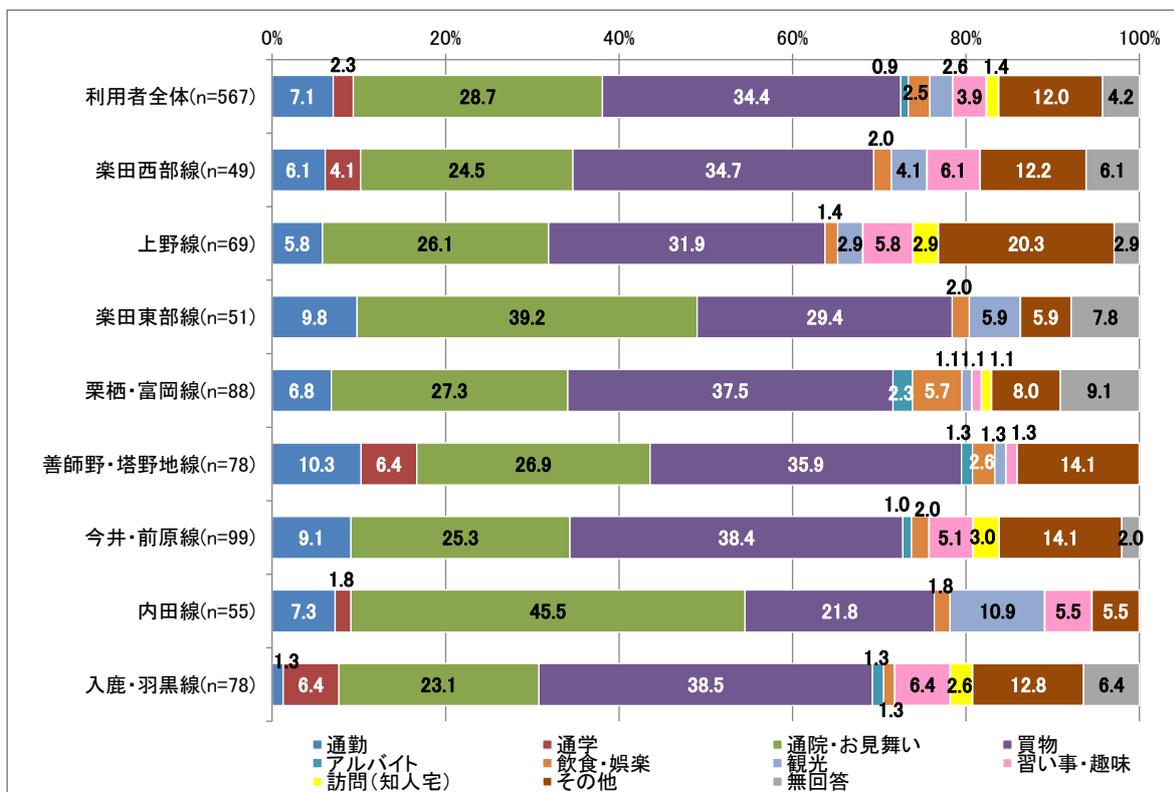
#### a) 年齢

利用者全体では、「75～84歳」の割合が約41%と最も高くなっています。



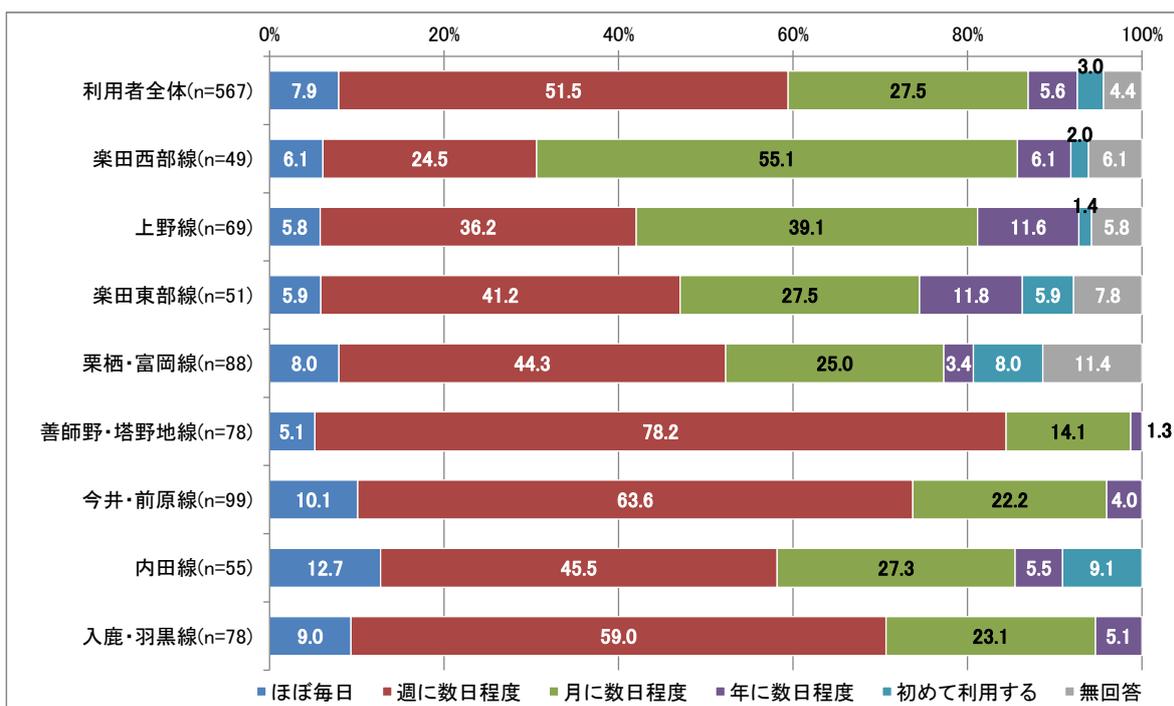
## b) 利用目的

利用者全体では、「買物」の割合が約 34%と最も高くなっている。楽田西部線、内田線では「通院・お見舞い」の割合が最も高く、内田線では「観光」の割合が約 11%存在します。



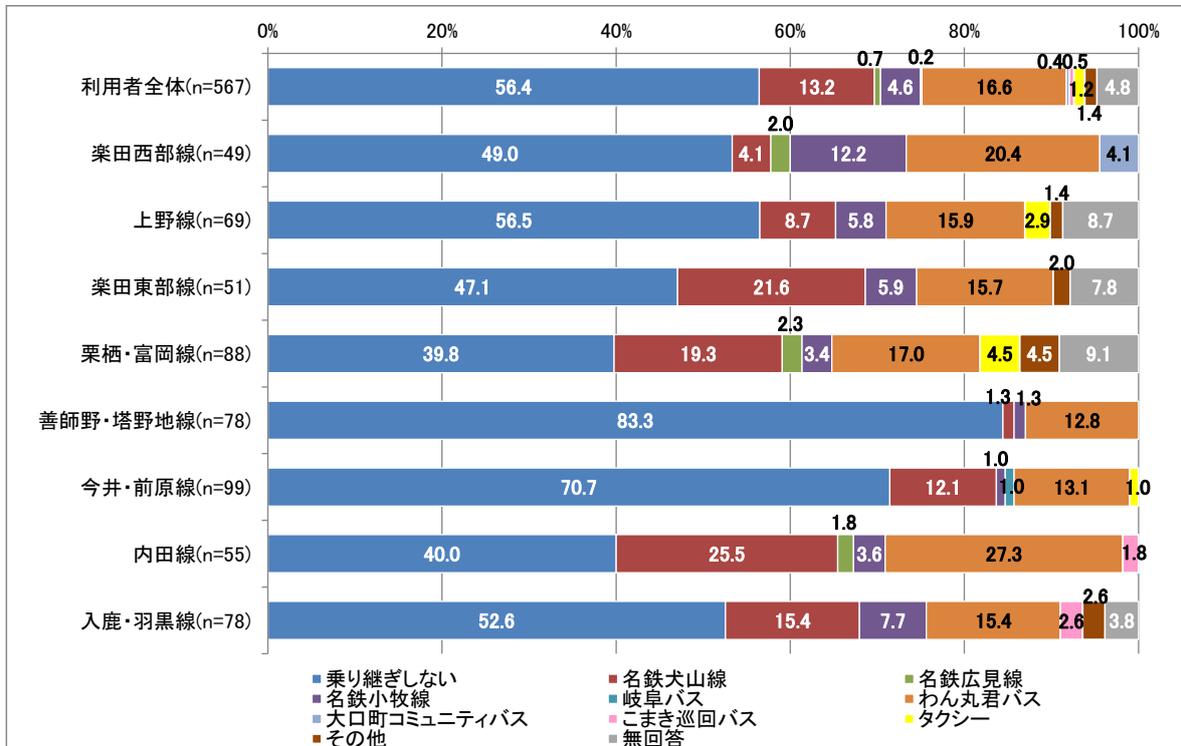
## c) 利用頻度

全体では、「週に数日程度」の割合が約 52%と最も高くなっている。楽田西部線、上野線では「月に数日程度」の割合が最も高くなっています。



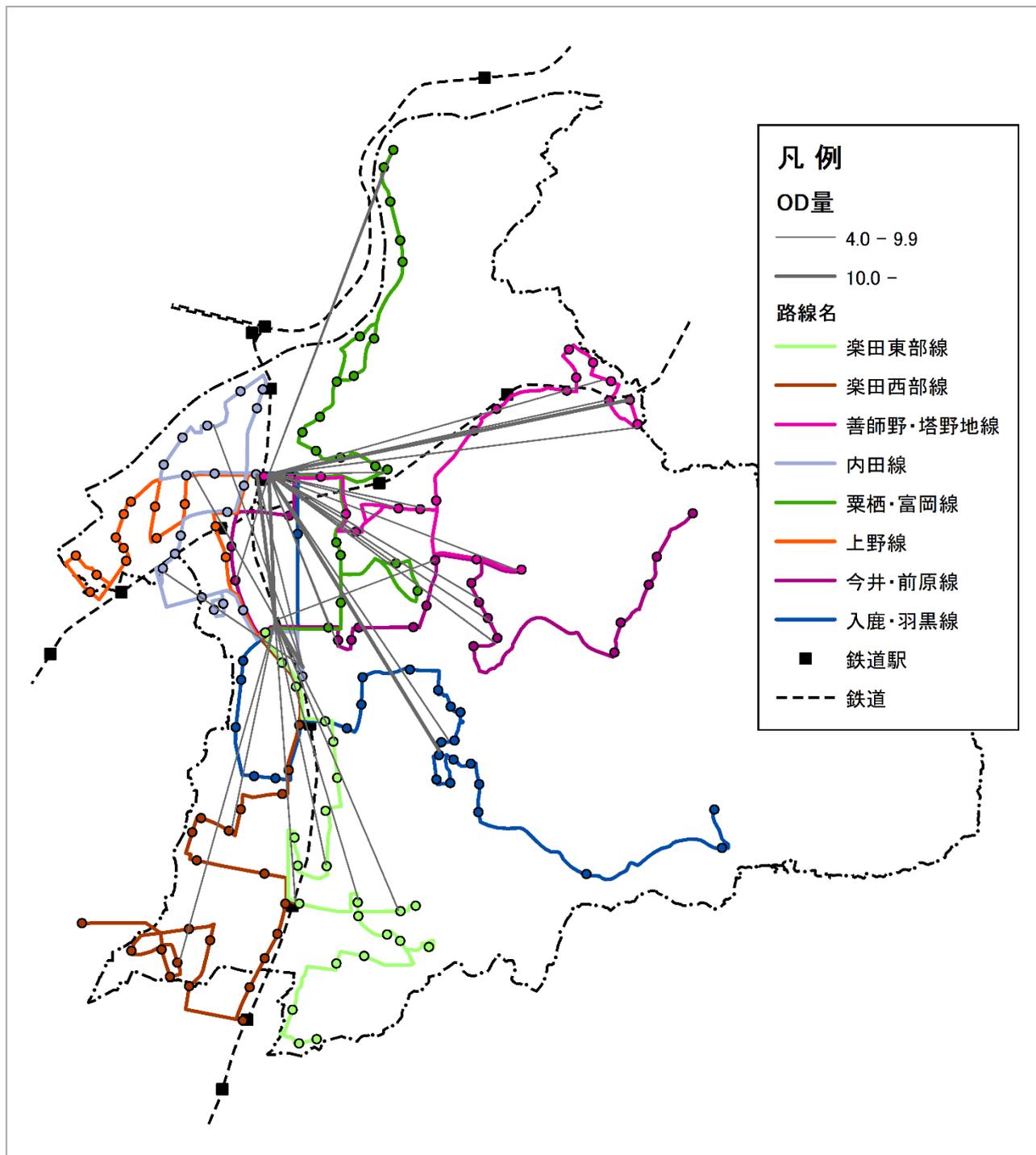
#### d) 乗り継ぎ

全体では、「乗り継ぎしない」の割合が約56%と最も高く、次いで「わん丸君バス」、「名鉄犬山線」の順になっている。楽田西部線では、「大口町コミュニティバス」の割合が約4%存在しています。



### e) バス停間 OD

バス停間 OD（乗降バス停の結びつき）は、犬山駅や総合犬山中央病院を起終点とした利用が多くなっています。



### (3) 企業等送迎バス実態調査

#### ①調査概要

項目	内容
調査対象	犬山駅 西口・東口
調査時期	令和4年10月11日(火) 7~12時
調査項目	企業名/学校名/病院名 到着/発車時刻 乗降の有無 車両サイズ

#### ②調査結果

朝の通勤通学時間帯の調査のため、降車は少なく、乗車が中心となっており、西口は学校送迎の乗車が多く、東口は企業、病院送迎の乗車も多くみられます。

		乗車人数 (人)	降車人数 (人)	車両(台)			
				大型・中型	小型・マイクロ	ワゴン車	
西口	企業	1	2	0	0	3	
	病院	市内	0	0	0	0	
		市外	4	0	0	0	3
	学校	市内	0	0	0	0	0
		市外	166	0	7	0	0
	その他	0	0	0	0	0	
東口	企業	76	0	3	0	1	
	病院	市内	40	15	0	8	1
		市外	2	0	0	0	2
	学校	市内	0	0	0	0	0
		市外	66	0	5	1	0
	その他	7	0	0	1	0	
西口 + 東口	企業	77	2	3	0	4	
	病院	市内	40	15	0	8	1
		市外	6	0	0	0	5
	学校	市内	0	0	0	0	0
		市外	232	0	12	1	0
	その他	7	0	0	1	0	
合計		362	17	15	10	10	

## 5. 地域公共交通における課題

### (1) 地域公共交通の個別課題

調査項目	個別課題等		地域公共交通の集約課題				
			①	②	③	④	⑤
上位関連計画	1	第6次犬山市総合計画では、公共交通に関する取組みの方向性として、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成や利用しやすい環境整備を位置づけている。	●	●			
	2	犬山市都市計画マスタープランでは、交通について、「移動しやすいネットワークを構築する」という目標を掲げ、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・駐輪場整備を整備方針としている。	●	●			
	3	犬山市立地適正化計画では、公共交通に関して、「公共交通が利用しやすく、安心して外出できるまち」を方針としている。	●	●		●	
公共交通を取り巻く社会情勢	4	活性化再生法の一部改正やあいち交通ビジョンにおいて、地域の輸送資源を総動員した持続可能な交通ネットワークの構築が求められている。	●				
	5	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、様々な取組が進められている。	●	●	●	●	●
	6	Society5.0を実現するためにDXの推進が求められており、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る。		●	●		●
	7	新型コロナウイルスの感染拡大によって民間交通事業者は厳しい状況にあり、with コロナにおける公共交通サービスのあり方や、減少した利用者を回復する施策展開が必要。	●				●
	8	自動車運転の職業における有効求人倍率は全職業の平均に対して高く、路線バスや一般タクシーを含めた公共交通を担う交通事業者において、運転手が不足している。	●				●
	9	高齢者の免許返納者が増加しており、免許返納後の移動手段として公共交通の需要が高まっている。	●		●		
	10	リニア中央新幹線は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ると考えられる。	●				
犬山市の現状	11	本市の人口は平成22年をピークに減少へ転じ、今後も減少傾向は継続することが予測されている。	●	●			
	12	年齢3区分別の人口は、特に高齢者人口の増加が顕著で、高齢化が更に進展する見込みにある。			●		
	13	市内には7つの鉄道駅や岐阜バス、わん丸君バス、タクシー及び周辺市町のコミュニティバス等が運行されている。	●	●			
	14	市内の観光交流施設の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年以降減少している。					●
	15	木曾川等の河川の洪水により、西部の市街地や集落地で浸水が想定されており、東部山間地では広範囲に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が指定されている。				●	
	16	名鉄電車、岐阜バス及びわん丸君バスの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る。	●				●
	17	市内の公共交通による人口カバー率は95.6%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する。			●		
	18	本市の代表交通手段別構成は、自動車が約7割と増加傾向にあり、公共交通は約1割で年々減少している。		●			●
	19	交通事業者ヒアリングでは、「ダイヤが合わず乗継ができない」「ダイヤ設定が短い」といった乗り継ぎの問題が挙げられている。		●	●		
20	交通事業者ヒアリングでは、バス停位置と交差点の近接性による交通安全上の問題や、交通渋滞による遅延発生などが挙げられている。	●			●		

集約課題1：公共交通体系の確保・維持／集約課題2：乗継環境の確保／集約課題3：適切な移動手段／集約課題4：安全・安心／集約課題5：連携・協働

調査項目	個別課題等	地域公共交通の集約課題					
		①	②	③	④	⑤	
市民アンケート	21	自動車を週に2, 3回以上運転する人は8割を占めている。		●			
	22	80歳頃までに運転免許証を返納しようと思う人は約5割で、免許返納後に利用したい交通手段は「わん丸君バス」とする人が約5割を占める。			●		
	23	普段の外出の目的地は、市内が5割を占め、目的施設は「カネスエ」「ヨシヅヤ」「ナフコ」等の商業施設が多く挙げられている。また、市外では「小牧市」「扶桑町」「大口町」等の周辺市町への外出が多いなど、移動需要は多様化している。	●		●		●
	24	「市内を名鉄電車やわん丸君バスが走っていること」は各小学校区とも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」の認知度は概ね1割程度に留まっている。					●
	25	サービスを維持・拡充していく際に重要な項目として、名鉄電車は「通勤・通学するための交通手段」、岐阜バス・わん丸君バス・タクシーは「通院・買い物するための交通手段」が高い。	●		●		
	26	公共交通を利用して行きたい施設として、目的地では「市内」が約3割、目的施設では「犬山駅」「ヨシヅヤ」「総合犬山中央病院」などの生活利便施設や「博物館明治村」「リトルワールド」「犬山城」などの観光施設が多く挙げられる。	●		●		●
	27	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割存在する一方、「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割存在している。支払ってもよい運賃は「200円」が約5割を占める一方、「300円」が約3割存在している。			●		
	28	デマンド型交通の利用意向は「利用したい」が各小学校区とも約2～4割を占める。また、求める機能としては「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」が概ね各小学校区とも上位を占める。			●		
	29	公共交通の維持や利用促進に対する取組みについて、「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」が各小学校区とも上位を占める。					●
バス利用実態調査	30	わん丸君の各コースとも、「65歳以上の高齢者」が約7～8割を占め、「買物」や「通院・お見舞い」目的の利用が多い。			●		
	31	善師野・塔野地線では、「週に数日以上利用する」人が8割強を占める一方、楽田西部線では約3割に留まっている。			●		
	32	わん丸君バス相互の乗継は、各コースとも約1～3割程度、隣接市町のコミュニティバスとの乗継は楽田西部線、内田線、入鹿・羽黒線で約1割未満ではあるが存在している。	●	●	●		
	33	バス停間ODは、犬山駅や犬山中央病院を起終点とした利用が多い。		●	●		
	34	便別利用者数は午前9時や11時前後の便の利用が多い。			●		
企業等送迎バス調査	35	犬山駅には市内外の企業や病院、学校の送迎バスの乗降場所となっており、西口は学校送迎の乗車が多く、東口は企業、病院送迎の乗車も多くみられる。				●	

集約課題1：公共交通体系の確保・維持／集約課題2：乗継環境の確保／集約課題3：適切な移動手段／集約課題4：安全・安心／集約課題5：連携・協働

## (2) 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、市外からの観光等を目的とした来訪を含め、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、高齢化が進んでおり、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95.6%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。
- ・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、税負担とのバランスを考慮して運賃を検討する必要があります。

# 4

## 安全・安心に利用できる公共交通の確保

- ・本市では、木曾川等の河川の洪水により、西部の市街地や集落地で浸水が想定されており、東部山間地では広範囲に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が指定されているなど、自然災害リスクの高い地域が存在しています。
- ・近年日本各地で頻発している大雨や、発生が懸念されている東南海地震などの自然災害に備えて、災害に強い公共交通体系を確保する必要があります。

# 5

## 市民・事業者・行政などすべての関係者が連携・協働した取組みの実施

- ・交通事業者ヒアリングにおいて、交通安全上の問題や交通渋滞による遅延の発生等の課題が挙げられており、交通事業者と連携し、利用者にとって安全・安心な利用環境を確保する必要があります。
- ・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、回復傾向にはあるものの、コロナ前の水準には至っておらず、予防対策の実施や実施情報の提供など、安全・安心な利用環境を確保し、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、公共交通を利用するための情報の周知・PRが必要です。
- ・パーソントリップ調査において、犬山市の代表交通手段は自動車が7割を占め、公共交通（鉄道+バス）は1割程度となっており、自家用車から公共交通への移動手段の転換が必要です。
- ・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、地域企業等との連携・協力や、地域住民に公共交通を前向きに使ってもらえるしくみ作りが必要です。
- ・公共交通を利用して行きたい施設として、犬山駅やヨシヅヤ、総合犬山中央病院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、市内の生活利便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。

## 6. 犬山市の地域公共交通が目指す姿と基本方針

### (1) 犬山市の地域公共交通が目指す姿

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、公共交通に関する取組みとして公共交通ネットワークの形成や利用環境の整備を位置づけています。また、犬山市都市計画マスタープランや犬山市立地適正化計画では、自家用車に頼らなくても、公共交通によって便利に移動ができるネットワークの構築を目指しています。

今後の高齢化が進む中で、運転免許返納者が増加することにより、買い物や通院等の日常生活を支える移動手段として、公共交通の役割は今後ますます大きくなっていきます。しかし、モータリゼーションの進展や人口減少、新型コロナウイルス感染症等の影響により、公共交通利用者数は全国的に減少しており、犬山市においても、名古屋鉄道や岐阜バス、わん丸君バス、タクシーの利用者数は減少しています。

本市には、犬山城や博物館明治村、リトルワールド等、観光施設が多数立地しており、これら施設の来訪者が快適に移動できる環境が求められます。

また、近年災害が頻発化・激甚化する中で、本市では木曾川や新郷瀬川等の河川の洪水による浸水や土砂災害など、災害危険性の高い区域が市街地や集落地、東部山間部等で指定されており、防災の観点が重要性を増しています。

こうした背景を踏まえ、本計画では、公共交通相互の連携によって公共交通ネットワークが充実することで、安心して快適な暮らしが実現し、市民や来訪者の交流が生まれるまちを目指します。また、今後も持続可能な公共交通としていくためには、市民、交通事業者、行政等、公共交通に関わるすべての関係者の連携・協働や、公共交通とまちづくり計画、観光振興、福祉施策等の分野間の連携・協働が必要となります。すべての関係者がそれぞれの立場を尊重しつつ、目指す姿の実現に向けた取組みを進めていきます。

### <目指す姿>

公共交通が支える安心して快適な暮らし みんなつながるまち

## (2) 基本方針

### **基本方針1 まちづくりと連携した公共交通ネットワーク**

- ・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。これらのまちづくりの計画と連携し、将来における都市構造の実現を支援する公共交通ネットワークを構築します。
- ・市民の日常的な移動需要や、市外からの来訪者を含めた観光等を目的とした移動需要に対応するため、市内及び近隣市町との公共交通ネットワークを確保・維持・活性化します。
- ・鉄道、路線バス、わん丸君バス、タクシーといった公共交通それぞれの機能や役割を明確化した上で、必要なサービスを確保・維持・活性化します。

目標指標1：各公共交通の利用者数

### **基本方針2 快適な乗り継ぎ環境**

- ・犬山駅や総合犬山中央病院といった主要施設に付帯するバス停は、交通結節点として公共交通相互の乗り継ぎを考慮したダイヤ設定や待合環境を確保します。
- ・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、主要駅の駅前広場や駐車場・駐輪場を整備し、パーク&ライドやサイクル&ライドを推進します。
- ・スムーズな乗り継ぎに必要な情報提供やキャッシュレス決済等を推進します。
- ・デジタル技術を活用してDXを推進し、移動の利便性を向上します。

目標指標2：乗継利便性向上に資する取組み件数

### **基本方針3 地域のニーズに対応した公共交通サービス**

- ・市内の公共交通による人口カバー率は95.6%を有するものの、市街化調整区域の集落地等の交通空白地域が存在しており、こうした地域のニーズに対応した移動手段を提供します。
- ・路線ごとに異なる利用頻度や目的を踏まえ、地域の移動特性に応じた適材適所のサービスを提供します。
- ・高齢者が免許返納後にも気軽に外出ができるよう、高齢者の主目的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・維持します。
- ・地域のニーズに対応した新たな移動手段については、地域の輸送資源や自動運転等の新たなモビリティの活用も含めて検討します。

目標指標3：「公共交通が便利なまち」だと思ふ市民の割合（市民意識調査）

## **基本方針4 災害に強い公共交通**

- ・近年日本各地で頻発している大雨や、発生が懸念されている東南海地震などの自然災害に備えて、被害の予防策や発生時の対応策の検討を推進します。
- ・災害時の非常用電源として活用可能な電気バス等の導入を推進します。
- ・災害時に必要な物資や被災者の輸送、車両の提供等、交通分野での新たな災害協定の締結を目指します。

目標指標4-1：電気バスの導入台数

目標指標4-2：交通分野での災害協定の締結数

## **基本方針5 すべての関係者の連携・協働**

- ・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る公共交通の利用者数回復に向けて、予防対策の実施や実施情報を提供し、関係者が連携して利用促進施策を展開します。
- ・鉄道やバスのルート、ダイヤ等、公共交通を利用する際に必要な情報について、交通事業者や市が連携して周知・PRし、日常的に公共交通を使ってもらえるような風土づくりを促進します。
- ・交通事業者が安定的に事業を継続し、持続可能な公共交通とするため、地域企業と行政のパートナーシップを強化するしくみづくりを推進します。
- ・犬山駅やヨシヅヤ、総合犬山中央病院等の生活利便施設や、犬山城、博物館明治村、リトルワールド等の観光施設への移動需要が高く、こうした施設の利用者の確保・増進に向けて、各種生活利便施設や観光施設と連携した取組みを実施します。

目標指標5：関係者が連携・協働した取組みの件数