

犬山市地域公共交通計画 素案

目次

1. はじめに	1
(1) 計画策定の背景と目的	1
2. 計画の区域と期間	2
(1) 計画の区域	2
(2) 計画の期間	2
3. 上位関連計画	3
(1) 第6次犬山市総合計画	3
(2) 犬山市都市計画マスタープラン	4
(3) 犬山市立地適正化計画(案)	6
4. 交通を取り巻く社会情勢	7
(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	7
(2) 「あいち交通ビジョン」の策定	7
(3) SDGs(持続可能な開発目標)の推進	8
(4) Society5.0を実現するDXの進展	8
(5) カーボンニュートラルの実現に向けた取組み	9
(6) 新型コロナウイルス感染症の流行	9
(7) 運転手不足の深刻化	9
(8) 免許返納高齢者の増加	10
(9) リニア中央新幹線の整備	10
5. 現状把握	11
(1) 都市特性	11
(2) 公共交通の現状	20
6. 各種ニーズ調査	32
(1) 市民アンケート調査	32
(2) バス利用実態調査	40
(3) 企業等送迎バス実態調査	44
(4) デマンドタクシー実証実験利用者アンケート調査	45
7. 犬山市の地域公共交通における課題	47
(1) 地域公共交通の個別課題	47
(2) 集約課題	49

8. 犬山市の地域公共交通が目指す姿と基本方針	52
(1) 犬山市の地域公共交通が目指す姿	52
(2) 犬山市の地域公共交通の機能分類	53
(3) 基本方針と評価指標	56
9. 計画目標と目標を達成するために実施する事業	58
(1) 計画目標	58
(2) 実施事業	59
10. 計画の達成状況の評価	65
(1) 計画の評価・検証	65
(2) 計画の確認指標	66

1. はじめに

(1) 計画策定の背景と目的

犬山市には、広域的な移動を支える名古屋鉄道、明治村やリトルワールド等、主に観光施設を目的地とする岐阜バス、市内をきめ細かく回るコミュニティバスであるわん丸君バス、それらを補完する役割を持つ一般タクシーといった公共交通が運行しています。

令和5(2023)年3月に策定された第6次犬山市総合計画では、「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」をまちの将来像と定め、公共交通に関する取組みの方向性を「公共交通ネットワークの形成」「公共交通を利用しやすい環境整備」と位置づけています。都市計画マスタープランにおいては、「移動しやすいネットワークの構築」が目標とされ、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おり、これらのまちづくり計画と連携した公共交通ネットワークを形成する必要があります。

一方で、交通を取り巻く社会情勢は目まぐるしく変化しており、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改正や、DXの進展、運転手不足の深刻化等様々な課題があります。中でも、令和2(2020)年から流行した新型コロナウイルス感染症が与えた影響は大きく、感染への不安から公共交通利用者数が大きく減少しました。令和5(2023)年時点で回復傾向にあるものの、今後も継続的に公共交通サービスを提供するためには、利用者の確保が必要です。

本計画は、こうした背景を踏まえつつ、各種ニーズ調査結果から得られた市民や交通事業者の声を活かして、犬山市の公共交通の将来像を描く計画として策定するものです。

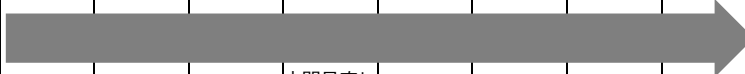

2. 計画の区域と期間

(1) 計画の区域

本計画の区域は、市内の都市交通を一体的に取り扱うことから、犬山市全域とします。なお、周辺市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

(2) 計画の期間

本計画の期間は、市内の公共交通を一体的に取り扱うことから、第6次犬山市総合計画や犬山市都市計画マスタープランと整合を図りつつ、令和10(2028)年度までの5年間とします。

	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	
第6次犬山市総合計画									
犬山市都市計画マスタープラン									
犬山市地域公共交通計画								次期計画	

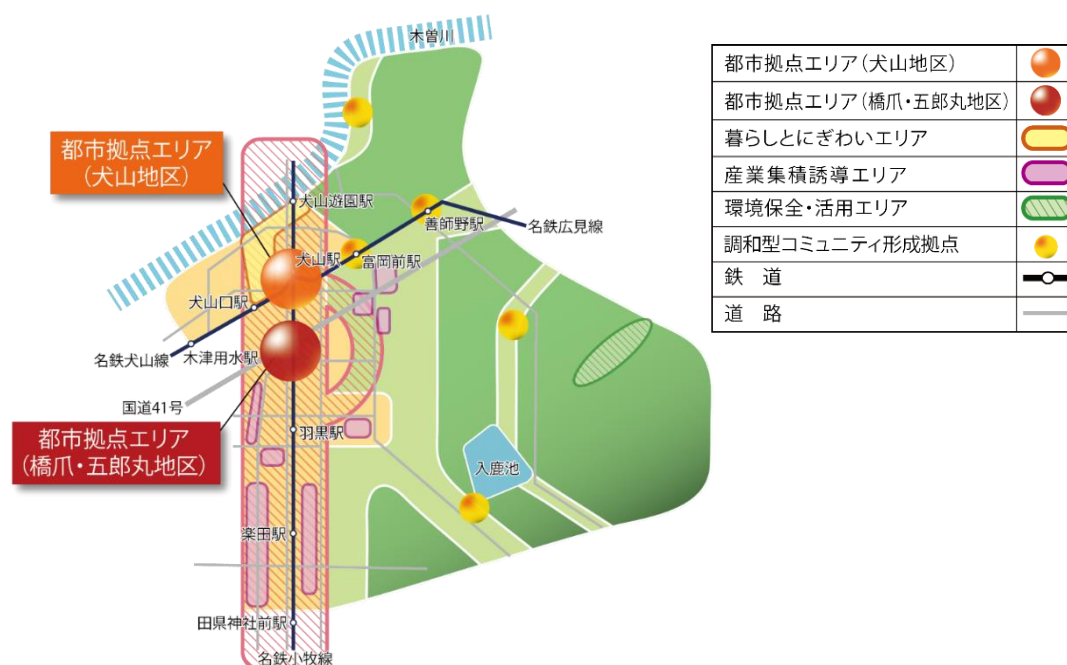
3. 上位関連計画

(1) 第6次犬山市総合計画

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

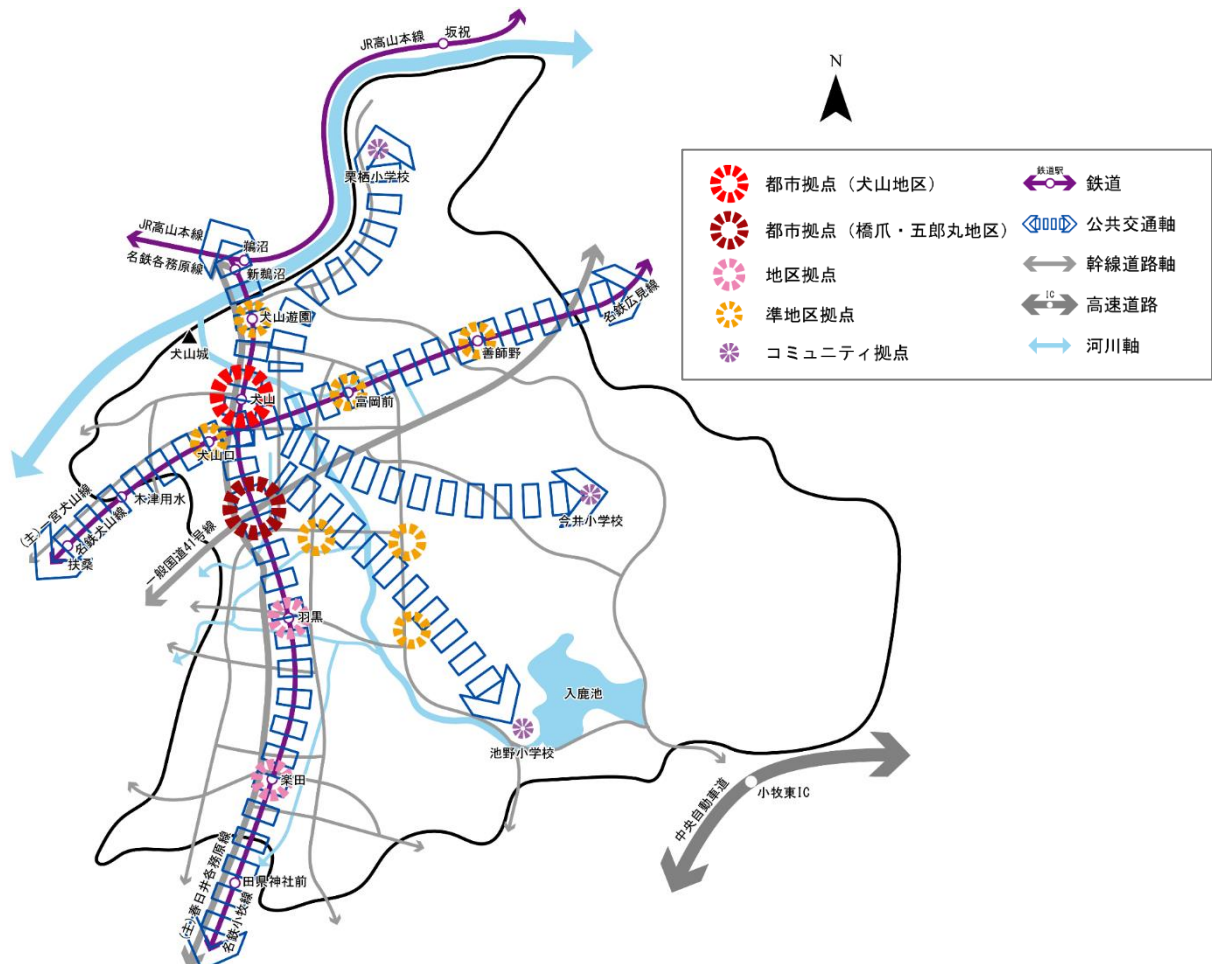
公共交通機関や自転車等の利用促進と利便性の向上を図るため、鉄道駅周辺における駐車場、停車スペースや自転車等駐車場の維持・確保を図ります。

(2) 犬山市都市計画マスタープラン

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

- ・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、関係機関への働きかけを行います。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交流機能の向上や、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

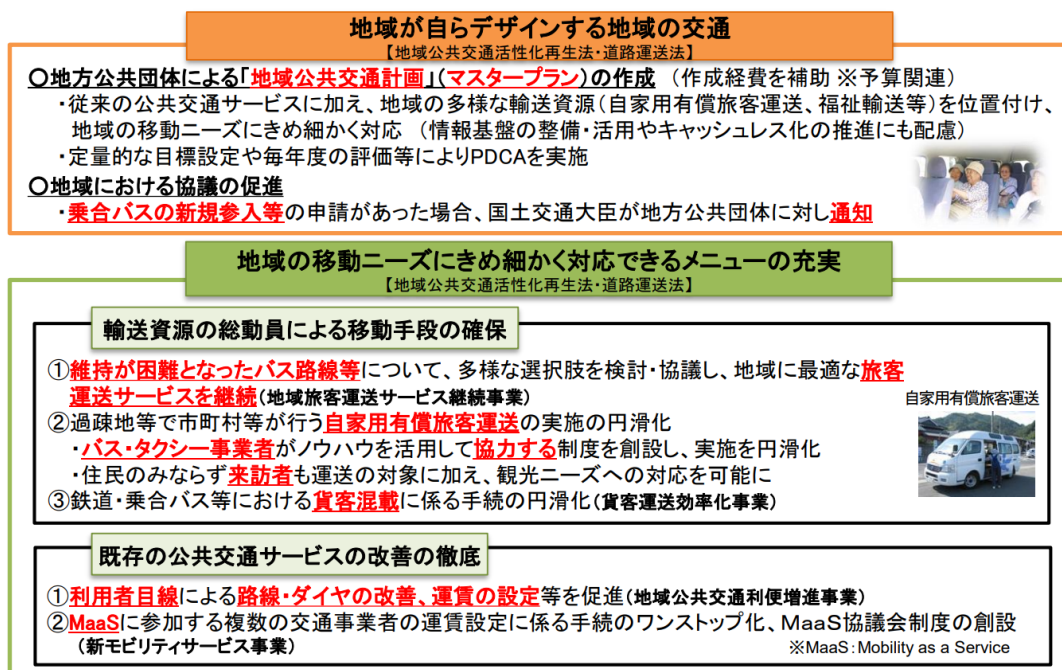
- 拠点の連携・活性化のため、拠点間及び居住地域と拠点を連絡する公共交通ネットワークを確保・維持します。
- 犬山駅を中心とした各鉄道駅、総合犬山中央病院といった交通結節点の乗継利便性を向上します。
- 地域の移動特性に対応した移動手段を地域とともに選択し、日常的な外出の足を確保します。

4. 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）が令和2（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、令和4（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

平成 27(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、平成 28(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、令和 2 (2020)年 12 月に令和 3 (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。

本計画においては、17 のゴールのうち以下の 5 つが関連しており、これらの目標を意識して計画を推進していきます。

図 本計画に関連する SDGs の目標



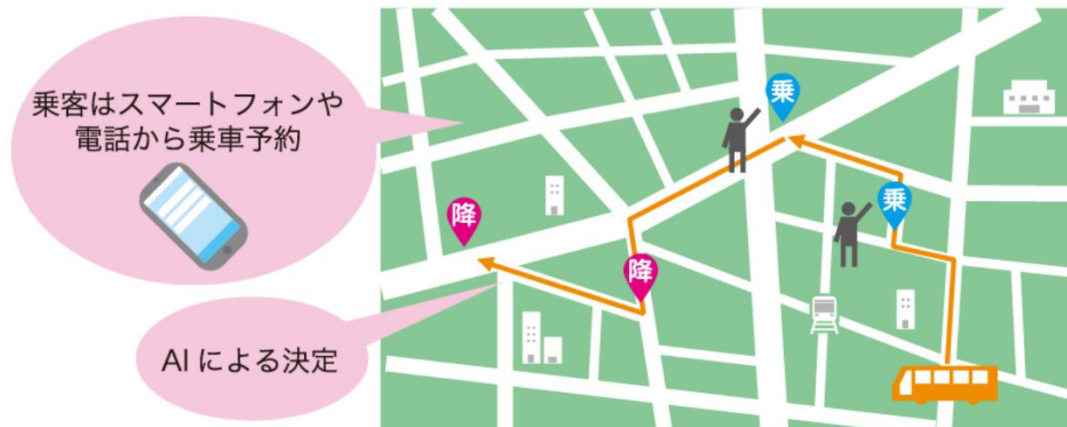
(資料 : 国際連合広報センター)

(4) Society5.0 を実現する DX の進展

「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平成 28(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、平成 27(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、令和 2 (2020)年 10 月、政府が令和 32(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。

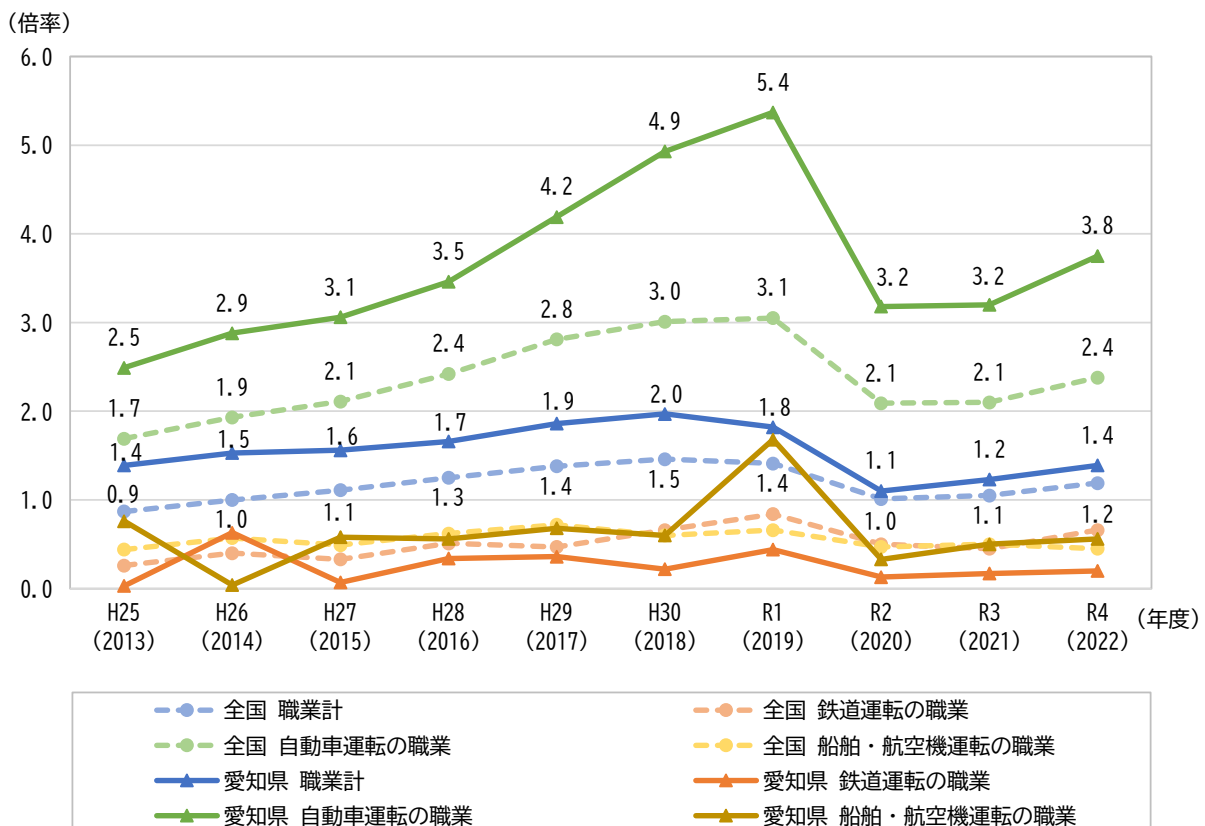
(6) 新型コロナウイルス感染症の流行

令和 2 (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

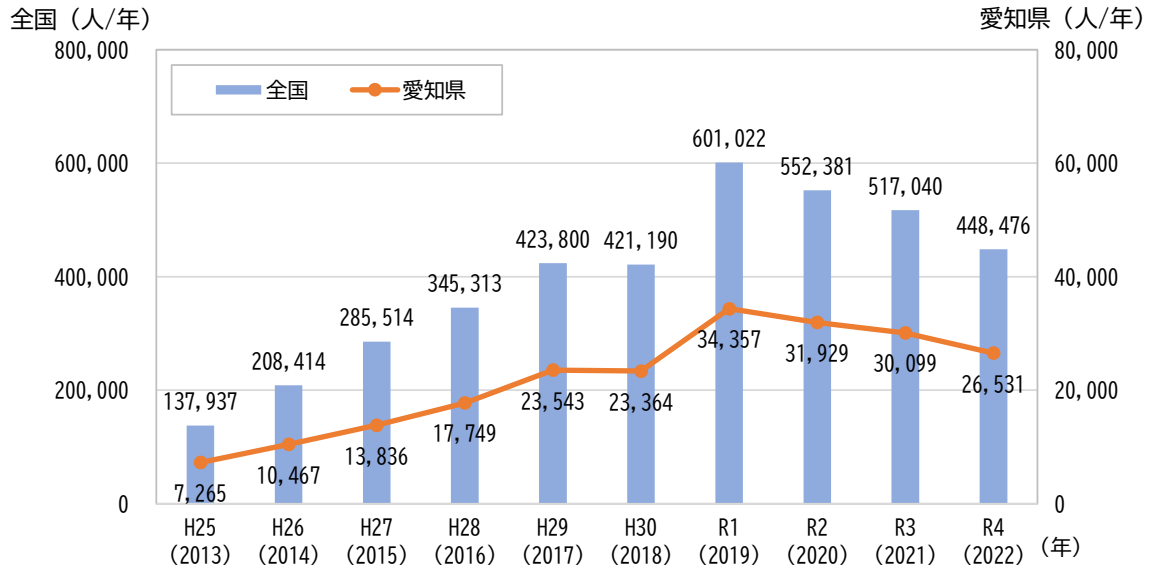


(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況(職業安定業務統計))

(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、令和2(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。令和4(2022)年は全国で44万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2.7万人となっています。

図 運転免許自主返納件数の推移

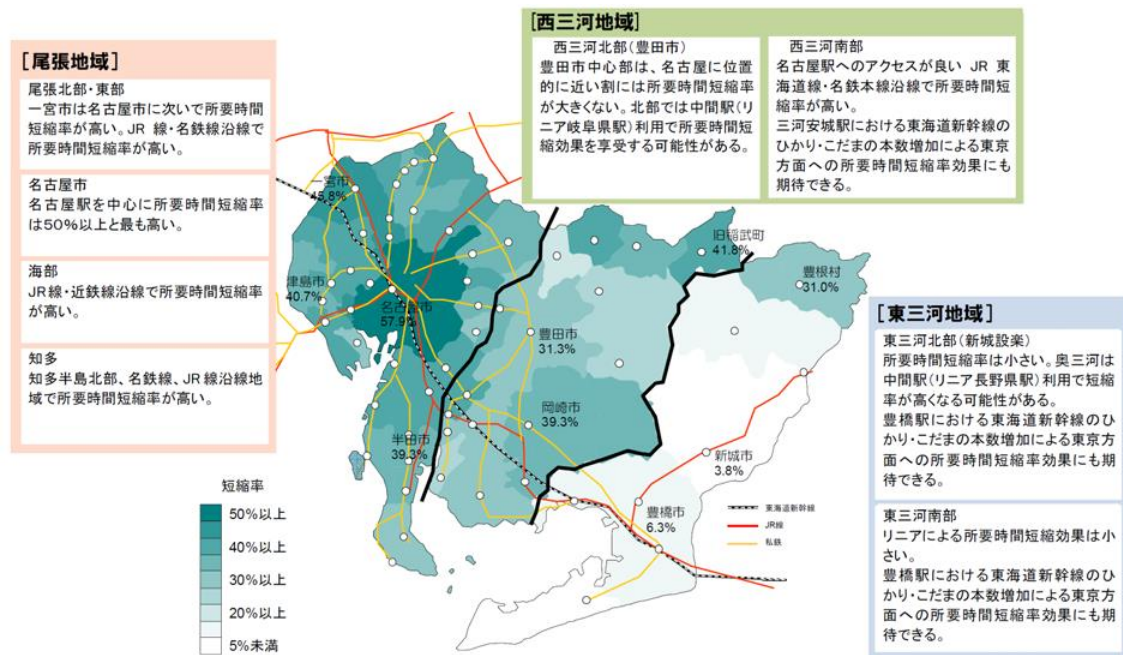


(資料: 運転免許統計)

(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、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)

5. 現状把握

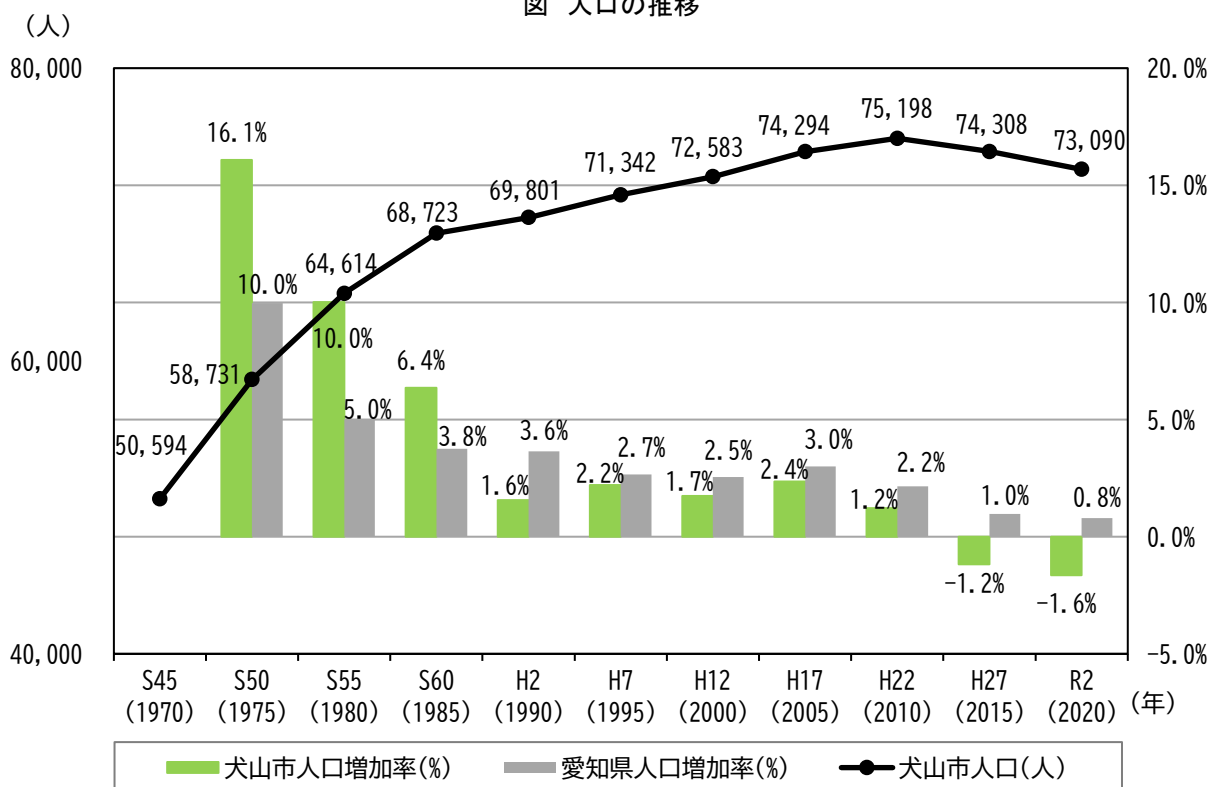
(1) 都市特性

①人口の推移

●犬山市の人口は、昭和45(1970)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(2010)年から減少に転じています。

令和2年国勢調査による犬山市の人口は73,090人です。人口の推移をみると昭和45(1970)年から昭和60(1985)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(2010)年をピークに総人口は減少しています。

図 人口の推移



(資料:国勢調査)

②年齢3区分別人口・割合の推移

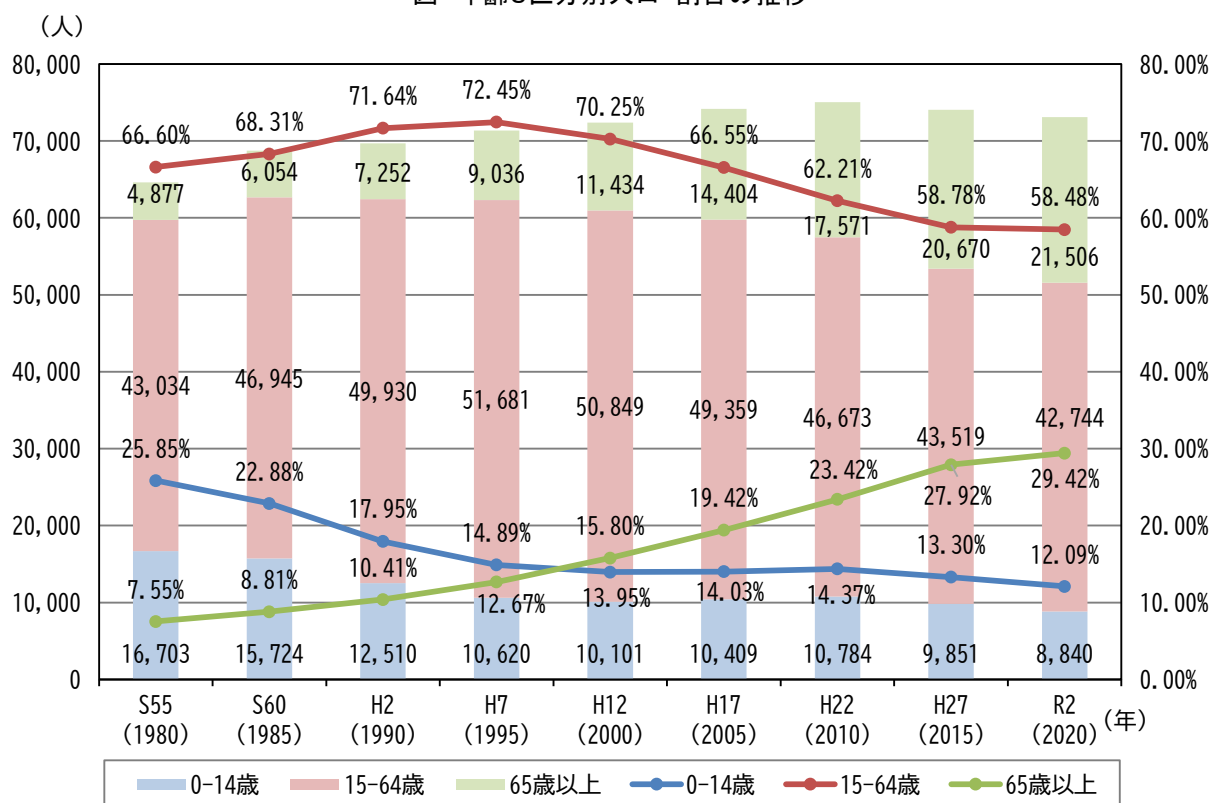
●昭和 55(1980)年以降、年少人口（14 歳以下）の減少、高齢者人口（65 歳～）の増加が続いており、特に高齢者人口の増加が顕著でその割合は令和 2（2020）年には 29.4%と県平均 25.3%を上回っています。

●生産年齢人口は平成 7（1995）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(1980)年から増加傾向にありましたが、平成 7（1995）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(1980)年以降減少し、平成 12(2000)年から平成 22(2010)年にかけてやや増加しましたが、平成 22(2010)年から令和 2（2020）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（2020）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)

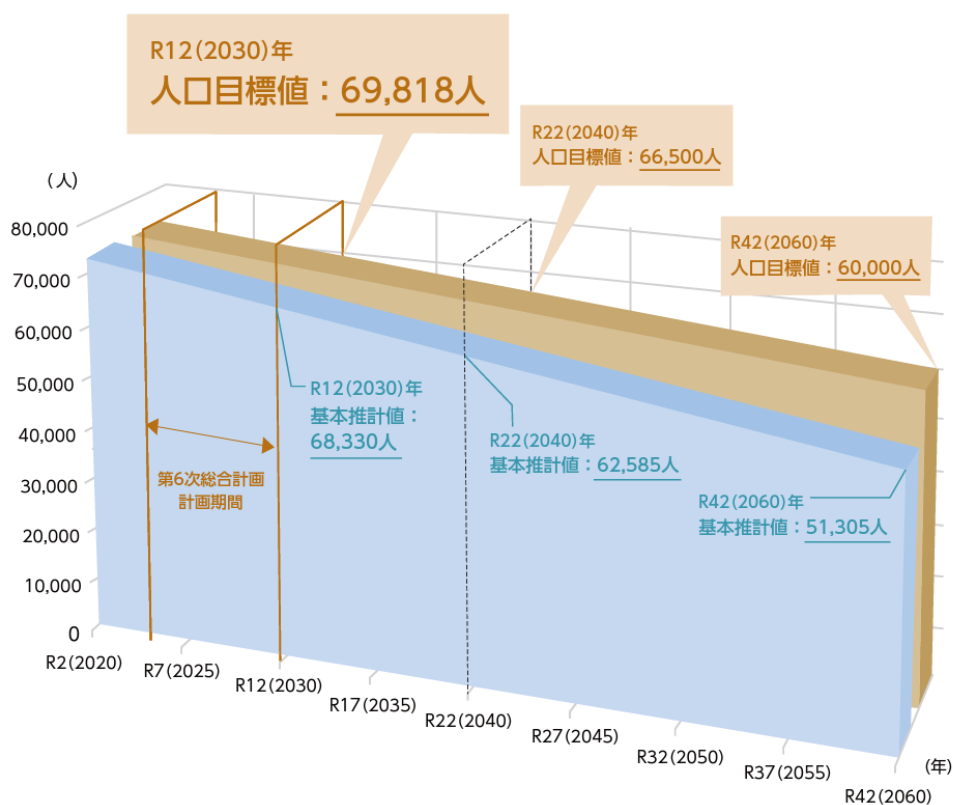
③将来人口見通し

●総人口の減少傾向が継続すると、令和42(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。

犬山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、令和42(2060)年には約51,000人と予測され、令和2(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



(出典：第6次犬山市総合計画)

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。
-

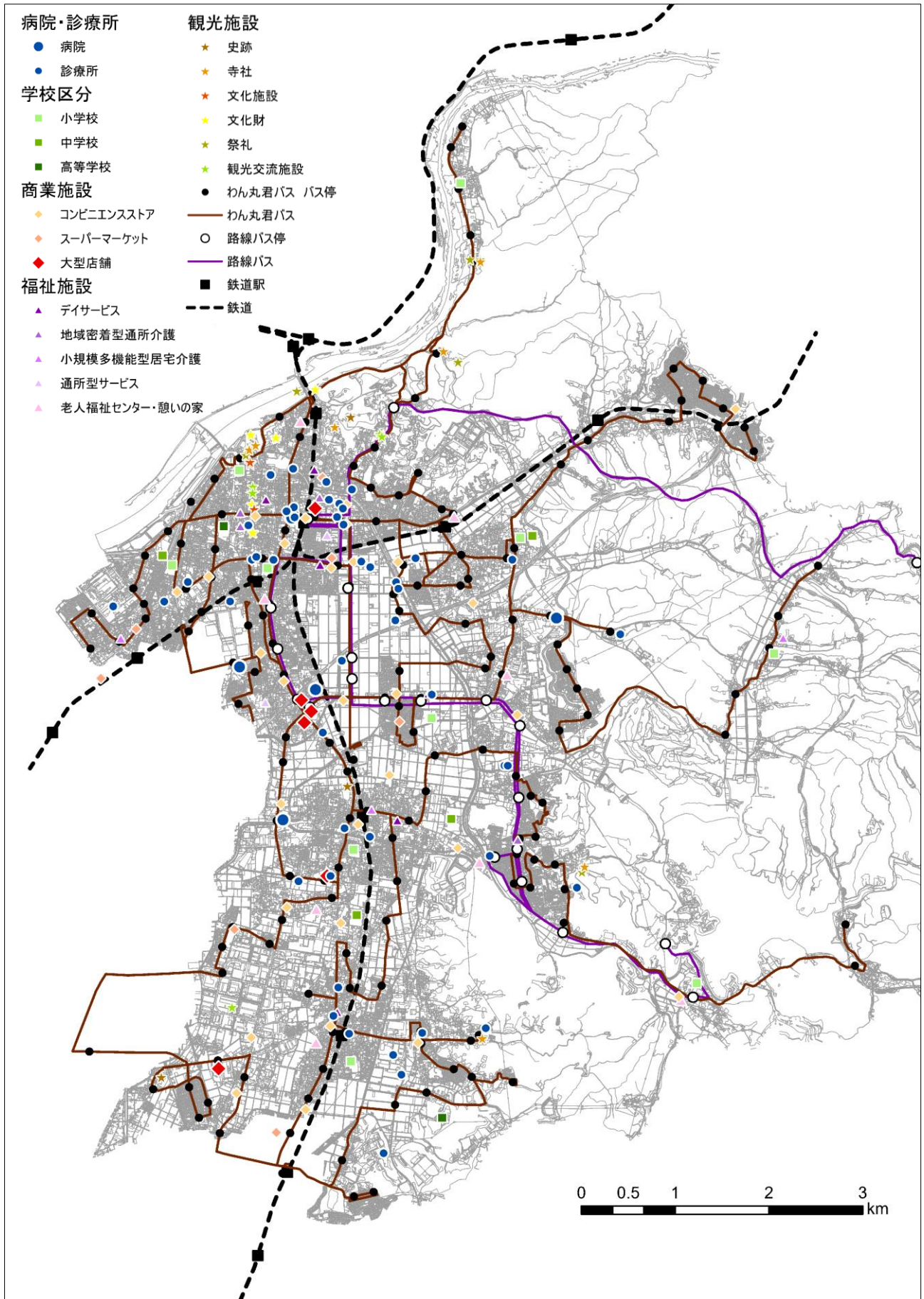
医療、商業、福祉の日常生活に密接に関連する施設の分布状況は以下のような状況にあります。

- ・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

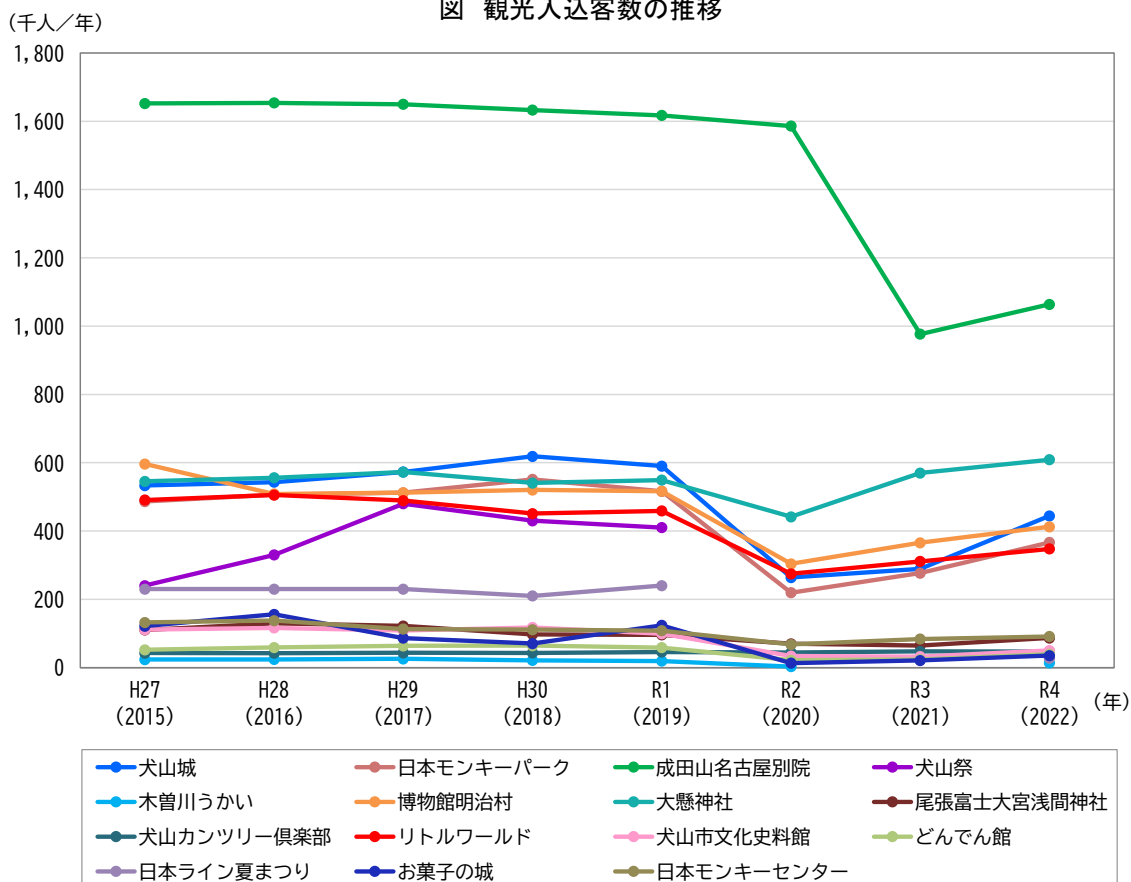


⑤観光

●観光交流施設の利用者数は、令和2,3(2020,2021)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、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しました。回復傾向がみられるものの、コロナ禍前の令和元(2019)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)

Column

犬山城下町きっぷ

名古屋鉄道(以下、名鉄という)では、犬山駅までの名鉄電車の往復割引乗車券と犬山城の入場券、有楽園の入場割引券、城下町で使えるクーポンがセットになった「犬山城下町きっぷ」を販売しています。



(資料:名鉄 HP)

⑥災害

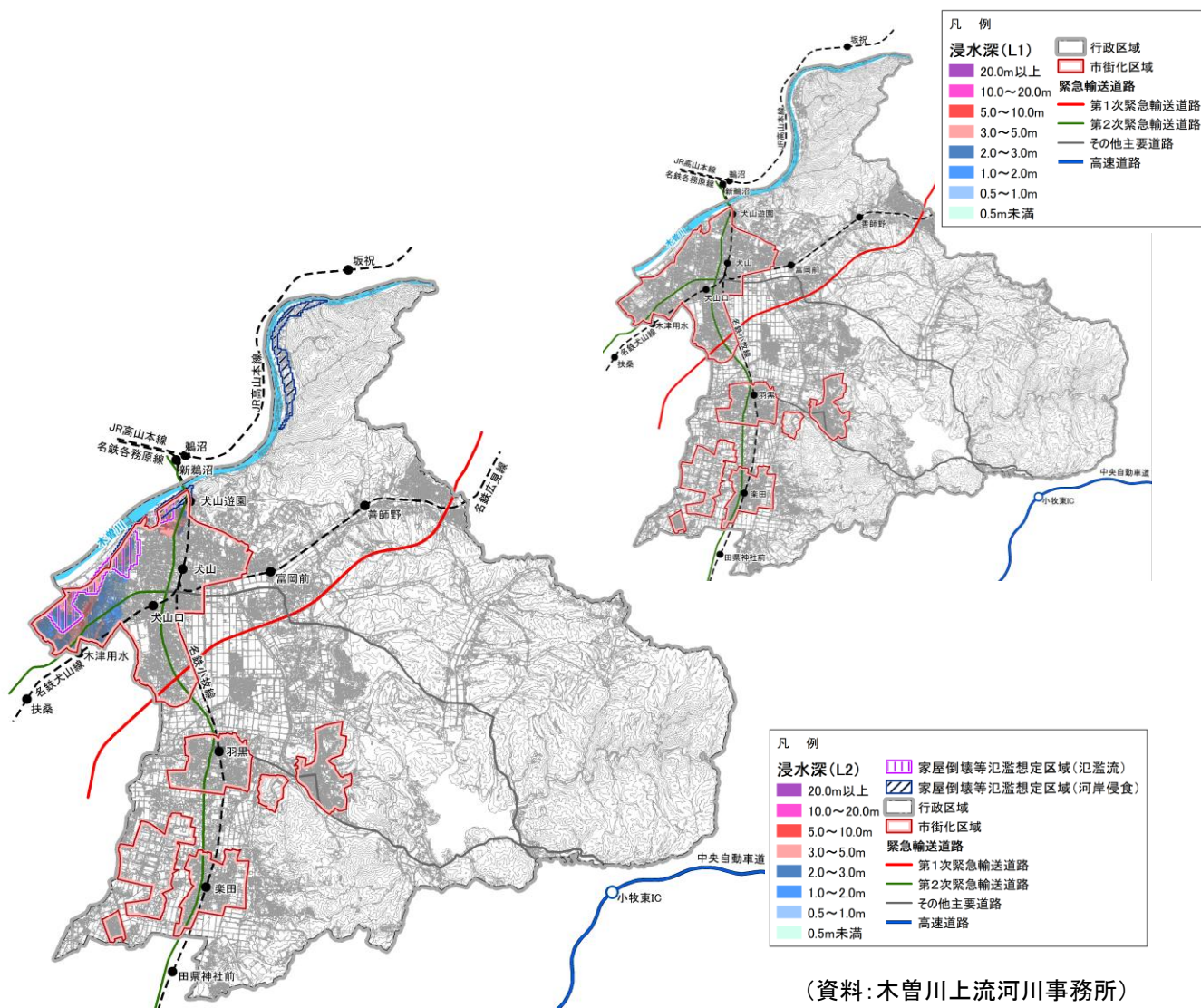
●木曽川等の河川の洪水により、西部の市街地や集落地で浸水が想定されており、東部山間地では広範囲に土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域が指定されています。

犬山市における木曽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、木曽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、犬山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。

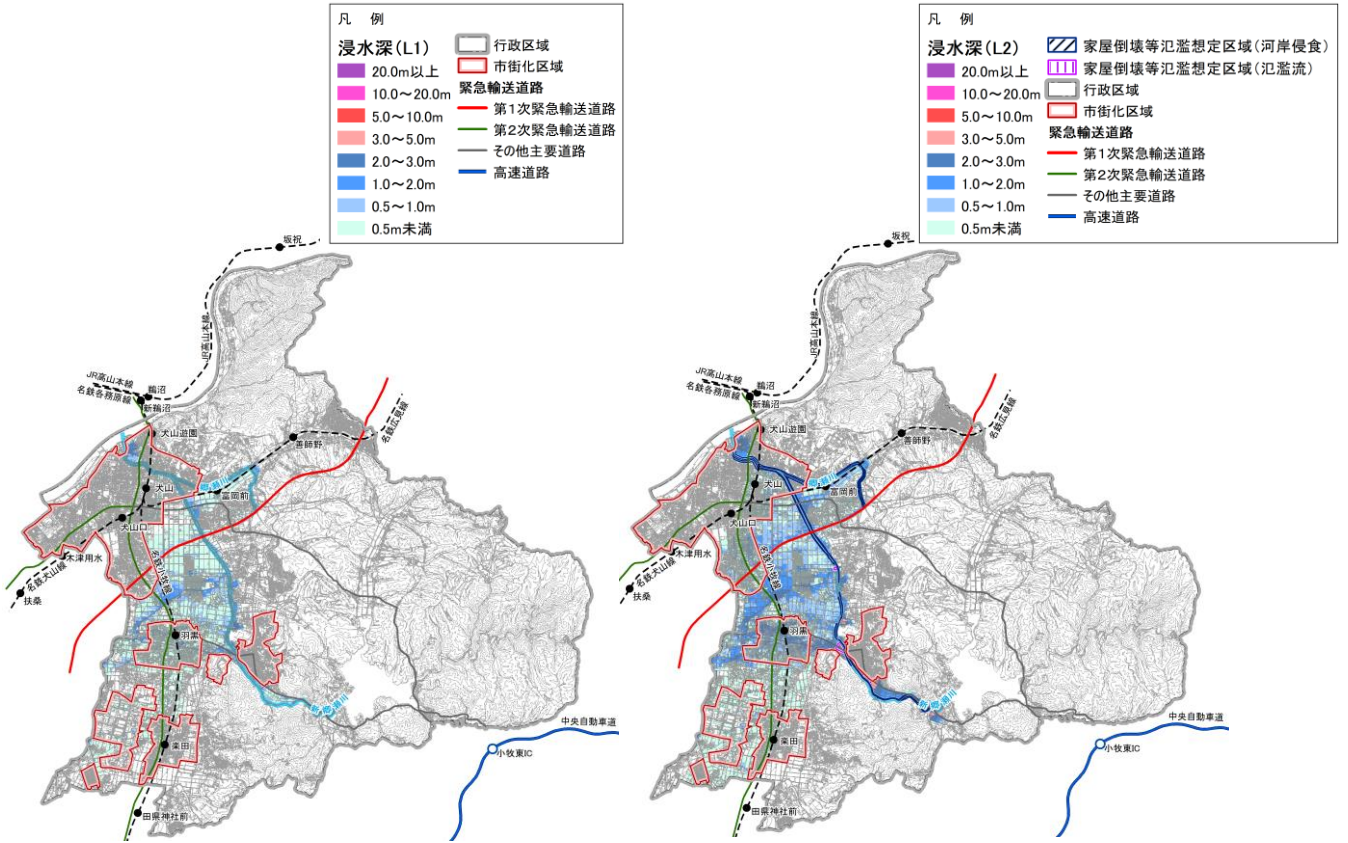
新川流域の河川における犬山市の浸水は、計画規模（L1）では半ノ木川や五条川沿いの農地周辺で浸水が想定され、想定最大規模（L2）では、さらに橋爪・五郎丸地区や楽田地区の市街地周辺でも浸水が想定されています。

図 外水ハザードマップ(木曽川浸水想定区域)



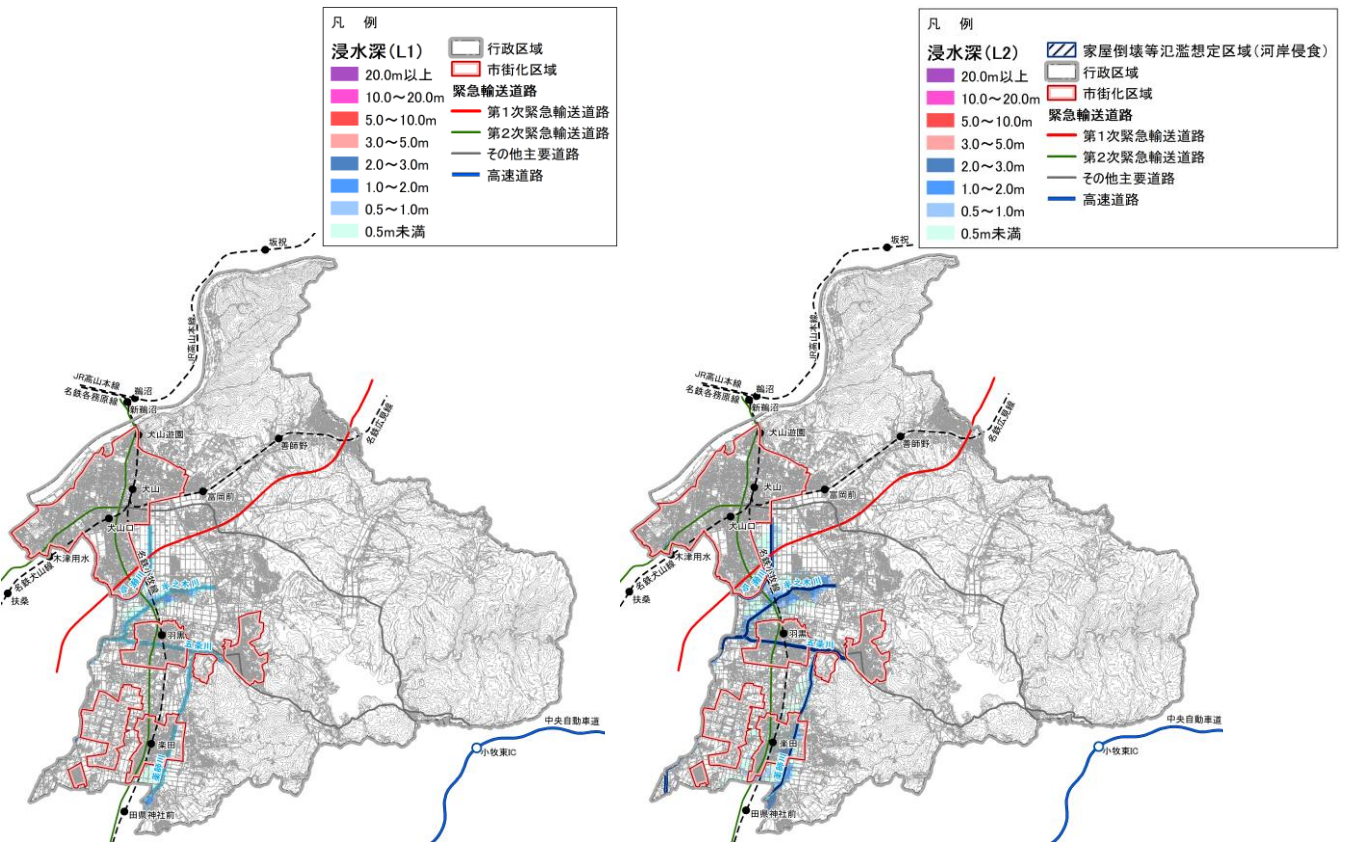
(資料:木曽川上流河川事務所)

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)

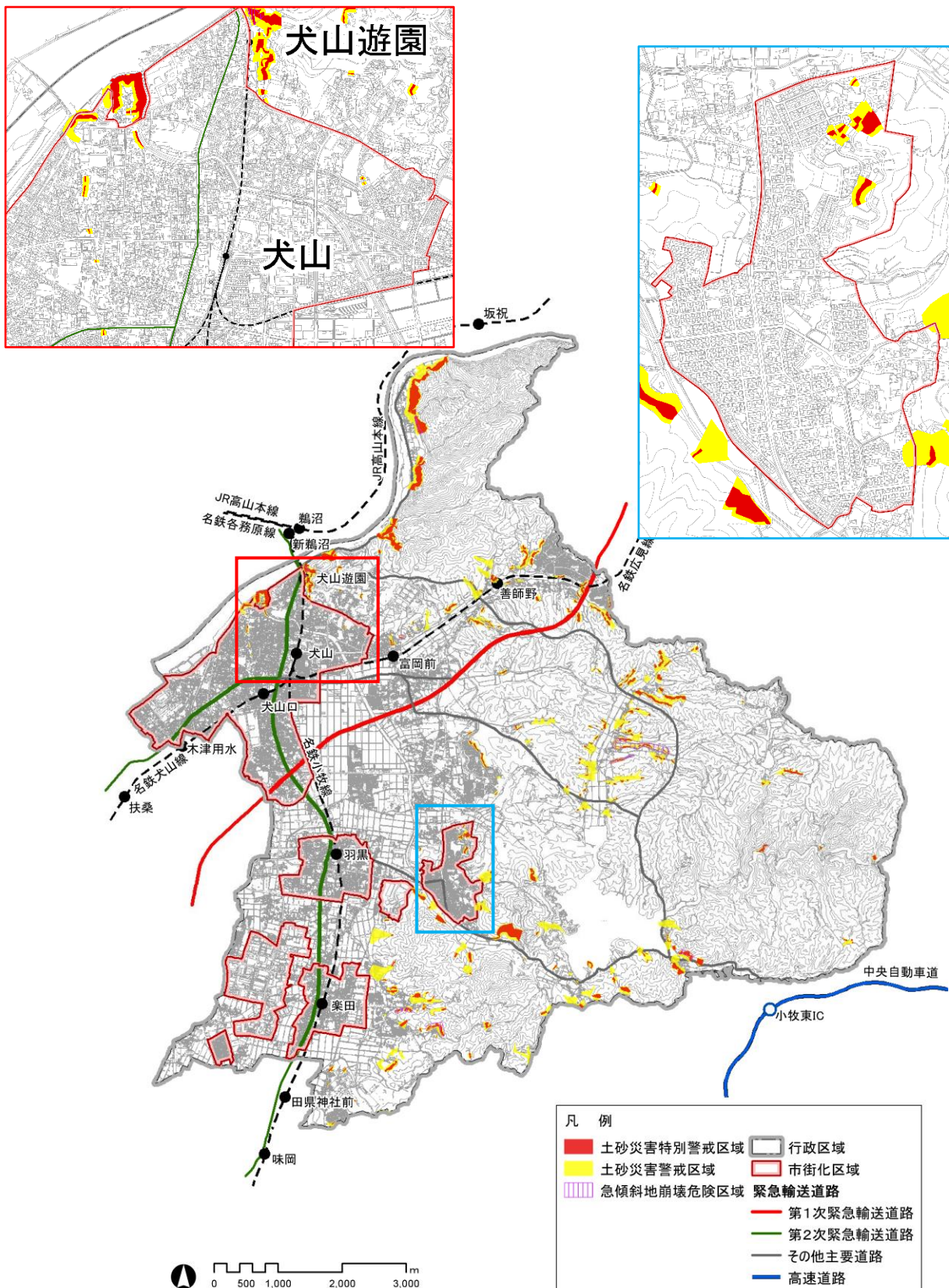
図 外水ハザードマップ(新川流域浸水想定区域)



(資料:愛知県河川課)

犬山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

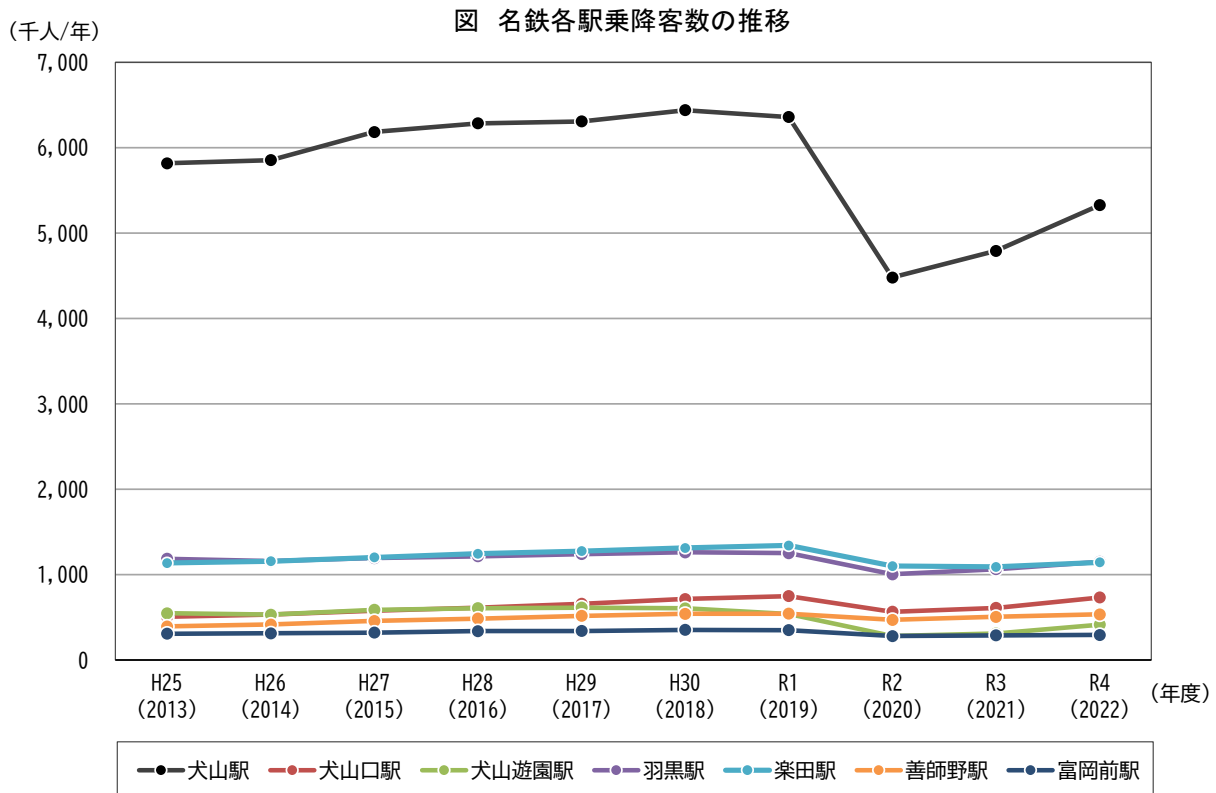
① 鉄道・バス・タクシーの利用実態

- 名鉄が3路線運行しており、7駅が設置されています。
- 路線バスは岐阜バスが2路線を運行しており、他に期間限定で2路線が運行しています。
- コミュニティバス「わん丸君バス」は10路線を運行しています。
- 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た令和2(2020)年度には利用者数が大きく減少し、その後回復傾向が見られます。

【鉄道】

犬山市には、名鉄犬山線、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。

利用者数は令和元(2019)年まで増加傾向にありましたが、令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症により利用者数が大きく減少しました。その後回復傾向が見られ、7駅の合計乗降客数は令和元(2019)年の9割程度となっています。



(資料: 犬山市の統計)

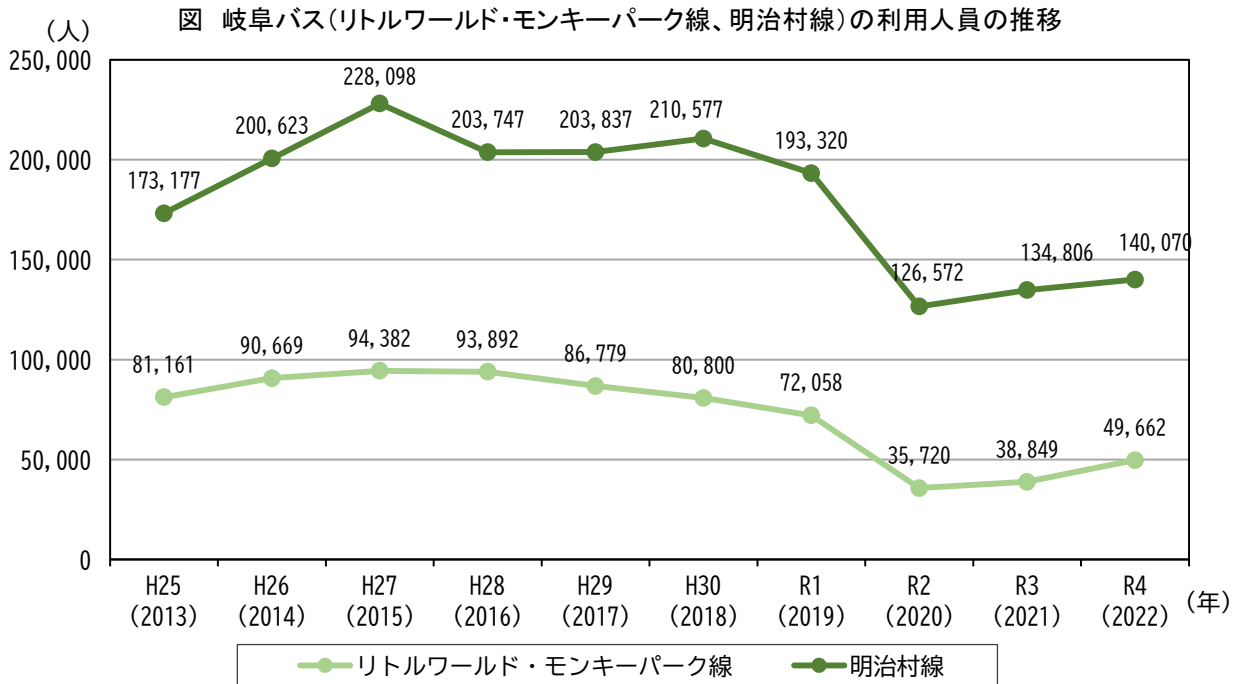
【高速バス】

犬山市では、東鉄バスが名鉄バスセンターから可児車庫の区間で、都市間高速バス西可児一名古屋線を運行しており、犬山市内には、入鹿池口、今井丸山、成沢リトルワールド口、リトルワールドの4つの停留所が設置されています。

【路線バス】

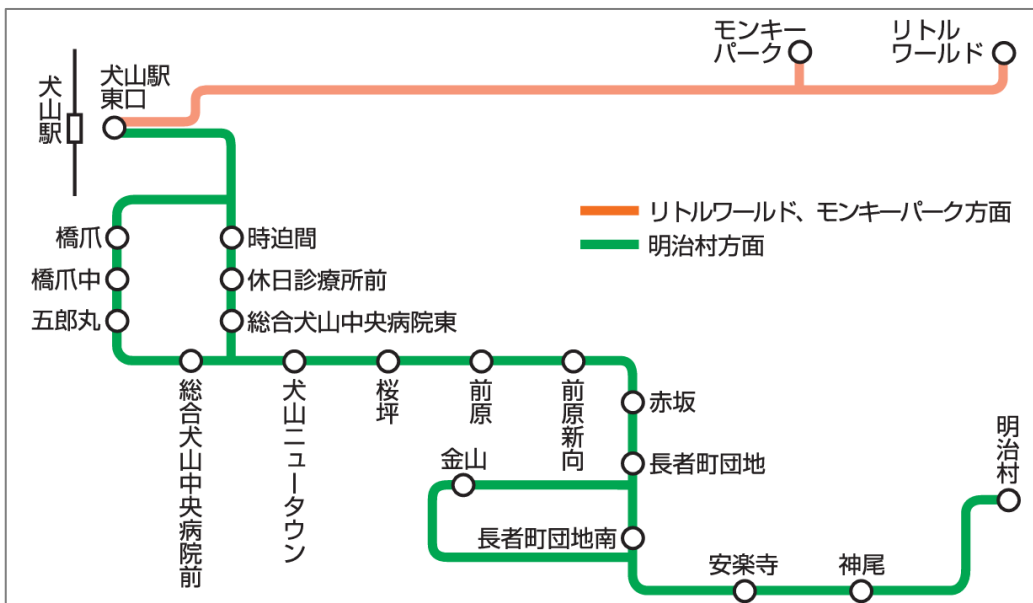
犬山市には、岐阜バスが犬山駅を起終点として、リトルワールド・モンキーパーク線と明治村線の2ルートを行っています。年間利用人員は、新型コロナウイルス感染症による影響で令和2(2020)年に大きく減少し、その後回復傾向がみられますが、令和元(2019)年と比較すると2路線とも7割程度に留まっています。

他に、岐阜バスが毎月5,18日、8/9、11月第2日曜のみ、犬山遊園駅と寂光院間を結ぶ寂光院線を、名鉄バスが毎年11月第3,4土日のみ犬山遊園駅と桃太郎公園間を結ぶ紅葉ルートバスを行っています。



※利用者数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



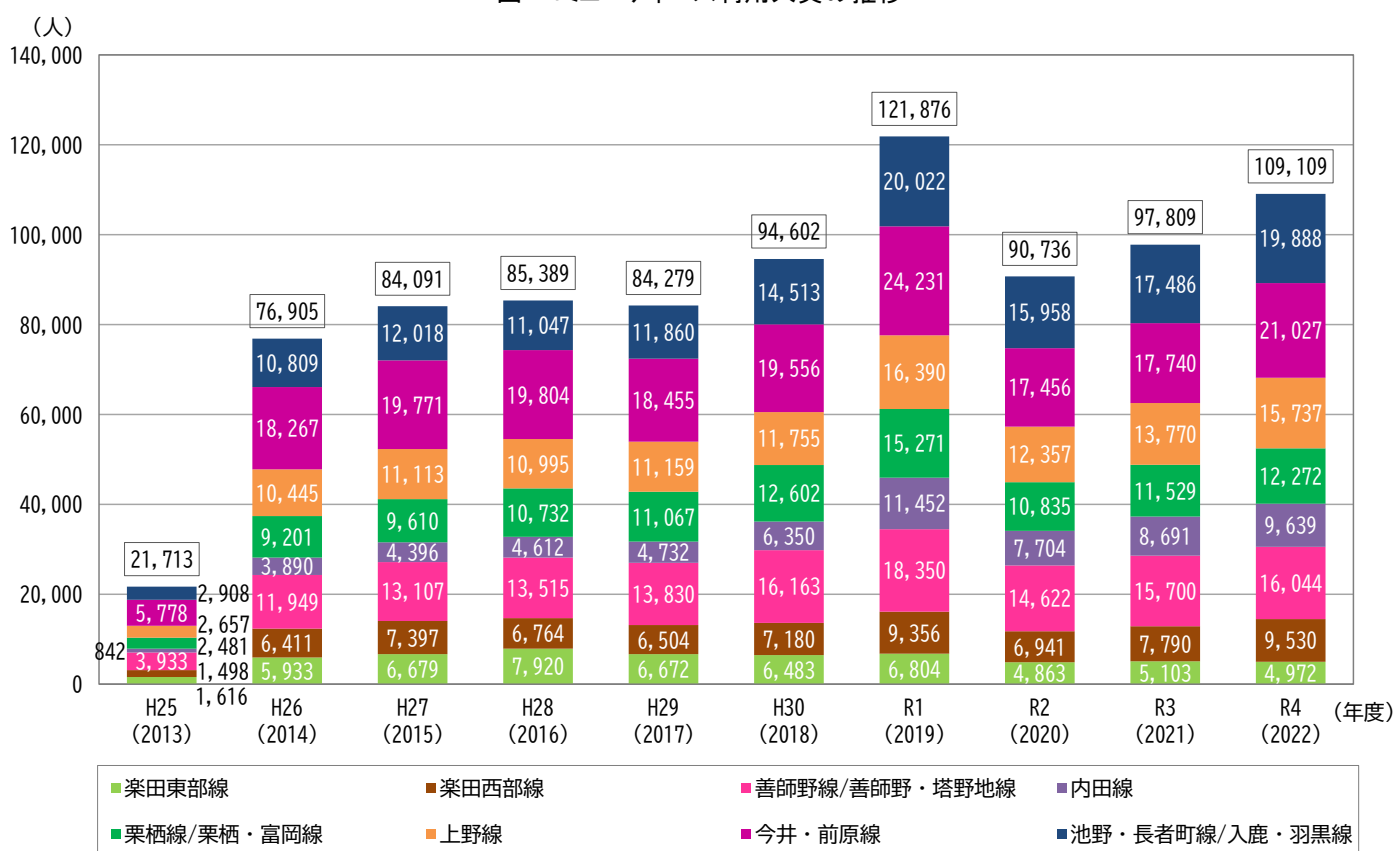
(資料:犬山市バス路線図)

【コミュニティバス】

犬山市のコミュニティバス「わん丸君バス」は、平成30(2018)年12月の再編にて、運行日数や運行台数などの増加を行い、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路線を運行してきました。令和5(2023)年12月の再編では、主に中学生の通学利用のための朝便栗栖線、朝便今井線を追加し、全10路線となりました。

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、令和元(2019)年には12万人と約4万人増加しています。新型コロナウイルス感染症の影響で令和2(2020)年は約9万人まで減少しましたが、令和4(2022)年度には令和元(2019)年の9割まで回復しています。

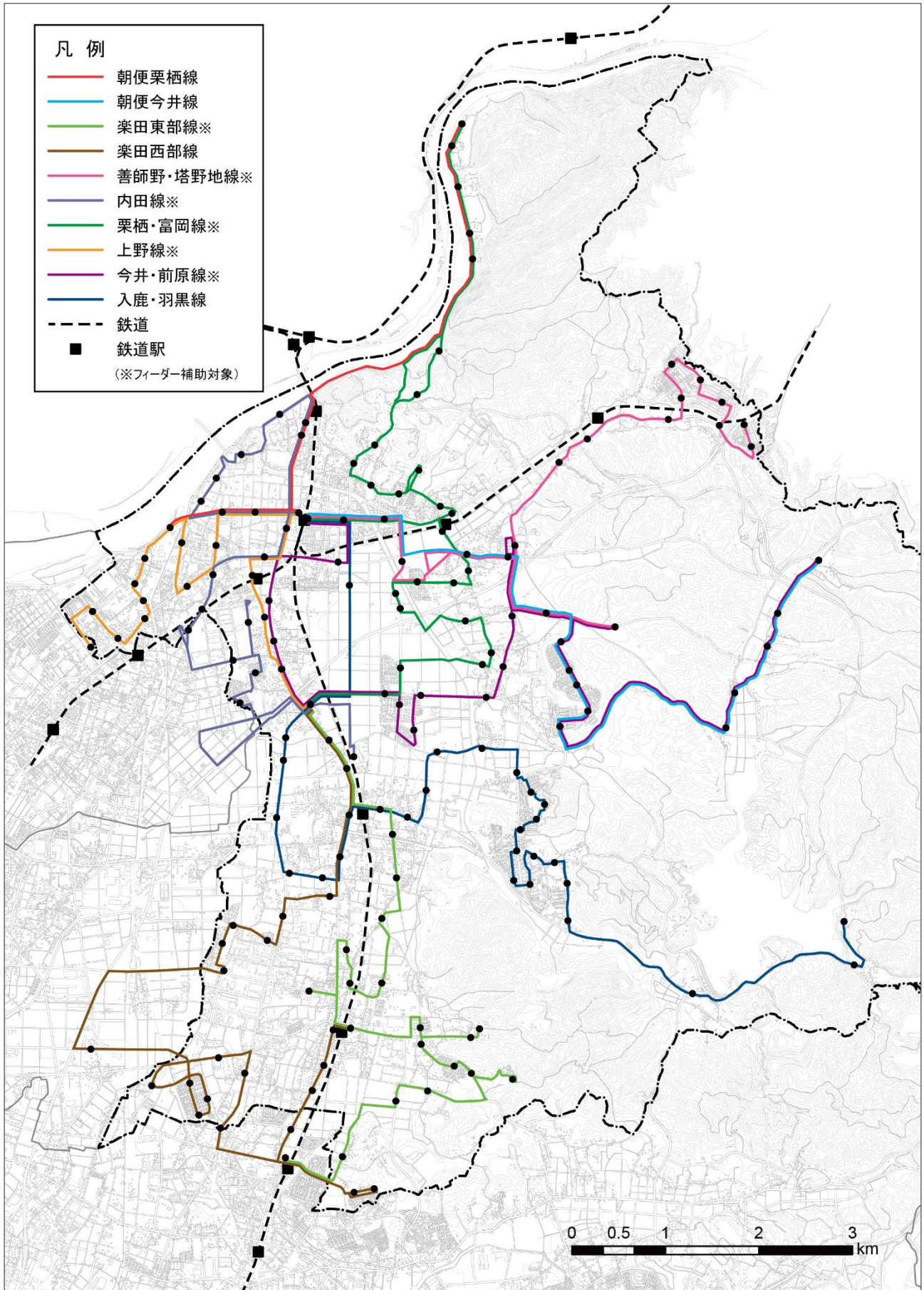
図 コミュニティバス利用人員の推移



※平成25(2013)年度は平成25(2013)年12月～平成26(2014)年3月の4ヶ月間

(資料: 犬山市)

図 犬山市コミュニティバス路線図

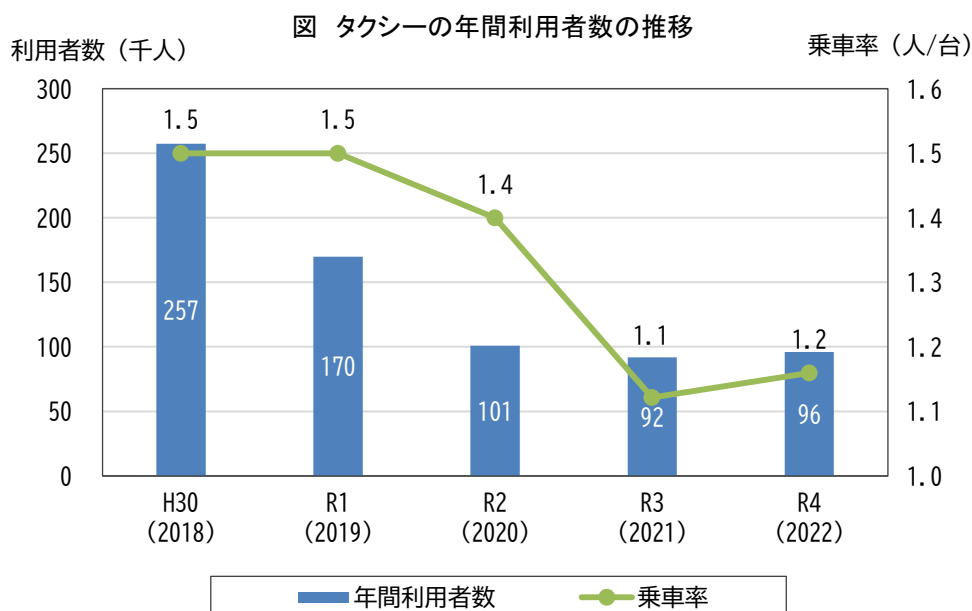


【タクシー】

犬山市では、犬山タクシー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の提供資料をみると、平成 30(2018)年度は約 26 万人でしたが、令和 2 (2020)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、令和 4 (2022)年度は 1.2 人となっています。



(資料: 犬山タクシー)

Column

犬山市高齢者タクシー料金助成事業

犬山市では、高齢者の外出支援として、満 85 歳以上の方に対して、初乗り運賃相当額を助成する利用券を交付しています。申請者に対して最大年間 28 枚を交付し、1 乗車 1 枚が利用できます。

表 犬山市高齢者タクシー料金助成事業利用実績

	申請者数(人)	利用枚数(枚)	決算額(千円)
令和元(2019)年度	1,389	13,797	8,234
令和2(2020)年度	1,449	11,825	7,049
令和3(2021)年度	1,538	13,423	8,002
令和4(2022)年度	1,622	13,750	8,197

障害者タクシー料金助成事業

障害者がタクシーを利用した場合に、基本料金(上限 700 円)を助成しています。

対象者：身体障害者手帳 1・2 級、療育手帳 A 判定、精神障害者保健福祉手帳 1 級所持者

表 障害者タクシー料金助成事業利用実績

	申請者数(人)	利用枚数(枚)	決算額(千円)
令和元(2019)年度	271	4,854	2,666
令和2(2020)年度	276	4,049	2,218
令和3(2021)年度	298	4,353	2,380
令和4(2022)年度	367	4,547	2,481

②鉄道・路線バス・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、87.4%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95.9%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」)

市内にある名鉄の鉄道駅(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リトルワールド・モンキーパーク線及び明治村線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87.4%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95.9%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	87.4%	86.3%
路線バス	16.0%	18.9%
鉄道	55.7%	50.7%
公共交通全体(鉄道+バス)	95.9%	94.5%

(資料:令和2年国勢調査)

図 夜間人口カバー図

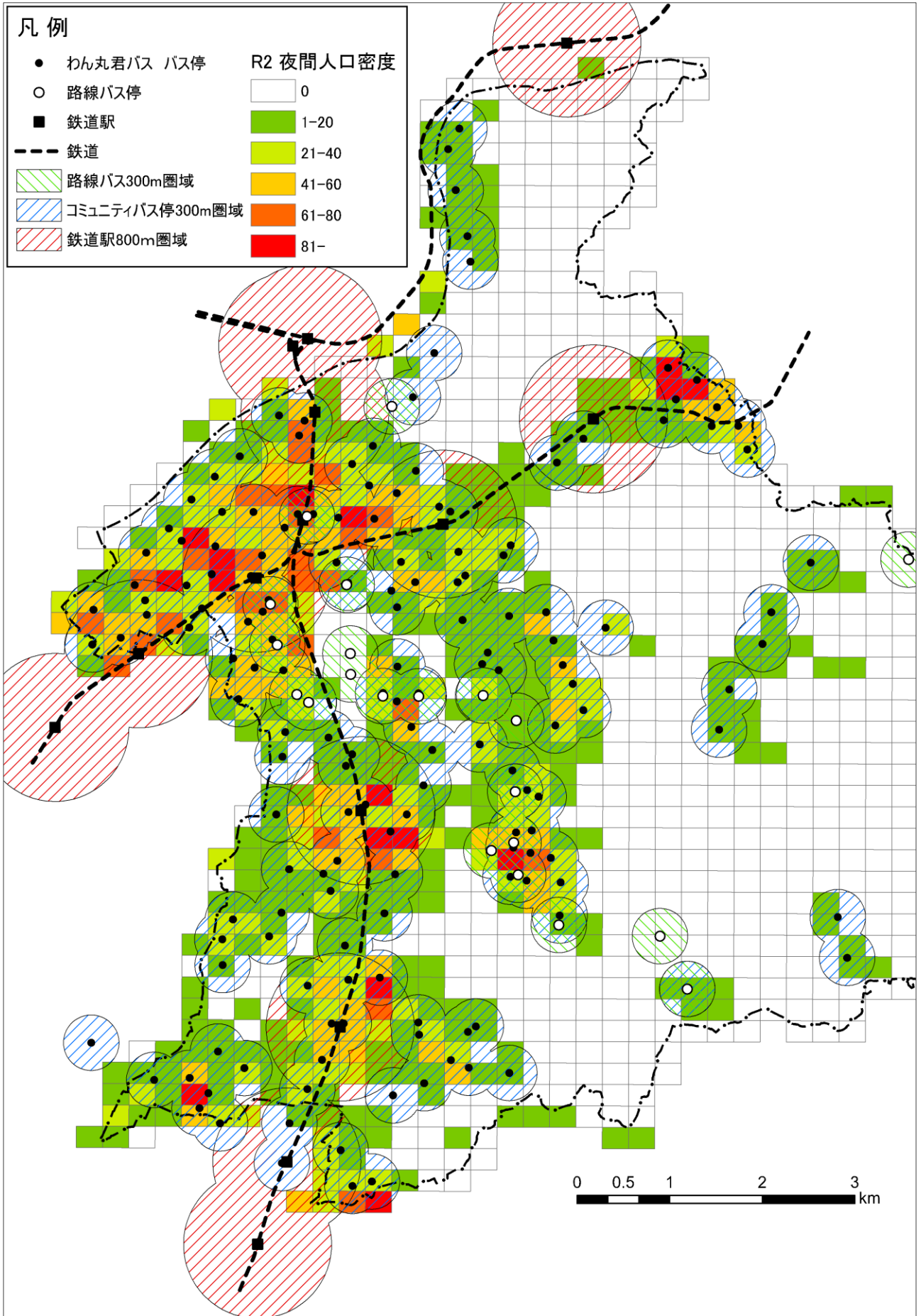
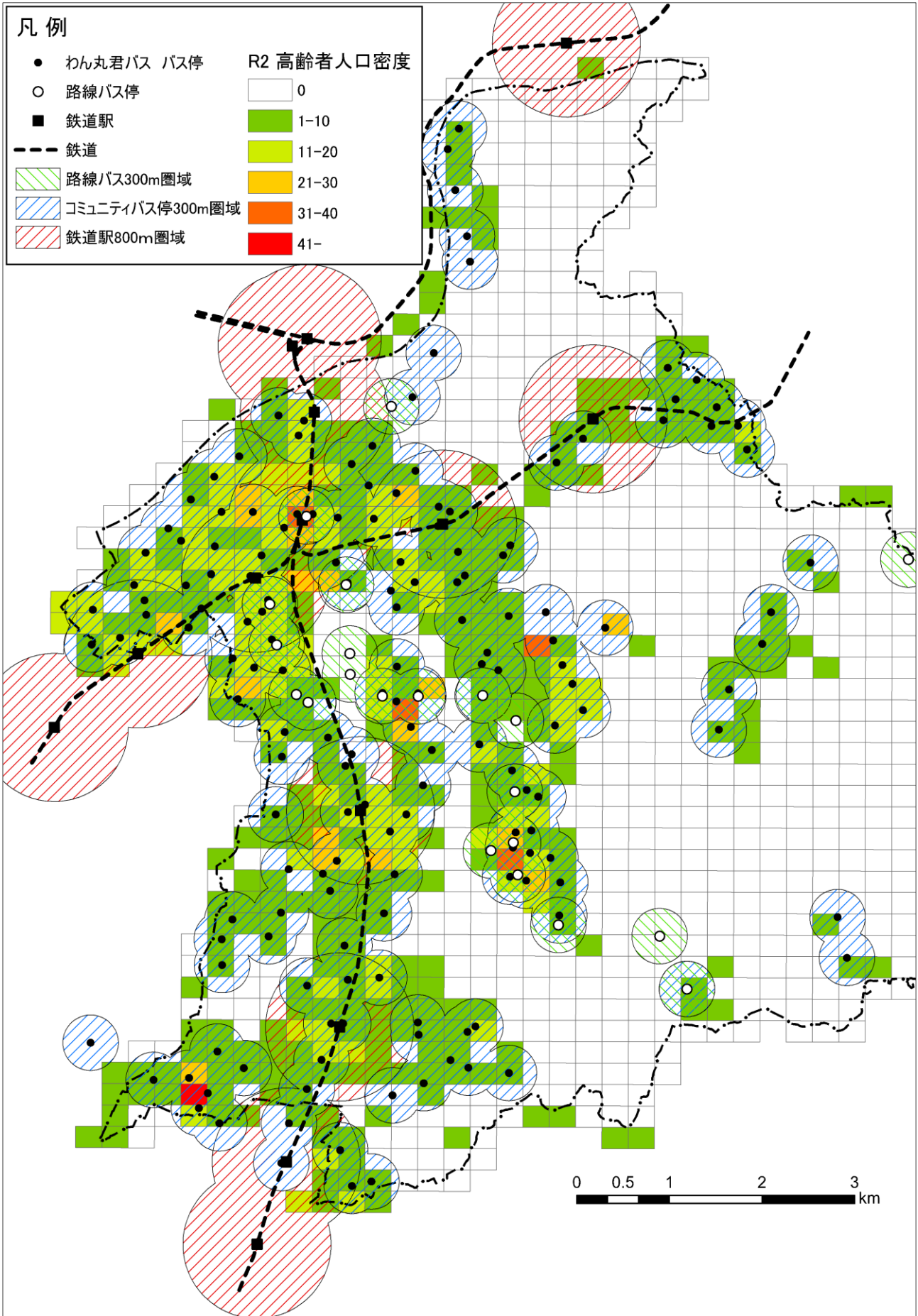


図 高齢者人口カバー図

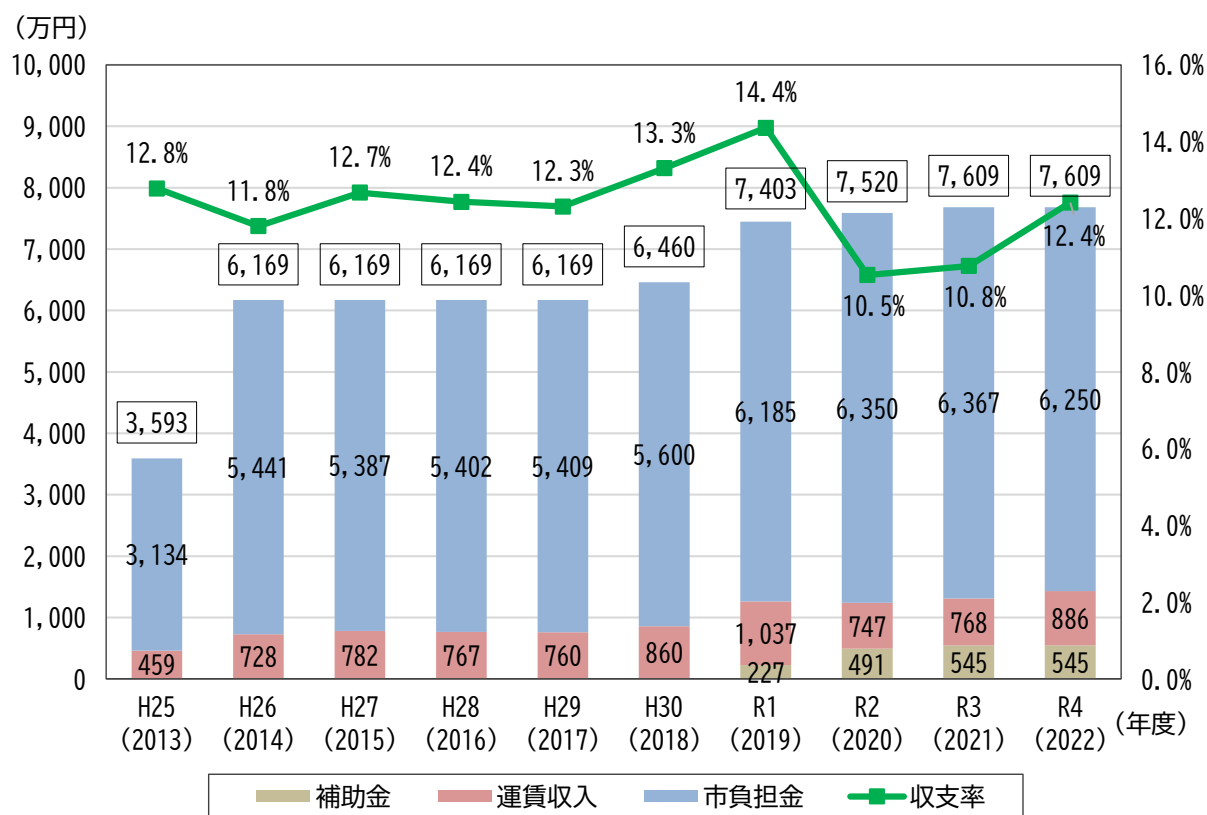


③コミュニティバス「わん丸君バス」の運行経費

●わん丸君バスの収支率は、新運行開始に伴い14.4%に改善した後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により約10.5%まで減少したものの、回復傾向が見られます。

わん丸君バスは平成26(2014)年から平成29(2017)年まで運賃収入、収支率はほぼ横ばいに推移しています。平成30(2018)年の新運行開始に伴い、令和元(2019)年以降の事業費は増加し、収支率も14.4%に増加しています。令和2(2020)年は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、運賃収入、収支率ともに減少していましたが、令和4(2022)年には回復傾向が見られます。

図 わん丸君バスの運行経費



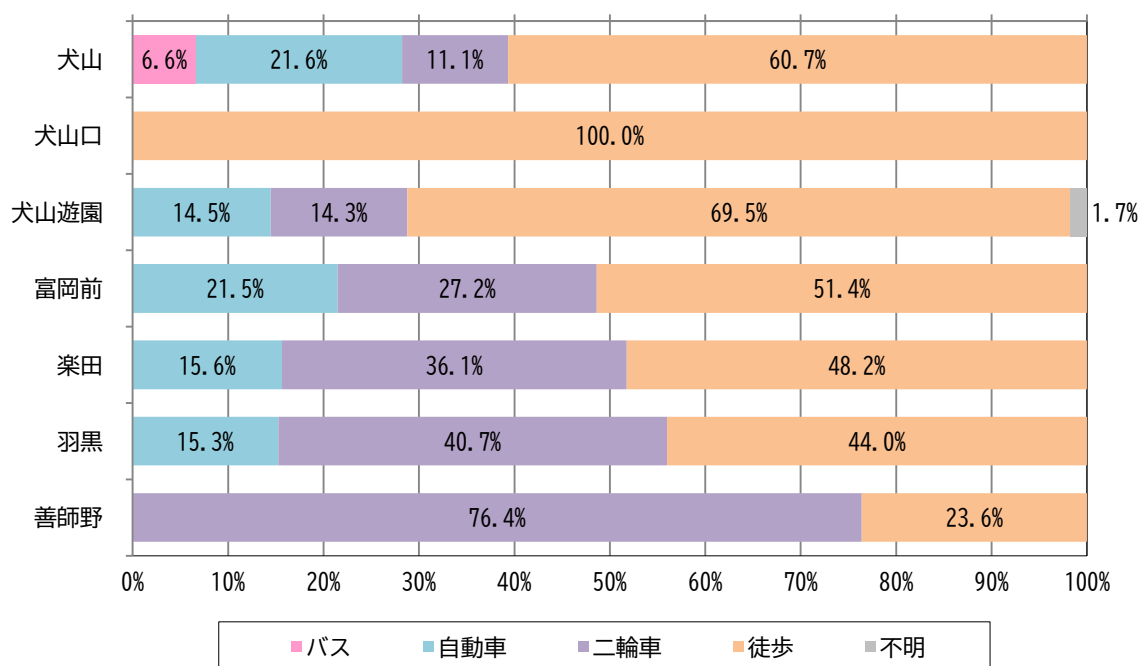
(資料: 犬山市)

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23(2011)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)

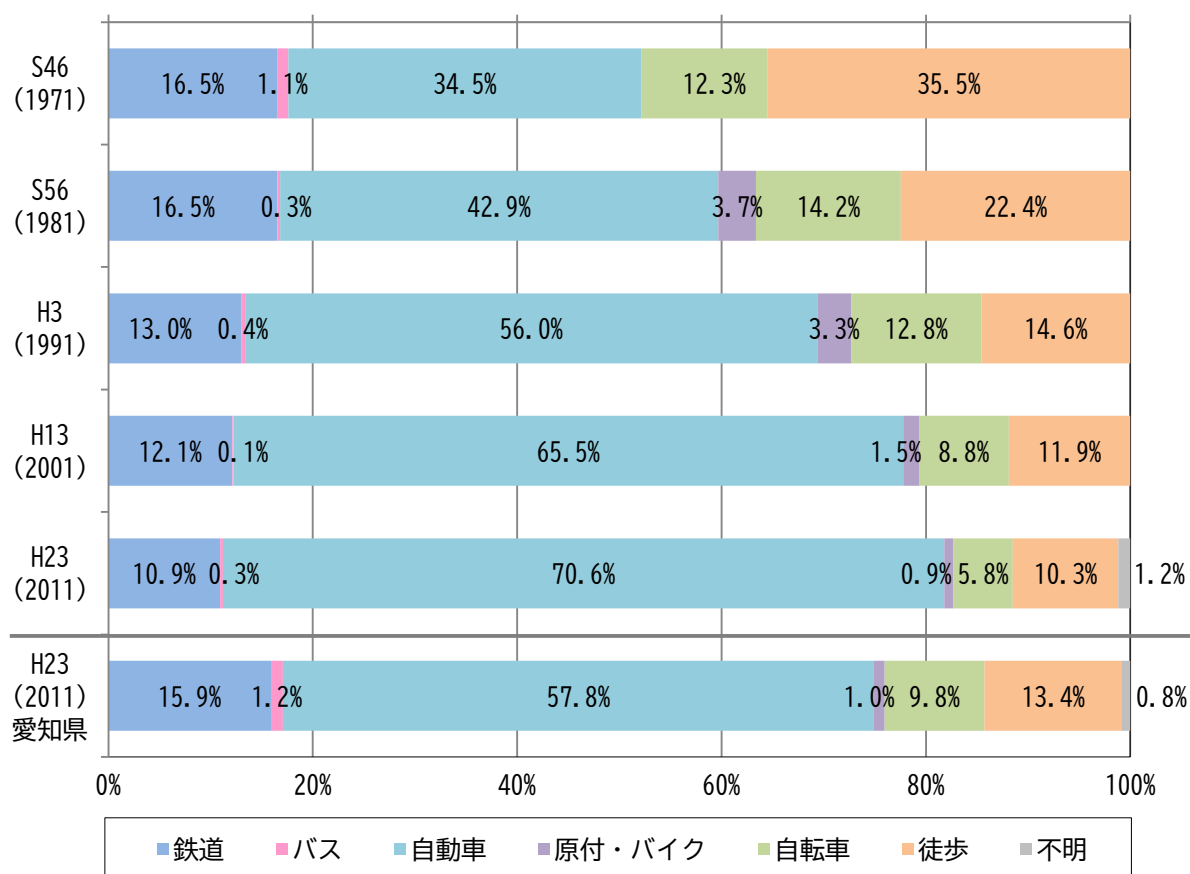
⑤代表交通手段の状況

- 昭和 46(1971)年から平成 23(2011)年の間では、自動車の割合が昭和 46(1971)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(1971)年の 16.5%から平成 23(2011)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 23(2011)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(1971)年から平成 23(2011)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(1971)年の 16.5%から平成 23(2011)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



※昭和 46(1971)年は「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。

(資料: 中京都市圏パーソントリップ調査)

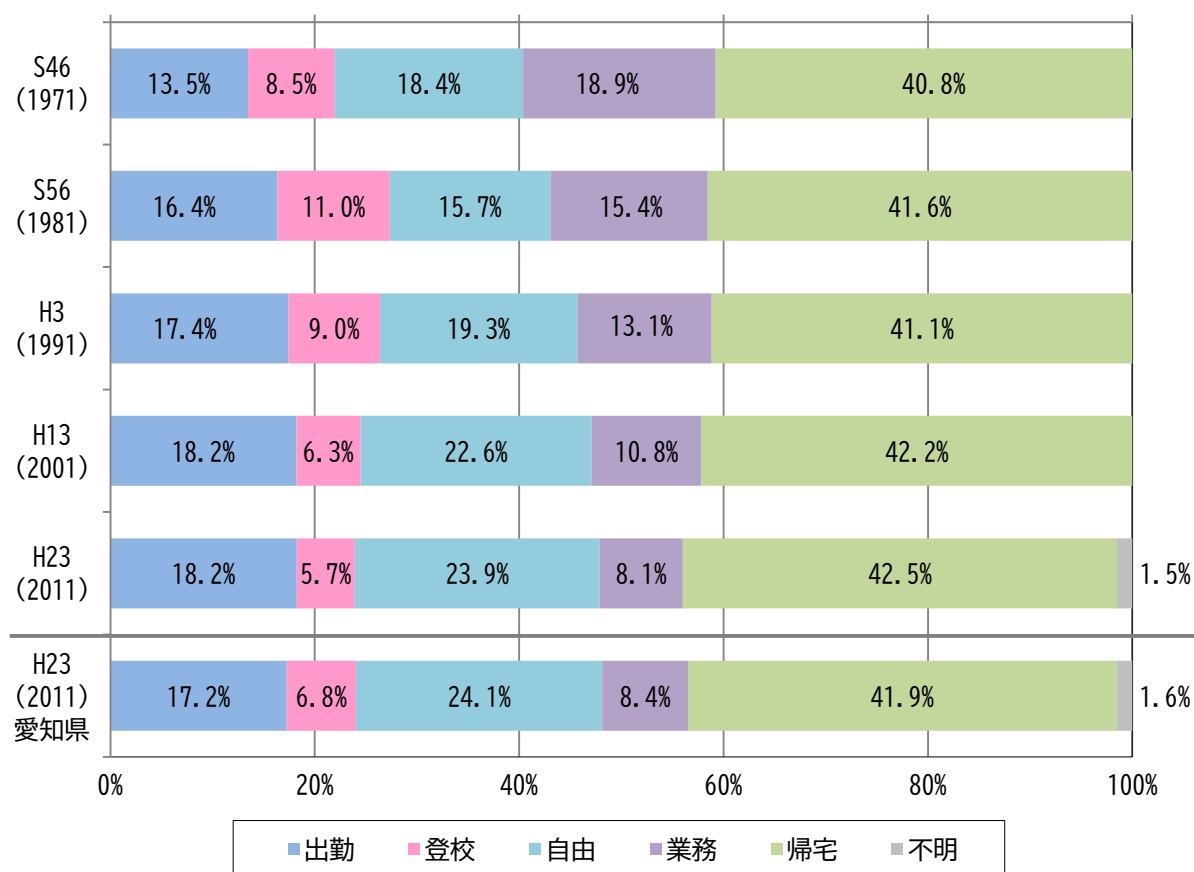
⑥目的別移動状況

- 昭和 46(1971)年から平成 23(2011)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(1971)年の 18.9%から平成 23(2011)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 23(2011)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(1971)年から平成 23(2011)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 18.9%から 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)

6. 各種ニーズ調査

(1) 市民アンケート調査

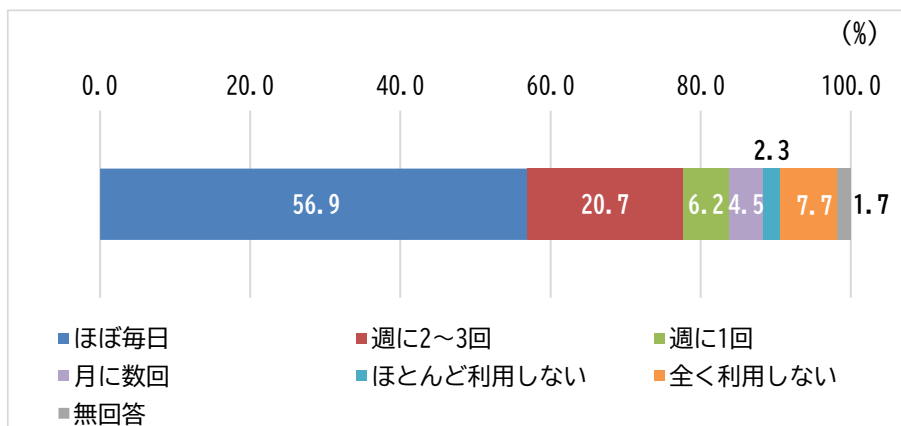
①調査概要

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(2021)年9月17日(金)～10月1日(金)
回収数	915票(回収率:45.8%)

②調査結果

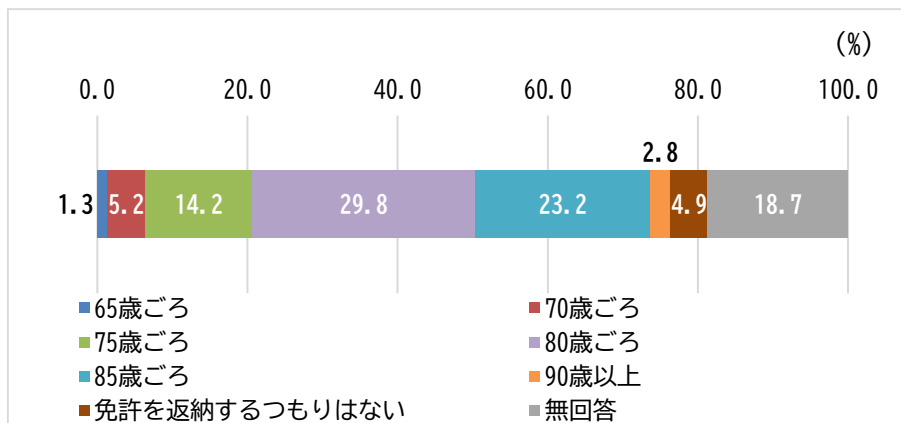
a) 自家用車の利用頻度

「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。



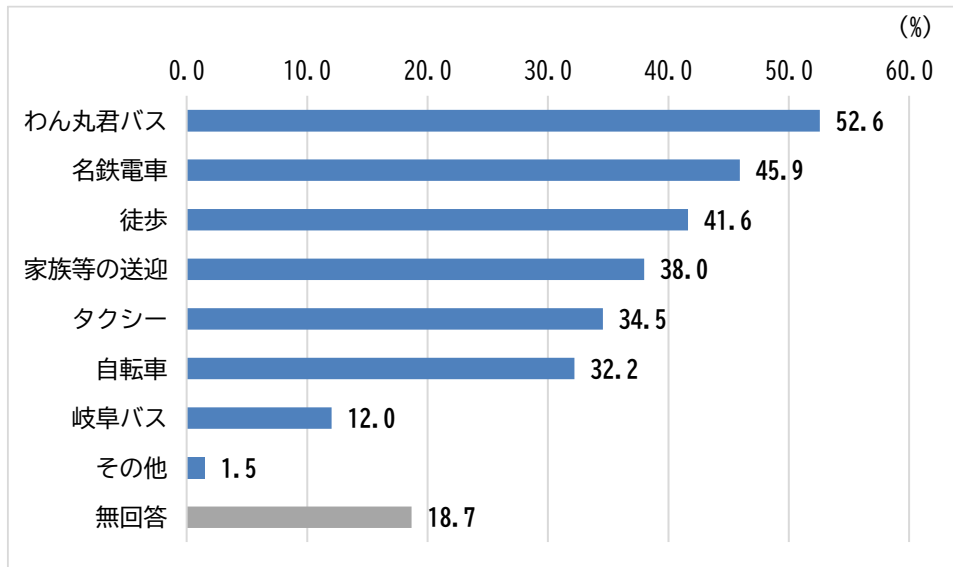
b) 運転免許を返納しようと思う(返納した)年齢(※60歳以上の方のみ回答)

「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。



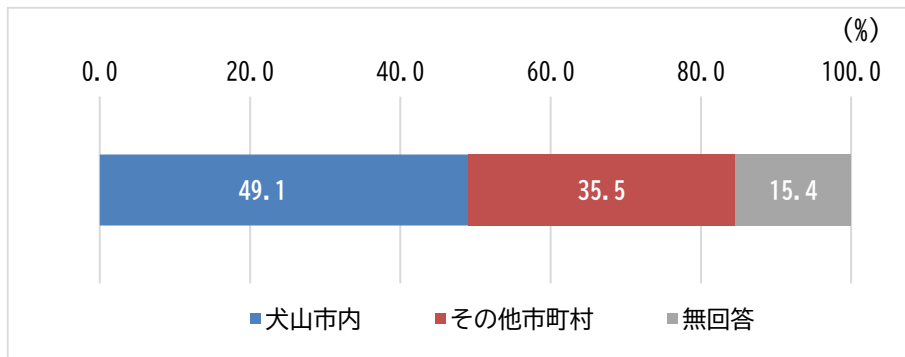
c) 免許返納後に利用したい（利用している）移動手段（※60歳以上の方のみ回答）
 〈複数回答〉

「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%を占めており、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

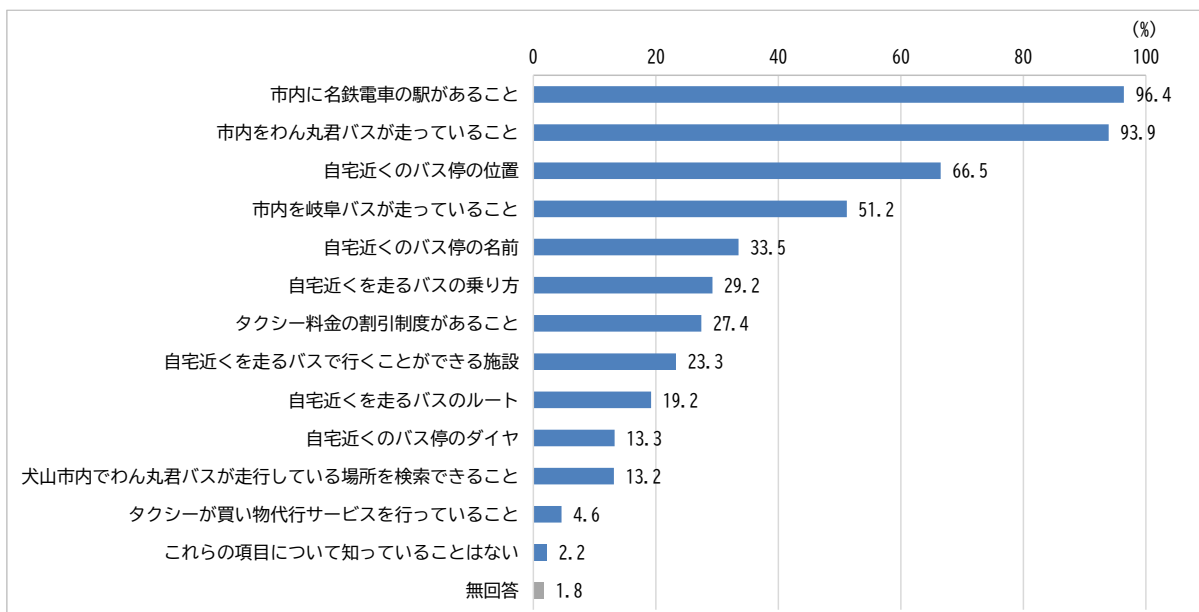
No.	施設名	票数
1	カネスエ	74
2	ヨシヅヤ	59
3	ナフコ	24
4	三河屋	23
5	総合犬山中央病院	15

▼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

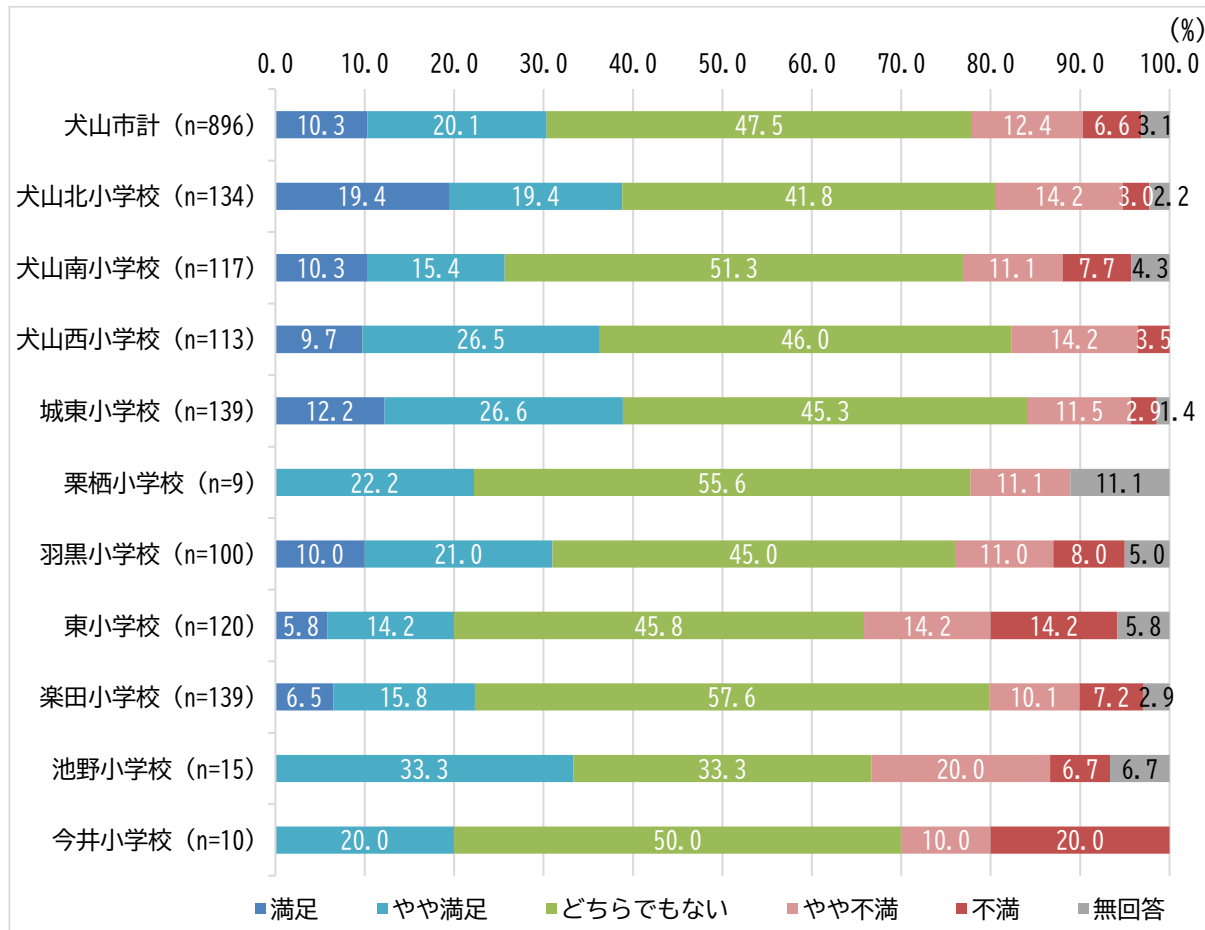
e) 犬山市の公共交通について知っていること〈複数回答〉

「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、90%以上となっています。



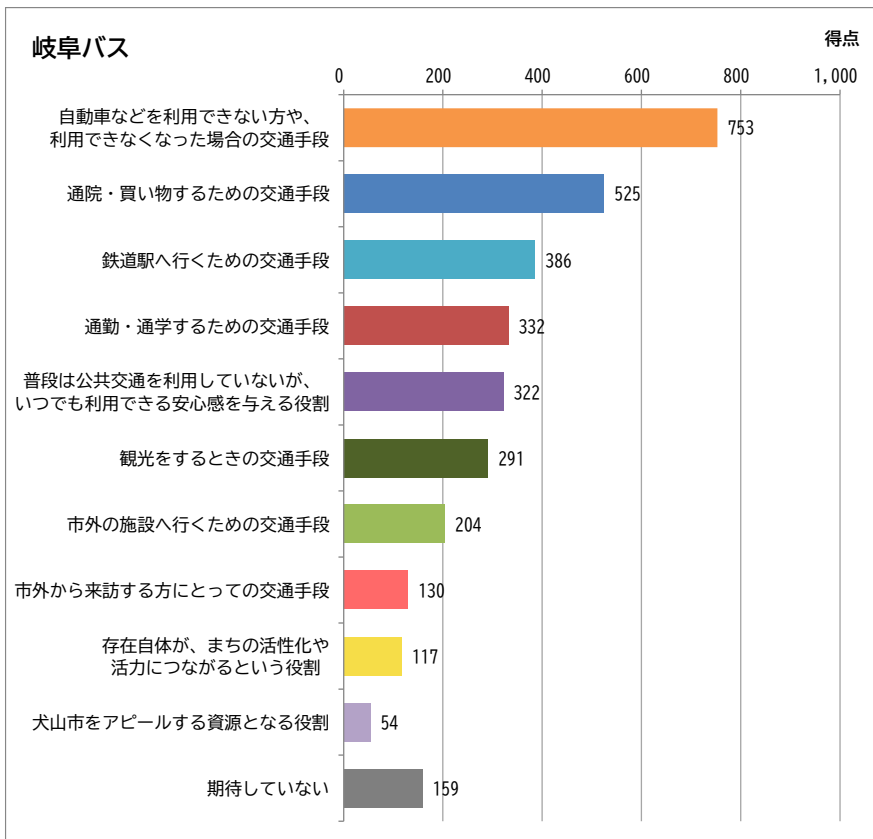
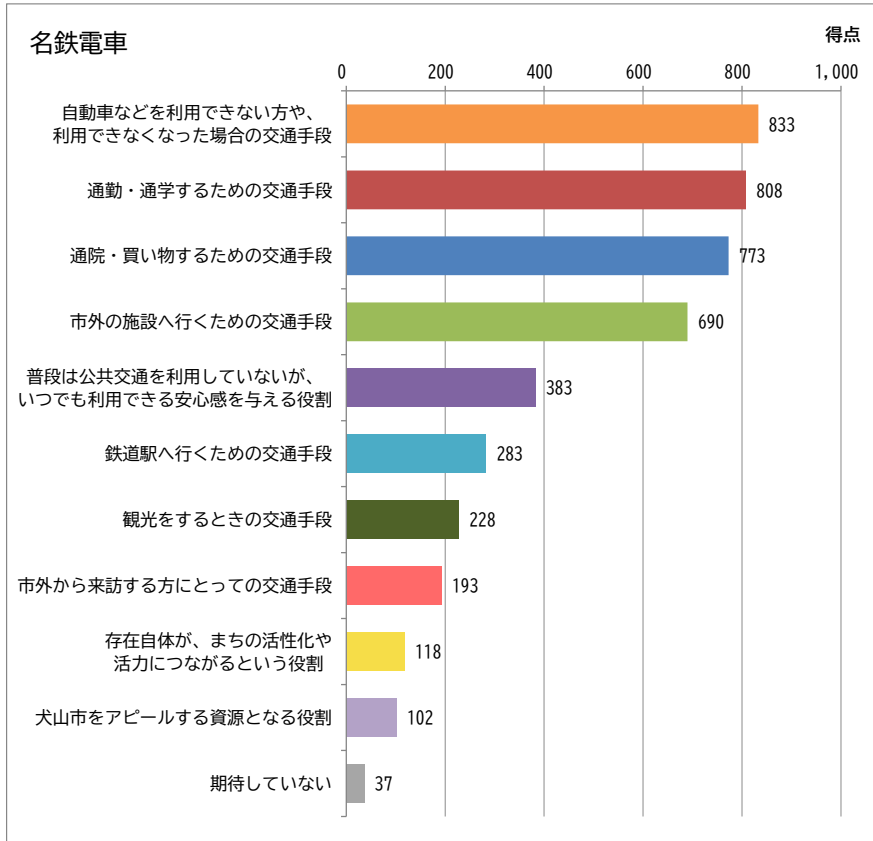
f) 犬山市の公共交通の満足度

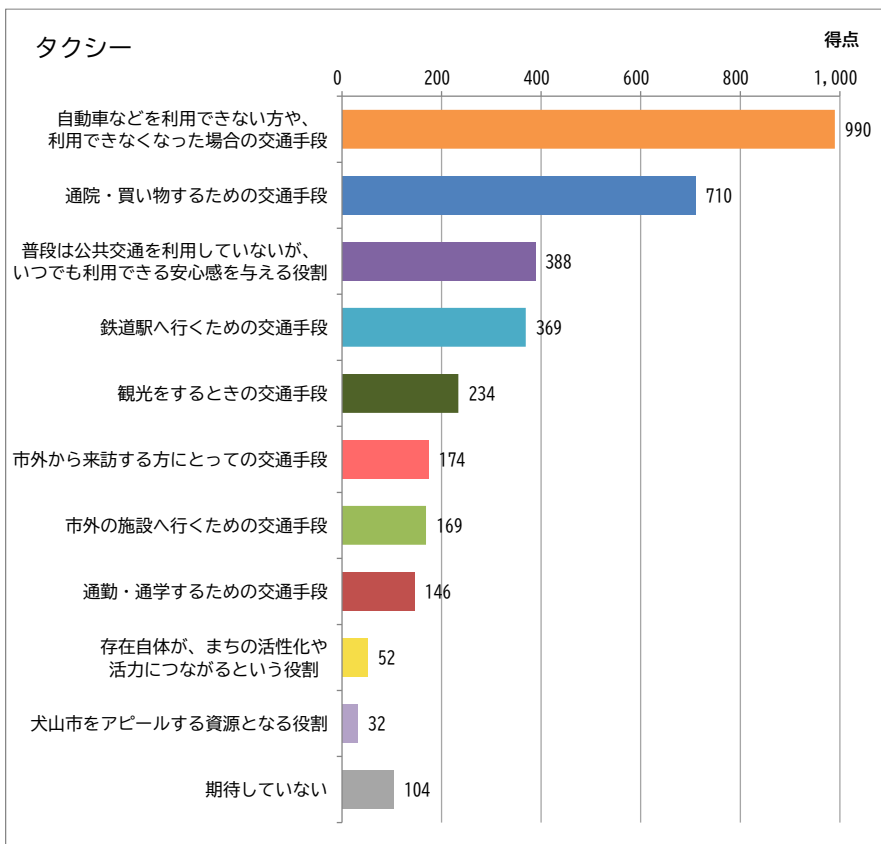
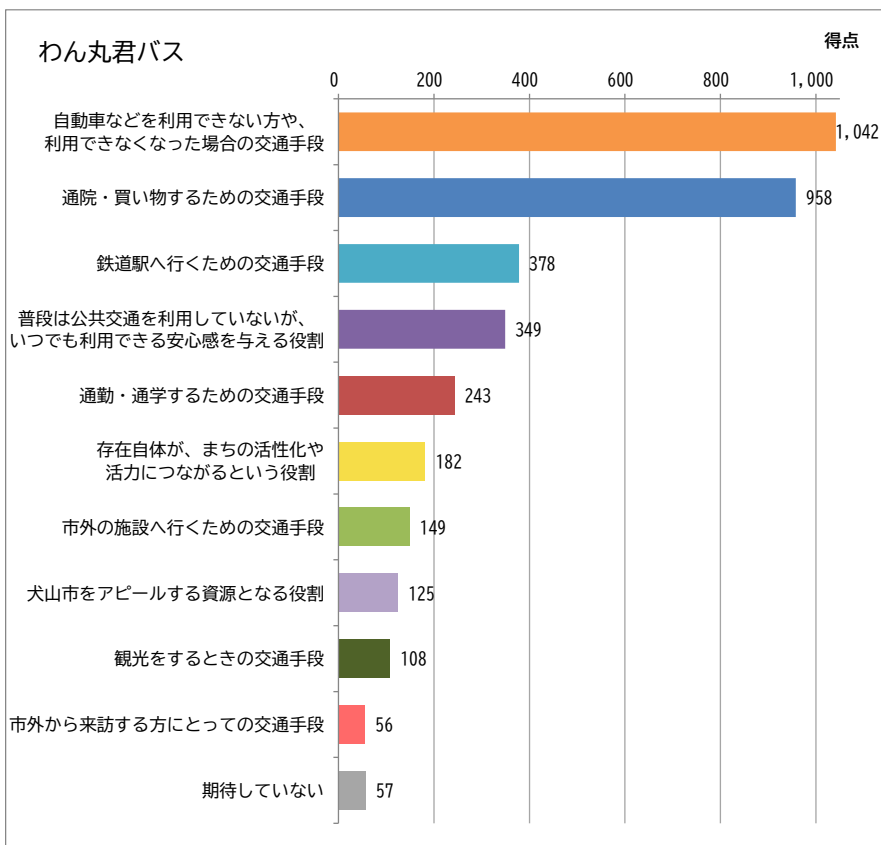
小学校区ごとに傾向が異なりますが、全体では満足（満足+やや不満）が約30%で不満（不満+やや不満）の約19%を上回っています。



g) サービスを維持・拡充していく際に重要な項目

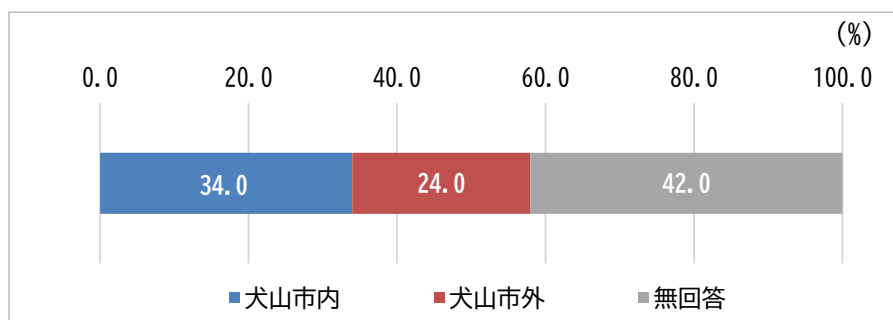
どの交通モードも「自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」の得点が最も高くなっています。次いで名鉄電車では「通勤・通学するための交通手段」、岐阜バス、わん丸君バス、タクシーでは「通院・買い物するための交通手段」の得点が高くなっています。





h) 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

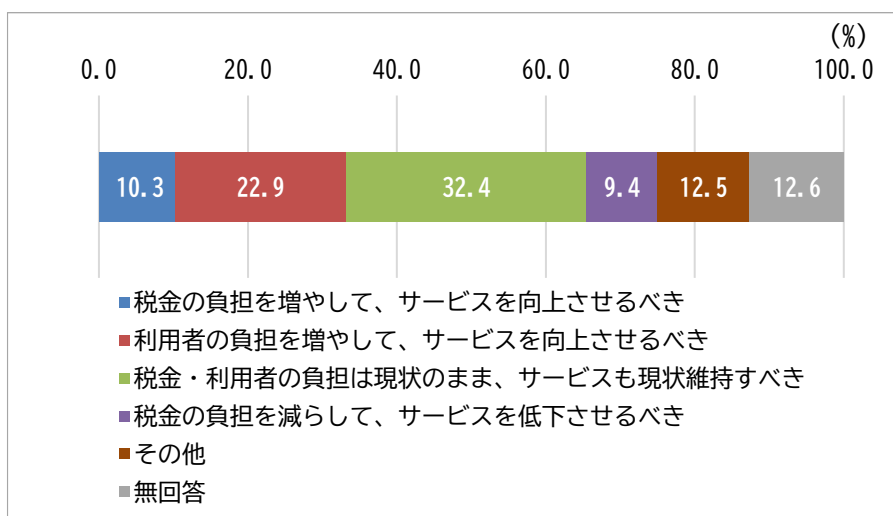
▼犬山市外の市町名/施設名

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

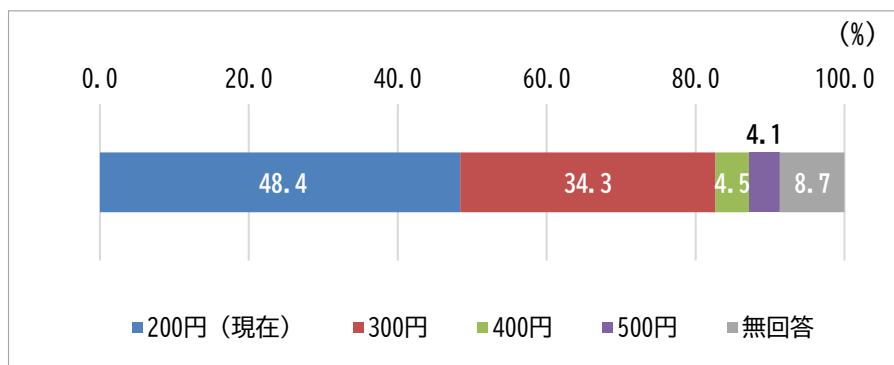
i) 運賃や税負担への考え方

「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。



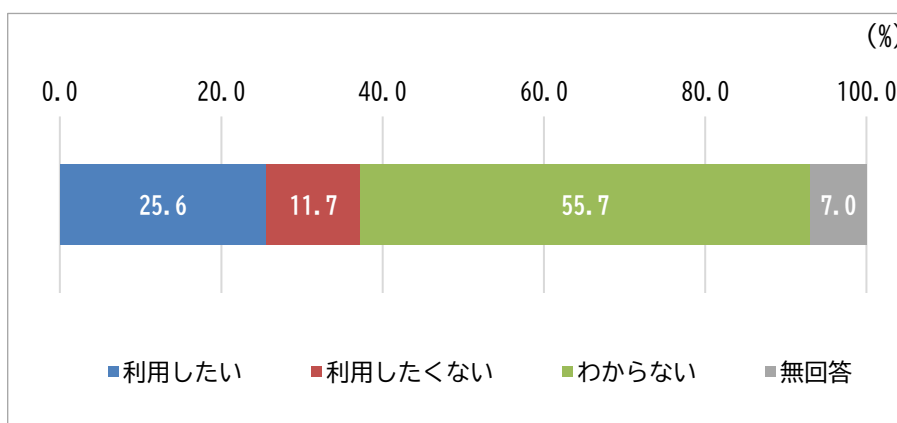
j) 支払ってもよい運賃

「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。



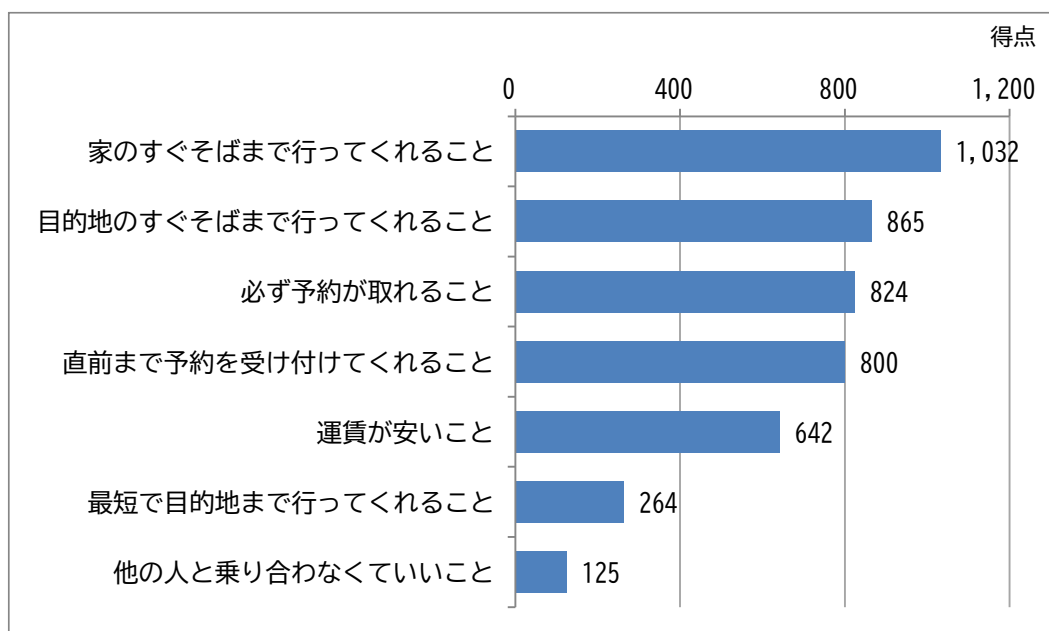
k) デマンド型交通の利用意向

「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。



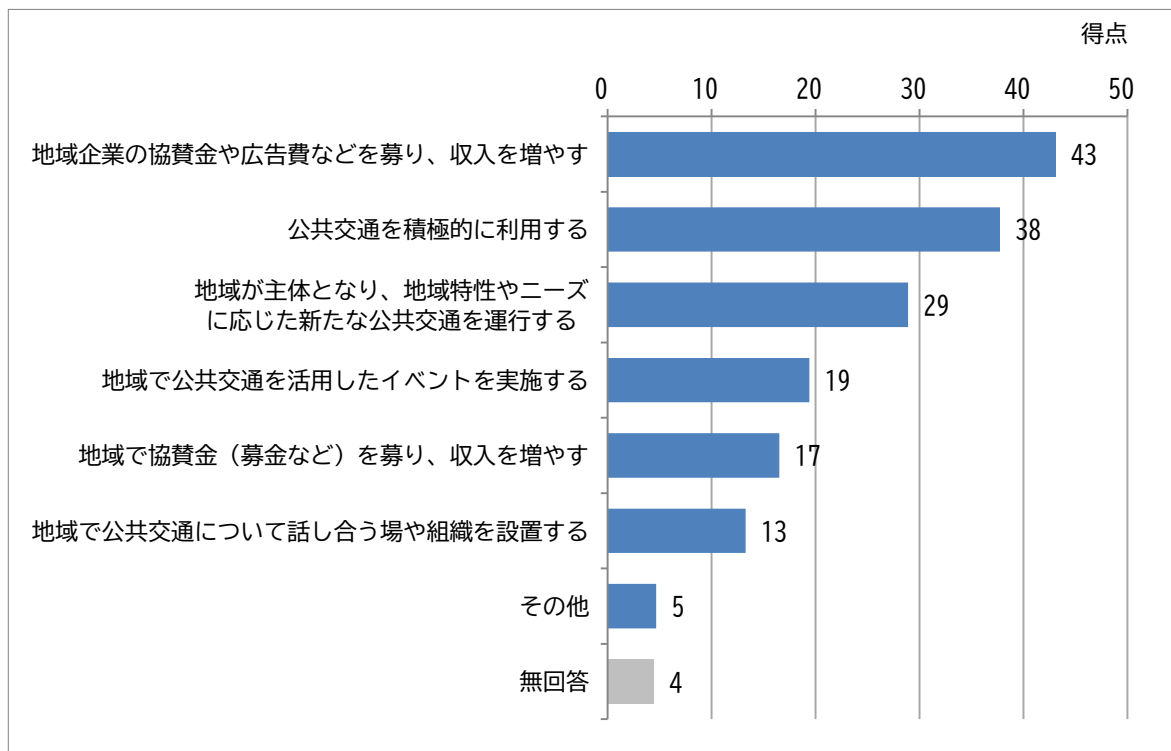
l) 求める機能〈上位3つまで回答〉

「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。



m) 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

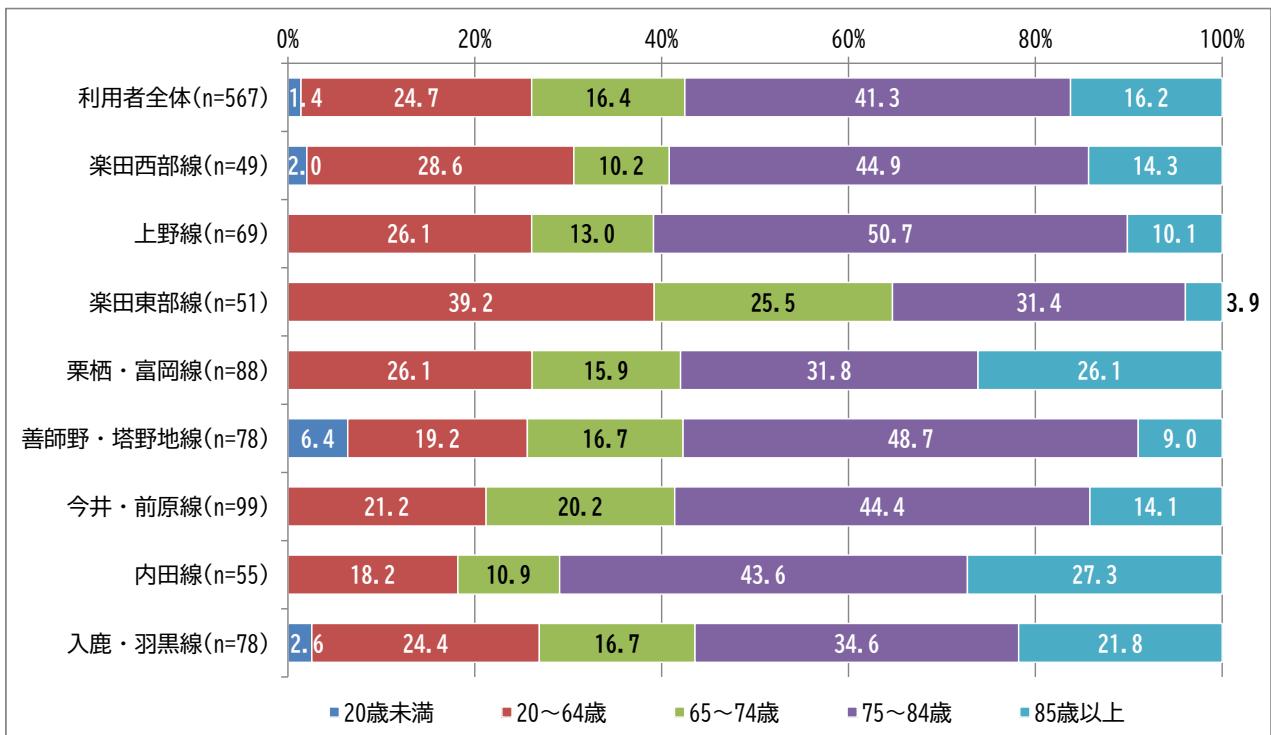
①調査概要

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(2021)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

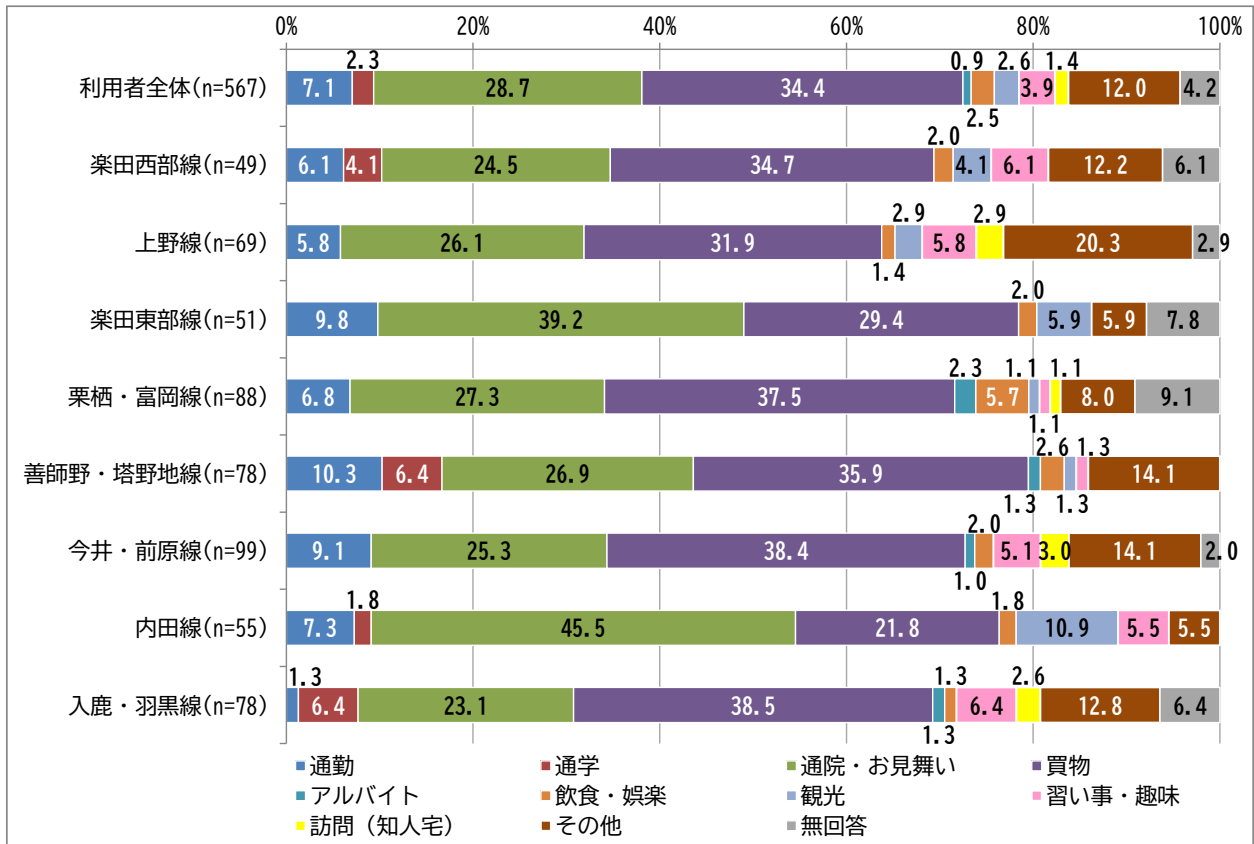
a) 年齢

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。



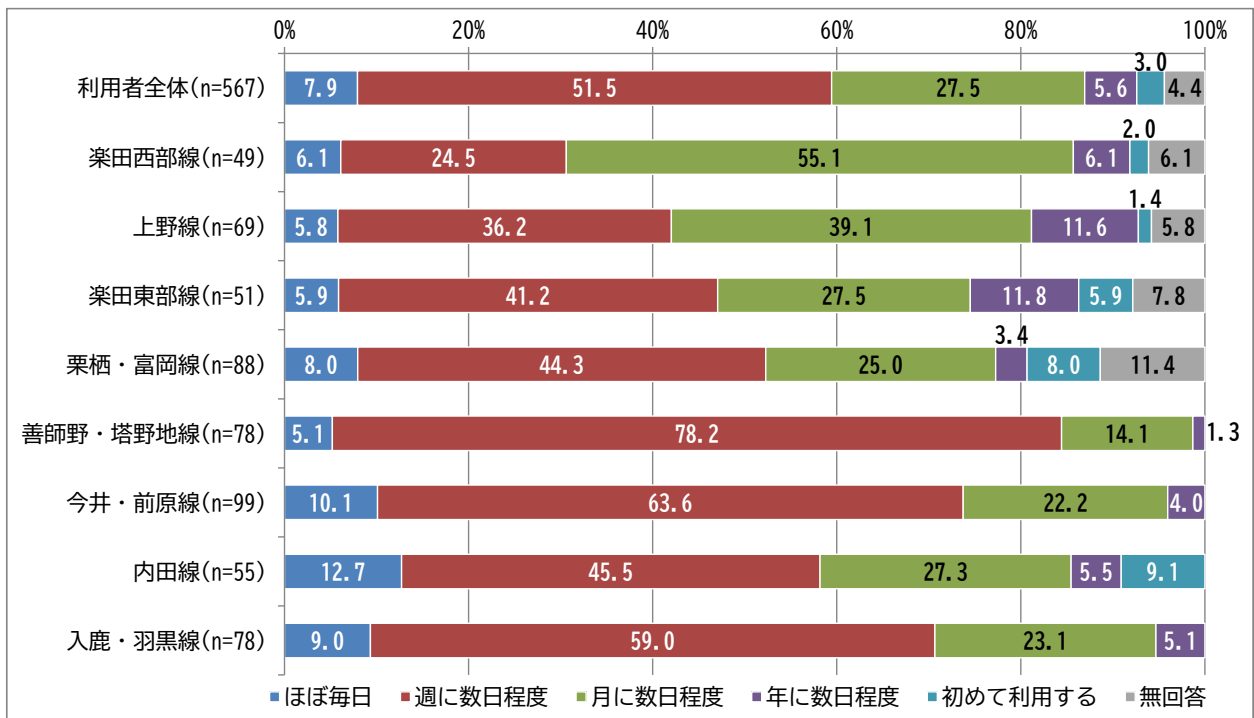
b) 利用目的

利用者全体では、「買物」の割合が約 34%と最も高くなっています。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。



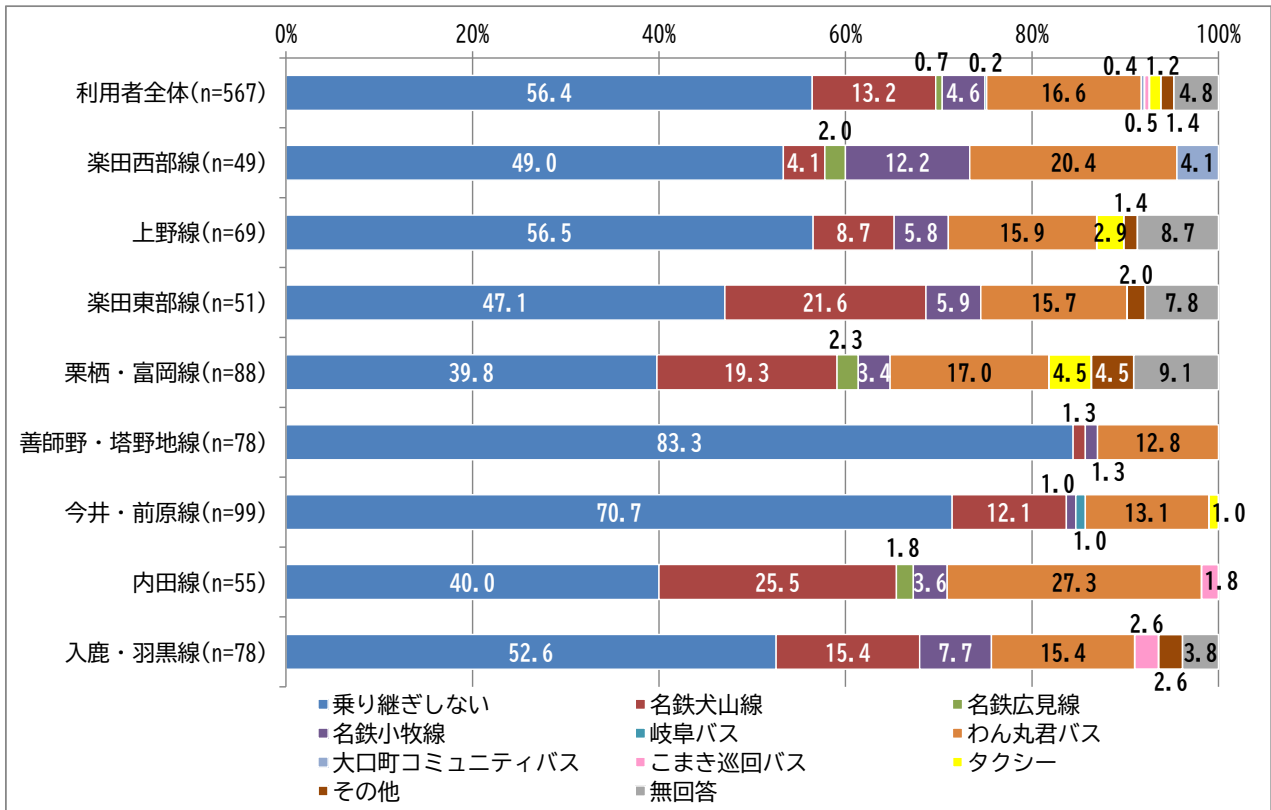
c) 利用頻度

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ます。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。



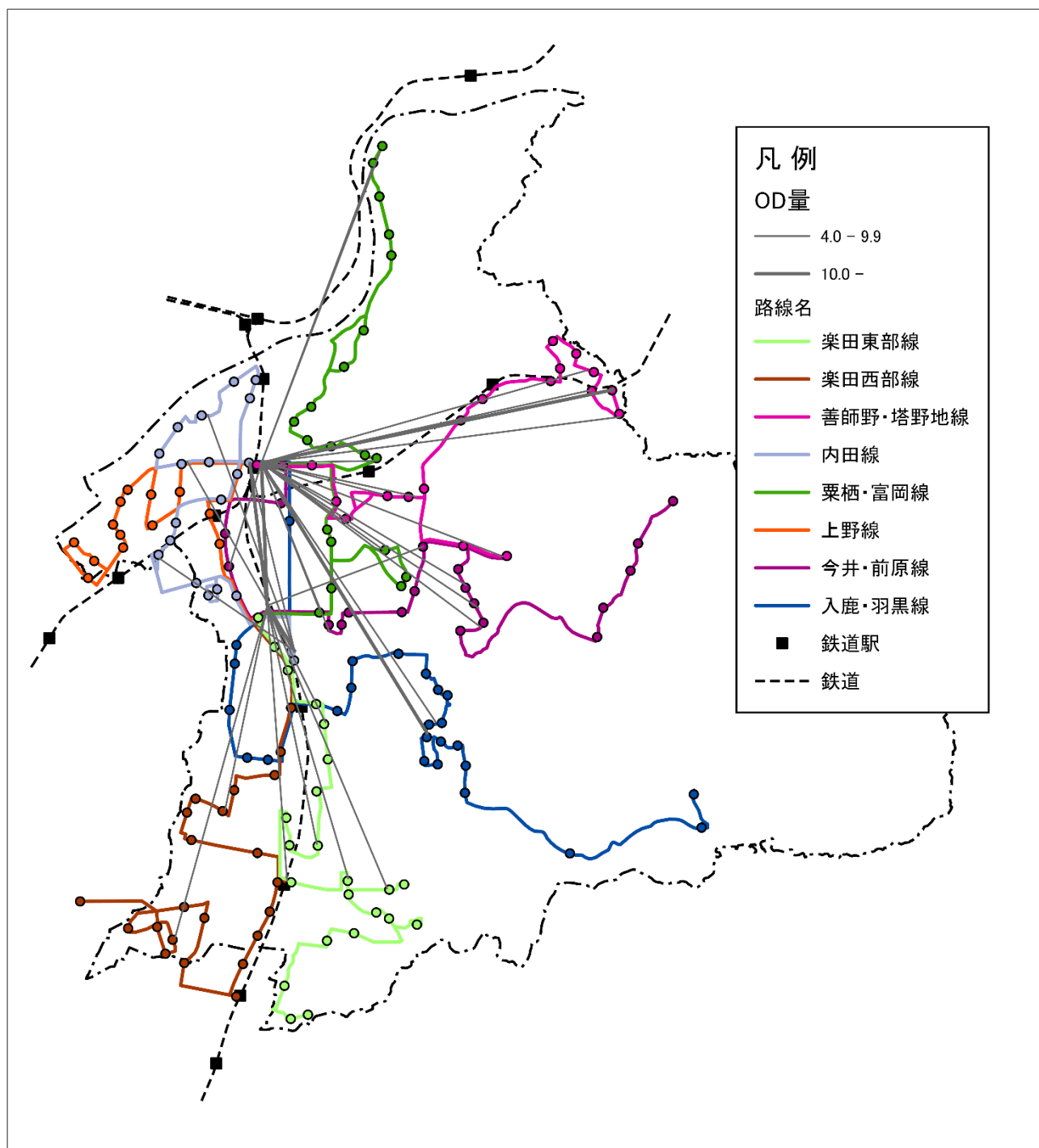
d) 乗り継ぎ

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(2022)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	

(4) デマンドタクシー実証実験利用者アンケート調査

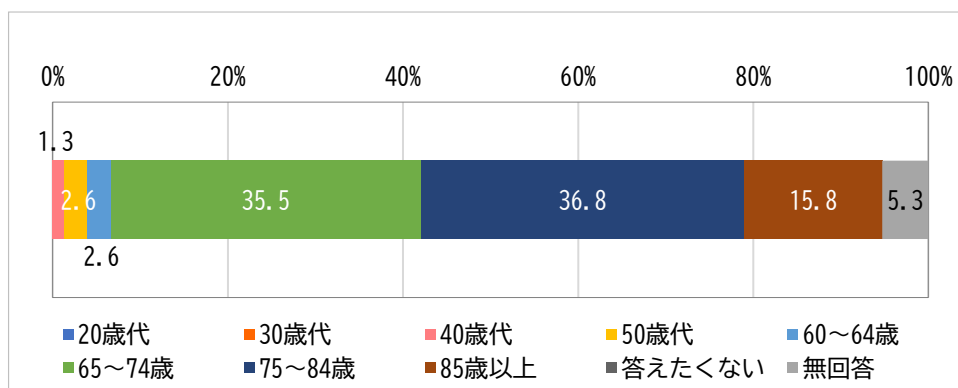
① アンケート調査概要

項目		内容
利用者 アンケート	調査対象	デマンド交通利用者
	調査方法	車内で手渡し配布・回収
	調査時期	令和5(2023)年1月11日(水)～3月10日(金)
	回収数	15通
登録者 アンケート	調査対象	デマンド交通利用登録者
	配布数	135通
	調査方法	郵送配布・回収
	調査時期	令和5(2023)年4月5日(水)～4月21日(金)
	回収数	76票(回収率:56.3%)

② 登録者アンケート調査結果

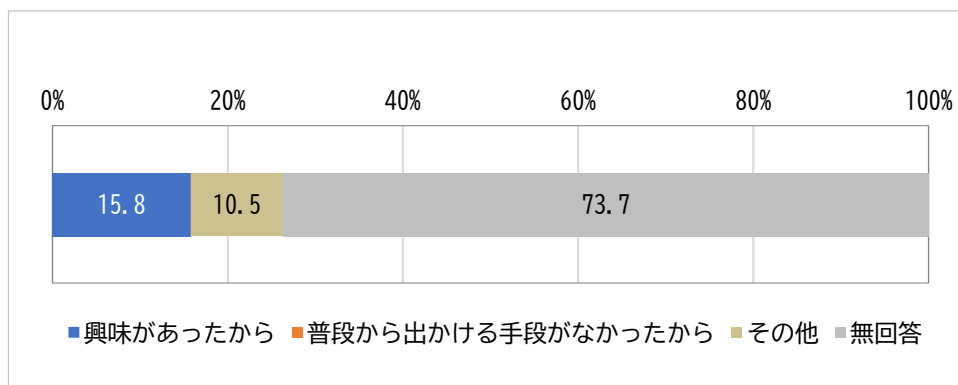
a) 年齢

65歳以上の高齢者の割合が約88%となっています。



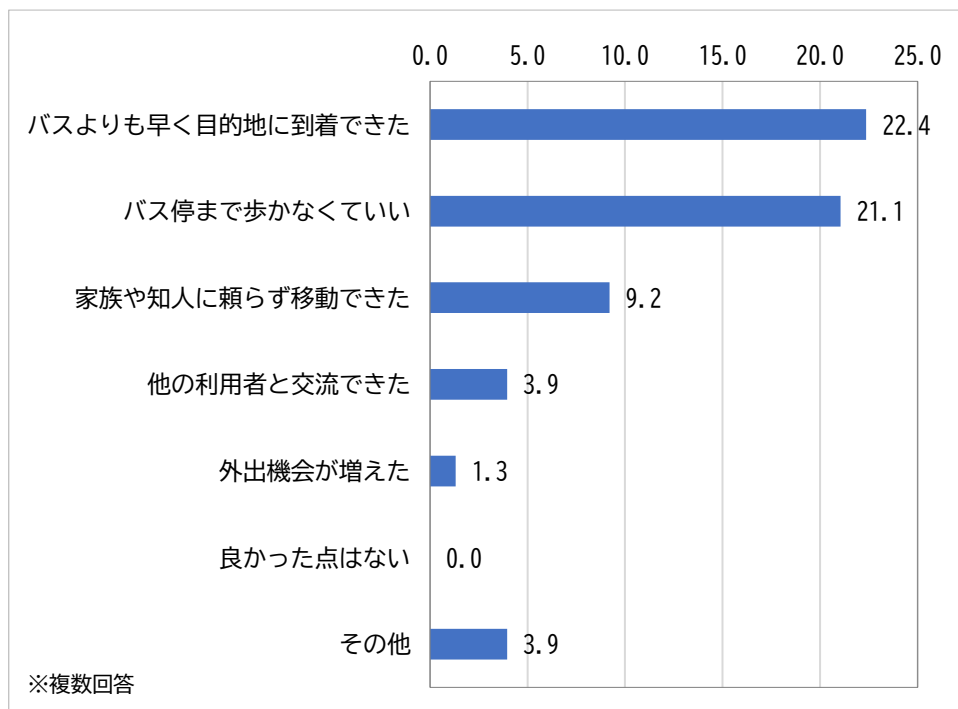
b) デマンド交通を利用した理由

「興味があったから」が約16%となっており、「その他」では、将来車が運転できなくなったときを想定した利用や、自宅近くで乗降できるから、という意見が見られました。



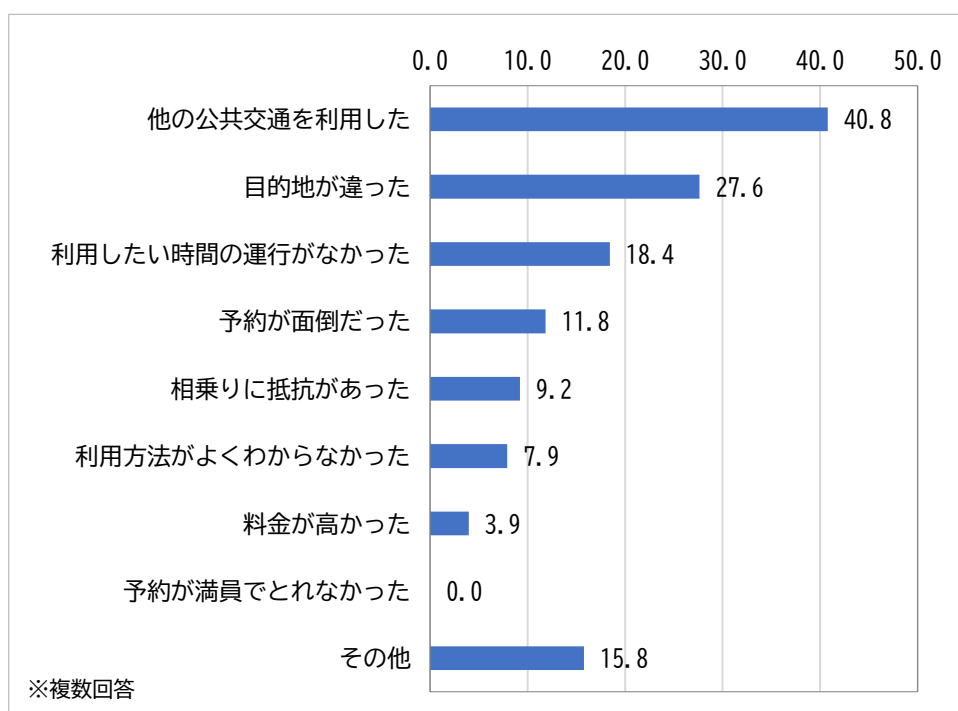
c) デマンド交通のよかった点

「バスよりも早く目的地に到着できた」「バス停まで歩かなくていい」の割合が高くなっています。



d) デマンド交通を利用しなかった理由

「他の公共交通を利用した」が最も高く、次いで「目的地が違った」「利用したい時間の運行がなかった」と続いています。「その他」では、将来免許返納したら利用したいという意見が多く見られました。



7. 犬山市の地域公共交通における課題

(1) 地域公共交通の個別課題

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

項目	個別課題等	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られとされる。	●				
犬山市の現状	11 犬山市の人口は平成22(2010)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(2020)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(2020)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95.9%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 犬山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／2：乗継環境の確保
3：適切な移動手段／4：災害時の安全・安心／5：連携・協働

項目	個別課題等	集約課題					
		1	2	3	4	5	
市民アンケート	21	自動車に週に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割を占めている。			●		
	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	犬山市の公共交通の満足度は、満足（満足＋やや不満）が約30%で不満（不満＋やや不満）の約19%を上回っている。	●	●	●	●	●
	26	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。	●		●		
	27	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。	●		●		●
	28	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。			●		
	29	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ている。			●		
	30	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ている。					●
バス利用実態調査	31	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。			●		
	32	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。			●		
	33	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。	●	●	●		
	34	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。		●	●		
	35	便別利用者数は午前9時や11時前後の便の利用が多い。			●		
企業調査	36	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いる。					●
	37	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。					●
デマンド調査	38	デマンド交通のよかった点として、「バスよりも早く到着できた」「バス停まで歩かなくていい」が上位となっている。			●		
	39	登録のみで利用しなかった理由では、「他の公共交通を利用した」「目的地が違った」「利用したい時間の運行がなかった」のほか、免許返納後の利用意向がみられる。			●		

(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95.9%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や実証実験結果を踏まえた上で、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

災害時にも安全・安心を提供する公共交通体系の確保

- ・犬山市では、木曽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

- ・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(2020)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、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。

8. 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、名鉄や岐阜バス、わん丸君バ
ス、タクシーの利用者数は減少しています。

犬山市には、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、犬山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、防災の観点で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) 犬山市の地域公共交通の機能分類

犬山市の地域公共交通ネットワークを形成している鉄道、路線バス、わん丸君バス、タクシー等の機能分類を整理し、各々の役割分担を明確にします。

図 犬山市の公共交通ネットワークイメージ

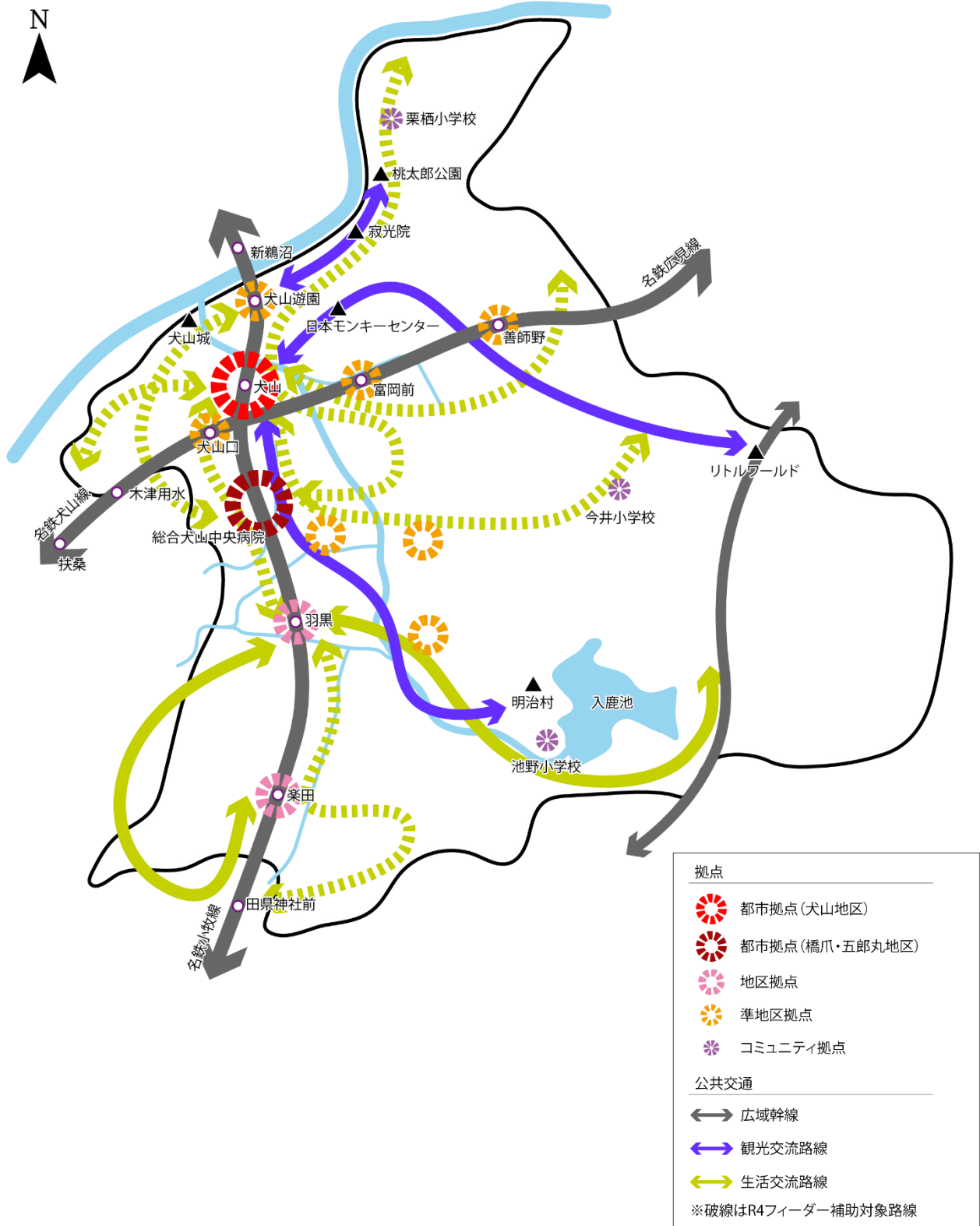


表 市内の移動サービスの位置づけと役割

位置付け	対象路線	路線の役割	確保・維持策
広域幹線	名鉄犬山線 名鉄広見線 名鉄小牧線 東鉄バス	都市間を結ぶ広域的な移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する ・関係市町や犬山市が共同で利用促進を図る
観光交流路線	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） 名鉄バス（紅葉ルートバス）	市中心部や拠点と主要観光施設間の移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する ・交通事業者と観光施設、市が連携して利用促進を図る
生活交流路線	わん丸君バス 楽田西部線 入鹿・羽黒線 朝便栗栖線 朝便今井線	住宅団地と市中心部・主要施設間の移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・市が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する ・市が利用促進を図る
	わん丸君バス 楽田東部線 善師野・塔野地線 内田線 栗栖・富岡線 上野線 今井・前原線		<ul style="list-style-type: none"> ・市が主体となって需要に応じた運行水準を確保する必要があるが、事業者及び市の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用が必要である。 ・市が利用促進を図る
個別輸送	タクシー 福祉輸送	他の公共交通でカバーできない部分の移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する ・交通事業者と市が連携して利用促進を図る

表 市内公共交通の運行概要

	路線	運行区間	許可区分	運行形態	実施主体	補助
名鉄	犬山線	名鉄名古屋～新鵜沼	第一種鉄道事業	定期運行		—
	広見線	犬山～新可児				—
	小牧線	犬山～上飯田				—
東鉄バス	都市間高速バス 西可児～名古屋線	名鉄バスセンター～可児車庫			交通事業者	—
岐阜バス	明治村線	犬山駅東口～明治村				—
	リトルワールド・ モンキーパーク線	犬山駅東口～リトルワールド				—
	寂光院線 ※毎月5,18日、8/9、 11月第2日曜のみ	犬山遊園駅～寂光院				—
名鉄バス	紅葉ルートバス ※11月第3,4土日のみ	犬山遊園駅東口～桃太郎公園				—
わん丸君バス	朝便栗栖線	栗栖北～木曾川緑地公園前	4条乗合	路線定期運行	犬山市	—
	朝便今井線	四ツ家～犬山駅東口				—
	楽田東部線	田県神社前駅～総合犬山中央病院				フィーダー
	楽田西部線	楽田駅東～総合犬山中央病院				—
	善師野・塔野地線	善師野台北～犬山駅東口				フィーダー
	内田線	犬山駅西口～犬山市体育館				フィーダー
	栗栖・富岡線	犬山総合中央病院～栗栖北				フィーダー
	上野線	上野南海道～総合犬山中央病院				フィーダー
	今井・前原線	犬山駅東口～四ツ家				フィーダー
	入鹿・羽黒線	犬山駅東口～高根				—
タクシー・福祉輸送		市全域	—	—	交通事業者等	—

(3) 基本方針と評価指標

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。

評価指標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・自転車等駐車場を維持・確保します。
- ・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。

評価指標2：乗継利便性向上に資する取り組み件数

基本方針3 地域のニーズに対応した交通サービス

- ・市内の公共交通による人口カバー率は95.9%を有するものの、市街化調整区域の集落地等に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、わん丸君バス、デマンド型交通、タクシー等の活用を検討し、地域の移動特性に応じた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。

評価指標3：公共交通の不満度

基本方針4 災害にも安全・安心な公共交通

- ・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。
- ・環境負荷の低減に資するとともに、災害時の非常用電源としても活用可能な電気バス等の導入を推進します。

評価指標4-1：交通分野での災害協定の締結数

評価指標4-2：電気バス等の導入台数

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(2020)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、関係者が連携して利用促進施策を推進します。
- ・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。
- ・犬山駅や商業施設、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推進します。

評価指標5：関係者が連携・協働した取組みの件数

9. 計画目標と目標を達成するために実施する事業

(1) 計画目標

基本方針それぞれの評価指標について、目標値を設定します。

基本方針1

評価指標1	現況値	目標値
公共交通の総利用者数	9,983,742 人／年	11,680,000 人／年

※鉄道は名鉄各線の市内各駅乗降者数、路線バスは岐阜バスリトルワールド・モンキーパーク線及び明治村線、わん丸君バスは全路線、タクシーは犬山タクシー(株)の年間利用者数合計とし、各運行事業者の運行実績データより算出

※目標値はコロナ禍前の令和元(2019)年度の水準としているが、今後の社会情勢に応じて適宜見直しを行う

基本方針2

評価指標2	現況値	目標値
乗継利便性向上に資する取組み件数	—	5件

※件数は計画期間の累計件数

※基本方針2の施策「乗継環境の改善」の実施事業③～⑦の5件を目標とする

基本方針3

評価指標3	現況値 (R3)	目標値
公共交通の不満足度	19.0%	現況値以下

※公共交通に関する市民アンケート調査の公共交通の満足度において、「やや不満」+「不満」の割合

基本方針4

評価指標4-1	現況値	目標値
交通分野での災害協定締結数	—	5件

評価指標4-2	現況値	目標値
電気バス等の導入台数	—	1台

基本方針5

評価指標5	現況値	目標値
関係者が連携・協働した取組み件数	—	9件

※件数は計画期間の累計件数

※基本方針5の施策「公共交通の利用促進」「連携強化」の実施事業⑬～⑳の9件を目標とする

(2) 実施事業

計画の目標を達成するために実施する事業を設定します。取組みにあたっては、各事業の実施主体やスケジュールを明確にしたうえで推進していきます。

基本方針	施策	実施事業
1	まちづくりと連携したサービスの確保・維持・活性化	①鉄道・路線バス・わん丸君バス・タクシーの確保・維持・活性化
		②各公共交通の連携
2	乗継環境の改善	③乗り継ぎを考慮したダイヤの見直し
		④主要バス停の待合環境整備
		⑤乗り継ぎに必要な運行情報の提供
		⑥キャッシュレス決済の導入
		⑦駐車場・自転車等駐車場の維持・確保
3	ニーズに対応したサービスの実施	⑧交通空白地域のニーズに対応したサービスの実施
		⑨地域の移動特性に応じたサービスの実施
4	災害対策の推進	⑩災害発生時の公共交通の行動指針策定の推進
		⑪交通分野の災害協定の締結
		⑫電気バス等の導入
5	公共交通の利用促進	⑬公共交通の乗り方教室の開催
		⑭転入者への公共交通情報の提供
		⑮エコ通勤・エコ通学の推進
		⑯運転免許返納者への支援
		⑰商業・観光施設と連携した公共交通利用者特典の提供
		⑱公共交通を利用した観光ルートの紹介
		⑲公共交通への愛着の向上
	連携強化	⑳関係者のパートナーシップの強化
		㉑運転手不足解消に向けた取組み

【施策：まちづくりと連携したサービスの確保・維持・活性化】

①鉄道・路線バス・わん丸君バス・タクシーの確保・維持・活性化	
事業内容	市外や市内拠点間の有機的なネットワークによりまちづくりを支えるため、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に応じたサービスを提供するとともに、確保・維持・活性化に向けた取組みを実施します。
実施主体	犬山市・交通事業者

②各公共交通の連携	
事業内容	市民や市外からの来訪者の移動需要に対応した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・活性化するため、鉄道、路線バス、わん丸君バス、近隣市町コミュニティバス等が連携を図ります。
実施主体	犬山市・交通事業者・近隣市町

【施策：乗継環境の改善】

③乗り継ぎを考慮したダイヤの見直し	
事業内容	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や、乗り継ぎが発生するバス停は、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となるよう見直しを実施します。
実施主体	犬山市・交通事業者

④主要バス停の待合環境整備	
事業内容	主要なバス停において、商業施設等の休憩場所を活用するなど、待合スペースの確保を推進します。
実施主体	犬山市・交通事業者

⑤乗り継ぎに必要な運行情報の提供	
事業内容	鉄道・バス・タクシーといった公共交通では、経路検索アプリで乗り継ぎ検索が可能となっています。提供する情報の充実を図るとともに、こうしたサービスの認知度向上に向けた取組みを実施します。
実施主体	犬山市・交通事業者

⑥キャッシュレス決済の導入	
事業内容	岐阜バスでは、令和6（2024）年春にICカード「ayuca」から「manaca」へ移行し、その他公共交通との相互利用が可能となります。わん丸君バスではキャッシュレス決済としてPayPayが利用できますが、利便性の向上に向けて、さらなるキャッシュレス決済の導入を推進します。
実施主体	犬山市・交通事業者

⑦駐車場・自転車等駐車場の維持・確保	
事業内容	鉄道駅や主要バス停において駐車場や自転車等駐車場の維持・確保します。
実施主体	犬山市・交通事業者

【施策：ニーズに対応したサービスの実施】

⑧交通空白地域のニーズに対応した移動サービスの実施	
事業内容	市街化調整区域の集落地等の交通空白地域のニーズに対応した移動手段として考えられるデマンド型交通やパーソナルモビリティ等の少量輸送の調査・研究を実施し、必要に応じて導入します。
実施主体	犬山市・交通事業者・町内会等

⑨地域の移動特性に応じたサービスの実施	
事業内容	買い物や通院といった日常的な移動を担うため、地域や年齢層の移動特性に応じて、タクシー車両等を活用したサービスを実施します。
実施主体	犬山市・交通事業者・町内会等

【施策：災害対策の推進】

⑩災害発生時の公共交通の行動指針策定の推進	
事業内容	自然災害が発生した場合の公共交通に関する被害の予防策や対応策を定めた行動指針の策定を推進します。
実施主体	犬山市・交通事業者・企業

⑪交通分野の災害協定の締結	
事業内容	災害時に必要な物資や被災者の輸送、車両の提供等、交通分野の支援について、民間企業や関係機関と災害協定を締結します。
実施主体	犬山市・交通事業者・企業

⑫電気バス等の導入	
事業内容	環境負荷が少なく、災害時等の非常用電源としても活用可能な電気バス等を導入します。
実施主体	犬山市・交通事業者

【施策：公共交通の利用促進】

⑬公共交通の乗り方教室の開催	
事業内容	路線バスやわん丸君バスの利用方法について学ぶ乗り方教室を実施します。
実施主体	犬山市・交通事業者・学校・各種団体

⑭転入者への公共交通情報の提供	
事業内容	犬山市へ転入してきた人を対象に、転入手続きの際に時刻表・路線図等の公共交通情報を提供します。
実施主体	犬山市

⑮エコ通勤・エコ通学の促進	
事業内容	市内の企業や大学と連携し、マイカー通勤・通学を公共交通へ転換する「エコ通勤」「エコ通学」を促進する取組みを実施します。
実施主体	犬山市・企業・学校

⑯運転免許返納者への支援	
事業内容	運転免許証を返納した高齢者へのわん丸君バス乗車回数券の配布や路線バス、タクシーの運賃割引を継続します。
実施主体	犬山市・交通事業者・警察

⑰商業・観光施設と連携した公共交通利用者特典の提供	
事業内容	市内観光施設の入場料と各種特典、鉄道・路線バスの運賃がセットになった企画きっぷの販売を継続します。また、公共交通を利用して商業施設や観光施設等を訪れた人を対象に、施設で利用できる割引券やポイント等の特典を提供する取組みを実施します。
実施主体	犬山市・交通事業者・企業

⑱公共交通を利用した観光ルートの紹介	
事業内容	観光施設を公共交通でめぐる観光ルートを紹介します。情報発信にあたっては、広報や市HPとともに、デジタル技術も活用します。
実施主体	犬山市・交通事業者・企業

⑲公共交通への愛着の向上	
事業内容	小中学生を対象に公共交通の絵画や川柳を募集する等、公共交通に親しみを持ってもらい、将来の利用につながる取組みを実施します。また、作品を車内に掲載すること等で家族の公共交通利用を促進します。
実施主体	犬山市・交通事業者・学校

【施策：連携強化】

⑳関係者のパートナーシップの強化	
事業内容	企業や交通事業者、地域住民、行政がお互いにコミュニケーションを取り、交通に関わる困りごとを相談しやすい関係づくりを行うことで、パートナーシップを強化します。
実施主体	犬山市・交通事業者・企業・地域住民

㉑運転手不足解消に向けた取組み	
事業内容	バスやタクシーの交通事業者等と連携し、求職者への自動車運転手の就職支援情報の提供や就職説明会の支援を図ります。
実施主体	犬山市・交通事業者・関係機関

表 実施スケジュール

■実施準備 ■実施

	施策	実施事業	実施主体	実施スケジュール				
				R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
基本方針1	まちづくりと連携したサービスの確保・維持・活性化	① 鉄道・路線バス・わん丸君バス・タクシーの確保・維持・活性化	犬山市・交通事業者					
		② 各公共交通の連携	犬山市・交通事業者・近隣市町					
基本方針2	乗継環境の改善	③ 乗り継ぎを考慮したダイヤの見直し	犬山市・交通事業者					
		④ 主要バス停の待合環境整備	犬山市・交通事業者					
		⑤ 乗り継ぎに必要な運行情報の提供	犬山市・交通事業者					
		⑥ キャッシュレス決済の導入	犬山市・交通事業者					
		⑦ 駐車場・自転車等駐車場の維持・確保	犬山市・交通事業者					
基本方針3	ニーズに対応したサービスの実施	⑧ 交通空白地域のニーズに対応したサービスの実施	犬山市・交通事業者・町内会等					
		⑨ 地域の移動特性に応じたサービスの実施	犬山市・交通事業者・町内会等					
基本方針4	災害対策の推進	⑩ 災害発生時の公共交通の行動指針策定の推進	犬山市・交通事業者・企業					
		⑪ 交通分野の災害協定の締結	犬山市・交通事業者・企業					
		⑫ 電気バス等の導入	犬山市・交通事業者					
基本方針5	公共交通の利用促進	⑬ 公共交通の乗り方教室の開催	犬山市・交通事業者・学校・各種団体					
		⑭ 転入者への公共交通情報の提供	犬山市					
		⑮ エコ通勤・エコ通学の推進	犬山市・企業・学校					
		⑯ 運転免許返納者への支援	犬山市・交通事業者・警察					
		⑰ 商業・観光施設と連携した公共交通利用者特典の提供	犬山市・交通事業者・企業					
		⑱ 公共交通を利用した観光ルートの紹介	犬山市・交通事業者・企業					
	⑲ 公共交通への愛着の向上	犬山市・交通事業者・学校						
連携強化	⑳ 関係者のパートナーシップの強化	犬山市・交通事業者・企業・地域住民						
	㉑ 運転手不足解消に向けた取り組み	犬山市・交通事業者・関係機関						

10. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の評価・検証

本計画で位置づけた事業は、毎年度 PDCA サイクルを実施して推進していきます。各事業については毎年度進捗を確認し、評価内容を次年度以降の事業へ反映します。中間年度及び最終年度には、計画目標の達成度について評価・検証を行い、必要に応じて計画を見直します。

表 計画の評価・検証スケジュール

	令和6年度 (2024)		令和7年度 (2025)		令和8年度 (2026)		令和9年度 (2027)		令和10年度 (2028)	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
PLAN 事業の計画	次年度 実施事業の計画		反映		反映		反映		反映	
DO 事業の実施	事業の実施 (利用促進等)		反映		アンケート調査等の実施		反映		反映	
CHECK 事業内容や 目標達成状況の 確認・評価	実施事業の進捗確認・評価 確認指標の評価・検証		反映		中間評価		反映		最終評価	
ACTION 改善・反映	次年度以降の実施事業 改善・反映		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		次期地域公共 交通計画策定	

(2) 計画の確認指標

各事業の進捗確認とともに、以下の確認指標について毎年度または中間年度に評価・検証し、計画の進捗状況を確認します。

確認指標 1 各公共交通の利用者数【毎年度】		現況値 R4(2022)
名鉄	犬山駅	5,325,884 人
	犬山口駅	731,360 人
	犬山遊園駅	412,796 人
	羽黒駅	1,149,798 人
	楽田駅	1,142,198 人
	善師野駅	534,084 人
	富岡前駅	292,852 人
岐阜バス	リトルワールド・モンキーパーク線	49,662 人
	明治村線	140,070 人
わん丸君バス	朝便栗栖線	—
	朝便今井線	—
	楽田東部線	4,972 人
	楽田西部線	9,530 人
	善師野・塔野地線	16,044 人
	内田線	9,639 人
	栗栖・富岡線	12,272 人
	上野線	15,737 人
	今井・前原線	21,027 人
	入鹿・羽黒線	19,888 人
タクシー		95,929 人

※名鉄は市内各駅の乗降者数、路線バス及びわん丸君バスは乗車人員、タクシーは犬山タクシー(株)の年間利用者数

確認指標 2 小学校区別の公共交通の不満度【中間年度】	現況値 R3(2021)
犬山北小学校区	17.2%
犬山南小学校区	18.8%
犬山西小学校区	17.7%
城東小学校区	14.4%
今井小学校区	11.1%
栗栖小学校区	19.0%
羽黒小学校区	28.3%
東小学校区	17.3%
楽田小学校区	26.7%
池野小学校区	30.0%

※公共交通に関する市民アンケート調査の公共交通の満足度において、「やや不満」+「不満」の割合

確認指標3	わん丸君バスの費用負担【毎年度】	現況値 R4(2022)
	わん丸君バスの運賃収入	8,416,300 円
	国庫補助金	5,449,000 円
	運行負担金	62,943,780 円
	わん丸君バスの利用者一人当たりの運行負担金	577 円
	収支率	11.1%