

6 公共交通を取り巻く社会環境の変化

(1) 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

国土交通省では、全国の「地域の足」「観光の足」を確保するための「交通空白」の解消に向けた取組や、地域の多様な関係者の「共創」により、地域交通の利便性・生産性・持続可能性を高める取組、さらには地域公共交通計画の策定・アップデート等を広域的に推し進める人材の育成を後押ししています。

事例・コラム) 本町における取組～三好自動車学校の送迎バスを活用した地域の移動手段確保～

■地域の輸送資源活用事業

<概要>
 自動車学校スクールバスの空席を活用した地域住民の混乗化を実施
 実施期間：R7.6～R8.3（実証運行）
 利用料金：無料
 対象者：65歳以上の一人で乗降可能な住民
 運行日：自動車学校の営業日（スクールバス運行日）
 ルート：ららぽーと・三ツ池線
 便数：4便/日

<経緯>
コミバス路線再編後、不満割合が増加（10.5ポイント悪化）したことを受け実施
減便した地域を走行するスクールバスを活用することで、コミバス便数を仮想的に倍増（コミバス4便+スクールバス4便）させた。



The bar chart shows satisfaction levels for two groups: 'Satisfied' (満足) and 'Dissatisfied' (不満). For the 'Satisfied' group (n=144), the rates are 22.9%, 23.9%, 17.4%, and 13.4%. For the 'Dissatisfied' group (n=71), the rates are 73.0%, 36.4%, 17.3%, and 25.9%. The legend indicates categories: 満足 (Satisfied), やや満足 (Somewhat Satisfied), 普通 (Average), やや不満 (Somewhat Dissatisfied), and 不満 (Dissatisfied).

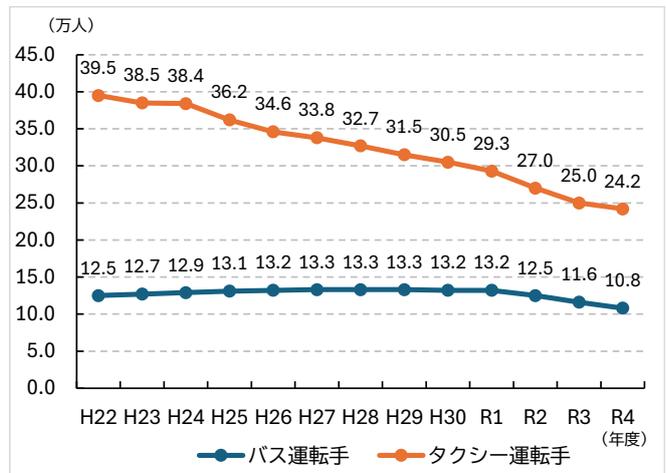
The photo shows two men in suits, one holding a certificate, with the text '【協力事業者協定締結式】' (Partnership Agreement Signing Ceremony).

The flyer is titled '【留意】' (Attention) and says 'スクールバスの空席に乗りできます！' (You can ride on empty school bus seats!). It includes contact information for the local government and a QR code.

(2) 担い手不足

路線バスは、少子高齢化・人口減少の進展や、マイカーの普及やライフスタイルの変化等により、これまでも輸送需要そのものが減少していましたが、運転手不足を理由として、全国各地で減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段の確保の観点から大変深刻な状況となっています。

▼ バス・タクシーの運転手数の推移



(資料：国土交通省)

(3) 交通DX

交通事業者は、従来から経営環境が厳しく、その上コロナ禍による需要の減少、燃料費の高騰・不安定化、人材不足などによって危機に瀕しており、こうした状況を打開するためには、DXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化が不可欠となっています。

事例・コラム)「じゅんかい君」におけるキャッシュレス決済の導入

じゅんかい君の運賃支払いには、バーコード決済の「PayPay」が利用できます。

バス停に貼付されている二次元バーコードを読み取り、乗車時にドライバーに画面を提示し、支払処理を行うことで、運賃の支払いが完了します。

<バス停>



事例・コラム) みよし市におけるバス接近表示モニターを設置

みよし市では、コミュニティバス「さんさんバス」のバスロケーションシステムの情報を活用し、主要なバス停（イオン三好アイ・モール、みよし市役所、三好ヶ丘駅等）において、バスの運行情報を表示するモニターを設置しています。

これにより、「バスがどこを走っているか」「いつバスが到着するか」が分かるようになっています。



7 東郷町における地域公共交通の課題

東郷町のような公共交通の現状、各種ニーズ調査結果、住民懇談会での意見、現行計画の評価で整理した事項から、東郷町の交通将来像や上位・関連計画の視点を加味した上で、東郷町における地域公共交通の課題（集約課題）を整理します。

調査項目	各調査からみえる特徴	集約課題との対応		
		1	2	3
1 東郷町のようす	本町の人口は令和2年現在で増加傾向にあるが、推計では令和7年をピークとして減少傾向に転じる。		●	
	高齢化率は令和2年現在で23.6%となっており、一貫して増加傾向となっている。		●	
	人口密度は町の西部と北部で高く、高齢者に限った人口密度は北部が高い。		●	●
	町内の多くの主要施設はバス路線沿線に立地しており、鉄道駅へのアクセスも保たれている。	●		
	通勤・通学流動において、本町は名古屋市やみよし市といった東西方向の結びつきが強い。	●		
本町に関連する移動の交通手段では、自動車が70~75%を占めている。	●		●	
2 公共交通の現状	鉄道駅から800m、バス停から300mを圏域とした場合の公共交通人口カバー率は87.7%となっている。	●	●	
	鉄道駅やバス停へのアクセスが困難な人や、時間的に利用が難しい移動ニーズに対応した、デマンドタクシーや一般タクシーが運行されている。		●	
	路線バスの利用者数は、コロナ禍前の約94%まで回復し、令和6年時点では横ばい傾向に移行している。	●	●	●
	じゅんかい君の利用者数は、令和3年の路線再編後増加傾向が継続しているが、コースによって増加具合が異なる。		●	●
	東郷・藤田医大バスの利用者数は増加傾向にあるが、利用者1人あたりの町負担金は、本町が運行費を負担している他のバス交通の6倍以上となっている。		●	
デマンドタクシーは、運行開始から利用者数の増加が続いており、それに伴って運行負担金も増加している。		●	●	
3-1 町民ニーズ・意向	町内の公共交通全体の満足度は23.1%で、不満割合の49.7%よりも低い。	●	●	●
	じゅんかい君が便利になる条件は「運行本数が増える」、「行きたいところに行ける」、「駅などで乗り継ぎが便利になる」の順となっている。		●	●
	じゅんかい君の運行を拡充するためには、税負担や利用者負担を増加させてもよいという回答が多い。		●	
	じゅんかい君の運行の維持・拡充のための運賃値上げでは、1乗車200円（高齢者100円）まで許容できるという回答が多くあった。		●	
公共交通に期待する役割のうち、健康面や環境面に対する役割を求めている割合は低い。			●	
3-2 バス利用者 ニーズ・意向	じゅんかい君の総合的な満足度は73.8%で、不満割合の14.9%よりも高い。		●	●
	「バスの便数・運行間隔」や「乗り継ぎの際の待ち時間」等では不満割合が満足度を上回っている。		●	●
	名鉄バスの総合的な満足度は52.2%で、不満割合の27.9%よりも高い。	●		●
	「バスの便数・運行間隔」や「バスが時刻表どおりに発着すること」等では不満割合が満足度を上回っている。	●		●
じゅんかい君の運行を拡充するためには、税負担や利用者負担を増加させてもよいという回答が多い。		●		
3-3 デマンドタクシー 利用者ニーズ・意向	デマンドタクシーの満足度は53.8%で、不満割合の34.6%よりも高く、利用している人の方が満足度が高い。		●	●
	運行維持などのために値上げせざるを得ない場合は、「500円」という回答が多い。		●	
3-4 住民懇談会	町内を東西方向へ路線バスが運行していることや、じゅんかい君が駅へアクセスしていること、タクシーのアプリが使えること等が「良い点」として挙げられた。	●		●
	名鉄バスについては、本数の少なさ（東西線、祐福寺線）や遅延すること、乗るまでの情報が少ないことなどが「改善点」として挙げられた。	●	●	●
	じゅんかい君の運賃について、複数の地区で少しでも便利にするために「無料対象者（特に高齢者）の有料化」や「1乗車200円」といった意見が出された。		●	
	デマンドタクシーについて、予約が取りづらい時間帯があるという意見が多く出された。			●
4 前計画の評価	公共交通の利用者数は、前計画策定時よりも全ての交通モードで増加し、必達目標を達成したものの、努力目標は達成していない。	●		●
	じゅんかい君の満足度（不満割合）は、前計画策定時から路線再編を経て一時的に悪化したが、路線や利用方法が定着したことから、不満割合が低下し目標を達成した。		●	●
	前計画策定後から、様々な関係者と連携した利用促進策や利便増進策を実施し、目標を達成した。			●

【課題整理にあたっての視点】

<東郷町地域公共交通計画の交通将来像>

**公共交通が暮らしとともにある
安心して住み続けられるまち**

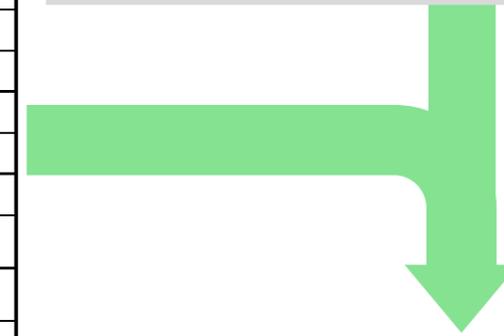
→公共交通がまちづくりの実現を支援・誘導するとともに、町民が安心して暮らし、住み続ける上で必要不可欠な都市インフラの1つとして機能・利用されることを期待する。

<公共交通の上位・関連計画>

- コンパクト＋ネットワークを基本とし、公共交通を利用しやすくすることで、誰もが外出しやすいまちをつくることを目指している。
- 環境面からも「脱炭素」を目指し、町内や尾三地区等において公共交通ネットワークの連携を強化することで、公共交通機関の利用を促進することとしている。

<公共交通を取り巻く社会環境>

- 地域の多様な関係者と公共交通について「共創」する取組が行われている。
- 全国的にバス運転手の人手不足が深刻化しており、人手不足に起因する路線の廃止等が起こっている。
- デジタル技術を活用した利用者の利便性向上や事業者の効率化・高度化を図る交通DXの取組が進んでいる。



東郷町の地域公共交通の集約課題（案）

- 町内各地域とつながり、広域的な移動を可能にする公共交通ネットワークの確保
- 町内移動の利便性の向上及び各公共交通の持続可能な運行
- 様々な関係者が自分事として公共交通を育む、連携・協働した取組の推進

(1) 集約課題1

1 東郷町のようす
① 町内の多くの主要施設はバス路線沿線に立地しており、鉄道駅へのアクセスも保たれている。
② 通勤・通学流動において、本町は名古屋市やみよし市といった東西方向の結びつきが強い。
③ 本町に関連する移動の交通手段では、自動車が70~75%を占めている。
2 公共交通の現状
④ 鉄道駅から800m、バス停から300mを圏域とした場合の公共交通人口カバー率は87.7%となっている。
⑤ 路線バスの利用者数は、コロナ禍前の約94%まで回復し、令和6年時点では横ばい傾向に移行している。
3 町民ニーズ・意向
⑥ 町内の公共交通全体の満足度は23.1%で、不満割合の49.7%よりも低い。
4 バス利用者ニーズ・意向
⑦ 名鉄バスの総合的な満足度は52.2%で、不満割合の27.9%よりも高い。
⑧ 「バスの便数・運行間隔」や「バスが時刻表どおりに発着すること」等では不満割合が満足度を上回っている。
6 住民懇談会
⑨ 町内を東西方向へ路線バスが運行していることや、じゅんかい君が駅へアクセスしていること、タクシーのアプリが使えること等が「良い点」として挙げられた。
⑩ 名鉄バスについては、本数の少なさ（東西線、祐福寺線）や遅延すること、乗るまでの情報が少ないことなどが「改善点」として挙げられた。
7 現行計画の評価
⑪ 公共交通の利用者数は、前計画策定時よりも全ての交通モードで増加し、必達目標を達成したものの、努力目標は達成していない。



【主な個別課題等】
<ul style="list-style-type: none">● 鉄道駅が立地していない本町における、広域的な公共交通移動を担うバス路線の維持・活性化● 町内各地域から、町外の鉄道駅や町内の交通結節点へのアクセスの確保・維持● 遅延の減少や運行間隔の改善等、路線バスに対する信頼感の向上による利用者の確保



1 町内各地域とつながり、広域的な移動を可能にする公共交通ネットワークの確保

(2) 集約課題2

1 東郷町のように
① 本町の人口は令和2年現在で増加傾向にあるが、推計では令和7年をピークとして減少傾向に転じる。
② 高齢化率は令和2年現在で23.6%となっており、一貫して増加傾向となっている。
③ 人口密度は町の西部と北部で高く、高齢者に限った人口密度は北部で高い。
2 公共交通の現状
④ 鉄道駅から800m、バス停から300mを圏域とした場合の公共交通人口カバー率は87.7%となっている。
⑤ 鉄道駅やバス停へのアクセスが困難な人や、時間的に利用が難しい移動ニーズに対応した、デマンドタクシーや一般タクシーが運行されている。
⑥ 路線バスの利用者数は、コロナ禍前の約94%まで回復し、令和6年時点では横ばい傾向に移行している。
⑦ じゅんかい君の利用者数は、令和3年の路線再編後増加傾向が継続しているが、コースによって増加具合が異なる。
⑧ 東郷・藤田医大バスの利用者数は増加傾向にあるが、利用者1人あたりの町負担金は、本町が運行費を負担している他のバス交通の6倍以上となっている。
⑨ デマンドタクシーは、運行開始から利用者数の増加が続いており、それに伴って運行負担金も増加している。
3 町民ニーズ・意向
⑩ 町内の公共交通全体の満足度は23.1%で、不満割合の49.7%よりも低い。
⑪ じゅんかい君が便利になる条件は「運行本数が増える」、「行きたいところに行ける」、「駅などで乗り継ぎが便利になる」の順となっている。
⑫ じゅんかい君の運行を拡充するためには、税負担や利用者負担を増加させてもよいという回答が多い。
⑬ じゅんかい君の運行の維持・拡充のための運賃値上げでは、1乗車200円（高齢者100円）まで許容できるという回答が多くあった。
4 バス利用者ニーズ・意向
⑭ じゅんかい君の総合的な満足度は73.8%で、不満割合の14.9%よりも高い。
⑮ 「バスの便数・運行間隔」や「乗り継ぎの際の待ち時間」等では不満割合が満足度を上回っている。
⑯ じゅんかい君の運行を拡充するためには、税負担や利用者負担を増加させてもよいという回答が多い。
5 デマンドタクシー利用者ニーズ・意向
⑰ デマンドタクシーの満足度は53.8%で、不満割合の34.6%よりも高く、利用している人の方が満足度が高い。
⑱ 運行維持などのために値上げせざるを得ない場合は、「500円」という回答が多い。
6 住民懇談会
⑲ 名鉄バスについては、本数の少なさ（東西線、祐福寺線）や遅延すること、乗るまでの情報が少ないことなどが「改善点」として挙げられた。
⑳ じゅんかい君の運賃について、複数の地区で少しでも便利にするために「無料対象者（特に高齢者）の有料化」や「1乗車200円」といった意見が出された。
7 現行計画の評価
㉑ じゅんかい君の満足度（不満割合）は、前計画策定時から路線再編を経て一時的に悪化したのが、路線や利用方法が定着したことから、不満割合が低下し目標を達成した。

【主な個別課題等】

- 人口減少や高齢化の進行に伴う、町内・地域内での移動需要の高まりへの対応
- じゅんかい君・デマンドタクシー利用者の満足度の維持と不満の解消
- 町内の公共交通を持続可能な運行に近づけるための運行と運賃設定の適正化

2 町内移動の利便性の向上及び各公共交通の持続可能な運行

(3) 集約課題3

1 東郷町のようす
① 人口密度は町の西部と北部で高く、高齢者に限った人口密度は北部で高い。
② 本町に関連する移動の交通手段では、自動車が70~75%を占めている。
2 公共交通の現状
③ 路線バスの利用者数は、コロナ禍前の約94%まで回復し、令和6年時点では横ばい傾向に移行している。
④ じゅんかい君の利用者数は、令和3年の路線再編後増加傾向が継続しているが、コースによって増加具合が異なる。
⑤ デマンドタクシーは、運行開始から利用者数の増加が続いており、それに伴って運行負担金も増加している。
3 町民ニーズ・意向
⑥ 町内の公共交通全体の満足度は23.1%で、不満割合の49.7%よりも低い。
⑦ じゅんかい君が便利になる条件は「運行本数が増える」、「行きたいところに行ける」、「駅などで乗り継ぎが便利になる」の順となっている。
⑧ 公共交通に期待する役割のうち、健康面や環境面に対する役割を求めている割合は低い。
4 バス利用者ニーズ・意向
⑨ じゅんかい君の総合的な満足度は73.8%で、不満割合の14.9%よりも高い。
⑩ 「バスの便数・運行間隔」や「乗り継ぎの際の待ち時間」等では不満割合が満足度を上回っている。
⑪ 名鉄バスの総合的な満足度は52.2%で、不満割合の27.9%よりも高い。
⑫ 「バスの便数・運行間隔」や「バスが時刻表どおりに発着すること」等では不満割合が満足度を上回っている。
5 デマンドタクシー利用者ニーズ・意向
⑬ デマンドタクシーの満足度は53.8%で、不満割合の34.6%よりも高く、利用している人の方が満足度が高い。
6 住民懇談会
⑭ 町内を東西方向へ路線バスが運行していることや、じゅんかい君が駅へアクセスしていること、タクシーのアプリが使えること等が「良い点」として挙げられた。
⑮ 名鉄バスについては、本数の少なさ（東西線、祐福寺線）や遅延すること、乗るまでの情報が少ないことなどが「改善点」として挙げられた。
⑯ デマンドタクシーについて、予約が取りづらい時間帯があるという意見が多く出された。
7 前計画の評価
⑰ 公共交通の利用者数は、計画策定時よりも全ての交通モードで増加し、必達目標を達成したものの、努力目標は達成していない。
⑱ じゅんかい君の満足度（不満割合）は、前計画策定時から路線再編を経て一時的に悪化したのが、路線や利用方法が定着したことから、不満割合が低下し目標を達成した。
⑲ 前計画策定後から、様々な関係者と連携した利用促進策や利便増進策を実施し、目標を達成した。

【主な個別課題等】

- 町内の公共交通に関する情報の周知・PRを契機とした、モビリティ・マネジメントの実施
- 公共交通を利用することによる様々な効果（健康・環境・経済等）の発信・周知
- 行政・交通事業者・地域企業・学校等、様々な関係者との連携の継続

3 様々な関係者が自分事として公共交通を育む、連携・協働した取組の推進

8 地域公共交通の基本的な方針

前章では、各種調査によって抽出した個別の特徴や課題を、本町の交通将来像や社会環境、上位・関連計画と照らし合わせ、集約課題を設定しました。ここでは、設定した集約課題の解決や社会潮流への対応などに向けた基本的な方針を設定します。

交通 将来像

公共交通が暮らしとともにある 安心して住み続けられるまち

▼ 地域公共交通の課題（集約課題）

1 町内各地域とつながり、
広域的な移動を可能にする
公共交通ネットワークの確保



I 広域公共交通を活かした
町民の暮らしネットワークを
構築します

【想定する施策例】

- 各公共交通の運行維持・活性化
- 民間路線バスの利用促進
- 交通結節点機能の強化 等

2 町内移動の利便性の向上及び
各公共交通の持続可能な運行



II 身近な公共交通を強化し、
運行を続けられる仕組みを
目指します

【想定する施策例】

- じゅんかい君の利便性向上（増便等）
- 持続可能性向上のための運賃適正化
- 有効性の低い事業の整理
- 運賃の決済方法の拡充 等

3 様々な関係者が自分事として
公共交通を育む、連携・協働した
取組の推進



III 関係者それぞれが考え・連携し、
公共交通を創り・育てる
環境をつくります

【想定する施策例】

- モビリティ・マネジメントの実施
- 地域の移動手段を育む活動への支援
- 乗務員の確保に向けた取組の展開 等