

知立市地域公共交通計画 (骨子案)

年 月

知立市

も く じ

- 1 はじめに.....
- 2 知立市の地域特性と公共交通の現状把握
 - 1) 上位・関連計画の整理.....
 - 2) 地域特性の把握.....
 - 3) 公共交通の現状把握.....
 - 4) 公共交通を取り巻く社会環境の整理.....
- 3 公共交通に関するニーズ調査.....
- 4 知立市地域公共交通網形成計画の評価.....
- 5 知立市の地域公共交通の課題.....
- 6 地域公共交通の基本的な方針と目標
 - 1) 基本的な方針と目標.....
 - 2) 目標を達成するために実施する事業.....
- 7 計画の評価に関する事項
 - 1) 計画評価の考え方.....
 - 2) 計画の評価指標・目標値.....

1 はじめに

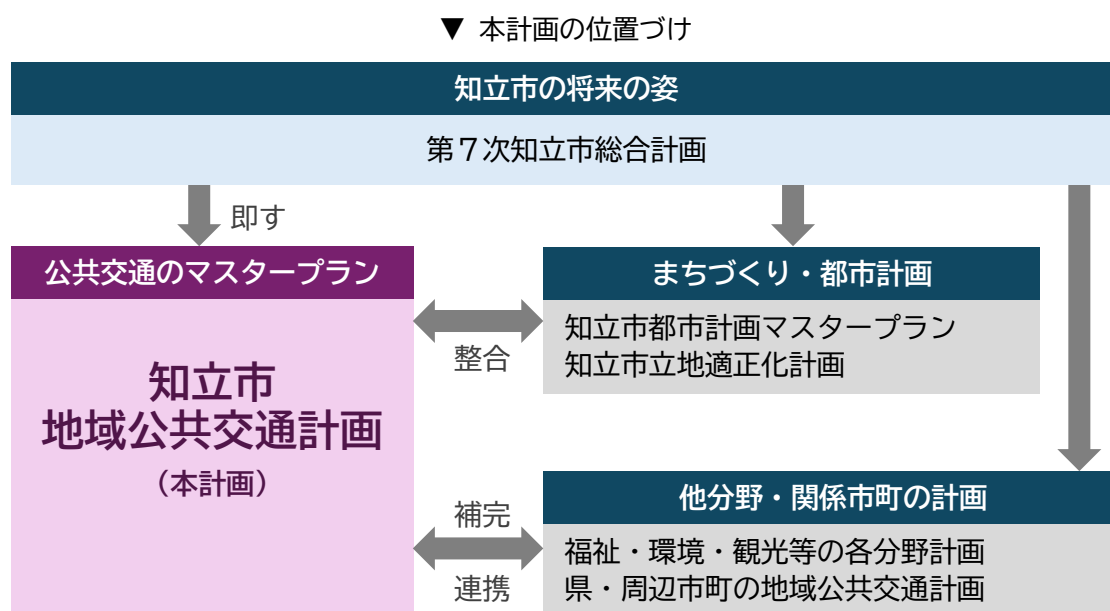
(1) 計画策定の背景

(加筆中)

(2) 計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「第7次知立市総合計画」に即し、都市計画に関する計画である「知立市都市計画マスタープラン」や「知立市立地適正化計画」の内容と調和・整合を図りつつ、観光や産業、福祉、子育て等の分野別の計画や事業と相互に連携し合いながら、本市の目指すべき都市像の実現に向けた取組みを進めます。

なお、本計画は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）の規定に基づく計画として策定します。



(3) 計画の対象

本計画の対象区域は知立市全域とします。

なお、広域的な公共交通相互の連携等については、関連する沿線市町と個別に協議・調整を行います。

(4) 計画の期間

本計画の計画期間は、上位・関連計画との関係より、2027年度から2031年度までの5か年とします。

2 知立市の地域特性と公共交通の現状把握

1) 上位・関連計画の整理

(1) 第7次知立市総合計画（2025年3月策定 計画期間：2025年度～2034年度）

まちづくりの 基本理念	<ol style="list-style-type: none"> 1 人と環境にやさしく、健康で安心して暮らせるまちづくり 2 人々が集う交流のまちづくり 3 次代を担う子どもを豊かに育むまちづくり 4 互いの人権を尊重し、思いやりの心を育むまちづくり 5 芸術や文化を大切にすまちづくり
将来像	<p>「輝くまち みんなの知立」</p> <p>にぎわう・つながる 自分らしさをかなえるまち</p>
こうありたい 知立市の未来 【抜粋】	<p>(3) 知立駅周辺の整備をきっかけに、魅力的で便利な地域になり、そこで働く人や立ち寄る人が増える。</p> <p>(5) コンパクトなまちの特性を活かして、公共交通や自転車・徒歩による移動がしやすくなるとともに、ゆっくりとした移動を楽しめるまち、遠距離移動に頼らない暮らしが形成される。</p>
まちづくりの 基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1 結婚・出産・子育て期に住み続けたいまちをつくる 2 居住地として選択される新たな流れをつくる 3 知立駅周辺の整備を契機に魅力的なまちをつくる 4 市内に新たな雇用をつくる 5 多様な市民が安心して暮らせる協働のまちをつくる
基本計画 (重点戦略) 【抜粋】	<p>3-6 市民の移動を支援する仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道からの交通結節機能を強化し、電車やミニバスなどに加え、自家用車や自転車を含めた乗換利便性の向上など、駅前広場における交通手段相互の連携強化を図ります。 ・ ミニバスの利便性向上を図るとともに、ライドシェアやシェアサイクルなどの新たなモビリティの導入を推進します。
基本計画 (分野別計画) 【抜粋】	<p>⑧ 公共交通</p> <p>市民が公共交通を利用して快適で便利に市内を移動できるように、ミニバスの利用促進を図るとともに、電車やバス、タクシーなどとの乗換利便性を向上させます。</p>

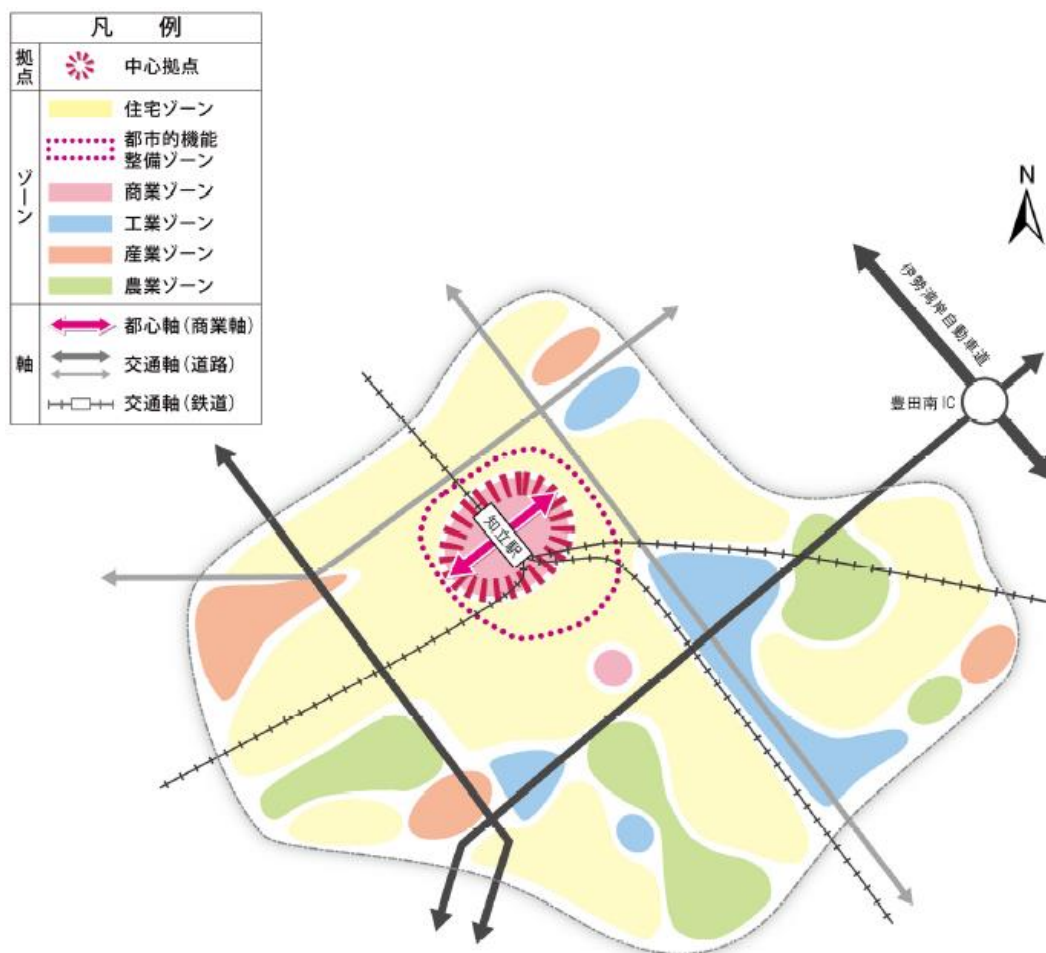
▼ こうありたい知立市の未来（左：(3)、右：(5)）



(2) 知立市都市計画マスタープラン（2020年4月策定 計画期間：2020年度～2031年度）

都市づくりの 基本理念	暮らしやすさと力強さをみんなで育み 輝ける未来を描ける まち
都市づくりの目標	1 活力あふれる力強い都市づくり 2 住みよさを感じ続けられ、強くしなやかな都市づくり 3 愛着を感じ、誇らしく思える都市づくり
公共交通の課題	✓ 交通結節点・にぎわい拠点としての知立駅周辺の拠点性の向上 ✓ 鉄道駅等の交通結節機能の強化 ✓ 知立駅を核とする地域公共交通網の強化
公共交通の方針	<p>【基本的な考え方】</p> <p>知立駅は名鉄名古屋本線、三河線が交差する鉄道ネットワークの要衝であり、連続立体交差事業の実現により、今後、より一層鉄道の利便性を活かした都市づくりが求められます。</p> <p>そのため、知立駅の拠点性を高めるよう、知立駅を核とする利便性の高い公共交通ネットワークの形成を図り、市内各地域との連携を強化します。また、市民の満足度を高めるよう公共交通サービスの充実を図ります。さらに、駅前広場など駅周辺の充実や交通結節機能の強化により、公共交通を活かした都市づくりを推進します。</p>

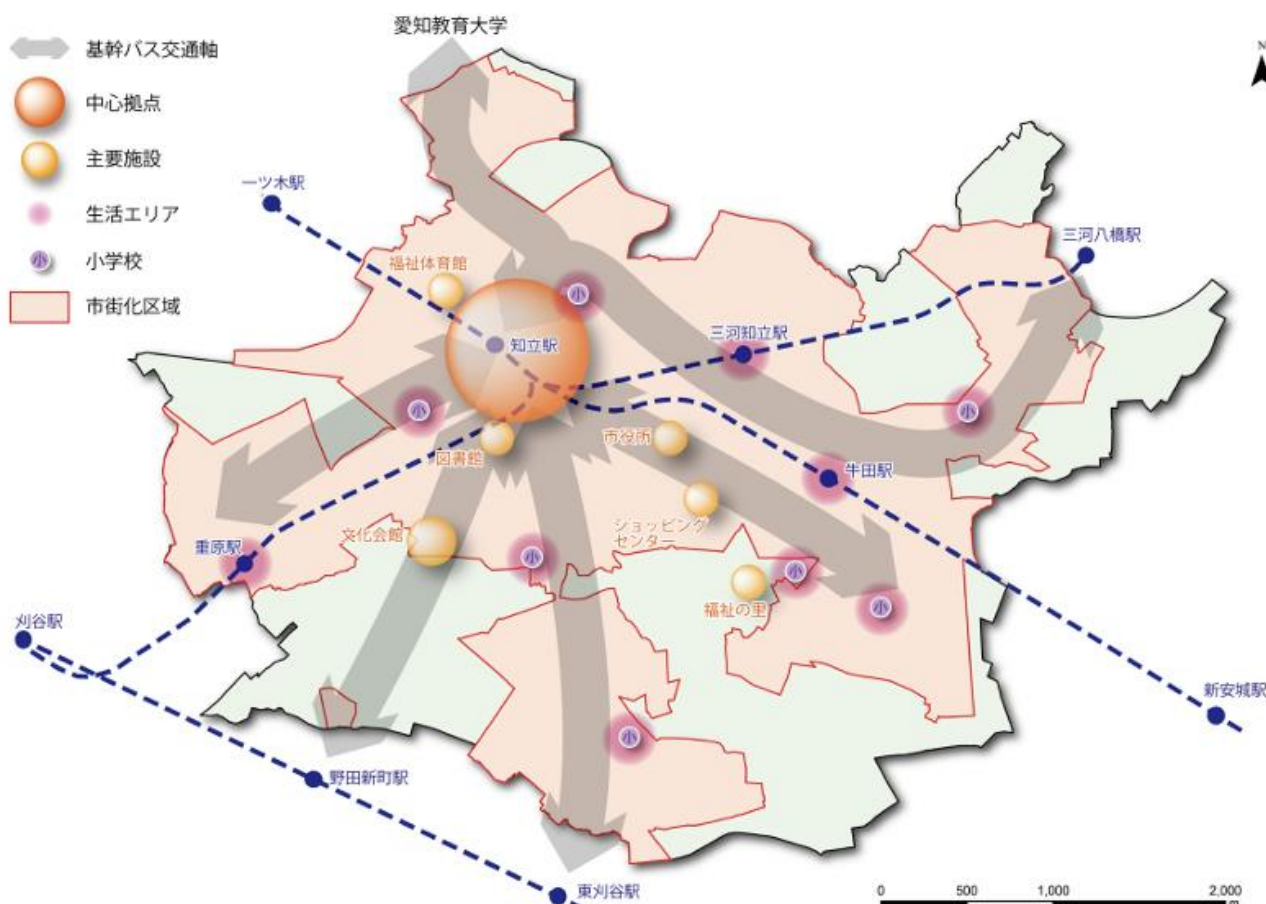
▼ 将来都市構造図



(3) 知立市立地適正化計画 (2018年3月策定、2024年3月改定 計画目標年次：2037年度)

立地の適正化に関するまちづくりの理念	『いきいきと輝く中心市街地と誰もが暮らしたくなる身近な生活圏』
まちづくり目標	① 知立駅周辺に多世代が暮らすとともに、都市の活力となる多様な都市機能が立地する 魅力ある拠点づくり ② 生活支援機能の維持・充足による生まれ育った故郷に住み続け、誰もが住みたい 身近な生活圏づくり ③ 市内のどこからでも中心市街地や目的地にアクセスできる 交通利便性の高いまちづくり
都市機能誘導施設の誘導施策	1 都市基盤整備で生み出される空間活用による都市機能の誘導 2 地域公共交通網形成計画などの策定による交通施策の実施 3 公共施設再配置による都市機能の誘導 4 国の支援制度の活用
居住誘導施策	1 快適なまちなか居住環境整備 2 良好な住環境の形成および居住促進 3 公共交通施策と連携した居住環境の向上

▼ 目指すべき都市構造図

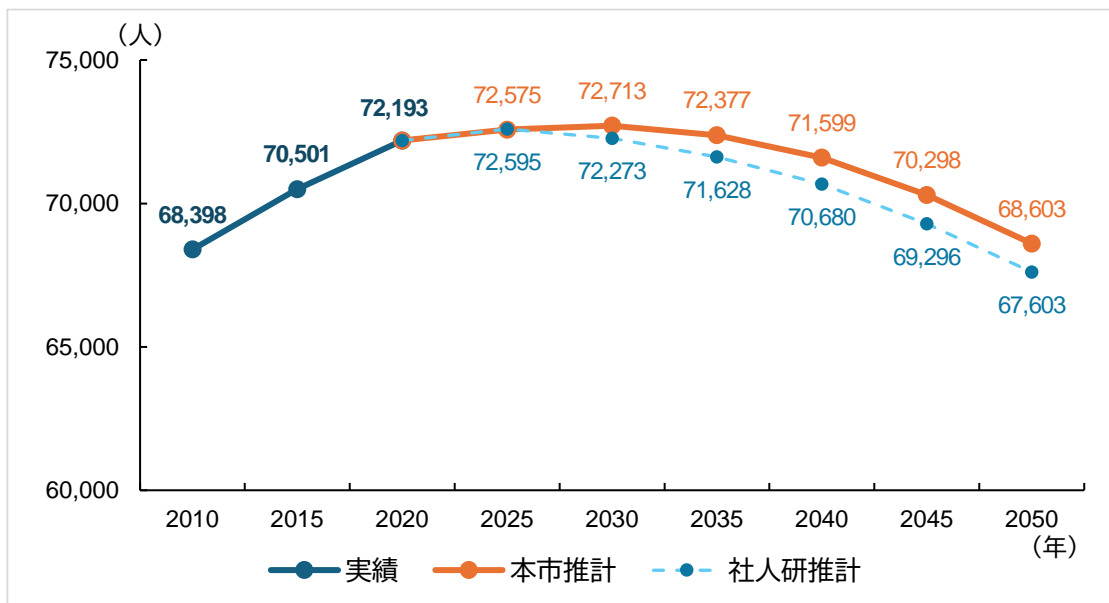


2) 地域特性の把握

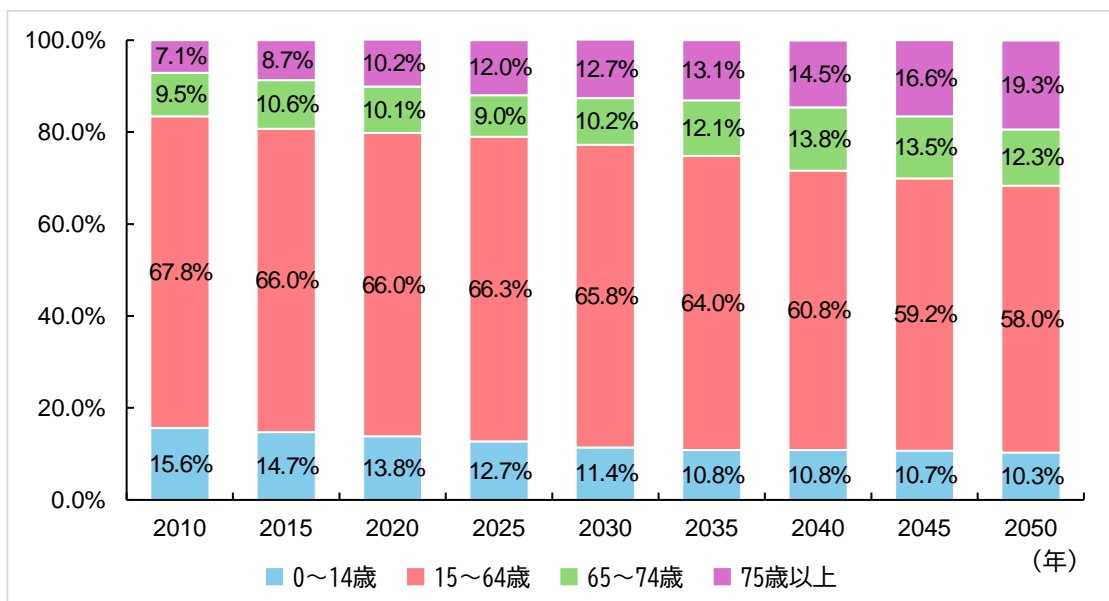
(1) 人口

- 本市の人口は増加傾向で推移してきましたが、2030～2035年頃に減少傾向へと転じることが推計されています。
- 2020年の高齢化率（65歳以上人口割合）は20.3%となっており、愛知県平均の23.5%と比較して約3ポイント低い状況となっています。
- 少子化・高齢化は人口が増加傾向の状態から進行しており、今後も続くことが推計されています。

▼ 知立市の将来推計人口



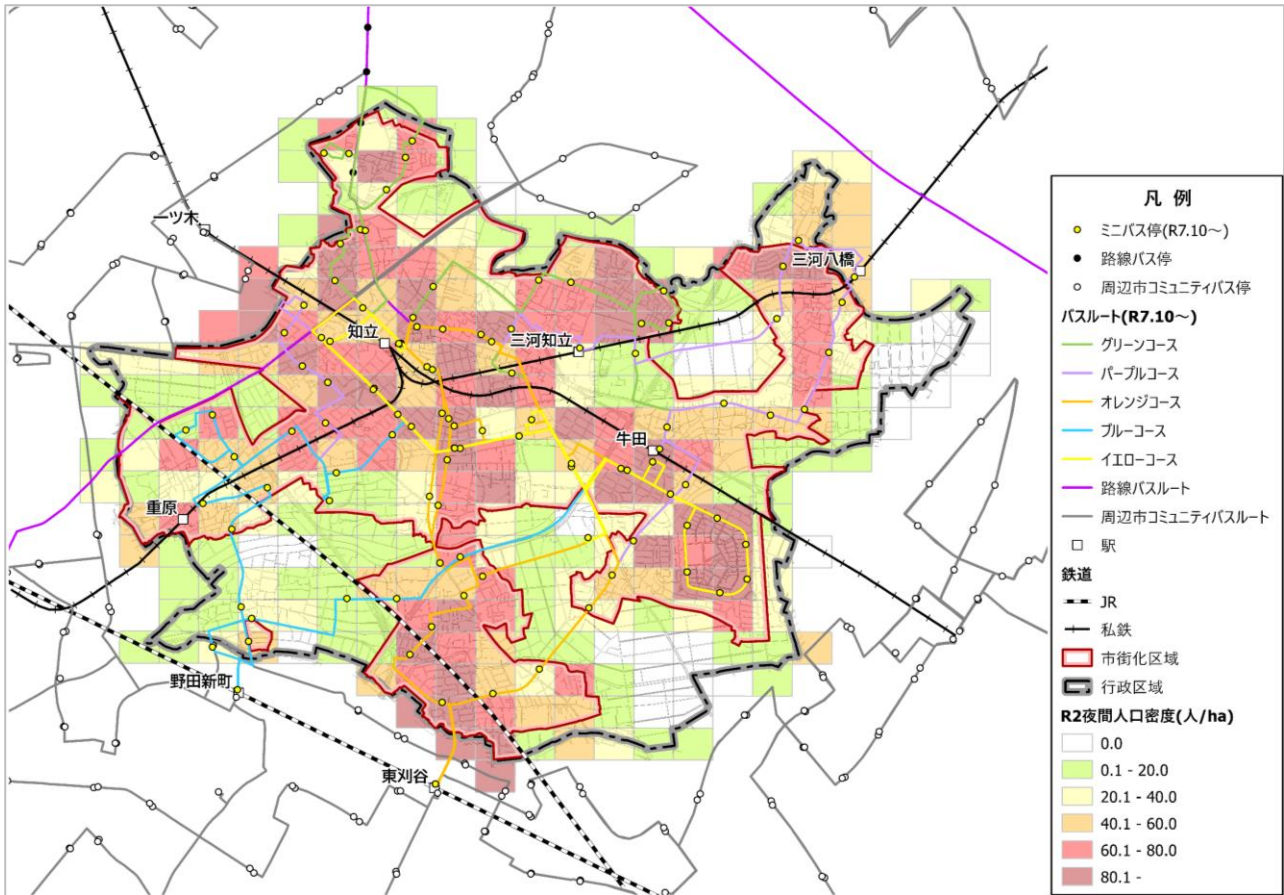
▼ 知立市の年齢4階級別人口構成（将来推計結果）



資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（2023年推計）（推計値）

- 市街化区域内のバスルート沿線に人口密度の高い地域が分布しています。
- 知立駅を中心とした地域に人口の集積がみられるものの、知立団地や東刈谷駅周辺においても人口密度の高い地域がみられます。

▼ 知立市の人口密度分布

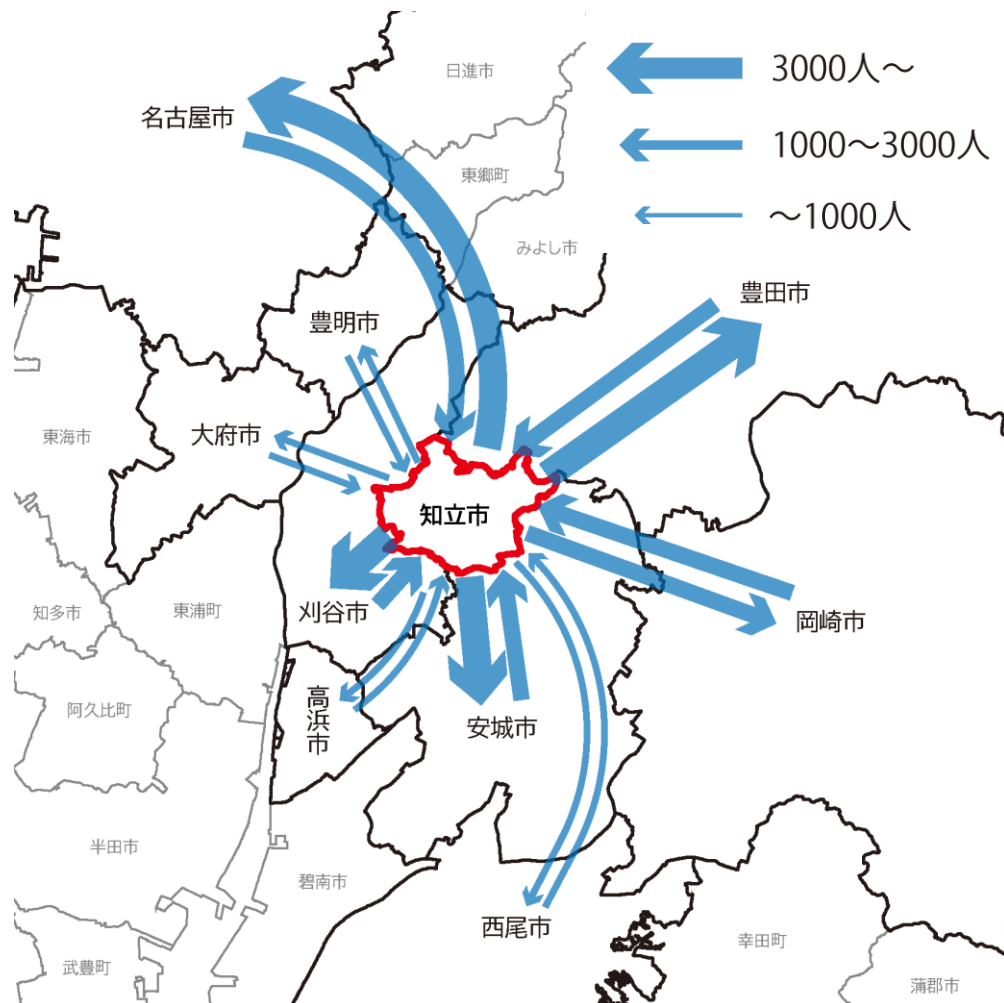


資料：国勢調査（2020年）、知立市バスマップ

(2) 通勤・通学の動き

- 周辺市町との結びつきでは、流出超過となっている市町が多くなっています。
- 流動量では刈谷市、安城市、豊田市といった隣接市が多く、次いで名古屋市、岡崎市といった順となっています。

▼ 知立市に関する通勤・通学流動



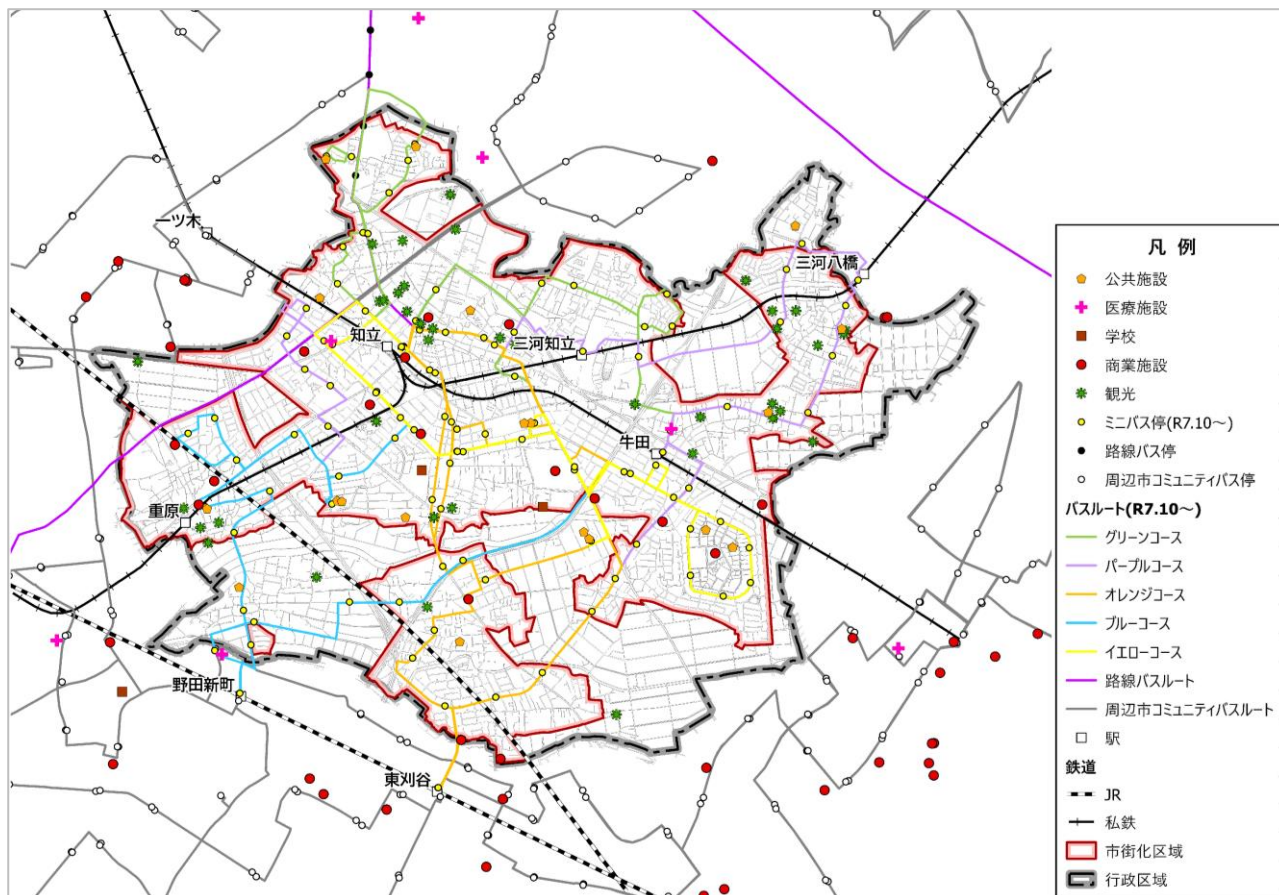
		流入			流入-流出	流出			(単位:人)	
		総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者		
他市から 知立市内へ (総計)		14,582	12,466	2,116	-12,394	26,976	24,942	2,034	知立市内から 他市へ (総計)	
周辺市	刈谷市	3,043	2,533	510	-3,879	6,922	6,607	315	刈谷市	周辺市
	安城市	2,458	2,061	397	-2,135	4,593	4,397	196	安城市	
	豊田市	1,745	1,429	316	-2,957	4,702	4,478	224	豊田市	
	名古屋市	1,608	1,575	33	-2,136	3,744	3,194	550	名古屋市	
	岡崎市	1,269	1,084	185	-481	1,750	1,582	168	岡崎市	
	大府市	302	277	25	-315	617	579	38	大府市	
	西尾市	419	384	35	-140	559	552	7	西尾市	
	高浜市	429	328	101	-107	536	493	43	高浜市	
豊明市	538	445	93	37	501	392	109	豊明市		

資料：国勢調査（2020年）

(3) 施設立地

- 市街化区域内に多くの施設が立地しているとともに、ミニバス沿線で施設立地が多くみられます。
- 求心力の高い大型の商業施設が、市の中心部に立地しています。

▼ 知立市内の主要施設の立地状況



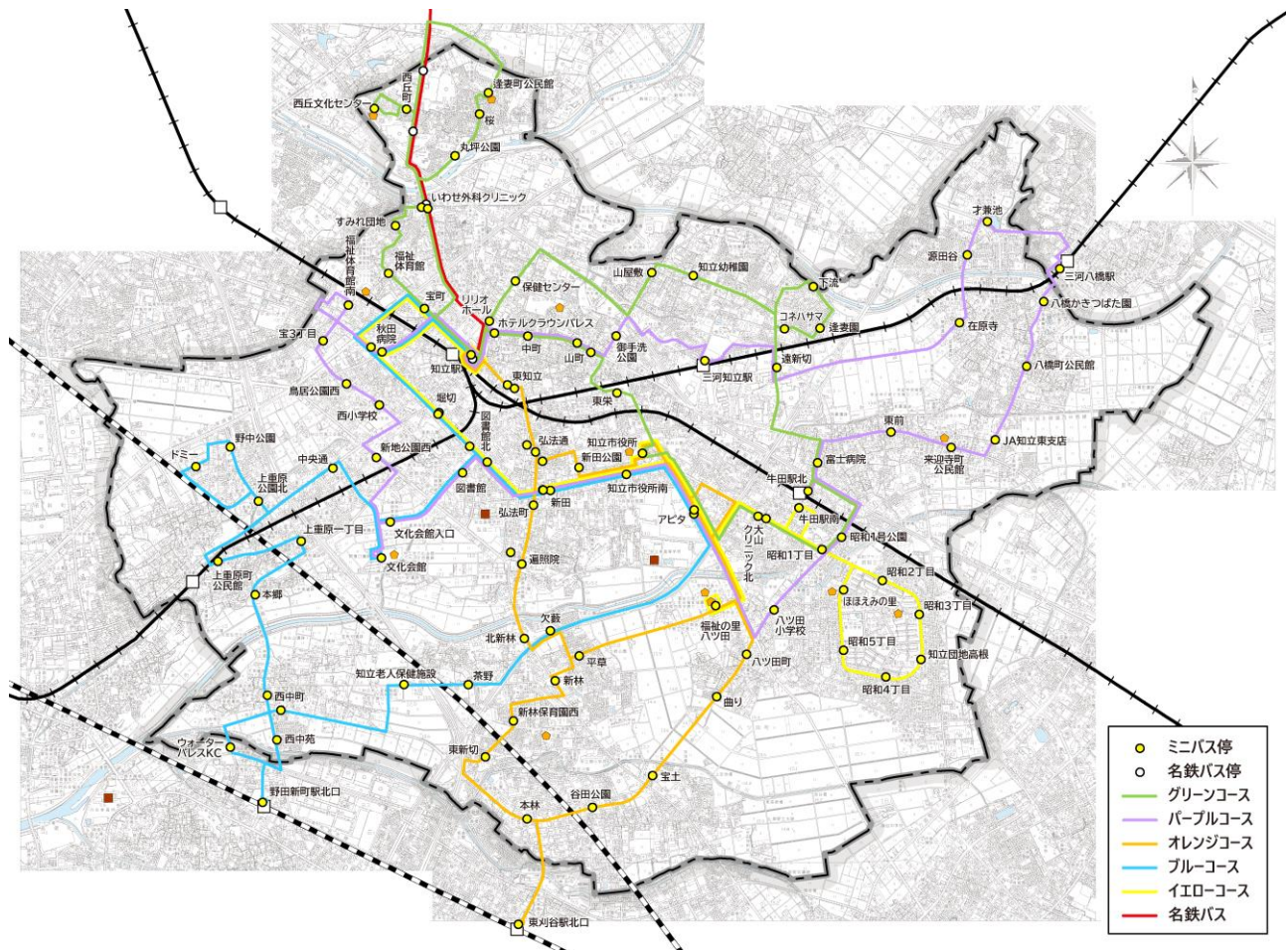
資料：国土数値情報、全国大型小売店総覧 2025、知立市バスマップ

3) 公共交通の現状把握

(1) 公共交通ネットワーク

- 知立市内には、鉄道駅が4駅、民営の路線バスが1路線、本市が運営するコミュニティバスである「ミニバス」が5コースあるほか、一般タクシー2社が営業しています。また、高岡ふれあいバスが知立駅に乗り入れています。
- 鉄道駅から800m、バス停から300mを利用圏域とした場合の、公共交通人口カバー率は93.5%となっています。

▼ 知立市内の公共交通ネットワーク



資料：国土数値情報、知立市バスマップ

(2) 鉄道

①サービス水準

- 知立駅は全ての種別が停車する駅で、1日220本以上の列車が運行されています。
- 隣接市にあるものの、知立市内からバスで連絡している鉄道駅は3駅（三河八橋駅、東刈谷駅、野田新町駅）あります。
- 運賃は距離制となっています。

▼ 知立市内に立地または知立市からバスで連絡している鉄道駅のサービス水準（平日）

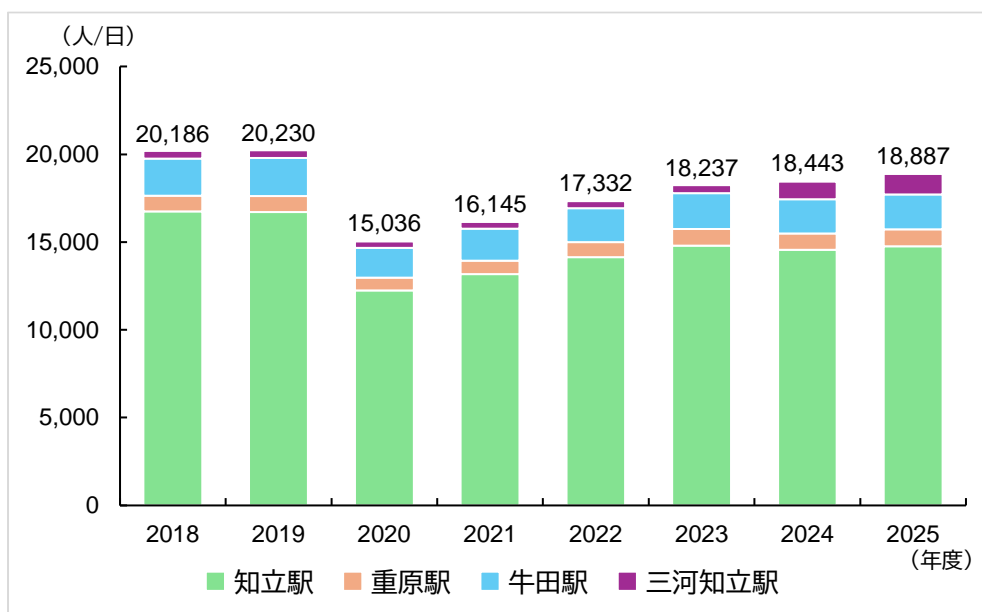
事業者	駅名	方面	運行時間帯	本数	停車種別
名古屋鉄道(株)	知立	金山・名鉄名古屋 方面	5 - 0時台	227本	普通・準急・急行・ 特急・快速特急
		東岡崎・豊橋 方面	5 - 0時台	229本	
		豊田市・猿投 方面	5 - 23時台	71本	普通
		刈谷・碧南 方面	5 - 23時台	70本	
	牛田	金山・名鉄名古屋 方面	5 - 23時台	66本	普通
		東岡崎・豊橋 方面	5 - 0時台	66本	
	三河知立	猿投 方面	5 - 23時台	71本	普通
		知立 方面	5 - 23時台	71本	
	重原	知立 方面	5 - 23時台	70本	普通
		碧南 方面	6 - 23時台	70本	
	三河八橋	猿投 方面	5 - 23時台	71本	普通
		知立 方面	5 - 23時台	71本	
JR東海(株)	東刈谷	岡崎・豊橋 方面	6 - 0時台	68本	普通
		名古屋・大垣 方面	5 - 23時台	62本	
	野田新町	岡崎・豊橋 方面	6 - 0時台	68本	普通
		名古屋・大垣 方面	5 - 23時台	62本	

資料：名古屋鉄道(株)、JR東海(株)（2026年3月時点）

②利用状況

- 全ての種別が停車し、運行本数が多い知立駅の利用者が多くなっており、全駅の総利用者数の約8割を占めています。
- 全体の利用者が最も多かった2019年度と比較して、重原駅と三河知立駅では、2025年度の乗客・降客ともに利用者数が上回っています。（三河知立駅は2024年3月16日に移転）。

▼ 知立市内に立地する鉄道駅の1日当たりの乗車客数の推移



資料：知立市の統計

(3) 路線バス

①サービス水準

- 知立市内には名鉄バス(株)のバス路線が1路線(愛教大線)あり、知立駅と刈谷市の愛知教育大学や、日進市の日進駅、みよし市のイオン三好アイ・モールを結んでいます。
- 運賃は距離制となっています。

▼ 知立市内で運行している路線バスのサービス水準(平日)

系統番号	行先	経由	運行時間帯	便数
11, 21, 22	愛知教育大前	※11は快速	7 - 22時台	46便
23, 25	日進駅	愛知教育大前 ららぽーと愛知東郷	6 - 20時台	13便
24	イオン三好店アイモール前	愛知教育大前 三好	6 - 19時台	10便
20	トヨタ車体		7時台	3便

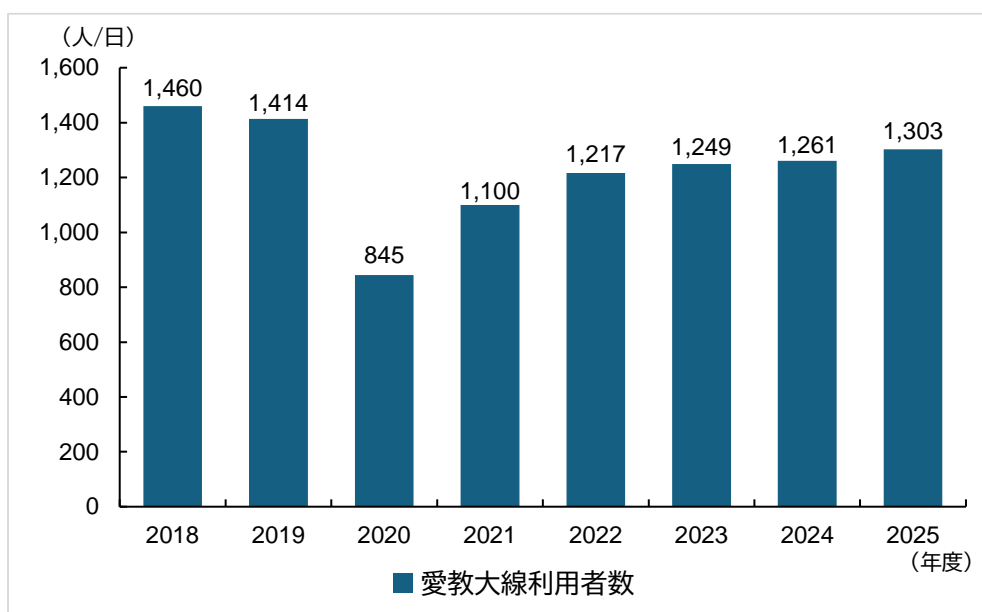
※知立駅バス停発車時刻基準

資料：名鉄バス(株) (2026年3月時点)

②利用状況

- 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の流行により、外出の自粛や生活様式の変化が起こり、利用者数が大幅に減少しました。
- 最も利用者の多かった2018年度と比較して、2025年度の利用者数は約9割程度となっています。

▼ 名鉄バス愛教大線(知立市内バス停)の1日当たり利用者数の推移



資料：名鉄バス(株)

(4) コミュニティバス

① サービス水準

- 2020年10月から、定時性の向上や安全な運行の確保のため、減便となるダイヤ改正を行い、現在の便数となっています。
- 2・3・4コースでは市外にある鉄道駅に結節しており、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）を活用して運行しています。

▼ ミニバスのサービス水準

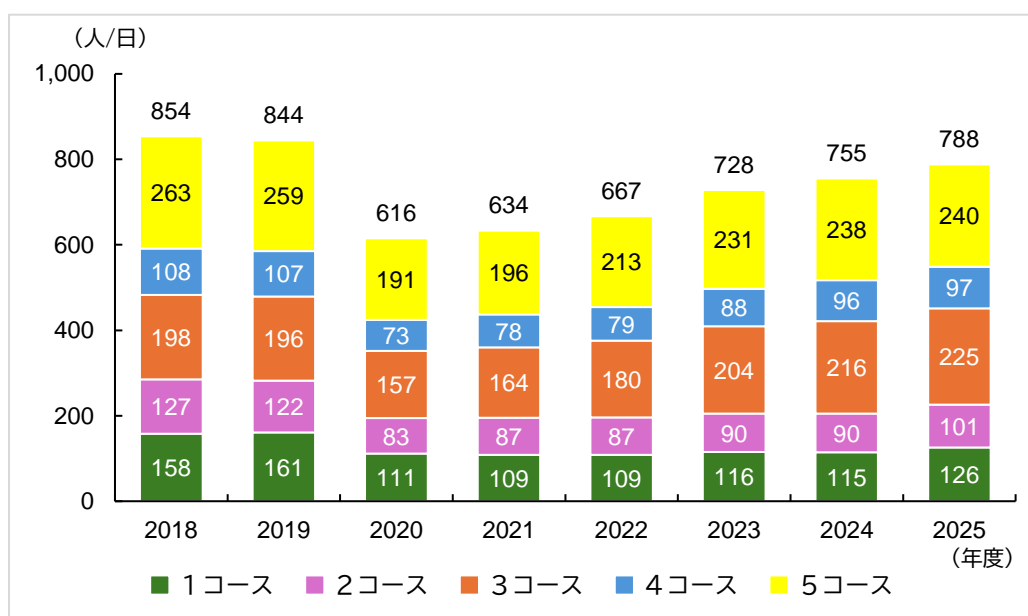
コース	行先	経由	運行時間帯	便数
1コース グリーンコース	知立駅(循環)	西丘町、逢妻園	6 - 20時台	9便
2コース パープルコース	知立駅(循環)	三河八橋駅、西小学校	6 - 19時台	9便
3コース オレンジコース	知立駅(循環)	平草、東刈谷駅北口	6 - 19時台	11便
4コース ブルーコース	知立駅(循環)	文化会館、野田新町駅北口	6 - 19時台	10便
5コース イエローコース	知立駅(循環)	牛田駅南、昭和5丁目	6 - 20時台	11便

資料：知立市（2026年3月時点）

② 利用状況

- 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の流行により、外出の自粛や生活様式の変化が起こったことに加え、2020年10月から、定時性の向上や安全な運行の確保のため、減便となるダイヤ改正を行ったことから、利用者数が大きく減少しました。
- 2025年度の全体利用者数は、2019年度の約9割程度となっています。
- 3コース（オレンジコース）では、新型コロナウイルス感染症の流行やダイヤ改正（減便）前の2019年度の利用者数を超過しています。

▼ ミニバス各コースの1日当たり利用者数の推移

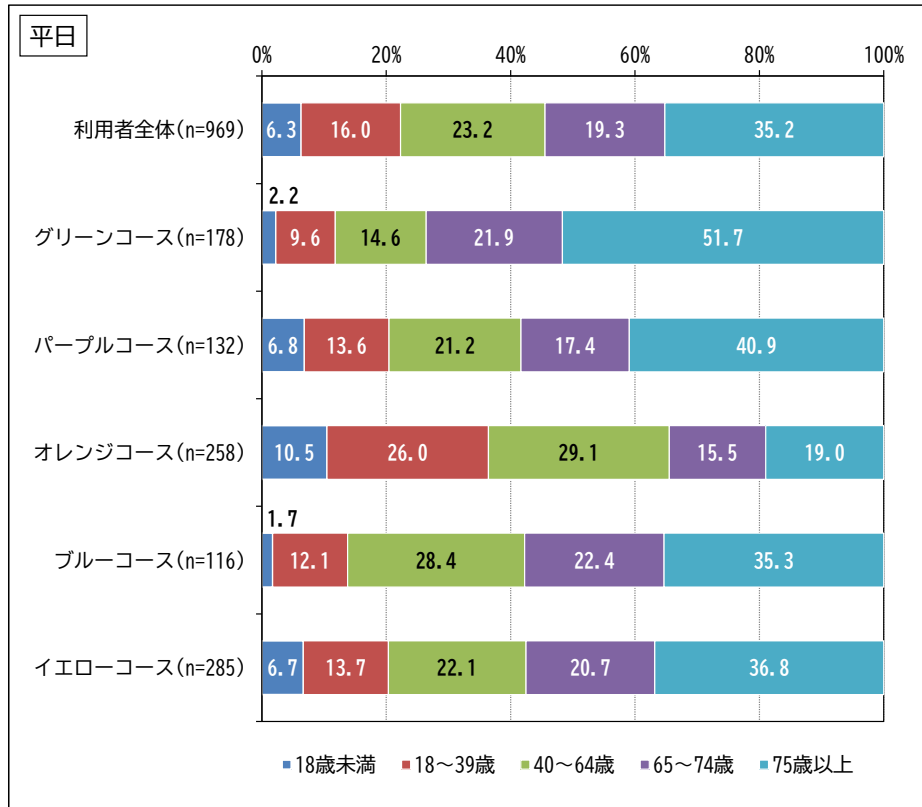


資料：知立市

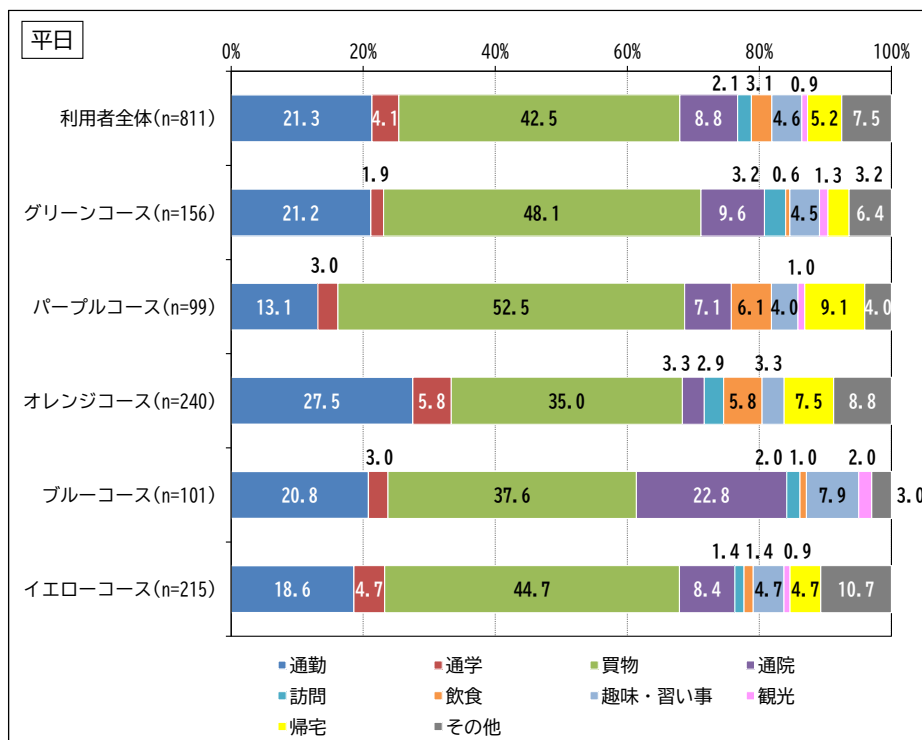
③利用実態

- 利用者の年齢は、利用者全体では「75歳以上」の割合が高いものの、オレンジコースでは「40～64歳」が最も高くなっています。
- 利用目的は、どのコースでも「買物」「通勤」の順に割合が高くなっています。

▼ ミニバス利用者の年齢



▼ ミニバス利用者の利用目的



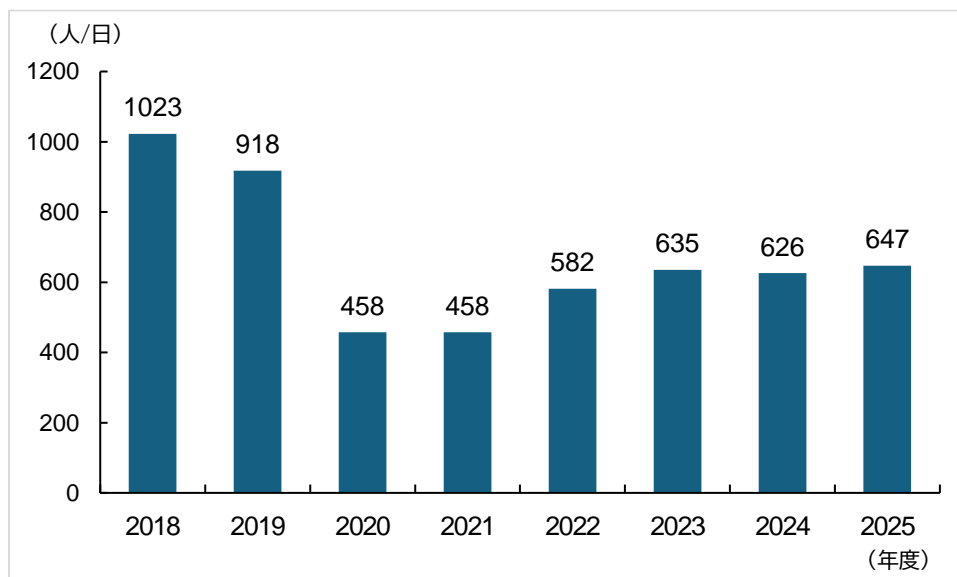
資料：乗降調査（2025年）

(5) 一般タクシー

①利用状況

- 2020年度は、新型コロナウイルス感染症の流行により、外出の自粛や生活様式の変化が起こり、利用者数が大幅に減少しました。
- 最も利用者の多かった2018年度と比較すると、2025年度の利用者数は約6割強となっています。

▼ タクシーの1日当たり利用者数の推移



資料：名鉄東部交通㈱、大興タクシー㈱

4) 公共交通を取り巻く社会環境の整理

(1) 地域交通法の改正

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）は 2007 年に制定された法律で、本計画の根拠法となっており、暮らしを支える地域公共交通の維持・活性化させるための体制整備や、国の支援について定めたものです。

2026 年 3 月には、公共交通の運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、運転免許の返納、学校や病院等の統廃合等によって、公共交通の社会的需要が拡大していることなどから、地域の輸送資源をフル活用、共同化・協業化等により、「交通空白」の解消、将来的な発生抑制、ひいては持続可能な地域公共交通の実現を図ることを目的とした法律の改正案が閣議決定されました。

改正案の概要

1. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保【自動車地域旅客運送サービス再構築事業】

○バス、タクシー、公共ライドシェアに係る「交通空白」等について地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者や車両等に関して運送主体とは別の交通事業者や施設送迎提供者から協力が得られるよう地方公共団体があつせん等することで、複数の物が協力して最適な形態で運送を提供する事業を創設。



2. 連携促進団体の活動推進

○交通事業者以外の様々な企業・団体も、地域交通の課題解決に取り組んでおり、市町村や交通事業者、地域交通の利用者等との調整役として重要な役割を果たしつつあるため、地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う企業・団体について、法定協議会への参加促進、地域公共交通計画の提案権を措置し、より一層の活動を推進、人材・ノウハウの活用を図る。



3. モビリティデータの利活用

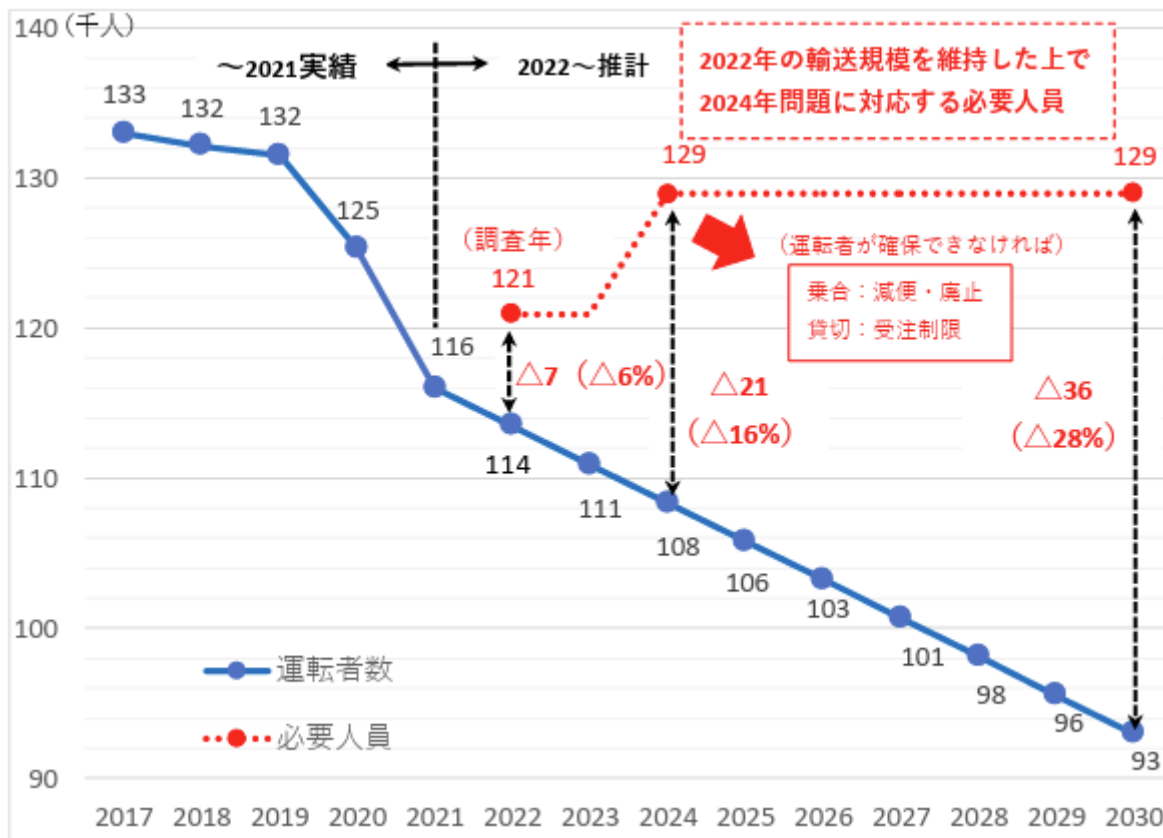
○鉄道事業再構築事業や自動車地域旅客運送サービス再構築事業、地域公共交通利便増進事業等の地方公共団体が主導して事業実施計画を作成することが必要な事業については、地方公共団体が行う事業実施計画作成時の情報提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除き、交通事業者等は要請に応じなければならないこととし、事業実施を促進。



(2) 公共交通の運転者等の担い手不足

生産年齢人口の全国的な減少という人口面の問題に加え、大型に主運転免許保有者の長期的な減少、さらには 2024 年よりバス運転者の改善基準告示があり、バス車両を運転する担い手不足が深刻化しています。

▼ バス運転者の試算（日本バス協会試算）



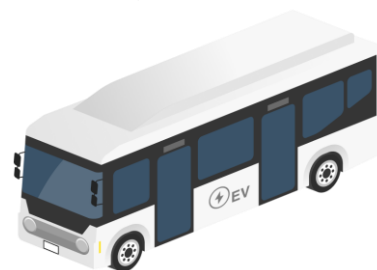
資料：(公社)日本バス協会 Web サイト

(3) カーボンニュートラルに向けた取組みの推進

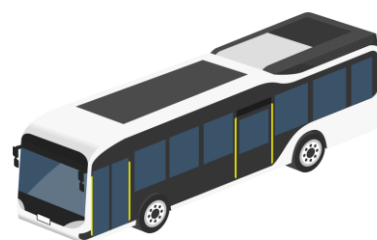
2020 年 10 月に政府は、2050 年までに温室効果ガスの排出を実質的にゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言しました。さらに 2021 年 4 月には、2030 年度において温室効果ガスを 46%削減（2013 年度比）することを目指し、さらに 50%削減に向けて挑戦を続けると表明しました。

地域公共交通の分野においても脱炭素社会に向け、車両電動化などの交通GX（グリーントランスフォーメーション）の推進が不可欠とのことから、2023 年 4 月の地域交通法の改正において、EVバス・EVタクシー等の導入を通じて、交通GXを推進する事業が創設されました。

▼ EVバス



▼ FCVバス



(4) 公共交通と健康の関係性

公共交通と関連する分野として、健康や福祉といった分野が取り上げられています。さらに、公共交通が維持されることによるクロスセクター効果の一つとして「高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性」と指摘されています。

公共交通を利用して外出することは、自家用車を利用した外出よりも、歩行量が増加します。また、歩行量と健康の関係性については、『まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン』などで調査が行われており、歩くことで健康増進が成された結果の医療費の削減効果として 0.065~0.072 円/歩/日という値が示されています。

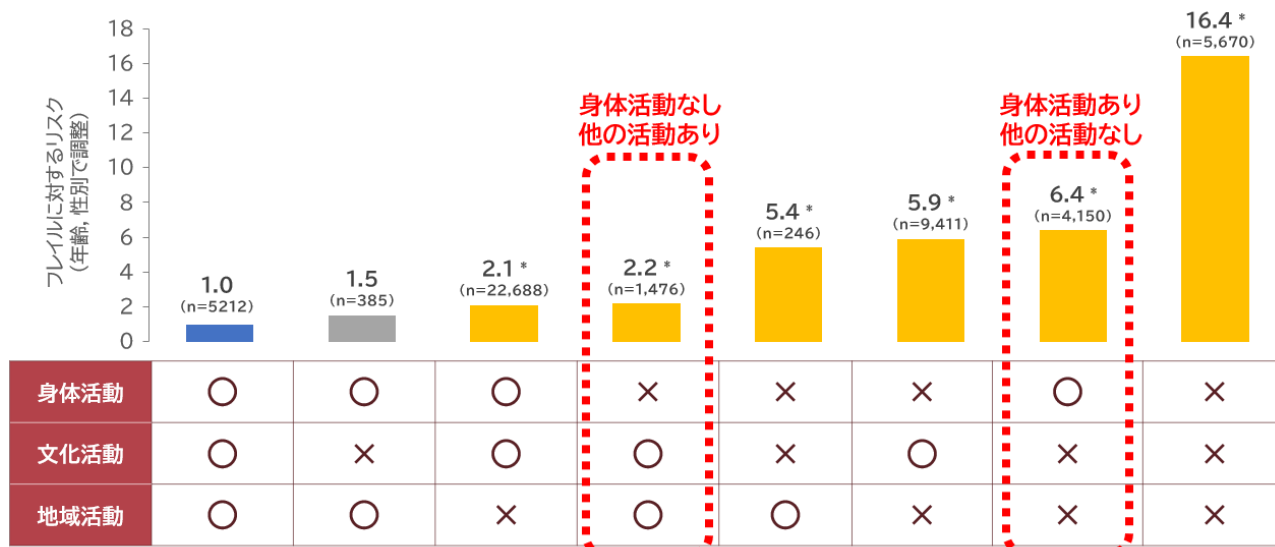
また、“歩く”という身体的な活動だけではなく、文化的な活動やボランティア等の地域活動に参加する高齢者は、フレイルに対するリスクが低くなる研究結果があります。これは、公共交通のみで外出促進策を設計するのではなく、“外出の目的づくり”と“公共交通の利用促進”がセットになった外出促進策に取り組むことで、効果が大きくなることを示しています。

▼ 外出時における散歩時の歩行量を除外した交通手段別平均歩行量

交通手段	歩数/日
公共交通 (+自転車・徒歩)	7,937
自動車・バイク (+自転車・徒歩)	3,694
公共交通・自動車・バイク (+自転車・徒歩)	6,307
自転車・徒歩	4,404

資料：高橋ほか 2021. 地域公共交通利用が医療費抑制効果に与える影響－歩行量増加量に着目して－. 第 63 回土木計画学研究会・講演集

▼ 各種活動のフレイルに対するリスク



資料：吉澤ほか 2019. 地域在住高齢者における身体・文化・地域活動の重複実施とフレイルとの関係. 日本公衆衛生雑誌 66-6: 306-316

3 公共交通に関するニーズ等の調査

前計画の計画目標の評価ならびに本計画策定の基礎資料等とするため、各種ニーズ等の調査として、市民やバス利用者へアンケート調査を実施したほか、交通事業者へのヒアリング調査、市民を対象とした住民懇談会を実施しました。

▼ 各調査等の実施概要

(1) 市民アンケート調査

期 間	2025年8月20日（水）回答開始、9月2日（火）回答期限
方 法	市公式LINEまたは広報から回答ページへアクセス、Web回答
回 収	2,126票

(2) バス利用者アンケート調査 ※ミニバスはバス利用実態調査と同時に実施

対 象	知立市内で運行しているバス路線の利用者（名鉄バス、ミニバス）
期 間	2025年10月17日（金）、19日（日）
方 法	ミニバス：全便に調査員が乗車して調査票を配布、郵送またはWeb回答 名鉄バス：知立駅バス停にて乗車前に調査票を配布、郵送またはWeb回答
回 収	配布：1,581票、回収：412票（回収率26.1%）

(3) 交通事業者ヒアリング調査

対 象	知立市内で公共交通を運行する交通事業者
期 間	2026年2月9日（月）、10日（火）、12日（木）、13日（金）
方 法	ヒアリングシート（質問票）を各社担当者へ送付し、後日聴き取り

(4) 住民懇談会

対 象	知立市に在住・在勤・在学の方
日 時	2026年1月24日（土）14時30分～16時30分
参加者	12名

(1) 市民アンケート調査

①公共交通について知っていること

- 「市内をミニバスが走っていること」は、どの世代も項目間で最も高くなっています。
- 10歳代と65歳以上において、公共交通についての認知度が全体的に高くなっています。

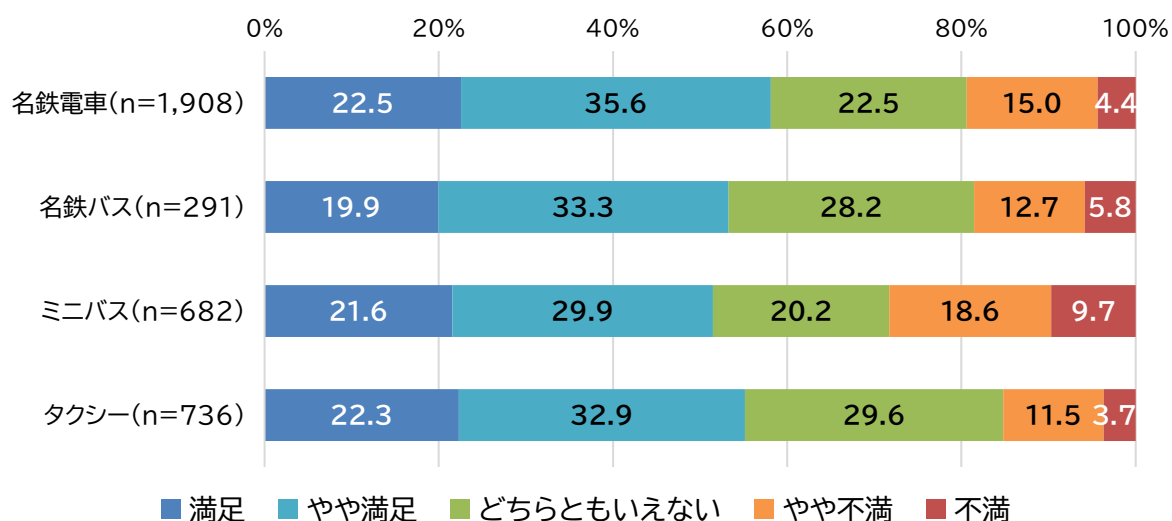
▼ 公共交通について知っていること

(単位：%)	10歳代 (n=67)	20～39歳 (n=493)	40～64歳 (n=1,167)	65歳以上 (n=399)	合計 (n=2,126)
市内を路線バス（名鉄バス）が走っていること	67.2	69.4	60.7	48.4	60.6
市内をミニバスが走っていること	89.6	91.5	95.9	97.5	95.0
自宅近くのバス停の位置	85.1	69.2	82.9	84.0	80.0
自宅近くのバス停の名前	49.3	36.1	44.2	57.1	44.9
自宅近くを走るバスのダイヤ	14.9	11.6	13.6	28.8	16.0
自宅近くを走るバスの運行経路（ルート）	25.4	17.0	26.3	39.6	26.6
自宅近くを走るバスで行くことのできる施設	47.8	21.7	25.5	39.1	27.9
自宅近くを走るバスの運賃	47.8	27.6	30.4	42.4	32.5
知立市の「ミニバス」は、刈谷市の「かりまる」や安城市の「あんくるバス」と乗り継ぎができること	22.4	11.6	18.0	21.8	17.4
知立駅に豊田市高岡地区「高岡ふれあいバス」が乗り入れていること	14.9	10.5	15.8	17.5	14.9
バスに関することは何も知らない	6.0	4.7	2.1	3.0	3.0

②公共交通の満足度

- いずれの交通手段も、満足度（満足＋やや満足）が不満割合（不満＋やや不満）を上回っています。
- 交通手段別にみると、ミニバスの満足度が最も低く、不満割合が最も高くなっています。

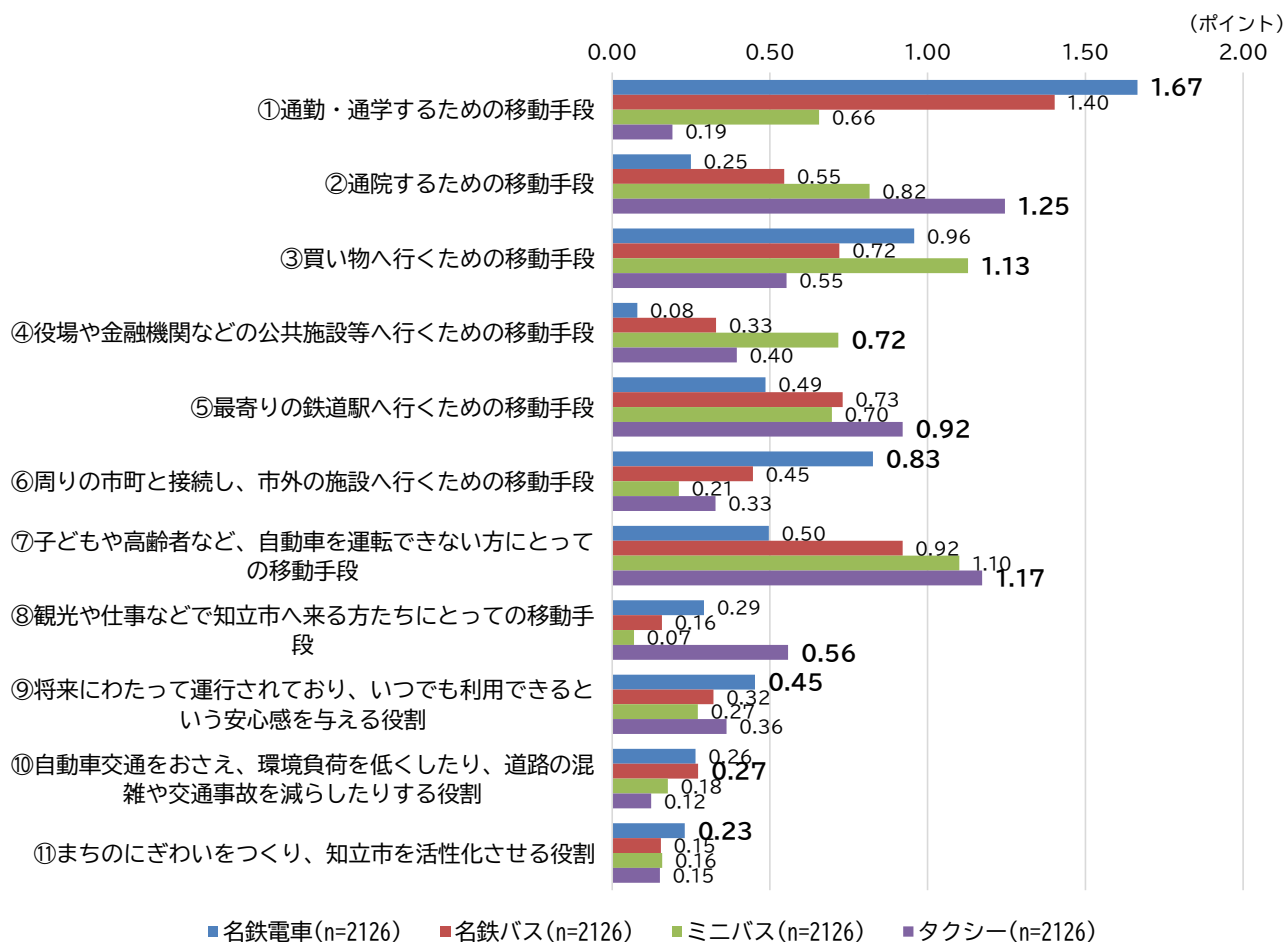
▼ 各公共交通の満足度（1年間で利用した人）



③公共交通に期待する役割

- 名鉄電車や名鉄バスでは「①通勤・通学」の役割で高得点となっています。
- ミニバスは「③買い物」のために利用する役割や、「⑦子どもや高齢者」にとっての移動手段という役割で高得点となっています。
- タクシーは「②通院」のために利用する役割や、「⑧観光や仕事での来街者」にとっての移動手段という役割で高得点となっています。

▼ 各公共交通に期待する役割

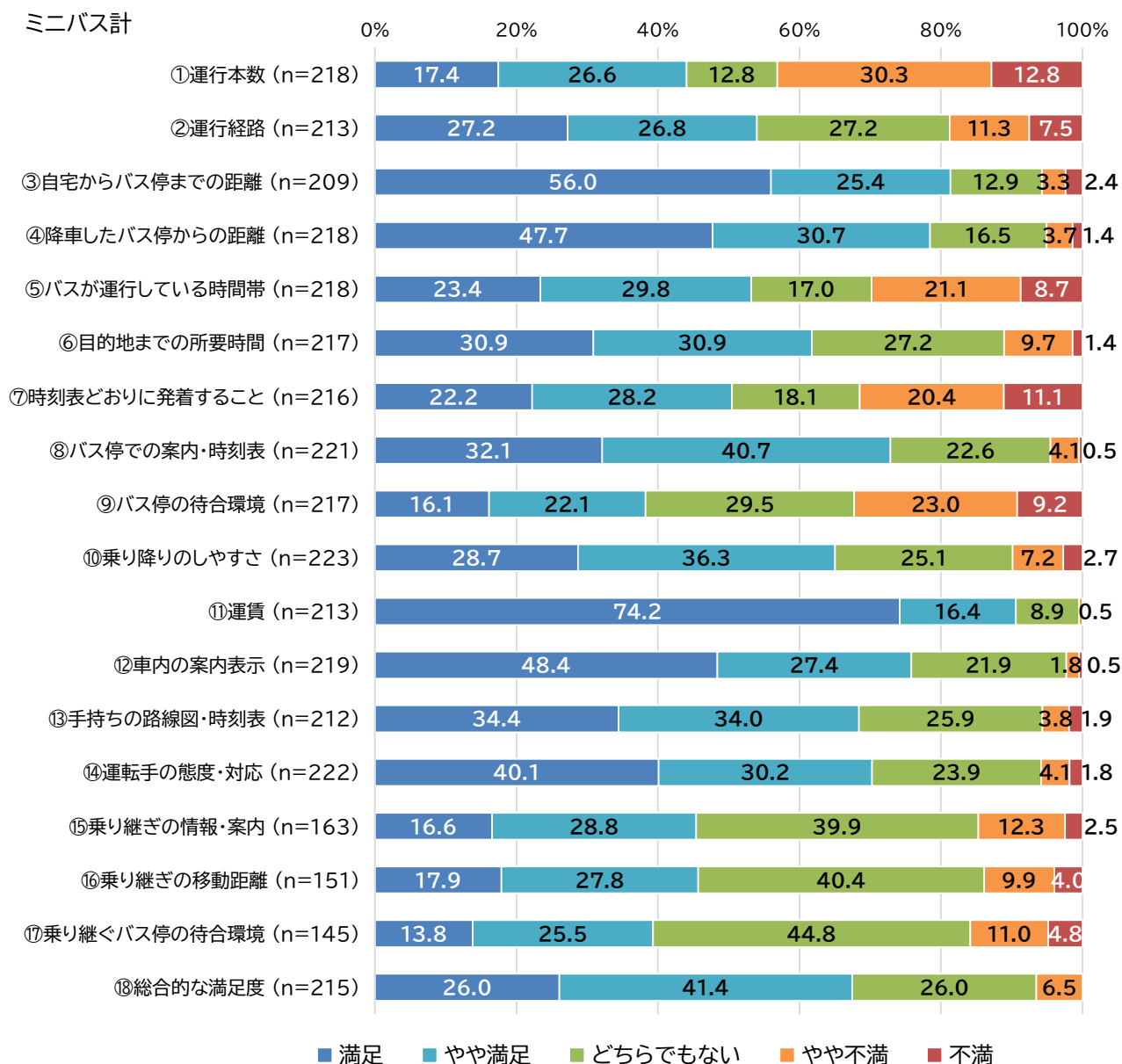


(2) バス利用者アンケート調査

【バスサービス項目別満足度（ミニバス）】

- 「⑱総合的な満足度」では、満足度が67.4%となり、不満割合の6.5%を上回っています。
- 「①運行本数」や「⑦時刻表どおりに発着すること」、「⑨バス停の待合環境」では、他の項目と比較して不満割合が高くなっています。

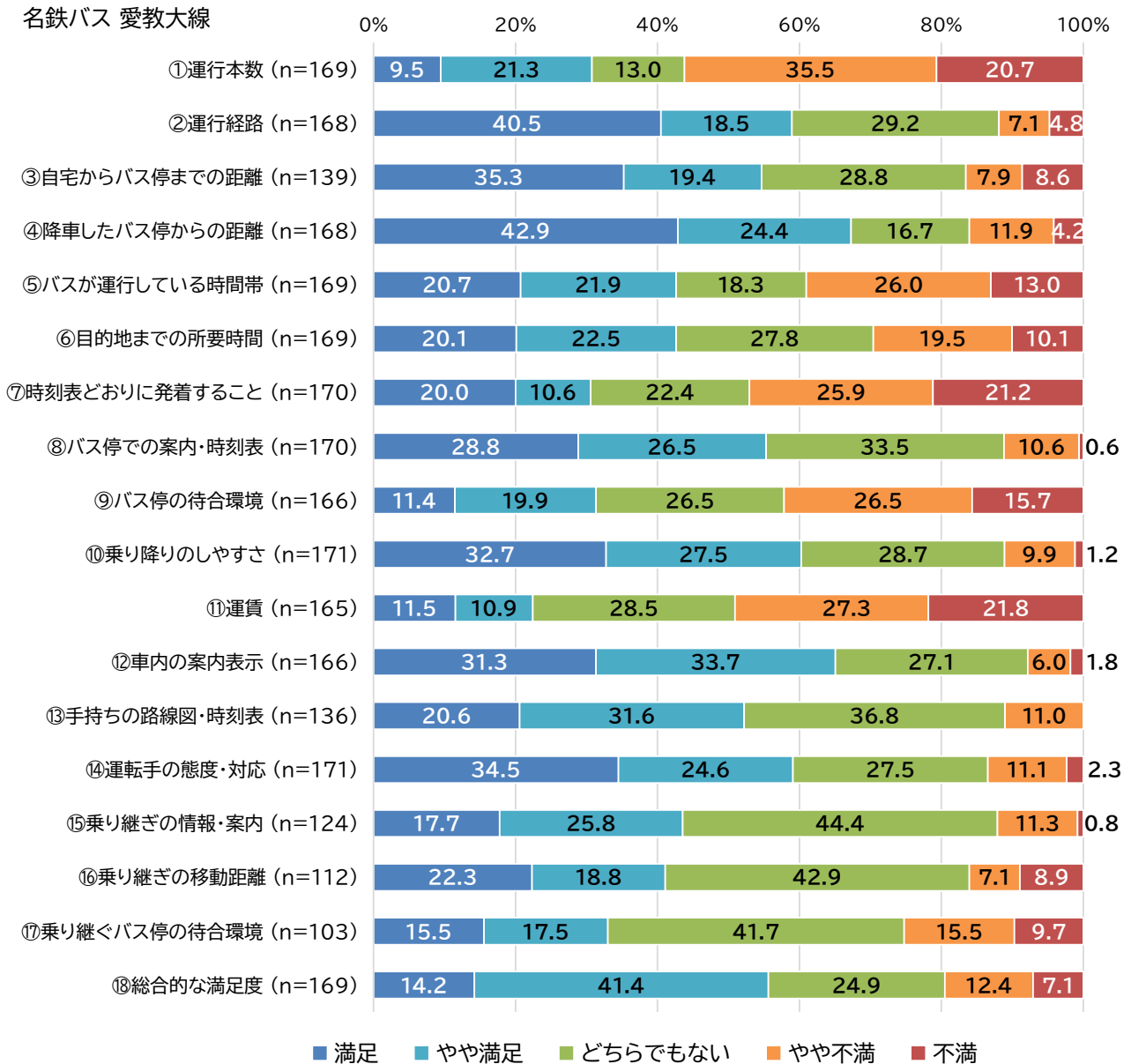
▼ ミニバスのバスサービス項目別満足度



【バスサービス項目別満足度（名鉄バス）】

- 「⑱総合的な満足度」では、満足度が55.6%となり、不満割合の19.5%を上回っています。
- 「①運行本数」や「⑦時刻表どおりに発着すること」、「⑩運賃」では、他の項目と比較して不満割合が高くなっています。

▼ 名鉄バス愛教大線のバスサービス項目別満足度



(3) 交通事業者ヒアリング調査

①利用状況	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・市内4駅の令和6年度の利用者数は40,756人で、平成30年度の91.7%に留まる。 ・利用者は朝夕に集中し、愛教大生の利用が多い。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは通勤通学利用が、朝夕(7~9時、16~20時)に集中 ・名鉄バスは愛教大、トヨタ車体への通勤通学利用が中心 ・ミニバスは買物、通院目的で高齢者の利用が中心
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・平日は深夜帯の会社員の利用が多い ・休日は深夜帯に豊田方面の寮などへの利用が多い ・日中は刈谷方面のアイシンなどへの利用が多い ・利用者数は令和元年比で80%の回復に留まっている
②-1 安全な運行を確保する上での問題点	
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・狭隘道路が多く、歩行者や自転車が多く危険→道の拡幅 ・ミニバス「アピタ」ガードレールの切れ目が1カ所のみ→増設
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・駅ロータリー内の案内不足→導線の明確化(地面矢印や看板の設置) ・雨除け用屋根の不足→屋根の延長 ・運転手による経路差が生じる→事前に「タクシーロード」を設定
②-2 安定的な運行を提供する上での問題点	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・労働力確保 ・ライフスタイルの変化、人口減少による需要低下 →駅係員の無配置化や賃上げ・職場環境改善、利用促進策の実施
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足→幅広い媒体での求人、賃上げの実施 ・渋滞の発生→周辺企業に公共交通の利用促進 ・利用者減少→事務所、商業施設、自治体で連携した運賃割引制度の設定
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足→待遇改善、多様な勤務形態の設定 ・異業種からの転職の積極採用→20代の中途社員も採用
③利用者や沿線住民からの意見	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・高架化工事により駅が複雑化 ・鳩のフン害、トイレが少ない
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・増便や逆回りの設定 ・渋滞による遅れの改善 ・運転手の運転の荒さ、不適切な対応
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーが時間によって少ない ・雨天時に駅周辺の車両数が増えて危険 ・慣れていない人は知立駅ロータリーで間違いを多発
④公共交通全体の利便性を高める取組み提案	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策→子どもmanacaキャンペーンの実施、自治体イベントへの参加 ・MaaSアプリCentX、モードを越えた移動の創出
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・道路やバス停、ロータリー整備 ・ミニバスコース間の乗り継ぎバス停の増設 ・割引制度や通勤運賃補助制度の設定 ・パターンダイヤ等の分かりやすいダイヤ作成
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者用に乗降場を駅出入口から最短に設置 ・新駅前ロータリーには屋根や壁を設置 ・イベント時の公共交通事業者と行政の連携

(4) 住民懇談会

交通機関	良いところ	改善点・課題と感じるところ	
名鉄電車	<p>【本数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 全ての種別が停車する×2 ● 岡崎方面の乗車本数が多い <p>【広域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 知立駅から名古屋も豊橋も短時間×2 <p>【車窓】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 車外の風景がいいと思う 	<p>【駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 車いすで利用する場合、三河知立駅は無人駅のため3日前までに予約が必要 ● 乗車の仕方がわかりにくい ● 工事の完成がわからない ● 知立駅での普通電車への乗り換えで待ちが長い <p>【運賃】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運賃が高い <p>【新たに】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 知立駅前に駐車場がほしい 	
名鉄バス	<p>【本数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 本数が多く、時間通り運行している。 	<p>【利用しづらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 朝のバスは人が多く使いにくい ● 一路線しかないので使いにくい ● 行先がわかりにくい ● 謎のルール(3列(座る・立ち乗り・トヨタ行き)がある) ● JRの高速バスの乗り場が遠い。「聞かれる事がある」 ● 運転手がこわく、運転が荒い <p>【バス停】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ハイウェイオアシスのロータリーまで入ってほしい 	
ミニバス	<p>【本数・ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● アピタ・市役所へ本数が多い ● いろんな場所へ移動ができる <p>【バス停近い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 家が近い <p>【運賃】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運賃が安い <p>【運転手○】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 車イス利用者への対応など運転手が親切である <p>【コンパクト】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 狭い町・道にコンパクトなので道を占有せず渋滞を起こしにくい <p>【デザイン】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● デザインがかわいい ● 遠くからでも見やすい 	<p>【所要時間・ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 主要駅に行くのに時間がかかる ● 市西側からは時間がかかる ● 目的地へ時間がかかる ● 一方通行で戻ってこれない <p>【運行時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 知立駅から西丘文化センター遅い時間がほしい ● 9:00頃まで運行してほしい <p>【情報不足】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ミニバスの乗り換えがわからない ● 運行状況が不明。 	<p>【本数・時間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運行時間1時間に1本ほしい ● 待ち時間が長い <p>【支払い】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 支払い難しい(高齢者に) <p>【車両】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 座席が少し小さく、車イスの人に小さい <p>【バス停】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ベンチがあると良い ● 主要バス停にベンチがほしい。高齢者対策 <p>【乗り入れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● アピタに乗り入れてほしい※バス停寒い
タクシー	<p>【駅に居る】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 知立にタクシー会社があって駅に止まっている <p>【支払い方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現金以外で支払いができる <p>【ドア to ドア】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 行きたい所に直で行ける 	<p>【料金】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 料金が高い×2 <p>【敬遠してしまう】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 近すぎると嫌がられないかなと思ってしまう ● ドライバーがこわい・冷たい <p>【つかまらない】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用したい時に止められない(会わない) 	
知立市について	<ul style="list-style-type: none"> ● 知立が多く目的地向きやすい ● 知立駅周辺に、刈谷の駅南口の元気プラザのような公共の健康施設がほしい。軽めのジムとか ● 駅周辺は将来的に飲み屋 ● 他市のイベント等もPRしてパーク&ライドをアピールしたらよい ● 公園が多いけどスベリ台とブランコだけでシニアが利用できない 		

4 知立市地域公共交通網形成計画の評価

1) 目標値の達成状況

全体目標 「安らぎ・にぎわう 住みよさを誇れるまち 知立」の実現

目標値 公共交通利用者数の維持・増加
公共交通利用割合の向上

■公共交通利用者数の維持・増加（交通事業者・知立市データ）

目標とする指標	目標値 [2026]	最終評価 [2024]	中間評価時の 現況値[2021]	策定当時の 現況値[2017]	評価
市内公共交通計	24,185 人/日	21,405 人/日	18,486 人/日	23,544 人/日	△
市内鉄道4 駅	20,400 人/日	18,494 人/日	16,115 人/日	19,865 人/日	△
空港アクセスバス	35 人/日	0.6 人/日	1 人/日	32 人/日	—
路線バス	1,500 人/日	1,261 人/日	1,100 人/日	1,477 人/日	△
ミニバス	850 人/日	757 人/日	634 人/日	810 人/日	△
高岡ふれあいバス (高岡地域バス)	350 人/日	266 人/日	232 人/日	341 人/日	△
一般タクシー	1,050 人/日	626 人/日	458 人/日	1,019 人/日	△

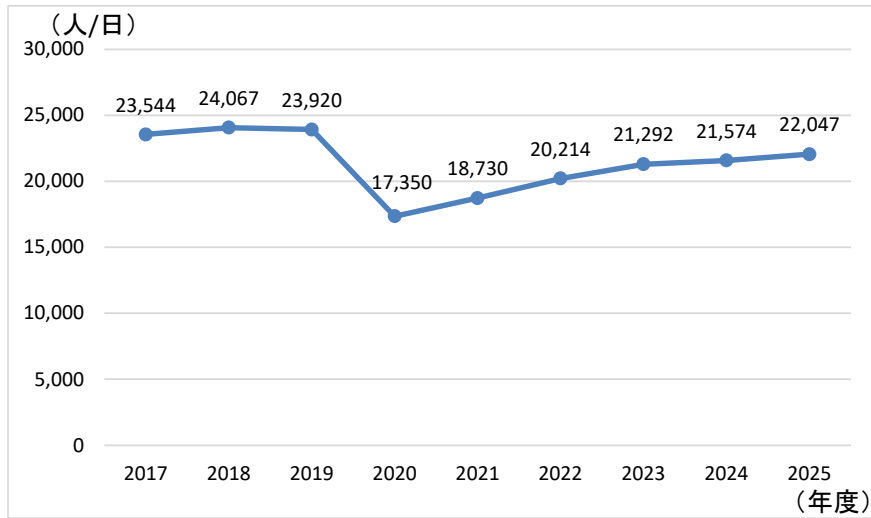
2019 年 3 月の計画策定以降において、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う、外出自粛や生活様式の変化があり、公共交通の利用者はどのモードにおいても大きく減少しました。

知立市内を運行する公共交通も大きく影響を受け、2021 年の値で実施した中間評価では、策定時の現況値から減少した値となっていました。

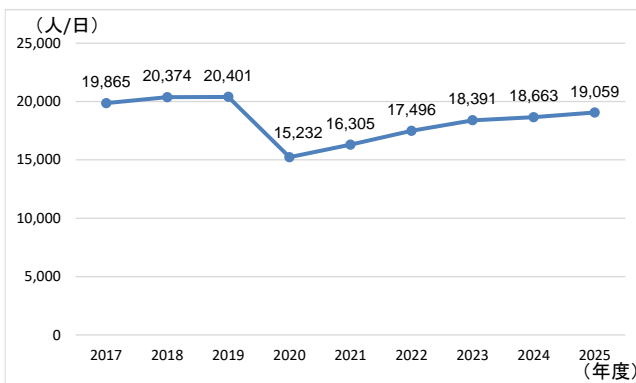
最終評価では、中間評価時からどのモードにおいても利用者数が増加していることが確認されたことから、評価はいずれも「△」とします。

なお、空港アクセスバスは、最終評価時点において、知立駅から発車する便が運休しているため、評価の対象外としています。

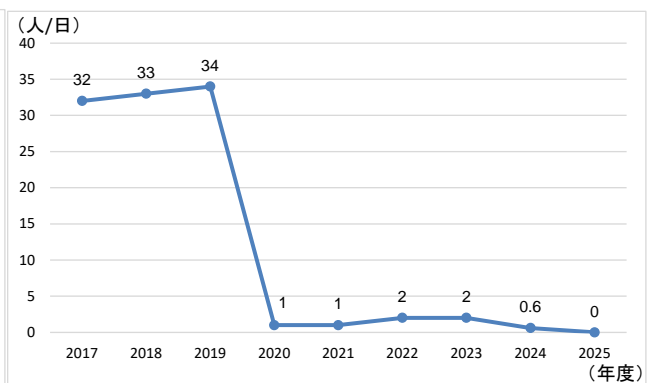
▼ 市内公共交通利用者数の推移



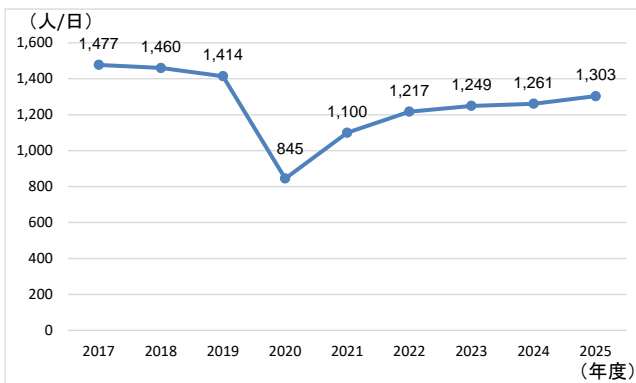
▼ 市内鉄道4駅利用者数の推移



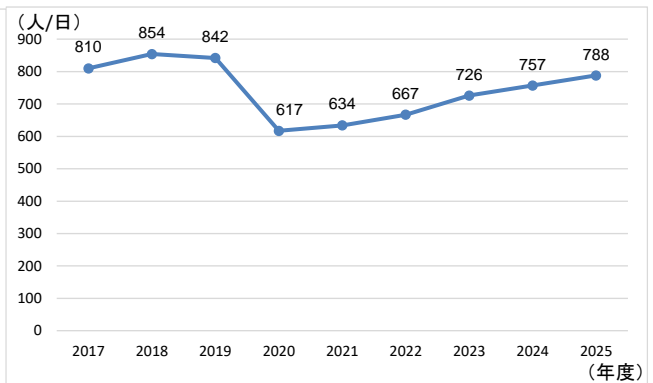
▼ 空港アクセスバス利用者数の推移



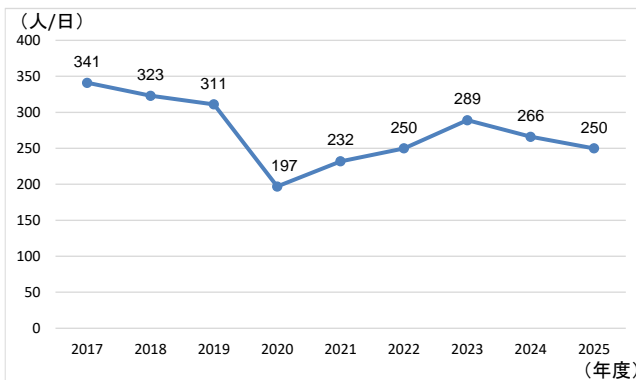
▼ 路線バス利用者数の推移



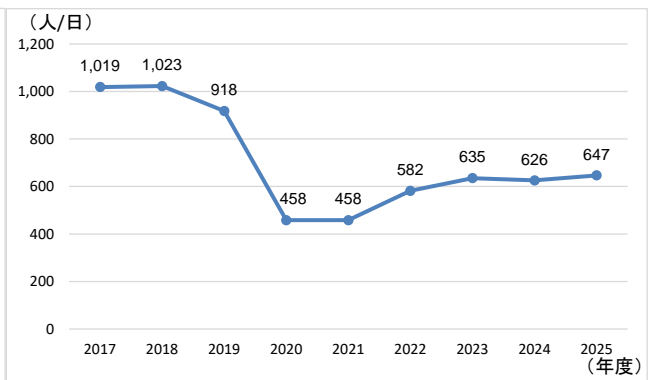
▼ ミニバス利用者数の推移



▼ 高岡ふれあいバス(高岡地域バス)利用者数の推移



▼ 一般タクシー利用者数の推移



■公共交通利用割合の向上（市民アンケート調査）

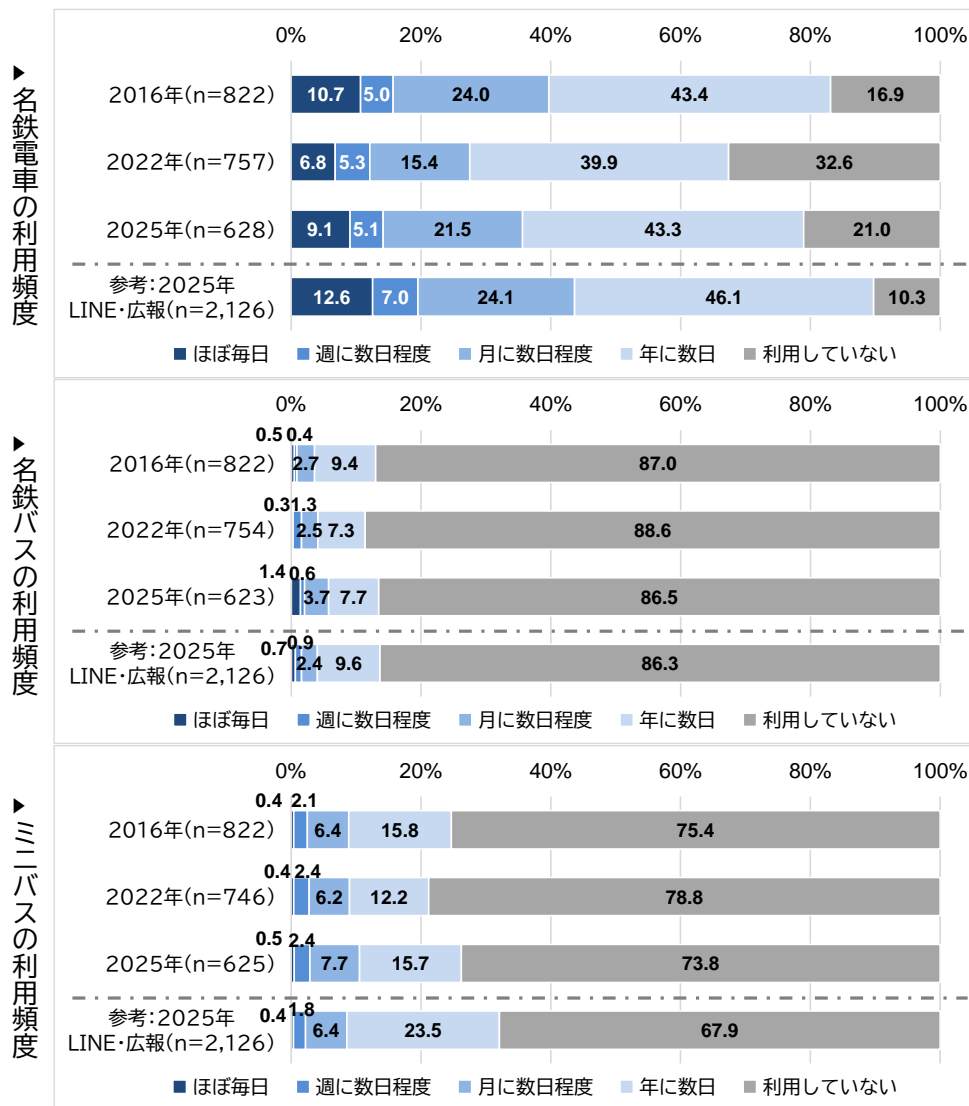
目標とする指標	目標値 [2026]	最終評価 [2025]	中間評価時の 現況値[2022]	策定当時の 現況値[2016]	評価
鉄道	83.1%以上	79.0%	67.4%	83.1%	△
路線バスの利用割合	13.0%以上	13.4%	11.4%	13.0%	○
ミニバスの利用割合	24.6%以上	26.3%	21.2%	24.6%	○

公共交通の利用割合は、路線バスとミニバスでは、計画策定時の現況値（＝目標値）を上回り、目標を達成しましたが、鉄道のみ現況値を下回り、目標を達成しませんでした。

しかし、中間評価時と比較すると数値が上昇していることや、参考値としている回答では目標値を上回っているため、評価を「△」とします。

なお、空港アクセスバスは、最終評価時点において、知立駅から発車する便が運休しているため、評価の対象外としています。

▼ 公共交通の利用頻度（無回答を除く）



基本方針 I 現行サービスの確保・維持を基本としつつ、安全で利用しやすい公共交通サービスを充実

目標値 公共交通総合満足度の向上

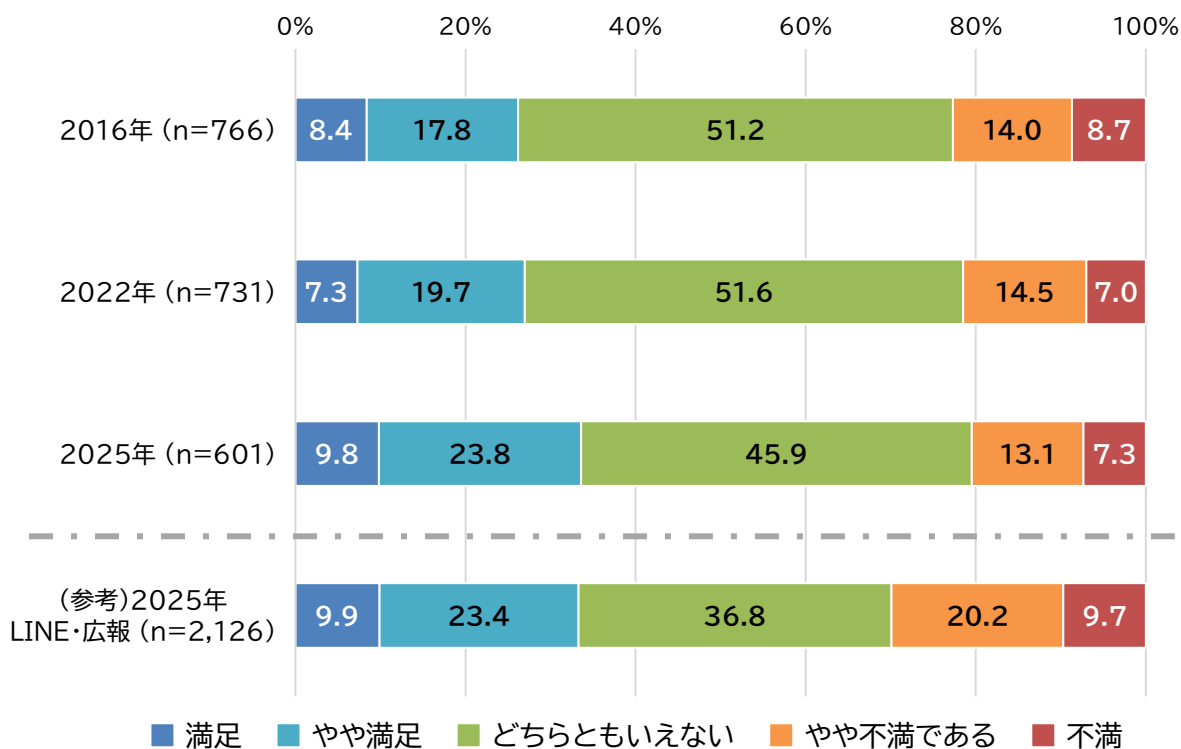
■公共交通総合満足度の向上（市民アンケート調査）

目標とする指標	目標値 [2026]	最終評価 [2025]	中間評価時の 現況値[2022]	策定当時の 現況値[2016]	評価
公共交通総合満足度 (満足+やや満足)	26.1%以上	33.6%	26.9%	26.1%	○

公共交通の総合満足度は、策定当時の現況値から上昇し、目標値を上回ったため、目標を達成しました。

評価毎の推移では、不満割合についても減少していることが確認できましたが、参考値としている回答では、満足度は上昇しているものの、不満割合も上昇しています。

▼ 公共交通の総合満足度（無回答を除く）



基本方針Ⅱ 知立駅を中心とした利便性の高い公共交通ネットワークを形成し、市内各地域との連携を強化

目標値 公共交通を利用して知立駅周辺に来訪する人数の維持・増加

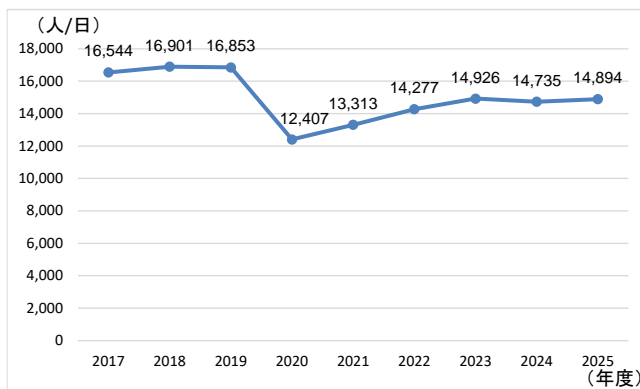
■公共交通を利用して知立駅周辺に来訪する人数の維持・増加（交通事業者・知立市データ）

目標とする指標	目標値 [2026]	最終評価 [2024]	中間評価時の 現況値[2021]	策定当時の 現況値[2017]	評価
知立駅利用者数 (鉄道)	17,000 人/日	14,601 人/日	13,181 人/日	16,544 人/日	△
知立駅バス停利用者数 (空港アクセスバス)	35 人/日	0.6 人/日	1 人/日	32 人/日	—
知立駅バス停利用者数 (路線バス)	1,500 人/日	1,191 人/日	1,049 人/日	1,456 人/日	△
知立駅バス停利用者数 (ミニバス)	250 人/日	180 人/日	166 人/日	218 人/日	△

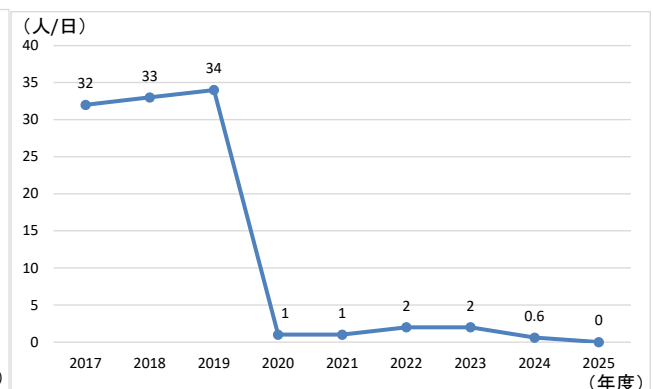
全体の目標と同様に、新型コロナウイルス感染症の流行による影響等により、利用者数は策定当時の現況値より減少していますが、中間評価時と比較すると増加していることから、評価はいずれも「△」とします。

なお、空港アクセスバスは、最終評価時点において、知立駅から発車する便が運休しているため、評価の対象外としています。

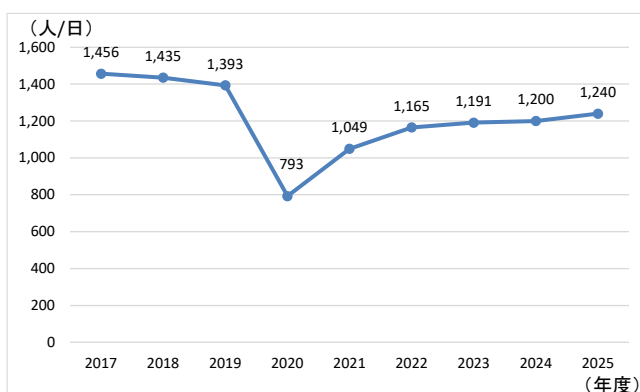
▼ 知立駅利用者数(鉄道)の推移



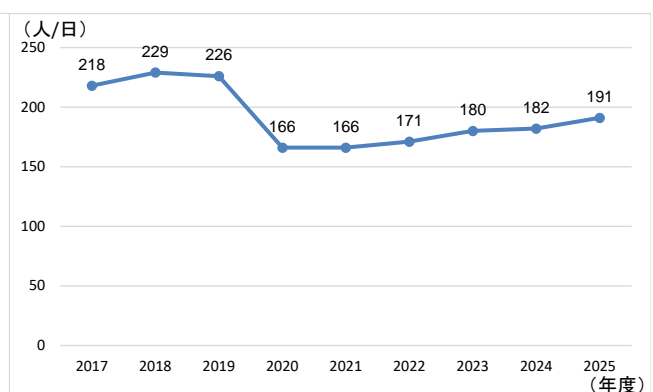
▼ 知立駅バス停利用者数(空港アクセスバス)の推移



▼ 知立駅バス停利用者数(路線バス)の推移



▼ 知立駅バス停利用者数(ミニバス)の推移



基本方針Ⅲ 知立市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、
公共交通を支え育む仕組みを構築

目標値 公共交通に関する認知度の向上

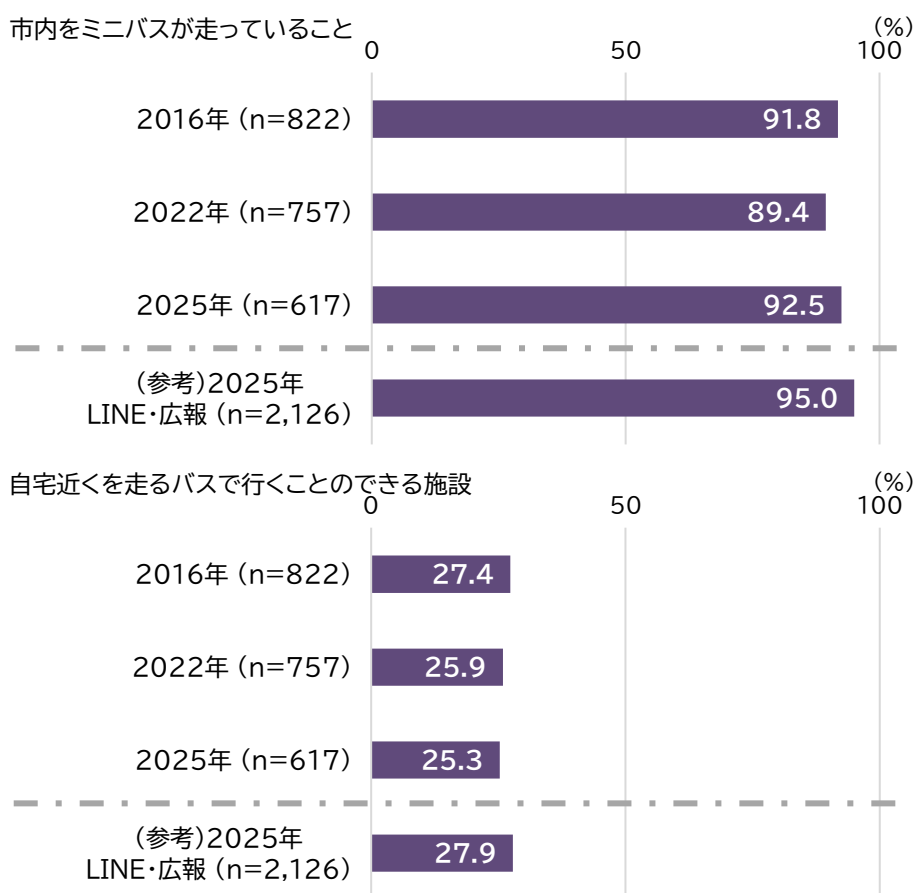
■公共交通に関する認知度の向上（市民アンケート調査）

目標とする指標	目標値 [2026]	最終評価 [2025]	中間評価時の 現況値[2022]	策定当時の 現況値[2016]	評価
市内をミニバスが 走っていること	91.8%以上	92.5%	89.4%	91.8%	○
自宅近くを走るバスで 行くことのできる施設	27.4%以上	25.3%	25.9%	27.4%	△

公共交通に関する認知度について、評価指標としている2項目のうち「市内をミニバスが走っていること」では、中間評価時では目標達成していなかったものの、最終評価では策定当時の現況値を上回り、目標を達成しました。

一方で、「自宅近くを走るバスで行くことのできる施設」では、策定当時の現況値を下回り、目標を達成しませんでした。参考値としている回答では27.9%と目標値を上回ったため、評価は「△」とします。

▼ バスについて知っていること（評価指標としている2項目）



2) 知立市地域公共交通網形成計画に位置付けられた各種事業の実施状況の確認

実施事業	基本方針との対応	実施内容	実施予定年度							令和6年度の実施結果		
			2019(R1)	2020(R2)	2021(R3)	2022(R4)	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)		2026(R8)	
1. 路線機能に応じたサービス水準の確保	基本方針 I・II	1. 公共交通軸(鉄道:名鉄名古屋本線・三河線)	■	■	■	■	■	■	■	■	継続中 ※中部空港アクセスバスは令和6年11月14日から平日・休日ともに運休	
		2. 公共交通軸(広域幹線バス:中部空港アクセスバス)	■	■	■	■	■	■	■	■		
		3. 公共交通軸(広域幹線バス:愛教大線)	■	■	■	■	■	■	■	■		
	基本方針 I~III	4. 生活交流路線【橙系統】(ミニバス2,3,4コース)(地域間幹線系統補助)	■	■	■	■	■	■	■	■		
		5. 生活交流路線【青系統】(ミニバス1,5コース)	■	■	■	■	■	■	■	■		
	基本方針 I・II	6. 個別輸送(タクシー)	■	■	■	■	■	■	■	■		
2. ミニバスのサービス改善	基本方針 I~III	7. 利用実態や利用者等ニーズを踏まえたサービスの改善	■	■	■	■	■	■	■	■	継続中	
3. 交通結節点の整備		8. 知立駅のバリアフリー化	■	■	■	■	■	■	■	■	-	
		9. 知立駅の駅前広場ロータリー整備	■	■	■	■	■	■	■	■		
4. 公共交通の利用促進	(1)利用者目線による分かりやすい情報の提供	基本方針 I	10. 乗り継ぎ拠点における総合案内板の設置	■	■	■	■	■	■	■	■	⑩知立駅のミニバス掲示板上に迂回情報や利用促進キャンペーンの情報を掲示 ⑪公式LINEアカウントにて、利用促進キャンペーン等の周知を実施
			11. 市ホームページや市広報等の充実	■	■	■	■	■	■	■	■	
		②分かりやすいバス系統表	12. 分かりやすい系統名・バス停名の設定	■	■	■	■	■	■	■	■	⑫継続中
			③分かりやすい運行情報・乗継情報の提供	13. バスロケーションシステムの導入(ミニバス)	■	■	■	■	■	■	■	■
		14. 分かりやすい運行情報の案内・表示		■	■	■	■	■	■	■	■	⑭各停留所にバスロケの利用方法を掲示 ⑮ホームページにてミニバス情報をオープンデータにて公開
		15. 運行情報のオープンデータ化	■	■	■	■	■	■	■	■		
	(2)利用促進を誘導する施策	基本方針 I	16. 無料お試し乗車券の配付(ミニバス20周年記念事業)	■	■	■	■	■	■	■	■	⑰中学生に配布するチラシに、中学生が利用しやすいモデルコースを追加
			17. ミニバス夏休み中学生無料乗車の実施	■	■	■	■	■	■	■	■	
			18. 免許返納者に対する公共交通利用の特典	■	■	■	■	■	■	■	■	継続中
			19. 高齢者無料乗車バスの導入	■	■	■	■	■	■	■	■	
		20. 障がい者、要介護者向けタクシーチケットの配付	■	■	■	■	■	■	■	■		
		21. 乗継拠点等における待合環境の改善、バリアフリー化	■	■	■	■	■	■	■	■		
		④環境や利用者に配慮した車両や制度の導入	22. 駐車場・駐輪場の整備・充実	■	■	■	■	■	■	■	■	⑱ガードパイプ撤去工事の実施 1件(アビタ) 植栽帯撤去工事の実施 1件(西丘町) ベンチ設置工事の実施(西丘町、三河八橋駅) ⑳継続中
			23. 低公害車両やノンステップバス等の導入※	■	■	■	■	■	■	■	■	㉑継続中
	24. ユニバーサルデザインタクシーの普及		■	■	■	■	■	■	■	■	㉒UDタクシー補助(R4年度で終了)	
	基本方針 II		25. 近隣市町コミュニティバスとの連携	■	■	■	■	■	■	■	■	㉓ミニバスから近隣のコミュニティバスを乗り継いだモデルコースの作成と公開
		26. 交通結節点での乗り継ぎを考慮したダイヤ設定	■	■	■	■	■	■	■	■	㉔継続中	
	(3)地域づくりと一体となったバスへの愛着を高める施策	基本方針 III	27. 協働の意識醸成のためのワークショップ等の開催	■	■	■	■	■	■	■	■	継続中
			28. 各種イベント時における利用促進キャンペーン	■	■	■	■	■	■	■	■	㉕出前講座の実施とちりゅうこどもフェスティバルに参加 ㉖~㉘継続中
			29. 主要バス停やバスロケを活用した観光案内・情報の提供	■	■	■	■	■	■	■	■	
			30. 公共交通と連携したハイキング・ウォーキングの開催	■	■	■	■	■	■	■	■	
			31. 公共交通と連携したレンタサイクル事業の推進	■	■	■	■	■	■	■	■	
			32. キャラクター及びロゴマークによるマイバス意識の醸成	■	■	■	■	■	■	■	■	
		③地域住民との連携による各種活動の実施	33. バス車内ギャラリーの実施	■	■	■	■	■	■	■	■	㉙R6.11~R7.3まで親子川柳の掲示
34. モデルダイヤ(マイ時刻表)の作成			■	■	■	■	■	■	■	■	㉚継続中	
④企業と一体となった取組			35. バス車体・車内への地域企業の広告掲載	■	■	■	■	■	■	■	■	㉛全コースの車体に地元企業の広告掲載
			36. 総合公共交通会議(会議の開催、計画の評価・改善等)	■	■	■	■	■	■	■	■	㉜令和6年度 3回実施
5. 評価及び推進体制		36. 総合公共交通会議(会議の開催、計画の評価・改善等)	■	■	■	■	■	■	■	㉜令和6年度 3回実施		

※バス車両の導入にあたっては、地域公共交通確保維持事業の公有民営方式車両購入費補助を活用

<凡例> □:事業準備(検討を含む) ■:事業計画(継続を含む) ■:事業実施(継続含む)

5 知立市の地域公共交通の課題

前章までに整理した地域特性や公共交通の現状、各種ニーズ、住民懇談会の意見等により、知立市の地域公共交通の課題を抽出します。

課題抽出の要素

- ① 知立市の地域特性
- ② 公共交通の現状
- ③ 上位・関連計画
- ④ 市民・バス利用者アンケート調査
- ⑤ 事業者ヒアリング調査
- ⑥ 住民懇談会
- ⑦ 地域公共交通網形成計画の評価
- ⑧ 公共交通を取り巻く社会情勢



課題 1 知立市に関係する人の移動を支える公共交通ネットワークの維持

課題 2 新しいまちづくりに合わせたバス路線の最適化

課題 3 全世代に向けた親しみやすさ・使いやすさのさらなる向上

課題 4 公共交通に対する多面的な関係者による連携・協働

課題 1

知立市に関する人の移動を支える公共交通ネットワークの維持

- ☑ 東西南北に広域的な移動が可能な鉄道ネットワークを維持する必要があります
- ☑ 知立市の公共交通は多様な移動目的・利用者に対して役割を果たしています
- ☑ 鉄道や路線バスは運行本数が多いものの、担い手不足への対策が必要です

集約課題に関連する現状や個別課題	抽出元となった調査等							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
2020年現在における高齢化率（65歳以上人口割合）は20.3%と低い状態にある	●							
東西南北のどの方向へも鉄道網がある特徴をもち、通勤・通学流動では、名古屋市や豊田市、刈谷市、安城市と結びつきが強い	●	●						
知立駅は約600本/日の列車が発着する鉄道の要衝となっているほか、路線バスの運行本数も評価されており、市民からの期待値や満足感が高い		●		●		●		
ミニバスは減便があったものの、利用者数がコロナ禍前を超過するコースもあり、市民の生活の足として一定の役割を果たしている		●				●		
名鉄電車や名鉄バスでは「通勤・通学」での移動、ミニバスは「買い物」での移動や「子どもや高齢者」の移動、タクシーは「通院」での移動や「来街者」の移動という役割が求められている				●				
市内には商業施設が点在するものの、市の中心部に立地する大型商業施設へのアクセスが重要となっている		●				●		
公共交通の運転等の担い手不足が全国的に深刻化しており、担い手の確保に向けた様々な取組みを推進する必要がある					●			●

課題 2

新しいまちづくりに合わせたバス路線の最適化

- ☑ ミニバスは各コース間での利用実態に合わせた見直しが必要です
- ☑ 市内の高齢化が進展することで、近距離移動の需要が高まることに対応する必要があります
- ☑ バス交通の信頼性回復のため、運行遅延の解消に向けた取組みが必要です

集約課題に関連する現状や個別課題	抽出元となった調査等							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
高齢化が進展することによる、市内移動（短距離移動）のニーズが高まりに対応することが必要である	●	●						
ミニバスは5コース体制となり大きな再編がなく15年が経過しているものの、コース間で運行時間や利用状況に大きな差がある状況となっている		●					●	
知立駅の整備を契機として、魅力的なまちをつくることが求められている			●			●		
知立駅の拠点性を高める、利便性の高い公共交通ネットワークを形成することが必要である			●					
市内の渋滞によるバスの遅れが目立っており、バス運行に対する信頼性を回復することが必要である				●	●			

課題 3

全世代に向けた親しみやすさ・使いやすさのさらなる向上

- ☑ 若年層や知立市への転入者が、認知度や利用機会を向上させられる取組みが必要です
- ☑ みんなが分かりやすい公共交通の情報提供を続けることが重要です
- ☑ 公共交通情報を認知するためには、公共交通の利用を「自分ごと」として捉えるきっかけを作ることが大切です

集約課題に関連する現状や個別課題	抽出元となった調査等							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
市民の公共交通利用割合は目標達成したものが多く、今後も前計画で実施してきた各種利用促進策等を継続することが重要である		●		●			●	
鉄道以外の利用割合は低く、7～8割が「利用していない」ことから、日常生活の移動の中で公共交通の利用を選択できるようになる取組みが重要である		●		●		●		
利用していない人も含めた公共交通の満足度が高まっている反面、バスで行くことができる施設の認知度が低いことから、より身近に感じ、バスの運行内容が身につく取組みが重要である				●		●	●	
20～39歳において公共交通に関することの認知度が低く、自分ごととして興味・関心を持てるようになる取組みが重要である				●				
様々な手段で公共交通の情報を提供し、分かりやすく見つけやすい状態をつくることが重要である					●	●		
運行ダイヤのパターン化や乗車ルールの明確化など、分かりやすさを向上させる取組みの展開が求められている				●	●	●		
移動手段としての公共交通と、移動するための行動目的をセットにした利用促進策の展開が健康増進につながる事が明らかになっている								●

- 公共交通の利用促進のためには、様々な分野・エリアの関係者と連携することが重要です
- 公共交通の運転等の担い手不足に対して、官民一体となって対応する必要があります
- 公共交通がもつ様々な効果やデータについて理解を深め、共有することが重要です



集約課題に関連する現状や個別課題	抽出元となった調査等							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
ミニバスは周辺市町のコミュニティバスと結節しており、一定程度乗り継いで利用されている	●	●						
公共交通の利便性向上策を検討するためには、公共交通の運行データを活用することが重要である		●						●
他分野の計画と調和・連携をとりながら、環境対策としての公共交通の利用促進等を推進することが重要である			●					●
新たなモビリティや地域の施設送迎車など、地域の輸送資源をフル活用して、地域旅客運送サービスを確保する取組みが全国的に始まっている			●					●
公共交通の利用促進に関する取組みは、行政と交通事業者、市民、各種団体など、多くの主体が連携・協働して取り組む必要がある					●	●		●
公共交通の運転等の担い手不足が全国的に深刻化しており、担い手の確保に向けた様々な取組みを推進する必要がある					●			●
地域の関係者相互で交通に関する連絡調整を担っている企業や団体が法定協議会に参画する法改正が進んでいる								●

6 地域公共交通の基本的な方針と目標

1) 基本的な方針と目標

(1) 公共交通の将来像

第7次知立市総合計画や知立市都市計画マスタープランでは、知立駅の交通結節機能の強化や乗換利便性の向上によって拠点性を高め、地域の魅力を高めることが示されています。また、知立市立地適正化計画では、公共交通が結節する（つながる）ことで、市内のどこからでも移動しやすい交通利便性の高いまちづくりを目標としています。

こうした本市が目指すまちづくりの方向性によって、コンパクトなまちの特性が高まることで、公共交通の役割・特性が一層重要となります。公共交通を身近に感じられ、また充実したまちであることで、第7次知立市総合計画が掲げる将来像である「輝くまち みんなのまち知立」の達成につながることを目指し、本計画において設定する本市の公共交通によって目指すまちの将来像を「にぎわう・つながる 自分らしさをかなえるまち」とします。また、公共交通の将来像を達成するため、本計画における行動指針として4つの基本的な方針を定めます。

《公共交通の将来像》

にぎわう・つながる 自分らしさをかなえるまち

<地域公共交通の課題>

<基本的な方針>

