

知立市地域公共交通網形成計画

【 改 訂 版 】

令和 5年 3月

知 立 市

目 次

序. 計画策定の背景と目的	1
1. 知立市の地域特性と公共交通の現状把握	2
1) 上位・関連計画の整理	2
2) 地域特性の把握	9
3) 公共交通の現状把握	15
2. モニタリング調査の実施・分析	21
1) 市民アンケート	21
2) バス利用実態調査	24
3) バス利用者アンケート	30
4) 住民懇談会	34
5) 交通事業者ヒアリング	36
3. 知立市における地域公共交通の課題	38
4. 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	45
1) 知立市の交通将来像	45
2) 地域公共交通の基本方針	46
5. 計画の区域と計画期間	48
1) 計画の区域	48
2) 計画期間	48
6. 計画の目標	49
7. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	54
1) 公共交通の種類とサービス水準の設定	54
2) 公共交通ネットワークの再編方針	56
3) 交通結節点の整備方針	58
4) 公共交通の利用促進施策	59
5) 事業の実施スケジュールと実施主体	63

8. 計画の達成状況の評価に関する事項	64
1) 評価・検証の考え方及びその手順	64
2) 公共交通ネットワークの評価・検証	65
3) 個別事業および路線単位の評価・検証	66

参考資料	67
1) 計画策定の経過	67
2) 知立市附属機関の設置に関する条例（抜粋）	68
3) 知立市総合公共交通会議運営規程	69
4) 平成30年度 知立市総合公共交通会議委員名簿	71

序. 計画策定の背景と目的

本市の人口は緩やかな増加傾向にありますが、将来的には人口減少局面を迎えるとともに、高齢化の進展が予測されています。また、本市の公共交通利用者数は概ね横ばい傾向にありますが、長期的には減少する人口や高齢化の進展に加え、モータリゼーションの進行などを背景として、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下による公共交通利用者の減少など、地域の公共交通が成り立たなくなる可能性も予測されています。

これら背景を踏まえ、まちづくり分野では2014年に都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とするまちづくりを目的とした立地適正化計画が策定できるようになりました。また、公共交通分野では2014年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が施行され、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークを形成することを目的とした地域公共交通網形成計画が策定できるようになりました。

こうした中、知立市では知立駅周辺のまちづくりや上位・関連計画で示される将来都市構造と連動した地域公共交通網の再構築を図る必要性が高まっています。また、地域公共交通は、単に人の移動手段としての役割に留まることがなく、まちのにぎわいの創出や交流の促進、コンパクトなまちづくりの実現に寄与する役割などが期待されています。

これらより、2017年に実施した市民およびバス利用者のアンケート結果や、公共交通の現状に基づく地域公共交通の課題を踏まえるとともに、2018年に策定した知立市立地適正化計画で示す将来都市構造の実現に向け、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークを形成することを目的とし、多様な主体で構成する知立市総合公共交通会議における意見・意向を受けつつ、知立市地域公共交通網形成計画を策定することとしました。

また、計画期間の中間年度において、計画目標及び計画目標を達成するために行う事業の実施状況等を評価・検証した結果や、関連する法制度の改正等の変化に対応するため、中間評価を行いました。なお、新型コロナウイルス感染症が公共交通へ与える影響については、今後の見通しが不透明であるため、感染拡大の状況や社会情勢など動向を注視しながら取組みを進めていきます。



1. 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6次知立市総合計画

第6次知立市総合計画（2015.3）は、知立市の市政運営において最上位に位置づけられる計画であり、中長期的な将来像を見据えて、実施するすべての分野の施策の方向性を定めるものです（計画期間：2015～2024年度の10年間）。

基本構想、基本計画（ともに計画期間10年間）及び実施計画（計画期間3年間で毎年度見直し）から構成されています。

公共交通に関しては、ミニバスの利便性向上、三河知立駅へのアクセス強化、各交通手段の連携強化等が示されています。

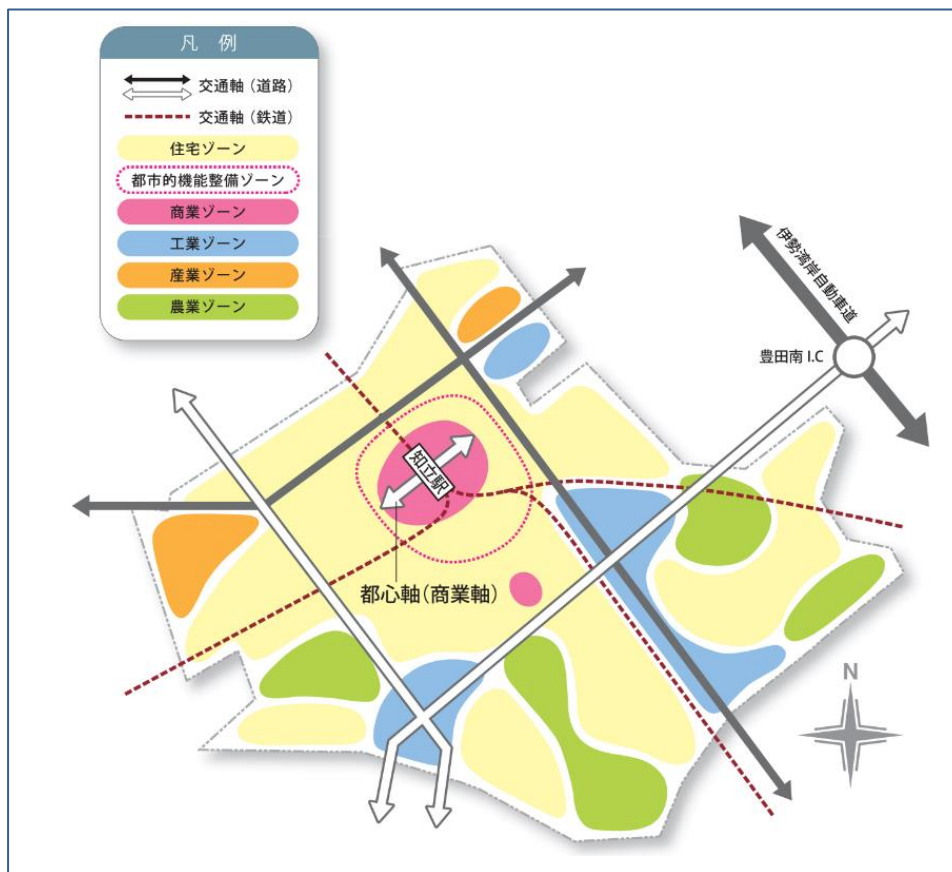
■ まちづくりの基本理念

- 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るまちづくり

■ 将来像

『輝くまち みんなの知立』～安らぎ・にぎわう 住みよさを誇れるまち～

<将来都市構造>



<施策大綱における公共交通の位置づけ>

基本目標 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

基本目標 2：人々が集う交流のまちづくり

基本目標 3：次代を担う子どもを豊かに育むまちづくり

基本目標 4：互いの人権を尊重し、思いやりの心を育むまちづくり

基本目標 5：芸術や文化を大切にするまちづくり

基本目標 6：知立が輝くための仕組みづくり

2-1 住みたくなるまちづくり

2-2 訪れたくなるまちづくり

①知立駅周辺整備

②公共交通

③シティプロモーション・観光

④産業振興・雇用対策

【 公共交通の方向性 】

①ミニバスの利便性向上と利用促進

- ・市民のニーズに応じた路線の設定やバス停の設置等による利便性の向上
- ・バス停におけるベンチや屋根の設置、近隣施設との連携による待合スペースの確保等によるバス待ち時間の快適性の向上
- ・ミニバスの運行状況を瞬時に利用者に周知できるシステムの構築 等

②三河知立駅の移設に伴う駅へのアクセス利便性の向上

- ・移設後の三河知立駅の駅前広場を整備、周辺道路の改良等による安全な歩行者空間の確保
- ・移設された駅へのミニバスの乗り入れ等による駅の乗降利便性の確保

③地域公共交通の連携強化

- ・知立駅及び周辺の整備・改良にあわせた乗換利便性の向上等による交通手段相互の連携強化
- ・パークアンドライド、サイクルアンドライド等の推進による自家用車や自転車から鉄道・バスへの乗換利用の利便性向上及び公共交通機関の利用促進

④乗換利便性の向上

- ・ミニバスの 1 乗車利用額による乗換を可能にする制度の継続による料金面での乗換利便性の確保
- ・市外の拠点的な場所へのバス停の設置によるミニバスと刈谷市、安城市、豊田市のコミュニティバスとの乗換利便の確保 等

(2) 知立市都市計画マスタープラン

知立市都市計画マスタープラン（2007.3）は、知立市の将来都市像や土地利用を明らかにするとともに、各地域の方針を定めるなど、将来に向けた都市計画の総合的な指針としての役割を果たすものです（計画期間：2007～2021年度の15年間）。

全体構想と地域別まちづくり構想から構成されています。

公共交通に関しては、ミニバスのサービス水準の向上等が示されています。

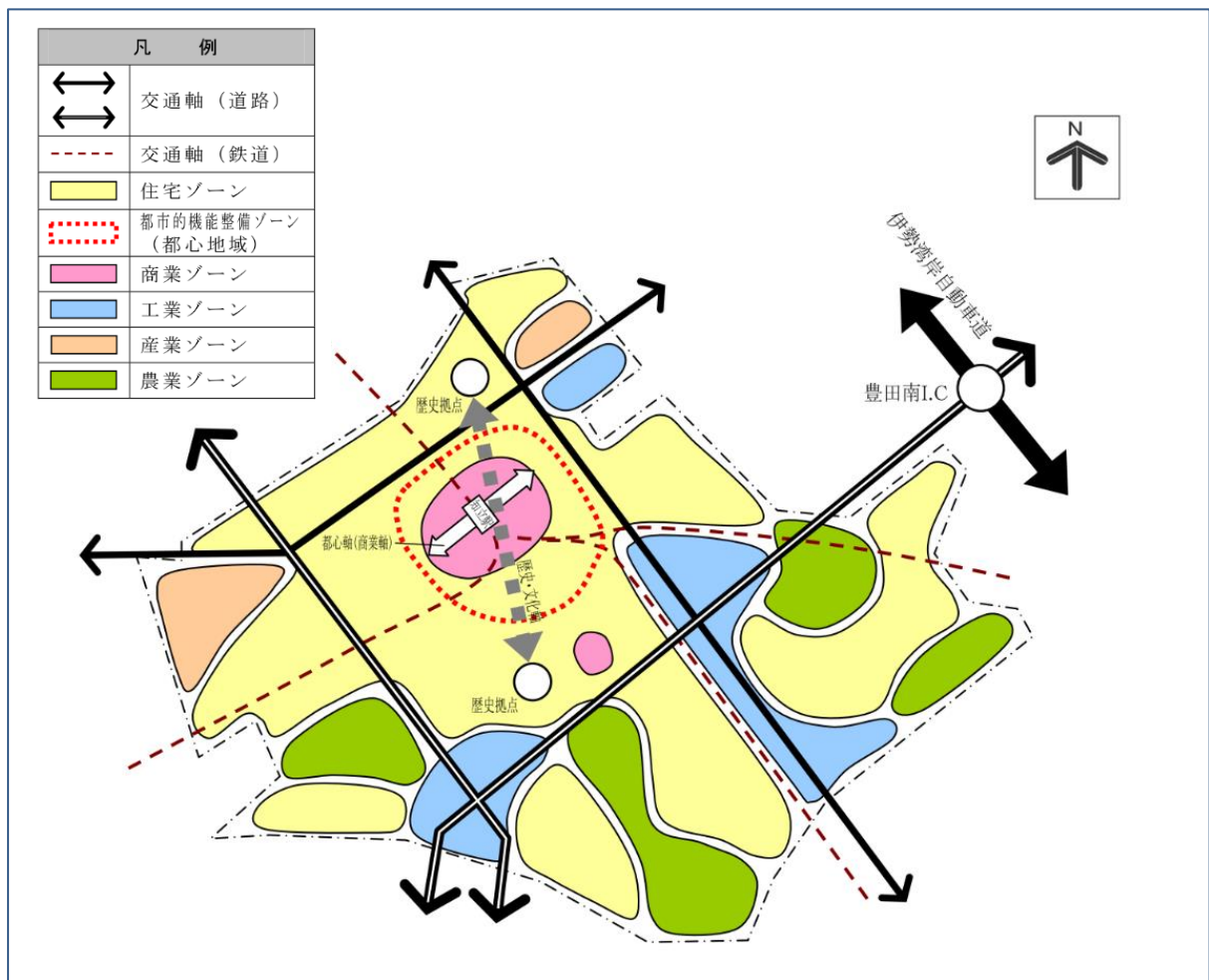
■ 都市づくりの理念

『 みんなでつくる 暮らしやすく人が集まる輝きのあるまち 』

■ 都市づくりの目標

- ①安心して快適に暮らせる都市の実現
- ②みどり豊かなうるおいのある都市の実現
- ③人と物の交流による活力ある都市の実現
- ④連携と協働、みんなでつくる都市の実現

■ 将来都市構造



＜施設整備の方針における公共交通の位置づけ＞

4-2 施設整備の方針

(1) 交通計画

②公共交通

【 鉄道 】

- ・ 中心市街地における交通渋滞の解消や、鉄道による広域的な交通結節性を最大限に活用した都市づくりを進めるため、連続立体交差事業を推進します。
- ・ 北部地域は、鉄道交通を十分に活かした都市づくりを進めるため、連続立体交差事業に合わせ、まちづくりの調査・研究を進めます。
- ・ 名鉄三河線の複線化については、沿線都市や鉄道事業者等との調整を図ります。

【 バス交通 】

- ・ ミニバスは、今後とも市民にとって、より利用しやすい交通手段とするため、市民のニーズや地域環境の変化に応じて、路線や運行本数の充実・改善に努めます。

(3) 知立市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略

知立市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略（2016.2）は、知立市の人口の現状を分析するとともに、今後目指すべき方向を示す「知立市人口ビジョン」及びその実現のための目標や施策をまとめた「知立市まち・ひと・しごと創生総合戦略」からなるものです（計画期間：2015～2019年度の5年間）。

公共交通に関しては、ミニバスの近隣市への乗り入れ強化、ミニバスのインフラ整備に合わせたコース等の見直しが示されています。

＜基本目標と公共交通の位置づけ＞

基本目標1：しごとをつくり、安心して働けるようにする

基本目標2：新しいひとの流れをつくる

基本目標3：若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

基本目標4：時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

【ミニバスの近隣市乗り入れの強化】

近隣市とのコミュニティバス乗り入れを強化することにより、生活圏・経済圏に基づいた移動を可能とし、相互間での公共施設や商業施設等を利用しやすくし、生活の利便性の向上を図ります。

【ミニバスのインフラ整備に合わせたコース等見直し】

連続立体交差事業、街路事業等のインフラ整備による踏切の解消、駅の移設、街路の開通等の進捗状況に合わせて、ミニバスの運行コース等の見直しを行ない、さらに利用しやすいミニバスを目指します。 等

(4) 知立市立地適正化計画

知立市立地適正化計画（2017.3）は、住民が公共交通により生活サービスにアクセスできるなどのコンパクトシティの推進を目指し、都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関して定める包括的なマスタープランです（計画目標年次：2037年）。

公共交通に関しては、地域公共交通網形成計画の策定、中心市街地や主要施設へのアクセスを確保したネットワークの形成が示されています。

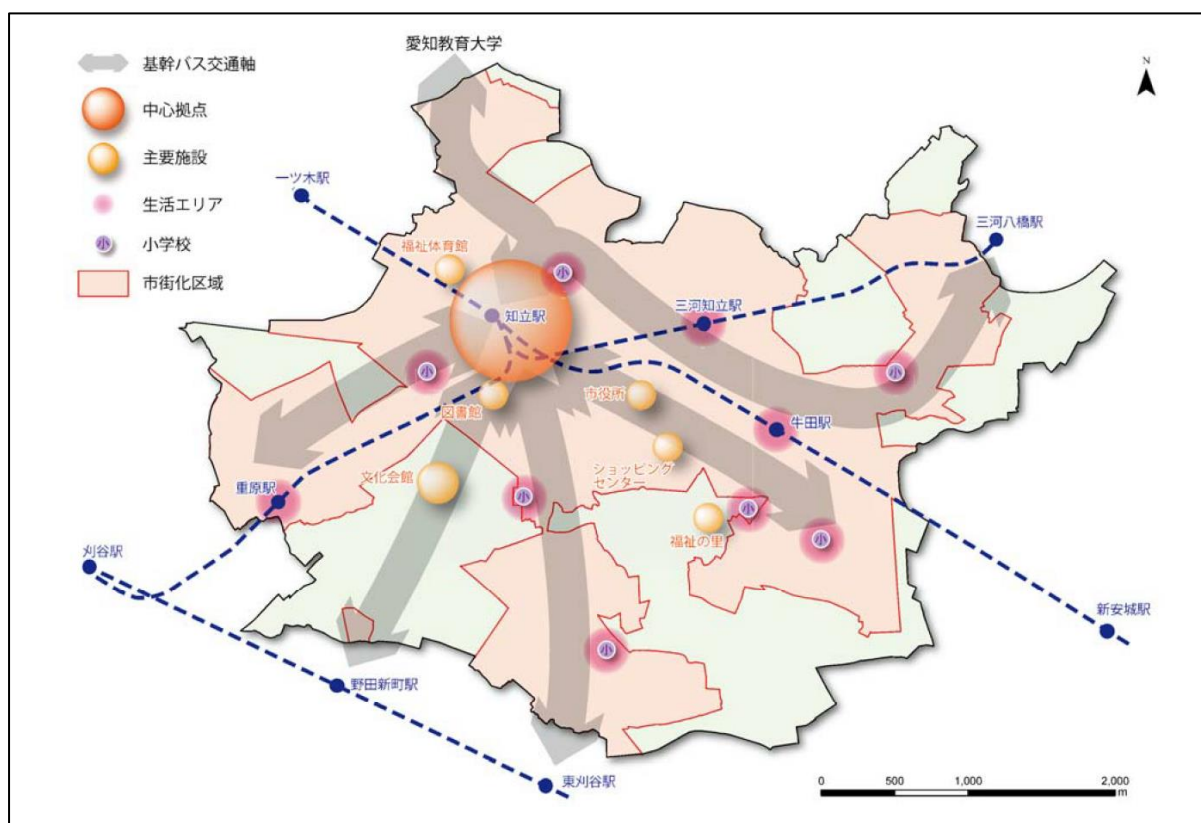
■まちづくりの理念

『 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 』

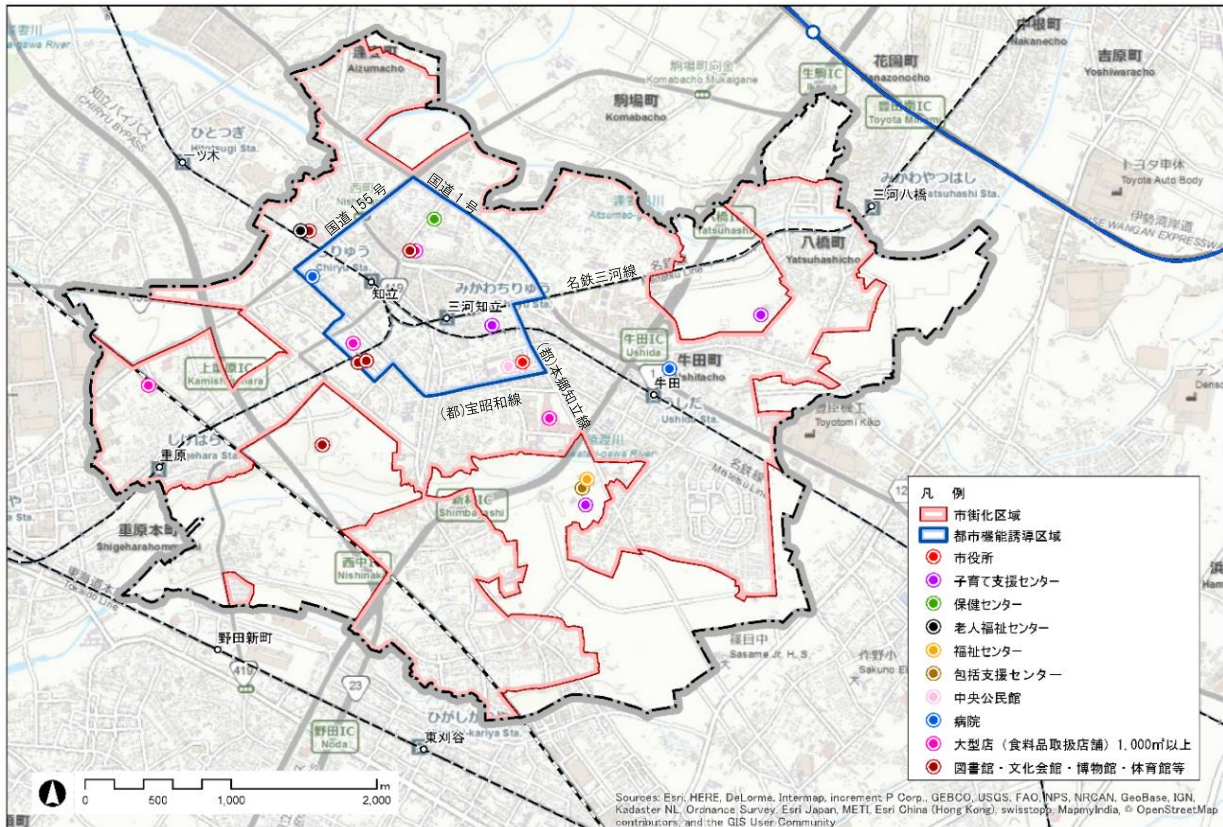
■まちづくりの目標

- 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」

■めざすべき都市構造



■ 都市機能誘導区域



■ 都市機能誘導施設の誘導施策

○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

- ・連続立体交差事業、土地区画整理事業等による新たなまちづくり
- ・これらの都市基盤整備による都市機能誘導施設の立地スペースの創出、良好な交通環境の創出

○施策 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

- ・持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組み構築のための地域公共交通網形成計画などの策定
- ・交通弱者をはじめとする市民が市内のどこからでも中心市街地や市の主要施設へアクセスできるような交通ネットワークの構築

○施策 3：公共施設再配置による都市機能の誘導

○施策 4：国の支援制度の活用

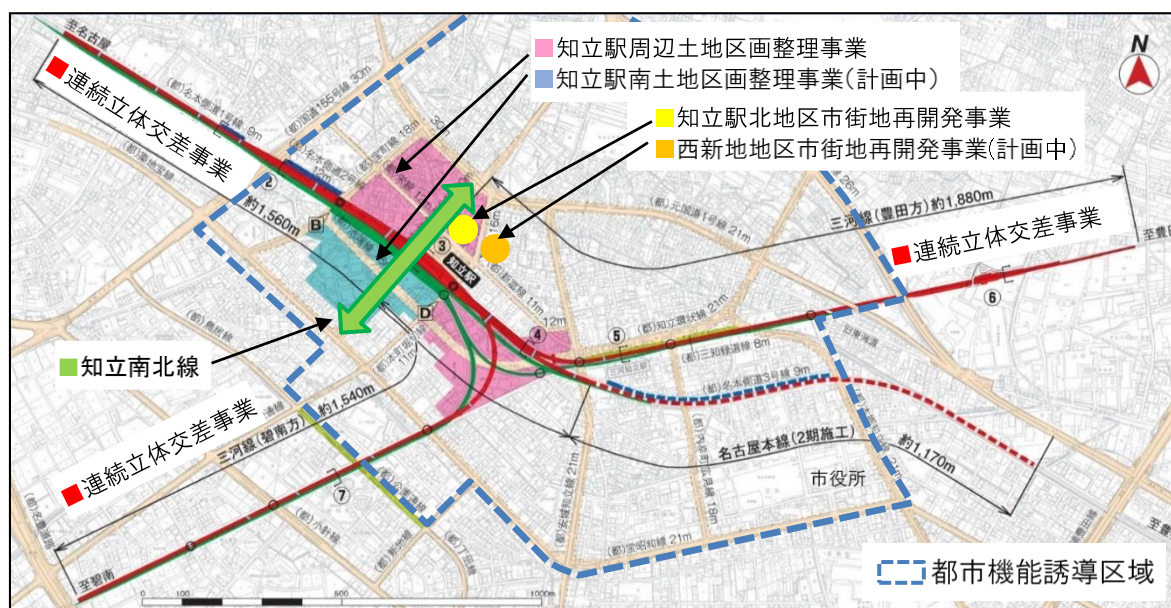
(5) 知立駅周辺の都市基盤整備事業

都市交通の円滑化、周辺市街地の生活環境や都市機能の向上を図るため、知立駅を中心とした名鉄名古屋本線及び三河線の連続立体交差事業が行われています。

さらに、土地区画整理事業や街路整備事業など各種事業と一体となった総合的な市街地整備が行われています。

なお、名古屋本線の県道安城知立線より西側（名古屋より）と三河線を一期施工、県道安城知立線より東側（豊橋より）を二期施工とする二段階施工となっています。

図 知立駅周辺の都市基盤整備事業



資料：知立市立地適正化計画

表 知立駅周辺の都市基盤整備事業の概要

NO	項目	内容
1	知立駅付近 連続立体交差事業 (～2028年度)	- 交通渋滞の解消により知立駅へのアクセス性向上、分断されている市街地の一体的なまちづくりを行い、多くの市民が集う交流のあるまちづくりを行います。 - 高架下の空間においても商業機能、自転車駐輪機能、その他まちづくりに寄与する機能集積が可能となります。
2	知立駅周辺土地区画整理事業（事業中） 知立駅南土地区画整理事業（計画中）	- 土地区画整理事業により、新たな土地利用転換を行うとともに、大街区の設定など都市機能の集積とまちなか居住推進を図ります。 - 駅前広場、駅前公園、堀切公園の整備も合わせて行い、市民の活動、イベントなどにより賑わいと交流を生み出します。
3	知立駅北地区 市街地再開発事業 (～2018年度) 西新地地区市街地 再開発事業（計画中）	- 中心市街地にふさわしい土地の高度利用を図りつつ、まちなか居住を誘導する良好な住環境整備を推進します。 - 事業により生まれるスペースに商業機能等の都市機能の誘導により、まちなか居住の利便性の向上を図ります。
4	都市計画街路事業	- 主に土地区画整理事業等で整備する知立南北線は知立駅の新たな都心軸（商業軸）として位置づけられており、この沿道を中心に商業の活性化を図ります。 - 公園や駅前広場などとともに道路空間を活用した市民の活動、イベントなどにより賑わいと交流を生み出します。

資料：知立市立地適正化計画

2) 地域特性の把握

(1) 人口

①人口・世帯数の動向

- ・知立市の人口は約 7.1 万人（2015 年）で、ほぼ一貫して増加傾向にあります。ただし、伸び率は低下傾向にあります。
- ・世帯数も人口と同様に増加傾向となっている。増加割合が人口よりも高いため、世帯当たり人員は微減傾向で推移しています。
- ・知立市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略の将来人口見通し（目標値）によれば（次頁シミュレーション 2）、出生率の向上と移動率の向上により、2060 年に総人口 7 万人のにぎわいの維持と、年齢構成の若返りを目指していくこととしています。

図 人口の推移

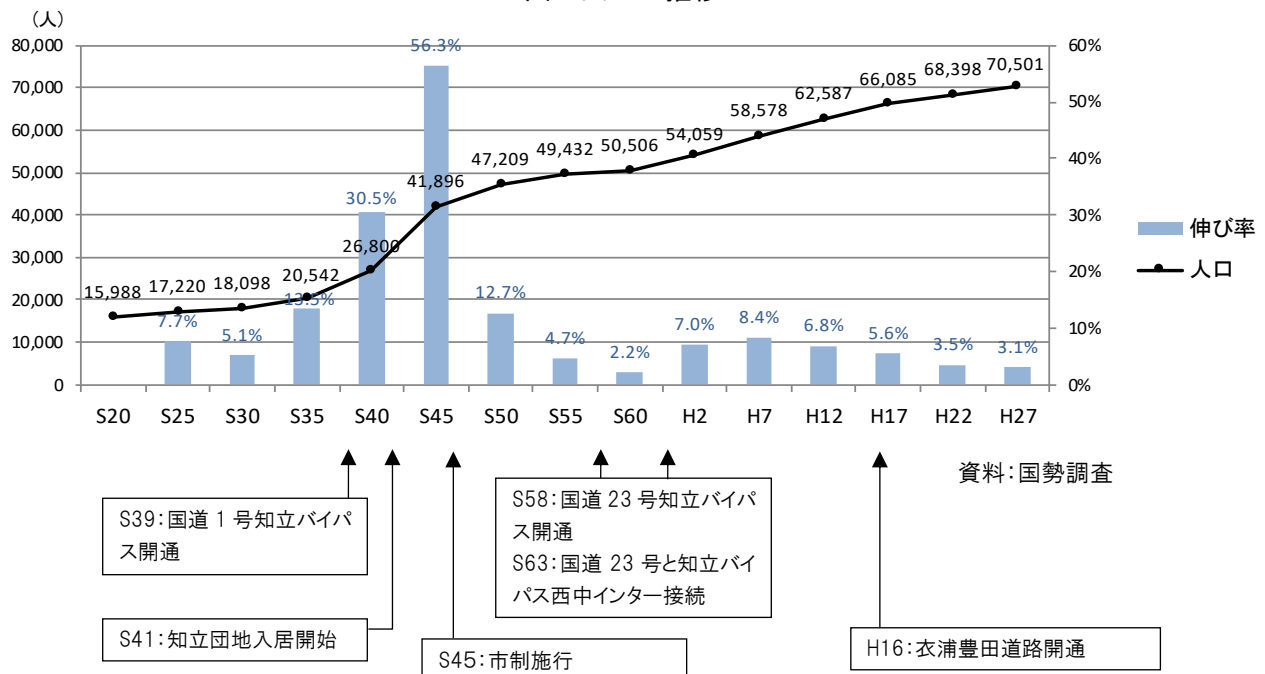


図 世帯数の推移

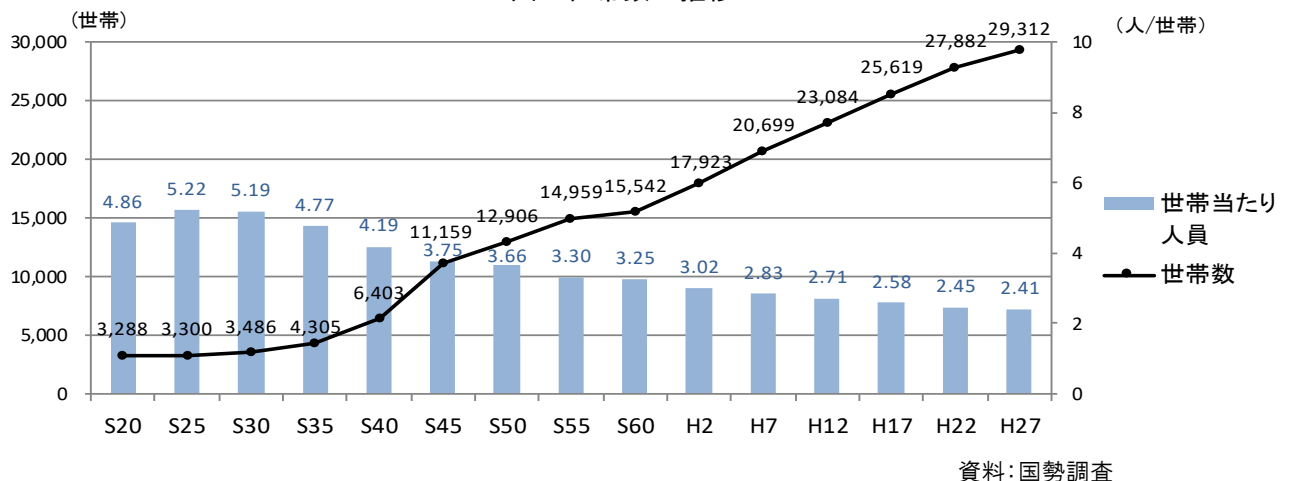
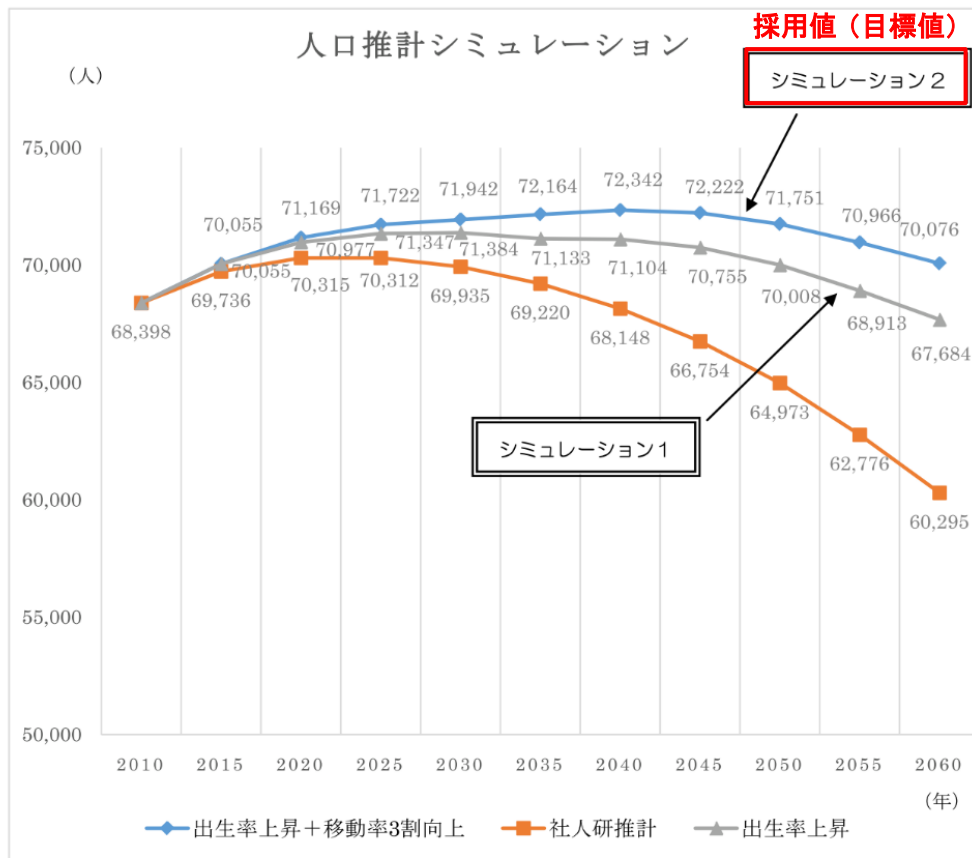
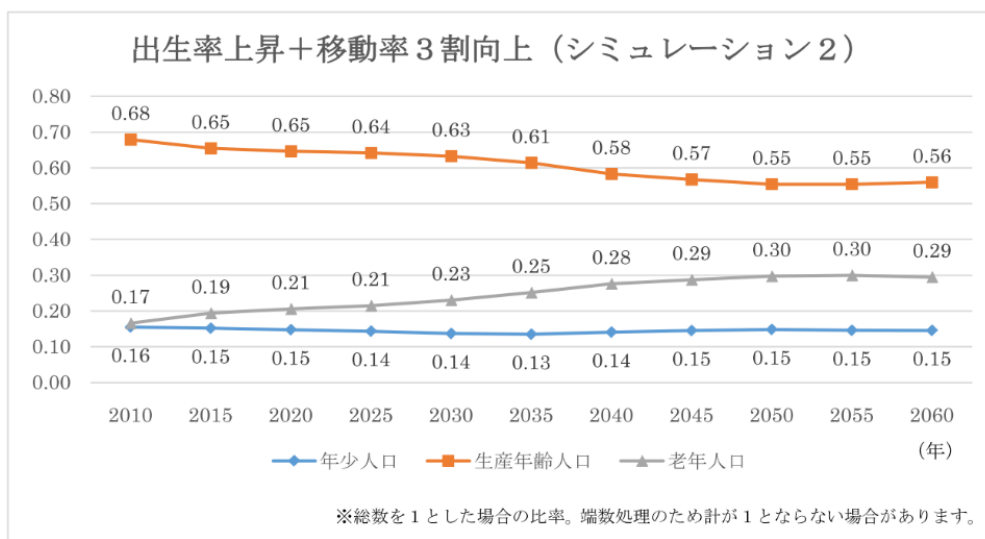


図 将来人口の見通し



資料：知立市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 将来人口の年齢階層構成の見通し

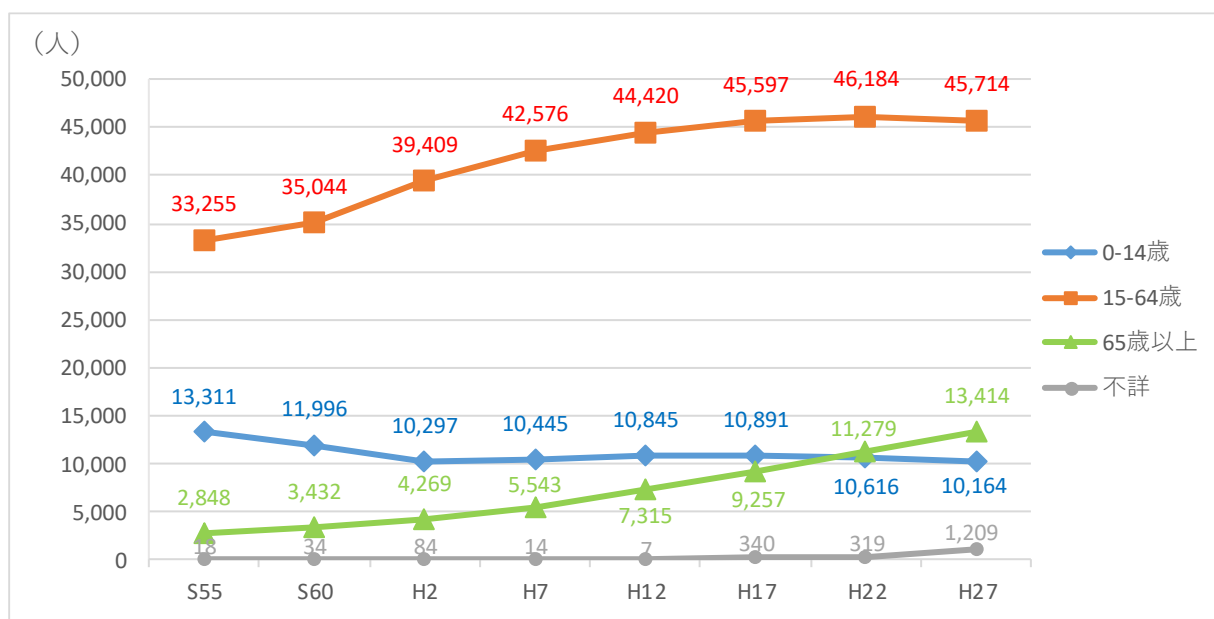


資料：知立市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略

②年齢3区分別人口の動向

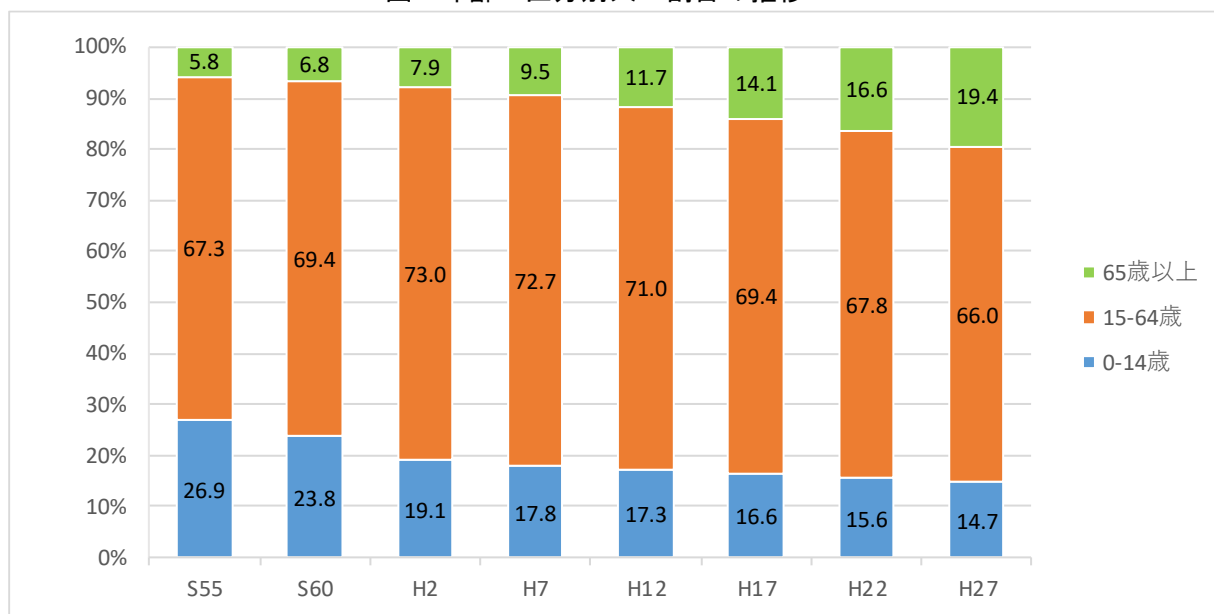
- ・年齢3区分別人口の推移をみると、15歳以上65歳未満の生産年齢人口は増加傾向にありましたが、2015年に減少に転じています。また、0～14歳の年少人口は近年微減傾向で推移しています。一方、65歳以上の高齢者人口は増加を続けていますが、高齢化率は19.4%（2015年）と、県平均の23.8%を下回っています。

図 年齢3区分別人口の推移



資料：国勢調査

図 年齢3区分別人口割合の推移



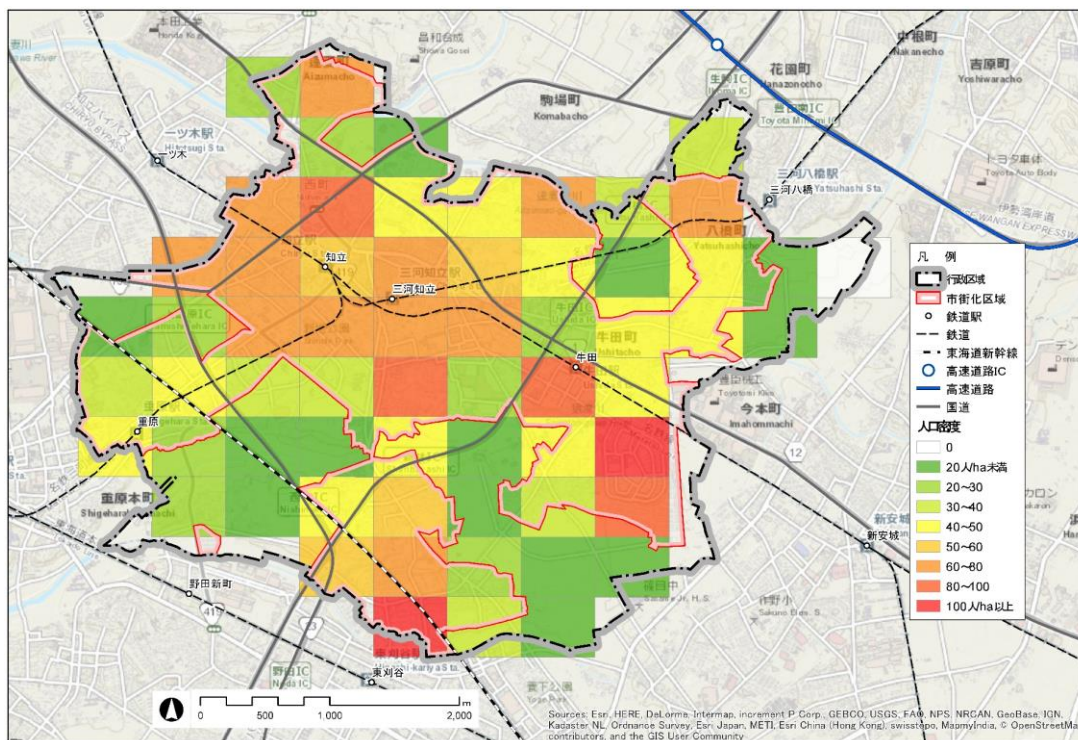
※年齢不詳除く

資料：国勢調査

③地区別人口・高齢化の分布状況

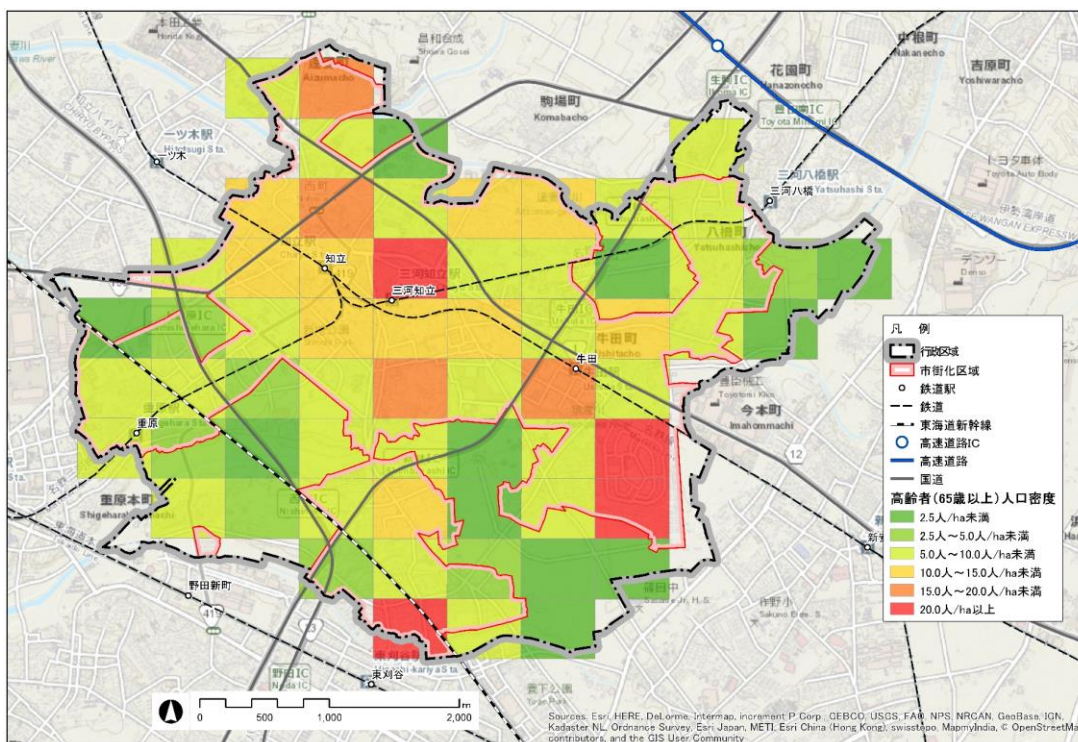
- ・ 知立団地や東刈谷駅に近接する谷田町の人口密度が高く、100 人/ha 以上となっています。
- ・ 三河知立駅の北部や知立団地の高齢者人口密度が高く、20 人/ha となっています。

図 人口密度の分布（2015 年）



資料：国勢調査：500mメッシュ

図 高齢者人口密度（2015 年）



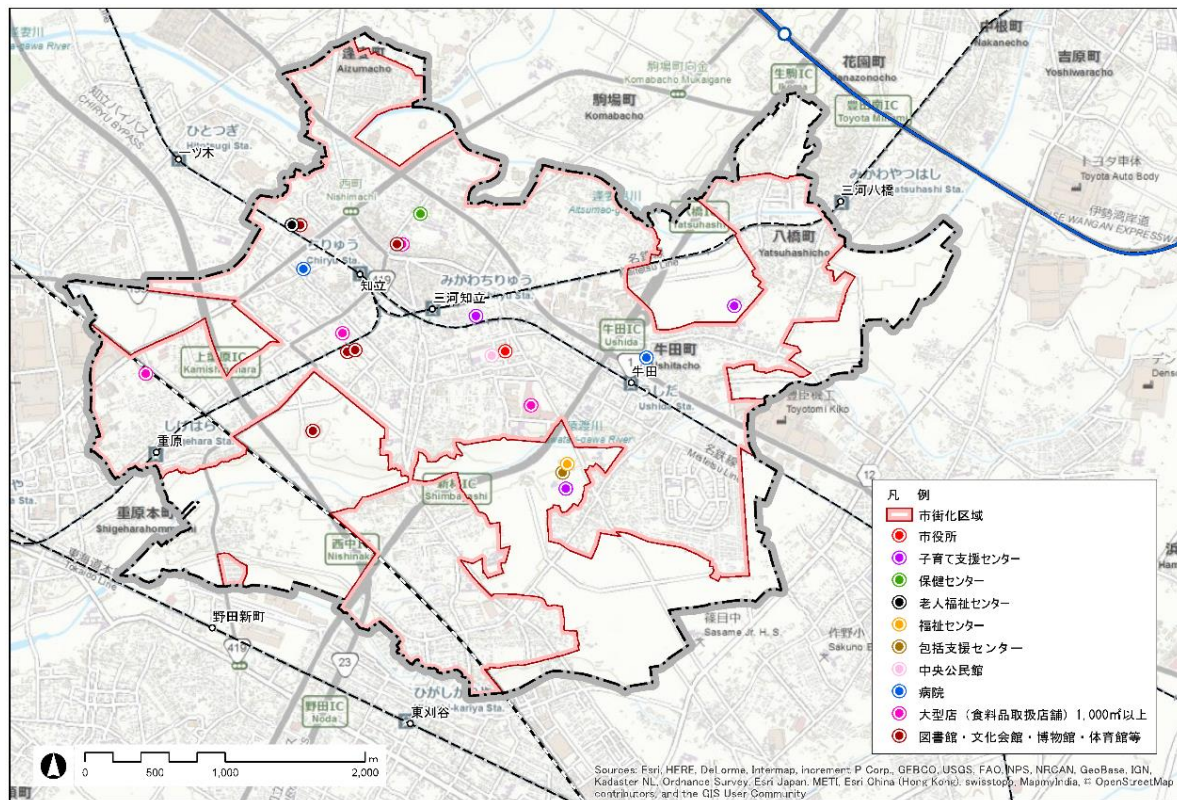
資料：国勢調査：500mメッシュ

(2) 土地利用

①都市レベルの主要施設立地状況

- ・都市レベルの施設の立地状況をみると、病院、福祉体育館、図書館、商業施設等が知立駅周辺に立地しています。

図 都市レベルの主要施設立地状況



資料：知立市立地適正化計画

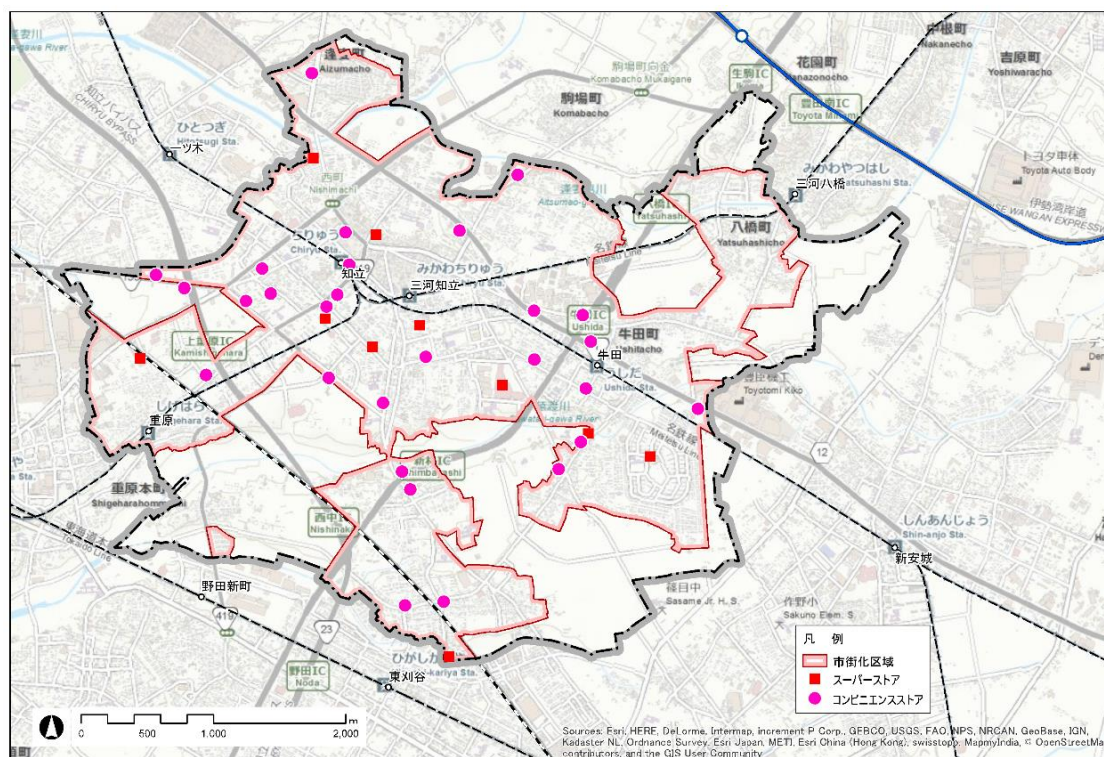
表 都市レベルの主要施設一覧

分 類	施 設 名 称
市役所	知立市役所
子育て支援センター	中央子育て支援センター 南子育て支援センター 来迎寺子育て支援センター
保健センター	保健センター
老人福祉センター	老人福祉センター
福祉センター	福祉の里八ツ田
包括支援センター	知立市包括支援センター
公民館	中央公民館
病院	富士病院(130床) 秋田病院(150床)
大型店(食品取扱店舗)	ピアゴ知立店(6,970㎡) ギャラリエピタ知立店(29,597㎡) ドミー知立店(6,267㎡) 銀座ラブ・リリオ(ミマツ食品館)(1,655㎡)
図書館・文化会館・博物館等	知立市図書館 パティオ池鯉鮒 リリオホール 知立市歴史民俗資料館 福祉体育館

②日常生活圏レベルの施設立地状況

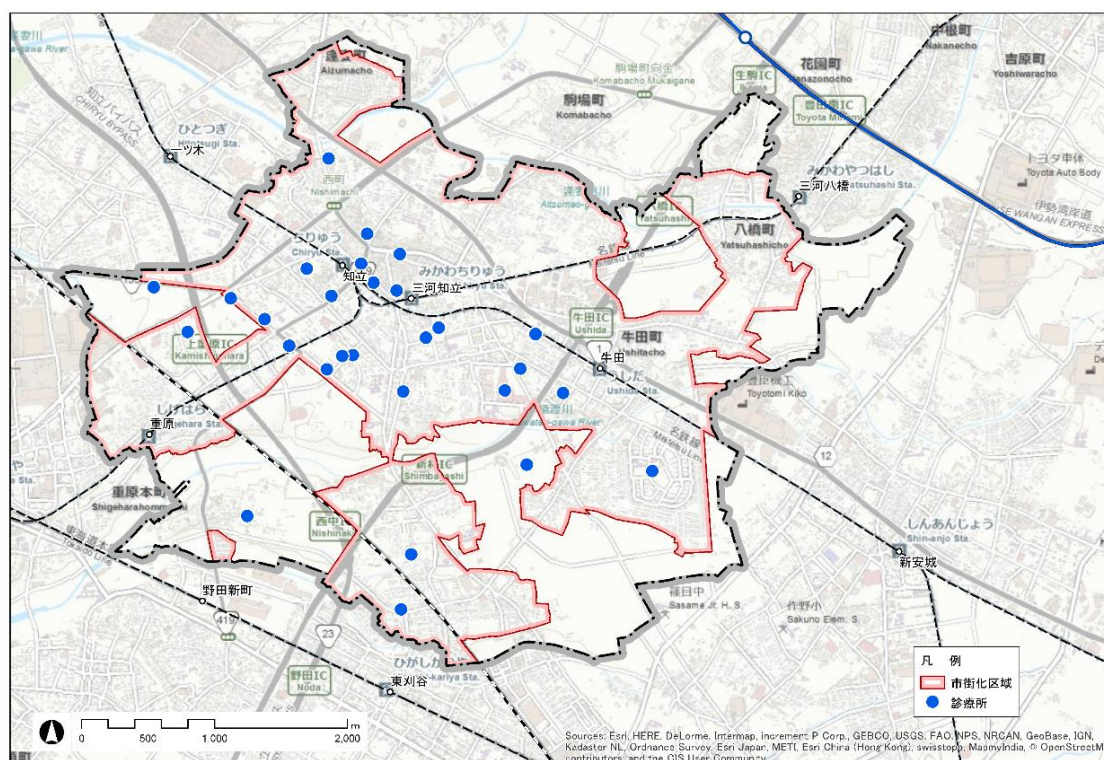
- ・日常生活圏レベルの施設の立地状況をみると、商業施設（コンビニ、スーパーストア）、医療施設（診療所）とも知立駅周辺を中心に、市街化区域内に点在しています。

図 商業施設（コンビニ、スーパーストア）立地状況



資料：知立市立地適正化計画

図 医療施設（診療所）の立地状況



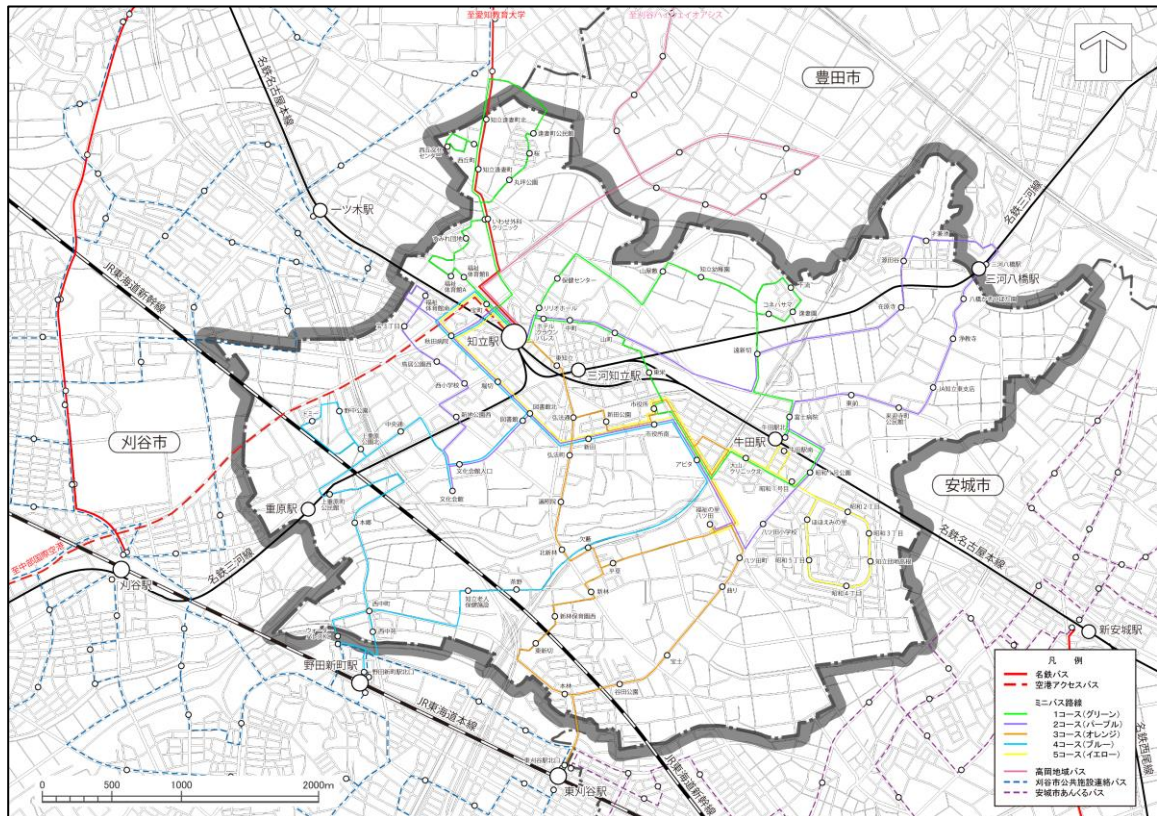
資料：知立市立地適正化計画

3) 公共交通の現状把握

(1) 公共交通ネットワーク

- ・市内の公共交通ネットワークは、鉄道が名鉄名古屋本線（名古屋市・豊橋市方面と連絡）と名鉄三河線（豊田市・碧南市方面と連絡）が市中心部の知立駅で接続しており、市内には名鉄名古屋本線の知立駅、牛田駅、名鉄三河線の三河知立駅、重原駅を存しています。
- ・バス交通は、名鉄バスが知立駅から刈谷市方面へ運行し、ミニバスが5コース運行しており、市外の近隣鉄道駅に連絡するなど、市民の身近な交通手段として利用されています。

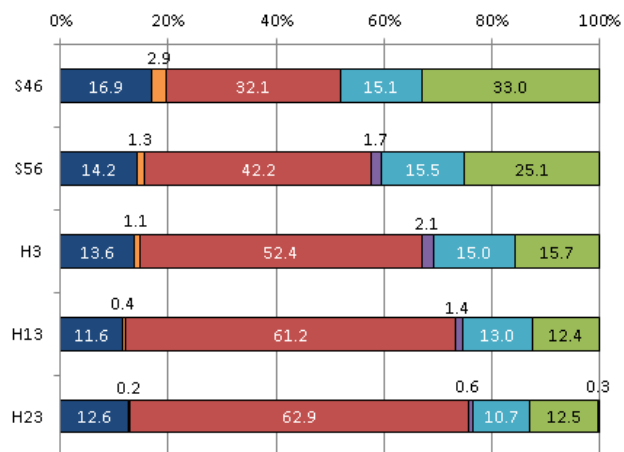
図 公共交通ネットワーク



(2) 交通手段利用状況

- ・代表交通手段構成の推移をみると、1971年から2011年までの40年間で、自動車分担率が約2倍に増加しており、徒歩と自転車利用は半減している。また、鉄道利用も減少傾向が続いており、自動車に依存する傾向が強まっている。

図 交通手段別分担率の推移



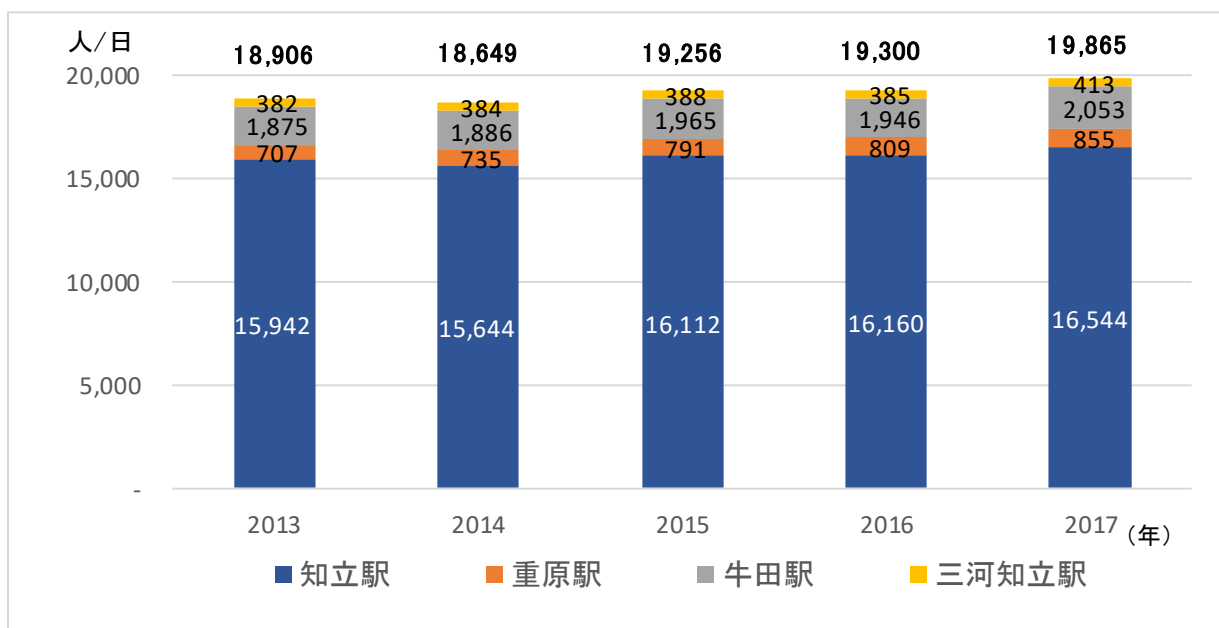
■鉄道 ■バス ■自動車 ■原付・バイク ■自転車 ■徒歩 □不明

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

(3) 公共交通の利用状況

- ・市内公共交通の利用者数（乗車人員）をみると、鉄道全体および各駅とも若干の増減は見られるものの、緩やかな増加傾向にあります。バス交通については市内路線全体および各路線とも鉄道と同様に若干の増減は見られますが、概ね横ばい傾向にあります。
- ・公共交通による利用圏域（鉄道駅から 1km、バス停から 300m）割合は、市街化区域面積の 96.9% を占めています。

図 駅別利用者数の推移

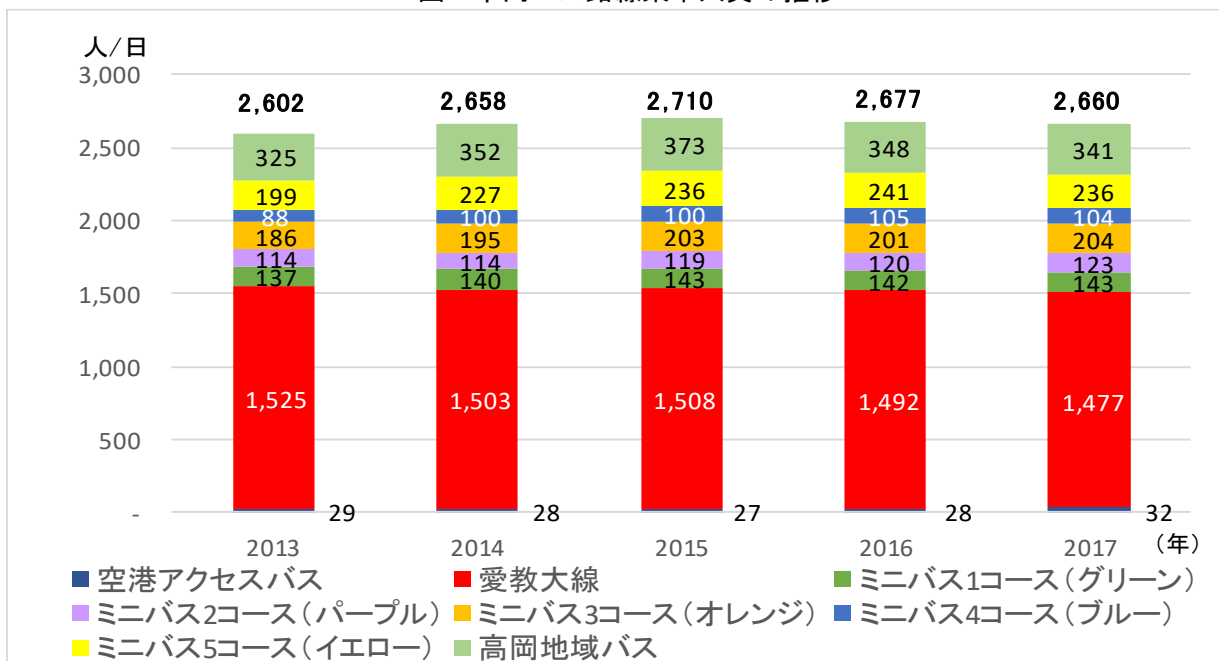


※年間乗車人員数をもとに 1 日当たり乗車人員を算定

※知立駅は他の交通機関との連絡（乗り換え）人員を含む

資料：交通事業者提供資料

図 市内バス路線乗車人員の推移



※年間乗車人員数をもとに 1 日当たり乗車人員を算定

資料：交通事業者提供資料、知立の統計

図 ミニバス路線図

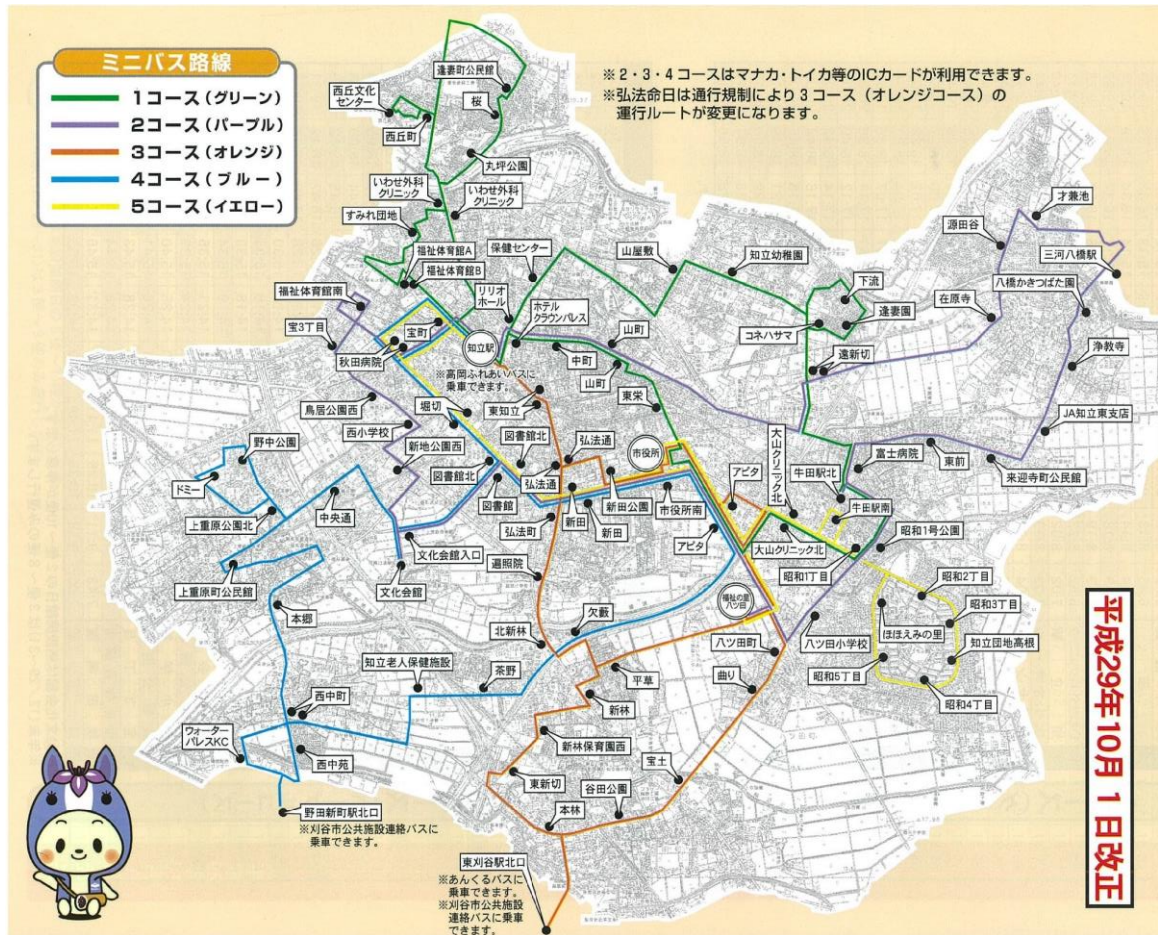
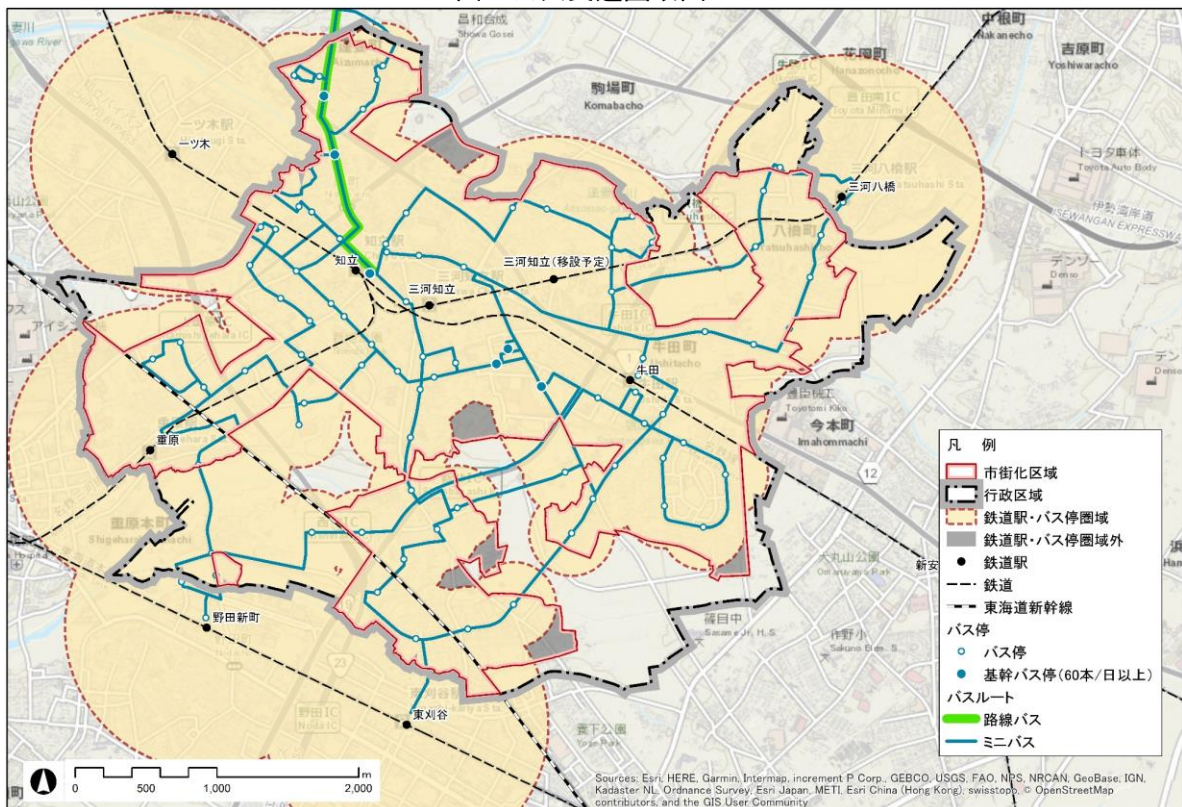


図 公共交通圏域図



(4) 公共交通の関する市民ニーズ

第6次知立市総合計画市民アンケート調査における知立市の取り組みに関する満足度、重要度等をみると、公共交通に関しては以下のとおりとなっています。

- ・公共交通の利便性については、約44%の人が満足（満足＋どちらかといえば満足）しており、全項目の中で満足度が最も高くなっています。
- ・ただし、知立市の強みについては、鉄道の利便性を評価する人が多く、コミュニティバスの利便性を挙げる人は少ない一方、知立市の弱みについては、道路の整備状況と並んで、バスの不便さを挙げる人も多くなっています。

以上のように、上記の公共交通の満足度の高さは鉄道のサービス水準の高さに起因しているものと考えられます。

- ・このような点も背景に、知立市の取り組みにおける重要度では、公共交通の利便性向上が上位に挙げられており、依然、バスの利便性向上に対するニーズが高いことがうかがえます。

※アンケートの実施概要：

2013年9月実施

2,000配布

1,061有効

(回収率53%)

図 知立市の取り組みにおける満足度

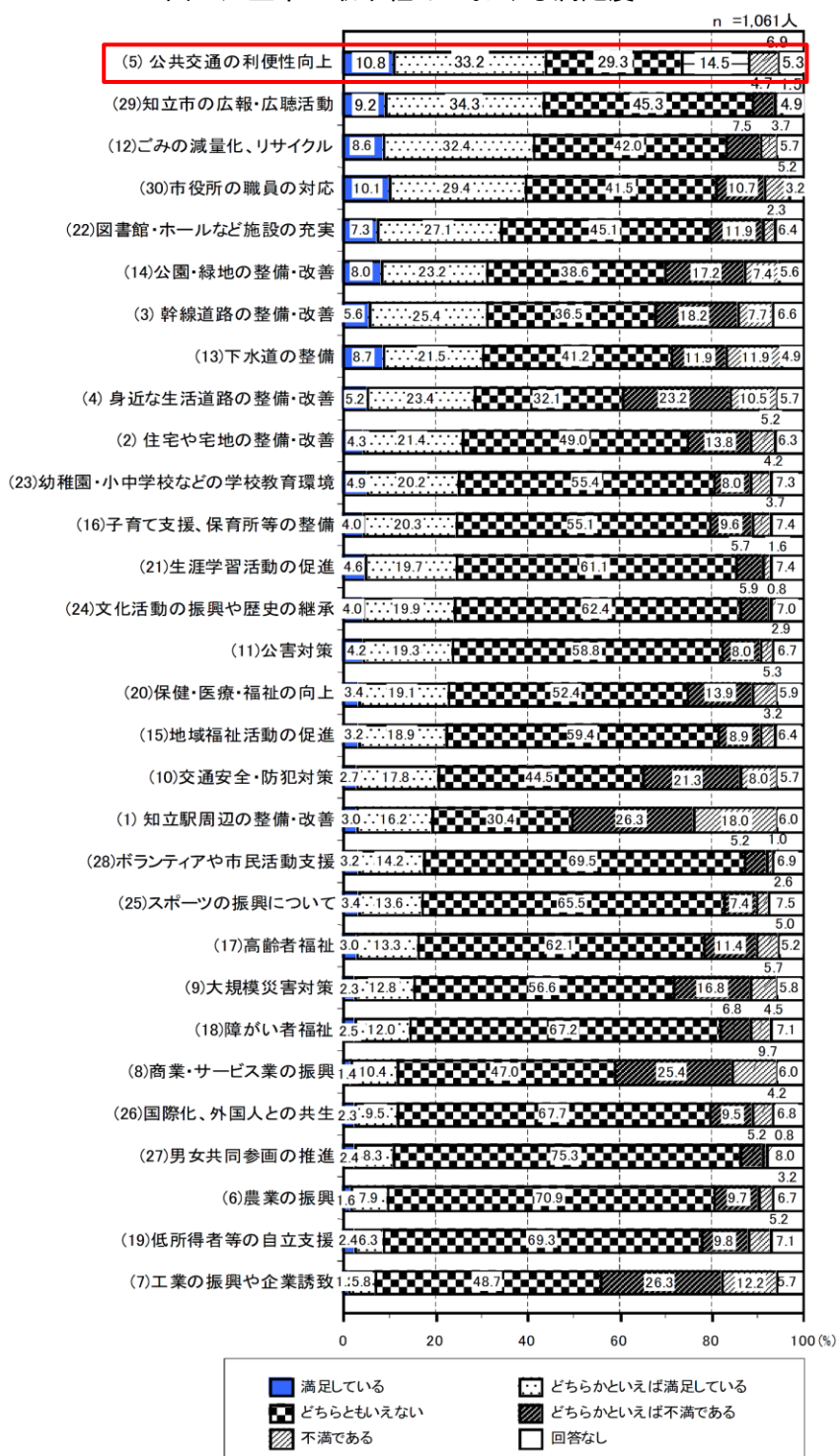


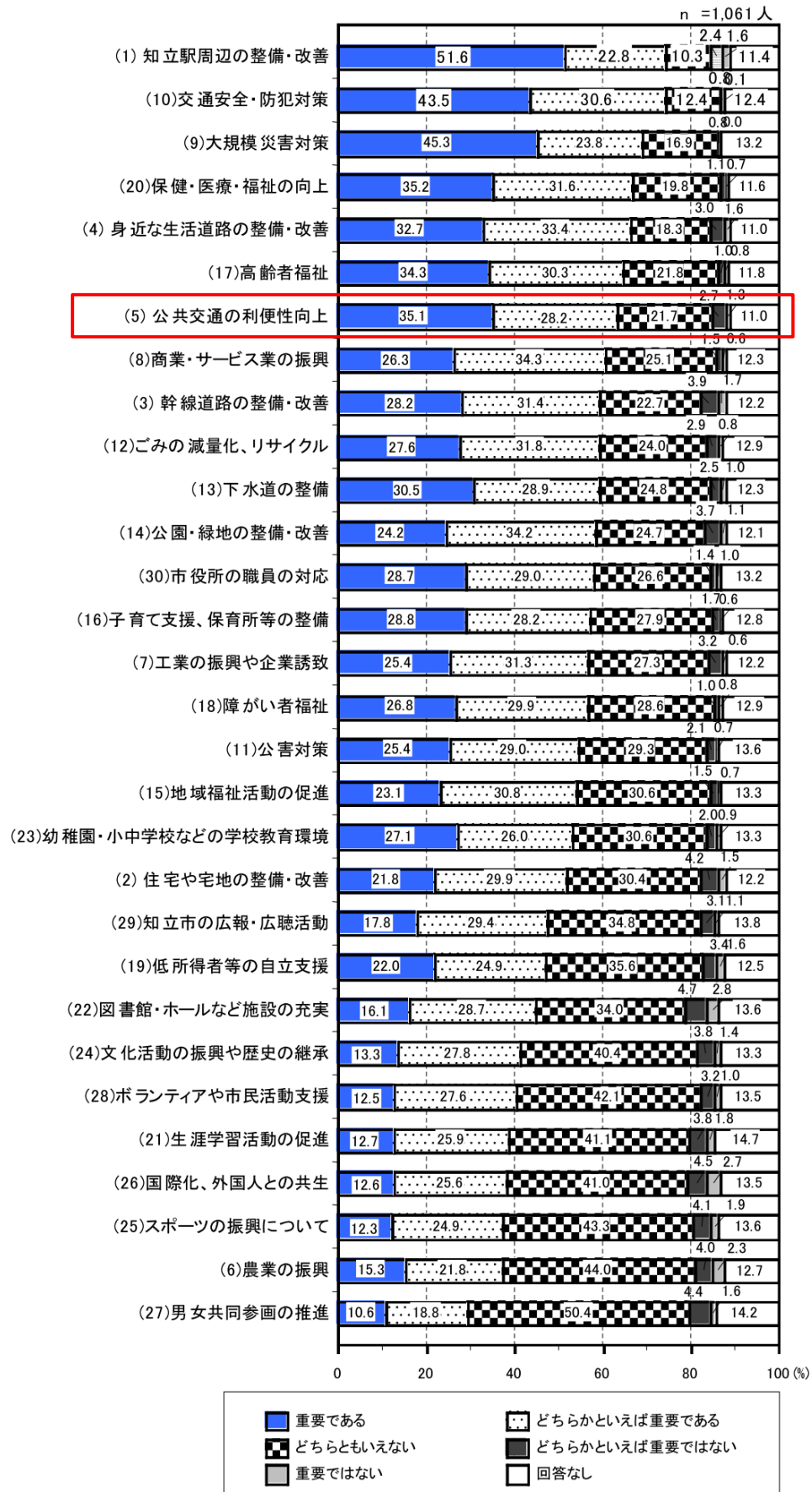
表 知立市の強み

意見内容	件数	意見内容	件数
1. 交通環境について	362 件	福祉施設が充実しており、福祉に積極的に取り組んでいる	5
交通の便が良い	192	災害の心配がない	34
鉄道網が充実しており、便利が良い	97	治安が良い	14
拠点駅である知立駅がある	37	公害が無い、まちがきれい	7
広域道路や生活道路など道路網が整っており、便利である	33	行政サービスがきめ細やかである	3
コミュニティバスの便利が良い	3	生涯学習やスポーツ環境が整っている	4
2. 市の規模・立地について	76 件	4. 歴史・文化、観光資源について	68 件
市がコンパクトで移動しやすい	38	文化・伝統、歴史がある	28
大都市、大企業がある都市に隣接するなど立地がよい	25	東海道五十三次の宿場町池鯉鮒などの観光資源や名物がある	19
人口・面積など都市の規模がちょうどよく、まとまりがある	13	弘法さんや、知立祭りなどの伝統行事が続いている	21
3. 生活環境について	154 件	5. その他	29 件
静か、田舎、自然	32	地域への愛着や地域のつながり、まとまりがある	9
のどか、のんびり、穏やか	11	外国人が多く、グローバル的な町である	3
住みやすい	13	若いまちである	2
買い物、病院など、生活利便施設・住環境が整っている	11	その他	15
子育て施設や子育て支援サービスが整っている	16	合 計	689 件
高齢者が元氣・住みやすい	4		

表 知立市の弱み

意見内容	件数	意見内容	件数
1. 駅周辺のにぎわいやまちの活気について	90 件	6. 生活環境について	71 件
駅周辺整備が進んでいない、駅周辺の魅力、にぎわいが少ない	36	緑や自然が少ない	10
まちに活気がない	10	治安が悪い	18
観光資源がない、観光資源が活かされていない	21	水害が心配である	2
知名度が低い、アピールポイント、魅力に欠ける	23	ごみの収集方法が不便である、ごみ袋が高い	8
2. 税収・税金について	248 件	ごみ出しや野焼き、犬のフン、自転車マナーなど、モラル・マナーが悪い	7
企業、大企業が少なく、財政が弱い	183	上下水道整備が遅れている	17
税金が高い	59	水道代が高い	9
財政が弱く、大きなプロジェクトができなかったり、進捗が遅い	6	7. 福祉・教育環境について	44 件
3. 公共施設・生活利便施設について	138 件	保育園などが不足しているなど、子育て環境が乏しい	9
警察署や税務署、総合病院などの施設がない	52	障がい者福祉や高齢者福祉など、福祉面が弱い	15
公園、スポーツ施設が少ない。図書館は書籍が少ない	49	学力やスポーツ能力が低い	7
飲食店や商業施設、娯楽施設が少なく、不便である	37	外国人が多く、治安やコミュニケーションが不安である	13
4. 市域や人口について	31 件	8. 行政や議会について	28 件
市が狭い	25	行政力が弱い、行政サービスが行きわたっていない	16
人口が少なくなっている。人口密度が高い	6	市役所職員に元気がない、対応が悪い	7
5. 交通の利便性や道路環境について	128 件	議員が多い	5
道路が狭い、歩道などが未整備など、道路環境が悪い	74	9. その他	39 件
交通が不便である	24	昔の村社会が続いている	5
渋滞が多い	14	その他	34
バスが不便である	8	合 計	817 件
踏切が多い	8		

図 知立市の取り組みにおける重要度



2. モニタリング調査の実施・分析

1) 市民アンケート

(1) 調査の目的

知立市では、平成 12 年 6 月よりミニバスを運行しており、生活の足として多くの市民が利用しています。

一方で、自動車を運転できない高齢者や子供などの生活交通手段として、公共交通の確保・維持に対する必要性は高まっています。

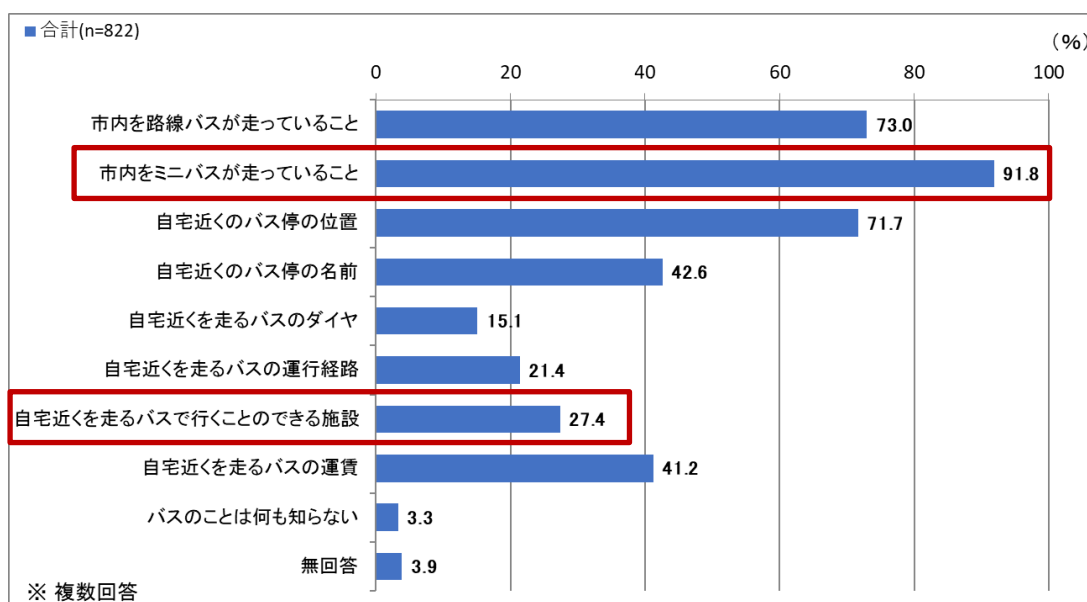
そこで、現在の交通行動実態や、今後の公共交通の確保・維持のあり方など、公共交通のより良い利用環境を創出する上で必要となる基礎指標を把握することを目的として、アンケートを実施しました。

(2) 調査実施概要及び回収結果

項 目	内 容
調査対象	15 歳以上（高校生以上）の市内居住者 2,000 人
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査時期	平成 28 年 11 月 25 日（金）～12 月 9 日（金）
回収票数	822 票（回収率：41.1%）

(3) アンケート結果（抜粋）

● バスの認知度



● 各交通手段の利用割合

図 名鉄電車の利用割合

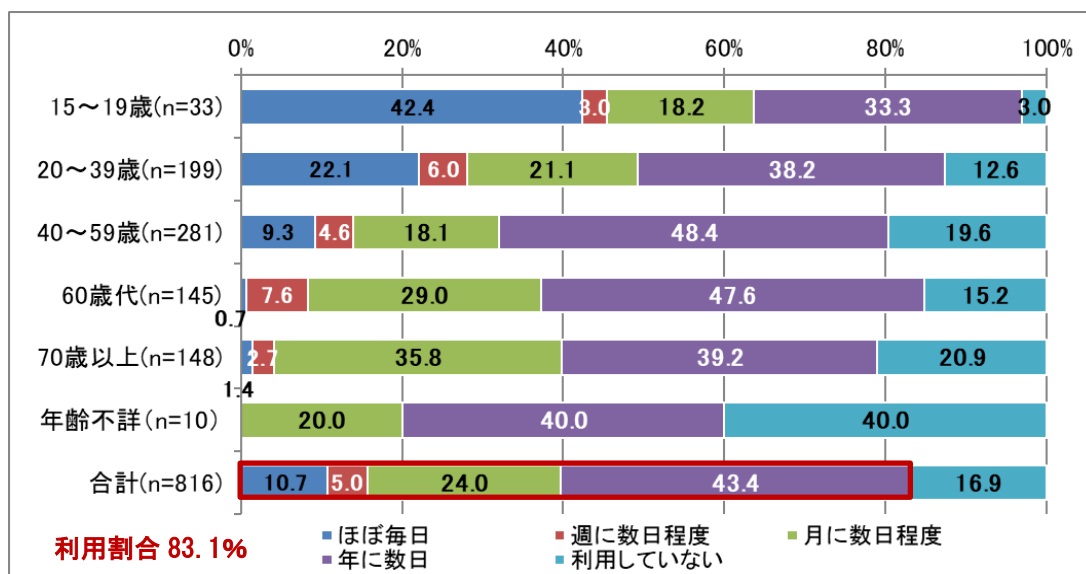


図 空港アクセスバスの利用割合

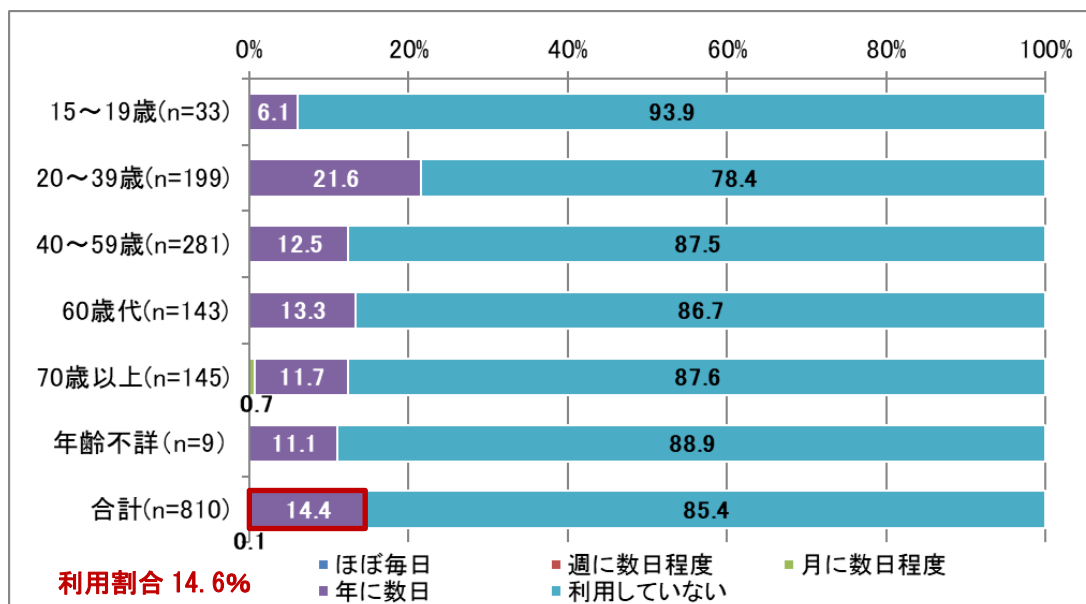


図 名鉄バスの利用割合

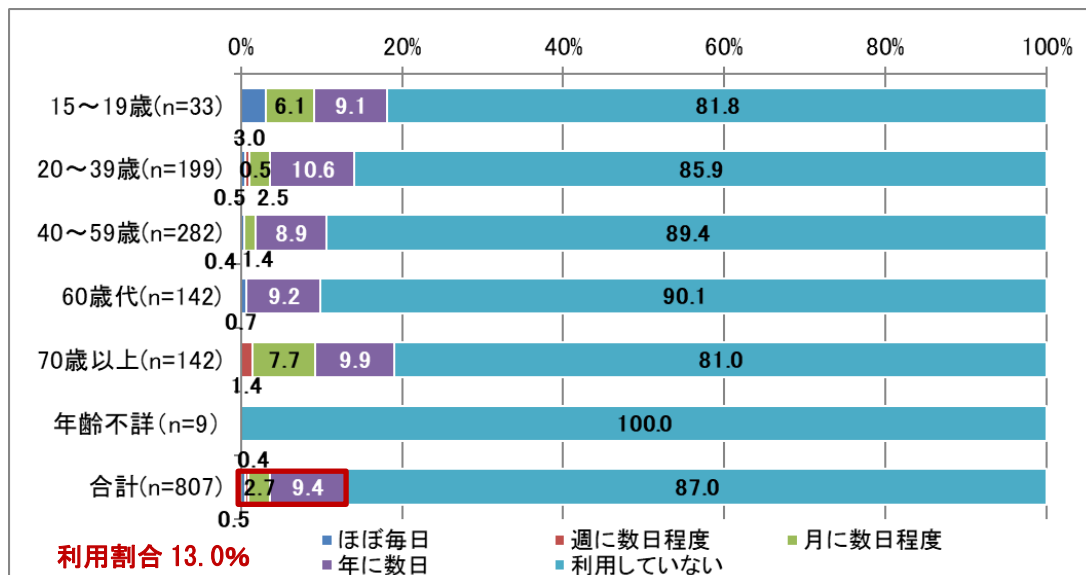
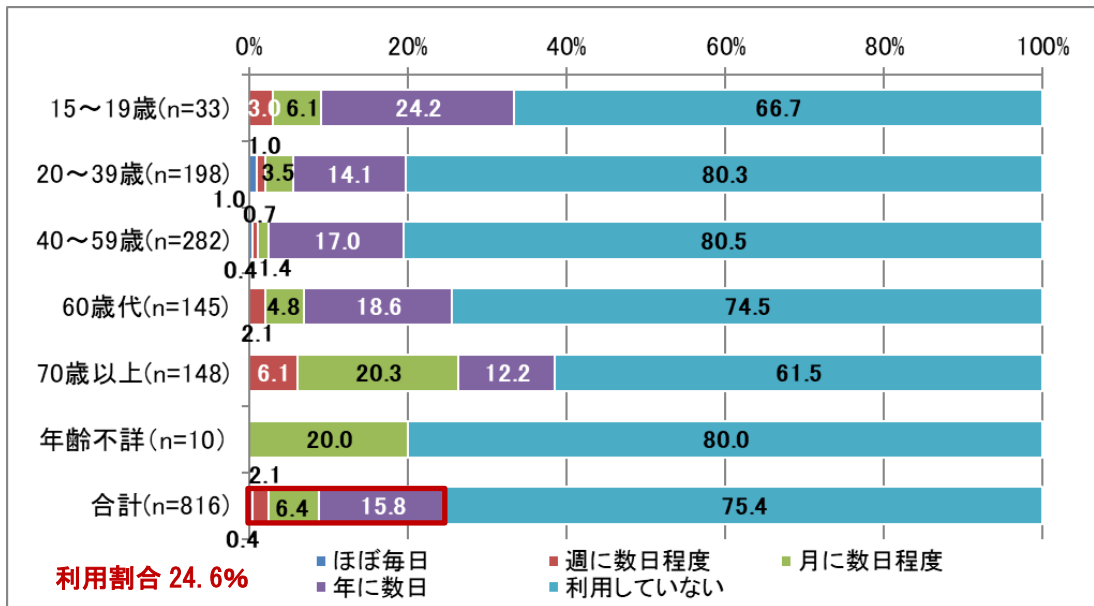
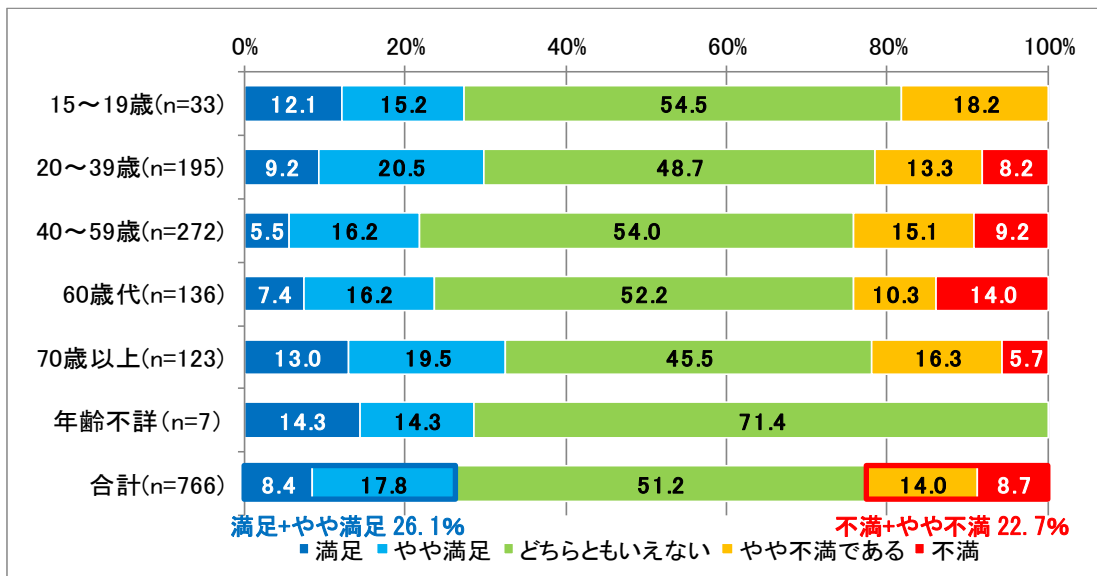


図 ミニバスの利用割合



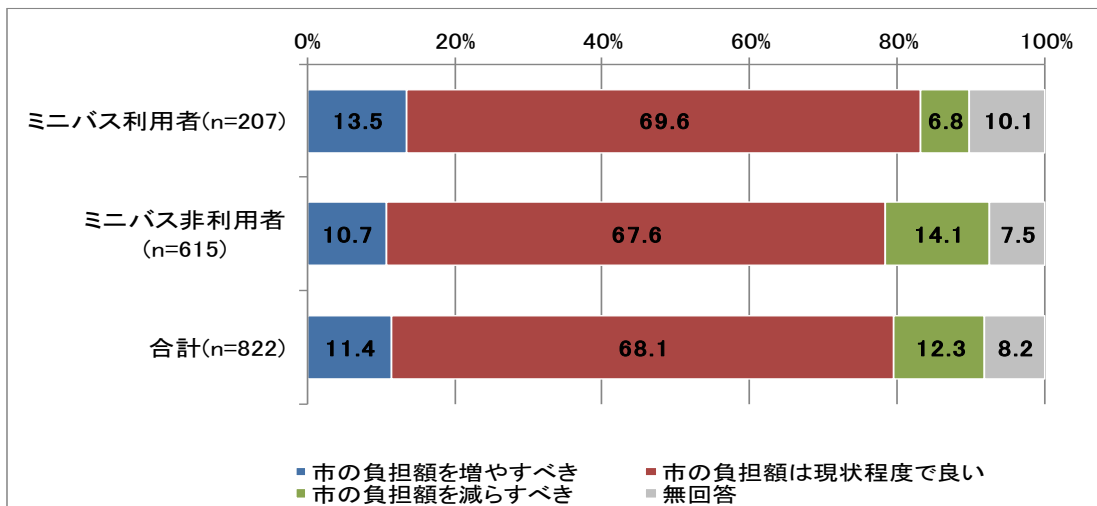
● 公共交通の総合満足度

図 公共交通に対する満足度



● 公共交通の費用負担と維持のあり方について

図 ミニバス運行のための費用負担



2) バス利用実態調査

(1) 調査の目的

知立市では、平成 12 年 6 月よりミニバスを運行しており、生活の足として多くの市民が利用しています。

一方で、自動車を運転できない高齢者や子供などの生活交通手段として、公共交通の確保・維持に対する必要性は高まっています。

そこで、現在のバスの利用実態など、公共交通のより良い利用環境を創出する上で必要となる基礎指標を把握することを目的として、バス利用実態調査を実施しました。

(2) 調査実施概要及び回収結果

項 目	内 容
調査対象	ミニバス 5 路線の利用者
調査方法	調査員によるバス車内での調査カードの配布及び回収
調査時期	平成 29 年 10 月 15 日（日）～10 月 17 日（火）
回収票数	2,781 票（平日：1,838 票、休日：943 票） 1 コース（グリーン）：512 票（平日：362 票、休日：150 票） 2 コース（パープル）：454 票（平日：271 票、休日：183 票） 3 コース（オレンジ）：803 票（平日：495 票、休日：308 票） 4 コース（ブルー）：320 票（平日：227 票、休日：93 票） 5 コース（イエロー）：692 票（平日：483 票、休日：209 票）

(3) 路線別集計

① 1 コース (グリーン)

図 利用目的

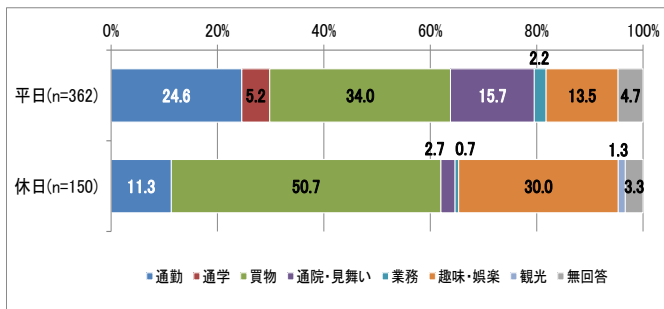


図 他線への乗り継ぎ

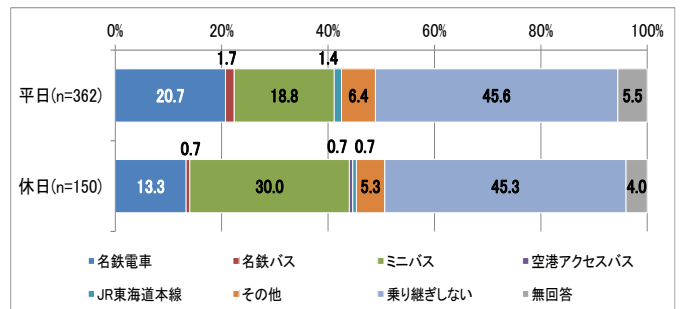


図 利用頻度

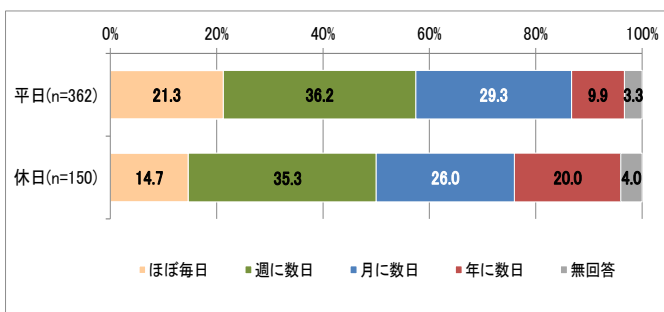


図 便別利用者数

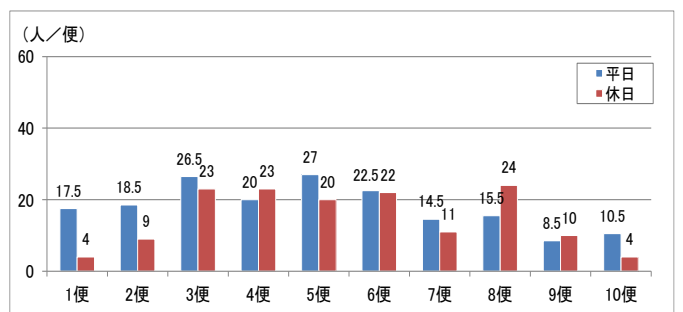
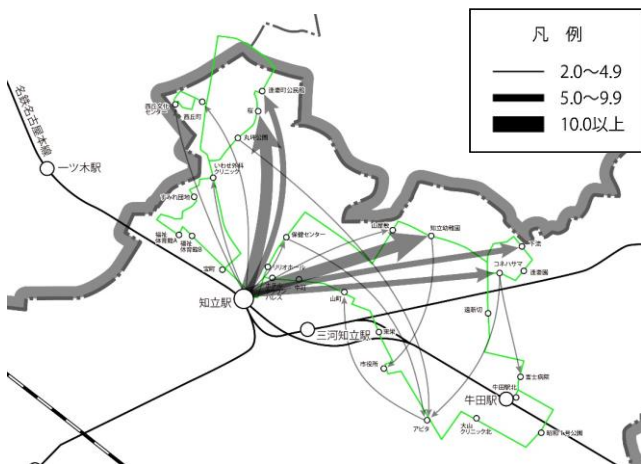
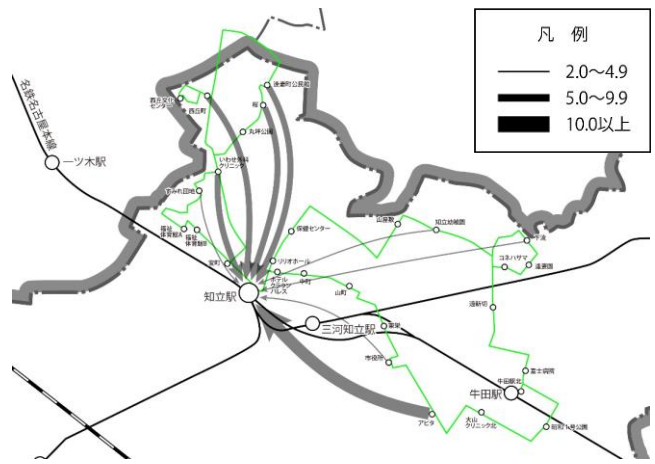


図 バス停間OD (発着地) (平日1日の平均 (人/日))

【知立駅から各地域への方向】



【各地域から知立駅への方向】



※2人/日以上以上の区間のみ表記

②2コース（パープル）

図 利用目的

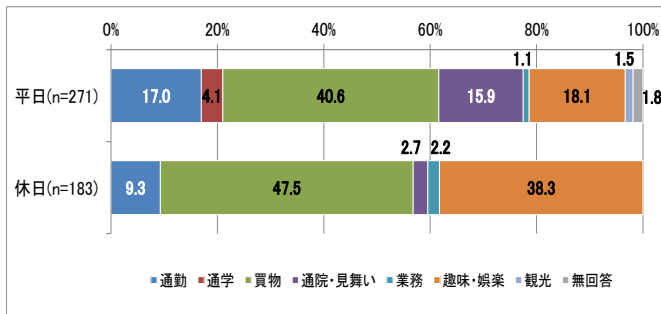


図 他線への乗り継ぎ

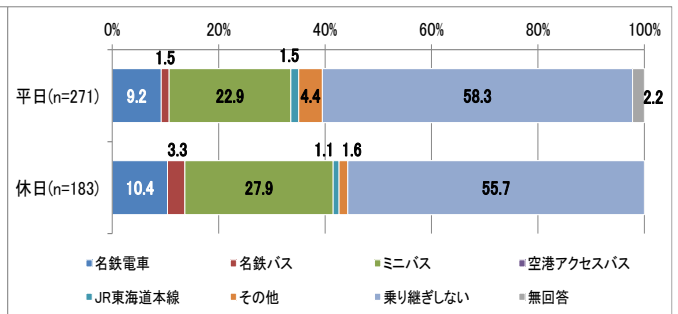


図 利用頻度

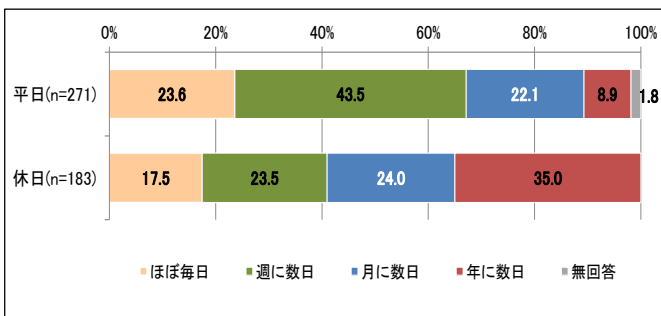


図 便別利用者数

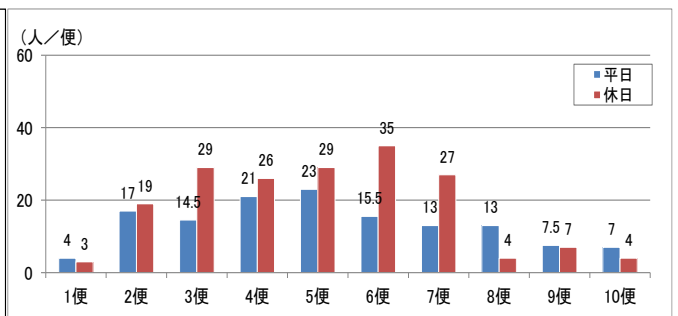
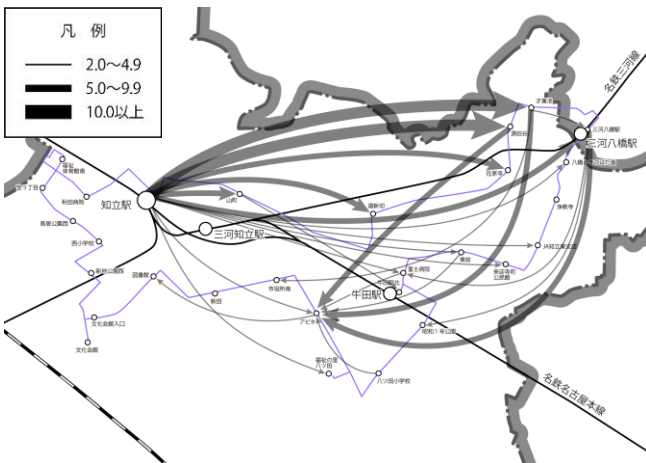
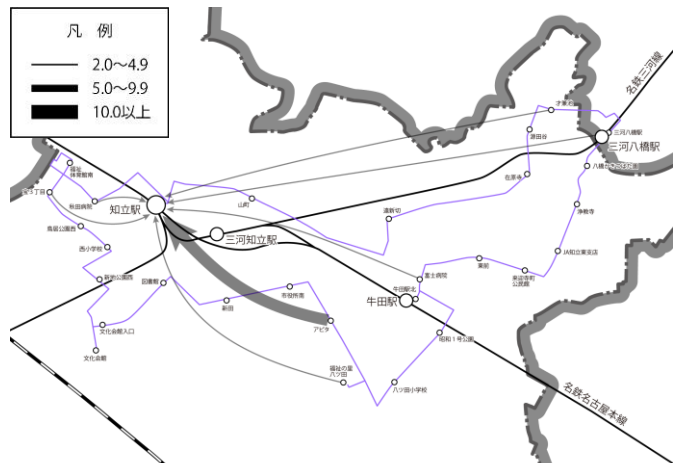


図 バス停間OD（発着地）（平日1日の平均（人/日））

【知立駅から各地域への方向】



【各地域から知立駅への方向】



※2人/日以上以上の区間のみ表記

③3コース（オレンジ）

図 利用目的

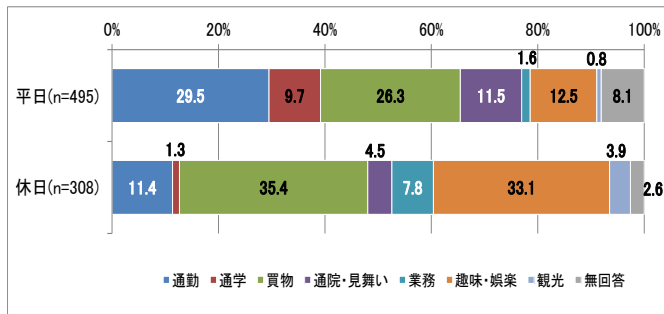


図 他線への乗り継ぎ

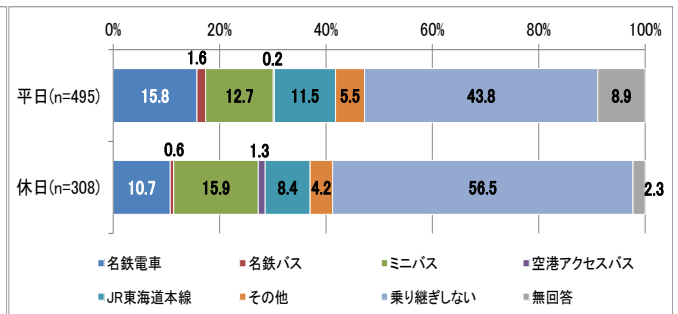


図 利用頻度

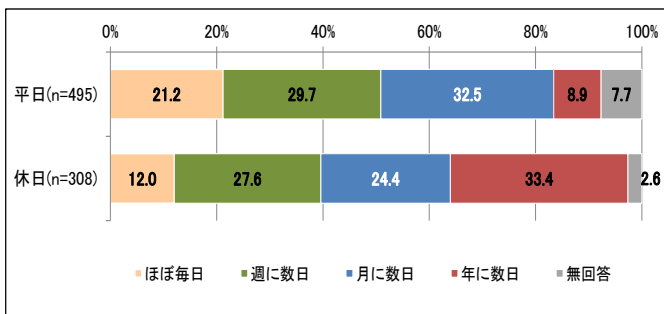


図 便別利用者数

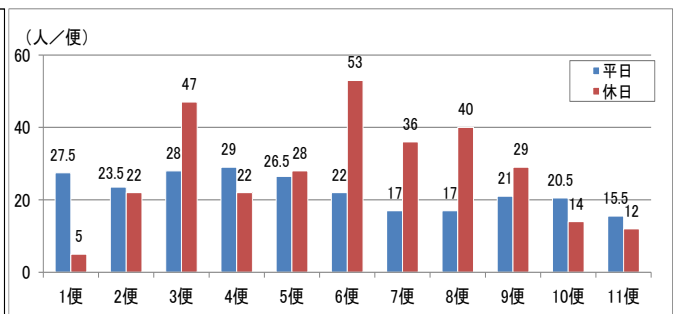
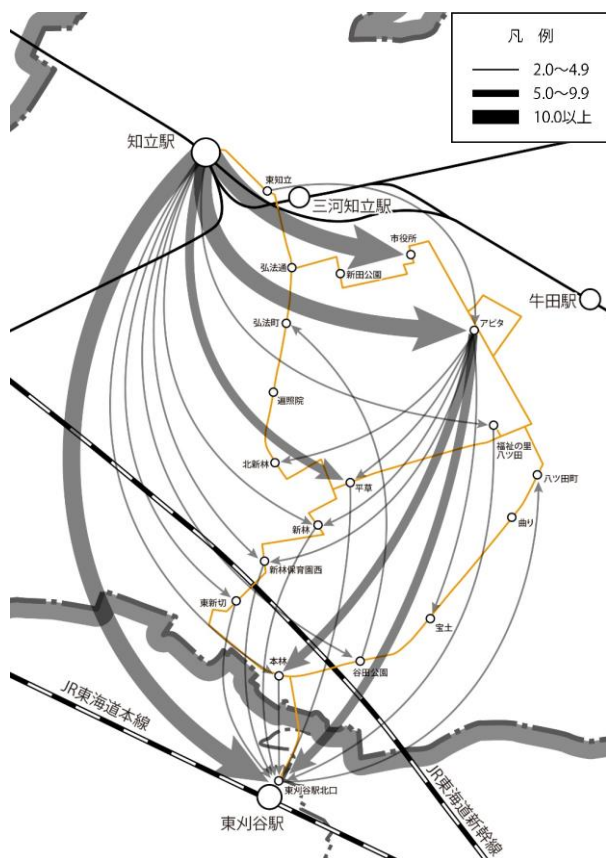
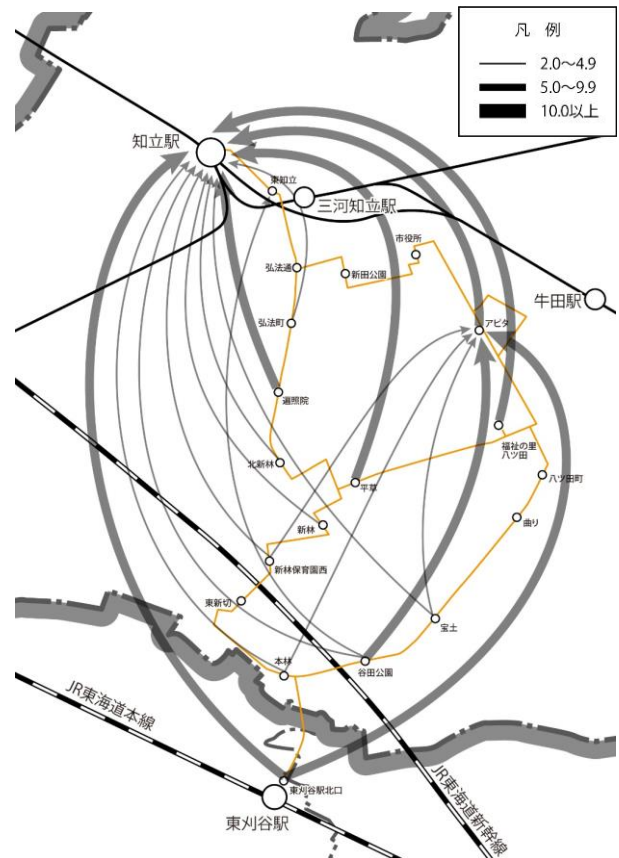


図 バス停間OD（発着地）（平日1日の平均（人/日））

【知立駅から各地域への方向】



【各地域から知立駅への方向】



※2人/日以上以上の区間のみ表記

④4 コース（ブルー）

図 利用目的

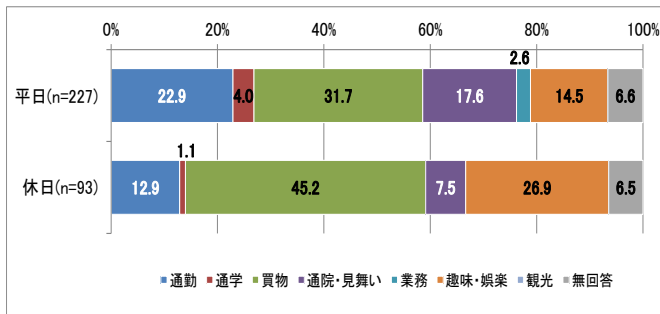


図 他線への乗り継ぎ

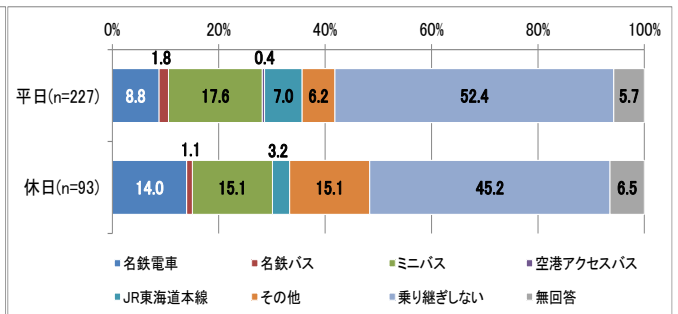


図 利用頻度

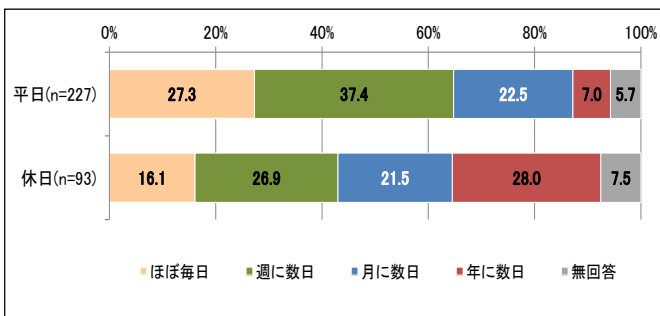


図 便別利用者数

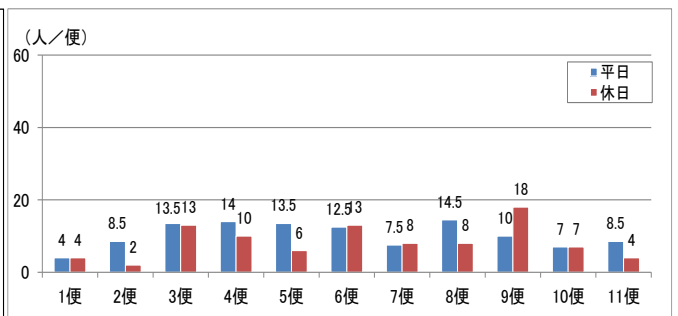
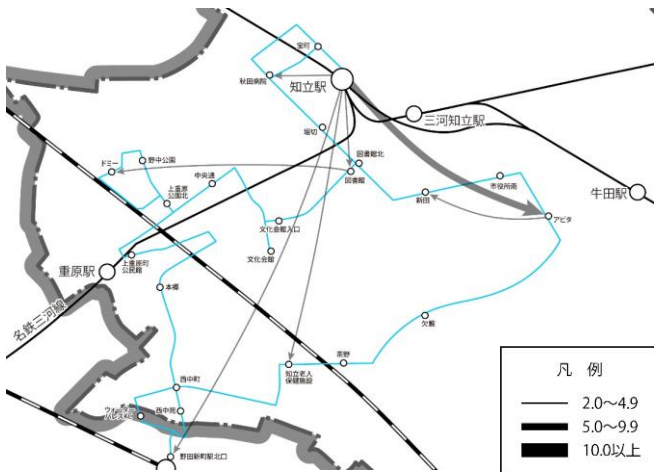
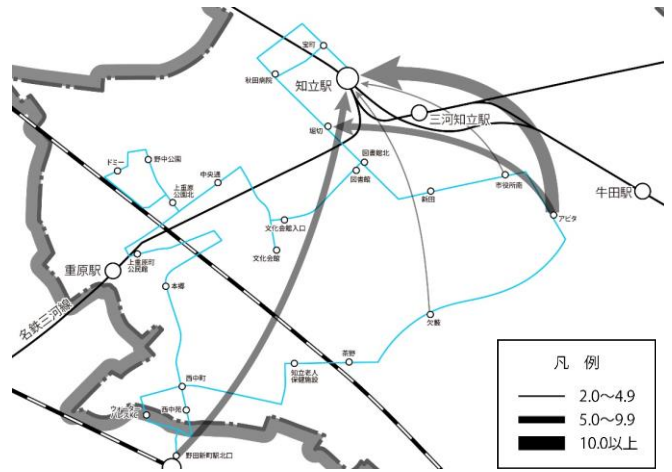


図 バス停間OD（発着地）（平日1日の平均（人/日））

【知立駅から各地域への方向】



【各地域から知立駅への方向】



※2 人/日以上区間のみの表記

⑤5コース（イエロー）

図 利用目的

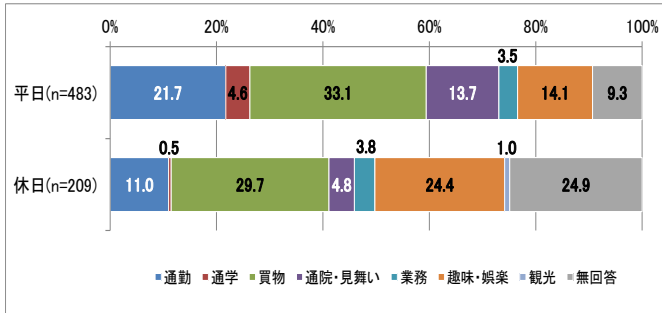


図 他線への乗り継ぎ

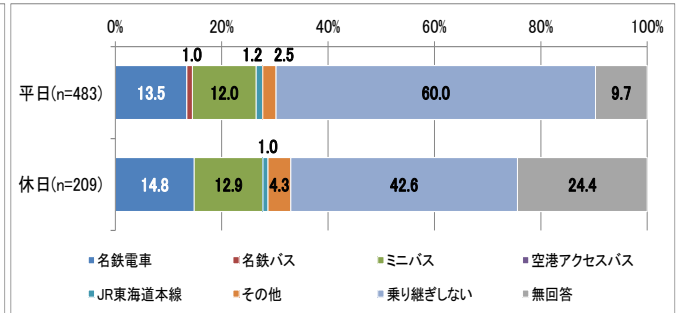


図 利用頻度

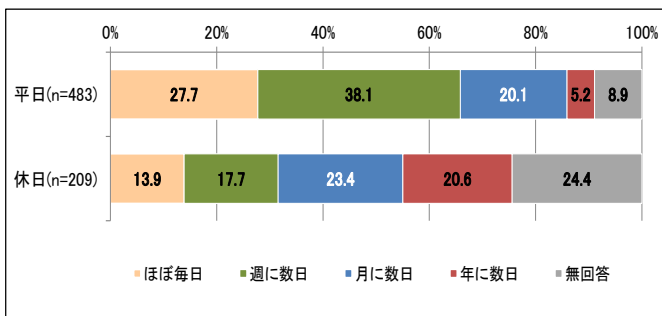


図 便別利用者数

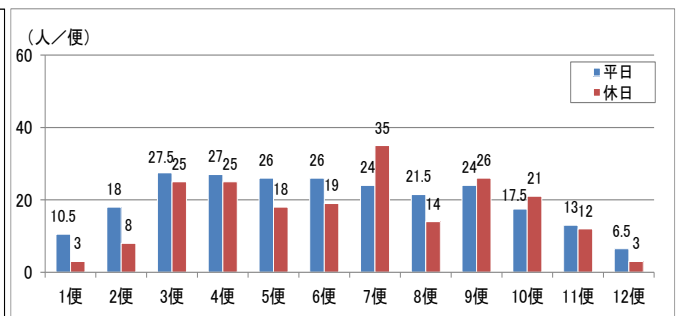
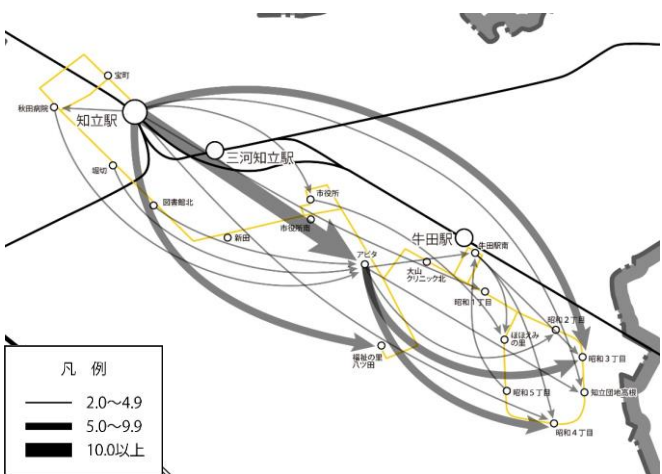
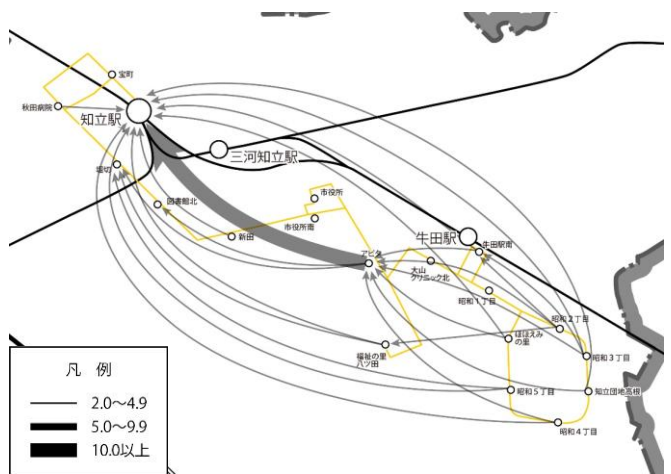


図 バス停間OD（発着地）（平日1日の平均（人/日））

【知立駅から各地域へ方向】



【各地域から知立駅へ方向】



※2人/日以上区間のみの表記

3) バス利用者アンケート

(1) 調査の目的

知立市では、平成 12 年 6 月よりミニバスを運行しており、生活の足として多くの市民が利用しています。

一方で、自動車を運転できない高齢者や子供などの生活交通手段として、公共交通の確保・維持に対する必要性は高まっています。

そこで、現在のバスの利用実態やバスの問題点及び解決に向けたアイデア、今後の公共交通の確保・維持のあり方など、公共交通のより良い利用環境を創出する上で必要となる基礎指標を把握することを目的として、バス利用者アンケート調査を実施しました。

(2) 調査実施概要及び回収結果

項 目	内 容
調査対象	ミニバス 5 路線の利用者及び名鉄バス愛教大線の利用者
調査方法	調査員によるアンケート配布、郵送回収
調査時期	平成 29 年 10 月 15 日（日）～10 月 17 日（火）
回収票数	601 票（配布票数：2,306 票 回収率：26.1%）

(3) アンケート結果（抜粋）

● 路線別満足状況

● 図 名鉄バス 愛教大線 満足度

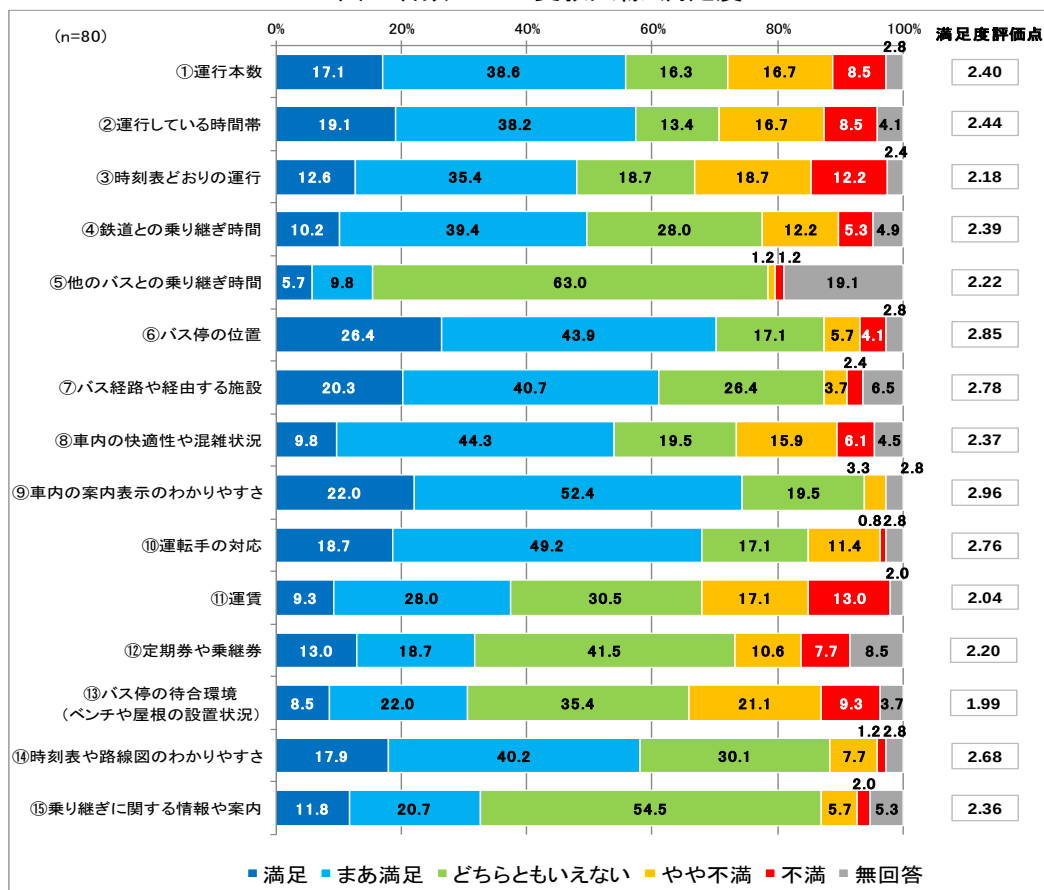


図 ミニバス 1コース（グリーン）満足度

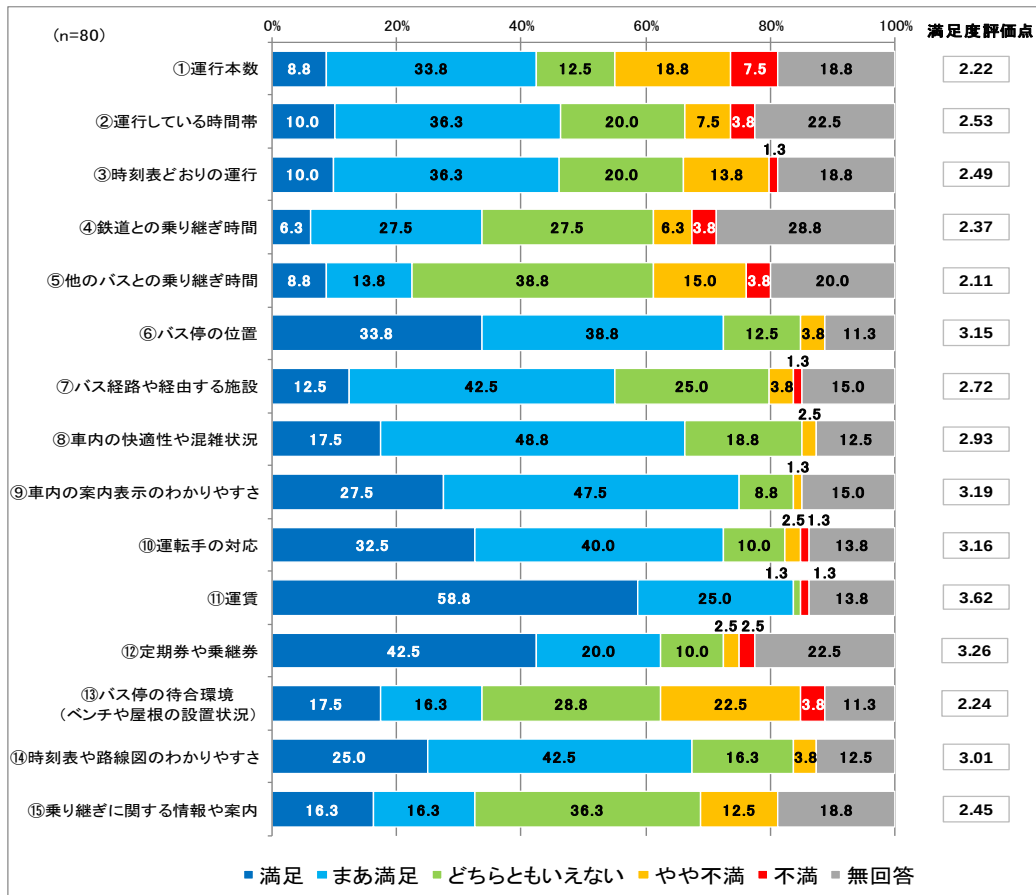


図 ミニバス 2コース（パープル）満足度

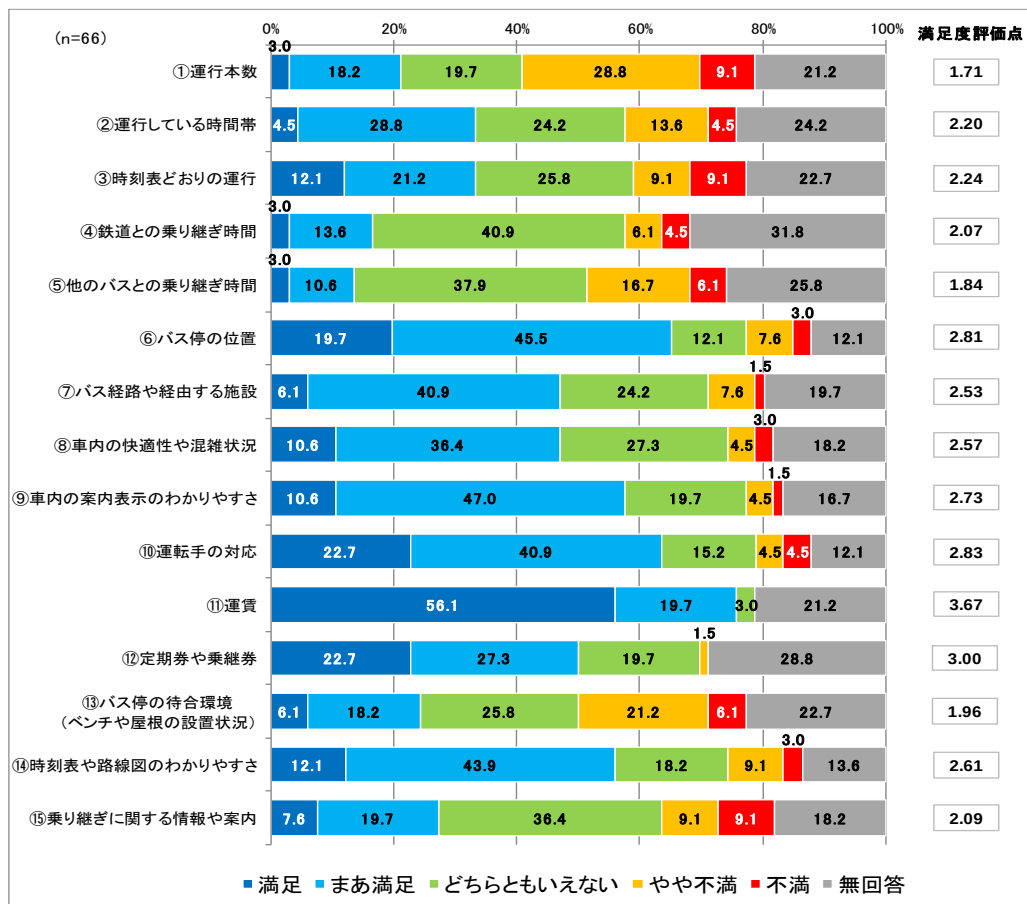


図 ミニバス 3コース（オレンジ）満足度

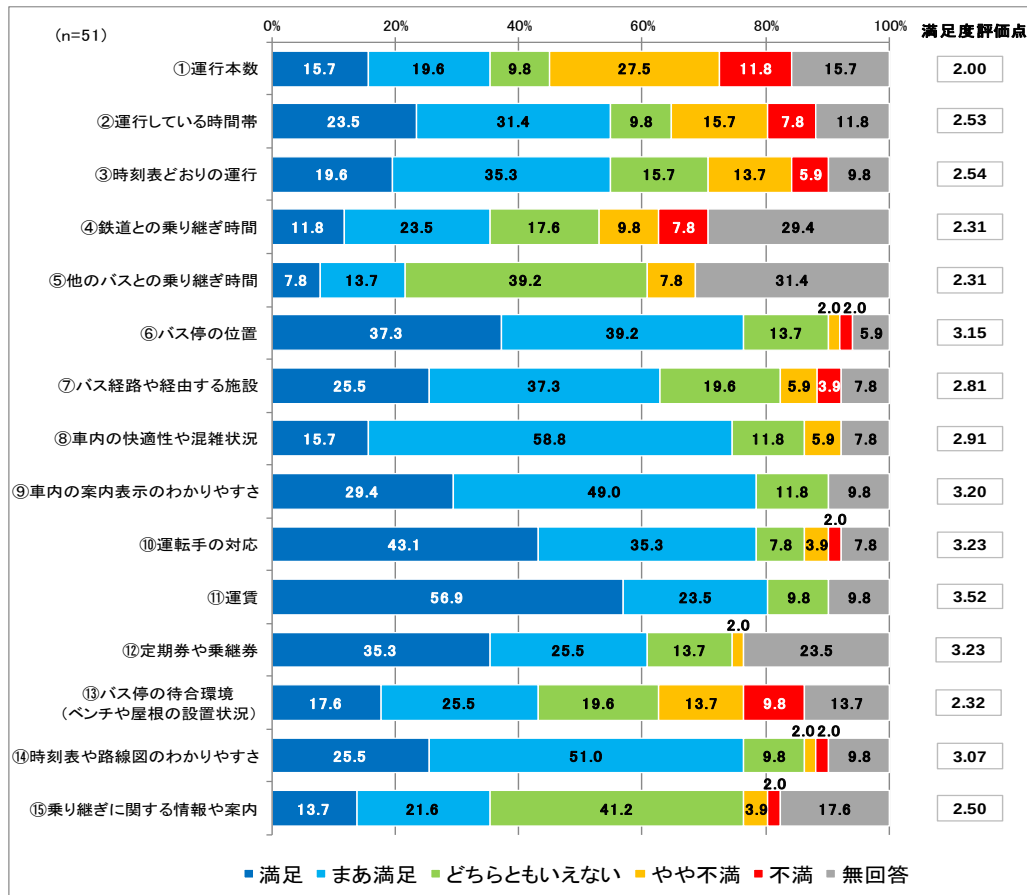


図 ミニバス 4コース（ブルー）満足度

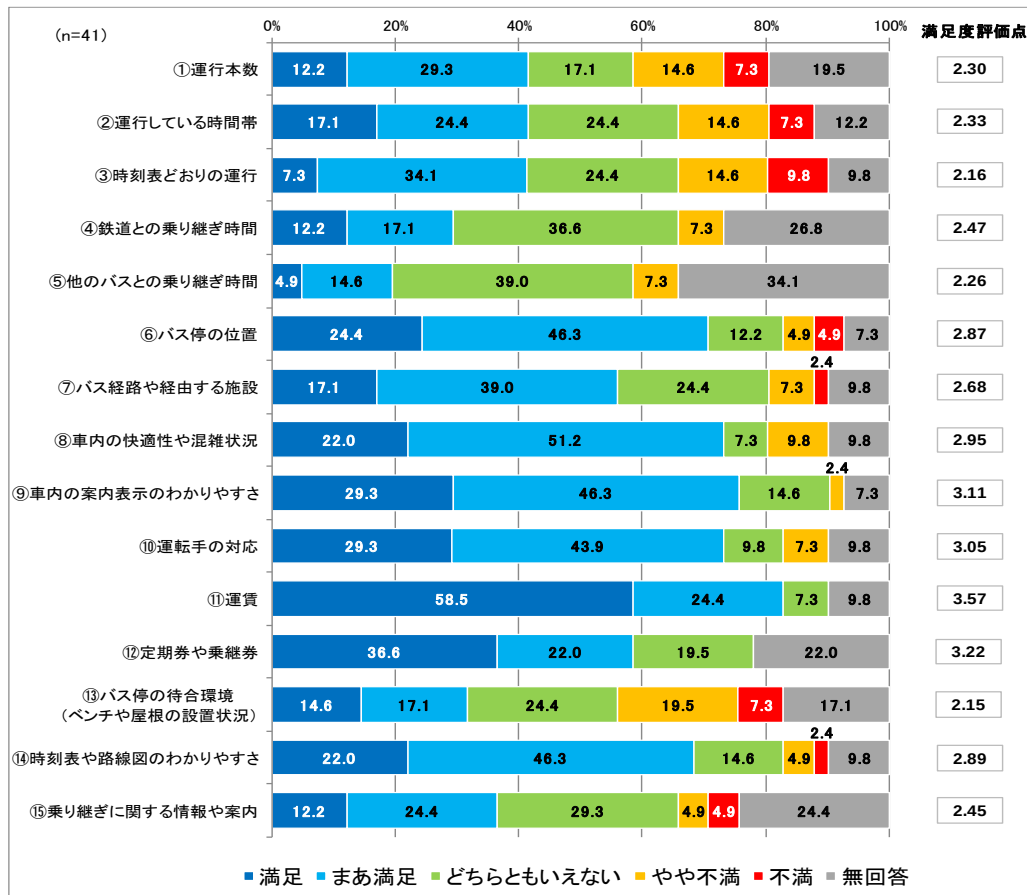


図 ミニバス 5コース（イエロー）満足度

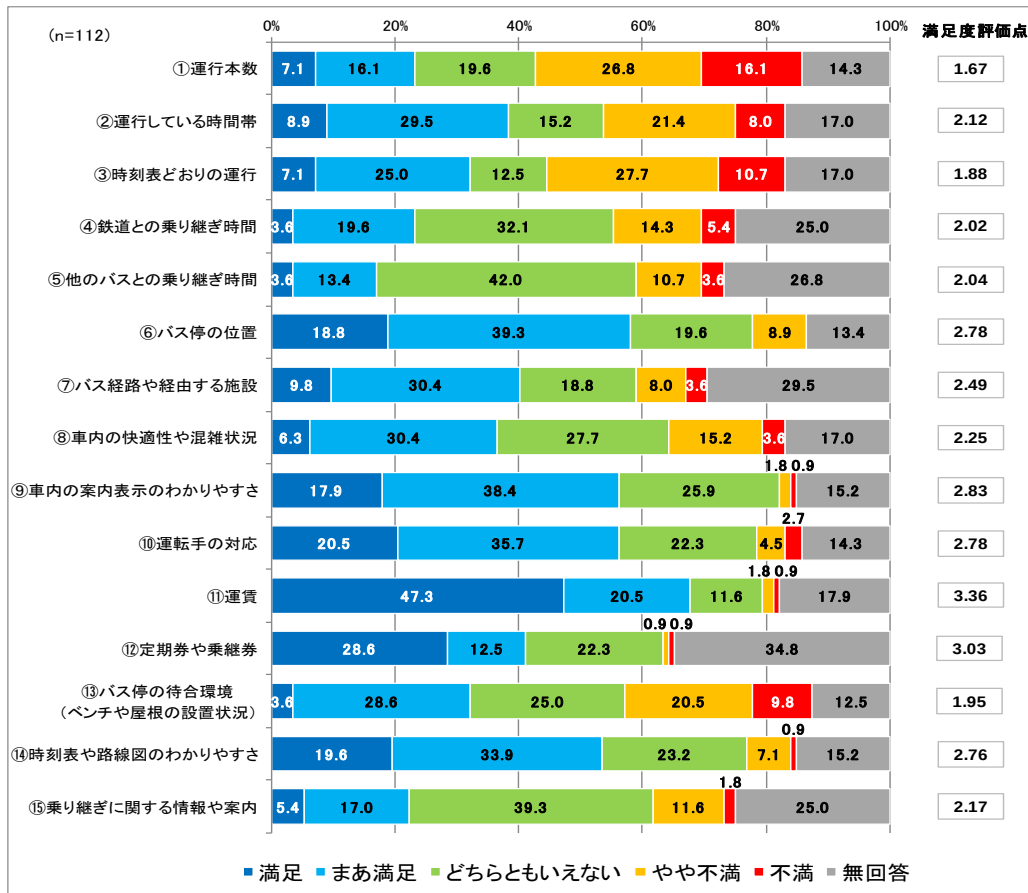
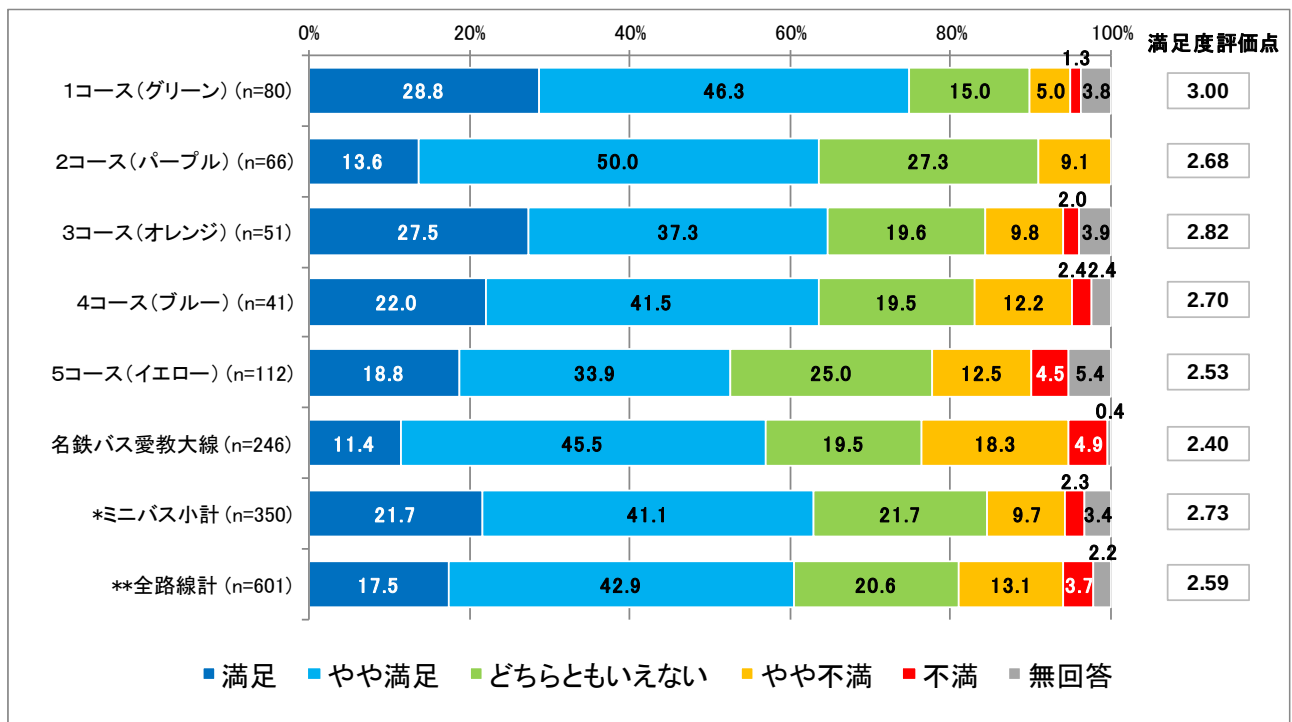


図 総合的な満足度



4) 住民懇談会

① 平成 29 年度開催

(1) 開催の目的

知立市地域公共交通網形成計画を策定する上で、地域住民の日常的な移動特性とその移動における問題点を把握するため、平成 28 年度及び平成 29 年度に実施した各種調査結果を示しつつ、各コース・地域の特性及び課題が的確に把握できているかどうかを確認するとともに、地域の公共交通に期待することや利用しやすい公共交通とするために地域住民が主体的に取り組むことができるアイデアを抽出し、マイバス意識の醸成を図ることを目的に住民懇談会を開催しました。

(2) 開催概要

項 目	内 容
参加者	知立市民 23 人
調査日時	平成 30 年 2 月 10 日（土）14：00～15：30
場所	知立市中央公民館大会議室

(3) 開催結果

地域住民からみたミニバスの問題点や、公共交通の利用促進につながるアイデア等は以下のとおりです。

【 地域住民からみたミニバスの問題点・公共交通の利用促進につながるアイデア等 】

○ 地域住民からみたミニバスの問題点

- ・ ルートの迂回・乗り継ぎの必要性、バス停の位置、運行本数の少なさ、遅延に起因する乗り継ぎの利便性の低さ、始発・終発の運行時間帯に関する問題指摘が多い。
- ・ バス車両の低床化、無料パスの形態、分かりづらさ（時刻表など）に関する意見もみられる。

○ 公共交通の利用促進につながるアイデア

- ・ 往復運行の希望が多い。
また、知立駅、アピタ、刈谷総合病院等の拠点施設間のピストン運行の希望もみられる。
- ・ フリー乗降に関する希望がみられる。
- ・ バス停の環境整備（ベンチ・屋根の設置、バス停名の明示）に関する意見も多い。
- ・ 知立市のゆるキャラ「ちりゅっぴ」の活用を求める意見もある。

○ 懇談会について

- ・ 懇談会に対する満足率（満足＋やや満足）は約 67%、今後の参加意向は約 62%と高い。

② 平成 30 年度開催

(1) 開催の目的

知立市地域公共交通網形成計画の素案を作成した段階において、市民に知立市の公共交通の基本的な方針を説明しつつ、知立市の公共交通を持続可能なものとするためのアイデアや、地域住民と支え育む取り組みなどについて意見交換をする場として、住民懇談会を開催しました。

(2) 開催概要

項 目	内 容
参加者	知立市民 19 人
調査日時	平成 30 年 11 月 17 日（土）14：00～15：30
場所	知立市中央公民館大会議室

(3) 開催結果

乗ってみたいと思う公共交通とするためのアイデアや、愛着が高まるようなアイデアは以下のとおりです。

【 乗ってみたいと思う公共交通とするためのアイデア・愛着が高まるようなアイデア等 】

○ 情報・案内の提供

- ・ バスロケーションシステムを活用する。
- ・ 乗換情報の提供をする。
- ・ 英語やポルトガル語といった外国語での案内が必要だと思う。
- ・ 運行中の車内アナウンスで知立市の史跡を紹介する。

○ イベント・利用促進施策

- ・ ミニバスの乗車体験会をする。
- ・ ミニバスを利用したウォーキング企画を催す。
- ・ 買い物客用の荷物置き場を設置する。
- ・ ちりゅっぴとバスに乗るイベントを開催する。
- ・ スタンプカードを作って利用回数に応じた景品を配布する。

○ 愛着が高まるようなアイデア

- ・ バス停付近に花を植える。
- ・ バス停の名前を周辺の施設名とするなど、わかりやすい名前にする。

○ 懇談会について

- ・ 懇談会に対する満足率（満足＋やや満足）は約 68%、今後の参加意向は約 74%と高い。

5) 交通事業者ヒアリング

(1) 調査の目的

公共交通の運行実態や安全確保に関する問題点や課題を抽出するとともに、運行改善に係る事業者のアイデアを把握するため、交通事業者（バス・タクシー運転手を含む）を対象としたヒアリング調査を実施しました。

(2) 調査実施概要

項 目	内 容
調査対象	知立市内のバス路線を運行するバス事業者（名鉄バス、大興タクシー） 知立市内で主に営業するタクシー事業者（名鉄東部交通、大興タクシー）
調査方法	アンケート形式による回答及び調査員による聞き取り
調査時期	事前アンケート：平成 30 年 1 月 ヒアリング：平成 30 年 2 月 23 日

(3) ヒアリング調査結果

事業者からみた問題点や、バスやタクシーの利便性向上に関するアイデアは以下のとおりです。

【 交通事業者からみた問題点・バスやタクシーの利便性向上に関するアイデア 】

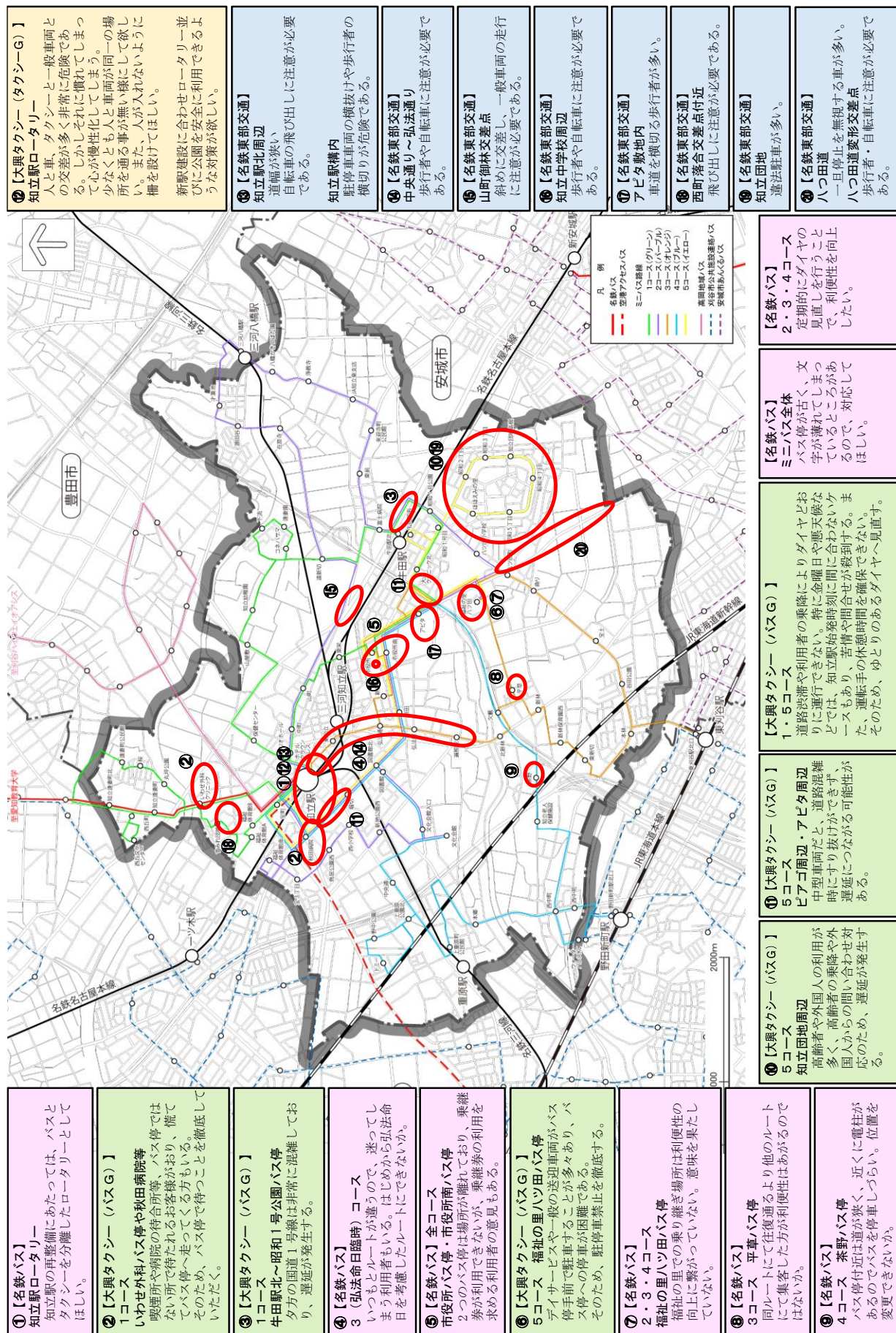
○ 交通事業者からみた問題点

- ・事業者からは、ダイヤにゆとりがないことによる定時性の低下、知立駅ロータリーでのバス・タクシー・一般車・歩行者の交錯による安全上の問題が挙げられている。
- ・利用者等からの意見としては、運行ルート、ダイヤ、遅延に起因する乗り継ぎの利便性の低さ、運行本数の少なさに関する意見が多い。

○ バスやタクシーの利便性向上に関するアイデア

- ・現在実施しているサービス、今後実施を予定している取り組みについては、タクシー事業ではみられるが、バス事業ではみられない。
- ・バスに関するアイデアとしては、定期券の販売方法、市役所などの拠点をハブとした運行パターンへの移行による乗り継ぎ利便性の向上、市の主要施設を回るルートの新設、外国人への情報提供などが挙げられている。
- ・タクシーに関するアイデアとしては、ジャパントクシーの導入支援などが挙げられている。

図 交通事業者ヒアリングで指摘された運行上の問題点や危険と思われる箇所



3. 知立市における地域公共交通の課題

上位・関連計画で示される知立市が目指すまちづくりの方向性を踏まえ、知立市の人口動向、主要集客施設の立地状況及び交通流動特性などの地域特性や、知立市における公共交通サービス及び利用の現状、各種ニーズ調査結果より得られた市民・利用者の公共交通に対する意向を踏まえ、知立市における地域公共交通の主な課題を以下に整理します。

知立市における地域公共交通の課題

課題① 市民等の多様な移動ニーズへの対応

課題② 知立市が目指すまちづくり及び観光振興への対応

課題③ 持続可能な公共交通の確保・維持に向けた対応

課題① 市民等の多様な移動ニーズへの対応

市民アンケートより、バスで行きたいまたは行ってほしい施設を見ると、市内施設ではアピタ、知立駅、市役所、アオキスーパー、知立神社など、商業施設、公共施設等が多く挙げられています。また、市外施設では刈谷ハイウェイオアシス、刈谷豊田総合病院、刈谷駅、刈谷市総合運動公園、刈谷市交通児童遊園など、刈谷市内の観光レクリエーション施設や医療施設が多く挙げられています。

乗降調査より、ミニバスの主要なバス停間OD（発着地）を見ると、各地域のバス停と知立駅を結ぶ移動ニーズが多く存在しています。また、知立駅と東刈谷駅や野田新町駅、三河八橋駅の鉄道駅間を結ぶ移動ニーズも存在しています。

バス利用者アンケートより、市内公共交通の総合的な満足度は名鉄バス愛教大線が「満足（満足+やや満足）」約57%に対して「不満（やや不満+不満）」約23%、ミニバス（5路線計）が「満足（同前）」約63%に対して「不満（同前）」約12%と、名鉄バス愛教大線、ミニバスともに「満足」が「不満」を大きく上回っています。しかし、バスの項目別の満足状況では、路線バスが「バス停の待合環境」、「運賃」、「時刻表どおりの運行」、ミニバスが「運行本数」、「他のバスとの乗継時間」、「バス停の待合環境」といった項目の満足度が低い状況にあります。

これらより、ミニバスの主要な移動ニーズとして存在する知立駅をはじめ、バス利用の潜在需要として存在する市内・外の商業施設、医療施設、観光レクリエーション施設などへのアクセス利便性の確保とともに、バス利用者が利用経験の上で感じるバス停の待合環境などの不満項目の解消など、市民等の多様な移動ニーズへの対応が課題です。

図 バスで行きたいまたは行ってほしい施設（市内外上位5施設 市民アンケート）

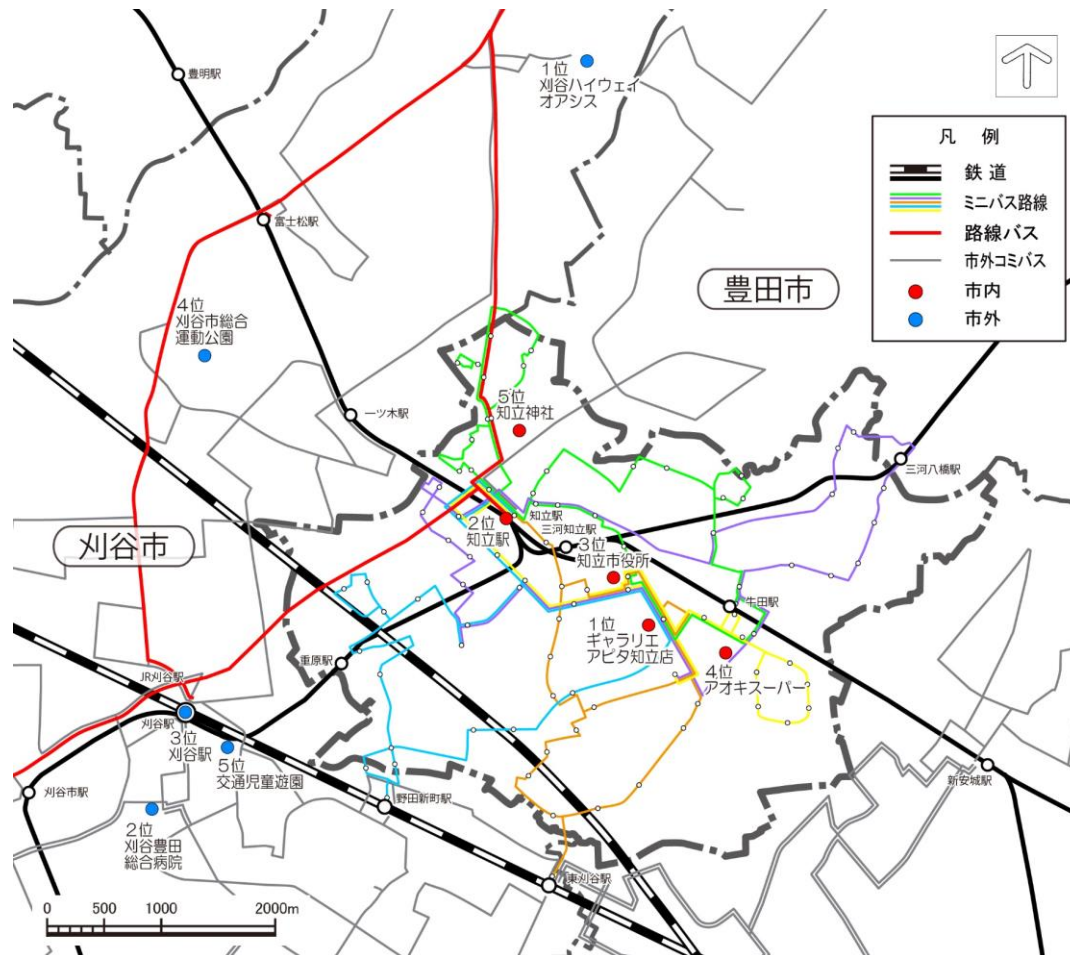
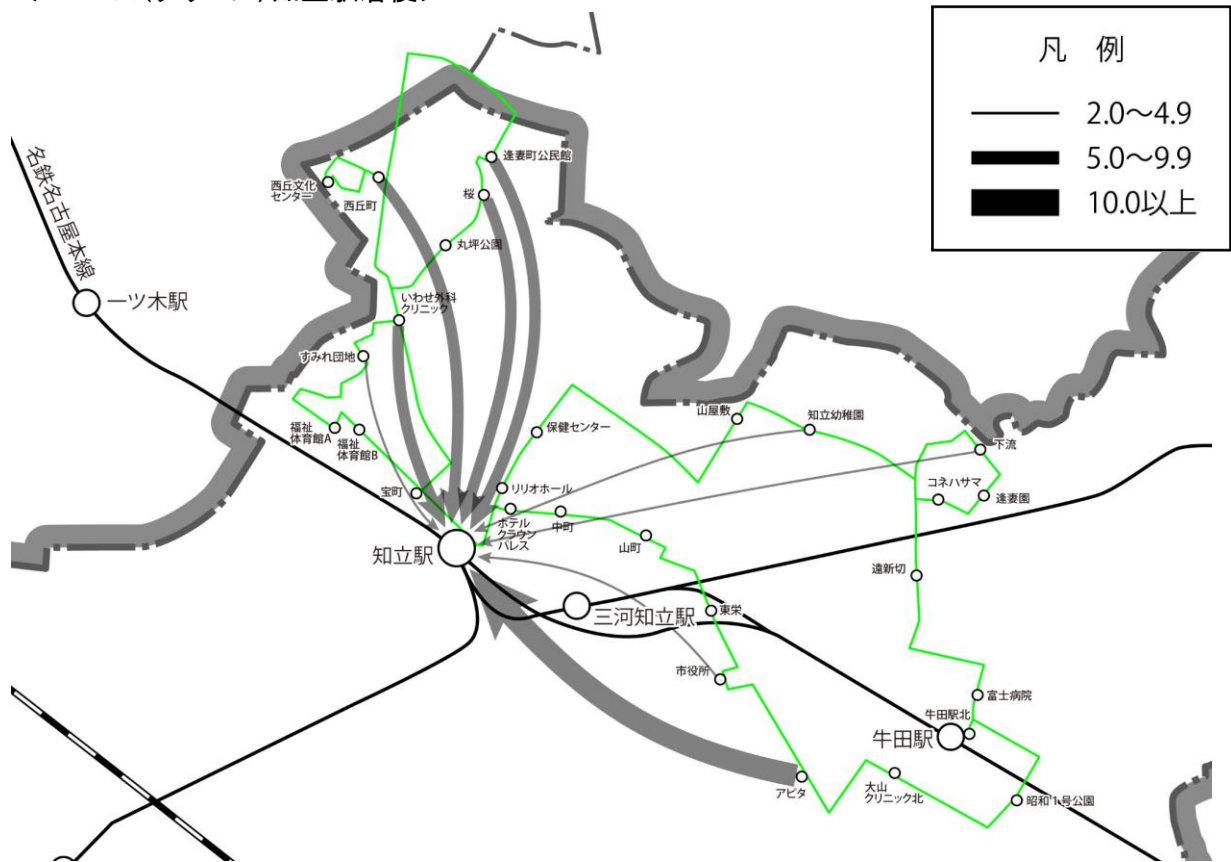
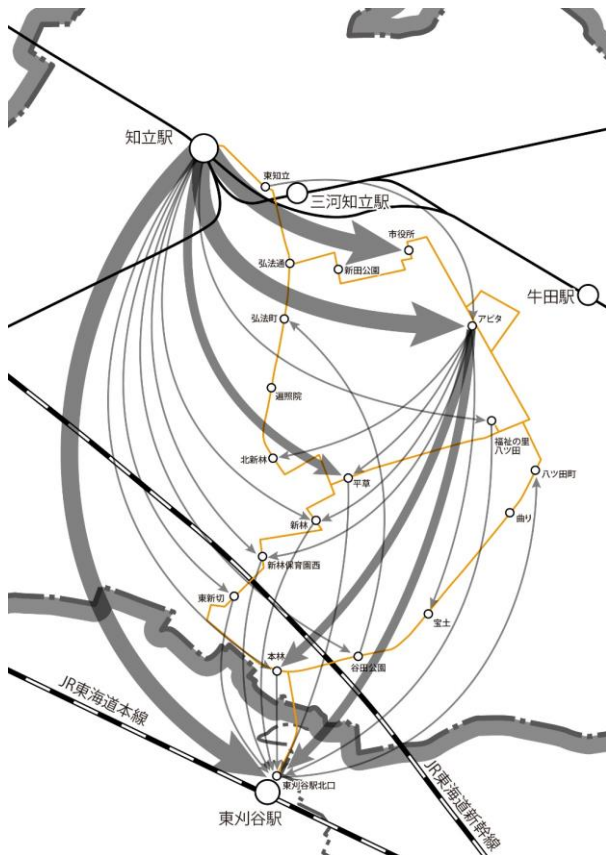


図 ミニバスの主要バス停間OD（発着地）（再掲：バス利用実態調査）
 <1コース(グリーン)知立駅着便>



<3コース(オレンジ)知立駅発便>



<3コース(オレンジ)知立駅着便>

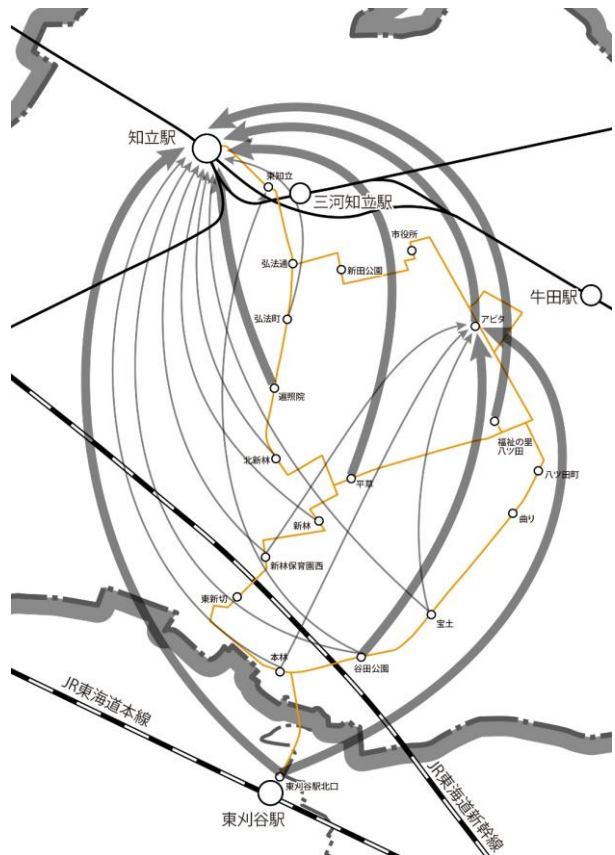
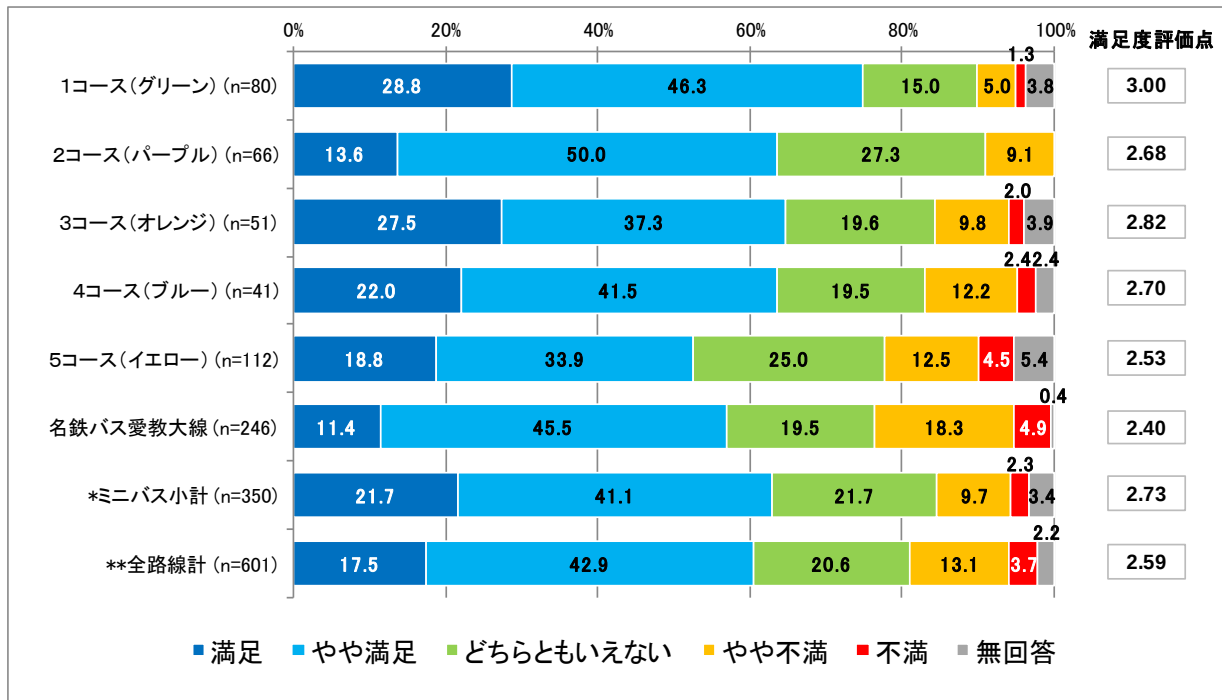


図 市内バス路線の総合的な満足度（再掲：利用者アンケート）



(※) 満足度評価点の算出方法

「満足」4点、「やや満足」3点、「どちらともいえない」2点、「やや不満」1点、「不満」0点とし、以下の計算式によって満足度評価点を算出した。

$$\frac{\text{「満足」の回答者数} \times 4 + \text{「やや満足」の回答者数} \times 3 + \text{「どちらともいえない」の回答者数} \times 2 + \text{「やや不満」の回答者数} \times 1}{n(\text{回答者総数}) - \text{「無回答」の人数}}$$

表 市内バス路線の項目別不満割合（利用者アンケート）

項目	1コース (グリーン)	2コース (パープル)	3コース (オレンジ)	4コース (ブルー)	5コース (イエロー)	名鉄バス 愛教大線
①運行本数	26.3	37.9	39.3	21.9	42.9	25.2
②運行している時間帯	11.3	18.1	23.5	21.9	29.4	25.2
③時刻表どおりの運行	15.1	18.2	19.6	24.4	38.4	30.9
④鉄道との乗り継ぎ時間	10.1	10.6	17.6	7.3	19.7	17.5
⑤他のバスとの乗り継ぎ時間	18.8	22.8	7.8	7.3	14.3	2.4
⑥バス停の位置	3.8	7.6	2.0	4.9	8.9	5.7
⑦バス経路や経由する施設	5.1	9.1	9.8	9.7	11.6	6.1
⑧車内の快適性や混雑状況	2.5	4.5	5.9	9.8	15.2	15.9
⑨車内の案内表示のわかりやすさ	1.3	4.5	0.0	2.4	1.8	3.3
⑩運転手の対応	3.8	9.0	5.9	7.3	7.2	12.2
⑪運賃	1.3	0.0	0.0	0.0	0.9	13.0
⑫定期券や乗継券	5.0	1.5	2.0	0.0	1.8	18.3
⑬バス停の待合環境	26.3	27.3	23.5	26.8	30.3	30.4
⑭時刻表や路線図のわかりやすさ	3.8	9.1	2.0	4.9	7.1	7.7
⑮乗り継ぎに関する情報や案内	12.5	9.1	3.9	4.9	11.6	5.7

■ ≥20% ■ ≤5%

単位：%

課題② 知立市が目指すまちづくり及び観光振興への対応

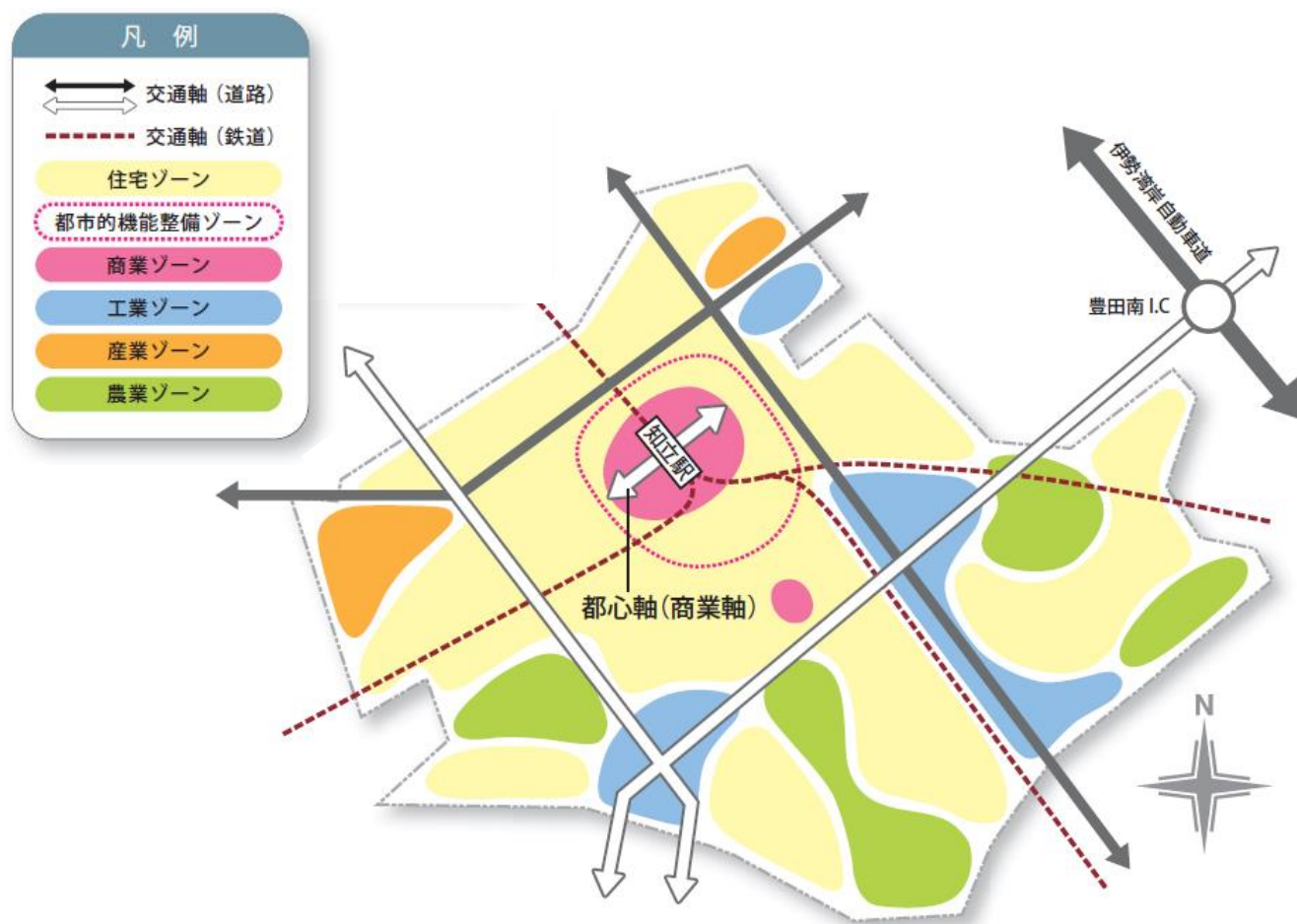
知立市では現在、知立駅周辺において連続立体交差事業や土地区画整理事業、市街地再開発事業を実施しています。

第6次知立市総合計画及び知立市都市計画マスタープランでは、知立駅周辺を都市的機能整備ゾーンとして位置づけ、文化・商業施設などの都市的機能を集約した都心地区の形成を誘導するものとしています。また、立地適正化計画では、知立駅周辺の中心市街地に都市機能誘導区域（子育て支援施設や商業施設等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することで各種サービスの効率的な提供を図る区域）を設定し、広域的な交通結節点の特性を最大限に活用しながら、都市機能の立地により、賑わいと交流に満ちたまちづくりを行い、中心市街地や周辺の地域経済の活性化を図るものとしています。

知立市には、八橋かきつばた園や知立公園等の観光施設を有しており、バリアフリーに配慮しつつ、年間を通じて楽しむことができる計画的整備を進めるとともに、まち歩き型や体験型など、新しい観光ニーズに対応した魅力的なプランについて、市民や関係団体との協力、公共交通との連携により、多くの観光客を誘致するものとしています。

これらより、多様な都市機能を集積・誘導する知立駅周辺のまちづくりとともに、魅力ある地域資源を活用し交流を創出する観光振興など、知立市が目指すまちづくり及び観光振興の実現に向け、これを支援する公共交通体系を構築することが課題です。

図 将来都市構造図（再掲：第6次知立市総合計画）



課題③

持続可能な公共交通の確保・維持に向けた対応

知立市では「知立市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、合計特殊出生率を増加目標としたシミュレーション1と、シミュレーション1に加え、転出超過が見られる年齢層の移動率を減少目標としたシミュレーション2の2ケースの推計を行い、2060年に総人口約7万人となるシミュレーション2を採用し、にぎわいの維持と年齢構成の若返りを目指すものとしています。

知立市内を運行するバス路線の日利用者数（乗車人員）は、2017年度現在、空港アクセスバス約32人、愛教大線約1,477人、ミニバス約810人、高岡地域バス約341人、市内路線計約2,660人となっており、近年横ばい傾向にあります。また、2016年度のミニバス運行経費約1億円に対する運賃収入率は約14%に留まっています。

市民アンケートより、ミニバス運行のための費用負担のあり方について、ミニバス利用者・非利用者とも、「市の負担額は現状程度でよい」とする回答が約68～70%と主体を占め、ミニバス1乗車あたりの運賃額についても、「現状の100円」とする回答がともに約70%と主体を占めていますが、「200円（現状の倍）」とする回答も、ミニバス利用者・非利用者ともに約19%存在しています。また、公共交通を維持するための取り組みや参加できる活動では、「公共交通を積極的に利用する」と「地域企業の協賛金や広告費を募り収入を増やす」がともに約38%を占めています。

これらより、ミニバスを運行する知立市や交通事業者のみにその役割を委ねるのではなく、市民や地域（各種団体や企業等を含む）が積極的にバスを利用するとともに、運賃体系の見直しや協賛金・広告費を募るなど、持続可能な公共交通のあり方を検討することが課題です。

図 人口推計シミュレーション（再掲：知立市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略）

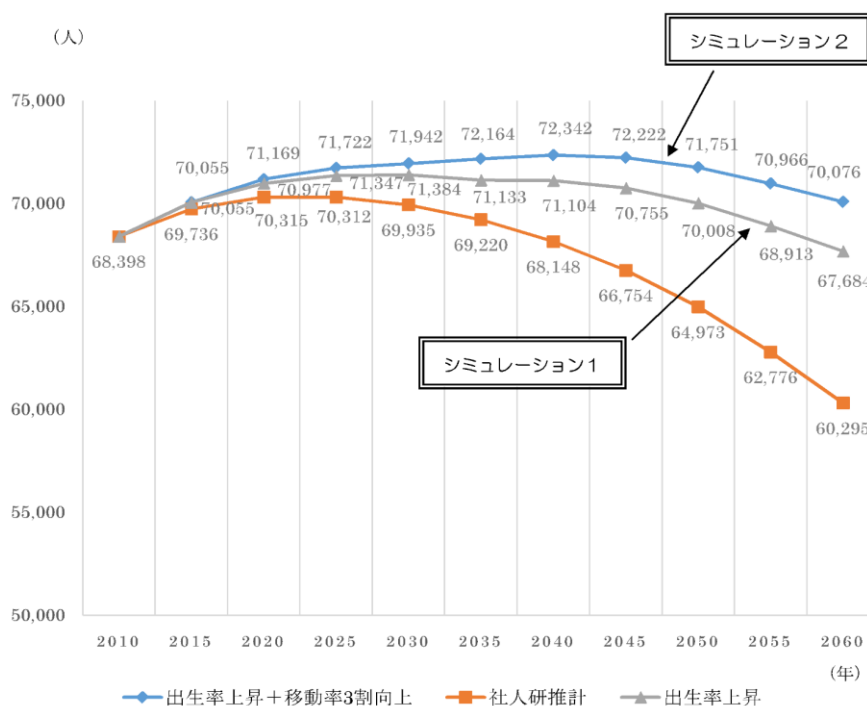


図 市内バス路線乗車人員の推移（再掲：知立市、交通事業者提供データ）

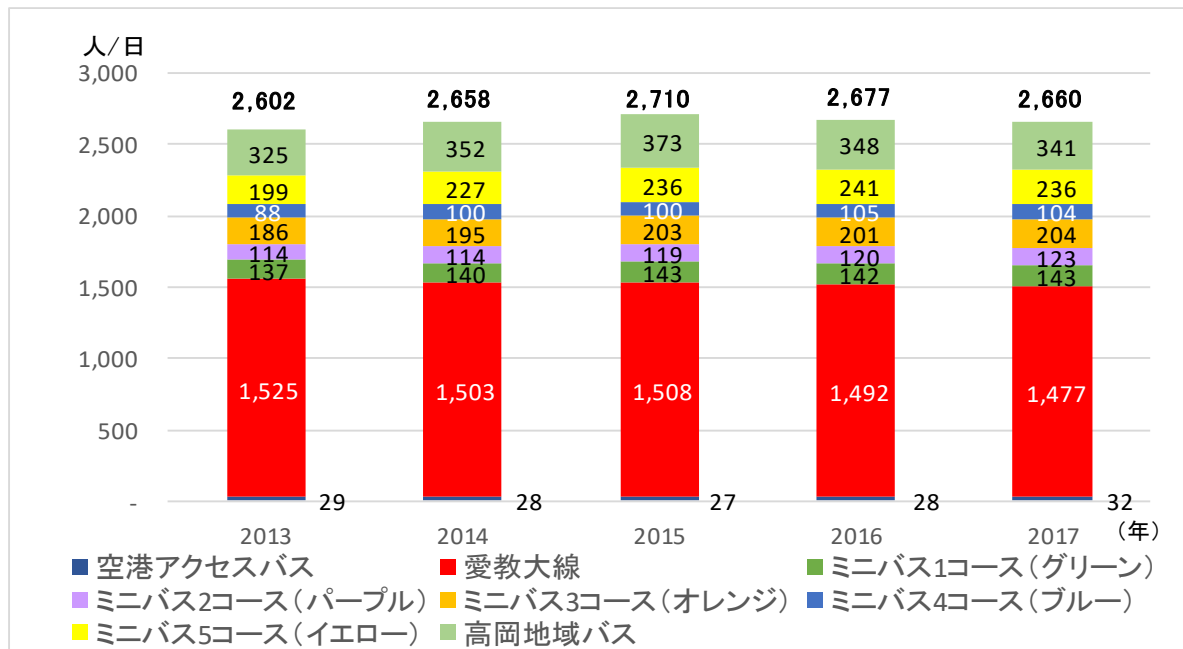


図 ミニバス運行のための費用負担について（再掲：市民アンケート）

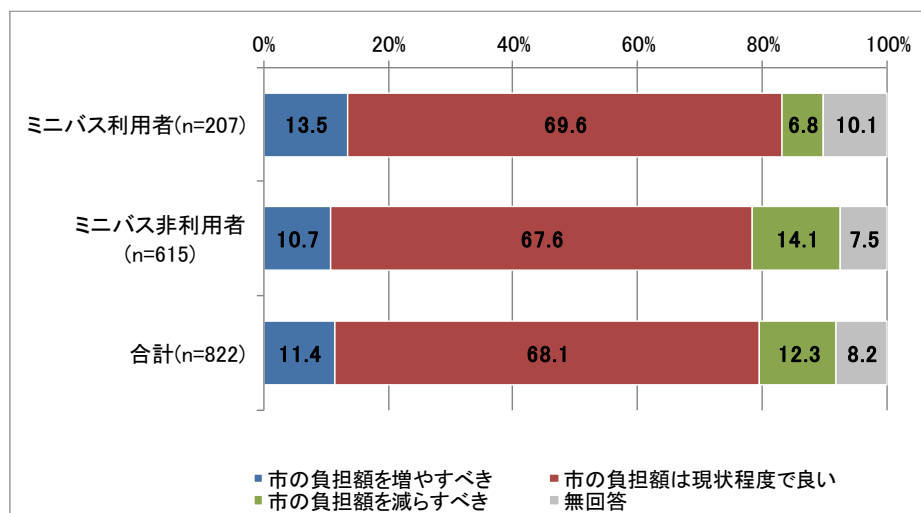
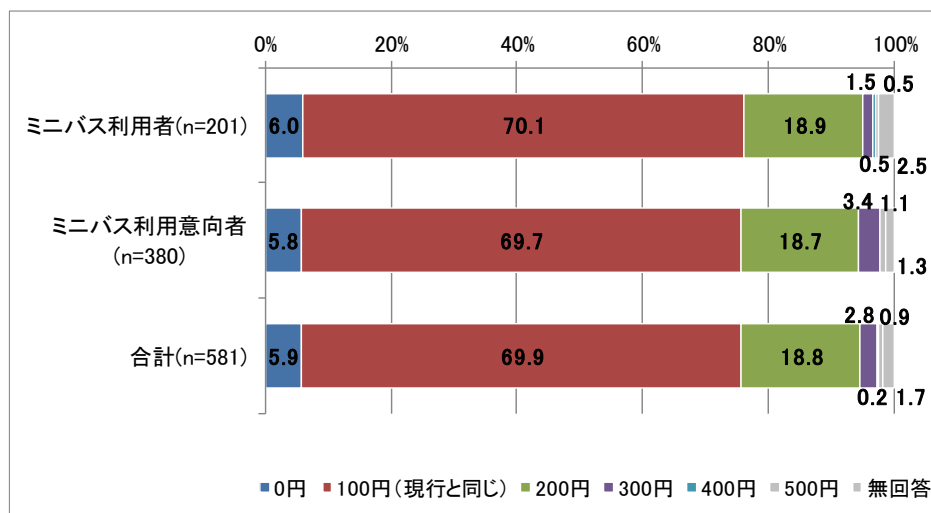


図 ミニバス1乗車あたりの運賃について（再掲：市民アンケート）



4. 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

1) 知立市の交通将来像

第6次知立市総合計画及び知立市都市計画マスタープランでは、知立駅周辺に文化・商業施設などの都市的機能を集約した都市的機能整備ゾーンに位置づけています。また、立地適正化計画では、知立駅周辺の中心市街地に都市機能誘導区域を設定し、広域的な交通結節点の特性を最大限に活用しながら、都市機能の立地により、賑わいと交流に満ちたまちづくりを行い、中心市街地や周辺の地域経済の活性化に向けたまちづくりの実現を目指しています。

このような中、知立駅周辺では、連続立体交差事業、土地区画整理事業及び都市計画道路整備事業を一体的に実施しており、2028年度完了予定の知立駅付近連続立体交差事業や、事業実施中の知立駅周辺土地区画整理事業など、交通とまちづくりが一体となった事業を進めています。

これらより、知立市が目指す将来都市構造の構築を支援する公共交通ネットワークの再編に向け、交通将来像は第6次総合計画における将来像の副題に掲げられる、「**安らぎ・にぎわう 住みよさを誇れるまち 知立**」と定めます。

そして、交通将来像の実現に向けては、知立駅周辺の中心市街地へのアクセス利便性の確保などの「まちづくりとの連携」、八橋かきつばた園や知立公園等を中心とした「観光振興との連携」、鉄道、路線バス、ミニバス及びタクシー等の「多様な公共交通の連携」、そして、市民や地域をはじめとした「地域公共交通に関わる全ての関係者による連携」を図ることで知立市における地域公共交通の活性化及び再生を推進します。

知立市の交通将来像

「**安らぎ・にぎわう 住みよさを誇れるまち 知立**」



2) 地域公共交通の基本方針

知立市における地域公共交通の課題及び知立市が目指す交通将来像を受け、以下に地域公共交通の基本方針を示します。

交通将来像に掲げた「安らぎ・にぎわう 住みよさを誇れるまち 知立」と基本方針の関係については、安全で利用しやすい公共交通サービスの充実により「安らぎ」を感じ、知立駅周辺へのアクセス利便性を強化することで「にぎわい」を創出します。そして、その結果として「住みよさを誇れるまち」の実現を目指すものとします。

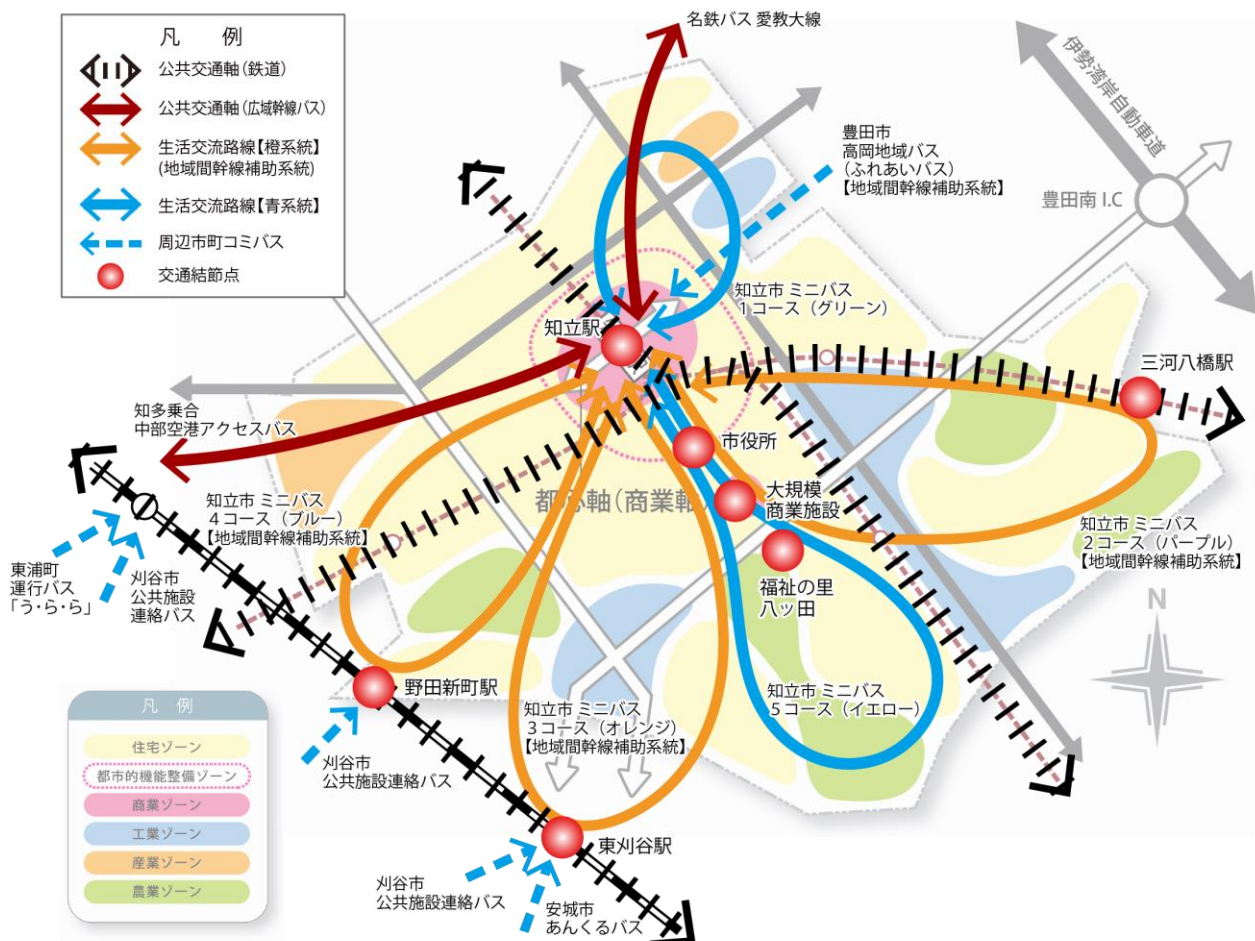
「安らぎ・にぎわう 住みよさを誇れるまち 知立」 の実現に向けて

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（課題①に対応）

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（課題①・②に対応）

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（課題①・②・③に対応）

図 知立市における地域公共交通体系のイメージ



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

市内を運行する公共交通の乗車人員は、名鉄各駅、中部空港線・愛教大線及びミニバスの各路線とも、年度により若干の増減は有するものの、長期的な視点で見た場合、概ね横ばい傾向で推移しています。

これまで、市内ではきめ細かなバス停配置をはじめ、市外に隣接する鉄道駅へのアクセス確保など、多様化・広域化する市民等の移動ニーズに対応してきた結果、市内の公共交通による利用圏域（鉄道駅から1km、バス停から300m）は市街化区域の約97%をカバーし、バス利用者アンケートでは各バス路線の満足度は満足が不満を大きく上回っています。

このように、現在提供される公共交通のサービスは市民等の生活の足として定着していることが伺えますので、現行サービスの確保・維持を図ることを基本的な方針としつつ、個別のバスサービス項目において、不満割合の高い「バス停の待合環境」や「他のバスとの乗継時間」の改善など、安全で利用しやすい公共交通サービスを充実していきます。

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

本市の公共交通は、東西に名鉄名古屋本線、南北に名鉄三河線が運行し、これら鉄道路線相互が交差する交通結節点として知立駅を存しています。

知立駅周辺では、連続立体交差事業や土地区画整理事業により知立駅の駅前広場の再整備が進められています。また、立地適正化計画では知立駅周辺に都市機能誘導区域を設定し、子育て支援施設や商業施設等の各種都市機能の立地・誘導を目指しています。

このように、知立駅周辺では、賑わいと交流に満ちたまちづくりと交通計画が一体となった整備が進められており、これらまちづくり計画の実現を支援するために、知立駅を中心とした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します。

また、市内には、八橋かきつばた園や知立公園、知立神社など、魅力的な観光施設を有しており、これら観光施設へのアクセスに配慮した公共交通ネットワークを形成することで、知立市の更なる魅力を創出します。

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

本市の人口は、当面の間は緩やかな増加傾向が継続するものの、長期的には減少へと転じることや、少子高齢化が一層進展することが予測されています。このような人口動向の変化に伴う、公共交通の利用者数などの量的変化や利用目的などの質的变化などに対応する必要があります。

このように、公共交通の利用などの変化に的確に対応し、持続可能な交通手段として確保・維持するためには、交通事業者や知立市に加え、市民、地域（各種団体や企業を含む）等の地域公共交通に関わる全ての関係者が対等な立場で連携・協働することができる、公共交通を支え育む仕組みを構築します。

6. 計画の目標

知立市が目指す交通将来像の達成度を検証するため、地域公共交通網形成計画全体としての目標と、3つの基本方針単位での目標を設定します。

交通将来像

「安らぎ・にぎわう 住みよさを誇れるまち 知立」

知立市地域公共交通網形成計画の目標と目標値

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



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 公共交通の安全性・利便性が向上します。

目標値 公共交通総合満足度の向上

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 各地域から知立駅へ公共交通による移動の利便性が向上します。

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

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 公共交通への関心や愛着が高まります。

目標値 公共交通に関する認知度の向上

表 目標値の設定[総括表]

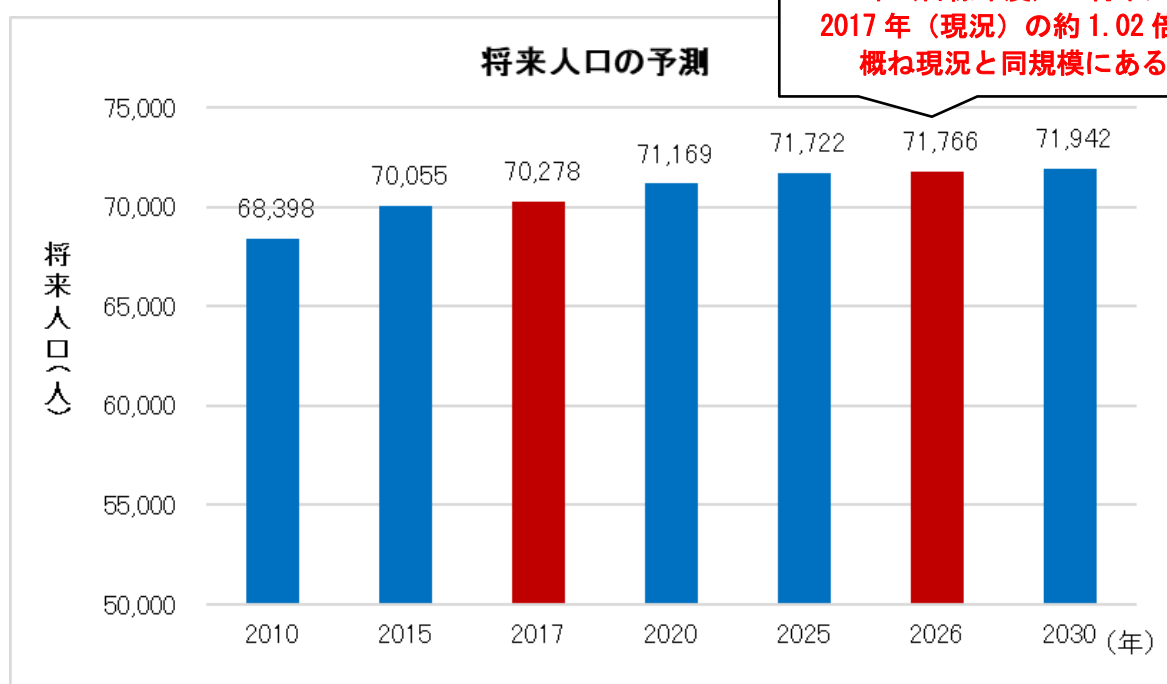
計画全体の 目標値	公共交通利用者数の維持・増加（交通事業者・知立市データ）		
	目標とする指標	目標値[2026]	現況値[2017]
	市内公共交通計	24,185 人/日	23,544 人/日
	市内鉄道4 駅	20,400 人/日	19,865 人/日
	空港アクセスバス	35 人/日	32 人/日
	路線バス	1,500 人/日	1,477 人/日
	ミニバス	850 人/日	810 人/日
	高岡地域バス	350 人/日	341 人/日
	一般タクシー	1,050 人/日	1,019 人/日
	公共交通利用割合の向上（市民アンケート）		
基本方針 Ⅰ の目標値	目標とする指標	目標値[2026]	現況値[2016]
	鉄道の利用割合	83.1%以上	83.1%
	空港アクセスバスの利用割合	14.6%以上	14.6%
	路線バスの利用割合	13.0%以上	13.0%
	ミニバスの利用割合	24.6%以上	24.6%
基本方針 Ⅱ の目標値	公共交通総合満足度の向上（市民アンケート）		
	目標とする指標	目標値[2026]	現況値[2016]
	公共交通総合満足度（満足+やや満足）	26.1%以上	26.1%
	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]	現況値[2017]
基本方針 Ⅲ の目標値	知立駅利用者数（鉄道）	17,000 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	32 人/日
	知立駅バス停利用者数（路線バス）	1,500 人/日	1,456 人/日
	知立駅バス停利用者数（ミニバス）	250 人/日	218 人/日
	公共交通に関する認知度の向上（市民アンケート）		
	目標とする指標	目標値[2026]	現況値[2016]
	市内をミニバスが走っていること	91.8%以上	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	27.4%

<参考：目標値設定の根拠>

■計画全体 公共交通利用者数の維持及び利用割合の向上

- * 知立市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略による本市の将来人口予測結果をみると、本計画の目標年度となる2026年は現況の2017年と比較して約1.02倍と概ね現況と同規模になると予測されています。
- * 公共交通利用者数の推移をみると、交通手段により若干の増減差はあるものの、概ね横ばい傾向にあります。
- * 一方、知立駅周辺では連続立体交差事業や知立駅周辺土地区画整理事業が実施され、公共交通の利便性向上に伴う利用者増加が見込まれることから、これまでの利用動向を踏まえ線形回帰と対数回帰より将来利用者数の推計を行うとともに、三河知立駅の移設に伴う新駅駅勢圏の居住者人口より将来利用者数の推計を行った結果、市内鉄道4駅の利用者数は2017年から約540人/日の増加を見込みます。
- * これらより、概ね横ばい傾向にある公共交通利用者数や将来人口予測結果を踏まえ、各種バス交通や一般タクシーの利用者数は現況と同規模を維持するものとしますが、知立駅周辺における各種事業実施を受け、鉄道利用者数は一定量の増加を見込んだ目標値を設定します。
- * 公共交通利用割合の目標値は、上記利用者数設定の考え方に基づき、現況値以上を目指します。

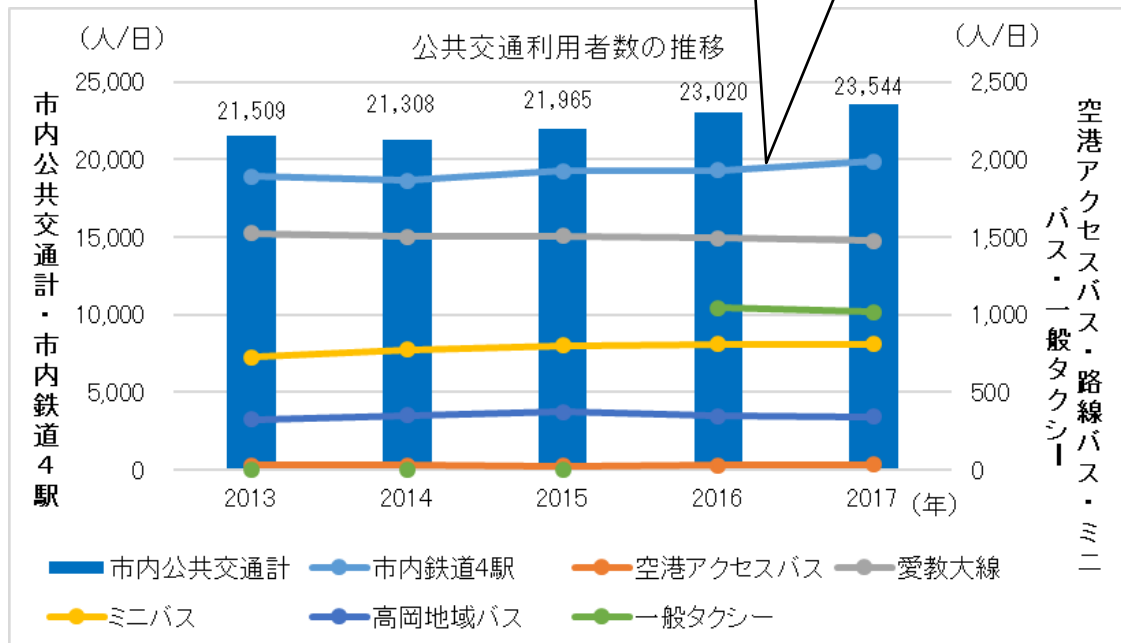
図表 将来人口の予測



年	2010	2015	2017 現況	2020	2025	2026 目標年度	2030
将来人口推計値(人)	68,398	70,055	70,278	71,169	71,722	71,766	71,942

* 将来人口の予測は、知立市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略による予測値（シミュレーション②）を採用しています。

図表 公共交通利用者数の推移



(人/年)	2013	2014	2015	2016	2017 現況値	2026 目標値
市内鉄道4駅	18,906	18,649	19,256	19,300	19,865	20,400
空港アクセスバス	29	28	27	28	32	35
愛教大線	1,525	1,503	1,508	1,492	1,477	1,500
ミニバス1コース(グリーン)	137	140	143	142	143	150
ミニバス2コース(パープル)	114	114	119	120	123	130
ミニバス3コース(オレンジ)	186	195	203	201	204	210
ミニバス4コース(ブルー)	88	100	100	105	104	110
ミニバス5コース(イエロー)	199	227	236	241	236	250
高岡地域バス	325	352	373	348	341	350
一般タクシー	—	—	—	1,043	1,019	1,050
市内公共交通計	21,509	21,308	21,965	23,020	23,544	24,185

*各公共交通手段の利用者数は、交通事業者提供データ及び知立市統計データより乗車人員又は乗客数を用いています。

*知立駅利用者数は既往実績値に基づく近似式および対数式を用いた推計値の平均を採用しています。

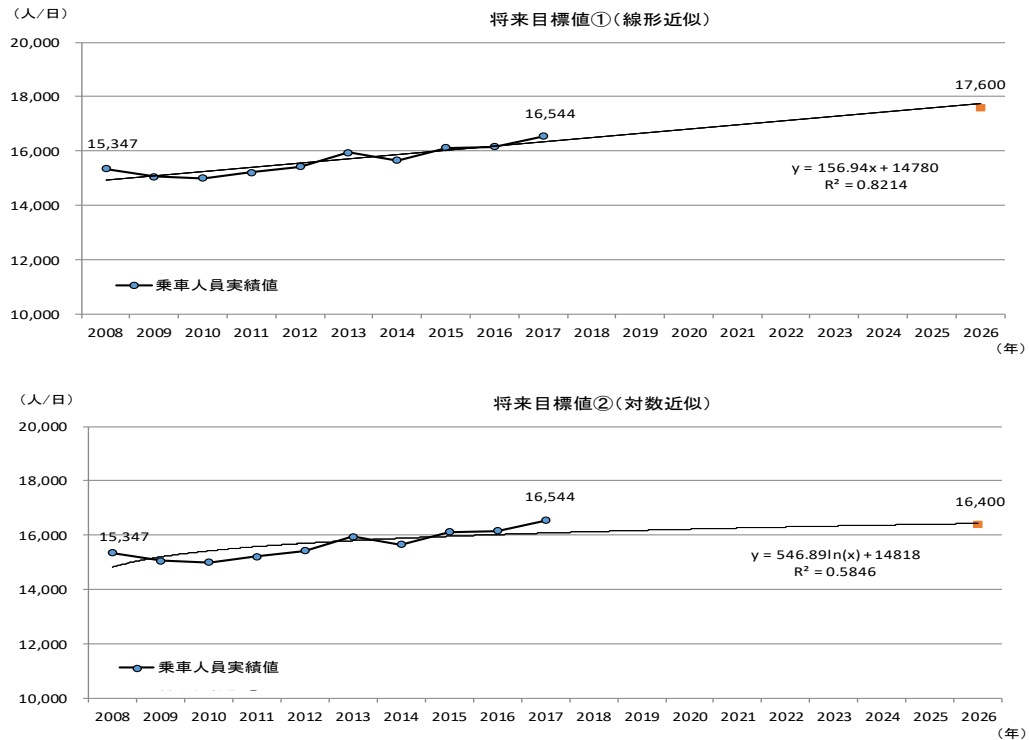
*三河知立駅利用者数は2021年に移設予定であり、新駅の利用者数は駅勢圏の居住者人口より算出しています。

*高岡地域バスは知立市内への乗り入れ路線(路線②)のみを集計しています。

*一般タクシー利用者は大興タクシー及び名鉄東部交通の2社を集計、名鉄東部交通は配車・乗込1回につき同乗者数1.3人を乗じた利用者数として集計しています。

*一般タクシー利用者は知立市内での乗り込み人員を集計しています。

図表 知立駅利用者数の予測



(年)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2026
乗車人員実績値	15,347	15,056	14,997	15,212	15,421	15,942	15,644	16,112	16,160	16,544	
将来目標値①(線形)											17,600
将来目標値②(対数)											16,400
①・②の平均											17,000

* 各公共交通利用者数は乗車人員又は乗客数データを用いています。

* 知立駅の利用者数は直近 10 か年のトレンド推計（近似式および対数式の平均値）より算出しています。

■基本方針Ⅰに対する目標を達成するため

* 知立駅周辺における連続立体交差事業等の実施や、本計画で位置づける各種利用促進施策の展開を踏まえ、公共交通の総合的な満足度の目標値は現況値以上の向上を目指します。

■基本方針Ⅱに対する目標を達成するため

* 計画全体の目標値設定で記載したとおり、知立駅周辺における連続立体交差事業や土地区画整理事業等の実施に伴う公共交通の利便性向上を踏まえ、知立駅の利用者数は一定量の増加（直近 10 か年のトレンド推計より約 460 人の増加）を見込みます。知立駅各バス停の利用者数の目標値は現況値の維持を図るものとします。

■基本方針Ⅲに対する目標を達成するため

* 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体（アクションプログラム）に掲げる地域づくりと一体となった取り組みを踏まえ、市内をミニバスが走っていることの認知度は現況値以上を目標としつつ、全ての市民に認知されることを目指します。また、自宅近くを走るバスで行くことのできる施設の認知度の目標値は現況値以上を目指します。

7. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

1) 公共交通の種類とサービス水準の設定

前章までに、公共交通の利用状況や各種ニーズ調査結果から抽出された地域公共交通の課題を踏まえ、交通将来像及び地域公共交通の基本方針並びに計画の目標を定めました。

ここでは、この計画の目標を達成するために行う事業・実施主体を整理する上で、知立市の公共交通ネットワークを構成する鉄道、各種バス及びタクシーの機能やサービス確保の考え方などを以下に整理します。

＜公共交通のサービス水準設定の基本的考え方＞

① 路線機能に応じ、確保すべきサービス水準を明確にします。

- 公共交通軸（鉄道）は、名古屋市・豊橋市方面や豊田市・刈谷市方面を結ぶ都市間移動ニーズに対応し、交通事業者が主体となって運行します。
- 公共交通軸（広域幹線バス）は、近隣都市及び主要集客施設（中部国際空港、愛知教育大学等）への移動ニーズに対応し、交通事業者が主体となって運行します。
- 生活交流路線は、知立駅周辺の各種事業を踏まえ、市内各地域と知立駅周辺市街地との連携を強化し、市内移動の利便性向上と知立駅周辺の魅力創出に資する運行を、知立市が市民等と連携して運行内容を協議・調整し、交通事業者へ運行を委託します。
- 個別輸送は、上記公共交通だけではカバーできない空間的及び時間的な地域や運行時間帯等において、個別の移動ニーズに対応し、交通事業者が主体となって運行します。
- 上記に示す公共交通の運行にあたっては、地域公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働できる仕組みを構築します。

② 路線相互の乗り継ぎがしやすい環境を創出・情報を提供します。

- 知立駅を始め、各種バス交通と接続する鉄道駅や複数のバス路線が乗り入れる主要集客施設を交通結節点として位置づけ、乗り継ぎがしやすい運行ダイヤを設定します。
- 交通結節点には、乗り継ぎに関する分かりやすい情報・案内を提供し、乗継抵抗を軽減します。

●高岡ふれあいバスについて

高岡ふれあいバスについては、知立市内の鉄道駅（知立駅）へ接続していますが、高岡地域の住民ニーズ等を基にした路線・形態で運行されています。

そのため、この計画内では高岡ふれあいバスの運行を確保・維持する必要性についての記載は行いません。

表 知立市の地域公共交通の路線機能に基づくサービス確保の考え方

種類	路線機能	サービス確保 の考え方	運営	料金体系	該当する 路線・地区
公共交通軸 (鉄道)	名古屋市・豊橋市方面及び豊田市・刈谷市方面を結ぶ都市間移動ニーズに対応する路線	- 移動ニーズに応じた現行サービス水準を確保 - 交通事業者が主体的に運行 ※リニア中央新幹線の開業により、名古屋駅のアクセス利便性向上の可能性あり	交通事業者	対距離制運賃	名鉄名古屋本線 名鉄三河線
公共交通軸 (広域幹線バス)	近隣都市及び主要集客施設（中部国際空港、愛知教育大学等）への移動ニーズに対応する路線 知立駅を発着地とし、公共交通軸（鉄道）との接続に配慮	- 概ね30～60分に1本の運行 - 運行時間帯は6～22時台 - 主要集客施設の利用者ニーズに応じてサービスを確保 - 交通事業者が主体的に運行	交通事業者	対距離制運賃	中部空港アクセスバス 愛教大線
生活交流路線	市内各地域と知立駅周辺市街地との連携を強化し、市内移動の利便性向上や知立駅周辺の魅力創出、市内観光振興にも対応する路線 橙系統・青系統 ともに、知立市内の拠点である知立駅を発着地とし、通勤通学をはじめ、買物や通院、趣味での移動などを支える路線 公共交通軸（鉄道及び広域幹線バス）や隣接都市のコミュニティバス等との接続に配慮し、特に 橙系統 においては、知立市外の鉄道駅に接続することで広域的な移動の一端を担う路線	- 概ね60～90分に1本の運行 - 運行時間帯は6～20時台 - 公共交通軸（広域幹線バス）との競合に留意したルート及びダイヤを設定 - 知立市と市民等が連携して運行内容を協議・調整 - 今後の移動ニーズの変化により、定時定路線運行が妥当でないと判断された場合は、新たな交通手段（デマンド型交通等）の導入を検討 【橙系統について】 - 自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助（車両購入費補助も含む））を活用し、運行を確保・維持する必要がある	知立市（運行については交通事業者） ・市民等	均一料金	ミニバス [橙系統] 2コース（パープル） 3コース（オレンジ） 4コース（ブルー） ミニバス [青系統] 1コース（グリーン） 5コース（イエロー） 新たな交通手段の導入検討
個別輸送	上記公共交通と空間的及び時間的な補完関係を持った個別の移動ニーズに対応する路線	- 鉄道駅や主要集客施設を発着地とした移動ニーズに対応したサービスを確保 - 個別の移動ニーズに柔軟に対応できるサービス水準を確保	交通事業者	対距離時間制運賃	タクシー
その他	障がい者、要介護者などの特定利用者の移送サービス	障がい者、要介護者などの自宅と病院などの送迎に対応	福祉事業者・NPO法人等	対距離制運賃	福祉有償運送等

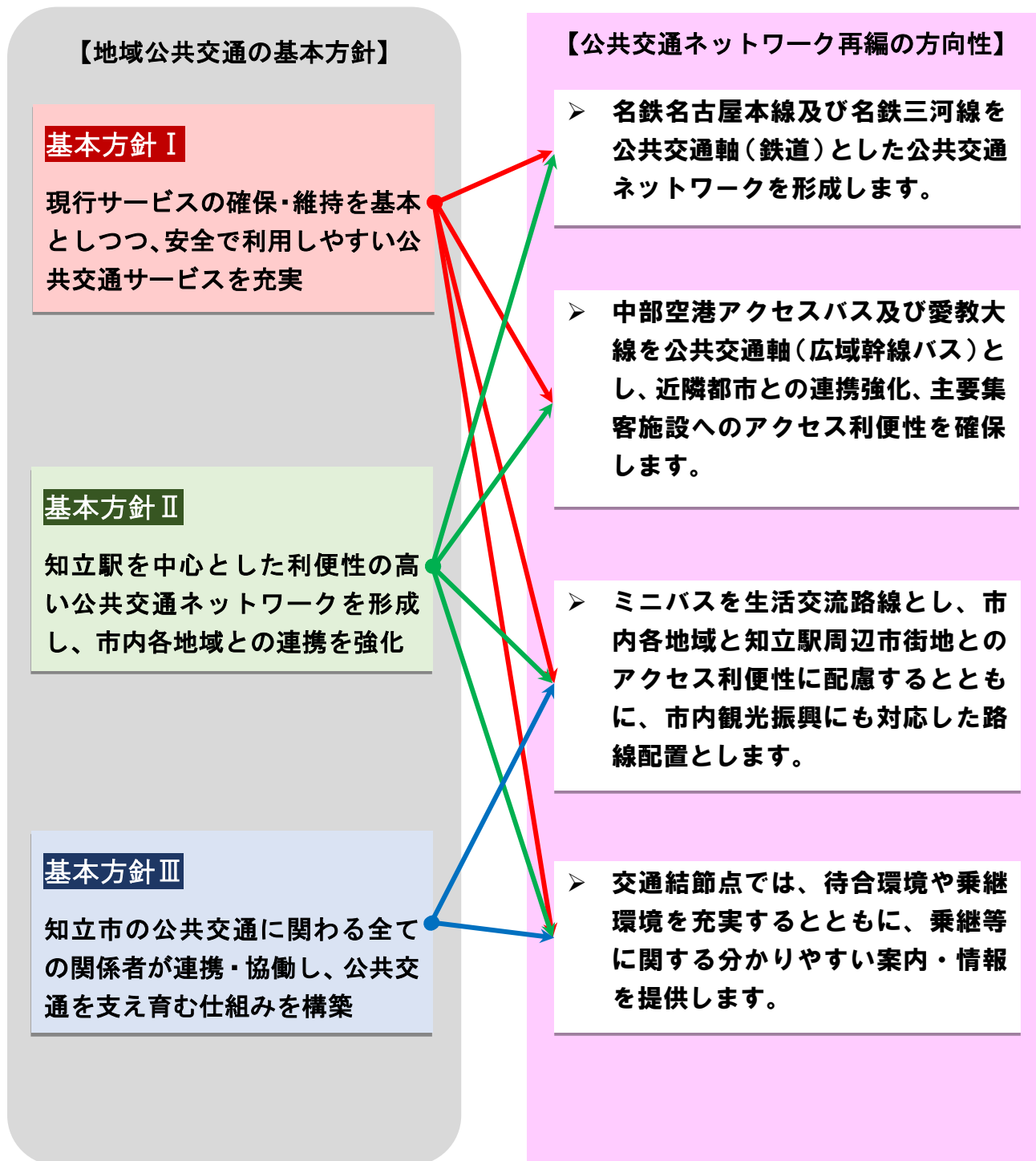
表 乗継環境確保の考え方

乗継への配慮	- 遅延時におけるバス待ちルールの設定など、バス路線相互の乗り継ぎが行えるように配慮します。 - 主要な乗継拠点においては、多様な交通手段（鉄道、各種バス、タクシー、自家用車、自転車等）との乗り継ぎが行えるように配慮します。
乗継案内情報提供	乗り継いで行くことができる「目的地」や「乗継先の路線」の情報が車内や乗車地等で確認できるなど、利用者への適切な情報提供に配慮します。
乗継抵抗の軽減	公共交通相互の乗り継ぎに要する時間は、極力短い時間で乗り継ぎが可能となるようにダイヤ設定に配慮します。乗り継ぎにより運賃負担が増大しないように配慮します。

2) 公共交通ネットワークの再編方針

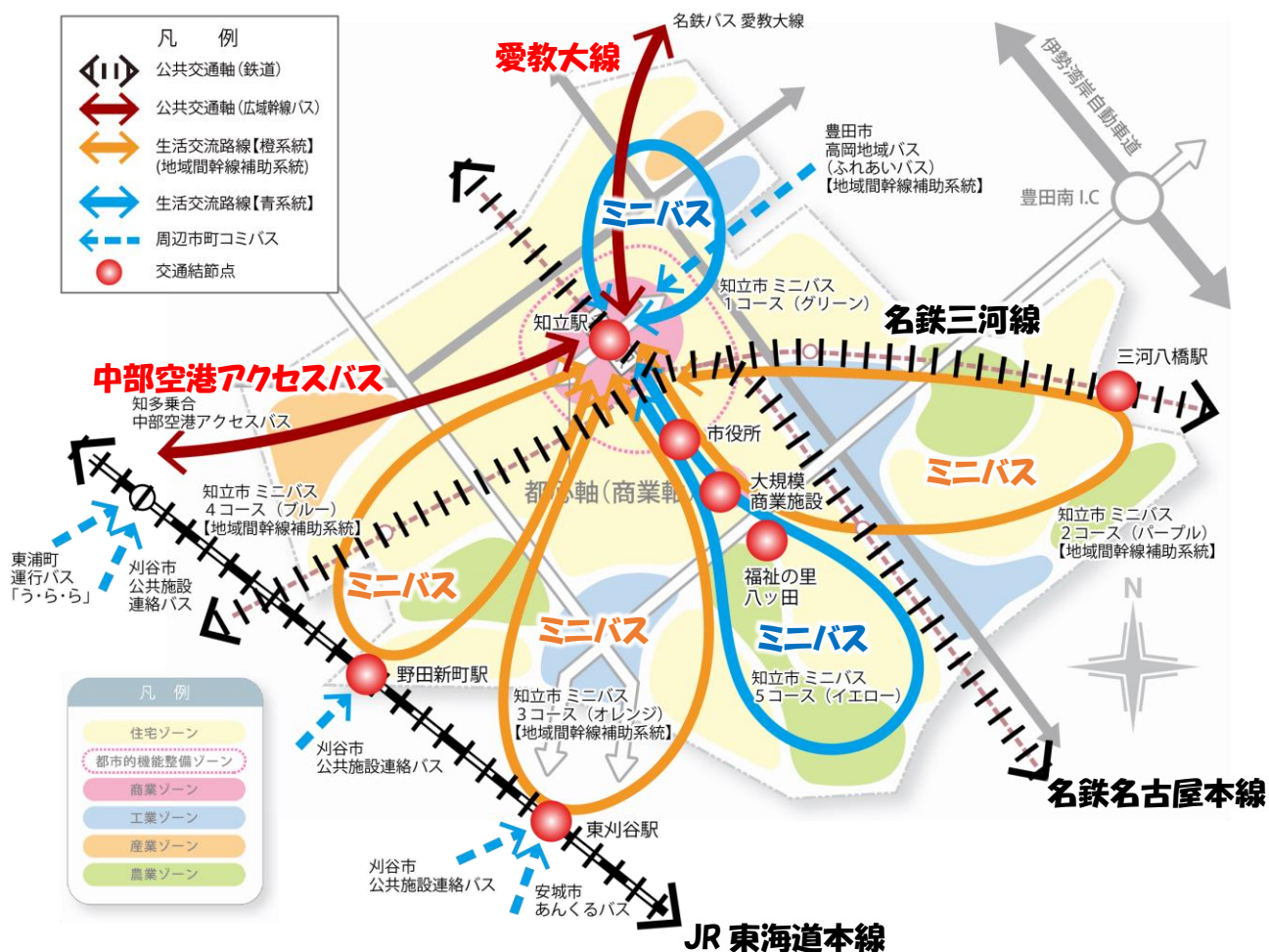
公共交通の種類とサービス水準の設定を踏まえ、本計画における公共交通ネットワークの再編方針（方向性）以下に整理します。

図 基本方針と公共交通ネットワーク再編の方向性



ミニバスは、先に示した公共交通ネットワークの再編方針に基づき、現行の路線及びサービスの確保・維持を基本としつつ、運行面での安全性向上施策や市民及び利用者等ニーズに対応した利便性向上施策など、適宜、サービス改善を検討・実施します。

図 公共交通ネットワークの再編イメージ（再掲）



3) 交通結節点の整備方針

知立市、交通事業者及び各施設管理者等が連携し、公共交通相互及びその他交通モードとの円滑な乗り継ぎが可能となる施策・事業を展開し、魅力ある公共交通利用環境を創出します。

表 対象となる交通結節点と実施する取り組み

対象となる交通結節点	市内：知立駅、市役所、福祉の里八ツ田、大規模商業施設 市外：東刈谷駅、野田新町駅、三河八橋駅
実施する取り組み	- 知立駅のバリアフリー化、駅前広場ロータリー整備 - 待合環境（ベンチ・屋根等）の整備・充実 - 乗り継ぎ案内や情報の提供 - 乗り継ぎが可能となるダイヤ設定 - 駐車場や駐輪場の整備・充実

図 知立駅駅前広場の整備イメージ

【特徴】 池鯉鮒の玄関口として印象深いランドマークを有し、
雨天や炎天下でも快適に乗り継げ、ゆっくりくつろげる駅前広場



※イメージパースは素案であり、今後、実施設計等により変更する可能性があります。

資料：知立駅周辺街並みデザインプロジェクト会議構想案

4) 公共交通の利用促進施策

市民から地域の公共交通として愛され、親しまれるとともに、利用したくなる環境づくりを進めるため、地域公共交通に関わる全ての関係者が協働で各種利用促進施策を実施します。

また、中間評価における値が基本方針Ⅲの目標値に届かなかったことから、計画目標の達成に向け、公共交通に関する認知度を向上させることに関連した事業について、より一層取り組みを強化していきます。

表 公共交通の利用促進施策

基本方針 との対応	施策の分類		施策実施の方向性
基本方針Ⅰ に対応	(1) 利用者目線による 分かりやすい情報の 提供	①公共交通利用に係る積極的な情報提供	公共交通に関する情報・案内を周知し、分かりやすく、利用しやすい利用環境を創出
		②分かりやすいバス系統表示	
		③分かりやすい運行情報・乗継情報の提供	
	(2) 利用促進を誘導する 施策	①割引運賃・企画切符等の導入	既存利用者の利便性向上とともに、新規利用者の利用を促す制度の導入や公共交通ネットワークを形成
		②移動制約者に対する支援	
		③乗継・待合環境等の改善	
		④環境や利用者に配慮した車両や制度の導入	
基本方針Ⅱ に対応		⑤利用しやすい公共交通ネットワークの形成	
基本方針Ⅲ に対応	(3) 地域づくりと一体 となったバスへの 愛着（マイバス意 識）を高める施策	①地域コミュニティの形成に向けた取り組み	地域公共交通に関わる全ての関係者が連携し、公共交通を支え育む意識を醸成
		②関係機関との連携による鉄道・バス利用促進	
		③地域住民との連携による各種活動の実施	
		④企業と一体となった取り組み	

図 公共交通の利用促進事例（（１）①公共交通利用に係る積極的な情報提供）

具体的な取り組み
・市ホームページや市広報等の充実 【取組事例：モデルコース冊子の作成】 ・バスを利用したことが無い方が利用するきっかけ作りとして、ミニバスや刈谷市・安城市・豊田市のコミュニティバスを利用したモデルコース冊子を作成し、市役所等で配布、また市ホームページでも公開 ・今後も順次モデルコースを追加し、新規ユーザーの獲得につなげていく  資料：知立市

図 公共交通の利用促進事例（（１）③分かりやすい運行情報・乗継情報の提供）

具体的な取り組み
・運行情報のオープンデータ化、分かりやすい運行情報の案内・表示 【取組事例：バスロケーションシステムの導入】 ・パソコンやスマートフォンなどでバスの運行状況が確認できるシステムを導入 ・各バス停の時刻表にバスロケのQRコードを掲載するとともに、利用方法を掲示することで初めて利用する方も操作方法がわかるようにしている ・定期的にバスロケや利用方法の周知を様々な媒体で継続していく  資料：知立市

図 公共交通の利用促進事例（（２）①割引運賃・企画切符等の導入）

具体的な取り組み

- ・ミニバス夏休み中学生無料乗車の実施

【取組事例：夏休み期間中の中学生乗車キャンペーンの実施】

- ・中学生が公共交通を利用するきっかけ作りとして、夏休み期間中はバス降車時に乗務員に生徒手帳を見せるとミニバスに無料で乗車できる取り組みを実施
- ・市内３中学校に、夏休み前に利用方法やモデルコースを掲載したチラシを配布するとともに、公式LINEアカウントにて周知
- ・今後も中学生が利用しやすいモデルコースを掲載して、若年層が公共交通の利用を選択する機会を持ってもらえるようにする



資料：知立市

図 公共交通の利用促進事例（（２）②移動制約者に対する支援）

具体的な取り組み

- ・免許返納者に対する公共交通利用の特典及び高齢者無料乗車パスの導入

【取組事例：免許返納者・高齢者に対する取り組み】

- ・運転免許証を自主返納した65歳以上75歳未満の市民に対してミニバス乗車券を交付
- ・75歳以上の市民は、ミニバス無料パスケースに後期高齢者医療被保険者証又は後期高齢者証明書をパスケースに入れて利用することで、無料で乗車できる
- ・バス車内においても事業の周知を行い、引き続き利用支援を継続していく



資料：知立市

図 公共交通の利用促進事例（（３）②関係機関との連携による鉄道・バス利用促進）

具体的な取り組み

- ・各種イベント時における利用促進キャンペーン

【取組事例：知立ドリームマルシェと連携したミニバス利用促進キャンペーン】

- ・新型コロナウイルス感染症により利用者が減少した公共交通の需要回復のため、「知立ドリームマルシェ」でお買い物をされた方に、先着でミニバス無料乗車券を配布
- ・鉄道や路線バス、タクシー等の公共交通の利用促進チラシを無料乗車券と併せて配布
- ・イベント時に様々なキャンペーンを企画し、公共交通に慣れ親しむ機会を創出していく



資料：知立市

図 公共交通の利用促進事例（（３）③地域住民との連携による各種活動の実施）

具体的な取り組み

- ・バス車内ギャラリーの実施

【取組事例：親子川柳入選作品の掲示】

- ・バス車内に市内学生が応募した川柳と市内中学生が描いた挿絵を掲示
- ・引き続きギャラリーを実施するとともに、様々な媒体でギャラリーの実施をPRしていく



資料：知立市

5) 事業の実施スケジュールと実施主体

知立市地域公共交通網形成計画の目標を達成するために実施する各種施策・事業について、その実施スケジュールと実施主体を下表に整理します。

表 各種施策・事業の実施スケジュールと実施主体

□事業準備(検討を含む) ■事業実施(継続を含む)

実施事業			実施内容	実施予定年度										実施主体		
				2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度					
1. 路線機能に応じたサービス水準の確保			公共交通軸(鉄道:名鉄名古屋本線・三河線)											交通事業者		
			公共交通軸(広域幹線バス:中部空港アクセスバス)												交通事業者	
			公共交通軸(広域幹線バス:愛教大線)												交通事業者	
			生活交流路線【橙系統】(ミニバス2,3,4コース) (地域間幹線補助系統)												行政・交通事業者	
			生活交流路線【青系統】(ミニバス1,5コース)												行政・交通事業者	
			個別輸送(タクシー)												交通事業者	
2. ミニバスのサービス改善			利用実態や利用者等ニーズを踏まえたサービスの改善											市民・行政・交通事業者		
3. 交通結節点の整備			知立駅のバリアフリー化											行政・交通事業者		
			知立駅の駅前広場ロータリー整備												行政	
4. 公共交通の利用促進施策	(1)利用者目線による分かりやすい情報の提供	①公共交通利用に係る積極的な情報提供	乗り継ぎ拠点における総合案内板の設置											行政・交通事業者		
			市ホームページや市広報等の充実											行政		
		②分かりやすいバス系統表示	分かりやすい系統名・バス停名の設定												行政・交通事業者	
			③分かりやすい運行情報・乗継情報の提供	バスロケーションシステムの導入(ミニバス)												行政・交通事業者
		分かりやすい運行情報の案内・表示													行政・交通事業者	
		運行情報のオープンデータ化												行政・交通事業者		
	(2)利用促進を誘導する施策	①割引運賃・企画切符等の導入	無料お試し乗車券の配布(ミニバス20周年記念事業)												行政	
			ミニバス夏休み中学生無料乗車の実施												行政・交通事業者	
		②移動制約者に対する支援	免許返納者に対する公共交通利用の特典													警察・行政・交通事業者
			高齢者無料乗車バスの導入													行政・交通事業者
			障がい者、要介護者向けタクシーチケットの配布													行政・交通事業者
		③乗継・待合環境等の改善	乗継拠点等における待合環境の改善、バリアフリー化													行政・交通事業者
			駐車場・駐輪場の整備・充実													行政・交通事業者
		④環境や利用者に配慮した車両や制度の導入	低公害車両やノンステップバス等の導入 ※													行政・交通事業者
			ユニバーサルデザインタクシーの普及													行政・交通事業者
		⑤利用しやすい公共交通ネットワークの形成	近隣市町コミュニティバスとの連携													行政・交通事業者
			交通結節点での乗り継ぎを考慮したダイヤ設定													行政・交通事業者
	(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	①地域コミュニティの形成に向けた取り組み	協働の意識醸成のためのワークショップ等の開催												市民・行政・交通事業者	
			各種イベント時における利用促進キャンペーン												行政・交通事業者	
			主要バス停やバスロケを活用した観光案内・情報の提供												観光協会・行政・交通事業者	
			②関係機関との連携による鉄道・バス利用促進	公共交通と連携したハイキング・ウォーキングの開催												行政・交通事業者
				公共交通と連携したレンタサイクル事業の推進												行政・交通事業者
				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												市民・行政・交通事業者
		③地域住民との連携による各種活動の実施	バス車内ギャラリーの実施												市民・行政・交通事業者	
			モデルダイヤ(マイ時刻表)の作成												市民・行政・交通事業者	
		④企業と一体となった取り組み	バス車体・車内への地域企業の広告掲載												企業・行政・交通事業者	
		5. 評価及び推進体制			総合公共交通会議(会議の開催、計画の評価・改善等)											市民・企業・行政・交通事業者等

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

8. 計画の達成状況の評価に関する事項

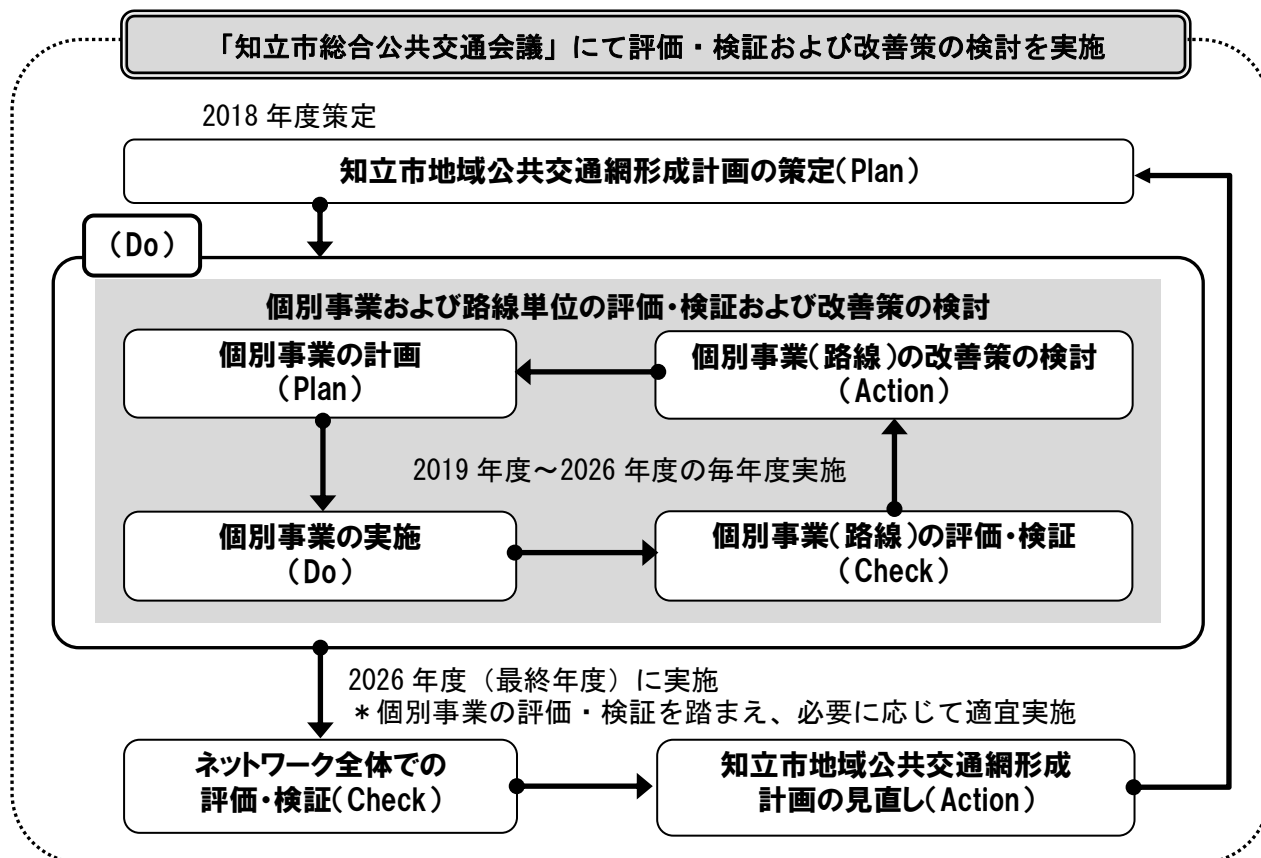
1) 評価・検証の考え方及びその手順

本計画は、計画の策定（P）、事業の実施（D）、評価・検証（C）、改善策の検討・計画の見直し（A）といったPDCAサイクルを毎年度実施することで効果的な事業の推進を図ります。また、計画に基づき実施した事業の効果や影響を総合的に捉え、計画目標の達成状況を評価・検証することで、計画期間最終年度に知立市地域公共交通網形成計画の見直しを実施します。

<評価・検証の考え方>

- ・公共交通ネットワーク全体としては、計画期間の最終年度に知立市総合公共交通会議にて評価・検証および改善策の検討を実施することを基本としますが、毎年度実施する個別事業の評価・検証を踏まえ、必要に応じてネットワーク全体の評価を適宜実施するとともに、バス路線の見直し等を実施します。
- ・個別事業については、毎年度、各事業主体や事務局が実施状況や目標値の達成状況を評価・検証するとともに、目標値を達成できていない場合の要因の分析を踏まえ、改善策を検討した上で、知立市総合公共交通会議へ諮ります。
- ・目標年度の2026年度を最終年度として、上位関連計画における将来都市像等の見直しを踏まえ、知立市総合公共交通会議にて知立市地域公共交通網形成計画の見直しを実施します。

図 公共交通ネットワークの評価・検証の流れ



2) 公共交通ネットワークの評価・検証

計画期間の最終年度および個別事業の評価・検証を踏まえ必要に応じて適宜実施するネットワーク全体の評価・検証は、計画の目標で設定した全体目標および各基本方針別の目標について、目標値の達成状況を評価・検証します。

表 計画の目標で設定した全体および各基本方針別の目標値

交通将来像および各基本方針	全体および各基本方針別の目標値
【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
【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
【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
【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】 ミニバスに関する認知度の向上

表 利用者1人当たりの行政負担額【確認指標】

	路線	利用者1人当たりの行政負担額※ (2020年度実績)
橙系統	2コース（パープル）	712.1円
	3コース（オレンジ）	278.8円
	4コース（ブルー）	809.6円
青系統	1コース（グリーン）	584.7円
	5コース（イエロー）	326.7円
	ミニバス全体	470.4円

※「利用者1人当たりの行政負担額」は、運行経費から運賃収入や地域公共交通確保維持事業（幹線補助）、高齢者無料乗車パス事業等の負担金を差し引いたバス事業の実負担額を、年間の利用者数で除すことで算出しています。

3) 個別事業および路線単位の評価・検証

個別事業の評価・検証は、「計画の目標を達成するために行う事業・実施主体」で定めた各種公共交通の利用促進施策等に対応して実施するものであり、効果的かつ効率的な事業実施となるよう、毎年度、各事業の実施主体が進捗状況を踏まえ、個別事業の見直しを検討します。

また、個別事業の実施に伴う各路線への効果と影響についても把握し、安全性や利便性に配慮した運行を確保するため、必要に応じて計画年度中での路線見直しについて、適宜、検討・実施します。

表 路線単位での評価指標・目標値

【評価指標】 鉄道駅別・バス等路線別の利用者数			
路線名		目標値[2026]	現況値[2017]
公共交通軸 (鉄道)	知立駅	17,000 人/日	16,544 人/日
	重原駅	860 人/日	855 人/日
	牛田駅	2,070 人/日	2,053 人/日
	三河知立駅	470 人/日	413 人/日
公共交通軸 (広域幹線バス)	空港アクセスバス	35 人/日	32 人/日
	愛教大線	1,500 人/日	1,477 人/日
生活交流路線	ミニバス 1 コース (グリーン)	150 人/日	143 人/日
	ミニバス 2 コース (パープル)	130 人/日	123 人/日
	ミニバス 3 コース (オレンジ)	210 人/日	204 人/日
	ミニバス 4 コース (ブルー)	110 人/日	104 人/日
	ミニバス 5 コース (イエロー)	250 人/日	236 人/日
	高岡地域バス	350 人/日	341 人/日
個別輸送	一般タクシー	1,050 人/日	1,019 人/日

* 各公共交通手段の利用者数は、交通事業者提供データ及び知立市統計データより乗車人員又は乗客数を用いています。

* 知立駅利用者数は既往実績値に基づく近似式および対数式を用いた推計値の平均を採用しています。

* 三河知立駅利用者数は 2021 年に移設予定であり、新駅の利用者数は駅勢圏の居住者人口より算出しています。

* 高岡地域バスは知立市内への乗り入れ路線（路線②）のみを集計しています。

* 一般タクシー利用者は大興タクシー及び名鉄東部交通の 2 社を集計、名鉄東部交通は配車・乗込 1 回につき同乗者数 1.3 人を乗じた利用者数として集計しています。

● 参考資料

1) 計画策定の経過

開催年月日	内	容
平成 28 年 10 月	平成 28 年度 第 1 回知立市地域公共交通会議	・ 地域公共交通網形成計画等の作成について ・ 市民アンケート調査の実施について
12 月	市民アンケート調査	市内居住者 2,000 人対象
平成 29 年 2 月	平成 28 年度 第 2 回知立市地域公共交通会議	・ 知立市総合公共交通会議の設置について
5 月	平成 29 年度 第 1 回知立市総合公共交通会議	・ 知立市総合公共交通会議運営規程について
8 月	平成 29 年度 第 2 回知立市総合公共交通会議	・ 地域公共交通網形成計画基礎調査の実施について
10 月	バス利用実態調査	ミニバス利用者
10 月	バス利用者アンケート調査	ミニバス及び名鉄バス愛教大線利用者
12 月	平成 29 年度 第 3 回知立市総合公共交通会議	・ 地域公共交通の課題について ・ 住民懇談会の開催について
平成 30 年 2 月	住民懇談会	市民 23 名参加
2 月	交通事業者ヒアリング	バス事業者及びタクシー事業者
3 月	平成 29 年度 第 4 回知立市総合公共交通会議	・ 地域公共交通の課題と方針について
5 月	平成 30 年度 第 1 回知立市総合公共交通会議	・ 知立市地域公共交通網形成計画策定スケジュールについて
8 月	平成 30 年度 第 2 回知立市総合公共交通会議	・ 知立市地域公共交通網形成計画（素案）について ・ 住民懇談会の開催について
11 月	住民懇談会	市民 19 名参加
12 月	平成 30 年度 第 3 回知立市総合公共交通会議	・ 知立市地域公共交通網形成計画（案）について ・ パブリックコメントについて
平成 31 年 2 月	パブリックコメント	平成 31 年 2 月 1 日～2 月 28 日
3 月	平成 30 年度 第 4 回知立市総合公共交通会議	・ パブリックコメントの実施結果について ・ 知立市地域公共交通網形成計画の策定について

2) 知立市附属機関の設置に関する条例（抜粋）

（設置）

第2条 別表執行機関の欄に掲げる執行機関に、同表名称の欄に掲げる附属機関を置く。

（担当事務）

第3条 附属機関（前条の附属機関をいう。以下同じ。）の担任する事務は、別表担当事務の欄に掲げるとおりとする。

（委員）

第4条 附属機関の委員（以下この条において「委員」という。）の定数は、別表委員定数の欄に掲げるとおりとする。

- 2 委員は、別表委員構成の欄に掲げる者のうちから、同表執行機関の欄に掲げる執行機関が委嘱し、又は任命する。
- 3 委員の任期は、別表委員任期の欄に掲げるとおりとし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

別表（第2条―第4条関係）

執行機関	名称	担当事務	委員定数	委員構成	委員任期
市長	知立市総合公共交通会議	(1) 地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を調査審議すること。 (2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項の規定に基づく地域公共交通網形成計画に関し必要な事項を調査審議すること。	20人以内	(1) 学識経験を有する者 (2) 都市交通又は福祉の関係者 (3) 地域団体又は公共的団体を代表する者 (4) 市民 (5) 関係行政機関の職員 (6) 市の職員 (7) その他市長が必要と認める者	2年

3) 知立市総合公共交通会議運営規程

(趣旨)

第1条 この規程は、知立市附属機関の設置に関する条例施行規則（平成26年知立市規則第1号）第9条の規定に基づき、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき設置する知立市総合公共交通会議（以下「交通会議」という。）の運営について必要な事項を定めるものとする。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び料金等に関すること。
- (2) 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (3) 地域公共交通網形成計画の作成及び運用に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認めること。

(会議及び協議結果の取扱い)

第3条 交通会議の議事は、全会一致で決することを原則とする。ただし、やむを得ないと認めるときは、出席委員の過半数をもって決する。

2 関係者は、交通会議において協議が調った事項について、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(議決事項の軽微な修正又は変更)

第4条 交通会議において協議が調った事項について、次に掲げるものその他軽微な修正又は変更をしようとするときは、会議での協議を省略することができる。

- (1) バス停の名称変更
- (2) バス停の新設又は廃止を伴わないルートの変更
- (3) ルートの変更を伴わないバス停の位置の変更

(オブザーバー)

第5条 交通会議に知立市附属機関の設置に関する条例（平成26年知立市条例第1号）別表に規定する委員のほか、オブザーバーを置くことができる。

(代理人の出席)

第6条 委員のうち都市交通若しくは福祉の関係者又は関係行政機関の職員である者が、やむを得ない理由により交通会議に出席できないときは、当該委員を代理するものが会議に出席し、議決に加わることができる。この場合において、当該委員は、あらかじめその旨を会長に申し出るとともに委任状

を提出しなければならない。

(委任)

第7条 この規程に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り定めるものとする。

附 則

この規程は、平成29年4月1日から施行する。

4) 平成30年度 知立市総合公共交通会議委員名簿

(順不同・敬称略)

番号	委員区分	職 名	氏 名
1	(1) 学識経験を有する者	(公財) 豊田都市交通研究所 主幹研究員	山崎 基浩
2	(2) 都市交通又は福祉の 関係者 (代理出席可)	(公社) 愛知県バス協会 専務理事	小林 裕之 (～6月 古田 寛)
3		愛知県タクシー協会 理事	植田 哲也
4		名鉄バス(株) 営業本部 運行部運行課長	吉岡 実 (～6月 近藤 博之)
5		名古屋鉄道(株) 東部支配人室 営業総務課長	河合 貴夫
6		愛知県交通運輸産業労働組合協議 会 幹事	田浦 洋行 (～9月 荒川 誠)
7		知立市身体障害者福祉協議会 副会長	磯貝 美紀枝
8	(3) 地域団体又は公共的 団体を代表する者	知立市老人クラブ連合会 会長	堀 勝昭
9		知立市区長会 会計	安井 良和
10		知立市商工会 女性部長	岩城 むつみ (～5月 毛受 美佐子)
11	(4) 市民	公募市民	櫻井 かち子
12	(5) 関係行政機関の職員 (代理出席可)	中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	二輪 昭宏
13		愛知県振興部交通対策課 主幹	榊原 仁
14		愛知県安城警察署 交通課長	夏目 稔
15		愛知県知立建設事務所 維持管理課長	鈴木 利幸
16	(6) 市の職員	知立市都市整備部長	尾崎 雅宏
17		知立市土木課長	近藤 修司

事務局：都市整備部まちづくり課

知立市地域公共交通網形成計画

発 行 知 立 市

〒472-8666 知立市広見三丁目 1 番地

電話番号：0566 - 83 - 1111（代表）

発行年月 平成 31 年 3 月 策定

令和 5 年 3 月 改訂

令和 6 年 3 月 改訂

編 集 都市整備部 まちづくり課