知立市地域公共交通網形成計画　中間評価

令和5年3月

知立市地域公共交通網形成計画の検証・評価＜中間評価＞

目次

1 知立市地域公共交通網形成計画の進捗確認と検証・評価の趣旨 1

2 モニタリング調査の実施・分析..... 2

3 数値目標に関する達成状況..... 14

4 実施施策の進捗状況..... 17

5 全体の考察 21

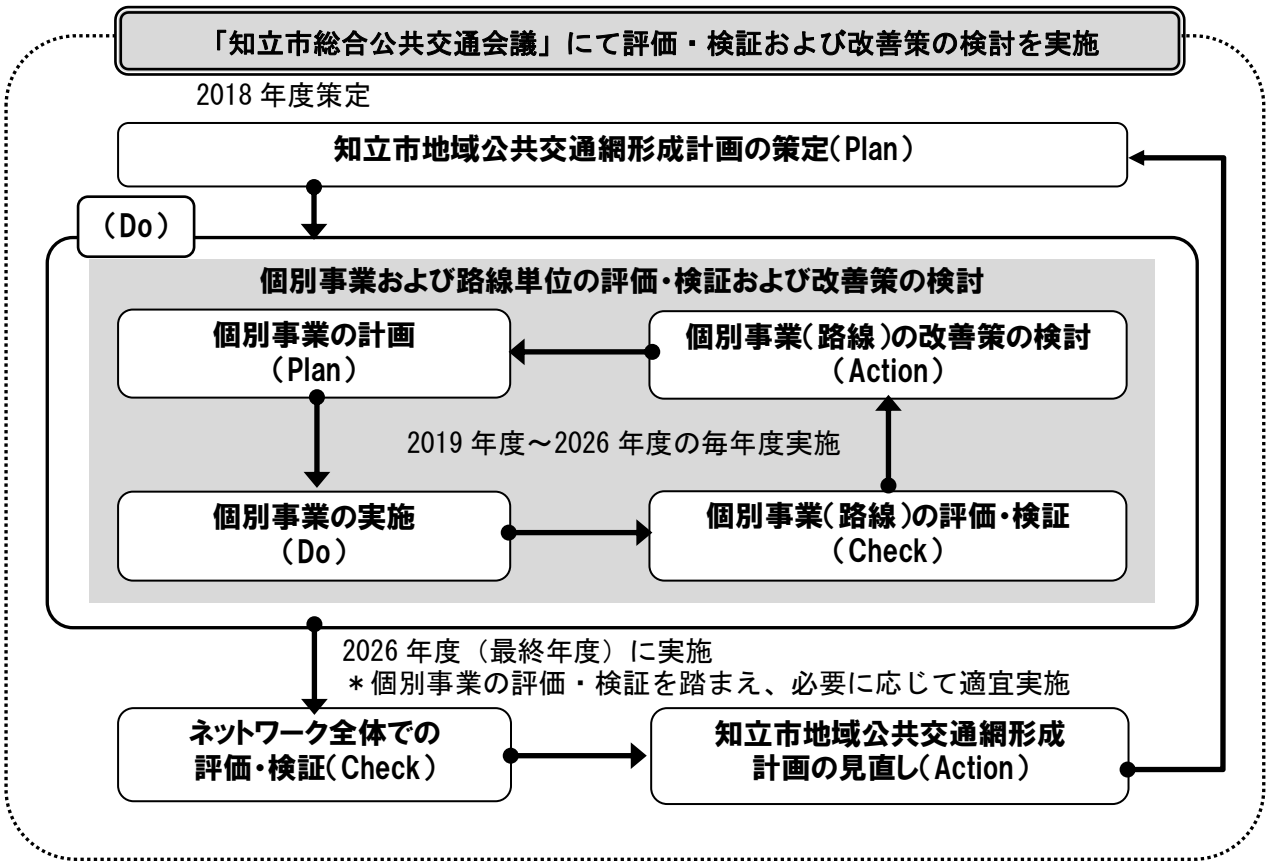
1 知立市地域公共交通網形成計画の進捗確認と中間評価の趣旨

知立市では、人口減少化の持続可能な公共交通網の形成を目的に、平成31年 3 月に知立市地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」）を策定し、さまざまな施策を実施してきました。

網形成計画では、計画を着実に推進していくため、めざすべき指標を選定し、その達成度を確認するため数値目標を設定し、PDCA サイクルに従い、知立市総合公共交通会議において毎年度、計画の進捗確認と検証・評価を行うこととしています。2026 年度までの網形成計画において、今年度は中間年度となるため、中間で評価・見直しを行う中期的な PDCA を実施することにより、施策の進捗状況の把握および評価指標に基づく取組みの評価・検討を行い、施策毎の進捗状況を把握し、効果的・効率的に実施されているかどうかを評価し、必要に応じ、実施施策の見直しを行うこととしました。

なお、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 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

ミニバスは 2021 年度に約 23 万人が利用していますが、新型コロナウイルスの影響による利用者数の減少、高齢化による自動車を運転できない高齢者の増加など、社会情勢の変化に伴い、公共交通の確保・維持に対する必要性は高まっています。

知立市では、知立市の公共交通が目指す姿を示し、それを実現するための基本方針や、実施するための事業を定めた「知立市地域公共交通網形成計画（2018 年度～2026 年度）」を策定し、利用実態や乗継を考慮したダイヤ改正やノンステップバスの導入、免許返納者や高齢者に対する移動支援などの各種利用促進に取り組んできました。

2026 年度に最終年度を迎える本計画は中間評価を行っています。交通をより良くする計画にするために、必要となる基礎資料を把握することを目的として、市民を対象にアンケート調査を実施しました。

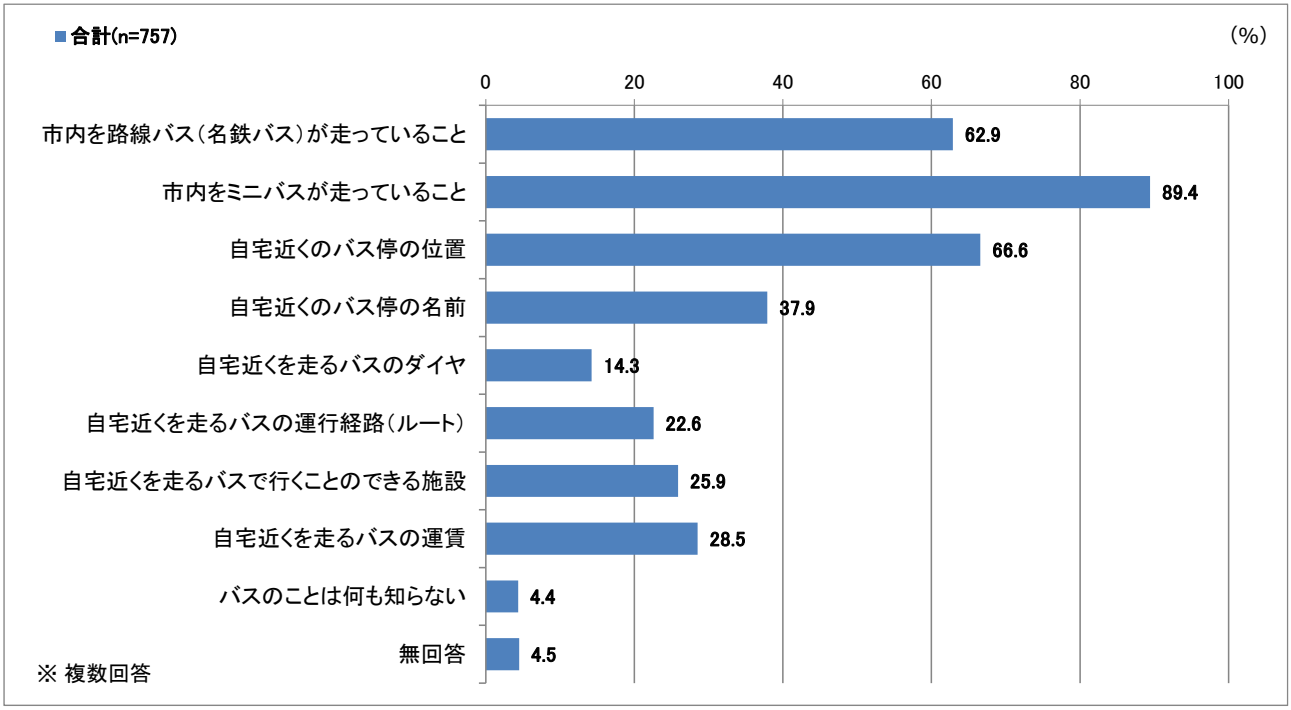
(2)調査概要及び回収結果

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	令和 4 年 8 月 1 日（月）～8 月 19 日（金）
回収票数	757 票（回収率：37.9%） ※計画策定時調査…822 票（回収率：41.1%）

(3)アンケート結果(抜粋)

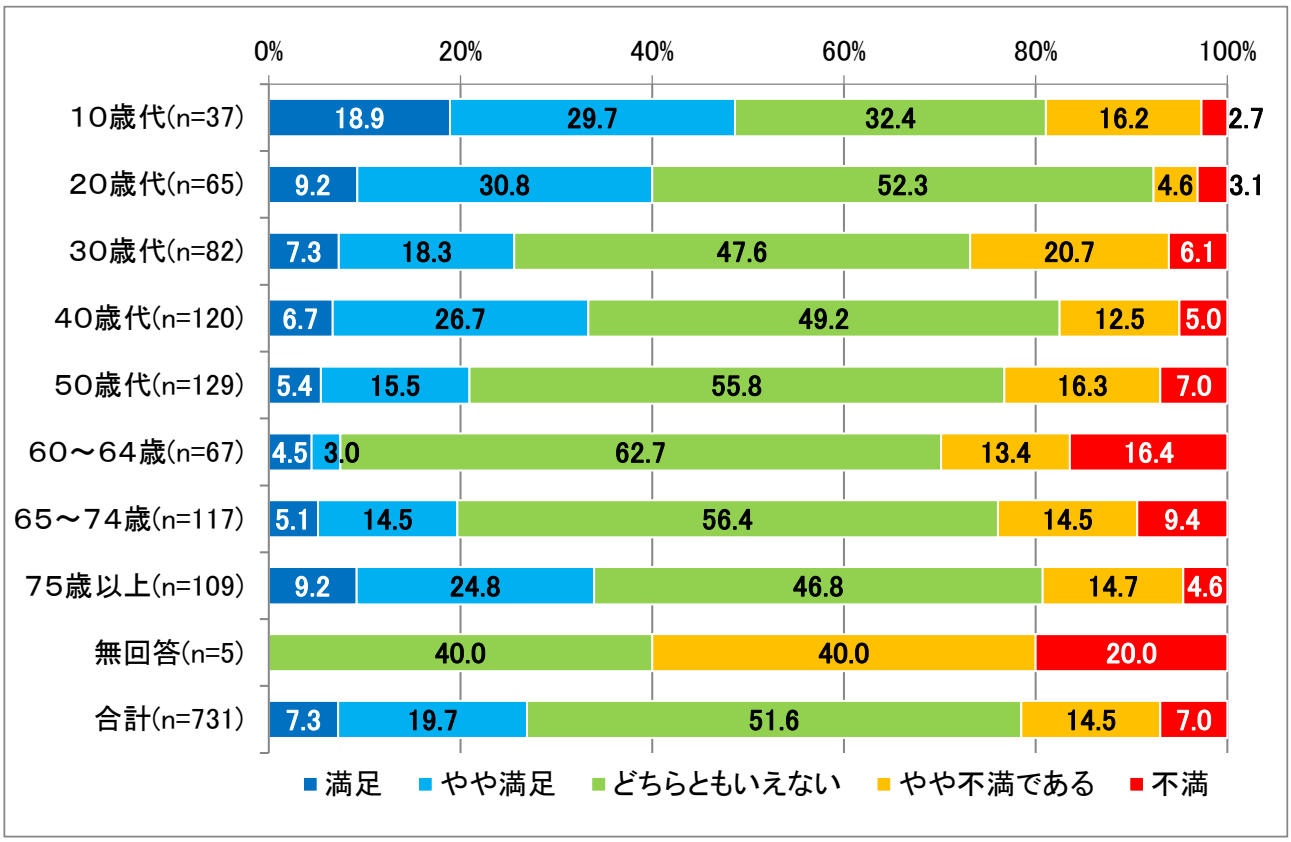
- バスの認知度

バスについて知っていることについて「市内をミニバスが走っていること」が 89.4%となっています。



- 公共交通全体の満足度

満足度(満足+やや満足)は 27.0%、不満割合(不満+やや不満)は 21.5%となっています。

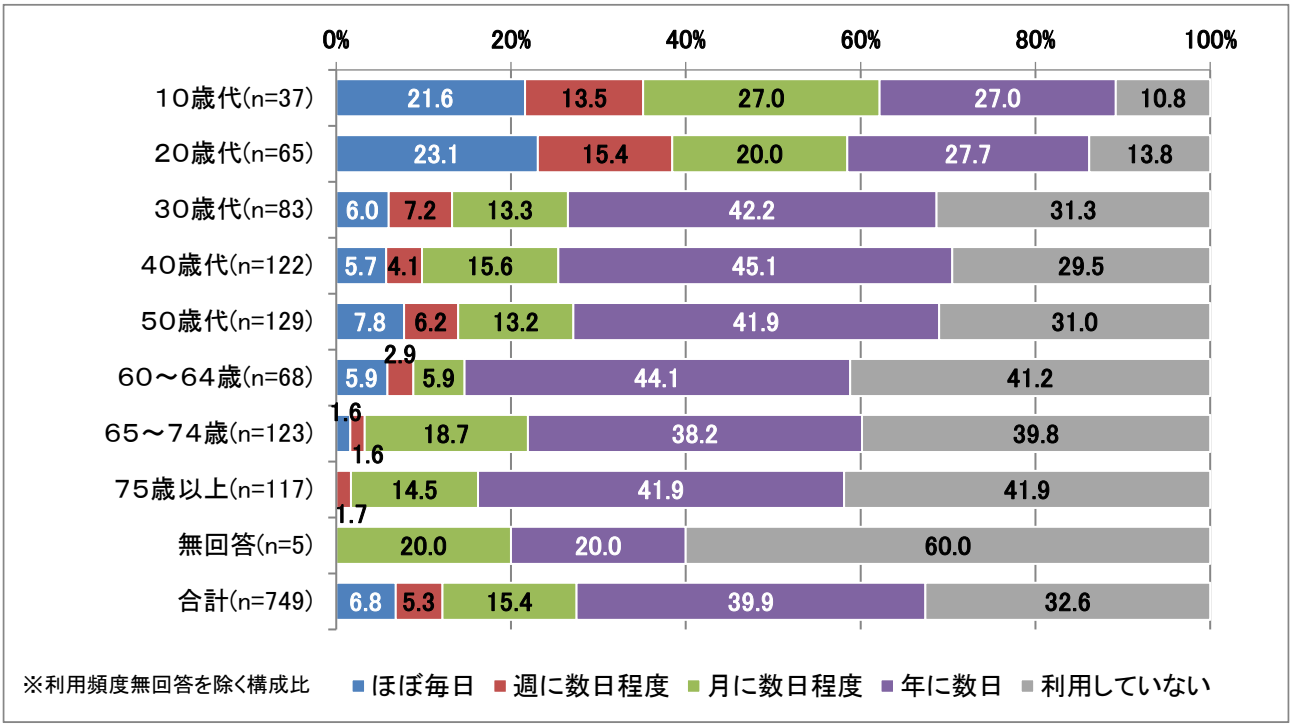


● 名鉄電車の利用頻度と満足度

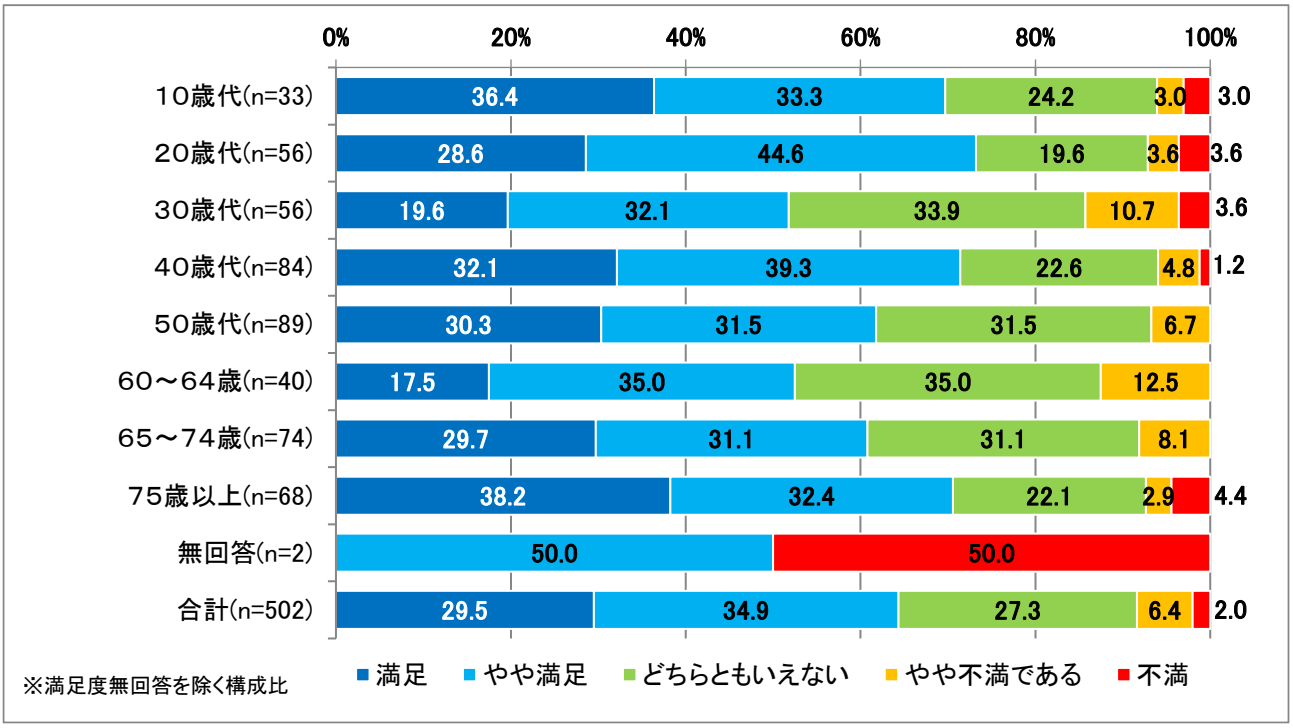
名鉄電車の利用頻度(「年に数日」以上利用している人の割合)は 67.4%となっており、利用している人の満足度(満足＋やや満足)は 64.4%、不満割合(不満＋やや不満)は 8.4%となっています。

満足度は、計画策定時では65.0%であったため微減となっていますが、知立駅仮ホームの利便性が低いことが要因として考えられます。

▼利用頻度



▼満足度

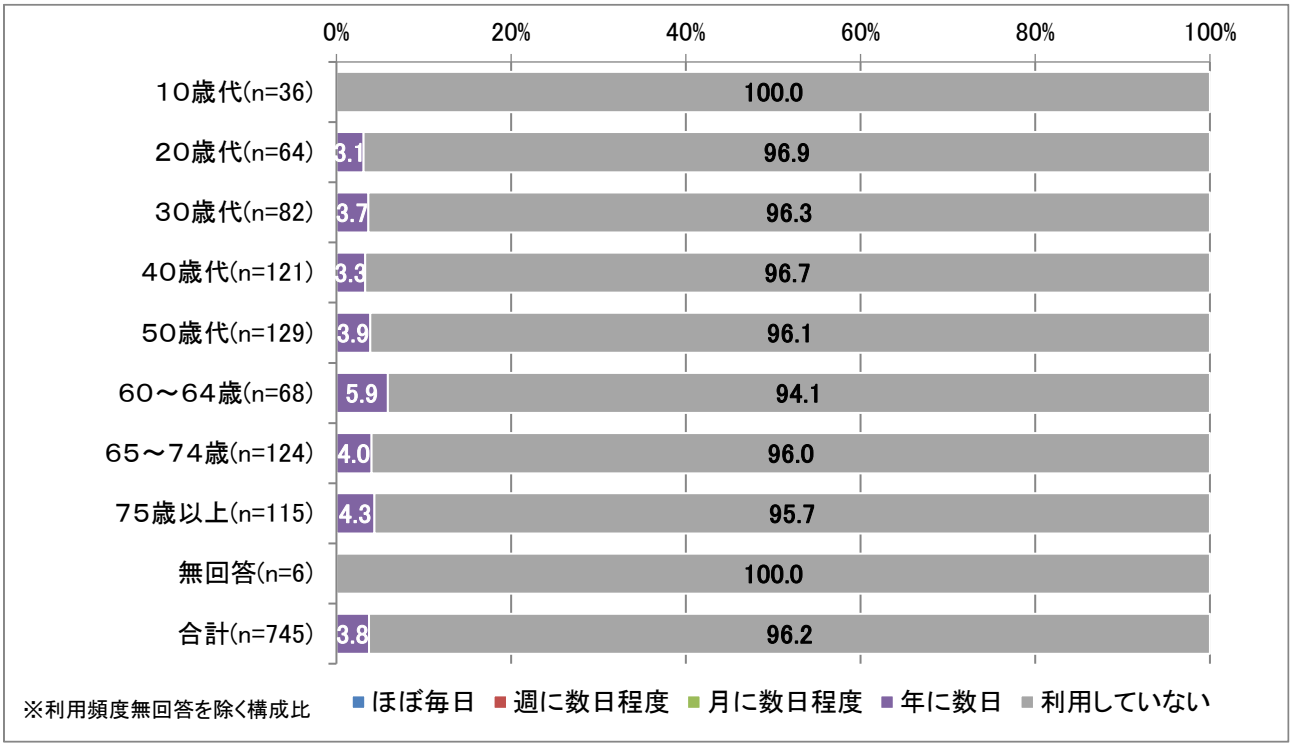


● 中部空港アクセスバスの利用頻度と満足度

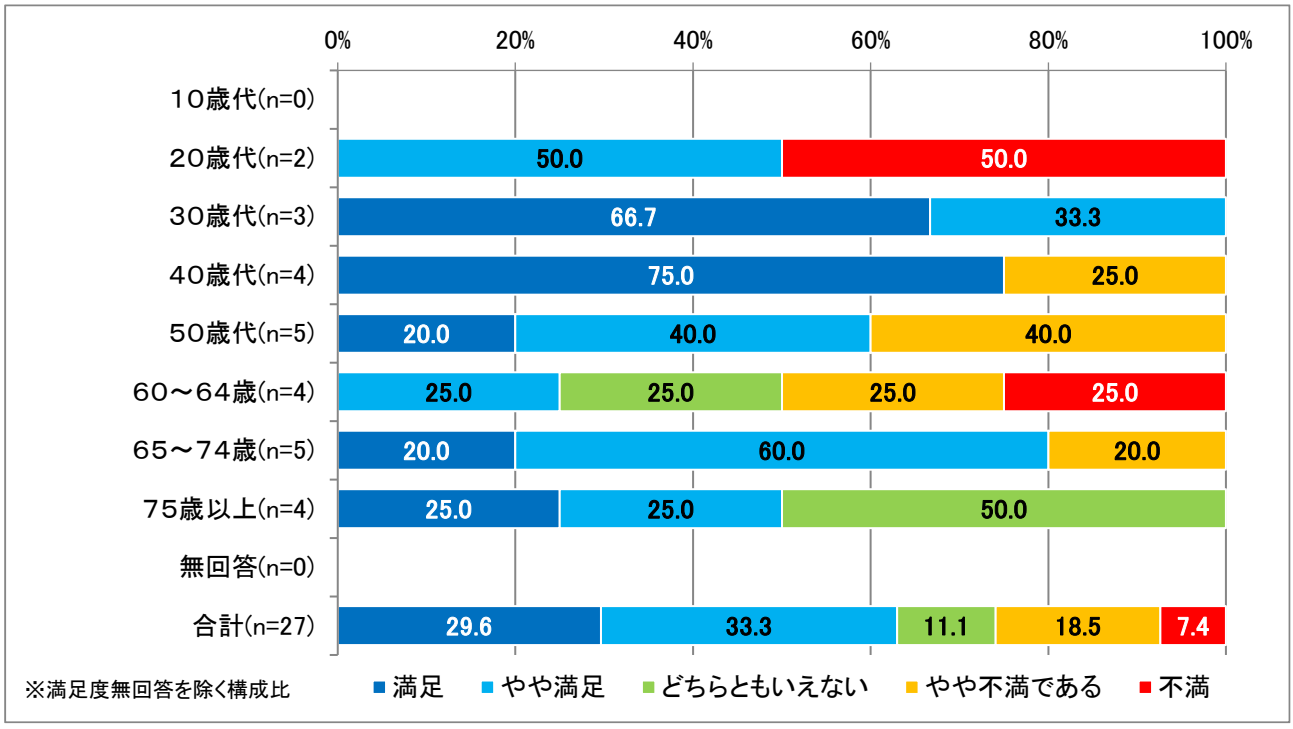
中部空港アクセスバスの利用頻度(「年に数日」以上利用している人の割合)は 3.8%となっており、利用している人の満足度(満足＋やや満足)は 62.9%、不満割合(不満＋やや不満)は 25.9%となっています。

策定当時が 74.6%であったため満足度が大きく減少していますが、これは運行本数が大きく減少しているためであると考えられます。

▼利用頻度



▼満足度

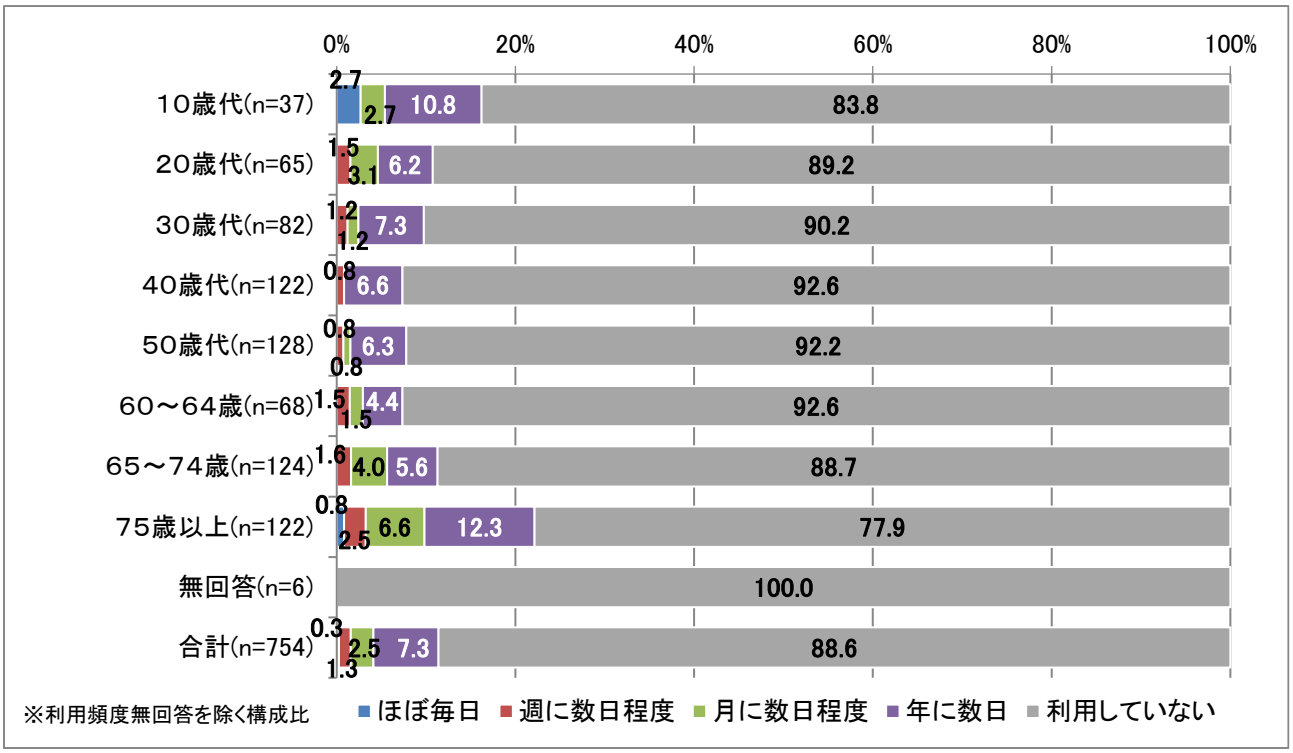


● 路線バスの利用頻度と満足度

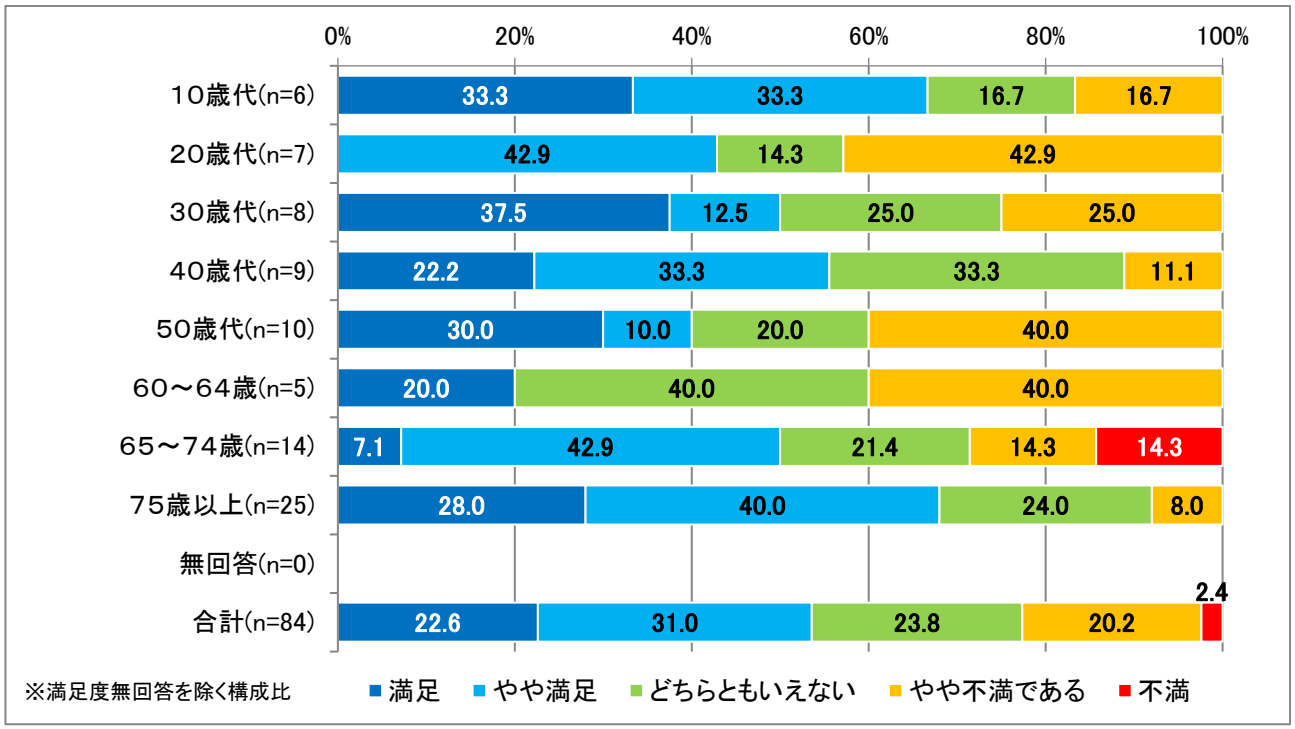
路線バスの利用頻度(「年に数日」以上利用している人の割合)は 11.4%となっており、利用している人の満足度(満足＋やや満足)は 53.6%、不満割合(不満＋やや不満)は 22.6%となっています。

策定当時の満足度 48.6%から上昇していますが、これは知立駅到着時刻の遅延解消に関する取組や、安全な運行につながる運転の徹底などによるものと考えられます。

▼利用頻度



▼満足度

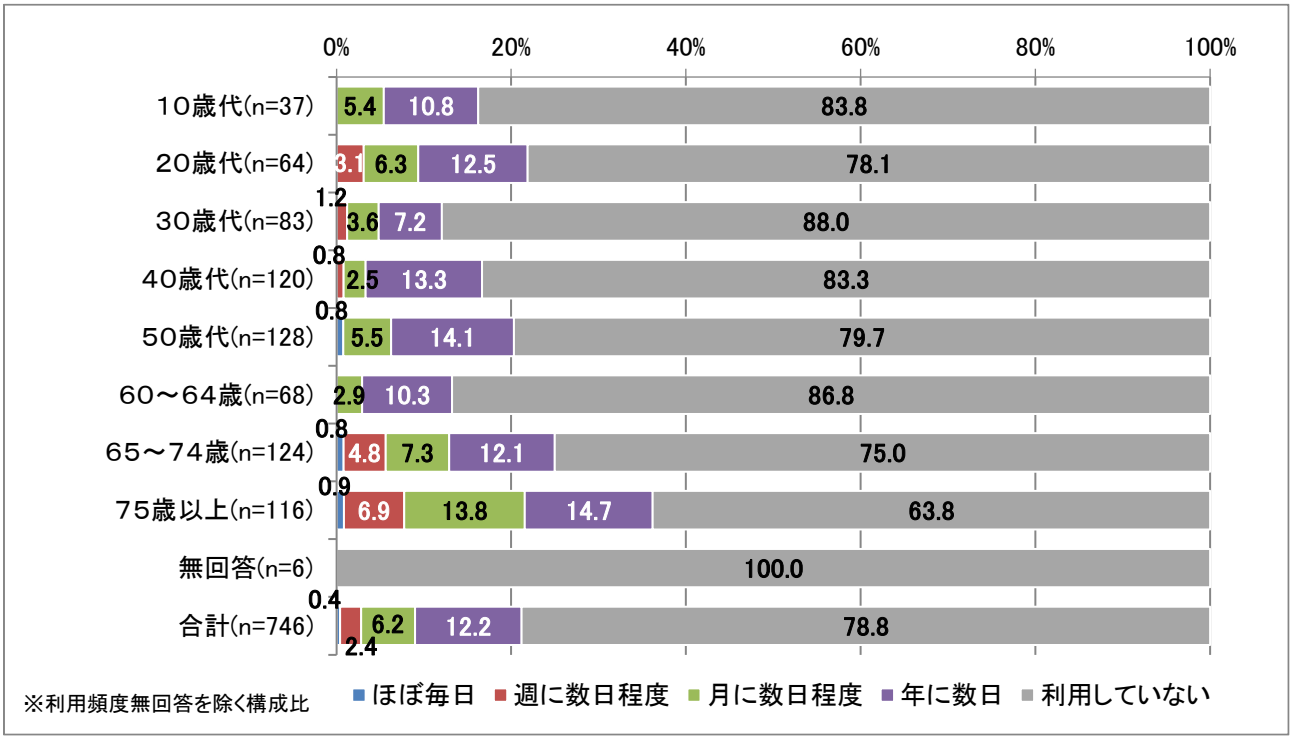


● ミニバスの利用頻度と満足度

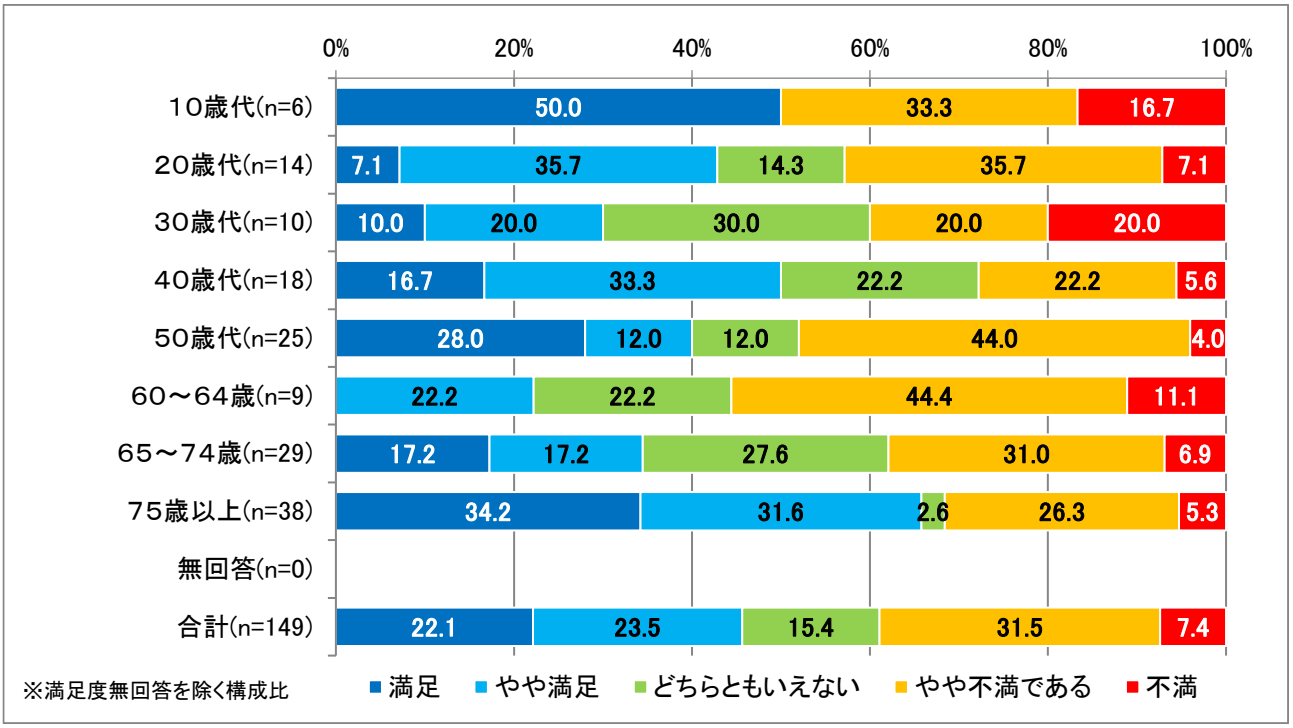
ミニバスの利用頻度(「年に数日」以上利用している人の割合)は 21.2%となっており、利用している人の満足度(満足＋やや満足)は 45.6%、不満割合(不満＋やや不満)は 38.9%となっています。

策定当時の満足度 44.7%から微増していますが、これはバスロケーションシステムの導入などの、網形成計画に位置付けられた各種施策の効果によるものと考えられます。

▼利用頻度



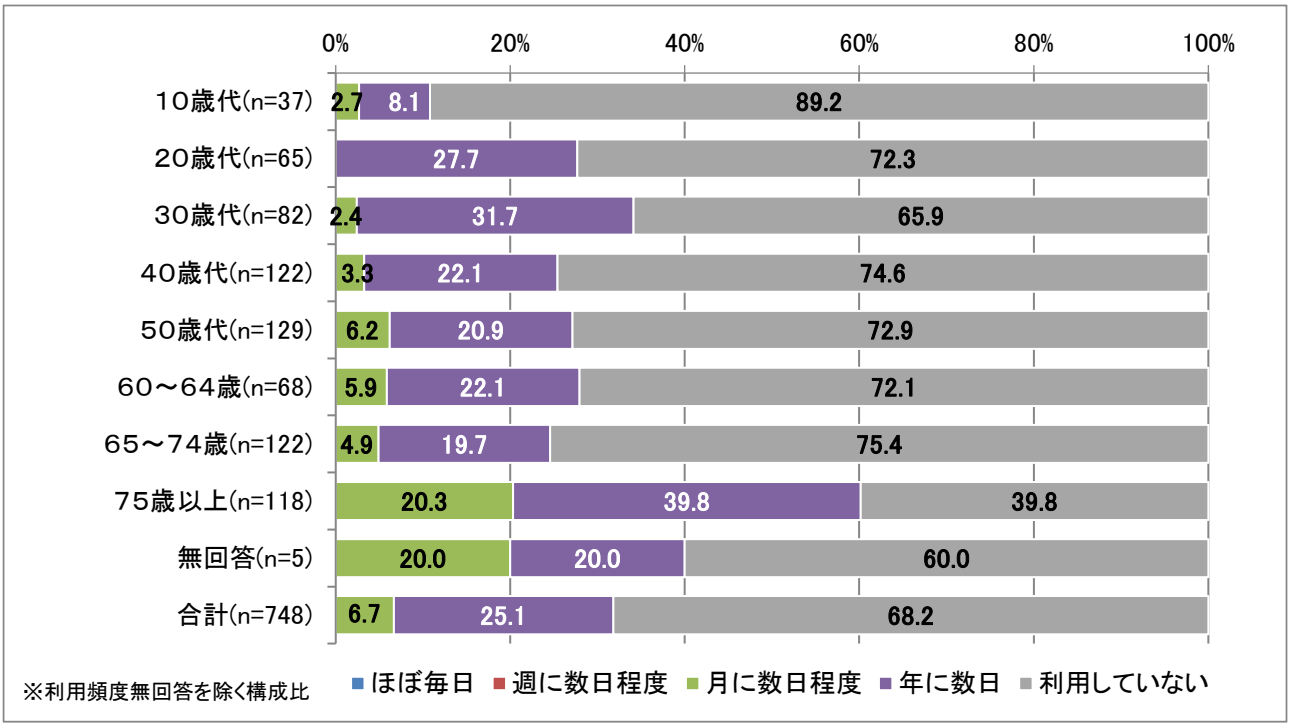
▼満足度



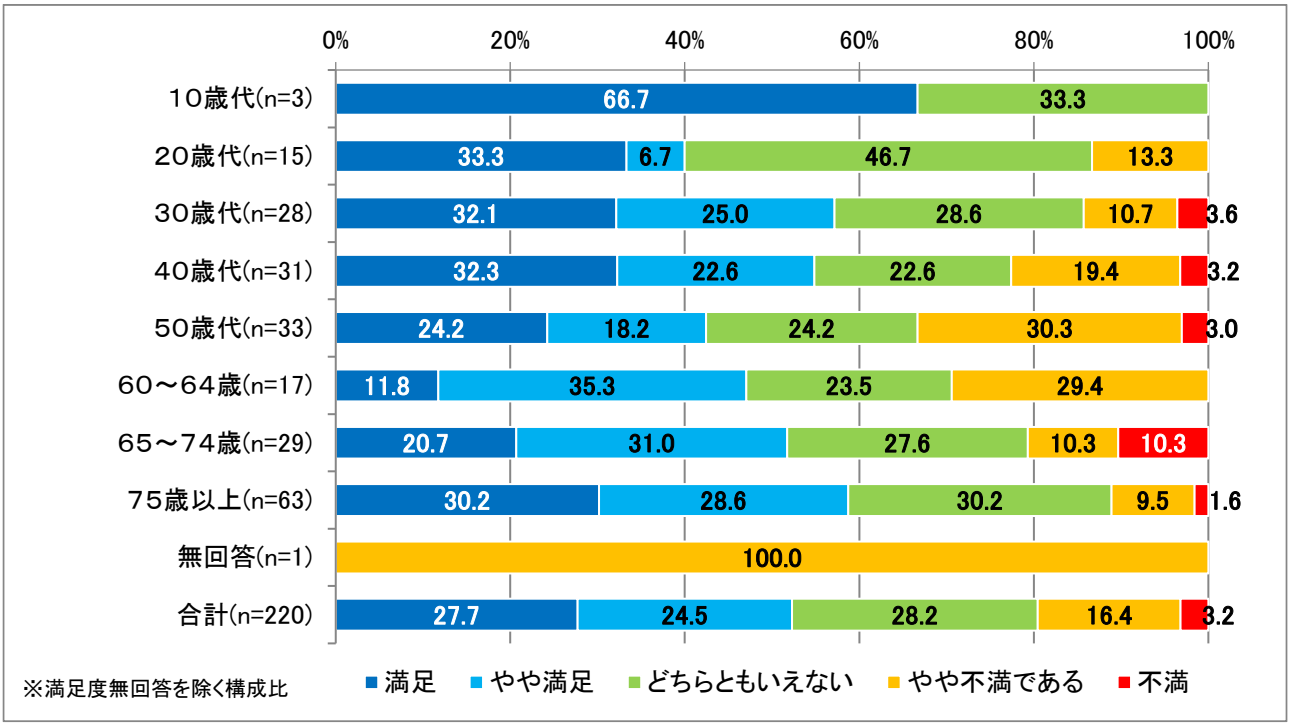
● タクシーの利用頻度と満足度

タクシーの利用頻度(「年に数日」以上利用している人の割合)は 31.8%となっており、利用している人の満足度(満足＋やや満足)は 52.2%、不満割合(不満＋やや不満)は 19.6%となっています。

▼利用頻度



▼満足度



２）住民懇談会

(1)開催の目的

2022 年度は網形成計画の中間評価を実施しており、これまでに進めてきた網形成計画に位置付けられた事業・取組みの概要や、今年度実施した市民アンケート調査の結果についてお知らせし、ご意見などをお聞きするために「住民懇談会」を開催しました。

当日は取組み概要やアンケート結果説明のほかに、網形成計画の目標達成に向け、知立市の公共交通をより良いものにするためのアイデアや、地域の皆さんと公共交通を支え育む取組みなどについて、参加者の皆さんと意見交換を実施しました。

(2)開催概要

項 目	内 容
参加者	知立市民 20 人
日 時	2022 年 12 月 4 日(日)14:30～16:00
場 所	ホテルクラウンパレス知立 3 階 慶雲

(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・愛着を高めるためのアイデアは以下の通りです。

○バスを待つ環境・バスの待ち時間
・バス停にベンチがあるといい。
・バス停でバスの運行情報が分かるようになると待つときに安心できる。
・1 時間に 1 本決まった時間にバスが来ると分かりやすく、使いやすい。
・刈谷や安城のバスとの乗継時間を調節する。
○イベントや沿線施設の活用
・老人会等のイベントでモデルコースを使って楽しむ行事を計画する。
・弘法命日の臨時バスはあるが、寺の市も臨時バスがあった方が良い。
・企業の広告を増やして収入を増やす。(コース上の病院名をボディに書くなど)
・ミニバスに乗車してモデルコース内の施設に行ったときに特典がある。
・ちりゅっぴとミニバスがコラボしたカードなどを配布する。
○現在の事業について
・バスロケーションシステムは高齢者には難しいので、良い活用方法があるといい。
・車内ギャラリーは継続してほしい。
・モデルコースを車内に掲載してはどうか。
・外国人にも分かりやすい車内放送や表示をしてはどうか。
○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 83%となりました。

（4）当日の様子

3 数値目標に関する達成状況

網形成計画では、計画の進捗・達成状況を把握するため、計画全体及び各基本方針別に目標指標を設定しています。その目標を達成するため、基本方針Ⅰ～Ⅲに関連した施策を位置づけ、実施してまいりました。先に実施した市民アンケート結果等から、数値目標に関する達成状況を確認しました。

1)全体目標値の達成状況

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

(1)目標値 ： 公共交通利用者数の維持・増加

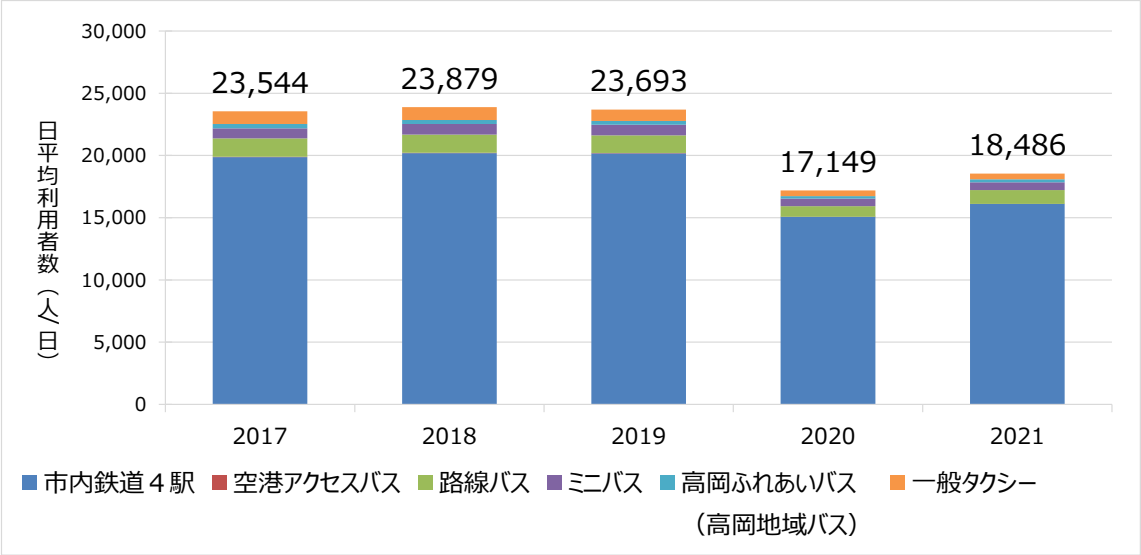
ア 達成状況

各公共交通の年間利用者数を下表・図、各公共交通別の内訳を次ページのとおりまとめました。

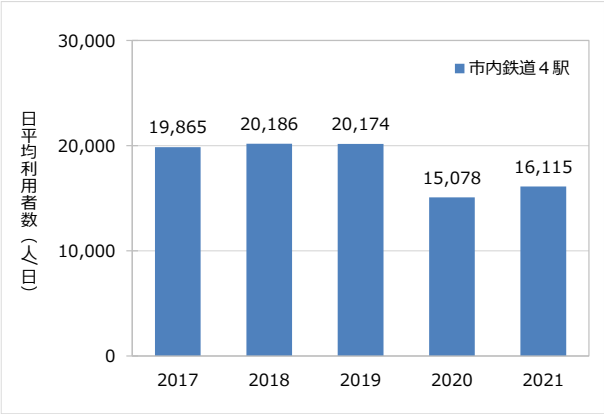
目標とする指標	目標値[2026]	中間評価時の現況値[2021]	策定当時の現況値[2017]	評価
市内公共交通計	**24,185 人/日**	**18,486 人/日**	23,544 人/日	△
市内鉄道4駅	20,400 人/日	16,115 人/日	19,865 人/日	△
空港アクセスバス	35 人/日	1 人/日	32 人/日	△
路線バス	1,500 人/日	1,100 人/日	1,477 人/日	△
ミニバス	850 人/日	634 人/日	810 人/日	△
高岡ふれあいバス（高岡地域バス）	350 人/日	232 人/日	341 人/日	△
一般タクシー	1,050 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

※集計：交通事業者・知立市データ

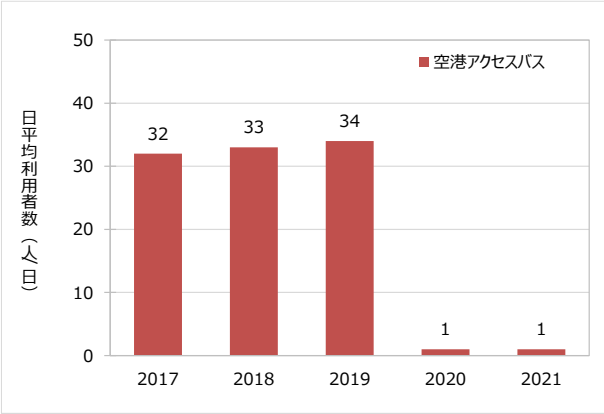
▽市内公共交通の日平均利用者数（市内公共交通計）



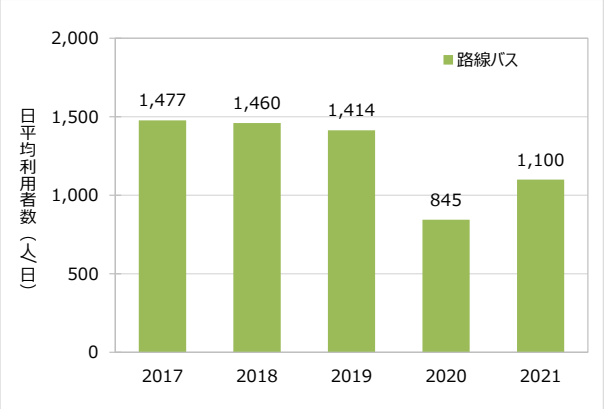
▽市内公共交通の日平均利用者数の推移（市内鉄道４駅）



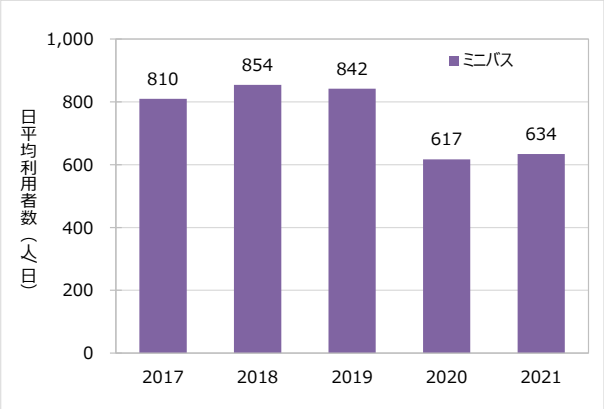
▽市内公共交通の日平均利用者数の推移（空港アクセスバス）



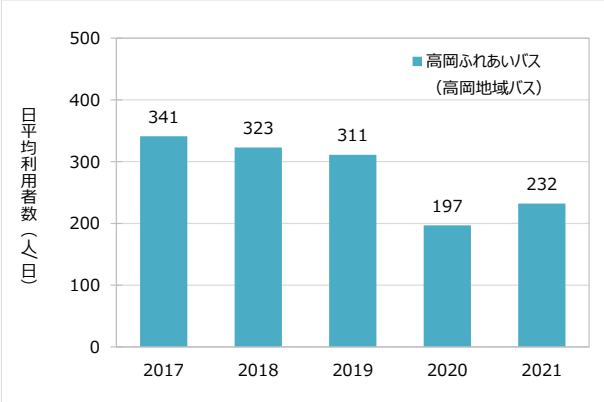
▽市内公共交通の日平均利用者数の推移（路線バス）



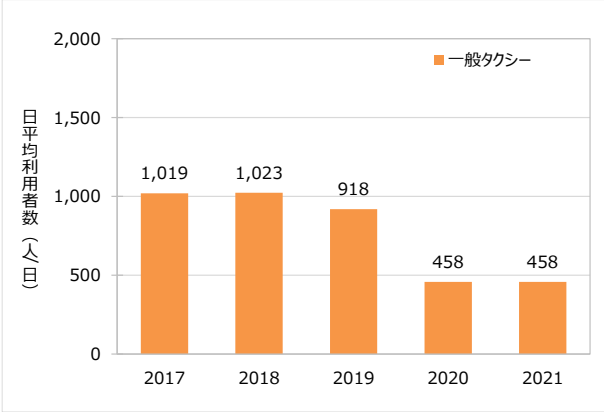
▽市内公共交通の日平均利用者数の推移（ミニバス）



▽市内公共交通の日平均利用者数の推移（高岡ふれあいバス）



▽市内公共交通の日平均利用者数の推移（一般タクシー）



イ 考察

市内の公共交通の日平均利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける以前（2017 年～2019 年）では、鉄道・空港アクセスバスは微増、ミニバスは横ばい、路線バス・高岡ふれあいバス・一般タクシーは微減となっていました。新型コロナウイルス感染症の影響等により 2020 年には全ての公共交通で利用者が大きく減少しましたが、現在は多くの公共交通で回復傾向がみられます。一方で、運行本数の大幅な減少や生活様式・業務形態の変化により、空港アクセスバスやタクシーの利用者は、2020 年以降回復しておらず、横ばいとなっています。

2020 年以降はどの公共交通の利用者も横ばいまたは増加しているため、評価は“△”とします

(2)目標値 ： 公共交通利用割合の向上

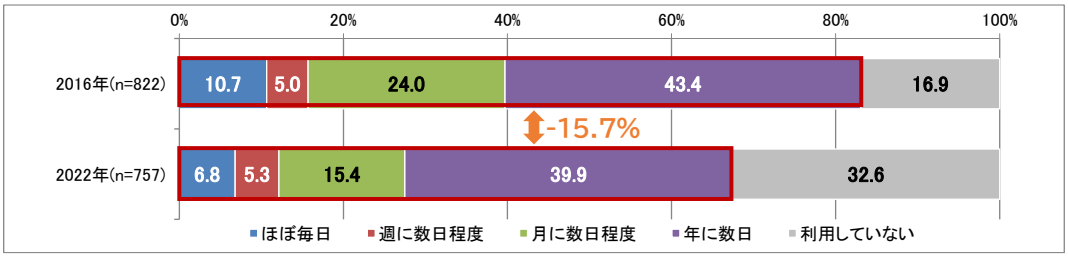
ア 達成状況

各公共交通の利用割合を、下記のとおり表と図にまとめました。

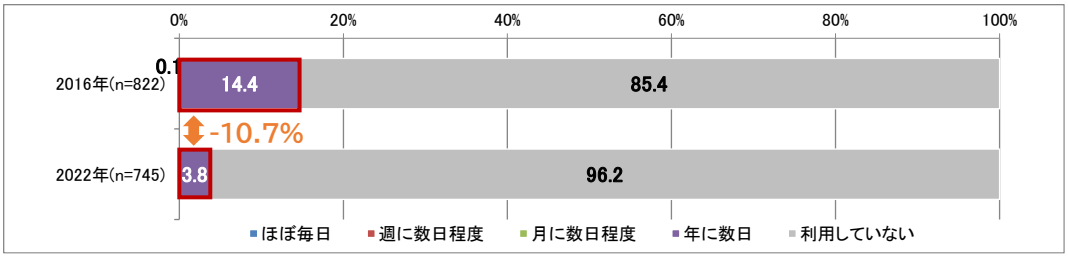
目標とする指標	目標値[2026]	中間評価時の現況値[2022]	策定当時の現況値[2016]	評価
鉄道の利用割合	83.1%以上	67.4%	83.1%	△
空港アクセスバスの利用割合	14.6%以上	3.8%	14.6%	△
路線バスの利用割合	13.0%以上	11.4%	13.0%	△
ミニバスの利用割合	24.6%以上	21.2%	24.6%	△

※集計：市民アンケート

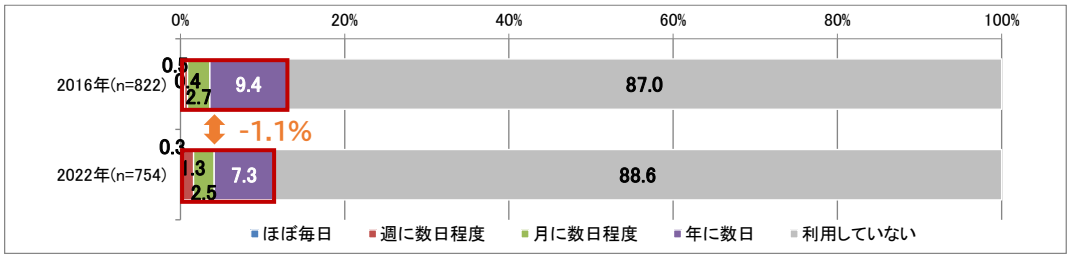
▽名鉄電車の利用頻度(※無回答を除く)



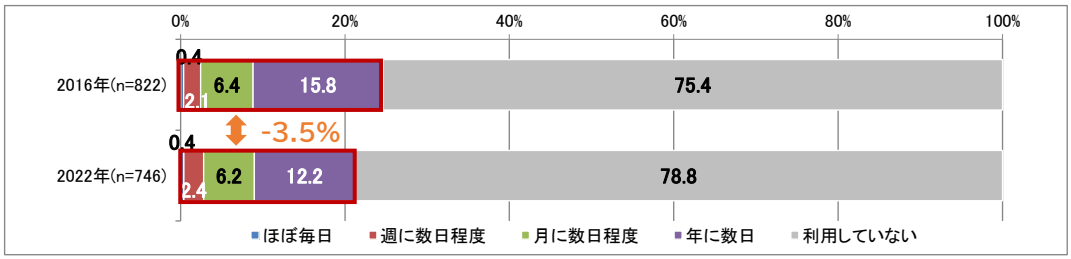
▽空港アクセスバスの利用頻度(※無回答を除く)



▽路線バスの利用頻度(※無回答を除く)



▽ミニバスの利用頻度(※無回答を除く)



イ 考察

新型コロナウイルス感染症の影響等により2020年に利用者が大幅に減少したため、各公共交通の利用割合も減少しました。路線バス・ミニバスにおいては、利用頻度の高い利用者の割合は大きな減少はしておらず、「年に数回」という比較的低頻度の利用者の割合が減少していました。

2020年以降はどの公共交通の利用者も横ばいまたは増加しているため、評価は“△”とします

2)各基本方針における目標値の達成状況

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

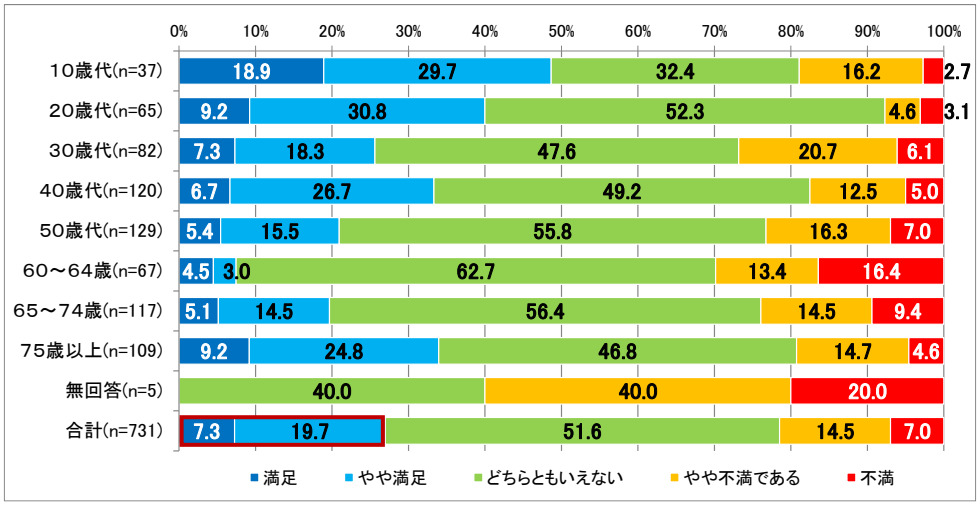
ア 達成状況

公共交通の総合満足度は下表のとおりで、年代別の満足度を下図にまとめました。

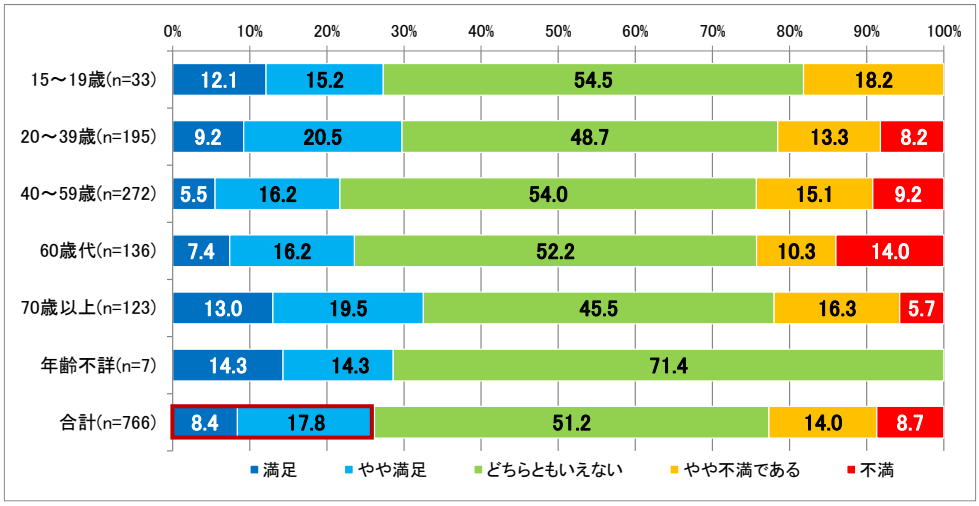
目標とする指標	目標値[2026]	中間評価時の現況値[2022]	策定当時の現況値[2016]	評価
公共交通総合満足度（満足+やや満足）	26.1%以上	26.9%	26.1%	○

※集計：市民アンケート

▽公共交通の総合満足度（2022 年）（※無回答を除く）



▽公共交通の総合満足度（2016 年）（※無回答を除く）



イ 考察

中間評価時点での満足度は 26.9%となり、総合満足度は計画策定時から 0.8 ポイント上昇しました。50～60 歳代の満足度が全体よりも低くなっている一方で、40 歳代以下や 75 歳以上の満足度は高くなっています。

2026 年の目標値を達成しているため、評価は“○”とします

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

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

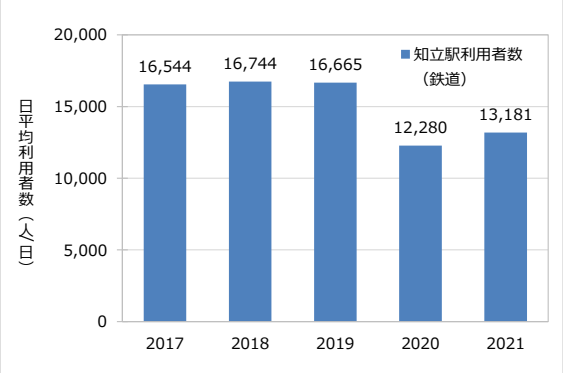
ア 達成状況

公共交通で知立駅周辺に来訪する人数は下表のとおりで、各交通別の利用者数を下図にまとめました。

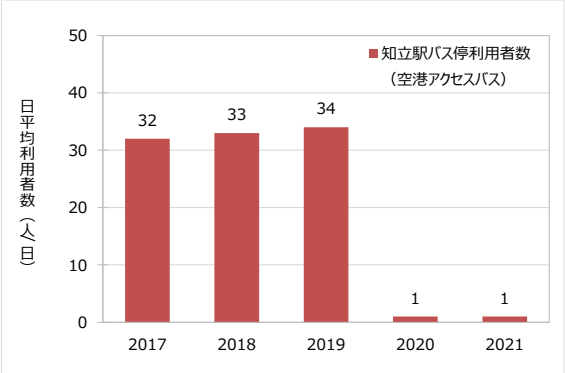
目標とする指標	目標値[2026]	中間評価時の現況値[2021]	策定当時の現況値[2017]	評価
知立駅利用者数(鉄道)	17,000 人/日	13,181 人/日	16,544 人/日	△
知立駅バス停利用者数(空港アクセスバス)	35 人/日	1 人/日	32 人/日	△
知立駅バス停利用者数(路線バス)	1,500 人/日	1,049 人/日	1,456 人/日	△
知立駅バス停利用者数(ミニバス)	250 人/日	166 人/日	218 人/日	△

※集計:交通事業者・知立市データ

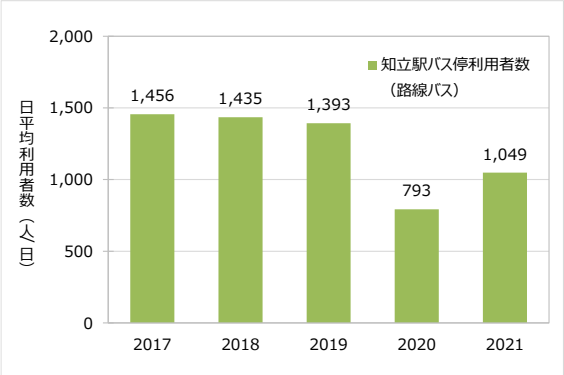
▽知立駅の日平均利用者数の推移（鉄道）



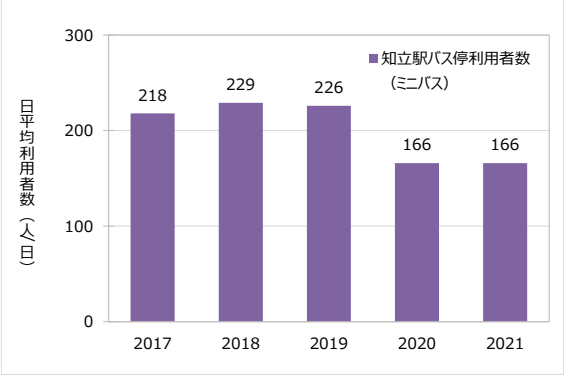
▽知立駅のバス停日平均利用者数の推移（空港アクセスバス）



▽知立駅のバス停日平均利用者数の推移（路線バス）



▽知立駅のバス停日平均利用者数の推移（ミニバス）



イ 考察

知立駅周辺での各公共交通の利用者数は、2017 年から 2019 年までおおむね横ばいとなっており、新型コロナウイルス感染症の影響等により 2020 年には全ての公共交通で利用者が大きく減少しましたが、現在は多くの公共交通で回復傾向にあります。各公共交通とも、全体の利用者数と同様の傾向となっていますが、ミニバスの利用者では路線全体としては回復しているものの、知立駅バス停の利用者は横ばいとなっています。

2020 年以降はどの公共交通の利用者も横ばいまたは増加しているため、評価は“△”とします

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

目 標 値 公共交通に関する認知度の向上

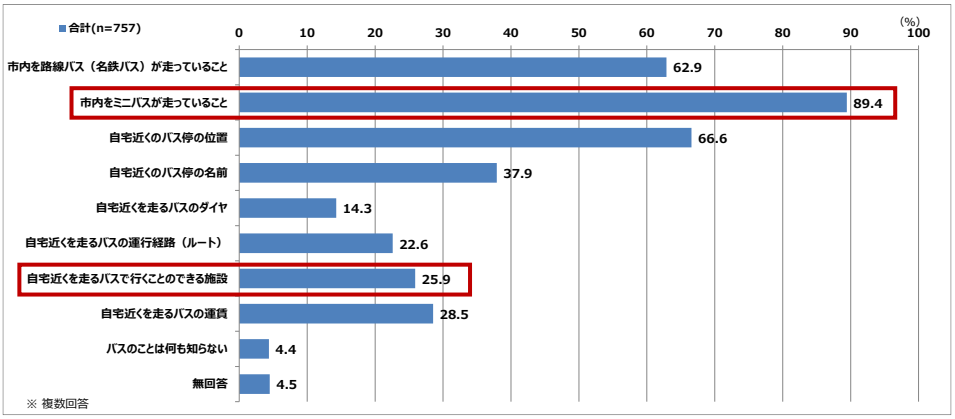
ア 達成状況

公共交通に関する認知度は下表及び下図のとおりです。

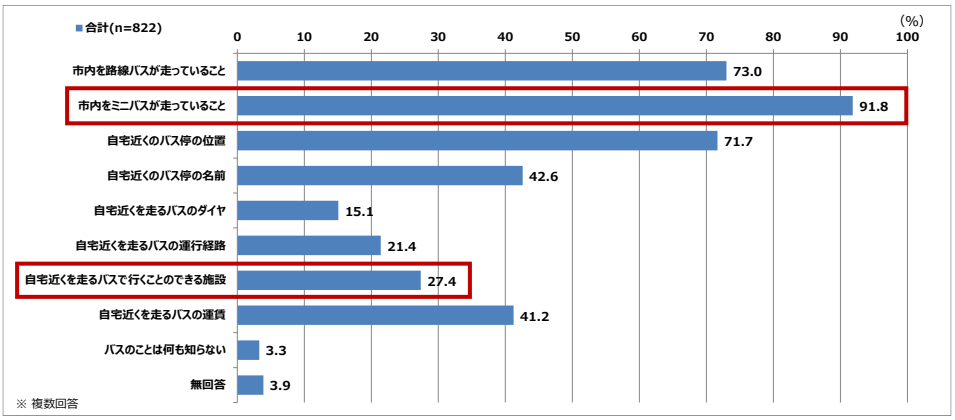
目標とする指標	目標値［2026］	中間評価時の現況値［2022］	策定当時の現況値［2016］	評価
市内をミニバスが走っていること	91.8%以上	89.4%	91.8%	×
自宅近くを走るバスで行くことのできる施設	27.4%以上	25.9%	27.4%	×

※集計：市民アンケート

▽バスについて知っていること（2022 年）



▽バスについて知っていること（2016 年）



イ 考察

「市内をミニバスが走っていること」及び「自宅近くを走るバスで行くことのできる施設」に対する認知度は、いずれも目標値を達成しませんでした。策定時と比較すると、「市内をミニバスが走っていること」の認知度は 30 歳代以下において減少し、「自宅近くを走るバスで行くことのできる施設」の認知度は 60 歳代以上において減少しました。

●認知度は目標値を達成していないため、評価は“×”とします
●今回認知度が減少した世代を中心に、、アンケートや住民懇談会のアイデアを参考に認知度の向上に資する施策の検討を行います

4. 実施施策の進捗状況

基本方針Ⅰ～Ⅲに関連した施策の進捗状況及び取組内容の効果と影響を確認し、今後の方針について検討を行いました。

【知立市地域公共交通網形成計画に定めた各事業の進捗確認シート（その①）】

進捗状況　上段： □　事業準備（検討を含む）　■　事業実施（継続を含む）　**進捗状況　下段　：** ■　事業実績（継続を含む）

実施事業	基本方針との対応	実施内容	実施主体	進捗状況（2019～2026）	実施済または実施中の取組みの概要	実施済または実施中の取組みの効果と影響	未実施の要因	今後の方針
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）	交通事業者		鉄道事故や荒天での運休等を除き、運行が継続されている。新型コロナウイルス感染拡大の影響による便数の大きな減少はない。	知立市内の各駅の利用者数は、令和2年度に大きく落ち込んだものの、令和3年度は前年度比約7%増となり、徐々に回復の傾向がみられる。	—	引き続き交通事業者による運行を継続。
		2. 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		新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた輸送需要に応じた弾力的な運休、減便を実施して運行を継続している。	令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく利用者が落ち込んだまま、回復がみられない状況が続いている。	—	引き続き交通事業者による運行を継続。
		3. 公共交通軸（広域幹線バス：愛教大線）	交通事業者		荒天での運休や、緊急事態宣言の発出による便数の減便も行ないながら、運行を継続している。	令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく利用者が落ち込んだまま、回復がみられない状況が続いている。	—	引き続き交通事業者による運行を継続。
	基本方針Ⅰ～Ⅲ	4. 生活交流路線（ミニバス各路線）	行政・交通事業者		荒天での運休や、緊急事態宣言の発出による便数の減便も行ないながら、運行を継続している。	利用者数は、令和2年度に大きく落ち込んだものの、令和3年度は前年度比約30%増となり、徐々に回復の傾向がみられる。	—	引き続き運行事業者と共に運行を継続。
	基本方針Ⅰ・Ⅱ	5. 個別輸送（タクシー）	交通事業者		運行は継続されているが、新型コロナウイルス感染拡大の影響による利用者の大幅な減少が見られる。	令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく利用者が落ち込んだまま、回復がみられない状況が続いている。	—	引き続き交通事業者による運行を継続。
2　ミニバスのサービス改善	基本方針Ⅰ～Ⅲ	6. 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		バスの運行状況について運行事業者と協議を行い、令和元年10月及び令和2年10月に各便の運行間隔やバス停の見直しによるダイヤ改正を行った。	運行事業者と協議したダイヤ改正を行ったことにより、遅延時間の減少につながった。	—	今後も運行事業者と定期的に協議を行い、よりよいサービスが提供できるよう随時改善を行っていく。
3　交通結節点の整備		7. 知立駅のバリアフリー化	行政・交通事業者		—	—	知立駅の鉄道高架事業と併せて実施するため。	知立駅の鉄道高架事業に併せて検討していく。
		8. 知立駅の駅前広場ロータリー整備	行政		—	—	知立駅の鉄道高架事業と併せて実施するため。	知立駅の鉄道高架事業に併せて検討していく。
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 ／①公共交通利用に係る積極的な情報提供	基本方針Ⅰ	9. 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		乗継券発行バス停におけるバス停留所の系統図の掲載	乗継拠点は複数のコースが通るため、系統図をバス停に掲示することにより、利用者が視覚的にみて分かりやすい表示となっている。	—	今後も状況に応じて掲示物を変更するなどの対応を継続していく。
		10. 市ホームページや市広報等の充実	行政		＊ホームページや公式LINEアカウントに、ミニバスの情報を随時掲載する ＊定期的に広報にてバスロケの利用方法などの周知を行う	＊ホームページへ感染症への対応状況等、随時最新情報を掲載した。 ＊LINEアカウントに年末の運行情報や中学生の乗車キャンペーン、台風による運行情報などの情報発信した。 ＊令和3年11月・12月号の広報にバスロケの利用方法を掲載した。 これらにより、利用者の利便性が向上している。	—	随時最新の情報を掲載していき、利用者の利便性が向上するよう、情報提供を行っていく。
／②分かりやすいバス系統表		11. 分かりやすい系統名・バス停名の設定	行政・交通事業者		停留所名に近くの商業施設や病院名を入れることにより、利用者にわかりやすい表示となっている	＊バスの色とコースが一致しているためわかりやすく、利用者も各コースを色で認識している人が多い ＊商業施設や医療機関付近にバス停を設置することにより、利用者がわかりやすい。	—	今後も新たなバス停を設置する際には、利用者がわかりやすいバス停名等を設定するようにしていく。
／③分かりやすい運行情報・乗継情報の提供		12. 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		バスロケーションシステムを運用開始（R2.10～）	＊スマホ等でバスの運行状況が確認できるようになったため、遅延等の問い合わせが減少した。 ＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度が11.5%であった。 →P20　図1	—	—
		13. 分かりやすい運行情報の案内・表示	行政・交通事業者		＊3コース各バス停への弘法命日の案内を掲示 ＊同一名バス停に、バス停位置やコース・行先案内掲示 ＊Googleマップにミニバスの情報の掲載を開始 ＊各バス停にバスロケ利用方法を掲載	＊臨時コースの案内を掲示することにより、通常と異なる運行状況が利用者にわかりやすいものとなった。 ＊同一名バス停へ掲示を行ったことにより、問い合わせが減少した。 ＊Googleマップでの経路検索やバス停位置の確認が可能となり、利用者の利便性が向上した。また、Googleマップのアラートを活用して、バス停・コースごとの状況（バス停の移転やイベント等による迂回等）を掲載して利用者に随時情報提供して利便性が向上している。 ＊バスロケの利用方法を各バス停に掲載したことにより、バスロケの利用者が約500人増加した。	—	今後も引き続き状況に応じてバス停の掲示物の変更、GTFSデータの更新を継続していく。
		14. 運行情報のオープンデータ化	行政・交通事業者		GTFSデータを作成し、そのデータをオープンデータ化して市のホームページにて公開（R3.8～）	ナビタイムやジョルダン等の乗換検索でデータを活用してもらうことにより、様々乗換案内ツールでより詳細な情報を利用者に提供できるようになった。	—	—

【知立市地域公共交通網形成計画に定めた各事業の進捗確認シート（その②）】

進捗状況　上段： □　事業準備（検討を含む）　■　事業実施（継続を含む）　**進捗状況　下段　：** ■　事業実績（継続を含む）

実施事業			基本方針との対応	実施内容	実施主体	進捗状況 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	実施済または実施中の取組みの概要	実施済または実施中の取組みの効果と影響	未実施の要因	今後の方針
4 公共交通の利用促進	（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	基本方針Ⅰ	15. 無料お試し乗車券の配付（ミニバス20周年記念事業）	行政									令和2年11月1日号の広報ちりゅうに、折込でミニバスの無料乗車券を各世帯に2枚ずつ配布した。	利用期間はR2.11～12の2カ月間で、利用者は643人であった。（全体の利用者の1.7%）各コース共通して、1日1枚以上の利用があり、市民の方によりミニバスを身近に利用していただける機会となった。	—	—
				16. ミニバス夏休み中学生無料乗車の実施	行政・交通事業者									平成26年度から夏休み期間中は、生徒手帳をバス降車時に運転手に見せることにより、中学生は無料でミニバスに乗車することができる。	＊夏休み前に各学校にチラシを配布してもらうとともに、広報・LINEにて周知を行うことにより、期間中はほぼ毎日中学生が利用していた。 ＊R3はチラシ裏面のモデルコースにパープルコースを利用した図書館を追加したことにより、利用者がコロナ禍前のH30と比べて1.5倍に増加した。 ＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度は22.1%であったが、10歳代では62.2%と高く、また親世代と考えられる40歳代も35.2%と平均より高い認知度となった。 →P20　図2	—	今後も引続き事業を継続し、若い世代が公共交通を身近に利用する機会を創生していく。 また、対象となる中学生やその親世代に向けた周知方法を検討する。
		②移動制約者に対する支援		17. 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									65歳以上の市民で、運転免許変更後に手続きをすると無料乗車券を渡している。（安心安全課）	高齢者による事故を抑制し、免許を返納した後も安心して外出ができる一助となっている。	—	今後も引続き事業を継続していく。
				18. 高齢者無料乗車パスの導入	行政・交通事業者									75歳以上の市民には、75歳到達時の保険証を送付する際に無料パスケースとミニバスガイド同封して送付している。（長寿介護課）	＊75歳以上の高齢者が、外出しやすい環境の一助となっている。 ＊免許返納者に対する事業と合わせて質問をしたR4市民アンケート調査では、全体の認知度が43.7%であった。事業対象者となりえる65歳以上では過半数に認知されている。 →P20　図3	—	今後も引続き事業を継続していく。
				19. 障がい者、要介護者向けタクシーチケットの配付	行政・交通事業者									＊障害者福祉タクシー料金助成利用券を交付。（福祉課） ＊65歳以上、要介護1～5等の要件に該当する方にリフト付きタクシーの利用助成を行っている。（長寿介護課）	障がいのある方や、介護が必要な方が安心して外出する機会が得られている。	—	今後も引続き事業を継続していく。
		③乗継・待合環境等の改善		20. 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									＊ベンチをバス停に設置する ＊歩車道境界ブロック撤去等の工事を実施	＊ベンチの設置や歩車道境界ブロックを撤去することにより、バスを待つ環境が改善し、乗降の際の段差が解消されたことにより、特に高齢者が利用しやすくなった。 ＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度が12.5%であった。 →P20　図4	—	今後も各バス停の状況を勘案し、ベンチ設置や工事が実施できる箇所については順次対応していく。また、改善の際には地域住民の意見を取り入れるなど、地域に愛着を持っていただけるバス停となる方法を検討する。
				21. 駐車場・駐輪場の整備・充実	行政・交通事業者									各乗継拠点において、駐車場・駐輪場を整備している。	自家用車や自転車等から各公共交通への乗継がスムーズにできている。	—	今後駅周辺の整備と併せて駐車場・駐輪場の整備を行なっていく。
		④環境や利用者に配慮した車両や制度の導入		22. 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									R1、R2に3・4コースバスをノンステップバスに買換えた。また、今後1・2コースバスもノンステップバスに買換えを実施していく。	段差のないバスにすることにより、高齢者等の転倒の危険が減少し、車いすやベビーカーでの利用もしやすくなり、様々な世代の方が安心して乗車していただくことができている。	—	1・2コースバスの買換えを順次行っていく。
				23. ユニバーサルデザインタクシーの普及	行政・交通事業者									知立市で主に営業するタクシー事業者2社が購入したUDタクシー1台あたりに15万円の補助を行い、UDタクシーの普及に努めている。	UDタクシーが普及することにより、高齢者や車椅子の方の外出支援のみならず、ベビーカーを持って外出する若い世代の利用促進にもつながっている。 R1:4台　R2:1台　R3:4台　R4:3台（予定）	—	当初の事業者のヒアリングにより令和4年度末をもって補助は終了としている。
		⑤利用しやすい公共交通ネットワークの形成	基本方針Ⅱ	24. 近隣市町コミュニティバスとの連携	行政・交通事業者									随時情報交換を行い、お互いの情報共有を実施している。	問題点や改善点を共有することで、より良い運行につなげることができている。	—	今後も引続き連携を継続していく。
				25. 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									ダイヤ改正前には、交通結節点での乗り継ぎがしやすいよう事前に調整を行っている。	ダイヤ改正を行う前に、乗継がスムーズとなるダイヤ調整だけでなく、同じバス停を利用しているのでお互いに安全・スムーズな運行ができるように調整をしている。	—	今後もダイヤ改正を行う際に、事前に調整を行うことで、安全・スムーズな運行を継続していく。

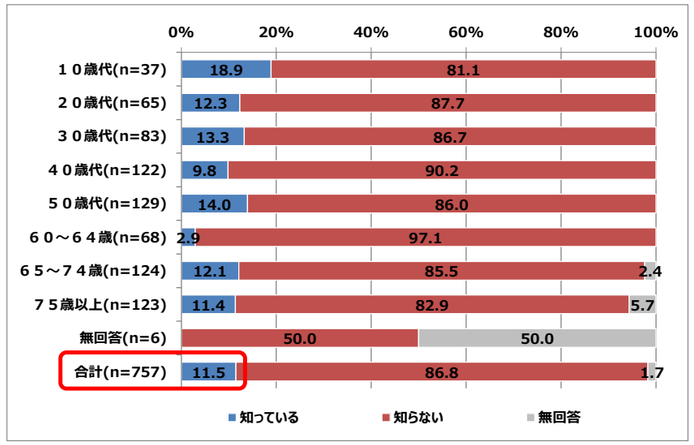
【知立市地域公共交通網形成計画を達成するためのスケジュールと実施結果（その③）】

進捗状況　上段： □　事業準備（検討を含む）　■　事業実施（継続を含む）　**進捗状況　下段　：** ■　事業実績（継続を含む）

実施事業			基本方針との対応	実施内容	実施主体	進捗状況 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	実施済または実施中の取組みの概要	実施済または実施中の取組みの効果と影響	未実施の要因	今後の方針
4　公共交通の利用促進	（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地域コミュニティ形成に向けた取組	基本方針Ⅲ	26. 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									＊老人クラブを対象としたミニバスの出前講座を実施し、ミニバスの利用方法やマイダイヤの作成について講義を行った。（R1） ＊網形成計画の取組の説明や意見を聴取する住民懇談会を実施予定。（R4）	バスを利用したことがない方に、バスの利用方法を知っていただくことにより、よりバスを身近に感じてもらうことができ、外出する際の選択肢として考えていただく機会となった。また、実際の利用者から意見を聞くことができる良い機会となった。	―	出前講座は定期的に募集を行い、公共交通やバスについて知ってもらう機会を引き続き創出していく。
		②関係機関との連携による鉄道・バス利用促進		27. 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									知立駅前で開催される「知立ドリームマルシェ」において、マルシェ利用者先着200名に無料乗車券を配布している。	様々な公共交通を利用することができる知立駅で開催されるマルシェで配布することにより、知立駅への人の流れを創出し、ミニバスだけではなく、他の公共交通を利用する機会となっている。	―	今後も継続して様々なキャンペーンを計画し、ミニバスや公共交通を利用する機会を創出していく。
				28. 主要バス停やバスロケを活用した観光案内・情報提供	観光協会・行政・交通事業者									―	―	駅前広場ロータリー整備と併せて実施するため。	知立駅の鉄道高架事業に併せて検討していく。
				29. 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									年に数回、観光ガイドが市内を案内する「ガイドとまち歩き池鯉鮒ぶらっとツアー」を実施している。（経済課）	ミニバスを利用したコースを設定することにより、普段使いだけではなく、観光利用としての魅力も知ってもらえている。なお、新型コロナウイルス感染拡大防止対策のため、令和2年度以降はミニバスの利用を控えている。	―	今後も引続き事業を継続していくが、ミニバスの利用に関しては、感染拡大状況を考慮しつつ検討する。
				30. 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									市役所：3台、知立駅：12台の計15台のレンタサイクルの無料貸出を実施している。（経済課）	乗継拠点にもなっている2箇所での貸し出しを行うことにより、観光だけではなく日々の生活にも取り入れてもらえ、リピーターの獲得にもつながっている。	―	今後も引続き事業を継続していく。
				31. 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	行政・交通事業者									時刻表やバス停への掲示物、R1とR2に購入したバスの外装にも「ちりゅっぴ」のイラストを使用した。	知立市のマスコットキャラクターである「ちりゅっぴ」を様々なバスに関する媒体に掲載することにより、お年寄りから子供まで広い世代に親しみを持ってもらえている。また、市民からは「ちりゅっぴバス」と呼ばれるなど、バスに愛着を持ってもらえている。	―	今後も様々な場面でキャラクターを活用し、利用者からバスに対する愛着を持ってもらえるようにしていく。
		③地域住民との連携による各種活動の実施		32. バス車内ギャラリーの実施	市民・行政・交通事業者									毎年12月～3月にかけて、小・中・高校生から募集した親子川柳をバス車内で掲示している。また、市内3中学校の美術部の生徒に親子川柳の挿絵を描いてもらい、親子川柳と共に掲示している。	＊掲示した親子川柳や挿絵を観るため、バスに乗車する利用客もおり、バスをより身近に感じていただく機会となっている。 ＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度が10.3%であった。（市民のミニバスの利用率（年に数日以上利用する人の割合）は21.2%） →P20　図5	―	ミニバスの利用率以上の認知度を目指し、採用された方へ掲載期間のお知らせを行うなど、周知方法の検討を行い、今後も引続き掲載を継続していく。
				33. モデルダイヤ（マイ時刻表）の作成	市民・行政・交通事業者									モデルコース・マイ時刻表を作成し、ホームページ上に公開している。	＊モデルコースを作成することにより、ミニバスを利用したことが無い人がバスを利用するきっかけとなっている。 ＊夏休み期間の中学生に向けたモデルコースを掲載したチラシを配布したことにより、R3年度の2コースの利用者がコロナ禍前のH30と比べて1.5倍に増加した。 ＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度が4.8%であった。　→P20　図6	―	中学生向けのモデルコース紹介により利用者が伸びたことを踏まえ、市の公式LINEを活用する等、周知方法の改善を検討するとともに、乗継ができる近隣市のバスも利用したモデルコースを公開することにより、より幅広い世代への利用を促す。
		④企業と一体となった取組		34. 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									バス車体への広告募集を行っている。	R4年度は市内企業がすべてのコースに車体広告を掲載している。これにより自主財源の確保と、地域経済の振興となっている。	―	引き続き車体広告を継続して募集するとともに、車内のデジタルサイネージ広告についても検討していく。
5　評価及び推進体制				35. 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									毎年、網計画に記載された事業及び計画目標（毎年評価可能な指標のみ）の評価を実施。名鉄バス及びミニバスの利用者数や公共交通利用促進事業の取組状況等を報告・協議し、対応等について検討している。	毎年、事業（・計画）評価を多様な関係者と共に実施していることで、事業における取組状況を整理するとともに、現状の課題や交通分野だけではなく、街づくり今後の方向性について地域公共交通会議で検討できている。	―	網計画の最終年度評価に向け利用実態調査やアンケート調査を行い、計画を見直す。 事業評価については、計画評価との一体化を引き続き意識して実施することで、計画と事業が連動した、一体性の高い課題や方向性等について地域公共交通会議で検討する。

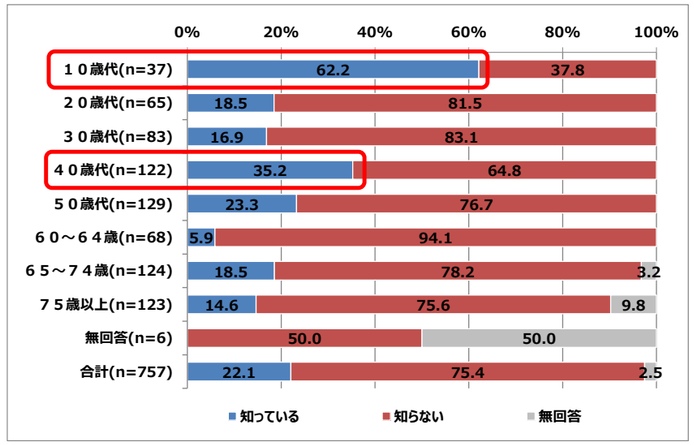
【知立市で実施した事業の認知度について（年齢別）】

【図1：バスロケーションシステム】



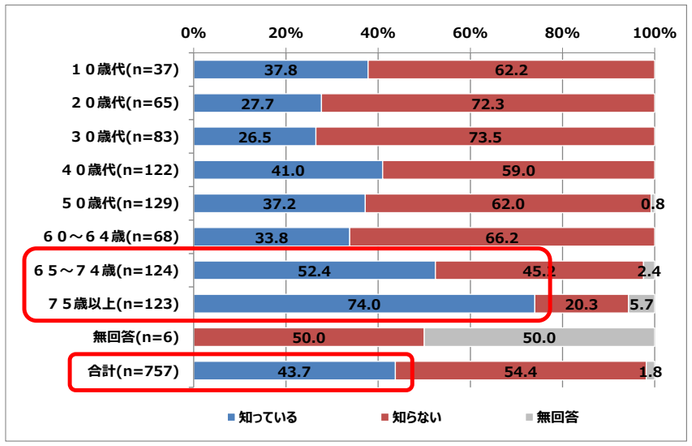
＊令和2年10月より運用を開始し、スマホ等でバスの運行状況が確認できるようになったため、遅延等の問い合わせが減少した
＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度が11.5%

【図2：中学生乗車キャンペーン】



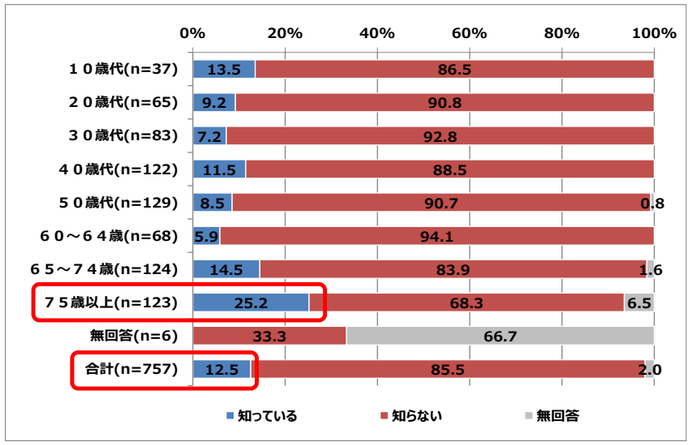
＊夏休み前に各学校にチラシを配布してもらうとともに、広報・LINEにて周知を行うことにより、期間中はほぼ毎日中学生が利用
＊R3はチラシ裏面のモデルコースにパープルコースを利用した図書館を追加したことにより、利用者がコロナ禍前のH30と比べて1.5倍に増加
＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度は22.1%であったが、10歳代では62.2%と高く、また親世代と考えられる40歳代も35.2%と平均より高い認知度

【図3：免許返納者・高齢者に対する取組】



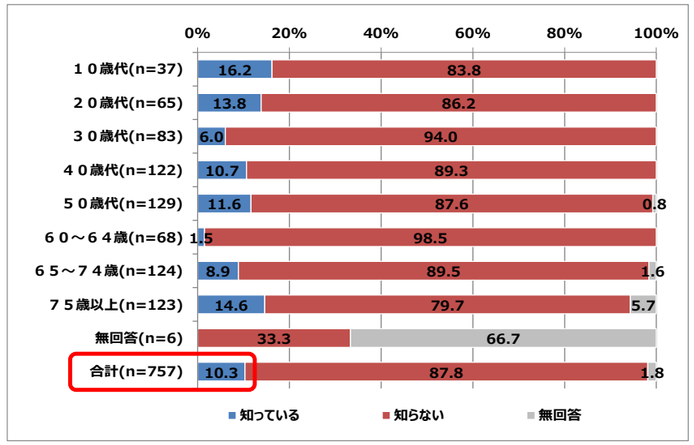
＊免許返納者への支援は、高齢者による事故を抑制し、免許を返納した後も安心して外出ができる一助となっている
＊75歳以上の高齢者においても、外出しやすい環境の一助となっている
＊免許返納者に対する事業と合わせて質問をしたR4市民アンケート調査では、全体の認知度が43.7%
＊事業対象者となりえる65歳以上では過半数が認知

【図4：待合環境の改善】



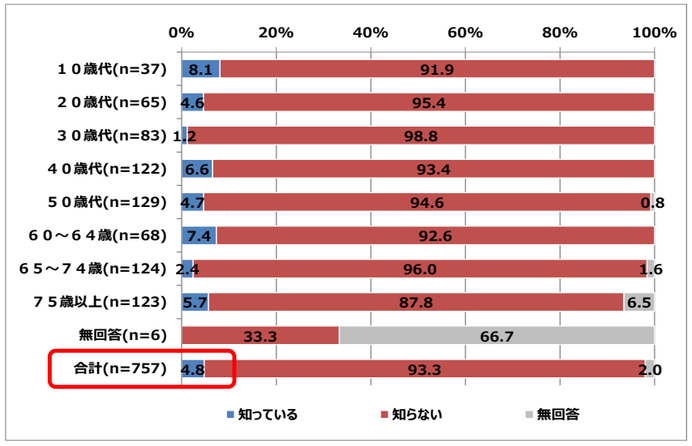
＊ベンチの設置や歩車道境界ブロックを撤去することにより、バスを待つ環境が改善し、乗降時の段差が解消されたことにより、特に高齢者が利用しやすくなった
＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度が12.5%

【図5：バス車内ギャラリー】



＊毎年12～3月にかけて、小・中・高校生から募集した親子川柳をバス車内で掲示（市内3中学校の美術部の生徒に挿絵を描いてもらい、親子川柳と共に掲示）
＊掲示した親子川柳や挿絵を観るため、バスに乗車する利用客もおり、バスをより身近に感じていただく機会となっている
＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度が10.3%
（市民のミニバスの利用率（年に数日以上利用する人の割合）は21.2%）

【図6：モデルコース】



＊モデルコースを作成することにより、ミニバスを利用したことが無い人がバスを利用するきっかけとなっている
＊夏休み期間の中学生に向けたモデルコースを掲載したチラシを配布したことにより、R3年度の2コースの利用者がコロナ禍前のH30と比べて1.5倍に増加
＊R4市民アンケート調査では、全体の認知度が4.8%

5. 全体の考察

●網形成計画では、ハード、ソフトにわたり幅広い施策の実施・検討が位置づけられ、中間年の2022 年度において、全ての施策について取組の実施や、実施に向けた検討が行われており、施策の進捗目標については達成できているといえます。

●全体目標のうち「公共交通利用者数の維持・増加」に関しては、新型コロナウイルス感染症の影響等により 2020 年に利用者が減少したものの、それ以降は横ばいまたは増加してているため一定の評価ができます。

「公共交通利用割合の向上」に関しては、頻度の低い利用者が減少していることから、公共交通利用のきっかけとなる利用促進策を継続的に実施、展開することが重要となってきます。

●基本方針Ⅰでは、「公共交通の総合満足度」が計画策定時を上回ったことから、網形成計画にある施策を引き続き実施、展開していくことが重要となります。

●基本方針Ⅱでは、「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」に向け、知立駅連続立体事業の事業進捗をみながら、ハード施策である知立駅のバリアフリー化、駅前広場のロータリー整備を実施するとともに、ソフト施策で交通結節点である知立駅における乗継ぎを考慮したダイヤ設定を行うことで、さらなる公共交通の利用環境の向上及び利用者の増加が期待されます。

●基本方針Ⅲでは、「公共交通に関する認知度」が目標値を達成しなかったことから、網形成計画にある施策の実施・展開とともに、アンケートでいただいたアイデアや、住民懇談会の意見を参考として、施策を検討することが必要となります。

中間評価時点における知立市地域公共交通網形成計画の取組を行った結果、公共交通の総合満足度は向上し、数値目標を達成しています。しかし、公共交通に関する認知度では目標値の達成に至らなかったため、公共交通利用環境の向上に関する取組を継続的に推進するとともに、認知度の向上に資する取組を強化していきます。