

# 第3章 モニタリング調査

## 1 市民アンケート

### (1) 調査概要

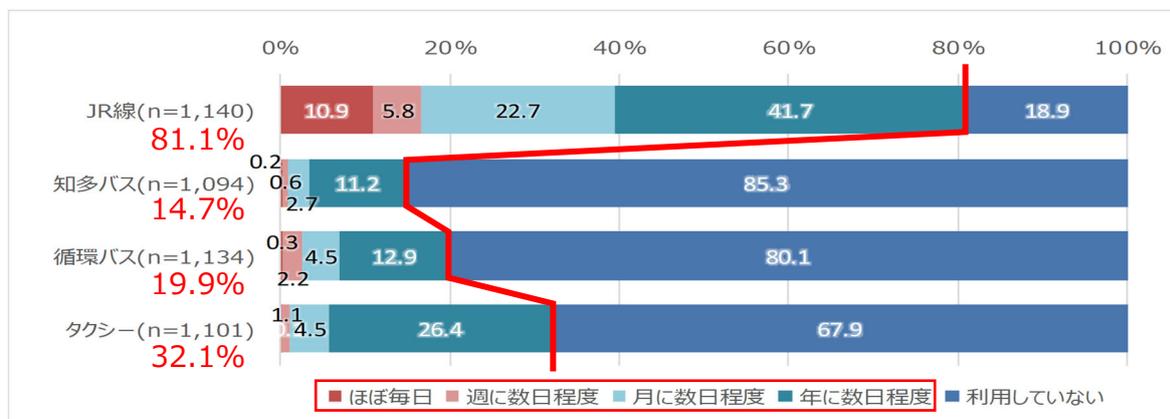
項目	内容
調査目的	市民の生活圏、交通圏、利用条件、利用意向、費用負担の在り方などの把握
調査対象	大府市在住の15歳以上の方
配布数	2,500通(調査対象者の中から無作為に抽出)
調査方法	郵送配布・郵送またはWEB回収
調査時期	2024(令和6)年7月24日(水)~8月12日(月・祝)
回収結果	回収数:1,167件/回収率:46.7% (RI調査:1,376件/55.0%)

### (2) 調査結果

#### ① 各種地域公共交通の利用頻度について

・現在の各種地域公共交通の利用率は、JR線81.1%(RI:84.5%)、知多バス14.7%(RI:15.0%)、循環バス19.9%(RI:18.0%)、タクシー32.1%(RI:32.9%)に留まっています。この中で、循環バスのみ2019(令和元)年度調査時から利用率が上昇しています。

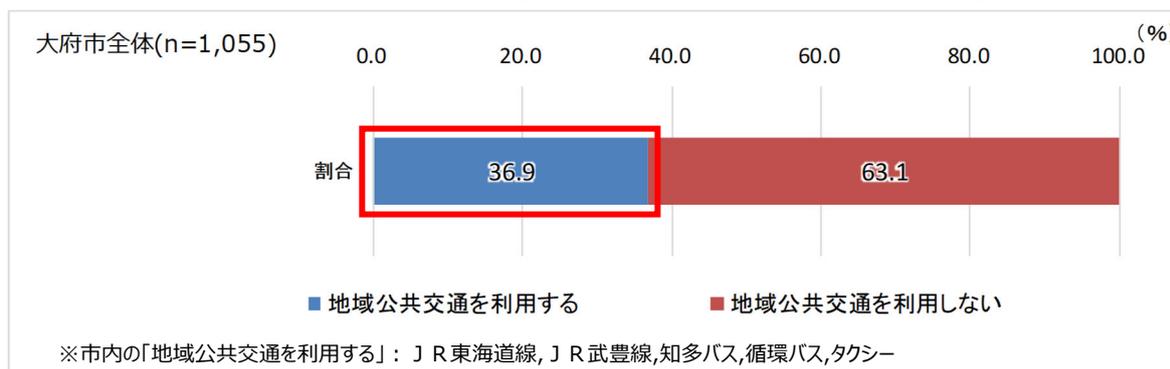
図表 3-1 各種地域公共交通の利用頻度



#### ② 日頃の外出について

・日頃の外出で市内の地域公共交通を利用する割合は、36.9%(RI:34.2%)に留まっています。

図表 3-2 日頃の外出で市内の地域公共交通を利用する割合



- ・外出目的は、「買物」「通院」「習い事」「飲食」などの自由目的が 65.9%(RI:65.7%)を占めています。
- ・目的地は、「大府市内」が 53.9%(RI:59.9%)で、市内の目的施設は「アピタパワー大府店」「リソラ大府ショッピングテラス」「マックスバリュ大府店」の順に高く、また、医療施設としては「国立長寿医療センター」が高い状況です。
- ・利用したい交通手段については、「JR 東海道線」が 42.7%(RI:47.3%)、「循環バス」が 37.8%(RI:59.6%)で割合が高い一方、19.5%の方が「公共交通は利用したくない」と答えています。

図表 3-3 日頃の外出の目的



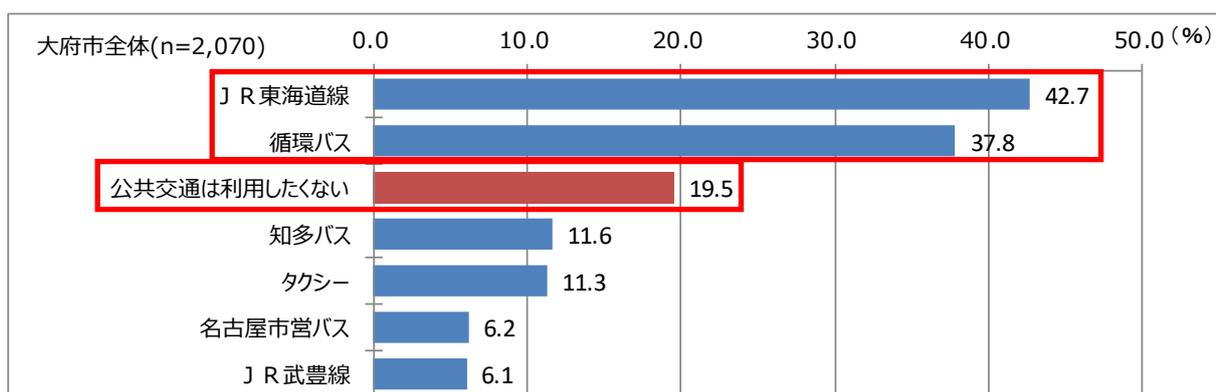
図表 3-4 日頃の外出の目的地



図表 3-5 日頃の外出の目的施設 (市内)

ランキング上位	市内の目的施設	件数
1位	アピタパワー大府店	133
2位	リソラ大府ショッピングテラス	59
3位	マックスバリュ大府店	49
4位	国立長寿医療研究センター	43
5位	EQVo!フィール共和店	26
6位	ドミー大府店	20
7位	アオキスーパー大府店	17
8位	イオンモール	11
9位	J R大府駅	10
10位	J Aあぐりタウンげんきの郷	9

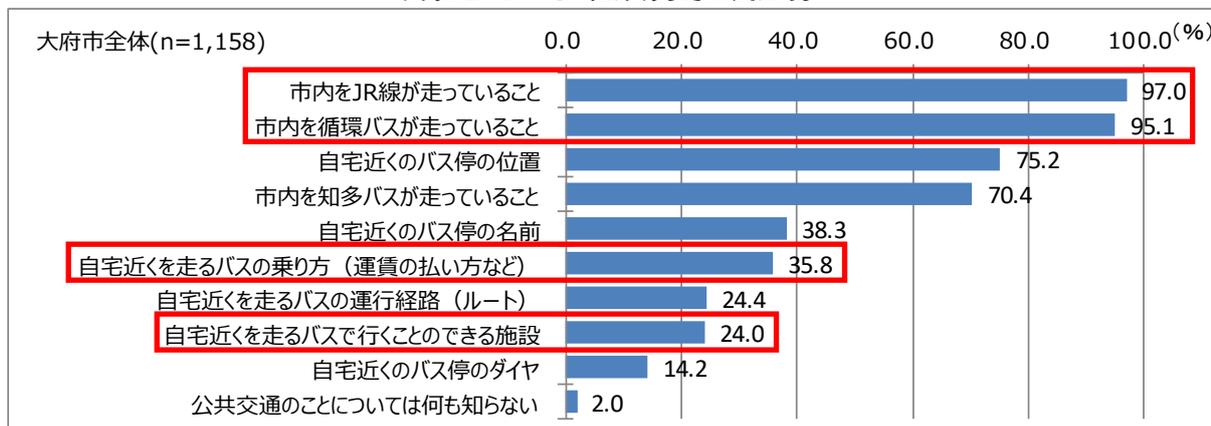
図表 3-6 地域公共交通で行くことができたなら利用したい交通手段



### ③ 大府市の地域公共交通の認知度について

- ・地域公共交通の認知度について、「市内を JR 線が走っていること」(97.0%(RI:96.3%))及び「市内を循環バスが走っていること」(95.1%(RI:94.9%))の2項目は90%以上を占めています。
- ・一方で、「自宅近くを走るバスの乗り方」(35.8%(RI:34.7%))や「自宅近くを走るバスで行くことのできる施設」(24.0%(RI:24.8%))などは認知度が低い状況です。

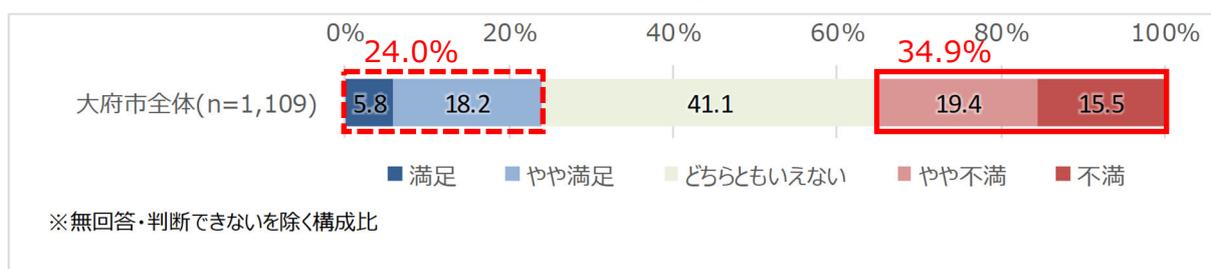
図表 3-7 地域公共交通の認知度



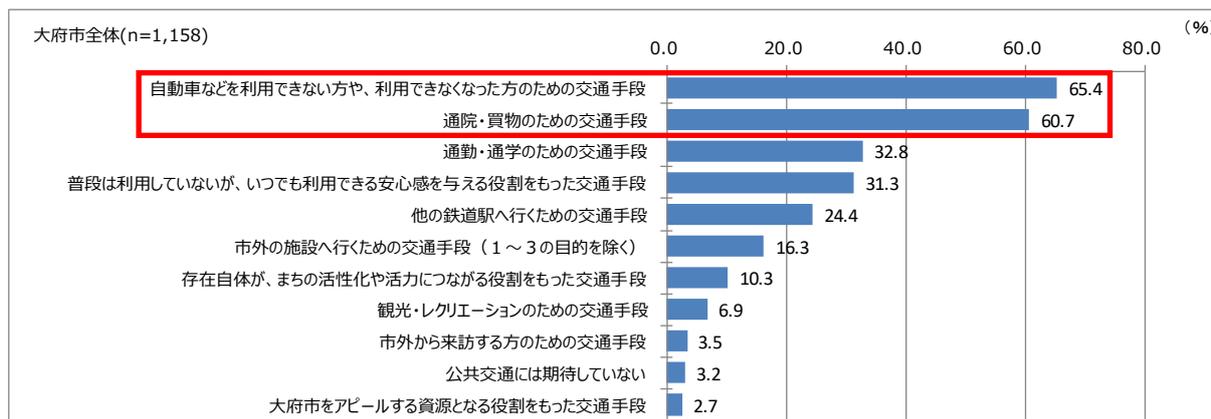
### ④ 地域公共交通の満足度と役割について

- ・地域公共交通全体の満足度について、不満 (やや不満+不満) が 34.9%(RI:37.7%)で、満足 (満足+やや満足) の 24.0%(RI:20.6%)を上回っています。
- ・地域公共交通に期待する役割について、「自動車などを利用できない方や、利用できなくなった方のための交通手段」(65.4%(RI:71.7%))及び「通院・買物のための交通手段」(60.7%(RI:62.5%))の2項目の割合が高い状況です。

図表 3-8 地域公共交通全体の満足度



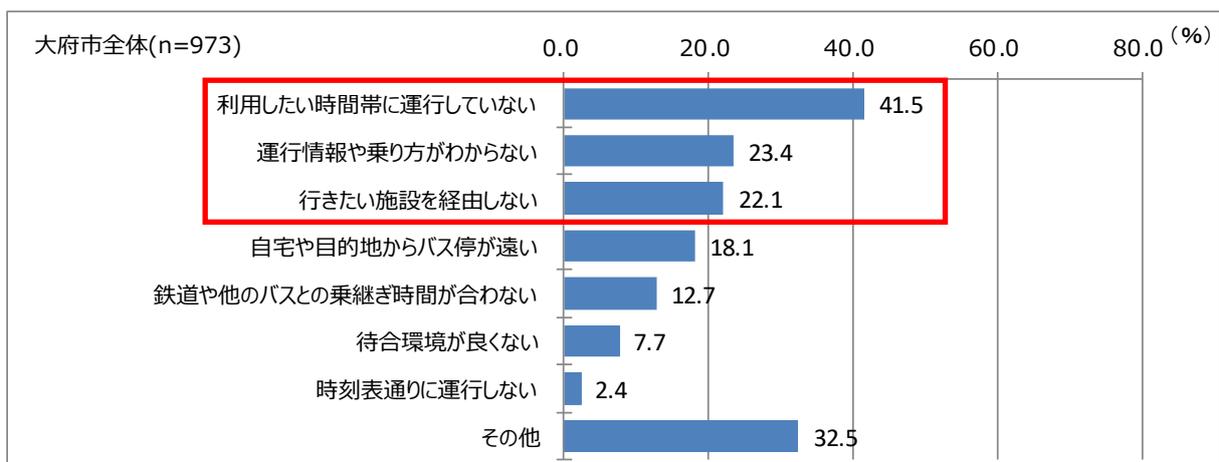
図表 3-9 地域公共交通に期待する役割



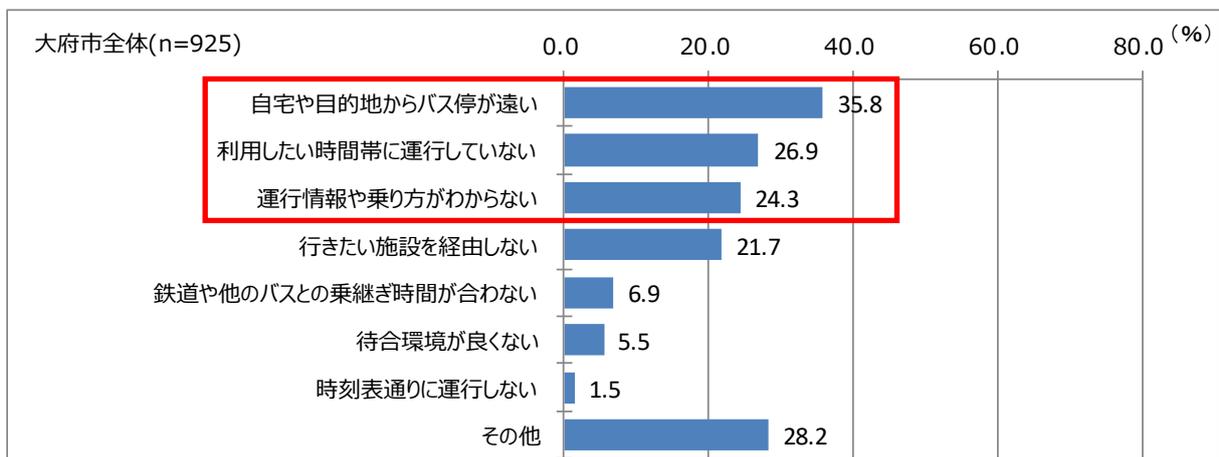
## ⑤ 大府市循環バス及び知多バスを利用しないまたは不満の理由について

- ・循環バスを利用しないまたは不満の理由について、「利用したい時間帯に運行していない」(41.5%(RI:39.7%))、「運行情報や乗り方がわからない」(23.4%(RI:19.6%))、「行きたい施設を経由しない」(22.1%(RI:20.2%))の順に多い状況です。
- ・知多バスを利用しないまたは不満の理由について、「自宅や目的地からバス停が遠い」(35.8%(RI:32.2%))、「利用したい時間帯に運行していない」(26.9%(RI:23.0%))、「運行情報や乗り方がわからない」(24.3%(RI:23.5%))の順に多い状況です。

図表 3-10 利用していないまたは不満の理由（循環バス）



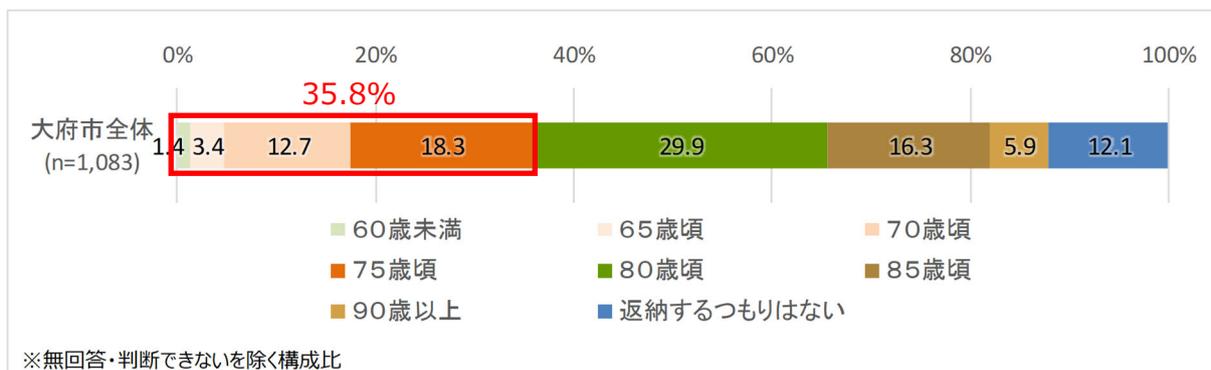
図表 3-11 利用していないまたは不満の理由（知多バス）



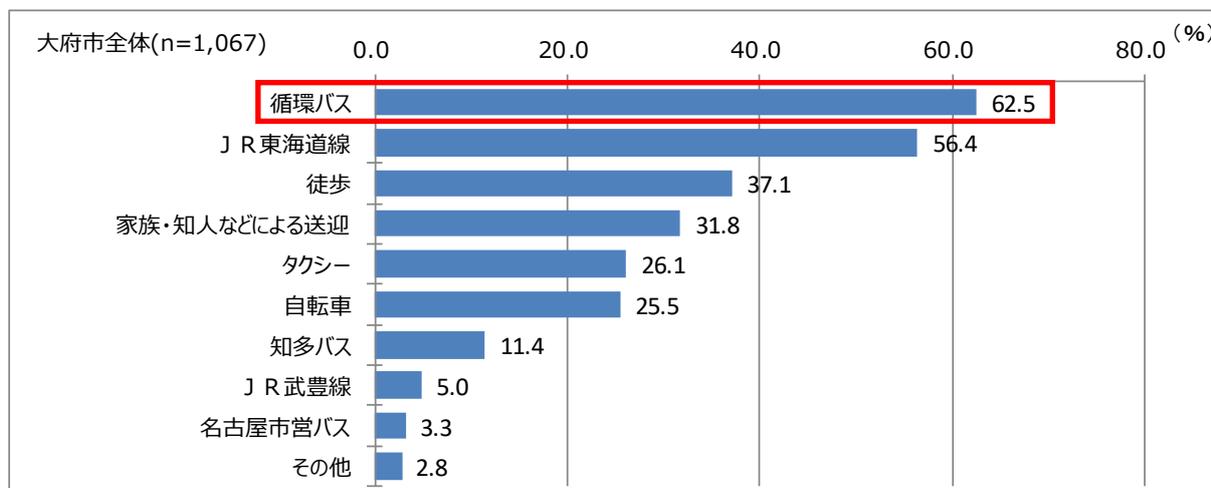
⑥ 自動車運転免許証の返納について

- ・運転免許証返納年齢について、75歳頃までに返納する意向を持っている方が35.8%(RI:47.7%)に留まっており、2019(令和元)年度調査時から割合が減少しています。
- ・また、運転免許証返納後に利用したい移動手段としては、62.5%(RI:65.5%)の方が「循環バス」を望んでおり、最も多い状況です。

図表 3-12 自動車運転免許証を返納した(しようと思う)年齢



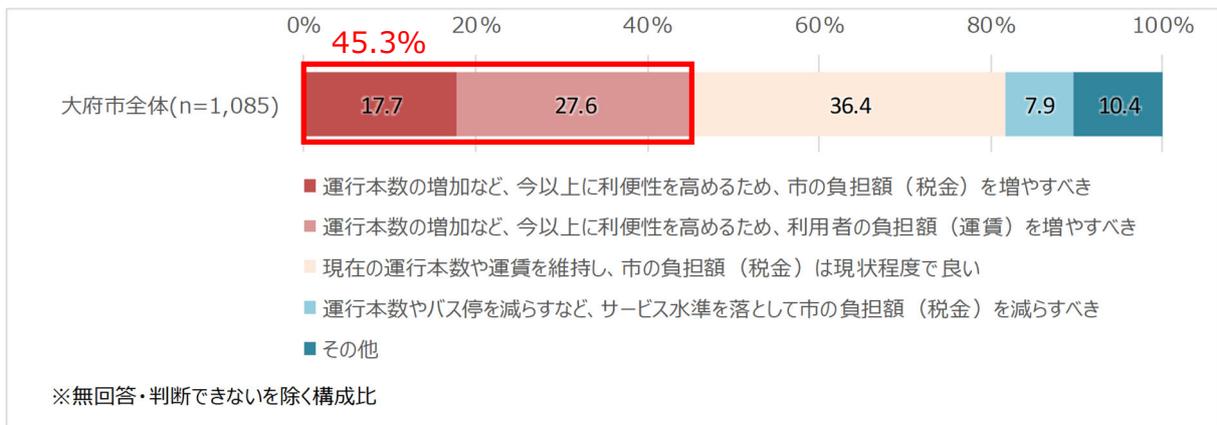
図表 3-13 自動車運転免許返納後に利用したい移動手段



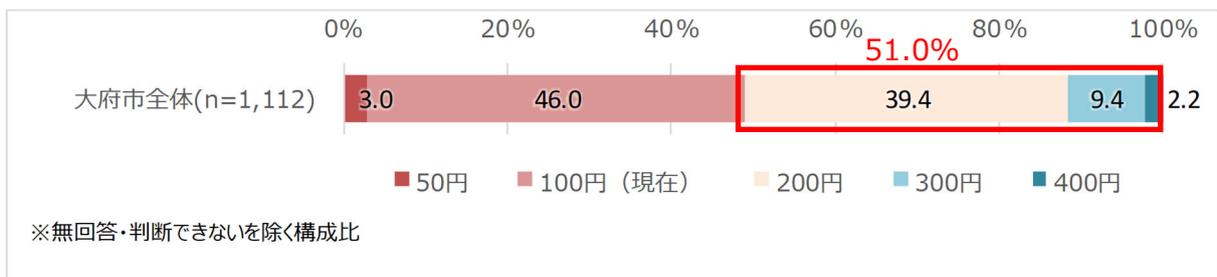
⑦ 地域公共交通の維持について

- ・循環バスの「運賃」や「税金での負担」の関係について、「運行本数の増加など、今以上に利便性を高めるため、利用者の負担額（運賃）を増やすべき」(27.6%(R1:27.0%))及び「運行本数の増加など、今以上に利便性を高めるため、市の負担額（税金）を増やすべき」(17.7%(R1:18.7%))の2項目の合計が45.3%(R1:45.7%)あり、4割以上の方が、大府市や利用者の負担を増やしてでも、利便性の向上を望んでいることが分かります。
- ・循環バスの運賃について、51.0%(R1:48.6%)の方が現状の100円より多く支払ってもよいと考えています。

図表 3-14 「運賃」や「税金での負担」の関係



図表 3-15 運賃



## 2 乗降調査

### (1) 調査概要

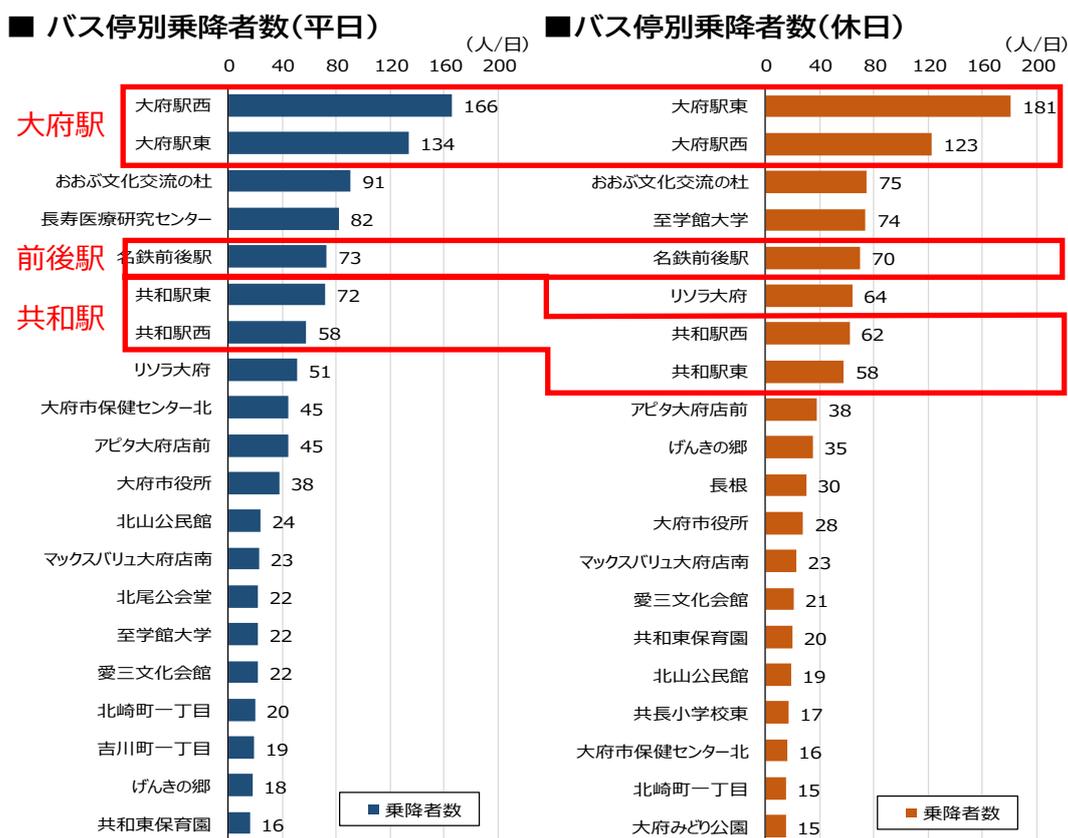
項目	内容
調査目的	路線別、便別、停留所別の利用実態の把握
調査対象	循環バス全路線(①東②北③西④南⑤中央)
調査方法	ドライブレコーダー映像観測によるOD*解析
調査時期	2024(令和6)年7月5日(金)及び7月6日(土)
サンプル数	7月5日(金): 732 サンプル (①東:135、②北:94、③西:75、④南:156、⑤中央:272) 7月6日(土): 667 サンプル (①東:103、②北:88、③西:52、④南:101、⑤中央:323)

### (2) 調査結果

#### ① バス停別乗降者数について

- ・平日、休日ともに、鉄道駅である大府駅、共和駅及び前後駅を起終点とする利用が多い状況です。
- ・また、目的施設として「おおぶ文化交流の杜」「リソラ大府ショッピングテラス」「アピタパワー大府店」を起終点とする利用は、平日、休日ともに多く、「国立長寿医療研究センター」は平日に、「JA あぐりタウンげんきの郷」は休日に利用が多い傾向です。

図表 3-16 バス停別乗降者数(上位 20 か所)



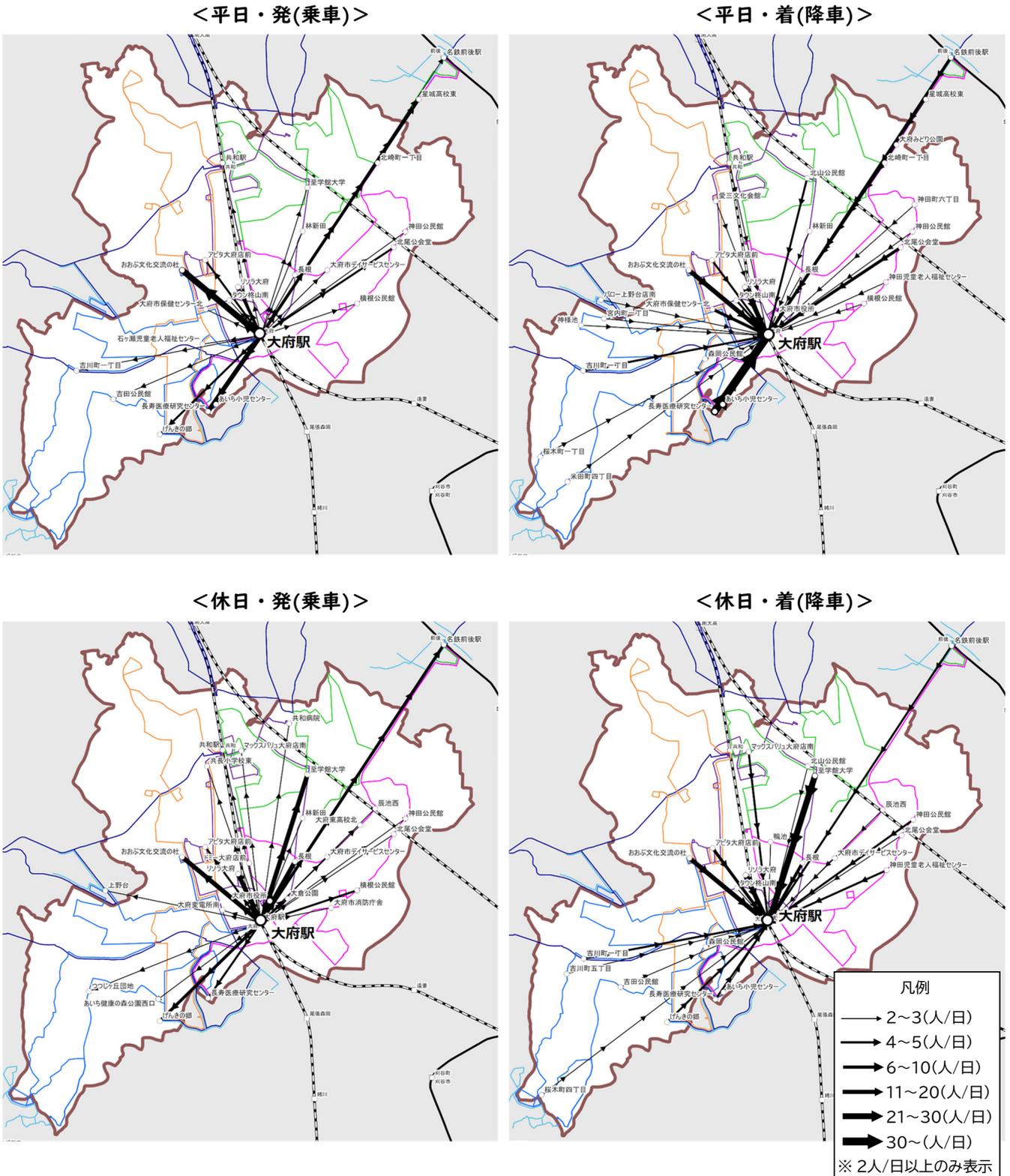
\*OD:あるゾーン(出発地:origin)からあるゾーン(到着地:destination)へ移動する交通量。

② バス停間移動 (OD) について

・バス停間移動(OD)は、利用者が乗車し降車したバス停を示すもので、循環バスのバス停別の利用実態を把握できます。以下に、鉄道駅と「買物」「通院」目的の主要な施設を起終点とするバス停間移動(OD)の傾向を整理します。

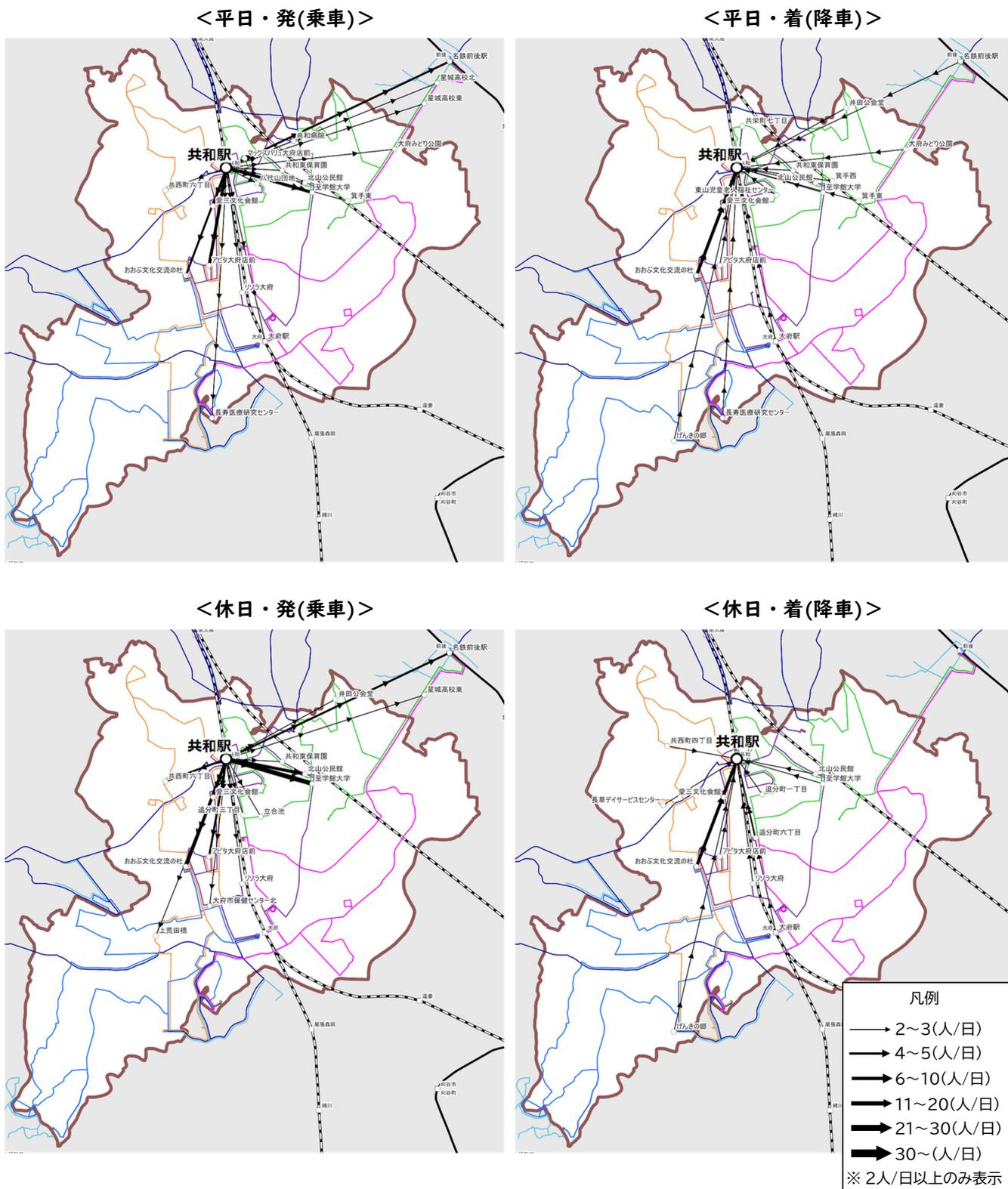
図表 3-17 「大府駅」発着のバス停間移動 (OD)

大府駅は、JR 東海道線の東西で循環バスの複数路線が結節しているため、市内の広い範囲の利用があります。また、平日、休日ともに「おおぶ文化交流の杜」「リソラ大府ショッピングテラス」との間の利用が多い中、「国立長寿医療研究センター」との間は平日に利用が多いことが分かります。



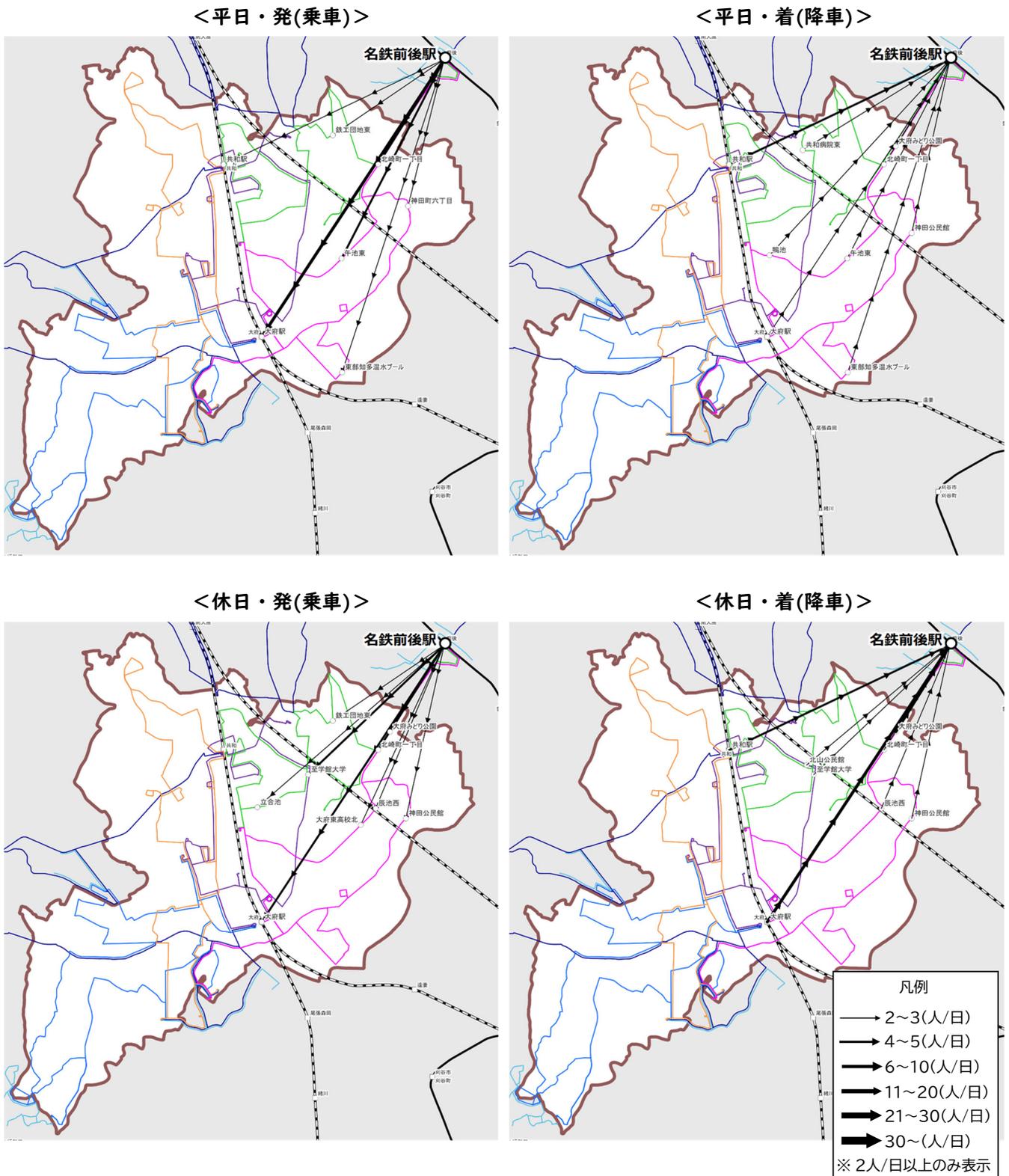
図表 3-18 「共和駅」発着のバス停間移動 (OD)

共和駅は、JR 東海道線の東西で循環バスの複数路線が結節しているため、市内の広い範囲の利用があります。また、平日、休日ともに「おおぶ文化交流の杜」との間が主な利用であることが分かります。



図表 3-19 「前後駅」発着のバス停間移動 (OD)

前後駅は、平日、休日ともに大府駅との間が主な利用であり、その他は JR 東海道線の東側地域に分布しています。



序章

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

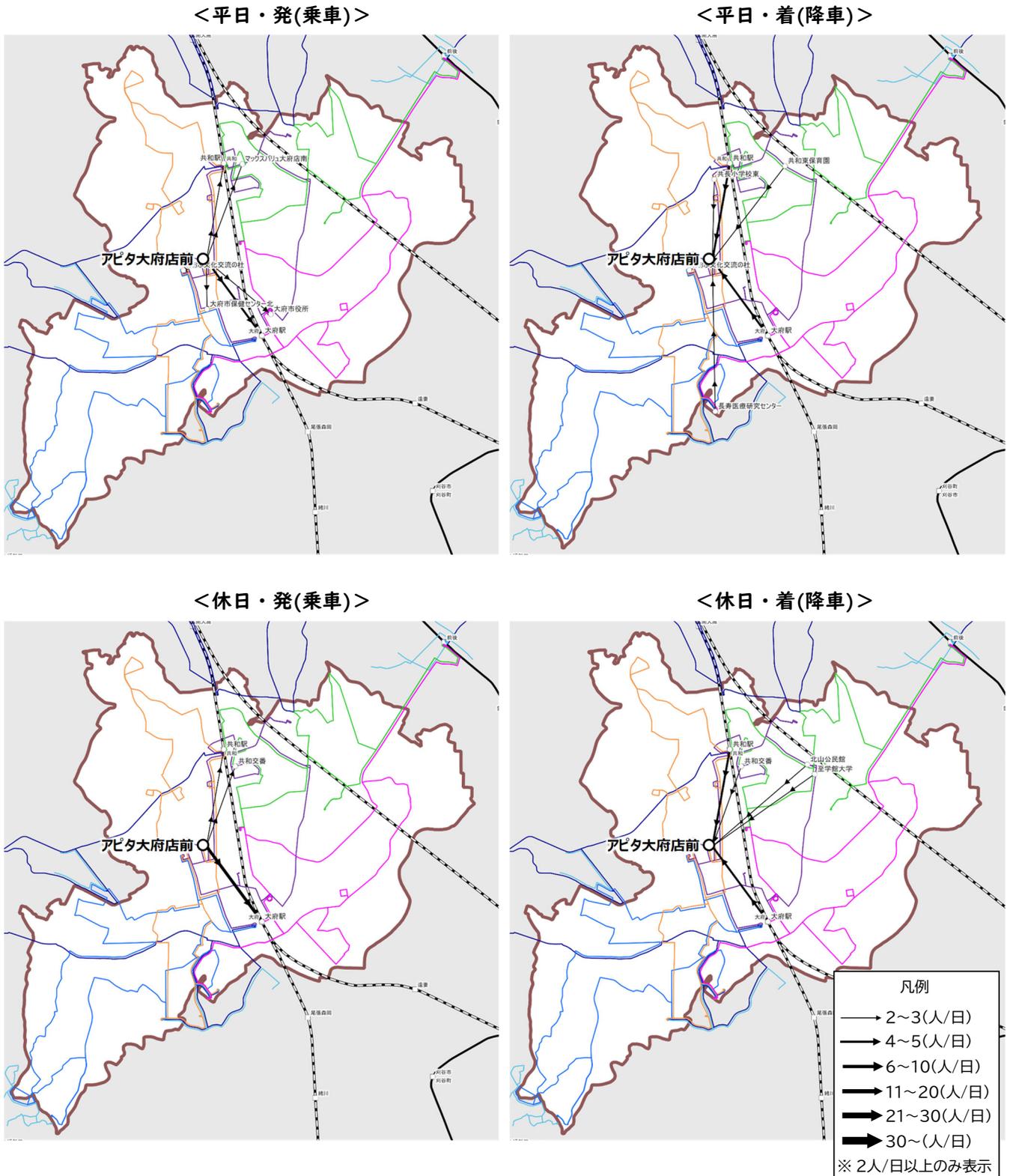
第7章

第8章

資料編

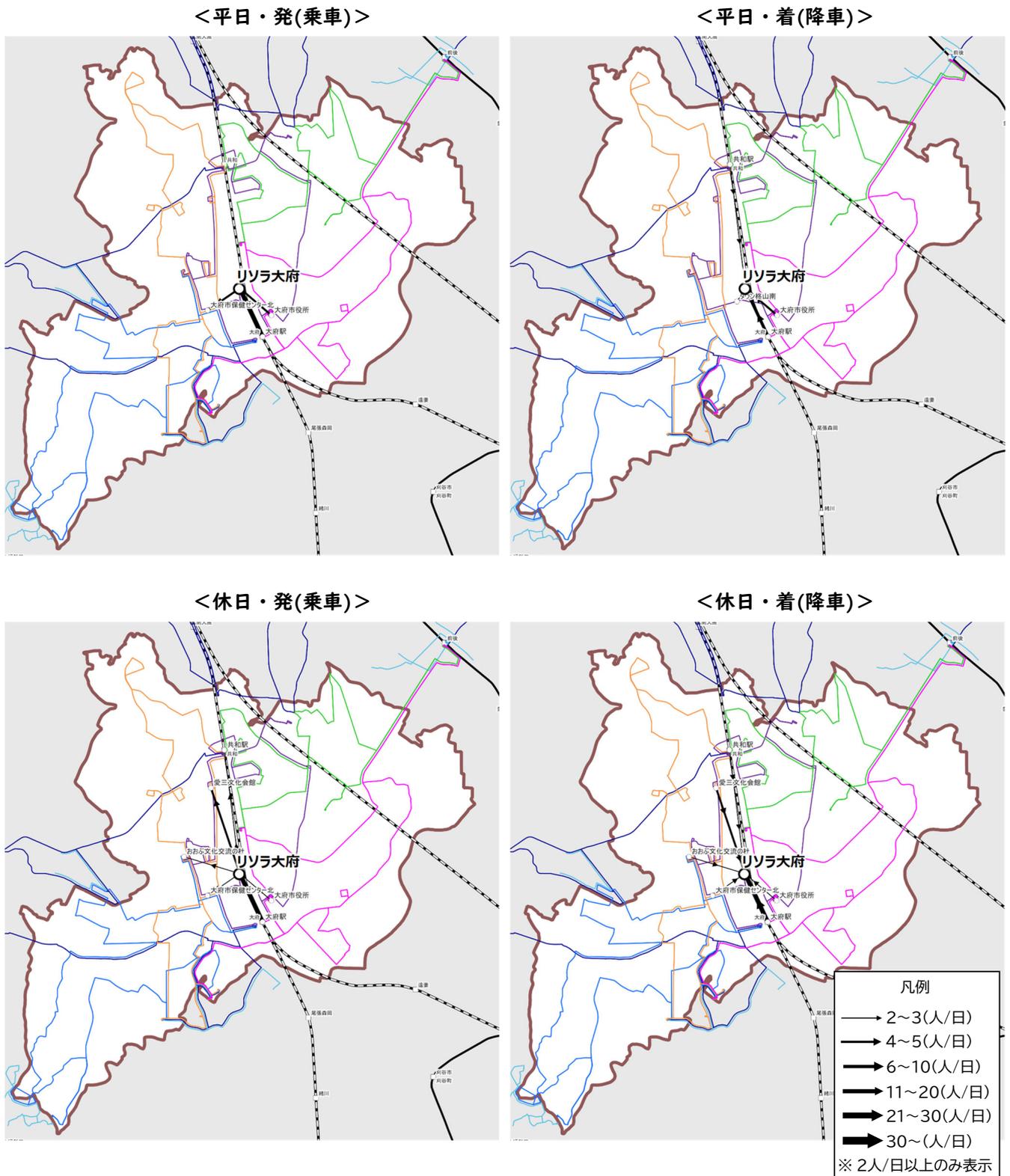
図表 3-20 「アピタパワー大府店」発着のバス停間移動 (OD)

アピタパワー大府店は、平日、休日ともに大府駅や共和駅との間が主な利用であり、その他地域との間の利用は比較的少ないことが分かります。



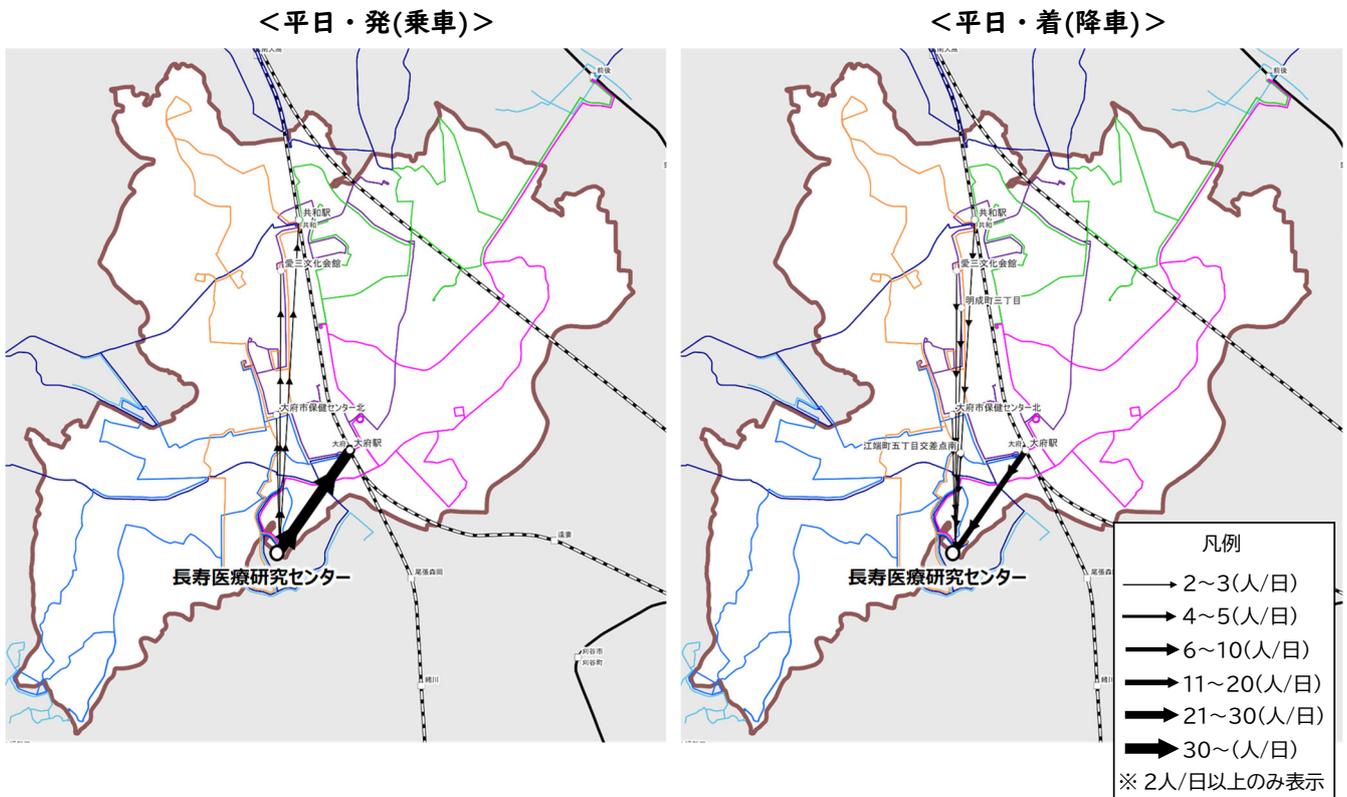
図表 3-21 「リソラ大府ショッピングテラス」発着のバス停間移動 (OD)

リソラ大府ショッピングテラスは、平日、休日ともに大府駅との間が主な利用であり、その他地域との間の利用は比較的少ないことが分かります。



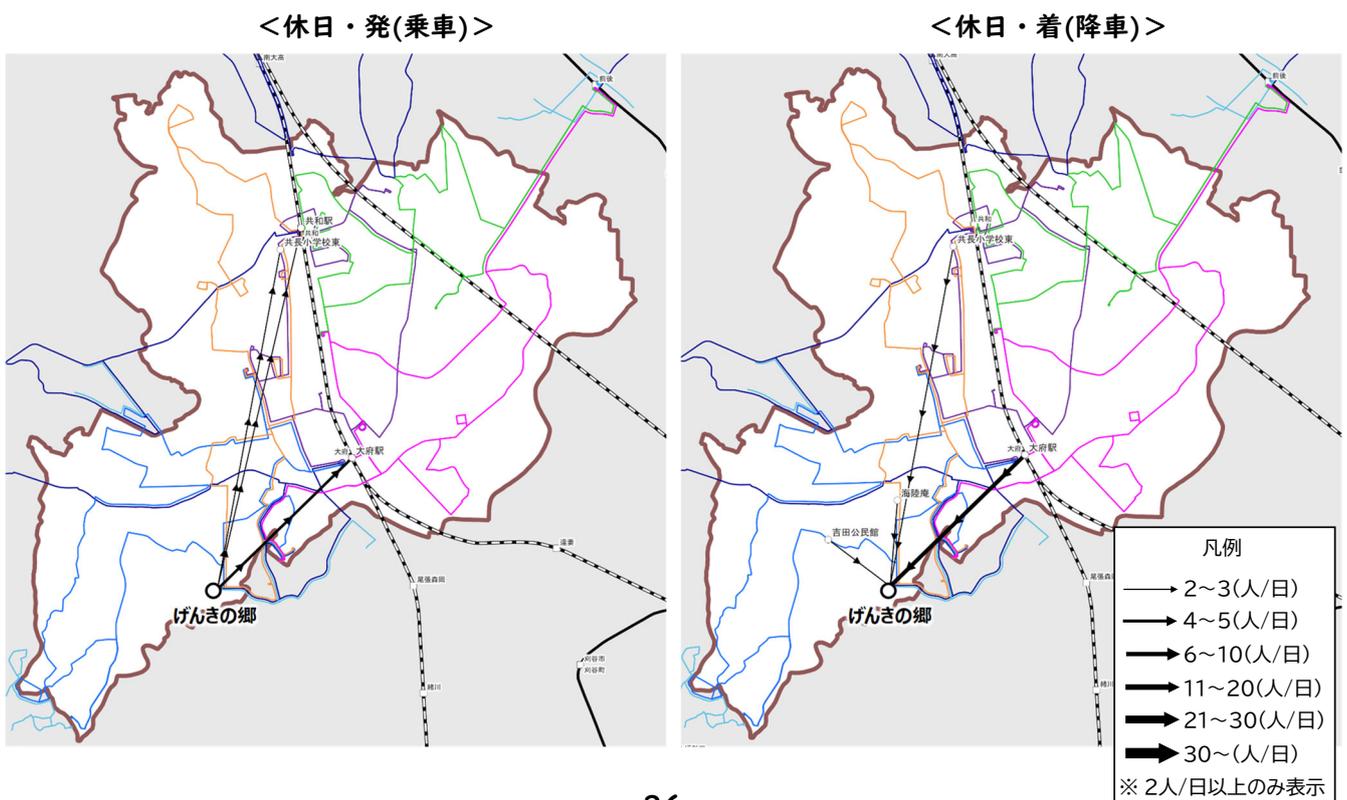
図表 3-22 「国立長寿医療研究センター」発着のバス停間移動 (OD) 【平日】

国立長寿医療研究センターは、平日の利用が多く、大府駅との間の利用が大半を占めている一方で、その他地域との間の利用は比較的少ないことが分かります。



図表 3-23 「JA あぐりタウンげんきの郷」発着のバス停間移動 (OD) 【休日】

JA あぐりタウンげんきの郷は、休日の大府駅との間が主な利用であり、その他地域との間の利用は比較的少ないことが分かります。



## 【乗降調査結果総括】

- ・平日、休日ともに、鉄道駅である大府駅、共和駅及び前後駅を起終点とする利用が多い状況です。
- ・また、目的施設として「おおぶ文化交流の杜」「リソラ大府ショッピングテラス」「アピタパワー大府店」を起終点とする利用は、平日、休日ともに多く、「国立長寿医療研究センター」は平日に、「JA あぐりタウンげんきの郷」は休日に利用が多い傾向です。
- ・「国立長寿医療研究センター」や主な商業施設を起終点とする利用は、結びつく地域に偏りががあります。



### 3 利用者アンケート

#### (1) 調査概要

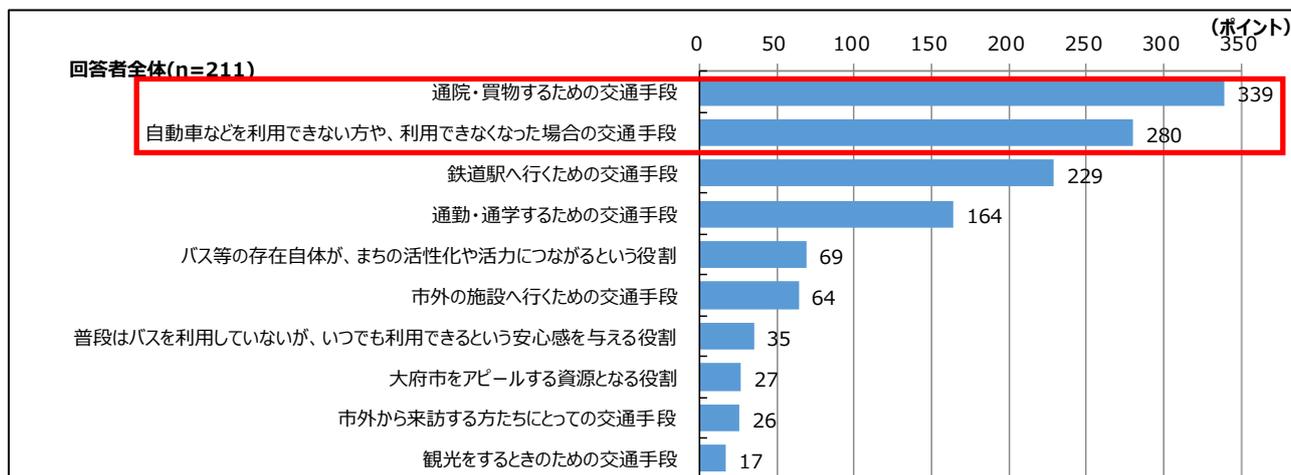
項目	内容
調査目的	地域公共交通の満足度、改善事項、費用負担の在り方などの把握
調査対象	循環バス全路線(①東②北③西④南⑤中央)
配布数	452通 (調査員配布:289、バス車内:163)
調査方法	調査員が主要バス停で利用者に対し調査票を配布・郵送回収 WEB調査も同時実施(バス車内や主要バス停に二次元コードを掲示)
調査時期	配布 :2024(令和6)年7月14日(日)及び7月17日(水) 回収期限:2024(令和6)年8月12日(月・祝) ※投函締切:8月9日(金) WEB調査期間:2024(令和6)年7月14日(日)~8月12日(月・祝)
回収結果	回収数:223件/回収率:49.3% (RI調査:168件/53.0%)

#### (2) 調査結果

##### ① 大府市循環バスに期待する役割について

・循環バスの役割で重要だと思うものについては、「通院・買物するための交通手段」、「自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」の順に高い状況です。

図表 3-24 循環バスに期待する役割の重要度

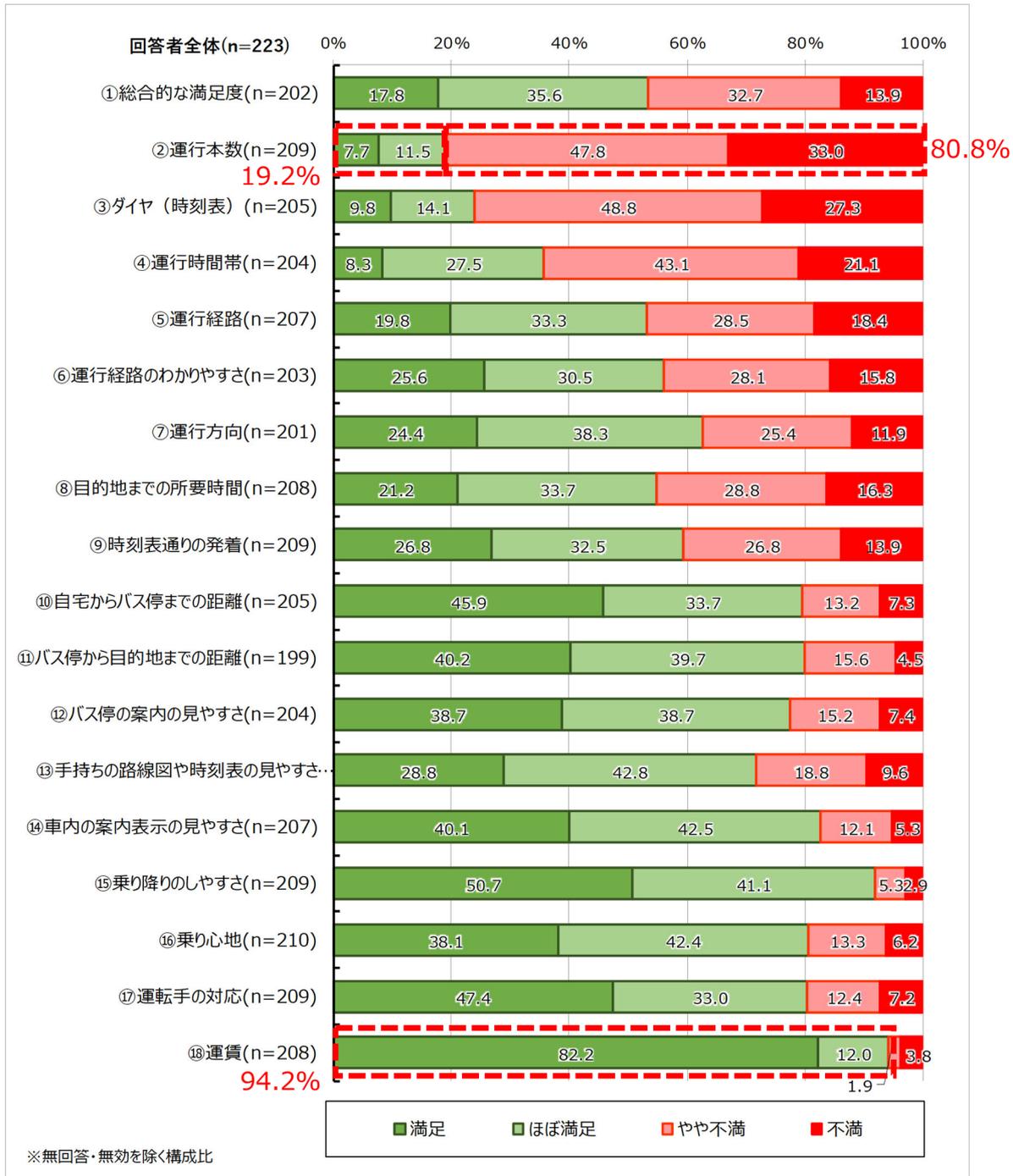


※1~3位に順位付けされた回答に、1位:3点、2位:2点、3位:1点の点数を乗じてポイントを算出。

② 大府市循環バスの満足度と重要度について

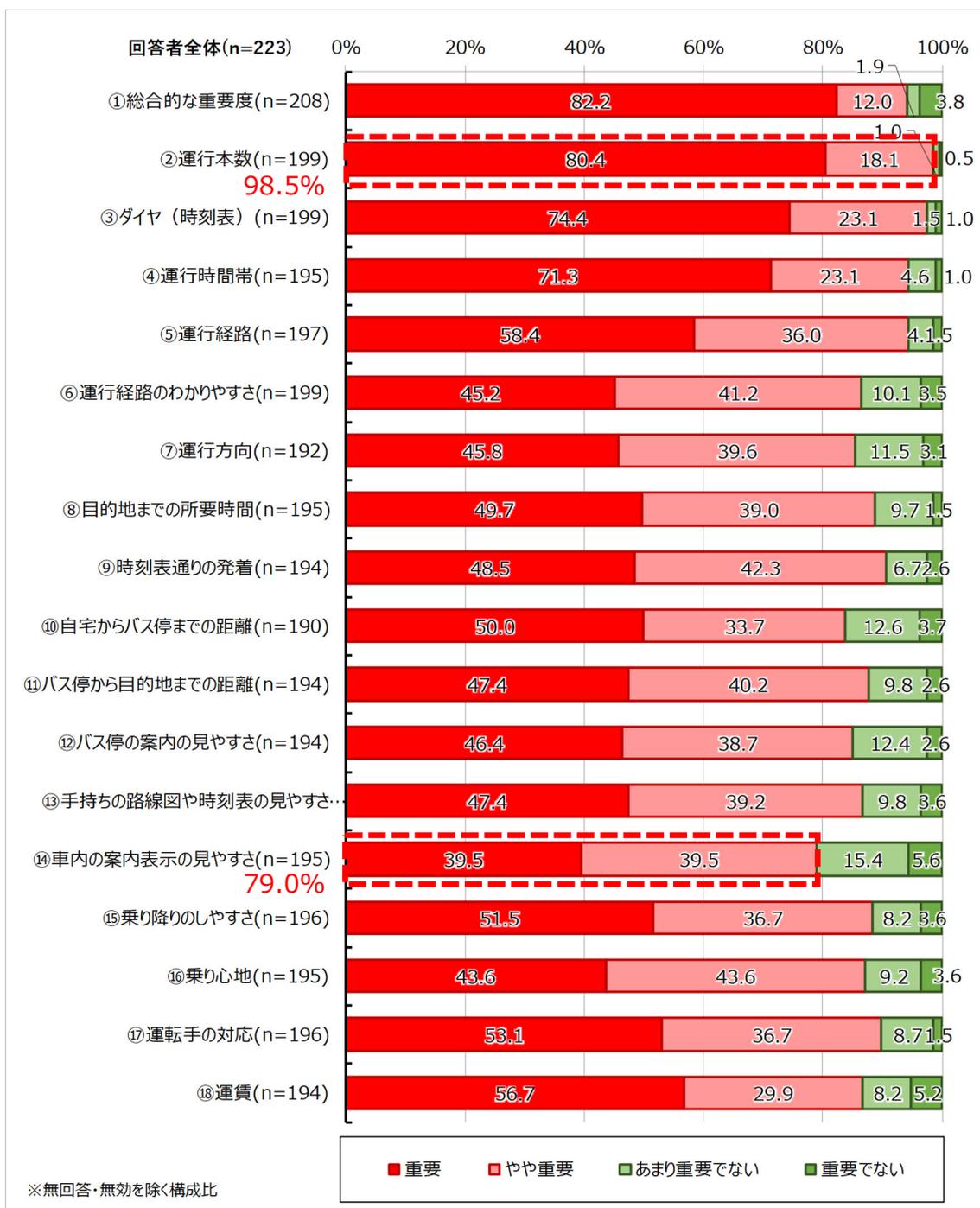
・「現状の満足度」が最も高い項目は「⑱運賃」で、満足度（満足+やや満足）は94.2%(RI:97.4%)、最も低い項目は「②運行本数」で、満足度は19.2%(RI:15.9%)です。

図表 3-25 現状の満足度



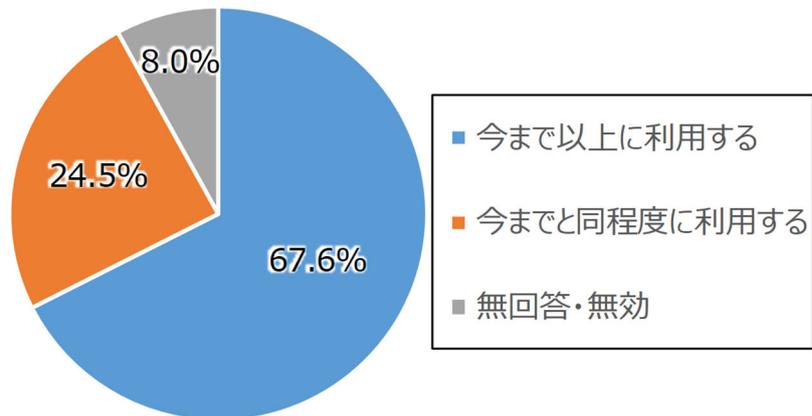
・「これからの重要度」が最も高い項目は「②運行本数」で、重要度（重要+やや重要）は 98.5%（RI:95.6%）、最も低い項目は「⑭車内の案内表示の見やすさ」で、重要度は 79.0%（RI:84.1%）です。

図表 3-26 これからの重要度



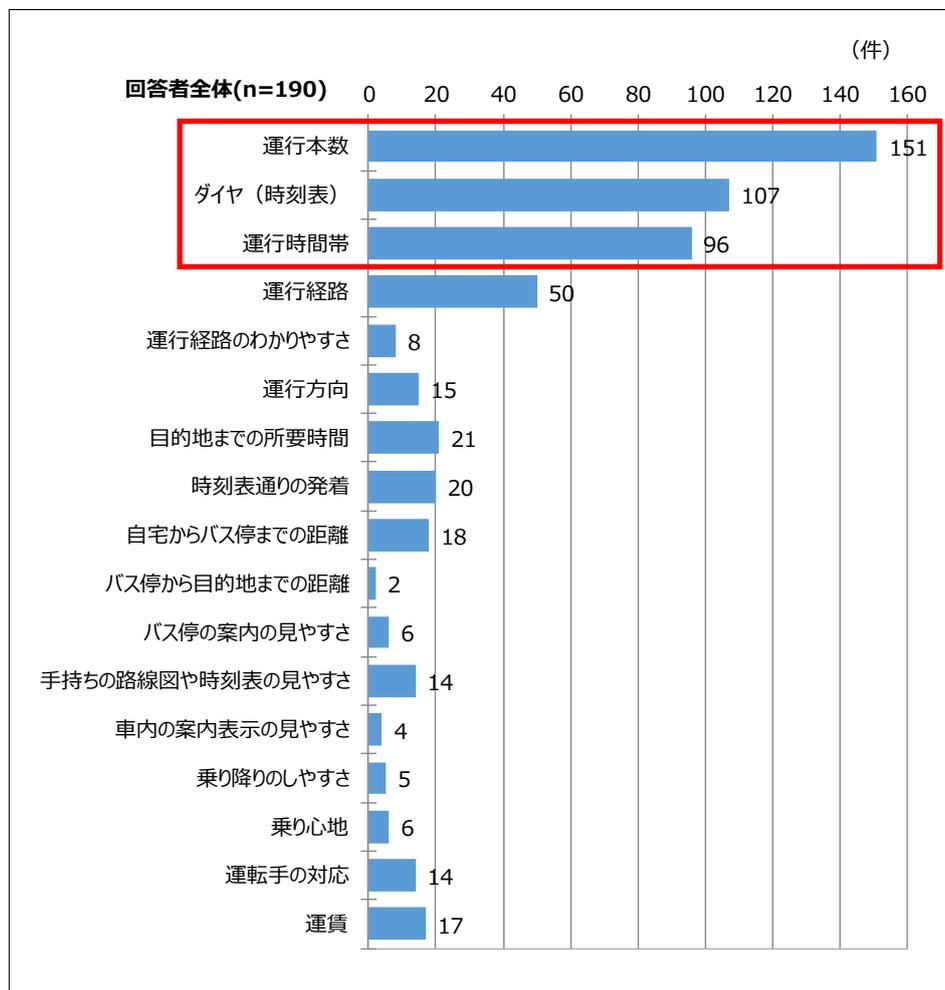
- ・循環バスに対する不満が解消された場合、67.6%の方が「今まで以上に利用する」と答えています。
- ・また、バスのサービス拡充のために重要な項目は、「運行本数」「ダイヤ(時刻表)」「運行時間帯」の順となっています。

図表 3-27 不満が解消された場合の利用状況



回答者全体(n=188)

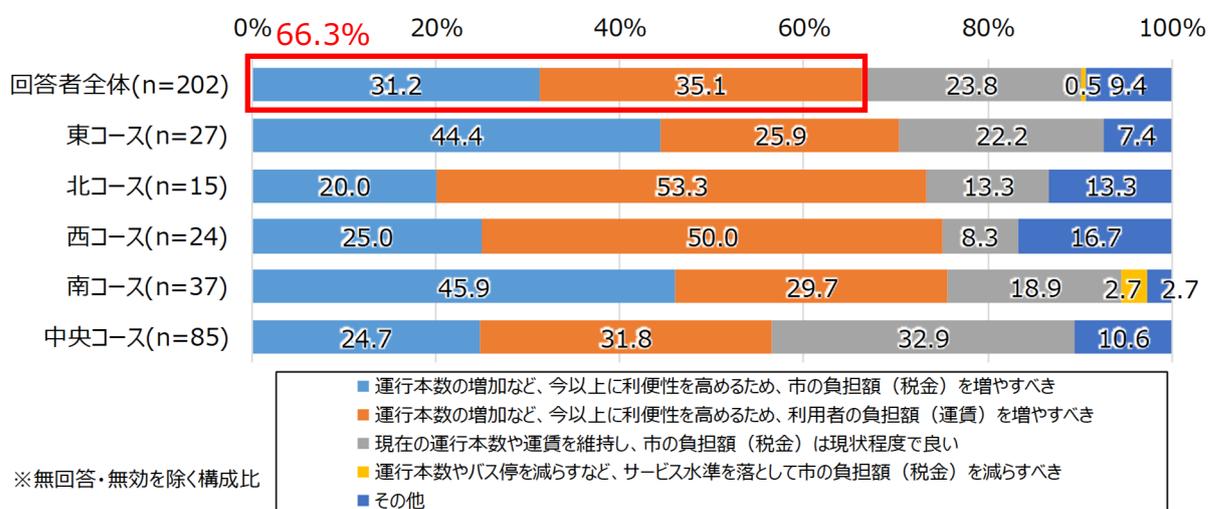
図表 3-28 バスのサービス拡充のために重要な項目



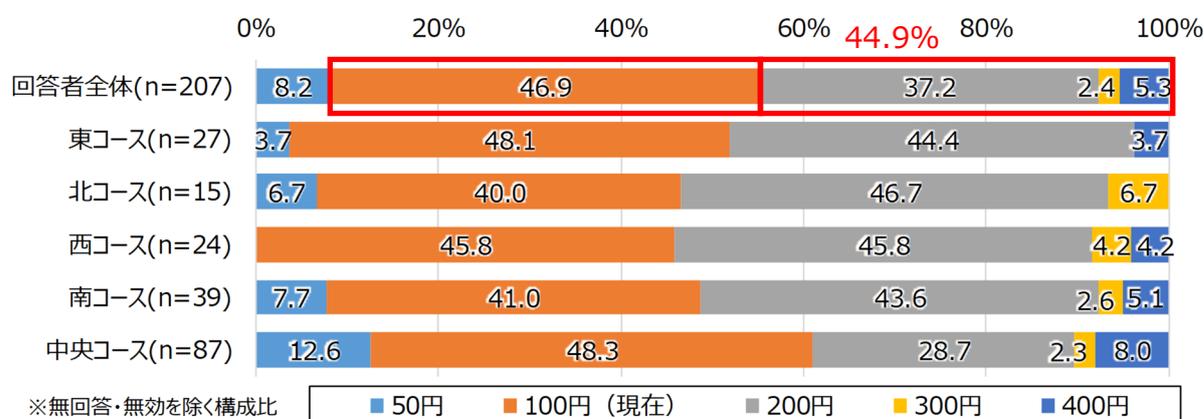
### ③ 地域公共交通の維持について

- ・「運賃」や「税金での負担」の関係について、「運行本数の増加など、今以上に利便性を高めるため、利用者の負担額（運賃）を増やすべき」(35.1%(R1:26.8%))及び「運行本数の増加など、今以上に利便性を高めるため、市の負担額（税金）を増やすべき」(31.2%(R1:26.8%))の2項目の合計が66.3%(R1:53.6%)あり、6割以上の方が、大府市や利用者の負担を増やしても、利便性の向上を望んでいることが分かります。
- ・運賃について、「100円（現在）」が最も多く、利用者全体の46.9%(R1:70.8%)を占めていますが、一方で、44.9%(R1:26.7%)の方が現状の100円より多く支払ってもよいと考えています。

図表 3-29 「運賃」や「税金での負担」の関係



図表 3-30 運賃



## 4 事業者ヒアリング

### (1) 調査概要

項目	内容
調査目的	交通事業者が抱える運行上の問題点や改善点の把握
調査対象	大府市内の路線バス及び循環バスを運行するバス事業者(知多乗合) 大府市内を営業範囲とするタクシー事業者(大興タクシー、名鉄知多タクシー)
調査方法	聞き取り方式(ヒアリングシートを事前に事業者へ送付)
調査時期	2024(令和6)年7月5日(金)~7月31日(水)

### (2) 調査結果

交通事業者	知多乗合	大興タクシー	名鉄知多タクシー	
運行路線・範囲	◆知多バス(路線バス) : 横須賀線・上野台線・大府循環線	◆大府市循環バス : ①東コース・②北コース・③西コース・④南コース・⑤中央コース	大府市・刈谷市・安城市・知立市・高浜市・東浦町	大府市・東海市・知多市・東浦町・阿久比町・半田市・常滑市・武豊町・美浜町・南知多町
問1 運行上の問題点とその改善に向けた提案	[横須賀線] ・全体の <b>旅客数が少ない</b> 。 [上野台線] ・太田川方で供給過剰。 ・共和系統は一定の旅客数があるものの、東海市内での輸送密度が低い。 [大府循環線] ・朝夕を中心に運転する循環系統は一定の収益が見込めるが、げんきの郷系統は <b>時間帯により偏りがある</b> 。 <b>輸送量に応じた輸送力を見極め、さらなる合理化が必要</b> 。	・生活道路を限なく運行する経路であり、一部で <b>狭路道路がある</b> ため、細心の注意を払って安全運行に努めているが、常に事故の危険性を感じている。  運行経路上の危険箇所の洗い出しを行っているので、必要に応じて改善提案を行う。	・国道155号などの幹線道路の <b>慢性的な渋滞解消</b> ・ <b>悪路の解消</b> (グレーチング設置場所の段差など)	・JR大府駅の東西ともに、ロータリー内の <b>タクシーレーンに一般車が誤侵入</b> している。 ・JR大府駅及び共和駅ともに、 <b>通勤時間帯</b> (午前7時~9時頃)は、一般車や企業バスの送迎などにより、 <b>駅周辺が大変混雑</b> している。
問2 利用者の現状(利用者数や特性など)、路線の今後の見通し	[横須賀線・上野台線] ・朝夕の通勤通学者が中心。 [大府循環線] ・朝夕の通勤通学者に加え、日中の通院客の足を担う。  今後は各系統とも <b>旅客が減少</b> していくと想定。	・コースによって <b>利用者数に偏り</b> がある。  利用状況に応じた、 <b>乗降に要する時間も加味したダイヤ設定</b> が望ましい。	・コロナ禍の影響に伴い、 <b>営業利用が減少</b> 。 ・ <b>午前9時台は利用が集中</b> するため、JR大府駅での待機が難しい。 (配車が追いつかない)	・全体的に <b>利用が減少傾向</b> 。 ・JR東海道本線上りの終電で大府駅止まりがなくなって以降、利用が減少。
問3 利用者や沿線住民の意見	[横須賀線] ・沿線学校の通学者から <b>通学に便利なダイヤ</b> の希望がある。 [上野台線] ・(太田川方で一定の運転本数があるため)鉄道との接続改善を求める声がある。 [大府循環線] ・特に <b>午前中の混雑緩和</b> を求める声が多い。	・ <b>運行本数を増やしてほしい</b> との声はある。	・JR大府駅から <b>利用したい時間帯にタクシーがない</b> ことが時々あるとの声がある。	・JR大府駅及び共和駅ともに、 <b>タクシーが並んでいない</b> 、電話しても <b>手配に時間がかかる</b> などの不満の声がある。
問4 公共交通全体の利便性を高めるための、事業者としての取組実績や、実施予定の取組 また、大府市や地域と連携した取組の在り方についての提案	・生活様式の変化や移動ニーズの多様化に対応するため、 <b>モードを超えた交通ネットワーク</b> の検討と提案を進めていきたい。	・大府市と協力して、 <b>公共交通全体の分担率を高める取組</b> の推進・提案を行う。	・ <b>利用者の需要に応じた稼働時間の見直しによるタクシー稼働台数の確保</b> ・ <b>大府市産業文化まつりでのジャパンタクシー展示と採用活動</b> ・ <b>乗務員の採用強化</b> (2024年度:6名の採用)	・ <b>随席タクシー制度</b> などを導入し、地域の公共交通として取り組んでいる。 ・ <b>乗合型オンデマンド交通</b> などの実証実験への参加による新しいサービスの提供。
問5 その他意見など	・国及び県の欠損補助があってもなお、 <b>赤字が路線バスの実態</b> 。 ・利用促進の取組とともに、 <b>沿線自治体からの支援がないと路線の維持確保が難しい</b> 状況にある。	・ <b>深刻な乗務員不足</b> の中、路線再編、増強が予定されている。 ・路線見直し、再編の際には <b>労働環境にも考慮して計画</b> していただきたい。	—	・大府市産業文化まつりなどに参加し、タクシーの利用方法だけでなく、 <b>乗務員として働くことの魅力も伝えたい</b> (慢性的な乗務員不足のため)。
課題整理	・総じて <b>深刻な乗務員不足</b> が根本の課題である。 ・旅客数が減少し、 <b>赤字で運行</b> している。利用促進の取組や輸送量に応じた合理化により路線維持に努めるが、沿線自治体からの支援が必要である。	・市民や利用者からの増便要望に対応して路線の増強を行う上で、乗降に必要な時間を加味するとともに、 <b>乗務員の労働環境</b> を考慮した運行計画としてもらいたい。	・利用が減少傾向でありながら、一部の時間帯で利用が集中し、 <b>配車が追いついていない</b> 。 ・また、幹線道路の慢性的な渋滞や駅ロータリーでのタクシーレーンへの一般車誤侵入が課題である。	