

第2次大府市地域公共交通計画 (案)

令和7年(2025年)●月

大府市地域公共交通活性化協議会
大 府 市

目 次

序章 第2次大府市地域公共交通計画策定の背景と目的	1
第1章 計画の区域と計画期間	2
1 計画の区域	2
2 計画期間	2
第2章 大府市の概況と上位・関連計画の整理	3
1 地域特性の把握	3
2 上位・関連計画の整理	11
3 地域公共交通の現状整理	17
第3章 モニタリング調査	24
1 市民アンケート	24
2 乗降調査	30
3 利用者アンケート	38
4 事業者ヒアリング	43
第4章 大府市における地域公共交通の課題	44
1 各種調査結果などからみた課題の抽出	44
第5章 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	46
1 大府市の交通将来像	46
2 地域公共交通の基本方針	47
第6章 計画の目標	50
1 地域公共交通計画の目標と指標及び目標値	50
第7章 計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体	54
1 地域公共交通ネットワーク形成の方針	54
2 地域公共交通の種類とサービス水準の設定	56
3 事業の実施スケジュールと実施主体	58
第8章 計画の達成状況の評価に関する事項	59
1 評価・検証の考え方及びその手順	59
2 実施事業及び評価指標の評価・検証	61

序章 第2次大府市地域公共交通計画策定の背景と目的

本市域に関わる交通体系は、高速道路や主要国道の広域道路網と、本市を南北に縦貫する鉄道網があり、基幹となる広域的な交通体系が整っています。

公共交通機関としては、鉄道網として市域中央部の南北を通るJR東海道本線と武豊線が整備されており、大府駅と共和駅があります。また、路線バス（知多バス）が3路線、コミュニティバス（本市循環バス）が5路線、タクシー事業者の鉄道駅乗入れがあるなど、公共交通機関が概ね整備されています。知多バスの上野台線及び横須賀線は、市域を跨いで鉄道駅を結ぶ地域間幹線として重要な路線を担っています。本市循環バスは、平成12年に運行を開始し、福祉的役割に主眼を置き、これまで幾度も改正を重ね年々利用者数を増やしてきました。

地域公共交通は、少子高齢化により高齢者人口が増加傾向にあることから、買物や通院をはじめとした外出支援のための移動手段として、また、高齢者の運転免許証返納への対応のためにも、さらなる充実が求められています。

本市では、令和2年（2020年）10月に「大府市地域公共交通計画」（以下、第1次計画）を策定し、より多くの市民が地域公共交通を利用し外出することで健康増進を図るとともに、にぎわいや交流の創出など、まちづくりと一体なった「健康都市おおぶ」に相応しい持続可能な地域公共交通体系を構築することで、誰もが安心・安全かつ快適に利用できる公共交通環境を目指してまいりました。

地域公共交通体系の構築に際しては、本市の地域公共交通を一つの交通手段だけで解決せず、様々な交通手段を一つのサービスとして捉え、いわゆる大府市版 MaaS*の具現化により、その時、その人、その場所に最適な移動サービスを提供し、利用者がそのサービスを享受できることが重要です。

一方で、令和2年（2020年）から全国的な社会問題となった新型コロナウイルス感染症の影響に伴う人々の行動変容により、地域公共交通利用者数が大幅に減少し、新型コロナウイルス感染症が感染症法における5類へ移行した令和5年（2023年）5月以降においても、地域公共交通利用者数は令和元年以前の推移まで回復していません。

また、働き方改革の導入に伴う就業形態の変化や人材不足の課題の顕在化、シェアリングエコノミー**の動きに加えて、令和6年（2024年）4月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正施行されるなど、地域公共交通を取り巻く環境が新たな局面を迎えています。

以上より、社会全体の動向に対応するとともに、本市の実情に見合ったまちづくりと連携した交通計画として、新たに「第2次大府市地域公共交通計画」（以下、第2次計画）を策定します。

*MaaS: Mobility as a Service ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体に関わらず、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ(移動)を一つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」概念のこと。

**シェアリングエコノミー: インターネットを介して個人と個人・企業などとの間で活用可能な資産(場所・モノ・スキルなど)をシェア(売買・貸し借りなど)することで生まれる新しい経済の形のこと。地域公共交通分野では、カーシェアリングなどがシェアリングエコノミーの一つとされる。

第Ⅰ章 計画の区域と計画期間

Ⅰ 計画の区域

第2次計画は、市内の地域公共交通ネットワークを形成する全ての地域公共交通の確保・維持・改善について一体的に取り扱うことから、計画の区域は第Ⅰ次計画と同様に大府市全域とします。

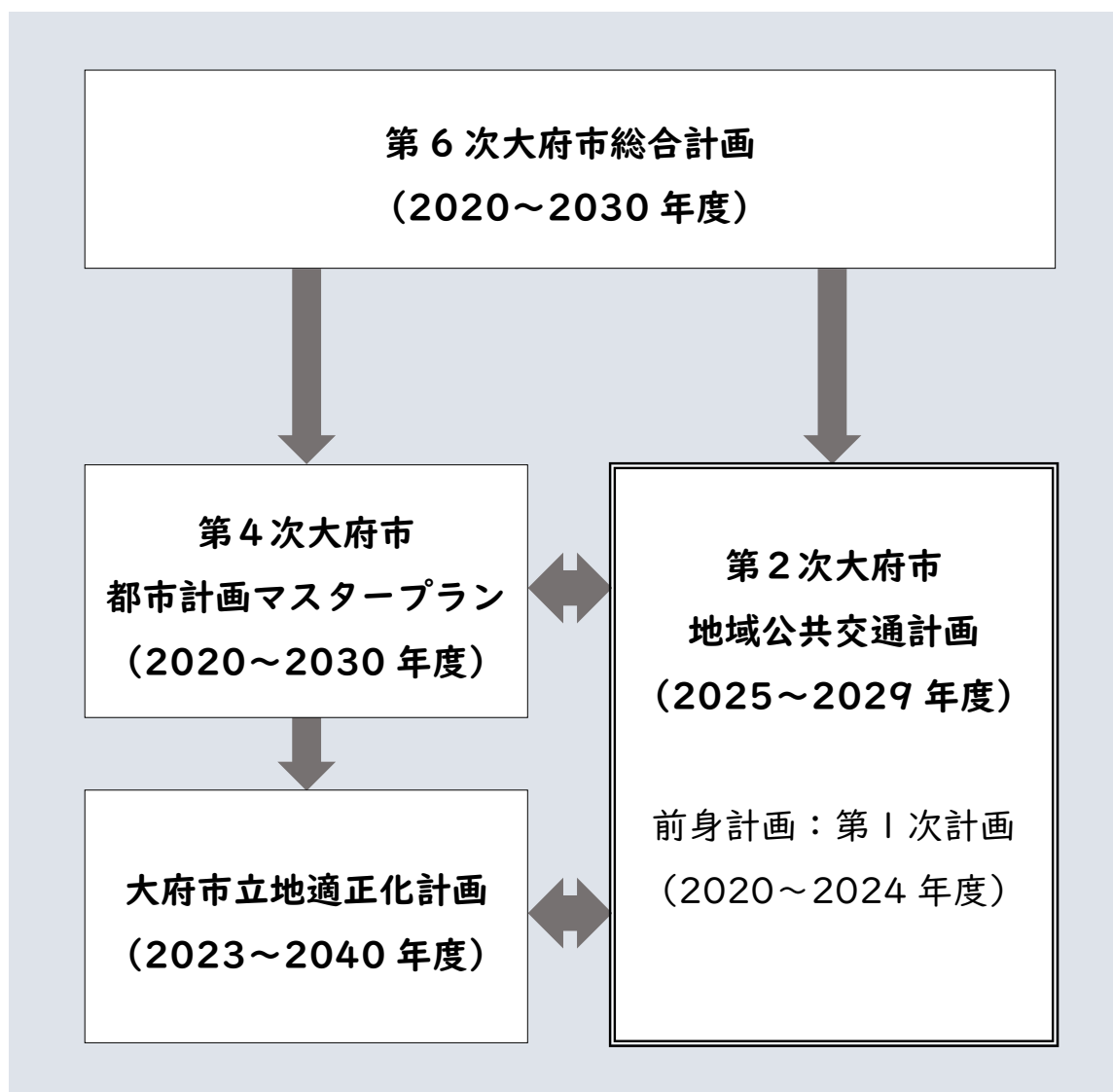
なお、本市と隣接する自治体を、地域公共交通の相互連携の対象とします。

2 計画期間

本計画の計画期間は、令和7年度（2025年度）から令和11年度（2029年度）までの5年間とします。

なお、計画期間内であっても、地域公共交通の安全性の確保や利便性の向上に配慮した個別の実施事業などの見直しは、適切な時期に実施します。

図表Ⅰ-Ⅰ 地域公共交通計画と上位・関連計画の関係



第2章 大府市の概況と上位・関連計画の整理

1 地域特性の把握

(1) 人口の推移と将来見通し

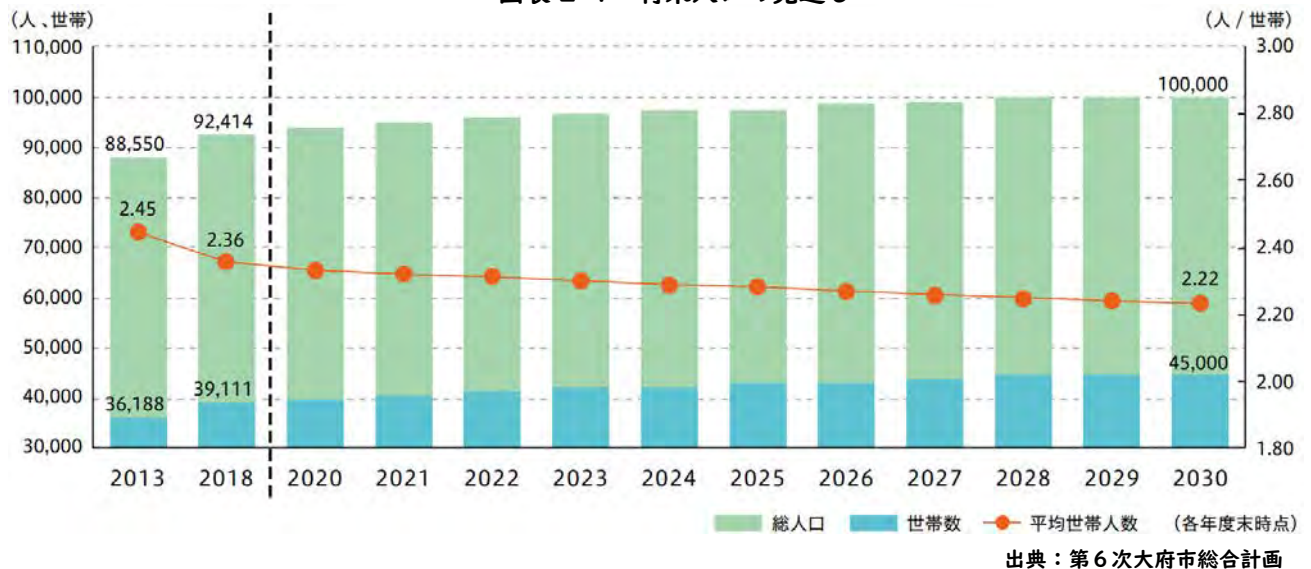
■今後も緩やかに人口が増加する見通し（2030年度計画人口：100,000人）

■今後さらに高齢化が進展

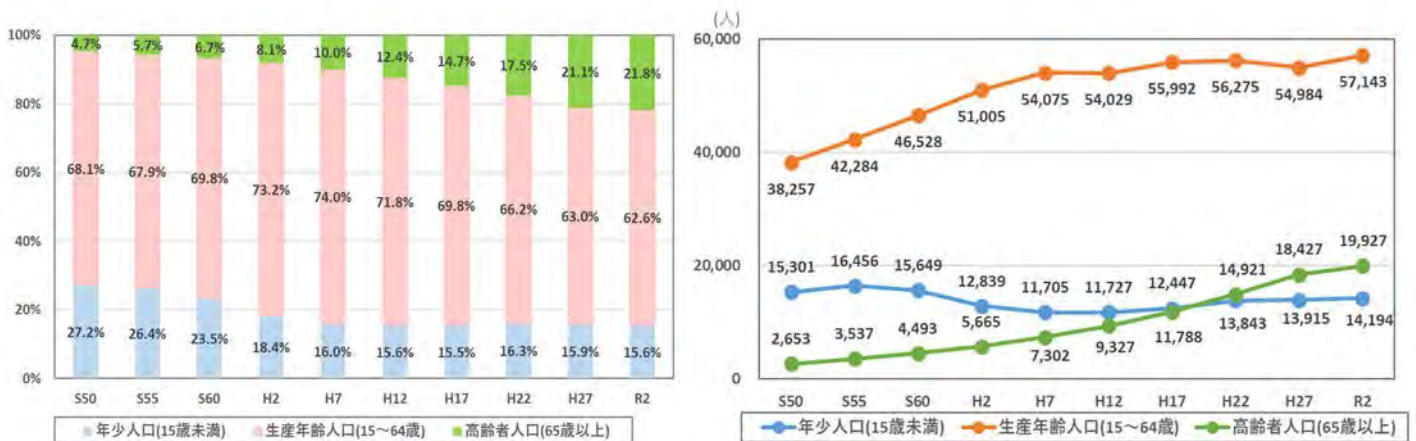
本市の人口は、社会全体が人口減少に転じている中であっても、緩やかに増加しており、概ね10年後の令和12年度（2030年度）までその水準が維持される見通しであるため、第6次大府市総合計画において、令和12年度（2030年度）計画人口を100,000人としています。

国勢調査における年齢3区分別の人口割合をみると、高齢者が増加している一方、年少人口は横ばいで推移し、生産年齢人口は減少に転じており、今後も少子高齢化が進行することが予測されます。

図表 2-1 将来人口の見通し



図表 2-2 年齢3区分別人口の推移

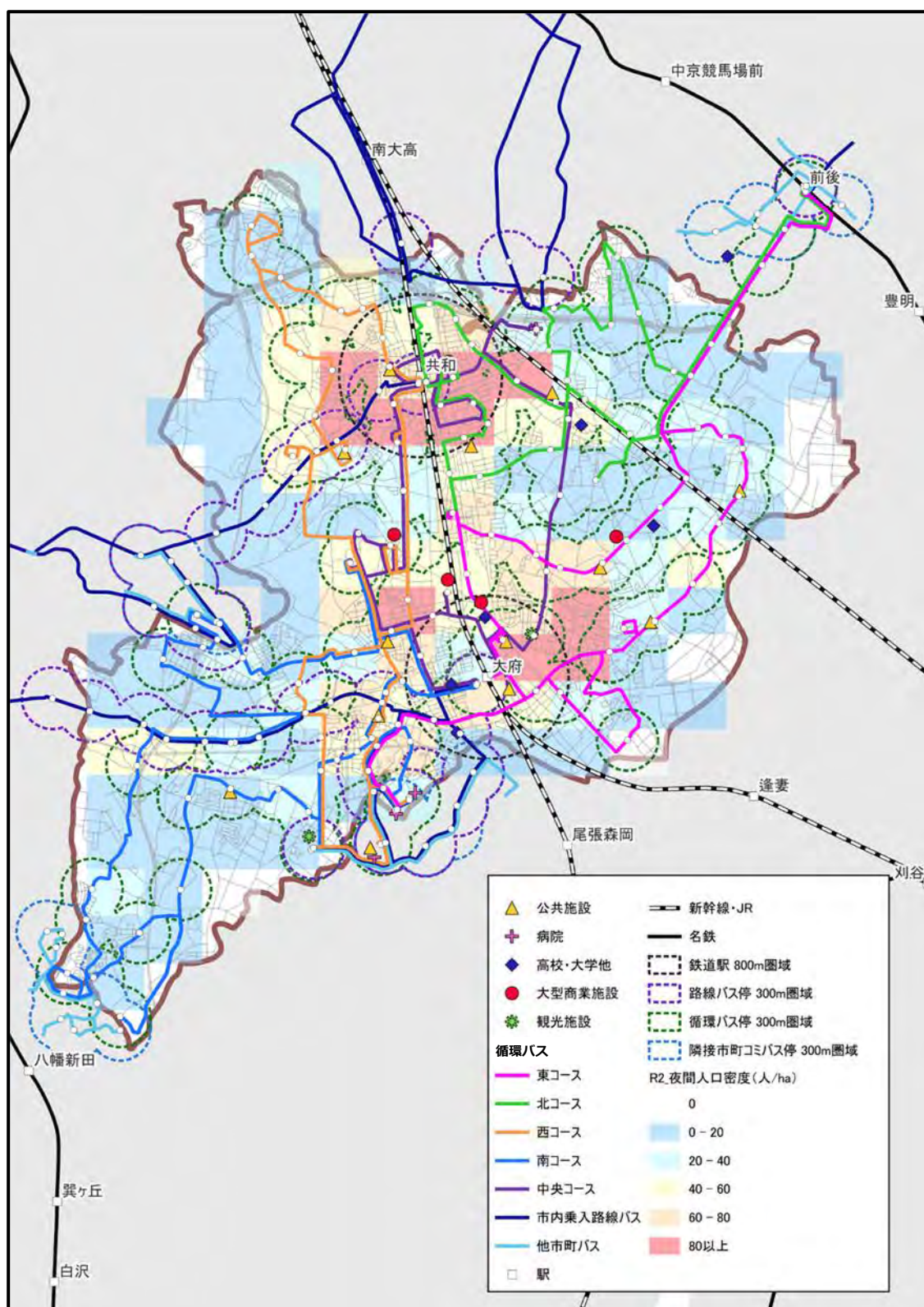


(2) 人口密度分布と地域公共交通路線網

■地域公共交通の人口カバー率は86.1%

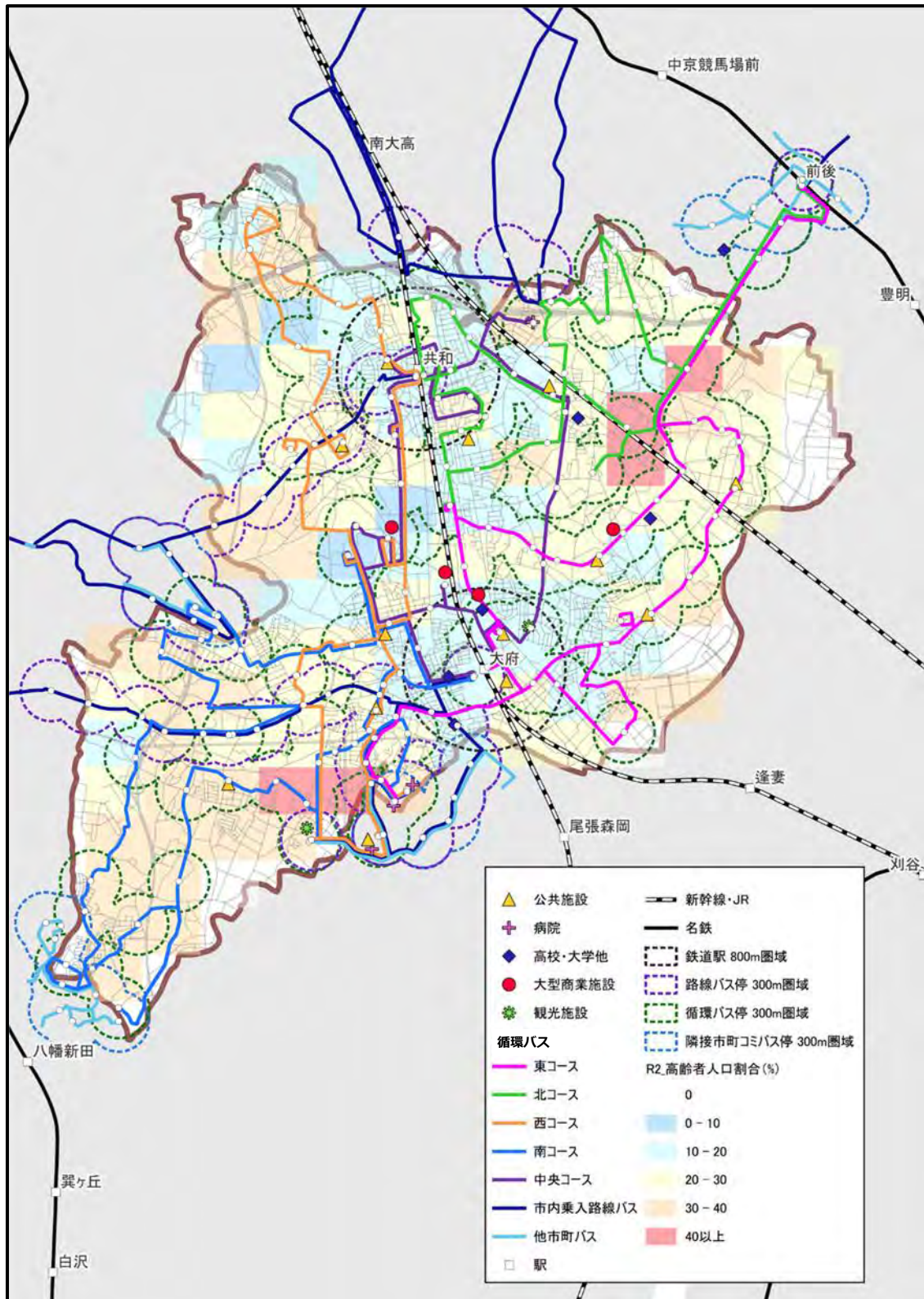
令和2年(2020年)の国勢調査における人口密度(500mメッシュ)の分布をみると、大府駅及び共和駅周辺に人口が集中しています。地域公共交通の利用圏域(鉄道駅から800m、バス停から300m)と人口分布を重ねてみると、鉄道が26.8%、路線バスが21.1%、循環バスが81.2%、近隣市町のコミュニティバスが1.3%の人口をカバーしており、地域公共交通全体で86.1%(第1次計画:85.9%)をカバーしています。

図表2-3 地域公共交通の人口カバー率



地域公共交通の利用圏域（鉄道駅から 800m、バス停から 300m）と高齢者人口分布を重ねると、鉄道が 22.8%、路線バスが 22.0%、循環バスが 80.8%、近隣市町のコミュニティバスが 1.7%の人口をカバーしており、地域公共交通全体で 85.6%（第1次計画：85.0%）をカバーしています。

図表2-4 地域公共交通の高齢者人口カバー率



*人口カバー率：メッシュごとに以下の算式で求めたメッシュ単位公共交通圏域人口を合計し、全人口で除した値。

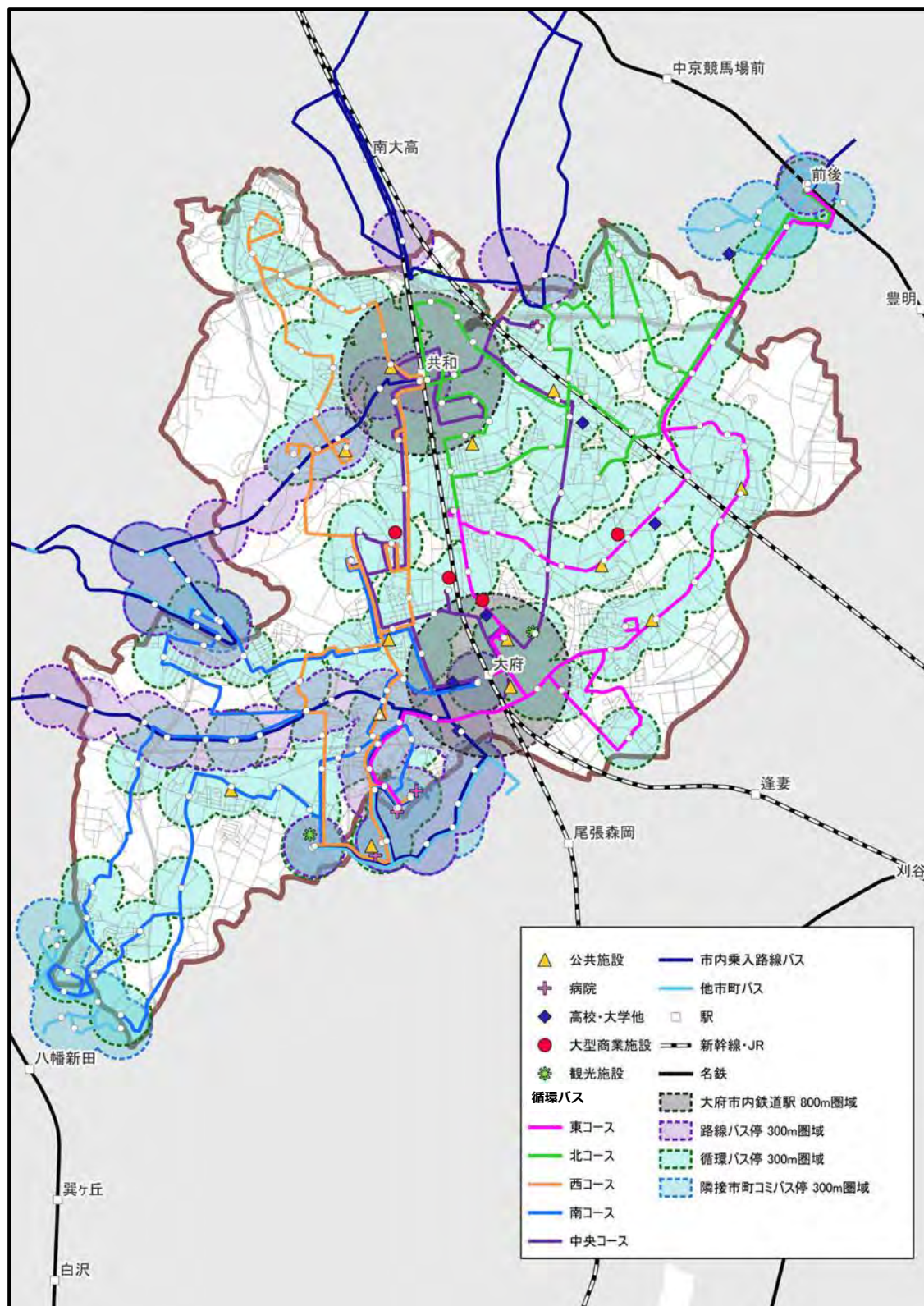
メッシュ単位公共交通圏域人口 = (公共交通圏域面積 / メッシュ面積) × メッシュ人口

(3) 主要集客施設の立地状況

■主要集客施設*は地域公共交通利用圏域でカバー

市内の主要集客施設は現状の地域公共交通の利用圏域で、全てカバーしています。

図表2-5 主要集客施設と地域公共交通路線網



*主要集客施設：公共施設、病院、高校・大学他、大型商業施設、観光施設及び駅を対象とする。

(4) 通勤・通学流動

■通勤・通学とも、名古屋市、刈谷市、東海市、東浦町との結びつきが強い

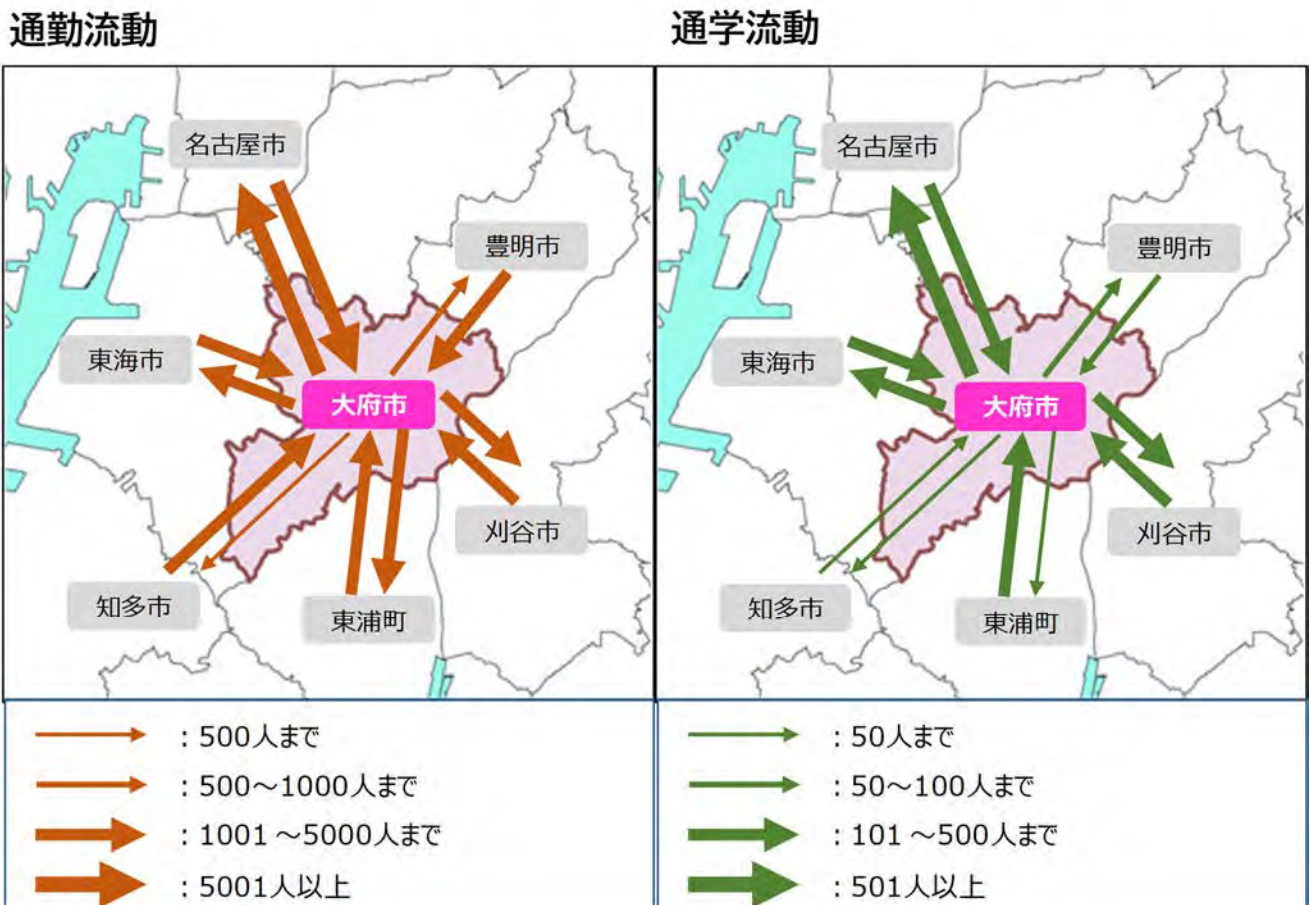
令和2年(2020年)の国勢調査における15歳以上の通勤通学流動の状況を見ると、大府市内から市外へ通勤・通学する人よりも、市外から大府市内へ通勤・通学する人の方が多く状況です。また、周辺市町との結びつきをみると、名古屋市、刈谷市、東海市、東浦町との結びつきが強い状況です。

図表 2-6 通勤・通学流動の状況

流出					流入-流出	流入				
		総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者		
本市内から 他市区町村へ 通勤・通学		27,562	24,721	2,696	2,738	30,300	28,149	2,068	他市区町村から 本市内へ 通勤・通学	
周 辺 市 町	名古屋市	9,961	8,668	1,293	-1,838	8,123	7,777	346	名古屋市	周 辺 市 町
	刈谷市	4,618	4,235	383	-1,763	2,855	2,446	409	刈谷市	
	東海市	2,772	2,570	202	899	3,671	3,523	148	東海市	
	知多市	339	324	15	1,035	1,374	1,337	37	知多市	
	豊明市	702	623	79	1,060	1,762	1,664	98	豊明市	
	東浦町	1,177	1,133	44	1,734	2,911	2,678	233	東浦町	

資料：令和2年国勢調査

図表 2-7 通勤・通学流動



資料：令和2年国勢調査

(5) 市内の交通特性

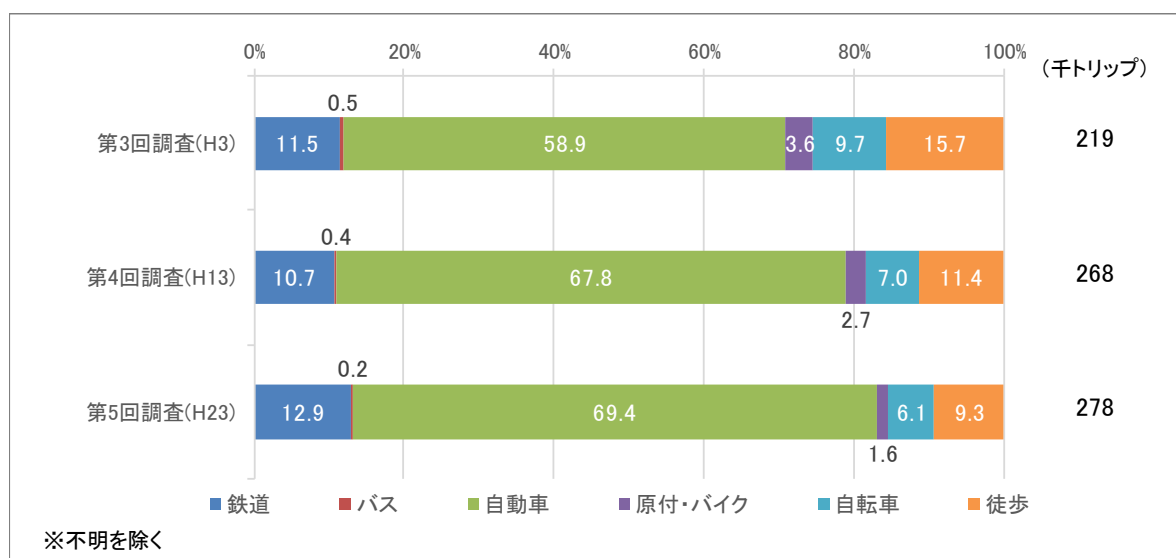
■交通手段は、自動車利用が年々増加

■移動目的は、通勤・業務が減少し、自由目的（買物・通院・娯楽など）が増加

第3～5回中京都市圏パーソントリップ調査の代表交通手段別トリップ*の推移から、大府市を発着とするトリップに着目すると、自動車利用が年々増加していることがわかります。

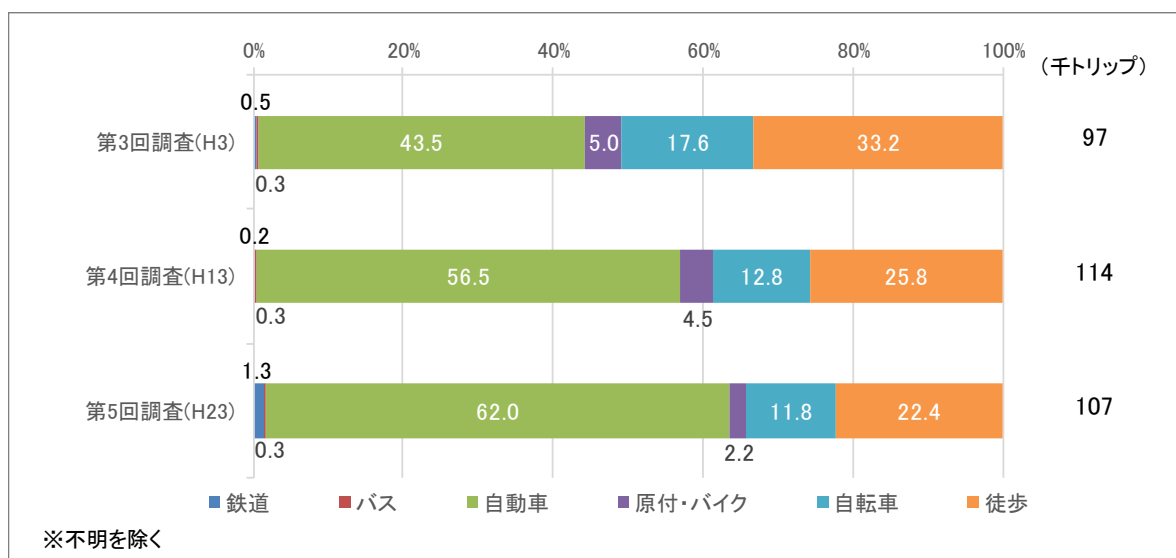
大府市内移動の代表交通手段別トリップの推移でも、自動車利用が年々増加しています。一方、大府市内外の移動については、構成比に大きな変化がないことがわかります。

図表 2-8 全目的代表交通手段別トリップ構成（大府市関連合計）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図表 2-9 全目的代表交通手段別トリップ構成（大府市内移動）

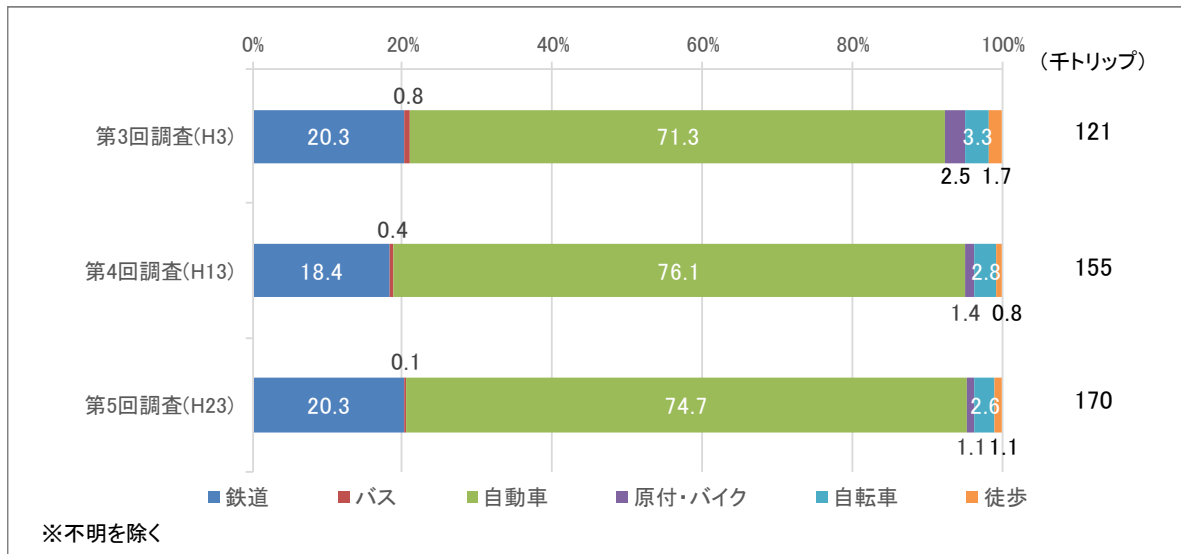


資料：中京都市圏パーソントリップ調査

*トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。

*代表交通手段：ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段のことをいい、どの交通手段を代表とするかの優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とする。

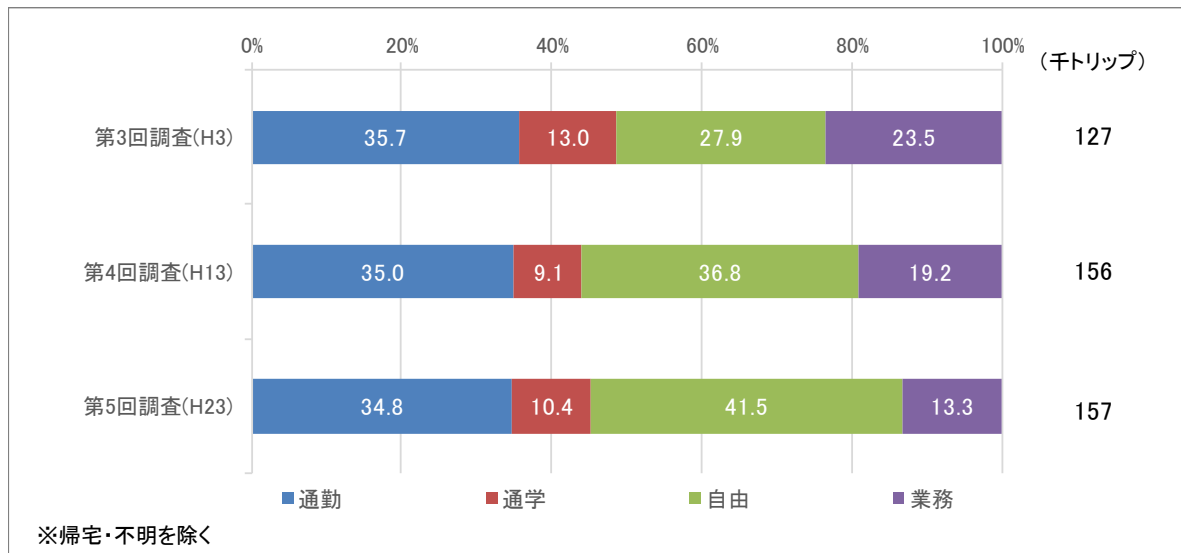
図表 2-10 全目的代表交通手段別トリップ構成（大府市内外移動）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

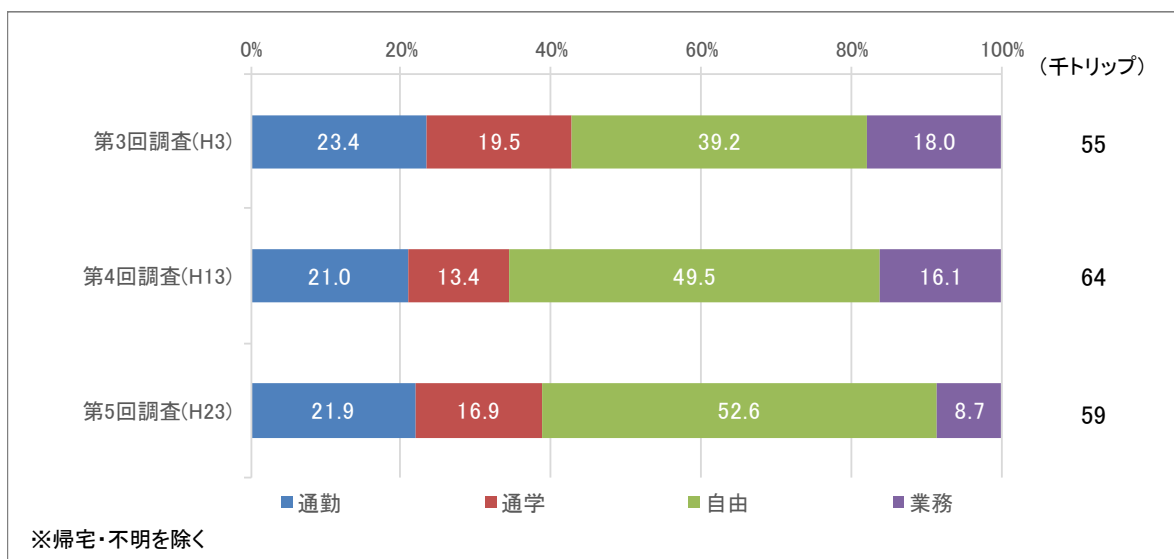
目的別トリップでは、通勤や業務目的が減少し、自由目的（買物、通院、習い事、食事など）が増加しています。大府市内移動、内外移動についても同様に、業務目的が減少して自由目的（買物、通院、習い事、食事など）が増加していることがわかります。

図表 2-11 全手段目的別トリップ構成（大府市関連合計）



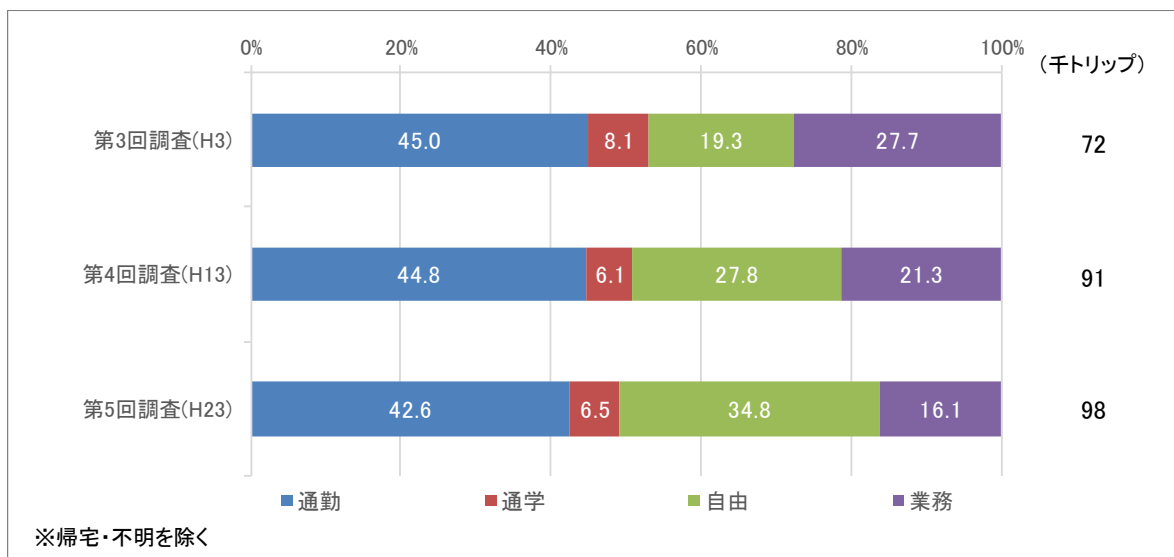
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図表 2-12 全手段目的別トリップ構成（大府市内移動）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図表 2-13 全手段目的別トリップ構成（大府市内外移動）



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

(2) 知多都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（知多都市計画区域マスタープラン）（目標年次 2030 年）

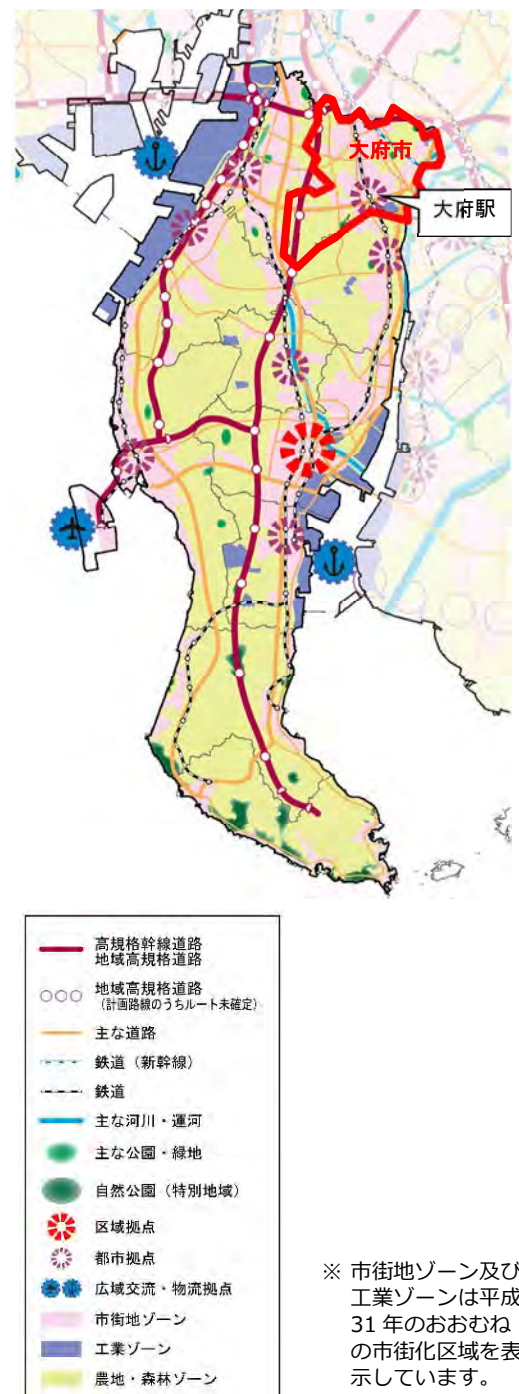
① 基本理念

「広域交流拠点や地域特性を活かした特色ある産業が充実し、魅力ある暮らしを支える都市づくり」

② 都市づくりの目標

- 無秩序な市街地の拡大を抑制し、主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を目指します。
- 今後も人口や世帯数の増加が見込まれる地域では、既存ストックの活用が可能な地区を中心に新たな住宅地の形成を目指します。
- 広域交通体系を最大限活用するとともに、リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全県的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。
- 既存工業地周辺や広域交通の利便性が高い地域、物流の効率化が図られる地域に新たな産業用地の確保を目指します。
- 道路、橋梁、河川などの都市基盤施設の整備や耐震化を推進するとともに、公共施設や避難路沿道の建築物などの耐震化を促進し、市街地の災害の防止または軽減を目指します。
- 北部から中央部の農地、南部の樹林地などの緑地では、無秩序な開発を抑制するなど、適正な土地利用の規制・誘導を図り、豊かな自然環境を保全します。

図表 2-15 将来都市構造図



(3) 第4次大府市都市計画マスタープラン（計画期間 2020～2030 年度）

① 将来都市像

「まちの心地よさを五感で感じられ、
いつまでも住み続けたいと思える健康都市」

② 都市づくりの目標

目標！人もまちも健康で、心身ともに健やかに暮らし続けることができる『安心・安全都市』

目標2 利便性が高く暮らしやすい『集約型都市』

目標3 にぎわいと活気に満ちた『活力都市』

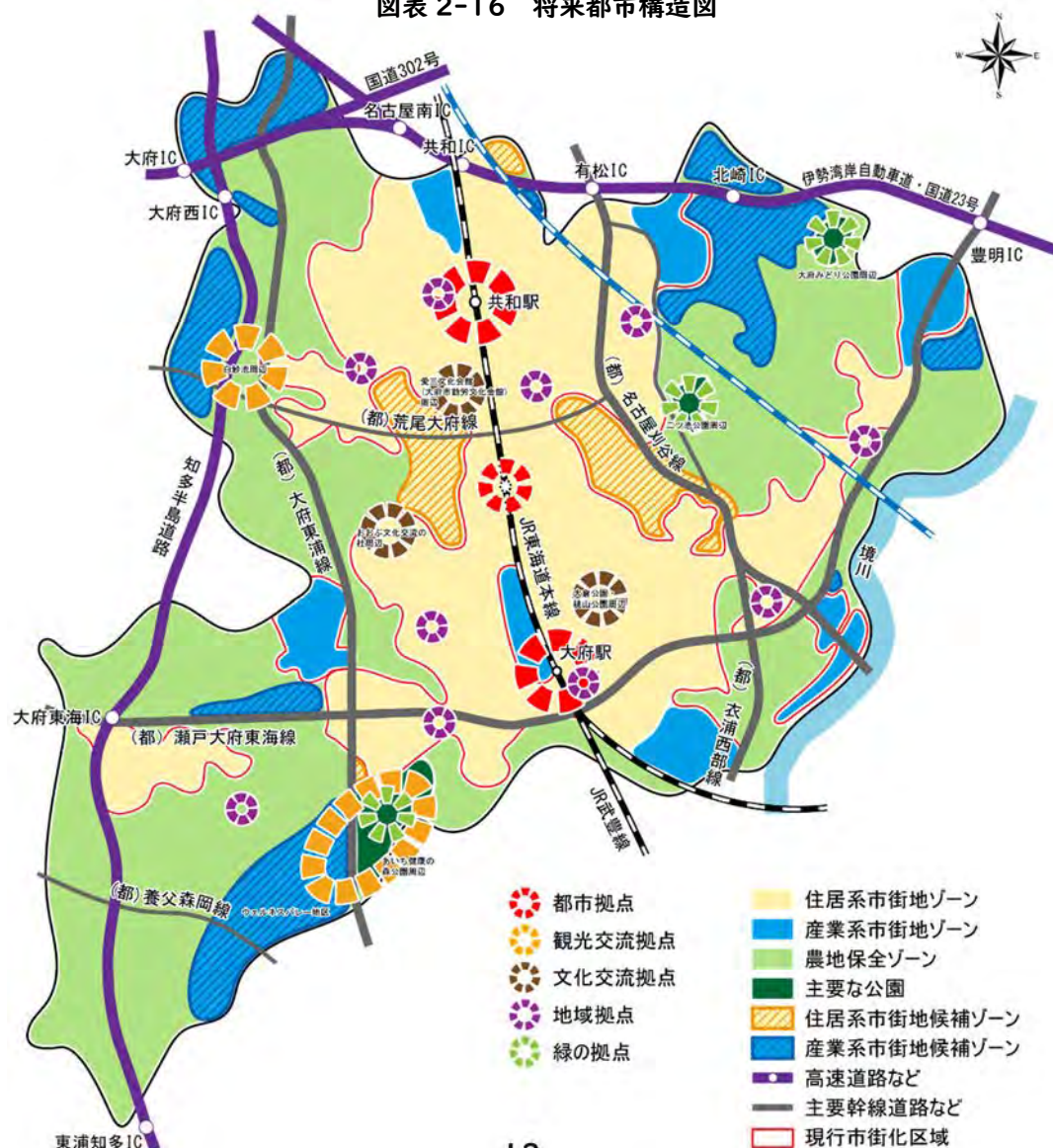
目標4 環境にやさしく、地域の個性や魅力が輝く『快適都市』

目標5 将来にわたり、健全な都市運営ができる『持続可能都市』

③ 将来都市構造

将来の人口動向に対応するとともに、財政面での持続可能な都市運営、災害に強く環境にやさしい都市構造の実現に向け、当面の人口増加に対応した住居系市街地を確保しつつ、大府駅や共和駅周辺などを中心に、居住機能や商業・医療・福祉などの都市機能を集積し、これらの都市的サービスを誰もが容易に享受できるよう、各地域を相互につなぐネットワークが形成された集約型都市構造を構築します。

图表 2-16 将来都市構造図



④ 施設整備の方針

公共交通

＜鉄道＞ 駅周辺における都市機能の集積や環境負荷の低減を図るため、鉄道の利用を促進します。また、長期的なまちづくりの視点を踏まえながら、公共交通の利便性の向上を図ります。

【整備方針】

- ・駅利用者の利便性の向上を図るため、駅利用者の需要に対応する自転車駐車場の整備・運営方法の検討や放置自転車対策を実施します。
- ・交通結節点としての機能強化のため、バリアフリー化の推進とともに、循環バスとの連携やアクセス機能の改善を図ります。
- ・環境に配慮したパークアンドライドを推進するため、駐車場の整備・運営を促進します。また、駐車場の整備・運営にあたっては、民間活力の導入を検討します。
- ・長期的なまちづくりの視点における新駅構想について、公共交通の機能の充実を図るため、関係機関と協議を進めます。

＜バス＞ 市民生活の利便性の向上や環境負荷の少ないまちづくりを推進するため、バス交通の利用を促進します。また、まちづくりと合わせた公共交通のネットワークの形成を図ります。

【整備方針】

- ・市内を運行する循環バスの一層の利用促進のため、必要に応じてルートやダイヤなどの見直しを行います。
- ・民間路線バス事業者やタクシー事業者、隣接自治体との連携などにより、利便性の高い公共交通体系を検討します。
- ・新たな公共交通サービスの提供や運営手法を検討します。
- ・ICT を活用した運行サービスの向上など、新たな移動手段確保の取組に向けた調査研究を進めます。

(4) 大府市立地適正化計画（計画期間 2023～2040 年度）

第4次大府市都市計画マスタープランに掲げる将来都市像や5つの都市づくりの目標の実現に向けたまちづくりの方針を定めます。

① まちづくりの方針及び誘導方針

【まちづくりの方針】

- 都市拠点における市民生活の質を向上する魅力的なまちづくり
- ライフステージに応じて健康に暮らせるまちづくり
- 多様な交通手段によるネットワークの充実
- 災害に強く持続可能な都市構造の構築

【「多様な交通手段によるネットワークの充実」に紐づく誘導方針】

●市民の円滑な移動に必要な公共交通ネットワークの充実

- ・市民が都市拠点である大府駅及び共和駅の2駅周辺へ円滑に往来できるように、また、名古屋方面をはじめとする広域移動の利便性を向上するため、2駅を中心とする公共交通ネットワークを充実
- 市民の広域的な移動を支える幹線道路ネットワークの形成
- ・市民が広域的な交通利便性を享受できるように、都市計画道路をはじめとする都市の骨格である幹線道路ネットワークの形成を促進

② 誘導施策

- 居住誘導区域における施策
- 都市機能誘導区域における施策
- 公共交通ネットワーク形成に係る施策

【公共交通ネットワーク形成に係る施策】

●公共交通結節機能の強化

乗り継ぎの利便性を向上することで公共交通ネットワークの充実を図るため、公共交通結節機能の強化を進めます。

- ・安全性や利便性を高める交通処理空間の再構築（駅前広場の機能強化）
- ・各種公共交通機関との相互連携強化

●循環バスをはじめとする公共交通の利便性向上

循環バスは、市民生活を支える公共サービスであることに加え、市民の健康の保持増進及び社会参加の促進に寄与すべく、大府駅及び共和駅を交通結節点とし、市内全域をカバーしています。今後の高齢化の進行に伴い、買物支援及び通院支援としての役割の重要性が高まることを踏まえ、さらなる利便性の向上に向けて、改善・充実を図ります。

また、高齢者をはじめとする誰もが公共交通を利用し、外出したくなるように、70歳以上の市民が無料で循環バスを利用できる「ふれあいパス70」の配布や循環バスを身近なものに感じてもらうための乗り方教室の実施など、循環バスのルート・ダイヤの改善・充実と併せて公共交通の利用促進につながる取組を進めます。

- ・バスのルートやダイヤの見直しなどサービスの改善・充実
- ・循環バスにおけるキャッシュレス決済の導入
- ・公共交通の利用促進に向けた分かりやすい情報発信
- ・ICTを活用した新たな地域公共交通サービスの推進

3 地域公共交通の現状整理

(1) サービス水準

① 鉄道

図表 2-17 鉄道の運行体系

交通 種別	路線名			運行本数 (本/日)	運行 所要時間	運行時間帯		運賃体系
						始発	終発	
鉄 道	JR東海道線	共和駅	豊橋・武豊方面	114	—	5:49	0:19	距離制
			名古屋・大垣方面	118	—	5:43	23:40	
		大府駅	岡崎・豊橋方面	129	—	5:53	0:22	
			名古屋・大垣方面	147	—	5:39	23:37	
	JR武豊線	大府駅	武豊方面	43	—	5:54	23:47	
	名鉄名古屋本線	前後駅	東岡崎・豊橋方面	192	—	5:48	0:10	
			金山・名鉄名古屋方面	187	—	5:23	0:22	

資料：JR 東海、名古屋鉄道（令和6年4月1日現在）

② 路線バス

図表 2-18 路線バスの運行体系

交通 種別	路線名			運行本数 (本/日)	運行 所要時間	運行時間帯		運賃体系
						始発	終発	
路 線 バ ス	知多バス	上野台線※1	太田川駅前・上野台方面発 共和駅前 共和駅前発	17	33～35分	6:15	20:40	距離制
			上野台・太田川駅前方面行	17	33～35分	6:55	21:20	
		横須賀線	尾張横須賀駅前方面発	14	24～38分	6:00※2	19:40	
			大府駅前 大府駅前発	15	18～33分	6:35	21:05※3	
			尾張横須賀駅前	15	18～33分	6:35	21:05※3	
		大府循環線	大府駅前発 大府駅前	21	27～35分	6:45	20:35	
	名古屋 市営バス (有松町 口無池発)	鳴子13	地下鉄鳴子北行	16	30～42分	6:36	21:04	210円
		鳴海12	南大高駅行	8	16～18分	6:22	19:58	
			要町行	16	45～56分	6:47	21:40	
		有松11	名鉄有松行	50	16～25分	6:25	23:00	
			名鉄有松行	9	22分	9:25	17:18	
		緑巡回	藤田医科大学病院行	9	77～81分	8:13	16:13	
	名鉄バス (前後駅発)	30系統	豊明団地行	3	8分	5:55	22:55※4	距離制
		31系統	勅使台行（豊明団地経由）	1	12分	22:27	—	
		32系統	藤田医科大学病院行（豊明団地・勅使台経由）	14	18分	9:33	21:45	
		33系統	藤田医科大学病院行（豊明団地経由）	20	13～15分	6:15	22:03	
		34系統	地下鉄徳重行（藤田医科大学病院経由）	10	29～31分	6:45	21:15	
		35系統	赤池駅行（藤田医科大学病院・地下鉄徳重経由）	10	55～67分	6:32	20:45	
		40系統	吉池団地行（豊明市役所経由）	23	10～13分	6:36	22:03※5	
		45系統	赤池駅行（祐福寺経由）	4	40～48分	7:20	18:34	

※1 共和駅前接続便のみ掲載

資料：知多乗合、名古屋市交通局、名鉄バス（令和6年4月1日現在）

※2 加木屋発時刻

※3 加木屋止まり

※4 唐竹公園行

※5 中央公園行

③ 大府市循環バス

図表 2-19 循環バスの運行体系

交通 種別	路線名			運行本数 (本/日)	運行 所要時間	運行時間帯		運賃体系
						始発	終発	
コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	大府市 循環バス (ふれあいバス)	①東コース	左まわり	3	75分(一周)	9:50	16:10	100円
			右まわり	5		7:00※	17:40	
		②北コース	左まわり	5	85分(一周)	6:50※	17:40	
			右まわり	3		9:20	16:00	
		③西コース	左まわり	4	100分(一周)	7:30	19:00	
			右まわり	3		9:25	17:05	
		④南コース	左まわり	4	95分(一周)	7:40	18:40	
			右まわり	4		6:40※	16:50	
		⑤中央コース	左まわり	8	95分(一周)	6:15	19:00	
			右まわり	8		7:15	20:05	

※ 第0便発時刻(①東コース・大府みどり公園発、②北コース・大府みどり公園発、④南コース・知北平和公園発)

資料：大府市（最終改正：令和5年10月1日）

④ 周辺市町コミュニティバス

図表 2-20 周辺市町のコミュニティバスの運行体系

交通 種別	路線名			運行本数 (本/日)	運行 所要時間	運行時間帯		運賃体系
						始発	終発	
コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	らんらんバス (東海市 循環バス) ※1	名和線	系統1・左回り	11	103～125分 (一周)	6:40	19:12	100円
			系統2・右回り	9	107～140分 (一周)	6:30	19:16	
		荒尾線	系統3・左回り	9	64～66分 (一周)	6:45	18:18	
			系統4・右回り	7	65～66分 (一周)	7:00	19:04	
		富木島線	系統5・西知多総合病院行き	7	54分(一周)	6:50	18:13	
			系統6・聚楽園駅前行き	6	53～59分 (一周)	7:15	16:48	
		加木屋線	系統7・左回り	8	108分(一周)	6:40	16:42	
			系統8・右回り	7	87～90分 (一周)	8:06	18:53	
		南ルート	系統9・左回り	8	48～50分 (一周)	7:54	17:55	
			系統10・右回り	5	50分(一周)	9:18	16:40	
			系統11・アクアマリンプラザ行き	3	25分(一周)	9:40	14:55	
	う・ら・ら (東浦町 運行バス) ※2	長寿線	緒川駅東口行	9	35分	7:55	18:25	100円
			長寿医療研究センター行	9	30～35分	8:25	19:05	
		刈谷線	緒川駅東口行	7	20～25分	9:35	18:35	
			刈谷駅南口行	7	20～25分	8:25	17:45	
		藤江線	巽ヶ丘駅行	10	45～55分	7:55	19:05	
			緒川駅東口行	8	45～50分	7:25	16:15	
		新田線	巽ヶ丘駅行	9	40～55分	8:05	19:10	
			緒川駅東口行	10	40～50分	7:40	18:20	
		高校線		7	32～42分	7:40	17:15	
	ひまわりバス (豊明市 循環バス) ※1	中央循環コース	赤ルート	8	101分(一周)	6:50	18:40	100円
			青ルート	9	100分(一周)	7:20	19:15	
		南部循環コース	緑ルート	7	40分(一周)	6:45	19:20	
			紫ルート	6	40分(一周)	7:50	18:20	

※1 短縮ルートでの運行あり

※2 短縮ルート及び他路線への接続運行あり

資料：東海市、東浦町（最終改正：令和6年10月1日）

豊明市（最終改正：令和5年4月1日）

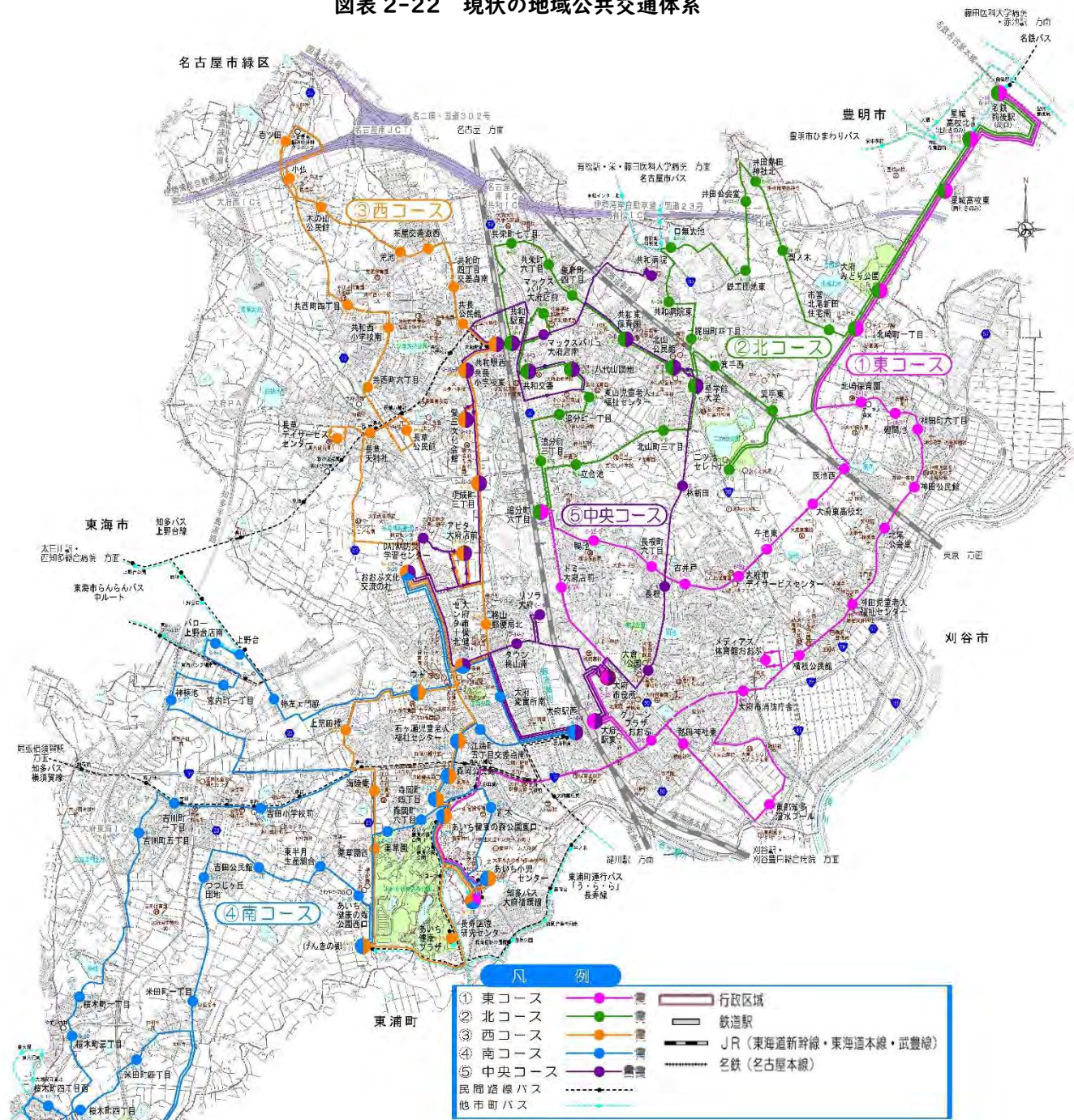
⑤ タクシー

図表 2-21 タクシーの運行体系

交通 種別	路線名	初乗り運賃	加算運賃	時間距離併用運賃	時間制運賃
タ ク シ ー	大興タクシー	1.124kmまで 630円	253mごとに 100円	10km/h以下の運行 1分35秒ごとに 100円	30分まで 3,850円 15分ごとに 1,920円
	名鉄知多タクシー				

資料：大興タクシー、名鉄知多タクシー（令和6年4月1日現在）

図表 2-22 現状の地域公共交通体系



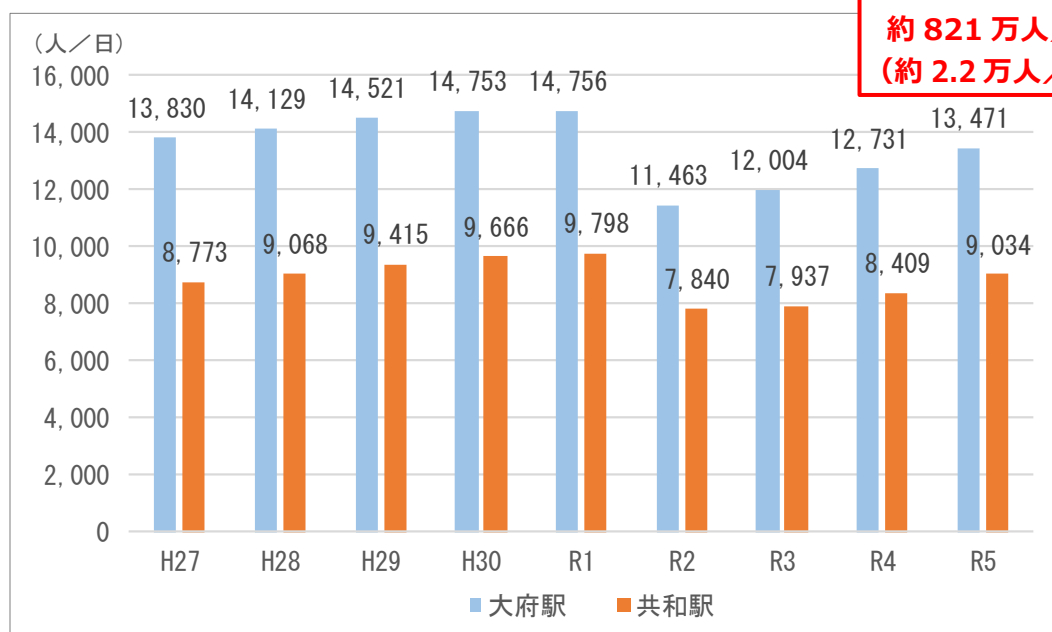
資料：ふれあいバス（大府市循環バス）路線図（令和5年10月1日改正）

(2) 利用状況の整理

① 鉄道：JR線

大府駅、共和駅の利用者は年々増加し、令和元年度（2019年度）の一日の平均利用者数は、大府駅と共和駅の合計が24,554人となりました。その後、令和2年度（2020年度）に新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大幅に減少しましたが、令和5年度（2023年度）には、大府駅と共和駅の合計が22,505人（R1比：92%）まで回復しました。

図表 2-23 JR線の一日常乗車人数



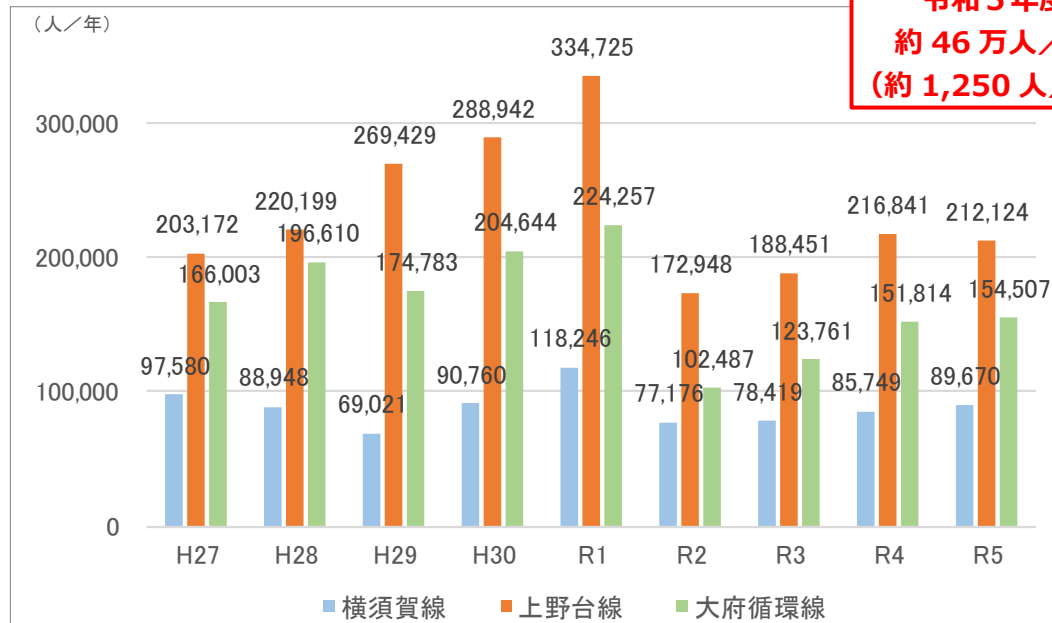
資料：知多半島の統計 令和6年版

② 路線バス：知多バス

知多バスの利用者について、横須賀線は平成29年度（2017年度）まで減少、30年度（2018年度）からは増加に転じ、上野台線は増加傾向、大府循環線は増減を繰り返し、令和元年度（2019年度）には3路線年間合計が677,228人となりました。

しかし、令和2年度（2020年度）に新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大幅に減少し、令和5年度（2023年度）においてもなお、3路線年間合計が456,301人（R1比：67%）に留まっています。

図表 2-24 知多バスの年間輸送人員



※上野台線は共和駅接続便のみを抽出

資料：知多乗合(株)

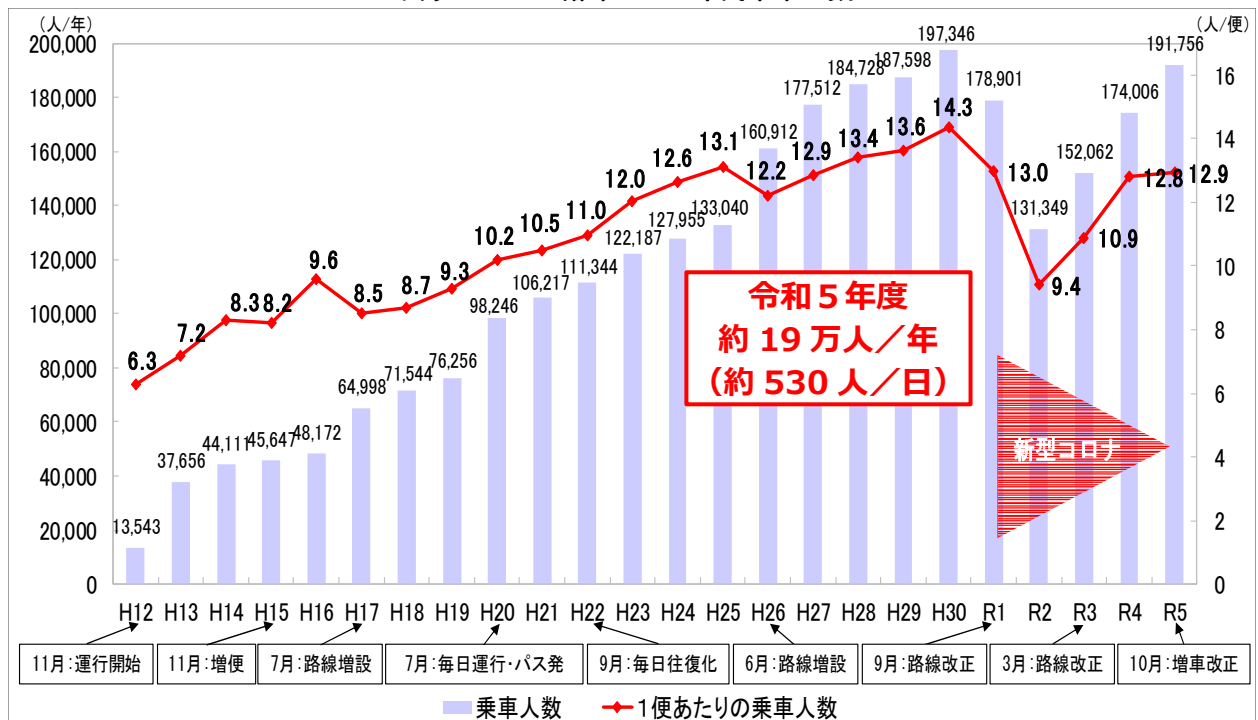
③ コミュニティバス：大府市循環バス

循環バスは平成12年（2000年）11月の運行開始から、便や路線の増設を行ってきました。利用者は年々増加しており、平成30年度（2018年度）には年間197,346人、1便あたりの乗車人数は14.3人となりました。

しかし、令和元年度（2019年度）の終盤から新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度（2020年度）には、年間131,349人（H30比：67%）まで減少しました。

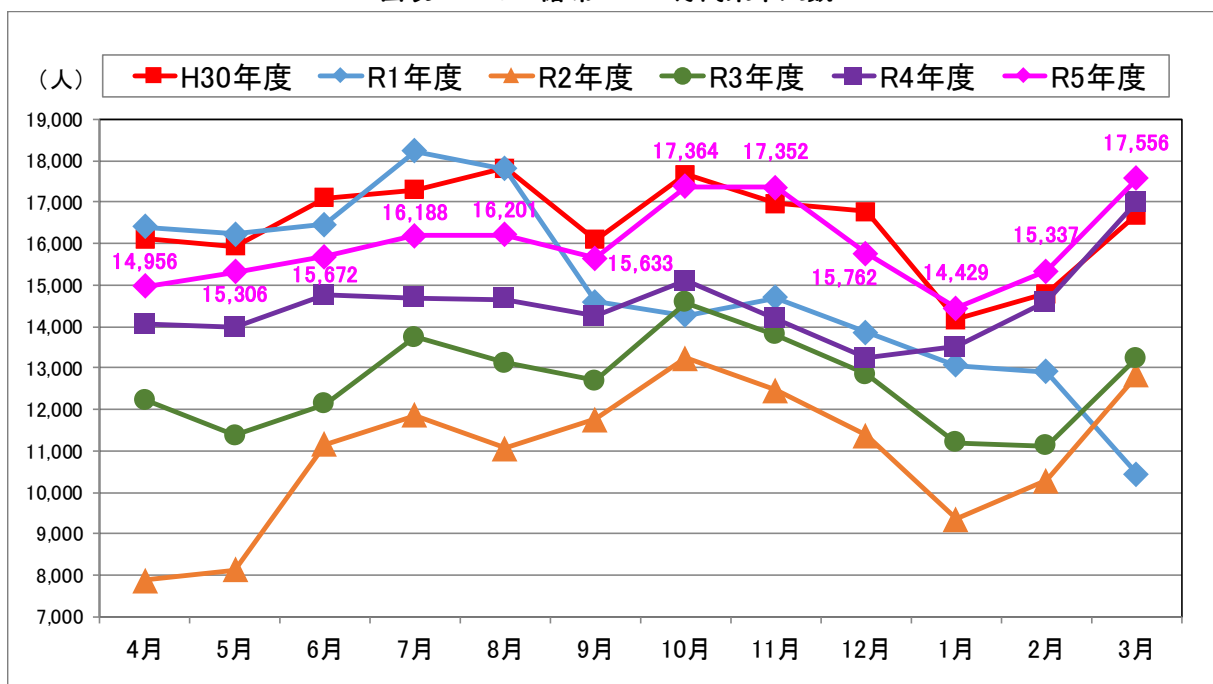
一方で、新型コロナウイルス感染症の影響下にありながら、循環バスの路線改正や乗り方教室の開催など、利便性向上・利用促進の取組を実施した結果、令和5年度（2023年度）には年間191,756人（H30比：97%）まで回復しました。

図表 2-25 循環バスの年間乗車人数



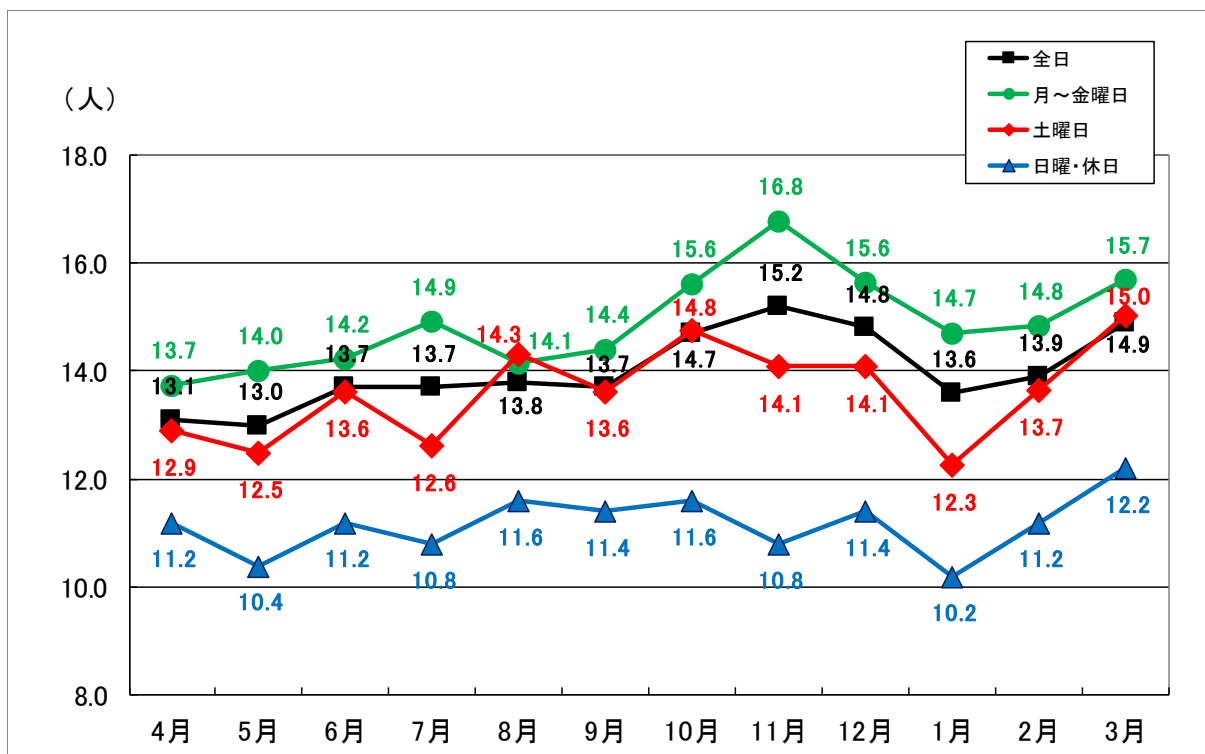
資料：大府市

図表 2-26 循環バスの月間乗車人数



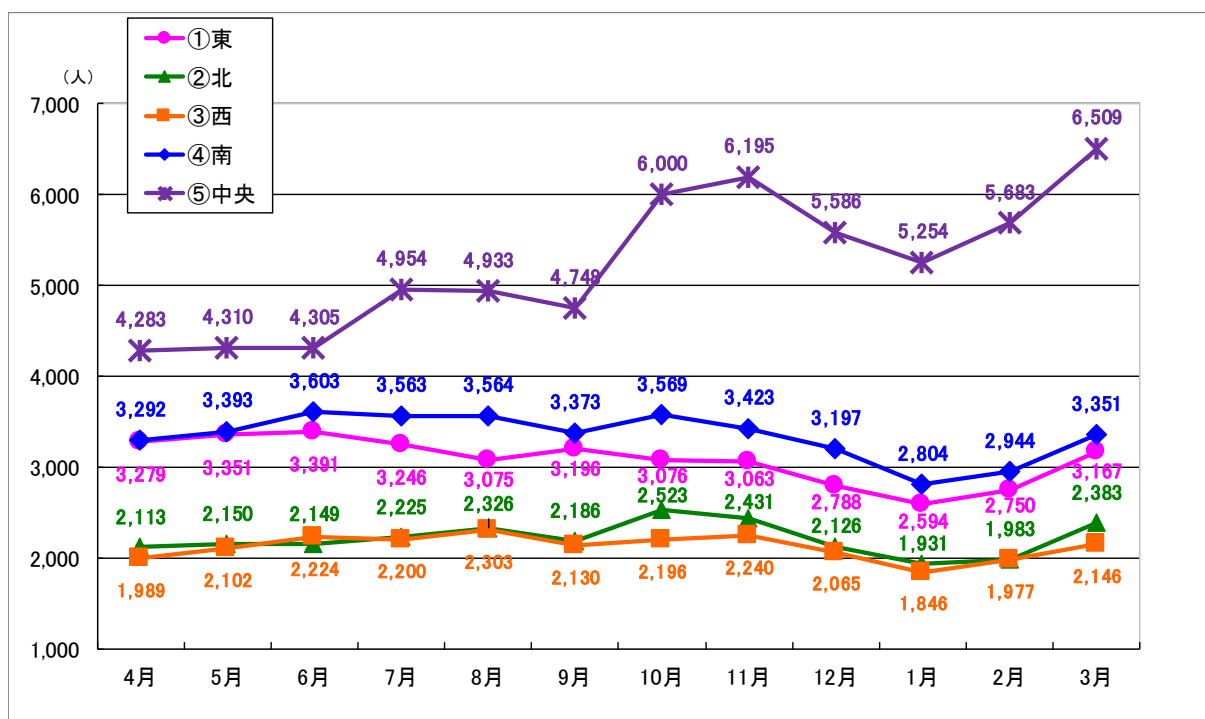
資料：大府市

図表 2-27 循環バスの曜日別1便あたりの平均乗車人数（令和5年度）



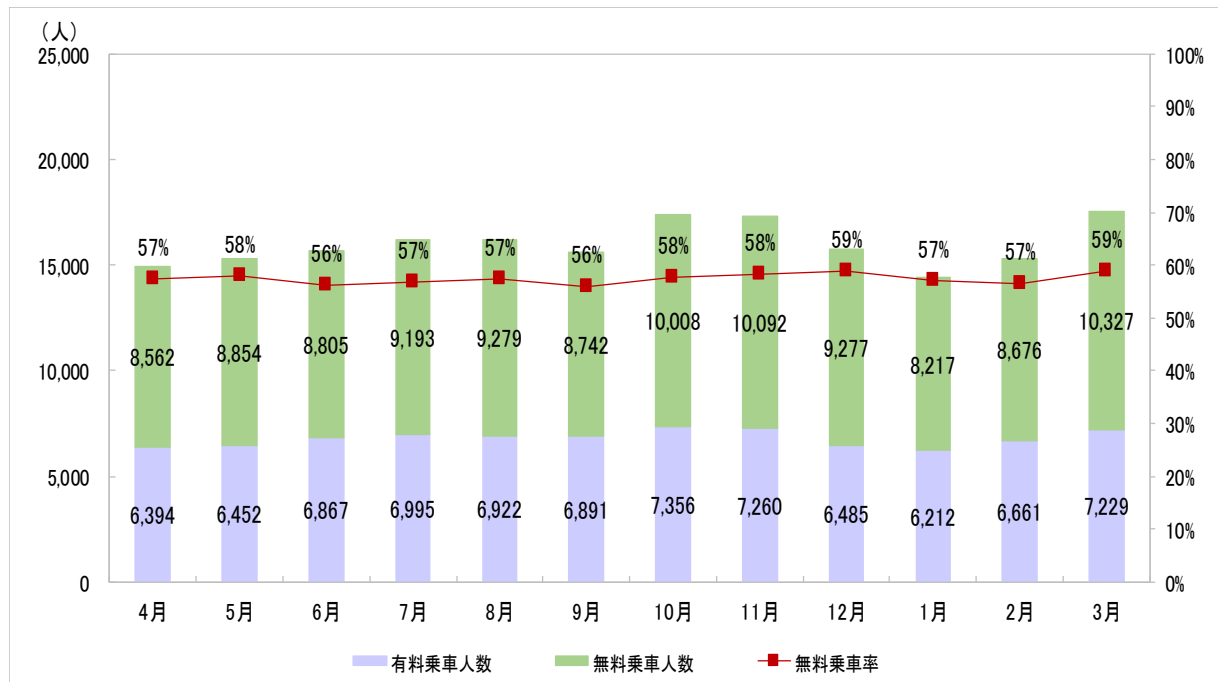
資料：大府市

図表 2-28 循環バスのコース別月間乗車人数（令和5年度）



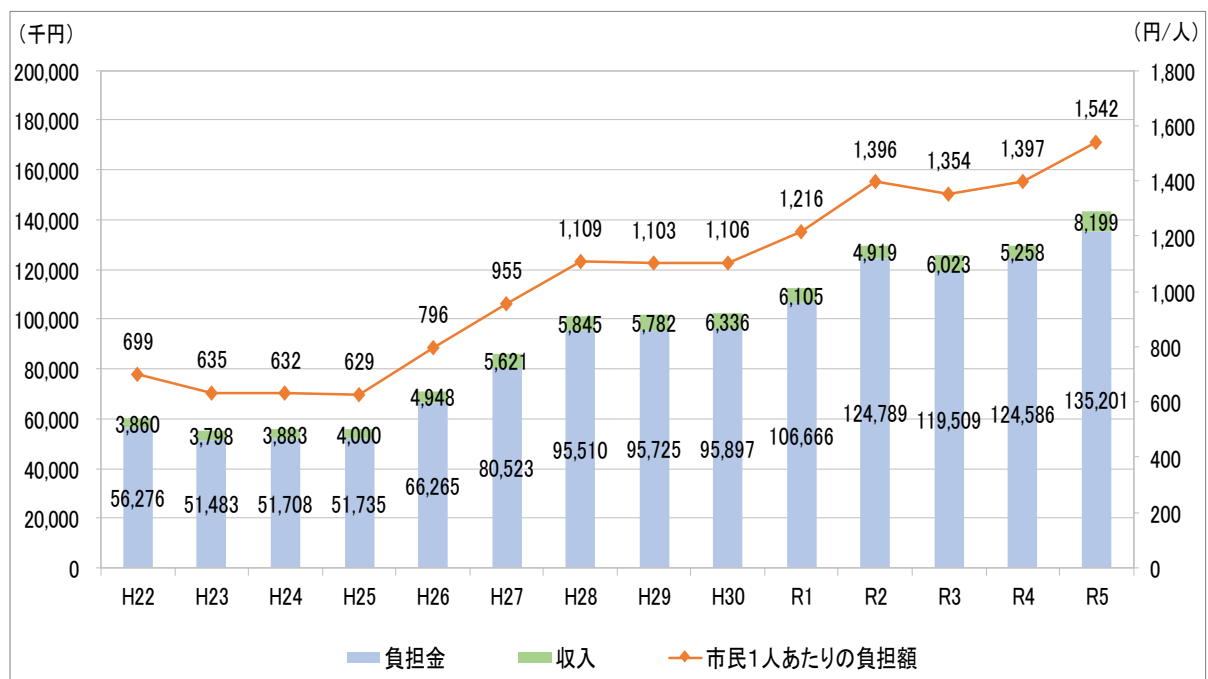
資料：大府市

図表 2-29 循環バスの運賃別月間乗車人数（令和5年度）



資料：大府市

図表 2-30 循環バスの運行経費の推移



資料：大府市

第3章 モニタリング調査

Ⅰ 市民アンケート

(Ⅰ) 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	令和6年7月24日(水)～令和6年8月12日(月・祝)
回収結果	回収数:1,167件/回収率:46.7% (令和元年度調査:1,376件/55.0%)

(Ⅱ) 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。

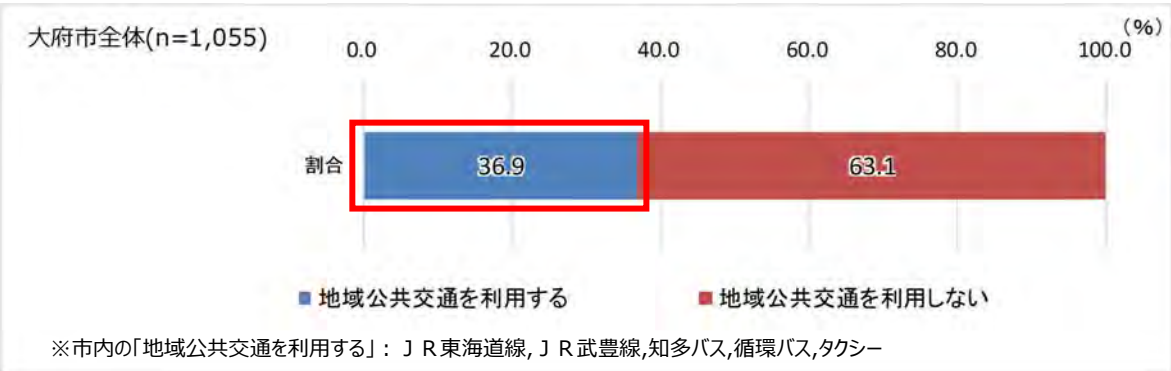
図表 3-1 各種地域公共交通の利用頻度



② 日頃の外出について

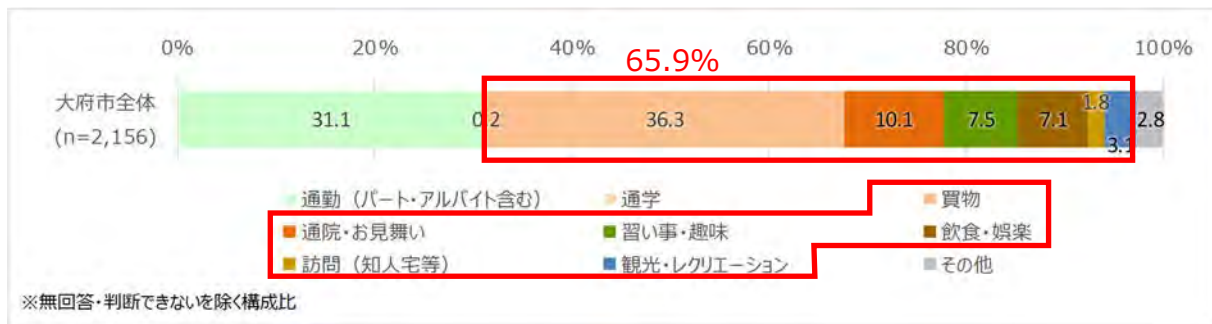
・日頃の外出で市内の地域公共交通を利用する割合は、36.9%(RI:34.2%)に留まっています。

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%(R1:65.7%)を占めています。
- ・目的地は、「大府市内」が 53.9%(R1:59.9%)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%(R1:47.3%)、「循環バス」が 37.8%(R1:59.6%)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



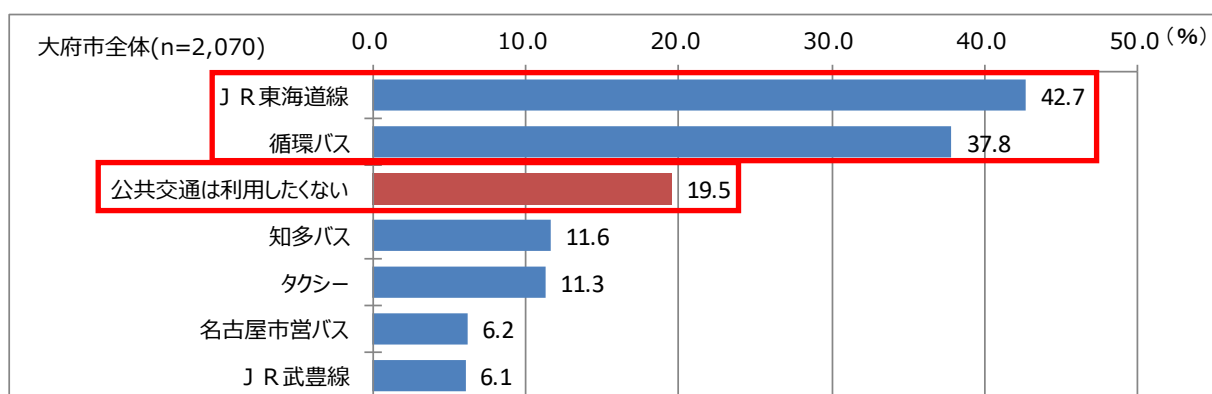
図表 3-4 日頃の外出の目的地



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

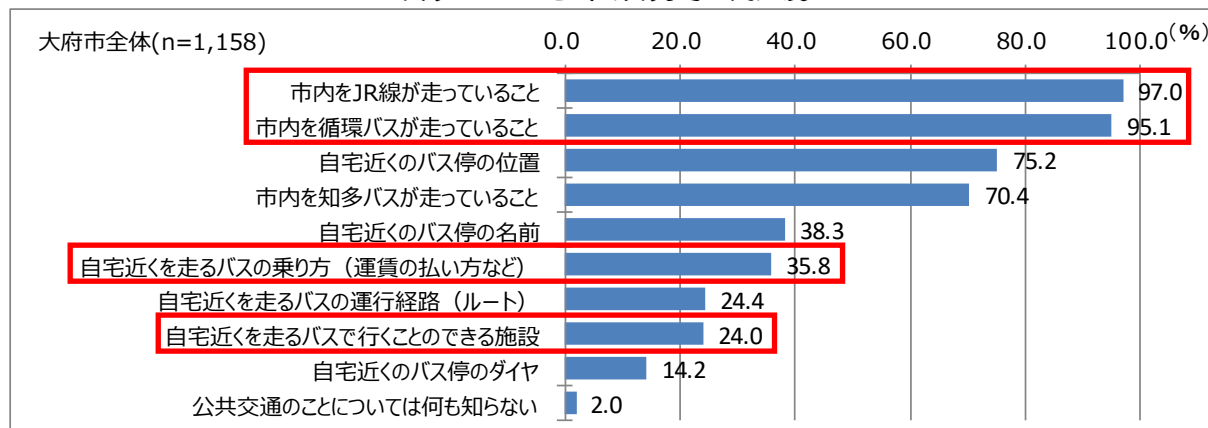
図表 3-6 地域公共交通で行くことができたなら利用したい交通手段



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%(R1:96.3%))及び「市内を循環バスが走っていること」(95.1%(R1:94.9%))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%(R1:34.7%))や「自宅近くを走るバスで行くことのできる施設」(24.0%(R1:24.8%))などは認知度が低い状況です。

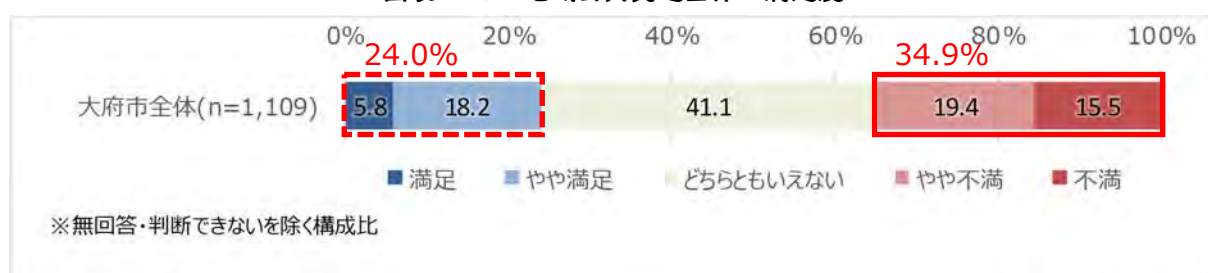
図表 3-7 地域公共交通の認知度



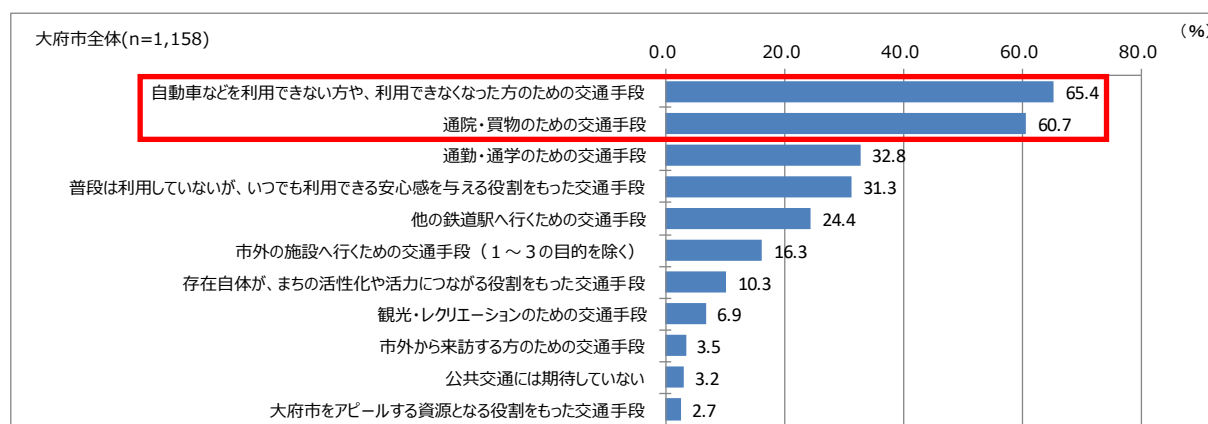
④ 地域公共交通の満足度と役割について

- ・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%(R1:37.7%)で、満足（満足+やや満足）の 24.0%(R1:20.6%)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%(R1:71.7%))及び「通院・買物のための交通手段」(60.7%(R1:62.5%))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



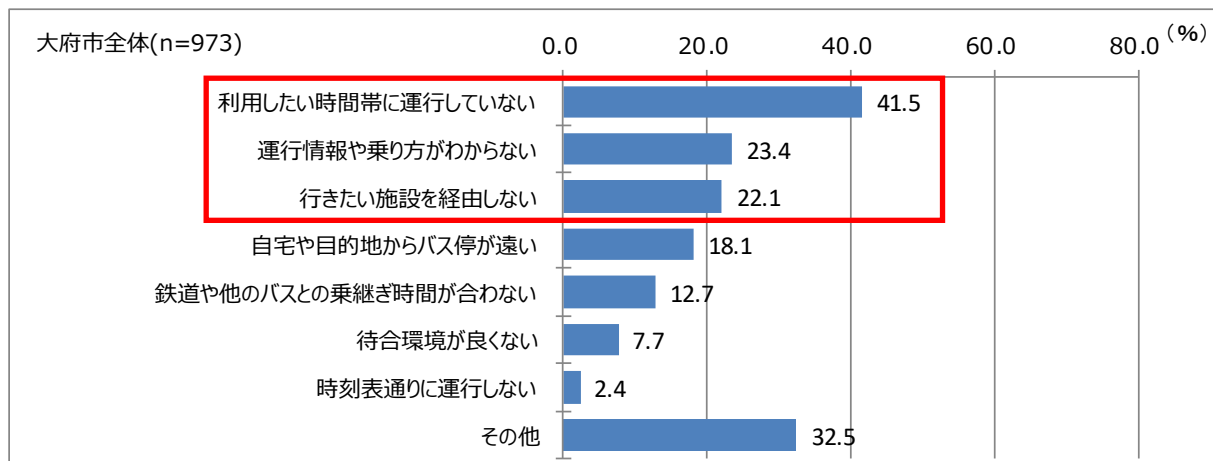
図表 3-9 地域公共交通に期待する役割



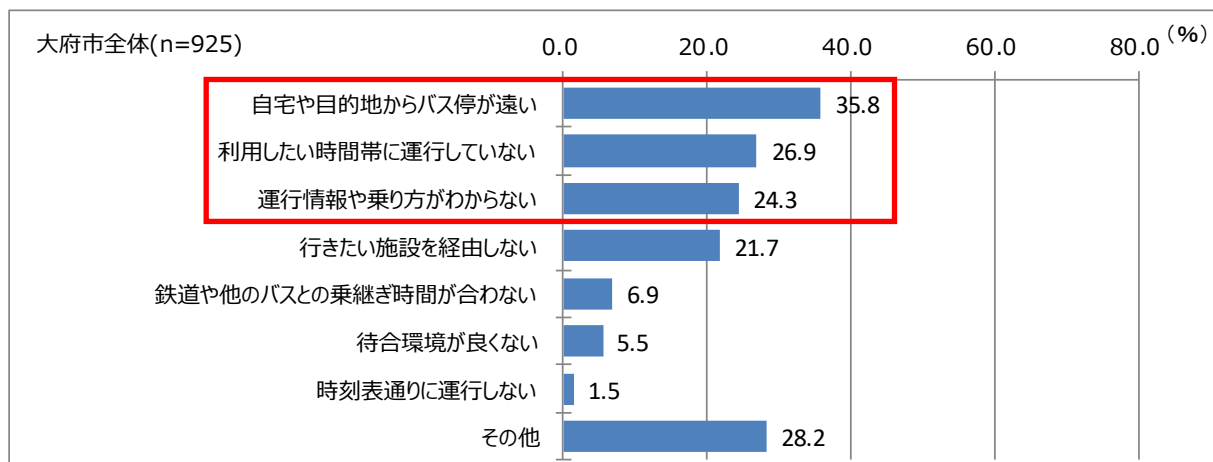
⑤ 大府市循環バス及び知多バスを利用しないまたは不満の理由について

- ・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%(R1:39.7%))、「運行情報や乗り方がわからない」(23.4%(R1:19.6%))、「行きたい施設を経由しない」(22.1%(R1:20.2%))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%(R1:32.2%))、「利用したい時間帯に運行していない」(26.9%(R1:23.0%))、「運行情報や乗り方がわからない」(24.3%(R1:23.5%))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）



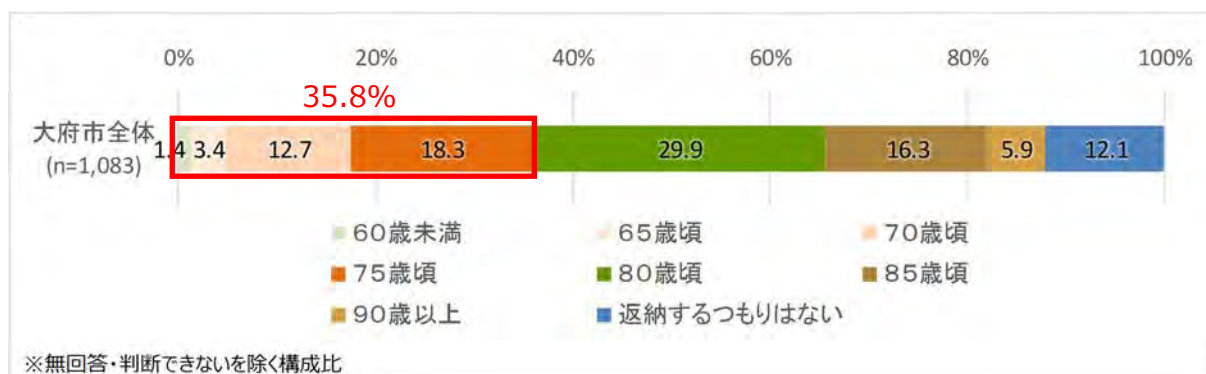
図表 3-11 利用していないまたは不満の理由（知多バス）



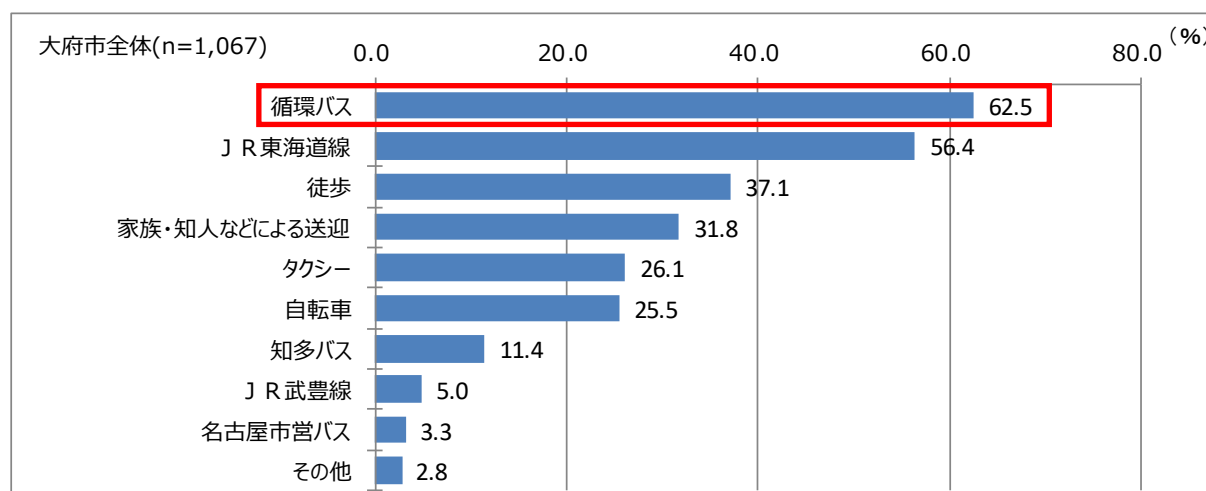
⑥ 自動車運転免許証の返納について

- ・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%(R1:47.7%)に留まっており、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%(R1:65.5%)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



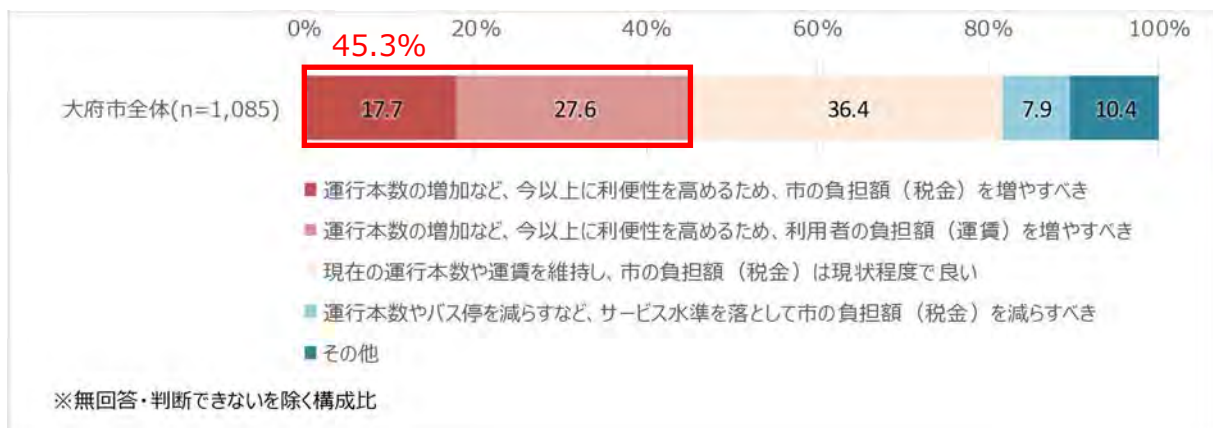
図表 3-13 自動車運転免許返納後に利用したい移動手段



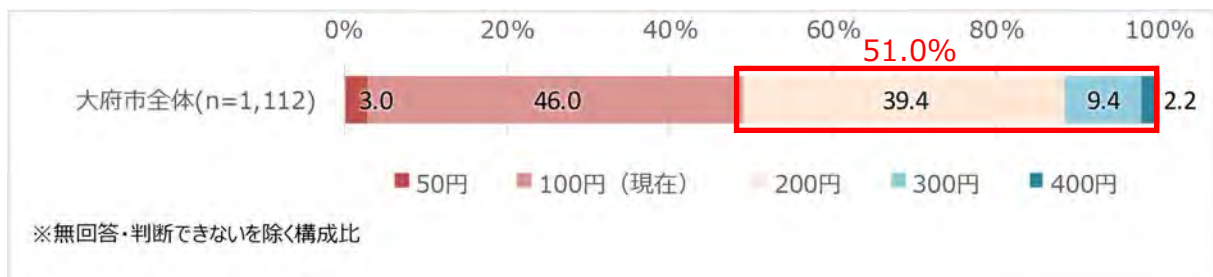
⑦ 地域公共交通の維持について

- ・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

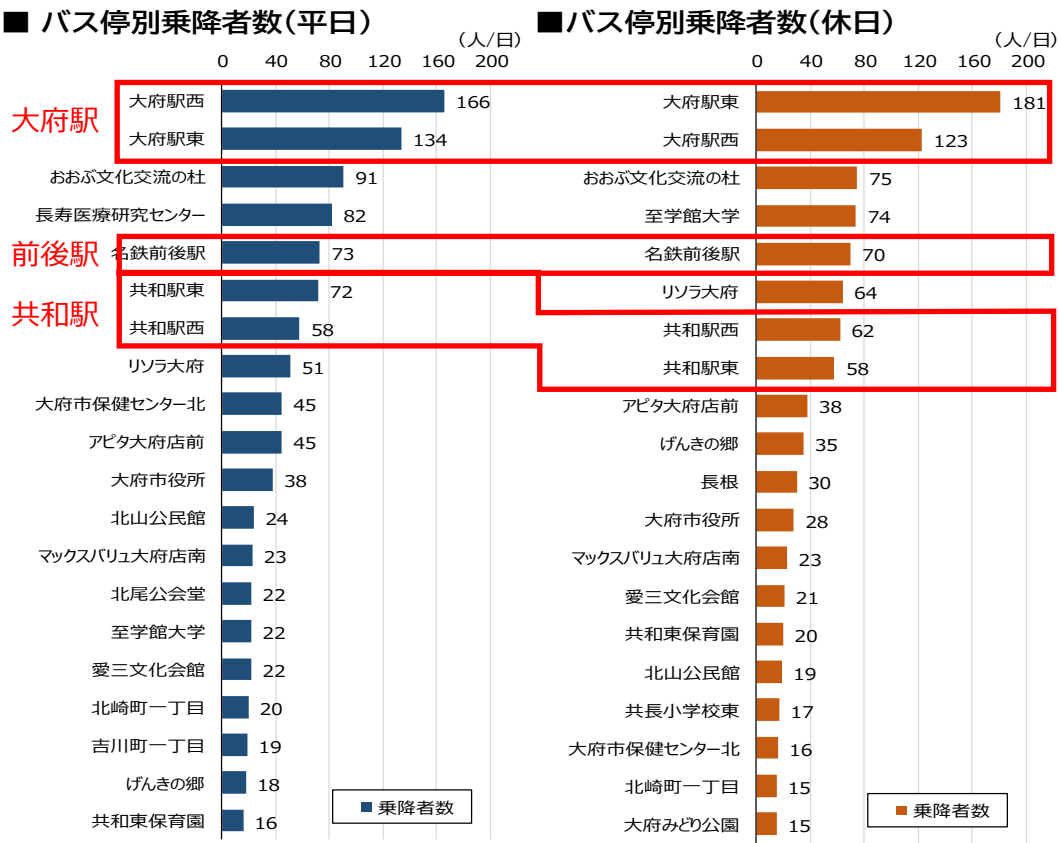
項目	内容
調査目的	路線別、便別、停留所別の利用実態の把握
調査対象	循環バス全路線（①東②北③西④南⑤中央）
調査方法	ドライブレコーダー映像観測による OD*解析
調査時期	令和6年7月5日（金）及び7月6日（土）
サンプル数	7月5日（金）：732 サンプル （①東：135、②北：94、③西：75、④南：156、⑤中央：272） 7月6日（土）：667 サンプル （①東：103、②北：88、③西：52、④南：101、⑤中央：323）

(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。

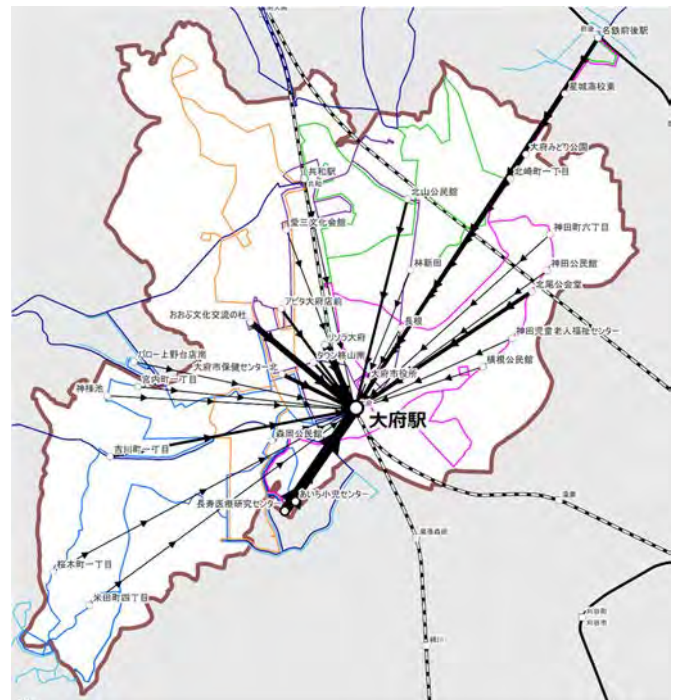
図表 3-17 「大府駅」発着のバス停間移動（OD）

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。

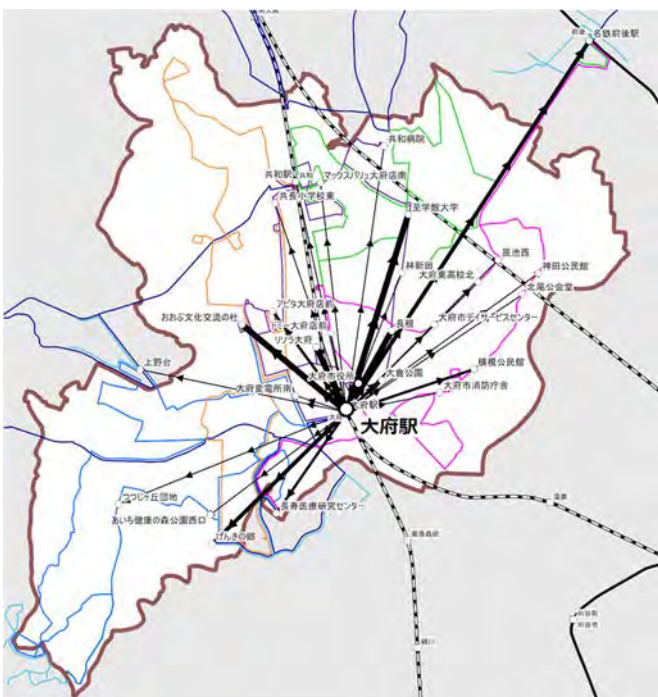
<平日・発(乗車)>



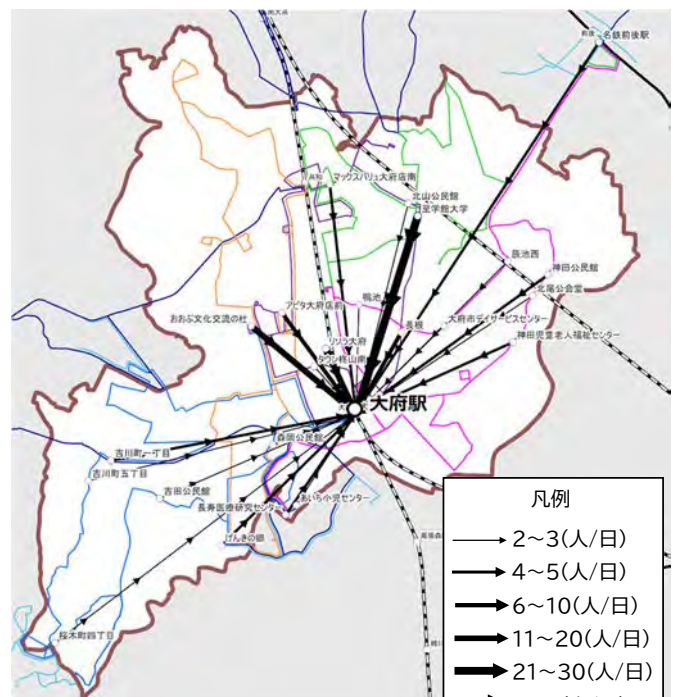
<平日・着(降車)>



<休日・発(乗車)>



<休日・着(降車)>



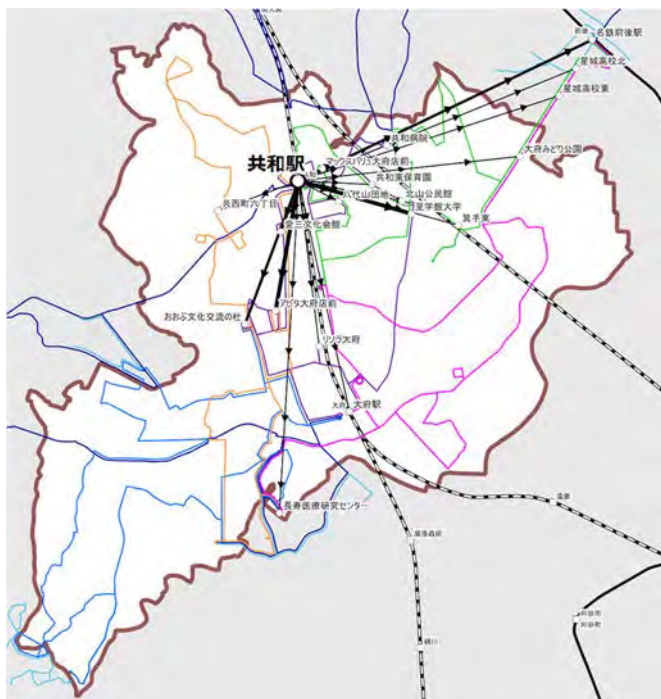
凡例

- 2~3(人/日)
- 4~5(人/日)
- 6~10(人/日)
- 11~20(人/日)
- 21~30(人/日)
- 30~(人/日)
- ※ 2人/日以上のみ表示

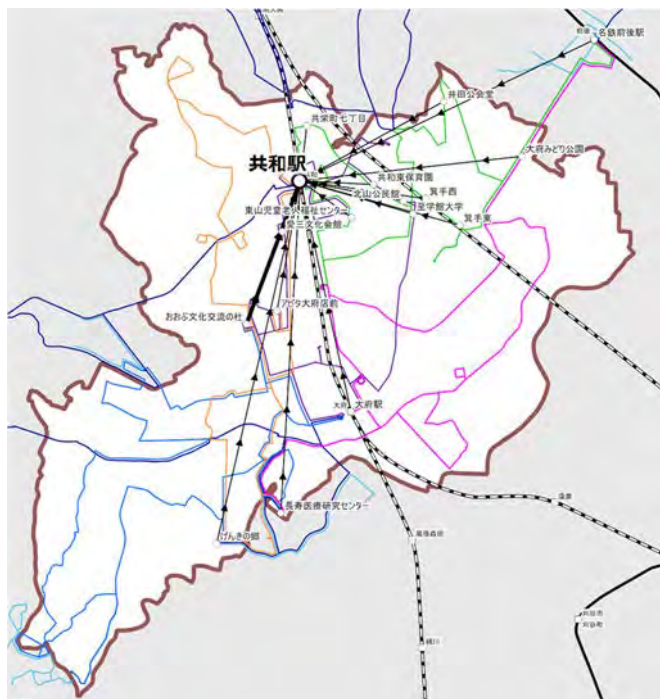
図表 3-18 「共和駅」発着のバス停間移動（OD）

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。

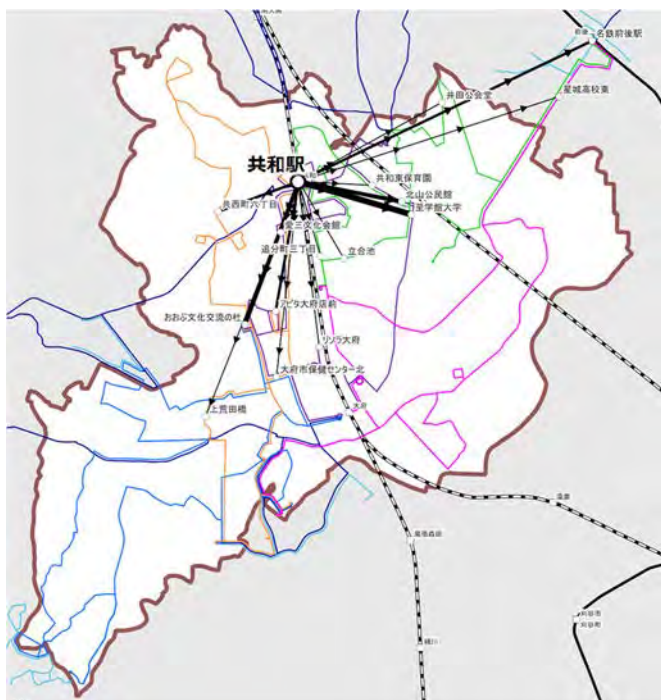
<平日・発(乗車)>



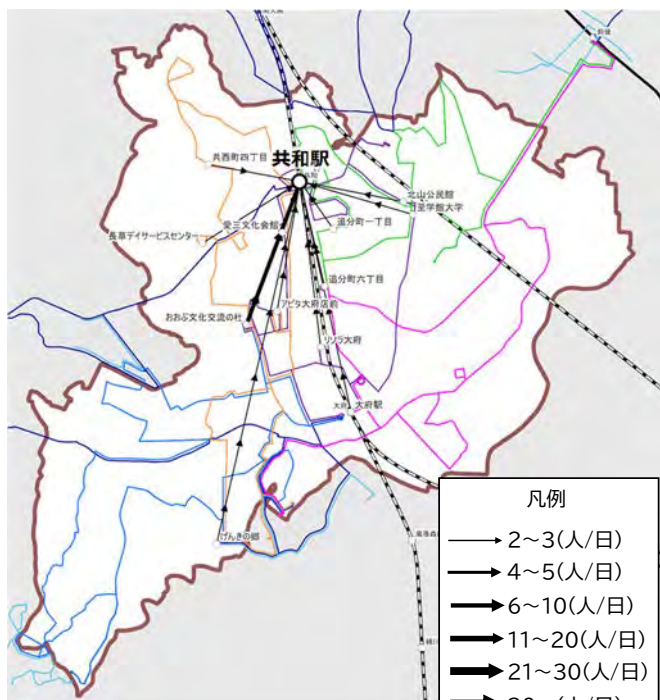
<平日・着(降車)>



<休日・発(乗車)>



<休日・着(降車)>

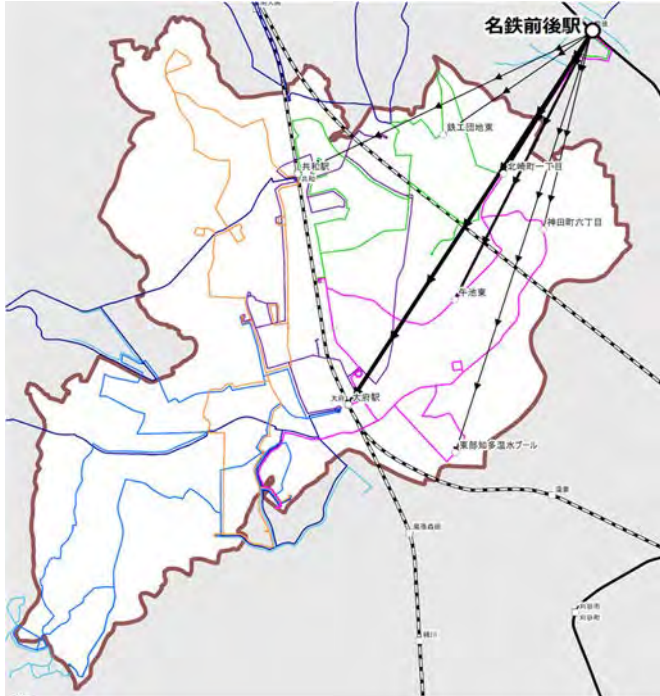


凡例	
→	2~3(人/日)
→	4~5(人/日)
→	6~10(人/日)
→	11~20(人/日)
→	21~30(人/日)
→	30~(人/日)
※ 2人/日以上のみ表示	

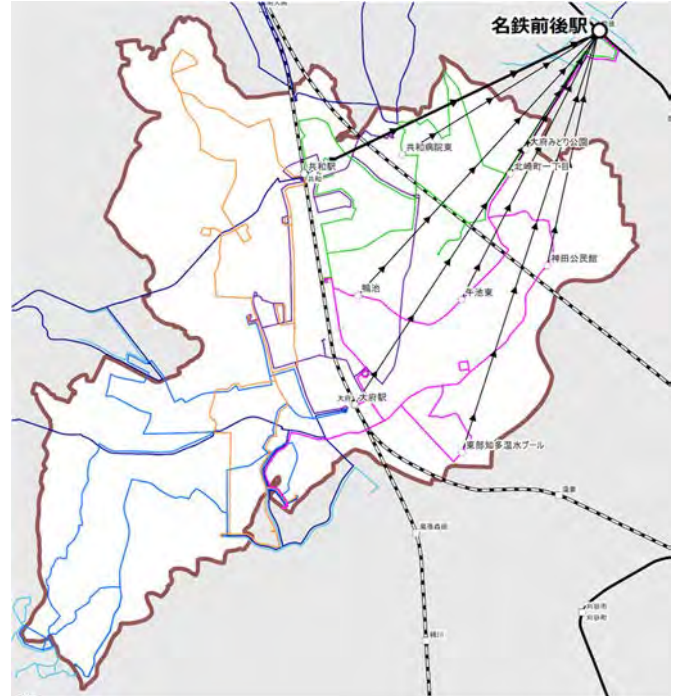
図表 3-19 「前後駅」発着のバス停間移動（OD）

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。

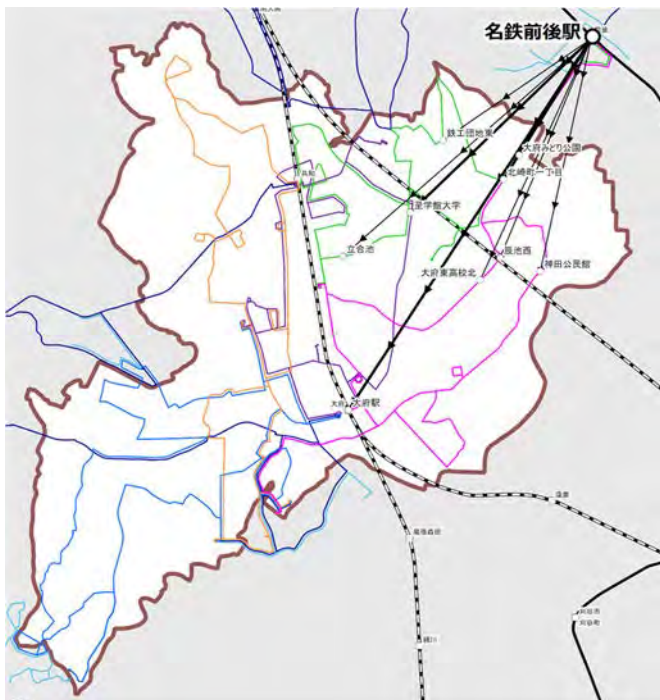
<平日・発(乗車)>



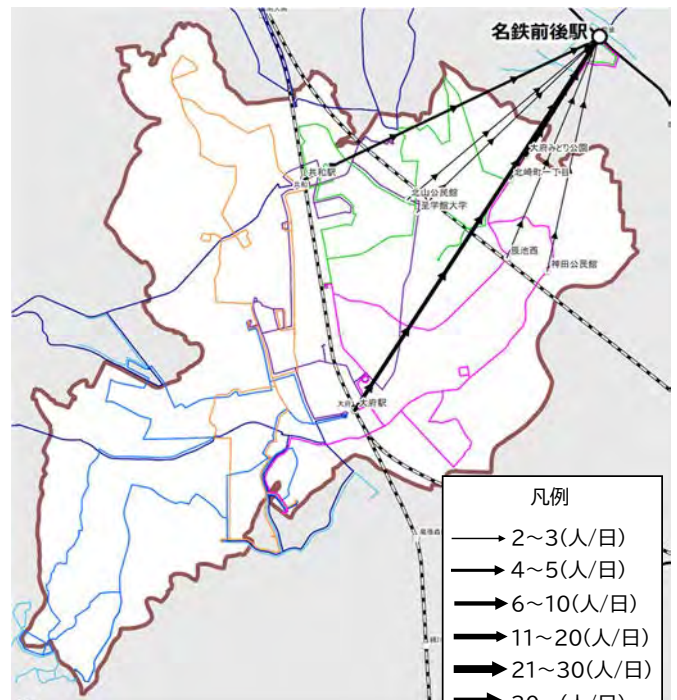
<平日・着(降車)>



<休日・発(乗車)>



<休日・着(降車)>



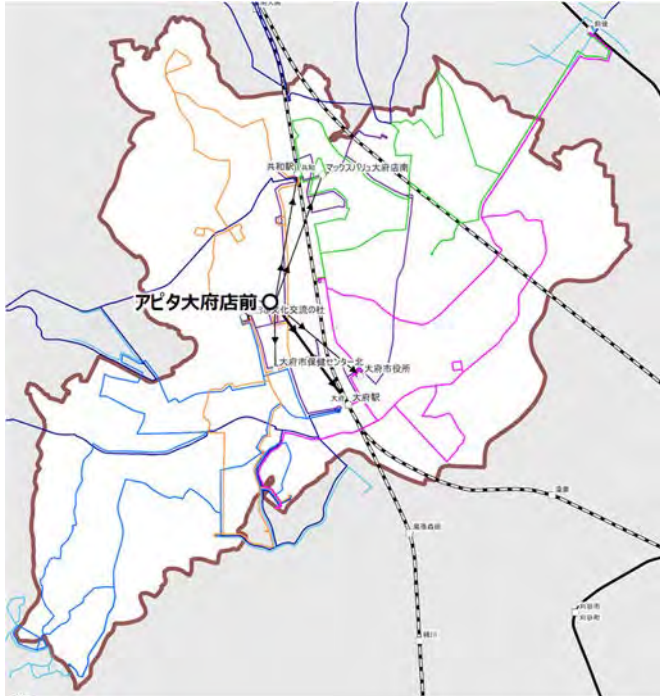
凡例

- 2~3(人/日)
- 4~5(人/日)
- 6~10(人/日)
- 11~20(人/日)
- 21~30(人/日)
- 30~(人/日)
- ※ 2人/日以上のみ表示

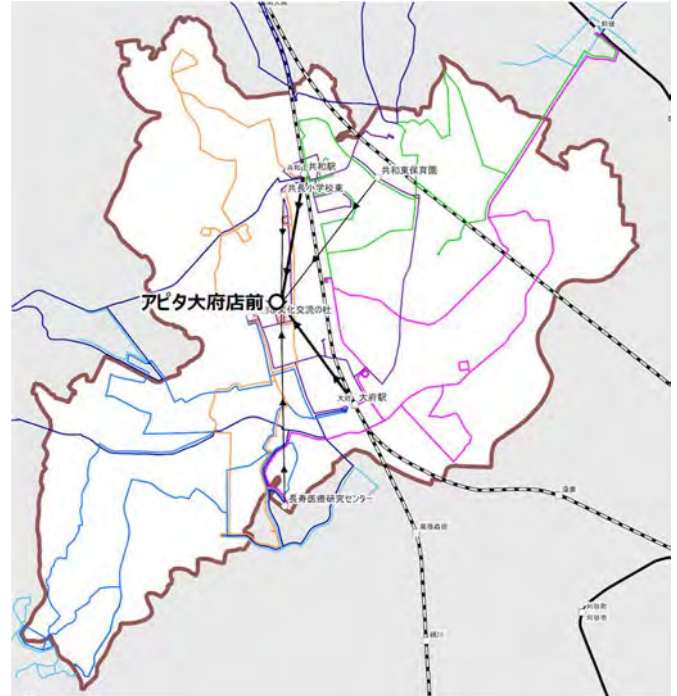
図表 3-20 「アピタパワー大府店」発着のバス停間移動（OD）

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小さいことが分かります。

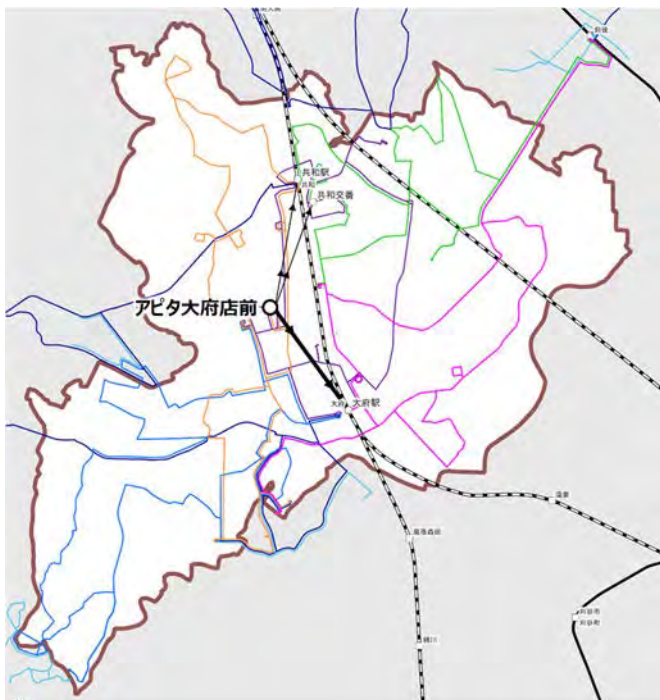
<平日・発(乗車)>



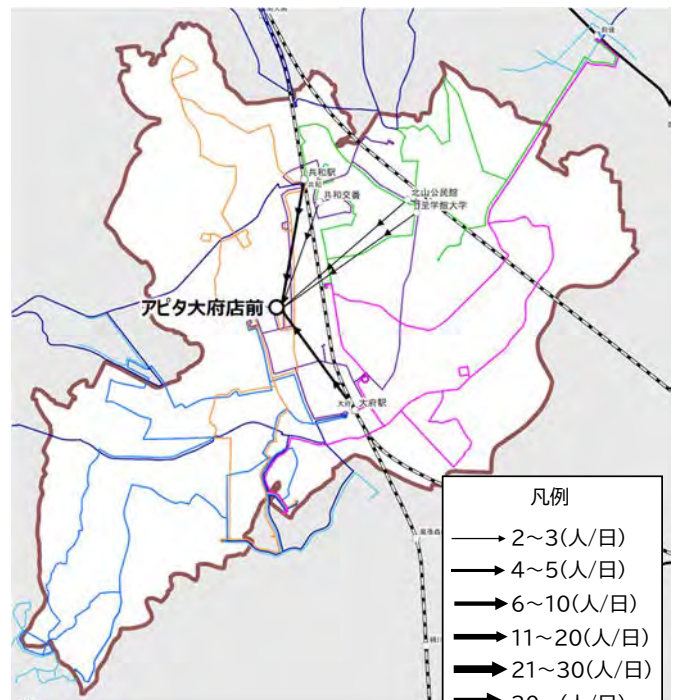
<平日・着(降車)>



<休日・発(乗車)>



<休日・着(降車)>



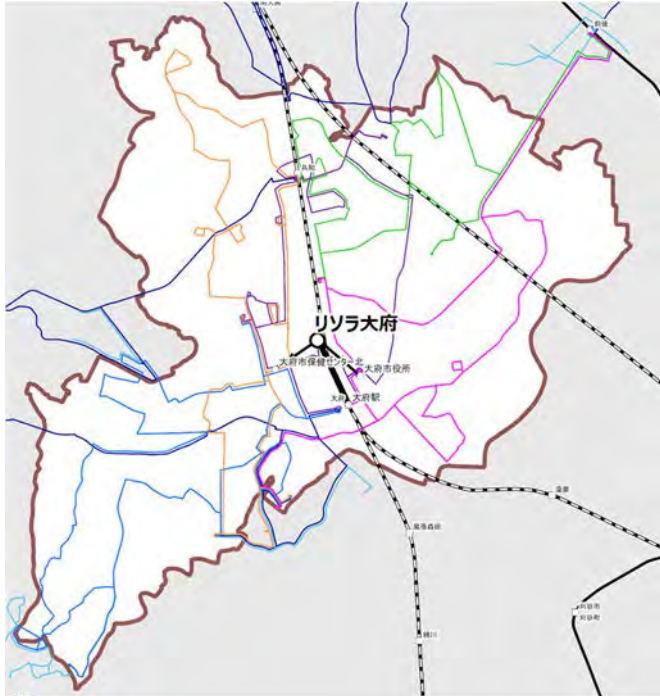
凡例

- 2~3(人/日)
- 4~5(人/日)
- 6~10(人/日)
- 11~20(人/日)
- 21~30(人/日)
- 30~(人/日)
- ※ 2人/日以上のみ表示

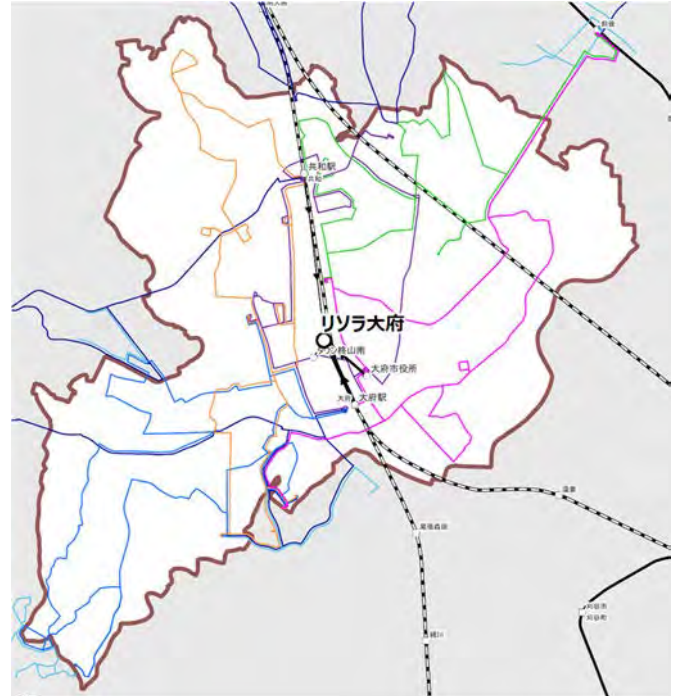
図表 3-21 「リソラ大府ショッピングテラス」発着のバス停間移動（OD）

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小さいことが分かります。

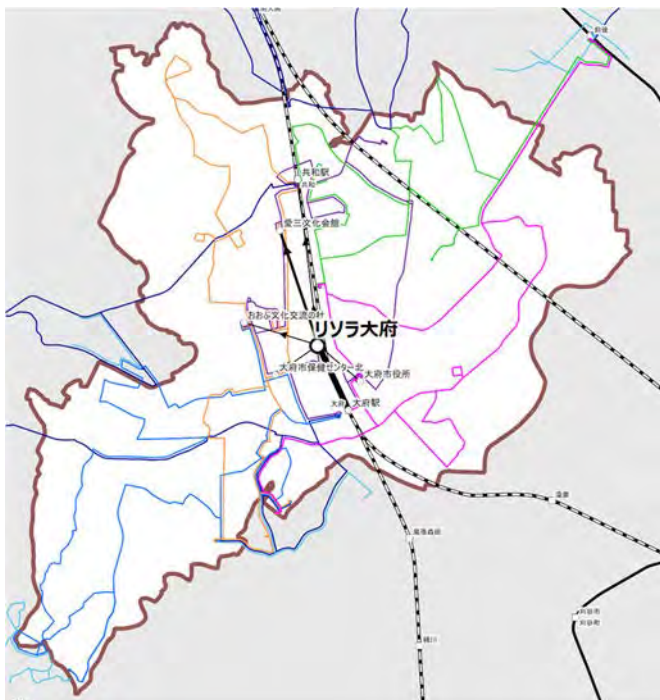
<平日・発(乗車)>



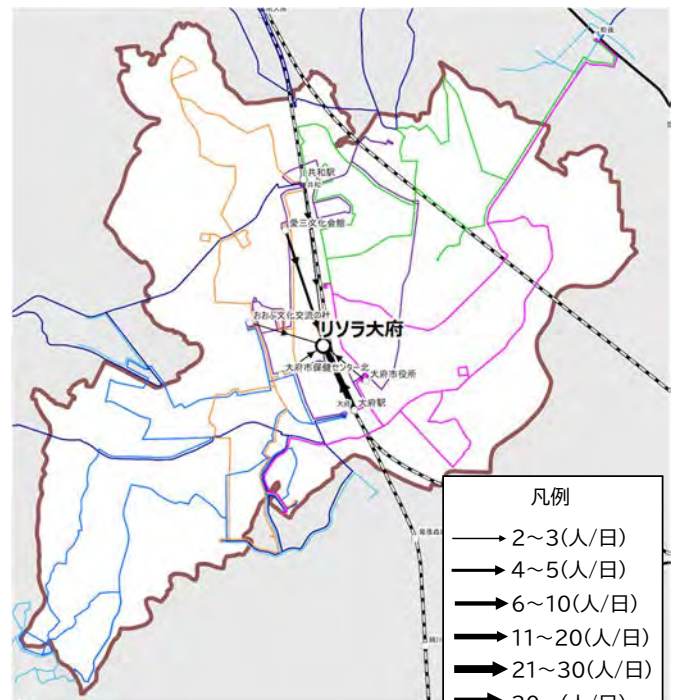
<平日・着(降車)>



<休日・発(乗車)>



<休日・着(降車)>

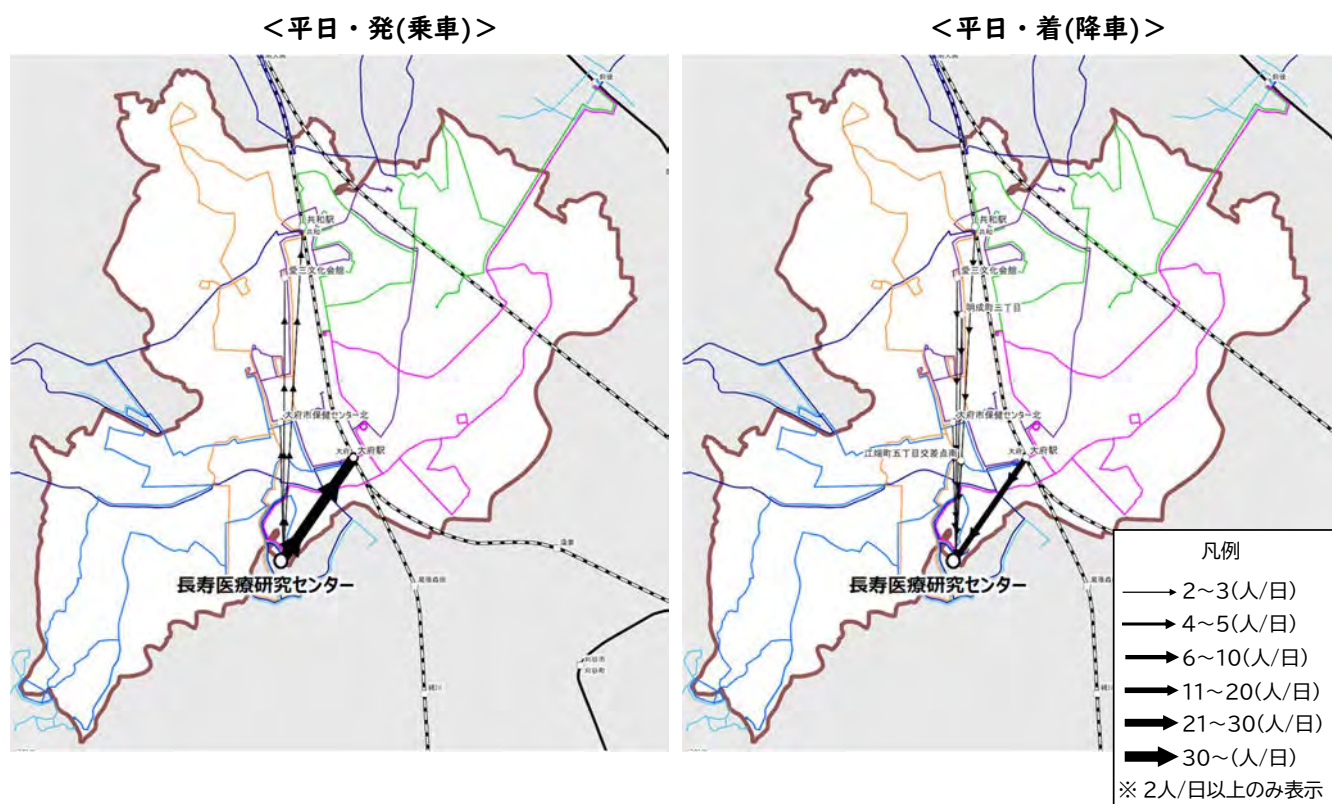


凡例

- 2~3(人/日)
- 4~5(人/日)
- 6~10(人/日)
- 11~20(人/日)
- 21~30(人/日)
- 30~(人/日)
- ※ 2人/日以上のみ表示

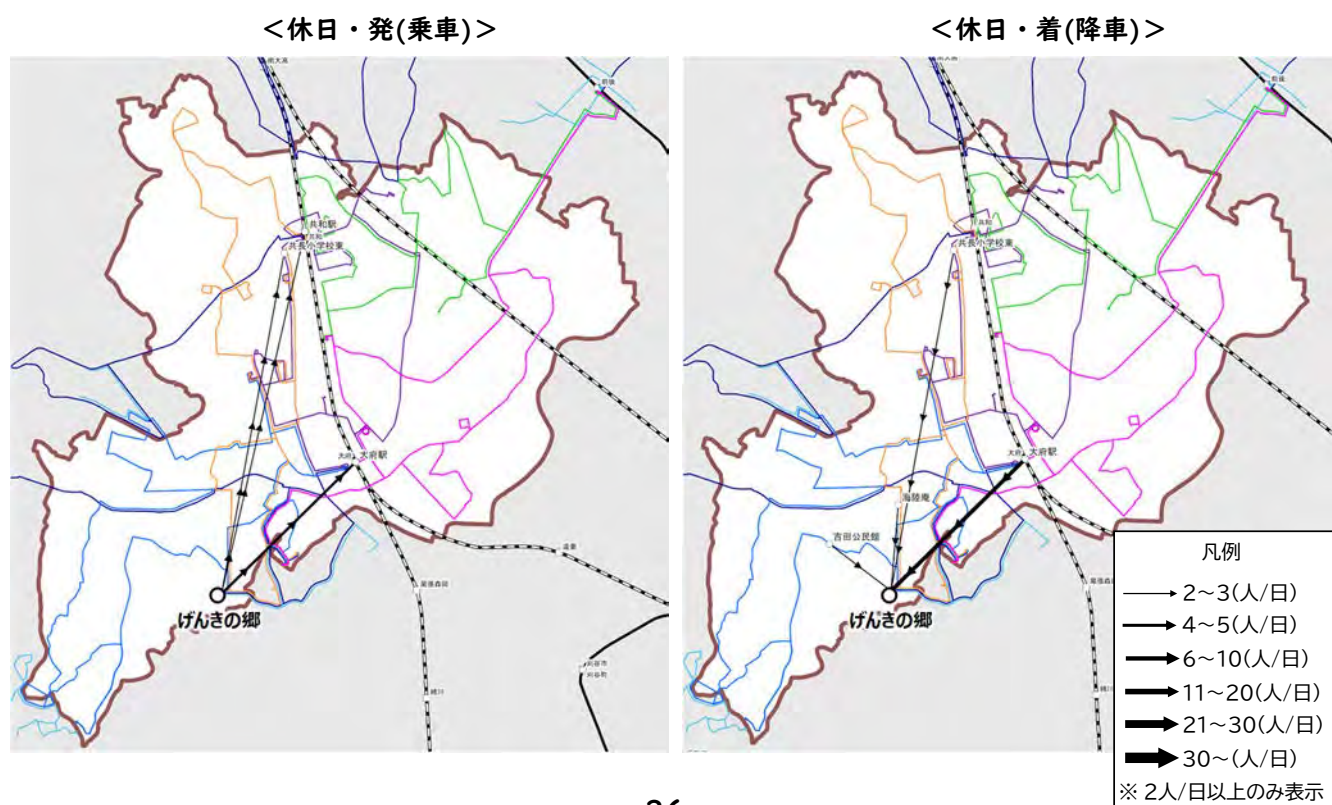
図表 3-22 「国立長寿医療研究センター」発着のバス停間移動(OD)【平日】

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小さ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小さ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

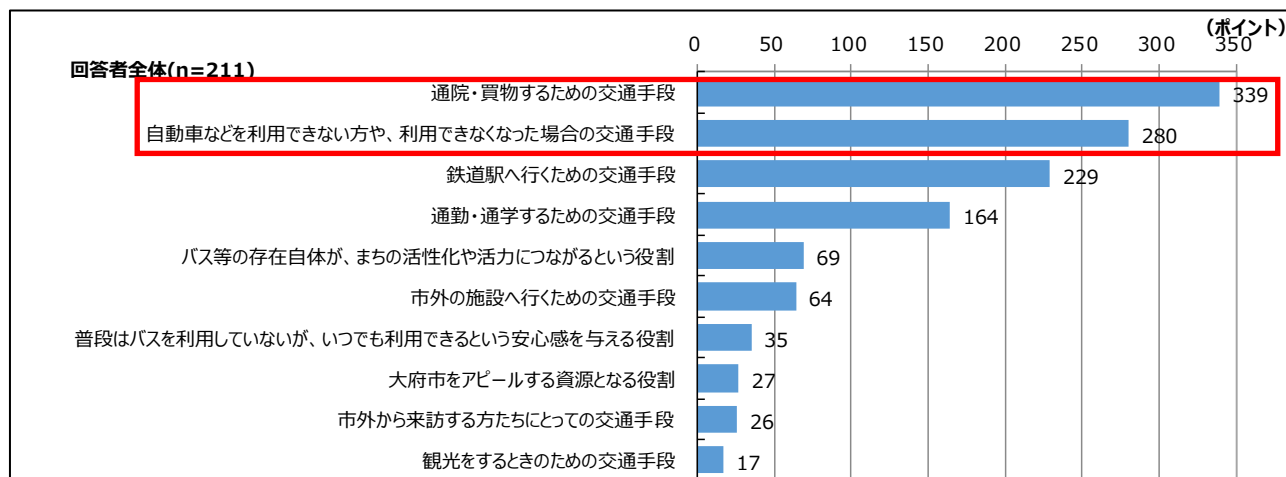
項目	内容
調査目的	地域公共交通の満足度、改善事項、費用負担の在り方などの把握
調査対象	循環バス全路線（①東②北③西④南⑤中央）
配布数	452 通 (調査員配布:289、バス車内:163)
調査方法	調査員が主要バス停で利用者に対し調査票を配布・郵送回収 WEB 調査も同時実施(バス車内や主要バス停に二次元コードを掲示)
調査時期	配布 : 令和 6 年 7 月 14 日(日)及び 7 月 17 日(水) 回収期限: 令和 6 年 8 月 12 日(月・祝) ※投函締切: 8 月 9 日(金) WEB 調査期間: 令和 6 年 7 月 14 日(日)～8 月 12 日(月・祝)
回収結果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

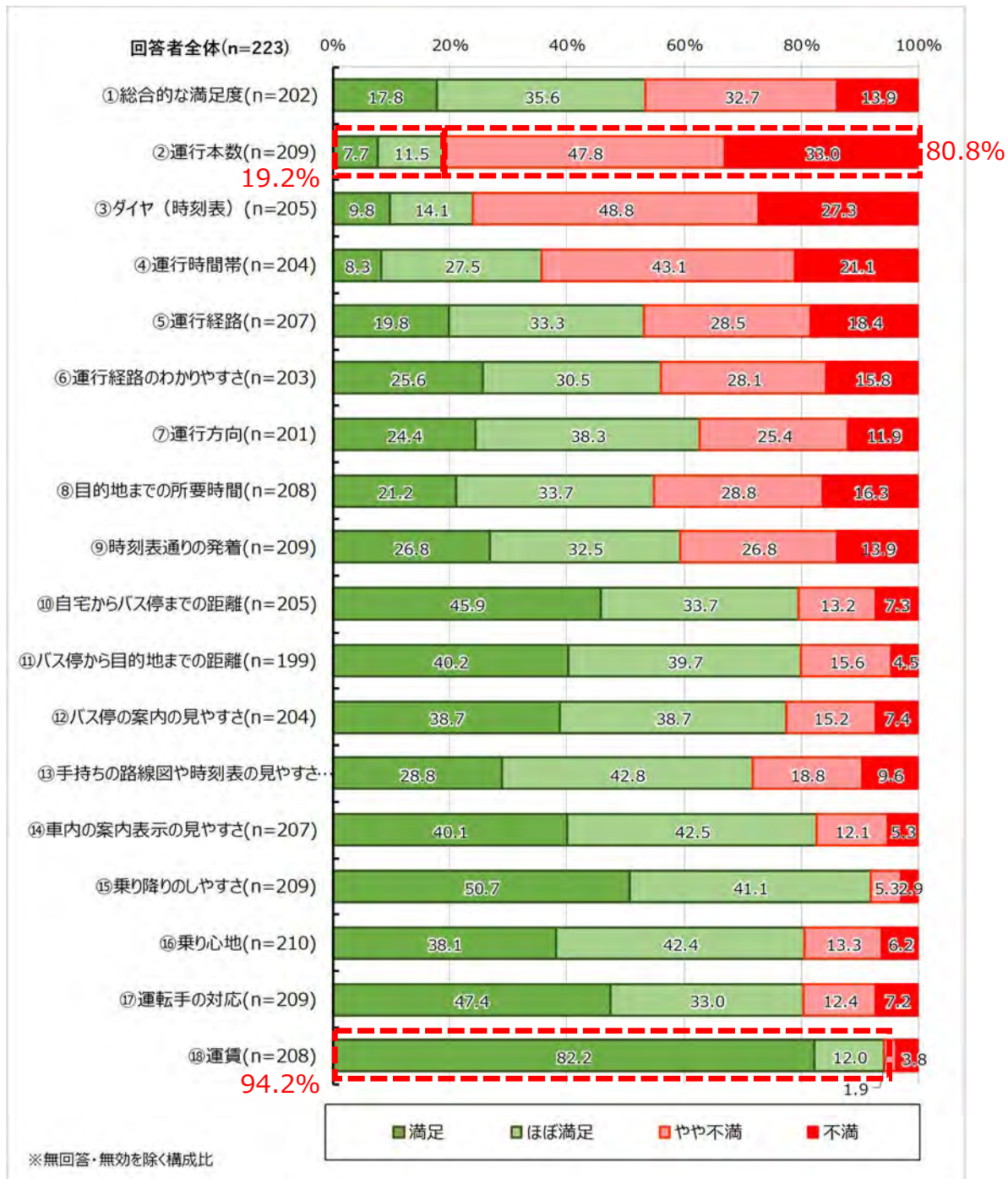


※1～3 位に順位付けされた回答に、1 位:3 点、2 位:2 点、3 位:1 点の点数を乗じてポイントを算出。

② 大府市循環バスの満足度と重要度について

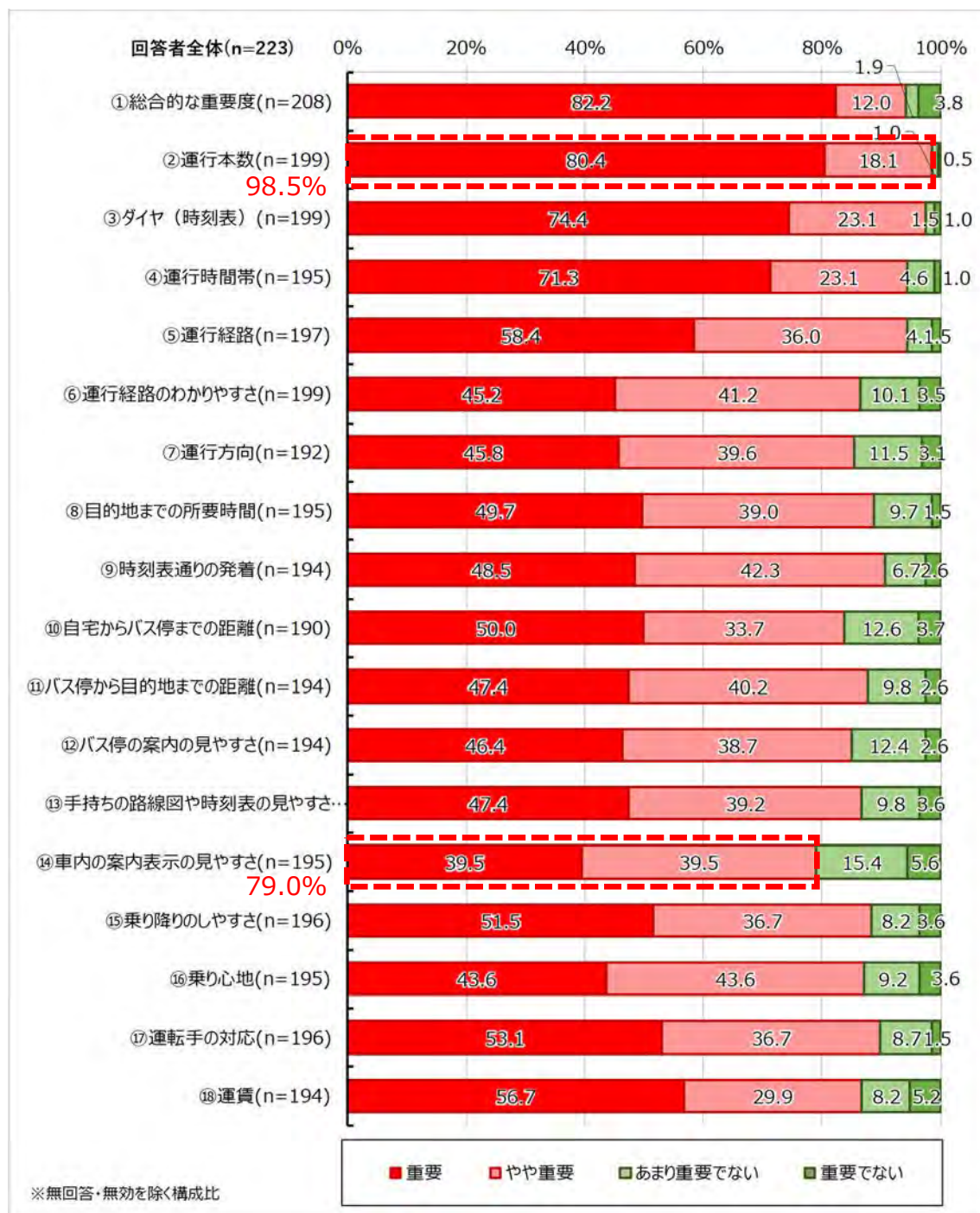
・「現状の満足度」が最も高い項目は「⑱運賃」で、満足度（満足+やや満足）は94.2%(RI:97.4%)、最も低い項目は「②運行本数」で、満足度は19.2%(RI:15.9%)です。

図表 3-25 現状の満足度



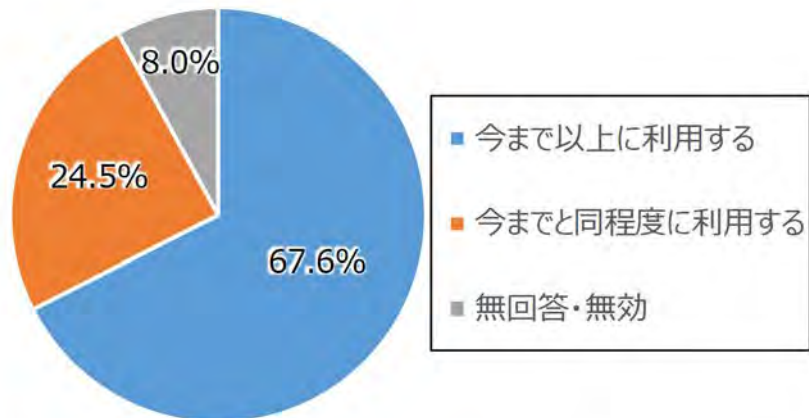
- ・「これからの重要度」が最も高い項目は「②運行本数」で、重要度（重要+やや重要）は 98.5%（RI:95.6%）、最も低い項目は「⑭車内の案内表示の見やすさ」で、重要度は 79.0%(RI:84.1%)です。

図表 3-26 これからの重要度



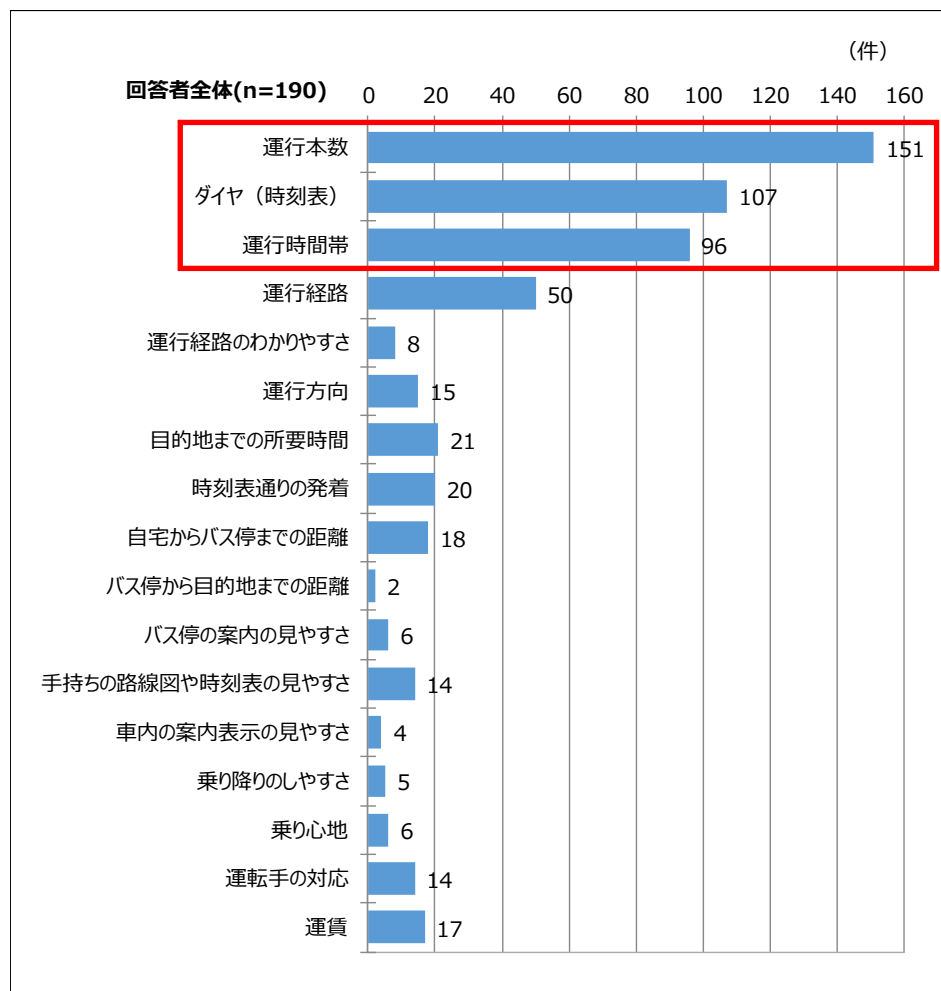
- ・循環バスに対する不満が解消された場合、67.6%の方が「今まで以上に利用する」と答えています。
- ・また、バスのサービス拡充のために重要な項目は、「運行本数」「ダイヤ（時刻表）」「運行時間帯」の順となっています。

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)

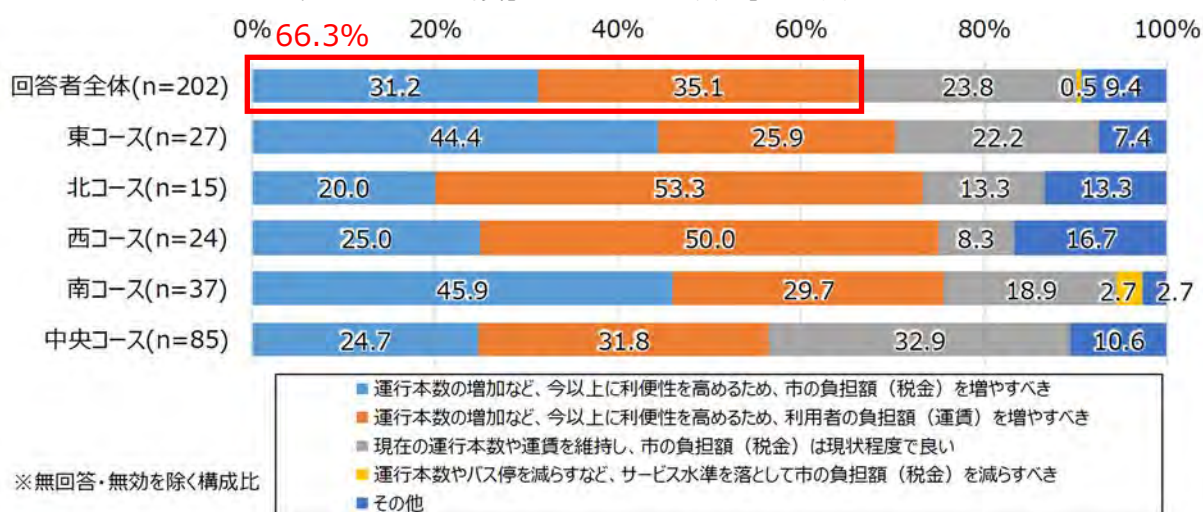
図表 3-28 バスのサービス拡充のために重要な項目



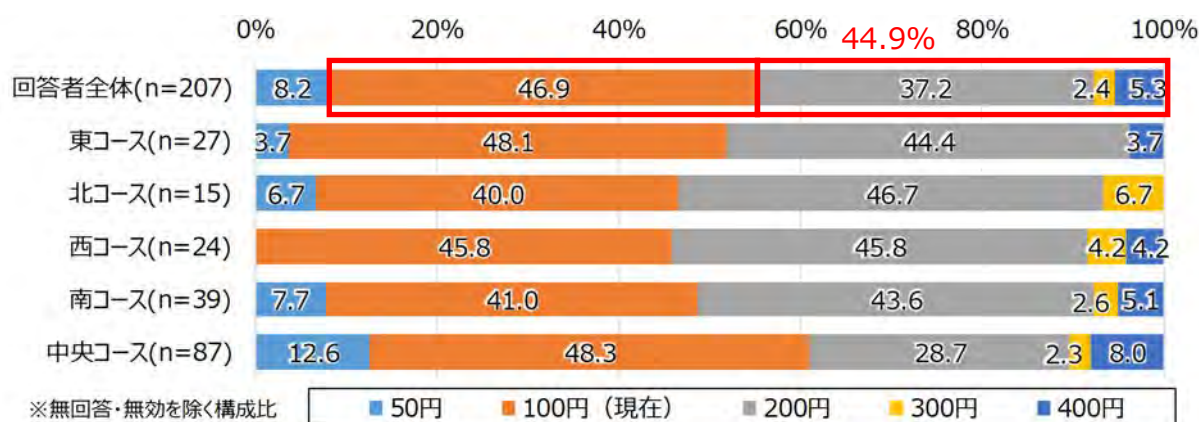
③ 地域公共交通の維持について

- ・「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でも、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	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 旅客数が少ない 。 [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 時間帯により偏り がある。 輸送量に応じた輸送力を見極め、さらなる合理化が必要。	・生活道路を限なく運行する経路であり、一部で 狭隘道路がある 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 慢性的な渋滞解消 。 ・ 基路の解消 （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 タクシーレーンに一般車が誤侵入 している。 ・JR大府駅及び共和駅ともに、 通勤時間帯 （午前7時～9時頃）は、一般車や企業バスの送迎などにより、 駅周辺が大変混雑 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 旅客が減少していくと想定 。	・コースによって 利用者数に偏り がある。 利用状況に応じた、 乗降に要する時間も加味したダイヤ設定 が望ましい。	・コロナ禍の影響に伴い、 営業利用が減少 。 ・ 午前9時台は利用が集中 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 利用が減少傾向 。 ・JR東海道本線上りの終電で大府駅止まりがなくなつて以降、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 通学に便利なダイヤ 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 午前中の混雑緩和 を求める声が多い。	・ 運行本数を増やしてほしい との声はある。	・JR大府駅から 利用したい時間帯にタクシーがない 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、 タクシーが並んでいない 、電話しても 手配に時間がかかる 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、 モードを超えた交通ネットワーク の検討と提案を進めていきたい。	・大府市と協力して、 公共交通全体の分担率を高める取組 の推進・提案を行う。	・ 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 。 ・ 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 。 ・ 乗務員の採用強化 （2024年度：6名の採用）	・ 陣痛タクシー制度 などを導入し、地域の公共交通として取り組んでいる。 ・ 乗合型オンデマンド交通 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、 赤字が路線バスの実態 。 ・利用促進の取組とともに、 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状況 にある。	・ 深刻な乗務員不足 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 労働環境にも考慮して計画 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、 乗務員として働くことの魅力 も伝えたい（ 慢性的な乗務員不足 のため）。
課題整理	・総じて 深刻な乗務員不足 が根本の課題である。			
	・旅客数が減少し、 赤字で運行 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、 乗務員の労働環境 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、 配車が追い付いていない 。 ・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。	

第4章 大府市における地域公共交通の課題

1 各種調査結果などからみた課題の抽出

これまでに整理した大府市の概況や各種ニーズ調査などの結果からみられる傾向や動向を抽出するとともに、そこから導かれる地域公共交通の課題を整理します。

課題① 都市間・都市内地域公共交通ネットワークの充実

- 近隣市町との地域公共交通連携の強化が必要です。
- 第4次大府市都市計画マスタープランでは、各地域を相互につなぐネットワークが形成された集約型都市構造を目指しており、大府駅及び共和駅周辺が都市拠点として位置付けられています。大府市立地適正化計画にも示すとおり、集約型都市構造の構築を支えていくため、鉄道やバス、タクシーなどの地域公共交通が相互にネットワークを形成する必要があります。(図表 2-16)
- 市民アンケートより、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として「JR 東海道線」や「循環バス」などが挙げられている中、約20%の方が「公共交通は利用したくない」と答えており、地域公共交通ネットワークのさらなる充実が求められます。(図表 3-6)
- 乗降調査より、大府駅や共和駅、前後駅といった鉄道駅を起終点とした利用が多いことから、鉄道駅を中心とした地域公共交通ネットワークの充実が求められます。(図表 3-16~19)
また、今後見込まれる北山土地区画整理事業区域などの人口増加による、共和駅利用者の自動車及び自転車交通需要の増加への対応が求められます。
- 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あるため、市民ニーズが高い“通院・買物支援の強化”が求められます。(図表 3-20~23)

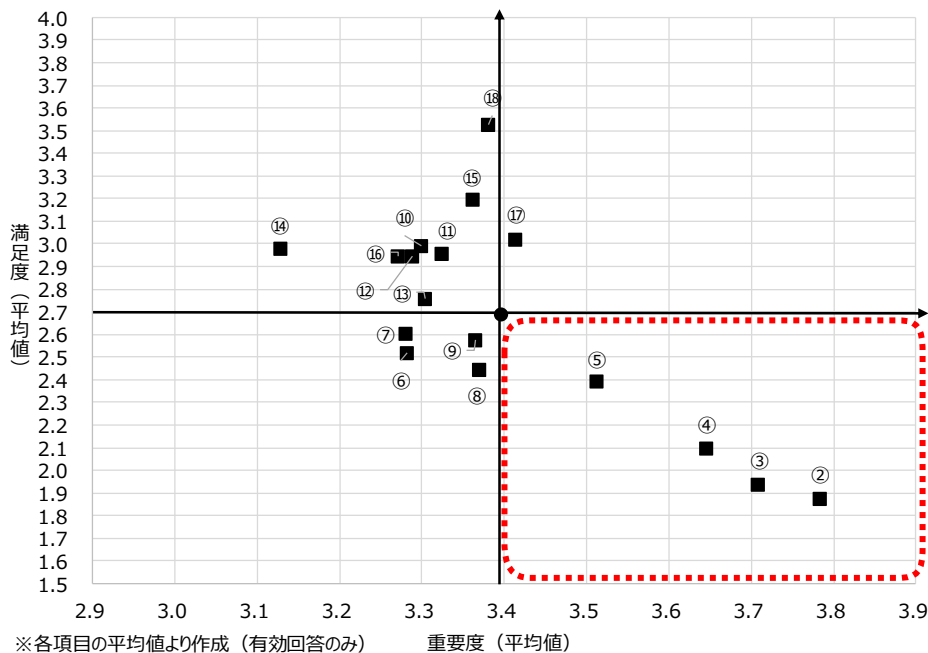
課題② わかりやすい地域公共交通サービスの充実

- 地域公共交通の利用につながるような周知 PR が必要です。
- 本市の地域公共交通は人口カバー率が約86%であり、主要集客施設も全てカバーしているものの、市民アンケートより、循環バスの認知度は約95%と高い一方で、バスで行くことのできる施設の認知度が約24%に留まっていることから、利用者のみならず非利用者へのわかりやすい情報提供が必要です。(図表 2-3, 2-5, 3-7)
- 市民アンケートより、知多バス・循環バスを利用しないまたは不満の理由として「運行情報や乗り方がわからない」が上位にあげられていることから、誰もが安心して利用できるよう、利用方法をはじめとした地域公共交通サービスの情報をわかりやすく提供する必要があります。(図表 3-10, 3-11)
- 市民アンケートより、75歳頃までに運転免許証を返納する意向を持つ方が約36%に留まっており、自家用車への依存度が高い状況です。また、運転免許証返納後は「循環バス」を利用したいと考えている方が約63%を占めていますが、現在の各種地域公共交通の中で、循環バスの利用率は約20%に留まっています。高齢者事故の抑制や運転免許証返納後の外出促進などのため、返納前から地域公共交通を利用するための取組が求められます。(図表 3-1, 3-12, 3-13)

課題③ 変化・多様化する移動ニーズへの対応

- 市民アンケートより、日頃の外出は自由目的（買物、通院、習い事、食事など）の割合が高く、高齢化に伴って今後も増加が予測される自由目的の外出に対応する必要があります。（図表 3-3）
- 市民アンケートより、循環バスを利用しないまたは不満の理由として、「利用したい時間帯に運行していない」、「行きたい施設を経由しない」などがあげられており、利用者確保のためには、これらニーズに対応し、運行本数や運行経路を充実するサービスが必要です。（図表 3-10）
- 利用者アンケートより、循環バスの満足度が低く重要度が高い今後重視すべき項目として、「運行本数」「ダイヤ（時刻表）」「運行時間帯」「運行経路」があげられており、今後も継続して利用してもらうためには、これらニーズに対応する必要があります。（図表 4-1）

図表 4-1 「現状の満足度」と「これからの重要度」の相関図



- | | | |
|--------------|----------------|-------------------|
| ①総合的な満足度 | ⑦運行方向 | ⑬手持ちの路線図や時刻表の見やすさ |
| ②運行本数 | ⑧目的地までの所要時間 | ⑭車内の案内表示の見やすさ |
| ③ダイヤ（時刻表） | ⑨時刻表通りの発着 | ⑮乗り降りのしやすさ |
| ④運行時間帯 | ⑩自宅からバス停までの距離 | ⑯乗り心地 |
| ⑤運行経路 | ⑪バス停から目的地までの距離 | ⑰運転手の対応 |
| ⑥運行経路のわかりやすさ | ⑫バス停の案内の見やすさ | ⑱運賃 |

資料：利用者アンケート

課題④ 持続可能な地域公共交通に関わる関係者の連携・協働

- 市民アンケートより、地域公共交通に期待する役割として「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」を重要とする意見が最も多く、循環バスなどの地域公共交通を確保・維持していく必要があります。（図表 3-9）
- 事業者ヒアリングより、地域公共交通の乗務員不足や労働環境への配慮などに対応するため、大府市と交通事業者が綿密に連携して取り組む必要があります。
- 今後も持続可能な地域公共交通を維持するために、交通事業者・利用者を含む市民・地域との連携強化は必須であり、全ての関係者が情報を共有するとともに、安全で環境にも配慮した運行環境を確保する等、連携・協働して利用促進につながる取組を継続的に実施する必要があります。

第5章 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

Ⅰ 大府市の交通将来像

全国的には、人口減少や少子高齢化が進展する中、本市の人口は依然として増加傾向にあり、高齢化率も全国平均と比較し低い状況です。しかし、長期的な視点からみた場合、人口は横ばいで推移していくものの、本市においても少子高齢化による人口構成やライフスタイルの変化に伴い、移動手段がマイカーから公共交通機関へシフトするなど、今後は公共交通機関に対するニーズが高まっていくことが予想されます。

また、近年、少子高齢化や人材不足、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う急速な社会構造の変化などに対応するため、全国的に交通DX*や交通GX**による新たな取組が進んでいます。

本計画では、未来の世代へ利用しやすい地域公共交通サービスを引き継ぐ考えのもと、上位計画である第6次大府市総合計画、関連計画である第4次大府市都市計画マスタープランの将来都市像及び大府市立地適正化計画のまちづくりの方針を踏まえつつ、第1次計画と同様に、地域公共交通においては、行政、交通事業者などがそれぞれ独自に運行・運営する「部分最適」としてではなく、地域住民などを含めた地域公共交通に関わる全ての関係者が創意工夫を凝らしつつ、地域公共交通ネットワーク全体の望ましい在り方に向けて、まちづくりとの連携や地域資源の活用など地域に関係する事業全体を見渡した「全体最適」の視点で取り組み、便利かつ持続可能な地域公共交通体系を構築することで「**サステナブル公共交通で 未来へつながる 健康都市おおぶ**」の実現を目指します。

第6次大府市総合計画

将来都市像

「いつまでも住み続けたい

サステナブル健康都市 おおぶ」

ひと、暮らし、まち、みらいの4つの健康に健康都市経営を加えた5つの領域を軸とした健康都市の実現を目指します。

公共交通分野では、市民の目的地への円滑な移動や外出を促す機能が強化され、快適で自由に利用できる地域公共交通ネットワークの形成を目指しています。

第4次大府市都市計画マスタープラン

将来都市像

「まちの心地よさを五感で感じられ

いつまでも住み続けたいと思える 健康都市」

都市構造における都市機能集積の高い都市づくりの視点から、世代やライフスタイルに応じて、暮らしに必要な都市機能・生活機能と地域公共交通の連携を備えた利便性の高い集約型の都市を目指しています。

まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークについて、地域住民、交通事業者、NPO、行政が一体となり、鉄道、路線バス、循環バス、タクシーなどが連携した利便性の高い移動環境の形成を進めます。

大府市立地適正化計画

本計画に係るまちづくりの方針

「多様な交通手段によるネットワークの充実」

⇒ 公共交通ネットワーク形成に係る施策

『交通将来像』

「サステナブル公共交通で 未来へつながる 健康都市おおぶ」

*交通 DX(デジタル・トランスフォーメーション):移動の利便性、効率性及び持続可能性を向上させるため、MaaS や自動運転をはじめとする新たなモビリティサービスなど、公共交通に関する AI・ICT などの新技術や新たなサービスを効果的に導入する取組のこと。

**交通 GX(グリーン・トランスフォーメーション):温室効果ガスを発生させる化石燃料からクリーンエネルギーへの転換を図る脱炭素化に向けた経済社会システムの変革のうち、公共交通分野における車両の電動化や再生可能エネルギーの地産地消などの取組のこと。

2 地域公共交通の基本方針

「大府市における地域公共交通の課題」を踏まえ、交通将来像「サステナブル公共交通で 未来へつながる 健康都市おおぶ」の実現に向け、地域公共交通の基本方針を定めます。また、課題を解決するための基本施策を定めます。

- 課題① 都市間・都市内地域公共交通ネットワークの充実
 課題② わかりやすい地域公共交通サービスの充実
 課題③ 変化・多様化する移動ニーズへの対応
 課題④ 持続可能な地域公共交通に関わる関係者の連携・協働

交通将来像

「サステナブル公共交通で 未来へつながる 健康都市おおぶ」

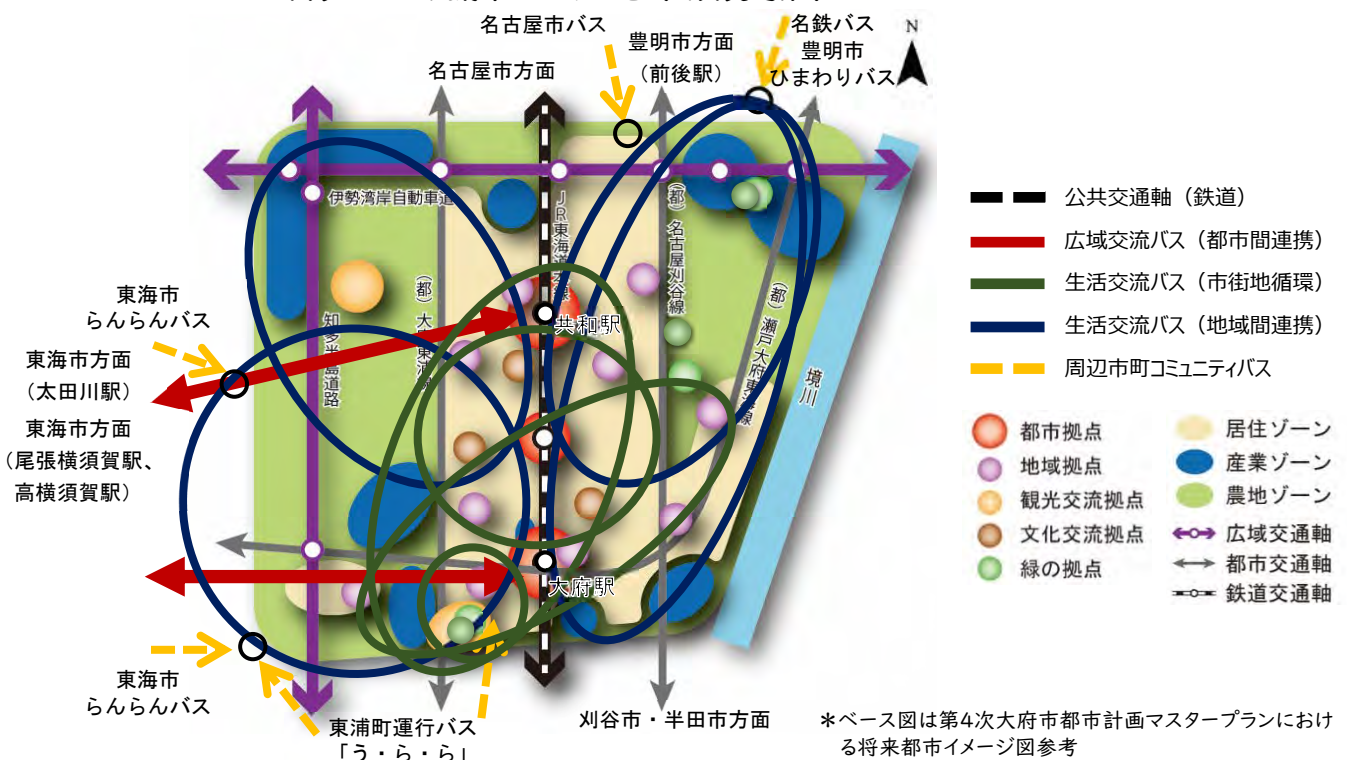
基本方針Ⅰ 鉄道駅を中心に都市拠点や市内各地域拠点と連携し、にぎわいと交流を創出する地域公共交通ネットワークの形成

基本方針Ⅱ 文化交流拠点や観光交流拠点などと連携し、健康を増進する地域公共交通利用環境の整備

基本方針Ⅲ 買物や通院など多様化する移動目的に対応し、利用しやすく・わかりやすい地域公共交通サービスの提供

基本方針Ⅳ 交通事業者、地域の住民・団体及び行政の協働により、持続可能な地域公共交通を支え育む仕組みの構築

図表 5-1 大府市における地域公共交通体系のイメージ



基本方針Ⅰ 鉄道駅を中心に都市拠点や市内各地域拠点と連携し、にぎわいと交流を創出する地域公共交通ネットワークの形成

<課題①>

大府市の地域公共交通は、鉄道と路線バスが、鉄道駅である大府駅及び共和駅を交通結節点として、名古屋方面をはじめ、知多、尾張、三河方面への広域・隣接都市間の移動需要に対応しています。また、循環バスは市内の公共施設をはじめ、集客・商業施設、医療・福祉施設、豊明市の名鉄前後駅や東海市・東浦町のコミュニティバスなどと連絡しており、面的なネットワークが形成されています。バスのサービスが提供されない時間帯や個別輸送においては、タクシーが移動需要への対応を担っています。これらの地域公共交通が市内外を相互に連携し駅周辺と各地域拠点をつなぐことで、にぎわいと交流を創出するとともに、駅周辺で多様な交通手段との乗継利便性を向上させることで、自動車などから地域公共交通へ移動手段の転換を促し、地球環境にもやさしい地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

●基本施策

①地域公共交通ネットワークの見直し

利用形態や実態、及び社会情勢の変化に対応した地域公共交通ネットワークの形成を図る

②環境に配慮した地域公共交通の利用促進

渋滞の緩和、温室効果ガスの削減などの視点から、地域公共交通への利用転換や新技術の調査・研究を図る

基本方針Ⅱ 文化交流拠点や観光交流拠点などと連携し、健康を増進する地域公共交通利用環境の整備

<課題①②>

大府市には、おおぶ文化交流の杜や歴史民俗資料館などの文化交流施設があります。また、あいち健康の森公園、大府みどり公園、ニツ池公園、大倉公園などの公園をはじめ、熱田神社、長草天神社、延命寺、円通寺などの社寺、あぐりタウンげんきの郷など、地域の自然・文化歴史・観光施設などの魅力的な拠点があります。さらに、あいち健康の森とその周辺には国立長寿医療研究センターやあいち健康プラザなどの健康・医療・福祉に関する施設が多数立地しています。こうした施設や市内の各拠点を交流拠点とし、鉄道駅（交通結節点）とつなぐ地域公共交通体系の構築と交通結節点の充実により外出支援を図り、市民の健康を増進します。

●基本施策

③市民の健康増進のための外出支援の促進

観光施設や文化交流施設などの交流拠点と鉄道駅（交通結節点）をつなぐ地域公共交通体系の構築と交通結節点（乗継・待合環境）の充実により外出支援を図る

④各種イベントなどと連携した地域公共交通の利用促進

季節ごとの公共交通乗車イベントの開催や、各種イベントなどとの連携により、地域公共交通の利用促進を図る

基本方針Ⅲ 買物や通院など多様化する移動目的に対応し、利用しやすく・わかりやすい地域公共交通サービスの提供

<課題②③>

大府市内を運行する地域公共交通の年間利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う大幅減少から回復傾向にあり、令和5年度（2023年度）現在、鉄道は約821万人、路線バスは約46万人、循環バスは約19万人です。

これまで循環バスはきめ細かなバス停配置を実施してきた結果、鉄道、路線バス及び循環バスの利用圏域（鉄道駅から800m、バス停から300m）による人口カバー率は約86%を占めており、大府市の地域公共交通に関するアンケート（令和5年（2024年）7～8月実施）では、循環バスの認知度は約95%を占めていることから、現在提供されている地域公共交通サービスは、市民などの生活の足として定着していることが伺えますが、今後の高齢者人口の増加や運転免許証返納、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う人々の行動変容などもあり、多様化する移動目的への対応や、情報技術を活用した利用しやすく・わかりやすい地域公共交通サービスを提供します。

●基本施策

⑤買物・通院支援や運転免許証返納などへの対応

まちづくりとの連携や社会情勢の変化に対応し、全ての地域公共交通が連携したサービスの充実を図る

⑥インターネットなどを活用した情報提供の促進

地域公共交通情報の提供・周知とともに、地域公共交通の利用しやすさ、わかりやすさへの対応を図る

基本方針Ⅳ 交通事業者、地域の住民・団体及び行政の協働により、持続可能な地域公共交通を支え育む仕組みの構築

<課題①②③④>

基本方針Ⅰ～Ⅲの実施にあたっては、地域の公共交通として愛され、親しまれるとともに、利用が楽しく、次も利用したくなる環境づくりが重要であり、持続可能なものでなければなりません。

地域公共交通の確保・維持にあたっては、市民や利用者のニーズ、交通事業者が抱える課題などに的確に対応していく必要がありますが、交通事業者や行政が個別に検討、実施するのではなく、市民、地域の団体などを含めた地域公共交通に関わる全ての関係者の連携・協働により、持続可能な地域公共交通として支え育み、高齢者をはじめ誰もが外出したくなる仕組みを構築し、各種取組を進めます。

●基本施策

⑦大府市地域公共交通活性化協議会の定期的開催と関係機関及び他分野との連携強化

⑧持続可能な地域公共交通体系の構築

⑨新たな利用者の創出

⑩新たな地域公共交通サービスの調査・研究

⑪地域公共交通機関に携わる人材などの確保

第6章 計画の目標

I 地域公共交通計画の目標と指標及び目標値

本計画が目指す交通将来像の達成度を検証するため、地域公共交通計画全体としての目標と、4つの基本方針ごとに目標及び指標を設定します。また、最終年度に検証する目標値とともに、各種地域公共交通別でも目標値を設定し、毎年度、評価指標（各種地域公共交通の利用者数）の目標値に対する達成状況を検証します。

大府市地域公共交通計画の目標と指標及び目標値

全体目標 「サステナブル公共交通で 未来へつながる 健康都市おおぶ」の実現
指標 地域公共交通全体の満足度

基本方針Ⅰ 鉄道駅を中心に都市拠点や市内各地域拠点と連携し、にぎわいと交流を創出する地域公共交通ネットワークの形成

目標 大府駅及び共和駅を中心とした地域公共交通の利便性が向上します。

指標 地域公共交通全体の利用者数

基本方針Ⅱ 文化交流拠点や観光交流拠点などと連携し、健康を増進する地域公共交通利用環境の整備

目標 健康を増進する地域公共交通の利用が増加します。

指標 日頃の外出で地域公共交通を利用する割合

基本方針Ⅲ 買物や通院など多様化する移動目的に対応し、利用しやすい・わかりやすい地域公共交通サービスの提供

目標 地域公共交通の認知度や満足度が向上します。

指標 循環バスの利用しやすいさの満足度

地域公共交通の認知度（わかりやすさ）

基本方針Ⅳ 交通事業者、地域の住民・団体及び行政の協働により、持続可能な地域公共交通を支え育む仕組みの構築

目標 持続可能な地域公共交通への関心や愛着が高まり、利用者数が増加する取組を行います。

指標 循環バスのバス停利用者数（買物・医療・公共施設）

関係者が連携・協働した取組の件数

図表 6-1 目標値の設定

計画全体の 目標値	目標とする指標	目標値[2029]	現況値[2024]
	地域公共交通全体の満足度(不満割合)	32 %以下	34.9%
	*1:市民アンケートより、不満(不満+やや不満)の割合 現況値出典:図表 3-8		
基本方針Ⅰ の目標値	目標とする指標	目標値[2029]	現況値[2023]
	地域公共交通全体の利用者数	26,710 人/日	24,701 人/日
	*2:市内鉄道駅(大府駅、共和駅)、知多バス、循環バス、タクシー(大興タクシー、名鉄知多タクシー)の利用者数の合計値 現況値出典:図表 6-2		
基本方針Ⅱ の目標値	目標とする指標	目標値[2029]	現況値[2024]
	日頃の外出で地域公共交通を利用する割合	39 %以上	36.9%
	*3:市民アンケートより、JR 東海道本線・武豊線、知多バス、循環バス、タクシーのいずれかを利用した人の割合 現況値出典:図表 3-2		
基本方針Ⅲ の目標値	目標とする指標	目標値[2029]	現況値[2024]
	循環バスの利用しやすさの満足度	75 %以下	80.8%
	運行本数に対する不満割合		
	*4:利用者アンケートより、項目別の不満(不満+やや不満)の割合 現況値出典:図表 3-25		
	目標とする指標	目標値[2029]	現況値[2024]
	地域公共交通の認知度(わかりやすさ) 自宅近くを走るバスで行くことのできる施設	26 %以上	24.0%
*5:市民アンケートより、項目別の認知度の値 現況値出典:図表 3-7			
基本方針Ⅳ の目標値	目標とする指標	目標値[2029]	現況値[2023]
	循環バスのバス停利用者数(買物・医療・公共施設)	410 人/日	368 人/日
	*6:主たる買物施設(JA あぐりタウンげんきの郷など)、医療施設(国立長寿医療研究センターなど)及び公共施設(大府市役所や各公民館など)の最寄りバス停利用者数の合計値(全 66 か所)		
	目標とする指標	目標値[2029]	現況値[2023]
	関係者が連携・協働した取組の件数	年 2 件以上	年 1 件
	*7:大府市産業文化まつりでの循環バス乗り方教室とタクシー車両展示の合同開催など		

図表 6-2 評価指標及び目標値

評価指標（各種地域公共交通の利用者数）			
施設及び路線名		目標値[2029]	現況値[2023]
公共交通軸（鉄道）	大府駅	14,500 人/日	13,471 人/日
	共和駅	9,500 人/日	9,034 人/日
広域交流バス （都市間連携）	路線バス（知多バス上野台線）	680 人/日	581 人/日
	路線バス（知多バス横須賀線）	260 人/日	246 人/日
生活交流バス （市街地循環）	路線バス（知多バス大府循環線）	530 人/日	423 人/日
	循環バス（中央コース）	190 人/日	175 人/日
	循環バス（新設路線①）	80 人/日	—
	循環バス（新設路線②）	80 人/日	—
生活交流バス （地域間連携）	循環バス（東コース）	130 人/日	103 人/日
	循環バス（北コース）	90 人/日	74 人/日
	循環バス（西コース）	80 人/日	71 人/日
	循環バス（南コース）	140 人/日	112 人/日
個別輸送	タクシー	450 人/日	411 人/日

*1：鉄道は知多半島の統計より、駅別乗車人員（1日平均）の値

*2：路線バスは交通事業者の年間データより、知多バス（横須賀線、上野台線、大府循環線）の利用者数を日換算

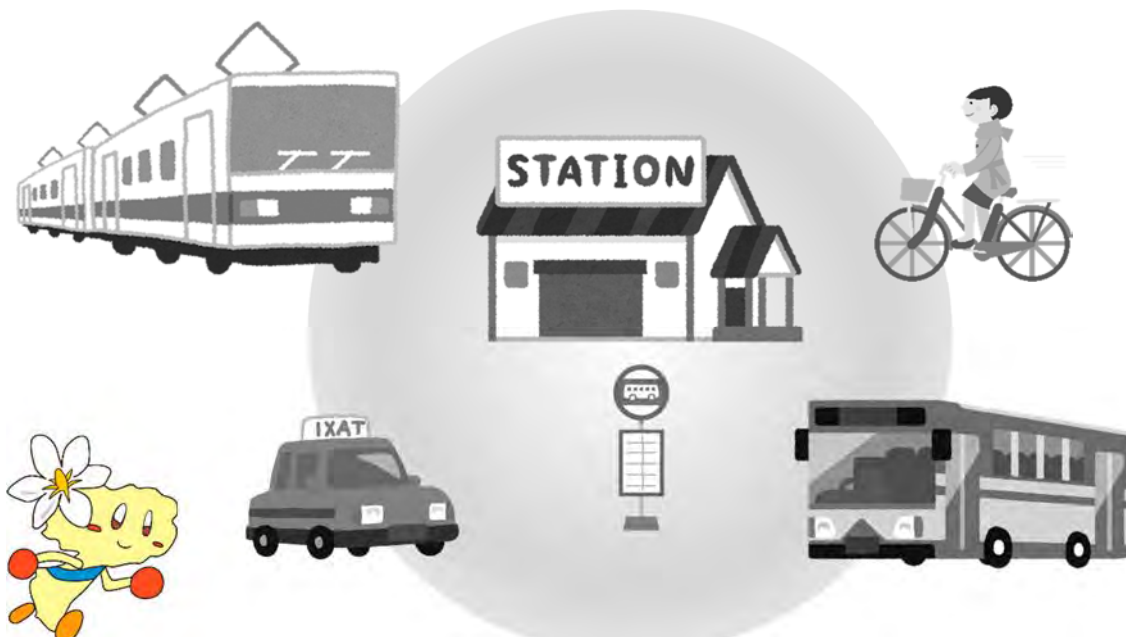
*3：循環バスは大府市データより、各コースの利用者数を日換算

*4：タクシーは交通事業者データより、利用回数に平均乗車人数（経験値 1.3）を乗じた値

なお、利用回数は大興タクシー、名鉄知多タクシーの2社の合計値

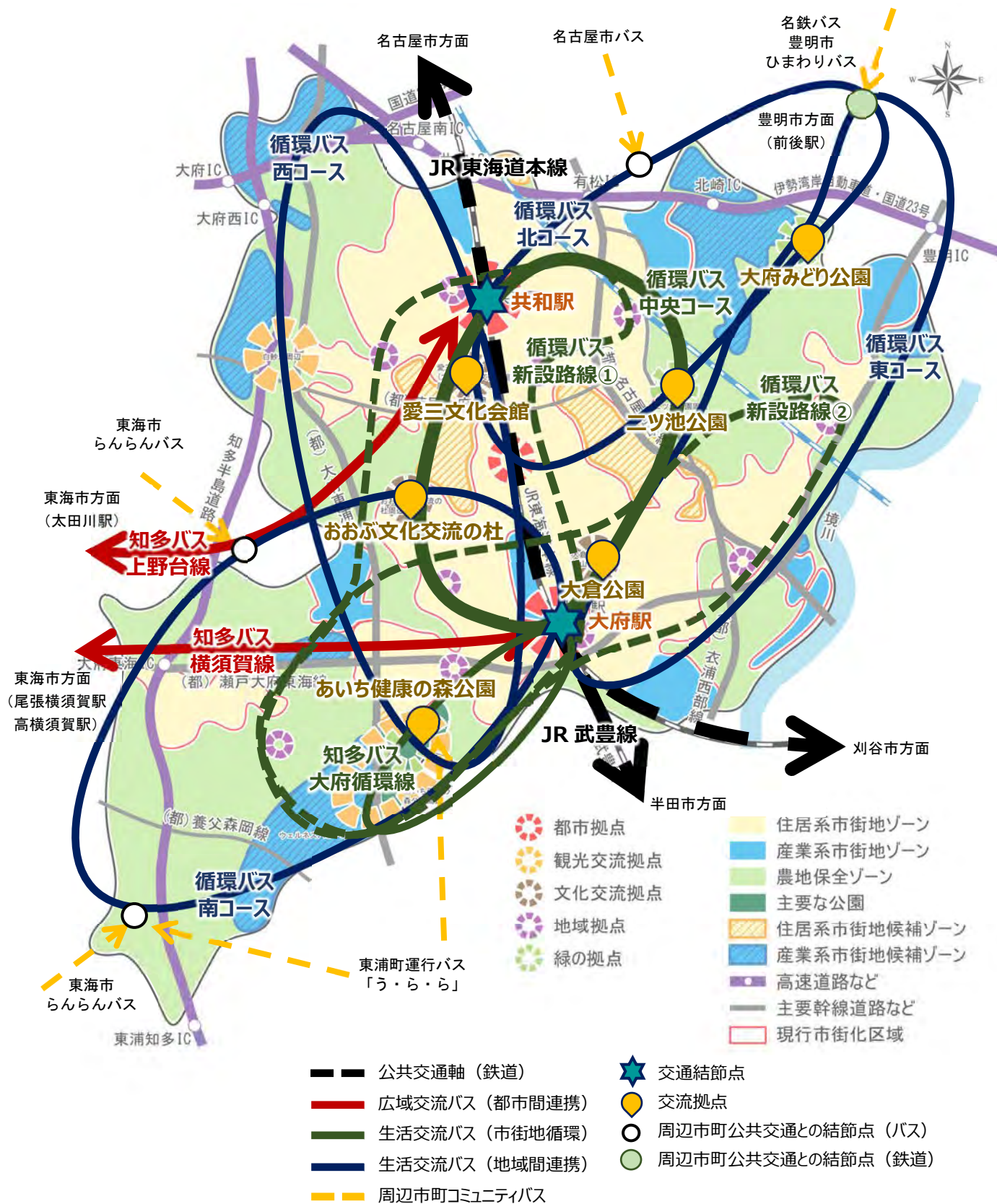
*5：目標値は利用者数をトレンドで予測

なお、2025年10月に路線を新設する循環バス新設路線①及び②については、現況値がなく目標値の算定が困難であるため、既存路線で最も少ない西コースの目標値と同値を採用



▲大府市公式マスコットキャラクター おぶちゃん

図表 6-3 地域公共交通ネットワーク形成のイメージ



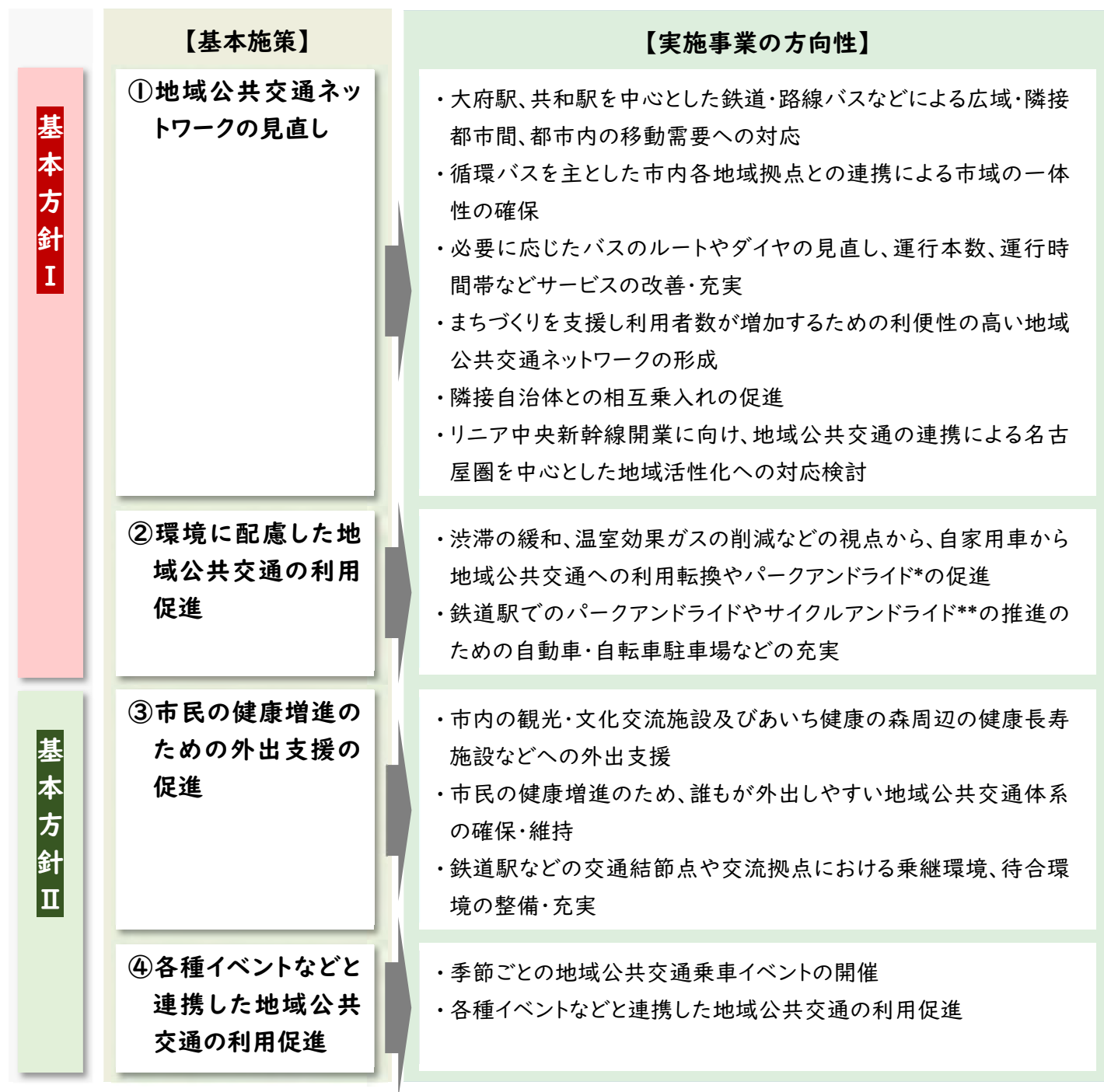
*ベース図は第4次大府市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

第7章 計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体

I 地域公共交通ネットワーク形成の方針

本計画における基本方針を踏まえ、計画の目標を達成するため、地域公共交通ネットワーク形成の方針（方向性）及び実施事業の位置付けを以下に整理します。

図表 7-1 基本方針と地域公共交通ネットワーク形成の方向性及び実施事業の関係



*パークアンドライド：自宅などから自動車を運転して最寄りの駅などまで行き、その周辺の駐車場に駐車して鉄道などへ乗り継ぎ、目的地へ向かう仕組み。

**サイクルアンドライド：自宅などから自転車を運転して最寄りの駅などまで行き、その周辺の駐輪場に駐輪して鉄道などへ乗り継ぎ、目的地へ向かう仕組み。

基本方針Ⅲ

【基本施策】

⑤買物・通院支援や
運転免許証返納な
どへの対応⑥インターネットなど
を活用した情報提
供の促進⑦大府市地域公共交
通活性化協議会の定
期的開催と関係機
関及び他分野との
連携強化⑧持続可能な地域公
共交通体系の構築

⑨新たな利用者の創出

⑩新たな地域公共交
通サービスの調査・
研究⑪地域公共交通機関に
携わる人材などの確保

【実施事業の方向性】

- ・大府駅・共和駅周辺における多様な都市機能の集積・誘導によるにぎわいと交流を創出するまちづくりとの連携
- ・循環バスだけでなく全ての地域公共交通と連携した適切な地域公共交通サービスの提供
- ・主要公共施設、医療・福祉施設及び集客・商業施設への円滑な移動のさらなる充実
- ・循環バスを利用したことがない子どもや高齢者などを対象とした乗り方教室などの開催
- ・今後の人口動向や人口構成の変化、行動変容に伴う地域公共交通の利用者数などの量的変化や利用目的、目的地・施設などの質的变化の調査・研究
- ・ふれあいパス70の利用者の増加

- ・市民への地域公共交通の周知による利用しやすさの向上
- ・GTFS*などの路線情報の整備・提供（オープンデータ化）
- ・利用促進施策の展開やわかりやすさへの対応

- ・大府市地域公共交通活性化協議会の定期的開催
- ・行政と公共交通事業者などとの連携強化
- ・クロスセクター効果**を最大化させる地域公共交通サービスの工夫

- ・適正な運賃の検討
- ・有料広告事業の拡充
- ・次世代技術や新たな考え方などを取り入れた地域公共交通サービスについての資金確保を含めた調査・研究
- ・地域公共交通利用者の意見などの把握

- ・季節ごとの地域公共交通乗車イベントの開催（再掲）
- ・循環バスを利用したことがない子どもや高齢者などを対象とした乗り方教室などの開催（再掲）

- ・次世代技術や新たな考え方などを取り入れた地域公共交通サービスについての資金確保を含めた調査・研究（再掲）

- ・バス、タクシー事業者など、地域公共交通機関に携わる人材と車両の確保

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

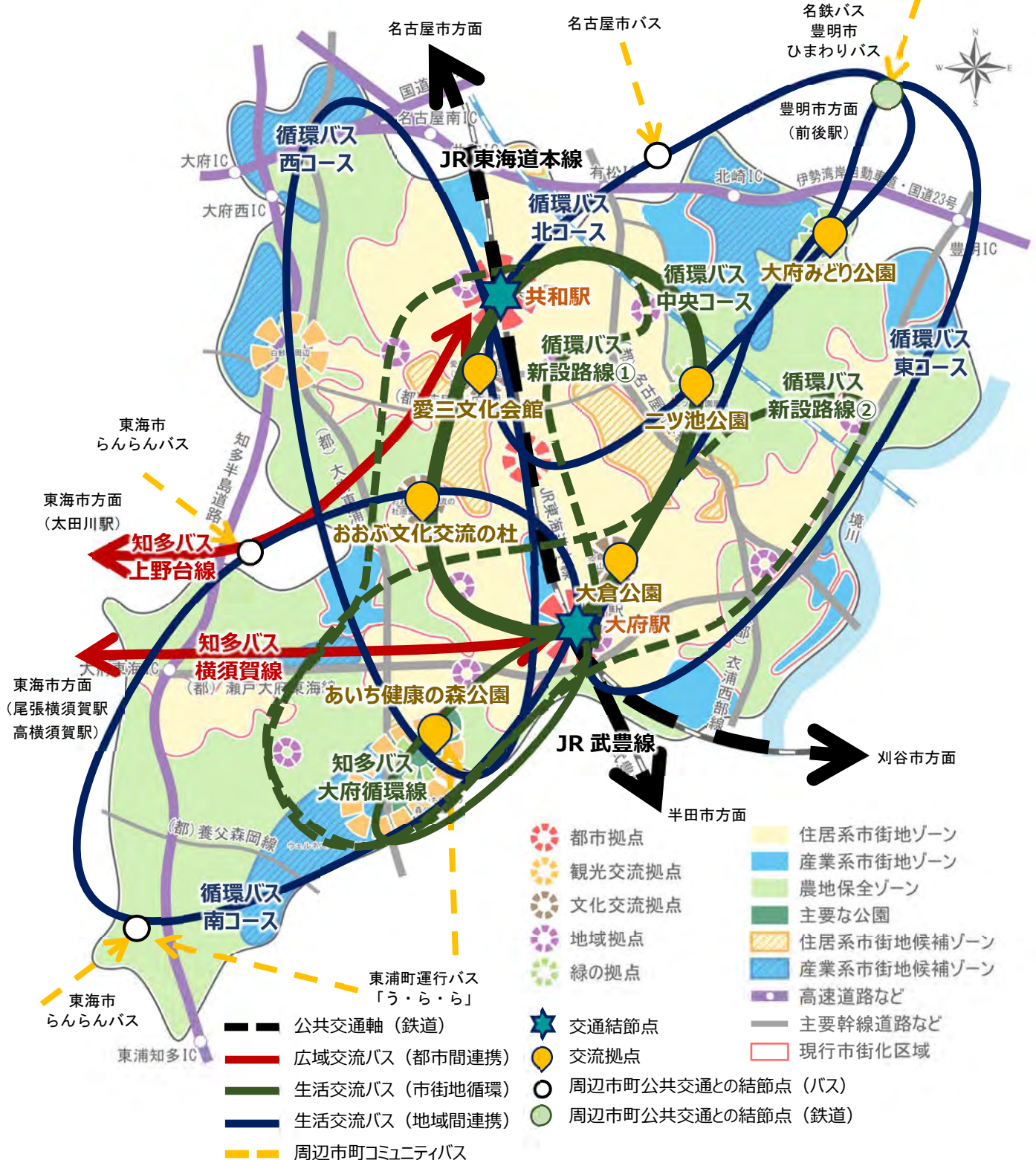
*GTFS:General Transit Feed Specification 公共交通機関の時刻表と地理的情報に関する国際標準のオープンフォーマットであり、このフォーマット情報の公開により、複数の公共交通機関の情報を利用する経路検索などのアプリケーション開発が容易となる。

**クロスセクター効果:地域公共交通に対する支出が他の分野（医療、商業、教育、観光、福祉、財政等）の費用削減につながり社会的便益が向上する効果。

2 地域公共交通の種類とサービス水準の設定

地域公共交通ネットワーク形成の方針に基づき、現行路線のサービス確保・維持を基本とした地域公共交通ネットワークの形成イメージを示します。また、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うえで、本市の地域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整理します。

図表 7-2 地域公共交通ネットワーク形成のイメージ（再掲）



*ベース図は第4次大府市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

図表 7-3 大府市における地域公共交通の路線機能と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・運行	料金体系	該当する路線・地区
公共交通軸	名古屋、尾張、知多及び三河方面を結び都市間移動需要に対応する路線	・移動需要に応じたサービス（現行）を確保 ・交通事業者が主体に運行	交通事業者	対距離制運賃	JR 東海道本線、 武豊線
（都市間連携） 広域交流バス	大府駅・共和駅と周辺都市の主要集客施設（太田川駅、尾張横須賀駅、高横須賀駅、東海市役所など）への移動需要に対応する路線 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6～21時台 ・主要集客施設の利用者需要に応じたサービスを確保 ・交通事業者が主体に運行	交通事業者	対距離制運賃	知多バス 上野台線、 横須賀線
（市街地循環） 生活交流バス	大府駅とあいち健康の森公園周辺に立地する医療・福祉施設などへの移動需要に対応する路線 公共交通軸（鉄道）や広域交流バスなどとの接続に配慮	・概ね30～60分に1本の運行 ・運行時間帯は6～21時台 ・あいち健康の森公園周辺に立地する医療・福祉施設などの利用者需要に応じたサービスを確保 ・交通事業者が主体に運行	交通事業者	対距離制運賃	知多バス 大府循環線
	大府駅及び共和駅とその周辺に立地する主要集客施設を結び移動需要に対応するとともに、まちなかのにぎわい創出を支援する路線 公共交通軸（鉄道）や広域交流バス、生活交流バスとの接続に配慮	・概ね60分に1本の運行 ・運行時間帯は6～21時台 ・駅周辺に立地する主要集客施設などの利用者需要に応じたサービス確保 ・循環バスの運行（路線拡充）	大府市、 交通事業者	均一料金	循環バス 中央コース
	市内各所にある買物・医療施設と各地域を効率的に結び、市民の通院・買物支援ニーズに対応する路線 公共交通軸（鉄道）や広域交流バス、生活交流バスとの接続に配慮	・概ね105～115分に1本の運行 ・運行時間帯は6～19時台 ・各地域の生活拠点である公民館などから、あいち健康の森公園周辺に立地する医療施設や市内各所の主要集客施設を結び、主として通院・買物支援サービスを確保 ・循環バスの運行（路線拡充）	大府市、 交通事業者	均一料金	循環バス 新設路線 ①・②
（地域間連携） 生活交流バス	大府駅及び共和駅を中心とし、まち中への移動の利便性と市域の一体性の強化、地域間交流の促進に資する移動需要に対応する路線 公共交通軸（鉄道）や広域交流バス、生活交流バスとの接続に配慮	・概ね90～115分に1本の運行 ・運行時間帯は6～20時台 ・各地域と駅及び駅周辺に立地する主要集客施設などの利用者需要に応じたサービスを確保 ・循環バスの運行（路線拡充） ・新たなサービス・技術の調査・研究	大府市、 交通事業者	均一料金	循環バス 東・北・西・ 南コース
個別輸送	上記の地域公共交通と地域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需要に対応したサービス確保 ・個別の移動需要に柔軟に対応できるサービス確保 ・新たなサービス・技術の調査・研究	交通事業者	対距離 時間制運賃	タクシー

図表 7-4 乗継環境確保の考え方

乗継への配慮	- 遅延時への対応や、バス路線の相互の乗継が行えるように配慮します。 - 鉄道駅などの交通結節点や交流拠点においては、多様な交通手段（鉄道、各種バス、タクシー、自家用車、自転車）との乗継利便性の向上を図ります。
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などで確認できるなど、利用者へ分かりやすい案内・情報を提供します。
乗継の軽減	- 地域公共交通相互の乗継に要する時間は、適切な時間で乗継が可能となるよう、ダイヤを設定します。 - 循環バスの各コース間での乗継に対しては、乗継券の発行などの充実を図ります。

3 事業の実施スケジュールと実施主体

本計画の目標を達成するための実施事業について、その実施スケジュールと実施主体を整理します。

図表 7-5 事業実施スケジュールと実施主体

□事業準備(検討・協議を含む) ■事業実施(継続を含む)

基本方針	基本施策	No.	実施事業	実施スケジュール					実施主体
				2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	
I	① 地域公共交通ネットワークの見直し	1	公共交通軸（鉄道）の運行						交通事業者
		2	広域交流バス（都市間連携）の運行						交通事業者
		3	生活交流バス（市街地循環）の運行						大府市・交通事業者
		4	生活交流バス（地域間連携）の運行						大府市・交通事業者
		5	個別輸送（タクシー）の運行						交通事業者
		6	バスのルートやダイヤの見直しなどサービスの改善・充実		適宜実施				大府市・交通事業者
		7	交通結節点における乗継を考慮したバスのダイヤ設定		適宜実施				大府市・交通事業者
		8	隣接自治体及び他分野と連携した地域公共交通ネットワークの確保・維持						大府市・隣接自治体・施設管理者・交通事業者
		9	隣接自治体との相互乗入れの促進						大府市・隣接自治体・交通事業者
		10	交通結節点における乗継・待合環境の整備・充実（共和駅東駅前広場の改修など）						大府市・交通事業者・施設管理者
		11	新駅の協議・調整						大府市・交通事業者
	② 環境に配慮した地域公共交通の利用促進	12	ノーマイカー出勤の実施・啓発						地域企業・住民・大府市
		13	ノンステップバスの導入（車両更新時）						交通事業者・大府市
		14	新たなサービス・技術の調査・研究						大府市・交通事業者
		15	ユニバーサルデザインタクシー車両の導入促進						交通事業者
		16	大府駅・共和駅における自動車駐車場・自転車駐車場の充実						大府市
II	③ 市民の健康増進のための外出支援の促進	17	バスのルートやダイヤの見直しなどサービスの改善・充実 【No.6 再掲】		適宜実施				大府市・交通事業者
		18	交通結節点における乗継を考慮したバスのダイヤ設定 【No.7 再掲】		適宜実施				大府市・交通事業者
		19	交流拠点における地域公共交通の相互乗入れの検討		適宜実施				大府市・交通事業者・施設管理者
		20	交流拠点における地域公共交通相互の乗継案内などの情報提供						大府市・交通事業者・施設管理者
		21	交通結節点における乗継・待合環境の整備・充実（共和駅東駅前広場の改修など） 【No.10 再掲】		適宜実施				大府市・交通事業者・施設管理者
	④ 各種イベントなどと連携した地域公共交通の利用促進	22	季節ごとの地域公共交通乗車イベントの開催						大府市・交通事業者
		23	地域公共交通を利用したイベント等の広報（市Webサイト・広報など）						大府市・交通事業者
		24	各種イベントポスター等への地域公共交通情報の掲載						イベント主催者・大府市・交通事業者
III	⑤ 買物・通院支援や運転免許証返納などへの対応	25	商業施設やイベントとタイアップした、バス利用を促す企画乗車券の発行						大府市・商業施設・交通事業者
		26	交流拠点における地域公共交通相互の乗継案内などの情報提供 【No.20 再掲】						大府市・交通事業者・施設管理者
		27	小学生や高齢者向けの乗り方教室の開催						大府市・住民・交通事業者
		28	「ふれあいバス70」の発行						大府市・交通事業者
	⑥ インターネットなどを活用した情報提供の促進	29	循環バス運賃無料制度の運用						大府市・交通事業者
		30	バス情報のGTFS化						大府市・交通事業者
		31	バスロケーションシステムの導入に向けた検討						大府市・交通事業者
		32	ケーブルテレビやコミュニティFMでの地域公共交通情報の発信						大府市・放送事業者・交通事業者
		33	地域公共交通の利用状況の発信						大府市・交通事業者
		34	総合交通マップの作成						大府市・住民・交通事業者
		35	地域公共交通情報の多言語化						大府市・住民・交通事業者
		36	利用モデルダイヤの提供（テーマ別・地区別）						大府市・住民・交通事業者
		37	キャッシュレス方式の支払方法の導入に向けた調査・研究						大府市・交通事業者
IV	⑦ 大府市地域公共交通活性化協議会の定期的開催と関係機関及び他分野との連携強化	38	地域公共交通活性化協議会の開催（各種施策・事業の実施、計画目標の評価、対策の検討など）						協議会
		39	隣接自治体及び他分野と連携した地域公共交通ネットワークの確保・維持 【No.8 再掲】						大府市・隣接自治体・施設管理者・交通事業者
		40	隣接自治体との相互乗入れの促進 【No.9 再掲】						大府市・隣接自治体・交通事業者
	⑧ 持続可能な地域公共交通体系の構築	41	適正な運賃の検討						大府市・住民・交通事業者
		42	有料広告事業の拡充						大府市・交通事業者
		43	新たなサービス・技術の調査・研究 【No.14 再掲】						大府市・交通事業者
		44	NPOによる輸送などの既存の交通資源の活用に関する検討						大府市・交通事業者・NPO等団体
		45	地域公共交通をテーマとした懇談会の開催		適宜実施				大府市・住民・交通事業者
		46	地域住民によるバス待合環境の整備						大府市・住民・交通事業者
	⑨ 新たな利用者の創出	47	小学生や高齢者向けの乗り方教室の開催 【No.27 再掲】						大府市・住民・交通事業者
	⑩ 新たな地域公共交通サービスの調査・研究	48	新たなサービス・技術の調査・研究 【No.14・43 再掲】						大府市・交通事業者
	⑪ 地域公共交通機関に携わる人材などの確保	49	若年層向け運転士就職PR						交通事業者・協議会
		50	女性向け運転士就職PR						交通事業者・協議会

第8章 計画の達成状況の評価に関する事項

I 評価・検証の考え方及びその手順

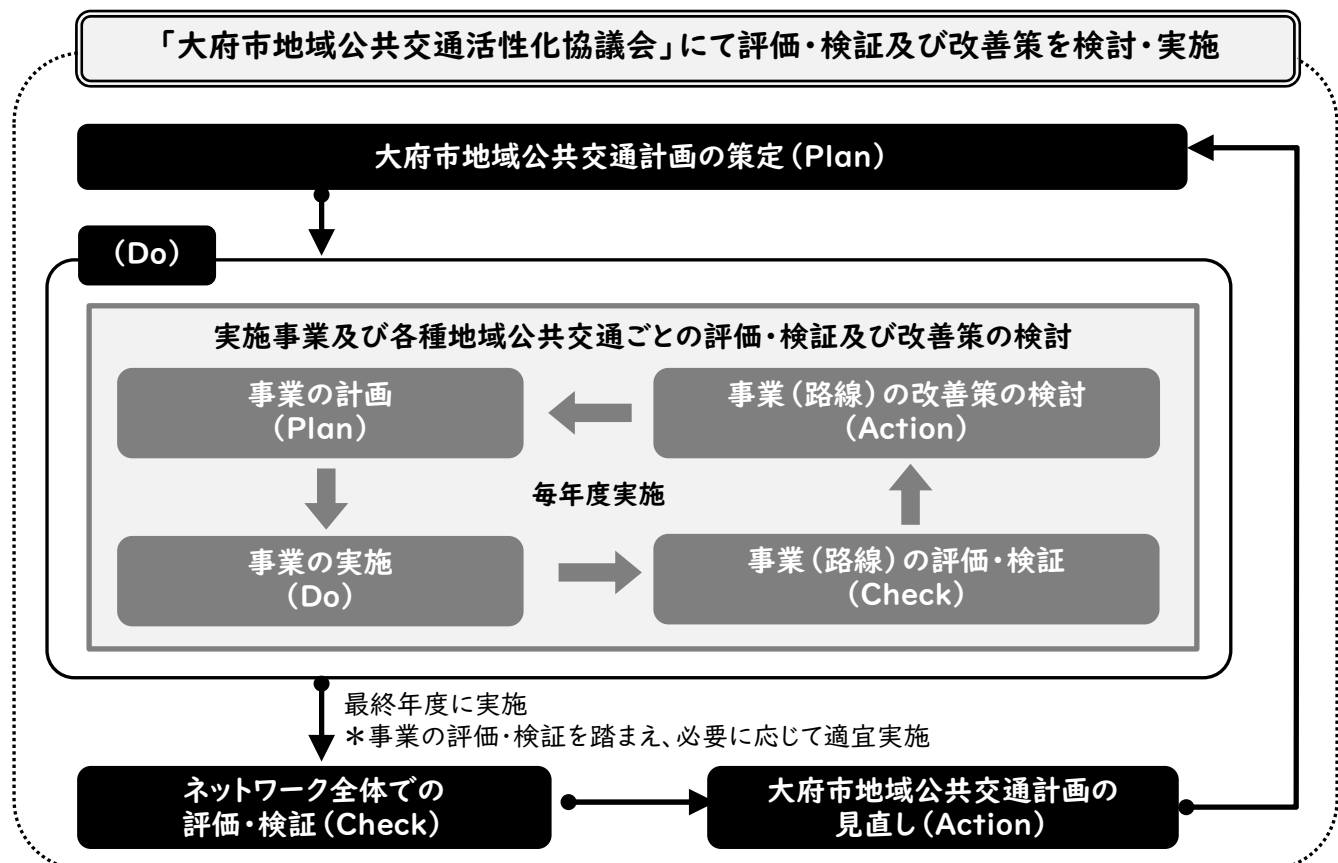
■地域公共交通計画の評価・検証はネットワーク全体と実施事業及び各種地域公共交通ごとに実施

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と地域公共交通全体のスパイラルアップを図ります。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・検証し、計画期間最終年度に大府市地域公共交通計画の見直しを実施します。

<評価・検証の考え方>

- ・地域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大府市地域公共交通活性化協議会にて評価・検証及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、バス路線の見直しなどを実施します。
- ・実施事業については、毎年度、各事業主体や大府市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、大府市地域公共交通活性化協議会へ諮ります。
- ・目標年度の令和11年度（2029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などの見直し（中間評価）などを踏まえ、大府市地域公共交通活性化協議会にて地域公共交通計画の見直しを実施します。

図表 8-1 地域公共交通ネットワークの評価・検証の流れ



図表8-2 地域公共交通ネットワークの評価・検証の各年度の流れ

2025年度 【第2次計画・初年度】			2026年度			2027年度			2028年度			2029年度 【最終年度】			2030年度		
上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
大府市地域公共交通活性化協議会																	
PLAN 大府市地域公共交通計画の策定																	
DO 大府市地域公共交通計画に基づく事業の実施																	
PLAN 大府市地域公共交通計画に基づく事業計画																	
DO 計画に基づく事業の実施																	
事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査		●次年度事業 計画協議 (2026年度～)		●次年度事業 計画協議 (2027年度～)		●次年度事業 計画協議 (2028年度～)		●次年度事業 計画協議 (2029年度～)		●次年度事業 計画協議 (2030年度～)		●前年度目標 事業評価 (2025年度から)		●前年度目標 事業評価 (2026年度から)		●前年度目標 事業評価 (2027年度から)	
事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査		事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査		事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査		事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査		事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査		事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査		事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査		事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査		事業実施 各種地域公共交通 利用者数調査	
CHECK 事業実施状況・目標達成状況の評価・検証																	
ACTION 実施事業の見直し・改善策の検討																	
●見直し・ 改善策検討 (2027年度～)		●見直し・ 改善策検討 (2028年度～)		●見直し・ 改善策検討 (2029年度～)		●見直し・ 改善策検討 (2030年度～)		●見直し・ 改善策検討 (2031年度～)		●見直し・ 改善策検討 (2032年度～)		●見直し・ 改善策検討 (2033年度～)		●見直し・ 改善策検討 (2034年度～)		●見直し・ 改善策検討 (2035年度～)	
CHECK ネットワーク全体での評価・検証																	
(必要に応じて適宜実施)																	
ACTION 大府市地域公共交通計画の見直し																	
●第3次計画(案)作成																	

2 実施事業及び評価指標の評価・検証

■毎年度の評価・検証は各事業の実施主体や大府市が実施し、継続・見直しを検討

実施事業の評価・検証は、「第7章 計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体」で定めた各種公共交通の利用促進施策など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、各事業の実施主体や大府市が進捗状況を踏まえ、実施事業の継続・見直しを検討し、交通将来像の実現を目指します。

図表 8-3 評価指標及び目標値（再掲）

評価指標（各種地域公共交通の利用者数）			
施設及び路線名		目標値[2029]	現況値[2023]
公共交通軸（鉄道）	大府駅	14,500 人/日	13,471 人/日
	共和駅	9,500 人/日	9,034 人/日
広域交流バス （都市間連携）	路線バス（知多バス上野台線）	680 人/日	581 人/日
	路線バス（知多バス横須賀線）	260 人/日	246 人/日
生活交流バス （市街地循環）	路線バス（知多バス大府循環線）	530 人/日	423 人/日
	循環バス（中央コース）	190 人/日	175 人/日
	循環バス（新設路線①）	80 人/日	—
	循環バス（新設路線②）	80 人/日	—
生活交流バス （地域間連携）	循環バス（東コース）	130 人/日	103 人/日
	循環バス（北コース）	90 人/日	74 人/日
	循環バス（西コース）	80 人/日	71 人/日
	循環バス（南コース）	140 人/日	112 人/日
個別輸送	タクシー	450 人/日	411 人/日

*1：鉄道は知多半島の統計より、駅別乗車人員（1日平均）の値

*2：路線バスは交通事業者の年間データより、知多バス（横須賀線、上野台線、大府循環線）の利用者数を日換算

*3：循環バスは大府市データより、各コースの利用者数を日換算

*4：タクシーは交通事業者データより、利用回数に平均乗車人数（経験値 1.3）を乗じた値

なお、利用回数は大興タクシー、名鉄知多タクシーの2社の合計値

*5：目標値は利用者数をトレンドで予測

なお、2025 年 10 月に路線を新設する循環バス新設路線①及び②については、現況値がなく目標値の算定が困難であるため、既存路線で最も少ない西コースの目標値と同値を採用