

## 大口町における地域公共交通の課題整理と今後の方向性

本町では移動の多くを自動車が進んでいますが、高齢化の進行により、自家用車を利用できない方の移動を支える交通の確保が今後ますます重要になります。

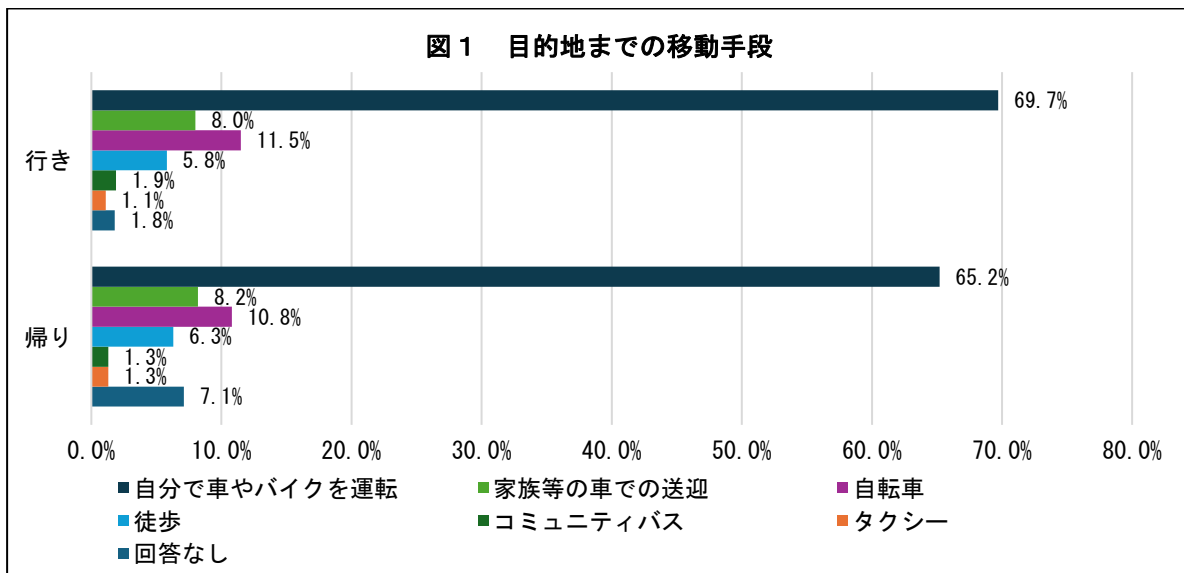
本資料では、大口町の地域公共交通の現状を踏まえ、今後の交通政策の方向性について整理するものです。

### 1 大口町における公共交通の課題整理

#### 課題① 自動車中心の交通構造

- 本町の住民アンケートによると、目的地までの移動手段は「自ら自動車を運転」が約70%を占め、家族等による送迎（約8%）を含めると、約78%が自動車に依存しています。コミュニティバスの利用は1%台にとどまっており、本町では自動車が主要な移動手段となっていることが分かります。
- また、パーソントリップ調査においても、75歳以上の高齢者であっても約6割が自動車を利用しており、現時点では多くの町民が自ら運転することで日常の移動を確保している状況にあります。
- 一方、本町では町内で完結する移動が多いものの、周辺自治体との往来も一定程度みられます。町内には多くの企業が立地しており、居住と就業の両機能を有する都市構造となっていることから、町内移動を基盤としながら広域的な生活圏の中で人の移動が行われているといえます。
- このように、本町の交通は自動車を中心として成り立っており、本町の公共交通は、日常の主要な移動手段というよりも、自家用車を利用できない町民の生活を支える補完的な交通手段としての役割を担っています。今後、高齢化の進行などにより自動車の利用が困難となる住民の増加が見込まれることから、こうした住民の移動をどのように支えていくかが課題となります。

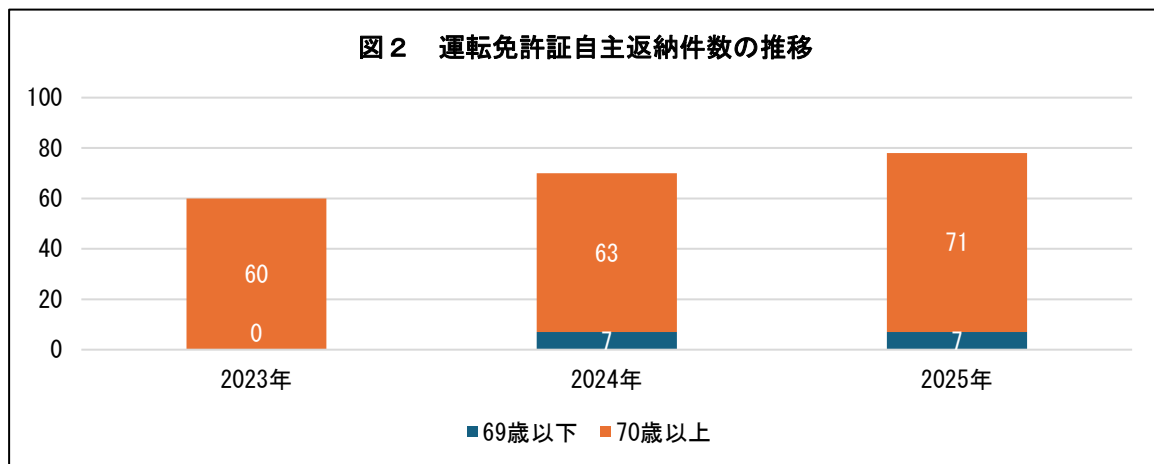
※出典 ・第8次大口町総合計画策定のためのアンケート ・第6回中京都市圏パーソントリップ調査



## 課題② 高齢化の進行と将来の移動需要の変化

- 本町では75歳以上人口の増加が見込まれており、これに伴い運転免許の自主返納者数も増加傾向にあります。(令和5年 60件、令和6年 70件、令和7年 78件)
- 現在の高齢者の多くは自動車を利用していますが、年齢の上昇とともに運転の継続が難しくなることが想定されます。今後の高齢化の進行に伴い、一定規模の非運転層が新たに生じることが見込まれ、自家用車に依存しない移動環境の整備が重要となります。  
また、将来的に自動車を運転できなくなった場合に備え、運転が可能のうちから公共交通を利用した移動に慣れておくなど、日頃から公共交通を利用する習慣を形成していくことも重要と考えられます。これは、運転ができなくなってから新たに移動手段を確保することが難しい場合があるためです。
- したがって、本町の交通課題は「現在の利用状況」そのものよりも、「将来的に顕在化する移動需要」への備えにあるといえます。今後の高齢化の進行を見据え、将来の移動需要の変化に対応できる交通体系をあらかじめ検討していくことが重要です。

※出典 ・大町町高齢者ほほえみ計画 ・江南警察署資料



## 課題③ 生活施設へのアクセスの確保

- 本町には、北部にパロー、中心部にMEGA ドン・キホーテ UNY、南部にヨシヅヤ大町店などの商業施設が立地し、これまで各地域において日常の買い物先として利用されてきました。
- しかし、ヨシヅヤ大町店が令和8年5月に閉店する予定であることから、これまで同施設を利用していた南部地域の住民にとっては、買い物環境に変化が生じることが見込まれます。
- また、今後も人口構造や商業環境の変化により、生活施設の立地状況が変化する可能性があります。
- そのため、特定の施設に依存するのではなく、町内の商業施設や医療機関、公共施設など日常生活に必要な施設へアクセスできる交通環境を確保していくことが課題となります。

※出典 ・大町町コミュニティバス運行実績

#### 課題④ 鉄道駅へのアクセスなど広域移動への対応

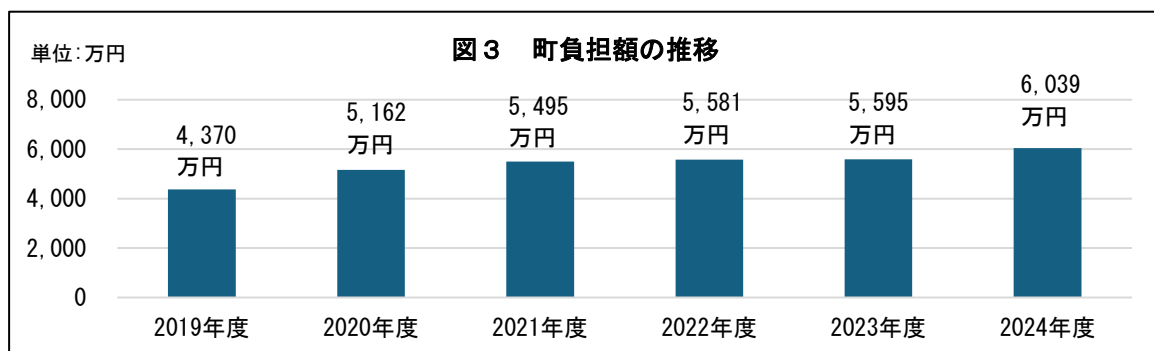
- 本町には鉄道駅がなく、通勤・通学や広域的な移動の多くは周辺自治体に立地する鉄道駅を利用する形となっています。主な利用駅としては、柏森駅、布袋駅、江南駅などがあり、コミュニティバスはこれらの駅と接続しています。
- 一方で、鉄道駅の利用目的は通勤・通学など特定の時間帯に集中する傾向がある一方、日中時間帯のコミュニティバス利用は買い物や通院など生活利用が中心となっています。
- そのため、通勤・通学など広域移動への対応を図りつつ、日常生活における移動需要とのバランスを踏まえた効率的な運行体系の検討が課題となります。

※出典 ・大町コミュニティバス運行実績

#### 課題⑤ 持続可能な公共交通の確保

- コミュニティバスの運行に係る町負担額は約 6,000 万円規模で推移しており、近年は増加傾向にあります。収支率は約 16%前後で横ばいとなっており、運行は公費負担によって支えられている構造です。  
一方で、近年は物価上昇や人件費の増加などにより運行経費の上昇も想定されることから、公共交通の財政負担については町財政全体とのバランスの中で捉えていくことが重要です。
- 今後、高齢化の進行により生活交通としての重要性が高まる一方で、運行経費の上昇も想定されます。そのため、必要な機能を確保しつつ、将来世代に過度な財政負担を残さない持続可能な運行体系を構築していくことが求められます。
- 利用状況と財政負担のバランスを踏まえ、費用対効果の観点から運行体系を点検し、持続可能な仕組みへと見直していくことが必要です。
- また、地域公共交通は高齢者や学生などの移動手段を確保するだけでなく、地域住民の日常生活を支える社会基盤としての役割を担うものであり、その必要性を踏まえたうえで持続可能な運行のあり方を検討していくことが重要です。

※出典 ・大町コミュニティバス運行実績



※町負担額（町の実質負担）：運行事業者への運行契約額から、運賃等の収入額を差し引いた額です。

## 2 大口町の地域公共交通が目指す姿

### ■ 目指す姿

#### 「日常生活を支える持続可能な地域公共交通」

高齢化の進行や運転免許の自主返納の増加などにより、今後は自家用車に頼らない移動の重要性が高まることが見込まれます。

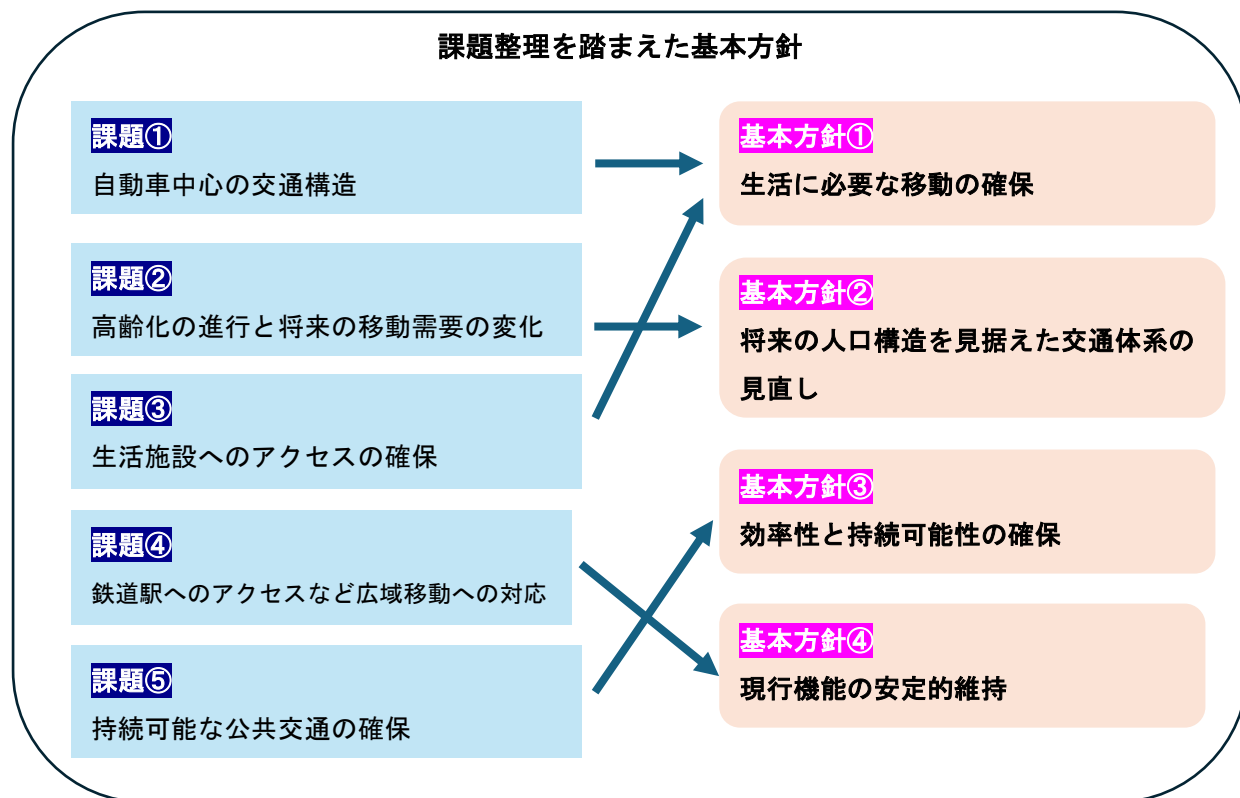
このため、本町の地域公共交通は、すべての町民が安心して日常生活を送ることができるよう、買い物や通院などの生活移動を支える交通手段としての役割を担うとともに、将来にわたり持続可能な交通体系の構築を目指します。

### ■ 基本理念

本町は自動車中心の交通構造を有しており、多くの町民が自ら運転することで移動を確保しています。一方で、高齢化の進行により、今後は自家用車を利用できない町民の増加が見込まれます。

このため、本町の地域公共交通は、利用者数の拡大のみを目的とするのではなく、自家用車を利用できない町民の生活を支える地域の移動基盤として位置付けます。将来的に顕在化する移動需要に備え、安心と持続可能性を両立した交通体系の構築を目指します。

また、地域公共交通は単に移動手段を提供するだけでなく、高齢者の社会参加の促進や地域経済の維持、住み続けられるまちづくりを支える基盤としての役割も担っています。本町においても、こうした視点を踏まえ、地域社会を支える交通体系の構築を目指します。



## ■ 基本方針

### ① 生活に必要な移動の確保

買い物や通院など日常生活に欠かすことのできない移動や、鉄道駅へのアクセスなど広域移動も踏まえ、町民の生活動線に配慮した交通体系の構築を図ります。特に高齢者など移動手段が限られる町民にとっても安心して利用できるよう、生活交通として必要な移動手段の確保を目指します。

### ② 将来の人口構造を見据えた交通体系の見直し

今後の高齢化の進行や非運転層の増加を見据え、地域特性や利用実態に応じた運行体系の見直しを進めます。需要の状況を踏まえながら、生活交通としての機能を将来にわたり維持できる交通体系への再構築を検討します。

### ③ 効率性と持続可能性の確保

限られた財源の中で安定した運行を継続していくため、利用状況や地域特性を踏まえた運行の最適化を図ります。必要な機能を維持しながら、将来世代に過度な負担を残さない持続可能な地域公共交通を目指します。

### ④ 現行機能の安定的維持

平日朝夕便については、通勤・通学を支える基盤的機能であることを踏まえ、利用実態を踏まえながら安定的な運行の確保を図ります。