

大口町地域公共交通計画の策定について

大口町地域公共交通計画（案） 構成

第1章 計画策定にあたって

- 1 計画策定の背景・目的
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画区域
- 4 計画期間
- 5 上位・関連計画

第2章 地域及び公共交通の現状

- 1 地域の概況
- 2 公共交通の現状

第3章 各種調査結果

- 1 住民アンケート調査
- 2 利用者アンケート調査
- 3 OD 調査

第4章 地域公共交通の課題と基本的な考え方

- 1 地域公共交通の課題
- 2 目指す姿
- 3 基本理念
- 4 基本方針
- 5 将来の地域公共交通ネットワーク

←前回の地域交通推進会議（令和8年3月25日）に協議した部分

第5章 計画目標と実施事業

- 1 計画目標と成果指標
- 2 実施事業一覧

←今回協議する部分

第6章 計画の推進及び評価

- 1 計画の推進体制
- 2 成果指標
- 3 PDCA による評価・見直し

1. 大口町の地域公共交通における課題

本町では、自動車为主要な移動手段として利用されており、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ます。一方で、高齢化の進行に伴い、自家用車を利用できない住民の増加が見込まれており、地域公共交通の重要性は今後さらに高まることが見込まれます。

また、本町は鉄道駅を有していないことから、町内の移動に加え、周辺自治体の鉄道駅や生活関連施設へのアクセスを支える交通体系の確保が求められています。

このような状況を踏まえ、本町の地域公共交通を取り巻く現状を整理し、今後の地域公共交通のあり方を検討するため、以下のとおり地域公共交通の課題を整理します。

課題① 自動車中心の交通構造

- 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%を占めており、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。一方、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ます。
- 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ます。
- また、本町では町内で完結する移動が多い一方で、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いますが、公共交通は自家用車を利用できない住民の生活を支える重要な役割を担っています。また、通勤・通学における鉄道駅へのアクセス手段としても利用されており、生活交通と広域移動の双方を支える役割を有しています。今後、高齢化の進行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、その移動をどのように支えていくかが課題となります。

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。
- 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、自動車を利用できない住民の増加が見込まれることから、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、運転が可能なうち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です。運転ができなくなってから新たな移動手段を確保することが難しい場合もあるため、日頃から公共交通に親しむ環境づくりが求められます。
- 本町の交通課題は、現在の利用状況への対応だけでなく、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。今後の人口構造の変化を見据えながら、将来の移動需要に対応できる交通体系を検討していくことが必要です。

課題③ 生活施設へのアクセスの確保

- 本町には、北部にバロー、中心部に MEGA ドン・キホーテ UNY などの商業施設が立地しており、日常の買い物先として利用されています。
- 一方、令和 8 年 5 月のヨシヅヤ大口店閉店により、南部地域における買い物環境は変化しており、これまで同施設を利用していた住民にとっては、買い物先や移動手段の見直しが必要となっています。
- また、今後も人口構造や商業環境の変化により、商業施設や医療機関など生活関連施設の立地状況や利用実態が変化する可能性があります。
- そのため、特定の施設に偏ることなく、商業施設、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重要です。

課題④ 鉄道駅へのアクセスなど広域移動での対応

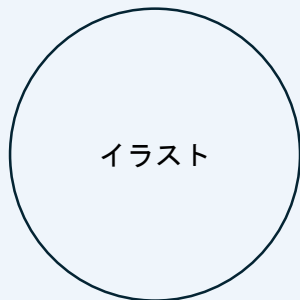
- 本町には鉄道駅がなく、通勤・通学や広域的な移動の多くは周辺自治体の鉄道駅を利用しています。主な利用駅としては柏森駅、布袋駅、江南駅などがあり、コミュニティバスはこれらの駅と接続しています。
- 一方で、鉄道駅利用は通勤・通学など特定の時間帯に集中する傾向があるのに対し、日中時間帯のコミュニティバス利用は買い物や通院など生活利用が中心となっています。
- そのため、通勤・通学などの広域移動への対応を図りつつ、日常生活における移動需要とのバランスを踏まえた効率的な運行体系を検討していくことが必要です。

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%前後で推移しており、運行は公費負担によって支えられています。
- 今後は物価上昇や人件費の増加などによる運行経費の上昇も見込まれることから、公共交通の財政負担については、単純な金額だけでなく、町財政全体に占める割合や社会経済状況の変化も踏まえながら捉えていく必要があります。
- また、高齢化の進行に伴い生活交通としての重要性が高まる一方で、運行経費の増加も想定されることから、必要な機能を確保しつつ、持続可能な運行体系の構築が求められます。
- 利用状況と財政負担のバランスを踏まえながら、費用対効果の観点から運行体系を継続的に点検し、持続可能な仕組みへと見直していくことが必要です。
- 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っています。その必要性を踏まえながら、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。

2. 大口町の地域公共交通が目指す姿と基本方針

■ 目指す姿



イラスト

「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者の増加などにより、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住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住民の生活を支える地域の移動基盤として位置付けます。今後増加が見込まれる移動需要に備え、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、地域公共交通は単なる移動手段ではなく、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社会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ながら、地域住民や関係機関と連携し、地域全体で支える交通体系の構築を目指します。

課題整理を踏まえた基本方針

課題① 自動車中心の交通構造

課題② 高齢化の進行と
将来の移動需要の変化

課題③ 生活施設へのアクセスの確保

課題④ 鉄道駅へのアクセスなど
広域移動への対応

課題⑤ 持続可能な公共交通の確保

基本方針① 生活に必要な移動の確保

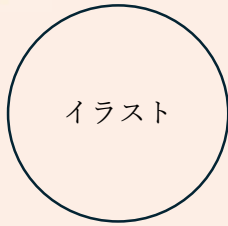
基本方針② 広域移動を支える
交通機能の維持

基本方針③ 将来の人口構造を見据えた
交通体系の見直し

基本方針④ 効率性と持続可能性の確保

■ 基本方針

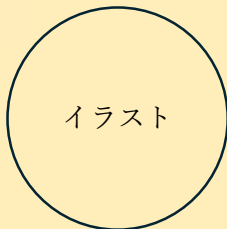
1



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住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。

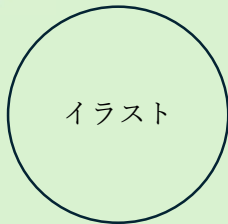
2



広域移動を支える交通機能の維持

平日朝夕便については、通勤・通学を支える基盤的な機能であることを踏まえ、利用実態を考慮しながら安定的な運行の確保を図ります。また、鉄道駅へのアクセス機能についても、本町の交通体系における重要な役割として維持・確保を図ります。

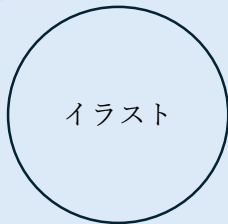
3



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。

4



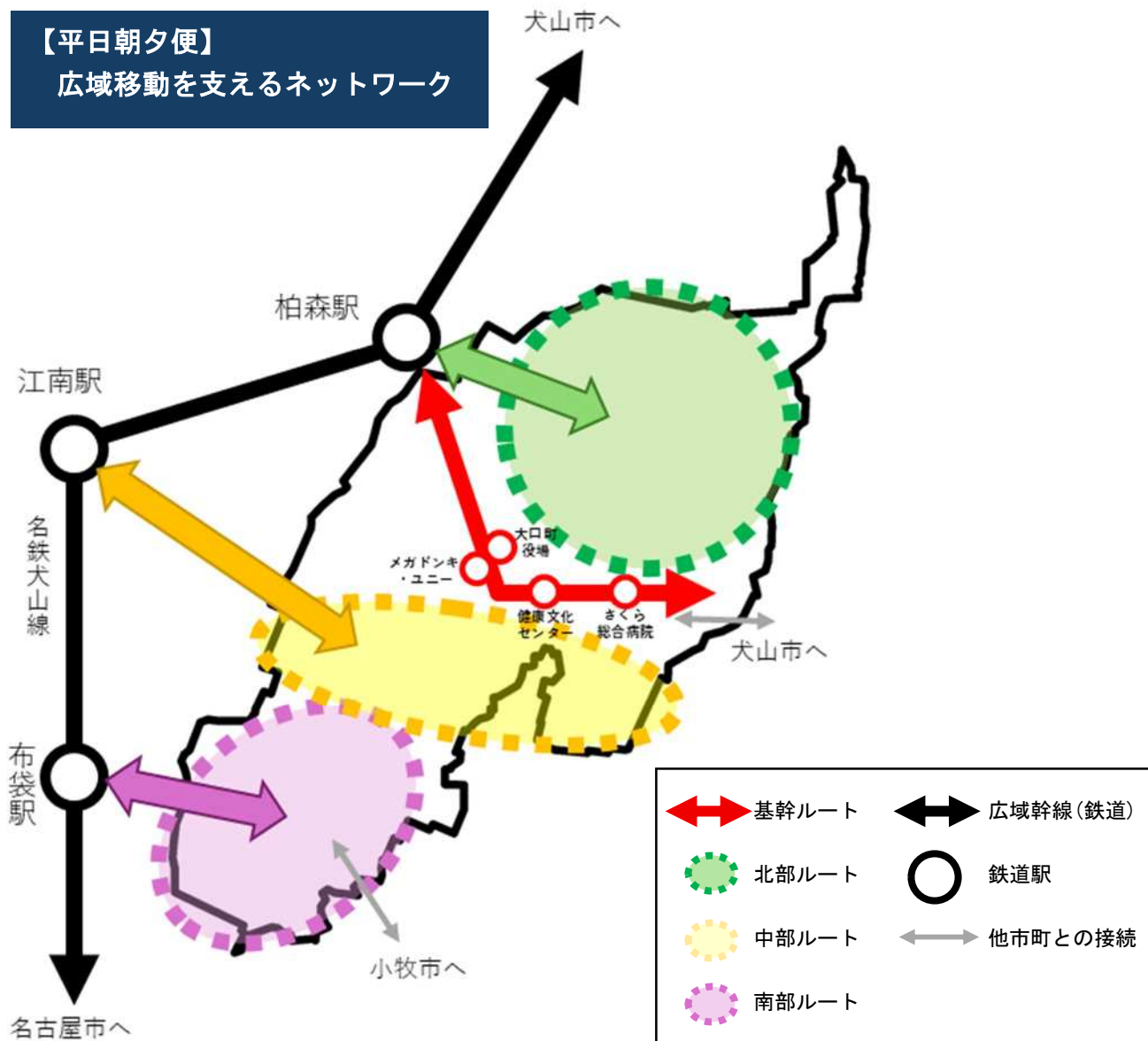
効率性と持続可能性の確保

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。また、持続可能な公共交通の実現に向けては、財政面だけでなく、利用促進や地域との協働など、多様な観点から支えていくことが重要です。必要な機能を維持しながら、持続可能な地域公共交通を目指します。

■ 将来の地域公共交通ネットワーク（イメージ）

本町では、地域内の移動や広域交通との接続を確保するとともに、持続可能な公共交通の実現に向けて、将来の地域公共交通ネットワークの基本的な考え方を以下のとおり示します。

平日朝夕は通勤・通学などの広域移動を支える運行、日中及び休日は生活移動を中心とした運行を基本とし、それぞれの役割を明確にした公共交通ネットワークの構築を目指します。

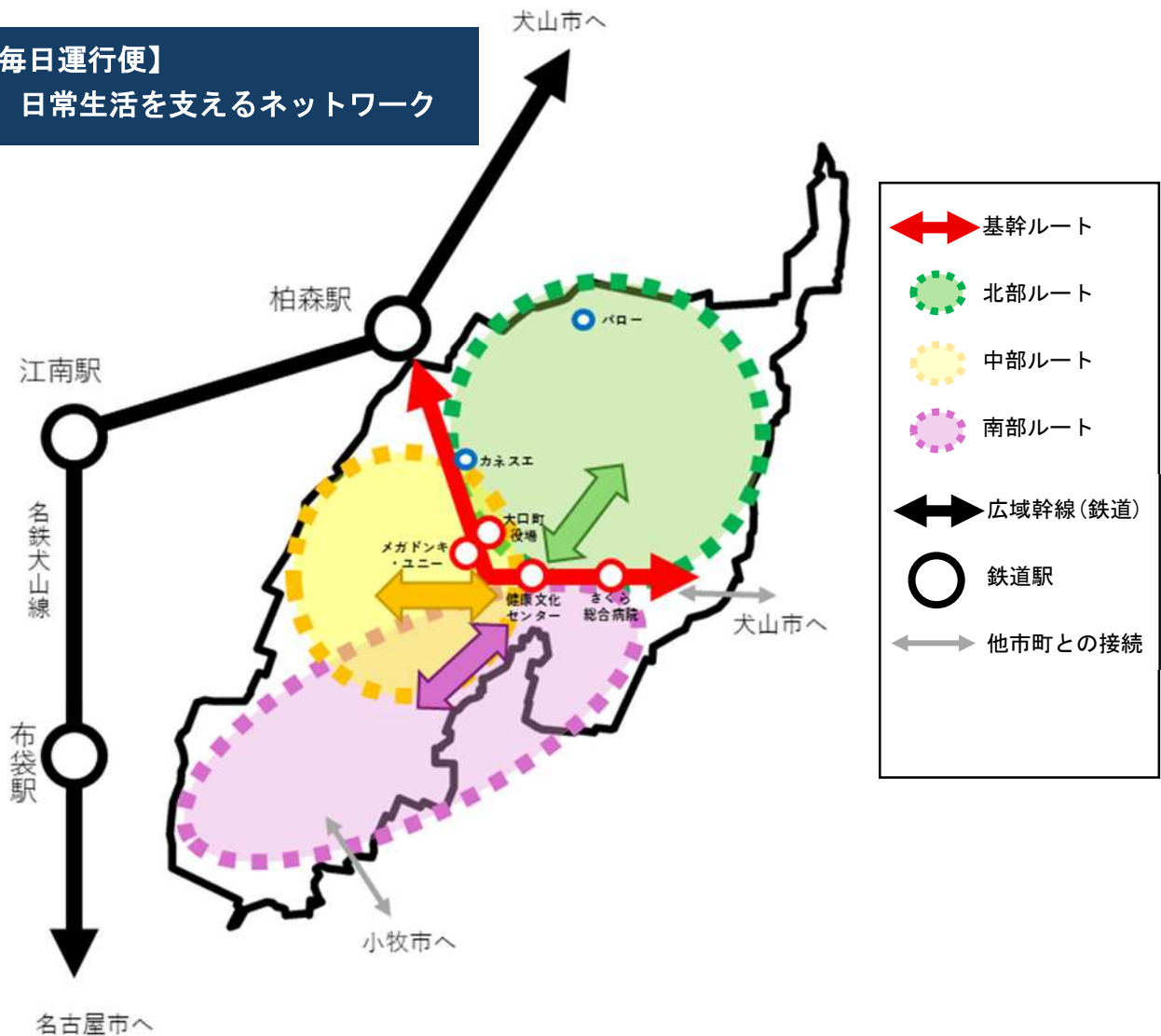


【平日朝夕便】 広域移動を支えるネットワーク

通勤・通学などの広域移動に対応するため、柏森駅、江南駅及び布袋駅へのアクセスを確保し、鉄道との接続を強化します。これにより、名古屋方面をはじめとした広域移動の利便性向上を図ります。

【毎日運行便】

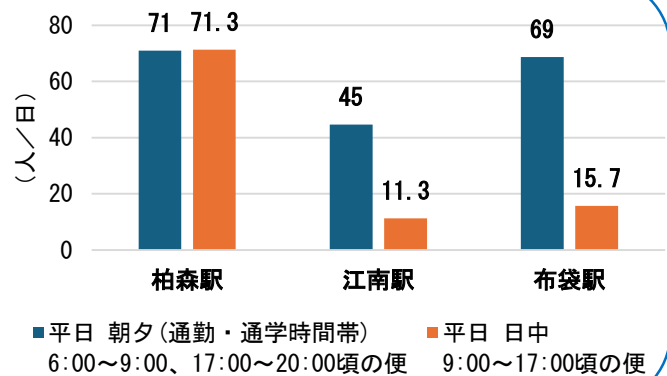
日常生活を支えるネットワーク



時間帯別 鉄道駅利用者数 平日

江南駅・布袋駅は、朝夕は一定の利用がありますが、日中は約 1/4 まで減少しています。

休日も同様に、駅利用は少ない傾向です。



【毎日運行便】 日常生活を支えるネットワーク

日中及び休日は、通勤・通学需要が少なくなることから、駅へのアクセスよりも、買い物、通院、公共施設の利用など、日常生活に必要な移動を重視した運行とします。

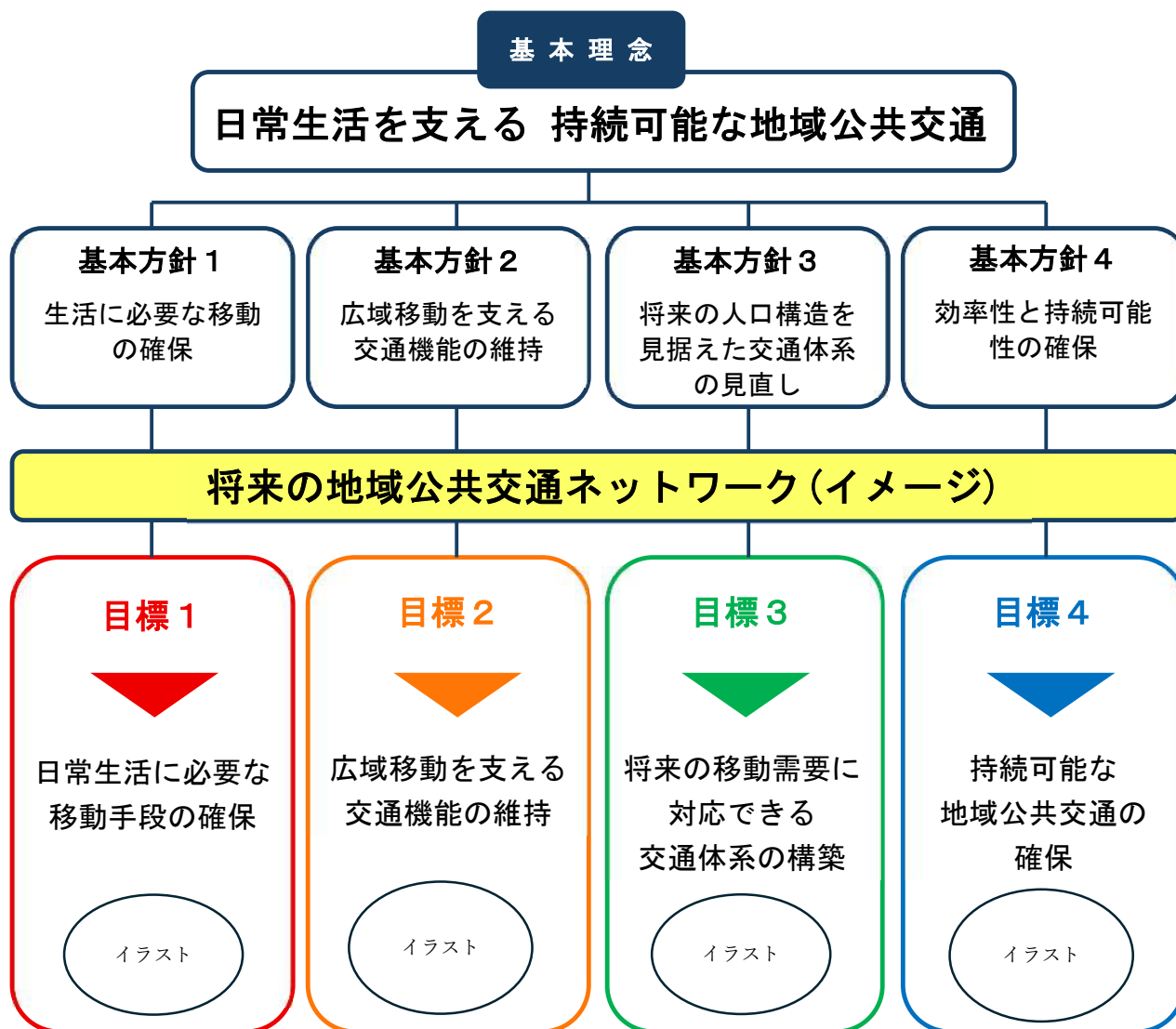
平日朝夕便は江南駅及び布袋駅への利用が一定数見られる一方、平日日中及び休日は駅利用が大きく減少していることから、駅へのアクセスは、**基幹ルートによる柏森駅への接続**を基本とし、中部ルート及び南部ルートは町外の鉄道駅への乗り入れを見直します。

これにより生じる運行時間を活用し、**町内の商業施設や医療機関、公共施設などの生活施設をよりきめ細かな運行を行うことで、日常生活における移動の利便性向上**を図ります。

また、町の中心部に**乗り継ぎ拠点**を設けることで各ルート間の乗り継ぎを円滑にし、基幹ルートを経由した**柏森駅へのアクセスを確保**します。

3. 計画目標と目標を達成するために実施する事業

「日常生活を支える持続可能な地域公共交通」の実現に向けた施策体系



- 本計画では、「日常生活を支える持続可能な地域公共交通」の実現に向け、基本方針に基づく計画目標を設定するとともに、目標達成に向けた施策を推進します。
また、各目標の達成状況を把握するため、成果指標を設定します。
- 成果指標の設定にあたっては、利用者数や運行効率などの数値指標だけでなく、本計画の基本理念である「日常生活を支える持続可能な地域公共交通」の実現に向け、住民の利便性や移動環境に対する評価についても重視します。
- 本町の地域公共交通は、自家用車を利用できない住民の生活を支える移動基盤としての役割を担うことから、利用者数の増加のみを目的とするのではなく、生活に必要な移動手段が確保されているか、将来にわたり持続可能な運行体制が維持されているかという観点から総合的に評価を行います。
- さらに、社会情勢や人口構造の変化等を踏まえながら、必要に応じて成果指標や評価方法の見直しを行います。

目標 1

日常生活に必要な移動手段の確保

目標の考え方

買い物や通院などの日常生活に必要な移動について、誰もが安心して利用できる交通環境の維持・確保を目指します。

イラスト

施策

施策 1-1	コミュニティバスの運行改善	利用実態や利用ニーズを踏まえながら、コミュニティバスのルートやダイヤ等の見直しを行い、利便性の向上を図ります。
施策 1-2	生活拠点へのアクセス確保	買い物や通院などの日常生活に必要な移動を支えるため、医療機関や商業施設、公共施設等へのアクセス機能の維持・向上を図ります。
施策 1-3	地域の移動手段の確保	コミュニティバスのみでは対応が難しい地域については、地域の実情に応じた移動支援の充実や新たな移動手段の確保に取り組みます。

主な実施事業

- ① コミュニティバスの運行改善
- ② 生活拠点へのアクセス確保
- ③ 地域の移動支援の推進

成果指標

成果指標	現状値	目標値	評価方法
毎日運行便の公共交通カバー率	91.1%	94.0%	実績把握

目標 2

広域移動を支える交通機能の維持

目標の考え方

通勤・通学等の日常的な広域移動を支えるため、鉄道駅へのアクセス機能や朝夕便の運行機能の維持を目指します。

イラスト

施策

施策 2-1	鉄道駅アクセス機能の維持	本町の公共交通ネットワークにおいて重要な役割を担う鉄道駅へのアクセス機能について、継続的な確保を図ります。
施策 2-2	通勤・通学需要への対応	平日朝夕便について、通勤・通学を支える基盤的機能として位置付け、利用実態を踏まえながら安定的な運行を確保します。
施策 2-3	広域交通との連携強化	町内交通と広域交通との連携を図り、町内外を円滑に移動できる交通ネットワークの形成を目指します

主な実施事業

- ④ 鉄道駅アクセス機能の維持
- ⑤ 通勤・通学需要への対応
- ⑥ 広域交通との連携

成果指標

成果指標	現状値	目標値	評価方法
平日朝夕便利用者数	47,419 人／年	維持	利用実績
平日朝夕便鉄道駅アクセス利用者数	47,174 人／年	維持	利用実績

目標

3

将来の移動需要に対応できる交通体系の構築

目標の考え方

高齢化の進行や非運転層の増加を見据え、将来にわたり生活交通機能を維持できる交通体系の構築を目指します。

イラスト

施策

施策 3-1	将来需要を見据えた交通体系の検討	今後の人口構造や利用ニーズの変化に対応するため、地域特性や利用実態を踏まえながら交通体系の見直しを進めます。
施策 3-2	公共交通利用への移行促進	将来的な自家用車から公共交通への利用転換を円滑に進めるため、利用機会の創出や情報提供等を通じて公共交通の利用促進を図ります。
施策 3-3	利用しやすい環境の整備	利用ニーズを踏まえながら、運賃制度の見直しやキャッシュレス決済など、利用環境の充実を図ります。
施策 3-4	新たな交通サービスの研究・検討	将来の移動需要や社会情勢の変化に対応するため、新たな交通サービスや移動支援の導入可能性について研究・検討を行います。

主な実施事業

- ⑦ 将来需要を踏まえた交通体系の検討
- ⑧ 公共交通利用促進の実施
- ⑨ 利用環境の充実
- ⑩ 新たな交通サービスの研究

成果指標

成果指標	現状値	目標値	評価方法
コミュニティバス利用者数	104,237 人／年	現状維持以上	利用実績
公共交通利用促進事業の実施状況	2 回／年	継続実施	実績把握

目標

4

持続可能な地域公共交通の確保

目標の考え方

限られた財源の中でも必要な交通サービスを維持できるよう、効率的かつ持続可能な交通体系の確保を目指します。

イラスト

施策

施策 4-1	効率的な運行の推進	利用状況や地域特性を踏まえながら、運行内容の最適化を図り、効率的な公共交通サービスの提供を進めます。
施策 4-2	地域全体で支える仕組みの構築	持続可能な公共交通の実現に向けて、地域住民や交通事業者、関係団体等と連携しながら、地域全体で支える仕組みづくりを進めます。
施策 4-3	継続的な評価と改善	社会情勢や利用ニーズの変化に対応するため、継続的な評価・検証を行いながら交通体系の改善を図ります。

主な実施事業

- ⑪ 効率的な運行の推進
- ⑫ 地域協働による公共交通の維持
- ⑬ PDCA による継続的改善

成果指標

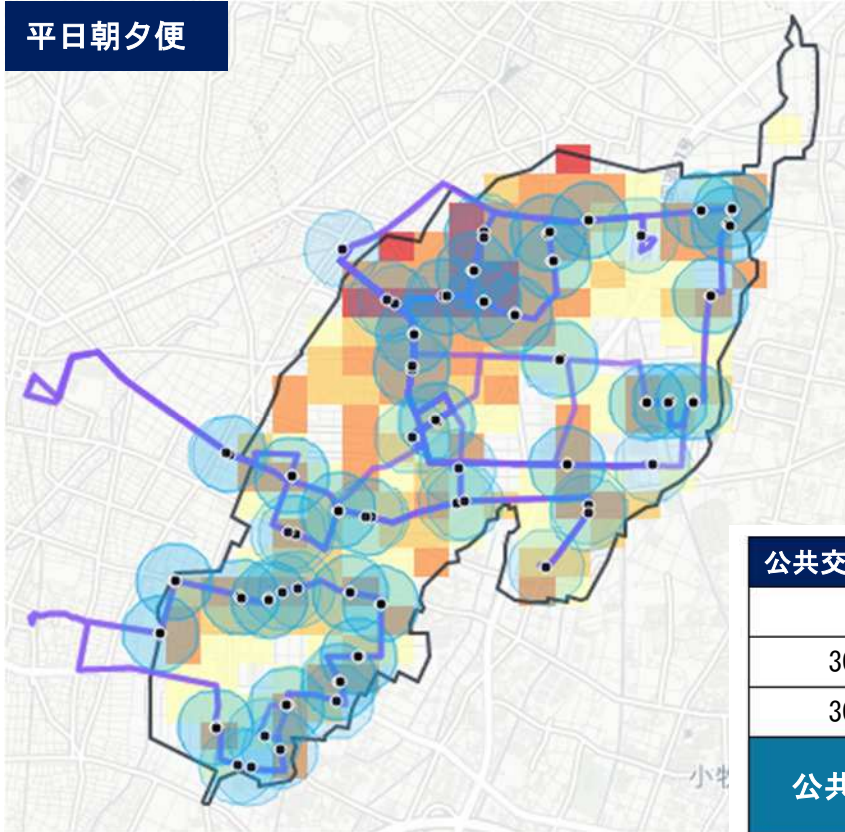
成果指標	現状値	目標値	評価方法
1 便当たり平均利用者数	5.6 人／便	維持または向上	利用実績
1 人当たり運行経費	606.6 円／人	過去 5 年間の増加率 (15.0%) 程度に抑制	運行実績

実施事業一覧

No.	事業名	事業内容	実施主体
①	コミュニティバスの運行改善	利用実態や利用者ニーズを把握しながら、ダイヤやルート等の見直しを行い、コミュニティバスの利便性向上を図ります。	町 運行事業者
②	生活拠点へのアクセス確保	医療機関、商業施設、公共施設等への移動機能を維持し、日常生活に必要な移動手段の確保を図ります。	町 運行事業者
③	地域の移動支援の推進	おでかけサポートカー等の地域主体の取組を支援するとともに、地域特性に応じた移動手段の確保を検討します。	町 地域団体
④	鉄道駅アクセス機能の維持	鉄道との接続を考慮した運行を行い、駅へのアクセス機能を継続的に確保します。	町 運行事業者
⑤	通勤・通学需要への対応	朝夕便の運行機能を維持し、通勤・通学を支える交通サービスの確保を図ります。	町 運行事業者
⑥	広域交通との連携	交通事業者や近隣自治体との連携を図り、広域的な移動ネットワークの維持・向上を目指します。	町 地域団体 運行事業者
⑦	将来需要を踏まえた交通体系の検討	高齢化や人口構造の変化、地域ニーズ等を踏まえ、将来にわたり持続可能な交通体系のあり方を検討します。	町
⑧	公共交通利用促進の実施	利用体験会や情報発信等を通じて公共交通の利用促進を図り、将来的な利用転換につなげます。	町 運行事業者
⑨	利用環境の充実	運賃制度やキャッシュレス決済等について検討し、利用しやすい公共交通サービスの充実を図ります。	町 運行事業者
⑩	新たな交通サービスの研究	デマンド交通など新たな交通サービスについて情報収集や導入可能性の検討を行います。	町
⑪	効率的な運行の推進	利用状況や地域特性を踏まえながら運行内容の最適化を図り、効率的な運行を推進します。	町 運行事業者
⑫	地域協働による公共交通の維持	地域住民、交通事業者、関係機関等との連携を深め、地域全体で公共交通を支える仕組みづくりを進めます。	町 地域団体 運行事業者
⑬	PDCAによる継続的改善	利用状況や利用者ニーズを継続的に把握し、評価・検証結果を運行改善につなげます。	町 運行事業者

大口町の地域公共交通カバー圏域

平日朝夕便

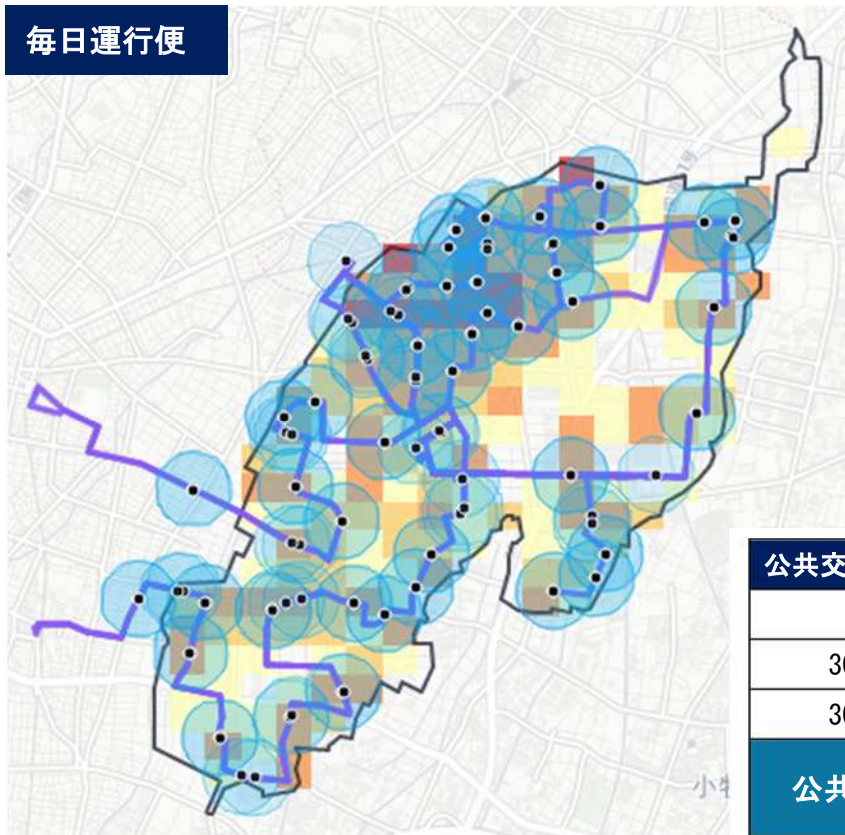


- バス停
 - バス停 300m 圏域
 - バス路線
 - 大口町境界
- 人口分布 (250mメッシュ)
- 0 人～50 人
 - 50 人～100 人
 - 100 人～500 人
 - 500 人～1,000 人

公共交通カバー率 (バス停 300m圏)

総人口	24,305 人
300m圏内人口	19,175 人
300m圏外人口	5,130 人
公共交通カバー率	78.9 %

毎日運行便



- バス停
 - バス停 300m 圏域
 - バス路線
 - 大口町境界
- 人口分布 (250mメッシュ)
- 0 人～50 人
 - 50 人～100 人
 - 100 人～500 人
 - 500 人～1,000 人

公共交通カバー率 (バス停 300m圏)

総人口	24,305 人
300m圏内人口	22,132 人
300m圏外人口	2,173 人
公共交通カバー率	91.1 %

<公共交通カバー率の算出方法>

コミュニティバスの各バス停を中心に半径 300m のバッファを作成し、250m 人口メッシュの中心点が 300m バッファ内に含まれるメッシュをカバー圏内と判定する。カバー圏内と判定されたメッシュの人口を合計し、総人口に対する割合を公共交通カバー率として算出した。

◆ 公共交通カバー率 = $300\text{m圏内人口} \div \text{総人口} \times 100$

※ 人口メッシュおよび総人口は令和 2 年 (2020 年) 国勢調査のデータを使用。

出典：バス停圏人口カバー率算出ツール (豊橋技術科学大学 松尾研究室)