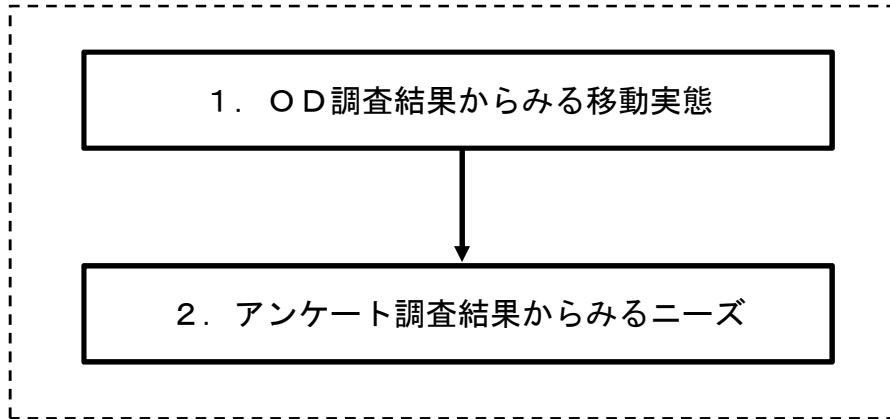


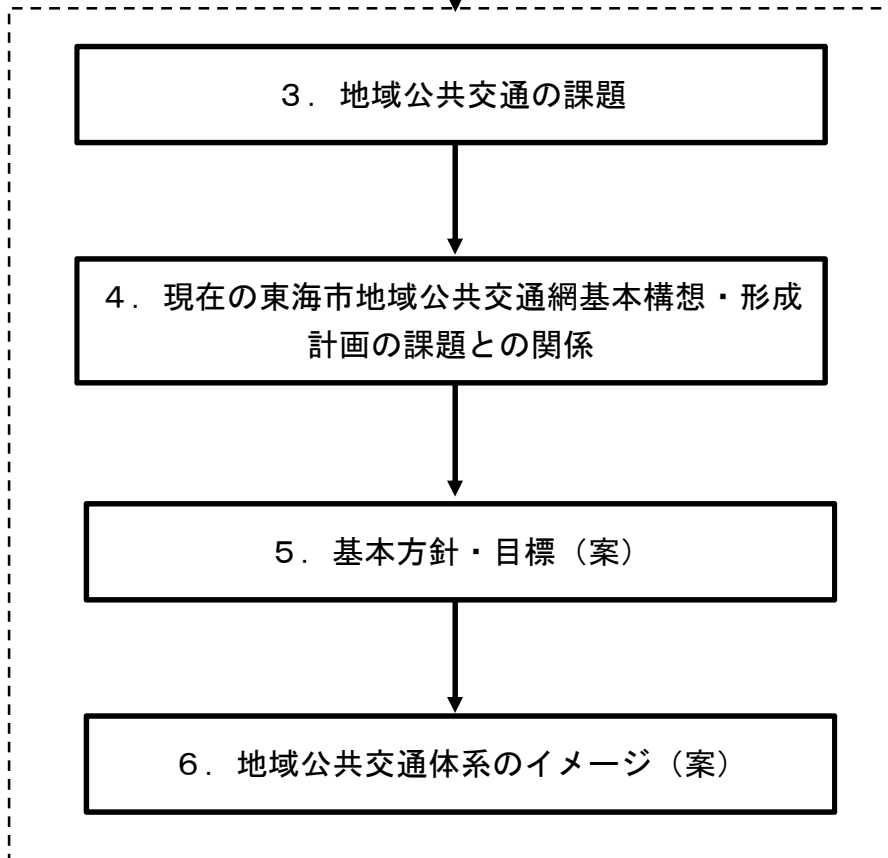
東海市地域公共交通計画支援業務委託の進捗状況について

資料構成

調査結果に基づく現状分析



調査策定に向けた概要（案）



「東海市地域公共交通計画調査事業報告書」

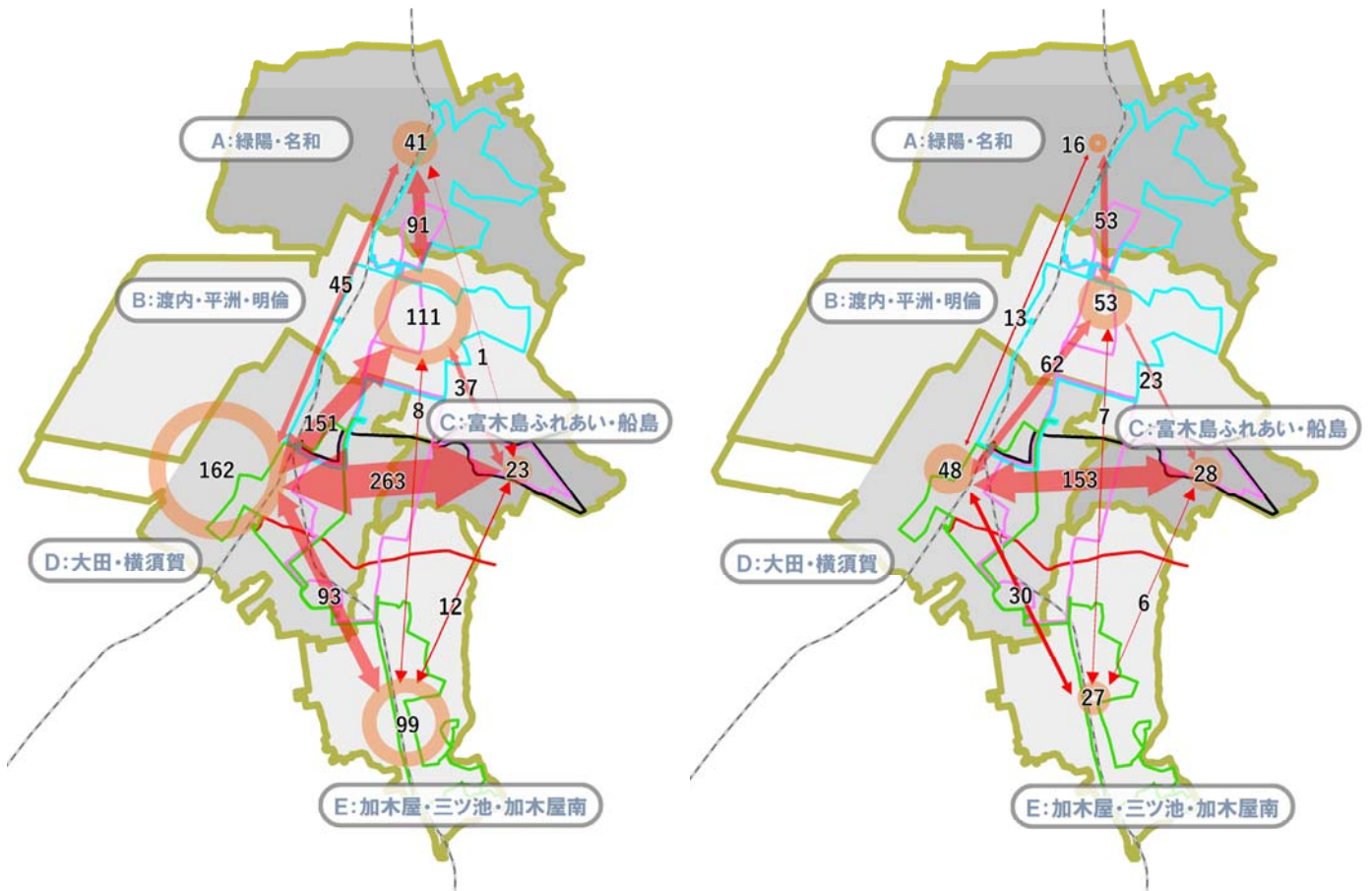
1. OD調査結果からみる移動実態

(1) 集約した地区間の移動実態

- 各バス停を下表の5地区に集約して移動の全体像をみると、太田川駅を含む市の中心の地区Dと東側の地区Cや北側の地区Bとの流動の多さが目立つ。
- また、地区A～B、地区D～Eの流動もやや多い。

平日調査

休日調査



地区の集約表

A	1 緑陽
	2 名和
B	3 渡内
	4 平洲
C	6 富木島ふれあい
	7 船島
D	8 大田
	9 横須賀
E	10 加木屋
	11 三ツ池
	12 加木屋南

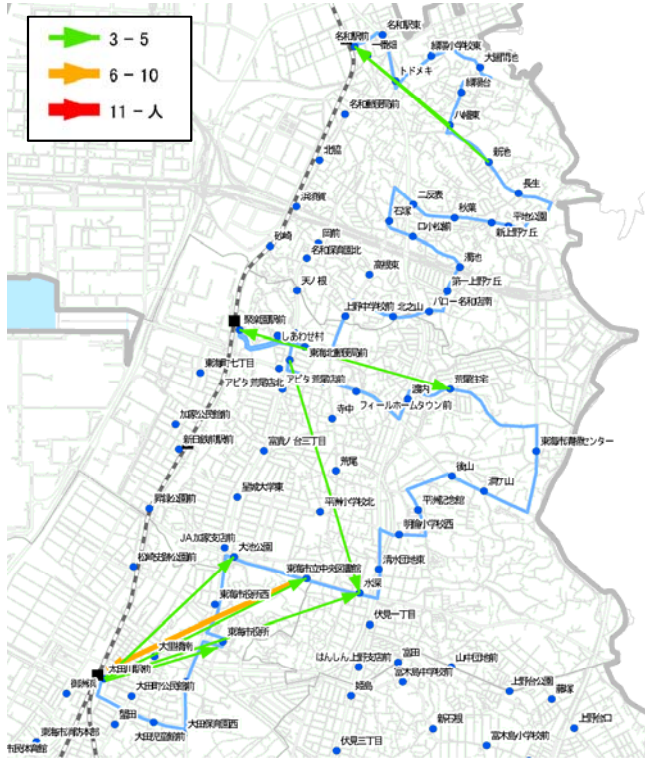
凡例	
	地区間移動
	地区内移動
※数値は移動人数 単位：人/日	
	北ルート
	中ルート
	南ルート
	横須賀線
	上野台線

(2) ルートごとの移動実態

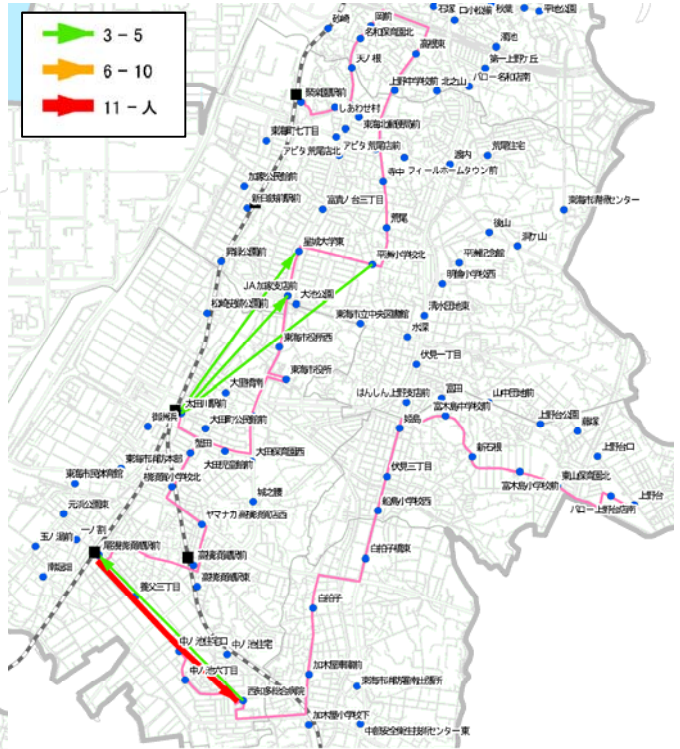
① 朝夕

- ・ 全体的には朝夕のルートが接続している鉄道駅との流動が多い。

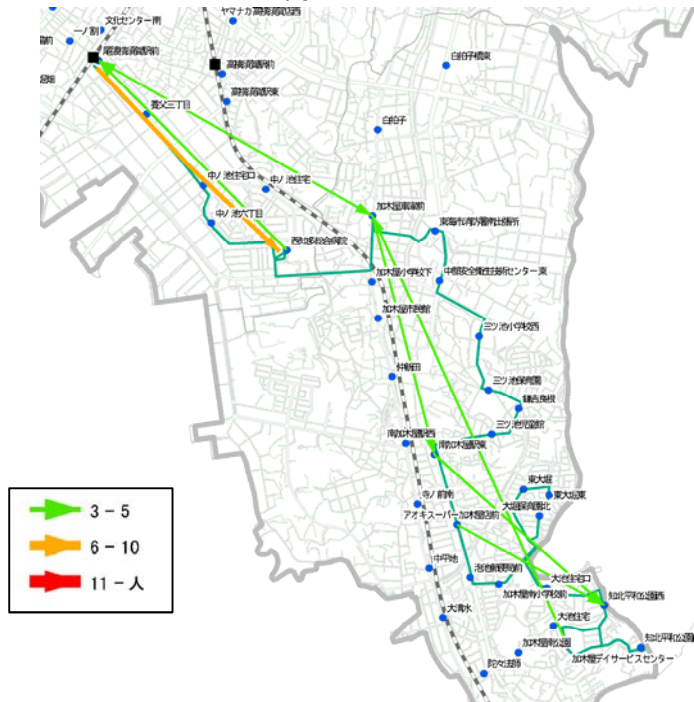
北ルート



中ルート



南ルート



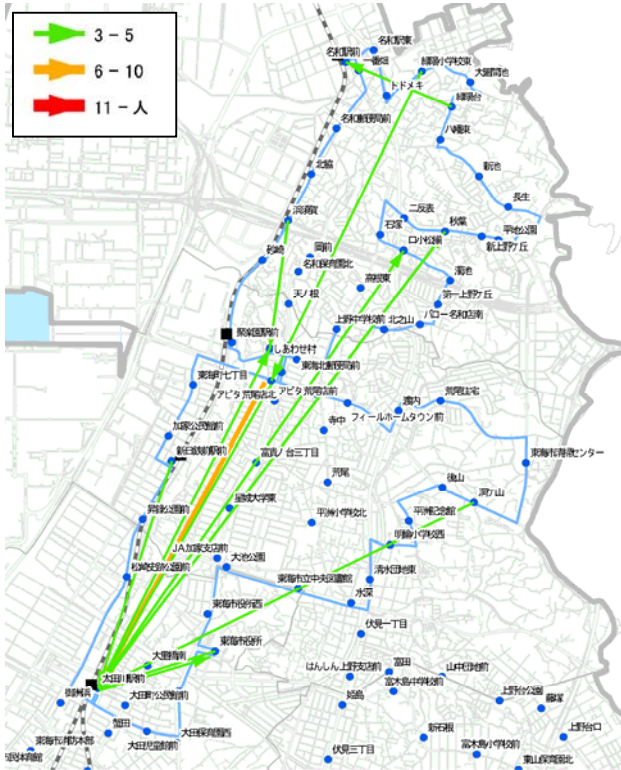
※ 3人以上のODを図示

② 昼間時間帯

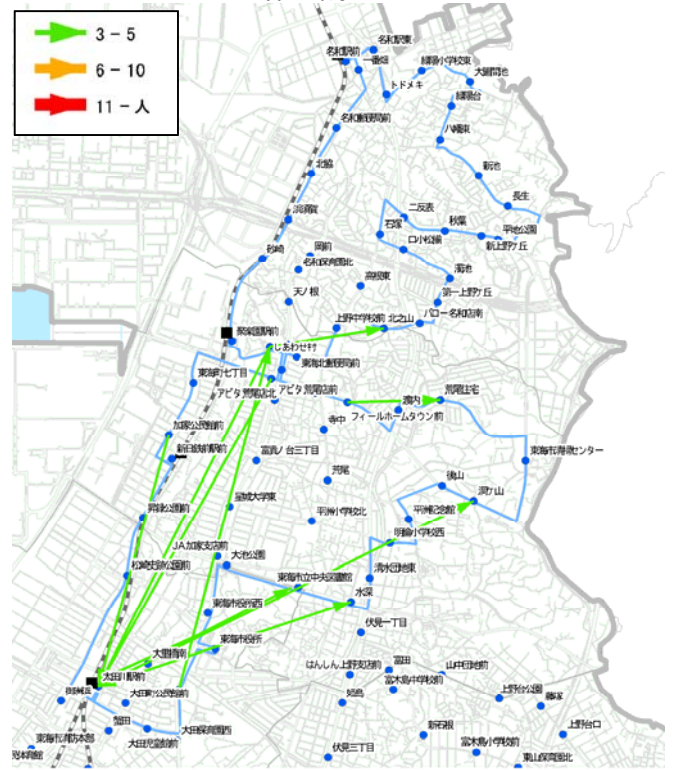
1) 北ルート

- ・太田川駅前、アピタ荒尾店、しあわせ村を発着する移動が目立つ。

平日調査



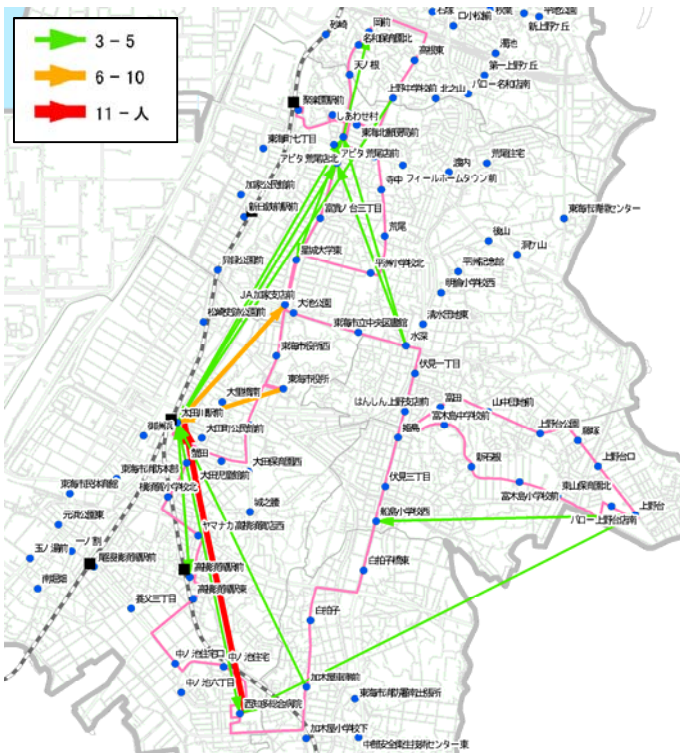
休日調査



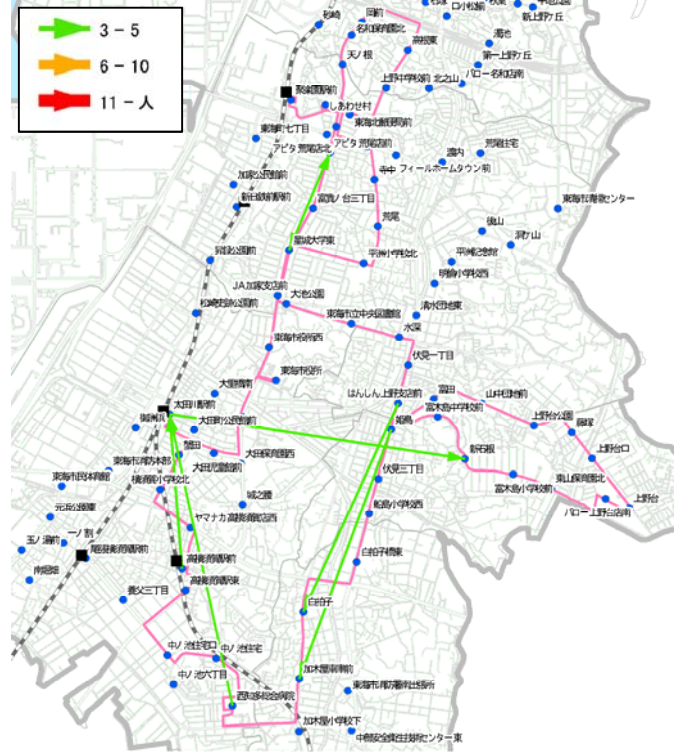
2) 中ルート

- ・太田川駅前、アピタ荒尾店、しあわせ村、西知多総合病院を発着する移動が目立つ。

平日調査



休日調査

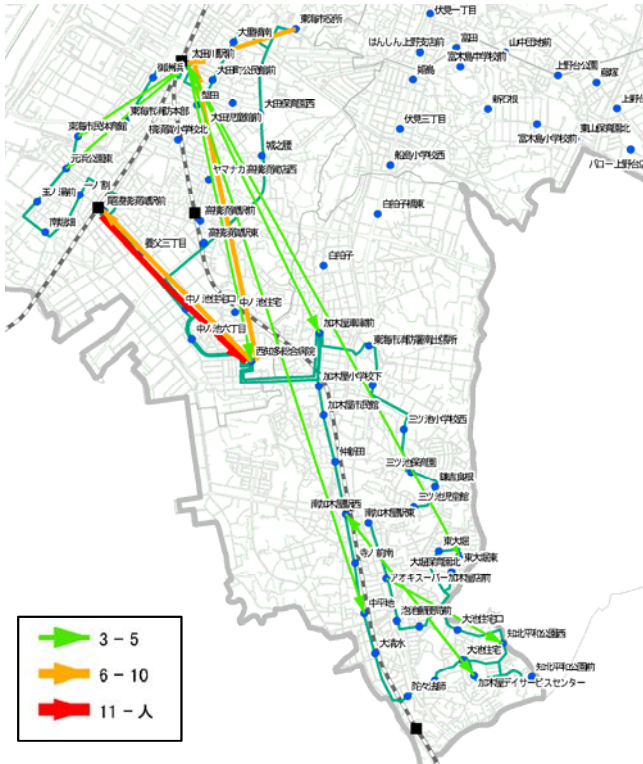


※3人以上のODを图示

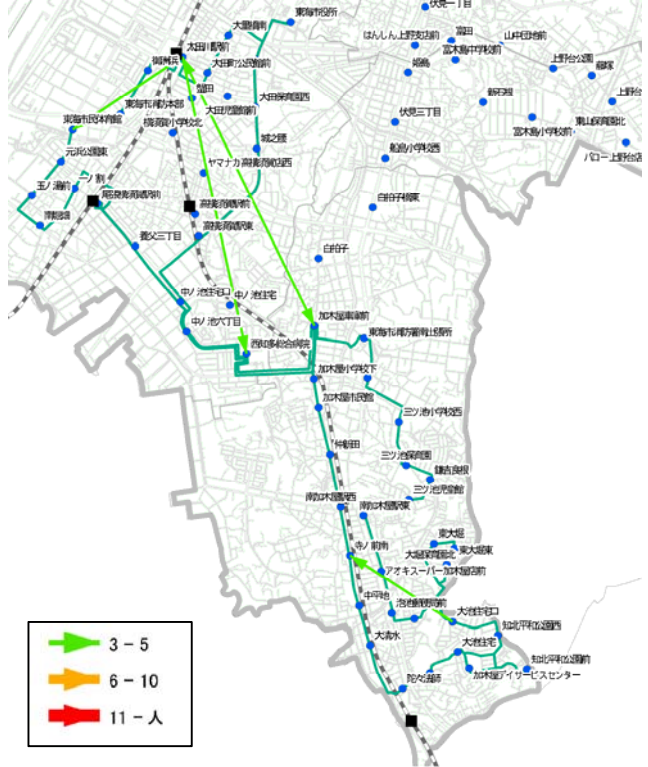
3) 南ルート

- ・太田川駅前、尾張横須賀駅前、西知多総合病院を発着する移動が目立つ。

平日調査



休日調査



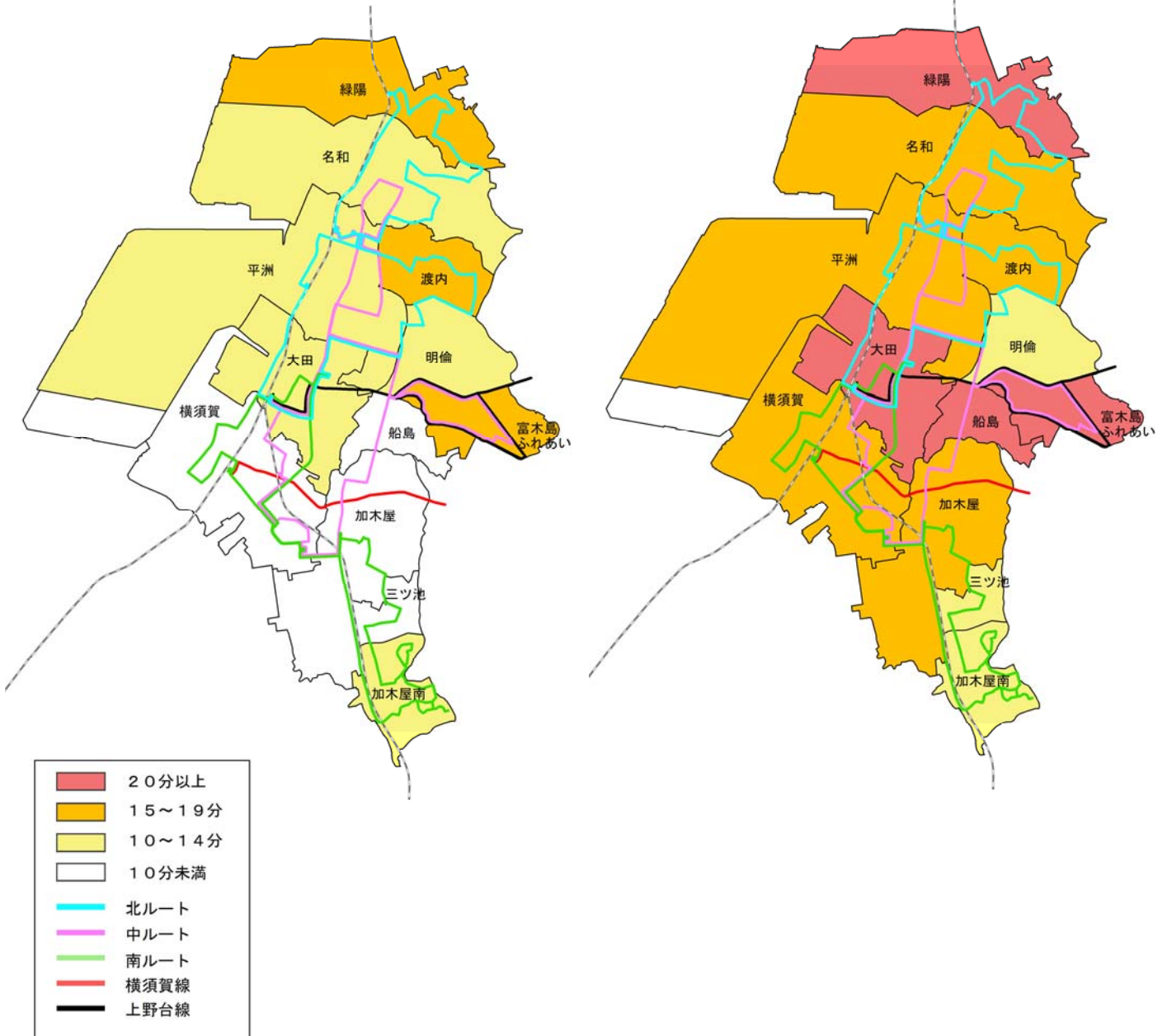
※ 3人以上のODを図示

(3) 所要時間

- 1 2の各地区から乗車した利用者の降車バス停までの平均所要時間をみると、朝夕時間帯では、接続する鉄道駅から離れた地区で所要時間が長くなっており、昼間時間帯では大田から市東部の地区と市北部で長くなっている。昼間時間帯の所要時間が長いことの要因は、市北部は北ルートの路線体系の距離が長いことが要因と考えられ、市東部は路線バスとの競合を避けるため、迂回する路線体系となっていることが要因と考えられる。

朝夕時間帯

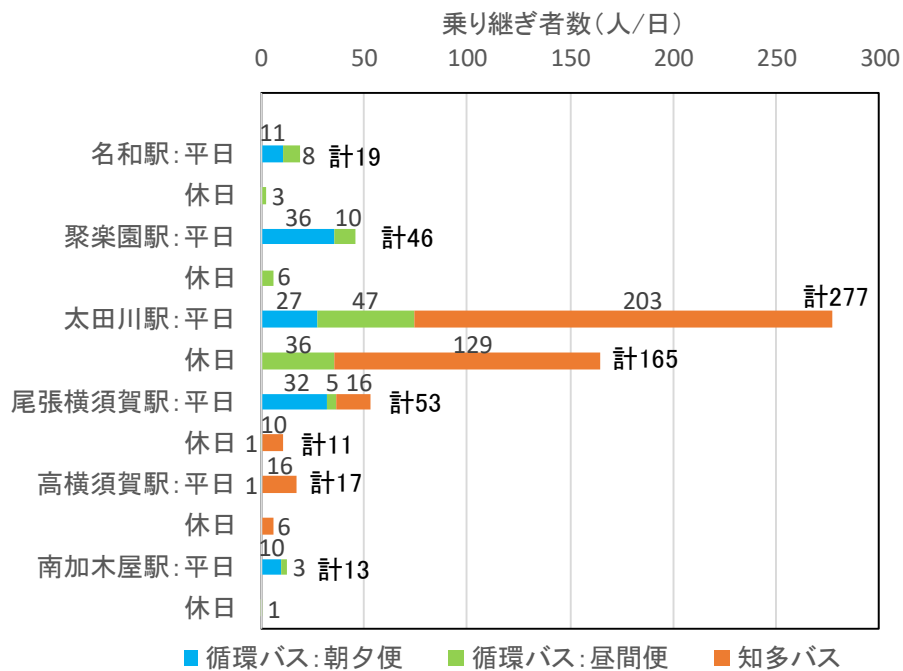
昼間時間帯



(4) 乗り継ぎの状況

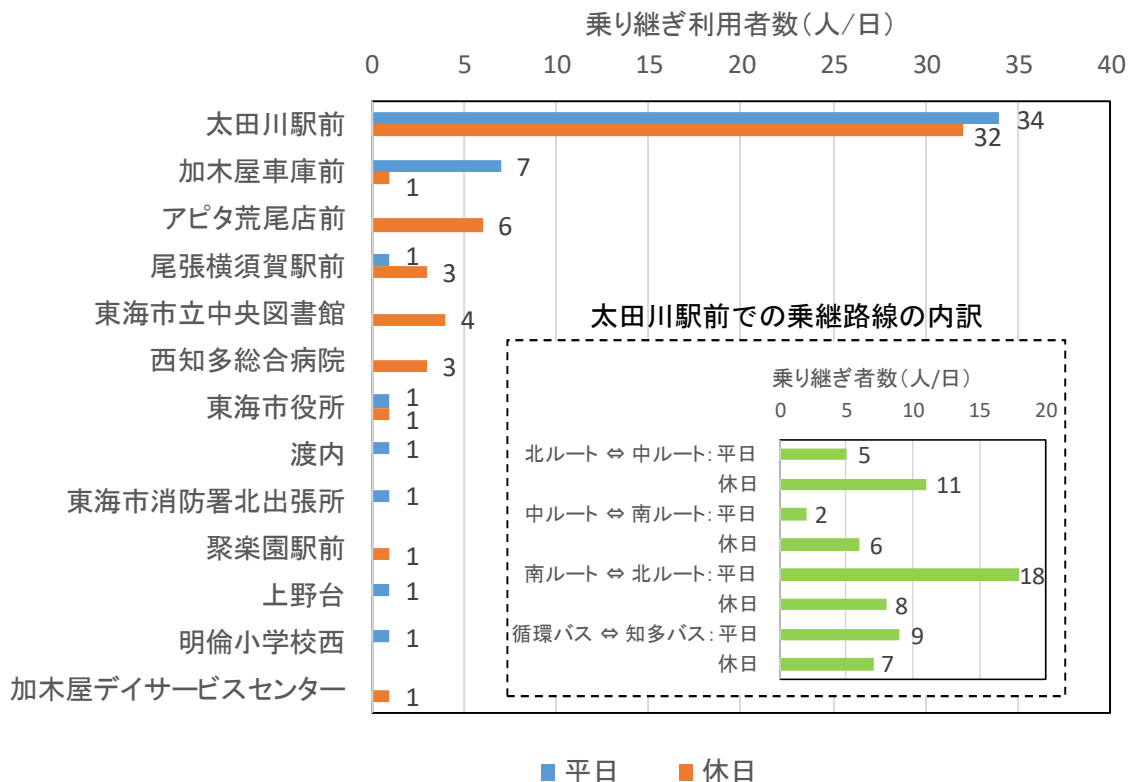
① 鉄道との乗り継ぎ

・鉄道駅でバスとの乗り継ぎ利用は太田川駅が最も多く、知多バスからの乗り継ぎ利用の多さが目立つ。



② バス同士の乗り継ぎ

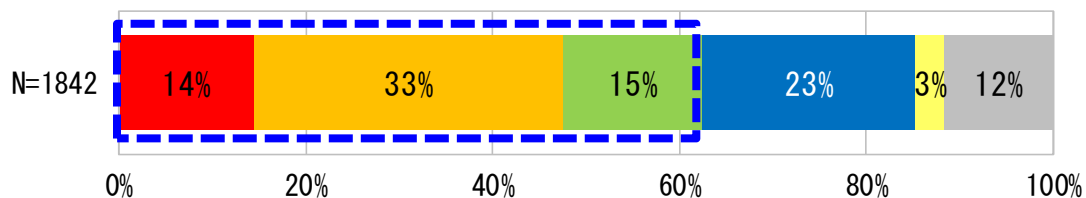
・バス同士の乗り継ぎ利用も太田川駅が最も多くなっている。
 ・その他では、乗継券発行バス停である加木屋車庫前と、乗継券発行バス停に該当しないアピタ荒尾店前では北ルートからの乗継がやや目立つ。



2. アンケート調査結果からみるニーズ

(1) バス利用が見込まれる利用者層のターゲット

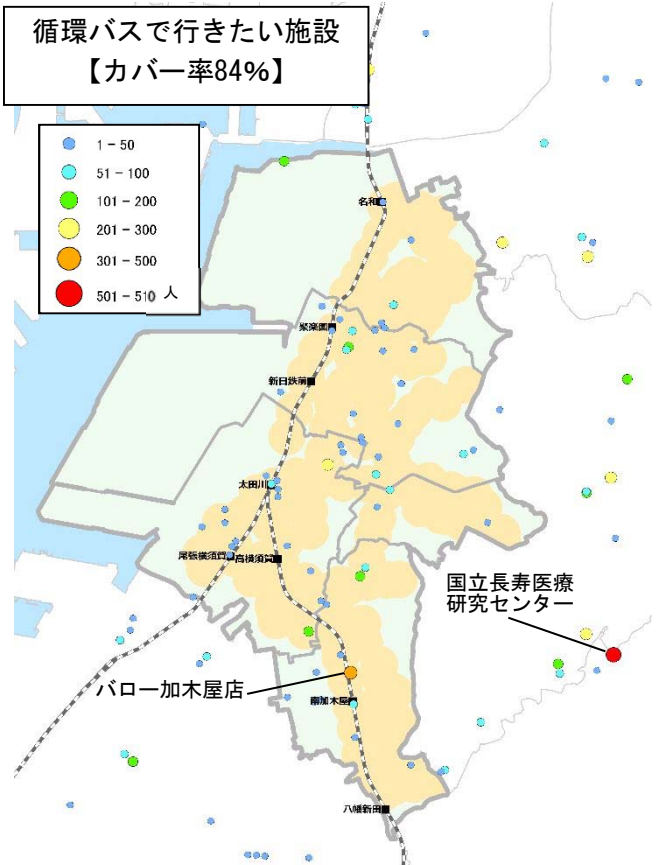
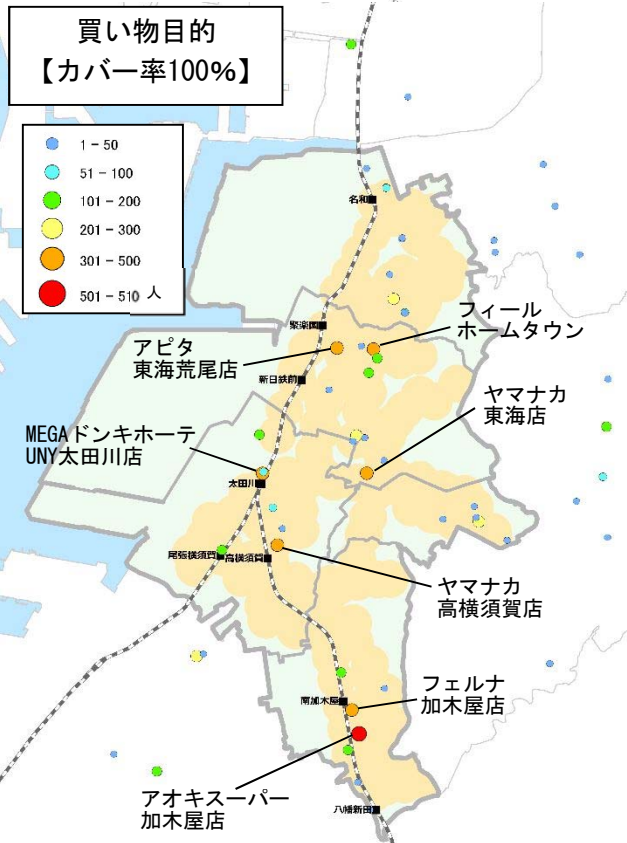
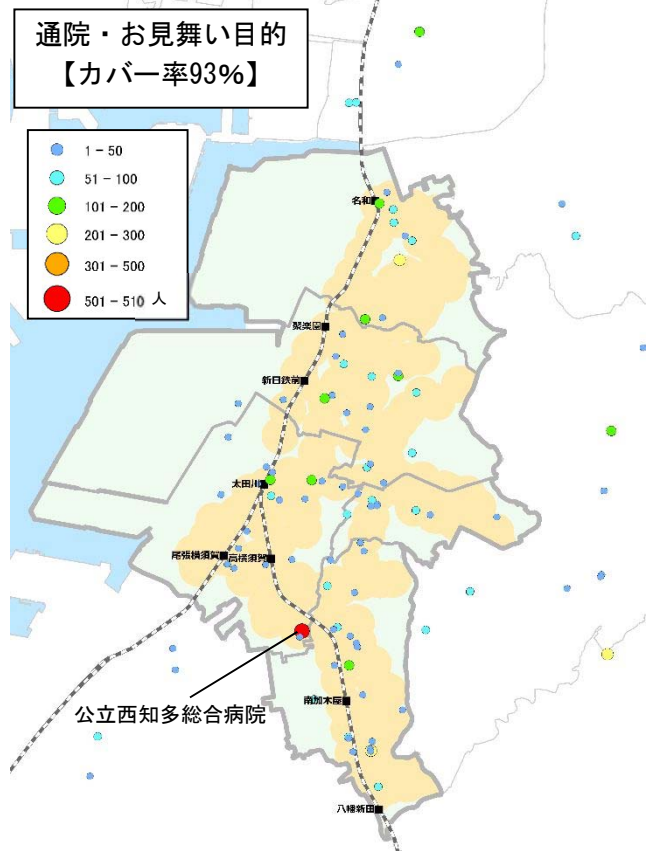
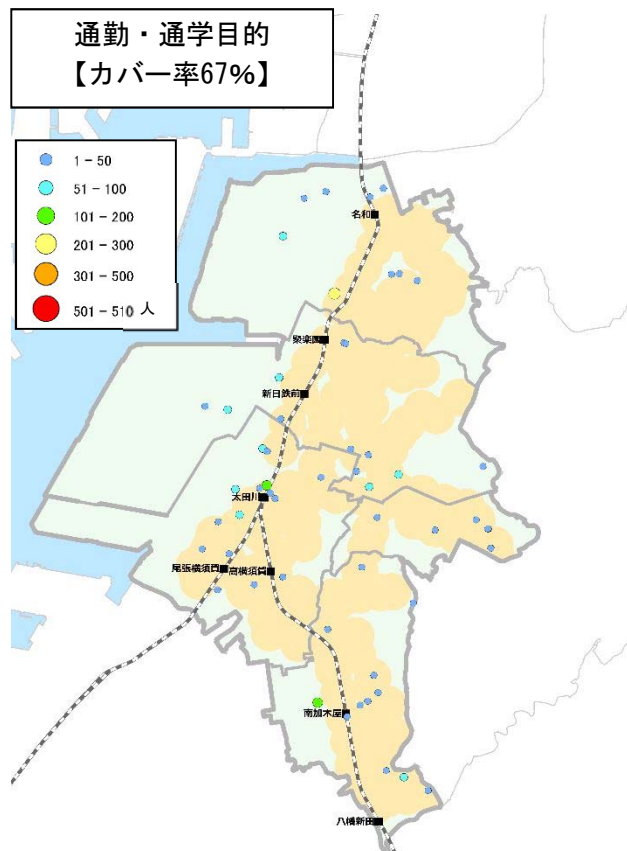
- ・利用特性の把握対象は、現在バスを利用し今後も利用するため必要としている市民と、条件次第で利用するため必要と回答した市民62%を対象としてニーズを把握する。



- 今利用しており、今後も利用するため必要
- 今は利用していないが、利用できる環境にあり、条件次第で利用するため必要
- 今は利用できる環境にないが、条件が整えば利用するため必要
- 今のところ利用する予定はない
- 分からない
- 無回答

(2) 移動先と路線網の関係

- 市内目的地のバス停300m内に位置するバス勢圏カバー率は、通勤・通学は67%、通院・お見舞いは93%、買い物は100%、循環バスで行きたい施設は84%であり、現在のバス勢圏に含まれる割合は高い。

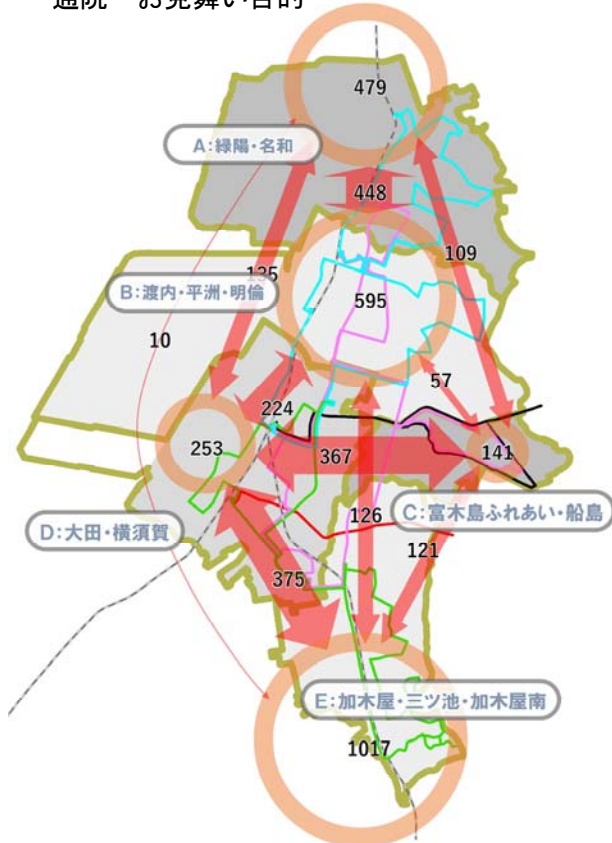
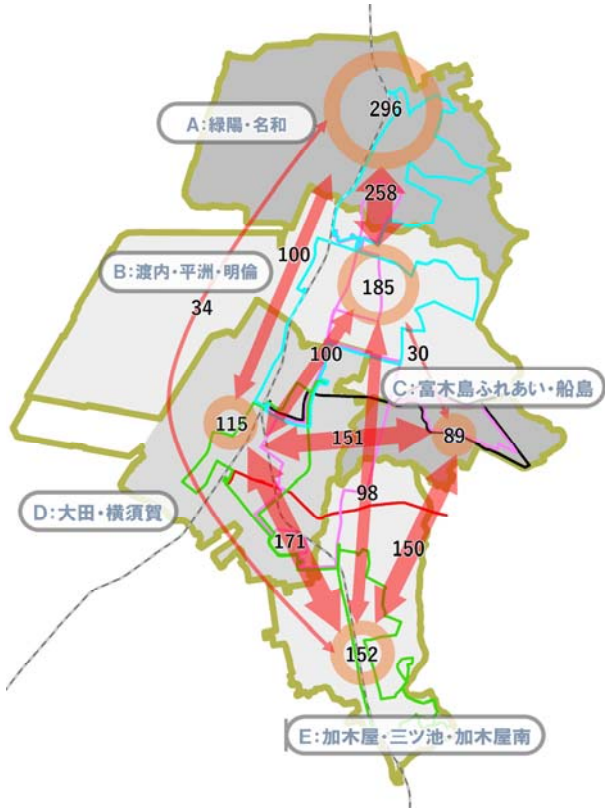


(3) 目的施設への主な移動方向

・市内を集約した5地区（1頁参照）で見ると、太田川駅を含む地区からの東側、北側、南側との流動と、「緑陽・名和」～「渡内・平洲・明倫」の流動が目立つ。

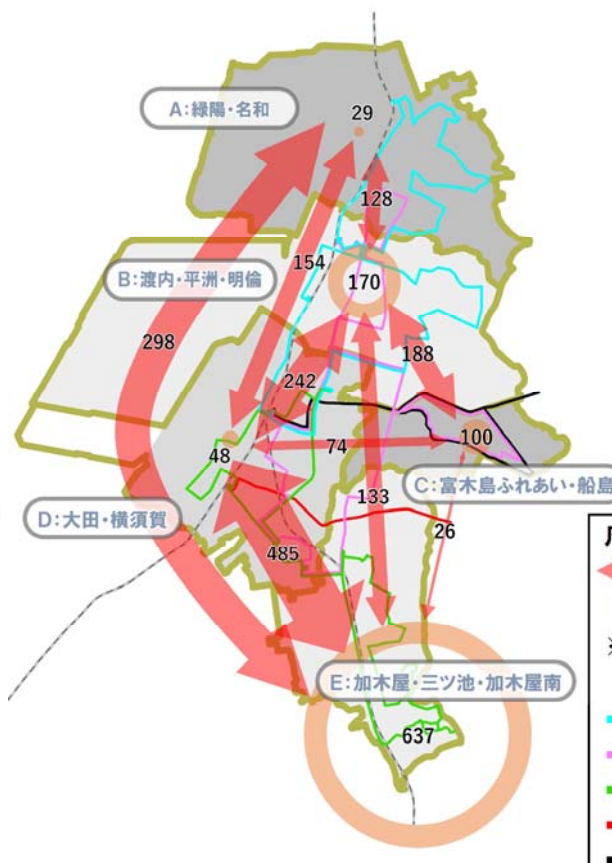
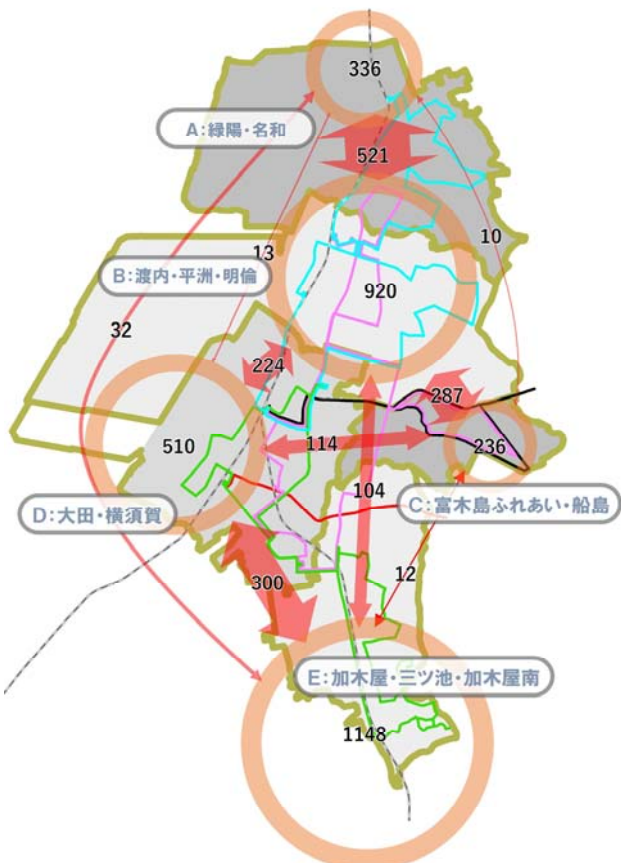
通勤・通学目的

通院・お見舞い目的



買い物目的

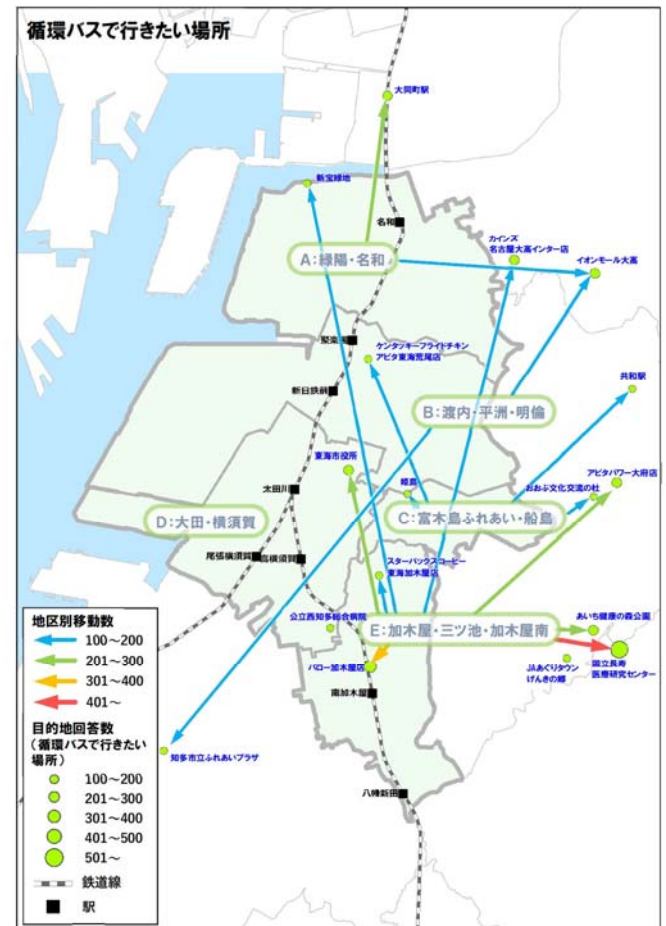
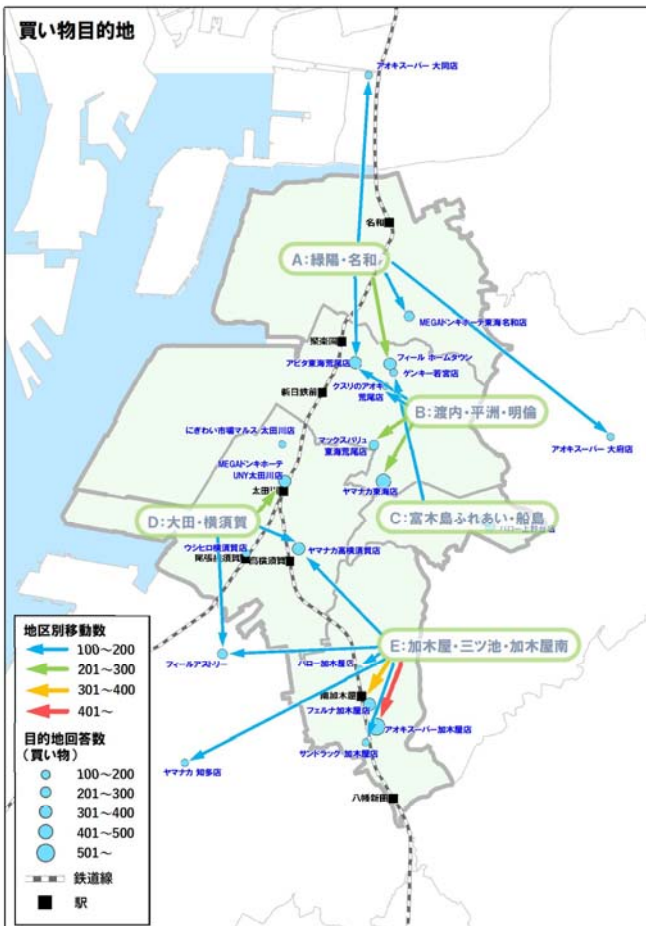
循環バスで行きたい施設



凡例

- 地区間移動
- 地区内移動
- ※数値は移動人数
単位：人/日
- 北ルート
- 中ルート
- 南ルート
- 横須賀線
- 上野台線

主要目的地への地区別流動図

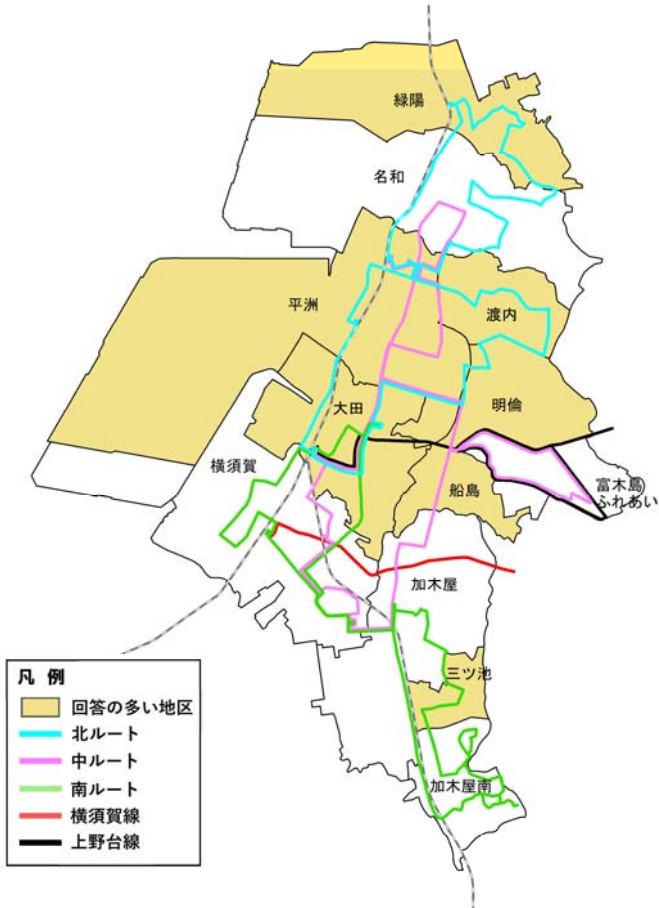


(4) 市民アンケートからみる移動に対する状況

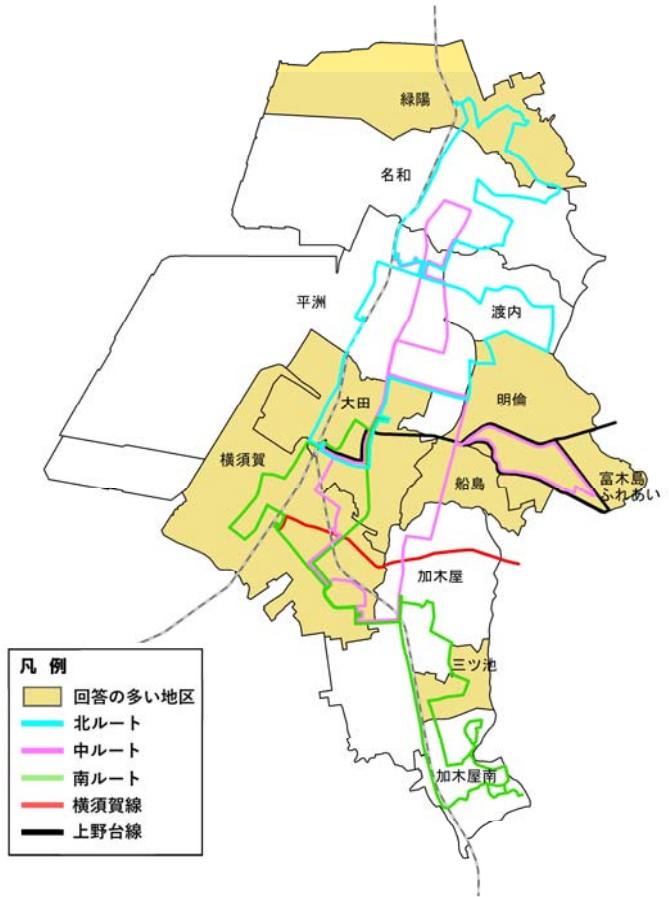
① R2. 10以降の外出機会の減少とバス利便性の変化

- ・外出機会の減少及びバス利用者の利便性が低下したとの回答割合が高い地区は、市南北の小学校区に加え、市の中央に位置する小学校区で見られる。

外出機会が減少した
回答が多い地区



バスでの移動利便性が低下した
回答が多い地区

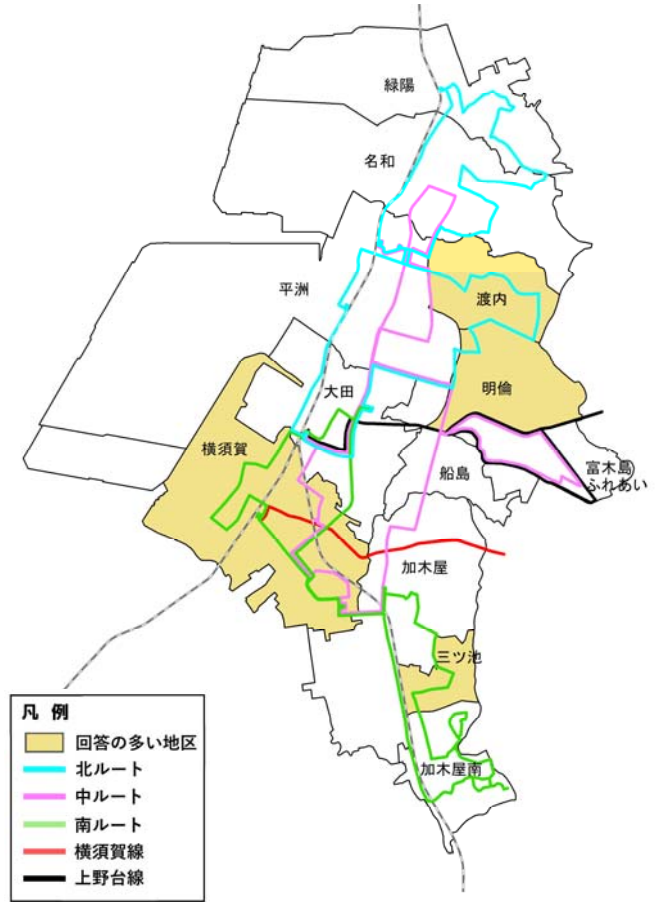


※市全体の平均より多い地区を着色

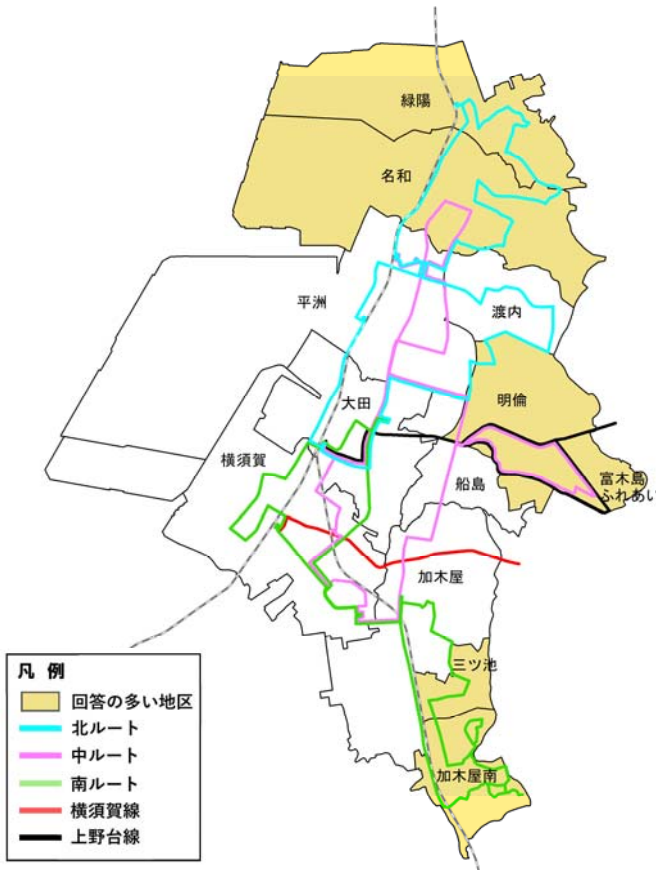
② バスを不便と感じる理由、使わない理由

- ・バスのサービス水準に関わる選択肢について、
「行きたいところへ行けない」、「目的地まで時間が掛かる」、「運行本数が少ない」の回答割合が高い地区は、市の南北や中央の東部に位置する地区で目立つ。

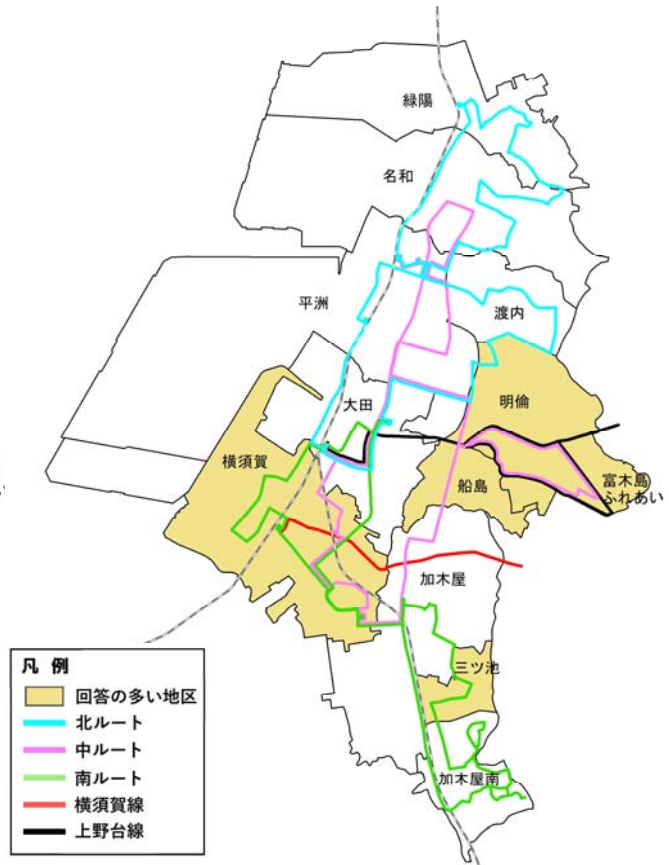
「行きたいところへ行けない」
の回答が多い地区



「目的地まで時間が掛かる」
の回答が多い地区



「運行本数が少ない」
の回答が多い地区



※市全体の平均より多い地区を着色

③ バスを利用しやすくするための工夫、バスの利用促進策

1) 1ルートの運行距離や運行時間を見直して便数を増やす

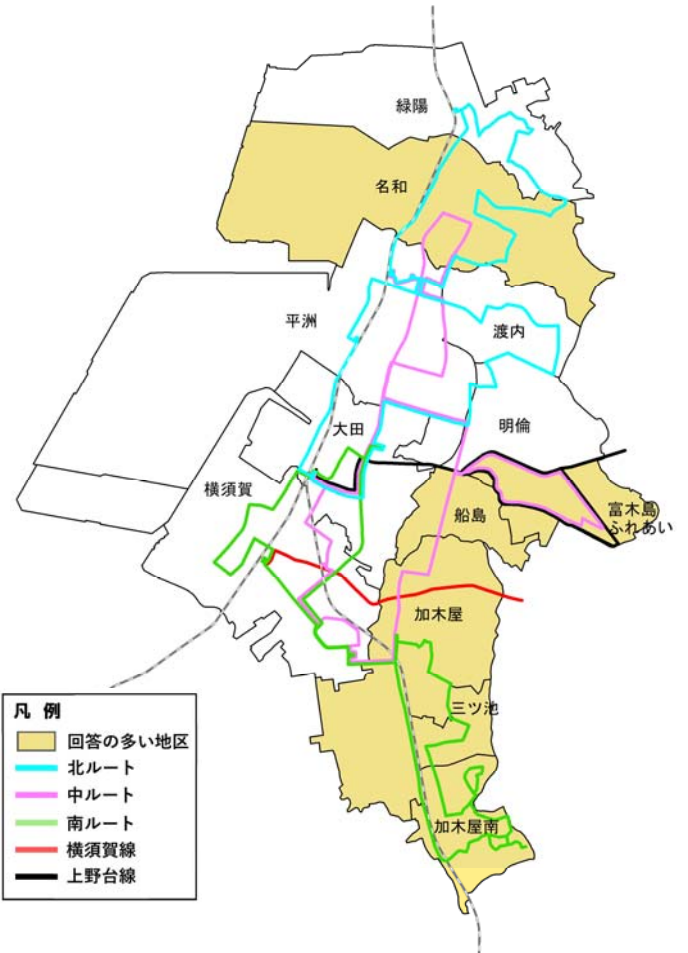
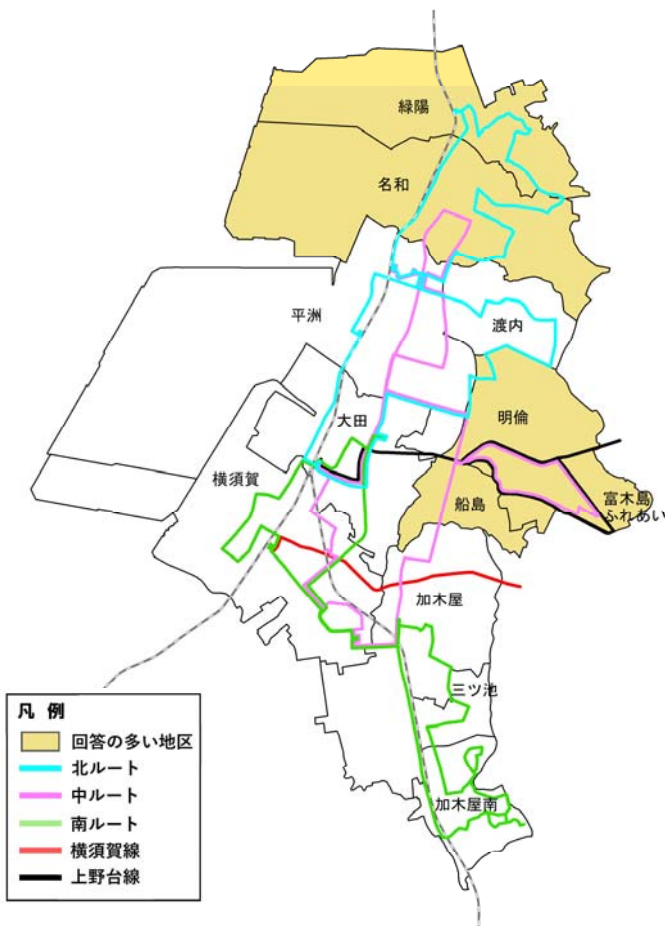
- ・市中央の東側や北部で目立つ。

2) 最寄りの駅で鉄道と乗り継ぎがしやすいダイヤ・ルート設定

- ・市の東側の名鉄常滑線から離れた地区で目立つ。

1) 「1ルートの運行距離や運行時間を見直して便数を増やす」の回答が多い地区

2) 「最寄りの駅で鉄道と乗り継ぎがしやすいダイヤ・ルート設定」の回答が多い地区



※市全体の平均より多い地区を着色

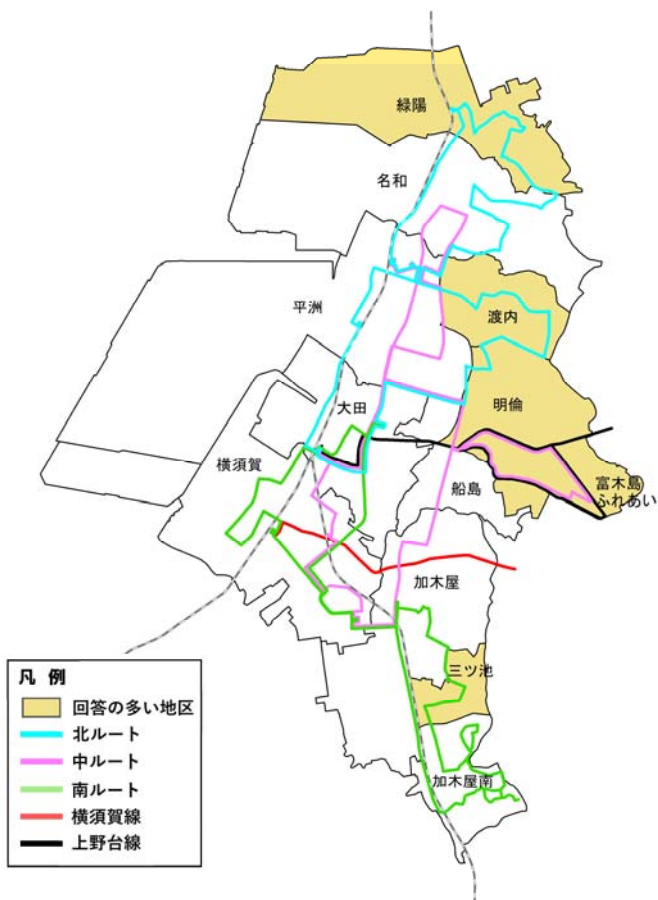
3) 昼間ダイヤの充実

- ・市の南北や市中央の東部に位置する地区が目立つ。

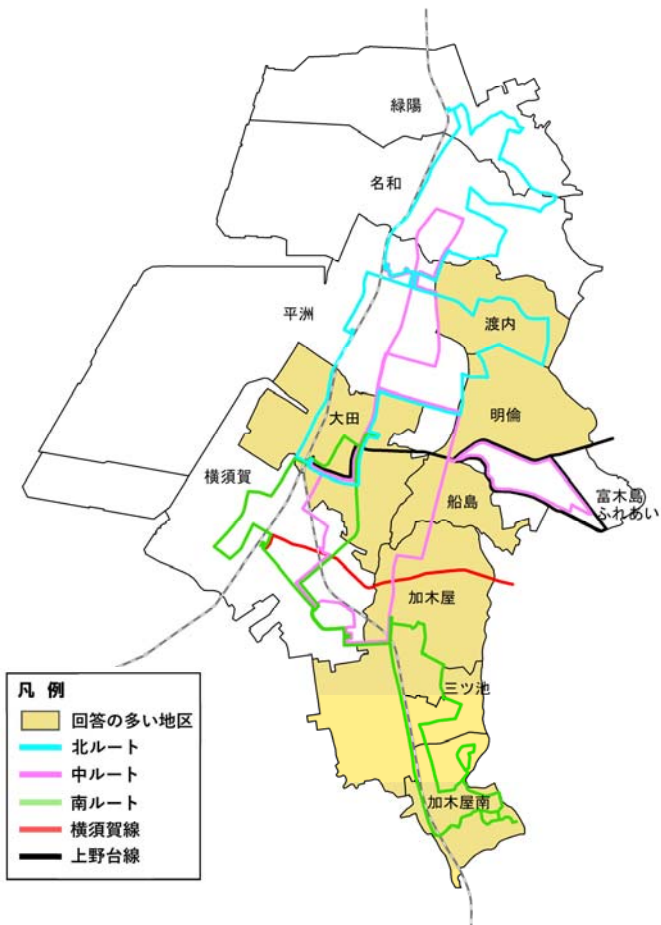
4) 乗り継ぎ可能なバス停増加

- ・市の中心の大田や、市の東部に位置する地区が目立つ。

3) 「昼間ダイヤの充実」
の回答が多い地区



4) 「乗り継ぎ可能なバス停増加」
の回答が多い地区



※市全体の平均より多い地区を着色

④ バス利用の満足度

1) 昼間時間帯ダイヤ

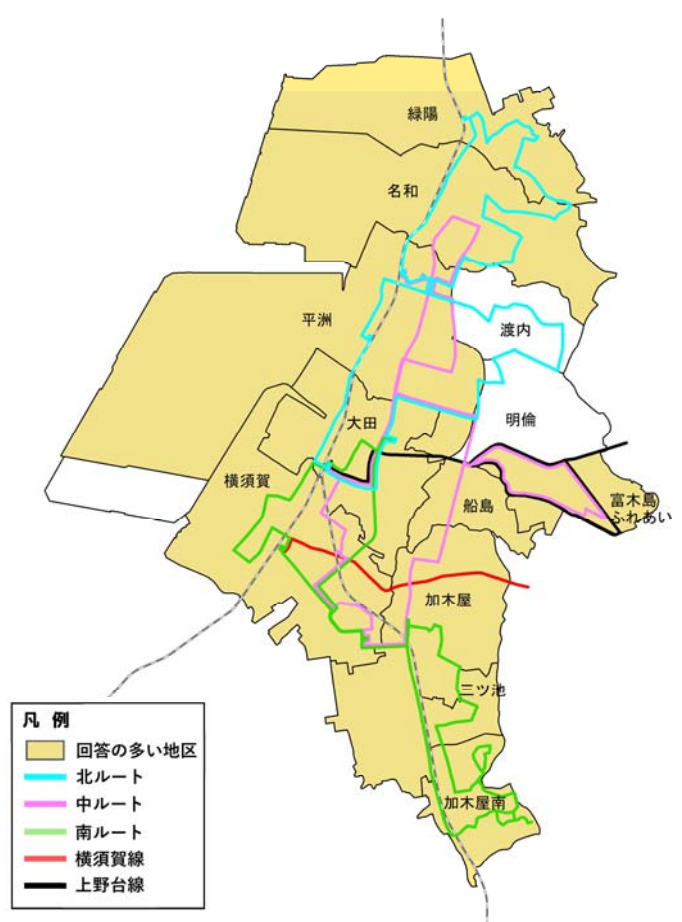
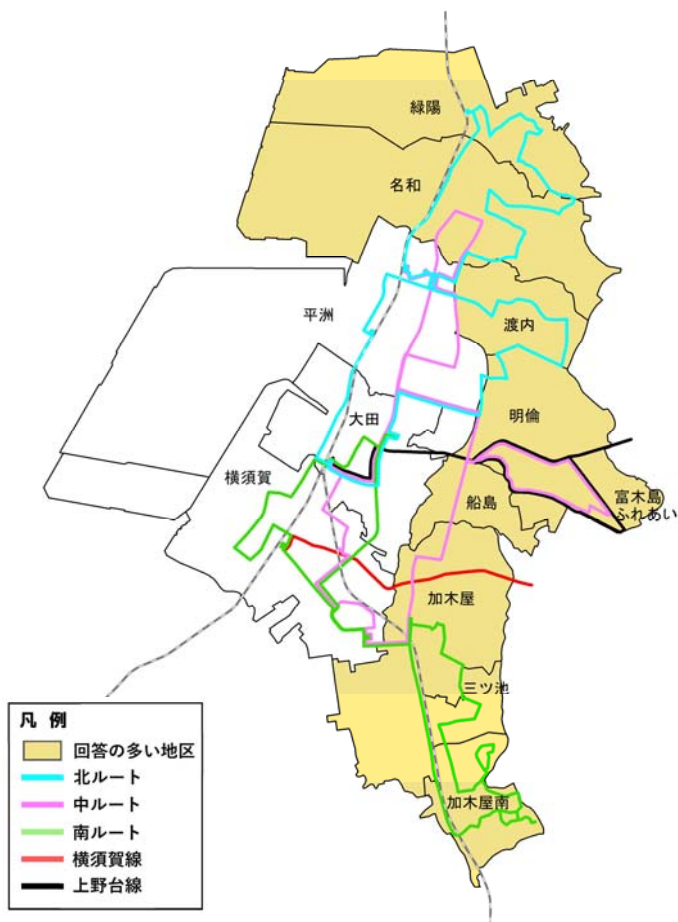
- ・ 不満の回答割合が5割を超える地区は、市の東側寄りの地区で目立つ。

2) 1日の運行本数

- ・ 不満の回答割合が5割を超える地区は、市全体的に高くなっている。

1) 「昼間時間帯ダイヤ」
の不満割合が5割を超える地区

2) 「1日の運行本数」
の不満割合が5割を超える地区



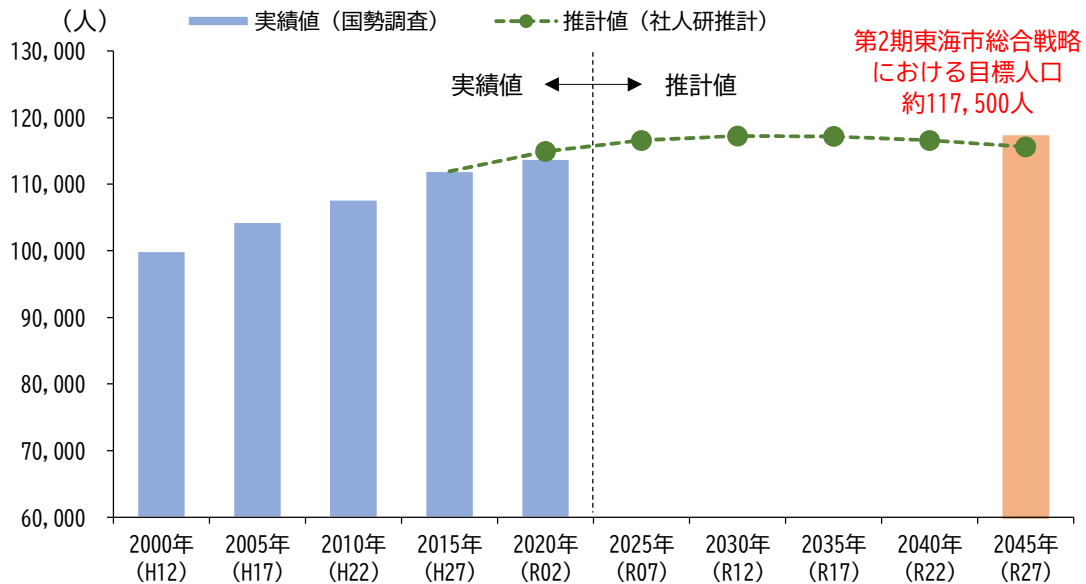
※不満の回答割合が5割を超える地区を着色

3. 地域公共交通の課題

(1) 東海市の将来動向への対応

① 人口動向への対応

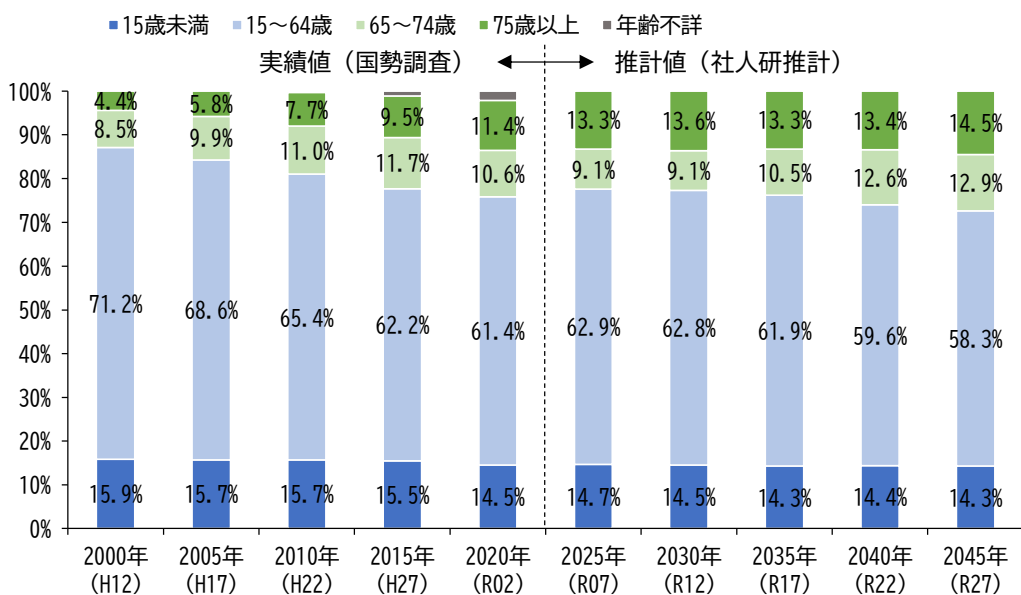
- ・ 国立社会保障・人口問題研究所による将来の人口予測では、2030年以降、本市の人口は減少に転じることが見込まれている。しかし、2020年3月に策定した第2期東海市総合戦略では、自然増及び社会増の確保並びに社会減の抑制に取り組むことにより、2045年頃まで微増傾向を維持し、2060年において現在と同じ水準の人口を確保することを目標としており、交通計画の観点でも寄与することが必要。



資料：国勢調査各年、日本の地域別将来推計人口（2018年推計、国立社会保障・人口問題研究所）

人口の推移

- ・ 高齢化率（65歳以上人口の割合）は、2020年時点で22.0%（国勢調査）となっており、今後は高齢化の進展が予測され、後期高齢者の増加が見込まれており、移動支援の継続が必要。



資料：国勢調査各年、日本の地域別将来推計人口（2018年推計、国立社会保障・人口問題研究所）

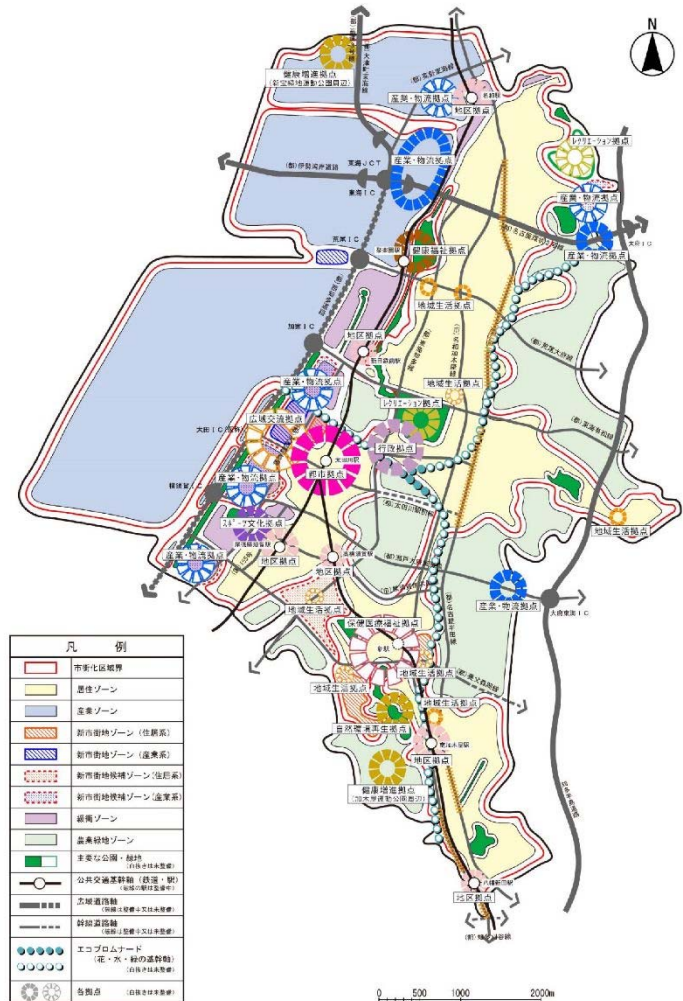
年齢階層別内訳の推移

② まちづくりとの連携

- ・本市では上位計画・関連計画として、第6次東海市総合計画後期計画、第2期東海市総合戦略、東海市都市計画マスタープラン、東海市立地適正化計画、東海市総合交通戦略を策定し、取り組みを進めている。
- ・まちづくりの方向性と関連性をもたせた交通体系の構築が必要

【以下は東海市都市計画マスタープランより交通体系に関する方針を抜粋】

- ・都市の骨格となる広域的な移動を支える鉄道（名古屋鉄道常滑線、河和線）及び路線バス（知多バス上野台線、横須賀線）を公共交通基幹軸と位置付け
- ・保健医療福祉拠点周辺においては、公立西知多総合病院を核として広範囲からの多様な世代のアクセス性を強化するため、新駅の整備を推進
- ・路線バス（知多バス上野台線、横須賀線）は、本市と大府市とを結ぶ東西方向の公共交通基幹軸として路線を維持
- ・高齢者などの日常的な交通手段であるコミュニティバス「らんらんバス（東海市循環バス）」は、公共交通基幹軸である鉄道や路線バスなどにアクセスし、道路の整備やまちづくりの進捗状況、利用者の需要に対応した見直し



資料：東海市都市計画マスタープラン
将来都市構造図

(2) 市内外の移動手段の充実

① 各公共交通機関の連携

- ・本年のアンケート調査や実態調査より、現在のバス利用者や現在は利用していないものの、将来的にバス交通が必要と意識している市民は、半数以上の62%存在
 - ・市内のバス停徒歩圏人口（市内各バス停から300m範囲）は、2020年は97,814人で市全体人口の86.0%をカバー。（駅徒歩圏人口も考慮すると、2020年は109,497人で市全体人口のカバー率は96.3%）
- ※参考：市街化区域（工業専用地域・工業地域除く）のバス停・駅徒歩圏の面積カバー率は92.3%
- ・市民の移動特性は多様であり、単体の公共交通機関では対応は困難であるため、鉄道、バス、タクシーなどの各公共交通機関の連携が必要

バス停徒歩圏人口

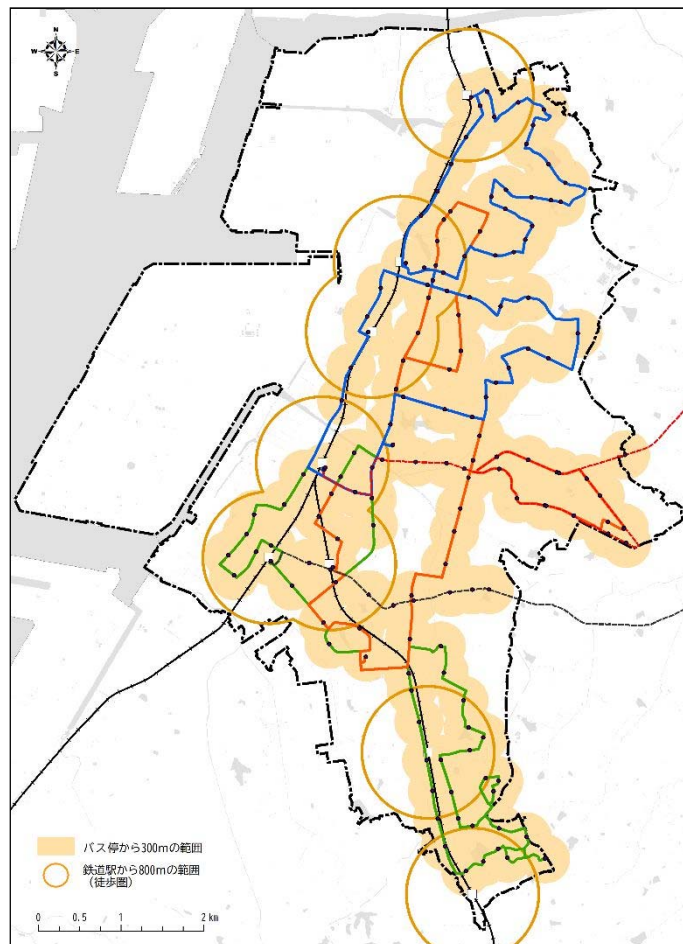
	2015年		2020年		増減量 (人)	増減率
	人口	割合	人口	割合		
市全体人口	111,944	100.0%	113,787	100.0%	1,843	1.016
バス停徒歩圏人口（バス停300m範囲）	96,569	86.3%	97,814	86.0%	1,245	1.013
上記に含まれない駅徒歩圏人口	11,370	10.2%	11,683	10.3%	313	1.028
駅徒歩圏以外の人口	4,005	3.6%	4,290	3.8%	285	1.071

96.3%

注：国勢調査（小地域集計）をもとに、バス停徒歩圏に含まれる町丁目人口を集計した。なお、町丁目範囲が徒歩圏を跨る場合は、徒歩圏内に含まれる面積比率を乗じて、徒歩圏人口を算出している。

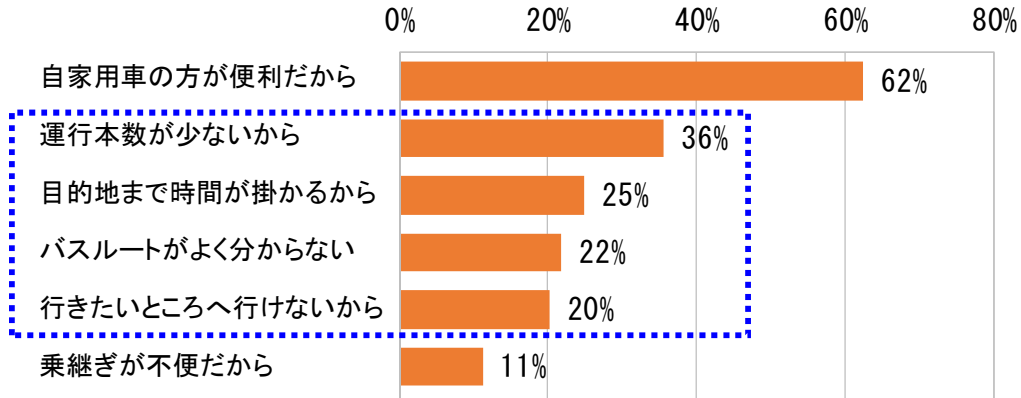
注：バス停徒歩圏は、路線バス及びららんバス屋間ルート各バス停から300m範囲とした。

(参考) バス停徒歩圏（各バス停から300m範囲）

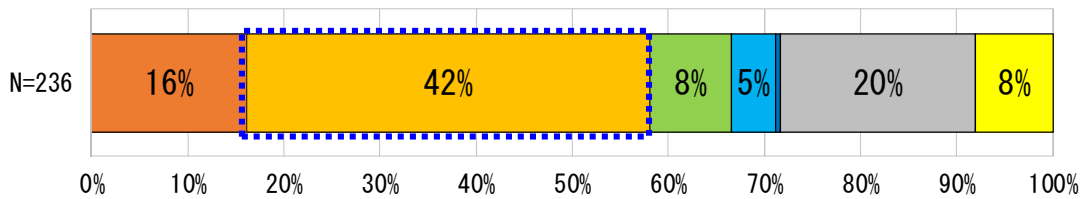


② 多様な移動ニーズへの対応

- ・市内の主な移動の目的地へのバス勢圏によるカバー率は、通勤・通学目的は67%、通院・お見舞い目的、買い物目的、循環バスで行きたい施設については8割を超えているものの、バスを不便と感じている方が一定数存在する。
- ・東海市循環バスのサービス向上のための公費のあり方の市民意識では、「公費及び利用者の負担は現状並みとすべき■」の割合が最も高くなっており、将来的な人口動向やまちづくりの進展に伴う利用実態の変化を踏まえ、移動ニーズに合った効率的な交通体系の構築が必要



バスを不便と感じる理由（市民アンケート）



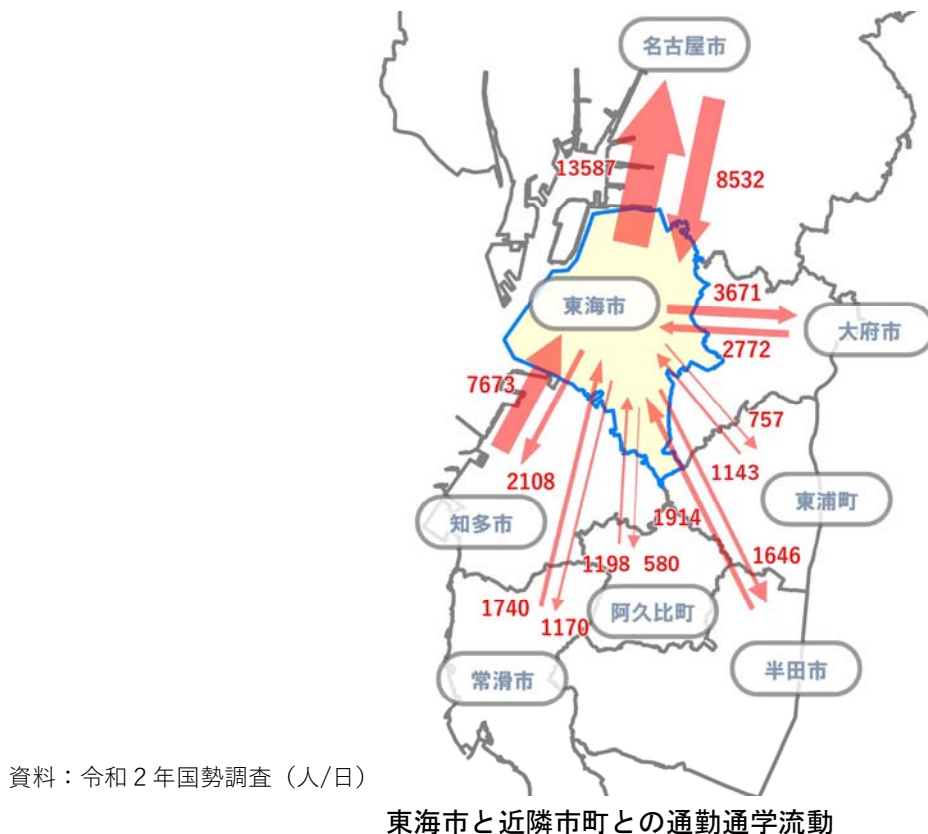
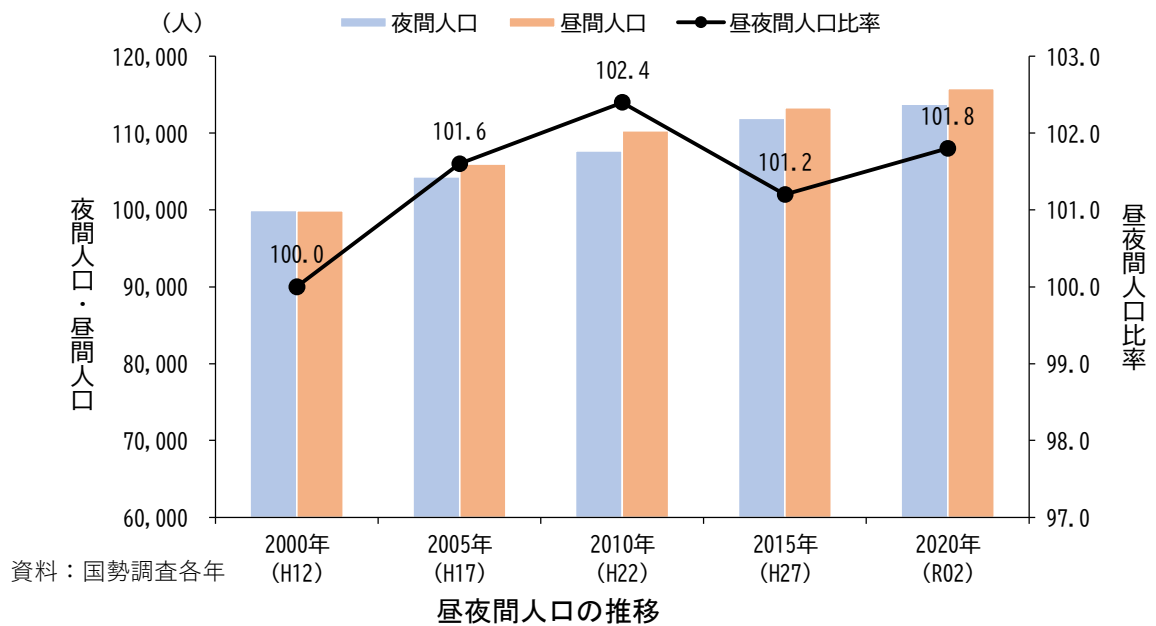
- 公費及び利用者の負担を増やすべき
- 公費及び利用者の負担は現状並みとすべき
- 公費の負担のみ増やすべき
- 利用者の負担のみ増やすべき
- 費用はすべて利用者が負担して、公費の負担をやめるべき
- よく分からない
- その他

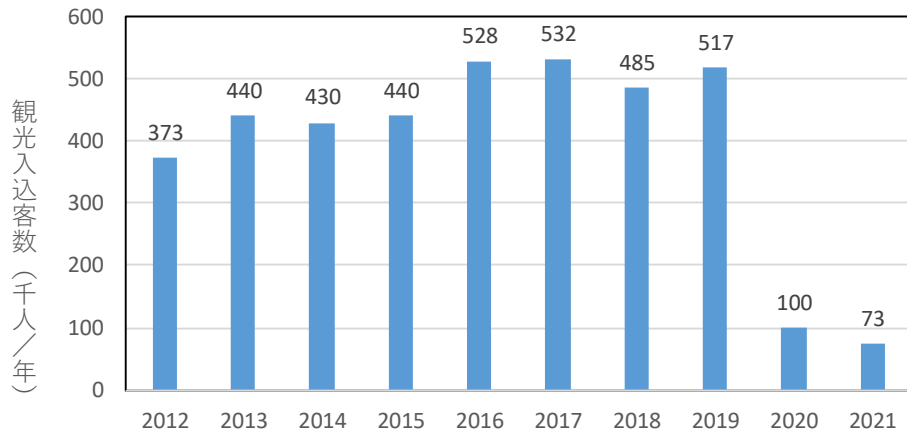
東海市循環バスのサービス向上のための公費のあり方

（利用者アンケート：循環バスのみ：無回答除く）

③ 市内外の交流促進

- ・2000年以降、昼間人口が夜間人口を上回っている。
- ・昼間人口は2020年時点で115,790人（国勢調査）となっており、2000年以降は増加傾向にある。
- ・通勤通学流動は、名古屋市が最も多く、次いで知多市が目立っている。
- ・また、市内の観光入込客数は新型コロナウイルス感染症拡大前は増加傾向にあった。
- ・市内公共交通の中でも広域的な移動を担う鉄道の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前までは増加傾向にあり、2016年度（平成28年度）から2019年度（平成31年度・令和元年度）までは市内鉄道駅全体で約8%の増加となっており、同期間の人口増加率（約1%）以上の増加となっていた。
- ・鉄道を軸とした市内外の交流促進が必要





資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

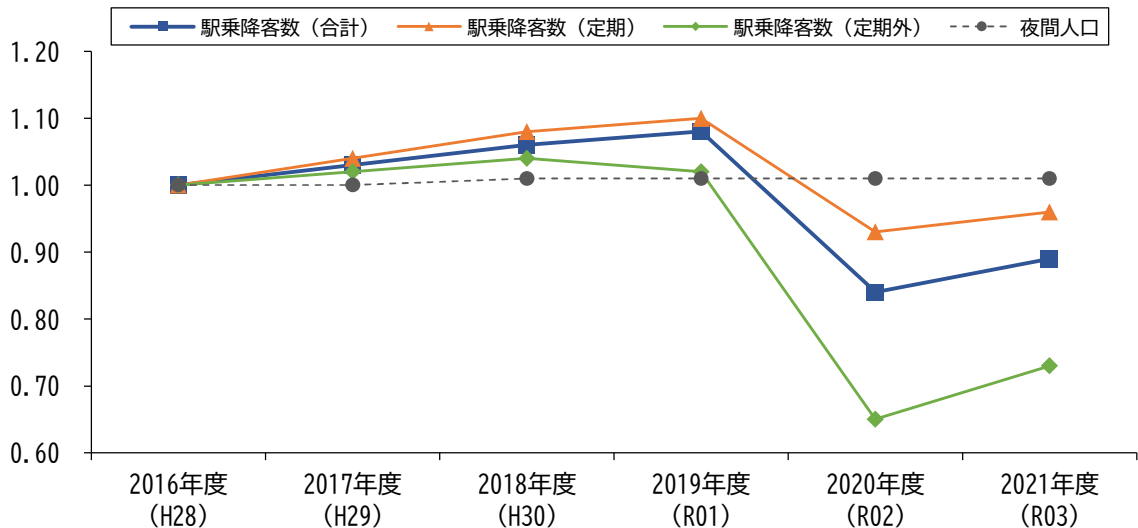
集計観光地：東海まつり花火大会、東海秋まつり、東海フラワーショウ、クラインガルテン、大池公園桜まつり、東海市観光物産プラザ

市内観光入込客数の推移

鉄道各駅乗降客数と人口の推移

	駅乗降客数(人/日)及び人口(人)						伸び率	
	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R01)	2020 (R02)	2021 (R03)	2019 /2016	2021 /2019
名和駅	5,359	5,515	5,569	5,706	4,714	4,806	1.06	0.84
聚楽園駅	6,142	6,314	6,631	6,671	5,591	5,765	1.09	0.86
新日鉄前駅	1,932	1,889	2,016	2,080	1,446	1,702	1.08	0.82
太田川駅	18,566	19,445	20,310	20,593	14,656	16,381	1.11	0.80
尾張横須賀駅	5,394	5,472	5,549	5,505	4,280	4,313	1.02	0.78
高横須賀駅	2,959	3,086	3,055	3,083	2,681	2,818	1.04	0.91
南加木屋駅	8,121	8,244	8,342	8,439	7,101	7,143	1.04	0.85
八幡新田駅	2,401	2,486	2,605	2,635	2,210	2,282	1.10	0.87
乗降客数合計	50,874	52,451	54,077	54,712	42,679	45,210	1.08	0.83
人口	113,727	114,170	114,511	114,827	114,894	114,615	1.01	1.00

資料：東海市の統計(各年度版)から作成

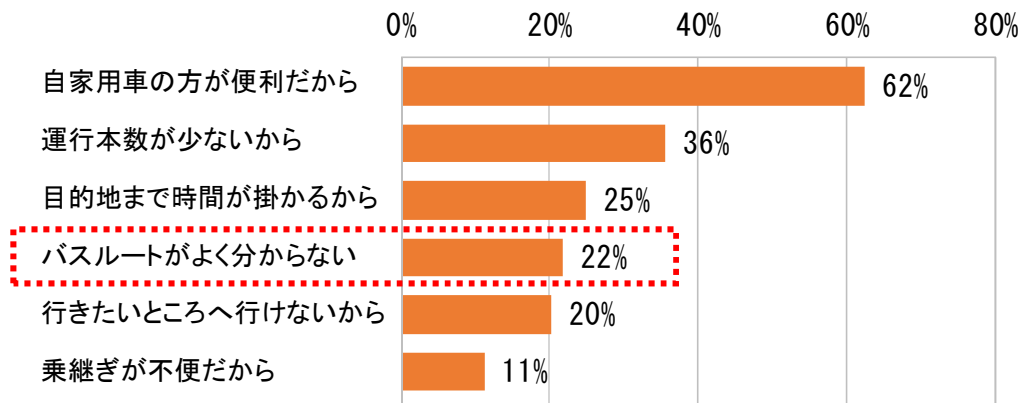
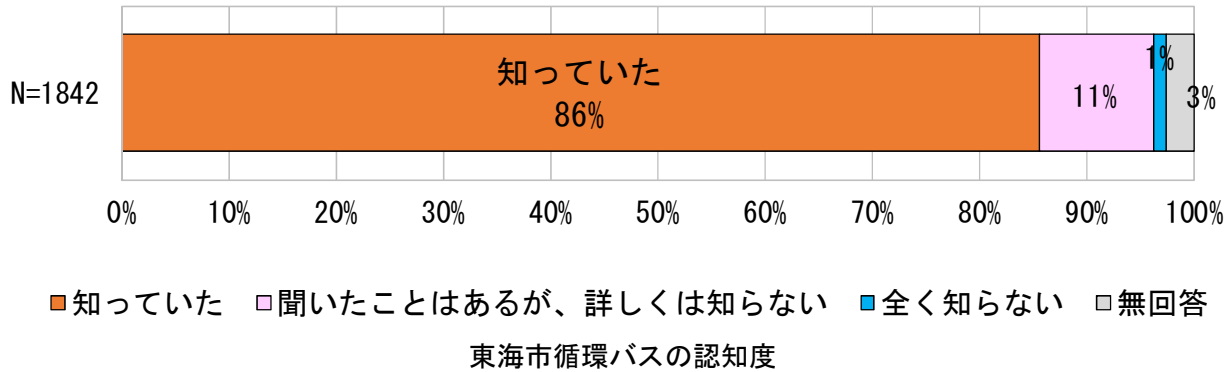


駅乗降客数と人口の推移 (2016年度を1.00とした場合の指数)

(3) 公共交通の利用促進

① 情報提供の強化

- ・東海市循環バスの認知度は高いものの、バスを不便と感じる理由の上位に「バスがどのようなルートで走行しているか知らないから」の情報提供に関わる理由の割合も高くなっている。
- ・らんらんバスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度（令和2年度）からは減少となっているものの、2015年度（平成27年度）から2019年度（平成31年度・令和元年度）まで、平日・休日ともに増加傾向にあった。
- ・アフターコロナにおける利用促進に向け、より一層の情報提供の強化が必要。



バスを不便と感じる理由（市民アンケート）：再掲

② 移動利便性の向上

- ・バス交通への不満は市域によって差異があるものの、アンケート調査結果を踏まえると運行本数やダイヤ等の改善の必要性があることから、さらなる利便性の向上が必要。

4. 現在の東海市地域公共交通網基本構想・形成計画の課題との関係

本年度の調査を踏まえ、現在の東海市地域公共交通網基本構想・形成計画の課題と照らし合わせると、引き続き継続的な取組みの必要性が高いといえる。

(1) すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立

今後も高齢化の進行は続き、公共交通の役割が今後ますます重要となるため、さらに利用者のニーズに合った、利用しやすく選択のできる公共交通としていくことが必要。

(2) 公共交通間の連携の強化

市民の多様な移動に対応するためには、鉄道と路線バス、らんらんバス、タクシーそれぞれの公共交通が協働し、アクセス性を高めることが必要。

(3) まちづくりと統合した交通施策の展開

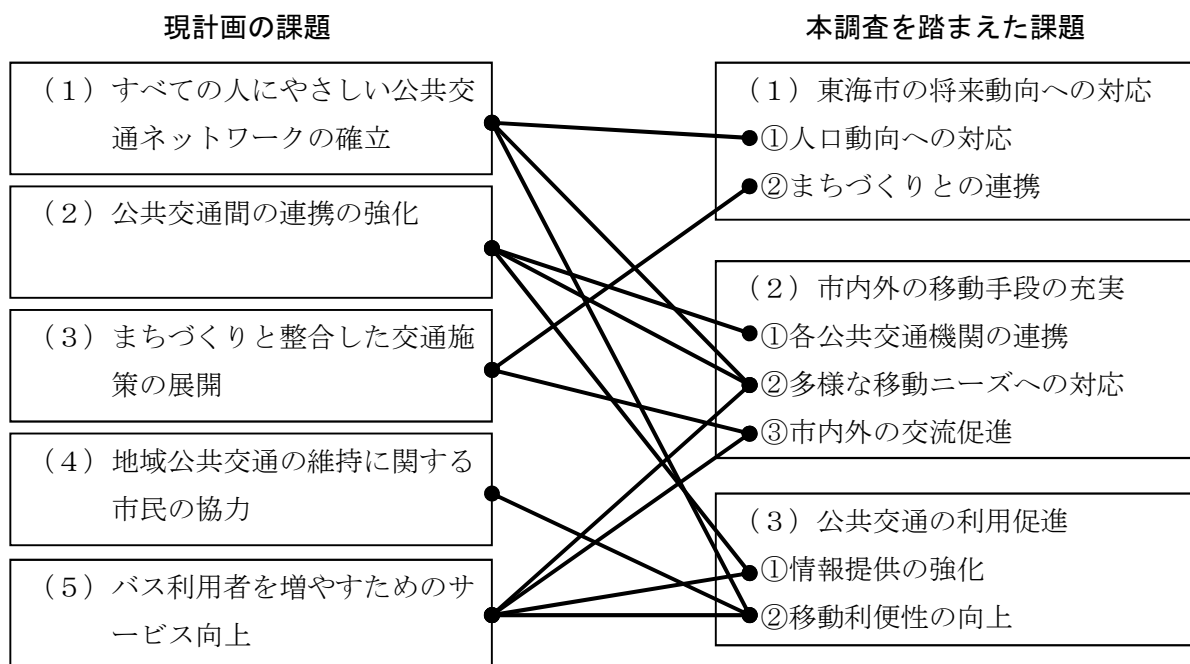
東海市では、上位・関連計画に基づき、現在の計画策定以降も引き続き鉄道駅周辺や地域の中心地等を中心に、自家用車に過度に頼らないで暮らせる都市づくりを目指しており、交通施策と統合したまちづくりを進めていくことが必要。

(4) 地域公共交通の維持に関する市民の協力

らんらんバスの運行や維持管理には、公的費用負担は引き続き欠かせないが、今後も持続的に維持・運営していくためには、適切な利用者負担や利用促進などの面で市民の理解や協力が必要。

(5) バス利用者を増やすためのサービス向上

今回のアンケート調査では、バスの運行本数に対する不満度合いは高い傾向にあり、所要時間やルートの改善を望む結果が見られたことからサービスの向上を図ることが必要。



5. 基本方針・目標（案）

現在の課題に対して継続的な取組みの必要性が高いことを踏まえ、将来都市像と基本方針は現計画を継承しつつ、新たな要素を加えて、以下のように設定する。

※赤字は現計画からの変更箇所を指す。

（1）将来都市像

鉄道駅と生活拠点を中心とした公共交通体系が確立されているまち

- ・市外との広域的な移動を担う鉄道駅を中心とすることは継続する必要性があり、加えて市内の移動ニーズに合わせ、生活拠点も含めた円滑な移動を提供する公共交通の構築が必要と考え、現計画に対し生活拠点を加味した将来都市像とした。

（2）基本方針

基本方針 1

●様々な交通機関が協調しつながる公共交通づくり

- ・各公共交通機関との連携は引き続き取り組む必要があるため、現計画を継承した。

基本方針 2

●多様な移動ニーズに合った公共交通づくり

- ・人口動向への対応やまちづくりとの連携など変化に対応していく必要がある中、市内においても移動ニーズは様々であることから、多様な移動ニーズに対応するため、円滑な移動を支援する新たな公共交通の導入検討も視野に、現計画から新たな基本方針として追加した。

基本方針 3

●市全体で支える公共交通づくり

- ・様々な関係者が関わって移動利便性の向上を図ることで公共交通の利用を促し、持続性の確保へつなげる必要があることから、現計画を継承した。

基本方針 4

●使いやすい公共交通で活発な交流を促進する仕組みづくり

- ・市内外の交流促進を促す上でも、それを支えるために公共交通の利便性向上と情報提供の強化を合わせて行うことが必要なため、現計画に対し公共交通を使いやすくする視点を加味した基本方針とした。

6. 地域公共交通体系のイメージ（案）

- ・現在及び将来において、通勤・通学、通院・お見舞い、買い物目的及びバスで行きたい施設の移動ニーズを5地区に集約すると、以下の表のようになる。
- ・移動ニーズの多い地区（エリア）と一体化した路線体系が、行きたい目的地へのルート構築や時間短縮に寄与すると考え、現在よりもコンパクトに地域公共交通体系の一体化を図るエリアイメージを次頁のように設定した。

通勤・通学、通院・お見舞い、買い物目的、バスで行きたい施設の移動ニーズの5地区集約

地区	緑陽 名和	渡内 平洲 明倫	富木島 ふれあい 船島	大田 横須賀	加木屋 三ツ池 加木屋南
緑陽・名和	1,080	569	87	62	281
渡内・平洲・明倫	786	1,870	483	255	296
富木島ふれあい・船島	32	79	566	58	110
大田・横須賀	340	535	648	926	1,195
加木屋・三ツ池・加木屋南	95	166	199	136	3,001

(単位:人)

※1：表中の数値は市民アンケートより人口規模に合わせて補正

※2：表中の着色は次頁の地域公共交通体系の一体化エリアイメージの着色に整合

移動ニーズとアンケート結果からみた路線体系の一体化エリアイメージ

