



# 東海市地域公共交通網

## 基本構想・形成計画

平成 28 年 3 月  
東海市

# 東海市地域公共交通網基本構想・形成計画 目次

1. はじめに .....	1
2. 上位・関連計画の整理 .....	2
2-1 第6次東海市総合計画 .....	2
2-2 東海市総合戦略 .....	3
2-3 東海市都市計画マスタープラン .....	5
2-4 東海市総合交通戦略 .....	7
2-5 東海市環境基本計画 .....	12
2-6 第2次東海市健康増進計画 .....	13
2-7 東海市中心市街地活性化基本計画 .....	14
2-8 東海市地域公共交通総合連携計画 .....	15
3. 公共交通の現状等 .....	17
3-1 鉄道の状況 .....	17
3-2 路線バス・循環バス「らんらんバス」の状況 .....	23
3-3 タクシーの状況 .....	27
4. 地域の現状等 .....	29
4-1 本市の概況 .....	29
4-2 人口・世帯 .....	30
4-3 土地利用動向 .....	34
4-4 東海市内外の目的別交通手段別の移動状況 .....	38
4-5 各種施設分布 .....	46
4-6 市民の公共交通に対する意識や意向 .....	53
5. 地域公共交通の課題 .....	58
5-1 上位・関連計画における課題 .....	58
5-2 まちづくりの課題 .....	60
5-3 地域公共交通の課題 .....	61
5-4 まちづくりの課題と公共交通の課題との関係 .....	63
6. 地域公共交通網基本構想 .....	67
6-1 将来都市像と基本理念 .....	67
6-2 基本方針 .....	70
7. 地域公共交通網形成計画 .....	72
7-1 形成計画の目標 .....	72
7-2 計画の目標とする成果指標 .....	75
7-3 目標達成のための施策・事業 .....	79
7-4 各事業の実施期間及び実施主体 .....	101
7-5 計画の達成状況の評価に関する事項 .....	102
用語解説 .....	103

# 1. はじめに

## 1) 計画策定の趣旨及び位置付け

平成23年3月に策定された東海市地域公共交通総合連携計画に替わる新たな地域公共交通計画として、平成27年3月に策定された東海市総合交通戦略の内容も踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの枠組みを構築し、公共交通の一体的な連携・活性化計画の礎として、「東海市地域公共交通網基本構想」（以下「本構想」という。）を策定するとともに、重点的・計画的に進める具体的な施策及び目標値等を定めた「東海市地域公共交通網形成計画」（以下「本計画」という。）を策定します。

本構想、及び本計画は、人口減少・高齢社会に対応した持続可能な交通環境を実現するために、公共交通の維持・向上を基本としつつ、地域・企業、公共交通事業者、行政などの関係者が連携して取り組む具体的な施策を取りまとめ、推進するために策定します。

## 2) 計画の区域

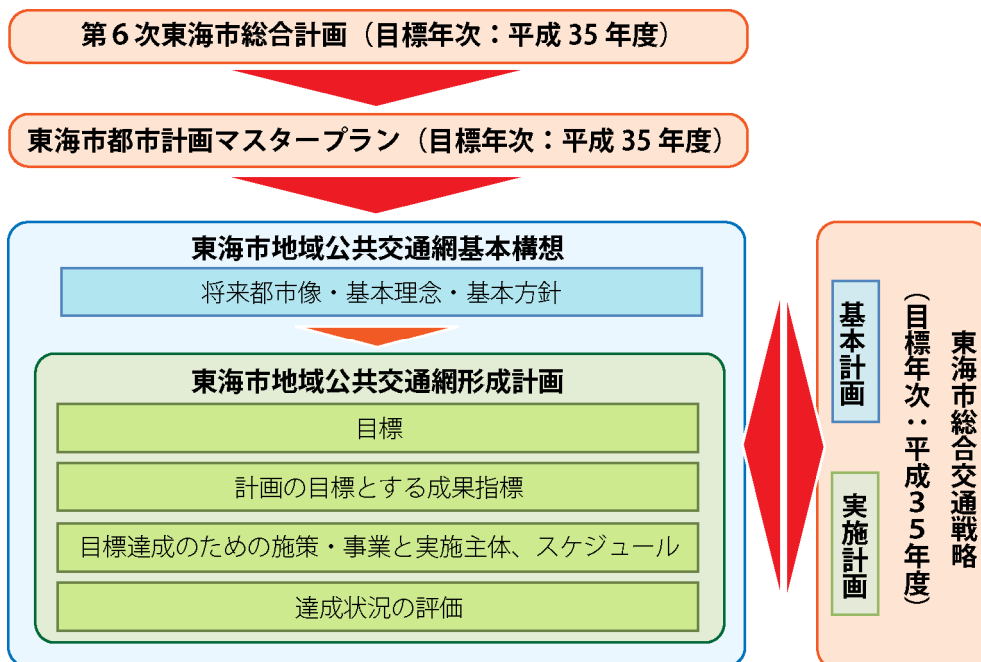
本構想及び本計画は、本市全域を対象とします。

## 3) 計画の期間

本構想は、本市全体の公共交通施策について、今後概ね10年後のあるべき将来都市像に向けた基本理念と基本方針を定めるものとします。

本計画については、計画期間を平成28年度から平成35年度までの8年間とします。これは第6次東海市総合計画及び東海市都市計画マスタープランの目標年次である平成35年度までに重点的・計画的に進める具体的な施策及び目標値等を定めるものです。

### ■東海市地域公共交通網基本構想及び東海市地域公共交通網形成計画の構成



## 2. 上位・関連計画の整理

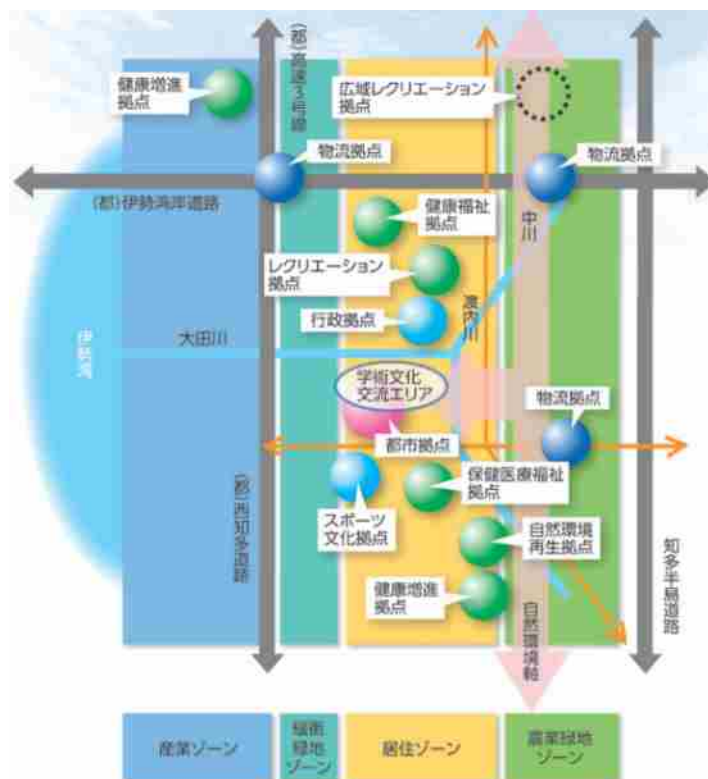
### 2-1 第6次東海市総合計画

第6次東海市総合計画は、第5次東海市総合計画における「元気あふれる 快適都市」の実現に向けて進めてきたまちづくりを継承しつつ、全国的に急速な人口減少や少子高齢化が進行しているなか、産業の活性化や中心市街地をはじめ都市機能のさらなる充実、地域の再生・活性化などを進めることで、市民が幸せを実感でき、将来にわたって安心・安全で心豊かに暮らすことができる地域社会を構築するための平成26年度（2014年度）から平成35年度（2023年度）までの10年間の基本指針です。

第6次東海市総合計画は、将来都市像を「ひと 夢 つなぐ 安心未来都市」とし、将来都市像を実現する5つの理念として「安心：みんなが安全に、不安なく生活しているまち」、「快適：さまざまなサービスが便利に使い、気持ちよく暮らせる環境が整っているまち」、「いきいき：一人ひとりが生きがいを持ち、充実した日々を送ることができるまち」、「ふれあい：世代・立場・地域などを越えた交流が活発で、人々が支え合っているまち」、「活力：農業・商業・工業が盛んで、活気のあるまち」を定めています。

土地利用構想では、新たな都市拠点としての太田川駅周辺での中心市街地の整備、市内の鉄道駅の利便性の向上とともに、本市の立地特性とポテンシャルを活かして、自然との共生のもと、産業振興と持続的な活力ある都市の発展を目指した土地利用を進め、居住人口の定着と増加を図るとともに、豊かで充実した市民生活を送ることができるまちづくりを進めることとしています。

■第6次東海市総合計画における土地利用構想図（目標年次 平成35年度）

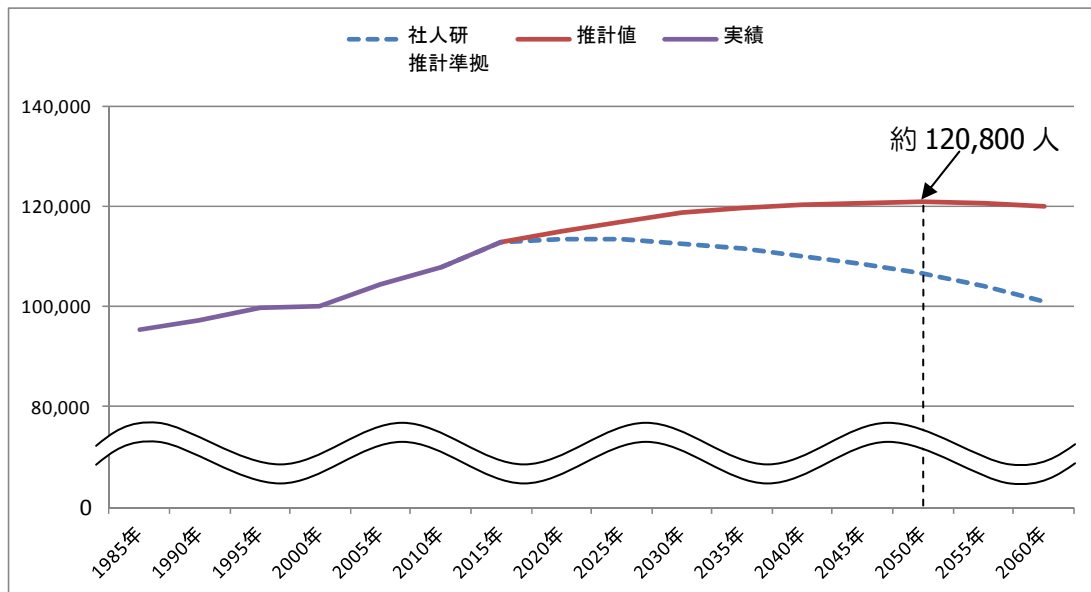


## 2-2 東海市総合戦略

平成26年11月に制定された「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、本市では、これまで展開してきた施策を再評価するとともに、新たな視点も取り入れ、まち・ひと・しごと創生の実現に向けて、「東海市総合戦略」を策定しました。

東海市では、合計特殊出生率が平成20年から平成24年までの5年間で1.82となっており、全国平均よりも出生率の高い愛知県内でも2番目に多い出生率であり、また、転入超過であることから、**平成72年（2060年）の目標人口を約12万人とした人口ビジョンを策定しました。**

### ■東海市の人口の将来展望



※社人研：国立社会保障・人口問題研究所

資料：東海市総合戦略より作成

そして、この人口水準を実現するための6つの基本目標として、(1)地域活性化・にぎわい創出、(2)子育て支援・女性の活躍支援、(3)健康づくり・生きがいづくり、(4)人づくり（人材育成）、(5)防災・減災対策、(6)コンパクトシティの形成を定めています。

このうち、公共交通に関連する目標は、(1)地域活性化・にぎわい創出、(3)健康づくり・生きがいづくり、(6)コンパクトシティの形成の3つとなります。

(1)地域活性化・にぎわい創出では、「次世代の成長分野をはじめ、魅力ある産業の創出により地域が活性化し、多くの人が集い交流しにぎわいを創出する」ため、鉄道駅周辺での都市機能集積による居住環境の向上や地域資源を活かしたにぎわいの創出などの施策を位置付けています。

(3)健康づくり・生きがいづくりでは、「自分の健康状態を知り、自ら健康づくりを実践する人を増やすとともに、地域や人との関わりあいを通じて健康寿命日本一にする」ため、健康の大切さの啓発や運動習慣づくり、健全な食生活の推進と合わせて、高齢者をはじめ身近な地域における活動などへの支援を施策として位置付けており、この中での取り組みとして、**高齢者の公共交通利用による外出促進**を掲げています。

(6)コンパクトシティの形成については、「**安心で快適な生活環境を実現することができ、持続可能な都市経営を可能とする集約型都市を形成する**」ために、下記に示す基本的な方向と施策を定めており、公共交通の充実と鉄道駅を中心とした集約型都市の形成を位置付けています。

■東海市総合戦略における基本目標「コンパクトシティの形成」のための施策

<p><b>基本的方向</b></p>	<p>安心・安全で快適な生活環境とまちのにぎわい・活力を生み出す交通体系の強化・充実を進める。</p> <p>将来にわたりさまざまな産業の活性化や人口の定着化に向けた集約型都市の形成を進める。</p>
<p><b>施策①公共交通の充実</b></p>	<p>公共交通の充実により、自家用車に過度に頼らなくても暮らせるまちを形成し、高齢者等の交通弱者にとって住みやすいまちにする。</p> <p>【主な取り組み】鉄道の新駅及び駅前広場の整備の推進、循環バス運行への負担、地域公共交通網形成計画の策定</p>
<p><b>施策②道路や歩道のネットワーク化</b></p>	<p>歩行者、自転車、自動車等のあらゆる手段での移動が快適にできるまちにする。</p>
<p><b>施策③集約型都市の形成</b></p>	<p>鉄道駅の概ね1kmの徒歩圏における都市的低・未利用地を市街地として整備し、人口の定着・増加及びまちの活性化につなげる。</p> <p>将来の人口動向及び財政状況を見据え、中長期的な視点から公共施設等の長寿命化、更新、統廃合等の計画を策定し、効率的・効果的な行政運営を展開する。</p> <p>【主な取り組み】加木屋北部地区・高横須賀南部地区のまちづくりの促進、公共建築物保全基金への積立、公共施設等総合管理計画の策定</p>
<p><b>施策④適正な土地利用計画の推進</b></p>	<p>地域特性に応じた土地利用を誘導し、良好な都市環境の形成により、まちの活性化と新たな雇用促進につなげる。</p>

資料：東海市総合戦略

## 2-3 東海市都市計画マスタープラン

### 1) 理念・目標

東海市都市計画マスタープランは、第6次東海市総合計画と同じ平成35年度を目標年次とし、都市づくりの理念を「ひと 夢 つなぐ 安心未来都市づくり」、都市づくりの目標を「安心・安全で、心地よく暮らせる都市づくり」、「自家用車に過度に頼らないで暮らせる都市づくり」、「市民の健康で元気な暮らしを支える都市づくり」、「人と人、人とまちの交流を深める文化の香る都市づくり」、「活力を生み、持続的な発展を支える都市づくり」としています。

### 2) 将来都市構造

将来都市構造は、太田川駅周辺を都市拠点と位置づけ、多世代が暮らすことのできるまちづくりの展開、様々な都市機能集積を高めるとともに、交通機関相互の乗り継ぎの利便性を高める公共交通結節点として機能強化を図ることとしています。また、平成27年5月に開院した公立西知多総合病院（都市計画マスタープラン策定時点では建設中）、隣接する老人福祉施設等周辺を保健医療福祉拠点として位置付け、商業、生活サービス等の生活利便施設を誘導するとともに、公共交通等の機能強化を図ることとしています。

### 3) 公共交通体系の骨格

交通体系全体としては、超高齢社会の到来を見据え、公共交通網を軸に自家用車に過度に頼らないで暮らせる生活圏を構築するため、公共交通の維持・向上を図るとともに、歩行者・自転車のための安全で快適な移動空間の確保を図るとしています。

その中で、公共交通については、主要な鉄道駅における駅前広場等の整備や乗り継ぎ利便性の向上などの公共交通結節機能の強化・充実を図るとともに、各拠点間をネットワークするような公共交通網等の強化を図ることとしています。

また、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にした、「医職住」が整った新市街地の形成及び、アクセス利便性を強化する必要があるため、新駅の設置を推進することとしています。

### 4) 公共交通施設等の整備方針

公共交通施設等の整備方針として、鉄道の利便性・サービス水準の向上の関係機関への働きかけ、駅前広場の整備、新駅の設置、バスの利便性の向上やバス停周辺の環境改善、公共交通の積極的な利用など環境に優しい交通行動の啓発を掲げています。

■東海市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図（目標年次 平成 35 年度）





## 2-4 東海市総合交通戦略

東海市では、平成27年3月に交通部門でのマスタープランである東海市総合交通戦略を策定しました。このうち、公共交通に関係する施策について、以下に示します。

### 1) 基本理念

**人が集まり、つながる、快適な都市交通の実現**

### 2) 基本目標と基本方針及び交通施策

#### 基本目標①：公共交通を中心とした交通体系づくり

##### 【基本方針1 地域の骨格を形成する公共交通軸の強化】

- 公共交通ネットワークの構築と連携強化
- 保健医療福祉拠点のまちづくりと連携した交通体系の構築

##### 【基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通利用環境の構築】

- 公共交通の利用環境の向上

#### 基本目標②：持続的発展を支える道路ネットワークの充実

##### 【基本方針3 都市活力を支える道路ネットワークの充実】

- (都)西知多道路の整備促進
- 幹線道路の整備

##### 【基本方針4 人と人、人とまちの交流を支える交通環境づくり】

- 街並みを楽しんで歩ける歩行者優先空間の創出
- 移動環境の高質化

#### 基本目標③：安全・安心に暮らせる交通環境づくり

##### 【基本方針5 生活圏における安心・安全な交通環境の整備】

- 歩行者・自転車ネットワークの構築
- 歩行者・自転車優先空間の創出
- 地区内における交通環境改善

##### 【基本方針6 災害に強い交通基盤の整備】

- 狭あい道路の改善
- 緊急輸送道路、津波避難道路の機能確保

#### 基本目標④：人・地域が主役の交通行動意識づくり

##### 【基本方針7 環境や健康に配慮した交通行動の選択】

- モビリティ・マネジメントの実施
- 環境にやさしい交通行動への支援

##### 【基本方針8 地域で支える公共交通】

- 地域での公共交通施設管理の推進

### 3) 基本計画における公共交通施策の体系

概ね 20 年後の将来都市像を実現するための市全体での公共交通施策として、公共交通ネットワーク構築と連携強化、保健医療福祉拠点における交通体系構築、公共交通の利用環境の向上、地域での公共交通施設管理の推進を位置付けています。

#### 【基本方針 1 地域の骨格を形成する公共交通軸の強化】

##### 交通施策：公共交通ネットワークの構築と連携強化

施策	検討内容
路線バスの維持と連携強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 連携ポイントにおける鉄道やコミュニティバスとの連携強化</li> </ul>
コミュニティバス路線ネットワークの再構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能な公共交通体系の構築を図るため、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を図る</li> </ul>
ピーク時間帯における連携強化による自動車交通からの転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ピーク時におけるダイヤを見直すことで、通勤にも便利な交通手段として、公共交通の利用促進を図る</li> </ul>
地域独自の公共交通サービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバスによるサービスが充分でない地域での、地域独自の公共交通サービスの導入について検討</li> </ul>
駅前広場の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市計画決定し、現在整備を進めている太田川駅前広場（西側）、尾張横須賀駅前広場（西側）や地区計画による整備を進めている南加木屋駅前広場の整備</li> <li>■ 八幡新田駅前広場の整備について検討</li> </ul>
バス停や自転車等駐車場の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駅前広場の整備に合わせ、サイクルアンドライドへの対応</li> <li>■ バス停のない八幡新田駅へのバス停設置などを需要に応じて検討</li> </ul>

##### 交通施策：保健医療福祉拠点のまちづくりと連携した交通体系の構築

施策	検討内容
新駅の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 身近に高度な医療が受けられ通勤に便利で住みよい「医職住」が整った市街地の形成及び想定される広範囲からの多様な世代の利用に対応するためのアクセス利便性を強化する必要があるため、新駅の整備を推進</li> </ul>
交通結節点としての整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ まちづくりと連携し、鉄道とバス、タクシー等の公共交通との連携が可能な駅前広場や自転車等駐車場などの整備を行うとともに、路線バスやコミュニティバスの路線の見直し等によって、交通結節点としての機能を強化し、公共交通を中心とする交通体系を構築</li> </ul>

## 【基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通利用環境の構築】

## 交通施策：公共交通の利用環境の向上

施策	検討内容
駅のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 1日の平均乗降客数が5,000人を超える聚楽園駅のバリアフリー化を優先して推進</li> <li>● その他のバリアフリー化未対応の駅についても、利用者が多くバリアフリー化が必要な駅から順次推進</li> </ul>
上屋・ベンチ等の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス利用者層の拡大を図るため、市内の主要なバス停において上屋やベンチ等の設置を検討</li> </ul>
主要施設におけるバス停の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスの利用環境を向上するため、病院等の主要な施設におけるバス停の施設内への設置について検討</li> </ul>
バスロケーションシステムの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 太田川駅や市役所、しあわせ村などの主要なバス停において導入しているバスロケーションシステムを利用者の多い鉄道駅や公共施設、商業施設等の主要なバス停を優先に設置推進</li> </ul>

## 【基本方針7 環境や健康に配慮した交通行動の選択】

## 交通施策：モビリティ・マネジメントの実施

施策	検討内容
地域、学校、職場を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域（日常生活における自動車利用の転換を図る。）、学校（将来的に適切な自動車利用につながるよう意識の醸成を図る。）、職場（自動車利用が多い通勤時の自動車利用からの転換を図る。）での実施などに向けた取り組み</li> </ul>

## 交通施策：環境にやさしい交通行動への支援

施策	検討内容
エコドライブ啓発活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>● エコドライブに関するポスター、チラシ、ステッカーの配布や県との協働による啓発活動の推進</li> </ul>
クリーンエネルギー自動車（CEV）導入、充電設備導入に対する助成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国等の支援制度などの紹介や、充電設備導入に対する費用等の助成について検討</li> </ul>
カーシェアリングの検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 推進に向けた駐車場管理政策における優遇や公共交通との連携の促進について検討</li> </ul>

## 【基本方針8 地域で支える公共交通】

## 交通施策：地域での公共交通施設管理の推進

施策	検討内容
“自分たちのバス”意識の醸成への取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域住民によるバス交通に対する運行プランやマナーに対する提言</li> </ul>
既に取り組みされているアダプトプログラムとの公共交通関連への展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バス停の清掃等</li> </ul>

#### 4) 実施計画における公共交通施策の体系

将来都市像の実現へ向けた平成 35 年度までの戦略目標として、「まちの拠点におけるにぎわい・活力を生み出す交通体系の強化・充実」と「身近な生活圏における安心・安全・便利な交通体系づくり」の 2 つを定めています。

まちの拠点における戦略目標を達成するための、重点的・計画的に進める交通戦略パッケージとして、「保健医療福祉拠点における交通体系づくり」、「駅を中心とするまちの拠点における交通機能の向上」の 2 つを位置付けています。また、身近な生活圏における戦略目標を達成するための交通戦略パッケージとして、「安心・安全・便利な交通体系づくり」、「環境・健康に配慮した交通手段を選択する意識の向上」を位置付けています。

それぞれの戦略パッケージにおいて、公共交通は下表に示す取り組みを行います。

##### ■実施計画における交通施策体系

##### 戦略目標 1. まちの拠点におけるにぎわい・活力を生み出す交通体系の強化・充実

戦略パッケージ	公共交通施策	事業
保健医療福祉拠点における交通体系づくり	新駅の整備計画の検討と整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新駅整備計画の検討</li> <li>● 新駅の整備</li> </ul>
	新駅の駅前広場等の整備計画策定と準備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅前広場等整備計画の策定</li> <li>● 駅前広場の整備</li> <li>● 自転車等駐車場の整備</li> </ul>
	新駅設置に伴うバスのルート・ダイヤの再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>● バスのルート・ダイヤの再編</li> </ul>
駅を中心とするまちの拠点における交通機能の向上	駅前広場等の整備計画策定と整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 太田川駅前広場（西側）の整備</li> <li>● 尾張横須賀駅前広場（西側）の整備</li> <li>● 南加木屋駅前広場の整備</li> <li>● 八幡新田駅前広場の整備</li> </ul>
	駅のバリアフリー整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 聚楽園駅のバリアフリー整備</li> <li>● その他の駅のバリアフリー整備の検討</li> </ul>
	コミュニティバスのルート・ダイヤの再編等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバスのルート・ダイヤの再編等</li> </ul>

## 戦略目標Ⅱ．身近な生活圏における安心・安全・便利な交通体系づくり

戦略パッケージ	公共交通施策	事業
身近な移動の安全性 ・利便性の向上	バス停における利用環境 の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上屋・ベンチの設置検討</li> <li>● 主要施設におけるバス停の設置</li> <li>● バスロケーションシステムの導入</li> </ul>
	ユニバーサルデザインに 対応した案内看板の 設置・充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 案内看板の設置</li> </ul>
環境・健康に 配慮した交通手段を 選択する意識の向上	自家用車からの交通手段 の転換を図る啓発活動等 の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>● モビリティ・マネジメントの検討</li> <li>● カーシェアリングの検討</li> <li>● “自分たちのバス”意識の醸成</li> <li>● 八幡新田駅前広場の整備</li> </ul>
	駅前広場やバス停周辺に おけるアダプトプログラ ムの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アダプトプログラムの実施</li> </ul>

## 2-5 東海市環境基本計画

---

2007—2016 東海市環境基本計画は、「元気あふれる 快適都市」をテーマに策定した『第5次総合計画』の市民との協働と共創の理念の下で、人と自然とが共生できる潤いと安らぎのある快適な環境を保全・創造し、将来にわたって市民が健康で文化的な生活を営むことを目標として策定したものです。

環境基本計画は、社会環境、生活環境、廃棄物・リサイクル、共通基盤の4つの環境の柱で構成されており、このうち生活環境の中に交通が含まれます。

交通においては、環境への負荷を低減するため、自転車や歩行者がそれぞれ安心して利用することのできる道路整備、誰もが利用しやすい公共交通機関の整備及び低公害車の導入促進などの対策が求められています。

そこで、交通のビジョンを「環境に配慮した安心便利な交通システムの整備」とし、公共交通機関の充実、相乗りの促進などの取組みを進め、二酸化炭素の排出削減、交通渋滞の緩和を図り、環境面からも最適となる交通を目指すこととしています。

## 2-6 第2次東海市健康増進計画

本市では、平成22年3月に「東海市都市宣言」を行い、5つの宣言の1つとして、「生きがいがあり健康なまち東海市」を掲げています。これを受けて、第2次東海市健康増進計画では、健康増進計画、食育推進計画及び連携推進プランを統合し、10年先の本市のありたい姿を見据え、市民が生涯をとおして、健康でいきいきと過ごすことのできるまちの実現をめざして策定しています。

平成26年度(2014年度)から平成35年度(2023年度)までの10か年計画となっており、『めざせ健康寿命日本一』をテーマとして、3つの将来像「ひと：毎日を楽しめる心と身体」、「つながり：笑顔でつながるふれあい」、「まち：健康づくりに取り組みやすい社会環境」を掲げています。

健康づくりの取り組みとして、平成27年11月1日から平成28年1月15日までの期間限定で、市が認定した運動施設の利用やイベント参加などに応じて、名鉄発行のICカード「manaca(マナカ)」のポイントがたまる「健康ポイント制度」を実施しました。

これは、経済産業省の事業を活用した初の試みで、名鉄の記名式manacaを購入し、市へ会員登録した18歳以上の市内在住、在勤、在学者を対象として、しあわせ村トレーニング室や市民体育館などの利用回数や、ウォーキングイベントへの参加に応じてポイントを貯めるものです。

### ■いきいき元気推進事業のチラシ

**いきいき元気推進事業・manaca**  
市内の健康応援ステーション(飲食店・運動施設)で  
**ポイントが貯まる**

参加者全員に、もれなく  
**500ポイントプレゼント**

参加者募集

平成27年 11/1日 ▶ 平成28年 1/15日

東海市では、「生きがいがあり健康なまち東海市」を目指し、市民一人ひとりが生きがいを持ち健康に暮らすことのできる生活環境の整備を進めていきます。今回その一環として経済産業省の事業を活用し、健康ポイント制度の実証事業を実施します。

各店舗の記名式manaca(マナカ)を使って、健康応援ステーションを利用したり、健康イベントに参加すると健康ポイント(ミュージスターポイント)が貯まります。ミュージスターポイントは、manacaにチャージして電子マネーとして電車に乗りたり、お買い物にご利用いただけます。是非申し込んでください。

- 健康応援ステーションの利用や健康イベントに参加
- manacaで健康ポイント(ミュージスターポイント)をゲット
- ミュージスターポイントを「ミュージスターステーション」等でmanacaにチャージ
- manacaでお買い物

参加申込方法  
期間 平成27年10月1日(水)～平成27年10月23日(金)  
対象者 18歳以上の市内在住・在勤・在学者  
申し込み ①記名式manaca(マナカ)を購入ください。  
(市内では、本町店、東海駅前店、東海駅前店(東海駅前)に購入できます。)  
②参加申込を行ってください。  
(申込書で行う場合)▶市内の公共交通機関に設置してある申込書に必要事項を記入して、しあわせ村健康推進課(〒467-0001、公民館、市民館)に提出ください。  
(ウェブで行う場合)▶300円から申込ください。  
http://www.city.tokai.aichi.jp/14887.htm

申込書 問い合わせ  
東海市健康推進課 いきいき元気推進課  
TEL: 052-689-1600 FAX: 052-602-0390

**事業について**  
いきいき元気推進事業×manacaは、経済産業省の平成27年度健康寿命延伸産業創出推進事業を活用して東海市が実施している事業です。事業期間は平成27年11月1日(日)から平成28年1月15日(金)までです。

**参加条件**  
以下の3つの条件を満たす方が参加いただけます。  
①健康づくりに取り組もうとお考えの方。または取り組んでいる方  
②エムアイシー発行の記名式manacaを購入し、ミュージスター会員登録した方  
③期間中に行うアンケートにご協力いただける方

注) 無記名式manacaや名鉄交通関係施設が発行するマナカは健康ポイントを貯めることができません。記名式のmanacaは名鉄出札券発給駅(東海市内では本町店、東海駅前店、東海駅前)で購入できます。manacaの発行額は2000円です。発行時にはポイント(500円)が含まれていますので、ご利用可能額は1500円です。ポイント額はご利用回数によりmanacaを返却された時に返却されます。

**健康ポイント(ミュージスターポイント)の貯め方**

- 参加申込事前アンケートへの回答……………500ポイント
- 運動・食生活メニューの判定……………100ポイント
- 運動ステーションの利用……………最大300ポイント
- 食生活ステーションのいきいき元気メニューの購入……………購入額200円につき1ポイント+1回10ポイント
- ウォーキングイベントへの参加……………1回あたり20ポイント
- 公園ウォーキングの実践……………1日5ポイント
- 中間アンケートへの回答……………1回30ポイント
- 事後アンケートへの回答……………500ポイント

(2)～(6)はミュージスター会員登録したmanacaで決済または決済端末にタッチが必要です。  
(2)～(4)についての詳細は11月から始まる「健康応援ステーションスタンプラリー」をご覧ください。

**健康ポイント(ミュージスターポイント)の付与及び有効期限**

- ▶健康ポイントは事業が終了した後、1月25日(月)までにミュージスターポイントとして付与いたします。(一部の対象イベントについてはご利用時に付与いたします)
- ▶ミュージスターポイントは事業実施後も有効です。
- ▶最終ポイント付与日から1年間は利用できます。

**ミュージスターポイントの利用**

貯まったミュージスターポイントは電子マネーとしてmanacaにチャージできます。manacaにチャージした電子マネーで電車に乗りたり、お買い物にご利用いただけます。チャージの方法など詳しくは名鉄線の駅に設置のミュージスターポイントインフォ等をご覧ください。

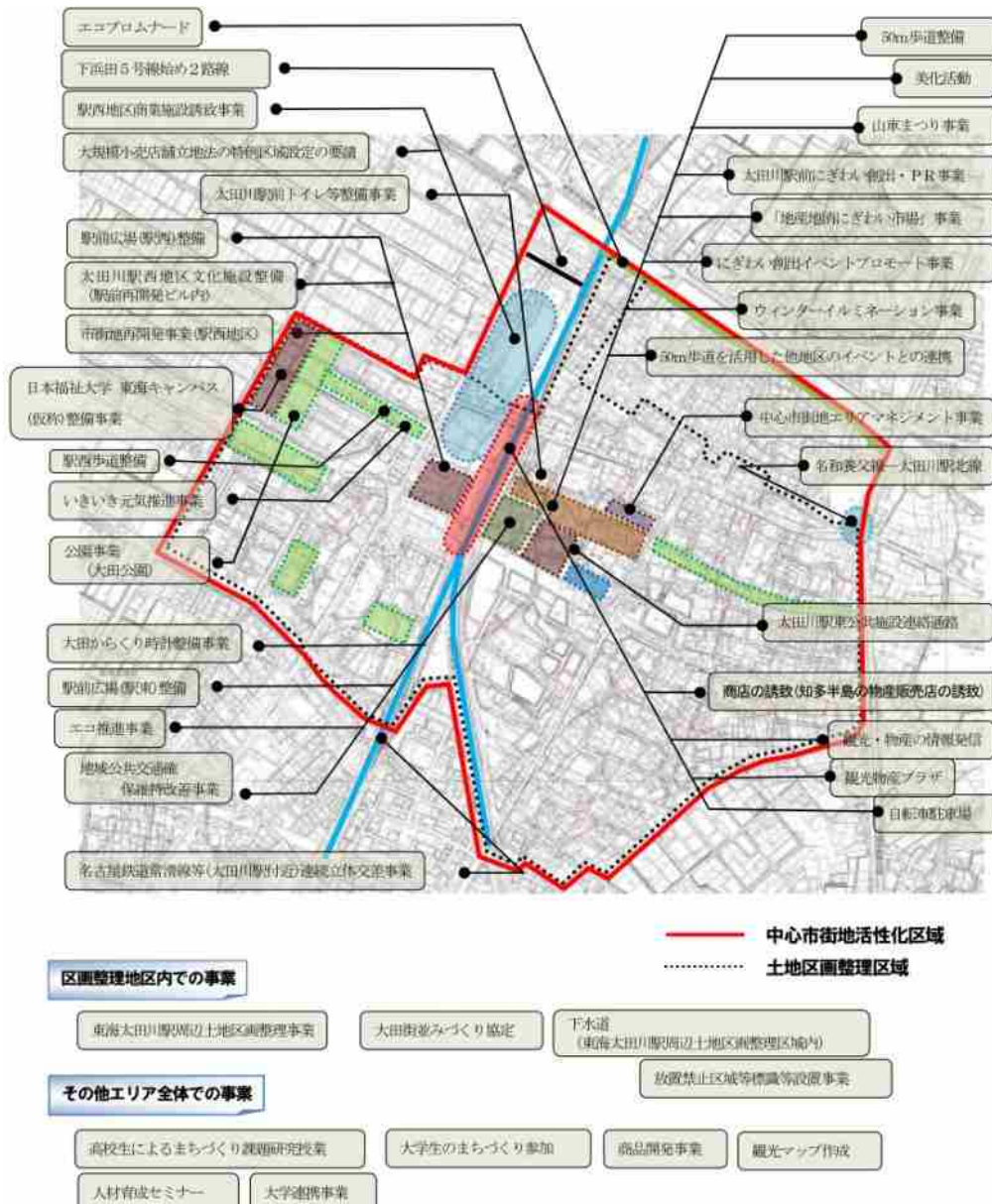
## 2-7 東海市中心市街地活性化基本計画

本市では、「東海市総合計画」や「東海市都市計画マスタープラン」において、名鉄太田川駅周辺を本市の都市拠点と定め、本市の顔・玄関口としていくために土地区画整理事業や連続立体交差事業(鉄道の高架化)、市街地再開発事業を進めてきました。

こうした都市基盤整備事業とともに商業活動の活性化を図って、この中心市街地を本市の顔としてふさわしい、にぎわい溢れるまちとするため、公共事業・民間事業など総合的かつ一体的に取り組むために「東海市中心市街地活性化基本計画」を作成し、中心市街地の活性化に向けた取り組みを進めています。

この計画の中での公共交通に関する事業や計画として、名古屋鉄道常滑線等(太田川駅付近)連続立体交差事業(平成13年度～平成25年度)、太田川駅前広場(駅東)整備(平成23年度～平成26年度)、地域公共交通確保維持改善事業(平成23年度～平成25年度)が位置付けられており、このうち連続立体交差事業及び太田川駅前広場(駅東)整備事業は完了し、駅前広場が路線バス、らんらんバス等のターミナルとして機能しています。

### ■東海市中心市街地活性化基本計画で掲げる事業及び措置の実施箇所





## 2-8 東海市地域公共交通総合連携計画

本市では平成 22 年度に、高齢者等の交通弱者への対応や環境負荷の小さい交通体系を構築するため、地域・住民、企業、交通事業者、行政が連携し、鉄道、路線バス、らんらんバス、タクシーなどを軸とした本市の公共交通の一体的な連携・活性化施策について検討を進め、市民を中心としたみんなが利用しやすい魅力ある公共交通体系を提供することを目的とした、「東海市地域公共交通総合連携計画」（計画期間：平成 23 年度～平成 32 年度）を策定しました。

これまで、らんらんバス等の見直しやバスロケーションシステムの導入、バスマップ・HP（ホームページ）の作成などの事業に取り組んできており、平成 27 年 5 月のらんらんバスのダイヤ改正・ルート変更以降、利用者数は増加しています。

### ■東海市地域公共交通総合連携計画の基本方針、目標、実施事業

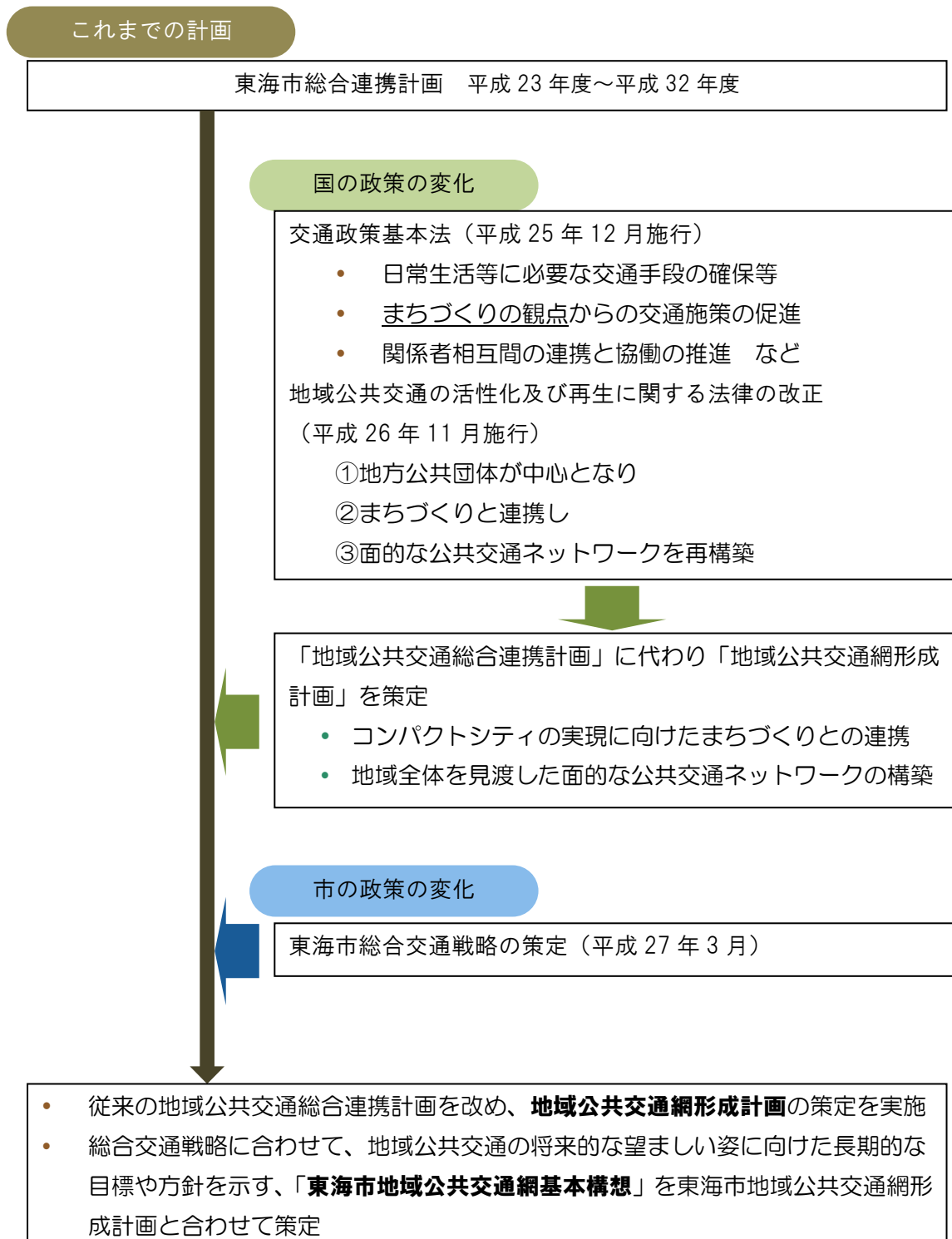
基本方針	1：みんなで支える地域公共交通サービス 2：地域の骨格となる公共交通基幹軸の強化 3：みんなが使ってわかりやすい新たなバス路線の創出 4：公共交通を使ってもらおうプロモーション活動の推進
目標	1：地域・住民、事業者、行政の協力体制の構築 2：路線バスの路線維持と公共交通基幹軸の魅力向上 <sup>1</sup> 3：使えるバス路線創出によるバス利用者層の拡大 4：バスのイメージアップと市民意識の変革
事業の概要及び事業の実施主体	①「マイバス会（仮称）」等の発足（実施主体：地域・住民、東海市） ②「知多地域公共交通連合（仮称）」の発足（実施主体：東海市） ③乗換え拠点の整備（上屋、ベンチ等の設置）（実施主体：東海市） <b>一部実施</b> ④バスロケーションシステムの導入（実施主体：東海市） <b>一部実施</b> ⑤太田川駅前広場の整備推進（実施主体：愛知県、東海市） <b>実施</b> ⑥らんらんバス <sup>2</sup> 等の見直し（実施主体：東海市地域公共交通会議） <b>実施</b> ⑦商店街等と連携した割引制度の導入（実施主体：商業者、交通事業者） ⑧学校、地域モビリティ・マネジメントの導入（実施主体：愛知県、東海市、地域、交通事業者） ⑨バスマップ・HP等の作成（実施主体：東海市、交通事業者） <b>実施</b> ⑩親しみやすいデザイン、ネーミングの導入（実施主体：東海市地域公共交通会議） <b>実施</b> ⑪市民モニターによるバス評価制度の導入（実施主体：東海市地域公共交通会議）

<sup>1</sup> 計画策定時点では「独自路線バス」と称している。

<sup>2</sup> 計画策定時点では「循環バス路線」と称している。

この間に、国においては、交通政策基本法の成立（平成 25 年 12 月施行）や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（平成 26 年 11 月施行）が行われ、人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標に地方公共団体が中心となって取組み、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築を国が支援する制度へと変わり、同法に基づく法定計画は「地域公共交通総合連携計画」から「地域公共交通網形成計画」へ置き換わることとなりました。

また、市の政策においても、平成 27 年 3 月に交通政策全体のマスタープランである東海市総合交通戦略が策定されましたので、東海市地域公共交通総合連携計画の中間年の見直しを改め、新たに本構想・本計画を策定するものです。



## 3. 公共交通の現状等

### 3-1 鉄道の状況

#### 1) 鉄道線とサービス水準

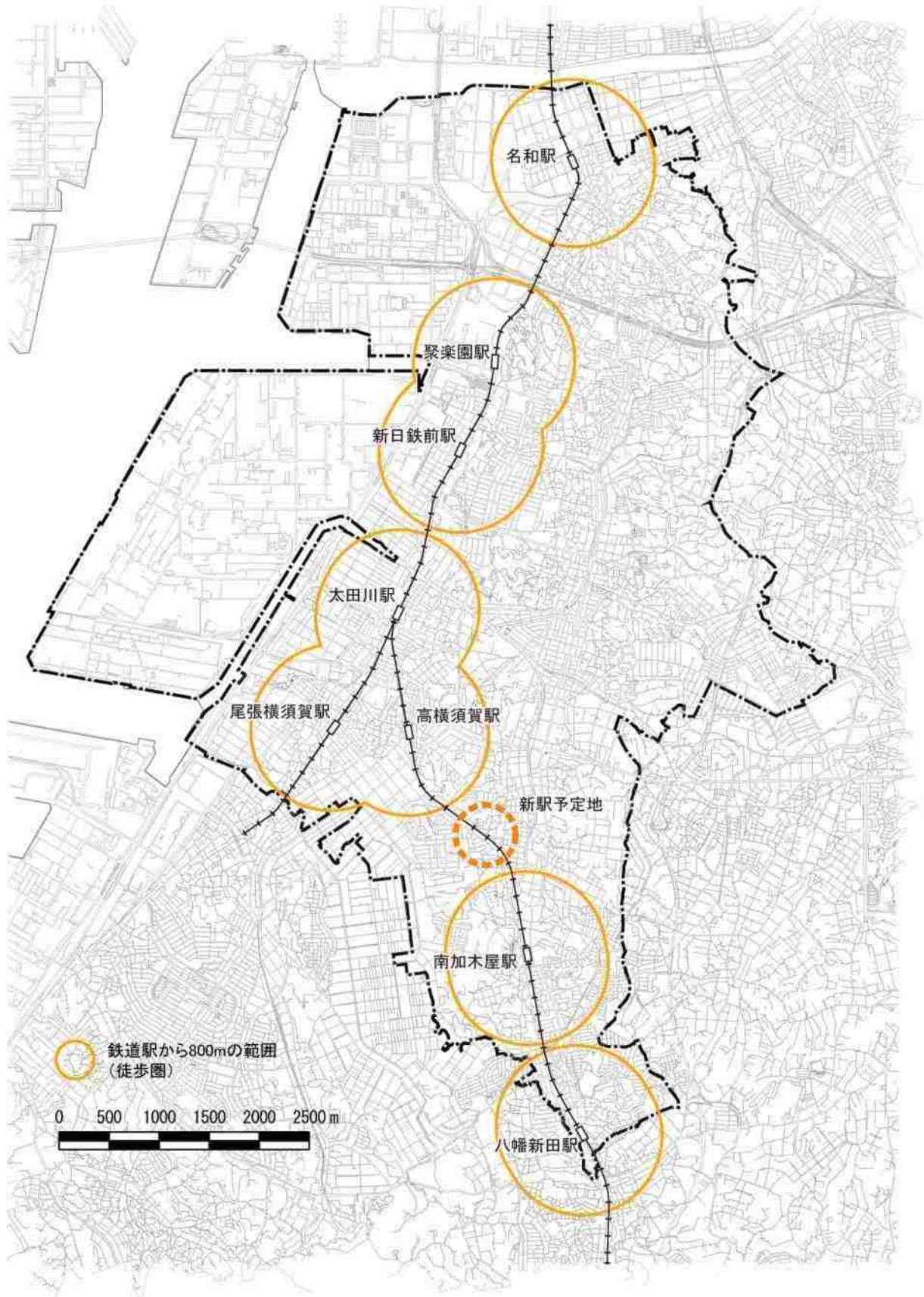
- ・ 神宮前駅と常滑駅を結ぶ名鉄常滑線と太田川駅と河和駅とを結ぶ名鉄河和線による鉄道網が形成されています。
- ・ 本市には8つの駅が設置されており、1時間あたりの日中の運行本数は、名鉄常滑線と名鉄河和線の分岐駅である太田川駅が上下それぞれ12本程度、準急以上が停車する尾張横須賀駅、南加木屋駅及び聚楽園駅は、上下それぞれ6~8本程度、その他の普通列車のみが停車する4駅は上下それぞれ4本程度（休日の名鉄河和線は2本）となっており、平日の日中は15分に1本以上の運行本数が確保されています。
- ・ なお、本市と名古屋鉄道との間で、名鉄河和線の高横須賀駅と南加木屋駅との間に新たな駅を設置することに合意しています。

#### ■鉄道の運行状況

駅名	所属 路線	停車列車（○：全車停車 △：一部停車）						運行本数（（ ）は12時台）				始発 時刻	終発 時刻
		ミュー スライ	特急	快速 急行	急行	準急	普通	平日		休日			
								上り	下り	上り	下り		
名和駅	名鉄常滑線						○	73本/日 (4本/h)	71本/日 (4本/h)	71本/日 (4本/h)	70本/日 (4本/h)	5:36	0:04
聚楽園駅	名鉄常滑線			△	△		○	112本/日 (6本/h)	103本/日 (6本/h)	104本/日 (6本/h)	102本/日 (6本/h)	5:34	0:07
新日鉄前駅	名鉄常滑線						○	73本/日 (4本/h)	71本/日 (4本/h)	71本/日 (4本/h)	70本/日 (4本/h)	5:32	0:09
太田川駅	名鉄常滑線 名鉄河和線	△	○	○	○	○	○	254本/日 (12本/h)	255本/日 (14本/h)	250本/日 (12本/h)	227本/日 (12本/h)	5:29	0:16
尾張横須賀駅	名鉄常滑線	△	○	○	○	○	○	112本/日 (6本/h)	109本/日 (6本/h)	112本/日 (6本/h)	110本/日 (6本/h)	5:31	23:49
高横須賀駅	名鉄河和線						○	59本/日 (4本/h)	68本/日 (4本/h)	44本/日 (2本/h)	44本/日 (2本/h)	5:58	23:53
南加木屋駅	名鉄河和線		△	○	○	○	○	102本/日 (8本/h)	129本/日 (8本/h)	82本/日 (6本/h)	98本/日 (6本/h)	5:41	0:20
八幡新田駅	名鉄河和線						○	59本/日 (4本/h)	68本/日 (4本/h)	44本/日 (2本/h)	44本/日 (2本/h)	6:03	23:59

資料：名古屋鉄道

■鉄道駅の立地状況と徒歩圏



## 2) 乗降客数の推移

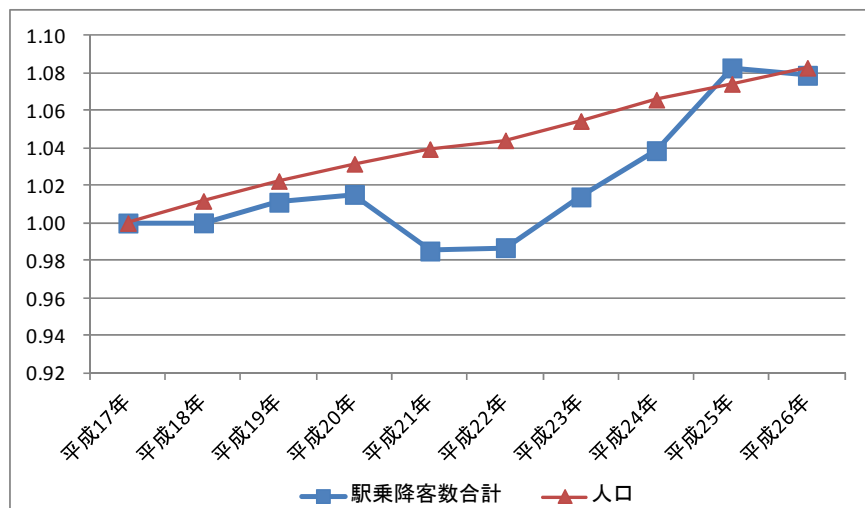
- ・平成 26 年の市内 8 駅における 1 日の平均乗降客数の合計は 45,414 人/日となっており、平成 17 年と比較すると、3,315 人（約 8%）の増加となっています。
- ・平成 17 年から平成 26 年までにおける本市の人口の伸び率が約 8%であることから、人口の増加と乗降客数の増加は概ね一致しています。
- ・乗降客数は、平成 22 年から平成 25 年までは増加しましたが、平成 26 年はやや減少しました。
- ・平成 26 年の 1 日の平均乗降客数は、最も多い太田川駅で 14,818 人/日で、最も少ない新日鉄前駅で 1,775 人/日となっています。
- ・駅別の推移を見ると、聚楽園駅や太田川駅で伸び率が高くなっています。これは、土地区画整理事業などで周辺の人口が増加したことや交通結節点としての機能を向上させるための駅前広場や自転車等駐車場の整備などの効果であると考えられます。

### ■駅乗降客数と人口の推移

	平成 17 年 (人/日)	平成 18 年 (人/日)	平成 19 年 (人/日)	平成 20 年 (人/日)	平成 21 年 (人/日)	平成 22 年 (人/日)	平成 23 年 (人/日)	平成 24 年 (人/日)	平成 25 年 (人/日)	平成 26 年 (人/日)	平成 26 年/ 平成 17 年
名和駅	4,946	4,654	5,114	5,115	4,765	4,770	4,875	4,975	5,287	5,247	1.06
聚楽園駅	4,450	4,638	4,610	4,703	4,735	4,747	4,968	5,215	5,541	5,647	1.27
新日鉄前駅	2,292	2,351	2,251	2,234	1,994	1,889	1,962	1,913	1,925	1,775	0.77
太田川駅	13,186	13,149	13,234	13,176	12,949	13,218	13,784	14,192	14,541	14,818	1.12
尾張横須賀駅	5,208	5,382	5,246	5,261	5,138	5,053	4,996	5,043	5,311	5,234	1.00
高横須賀駅	2,627	2,586	2,614	2,689	2,665	2,684	2,731	2,750	2,833	2,672	1.02
南加木屋駅	7,247	7,193	7,199	7,225	6,971	7,017	7,204	7,411	7,802	7,658	1.06
八幡新田駅	2,143	2,152	2,300	2,340	2,256	2,168	2,166	2,225	2,341	2,363	1.10
乗降客数合計	42,099	42,105	42,568	42,743	41,473	41,546	42,686	43,724	45,581	45,414	1.08
人口	103,573	104,793	105,893	106,845	107,657	108,142	109,206	110,385	111,256	112,146	1.08

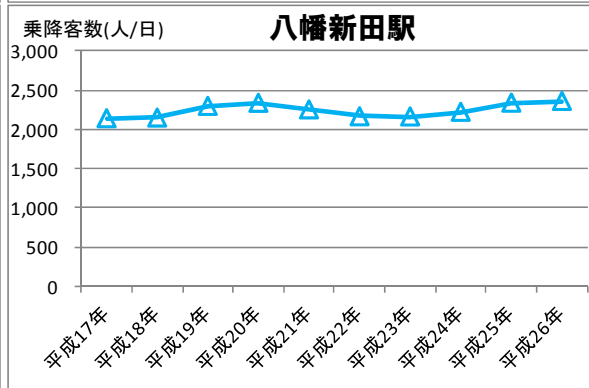
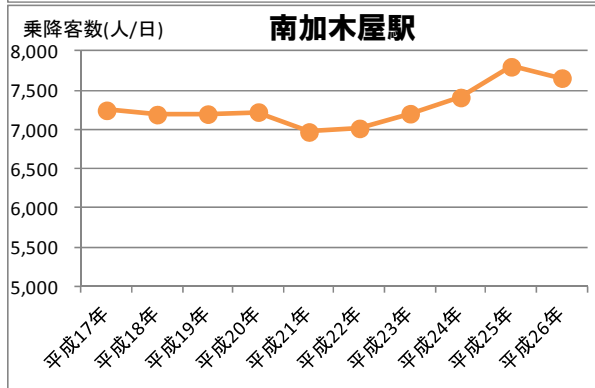
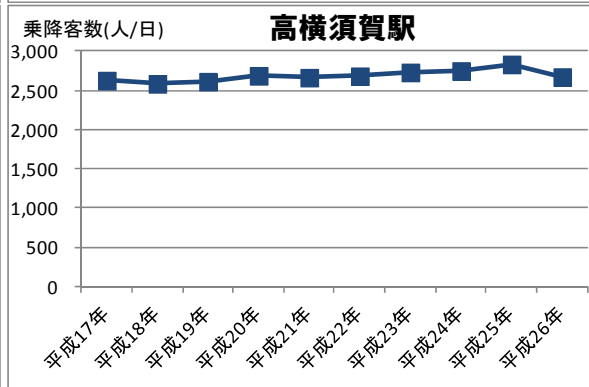
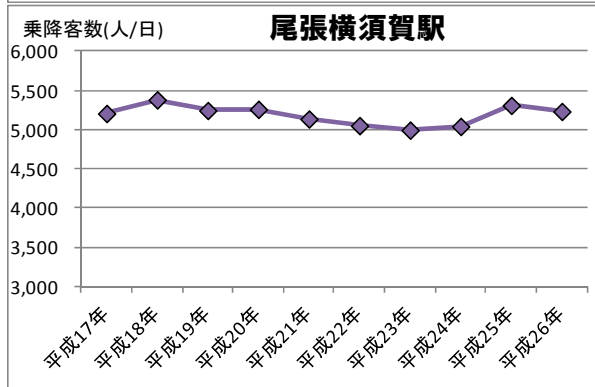
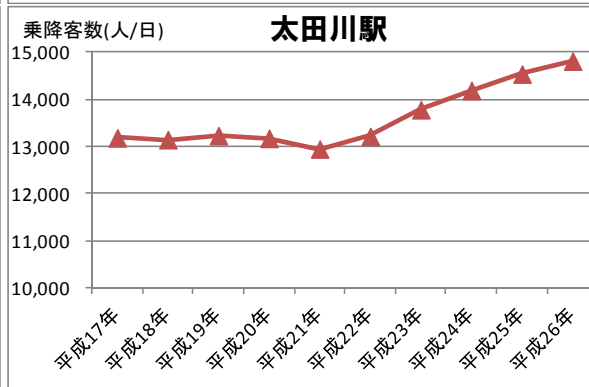
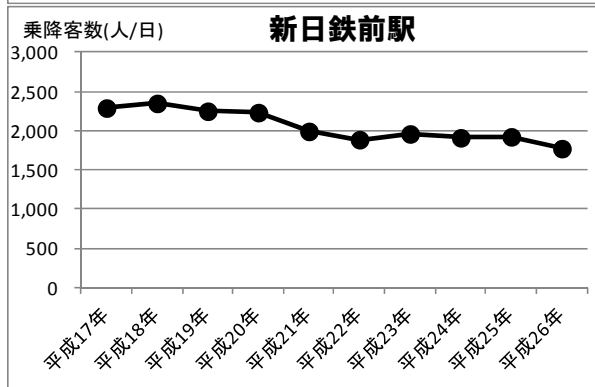
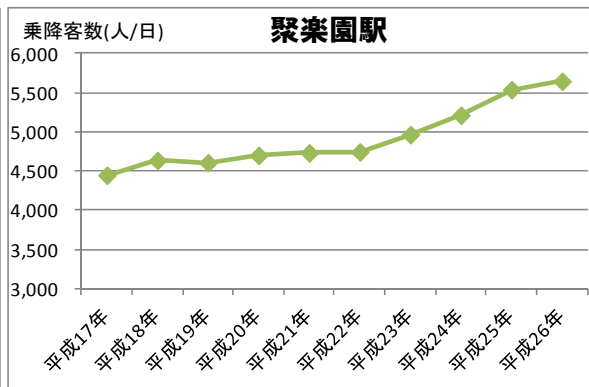
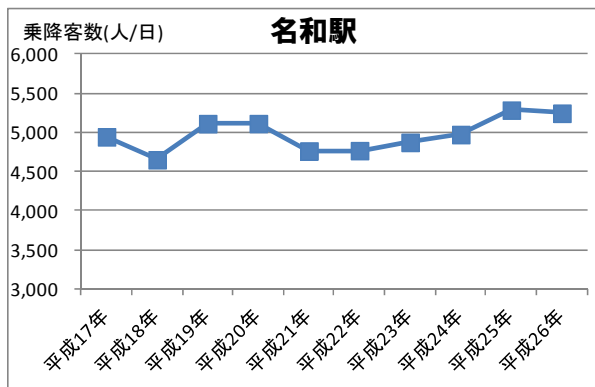
資料：東海市の統計（各年度版）

### ■駅乗降客数と人口の推移（平成 17 年を 1.00 とした場合の指数）



資料：東海市の統計（各年度版）

■ 駅別乗降客数の推移

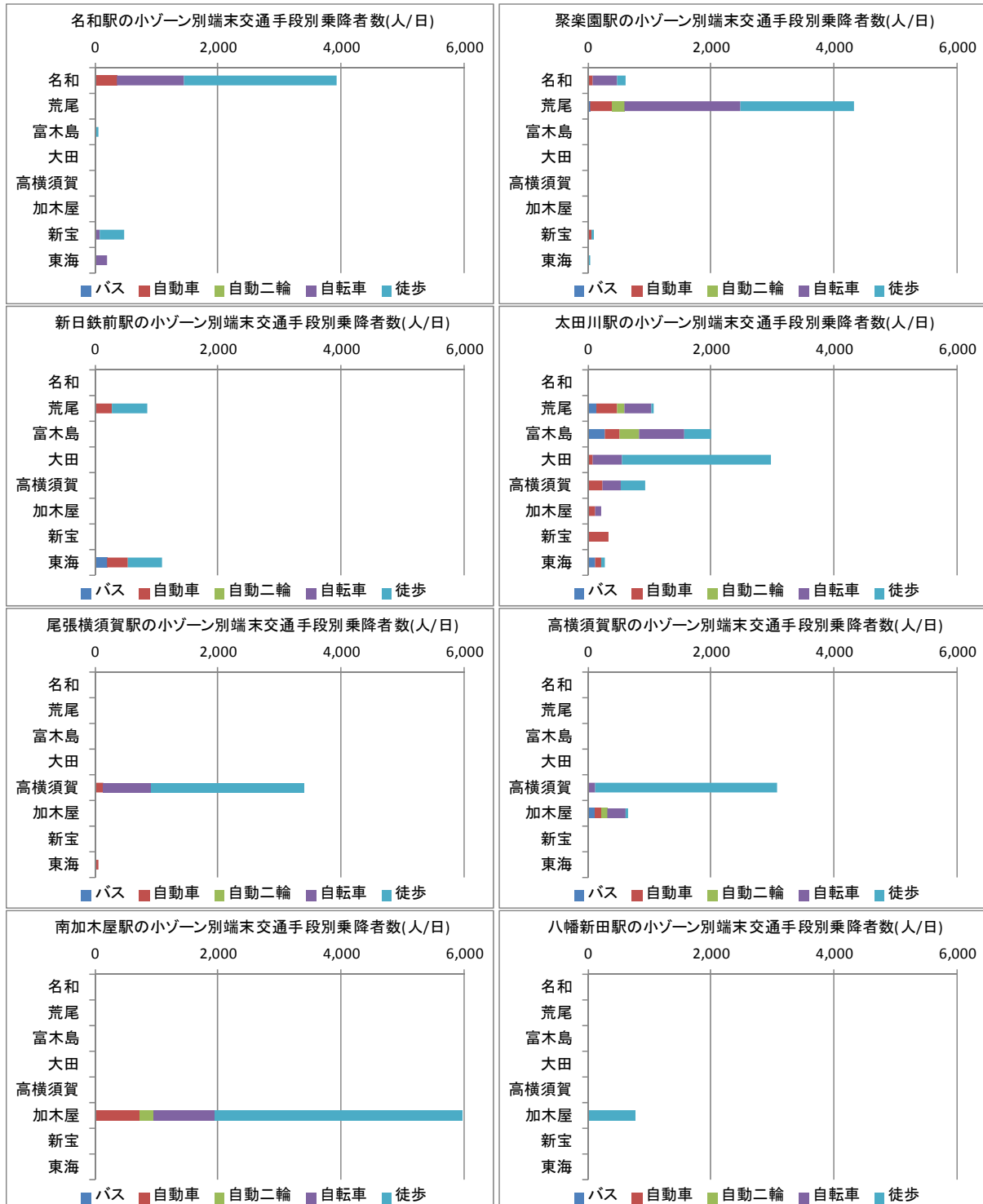


資料：東海市の統計（各年度版）

### 3) 端末交通手段（出発地から駅まで、又は駅から目的地までの交通手段）の状況

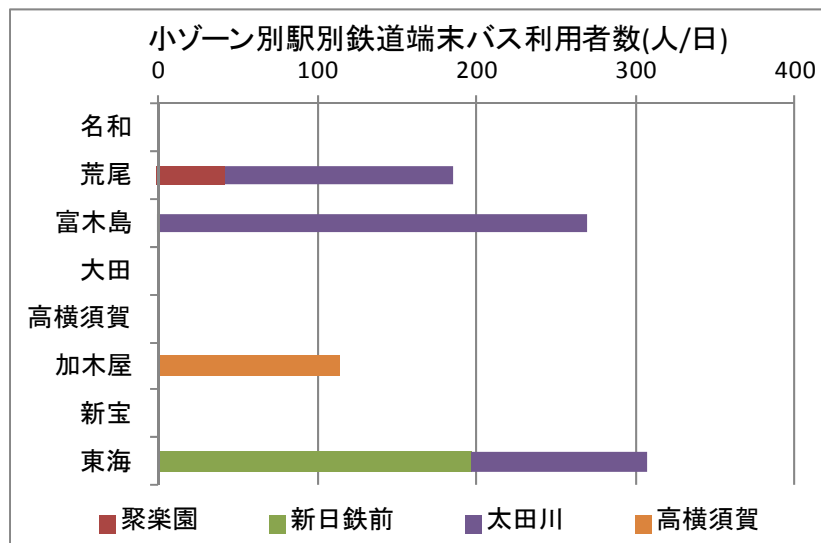
- ・各駅とも概ね徒歩と自転車の利用が多くなっています。
- ・太田川駅では鉄道の運行本数が多く、路線バスやらんらんバスとの連携拠点でもあり、駅前広場や自転車等駐車が整備されていることや民間等の駐車が設置されていることから、徒歩・自転車以外の交通手段が見られます。
- ・バスの利用が見られるのは、聚楽園駅、新日鉄前駅、太田川駅、高横須賀駅の4駅となっています。

#### ■ 駅別市内地区別端末交通手段別乗降者数



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会、平成23年）

■小ゾーン別駅別鉄道端末バス利用者数



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会、平成23年）

※地区名の範囲は、40ページの図に示すとおりである。



## 3-2 路線バス・循環バス「らんらんバス」の状況

### 1) バス路線とサービス水準

- ・路線バスは、太田川駅から上野台を經由し、JR共和駅を結ぶ上野台線と太田川駅から尾張横須賀駅、高横須賀駅を經由してJR大府駅を結ぶ横須賀線があり、上下線合わせて平日は上野台線が125本/日、横須賀線は36本/日の運行となっています。
- ・循環バスは、平成16年4月1日から「らんらんバス」の愛称で正式運行を開始し、平成24年3月に補助路線バスと統合・再編し、平成25年6月及び平成27年5月にダイヤ等の改正を行いました。
- ・らんらんバスは、現在、北・中・南の3ルートで平日は16本、休日は12本の運行となっています。また、1ルートあたりの運行時間は約100分となっています。
- ・らんらんバスは太田川駅前、聚楽園駅前、水深、加木屋車庫前の4箇所で他の循環バスへの乗り継ぎができます。このうち太田川駅前はずべてのルートが経由します。
- ・路線バス及びらんらんバスには、ICカードは導入されていません。
- ・路線バスは、対キロ区間制運賃、らんらんバスは、100円の均一運賃（小学生以下、障害者手帳保持者及びその介護人1人までは無料）となっています。隣接する名古屋市(210円)、知多市(200円)と比較しても、循環バスの運賃は半分程度となっています。

#### ■現在のバスの運行状況

種別	路線名	運行日	運行本数（本/日）				運行時間		停留所数
			平日		休日		平日	休日	
			上り	下り	上り	下り			
路線バス	上野台線	毎日	63	62	57	54	6:00~22:56	6:26~22:11	27
	横須賀線	毎日	18	18	14	14	6:14~20:32	6:49~20:36	14
らんらんバス	北ルート	毎日	8	8	6	6	6:49~19:05	8:34~17:25	53
	中ルート	毎日	8	8	6	6	7:10~19:57	8:55~18:17	52
	南ルート	毎日	8	8	6	6	6:37~19:13	8:22~17:33	45

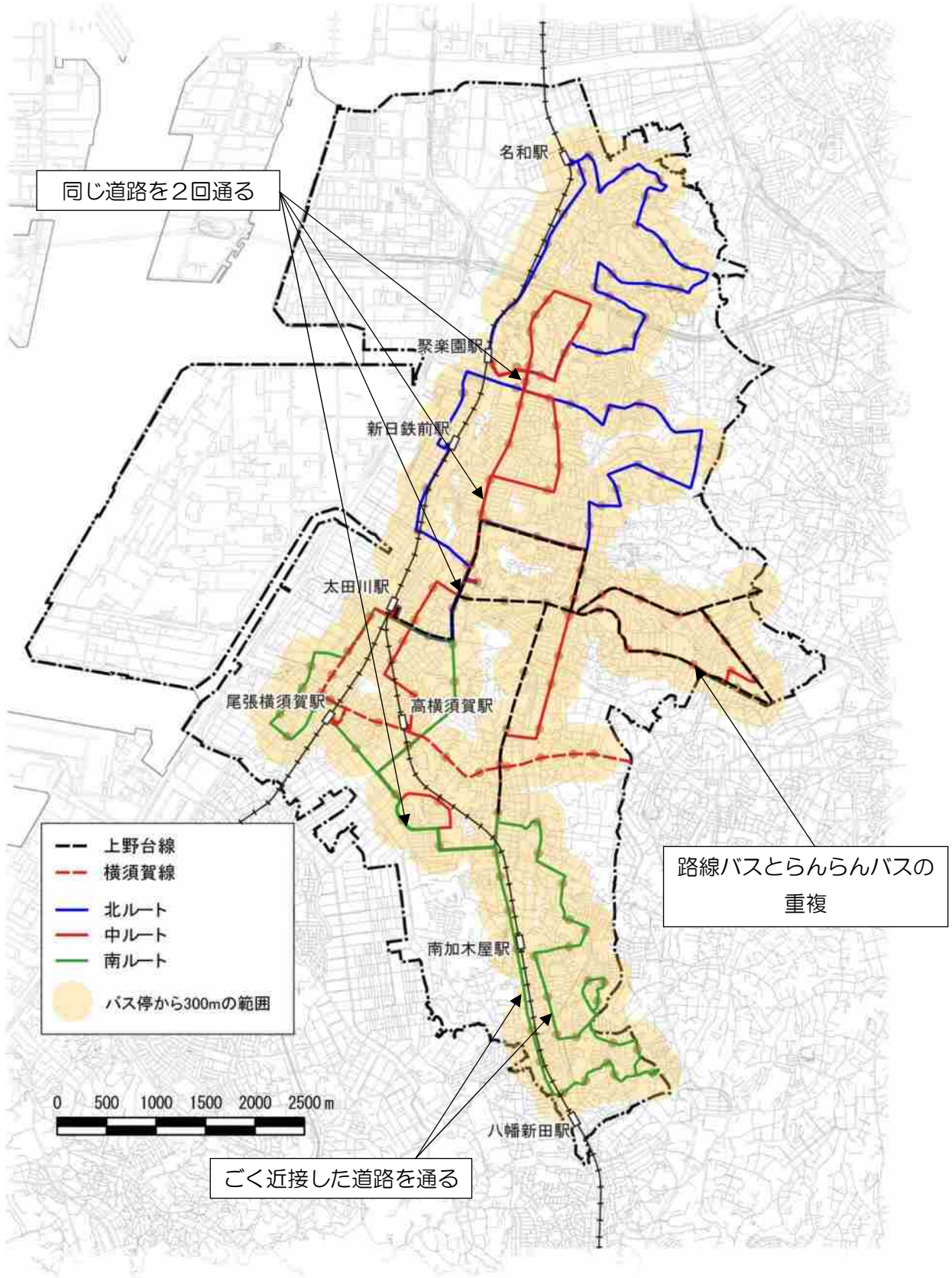
※路線バス：知多バス平成25年7月1日改正ダイヤ、らんらんバス：平成27年5月2日改正ダイヤ

※停留所数は東海市内の停留所のみ記載

資料：知多バス、東海市資料

- ・市内のほとんどの地区がバス停から 300m の範囲に入っていることから、らんらんバスは市内を隈なく巡っています。その一方で、循環系統とするために 1 つのルートで同じ道路を 2 回通行したり、近接する道路を通ったりするなど改善が求められます。

■バス路線の状況



## 2) 利用者数

- ・平成 24 年 3 月に補助路線バスとらんらんバスの統合・再編を実施し、運行本数や運行時間を改善した結果、利用者数の合計は増加しています。
- ・路線バスの年間利用者数は減少傾向にあり、交通事業者単独での運行が厳しくなっています。

### ■路線バスの年間利用者数の推移

単位：人/年

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
年間利用者数	384,000	379,000	376,000	367,000	367,000

資料：知多バス資料

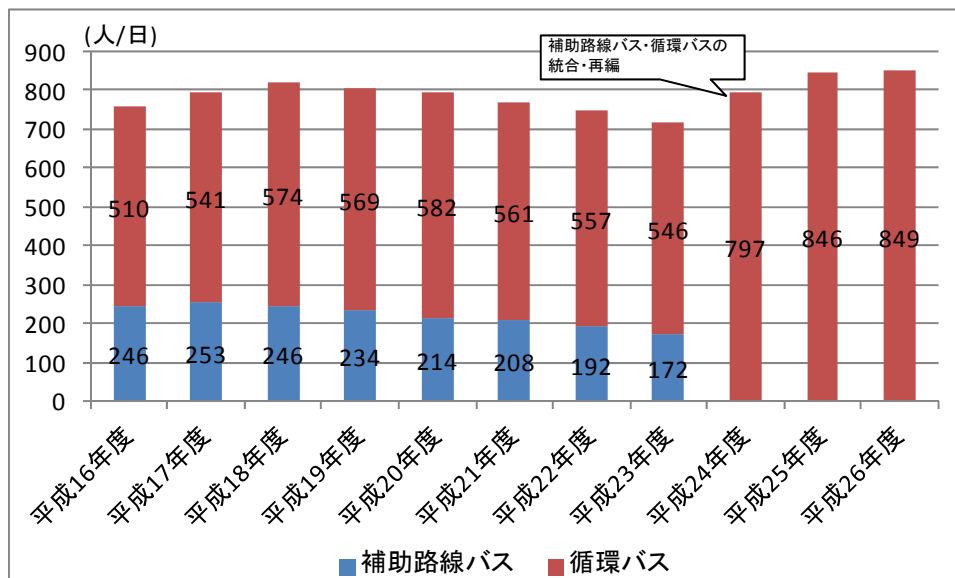
### ■補助路線バス、らんらんバスの年間利用者数の推移

単位：人/年

	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
補助路線バス	89,790	92,345	89,790	85,644	78,110	75,920	69,898	62,835			
らんらんバス	186,229	197,597	209,371	208,168	212,316	204,661	203,126	199,842	290,880	308,876	309,884
合計	276,019	289,942	299,161	293,812	290,426	280,581	273,024	262,677	290,880	308,876	309,884

資料：東海市資料

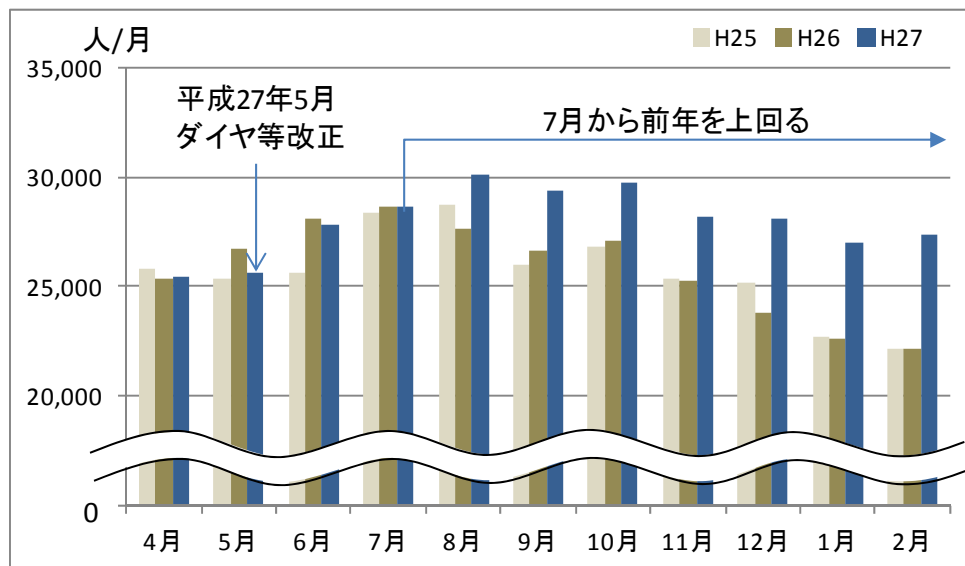
### ■補助路線バス、らんらんバスの 1 日平均利用者数の推移



資料：東海市資料

- ・平成 27 年 5 月にらんらんバスのダイヤ等の改正を行いました。改正当初は前年の同じ月よりも利用者数が減少しましたが、7 月以降は利用者が前年よりも増加し、2 月末までの時点で 8 ヶ月連続で前年の同じ月よりも利用者数が増えており、ダイヤ等の改正の効果が出ています。

■平成 27 年 5 月のダイヤ等改正後のらんらんバスの月別利用者数の変化（4 月～2 月）



資料：東海市資料

3) 高齢者運転免許証自主返納支援事業でのらんらんバスの回数券配布

- ・本市では、65歳以上の方で運転免許証を自主返納された方を対象に、循環バス（らんらんバス）回数券（2,000円分）及び交通安全グッズの贈呈を行っています。

※ただし、一人1回限り

【高齢者運転免許証自主返納支援事業の対象】

次の2つの条件をいずれも満たす方

- ・東海市民で満65歳以上の方
- ・平成23年4月1日以降に有効期限内のすべての運転免許証を自主返納された方

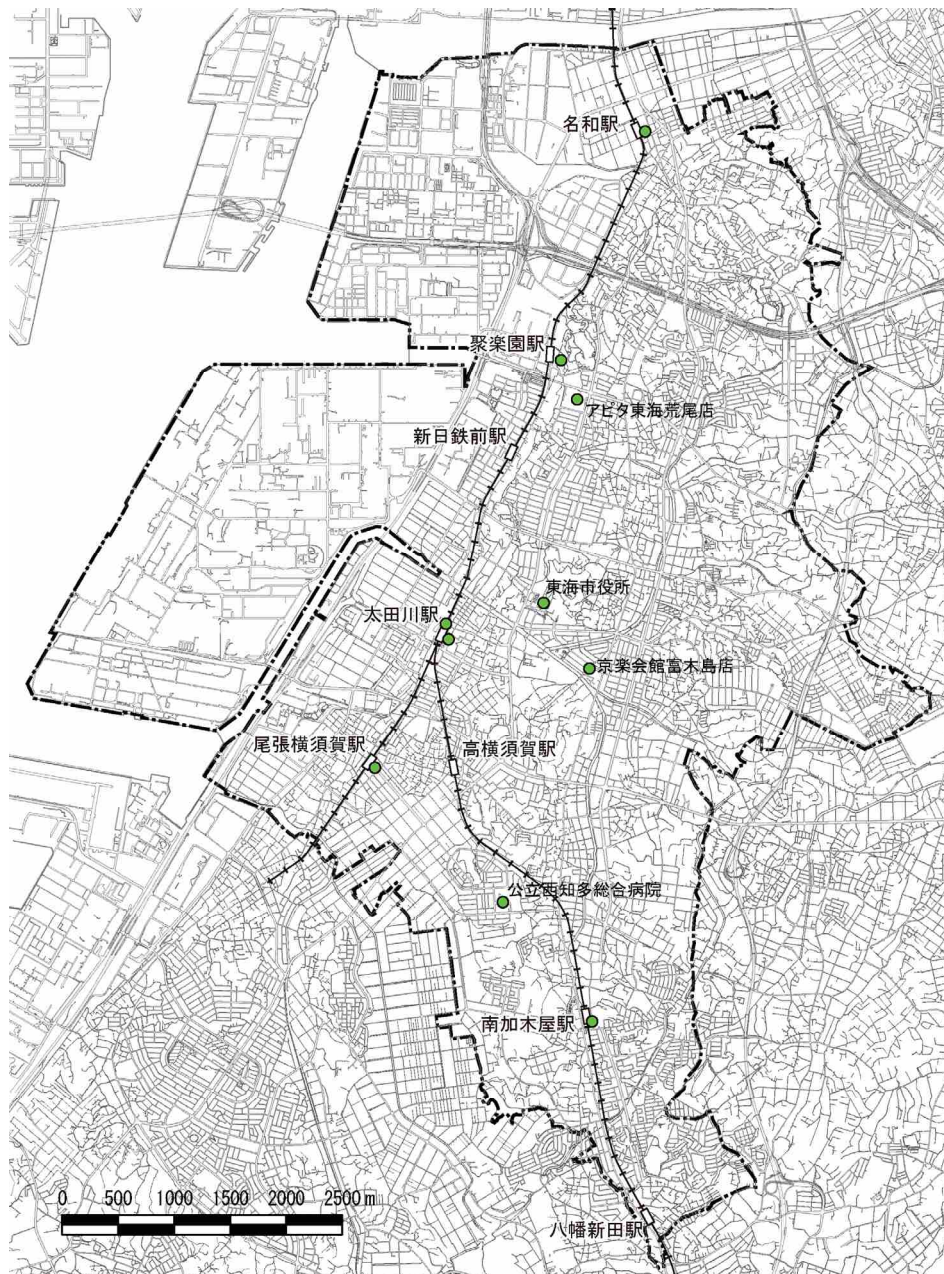
### 3-3 タクシーの状況

タクシーは、鉄道やバスが運行していない地域や時間帯で利用できるとともに、鉄道やバスで対応できない「今すぐに」、「ここで」移動したい需要に応えるとともに、路線に限定されない点で災害等で不通になることがないことから、人々の移動の最も基礎を支える公共交通機関です。

#### 1) タクシー乗り場の設置状況

鉄道駅や病院などにタクシー乗り場が設置されています。らんらんバスが乗り入れる駅のうち、高横須賀を除く各駅にタクシー乗り場が設置されています。

#### ■タクシー乗り場の設置状況



資料:名鉄知多タクシー

## 2) タクシー事業者における利便性向上の取り組み

本市で営業するタクシー事業者においては、電話だけでなくスマートフォンアプリによるタクシーの配車、プリペイドカード、クレジットカード及び電子マネーを使った現金以外での料金の決済など、利便性向上のサービスが行われています。

manaca（マナカ）などの交通系電子マネーは平成 28 年 4 月から一部のタクシーで利用できるようになります。

## 3) 高齢者・障害者福祉におけるタクシーの活用

### (1) タクシー事業者の取り組み

本市で運行するタクシー事業者では、70 歳以上の方への割引<sup>3</sup>および身体が不自由な方への割引（いずれも 1 割引、両者の重複は不可）を行っています。

### (2) 本市の取り組み

本市では、要介護認定を受けている高齢者の方や障害者の方の外出を援助するため、タクシー料金の助成を行っています。

#### ■リフト付福祉タクシー料金への助成（高齢者向け）

内容	外出のためにリフト付きタクシーを利用する方に初乗料金分の助成券を年間で 24 枚渡す。
対象者	要介護 3・4・5 のいずれかに認定された 65 歳以上の方。

#### ■福祉タクシー等料金助成（障害者向け）

種類	対象者	内容
福祉タクシー	(1) 1、2 級の身体障害者手帳の交付を受けている方又は 3 級の身体障害者手帳の交付を受けている方のうち、視覚・下肢・体幹機能障害のある方。 (2) 療育手帳の交付をされている方。	
リフト付福祉タクシー	1、2 級の身体障害者手帳の交付を受けている方又は 3 級の身体障害者手帳の交付を受けている方のうち、視覚・下肢・体幹機能障害のある方で、次の条件を満たす方。 (1) 常時が床又はこれに準ずる方。 (2) 車いすを利用しており、リフト付福祉タクシーを利用することが適当と認められる方。	

※いずれの場合も、自動車改造費の補助を受けて自動車を改造した方で、かつ、当該自動車を使用している方は対象外となっています。

<sup>3</sup> タクシー事業者によっては運転経歴証明書の提示が必要な場合があります。

## 4. 地域の現状等

### 4-1 本市の概況

本市は、愛知県の西部、知多半島の西北端に位置しており、西は伊勢湾に面し、北は名古屋市、東は大府市、東浦町、南は知多市に接しています。本市から名古屋市の中心地区まで約 15km の距離であり、太田川駅より名古屋駅までは名鉄常滑線で約 20 分で行くことができます。

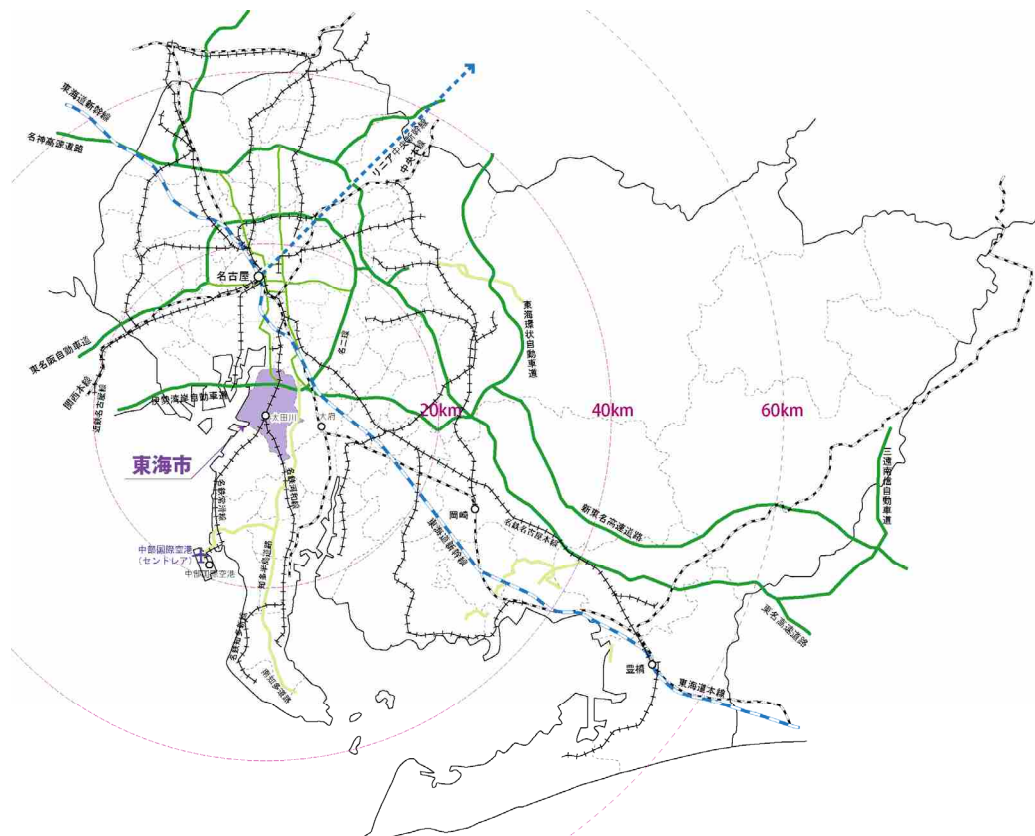
本市の大きさは東西 8.06km、南北 10.97km、面積 43.43km<sup>2</sup> となっています。

本市の南北を通過する西知多産業道路によって、本市域は内陸部と臨海部に区分されます。内陸部は鉄道駅周辺や幹線道路沿道を中心に住宅地として開発されています。臨海部は愛知県の主要な工業地域である名古屋南部臨海工業地帯の一角として、中部圏最大の鉄鋼業の集積地となっています。

道路網では、東西に伊勢湾岸自動車道、南北に名古屋高速道路4号東海線、西知多産業道路は走る幹線道路ネットワークの結節点となっています。鉄道は、名鉄常滑線と名鉄河和線が南北方向に通っており、市内に8つの駅があります。このうち市内で最も乗降客数の多い太田川駅は名鉄常滑線・河和線の分岐駅であり、特急が停車するなど主要な公共交通の結節点となっています。また、本市は中部国際空港から 20km 圏内にあり、国際産業ハブ港を目指す名古屋港の港湾区域であるなど、陸・海・空の交通の要衝といえる地域となっています。

さらに、平成 39 年の開業を目指して整備が進められているリニア中央新幹線が開業すると、品川までおよそ 1 時間で行くことができるようになります。

#### ■東海市の位置

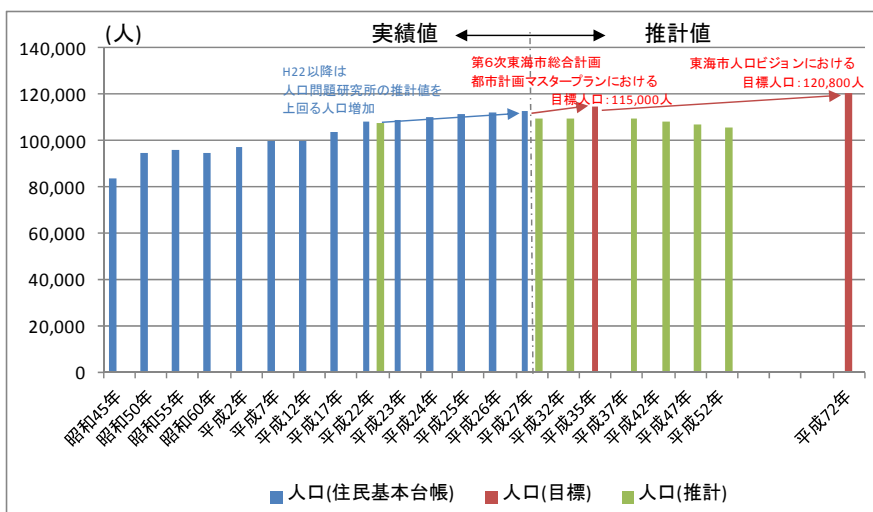


## 4-2 人口・世帯

### 1) 人口の推移

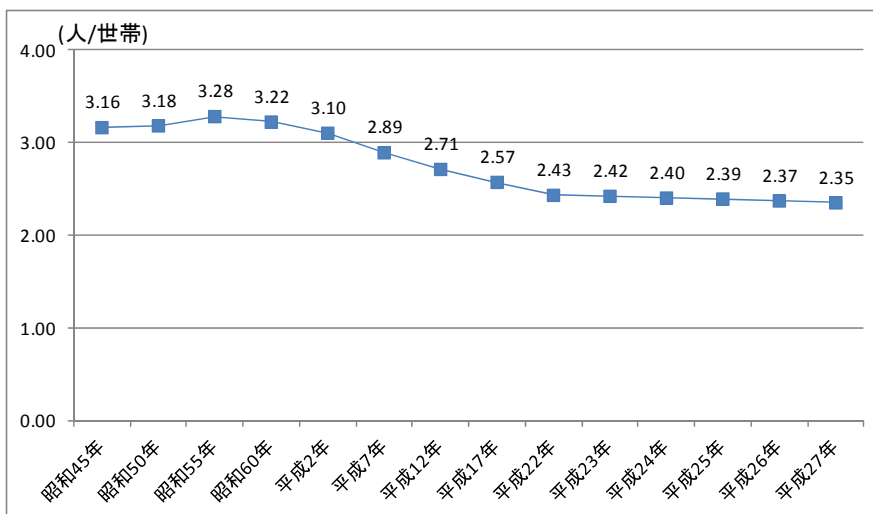
- ・本市の人口は、わが国全体の人口減少の中にあって、依然として増加傾向にあり、平成 27 年 12 月 1 日時点では 113,555 人となっています。
- ・1 世帯あたりの人員数は昭和 55 年以降減少傾向にあり、昭和 55 年の 1 世帯あたり 3.28 人に対して、平成 27 年はその約 7 割にあたる 1 世帯あたり 2.35 人となっています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所による将来の人口予測では、平成 32 年以降人口が減少することが予測されていますが、本市では、太田川駅周辺地区をはじめとするまちづくりや新たな企業立地等による就業の場の提供など、定住人口増加に向けた施策を検討しており、平成 27 年 10 月に策定した東海市総合戦略では、平成 72 年の目標人口として約 12 万人に設定しています。

#### ■人口の推移



資料:住民基本台帳、第6次東海市総合計画、東海市人口ビジョン、国立社会保障・人口問題研究所

#### ■1 世帯あたり人員数の推移



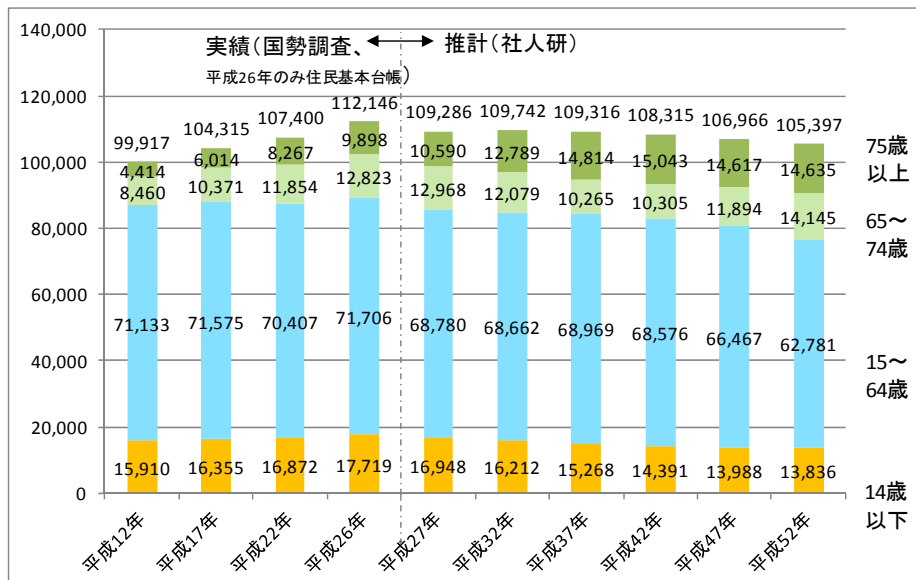
資料:住民基本台帳



## 2) 年齢階層別人口の推移

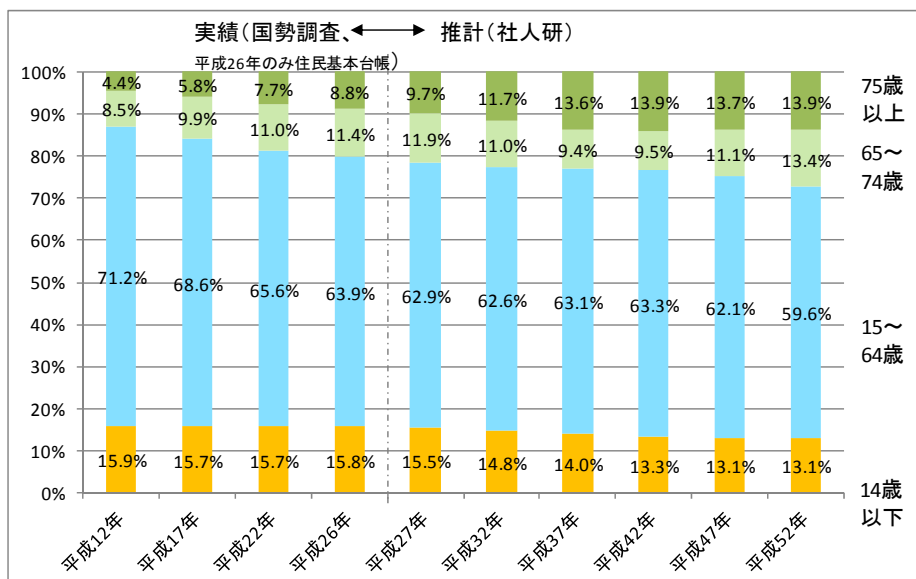
- ・平成 22 年時点での国勢調査での高齢化率は 18.7%、平成 26 年 9 月 1 日時点での住民基本台帳での高齢化率は 20.2%となっています。
- ・愛知県全体での高齢化率は平成 26 年時点で 23.2%となっており、本市の高齢化率は愛知県全体よりも 3 ポイント低くなっています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計では、今後、高齢者人口、高齢化率とも増えると予測されており、平成 52 年時点では高齢化率が 27%を超えると予測されています。一方、75 歳以上の後期高齢者の比率は、平成 42 年から平成 52 年までは 14%近くで頭打ちとなりますが、その後、団塊ジュニア世代が後期高齢者となるため、後期高齢者の人口、比率とも上昇することが想定されます。

### ■年齢階層別人口の推移



資料:国勢調査、住民基本台帳、国立社会保障・人口問題研究所

### ■年齢階層別内訳の推移

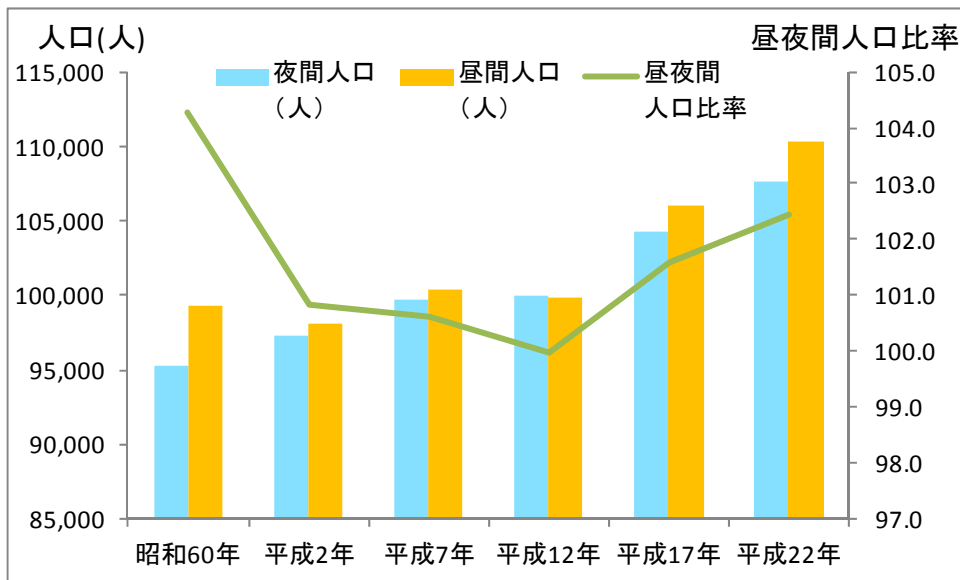


資料:国勢調査、住民基本台帳、国立社会保障・人口問題研究所

### 3) 昼夜間人口の推移

- ・ 昼間人口は、昭和 60 年から平成 12 年にかけて、ほぼ横ばいとなっていました。平成 17 年以降は増加しています。これに伴って、昼夜間人口比率も平成 12 年を境に増加に転じ、平成 22 年時点では 102.4 となっています。

#### ■昼夜間人口の推移



	夜間人口 (人)	流出口 (人)	流入人口 (人)	流入超過 人口 (人)	昼間人口 (人)	昼夜間 人口比率
昭和60年	95,274	20,237	24,299	4,062	99,336	104.3
平成2年	97,282	24,991	25,795	804	98,086	100.8
平成7年	99,738	26,959	27,565	606	100,344	100.6
平成12年	99,917	26,864	26,831	-33	99,884	100.0
平成17年	104,315	28,111	29,755	1,644	105,959	101.6
平成22年	107,690	27,207	29,824	2,617	110,307	102.4

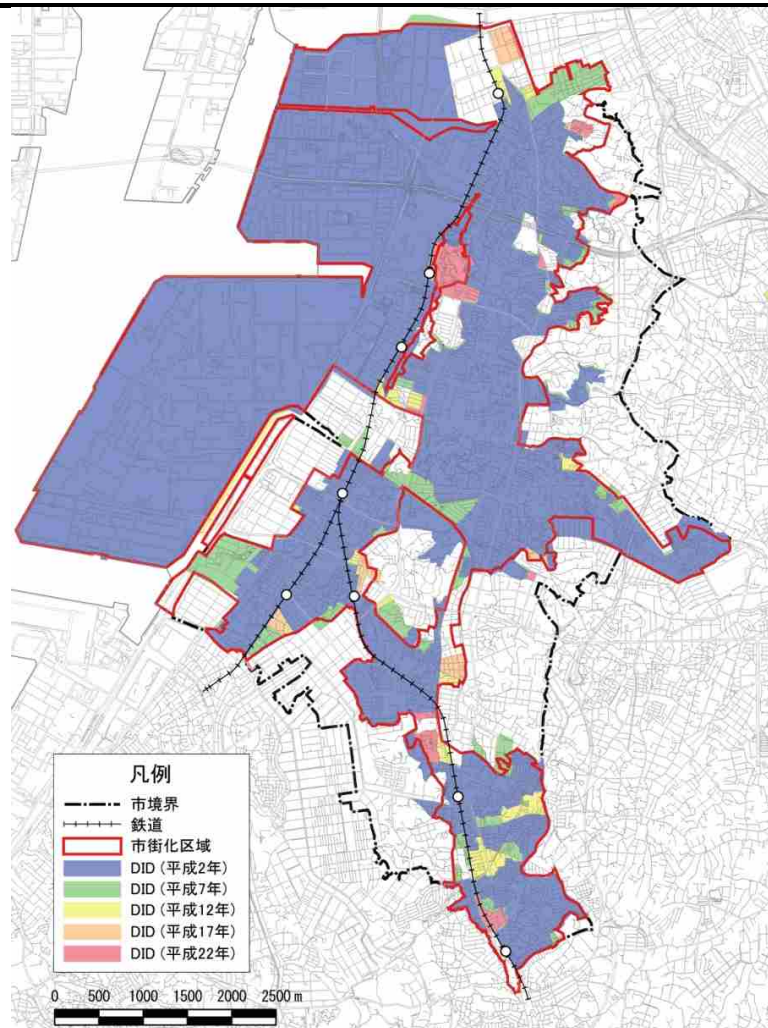
資料:国勢調査

#### 4) DID (人口集中地区) の変遷

- ・本市のDIDは平成2年から平成22年までの間、一貫して面積、人口ともに増加しています。
- ・DID区域は市域面積の概ね3分の2を占めており、平成22年のDID面積は、平成2年と比較して7%の増加となっています。
- ・DID人口割合が増加しており、平成22年ではDID区域内に本市の人口の88.4%が居住しています。

##### ■DIDの推移

	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成22年 平成2年
総人口(人)	97,358	99,738	99,921	104,339	107,690	1.11
DID人口(人)	80,932	86,738	87,014	91,480	95,211	1.18
DID人口割合(%)	83.0	87.0	87.1	88.0	88.4	1.06
総面積(ha)	4,336	4,336	4,336	4,336	4,336	1.00
DID面積(ha)	2,640	2,770	2,718	2,711	2,815	1.07
DID面積割合(%)	61.0	63.9	62.7	63.0	64.9	1.06
人口密度(人/km <sup>2</sup> )	2,245	2,300	2,304	2,406	2,484	1.11
DID人口密度(人/km <sup>2</sup> )	3,066	3,131	3,201	3,374	3,382	1.10



資料:国勢調査

## 4-3 土地利用動向

### 1) 土地利用状況

- ・本市の平成 26 年の民有地面積は、総面積 3,114ha で、市域面積 4,343ha の約 7 割を占めています。そのうち最も多いのは宅地で、面積 2,134ha となっています。
- ・宅地は年々増加する一方で、田畑などの農地や山林は減少する傾向にあります。

#### ■民有地面積の推移（単位：ha）

	総面積	田	畑	宅地	山林	原野	雑種地	その他
平成 22 年	3,138	265	490	2,105	70	9	192	7
平成 23 年	3,130	260	480	2,113	67	9	194	7
平成 24 年	3,124	257	474	2,117	64	9	196	7
平成 25 年	3,116	251	466	2,126	62	9	195	7
平成 26 年	3,114	250	461	2,134	62	9	192	6

資料：東海市の統計（平成 26 年度）

### 2) 用途地域

- ・本市は、全域（4,343ha）が都市計画区域となっており、うち市街化区域が約 7 割（2,969ha）、市街化調整区域が約 3 割（1,374ha）となっています。
- ・市街化区域内では、臨海部に工業系用途地域、鉄道駅周辺（名和、太田川、尾張横須賀、高横須賀、南加木屋）を中心に商業系用途地域を指定しています。
- ・住居系の用途地域は、比較的店舗等の生活利便施設が立地しやすい準住居地域や第 2 種住居地域を都市計画道路名古屋半田線をはじめとする主要な幹線道路沿いに指定しています。

#### ■用途地域別面積

	総面積	市街化区域					
		住居系					
		第1種 低層住 居専用 地域	第2種 低層住 居専用 地域	第1種 中高層 住居専 用地域	第1種 住居 地域	第2種 住居 地域	準住居 地域
面積(ha)	4,343	115	2	651	476	73	24
構成比(%)	100.0	2.6	0.1	15.0	11.0	1.7	0.6

	市街化区域						市街化 調整 区域
	商業系		工業系			計	
	近隣 商業 地 域	近隣 商業 地 域	準工業 地 域	工業 地 域	工業 専 用 地 域		
面積(ha)	81	16	92	175	1,264	2,969	1,376
構成比(%)	1.9	0.4	2.1	4.0	29.1	68.4	31.6

資料：東海市の統計（平成 26 年度）



### 3) 市街地開発の動向

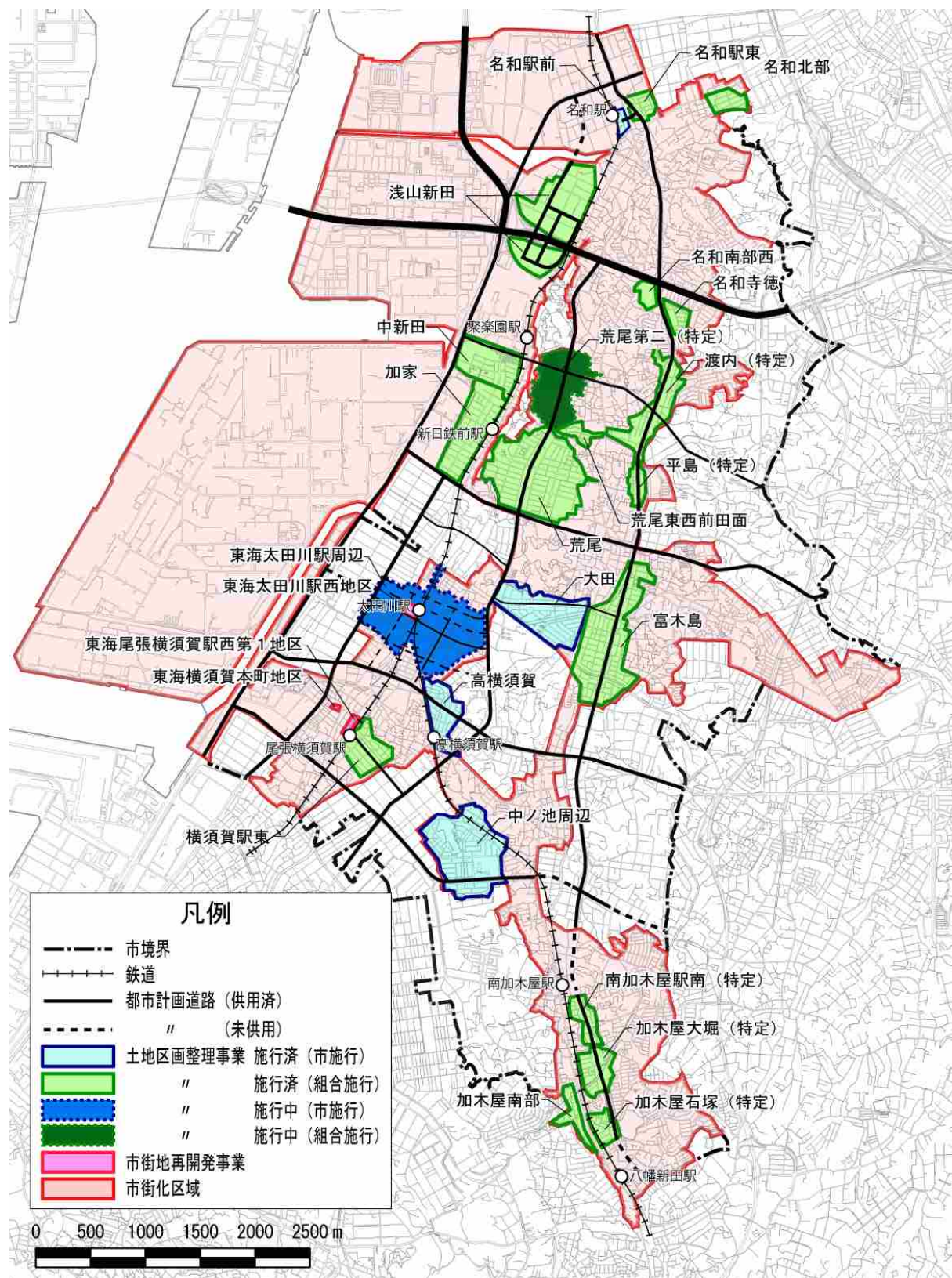
- ・本市では、鉄道駅周辺や（都）名古屋半田線をはじめとする主要幹線道路を含んだ 23 地区で土地地区画整理事業が施行されています。このうち 21 地区が施行済となっており、現在は東海太田川駅周辺と荒尾第二（特定）の 2 地区で施行中となっています。
- ・市街地再開発事業は、市内で 3 地区で施行されています。このうち尾張横須賀駅周辺の 2 地区（東海尾張横須賀駅西第 1 地区、東海横須賀本町地区）が施行済で、現在、東海太田川駅西地区市街地再開発事業が施行中となっています。
- ・この他に、都市計画マスタープランで地区拠点となっている南加木屋駅周辺地区では、（都）名古屋半田線の整備に合わせて地区計画による駅前広場及びアクセス道路の整備が進められています。

#### ■土地地区画整理事業の実施状況（平成 27 年 4 月 1 日時点）

		地区名	施行面積(m <sup>2</sup> )	施行年度
		施行済	市施行 (4 地区)	中ノ池周辺
大田	276,602			昭和 57 年～昭和 63 年
名和駅前	22,113			昭和 62 年～平成 7 年
高横須賀	227,638			昭和 63 年～平成 13 年
計	966,803			
組合施行 (17 地区)	地区名		施行面積(m <sup>2</sup> )	施行年度
	加家		244,880	昭和 39 年～昭和 43 年
	富木島		456,365	昭和 41 年～昭和 51 年
	横須賀駅東		133,465	昭和 45 年～昭和 55 年
	加木屋南部		81,199	昭和 48 年～昭和 52 年
	荒尾		577,046	昭和 53 年～平成元年
	南加木屋駅南(特定)		70,672	昭和 53 年～昭和 59 年
	荒尾東西前田面		39,351	昭和 53 年～昭和 58 年
	名和北部		61,535	昭和 56 年～平成 2 年
	名和駅東		61,746	昭和 59 年～平成 4 年
	平島(特定)		53,953	平成 2 年～平成 8 年
	加木屋大堀(特定)		111,713	昭和 63 年～平成 10 年
中新田	205,393	平成 3 年～平成 14 年		
浅山新田	425,883	平成 5 年～平成 18 年		
加木屋石塚(特定)	60,620	平成 7 年～平成 18 年		
名和寺徳	37,792	平成 18 年～平成 23 年		
渡内(特定)	213,922	平成 4 年～平成 25 年		
名和南部西	33,117	平成 20 年～平成 25 年		
計	2,868,652			
施行中	市施行 (1 地区)	地区名	施行面積(m <sup>2</sup> )	施行年度
		東海太田川駅周辺	643,000	平成 4 年～平成 32 年
	計	643,000		
	組合施行 (1 地区)	地区名	施行面積(m <sup>2</sup> )	施行年度
		荒尾第二(特定)	287,400	平成 7 年～平成 28 年
計	287,400			

資料：東海市資料

■市街地開発の状況

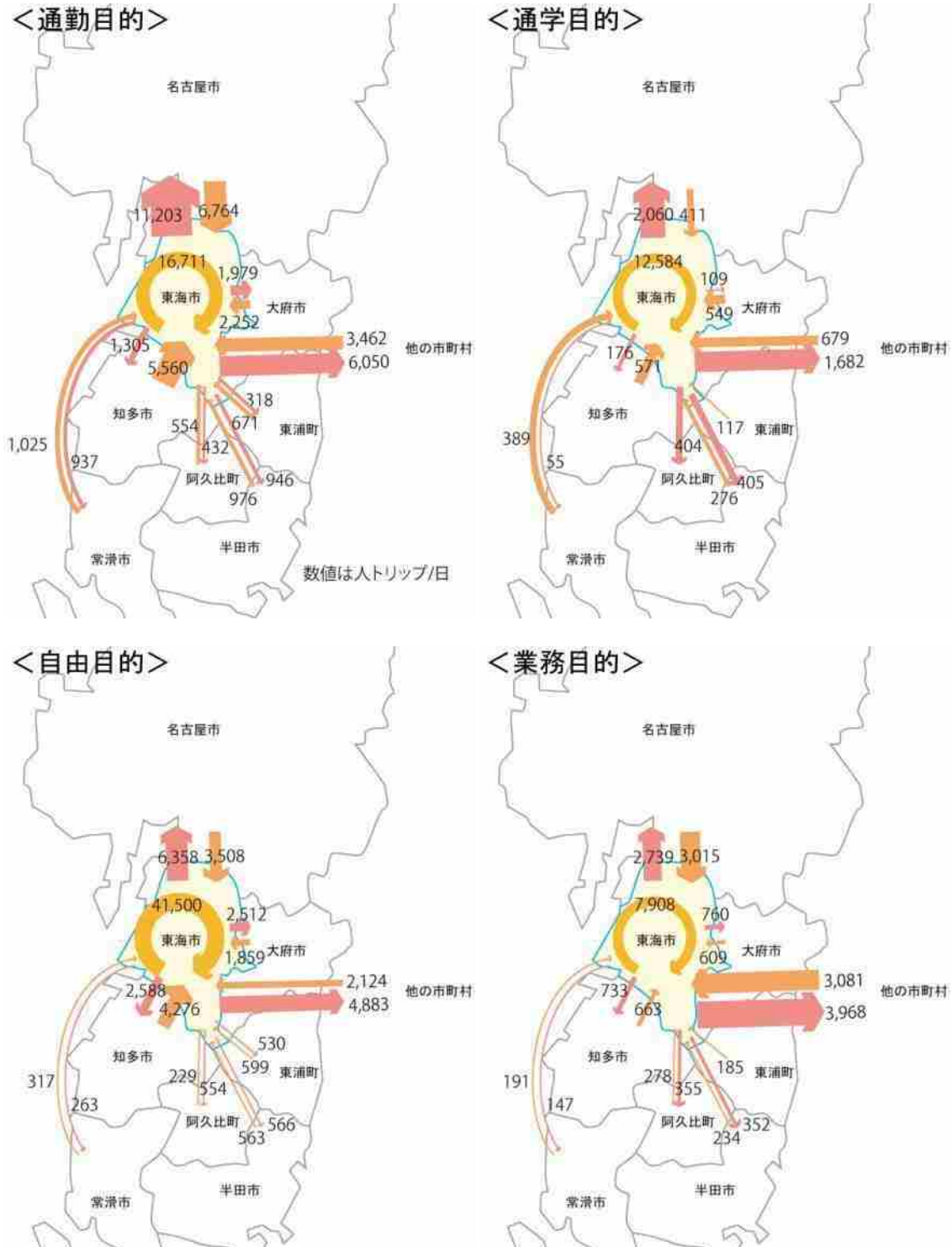


## 4-4 東海市内外の目的別交通手段別の移動状況

### 1) 市内外との流動特性

- ・市外との流動については、名古屋市との間の流動が最も多くなっています。

#### ■東海市内及び近隣自治体との間の交通量



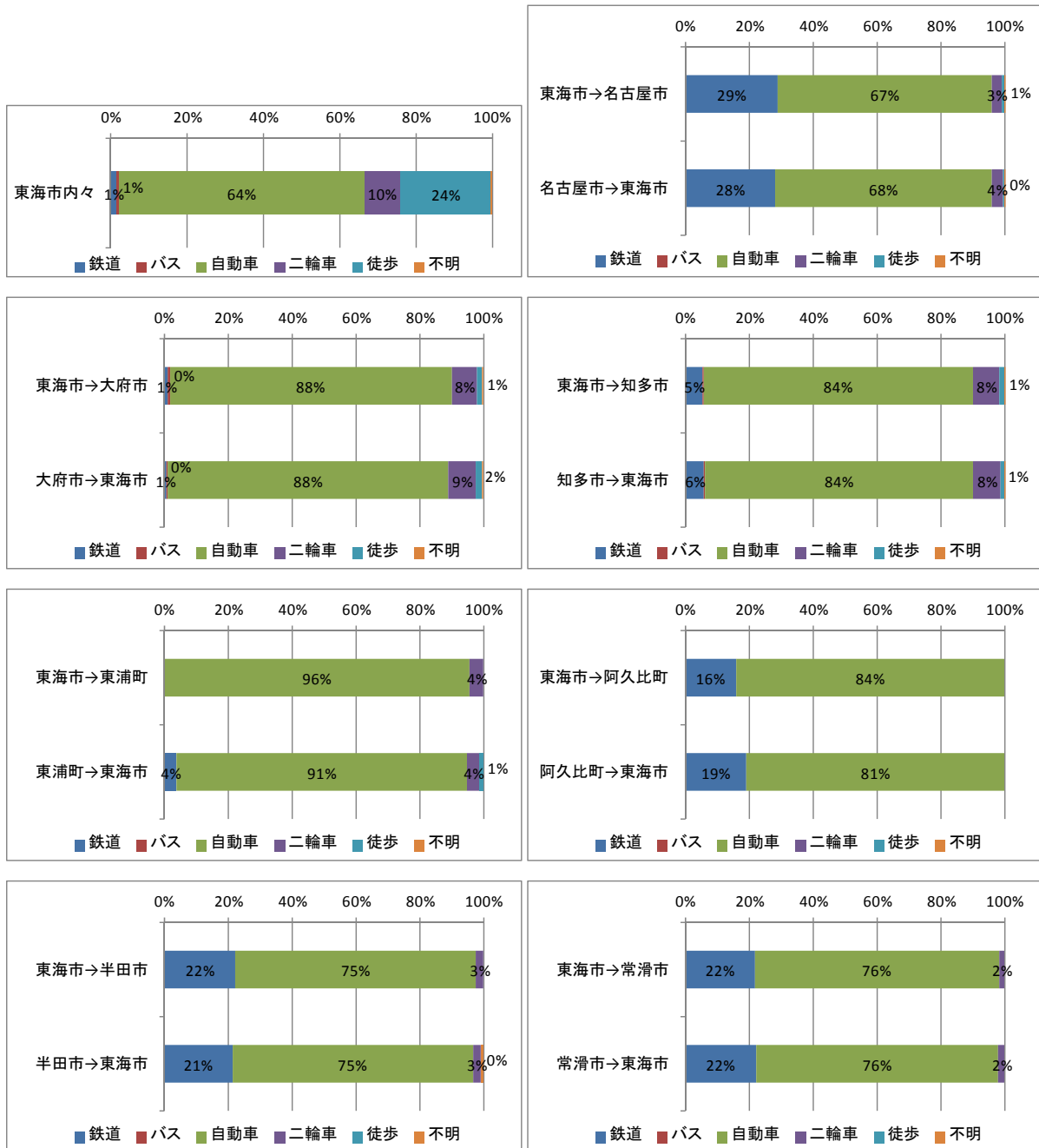
資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会、平成23年）



## 2) 市内外との流動における交通手段選択

- ・公共交通の分担率は、名古屋市との間では約3割、半田市や常滑市で約2割となっている一方で、知多市や東浦町、大府市では公共交通の分担率が低く、自動車や二輪車での移動が中心となっています。
- ・市内の移動では公共交通の分担率は2%にとどまっており、自動車、二輪車、徒歩の移動が主体となっています。

### ■東海市内及び近隣自治体との間の移動における代表交通手段（主な交通手段）分担率

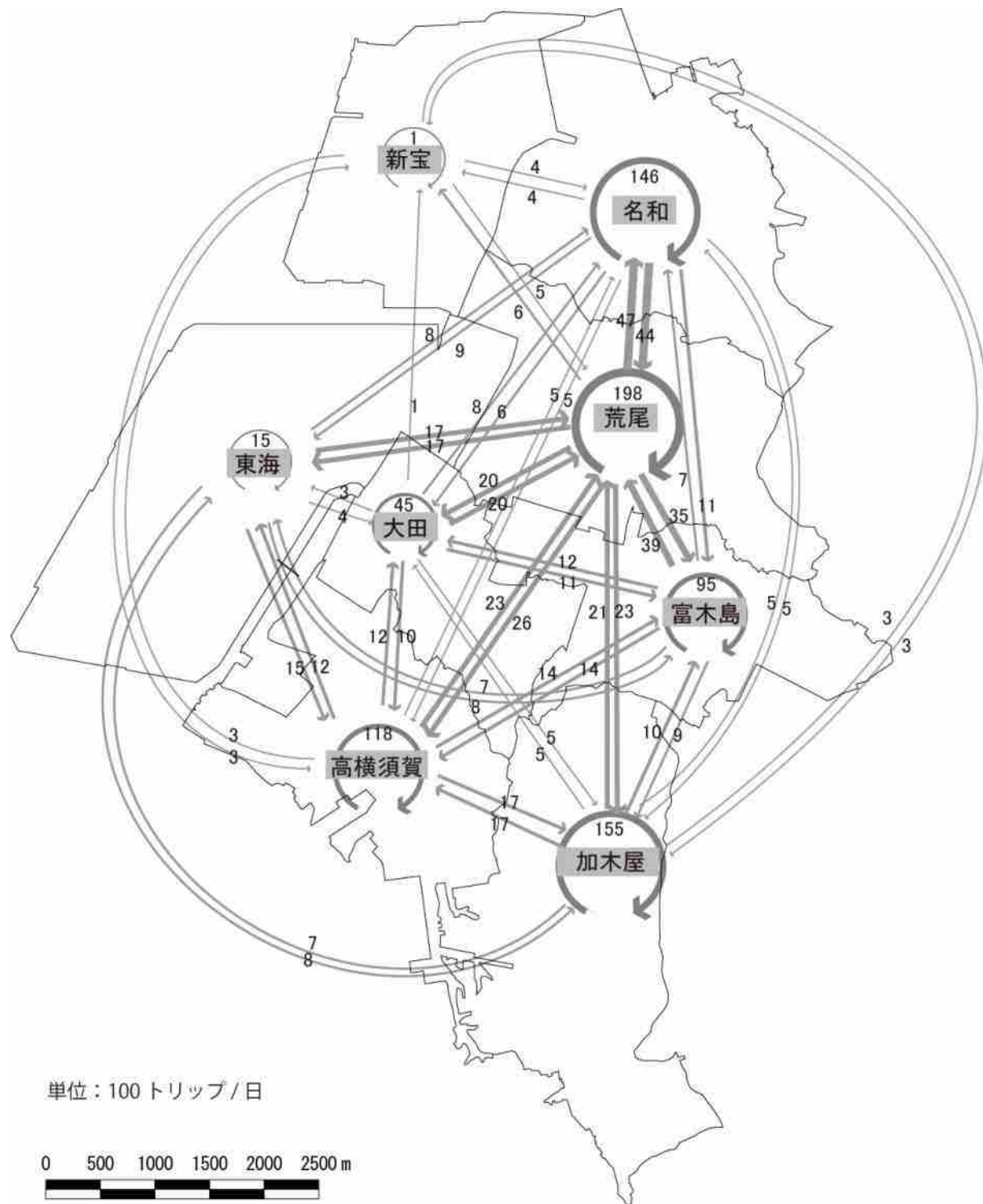


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会、平成23年）

### 3) 市内の地区間移動特性

- ・平成 23 年時点における市内の地区間の移動では、病院や商業施設のある荒尾地区との間の移動が多くなっています。

#### ■東海市内の地区間交通量

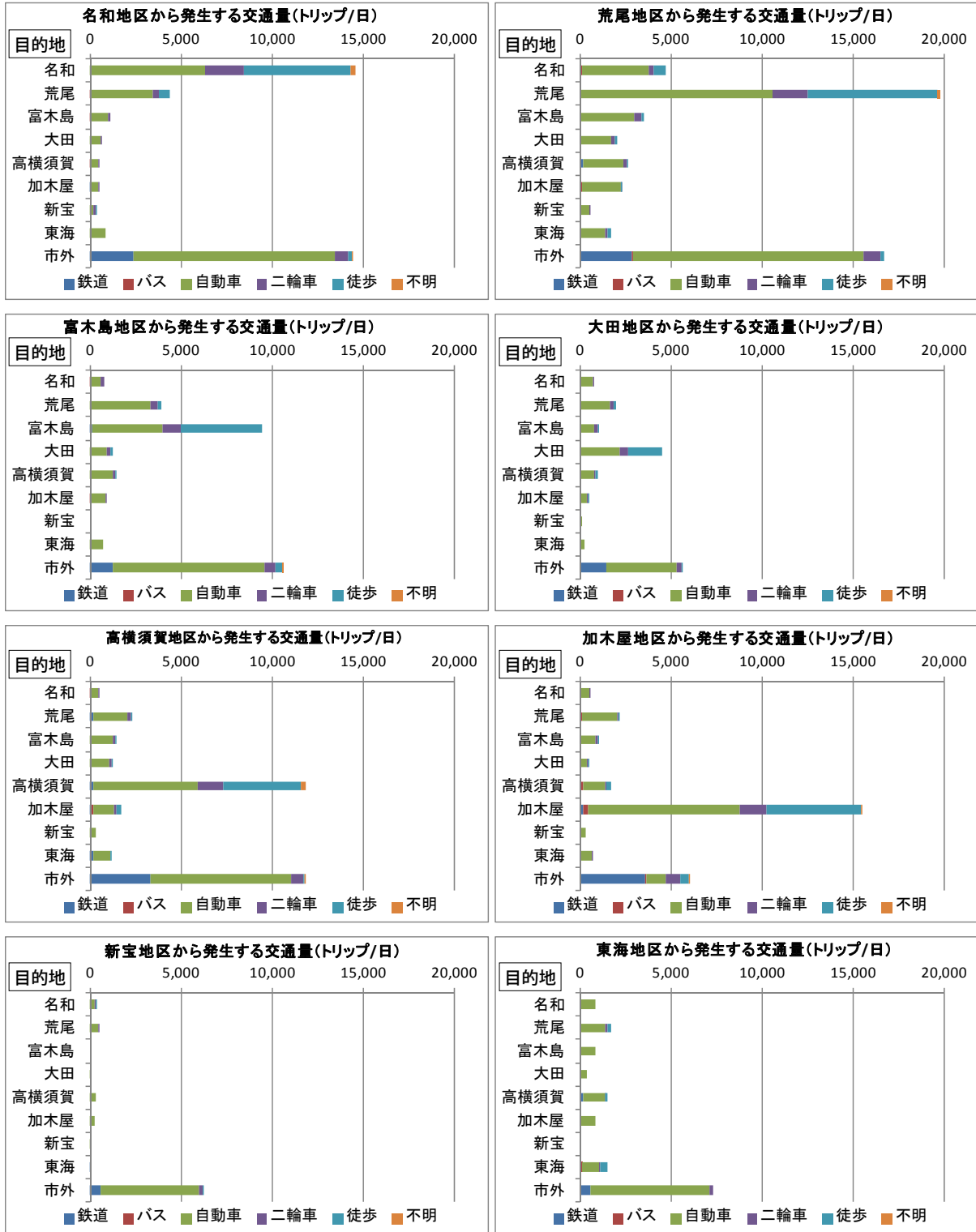


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会、平成 23 年）

#### 4) 市内の地区間移動における交通手段選択

- ・どの地区においても、地区内の移動ではほとんどが徒歩、自動車、二輪車を使っています。
- ・市内の他の地区への移動では、ほとんどの人が自動車を使っています。

■東海市内の地区別目的地別代表交通手段別交通量（全年代）

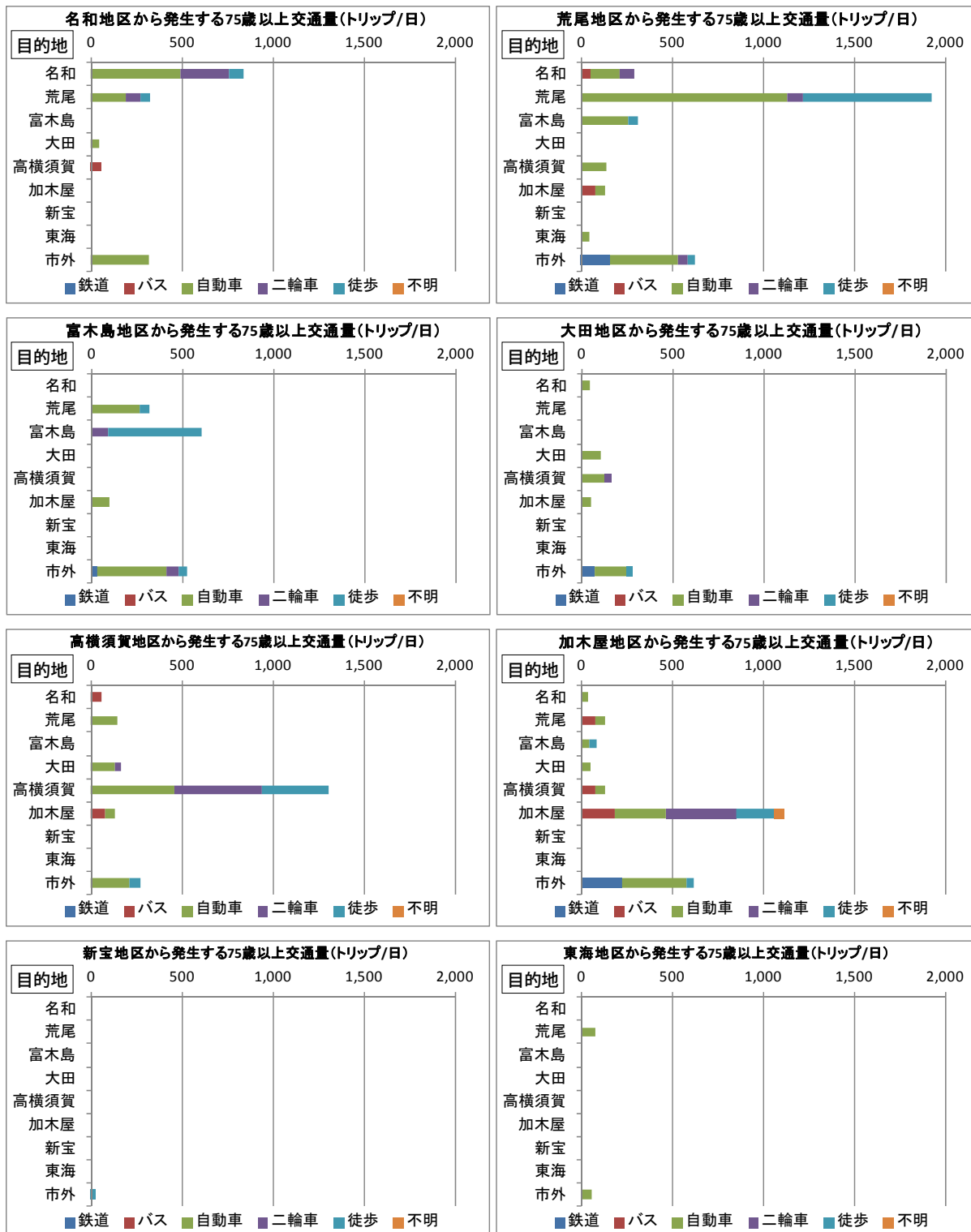


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会、平成23年）

### 5) 市内の地区間移動における高齢者の交通手段選択

- ・らんらんバスの主な利用者であると考えられる75歳以上の高齢者に限定した交通手段選択を見てみると、高横須賀地区、加木屋地区、名和地区、荒尾地区でバスが使われています。
- ・地区外への移動には、自動車が使われる傾向があります。

■東海市内の75歳以上の地区別目的地別代表交通手段別交通量



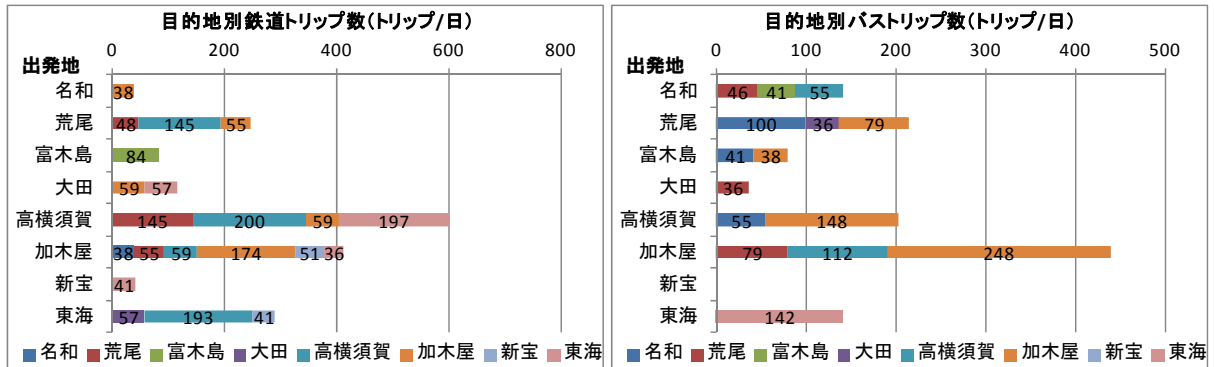
資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会、平成23年）

## 6) 市内の地区間移動における公共交通の利用実態

### (1) 全年代（市内移動のみ）

- ・鉄道は、高横須賀、加木屋、東海、荒尾地区の順に多くなっています。
- ・バスは、加木屋地区が最も多く、鉄道よりも利用者数が多くなっています。次いで荒尾、高横須賀、東海、名和地区の順になります。

### ■東海市内の出発地・目的地別公共交通交通量（全年代）

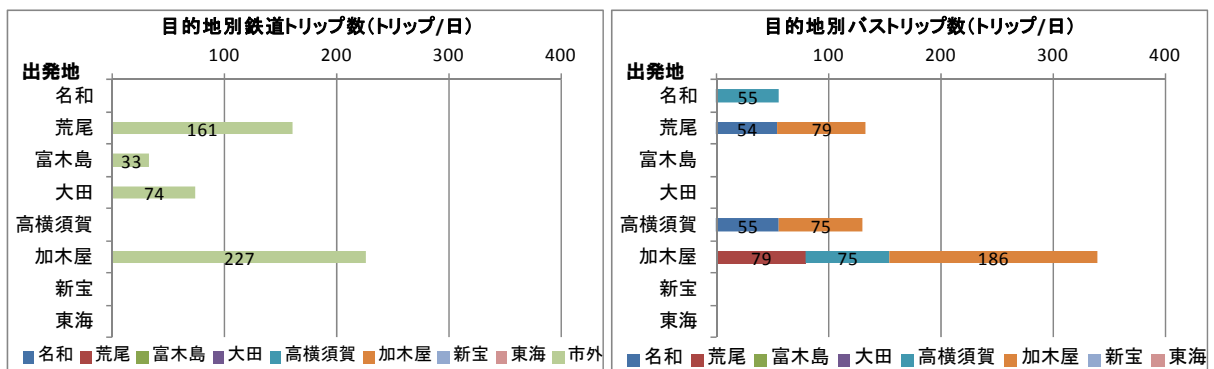


資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会、平成23年）

### (2) 75歳以上（市外への移動も含む。）

- ・75歳以上では、市内の移動に鉄道を利用している人はおらず、市外への移動にのみ使われています。
- ・バスは加木屋地区が最も多く、次いで荒尾、高横須賀、名和地区の順になり、バスの利用はこの4地区に限定されています。一方、市外への移動には使われていません。

### ■東海市内の出発地・目的地別公共交通交通量（75歳以上）



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会、平成23年）

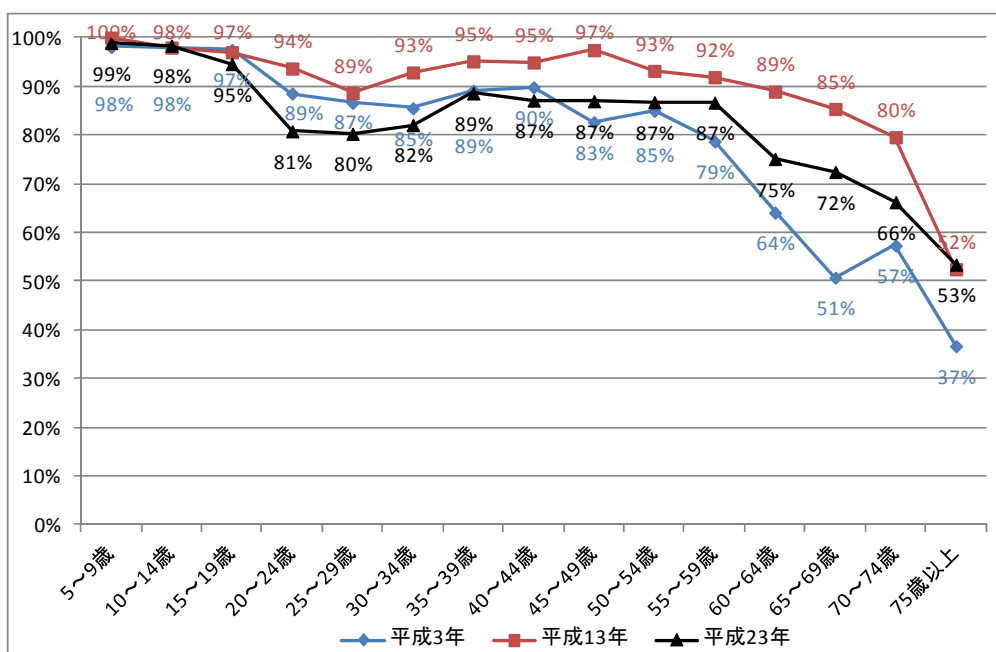
## 7) 年齢階層別外出割合に関する経年推移

- ・本市における外出割合は、平成3年で84%、平成13年で91%、平成23年で82%となっています。
- ・高齢者の外出は、75歳以上の高齢者では外出人数・割合とも増えていますが、65～74歳の高齢者では外出人数は増えているものの外出割合が平成13年から低下しています。
- ・退職などにより外出機会が減少すると、ロコモティブ・シンドロームという「運動器の障害」により「要介護になる」リスクの高い状態になる恐れもあります。

### ■年齢別外出割合

年齢区分	平成3年				平成13年				平成23年			
	外出あり(人)	外出なし(人)	総計(人)	外出割合(%)	外出あり(人)	外出なし(人)	総計(人)	外出割合(%)	外出あり(人)	外出なし(人)	総計(人)	外出割合(%)
1) 5～9歳	5,833	115	5,948	98	5,053		5,053	100	5,920	65	5,985	99
2) 10～14歳	6,419	130	6,549	98	5,233	109	5,342	98	5,532	92	5,624	98
3) 15～19歳	8,244	213	8,457	98	5,658	174	5,832	97	5,293	304	5,597	95
4) 20～24歳	7,744	1,004	8,748	89	6,277	425	6,702	94	5,262	1,253	6,515	81
5) 25～29歳	6,280	970	7,250	87	8,144	1,044	9,188	89	5,904	1,452	7,356	80
6) 30～34歳	4,846	822	5,668	86	8,129	626	8,755	93	6,665	1,456	8,121	82
7) 35～39歳	6,465	790	7,255	89	6,212	318	6,530	95	8,424	1,089	9,513	89
8) 40～44歳	8,079	917	8,996	90	4,909	263	5,172	95	7,426	1,100	8,526	87
9) 45～49歳	6,081	1,277	7,358	83	6,749	178	6,927	97	5,548	832	6,380	87
10) 50～54歳	6,724	1,190	7,914	85	7,899	578	8,477	93	4,903	749	5,652	87
11) 55～59歳	4,373	1,185	5,558	79	6,325	558	6,883	92	5,282	813	6,095	87
12) 60～64歳	2,914	1,635	4,549	64	6,067	755	6,822	89	5,705	1,893	7,598	75
13) 65～69歳	1,457	1,416	2,873	51	4,151	712	4,863	85	4,300	1,638	5,938	72
14) 70～74歳	1,349	1,005	2,354	57	2,647	680	3,327	80	3,665	1,869	5,534	66
15) 75歳以上	1,003	1,732	2,735	37	2,683	2,433	5,116	52	4,451	3,884	8,335	53
総計	77,811	14,401	92,212	84	86,136	8,853	94,989	91	84,280	18,489	102,769	82

資料：第3回～第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）



資料：第3回～第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

## 8) 年齢階層別代表交通手段分担に関する経年推移

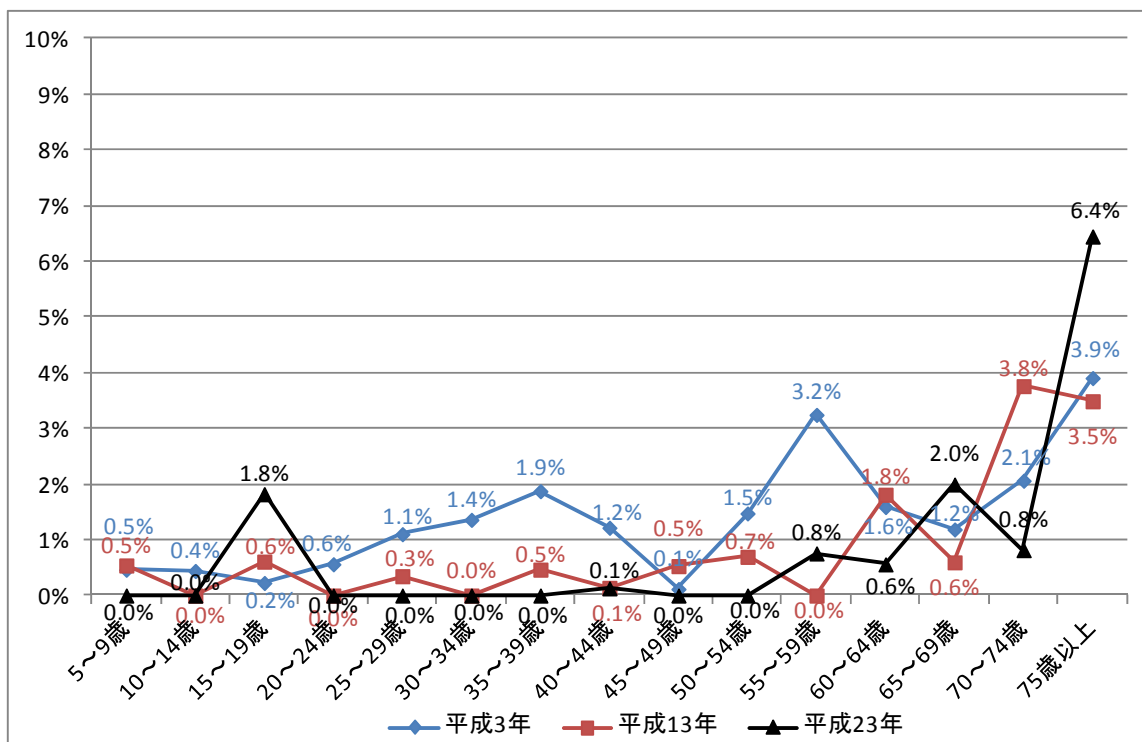
- ・本市における代表交通手段分担率は、徒歩と二輪車が低下し、自動車の割合が上昇しています。公共交通はほぼ横ばいとなっています。
- ・75歳以上の高齢者では、平成23年はバスの分担率が上昇しています。

## ■年齢別代表交通手段分担率

年齢区分	平成3年					平成13年					平成23年				
	鉄道 (%)	バス (%)	自動車 (%)	二輪車 (%)	徒歩 (%)	鉄道 (%)	バス (%)	自動車 (%)	二輪車 (%)	徒歩 (%)	鉄道 (%)	バス (%)	自動車 (%)	二輪車 (%)	徒歩 (%)
1) 5～9歳	0	0	25	6	69	0	1	32	10	58	0	0	36	7	57
2) 10～14歳	1	0	8	10	80	1	0	12	16	70	1	0	14	10	76
3) 15～19歳	31	0	16	29	23	26	1	22	37	15	34	2	17	31	16
4) 20～24歳	13	1	68	9	9	9	0	71	12	7	17	0	72	9	2
5) 25～29歳	4	1	76	8	11	6	0	79	4	11	7	0	75	8	10
6) 30～34歳	4	1	68	13	14	3	0	77	9	11	4	0	78	6	12
7) 35～39歳	3	2	68	12	15	4	0	75	11	10	5	0	82	6	7
8) 40～44歳	3	1	71	14	11	4	0	74	8	13	5	0	79	11	5
9) 45～49歳	4	0	74	17	5	3	1	79	11	6	5	0	90	3	2
10) 50～54歳	4	1	66	18	11	5	1	75	11	9	3	0	86	5	6
11) 55～59歳	5	3	64	12	16	4	0	76	8	11	6	1	78	6	10
12) 60～64歳	5	2	47	18	29	3	2	67	12	17	3	1	81	6	10
13) 65～69歳	6	1	45	18	30	3	1	49	18	30	2	2	73	9	15
14) 70～74歳	3	2	39	30	26	3	4	40	24	30	2	1	76	8	13
15) 75歳以上	2	4	25	26	43	2	3	37	16	42	2	6	54	16	21
全年代	6	1	54	14	25	5	1	62	12	21	5	1	67	9	18

資料：第3回～第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

## ■年齢別バスの分担率の推移



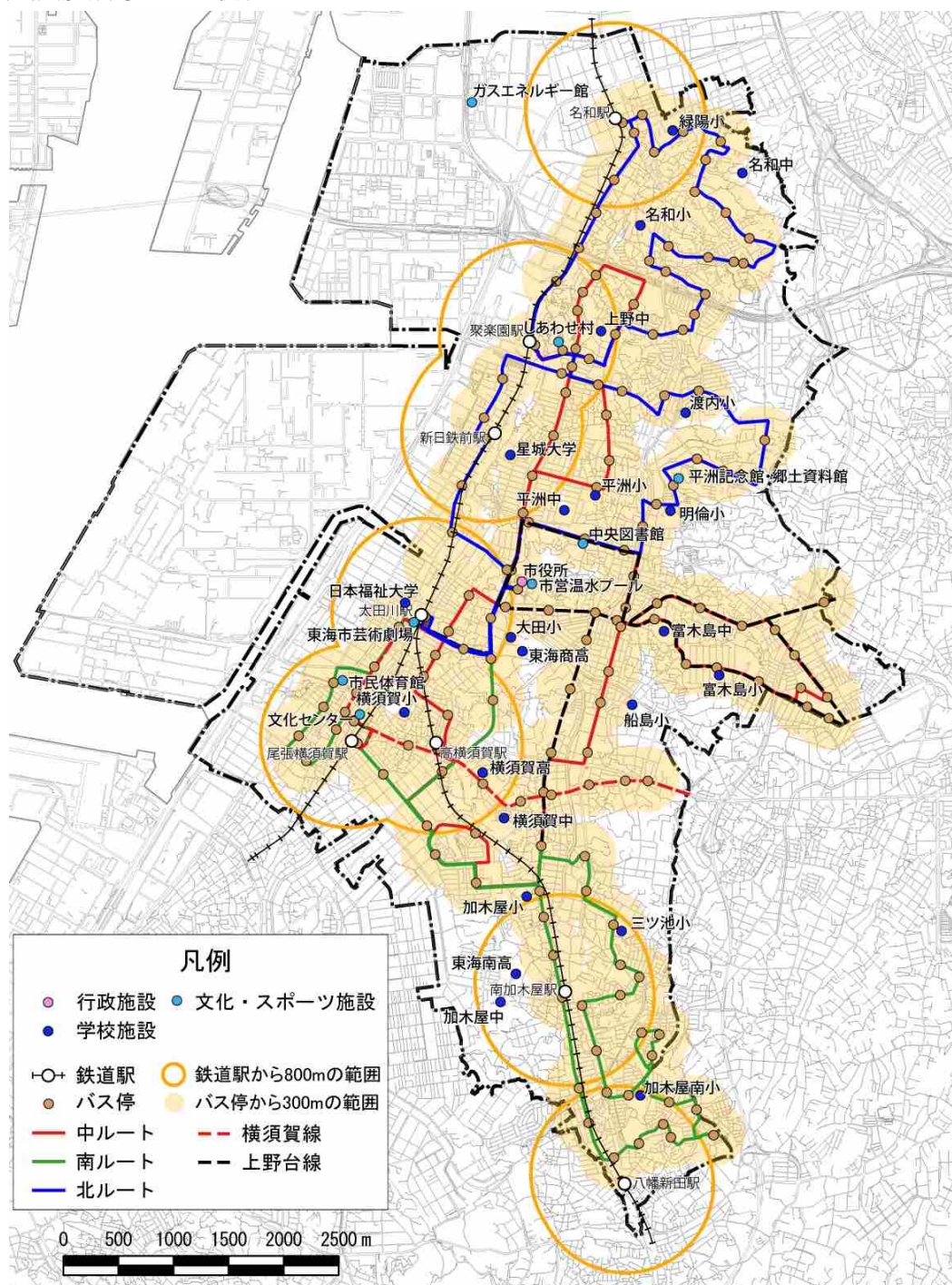
資料：第3回～第5回中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

## 4-5 各種施設分布

### 1) 主要公共施設等の立地状況

- ・本市における主要公共施設等の分布状況は、太田川駅、聚楽園駅、尾張横須賀駅などの駅の周辺に集積しています。
- ・駅周辺以外に立地している施設では、バスによるアクセスが概ね可能となっています。
- ・特に太田川駅周辺では、駅周辺の整備に合わせて各種施設の立地が進み、利便性が高まっています。また、平成 27 年 4 月に駅西側に日本福祉大学の東海キャンパスが開設されました。

#### ■主要公共施設等の立地状況

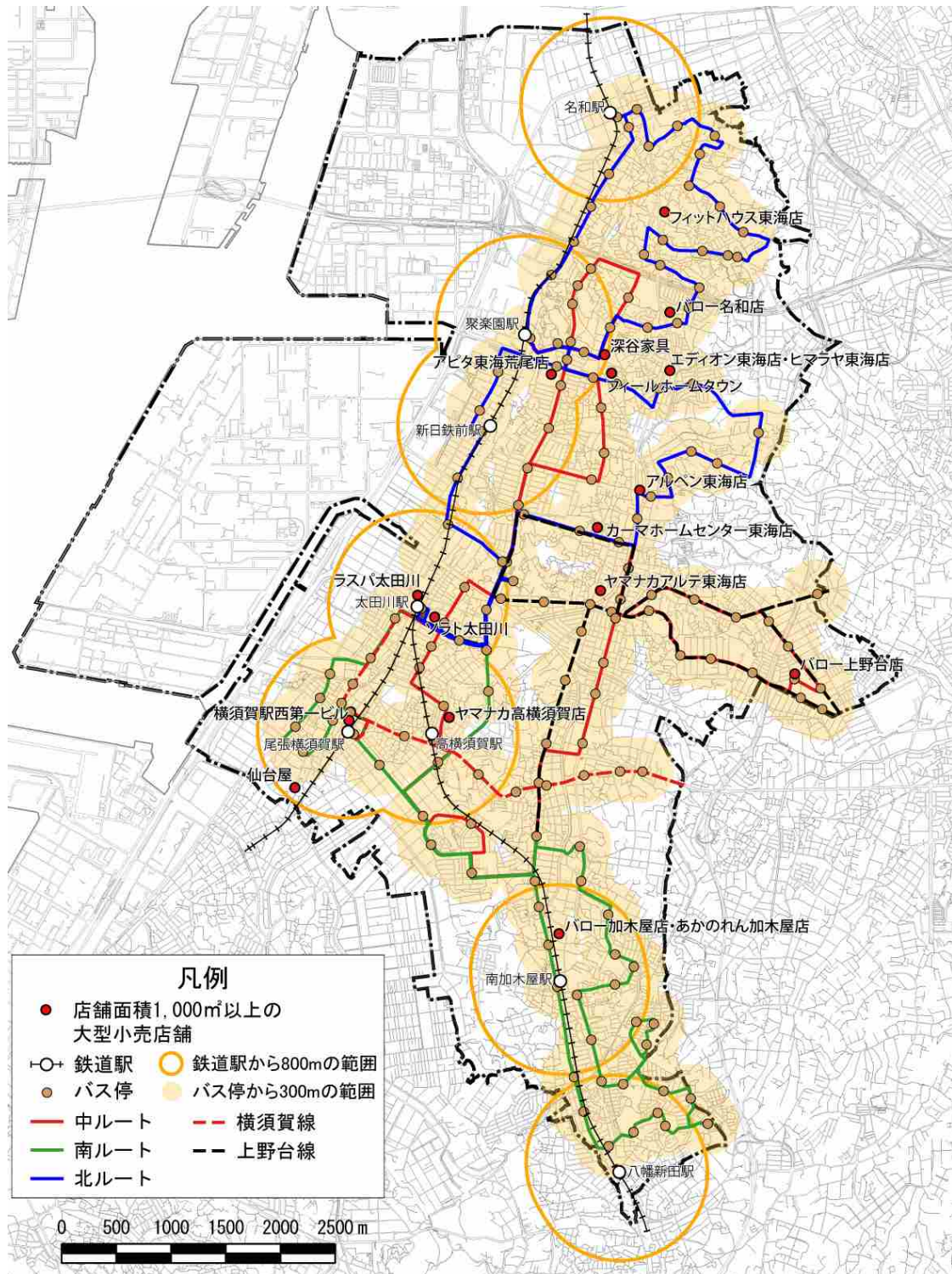




## 2) 主な商業施設の立地状況

- ・太田川駅前に平成 27 年 3 月に、ミニモールタイプのショッピングセンターである「ラスパ太田川」がオープンしました。
- ・その他の商業施設の多くは、鉄道駅から離れたロードサイド型が多くなっています。アピタ東海荒尾店やバロー上野台店など、らんらんバスのバス停を設置している店舗はありますが、公共交通との連携は少ない状況です。

### ■店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>以上の大型小売店舗の立地状況



- ・本市の平成 19 年の小売業は、703 事業所、従業員数 5,867、年間商品販売額 1,094 億円、売り場面積 102,047 m<sup>2</sup>となっています。
- ・人口 1 人あたり販売額は、年間 103 万円となっており、愛知県平均 113 万円を下回っています。また、小売吸引力は 91%となっていることから、周辺市町へ小売販売額が流出していることが伺えます。
- ・これらの小売業指標を周辺市町と比較すると、名古屋市や東浦町、阿久比町で小売吸引力指数は 100%を超えていることから、これらの市町への買い物客の流出が見られているものと考えられます。

#### ■本市及び周辺市町の小売事業所の状況

	H19 人口	事業所数	従業者数 (人)	年間商品 販売額 (百万円)	人口 1 人あ たり販売額 (万円/人)	小売吸引力
東海市	106,237	703	5,867	109,410	103	91%
知多市	84,414	451	3,333	55,334	66	58%
大府市	82,893	495	4,417	82,836	100	89%
半田市	118,017	1,044	8,320	154,357	131	116%
常滑市	52,613	530	2,993	41,453	79	70%
阿久比町	24,769	209	1,995	36,861	149	132%
東浦町	48,732	291	3,017	60,761	125	111%
名古屋市	2,236,561	19,759	153,086	3,191,700	143	126%
愛知県	7,349,396	57,153	436,194	8,291,533	113	100%

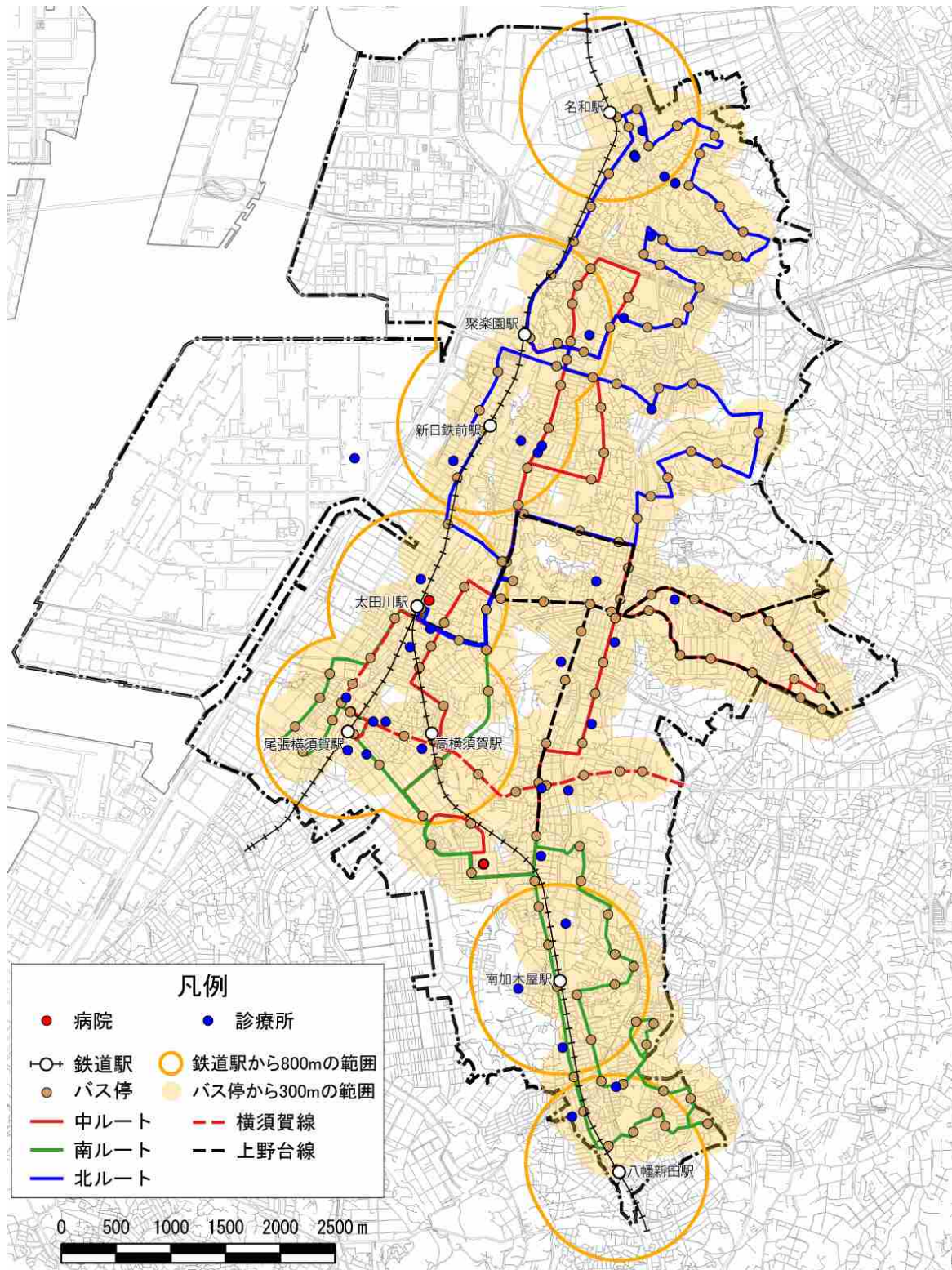
※小売吸引力：年間商品販売額を夜間人口で除した人口 1 人当り販売額を愛知県平均の値で除したもの。100%を下回ると自市内よりも周辺市町等での買物（販売額）が多いことを示します。

資料：あいちの人口、商業統計調査

### 3) 医療施設の立地状況

- ・中ノ池地区において、知多半島医療圏北西部における中核病院である公立西知多総合病院が平成27年5月に開院しました。
- ・診療所は、市内全域にあり、市民は最寄りの診療所で受診することができます。
- ・特に尾張横須賀駅周辺での診療所の集積が見られます。

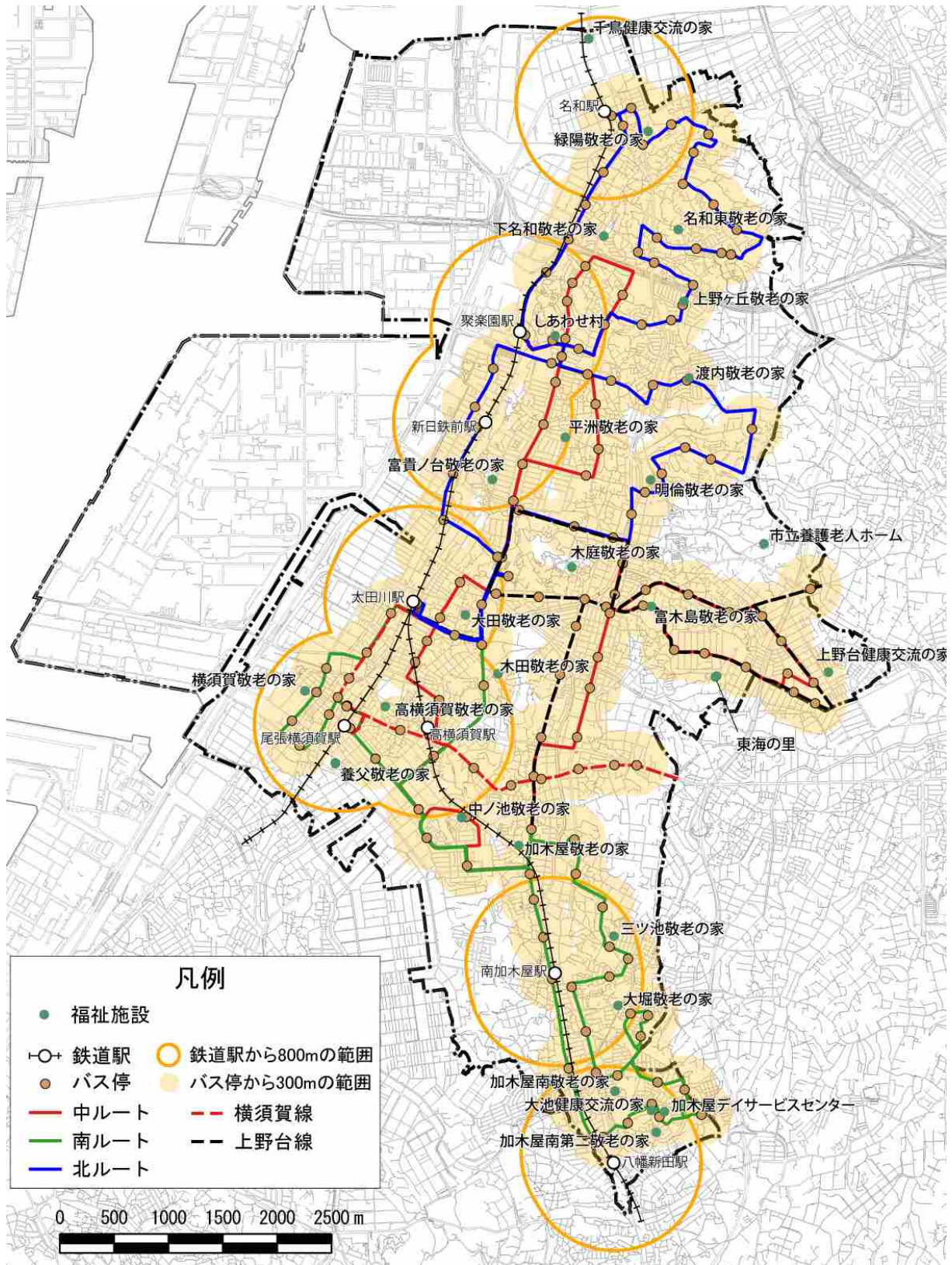
#### ■病院、診療所の立地状況（眼科、歯科を除く）



### 4) 高齢者福祉施設の立地状況

・高齢者がレクリエーション活動をする場所として、市内 21 か所に敬老の家を、加えてサロンスペースのある健康交流の家を市内 3 か所に設置しています。

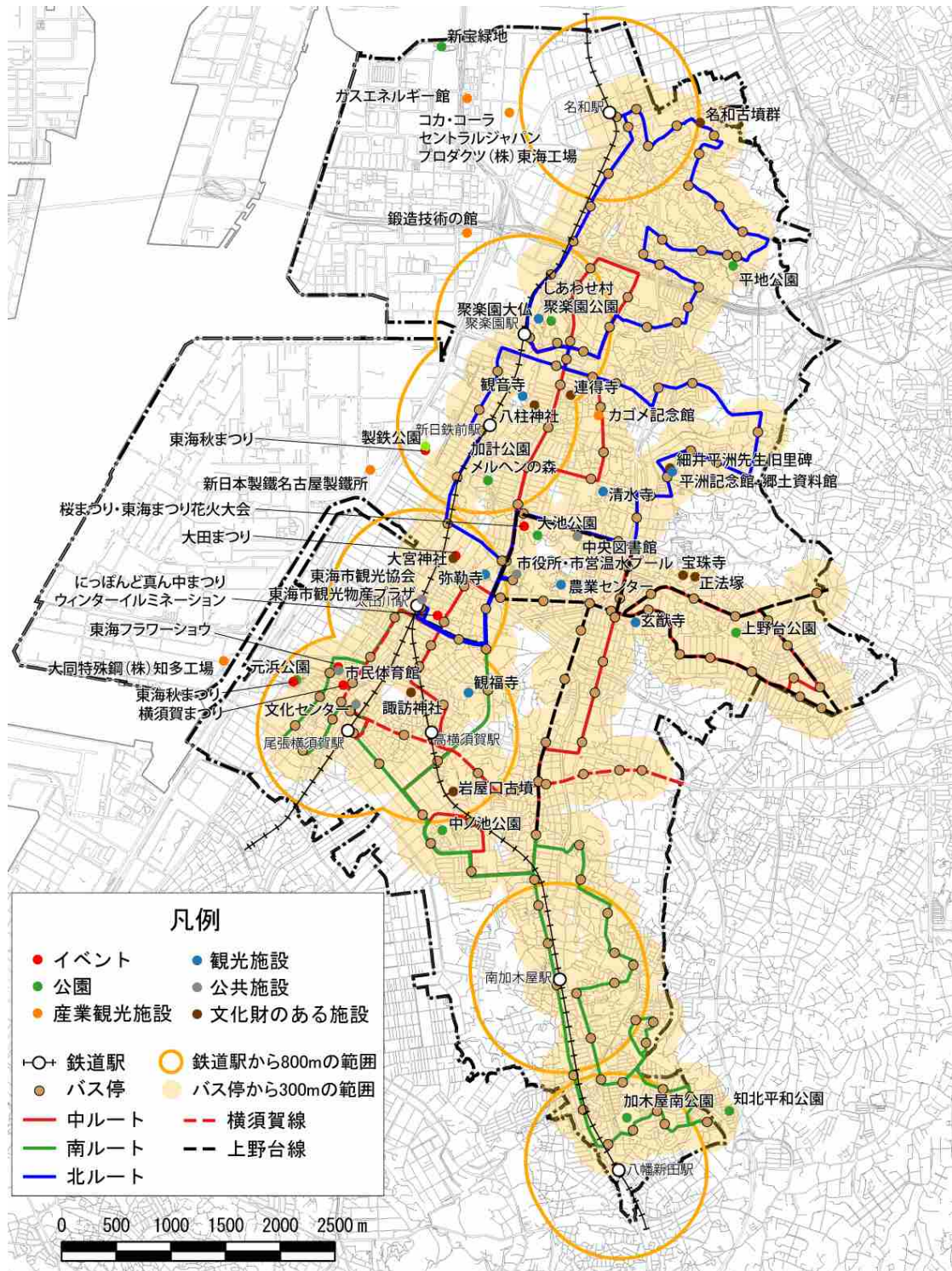
#### ■ 高齢者福祉施設の立地状況



## 5) 観光施設の立地状況

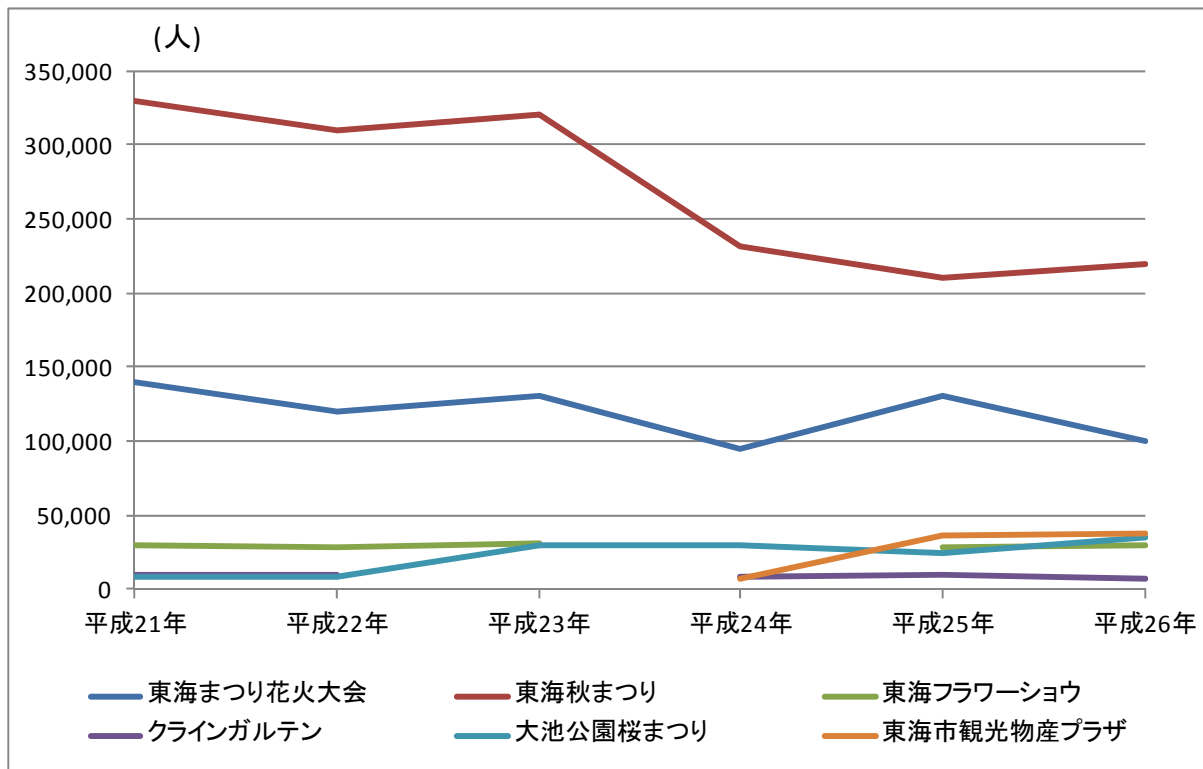
- ・ 聚楽園大仏のある聚楽園公園や平洲記念館・郷土資料館、知多八十八ヶ所霊場である観福寺、弥勒寺など多くの観光施設が市内一円に立地しています。
- ・ このうち臨海部の産業観光施設を除く観光施設については、鉄道駅から 800m 以内又はバス停から 300m 以内の場所に立地しており、公共交通でのアクセスが比較的容易となっています。

### ■観光施設の立地状況



- ・平成 21 年以降の市内の観光施設やイベントでの来場者数の推移を見ると、最も多くの人を訪れる東海秋まつりでは、平成 23 年までは 30 万人以上の来場者がありましたが、近年は 25 万人弱の来場者数に留まっています。
- ・東海市観光物産プラザを訪れる人の数は増加傾向にありますが、その他の施設やイベントの来場者数は横ばいとなっています。

■本市における観光入込客数の推移



	東海まつり 花火大会	東海 秋まつり	東海 フラワー ショー	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	合計
平成 21 年	140,000	330,000	30,000	10,224	8,000		518,224
平成 22 年	120,000	310,000	28,000	9,819	8,000		475,819
平成 23 年	130,000	320,000	31,000	(データなし)	30,000		511,000
平成 24 年	95,000	232,000	(データなし)	8,311	30,000	7,247	372,558
平成 25 年	130,000	210,000	28,000	10,433	25,000	36,191	439,624
平成 26 年	100,000	220,000	30,000	7,103	35,000	37,589	429,692

資料：愛知県観光レクリエーション統計

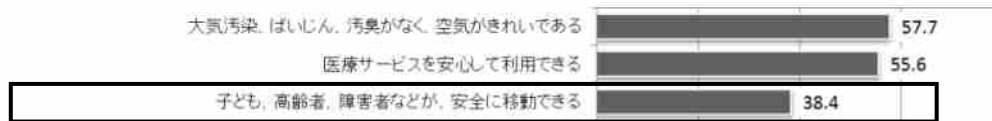
## 4-6 市民の公共交通に対する意識や意向

### 1) 第6次東海市総合計画策定に関する市民意識調査（平成24年6月）

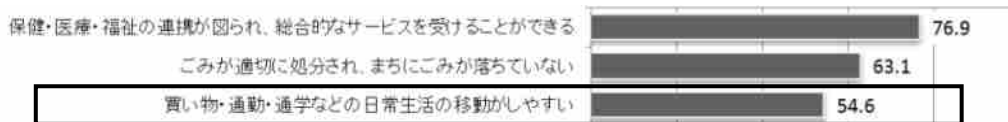
平成25年に第6次東海市総合計画策定の際に実施した市民意識調査（平成24年6月）から、「安心」、「快適」、「いきいき」、「ふれあい」、「活力」の5つの項目それぞれを実現するために重要と思う生活課題のうち、公共交通に関連する事項を整理しました。

- ・「安心」については、38.4%の人が、「子ども、高齢者、障害者などが、安全に移動できる」ことが重要だと考えています。
- ・「快適」については、54.6%の人が「買い物・通勤・通学などの日常生活の移動がしやすい」ことが重要だと考えています。
- ・「ふれあい」については、52.6%の人が「市と町内会、自治会、コミュニティ、NPOなどの市民活動団体が連携し活動している」ことが重要だと考えています。
- ・「活力」については、71.1%の人が「新しい産業が創出されるなど、魅力ある商工業になっており、活性化している」、57.9%の人が「まちの中心部が活気に満ちている」、36.5%の人が「観光資源が活用され、多くの人が訪れている」ことが重要だと考えています。

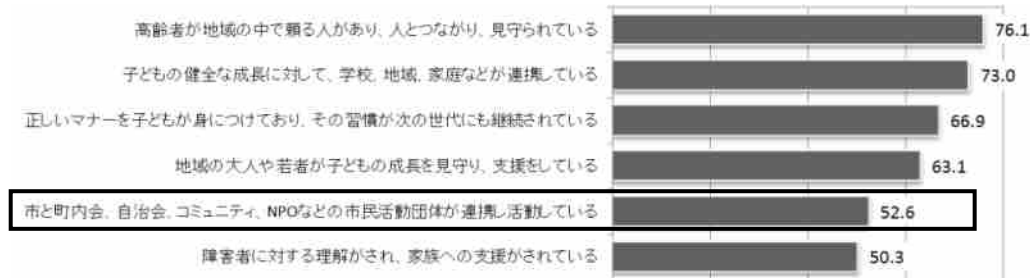
#### ■ 「安心」を実現するために重要だと思う生活課題



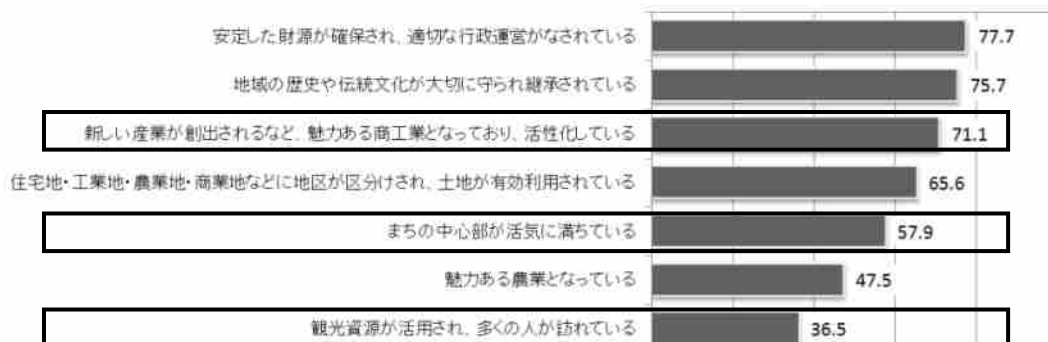
#### ■ 「快適」を実現するために重要だと思う生活課題



#### ■ 「ふれあい」を実現するために重要だと思う生活課題



#### ■ 「活力」を実現するために重要だと思う生活課題



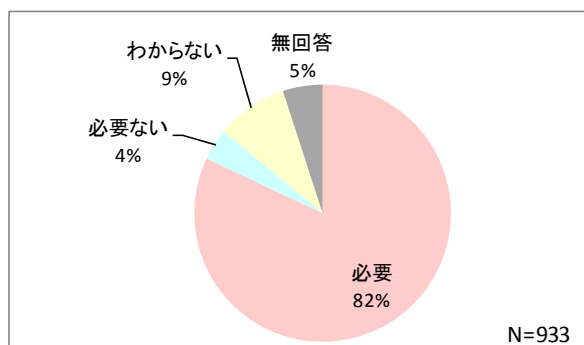
## 2) らんらんバス（循環バス）に関するアンケート調査（平成 25 年 11 月）

### (1) バスの必要性

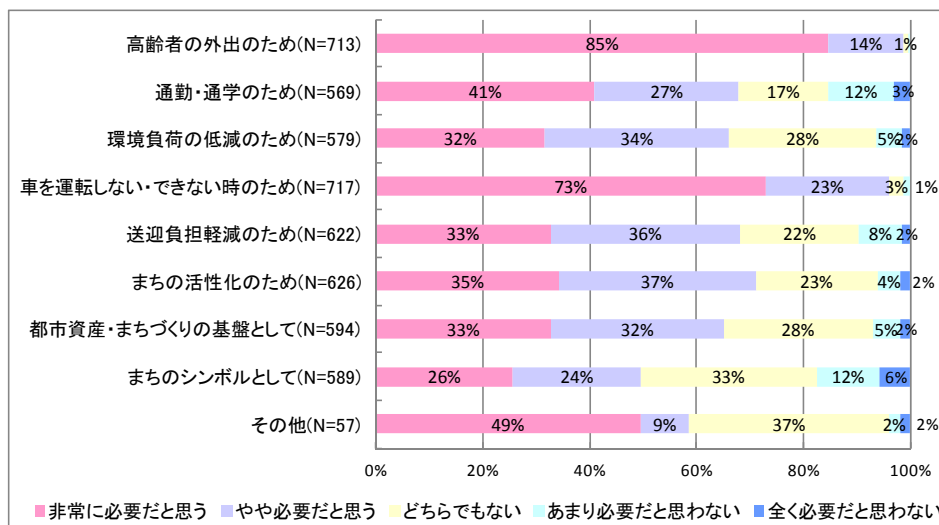
東海市地域公共交通会議がらんらんバスの統合・再編の効果を検証・評価するために実施したアンケート調査によると、バスの必要性については、約 82%が必要と考えています。

高齢者の外出と、自動車を運転しない、できない人のためにバスは非常に必要だと考えている人の割合は 7 割を超えています。

#### ■バスの必要性



#### ■バスが必要だと思う理由



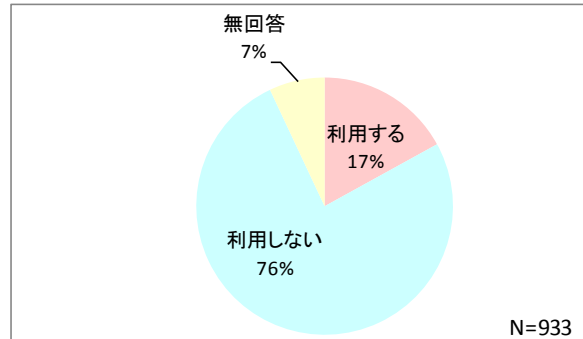


## (2) バスの利用状況と利用しない理由

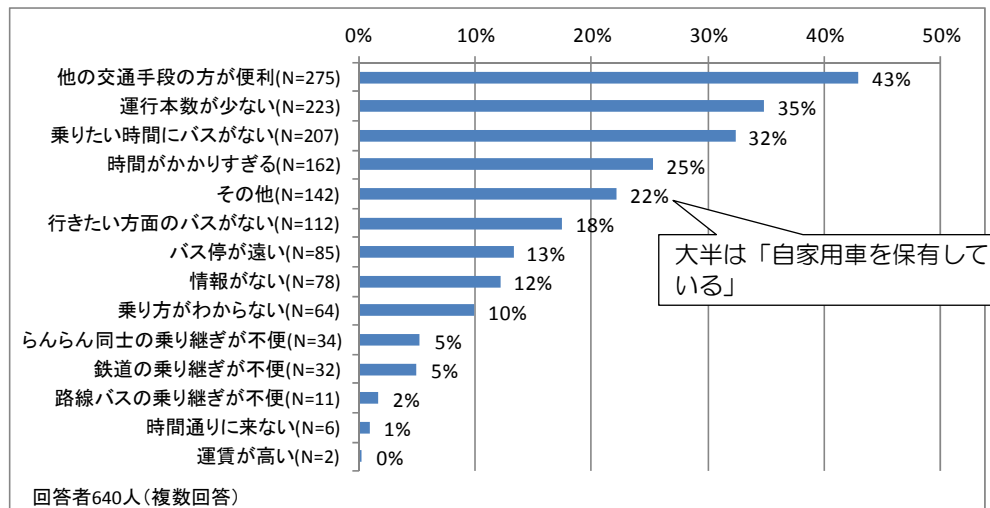
普段バスを利用している人は約 17%にとどまっており、約 76%の人が利用していません。

利用しない理由としては「他の交通手段の方が便利」、「運行本数が少ない」、「乗りたい時間にバスがない」となっています。

### ■バスの利用有無



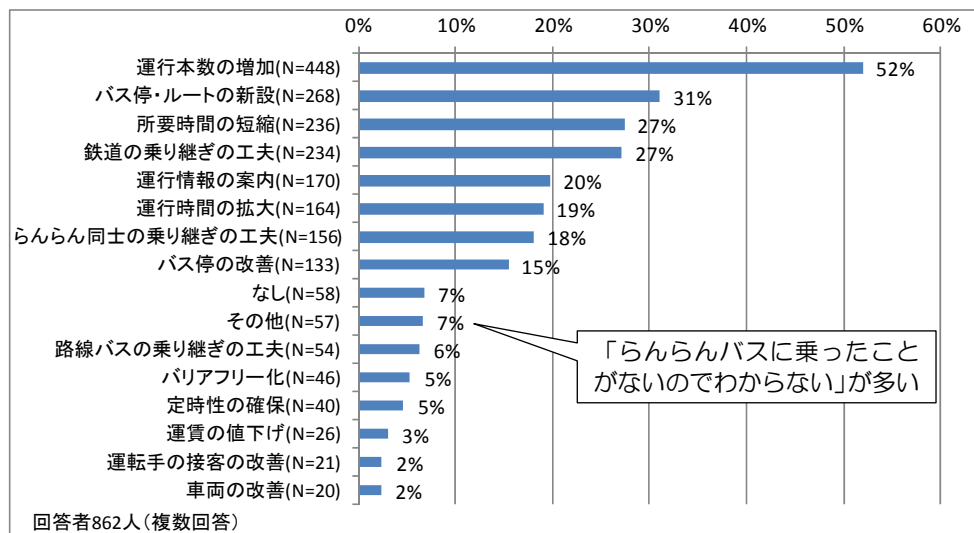
### ■バスを利用しない理由



## (3) らんらんバスをより利用するための必要な改善案

らんらんバスをより利用するための必要な改善策は、「運行本数の増加」が最も多く、次いで「バス停・ルートの新設」、「所要時間の短縮」、「鉄道の乗り継ぎの工夫」が多くなっています。

### ■らんらんバスを利用するための改善案



(4) 行動時間帯

- ・通院での外出は 9 時台を中心に 8 時台～10 時台が多く、帰宅時間帯は 12 時台を中心に 10 時台～13 時台となっており、ほぼ午前中の行動となります。
- ・買い物での外出は 10 時台が最も多く、帰宅は 11 時台が最も多くなっていますが、午後買い物する人もいます。
- ・遊びの外出は 9 時・10 時台が多く、帰宅は 15 時台～18 時台が多くなっています。

(5) らんらんバスの利用実態

- ・らんらんバスの利用者は全体の 17%。週 4～5 回以上乗る人は全体の 2%となっています。
- ・目的内訳は通院が 20%、買い物が 18%、通勤通学は 7%となっています。
- ・乗り継ぐ人は全体の 23%であり、通院目的の利用者で乗り継ぎ利用が多くなっています。
- ・利用者の行きは 8 時台～10 時台、帰宅は 15 時台～16 時台が多くなっています。
  - 行動時間帯の分布と異なるため、一度の外出で複数の用事をこなしていることが考えられます。
- ・行き先は荒尾町、大田町、中央町が多くなっています。

■らんらんバス利用者の出発地・到着地の組み合わせ分布

到着地 \ 出発地	01 新宝町	02 南柴田町	03 浅山	04 名和町	05 荒尾町	06 東海町	07 富木島町	08 富貴ノ台	09 中央町	10 大田町	11 高横須賀町	12 横須賀町	13 中ノ池	14 元浜町	15 養父町	16 加木屋町	21 名古屋市	98 不明確	99 空欄	総計		
01 新宝町																					1	
02 南柴田町																						0
03 浅山																						0
04 名和町				7	17				2	5									7			38
05 荒尾町				3	10		1		3	10		1					2	6	1			37
06 東海町					2														1			3
07 富木島町					10					5						2	1					18
08 富貴ノ台					1	1				6									1			9
09 中央町					2										1							3
10 大田町					6				1								2		2			11
11 高横須賀町					4					1	2								2			9
12 横須賀町					1																	1
13 中ノ池					1		1			1									4			7
14 元浜町					1																	1
15 養父町					2				1													3
16 加木屋町					19				18	10	1	2		3		1	1	10				65
98 不明確					1																	1
99 空欄					4				2	1									3	1		11
総計	0	0	0	10	81	1	2	0	28	40	1	3	0	3	1	5	4	37	2		218	

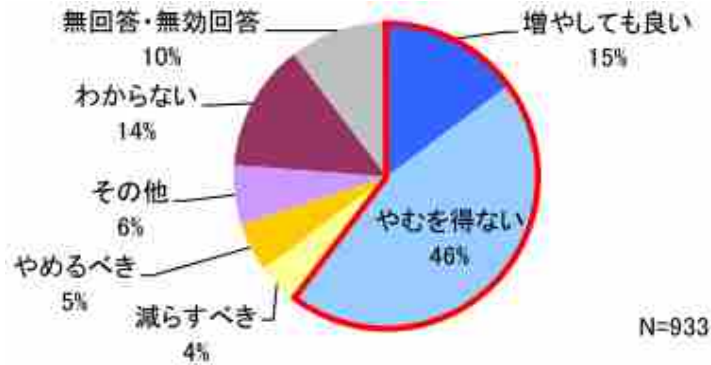
資料：平成 25 年度第 4 回会議 資料 5

(6) 運行に関する支援について

① 公的費用負担について

- ・運行経費に対する公的費用負担については、6割以上の方が「増やしても良い」又は「やむを得ない」と回答しており、らんらんバスの運行に対しての公的費用負担に対して肯定的に捉えています。

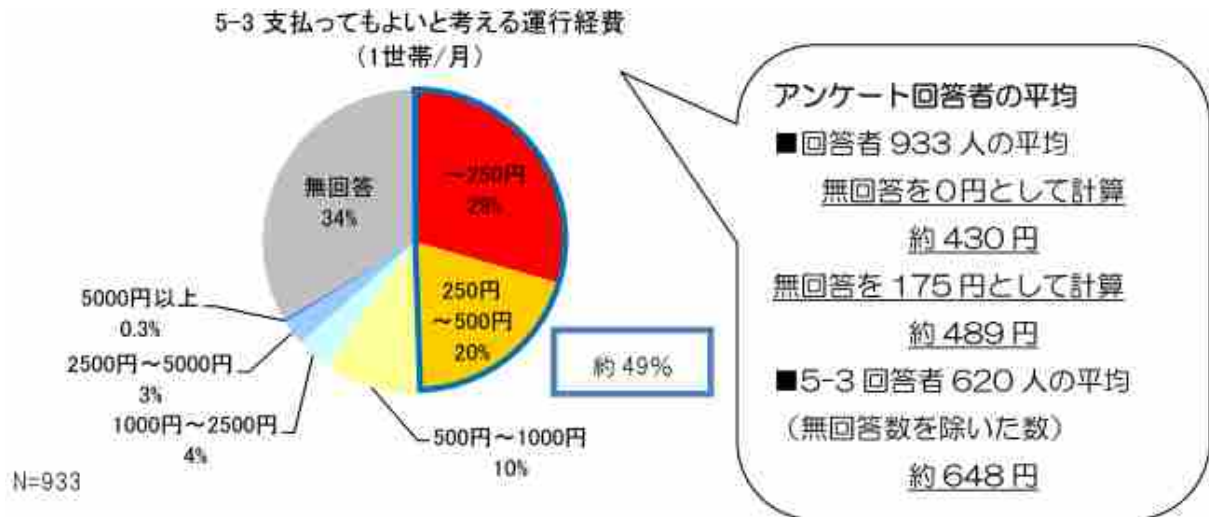
■らんらんバスの運行経費に対する公的費用負担について



② 市民からの運行経費の一部負担について

- ・1世帯1ヶ月あたり約500円未満で負担してもよいと考える人が全体の半数近くに上り、20%弱の人が500円以上負担してもよいと考えていることから、らんらんバスの運行に対して、市民からは一定の理解を得られていると言えます。

■らんらんバスの運行経費に対する市民からの運行経費の一部負担について



## 5. 地域公共交通の課題

### 5-1 上位・関連計画における課題

地域公共交通の課題を整理するにあたり、上位・関連計画で示されているまちづくりの課題、交通上の課題を以下に示します。

#### 1) 東海市総合計画におけるまちづくりの課題

- (1)健康づくりと生きがいづくり
- (2)公立西知多総合病院を核とした地域医療体制の充実・強化
- (3)未来を担う人づくり
- (4)創造的な文化活動への支援と交流の拡大
- (5)環境共生が可能な都市空間の創造と循環型地域社会の構築
- (6)自然災害への対応と安心・安全な地域の実現
- (7)土地の有効活用と産業の活性化
- (8)地域・コミュニティの再生・活性化と協働・共創によるまちづくりの推進

#### 2) 東海市都市計画マスタープランにおける課題

- (1)住宅地の質的充実（ゆとりある住環境の創出等）
- (2)豊かな自然環境の保全と活用
- (3)持続的発展を支える都市活力の創出
- (4)太田川駅周辺のにぎわいづくり
- (5)自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築
- (6)安心・安全で快適な暮らしの確保

#### 3) 東海市総合交通戦略における課題

- (1)すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立
- (2)都市活力を維持・創出する道路ネットワークの確立
- (3)安心・安全に寄与する交通体系の整備
- (4)交通施策とまちづくりの整合

#### 4) 東海市地域公共交通総合連携計画の実施状況から見た課題

- (1)「マイバス会（仮称）」等の発足
- (2)「知多地域公共交通連合（仮称）」の発足
- (3)乗換え拠点の整備（上屋、ベンチ等の設置）
- (4)バスロケーションシステムの導入
- (5)商店街等と連携した割引制度の導入
- (6)学校、地域モビリティ・マネジメントの導入
- (7)市民モニターによるバス評価制度の導入

## 5-2 まちづくりの課題

現状及び上位・関連計画を踏まえ、地域公共交通網形成におけるまちづくりの課題を以下のよう整理します。

### 1) 自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築

今後の超高齢社会への対応、社会基盤の維持管理費用の低減、環境負荷の低減といった観点から、充実した社会資本（鉄道駅や基盤整備のなされた住宅地等）を活用するとともに、公立西知多総合病院設置に合わせた公共交通の機能強化などにより、コンパクトで自家用車に過度に頼らなくても移動しやすい身近な生活圏を形成することが必要です。

### 2) 太田川駅周辺のにぎわいづくり

中心市街地は、「都市の顔」として重要な場所であるとともに、にぎわいの場として都市の活力を支えていくことが期待されます。現在、面的な都市基盤整備や商業施設、大学、東海市芸術劇場等の高次都市機能集積等の進む太田川駅周辺にあっても、引き続き現在のインフラ整備を継続しつつ、多様な都市機能の集積を進め、人が住み、働き、交流することでのにぎわいを高めるような中心市街地を形成することが必要です。

### 3) 保健医療福祉拠点のまちづくりにおける都市交通機能の強化充実

知多半島医療圏北西部における中核病院として開設した公立西知多総合病院を核として、身近に高度な医療が受けられ、通勤に便利で住みやすく、超高齢社会に対応した「医職住」が整った新市街地の形成のためには、都市交通機能の強化・充実が課題です。

### 4) 健康づくりと生きがいづくり

市民の願いである健康で生きがいのある生活を実現するため、全国のモデルとなるような総合的な高齢者支援策の構築など、市民一人ひとりの豊かな人生への支援と健康長寿のまちづくりの推進を図ることが必要です。

健康づくりを進めることは、ひいては、医療費の削減につながることも期待できます。

### 5) 交流人口の拡大

本市の商業施設や観光施設は公共交通で結ばれていますが、近年は周辺市町への買物客の流出や観光入込客数の伸び悩みが見られます。本市の活力を向上し、賑わいを創出するためには交流人口の拡大が必要です。

## 5-3 地域公共交通の課題

現状及び上位・関連計画を踏まえ、地域公共交通網形成上の課題を以下のように整理します。

### 1) すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立

本市においては、高齢化の進行とともに高齢者の外出割合も高まっており、高齢者をはじめ、だれもが自家用車に過度に頼らず外出できるようにするため、日常の交通手段として、公共交通の役割が今後ますます重要となっていきます。

さらに、公共交通を環境にやさしい持続可能な交通システムとしていくためには、これまで公共交通を利用していなかった人からも交通手段として選択されるよう、市民の公共交通への理解を深めるとともに、利用者のニーズに合った、利用しやすい公共交通としていくことが必要です。

### 2) 公共交通間の連携の強化

本市には、名鉄常滑線・河和線の駅が8駅あり、かつ、それらがすべてつながっていることから、市外への移動だけでなく市内への移動でも鉄道が便利となっていますが、市内の移動には鉄道はあまり利用されていない傾向にあります。

また、らんらんバスは市内をくまなく結んでいますが、1時間40分ごとの運行となっていることから、施設の行き帰りなどの時間に合わせるには限界があるため、らんらんバスと他の交通手段との組み合わせが求められます。

商業施設や医療施設等が鉄道駅周辺以外にも多く立地していることから、これらの施設の利用に公共交通を使ってもらえるようにするためには、鉄道と路線バス、らんらんバス、タクシーをうまく組み合わせて、公共交通でのアクセス性を高めることが必要です。

### 3) まちづくりと統合した交通施策の展開

本市では、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います。

そのため、まちづくりを進めるにあたっては、徒歩・自転車による移動が主体となった生活圏を構築し、拠点間を結ぶ公共交通によるネットワークを形成することで、市民が多様な交通手段を選択できる交通施策の展開が必要です。

一方で、新たな住宅地については鉄道駅や保健医療福祉拠点の周辺など、既存ストックを活用することが可能な地域に限定するとともに、公共交通の利用促進、道路の整備、安心・安全面への配慮など、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です。

### 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ついては、現状は市からの費用負担により成り立っています。公的費用負担は市民から一定の理解が得られている一方で、「市が運行してくれるもの」という意

識を市民の間に生む要因ともなっています。今後ともらんらんバスが持続的に維持・運営していくためには、公的費用負担だけでなく、利用促進や施設の維持管理などの面で市民が協力し、自分たちの公共交通機関として支え、育てる姿勢が求められています。

## 5) バス利用者を増やすためのサービス向上

鉄道や路線バスの上野台線の運行頻度が高い一方で、その他の路線バスやらんらんバスの運行本数が少ないことから、バスは不便な交通機関として認識されやすい傾向にあります。

また、らんらんバスが市内を隈なく回れるよう、循環系統となっていますが、経路の重複や近接した道路の通行などが見られる結果、所要時間の増加を招いています。

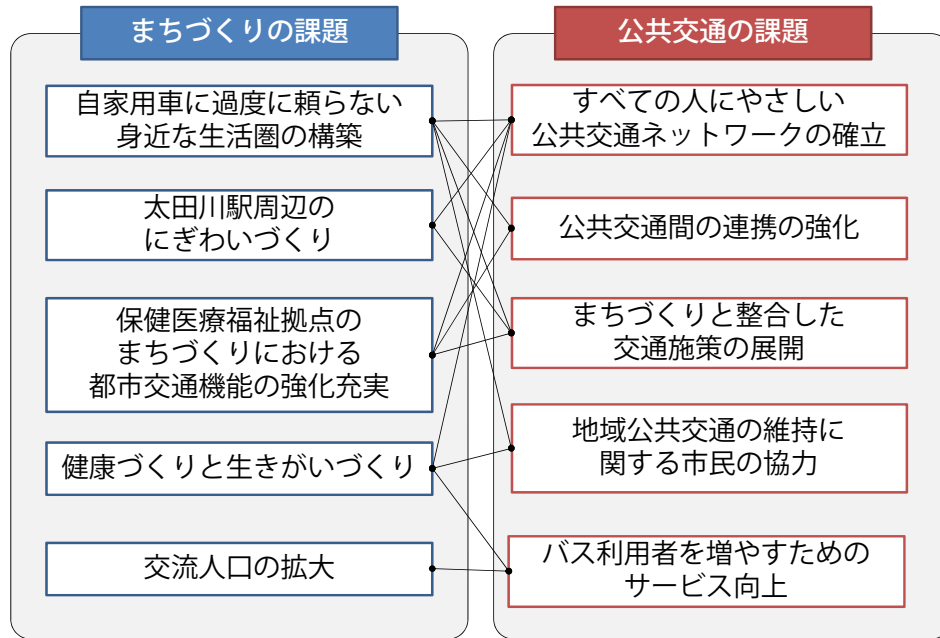
したがって、バスの利用者数を増やすためには、運行本数の拡大やルートの見直しによるスピードアップなど、バスが提供するサービスの向上を図る必要があります。



## 5-4 まちづくりの課題と公共交通の課題との関係

まちづくりの課題と公共交通の課題は、以下の関係にあります。

### ■まちづくりの課題と公共交通の課題の関係



まちづくりの課題	自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築
公共交通の課題	すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立
<p>自家用車に過度に頼らない身近な生活圏を構築するにあたっては、自家用車以外の交通手段で移動しやすい環境を構築する必要があります。その交通手段の一つとして公共交通があり、その利便性を高めるためには、高齢者や障害者をはじめとしてすべての人にやさしい公共交通ネットワークを確立することが求められます。</p>	

まちづくりの課題	自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築
公共交通の課題	公共交通間の連携強化
<p>公共交通は、鉄道、バス、タクシーから成り立っており、本市においてはいずれの交通機関もそれぞれ異なった役割を担っています。</p> <p>自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築にあたっては、公共交通ネットワークの確立に加え、各交通手段を目的に応じて、適切に組み合わせることが求められることが求められます。そのため、公共交通間の連携が求められます。</p>	

まちづくりの課題	自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築
公共交通の課題	まちづくりと整合した交通施策の展開
<p>自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築にあたっては、新たな住宅地については鉄道駅や保健医療福祉拠点の周辺など、既存ストックを活用することが可能な地域に限定するとともに、土地利用に併せて、徒歩や自転車が安全に走行できる交通環境の整備や公共交通の利便性向上、利用促進など、まちづくりと整合した交通施策の展開が必要です。</p>	

まちづくりの課題	自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築
公共交通の課題	地域公共交通の維持に関する市民の協力
<p>自家用車に過度に頼らない身近な生活圏の構築にあたっては、公共交通ネットワークの確立が必要ですが、それを持続的に維持・運営していくためには、行政や交通事業者の取り組みだけでなく、利用促進や、施設の維持管理などの面で市民が協力し、自分たちの公共交通機関として支え、育てる姿勢が求められています。</p>	

まちづくりの課題	太田川駅周辺のにぎわいづくり
公共交通の課題	すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立
<p>太田川駅周辺は本市の中心地であり、すべての公共交通の路線が集まる要衝です。太田川駅周辺のにぎわいを形成するためには、市内外から太田川駅周辺に公共交通で来やすい環境を構築することが必要であり、今後とも公共交通ネットワークを確立していくことが必要です。</p>	

まちづくりの課題	太田川駅周辺のにぎわいづくり
公共交通の課題	まちづくりと整合した交通施策の展開
<p>太田川駅周辺のにぎわいづくりにあたっては、まちに来た人が安全かつ快適に歩くことができる交通環境により、にぎわいを創出することが求められます。そのため、徒歩や自転車が安全に走行できる交通環境の整備や公共交通の利便性向上や利用促進など、まちづくりと整合した交通施策の展開が必要です。</p>	

まちづくりの課題	保健医療福祉拠点のまちづくりにおける都市交通機能の強化充実
公共交通の課題	すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立
<p>公立西知多総合病院を中心とした保健医療福祉拠点のまちづくりにおいては、身近に高度な医療が受けられ、通勤に便利で住みやすく、超高齢社会に対応した「医職住」が整った新市街地の形成が求められます。このまちづくりにおいて、自家用車に過度に頼らなくても暮らせるようにするためには、公共交通ネットワークの確立により、拠点間の行き来がしやすい環境を構築することが求められます。</p>	

まちづくりの課題	保健医療福祉拠点のまちづくりにおける都市交通機能の強化充実
公共交通の課題	公共交通間の連携強化
<p>保健医療福祉拠点では、名鉄の新駅設置の計画があることから、公共交通の新たな結節点としての役割を担うこととなります。</p> <p>保健医療福祉拠点を起点としてそれぞれの公共交通を使いやすくするためにも、公共交通間の連携が求められます。</p>	

まちづくりの課題	保健医療福祉拠点のまちづくりにおける都市交通機能の強化充実
公共交通の課題	まちづくりと整合した交通施策の展開
<p>保健医療福祉拠点のまちづくりにおいては、既に住宅ストックが活用できることから、今後土地利用に併せて、徒歩や自転車が安全に走行できる交通環境の整備や公共交通の利便性向上、利用促進など、まちづくりと整合した交通施策の展開が必要です。</p>	

まちづくりの課題	健康づくりと生きがいづくり
公共交通の課題	すべての人にやさしい公共交通ネットワークの確立
<p>市民一人ひとりの豊かな人生への支援と健康長寿のまちづくりの推進を図るためには、高齢者の外出促進を進めることが有効であり、自家用車以外の交通手段で高齢者が移動しやすい環境を構築する必要があります。</p>	

まちづくりの課題	健康づくりと生きがいづくり
公共交通の課題	地域公共交通の維持に関する市民の協力
<p>高齢者の外出促進を進めるにあたって、利用環境を整備することに加え、市民に利用を働きかけることや外出することが健康づくりにつながることを知ってもらい、公共交通の利用促進を図ることが必要です。また、地域公共交通の維持に高齢者などが関わっていくことは、新たな生きがいづくりにも役立ちます。</p>	

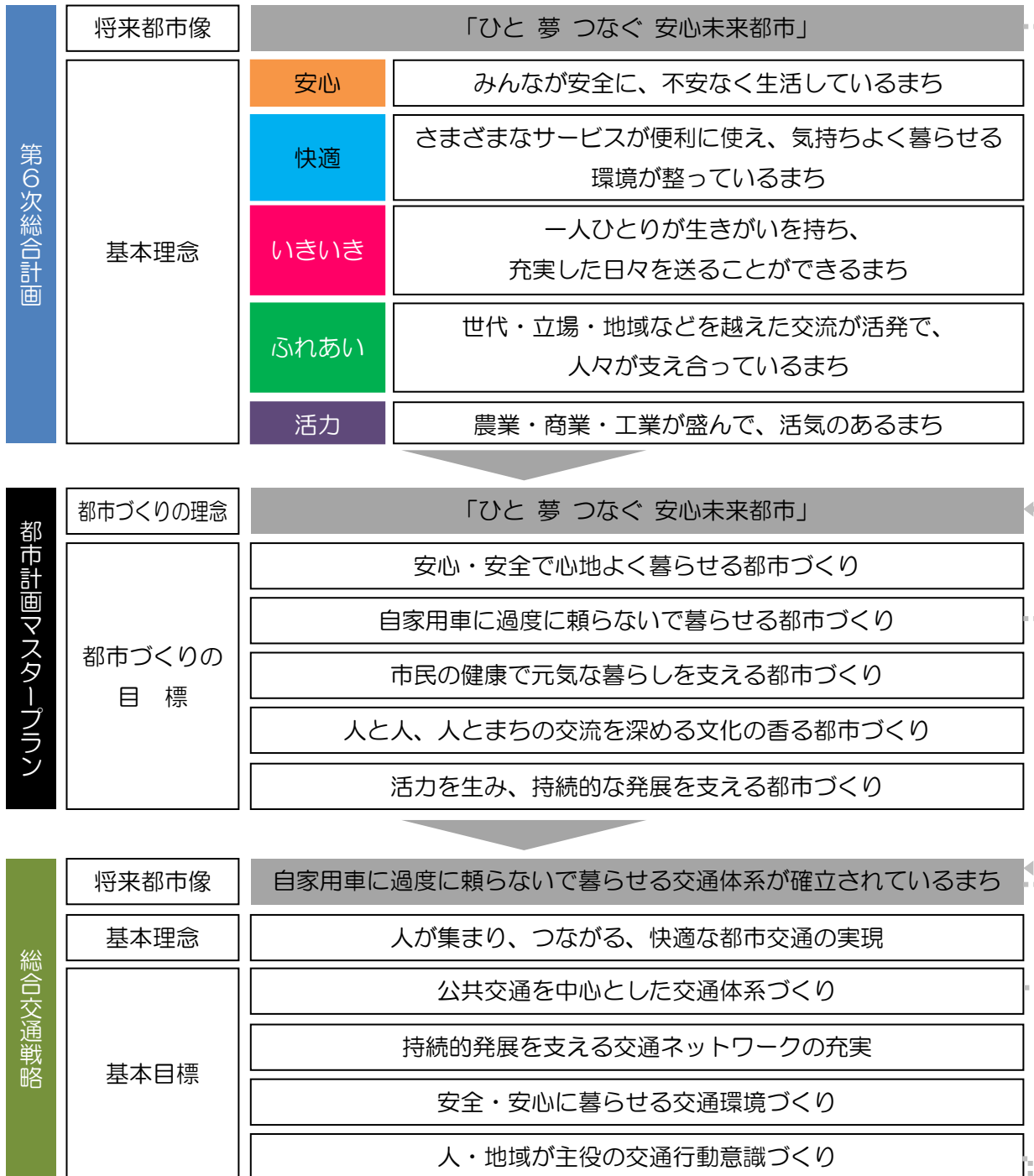
まちづくりの課題	健康づくりと生きがいづくり
公共交通の課題	バス利用者を増やすためのサービス向上
<p>高齢者の外出促進を進めるにあたっては、公共交通を利用することの動機づけを図っていく必要があります。そのためには、公共交通の利用が何らかのメリットにつながる取り組みが求められることから、サービス向上が課題となります。</p>	

まちづくりの課題	交流人口の拡大
公共交通の課題	バス利用者を増やすためのサービス向上
<p>買物や観光での来街者を増やすためには、市内に点在する各種施設を結んでいるらんらんバスを活用してもらうことが不可欠であり、らんらんバスが買物や観光で使いやすい環境づくりが求められることから、サービス向上が課題となります。</p>	

## 6. 地域公共交通網基本構想

### 6-1 将来都市像と基本理念

第6次東海市総合計画、東海市都市計画マスタープラン、東海市総合交通戦略との関連性及びまちづくりの課題や公共交通上の課題を踏まえ、本市の地域公共交通網が目指す将来都市像と基本理念を以下のように設定します。



## 将来都市像

### 鉄道駅を中心とした公共交通体系が確立されているまち

- 市内8駅や新駅を中心とした安全で、かつ、円滑な移動を提供する公共交通により、都市機能の郊外部への拡散や市街地の無秩序な拡大を抑制し、自転車や徒歩を主体とする生活圏へ再構築することを重視したコンパクトなまちづくりへ転換し、本市の特色を活かした公共交通や徒歩・自転車などの交通手段をネットワークすることにより、自家用車に過度に頼らないで暮らせるまちづくりを目指します。

## 基本理念

### なかよくつながり、みんなで支える公共交通の実現

- 公共交通は、学生や高齢者などの交通弱者を中心とした、広く市民の日常の活動においてその移動を支えるものであり、地域にとってはなくてはならないものです。しかも自家用車と比べて環境負荷も小さく、生活環境の持続可能性も支えます。
- 公共交通は、離れた場所をつなぐ機能を持つだけでなく、車内での情報提供やコミュニケーションなど、人とまち、人と人をもつなぐ機能を持ち合わせています。
- 公共交通を維持・運営していくためには、市民や市内を訪れる人が積極的に公共交通を利用し、活用するとともに、市や交通事業者だけでなく市民も一体となって、その維持に参加していくことが必要です。
- 市民の活動を支え、人・まちをつなぎ、みんなで利用し、及び管理していく公共交通を目指すことから、本構想の理念を「なかよくつながり、みんなで支える公共交通の実現」としました。

将来都市像が実現したときの、公共交通による本市がめざす姿を以下のように整理します。

### 公共交通網のめざす姿

- 公共交通が市内のどこでも利用でき、複数の路線や交通機関にまたがって利用するときにも、利用者はストレスを感じることなく、スムーズに利用できます。
- 老若男女、障害の有無に関わらず、だれもが不自由を感じることなく使いやすい公共交通網が形成されています。
- 交通事業者や市だけでなく、市民や企業も公共交通は自分たちのものであると認識し、改善や利用促進、維持・管理に積極的に参加しており、公共交通が持続可能な状態となっています。

### 市民の行動のめざす姿

- 公共交通をきっかけとして、市民が環境や健康、安全性に配慮した交通行動をとるようになっていきます。
- 高齢者や障害者の外出促進に寄与し、健康づくりや生きがいつくり役立っています。

### まちがめざす姿

- 交通結節点を中心として市街地がコンパクトに集積し、市街地同士が公共交通を通じて連携しています。
- 陸・海・空の交通の要衝にある特色を活かし、市民だけでなく、市外からの来街者も、公共交通を使ってどこへでも行くことができ、公共交通が交流人口の拡大に一役買っています。

### 事業の取り組みがめざす姿

- 利用者本位に立って、効率的かつ効果的に事業を進めています。
- 取り組んだ事業に対して検証を行い、将来都市像の実現に向けて継続的に見直しをして改善を図っています。

## 6-2 基本方針

基本理念の実現を図るため、以下のとおり基本方針を定めます。

### 基本方針

#### 1

### いろいろな交通機関がなかよくつながる公共交通づくり

自家用車に過度に頼らないで暮らせる都市づくりへ向けて、公共交通ネットワークを構築し、各交通手段間の連携強化や交通結節点の機能強化を図ります。また、だれもが利用しやすい公共交通の利用環境を構築します。

### 基本方針

#### 2

### みんなで使って、みんなで支える公共交通づくり

市民一人ひとりの交通行動選択の見直しによる公共交通の利用促進や、安定的・持続的な交通サービスの提供に向けて地域で公共交通を支える取り組みなど、人と地域が主役となる交通行動の意識づくりを図り、持続可能な交通体系を目指します。

### 基本方針

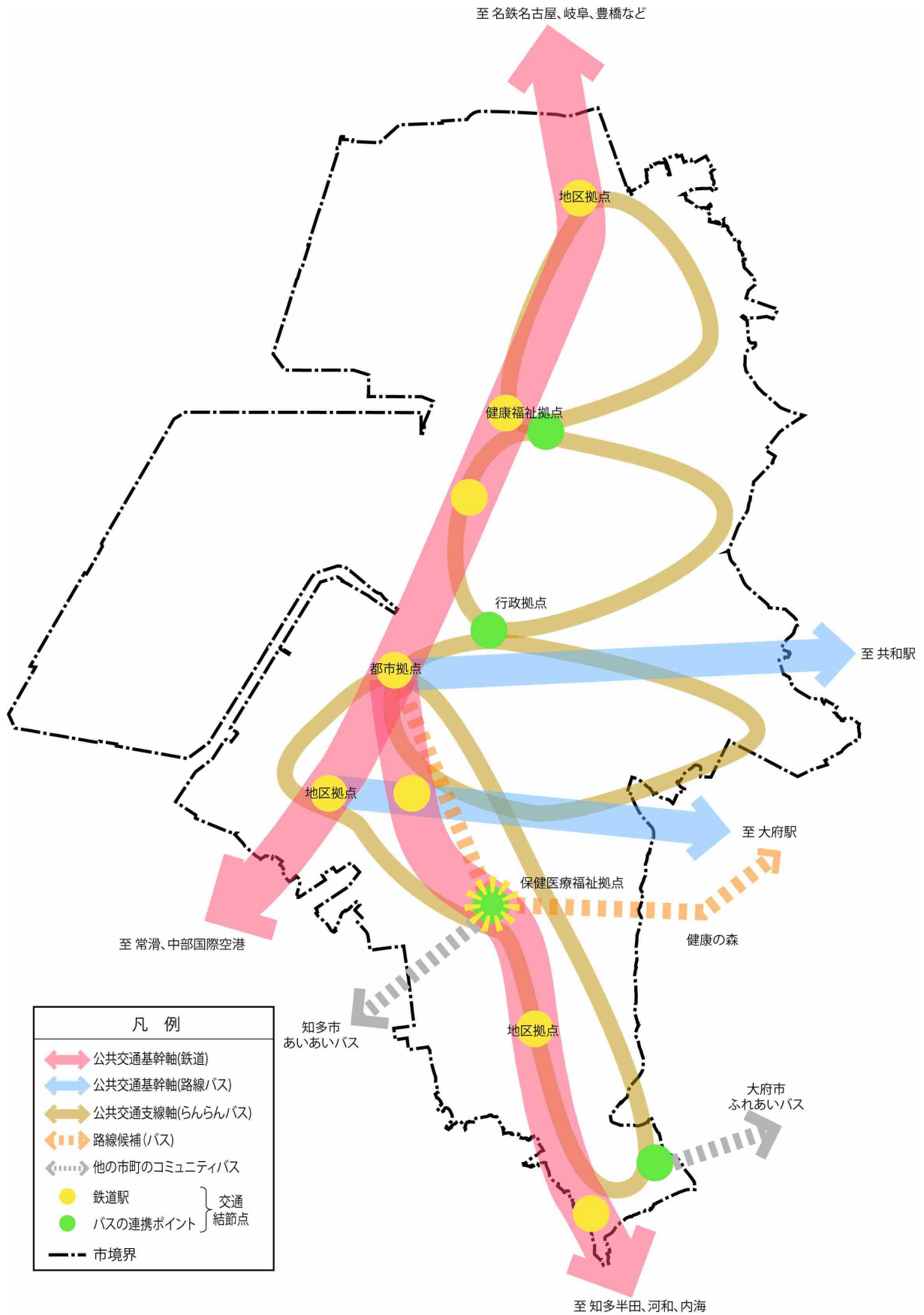
#### 3

### 公共交通を使った活発な交流を促進する仕組みづくり

市民一人ひとりが日ごろの行動に公共交通を使うだけでなく、公共交通を使って行動する人を増やし、交流人口の拡大を図ります。加齢とともに自家用車の運転がままならなくなると、外出を控えがちになる高齢者の外出を促進するとともに、観光や買物等の目的で他の自治体から訪れる人を増やします。



■地域公共交通ネットワークイメージ図（案）



## 7. 地域公共交通網形成計画

本構想で定めた基本理念である「なかよくつながり、みんなで支える公共交通の実現」を達成するための計画として、本計画を定めます。

### 7-1 形成計画の目標

将来都市像の実現のため、本構想における基本方針に対して、それぞれ目標を定めます。

#### 基本方針

#### 1

### いろんな交通機関がなかよくつながる公共交通づくり

#### 目標 1 地域の骨格を形成する公共交通の構築

都市間を結ぶ公共交通である南北方向の鉄道や東西方向の路線バスについて、それぞれが果たすべき役割を明確にし、地域の骨格を形成する公共交通を構築します。

また、市内における移動が公共交通を利用することで概ねカバーできるよう、身近で使いやすい公共交通を展開します。

#### 目標 2 だれもが利用しやすい公共交通環境の構築

公共交通の強化に合わせ、市民の日常的な交通手段として快適な利用ができるよう鉄道駅のバリアフリー化やバス停周辺における環境改善など、利用環境を向上させます。

#### 目標 3 公共交通間の連携強化

鉄道、路線バス、らんらんバス、タクシーとさまざまな公共交通がネットワークを構成する本市においては、それぞれの公共交通の連携を強化することで、複数の公共交通を乗り継いだ利用であっても、ストレスなく利用できるよう公共交通間の連携を強化します。

## 目標 4 まちづくりと連携した公共交通体系の構築

保健医療福祉拠点では、まちづくりと連携した公共交通体系を構築します。

また、市民や来街者の交流促進及び本市の玄関口にふさわしい都市景観の形成が図られている太田川駅など、鉄道駅周辺に都市機能が集積されたまちづくりが進められています。そのため、円滑な交通の確保や乗り継ぎ利便性の向上が図れるよう、交通結節点の機能強化を進めます。

### 基本方針

## 2

## みんなで使って、みんなで支える公共交通づくり

### 目標 5 環境や健康に配慮して、かしこく公共交通を使う

自家用車に過度に頼らず、環境や健康に配慮した自発的な交通行動を導くため、市民一人ひとり、また、企業が自動車の適正な利用を考え、実行するといった交通に対する意識の変革に取り組みます。

### 目標 6 地域で支える公共交通

公共交通について、交通事業者や市などの供給する側の連携だけでなく、利用する側である地域の積極的な利用や意識の醸成により、これまでの受け身の姿勢から地域が主体となって一緒に支えていく活動を展開します。

基本方針  
3

## 公共交通を使った活発な交流を促進する仕組みづくり

## 目標 7

## 公共交通を使った高齢者の外出促進

自家用車を運転することができた若いころとは異なり、高齢になって自家用車の運転がままならなくなると、外出を控えがちになります。

体を動かさなくなると、筋肉・骨・関節といった運動器の機能が衰えるロコモティブ・シンドローム（運動器症候群）を引き起こし、これが進行すると普段の生活の自立度が低下し、寝たきりや介護が必要になる危険性が高くなると言われています。ロコモティブ・シンドロームは「メタボ」や「認知症」を合併する人も多いという報告があります。

高齢者の「健康寿命の増進」や「生活機能低下の防止」を図るためには、体を動かす習慣をつけることが必要であり、自家用車よりも徒歩や自転車、公共交通を使うことが有効です。

そこで、本計画ではすべての人々にとって使いやすい公共交通網を作るとともに、外出しやすい、又は外出したくなるさまざまな取り組みを行って、公共交通を使って高齢者の外出を促進するようにします。

## 目標 8

## 公共交通を使った観光や買物での交流人口の拡大

市内の観光施設のほとんどは公共交通で結ばれています。さらに、太田川駅前にはラスパ太田川がオープンし、中心市街地の商業核ができています。

このように公共交通を使った観光や買物促進ができる土台があることから、この土台を活用して、中心市街地の来街者への情報提供や公共交通と施設のタイアップなどを充実させることで、公共交通を使った交流人口の拡大を図ります。

## 7-2 計画の目標とする成果指標

目標年次を平成 35 年度として、以下の成果指標について目標値の達成を目指します。

なお、指標及び目標値の設定にあたっては、上位・関連計画との整合性を図るため、第 6 次東海市総合計画や東海市総合交通戦略の成果目標として採用されている指標については、総合計画や総合交通戦略の目標値と同じ値とすることを基本とします。

### 基本方針 1

### いろいろな交通機関がなかよくつながる公共交通づくり

#### ■公共交通の利用者数（鉄道、路線バス、らんらんバス）

公共交通ネットワークの構築や交通結節点の整備、施設のバリアフリー化や情報提供など各種取り組みによって、利便性が高まることで市内の公共交通の利用者数が高齢化の進展にかかわらず増加するものと考えられます。

路線バスについては、計画策定時点では利用者数が減少傾向となっていますが、ダイヤ等の見直しや改善を図り、平成 26 年度の水準を維持することを目指します。

指標	現況値	目標値	
		平成 30 年度	平成 35 年度
市内鉄道乗降客数	45,414 人/日 (平成 26 年)	45,500 人/日	46,000 人/日
市内路線バス利用者数	367,000 人/年 (平成 26 年度)	367,000 人/年	367,000 人/年
らんらんバス利用者数	309,884 人/年 (平成 26 年度)	355,000 人/年	365,000 人/年

資料：交通事業者資料

#### ■買い物、通勤、通学などの日常生活での移動がしやすいと思う人の割合

公共交通ネットワークの構築や交通結節点の整備、施設のバリアフリー化や情報提供など各種取り組みによって、利便性が高まることで、公共交通の移動に対する満足度に関連すると考えられることから、総合計画におけるまちづくり指標を評価指標とします。

指標	現況値	目標値	
		平成 30 年度	平成 35 年度
買い物、通勤、通学などの日常生活での移動がしやすいと思う人の割合	55.7% (平成 24 年度)	58%	60.5% (総合計画の目標値)

資料：市民アンケート

## ■らんらんバスの満足度

らんらんバスのダイヤ等の見直しによって利便性を高めることで、らんらんバスの利用者の満足度が高まるものと考えられることから、市民アンケートで把握するらんらんバスの満足度を評価指標とします。

指標	現況値	目標値	
		平成 30 年度	平成 35 年度
らんらんバスの満足度	55% (平成 23 年度)	63%	70%

資料：市民アンケート

## ■駅前広場の整備済箇所数

駅前広場の整備は、駅の交通結節機能を向上し、駅利用者の利便性の向上に関連すると考えられることから、駅前広場の整備済箇所数を評価指標とします。

指標	現況値	目標値	
		平成 30 年度	平成 35 年度
駅前広場の整備済箇所数	6 箇所 (平成 25 年度)	9 箇所	11 箇所

資料：都市整備課資料

## 基本方針 2

## みんなで使って、みんなで支える公共交通づくり

## ■（再掲）公共交通の利用者数（鉄道、路線バス、らんらんバス）

公共交通の利便性の向上及び市民一人ひとりの公共交通の利用促進によって、市内の移動で公共交通を使う人が増えるものと考えられることから、公共交通の利用者数を評価指標とします。

指標	現況値	目標値	
		平成 30 年度	平成 35 年度
市内鉄道乗降客数	45,414 人/日 (平成 26 年)	45,500 人/日	46,000 人/日
市内路線バス利用者数	367,000 人/年 (平成 26 年度)	367,000 人/年	367,000 人/年
らんらんバス利用者数	309,884 人/年 (平成 26 年度)	355,000 人/年	365,000 人/年

資料：交通事業者資料

## ■モビリティ・マネジメント実施団体数

環境や健康に配慮して、公共交通を使うための取り組みとして、地域や学校、職場を対象としたモビリティ・マネジメントに取り組みます。

指標	現況値	目標値	
		平成 30 年度	平成 35 年度
モビリティ・マネジメント実施団体数	1※	2	3

※平成 27 年度愛知県「エコモビ実践キャンペーン」参加事業所：東海市役所

## ■公共交通の利用促進や施設管理に参加する市民の人数

交通事業者だけでなく市民や企業など、地域で公共交通を支えていくための指標として、公共交通の利用促進や施設管理に参加する市民の人数を設定します。

指標	現況値	目標値	
		平成 30 年度	平成 35 年度
公共交通の利用促進や施設管理に参加する市民の人数	— (未実施)	50 人	150 人

公共交通利用促進イベントやアダプト・プログラムなどに参加する市民の人数

## 基本方針 3

## 公共交通を使った活発な交流を促進する仕組みづくり

## ■ 75 歳以上高齢者の外出率、公共交通分担率

『めざせ健康寿命日本一』を標榜する本市において、公共交通を通じた高齢者の外出促進を進めていることから、75 歳以上の高齢者の外出率及び主な交通手段が公共交通である人の割合を評価指標とします。

指標	現況値	目標値	
		平成 30 年度	平成 35 年度
75 歳以上高齢者の外出率	53% (平成 23 年)	57%	65%
主な移動手段が公共交通である 75 歳以上の高齢者の割合	6.3% (平成 26 年)	7%	8%

資料：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査(平成 23 年)

平成 26 年度 75 歳以上高齢者実態調査報告書

## ■ 公共交通と連携する民間施設数

公共交通を使った交流促進へ向けて、公共交通とのタイアップなど直接の連携や情報面での連携など、商業施設や観光施設などとの連携が不可欠となります。

そこで、公共施設と連携する施設を増やすことで、目標が達成されるものと考えられることから、公共交通と連携する施設数を評価指標とします。

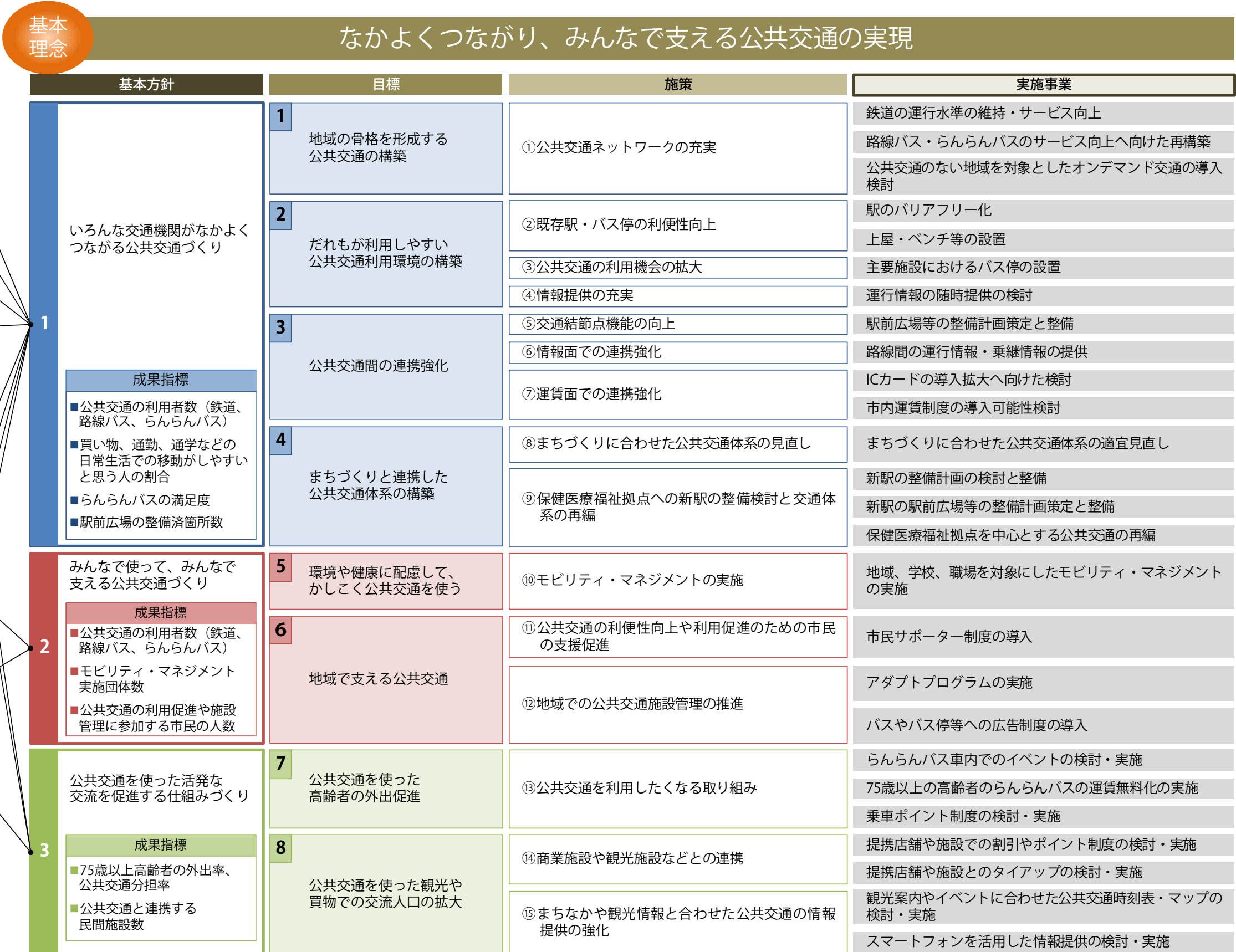
指標	現況値	目標値	
		平成 30 年度	平成 35 年度
公共交通と連携する民間施設数	2	7	15

ラスパ太田川及びアピタ荒尾店に  
らんらんバスの時刻表を設置しています



7-3 目標達成のための施策・事業

1) 施策・事業の体系



## 2) 実施施策

基本方針 <b>1</b>	いろいろな交通機関がなかよくつながる公共交通づくり
目標 1	地域の骨格を形成する公共交通の構築

### 施策① 公共交通ネットワークの充実

公共交通の連携・活性化を図るため、公共交通ネットワークを充実させます。

#### ○鉄道の運行水準の維持・サービス向上

本市の公共交通基幹軸である鉄道については、市内外を高頻度かつ高速に結び交通機関として、運行本数などサービス水準の維持を図るとともに、サービスの向上を検討します。

#### ○路線バス・らんらんバスのサービス向上へ向けた再構築

鉄道と並び、本市の公共交通基幹軸である路線バスについては、一部の路線で利用客の減少により、国の補助による路線の維持が難しくなっていることから、高齢者等の日常的な移動手段であるらんらんバスと合わせて、地域・市民に愛され、利用される持続可能な公共交通体系の構築を図るため、利用者のニーズやまちづくりの進展に対応して、ルートやダイヤの再編を行います。

#### ○公共交通のない地域を対象としたオンデマンド交通の導入検討

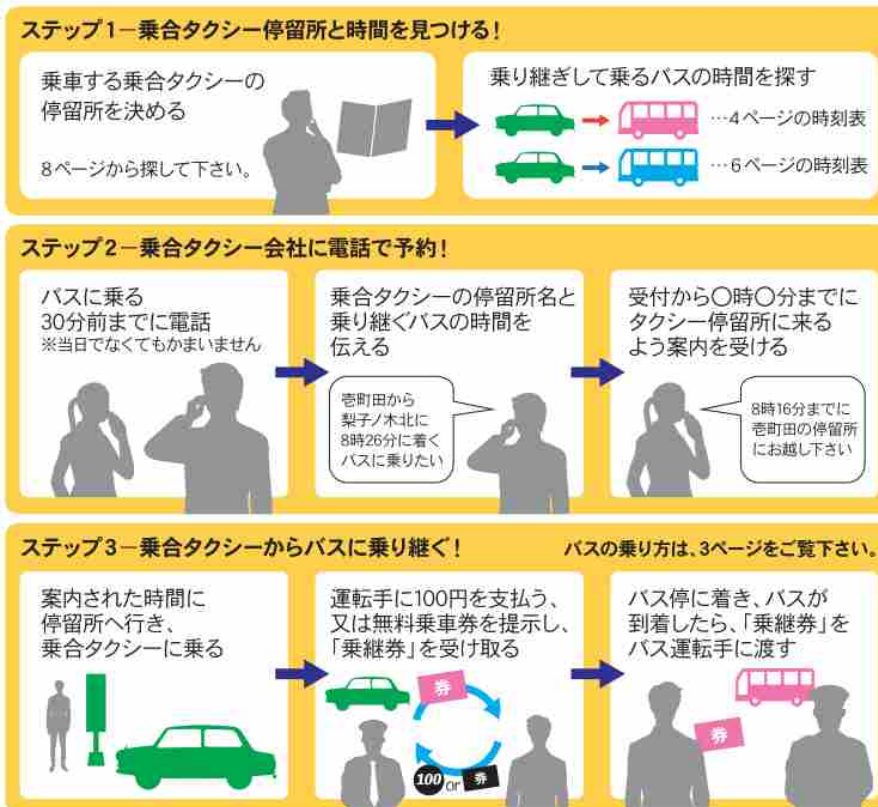
らんらんバスは、主に市内の拠点や生活圏を接続するように設定していることから、らんらんバスによるサービスが十分でない地域があります。これらの地域における公共交通の利用を求める声に対応するため、オンデマンドの公共交通サービスの導入についての実施を検討します。

■武豊町事前予約制バス（乗合タクシー）について

武豊町ではコミュニティバスのルートにない地域の方の移動手段として、「武豊町事前予約制バス（タクシー）」（以下「乗合タクシー」）の試行運行をモデル的に開始しています。

これは、一般のタクシー車両を活用した事前予約制の公共交通で、指定された乗合タクシー停留所から各経路によって指定されているバス停留所までの間を運行します。

【武豊町事前予約バス（乗合タクシー）の利用方法】



資料：武豊町ホームページより

## 目標 2

## だれもが利用しやすい公共交通利用環境の構築

## 施策②

## 駅・バス停の利便性向上

すべての人にとって、公共交通が利用しやすいものとなるようにするため、駅やバス停周辺の利用環境を向上させます。

## ○駅のバリアフリー化

駅の段差解消や案内誘導施設の充実などの駅のバリアフリー整備により、高齢者や障害者をはじめとして、だれもが駅を利用しやすくなるようにするなど、鉄道の利用を促進します。

聚楽園駅は、国が定めたバリアフリー化が必要な特定旅客施設の要件である1日の乗降客数3,000人を超えており、段差の解消や多機能トイレの設置、点字誘導ブロック等の整備を行います。また、駅のバリアフリー化に合わせて、駅前広場などの周辺においても必要な整備について検討します。

その他の駅についても、利用者が多くバリアフリー化が必要な駅から進めます。

## ■聚楽園駅



## ○上屋・ベンチ等の設置

快適なバス待ち空間を創出し、バス利用者層の拡大を図るため、市内の主要なバス停において、法令等に基づいた基準を明確にした上で、上屋やベンチ等の設置を進めます。

## ■上屋・ベンチの設置例（左：知北平和公園前、右：高横須賀駅前）



### 施策③

## 公共交通の利用機会の拡大

公共交通の利用機会の拡大を図るため、公共交通ネットワークの充実を図るとともに、既存路線におけるバス停の設置を進めます。

### ○主要施設におけるバス停の設置

主要な施設でバスの利便性が高まるように、施設内へのバス停の設置を施設管理者と調整して行います。

#### ■施設内へのバス停の設置例（イオンモール熱田）



## 施策④

## 情報提供の充実

他の自動車交通の影響により、到着時刻に変動が生じやすいバス路線について、随時の運行情報の提供を充実させることで、いつバスが来るか、いまどの辺にバスがいるのかを利用者がわかるようにします。

### ○運行情報の随時提供の検討

本市では、バス停における待合時間の不安感を解消し、バスの利便性を高めるため、バスロケーションシステムを太田川駅や市役所、しあわせ村などの主要なバス停において導入しています。今後も、利用者の多い鉄道駅や公共施設、商業施設等の主要なバス停を優先に設置を進めます。また、いつでも、どこでも運行情報が入手できるよう、インターネットでの提供についても検討・実施します。

#### ■バスロケーションシステムの導入事例（市役所のあしあとランプ）



#### ■スマートフォンによる列車到着までの残り時間の提供例



(画像はスマートフォンアプリの駅 Locky です。これはリアルタイムの運行情報ではなく、時刻表から逆算した残り時間を示しています。)

## 目標 3

## 公共交通間の連携強化

## 施策⑤

## 交通結節点機能の向上

鉄道、路線バス、らんらんバス、タクシー及び自家用車や自転車との乗継拠点となる交通結節点を整備することで、交通手段間の空間的な連携を向上します。

## ○駅前広場等の整備計画策定と整備

鉄道利用の推進のため、バス、自転車、徒歩、タクシー及び自家用車などの端末交通手段での駅までのアクセス性の向上を目的として、駅前広場の整備を進めます。

尾張横須賀駅西では、都市計画道路尾張横須賀駅西通線の整備と合わせて、駅前広場の機能を拡充し、交通結節点機能を高める整備を進めます。

南加木屋駅では、都市計画道路名古屋半田線の整備と合わせ、地区計画により駅東側で名古屋半田線と駅を結ぶアクセス道路、駅前広場及び自転車等駐車場の整備を引き続き進め、供用開始を目指します。西側の駅前広場についても、東側の整備に合わせて検討します。

八幡新田駅では、交通結節点機能を高めるため、駅前広場の整備計画を策定した上で整備を行います。また、駅前広場の整備に合わせて、自転車等駐車場の整備やバス停の設置についても検討します。

■尾張横須賀駅西口



■南加木屋駅



■八幡新田駅



## 施策⑥

## 情報面での連携強化

鉄道、路線バス、らんらんバスにまたがった公共交通の運行情報と乗継情報を一元的に提供することで、利用者が適切に公共交通を利用できるようにします。

### ○路線間の運行情報・乗継情報の提供

現在、鉄道とらんらんバスをまたいだ経路案内については、インターネットで検索することが可能です。鉄道、路線バス、らんらんバスをうまく組み合わせ、乗り継いで公共交通全体としての利用を促進するため、経路案内を市内のすべての公共交通機関に拡大するとともに、運行情報や乗り継ぎ情報をインターネットや主要な交通結節点や商業施設などにおいて提供することで、情報面での利便性向上を図ります。

#### ■名鉄とらんらんバスを乗り継ぐ経路案内

区間	時刻	乗り換え	片道料
1	08:21 = 09:18 (57分)	乗換: 2回 / 片道: 500円	500円
2	08:16 = 08:18 (1分)	乗換: 1回 / 片道: 200円	200円
3	08:16 = 08:18 (1分)	乗換: 1回 / 片道: 200円	200円
4	08:05 = 08:18 (13分)	乗換: 1回 / 片道: 100円	100円

経路1	11月29日 08:21 = 09:18	所要時間: 57分	乗車回数: 4回	距離: 21.9km
08:21	名古屋	徒歩		
08:25	名鉄名古屋	450円		
08:26	名鉄名古屋	450円		
13分/28分	名鉄名古屋本線急行・西郷行	前続の列車		
08:36	大江			
08:44	名鉄名古屋線・知多半田行	前続の列車		
08:52	聚楽園			
08:53	徒歩			
08:55	聚楽園駅前	100円		
08:59	東海市・らんらんバス(中川一丁目)			
19分/18分	東海市・らんらんバス(中川一丁目)	前続の列車		
09:18	上野台			

駅すばあとの『Route』-乗り換え案内・定期代検索 <http://route.ekispert.net/>



## 施策⑦

## 運賃面での連携強化

鉄道、路線バス、らんらんバス、タクシーそれぞれが個別の運賃体系であるため、複数の交通機関を利用すると割高になることが、特に市内移動における公共交通の利用を妨げていることを踏まえ、異なる交通手段間で乗り継ぐ際の運賃面の連携について検討します。

### ○ICカードの導入拡大へ向けた検討

名鉄が発行する IC カード「manaca（マナカ）」は、各種交通機関やコンビニエンスストア、スーパーマーケットなどでも利用できます。

manaca の導入は、交通機関の乗降のスピードアップに結びつくだけでなく、複数の交通機関を乗り継いだ場合の割引や健康・福祉施策との連携、また、観光・商業面での活用などさまざまな展開が考えられます。

しかしながら、導入には初期費用や運用費用に多大な負担が生じるため、交通事業者単独での導入は難しいものとなっています。また、本市で運行を行っている交通事業者は、本市の他にも知多半島全域で運行を行っていることから、本市単独での導入は、費用面でも手続面でも非常に難しいものと考えています。

そこで、ICカードの導入拡大へ向けては、国の支援事業の活用も視野に入れて、同じ交通事業者が運行する周辺市町と共同での導入を検討します。

#### ■名鉄電車と名鉄バスの manaca を使った乗継割引

1 枚の manaca を利用し、名鉄バスから名鉄バス、名鉄バスから名鉄電車など 90 分以内に乗り継いだ場合に運賃が割引されます。



資料：名古屋鉄道ホームページ

## ○市内運賃制度の導入可能性検討

名鉄線や路線バスの運賃は、らんらんバスと比べて割高になっていることから、市内移動において利用の妨げになっているものと考えています。

鉄道やバスの運賃は、国の認可制となっており、交通事業者は民間事業者であることから、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えない範囲で、経営的に持続可能な運賃である必要があります。

市内移動における公共交通の利用促進にあたっては、鉄道や路線バスの運賃を下げる事が求められますが、交通事業者単独では運賃を下げる事ができないため、市の協力と連携を前提に、実質的な割引による市内運賃制度の導入可能性について検討します。

例えば、前述の IC カードを導入する場合には、記名式 IC カードを使った市内移動において、ポイントを還元することにより、実質的な割引を行うことに検討の余地があると考えられます。

ただし、現状においても manaca にはポイント還元の仕組みがあることから、運営会社や交通事業者との調整が必要になります。

目標 4

まちづくりと連携した公共交通体系の構築

施策⑧ まちづくりに合わせた公共交通体系の構築

都市計画や医療、福祉、商業、観光など市民の生活や本市を訪れる人の活動についてのさまざまな変化や事業の進捗などに合わせて、公共交通体系の見直しを図ります。

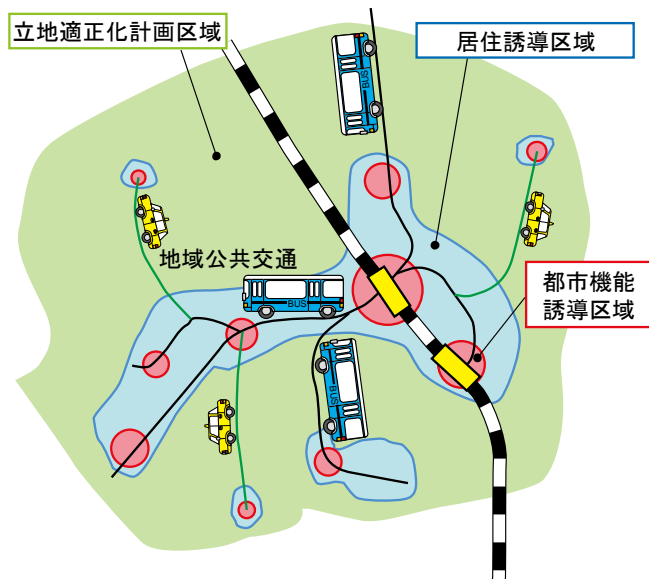
○まちづくりに合わせた公共交通体系の適宜見直し

高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境の実現のため、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通により、これらの生活利便施設等に行くことができる「コンパクトなまちづくり」への取り組みのため、都市再生特別措置法が平成26年5月に改正されました。

本市でもコンパクトな都市構造の構築へ向けて、改正都市再生特別措置法に基づく、立地適正化計画の策定を進めており、地域公共交通は、居住誘導区域と都市機能誘導区域を連携することが求められます。

また、保健医療福祉拠点の形成に向けて、公共交通の再整備が求められていますので、今後の本市のまちづくりに合わせた公共交通体系の見直しを進めます。

■都市再生特別措置法の改正に基づく公共交通体系の見直しのイメージ



居住誘導区域：一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域です。

都市機能誘導区域：医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し、集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域であり、居住誘導区域の中に設定する必要があります。

**施策⑨****保健医療福祉拠点への新駅の整備検討と  
公共交通体系の再編**

本市だけでなく広範囲な地域から多様な世代の利用が想定される保健医療福祉拠点への公共交通によるアクセス利便性を高めるとともに、周辺まちづくりと連携した新駅の整備に合わせて公共交通体系を再編します。

**○新駅の整備計画の検討と整備**

高横須賀駅と南加木屋駅間に新駅を設置することにより、公立西知多総合病院を核にした、身近に高度な医療が受けられ、通勤に便利で住みよく、「医職住」が整った新市街地の形成及び想定される広範囲からの多様な世代の利用に対応するためのアクセス利便性を強化します。

新駅の検討にあたっては、鉄道事業者等との関係機関と十分な調整を図り、駅の位置や必要な機能、駅舎の構造等、現実的で効果的な整備計画を検討します。

また、検討した整備計画に基づき、新駅の整備を進めます。

**■新駅予定地周辺**

## ○新駅の駅前広場等の整備計画策定と整備

新駅の整備に合わせ、駅前広場等の整備を計画するとともに、計画に基づく整備により、新駅の交通結節点としての機能を強化し、公共交通の利便性を高めます。

駅前広場等の整備計画の策定にあたっては、駅の規模等に応じた駅前広場として必要な機能について検討します。また、環境に優しく、健康増進に貢献する交通手段である徒歩や自転車の利用を促進するため、自転車等駐車場の配置、徒歩や自転車での新駅までのアクセス路の確保についても検討します。

整備計画に基づき、らんらんバスやタクシー等の利用や自家用車での送迎が円滑で快適にできる駅前広場の整備を進めます。また、自転車のアクセス利便性を向上させるための自転車等駐車場の整備を進めます。

## ○保健医療福祉拠点を中心とする公共交通の再編

新駅の整備にあたっては、保健医療福祉拠点及びその周辺のまちづくりと連携し、鉄道とバス、タクシー等の公共交通との連携が可能な駅前広場の整備を行うとともに、路線バスやらんらんバスの路線の見直し等によって、交通結節点としての機能を強化し、公共交通を中心とする交通体系を構築します。

### ■西知多総合病院における公共交通の結節（らんらんバス、あいあいバス（知多市））



基本方針

2

みんなで使って、みんなで支える公共交通づくり

目標 5

環境や健康に配慮して、かしこく公共交通を使う

**施策⑩****モビリティ・マネジメントの実施**

自家用車から公共交通、徒歩、自転車などの交通手段への自発的な転換を促すモビリティ・マネジメントの実施について検討します。

モビリティ・マネジメントは、日常生活における自動車利用の転換を図るための地域、将来的に適切な自動車利用につながるよう意識形成を図ることのできる学校、通勤時の自動車利用の転換を図るための職場での実施などに向けた取り組みを進めます。

**○地域、学校、職場を対象にしたモビリティ・マネジメントの実施**

モビリティ・マネジメントの実施にあたっては、個人を対象として実施することも可能ですが、個人の具体的な交通行動に焦点を当てた取り組みを行うためには、対象を限定することが有効です。そこで、モビリティ・マネジメントの実施にあたっては、地域や学校、職場を対象として展開します。

**■モビリティ・マネジメントの対象とねらい**

対象者	ねらい
地域	地域住民を対象にすることで、職業や年齢などに関わらず地域に固有な交通問題の改善が期待できます。
学校	学校教育等を通じて児童、生徒に働きかけることで、将来の交通手段選択の改善が期待できます。
職場	就労者を対象にすることで、交通に占める割合の高い通勤や業務交通を効率的に行動変容させることが期待できます。

資料：国土交通省『モビリティ・マネジメント 交通をとりまくさまざまな問題の解決に向けて』

■モビリティ・マネジメントの事例

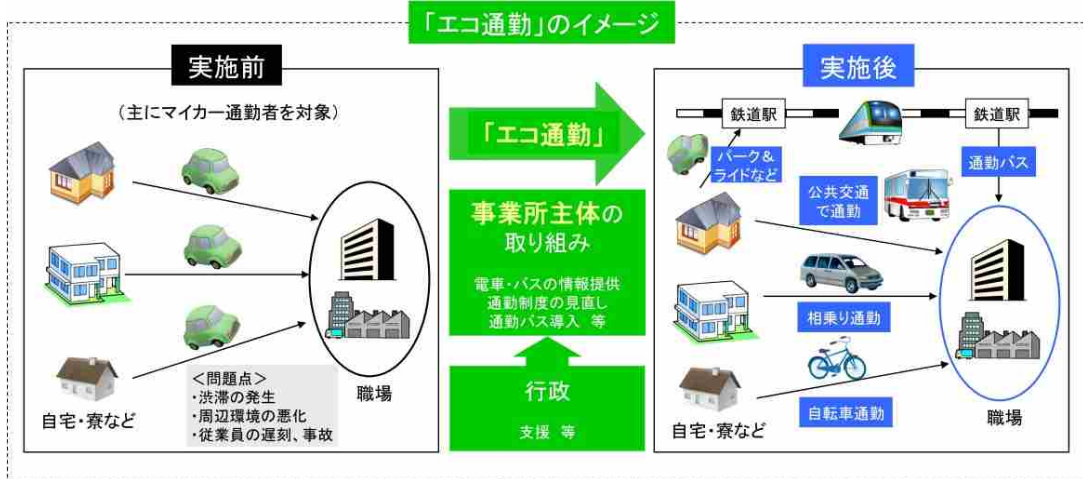
【愛知県】エコ通勤転換促進調査

平成 21 年度に愛知県では、エコ通勤への転換促進を目的とした調査を実施しました。この調査において、企業等でエコ通勤に取り組んで行くための手引きとして、「エコ通勤の進め方」を作成しました。

《企業の取り組み》（企業 MM<sup>※</sup>）

- ・従業員への情報提供（パンフレットや公共交通マップ等）
- ・通勤実態調査
- ・徒歩通勤手当や自転車通勤手当などの拡充
- ・駐輪場の整備
- ・ノーマイカーデーの実施 等

※MM：モビリティ・マネジメント



資料：国土交通省「エコ通勤」の手引き

【名古屋市】地域で取り組むモビリティ・マネジメント『地域 MM』（地下鉄桜通線 徳重駅周辺）

地下鉄が開通した徳重駅周辺で平成 22 年に実施した「よりよい交通のあり方」に関するアンケート調査に置いて、今後の調査に協力可能とした 11,218 名を対象に、平成 24 年に移動に関する「環境（自家用車と公共交通の CO<sub>2</sub> の比較）」「お金（自家用車の維持費と公共交通利用の場合の比較）」「健康（移動に伴うカロリー消費の比較）」「事故（事故の確率）」などの公共交通を利用する利点をまとめた資料を郵送するとともにアンケート調査を実施しました。

クルマのみでの移動とクルマを使わない移動を比較してみませんか？

交通行動診断カルテ（環境編）

「移動に関するおはなし」に目を通していただきありがとうございます。（まだの方は「移動に関するおはなし」をご覧ください。）クルマによる移動と公共交通機関等を使った移動の違いについて、興味をもっていただければ幸いです。

この資料は、実際にあなたの交通行動について、クルマのみでの移動とクルマを使わない移動を「環境（CO<sub>2</sub> 排出量）」の視点から比較できるように、ご利用いたしました。5 分ほどで記入できますので、①～④の順でぜひお試しいただきたい。

このカルテの使い方

① 会社や学校や自宅など、よく行く目的地を一つ決めて記入してください。

② 自宅からその目的地まで、クルマ（またはバイク）で移動した場合の距離を記入してください。

（参考：1分＝0.4km 進む）

③ ②で記入した距離を当てはめて、CO<sub>2</sub> 排出量を計算してみてください。

④ 自宅からその目的地まで、クルマ（またはバイク）を使わないで移動した場合の移動内容を記入してください。

（例：①がバス・地下鉄、②が徒歩、③が自転車、④が徒歩、⑤が自転車、⑥が徒歩、⑦が自転車、⑧が徒歩、⑨が自転車、⑩が徒歩）

記入例：自宅 → 会社 徒歩 15.5km 徒歩 15.5km 徒歩 15.5km

⑤ ④で記入した移動内容に基づき、徒歩、自転車以外の手段（バス・鉄道）で往復にかかる距離を記入して CO<sub>2</sub> 排出量を計算し、③の合計を記入してください。

クルマのみでの移動とクルマを使わない移動で CO<sub>2</sub> 排出量の違いはありましたか？さらに、1 年間に移動をしたら、違いはどうかなども考えていただきたいと思います。

裏面では、お金・健康・事故の観点からも同様に比較ができますので、お時間があるときにぜひお試しいただきたい！

資料：名古屋市資料

【富山市】学習プログラムの企画・実施

富山市内の小学校教諭が主体となって、公共交通に関する学習プログラムを検討しました。また、学校関係者、学識者、有識者の協力の下で、学習プログラムの確立に向けた模擬授業を企画・実施し、モビリティ・マネジメント教育の普及に取り組んでいます。

■平成 25 年度の取り組み

- 「富山市のいろいろな乗り物」(社会・3年生)
- 「おでかけ定期券って何だろう？」(総合的な学習の時間・4年生)
- 「富山市の公共交通」(総合的な学習の時間・4年生)
- 「富山県の交通の様子」(社会・4年生)
- 「環境にやさしい交通機関の使い方を考えよう」(総合的な学習の時間・6年生)
- 「富山の新しいまちづくり～まちを元気にするライトレール～」(社会・6年生)
- 「とやま公共交通ふれあいデー」の実施



資料：富山市資料



目標 6

地域で支える公共交通

施策⑪

公共交通の利便性向上や  
利用促進のための市民参画

地域の特性を活かし、市民が生活を通じて地域の交通やまちづくりを考えていくことが重要であり、市民が公共交通のことを考え、利用することをとおして「自分たちのものである」という意識を醸成し、地域で支える公共交通につなげます。

○市民サポーター制度の導入

公共交通のサービス向上への参画や市民自らが利用促進へ向けて取り組んでいくための制度として、市内の公共交通利用のための市民サポーター制度の導入を検討します。

サポーターの役割としては、前述の内容に加え、モビリティ・マネジメント活動への協力やらんらんバスに一人では乗り降りが難しい高齢者や障害者の方への補助者（ヘルパー）などが考えられます。

■住民主体による公共交通の利用促進運動の事例

【武豊町】武豊町コミュニティバス利用促進友の会

コミュニティバスの利用を促す住民主体の組織で、住民のマイバス意識を向上させることを目的に活動している。

- ・イベントとの連携
- ・観光ツアーの実施
- ・おでかけレシピカードの作成
- ・ポイントカードの発行
- ・ニュースの発行 等



ステージ企画、フリーマーケットも開催



写真上：朝市との連携、写真下：コミュバスニュースの発行  
資料：愛知県資料

**施策⑫****地域での公共交通施設管理の推進**

地域の特性を活かし、市民が生活を通じて地域の交通やまちづくりを考えていく一環として、バス停等の清掃をとおして、地域で支える公共交通につなげます。

**○アダプトプログラムの実施**

公共交通施設を維持するため、バス停の清掃等に市民が関わることをとおして、地域が愛着を持って公共交通を支えていく取り組みとして、アダプトプログラムの実施を検討します。

アダプトプログラムは、市や交通事業者が清掃等の器材を提供し、個人や団体がバス停及びその周りの植栽等の清掃、落ち葉拾い等をしていただく代わりに、管理していただいた人のお名前や団体の名称を表示することで、管理に対する取り組みに感謝するとともに個人や団体をPRするものです。本市では道路や公園の管理で既に導入しています。

**■大田大池（大池公園）での清掃活動**

大田大池の清掃活動の様子



清掃活動の参加者



資料：東海市ホームページ

**○バスやバス停等への広告制度の導入**

らんらんバスの運行にあたって、企業からの運行に対する協力の一環として、らんらんバスへの広告の導入について検討します。

広告の対象となるものは、バス車内やバス停、運行マップ等となります。また、既に民間施設や店舗名が名称となっているバス停については、対象施設からの支援・協力について検討します。

基本方針

3

公共交通を使った活発な交流を促進する仕組みづくり

目標 7

公共交通を使った高齢者の外出促進

施策⑬

公共交通を利用したくなる取り組み

らんらんバスのルートやダイヤの改正を行って利便性を向上させるとともに、乗って楽しい公共交通を実現するために、移動以外の付加価値を創出する交通サービスの向上について検討します。

### ○らんらんバス車内でのイベントの検討・実施

らんらんバスを移動手段として使うだけでなく、らんらんバスに乗ることが楽しくなるように、車内でのイベントの開催を実施に向けて検討します。

イベントの例としては、沿道の歴史を車内放送やデジタルサイネージで流したり、地域や健康、環境のことについて学ぶクイズなどが考えられます。

#### ■コミュニティバス車内でのイベントの実施事例

【武豊町】バスでおもてなし観光ツアー

前に紹介した武豊町コミュニティバス利用促進友の会の取り組みとして、武豊町観光ボランティアの協力を得て、コミュバスに乗って、町内の味噌蔵や名所を巡る観光ツアーを実施



資料：愛知県資料

## ○75 歳以上の高齢者のらんらんバスの運賃無料化の実施

現在、らんらんバスは小学生以下、障害者手帳をお持ちの方及びその介護人が介護のため乗車する際は無料（介護人は1人に限る）です。

これを75歳以上の高齢者に拡大することで、健康づくりにつながる高齢者の外出促進を図ることを実施します。

## ○乗車ポイント制度の検討・実施

現在、回数券が12枚つづり1,000円で発売されており、その割引率は16.7%となっています。これに加えて、乗車1回につきポイントが貯まる乗車ポイント制度を創設することで、たくさん利用することによるメリットを創出するほか、ポイントを貯める楽しみを創出することを実施に向けて検討します。

### ■コミュニティバスのポイントカードの導入事例

#### 【武豊町】ポイントカード

継続的な利用につなげるため、友の会として「コミュニティバス ポイントカード」の作成及びデザインを担当



資料：愛知県資料

## 目標 8

## 公共交通を使った観光や買物での交流人口の拡大

## 施策⑭

## 商業施設や観光施設などとの連携

公共交通を使って外出することにより、交通サービス面以外でのメリットが受けられるよう、商業施設や観光施設などとの連携を図ることを実施に向けて検討します。

## ○提携店舗や施設での割引やポイント制度の検討・実施

公共交通を使って買物や施設に行った人に対して、施設の利用料や買物代金の一部割引やポイント制度について実施に向けて検討します。

本市では、平成 27 年度に経済産業省のモデル事業として、名鉄の記名式 manaca（マナカ）を使用した健康ポイント制度の実証事業を実施しています。

この事業は、平成 27 年 11 月 1 日から平成 28 年 1 月 15 日までの期間中に市内の健康応援ステーション(飲食店・運動施設)を利用したり、健康イベントに参加したりして、最大約 2,000 ポイント(ミュージスターポイント)を集めることができます。このミュージスターポイントは、manaca にチャージして電子マネーとして電車に乗ったり、買い物に利用できます。

## ○提携店舗や施設とのタイアップの検討・実施

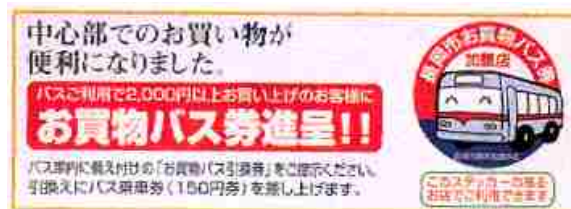
公共交通を使って買物や施設に行く人を増やすための、イベント等での連携について、実施に向けて検討します。

具体的には、施設へのバス停の設置に加え、公共交通利用者に対する優遇措置や情報提供などについてです。

## ■商業施設との連携事例

【新潟県長岡市商店街連合会】長岡市お買物バス券

長岡市内での加盟店では、ステッカーが入り口に貼ってあるお店ではバスを利用して、2,000 円以上買物をする、バスの最低運賃分(150 円)のお買物バス乗車券を差し上げています。



資料：長岡市すずらん通商店街振興組合ホームページ

## 施策⑮

### まちなかや観光情報と合わせた 公共交通の情報提供の強化

公共交通の情報提供にあたって、公共交通の情報だけを提供するだけではなく、人々の移動目的に合わせて、買物情報やイベント情報、観光情報などと組み合わせて公共交通情報を提供することで、市内外からの来街者に公共交通を使ってもらえるようにするとともに、公共交通を使っている人に対して、周辺施設情報をお知らせするなど、地元再発見の機会をつくります。

#### ○観光案内やイベントに合わせた公共交通時刻表・マップの検討・実施

現在の市内全体のらんらんバスの時刻表・バスマップに加え、公共交通以外の交通手段を使って来街した人に、公共交通をPRし、使っていただけるようにするため、観光案内やイベント情報を示した公共交通時刻表・マップの作成を実施に向けて検討します。

#### ○スマートフォンを活用した情報提供の検討・実施

従来型の携帯電話に替わり、スマートフォンが広く普及し、この流れは今後とも続くものと考えられます。

専用アプリを導入することで、人々が現在いる位置に応じて、適切な情報を配信することも可能となることから、紙媒体のような静的な情報だけでなく、動的な情報も提供できるようになります。例えば、公共交通に乗車している人に対して、商店街の割引情報を即時に配信することも可能となります。

そこで、本市では公共交通情報とまちなか情報、観光情報との連携を図ることを実施に向けて検討します。

#### ■スマートフォンの位置情報を使った観光アプリ事例

##### 【富士通ネットワークソリューションズ】街めぐ

「街めぐ」は、スマートフォンに内蔵されたGPS（衛星利用測位システム）機能により現在地を確認しながら、予め地図上に登録されている観光スポットを最適なルートで効率的に楽しく散策することができるクラウドサービスです（プレスリリースより）



資料：富士通ネットワークソリューションズホームページ

## 7-4 各事業の実施期間及び実施主体

各事業の進行管理については、東海市地域公共交通会議がその実施主体となるものとし、本計画の目標のために実施する個別事業の実施主体及び実施予定時期は以下のとおりとします。

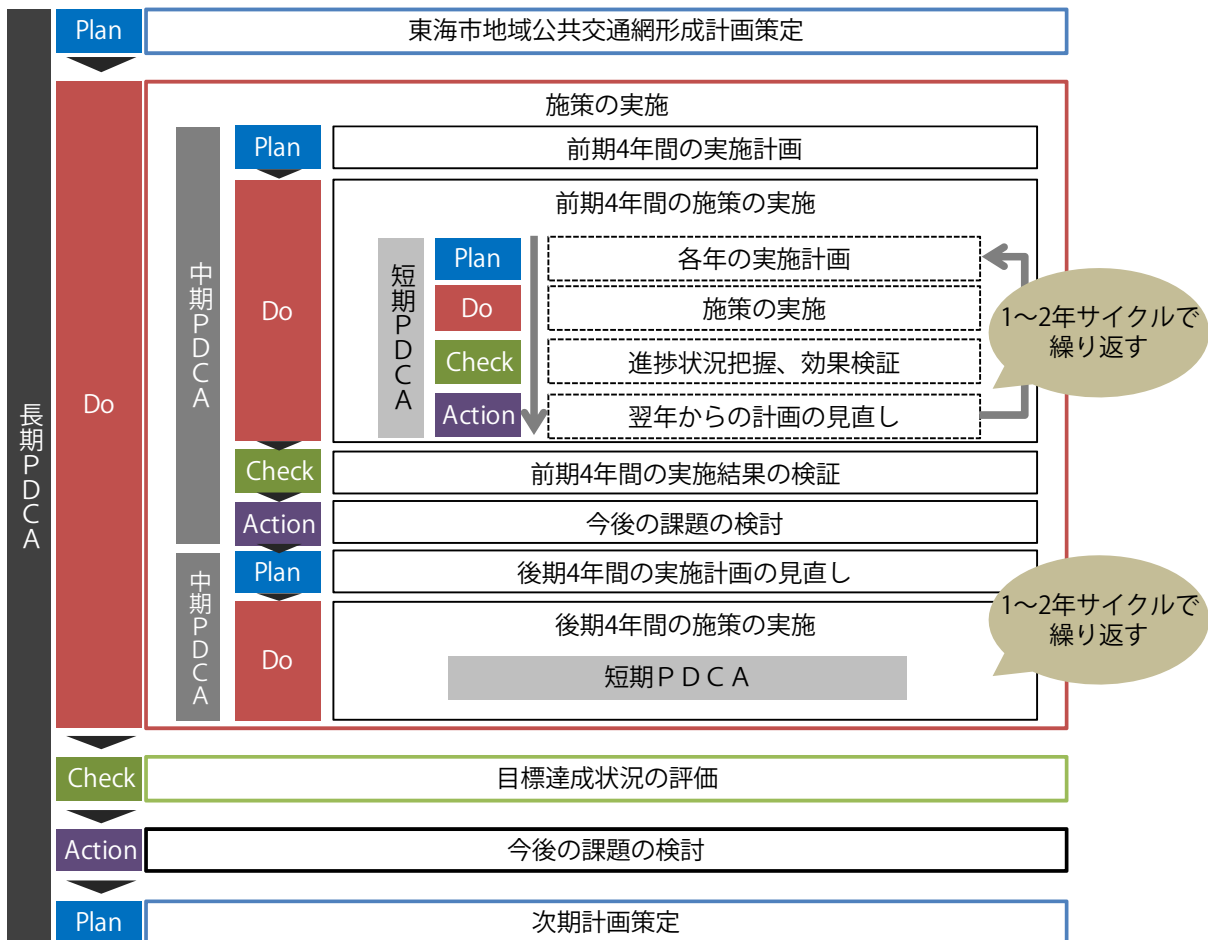
基本方針	目標	施策	実施事業	年度							実施主体
				H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	
1.いろいろな交通機関がなかよくつながる公共交通づくり	1.地域の骨格を形成する公共交通の構築	①公共交通ネットワークの充実	鉄道の運行水準の維持・サービス向上	検討・実施							◎交通事業者
			路線バス・らんらんバスのサービス向上へ向けた再構築	検討		再編の実施					◎行政 ◎交通事業者
			公共交通のない地域を対象としたオンデマンド交通の導入検討	検討・実施							◎行政 ○交通事業者
	2.だれもが利用しやすい公共交通利用環境の構築	②既存駅・バス停の利便性向上	駅のバリアフリー化	継続事業から順次、検討・実施							◎行政 ◎交通事業者
			上屋・ベンチ等の設置	検討		順次実施					◎行政 ◎交通事業者
		③公共交通の利用機会の拡大	主要施設におけるバス停の設置	順次実施							◎行政 ◎交通事業者 ◎企業
			④情報提供の充実	運行情報の随時提供の検討	順次実施						
	3.公共交通間の連携強化	⑤交通結節点機能の向上	駅前広場等の整備計画策定と整備	順次実施							◎行政 ○交通事業者
			⑥情報面の連携強化	路線間の運行情報・乗継情報の提供	実施						
		⑦運賃面での連携検討	ICカード導入拡大へ向けた検討	検討・実施							◎行政 ◎交通事業者
	市内運賃制度の導入可能性検討		検討・実施							◎行政 ○交通事業者	
	4.まちづくりと連携した公共交通体系の構築	⑧まちづくりに合わせた公共交通体系の見直し	まちづくりに合わせた公共交通体系の適宜見直し	適宜見直し							◎行政 ○交通事業者
⑨保健医療福祉拠点への新駅の整備検討と交通体系の再編			新駅の整備計画の検討と整備	実施							◎行政 ◎交通事業者
⑩保健医療福祉拠点を中心とする公共交通の再編		新駅の駅前広場等の整備計画策定と整備	実施							◎行政 ○交通事業者	
		保健医療福祉拠点を中心とする公共交通の再編	検討・実施							◎行政 ○交通事業者	
2.みんなで作って、みんなが支える公共交通づくり	5.環境や健康に配慮して、かしく公共交通を使う	⑩モビリティ・マネジメントの実施	地域、学校、職場を対象にしたモビリティ・マネジメントの実施	検討		実施					◎行政 ◎市民 ◎企業 ○交通事業者
			6.地域で支える公共交通	⑪公共交通の利便性向上や利用促進のための市民の支援促進	市民サポーター制度の導入	検討		実施			
	⑫地域での公共交通施設管理の推進	アダプトプログラムの実施			検討		実施				
		バスやバス停等への広告制度の導入	実施							◎行政 ◎交通事業者	
3.公共交通を使った活発な交流を促進する仕組みづくり	7.公共交通を使った高齢者の外出促進	⑬公共交通を利用したくなる取り組み	らんらんバス車内でのイベントの検討・実施	検討		実施					◎行政 ◎市民 ◎交通事業者
			75歳以上の高齢者のらんらんバスの運賃無料化の実施	実施							◎行政 ○交通事業者
			乗車ポイント制度の検討・実施	検討・実施							◎行政 ○交通事業者
	8.公共交通を使った観光や買物での交流人口の拡大	⑭商業施設や観光施設などとの連携	提携店舗や施設での割引やポイント制度の検討・実施	検討・実施							◎行政 ○交通事業者 ○民間事業者
			提携店舗や施設とのタイアップの検討・実施	検討		実施					◎行政 ◎交通事業者 ○民間事業者
		⑮まちなかや観光情報と合わせた公共交通の情報提供の強化	観光案内やイベントに合わせた公共交通時刻表・マップの検討・実施	実施							◎行政 ◎交通事業者 ◎民間事業者
スマートフォンを活用した情報提供の検討・実施	検討		実施					◎行政 ◎交通事業者 ◎民間事業者			

◎：中心となって事業を推進・実施する組織、○：事業の推進・実施に協力して取り組む組織

## 7-5 計画の達成状況の評価に関する事項

- 公共交通網の評価は、「7-2 計画の目標とする成果指標」で示した指標に基づき、目標値の達成度を評価・検証します。
- 計画の実施における継続的な改善のため、PDCAサイクル（計画→実行→検証→改善のくり返し）に従って達成状況の評価・検証を行い、目標値が達成できていない場合はその要因を分析し、対応策や改善策を実施します。
- 公共交通網の評価や検証及び改善策の検討は、東海市地域公共交通会議において実施し、施策に係るすべての関係者（市民、交通事業者、市など）が施策の検証結果や実施効果を共有します。
- 評価は、計画期間全体（長期）、前半・後半（中期）、1～2年ごと（短期）の3段階で分けます。
  - ・ 短期評価は、利用実績や収支など営業データから容易に取得可能な指標とします。
  - ・ 中期評価と長期評価（最終評価）は、市民の利用実態などアンケート調査やカウント調査により取得する指標によって評価します。

### ■ 地域公共交通網形成計画の実施における PDCA サイクル





## 用語解説

## あ

## ICカード（アイシーカード）

キャッシュカード大のプラスチック製カードに極めて薄い半導体集積回路(ICチップ)を埋め込み、情報を記録できるようにしたカードで、電子マネーやクレジットカードなどで利用されている。ここでは、交通機関で利用できるmanaca（マナカ）やTOICA（トイカ）などの交通系ICカードのことを指します。

## アダプトプログラム

市民と市が協働で進める「まち美化プログラム」であり、本市では道路と公園の管理に導入しており、企業や市民団体などの方に、清掃・ごみ拾い、除草、花壇の世話（水やりなど）をしていただいています。

## え

## エコドライブ

燃費向上のために自動車などのユーザーが行うさまざまな施策やそうした配慮を行った運転のことを指します。

## お

## オンデマンド

要求に応じて、という意味です。交通分野では、利用者からの要求に応じて交通事業者が運行する交通として、タクシーやデマンドバスなどのことをオンデマンド交通と呼ぶことがあります。

## か

## カーシェアリング

一般に登録を行った会員間で特定の自動車を共同使用するサービス又はシステムのことを指します。

## き

## 居住誘導区域

立地適正化計画において、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域です。

## く

## クリーンエネルギー

電気や熱などに変える際、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)や窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)などの有害物質を排出しない又は排出量の少ないエネルギー源のことを指します。自然エネルギーや再生可能エネルギーとも呼ばれ、太陽光、水力、風力、地熱のほか、燃料電池、コージェネレーション、天然ガスなども含まれます。

## け

## 健康寿命

健康上の問題がない状態で日常生活を送れる期間のことです。平均寿命と健康寿命の間には、男性で約9年、

女性で約 13 年の差があります。

## こ

### 交通弱者

自動車中心の社会において、年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通機関に頼らざるを得ない人を指します。

### コミュニティバス

既存のバスサービスだけではカバーしきれないニーズに対応する乗合バスであり、そのサービス内容は必ずしもこれまでの乗合バスの考え方によらず、利用者の利便性を最大限考慮し、かつ、多様化する需要に対応する新たなバスシステムのことです。本市ではらんらんバスが該当します。

### コンパクトシティ

郊外への市街地の拡大による空洞化を防ぎ、都市機能の効率化を図るため、都市機能を集約させることを指します。

## さ

### サイクルアンドライド

自宅から駅やバス停まで自転車で移動して、鉄道やバスに乗りかえる交通行動のことを指します。

## た

### 対キロ区間制運賃

一定の距離を基準にいくつかの区間を設け、乗車した距離により区間運賃を決定する方式のことを指します。

### ダイヤ

本来は交通機関の運行計画を表現した線図のことを指します（ダイヤグラムともいいます）が、そこから交通機関の運行状況（時刻、運行間隔や所要時間など）のこともダイヤと呼びます。

### 代表交通手段

一回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えて移動する際に、その中の主な交通手段のことを代表交通手段といいます。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となります。

### 端末交通手段

一回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えて移動する際の代表交通手段以外の交通手段を端末交通手段といい、通常は、鉄道を代表交通手段とする場合の出発地から鉄道駅又は鉄道駅から目的地までの交通手段として、鉄道端末手段のことを指します。

## て

### デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関などあらゆる場所で、表示と通信にデジタル技術を活用して平面ディスプレイ

レイやプロジェクトなどによって映像や情報を表示する広告媒体です。

## と

### 都市機能誘導区域

立地適正化計画において、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域であり、居住誘導区域の中に設定します。

## は

### パッケージ

目標実現へ向けて、複数の施策を組み合わせることを言います。

### バスロケーションシステム

無線通信などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの接近や到着予測時刻情報を、バス停留所や携帯電話、インターネットにおいて情報提供したり、バスの定時運行の調整等に役立てるシステムです。

### バリアフリー

障害者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的、心理的、制度的、情報面での障害を除去するという考え方という。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障害者等が公共交通機関等を円滑に利用できるようにすることを指します。

## ひ

### PDCA サイクル（ピーディーシーエーサイクル）

業務プロセス管理手法の一つで、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）という4段階の活動を繰り返し、継続的に改善を行うことです。

## ふ

### フィーダー

交通分野では幹線（主に鉄道を指す）と接続して、支線の役割をもって運行される交通機関のことを指します。

## ほ

### 補助路線バス

利用者が少ないバス路線を地域の足として確保するために、国の地方バス路線維持費補助制度によって助成を行って運行しているバス路線を指します。平成 27 年時点において、本市において補助路線バスはありません。

## も

### モビリティ・マネジメント

一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことです。

## ゆ

## ユニバーサルデザイン

「ユニバーサル＝普遍的な、全体の」という言葉が示すように「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、多くの人が利用可能であるようなデザインのことで

## り

## 立地適正化計画

居住機能や医療、福祉、商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置付けられる市町村マスタープランの高度化版です。

## ろ

## ロコモティブシンドローム

日本語では運動器症候群と呼び、メタボリックシンドロームの「メタボ」に対して、略語として「ロコモ」と呼ばれます。ロコモ状態となる「運動器の障害」の原因には、大きく分けて、「運動器自体の疾患」と「加齢による運動器機能不全」があります。