

# 東海市総合交通戦略



「人が集まり、つながる、快適な都市交通の実現」

平成27年3月

東海市

---

---

# 東海市総合交通戦略

---

---

## － 目 次 －

### 【序：はじめに】

1 東海市総合交通戦略について.....	序-1
----------------------	-----

### 【Ⅰ：基本計画】

1 上位計画の整理.....	I-1
2 現況分析.....	I-3
3 課題整理.....	I-45
4 総合交通戦略による将来都市像.....	I-47
5 基本理念・基本目標・基本方針.....	I-51
6 交通施策体系の構築.....	I-57

### 【Ⅱ：実施計画】

1 戦略目標.....	Ⅱ-1
2 施策体系化.....	Ⅱ-2
3 事業プログラム.....	Ⅱ-32
4 評価指標.....	Ⅱ-37
5 事業推進体制.....	Ⅱ-46
6 評価・改善の仕組み.....	Ⅱ-47

## 【序：はじめに】

### 1 東海市総合交通戦略について

#### (1) 計画策定の目的

東海市総合交通戦略（以下「本計画」とする。）は、第6次東海市総合計画に掲げる将来都市像である「ひと 夢 つなぐ 安心未来都市」を目指し、東海市都市計画マスタープランにおけるまちづくり方針に基づく、東海市（以下「本市」とする。）の交通部門における計画です。

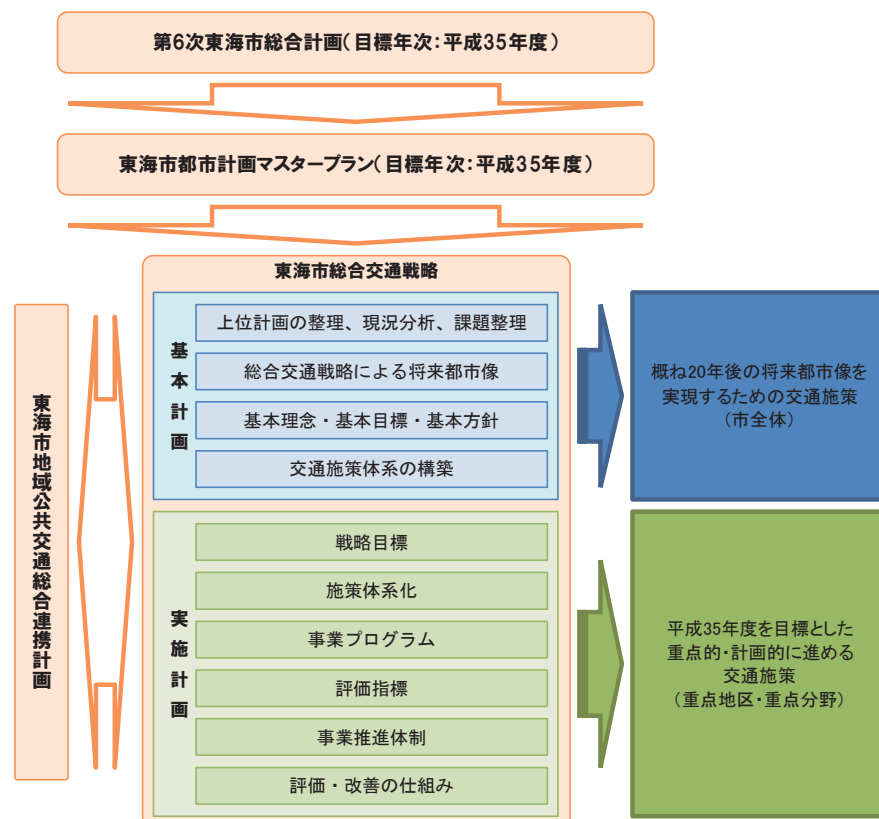
本計画は、人口減少・高齢社会に対応した持続可能な交通環境を実現するために、公共交通の維持・向上を基本としつつ、地域・企業、公共交通事業者、行政などの関係者が連携して取り組む具体策を取りまとめ、推進するために策定します。

#### (2) 計画の対象区域

本計画は、本市全域を対象とします。

#### (3) 計画の構成と目標年次

本計画は、本市全体の交通施策について今後概ね20年後のあるべき将来都市像に向けた目標と方針を定めた「基本計画」と、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た「実施計画」によって構成します。



図：東海市総合交通戦略の構成

## 【Ⅰ：基本計画】

### 1 上位計画の整理

#### (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まちづくりを継承しつつ、我が国で進行している急速な人口減少、少子高齢化などの社会情勢に対応し、産業の活性化や中心市街地をはじめとした都市機能の一層の充実、日常生活の基盤である地域の再生・活性化などを図ることで、次世代に夢と希望をつなぐ安心・安全で心豊かに暮らすことができる「ひと 夢 つなぐ 安心未来都市」を目指しています。

計画期間は、平成26年度（2014年度）から平成35年度（2023年度）までの10年間とし、目標人口を115,000人としています。

土地利用構想では、本市の顔である太田川駅周辺を新たな都市拠点として、中心市街地の整備が進められていますが、市内にあるほかの鉄道駅の利便性を高めるとともに、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。

目指すまちの姿として「子ども、高齢者、障害者などが安全に移動できる（安心）」、「買い物、通勤、通学などの日常生活の移動がしやすい（快適）」、「市、関係機関、地域、NPOなどが連携し、災害時に機能できるように備えている（安心）」、「関係機関と地域が連携し、交通事故や犯罪を防いでいる（安心）」、「住宅地、農地、商業地、工業地などに地区が区分けされ、土地が有効利用されている（活力）」などを掲げています。

#### (2) 東海市都市計画マスタープラン

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、「ひと 夢 つなぐ 安心未来都市づくり」を都市づくりの理念としています。

将来都市構造は、太田川駅周辺の都市拠点で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としています。また、知多半島医療圏北西部における中核病院として建設が進められている公立西知多総合病院周辺を保健医療福祉拠点として位置づけており、「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としています。

交通体系は、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。

また、都市活力を維持・創出するため、本市と周辺都市、市内の各拠点を連絡する南北・東西方向の幹線道路ネットワークの整備を図るとしています。

交通施設等の整備方針としては、駅前広場の整備、バスの利便性の向上やバス停周辺の環境改善、公共交通の利用促進、都市計画道路の整備、狭あい道路等の効率的な整備、歩行者・自転車ネットワークの構築などを掲げています。





図：都市計画マスタープランの将来都市構造図

## 2 現況分析

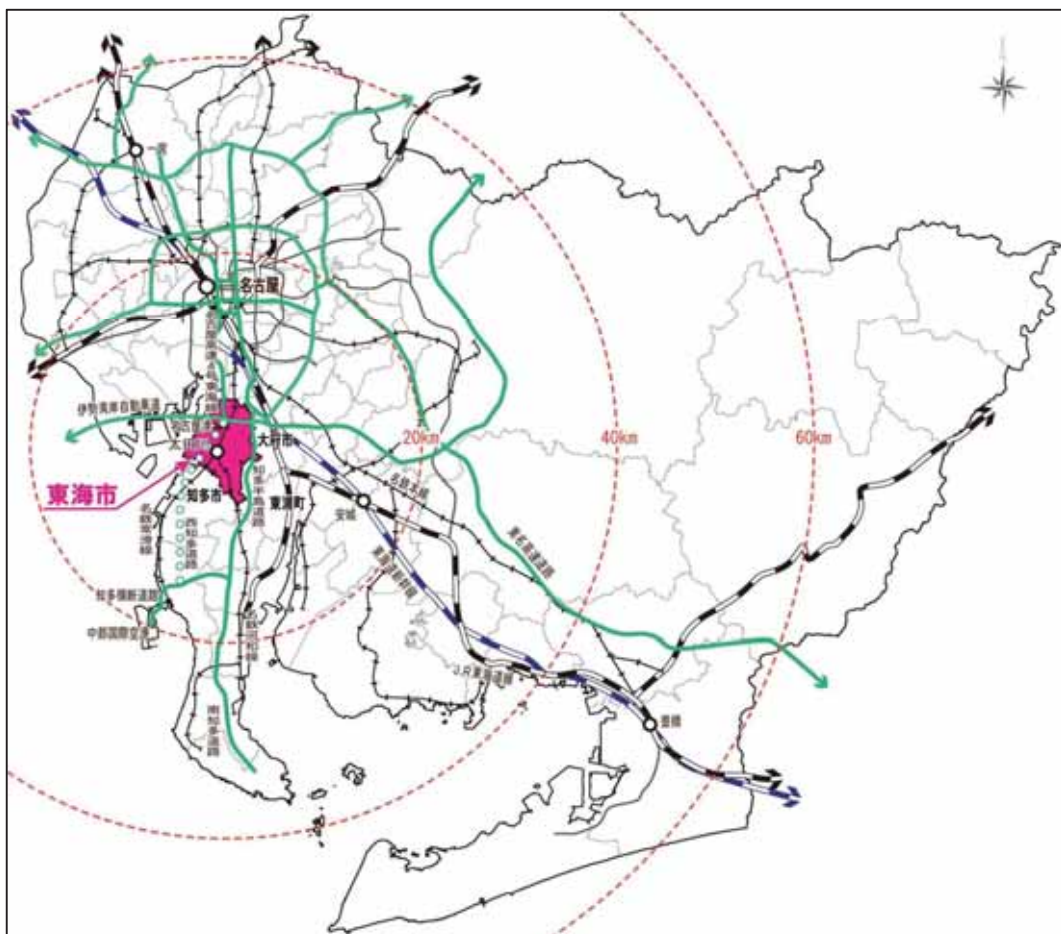
### (1) 都市の特性

#### 1) 東海市の概況

本市は愛知県の西部、知多半島の西北端に位置し、東西 8.06km、南北 10.97km、面積 43.43km<sup>2</sup> であり、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おり、名古屋市の中心地区まで約 15km に位置し、名鉄常滑線にて太田川駅より名古屋駅まで約 20 分の近距離にあります。

本市の地形は、本市域の南北を通過する西知多産業道路によって、内陸部と臨海部に区分され、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。臨海部は中部圏最大の鉄鋼基地として、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を形成しており、これまで産業上の拠点都市としての役割を果たしてきました。

交通面では、高速道路ネットワークを形成する伊勢湾岸自動車道や名古屋高速 4 号東海線が開通し、今後本市の南北を縦貫する地域高規格道路である(都)西知多道路の整備が西知多産業道路の拡幅により予定されているなど、本市は広域交通ネットワークの結節点となっています。鉄道ネットワークは、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。そのうち太田川駅は名鉄常滑線と名鉄河和線が接続し、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 圏内で、さらには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です。



図：東海市の位置

## 2) 東海市を取り巻く社会動向

### ① 人口減少社会への移行と少子高齢化の進行

- ・人口減少や少子化の進行をできる限りゆるやかなものとし、地域での支え合いを通じた高齢者の生活の質を高めることなどが求められています。
- ・生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能なまち「コンパクトシティ」への転換が重要な視点となっています。

### ② 安心・安全意識の高まり

- ・東日本大震災を教訓に新しい視点での迅速な防災・減災対策が強く求められています。
- ・高齢化の急速な進行や生活習慣病の有病者や予備群の増加などを背景に健康や体力の維持・増進への関心が高まっています。また、基幹病院の確保と良質な医療サービスが提供できる体制整備が求められています。
- ・交通事故と犯罪の撲滅、風水害等自然災害による被害の軽減など、安心・安全に暮らすことができる地域づくりが求められています。

### ③ 地域経済を取り巻く環境の変化

- ・我が国の経済は、平成 20 年（2008 年）のリーマン・ショック後、経済の建て直しに時間を要しています。
- ・地域経済は、景気の影響や地域間競争の激化などを背景に厳しさを増しており、農・商・工業の振興とともに観光・交流の活性化などによる地域産業の再生を図ることが求められています。

### ④ 地球レベルでの環境問題の深刻化

- ・地球温暖化をはじめとする地球規模での環境問題が深刻化するなか、環境共生が可能な低炭素・資源循環型社会を形成していくことが求められています。

### ⑤ 価値観やライフスタイルの多様化

- ・近年、社会の成熟化に伴い、人々の価値観やライフスタイルが多様化しています。
- ・高齢化の進行などを背景にして、健康に対する意識や関心が高まりを見せています。

### ⑥ 自主的・自律的なまちづくりの機運の高まり

- ・地方分権などの地方制度改革が進んでおり、行政への市民参画や市民との協働と共創による地域の再生・活性化が重要な課題となっています。

### ⑦ 情報通信技術の発展

- ・インターネットや携帯電話、GIS（地理情報システム）などを活用した地域情報化の整備が進んでおり、地域活性化など様々な分野で情報通信技術の活用が期待されています。

⑧ 社会環境インパクト

- ・本市周辺では、伊勢湾岸自動車道、名古屋高速4号東海線が整備され、今後、(都)西知多道路の整備が計画されています。(都)西知多道路は、知多地域の経済発展や災害時の緊急輸送道路としての機能など大きな期待が寄せられています。
- ・本市は、高速道路ネットワークの結節点に位置し、その高いポテンシャルをまちづくりに多角的に活かしていくことが必要です。
- ・平成39年(2027年)には、東京・名古屋間を40分で結ぶリニア中央新幹線の開通が予定されており、新たな時代にふさわしいまちづくりを進めることが必要です。

⑨ 国の交通施策の動向(法整備・ガイドラインの制定)

- ・バリアフリーを一体的に推進するため、従来のハートビル法と交通バリアフリー法を一体化した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)が平成18年12月に施行され、平成23年3月31日に基本方針が改正されました。
- ・自転車の交通事故の増加を踏まえ、改正道路交通法が平成25年12月1日に施行され、自転車の整備に関する規定の新設、軽車両の路側帯通行に関する規定の整備が行われました。また、国土交通省では、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を平成24年度に策定しました。
- ・国の交通政策に関する基本理念などをまとめた交通政策基本法が平成25年12月4日に施行されました。
- ・人口減少社会における持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通活性化再生法が平成26年5月21日に改正されました。



### 3) 交通施設整備等の経緯

本市における鉄道の状況は、明治45年2月に当時の愛知電気鉄道が傳馬（名古屋市）－大野（常滑市）間を開業し、現在の名鉄常滑線となっています。また、昭和6年4月に当時の知多鉄道が太田川－成岩間を開業し、現在の名鉄河和線となっています。

その後、名和駅、尾張横須賀駅、高横須賀駅付近で高架化を行い、近年では太田川駅周辺で連続立体交差事業を行いました。

本市におけるコミュニティバスである循環バスは、平成14年に試験運行、平成16年には正式運行を開始しました。その後、平成24年3月に太田川駅前広場の整備に合わせて、太田川駅を乗り継ぎ拠点とする補助路線バスとの統合・再編を行い、平成25年6月には乗り継ぎ状況を改善するためのダイヤ改正を行いました。

道路施設は、伊勢湾岸自動車道が平成10年に名古屋南ICから名港中央IC間が開通し、その後、平成15年には東名阪自動車道と、平成16年には東名高速道路と接続し、高速道路ネットワークとして機能しています。また、名古屋高速4号東海線が平成23年に伊勢湾岸自動車道の東海JCTと接続し、平成25年には全線開通するなど名古屋市とのアクセスが向上しています。現在では、(都)名古屋半田線の整備が進められており、今後は東海JCTと知多横断道路を結ぶ(都)西知多道路の整備が予定されているなど、広域的な交通ネットワークの充実が図られています。

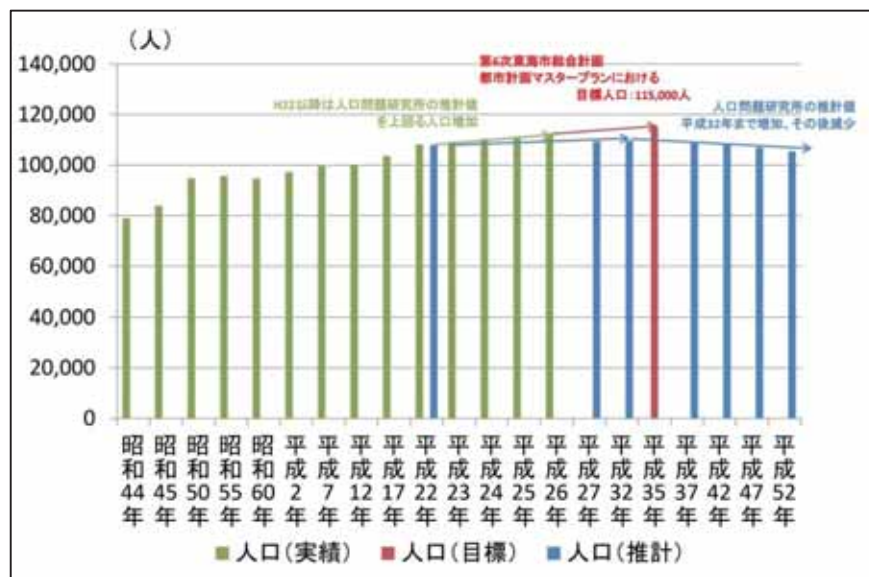
表：交通施設整備等の経緯

年	市の出来事	交通施設整備等の経緯
明治39年	上野村、横須賀町発足	
明治45年		愛知電気鉄道により傳馬～大野間が開業 大田川駅（現太田川駅）、尾張横須賀駅、加家駅（現新日鉄前駅）、名和村駅（現名和駅）開設
大正6年		聚楽園駅開設
大正12年		乗合自動車便開業（横須賀～半田）
大正14年		乗合自動車便開業（横須賀～大府）
昭和6年		知多鉄道により太田川－成岩間が開業 太田川駅、高横須賀駅、加木屋駅、南加木屋駅、八幡新田駅開設
昭和27年		加木屋線バス開通（加木屋～神宮前間）
昭和39年		(都)西知多産業道路一部開通（名和～横須賀間） 東海製鉄前駅（現新日鉄前駅）開設
昭和44年	東海市発足 人口8万人突破	(都)西知多産業道路一部開通（東海市名和町～知多市新舞子間） 加木屋駅廃止
昭和46年		知多中央道全面開通（知多半島道路 大高～豊丘間）
昭和54年		(都)東海高針線と鉄道との高架工事完成（名和駅付近）
昭和62年		「自転車等の放置防止に関する条例」制定
平成4年		名鉄常滑線連続立体交差事業完了（尾張横須賀駅付近）
平成7年	人口10万人突破	
平成10年		(都)伊勢湾岸道路（伊勢湾岸自動車道）（名古屋南IC-名港中央IC間）、 (都)名古屋環状2号（一般国道302号）開通
平成12年		名鉄河和線高横須賀駅付近の鉄道高架化完成
平成14年		循環バス試験運行開始
平成15年		「東海市放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例」施行
平成16年		循環バス正式運行開始
平成23年	人口11万人を突破	太田川駅東公共駐車場供用開始 名古屋高速4号東海線（木場出入口-東海JCT間）開通 太田川駅付近の鉄道高架化完成
平成24年		新循環バス運行開始 太田川駅北自転車等駐車場供用開始 太田川駅南自転車等駐車場供用開始
平成25年		循環バスのダイヤ改正 名古屋高速4号東海線全線開通

#### 4) 人口

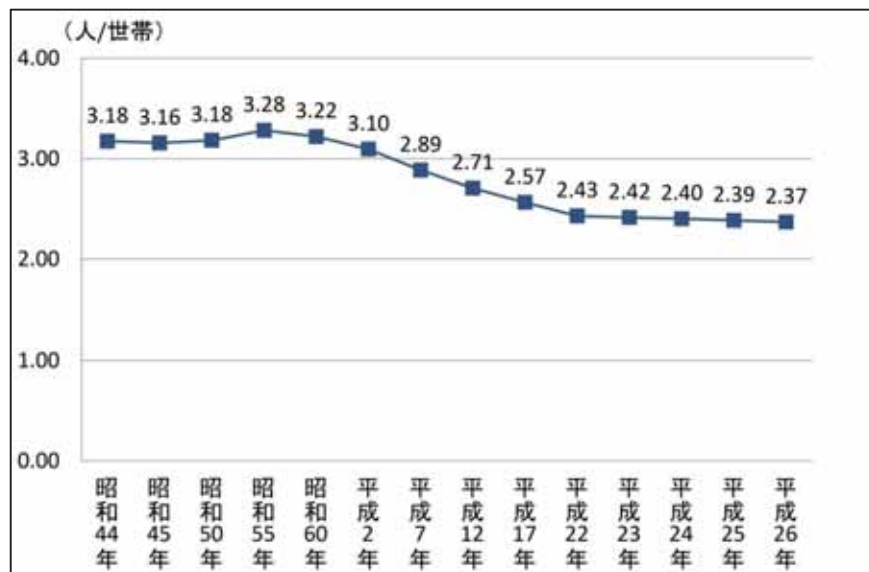
##### ① 人口の推移

- ・本市の人口は、高度経済成長期の昭和40年代に大きく増加しており、その後も増加傾向にあり、平成26年4月1日時点では112,146人となっています。
- ・1世帯あたりの人員数は減少傾向にあり、平成26年は2.37人/世帯と、昭和44年の3.18人/世帯から比べると約4分の3になっています。
- ・将来的な人口は、国立社会保障・人口問題研究所が平成22年の国勢調査の人口を基に算出した予測によると、平成32年までは増加し、その後減少に転じていくとされています。
- ・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、第6次東海市総合計画及び都市計画マスタープランにおける平成35年の将来目標人口を115,000人に設定しています。



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

図：人口の推移

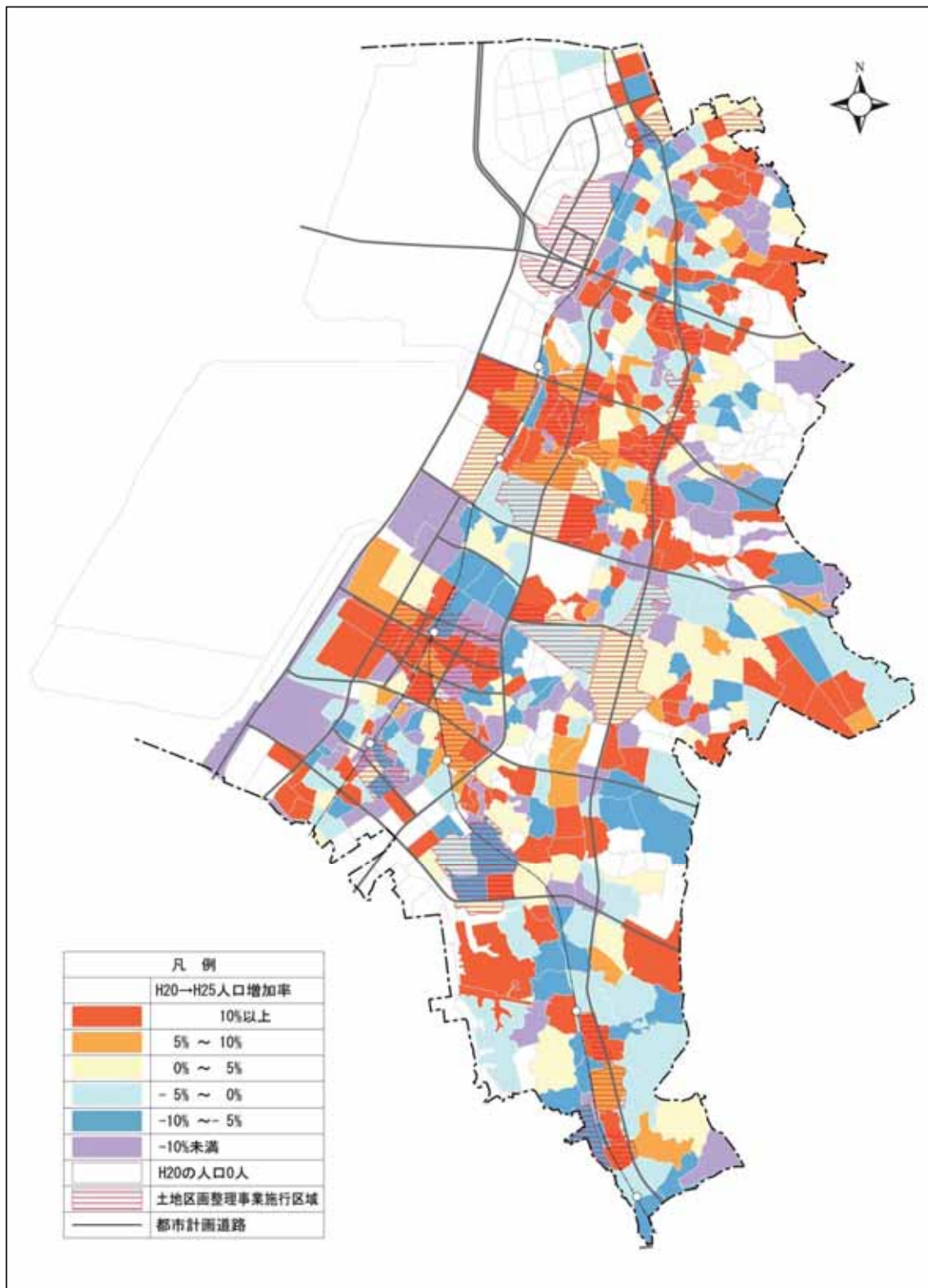


資料:住民基本台帳

図：1世帯あたりの人員数の推移

## ② 字別人口

- ・ 字別の人口は、土地区画整理事業や民間の宅地開発による低・未利用地の利用促進に伴い、聚楽園駅、太田川駅などの鉄道駅付近や(都)名古屋半田線などの都市計画道路沿線での人口増加がみられます。

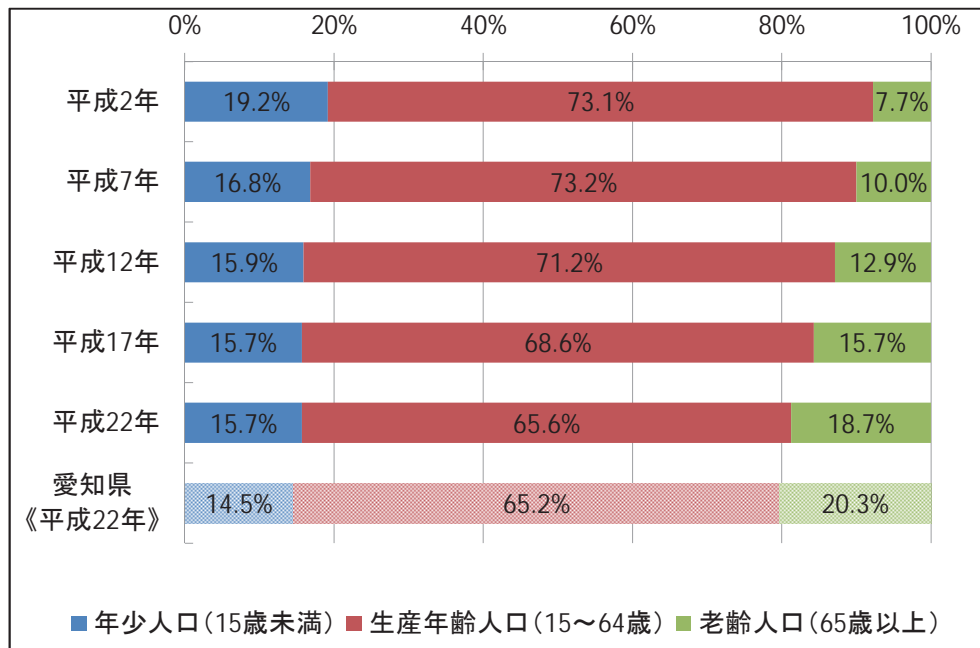


資料:住民基本台帳

図：字別人口の推移

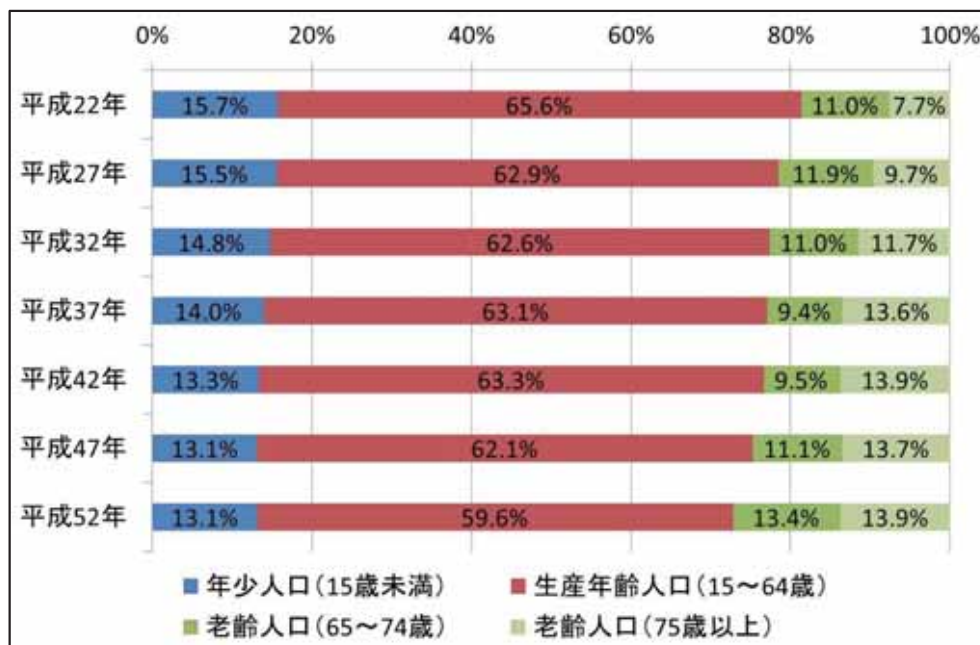
③ 年齢別人口

- ・本市の年齢別人口割合は、平成22年では年少人口が15.7%、生産年齢人口は65.6%、高齢人口は18.7%であり、年少人口・生産年齢人口の割合は年々減少しており、高齢人口の割合は増加しています。
- ・県全体と比較して、少子高齢化の進行は遅いものの、着実に進んでいます。
- ・将来的にも、少子高齢化の進行は避けられず、特に75歳以上の後期高齢者が大きく増加していくと予測されています。



資料：国勢調査

図：年齢別人口割合の推移



資料：国立社会保障・人口問題研究所

図：年齢別人口割合の予測



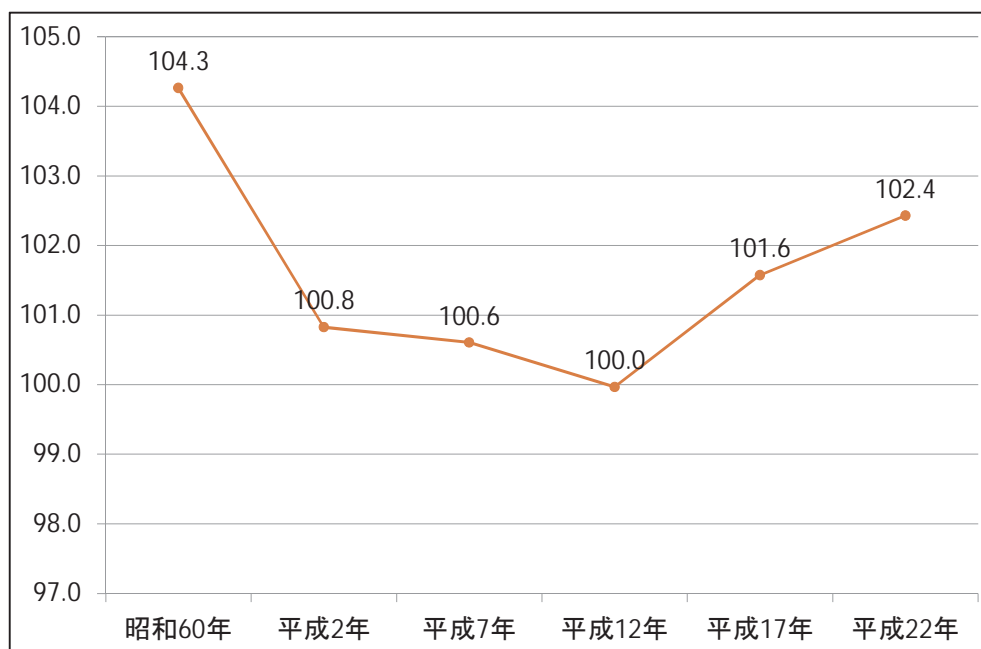
### 5) 昼夜間人口

- ・ 昭和 60 年以降、流入超過人口は減少しつづけ、平成 12 年には流出超過となりましたが、平成 17 年には再び流入超過となり、平成 22 年には、流入超過人口は約 2,600 人と増加しています。

表：昼夜間人口の推移

	夜間人口 (人)	流出人口 (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：東海市の統計(平成 25 年度)



資料：東海市の統計(平成 25 年度)

図：昼夜間人口比率の推移

## 6) 土地利用動向

### ① 土地利用現況

- ・本市の平成 25 年の民有地面積は、総面積 3,116ha で市域面積 4,343ha の約 7 割を占め、そのうち最も多いのは宅地で、面積 2,126ha となっています。
- ・田畑などの農地が減少し、宅地が増加しています。

表：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 21 年	3,142	268	494	2,095	70	9	199	7
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

資料：東海市の統計(平成 25 年度)

### ② 用途地域

- ・本市は、全域が都市計画区域となっており、うち市街化区域が 2,969ha (68.4%)、市街化調整区域が 1,374ha (31.6%) となっています。
- ・市街化区域内の用途地域の指定状況は、沿岸部に工業系の用途地域、鉄道駅周辺(名和、太田川、尾張横須賀、高横須賀、南加木屋)を主体に商業系の用途地域を指定しています。
- ・住居系の用途地域のうち、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二種住居地域を(都)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。

表：用途地域別面積

	総面積	市街化区域											計	市街化調整区域
		住居系						商業系			工業系			
		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	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域		
面積(ha)	4,343	115	1.9	651	476	73	24	81	16	92	175	1,264	2,969	1,374
構成比(%)	100.0	2.6	0.04	15.0	11.0	1.7	0.6	1.9	0.4	2.1	4.0	29.1	68.4	31.6

資料：東海市資料



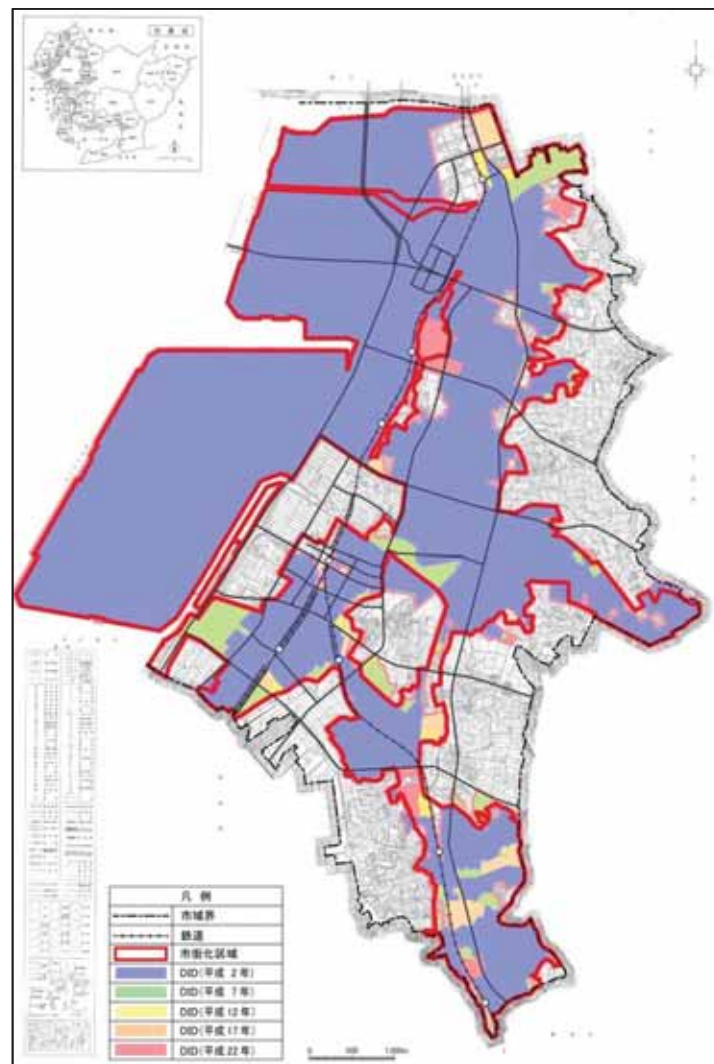
## 7) DIDの変遷

- ・本市のDID（人口集中地区）は平成2年以降、面積、人口ともに増加しています。
- ・DID区域は市域面積のおよそ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。
- ・平成22年ではDID区域内に本市の人口の88.4%が居住しており、DIDの人口密度も増加傾向にあります。

表：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2年比
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（%）	83.1	87.0	87.1	87.7	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（%）	60.9	63.9	62.7	62.5	64.9	1.66
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



資料：国勢調査

図：DID区域の変遷



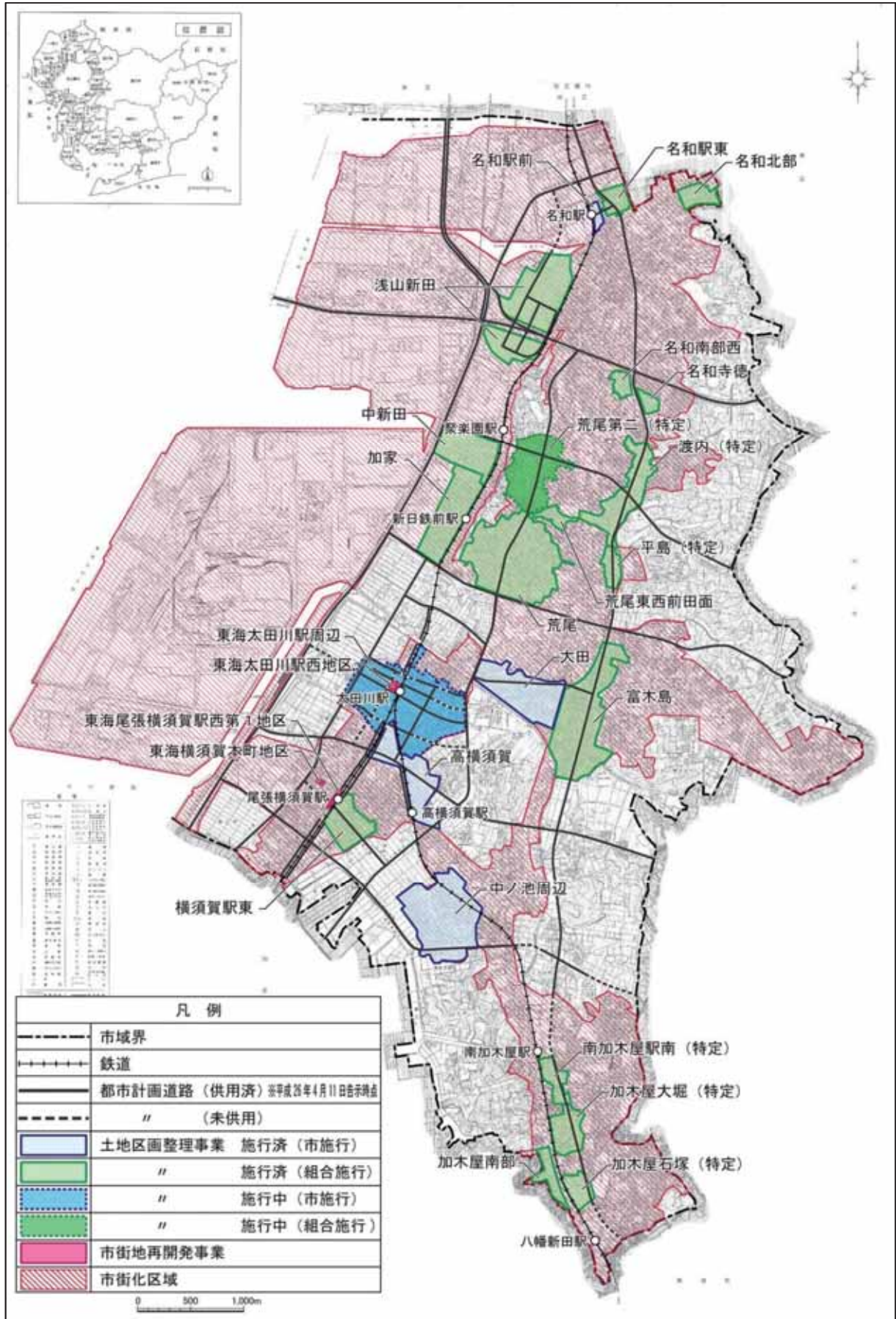
## 8) 市街地開発の動向

- ・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区域で土地区画整理事業が施行されています。
- ・平成25年度に渡内(特定)地区及び名和南部西地区の土地区画整理事業が完了し、21地区が施行済となっています。
- ・現在東海太田川駅周辺と荒尾第二(特定)の2地区が施行中となっています。
- ・市街地再開発事業は、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。
- ・都市計画マスタープランで地区拠点に位置づけられ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、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。

表：土地区画整理事業の実施状況(平成26年4月1日時点)

		地区名	施行面積 (㎡)	施行年度
		市施行 (4地区)	中ノ池周辺	440,450
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			
施行済	組合施行 (17地区)	地区名	施行面積 (㎡)	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 (㎡)	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 (㎡)	施行年度
		荒尾第二(特定)	287,400	平成7年～平成28年
計	287,400			

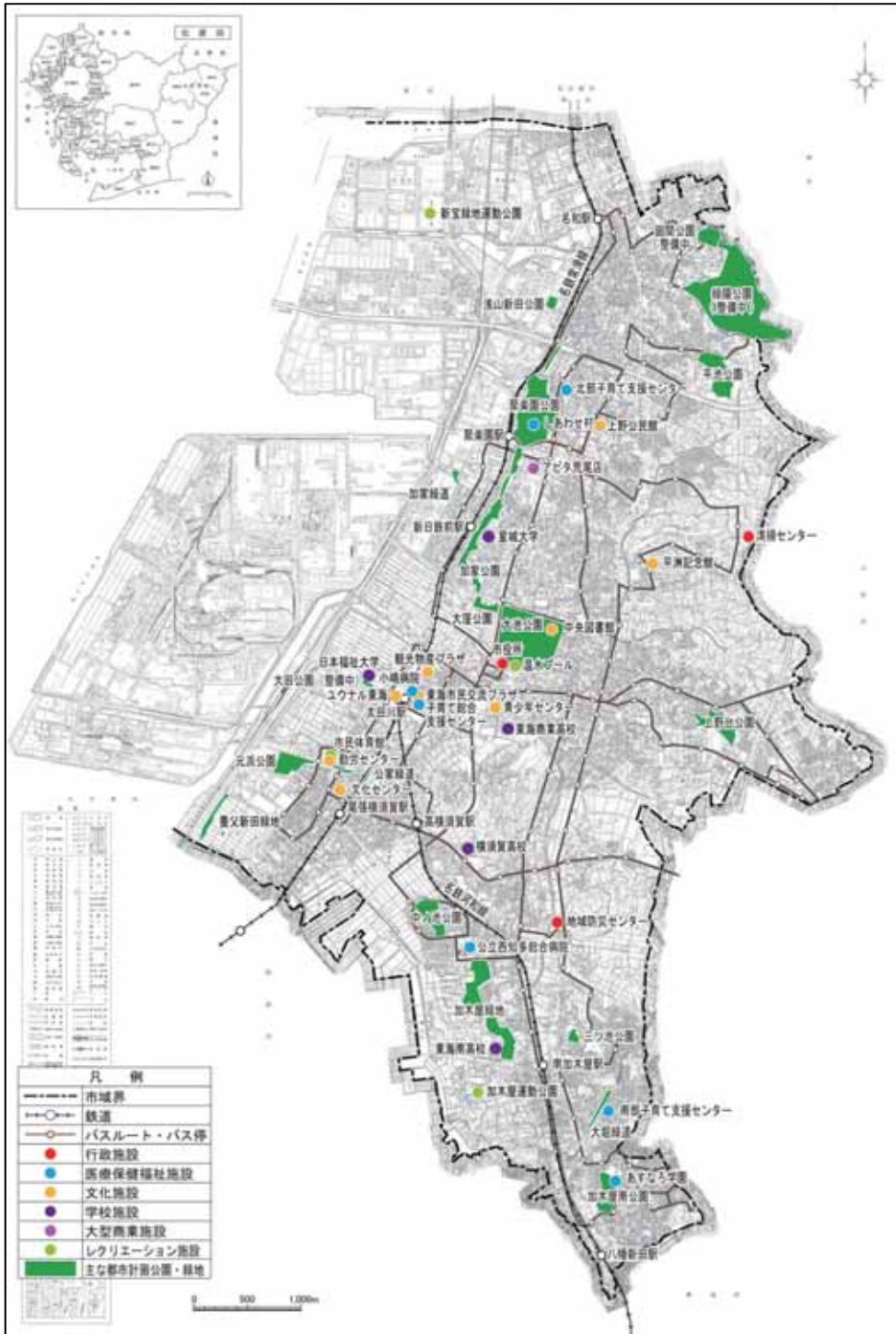
資料：東海市資料



図：市街地開発の動向

9) 主要公共施設等の分布状況

- ・ 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、尾張横須賀駅といった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も、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商業施設や文化施設の立地が進み、利便性が高まっています。また、駅西側に日本福祉大学の東海キャンパスの建設が進められています。
- ・ 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の建設が進められています。



図：主要公共施設等の分布状況



(2) 公共交通

1) 鉄道

① 鉄道ネットワーク・サービス水準

- ・本市には、神宮前駅と常滑駅を結ぶ名鉄常滑線と、太田川駅と河和駅を結ぶ名鉄河和線による鉄道ネットワークが形成されています。
- ・本市にある8駅の1時間あたりの運行本数は、名鉄常滑線と名鉄河和線の分岐駅である太田川駅が15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6～8本程度、その他の普通電車のみが停車する4駅は4本程度となっています。

表：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 (( ) は時間最大)				始発時刻	終発時刻
		ミュー スカイ	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 (5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 (9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 (5本/h)	71本/日 (4本/h)	71本/日 (5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 (17本/h)	255本/日 (15本/h)	250本/日 (15本/h)	227本/日 (15本/h)	5:29	0:16
尾張横須賀駅	名鉄常滑線	△	○	○	○	○	○	112本/日 (9本/h)	109本/日 (7本/h)	112本/日 (9本/h)	110本/日 (7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 (4本/h)	44本/日 (4本/h)	5:58	23:53
南加木屋駅	名鉄河和線		△	○	○	○	○	102本/日 (9本/h)	129本/日 (8本/h)	82本/日 (8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 (4本/h)	44本/日 (4本/h)	6:03	23:59

資料：名古屋鉄道(平成23年12月17日改正ダイヤ)



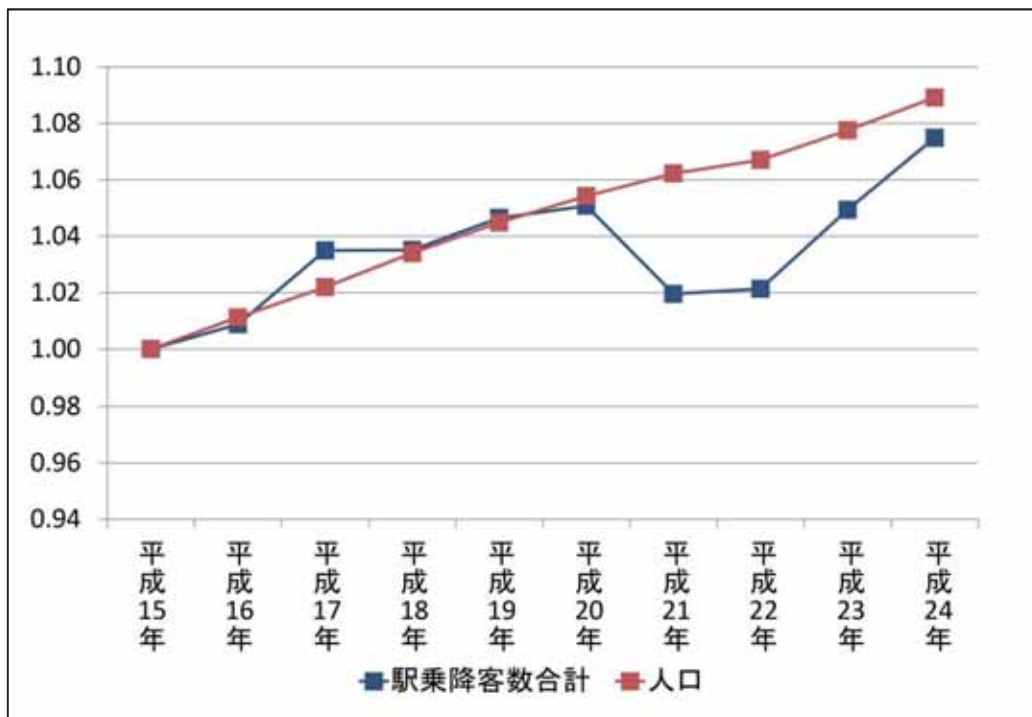
② 乗降客数

- ・平成24年の市内8駅における1日の平均乗降客数の合計は43,724人/日であり、平成15年と比較すると、3,046人（約7%）の増加となっています。
- ・平成15年から平成24年における本市の人口の増加割合が約9%であることから人口の増加に対し乗降客数の増加が低くなっています。
- ・平成24年の1日の平均乗降客数は、最も利用者の多い太田川駅で14,192人/日で、最も利用者の少ない新日鉄前駅で1,913人/日となっています。
- ・駅別の乗降客数の推移は、聚楽園駅、太田川駅、高横須賀駅で大きく増加しています。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と考えられます。

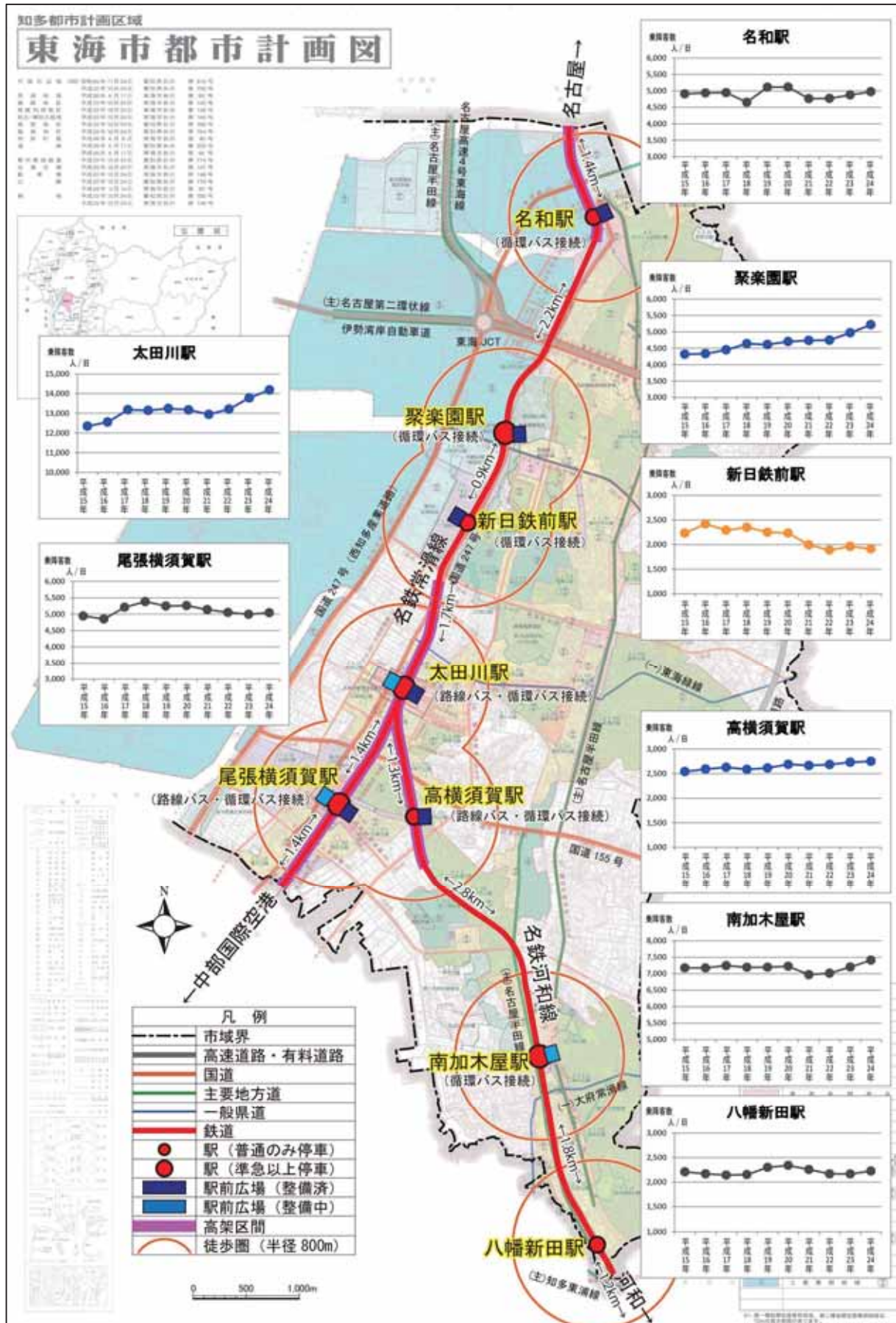
表：駅乗降客数と人口の推移

	平成15年 (人/日)	平成16年 (人/日)	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15年比
名和駅	4,909	4,938	4,946	4,654	5,114	5,115	4,765	4,770	4,875	4,975	1.01
聚楽園駅	4,316	4,332	4,450	4,638	4,610	4,703	4,735	4,747	4,968	5,215	1.21
新日鉄前駅	2,232	2,420	2,292	2,351	2,251	2,234	1,994	1,889	1,962	1,913	0.86
太田川駅	12,351	12,557	13,186	13,149	13,234	13,176	12,949	13,218	13,784	14,192	1.15
尾張横須賀駅	4,944	4,851	5,208	5,382	5,246	5,261	5,138	5,053	4,996	5,043	1.02
高横須賀駅	2,541	2,592	2,627	2,586	2,614	2,689	2,665	2,684	2,731	2,750	1.08
南加木屋駅	7,177	7,177	7,247	7,193	7,199	7,225	6,971	7,017	7,204	7,411	1.03
八幡新田駅	2,208	2,168	2,143	2,152	2,300	2,340	2,256	2,168	2,166	2,225	1.01
乗降客数合計	40,678	41,035	42,099	42,105	42,568	42,743	41,473	41,546	42,686	43,724	1.07
人口	101,348	102,487	103,573	104,793	105,893	106,845	107,657	108,142	109,206	110,385	1.09

資料：東海市の統計(各年度版)



図：駅乗降客数と人口の推移（平成15年比）



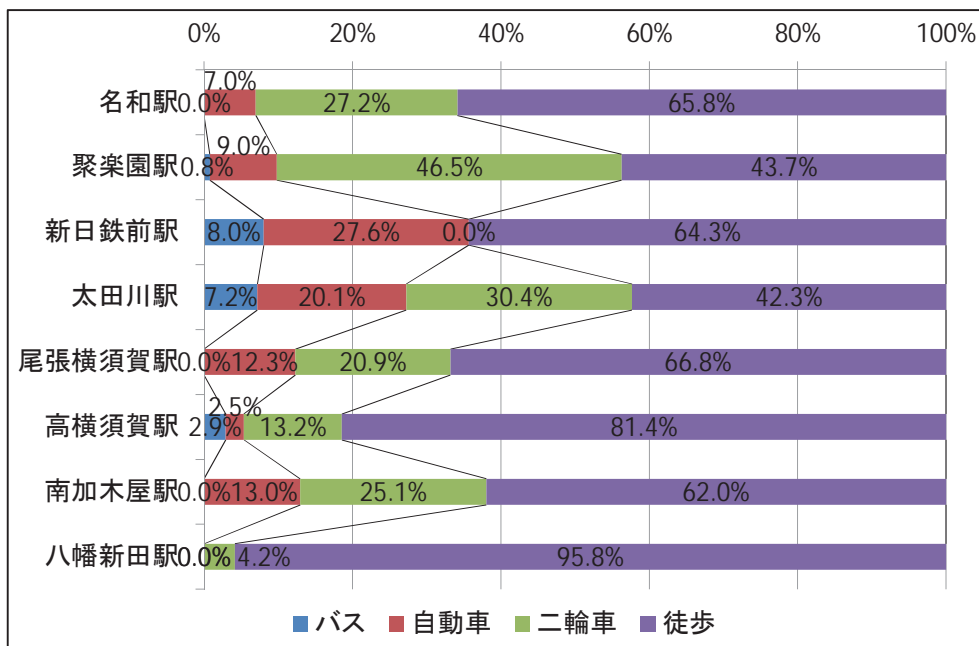
図：鉄道の状況

### ③ 鉄道駅のアクセス状況

- ・ 太田川駅では連続立体交差事業に合わせて3層構造の高架駅として整備されるとともに、駅前広場やアクセス道路の整備が進められています。
- ・ 名和駅、聚楽園駅及び尾張横須賀駅（東側）では都市施設として駅前広場・交通広場が整備されています。
- ・ 尾張横須賀駅（西側）では都市計画道路の整備にあわせて駅前広場が整備中であり、南加木屋駅は、(都)名古屋半田線の整備に合わせて、(都)名古屋半田線からのアクセス道路及び駅前広場を整備中です。本市の南端の駅である八幡新田駅では駅前広場がありません。
- ・ 鉄道駅における鉄道とバスの接続は、太田川駅、尾張横須賀駅及び高横須賀駅では路線バス及び循環バスが接続し、名和駅、聚楽園駅、新日鉄前駅及び南加木屋駅では循環バスのみが接続します。なお、八幡新田駅はバスと鉄道の接続がありません。
- ・ 太田川駅に平成23年に公共駐車場、平成24年には自転車等駐車場を整備し、本市のすべての駅で自転車等駐車場を設置しています。
- ・ 一部の駅ではバリアフリー化が完了していません。

### ④ 鉄道駅の端末交通手段

- ・ 太田川駅は、鉄道の運行本数が多く、循環バス、路線バスの連携拠点であり、駅前広場や自転車等駐車場が整備されていること、民間等の駐車場が設置されていることなどから徒歩以外の利用が多くみられます。
- ・ その他の駅については、準急が停車し駅前広場及び自転車等駐車場が整備されている聚楽園駅や、急行が停車し周辺人口の多い南加木屋駅で徒歩以外の利用がみられます。



資料：第5回中京PT

図：駅端末交通手段の割合

## 2) バス

### ① バスネットワーク・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 JR 大府駅を結ぶ横須賀線があり、上下線合わせ、上野台線が 125 本/日、横須賀線が 36 本/日の運行（平日）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、さらに平成 25 年 6 月にダイヤ等の改正を行いました。
- ・ 現在は、北・中・南の 3 ルートで、14～16 本/日の運行（平日）となっています。

表：バスの運行状況（再編前）

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			
独自路線バス	上野台線	毎日	76	72	70	64	6:00～22:54	6:26～22:06	29
	横須賀線	毎日	36		28		6:20～21:04	6:51～20:34	25
補助路線バス	新上野ヶ丘線	毎日	17		10		6:33～19:58	7:00～19:04	35
	洞ヶ山線	毎日	2		4		8:15～9:14	7:32～18:03	10 (平日1便のみ19)
	名和駅東海市民病院線	毎日	6		6		7:17～17:00	7:17～17:00	18
循環バス	A 循環 (へいしゅうくん)	毎日	2.5		2.5		9:00～17:02	9:00～17:02	90
	A 循環 (だいぶつさん)		2.5		2.5		9:00～17:01	9:00～17:01	
	B 循環 (くすのきくん)		2.5		2.5		9:00～16:57	9:00～16:57	
	B 循環 (さつきちゃん)		2.5		2.5		9:00～16:43	9:00～16:43	

資料：東海市地域公共交通総合連携計画

表：バスの運行状況（現在）

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	29
	横須賀線	毎日	18	18	14	14	6:14～20:32	6:49～20:36	25
循環バス	北ルート	毎日	14		10		6:45～19:10	8:30～17:25	53
	中ルート	毎日	16		12		7:20～19:53	8:55～17:54	53
	南ルート	毎日	14		10		6:40～19:21	8:25～17:36	47

※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 25 年 6 月 1 日改正ダイヤ  
 資料：知多バスホームページ、東海市ホームページ



② 利用者数

- ・平成24年3月のバス路線再編前の利用者数は、補助路線バスは減少傾向にあり、循環バスは平成18年度までは増加していましたが、それ以降は横ばいとなっています。
- ・平成24年3月に補助路線バスと循環バスの統合・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。

表：補助路線バス、循環バスの利用者数（年間）

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
補助路線バス	89,790	92,345	89,790	85,644	78,110	75,920	69,898	62,835	—	—
循環バス	186,229	197,597	209,371	208,168	212,316	204,661	203,126	199,842	290,880	308,876
合計	276,019	289,942	299,161	293,812	290,426	280,581	273,023	262,677	290,880	308,876

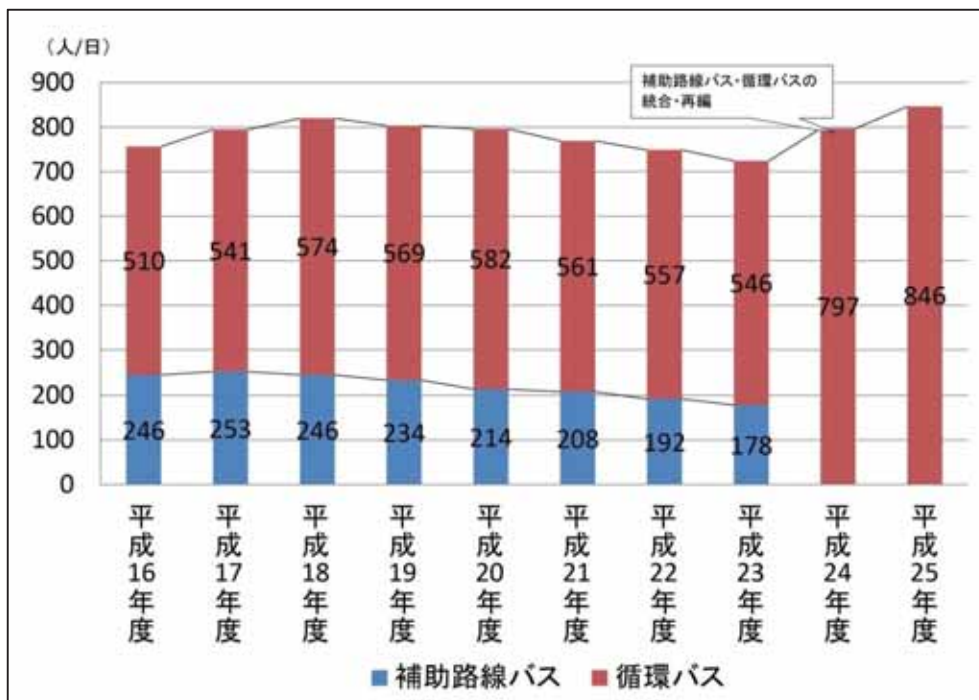
資料：東海市資料

表：補助路線バス、循環バスの利用者数（1日平均）

単位：人/日

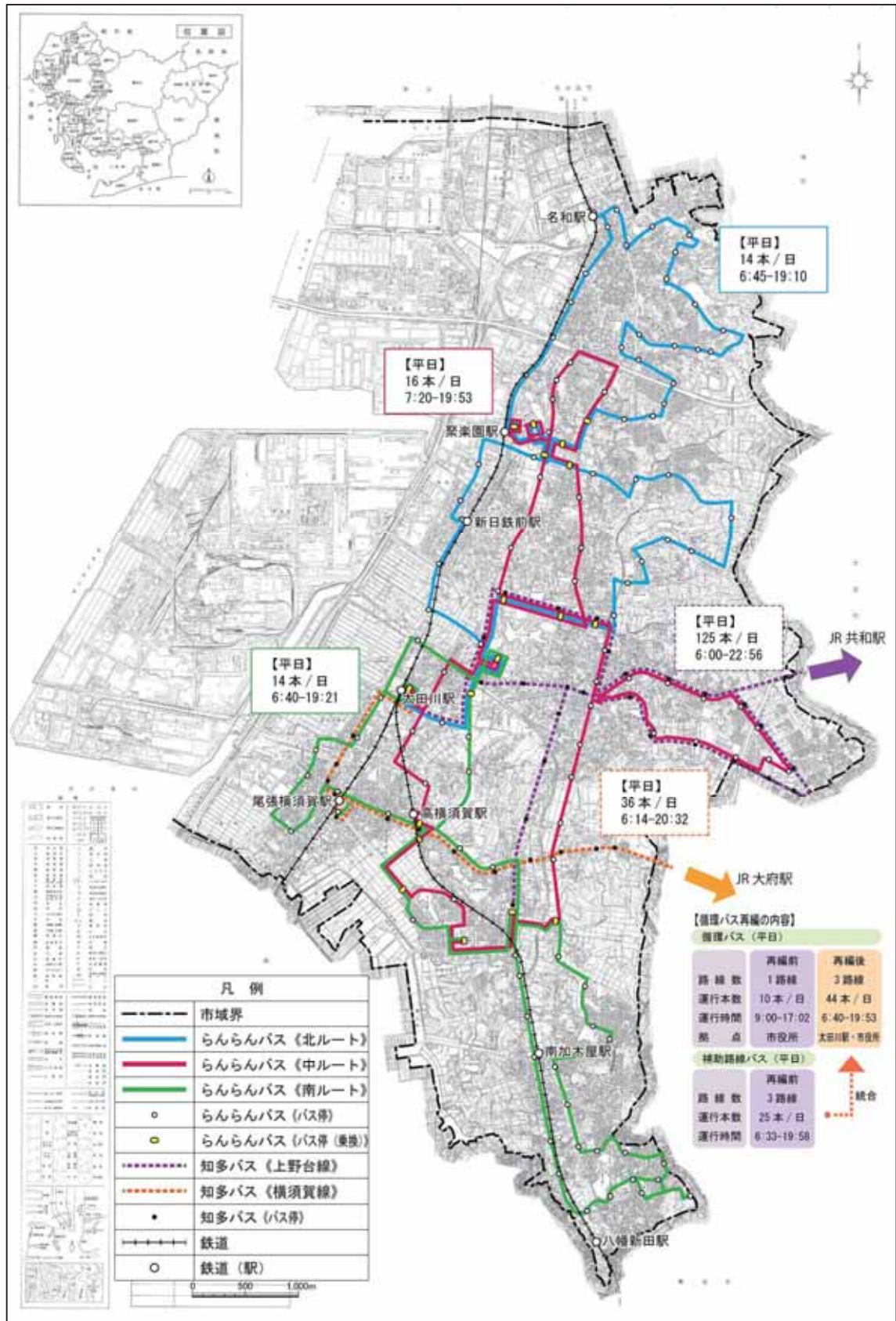
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
補助路線バス	246	253	246	234	214	208	192	178	—	—
循環バス	510	541	574	569	582	561	557	546	797	846
合計	756	794	820	803	796	769	749	724	797	846
年間日数	365	365	365	366	365	365	365	366	365	365

資料：東海市資料



資料：東海市資料

図：補助路線バス、循環バスの利用者数の推移

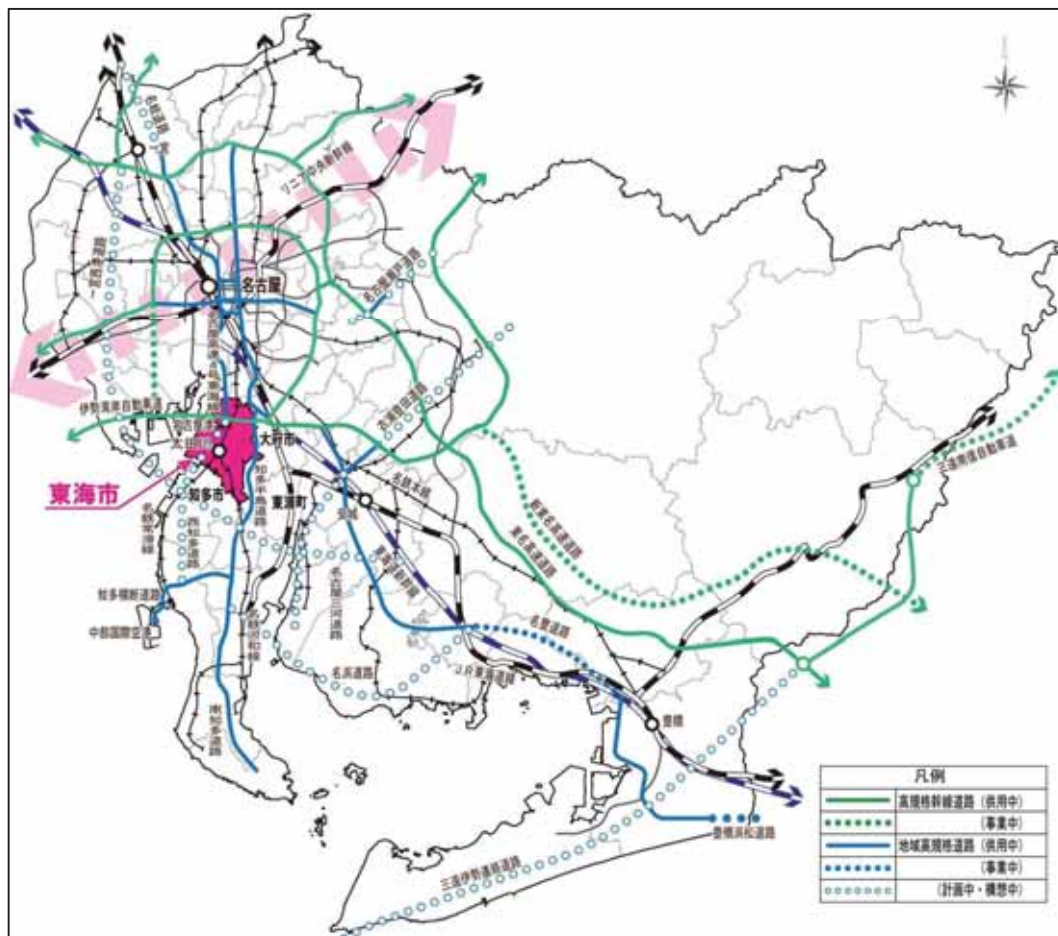


図：バスの状況

### (3) 道路

#### 1) 主要な道路ネットワーク

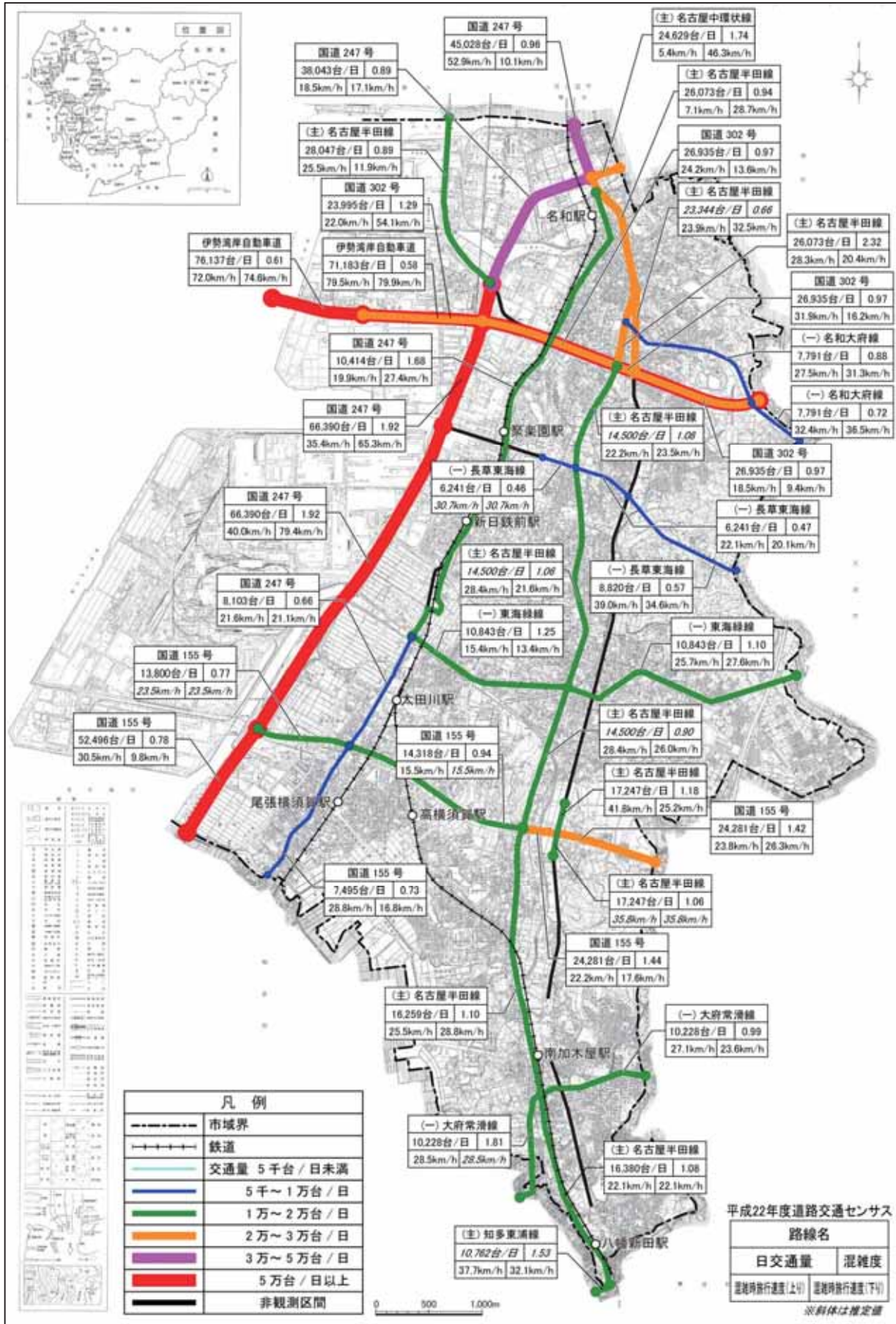
- ・ 本市の道路ネットワークのうち、有料道路は伊勢湾岸自動車道、名古屋高速 4 号東海線、知多半島道路の 3 路線があります。伊勢湾岸自動車道は本市の東西を横断して、東名阪自動車道や東海環状自動車道、そして新東名高速道路につながっているほか、東海 JCT から北に向かつては名古屋都心部を結ぶ名古屋高速 4 号東海線につながり、大府 IC で知多半島道路と接続しています。
- ・ 国道は、155 号、247 号、302 号の 3 路線があり、国道 155 号と国道 247 号は西知多産業道路として伊勢湾岸自動車道の東海 JCT から中部国際空港につながっています。また、国道 155 号は知多半島道路の大府東海 IC に接続しています。国道 247 号は、西知多産業道路及び西知多産業道路と並行して市街地部を南北に縦断する道路の 2 路線があり、市街地部においては、狭あいな区間もみられます。国道 302 号は、伊勢湾岸自動車道と並行して本市北部を東西に横断しています。
- ・ 県道は、主要地方道として名古屋半田線、名古屋中環状線、知多東浦線の 3 路線あり、名古屋半田線は、現在バイパスの整備が進められており、バイパス整備区間の旧道は市に移管されています。また、一般県道として、名和大府線、長草東海線、東海緑線、大府常滑線の 4 路線があります。
- ・ 今後は、市内を縦貫する(都)西知多道路の整備が予定されているほか、本市周辺において高規格幹線道路、地域高規格道路の整備構想・計画があります。



資料:中部圏プロジェクトマップ(平成 25 年 7 月)

図: 広域道路ネットワーク





資料：平成22年度道路交通センサス

図：市内の道路ネットワークと交通状況



## 2) 都市計画道路の整備状況

- ・平成26年4月に都市計画道路の変更を実施しており、その時点の都市計画道路の状況をみると、自動車専用道路が3路線、幹線街路が25路線、区画街路が7路線、特殊街路が2路線あり、供用率（暫定供用を含む）は90.7%となっています。
- ・整備が必要な路線のうち、特に重要な路線は、本市の南北軸の主要な幹線道路である（都）名古屋半田線、東西軸の主要な幹線道路である（都）瀬戸大府東海線及び（都）養父森岡線です。
- ・（都）養父森岡線については、鉄道高架事業によって整備することとしており、公立西知多総合病院と大府市のウェルネスバレーにある医療機関との連携を図る重要な路線です。

表：都市計画道路整備状況（平成26年4月11日告示時点）

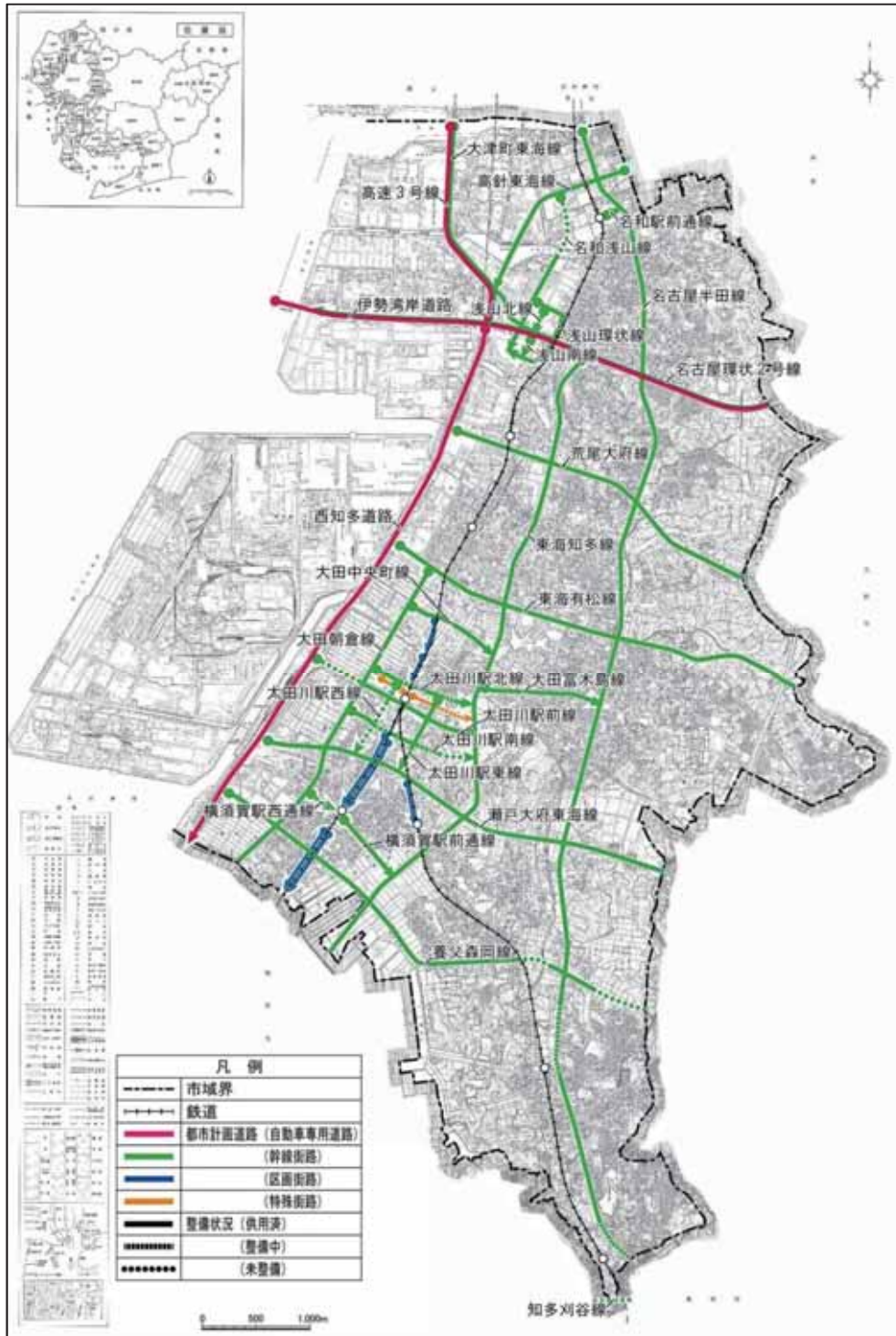
路線名称			市内の状況				
			代表車線数 (車線)	幅員 (m)	計画延長 (m)	供用延長 (m)	供用率 (%)
自動車 専用 道	1・2・1	伊勢湾岸道路	6	31	4,740	4,740	100.0
	1・3・6	西知多道路	6	25.75	5,550	5,550	100.0
	1・4・4	高速3号線	4	19	1,470	1,470	100.0
	計 3路線				11,760	11,760	100.0
幹 線 街 路	3・1・10	名古屋環状2号線	4	40~76	4,410	4,410	100.0
	3・1・63	大津町東海線	4	21	2,060	2,060	100.0
	3・2・24	高針東海線	4	30	1,770	1,770	100.0
	3・3・3	瀬戸大府東海線	4	20~22	4,050	4,050	100.0
	3・3・11	名古屋半田線	4	22~25	11,010	9,945	90.3
	3・3・62	横須賀駅前通線	4	25	650	650	100.0
	3・3・63	太田川駅前線	4	25	1,650	1,140	69.1
	3・3・310	名和駅前通線	2	22	150	150	100.0
	3・4・14	荒尾大府線	2	16~25	3,140	3,140	100.0
	3・4・26	知多刈谷線	2	28	50	0	0.0
	3・4・27	東海有松線	4	16~25	4,120	4,120	100.0
	3・4・28	東海知多線	4	18~25	6,320	6,320	100.0
	3・4・38	太田川駅西線	2	16~20	780	0	0.0
	3・4・39	大田中央町線	2	16	910	910	100.0
	3・4・40	大田富木島線	2	16	1,140	1,140	100.0
	3・4・301	大田朝倉線	2	16~18	3,310	3,310	100.0
	3・4・302	養父森岡線	2	16	4,680	3,260	69.7
	3・4・303	名和浅山線	2	18	1,610	980	60.9
	3・4・304	浅山環状線	2	16	1,100	1,100	100.0
	3・4・305	浅山北線	2	16	220	220	100.0
	3・4・306	浅山南線	2	16	160	160	100.0
	3・4・307	太田川駅北線	2	16~20	1,000	425	42.5
	3・4・308	太田川駅東線	2	16~20	790	790	100.0
	3・4・309	太田川駅南線	2	16	1,290	375	29.1
	3・4・311	横須賀駅西通線	2	20	310	0	0.0
	計 25路線				56,680	50,425	89.0
区 画 街 路	7・7・301	常滑線側道1号線	—	6~10	690	690	100.0
	7・7・302	常滑線側道2号線	—	6	740	740	100.0
	7・7・303	常滑線側道3号線	—	6~10	620	620	100.0
	7・7・304	常滑線側道4号線	—	6	630	630	100.0
	7・7・305	河和線側道1号線	—	6	480	480	100.0
	7・7・306	常滑線側道5号線	—	6	300	300	100.0
	7・7・307	常滑線側道6号線	—	6	310	310	100.0
	計 7路線				3,770	3,770	100.0
特 殊 街 路	8・5・301	太田川駅西歩道	—	15~30	310	185	59.7
	8・5・302	太田川駅東歩道	—	15~50	620	175	28.2
	計 2路線				930	360	38.7
合計 37路線					73,140	66,315	90.7

資料：東海市資料

表：道路種別ごとの供用率（平成26年4月11日告示時点）

種別	計画延長 (m)	供用延長 (m)	供用率 (%)
自動車専用道路	11,760	11,760	100.0
幹線街路	56,680	50,425	89.0
区画街路	3,770	3,770	100.0
特殊街路	930	360	38.7
都市計画道路 計	73,140	66,315	90.7

資料：東海市資料



資料：東海市資料

図：都市計画道路の整備状況

### 3) 道路幅員

- ・ 本市にある道路の総延長は、約 780km で、そのうち自動車専用道路と歩行者自転車専用道路を除く一般道路は 764km になります。
- ・ 幅員別で見ると、4m 以上 8m 未満の道路が約半数を占めていますが、4m 未満の道路も約 3 割あります。
- ・ そのうち市道は、総延長約 487km のうち、幅員 2.5m 未満が約 45km と約 9%で、そのうち約 3 分の 1 が未舗装となっています。また、幅員 2.5m 未満の市道は減少しており、幅員 2.5m 以上の市道が増加しています。

表：幅員別道路延長

	延長 (m)	割合 (%)
一般道路 22m以上	21,003	2.7
一般道路 16m以上 22m 未満	29,989	3.9
一般道路 8m以上 16m 未満	82,231	10.8
一般道路 4m以上 8m 未満	378,363	49.5
一般道路 4m未満	252,425	33.0
一般道路計	764,010	100.0
自動車専用道路	14,025	
自転車・歩行者専用道路	2,336	
総計	780,370	

資料：都市計画基礎調査(平成 21 年)

表：市道の状況

年	幅員 2.5m 未満				幅員 2.5m 以上			
	実延長 (m)	未舗装 (m)	舗装済 (m)	舗装率 (%)	実延長 (m)	未舗装 (m)	舗装済 (m)	舗装率 (%)
平成 21 年	50,377	17,964	32,413	64.3	426,829	10,924	415,905	97.4
平成 22 年	49,815	17,531	32,284	64.8	430,319	10,450	419,869	97.6
平成 23 年	46,827	15,702	31,125	66.5	433,172	8,575	424,597	98.0
平成 24 年	45,256	15,163	30,093	66.5	437,657	8,669	428,988	98.0
平成 25 年	45,250	15,279	29,971	66.2	441,568	8,561	433,007	98.1

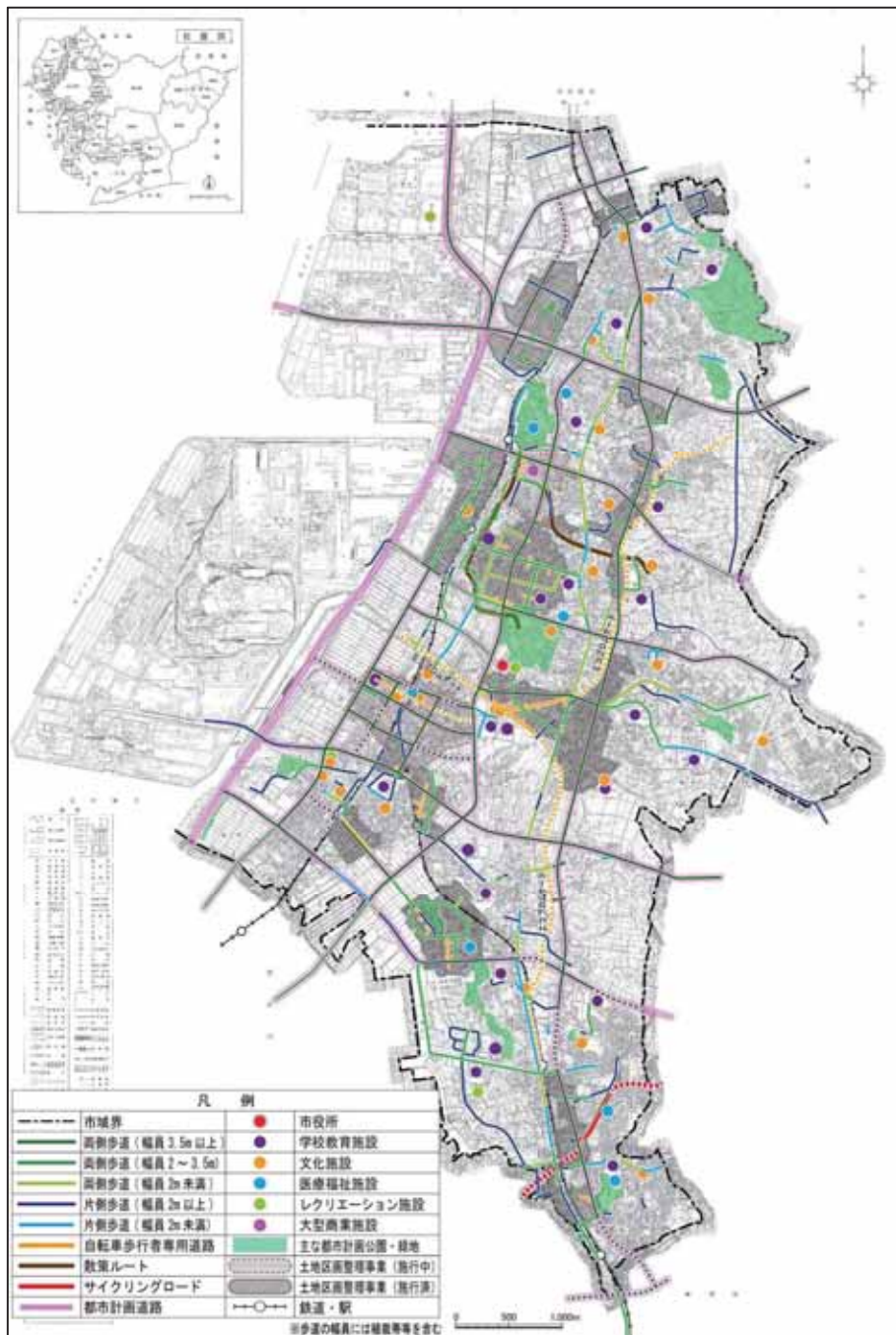
資料：東海市の統計(平成 25 年度)





#### 4) 歩道等

- ・ 本市の歩道等は都市計画道路や土地区画整理事業に合わせて整備されていますが、それ以外の道路においては、連続性がない箇所や幅員の狭い箇所がみられます。
- ・ 大田川、渡内川及び中川を活用し、本市域を南北に縦断する自転車歩行者専用道路としてエコプロムナード（花・水・緑の基幹軸）の形成が図られています。
- ・ 散策ルートとして、平洲の歴史を感じるルート及び平洲と大仏を訪ねる花の道が位置づけられ、整備が進められています。
- ・ 市域南部に知多半島サイクリングロード（自転車歩行者専用道路）が位置づけられており、大堀緑道の区間が整備されています。



資料：都市計画マスタープラン・道路台帳平面図  
図：歩道の設置状況

### 5) 駐車場・自転車等駐車場

- ・本市では、太田川駅周辺の開発に伴い、平成23年4月1日より太田川駅東公共駐車場を供用開始しました。
- ・太田川駅では、連続立体交差事業と合わせて、点在していた自転車等駐車場を高架下の2箇所を集約し、平成24年10月1日より供用開始しました。あわせて、駅周辺の区域を、自転車等の放置禁止区域に指定しています。
- ・その他の鉄道駅においても、駅周辺において自転車等駐車場を設置しています。

### 6) 緊急輸送道路

- ・本市の緊急輸送道路は、国道・県道を中心に防災拠点や広域避難場所を結ぶように設定されています。
- ・緊急輸送道路において橋梁がありますが、現在市道にある12橋について、落橋防止や耐震補強が進められています。

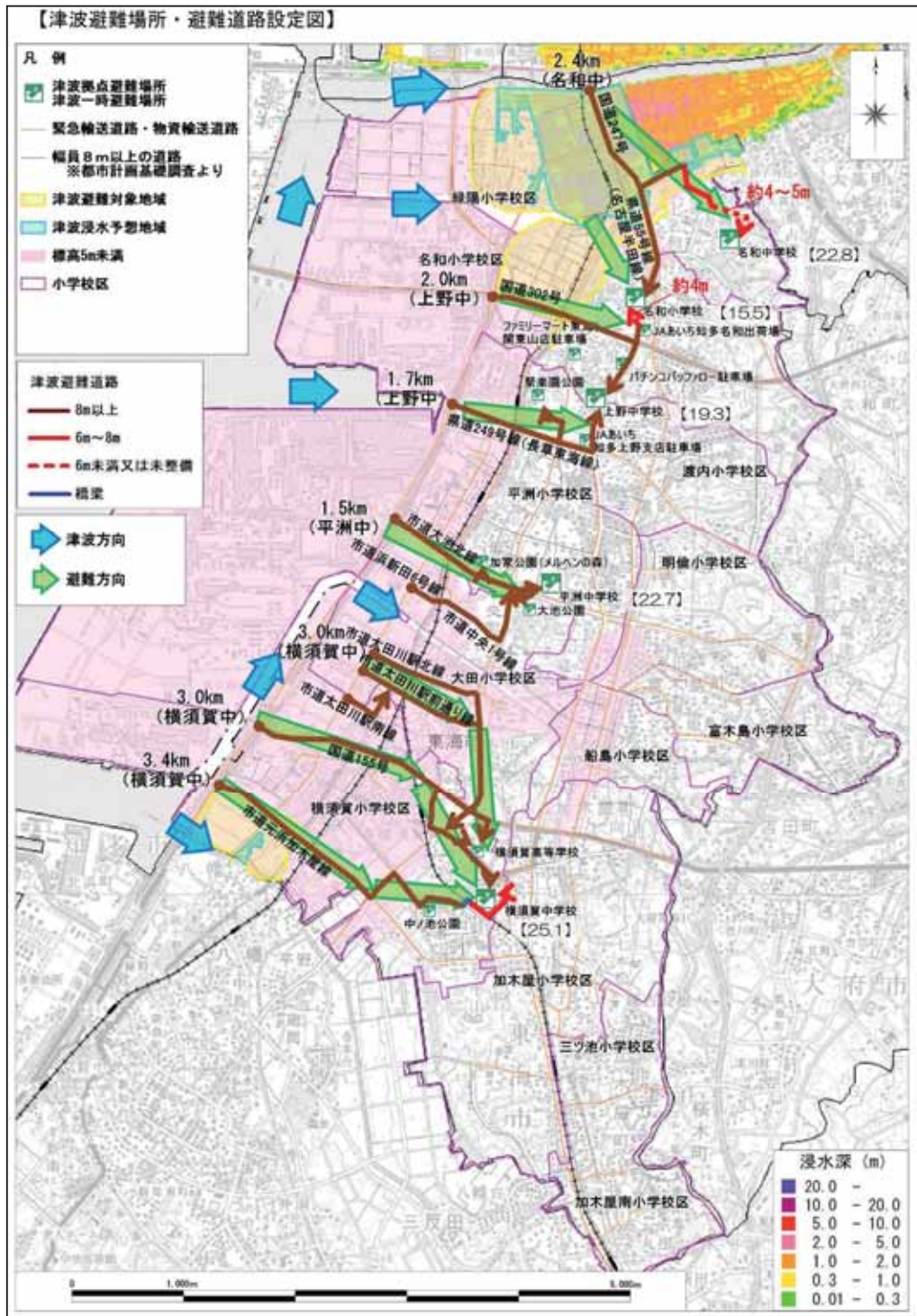
表：緊急輸送道路一覧

種別	路線名
第1次緊急輸送道路	国道155号（西知多産業道路を含む） 国道247号（西知多産業道路を含む） 国道302号（伊勢湾岸道路を含む） 主要地方道名古屋中環状線 知多半島道路 名古屋高速4号東海線
第2次緊急輸送道路	国道247号、主要地方道名古屋半田線
第4次緊急輸送道路	国道247号、市道一番畑寝覚線 市道名和加木屋線 市道名和養父線 県道長草東海線 県道東海緑線、市道大池北線 県道東海緑線、市道伏見上野台線 市道中央1号線、市道浜新田6号線 市道中新田1号線、市道東海1号線、市道元浜線 市道元浜加木屋線 主要地方道名古屋半田線、市道西平子2号線、市道三ツ池線 県道大府常滑線

資料：東海市地域防災計画

7) 津波避難道路

- ・本市は、大規模地震の危険性の高い地域として、「東海地震に係る地震防災対策強化地域」及び「東南海・南海地震防災対策推進地域」に指定され、地震に伴う津波の発生が懸念されています。
- ・「東海市津波対策計画（平成 26 年 3 月）」では、津波避難対象地域の住民等が津波避難場所に迅速かつ安全に避難できるように、避難道路としての安全性、機能性を考慮した津波避難道路を選定しています。



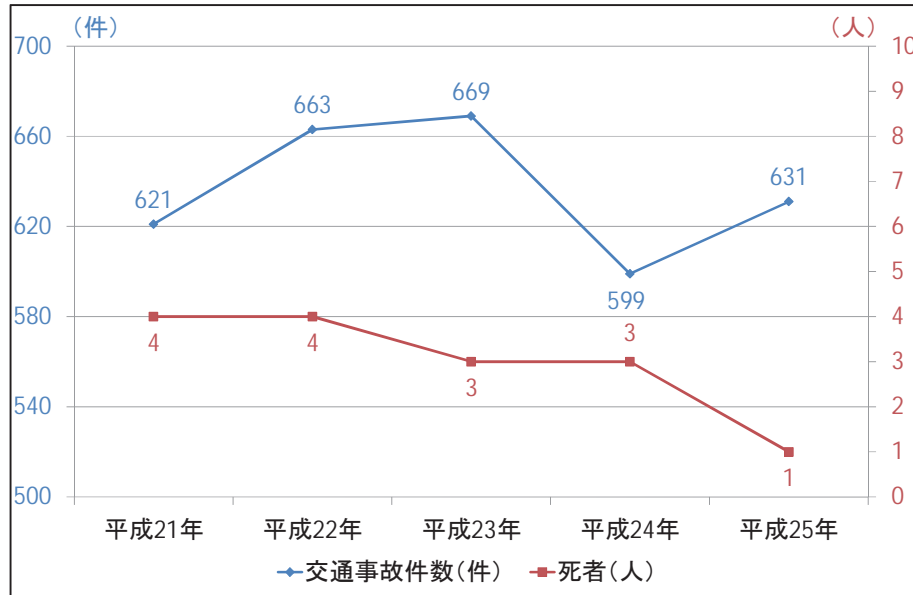
資料：東海市津波対策計画（平成 26 年 3 月）

図：津波避難道路



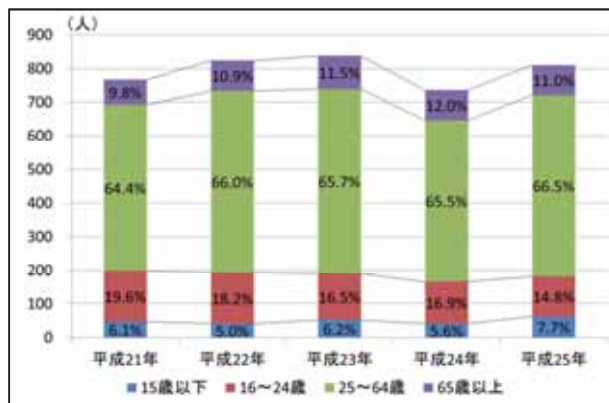
## 8) 交通事故

- ・本市における交通事故の発生件数は、平成21年以降は横ばいで、本市全体では概ね600～700件あり、死亡事故も毎年発生しています。
- ・年齢別でみると、近年高齢者の死傷者の割合が多くなっています。
- ・本市における交通安全施設の状況は、歩道、ガードレール・防護柵及び道路反射鏡などの整備が進んでいます。



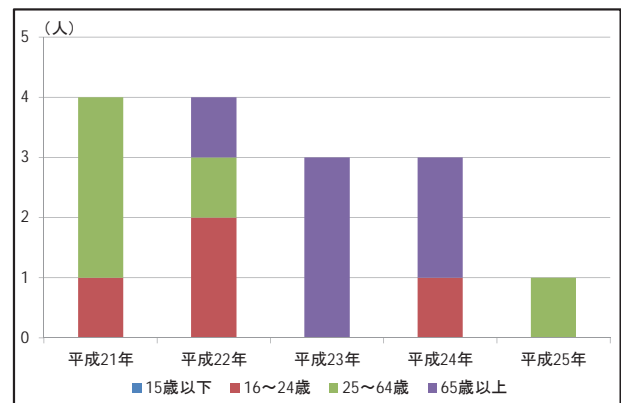
資料：東海市の統計(各年度版)

図：交通事故発生件数の推移



資料：東海市の統計(各年度版)

図：交通事故の年齢別負傷者数



資料：東海市の統計(各年度版)

図：交通事故の年齢別死者数

表：交通安全市設置施設の状況

	平成22年	平成23年	平成24年
横断歩道橋(箇所)	9	11	14
歩道(m)	69,131	73,025	74,042
ガードレール・防護柵(m)	79,778	80,738	81,501
道路反射鏡(基)	1,413	1,429	1,530
警戒標識(本) (通学路標識含む)	1,182	1,184	686
道路照明灯(灯)	1,481	1,503	1,494

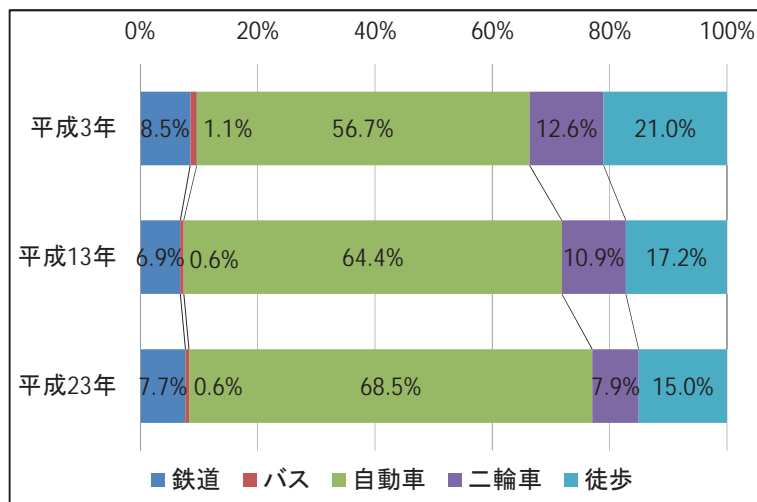
資料：東海市の統計(平成25年度)



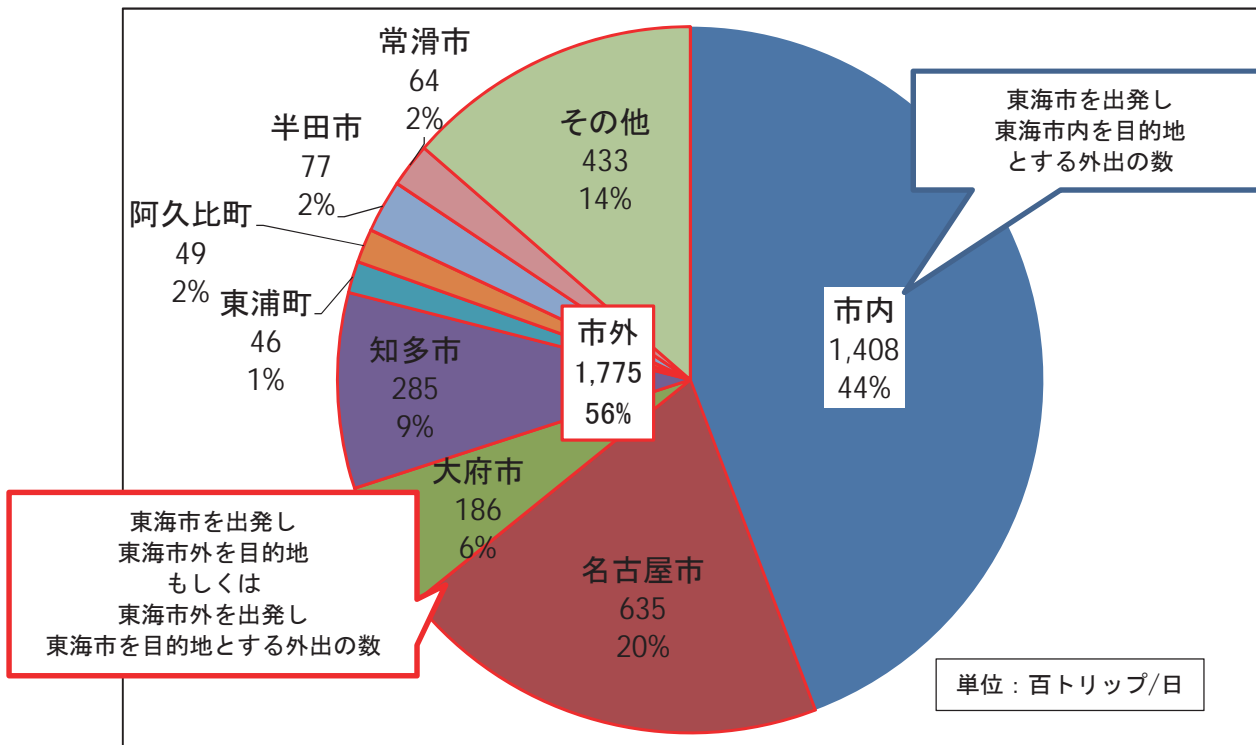
(4) 交通需要

1) 移動の手段

- ・本市の外出における代表交通手段は、中京都市圏パーソントリップ調査（以下「中京 PT」とする。）によると、平成 23 年（第 5 回中京 PT）では自動車が多くなり約 7 割を占め、次いで徒歩が多くなっています。
- ・平成 3 年（第 3 回中京 PT）と比較すると、自動車が大きく増え、二輪車や徒歩が減少しています。
- ・平成 23 年（第 5 回中京 PT）での発着トリップの割合をみると、市内での移動より、本市域を越える移動が多く、特に名古屋市や知多市との移動が多くなっています。



資料：第 3 回、第 4 回、第 5 回中京 PT  
図：外出時の代表交通手段の分担率



資料：第 5 回中京 PT  
図：発着トリップの割合

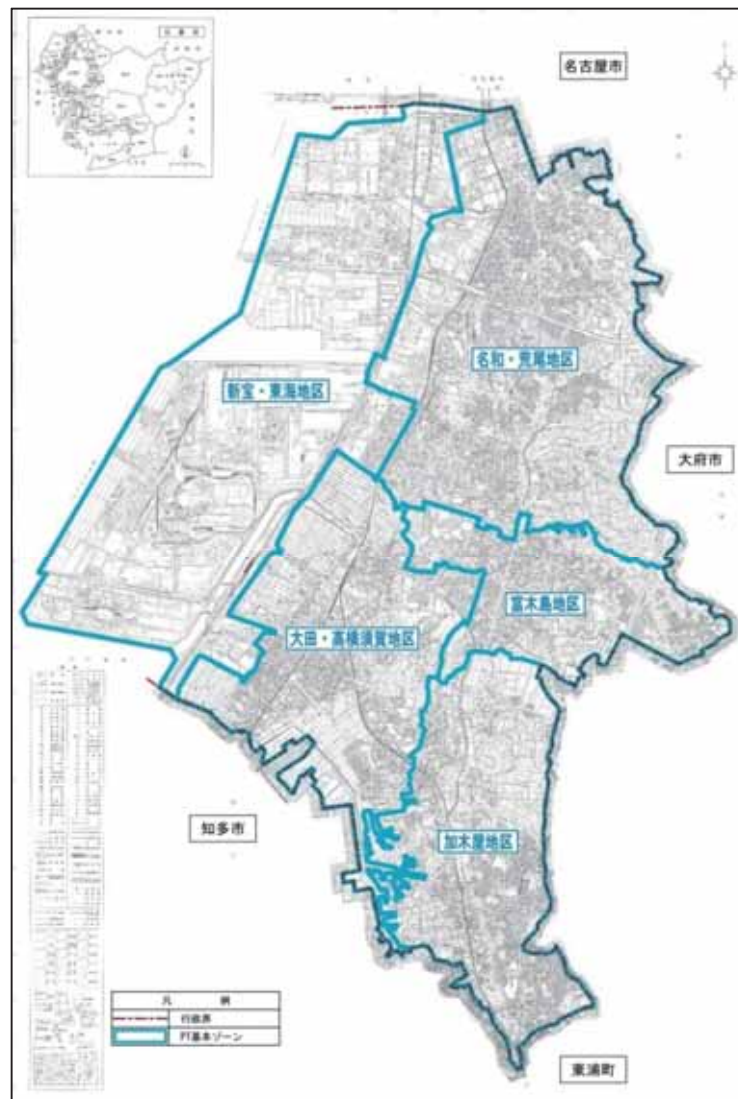
## 2) 市内地域間の移動

- ・市内の地域間の移動を平成23年（第5回中京PT）の基本ゾーンで確認すると、名和・荒尾地区と大田・高横須賀地区間の移動が最も多く、次いで名和・荒尾地区と富木島地区間や、名和・荒尾地区と新宝・東海地区間の移動が多くみられます。
- ・目的別では、工業地帯である新宝・東海地区や名和・荒尾地区へは出勤目的が多く、大田・高横須賀地区や富木島地区へは自由目的での移動が多くみられます。

表：PTゾーン一覧

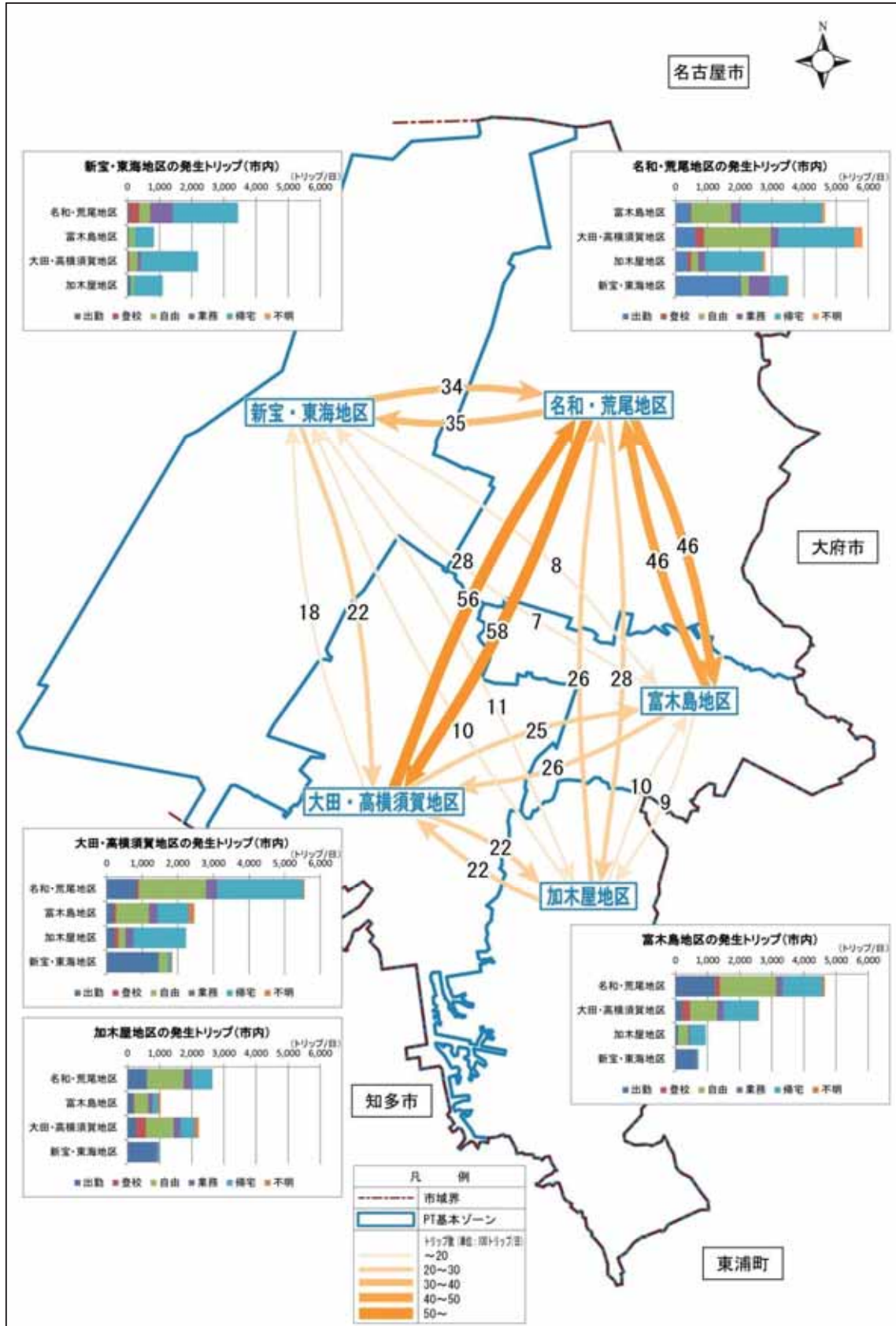
ゾーン名称	含まれる字 (第5回中京PT調査当時)	第5回中京PT 基本ゾーン番号
名和・荒尾地区	浅山1丁目～3丁目、名和町、荒尾町、荒尾町深水富貴ノ台1丁目～6丁目	12101
富木島地区	中央町1丁目～3丁目、富木島町、富木島町伏見1丁目～4丁目	12102
大田・高横須賀地区	大田町、中央町4丁目～7丁目、高横須賀町、高横須賀町1丁目～6丁目、中ノ池1丁目～6丁目、養父町、養父町1丁目～3丁目、横須賀町	12103
加木屋地区	加木屋町、加木屋町1丁目～2丁目	12104
新宝・東海地区	新宝町、南柴田町、東海町1丁目～東海町5丁目、元浜町	12105

資料：第5回中京PT



資料：第5回中京PT

図：PTゾーン図

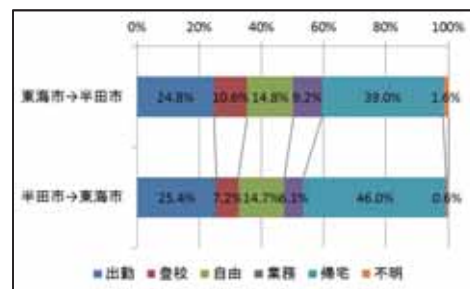
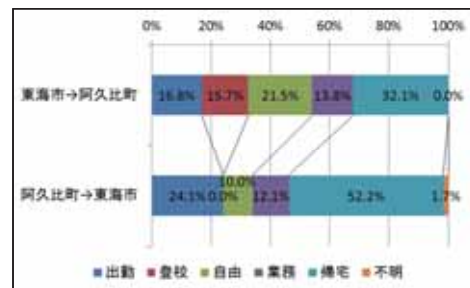
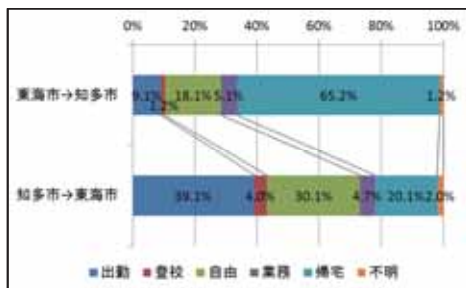
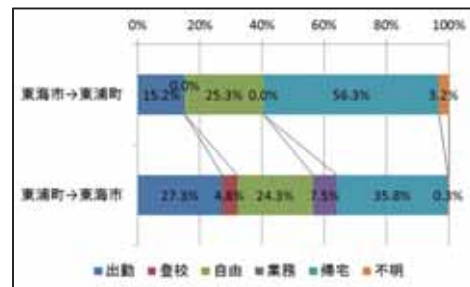
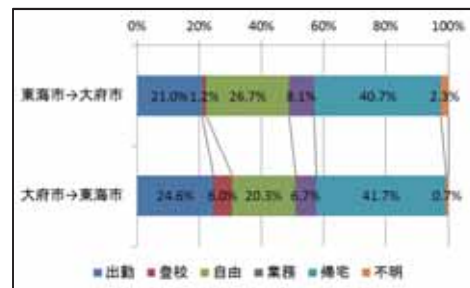
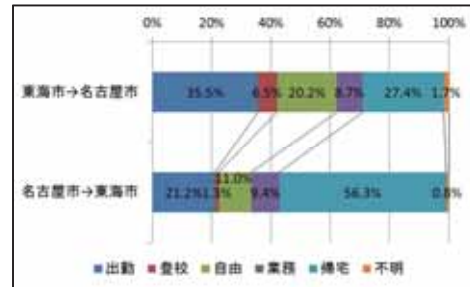
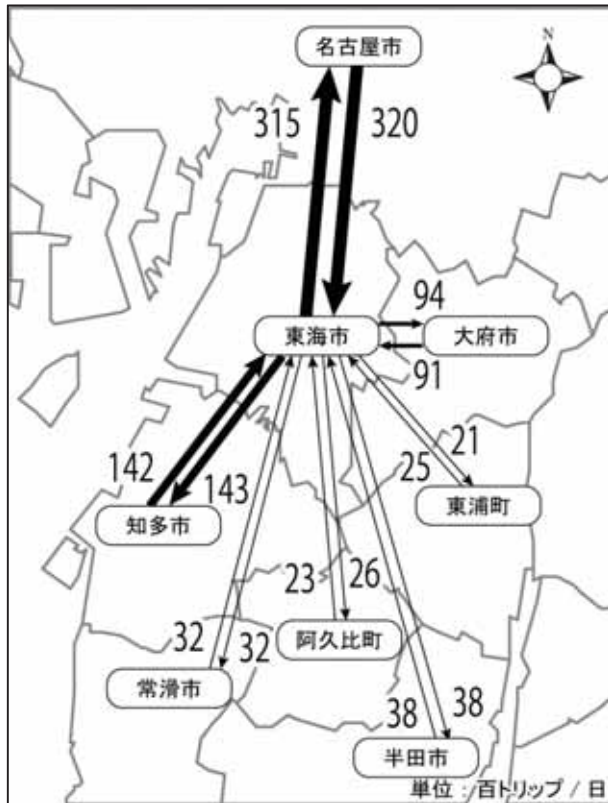


資料:第5回中京PT

図: 市内地域間の移動状況

### 3) 都市間の移動

- ・本市の都市間の移動は、名古屋市が最も多く、次いで知多市、大府市などの隣接する都市との移動が多くみられます。
- ・本市から他市町への移動の目的は、名古屋市で「出勤」が多く、知多市、大府市、東浦町では「自由」の割合が多くなっています。
- ・他都市から本市への移動の目的は、多くの都市で「出勤」が多く、市内で従業している人が多くいることがわかります。



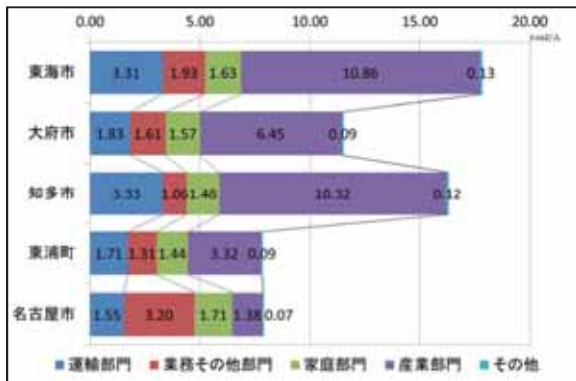
資料：第5回中京PT

図：都市間の移動状況

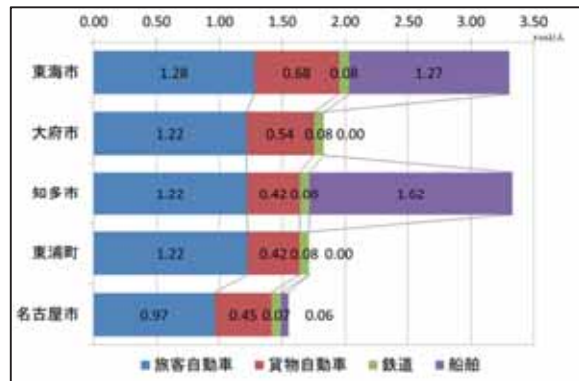


4) 環境

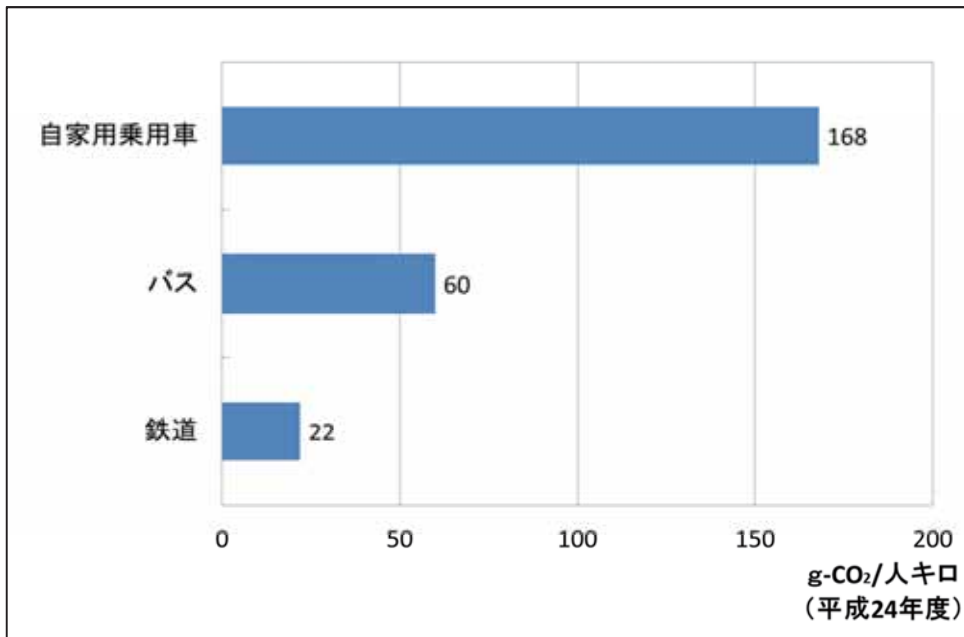
- ・本市の市民一人あたりの二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量は、周辺都市に比べて多くなっています。
- ・特に本市は臨海部に広大な工業地域を有していることから、産業部門における排出量が多くなっていますが、それ以外にも運輸部門の排出量も多くなっています。
- ・運輸部門における市民一人あたりの CO<sub>2</sub> 排出量においても、船舶からの排出量を除いても、旅客自動車、貨物自動車の CO<sub>2</sub> 排出量は多くなっています。
- ・一般的に CO<sub>2</sub> の排出量は、自家用乗用車が 168g-CO<sub>2</sub>/人キロに対し、バスは約 3 分の 1 の 60g-CO<sub>2</sub>/人キロ、鉄道はさらに少なく約 8 分の 1 の 22g-CO<sub>2</sub>/人キロとなっています。
- ・本市では、自家用車の分担率が約 7 割と高いことから、環境にやさしい交通手段である公共交通や徒歩・自転車に転換することで、旅客自動車からの CO<sub>2</sub> 排出量の削減が可能です。



資料：部門別 CO<sub>2</sub> 排出量の現況推計(環境省ホームページ)  
図：一人あたり部門別 CO<sub>2</sub> 排出量  
(平成 24 年度)



資料：部門別 CO<sub>2</sub> 排出量の現況推計(環境省ホームページ)  
図：一人あたり運輸部門における CO<sub>2</sub> 排出量  
(平成 24 年度)



資料：温室効果ガスインベントリオフィス  
「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」

図：輸送量あたりの CO<sub>2</sub> 排出量 (旅客)

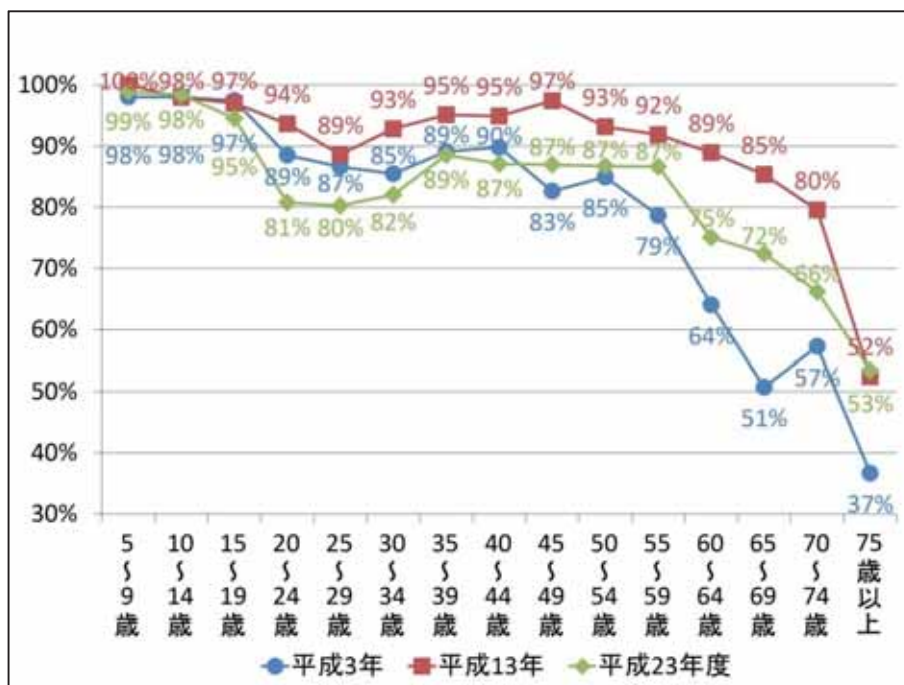
### 5) 外出割合の動向

- ・ 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。
- ・ 高齢者の外出割合は平成13年から減少していますが、人数では増加しています。

表：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	97	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	85	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4回、第5回中京PT



資料：第3回、第4回、第5回中京PT

図：年齢別外出割合

(5) 市民意向

1) まちづくりに関するアンケート

① まちづくりアンケート

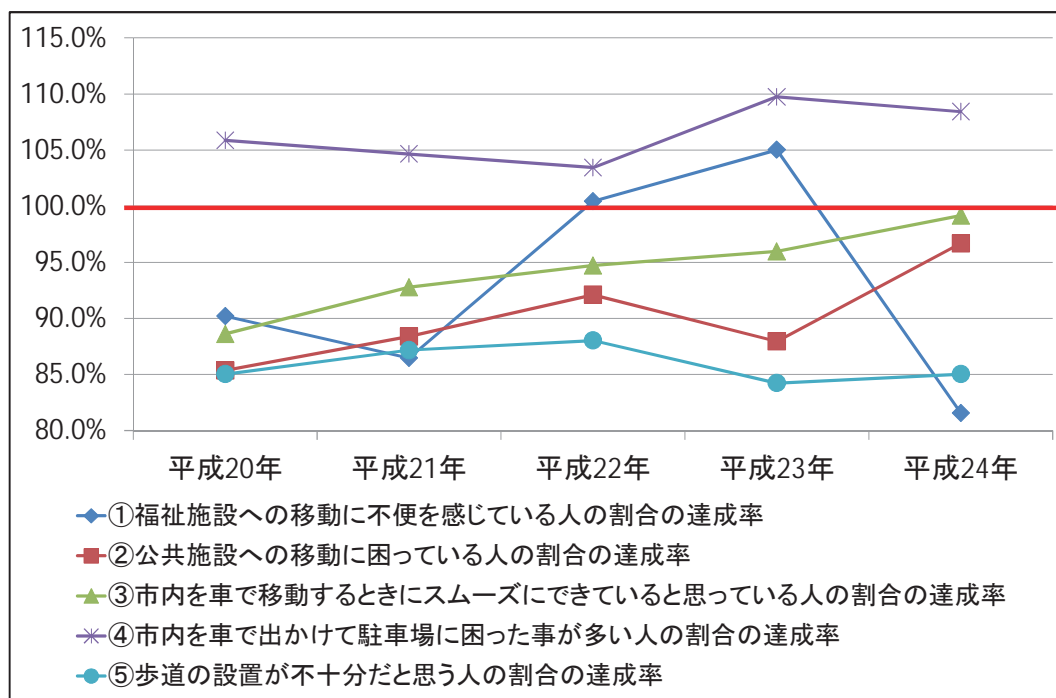
- ・本市では、第5次東海市総合計画の指標管理としてまちづくりアンケートを毎年実施しています。その結果より、道路交通に関する市民の意識について整理したところ、駐車場の確保や移動のスムーズさといった自家用車での移動における評価は高いものの、公共施設や福祉施設への交通手段について、不便に感じている人が多くなっています。そのため、自家用車を持っている人と持っていない人とでの移動の利便性に差が出ていると考えられます。
- ・歩道の設置については不十分であるという意見も多くあります。

表：まちづくりアンケートの結果の推移（カッコ内はめざそう値に対する達成率）

単位：%

項目	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年 めざそう値
①福祉施設への移動に不便を感じている人の割合	25.5 (90.2)	26.6 (86.5)	22.9 (100.4)	21.9 (105.0)	28.2 (81.6)	23.0
②公共施設への移動に困っている人の割合	20.5 (85.4)	19.8 (88.4)	19.0 (92.1)	19.9 (87.9)	18.1 (96.7)	17.5
③市内を車で移動するときスムーズにできていると思っている人の割合	63.8 (88.6)	66.8 (92.8)	68.2 (94.7)	69.1 (96.0)	71.4 (99.2)	72.0
④市内を車で出かけて駐車場に困った事が多い人の割合	25.5 (105.9)	25.8 (104.7)	26.1 (103.4)	24.6 (109.8)	24.9 (108.4)	27.0
⑤歩道の設置が不十分だと思う人の割合	73.5 (85.0)	71.7 (87.2)	71.0 (88.0)	74.2 (84.2)	73.5 (85.0)	62.5

資料：まちづくりアンケート調査結果一覧表（平成24年）

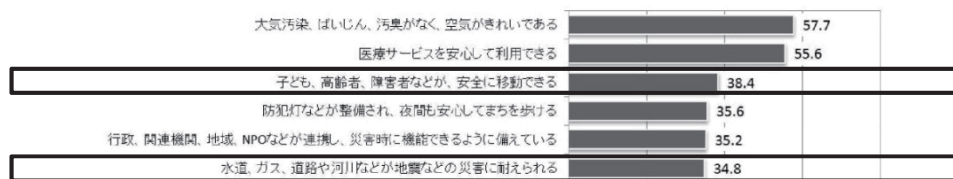


資料：まちづくりアンケート調査結果一覧表（平成24年）

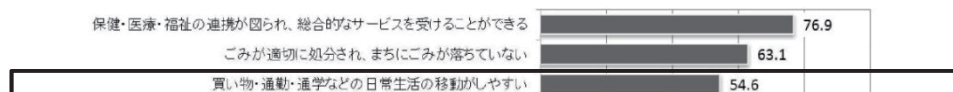
図：まちづくりアンケートの結果の推移（平成25年めざそう値の達成率 ※100%以上でめざそう値を達成）

② 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アンケート調査より、「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より、都市交通に関する事項を整理しました。
- ・「安心」については、「子ども、高齢者、障害者などが、安全に移動できる」が38.4%、「水道、ガス、道路や河川などが地震などの災害に耐えられる」が34.8%と、安全な移動環境の確保と、災害に強いまちづくりが求められています。
- ・「快適」については、「買い物・通勤・通学などの日常生活の移動がしやすい」が54.6%と日常生活における移動の利便性が求められています。
- ・「いきいき」については、「だれもが自ら健康的な生活を心がけている」が55.8%と健康に生活できることが求められています。
- ・「ふれあい」については、「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」が52.6%と市と市民が連携して活動することが求められています。
- ・「活力」については、「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」が71.1%、「まちの中心部が活気に満ちている」が57.9%と、まちの活力の維持・向上が求められています。



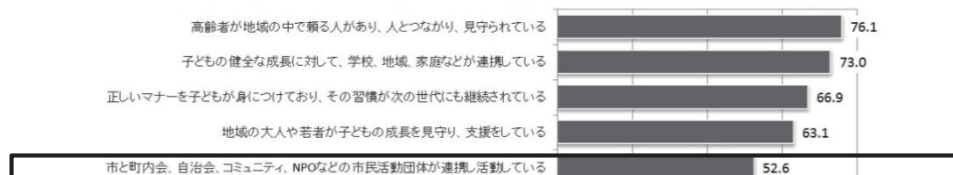
図：「安心」を実現するうえで、重要と思う生活課題



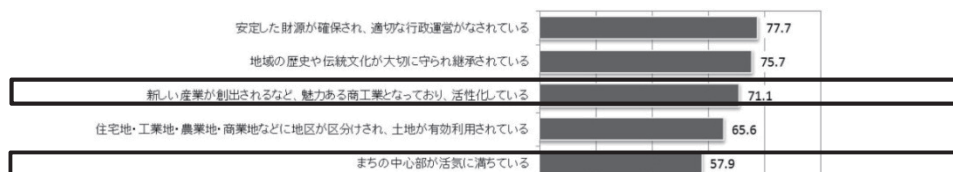
図：「快適」を実現するうえで、重要と思う生活課題



図：「いきいき」を実現するうえで、重要と思う生活課題



図：「ふれあい」を実現するうえで、重要と思う生活課題



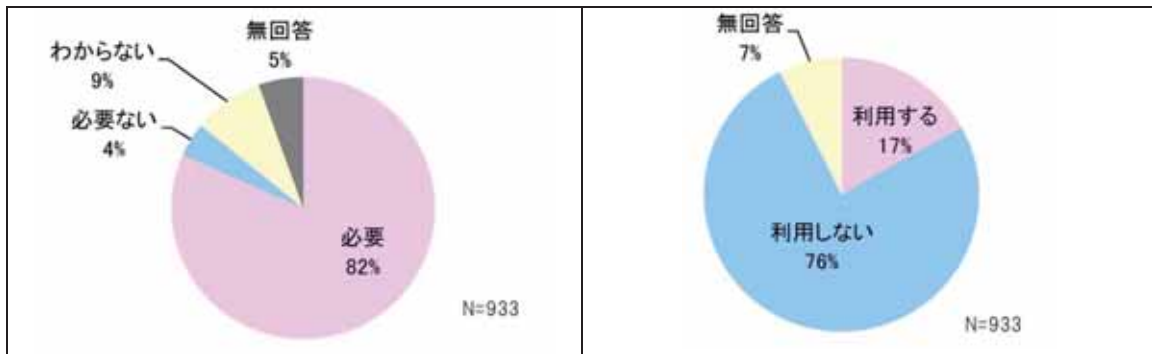
図：「活力」を実現するうえで、重要と思う生活課題



## 2) 循環バスに関するアンケート

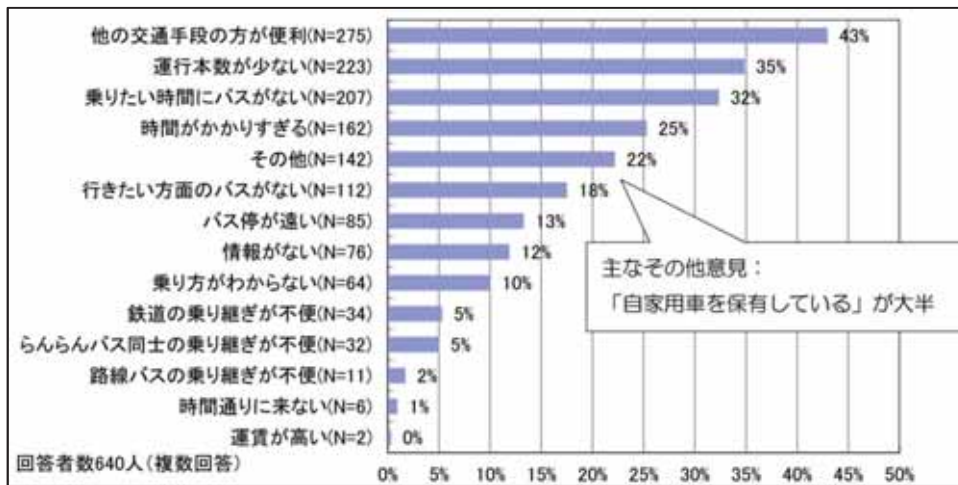
### ① らんらんバス（循環バス）に関するアンケート調査（平成 25 年 11 月）

- ・ 東海市地域公共交通会議が循環バスの統合・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。
- ・ 一方、普段バスを利用している人は約 17%で、約 76%の人が利用しておらず、その理由は「他の交通手段のほうが便利」「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。
- ・ 循環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」「鉄道との乗り継ぎの工夫」が多くなっています。

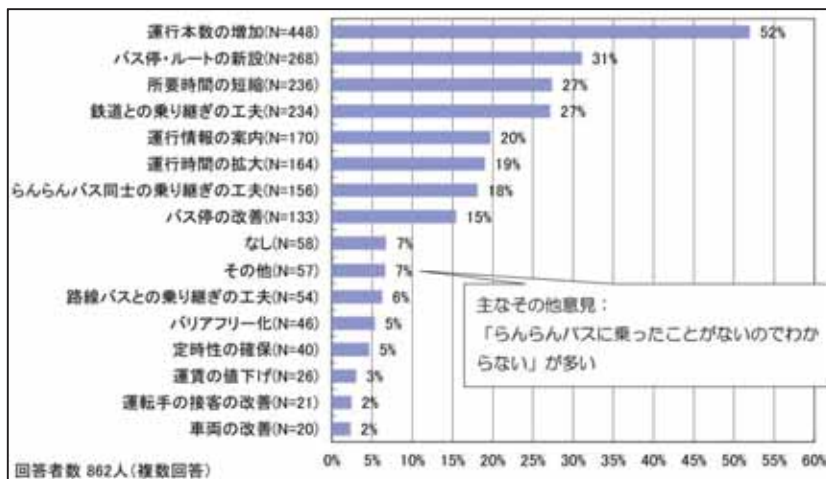


図：バスの必要性

図：バスの利用状況



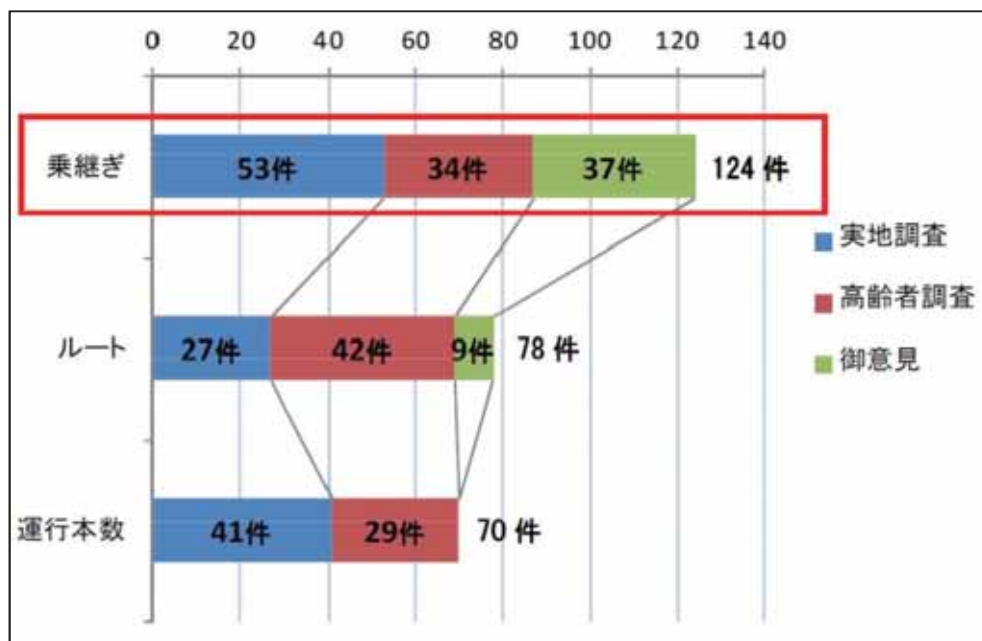
図：バスを利用しない理由



図：循環バスをより利用するための改善策

② 実地調査・高齢者調査等（平成 24 年 8 月）

- ・ 東海市地域公共交通会議で実施したバス利用者への実地調査、老人クラブ連合会会員への高齢者調査における自由意見及び電話、市政提案箱等による循環バスへの意見を整理したところ、乗り継ぎに関する意見が最も多く、次いで、ルート、運行本数に関する意見が多くなっています。
- ・ また、乗り継ぎに対する意見は、待ち時間やダイヤ調整についての意見が多く、乗り継ぎの発生自体に対する意見や案内等の改善に対する意見もありました。
- ・ これらの意見を踏まえ、東海市地域公共交通会議において循環バス運行改善計画を作成し平成 25 年 6 月より乗り継ぎを改善したダイヤで運行を行っています。



図：循環バスに関する意見・要望件数



### 3 課題整理

これまでの現況分析の結果より、本市の都市交通の課題を以下の4つにまとめました。

#### 【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

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、高齢者をはじめ誰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益々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。

- ・ 利用者のニーズにあった公共交通ネットワークの形成
- ・ 公共交通を利用しやすくする環境整備
- ・ 自家用車から環境にやさしい公共交通への交通行動の転換

#### 【課題2】都市活力を維持・創出する道路ネットワークの確立

本市では、現在、人口が増加の傾向にありますが、将来的には人口減少は避けられず、都市活力の衰退が危惧されます。

そこで、本市が持つ広域的な交通ネットワークの要衝としてのポテンシャルを活かし、産業活動の活性化や交流人口の拡大等により都市の魅力を高め、都市活力を維持・創出していくことができる道路ネットワークの構築・整備が必要です。

- ・ 広域的な交通ネットワークの要衝としてのポテンシャルを活かす道路の整備
- ・ 市内の円滑な移動を支える段階構成を踏まえた道路ネットワークの構築と整備



### 【課題3】 安心・安全に寄与する交通体系の整備

市民アンケートでは、子ども、高齢者、障害者などが、安全に移動できることが安心を実現するうえで重要だと思える市民が多くみられます。

そのため、歩行者・自転車が安心して安全に利用できる環境整備を行うことが必要です。

また、東日本大震災を契機として、防災・減災に対応する道路交通体系の確立が求められています。本市は伊勢湾に接し、津波の危険性を有していることから、津波対策としての避難路の確保が必要であるとともに、広域的な緊急輸送道路ネットワークとして重要な位置にあることから、災害に強い道路ネットワークの構築等を進めていくことが必要です。

- ・ 歩行者・自転車ネットワークの整備
- ・ 交通事故対策の推進
- ・ 狭あいな生活道路が多い地域における安全確保・防災性向上
- ・ 災害時における避難・輸送機能の確保

### 【課題4】 交通施策とまちづくりの整合

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。

また、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、まちづくりを進めるにあたっては、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、交通施策と整合したまちづくりを進めていくことが必要です。

- ・ 太田川駅周辺のにぎわい創出に寄与する交通体系の確立
- ・ 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
- ・ まちづくりと一体となった交通施策の推進

## 4 総合交通戦略による将来都市像

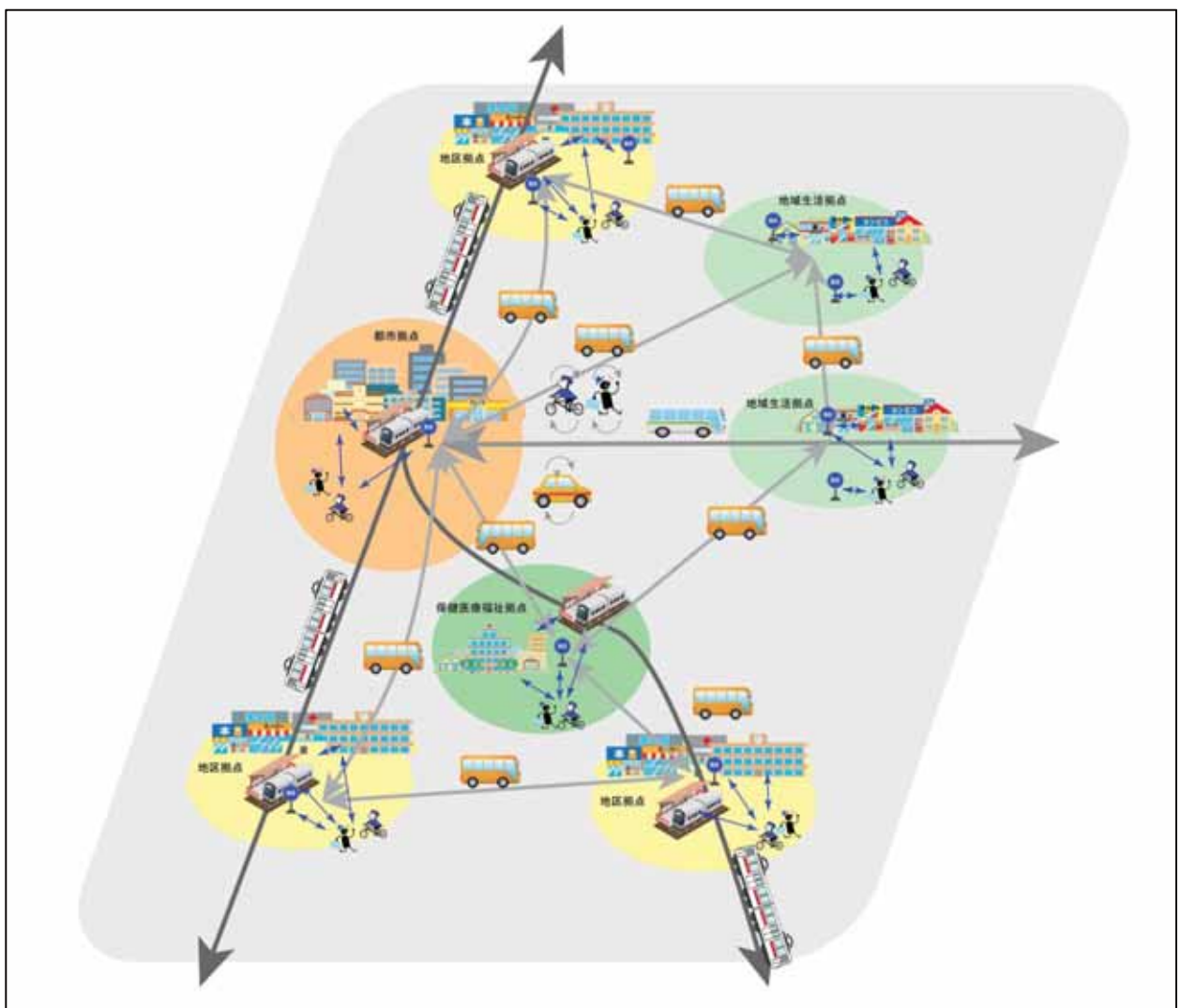
### (1) 将来都市像

第6次東海市総合計画、東海市都市計画マスタープランとの関連性、及び都市交通の課題を踏まえ、本市における交通分野の将来都市像を以下のように設定します。

### 自家用車に過度に頼らないで暮らせる交通体系が確立されているまち

本市の将来都市像は、都市拠点である太田川駅周辺を中心に、周辺都市及び市内各地にある拠点、鉄道駅の周辺、地域の中心地等の地域生活拠点を主に公共交通で接続し、誰もが移動しやすいまちとします。

また、都市活力の維持・創出に必要な道路ネットワークを確保するとともに、居住地周辺の生活圏や拠点間における徒歩や自転車による安心・安全・快適に移動できる空間を確保することで、多様な交通手段が選択できる、交通体系の確立を目指します。



図：総合交通戦略による将来都市像のイメージ

## (2) 交通体系の基本的な考え方

将来都市像を実現するために、交通体系として、公共交通体系、道路交通体系のそれぞれの考え方を以下のように整理します。また、環境に配慮し、持続可能な交通体系を構築するために必要となる交通需要マネジメントについての基本的な考え方を整理します。

### ◆公共交通体系の基本的な考え方

- ・ すべての人にやさしい公共交通の利用促進及び周辺都市間や市内の拠点間の連絡強化のために、鉄道を南北軸、路線バスを東西軸とする公共交通基幹軸を中心とし、これらを補完する公共交通支線軸となるコミュニティバスによる一体的かつ効率的な公共交通ネットワークを形成します。また、タクシーについては、個別の利用需要に応じた機動性の高い交通手段であることから、利用しやすい環境整備を行います。
- ・ 公立西知多総合病院を核とした保健医療福祉拠点においては、公共交通によるアクセス利便性の向上を図ります。
- ・ 誰もが安心して利用できるよう、バリアフリー化を進めるとともに、移動が確保されるよう、シビルミニマムとしてのサービスの提供を図ります。また、役割分担の明確化や各々の役割に応じたサービス水準を確保し、将来的にも公共交通サービスの維持・向上を図ります。

### ◆道路交通体系の基本的な考え方

- ・ 都市活力の維持・創出に向け、周辺都市間や市内の拠点間を連絡し、自動車による円滑な移動を可能とするため、路線の役割を明確にした段階構成が構築された幹線道路ネットワークの整備を進めます。
- ・ 安心・安全で心地よく暮らせる都市づくりのために、身近な生活圏内及び拠点間を結ぶ歩行者・自転車ネットワークの形成を図るとともに、高齢者や障害者等の移動制約者を含むすべての人の移動が確保できるよう、バリアフリーに配慮した道路環境の改善を図ります。

### ◆交通需要マネジメントの基本的な考え方

- ・ 本市では、高速道路や中部国際空港等の広域交通体系への恵まれたアクセス利便性を活かした産業活性化の拠点づくりや日常生活・にぎわいの拠点づくりに取り組んでおり、自動車交通は都市活力の維持・創出を支えるうえで重要な交通手段です。したがって、本市における交通需要マネジメントの実施にあたっては、道路交通の円滑化を図るべく、「過度な自動車交通への偏りの是正」といった観点からその施策展開を図ることを基本とします。
- ・ 環境や健康に配慮した交通行動をするように促すモビリティ・マネジメントを実施します。

### (3) 将来交通ネットワーク

交通体系の基本的な考え方にに基づき、公共交通軸と道路交通軸からなる将来交通ネットワークを以下のように構築します。

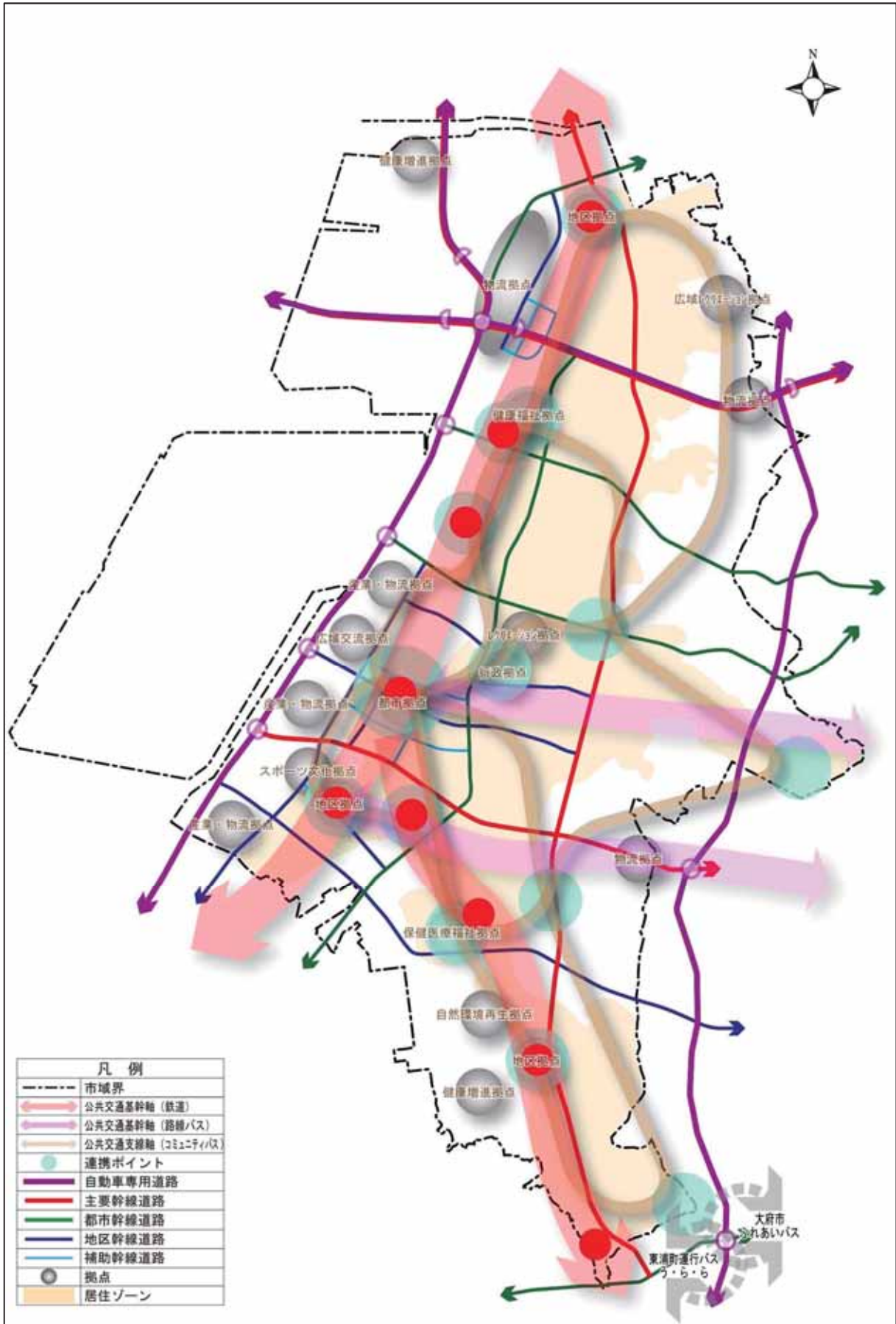
#### ■公共交通軸

公共交通基幹軸	都市の骨格となる公共交通として広域的な移動を支える鉄道及び路線バスを位置づけます。 名鉄常滑線、名鉄河和線、路線バス（上野台線、横須賀線）
公共交通支線軸	公共交通基幹軸を補完する公共交通支線軸として、市内の移動を支えるコミュニティバスを位置づけます。 コミュニティバス
連携ポイント	公共交通基幹軸と公共交通支線軸との連絡、あるいは公共交通支線軸同士が連絡し、交通結節点として公共交通軸の充実を図るポイントを位置づけます。 太田川駅（連携拠点）、市役所、名和駅、聚楽園駅、新日鉄前駅、尾張横須賀駅、高横須賀駅、南加木屋駅、公立西知多総合病院、しあわせ村、水深、加木屋車庫、上野台、知北平和公園

#### ■道路交通軸

自動車専用道路	高速自動車国道や地域高規格道路など、国土軸を構成し広域的な移動を支える道路で、広域交通を大量かつ高速に処理する道路を位置づけます。 (都)伊勢湾岸道路、(都)高速3号線、(都)西知多道路、知多半島道路	トラフィック機能 大	アクセス機能 小
主要幹線道路	主として地方生活圏及び主要な都市圏域の骨格を構成するとともに地方生活圏相互を連絡する、多量の自動車交通に対応した道路で、特に高い走行機能と交通処理機能を有する道路を位置づけます。 (都)名古屋環状2号線、(都)瀬戸大府東海線、(都)名古屋半田線、(都)大津町東海線	↑	↓
都市幹線道路	主要幹線道路あるいは都市内の主要な交通発生集中源を結び、都市の骨格を形成する道路で、都市内交通のうち比較的長い距離の交通需要に対応する道路を位置づけます。 (都)高針東海線、(都)東海知多線、(都)荒尾大府線、(都)東海有松線、(都)知多刈谷線		
地区幹線道路	地区の外郭を形成し、地区内の幹線的機能を有する道路を位置づけます。 (都)名和浅山線、(都)大田朝倉線、(都)大田中央町線、(都)大田富木島線、(都)太田川駅前線、(都)太田川駅西線、(都)横須賀駅前通線、(都)養父森岡線		
補助幹線道路	幹線道路を補完し、地区の骨格を構成する道路で、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路を位置づけます。 上記以外の都市計画道路（幹線街路）		





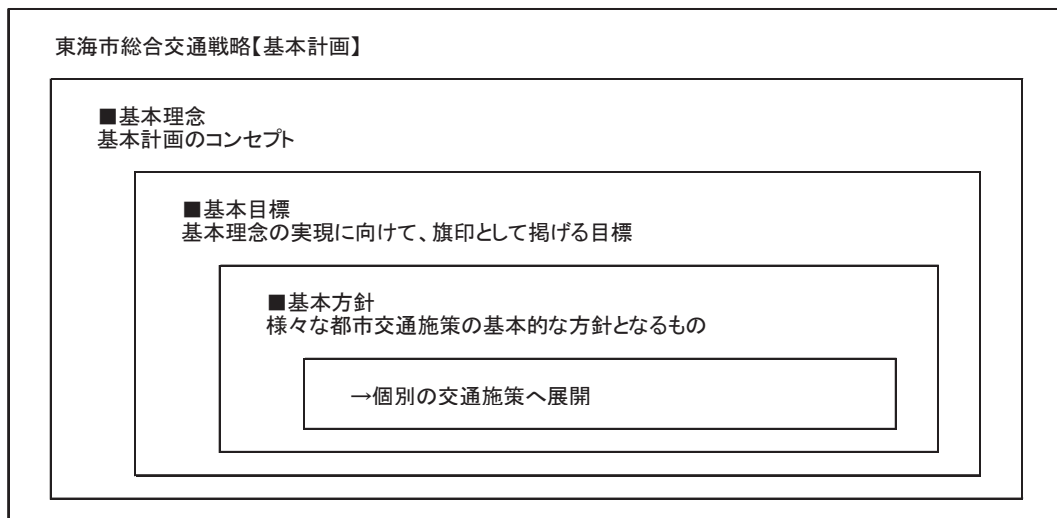
図：将来交通ネットワーク図

## 5 基本理念・基本目標・基本方針

都市交通を取り巻く社会経済情勢の変化や交通政策基本法の施行を受け、人と物の移動を保障しつつ、環境にやさしい交通体系の実現や地域の活力を引き出す交通ネットワークの充実を図る総合的な交通体系の構築が求められています。

本市では、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、公共交通の維持・向上、歩行者・自転車のための安全で快適な移動空間の確保などを図っていきます。

ここでは、本市における都市交通の課題や目指すべき将来都市像を踏まえつつ、都市交通の基本理念を設定するとともに、その実現に向けた基本目標、基本方針を設定します。



図：基本理念・基本目標・基本方針の関係

### (1) 基本理念

本市における都市交通の基本理念を以下の通りに定めます。

#### 人が集まり、つながる、快適な都市交通の実現

子ども、高齢者、障害者をはじめ、誰もが安心・安全で快適に利用できる交通環境づくりを進めるとともに、人と人、まちづくりを未来につなげ、多様な手段による持続可能な交通体系の実現を目指します。

## (2) 基本目標と基本方針

基本理念の実現を図るため、以下の通り基本目標と基本方針を定めます。

### 基本目標①: 公共交通を中心とした交通体系づくり

自家用車に過度に頼らないで暮らせる都市づくりに向けて、公共交通を中心とした交通体系を形成し、各交通手段の連携強化や交通結節点の機能強化を図ります。また、誰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1 地域の骨格を形成する公共交通軸の強化】

都市間を結ぶ公共交通基幹軸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するとともに、コミュニティバスも含めた連携強化による公共交通軸の強化を図ります。

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の展開を図り、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を図るべく、交通結節点の機能強化を進めます。

#### 【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】

公共交通軸の強化に合わせ、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、利用環境の向上を図ります。

## 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

都市活力を維持・創出するため、本市の広域交通特性を活かした産業基盤を支えつつ、道路交通の円滑化を図るための幹線道路ネットワークを構築します。また、まちづくりとともに地区において展開される様々な交流活動を促進する快適で利便性の高い交通環境を創出します。

### 【基本方針3 都市活力を支える道路ネットワークの充実】

都市活力の維持・創出を図るとともに、市街地への不要な通過交通の抑制や道路交通の円滑化を図るため、段階構成を明確にした幹線道路ネットワークを構築します。

### 【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】

都市拠点である太田川駅周辺をはじめ、地区拠点となる駅周辺において、人と人、人とまちの交流を深め、日常生活・にぎわいの拠点としてまちの魅力を高める交通環境の創出を図ります。

また、鉄道駅等の交通結節点から連続するすべての人が移動しやすいユニバーサルデザインを取り入れた交通環境の形成に取り組みます。



### **基本目標③:安心・安全に暮らせる交通環境づくり**

自家用車に過度に頼らないで暮らせる交通体系が確立されているまちの実現に向けて、徒歩や自転車や公共交通が安心して利用でき、安全に移動できる交通環境づくりを図ります。また、都市防災機能の向上を支える災害に強い交通基盤の整備を図ります。

#### **【基本方針5 生活圏における安心・安全な交通環境の整備】**

都市拠点や地区拠点のみならず、生活圏において安心・安全に移動できるとともに、市民の健康増進を後押しできる歩行者・自転車の利用環境の向上について検討し、整備を推進します。

また、自家用車に過度に頼らないで日常生活をおくれる身近な生活圏として、ゆとりある交通環境づくりや、歩行者・自転車の安全確保のための交通安全施設の整備や地区内交通環境の改善に取り組みます。

#### **【基本方針6 災害に強い交通基盤の整備】**

都市防災機能の一層の充実を図るため、災害時に避難、救援、消防活動等における輸送活動に重要な役割を果たすだけでなく、オープンスペースとしての火災の延焼を防ぐ交通基盤の整備に取り組みます。

#### 基本目標④：人・地域が主役の交通行動意識づくり

市民一人ひとりの交通行動選択や、安定的・持続的な交通サービスの提供に向けた地域での取り組みなど、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。

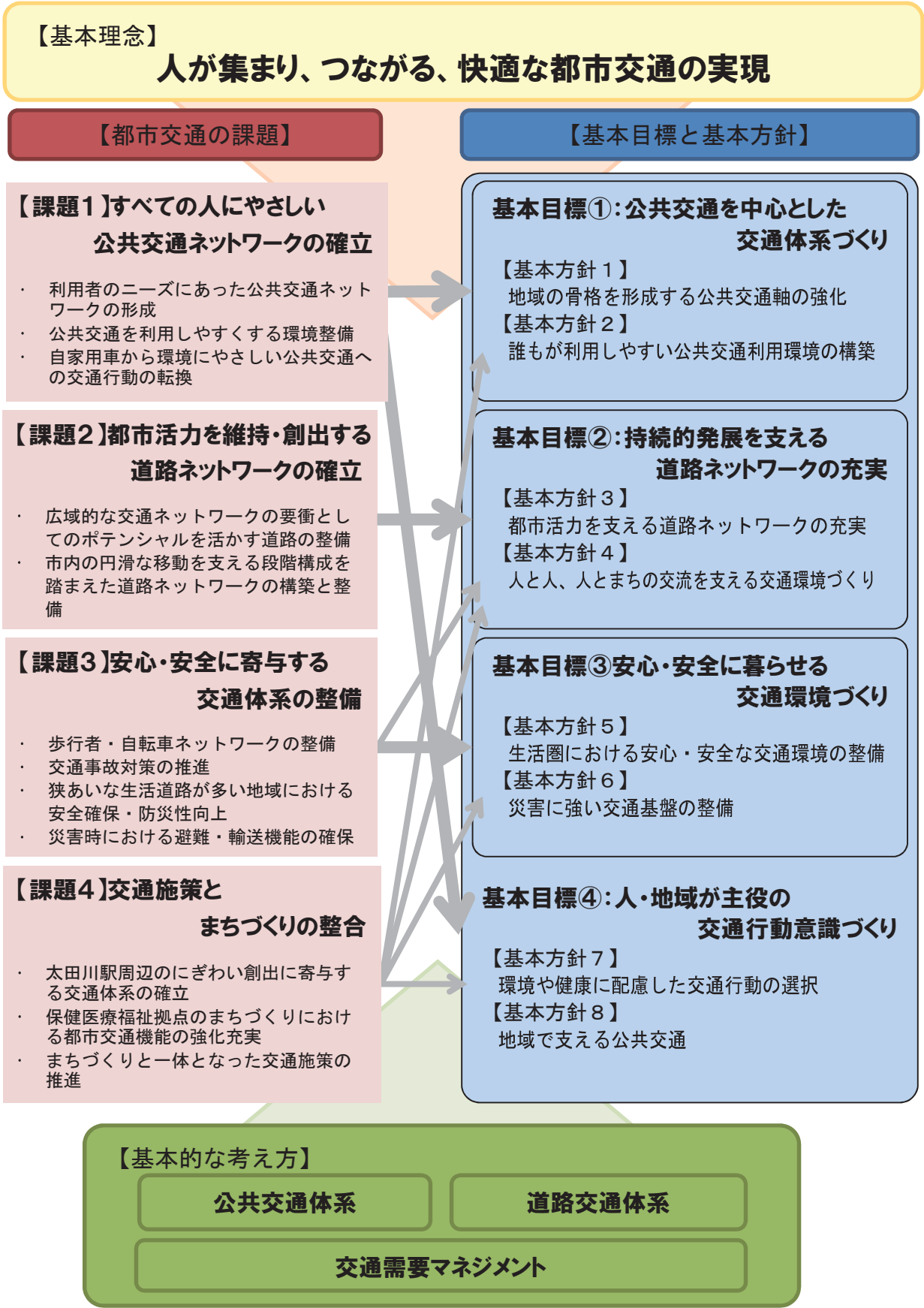
#### 【基本方針7 環境や健康に配慮した交通行動の選択】

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。

なお、自家用車の利用に際しても、エコドライブの推進や低燃費車の導入促進等による環境にやさしい交通行動への支援を図ります。

#### 【基本方針8 地域で支える公共交通】

公共交通について、交通事業者や行政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、地域公共交通体系構築の中での役割を分担し、これまでの受け身の姿勢から脱却した地域が主体となって一緒に支えていく活動の展開を図ります。

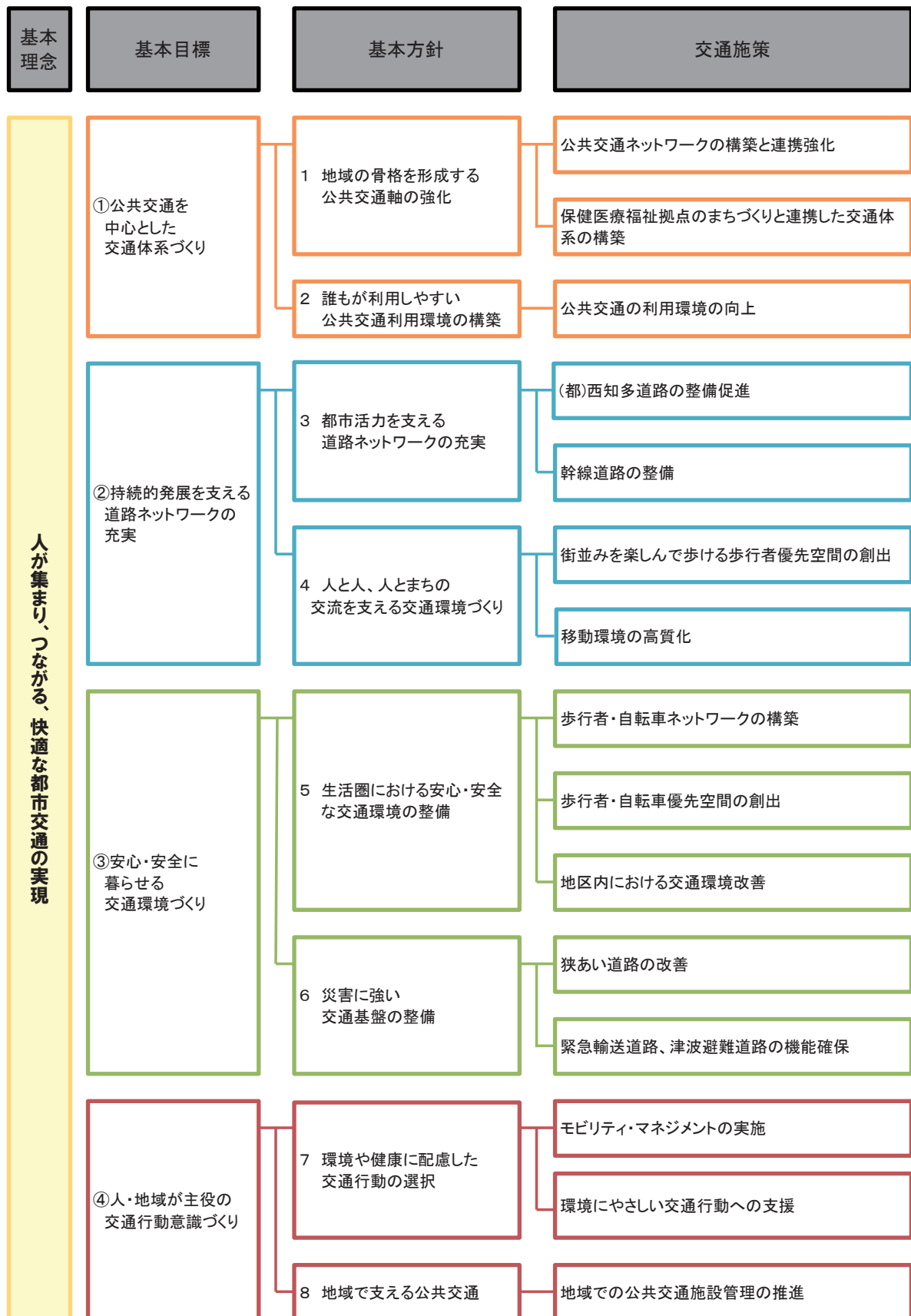


図：基本理念、基本目標、基本方針のまとめ

## 6 交通施策体系の構築

### (1) 交通施策の体系

基本理念、基本目標、基本方針に基づき、主な交通施策を下記の通り整理します。





## (2) 施策の検討

### 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】

#### 交通施策:公共交通ネットワークの構築と連携強化

公共交通の連携・活性化を図るべく、「東海市地域公共交通総合連携計画」を踏まえた公共交通ネットワーク構築と各交通手段の連携強化を図ります。

##### ○路線バスの維持と連携強化

路線バスについては、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、路線の維持を図ります。また、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を図ります。

##### ○コミュニティバス路線ネットワークの再構築

本市の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、高齢者等の日常的な交通手段であるコミュニティバスについては、地域に愛され、利用される持続可能な公共交通体系の構築を図るため、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行います。

##### ○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

自家用車の過度な分担を減らすため、主に通勤における自家用車の利用を公共交通の利用に転換していくことが必要です。そのため、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ります。

##### ○コミュニティバスによるサービスが困難な地域における地域独自の公共交通サービス検討

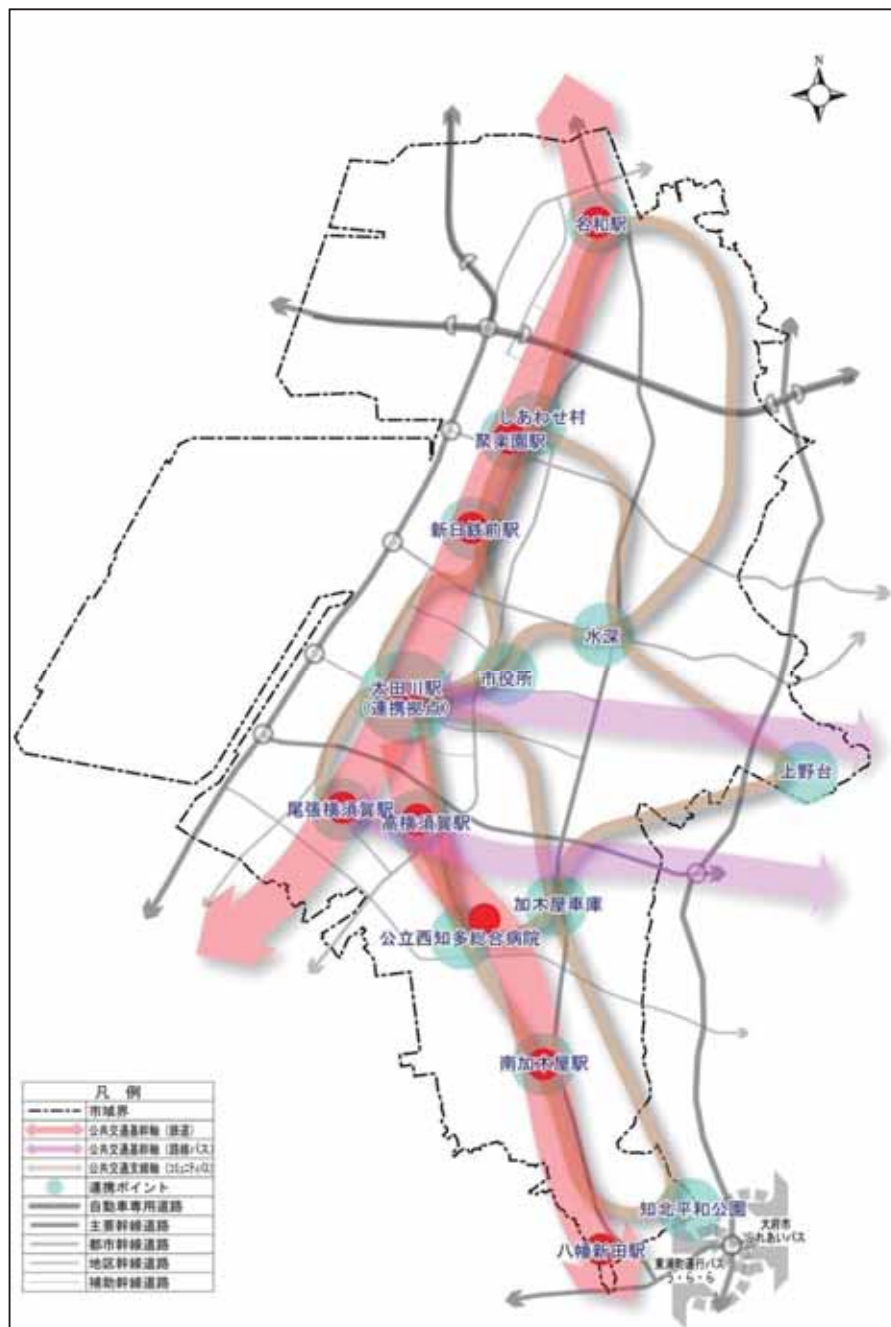
コミュニティバスは、主に市内の拠点や生活圏を接続するように設定していることから、コミュニティバスによるサービスが十分でない地域があります。これらの地域における公共交通の利用を求める声に対応するため、地域独自の公共交通サービスの導入について検討します。

○駅前広場の整備

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を進めます。また、八幡新田駅前広場の整備について検討します。

○バス停や自転車等駐車場の設置

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や、現在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します。



図：公共交通の連携ポイント



駅前広場の整備例（太田川駅前広場（東側））



自転車等駐車場の整備例（太田川駅）



駅前広場の整備予定駅（南加木屋駅前広場）



駅前広場の整備予定駅（尾張横須賀駅前広場（西側））

## 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

本市のみならず広範囲から多様な世代の利用が想定される保健医療福祉拠点では公共交通によるアクセス利便性を高めるとともに、まちづくりと連携した公共交通体系を構築します。

### ○新駅の整備

保健医療福祉拠点においては、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ため、新駅の整備を推進します。

### ○保健医療福祉拠点における交通結節点としての整備

新駅の整備にあたっては、保健医療福祉拠点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します。



新駅候補地周辺



(都)養父森岡線（鉄道交差部）



## 【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

すべての人にとって、公共交通を利用しやすくするため、駅やバス停周辺の利用環境の向上を図ります。

#### ○駅のバリアフリー化

聚楽園駅は近年、利用者数が増加しており、平成24年には、1日の平均乗降客数が5,000人を超えています。しかし、太田川方面ホームへは改札から段差がなく利用できますが、神宮前方面ホームへ行くには跨線橋があるため係員の補助が必要なほか、車いす対応のトイレ等が未整備であり、バリアフリー化が必要となっています。そのため、聚楽園駅のバリアフリー化を優先して進めます。また、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順次バリアフリー化を進めます。

#### ○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上屋やベンチ等の設置を検討します。

#### ○主要施設におけるバス停の設置

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します。

#### ○バスロケーションシステムの導入

本市では、バス停における待ち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ていきます。



駅のバリアフリー化の例（太田川駅）



上屋・ベンチの設置例（知北平和公園）



施設内へのバス停の設置例（イオン大高）



バスロケーションシステムの導入事例（市役所バス停）



資料:ITS アライアンス株式会社パンフレット

図：バスロケーションシステムの概要

## 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】

### 交通施策:(都)西知多道路の整備促進

(都)西知多道路は、本市の南北方向における交通渋滞の緩和や空港アクセスの充実などに資する地域高規格道路であり、整備を促進します。また、伊勢湾岸自動車道や知多横断道路、名古屋高速道路などと接続することにより、名古屋都市圏自動車専用道路ネットワークを形成し、知多地域のみならず広く名古屋都市圏の今後の発展への寄与が期待されています。本市では、荒尾 IC、加家 IC 及び横須賀 IC に加え、新たに大田 IC [仮称] の設置が計画されていることから(都)太田川駅前線の延伸区間の都市計画決定及び整備を進めます。

○(都)西知多道路の整備

○大田 IC [仮称] の設置に伴う(都)太田川駅前線の延伸区間の都市計画決定及び整備



資料:西知多道路都市計画案のあらまし

図:(都)西知多道路の計画概要(平面計画)





## 交通施策：幹線道路の整備

### ■主要幹線道路の整備

都市活力の維持・創出を図るとともに、市街地への不要な通過交通を抑制する主要幹線道路の整備を促進します。

### ○(都)名古屋半田線の整備

本市における南北方向の主要な骨格を形成する路線であり、交通の分散化を図り、名古屋市・半田市方向への利便性の向上のため、加木屋～加木屋南地域での未整備区間の整備や4車線化の整備を進めます。



(都)名古屋半田線（整備予定地）

### ○(都)瀬戸大府東海線の整備（4車線化）

(都)西知多道路と知多半島道路を連絡し、名古屋都市圏の放射軸相互を連絡する環状機能を有するとともに、本市における東西方向の主要な骨格を形成する路線であり、市内における4車線化の整備を進めます。



(都)瀬戸大府東海線（暫定2車線部分）

## ■都市幹線道路の整備

本市の道路ネットワークの骨格を形成し、市内外を連絡するとともに、主に各拠点を結び都市内交通を処理する都市幹線道路の整備を促進します。

### ○(都)知多刈谷線の整備

知多市と東浦町・刈谷市を連絡し、知多半島道路へのアクセスとなる知多半島地域の東西方向の骨格を形成する路線であり、本市における未整備区間については、隣接市町との調整を図りつつ整備を進めます。



(都)知多刈谷線 (整備予定地)

## ■地区幹線道路の整備

地区の外郭を形成し、地区内の幹線的機能を有する道路の整備を推進します。

### ○(都)養父森岡線の整備

公立西知多総合病院へのアクセス交通需要及び緊急輸送を円滑に行うとともに、(都)名古屋半田線等の南北軸や大府市南部方向と連絡して東西方向の交通を処理する路線であり、保健医療福祉拠点における名鉄河和線との交差部及び大府市境界付近の未整備区間の整備を進めます。



(都)養父森岡線 (整備予定地)

### ○(都)太田川駅西線の整備

都市拠点である太田川駅周辺地区の骨格を形成し、拠点へのアクセス道路となる(都)太田川駅西線の未整備区間の整備を進めます。



(都)太田川駅西線 (整備予定地)

### ○(都)名和浅山線の整備

物流拠点の骨格を形成し、(都)高針東海線と連絡する路線であり、物流交通需要に対処すべく、未整備区間の整備を進めます。



(都)名和浅山線 (整備予定地)

### ■補助幹線道路の整備

地区の骨格を形成するとともに、各拠点及び鉄道駅等へのアクセス利便性を高める補助幹線道路の整備を推進します。

### ○太田川駅周辺まちづくりに関連する都市計画道路の整備

都市拠点である太田川駅周辺地区の骨格を形成する(都)太田川駅北線、(都)太田川駅東線、(都)太田川駅南線の未整備区間の整備を進めます。



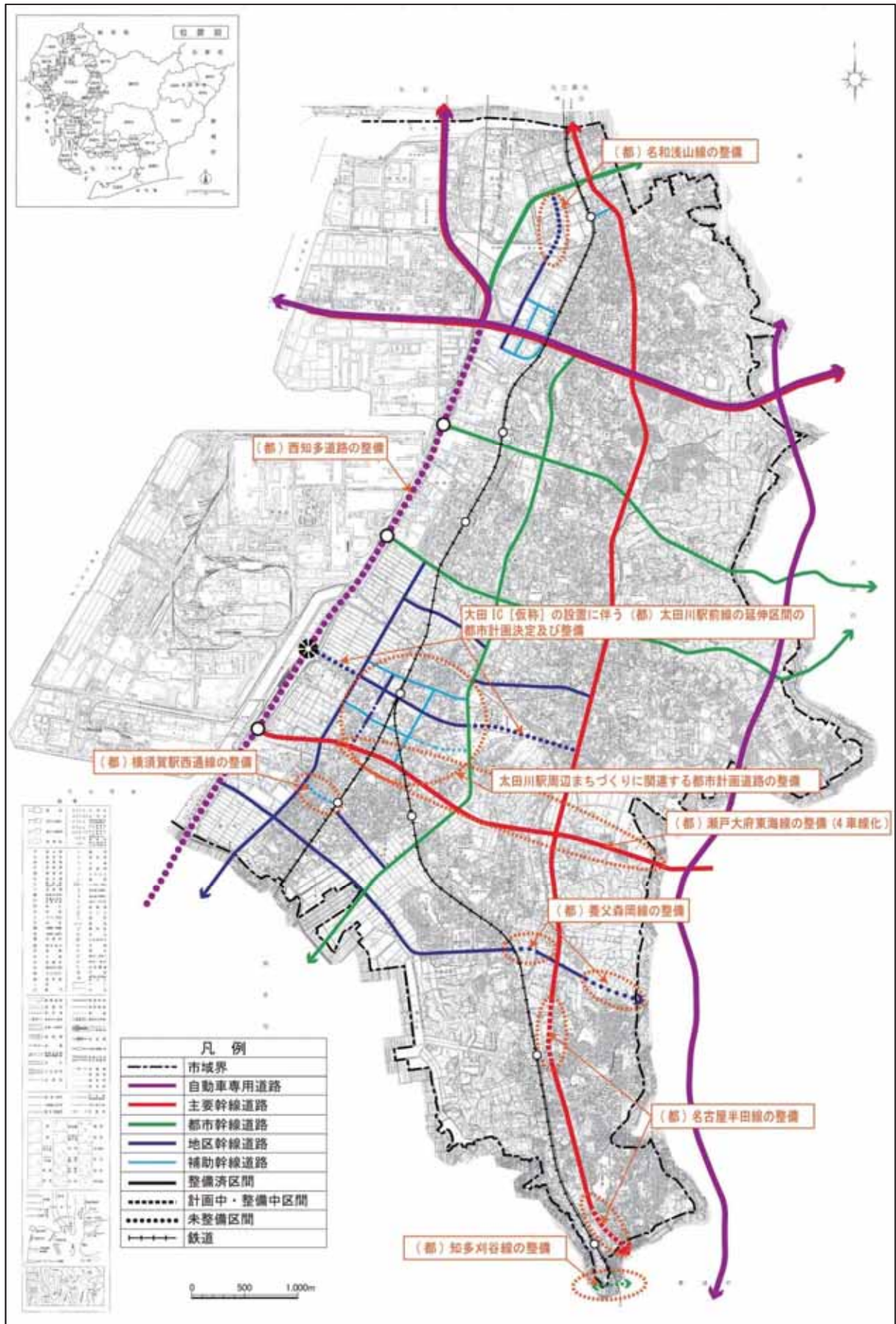
(都)太田川駅南線 (整備予定地)

### ○(都)横須賀駅西通線の整備

尾張横須賀駅周辺地区の骨格を形成する路線であり、地区拠点整備及び尾張横須賀駅(西側)の駅前広場整備と合わせた整備を進めます。



(都)横須賀駅西通線 (整備予定地)



図：整備予定の幹線道路



## 【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】

### 交通施策：街並みを楽しんで歩ける歩行者優先空間の創出

より多くの人が暮らしたくなるまちづくり、来訪者が何度も訪れたいくなる魅力あるまちづくりに向けて、都市拠点である太田川駅周辺を中心に、様々な交流・ふれあいを生み出すための歩行者優先空間の創出を図ります。さらに、歴史文化資源や教育施設、文化施設の周辺においても、にぎわいを生み、街並みを楽しめる、歩いて楽しい空間の創出を図ります。

○太田川駅周辺、学術文化交流エリアにおける歩行者優先空間の整備

○にぎわいの拠点における個性ある歩行者優先空間の創出



太田川駅周辺の歩行者空間（東側）



太田川駅周辺の歩行者空間（西側）



平洲と大仏を訪ねる花の道



平洲の歴史を感じる散策路

## 交通施策：移動環境の高質化

不特定多数の人が集まる都市拠点や多くの市民が集まる拠点においては、ユニバーサルデザインの導入等による移動環境の高質化を図ります。なお、都市拠点である太田川駅周辺をはじめ、公共交通結節機能を持つ鉄道駅の周辺においては、移動空間確保のみならず、案内板や景観に配慮した動線整備なども含めた誰もが分かりやすく快適な移動ができる環境の高質化について検討します。

- ユニバーサルデザインの導入等による太田川駅周辺での移動環境の高質化
- カラー舗装や電線類地中化等の歩行空間の高質化



資料：会津若松市ホームページ  
ピクトグラム・多言語による案内表示の例



資料：言語バリアフリー施策取り組み好事例集(H24.3)  
図：バス停の誘導事例

## 基本目標③:安心・安全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】

### 交通施策:歩行者・自転車ネットワークの構築

いきいき元気推進の都市、安全で快適な居住環境の創出や自然環境との共生を実現する都市を目指し、大田川・渡内川・中川を軸とした「エコプロムナード（花・水・緑の基幹軸）」として、河川沿いの歩行者・自転車道の整備を進めます。

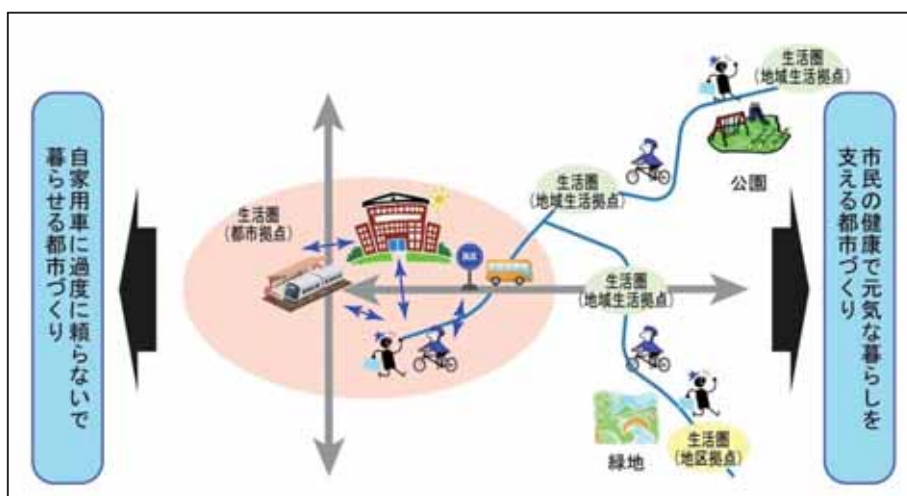
さらに、拠点間を結ぶネットワークや生活圏内における日常的な生活利便施設等と公共交通を結ぶネットワークを構築することにより、自家用車に過度に頼らないで暮らせる都市づくり、市民の健康で元気な暮らしを支える都市づくりを目指します。

○市域を縦貫する広域的なエコプロムナードの形成

○エコプロムナードと連携し、周辺の公園・緑地・公共施設等を結ぶネットワークの構築



エコプロムナードの整備例（流レ公園付近）



図：歩行者・自転車ネットワークのイメージ

## 交通施策：歩行者・自転車優先空間の創出

歩行者・自転車ネットワークを構築するための歩行者・自転車空間は、都市計画道路をはじめとする幹線道路の整備によって確保することを基本とします。ただし、歩行者・自転車の交通量が多いが幹線道路の整備予定がない地域においては、道路幅員と交通特性に応じて、車道などを活用した歩行者・自転車空間の創出を図ります。

- 歩行者、自転車の安全で円滑な移動を支える道路の整備
- 既存道路における道路空間の再配分（歩行者、自転車、自動車の分離方法）の検討
- 既存道路における段差解消

自転車と自動車を完全に分離	<p>有効幅員 2.0m 以上 (歩行者専用+自転車専用 1.0m 以上)</p>	<p>自転車道 自動車：完全分離 歩行者：完全分置</p>
	<p>有効幅員 3.0m 以上 (歩行者専用+自転車専用 3.0m 以上)</p>	<p>自転車歩行者道 自動車：完全分離 歩行者：視覚的分離</p>
自転車と自動車を視覚的に分離	<p>有効幅員 1.5m 以上 (自転車専用+歩行者専用 1.0m 以上 1.5m 未満)</p>	<p>自転車専用通行帯 自動車：視覚的分離 歩行者：完全分置</p>
	<p>有効幅員 1.5m 以上 (自転車専用+歩行者専用 1.0m 以上 1.5m 未満)</p>	<p>自転車専用通行帯 自動車：視覚的分離 歩行者：視覚的分離</p>
	<p>有効幅員 1.0m 以上</p>	<p>車道混在 自動車：視覚的分離 歩行者：完全分置</p>
	<p>有効幅員 1.0m 以上</p>	<p>車道混在 自動車：視覚的分離 歩行者：視覚的分離</p>
	<p>有効幅員 1.0m 以上</p>	<p>車道混在 自動車：視覚的分離 歩行者：非分離</p>

図：歩行者・自転車の空間確保のイメージ



## 交通施策：地区内における交通環境改善

自家用車に過度に頼らないで日常生活をおくれる身近な生活圏として、ゆとりある交通環境づくりに取り組みます。また、交通弱者である歩行者や自転車利用者の安全確保のための交通安全施設の整備や交通安全教室の実施など、交通安全に対する意識啓発に取り組みます。

- 幹線道路で囲まれた市街地における自動車走行抑制のゾーン対策
- 交通事故件数の多い交差点における安全対策
- 路面標示による交通安全対策
- 通学路の安全対策
- 改正道路交通法による自転車のルール、安全走行等の教室開催



資料：愛知県ホームページ

図：交通安全施設整備の事例（ガードレールガードパイプ）



資料：渡内コミュニティホームページ

図：交通安全教室の事例



資料：警視庁ホームページ

図：自動車走行抑制のゾーン対策（ゾーン30）のイメージ

## 【基本方針6 災害に強い交通基盤の整備】

### 交通施策：狭あい道路の改善

古くからの既成市街地や集落地にみられる狭あい道路や行き止まり道路については、地域住民と協働して、交通安全性及び防災性の向上に向けた整備を緊急性や優先性などを踏まえ計画的に進めます。

#### ○狭あい道路の整備



図：狭あい道路（東海市内）



資料：横浜市ホームページ  
図：狭あい道路の整備イメージ



図：狭あい道路の整備事例

資料：岡崎市ホームページ

## 交通施策：緊急輸送道路、津波避難道路の機能確保

本市においては、第1次緊急輸送道路として、国道155号（西知多産業道路を含む）、国道247号（西知多産業道路を含む）、国道302号（伊勢湾岸自動車道を含む）、（主）名古屋中環状線、知多半島道路、名古屋高速4号東海線が指定されており、（主）名古屋半田線等が第2次緊急輸送道路に指定されているほか、広域避難場所や避難所等へのアクセスとなる第4次緊急輸送道路と物資輸送道路が主要な県道や市道に指定されています。

また、「東海市津波対策計画」では津波避難対象地域を含む5小学校区において津波避難道路が指定されています。これらの道路が、災害時に安全な移動経路として機能するように必要な整備を進めます。

- 第1次緊急輸送道路である国道155号（（都）瀬戸大府東海線）の4車線化の促進
- 緊急輸送道路に指定されている路線の未整備区間の整備促進
- 津波避難道路が備えるべき機能<sup>\*</sup>の維持・向上

<sup>\*</sup>8～12m以上の幅員確保、交通規制等による避難者の安全確保、避難誘導標識の設置、夜間照明等の設置など。



図：緊急輸送道路（国道155号）



標識による誘導（例）

路面による誘導（例）

夜間対策（例）

資料：仙台市ホームページ

図：津波避難道路の整備例

## 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】

### 交通施策：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、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を図ります。

#### ○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

#### 【事例】エコ通勤

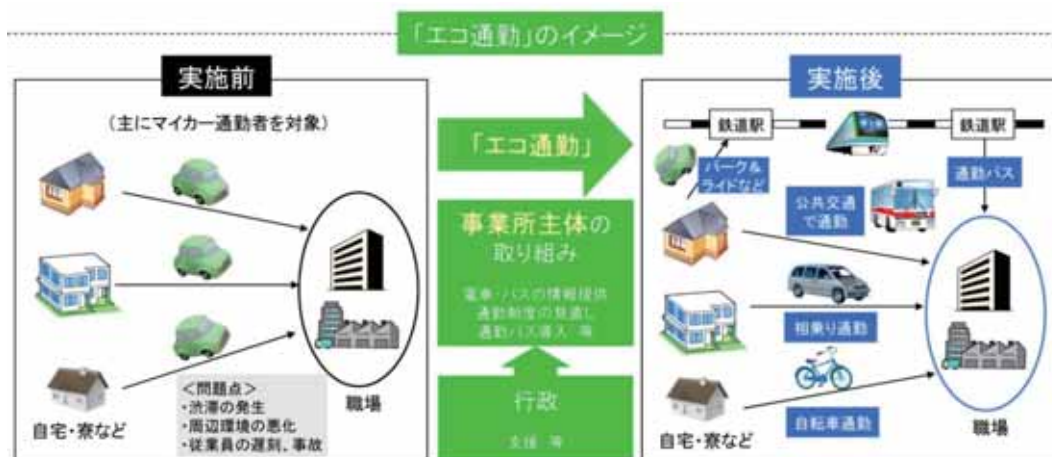
##### 《愛知県》エコ通勤転換促進調査

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

##### 《企業の取り組み》（企業MM※）

※MM：モビリティ・マネジメント

- ・ 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



図：エコ通勤のイメージ



【事例】地域・学校におけるモビリティ・マネジメント

《名古屋市》（地域 MM）

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

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おいて、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> 排出量の比較）」「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（移動に伴う消費カロリーの比較）」「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」に目を通してください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を使った移動の違いについて、興味をもっといただけたら幸いです。

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、ご利用いただきました。5分ほどで記入できますので、①～⑤の順でぜひお試しください。

このカルテの使い方

- ① 会社や学校やお店など、よく行く目的地をあらかじめ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。（徒歩 1分は0.6kmと算定）
- 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）を使わずに移動した場合の移動内容を記入してください。（目的地が「駅・地下鉄・路線バス・利用範囲内」や「徒歩」の場合）
- 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）で移動にかかる距離を記入して CO<sub>2</sub> 排出量を計算し、下部に②と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年間の移動をしたら、違いはどのようなものか考えていただきたいに思います。

裏面では、お金・健康・事故の視点からも同様にご覧いただけますので、お時間があるときにぜひお試しください！

資料：名古屋市ホームページ  
図：配布資料の一例（交通行動診断カルテ）

《富山市》（学校 MM）

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。また、学校関係者、学識・有識者の協力のもと、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む。

■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：富山市ホームページ  
図：とやま公共交通ふれあいデー

## 交通施策：環境にやさしい交通行動への支援

自動車利用者のエコドライブの意識向上のため、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を推進します。また、クリーンエネルギー自動車の普及を促進する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します。

その他、カーシェアリングの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します。

- エコドライブ啓発活動の実施
- 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
- カーシェアリングの検討

### 【事例】エコドライブ啓発活動

#### 《エコドライブ普及推進協議会》

個人レベル、企業レベルでの CO<sub>2</sub> 排出に対する自動車ユーザーとしてのモラル向上を図るための啓発活動を、継続的に実施する組織として、「エコドライブ普及推進協議会」が平成9年に設立され、啓発資料の配付、イベントの開催、様々な情報媒体を活用した啓発活動、エコドライブに関する情報の収集、提供等を行っている。



資料：エコドライブ普及推進協議会  
ホームページ

図：エコドライブ啓発パンフレット

### 【事例】充電設備導入に対する助成

#### 《田原市》電気自動車等普通充電設備設置補助金

##### ■補助対象設備

電気自動車、プラグインハイブリッド自動車の普通充電設備

##### ■補助対象者

市内に住所を有する事業者の方  
たはらエコチャレンジ宣言に登録している事業者の方

##### ■補助金額

補助対象経費の2分の1以内（上限15万円）



資料：田原市ホームページ

図：たはらエコチャレンジ宣言

【事例】カーシェアリングの推進施策

《大阪府池田市》ふくまるカーシェアリング事業

ダイハツ工業(株)が地域貢献活動として提供している超低燃費車とカーシェアリングの認知度向上を目指しているタイムズ24(株) (サービス名：タイムズカープラス) の運営ノウハウを池田市がコーディネートしている事業。

■優遇策

- ・ 池田市民特典として通常 1,500 円のカード発行手数料が無料となる。

■設備

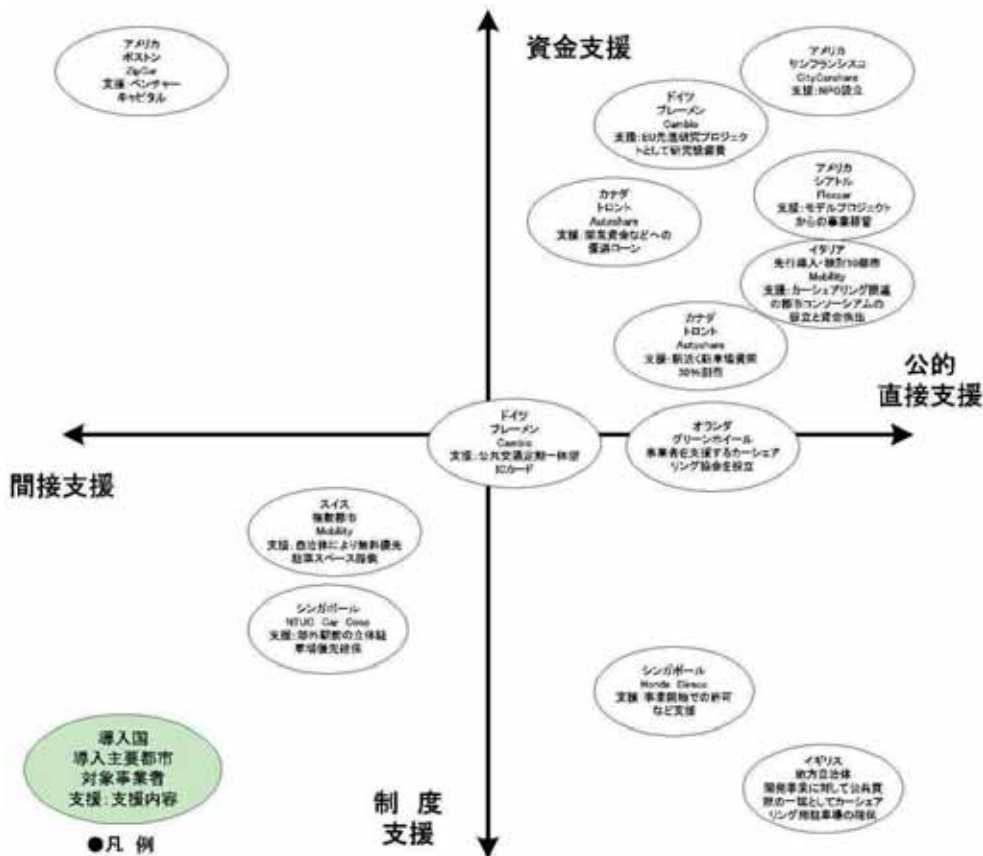
- ・ 市内 16 箇所のステーション
- ・ カーシェアリング車両 20 台

(上記以外の市内 7 箇所のタイムズプラス独自のステーションがあり、また全国のタイムズプラスのカーシェアリング車両の利用も可能)

【参考】カーシェアリングにおける行政による支援について

カーシェアリングによる環境負荷低減効果及び普及方策検討報告書

(平成 18 年 3 月 交通エコロジー・モビリティ財団)



図：カーシェアリングに対する支援制度の位置づけと事例の対応

## 【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

地域の特性を活かし、地域住民が生活を通し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、利用しやすい公共交通の展開のために、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、バス停の清掃等を通して、地域が愛着を持って公共交通を支えていく取り組みを図ります。

○ “自分たちのバス” 意識の醸成への取り組み

○ 既に取り組みされているアダプトプログラムの公共交通関連への展開

#### 【事例】 住民による公共交通の利用促進活動

##### 《南知多町》内海・山海まちづくり協議会「きずなの会」

地域住民の公募による有志105名で構成する組織で、コミュニティバスを地域及び観光客に身近なものとするため、利用促進活動に取り組んでいる。

- ・ 利用者ヒアリング調査
- ・ 海っ子バスWeb版時刻表の作成
- ・ バスツアー等イベントの実施
- ・ バスのPR 等



図：住民によるバスの調査



資料：内海・山海まちづくり協議会「きずなの会」ホームページ  
図：イベントの開催

##### 《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



図：観光ツアーの実施



資料：愛知県ホームページ  
図：コミュバスニュースの発行



## 【Ⅱ：実施計画】

### 1 戦略目標

基本計画で定めた将来都市像である「自家用車に過度に頼らないで暮らせる交通体系が確立されているまち」の実現に向け、平成35年度までに想定される戦略目標を定めます。

なお、駅周辺などのまちの拠点となる地域と、日常の生活圏である地域では、目指すべき交通体系が異なることから、それぞれの地域に対応した目標を設定します。

#### (1) まちの拠点における戦略目標

##### (戦略目標Ⅰ) 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

本市のまちの拠点となる保健医療福祉拠点や駅を中心とする拠点等においては、アクセスの強化や拠点内における円滑な移動の確保が必要です。

そのため、保健医療福祉拠点のまちづくりと連携した新駅の設置、駅のバリアフリー化や駅前広場の整備、バスのルート・ダイヤの再編、歩行者優先空間の確保などにより、にぎわいや活力を生み出す交通体系の強化・充実を行います。

- 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

#### (2) 生活圏における戦略目標

##### (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

市民が日常の生活を送る生活圏においては、今後のさらなる高齢化の進行に対応し、また、環境や健康への配慮からも、自家用車に過度に頼らないで安心・安全・便利な移動ができるよう多様な交通手段の確保が必要です。

そのため、歩行者・自転車の空間確保、ネットワークの形成、安全確保とともに、生活圏と各拠点を結ぶコミュニティバスなどの公共交通ネットワークの充実や利便性の向上を図ることで、多様な交通手段が選択でき、安心・安全・便利な交通体系づくりを行います。

- 身近な移動の安全性・利便性の向上
- 環境・健康に配慮した交通手段を選択する意識の向上

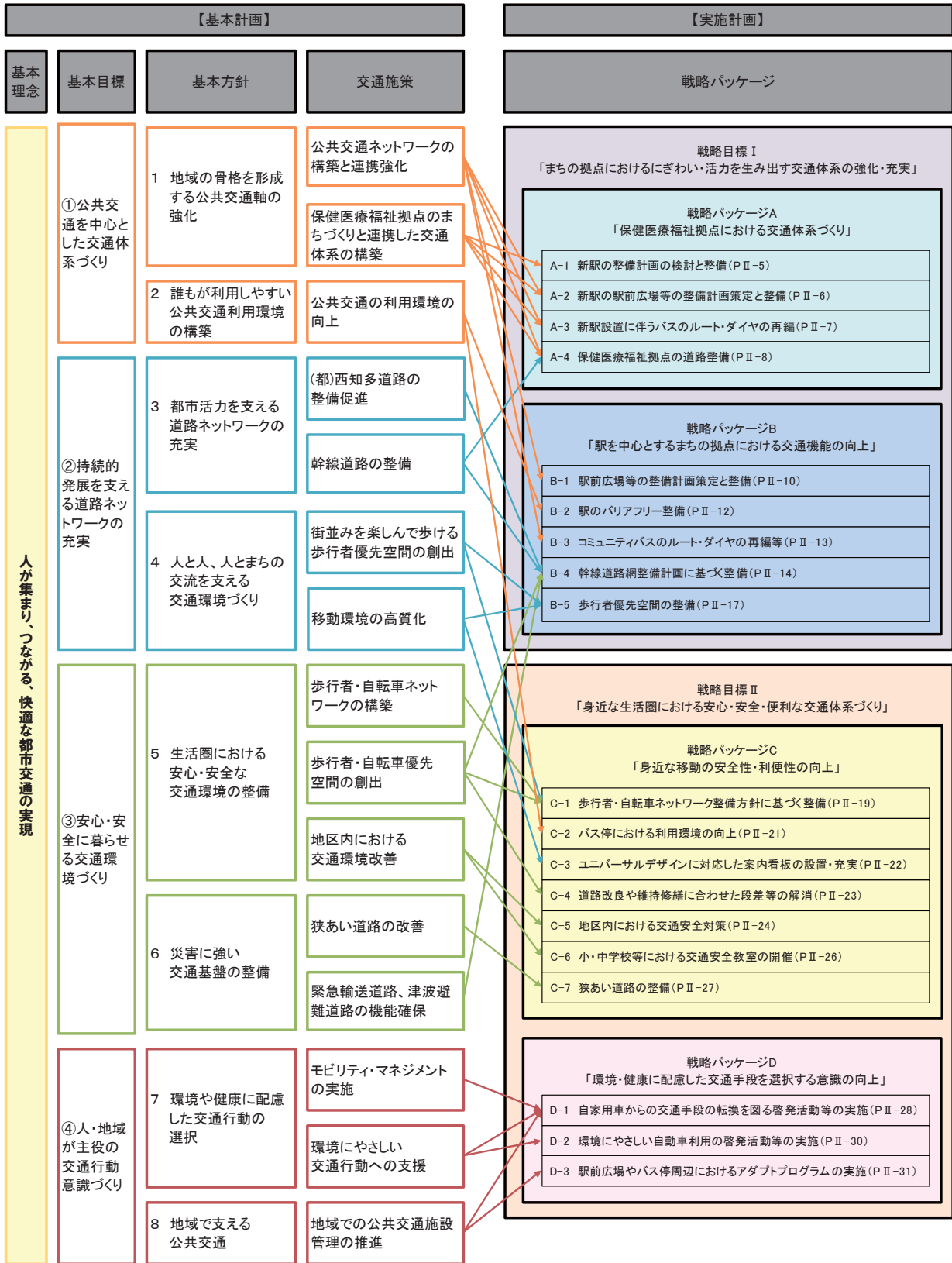
## 2 施策体系化

ここでは、戦略目標を達成するために必要な施策を体系的に整理します。

戦略目標Ⅰ 「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」	<b>戦略パッケージ A</b> <b>「保健医療福祉拠点における交通体系づくり」</b> 保健医療福祉拠点のまちづくりと連携し、まちづくりを支える交通体系を構築するために必要な事業を定めます。  [実施施策] A-1 新駅の整備計画の検討と整備 A-2 新駅の駅前広場等の整備計画策定と整備 A-3 新駅設置に伴うバスのルート・ダイヤの再編 A-4 保健医療福祉拠点の道路整備
	<b>戦略パッケージ B</b> <b>「駅を中心とするまちの拠点における交通機能の向上」</b> 駅を中心とするまちの拠点において、公共交通・徒歩・自転車など多様な手段での安全で円滑な移動を可能とするために必要な事業を定めます。  [実施施策] B-1 駅前広場等の整備計画策定と整備 B-2 駅のバリアフリー整備 B-3 コミュニティバスのルート・ダイヤの再編等 B-4 幹線道路網整備計画に基づく整備 B-5 歩行者優先空間の整備

<b>戦略目標Ⅱ</b> 「身近な生活圏における 安心・安全・便利な交通体系づくり」	<b>戦略パッケージ C</b> <b>「身近な移動の安全性・利便性の向上」</b>  生活圏において、多様な交通手段で身近な移動が安心・安全・便利にできるようにするために必要な事業を定めます。  [実施施策] C-1 歩行者・自転車ネットワーク整備方針に基づく整備 C-2 バス停における利用環境の向上 C-3 ユニバーサルデザインに対応した案内看板の設置・充実 C-4 道路改良や維持修繕に合わせた段差等の解消 C-5 地区内における交通安全対策 C-6 小・中学校等における交通安全教室の開催 C-7 狭あい道路の整備
	<b>戦略パッケージ D</b> <b>「環境・健康に配慮した交通手段を選択する意識の向上」</b>  環境や健康に配慮した交通手段を選択する意識を向上するために必要な事業を定めます。  [実施施策] D-1 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 D-2 環境にやさしい自動車利用の啓発活動等の実施 D-3 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

表：基本計画と戦略パッケージの関係





(1) 戦略目標 I の戦略パッケージ

1) 戦略パッケージ A 「保健医療福祉拠点における交通体系づくり」

A-1 新駅の整備計画の検討と整備

【事業目的】

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、保健医療福祉拠点における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やすい「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。

【事業概要】

●新駅整備計画の検討

新駅は、(都)養父森岡線が名鉄河和線と立体交差するにあたり、線路の縦断線形が変更されるため設置が可能であり、鉄道事業者等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。

●新駅の整備

検討した整備計画に基づき、新駅の整備を行います。

【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成 27 年度～平成 30 年度				中期 平成 31 年度～平成 35 年度				長期 平成 36 年度 ～
		1	2	3	4	1	2	3	4	
新駅整備計画の検討	◎東海市 ◎公共交通事業者（鉄道） ○愛知県等	●	→	→	→					
新駅の整備	◎東海市 ◎公共交通事業者（鉄道）					●	→	→	→	

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      → 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

【基本計画での位置づけ】

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

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

## A-2 新駅の駅前広場等の整備計画策定と整備

### 【事業目的】

新駅の整備に合わせ、駅前広場等の整備計画を作成するとともに、整備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。

### 【事業概要】

#### ●駅前広場等整備計画の策定

新駅の整備に伴う駅前広場について、駅の機能や規模に応じた必要な駅前広場の機能について検討します。また、環境にやさしく健康に寄与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や徒歩や自転車でのアクセス経路の確保について検討します。さらに、自転車の利用を適切に管理するため、駅周辺を自転車放置禁止区域に指定することを検討します。

#### ●駅前広場の整備

整備計画に基づき、コミュニティ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行います。

#### ●自転車等駐車場の整備

駅前広場の整備に合わせ、自転車のアクセス利便性を向上し、自転車の利用を促進するとともに、駅周辺における放置自転車を防止するため自転車等駐車場の整備を行います。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期		中期		長期
		平成27年度～平成30年度		平成31年度～平成35年度		平成36年度～
駅前広場等整備計画の策定	◎東海市 ○公共交通事業者（鉄道） ○公共交通事業者（道路運送）	●————→				
駅前広場の整備	◎東海市 ○公共交通事業者（鉄道）			●————→		
自転車等駐車場の整備	◎東海市			●————→		

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●————→ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      —————→ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

### 【基本計画での位置づけ】

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

交通施策：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

### A-3 新駅設置に伴うバスのルート・ダイヤの再編

**【事業目的】**

新駅の整備に合わせたバスのルート及びダイヤの再編により、鉄道とバスの円滑な乗り継ぎによる利便性を高め、通院や買い物などのほか、通勤・通学にも便利な公共交通ネットワークを構築します。

**【事業概要】**

● **バスのルート・ダイヤの再編**

コミュニティバスを新たに整備する駅前広場に乗り入れるようにルートを再編します。また、円滑に乗り継ぎが可能となるよう、時間や運行本数などのダイヤについても、企業や利用者の意見を取り入れながら検討します。

路線バスは、バス事業者が新駅を経由するルート及びダイヤの再編について検討します。

**【事業スケジュール】**

実施事業	実施・推進主体	短期 平成 27 年度～平成 30 年度	中期 平成 31 年度～平成 35 年度	長期 平成 36 年度 ～
バスのルート・ダイヤの再編	◎東海市 ◎公共交通事業者(道路運送)		●————→	

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●————→ 新規事業(戦略に基づき新たに実施する事業)  
 ○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      —————→ 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

**【基本計画での位置づけ】**

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

交通施策：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

## A-4 保健医療福祉拠点の道路整備

### 【事業目的】

(都)養父森岡線、新駅へのアクセス道路及び自由通路の整備により、保健医療福祉拠点、新駅及び周辺のまちづくり地区へのアクセスを強化します。

### 【事業概要】

#### ●(都)養父森岡線の整備

(都)養父森岡線は、保健医療福祉拠点の中心的な施設である公立西知多総合病院や周辺で計画しているまちづくり地区への主要なアクセス道路であり、(都)名古屋半田線等の南北軸や大府市などと連絡する本市の骨格を形成する路線です。

現在未整備となっているのは、名鉄河和線との交差部付近及び大府市境界付近で、名鉄河和線との交差部の整備については、名鉄河和線の線形の変更を伴うため、鉄道事業者と協力して整備を行います。また、大府市境界付近は、大府市と調整し、整備を行います。

#### ●新駅へのアクセス道路の整備

新駅の周辺は、現在住宅地であり、周囲は生活道路となっていることから、新駅への円滑なアクセスを確保するため、アクセス道路について検討し、整備を行います。

#### ●自由通路の整備

新駅の整備に伴い、駅へのアクセス強化とこれまで鉄道によって分断されていた地域の一体性を高めるため、自由通路の整備を行います。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成27年度～平成30年度				中期 平成31年度～平成35年度				長期 平成36年度～	
		1	2	3	4	1	2	3	4		
(都)養父森岡線の整備	◎東海市 ○公共交通事業者(鉄道)	●————→									
新駅へのアクセス道路の整備	◎東海市 ○愛知県等					●————→					
自由通路の整備	◎東海市 ○公共交通事業者(鉄道)					●————→					

◎ 中心となって実施・推進する組織      ●————→ 新規事業(戦略に基づき新たに実施する事業)  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      —————→ 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)



**【基本計画での位置づけ】**

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

交通施策：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

交通施策：幹線道路の整備

## 2) 戦略パッケージB「駅を中心とするまちの拠点における交通機能の向上」

### B-1 駅前広場等の整備計画策定と整備

#### 【事業目的】

駅前広場、自転車等駐車場やバス停の整備により、バス、自転車、徒歩、タクシー及び自家用車など、多様な交通手段で駅にアクセスできるよう交通結節点としての機能を強化して、公共交通の利用を促進します。

#### 【事業概要】

##### ●太田川駅前広場（西側）の整備

太田川駅前広場（西側）は、都市計画決定された都市施設として、土地区画整理事業に合わせ整備を行っており、引き続き早期供用開始に向け整備を進めます。

##### ●尾張横須賀駅前広場（西側）の整備

尾張横須賀駅は、駅の東西に駅前広場を都市計画決定しており、東側の駅前広場は整備済みで、西側も駅前広場の計画はありますが、未整備となっていることから、(都)尾張横須賀駅西通線の整備と合わせ、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。

##### ●南加木屋駅前広場の整備

南加木屋駅は、都市計画決定された駅前広場はありませんが、本市の南北方向の軸である(都)名古屋半田線の整備と合わせ、地区計画を定め、駅の東側で(都)名古屋半田線から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行っており、引き続き早期供用開始に向け整備を進めます。なお、西側の駅前広場の整備については、東側の整備に合わせて検討します。

##### ●八幡新田駅前広場の整備

八幡新田駅は、都市計画決定された駅前広場はなく、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うえで整備を行います。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。

【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成 27 年度～平成 30 年度				中期 平成 31 年度～平成 35 年度				長期 平成 36 年度 ～	
太田川駅前広場（西側）の整備	◎東海市 ○公共交通事業者（鉄道）	→									
尾張横須賀駅前広場（西側）の整備	◎東海市 ○公共交通事業者（鉄道）	→									
南加木屋駅前広場の整備	◎東海市 ○公共交通事業者（鉄道）	→									
八幡新田駅前広場の整備	◎東海市 ○公共交通事業者（鉄道）	●→									

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      → 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

【基本計画での位置づけ】

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

交通施策：公共交通ネットワークの構築と連携強化

## B-2 駅のバリアフリー整備

### 【事業目的】

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、誰もが駅を利用しやすくなるようにして、鉄道の利用を促進します。

### 【事業概要】

#### ● 聚楽園駅のバリアフリー整備

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日の乗降客数が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、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。

#### ● その他の駅のバリアフリー整備の検討

特定旅客施設とはならないものの、バリアフリー化が必要な駅については、バリアフリー整備について検討します。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成27年度～平成30年度				中期 平成31年度～平成35年度				長期 平成36年度 ～
		1	2	3	4	1	2	3	4	
聚楽園駅のバリアフリー整備	◎東海市 ◎公共交通事業者（鉄道）	●————→								
その他の駅のバリアフリー整備の検討	◎東海市 ○公共交通事業者（鉄道）					●————→				

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●————→ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      —————→ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

### 【基本計画での位置づけ】

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：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



## B-3 コミュニティバスのルート・ダイヤの再編等

### 【事業目的】

コミュニティバスは、道路の整備やまちづくりの進捗状況に合わせ、利用者の意見を聞きながら、適切なルート、ダイヤ及び車両諸元等について見直しを行い、より利用しやすい身近な交通手段となるようにします。

### 【事業概要】

#### ●コミュニティバスのルート・ダイヤの再編等

コミュニティバスがより多くの人に利用される交通手段となるよう、道路の整備やまちづくりの進捗状況、利用者の需要を踏まえ運行経路や運行時間を随時検討していきます。

また、自家用車からの交通手段の転換を図るため、通勤にも利用できる交通手段として、朝夕のピーク時における利便性の向上や、路線バスとの乗り継ぎや鉄道との接続など、他の交通手段との連携の向上を図ります。

なお、本市では、コミュニティバスの運行に関する検討機関として東海市地域公共交通会議を設置しており、その会議においてルート及びダイヤの再編や導入する車両の諸元について検討します。

また、隣接市町のコミュニティバスの市内の乗り入れについても、隣接市町と調整を図ります。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成 27 年度～平成 30 年度				中期 平成 31 年度～平成 35 年度				長期 平成 36 年度 ～	
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	
コミュニティバスのルート・ダイヤの再編等	◎東海市 ○公共交通事業者（鉄道） ○公共交通事業者（道路運送） ○企業 ○地域										

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      —→ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

### 【基本計画での位置づけ】

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

交通施策：公共交通ネットワークの構築と連携強化

## B-4 幹線道路網整備計画に基づく整備

### 【事業目的】

幹線道路の整備を「幹線道路網整備計画（平成 27 年 3 月）」に基づき進め、都市活力の維持・創出、市内の道路における混雑の緩和、自動車交通の円滑で安全な移動やバスなどの公共交通の定時性の確保、災害に強いまちの形成を図ります。

### 【事業概要】

#### ●(都)西知多道路の整備（自動車専用道路）

地域高規格道路として平成 26 年に都市計画決定された(都)西知多道路は、西知多産業道路を拡幅して整備する計画となっています。

(都)西知多道路は、本市と周辺都市を結び、市内の交通混雑の緩和、通過交通の市街地への流入防止、災害時における緊急輸送道路など重要な機能を有していることから、整備を促進します。

#### ●(都)名古屋半田線の整備（主要幹線道路）

本市の中心を南北に通る(都)名古屋半田線は、本市における主要幹線道路であり、(主)名古屋半田線のバイパスとして、現在未整備区間である加木屋～加木屋南地域での整備を進めます。また、暫定 2 車線整備区間の 4 車線化の整備を進めます。

#### ●(都)瀬戸大府東海線の整備（主要幹線道路）

(都)西知多道路と知多半島自動車道を結び本市の東西軸となる(都)瀬戸大府東海線は、本市における主要幹線道路であり、現在 2 車線での暫定供用であることから、4 車線化の整備を進めます。

#### ●(都)太田川駅前線の延伸区間の整備（地区幹線道路）

(都)西知多道路には(仮称)大田 IC の新設が予定されています。(仮称)大田 IC は、(都)太田川駅前線をアクセス道路とするため、(都)西知多道路の都市計画決定に合わせ都市計画の変更を行いました。今後は、この延伸区間の整備を(都)西知多道路の整備と合わせて行います。

また、(都)西知多道路とのアクセス利便性を高め、市内の道路ネットワークを強化するため、(都)太田川駅前線を(都)名古屋半田線まで延伸する都市計画の変更及び整備を行います。

●太田川駅周辺まちづくりに関連する都市計画道路の整備（地区幹線道路・補助幹線道路）

都市拠点に位置づけている太田川駅周辺での都市計画道路の整備は、土地区画整理地区内を先行して整備を進め、土地区画整理事業地区外については、土地区画整理事業の完了後に検討します。

●（都）横須賀駅西通線の整備（補助幹線道路）

尾張横須賀駅西側の地域の骨格となり、駅へのアクセス道路となる補助幹線道路の（都）横須賀駅西通線は、横須賀地区のまちづくりの計画である「横須賀文化の香るまちづくり基本構想（平成26年3月）」等と整合を図り、駅前広場から国道155号までの区間を先行して整備を進めます。

●その他の補助幹線道路の整備

上記以外の補助幹線道路についても、地域における円滑な交通の処理や歩行者自転車の通行空間の確保のため、「幹線道路網整備計画」に基づき、計画的に整備を行います。

【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成27年度～平成30年度				中期 平成31年度～平成35年度				長期 平成36年度～	
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
（都）西知多道路の整備	◎愛知県等 ○東海市	●	→	→	→	→	→	→	→	→	→
（都）名古屋半田線の整備	◎愛知県等 ○東海市	→	→	→	→						
（都）瀬戸大府東海線の整備	◎愛知県等 ○東海市	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
（都）太田川駅前線の延伸区間の整備	◎東海市	●	→	→	→	→	→	→	→	→	→
太田川駅周辺まちづくりに関連する都市計画道路の整備	◎東海市	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
（都）横須賀駅西通線の整備	◎東海市	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
その他の補助幹線道路の整備	◎東海市	●	→	→	→	→	→	→	→	→	→

◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      → 継続事業（既の実施済み、今後も継続的に実施する事業）

**【基本計画での位置づけ】**

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

交通施策：(都)西知多道路の整備促進

幹線道路の整備

基本目標：③ 安心・安全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

交通施策：歩行者・自転車優先空間の創出

基本方針：6 災害に強い交通基盤の整備

交通施策：緊急輸送道路、津波避難道路の機能確保

## B-5 歩行者優先空間の整備

### 【事業目的】

本市の都市拠点である太田川駅周辺などの拠点における歩行者優先空間の整備や歩行空間の高質化により、まちの回遊性を高め、まちの拠点としての魅力を高めます。

### 【事業概要】

#### ●太田川駅周辺における広幅員歩道の整備

太田川駅東側にどんでん広場（50m 歩道）が整備され、市民の憩いの場となっていますが、さらにその延伸となる太田川駅東歩道（15m 歩道）の整備を進めます。また、駅西側では駅と大学、公園などを結ぶ快適な歩行環境を創出するため、太田川駅西歩道（30m 歩道）の整備を進めます。

#### ●太田川駅周辺における立体横断施設の整備

太田川駅西側では、太田川駅西歩道が（都）太田川駅西線で分断されていることから、歩行者が安全に移動できるよう（都）太田川駅西線に立体横断施設の整備を進めます。

#### ●太田川駅周辺の電線類地中化

土地地区画整理事業によるまちづくりを進めている太田川駅周辺では、本市の都市拠点として、道路空間の有効活用による魅力ある都市空間を創出し、にぎわいのあるまちづくりのため、駅周辺の都市計画道路において電線類の地中化を進めます。

#### ●その他の路線の電線類地中化

尾張横須賀駅周辺は、「横須賀文化の香るまちづくり基本構想」により、歴史・文化を活かした個性あるまちづくりが計画されており、景観形成や歩行者の安全確保やにぎわいづくりといった観点から、電線類の地中化について検討します。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成 27 年度～平成 30 年度				中期 平成 31 年度～平成 35 年度				長期 平成 36 年度 ～
		1	2	3	4	1	2	3	4	
太田川駅周辺における 広幅員歩道の整備	◎東海市	➡								
太田川駅周辺における 立体横断施設の整備	◎東海市	➡								
太田川駅周辺の電線類 地中化	◎東海市	➡								
その他の路線の電線類 地中化	◎東海市	●➡								

◎ 中心となって実施・推進する組織      ●➡ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      ➡ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）



**【基本計画での位置づけ】**

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：4 人と人、人とまちの交流を支える交通環境づくり

交通施策：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

(2) 戦略目標Ⅱの戦略パッケージ

1) 戦略パッケージC「身近な移動の安全性・利便性の向上」

C-1 歩行者・自転車ネットワーク整備方針に基づく整備

【事業目的】

歩行者・自転車ネットワークの整備を「歩行者・自転車ネットワーク整備方針（平成27年3月）」に基づき行い、徒歩・自転車での移動の安全性・利便性を向上します。

また、散策道の整備についても関連する計画に基づき進めます。

【事業概要】

●エコプロムナードの整備

本市における歩行者・自転車ネットワークの軸となるエコプロムナードの整備を進めます。

●歩行者・自転車ネットワークの整備

エコプロムナードから都市拠点や自転車利用拠点となる主要な施設等を結ぶ歩行者・自転車ネットワークの整備を行います。

●連続した歩行空間の整備

歩行者・自転車ネットワーク路線の整備とあわせて、幹線道路や歩行者・自転車ネットワーク路線以外の路線（生活道路・通学路等）についても、交通量や幅員等の地域特性に応じた連続性のある歩行者空間の整備を行います。

●散策道の整備

「平洲と大仏を訪ねる花の道」、「平洲の歴史を感じる散策路」、「尾張横須賀駅周辺の周遊ルート」等の散策道の整備を関連計画に基づき進めます。

【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成27年度～平成30年度				中期 平成31年度～平成35年度				長期 平成36年度 ～	
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	
エコプロムナードの整備	◎東海市	→									
歩行者・自転車ネットワークの整備	◎東海市 ◎愛知県等	●→									
連続した歩行空間の整備	◎東海市	●→									
散策道の整備	◎東海市	→									

◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      → 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

**【基本計画での位置づけ】**

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：4 人と人、人とまちの交流を支える交通環境づくり

交通施策：街並みを楽しんで歩ける歩行者優先空間の創出

基本目標：③ 安心・安全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

交通施策：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

## C-2 バス停における利用環境の向上

### 【事業目的】

バス停の利用環境を向上し、より多くの人々がバスを利用しやすくなるようにすることで、交通手段としてバスを選択する人が多くなるようにします。

### 【事業概要】

#### ●上屋・ベンチの設置検討

利用者の多いバス停において、バス待ち時間を快適に過ごすことができるように、上屋やベンチ等の設置について検討します。

#### ●主要施設におけるバス停の設置

大型スーパーや病院などの主要な施設で、バスで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。

#### ●バスロケーションシステムの導入

バスの通過等の運行情報を提供し、バスの利便性を高めるため、既に主要なバス停で導入しているバスロケーションシステムについて、他のバス停への導入を進めます。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成 27 年度～平成 30 年度				中期 平成 31 年度～平成 35 年度				長期 平成 36 年度 ～		
		1	2	3	4	1	2	3	4	1		
上屋・ベンチの設置検討	◎東海市 ◎公共交通事業者(道路運送)	→										
主要施設におけるバス停の設置	◎東海市 ◎公共交通事業者(道路運送) ◎企業	●	→									
バスロケーションシステムの導入	◎東海市 ○公共交通事業者(道路運送)	→										

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業(戦略に基づき新たに実施する事業)  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      → 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

### 【基本計画での位置づけ】

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：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

**C-3 ユニバーサルデザインに対応した案内看板の設置・充実**

**【事業目的】**

分かりやすい案内看板を設置し、誰もが目的地に迷わずに移動できる環境を構築します。

**【事業概要】**

**●案内看板の設置**

不特定多数の方が集まる都市拠点である太田川駅周辺において、ピクトグラムや多言語表示などユニバーサルデザインに対応した看板を設置します。

また、総合交通戦略に位置づけた事業の実施に合わせ、本市のサインマニュアルに基づいた案内看板の整備を行います。

**【事業スケジュール】**

実施事業	実施・推進主体	短期 平成 27 年度～平成 30 年度				中期 平成 31 年度～平成 35 年度				長期 平成 36 年度 ～	
案内看板の設置	◎東海市										

- ◎ 中心となって実施・推進する組織 新規事業(戦略に基づき新たに実施する事業)
- 中心となる組織と協力して取り組む組織 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

**【基本計画での位置づけ】**

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：4 人と人、人とまちの交流を支える交通環境づくり

交通施策：移動環境の高質化



## C-4 道路改良や維持修繕に合わせた段差等の解消

### 【事業目的】

道路改良や維持修繕に合わせ、歩道など道路の段差や勾配等を解消し、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安心・安全に移動できるようにします。

### 【事業概要】

#### ● 段差等の解消

整備済みの歩道については、整備時期によってはマウントアップ形式により、車道との段差が大きくなっている箇所や縦横断の勾配がきつい箇所があることから、道路の改良工事や維持修繕工事に合わせ、歩道の構造を見直し、沿道敷地との高さとの整合を図りながらセミフラット形式等のバリアフリーの基準に適合した歩道の再整備を進めます。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期	中期	長期
		平成27年度～平成30年度	平成31年度～平成35年度	平成36年度～
段差等の解消	◎東海市 ◎愛知県等			

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      —→ 継続事業（既の実施しており、今後も継続的に実施する事業）

### 【基本計画での位置づけ】

基本目標：③ 安心・安全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

交通施策：歩行者・自転車優先空間の創出

## C-5 地区内における交通安全対策

### 【事業目的】

生活圏において、速度抑制や交差点の改良、法定外表示等による交通安全対策を実施し、歩行者・自転車が安心・安全に移動できるようにします。

### 【事業概要】

#### ●ゾーン 30 の実施エリアの設定、対策

小学校及び中学校の周辺や、「横須賀文化の香るまちづくり基本構想」に基づくまちづくりを行う尾張横須賀駅周辺など、歩行者・自転車が多く、安心・安全な移動を確保することが必要な地区に対して、地区の意見を踏まえてゾーン 30 の実施エリアを抽出し、警察と協力して速度制限や速度抑制対策を進めます。

#### ●交差点の安全対策

交通事故の多い交差点、事故の危険性が高い交差点及び通学路等において、交差点の改良による安全性、円滑性の向上、ガードパイプの設置による歩行者の安全確保、ガードレールからガードパイプへの変更による視界確保及び歩車分離信号の設置による歩行者と自動車との事故防止等の安全対策を進めます。

#### ●法定外表示による安全対策

「法定外表示等の設置指針について(通達)(平成 26 年 1 月 28 日)」を参考に、通学路等において通行区分を明確にするカラー舗装、交差点クロスマーク及びドットライン等の表示による安全対策を進めます。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期	中期	長期
		平成 27 年度～平成 30 年度	平成 31 年度～平成 35 年度	平成 36 年度 ～
ゾーン 30 の実施エリアの設定、対策	◎警察 ◎地域 ○東海市	→		
交差点の安全対策	◎東海市 ◎警察 ◎地域 ○愛知県等	→		
法定外表示による安全対策	◎東海市 ◎警察 ◎地域 ○愛知県等	→		

◎ 中心となって実施・推進する組織

●→ 新規事業(戦略に基づき新たに実施する事業)

○ 中心となる組織と協力して取り組む組織

—→ 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

**【基本計画での位置づけ】**

基本目標：③ 安心・安全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

交通施策：地区内における交通環境改善

## C-6 小・中学校等における交通安全教室の開催

### 【事業目的】

子どもたちが交通ルールの大切さを知り、交通事故から自分で自分の命を守れるよう、子どもの成長段階に合わせて適切な交通安全教育を行います。

### 【事業概要】

#### ●交通安全教室の開催

小学校及び中学校の児童・生徒等を対象に、実演、講習及びビデオ上映等により歩行時や自転車乗車時の交通ルールやマナーを学習する交通安全教室を、家庭、関係機関及び団体等と連携・協力を図りながら、段階的、継続的に開催します。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期	中期	長期
		平成27年度～平成30年度	平成31年度～平成35年度	平成36年度～
交通安全教室の開催	◎東海市 ◎愛知県等 ○警察			

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業(戦略に基づき新たに実施する事業)  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      —→ 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

### 【基本計画での位置づけ】

基本目標：③ 安心・安全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

交通施策：地区内における交通環境改善

## C-7 狭あい道路の整備

### 【事業目的】

幅員4メートルに満たない狭あい道路は、通行上、環境衛生上の問題があるばかりでなく、地震や火災などの災害時には消防、救急活動に支障をきたすことも予想されます。そのため、このような狭あい道路を、建築等の機会をとらえて市民の方々と行政が協力し合って拡幅整備することにより、日常生活はもとより緊急時も考慮した安全で快適な災害に強いまちづくりを進めます。

### 【事業概要】

#### ●狭あい道路整備事業

誰もが安心・安全に通行できる道路をつくるため、道路拡幅、隅切、セットバック等を緊急性・優先性を踏まえて地域住民と協働で計画的に進めます。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成27年度～平成30年度				中期 平成31年度～平成35年度				長期 平成36年度 ～	
狭あい道路整備事業	◎東海市 ○地域										

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業(戦略に基づき新たに実施する事業)  
 ○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      —→ 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

### 【基本計画での位置づけ】

基本目標：③ 安心・安全に暮らせる交通環境づくり

基本方針：6 災害に強い交通基盤の整備

交通施策：狭あい道路の改善



2) 戦略パッケージD「環境・健康に配慮した交通手段を選択する意識の向上」

**D-1 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**

【事業目的】

交通手段として、自家用車はなくてはならないものですが、環境や健康を配慮して多様な交通手段を適切に選択する意識の向上を図ります。

【事業概要】

●モビリティ・マネジメントの検討

企業や市民が、自家用車の過度の利用を是正し、公共交通・徒歩・自転車など環境・健康を配慮した交通手段を利用する意識の向上を図るため、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・マネジメントの例としては、新駅の設置を契機として交通手段の転換を図るため、保健医療福祉拠点のまちづくりと合わせた地域モビリティ・マネジメントの導入や、全市を対象にした自家用車からの転換を図るためのパンフレットの配布、イベントにおけるPR活動及び公共交通の料金施策の検討等が考えられます。

●カーシェアリングの検討

1台の自動車を複数の会員が共同で利用するカーシェアリングは、自家用車の過度の利用を抑制し、公共交通を補完する手段となるとともに、EVやハイブリッド車などのエコカーを導入することで環境負荷が低減できることから、カーシェアリングについて検討します。

●“自分たちのバス”意識の醸成

コミュニティバスの利用促進を図るため、地域住民が主体となり、コミュニティバスの活用方法を利用者の視点で提言し、自分たちがコミュニティバスを支えるという意識を醸成します。

【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成27年度～平成30年度				中期 平成31年度～平成35年度				長期 平成36年度 ～
		1	2	3	4	1	2	3	4	
モビリティ・マネジメントの検討	◎東海市 ◎企業 ◎地域 ○公共交通事業者(鉄道) ○公共交通事業者(道路運送)	●	●	●	●	●	●	●	●	●
カーシェアリングの検討	◎東海市 ◎企業 ○地域	●	●	●	●	●	●	●	●	●
“自分たちのバス”意識の醸成	◎東海市 ◎地域	●	●	●	●	●	●	●	●	●

◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業(戦略に基づき新たに実施する事業)  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      → 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

**【基本計画での位置づけ】**

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

交通施策：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

交通施策：地域での公共交通施設管理の推進

## D-2 環境にやさしい自動車利用の啓発活動等の実施

### 【事業目的】

自動車を利用する場合において、環境にやさしい運転の実行や環境にやさしい自動車の利用についての啓発活動により、利用者の環境意識を高めます。

### 【事業概要】

#### ●エコドライブ啓発活動の実施

やさしい発進や加速を心がけたり、無駄なアイドリングを止める等をして燃料の節約に努め、地球温暖化に大きな影響を与える二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量を減らす運転方法についてパンフレット等で啓発します。

#### ●クリーンエネルギー自動車（CEV）導入、充電施設導入の推進

既存のガソリン車やディーゼル車よりも窒素化合物や二酸化炭素などの排出量を少なくした電気自動車、ガソリンと電気を組み合わせたプラグインハイブリッド自動車及びクリーンディーゼル自動車等のクリーンエネルギー自動車（CEV）の導入や、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の充電設備の導入に関する啓発活動を行います。

### 【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期 平成 27 年度～平成 30 年度				中期 平成 31 年度～平成 35 年度				長期 平成 36 年度 ～
		1	2	3	4	1	2	3	4	1
エコドライブ啓発活動の実施	◎東海市 ○愛知県等 ○企業 ○地域	●	●	●	●	●	●	●	●	●
クリーンエネルギー自動車（CEV）導入、充電施設導入の推進	◎東海市 ○愛知県等 ○企業 ○地域	●	●	●	●	●	●	●	●	●

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業（戦略に基づき新たに実施する事業）  
○ 中心となる組織と協力して取り組む組織      —→ 継続事業（既に実施しており、今後も継続的に実施する事業）

### 【基本計画での位置づけ】

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

交通施策：環境にやさしい交通行動への支援

**D-3 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**

**【事業目的】**

駅前広場やバス停などの公共交通施設の清掃や維持管理を企業や地域が行うことで、公共交通を身近に感じ、公共交通の利用を促進します。

**【事業概要】**

● **アダプトプログラムの実施**

企業や地域住民が公共交通施設の里親となり、駅前広場の清掃や花壇の管理、バス停周辺の清掃などのボランティア活動を実施します。

**【事業スケジュール】**

実施事業	実施・推進主体	短期 平成 27 年度～平成 30 年度			中期 平成 31 年度～平成 35 年度					長期 平成 36 年度 ～	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
アダプトプログラムの実施	◎東海市 ◎企業 ◎地域										

- ◎ 中心となって実施・推進する組織      ●→ 新規事業(戦略に基づき新たに実施する事業)
- 中心となる組織と協力して取り組む組織      → 継続事業(既の実施しており、今後も継続的に実施する事業)

**【基本計画での位置づけ】**

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：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

### 3 事業プログラム

これまでに設定した実施事業、事業実施目標時期及び実施・推進主体を事業プログラムとして整理します。

#### (1) 戦略目標 I の事業プログラム

戦略目標	戦略パッケージ	実施施策	実施事業	事業実施目標時期			実施・推進主体								
				短期		中期	長期	東海市	愛知県等	警察	公共交通事業者		企業	地域	
				平成27年度	平成30年度	平成31年度	平成35年度				平成36年度	(鉄道)			(道路運送)
戦略目標 I 「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A 「保健医療福祉拠点における交通体系づくり」															
A-1 新駅の整備計画の検討と整備															
			新駅整備計画の検討	●	→					◎	○	◎			
			新駅の整備			●	→			◎		◎			
A-2 新駅の駅前広場等の整備計画策定と整備															
			駅前広場等整備計画の策定	●	→					◎		○	○		
			駅前広場の整備			●	→			◎		○			
			自転車等駐車場の整備			●	→			◎					
A-3 新駅設置に伴うバスのルート・ダイヤの再編															
			バスのルート・ダイヤの再編			●	→			◎			◎		
A-4 保健医療福祉拠点の道路整備															
			(都)養父森岡線の整備	●	→	→	→			◎		○			
			新駅へのアクセス道路の整備			●	→			◎	○				
			自由通路の整備			●	→			◎		○			





- 新規事業
- 継続事業
- ◎ 中心となって実施・推進する組織
- 中心となる組織と協力して取り組む組織





(2) 戦略目標Ⅱの事業プログラム

戦略目標	戦略パッケージ	実施施策	実施事業	事業実施目標時期			実施・推進主体									
				短期		中期	長期		東海市	愛知県等	警察	公共交通事業者		企業	地域	
				平成27年度	平成30年度	平成31年度	平成35年度	平成36年度				(鉄道)	(道路運送)			
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C「身近な移動の安全性・利便性の向上」																
C-1 歩行者・自転車ネットワーク整備方針に基づく整備																
			エコプロムナードの整備	→				◎								
			歩行者・自転車ネットワークの整備	●→				◎	◎							
			連続した歩行空間の整備	●→				◎								
			散策道の整備	→				◎								
C-2 バス停における利用環境の向上																
			上屋・ベンチの設置検討	→				◎				◎				
			主要施設におけるバス停の設置	●→				◎				◎	◎			
			バスロケーションシステムの導入	→				◎				○				
C-3 ユニバーサルデザインに対応した案内看板の設置・充実																
			案内看板の設置	→				◎								
C-4 道路改良や維持修繕に合わせた段差等の解消																
			段差等の解消	→				◎	◎							
C-5 地区内における交通安全対策																
			ゾーン30の実施エリアの設定、対策	→				○		◎						◎
			交差点の安全対策	→				◎	○	◎						◎
			法定外表示による安全対策	→				◎	○	◎						◎
C-6 小・中学校等における交通安全教室の開催																
			交通安全教室の開催	→				◎	◎	○						
C-7 狭あい道路の整備																
			狭あい道路整備事業	→				◎								○

 新規事業  
 継続事業  
 中心となって実施・推進する組織  
 中心となる組織と協力して取り組む組織

戦略目標	戦略パッケージ	実施施策	実施事業	事業実施目標時期			実施・推進主体											
				短期		中期	長期	東海市	愛知県等	警察	公共交通事業者		企業	地域				
				平成27年度	平成30年度	平成31年度	平成35年度				平成36年度	(鉄道)			(道路運送)			
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D「環境・健康に配慮した交通手段を選択する意識の向上」																		
D-1 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																		
			モビリティ・マネジメントの検討	●	→	→	→	→	→	→	→	◎			○	○	◎	◎
			カーシェアリングの検討	●	→	→	→	→	→	→	→	◎					◎	○
			“自分たちのバス”意識の醸成	●	→	→	→	→	→	→	→	◎						◎
D-2 環境にやさしい自動車利用の啓発活動等の実施																		
			エコドライブ啓発活動の実施	●	→	→	→	→	→	→	→	◎	○				○	○
			クリーンエネルギー自動車(CEV)導入、充電施設導入の推進	●	→	→	→	→	→	→	→	◎	○				○	○
D-3 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																		
			アダプトプログラムの実施	●	→	→	→	→	→	→	→	◎					◎	◎

●→	新規事業
→	継続事業
◎	中心となって実施・推進する組織
○	中心となる組織と協力して取り組む組織





## 4 評価指標

### (1) 評価指標の設定方針

評価指標は、事業実施による効果を客観的で分かりやすく表すため、現況値が把握でき、今後継続して進捗管理（評価）が可能な数値とします。

### (2) 戦略目標 I の評価指標

戦略目標 I では、幹線道路整備や公共交通体系の強化・充実を図った結果を客観的に示す指標を定めます。

表：戦略目標 I の評価指標

評価指標	現況値	目標値		採用理由
		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%	交通体系の強化・充実を図ることが、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。 資料：市民アンケート調査
<p>【目標値の設定】 第 6 次東海市総合計画のまちづくり指標であり、総合計画の目標値とする。</p>				



評価指標	現況値	目標値		採用理由
		平成 30 年度	平成 35 年度	
主に市内の商店などで 買い物やサービスを利用している人の割合	82.7% (平成 25 年度)	83.5%	84.3%	拠点における交通体系の強化・充実により、まちが活性化し、市内での商業・サービスが充実すると考えられることから、総合計画における成果指標を評価指標とします。 資料：市民アンケート調査
	<p>【目標値の設定】 第 6 次東海市総合計画の成果指標であり、総合計画では目標を向上させるとしているため、戦略で目標値を設定。 平成 25 年度は平成 24 年度より減少しているため、平成 30 年度までに平成 24 年度の値まで回復し、平成 25 年度から平成 30 年度までの増加率を平成 35 年度まで維持。</p>			
評価指標	現況値	目標値		採用理由
		平成 30 年度	平成 35 年度	
交通結節点（鉄道駅） でのコミュニティバスの 利用者数	434 人/日 (平成 25 年 9 月)	500 人/日	540 人/日	交通結節点である鉄道駅におけるコミュニティバスの利便性を高めることが、コミュニティバスの利用者数に関連すると考えられることから、鉄道駅におけるコミュニティバスの日利用者数を評価指標とします。 資料：東海市地域公共交通会議（0D 調査）
	<p>【目標値の設定】 全体の年間利用者数（第 3 次東海市総合福祉計画の目標値）の増加割合と整合。</p>			

評価指標	現況値	目標値		採用理由
		平成 30 年度	平成 35 年度	
鉄道駅乗降客数 (市内全駅合計)	43,724 人/日 (平成 24 年度)	45,200 人/日	46,000 人/日	新駅の整備や駅のバリアフリー化などの環境改善による利便性を高めることが、鉄道駅乗降客数に関連すると考えられることから、市内全駅の日平均乗降客数を評価指標とします。 資料：東海市の統計
	<p>                         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30年度 平成35年度                          ● 鉄道駅乗降客数 (市内全駅合計)    ■ (人口)    ▲ (市民一人あたりの乗降客数)                     </p>			
<b>【目標値の設定】</b> 平成 35 年の市民一人あたりの乗降客数を平成 20 年度の水準 (0.400) とする。				
評価指標	現況値	目標値		採用理由
		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	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。 資料：都市整備課資料
	<p>                         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30年度 平成35年度                     </p>			
<b>【目標値の設定】</b> 平成 30 年度まで： 太田川駅（西側） 尾張横須賀駅（西側） 南加木屋駅（東側） 平成 35 年度まで： 新駅 八幡新田駅				

評価指標	現況値	目標値		採用理由																
		平成 30 年度	平成 35 年度																	
都市計画道路（幹線街路）の供用延長	50.43km (平成 25 年度)	53.32km	53.70km	計画的な都市計画道路（幹線街路）の整備は、拠点間の移動を円滑にし、都市活力の維持・創出やバスの定時性確保に関連することから、都市計画道路の整備の進捗状況を表す供用延長を評価指標とします。 資料：都市整備課資料																
<table border="1"> <caption>Line Graph Data</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>供用延長 (km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成 21 年度</td><td>47.46</td></tr> <tr><td>平成 22 年度</td><td>49.13</td></tr> <tr><td>平成 23 年度</td><td>50.04</td></tr> <tr><td>平成 24 年度</td><td>50.04</td></tr> <tr><td>平成 25 年度</td><td>50.43</td></tr> <tr><td>平成 30 年度</td><td>53.32</td></tr> <tr><td>平成 35 年度</td><td>53.70</td></tr> </tbody> </table>					年度	供用延長 (km)	平成 21 年度	47.46	平成 22 年度	49.13	平成 23 年度	50.04	平成 24 年度	50.04	平成 25 年度	50.43	平成 30 年度	53.32	平成 35 年度	53.70
年度	供用延長 (km)																			
平成 21 年度	47.46																			
平成 22 年度	49.13																			
平成 23 年度	50.04																			
平成 24 年度	50.04																			
平成 25 年度	50.43																			
平成 30 年度	53.32																			
平成 35 年度	53.70																			
<p>【目標値の設定】            平成 30 年度まで：名古屋半田線、太田川区画整理地区内、横須賀駅西通線（一部）            平成 35 年度まで：養父森岡線（一部）            ※供用延長には、暫定供用区間を含みます。</p>																				

### (3) 戦略目標Ⅱの評価指標

戦略目標Ⅱでは、歩行者・自転車への安全対策や多様な交通手段の選択を促した結果を客観的に示す指標を定めます。

表：戦略目標Ⅱの評価指標

評価指標	現況値	目標値		採用理由
		平成30年度	平成35年度	
子ども、高齢者、障害者などが安全に移動できる道路が整備されていると思う人の割合	32.9% (平成24年度)	35%	40%	道路整備や交通安全対策による安全な移動の確保の効果を表すものとして、総合計画におけるまちづくり指標を評価指標とします。 資料：市民アンケート調査
<p>【目標値の設定】 第6次東海市総合計画のまちづくり指標であり、総合計画における目標値とする。</p>				

評価指標	現況値	目標値		採用理由																
		平成 30 年	平成 35 年																	
交通事故（人身）の 発生件数	631 件 (平成 25 年)	560 件	530 件	道路整備や交通安全対策を図ることは、交通事故の件数に関連することから、交通事故の件数を評価指標とします。 資料：東海警察署																
<table border="1"> <caption>交通事故発生件数推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>発生件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成21年</td><td>621件</td></tr> <tr><td>平成22年</td><td>663件</td></tr> <tr><td>平成23年</td><td>669件</td></tr> <tr><td>平成24年</td><td>599件</td></tr> <tr><td>平成25年</td><td>631件</td></tr> <tr><td>平成30年</td><td>560件</td></tr> <tr><td>平成35年</td><td>530件</td></tr> </tbody> </table>					年度	発生件数	平成21年	621件	平成22年	663件	平成23年	669件	平成24年	599件	平成25年	631件	平成30年	560件	平成35年	530件
年度	発生件数																			
平成21年	621件																			
平成22年	663件																			
平成23年	669件																			
平成24年	599件																			
平成25年	631件																			
平成30年	560件																			
平成35年	530件																			
<p>【目標値の設定】 東海市第9次交通安全計画における事故件数の削減目標を参考とする。 (現況値平成14年：679件→平成20年で640件、平成24年で600件、平成27年で580件 以降年間1.0%削減)</p>																				
評価指標	現況値	目標値		採用理由																
		平成 30 年度	平成 35 年度																	
コミュニティバスの 年間利用者数	290,880 人 (平成 24 年度)	340,000 人	365,000 人	バスの利便性向上を図ることは、バスの利用者数に関連することから、コミュニティバスの年間利用者数を評価指標とします。 資料：東海市の統計																
<table border="1"> <caption>コミュニティバス年間利用者数推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成20年度</td><td>290,426人</td></tr> <tr><td>平成21年度</td><td>280,581人</td></tr> <tr><td>平成22年度</td><td>273,023人</td></tr> <tr><td>平成23年度</td><td>262,677人</td></tr> <tr><td>平成24年度</td><td>290,880人</td></tr> <tr><td>平成30年度</td><td>340,000人</td></tr> <tr><td>平成35年度</td><td>365,000人</td></tr> </tbody> </table>					年度	利用者数	平成20年度	290,426人	平成21年度	280,581人	平成22年度	273,023人	平成23年度	262,677人	平成24年度	290,880人	平成30年度	340,000人	平成35年度	365,000人
年度	利用者数																			
平成20年度	290,426人																			
平成21年度	280,581人																			
平成22年度	273,023人																			
平成23年度	262,677人																			
平成24年度	290,880人																			
平成30年度	340,000人																			
平成35年度	365,000人																			
<p>【目標値の設定】 第3次東海市総合福祉計画の目標値とする。</p>																				



評価指標	現況値	目標値		採用理由																
		平成 30 年度	平成 35 年度																	
環境に配慮してマイカー利用を工夫している市民の割合	43.2% (平成 24 年度)	53%	61%	自家用車からの交通手段の選択や環境にやさしい自家用車利用の啓発を行った効果を表すものとして、環境基本計画における成果指標を評価指標とします。 資料：環境基本計画アンケート																
	<table border="1"> <caption>環境に配慮してマイカー利用を工夫している市民の割合</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成20年度</td><td>44.7%</td></tr> <tr><td>平成21年度</td><td>45.0%</td></tr> <tr><td>平成22年度</td><td>42.0%</td></tr> <tr><td>平成23年度</td><td>42.8%</td></tr> <tr><td>平成24年度</td><td>43.2%</td></tr> <tr><td>平成30年度</td><td>53%</td></tr> <tr><td>平成35年度</td><td>61%</td></tr> </tbody> </table>				年度	割合	平成20年度	44.7%	平成21年度	45.0%	平成22年度	42.0%	平成23年度	42.8%	平成24年度	43.2%	平成30年度	53%	平成35年度	61%
	年度	割合																		
平成20年度	44.7%																			
平成21年度	45.0%																			
平成22年度	42.0%																			
平成23年度	42.8%																			
平成24年度	43.2%																			
平成30年度	53%																			
平成35年度	61%																			
<p>【目標値の設定】 環境基本計画における目標年次（平成 28 年度）の値を平成 35 年度の目標値とする。</p>																				
歩道の整備延長	(参考値) 市道 74,042m (平成 24 年度)	整備延長 (平成 27 年度～平成 30 年度) 5,600m	整備延長 (平成 27 年度～平成 35 年度) 9,100m	歩道の整備は、歩行者の移動の利便性向上に関連すると考えられることから、歩道の整備延長（エコプロムナード含む）を評価指標とします。 資料：都市整備課資料																
		<table border="1"> <caption>歩道の整備延長</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>延長 (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成20年度</td><td>69,715</td></tr> <tr><td>平成21年度</td><td>70,225</td></tr> <tr><td>平成22年度</td><td>69,131</td></tr> <tr><td>平成23年度</td><td>73,025</td></tr> <tr><td>平成24年度</td><td>74,042</td></tr> <tr><td>平成30年度</td><td>5,600</td></tr> <tr><td>平成35年度</td><td>9,100</td></tr> </tbody> </table> <p>過去5箇年で延長が約4,300m増加</p>			年度	延長 (m)	平成20年度	69,715	平成21年度	70,225	平成22年度	69,131	平成23年度	73,025	平成24年度	74,042	平成30年度	5,600	平成35年度	9,100
年度	延長 (m)																			
平成20年度	69,715																			
平成21年度	70,225																			
平成22年度	69,131																			
平成23年度	73,025																			
平成24年度	74,042																			
平成30年度	5,600																			
平成35年度	9,100																			
<p>【目標値の設定】 短期は太田川駅周辺土地区画整理地区内及び名古屋半田線等の整備 中期は養父森岡線等の整備 なお、両側に歩道を設置する場合はそれぞれ計上する。</p>																				

(4) まとめ

戦略目標に基づき設定した戦略パッケージと評価指標の関係を以下の通りまとめます。

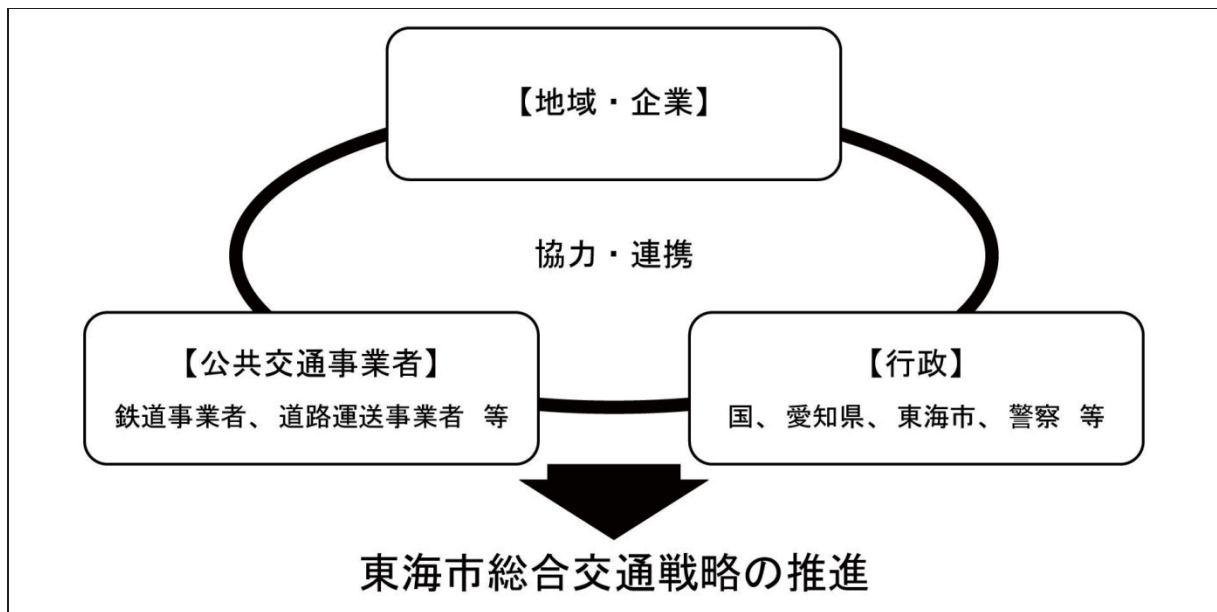
戦略目標	戦略パッケージ	評価指標					
		買い物、通勤、通学などの日常生活での移動がしやすいと思う人の割合	主に市内の商店などで買い物やサービスを利用している人の割合	交通結節点(鉄道駅)での「ミニシティバスの利用者数	鉄道駅乗降客数(市内全駅合計)	駅前広場の整備済箇所数	都市計画道路(幹線街路)の供用延長
(戦略目標Ⅰ) まちの拠点におけるにぎわい・活力を生み出す交通体系の強化・充実	A 保健医療福祉拠点における交通体系づくり	A-1 新駅の整備計画の検討と整備	○	○	○	○	
		A-2 新駅の駅前広場等の整備計画策定と整備	○	○	○	○	○
		A-3 新駅設置に伴うバスのルート・ダイヤの再編	○	○	○	○	
		A-4 保健医療福祉拠点の道路整備	○	○	○		○
	B 駅を中心とするまちの拠点における交通機能の向上	B-1 駅前広場等の整備計画策定と整備	○	○	○	○	○
		B-2 駅のバリアフリー整備	○	○	○	○	
		B-3 コミュニティバスのルート・ダイヤの再編等	○	○	○	○	
		B-4 幹線道路網整備計画に基づく整備	○	○	○		○
		B-5 歩行者優先空間の整備	○	○			

戦略目標	戦略パッケージ	評価指標					
		子ども、高齢者、障害者などが安全に移動できる道路が整備されていると思う人の割合	交通事故(人身)の発生件数	コミュニティバスの年間利用者数	環境に配慮してマイカー利用を工夫している市民の割合	歩道の整備延長	
(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	C 身近な移動の安全性・利便性の向上	C-1 歩行者・自転車ネットワーク整備方針に基づく整備	○	○			○
		C-2 バス停における利用環境の向上	○		○		
		C-3 ユニバーサルデザインに対応した案内看板の設置・充実	○				
		C-4 道路改良や維持修繕に合わせた段差等の解消	○				○
		C-5 地区内における交通安全対策	○	○			
		C-6 小・中学校等における交通安全教室の開催	○	○			
		C-7 狭あい道路の整備	○	○			
	D 環境・健康に配慮した交通手段を選択する意識の向上	D-1 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		○	○	○	
		D-2 環境にやさしい自家用車利用の啓発活動等の実施				○	
		D-3 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			○		

## 5 事業推進体制

本計画で定めた事業は、多様な分野にわたり、事業実施目標時期や実施・推進主体も様々なことから、事業を確実に実施するためには、地域・企業、公共交通事業者（鉄道事業者、道路運送事業者等）及び行政（国、愛知県、東海市、警察等）の関係者が、それぞれが担う役割を理解し、互いに協力・連携して取り組むことが必要です。

そのため、事業推進にあたっては、本計画の策定主体である東海市が中心となり、関係者と連携を図り、事業の進捗状況を把握、確認するとともに、必要に応じて関係者との調整や情報交換を行うこととします。



図：事業推進体制のイメージ

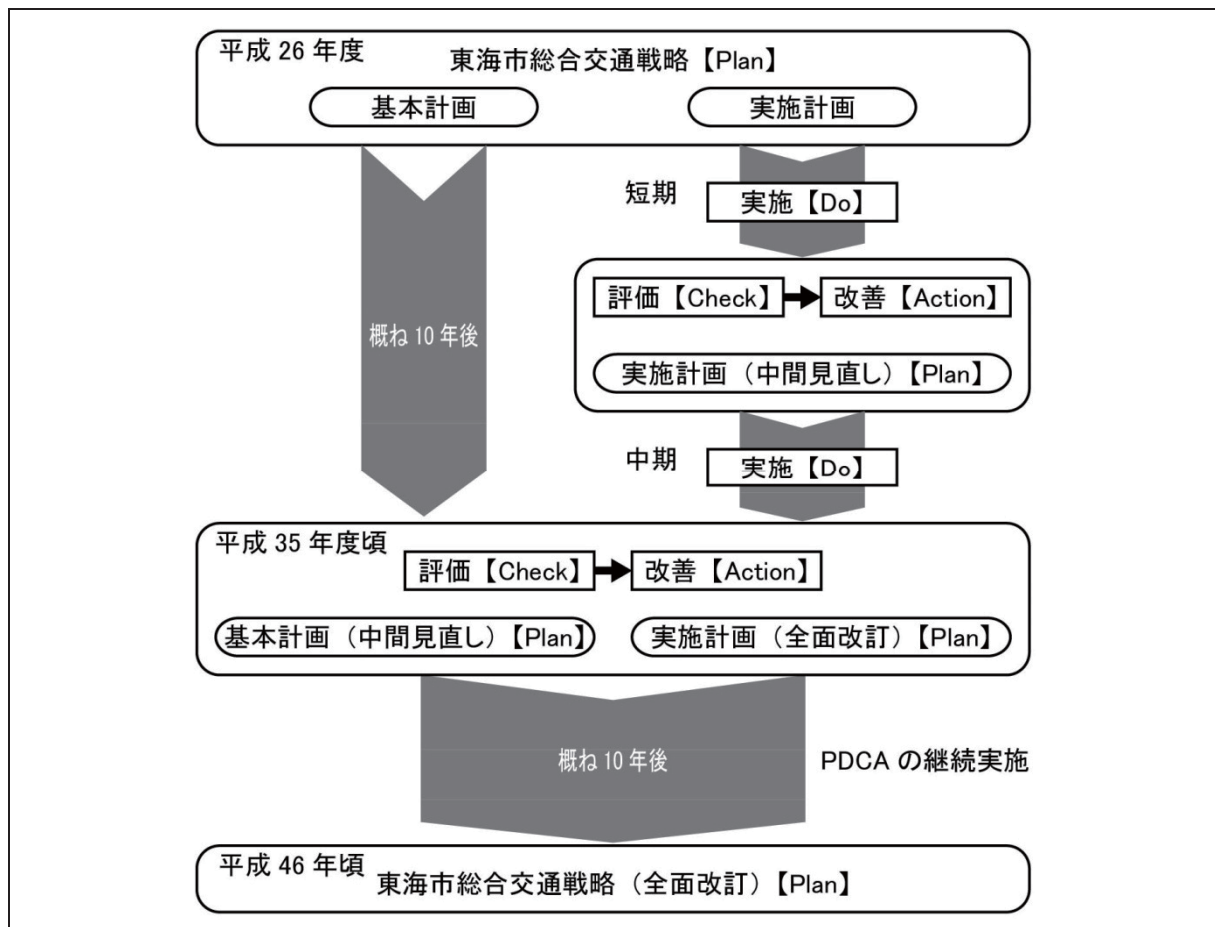
表：地域・企業、公共交通事業者、行政の役割

地域・企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進について理解と関心を深めます。</li> <li>・バス・鉄道等の公共交通を積極的に利用するとともに、交通施設の清掃等の維持管理に積極的に関わります。</li> <li>・環境や健康に配慮して、できる限り自家用車の利用を控えるようにします。</li> <li>・事業の推進・協力を行います。</li> </ul>
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者のニーズを把握し、安全・快適に利用できる交通サービスの提供を行います。</li> <li>・関係者に公共交通の利用促進につながる情報の提供を行います。</li> <li>・事業の推進・協力を行います。</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業を推進し、評価・改善を行います。</li> <li>・事業を推進するために公共交通事業者や市民が必要に応じて支援を行います。</li> <li>・公共交通利用促進に関する市民への意識啓発や情報提供を行います。</li> </ul>

## 6 評価・改善の仕組み

総合交通戦略を進めるにあたっては、社会経済情勢の変化やそれに伴う市民の価値観の変化、上位・関連計画との整合、行財政状況の変化、まちづくり事業の展開状況などに柔軟に対応しながら、計画の見直し、あるいは新たな施策の提案など、効率的かつ効果的に事業を推進していくことが求められます。

そのため、実施計画においては概ね1～2年ごとに進捗管理を行い、中間時点には評価及び改善を行うとともに、概ね10年後の平成35年頃には、実施計画の進捗状況に応じて基本計画の見直しと実施計画の全面改訂を行うPDCAサイクルを構築して進めていきます。



図：評価・改善の仕組みのイメージ



東海市総合交通戦略

平成 27 年 3 月策定

東海市 都市建設部 都市整備課

TEL 052-603-2211 0562-33-1111

URL <http://www.city.tokai.aichi.jp>



東海市総合交通戦略