

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」

令和3年(2021年)3月 改定

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
----------------------	-----

【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-30
4 評価指標.....	Ⅱ-35
5 事業推進体制.....	Ⅱ-44
6 評価・改善の仕組み.....	Ⅱ-45

【参考資料】

1 上位関連計画(平成27年度(2015年度)以降策定・改定).....	参-1
2 東海市総合交通戦略策定・改定体制.....	参-11
3 東海市総合交通戦略策定・改定経緯.....	参-14
4 用語集.....	参-17

【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。

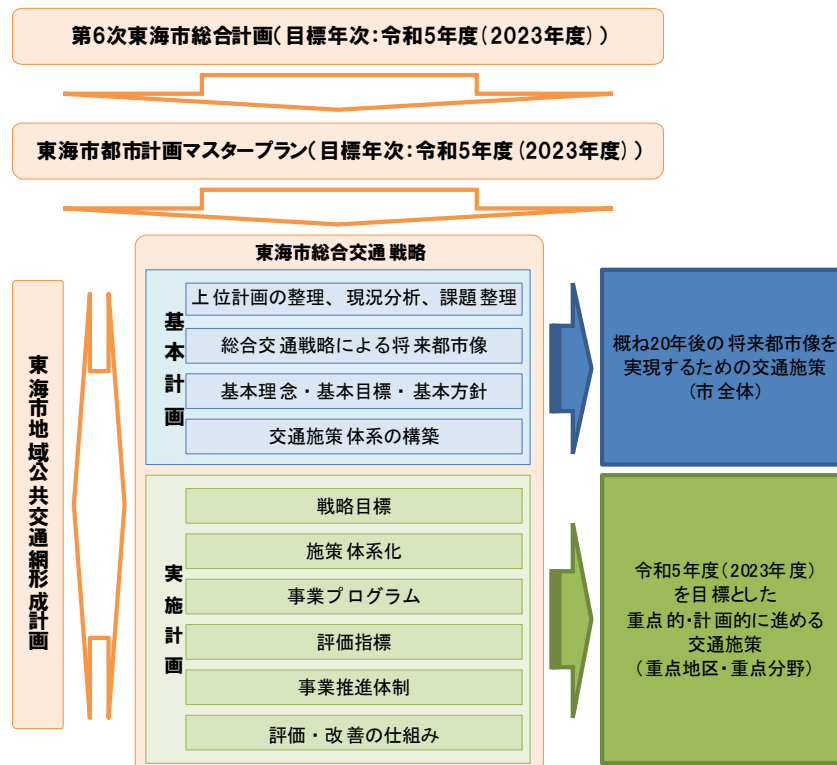
当初計画は平成27年（2015年）3月に策定し、その後5年が経過したことから、PDCAとして計画の進捗状況を確認し、今後実施する事業プログラムについて見直しを行う改定計画を策定します。

(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令和5年度（2023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。今回の改定は「実施計画」を対象とします。



図：東海市総合交通戦略の構成

【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、令和5年度（2023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

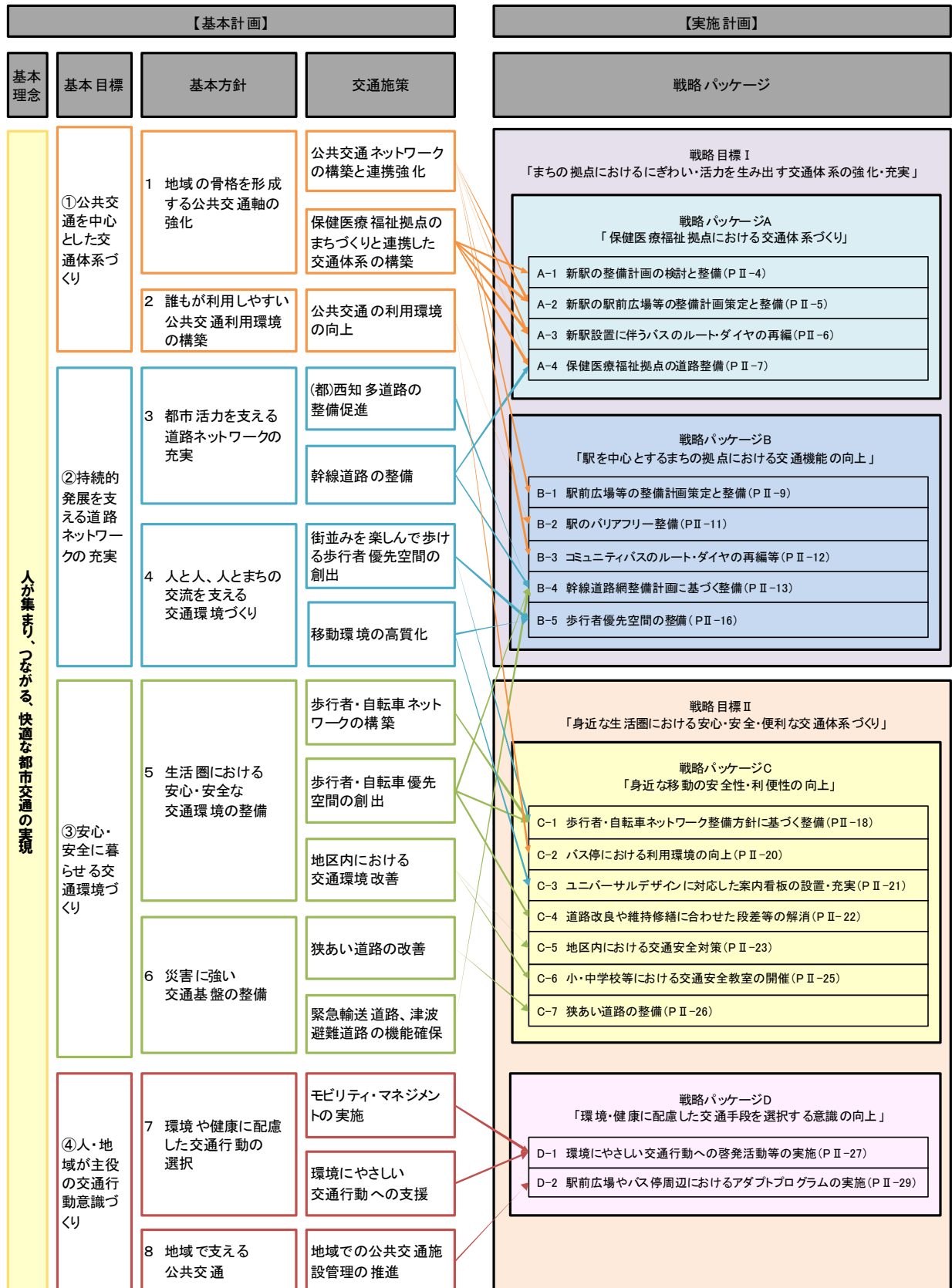
※コミュニティバスとは、東海市のらんらんバス（循環バス）を表します。

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」	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」 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
	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」 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
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」 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
	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」 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 環境にやさしい交通行動への啓発活動等の実施 D-2 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【令和元年度（2019年度）完了】

新駅は、都市計画道路（以下「(都)」とする。）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 令和元年度～令和5年度	長期 令和6年度 ～
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：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【令和2年度（2020年度）完了】

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（南北2箇所）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 平成27年度～平成30年度			中期 令和元年度～令和5年度			長期 令和6年度～
		1	2	3	1	2	3	1
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-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 令和元年度～令和5年度	長期 令和6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-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点付近及び大府市境界付近で、名鉄河和線との交差点の整備については、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 令和元年度～令和5年度			長期 令和6年度 ～
(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【平成 27 年度（2015 年度）完了】

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、（都）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、駅及び駅周辺の利便性の向上について検討します。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、駅及び駅周辺の利便性の向上及び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 令和元年度～令和5年度			長期 令和6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） ○ 公共交通事業者（道路運送）	→						
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） ○ 公共交通事業者（道路運送）	→			→			→
南加木屋駅前広場の整備	◎ 東海市 ○ 公共交通事業者（鉄道） ○ 公共交通事業者（道路運送）	→			→			→
八幡新田駅前広場の整備	◎ 東海市 ○ 公共交通事業者（鉄道） ○ 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

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。

● 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			中期			長期
		平成 27 年度～平成 30 年度			令和元年度～令和 5 年度			令和 6 年度～
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 令和元年度～令和5年度	長期 令和6年度～
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（2015 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（2014 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、未事業化区間の事業化及び工事着手を促進します。

●（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、加木屋～加木屋南地域での整備を促進します。また、暫定 2 車線整備区間の 4 車線化の整備を促進します。

●（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 車線化の整備を促進します。また、4 車線化の整備促進を図るため、裏道対策を行います。

●（都）太田川駅前線の延伸区間の整備（地区幹線道路）

（都）西知多道路には大田 IC（仮称）の新設が予定されています。大田 IC（仮称）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。

●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計画（平成28年（2016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及び歩行者自転車の通行空間の確保並びに災害に強いまちづくりのため、「幹線道路網整備計画（平成27年（2015年）3月）」及び「東海市無電柱化推進計画（令和2年（2020年）3月）」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		中期	長期	
		平成27年度～平成30年度		令和元年度～令和5年度	令和6年度～	
（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：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【平成28年度（2016年度）完了】

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【平成27年度（2015年度）完了】

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【令和2年度（2020年度）完了】

土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。

●尾張横須賀駅周辺の電線類地中化

尾張横須賀駅周辺は、「横須賀文化の香るまちづくり基本計画（平成28年（2016年）3月）」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、電線類の地中化を進めます。

●その他の路線の電線類地中化

「東海市無電柱化推進計画（令和2年（2020年）3月）」に基づき、計画的な無電柱化整備を進めるとともに、市内の観光資源周辺の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	中期				長期
		平成27年度～平成30年度	令和元年度～令和5年度				令和6年度～
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	→					
尾張横須賀駅周辺の電 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（2015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合わせて、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（完了）」、「平州の歴史を感じる散策路（完了）」、「横須賀文化の香るまちづくり基本計画（平成28年（2016年）3月）」に基づく「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			中期			長期
		平成27年度～平成30年度			令和元年度～令和5年度			令和6年度～
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

駅前広場等の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、より利用しやすいシステムに刷新し、適切な維持管理を行います。

【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 令和元年度～令和5年度				長期 令和6年度 ～	
		1	2	3	4	1	2	3	4		
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：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、本計画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（平成4年（1992年）3月）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				中期				長期	
		平成27年度～平成30年度				令和元年度～令和5年度				令和6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調整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 平成27年度～平成30年度	中期 令和元年度～令和5年度	長期 令和6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計画（平成28年（2016年）3月）」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

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法定外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	令和元年度～令和5年度	令和6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 平成27年度～平成30年度			中期 令和元年度～令和5年度			長期 令和6年度 ～
		1	2	3	1	2	3	1
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 令和元年度～令和5年度				長期 令和6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 環境にやさしい交通行動への啓発活動等の実施

【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。また、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（CO₂）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。

●多様な交通手段の選択とその活用

本市は、鉄道、路線バスといった基幹的公共交通と、コミュニティバス、タクシーといった身近な移動手段等となる補助的公共交通が、市内全域を網羅していますが、利便性向上等のため、公共交通が相互連携し、公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。

さらに、自家用車以外の交通手段を選択しやすくできるように、地域公共交通網形成計画に基づく公共交通の利用促進策を確実に実行していくほか、カーシェアリング、シェアサイクルリングについての普及啓発や、コミュニティバス、タクシーといった多様な交通手段をシームレスに利用できるようにするための次世代の取り組みについて検討します。

また、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・健康に配慮した交通手段を利用する意識の向上を図るための啓発活動や、愛知県が実施している「エコモビ実践キャンペーン」の取り組みについての普及を図ります。

【事業スケジュール】

実施事業	実施・推進主体	短期	中期				長期
		平成27年度～平成30年度	令和元年度～令和5年度				令和6年度～
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	●————→					→
多様な交通手段の選択とその活用	◎東海市 ◎愛知県 ◎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：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

D-2 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、公共交通の利用を推進します。

【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の実施を推進します。

【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	令和元年度～令和5年度	令和6年度～
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

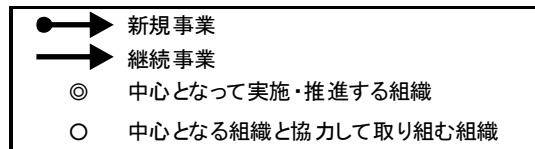
交通施策：地域での公共交通施設管理の推進

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	東海市	東海交通開発	東海	しずま建設事業		企業	その他
				計画2023年度	計画2024年度	計画2025年度				(株)しずま	(有)しずま建設		
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				●	→	◎		○		
			自転車等駐留場の整備				●	→	◎				
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													
			(部)美父森岡線の整備			●	→	◎			○		
			新駅へのアクセス道路の整備				●	→	◎	○			
			自由道路の整備				●	→	◎			○	





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	（共同）		企業	地域	
				平成27年度	—	平成30年度	—	令和5年度				令和6年度	（鉄道）			（道路）
戦略目標Ⅰ「まちなか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B「駅を中心とするまちなか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																
			太田川駅前広場（西側）の整備	▶						◎			○	○		
			尾張横須賀駅前広場（西側）の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎			○	○		
			南加木屋駅前広場の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎			○	○		
			八幡新田駅前広場の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎			○	○		
B-2 駅のバリアフリー整備																
			聚楽園駅のバリアフリー整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎			◎			
			その他の駅のバリアフリー整備の検討					▶	▶	◎			○			
B-3 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																
			（部）西知多道路の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	○	◎					
			（部）名古屋半田線の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	○	◎					
			（部）瀬戸大府東海線の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	○	◎					
			（部）太田川駅前線の延伸区間の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎						
			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	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎						
			（部）横須賀駅西通線の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎						
			その他の補助幹線道路の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎						
B-5 歩行者優先空間の整備																
			太田川駅周辺における広幅員歩道の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎						
			太田川駅周辺における立体横断施設の整備	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎						
			太田川駅周辺の電線類地中化	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎						
			尾張横須賀駅周辺の電線類地中化	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎						
			その他の路線の電線類地中化	▶	▶	▶	▶	▶	▶	◎						

 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

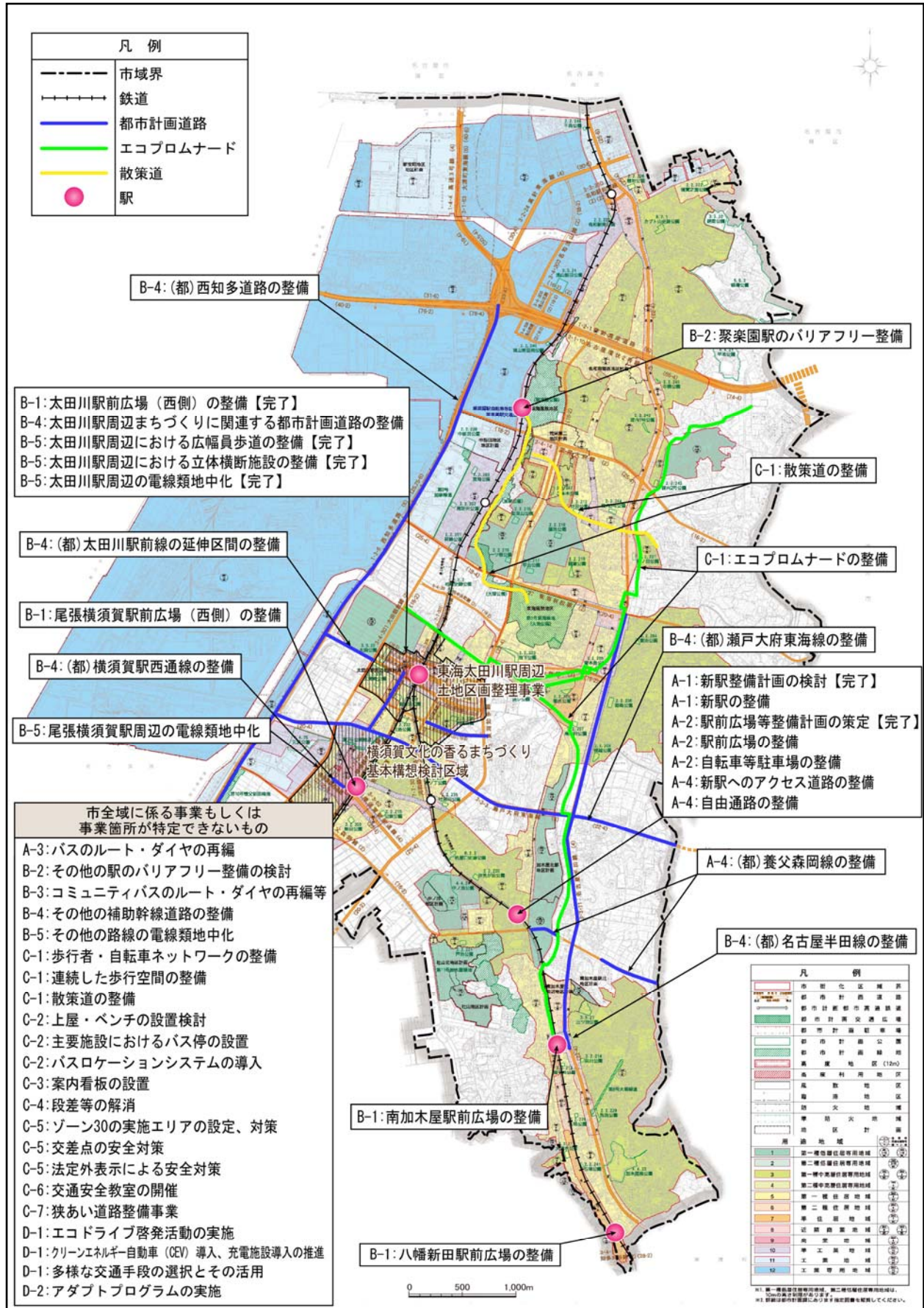
(2) 戦略目標Ⅱの事業プログラム

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	民間事業者	協賛	（特定）		企業	市民
				平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度				（財団）	（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」															
戦略パッケージ〇「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	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30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0「環境・健康に配慮した交通手段を選択する意識の向上」													
0-1 環境にやさしい交通行動へ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	●	→					◎	◎		
			多様な交通手段の選択とその活用	●	→					◎	◎	◎	
0-2 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



図：実施事業位置図

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。

当初計画で定めた令和5年度（2023年度）の目標値については、平成30年度（2018年度）の目標値と実績値を比較検証した上で、必要に応じて改定目標値を設定します。

(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 (実績値)		採用理由
	平成24年度	平成30年度	令和5年度	
買い物、通勤、通学などの日常生活の移動がしやすいと思う人の割合	55.7%	58.0% (60.1%)	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（令和5年度（2023年））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 (実績値)		採用理由																																																																							
	平成 25 年度	平成 30 年度	令和 5 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%	83.5% (85.4%)	86.7%	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、第 2 期東海市総合戦略における KPI を評価指標とします。 資料：市民アンケート調査																																																																							
	<table border="1"> <caption>評価指標の推移 (割合)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>実績値 (%)</th> <th>当初目標値 (%)</th> <th>改定目標値 (%)</th> <th>総合戦略目標値 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成24年度</td><td>83.5</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成25年度</td><td>82.7</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成26年度</td><td>81.3</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成27年度</td><td>84.7</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成28年度</td><td>85.3</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成29年度</td><td>85.4</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成30年度</td><td>83.5</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和元年度</td><td>84.2</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和2年度</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和3年度</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和4年度</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和5年度</td><td></td><td>84.3</td><td>86.7</td><td></td></tr> <tr><td>令和6年度</td><td></td><td></td><td></td><td>87.0</td></tr> </tbody> </table>				年度	実績値 (%)	当初目標値 (%)	改定目標値 (%)	総合戦略目標値 (%)	平成24年度	83.5				平成25年度	82.7				平成26年度	81.3				平成27年度	84.7				平成28年度	85.3				平成29年度	85.4				平成30年度	83.5				令和元年度	84.2				令和2年度					令和3年度					令和4年度					令和5年度		84.3	86.7		令和6年度				87.0	
	年度	実績値 (%)	当初目標値 (%)		改定目標値 (%)	総合戦略目標値 (%)																																																																					
平成24年度	83.5																																																																										
平成25年度	82.7																																																																										
平成26年度	81.3																																																																										
平成27年度	84.7																																																																										
平成28年度	85.3																																																																										
平成29年度	85.4																																																																										
平成30年度	83.5																																																																										
令和元年度	84.2																																																																										
令和2年度																																																																											
令和3年度																																																																											
令和4年度																																																																											
令和5年度		84.3	86.7																																																																								
令和6年度				87.0																																																																							
<p>【目標値（令和 5 年度（2023 年度））の設定】</p> 第 2 期東海市総合戦略の目標値と整合。第 2 期東海市総合戦略では目標値は令和 6 年度（2024 年度）の値のため、平成 30 年度（2018 年度）の実績値（基準値）と令和 6 年度（2024 年度）の目標値から令和 5 年度（2023 年度）の目標値を設定。																																																																											
評価指標	現況値	目標値 (実績値)		採用理由																																																																							
	平成 25 年 9 月	平成 30 年度	令和 5 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	500 人/日 (749 人/日)	760 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：交通防犯課資料																																																																							
	<table border="1"> <caption>評価指標の推移 (人/日)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>実績値 (人/日)</th> <th>当初目標値 (人/日)</th> <th>改定目標値 (人/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成25年度</td><td>434</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成26年度</td><td>622</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成27年度</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成28年度</td><td>652</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成29年度</td><td>765</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成30年度</td><td>749</td><td>500</td><td></td></tr> <tr><td>令和元年度</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和2年度</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和3年度</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和4年度</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和5年度</td><td></td><td>540</td><td>760</td></tr> </tbody> </table>				年度	実績値 (人/日)	当初目標値 (人/日)	改定目標値 (人/日)	平成25年度	434			平成26年度	622			平成27年度				平成28年度	652			平成29年度	765			平成30年度	749	500		令和元年度				令和2年度				令和3年度				令和4年度				令和5年度		540	760																							
	年度	実績値 (人/日)	当初目標値 (人/日)		改定目標値 (人/日)																																																																						
平成25年度	434																																																																										
平成26年度	622																																																																										
平成27年度																																																																											
平成28年度	652																																																																										
平成29年度	765																																																																										
平成30年度	749	500																																																																									
令和元年度																																																																											
令和2年度																																																																											
令和3年度																																																																											
令和4年度																																																																											
令和5年度		540	760																																																																								
<p>【目標値（令和 5 年度（2023 年度））の設定】</p> 戦略目標Ⅱの評価指標で設定したコミュニティバス全体の年間利用者数において、平成 29 年度以降（75 歳以上の無料化以降）の利用者の伸び率から目標値を設定したことで整合。																																																																											

評価指標	現況値	目標値 (実績値)		採用理由
	平成 24 年度	平成 30 年度	令和 5 年度	
鉄道駅乗降客数 (市内全駅合計)	43,724 人/日	45,200 人/日 (54,077 人/日)	54,400 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
	【目標値（令和 5 年度（2023 年度））の設定】 第 2 期東海市総合戦略の目標値と整合。第 2 期東海市総合戦略では目標値は令和 6 年度（2024 年度）の値のため、平成 30 年度（2018 年度）の実績値（基準値）と令和 6 年度（2024 年度）の目標値から令和 5 年度（2023 年度）の目標値を設定。			
評価指標	現況値	目標値 (実績値)		採用理由
	平成 25 年度	平成 30 年度	令和 5 年度	
駅前広場の 整備済箇所数	6 箇所	9 箇所 (7 箇所)	9 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：都市計画課資料
	【目標値（令和 5 年度（2023 年度））の設定】 令和 5 年度（2023 年度）まで：公立西知多総合病院近くに整備予定の新駅（南側・北側） 令和 6 年度（2024 年度）以降：尾張横須賀駅（西側）、南加木屋駅（東側・西側）、八幡新田駅			

※2 箇所の駅前広場を整備する駅：太田川駅、尾張横須賀駅、新駅、南加木屋駅

評価指標	現況値	目標値 (実績値)		採用理由																																																																			
	平成25年度	平成30年度	令和5年度																																																																				
都市計画道路（幹線街路）の供用延長	50.41km	53.32km (51.78km)	52.53km	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：都市計画課資料																																																																			
	<table border="1"> <caption>実績値と目標値の推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>実績値 (km)</th> <th>当初目標値 (km)</th> <th>改定目標値 (km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成21年度</td><td>47.46</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成22年度</td><td>49.13</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成23年度</td><td>50.04</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成24年度</td><td>50.02</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成25年度</td><td>50.41</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成26年度</td><td>51.15</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成27年度</td><td>51.59</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成28年度</td><td>51.78</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成29年度</td><td>51.78</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>平成30年度</td><td>51.78</td><td>53.32</td><td></td></tr> <tr><td>令和元年度</td><td>51.78</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和2年度</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和3年度</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和4年度</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>令和5年度</td><td></td><td></td><td>52.53</td></tr> <tr><td>令和5年度</td><td></td><td></td><td>53.70</td></tr> </tbody> </table>				年度	実績値 (km)	当初目標値 (km)	改定目標値 (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	50.02			平成25年度	50.41			平成26年度	51.15			平成27年度	51.59			平成28年度	51.78			平成29年度	51.78			平成30年度	51.78	53.32		令和元年度	51.78			令和2年度				令和3年度				令和4年度				令和5年度			52.53	令和5年度		
年度	実績値 (km)	当初目標値 (km)	改定目標値 (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	50.02																																																																						
平成25年度	50.41																																																																						
平成26年度	51.15																																																																						
平成27年度	51.59																																																																						
平成28年度	51.78																																																																						
平成29年度	51.78																																																																						
平成30年度	51.78	53.32																																																																					
令和元年度	51.78																																																																						
令和2年度																																																																							
令和3年度																																																																							
令和4年度																																																																							
令和5年度			52.53																																																																				
令和5年度			53.70																																																																				
<p>【目標値（令和5年度（2023年度））の設定】 令和5年度（2023年度）まで：名古屋半田線、横須賀駅西通線（一部） 令和6年度（2024年度）以降の主な路線：養父森岡線、太田川駅西線等 ※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 (実績値)		採用理由
	平成24年度	平成30年度	令和5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%	35% (38.7%)	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（令和5年度（2023年度））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 (実績値)		採用理由																												
	平成 25 年	平成 30 年	令和 5 年																													
交通事故（人身）の 発生件数	631 件	560 件 (442 件)	330 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（人身）の発生件数実績値</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>実績値 (件)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成21年</td><td>619</td></tr> <tr><td>平成22年</td><td>663</td></tr> <tr><td>平成23年</td><td>669</td></tr> <tr><td>平成24年</td><td>599</td></tr> <tr><td>平成25年</td><td>631</td></tr> <tr><td>平成26年</td><td>549</td></tr> <tr><td>平成27年</td><td>563</td></tr> <tr><td>平成28年</td><td>514</td></tr> <tr><td>平成29年</td><td>488</td></tr> <tr><td>平成30年</td><td>442</td></tr> <tr><td>令和元年</td><td>403</td></tr> <tr><td>令和5年</td><td>530</td></tr> </tbody> </table>				年度	実績値 (件)	平成21年	619	平成22年	663	平成23年	669	平成24年	599	平成25年	631	平成26年	549	平成27年	563	平成28年	514	平成29年	488	平成30年	442	令和元年	403	令和5年	530		
	年度	実績値 (件)																														
平成21年	619																															
平成22年	663																															
平成23年	669																															
平成24年	599																															
平成25年	631																															
平成26年	549																															
平成27年	563																															
平成28年	514																															
平成29年	488																															
平成30年	442																															
令和元年	403																															
令和5年	530																															
<p>【目標値（令和5年（2023年））の設定】 過年度の実績値による直線回帰式から令和5年（2023年）の目標値を設定。</p>																																
評価指標	現況値	目標値 (実績値)		採用理由																												
	平成 24 年度	平成 30 年度	令和 5 年度																													
コミュニティバスの 年間利用者数	290,880 人	340,000 人 (439,172 人)	445,000 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：交通防犯課資料																												
	<table border="1"> <caption>コミュニティバスの年間利用者数実績値</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>実績値 (人/年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成20年度</td><td>290,426</td></tr> <tr><td>平成21年度</td><td>280,581</td></tr> <tr><td>平成22年度</td><td>273,023</td></tr> <tr><td>平成23年度</td><td>262,677</td></tr> <tr><td>平成24年度</td><td>290,880</td></tr> <tr><td>平成25年度</td><td>308,876</td></tr> <tr><td>平成26年度</td><td>309,884</td></tr> <tr><td>平成27年度</td><td>337,261</td></tr> <tr><td>平成28年度</td><td>386,330</td></tr> <tr><td>平成29年度</td><td>437,929</td></tr> <tr><td>平成30年度</td><td>439,172</td></tr> <tr><td>令和元年</td><td>340,000</td></tr> <tr><td>令和5年度</td><td>445,000</td></tr> </tbody> </table>				年度	実績値 (人/年)	平成20年度	290,426	平成21年度	280,581	平成22年度	273,023	平成23年度	262,677	平成24年度	290,880	平成25年度	308,876	平成26年度	309,884	平成27年度	337,261	平成28年度	386,330	平成29年度	437,929	平成30年度	439,172	令和元年	340,000	令和5年度	445,000
	年度	実績値 (人/年)																														
平成20年度	290,426																															
平成21年度	280,581																															
平成22年度	273,023																															
平成23年度	262,677																															
平成24年度	290,880																															
平成25年度	308,876																															
平成26年度	309,884																															
平成27年度	337,261																															
平成28年度	386,330																															
平成29年度	437,929																															
平成30年度	439,172																															
令和元年	340,000																															
令和5年度	445,000																															
<p>【目標値（令和5年度（2023年度））の設定】 過年度の実績値（平成29年度（2017年度）の75歳以上の無料化以降）の利用者の伸び率から令和5年度（2023年度）の目標値を設定。</p>																																

評価指標	現況値	目標値 (実績値)		採用理由
	平成24年度	平成30年度	令和5年度	
鉄道駅乗降客数 (市内全駅合計) 【再掲】	43,724人/日	45,200人/日 (54,077人/日)	54,400人/日	自家用車から環境にやさしい交通手段への転換等を図ることは、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。(戦略目標1の評価指標と共通) 資料：東海市の統計
【目標値（令和5年度（2023年度））の設定】 第2期東海市総合戦略の目標値と整合。第2期東海市総合戦略では目標値は令和6年度（2024年度）の値のため、平成30年度（2018年度）の実績値（基準値）と令和6年度（2024年度）の目標値から令和5年度（2023年度）の目標値を設定。				
評価指標	現況値	目標値 (実績値)		採用理由
	平成24年度	平成30年度	令和5年度	
歩道の整備延長	(参考値) 市道 74,042m	整備延長 (平成27年度～平成30年度) 5,600m (45,823m)	整備延長 (令和元年度～令和5年度) 7,100m	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：土木課資料
【目標値（令和5年度（2023年度））の設定】 横須賀駅西通線等の令和元年度（2019年度）から令和5年度（2023年度）までの整備延長。なお、両側に歩道を設置する場合はそれぞれ計上する。				

(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。

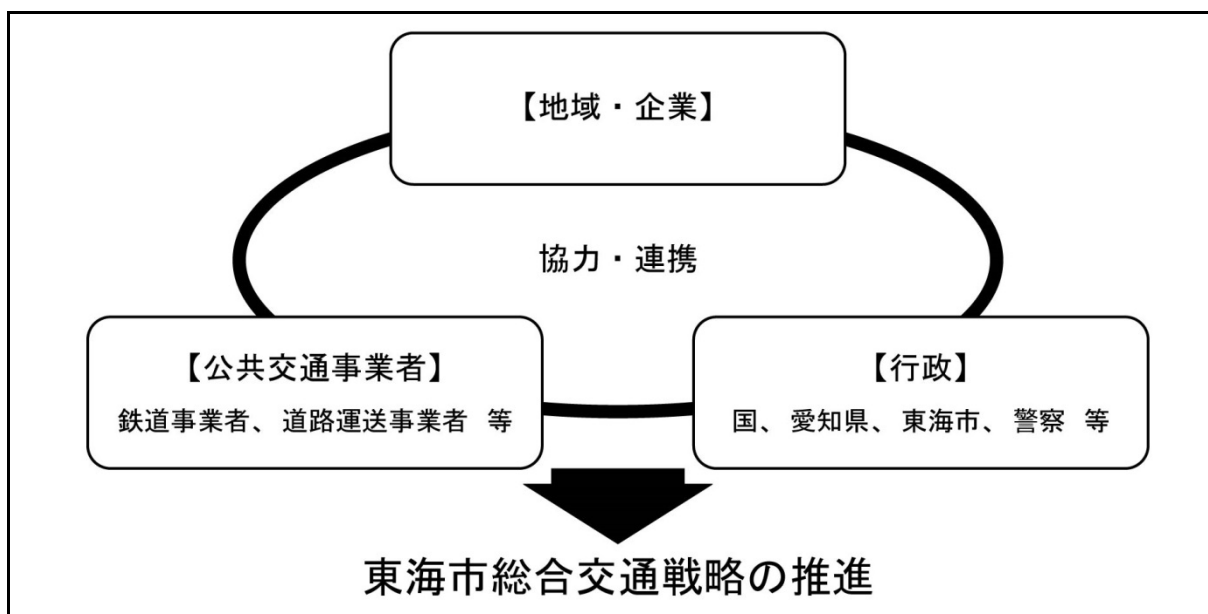
戦略目標	戦略パッケージ	評価指標					
		買い物、通勤、通学などの日常生活の移動がしやすいと思う人の割合	主に市内の商店などで買い物やサービスを利用している人の割合	交通結節点(鉄道駅)でのコミュニティバスの利用者数	鉄道駅乗降客数(市内全駅合計)	駅前広場の整備済箇所数	都市計画道路(幹線街路)の供用延長
(戦略目標Ⅰ) まちの拠点におけるにぎわい・活力を生み出す交通体系の強化・充実	A 保健医療福祉拠点における交通体系づくり	A-1 新駅の整備計画の検討と整備	○	○	○	○	
		A-2 新駅の駅前広場等の整備計画策定と整備	○	○	○	○	○
		A-3 新駅設置に伴うバスのルート・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	鉄道駅乗降客数(市内全駅合計)	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 環境にやさしい交通行動への啓発活動等の実施		○	○	○	
		D-2 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

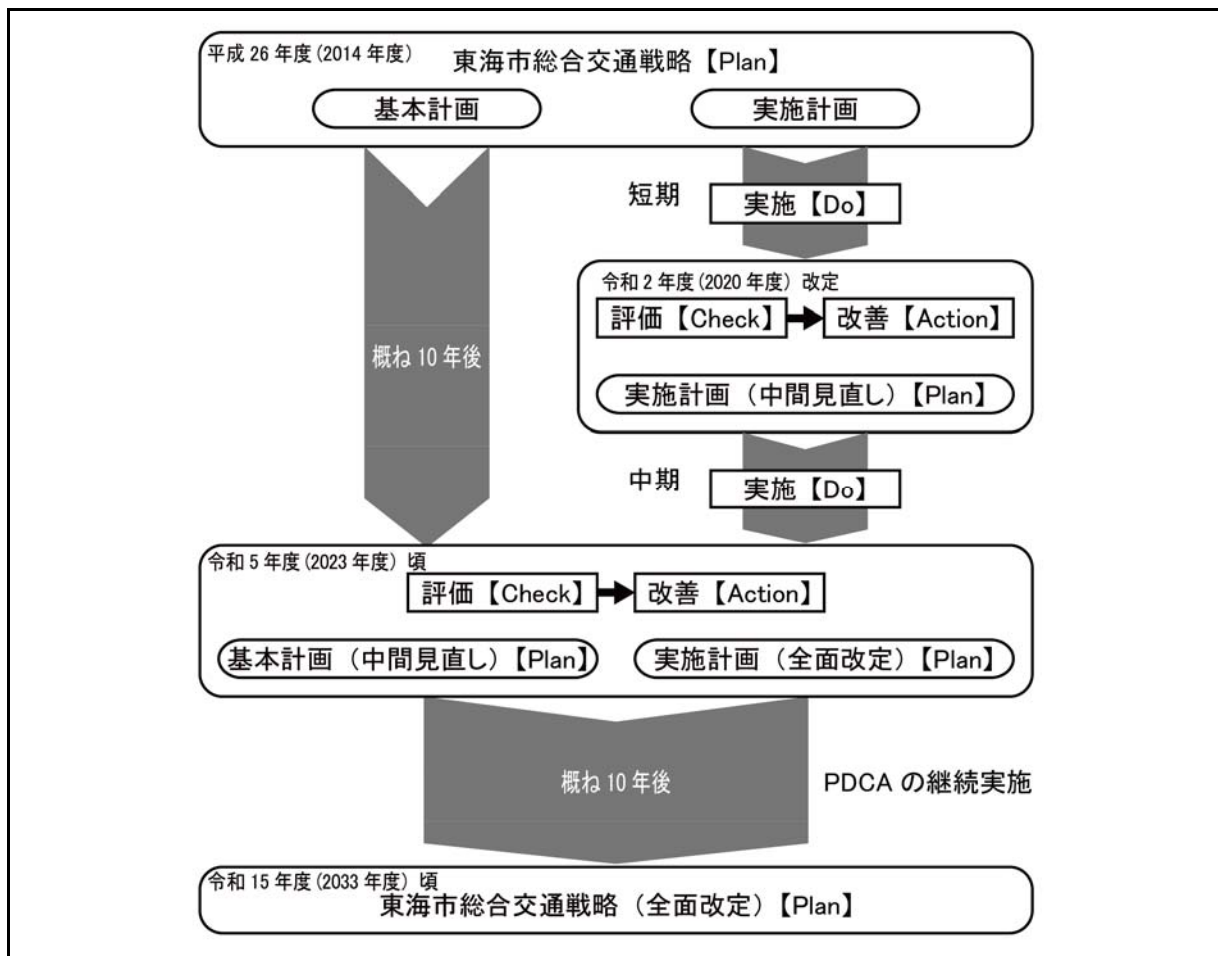
表：地域・企業、公共交通事業者、行政の役割

地域・企業	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進について理解と関心を深めます。 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。 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。 事業の推進・協力を行います。
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 事業の推進・協力を行います。
行政	<ul style="list-style-type: none"> 事業を推進し、評価・改善を行います。 事業を推進するために公共交通事業者や市民に必要なに応じて支援を行います。 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。

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、策定から概ね10年後の令和5年度（2023年度）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定を行う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

【参考資料】

1 上位関連計画（平成 27 年度（2015 年度）以降策定・改定）

1) 第 6 次東海市総合計画 後期計画（平成 31 年(2019 年)3 月）

目標年次	令和 5 年度（2023 年度）	
将来人口	116,000 人	
都市像	「ひと 夢 つなぐ 安心未来都市」	
五つの理念	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
土地利用構想	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア中央新幹線の開業、中部国際空港の二本目滑走路の整備や（都）西知多道路の整備を見据えた産業機能や広域的な交流機能の強化などを進め、自然との共生のもと、都市の魅力向上を目指す。 ・鉄道駅周辺の集約型まちづくりによる居住人口の定着と増加を図るとともに、利便性が高く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。 	
めざすまちの姿 （抜粋）	<ul style="list-style-type: none"> ○健康・福祉・子育て だれもが自ら健康的な生活を心がけている（いきいき） 障害が理解され、障害者が地域でいきいきと生活している（いきいき） ○環境・市民生活 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） ○産業・勤労 新しい産業が創出されるなど、魅力ある商工業となっており、活性化している（活力） ○都市基盤 住宅地、農地、商業地、工業地などに地区が分けられ、土地が有効利用されている（活力） 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） ○地域づくり・行政経営 地域が主役となって、まちづくりを進めている（いきいき） 	
基本構想の推進	<ul style="list-style-type: none"> (1) 市民との協働・共創によるまちづくり (2) 効率的で効果的な行政経営の確立 	

2) 第2期東海市総合戦略（令和2年(2020年)3月）

計画期間	令和2年度（2020年度）から令和6年度（2024年度）まで
人口の将来展望	令和27年（2045年）頃まで微増傾向を維持し、令和42年（2060年）において現在と同じ水準の人口を確保
基本目標	<p>(1) リニアインパクトを見据えた地域活性化・にぎわい創出</p> <p>令和9年（2027年）のリニア中央新幹線の東京・名古屋間の開通を見据え、国内外から多くの人々が本市を訪れ、本市に関心を持つ環境を整備することで、まちのさらなるにぎわいを創出する。</p> <p>新たな産業の創出と事業者の育成を支援するとともに、農商工業の活性化を促進する。</p> <p>施策① 適正な土地利用計画の推進 施策② 地域資源を生かしたにぎわいの創出 施策③ 商工業者への支援 施策④ 魅力ある農業の推進</p> <p>(2) 人づくり（人材育成）</p> <p>若い世代を中心として夢や希望を育む環境の整備を進め、自分の可能性を信じ、未来を切り拓く力を育てる。</p> <p>つながりを持って支えあう地域社会づくりを進めるため、外国人と日本人の相互理解を推進するとともに、地域活動の新たな担い手の発掘と地域を牽引できるような人材育成を進める。</p> <p>施策① 社会性や想像力を育む体験学習をとおした学びの充実 施策② 文化芸術をとおした心豊かな人材の育成 施策③ 外国人との相互理解の深化 施策④ 地域活動・市民活動をリードする人材の育成</p> <p>(3) 子育て支援・女性の活躍支援</p> <p>希望する若者が、結婚でき、安心して妊娠・出産・子育てできる環境の整備を進める。</p> <p>女性と男性がともに子育てと仕事を両立できる環境の整備を進める。</p> <p>施策① 未婚率の改善 施策② 妊娠期から子育て期までの切れ目のない支援 施策③ 地域社会における子育て支援の推進 施策④ 仕事と子育ての両立支援 施策⑤ 女性の活躍支援</p> <p>(4) 健康づくり・生きがいづくり</p> <p>健康的な生活を心がけている人を増やすため、健（検）診の受診を推進し、個人の健康状態に応じた生活習慣の改善を支援するとともに、健康づくりに取り組みやすい環境を整備する。</p> <p>生涯を通じて心豊かに暮らすことができる人を増やすため、地域における支えあう活動や生きがい・活躍の場を創出・支援する。</p> <p>施策① 健康への意識づけをとおした生活習慣の改善の支援 施策② 生涯を通じた運動習慣づくりの推進 施策③ 障害者の社会参加の推進 施策④ 高齢者をはじめ身近な地域における活動などへの支援</p>

3) 東海市都市計画マスタープラン（平成31年(2019年)3月）

目標年次	令和5年度(2023年度)																														
将来人口	116,000人																														
都市づくりの理念	「ひと 夢 つなぐ 安心未来都市づくり」																														
都市づくりの目標	<ul style="list-style-type: none"> ・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 																														
将来都市構造	<p style="text-align: center;">図 将来都市構造図（目標年次：2023年）</p> <p>凡例</p> <table border="1"> <tr><td></td><td>市街化区域界</td></tr> <tr><td></td><td>居住ゾーン</td></tr> <tr><td></td><td>産業ゾーン</td></tr> <tr><td></td><td>新市街地ゾーン(住居系)</td></tr> <tr><td></td><td>新市街地ゾーン(産業系)</td></tr> <tr><td></td><td>新市街地候補ゾーン(住居系)</td></tr> <tr><td></td><td>新市街地候補ゾーン(産業系)</td></tr> <tr><td></td><td>緩衝ゾーン</td></tr> <tr><td></td><td>農業緑地ゾーン</td></tr> <tr><td></td><td>主要な公園・緑地 (白抜きは未整備)</td></tr> <tr><td></td><td>公共交通基幹軸(鉄道・駅) (白抜きは整備中)</td></tr> <tr><td></td><td>広域道路軸 (白抜きは整備中又は未整備)</td></tr> <tr><td></td><td>幹線道路軸 (白抜きは整備中又は未整備)</td></tr> <tr><td></td><td>エコプロムナード (花・水・緑の基幹軸) (白抜きは未整備)</td></tr> <tr><td></td><td>各拠点 (白抜きは未整備)</td></tr> </table>		市街化区域界		居住ゾーン		産業ゾーン		新市街地ゾーン(住居系)		新市街地ゾーン(産業系)		新市街地候補ゾーン(住居系)		新市街地候補ゾーン(産業系)		緩衝ゾーン		農業緑地ゾーン		主要な公園・緑地 (白抜きは未整備)		公共交通基幹軸(鉄道・駅) (白抜きは整備中)		広域道路軸 (白抜きは整備中又は未整備)		幹線道路軸 (白抜きは整備中又は未整備)		エコプロムナード (花・水・緑の基幹軸) (白抜きは未整備)		各拠点 (白抜きは未整備)
	市街化区域界																														
	居住ゾーン																														
	産業ゾーン																														
	新市街地ゾーン(住居系)																														
	新市街地ゾーン(産業系)																														
	新市街地候補ゾーン(住居系)																														
	新市街地候補ゾーン(産業系)																														
	緩衝ゾーン																														
	農業緑地ゾーン																														
	主要な公園・緑地 (白抜きは未整備)																														
	公共交通基幹軸(鉄道・駅) (白抜きは整備中)																														
	広域道路軸 (白抜きは整備中又は未整備)																														
	幹線道路軸 (白抜きは整備中又は未整備)																														
	エコプロムナード (花・水・緑の基幹軸) (白抜きは未整備)																														
	各拠点 (白抜きは未整備)																														

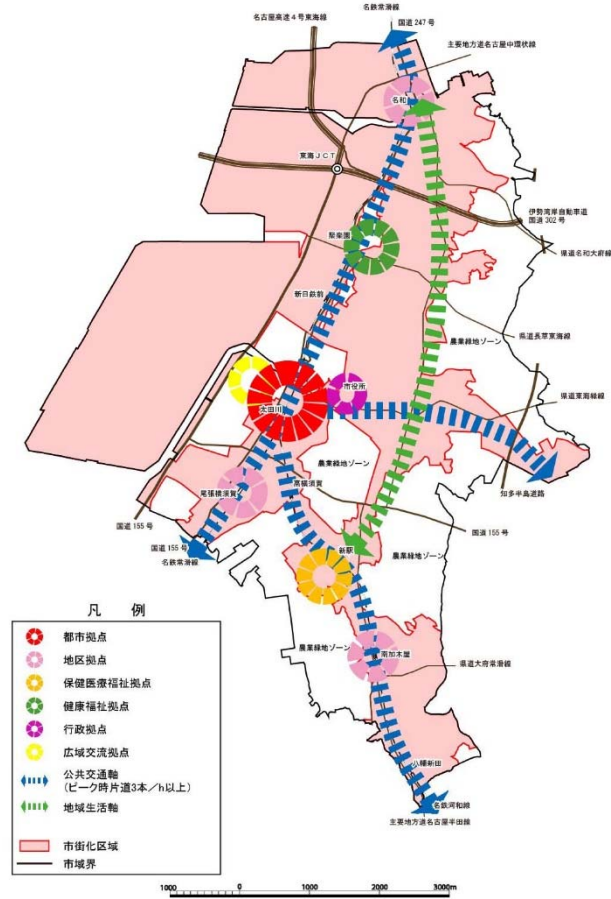
交通施設等の
整備方針
(抜粋)

- ① 鉄道及び交通結節点
 - ・ 聚楽園駅を優先的にバリアフリー化
 - ・ 尾張横須賀駅西及び南加木屋駅などにおける駅前広場の整備
 - ・ 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
 - ・ 公立西知多総合病院へのアクセス利便性を強化するため、新駅の整備
- ② バス網
 - ・ 路線バス（知多バス上野台線、横須賀線）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の路線の維持
 - ・ コミュニティバス「らんらんバス（東海市循環バス）」は、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の実施
 - ・ 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るため、モビリティ・マネジメントの実施についての検討
- ③ 幹線街路・道路
 - ・ 今後整備を促進すべき都市計画道路
(都)西知多道路、(都)名古屋半田線（4車線化）、
(都)瀬戸大府東海線（4車線化）、(都)知多刈谷線
(都)太田川駅前線、(都)養父森岡線、(都)横須賀駅西通線
- ④ 生活道路
 - ・ 狭あい道路や行き止まり道路の効率的な解消
- ⑤ 駐車施設
 - ・ 民間駐車場の立地誘導
 - ・ 公共の駐車場及び自転車等駐車場の適切な管理
- ⑥ 歩行者・自転車ネットワーク
 - ・ 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・自転車道などの整備・検討
 - ・ エコプロムナード（花・水・緑の基幹軸）と連携して、都市拠点や自転車の利用拠点となる主要な施設などを結ぶ歩行者・自転車ネットワークの形成
 - ・ 連続的にネットワーク化された歩行者・自転車通行空間の形成
 - ・ 歩行者・自転車ネットワークの路線整備とあわせて、歩行者・自転車ネットワーク以外の路線についても、交通量や幅員などの地域特性に応じた連続性のある歩行者・自転車通行空間の形成

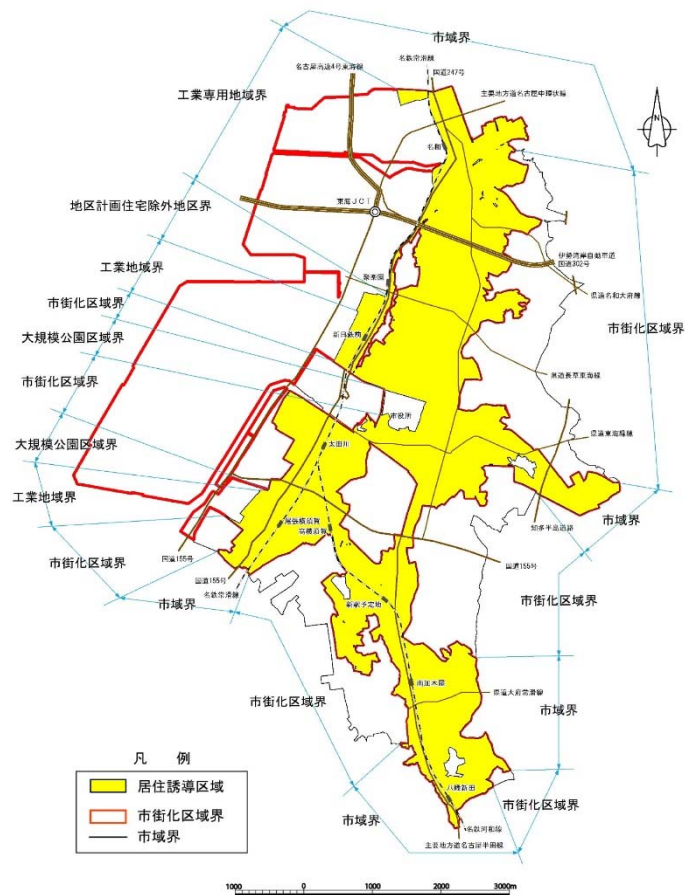
4) 東海市立地適正化計画(令和2年(2020年)3月)

目標年次	令和23年度(2041年度)
将来推計人口	114,431人
目指す都市の姿	「駅を中心とする拠点を公共交通がつなぎ、歩いて暮らせるまち」
本市の目指す都市の姿実現のための考え方	<ol style="list-style-type: none"> 1. 子育て世代が住み続けたいくなるまち <ul style="list-style-type: none"> ・充実した公共交通網と道路網による利便性の維持 ・子育て支援施設等の生活サービス施設の維持・充実や良好な環境の住宅・宅地の継続的な供給 ・都市の魅力向上等 2. 高齢者が便利でいきいきと暮らせるまち <ul style="list-style-type: none"> ・市内に居住している高齢者が外出しやすく、便利でいきいきと暮らせるまち ・(都)名古屋半田線を中心としたこの地域の生活を支える公共交通として、循環バスの維持・充実を図る 3. 全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち <ul style="list-style-type: none"> ・子ども、高齢者、障害者をはじめ、全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち ・新駅周辺は、駅の利便性や核となる医療施設を利用し、本市の拠点となる生活サービス施設の維持・充実を図る 4. コンパクト+ネットワークによるまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・福祉、教育等の関連分野との連携や公共施設の再編等を見据えながら、コンパクト+ネットワークによるまちづくりを推進

都市の骨格構造



居住誘導区域



5) 東海市地域公共交通網基本構想・形成計画（平成28年(2016年)3月）

目標年次	令和5年度(2023年度)
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」
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 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 2. みんなで使って、みんなで支える公共交通づくり 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・施策	<p>【地域の骨格を形成する公共交通の構築】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークの充実 <p>【だれもが利用しやすい公共交通利用環境の構築】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅・バス停の利便性向上 ・公共交通の利用機会の拡大 ・情報提供の充実 <p>【公共交通間の連携強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点機能の向上 ・情報面での連携強化 ・運賃面での連携強化 <p>【まちづくりと連携した公共交通体系の構築】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりに合わせた公共交通体系の見直し ・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 <p>【環境や健康に配慮して、かしこく公共交通を使う】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティ・マネジメントの実施 <p>【地域で支える公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上や利用促進のための市民参画 ・地域での公共交通施設管理の推進 <p>【公共交通を使った高齢者の外出促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用したくなる取り組み <p>【公共交通を使った観光や買物での交流人口の拡大】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商業施設や観光施設などとの連携 ・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
地域公共交通の将来像	

6) 第2次東海市環境基本計画 後期計画 2020-2024 (令和2年(2020年)3月)

目標年次	令和6年度(2024年度)								
環境ビジョン	『未来につなぐ美しいふるさと東海』								
環境の柱	1. 環境教育：地域や地球の環境をまもり育てるひとづくり・きっかけづくり 2. 環境対策：快適で安全・安心に暮らせる環境づくり 3. 環境保全・再生・創造：地球の環境を考え、地域から行動できるふるさとづくり 4. 循環型社会：もったいない 3R で進める快適なまちづくり								
成果課題(抜粋)	環境の柱3 環境保全・再生・創造 環境分野5 地球温暖化対策 【目標値】 成果指標⑩：らんらんバスの年間利用者数 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">基準値(H24)</th> <th style="width: 33%;">現状値(H30)</th> <th style="width: 33%;">めざす方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>290,880人/年</td> <td>439,172人/年</td> <td>↑</td> </tr> </tbody> </table> 【主な取り組み内容】 <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通機関の利用促進 ○歩行者・自転車による移動の推進 ○環境に優しい交通行動の普及啓発 ○排出削減及び回収・再利用技術の普及促進 ○吸収源対策の推進 			基準値(H24)	現状値(H30)	めざす方向性	290,880人/年	439,172人/年	↑
基準値(H24)	現状値(H30)	めざす方向性							
290,880人/年	439,172人/年	↑							

7) 津波対策計画 (平成 28 年 (2016 年) 3 月)

<p>津波対策の 目標・方針</p>	<p>[減災目標] 津波災害による犠牲者がゼロ</p> <p>【逃げる】 避難誘導體制の構築 ・広域避難場所・避難道路等の選定 ・避難誘導方針の設定 津波の危険性が高い地域での一時的に 避難する施設の確保 ・津波一時避難ビルの追加指定 ・新たな避難施設の整備</p> <p>【伝える】 情報伝達手段の拡充 ・新たな情報伝達ツールの導入 ・既存の情報伝達手段の連動化</p> <p>【助け合う】 地域防災力の強化 ・津波防災訓練等の実施 ・津波防災の普及・啓発活動の推進 ・自主防災組織、学校、企業等との連携</p>																				
<p>津波避難道路 の設定</p>																					
<p>アクション プログラム</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>実施項目</th> <th>実施中・実施済</th> <th>短期 (～5年)</th> <th>中期 (5年～)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>津波避難道路の指定</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>夜間照明等の点検・整備</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>沿道の耐震化促進策の検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>津波避難道路の拡幅整備の検討</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	実施項目	実施中・実施済	短期 (～5年)	中期 (5年～)	津波避難道路の指定				夜間照明等の点検・整備				沿道の耐震化促進策の検討				津波避難道路の拡幅整備の検討			
実施項目	実施中・実施済	短期 (～5年)	中期 (5年～)																		
津波避難道路の指定																					
夜間照明等の点検・整備																					
沿道の耐震化促進策の検討																					
津波避難道路の拡幅整備の検討																					

8) 第3次東海市総合福祉計画 後期計画 (平成31年(2019年)3月)

目標年次	令和5年度(2023年度)																						
基本理念	本計画では、「地域」のとらえ方として、地域包括ケア推進計画における事業体制との整合性を図るため、市全体を第1層とし、概ね中学校区単位で、人口規模や地域の状況や歴史的な背景を勘案した5地区を第2層とし、第3層は、コミュニティ単位の活動が協働している小学校区を第3層の区分とし、「地域共生社会」の実現に向けたまちづくりを進めます。																						
基本的視点	1 市民参加の支えあいによる地域づくりの推進 2 安心して使える福祉サービスの推進 3 いきがいを持ち、いきいきと暮らしていくための支援の推進																						
交通に関する 政策・施策 (抜粋)	5 地域福祉 政策5 だれもが安全に安心して移動できる環境を整備します (方向性) 高齢者や障害者などにやさしい循環バスによる公共交通網の充実や、安全な道路・交通環境の整備に取り組みます。 また、車中心から人中心の道路を目指すとともに、子どもや高齢者などに配慮し、安心して通行できる道路の整備に取り組みます。 【施策1】道路などのバリアフリーを図ります 高齢者・障害者などの安全を確保するため、路面のカラー塗装による安全対策の実施、幅の広い歩道等の整備、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、道路の無電柱化、自転車道等の設置による歩行者と自転車交通の分離、道路標識、道路構造等の重点的整備、生活道路における通過交通の進入を抑制するための幹線道路の整備、バリアフリー対応型信号機の整備、歩車分離式信号の運用、信号灯器のLED(発光ダイオード)化に取り組む必要があります。																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>単位</th> <th>現状値 (2012年度)</th> <th>5年後</th> <th>10年後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩道の設置が十分だと思う人の割合 (方向性↑)</td> <td>%</td> <td>28.8</td> <td>30</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td colspan="5">(主な事業) ■安心まちづくり事業 ■歩道整備事業 ■街路整備事業</td> </tr> </tbody> </table> 【施策2】公共交通機関の利便性を高めます 高齢者や障害者などのニーズを踏まえながら独自路線バスと循環バスの役割分担に配慮し連携を図るとともに、公共交通機関を軸とした自動車に過度に頼らないで生活できるまちづくりを進めます。				指標	単位	現状値 (2012年度)	5年後	10年後	歩道の設置が十分だと思う人の割合 (方向性↑)	%	28.8	30	35	(主な事業) ■安心まちづくり事業 ■歩道整備事業 ■街路整備事業								
指標	単位	現状値 (2012年度)	5年後	10年後																			
歩道の設置が十分だと思う人の割合 (方向性↑)	%	28.8	30	35																			
(主な事業) ■安心まちづくり事業 ■歩道整備事業 ■街路整備事業																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th> <th>単位</th> <th>現状値 (2012年度)</th> <th>5年後</th> <th>10年後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>らんらんバスの年間利用者数 (方向性↑)</td> <td>人</td> <td>290,880</td> <td>340,000</td> <td>365,000</td> </tr> <tr> <td>鉄道やバスなどの公共交通機関が利用 しやすいと思う人の割合(方向性↑)</td> <td>%</td> <td>49.0</td> <td>55</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td colspan="5">(主な事業) ■循環バス運行事業</td> </tr> </tbody> </table>				指標	単位	現状値 (2012年度)	5年後	10年後	らんらんバスの年間利用者数 (方向性↑)	人	290,880	340,000	365,000	鉄道やバスなどの公共交通機関が利用 しやすいと思う人の割合(方向性↑)	%	49.0	55	60	(主な事業) ■循環バス運行事業				
指標	単位	現状値 (2012年度)	5年後	10年後																			
らんらんバスの年間利用者数 (方向性↑)	人	290,880	340,000	365,000																			
鉄道やバスなどの公共交通機関が利用 しやすいと思う人の割合(方向性↑)	%	49.0	55	60																			
(主な事業) ■循環バス運行事業																							

2 東海市総合交通戦略策定・改定体制

(1) 策定体制

1) 協議会

【委員】

区分	所属・役職	氏名	備考
学識経験者	名古屋産業大学大学院 環境マネジメント研究科 教授	加藤 哲男	◎
	大同大学 工学部 建築学科 教授	嶋田 喜昭	○
各種団体を 代表する者	名古屋鉄道㈱ 鉄道事業本部 土木部 建設課長	山縣 正明	
	知多乗合㈱ 企画部長	橋本 大輔 (小島 久)	
	愛知県タクシー協会 知多支部長	藤田 重記	
	東海市社会福祉協議会 副会長	千葉 政仁	
	東海市老人クラブ連合会	吉田 隆幸	
	東海市商工会議所 副会頭	加藤 誠	
	東海市町内会長連絡協議会	岡 稔 (赤堀 健三)	
関係行政機関 の職員	東海警察署 交通課長	沖上 智	
	愛知県 知多建設事務所 道路整備課長	中尾 恭啓 (水内 良)	
市の職員	東海市 副市長	西野 仁 (美濃部 雄人)	
	東海市 総務部長	下村 一夫 (小島 正義)	
	東海市 都市建設部長	森田 英二	

◎：委員長、○職務代理者

() は前任者

【オブザーバー】

所属・役職	氏名	備考
国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	牛居 恒太 (福田 光祐)	
愛知県 建設部 都市計画課長	横山 甲太郎 (山口 豊)	
愛知県 建設部 都市整備課長	水野 貢 (河野 修平)	

() は前任者

2) 策定部会

所属・役職	氏名	備考
環境経済部 商工労政課 統括主幹兼主幹	鈴木 俊毅	◎
都市建設部 土木課 統括主幹	竹内 千明	○
総務部 交通防犯課 主幹兼統括主任	竹之内 雅浩	
都市建設部 花と緑の推進課 主幹兼統括主任	林 尚	
都市建設部 中心街整備事務所 主幹兼統括主任	花井 範行	
企画部 企画政策課 主任	仙敷 元 (久野 貴史)	
市民福祉部 高齢者支援課 主幹	阿部 吉晋	

◎：部会長、○副部会長
() は前任者

(2) 改定体制

1) 都市計画審議会

区分	所属	氏名	備考
学識経験者	東海商工会議所	下村 一夫	
	農業委員会	森本 収	○
	星城大学	松原 隆治	◎
	日本製鉄株式会社	介川 康弘	
	東海警察署	豊田 俊道	
市議会議員		佐藤 友昭	
		加藤 菊信	
		北川 明夫	
		井上 純一	
		村瀬 晃代	
市内に住所を有する者	公募	佐々木 雅敏	
	公募	孫 英愛	

◎：委員長、○職務代理者

2) 担当者会議

所属・役職	氏名	備考
総務部 交通防犯課 統括主任	名和 富洋	
企画部 企画政策課 主任	新海 俊介	
環境経済部 商工労政課 統括主任	宇賀神 雄也	
都市建設部 土木課 統括主任	松村 聡	
都市建設部 新駅周辺整備推進課 技師補	上瀧 拓海	
都市建設部 市街地整備課 主任	岩崎 久人	

3) 学識経験者

所属・役職	氏名	備考
大同大学 工学部 建築学科 教授	嶋田 喜昭	

3 東海市総合交通戦略策定・改定経緯

(1) 策定経緯

1) 協議会

回数	開催日	議事事項
第1回	平成25年(2013年) 11月29日	<ul style="list-style-type: none"> ○東海市総合交通戦略について ○上位計画の整理 ○現況分析 ○課題整理
第2回	平成26年(2014年) 1月24日	<ul style="list-style-type: none"> ○現況分析 ○課題整理 ○総合交通戦略による将来都市像 ○基本理念・基本目標・基本方針
第3回	平成26年(2014年) 3月10日	<ul style="list-style-type: none"> ○総合交通戦略による将来都市像 ○基本理念・基本目標・基本方針 ○交通施策体系の構築
第4回	平成26年(2014年) 6月27日	<ul style="list-style-type: none"> ○戦略目標 ○施策体系化 ○事業プログラム ○評価指標
第5回	平成26年(2014年) 8月29日	<ul style="list-style-type: none"> ○事業プログラム ○評価指標
第6回	平成26年(2014年) 10月24日	<ul style="list-style-type: none"> ○事業推進体制 ○評価・改善の仕組み ○パブリックコメントについて
第7回	平成27年(2015年) 2月27日	<ul style="list-style-type: none"> ○パブリックコメントの結果 ○東海市総合交通戦略の取りまとめ

2) 策定部会

回数	開催日	議事事項
第1回	平成 25 年 (2013 年) 11 月 19 日	○東海市総合交通戦略について ○上位計画の整理 ○現況分析 ○課題整理
第2回	平成 26 年 (2014 年) 1 月 9 日	○現況分析 ○課題整理 ○総合交通戦略による将来都市像 ○基本理念・基本目標・基本方針
第3回	平成 26 年 (2014 年) 2 月 21 日	○総合交通戦略による将来都市像 ○基本理念・基本目標・基本方針 ○交通施策体系の構築
第4回	平成 26 年 (2014 年) 6 月 5 日	○戦略目標 ○施策体系化 ○事業プログラム ○評価指標
第5回	平成 26 年 (2014 年) 8 月 8 日	○事業プログラム ○評価指標
第6回	平成 26 年 (2014 年) 10 月 1 日	○事業推進体制 ○評価・改善の仕組み ○パブリックコメントについて
第7回	平成 27 年 (2015 年) 1 月 27 日	○パブリックコメントの結果 ○東海市総合交通戦略の取りまとめ

3) パブリックコメント

開催日	場所、意見提出件数、周知方法
平成 26 年 (2014 年) 12 月 3 日 ～ 平成 27 年 (2015 年) 1 月 9 日	<ul style="list-style-type: none"> ●場所 <ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページ ・市役所 1 階情報コーナー、しあわせ村、文化センター及び市役所都市整備課の窓口で閲覧 ●意見提出件数 4 件 (1 名) ●周知方法 <ul style="list-style-type: none"> ・広報とうかい 12 月 1 日号 ・市ホームページ

(2) 改定経緯

1) 都市計画審議会

回数	開催日	報告事項
第1回	令和2年(2020年) 10月2日	○東海市総合交通戦略の改定について ○評価指標の達成状況及び見直しについて ○評価指標・目標値について

2) 担当者会議

回数	開催日	議事事項
第1回	令和2年(2020年) 7月8日	○東海市総合交通戦略の改定について ○評価指標の達成状況について ○東海市総合交通戦略 施策の進捗確認について
第2回	令和2年(2020年) 9月4日	○事業プログラムについて ○評価指標・目標値について
第3回	令和2年(2020年) 12月9日	○パブリックコメントの結果について

3) パブリックコメント

開催日	場所、意見提出件数、周知方法
令和2年(2020年) 11月6日 ～ 令和2年(2020年) 12月6日	<ul style="list-style-type: none"> ●場所 <ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページ ・市役所1階情報コーナー、しあわせ村、文化センター及び市役所都市計画課の窓口で閲覧 ●意見提出件数 8件(4名) ●周知方法 <ul style="list-style-type: none"> ・広報とうかい 11月1日号 ・市ホームページ

4 用語集

【あ行】

用語	内容
アクセス	接近すること。また、近づく手段。
アダプトプログラム	行政が管理する道路、公園等の公共施設を市民等が公共施設の里親となって美化活動等を行う制度。
駅前広場	鉄道とバス、タクシー、乗用車などの交通機関との結節点として鉄道駅前に設置される広場。
エコドライブ	やさしい発進を心がけたり、無駄なアイドリングを止めるなど、環境に配慮して自動車を運転すること。

【か行】

用語	内容
カーシェアリング	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ないしはシステム。
幹線街路	都市計画道路の区分で、全国的、地域的あるいは都市内において、骨格的な道路ネットワークを形成する道路やそれらを補完する道路で、沿道宅地利用よりも交通機能が強い道路。
狭あい道路	主に幅員 4m 未満の道路を指す。
緊急輸送道路	大規模な地震が発生した場合に、避難・救助をはじめ、物資の供給、諸施設の復旧等広範な応急対策活動を広域的に実施するため、非常事態に対応した交通の確保を図ることを目的に設定される道路。
クリーンエネルギー自動車(CEV)	石油以外の資源を燃料に使うことにより、既存のガソリンカーやディーゼルカー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自動車。天然ガス自動車、電気自動車、メタノール自動車、水素自動車、ガソリンカーと電気自動車を組み合わせたハイブリッド・カー、燃料電池車などがある。(CEV:Clean Energy Vehicle)
交通結節点	道路のインターチェンジ、鉄道の駅、バスターミナルなど、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。
コミュニティバス	地域住民の移動手段を確保するために地方自治体などが運営するバス。東海市ではらんらんバス(循環バス)をコミュニティバスとして運行している。

【さ行】

用語	内容
サイクルアンドライド	自宅から自転車以最寄りの駅またはバス停まで行き、そこでバスや鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地に向かうシステム。
自由通路	鉄道駅の構内を横断する通路のうち、鉄道利用者に限らない歩行者(あるいは自転車)が通行する通路。

【た行】

用語	内容
地域高規格道路	2車線以上の車線を確保し、自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し60km/h以上の高速サービスを提供できる道路として高規格幹線道路ネットワークと一体となって高速交通体系の役割を果たし、地域構造を強化する規格の高い道路。
地区計画	都市計画法に基づき、住民の生活に身近な「地区」を単位として、道路、公園等の施設の配置や、建築物の建て方等について、地区特性に応じてきめ細やかなルールを定めるまちづくりの計画。
都市計画道路	都市計画法による一定の手続きを経て計画決定される道路であり、道路機能に応じて自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路の4種類に区分される。都市計画決定された区域内では、今後の施設整備に向け、一定の建築制限が適用される。
土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

【な行】

用語	内容
ネットワーク	網目状の構成のこと。道路などが単独ではなく、相互に有機的に結合していることを示す。

【は行】

用語	内容
バスロケーションシステム	無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるほか、利用者に情報を提供するシステム。
バリアフリー	高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方。
PDCA サイクル	計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、反映・改善（Action）を繰り返し行うことで、継続的に改善していく仕組み。
ピクトグラム	何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つ。絵記号、図記号等ともいう。

【や行】

用語	内容
ユニバーサルデザイン	年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすること。

東海市総合交通戦略

平成27年(2015年)3月策定【令和3年(2021年)3月改定】

東海市 都市建設部 都市計画課

TEL 052-603-2211 0562-33-1111

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



東海市総合交通戦略

