

東海市地域公共交通計画（案）

2024年3月

東 海 市

はじめに

東海市は、首都圏、近畿圏へ繋がる高速道路網や、空の玄関口である中部国際空港へのアクセスに優れた地域特性に加え、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の多様な公共交通機関により、広域交通ネットワークを形成しています。

このような中、令和2年（2020年）に改正された「地域公共交通活性化再生法」においては、公共交通をネットワークとして捉え、それぞれの役割分担を明確化することや、地域の多様な輸送資源の活用、MaaS等の新たな技術を活用した利便性向上に加え、行政による公共交通への関わりがより一層求められるようになっていきます。そこで、本市の地域公共交通の目指す姿を整理し、地域の発展に重要な輸送資源を最大限活用した、利便性・効率性が高い公共交通体系を実現するため、取り組むべき目標や施策等をまとめたマスタープランとして、「東海市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定しました。

本計画では、目指すべき将来像を「鉄道駅や地域生活拠点における公共交通ネットワークが構築されているまち」としています。これは、モータリゼーションの進展や少子高齢化に加え、ライフスタイル等が大きく変化する中、誰もが自由に移動することができる公共交通ネットワークを目指し、地域特性に応じた交通体系を再構築＝「リ・デザイン」するものです。この将来像の実現に向けて、行政や市民、交通事業者や関係機関がそれぞれの役割のもと、ひとつのチームとなって様々な取り組みを推進してまいりたいと考えておりますので、皆様のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びになりますが、本計画の策定にあたりパブリックコメント等にご協力頂きました市民の皆様、貴重なご意見を賜りました交通事業者、関係団体の皆様をはじめ、幅広い観点から議論をいただきました東海市地域公共交通会議委員の皆様にご感謝を申し上げまして、ごあいさつとさせていただきます。

令和6年3月

東海市長 花 田 勝 重



目 次

序章	1
(1) 東海市地域公共交通計画策定の背景と目的	1
(2) 計画の位置づけ	1
1章 計画の区域と期間	2
(1) 計画区域	2
(2) 計画期間	2
2章 東海市の地域特性及び公共交通の現状	3
(1) 上位・関連計画の整理	3
(2) 東海市の概況整理	11
(3) 市内公共交通の整理	14
(4) 周辺市町への移動状況	17
3章 各種調査の実施・分析	18
(1) 各種調査概要	18
(2) 市民アンケート調査	19
(3) バス利用者アンケート調査	33
(4) バス利用実態調査(OD調査)	35
4章 東海市地域公共交通網基本構想・形成計画の評価	42
(1) 目標値の達成状況	42
5章 東海市の地域公共交通課題	45
(1) 公共交通に係る個別課題	45
(2) 個別課題の集約	46
6章 東海市の将来像と基本方針	52

(1) 東海市の将来像	52
(2) 公共交通の役割及び必要性	53
(3) 基本方針	58

7章 基本方針ごとの目標指標・方向性・実施事業 59

(1) 基本方針1	59
(2) 基本方針2	62
(3) 基本方針3	65
(4) 基本方針4	68
(5) 事業スケジュール	71

8章 計画の達成状況の評価 72

(1) 計画の評価・検証の進め方	72
(2) 評価スケジュール	72
(3) 目標指標検証方法	73

(参考資料) 74

(1) 目標指標の設定根拠	74
(2) 東海市地域公共交通会議設置要綱	77
(3) 東海市地域公共交通会議会員名簿	79
(4) 東海市地域公共交通会議開催経過	80
(5) 用語集	81

序章

（１）東海市地域公共交通計画策定の背景と目的

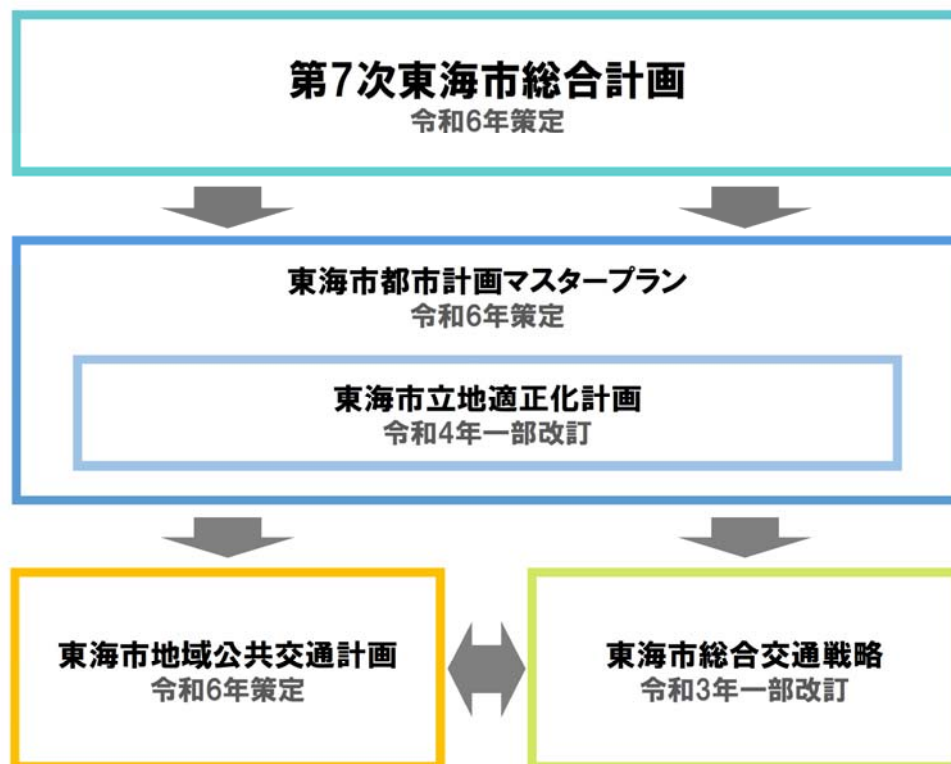
全国的に人口減少や少子高齢化が今後も進むことが予測されている中で、こうした社会の変化は交通分野にも様々な影響が及んできており、公共交通においては人口減少等に伴う需要の縮小や経営の悪化、運転手不足等により維持・確保が厳しい状況にあり、これらに対応するための施策や取り組みが必要とされています。

本市の地域公共交通に関する計画である「東海市地域公共交通網基本構想・形成計画」が令和５年度に計画期間が満了を迎えるにあたり、将来にわたる持続可能な公共交通網の実現のため、よりまちづくりと連携し一体化した公共交通ネットワークの構築を目指し、「東海市地域公共交通計画」を策定します。

（２）計画の位置づけ

「東海市地域公共交通計画」は、上位計画である「第７次東海市総合計画」のめざすまちの姿や、関連計画である「東海市都市計画マスタープラン」、「東海市立地適正化計画」、「東海市総合交通戦略」における施策や整備方針等を踏まえ整合を図るものとします。

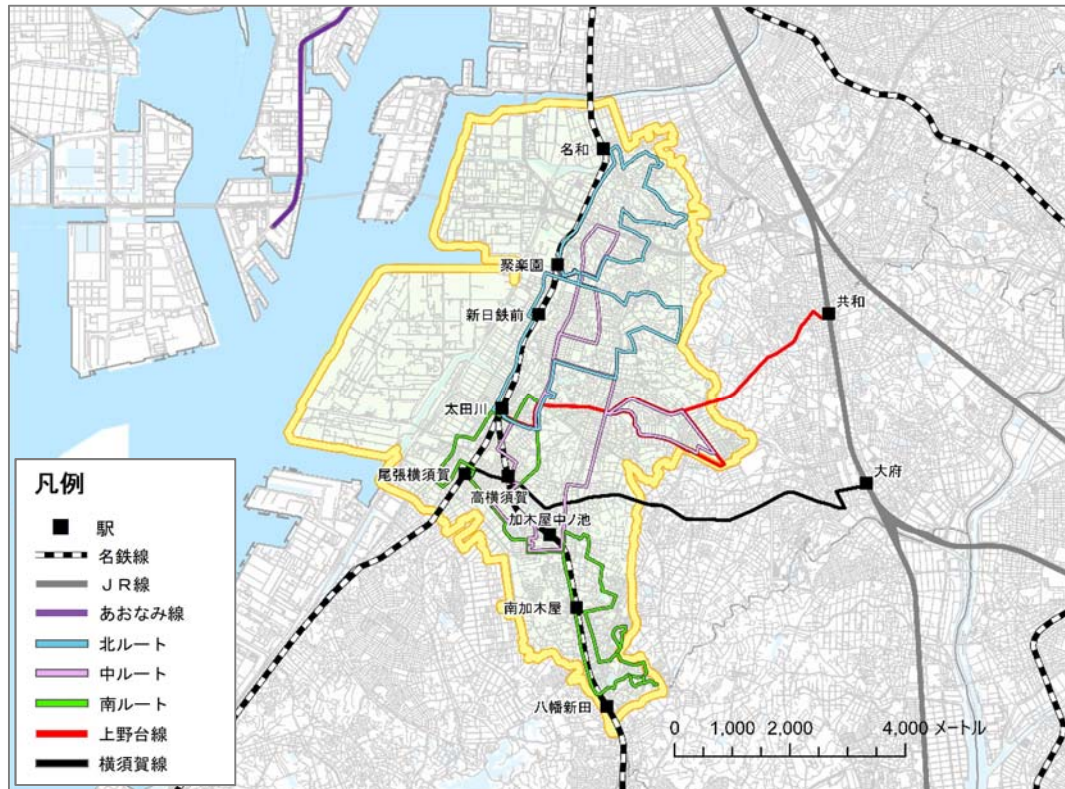
図：東海市地域公共交通計画の位置づけ



1章 計画の区域と期間

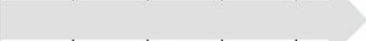
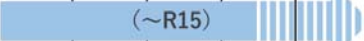
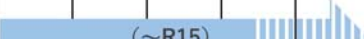
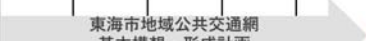
(1) 計画区域

本計画の計画区域は、市内全ての公共交通と連携し一体化したネットワークを構築することから、市内全域とします。



(2) 計画期間

本計画の計画期間は、2024年度（令和6年度）から2028年度（令和10年度）までの5年間とします。

	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4	2023 R5	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10
第7次東海市総合計画										
東海市都市計画マスタープラン										
東海市立地適正化計画 (令和4年3月 改定)			改定							
東海市総合交通戦略 (令和3年3月 改定)			改定							
東海市地域公共交通計画										

2章 東海市の地域特性及び公共交通の現状

(1) 上位・関連計画の整理

① 第7次東海市総合計画

策定中(R5年9月時点)

計画期間：2024年（令和6年度）～2033年（令和15年度）

i. 将来都市像

第7次東海市総合計画では、将来都市像を「ともにつながり 笑顔と希望あふれるまち とうかい」とし、5つの基本理念「安心、快適、いきいき、ふれあい、活力」とこれらの実現に向けた東海市都市宣言との整合性を図りつつ、第7次東海市総合計画の将来都市像の実現に向けて推進することとしています。

図：第7次東海市総合計画 都市宣言

【都市宣言】

- ・ひとづくりと平和を愛するまち東海市
- ・子育てと結婚を応援するまち東海市
- ・生きがいがあり健康なまち東海市
- ・緑と洋ランにつつまれたまち東海市
- ・にぎわいあふれ個性輝くまち東海市

ii. めざすまちの姿

めざすまちの姿は、将来都市像の実現に向け取り組むため分野毎に以下のように設定しており、実現に向けた手段としてそれぞれに施策を構築しています。

■めざすまちの姿1

安心して子育てができ、子どもが健やかに育っている（子ども・子育て分野）

■めざすまちの姿2

住みやすい環境を保全し、にぎわいと活力に満ちている（環境・経済分野）

■めざすまちの姿3

人と人との絆を育み、だれもが役割を持ち支え合っている（地域づくり分野）

■めざすまちの姿4

心身ともに健康で、いきいきと生活している（健康・生涯学習分野）

■めざすまちの姿5

安心・安全で快適に暮らせる都市機能が充実している（安心安全・都市基盤分野）

公共交通に関連する項目として、めざすまちの姿 5「安心・安全で快適に暮らせる都市機能が充実している」の「施策 20 安全で快適な移動環境の整備」が挙げられ、施策・単位施策の目標等を以下のとおり設定しています。

策定中

施策の基本方針

[illegible]

まちづくり指標

項目	単位	2017年度	
		計画	実績
1. 教育・研究費	円	100.0	100.0
2. 施設費	円	100.0	100.0
3. 人件費	円	100.0	100.0
4. 雑費	円	100.0	100.0
5. 委託費	円	100.0	100.0
6. 雑収入	円	100.0	100.0
7. 雑支出	円	100.0	100.0
8. 雑当金	円	100.0	100.0
9. 雑負債	円	100.0	100.0
10. 雑資産	円	100.0	100.0
11. 雑負債	円	100.0	100.0
12. 雑資産	円	100.0	100.0
13. 雑負債	円	100.0	100.0
14. 雑資産	円	100.0	100.0
15. 雑負債	円	100.0	100.0
16. 雑資産	円	100.0	100.0
17. 雑負債	円	100.0	100.0
18. 雑資産	円	100.0	100.0
19. 雑負債	円	100.0	100.0
20. 雑資産	円	100.0	100.0
21. 雑負債	円	100.0	100.0
22. 雑資産	円	100.0	100.0
23. 雑負債	円	100.0	100.0
24. 雑資産	円	100.0	100.0
25. 雑負債	円	100.0	100.0
26. 雑資産	円	100.0	100.0
27. 雑負債	円	100.0	100.0
28. 雑資産	円	100.0	100.0
29. 雑負債	円	100.0	100.0
30. 雑資産	円	100.0	100.0
31. 雑負債	円	100.0	100.0
32. 雑資産	円	100.0	100.0
33. 雑負債	円	100.0	100.0
34. 雑資産	円	100.0	100.0
35. 雑負債	円	100.0	100.0
36. 雑資産	円	100.0	100.0
37. 雑負債	円	100.0	100.0
38. 雑資産	円	100.0	100.0
39. 雑負債	円	100.0	100.0
40. 雑資産	円	100.0	100.0
41. 雑負債	円	100.0	100.0
42. 雑資産	円	100.0	100.0
43. 雑負債	円	100.0	100.0
44. 雑資産	円	100.0	100.0
45. 雑負債	円	100.0	100.0
46. 雑資産	円	100.0	100.0
47. 雑負債	円	100.0	100.0
48. 雑資産	円	100.0	100.0
49. 雑負債	円	100.0	100.0
50. 雑資産	円	100.0	100.0
51. 雑負債	円	100.0	100.0
52. 雑資産	円	100.0	100.0
53. 雑負債	円	100.0	100.0
54. 雑資産	円	100.0	100.0
55. 雑負債	円	100.0	100.0
56. 雑資産	円	100.0	100.0
57. 雑負債	円	100.0	100.0
58. 雑資産	円	100.0	100.0
59. 雑負債	円	100.0	100.0
60. 雑資産	円	100.0	100.0
61. 雑負債	円	100.0	100.0
62. 雑資産	円	100.0	100.0
63. 雑負債	円	100.0	100.0
64. 雑資産	円	100.0	100.0
65. 雑負債	円	100.0	100.0
66. 雑資産	円	100.0	100.0
67. 雑負債	円	100.0	100.0
68. 雑資産	円	100.0	100.0
69. 雑負債	円	100.0	100.0
70. 雑資産	円	100.0	100.0
71. 雑負債	円	100.0	100.0
72. 雑資産	円	100.0	100.0
73. 雑負債	円	100.0	100.0
74. 雑資産	円	100.0	100.0
75. 雑負債	円	100.0	100.0
76. 雑資産	円	100.0	100.0
77. 雑負債	円	100.0	100.0
78. 雑資産	円	100.0	100.0
79. 雑負債	円	100.0	100.0
80. 雑資産	円	100.0	100.0
81. 雑負債	円	100.0	100.0
82. 雑資産	円	100.0	100.0
83. 雑負債	円	100.0	100.0
84. 雑資産	円	100.0	100.

単位施策の構成

項目	内容	備考
10-1 10-1-1 10-1-2 10-1-3 10-1-4 10-1-5 10-1-6 10-1-7 10-1-8 10-1-9 10-1-10 10-1-11 10-1-12 10-1-13 10-1-14 10-1-15 10-1-16 10-1-17 10-1-18 10-1-19 10-1-20 10-1-21 10-1-22 10-1-23 10-1-24 10-1-25 10-1-26 10-1-27 10-1-28 10-1-29 10-1-30 10-1-31 10-1-32 10-1-33 10-1-34 10-1-35 10-1-36 10-1-37 10-1-38 10-1-39 10-1-40 10-1-41 10-1-42 10-1-43 10-1-44 10-1-45 10-1-46 10-1-47 10-1-48 10-1-49 10-1-50 10-1-51 10-1-52 10-1-53 10-1-54 10-1-55 10-1-56 10-1-57 10-1-58 10-1-59 10-1-60 10-1-61 10-1-62 10-1-63 10-1-64 10-1-65 10-1-66 10-1-67 10-1-68 10-1-69 10-1-70 10-1-71 10-1-72 10-1-73 10-1-74 10-1-75 10-1-76 10-1-77 10-1-78 10-1-79 10-1-80 10-1-81 10-1-82 10-1-83 10-1-84 10-1-85 10-1-86 10-1-87 10-1-88 10-1-89 10-1-90 10-1-91 10-1-92 10-1-93 10-1-94 10-1-95 10-1-96 10-1-97 10-1-98 10-1-99 10-1-100 10-1-101 10-1-102 10-1-103 10-1-104 10-1-105 10-1-106 10-1-107 10-1-108 10-1-109 10-1-110 10-1-111 10-1-112 10-1-113 10-1-114 10-1-115 10-1-116 10-1-117 10-1-118 10-1-119 10-1-120 10-1-121 10-1-122 10-1-123 10-1-124 10-1-125 10-1-126 10-1-127 10-1-128 10-1-129 10-1-130 10-1-131 10-1-132 10-1-133 10-1-134 10-1-135 10-1-136 10-1-137 10-1-138 10-1-139 10-1-140 10-1-141 10-1-142 10-1-143 10-1-144 10-1-145 10-1-146 10-1-147 10-1-148 10-1-149 10-1-150 10-1-151 10-1-152 10-1-153 10-1-154 10-1-155 10-1-156 10-1-157 10-1-158 10-1-159 10-1-160 10-1-161 10-1-162 10-1-163 10-1-164 10-1-165 10-1-166 10-1-167 10-1-168 10-1-169 10-1-170 10-1-171 10-1-172 10-1-173 10-1-174 10-1-175 10-1-176 10-1-177 10-1-178 10-1-179 10-1-180 10-1-181 10-1-182 10-1-183 10-1-184 10-1-185 10-1-186 10-1-187 10-1-188 10-1-189 10-1-190 10-1-191 10-1-192 10-1-193 10-1-194 10-1-195 10-1-196 10-1-197 10-1-198 10-1-199 10-1-200 10-1-201 10-1-202 10-1-203 10-1-204 10-1-205 10-1-206 10-1-207 10-1-208 10-1-209 10-1-210 10-1-211 10-1-212 10-1-213 10-1-214 10-1-215 10-1-216 10-1-217 10-1-218 10-1-219 10-1-220 10-1-221 10-1-222 10-1-223 10-1-224 10-1-225 10-1-226 10-1-227 10-1-228 10-1-229 10-1-230 10-1-231 10-1-232 10-1-233 10-1-234 10-1-235 10-1-236 10-1-237 10-1-238 10-1-239 10-1-240 10-1-241 10-1-242 10-1-243 10-1-244 10-1-245 10-1-246 10-1-247 10-1-248 10-1-249 10-1-250 10-1-251 10-1-252 10-1-253 10-1-254 10-1-255 10-1-256 10-1-257 10-1-258 10-1-259 10-1-260 10-1-261 10-1-262 10-1-263 10-1-264 10-1-265 10-1-266 10-1-267 10-1-268 10-1-269 10-1-270 10-1-271 10-1-272 10-1-273 10-1-274 10-1-275 10-1-276 10-1-277 10-1-278 10-1-279 10-1-280 10-1-281 10-1-282 10-1-283 10-1-284 10-1-285 10-1-286 10-1-287 10-1-288 10-1-289 10-1-290 10-1-291 10-1-292 10-1-293 10-1-294 10-1-295 10-1-296 10-1-297 10-1-298 10-1-299 10-1-300 10-1-301 10-1-302 10-1-303 10-1-304 10-1-305 10-1-306 10-1-307 10-1-308 10-1-309 10-1-310 10-1-311 10-1-312 10-1-313 10-1-314 10-1-315 10-1-316 10-1-317 10-1-318 10-1-319 10-1-320 10-1-321 10-1-322 10-1-323 10-1-324 10-1-325 10-1-326 10-1-327 10-1-328 10-1-329 10-1-330 10-1-331 10-1-332 10-1-333 10-1-334 10-1-335 10-1-336 10-1-337 10-1-338 10-1-339 10-1-340 10-1-341 10-1-342 10-1-343 10-1-344 10-1-345 10-1-346 10-1-347 10-1-348 10-1-349 10-1-350 10-1-351 10-1-352 10-1-353 10-1-354 10-1-355 10-1-356 10-1-357 10-1-358 10-1-359 10-1-360 10-1-361 10-1-362 10-1-363 10-1-364 10-1-365 10-1-366 10-1-367 10-1-368 10-1-369 10-1-370 10-1-371 10-1-372 10-1-373 10-1-374 10-1-375 10-1-376 10-1-377 10-1-378 10-1-379 10-1-380 10-1-381 10-1-382 10-1-383 10-1-384 10-1-385 10-1-386 10-1-387 10-1-388 10-1-389 10-1-390 10-1-391 10-1-392 10-1-393 10-1-394 10-1-395 10-1-396 10-1-397 10-1-398 10-1-399 10-1-400 10-1-401 10-1-402 10-1-403 10-1-404 10-1-405 10-1-406 10-1-407 10-1-408 10-1-409 10-1-410 10-1-411 10-1-412 10-1-413 10-1-414 10-1-415 10-1-416 10-1-417 10-1-418 10-1-419 10-1-420 10-1-421 10-1-422 10-1-423 10-1-424 10-1-425 10-1-426 10-1-427 10-1-428 10-1-429 10-1-430 10-1-431 10-1-432 10-1-433 10-1-434 10-1-435 10-1-436 10-1-437 10-1-438 10-1-439 10-1-440 10-1-441 10-1-442 10-1-443 10-1-444 10-1-445 10-1-446 10-1-447 10-1-448 10-1-449 10-1-450 10-1-451 10-1-452 10-1-453 10-1-454 10-1-455 10-1-456 10-1-457 10-1-458 10-1-459 10-1-460 10-1-461 10-1-462 10-1-463 10-1-464 10-1-465 10-1-466 10-1-467 10-1-468 10-1-469 10-1-470 10-1-471 10-1-472 10-1-473 10-1-474 10-1-475 10-1-476 10-1-477 10-1-478 10-1-479 10-1-480 10-1-481 10-1-482 10-1-483 10-1-484 10-1-485 10-1-486 10-1-487 10-1-488 10-1-489 10-1-490 10-1-491 10-1-492 10-1-493 10-1-494 10-1-495 10-1-496 10-1-497 10-1-498 10-1-499 10-1-500 10-1-501 10-1-502 10-1-503 10-1-504 10-1-505 10-1-506 10-1-507 10-1-508 10-1-509 10-1-510 10-1-511 10-1-512 10-1-513 10-1-514 10-1-515 10-1-516 10-1-517 10-1-518 10-1-519 10-1-520 10-1-521 10-1-522 10-1-523 10-1-524 10-1-525 10-1-526 10-1-527 10-1-528 10-1-529 10-1-530 10-1-531 10-1-532 10-1-533 10-1-534 10-1-535 10-1-536 10-1-537 10-1-538 10-1-539 10-1-540 10-1-541 10-1-542 10-1-543 10-1-544 10-1-545 10-1-546 10-1-547 10-1-548 10-1-549 10-1-550 10-1-551 10-1-552 10-1-553 10-1-554 10-1-555 10-1-556 10-1-557 10-1-558 10-1-559 10-1-560 10-1-561 10-1-562 10-1-563 10-1-564 10-1-565 10-1-566 10-1-567 10-1-568 10-1-569 10-1-570 10-1-571 10-1-572 10-1-573 10-1-574 10-1-575 10-1-576 10-1-577 10-1-578 10-1-579 10-1-580 10-1-581 10-1-582 10-1-583 10-1-584 10-1-585 10-1-586 10-1-587 10-1-588 10-1-589 10-1-590 10-1-591 10-1-592 10-1-593 10-1-594 10-1-595 10-1-596 10-1-597 10-1-598 10-1-599 10-1-600 10-1-601 10-1-602 10-1-603 10-1-604 10-1-605 10-1-606 10-1-607 10-1-608 10-1-609 10-1-610 10-1-611 10-1-612 10-1-613 10-1-614 10-1-615 10-1-616 10-1-617 10-1-618 10-1-619 10-1-620 10-1-621 10-1-622 10-1-623 10-1-624 10-1-625 10-1-626 10-1-627 10-1-628 10-1-629 10-1-630 10-1-631 10-1-632 10-1-633 10-1-634 10-1-635 10-1-636 10-1-637 10-1-638 10-1-639 10-1-640 10-1-641 10-1-642 10-1-643 10-1-644 10-1-645 10-1-646 10-1-647 10-1-648 10-1-649 10-1-650 10-1-651 10-1-652 10-1-653 10-1-654 10-1-655 10-1-656 10-1-657 10-1-658 10-1-659 10-1-660 10-1-661 10-1-662 10-1-663 10-1-664 10-1-665 10-1-666 10-1-667 10-1-668 10-1-669 10-1-670 10-1-671 10-1-672 10-1-673 10-1-674 10-1-675 10-1-676 10-1-677 10-1-678 10-1-679 10-1-680 10-1-681 10-1-682 10-1-683 10-1-684 10-1-685 10-1-686 10-1-687 10-1-688 10-1-689 10-1-690 10-1-691 10-1-692 10-1-693 10-1-694 10-1-695 10-1-696 10-1-697 10-1-698 10-1-699 10-1-700 10-1-701 10-1-702 10-1-703 10-1-704 10-1-705 10-1-706 10-1-707 10-1-708 10-1-709 10-1-710 10-1-711 10-1-712 10-1-713 10-1-714 10-1-715 10-1-716 10-1-717 10-1-718 10-1-719 10-1-720 10-1-721 10-1-722 10-1-723 10-1-724 10-1-725 10-1-726 10-1-727 10-1-728 10-1-729 10-1-730 10-1-731 10-1-732 10-1-733 10-1-734 10-1-735 10-1-736 10-1-737 10-1-738 10-1-739 10-1-740 10-1-741 10-1-742 10-1-743 10-1-744 10-1-745 10-1-746 10-1-747 10-1-748 10-1-749 10-1-750 10-1-751 10-1-752 10-1-753 10-1-754 10-1-755 10-1-756 10-1-757 10-1-758 10-1-759 10-1-760 10-1-761 10-1-762 10-1-763 10-1-764 10-1-765 10-1-766 10-1-767 10-1-768 10-1-769 10-1-770 10-1-771 10-1-772 10-1-773 10-1-774 10-1-775 10-1-776 10-1-777 10-1-778 10-1-779 10-1-780 10-1-781 10-1-782 10-1-783 10-1-784 10-1-785 10-1-786 10-1-787 10-1-788 10-1-789 10-1-790 10-1-791 10-1-792 10-1-793 10-1-794 10-1-795 10-1-796 10-1-797 10-1-798 10-1-799 10-1-800 10-1-801 10-1-802 10-1-803 10-1-804 10-1-805 10-1-806 10-1-807 10-1-808 10-1-809 10-1-810 10-1-811 10-1-812 10-1-813 10-1-814 10-1-815 10-1-816 10-1-817 10-1-818 10-1-819 10-1-820 10-1-821 10-1-822 10-1-823 10-1-824 10-1-825 10-1-826 10-1-827 10-1-828 10-1-829 10-1-830 10-1-831 10-1-832 10-1-833 10-1-834 10-1-835 10-1-836 10-1-837 10-1-838 10-1-839 10-1-840 10-1-841 10-1-842 10-1-843 10-1-844 10-1-845 10-1-846 10-1-847 10-1-848 10-1-849 10-1-850 10-1-851 10-1-852 10-1-853 10-1-854 10-1-855 10-1-856 10-1-857 10-1-858 10-1-859 10-1-860 10-1-861 10-1-862 10-1-863 10-1-864 10-1-865 10-1-866 10-1-867 10-1-868 10-1-869 10-1-870 10-1-871 10-1-872 10-1-873 10-1-874 10-1-875 10-1-876 10-1-877 10-1-878 10-1-879 10-1-880 10-1-881 10-1-882 10-1-883 10-1-884 10-1-885 10-1-886 10-1-887 10-1-888 10-1-889 10-1-890 10-1-891 10-1-892 10-1-893 10-1-894 10-1-895 10-1-896 10-1-897 10-1-898 10-1-899 10-1-900 10-1-901 10-1-902 10-1-903 10-1-904 10-1-905 10-1-906 10-1-907 10-1-908 10-1-909 10-1-910 10-1-911 10-1-912 10-1-913 10-1-914 10-1-915 10-1-916 10-1-917 10-1-918 10-1-919 10-1-920 10-1-921 10-1-922 10-1-923 10-1-924 10-1-925 10-1-926 10-1-927 10-1-928 10-1-929 10-1-930 10-1-931 10-1-932 10-1-933 10-1-934 10-1-935 10-1-936 10-1-937 10-1-938 10-1-939 10-1-940 10-1-941 10-1-942 10-1-943 10-1-944 10-1-945 10-1-946 10-1-947 10-1-948 10-1-949 10-1-950 10-1-951 10-1-952 10-1-953 10-1-954 10-1-955 10-1-956 10-1-957 10-1-958 10-1-959 10-1-960 10-1-961 10-1-962 10-1-963 10-1-964 10-1-965 10-1-966 10-1-967 10-1-968 10-1-969 10-1-970 10-1-971 10-1-972 10-1-973 10-1-974 10-1-975 10-1-976 10-1-977 10-1-978 10-1-979 10-1-980 10-1-981 10-1-982 10-1-983 10-1-984 10-1-985 10-1-986 10-1-987 10-1-988 10-1-989 10-1-990 10-1-991 10-1-992 10-1-993 10-1-994 10-1-995 10-1-996 10-1-997 10-1-998 10-1-999 10-1-1000 10-1-1001 10-1-1002 10-1-1003 10-1-1004 10-1-1005 10-1-1006 10-1-1007 10-1-1008 10-1-1009 10-1-1010 10-1-1011 10-1-1012 10-1-1013 10-1-1014 10-1-1015 10-1-1016 10-1-1017 10-1-1018 10-1-1019 10-1-1020 10-1-1021 10-1-1022 10-1-1023 10-1-1024 10-1-1025 10-1-1026 10-1-1027 10-1-1028 10-1-1029 10-1-1030 10-1-1031 10-1-1032 10-1-1033 10-1-1034 10-1-1035 10-1-1036 10-1-1037 10-1-1038 10-1-1039 10-1-1040 10-1-1041 10-1-1042 10-1-1043 10-1-1044 10-1-1045 10-1-1046 10-1-1047 10-1-1048 10-1-1049 10-1-1050 10-1-1051 10-1-1052 10-1-1053 10-1-1054 10-1-1055 10-1-1056 10-1-1057 10-1-1058 10-1-1059 10-1-1060 10-1-1061 10-1-1062 10-1-1063 10-1-1064 10-1-1065 10-1-1066 10-1-1067 10-1-1068 10-1-1069 10-1-1070 10-1-1071 10-1-1072 10-1-1073 10-1-1074 10-1-1075 10-1-1076 10-1-1077 10-1-1078 10-1-1079 10-1-1080 10-1-1081 10-1-1082 10-1-1083 10-1-1084 10-1-1085 10-1-1086 10-1-1087 10-1-1088 10-1-1089 10-1-1090 10-1-1091 10-1-1092 10-1-1093 10-1-1094 10-1-1095 10-1-1096 10-1-1097 10-1-1098 10-1-1099 10-1-1100 10-1-1101 10-1-1102 10-1-1103 10-1-1104 10-1-1105 10-1-1106 10-1-1107 10-1-1108 10-1-1109 10-1-1110 10-1-1111 10-1-1112 10-1-1113 10-1-1114 10-1-1115 10-1-1116 10-1-1117 10-1-1118 10-1-1119 10-1-1120 10-1-1121 10-1-1122 10-1-1123 10-1-1124 10-1-1125 10-1-1126 10-1-1127 10-1-1128 10-1-1129 10-1-1130 10-1-1131 10-1-1132 10-1-1133 10-1-1134 10-1-1135 10-1-1136 10-1-1137 10-1-1138 10-1-1139 10-1-1140 10-1-1141 10-1-1142 10-1-1143 10-1-1144 10-1-1145 10-1-1146 10-1-1147 10-1-1148 10-1-1149 10-1-1150 10-1-1151 10-1-1152 10-1-1153 10-1-1154 10-1-1155 10-1-1156 10-1-1157 10-1-1158 10-1-1159 10-1-1160 10-1-1161 10-1-1162 10-1-1163 10-1-1164 10-1-1165 10-1-1166 10-1-1167 10-1-1168 10-1-1169 10-1-1170 10-1-1171 10-1-1172 10-1-1173 10-1-1174 10-1-1175 10-1-1176 10-1-1177 10-1-1178 10-1-1179 10-1-1180 10-1-1181 10-1-1182 10-1-1183 10-1-1184 10-1-1185 10-1-1186 10-1-1187 10-1-1188 10-1-1189 10-1-1190 10-1-1191 10-1-1192 10-1-1193 10-1-1194 10-1-1195 10-1-1196 10-1-1197 10-1-1198 10-1-1199 10-1-1200 10-1-1201 10-1-1202 10-1-1203 10-1-1204 10-1-1205 10-1-1206 10-1-1207 10-1-1208 10-1-1209 10-1-1210 10-1-1211 10-1-1212 10-1-1213 10-1-1214 10-1-1215 10-1-1216 10-1-1217 10-1-1218 10-1-1219 10-1-1220 10-1-1221 10-1-1222 10-1-1223 10-1-1224 10-1-1225 10-1-1226 10-1-1227 10-1-1228 10-1-1229 10-1-1230 10-1-1231 10-1-1232 10-1-1233 10-1-1234 10-1-1235 10-1-1236 10-1-1237 10-1-1238 10-1-1239 10-1-1240 10-1-1241 10-1-1242 10-1-1243 10-1-1244 10-1-1245 10-1-1246 10-1-1247 10-1-1248 10-1-1249 10-1-1250 10-1-1251 10-1-1252 10-1-1253 10-1-1254 10-1-1255 10-1-1256 10-1-1257 10-1-1258 10-1-1259 10-1-1260 10-1-1261 10-1-1262 10-1-1263 10-1-1264 10-1-1265 10-1-1266 10-1-1267 10-1-1268 10-1-1269 10-1-1270 10-1-1271 10-1-1272 10-1-1273 10-1-1274 10-1-1275 10-1-1276 10-1-1277 10-1-1278 10-1-1279 10-1-1280 10-1-1281 10-1-1282 10-1-1283 10-1-1284 10-1-1285 10-1-1286 10-1-1287 10-1-1288 10-1-1289 10-1-1290 10-1-1291 10-1-1292 10-1-1293 10-1-1294 10-1-1295 10-1-1296 10-1-1297 10-1-1298 10-1-1299 10-1-1300 10-1-1301 10-1-1302 10-		

② 東海市都市計画マスタープラン

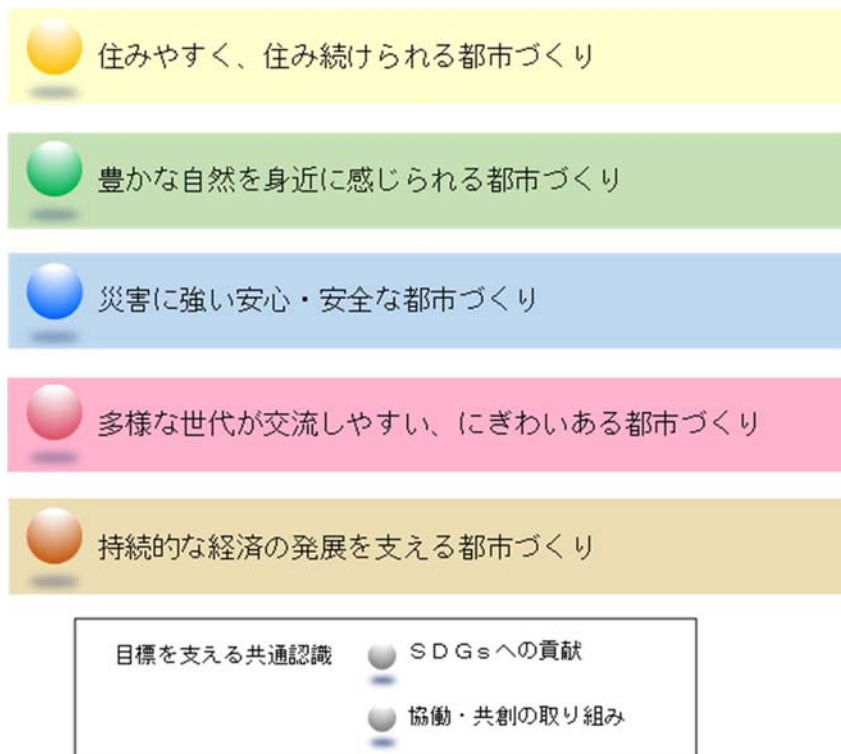
計画期間：2024 年（令和 6 年度）～2033 年度（令和 15 年度）

策定中(R5 年 9 月時点)

i. 都市づくりの理念と目標

東海市都市計画マスタープランでは、都市づくりの理念を「ともにつながり 笑顔と希望あふれるまち とうかい」とし、都市づくりの目標を下図の 5 つの項目を定めています。

図：東海市都市計画マスタープラン 全体構想

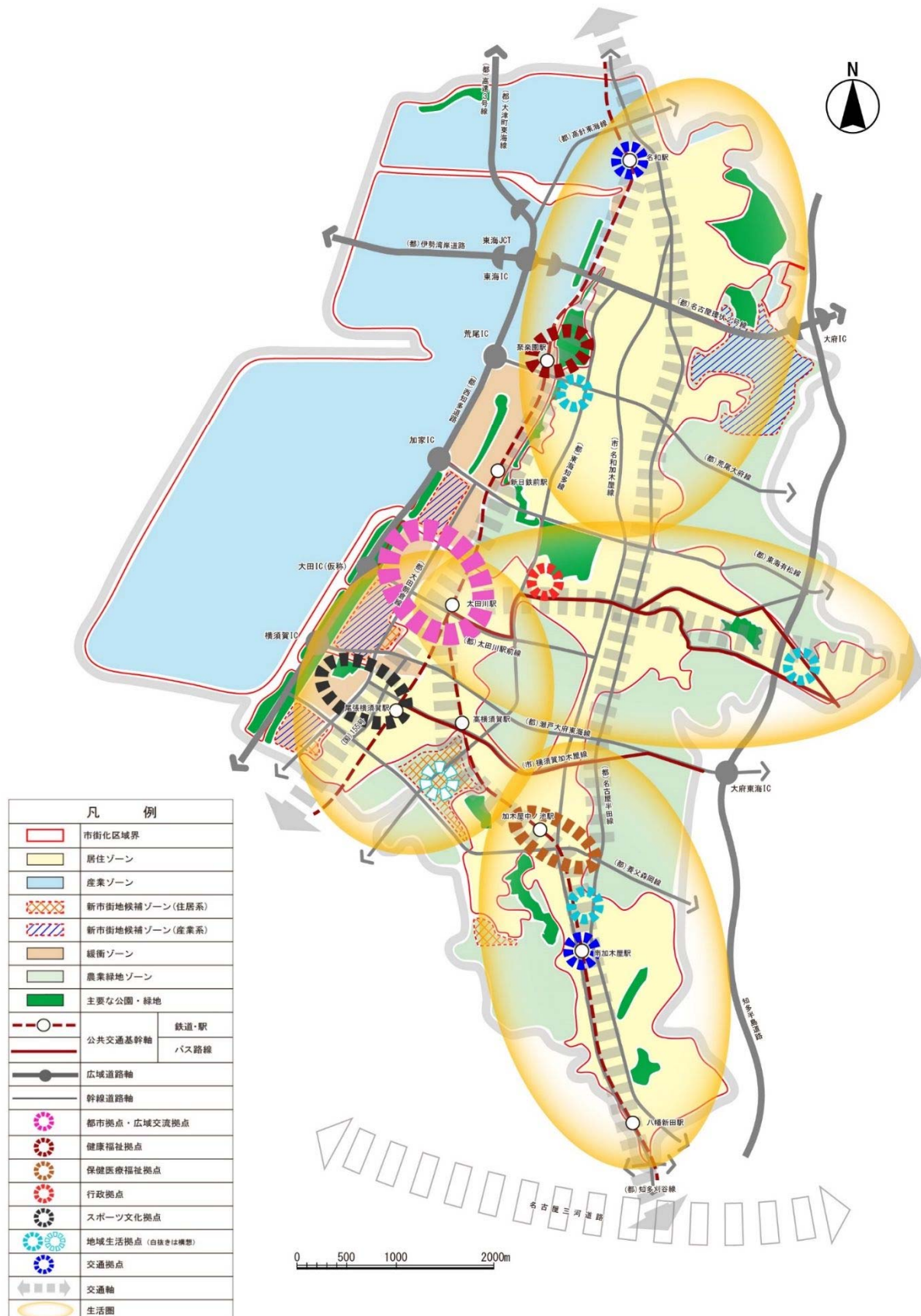


ii. 都市整備の方針

都市づくりの目標達成と理念を実現するため、都市整備の方針における公共交通に関連する項目として、鉄道、バス、タクシー等の全ての公共交通における利便性の向上や充実、新しい移動手段等の取り組みも視野に、市内交通施設などの都市施設の整備方針を掲げています。

将来都市構造においては、下図のとおり「拠点」「土地利用の構成（ゾーニング）」「交通体系の骨格」を用いて目指すべき姿を表現しています。

図：将来都市構造図



③ 東海市立地適正化計画

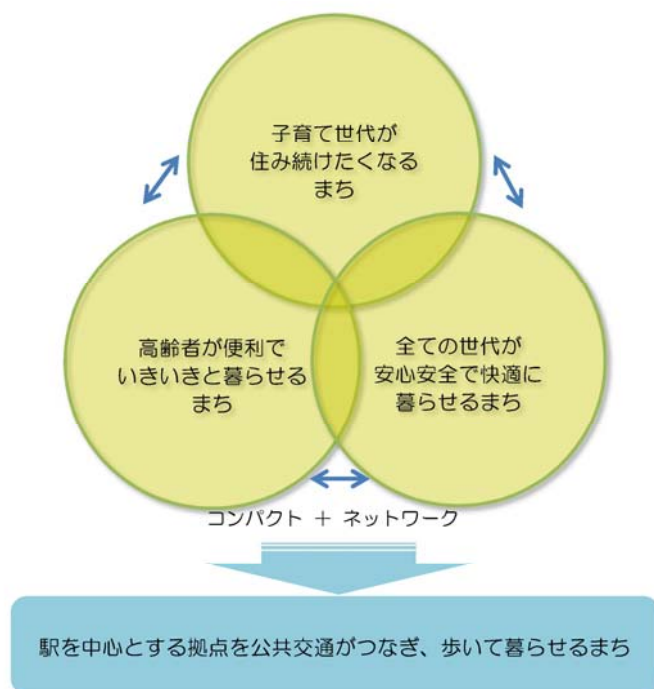
計画期間：2022 年（令和 4 年度）～2041 年（令和 23 年度）

一部改訂

i. 本市の目指す都市の姿

東海市立地適正化計画では、目指す都市の姿を「子育て世代が住み続けたいまち」「高齢者が便利でいきいきと暮らせるまち」「全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち」としています。

図：本市が目指す都市の姿



ii. 居住誘導区域の誘導施策等の設定

公共交通に関連する項目として、居住誘導を進めるための誘導施策を以下の通り設定しています。

誘導施策等

●公共交通の利便性向上

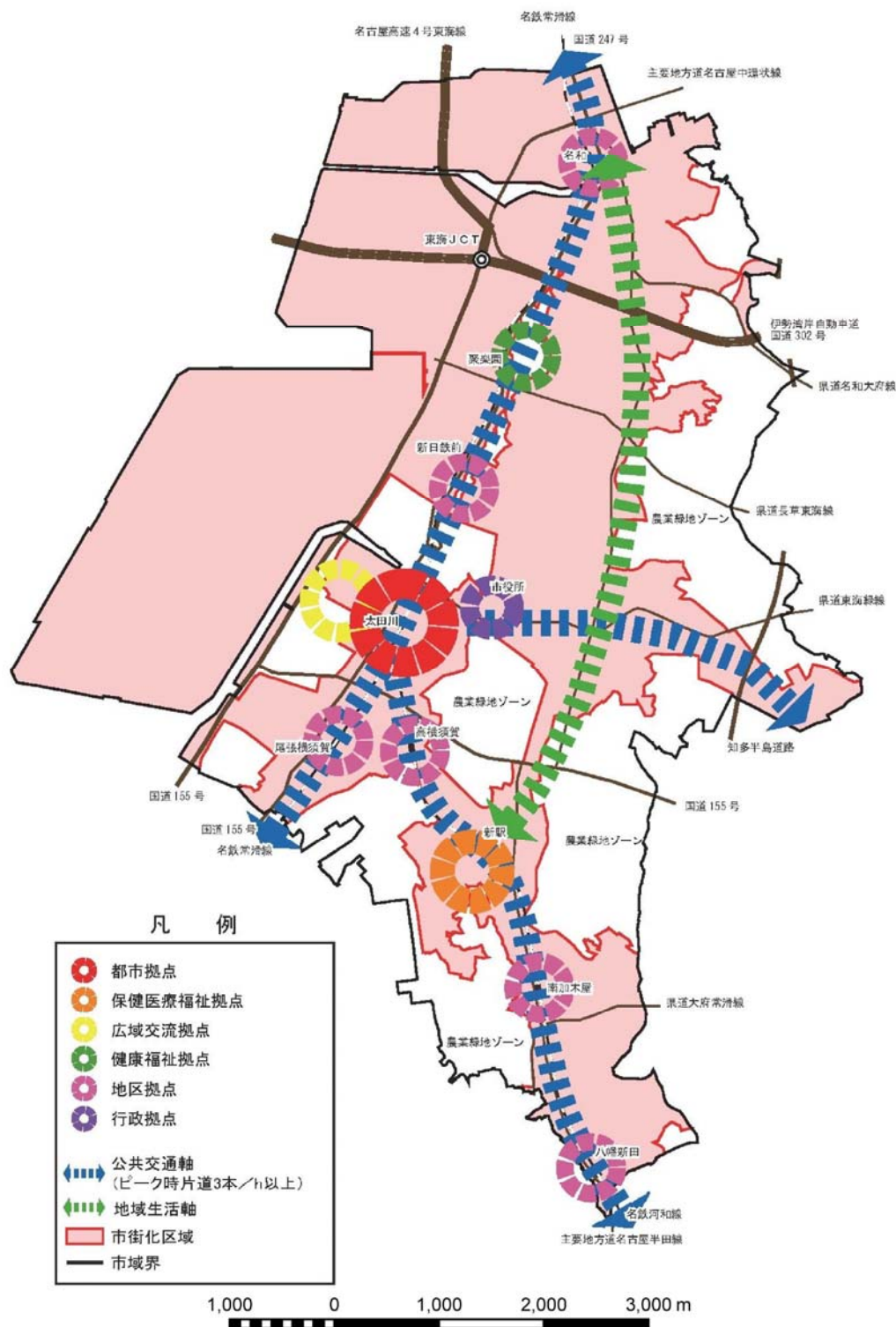
- ・新駅周辺での都市基盤整備
（新駅整備、駅前広場、連絡通路の整備等）
- ・既存駅における、公共交通の利便性向上のための施策
（駅やバス停の乗り換え機能強化、バリアフリー化の促進、アクセス路の整備、駅前広場の整備等）

●住みよいまちづくりの推進

- ・既存のインフラ施設を活用したまちづくりの検討
（既存の生活サービス施設の維持・充実による生活利便性の確保、公共施設の再編や福祉施策との連携に応じた施設の配置調整等）

都市づくりの基本的な考え方の中で、鉄道沿線の拠点を公共交通軸で接続するとともに、(都)名古屋半田線を関連付けた地域生活軸で接続する都市の骨格構造を定めています。

図：都市の骨格構造



④ 東海市総合交通戦略

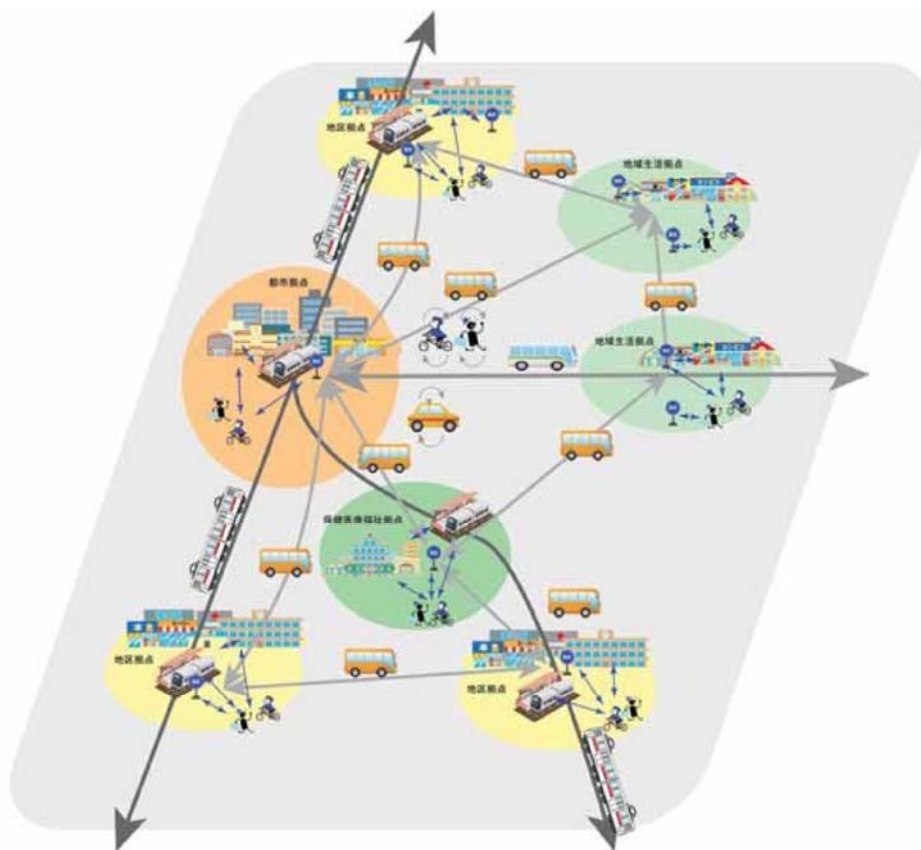
計画期間：2021 年（令和 3 年度）～2034 年（令和 16 年度）

一部改訂

i. 将来都市像

東海市総合交通戦略では、将来都市像を「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」とし、実現に向け実施計画では戦略目標を以下のとおり定めています。

図：将来都市像のイメージ



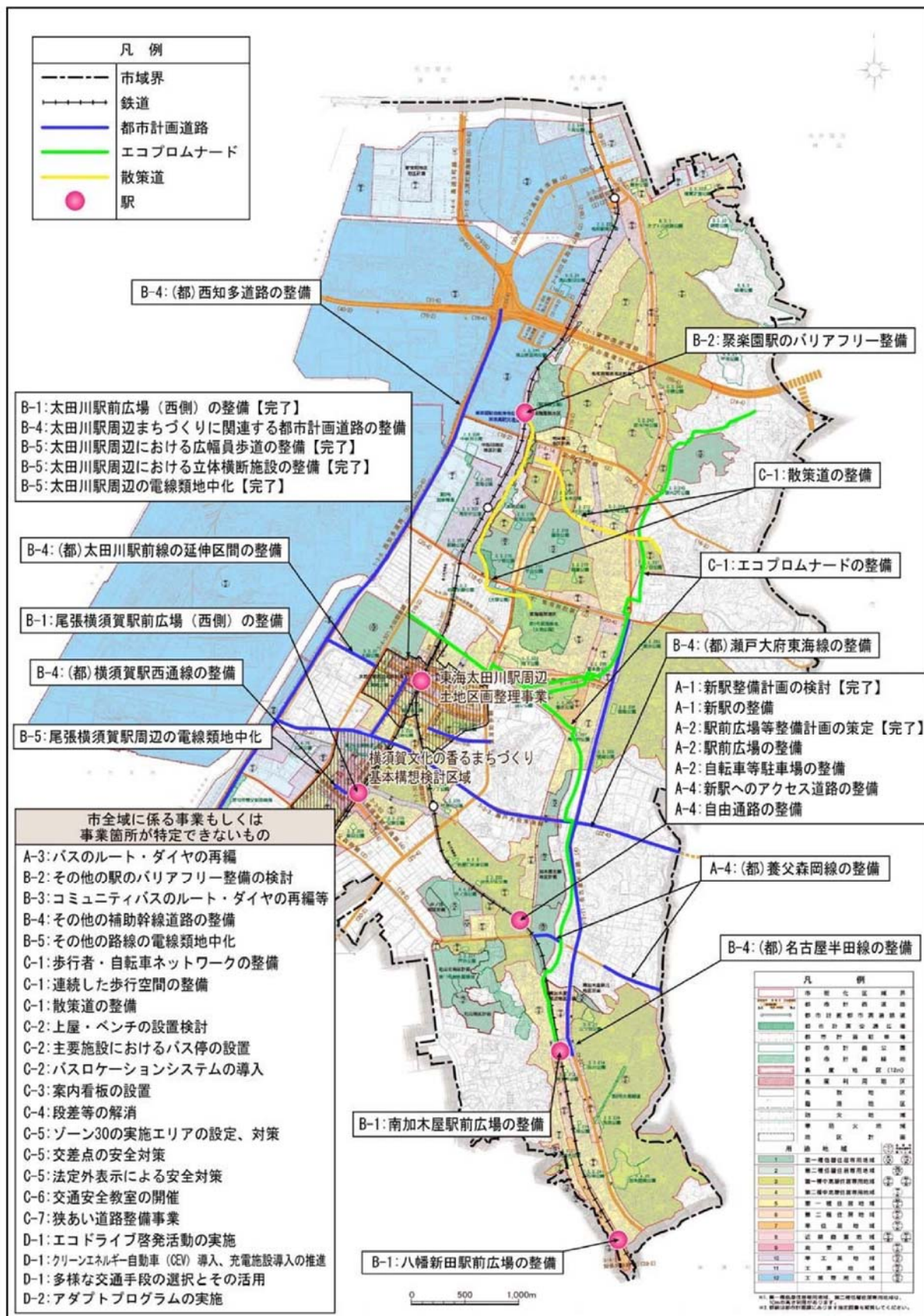
図：戦略目標

（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

（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

東海市総合交通戦略では、実施計画の戦略目標別の事業を下図のとおり定めています。

図：実施事業位置図

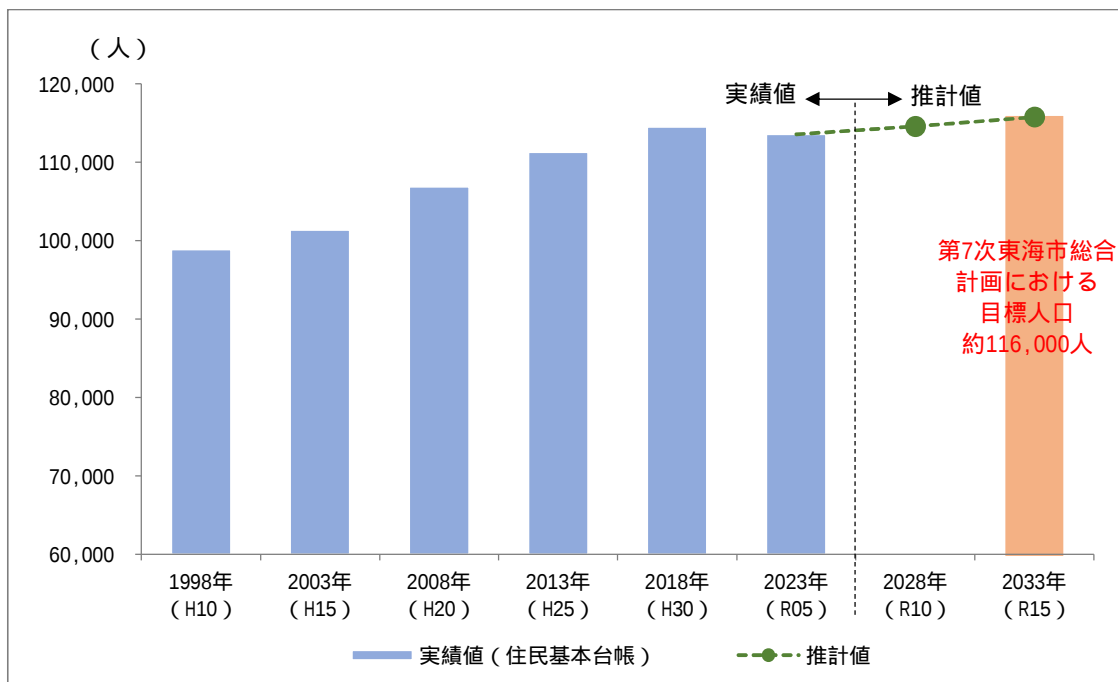


(2) 東海市の概況整理

① 人口推移

東海市の将来人口予測では、今後増加することが見込まれており、第7次東海市総合計画における目標人口は、約11万6千人となっています。

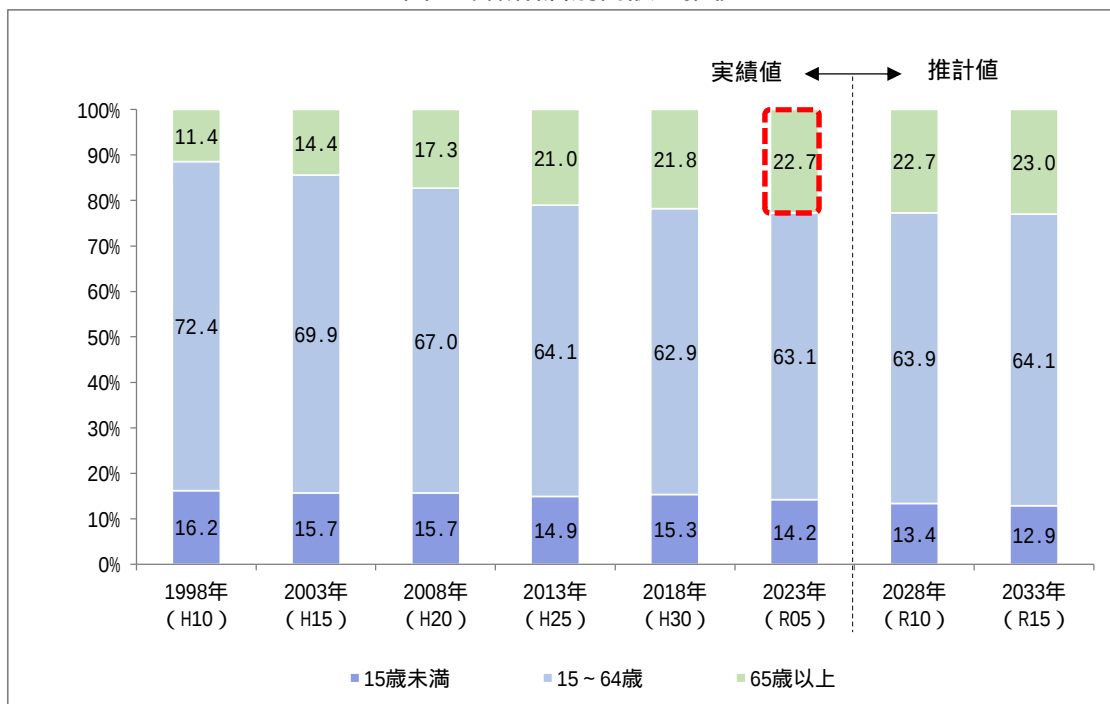
図：人口の推移



資料：東海市住民基本台帳、住民基本台帳による将来人口推計結果

高齢化率（65歳以上人口の割合）は、2023年時点で22.7%となっており、今後も後期高齢者の増加が見込まれています。

図：年齢階層別内訳の推移



資料：東海市住民基本台帳、住民基本台帳による将来人口推計結果

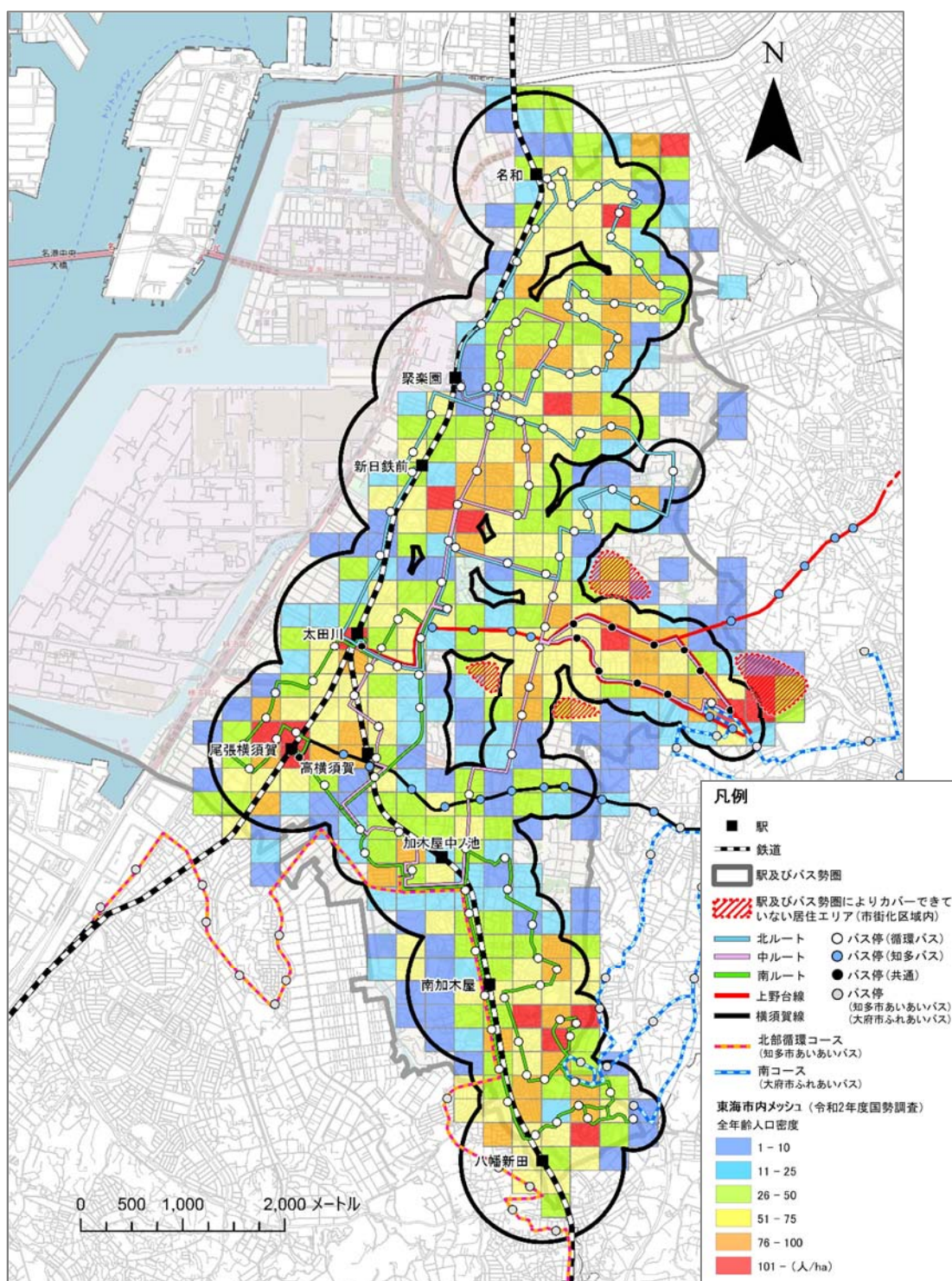
② 人口密度と公共交通のカバー圏域

i. 全年齢

東海市の全年齢人口は、鉄道駅周辺や路線バス沿線、（都）名古屋半田線、県道東海緑線等の主要道路沿道において人口密度が高くなっています。

市内の駅及びバス勢圏により、全年齢人口は 88.1% カバーされているものの、太田川駅の南東部や明倫、船島、富木島の一部地区においてカバーできていない居住エリアが点在します。

図：東海市内全年齢人口の分布と公共交通カバー圏域



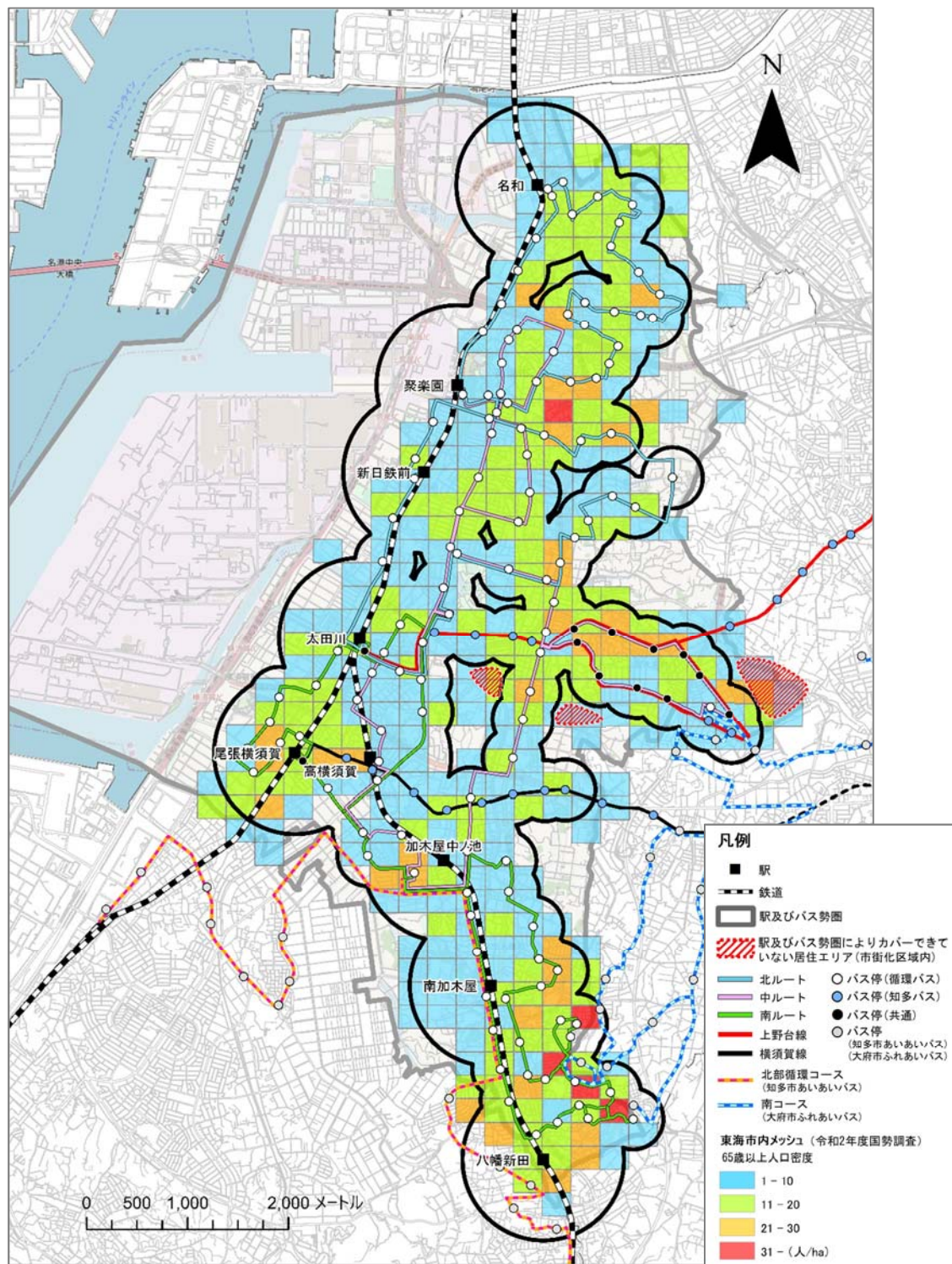
駅及びバス勢圏は、現計画よりそれぞれ徒歩圏として駅を中心とした半径 800m、バス停を中心とした半径 300mとしている

ii. 高齢者（65 歳以上）

65 歳以上の高齢者は、渡内や三ツ池、加木屋南地区に集中しており、駅及びバス勢圏により 87% カバーされています。

全年齢人口の分布と同様に、太田川駅の南東部や船島、富木島の一部地区において市内の駅及びバス勢圏によりカバーできていない居住エリアが点在します。

図：東海市内 65 歳以上人口の分布と公共交通カバー圏域



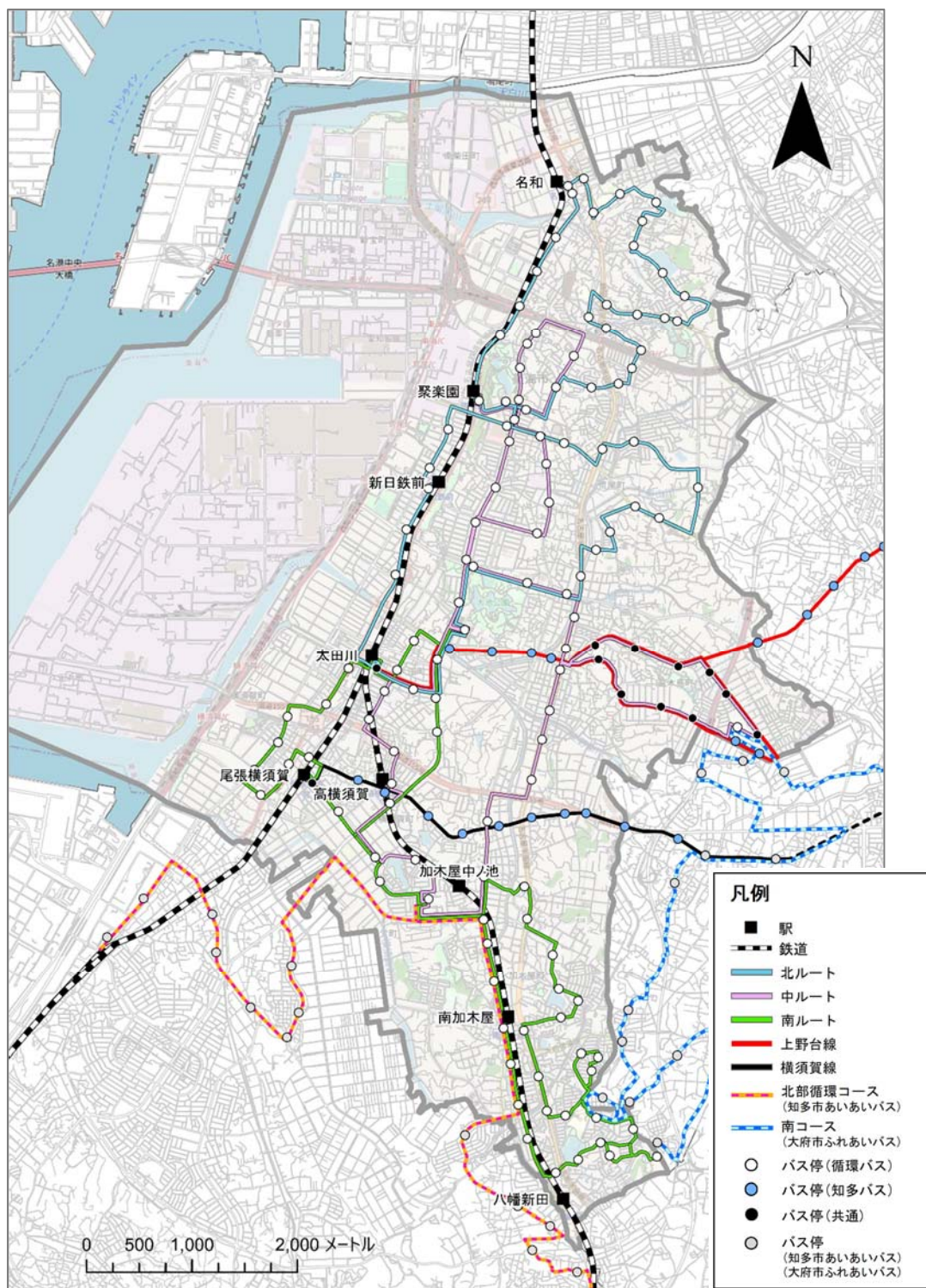
駅及びバス勢圏は、現計画よりそれぞれ徒歩圏として駅を中心とした半径 800m、バス停を中心とした半径 300mとしている

(3) 市内公共交通の整理

市内の鉄道網は、名古屋鉄道の名古屋駅と中部国際空港を連絡する名鉄常滑線、太田川駅と知多半島の南端を連絡する名鉄河和線により、南北の公共交通基幹軸が形成されています。

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、尾張横須賀駅から高横須賀駅を經由しＪＲ大府駅を結ぶ横須賀線の２路線が運行しており、循環バスは２０１２年（平成２４年）３月に補助路線と総合・再編し、２０２０年（令和２年）１０月から朝夕ダイヤが新設され、朝夕時間帯と昼間時間帯でルートを変えて運行しています。

図：東海市公共交通網



① 鉄道

市内には 8 つの駅が設置されており、1 時間あたりの日中の運行本数は、名鉄常滑線と名鉄河和線の分岐駅である太田川駅が上下それぞれ 12 本程度、準急以上が停車する尾張横須賀駅、南加木屋駅及び聚楽園駅は上下それぞれ 6 本、その他の普通列車のみが停車する 4 駅は上下それぞれ 4 本（土休日の名鉄河和線は 2 本）であり、平日の日中は 15 分に 1 本以上の運行本数が確保されています。

表：市内鉄道のサービス水準

		停車列車 (注1)						運行本数 (注2)				始発時刻	終発時刻
		ミナミ	特急	快速急行	急行	準急	普通	平日		土休日			
								上り	下り	上り	下り		
名鉄常滑線	名和						○	72 (4)	70 (4)	70 (4)	69 (4)	5:36	0:04
	聚楽園			△	△	○	○	111 (6)	101 (6)	102 (6)	101 (6)	5:34	0:07
	新日鉄前						○	72 (4)	70 (4)	70 (4)	69 (4)	5:32	0:09
	太田川	△	○	○	○	○	○	218 (12)	109 (6)	214 (12)	109 (6)	5:29	23:50
	尾張横須賀	△	○	○	○	○	○	112 (6)	109 (6)	112 (6)	109 (6)	5:31	23:49
名鉄河和線	太田川		○	○	○	○	○	－ －	140 (8)	－ －	114 (6)	5:49	0:16
	高横須賀						○	59 (4)	65 (4)	44 (2)	44 (2)	5:58	23:55
	南加木屋		△	○	○	○	○	102 (6)	126 (6)	82 (4)	98 (4)	5:41	0:20
	八幡新田						○	59 (4)	65 (4)	44 (2)	44 (2)	6:03	0:00

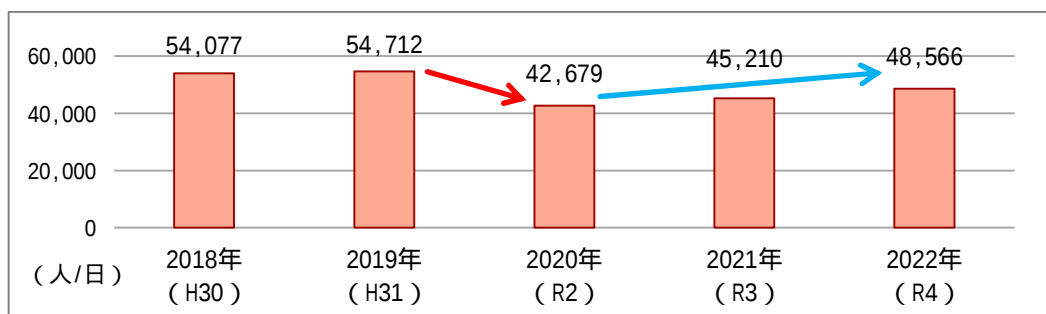
注1：「○」全車停車、「△」一部停車

注2：上段は終日運行本数（単位：本/日）、下段（カッコ内）は 12 時台運行本数（単位：本/時）を示す

名古屋鉄道株式会社 HP より（2023 年（令和 5 年）6 月時点）

市内鉄道駅における 1 日平均利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により 2020 年度（令和 2 年度）に大きく減少しましたが、2021 年度（令和 3 年度）以降回復傾向にあります。

図：鉄道利用者数推移



② バス

路線バスの平日の運行本数は、上野台線の太田川駅発着で 50 本/日、横須賀線の尾張横須賀駅発着で 22 本/日となっています。循環バスの平日の運行本数は、朝夕ダイヤでは各ルート 3 本/日程度、昼間時間帯ダイヤでは各ルート 4 本/日となっています。

運賃は、路線バスは対キロ区間制運賃、循環バスは 1 乗車 100 円の均一運賃（小学生以下、障害者手帳保持者及びその介護人 1 人までは無料）となっています。また、循環バスでは、高齢者循環バス利用促進事業により、東海市に住民票のある 75 歳以上の方は無料となっています。

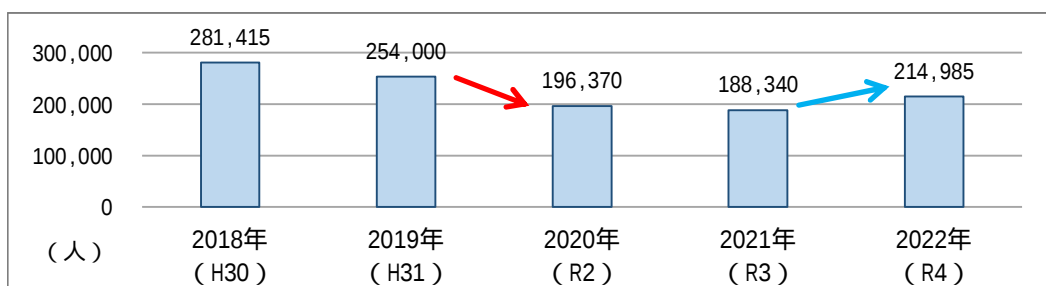
表：市内バスのサービス水準

	路線・運行経路	運行本数（本/日）				市内 停留 所数	備考
		平日		土日祝日			
		上り	下り	上り	下り		
路線バス	上野台線	26	24	22	21	18	
	太田川駅前～上野台～共和駅前	17	17	15	15	12	
	太田川駅前～上野台公園～上野台	5	4	2	1	11	
	太田川駅前～富木島小学校前～上野台	4	3	5	5	12	
	横須賀線	14	15	10	10	9	
	尾張横須賀駅前～加木屋～大府駅前	11	11	7	6	9	
	加木屋～吉川～大府駅前	3	4	3	4	4	
循環バス	北ルート	—	—	—	—	—	
	聚楽園駅前～平地公園～名和駅前	3	3	0	0	23	系統①朝夕
	太田川駅前～東海市役所～聚楽園駅前	3	3	0	0	21	系統②朝夕
	聚楽園駅前～太田川駅前・名和駅前～聚楽園駅前	4	4	4	4	53	系統①・②昼間
	中ルート	—	—	—	—	—	
	尾張横須賀駅前～太田川駅前～聚楽園駅前	3	3	0	0	23	系統③朝夕
	上野台～西知多総合病院～尾張横須賀駅前	3	3	0	0	17	系統④朝夕
	太田川駅前～聚楽園駅前～太田川駅前	4	4	4	4	53	系統③・④昼間
	南ルート	—	—	—	—	—	
	尾張横須賀駅前～西知多総合病院～加木屋デｲｰﾋﾞｾﾝﾀｰ	7	6	0	0	23	系統⑤・⑥朝夕
加木屋デｲｰﾋﾞｾﾝﾀｰ～加木屋デｲｰﾋﾞｾﾝﾀｰ	4	4	4	4	49	系統⑤・⑥昼間	

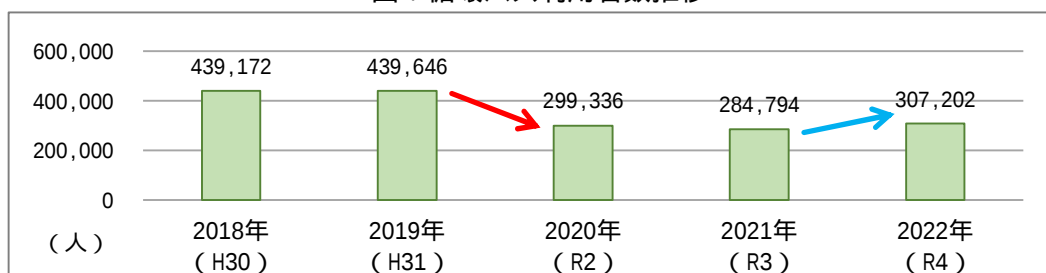
知多乗合株式会社 HP、東海市 HP より（2023 年（令和 5 年 6 月時点））

市内バスの年間利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により 2020 年度（令和 2 年度）に大きく減少しましたが、2022 年度（令和 4 年度）に増加に転じています。

図：路線バス利用者数推移



図：循環バス利用者数推移



③ タクシー

本市及び隣接市に所在するタクシー営業所の保有車両数の合計は 149 台となっており、隣接市を跨いだ周辺都市を含めると 200 台以上となります。

表：東海市及び近隣市の車両台数

所在地		特大	大型	普通	福祉車両	合計
東海市		10	1	138	0	149
(参考)	常滑市	3	0	36	0	39
	半田市	6	0	81	0	87

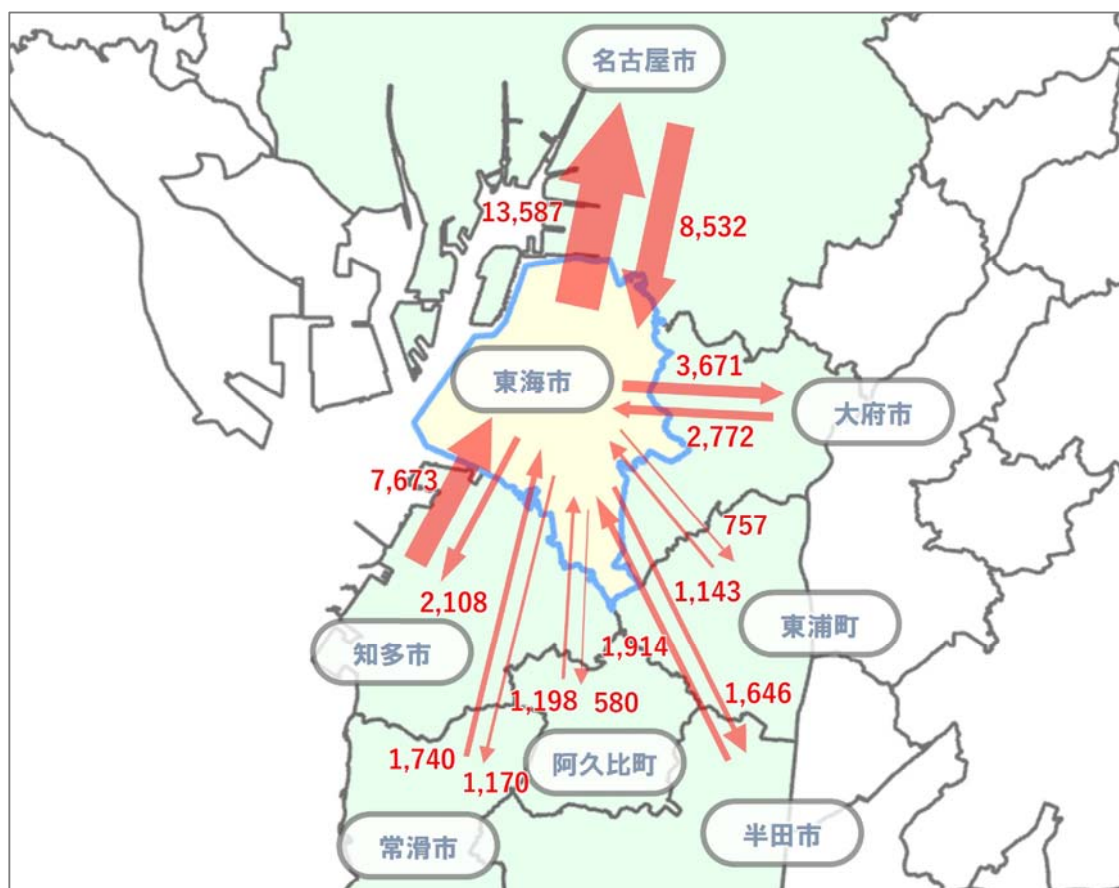
東海市内の営業所に配置されている車両台数

2023 年(令和 5 年)6 月時点

(4) 周辺市町への移動状況

本市の周辺市町への移動状況を通勤・通学流動でみると、名古屋市が最も多く、次いで知多市、大府市への流動が目立っています。

図：東海市と近隣市町との通勤通学流動



資料：2020 年(令和 2 年)国勢調査(人/日)

3章 各種調査の実施・分析

(1) 各種調査概要

① 市民アンケート調査

調査目的	多様化、広域化する市民の移動実態、公共交通に期待する割合、公共交通維持にかかる費用負担のあり方等を把握するため
調査方法	無作為抽出した16歳以上の市民3,500人に調査票を郵送配布、郵送回収
調査日	発送：2022年（令和4年）8月5日（金） 回収期限：2022年（令和4年）8月31日（水）
回答率	52.6%（回収数1,842票）

② バス利用者等アンケート調査

調査目的	公共交通の満足度、改善事項、利用促進のアイデア等を把握するため			
調査方法	バス路線に調査員が乗り込み、利用者へ調査票を直接配布し、郵送回収 1日複数回利用する方に対しては、1人1通のみを配布			
調査対象	・東海市循環バス：終日の全便 ・知多バス：1本 / 1時間程度のサンプル調査（東海市内対象）			
調査日	休日調査：2022 年（令和 4 年）9 月 18 日（日） 平日調査：2022 年（令和 4 年）9 月 27 日（火） 回収期限：2022 年（令和 4 年）10 月 31 日（月）			
回収率				
	路線	配布数（枚）	回収数（枚）	回収率（％）
	東海市循環バス	730	275	33.7
	知多バス	440	147	33.4
	合計	1,170	422	36.1

③ バス利用実態調査

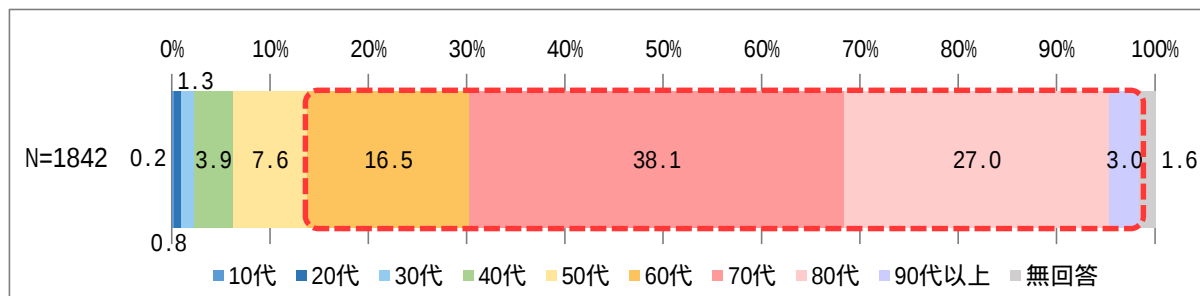
調査目的	市内公共交通路線について、路線別（循環バス・路線バス）便別のバス等利用特性を把握するため			
調査方法	バス路線に調査員が乗り込み、利用者へのヒアリング形式で把握			
調査対象	・東海市循環バス：終日の全便 ・知多バス：1本 / 1時間程度のサンプル調査			
調査日	休日調査：2022 年（令和 4 年）9 月 18 日（日） 平日調査：2022 年（令和 4 年）9 月 27 日（火）			
回収率	路線	配布数（枚）	回収数（枚）	回収率（％）
	東海市循環バス	1,276	1,255	98.4
	知多バス	827	822	99.4
	合計	2,103	2,077	98.8

(2) 市民アンケート調査

① 年齢構成

アンケート回答者の年齢構成は 60 歳以上が約 85%でした。

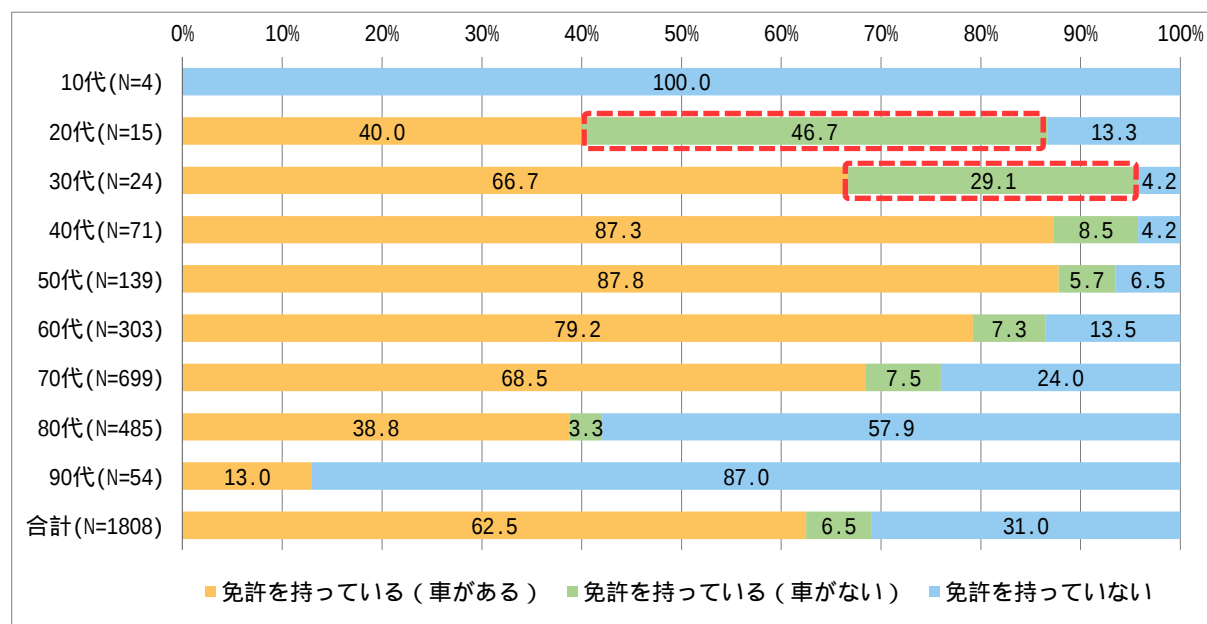
図：年齢構成



② 運転免許証の保有状況（無回答除く）

年齢層が高くなるほど、運転免許証の保有率が低くなっており、20～30代では、運転免許証は持っていますが、車の保有率が低くなっています。

図：年齢別運転免許証保有状況

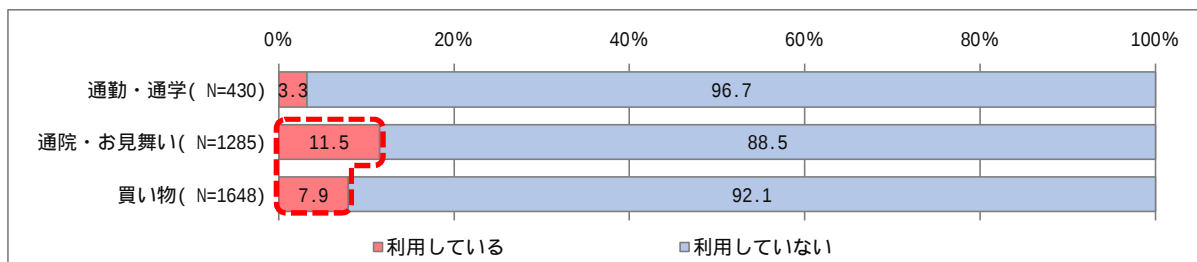


③ 日常の移動における市内バスの利用状況

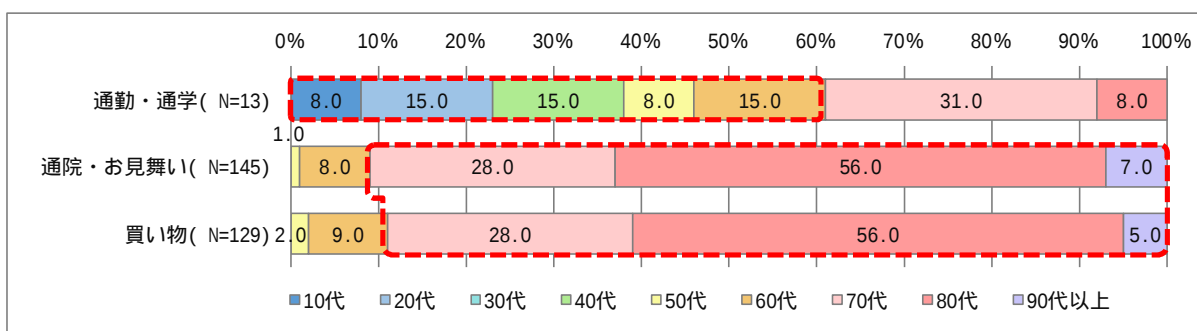
日常の移動における市内バス（路線バス・循環バス）の利用状況は、「通院・お見舞い」が最も多く、次いで「買い物」が多くなっています。

市内バスを利用する方の年齢構成は、「通勤・通学」は10～60代が半数を占めており、「通院・お見舞い」「買い物」では70代以上が約9割を占め、高齢者の利用が多いことがわかります。

図：日常移動の目的別の市内バス利用状況



図：日常移動でバスを利用する方の目的別・年齢構成



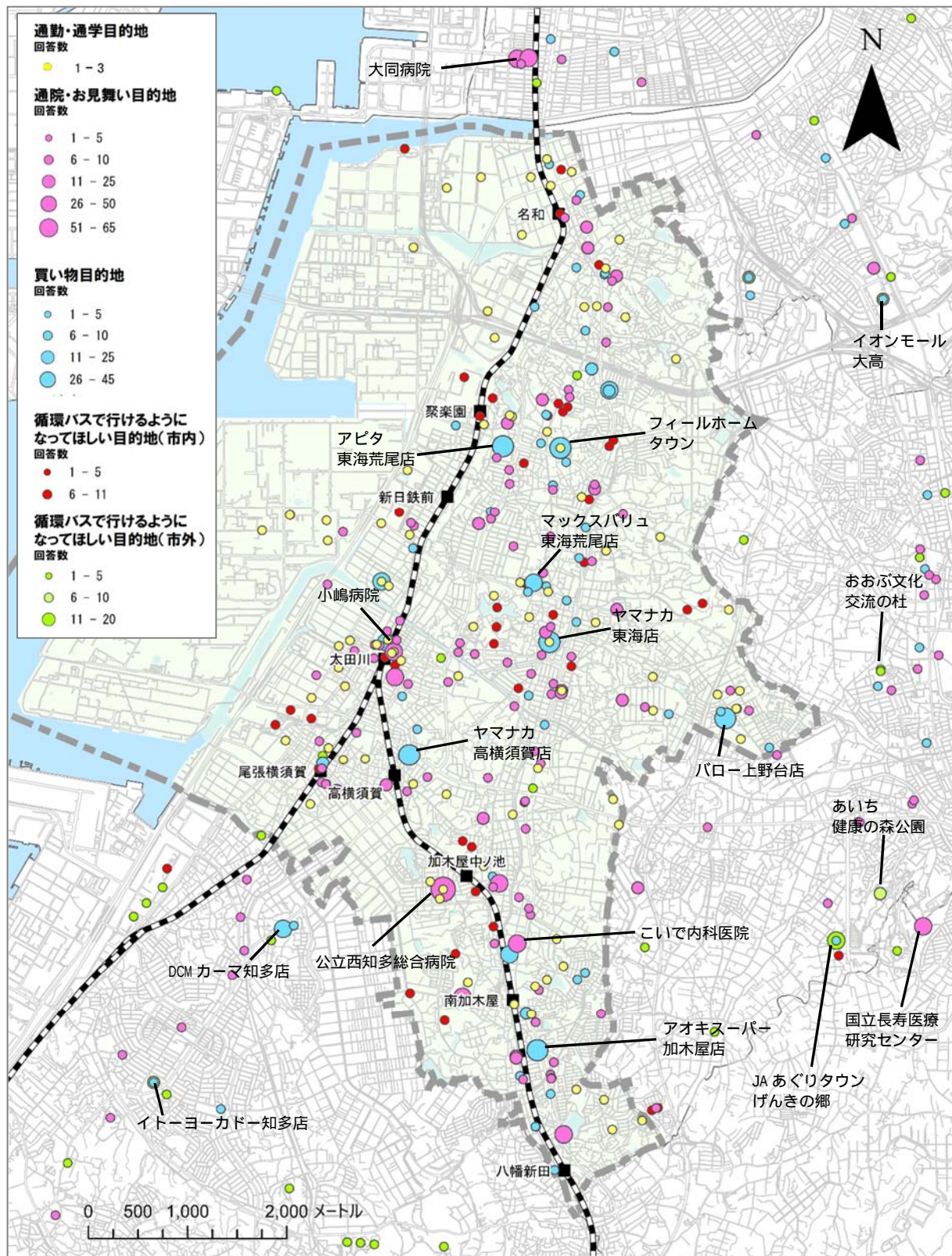
イラスト

④ 移動目的別の行き先

日常生活で行く通院・買い物先は、市内の主要病院・主要店舗で目立ち、回答数が少ないものも含めると、駅周辺や鉄道沿線とその東側の全体にわたって点在しています。

循環バスでいけるようになってほしい目的地は、市の中心部や鉄道駅周辺で目立ち、市外では大府市と知多市の東海市から近いエリアに点在しています。

図：目的別の主要施設分布

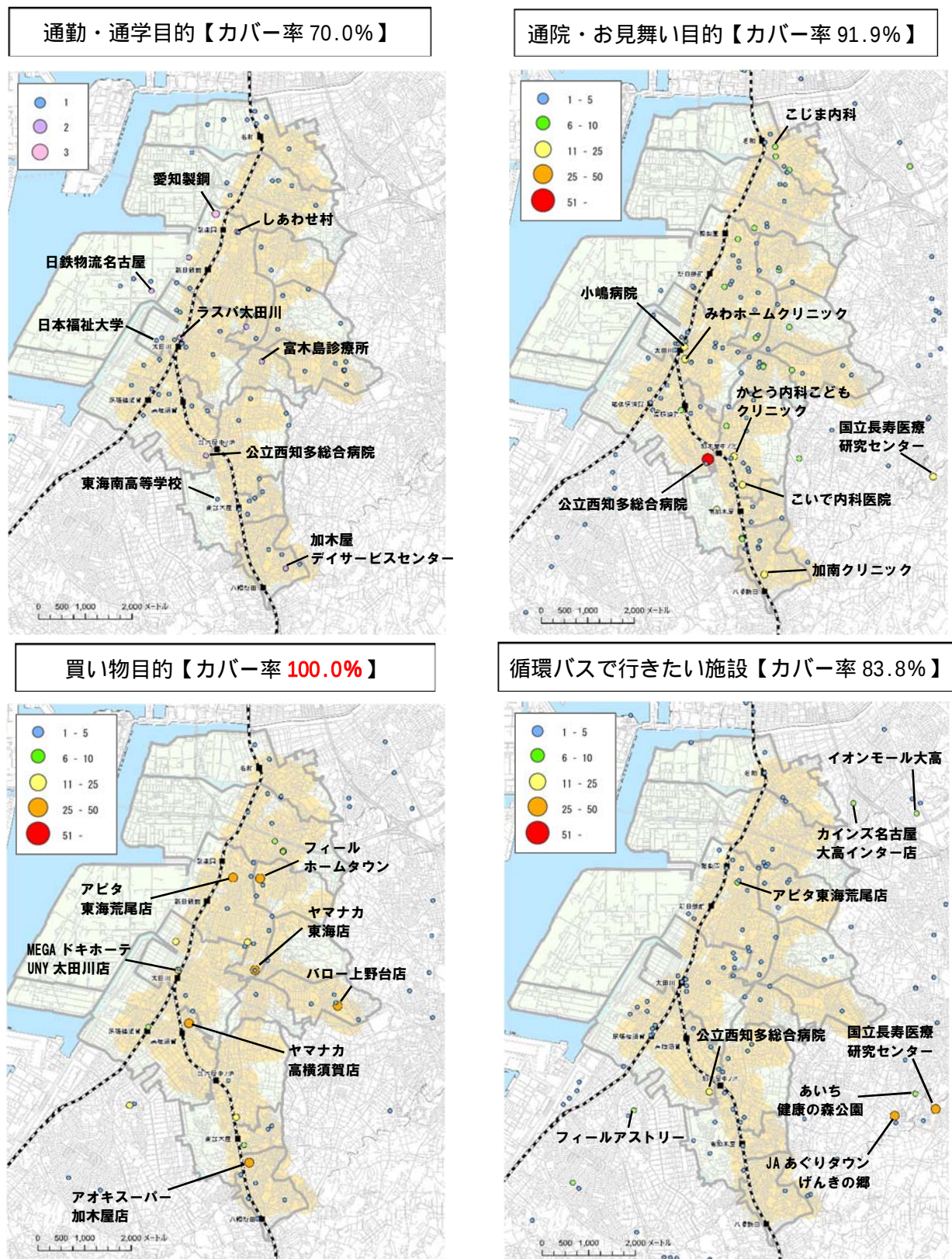


⑤ 移動先と路線網の関係

市内の日常移動における主要目的地のバス勢圏内に位置する割合は、いずれの目的においても高くなっています。

循環バスで行きたい施設では、市外の施設をみると大府市においてニーズが多くみられます。

図：現在のバスによる目的地のカバー状況



⑥ 日常の移動における交通手段の選択理由

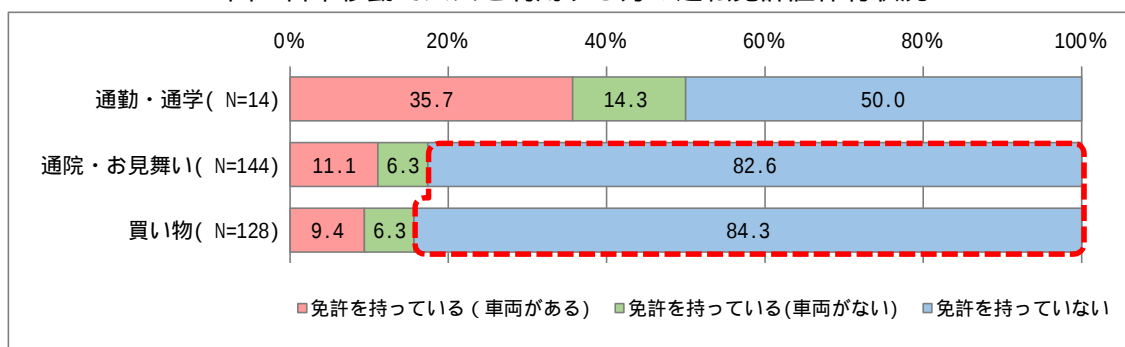
i. 市内バスを利用する理由

日常の移動で市内バスを利用する理由は、いずれの目的においても「他に交通手段がないから」という回答が最も多く、運転免許証の保有状況をみると高齢者の割合の多い「通院・お見舞い」「買い物」目的において「免許を持っていない」という回答が大半を占めています。

図：日常移動でバスを利用する理由



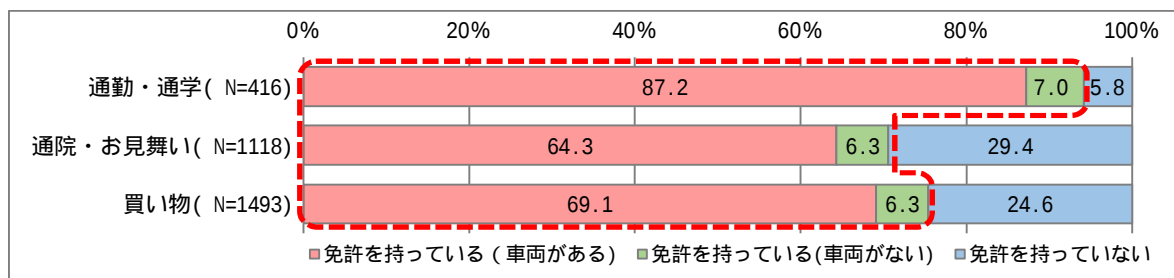
図：日常移動でバスを利用する方の運転免許証保有状況



ii. 市内バスを利用しない理由・不便と感じる理由

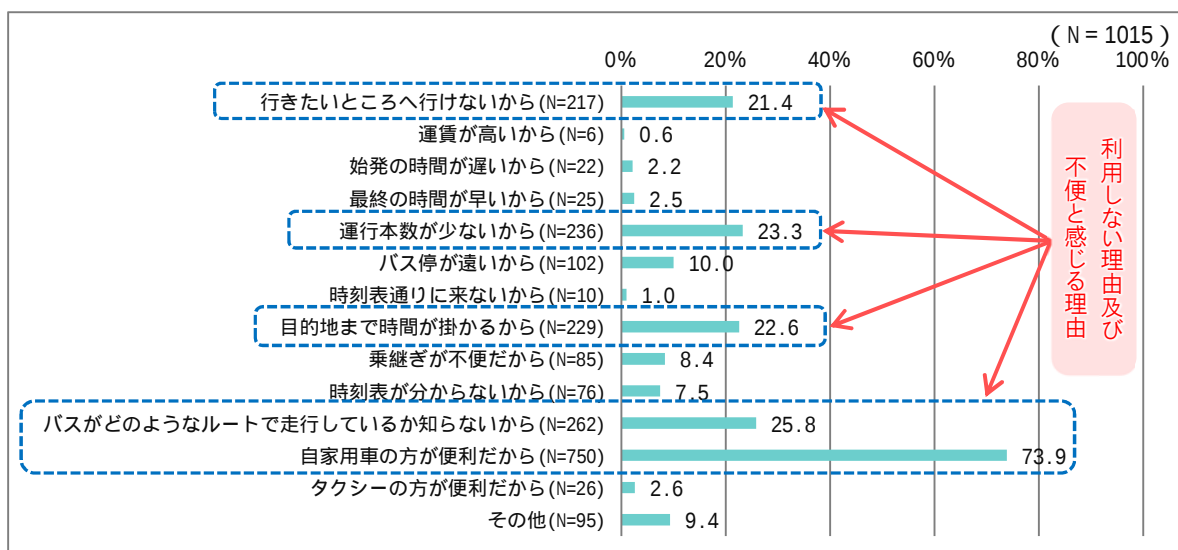
市内バスを利用したことのない方の利用しない理由及び不便と感じる理由は、「自家用車の方が便利だから」という回答が最も多く、運転免許証の保有状況をみると大半が保有しています。また、市内バスを利用したことのある方の回答では「運行本数が少ないから」が最も多く、次いで「目的地まで時間が掛かるから」「自家用車の方が便利だから」が多くなっています。

図：日常移動でバスを利用しない方の運転免許証保有状況

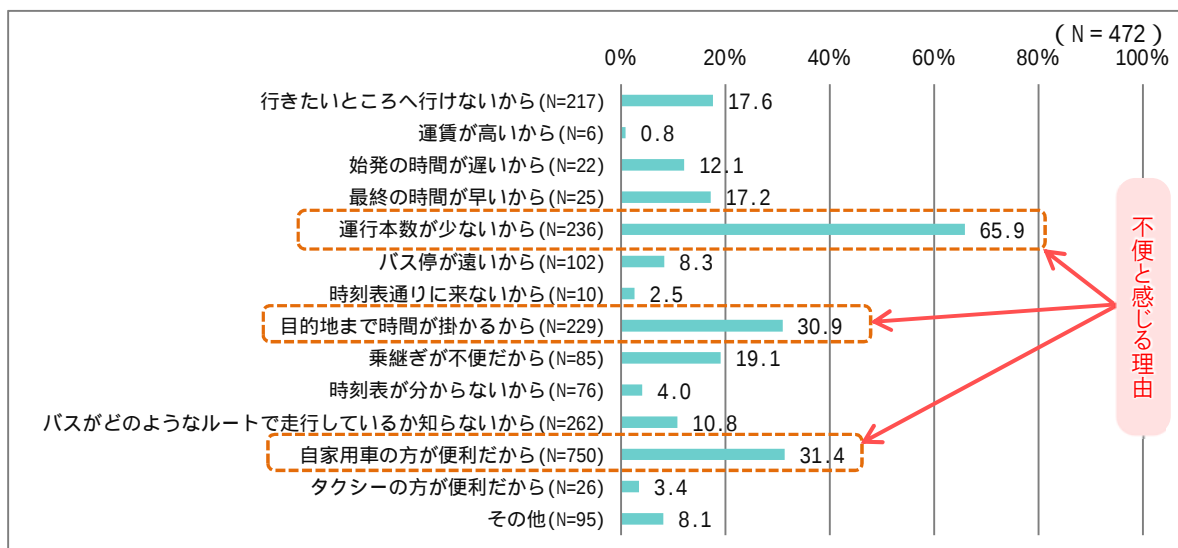


図：市内バスを利用しない理由・不便と感じる理由

■バスを利用したことのない方の回答

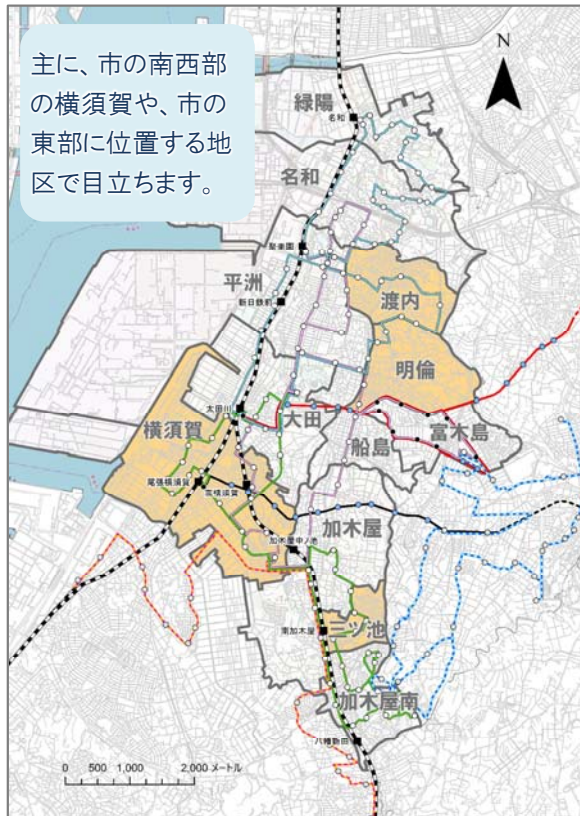


■バスを利用したことのある方の回答

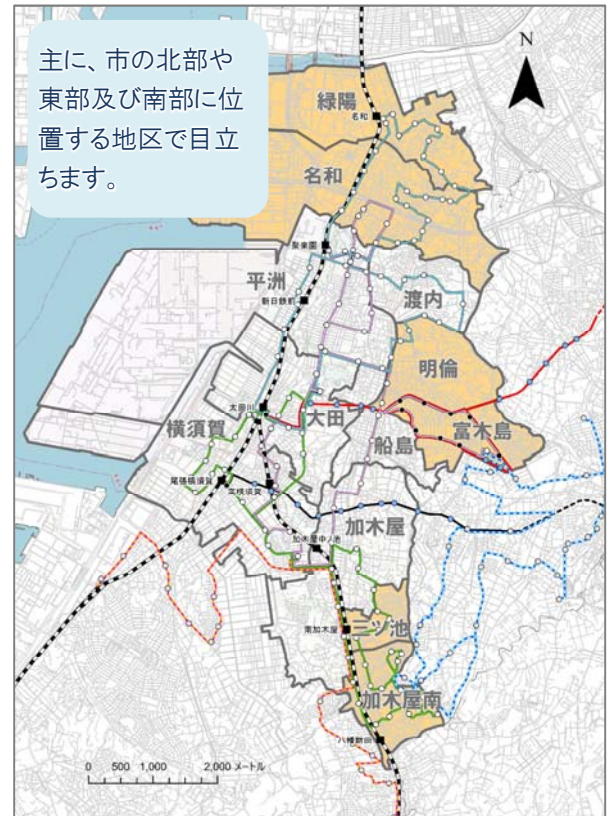


バスを利用しない理由及び不便と感じる理由の回答のうち、バスのサービス水準に関わる選択肢について、「行きたいところへ行けないから」、「目的地まで時間が掛かるから」、「運行本数が少ないから」の回答割合が高い地区は、市の南北や中央部に位置する地区で目立ちます。

「行きたいところへ行けないから」
の回答が多い地区



「目的地まで時間が掛かるから」
の回答が多い地区



「運行本数が少ないから」
の回答が多い地区



凡例

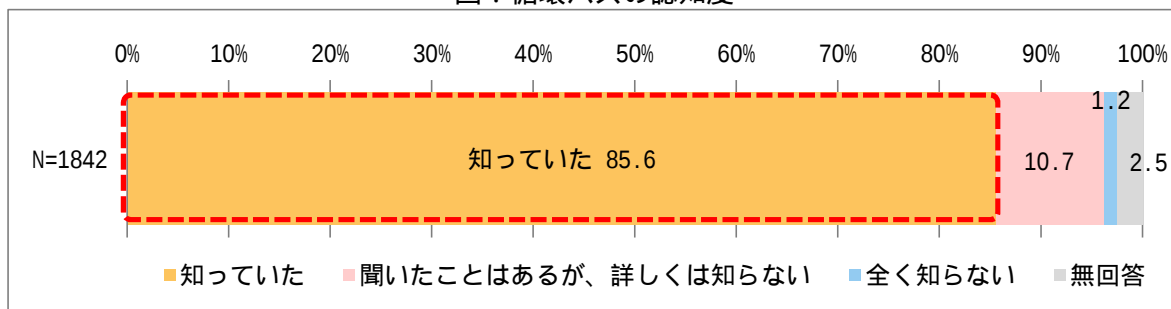
- | | |
|--------------------------|------------------|
| ■ 駅 | ○ バス停(循環バス) |
| — 鉄道 | ● バス停(知多バス) |
| — 北ルート | ● バス停(共通) |
| — 中ルート | ○ バス停 |
| — 南ルート | (知多市あいあいバス) |
| — 上野台線 | (大府市ふれあいバス) |
| — 横須賀線 | |
| — 北部循環コース
(知多市あいあいバス) | ■ 回答の多い地区 |
| — 南コース
(大府市ふれあいバス) | ※市全体の平均より多い地区を着色 |

イラスト

⑦ 東海市循環バスの認知度

東海市循環バスを知っていた割合は 85.6%と高くなっています。

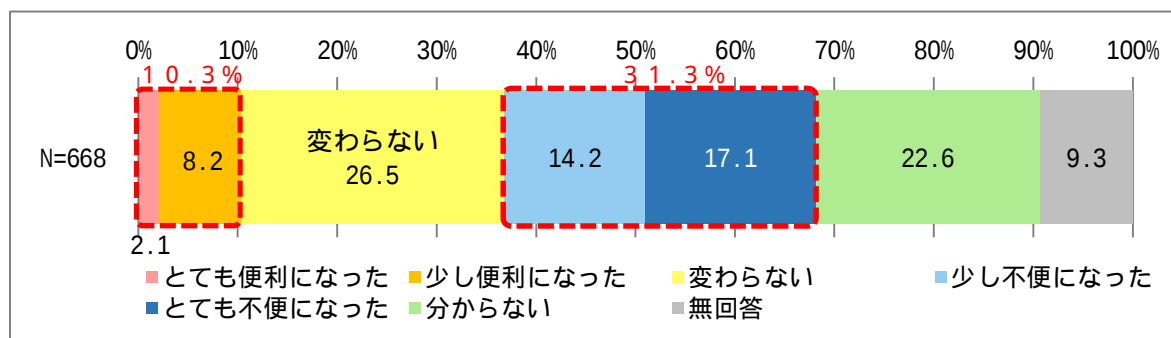
図：循環バスの認知度



⑧ 令和2年10月以前と比べたバスでの移動利便性の変化：バスを利用したことがある方

「とても便利になった ■」「少し便利になった ■」の合計 10.3%よりも、「少し不便になった ■」「とても不便になった ■」の合計 31.3%の割合が高くなっています。

図：利便性の変化

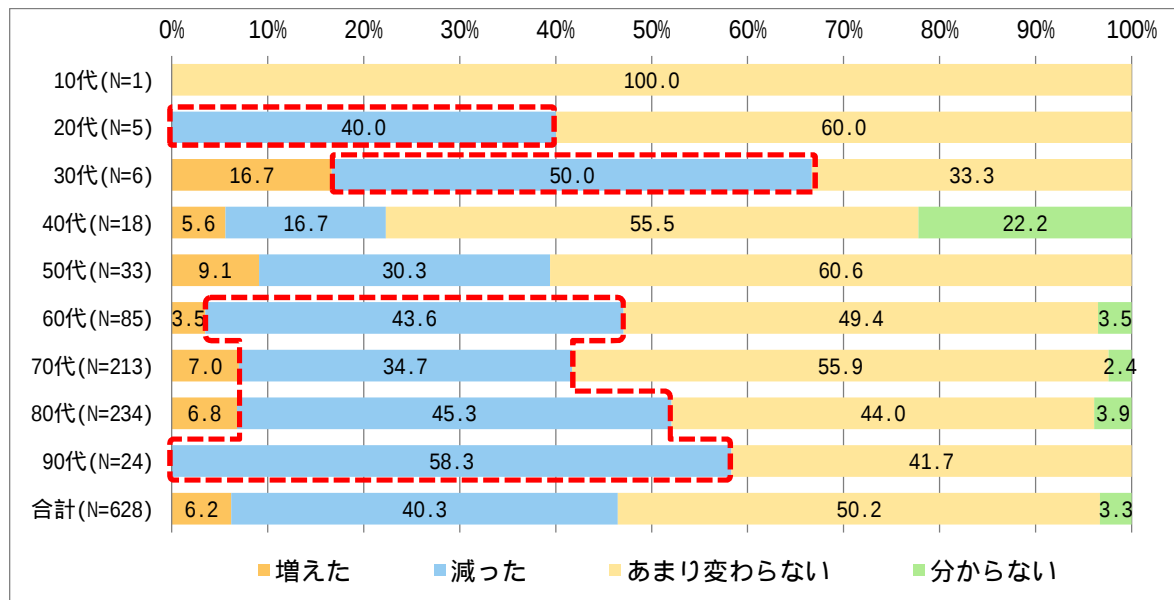


イラスト

⑨ 令和2年10月以降の外出機会の変化：バスを利用したことがある方（無回答除く）

新型コロナウイルス感染症の影響による可能性も考えられるものの、全体的にみて「減った ■」の割合の高さが目立ち、20～30代の若年層や、高齢者層ほど、「減った ■」の割合が高い傾向にあります。

図：年齢別の外出機会の変化

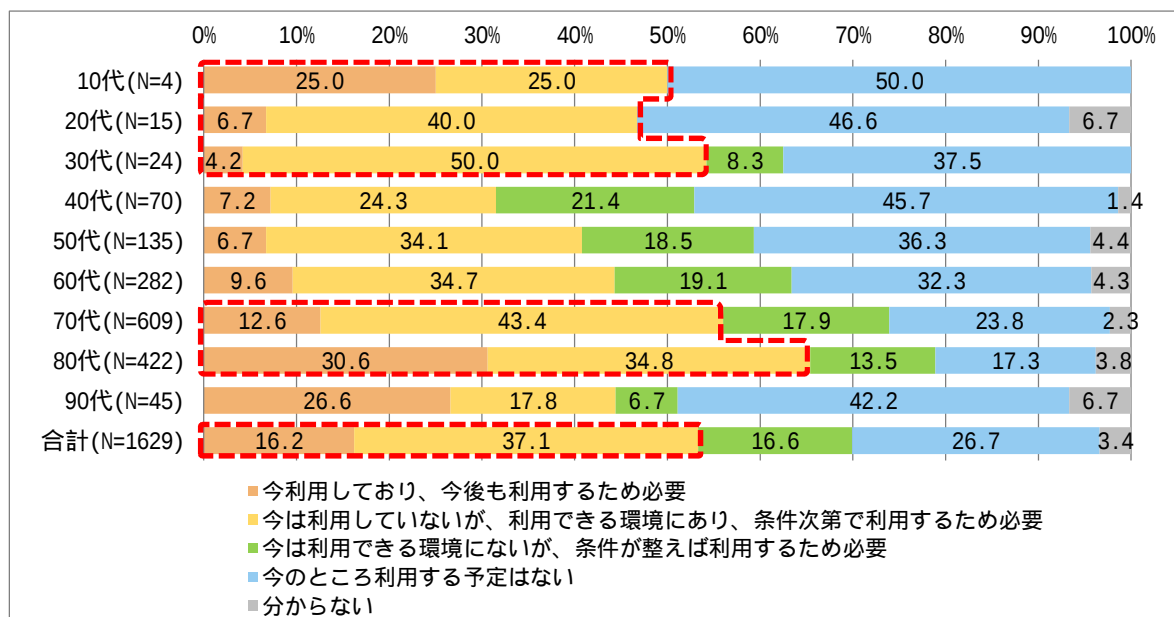


⑩ バスの必要性（無回答除く）

全体合計では、バスを利用及び利用できる環境にある方によるバスを必要と考える割合は53.3%と半数を占めています。年齢別では、10～30代の若年層と、70～80代の高齢者層でバスを必要と考える割合が高くなっています。

今は利用できる環境になく、条件が整えば利用するために必要と考える割合は、10、20代では0%である一方で、40～70代では約2割を占めています。

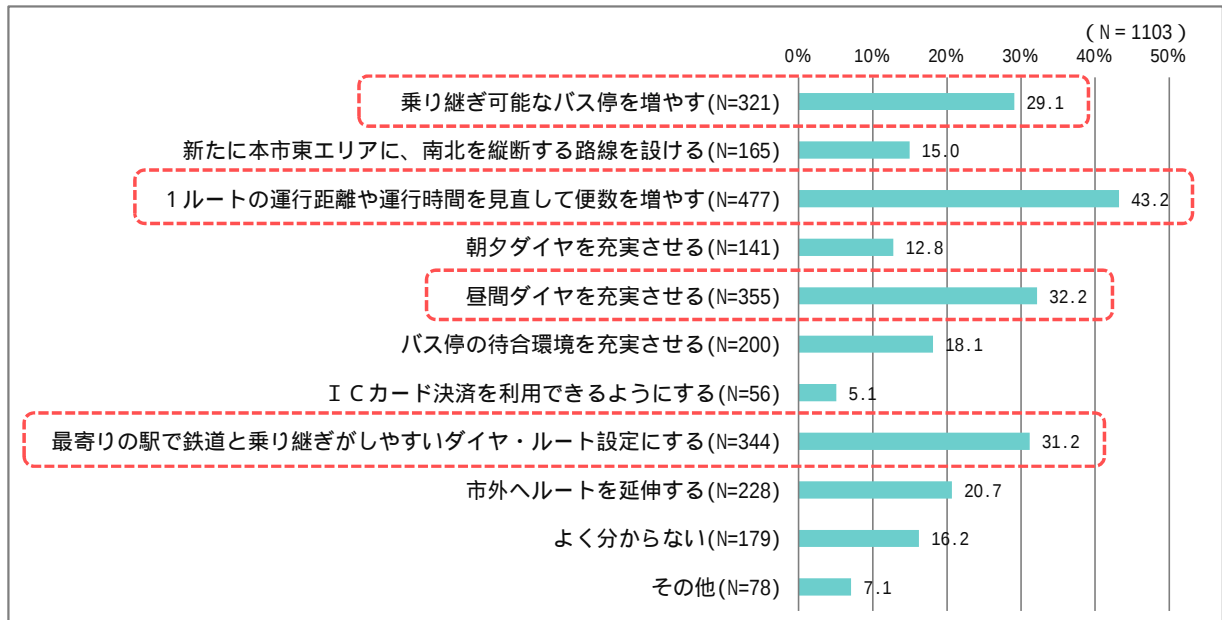
図：年齢別でみたバスの必要性



⑪ バスを利用しやすくするための工夫及び利用促進策

今後バスを利用しやすくするために必要と思われる利用促進策に関しては、下図の 4 つの項目において回答が多くなっています。

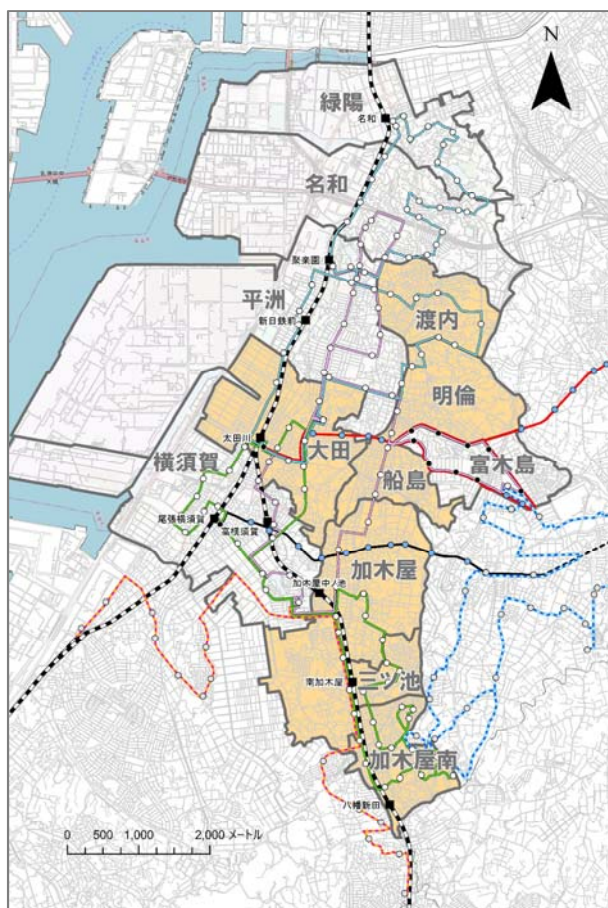
図：バスの利用促進策



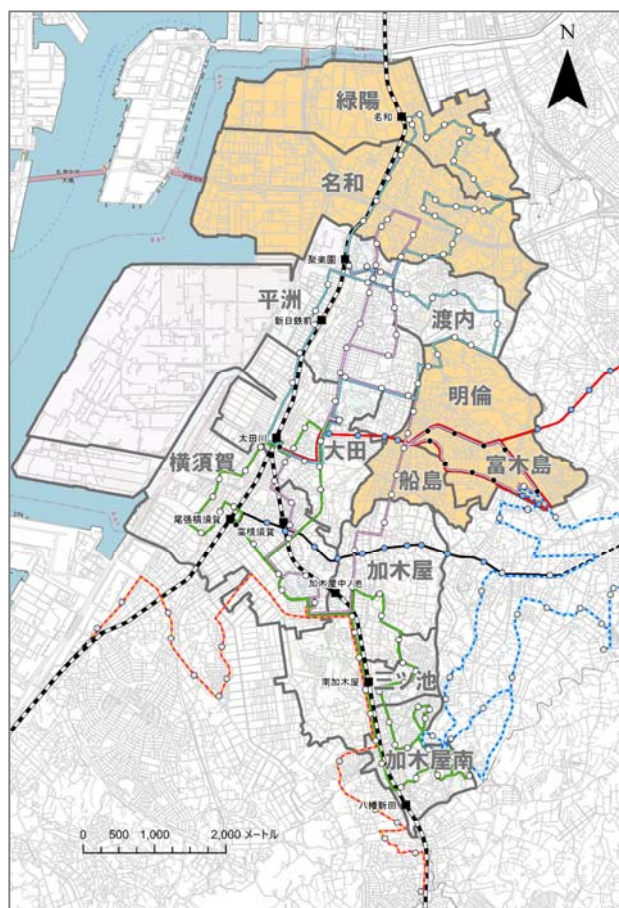
イラスト

地区別回答

「乗り継ぎ可能なバス停を増やす」
の回答が多い地区



「1ルートの運行距離や運行時間を見直して
便数を増やす」の回答が多い地区



バスを利用している方及び今後利用する可能性のある方のみを対象

渡内、明倫、市の中心の大田から南部に位置する
地区にかけて目立ちます。

市の北部に位置する緑陽、名和や東部に位置する
地区で目立ちます。

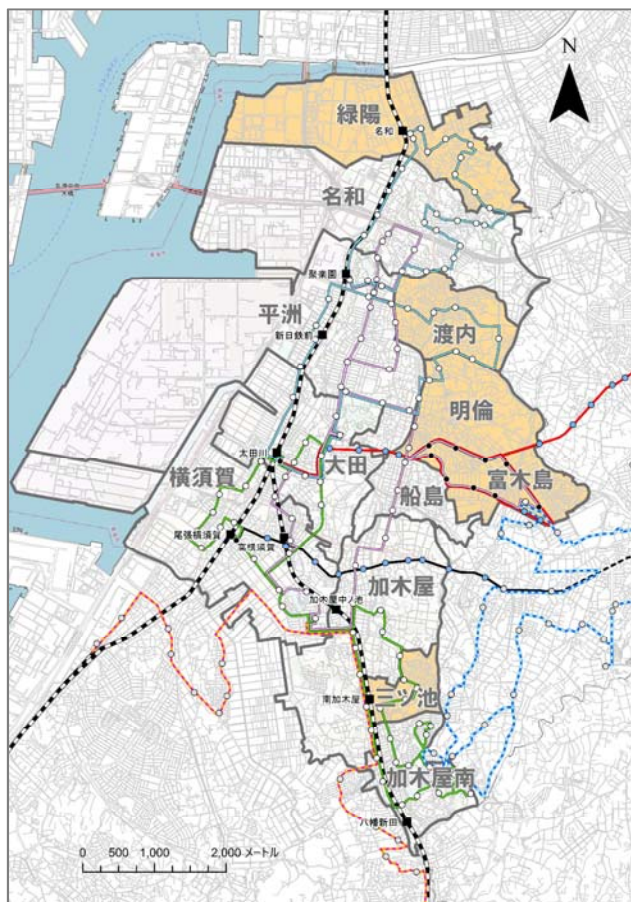
イラスト

凡例

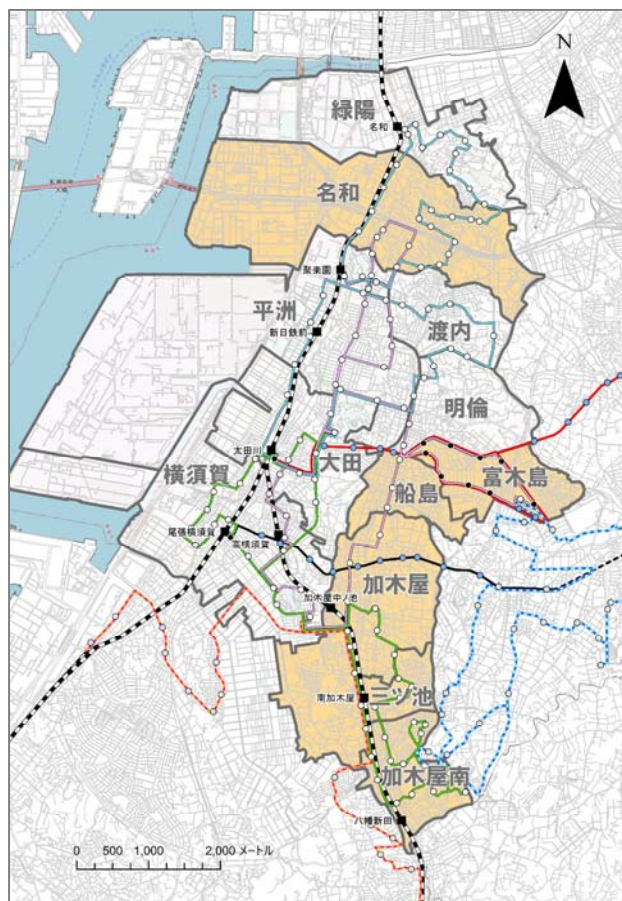
- | | |
|--------------------------|----------------------|
| ■ 駅 | ○ バス停(循環バス) |
| — 鉄道 | ● バス停(知多バス) |
| — 北ルート | ● バス停(共通) |
| — 中ルート | ○ バス停 |
| — 南ルート | (知多市あいあいバス) |
| — 上野台線 | (大府市ふれあいバス) |
| — 横須賀線 | |
| — 北部循環コース
(知多市あいあいバス) | ■ 回答の多い地区 |
| — 南コース
(大府市ふれあいバス) | ※市全体の平均より多い地区を
着色 |

地区別回答

「昼間ダイヤを充実させる」
の回答が多い地区



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



バスを利用している方及び今後利用する可能性のある方のみを対象

北部では緑陽、南部では三ツ池、東部では渡内、明倫、富木島地区が目立ちます。

市の南部及び東部に位置する地区と名和が目立ちます。

イラスト

凡例

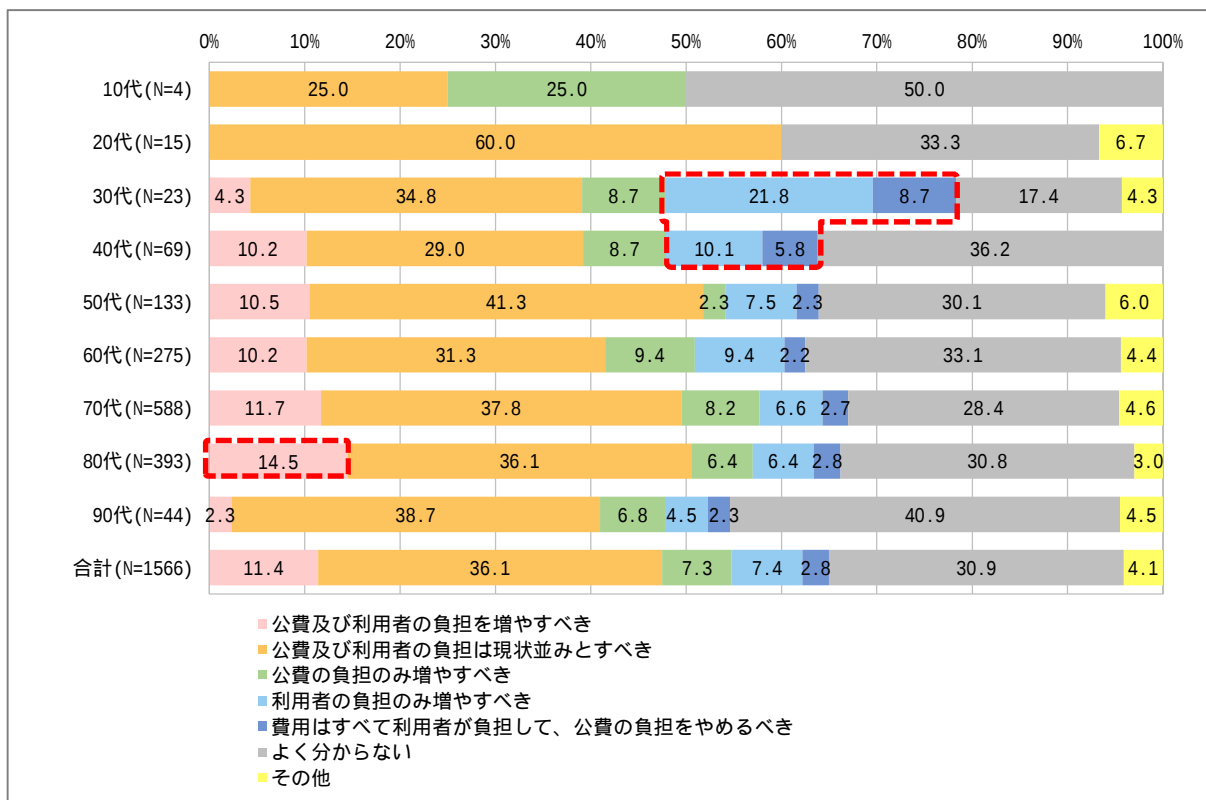
- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| ■ 駅 | ○ バス停(循環バス) |
| — 鉄道 | ● バス停(知多バス) |
| — 北ルート | ● バス停(共通) |
| — 中ルート | ○ バス停 |
| — 南ルート | ○ バス停(知多市あいあいバス) |
| — 上野台線 | ○ バス停(大府市ふれあいバス) |
| — 横須賀線 | |
| — 北部循環コース(知多市あいあいバス) | |
| — 南コース(大府市ふれあいバス) | |
| | 回答の多い地区
※市全体の平均より多い地区を着色 |

⑫ 東海市循環バスのサービス向上のための公費のあり方（無回答除く）

ほぼ全ての年齢層で「公費及び利用者の負担は現状並みとすべき ■」の割合が最も高くなっています。10代、20代では「利用者の負担のみ増やすべき ■」「費用はすべて利用者が負担して、公費の負担をやめるべき ■」の回答が無いことに対し、30代、40代では全年齢層の中で最も回答が多くなっています。

また、「公費及び利用者の負担を増やすべき ■」の割合は、80代が最も高くなっています。

図：サービス向上のための公費負担について

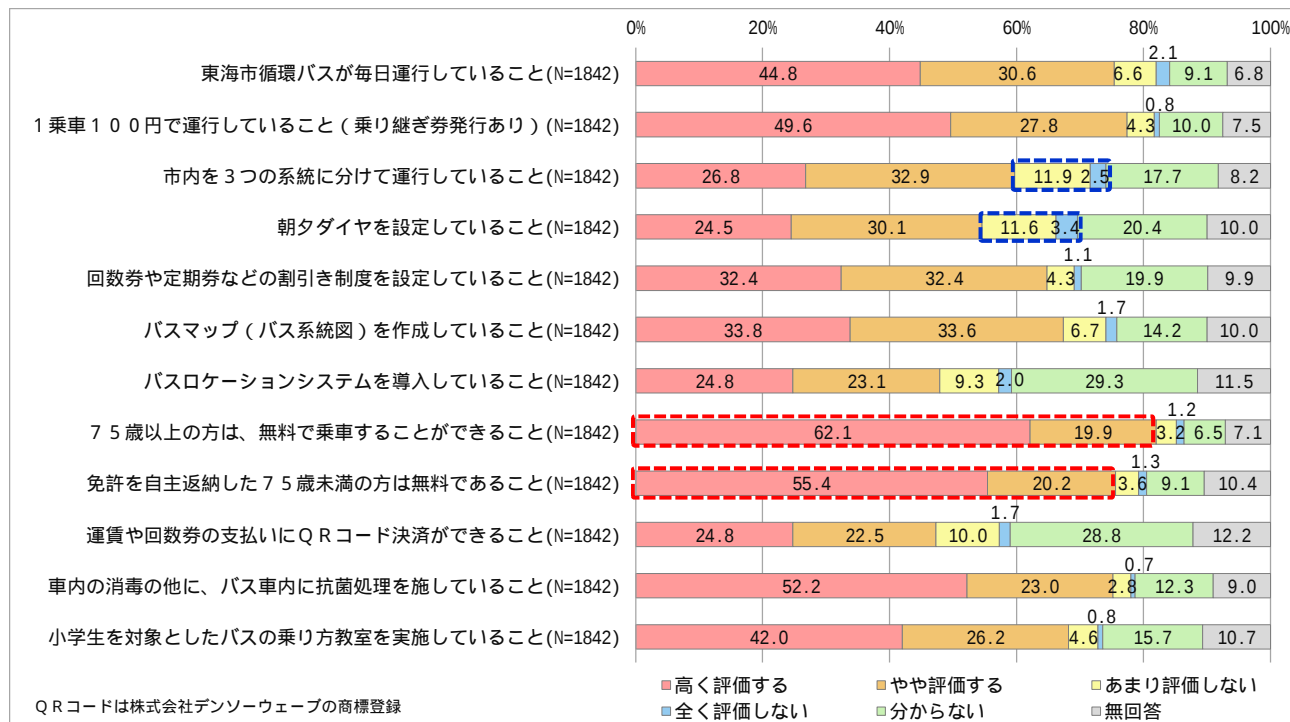


イラスト

⑬ 市民アンケートによる現計画の取り組みに関する評価

現計画の取り組みについては、75 歳以上の方と運転免許証を自主返納した方が無料でバスに乗車できることが最も高く評価されており、市内を 3 つの系統に分けてバスを運行していることや朝夕ダイヤの設定については評価しないという回答割合が高くなっています。

図：現計画の取り組みに関する評価



【バスマップ】



【バスロケーションシステム】

Q R コード決済のご案内

このバスは、以下の Q R コード決済で運賃をお支払いいただくことができます。
運賃支払いの際に、係員がお客さまの Q R コードを読み取りますので、Q R コード画面をご提示ください。



【QRコード決済の案内】

Q R コードは株式会社デンソーウェーブの商標登録



【抗菌処理の様子】



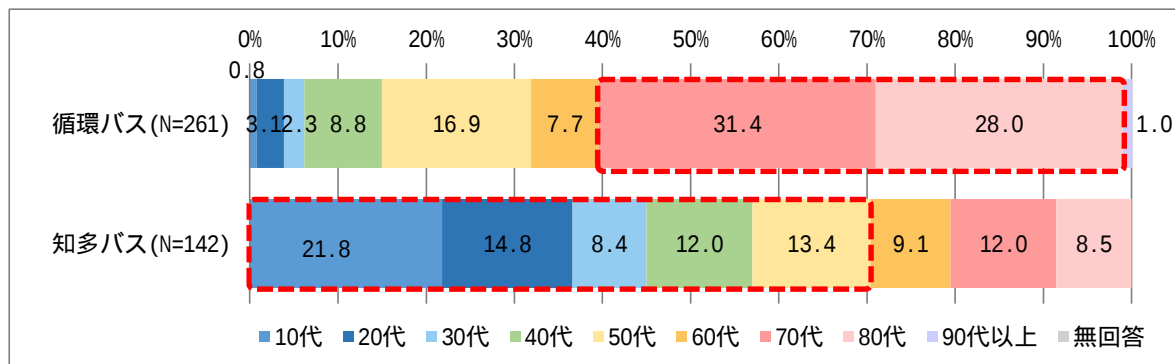
【バスの乗り方教室の様子】

(3) バス利用者アンケート調査

① 年齢構成

循環バスは70代～80代の高齢者層の回答が約6割を占め、知多バスは10代～50代の回答が約7割を占めています。

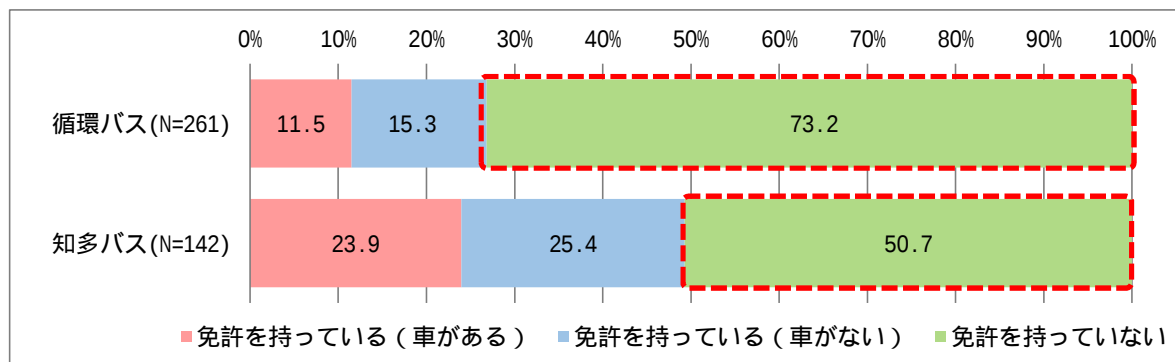
図：バス利用者の年齢構成



② 運転免許証の保有状況（無回答除く）

循環バスは7割以上が運転免許証を持っていない方の利用であり、知多バスでは約5割が運転免許証を持っていない方の利用となっています。

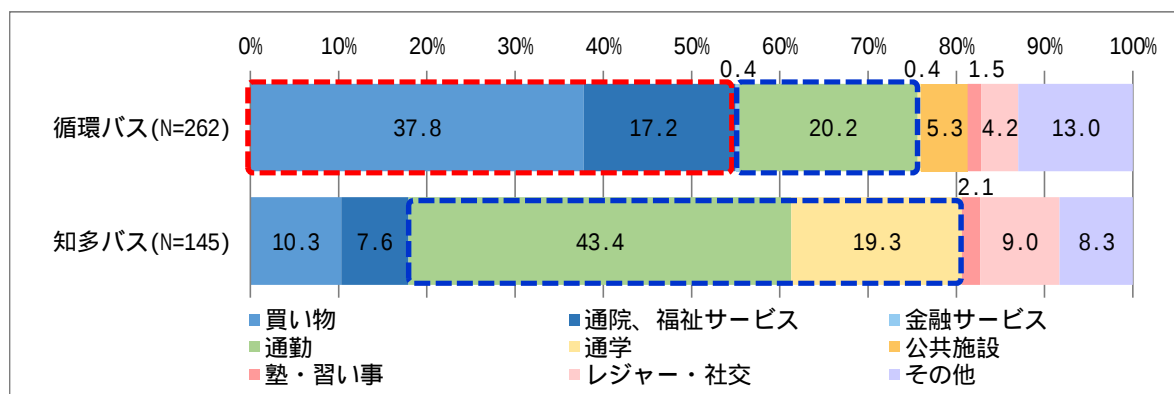
図：運転免許証保有状況



③ バスの主な利用目的（無回答除く）

循環バスは「買い物■」「通院・福祉サービス■」で55%を占め、「通勤■」利用も20%を占めています。知多バスでは「通勤■」「通学■」で62.7%を占めています。

図：バスの利用目的

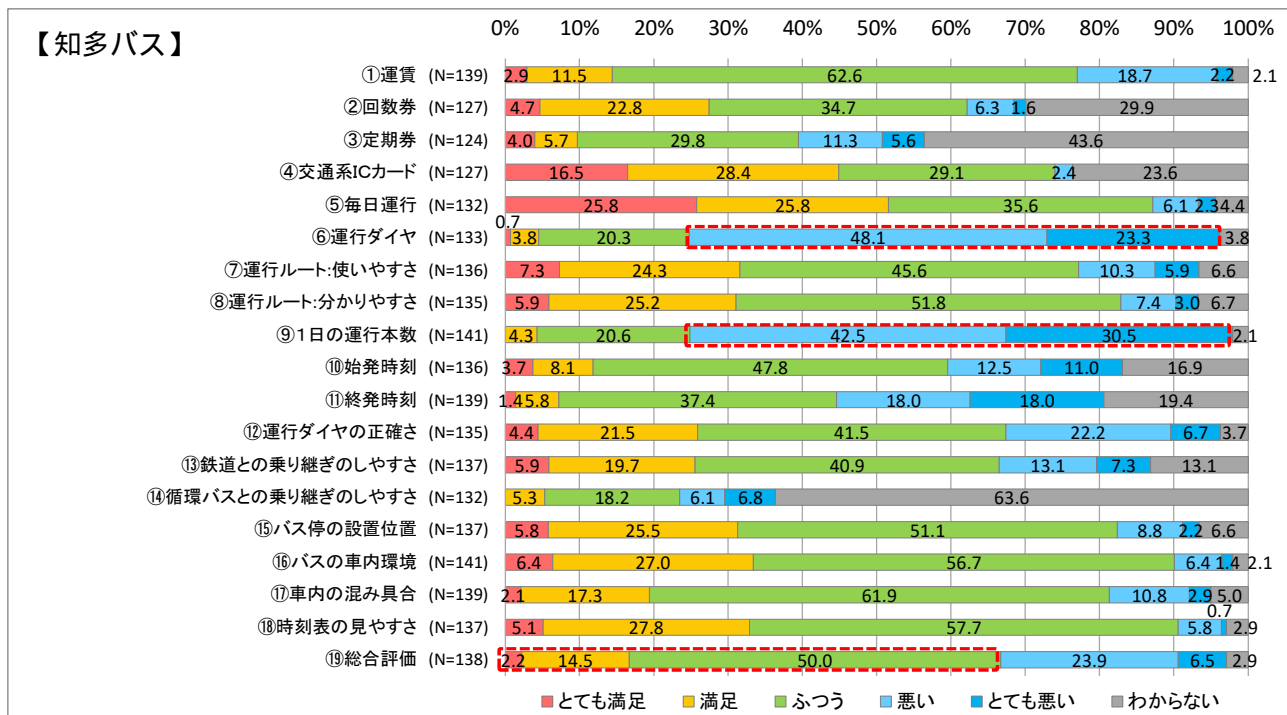
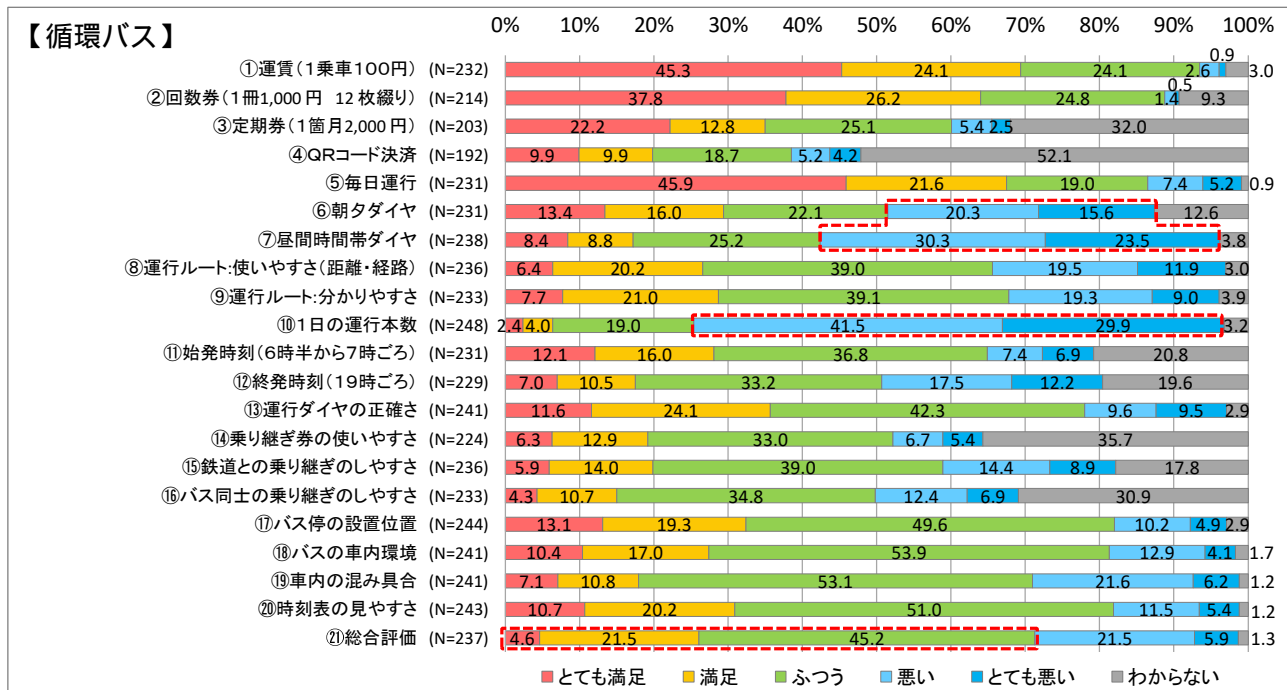


④ 利用者アンケートによる循環バスの満足度

総合評価における満足度は、「循環バス」、「知多バス」とともに「とても満足 ■」「満足 ■」「ふつ ■」を合わせた割合が7割近くを占めています。

項目別でみると、「循環バス」においては朝夕ダイヤと昼間時間帯のダイヤ、運行本数について、「知多バス」においては運行ダイヤと運行本数について、満足度が低くなっています。

図：バスの満足度



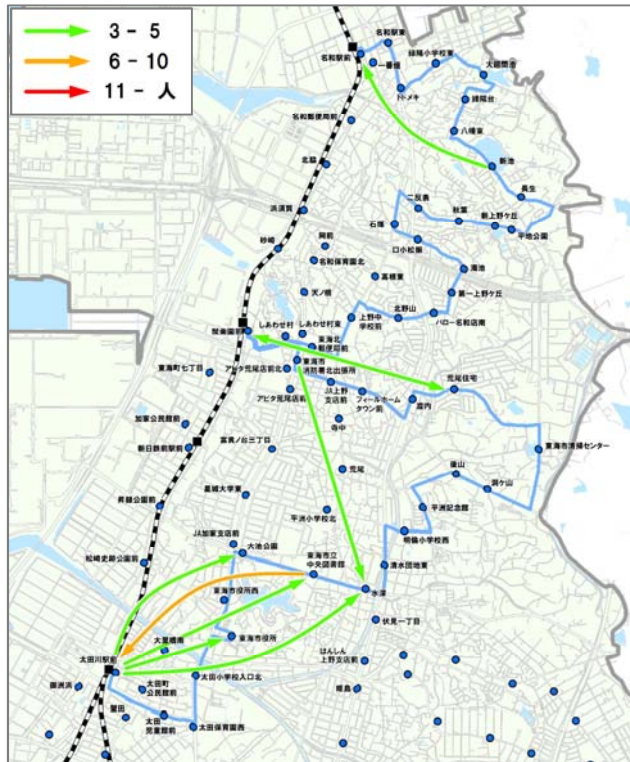
(4) バス利用実態調査(OD調査)

① 東海市循環バスのルートごとの移動実態

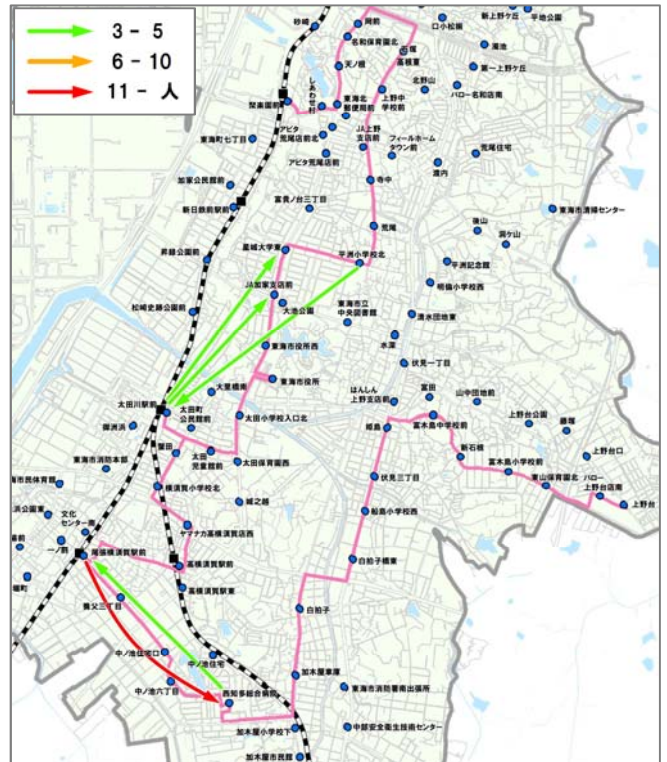
朝タダイヤ

北ルートでは、太田川駅前と東海市立中央図書館の利用が多く、中ルートと南ルートでは、尾張横須賀駅前と西知多総合病院の利用が多くなっています。

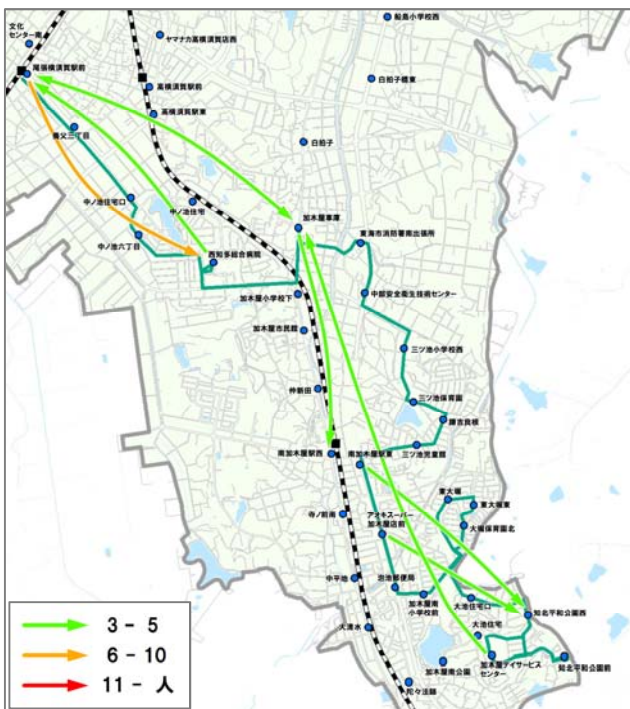
【北ルート】



【中ルート】



【南ルート】



イラスト

3人以上のODを図示

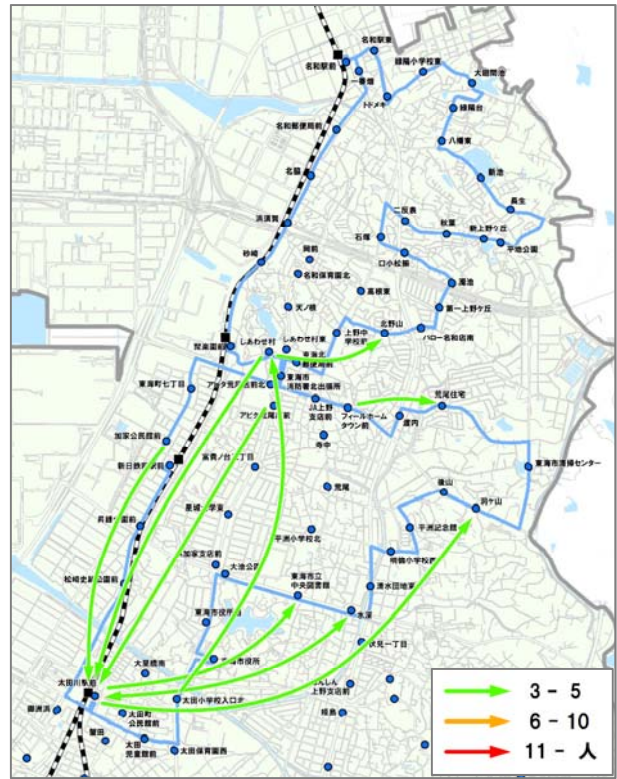
昼間ダイヤ

【北ルート】

平日

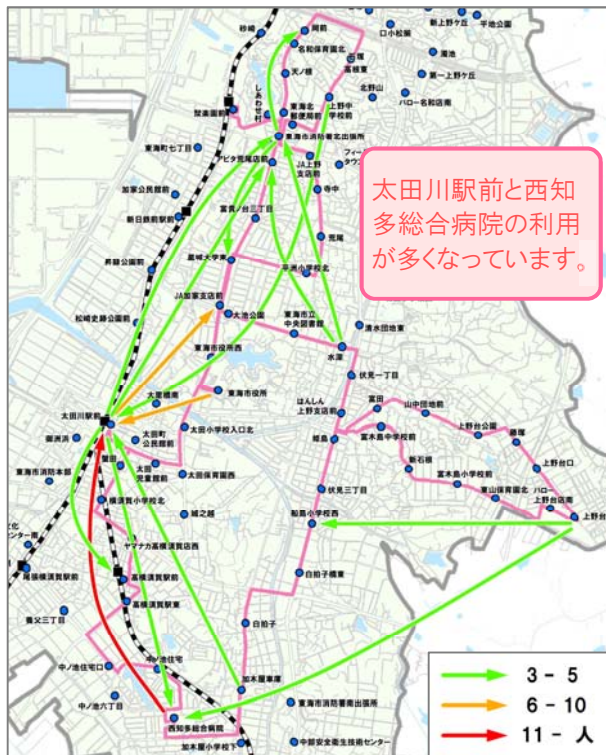


休日

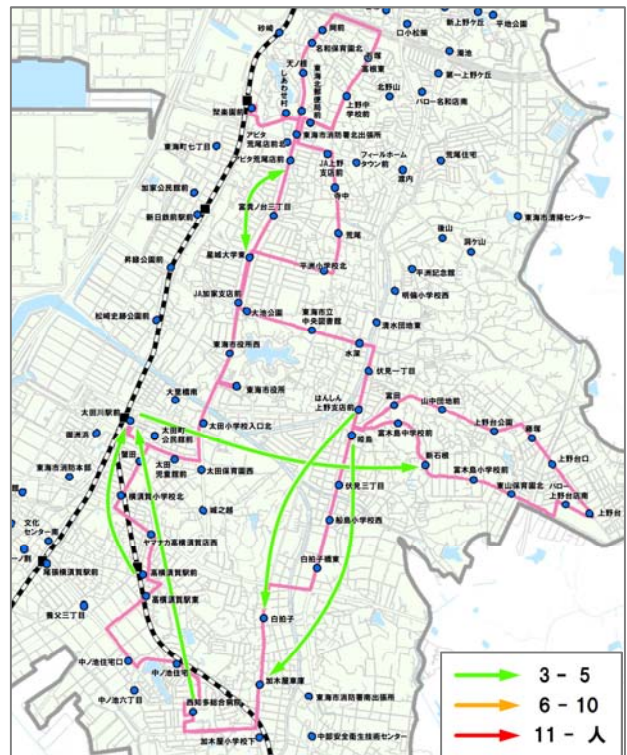


【中ルート】

平日



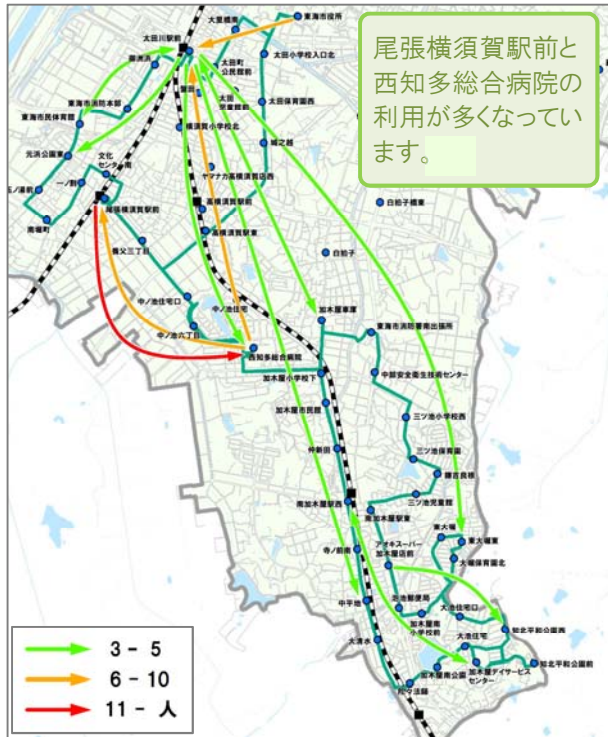
休日



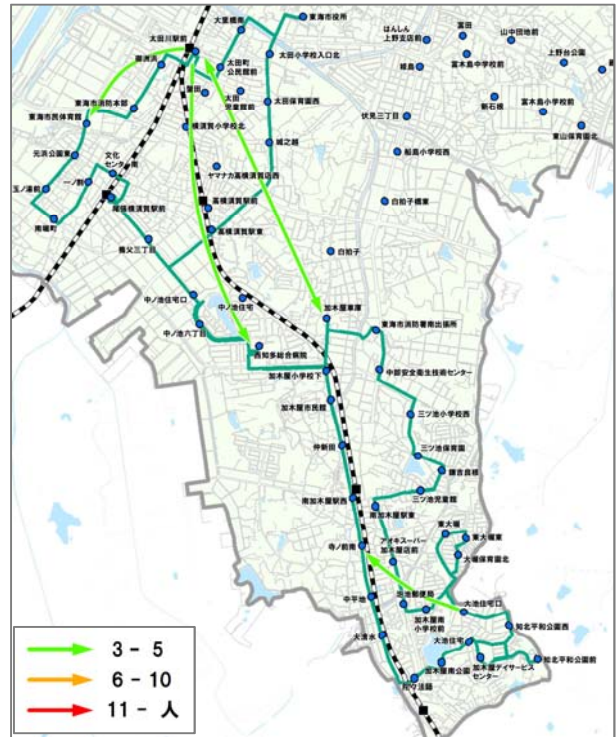
3人以上のODを図示

【南ルート】

平日



休日

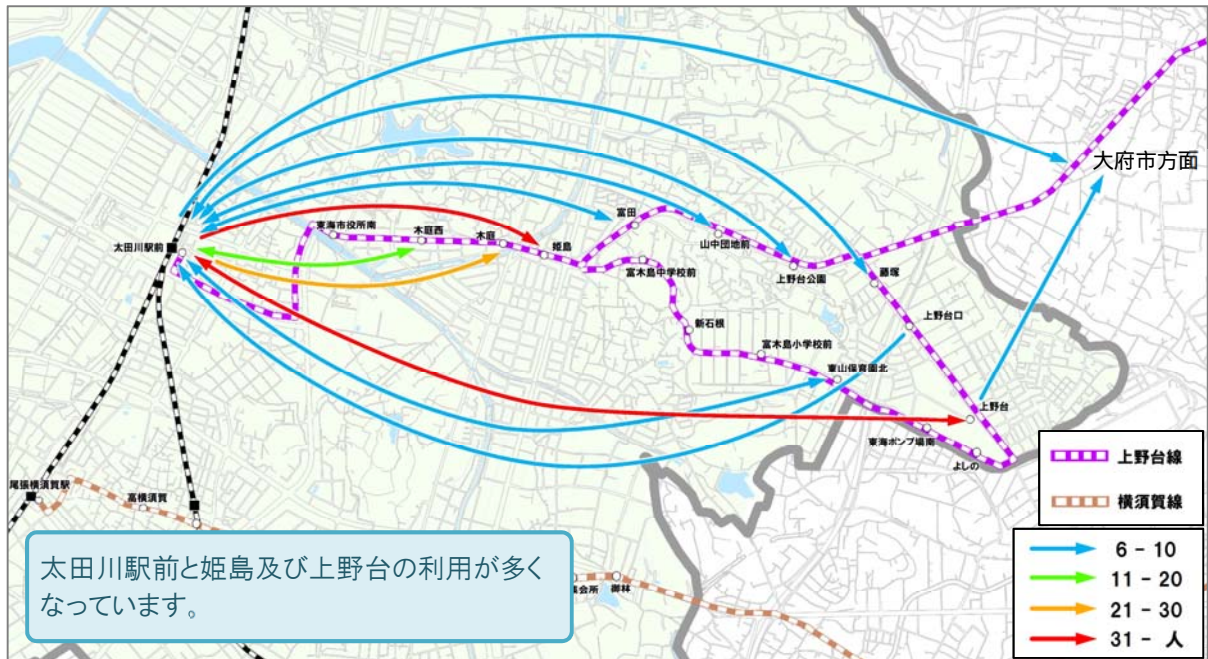


3人以上のODを図示



② 知多バスのルートごとの移動実態

i. 上野台線



ii. 横須賀線

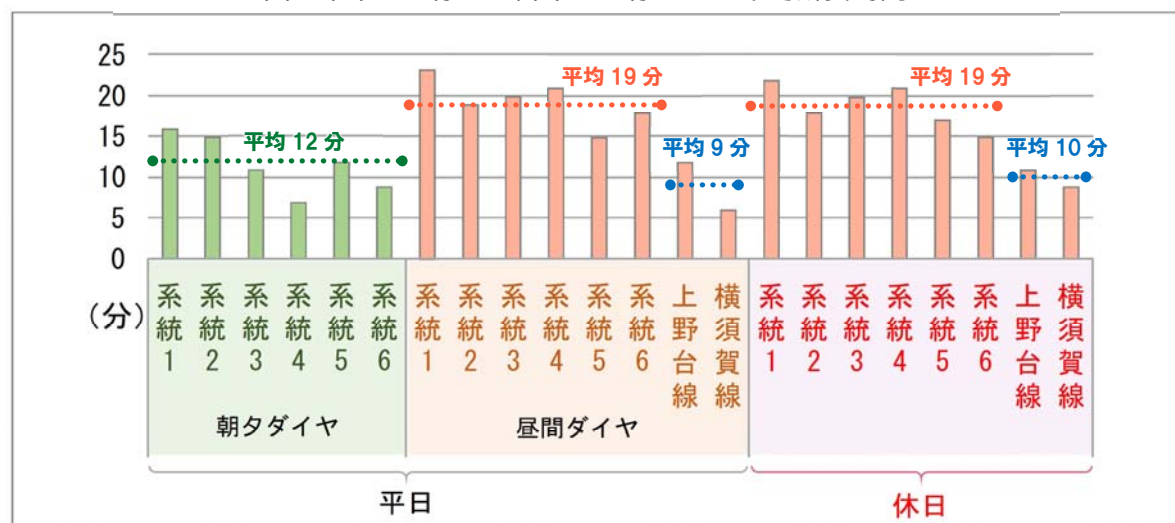


6人以上のODを図示

③ 所要時間

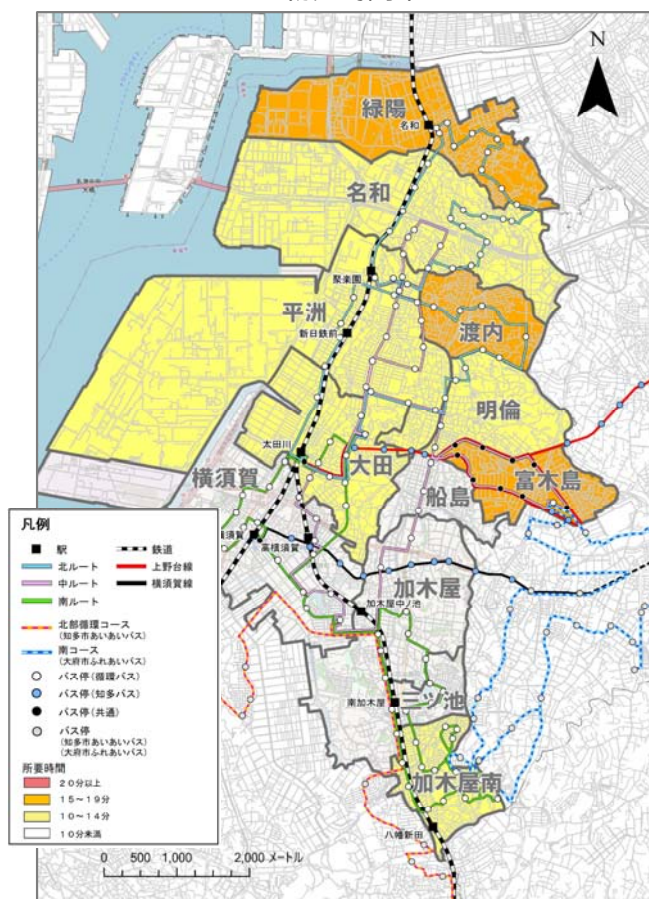
乗車バス停から降車バス停までの平均所要時間を見ると、知多バス2路線に比べて循環バスの朝夕ダイヤは約2分、昼間ダイヤは約10分長い傾向にあります。(各系統の平均所要時間差)

図：乗車バス停から降車バス停までの平均所要時間

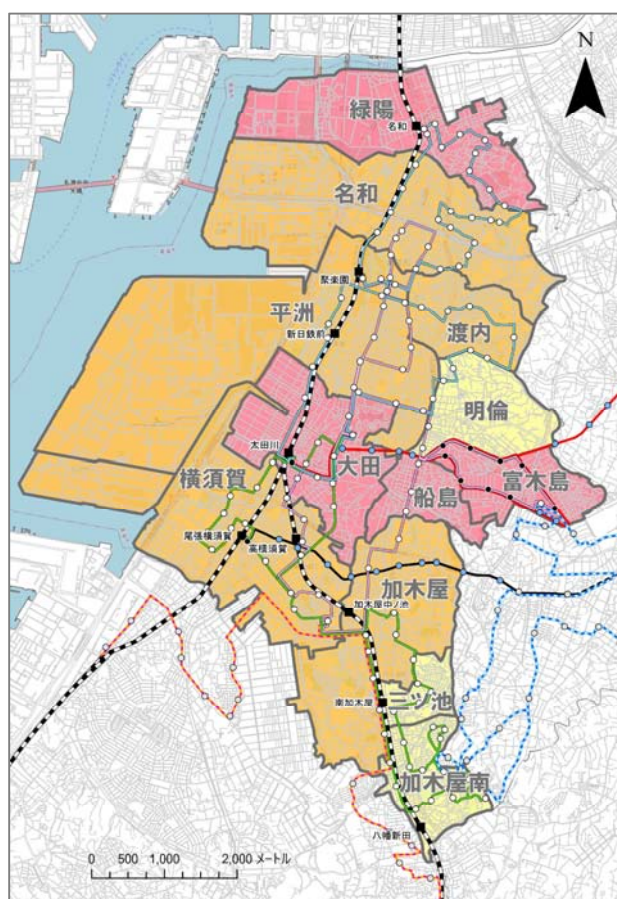


市内各12コミュニティ地区から乗車した利用者の降車バス停までの平均所要時間を見ると、朝夕時間帯では、接続する鉄道駅から離れた地区で所要時間が長くなっており、昼間時間帯では大田から市東部の地区と市北部で長くなっています。これらの要因は、市北部は北ルートの路線体系の距離が長いことが考えられ、市東部は太田川駅までの経路が路線バスとの競合を避け、迂回する経路となっていることが要因と考えられます。

朝夕時間帯



昼間時間帯



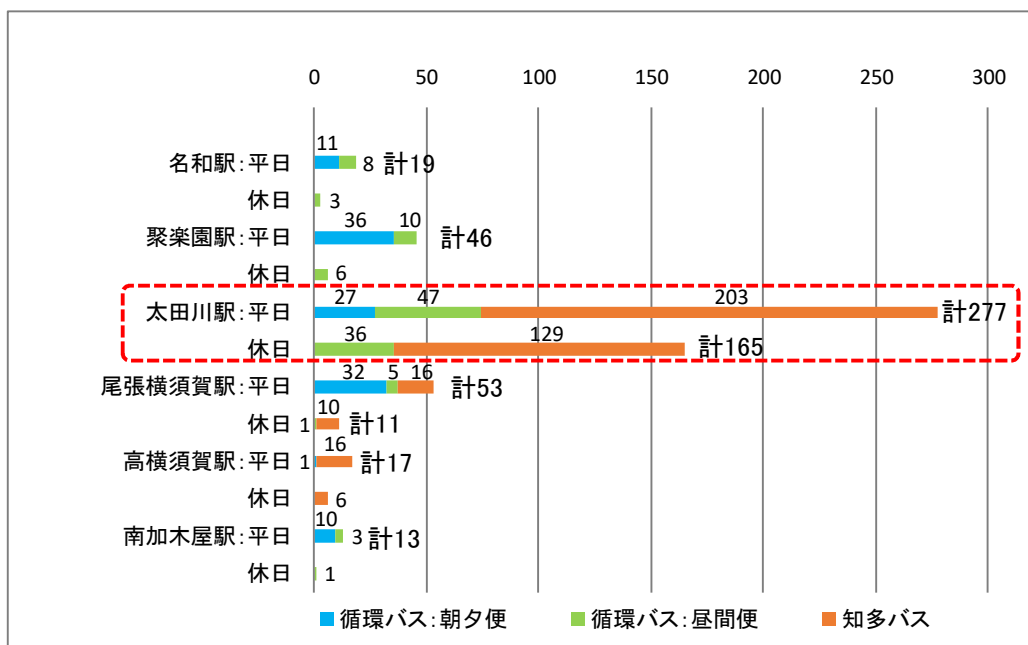
循環バスのみ

④ 乗り継ぎ状況

i. 鉄道との乗り継ぎ

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

図：鉄道とバスの乗り継ぎ人数（人/日）

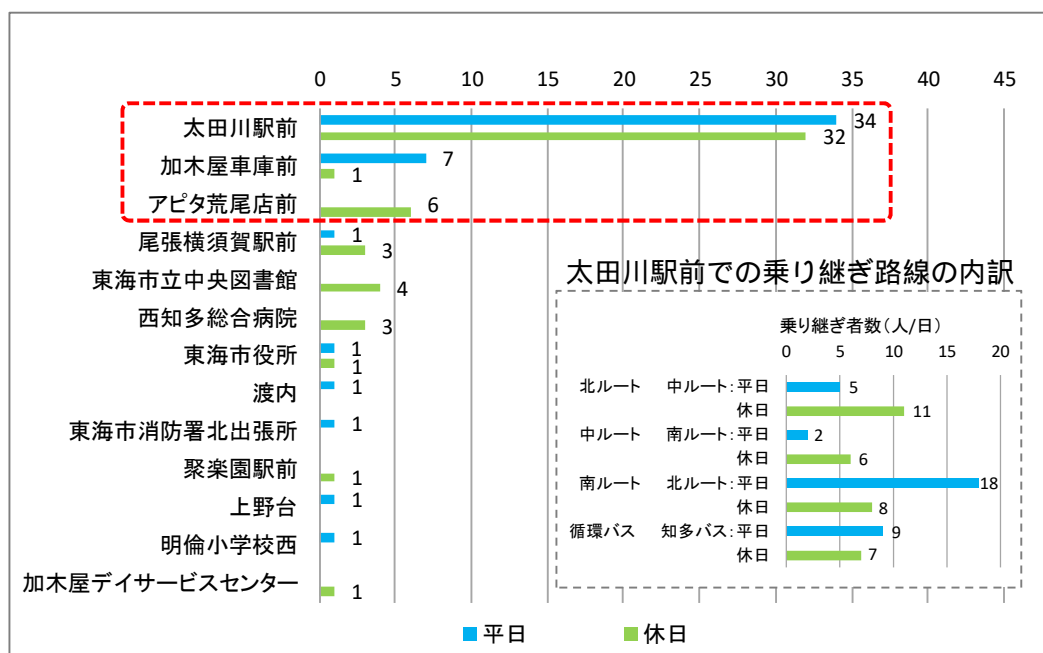


ii. バス同士の乗り継ぎ

バス同士の乗り継ぎ利用は太田川駅が最も多くなっています。

その他では、乗り継ぎ券発行バス停である加木屋車庫前と、乗り継ぎ券発行バス停に該当しないアピタ荒尾店前での乗り継ぎがやや多くなっています。

図：バス同士の乗り継ぎ人数（人/日）



⑤ 集約した地区間の移動実態

各バス停を隣接する地区同士を5地区に集約した場合の移動の全体像をみると、どの地区においても地区内及び隣接地区との移動が多くなり、市の北部と中心部では隣接地区を跨ぐ移動もみられます。

【地区別移動数】

地区の集約表

A	1 緑陽	D	8 大田
	2 名和		9 横須賀
B	3 渡内	E	10 加木屋
	4 平洲		11 三ツ池
C	5 明倫		12 加木屋南
	6 富木島		
	7 船島		

凡例

上位1位

上位2位

A: 緑陽・名和

	OD数	%
A: 緑陽・名和	41	23.2%
B: 渡内・平洲・明倫	93	52.5%
C: 富木島・船島	1	0.6%
D: 大田・横須賀	42	23.7%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	0	0.0%
合計	177	100.0%

B: 渡内・平洲・明倫

	OD数	%
A: 緑陽・名和	93	23.0%
B: 渡内・平洲・明倫	112	27.8%
C: 富木島・船島	37	9.2%
D: 大田・横須賀	153	38.0%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	8	2.0%
合計	403	100.0%

C: 富木島・船島

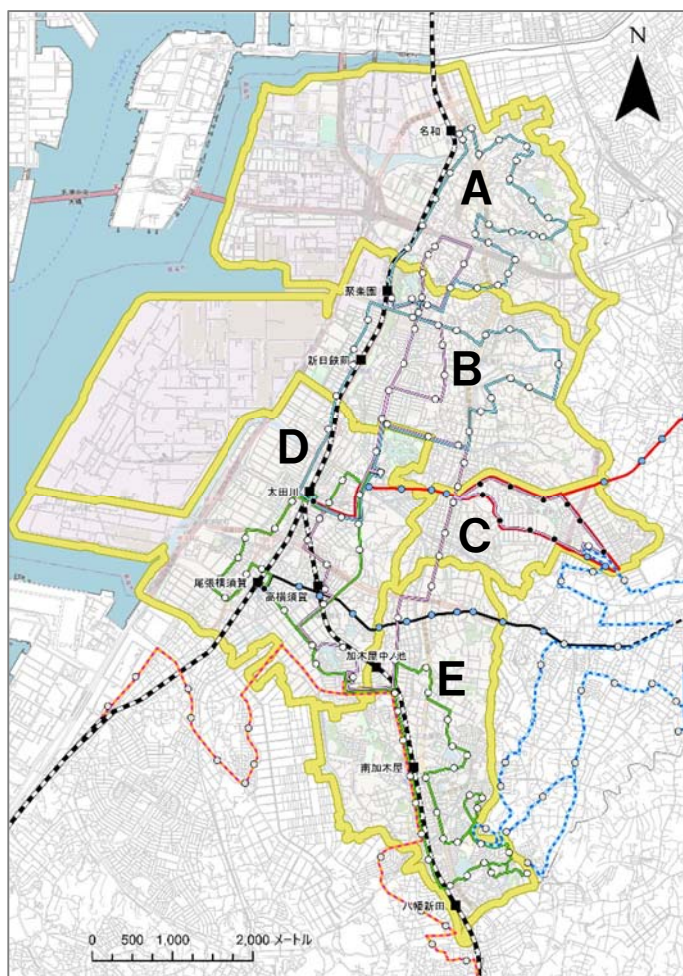
	OD数	%
A: 緑陽・名和	1	1.2%
B: 渡内・平洲・明倫	37	44.0%
C: 富木島・船島	8	9.5%
D: 大田・横須賀	26	31.0%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	12	14.3%
合計	84	100.0%

D: 大田・横須賀

	OD数	%
A: 緑陽・名和	42	8.8%
B: 渡内・平洲・明倫	153	31.9%
C: 富木島・船島	26	5.4%
D: 大田・横須賀	165	34.5%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	93	19.4%
合計	479	100.0%

E: 加木屋・三ツ池・加木屋南

	OD数	%
A: 緑陽・名和	0	0.0%
B: 渡内・平洲・明倫	8	3.8%
C: 富木島・船島	12	5.6%
D: 大田・横須賀	93	43.7%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	100	46.9%
合計	213	100.0%



凡例

- 駅
- 鉄道
- 北ルート
- 中ルート
- 南ルート
- 上野台線
- 横須賀線
- 北部循環コース (知多市あいあいバス)
- 南コース (大府市ふれあいバス)
- バス停 (循環バス)
- バス停 (知多バス)
- バス停 (共通)
- バス停 (知多市あいあいバス) (大府市ふれあいバス)

4章 東海市地域公共交通網基本構想・形成計画の評価

(1) 目標値の達成状況

東海市地域公共交通網基本構想・形成計画で定めた目標とする成果指標について、達成状況を確認します。

○：目標達成、△：目標未達であるが現況値以上、×：目標未達

【基本方針1】 いろんな交通機関がなかよくつながる公共交通づくり

■公共交通の利用者数(鉄道、路線バス、らんらんバス)

評価指標	現況値 2014年(H26)	目標値 2023年(R5)	最終評価値 2019年(R1) ¹	達成状況
市内鉄道乗降客数	45,500人/日	46,000人/日	54,712人/日	○
市内路線バス利用者数	367,000人/年	367,000人/年	254,000人/年	×
らんらんバス利用者数	355,000人/年	365,000人/年	439,646人/年	○

1：2020年以降は新型コロナウイルス感染症の影響があるため2019年(R1)の数値で評価

■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

評価指標	現況値 2012年(H24)	目標値 2023年(R5)	最終評価値 2022年(R4)	達成状況
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%	60.5%	60.4%	

■らんらんバスの満足度

評価指標	現況値 2011年(H23)	目標値 2023年(R5)	最終評価値 2022年(R4)	達成状況
らんらんバスの満足度	55.0%	70%	71.3%	○

■駅前広場の整備済箇所数

評価指標	現況値 2013年(H25)	目標値 ² 2023年(R5)	最終評価値 2023年(R5)	達成状況
駅前広場の整備済箇所数	6箇所	9箇所	8箇所	

2：東海市総合交通戦略において見直しされた目標値

【基本方針2】 みんなで使って、みんなで支える公共交通づくり

■モビリティ・マネジメント実施団体数

評価指標	現況値 2015年(H27)	目標値 2023年(R5)	最終評価値 2022年(R4)	達成状況
モビリティ・マネジメント ³ 実施団体数	1団体	3団体	3団体	○

3：一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

■公共交通の利用促進や施設管理に参加する市民の人数

評価指標	現況値	目標値 2023年(R5)	最終評価値 2022年(R4)	達成状況
公共交通の利用促進や施設管理に参加する市民の人数	—(未実施)	150人	303人 ⁴	○

4：小学生を対象としたバスの乗り方教室、高齢者スマートフォン活用支援講習会参加人数

【基本方針3】公共交通を使った活発な交流を促進する仕組みづくり

■ 75 歳以上高齢者の外出率、公共交通分担率

評価指標	現況値 2011 年 (H23)	目標値 2023 年 (R5)	最終評価値 2017 年 (H29)	達成状況
75 歳以上高齢者の外出率 ⁵	53.0%	65.0%		
主な移動手段が公共交通である 75 歳以上高齢者の割合	6.3%	8.0%	15.0%	○

5：75 歳以上高齢者の外出率は中京都市圏パーソントリップ調査結果より算出

最新調査である第 6 回目は新型コロナウイルス感染症の影響により調査が遅れたため、最新データが未公表

■ 公共交通と連携する民間施設数

評価指標	現況値 2016 年 (H28)	目標値 2023 年 (R5)	最終評価値 2022 年 (R4)	達成状況
公共交通と連携する民間施設数	2 箇所	15 箇所	10 箇所 ⁶	

6：バスマップや時刻表の配布施設数

イラスト

太田川エリアの全体航空写真

5章 東海市の地域公共交通課題

(1) 公共交通に係る個別課題

分析・個別課題等			課題			
			1	2	3	4
地域公共交通網基本構想・形成計画の評価	1	市内公共交通の利用者数は、コロナ禍の影響による減少から徐々に回復傾向にあるものの、路線バスの目標値は未達であることから、公共交通機関の連携等による利用促進に向けた取り組みが必要である。			●	●
	2	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は目標値を概ね達成しているが、移動利便性をより高めるため、市が目指すまちづくりとの整合も図りつつ、利用ニーズに合った公共交通ネットワークの構築を図る必要がある。	●	●		●
	3	らんらんバスの総合的な満足度は目標値を達成しているものの、ダイヤ等に関して改善を要する項目もあることから、課題解決に向けた取り組みが必要である。	●	●		
東海市の公共交通をとりまく社会環境の状況	4	本市の人口は増加傾向にあるものの、将来的には減少に転じる見込みであり、さらに高齢化率の進行も予測されていることから、日常生活圏域における移動手段の確保・維持が必要である。	●	●	●	●
	5	本市の人口分布は、鉄道駅周辺や路線バス沿線を中心に広がっており、概ね公共交通を利用するための徒歩圏域に収まっている状況であるが、一部地域においては、徒歩圏域外への人口分布も見られるため、公共交通の利用が不便な地域における移動交通手段を確保する取り組みについて検討する必要がある。		●		
	6	公共交通は、人・モノの移動による地域の活性化や生活環境を担う重要なネットワークであることから、まちづくりに向けた上位関連計画との整合も図りながら、交通体系を維持・改善する必要がある。	●	●		●
	7	資源価格の高騰、運転手不足、公共交通利用者の減少等、公共交通事業者の経営を取り巻く環境は非常に厳しいものとなっていることから、運行体制の見直しや運賃の値上げ等について、持続的な公共交通サービスを維持するために必要な措置であることを理解する必要がある。	●		●	
	8	コロナ禍により市内の公共交通利用者は大幅に減少しており、特にバス利用者の回復が遅れていることから、社会情勢によって変化する移動ニーズを的確に捉え、早期の利用回復に繋がる取り組みを検討する必要がある。	●	●	●	●
	9	本市におけるタクシー営業所の保有車両数は100台以上となっているが、実稼働台数は少なく、配車依頼に対する供給体制が十分でないと考えられる。理由としては、知多半島エリアが準特定地域()に指定されていることや、運転手の人材不足等が考えられるが、そのような中においても、需要に応じた移動サービスの提供体制を整える必要がある。	●	●		
市民アンケート	10	日常の移動でバスを利用している方は、通院・買い物を目的とした70歳以上の高齢者が多く、バスを利用する理由としては、運転免許証の未保有等により他に移動交通手段がない方が多いことから、公共交通に頼らざるを得ない方の移動手段の維持・確保が必要である。		●		
	11	日常の移動における市内の主要目的地は、現在の公共交通網を利用して移動できる駅、公共施設、病院、スーパー等となっているが、市外目的地へのニーズも一定数あることから、公共交通の広域的な連携を高める必要がある。				●
	12	バスを利用しない理由については、「自家用車の方が便利だから」との回答が最も多く、自動車保有台数が全国一位である愛知県の地域性も影響していると考えられる。また、バスを利用したことのある方がバスを不便と感じる理由については、運行本数の少なさや目的地までの所要時間等の課題が挙げられることから、誰もが使いやすい公共交通とするために、運行ダイヤ・ルートについて改善を図る必要がある。	●			
	13	バスを利用しない理由については、「バスがどのようなルートを走行しているか知らないから」との回答が25.8%であることから、新たな利用者を発掘するためにも、バスの運行体制や他の公共交通との乗り継ぎ方法等について広く周知を図る必要がある。			●	
	14	バスを利用しやすくするための取り組みとして、「乗り継ぎ可能なバス停を増やす」「ルートの運行距離や運行時間を見直して便数を増やす」「昼間ダイヤを充実させる」「最寄り駅で鉄道との乗り継ぎがしやすいダイヤ・ルート設定にする」との意見が多いことから、それらを踏まえた路線網やサービス体制を検討する必要がある。	●	●		
	15	循環バスのサービス向上のための公費のあり方については、「公費及び利用者の負担は現状並みとすべき」との意見が最も多いが、30～40代においては、「利用者の負担を増やすべき」との意見もあるため、循環バスの運行に係る公費負担について世代間の不公平感が広がらないよう、バランスを維持しながらサービスの維持・改善に取り組む必要がある。			●	
	16	タクシーを利用したい時間帯に車両が確保できないとの意見があるが、タクシーの特性であるドア・ツー・ドアや希望する時間帯に利用できる強みを発揮するため、タクシーの効率的な配車や稼働車両不足解消に向けた取り組みについて検討が必要である。	●			
バス利用実態調査及びバス利用者アンケート	17	最寄りバス停までの移動に不便を感じているとの意見が高齢者にあることから、身体的に近距離の移動が困難となっている方に対しては、タクシー及び福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員した輸送方法の検討が必要である。		●		
	18	市内のバス利用者の移動圏域をまとめると、5つのエリアに集約することができる。また、循環バスの乗降バス停間の平均所要時間をみると、昼間ダイヤにおいては各系統とも所要時間が長い傾向にあることから、昼間時間帯の利用者の移動圏域を考慮した、ダイヤ・ルートの再編を検討する必要がある。		●		
	19	鉄道駅と循環バスの乗り継ぎは、太田川駅、尾張横須賀駅、聚楽園駅の順に多く、バス同士の乗り継ぎでは、太田川駅前、加木屋車庫前、アピタ荒尾店前の順で多いことから、公共交通機関が連携し合いながら、乗り継ぎ利便性の向上に繋がる運用を検討する必要がある。	●	●		
	20	循環バスの利用満足度は、運賃、回数券の販売、運行日数等について満足度が高いものの、運行ダイヤ・ルート、運行本数に関しては、満足していないとの回答(「悪い」、「とても悪い」)が多くなっている。また、路線バスについては、運行ダイヤ、運行本数に関して満足していないとの回答が多い。今後、循環バスや路線バスを身近な移動交通手段のひとつとして安定的に運行し続けるためには、効率的な運行や、収益性についても併せて検討しつつ、満足度の向上に向けた取り組みを進める必要がある。	●	●		

東海市の公共交通を取り巻く社会情勢の変化

今後見込まれる人口減少や高齢化率の進行に加え、コロナ禍により変化した社会・経済活動等により、公共交通に求められる役割も変化してきており、それらに対応した交通体系の構築が求められている。

また、地域公共交通活性化再生法の改正において、移動サービスの総動員を求められており、既存公共交通サービスの補完が期待されることや、新たな輸送システムとして、近年AIや自動運転等の最新技術を取り入れた交通サービスの社会実装が取り組まれており、運転手不足への対応、公共交通を活用した移動支援等のサービス水準向上が期待されている。

東海市の上位計画との関連性

コンパクト＋ネットワークで歩いて暮らせるまちの実現を目指している。
結びつきが強い隣接市等と接続する鉄道を軸とし、沿線の拠点を公共交通軸で結ぶ都市の骨格形成を目指している。

課題1

市内の各拠点を円滑に結ぶ公共交通網の確保・維持

課題2

地域や利用者による多様な移動ニーズに対応した公共交通手段の構築

課題3

公共交通利用意識の醸成及び需要創出に資する情報発信

課題4

市域を跨ぐ移動ニーズに対応した、広域的な交通ネットワークによる交流の促進

()準特定地域...改正タクシー特措法に基づき、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認める地域について、国土交通大臣が指定するもの。

(2) 個別課題の集約

課題1

市内の各拠点を円滑に結ぶ公共交通網の確保・維持

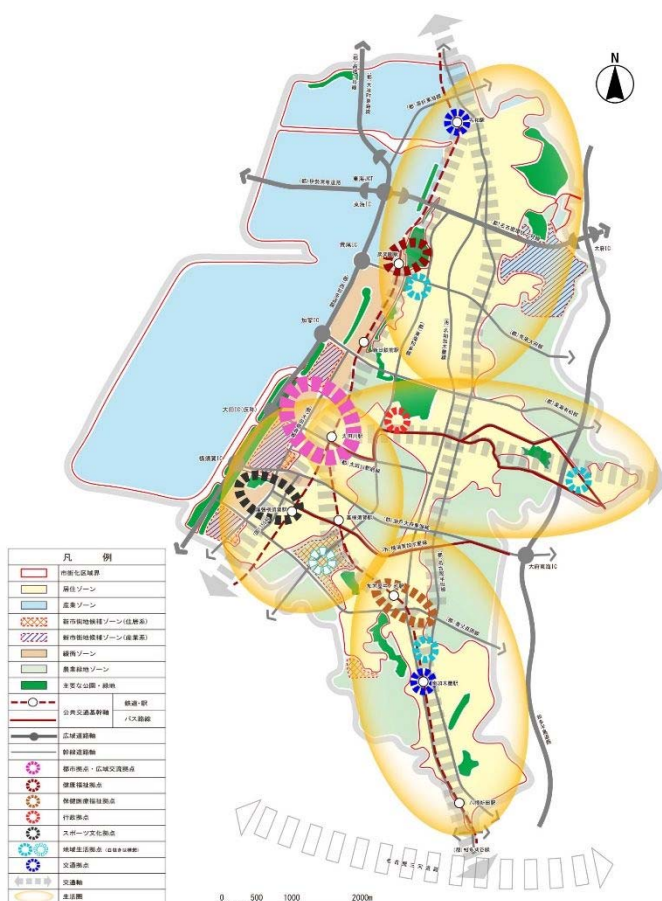
① まちづくりと連携したネットワークの維持と公共交通機関の乗り継ぎ利便性の向上

東海市では、コンパクト＋ネットワークによるまちづくりを推進しており、都市拠点をはじめとした市内の各拠点を公共交通で繋ぎ、歩いて暮らせるまちの実現を目指しています。東海市と周辺市町との移動については、特に名古屋市との結びつきが強く、中でも、名古屋鉄道の利用は欠かせない交通手段となっており、市内の公共交通ネットワークにおいても、鉄道沿線の拠点と居住地を結ぶことで、市内外の円滑な移動に役立っています。

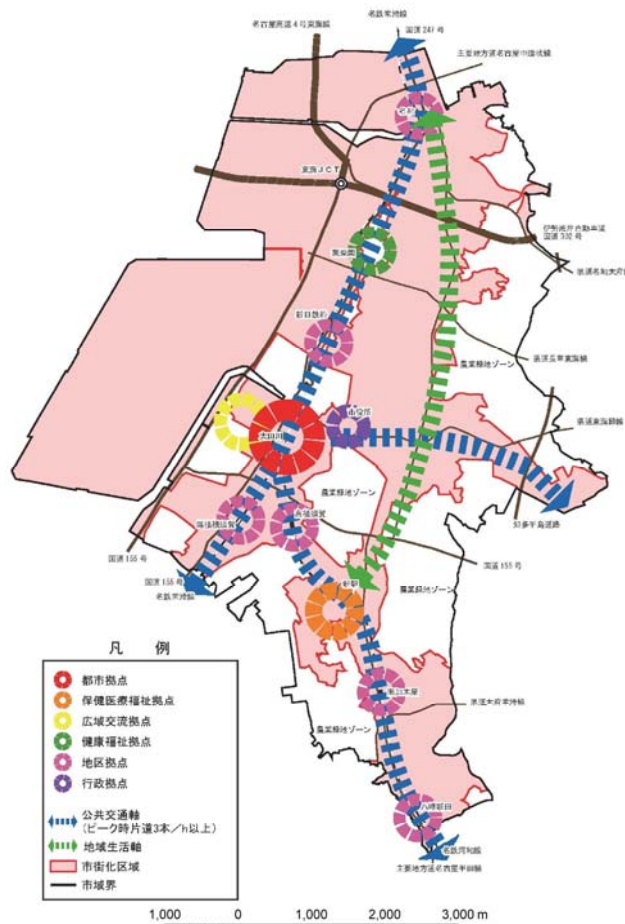
鉄道とバス等との乗り継ぎ状況については、太田川駅が最も利用が多く、その他主要駅においても、同様に乗り継ぎ利用される方が多くなっています。そのような中、市民アンケートでは、バスを利用しやすくするための工夫として、「最寄りの駅で鉄道と乗り継ぎがしやすいダイヤ・ルート設定にする」との回答が31.2%となっています。

そのため、新たに開業する加木屋中ノ池駅も含め、鉄道との円滑な乗り継ぎを考慮した公共交通ネットワークの確保や、乗り継ぎ利便性が高いダイヤ・ルート運行を検討する必要があります。

図：東海市都市計画マスタープラン
将来都市構造図



図：東海市立地適正化計画
都市の骨格構造



② バスを必要とする利用者層に合った公共交通サービスの維持

市内のバス利用者の特徴としては、循環バスの利用者は高齢者層が多く、利用者数はコロナ禍前においては目標値を越えて推移していましたが、路線バスの利用者は通勤・通学利用者など、主に 50 代以下の利用が多いものの、利用者数はコロナ禍前から減少傾向が続いており、目標値を下回っていました。また、循環バスと路線バスに対する利用者満足度については、「運行本数」と「運行ダイヤ」についての満足度がいずれも低くなっています。

一方、市民アンケートでは、バスの必要性について、将来的な利用可能性も含めると 53.3%の方が「必要」と回答しており、10～30 代、70～80 代の年齢層で回答率が高くなっています。また、自由意見においてもバスを必要としているとの意見が多く有り、今後も継続して路線を維持していく必要があります。

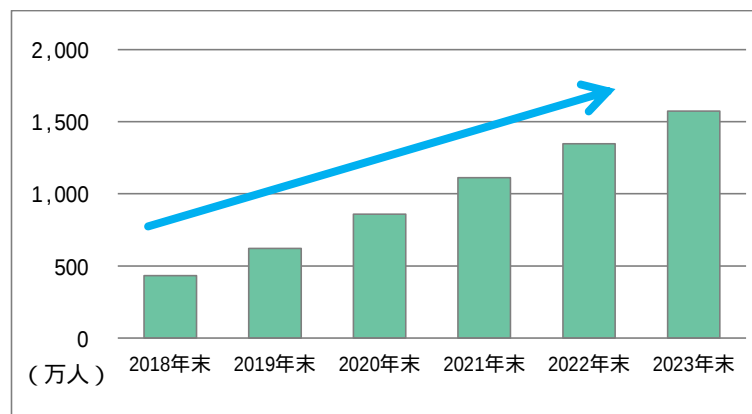
バスに関する取り組みの評価では、全ての取り組みで「評価する」が「評価しない」を上回るなど、総体的には評価されており、今後も各年齢層のニーズを的確に捉えつつ、公共交通サービスや関連する取り組みを維持・継続する必要があります。

③ タクシー利用の推進

近年の IT 技術の発展に伴い、スマートフォンアプリを用いた配車サービスが普及しつつあり、相乗りを含むタクシーの利用・予約が容易になるなど、利便性の向上が図られています。

タクシーはドア・ツー・ドアの輸送や、24 時間いつでも利用が可能であるなど、柔軟な移動対応ができる交通サービスであり、鉄道やバスなどの地域の公共交通ネットワークを補完する重要な交通機関です。近年、運転手不足や利用者の減少等の要因により厳しい経営状況が続く中、ドア・ツー・ドアの輸送ができる利点を活かし、新たなニーズの掘り起こしに資するような利活用策の検討と展開が必要となります。

図：タクシー配車アプリ利用者数 需要予測



資料：ICT 総研による利用者数推計

図：タクシーの相乗りサービス制度

(利用イメージ)



【地点①～④のタクシー運賃が 5,000 円の場合】

A の運賃：3,000 円 (5,000 円 × 15km/25km)

B の運賃：2,000 円 (5,000 円 × 10km/25km)

資料：国交省 HP

課題2

地域や利用者による多様な移動ニーズに対応した公共交通手段の構築

① さらなる効率的な公共交通網の構築

市内の公共交通の利用圏域は、南北方向に縦断する名古屋鉄道と、東西方向に横断する知多バス、市内全体を補完する循環バスによって概ねカバーされており、東海市の全年齢人口で見ると、88.1%がカバーされています。

市民アンケートでは、現在のバスの利便性に対する回答において、2020年（令和2年）10月のダイヤ改正前より「不便になった」との回答が約3割となっています。また、OD調査によると、乗車バス停から降車バス停までの所要時間は昼間時間帯で長く、且つ地域差もみられることから、循環バス1路線あたりの運行距離の長さについても改善が必要と考えられます。

また、バスを利用しやすくするための工夫として、「1ルートの運行距離や運行時間を見直して便数を増やす」との回答が43.2%と最も多いことから、地域別の生活圏の移動ニーズに合ったダイヤ・ルートの検討が必要となっています。

② AI デマンド型交通等の新たな交通手段の検討及び導入

公共交通を取り巻く環境として、今後、自動車及び運転免許証の保有率が減少する見通しであることや、高齢者の運転免許証の返納が進んでいることなども踏まえ、公共交通を利用した移動に頼らざるを得ない人の割合は、今後も増加するものと見込まれます。そのため、公共交通のカバー圏域外に限らず、カバー圏域内においても、移動手段の選択肢が少ない交通不便地域については、新しい交通手段の導入を検討するなど、移動手段の充実を図っていく必要があります。



資料：国交省 HP より

課題3

公共交通利用意識の醸成及び需要創出に資する情報発信

① マイバス意識の醸成による公共交通の需要創出と持続性の確保

東海市では、小学生を対象としたバスの乗り方教室や出前講座や、高齢者を対象としたスマートフォンを使ったバスロケーションシステム操作講座など、市内の公共交通に関する理解を深め、身近な移動手段のひとつとしてバスを選択していただけるような取り組みを進めています。また、市内の園児が書いた絵画作品を循環バス車内に展示するなど、家族でバスを利用したくなる取り組みも実施しています。

また、より多くの市民に、公共交通が地域にとっての重要な輸送資源の一つであることを理解してもらうことや、カーボンニュートラルの実現に向けて、日常の移動において過度に自家用車に頼ることなく、多様な移動交通手段を選択することの必要性についても理解が進むよう、さらなる利用意識の醸成が必要となっています。

図：高齢者スマートフォン講習会



図：循環バス車内での絵画作品展示



② 様々な公共交通が一体かつ連携するわかりやすい情報提供

市民アンケートでは、循環バスの認知度は高いものの、「詳しく知らない」、「全く知らない」との回答は、約1割となっています。また、バスを利用しない理由（バスを利用したことのない方）としては、「バスがどのようなルートで走行しているか知らないから」との回答が25.8%となっており、バスの運行ルート等に関する認知度の低さから、目的地までの移動手段としてバスが選択肢に含まれていないことが課題として考えられます。そのため、普段バスを利用しない方においても、運行ルートや、バスを使って行ける施設等を知ってもらうため、情報提供方法を改善する必要があります。

また、バスを不便と感じる理由（バスを利用したことのある方）として、「時刻表がわからないから」との回答が4.0%、「バスがどのようなルートで走行しているか知らないから」との回答が10.8%となっており、利用者が必要とする情報がわかりやすく、見やすくレイアウトされたバスマップ及び時刻表への改善が必要です。

さらに、より多くの人が鉄道・バス・タクシー等の様々な公共交通を、目的に応じて選択しやすい環境を整えるため、公共交通事業者が連携したわかりやすい情報提供体制の構築が必要となっています。

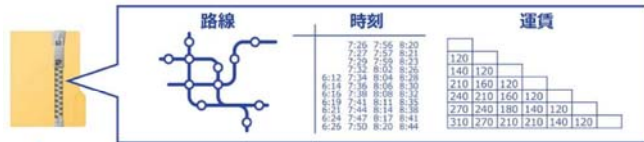
③ ICT活用のさらなる推進

東海市では、循環バスにおいてバスロケーションシステムを導入し、リアルタイムでバスの運行状況を検索できるなど、ICTを活用したバス情報の可視化に取り組んでいます。

今後は、広域的な経路探索等の充実を図るため、公共交通機関が連携しながらオープンデータの整備を進めるなど、新たな公共交通利用者の発掘に繋がる取り組みが必要です。

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



➡ 情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP (2021年7月 第3版策定)	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT (2019年3月 策定)	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

資料：国交省 HP より

イラスト

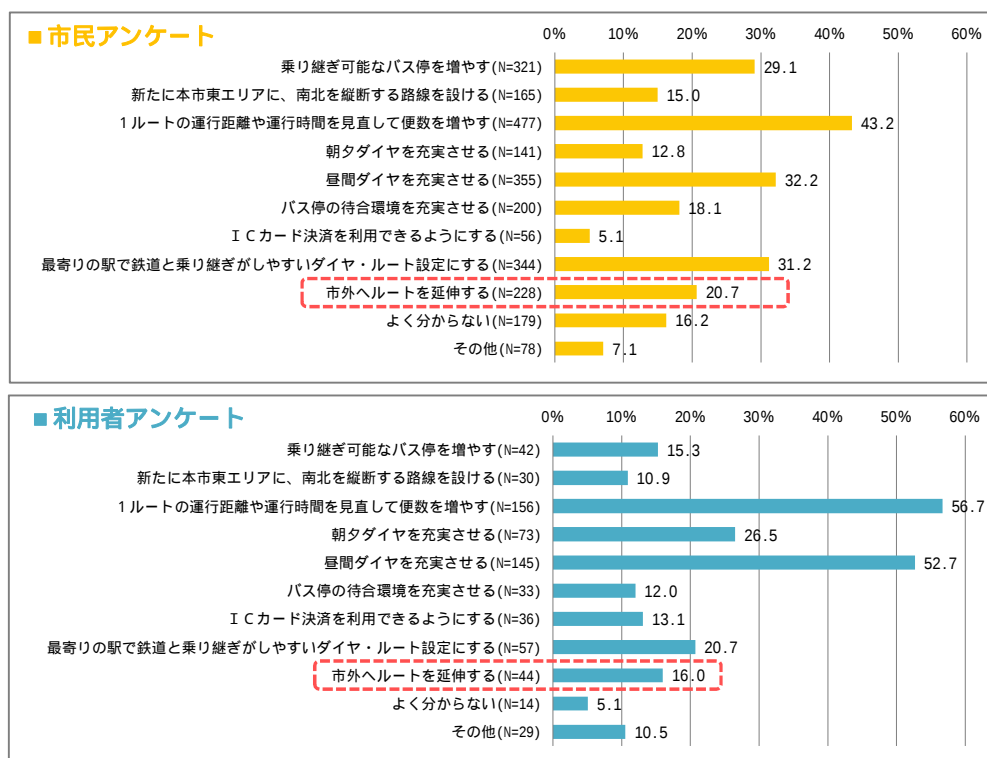
課題4

市域を跨ぐ移動ニーズに対応した、広域的な交通ネットワークによる交流の促進

① 市外主要施設との接続による潜在需要の発掘

市民アンケートでは、循環バスで行きたい市外の施設として、「国立長寿医療研究センター」、「JA あぐりタウン げんきの郷」、「あいち健康の森公園」、「イオンモール大高」など、近隣市の主要施設へのニーズが多く挙げられています。また、バスを利用しやすくするための工夫として、「市外ヘルートを延伸する」との回答が、市民アンケートにおいては20.7%、利用者アンケートにおいては16.0%と、やや多くなっていることから、既存の公共交通機関との連携強化に加え、地域の多様な輸送資源を活用するなどしながら、魅力ある交通ネットワークの構築に取り組む必要があります。

図：バスの利用促進策



② 近隣市町との相互連携

東海市には、知多市コミュニティバス「あいあいバス」が公立西知多総合病院から南加木屋駅間へ、大府市コミュニティバス「ふれあいバス」が富木島町上野台へ乗り入れています。今後の利用ニーズの変化に合わせ近隣市町との連携をより高め、相互地域間の移動ニーズに対応した乗り入れ区間の拡大に向けた検討を進めるなど、交流の促進を図る必要があります。

6章 東海市の将来像と基本方針

(1) 東海市の将来像

第7次東海市総合計画（以下、「総合計画」という。）においては、将来都市像を「ともにつながり 笑顔と希望あふれるまち とうかい」と定め、5つの基本理念を「安心、快適、いきいき、ふれあい、活力」と定めています。

また、総合計画内のめざすまちの姿5「安心・安全で快適に暮らせる都市機能が充実している」においては、「安全で快適な移動環境の整備」に向けて、社会情勢や利用者のニーズに合わせた公共交通ネットワークの整備を計画的に進めることを定めています。

さらに、東海市都市計画マスタープランや東海市立地適正化計画においては、地域の拠点を定め、土地利用のゾーニングや交通体系の骨格を明確にし、将来の都市の目指すべき姿を設定しています。

【将来像】

鉄道駅や地域生活拠点における 公共交通ネットワークが構築されているまち

公共交通全体が直面している課題として、市内の公共交通利用者は2019年度（令和元年度）までは増加傾向にありましたが、コロナ禍により2020年度（令和2年度）の利用者は急激に落ち込み、2021年度（令和3年度）以降は回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準に戻るためには、時間を要すると見込まれます。また、世界情勢の不安定化による資源価格の高騰や、公共交通利用者の回復の遅れ、DX社会への対応など、公共交通事業者や行政の経営への負担増加は深刻な問題となっており、持続的に同水準の公共交通サービスを維持するためには、実効的な公共交通の利用促進、効率的な運行計画による収益性向上に向けた取り組みが必要となります。

加えて、本市では、2022年（令和4年）3月1日に、2050年を目途に温室効果ガス排出量を実質ゼロとするゼロカーボンシティ宣言を掲げ、地球温暖化対策に向けた取り組みを推進しています。また、社会全体においては、持続可能な開発目標（SDGs）に取り組んでおり、実現に向けた17の目標は交通分野にも大きく関連します。ゼロカーボンシティや持続可能な開発目標（SDGs）の実現のためには、温室効果ガスの排出量が少ない公共交通機関の利用促進に繋がる取り組みを進めるとともに、公共交通が利用しやすい環境を整えることが重要となります。

それらを踏まえ、本計画では、本市の地域公共交通の目指す姿について、市内外との広域的な移動ネットワークを基本としつつ、生活エリア間の円滑な移動サービスとの調和が図られた公共交通体系の構築が必要と考え、「鉄道駅や地域生活拠点における公共交通ネットワークが構築されているまち」を将来像とします。

地域生活拠点...居住する地域において、日常生活を営む上で必要となるスーパー、ドラッグストア、コンビニ、クリニック等の暮らしに必要な施設を指すもの

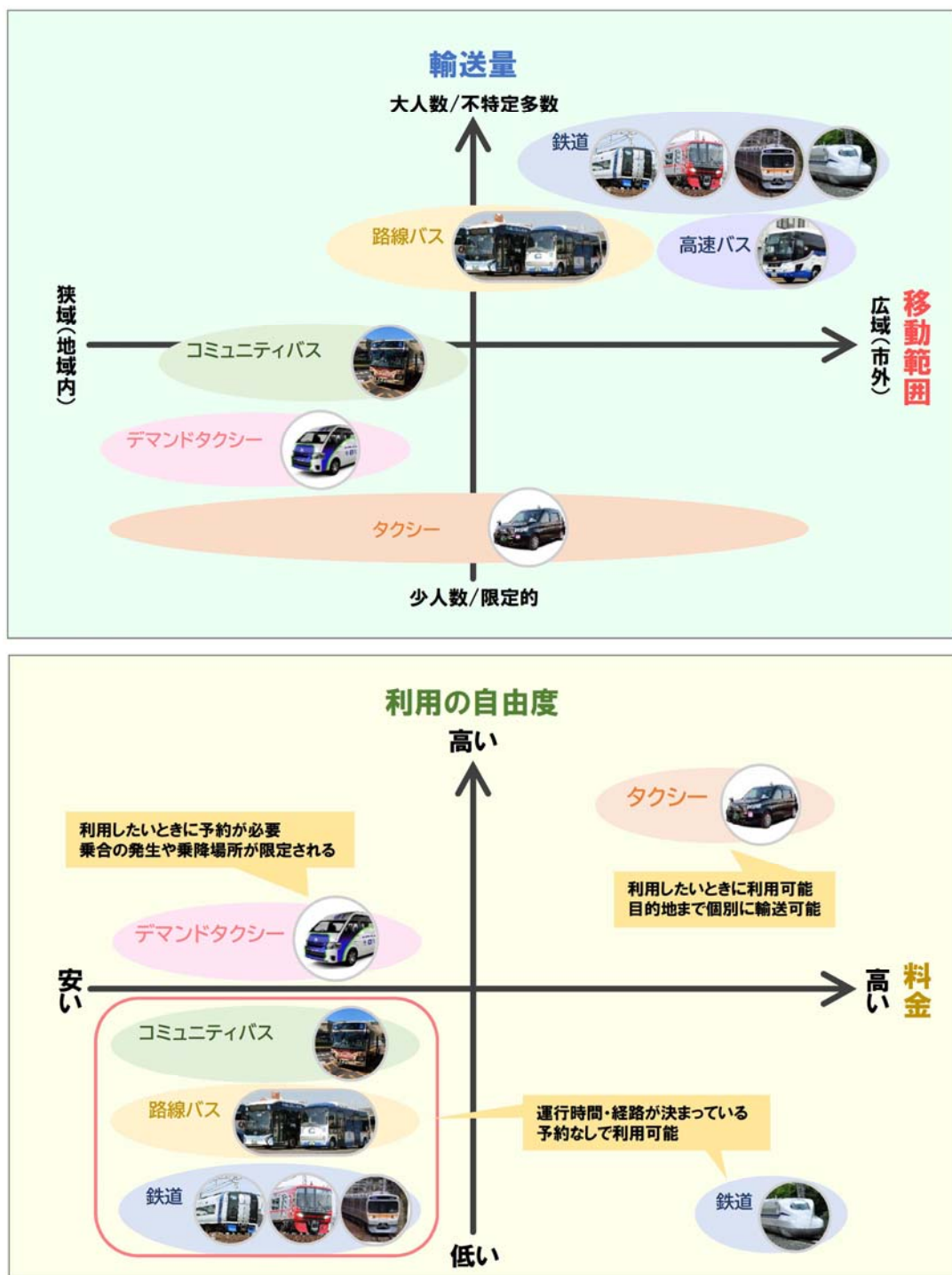
イラスト

(2) 公共交通の役割及び必要性

① 公共交通の特性による整理

本市では、鉄道や路線バス、市内全域を網羅する循環バスやタクシー等、複数の移動手段により市内のほとんどの地域で公共交通を利用できる環境が構築されています。しかし、これらの移動手段は、移動範囲や輸送量、主な利用者等が異なっており、多様化する移動ニーズをより効率的に運用するには、利用の目的や料金、時間的制約などに応じて、上手に使い分けていく必要があります。そこで、本市の公共交通について、移動範囲等の移動手段の特性等に着目し整理を行います。

図：公共交通の特性等の整理



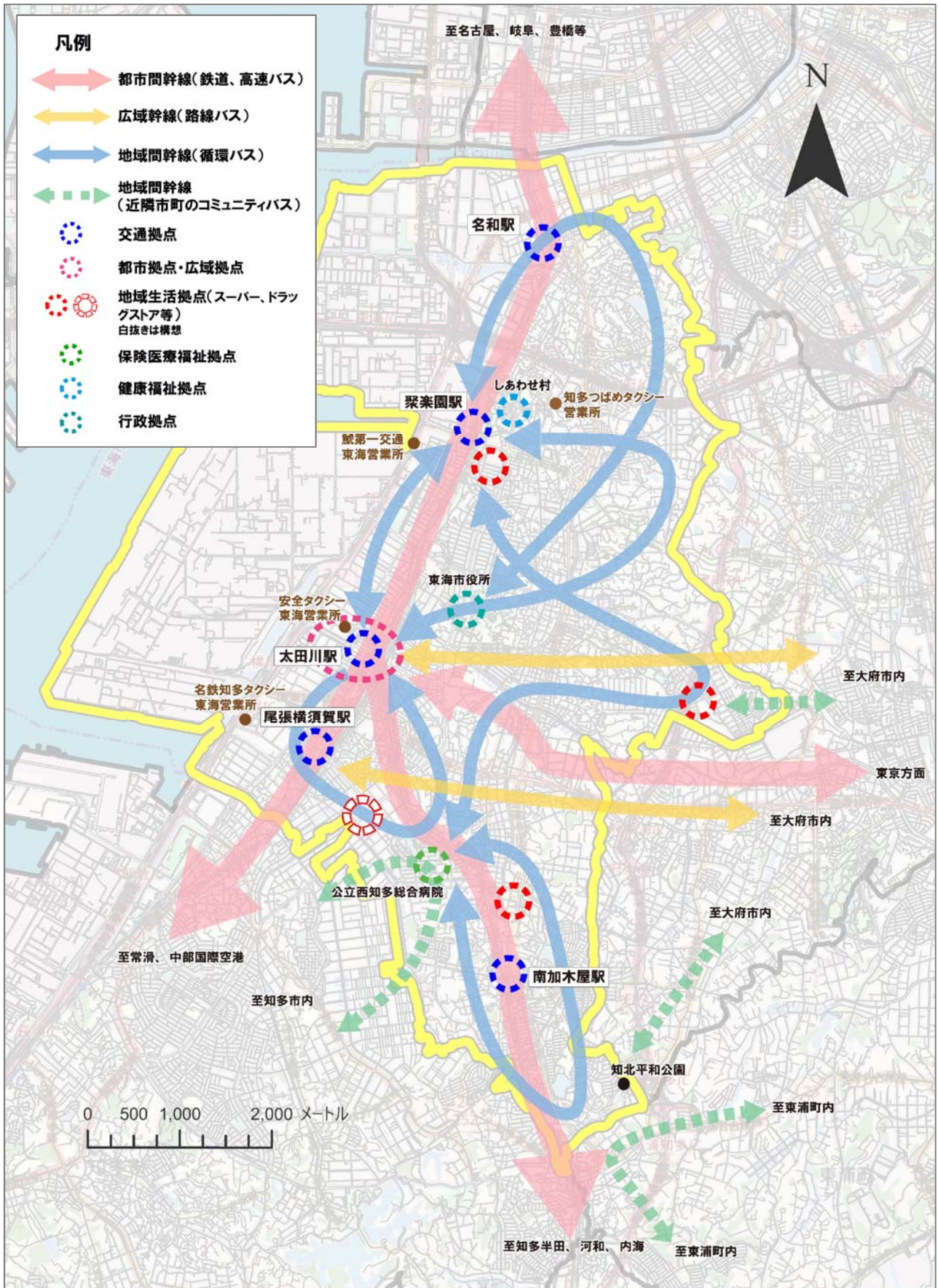
② 公共交通の機能分類とネットワークイメージ

本市の公共交通に関わる関係者が連携・協働して施策を実施するため、地域公共交通ネットワークを構築している鉄道、バス、タクシー等の機能を整理し、各々の役割を明確にします。都市間・広域幹線に位置付けられる公共交通は、交通事業者が移動サービスの確保・維持に向けて主体的に取り組む、行政は地域間幹線や、地域間幹線を補完する移動サービスの充実を図り、誰もが安心して移動できるまちを目指します。

表：公共交通の機能分類

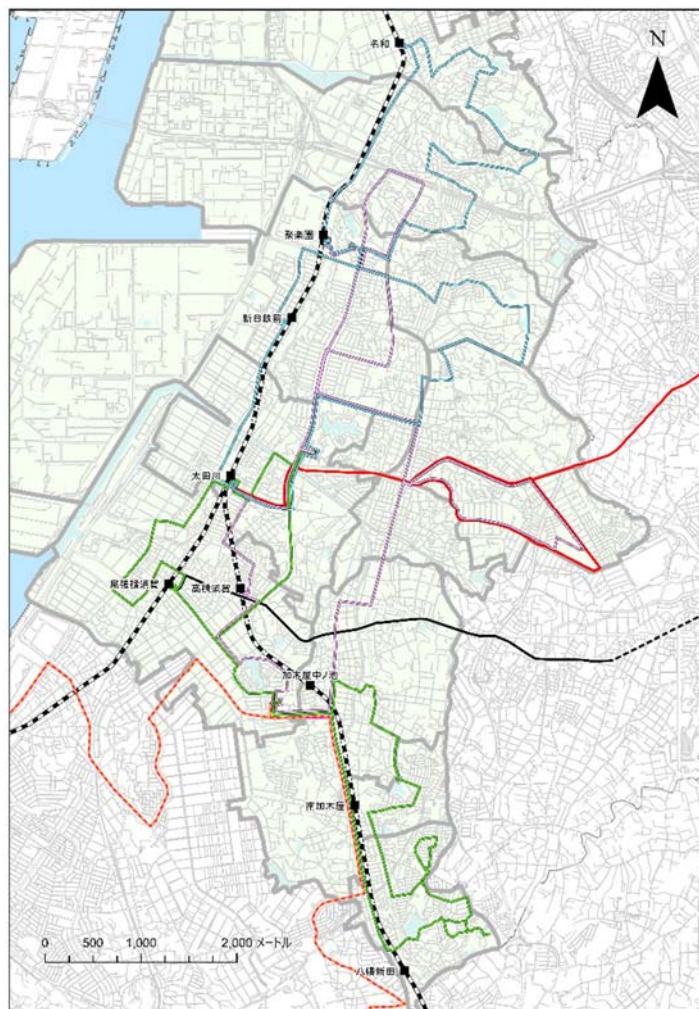
区分	対象路線	路線の役割
 都市間幹線	名古屋鉄道常滑線・河和線	本市と名古屋、岐阜、内海、豊橋方面等を結ぶ路線 広域的な移動需要として、主に、通勤、通学、通院、買い物目的に対応
	高速バス JR 東海バス・JR バス関東	本市と関東方面を結ぶ路線 広域的な移動需要として、主に、観光、買い物、業務目的に対応
 広域幹線	知多乗合 上野台線 横須賀線	本市と近隣市を結ぶ路線 広域的な移動需要として、主に、通勤、通学、通院目的に対応
 地域間幹線	循環バス（らんらんバス） 近隣市町のコミュニティバス	地域拠点を結ぶ路線 市内の移動需要として、主に、買い物、通院、通勤、通学目的に対応
 個別輸送	タクシー、福祉バス 自家用有償旅客運送	個人のニーズに応じたドア・ツー・ドアで面的な輸送に対応 市内の移動需要として、主に、買い物、通院、急用、レジャー目的に対応

図：地域公共交通ネットワークイメージ図



③ 地域公共交通確保維持改善事業により確保・維持する路線

地域公共交通確保維持改善事業とは、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等により、移動に当たっての様々な障害が解消されるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的に、国土交通省が交通事業者等へ交付する補助金のことです。本市においても、当該補助金による支援を活用し公共交通の維持・確保を図っています。



凡例	
■	駅
—	あいあいバス（地域間幹線補助系統）
—	北ルート
—	中ルート（地域内フィーダー系統）
—	南ルート（地域内フィーダー系統）
—	横須賀線ルート（地域間幹線補助系統）
—	上野台線ルート（地域間幹線補助系統）
—	鉄道線

本計画策定時点（令和6年3月）

系統	路線			事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
	起点	経由	終点				
上野台線	共和駅前	上野台	太田川駅前	4条乗合	路線定期	知多乗合	幹線
横須賀線	大府駅前	高横須賀駅前	尾張横須賀駅			知多乗合	幹線
あいあいバス 北部循環コース	朝倉駅	西知多総合病院	朝倉駅			知多市 （運行は交通事業者者に委託）	幹線
東海市循環バス 中ルート 系統	太田川駅前	西知多総合病院	太田川駅前			東海市 （運行は交通事業者者に委託）	フィーダー系統（車両減価償却費等補助を含む）
東海市循環バス 中ルート 系統	太田川駅前	西知多総合病院	太田川駅前				
東海市循環バス 南ルート 系統	加木屋車庫前	太田川駅前	加木屋車庫前				
東海市循環バス 南ルート 系統	加木屋サービスセンター	太田川駅前	加木屋サービスセンター				

④ 地域公共交通確保維持事業の必要性

以下に示す各系統は、市域や地域間輸送を担う重要な路線である一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、今後も地域公共交通確保維持改善事業により路線を確保・維持する必要があります。

系統	必要性	実施主体
上野台線	上野台線は、共和駅を起点とし太田川駅を結ぶ基幹路線であり、富木島地区と太田川駅、大府市方面への移動が多くなっています。 主に、通勤・通学者の移動を担っており、名古屋鉄道と接続する重要な路線であるため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。	知多乗合
横須賀線	横須賀線は、大府駅を起点とし尾張横須賀駅を結ぶ基幹路線であり、市域を跨ぐ利用が半数以上となっています。主に、通勤・通学者の移動を担っており、名古屋鉄道と接続する重要な路線であるため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。	知多乗合
あいあいバス 北部循環コース	あいあいバス北部循環コースは、知多市の朝倉駅を起終点とし、東海市内へ乗り入れて運行している路線です。東海市内は、主に公立西知多総合病院と接続し、両市を結ぶ唯一の地域路線であり、通院利用者のほか、自動車を保有していない高齢者や買い物利用者の利用が多く、地域間移動を担う重要な路線であるため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。	知多市 (運行は交通事業者に委託)
東海市循環バス 中ルート 系統	東海市循環バスは、買い物、通院、通勤や通学と様々な目的の利用が多く、市の地域間移動を担っています。中ルート系統は、太田川駅を中心に聚楽園駅、上野台、公立西知多総合病院を結んで運行しており、特に駅やスーパーでの乗降が多い系統です。市民の日常生活の移動手段を確保・維持していくため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。	東海市 (運行は交通事業者に委託)
東海市循環バス 南ルート 系統	東海市循環バスは、買い物、通院、通勤や通学と様々な目的の利用が多く、市の地域間移動を担っています。南ルート系統は、加木屋車庫及び加木屋サービスセンターを起終点に循環運行しており、駅や路線バスと接続している車庫での乗降が多い系統です。市民の日常生活の移動手段を確保・維持していくため、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持する必要があります。	東海市 (運行は交通事業者に委託)

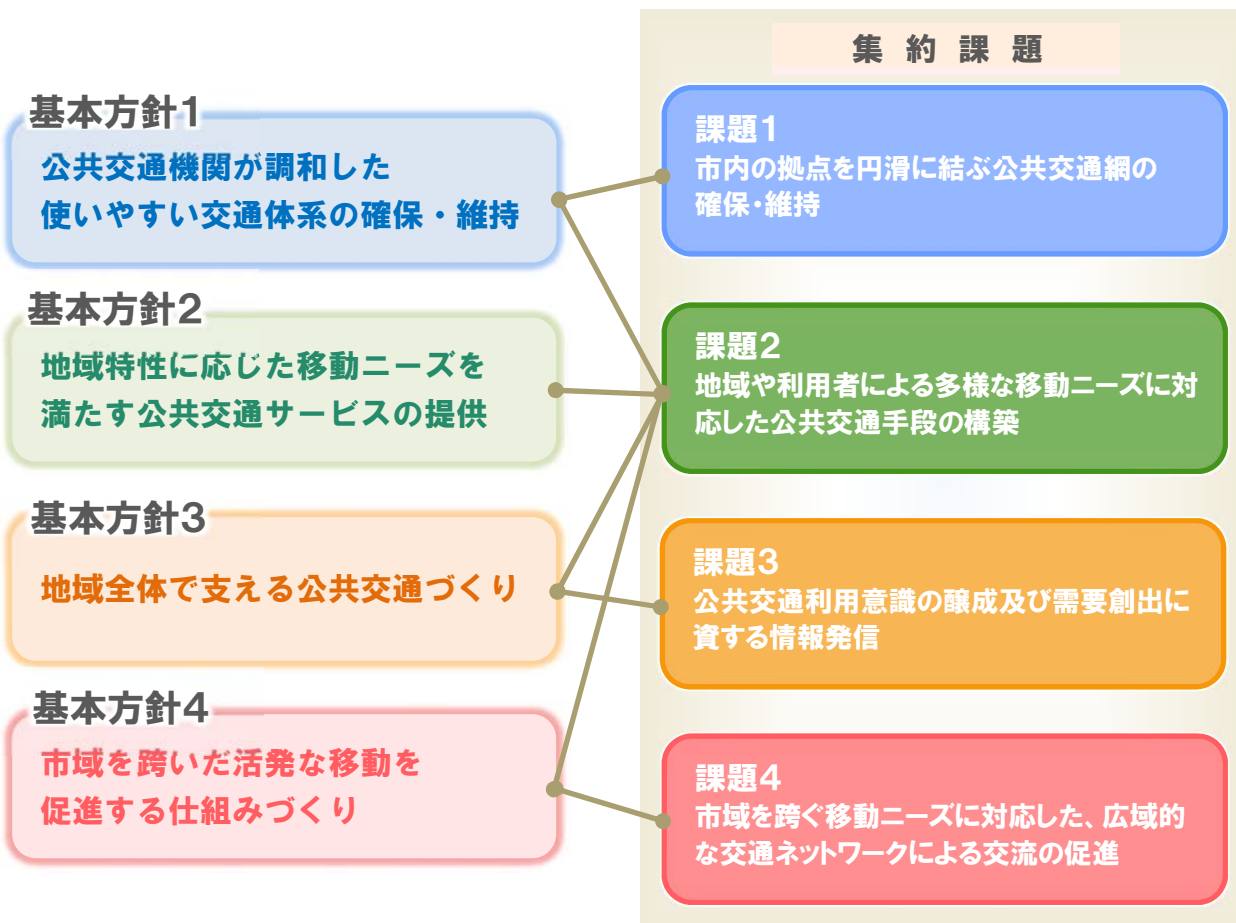
本計画策定時点(令和6年3月)

(3) 基本方針

【将来像】

鉄道駅や地域生活拠点における 公共交通ネットワークが構築されているまち

【基本方針】



SDGs

持続可能な開発目標 (SDGs: Sustainable Development Goals) とは、2001年(平成13年)に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年(平成27年)9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年(令和12年)までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル(普遍的)なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。



出典：外務省 HP、国際連合広報センターHP

7章 基本方針ごとの目標指標・方向性・実施事業

(1) 基本方針1

公共交通機関が調和した使いやすい交通体系の確保・維持



鉄道駅を中心とした交通ネットワークが形成される中において、円滑な乗り継ぎやアクセス向上等に向けた取り組みを進め、便利で快適に利用できる公共交通を確保・維持します。

① 集約課題

課題1 市内の拠点を円滑に結ぶ公共交通網の確保・維持

課題2 地域や利用者による多様な移動ニーズに対応した公共交通手段の構築

② 目標指標

目標指標	現況値 2022年(R4)	目標値 2028年(R10)
【指標1】 主要公共交通の年間利用者数	18,248,777 人/年	20,577,000 人/年
市内鉄道駅の乗降者数	17,726,590 人/年	19,970,000 人/年
市内を運行する路線バスの利用者数 ¹	214,985 人/年	233,000 人/年
循環バス(らんらんバス)の利用者数 ²	307,202 人/年	374,000 人/年
【指標2】 市内・市外への移動が円滑にできる環境が整っていると思う人の割合	68.7%	検討中
【指標3】 循環バス(らんらんバス)利用者1人当たりの市負担額	445.6 円/人	現況値以下
【指標4】 待合環境が整備されたバス停数	10 箇所 2023年(R5)	13 箇所

1 上野台線、横須賀線の市内運行区間の利用者数

2 全路線の利用者数

③ 取り組みの方向性

i. 交通・医療等の拠点と、地域生活拠点を結ぶ公共交通ネットワーク及びサービスの確保・維持

太田川駅をはじめとした交通拠点や、公立西知多総合病院、しあわせ村、東海市役所などの医療・福祉・行政拠点と、市民の日常的な移動先となる地域生活拠点との移動利便性を高める公共交通ネットワーク及びサービスの確保・維持を図ります。

ii. 移動需要に応じた効率的な公共交通ネットワークの構築

公共交通機関の乗り継ぎや、各拠点及び主要施設の利用時間帯に合った行き帰りの利便性が確保された公共交通ネットワークの構築を図るため、循環バスのダイヤ・ルート再編を検討するなど、公共交通サービスの価値を高めます。

iii. 将来の人口構造や社会情勢の変化に対応した公共交通サービス等の維持

公共交通サービスを今後も維持・確保するため、新技術等の活用による既存事業の見直しを行うとともに、利用者負担の在り方の見直しも含めた検討を行い、経済性の向上を図ります。

④ 目標を達成するために行う事業

施策	実施事業	実施主体
公共交通ネットワークの充実	・公共交通のサービス向上に向けた交通ネットワークの再構築 ・駅や主要拠点での乗り継ぎ利便性の向上	東海市 交通事業者
医療・福祉拠点への移動支援の充実	・加木屋中ノ池駅を活用した医療・福祉拠点へのアクセス性の向上	東海市 交通事業者
待合環境等の整備	・上屋、ベンチ等の整備により、快適に利用できる環境の促進	東海市 交通事業者
駅前広場等の整備	・加木屋中ノ池駅、南加木屋駅、尾張横須賀駅等の駅前広場整備によるアクセス性の向上	東海市 交通事業者

イラスト

公共交通ネットワークの充実

実施主体：東海市、交通事業者

実施内容：市内及び広域的な移動の充実を図るため、市内の鉄道駅を中心とする拠点と、市内各所に立地する主要施設や観光施設及び地域生活拠点へのアクセス向上、また、都市間の移動需要を考慮した交通体系の構築に向けて、市や交通事業者が連携して取り組み、便利で快適に利用できる公共交通ネットワークを目指します。

図：ミュースカイ



図：太田川駅前高速バス



待合環境等の整備

実施主体：東海市、交通事業者

実施内容：主要な交通拠点におけるバスやタクシーの利用及び乗り継ぎ時の待合環境の向上を図るため、上屋やベンチ等の整備を進めます。

図：東京都営バス停留所



図：伊勢崎駅南口ドライミスト



(2) 基本方針2

地域特性に応じた移動ニーズを満たす公共交通サービスの提供



少子高齢化や人口減少、新たなまちづくりの進捗などによって変化する移動需要を支援するため、先進的な交通技術の動向を注視しながら、新モビリティの導入や地域の輸送資源の活用も含めた総合的な交通サービスの在り方を検討します。

① 集約課題

課題2 地域や利用者による多様な移動ニーズに対応した公共交通手段の構築

② 目標指標

目標指標	現況値 2023 年(R5)	目標値 2028 年(R10)
【指標 5】 新たな交通システムの導入件数	未実施	現況値以上
【指標 6】 買い物バスの利用者数 ¹	5.8 人/回 2022 年(R4)	現況値以上

¹ 小売事業者や社会福祉協議会等が実施する、保有車両を活用した買い物目的の移動支援サービス

写真

③ 取り組みの方向性

i. 需要に応じた多様な輸送資源の活用

移動の範囲や自由度等の交通特性に応じた利用を促進し、多様な移動需要に適した交通サービスの充実を目指します。

ii. 新たな公共交通サービスの検討

公共交通空白地域や、公共交通等の移動手段の選択肢が少ない地域において、AI オンデマンド交通等の新たな交通システム導入の可能性について検討します。

iii. 新たなモビリティ技術の調査・研究

近年、電気自動車や自動運転技術の開発等、モビリティ技術の革新が急速に進んでいます。そのような中、電気自動車については、CO₂の排出量を削減することが可能となっており、ゼロカーボンシティの実現に向けて、公共交通への積極的な導入を検討します。また、自動運転については、実証実験や社会実装が行われており、今後の動向を注視しながら導入の可能性について調査・研究します。

図：自動運転車両



日進市自動運転バス ARMA



北谷町美浜シャトルカート

④ 目標を達成するために行う事業

施策	実施事業	実施主体
移動需要に応じた交通サービスの利用促進	・ 運転免許証自主返納者へのタクシー利用助成	東海市 交通事業者
輸送資源を活用した生活支援	・ 買い物バス等の利用促進 ・ 宅配・移動販売等の活用	社会福祉団体 小売事業者 物流事業者
新たな交通システム導入の検討	・ AI オンデマンド交通の実証実験等	東海市 交通事業者 情報通信事業者
パーソナルモビリティ等の調査・研究	・ 自転車や電動キックボード等のシェアリングサービスに関する調査・研究	東海市 モビリティサービス事業者

新たな交通システム導入の検討

実施主体：東海市、交通事業者、情報通信事業者

実施内容：既存の公共交通だけでは網羅できない移動需要や、移動手段の選択肢が少ない地域において、広域幹線・地域間幹線との連携や、通院、買い物等の日常生活における移動を補完しつつ、タクシー等の個別輸送の利用促進に繋がる運用を検討します。

イラスト

パーソナルモビリティ等の調査・研究

実施主体：東海市、モビリティサービス事業者

実施内容：市内主要鉄道駅などから手軽に移動できる交通手段として、シェアサイクルや電動キックボード等のパーソナルモビリティの活用について、調査・研究します。

図：シェアサイクル



図：電動キックボード



(3) 基本方針3

地域全体で支える公共交通づくり



自家用車だけではなく、鉄道・バス・タクシーなどの身近な公共交通機関や、新たなモビリティ等の利用意識の醸成に繋がる取り組みを実施します。

① 集約課題

- 課題2 地域や利用者による多様な移動ニーズに対応した公共交通手段の構築
- 課題3 公共交通利用意識の醸成及び需要創出に資する情報発信

② 目標指標

目標指標	現況値 2022 年(R4)	目標値 2028 年(R10)
【指標 7】 バスの乗り方教室や出前講座の参加人数	303 人/年	393 人/年
【指標 8】 バスロケーションシステムのアクセス数	約 324,000 件/年	408,000 件/年
【指標 9】 駅や主要公共施設等へのデジタルサイネージ導入箇所数	1 箇所 2023 年(R5)	3 箇所

イラスト

③ 取り組みの方向性

i. 公共交通の利用及び理解を深めるための活動促進

公共交通教育の推進や、公共交通の利用促進に繋がる各種講座などを実施します。

ii. 広域移動に対応したバスロケーションシステムの導入

バス利用者の待ち時間を短縮するためのサービスであるバスロケーションシステムについて、近隣市町コミュニティバスと連携したシステム導入の可能性について検討します。

iii. だれもがわかりやすい情報提供方法の検討及び整備

見やすい・分かりやすい・探しやすい「バスマップ・時刻表」の作成など、公共交通の利用促進に繋がる情報発信の強化に向けた取り組み、また、主要施設等におけるデジタルサイネージなどを活用した情報発信媒体の拡充を図ります。

④ 目標を達成するために行う事業

施策	実施事業	実施主体
公共交通教育及び利用促進活動の推進	・バスの乗り方教室やバスロケーションシステムの使い方講座を実施	東海市
バスロケーションシステムの充実	・近隣市町のコミュニティバス等にも対応したバスロケーションシステムへの更新	東海市 近隣市町 交通事業者 情報通信事業者
公共交通のわかりやすい情報提供の在り方についての調査・検討	・新たなバスマップや時刻表の作成 ・主要施設等へのデジタルサイネージの設置検討 ・バス車内広告のデジタル化	東海市 交通事業者

公共交通のわかりやすい情報提供の在り方についての調査・検討

実施主体：東海市、交通事業者

実施内容：市内の公共交通に関する情報について、だれもがわかりやすく、簡単に情報を入手することを可能とするため、見やすさや使いやすさを考慮した新たなバスマップや時刻表を作成します。

また、主要施設等において、視認性が高く、複数の交通事業者の情報をまとめて提供することができるデジタルサイネージの導入について検討します。

図：バスマップ



写真

図：デジタルサイネージ



新浦安駅前ロータリー



沼津駅南口ロータリー

(4) 基本方針4

市域を跨いだ活発な移動を促進する仕組みづくり



公共交通ネットワークの広域的な連携を進め、市域を跨ぐ移動を促進することにより、公共交通を利用した新たな需要の創出に繋がります。

① 集約課題

課題2 地域や利用者による多様な移動ニーズに対応した公共交通手段の構築

課題4 市域を跨ぐ移動ニーズに対応した、広域的な交通ネットワークによる交流の促進

② 目標指標

目標指標	現況値 2023 年(R5)	目標値 2028 年(R10)
【指標10】 循環バス(らんらんバス)の近隣市町への 乗り入れ路線数	未実施	1 路線
【指標11】 近隣市町への乗り継ぎが可能なバス停数	15 箇所	17 箇所

イラスト

③ 取り組みの方向性

i. 近隣市町との相互連携による広域移動が可能な公共交通体系の構築

市域を跨いだ移動ニーズに対応した公共交通体系を検討し、広域幹線や地域間幹線との連携強化を図ります。

ii. 運賃体系の運用の最適化

市内に乗り入れている近隣市町のコミュニティバスとの乗り継ぎ時の運賃体系の在り方について調査・検討を進め、広域移動による地域間の交流促進や新たな利用者の発掘を目指します。

④ 目標を達成するために行う事業

施策	実施事業	実施主体
近隣市町コミュニティバスとの共通バス停の整備	・近隣市町のコミュニティバスと乗り継ぎ可能なバス停の増設	東海市 近隣市町
利便性の高い地域公共交通の実現	・循環バスと近隣市町のコミュニティバスとの乗り継ぎ時における運賃体系の在り方を調査・検討	東海市 近隣市町

近隣市町主要集客施設写真

近隣市町コミュニティバスとの共通バス停の整備

実施主体：東海市、近隣市町

実施内容：市内から近隣市町の主要拠点への移動ニーズに対応するため、循環バス（らんらんバス）と近隣市町のコミュニティバスとの共通バス停の増設や、乗り継ぎ利便性の向上について検討します。

写真

利便性の高い地域公共交通の実現

実施主体：東海市、近隣市町

実施内容：近隣市町のコミュニティバスとの共通乗車券や、乗り継ぎ割引等の設定について調査・検討を進め、利用者の利便性向上や地域間移動の活性化を図ります。また、新たな移動需要の発掘により、公共交通利用者の増加を目指します。

図：近隣市町コミュニティバスとの乗り継ぎ時の運賃体系イメージ



(5) 事業スケジュール

本計画の計画期間内において、各事業を協議・検討の上、関係機関と連携し各事業を進めていきます。各事業の期間は、**短期間**（1～3年程度）、**中期間**（4～5年程度）、**長期間**（10年程度）に分類し、下表のとおり実施スケジュールを設定しました。

事業期間が長期である事業や、継続的に実施する事業については、本計画期間以降も継続して検討を進めます。

表：事業実施スケジュール

事業内容	実施主体	事業 期間	実施スケジュール				
			R6	R7	R8	R9	R10
公共交通ネットワークの充実	東海市 交通事業者	中期間					
医療・福祉拠点への移動支援の充実	東海市 交通事業者	中期間	 道路整備等他事業と併せて実施				
待合環境等の整備	東海市 交通事業者	長期間	 民間事業者とも協議を行い実施を検討				
駅前広場等の整備	東海市 交通事業者	長期間	 道路整備等他事業と併せて実施				
移動需要に応じた交通サービスの利用促進	東海市 交通事業者	長期間					
輸送資源を活用した生活支援	社会福祉団体 小売事業者 物流事業者	長期間					
新たな交通システム導入の検討	東海市 交通事業者 情報通信事業者	中期間	 需要分析に応じて、継続的な実施判断				
パーソナルモビリティ等の調査・研究	東海市 モビリティサービス 事業者	長期間	 先進事例等の調査・研究				
公共交通教育及び利用促進活動の推進	東海市	長期間					
バスロケーションシステムの充実	東海市 近隣市町 交通事業者 情報通信事業者	短期間					
公共交通のわかりやすい情報提供の 在り方についての調査・検討	東海市 交通事業者	短期間					
近隣市町コミュニティバスとの 共通バス停の整備	東海市 近隣市町	短期間		 需要分析に応じて、拡充検討			
利便性の高い地域公共交通の実現	東海市 近隣市町	長期間	 運用事例等の調査・研究				

 検討・協議  実施・整備  継続的に実施

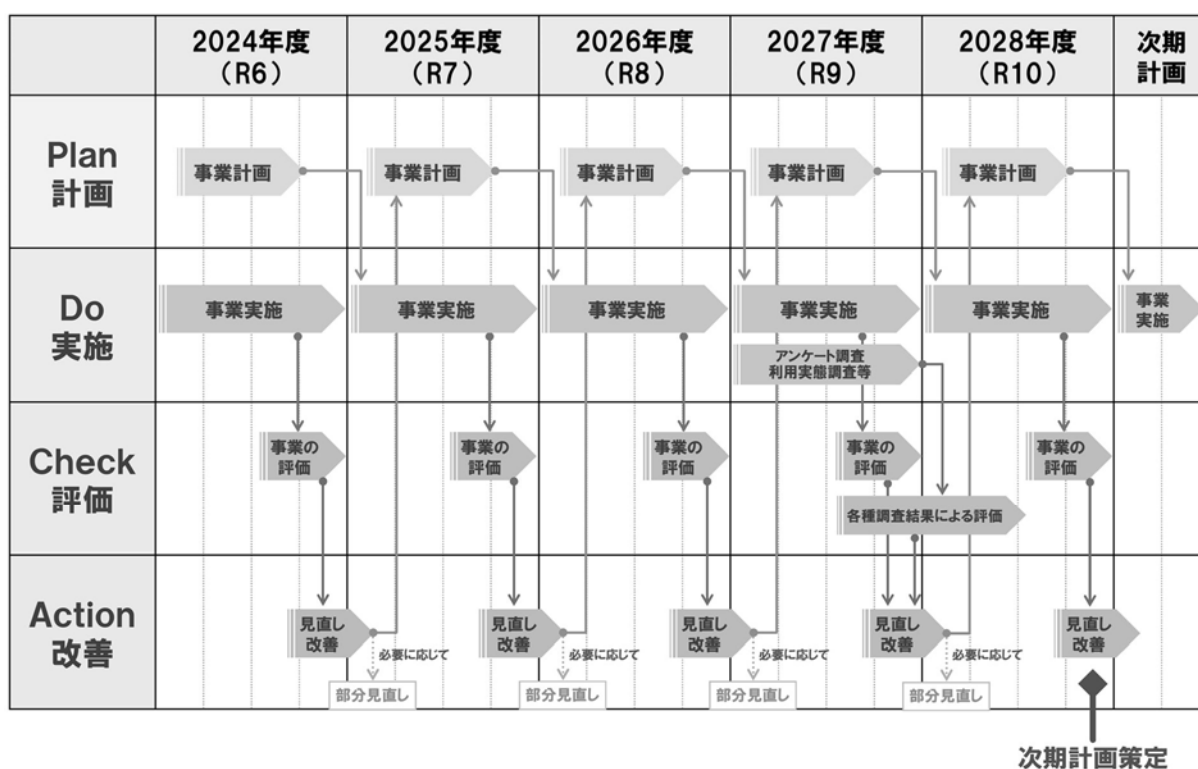
8章 計画の達成状況の評価

(1) 計画の評価・検証の進め方

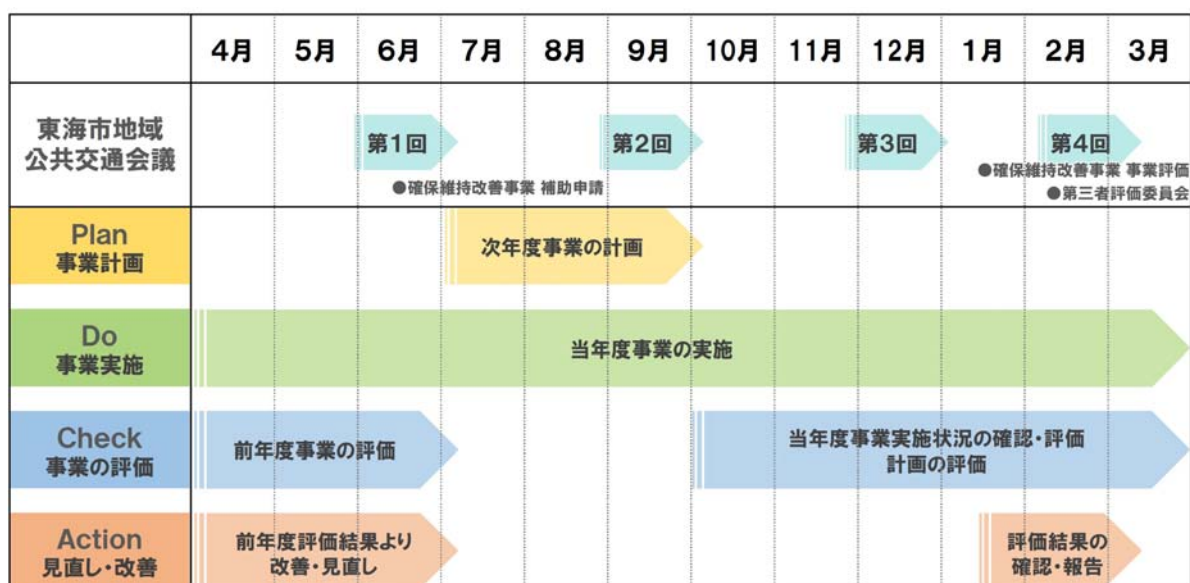
本計画の推進にあたっては、PDCA サイクルに基づき、計画の立案・目標を設定（Plan）し、それに基づき事業を実施（Do）します。実施した事業の結果から設定した目標の達成状況の評価（Check）し、評価結果を踏まえ必要に応じて改善に向け見直し（Action）を行います。

(2) 評価スケジュール

表：計画期間のPDCAサイクル



表：年間のPDCAサイクル



(3) 目標指標検証方法

目標指標については、各事業者が主体となりデータを取得し、指標別に実施時期を定め検証します。

表：各指標の評価時期とデータ取得主体等

目標指標		基準とする 数値	実施時期	データ取得の 主体等
基本方針 1	指標 1 主要公共交通の年間利用者数	18,248,777 人/年 2022 年度 (R4)	毎年度	交通事業者
	市内鉄道駅の乗降者数	17,726,590 人/年 2022 年度 (R4)	毎年度	交通事業者
	市内を運行する路線バスの利用者数	214,985 人/年 2022 年度 (R4)	毎年度	交通事業者 東海市
	循環バス（らんらんバス）の利用者数	307,202 人/年 2022 年度 (R4)	毎年度	交通事業者 東海市
	指標 2 市内・市外への移動が円滑にできる 環境が整っていると思う人の割合	68.7% 2022 年度 (R4)	毎年度	東海市
	指標 3 循環バス（らんらんバス）利用者の 1 人当たりの市負担額	445.6 円/人 2022 年度 (R4)	毎年度	東海市
	指標 4 待合環境が整備されたバス停数	10 箇所 2023 年度 (R5)	計画期間 最終年度(R10)	東海市
基本方針 2	指標 5 新たな交通システムの導入件数	未実施 (R5)	計画期間 中間年度(R8) 最終年度(R10)	東海市
	指標 6 買い物バスの利用者数	5.8 人/回 2022 年度 (R4)	毎年度	東海市
基本方針 3	指標 7 バスの乗り方教室や出前講座の参加 人数	303 人/年 2022 年度 (R4)	毎年度	東海市
	指標 8 バスロケーションシステムのアクセ ス数	約 324,000 件/年 2022 年度 (R4)	毎年度	東海市
	指標 9 駅や主要公共施設へのデジタルサイ ネージ導入箇所数	1 箇所 2023 年度 (R5)	計画期間 中間年度(R8) 最終年度(R10)	東海市
基本方針 4	指標 10 循環バス（らんらんバス）の近隣市 町への乗り入れ路線数	未実施 (R5)	計画期間 最終年度(R10)	東海市
	指標 11 近隣市町への乗り継ぎが可能なバス 停数	15 箇所 2023 年度 (R5)	計画期間 最終年度(R10)	東海市

イラスト

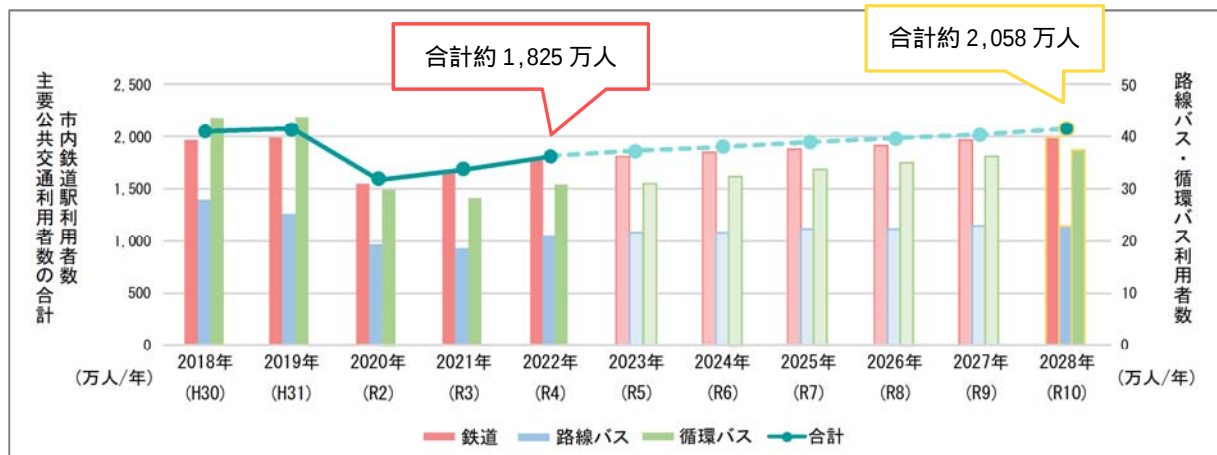
(参考資料)

(1) 目標指標の設定根拠

【指標1】主要公共交通の年間利用者数

目標指標の考え方	公共交通全体の利用者数は、東海市地域公共交通網形成計画策定時の現況値である2014年度(平成26年度)から2019年度(平成31年度)までは着実に増加していましたが、世界的な感染症拡大の影響により、2020年度(令和2年度)には前年度の約78%まで落ち込んでいます。2022年(令和4年)6月に公表された「新型コロナウイルス感染症拡大前後における移動需要の変化等に係る調査結果」(中部運輸局)によると、2021年(令和3年)から開始された移動制限緩和に伴い、移動需要はやや回復しているものの、今後、需要回復のための施策を実施しなければ、回復傾向が鈍化する可能性が指摘されています。そこで、交通事業者や行政が一体となって利用者回復のための各種施策に取り組み、現状の回復基調の維持や、新たな公共交通利用者の発掘を図り、公共交通全体の利用者数の早期回復を目指すこととし、主要公共交通である鉄道、バス各々の利用回復状況も考慮しながら、目標値を設定します。
算出方法	交通事業者による年間利用者集計 計画期間最終年度2028年度(R10年度)目標 市内鉄道駅利用者数：2019年度(H31年度)の実績値 路線バス：2018年度(H30年度)の実績値に、以後の減便割合を乗じた数値 循環バス：2022～2023年(R3年10月～R4年9月、R4年10月～R5年9月実績値)の利用回復率を用いて2028年(R10年)を推計した数値 千単位で繰り上げ

図：市内を運行する主要公共交通の利用者推移と将来目標値



【指標2】市内・市外への移動が円滑にできる環境が整っていると思う人の割合

目標指標の考え方	第7次東海市総合計画のまちづくり指標より、アンケート調査において「電車、バス、自家用車などを利用して、市内や市外へ円滑に移動できる」との質問に対し、「○○○」と回答した方の割合を○%増とすることを目標値とします。
算出方法	市民アンケート調査

【指標3】循環バス(らんらんバス)利用者の1人当たりの市負担額

目標指標の考え方	循環バスを含む公共交通全体において、物価の上昇や燃料費の高騰、人件費の増加等の要因により、事業費が大幅に増加しています。 市民の身近な移動手段である循環バスにおいても、利用促進策の展開による利用者や運賃収入の増加を図りつつ、適切な事業費や利用者負担を計る目安とするため、循環バスの運行に係る、利用者1人(1乗車)当たりの市の負担額を数値化し、現況値以下とすることを目標値とします。
算出方法	$(\text{運行経費} - \text{運賃収入}) \div \text{年間利用者数} = \text{循環バス1人当たりの市負担額}$ 運行経費：人件費＋燃料油脂費＋修繕費＋車両償却費＋固定資産償却費＋一般管理費等

【指標4】待合環境が整備されたバス停数

目標指標の考え方	駅前広場及び主要公共施設等へのシェルター(上屋)やベンチ等の設置を進め、待合環境が整ったバス停を新たに3箇所整備することを目標値とします。
算出方法	シェルター(上屋)やベンチ等が設置されたバス停数

【指標5】新たな交通システムの導入件数

目標指標の考え方	行政、交通事業者、地域の企業や住民と共に連携し合いながら、地域特性や移動需要に応じた移動交通サービスの充実に繋がる、新たな交通システムの導入を目指します。
算出方法	実証実験等を含む新たな交通システムの運行数

【指標6】買い物バスの利用者数

目標指標の考え方	民間事業者等と連携した利用促進策に取り組み、買い物バスの運行1回当たりの利用者数を現況値以上にすることを目標値とします。
算出方法	福祉団体等が実施する買い物バスの年間の利用者数を、運行回数で除した数値

【指標7】バスの乗り方教室や出前講座の参加人数

目標指標の考え方	バスを始めとした公共交通を身近な乗り物として意識してもらうために、バスの乗り方教室や出前講座の参加人数を増加させることを目標値とします。
算出方法	現況値に年間の伸び率 5% を乗じた数値の累計 小数点以下切り捨て 303 人 × 5% 15 人（毎年 15 人ずつの増加を目指すもの）

【指標8】バスロケーションシステムのアクセス数

目標指標の考え方	バス運行状況の把握や、利用者の待ち時間短縮に役立つ I C T 技術の充実、近隣市町コミュニティバスとの連携等により、バスロケーションシステムの利用者を増加させることを目標値とします。
算出方法	バスロケーションシステムへの年間アクセス数の集計

【指標9】駅や主要公共施設へのデジタルサイネージ導入箇所数

目標指標の考え方	公共交通の利用促進や情報発信体制の強化を図るため、主要公共施設等へのデジタルサイネージの導入を進め、新たに 2 箇所設置することを目標値とします。
算出方法	デジタルサイネージが設置された主要公共施設等の数

【指標10】循環バス(ららんバス)の近隣市町への乗り入れ路線数

目標指標の考え方	循環バスを利用した近隣市町への広域移動を可能とするため、循環バスを近隣市町へ 1 路線乗り入れることを目標値とします。
算出方法	近隣市に乗り入れた路線の数

【指標11】近隣市町への乗り継ぎが可能なバス停数

目標指標の考え方	広域幹線や地域間幹線との連携強化を図り、近隣市町との広域移動を充実させるため、乗り継ぎ可能なバス停数を新たに増設することを目標値とします。
算出方法	現況値に 10% を乗じた数値 小数点以下繰り上げ

(2) 東海市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、市民生活に必要なバス等の旅客運送の確保を図り、利用者の利便の増進のための施策及び地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、東海市地域公共交通会議（以下「会議」という。）を設置する。

(会議の事務所)

第2条 会議の事務所は、東海市役所内に置く。

(協議事項)

第3条 会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 市の公共交通政策の推進に関する事項
- (4) 会議の運営方法その他会議が必要と認める事項

(委員)

第4条 会議の委員（以下「委員」という。）は、28人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 総務部の事務を担当する副市長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者を代表する者
- (3) 鉄道事業者を代表する者
- (4) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者を代表する者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体を代表する者
- (6) 市民又は利用者を代表する者
- (7) 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長が指名する者
- (8) 一般旅客自動車運送業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
- (9) 愛知県知多建設事務所長が指名する者
- (10) 愛知県東海警察署長が指名する者
- (11) 学識経験者その他会議が必要と認める者

3 委員の任期は2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任されることができる。

5 第2項第2号から第5号まで及び第7号から第10号までに掲げる委員については、会議に代理人を出席させることができる。

(会長及び副会長)

第5条 会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名

2 会長は、総務部の事務を担当する副市長をもって充て、会議を代表する。

3 副会長は、会長が指名する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

5 会議の議長は、会長が指名する。

(会議の運営)

第 6 条 会議は、会長が必要に応じて招集する。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければこれを開くことができない。

3 会議の議事は、全会一致を原則とするが、成立しない場合においては出席委員（代理人を含む。）の 4 分の 3 以上の同意により決する。

4 会議は、原則として公開とする。

5 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第 7 条 会議において協議が調った事項について、会議の委員はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(会議の事務局)

第 8 条 会議の業務を処理するため、事務局を東海市総務部交通防犯課に置く。

2 事務局の設置及び運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会議の経費)

第 9 条 会議の運営に要する経費は、東海市からの負担金その他の収入をもって充てる。

(会議の監査)

第 10 条 監事は、会長が指名する。

2 会議の出納の監査は、監事によって行い、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議の会計)

第 11 条 会議の予算の編成、収入及び支出に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会議が廃止された場合の措置)

第 12 条 会議が廃止された場合においては、会議の収支は、廃止の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(雑則)

第 13 条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関して必要な事項は、会長が会議に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成 22 年 2 月 17 日から施行する。

(委員の任期の特例)

2 第 4 条第 3 項の規定にかかわらず、この要綱の施行の日以降に初めて選任された第 4 条第 2 項に掲げる委員の任期は、平成 23 年 3 月 31 日までとする。

附 則

この要綱は、平成 24 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この要綱は、平成 27 年 10 月 1 日から施行する。

(3) 東海市地域公共交通会議会員名簿

最新名簿

(4) 東海市地域公共交通会議開催経過

開催日	主な協議内容	
2022 年度 第 1 回	2022 年 6 月 24 日	東海市公共交通網形成計画の推進について 東海市地域公共交通計画策定に向けた業務委託について
2022 年度 第 2 回	2022 年 9 月 1 日	東海市地域公共交通計画策定支援業務委託の進捗状況について 東海市地域公共交通計画策定に向けたアンケート調査・バス利用 実態調査の実施について
2022 年度 第 3 回	2022 年 12 月 22 日	地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について アンケート調査・バス利用実態調査集計概要について
2022 年度 第 4 回	2023 年 2 月 14 日	アンケート調査・バス利用実態調査結果の分析について 東海市地域公共交通計画策定に関する今後のスケジュール について
2023 年度 第 1 回	2023 年 6 月 22 日	東海市公共交通網形成計画の推進について 東海市地域公共交通計画の資料構成について
2023 年度 第 2 回	2023 年 8 月 28 日	東海市地域公共交通計画（案）について 東海市地域公共交通計画（案）に関するパブリックコメント の実施について
2023 年度 第 3 回	2023 年 10 月 19 日	
2023 年度 第 4 回	2023 年 12 月 21 日	
2023 年度 第 5 回	2024 年 2 月 15 日	

(5) 用語集

(あ行)

ICT

ICT (Information and Communication Technology) は情報通信技術と訳され、デジタル化された情報をインターネットなどにより繋ぐ通信技術のこと。

IT技術

IT (Information Technology) は情報技術と訳され、コンピューターを用いて様々な情報を取得、加工、保存、伝送する技術のこと。

AI オンデマンド交通

AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムのこと。

SDGs

持続可能な開発目標 (SDGs: Sustainable Development Goals) とは、2001 年 (平成 13 年) に策定されたミレニアム開発目標 (MDGs) の後継として、2015 年 (平成 27 年) 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年 (令和 12 年) までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。

OD 調査

鉄道やバス利用者の乗車駅・バス停 (起点: Origin) から降車駅・バス停 (終点: Destination) までの移動を一体で把握する調査。

(か行)

買い物バス

運転免許証返納や身体的な理由などにより、買い物等の日常的な移動が困難な方に向けて、小売事業者等が運行する送迎サービスや、福祉団体等が実施する輸送サービス。

公共交通空白地域

駅やバス停が一定の距離の範囲内に無く、公共交通の利用が不便な地域。

(さ行)

自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

準特定地域

改正タクシー特措法に基づき、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要であると認める地域について、国土交通大臣が指定するもの。

ゼロカーボンシティ

2050 年（令和 32 年）までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが又は地方自治体として公表された地方自治体。

ゾーニング

土地利用形態を住居系、商業系、工業系等に分類し、土地を区分して指定すること。

（た行）

地域公共交通活性化再生法

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

デジタルサイネージ

あらゆる場所でディスプレイなどの電子表示が可能な機器を用いて情報を発信するメディア。

D X

企業が、様々なデータと AI を始めとするデジタル技術を活用して、業務プロセスを改善していくだけでなく、製品やサービス、ビジネスモデルそのものを変革するとともに、組織、企業文化、風土をも改革し、競争上の優位性を確立すること。

都市計画マスタープラン

都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、総合計画、都市計画区域マスタープランに即し、市町村がその都市計画に関する基本的な方針（基本構想、全体構想、地域別構想）を、市民の意見を聴きながら定めるもの。

ドア・ツー・ドア

出発地のドアから目的地のドアまで直接アクセスできることを示し、交通手段では主に自家用車、タクシーなどが挙げられる。

(は行)

バスロケーションシステム

GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、リアルタイムでバス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

パーソナルモビリティ

近距離移動を想定した 1～2 人乗りの小型車両。

(ま行)

M a a S

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

モビリティ・マネジメント

一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも 望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策。

(ら行)

立地適正化計画

持続可能な都市構造への再構築を目指し、人口減少社会に対応したコンパクトシティを実現するためのマスタープランであり、持続可能なまちづくりに向け、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能を誘導するもの。



東海市 総務部 交通防犯課

〒476-8601

愛知県東海市中央町一丁目 1 番地

TEL : 052-603-2211 FAX : 052-603-8803

E-mail : kouysuu@city.tokai.lg.jp