

# 東海市地域公共交通計画（案）

2023年 月

東 海 市

# 目 次

<b>序章</b> .....	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
<b>1章 計画の区域と期間</b> .....	2
(1) 計画区域 .....	2
(2) 計画期間 .....	2
<b>2章 東海市の地域特性および公共交通の現状</b> .....	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
<b>3章 各種調査の実施・分析</b> .....	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
<b>4章 東海市地域公共交通網基本構想・形成計画の評価</b> .....	42
(1) 目標値の達成状況 .....	42
<b>5章 東海市の地域公共交通課題</b> .....	44
(1) 公共交通に係る個別課題 .....	44
(2) 個別課題の集約 .....	45
<b>6章 東海市の将来像と基本方針</b> .....	51

(1) 東海市の将来像 .....	51
(2) 公共交通ネットワークと機能分類 .....	52
(3) 基本方針 .....	53

## 7章 基本方針ごとの方向性・評価指標・実施事業 ..... 54

(1) 基本方針1 .....	
(2) 基本方針2 .....	
(3) 基本方針3 .....	
(4) 基本方針4 .....	
(5) 実施事業及び実施主体 .....	

## 8章 計画の達成状況の評価 .....

(1) 計画の評価・検証の進め方 .....	
(2) 事業の評価・検証 .....	

# 序章

## (1) 東海市地域公共交通計画策定の背景と目的

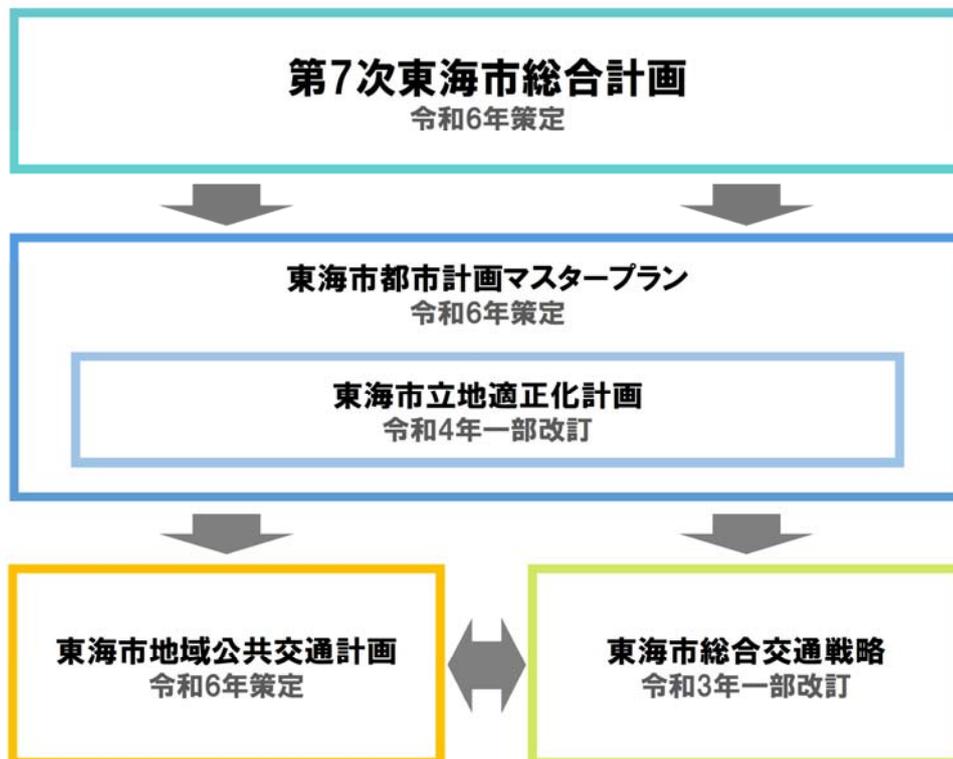
全国的に人口減少や少子高齢化が今後も進むことが予測されているなかで、こうした社会の変化は交通分野にも様々な影響が及んできており、公共交通においては人口減少等に伴う需要の縮小や経営の悪化、運転手不足等により維持・確保が厳しい状況にあり、これらに対応するための施策や取り組みが必要とされています。

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、よし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。

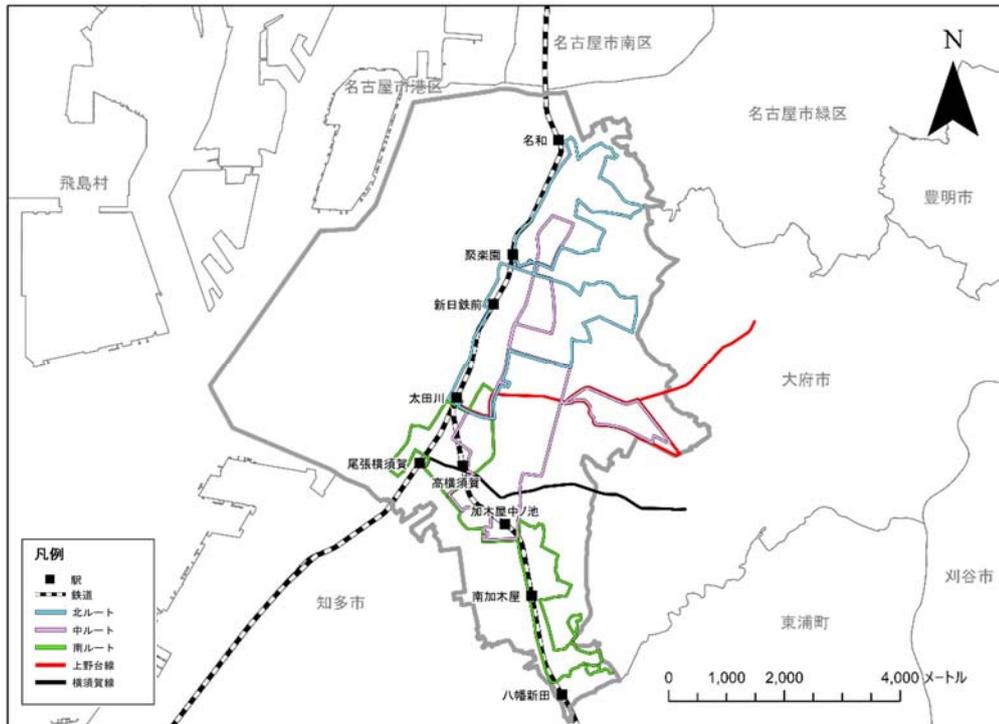
図：東海市地域公共交通計画の位置づけ



# 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						← (～R15)				
東海市都市計画マスタープラン						← (～R15)				
東海市立地適正化計画 (令和4年3月改定)	→			← (～R23)						
東海市総合交通戦略 (令和3年3月改定)	→		← (～R16)							
東海市地域公共交通計画	← 東海市地域公共交通網 基本構想・形成計画					→ 東海市地域公共交通計画				

## 2章 東海市の地域特性および公共交通の現状

### (1) 上位・関連計画の整理

策定中(R5年5月時点)

#### ① 第7次東海市総合計画

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

<p>公共交通の利便性の向上を図る。バス、有軌車、地下鉄、モノレール、新交通システム等の公共交通機関の整備・拡充を図る。また、歩行者、自転車、高齢者、障害者等の移動の利便性を高めるための施策を実施する。</p>
---

まちづくり指標

指標	2017年度	2020年度	2025年度
公共交通機関の利用者数(万人)	110	120	130

単位施策の構成

単位施策	内容	効果
公共交通機関の利便性の向上	バス、有軌車、地下鉄、モノレール、新交通システム等の公共交通機関の整備・拡充を図る。また、歩行者、自転車、高齢者、障害者等の移動の利便性を高めるための施策を実施する。	公共交通機関の利用者数の増加、移動時間の短縮、安全性の向上
歩行者・自転車移動の利便性の向上	歩道、自転車道、歩道橋、自転車橋等の整備・拡充を図る。また、歩行者、自転車等の移動の利便性を高めるための施策を実施する。	歩行者・自転車移動の利便性の向上、安全性の向上
高齢者・障害者の移動の利便性の向上	高齢者、障害者等の移動の利便性を高めるための施策を実施する。	高齢者・障害者の移動の利便性の向上、安全性の向上

## 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）

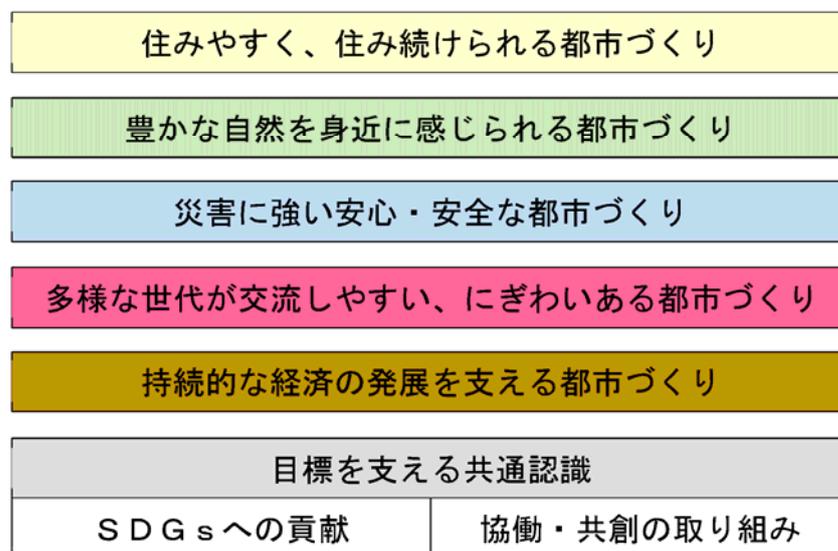
策定中(R5年5月時点)

### 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「ともしつながら 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

#### 都市づくりの目標



### 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

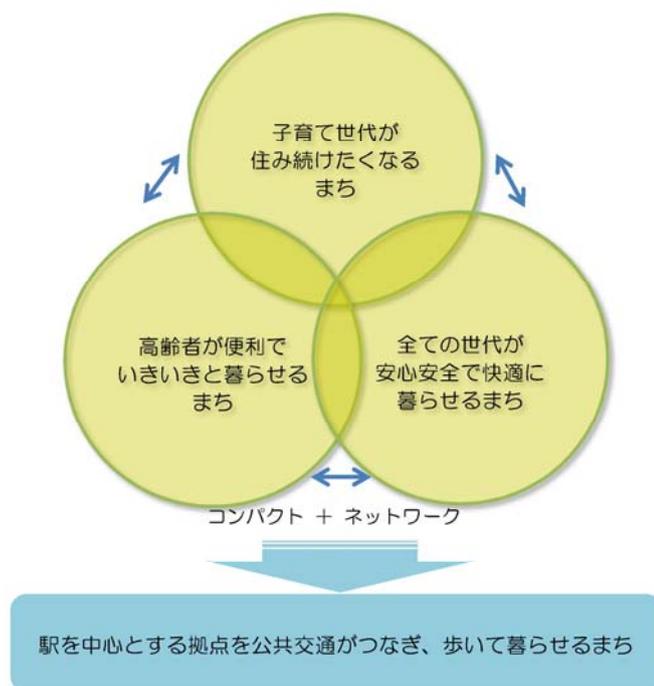
計画期間：2022年（令和4年度）～2041年（令和23年度）

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

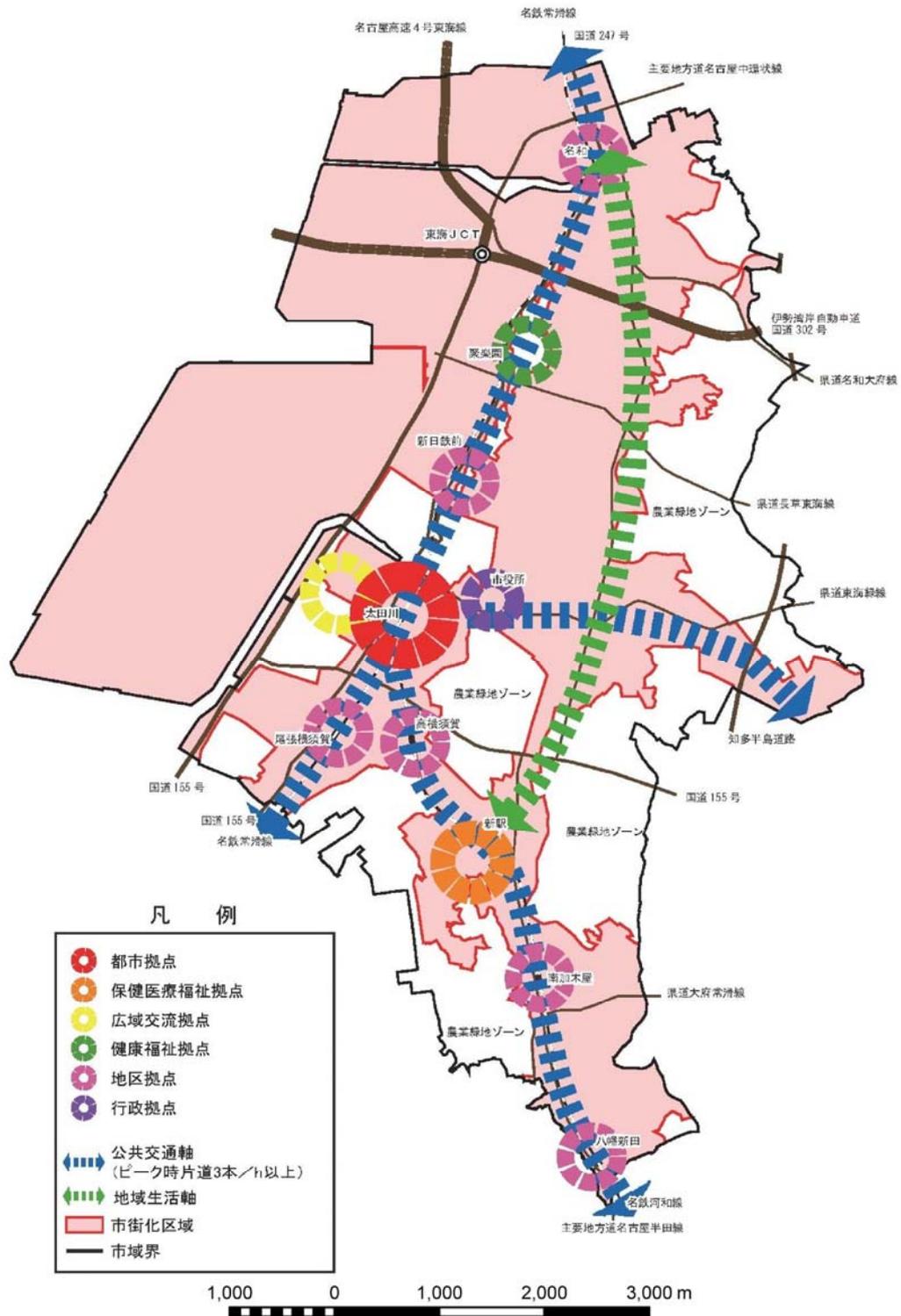
- ・新駅周辺での都市基盤整備  
（新駅整備、駅前広場、連絡通路の整備等）
- ・既存駅における、公共交通の利便性向上のための施策  
（駅やバス停の乗り換え機能強化、バリアフリー化の促進、アクセス路の整備、駅前広場の整備等）

##### ●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)名古屋半田線に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

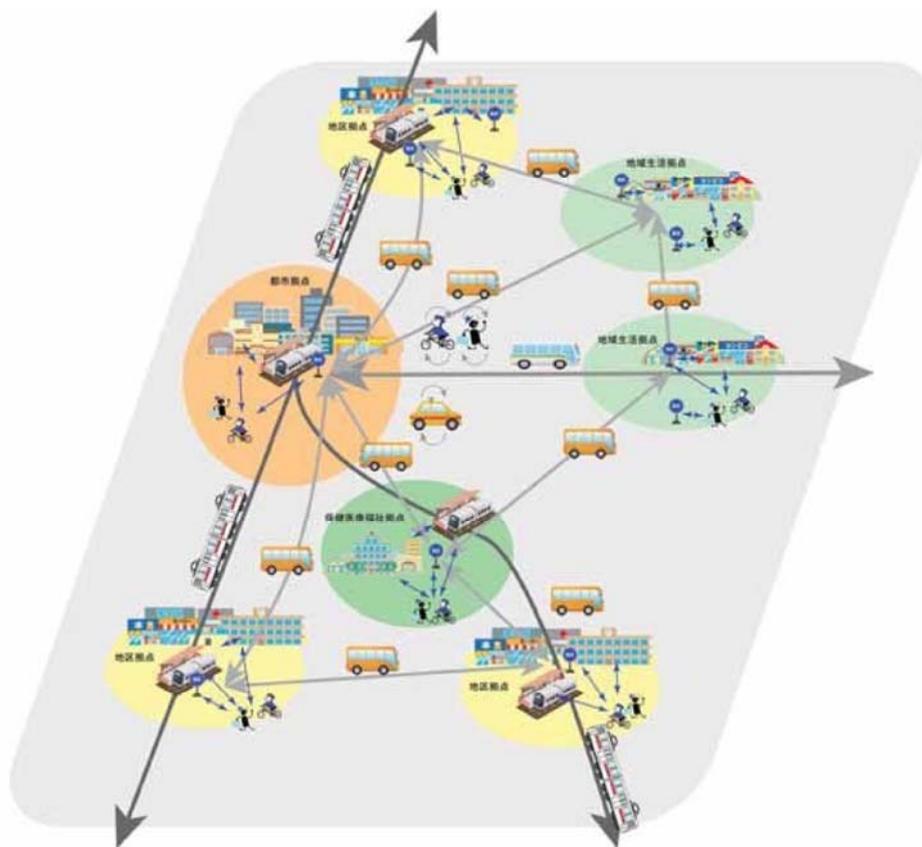
計画期間：2021年（令和3年度）～2034年（令和16年度）

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



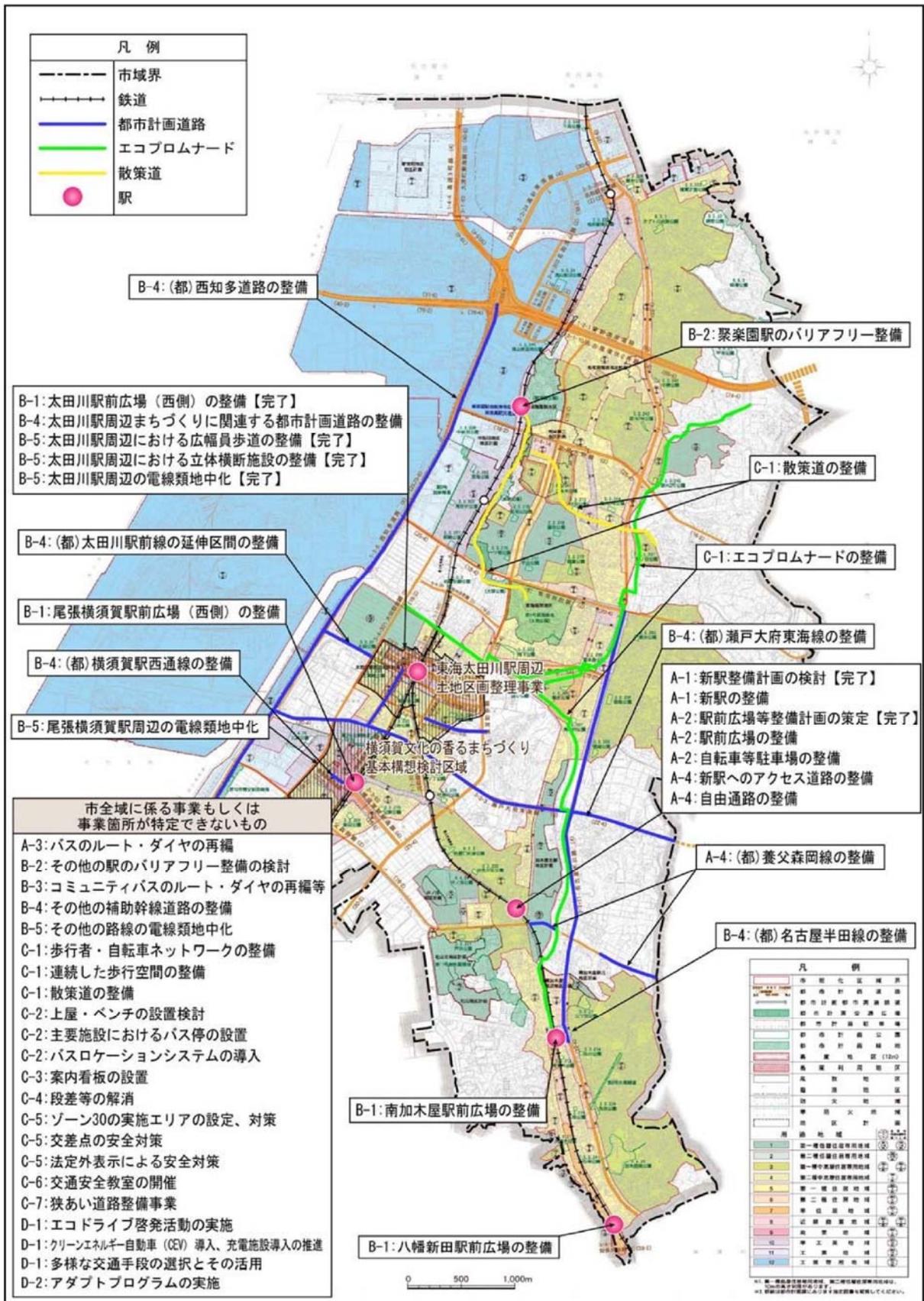
図：戦略目標

（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

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

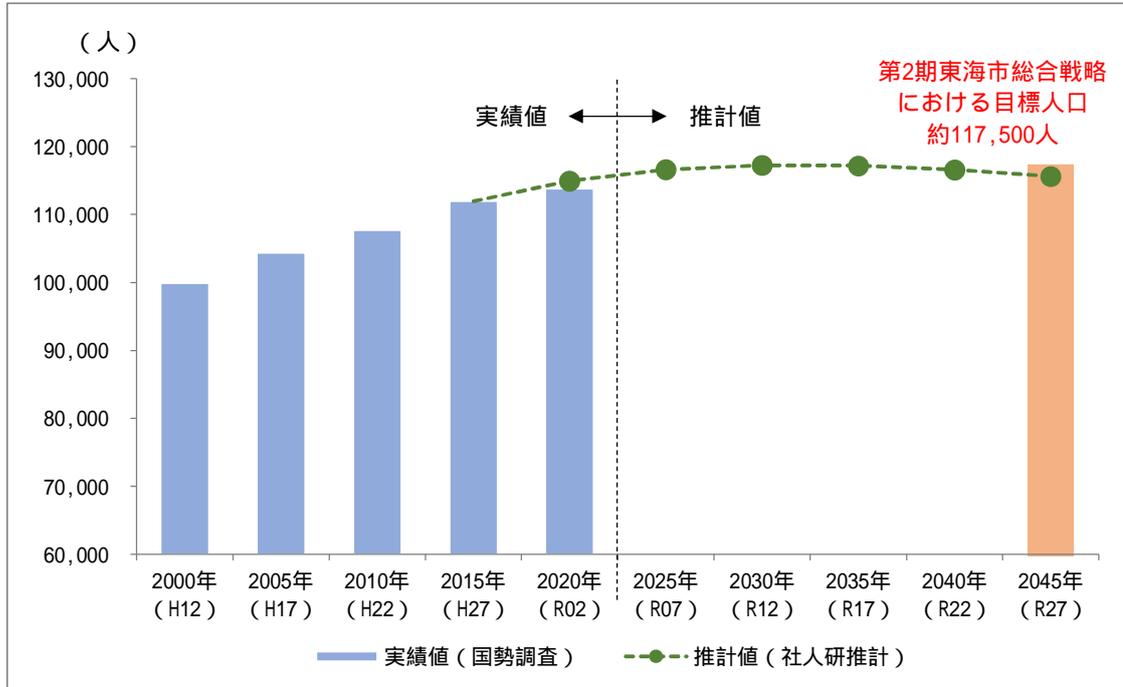


## (2) 東海市の概況整理

### ① 人口推移

国立社会保障・人口問題研究所による将来の人口予測では、2030年以降、本市の人口は減少に転じることが見込まれています。

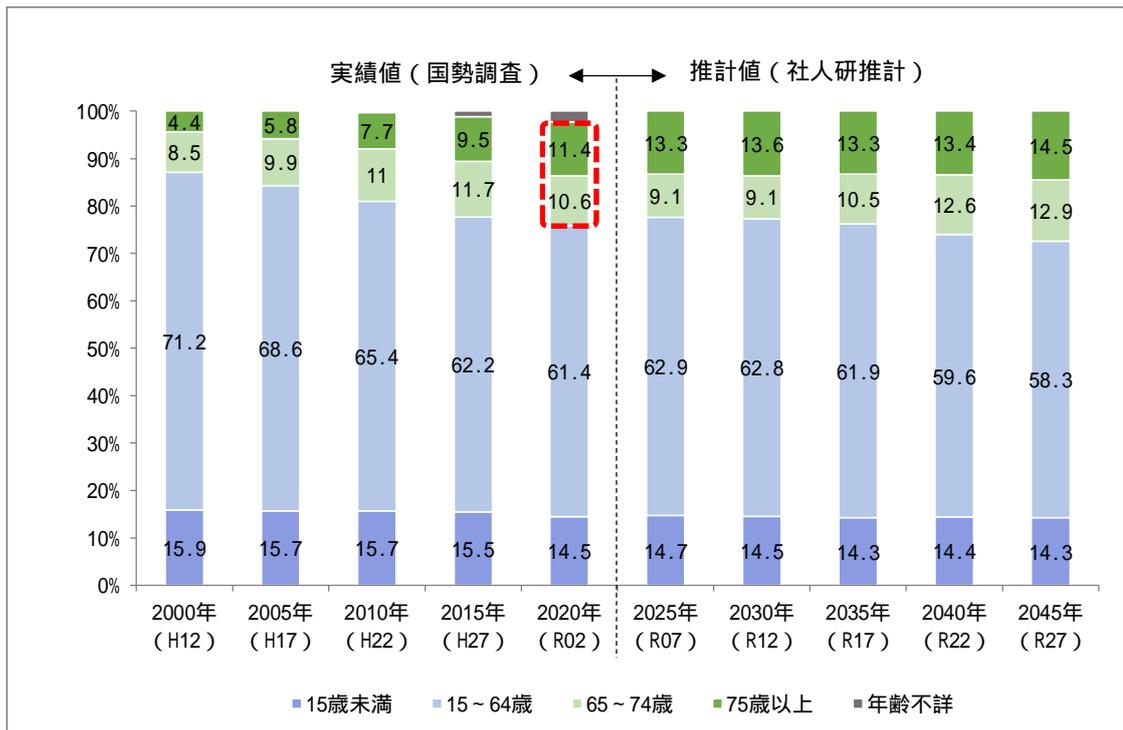
図：人口の推移



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

高齢化率（65歳以上人口の割合）は、2020年時点で22.0%（国勢調査）となっており、今後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：国勢調査各年、日本の地域別将来推計人口（2018年推計、国立社会保障・人口問題研究所）人口の推移

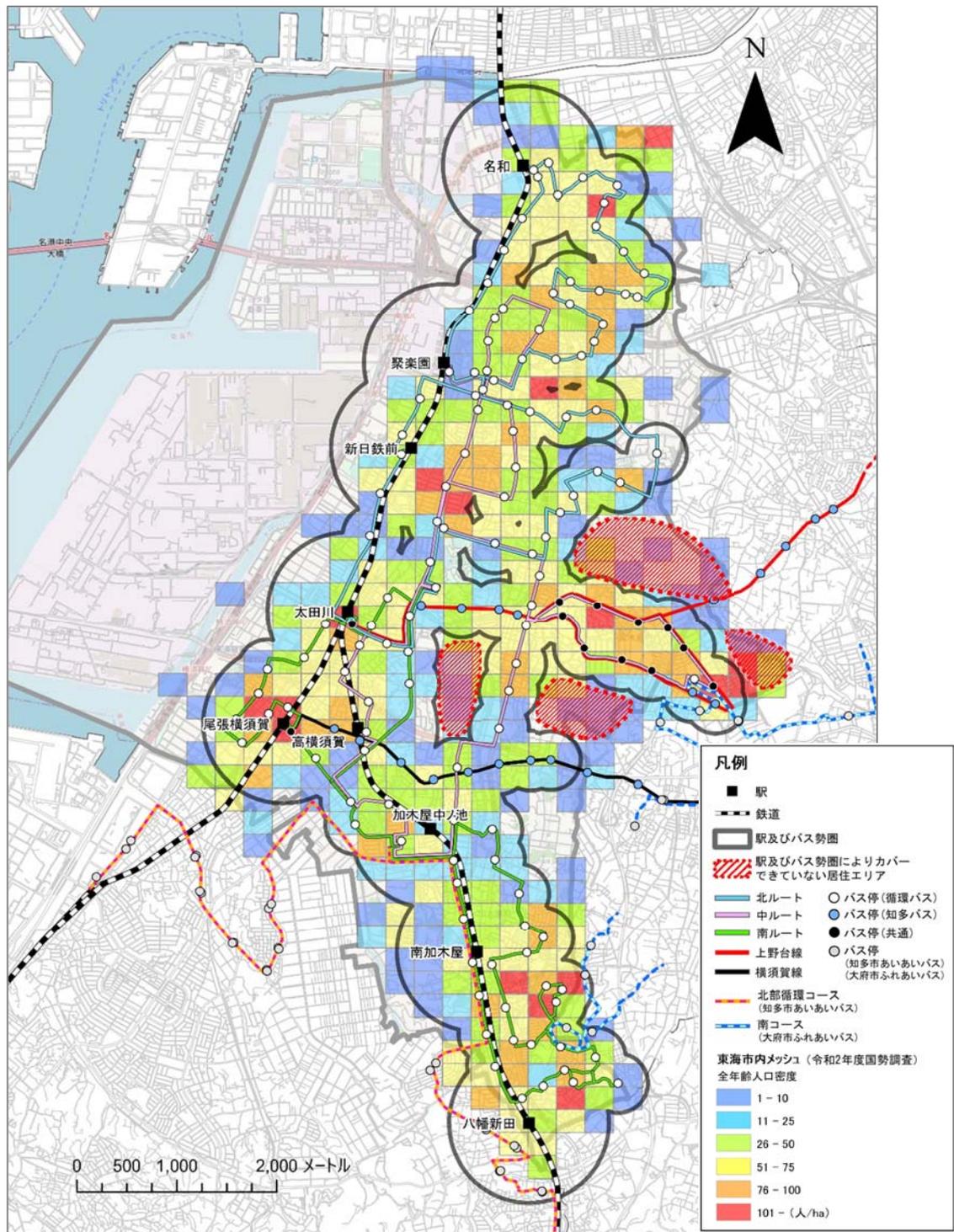
## ② 人口密度と公共交通のカバー圏域

### 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、大田地区の南東部や明倫、船島、富木島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



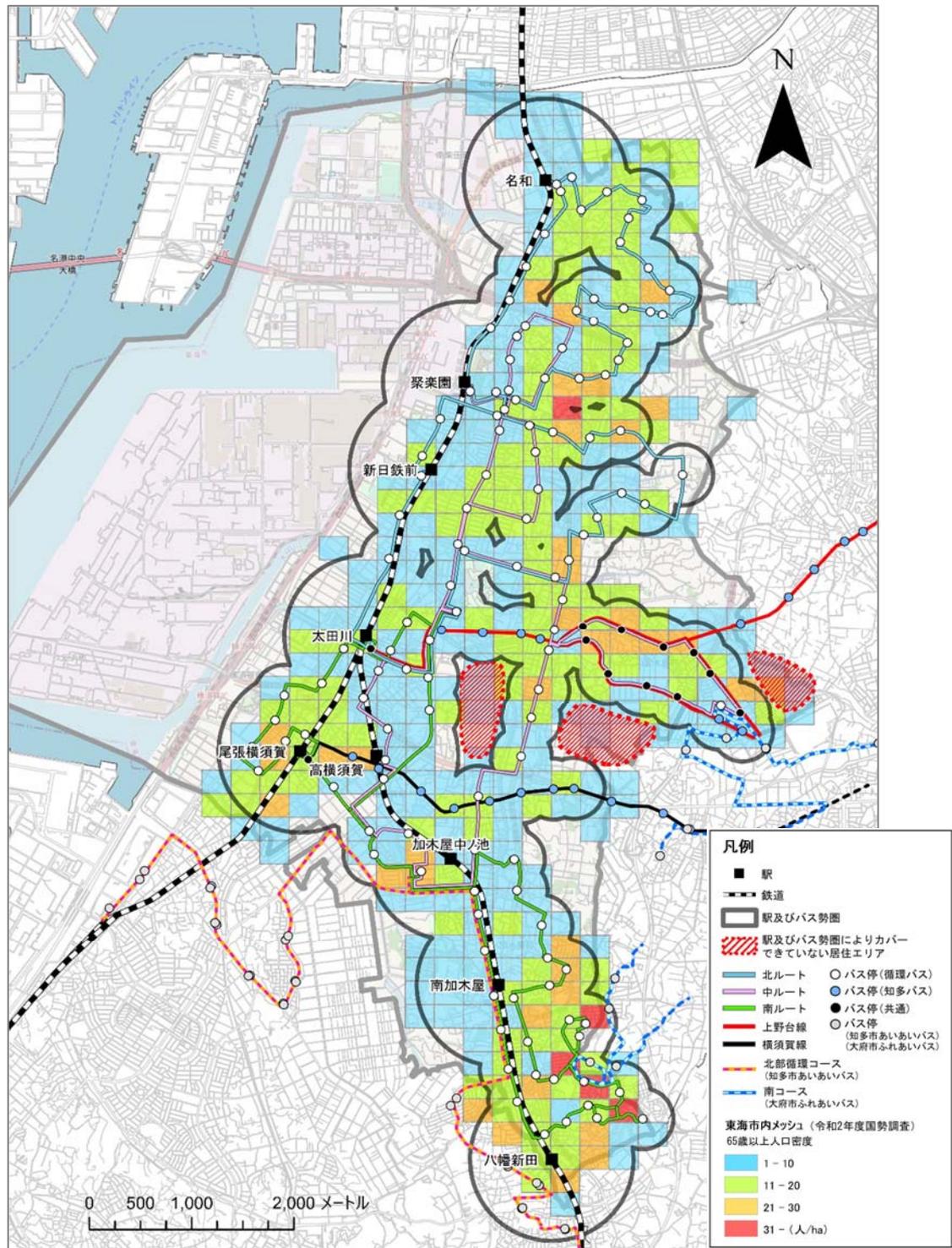
駅及びバス勢圏は、現計画よりそれぞれ徒歩圏として駅を中心とした半径800m、バス停を中心とした半径300mとしている

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、大田地区の南東部や明倫、船島、富木島地区にかけ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



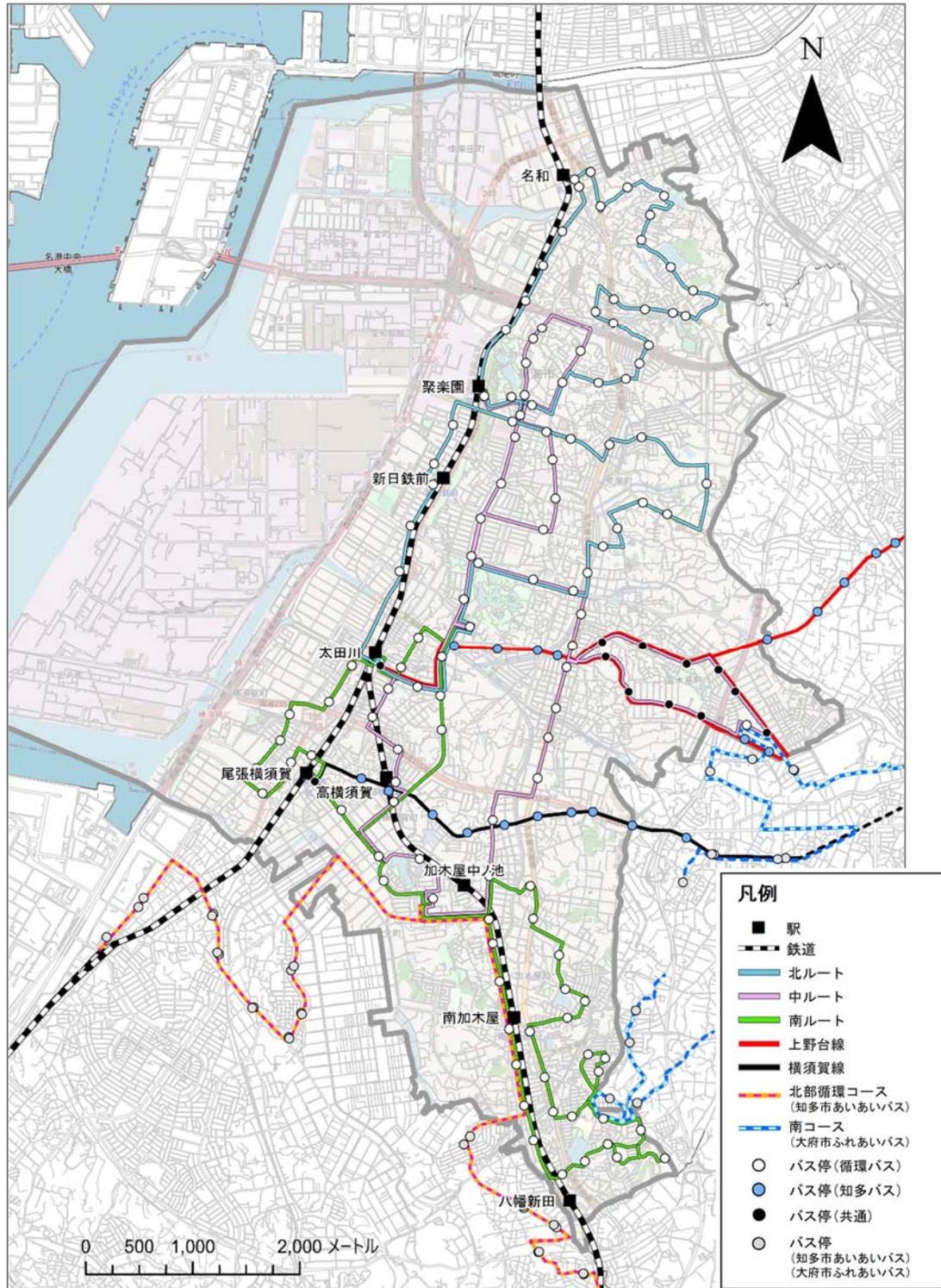
駅及びバス勢圏は、現計画よりそれぞれ徒歩圏として駅を中心とした半径 800m、バス停を中心とした半径 300mとしている

### (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と、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、循環バスは平成24年(2012年)3月に補助路線と総合・再編し、令和2年(2020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

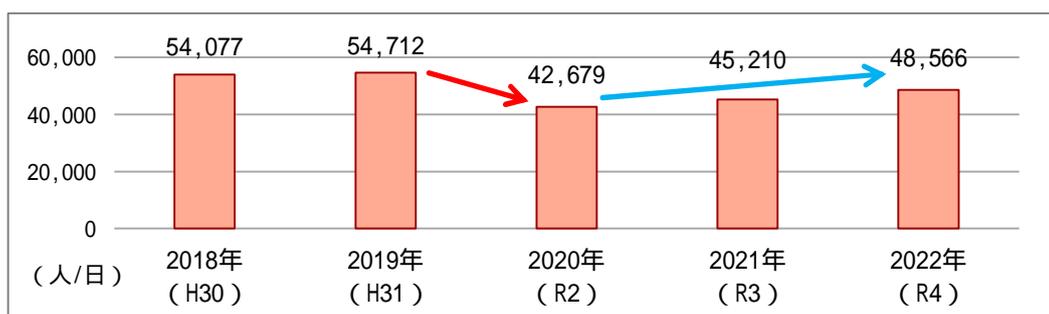
		停車列車 (注1)						運行本数 (注2)				始発時刻	終発時刻
		ミューカ	特急	快速急行	急行	準急	普通	平日		土休日			
								上り	下り	上り	下り		
名鉄常滑線	名和						○	72 (4)	70 (4)	70 (4)	69 (4)	5:36	0:04
	聚楽園			△	△	○	○	111 (6)	101 (6)	102 (6)	101 (6)	5:34	0:07
	新日鉄前						○	72 (4)	70 (4)	70 (4)	69 (4)	5:32	0:09
	太田川	△	○	○	○	○	○	218 (12)	109 (6)	214 (12)	109 (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令和2年度に大きく減少したが、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。

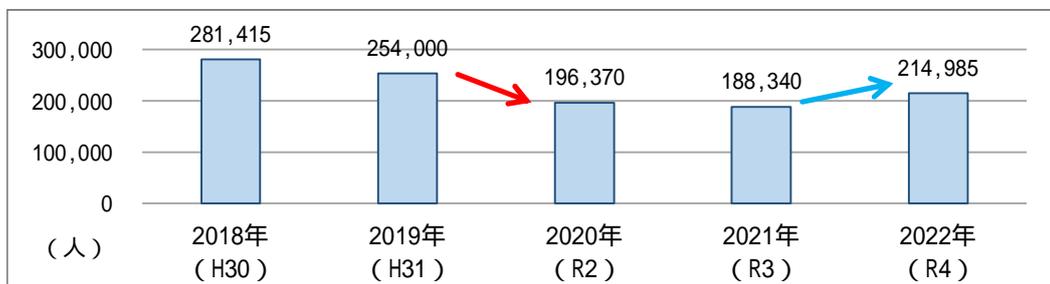
表：市内バスのサービス水準

	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	
循環バス	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	
	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「イビ」センター	7	6	0	0	23	系統⑤・⑥朝夕	
加木屋デ「イビ」センター～加木屋デ「イビ」センター	4	4	4	4	49	系統⑤・⑥昼間	

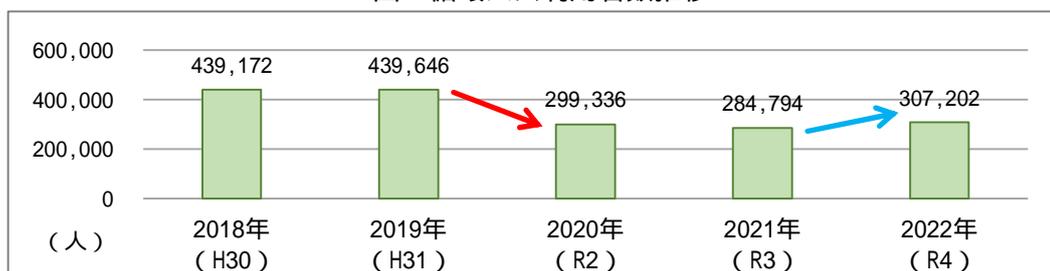
知多乗合株式会社 HP、東海市 HP より（2023 年（令和 5 年 6 月時点））

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令和 2 年度に大きく減少しましたが、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 24 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保有車両台数

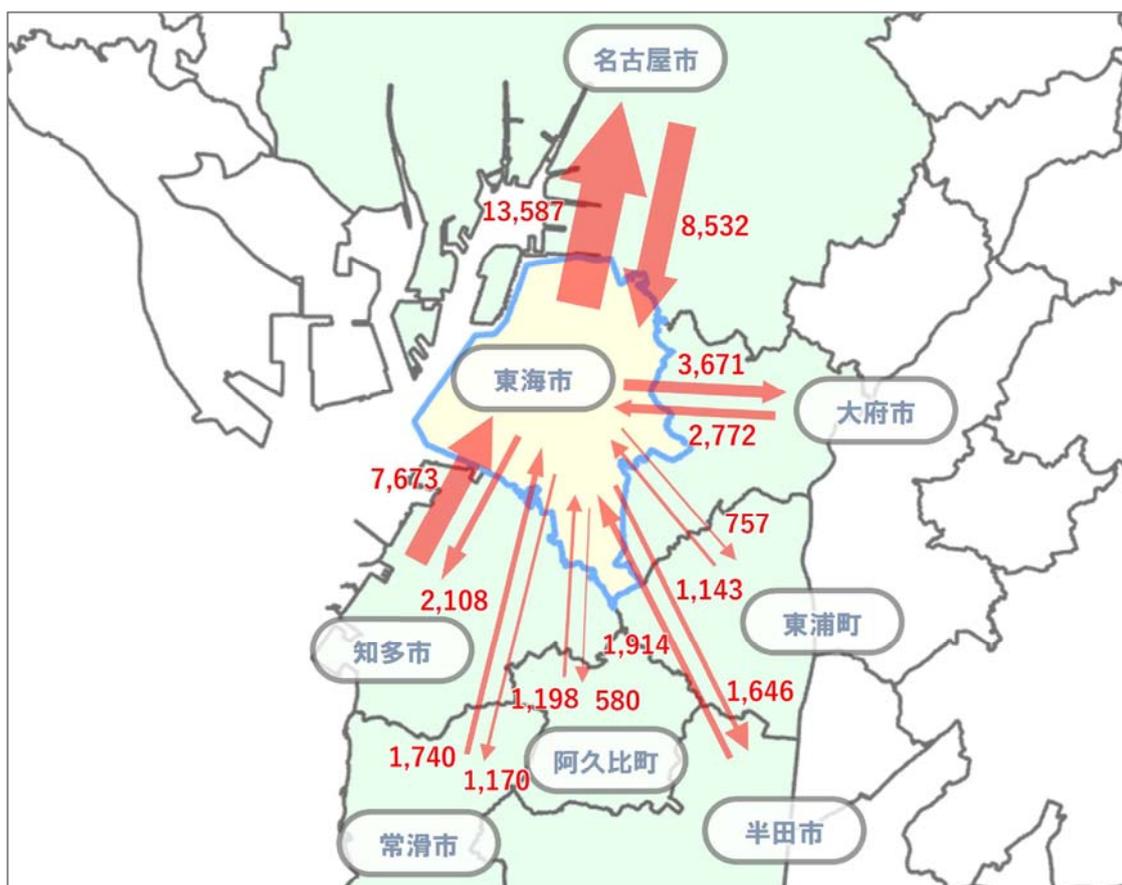
所在地	特大	大型	普通	福祉車両	合計	
東海市	7	0	17	0	24	
大府市	0	0	0	0	0	
知多市	0	0	0	0	0	
東浦町	0	0	0	0	0	
計	7	0	17	0	24	
(参考)	常滑市	2	0	10	0	12
	半田市	9	0	213	0	222
	刈谷市	1	0	17	0	18

愛知県タクシー協会 HP より「知多交通圏」に当該する車両数を参照（2023 年（令和 5 年 6 月時点））  
所在地は上記ホームページ上の本社所在地を参照

### (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：令和 2 年(2020 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） 知多バスの調査対象便は次頁参照																
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	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>配布数（枚）</th> <th>回収数（枚）</th> <th>回収率（%）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東海市循環バス</td> <td>730</td> <td>275</td> <td>33.7</td> </tr> <tr> <td>知多バス</td> <td>440</td> <td>147</td> <td>33.4</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1,170</td> <td>422</td> <td>36.1</td> </tr> </tbody> </table>	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
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

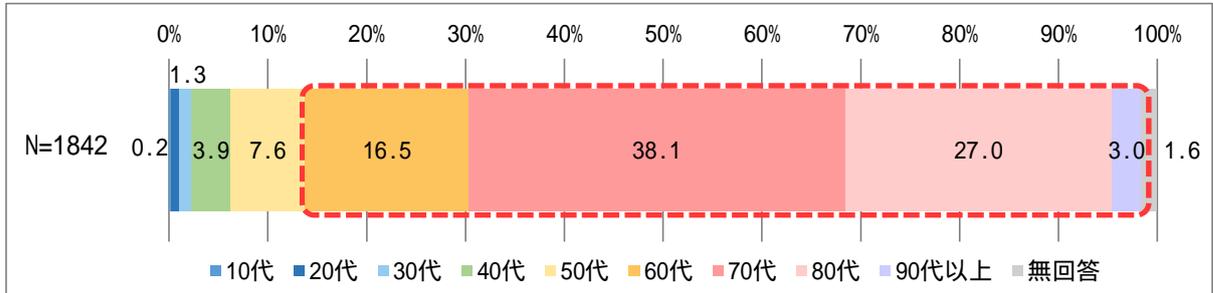
調査目的	市内公共交通路線について、路線別（循環バス・路線バス）別、便別のバス等利用特性を把握するため																
調査方法	バス路線に調査員が乗り込み、利用者へのヒアリング形式で把握																
調査対象	・東海市循環バス：終日の全便 ・知多バス：1本/1時間程度のサンプル調査																
調査日	休日調査：2022年（令和4年）9月18日（日） 平日調査：2022年（令和4年）9月27日（火）																
回収率	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路線</th> <th>配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

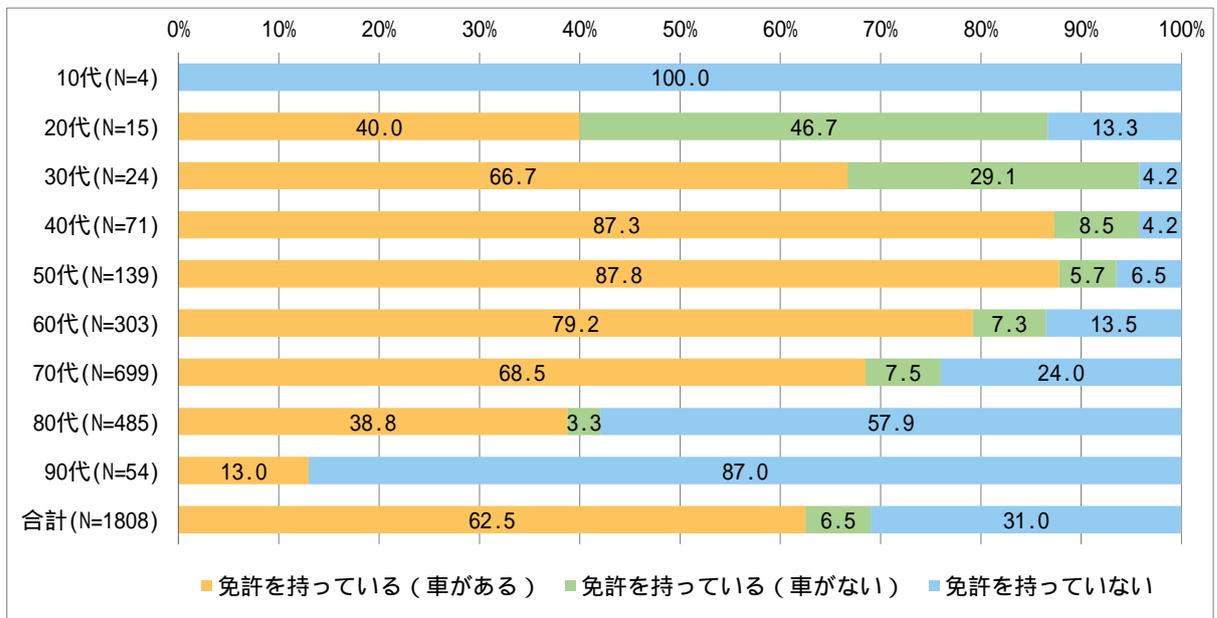
図：年齢構成



### 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歳代では、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

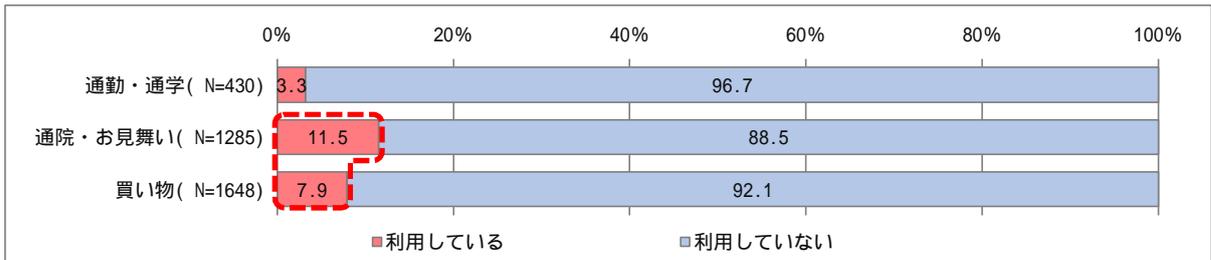


### ③ 日常の移動における市内バスの利用状況

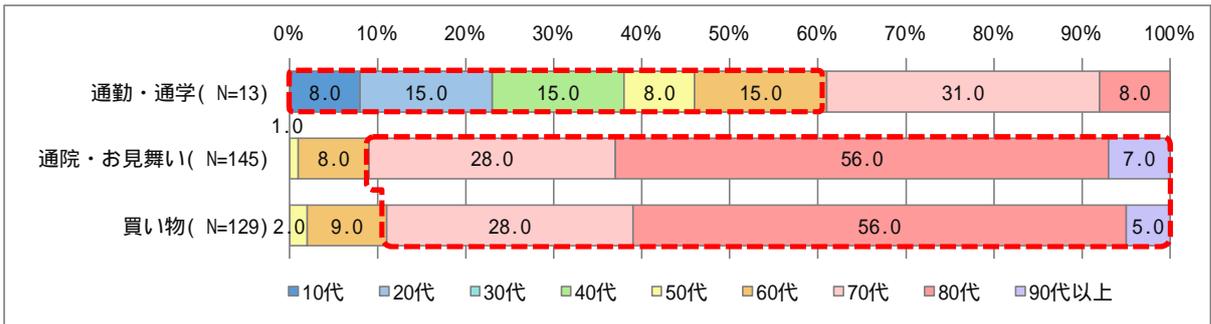
日常の移動における市内バス（路線バス・東海市循環バス）の利用状況は、「通院・お見舞い」が最も多く、次いで「買い物」が多くなっています。

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

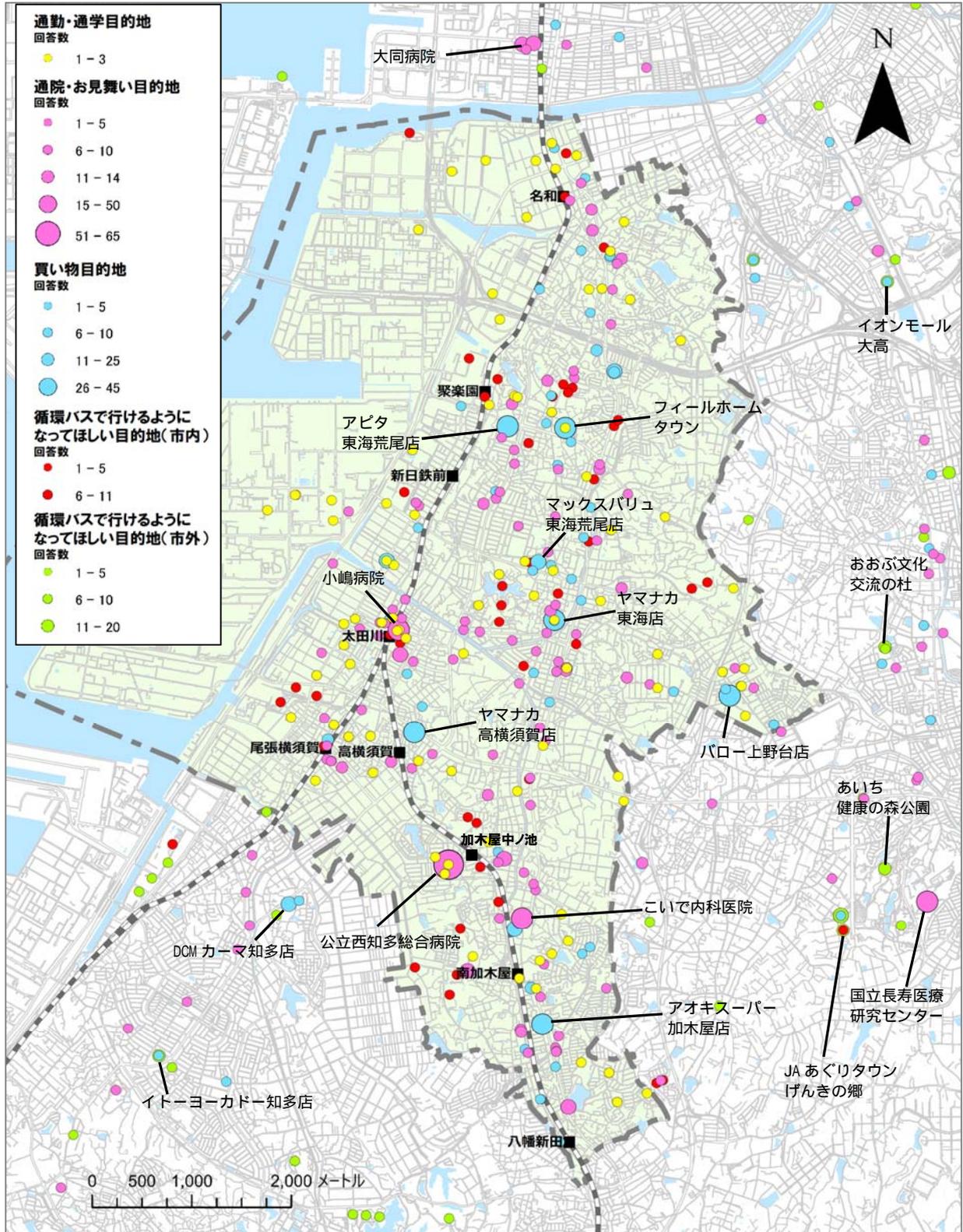


#### ④ 移動目的別の行き先

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

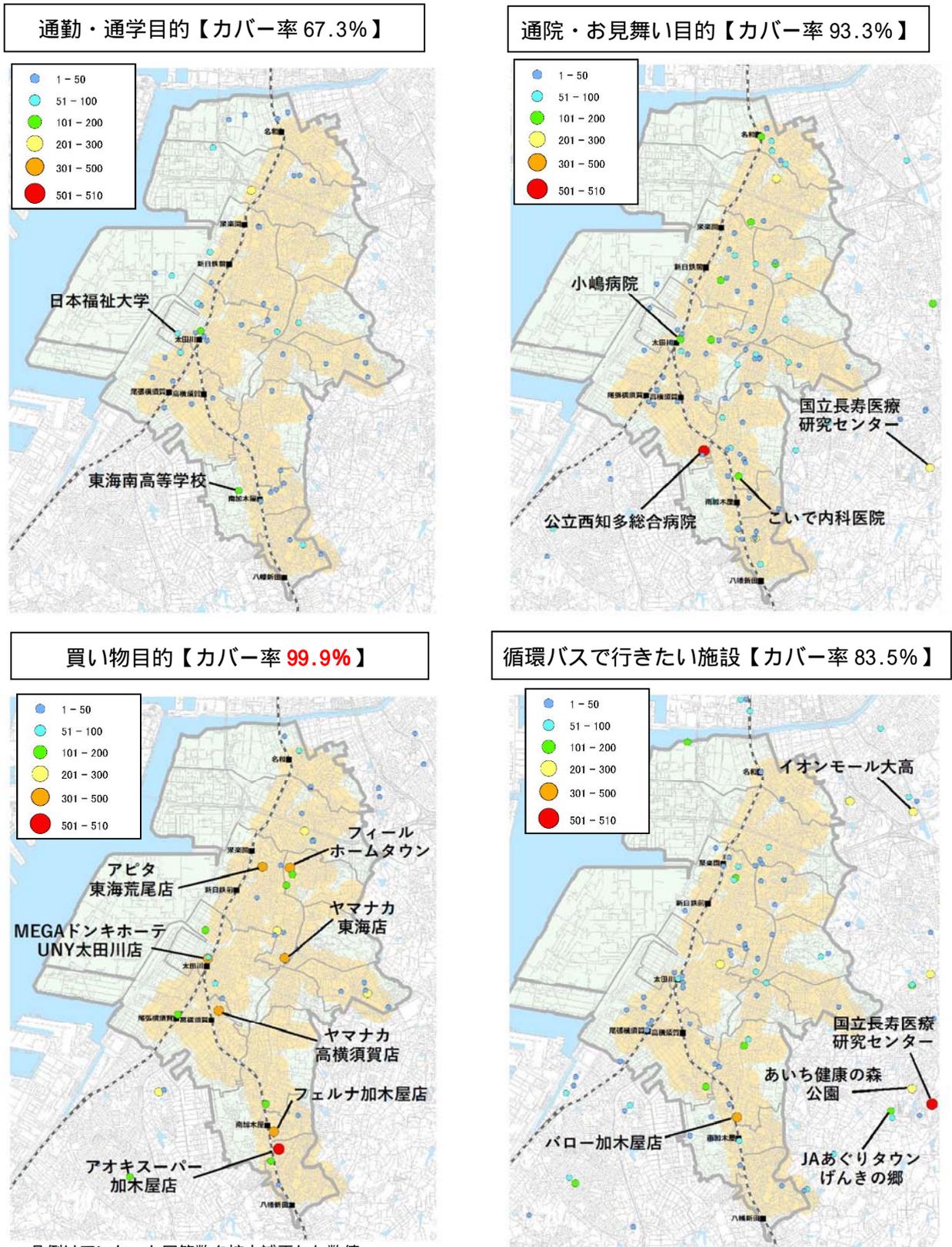


## ⑤ 移動先と路線網の関係

市内の日常移動の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



凡例はアンケート回答数を拡大補正した数値

## ⑥ 日常の移動における交通手段の選択理由

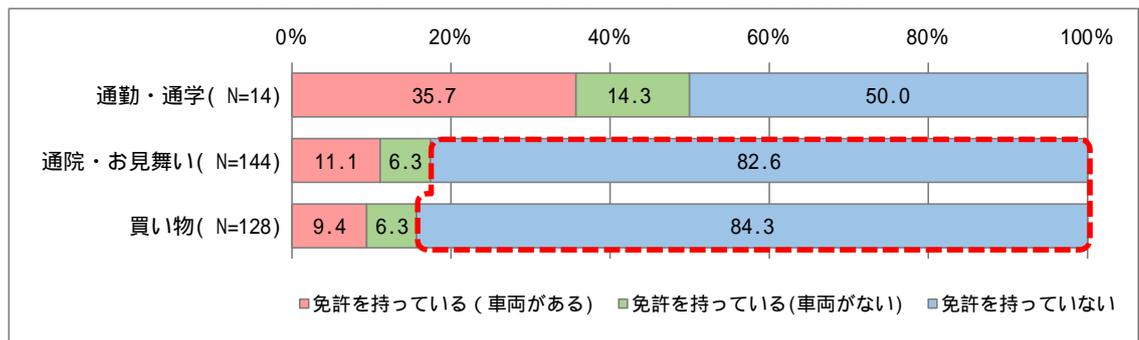
### i. 市内バスを利用する理由

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、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」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



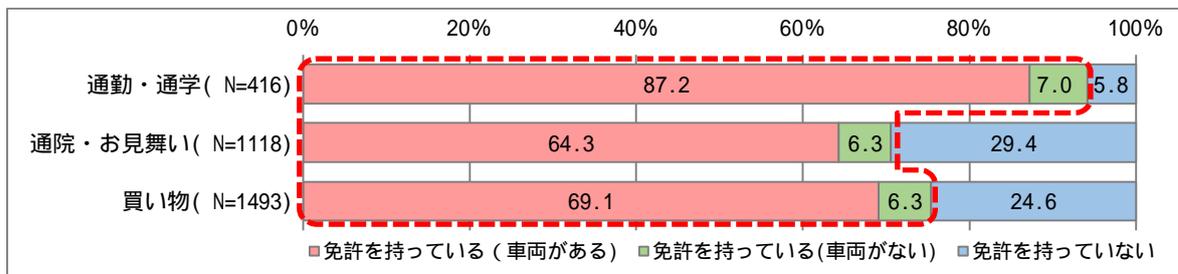
図：日常移動でバスを利用する方の免許証保有状況



## ii. 市内バスを利用しない理由・不便と感じる理由

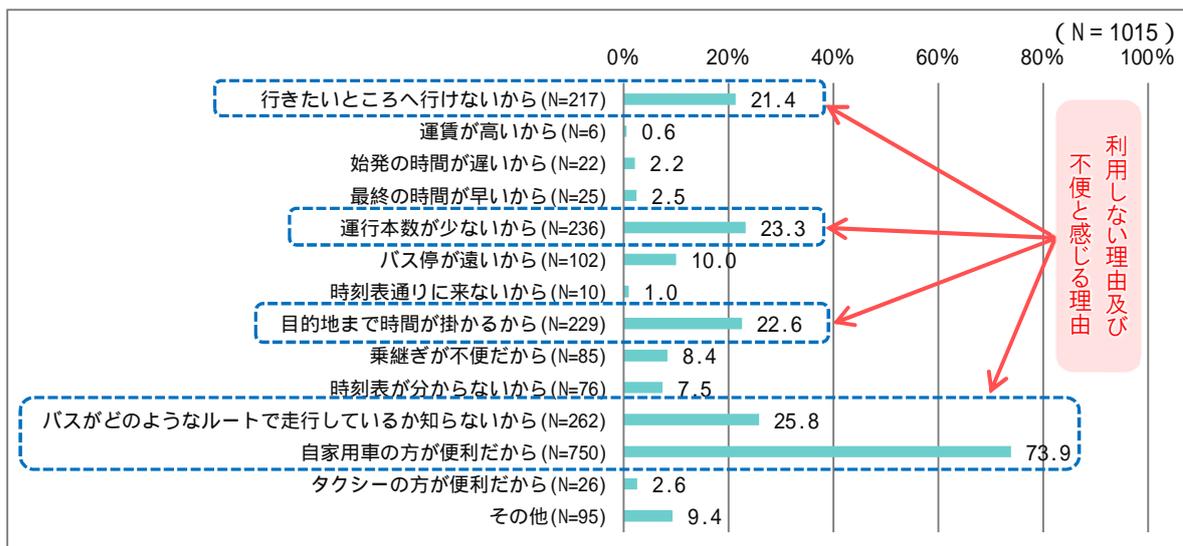
市内バスを利用したことのない方の利用しない理由及び不便と感じる理由は、「自家用車の方が便利」という回答が最も多く、免許証の保有状況を見ると大半が保有しています。また、市内バスを利用したことのある方の回答では「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「目的地まで時間が掛かる」「自家用車の方が便利」が多くなっています。

図：日常移動でバスを利用しない方の免許証保有状況

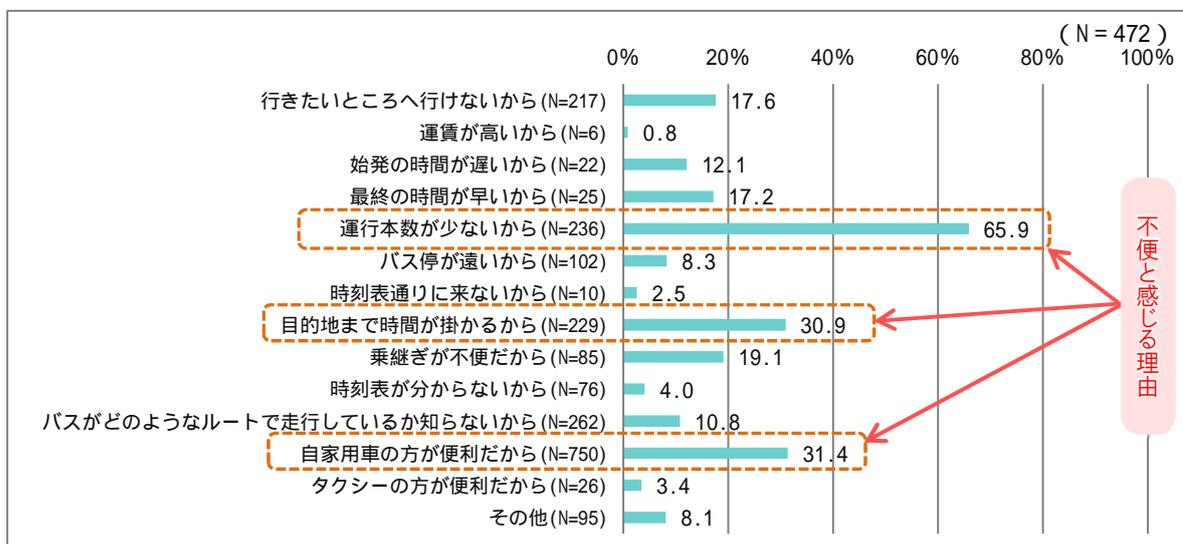


図：市内バスを利用しない理由・不便と感じる理由

### ■バスを利用したことのない方の回答

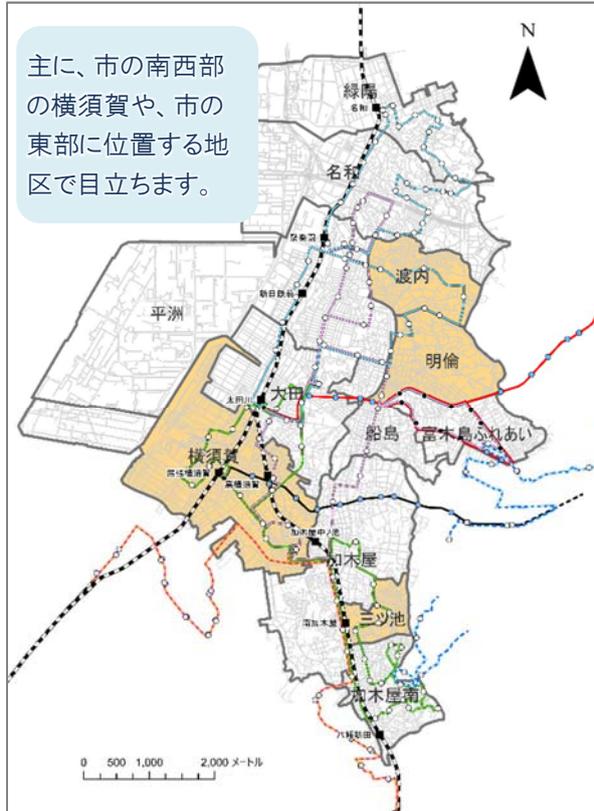


### ■バスを利用したことのある方の回答



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」、「目的地まで時間が掛かる」、「運行本数が少ない」の回答割合が高い地区は、市の南北や中央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」  
の回答が多い地区



「目的地まで時間が掛かる」  
の回答が多い地区



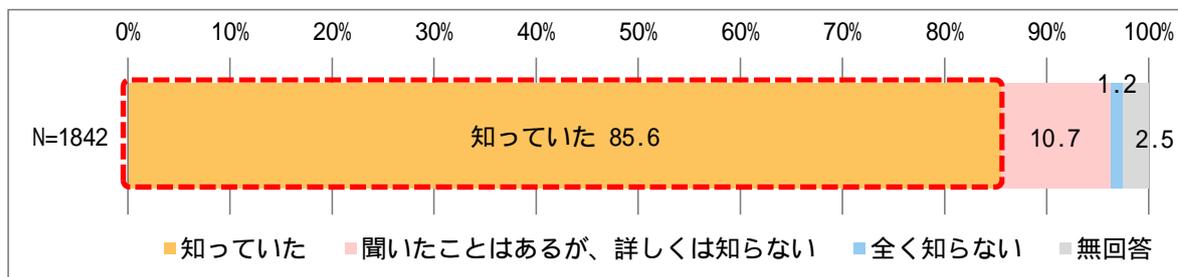
「運行本数が少ない」  
の回答が多い地区



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。

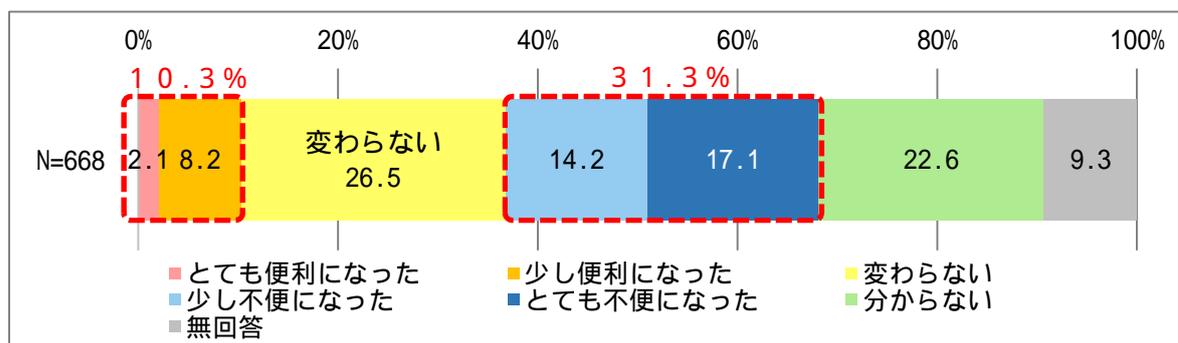
図：循環バスの認知度



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。

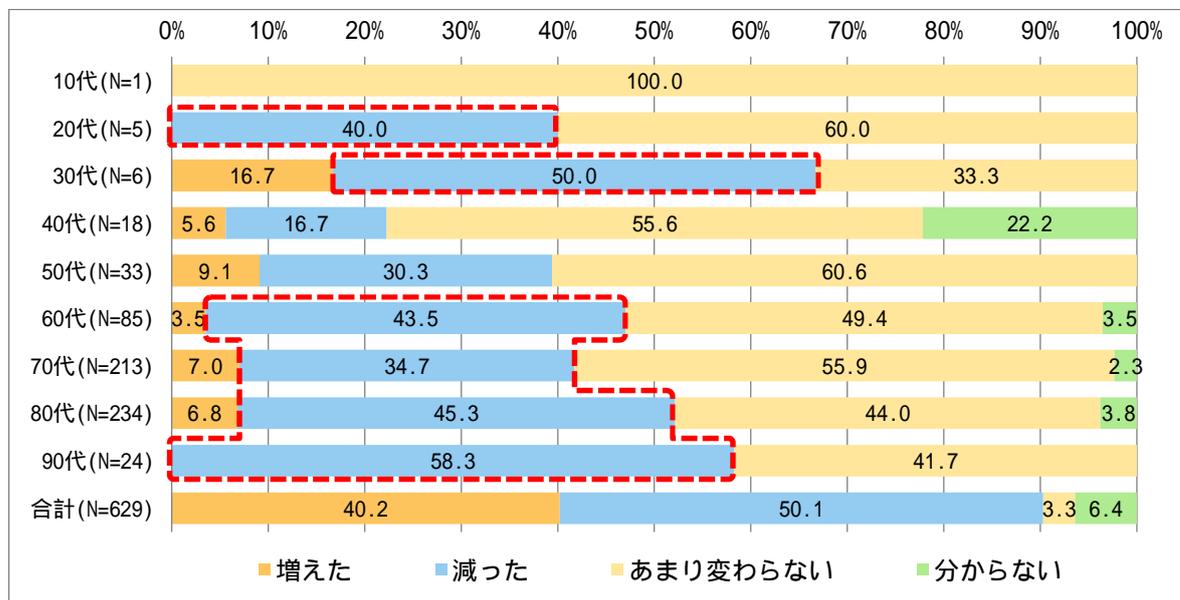
図：利便性の変化



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」の割合の多さが目立ち、20～30歳代の若年層や、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

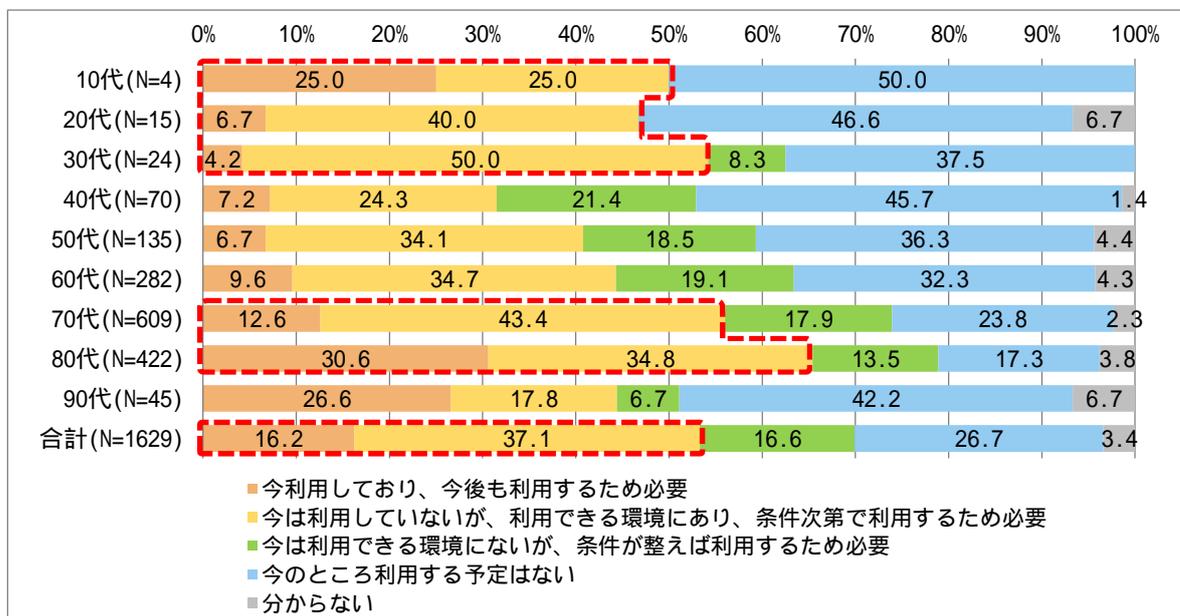


⑩ バスの必要性（無回答除く）

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、バスを必要と考える割合が高いのは、10～30歳代の若年層と、70～80歳代の高齢者層で目立っています。

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歳代では0%である一方で、40～70歳代では約2割を占めています。

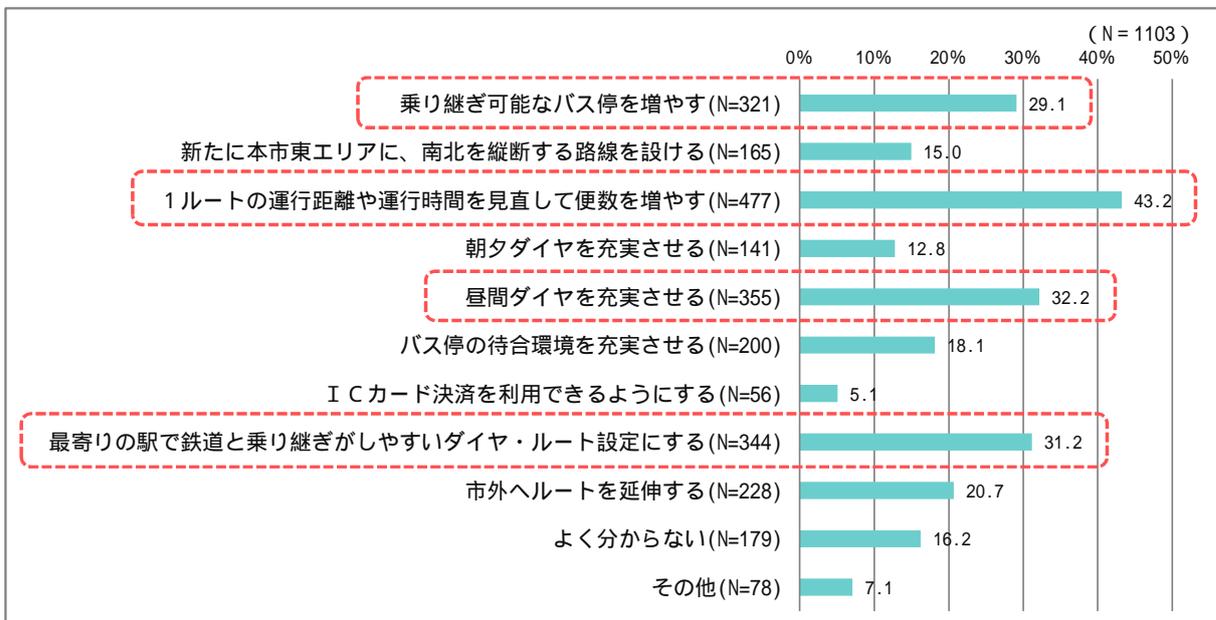
図：年齢別でみたバスの必要性



⑪ バスを利用しやすくするための工夫及び利用促進策

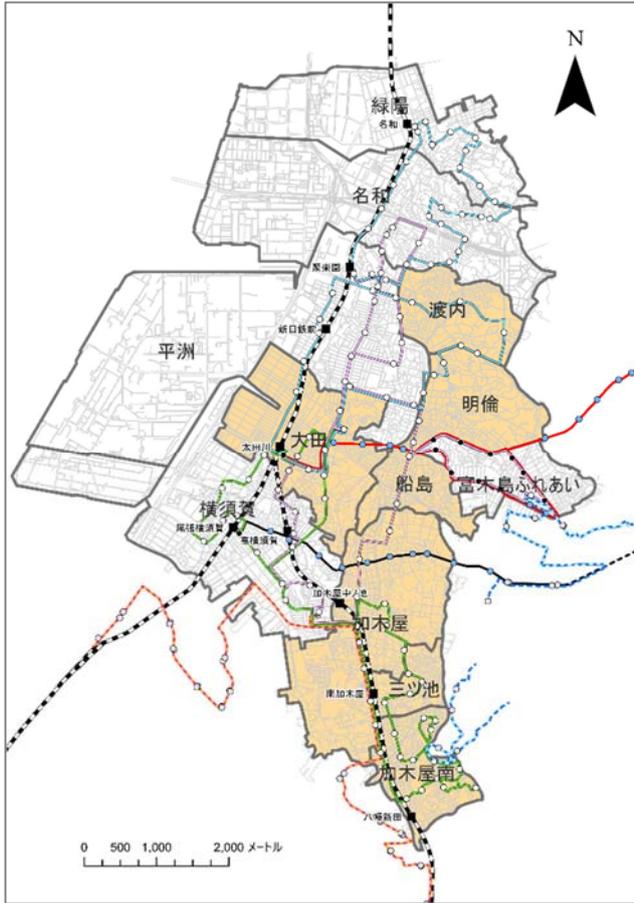
今後バスを利用しやすくするために必要と思われる利用促進策に関しては、下図の 4 つの項目において回答が多くなっています。

図：バスの利用促進策



**地区別回答**

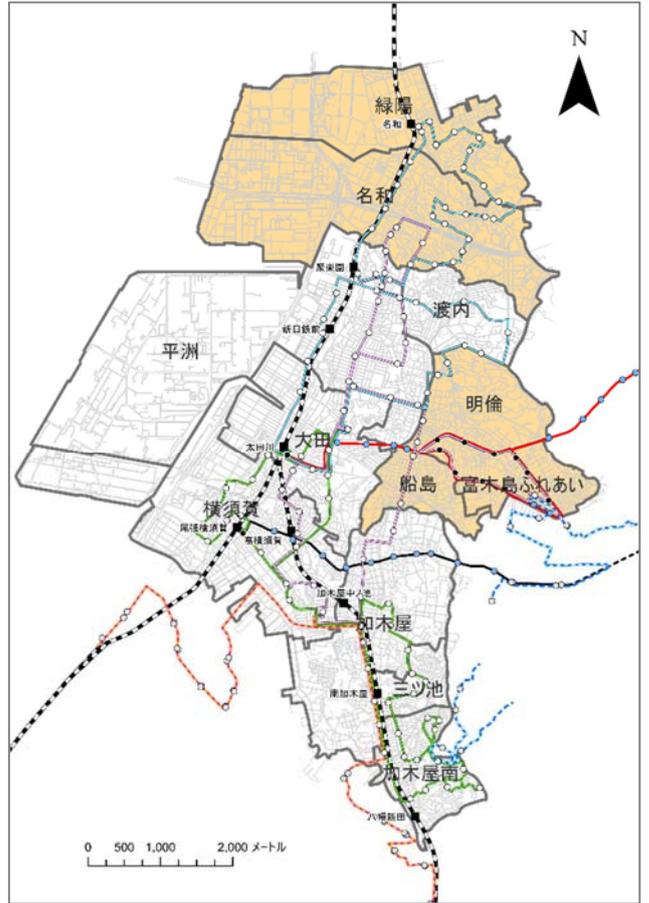
「乗り継ぎ可能なバス停増加」  
の回答が多い地区



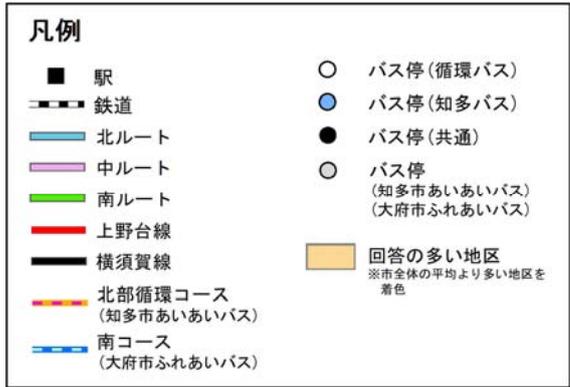
バスを利用している方及び今後利用する可能性のある方のみを対象

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。

「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

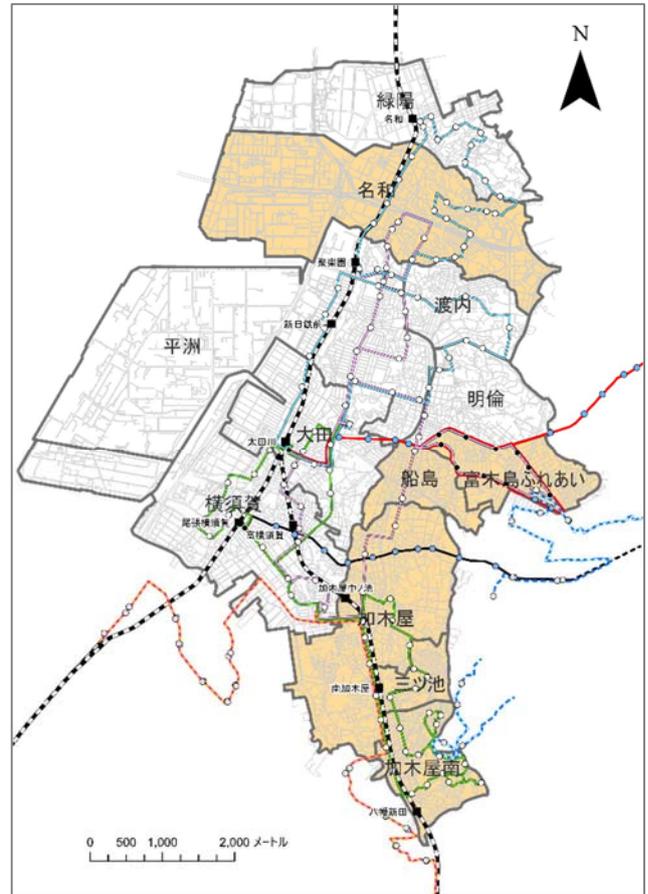
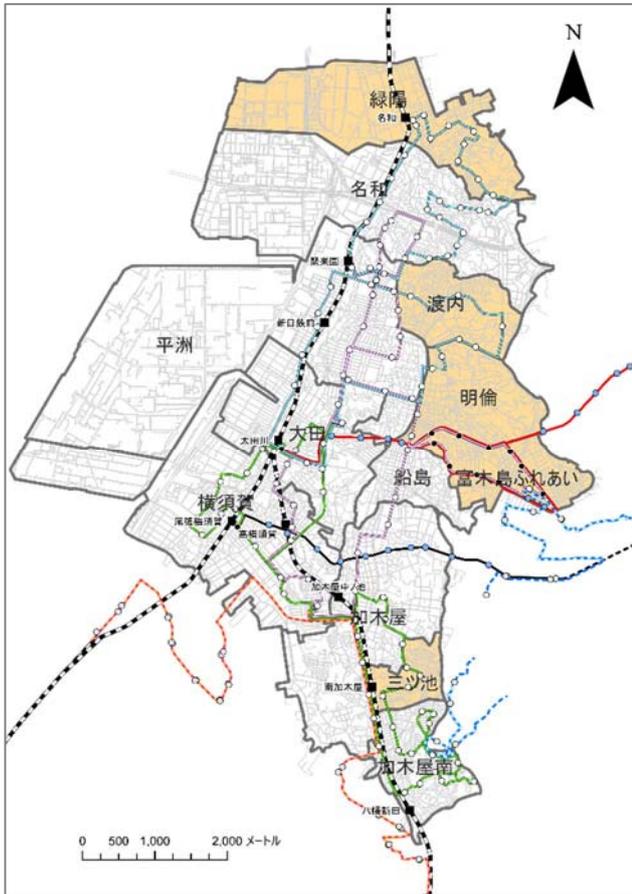


市の北部に位置する緑陽、名和や東部に位置する地区で目立ちます。



「昼間ダイヤの充実」の回答が多い地区

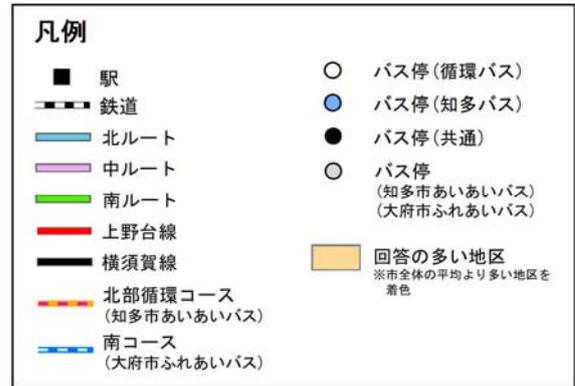
「最寄りの駅で鉄道と乗り継ぎがしやすい  
ダイヤ・ルート設定」の回答が多い地区



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、富木島地区で目立ちます。

市の南部及び東部に位置する地区と名和で目立ちます。

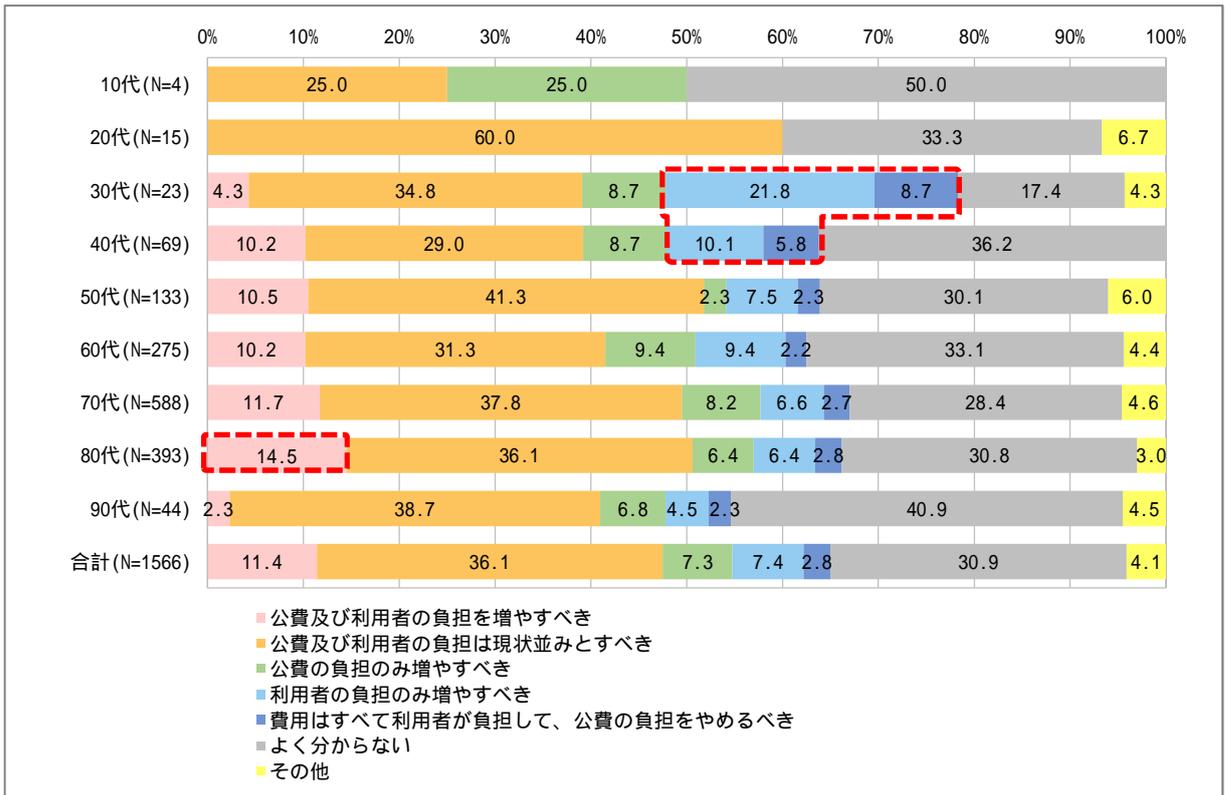


⑫ 東海市循環バスのサービス向上のための公費のあり方（無回答除く）

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歳代、20歳代では「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歳代、40歳代では全年齢層の内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歳代が最も高くなっています。

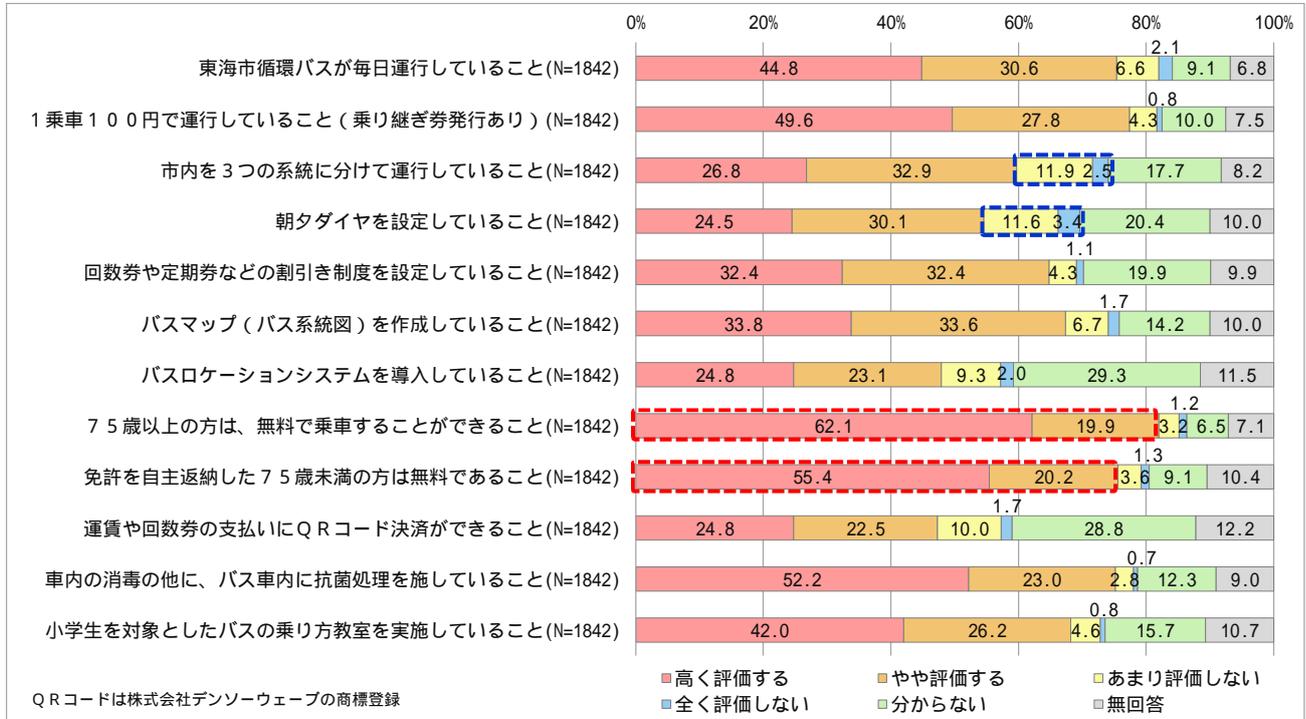
図：サービス向上のための公費負担について



### 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】

#### QRコード決済のご案内

このバスは、以下のQR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QRコードを読み取りますので、QRコード画面をご提示ください。



【QRコード決済の案内】

QR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】



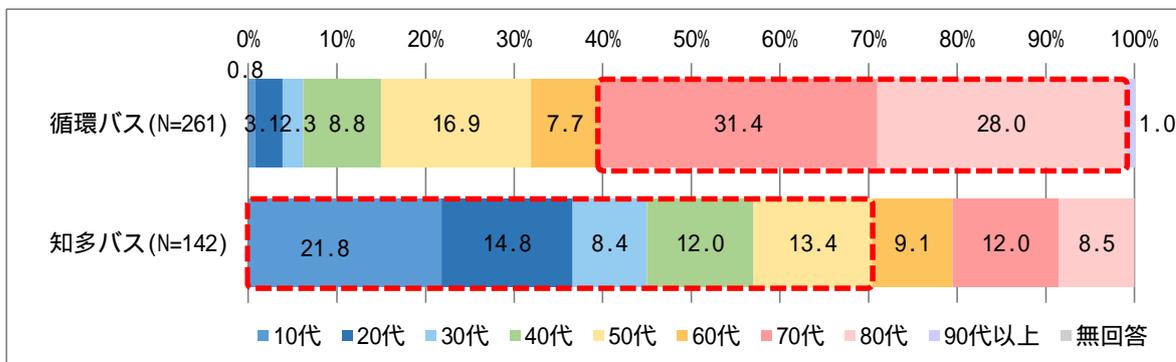
【バスの乗り方教室の様子】

### (3) バス利用者アンケート調査

#### ① 年齢構成

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

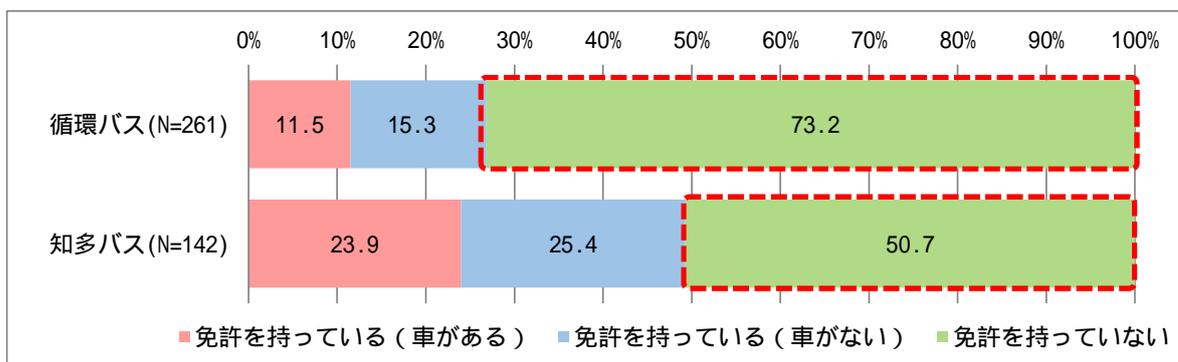
図：バス利用者の年齢構成



#### 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割が運転免許を持っていない方の利用となっています。

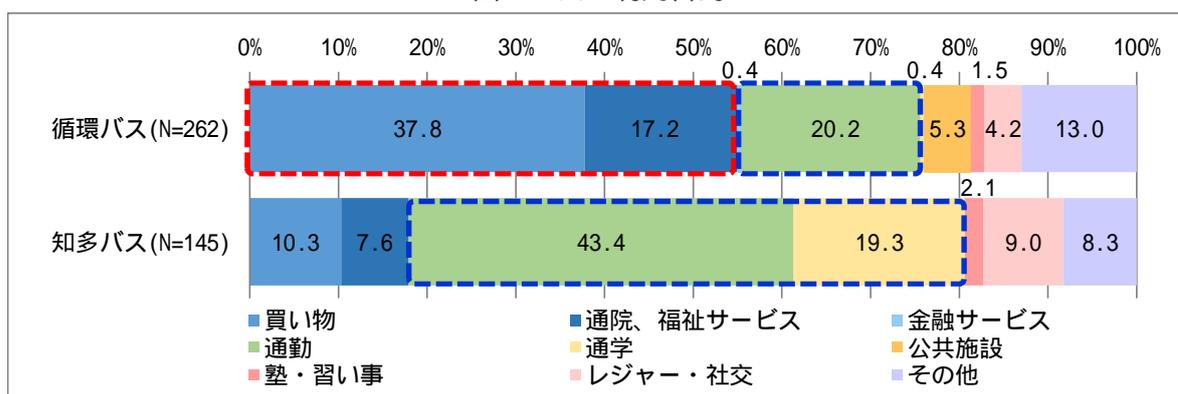
図：免許証保有状況



#### 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%を占める。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

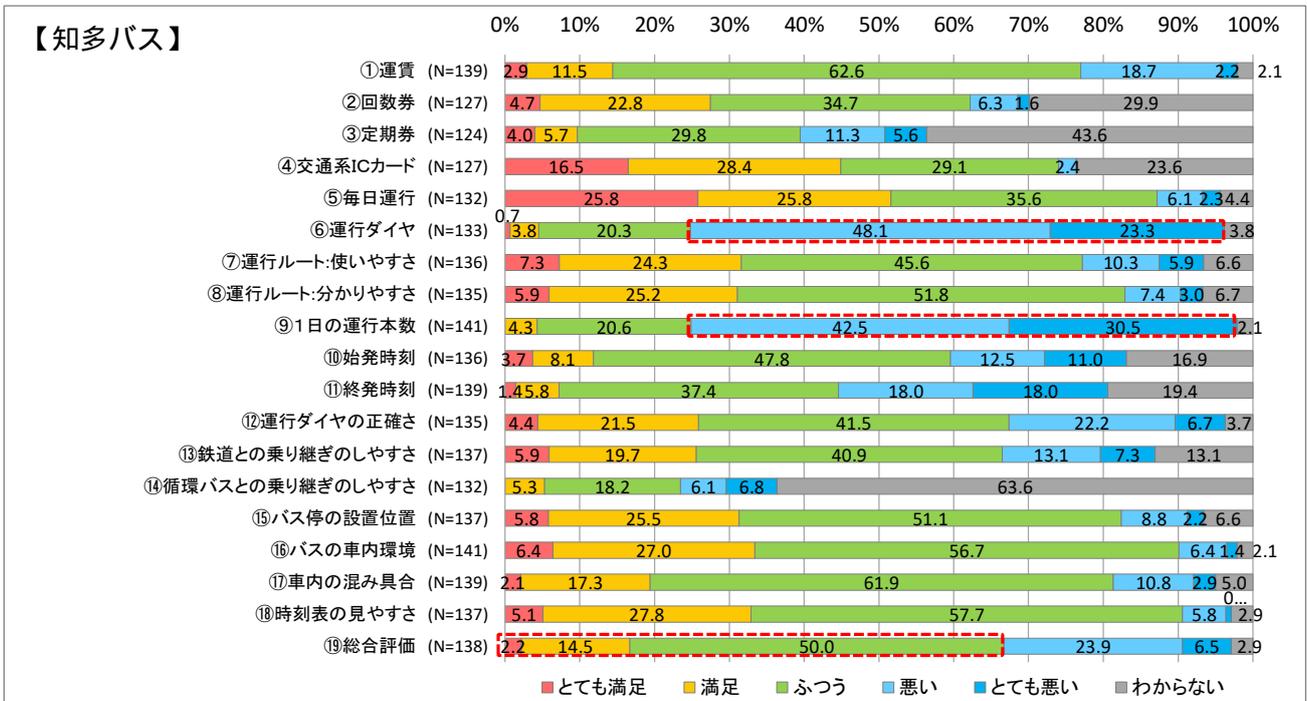
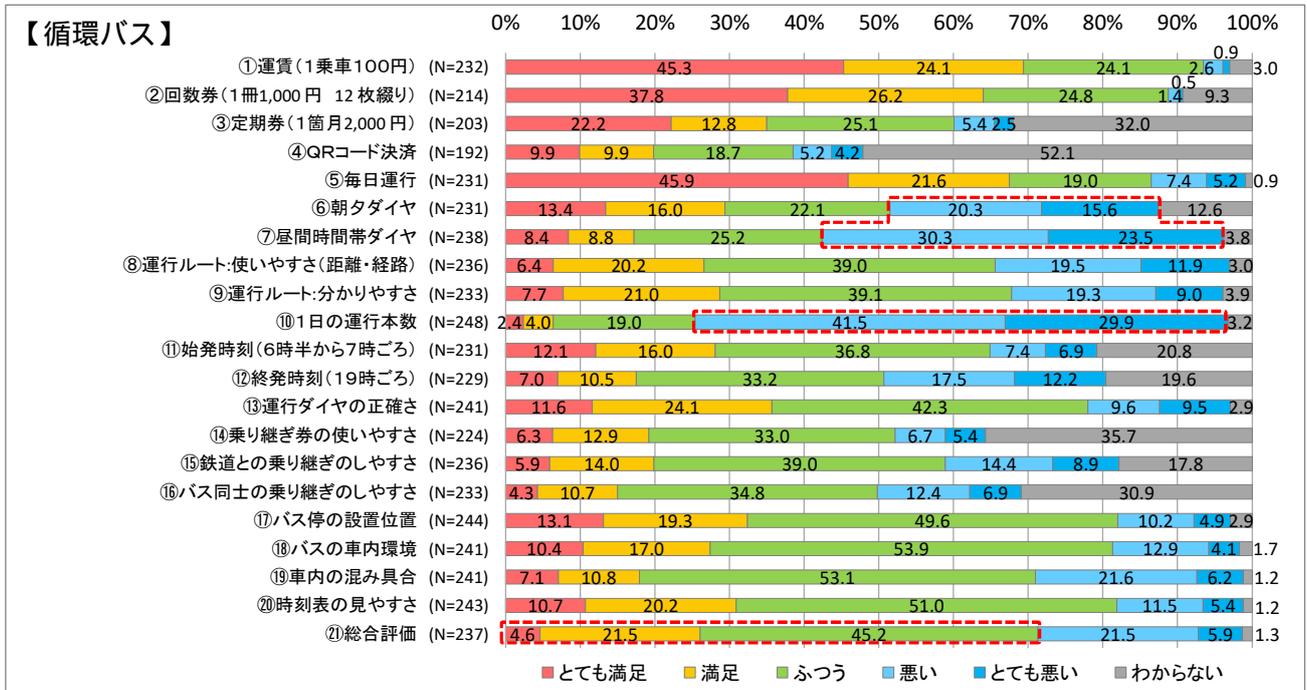


#### ④ 利用者アンケートによる循環バスの満足度

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

項目ごとでみると、「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



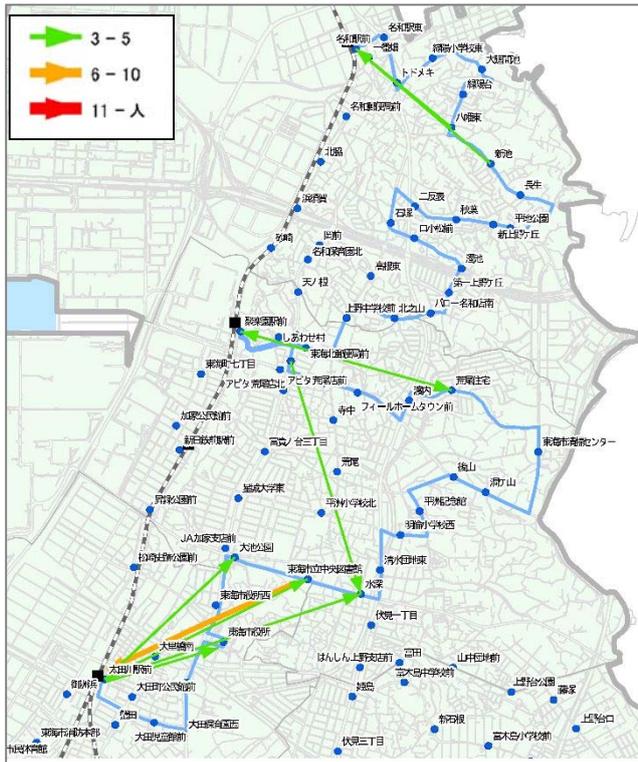
#### (4) バス利用実態調査(OD調査)

##### ① 東海市循環バスのルートごとの移動実態

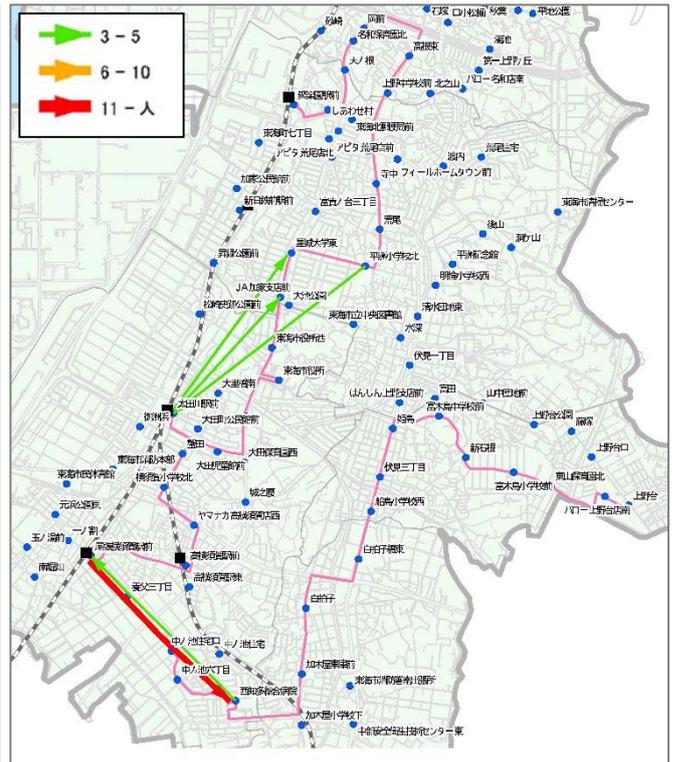
### 朝タダイヤ

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

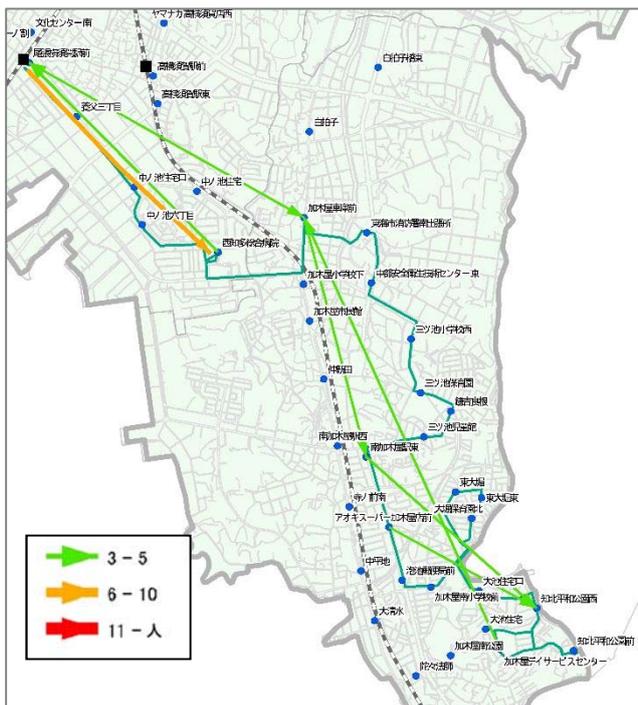
北ルート



中ルート



南ルート



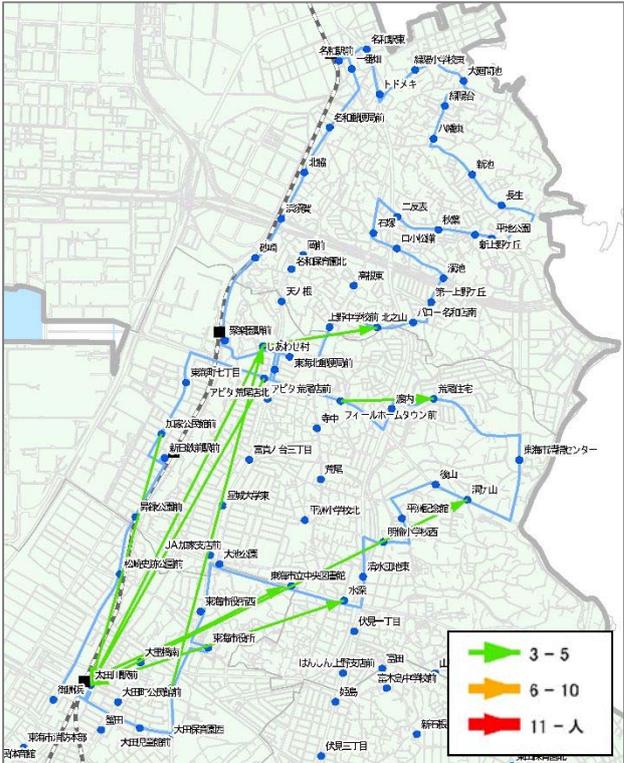
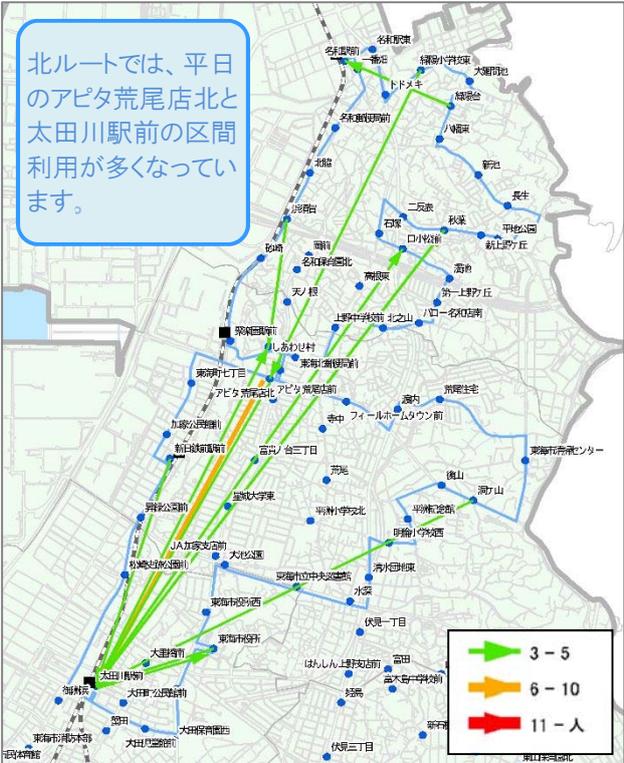
3人以上のODを图示

# 昼間ダイヤ

## 【北ルート】

平日調査

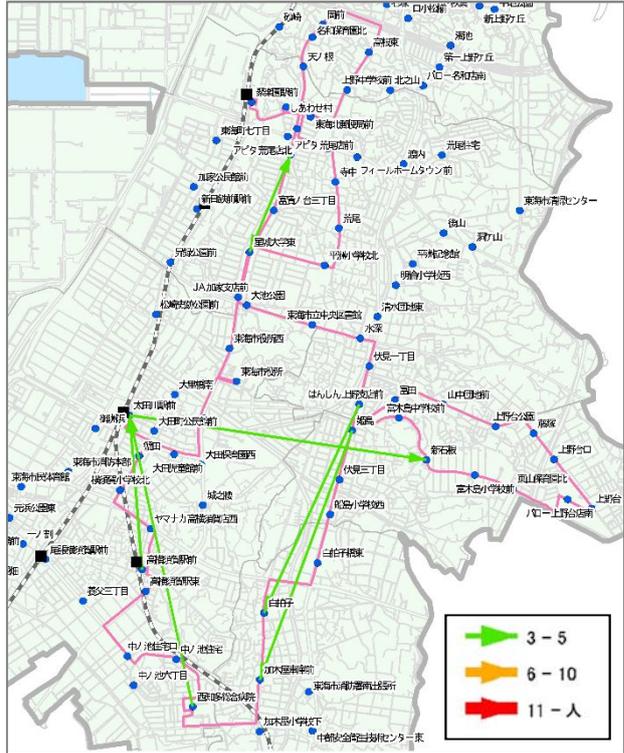
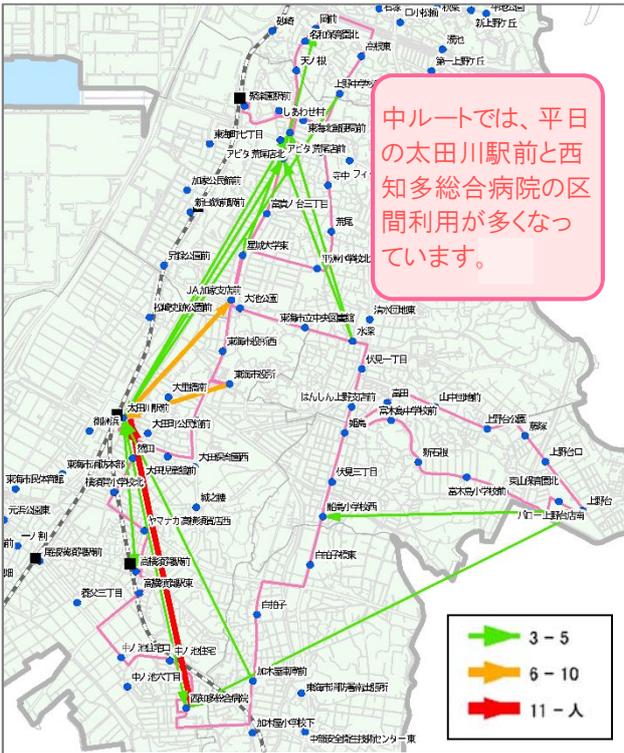
休日調査



## 【中ルート】

平日調査

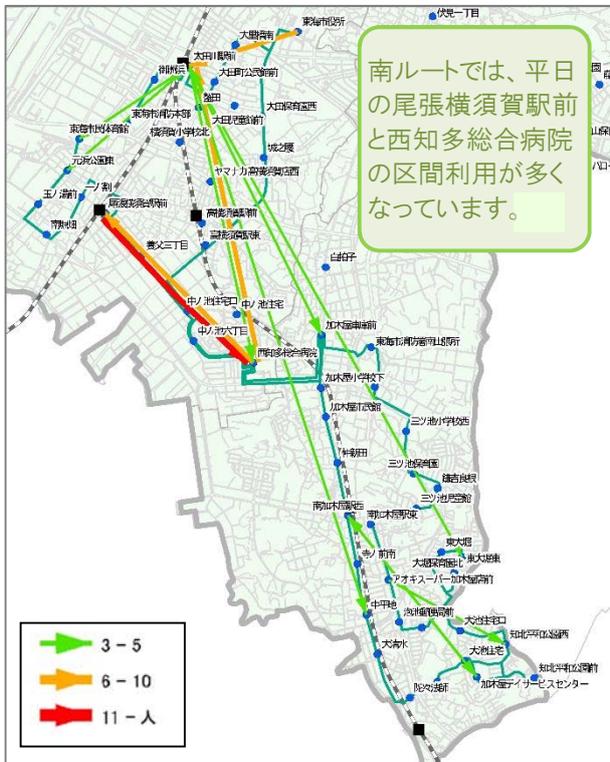
休日調査



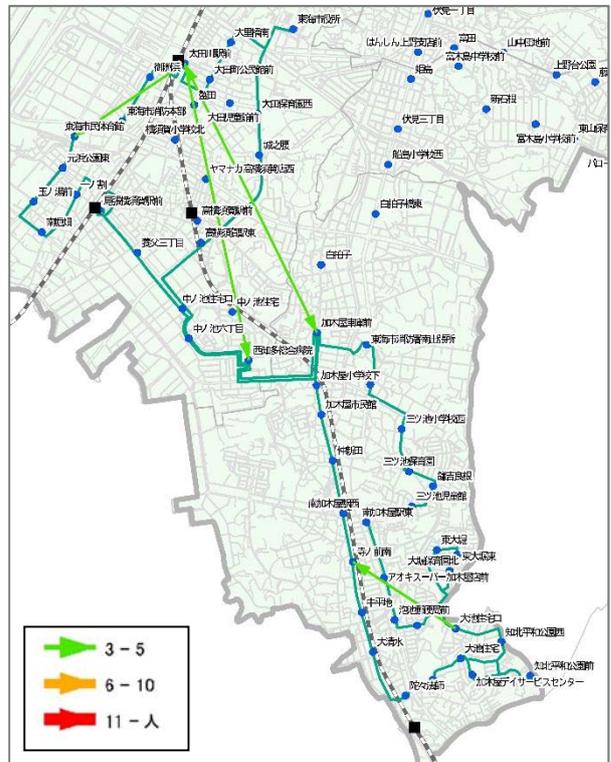
3人以上のODを图示

【南ルート】

平日調査



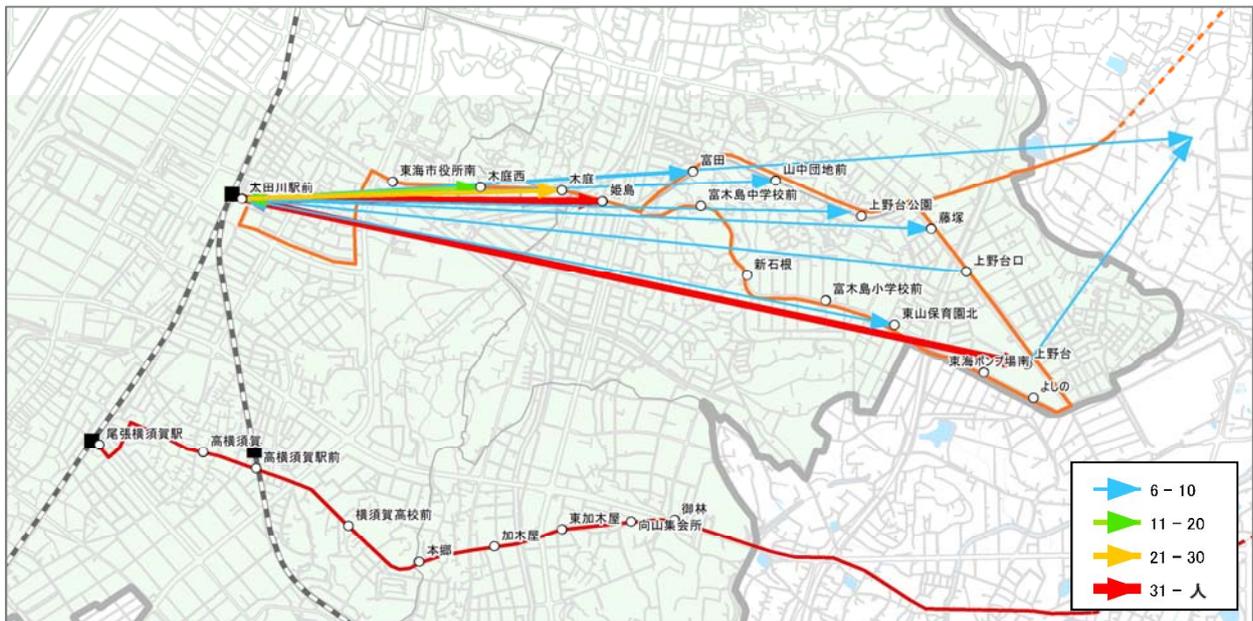
休日調査



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

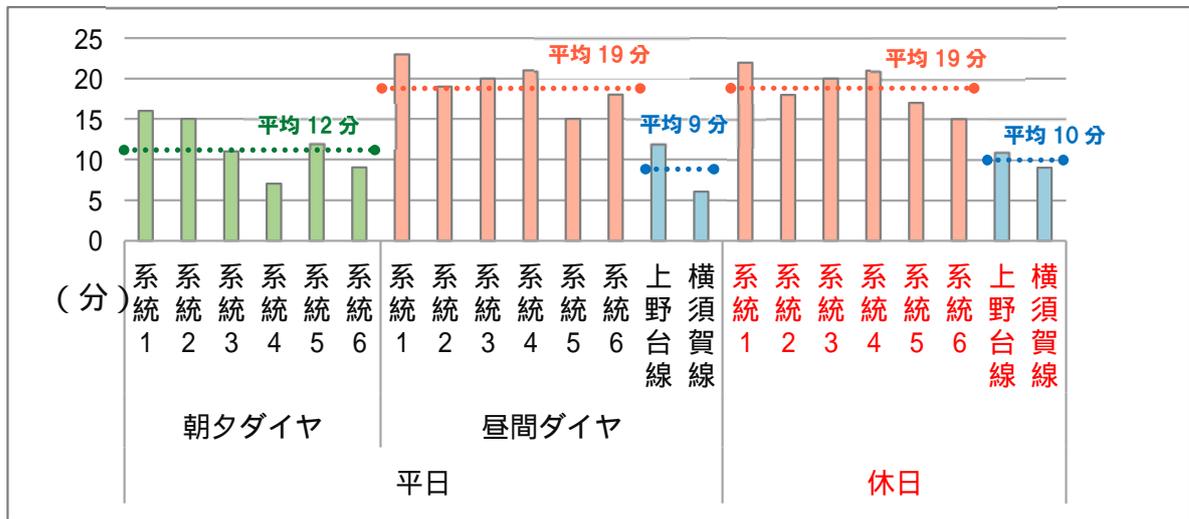


6人以上のODを图示

### 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みると、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)

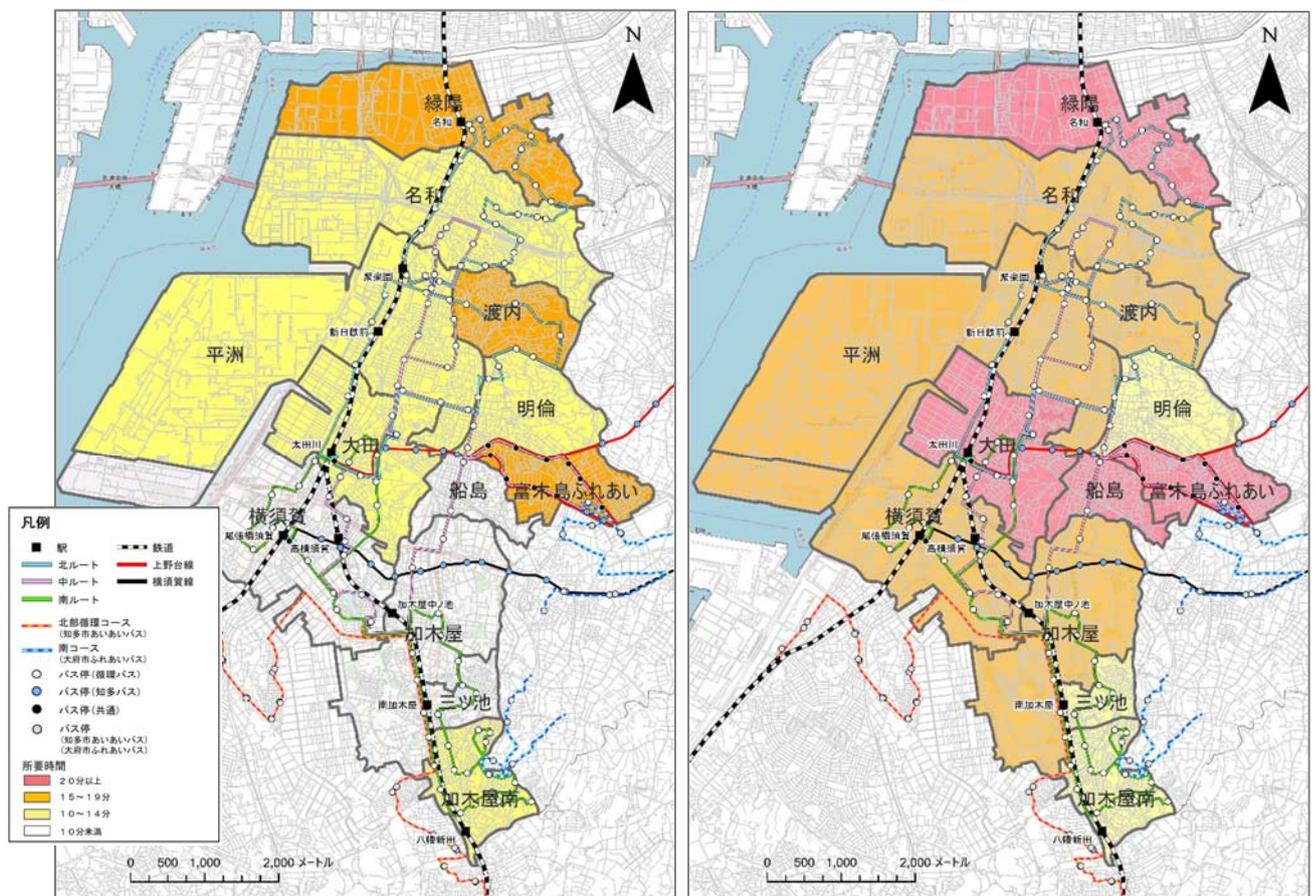
図：乗車バス停から降車バス停までの平均所要時間



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みると、朝夕時間帯では、接続する鉄道駅から離れた地区で所要時間が長くなっており、昼間時間帯では大田から市東部の地区と市北部で長くなっています。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



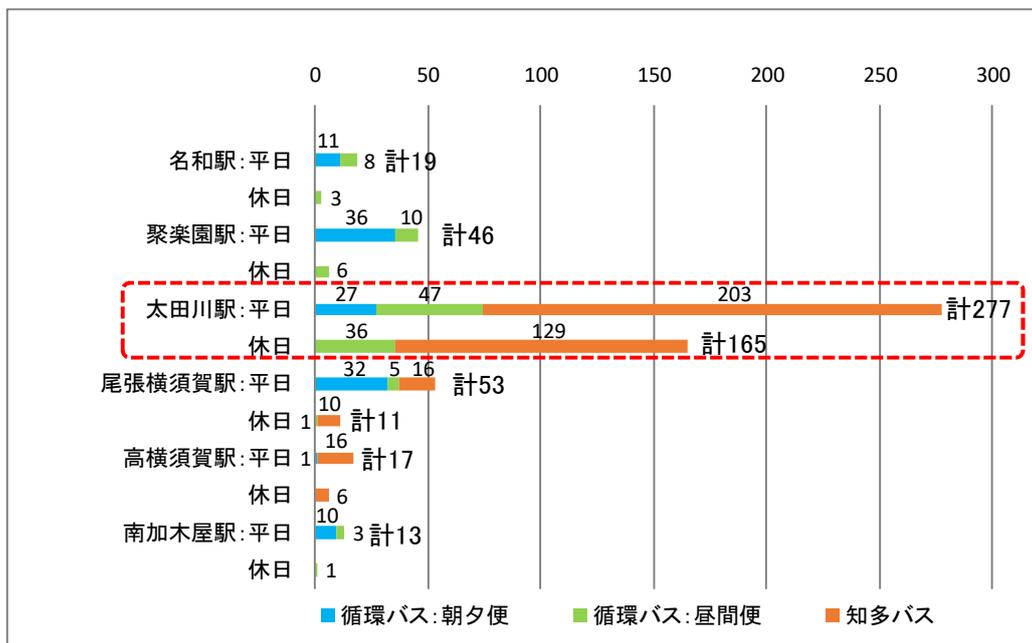
循環バスのみ

#### ④ 乗継状況

##### i. 鉄道との乗継

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

図：鉄道とバスの乗り継ぎ人数（人/日）

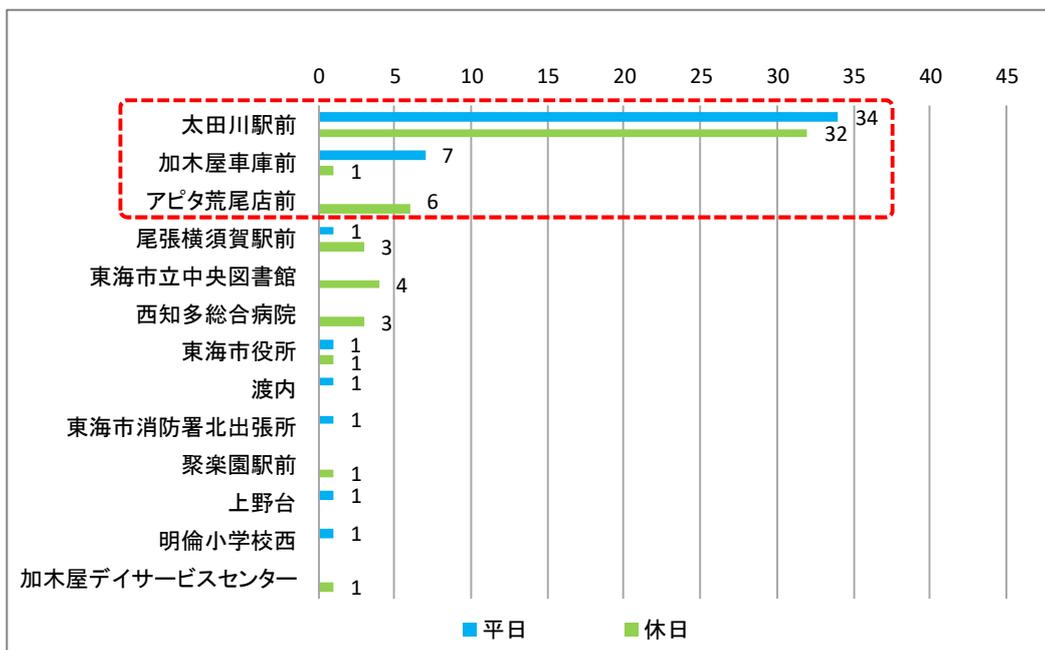


##### ii. バス同士の乗継

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、乗継券発行バス停である加木屋車庫前と、乗継券発行バス停に該当しないアピタ荒尾店前での乗継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
	5 明倫		12 加木屋南
C	6 富木島		
	7 船島		

凡例	
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #f08080; border: 1px solid black;"></span>	上位1位
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: #add8e6; border: 1px solid black;"></span>	上位2位

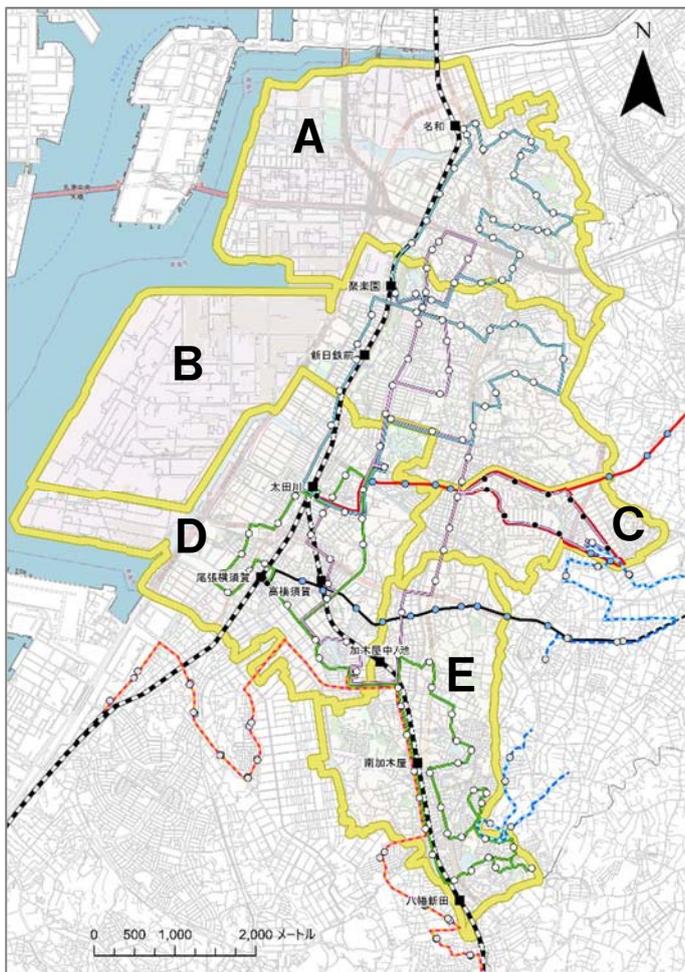
A: 緑陽・名和		
	OD数	%
A: 緑陽・名和	41	23%
B: 渡内・平洲・明倫	93	53%
C: 富木島・船島	1	1%
D: 大田・横須賀	42	24%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	0	0%
合計	177	100%

B: 渡内・平洲・明倫		
	OD数	%
A: 緑陽・名和	93	23%
B: 渡内・平洲・明倫	112	28%
C: 富木島・船島	37	9%
D: 大田・横須賀	153	38%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	8	2%
合計	403	100%

C: 富木島・船島		
	OD数	%
A: 緑陽・名和	1	1%
B: 渡内・平洲・明倫	37	44%
C: 富木島・船島	8	10%
D: 大田・横須賀	26	31%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	12	14%
合計	84	100%

D: 大田・横須賀		
	OD数	%
A: 緑陽・名和	42	9%
B: 渡内・平洲・明倫	153	32%
C: 富木島・船島	26	5%
D: 大田・横須賀	165	34%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	93	19%
合計	479	100%

E: 加木屋・三ツ池・加木屋南		
	OD数	%
A: 緑陽・名和	0	0%
B: 渡内・平洲・明倫	8	4%
C: 富木島・船島	12	6%
D: 大田・横須賀	93	44%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	100	47%
合計	213	100%



凡例	
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; background-color: black;"></span>	駅
<span style="display:inline-block; width:10px; border-bottom: 2px dashed black;"></span>	鉄道
<span style="display:inline-block; width:10px; height:2px; background-color: #00bfff;"></span>	北ルート
<span style="display:inline-block; width:10px; height:2px; background-color: #9932cc;"></span>	中ルート
<span style="display:inline-block; width:10px; height:2px; background-color: #32cd32;"></span>	南ルート
<span style="display:inline-block; width:10px; height:2px; background-color: #ff0000;"></span>	上野台線
<span style="display:inline-block; width:10px; height:2px; background-color: black;"></span>	横須賀線
<span style="display:inline-block; width:10px; height:2px; background-color: yellow;"></span>	北部循環コース (知多市あいあいバス)
<span style="display:inline-block; width:10px; height:2px; background-color: blue;"></span>	南コース (大府市ふれあいバス)
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; border: 1px solid black; border-radius: 50%;"></span>	バス停(循環バス)
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; background-color: #add8e6;"></span>	バス停(知多バス)
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; background-color: black;"></span>	バス停(共通)
<span style="display:inline-block; width:10px; height:10px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; background-color: white;"></span>	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) <sup>1</sup>	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 <sup>2</sup> 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 <sup>3</sup> 実施団体数	1	3	3	

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 <sup>4</sup>	

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 <sup>5</sup>	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	15	10 <sup>6</sup>	

6：バスマップや時刻表の配布施設数



## (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体系の確保・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同士の乗継利便性の確保

東海市は、コンパクト+ネットワークのまちづくりを推進し、都市拠点を始めとした市内の各拠点を公共交通でつなぎ、歩いて暮らせるまちの実現を目指しています。東海市の周辺市町との移動は名古屋市との結びつきが特に強く、名古屋鉄道の活用は欠かせないことから、東海市内の公共交通は鉄道沿線の拠点と居住地を結び、市内外の移動を確保してきました。

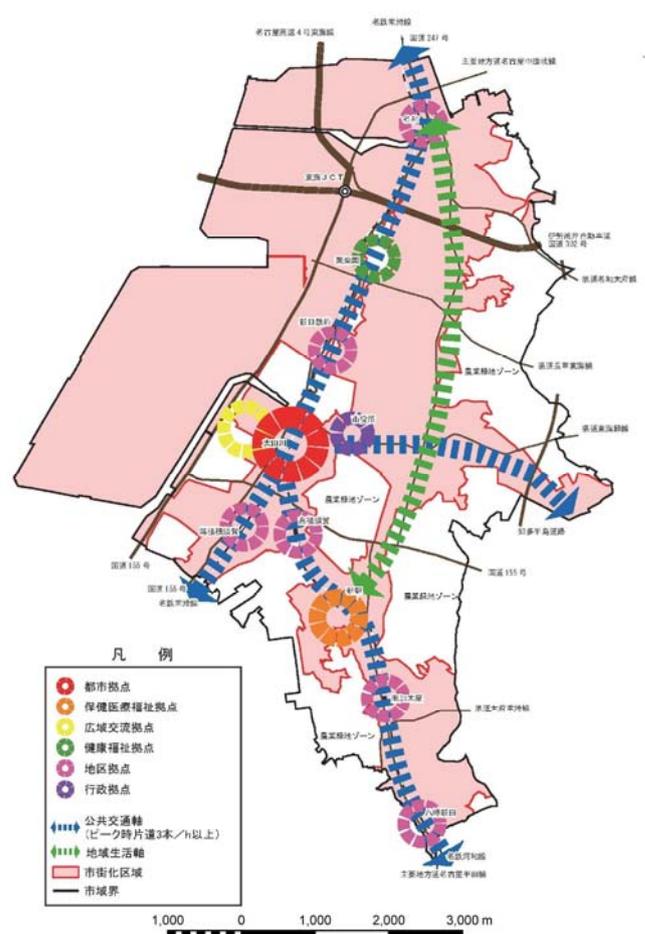
鉄道とバスの乗り継ぎ利用状況は太田川駅が最も多くなっていますが、市内の各駅で乗り継ぎ利用がなされています。市民アンケートではバスを利用しやすくするための工夫として、「最寄りの駅で鉄道と乗り継ぎがしやすいダイヤ・ルート設定にする」が31.2%と多くなっています。

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ネットワークの確保と乗り継ぎ利便性の高い運行ダイヤの維持を行う必要があります。

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は、循環バスは高齢者層の利用が多く、利用者数はコロナ禍前では目標値を越えていたのに対し、知多バスは50歳代以下の利用が多く、利用者数はコロナ禍前から減少傾向で推移し、目標値を下回っていました。循環バスと知多バスに対する利用者満足度は、いずれも運行本数と運行ダイヤについて低くなっています。

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歳代、70～80歳代の年齢層で高くなっています。また、自由意見でもバスを必要としている意見が多く、今後においてもサービスの維持が必要であることが伺えます。

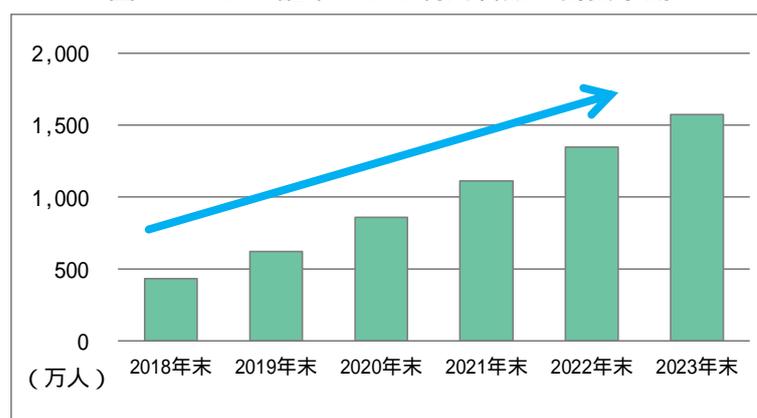
バスに関する取り組みの評価では、全ての取り組みで「評価する」が「評価しない」を上回るなど、総体的には評価されており、今後も各年齢層のニーズを的確に捉えつつ、公共交通サービスや関連する取り組みを維持・継続する必要があります。

## ③ タクシー利用の推進

近年のIT技術の発展及び普及に伴い、スマホアプリを用いた配車が普及しつつあり、タクシーの予約が容易になるなど利便性が向上しています。

タクシーはドア・ツー・ドアの輸送や24時間の利用が可能であるなど、柔軟な対応ができる交通サービスであり、鉄道やバスによる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。運転手不足や利用者の減少により経営が厳しくなる中、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。

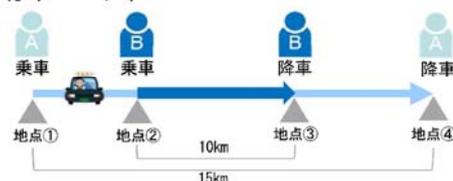
図：タクシー配車アプリ利用者数 需要予測



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は88.1%カバーされています。

しかし、令和2年10月のダイヤ改正以前と比べたバスの利便性変化に対する回答は、「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。

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、「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運行ルートと運行ダイヤの確保と、公共交通利用圏域としてカバーできていないエリアの移動利便性の向上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、自動車及び免許の保有率が減少する見通しであることや、高齢者の免許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、従来の公共交通カバー圏内においても、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や認知度向上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、高齢者を対象にしたスマートフォンでのバスロケーションシステムの操作方法を教える講座など、市内の公共交通に関する理解を深め、移動手段のひとつとしてバスを身近に選択していただけるよう取り組んでおります。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といった家族でバスを利用したくなる取り組みを実施しています。

より多くの市民が、公共交通が地域にとっての重要な資源の一つであることを理解し、日常の移動において過度に自家用車に頼らず多様な交通手段を利用するために、これらの取り組みの継続によるさらなる利用意識の醸成が必要です。

図：高齢者スマートフォン活用支援講習会



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」方は約1割となっています。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」の回答が25.8%と多く、バスを利用するための情報に対する認知度が低いため、交通手段として選択肢に含めていないことが考えられることから、普段バスを利用しない方にも、運行ルートやバスを使って行ける施設等を認知してもらうための情報提供方法の改善が必要です。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」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」が10.8%と回答割合が見受けられ、利用者が欲しい情報がわかりやすく、使いやすいバスマップや時刻表への改善が必要です。

現在公共交通を利用しているだけでなく、より多くの人が鉄道・バス・タクシー等の公共交通を移動手段として選択しやすい環境を整えるため、循環バスをはじめとした様々な公共交通事業者と連携したわかりやすい情報提供が必要です。

### 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把握できるなど、ICTを活用したバス情報の可視化に取り組んでいます。

また、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合い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

## 課題4

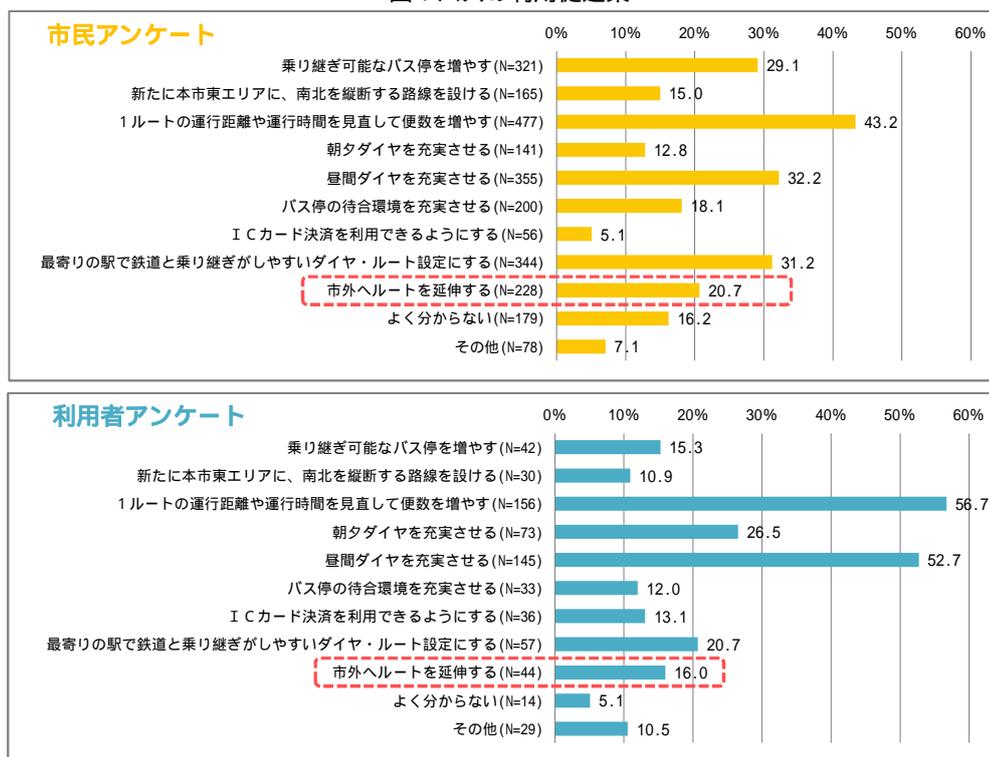
### 市域を跨ぐ移動ニーズに対応した広域的な交通体系による様々な交流の促進

#### 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」といった主要施設へのニーズが多く挙げられています。バスを利用しやすくするための工夫として、市民アンケート及び利用者アンケートの回答では、「市外ヘルートを延伸する」がそれぞれ 20.7%、16.0%とやや多く、市内だけではなく市外への広域的な移動が可能となる交通体系を検討する必要があります。

しかし、市外への移動ニーズが一定数見られる中、市内外を結ぶ路線バスは新型コロナウイルス感染症の影響等による利用者の落ち込みにより、運行本数が減少しています。市民の移動ニーズに応じた交通体系とするためには、公共交通機関の連携に加え地域の多様な輸送資源を活用し、運行本数やダイヤ等を補完するなど、移動ニーズに対応しつつ公共交通サービスを持続させる必要があります。

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て近隣市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、地域間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次東海市総合計画では、将来都市像を「ともしつながら 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」と定めています。

また、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」では「安全で快適な移動環境の整備」として、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としています。

また、東海市都市計画マスタープランと東海市立地適正化計画においては、地域の拠点を含めたネットワークやゾーン区分による将来の構造図を設定しています。

### 【将来像】

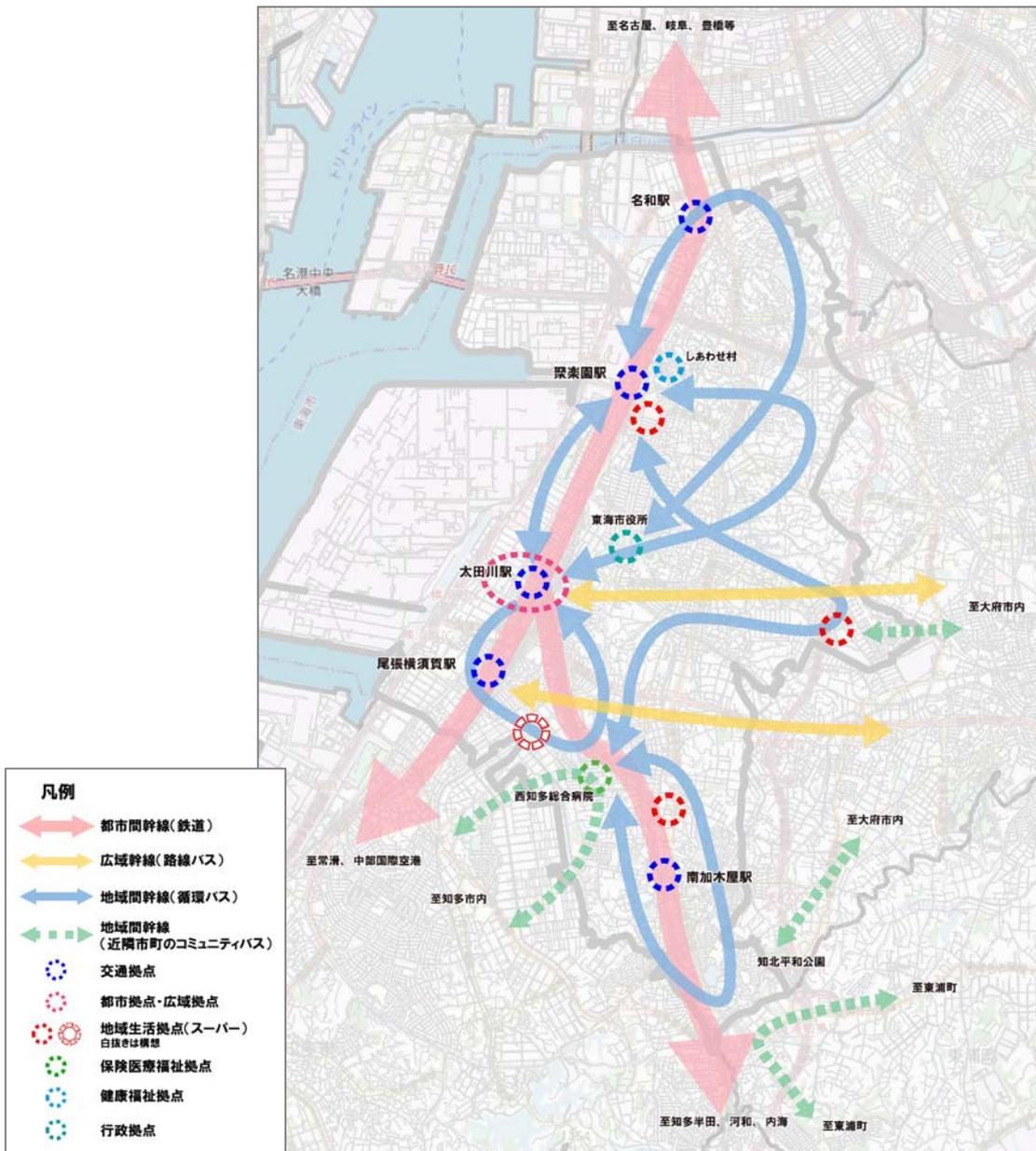
#### 鉄道駅や地域生活拠点における公共交通ネットワークが構築されているまち

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（令和元年）までは増加傾向にありましたが、コロナ禍により2020年（令和2年）の利用者は急激に落ち込み、2021年（令和3年）以降徐々に回復の兆しが見られるものの、今後もコロナ禍以前の水準には戻らない状態が続くと見込まれます。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経営への負担の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っています。

それらを踏まえつつ、本計画では、本市におけるまちづくりの将来像について、市内外との広域的な移動ネットワークを基本としつつ、生活拠点を含む地域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。

## (2) 公共交通ネットワークと機能分類

図：地域公共交通ネットワークイメージ図（案）



表：公共交通の機能分類

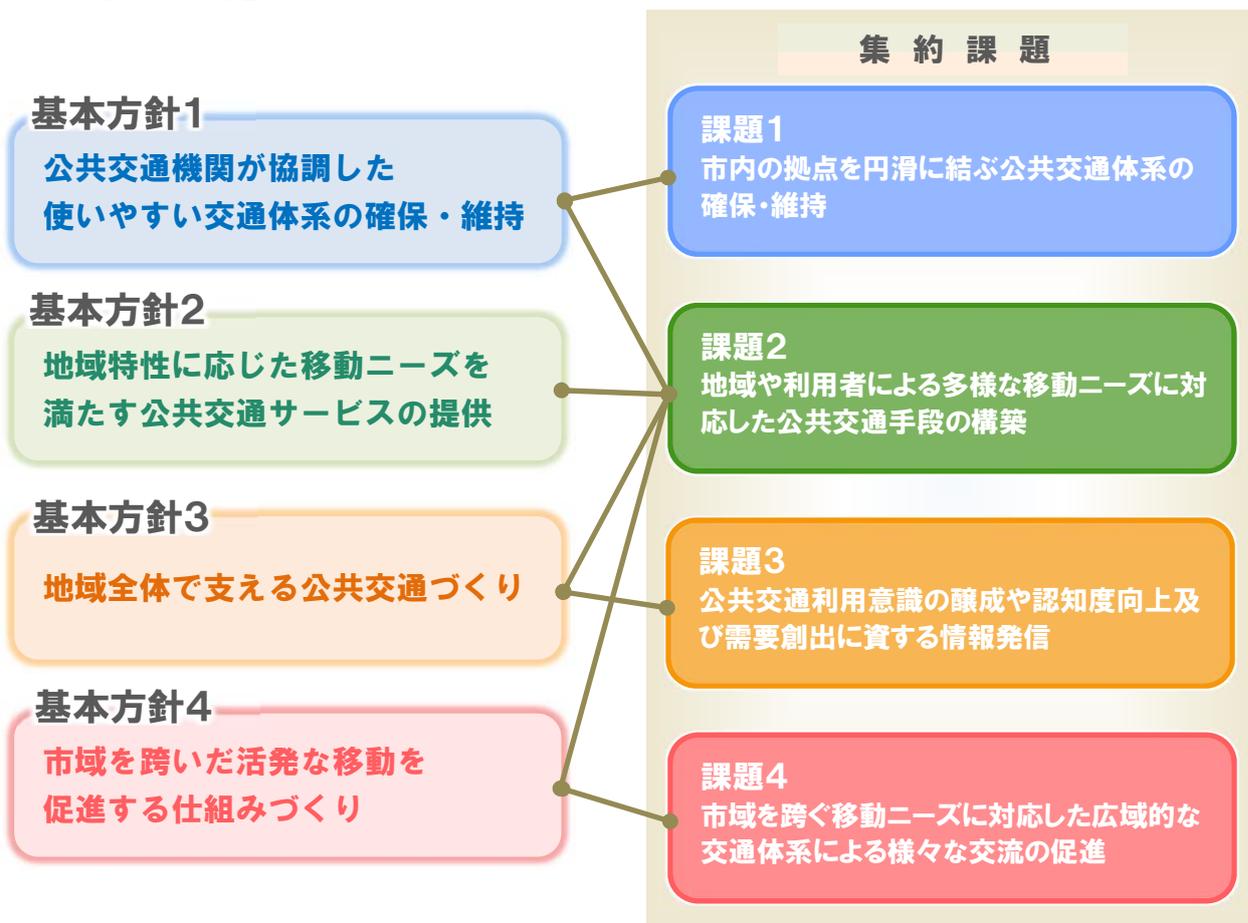
区分	役割	対象
都市間幹線	本市と周辺市町を結ぶ路線 広域的な移動ニーズ（主に、通勤、通学、買い物、通院）に対応	名古屋鉄道常滑線・河和線
広域幹線	本市と周辺市町を結ぶ路線 広域的な移動ニーズ（主に、通勤、通学、買い物、通院）に対応	知多バス
地域間幹線	地域拠点を結ぶ路線 市内の移動ニーズ（主に、通勤、通学、買い物、通院）に対応	循環バス コミュニティバス
個別輸送	個人のニーズに応じたドア・ツー・ドアで面的な輸送に対応 市内の移動ニーズ（主に、買い物、通院）に対応	タクシー

### (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