

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】

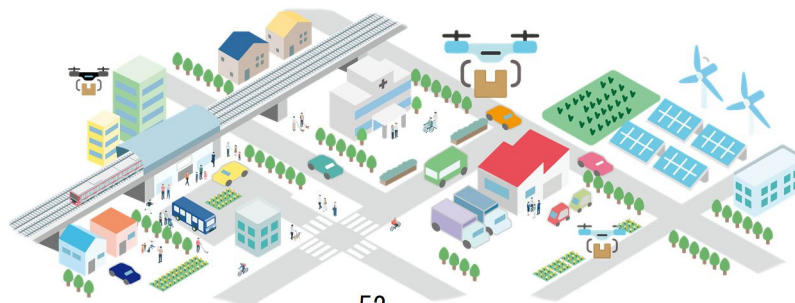
鉄道駅や地域生活拠点における 公共交通ネットワークが構築されているまち

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

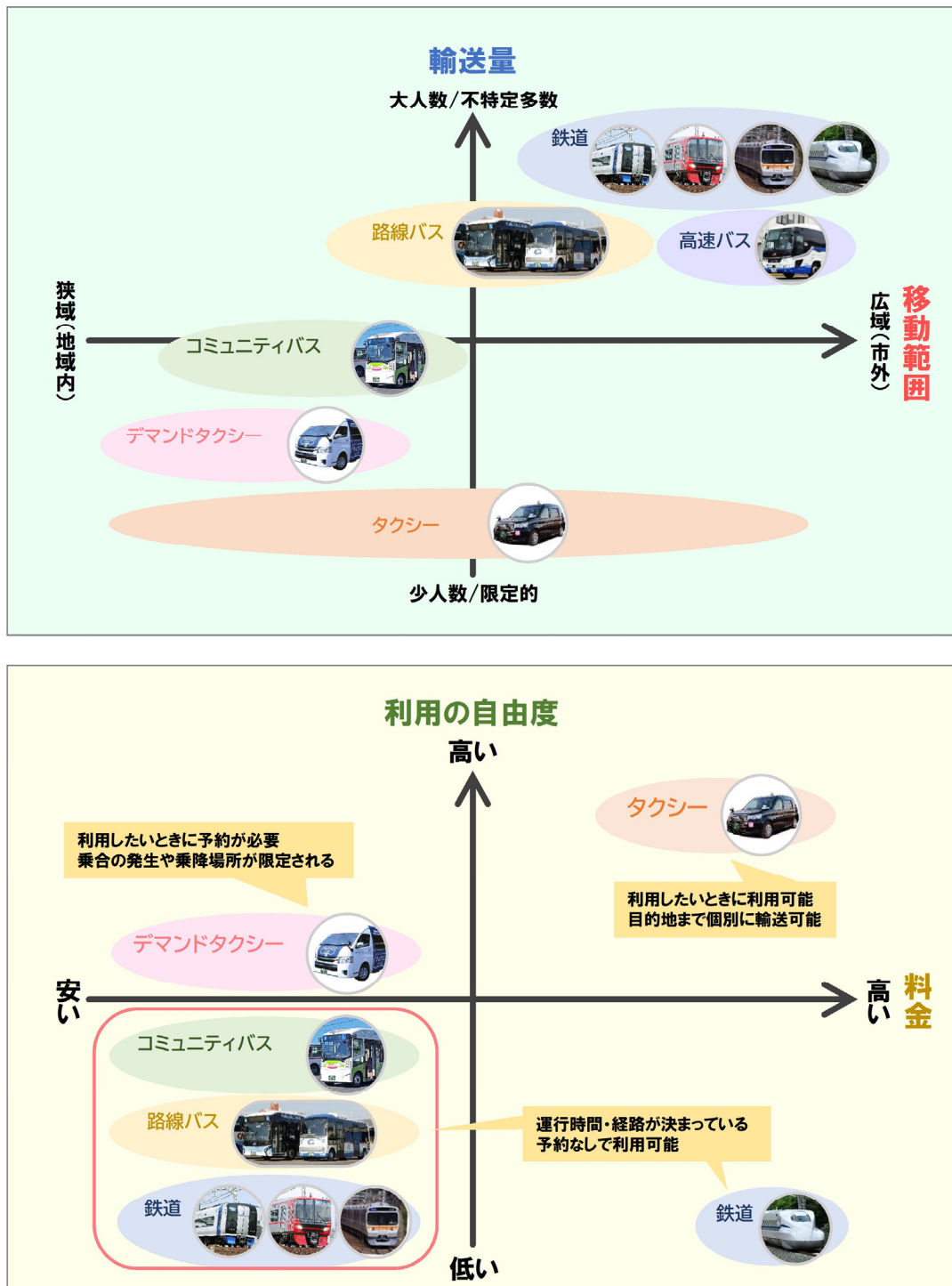


(2) 公共交通の役割及び必要性

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



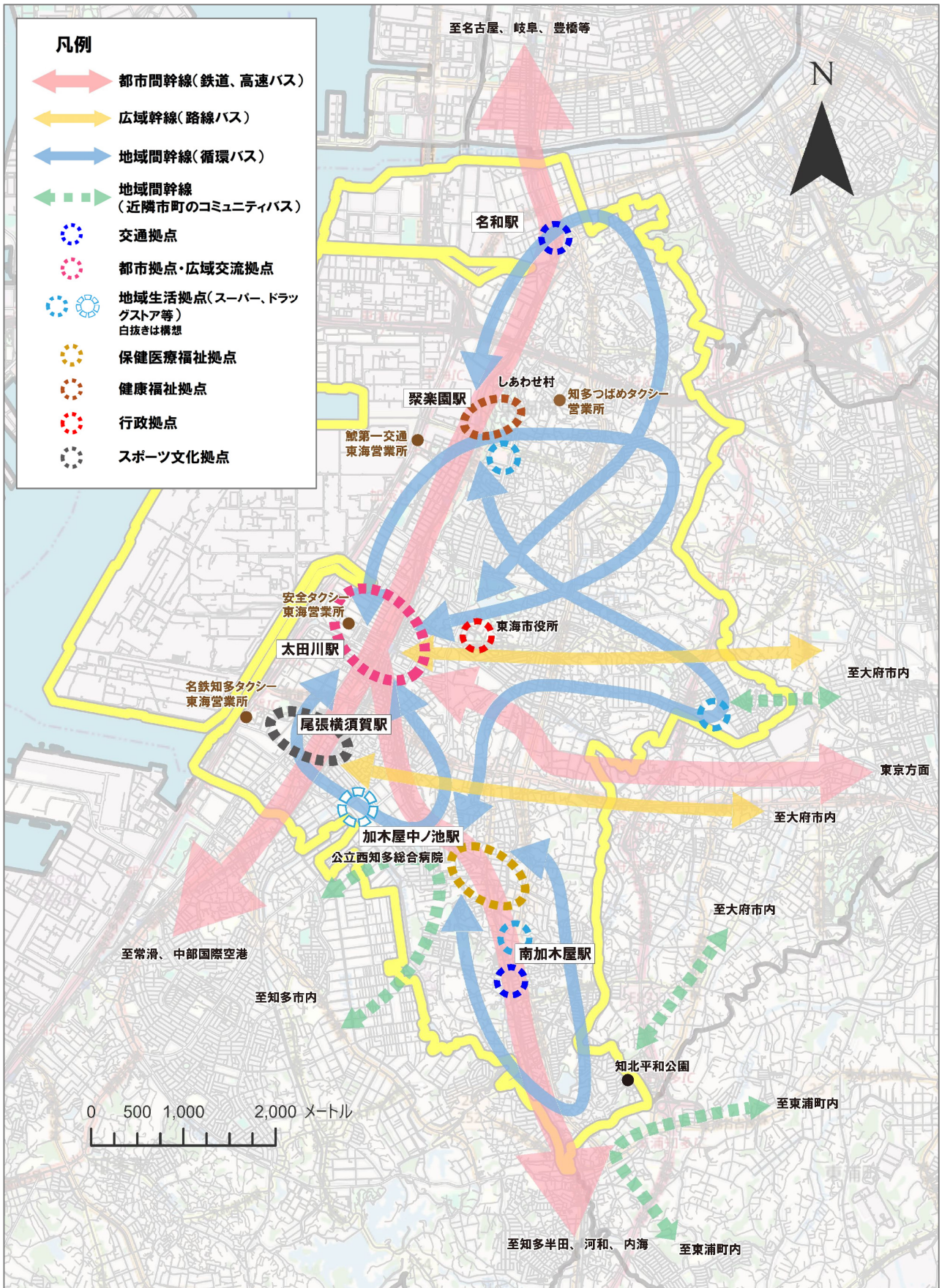
② 公共交通の機能分類とネットワークイメージ

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・広域幹線に位置づ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み、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

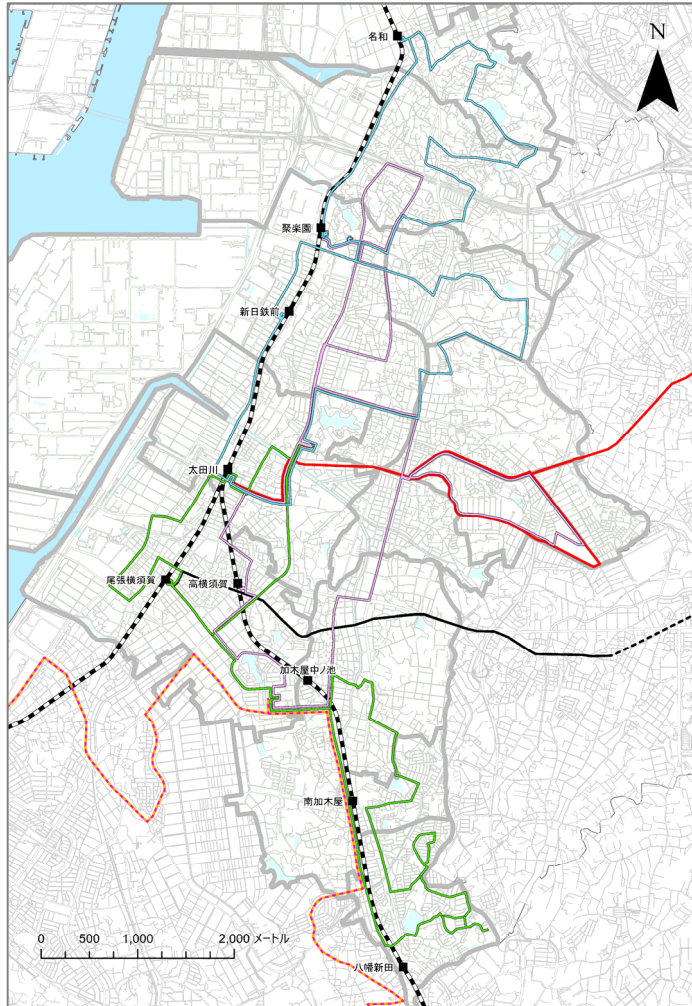
区分	対象路線	路線の役割
 都市間幹線	名古屋鉄道常滑線・河和線	本市と名古屋、岐阜、内海、豊橋方面等を結ぶ路線 広域的な移動需要として、主に、通勤、通学、通院、買い物目的に対応
	高速バス JR 東海バス・JR バス関東	本市と関東方面を結ぶ路線 広域的な移動需要として、主に、観光、買い物、業務目的に対応
 広域幹線	知多乗合 上野台線 横須賀線	本市と近隣市を結ぶ路線 広域的な移動需要として、主に、通勤、通学、通院目的に対応
 地域間幹線	循環バス（らんらんバス） 近隣市町のコミュニティバス	地域拠点を結ぶ路線 市内の移動需要として、主に、買い物、通院、通勤、通学目的に対応
 個別輸送	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、移動にあ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。



※本計画策定時点（令和6年3月）



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（地域間幹線補助系統）
—	上野台線（地域間幹線補助系統）
—	鉄道線

表：地域公共交通確保維持事業による確保・維持する運行系統

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③	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④	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⑤	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⑥	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③・④	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③・④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⑤・⑥	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⑤・⑥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加木屋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)

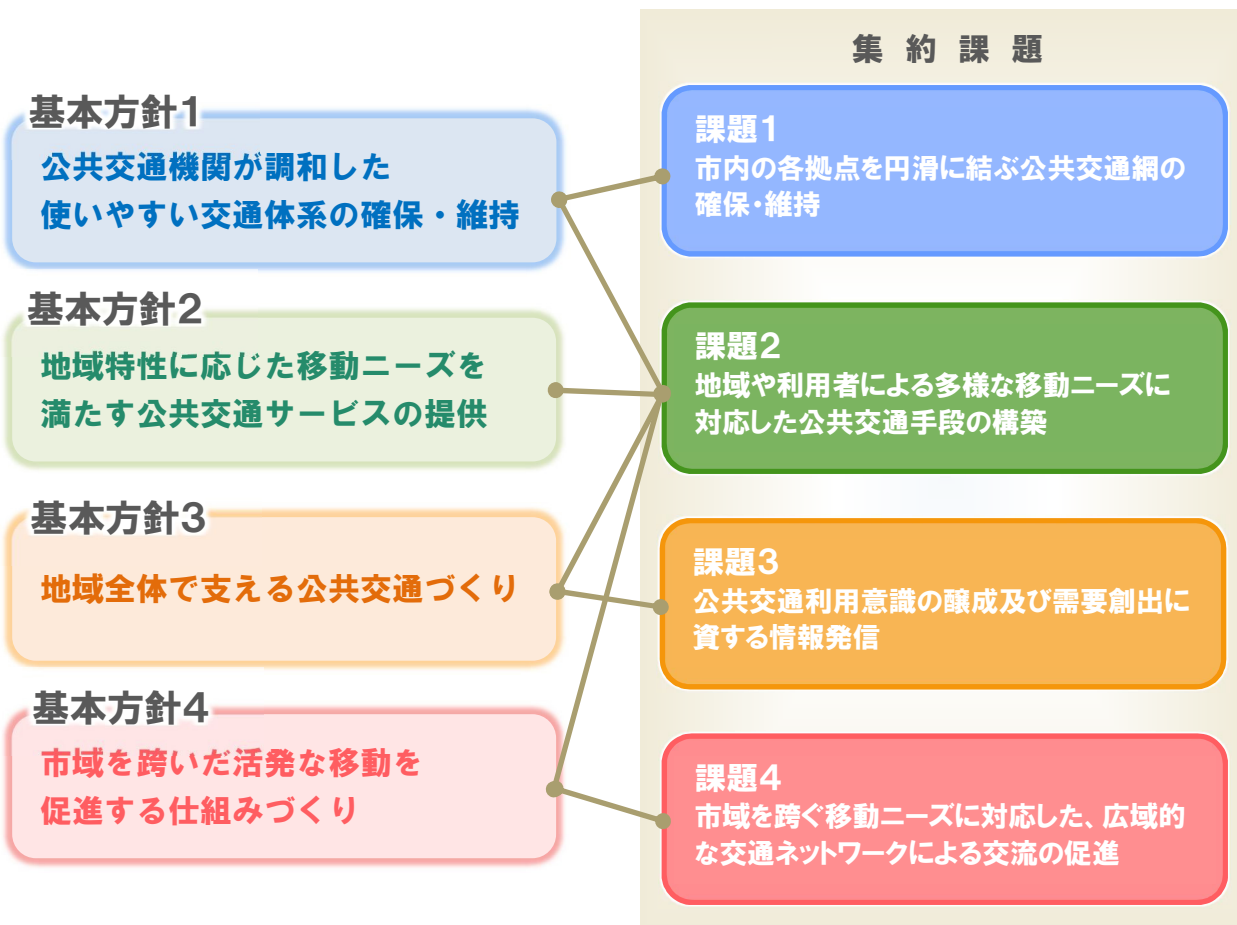
※本計画策定時点(令和6年3月)

(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

② 目標指標

目標指標	現況値 2022年度(R4)	目標値 2028年度(R10)
【指標1】 主要公共交通の年間利用者数	18,248,777人/年	20,581,000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	378,000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%	73.4%
【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年度(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

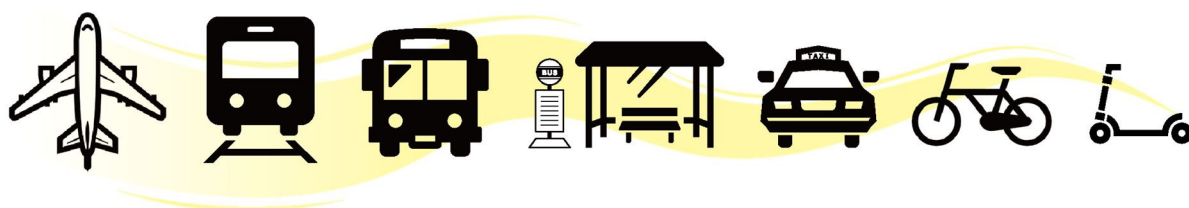
公共交通機関の乗り継ぎや、各拠点及び主要施設の利用時間帯に合った行き帰りの利便性が確保された公共交通ネットワークの構築を図るため、循環バスのダイヤ・ルート再編を検討するなど、公共交通サービスの価値を高めます。

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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



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：BAYSIDE BLUEバス停留所



(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年度(R5)	目標値 2028年度(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年度(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

図：シャトルバス



イオンモールナゴヤドーム前

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。



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年度(R4)	目標値 2028年度(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年度(R5)	3箇所



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. 誰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・わかりやすい・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、誰もがわかりやすく、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



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年度(R5)	目標値 2028年度(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



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。

図：共通バス停



循環バス 上野台停留所

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 ※デマンド交通実証実験及び検証				
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

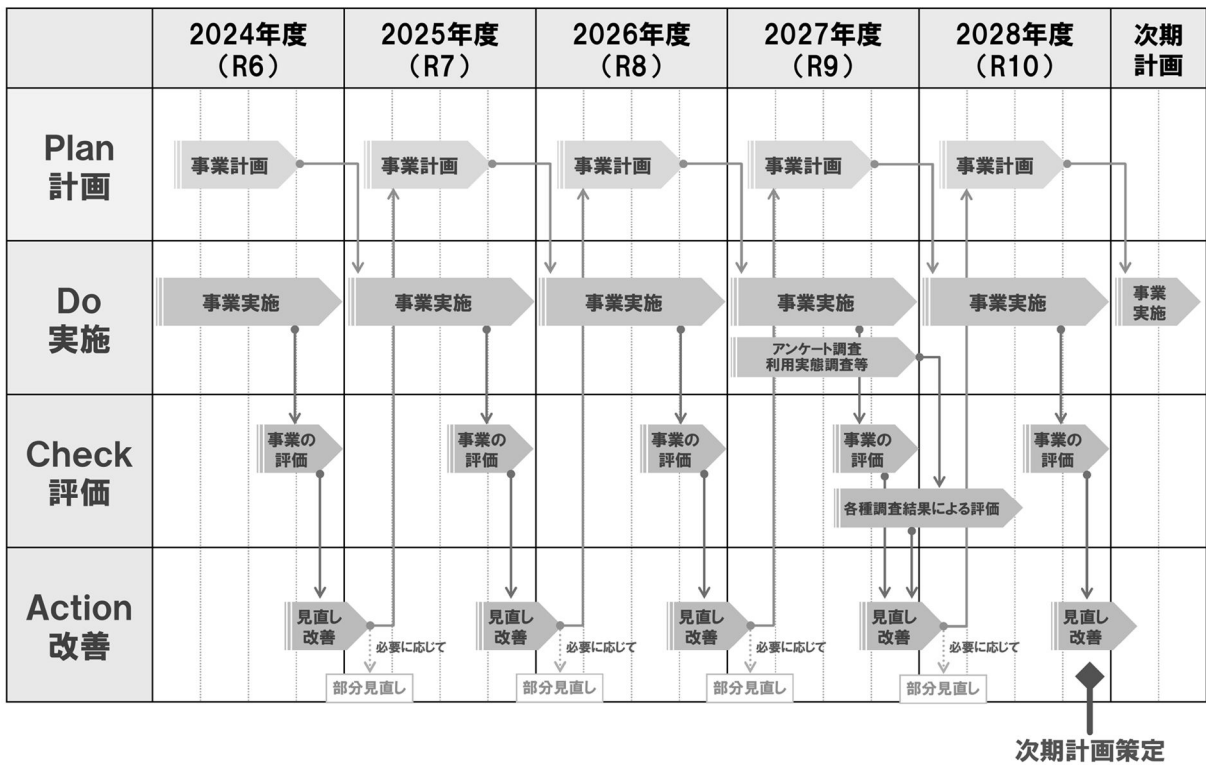
8章 計画の達成状況の評価

(1) 計画の評価・検証の進め方

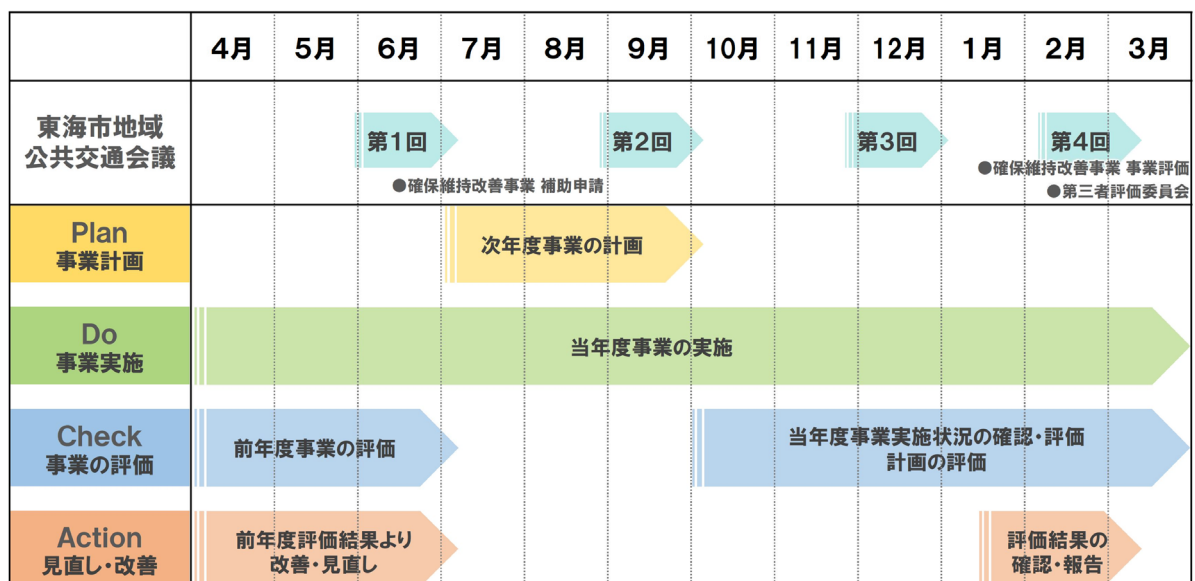
本計画の推進にあたっては、PDCA サイクルに基づき、計画の立案・目標を設定（Plan）し、それに基づき事業を実施（Do）します。実施した事業の結果から設定した目標の達成状況の評価（Check）し、評価結果を踏まえ必要に応じて改善に向け見直し（Action）を行います。

(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 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 2023 年度 (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 駅や主要公共施設等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 2023 年度 (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	



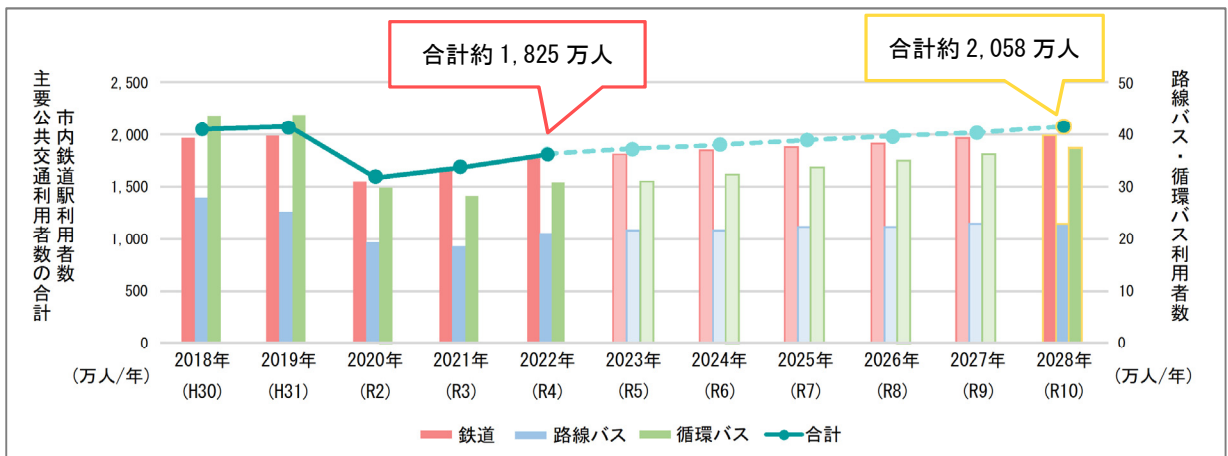
(参考資料)

(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

<p>目標指標の考え方</p>	<p>公共交通全体の利用者数は、東海市地域公共交通網基本構想・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。</p>
<p>算出方法</p>	<p>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</p>

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、「そう思う」「どちらかといえばそう思う」と回答した方の割合を4.7%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とも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	バスをはじ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ICT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】駅や主要公共施設等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委員名簿

区分	委員	所属等
総務部の事務を担当する副市長	星川 功	東海市（副市長）
一般乗合旅客自動車運送事業者を代表する者	金森 隆浩	知多乗合株式会社取締役社長
鉄道事業者を代表する者	花村 元気	名古屋鉄道株式会社地域連携部 交通サービス担当課長
一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者を代表する者	天野 朝之	株式会社知多つばめタクシー代表取締役
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	小林 裕之	（公社）愛知県バス協会専務理事
	藤田 和弘	愛知県タクシー協会知多支部長
市民又は利用者を代表する者	齋藤 誠	社会福祉法人さつき福祉会理事長
	小島 浩資	東海市シニア連合会
	湯浅 一成	ジャンプアップおおた協同組合
	村瀬 謙治	東海市山車まつり保存協議会 会長
	片桐 真砂子	地域開発みちの会
	中西 規功	東海市小中学校PTA連絡協議会（加木屋中学校PTA会長）
	大里 美栄子	東海商工会議所（東邦ステンレス工業株式会社代表取締役）
	安田 譲	連合愛知知多地域協議会（愛知製鋼労働組合）
	秋山 和子	愛知消費者協会（副会長）
	中村 和彦	コミュニティ推進地区連絡協議会（渡内）
	坂野 正信	コミュニティ推進地区連絡協議会（明倫）
久野 勲	コミュニティ推進地区連絡協議会（加木屋）	
国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長が指名する者	宮川 高彰	中部運輸局愛知運輸支局企画調整担当
一般旅客自動車運送事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	桑山 忍	愛知県交通運輸産業労働組合協議会
愛知県知多建設事務所長が指名する者	水田 昌孝	愛知県知多建設事務所維持管理課長
愛知県東海警察署長が指名する者	平岡 友幸	東海警察署交通課長
学識経験者その他交通会議が必要と認める者	嶋田 喜昭	大同大学工学部建築学科教授
	石屋 義道	愛知県都市・交通局交通対策課担当課長
	大西 彰	東海市（都市建設部長）

(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	地域公共交通を補完する新たな交通システムについて 東海市循環バスの次期ルート再編について
2023年度 第4回	2023年12月21日	デマンド交通実証実験に向けた概要について 東海市循環バスの次期ルート再編に伴うダイヤ編成について
2023年度 第5回	2024年2月15日	デマンド交通実証実験の進め方について 東海市循環バスの次期ルート再編に伴うダイヤ編成について

(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 (Artificial Intelligence) は人工知能と訳され、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公共団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り組み等を推進する法律。

デジタルサイネージ

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システムの総称。

DX

Digital Transformation の略称であり、企業が、様々なデータと AI をはじ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

Mobility as a Service の略称であり、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、公共交通等の様々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 : koutsuu@city.tokai.lg.jp