

東海市地域公共交通計画

Tokai City Regional Public Transportation Plan

令和6年(2024年)3月

(令和6年(2024年)6月一部改定)

(令和8年(2026年)6月一部改定)



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いただ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委員名簿	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

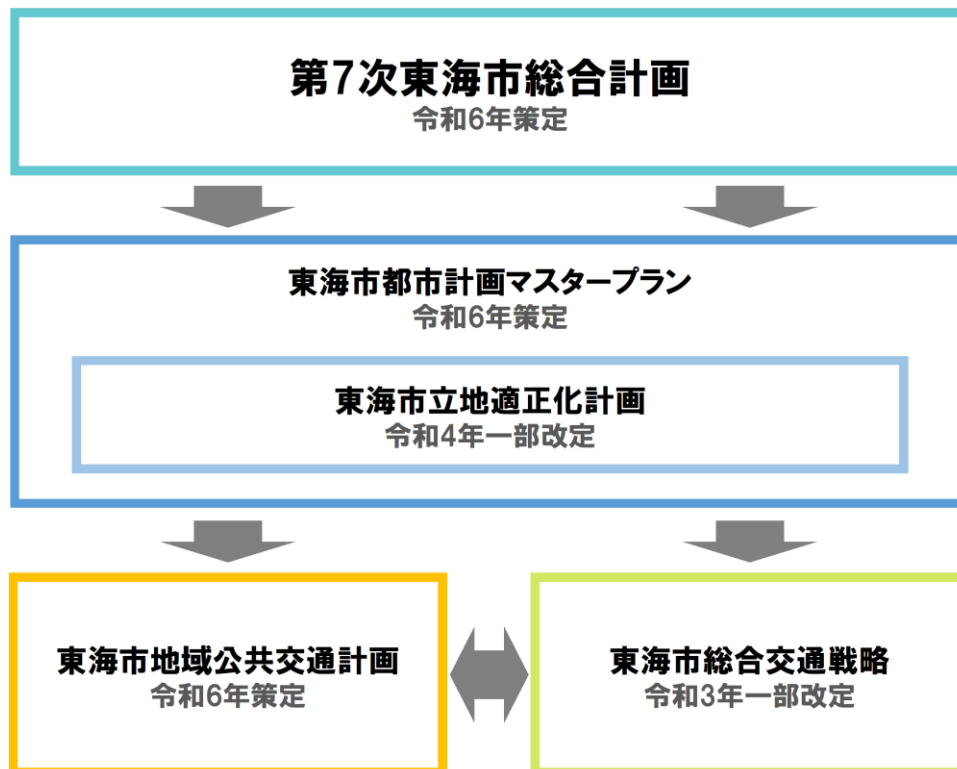
全国的に人口減少や少子高齢化が今後も進むことが予測されている中で、こうした社会の変化は交通分野にも様々な影響が及んできており、公共交通においては人口減少等に伴う需要の縮小や経営の悪化、運転手不足等により維持・確保が厳しい状況にあり、これらに対応するための施策や取り組みが必要とされています。

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、令和6年3月に「東海市地域公共交通計画」を策定し、令和6年10月1日からの循環バスのダイヤ・ルート再編に向け、令和6年6月に一部改定しました。また、令和8年10月1日からの加木屋中ノ池駅南口バス停の新設に伴うダイヤ・ルートの一部改正に向け、令和8年6月に一部改定します。

(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。

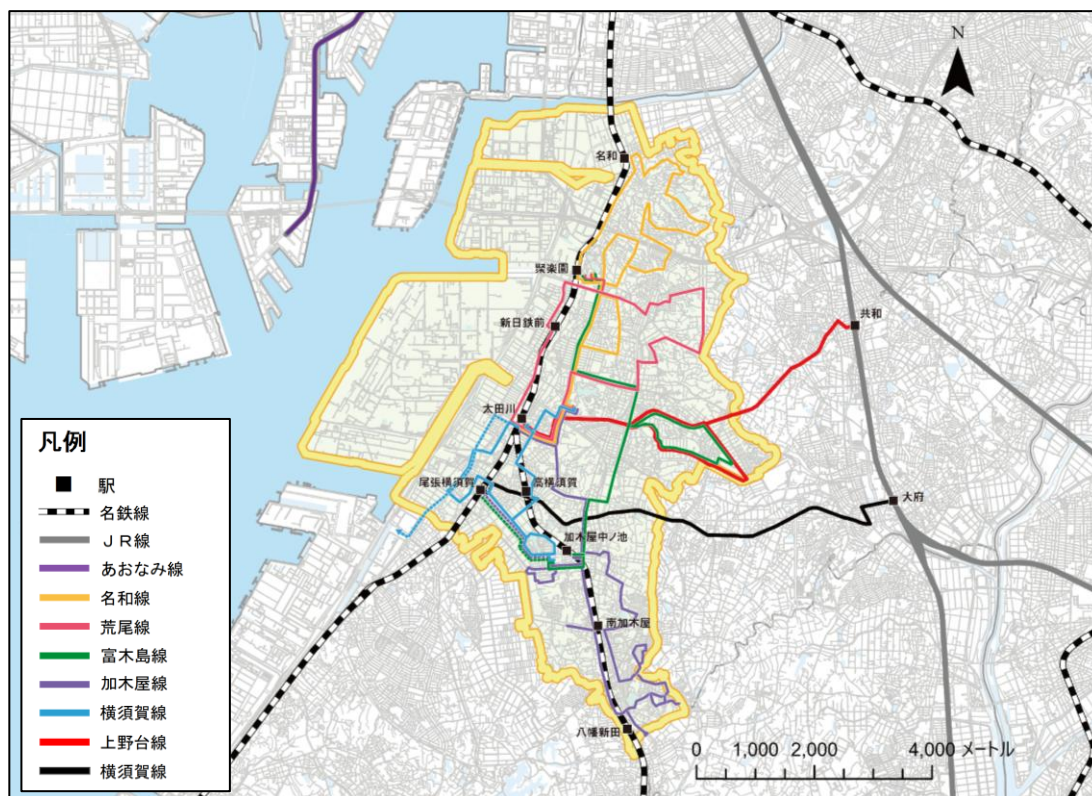
図：東海市地域公共交通計画の位置づけ



1章 計画の区域と期間

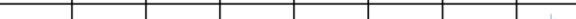
(1) 計画区域

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

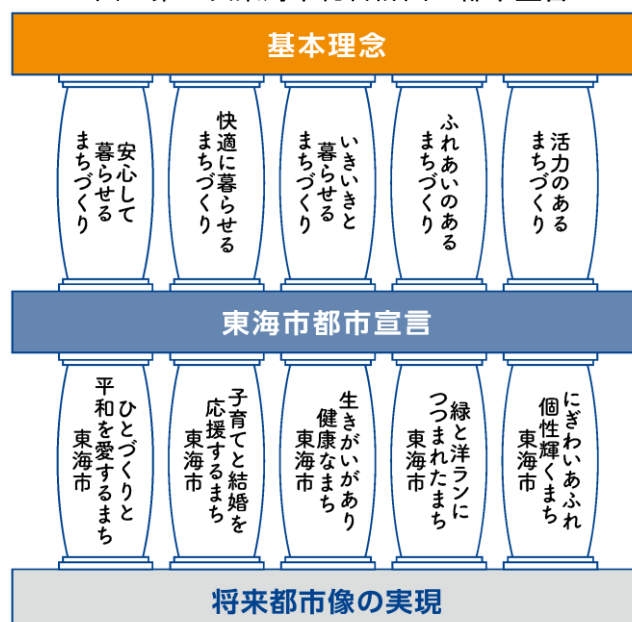
① 第7次東海市総合計画

計画期間：2024年度（令和6年度）～2033年度（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



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。

- 子ども・子育て分野**
安心して子育てができ、子どもが健やかに育っている
- 環境・経済分野**
住みやすい環境を保全し、にぎわいと活力に満ちている
- 地域づくり分野**
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
- 健康・生涯学習分野**
心身ともに健康で、いきいきと生活している
- 安心安全・都市基盤分野**
安心・安全で快適に暮らせる都市機能が充実している

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。

施策の基本方針

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ます。
また、快適に移動しやすい道路を整備するとともに、道路施設の良好な状態を維持するため、長寿命化や耐震化などの適切な維持管理を推進します。

市民・地域・団体・事業者などの役割

市民は、市内・市外へ移動する際、自家用車だけでなく、身近な公共交通機関や新たなモビリティの利用に努めます。また、事業者は、行政などと連携し、公共交通機関全体の利便性向上に努めます。



まちづくり指標

指標名	基準値 (R4年度)	めざそう値	
28 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%	5年後 73.4%	10年後 78.2%



単位施策の構成

単位施策	実施手段	成果指標
20-1 利便性の高い公共交通ネットワークを充実させる   	らんらんバス※92(循環バス)の利便性の向上に取り組むとともに、鉄道や路線バス、タクシーなどと連携を図り、地域の地理的特性や利用者ニーズに合った公共交通の利用を促進します。 また、先端技術を取り入れ、環境負荷に配慮した新たなモビリティ※93を活用し、目的・時間などに応じた最適な移動手段が選択できる環境整備に努めます。	① らんらんバスの年間利用者数 ② 1日当たりの鉄道駅乗降客数
20-2 移動がしやすい道路をつくる  	渋滞緩和など、道路利用者の利便性の向上を図るため、将来の交通量に適した道路整備による幹線道路網※94の構築を推進するとともに、だれもがわかりやすい案内標識などの充実を図ります。 また、狭い生活道路の拡幅整備を進め、移動しやすい道路環境をつくれます。	① 幹線・補助幹線道路※95の整備率
20-3 道路施設の適切な維持管理を推進する 	道路や橋りょうの日常的な点検を実施し、劣化状況に応じた修繕を行うとともに、長寿命化や耐震化を図り、安心して道路施設が利用できるよう適切な維持管理を推進します。	① 幹線・補助幹線道路の劣化割合 ② 長寿命化した橋りょうの割合 ③ 耐震補強した橋りょうの割合

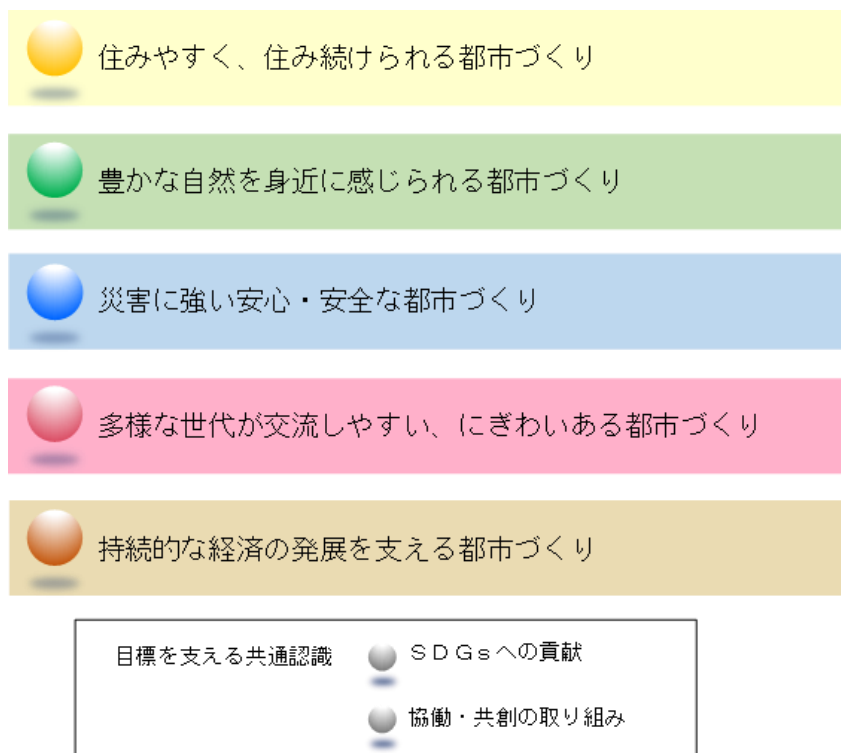
② 東海市都市計画マスタープラン

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

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

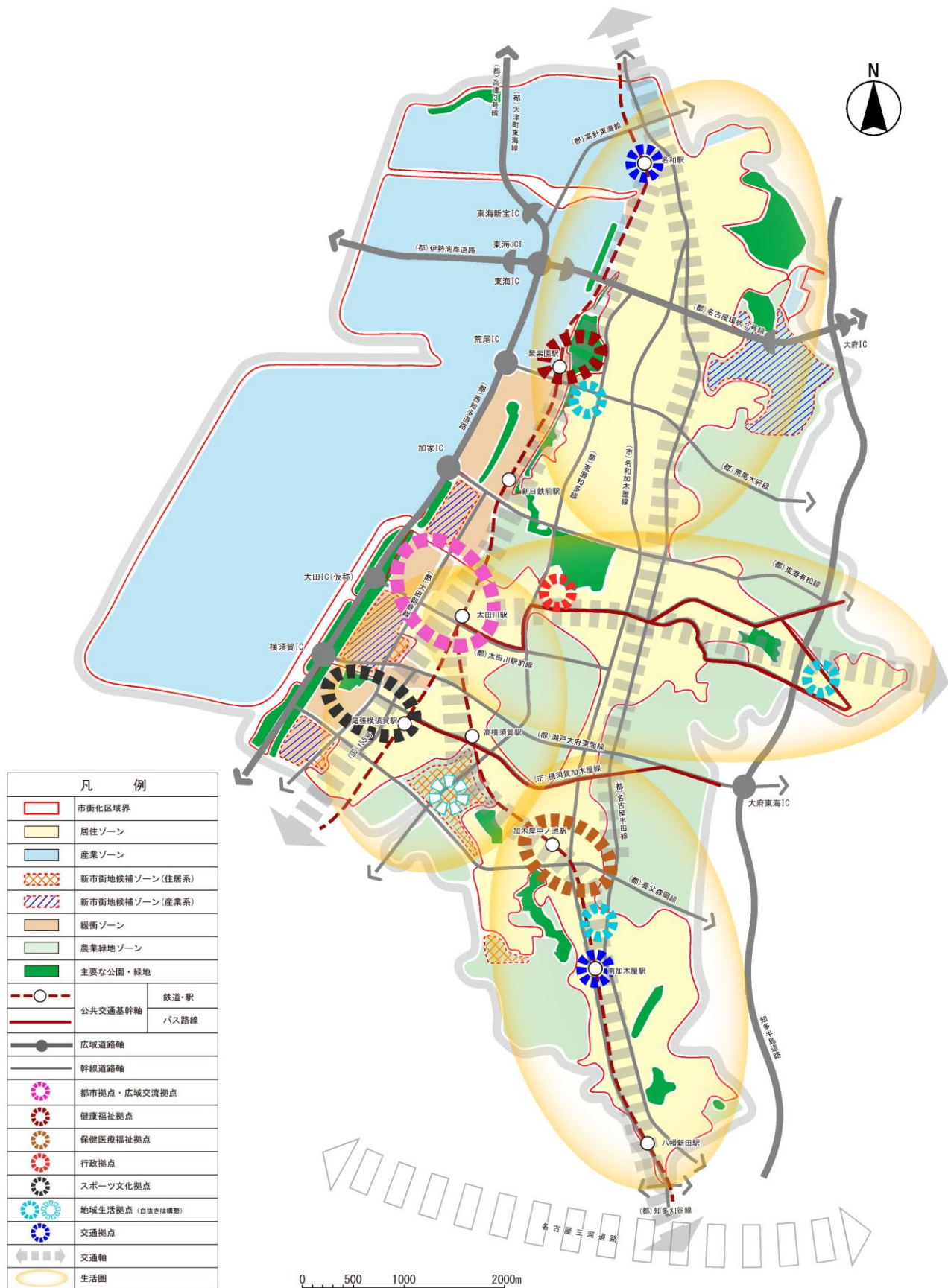


ii. 都市整備の方針

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（目標年次：令和25年度（2043年度））



③ 東海市立地適正化計画

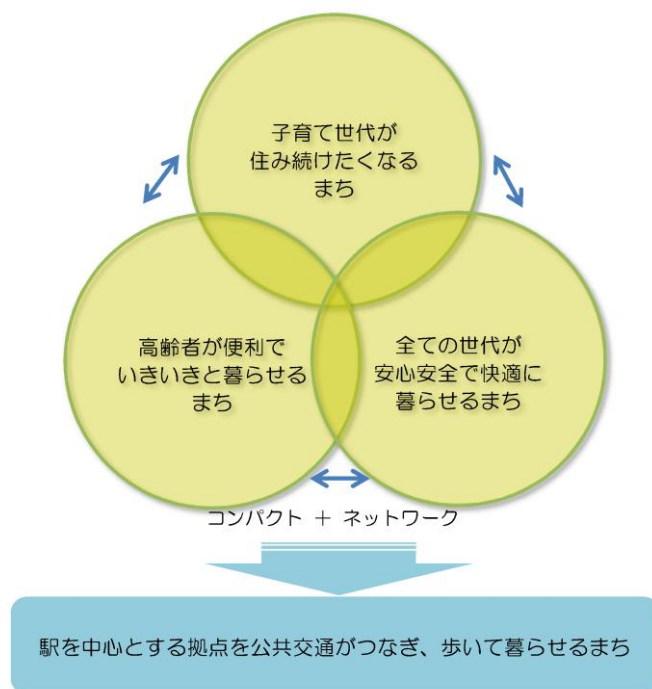
計画期間：2022 年度※（令和 4 年度）～2041 年度（令和 23 年度）

※一部改定

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とおり設定しています。

誘導施策等

●公共交通の利便性向上

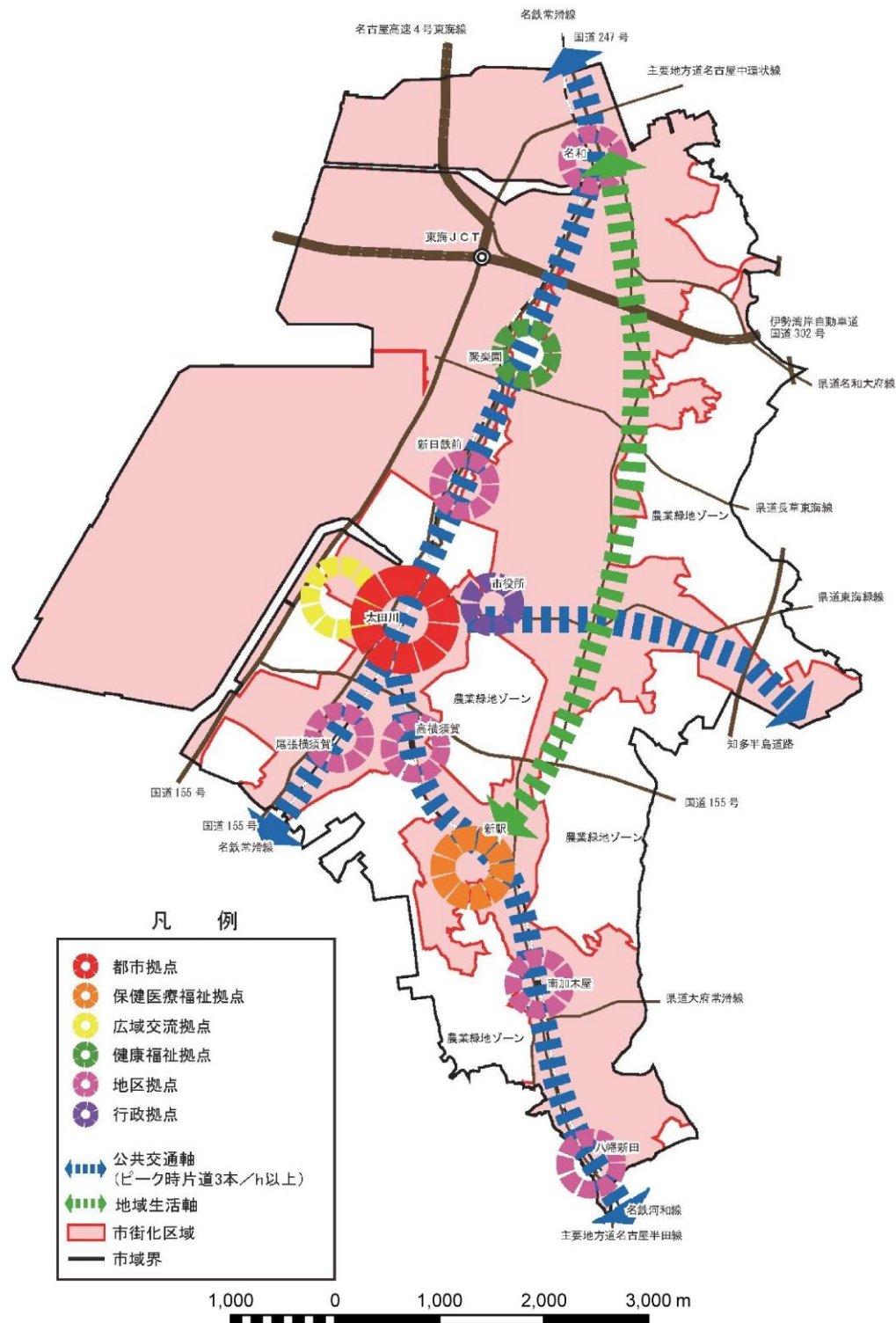
- ・新駅周辺での都市基盤整備
（新駅整備、駅前広場、連絡通路の整備等）
- ・既存駅における、公共交通の利便性向上のための施策
（駅やバス停の乗り換え機能強化、バリアフリー化の促進、アクセス路の整備、駅前広場の整備等）

●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)名古屋半田線等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

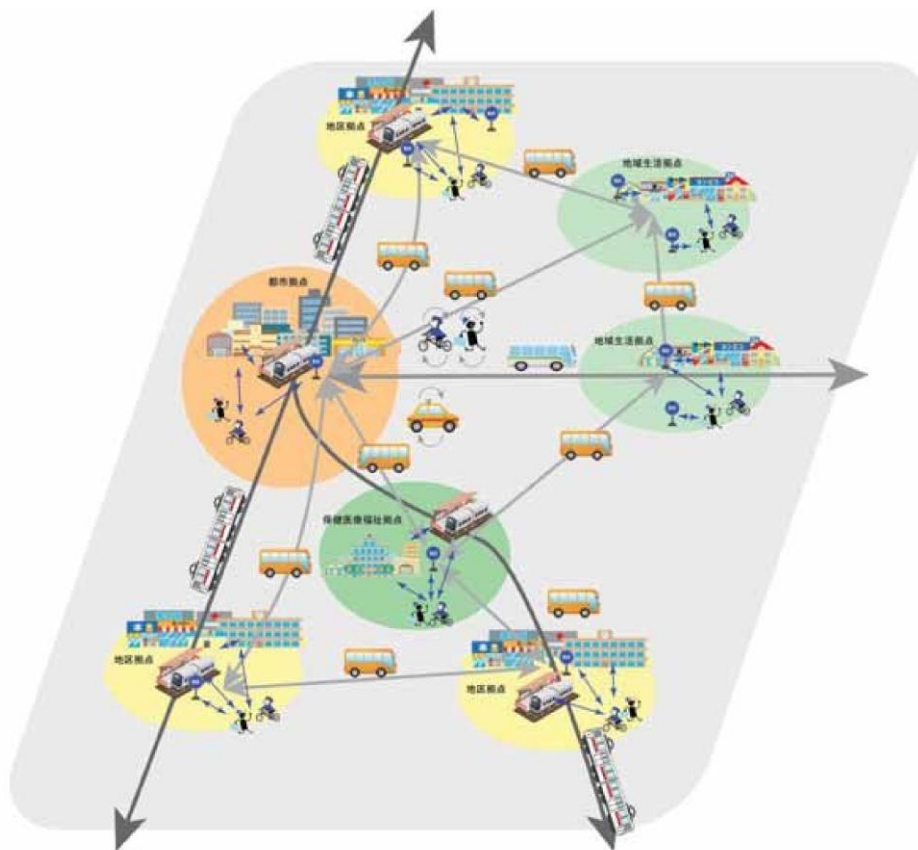
計画期間：2021 年度※（令和 3 年度）～2034 年度（令和 16 年度）

※一部改定

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



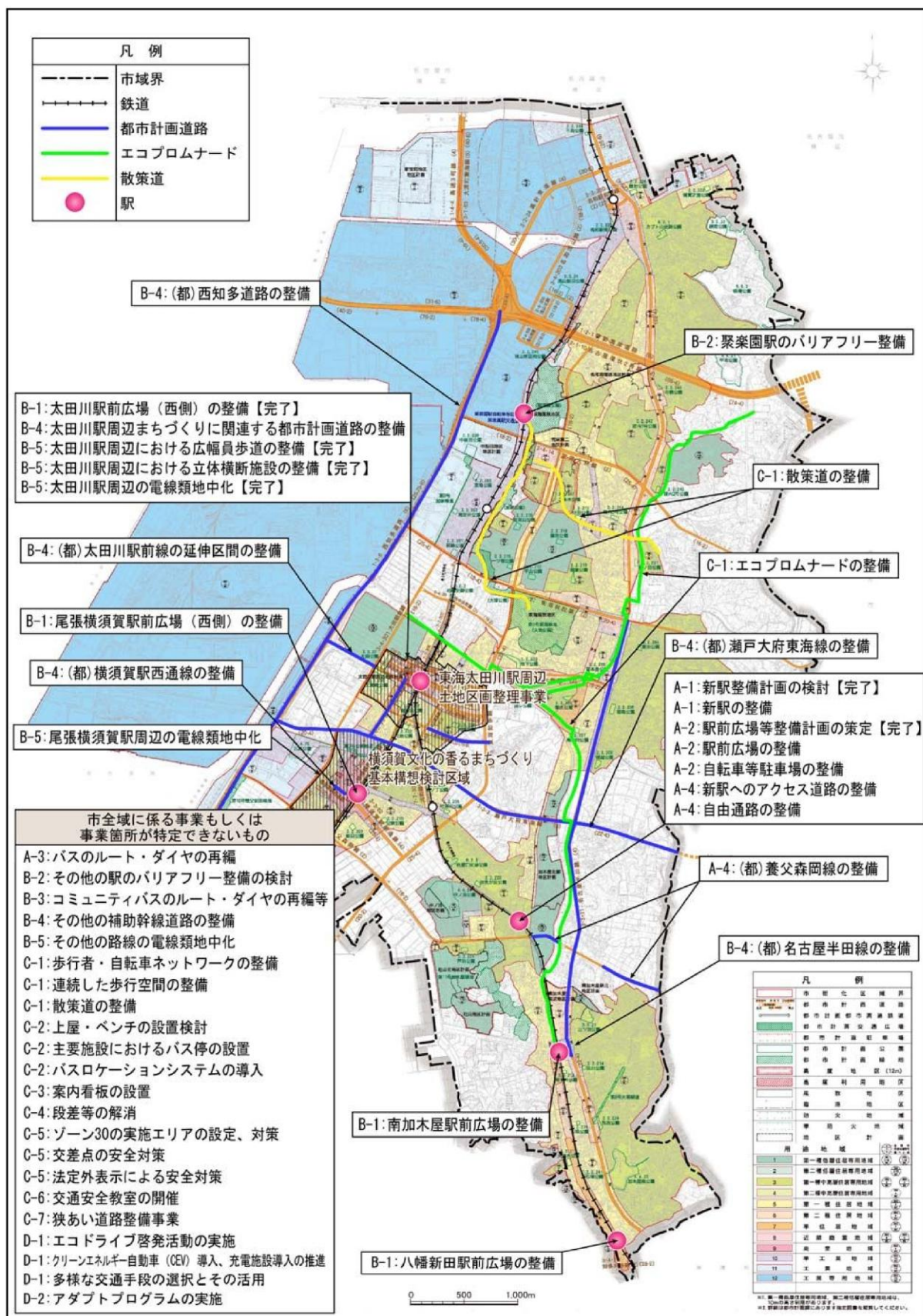
図：戦略目標

（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

図：実施事業位置図

図：実施事業位置図

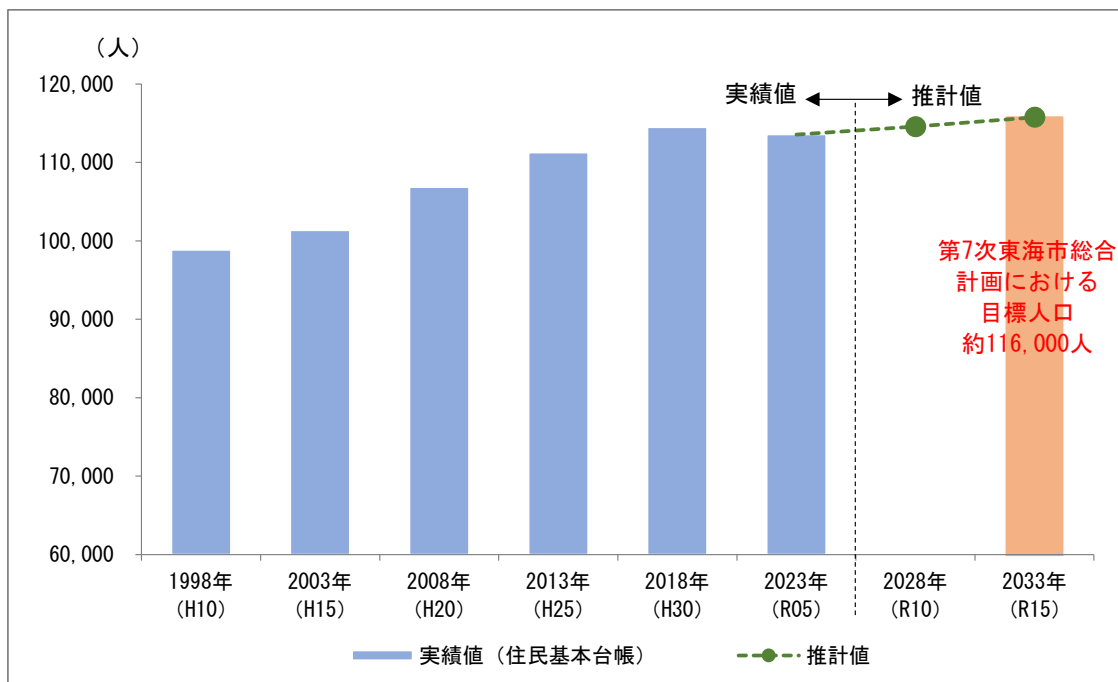


(2) 東海市の概況整理

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。

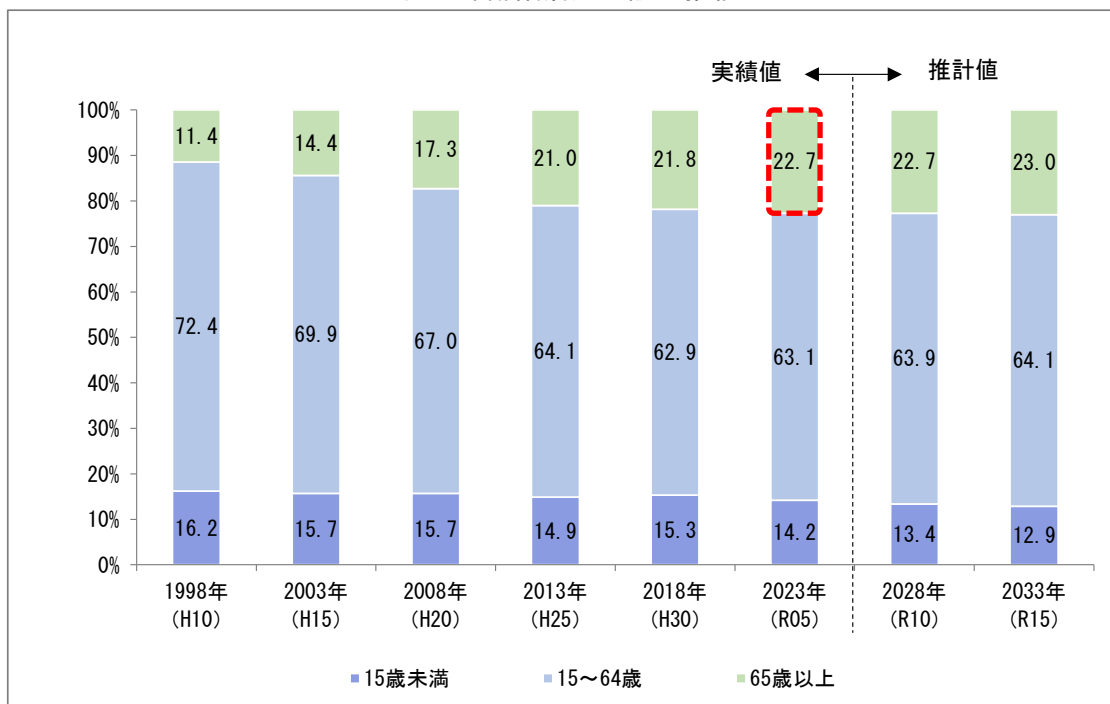
図：人口の推移



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

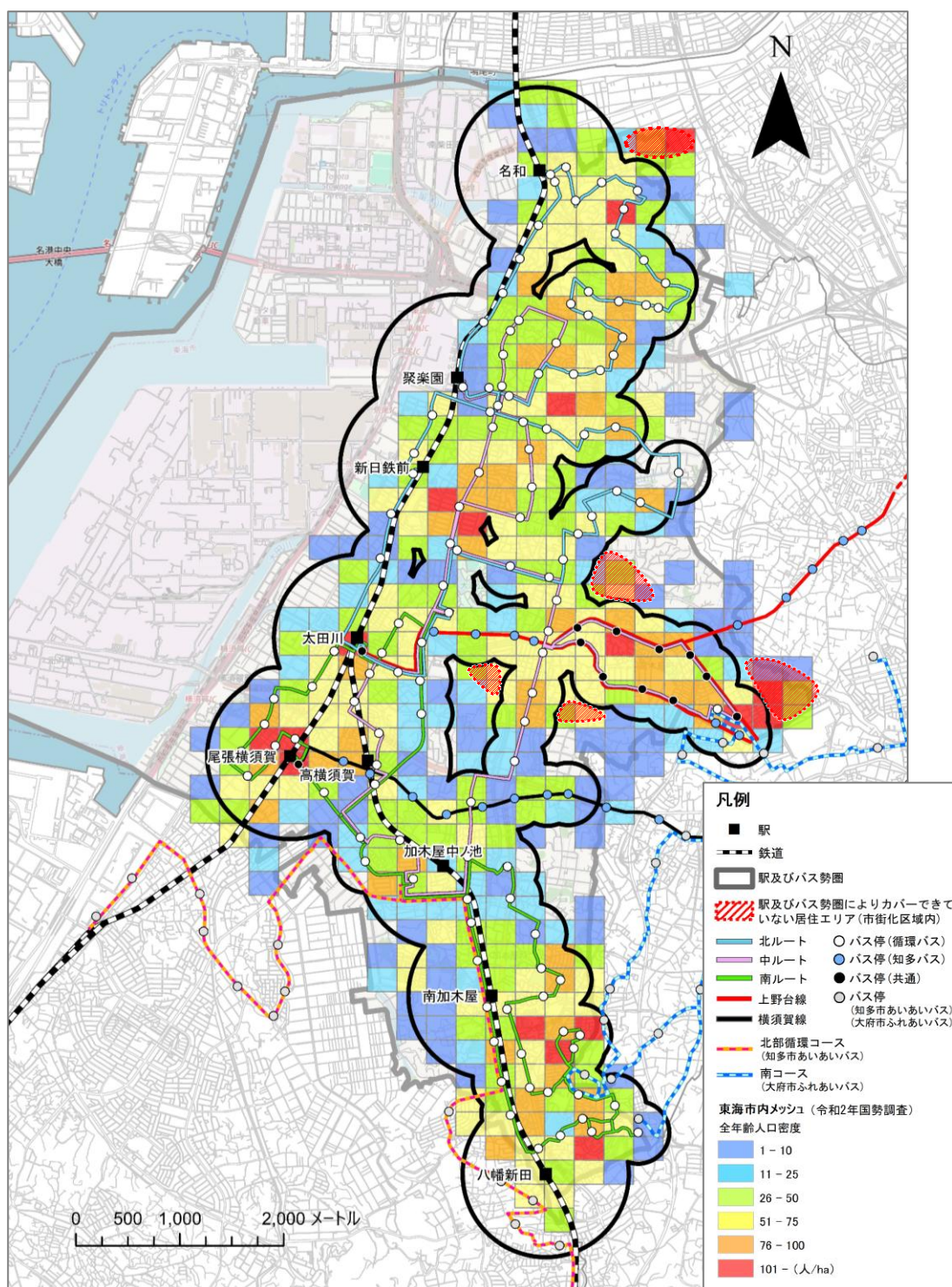
② 人口密度と公共交通のカバー圏域

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



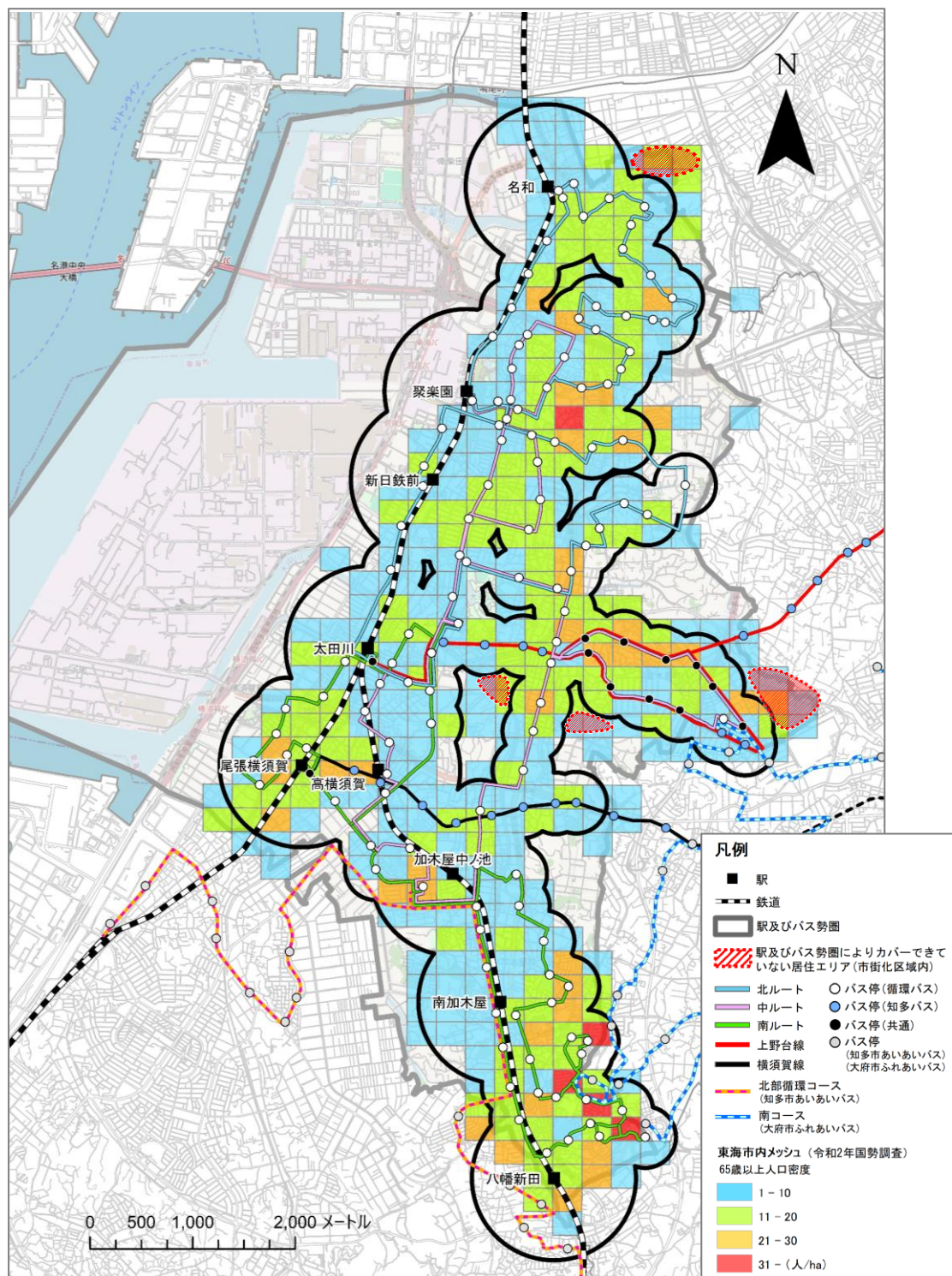
※駅及びバス勢圏は、前計画よりそれぞれ徒歩圏として駅を中心とした半径 800m、バス停を中心とした半径 300mとしている

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



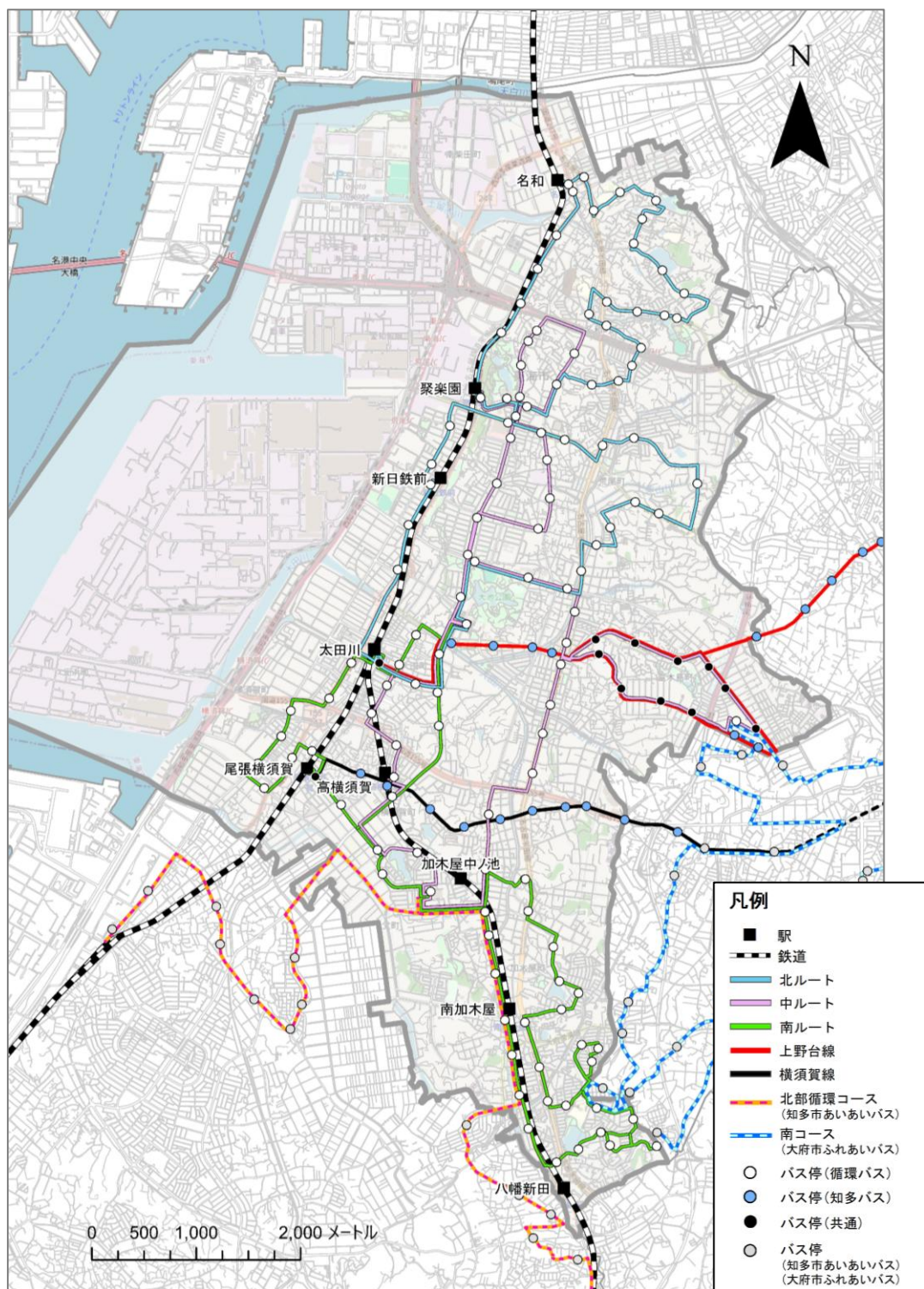
※駅及びバス勢圏は、前計画よりそれぞれ徒歩圏として駅を中心とした半径 800m、バス停を中心とした半径 300mとしている

(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、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

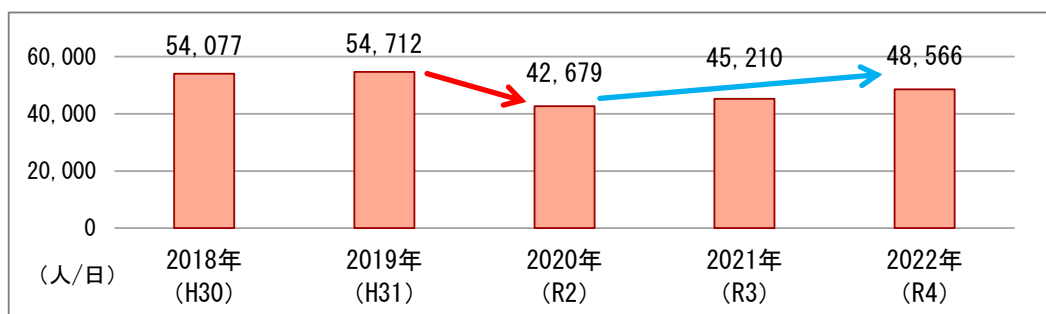
注 1：「○」全車停車、「△」一部停車

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 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：鉄道利用者数の推移



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。

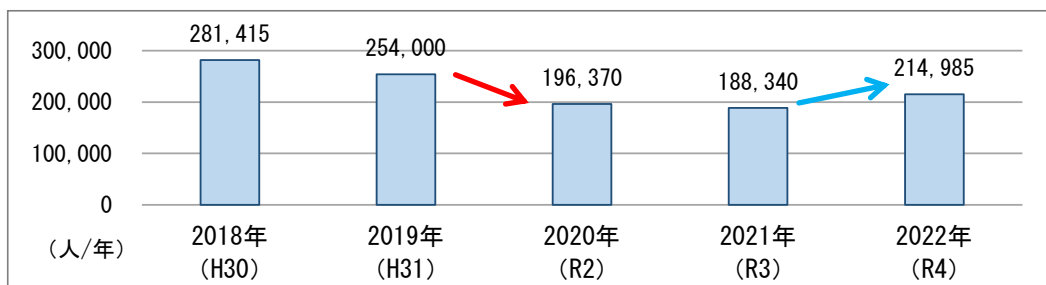
表：市内バスのサービス水準

	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～加木屋デパートセンター	7	6	0	0	23	系統⑤・⑥朝夕
加木屋デパートセンター～加木屋デパートセンター	4	4	4	4	49	系統⑤・⑥昼間	

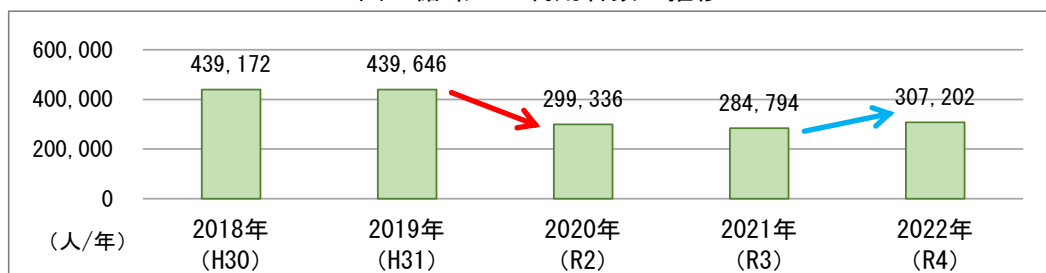
※知多乗合株式会社 HP、東海市 HP より（2023 年（令和 5 年）6 月時点）

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：路線バス利用者数の推移



図：循環バス利用者数の推移



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

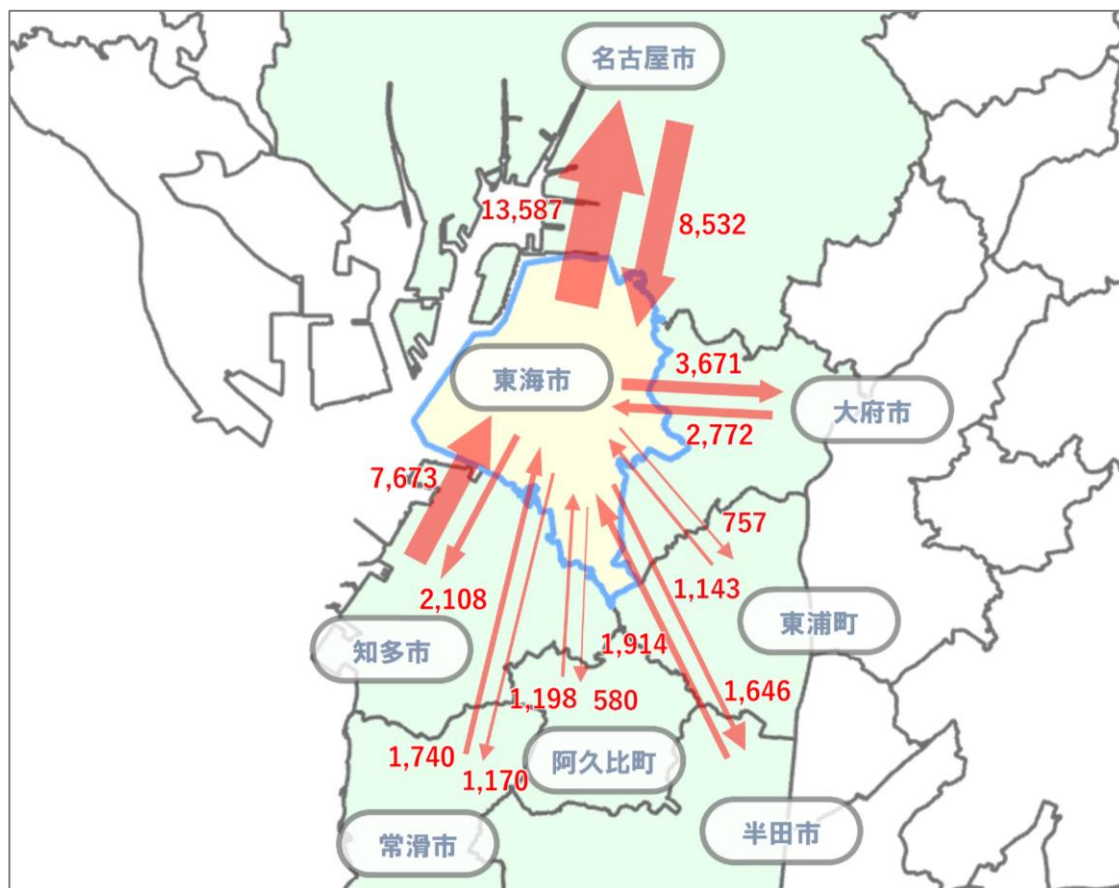
※東海市内の営業所に配置されている車両台数

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、公共交通の維持にかかる費用負担の在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

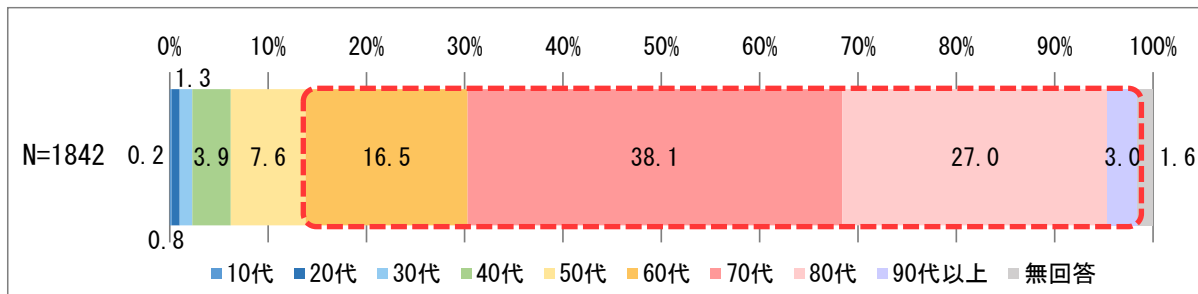
調査目的	市内公共交通路線について、路線別（循環バス・路線バス）、便別のバス等利用特性を把握するため			
調査方法	バス路線に調査員が乗り込み、利用者へのヒアリング形式で把握			
調査対象	・東海市循環バス：終日の全便 ・知多バス：1本／1時間程度のサンプル調査（東海市内対象）			
調査日	休日調査：2022年（令和4年）9月18日（日） 平日調査：2022年（令和4年）9月27日（火）			
回収率				
	路線	配布数（枚）	回収数（枚）	回収率（％）
	東海市循環バス	1,276	1,255	98.4
	知多バス	827	822	99.4
	合計	2,103	2,077	98.8

(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。

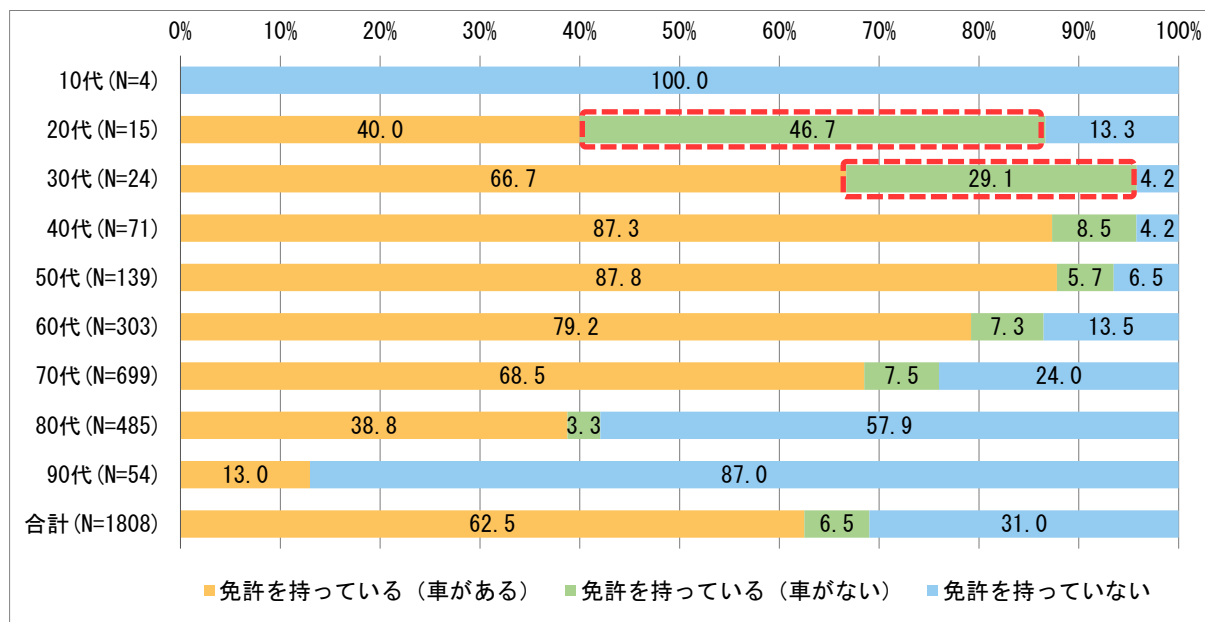
図：年齢構成



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代、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

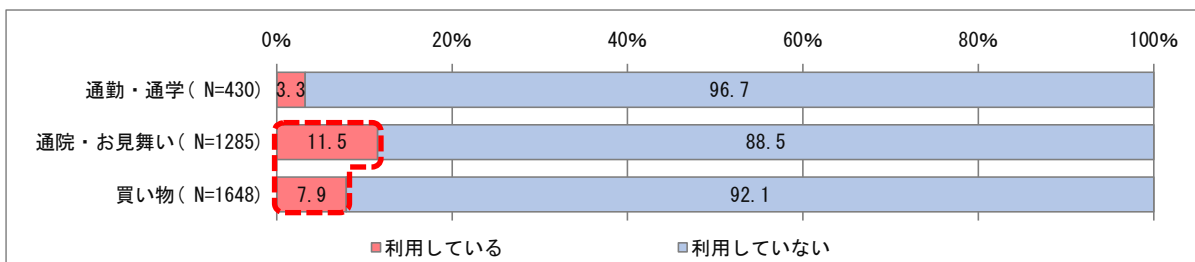


③ 日常の移動における市内バスの利用状況

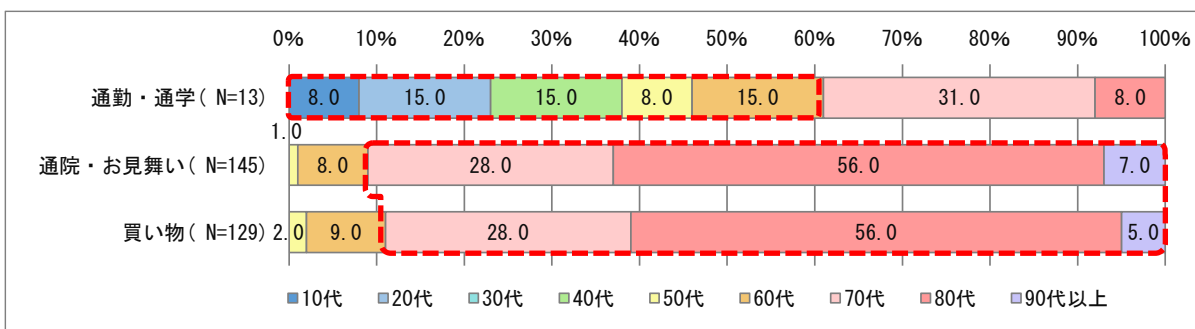
日常の移動における市内バス（路線バス・循環バス）の利用状況は、「通院・お見舞い」が最も多く、次いで「買い物」が多くなっています。

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

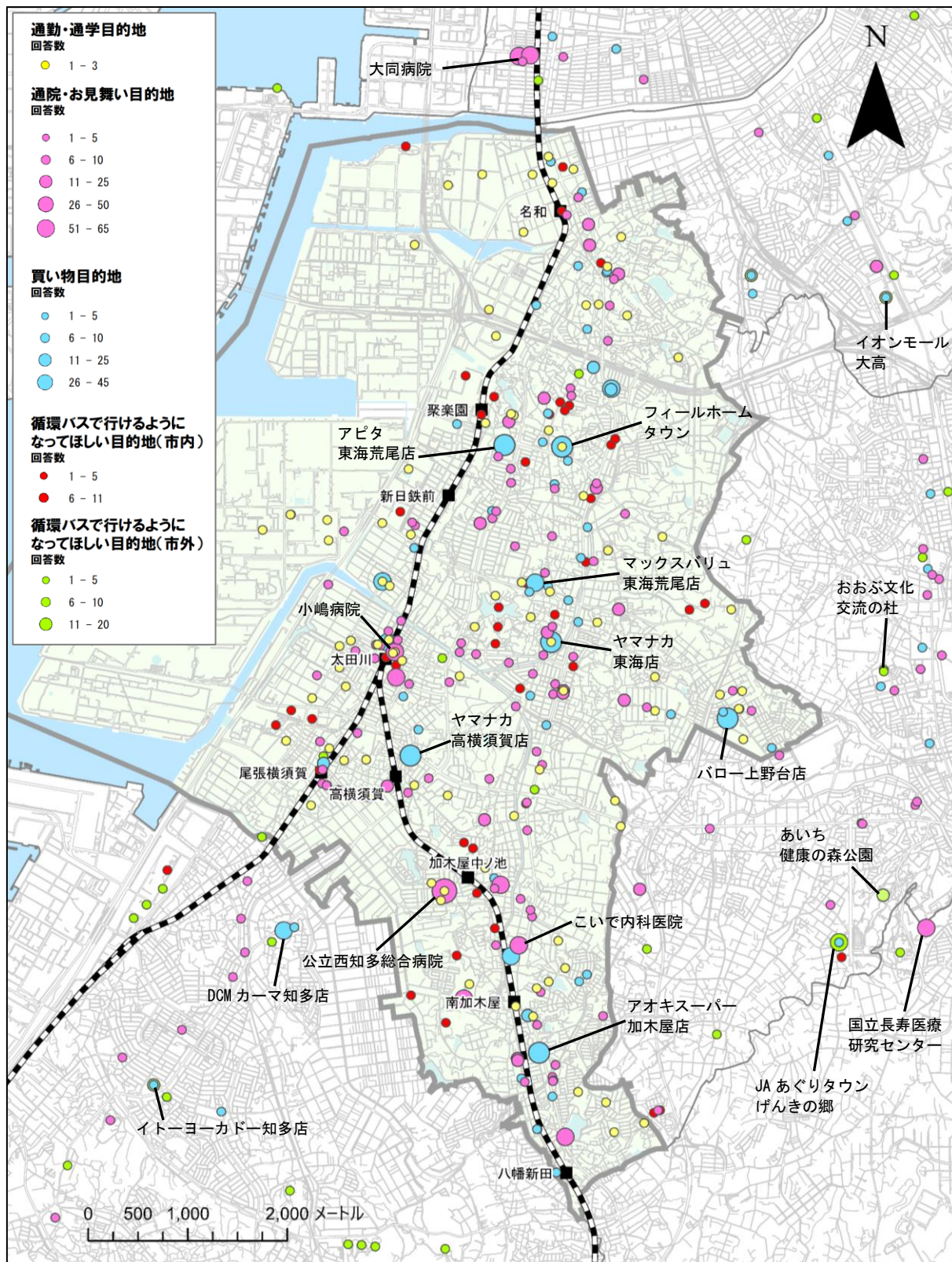


④ 移動目的別の行き先

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。

循環バスで行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

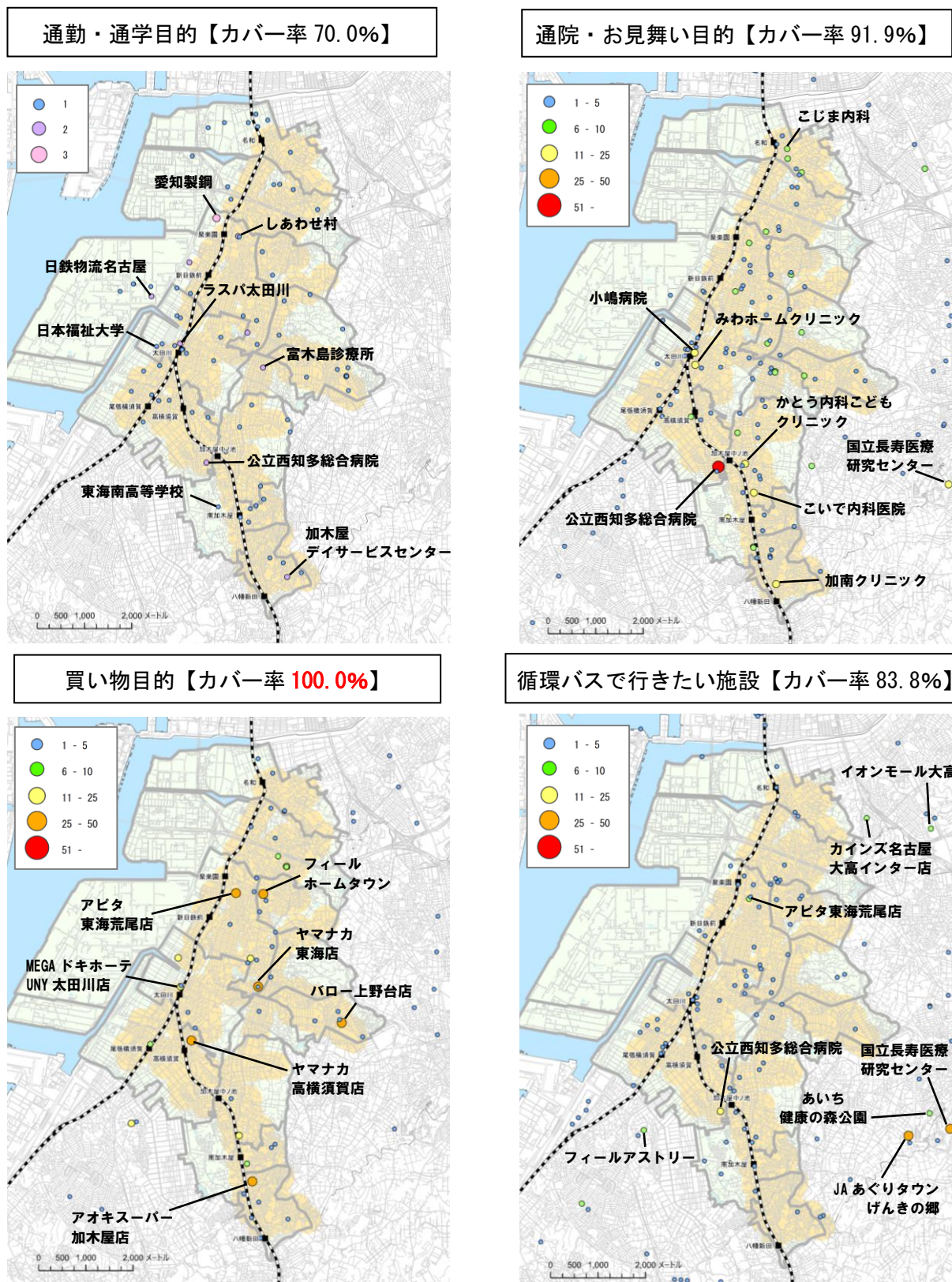


⑤ 移動先と路線網の関係

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

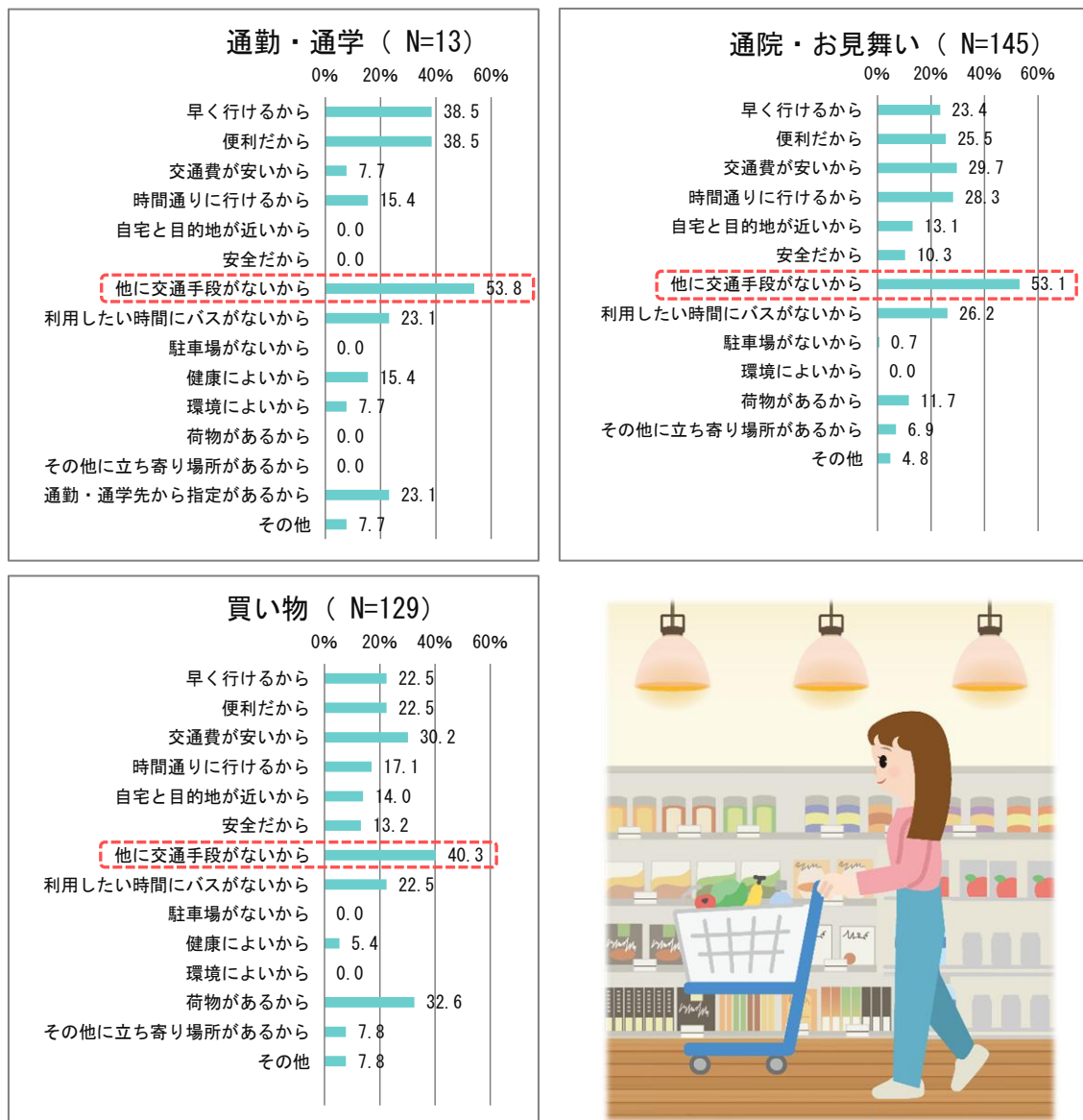


⑥ 日常の移動における交通手段の選択理由

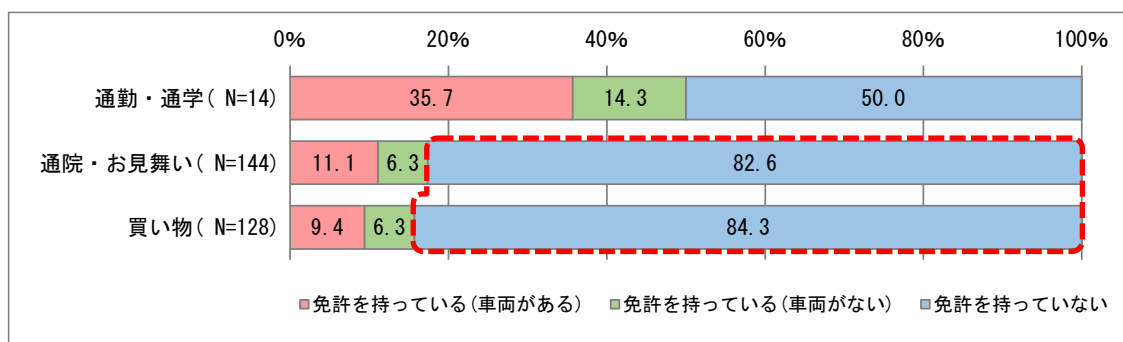
i. 市内バスを利用する理由

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大きい「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



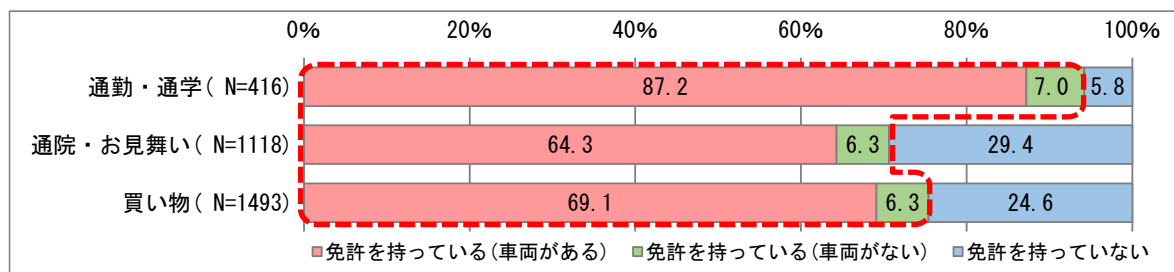
図：日常移動でバスを利用する方の運転免許証保有状況



ii. 市内バスを利用しない理由・不便と感じる理由

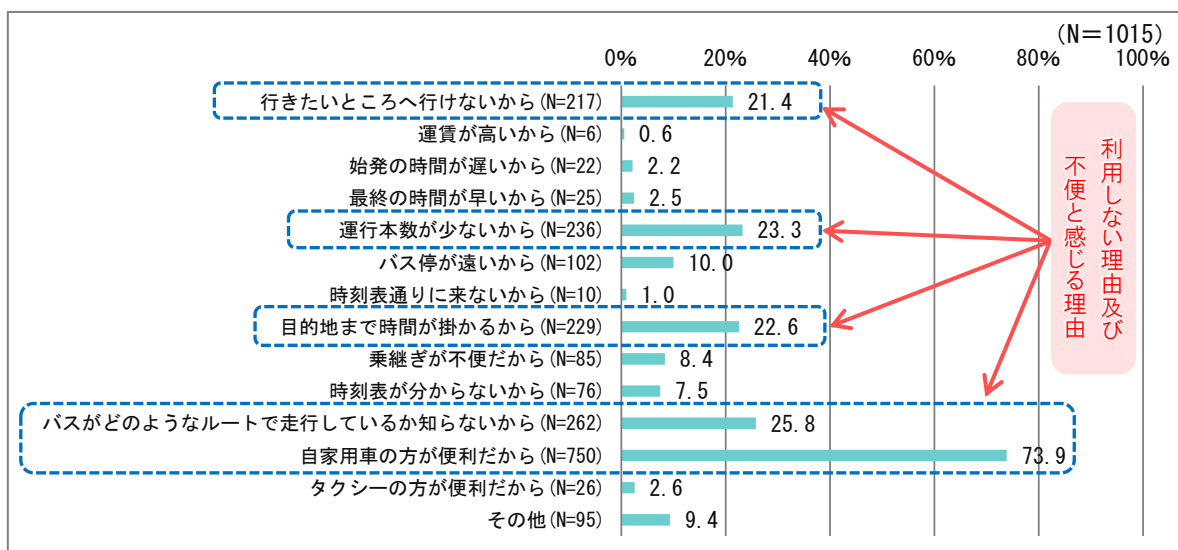
市内バスを利用したことのない方の利用しない理由及び不便と感じる理由は、「自家用車の方が便利だから」という回答が最も多く、運転免許証の保有状況をみると大半が保有しています。また、市内バスを利用したことのある方の回答では「運行本数が少ないから」が最も多く、次いで「目的地まで時間が掛かるから」「自家用車の方が便利だから」が多くなっています。

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

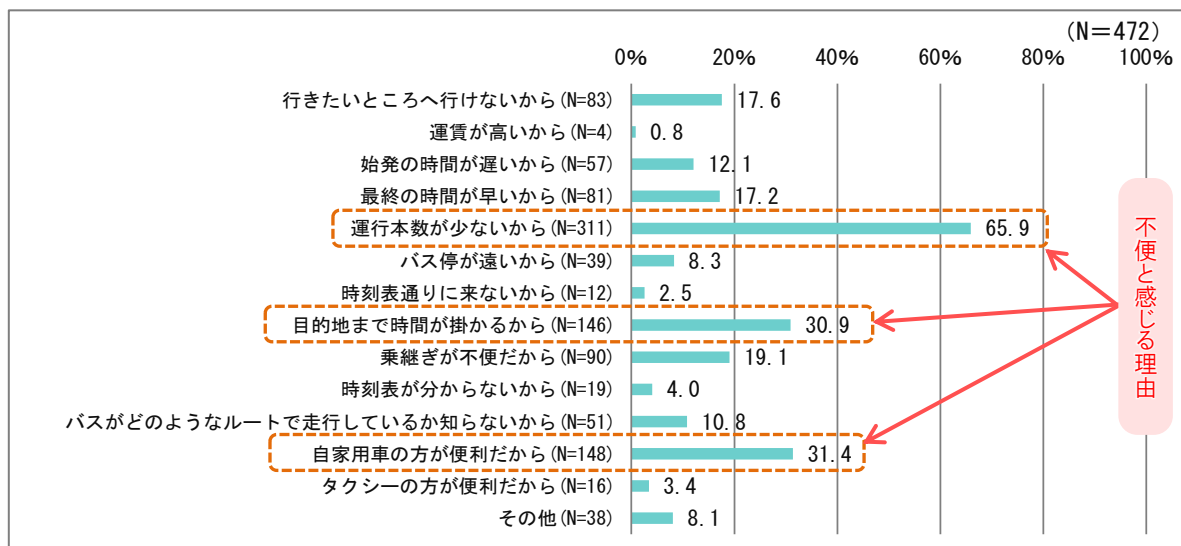


図：市内バスを利用しない理由・不便と感じる理由

■バスを利用したことのない方の回答

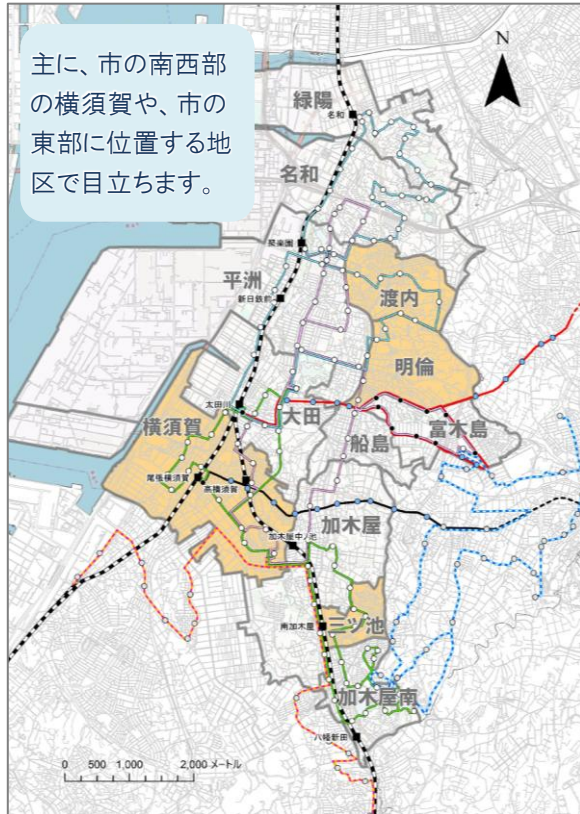


■バスを利用したことのある方の回答

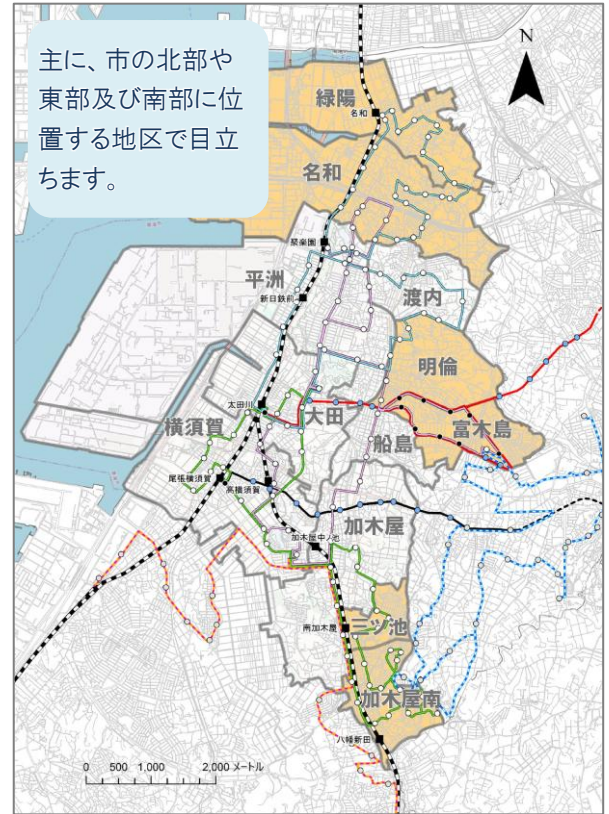


バスを利用しない理由及び不便と感じる理由の回答のうち、バスのサービス水準に関わる選択肢について、「行きたいところへ行けないから」「目的地まで時間が掛かるから」「運行本数が少ないから」の回答割合が高い地区は、市の南北や中央部に位置する地区で目立ちます。

「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

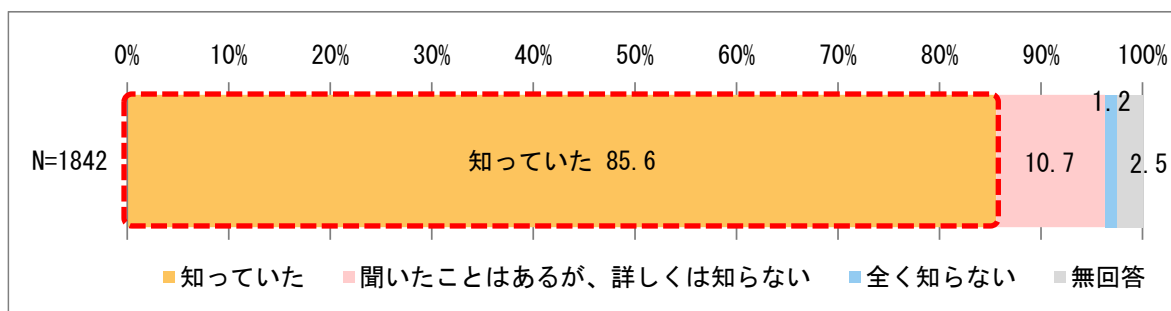
- 駅
- 鉄道
- 北ルート
- 中ルート
- 南ルート
- 上野台線
- 横須賀線
- 北部循環コース (知多市あいあいバス)
- 南コース (大府市ふれあいバス)
- バス停 (循環バス)
- バス停 (知多バス)
- バス停 (共通)
- バス停 (知多市あいあいバス) (大府市ふれあいバス)
- 回答の多い地区 ※市全体の平均より多い地区を着色



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。

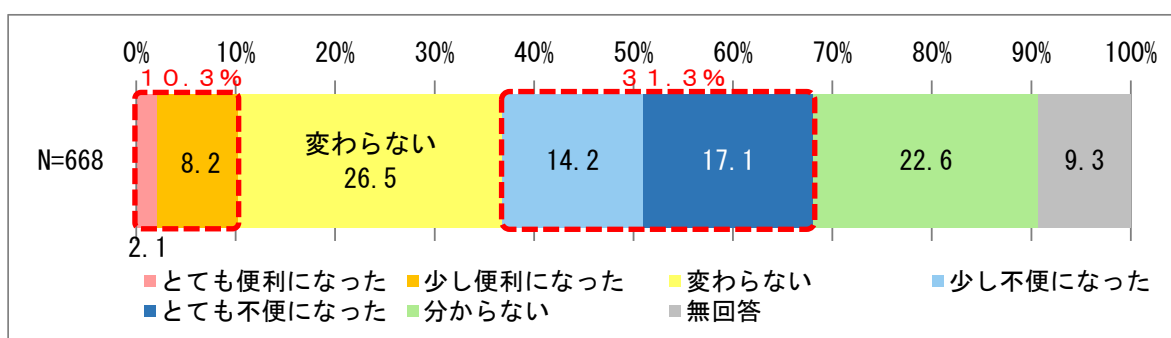
図：循環バスの認知度



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。

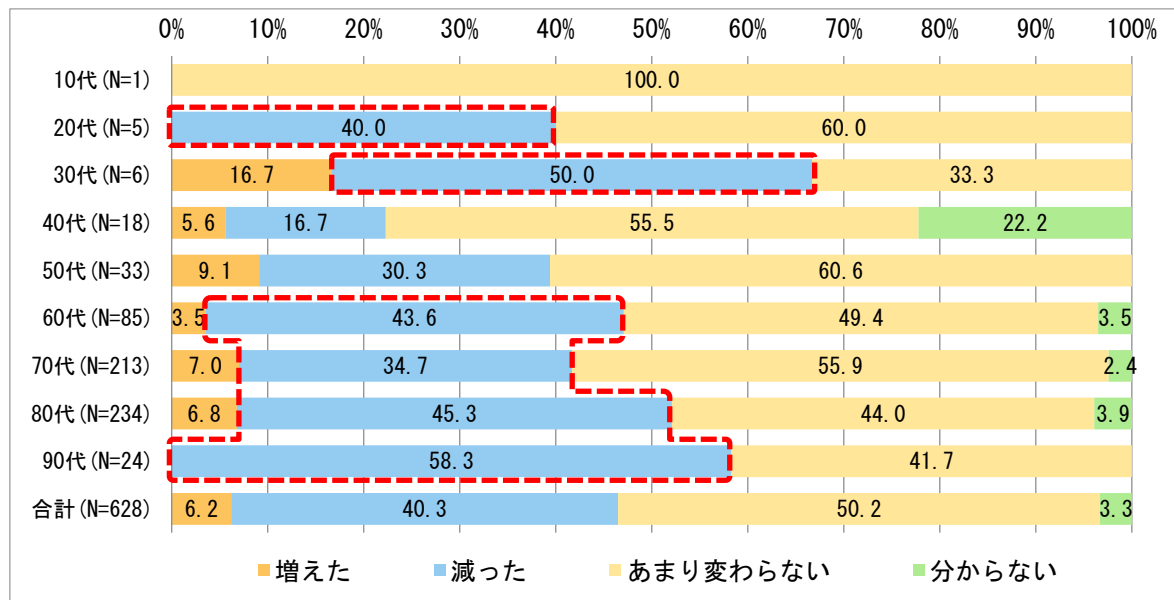
図：利便性の変化



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■」の割合の高さが目立ち、20代、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

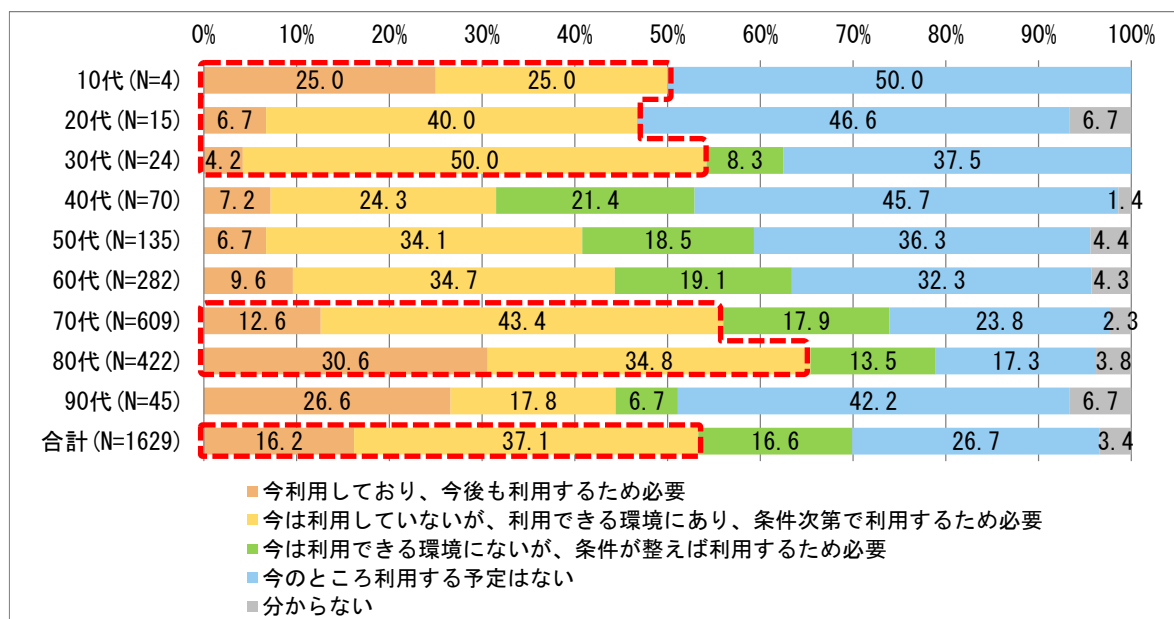


⑩ バスの必要性(無回答除く)

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代、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がなく、条件が整えば利用するために必要と考える割合は、10代、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。

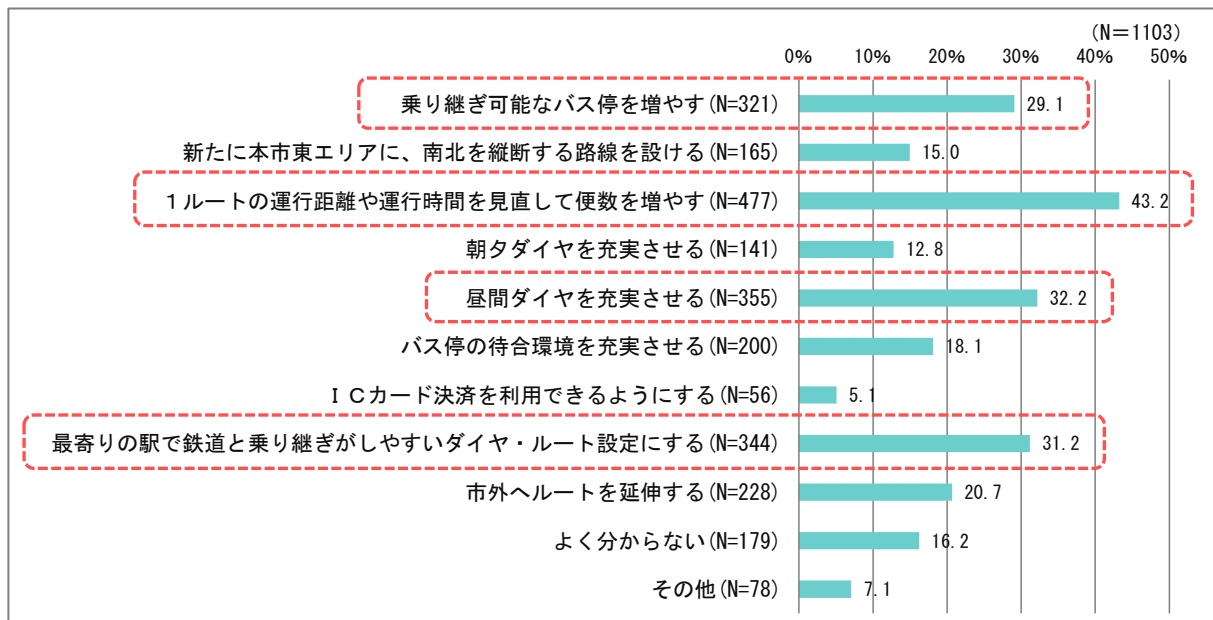
図：年齢別でみたバスの必要性



⑪ バスを利用しやすくするための工夫及び利用促進策

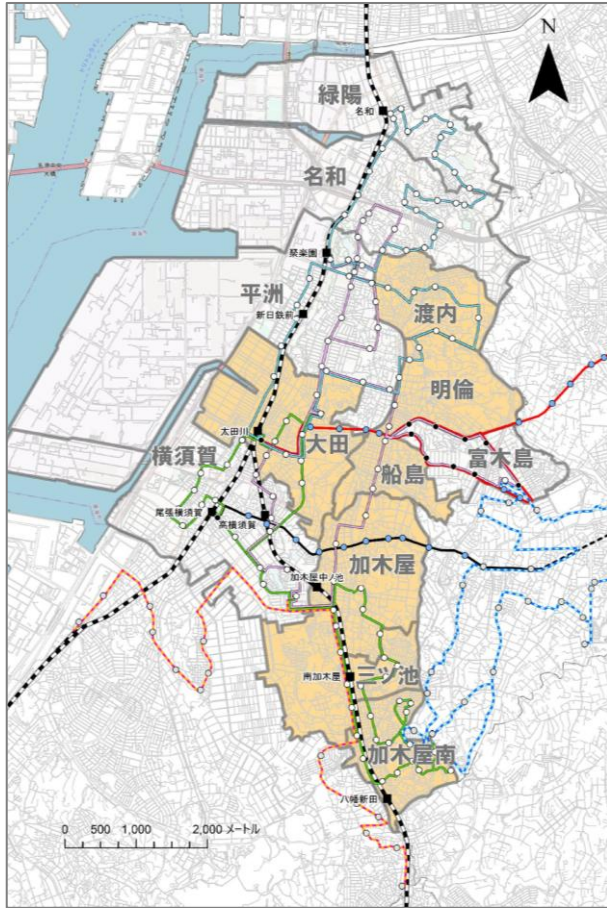
今後バスを利用しやすくするために必要と思われる利用促進策に関しては、下図の4つの項目において回答が多くなっています。

図：バスの利用促進策

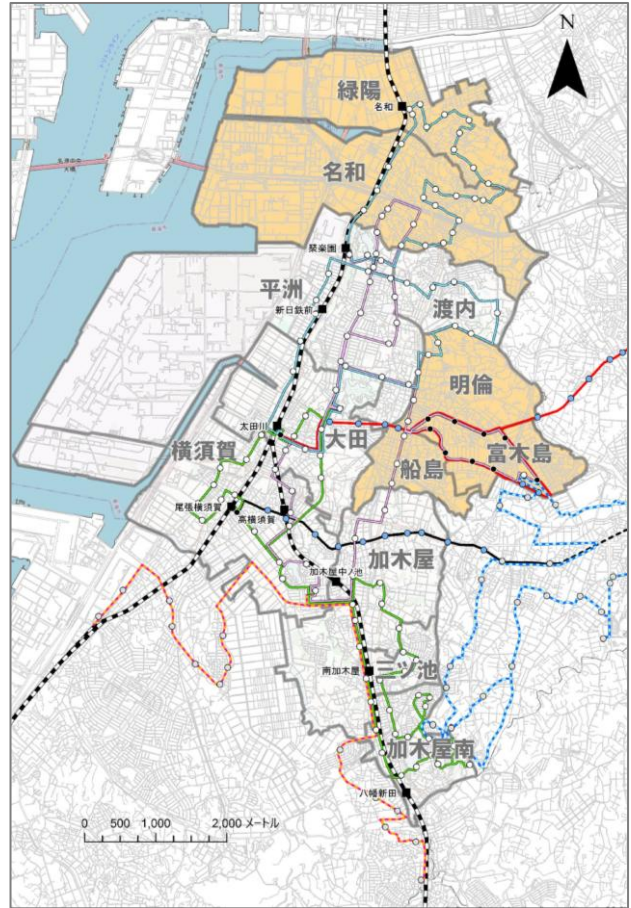


地区別回答

「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。

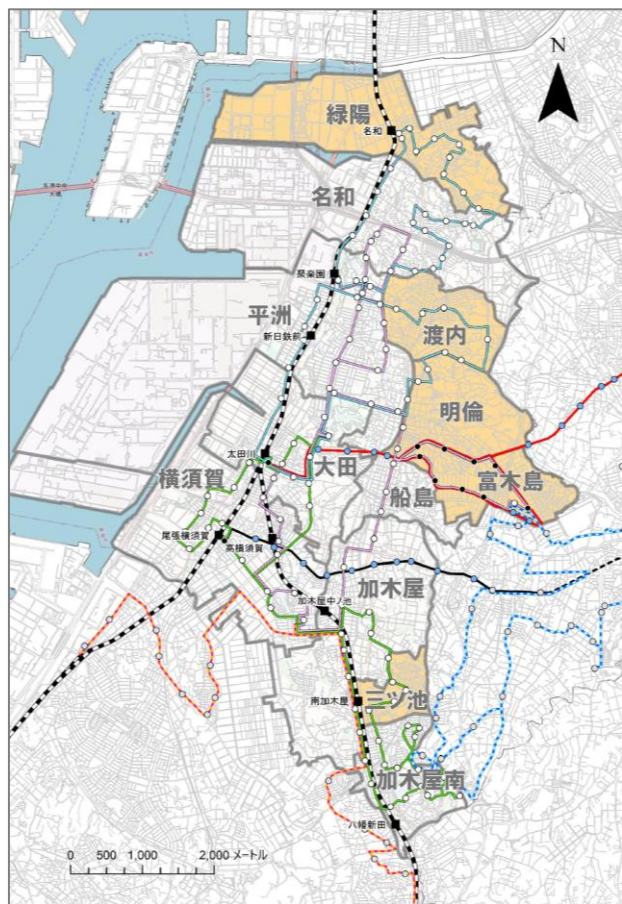


凡例

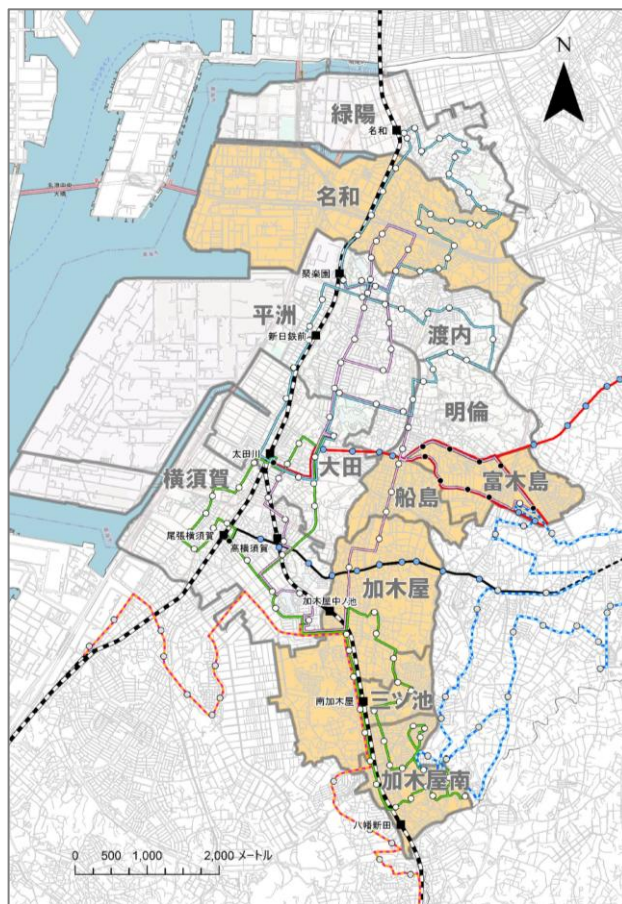
- | | |
|-------------|----------------------|
| ■ 駅 | ○ バス停(循環バス) |
| — 鉄道 | ● バス停(知多バス) |
| — 北ルート | ● バス停(共通) |
| — 中ルート | ○ バス停 |
| — 南ルート | (知多市あいあいバス) |
| — 上野台線 | (大府市ふれあいバス) |
| — 横須賀線 | |
| — 北部循環コース | |
| (知多市あいあいバス) | |
| — 南コース | |
| (大府市ふれあいバス) | |
| | 回答の多い地区 |
| | ※市全体の平均より多い地区を
着色 |

地区別回答

「屋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。



凡例

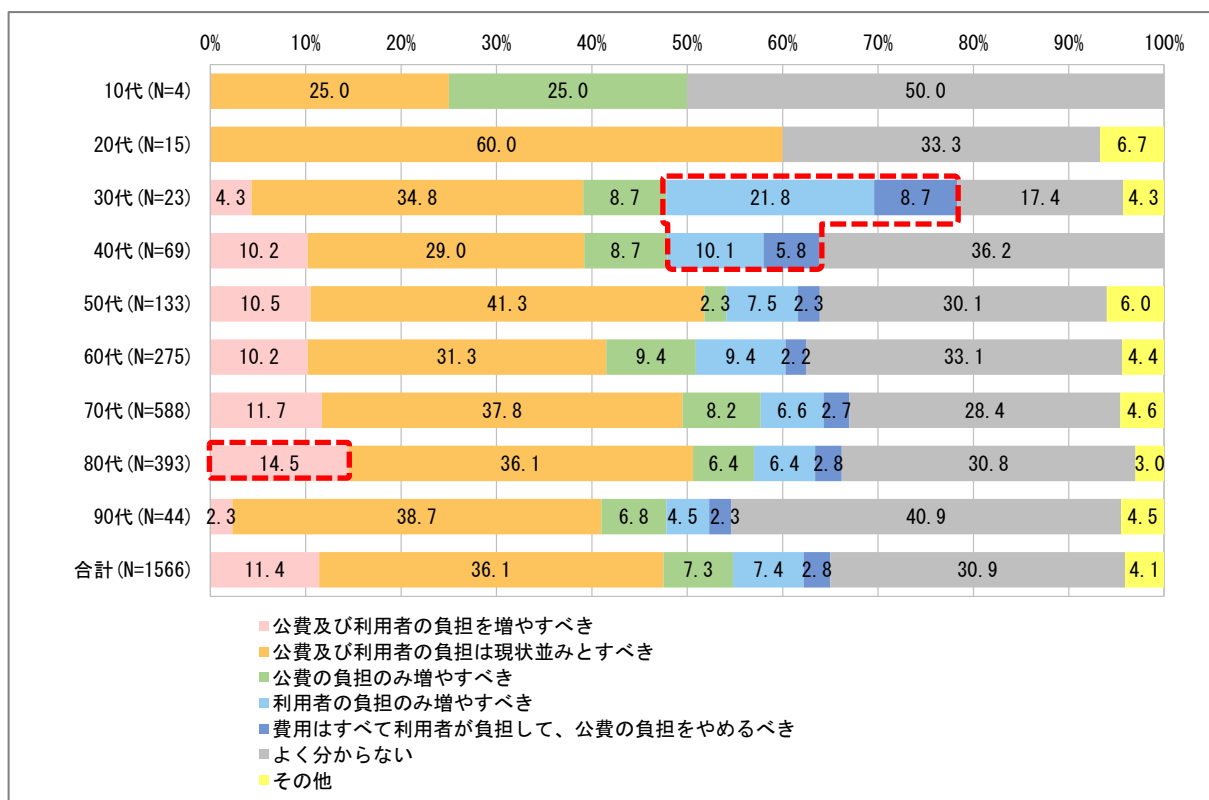
- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| ■ 駅 | ○ バス停(循環バス) |
| — 鉄道 | ● バス停(知多バス) |
| — 北ルート | ● バス停(共通) |
| — 中ルート | ○ バス停 |
| — 南ルート | ○ バス停(知多市あいあいバス) |
| — 上野台線 | ○ バス停(大府市ふれあいバス) |
| — 横須賀線 | |
| — 北部循環コース(知多市あいあいバス) | |
| — 南コース(大府市ふれあいバス) | |
| | 回答の多い地区
※市全体の平均より多い地区を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

⑫ 東海市循環バスのサービス向上のための公費の在り方（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。

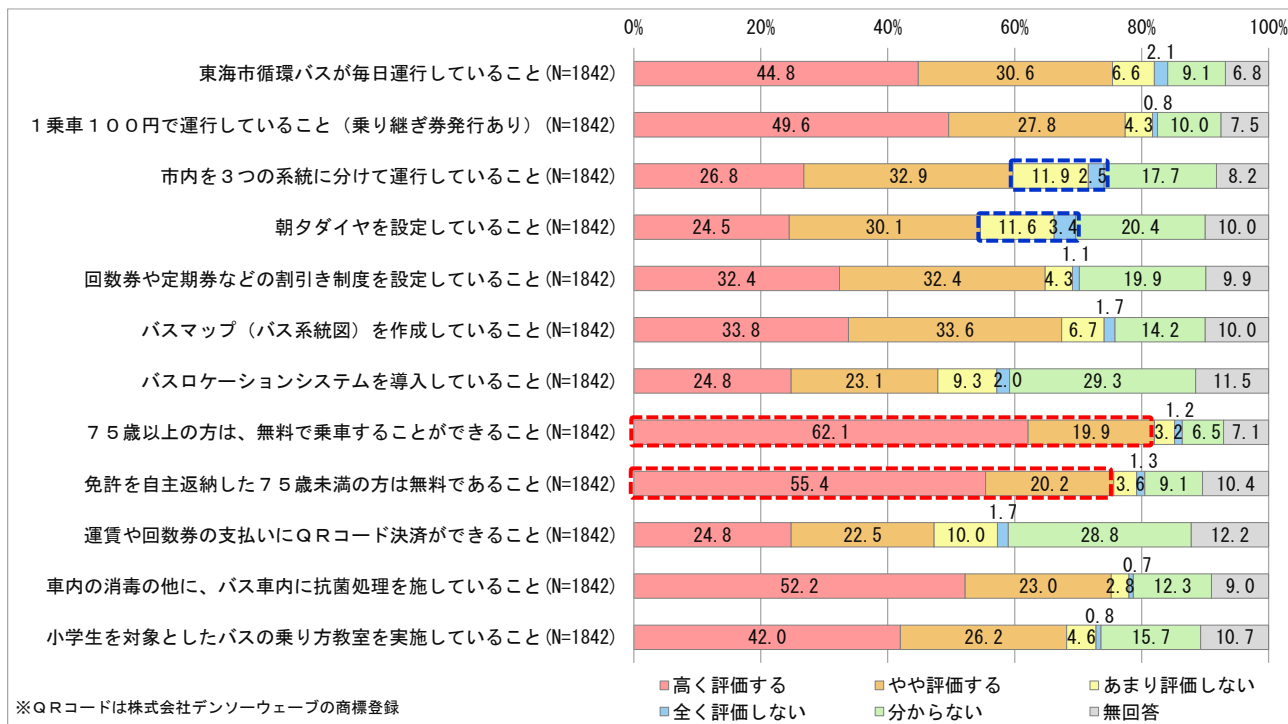
図：サービス向上のための公費負担について



⑬ 市民アンケートによる前計画の取り組みに関する評価

前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：前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】



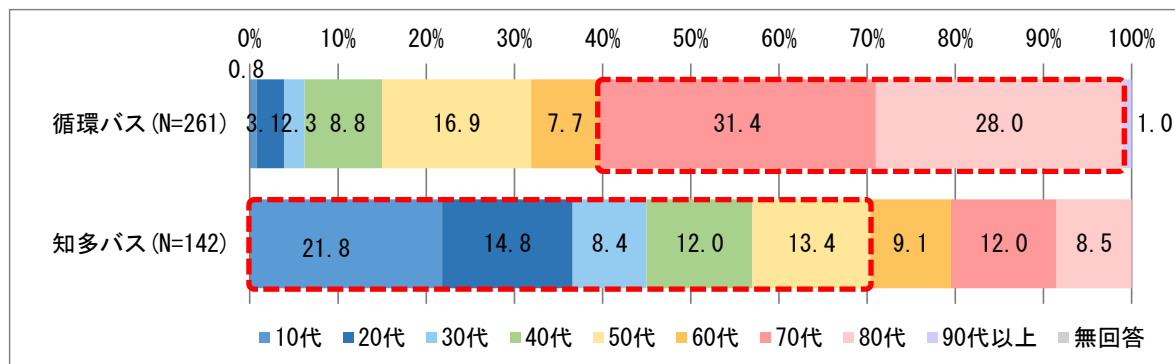
【バスの乗り方教室の様子】

(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。

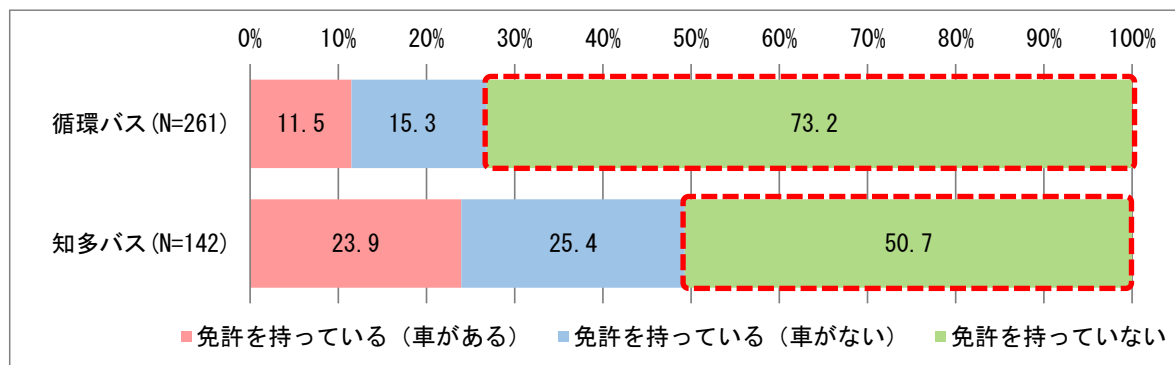
図：バス利用者の年齢構成



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。

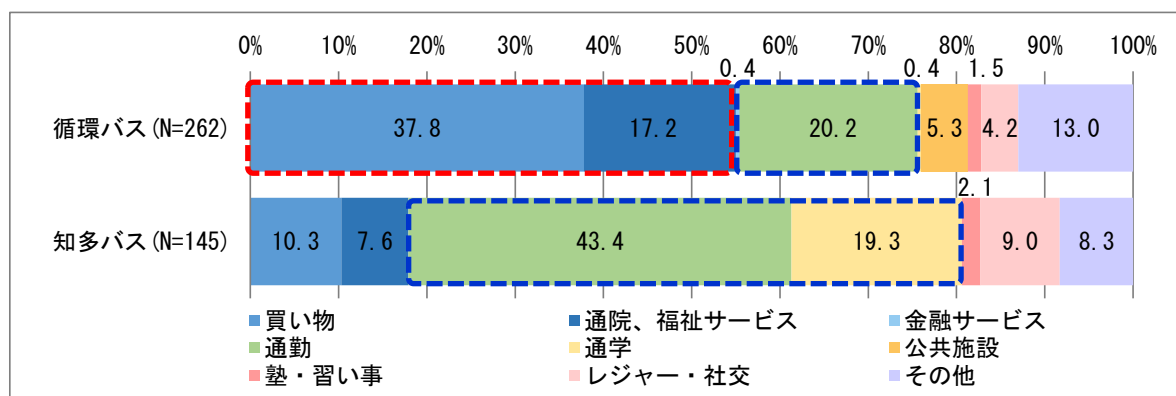
図：運転免許証保有状況



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

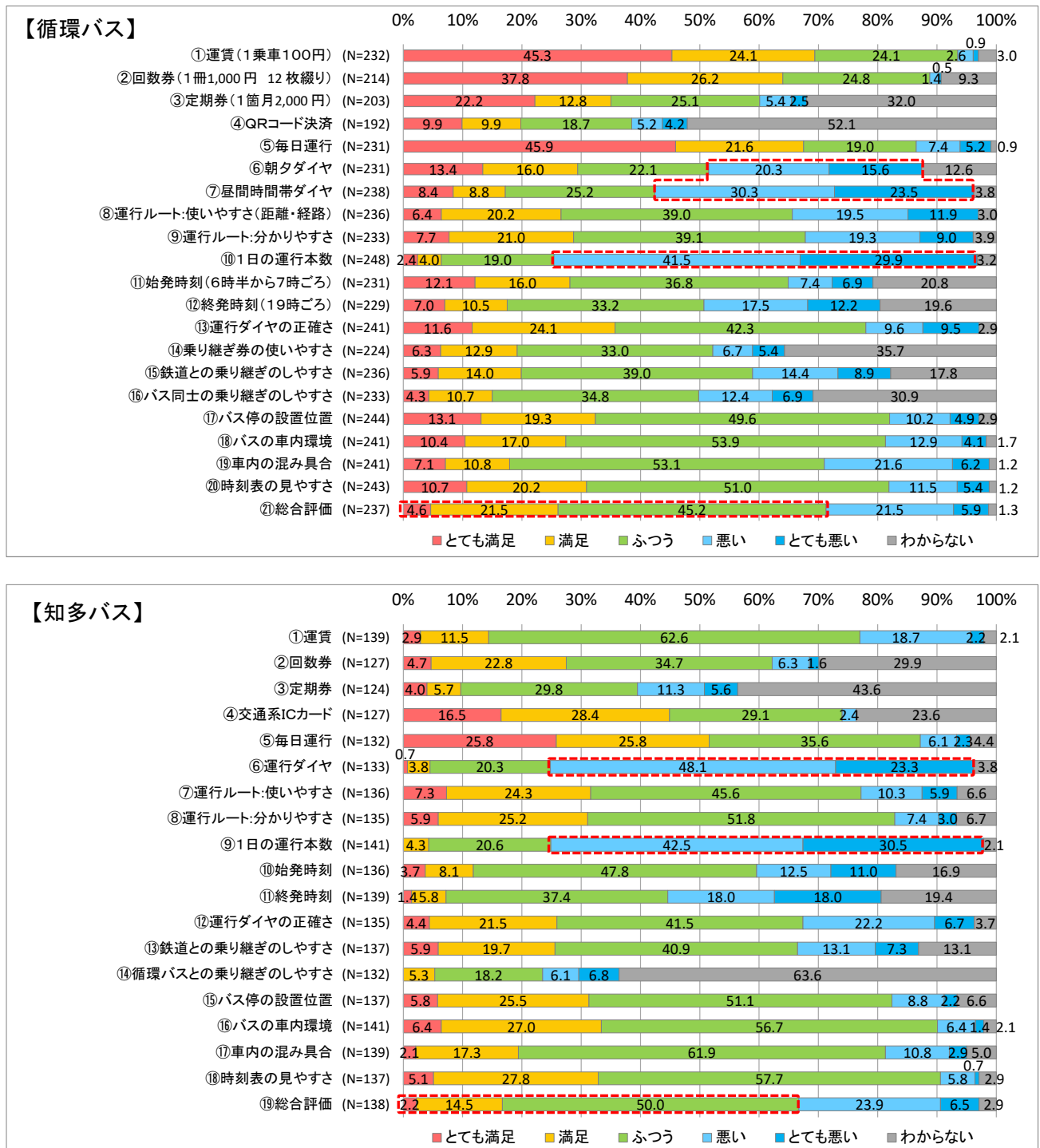


④ 利用者アンケートによる循環バスの満足度

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」■「ふつう」■を合わせた回答割合が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



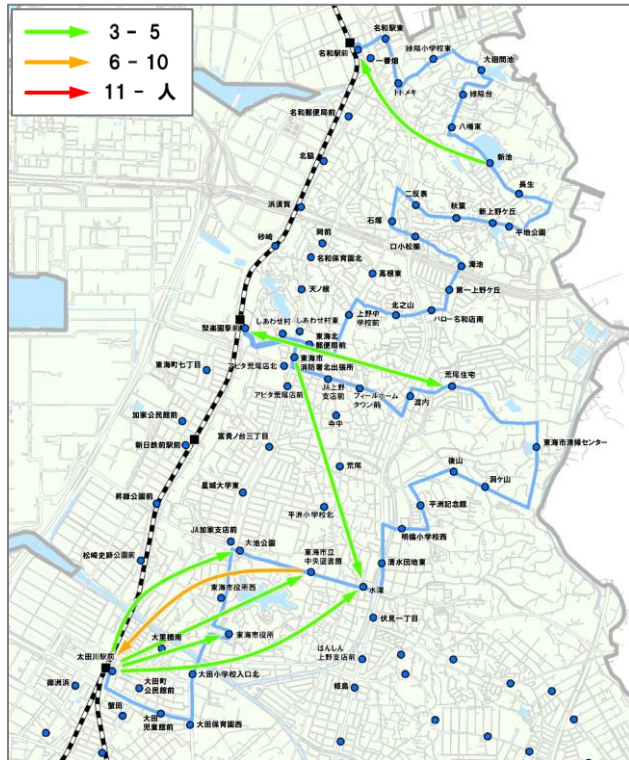
(4) バス利用実態調査(OD調査)

① 東海市循環バスのルートごとの移動実態

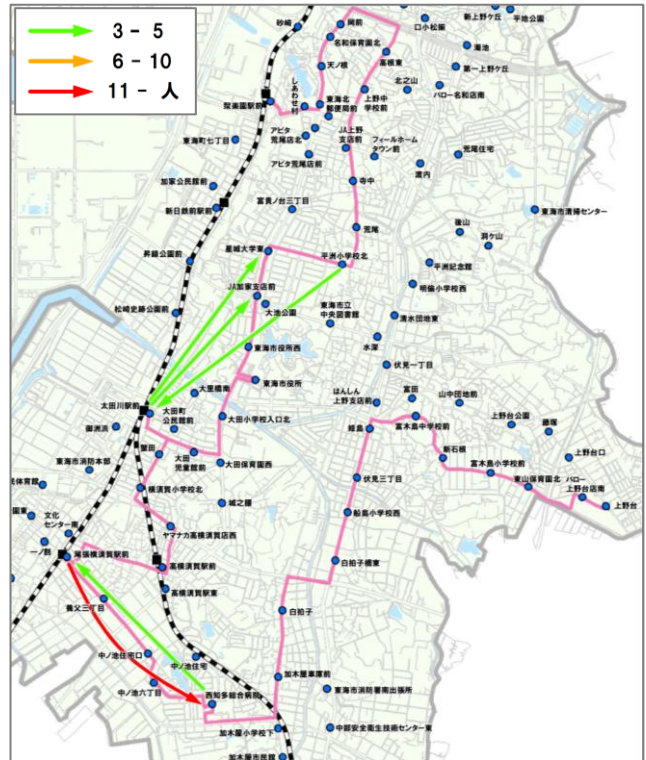
朝タダイヤ

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。

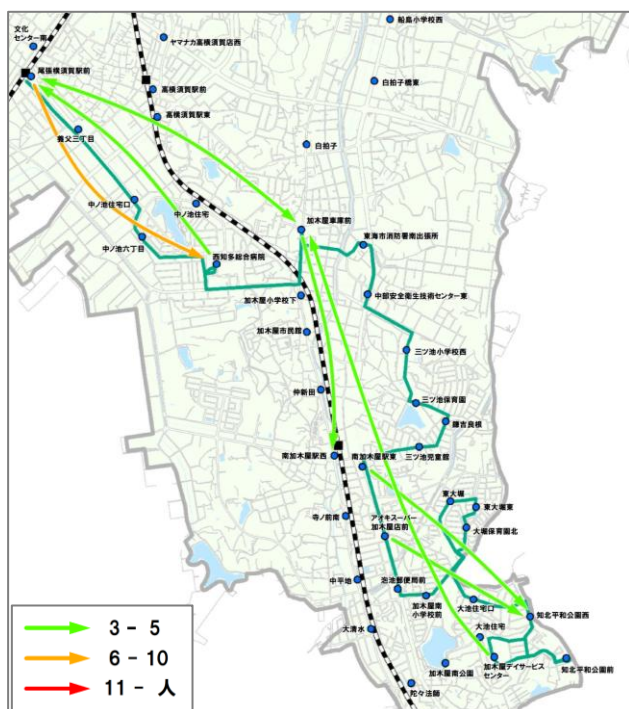
【北ルート】



【中ルート】



【南ルート】



※ 3人以上のODを図示

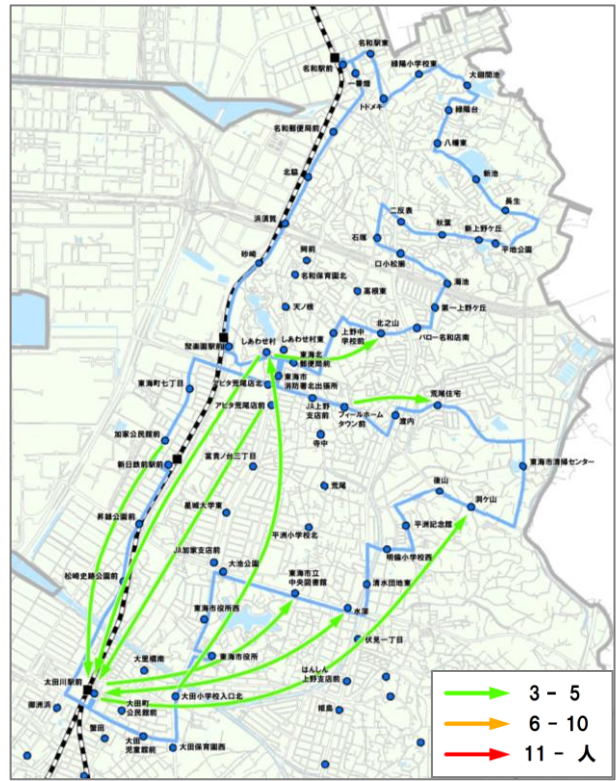
昼間ダイヤ

【北ルート】

平日

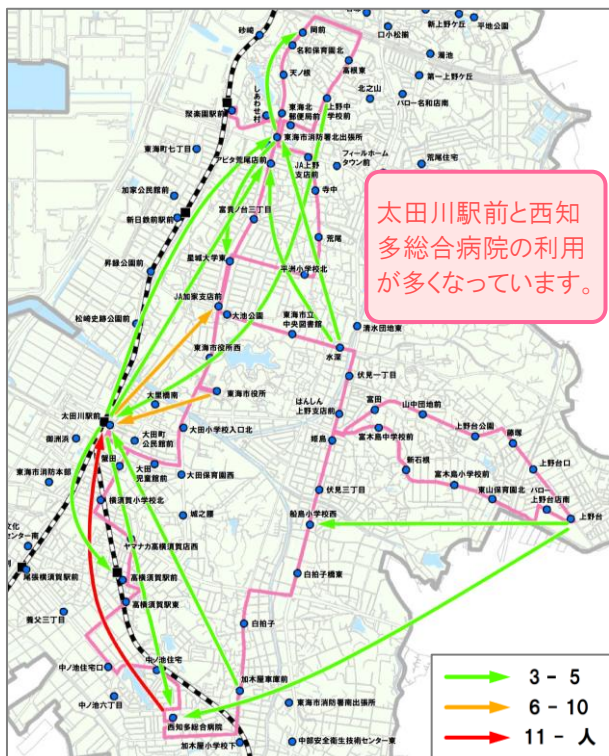


休日

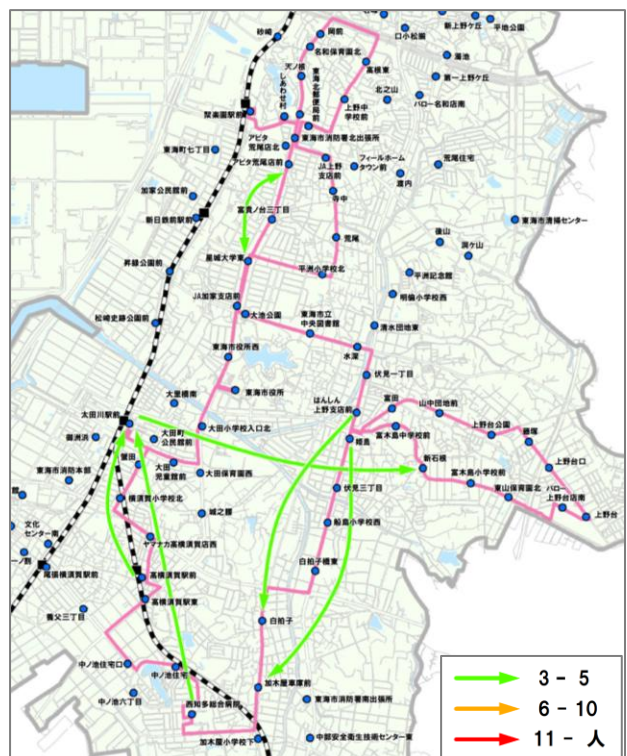


【中ルート】

平日



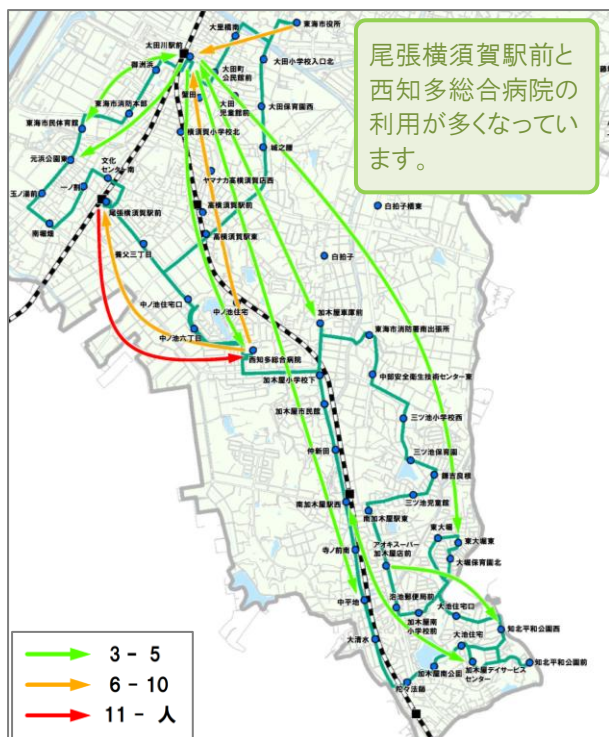
休日



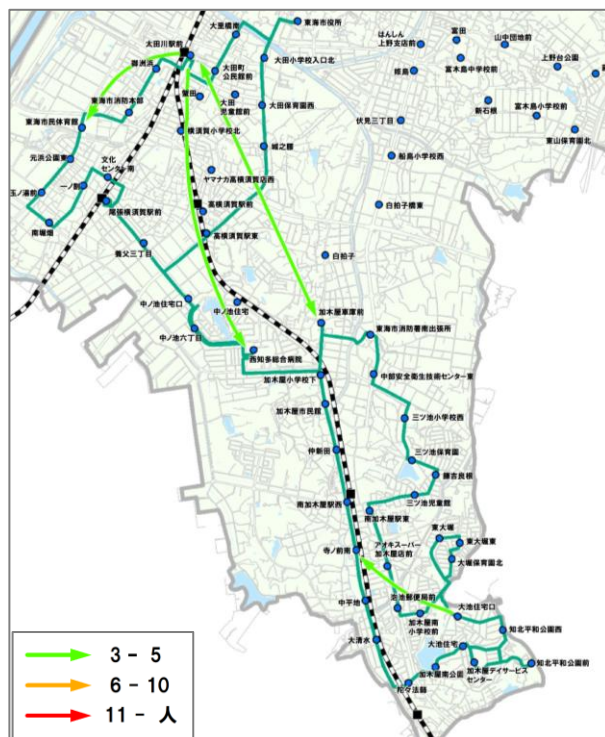
※3人以上のODを图示

【南ルート】

平日



休日

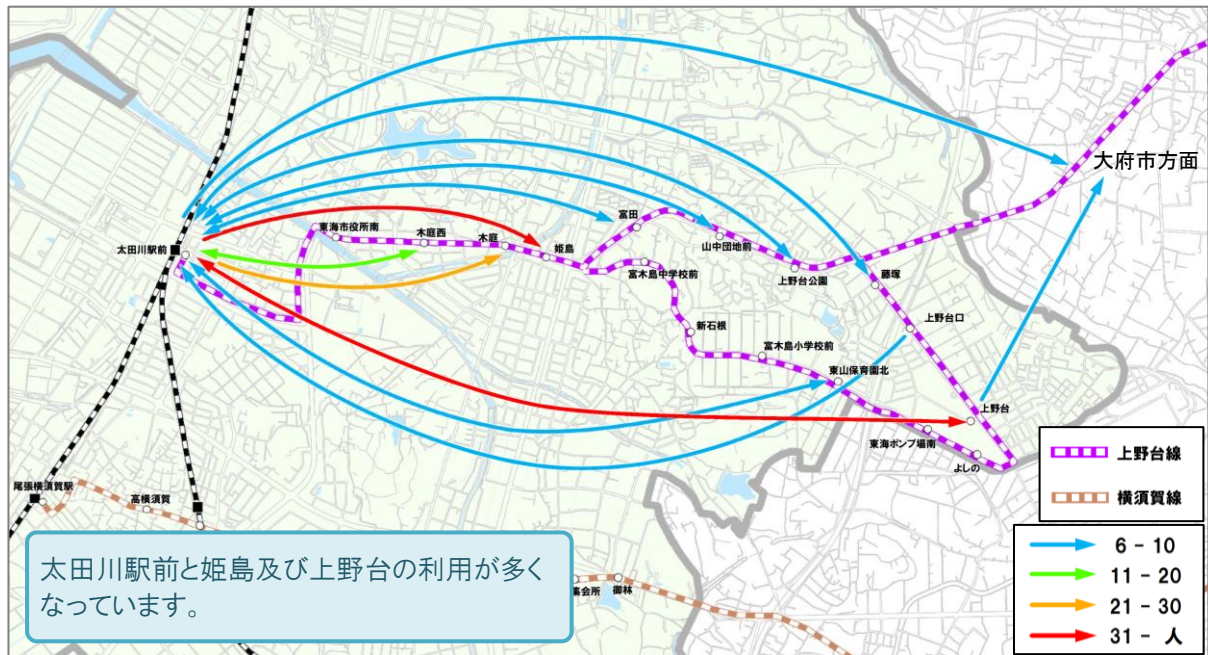


※ 3人以上のODを図示

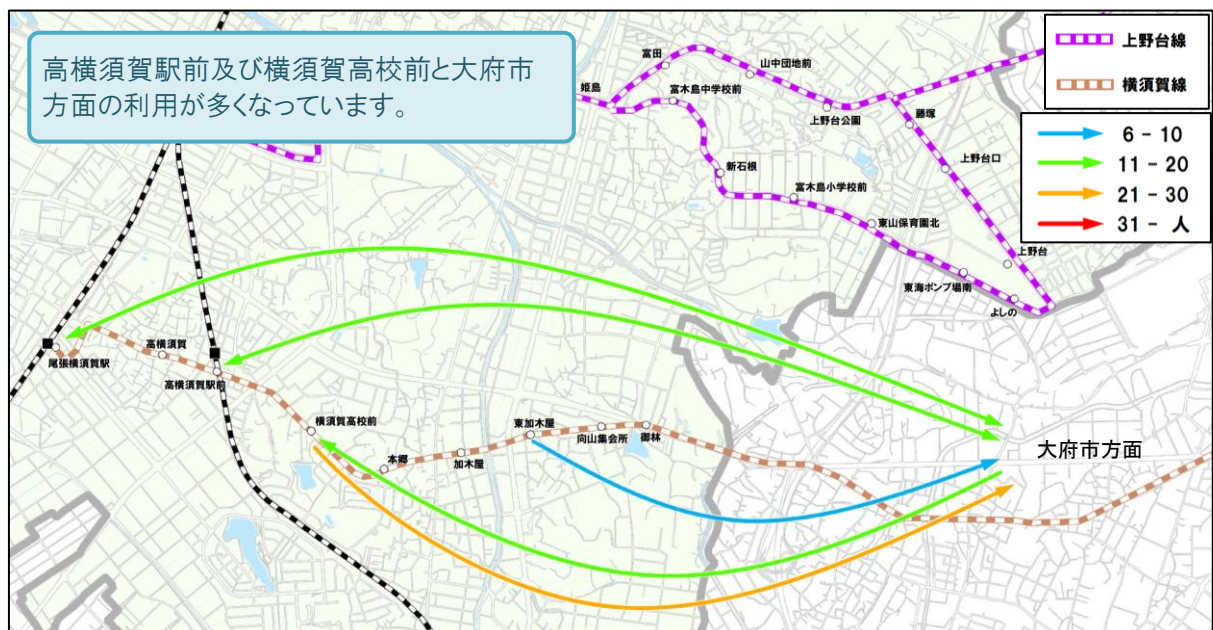


② 知多バスのルートごとの移動実態

i. 上野台線



ii. 横須賀線

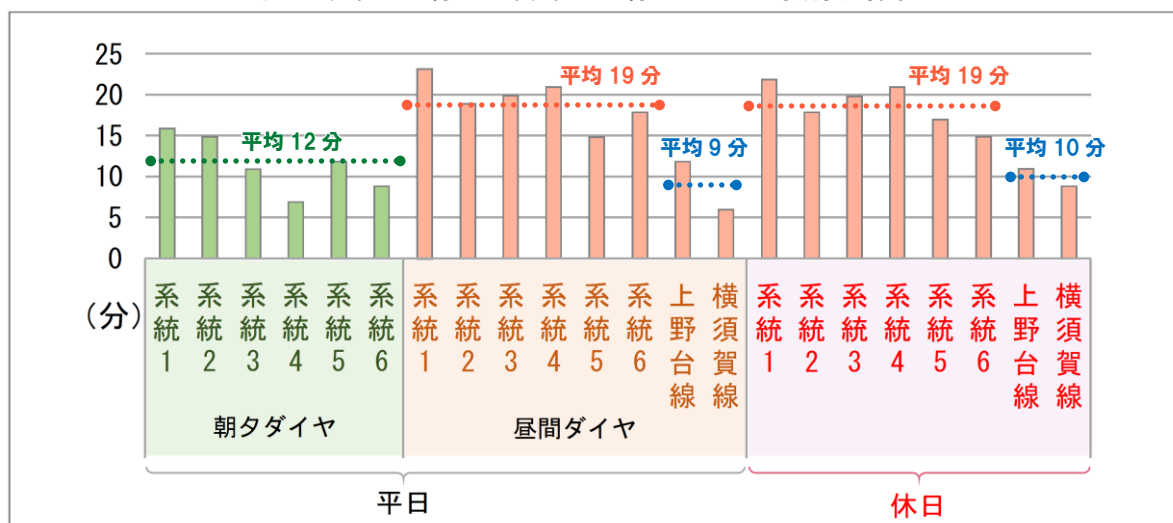


※ 6人以上のODを図示

③ 所要時間

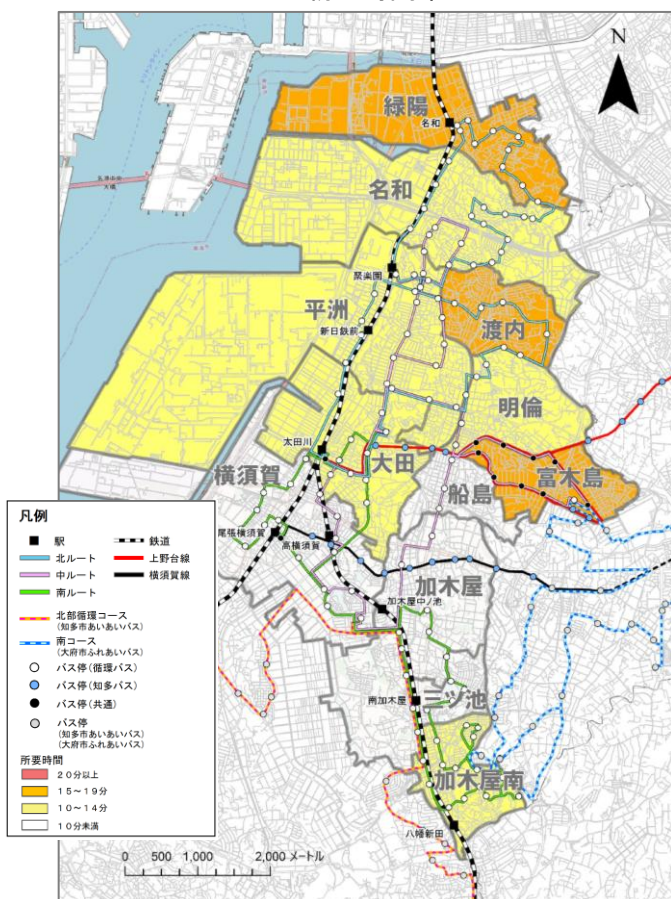
乗車バス停から降車バス停までの平均所要時間をみると、知多バス 2 路線に比べて循環バスの朝夕ダイヤは約 3 分、昼間ダイヤは約 10 分長い傾向にあります。（各系統の平均所要時間差）

図：乗車バス停から降車バス停までの平均所要時間

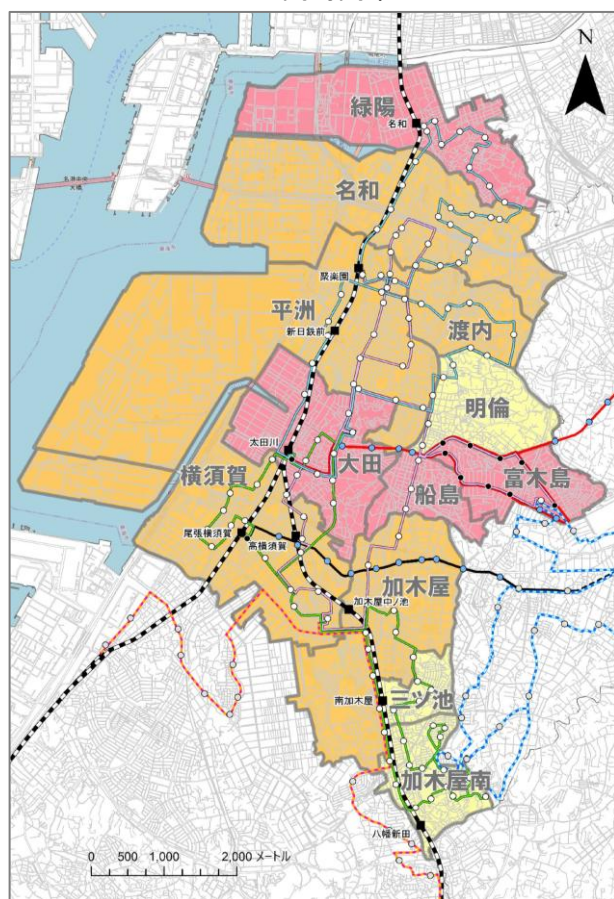


市内各 12 地区のコミュニティから乗車した利用者の降車バス停までの平均所要時間をみると、朝夕時間帯では接続する鉄道駅から離れた地区で所要時間が長くなっており、昼間時間帯では大田から市東部及び市北部地区で長くなっています。これらの要因は、市北部は北ルートの路線距離が長いことが考えられ、市東部は太田川駅までの経路が路線バスとの競合を避け、迂回する経路となっていることが要因と考えられます。

朝夕時間帯



昼間時間帯



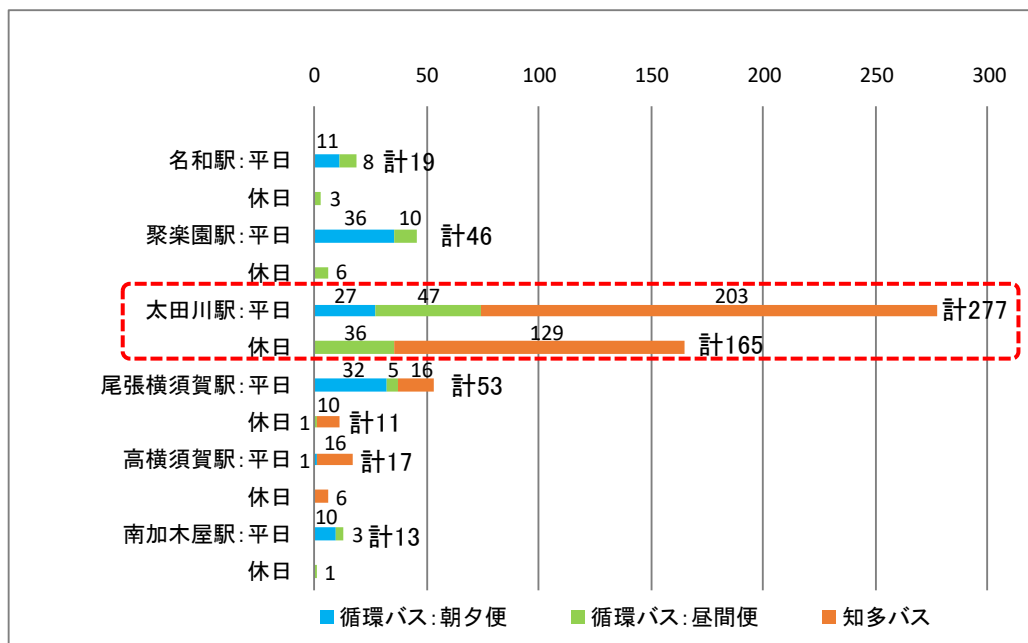
※循環バスのみ

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）

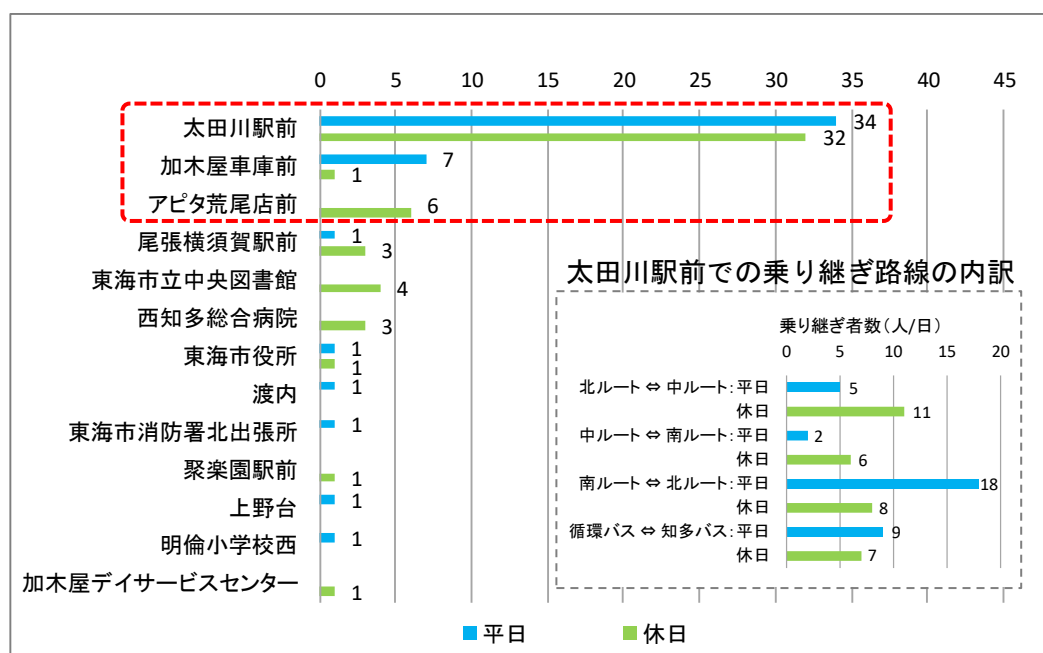


ii. バス同士の乗り継ぎ

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利用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

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
	3 渡内		10 加木屋
B	4 平洲	E	11 三ツ池
	5 明倫		12 加木屋南
C	6 富木島	凡例 上位1位 上位2位	
	7 船島		

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

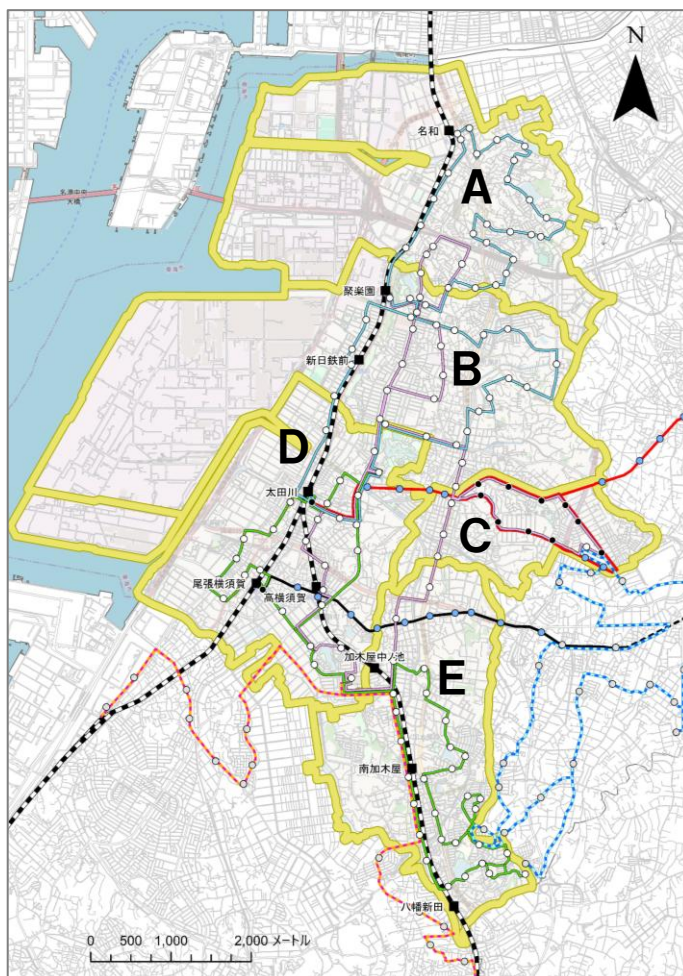
	OD数	%
A: 緑陽・名和	1	1.2%
B: 渡内・平洲・明倫	37	44.0%
C: 富木島・船島	8	9.5%
D: 大田・横須賀	26	31.0%
E: 加木屋・三ツ池・加木屋南	12	14.3%
合計	84	100.0%

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	○ 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(知多市あいあいバス)
— 南ルート	○ バス停(大府市ふれあいバス)
— 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)	

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年度(H26)	目標値 2023年度(R5)	最終評価値 2019年度(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年度(H24)	目標値 2023年度(R5)	最終評価値 2022年度(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年度(H23)	目標値 2023年度(R5)	最終評価値 2022年度(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年度(H25)	目標値 ^{※2} 2023年度(R5)	最終評価値 2023年度(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年度(H27)	目標値 2023年度(R5)	最終評価値 2022年度(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年度(R5)	最終評価値 2022年度(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 年度 (H23)	目標値 2023 年度 (R5)	最終評価値 2017 年度 (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

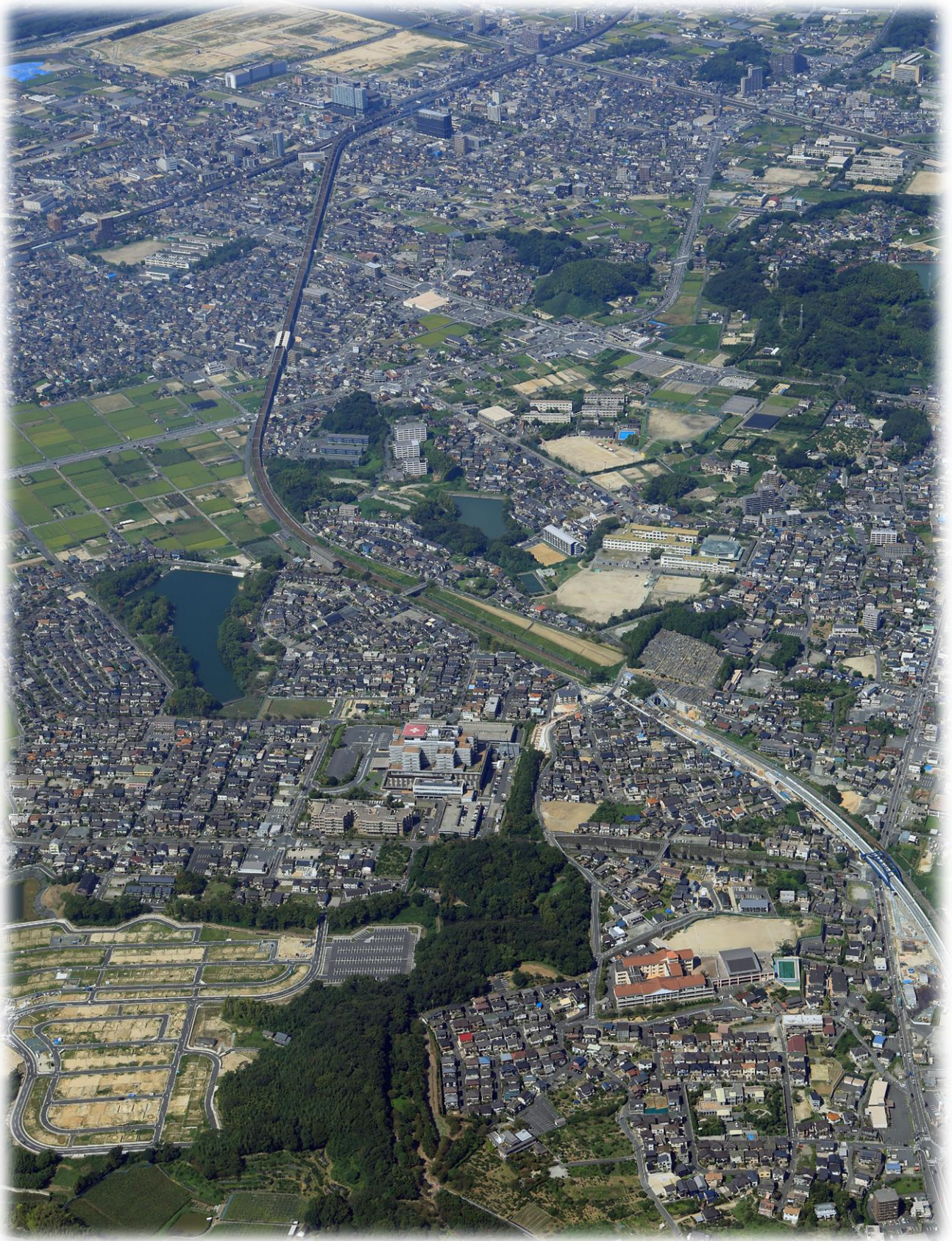
最新調査である第 6 回目は新型コロナウイルス感染症の影響により調査が遅れたため、最新データが未公表

■公共交通と連携する民間施設数

評価指標	現況値 2016 年度 (H28)	目標値 2023 年度 (R5)	最終評価値 2022 年度 (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





※令和 5 年 9 月撮影

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取り巻く社会環境の状況	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内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在り方については、「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代、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の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。	●	●		

(※)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。

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組み込まれており、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

(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

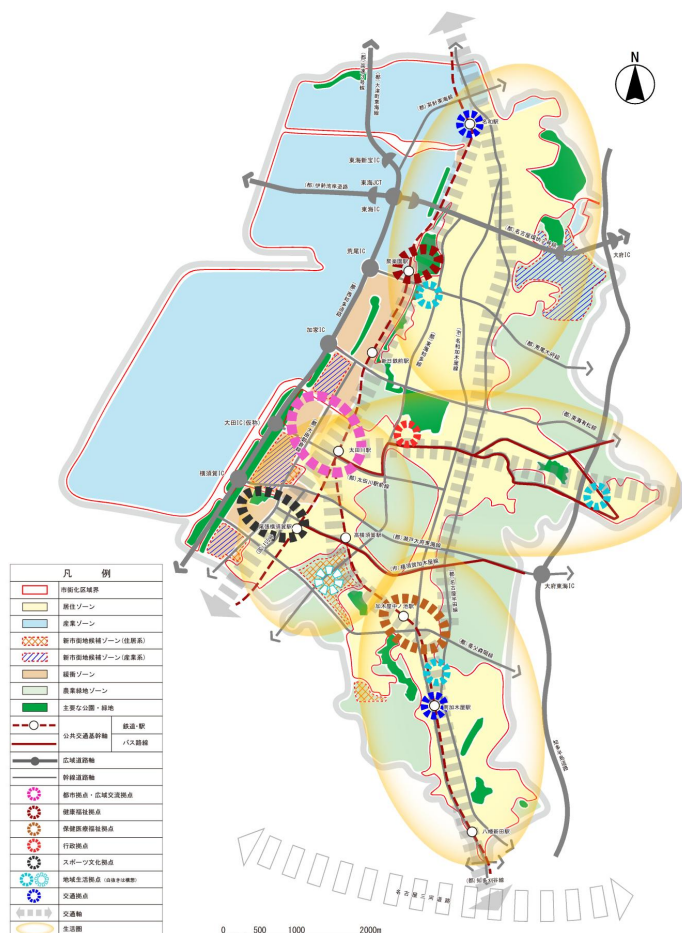
① まちづくりと連携したネットワークの維持と公共交通機関の乗り継ぎ利便性の向上

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、その中でも、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。

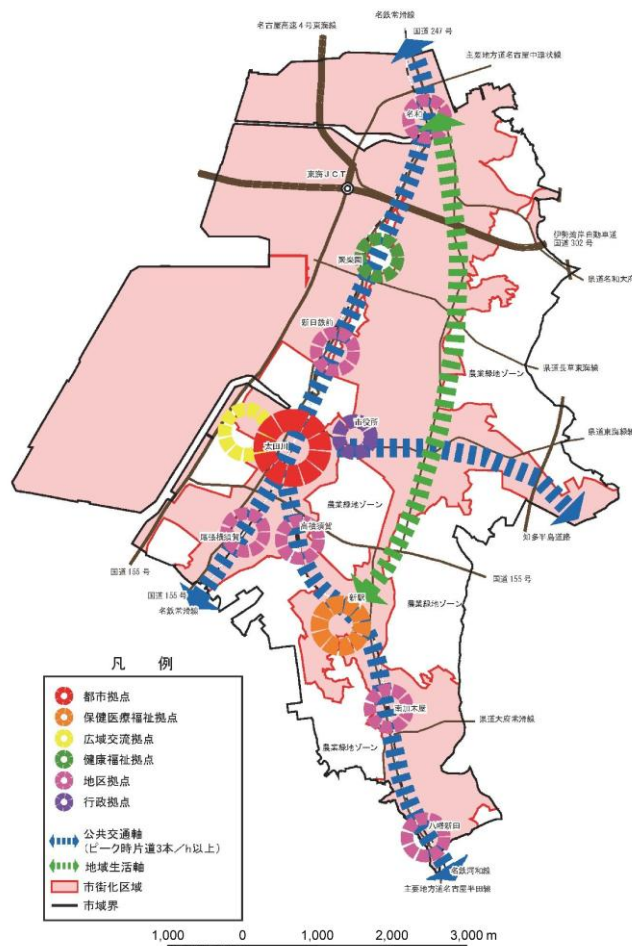
鉄道とバス等との乗り継ぎ状況については、太田川駅が最も利用が多く、その他主要駅においても、同様に乗り継ぎ利用される方が多くなっています。そのような中、市民アンケートでは、バスを利用しやすくするための工夫として、「最寄りの駅で鉄道と乗り継ぎがしやすいダイヤ・ルート設定にする」との回答が31.2%となっています。

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 代、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。

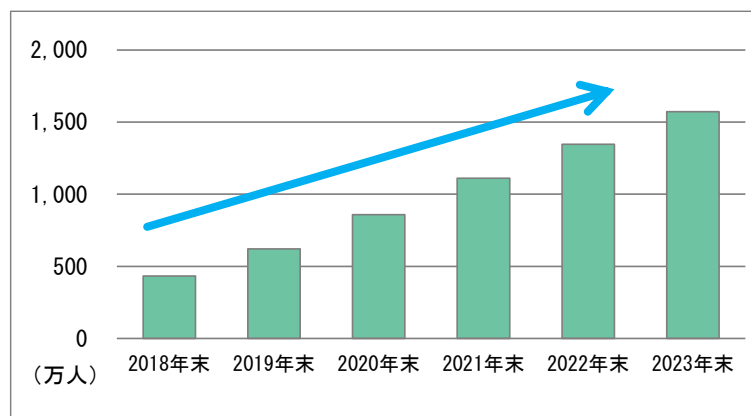
バスに関する取り組みの評価では、全ての取り組みで「評価する」が「評価しない」を上回るなど、総体的には評価されており、今後も各年齢層のニーズを的確に捉えつつ、公共交通サービスや関連する取り組みを維持・継続する必要があります。

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。

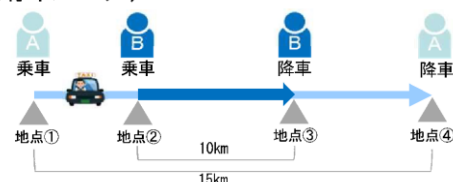
図：タクシー配車アプリ利用者数 需要予測



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：国土交通省 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

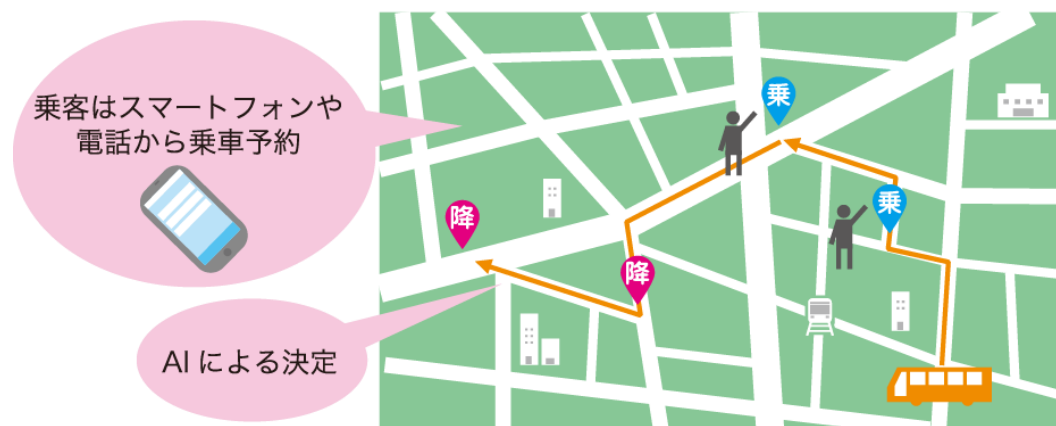
市内の公共交通の利用圏域は、南北方向に縦断する名古屋鉄道と、東西方向に横断する知多バス、市内全体を補完する循環バスによって概ねカバーされており、東海市の全年齢人口でみると、88.1%がカバーされています。

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、か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：国土交通省 HP

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、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、市内の園児が描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。

さらに、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ひと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：小学生を対象としたバスの乗り方教室



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

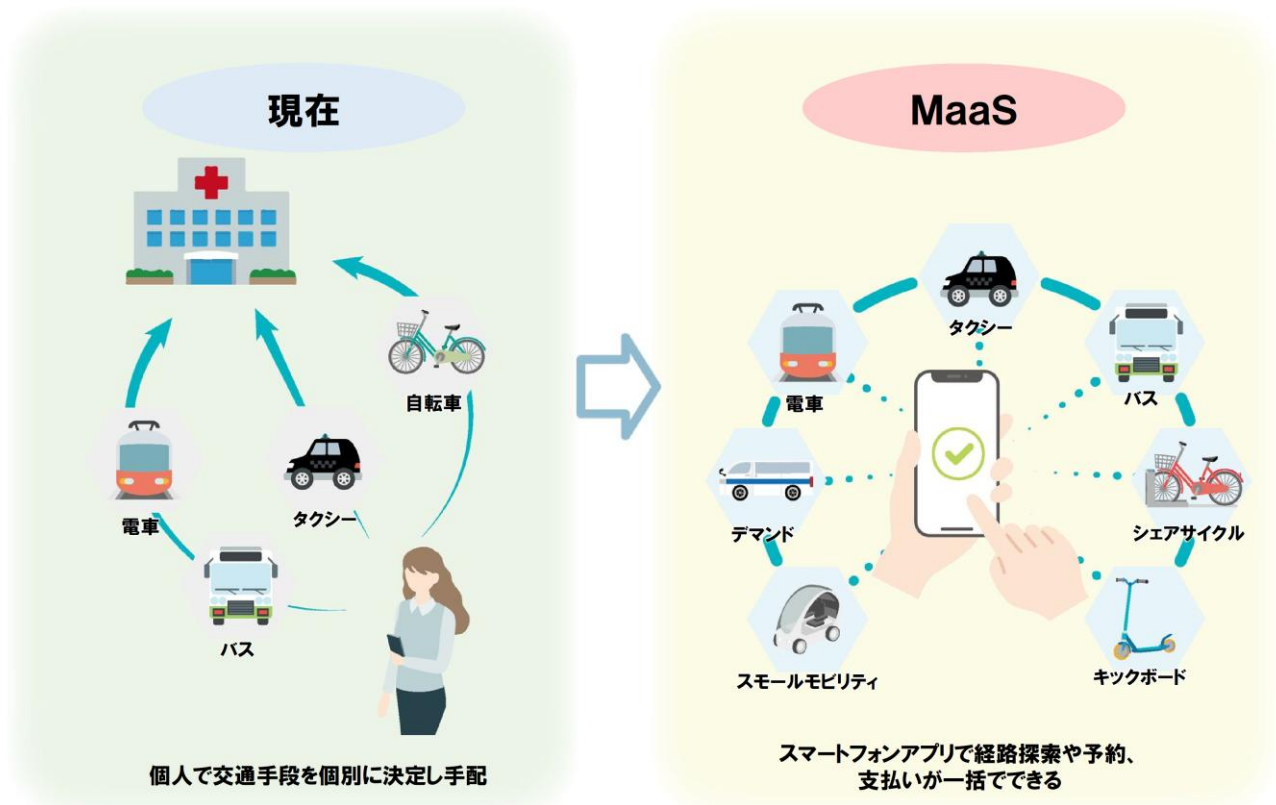
静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



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：国土交通省 HP



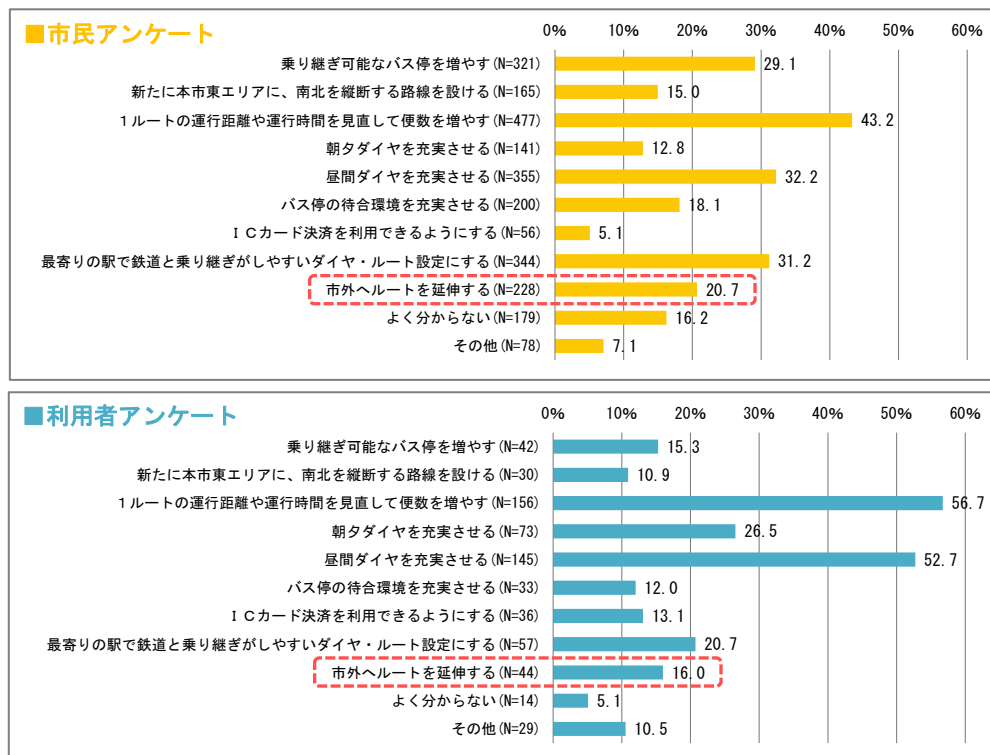
課題4

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。