資料1-1

知多市地域公共交通計画策定等支援業務委託の進捗状況について

1　地域公共交通計画について

地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「マスタープラン」として役割を果たすもので、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方自治体が中心となり、地域公共交通会議（関係各機関）で協議しながら作成していくものです。

2　策定に向けたスケジュール（予定）

R8年3月策定

1年目（R6年度）	2年目（R7年度）	知多市地域公共交通計画
・調査事業 ・計画の策定 ・計画（案）とりまとめ	・市民ワークショップ ・パブリックコメント ・計画最終案の作成	計画期間 R8年4月～ R13年3月 （5か年計画）

3　進捗及び今後の進め方

令和6年度のスケジュール

第1回会議（6月）
調査概要・スケジュールについて

- 知多市の現状整理
- 上位・関連計画の整理
- 新たな技術を活用した取組事例の整理
- 地域公共交通の現状分析
- 関係者ヒアリング

公共交通の利用実態の把握・分析

ア　乗降調査
イ　バス利用者アンケート

アンケート調査

ア　市民アンケート調査
イ　65歳以上市民アンケート調査
ウ　中高生アンケート

第2回会議（本日）
アンケート調査等の結果について

- 地域公共交通を取り巻く課題整理
- 目指す将来像、基本方針、基本目標等の設定
- 目標を達成するために行う事業及びその実施主体等の検討
- 知多市地域公共交通計画（案）のとりまとめ

第3回会議（R7年3月頃）
計画（素案）について

資料1-2

アンケート調査等の結果について（概要版）

1．バス乗降調査 …… 1

・期間：6月（あいあいバス、路線バスの平日・休日各1日の全便）

・回収：1,629通

2．バス利用者アンケート調査 …… 5

・期間：6月（あいあいバス、路線バスの平日・休日各1日の全便）

・回収：423通/1,130通・回収率37.4%

3．市民アンケート調査 …… 9

・期間：8月29日（木）～9月17日（火）

・回収：788通/2,000通・回収率39.4%

4．65歳以上市民アンケート調査 …… 13

・期間：8月29日（木）～9月17日（火）

・回収：530通/1,000通・回収率53.0%

5．中高生アンケート調査 …… 17

・期間：9月26日（木）～10月31日（木）

・対象：市内5中学校 約750名（3年生のみ）

　　知多翔洋高等学校 約830名（全学年）

・回収：中学生545通、高校生691通

・方法：web回答のみ

1　バス乗降調査

①調査概要

(1) 調査の目的

あいあいバス及び市内を運行する路線バスの利用者に対して、公共交通の利便性を向上するために必要な基礎指標を把握するため実施しました。

(2) 調査対象及び調査方法

ア　対象

あいあいバス（３コース）・路線バス（４路線）の平日・休日各１日の全便全利用者

イ　方法

調査員がバス車両に乗車して調査

(3) 配布数及び回収結果

実施時期	路線		回収数
2024/6/15(土)・6/20(木)	あいあいバス	北部循環コース（系統１）	240
2024/6/15(土)・6/18(火)		北部循環コース（系統２）	167
2024/6/17(月)・6/22(土)		南部コース	341
2024/6/28(金)・6/29(土)	路線バス	岡田線	357
2024/6/25(火)・6/29(土)		佐布里線・朝倉団地線	344
2024/6/22(土)・6/24(月)		日長団地線	180
	合　計		**1,629 通**

※平日・休日別及び路線別の利用者数に分けて集計した場合、回答者数が少ない路線においては、本集計の結果が路線別の傾向とは必ずしも合致しない場合があります。

乗降調査の様子

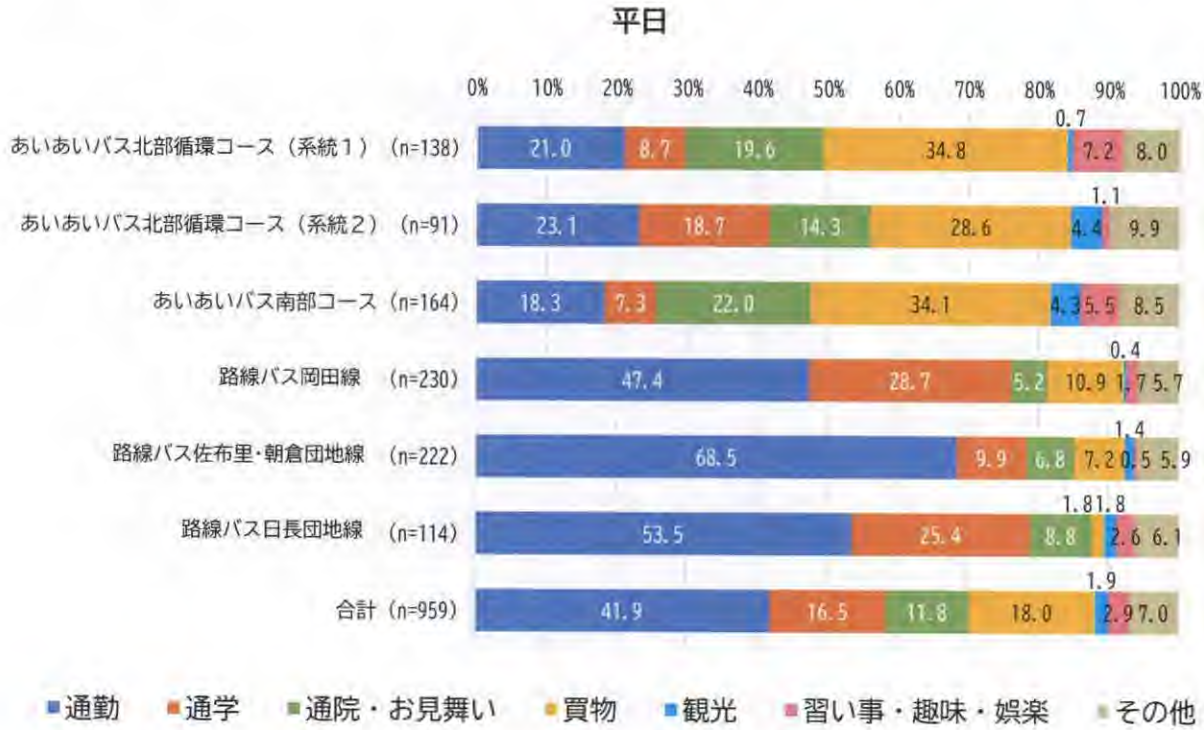
ビンゴカード式用紙により調査

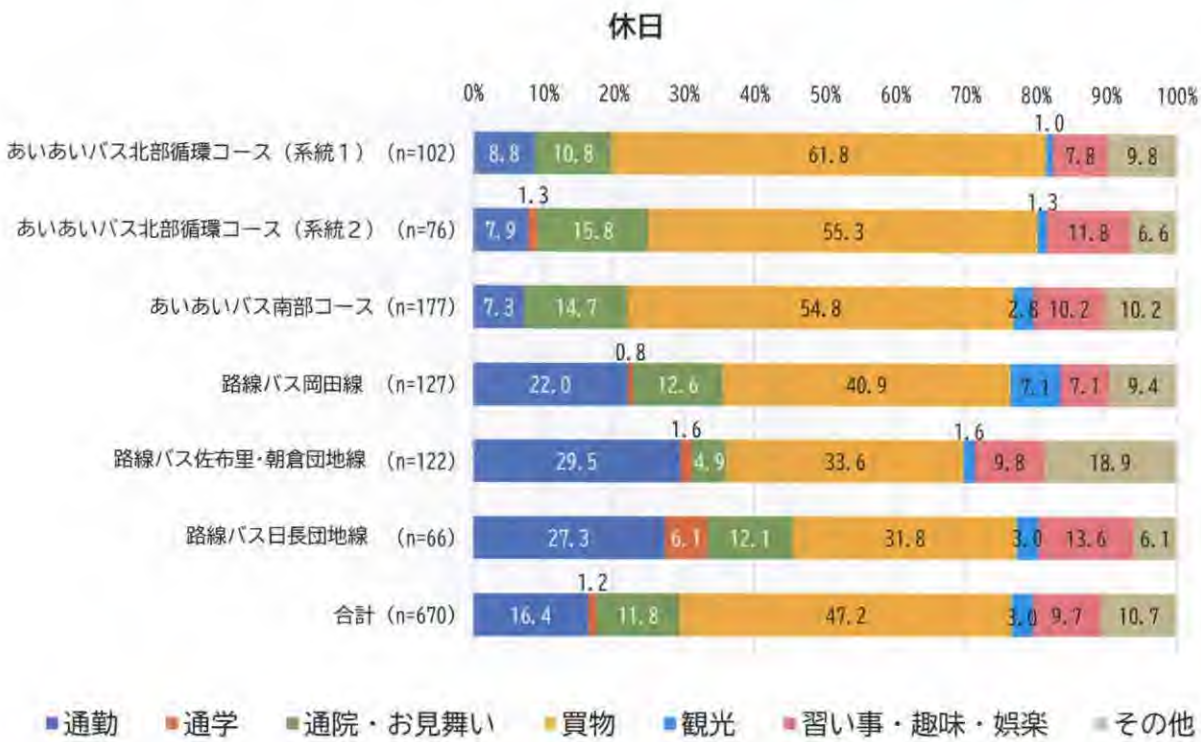
②調査結果の概要（抜粋）

【問④】利用目的

バス乗降調査全体版 5ページ

■平日は、あいあいバスは「買物」、路線バスは「通勤」の割合が最も高くなっている。
■休日は、あいあいバスは「買物」が増加し、路線バスも「買物」が最も高くなっている。

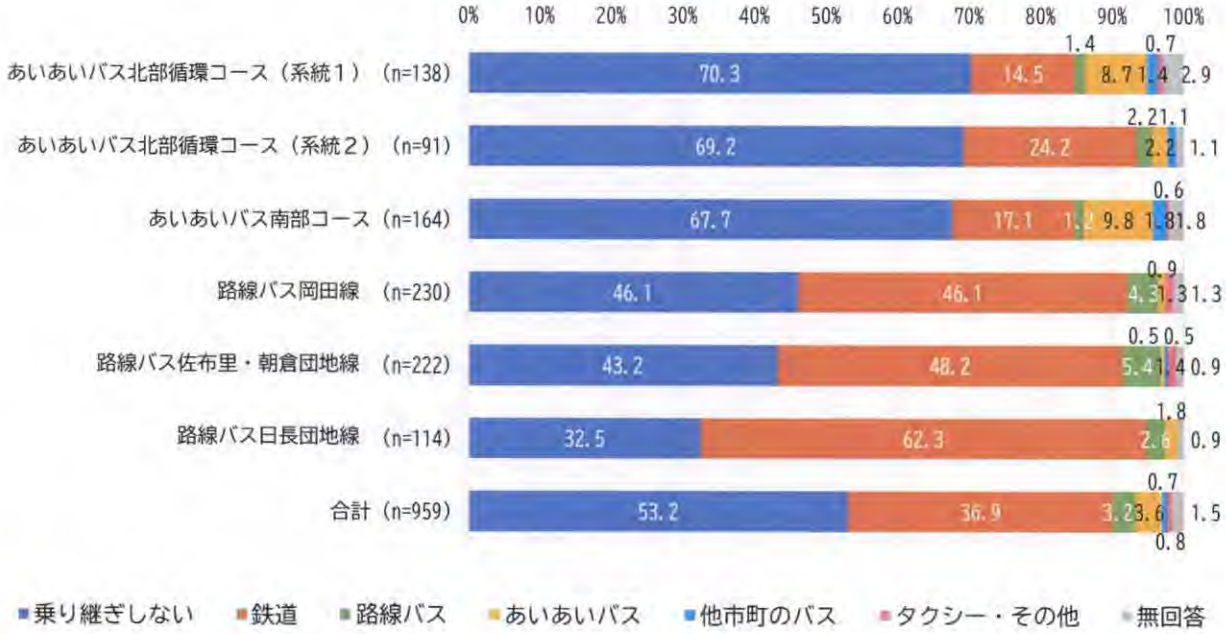




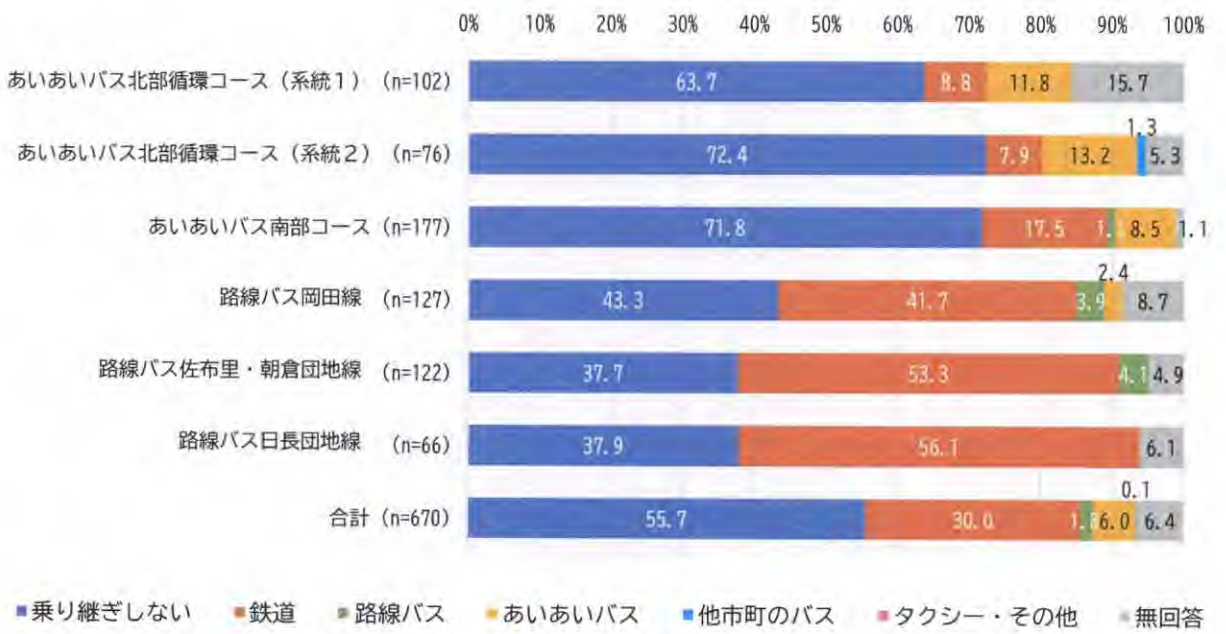
【問⑨】乗り継ぎ

■あいあいバスは「乗り継ぎしない」、路線バスは「鉄道」の割合が最も高くなっている。
■平日と休日で同様の傾向となっている。

平日



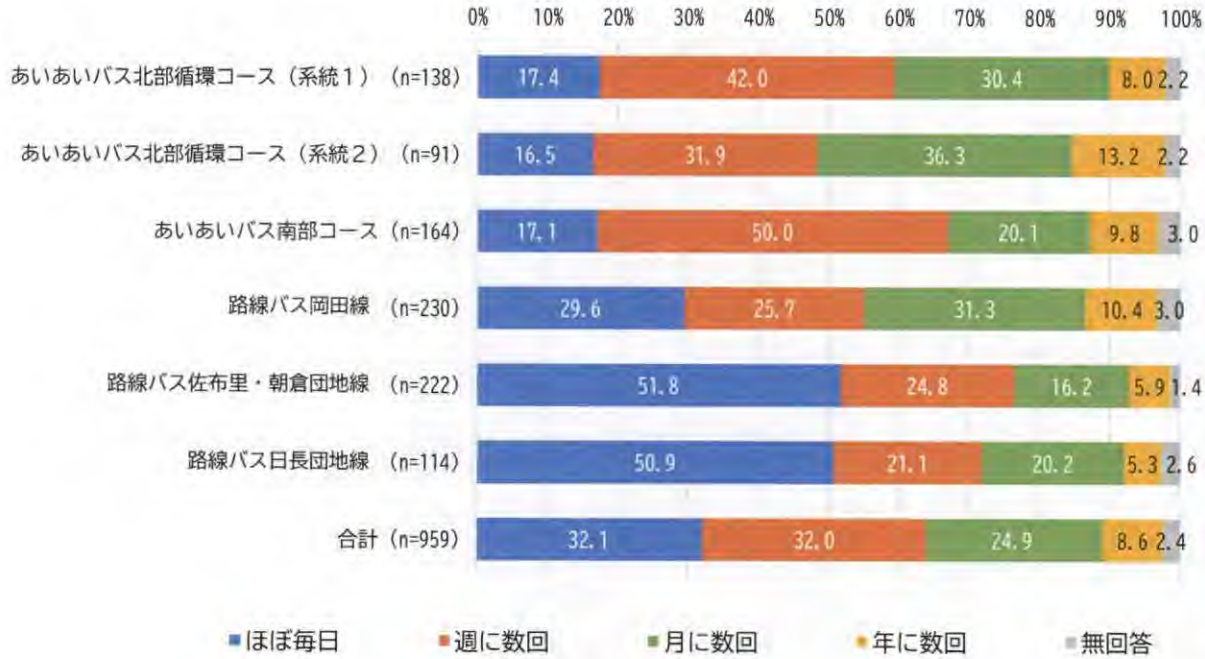
休日



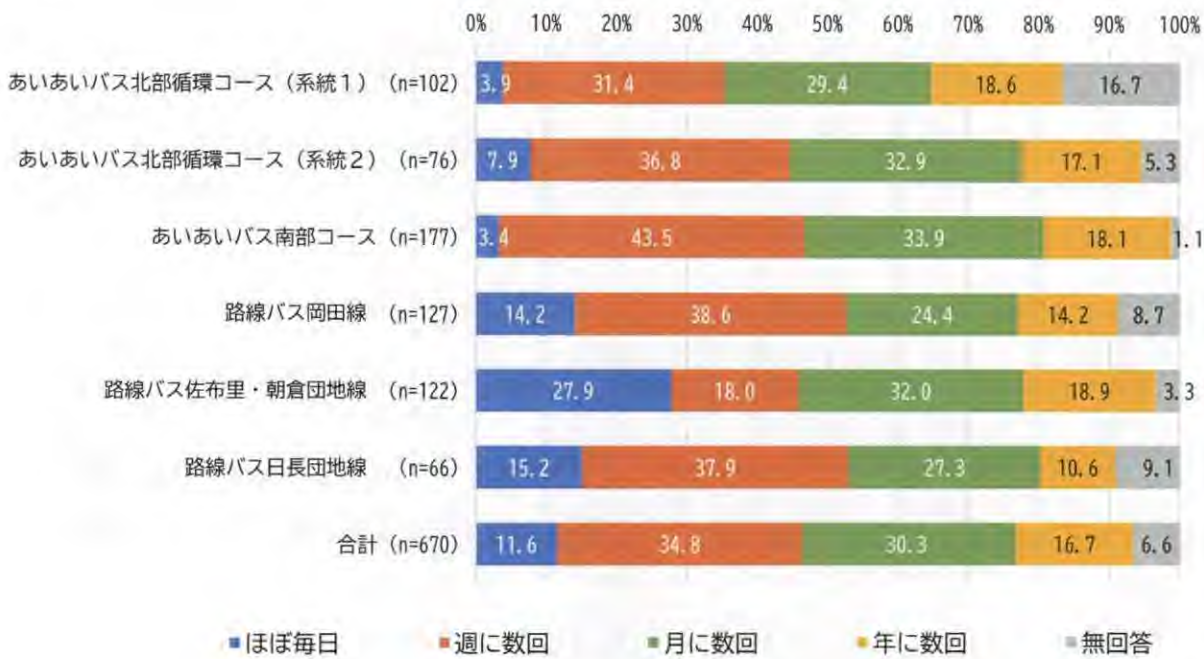
【問⑩】利用頻度

■平日は、あいあいバスは「週に数回」、路線バスは「ほぼ毎日」の割合が高くなっている。
■休日は、どちらの路線も「ほぼ毎日」の割合が平日より低くなっている。

平日



休日



2　バス利用者アンケート

①調査概要

(1) 調査の目的

あいあいバス及び市内を運行する路線バスの利用者に対して、アンケート当日の行動、バスの満足度、及び公共交通の利便性の向上に資するアイデア等を把握することを目的として、本アンケート調査を実施しました。

(2) 調査対象及び調査方法

ア　対象

あいあいバス（３コース）・路線バス（４路線）の平日・休日各１日の全便全利用者

イ　方法

調査票を乗車時に配布し、調査票（郵便による提出）又はＷＥＢで回答

(3) 配布数及び回収結果

実施時期	路線		回収数
2024/6/15(土)・6/20(木)	あいあいバス	北部循環コース（系統１）	87
2024/6/15(土)・6/18(火)		北部循環コース（系統２）	31
2024/6/17(月)・6/22(土)		南部コース	82
2024/6/28(金)・6/29(土)	路線バス	岡田線	60
2024/6/25(火)・6/29(土)		佐布里線・朝倉団地線	100
2024/6/22(土)・6/24(月)		日長団地線	33
		路線不明（回答時未選択）	30
	合　計		**423 通**

※路線別の利用者数に分けて集計した場合、回答者数が少ない路線においては、本集計の結果が路線別の傾向とは必ずしも合致しない場合があります。

乗降調査時に、ビンゴカードと合わせてアンケート用紙を配布。

回収率は 約 37.4%（参考）

※配布数 約 1,130 枚

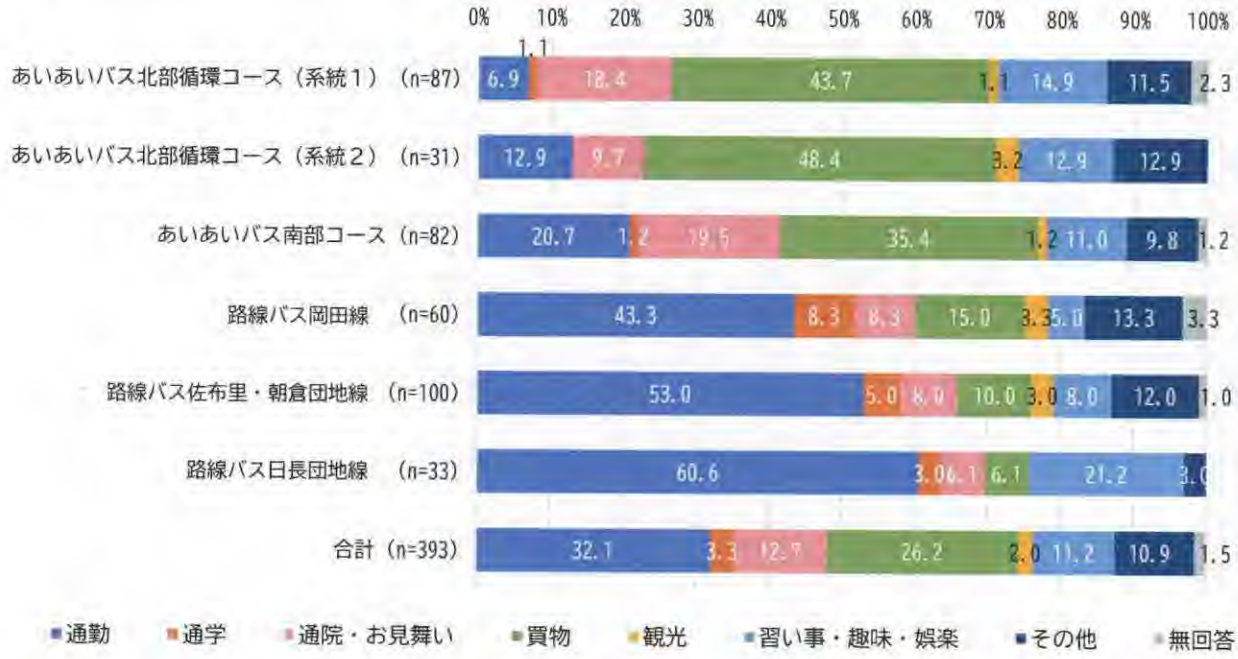
往復利用の方で最初の１部のみ受け取るケースあり

②調査結果の概要（抜粋）

【問２④】利用目的

利用者アンケート全体版 8 ページ

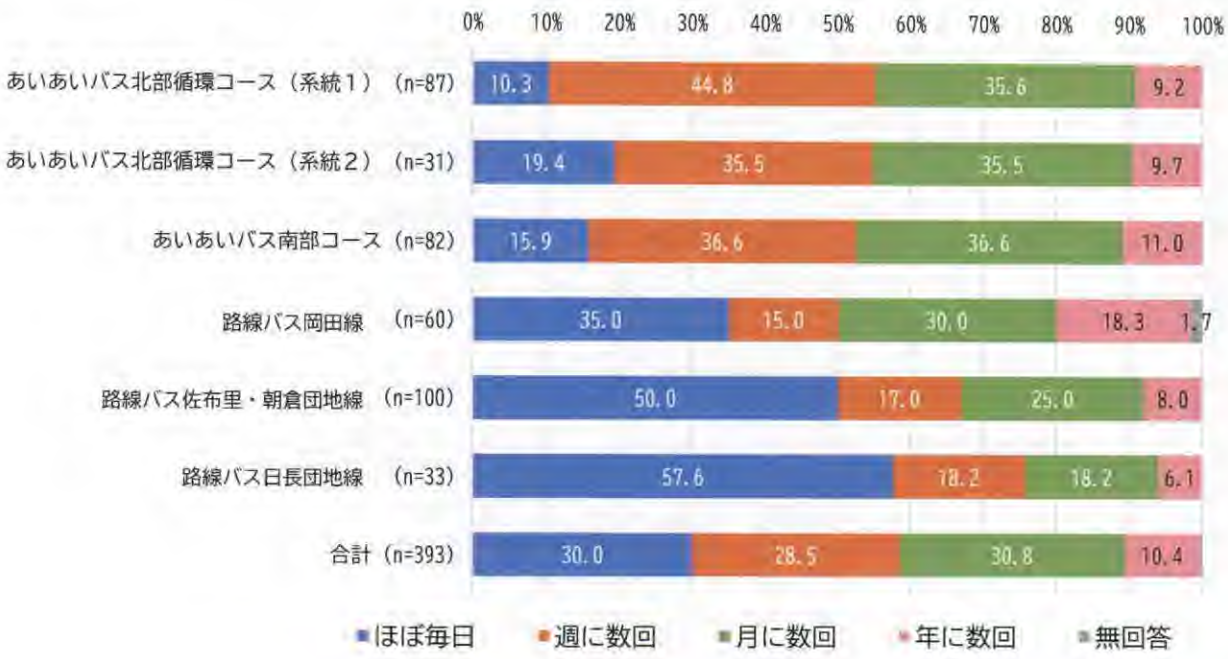
■バス利用者合計では、「通勤」が最も高く約 32%、次いで「買物」が約 26%となっている。
■あいあいバスは「買物」、路線バスは「通勤」の割合が最も高くなっている。



【問２⑦】利用頻度

利用者アンケート全体版 10 ページ

■バス利用者合計では、「月に数回」が約 31%、「ほぼ毎日」が 30%と同程度となっている
■あいあいバスと比較して路線バスは「ほぼ毎日」の割合が高くなっている。

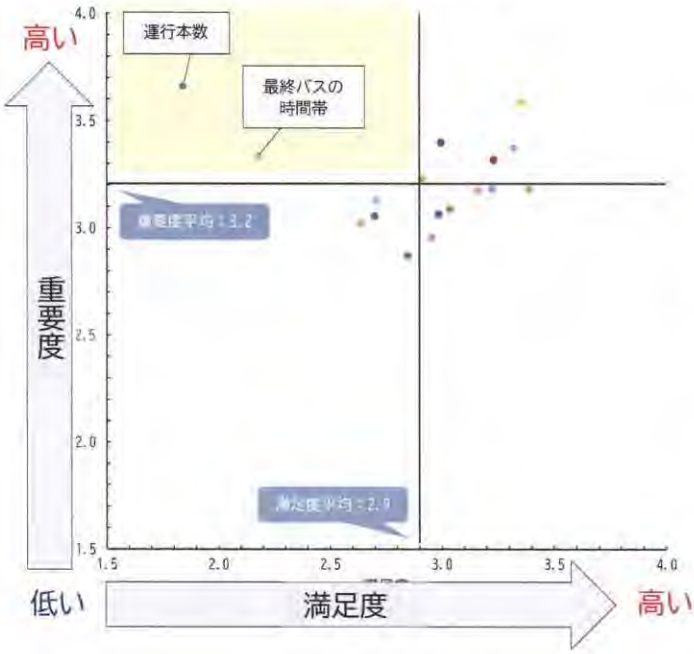


【問３】利用したバスの満足度×重要度

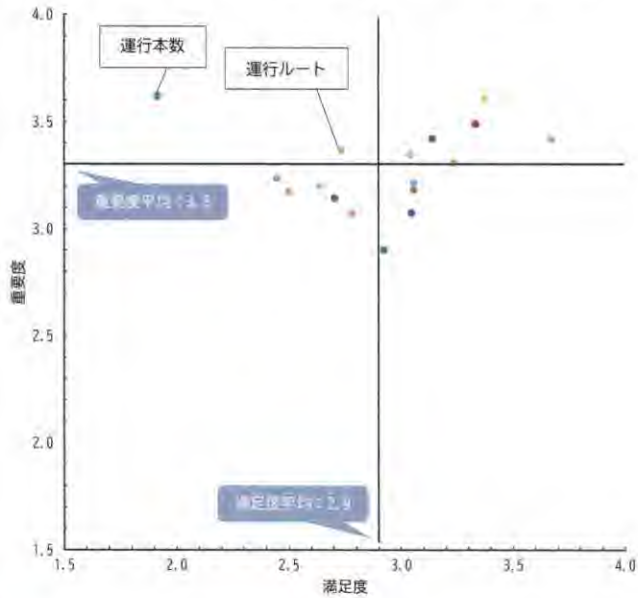
■満足度が低く重要度が高い、重視すべき項目には、路線バス佐布里線・朝倉団地線以外の全ての路線で「運行本数」が入っている。

※満足度は、満足…4 点、ほぼ満足…3 点、やや不満…2 点、不満…1 点、重要度は、重要…4 点、やや重要…3 点、あまり重要でない…2 点、重要でない…1 点として集計し、平均値を表示

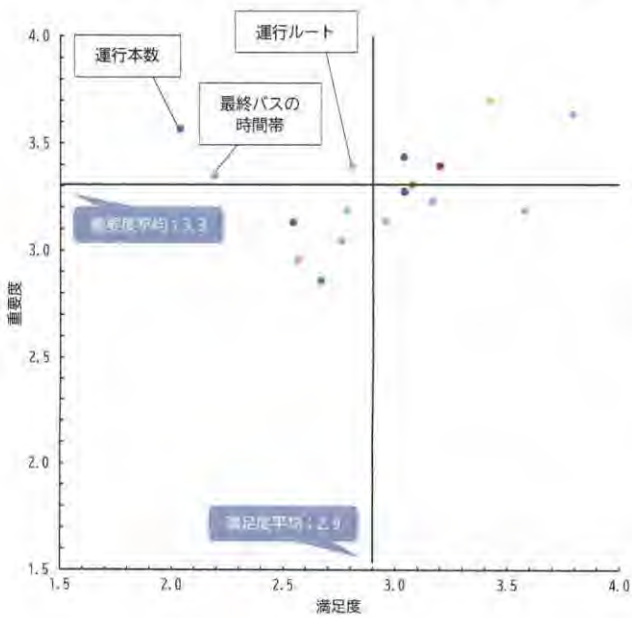
バス利用者合計



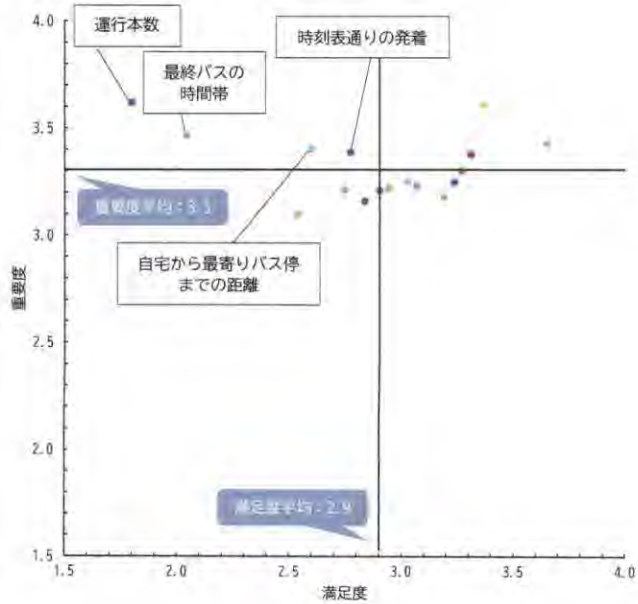
あいあいバス北部循環コース（系統１）



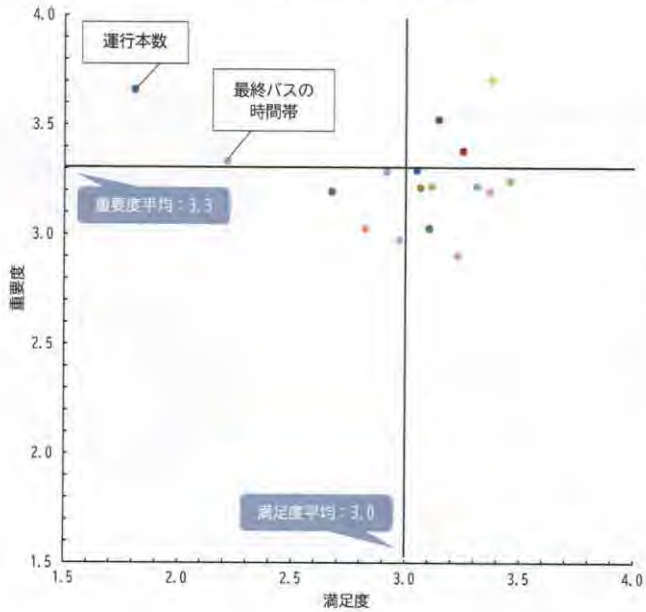
あいあいバス北部循環コース（系統２）



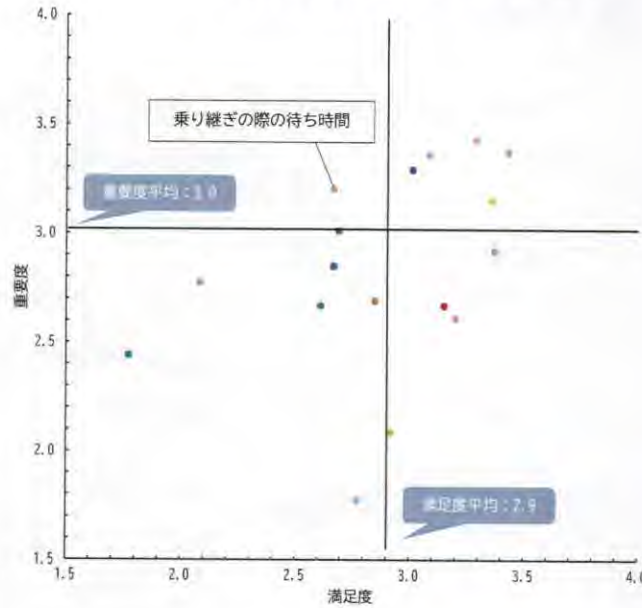
あいあいバス南部コース



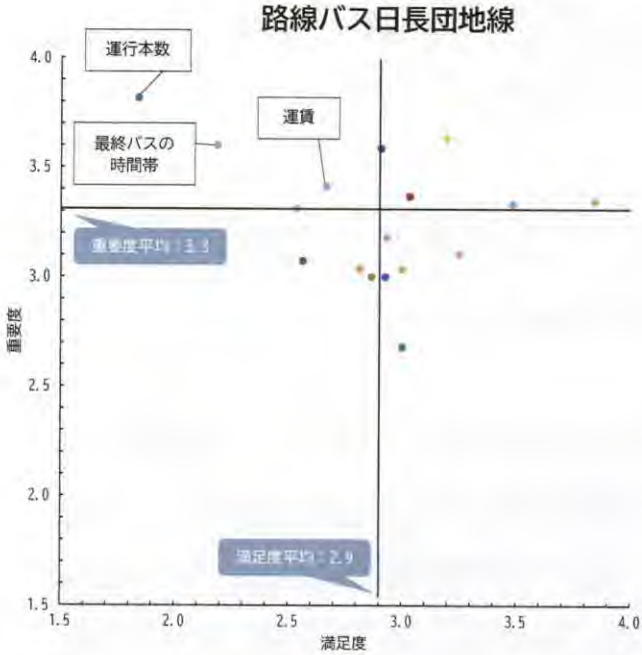
路線バス岡田線



路線バス佐布里線・朝倉団地線



路線バス日長団地線



- ②運行本数
- ③始発バスの時間帯
- ④最終バスの時間帯
- ⑤運行ルート
- ⑥自宅から最寄りのバス停までの距離
- ⑦降りたバス停から目的地までの距離
- ⑧目的地までの所要時間（乗車時間）
- ⑨時刻表通りの発着
- ⑩バス停の待合環境
- ⑪バス停に掲示された案内のわかりやすさ
- ⑫手持用の路線図・時刻表のわかりやすさ
- ⑬バスロケーションシステムの利便性
- ⑭車内の混雑状況
- ⑮乗り継ぎの際の待ち時間
- ⑯運転手の対応
- ⑰運転の安全性
- ⑱運賃

3　市民アンケート調査

①調査概要

（1）調査目的

市民の日常的な移動実態や公共交通の満足度等を把握することを目的として、本アンケート調査を実施しました。

郵便での回答のイメージ

（2）調査対象者及び調査方法

ア　対象：１５歳以上の知多市民２，０００人

イ　方法：郵送で配布し、調査票（郵便による提出）又はＷＥＢで回答

ウ　時期：令和６年８月２９日（木）～９月１７日（火）

WEB 回答のイメージ

（3）配布数及び回収結果

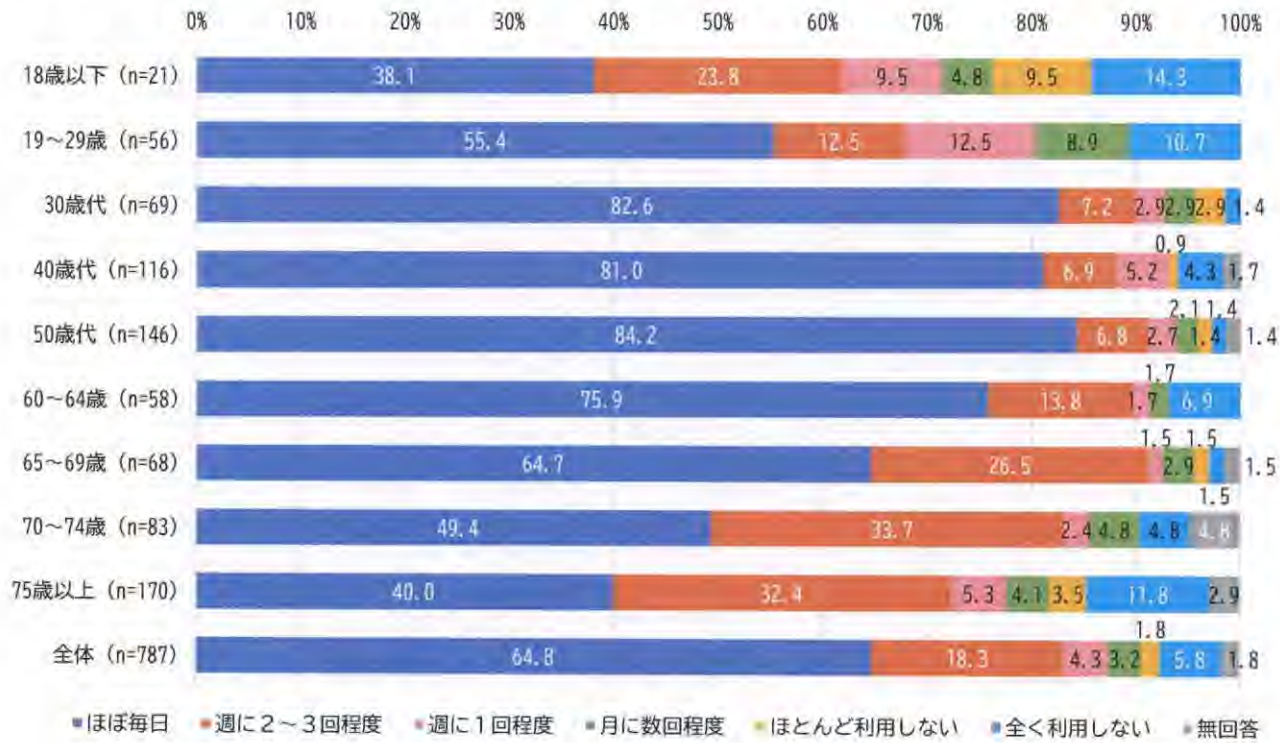
配布数	回収数	回収率
2,000 通	788 通（紙 587 通、WEB 201 通）	**39.4%**

※地域別、年代別に分けて集計した場合、回答者数が少ない地域、年代においては、本集計の結果が地域別、年代別の傾向とは必ずしも合致しない場合があります。

②調査結果(抜粋)

【問１⑤】自家用車の利用頻度　（※家族等の送迎含む）　　市民アンケート全体版 5 ページ

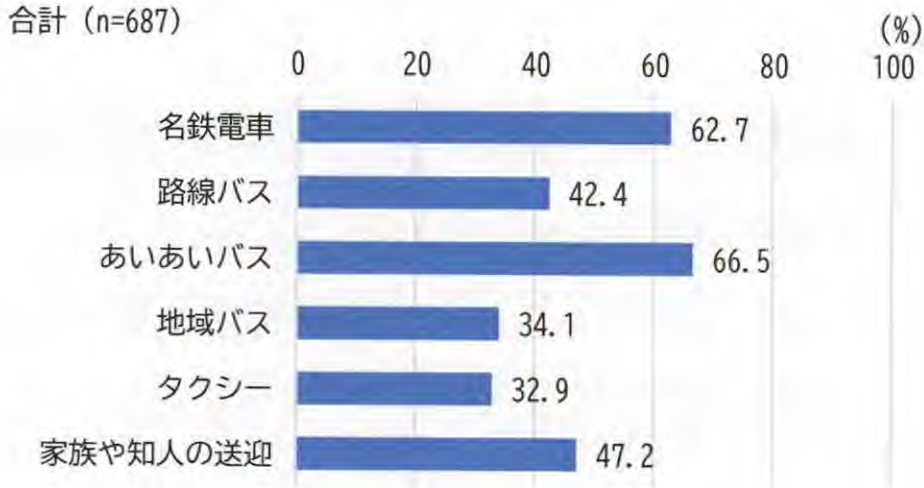
■「ほぼ毎日」が最も高く、30 歳代～64 歳の割合は特に高くなっている。



【問１⑧】運転免許返納後の移動手段 （※複数回答可）

市民アンケート全体版 8 ページ

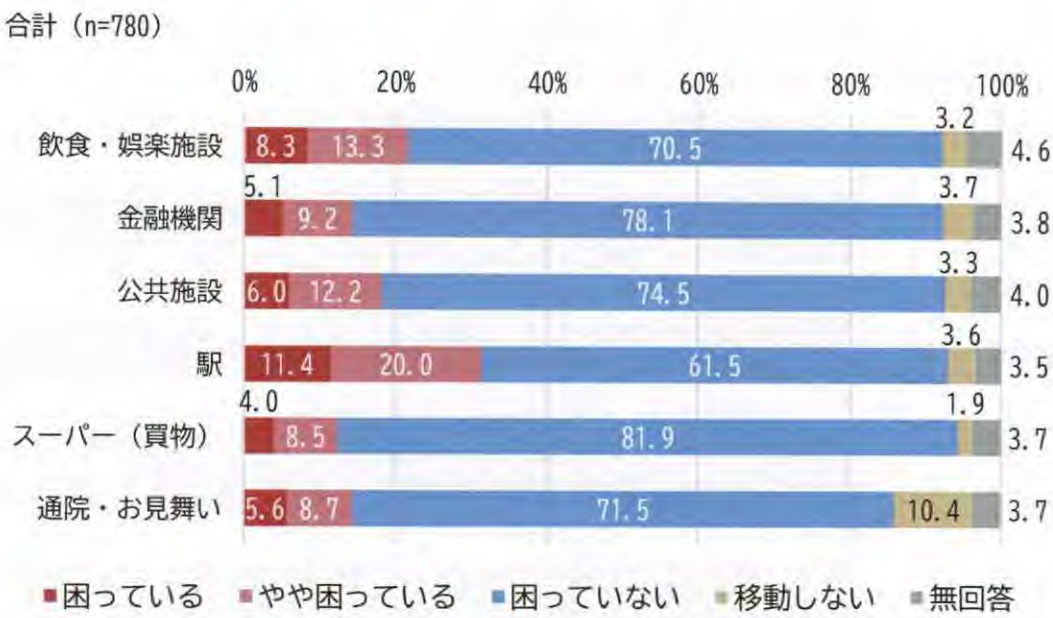
■運転免許証を返納した後に利用したい移動手段として「あいあいバス」が約 67%と最も高く、次いで「名鉄電車」が約 63%となっている。



【問３】普段の外出で困っている程度 （※移動目的ごとに 4 段階で回答）

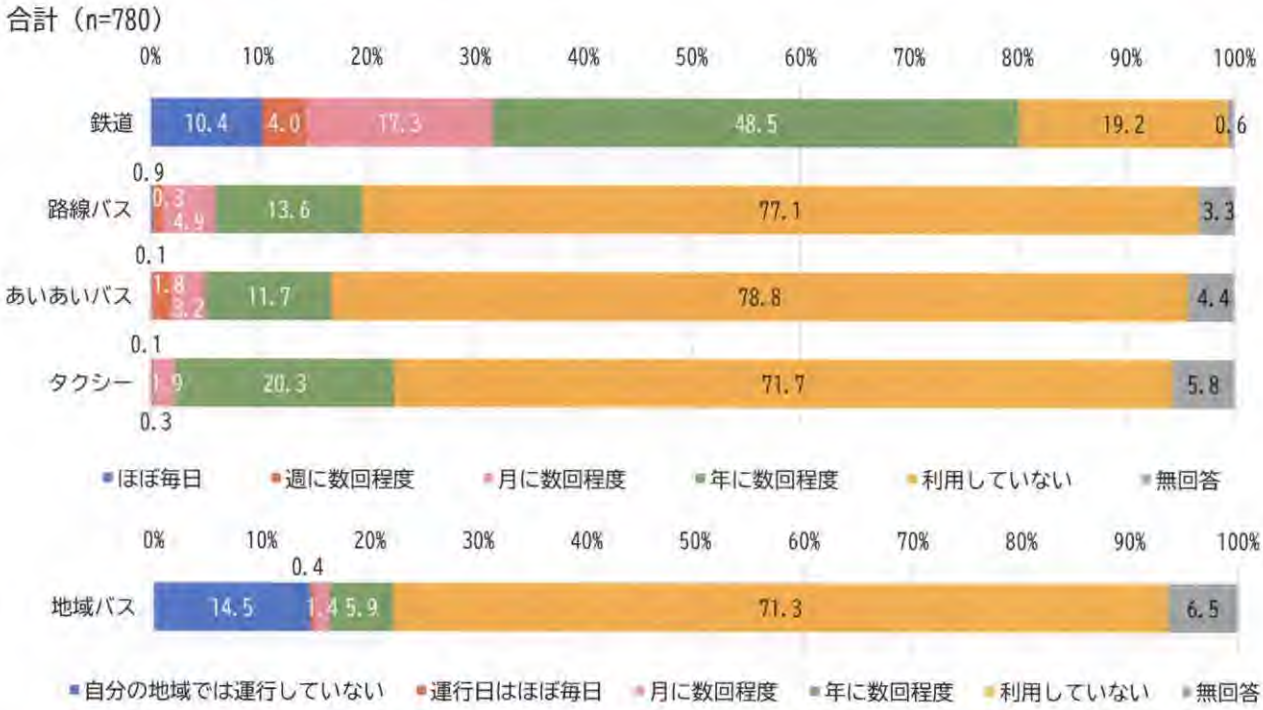
市民アンケート全体版 20 ページ

■移動の目的すべてで「困っていない」が最も高くなっているが、駅への移動は「困っている」「やや困っている」が合わせて約 31.4%と他の目的と比べて高くなっている。



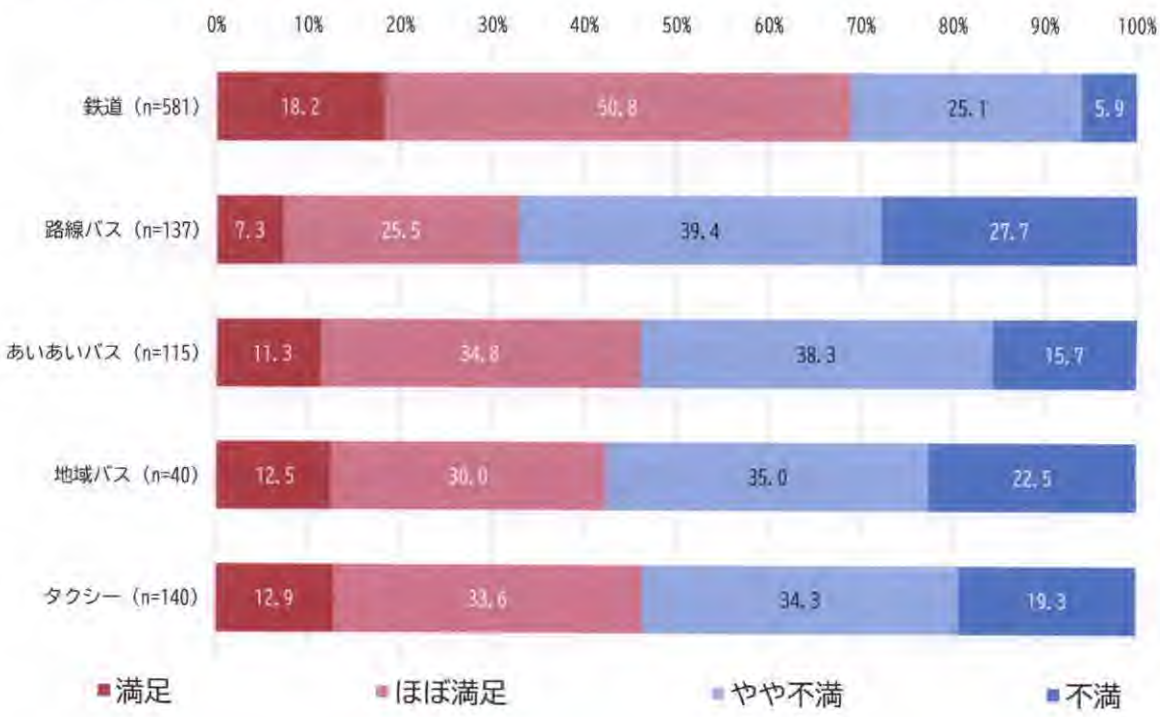
【問６①】公共交通の利用頻度　（※移動手段ごとに５段階で回答）　市民アンケート全体版 32 ページ

■鉄道の利用頻度は「年に数回程度」が 48.5%。「月に数回」が 17.3%。その他の交通機関は「利用していない」が 70%以上であったが、路線バスの沿線地区については「月に数回」以上の利用頻度の方が約 35～45%を占めている（全体版より）。



【問６②】公共交通の満足度　（※問６①で公共交通を利用している方を対象）　市民アンケート全体版 37 ページ

■鉄道は 69%の方が「満足」「ほぼ満足」と回答した。その他の交通機関は「不満」「やや不満」と回答した方が 50%を上回っている。



【問６③】公共交通を利用したいと思える内容・不満が解消する内容

市民アンケート全体版 38 ページ

（※問６①で「利用していない」と回答、問６②で「やや不満」「不満」と回答した方を対象）

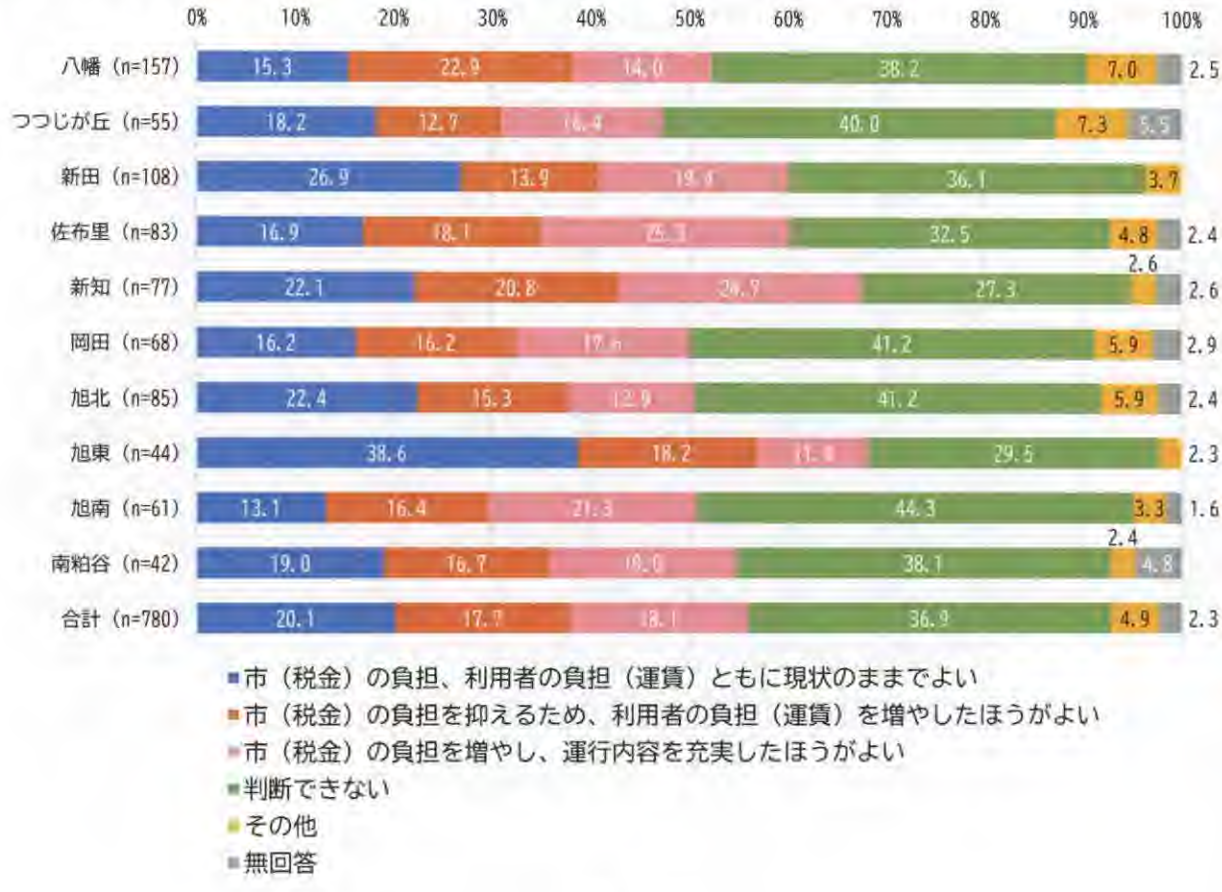
■鉄道は、「運賃がもっと安ければよい」が最も高く、その他の交通機関は「自動車が運転できなくなれば利用する」が最も高くなっている。

	1位	2位	3位
鉄道	運賃がもっと安ければよい	自動車が運転できなくなれば利用する	自宅等から乗降駅が近ければよい
路線バス	自動車が運転できなくなれば利用する	運行本数が多ければよい	自宅等からバス停が近ければよい
あいあいバス	自動車が運転できなくなれば利用する	運行本数が多ければよい	自宅等からバス停が近ければよい
地域バス	自動車が運転できなくなれば利用する	運行本数が多ければよい	自宅等からバス停が近ければよい
タクシー	自動車が運転できなくなれば利用する	利用したい時につかまればよい	運賃が安ければよい

【問７】市と利用者の負担のあり方に対する考え

市民アンケート全体版 66 ページ

■合計では約 37%の方が「判断できない」と回答した。



4　65歳以上市民アンケート調査

①調査概要

(1) 調査目的

６５歳以上の高齢者の日常的な移動実態や公共交通の満足度等を把握することを目的として、本アンケート調査を実施しました。

郵便での回答のイメージ

(2) 調査対象者及び調査方法

ア　対象：６５歳以上の知多市民１，０００人

イ　方法：郵送で配布し、調査票（郵便による提出）又はＷＥＢで回答

ウ　時期：令和６年８月２９日（木）～９月１７日（火）

WEB 回答のイメージ

(3) 配布数及び回収結果

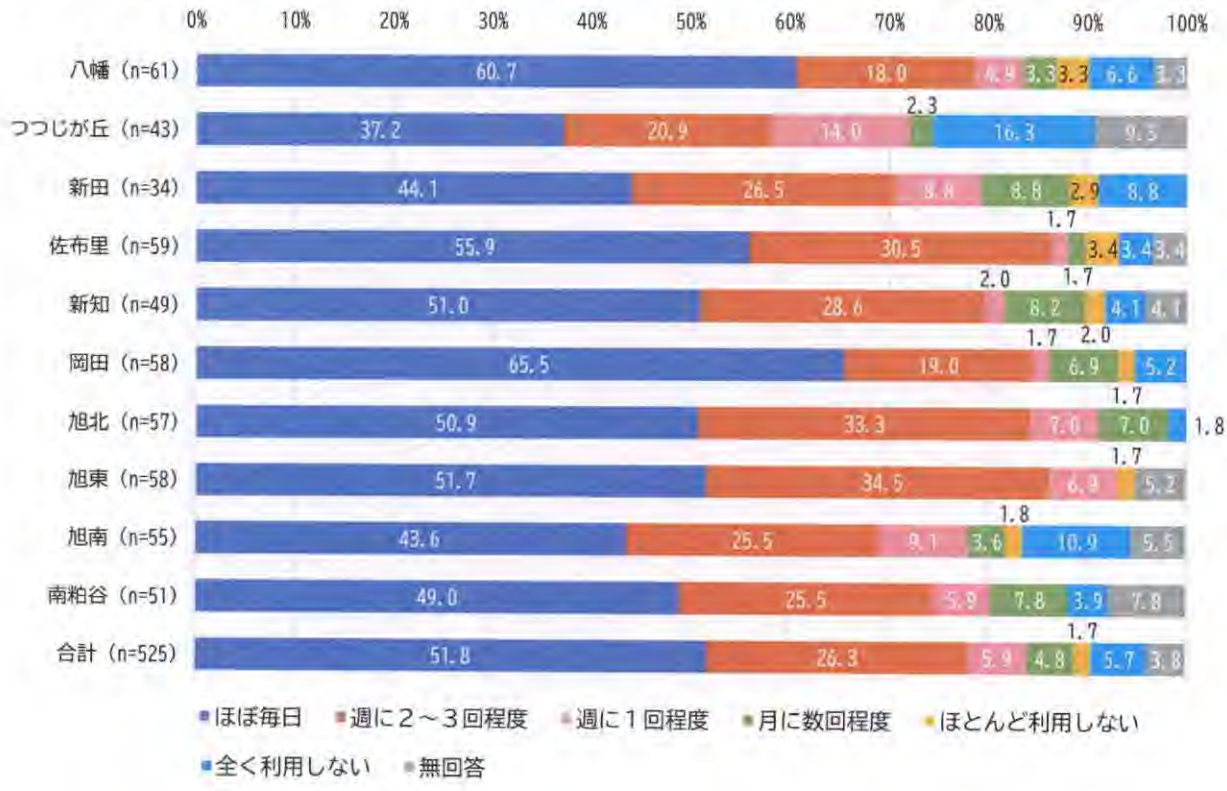
配布数	回収数	回収率
1,000 通	530 通（紙 502 通、WEB 28 通）	**53.0%**

※地域別、年代別に分けて集計した場合、回答者数が少ない地域、年代においては、本集計の結果が地域別、年代別の傾向とは必ずしも合致しない場合があります。

②調査結果（抜粋）

【問１⑤】自家用車の利用頻度（家族等の送迎含む）　　65 歳以上全体版 5 ページ

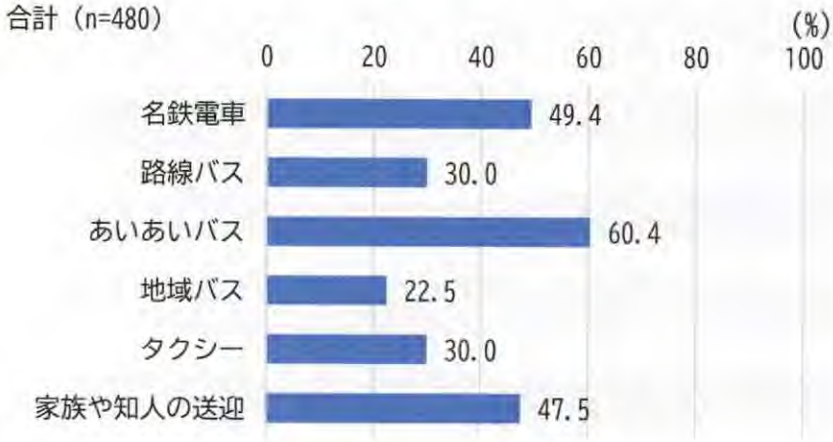
■合計では「ほぼ毎日」が 51.8%で、「週に 2～3 回程度」が 26.3%であった。



【問１⑧】運転免許返納後の移動手段（※複数回答可）

65 歳以上全体版 8 ページ

■運転免許証を返納した後に利用したい移動手段として「あいあいバス」が約 60%と最も高く、次いで「名鉄電車」が約 49%、「家族や知人の送迎」が約 48%となっている。

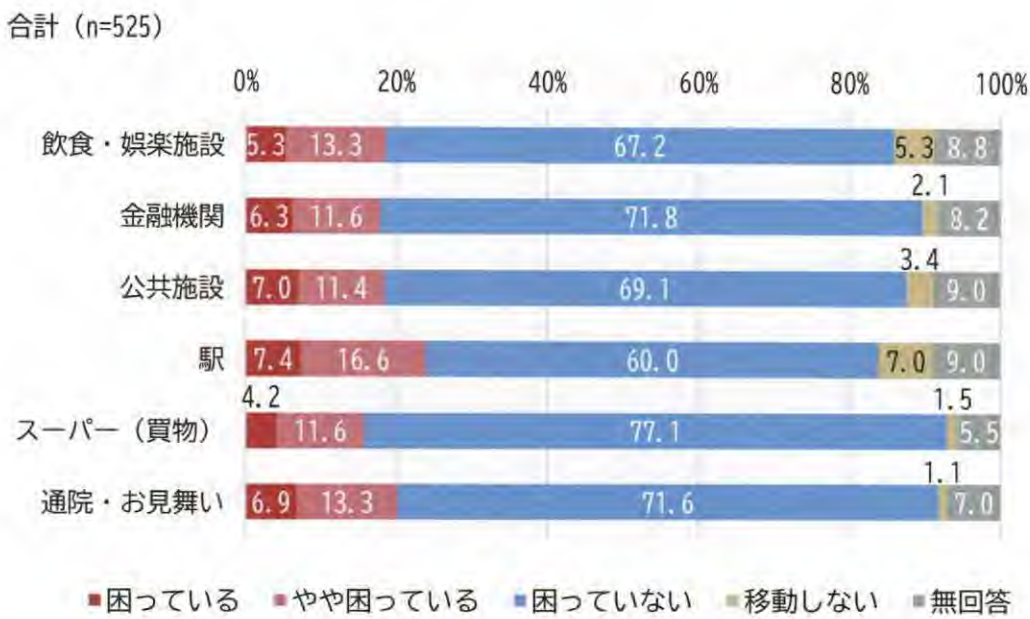


市民アンケートの結果（参考）	
名鉄電車	62.7%
路線バス	42.4%
あいあいバス	66.5%
地域バス	34.1%
タクシー	32.9%
家族や知人の送迎	47.2%

【問３】普段の外出で困っている程度（※移動目的ごとに 4 段階で回答）

65 歳以上全体版 20 ページ

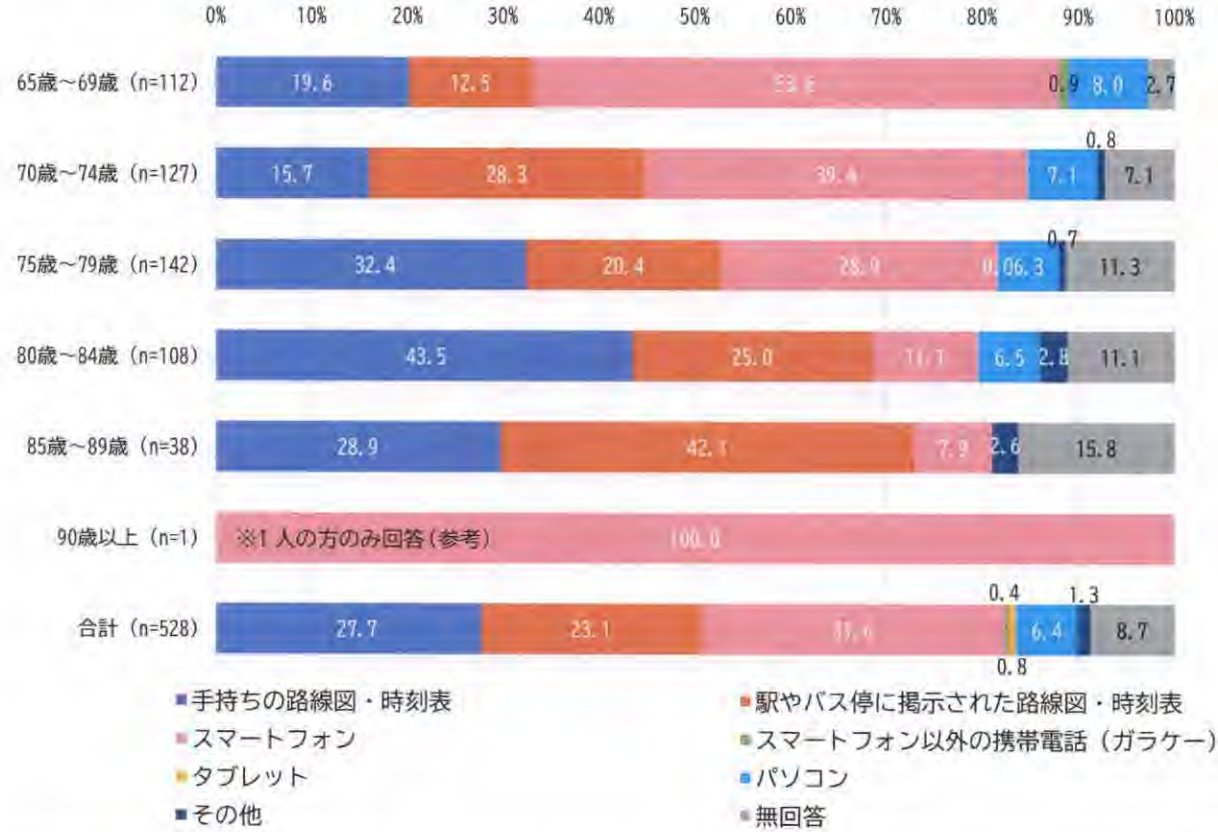
■移動目的すべてで「困っていない」が最も高くなっている。



【問５】経路、ダイヤ、乗り場などを調べる手段（※項目から１つ選択）

65 歳以上全体版 26 ページ

■合計では約 32%が「スマートフォン」と回答した。年代別で見ると、若い人ほどスマートフォンの割合が高く、65 歳～69 歳は約 54%。85 歳～89 歳は約 8%。



【問６・１０】バスの利用頻度（※移動手段ごとに５段階で回答）

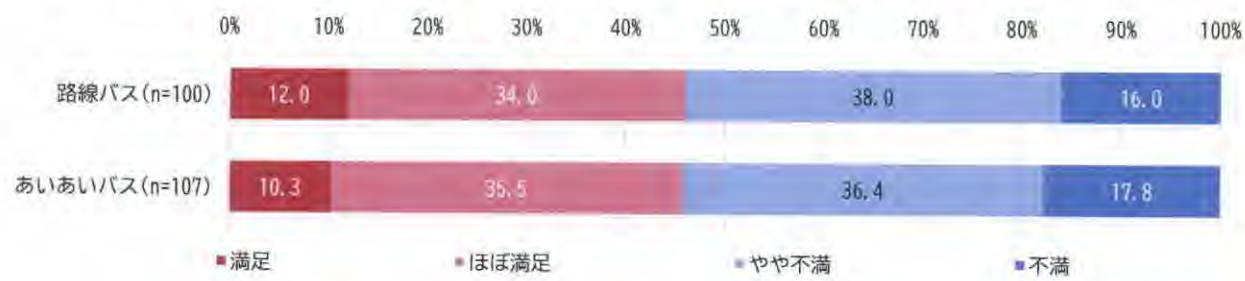
65 歳以上全体版 28 ・ 37 ページ

■路線バス、あいあいバスともに「利用していない」が最も高くなっている。

【問７・１１】バスの満足度（（※問６でバスを利用している方を対象）

65 歳以上全体版 29 ・ 38 ページ

■路線バス、あいあいバスともに「やや不満」＋「不満」が約 54%を占める。



【問８・１２】バスを利用したいと思える内容・不満が解消する内容

（※問６で「利用していない」、又は問７で「やや不満」「不満」と回答した方を対象）65 歳以上全体版 30 ・ 39 ページ

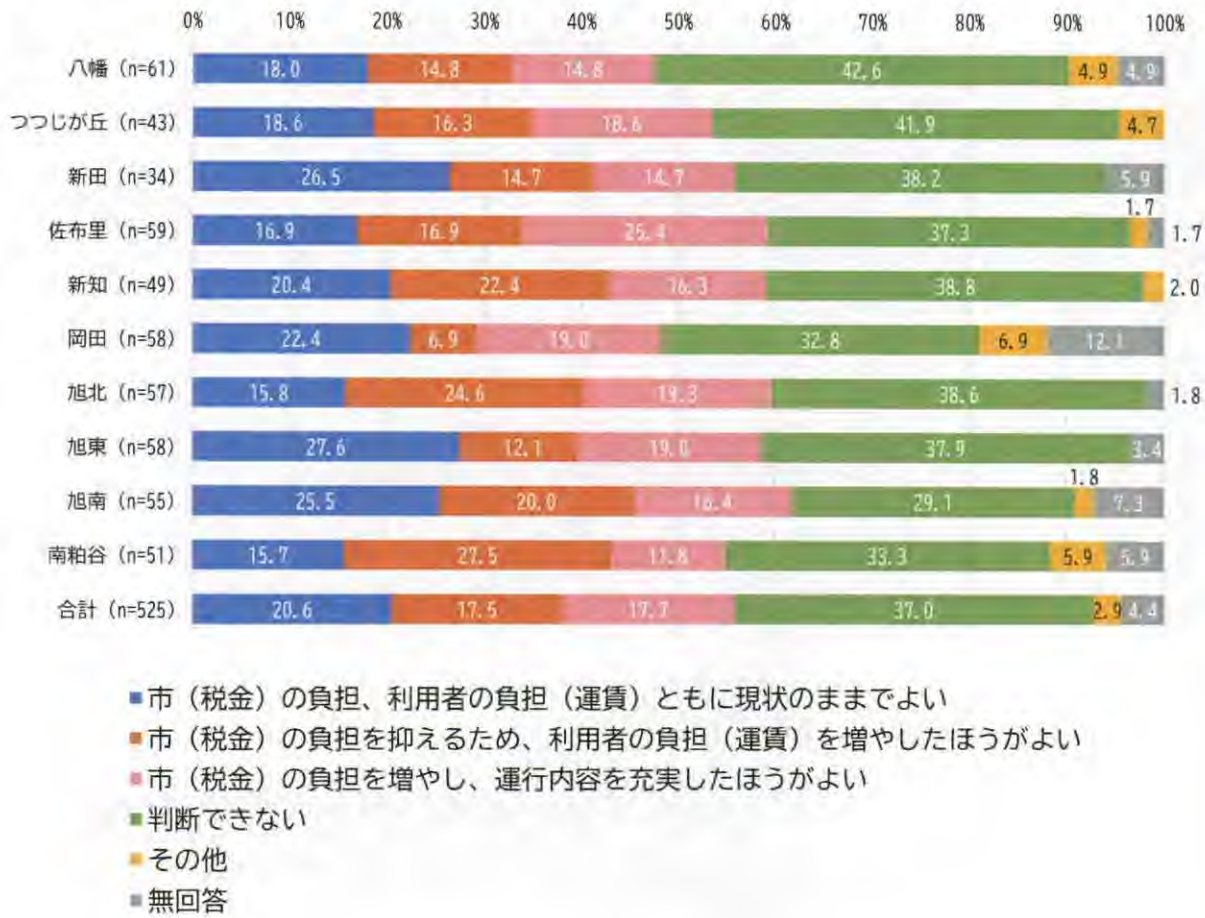
■路線バス、あいあいバスともに「自家用車が運転できなくなれば利用する」「運行本数が多ければよい」「自宅等からバス停が近ければよい」の順に高くなっている。

	１位	２位	３位
路線バス	自動車が運転できなくなれば利用する	運行本数が多ければよい	自宅等からバス停が近ければよい
あいあいバス	自動車が運転できなくなれば利用する	運行本数が多ければよい	自宅等からバス停が近ければよい

【問１４】市と利用者の負担のあり方に対する考え

65 歳以上全体版 46 ページ

■合計では約 37%の方が「判断できない」と回答した。



5　中高生アンケート調査

①調査概要

（1）調査目的

市内の中学校、高校に通う学生の通学実態、移動環境における課題、知多市に住み続けるために必要な公共交通を把握することを目的として、本アンケートを実施しました。

（2）調査対象者及び調査方法

ア　対象：市内の中学校（５校）の３年生と、高校（１校）の全学年

イ　方法：ＷＥＢで回答

ウ　時期：令和６年９月２６日（木）～１０月３１日（木）

回答のイメージ

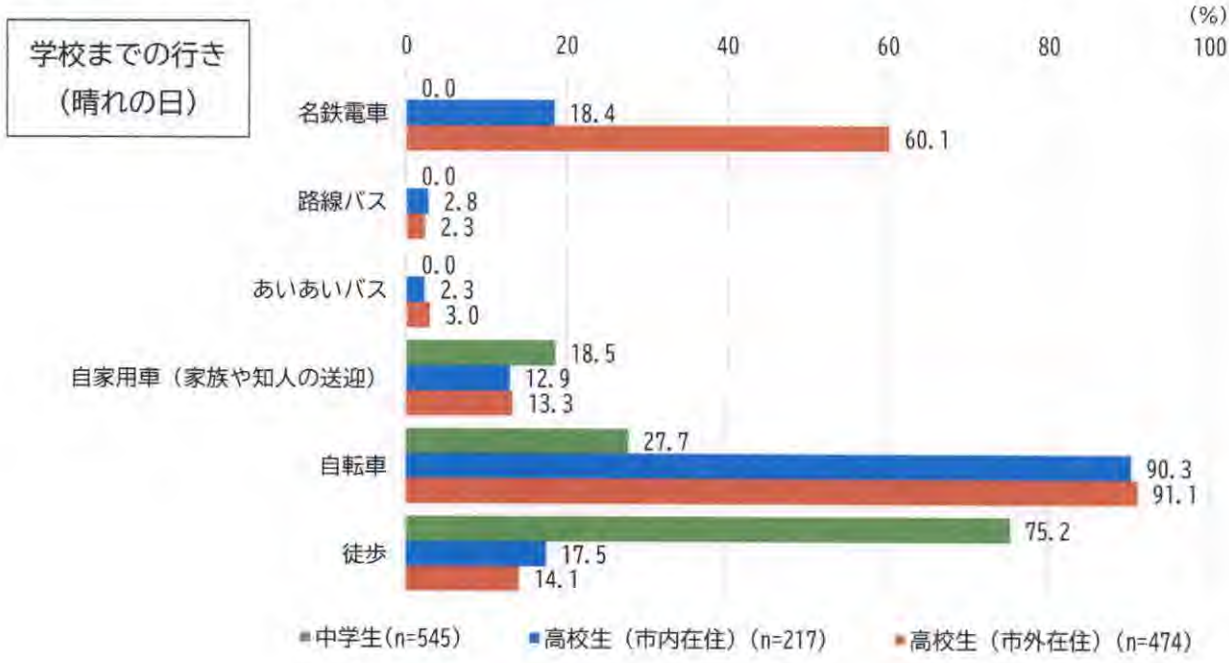
（3）配布数及び回収結果

配布数	生徒数	回収数		回収率
中学３年生	約 705 名	545 通		77.3%
高校１年～３年生	約 830 名	691 通		83.3%
			高校生(市内在住) 217 通	
			高校生(市外在住) 474 通	

②調査結果概要(抜粋)

【問３①】晴れた日の通学の移動手段（※複数回答可）　　中高生全体版 6 ページ

■市内在住の高校生、市外在住の高校生ともに「自転車」が 90%以上。市外在住の高校生は「名鉄電車」の割合も高くなっている。

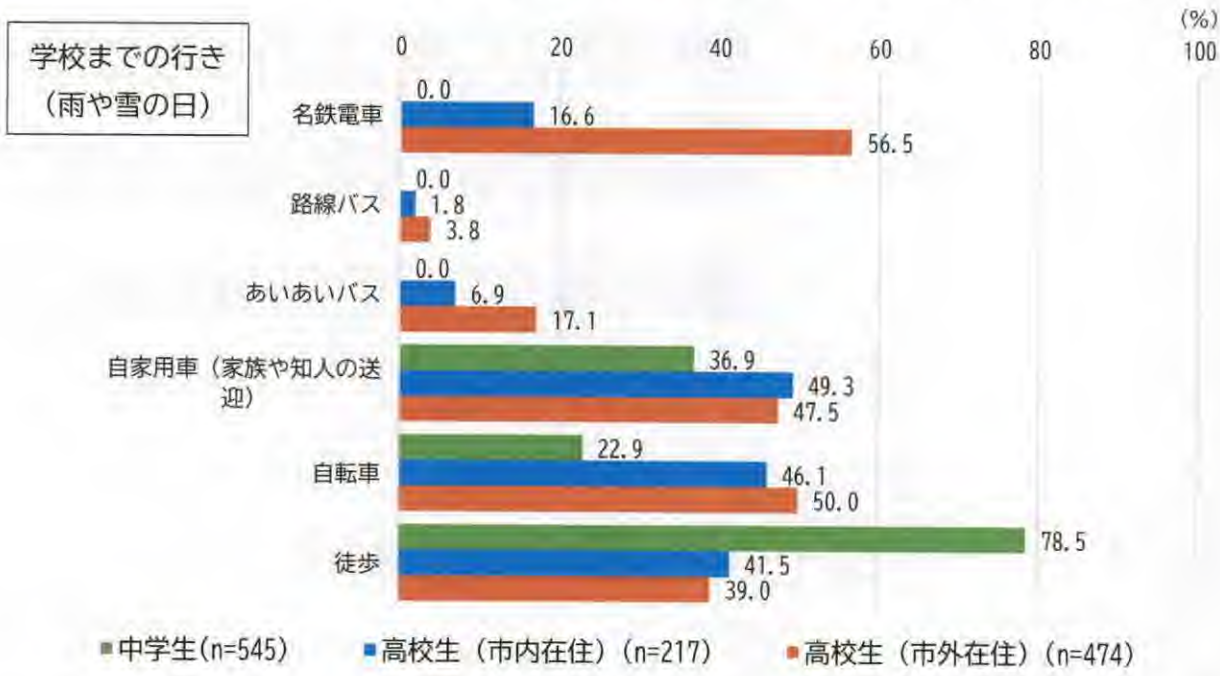


【問３②】雨や雪の通学の移動手段（※複数回答可）

中高生全体版 7 ページ

■市内在住の高校生、市外在住の高校生ともに「自転車」が 50%以下となり、「徒歩」や「家族や知人の送迎」の割合が増える。市外在住の高校生は「あいあいバス」が約 17%となっている。

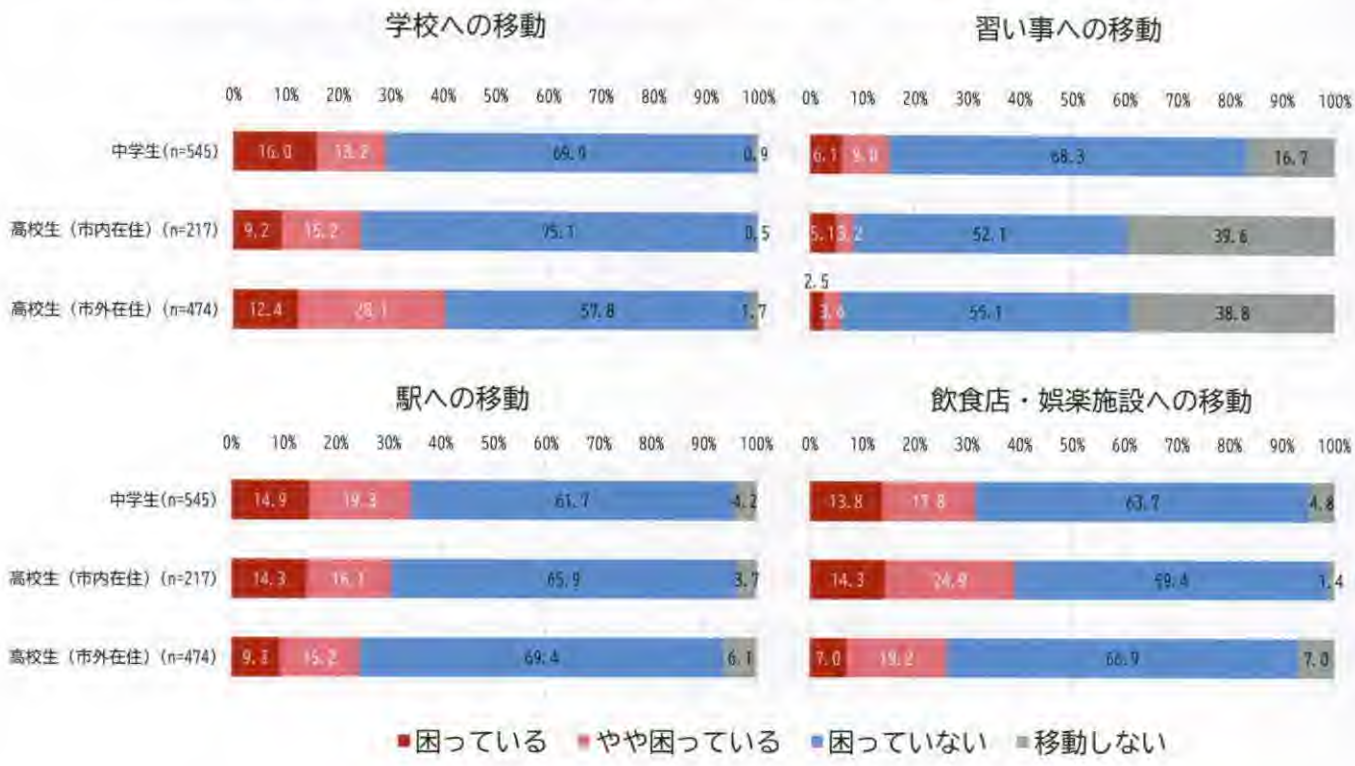
■中学生は基本的に「徒歩」「自転車」であるが、雨等の日は「家族や知人の送迎」が約 37%。



【問９】普段の外出で困っている程度（※移動目的ごとに 4 段階で回答）

中高生全体版 17 ページ

■「困っている」「やや困っている」の割合が比較的高い移動目的は、中学生が駅への移動。市内在住の高校生が飲食店・娯楽施設への移動。市外在住の高校生が学校への移動であった。

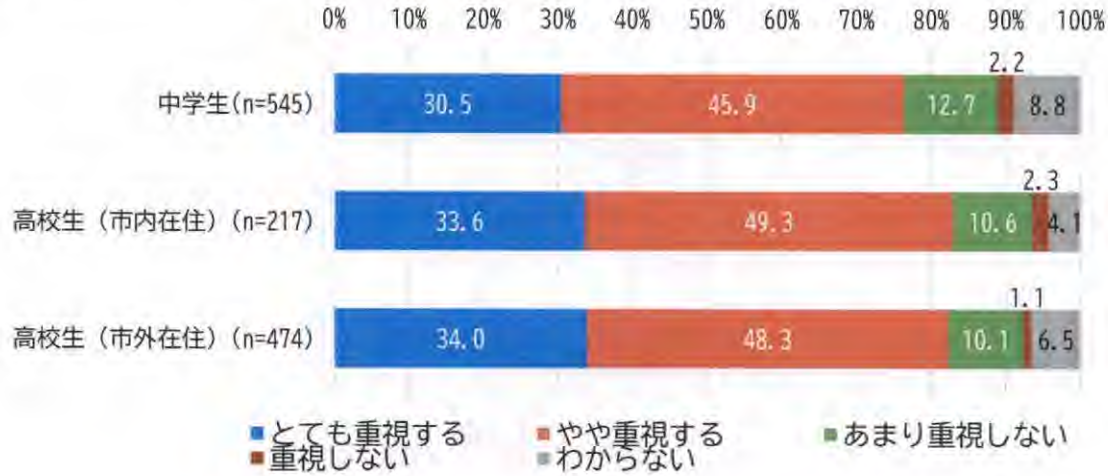


【問１２】進路を考える際、学校や就職先まで公共交通でアクセスできるかどうかを重視するか

（※5 段階で回答）

中高生全体版 19 ページ

■中学生、高校生ともに「とても重視する」「やや重視する」が８割程度を占めている。

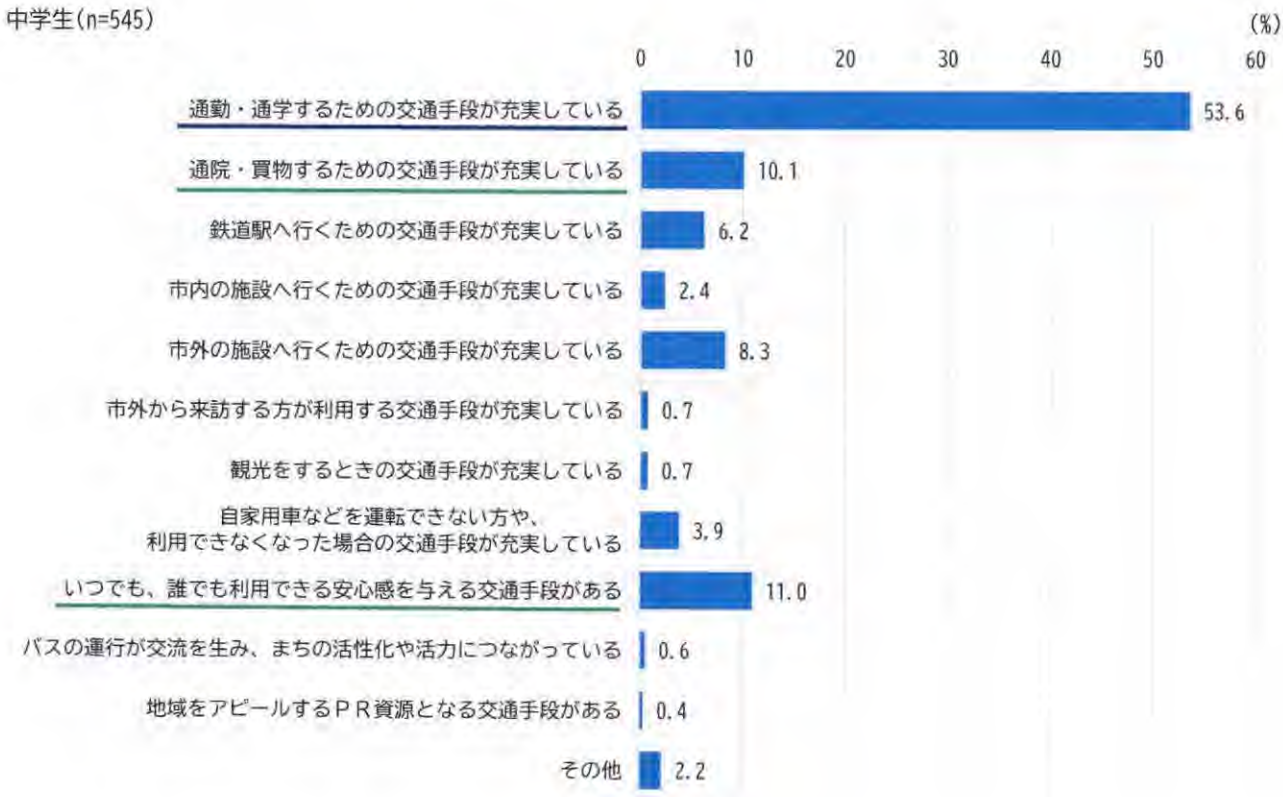


【問１３】どのような公共交通だったら、地域に住み続けたいと思うか

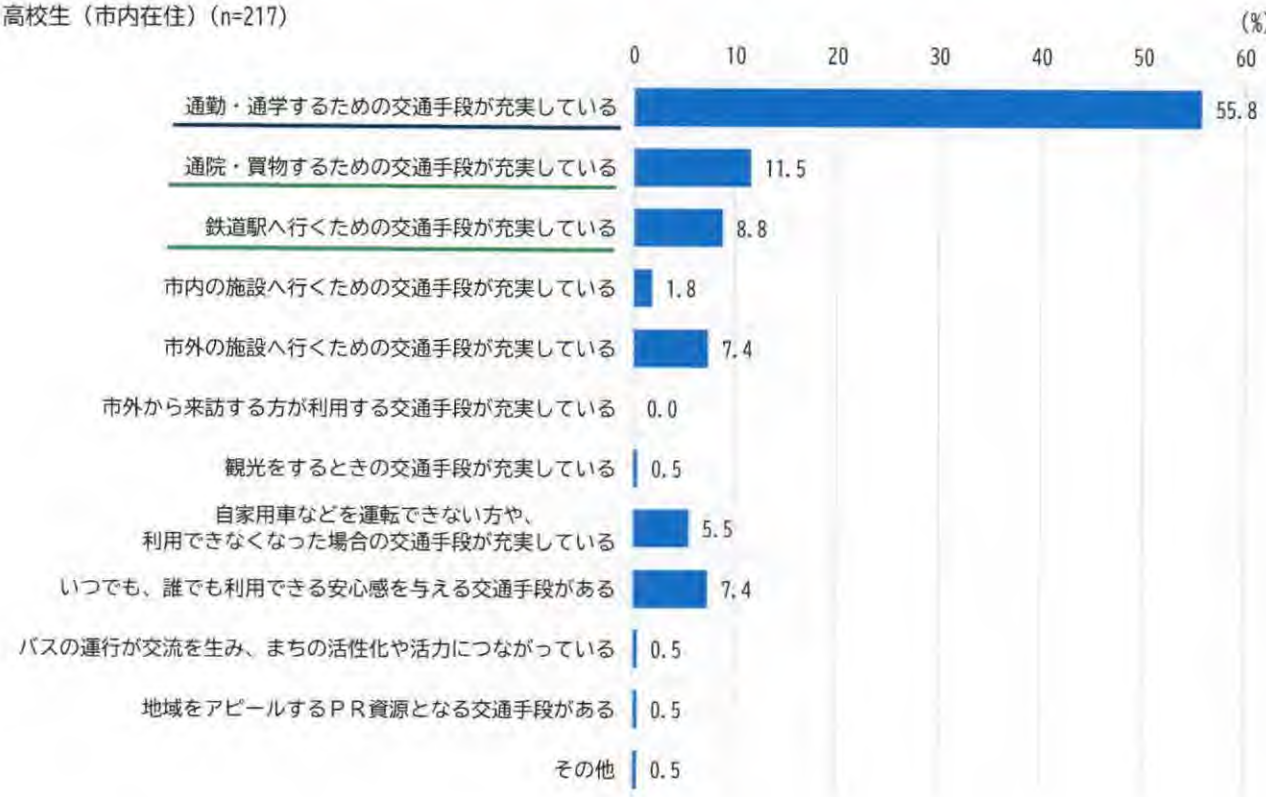
（※項目から１つ選択）

中高生全体版 20 ページ

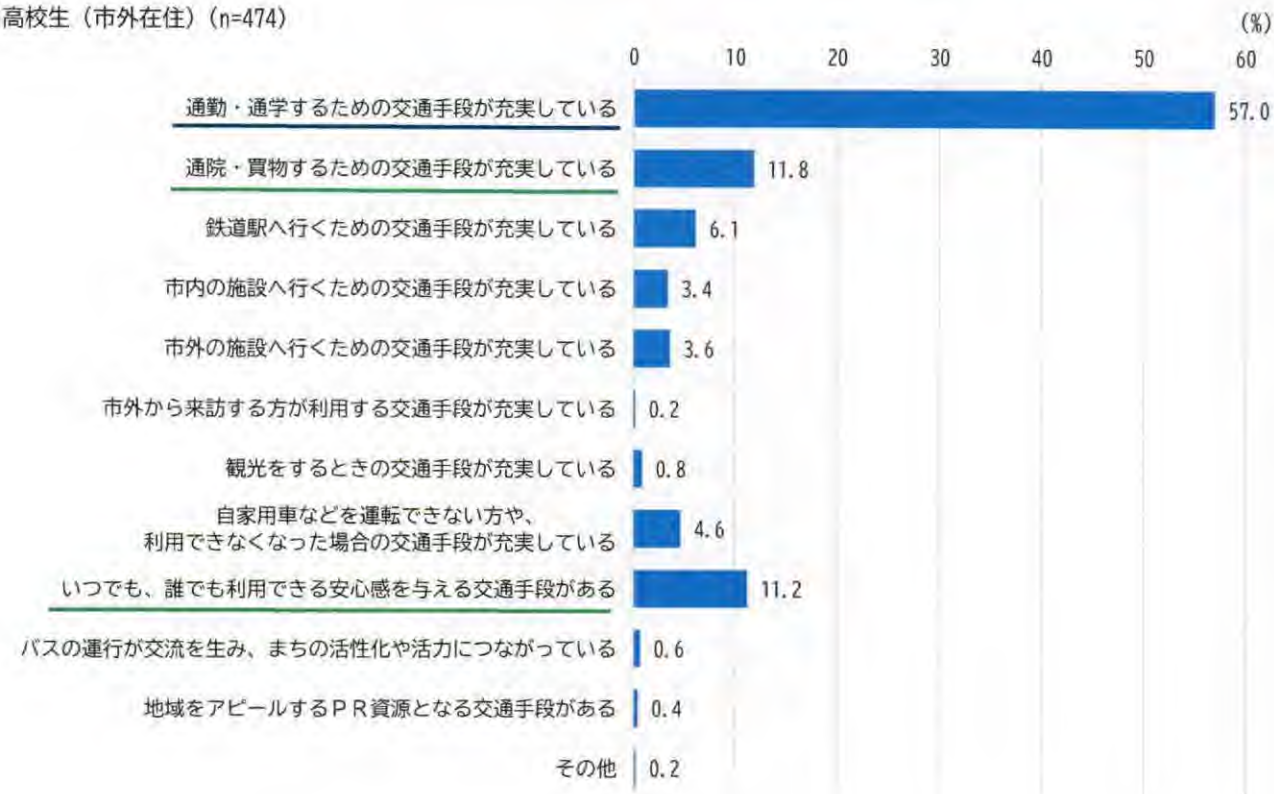
■中学生、高校生ともに「通勤・通学するための交通手段が充実している」が群を抜いて高くなっている。



高校生（市内在住）（n=217）



高校生（市外在住）（n=474）



資料1-3

知多市の地域公共交通の現状整理（案）

1．知多市の地域概況 ····· 1

2．上位・関連計画 ····· 16

3．新たな技術を活用した取組事例 ····· 26

1．知多市の現状

1）知多市の概況

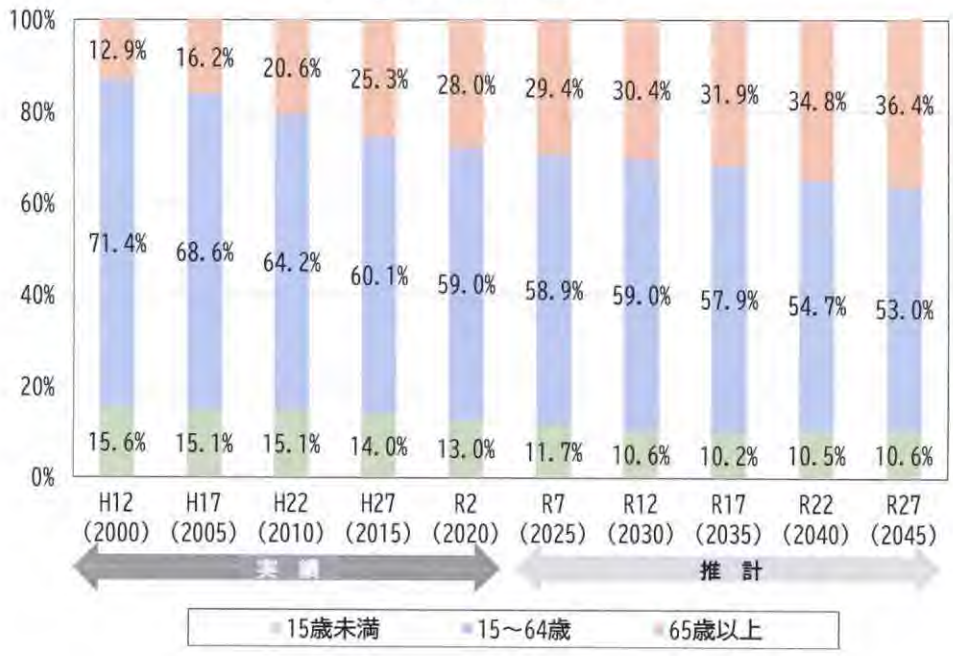
①人口推移

知多市の人口は平成 22（2010）年をピークに減少へ転じており、今後も減少していく見込みとなっています。また、65 歳以上の高齢者の割合は増加しており、高齢化が進行しています。

図　人口の推移

（資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）

図　年齢３区分別人口の推移

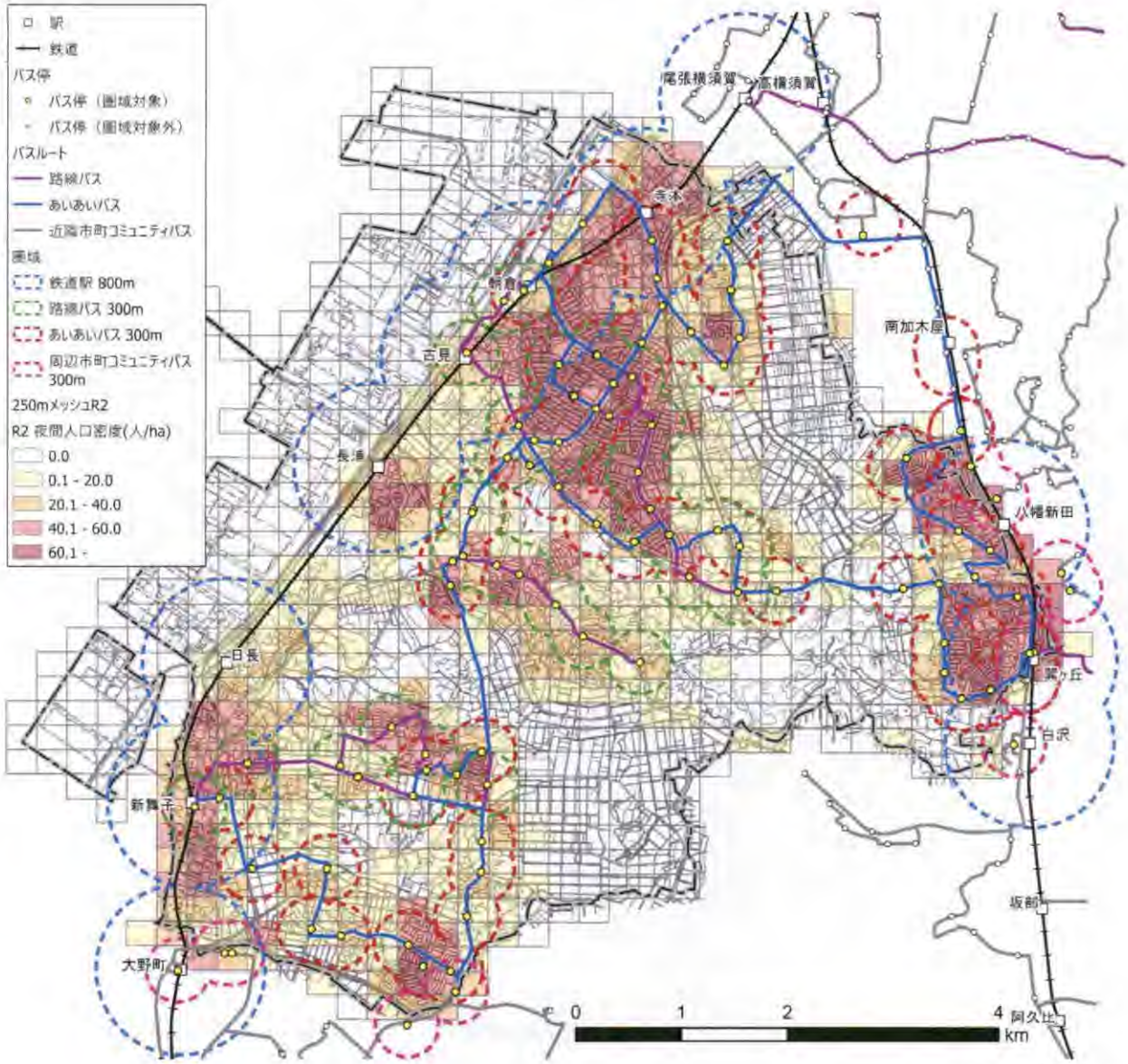


（資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）

②人口密度と公共交通網

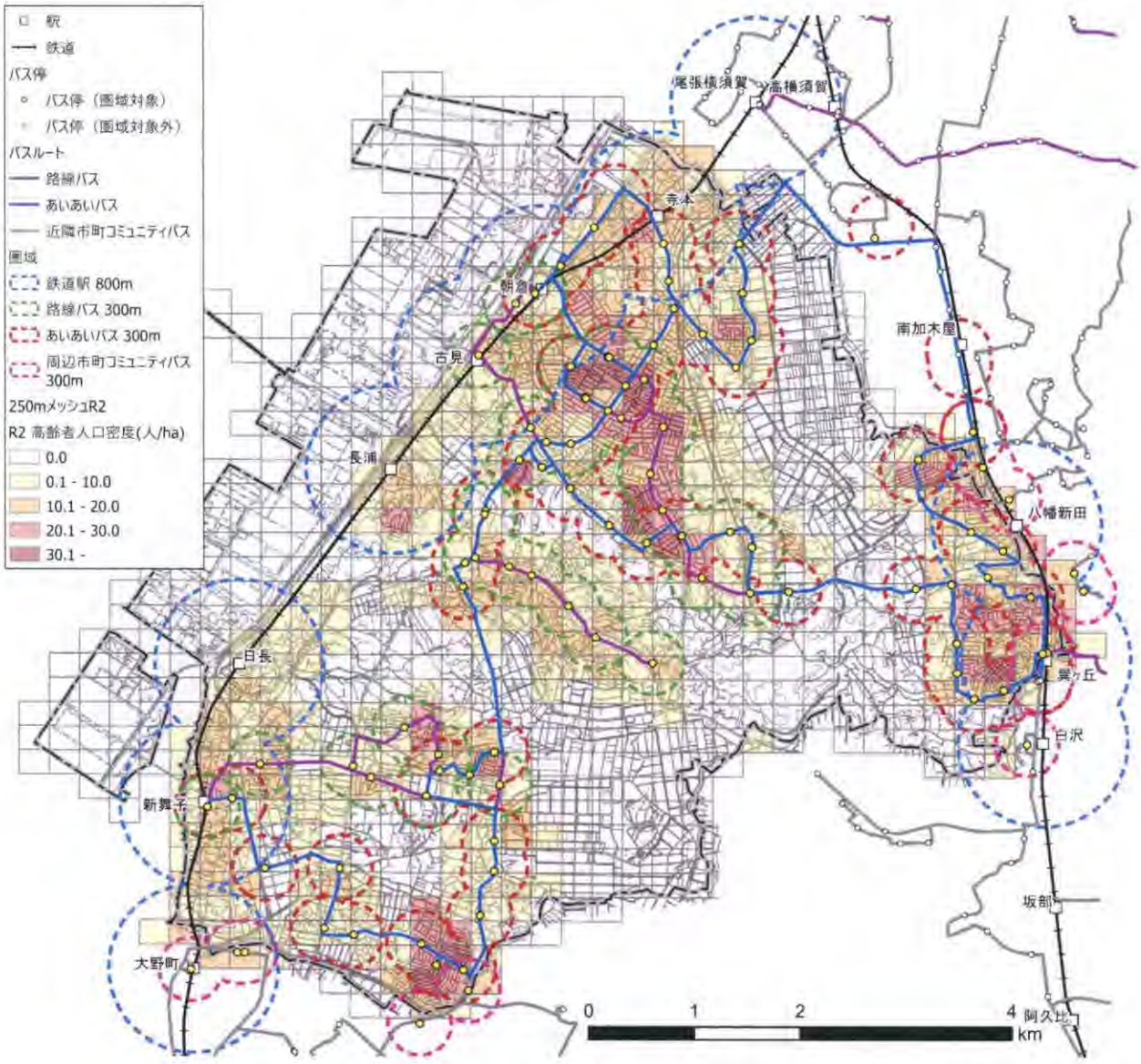
市内を運行する鉄道、バスの利用圏域と人口密度を重ねると、人口密度の高いエリアは概ね公共交通利用圏域に含まれており、夜間人口のカバー率は 89.0%、高齢者人口のカバー率は 88.3%となっています。

図　R2 人口密度と公共交通利用圏域



（資料：国勢調査）

図　R2 高齢者人口密度と公共交通利用圏域

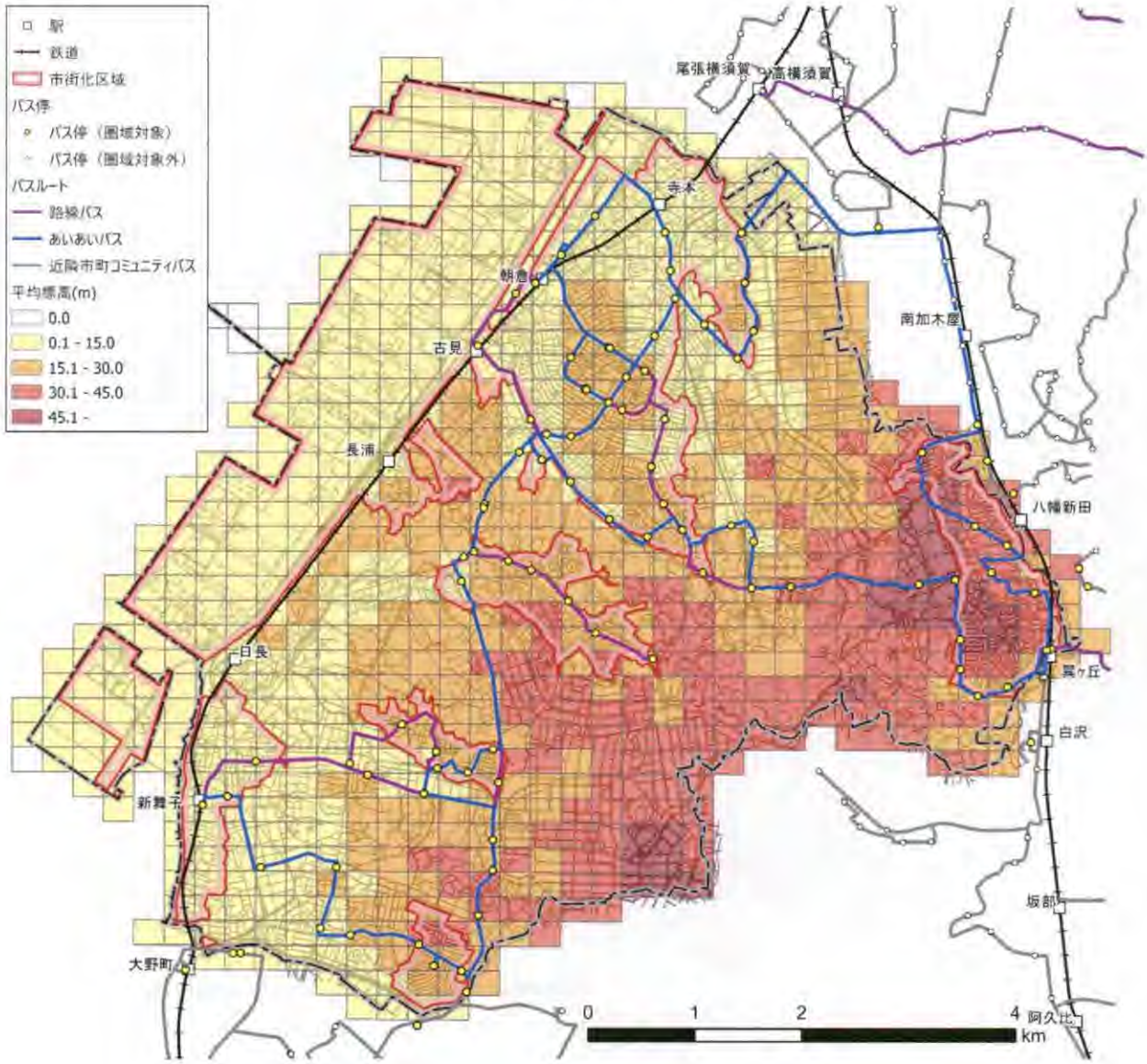


（資料：国勢調査）

③平均標高と公共交通網

平均標高を見ると、市の中部から東部地域にかけて高くなっており、巽ヶ丘駅や八幡新田駅周辺では特に高低差が大きくなっています。この地域にはあいあいバスが運行していますが、高齢者人口密度が高いため、高齢化の進行により移動困難な高齢者の増加が懸念されます。

図　平均標高と公共交通路線

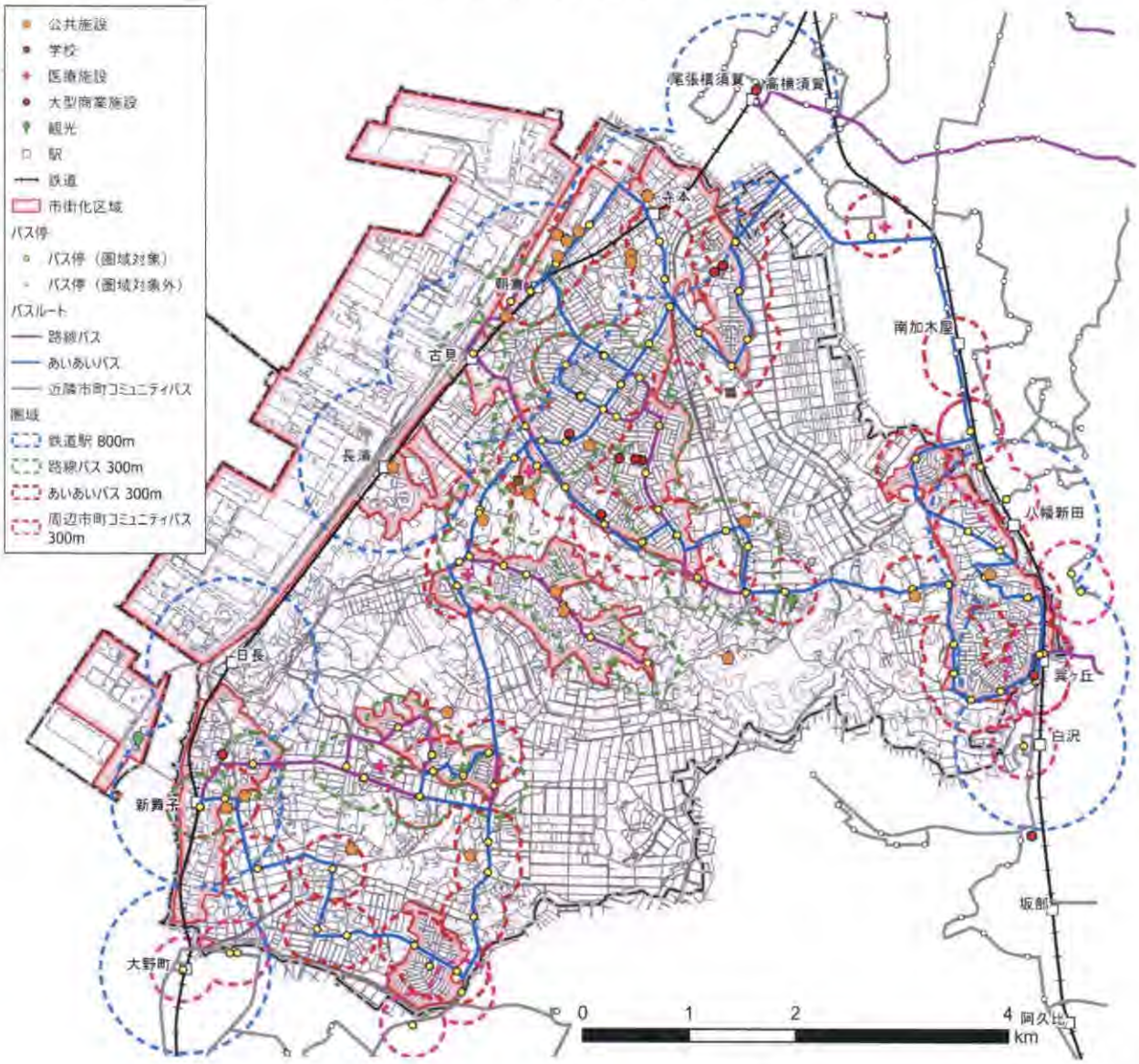


（資料：国土数値情報）

④都市機能と公共交通網

市内の主な公共施設や医療施設、大型商業施設、観光施設は、概ね公共交通利用圏域に含まれており、公共交通でアクセスすることが可能となっています。

図　都市機能分布と公共交通利用圏域



（資料：国土数値情報、全国大型小売店総覧）

④通勤通学特性

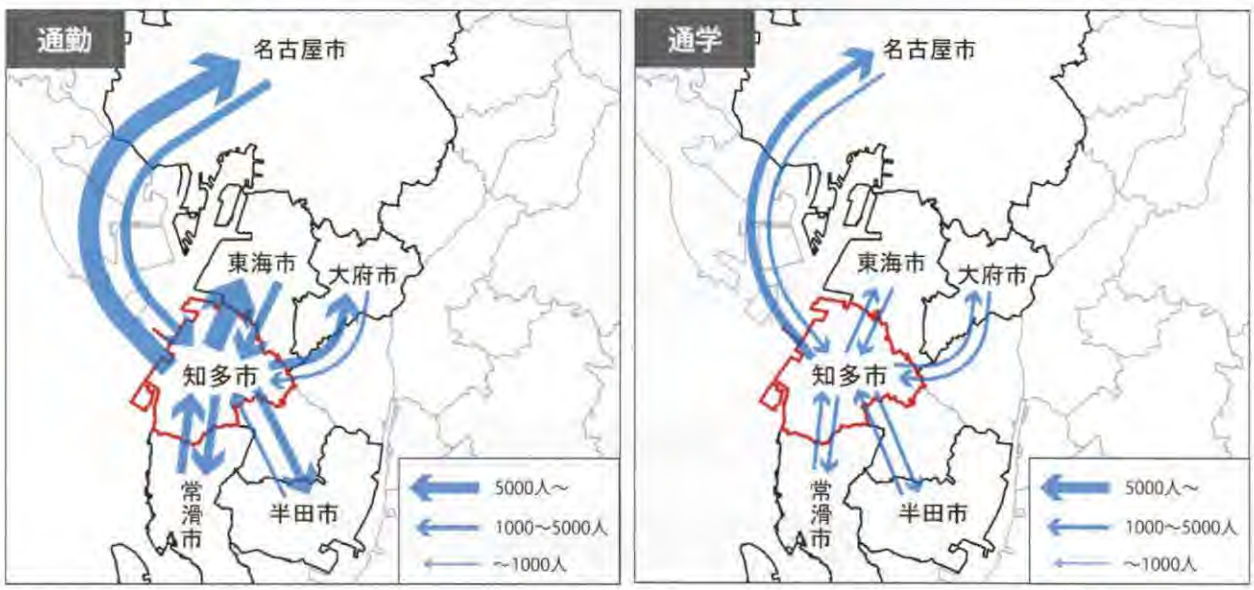
通勤・通学ともに、市内からの流入より市外への流出の方が多く、周辺市町の中では、東海市や名古屋市との結びつきが特に強くなっています。

表　通勤・通学流動

		流出			流入－流出	流入				
		総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者		
知多市内から他市区町村へ通勤・通学		28,082	25,286	2,796	**-2,706**	25,376	23,758	1,618	他市区町村から知多市内へ通勤・通学	
周辺市町	東海市	7,671	7,194	477	**-5,563**	2,108	1,914	194	東海市	周辺市町
	名古屋市	8,074	6,907	1167	**-6,426**	1,648	1,596	52	名古屋市	
	常滑市	3,232	3,021	211	**-1,678**	1,554	1,484	70	常滑市	
	半田市	2,171	1,895	276	**-1,193**	978	926	52	半田市	
	大府市	1,373	1,337	36	**-1,034**	339	324	15	大府市	

（資料：令和２年国勢調査）

図　通勤・通学流動図



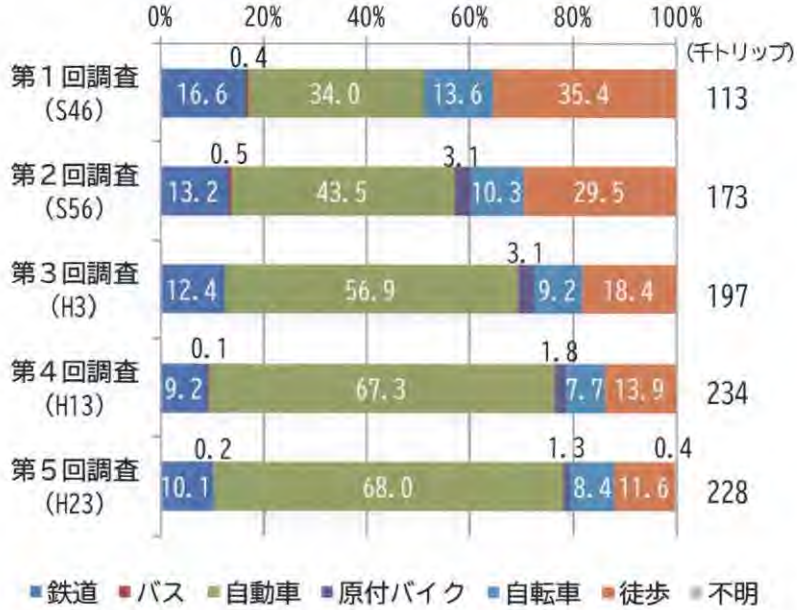
（資料：令和２年国勢調査）

⑤トリップ特性

知多市関連の代表交通手段別構成比の推移では、「自動車」が年々増加する一方で、その他の割合は減少傾向にあります。

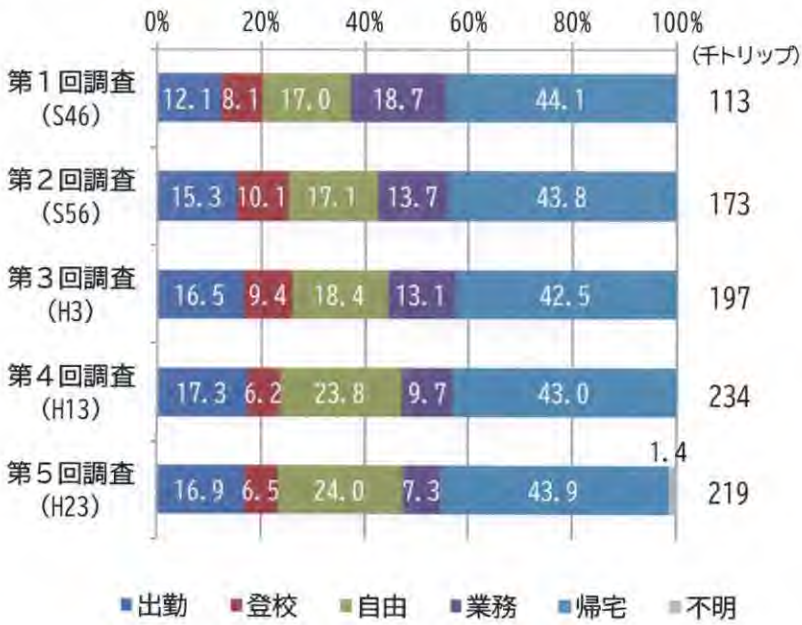
目的別構成比の推移では、「業務」が減少し、「自由」が増加傾向にあります。

図　知多市の代表交通手段別トリップ構成比



（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

図　知多市の目的別トリップ構成比



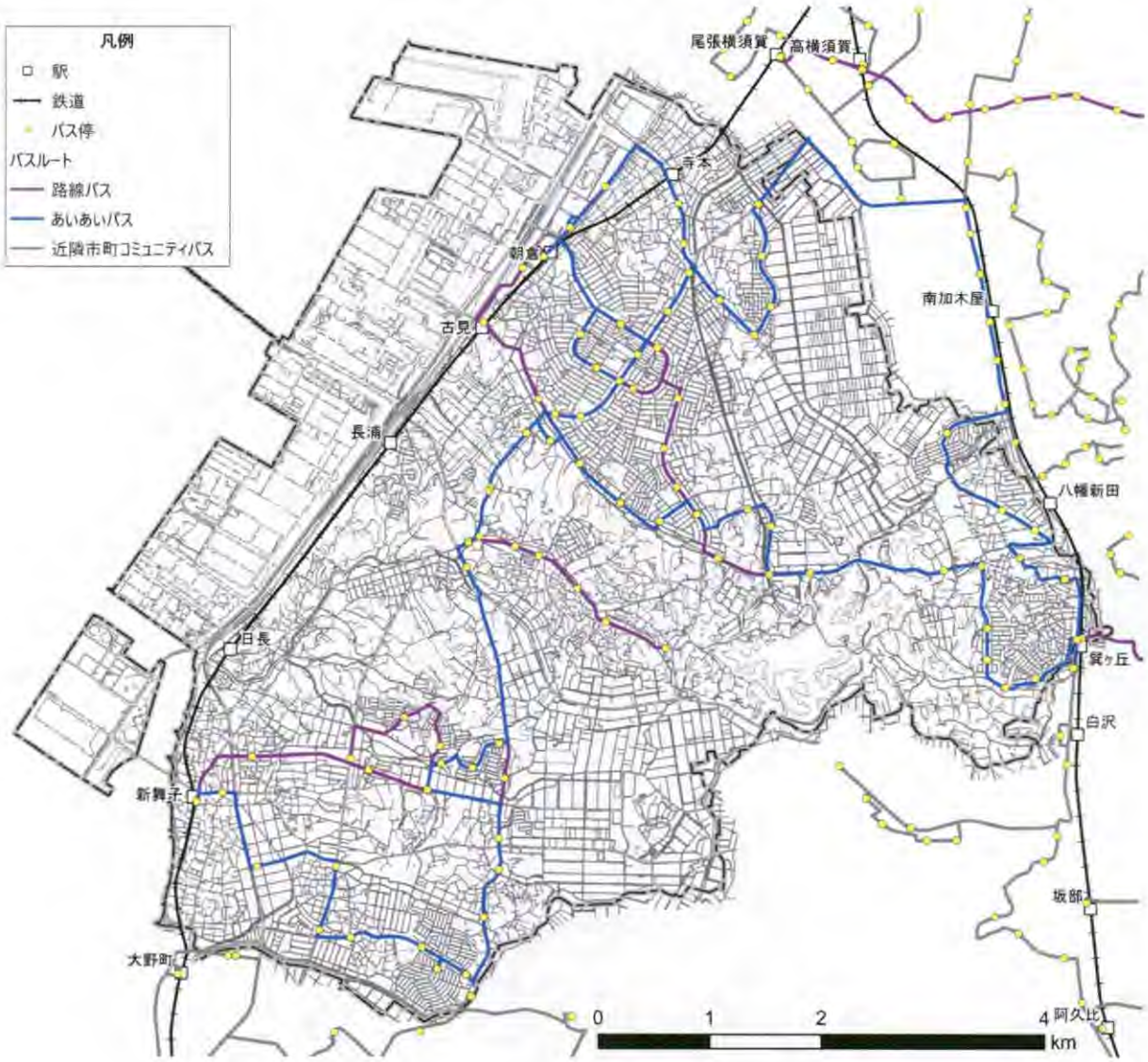
（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

2）知多市の公共交通の概況

①公共交通網

知多市には名鉄常滑線、名鉄河和線、知多バス、あいあいバス、地域バス、一般タクシーが運行しています。

図　公共交通網



②運行状況

各種公共交通の運行状況を下記に整理します。

表　鉄道の運行状況

路線	方面	駅名	平日1日あたり 発着本数（本/日）
名鉄常滑線	中部国際空港	尾張横須賀	109
		寺本	76
		朝倉	109
		古見	76
		長浦	37
		日長	37
		新舞子	109
		大野町	76
	太田川・金山・名鉄名古屋	尾張横須賀	113
		寺本	79
		朝倉	113
		古見	79
		長浦	42
		日長	42
		新舞子	114
		大野町	79
名鉄河和線	河和・内海	八幡新田	65
		巽ヶ丘	120
		白沢	65
	太田川・金山・名古屋	八幡新田	59
		巽ヶ丘	102
		白沢	59

※R6.7現在　　（資料：名古屋鉄道HP）

表　知多バスの運行状況

路線	方面	平日1日あたり 運行本数（便/日）
岡田線	東岡田	16
	朝倉駅	15
佐布里線・朝倉団地線	－	20
日長団地線	右回り	10
	左回り	7

※R6.7現在　　（資料：知多乗合HP）

表　あいあいバスの運行状況

路線	方面	平日１日あたり 運行本数（便/日）
北部循環コース（系統１）	－	6
北部循環コース（系統２）	－	6
南部コース	朝倉駅	5
	新舞子駅	5

※R6.7 現在　　（資料：知多市）

地域バスの運行状況

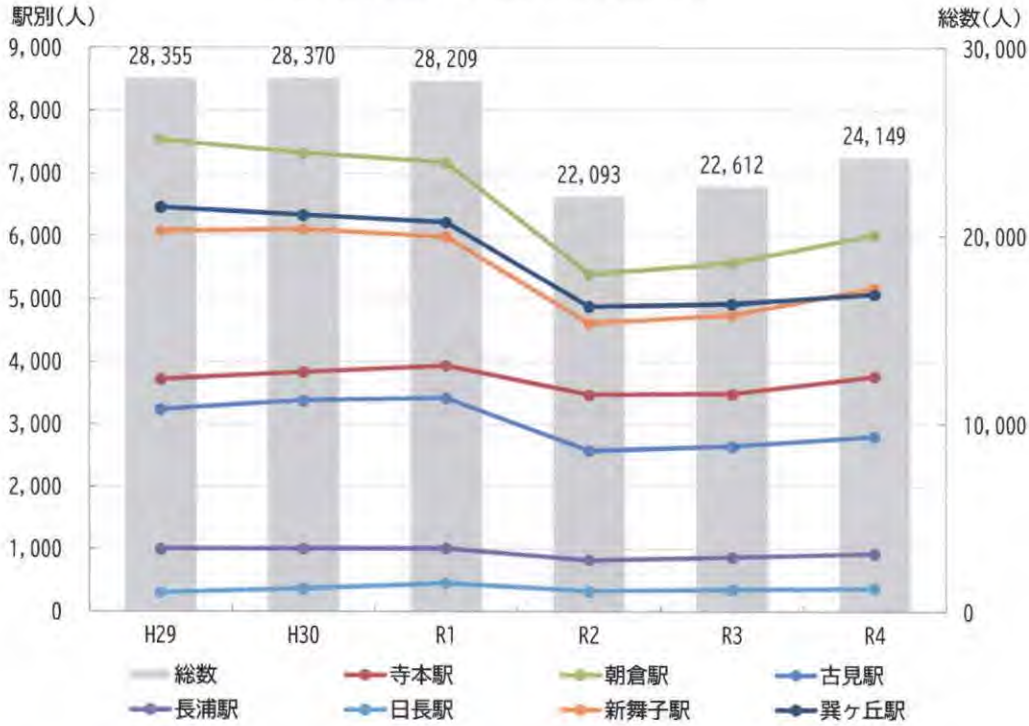
路線		運行曜日	１日あたり 運行本数（便/日）
東部 コミュニティ	北コース	月・金	8
	南コース	火・木	6
旭北 コミュニティ	新舞子北コース	金	8
	長浦コース	火	10
	日長コース	水	11

※R6.11 現在　　（資料：知多市）

③利用実態

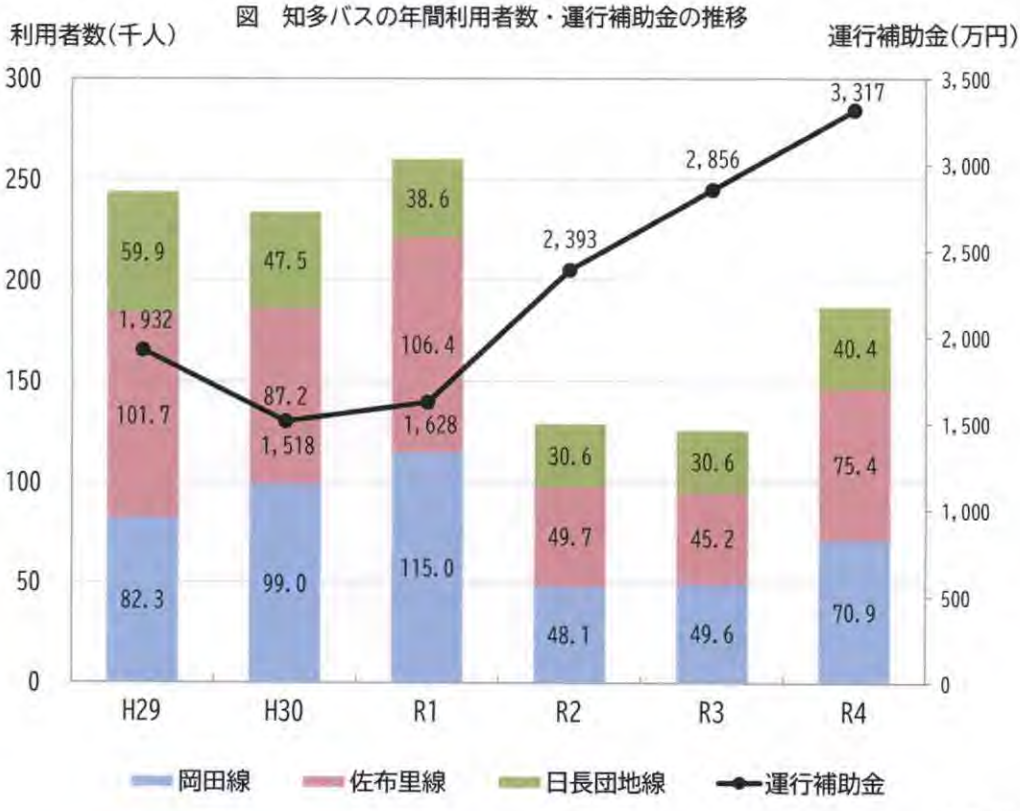
各種公共交通の利用実態を下記に整理します。

図　鉄道駅の１日当たり乗降客数の推移



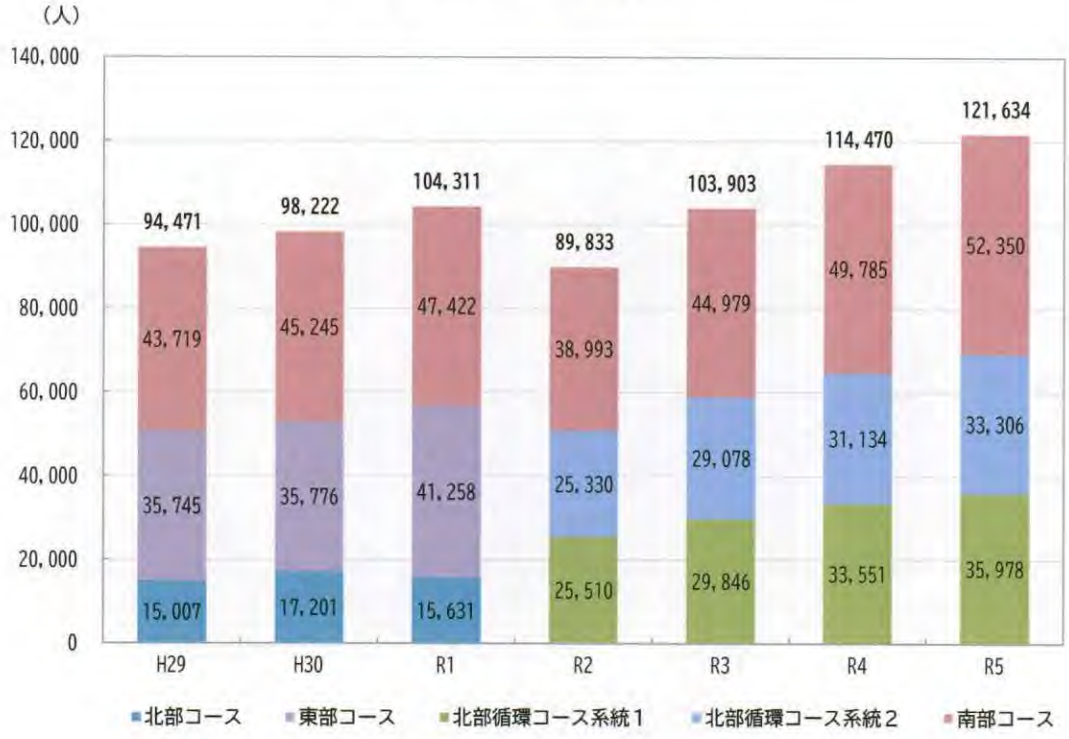
（資料：知多市）

図　知多バスの年間利用者数・運行補助金の推移



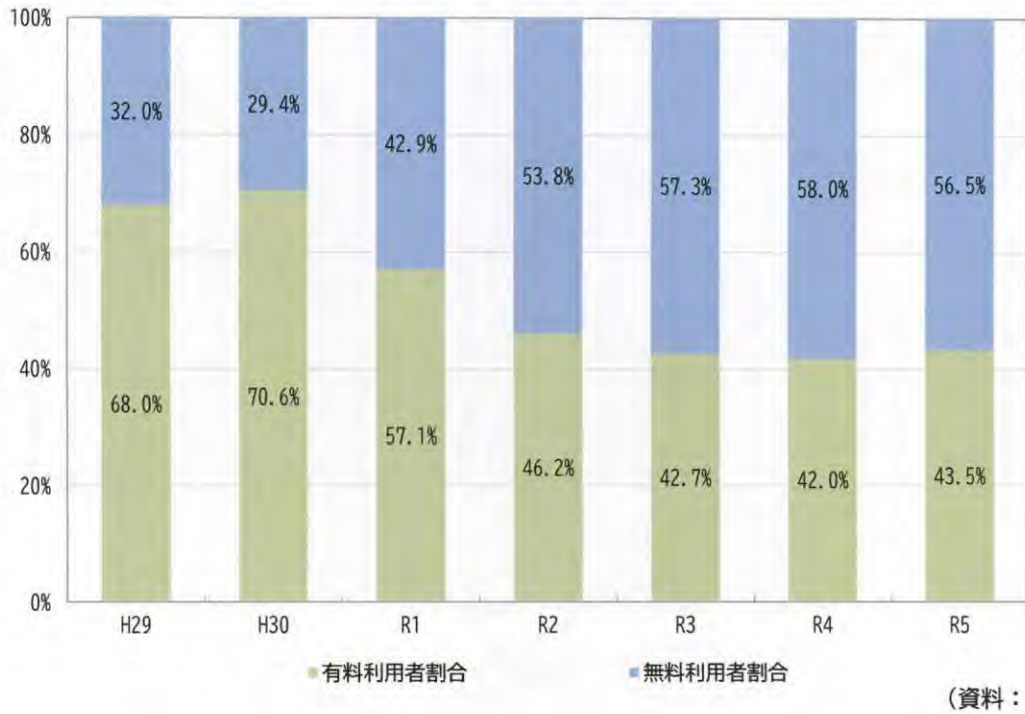
（資料：知多市）

図　あいあいバスの年間利用者数の推移



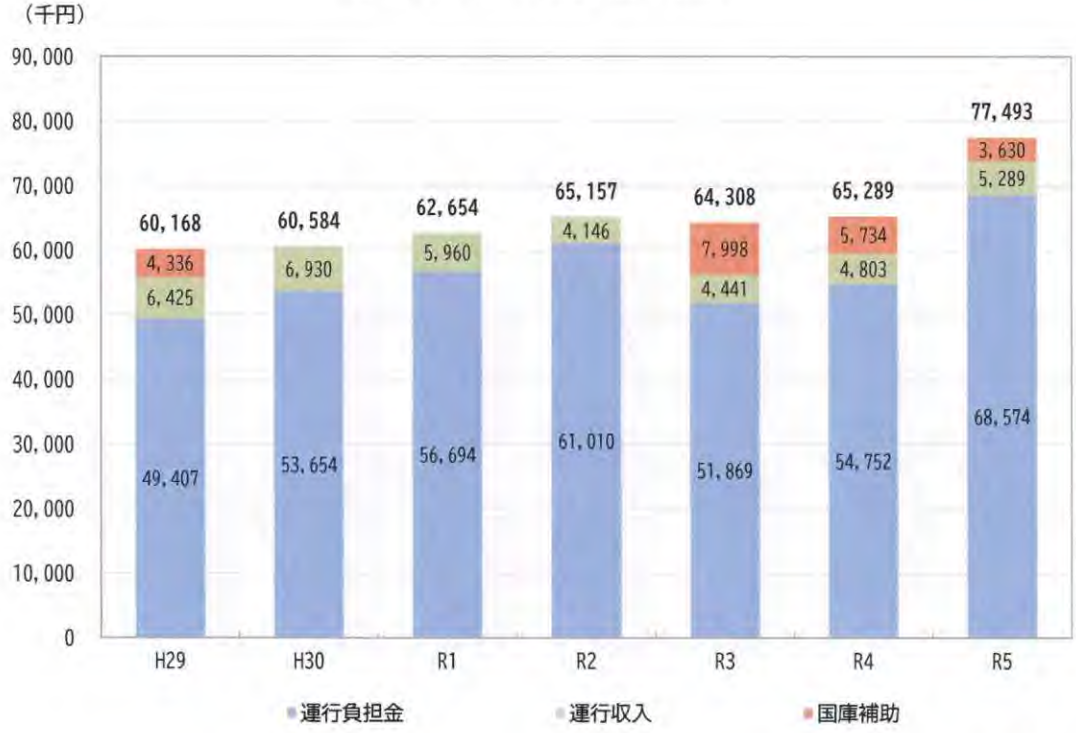
（資料：知多市）

図　あいあいバスの有料・無料利用者数の割合の推移



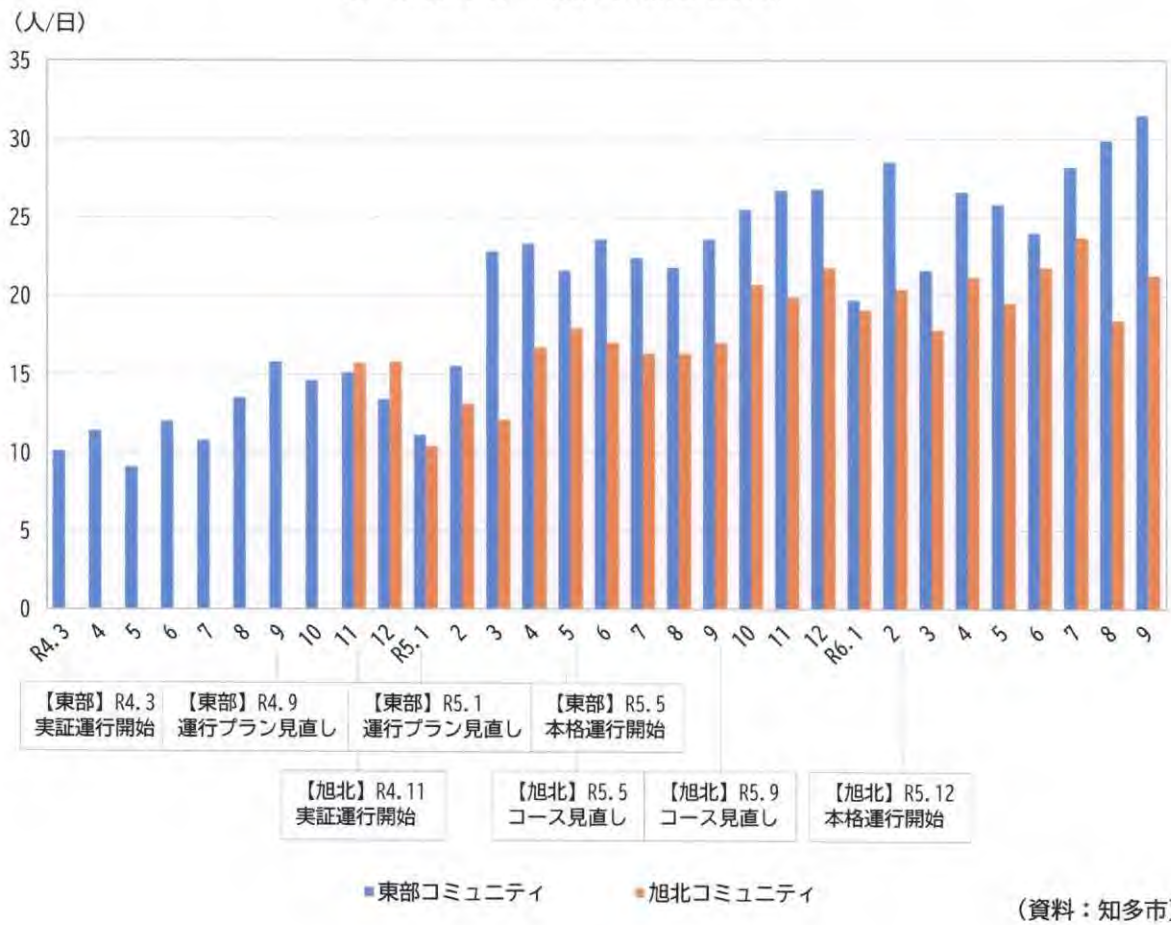
（資料：知多市）

図　あいあいバスの運行経費の推移



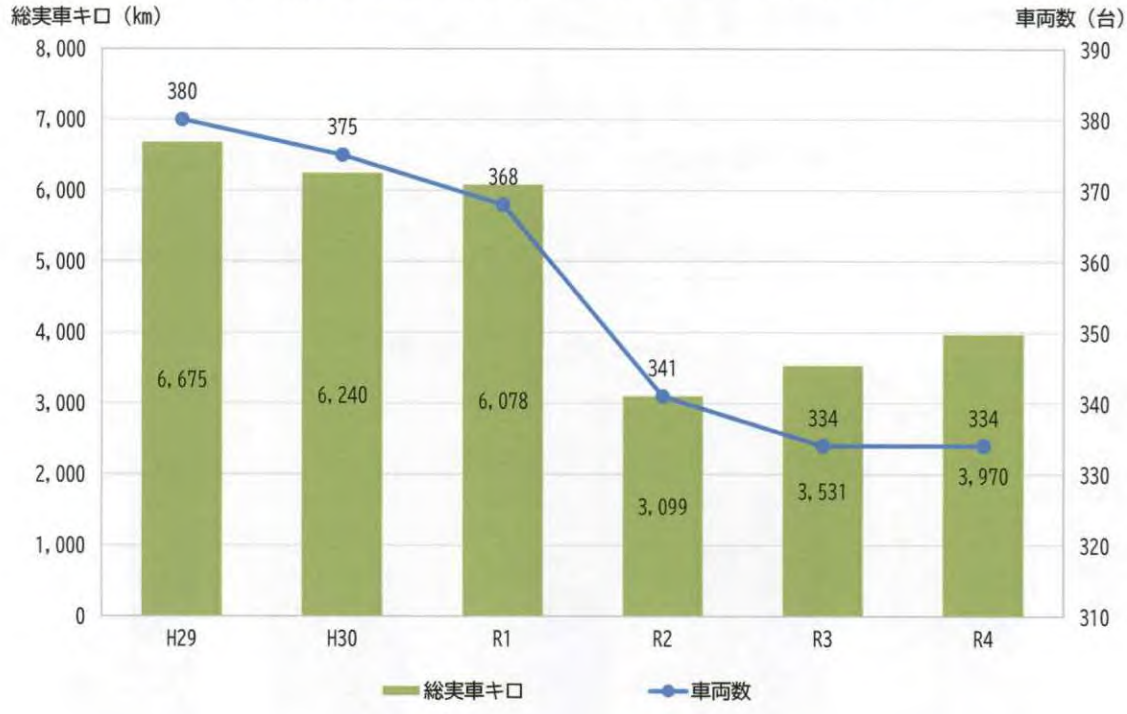
（資料：知多市）

図　地域バスの一日当たり利用者数の推移



（資料：知多市）

図　知多交通圏におけるタクシーの総実車キロ・車両数の推移



（資料：知多市）

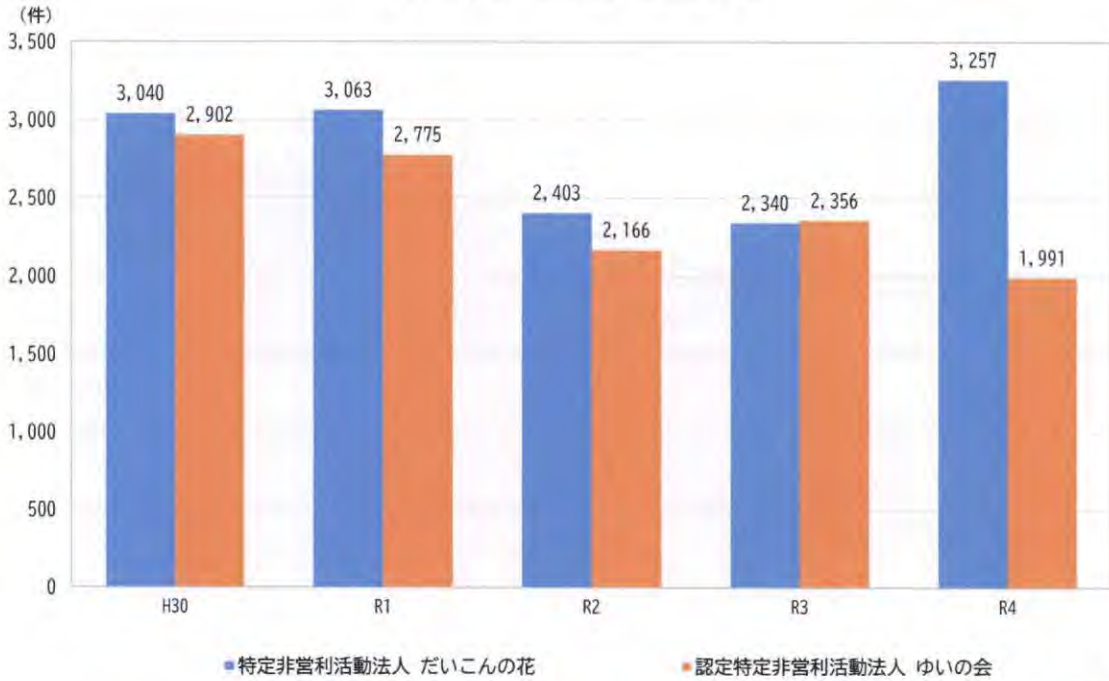
④その他の移動サービス

その他の移動サービスとして、知多市内には福祉有償運送を行う事業者が２つあります。令和４年度の依頼件数は、２つの事業者を合計すると 5,248 件となります。

図　福祉有償運送事業者の概要

法人名	特定非営利活動法人　だいこんの花	認定特定非営利活動法人　ゆいの会
事業所数	1	1
運送の区域	東海市、大府市、知多市、東浦町	東海市、大府市、知多市、東浦町

図　福祉有償運送の依頼件数の推移



（資料：知多市）

2．上位・関連計画

1）第６次知多市総合計画（令和２年度～令和 11 年度）

第６次知多市総合計画は、本市のめざす「理想の未来」とそれを実現するためのまちづくりの方向性を示すものです。

公共交通分野では、重点施策「暮らしを支える地域公共交通ネットワークづくり」において、公共交通ネットワークの構築や利用促進施策が位置づけられています。

＜将来像＞

あたらしく、知多らしく。梅香る　わたしたちの緑園都市

＜計画の体系＞

＜重点施策＞

［政策2-3］

暮らしを支える
地域公共交通ネットワークづくり

高齢者の運転免許証自主返納の増加、若者の自動車離れ、自動運転技術の開発など、公共交通を取り巻く環境が転換期を迎えていることから、車を運転しなくても安心して生活できるよう、市民の移動ニーズやこれからのまちづくりを考慮し、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

主な施策

① 地域公共交通ネットワークの構築

- 鉄道、バス、タクシーなど、様々な交通機関が連携を深め、効率的で利便性の高いネットワークの構築を図ります。
- 地域の実情に合わせた持続可能な交通手段の導入を検討します。

② 地域公共交通の利用促進

- 市内のバスについて知る機会、試乗する機会を提供するなど、地域公共交通に対する関心を高め、利用促進を図ります。

＜分野別計画＞

（6）地域公共交通

地域の特性やニーズに応じた交通手段を導入し、市内移動の基幹路線であるバス路線と連携することで、効率的で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築をめざします。

暮らしに必要な地域公共交通を維持し続けるため、利用促進を図ります。

2）知多市都市計画マスタープラン（令和３年度～令和 12 年度）

知多市都市計画マスタープランは、本市の都市構造の将来ビジョンや都市づくりの方針を示し、本市の都市計画に関する総合的な指針としての役割を果たすものです。

公共交通軸として鉄道、路線バス、あいあいバスが位置づけられ、公共交通ネットワークの形成及び交通結節機能の整備方針が示されています。

＜将来像＞

あたらしく、知多らしく。梅香る　わたしたちの緑園都市

＜将来都市構造図＞

【公共交通軸（鉄道・バス）】

本市西側及び東側を南北に整備された名鉄常滑線、名鉄河和線を、本市と名古屋都心部、中部国際空港等とを結ぶと同時に、市内における市街地を連携する公共交通軸（鉄道）に位置付けます。

また、都市拠点及び副次的都市拠点、市外の西知多総合病院を相互に結ぶ路線バス、コミュニティバス交通（あいあいバス）を市街地及び拠点間を連携する公共交通軸（バス）に位置付けます。

＜公共交通ネットワークの形成方針＞

■公共交通の利用促進

○高齢化が今後さらに進行すること等により、公共交通の重要性が増していくと考えられるため、鉄道、バス事業者に働きかけ、公共交通の充実や利便性向上を図るとともに、地域の実情に合った総合的な公共交通体系の形成に向けた検討を進め、利用促進を図ります。

■鉄道

○高齢者を始め誰もが安心して暮らし続けられる都市の実現に向け中心的な役割を担い、公共交通の主要な軸となる鉄道については、鉄道事業者と協力・連携して、利便性の維持を図ります。

■バス

○市域の西部と東部に偏在する鉄道駅を補い、公共交通を軸とした生活圏を維持するための重要な役割を担うバス路線については、鉄道へのアクセスができるとともに、各拠点間を連携する公共交通のネットワークの形成を図ります。さらに、こうした公共交通のネットワークを補完し、交通不便地域を解消する交通手段の確保を検討します。

あいあいバス

＜交通結節機能の整備方針＞

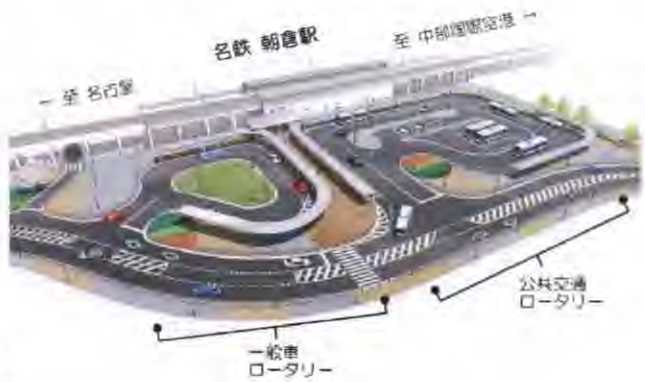
○鉄道駅及びその周辺においては、公共交通の利用促進を図るため、バリアフリー化やユニバーサルデザインの導入等により、多くの利用者が安全に使える施設の整備を図ります。

○公共交通の乗り継ぎ拠点としての役割を担う鉄道駅においては、乗り継ぎ利便性の向上を図り、交通結節機能を強化します。

○鉄道駅周辺においては、パーク＆ライド、キス＆ライド、サイクル＆ライド等、複数の交通手段の乗り継ぎ利便性の向上を図るため、駐車場（自動車・自転車）の整備等を検討します。

○朝倉駅周辺では、交通結節機能の強化、駅アクセス機能や朝倉インターチェンジへの自動車動線の強化等、駅周辺の混雑解消に向けた交通環境の整備を進めます。また、安全で円滑な交通を確保するため、無電柱化に配慮した事業の推進を図ります。

駅前ロータリー完成予想図



○都市計画決定している新舞子駅前及び巽ケ丘駅前の自転車駐車場については、いずれも整備済みとなっており、今後は、機能の維持・利用増進を図ります。

○徒歩・自転車利用を促進する交通体系の構築を図ります。

3）知多市立地適正化計画（令和３年度～令和 22 年度）

知多市立地適正化計画は、持続可能な都市経営に向けたコンパクトなまちづくりを推進するための計画です。

公共交通分野については、公共交通軸の形成方針として鉄道の利用促進やバスのサービス水準の維持等の方針を示しています。

＜将来像＞

あたらしく、知多らしく。梅香る　わたしたちの緑園都市

＜立地適正化の方針＞

若年世代から高齢者まで安心して暮らし続けることができるまちとして選ばれる都市づくり

世帯分離や市外からの転入により増加が見込まれる単身・核家族世帯（若年・子育て世代）が安心して暮らし続けることができるよう、多様なライフスタイル（駅前居住や郊外居住等）に見合った安全で安心な居住地を形成します。

また、今後特に増加が見込まれる高齢者（単身・夫婦のみ）世帯の暮らしを支えていくため、居住地の選択肢の1つとして、都市機能や公共交通ネットワークが整い便利な生活ができる居住地を形成します。

様々な都市機能が使いやすく配置された都市づくり

自動車を運転できない高齢者をはじめ市民の便利な日常生活を維持するとともに、広域からの集客を高めていくため、市内外からアクセスしやすい、朝倉駅周辺において広域機能の集積を図ります。

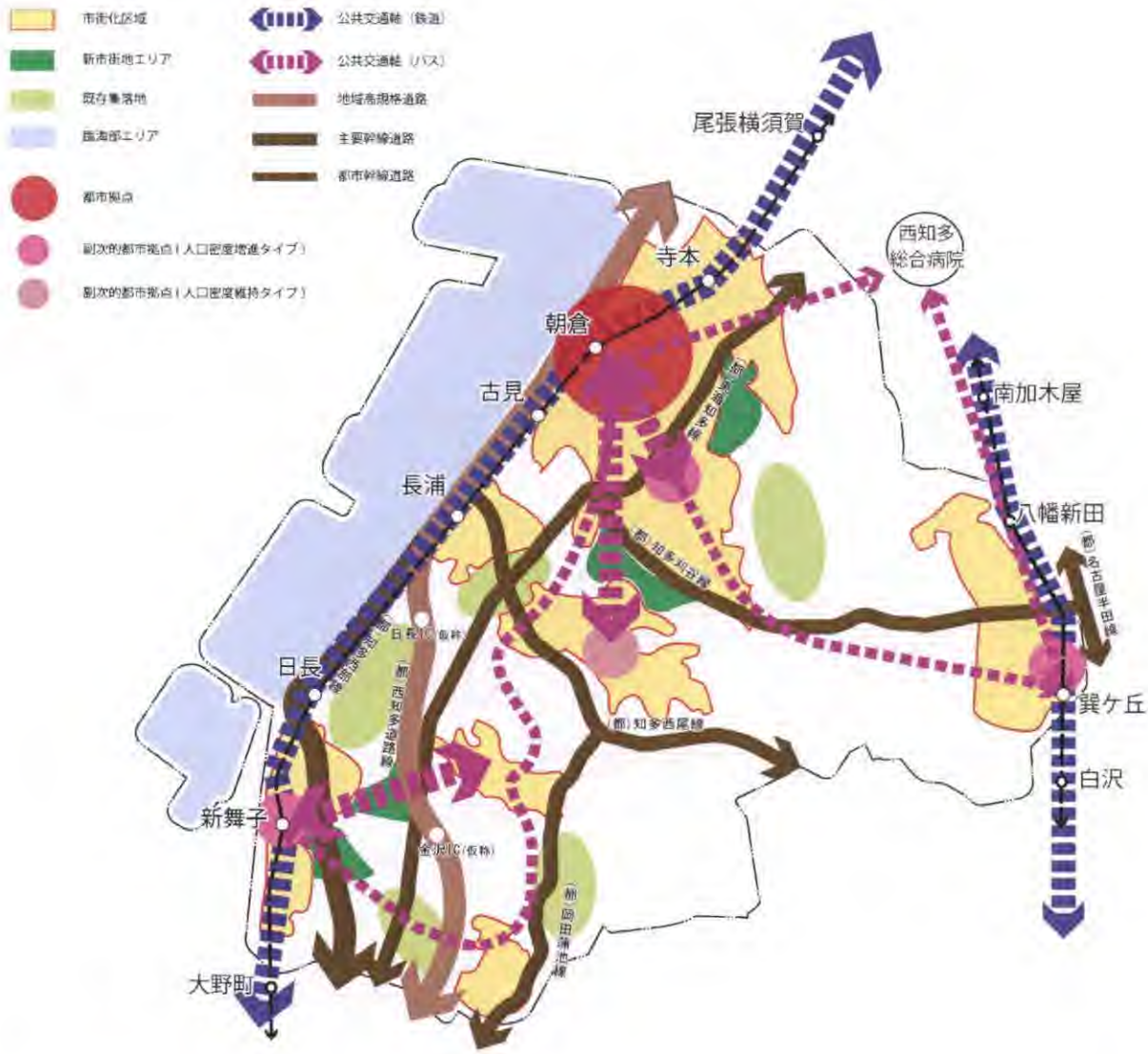
また、一定の利用圏人口で成立する地域機能や日常的な利用が見込まれる生活機能については、公共交通や徒歩で容易に利用できるように住まいの身近に配置し、歩いて暮らしやすい生活圏を形成します。

都市機能に容易にアクセスできる都市づくり

市内外や拠点間を結ぶ等、本市の都市構造の一体性を確保するための幹線道路ネットワークの形成を図ります。

鉄道や各拠点へのアクセスの確保、多様な交通需要に対応した適切な移動サービスの提供をはじめ、自家用車に過度に依存しなくても移動しやすい公共交通ネットワークの形成を図ります。また、今後の人口減少に伴い、公共交通の利用者が減少し、その運営が厳しくなることが懸念されることから、沿線への居住や都市機能の集積により、効率化を図ります。

＜めざすべき都市の骨格構造＞



【公共交通軸の形成方針】

主に広域的な移動ニーズに対応する鉄道については、事業者と協力して、利用促進を図ります。また、主に市内の移動ニーズに対応するバス路線については、既存路線沿線への居住の誘導等により、既存路線やサービス水準の維持を図るとともに、鉄道駅と市街地や都市拠点・副次的都市拠点間の連携を図ります。さらに、こうした鉄道やバス路線網の果たす機能・役割を補完し、公共交通不便地域を解消する交通手段の確保を検討します。これにより、地域の実情に合った総合的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

4）第４次知多市障がい者計画（令和３年度～令和８年度）

第４次知多市障がい者計画は、子ども・高齢者・障がいのある人などすべての人々が地域、暮らし、生きがいを共に創り、高め合うことができる「地域共生社会」の実現をめざす、障がい者施策の総合的な推進を図る計画です。

公共交通分野については、公共交通の利用促進や移送サービス・福祉有償運送事業への支援等が施策として示されています。

＜基本理念＞

誰もが　いきいきと輝いて暮らす　やさしいまち　知多

＜計画の体系＞

基本目標	基本施策
1　啓発広報活動とボランティア活動の推進	（1）　障がい者福祉の理解促進
	（2）　福祉に関する教育の促進
	（3）　ボランティア活動の推進
	（4）　障がい者団体への支援
2　自立した生活の支援・意思決定支援の推進	（1）　意思決定支援の推進と相談支援体制の構築
	（2）　情報提供と意思疎通支援の充実
	（3）　在宅福祉サービスの推進
	（4）　生活の場及び働く場の整備
	（5）　障がいのある子どもに対する支援の充実
	（6）　障がい福祉を支える人材の育成・確保
3　安全・安心な生活環境の整備	（1）　障がいのある人に配慮したまちづくり
	（2）　移動しやすい環境の整備
4　防災・防犯対策等の推進	（1）　防災対策の推進
	（2）　防犯対策、消費者トラブルの防止
	（3）　見守り活動の推進
5　差別の解消・権利擁護の推進と虐待防止	（1）　障がいを理由とする差別の解消の推進
	（2）　権利擁護の推進、虐待の防止
6　保健・医療の推進	（1）　障がいの早期発見、早期治療、早期療育
	（2）　精神保健・医療の適切な提供等
7　雇用・就業の支援	（1）　障がいのある人の職業的自立の促進
	（2）　障がい者雇用機会の拡大の推進
8　教育・スポーツ・文化活動の推進	（1）　インクルーシブ教育システムの構築
	（2）　教育相談、教育支援体制の充実
	（3）　スポーツ、レクリエーションの推進
	（4）　文化活動等の推進

＜施策内容＞

項　目	内　容
① 公共交通機関の利用促進	鉄道やバスなどの公共交通機関について、障がい者手帳所持者に対する割引制度を案内するなど、利用を促進します。
② 移送サービス・福祉有償運送事業への支援	社会福祉協議会が実施する移送サービスや、NPOによる福祉有償運送事業が、安全かつ適正に行われるよう支援します。
③ 福祉タクシー※などの料金助成	福祉タクシーやリフト付タクシーの利用料金について助成し、社会参加を促進します。利用状況とコミュニティ交通※の整備状況などを勘案し、必要に応じて対象者などの見直しを検討します。
④ 自動車運転免許の取得費及び自動車改造費の助成	身体障害者手帳の所持者に、自動車運転免許の取得費及び自動車改造費を助成する現行制度のPRに努めます。

5）第３次知多市環境基本計画（令和３年度～令和 12 年度）

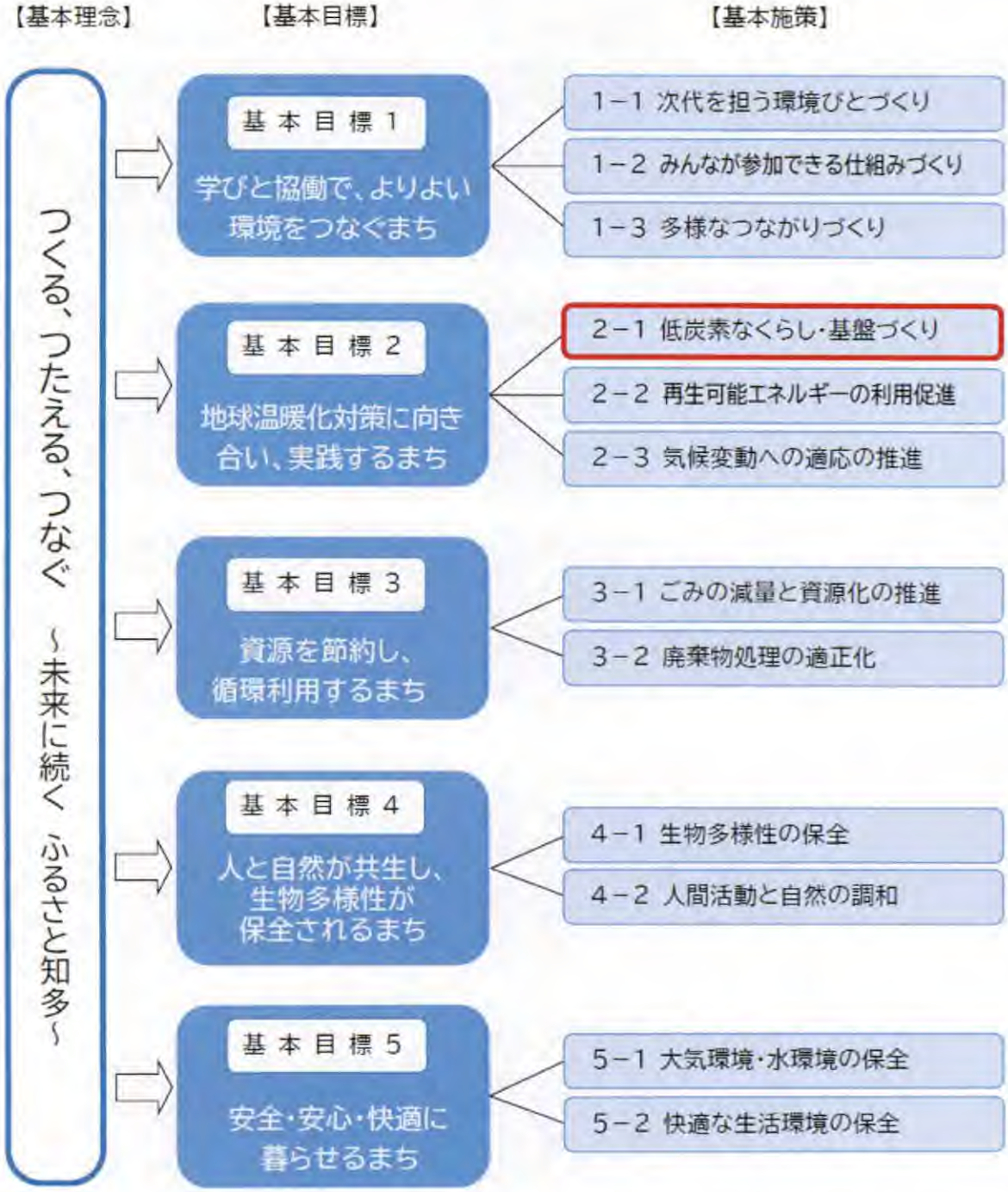
第３次知多市環境基本計画は、本市の環境に関しての総合的な指針となる計画です。

公共交通分野については、基本施策「脱炭素なくらし・基盤づくり」の取組みとして「環境負荷の低い交通の推進」が示されています。

＜基本理念＞

つくる、つたえる、つなぐ　～未来に続く　ふるさと知多～

＜計画の体系＞



取　組

●環境負荷の低い交通の推進

本市では、これまで道路や駐輪場など自転車の利用環境の整備、パークアンドライドの推進、公共交通機関の利用促進など、環境にやさしい交通行動を軸としたライフスタイルである「エコモビリティライフ」の推進に取り組んできました。

今後も、鉄道、バス、タクシーなど様々な交通機関が連携を深め、交通ネットワークづくりと地域の実情に合わせた持続可能な交通手段の導入を検討し、低炭素型交通の推進に努めます。また、バスの乗り方教室や出前講座などの取組を行い、地域公共交通への関心を高めるとともに利用促進を図ります。

●ゼロエミッション自動車（ZEV）の導入推進【新規】

自動車全体から排出される温室効果ガスは、日本全体の15%程度と言われており、「電気自動車（EV）」や、ガソリンと電気の両方を使う「プラグインハイブリッド自動車（PHV）」、水素を使って電気をつくる「燃料電池自動車（FCV）」など、走行時に排気ガスを出さない、ゼロエミッション・ビークル（Zero Emission Vehicle）の普及により、温室効果ガスを削減することができます。

コストや充電・充てんインフラの整備、製造時の温室効果ガスの排出などの課題もまだありますが、電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）等は、災害時の電源にもなり、私たちの生活に欠かせないものだからこそ、買い換える際には、エコな自動車への切り替えを促進します。

●温室効果ガスの削減にもつながる資源循環

わたしたちの利用する商品やサービスは、原材料調達から製造・物流・販売・リサイクル・廃棄に至るまでのライフサイクル全体の各工程で温室効果ガスが排出されます。大量生産・大量消費・大量廃棄型社会から、生産者と消費者がそれぞれ工夫し、廃棄物削減・資源を循環利用する循環型社会を目指すことは、脱炭素社会にもつながっていきます。

わたしたちの身近なところでは、ごみとして焼却される際に石油由来の温室効果ガスが排出されるプラスチックについて、バイオマス素材への転換や水平リサイクルなどが進められています。ライフサイクルを適切に考慮した資源循環を推進します。

3．新たな技術を活用した取組事例

自動運転バス	
実施地域	愛知県日進市東山地区
実施主体	日進市

日進市では、令和４年４月に策定した「日進市地域公共交通計画」の実現を目指す中、新たな交通手段の確立やスマートシティの実現に向けた取り組みの一環として、フランス製電気自動車を使用した自動運転バスの公道実走実験を実施しています。

また、マイナンバーカードを連携したデジタル ID アプリ「xID アプリ」を用いた自動運転バスの乗車予約及びポイント付与の実証事業を並行して実施しています。

図　自動運転バス（GAUSSIN MACNICA MOBILITY ARMA）

図　走行エリア・ルート

（資料：日進市 HP）

地域ＭａａＳ（地方都市型）	
実施地域	愛知県春日井市
実施主体	日進市

2023年1月18日～2025年3月31日までの間、春日井版MaaSウェブアプリ「move！かすがい」が開設され、デジタルチケットでのシティバスの定期券の購入や、公共交通機関の経路検索、オンデマンド交通の配車予約、タクシー予約等ができます。

また、名古屋鉄道が提供するＭａａＳアプリ『ＣｅｎｔＸ』から使用することもでき、新しくアプリをダウンロードする必要がない点も特徴となっています。

さらに、シティバス定期券（はあとふるパス）を協賛店舗で提示することで、お得な特典を受けることができるサービスも展開しており、“まちづくり・にぎわい創出×公共交通”といった共創効果も期待されています。

図　move！かすがいの案内チラシ

（資料：春日井市HP）

グリーンスローモビリティ	
実施地域	島根県松江市
実施主体	社会福祉法人みずうみ、エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会

グリーンスローモビリティは環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資する移動手段として期待されています。

島根県松江市では、平成 30 年９月から高台団地の住民に対する移動支援事業として、グリーンスローモビリティの実証運行を開始し、令和元年５月にデマンド型運行により本格運行へ移行しています。自家用車に代わる高齢者の移動手段として年々利用者が増加しています。

図　Re×hope(車両愛称)

（資料：環境省）

デマンド型交通	
実施地域	愛知県豊明市
運営主体	(株)アイシン、スギ薬局、豊明市

豊明市では、地域の交通不便を解消し、主に高齢者の外出促進を目的としたデマンド交通「チョイソコとよあけ」を導入しています。

チョイソコでは(株)アイシンがオペレーションを行い、地域のタクシー会社と提携し運行を行っています。公共施設やスーパー、薬局、病院といったエリアスポンサーから協賛を得ることにより、採算性を向上させています。協賛施設は停留所に設定されることにより利用者の増加が期待でき、利用者側は日常の買い物や通院などが便利になり、どちらにもメリットがある仕組みとなっています。

デマンド交通に、出かけたくなる“コトづくり”をプラスしており、全国に広がっています。

図　停留所 MAP

（資料：チョイソコとよあけ HP）