

知多市地域公共交通計画の策定について

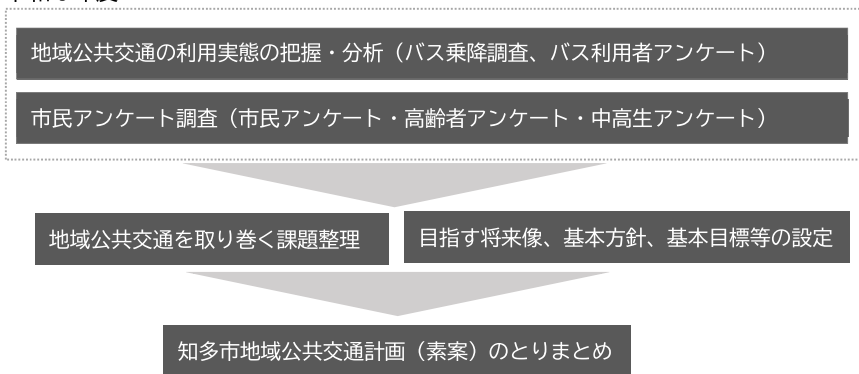
1 地域公共交通計画について

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を中心となって、関係各機関と協議しながら作成していくものです。

※知多半島内では、半田市、東海市、大府市、常滑市、東浦町、南知多町、武豊町が策定済み。

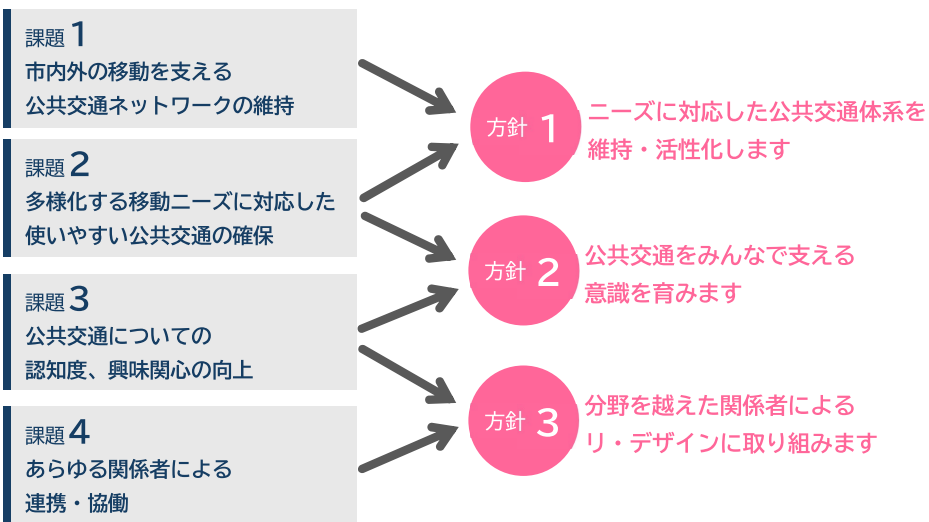
2 策定スケジュール

(1) 令和6年度

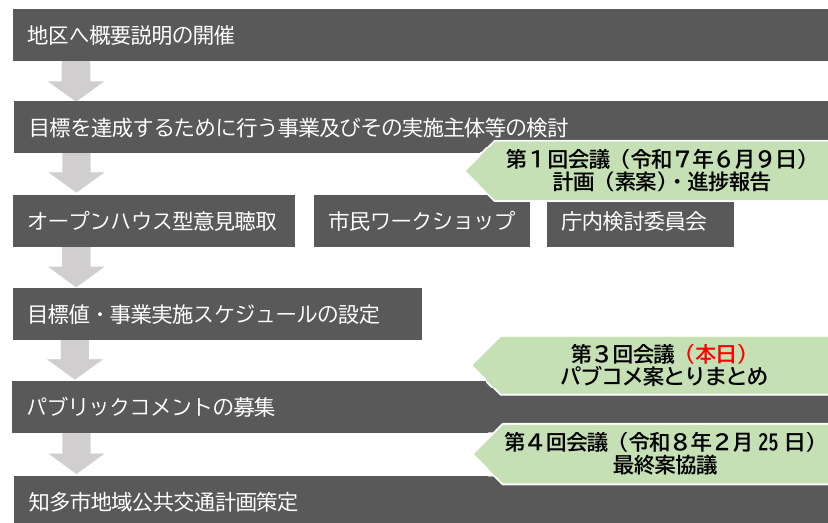


<交通将来像>

持続可能な公共交通を支える 安心して暮らせるまち



(2) 令和7年度



3 市民意見の募集

(1) オープンハウス型意見聴取

日時：7月13日(日) 午前9時から午後4時まで
場所：イトーヨーカドー知多店

(2) 市民ワークショップ

日時：8月9日(土) 午後1時15分から午後3時50分まで
場所：知多市役所 協議会室



▲市民ワークショップチラシ

4 第1回会議以降の主な修正事項

資料1-3のとおり

5 目標値及び設定根拠

資料1-4のとおり

6 今後の予定

- ・パブリックコメントの実施 令和7年12月中旬から1か月程度
- ・第4回地域公共交通会議(最終案) 令和8年2月25日(水) 午前10時～
- ・計画の完成及び国への提出 令和8年3月
- ・計画の適用 令和8年4月

知多市地域公共交通計画（素案）

令和8年度～令和12年度

令和〇年〇月

知 多 市

市長挨拶掲載予定

目次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の位置付け	2
3 計画の対象区域と期間	2
第2章 知多市の地域概況	4
1 知多市の概況	4
2 知多市の公共交通の概況	12
第3章 上位・関連計画	21
1 上位計画	21
2 関連計画	22
第4章 交通を取り巻く情勢	28
1 法制度等の変化	28
2 社会情勢の変化	30
第5章 各種ニーズ調査	33
1 各種調査概要	33
2 バス乗降調査	34
3 バス利用者アンケート調査	35
4 市民アンケート調査・65歳以上市民アンケート調査	36
5 中高生アンケート調査	41
6 関係者ヒアリング	42
第6章 知多市の地域公共交通の課題	44
第7章 地域公共交通の将来像と方針	49
1 交通将来像	49
2 方針	50
3 地域公共交通の役割と位置付け	51
4 目標指標	53
第8章 目標を達成するために実施する事業	54
第9章 計画の達成状況の評価	66
1 計画の評価	66
2 計画の達成状況の評価する指標と数値	66
参考資料	67
1 目標値の設定根拠	67
2 知多市地域公共交通会議 委員名簿	69
3 意見募集の結果	70
4 用語解説	75

(本文中に「※」が付いている用語について解説があります)

第1章 はじめに

1 計画策定の背景と目的

本市は、臨海部の工業地帯や名古屋市のベッドタウンの性格が強い都市として発展し、人口は、市制施行以降増加し続けてきましたが、平成27(2015)年の国勢調査において初めて人口の減少が確認され、平成22(2010)年の国勢調査の人口84,768人をピークに減少に転じ、将来的にも大幅な減少が見込まれています。国立社会保障・人口問題研究所の令和5(2023)年推計値では、令和22(2040)年の本市の人口は、約74,200人に減少すると予測しており、特に15～64歳の人口の減少が大きく、市民の3人に1人が65歳以上となる見込みです。

本市の公共交通施策は、平成17(2005)年9月から東部コースと南部コースの2路線でコミュニティ交通あいあいバスの本運行を開始し、利用者のニーズや社会環境の変化に合わせて路線の再編や無料あいバスの発行など、利便性向上に努めも取り組んでおり、民間の路線バスに対しても運行経費の補助や路線見直しに連携して取り組み、路線の維持・確保に努めています。

しかし、人口減少やモータリゼーション^{*}の進展から、公共交通の利用者は全国的に減少傾向にあります。コロナ禍で令和2(2020)年度に激減した公共交通の利用者は今後も完全には回復しないとみられ、利用者減による減収、運転手不足、燃料費の高騰などから、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあります。

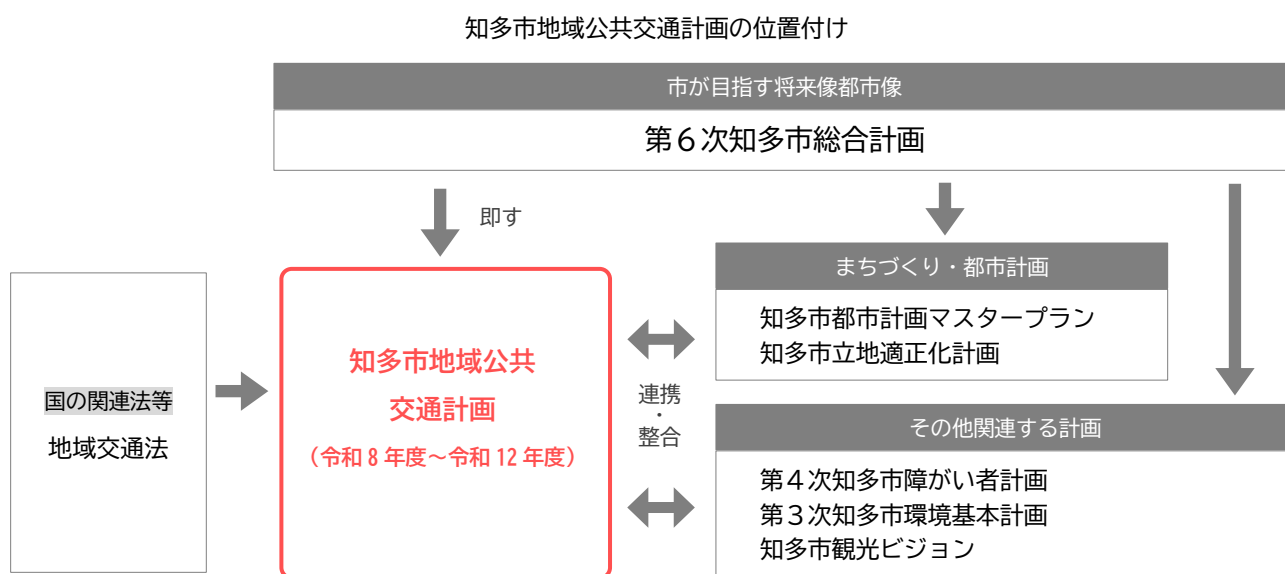
地域の暮らしを支える公共交通の維持が困難である状況において、第6次知多市総合計画や知多市都市計画マスタープランでは、高度な技術を活用した、交通や買物などの利便性の高いまちを理想の未来とし、暮らしを支える地域公共交通ネットワークづくりを重要施策に掲げ、地域の実情にあった総合的な公共交通施策が課題とされています。また、令和2(2020)年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「地域交通法」という。)」では地域が自ら交通をデザインすることが重要とされ、まちづくりと連携した地域公共交通のネットワーク形成や地域におけるあらゆる交通モードによる持続可能な公共交通の確保が求められています。

以上のような背景を踏まえ、本市における地域公共交通の果たすべき役割や機能を整理し、将来にわたり持続可能な地域公共交通の実現を目指すマスタープランとして、関係者と連携した具体的な施策を推進するための「知多市地域公共交通計画(以下、「本計画」という。)」を策定します。

2 計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である「第6次知多市総合計画」の分野別計画であり、地域交通法の規定に基づく計画として策定し、本市における公共交通施策のマスタープランとして位置付けます。

本計画は、「第6次知多市総合計画」に即し、知多市都市計画マスタープランや、知多市立地適正化計画などのまちづくり・都市計画に関する計画の内容と調和・整合を図りつつ、福祉・環境等の他分野の各計画と相互に補完しあいながら、本市の目指すべき都市像の実現に向けた取組を進めるものとして策定します。



3 計画の対象区域と期間

(1) 計画期間

本計画の対象期間は、令和8年(2026)度から12(2030)年度までの5年間とします。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化への対応や公共交通の運行・利用に関する安全性に配慮し、必要に応じて見直しを図ります。

知多市地域公共交通計画の計画期間

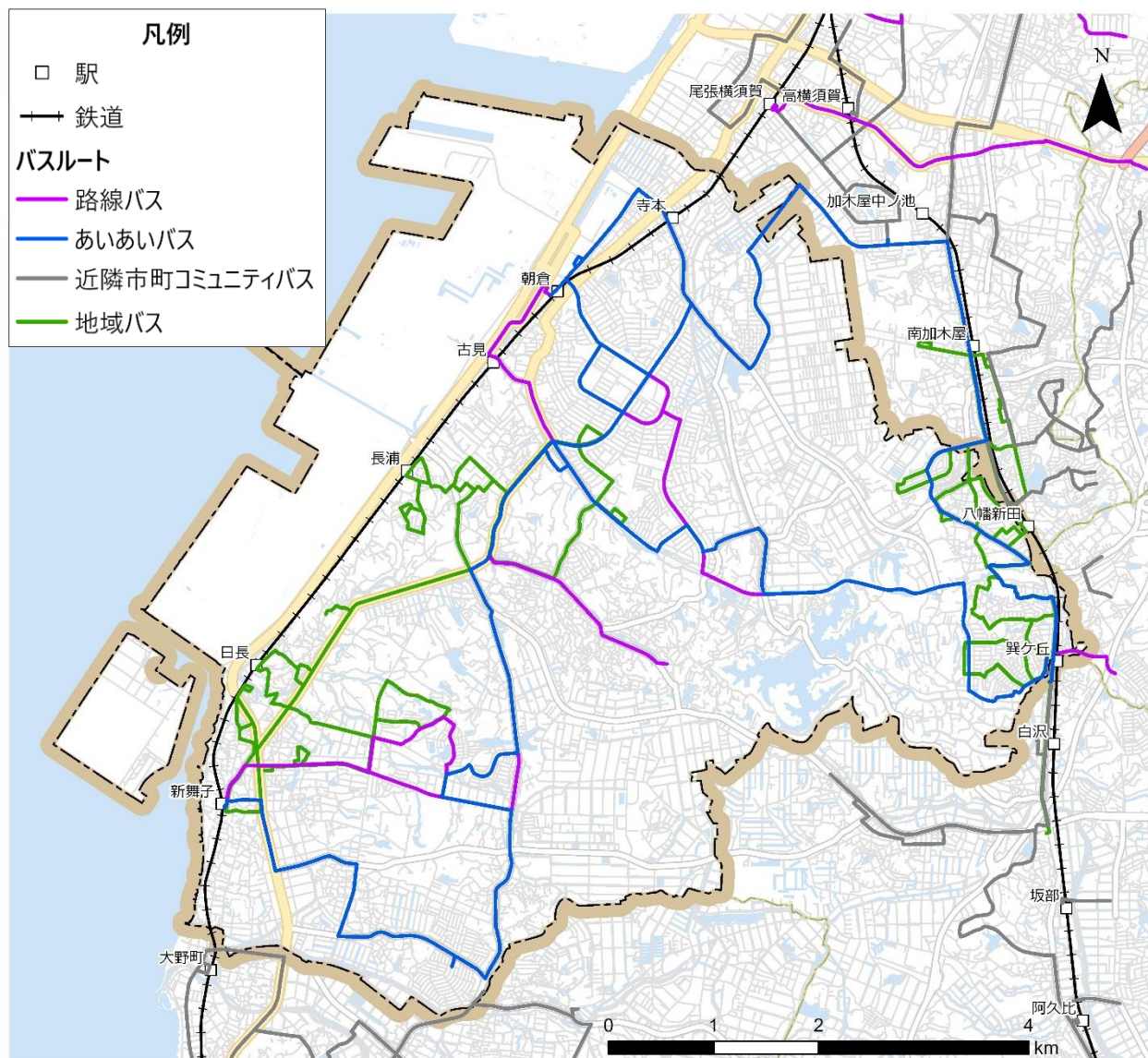
	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)
第6次知多市総合計画	R2~R11					次期計画	
知多市都市計画マスタープラン	R2~R12						次期計画
知多市立地適正化計画	R3~R22						
知多市地域公共交通計画		R8~R12					次期計画

(2) 対象区域

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。

なお、本市と周辺市町とを連絡する公共交通ネットワークの状況や、住民等の生活圏の実態に応じた市域を超える交通圏など、周辺市町に関わる事項については、個別に協議・調整を図ることとします。

知多市地域公共交通計画の対象区域

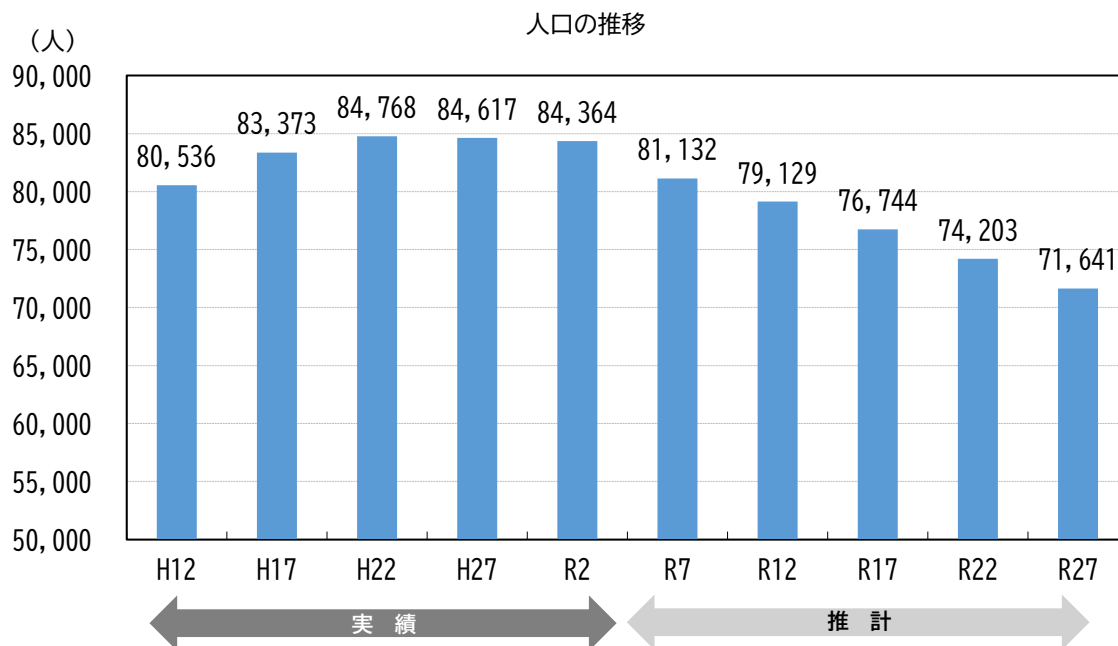


第2章 知多市の地域概況

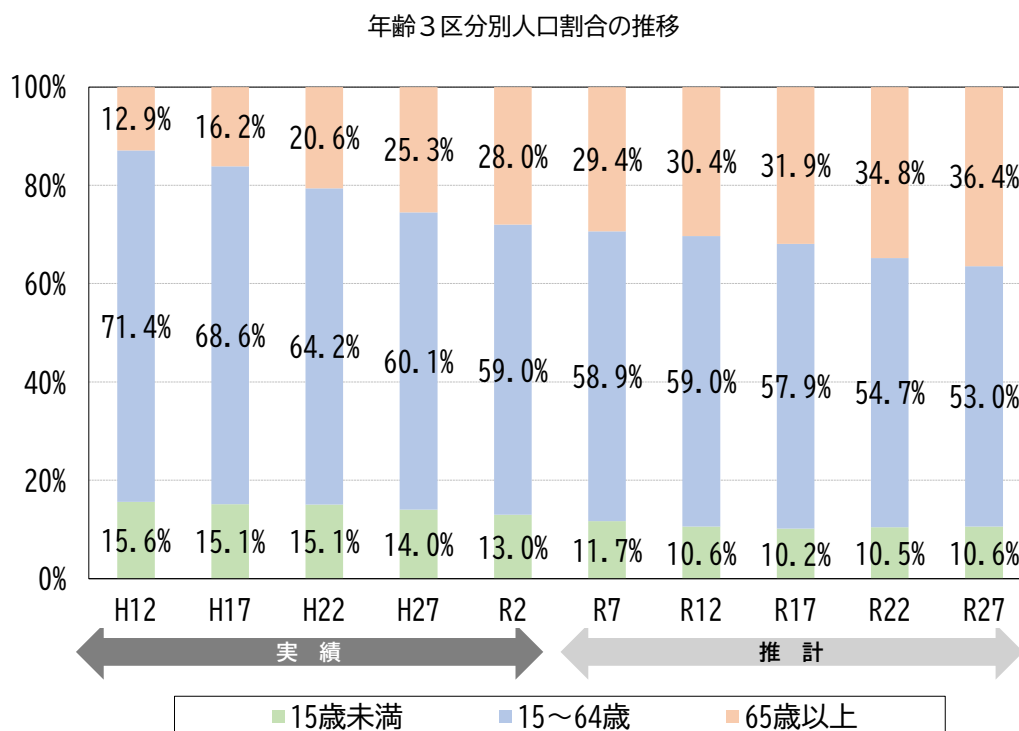
1 知多市の概況

(1) 人口推移

本市の人口は平成 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。



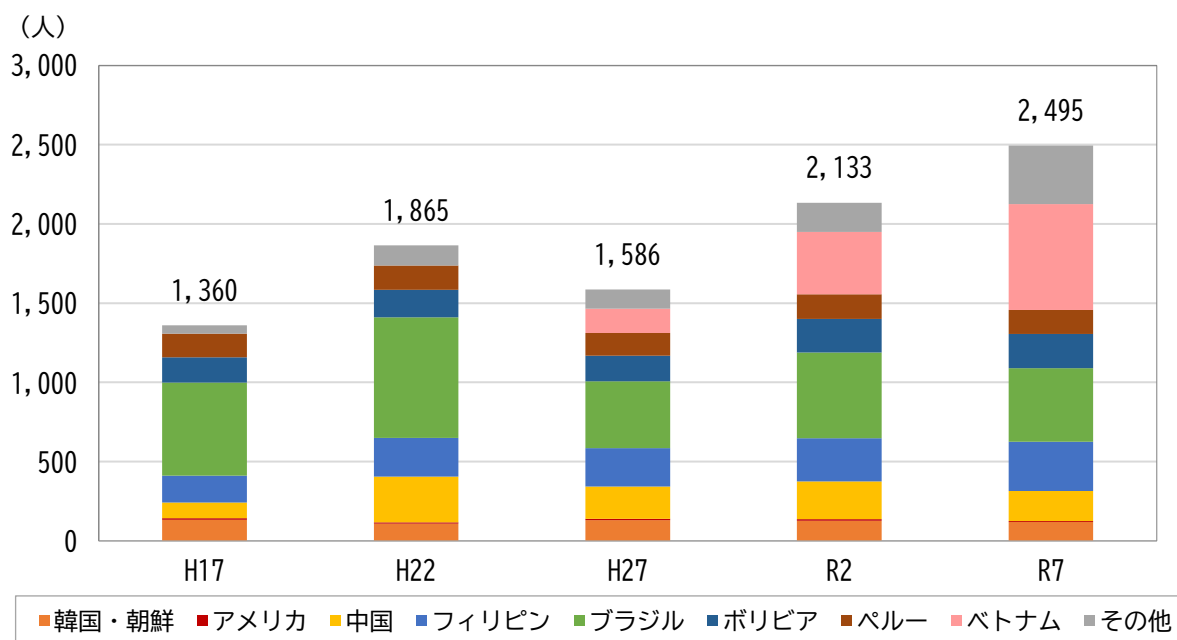
(資料：令和2(2020)年 国勢調査、令和2(2020)年 国立社会保障・人口問題研究所)



(資料：令和2(2020)年 国勢調査、令和2(2020)年 国立社会保障・人口問題研究所)

本市に住む外国人は増加傾向にあり、令和7(2025)年には2,495人となっており、国籍はベトナムやブラジルが多くなっています。

国籍別外国人人口の推移



※その他は平成22(2010)年までベトナムを含む。

(資料：外国人登録原票、住民基本台帳)

(2) 人口密度と公共交通網

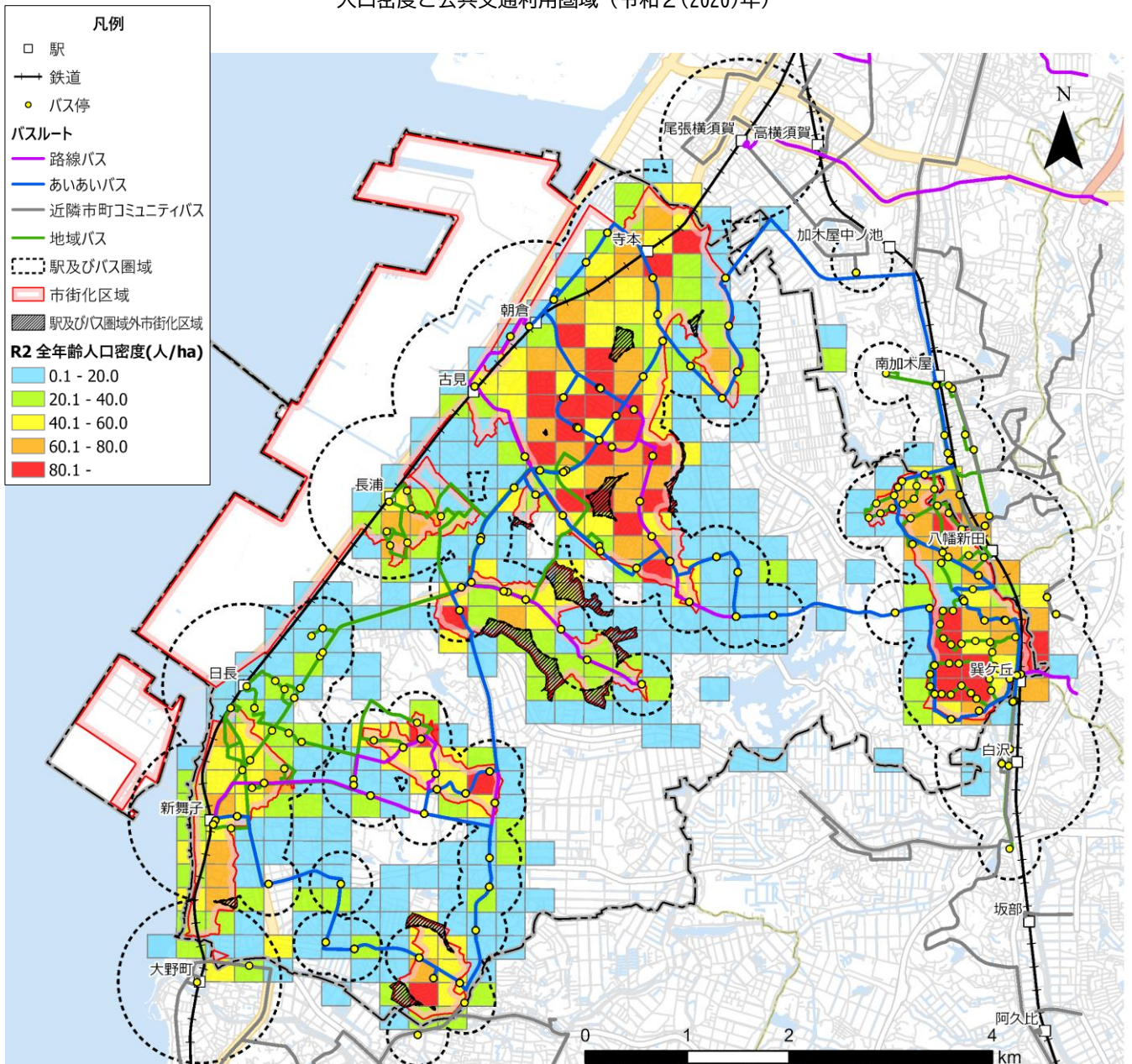
本市の人口密度は、朝倉町、つつじが丘、南巽が丘等の過去に開発された住宅団地で高くなっています。市内を運行する鉄道、バスの利用圏域と人口密度を重ねると、人口密度の高いエリアは概ね公共交通利用圏域に含まれており、夜間人口のカバー率は91.1%となっています。

公共交通利用圏域のカバー率（令和2（2020）年）

分類	人口（R2）	カバー圏域	
		カバー人口（R2）	カバー率
知多市全人口	84,364	76,851	91.1%
高齢者人口（65歳以上）	23,625	21,324	90.3%

*国土交通省「都市構造評価に関するハンドブック」（H26.8）より、
鉄道から800m、バス停から300mを徒歩圏として設定

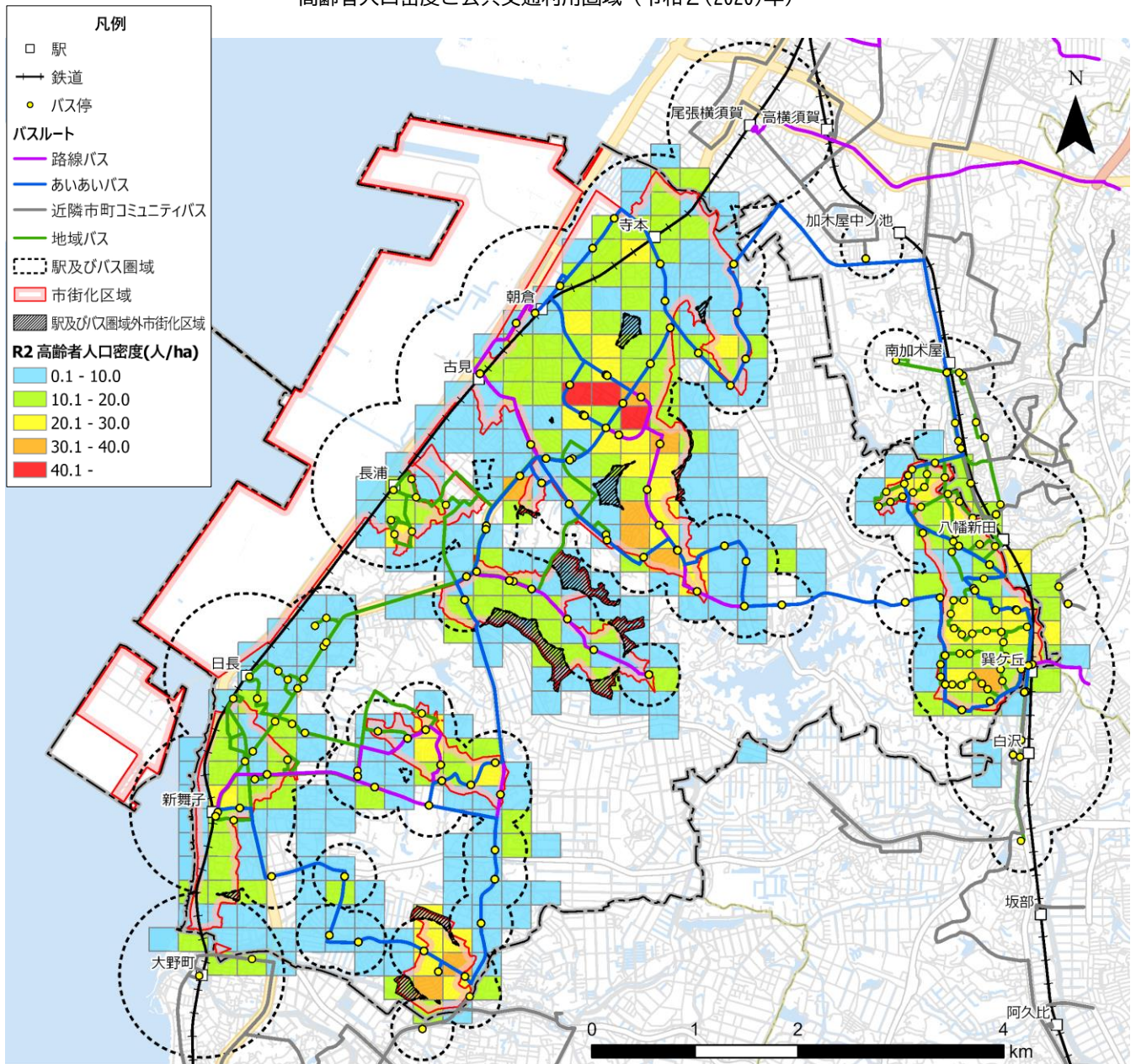
人口密度と公共交通利用圏域（令和2（2020）年）



（資料：令和2（2020）年 国勢調査、250mメッシュ）

65歳以上の高齢者の人口密度は、つつじが丘、南巽が丘、南粕谷等で高くなっており、鉄道、バスの利用圏域に含まれる高齢者の人口カバー率は90.3%となっています。

高齢者人口密度と公共交通利用圏域（令和2（2020）年）



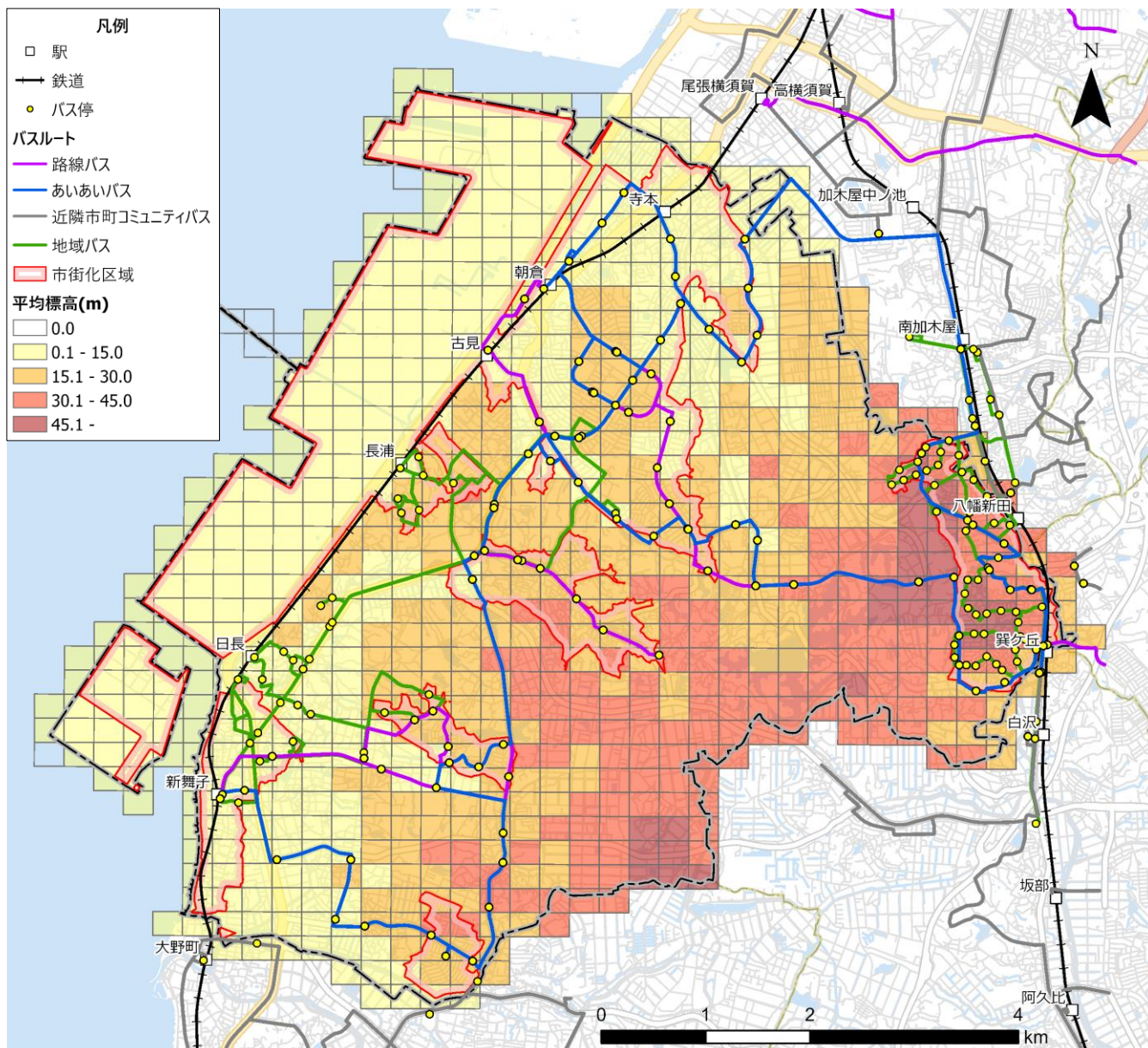
※駅及びバス圏域：鉄道駅 800m、バス停 300m

（資料：令和2（2020）年 国勢調査、250mメッシュ）

(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の住宅地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と地域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。

平均標高と公共交通路線

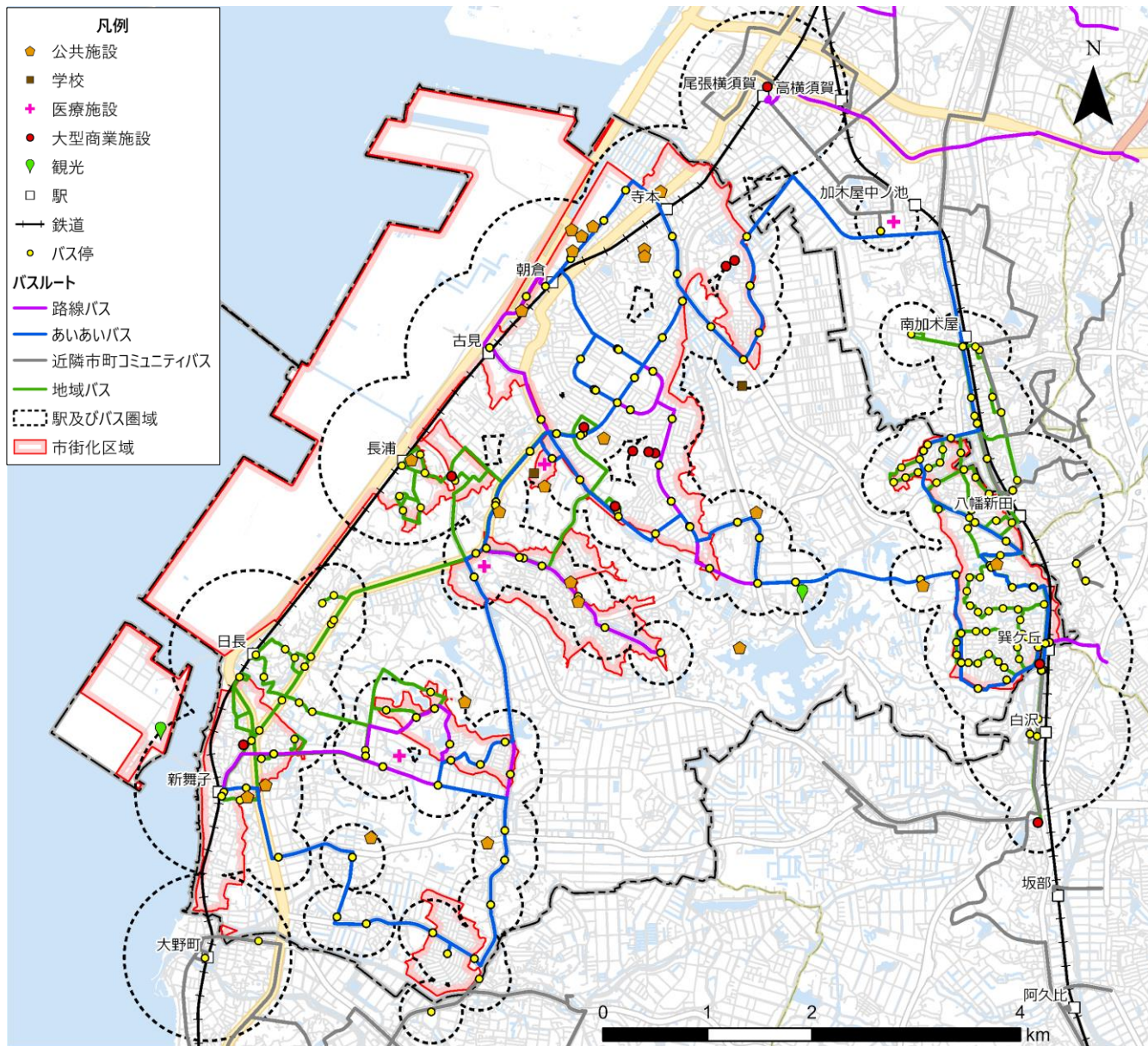


(資料：平成 23(2011)年 国土数値情報、250mメッシュ)

(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。

都市機能分布と公共交通利用圏域



※駅及びバス圏域：鉄道駅 800m、バス停 300m

(資料：公共施設 令和4(2022)年、学校 令和3(2021)年、医療施設 令和2(2020)年 国土数値情報、
観光 令和6(2024)年 観光レクリエーション利用者統計(愛知県)、
大型商業施設 令和7(2025)年 全国大型小売店総覧)

(5) 通勤通学特性

通勤・通学ともに、市外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、名古屋市や東海市との結びつきが特に強くなっています。

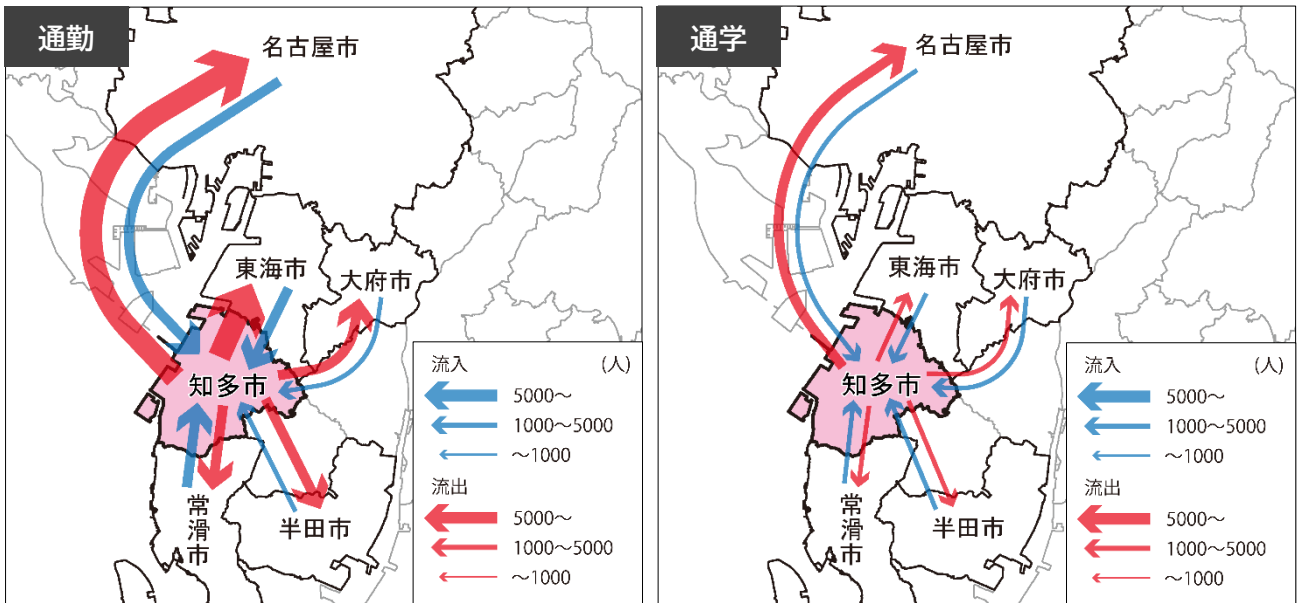
通勤・通学流動 (令和2(2020)年)

(人)

		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	名古屋市	8,074	6,907	1,167	-6,426	1,648	1,596	52	名古屋市	周辺市町
	東海市	7,671	7,194	477	-5,563	2,108	1,914	194	東海市	
	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(2020)年 国勢調査)

通勤・通学流動図 (令和2(2020)年)

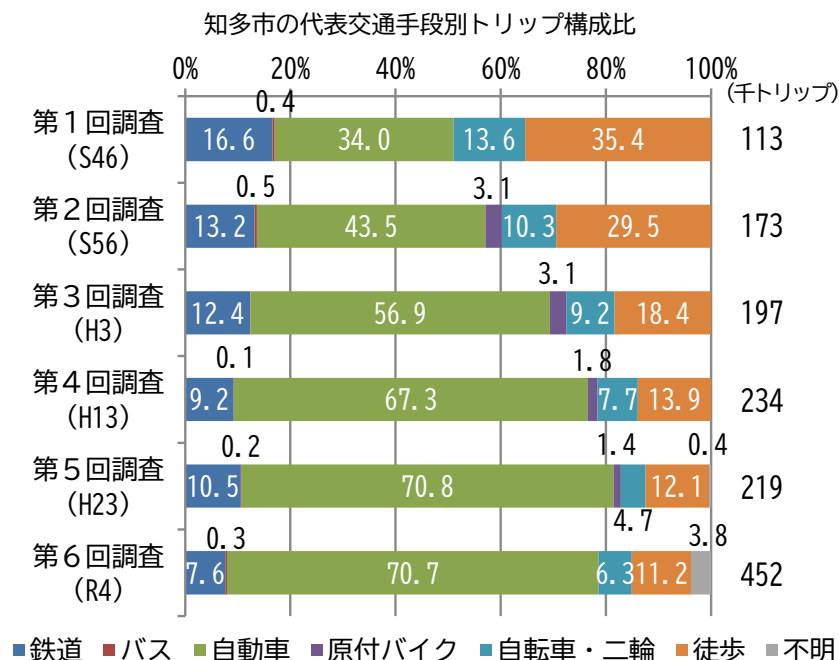


(資料：令和2(2020)年 国勢調査)

(6) トリップ特性

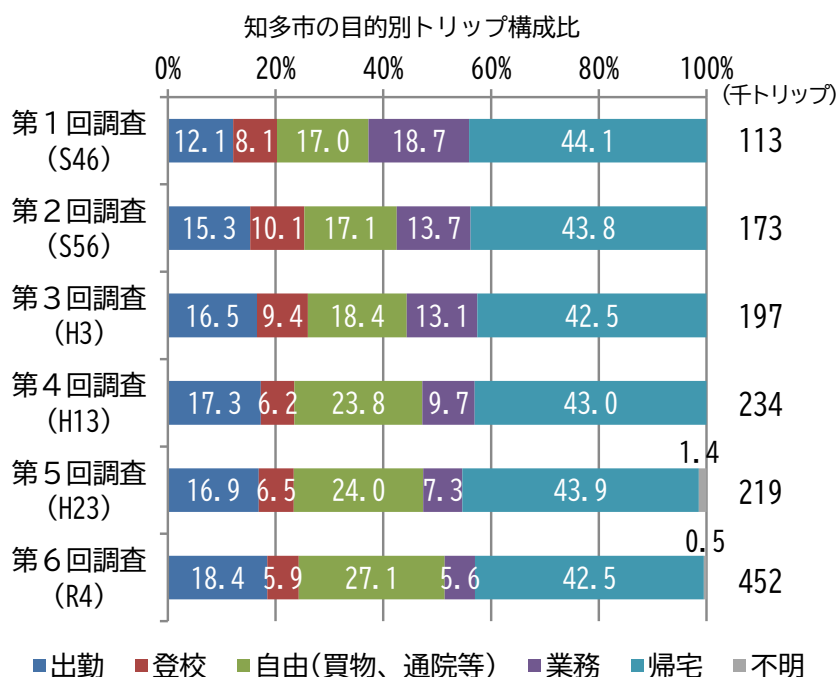
本市の代表交通手段別トリップ※構成比の推移では、「自動車」が増加傾向にある一方で、その他の割合は減少傾向にあります。

目的別トリップ構成比の推移では、「業務」が減少し、「自由（買物、通院等）」が増加傾向にあります。



※第1回～第5回調査は、第1回調査の範囲で集計、第6回調査は第6回調査の範囲で集計
 ※第6回調査は「原付バイク」と「自転車」が統合され「二輪」となっている

(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)



※第1回～第5回調査は、第1回調査の範囲で集計、第6回調査は第6回調査の範囲で集計
 ※第6回調査は「原付バイク」と「自転車」が統合され「二輪」となっている

(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

鉄 道 運行主体：名古屋鉄道（株）

本市西部に名鉄常滑線、東部に名鉄河和線が運行しており、市内に7駅が設置されています。

あいあいバス 運行主体：市

市内公共交通空白地区の解消と高齢者など移動困難者の日中における利便性を高め、広く市民の社会参加を促進し、公共施設への利用促進を図るため、北部循環コース（系統1：右回り、系統2：左回り）と南部コースの3コースを運行しています。

路線バス 運行主体：知多乗合(株)

朝倉駅を起点とする岡田線、佐布里線、朝倉団地線と、新舞子駅を起点とする日長団地線の計4路線が運行しています。

地域バス 運行主体：地域、市

バス停まで歩いていけない高齢者が多い地域や、道路幅が狭くバスが走行できない地域など、既存の交通で賄うことができない地域特有の移動ニーズに対応する交通手段で、東部コミュニティと旭北コミュニティで運行しています。



(1) サービス水準

①鉄道

本市西部に名鉄常滑線、東部に名鉄河和線が運行しており、市内に7駅が設置されています。

1日に100本以上停車する市内の鉄道駅は、朝倉、新舞子、巽ヶ丘(平日のみ)の3駅です。

市内及び近隣の鉄道駅の運行状況

	市内	停車列車(注)						運行本数				始発時刻	終発時刻
		ミュー スカイ	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	太田川	△	○	○	○	○	○	219	109	215	109	5:29	23:50
	尾張横須賀	△	○	○	○	○	○	113	109	113	109	5:31	23:49
	寺本	○				○	○	79	76	75	75	5:33	23:52
	朝倉	○	△	○	○	○	○	113	109	113	109	5:35	23:54
	古見	○				○	○	79	76	75	75	5:36	23:55
	長浦	○					○	42	37	39	37	6:03	23:57
	日長	○					○	42	37	39	37	6:00	0:00
	新舞子	○	△	○	○	○	○	113	109	112	109	5:35	0:02
	大野町					○	○	79	76	75	73	5:33	0:04
名鉄河和線	八幡新田						○	59	65	44	44	6:03	0:01
	巽ヶ丘	○	△	○	○	○	○	126	126	98	98	5:53	0:23
	白沢						○	59	65	44	44	5:59	0:05

注：「○」全車停車、「△」一部停車
※令和7(2025)年2月現在

(資料：令和7(2025)年 名古屋鉄道)

②路線バス

本市では、知多乗合(株)が運行する岡田線、佐布里線、朝倉団地線、日長団地線が運行しています。

路線バスの運行状況

路線・運行経路	運行本数(本/日)				市内 停留 所数	始発 時刻	終着 時刻
	平日		土日祝日				
	上り	下り	上り	下り			
岡田線	—	—	—	—	17	—	—
東岡田～知多警察署～朝倉駅前	7	8	2	4	12	6:00	21:16
東岡田～坊ノ下～朝倉駅前	8	8	7	7	14	9:05	17:47
佐布里線	—	—	—	—	14	—	—
梅が丘～にしの一丁目～朝倉駅前	1	1	1	1	8	5:58	22:13
朝倉駅前～にしの一丁目～佐布里～朝倉駅前	17		11		14	6:14	21:34
朝倉団地線	—	—	—	—	—	—	—
朝倉駅前～つつじが丘三丁目～朝倉駅前	1		0		6	6:55	7:12
日長団地線	—	—	—	—	12	—	—
新舞子駅前～新舞子駅前	左回り	6	5		12	6:50	14:24
	右回り	9	6			9:27	20:25
旭桃台東～新舞子駅前	左回り	1	1		9	6:28	7:50
	右回り	1	1			20:00	21:14

※令和7(2025)年2月現在

(資料：令和7(2025)年 知多乗合)

③あいあいバス

本市が運行するあいあいバスには、北部循環コース（系統1）、北部循環コース（系統2）、南部コースの3コースがあります。

あいあいバスの運行状況

路線	方面	平日1日当たり 運行本数（便/日）	始発時刻	終着時刻
北部循環コース（系統1）	右回り	6	7:00	17:48
北部循環コース（系統2）	左回り	6	8:37	18:45
南部コース	朝倉駅	5	7:24	16:10
	新舞子駅	5	9:32	18:24

※令和7年(2025)年10月現在

(資料：令和7(2025)年 知多市)

④地域バス

市とコミュニティが協働で運行している地域バスは、バス停までの移動が困難な高齢者が多い地域や、道路幅が狭く通常のバスが走行できない地域など、地域特有の移動ニーズに対応する普通自動車を利用した交通手段で、運行ルートやダイヤは各コミュニティで検討しています。

令和7(2025)年8月現在では、東部コミュニティと旭北コミュニティの2つの地域で、地域バスが運行しています。

地域バスの運行状況

路線		運行曜日	1日当たり 運行本数（便/日）
東部 コミュニティ	北コース	月・金	7
	南コース	火・木	6
旭北 コミュニティ	長浦コース	火	10
	日長コース	水	11
	新舞子北コース	金	8

※令和7年(2025)年8月現在

(資料：令和7(2025)年 知多市)

⑤一般タクシー

市内にはタクシー営業所はなく、東海市など近隣市に立地しています。

⑥その他の移動サービス

その他の移動サービスとして、市内には福祉有償運送[※]を行う事業者が2つあります。

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

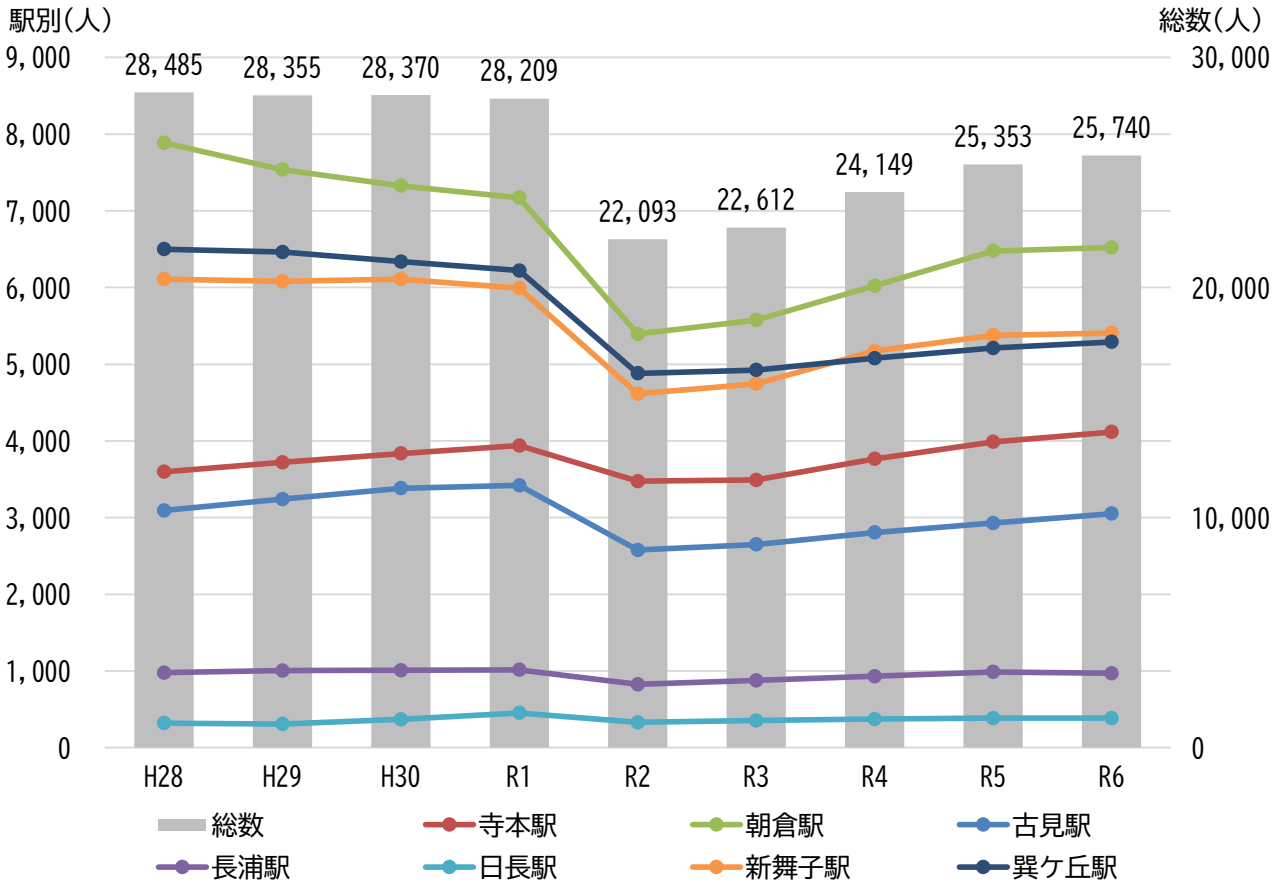
(資料：令和7(2025)年 知多市)

(2) 利用実態

① 鉄道

利用者数は、令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少後、増加傾向にあり、令和6(2024)年の7駅の合計の1日当たり利用者数は約2.6万人となっています。

鉄道駅の1日当たり乗降客数の推移

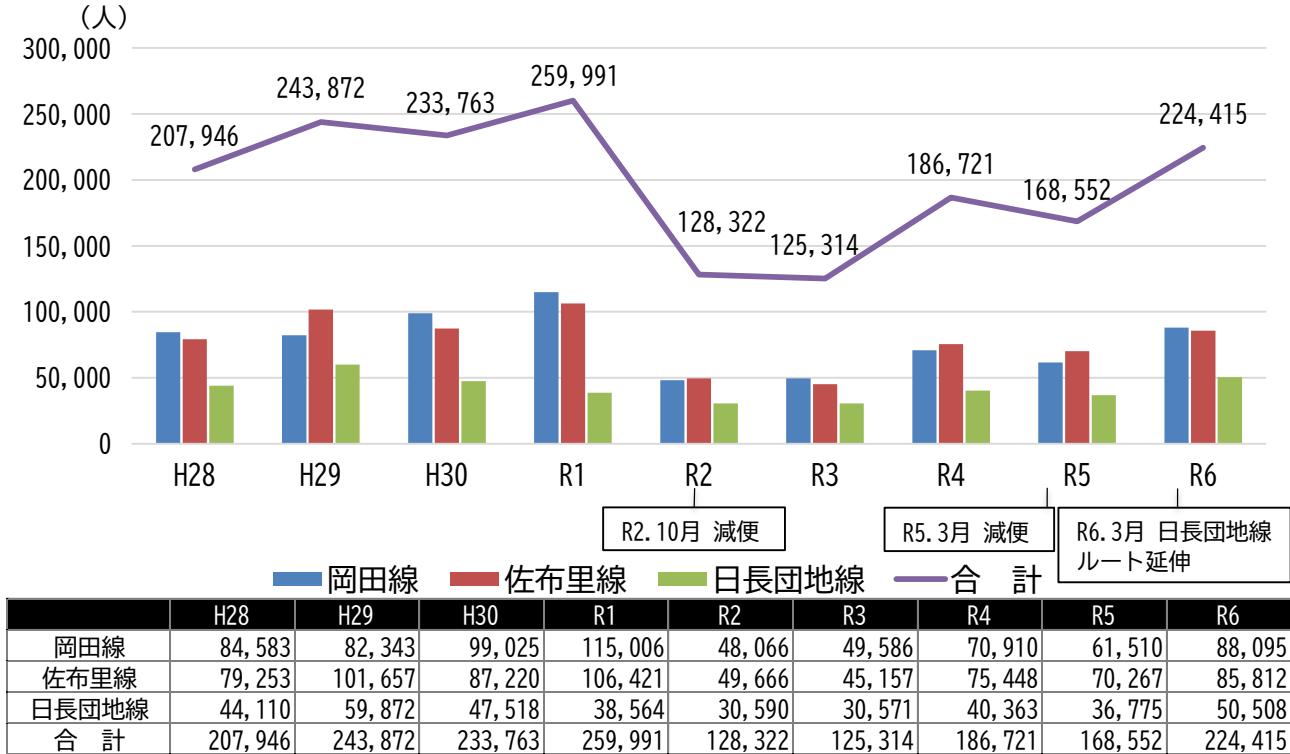


(資料：名古屋鉄道)

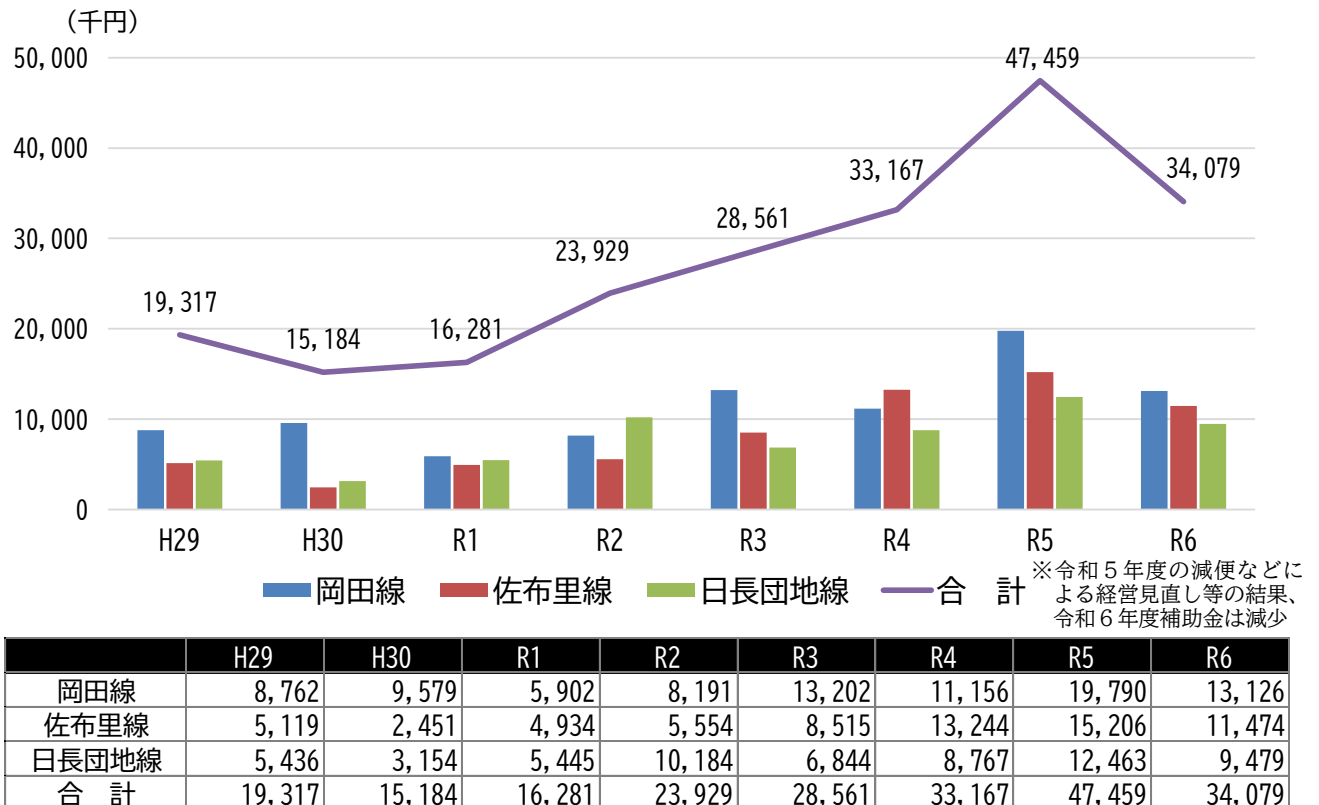
②路線バス

利用者数は、令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少後、増加傾向にあり、令和6(2024)年の利用者数は約22.4万人となっていますが、運行補助金*は人件費や物価高騰等により増加傾向にあります。

路線バスの年間利用者数の推移



路線バスの運行補助金の推移



*前年度の運行実績に基づき算出した欠損金相当額を交付

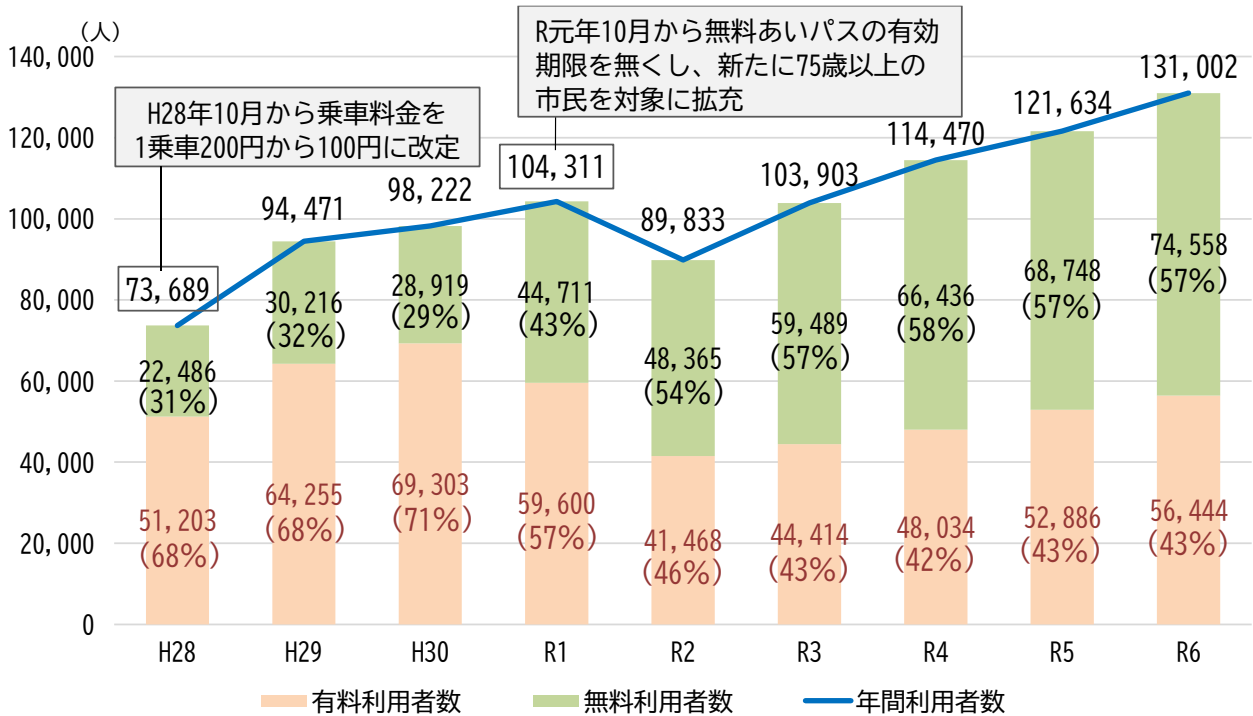
(資料：知多乗合)

③あいあいバス

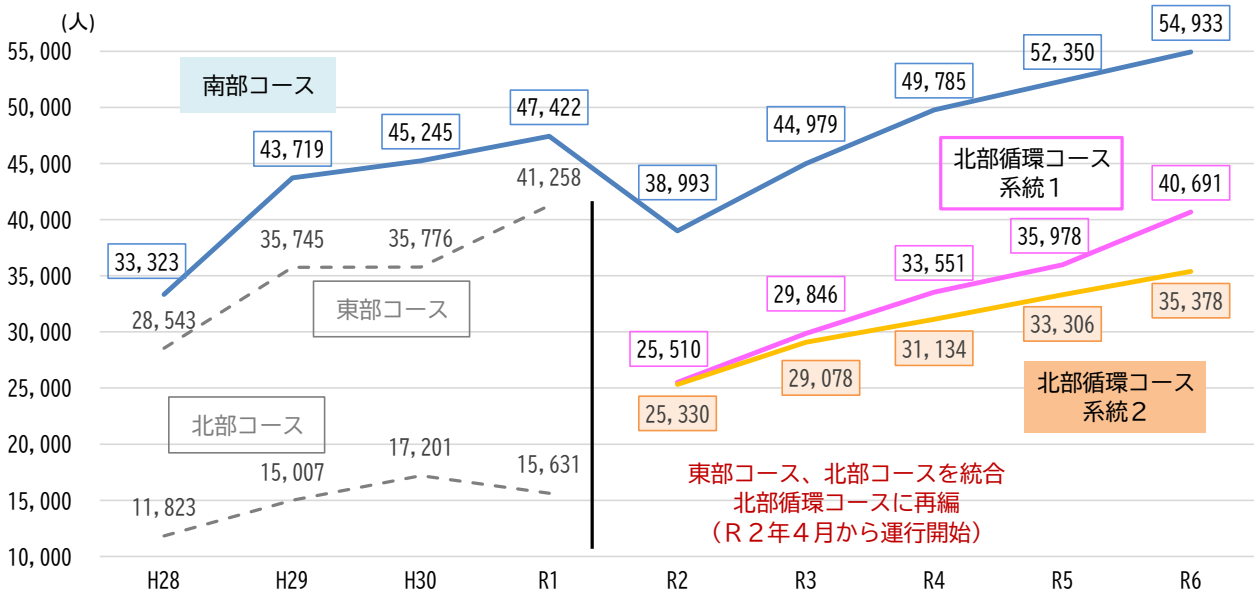
利用者数は、令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少後、増加傾向にあり、令和6(2024)年の利用者数は約13.1万人で、利用者の半数以上が無料利用者*となっています。また、あいあいバスの運行経費は増加傾向にあり、令和6年(2024)は約8.1千万円となっています。

- *①市内在住で65歳以上の運転免許自主返納者及び75歳以上の方で「無料あいパス」を提示した方
 ②身体障害者・療育・精神障害者保健福祉手帳を提示した方とその介助者1名
 ③小学生以下の方

あいあいバスの有料・無料利用者数の推移

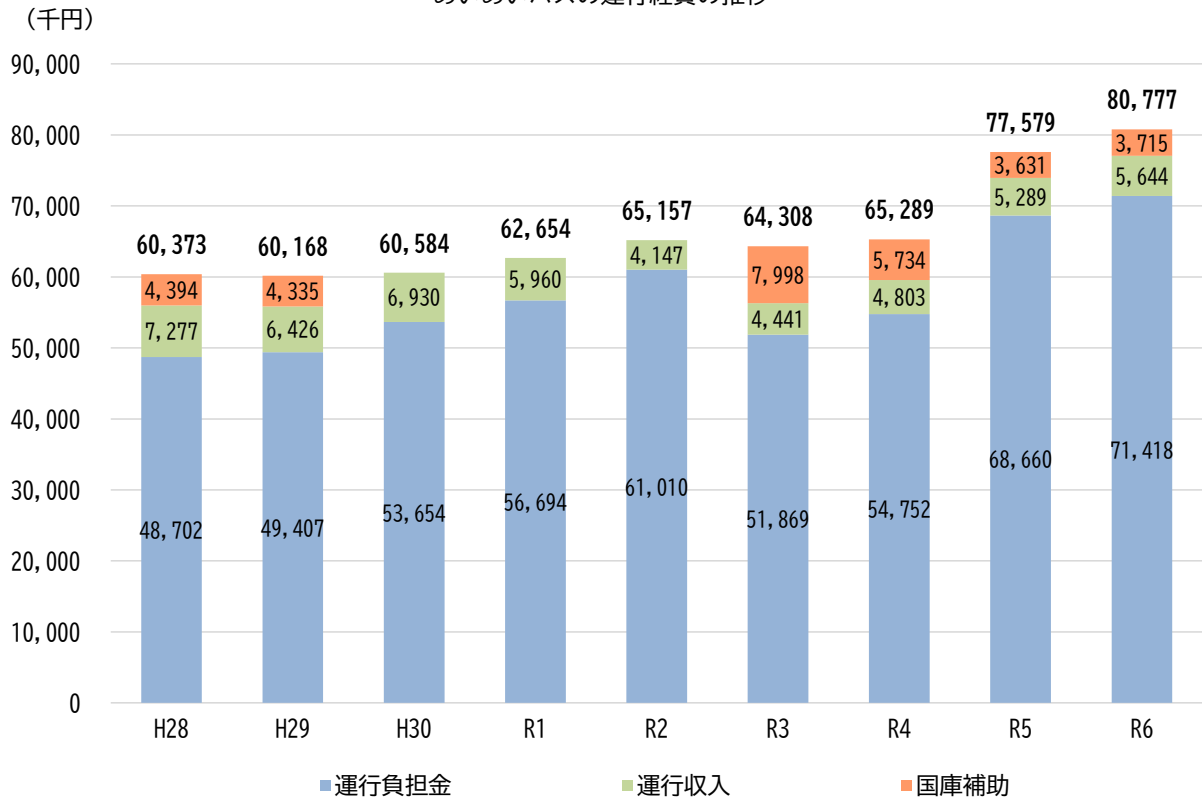


あいあいバスのコース別利用者数の推移



(資料：知多市)

あいあいバスの運行経費の推移



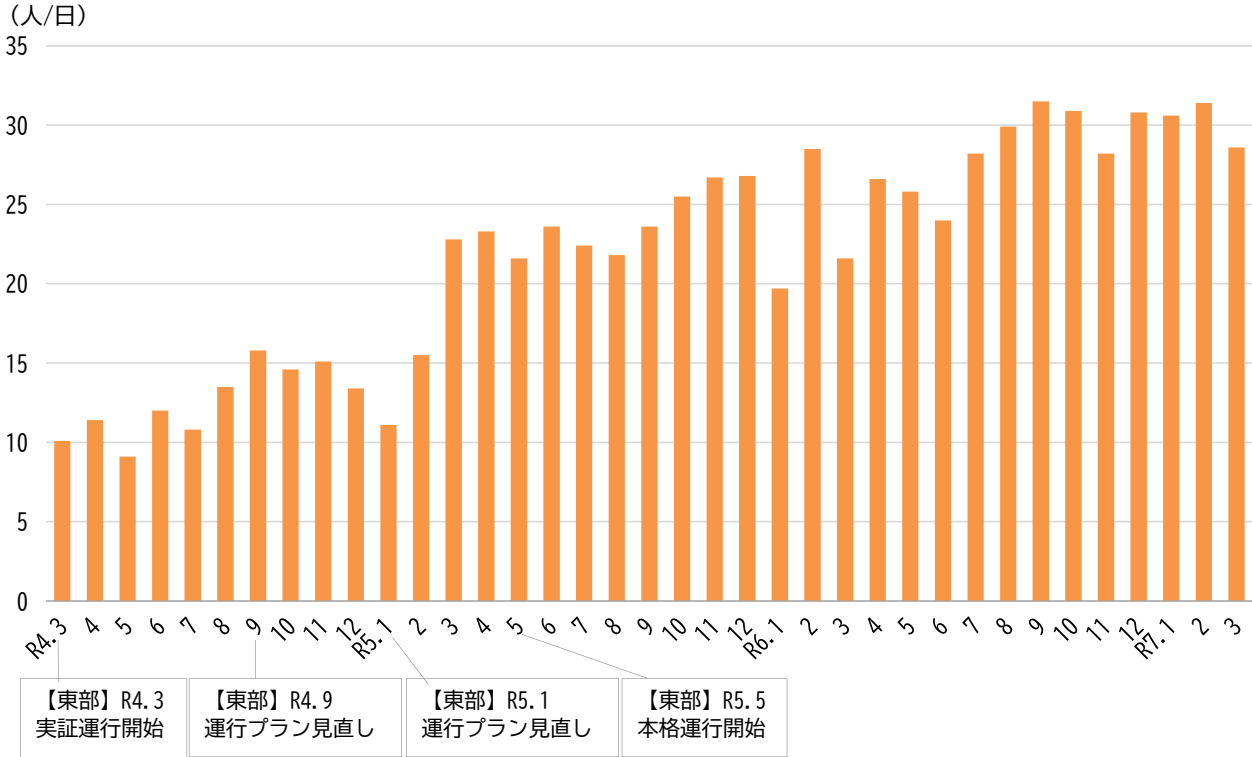
※千円単位を四捨五入しているため、合計と一致しない場合があります。

(資料：知多市)

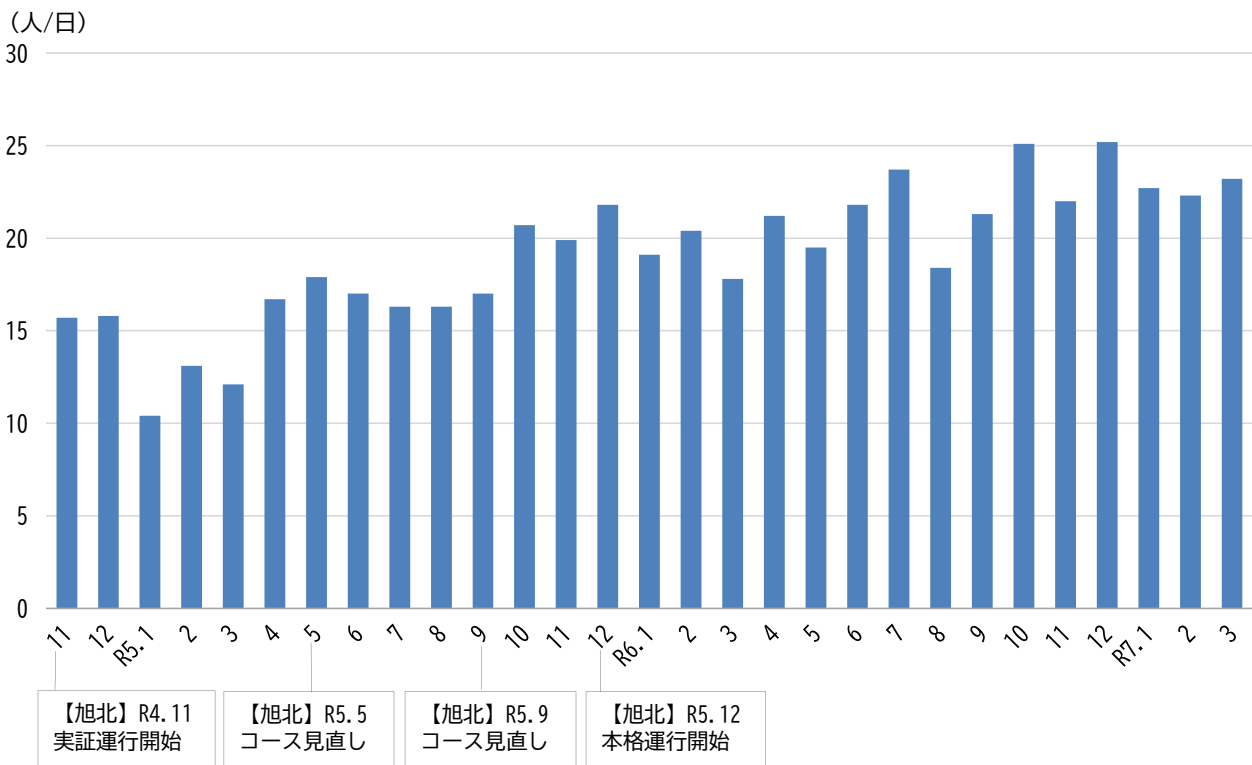
④地域バス

東部コミュニティでは令和5(2023)年5月に、旭北コミュニティでは令和5(2023)年12月に本運行を開始し、利用者数は増加傾向にあります。

東部コミュニティ地域バスの1日当たり利用者数(月平均)の推移



旭北コミュニティ地域バスの1日当たり利用者数(月平均)の推移

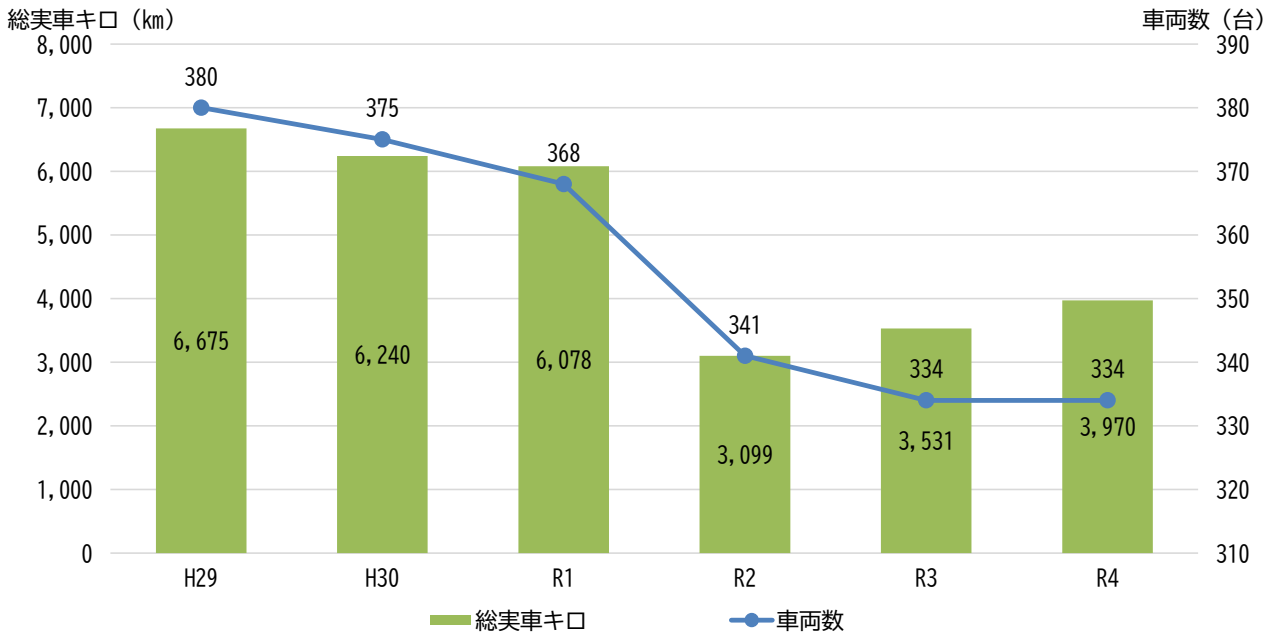


(資料：知多市)

⑤一般タクシー

一般タクシーの知多交通圏（半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、知多郡）の総実車キロ、車両数は令和2（2020）年の新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少し、その後わずかに増加傾向はみられるものの、回復していない状況となっています。

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：愛知県タクシー協会）

⑥その他の移動サービス

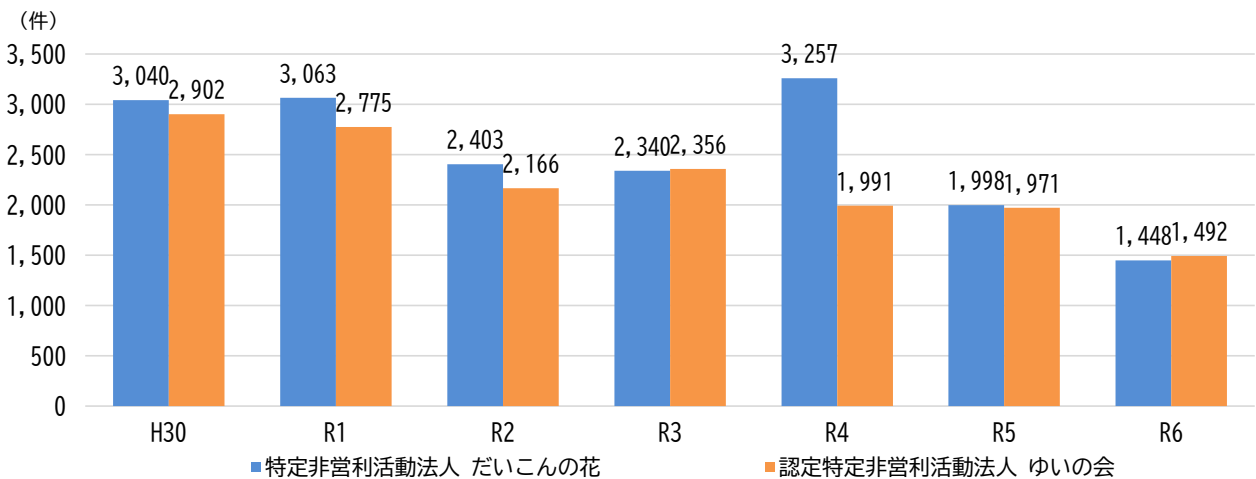
その他の移動サービスとして、市内には福祉有償運送を行う事業者が2つあります。令和6（2024）年度の依頼件数は、2つの事業者を合計すると2,940件となります。

福祉有償運送事業者の概要

法人名	特定非営利活動法人 だいきんの花	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

（資料：令和6（2024）年 知多市）

福祉有償運送の依頼件数の推移



（資料：知多市）

第3章 上位・関連計画

1 上位計画

(1) 第6次知多市総合計画（令和2(2020)年度～11(2029)年度）

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
理想の未来	<p><まちの未来></p> <p>①高度な技術を活用した、交通や買物などの利便性の高いまちが形成されている。</p> <p>②自然災害に強く、治安がよい、安全で安心できるまちになっている。</p> <p>③持続可能な整備とマネジメントにより土地の有効利用が進み、にぎわいが生まれるまちになっている。</p> <p>④地域経済の活性化に資する企業が進出し、自然との調和を図りながら操業しているとともに、市内に起業しやすい環境が整備されている。</p> <p>⑤豊かな緑や海、歴史、伝統、文化などの魅力が磨かれ、落ち着いた雰囲気は未来につながれており、観光などに広く活用されている。</p> <p>⑥行政は、様々なまちづくりの主体と共に戦略的な地域経営を進めている。</p>
重点戦略	[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

公共交通関連の施策

[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。

■ 市民・地域等ができること

- ・ 日常生活の移動手段として、地域公共交通を積極的に利用する。
- ・ 移動手段の確保を地域の課題として捉え、地域公共交通のあり方について検討する。

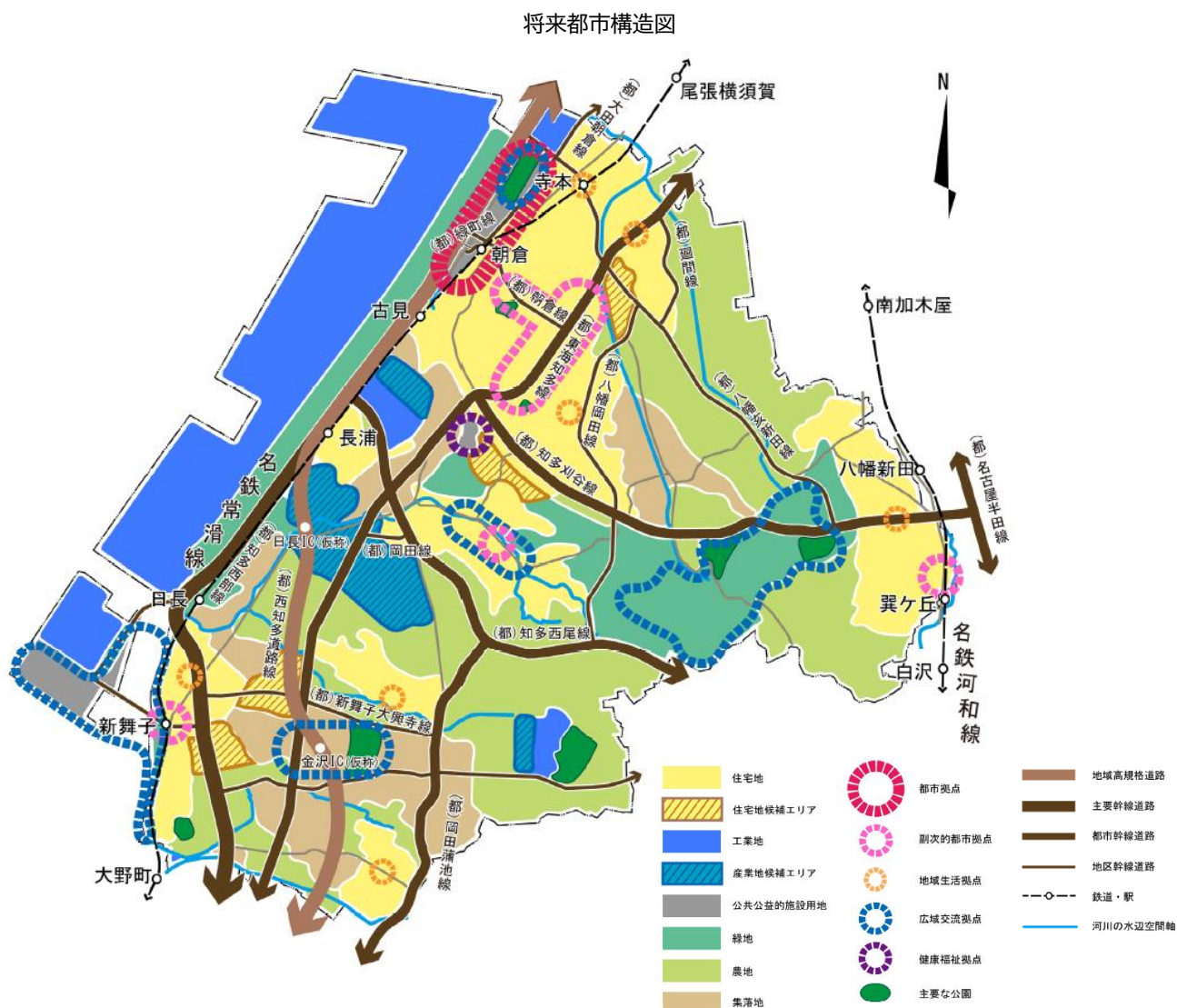
■ 重要業績評価指標（KPI）

指 標	基準値	目標値(方向性)
1 コミュニティ交通の1便当たりの利用者数	11人(2018年)	15人
2 地域交通(バスなど)により市内の移動が便利であると思う市民の割合	22.0%(2019年)	↗

2 関連計画

(1) 知多市都市計画マスタープラン（令和2(2020)年度～12(2030)年度）

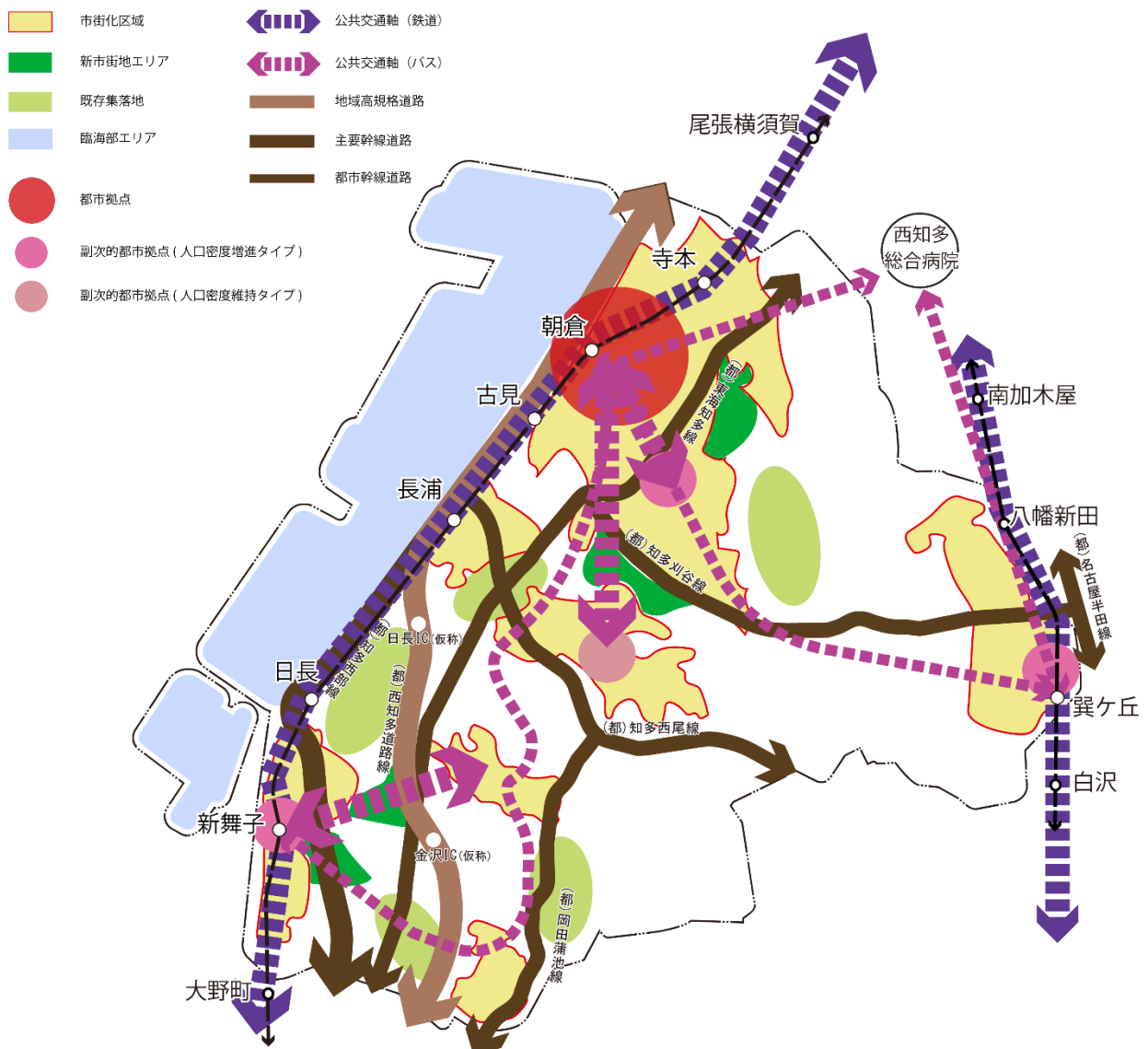
将来像	あたらしく、知多らしく。梅香る わたしたちの緑園都市
公共交通ネットワークの形成方針	<p>■公共交通の利用促進</p> <p>高齢化の進行により、公共交通の重要性が増すと考えられるため、鉄道、バス事業者に働きかけ、公共交通の充実や利便性向上を図るとともに、地域の実情に合った総合的な公共交通体系の形成に向けた検討を進め、利用促進を図る。</p> <p>■鉄道</p> <p>高齢者を始め誰もが安心して暮らし続けられる都市の実現に向け中心的な役割を担い、公共交通の主要な軸となる鉄道は、事業者と協力・連携して利便性の維持を図る。</p> <p>■バス</p> <p>市域西部と東部に偏在する鉄道駅を補い、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ネットワークの形成を図る。さらに、公共交通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する。</p>



(2) 知多市立地適正化計画（令和3(2021)年度～22(2040)年度）

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・様々な都市機能が使いやすく配置された都市づくり ・都市機能に容易にアクセスできる都市づくり
公共交通軸の形成方針	<p>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、利用促進を図る。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る。</p> <p>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る。</p>

めざすべき都市の骨格構造



(3) 第4次知多市障がい者計画（令和3(2021)年度～8(2026)年度）

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
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 啓発広報活動とボランティア活動の推進 2 自立した生活の支援・意思決定支援の推進 3 安全・安心な生活環境の整備 4 防災・防犯対策の推進 5 差別の解消・権利擁護の推進と虐待防止 6 保健・医療の推進 7 雇用・就業の支援 8 教育・スポーツ・文化活動の推進
基本施策	<p><移動しやすい環境の整備></p> <ol style="list-style-type: none"> 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。

(4) 第3次知多市環境基本計画（令和3（2021）年度～12（2030）年度）

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～
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1 学びと協働で、よりよい環境をつなぐまち 2 地球温暖化対策に向き合い、実践するまち 3 資源を節約し、循環利用するまち 4 人と自然が共生し、生物多様性が保全されるまち 5 安全・安心・快適に暮らせるまち
基本施策	<p>2-1 低炭素なくらし・基盤づくり</p> <p>●環境負荷の低い交通の推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>●ゼロエミッション自動車（ZEV）の導入推進</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

(5) 知多市観光ビジョン（令和6(2024)年度～12(2030)年度）

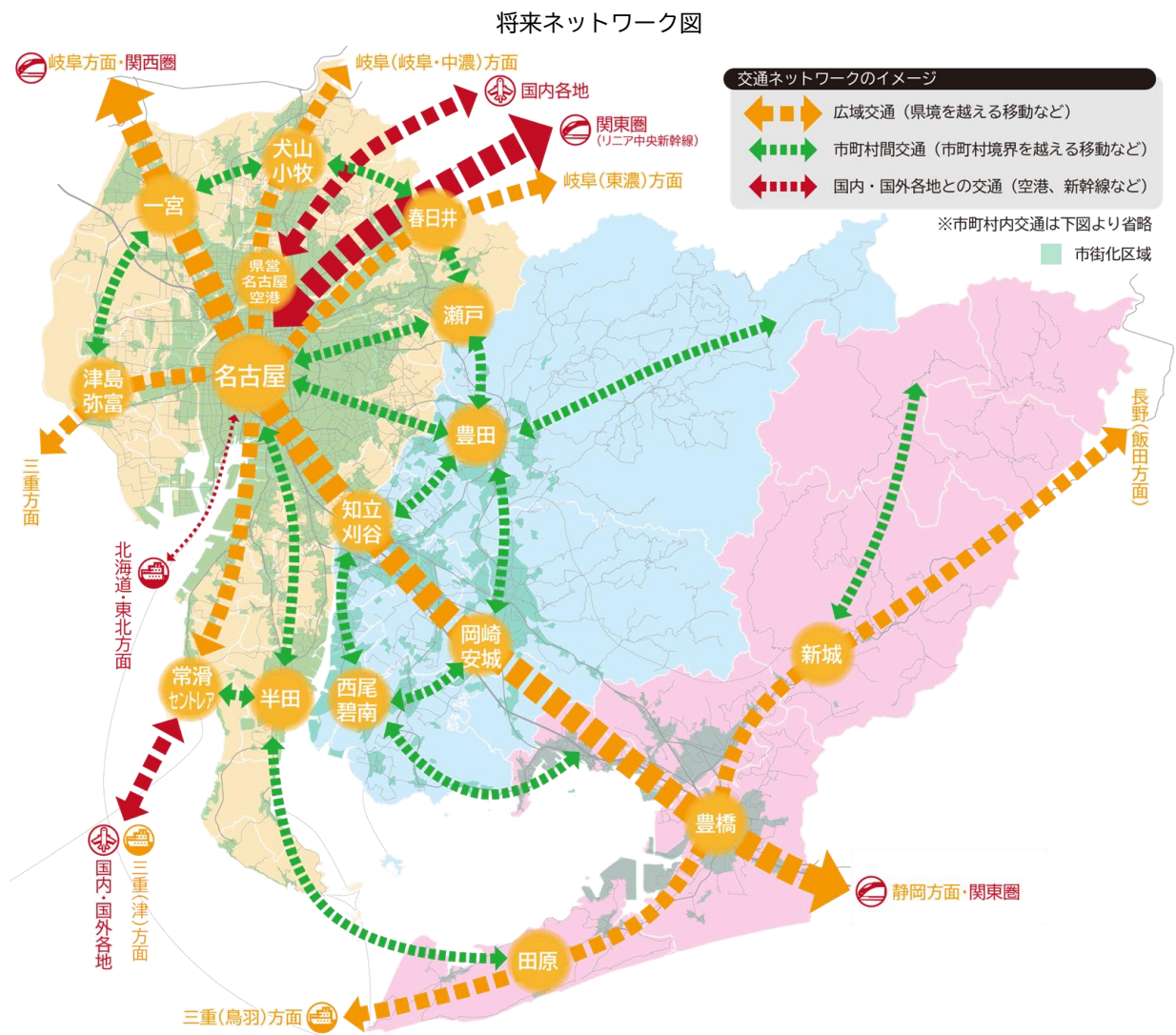
基本理念	住んでよし 訪れてよし 商ってよし 知多市版“三方よし”の観光まちづくり
基本方針の柱	1 「知多らしさ」の活用による消費額拡大 2 にぎわい創出のための観光客受入れ環境整備 3 観光DX※への対応と戦略的プロモーション 4 異業種交流による観光イノベーション 5 広域連携によるコバンザメ商法
アクションプラン 2025	柱2 にぎわい創出のための観光客受入れ環境整備 ●新舞子ビーチフェスティバル、佐布里池梅まつりの臨時駐車場の開設・シャトルバスの運行 <継続> 【概要】交通渋滞を防ぐため臨時駐車場を開設します。 【主体】商工振興課 【年度】令和7(2025)年度～ ●公共交通利用促進キャンペーン(佐布里池梅まつり) <継続> 【概要】交通渋滞を防ぐため、電車・バスでの来訪を呼びかけます。 【主体】商工振興課(佐布里池梅まつり実行委員会事務局)、市民協働課、名古屋鉄道(株)、知多乗合(株) 【年度】令和7(2025)年度～

(6) 朝倉駅周辺整備基本構想（平成30(2018)年3月策定）

まちづくりのコンセプト	知多市の玄関口にふさわしい“顔”づくり
整備の基本的な方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心拠点としての都市機能の誘導 ● 居住者・来訪者の集い・憩いの場の提供 ● 市の特性、個性を活かしたまち
計画対象地区の整備方針	<p>【北街区の整備方針】 市民の多様なニーズに応えられる知多市の商業・交流・にぎわい拠点</p> <p>【中街区の整備方針】 対象地区の中核的役割を担うとともに、知多市の玄関口にふさわしいにぎわいを形成</p> <p>【南街区の整備方針】 市外から人を呼び込めるような新たな定住拠点</p>
新庁舎イメージパース	

(7) 愛知県地域公共交通計画 (令和6(2024)年度～8(2026)年度)

<p>目指す 公共交通像</p>	<p>安心・便利な暮らしと、活発な経済活動を支える公共交通の維持・充実</p>
<p>主な県の 施策</p>	<p>方針1 広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 名古屋駅のスーパーターミナル化を推進 ● 鉄道駅の施設・設備のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の取組を促進 ● 地域鉄道が実施する安全安定輸送に必要な修繕・設備投資を支援 ● ホーム拡張やコンコース拡大等の駅総合改善事業を支援 ● 市町村間交通を支える路線バスに対し運行経費を補助 など <p>方針2 公共交通ネットワークを支える仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ● タクシー、乗合タクシー、新モビリティ等の活用方法を検討 など <p>方針3 公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車から公共交通への転換を促進するための情報発信や啓発を実施 など



第4章 交通を取り巻く情勢

1 法制度等の変化

(1) 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正

「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が令和2(2020)年11月に施行されました。地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化され、地方公共団体主導の公共交通サービス改善や、地域の輸送資源を総動員する取組が位置付けられました。

また、令和5(2023)年10月には、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」するための法改正が行われ、目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」による「連携と協働」や国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進が追加されるとともに、地域公共交通計画への記載に努める事項として「地域の関係者相互間の連携に関する事項」が追加されました。

令和5(2023)年の法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援(上下分離も可能)。<予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、(独)鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。<予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。(※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。)

(資料：国土交通省)

(2) 自動車運転者の労働時間等の改善

長時間労働の実態がみられるトラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者の労働条件の向上を図るため、拘束時間（始業時刻から終業時刻までの使用者に拘束される全ての時間）や休息期間等の基準が設けられた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が令和4（2022）年12月に改正され、令和6（2024）年4月に適用されました。これに伴って発生する様々な影響が「2024年問題」と呼ばれており、物流の停滞やバスの減便等が発生しています。

改善基準告示パンフレット



(資料：厚生労働省)

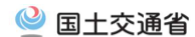
(3) 日本版ライドシェアの創設

地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6（2024）年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェア*が創設されました。

国土交通省では、全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア（バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送）等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため「交通空白」解消本部を設置し、自治体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取組を進めていくこととしています。

日本版ライドシェアの概要

日本版ライドシェア(道路運送法78条3号)の創設



- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。



1. アプリデータに基づき不足車両数を算出し、自家用車活用事業を行う地域

東京、横浜、名古屋、京都、札幌、仙台、さいたま（県南中央）、千葉、大阪、神戸、広島、福岡（12地域）

東京の例

2. 大都市部以外の地域

1. 以外の地域においては、簡便な方法により不足車両数を算出し、事業の実施が可能。

※金曜日・土曜日の16時から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とし、当該地域のタクシー車両数の5%を不足車両数とみなす

※自治体が曜日・時間帯における不足車両数を運輸支局へ申し出た場合、その内容を不足車両数とみなす

※当該自家用車を活用して、データの収集及び不足車両数の検証を行った上で、上記の暫定的な不足車両数を見直す

軽井沢町、金沢、富山、静岡、さいたま（県南東部）、志摩市、水戸、青森（8地域）

このほか、約40地域において実施に向けた準備がなされている。

14

(資料：国土交通省)

2 社会情勢の変化

(1) SDGs (持続可能な開発目標) の推進

平成 27(2015)年 9 月に国連サミットにおいて、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ (2030 アジェンダ)」が採択されました。2030 アジェンダの中には、先進国を含む国際社会全体の開発目標として、SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) の 17 のゴール (目標) と 169 のターゲットが掲げられました。



(資料：国際連合広報センター)

日本では、平成 28(2016)年 12 月に決定された「SDGs 実施指針」に基づき、「SDGs アクションプラン」を策定し、政府が行う具体的な施策等が整理され、国土交通省による公共交通機関等のバリアフリー化の推進や「コンパクト・プラス・ネットワーク」の推進等の各事業が実施されています。

(2) 新型コロナウイルス感染症の流行

令和 2 (2020)年 1 月に新型コロナウイルス感染症が日本で初めて報告され、行動制限や感染リスクへの不安から、公共交通機関の利用者数は大幅に減少しました。その後、利用者数は回復傾向にあるものの、新しい生活様式としてテレワークやオンライン授業等が推奨され、ライフスタイルが変化したことで、通勤・通学の移動が必要なくなった人も一定数存在しています。

(3) カーボンニュートラルに向けた取組

令和 2 (2020)年 10 月、政府は令和 32(2050)年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにする、カーボンニュートラル*を目指することを宣言し、令和 3 (2021)年 4 月には、令和 12(2030)年度において、温室効果ガス 46%削減 (平成 25(2013)年度比)を目指すこと、さらに 50%削減に向けて挑戦を続けることを表明しました。

地域公共交通分野においても脱炭素社会に向けた車両電動化等の交通 GX (グリーントランスフォーメーション) の推進が不可欠とのことから、令和 5 (2023)年 4 月の「地域交通法」の改正において、EV バス・EV タクシー等の導入を通じて、交通 GX を推進する事業が創設されました。

本市でも、令和 3 (2021)年 8 月に「ゼロカーボンシティちた宣言」を発表し、未来につながる環境都市づくりを目指しています。

公共施設における省エネを推進し、令和 12(2030)年までに公用車の電動車の割合を 50%以上にするとともに、新庁舎は「ZEB Ready*」の認証を取得しました。令和 32(2050)年までに二酸化炭素の排出量実質ゼロを実現するには、市民、企業、行政の協力が不可欠です。「ゼロカーボン推進パートナー制度」では、ゼロカーボンシティちたの実現に向けて取り組んでいただける事業者などを推進パートナーとして認定し、協働により取組を進めています。市民が安心して暮らせる持続可能な環境都市づくりは、地域全体で取り組むことが重要です。

EV バス

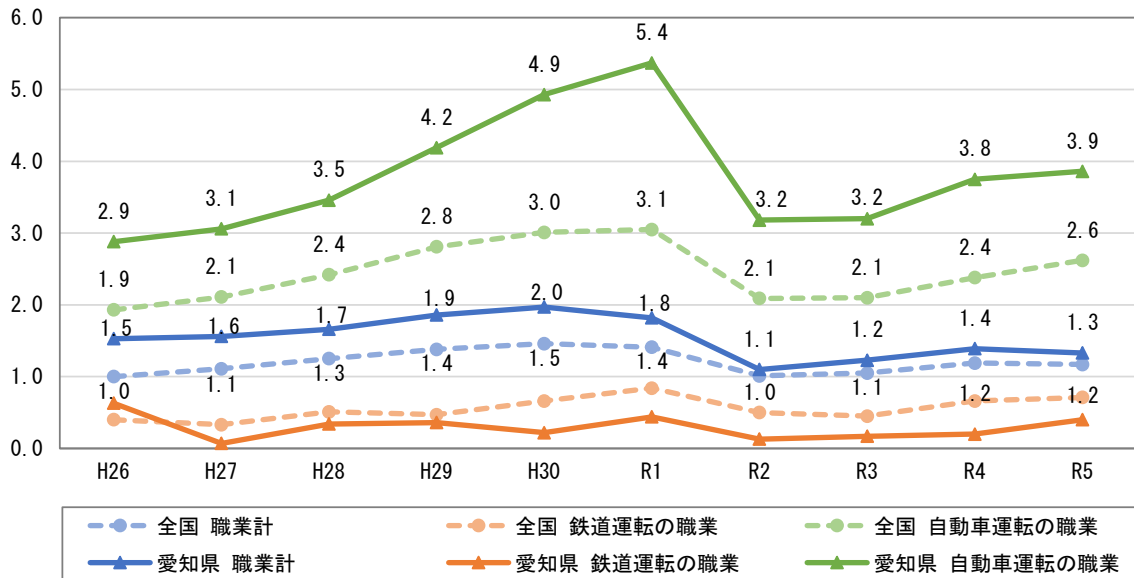


(資料：知多乗合)

(4) 運転手不足の深刻化

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍、愛知県ではさらに高い水準で上昇しています。さらに2024年問題も重なることで、運転手不足により、路線バスの減便や一般タクシーの営業車両の減少、事業者の撤退等が地域によっては生じており、地域公共交通を維持する上で深刻な問題となっています。

輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移

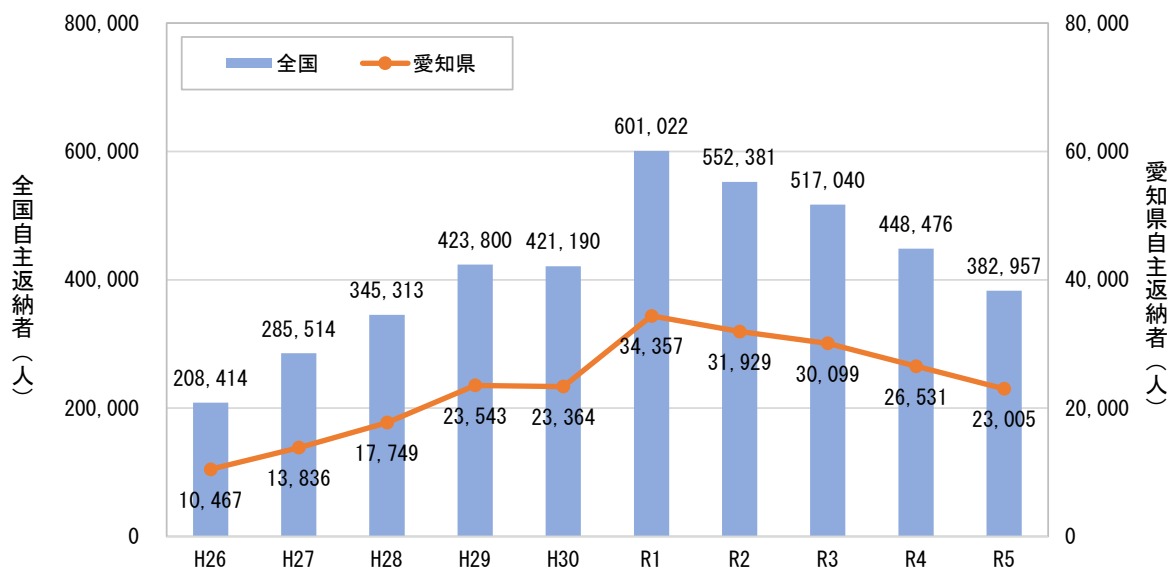


(資料：令和6(2024)年 最近の雇用情勢、令和6(2024)年 一般職業紹介状況(職業安定業務統計))

(5) 運転免許返納者の状況

高齢者を中心とした運転免許証の自主返納者は、令和5(2023)年は全国で約38万人、愛知県では約2.3万人となっています。

運転免許証自主返納件数の推移



(資料：令和6(2024)年 運転免許統計)

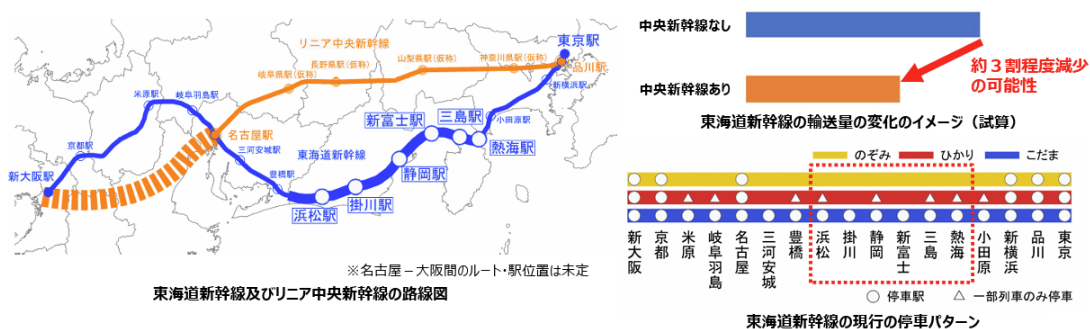
(6) リニア中央新幹線の開業に向けた取組

リニア中央新幹線は、中部国際空港、新東名高速道路等とともに、交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、愛知県の社会・経済に大きな波及的効果を与えられていると考えられています。

リニア中央新幹線が全線開業することで、三大都市圏を結び、多様な自然や文化を有する地域を内包する、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏である日本中央回廊が形成され、その核となる名古屋駅は、鉄道9路線が集結する一大ターミナルであり、ハブ機能[※]の強化が求められています。

今後事業が本格化する名古屋駅のスーパーターミナル化は、他の交通機関との乗換や中部国際空港へのアクセス性等の利便性向上など、交通結節機能を一層強化していくものであり、その開業による時間短縮効果を県内の広域に拡大させるために不可欠なものとされています。

リニア中央新幹線開業に伴う東海道新幹線利便性向上



(資料：国土交通省)

(7) Society5.0 を実現する DX の推進

「Society5.0」は、AI や IoT (Internet of Things) 等の技術革新を様々な産業や社会に取り入れることで、経済発展と社会的課題の解決を両立する社会として提唱された未来社会のコンセプトです。Society5.0 の実現のため、近年 DX (デジタルトランスフォーメーション) が進展しています。

地域公共交通分野では、高齢者人口の更なる増加、ライフスタイルの変化等により、利用者のニーズや移動手段のあり方が多様化している背景から、デジタル技術やデータの効果的な活用により効率性・利便性の向上を図る交通 DX の推進が不可欠とのことから、令和5(2023)年10月の「地域交通法」の改正において、自動運転や MaaS[※] (Mobility as a Service) などデジタル技術を実装する「交通 DX」が地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高める取組として地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)の柱の1つとなり、AI オンデマンド交通・キャッシュレス決済等の技術を通じて、交通 DX を推進する事業が創設されました。

第5章 各種ニーズ調査

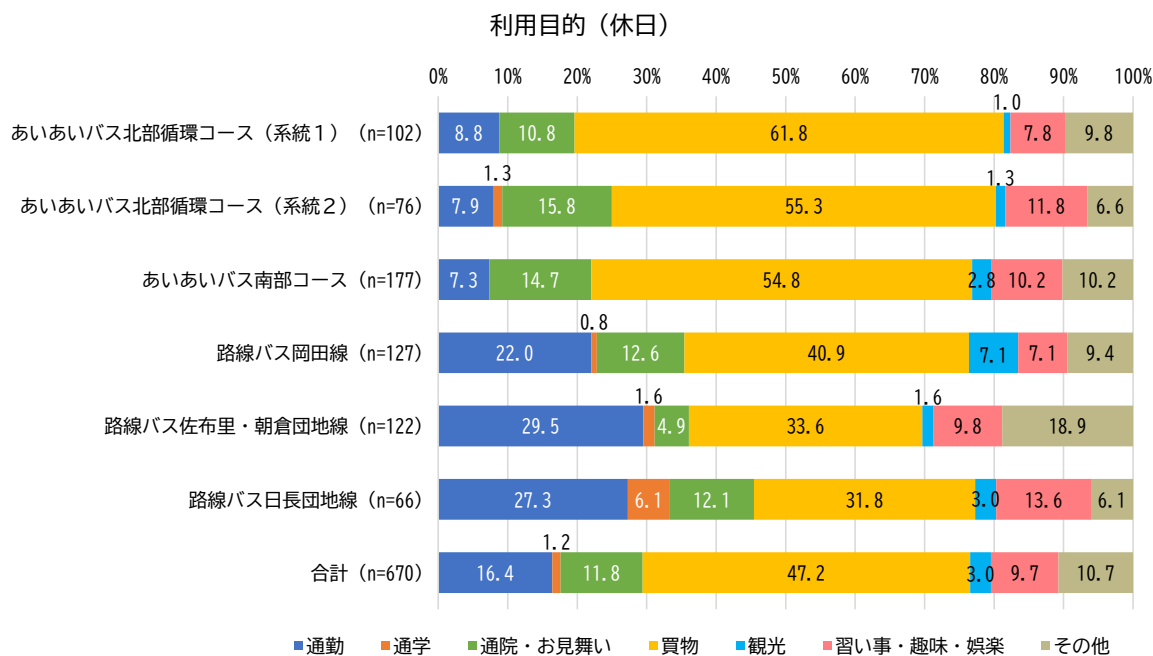
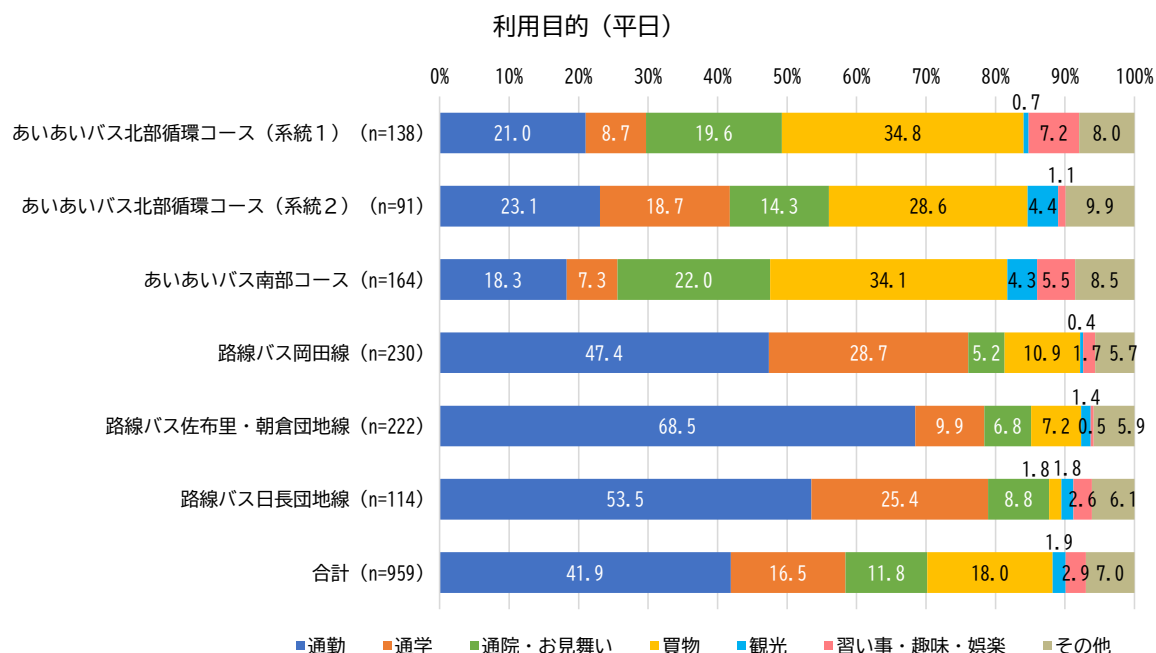
1 各種調査概要

バス乗降調査	
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
期 間	R6/6/15(土)・17(月)・18(火)・20(木)・22(土)・24(月)・25(火)・28(金)・29(土)
方 法	バス乗車時に手渡し配布、降車時に回収
回収数	1,629 通
バス利用者アンケート調査	
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
期 間	R6/6/15(土)・17(月)・18(火)・20(木)・22(土)・24(月)・25(火)・28(金)・29(土)
方 法	バス乗車時に手渡し配布、郵送または web 回答
回収数	あいあいバス：200 通、路線バス：193 通、路線不明：30 通
市民アンケート調査	
対 象	15 歳以上の市民 2,000 人
期 間	配布：R6/8/29(木)～ 返送締切：9/17(火)
方 法	郵送配布、郵送または web 回答
回収数	郵送：587 通、web：201 通 回収率：39.4%
65 歳以上市民アンケート調査	
対 象	65 歳以上の市民 1,000 人
期 間	配布：R6/8/29(木)～ 返送締切：9/17(火)
方 法	郵送配布、郵送または web 回答
回収数	郵送：502 通、web：28 通 回収率：53.0%
中高生アンケート調査	
対 象	市内の中学校（5校）3年生、高校（1校）全学年の生徒
期 間	配布：R6/9/26(木)～ 返送締切：10/31(木)
方 法	web 回答
回収数	中学生：545 通、高校生：691 通
関係者ヒアリング	
対 象	鉄道・バス・タクシー事業者、福祉有償事業者、企業
期 間	R6/12
方 法	質問シートまたは直接ヒアリング

2 バス乗降調査

(1) 利用目的

平日は、あいあいバスは「買物」、路線バスは「通勤」の割合が高く、休日はいあいバス、路線バスともに「買物」の割合が増加しています。

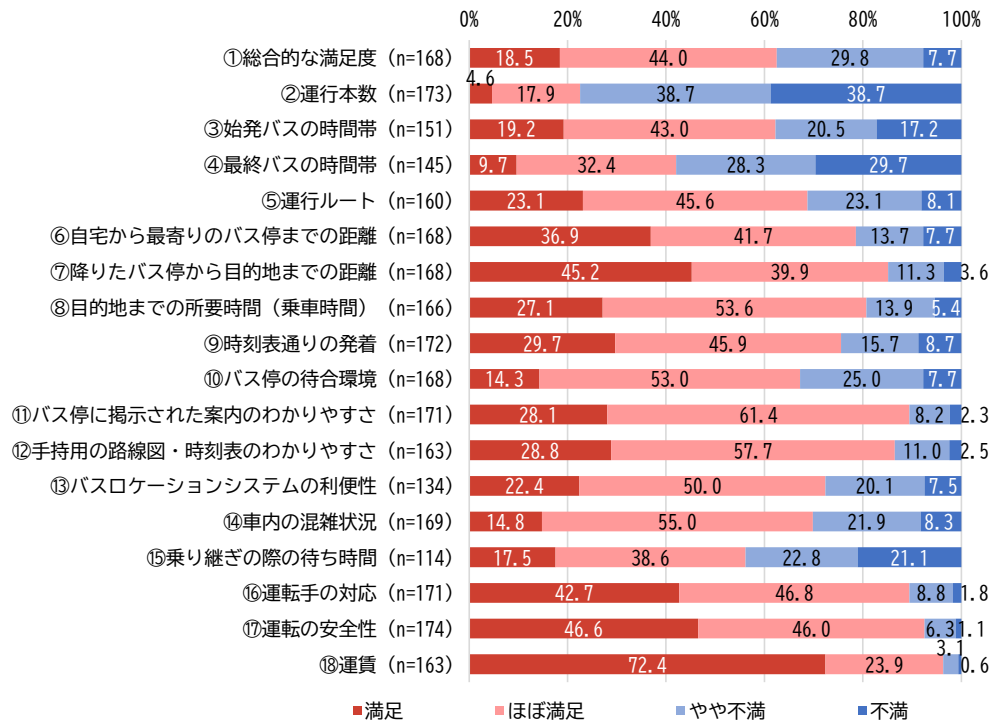


3 バス利用者アンケート調査

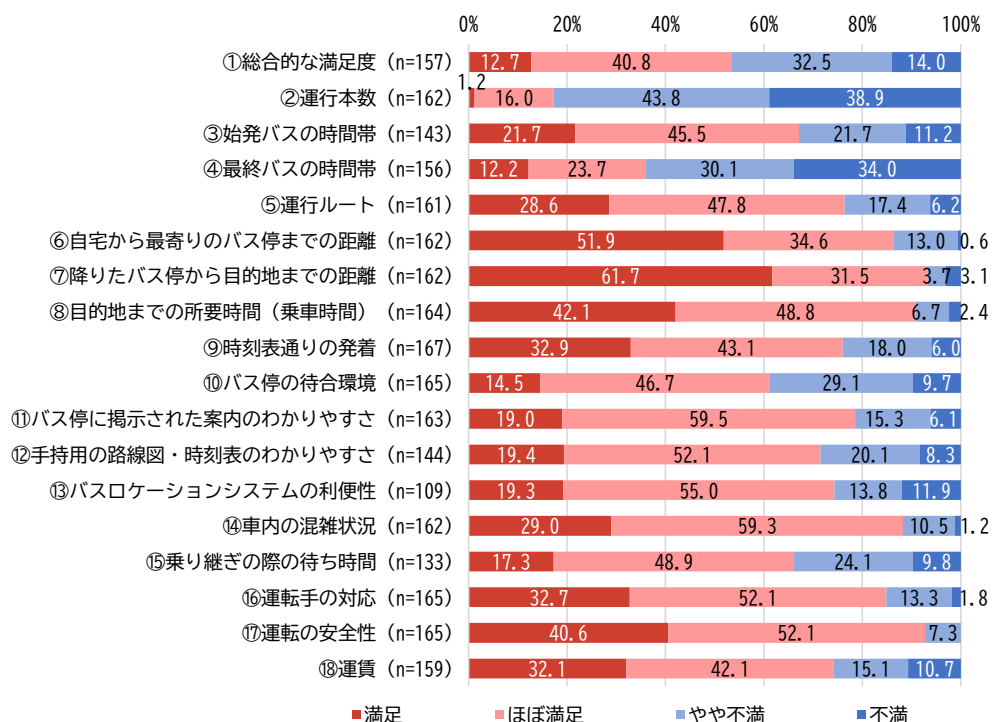
(1) バスの満足度

あいあいバス、路線バスともに「運行本数」「最終バスの時間帯」の不満足が高くなっています。一方で、「総合的な満足度」は満足（満足+やや満足）が不満（不満+やや不満）を上回っており、あいあいバスでは運賃や運転の安全性、路線バスでは降車バス停から目的地までの距離や乗車時間、運転の安全性の満足度が9割を超えています。

あいあいバスの満足度



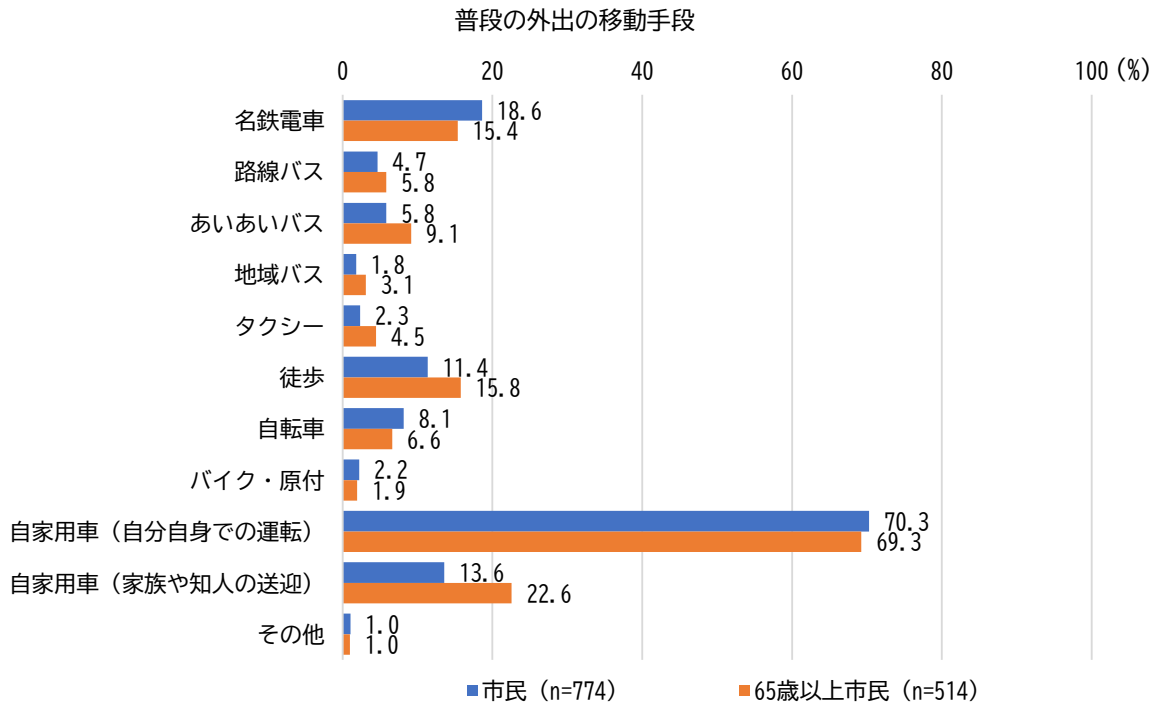
路線バスの満足度



4 市民アンケート調査・65歳以上市民アンケート調査

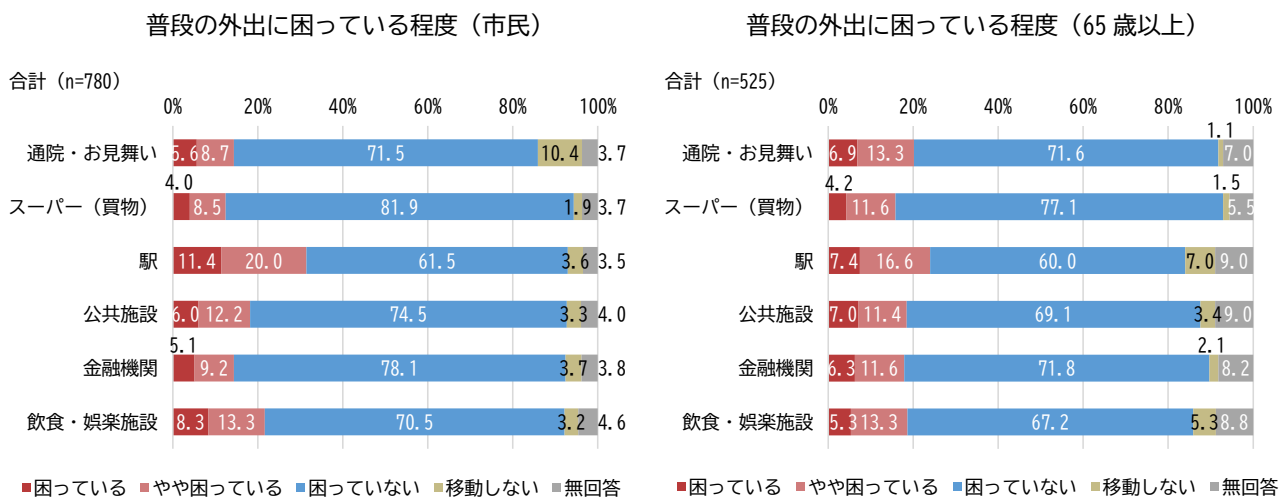
(1) 普段の外出の移動手段

普段の外出の際に利用する移動手段は、市民アンケート、65歳以上市民アンケートともに7割が「自家用車（自分自身での運転）」と回答しています。



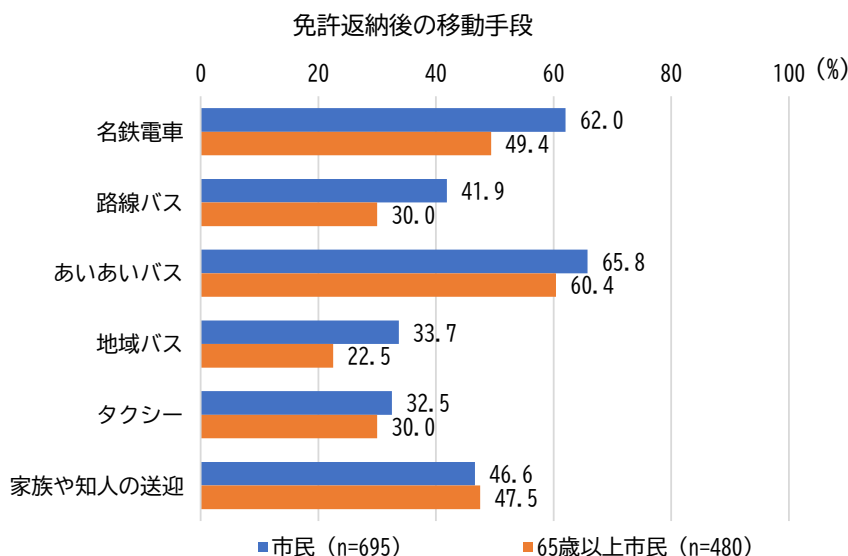
(2) 普段の外出に困っている程度

市民アンケート、65歳以上市民アンケートともに、どの目的地に対しても「困っていない」が「困っている」+「やや困っている」を大きく上回っています。



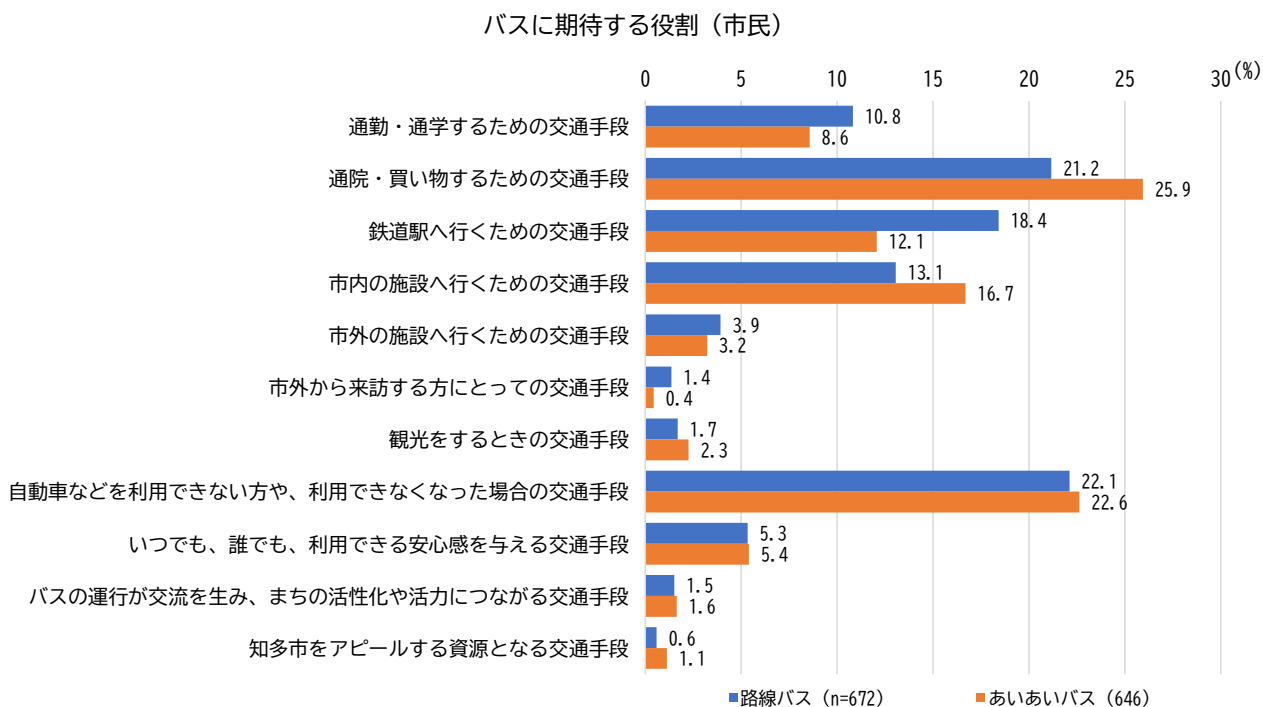
(3) 運転免許返納後に利用したい(している)移動手段

市民アンケート、65歳以上市民アンケートともに、「あいあいバス」が最も高く、次いで「名鉄電車」「家族や知人の送迎」となっています。



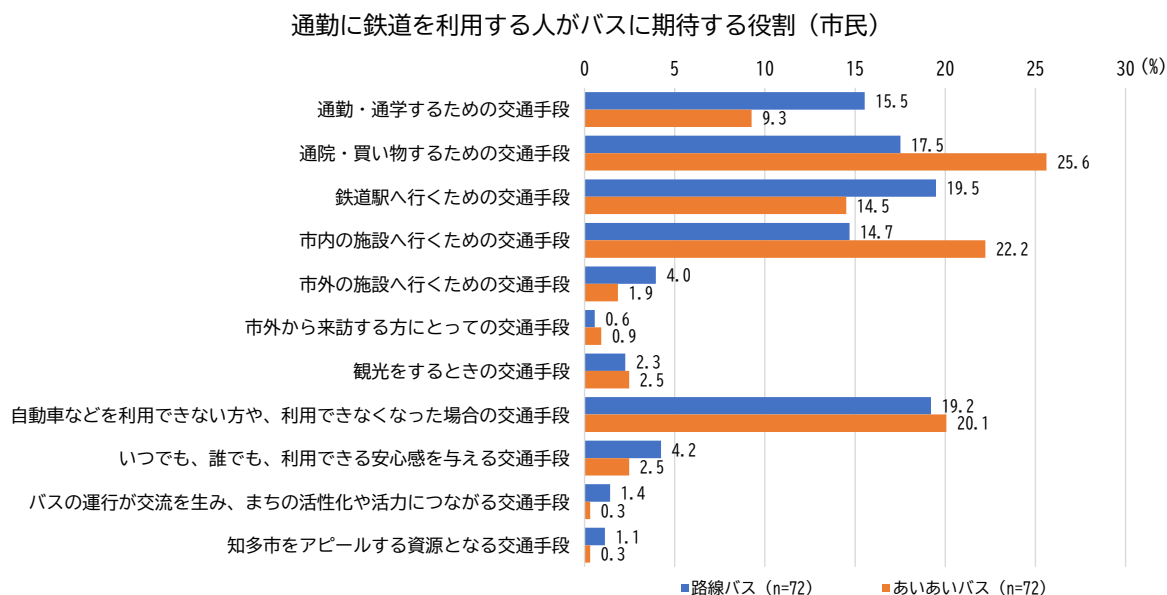
(4) バスに期待する役割

あいあいバス、路線バスともに「通院・買い物するための交通手段」「自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」の2項目が高く、次いで高い項目はあいあいバスでは「市内の施設へ行くための交通手段」、路線バスでは「鉄道駅へ行くための交通手段」となっています。



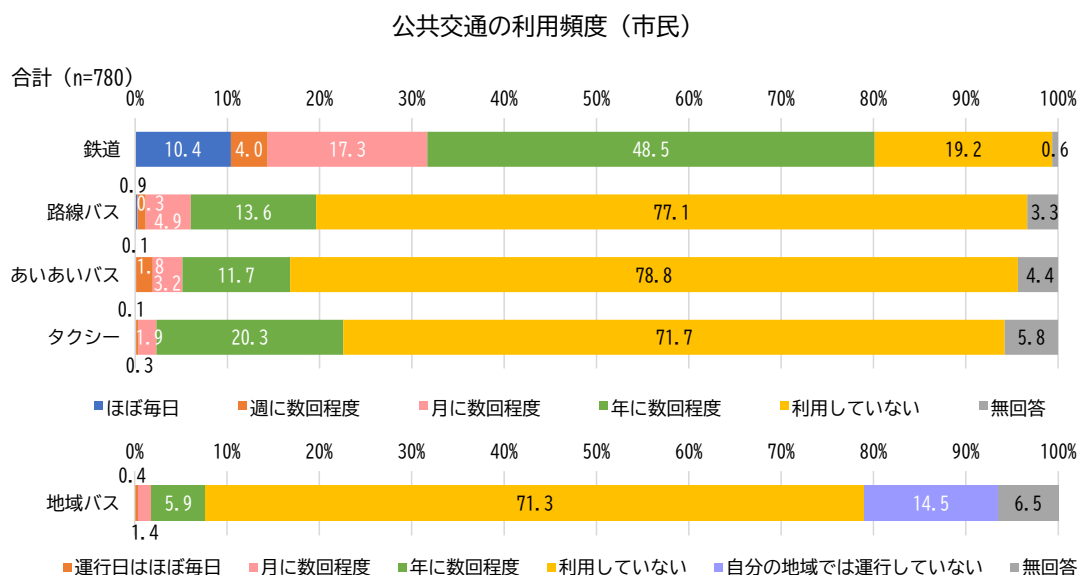
(5) 通勤に鉄道を利用する人がバスに期待する役割

日頃の通勤に鉄道を利用している人があいあいバスに期待する役割は前頁(4)と同様の傾向となっていますが、路線バスについては「鉄道駅へ行くための交通手段」が最も高くなっています。



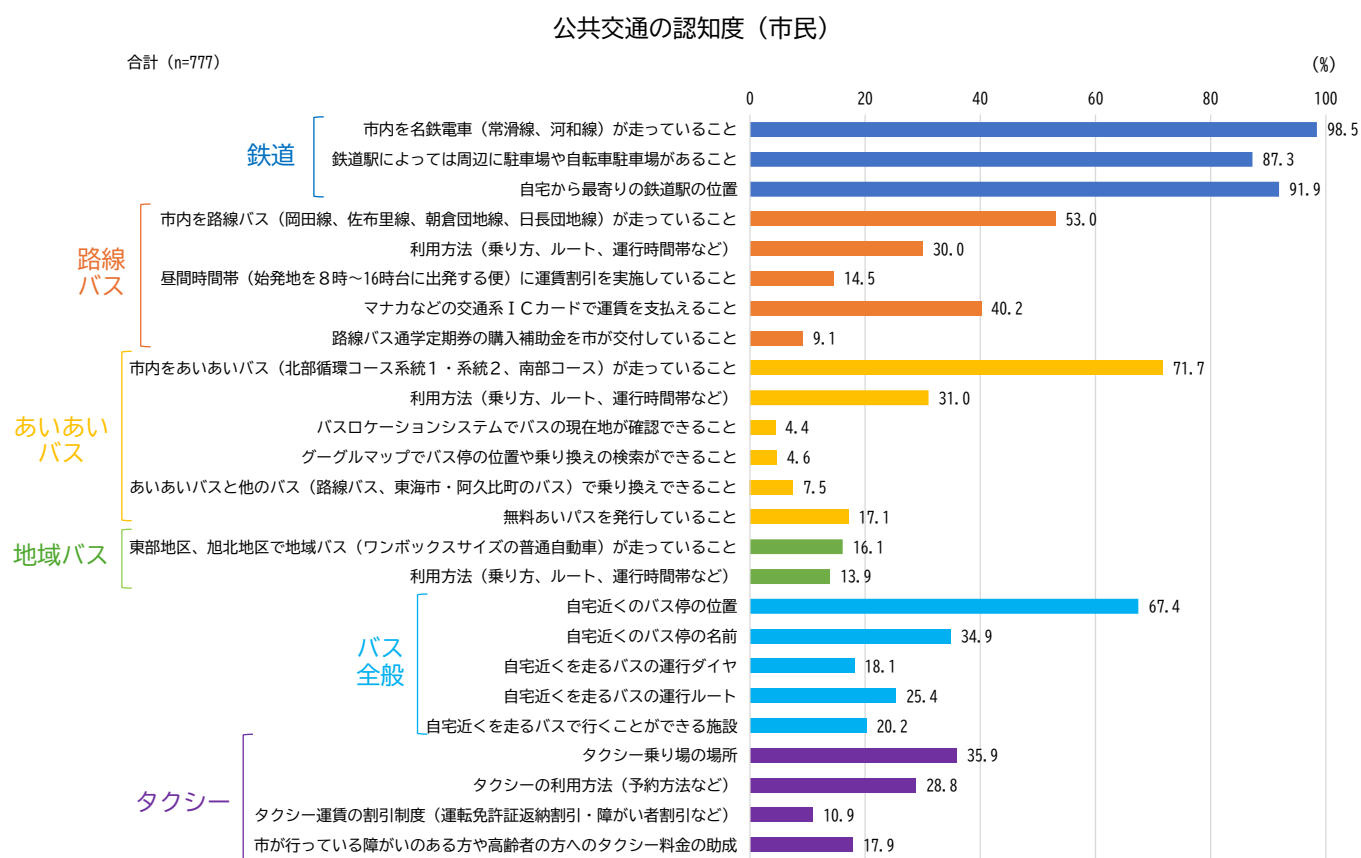
(6) 公共交通の利用頻度

鉄道以外の公共交通の利用頻度は低く、「利用していない」が7割以上を占めています。



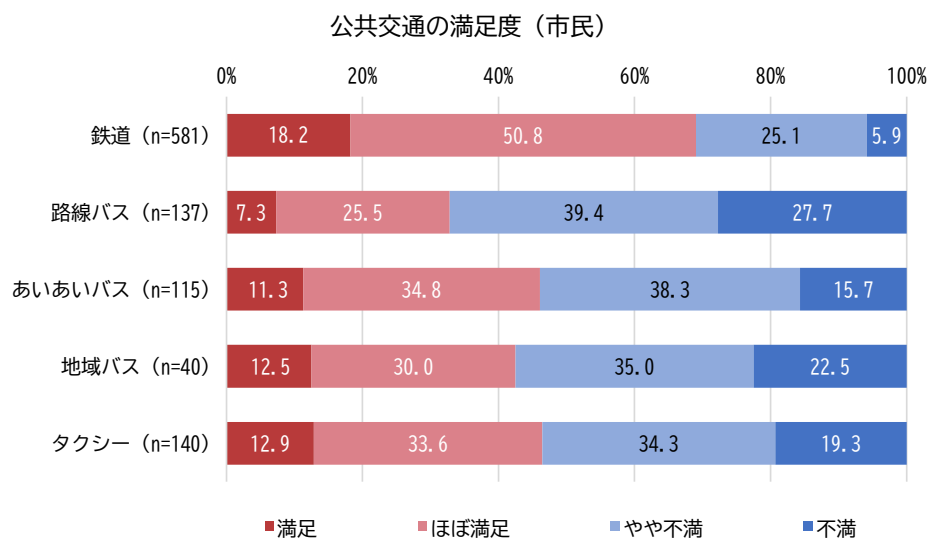
(7) 公共交通の認知度

鉄道以外の公共交通についての各種情報の認知度は低く、利用する可能性が高い自宅近くのバスのダイヤやルート、行くことができる施設についても3割以下となっています。



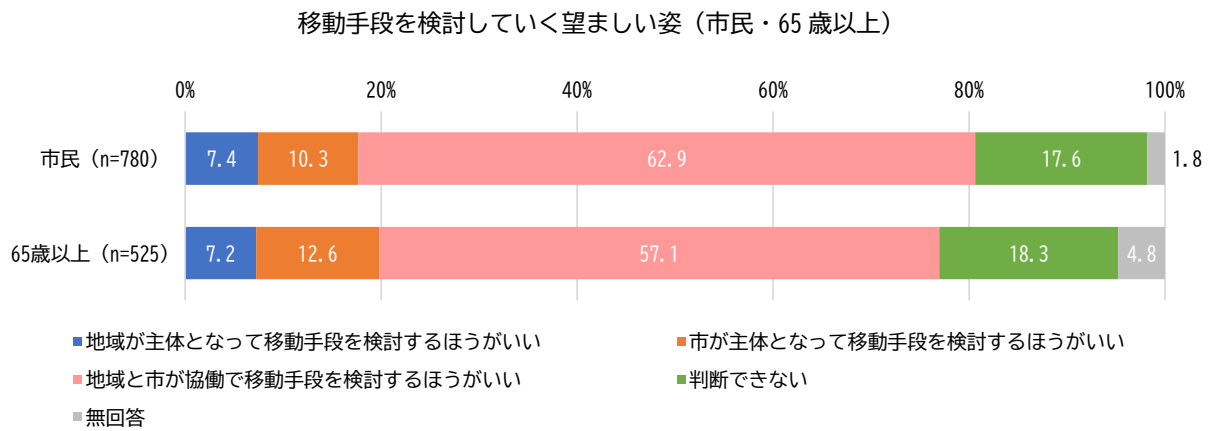
(8) 公共交通の満足度

鉄道以外の公共交通については満足（満足+やや満足）より不満（不満+やや不満）の割合が高くなっています。



(9) 移動手段を検討していく望ましい姿

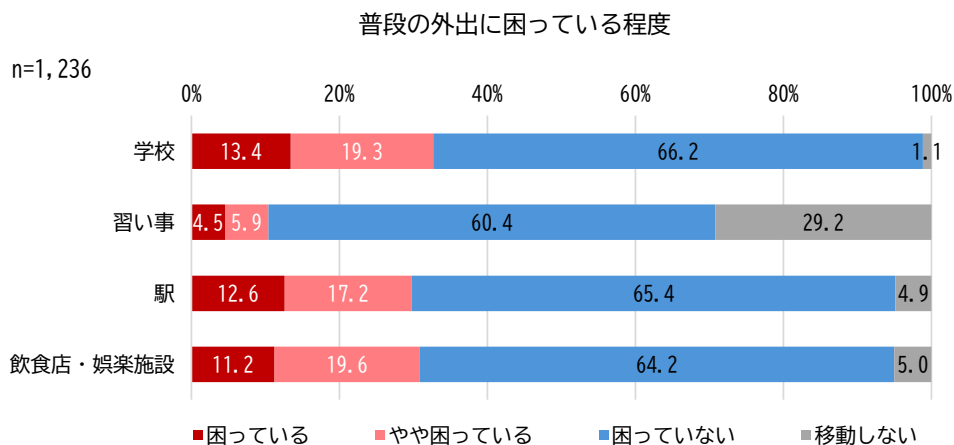
市民アンケート、65歳以上市民アンケートともに、「地域と市が協働で移動手段を検討する方がいい」が最も高く、6割を占めています。



5 中高生アンケート調査

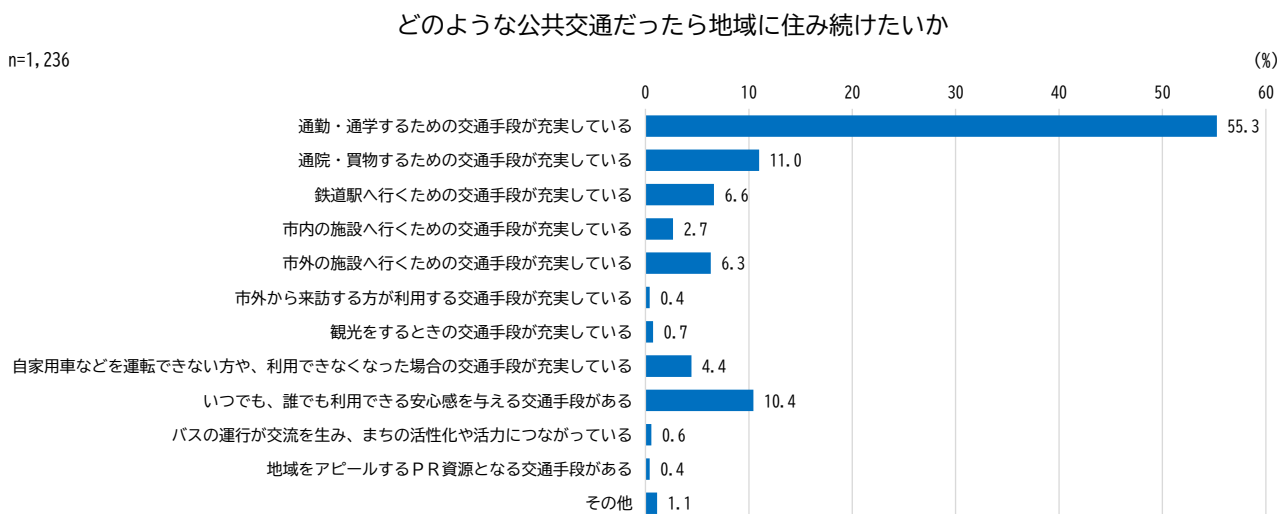
(1) 普段の外出に困っている程度

どの目的地に対しても「困っていない」が「困っている」+「やや困っている」を上回っているものの、学校、駅、飲食店・娯楽施設への移動に困っている中高生が3割程度存在しています。



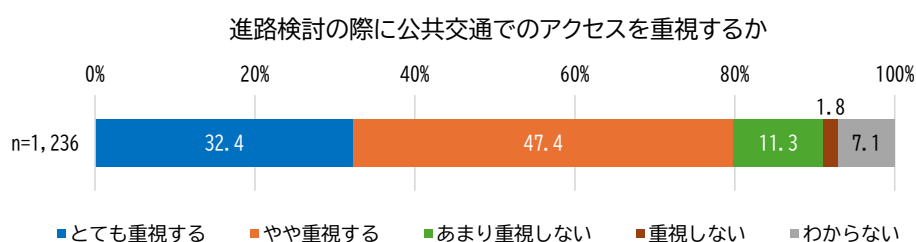
(2) どのような公共交通だったら地域に住み続けたいか

「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ます。



(3) 進路検討の際に公共交通でのアクセスを重視するか

学校や就職先に公共交通でアクセスできるかどうかは、「とても重視する」+「やや重視する」が8割を占めています。



6 関係者ヒアリング

(1) 交通事業者

利用状況	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数は前年度からは増加しているものの、コロナ禍前の9割程度 ・利用者は朝夕（6～8時、17～19時）に集中
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは主に通勤目的で朝夕に集中 ・あいあいバスは買物、通院目的で日中に分散 ・地域バスは買物、通院目的でリピーターの利用が中心
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・地域によって異なるが、朝夕の通勤時間帯の利用が多い ・以前より自家用車送迎が増え、タクシー利用は減少
安全な運行を確保する上での問題点	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切への自転車や自動車の侵入、歩行者の無理な横断 →踏切障害物検知装置、非常ボタン、AI画像解析を活用したシステム導入
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・狭隘道路が多く、車両とのすれ違いが困難 ・あいあいバス南部コースで頻繁に遅延が発生
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・駅のタクシー乗降場でのマナー違反が発生
安定的な運行を提供する上での問題点	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ライフスタイルの変化、人口減少による需要低下 ・人件費高騰、物価上昇 ・要員確保 →駅係員の無配置化や列車のワンマン運転化、ダイヤ適正化、沿線活性化の取組
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足 ・土日、深夜勤務希望者の減少
公共交通全体の利便性を高める取組提案	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・各種運賃割引（実施） ・MaaSアプリ CentX（実施）、地域版 MaaS の提供（他地域で実施）
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスの乗り継ぎに考慮したダイヤ見直し ・路線バスとコミュニティバスの連携強化 ・子どもを対象としたバスのイベント実施
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・MaaSアプリ CentX、タクシー配車アプリの活用（実施） ・朝倉駅にハブ機能を持たせた交通路線の整備 ・タクシー助成券の発行 ・イベント時の公共交通事業者と行政の連携

(2) 福祉有償運送事業者 (2事業者)

利用者からの意見
<ul style="list-style-type: none">・ 急な依頼に対応してほしい→運転手が確保できないためお断りする・ 要支援 1~2 でも利用できるとよい・ タクシーが捕まらないため、誰でも乗せてほしい・ 併用して支援サービスやたすけあい(有償活動)を利用しなければいけないので料金の負担が厳しくて利用できない
事業継続における問題点
<ul style="list-style-type: none">・ 人材不足・ タクシー業界との連携強化・ 資金不足→補助金の利用、料金値上げ検討・ 公共機関、公共交通機関ステーション、スーパー等のタクシー駐車帯への福祉有償運送車両の使用許可
知多市や地域住民・団体・企業等と連携した取組提案
<ul style="list-style-type: none">・ 福祉有償運送に関わる機会をつくる・ 行政からの車両提供・ 福祉有償運送事業の周知・ 広報での運転手募集・ 企業送迎バス運転手等と公共交通、福祉有償運送運転手との兼務

(3) 企業 (市内の主要駅(朝倉駅・新舞子駅)から送迎している4社)

運行する上での問題点
<ul style="list-style-type: none">・ 需要の少ない時間帯の通勤者は車通勤となるが、駐車場合数の制限のため、採用を見送ることがある・ 通勤時間帯の交通渋滞・ 朝倉駅の企業バスロータリーに観光バスが停車していることがある・ 運転手不足・ 新舞子駅東口ロータリーの混雑 (西口はマイクロバスの乗り入れ困難)
公共交通全体の利便性を高める取組提案
<ul style="list-style-type: none">・ 新舞子駅~知多大興寺工業団地の路線の延長・ 企業送迎バスへの一般混乗

第6章 知多市の地域公共交通の課題

ここまでに整理した知多市の地域特性や公共交通の現状、各種ニーズ調査、関係者ヒアリング等により、知多市の地域公共交通の課題をまとめます。

【課題抽出の背景】

- ① 知多市の概況（人口推移、都市施設分布、移動特性等）
- ② 知多市の公共交通の概況（公共交通網、利用実態等）
- ③ 上位・関連計画（総合計画、都市計画マスタープラン等）
- ④ 交通を取り巻く情勢（法改正、運転手不足、技術進展等）
- ⑤ バス乗降調査
- ⑥ バス利用者アンケート調査
- ⑦ 市民アンケート調査
- ⑧ 65歳以上市民アンケート調査
- ⑨ 中高生アンケート調査
- ⑩ 関係者ヒアリング（交通事業者、福祉有償運送事業者、企業）

課題 1 市内外の移動を支える公共交通ネットワークの維持

課題 2 多様化する移動ニーズに対応した使いやすい公共交通の確保

課題 3 公共交通についての認知度、興味関心の向上

課題 4 あらゆる関係者による連携・協働

課題1 市内外の移動を支える公共交通ネットワークの維持

- ✓ 市民の生活圏域は名古屋市や近隣市町へ広がっており、広域的な移動に対応した公共交通軸が必要です。
- ✓ 鉄道による広域公共交通軸と市内各地域とを結ぶ基幹バス路線が必要です。
- ✓ 日常生活において移動しやすい公共交通ネットワークが必要です。

課題1の背景となる現状や問題点	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
通勤・通学特性を見ると、名古屋市や東海市とのつながりが強くなっており、周辺市町へのアクセス性を確保・維持する必要があります。	●		●							
市民アンケート・65歳以上市民アンケートでは「駅への移動」に困っている割合が他の目的と比べて高くなっています。							●	●		
あいあいバスの利用者数は増加傾向にあり、利用者には現在のサービスが一定程度受け入れられていると考えられることから、サービス水準を確保・維持する必要があります。		●				●				
平日は、路線バスは主に通勤目的、あいあいバスは主に買物目的で利用されており、こうした目的や目的地に対応した路線を確保・維持する必要があります。					●					
バスに対する利用者の総合的な満足度は、「満足」が「不満」を上回っており、現在のサービスが一定程度受け入れられていると考えられることから、サービス水準を確保・維持する必要があります。						●				
路線バス・あいあいバスには、「通院・買い物するための移動手段」「自動車などを利用できない、利用できなくなった場合の交通手段」の役割が期待されていますが、通勤に名鉄電車を利用している人は、路線バスに対して「鉄道駅へ行くための交通手段」の役割を期待しています。							●	●		

課題2 多様化する移動ニーズに対応した使いやすい公共交通の確保

- ✓ 移動ニーズやまちの変容に合わせた対応が必要です。
- ✓ 路線バスやあいあいバスのサービス水準の確保が必要です。
- ✓ 免許返納後や自動車を運転できない方の移動手段の確保が必要です。

課題2の背景となる現状や問題点	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
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いますが、巽ヶ丘駅や八幡新田駅周辺の住宅地では特に高低差が大きく、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。	●									
知多市に住む外国人は増加傾向にあり、外国人も公共交通を利用できる環境の整備が必要です。	●									
バス利用者は、運行本数・最終バスの時刻に対して不満を持っており、利用者ニーズへの対応が必要です。						●				
バスに対する利用者の総合的な満足度は、「満足」が「不満」を上回っており、現在のサービスが一定程度受け入れられていると考えられるため、サービス水準を確保・維持する必要があります。						●				
免許返納後は「あいあいバス」を利用しようと考えている人が多く、高齢者が利用しやすい環境が必要です。							●	●		
路線バス・あいあいバスには、「通院・買い物するための移動手段」「自動車などを利用できない、利用できなくなった場合の交通手段」の役割が期待されていますが、通勤に名鉄電車を利用している人は、路線バスに対して「鉄道駅へ行くための交通手段」の役割を期待しています。							●	●		
駅、学校、飲食店・娯楽施設への移動に困っている中高生が一定数存在しており、自動車を運転できない年代の移動手段の確保が必要です。									●	
バス運行において、慢性的な遅延の発生や運行ルートの狭隘といった課題が挙げられており、安全な運行に向けた改善が必要です。										●

課題3 公共交通についての認知度、興味関心の向上

- ✓ バスに関する情報の認知度の向上が必要です。
- ✓ 公共交通を利用する機会の創出が必要です。
- ✓ 将来公共交通を利用することが期待される若い世代への意識醸成が必要です。
- ✓ 環境に配慮した交通行動や公共交通の利用促進が必要です。

課題3の背景となる現状や問題点	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
知多市に住む外国人は増加傾向にあり、外国人も公共交通を利用できる環境の整備が必要です。	●									
路線バスの運行補助金は増加傾向にあり、改善が必要です。		●								
第3次知多市環境基本計画では、市は県が取り組む「エコモビリティライフ」の推進へ協力すること、市民は徒歩や自転車、公共交通機関を利用して、自動車利用を控えるよう努めることとしており、環境分野との連携が必要です。			●							
日頃の外出に自家用車を利用する方が大半を占め、公共交通を利用していません。							●	●		
公共交通の利用頻度は低く、鉄道以外は「利用していない」が7割を占めており、公共交通の利用を増やす取組が必要です。							●			
バスのダイヤやルート、行くことができる施設等の認知度は3割以下と低く、認知度の向上が必要です。							●			
市民アンケートでは、鉄道以外の路線バス、あいあいバス、地域バス、タクシーについての満足度は、「満足」を「不満」が上回っており、満足度の向上（不満度の低減）が必要です。							●			
中高生が地域に住み続けるためには、通勤・通学するための交通手段の充実が必要です。									●	
中高生の進路検討には、学校や就職先への公共交通によるアクセスが重視されています。									●	

課題4 あらゆる関係者による連携・協働

- ✓ まちづくり計画との連携が必要です。
- ✓ 市域を越えたあらゆる関係者との連携・協働が必要です。
- ✓ 市内観光施設と連携した市内周遊につながる取組が必要です。
- ✓ 運転手等の人材が不足しており、改善に向けた取組が必要です。
- ✓ 公共交通を安定的で持続可能な事業とするための取組が必要です。
- ✓ 地域が主体となって運営する地域バスなどへの継続的な支援が必要です。

課題4の背景となる現状や問題点	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
知多市の人口は減少していく見込みですが、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。	●									
市内の主な観光施設は公共交通利用圏内であるものの、来訪者が市内を周遊する手段が不足しています。	●									
公共交通利用者数はコロナ禍後に回復傾向にあるものの、鉄道、路線バスはコロナ前までの回復には至っておらず、安定的な公共交通の運行に向けた取組が必要です。		●								
路線バスの運行補助金は増加傾向にあり、改善が必要です。		●								
第6次知多市総合計画では、持続可能な公共交通ネットワークの構築や利用促進施策が位置付けられており、本計画はこうした指針に基づいて策定する必要があります。			●							
知多市都市計画マスタープラン、知多市立地適正化計画では、鉄道・バスを公共交通軸として位置付け、事業者と協力・連携した利用促進や、鉄道駅の交通結節機能の強化等を方針としており、こうしたまちづくり計画との連携が必要です。			●							
第4次知多市障がい者計画、第3次知多市環境基本計画では、公共交通の利用促進や関心を高める取組が位置付けられており、福祉や環境等の他分野との連携が必要です。			●							
改正地域交通法では、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」による「連携と協働」が求められています。				●						
全国的にバスやタクシーの運転手が不足しており、自動車運転者の労働時間等の改善による2024年問題が重なることで、各地でサービス確保が困難になる事業者が発生しており、安定的な公共交通の運行に向けた取組が必要です。				●						
移動手段を検討していく姿として、地域と行政が協働で移動手段を検討することが望まれています。							●	●		
事業者ヒアリングでは、安定的な運行に向けた課題として、運転手不足の深刻化や利用者の減少が挙げられており、改善に向けた取組が必要です。										●

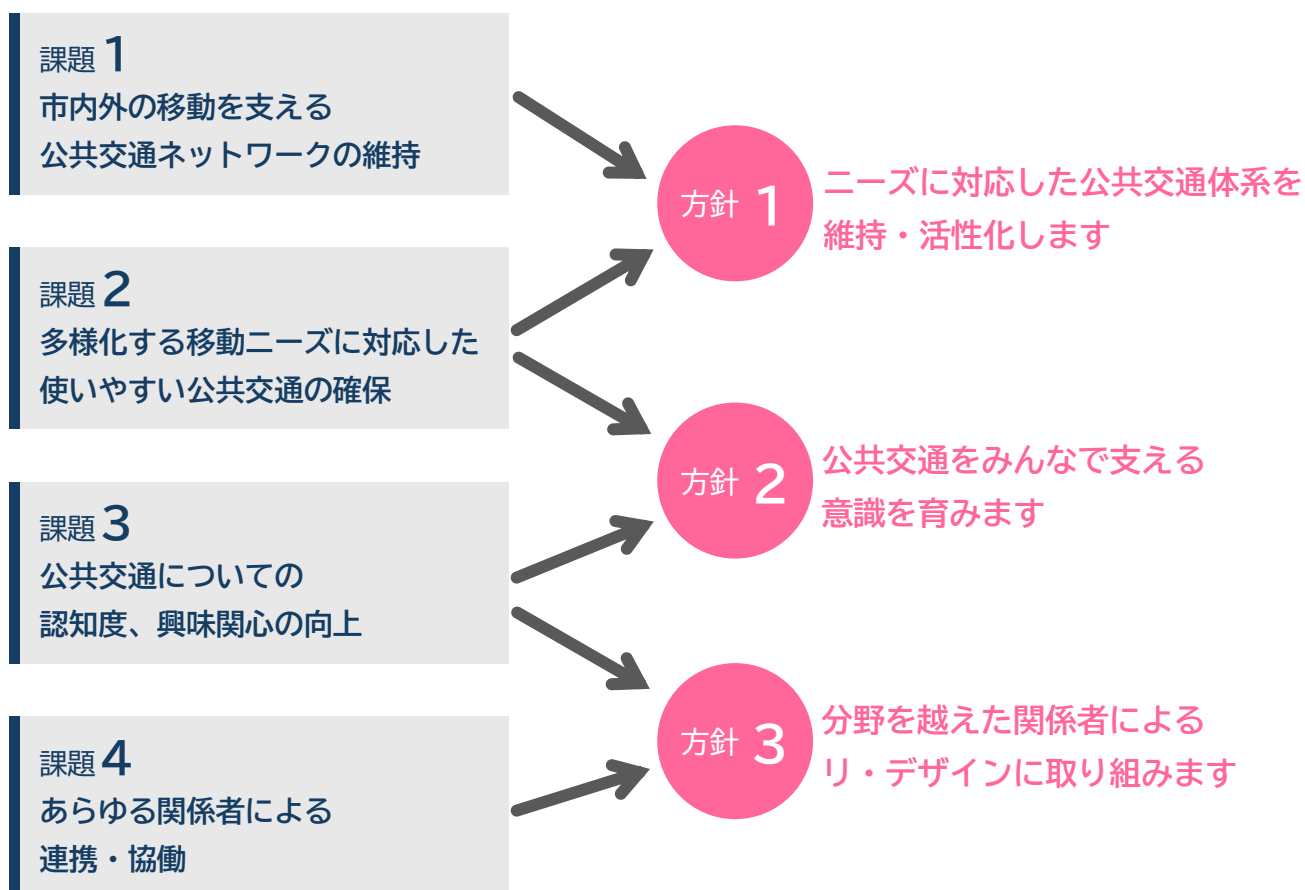
第7章 地域公共交通の将来像と方針

1 交通将来像

第6次知多市総合計画では、「あたらしく、知多らしく。梅香る わたしたちの緑園都市」を将来像に掲げ、「暮らしを支える地域公共交通ネットワークづくり」を重点戦略としています。この考え方にに基づき、本計画では、市民・地域・交通事業者・行政など、全ての関係者が連携・協働することで、将来にわたって持続可能であり、移動手段に困ることなく安心して生活できる環境を支える地域公共交通を目指すこととします。

<交通将来像>

持続可能な公共交通が支える 安心して暮らせるまち



2 方針

方針 1 ニーズに対応した公共交通体系を維持・活性化します

- 名鉄常滑線・河和線は広域的な移動を支える路線として位置付け、利用状況に応じたサービスを確保・維持します。
- 路線バス・あいあいバスは、市内の移動を支える路線として位置付け、移動ニーズやまちづくりの動向に応じたサービスを提供、利用促進に取り組み、活性化します。
- 地域バスは、運行地域特有のニーズに応じた路線として位置付け、地域が自ら考え、運営できるように、行政の支援を活用しながらサービスを確保・維持します。
- 個別の移動を支える移動手段としてタクシーを位置付け、利便性向上に向けた取組を推進します。
- 地域の生活圏域を踏まえ、市内公共交通に加えて周辺市町の公共交通と連携した公共交通ネットワークを形成します。

方針 2 公共交通をみんなで支える意識を育みます

- 普段の生活では自家用車による移動が中心となっている市民に対して、公共交通を利用する機会をつくります。
- 市民が積極的に公共交通を利用することができるよう、公共交通に関する情報をわかりやすく周知します。
- 通学や通勤など、将来の移動手段として公共交通を選択してもらえよう、子どものうちから公共交通に親しむ環境をつくります。
- 自家用車が運転できなくなっても外出機会を損なわないよう、免許返納後にスムーズに公共交通を利用できる環境をつくります。

方針 3 分野を越えた関係者によるリ・デザインに取り組みます

- 市内を運行する交通事業者、行政、地域などの関係者がそれぞれの情報を共有し、利用促進や運営状況の改善につながる取組を連携・協働して推進します。
- 環境負荷の少ない車両の導入やDXの推進など、交通を取り巻く情勢の変化に対応した取組にも、関係者が連携して柔軟に対応します。
- 知多市では路線バスのニーズ把握やダイヤ変更などを事業者と連携して実施しており、この取組を継続します。
- 観光部局と連携し、市内の観光施設へのアクセス性や回遊性※を高める、新たな路線や交通手段の確保を目指します。

3 地域公共交通の役割と位置付け

知多市内を運行する名鉄常滑線・河和線、路線バス、あいあいバス、地域バス、それらを補完するタクシーといった公共交通が連携して市内外の移動を支えるネットワークを形成するため、それぞれの役割を明確にします。

知多市に関する公共交通機関の役割と位置付け

位置付け	対象路線等	役割	確保・維持の方法
広域 幹線軸	名古屋鉄道 常滑線 河和線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 知多市と名古屋市・常滑市・半田市方面を結ぶ広域的な路線 ・ 常滑線は名古屋駅や中部国際空港に直通しており、超広域的な移動需要にも対応 ・ 日常の通勤や通学をはじめ、買物や観光など多様な目的に対応 	交通事業者が主体となって、利用状況や利用者ニーズを踏まえた利用促進の取組を進め、需要に応じたサービス水準の運行を確保する。
市内 幹線軸	路線バス（知多乗合） 岡田線 佐布里線 朝倉団地線 日長団地線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 知多市内の住宅地と主要鉄道駅を結ぶ路線 ・ 鉄道駅と結節することで広域的な移動需要にも対応 ・ 朝夕は通勤や通学、昼間時間帯は買物や通院などの目的に対応 	交通事業者が主体となって、利用状況や利用者ニーズを踏まえた利用促進の取組を知多市と協力して進め、需要に応じたサービス水準の運行を知多市の運行補助金を活用しながら確保する。
	あいあいバス 北部循環コース 系統1 系統2 南部コース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 知多市内の各地域と都市拠点（市役所周辺）を結ぶ、市内の移動軸となる路線 ・ 買物や通院を主体としつつも、通勤や通学などの目的にも対応 	知多市が主体となって運行し、利用状況や利用者ニーズを踏まえた利用促進の取組を進め、効率性を高めながら活性化を図る。北部循環コースについては、地域公共交通確保維持事業を活用し確保・維持する。
地域 生活交通	地域バス 東部コミュニティ 北コース 南コース 旭北コミュニティ 長浦コース 日長コース 新舞子北コース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各運行地域の移動ニーズに応じたサービス設定によって運行する交通手段 ・ 主に買物や通院といった目的に対応 	地域と知多市が主体となって運行し、地域主体で利用状況や利用者ニーズを踏まえた利用促進の取組を進め、効率性を高めることで、持続可能な運行を目指す。
個別輸送	一般タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他の公共交通では時空間的に対応が難しいニーズに対応 	交通事業者が主体となって、個別の移動ニーズに柔軟に対応できるサービス水準を確保する。
隣接 地域交通	知多乗合 東ヶ丘団地線 隣接市町コミュニティバス 常滑市：グリーン 東海市：らんらんバス 阿久比町：アグピー号 東浦町：う・ら・ら	<ul style="list-style-type: none"> ・ 知多市内を運行する公共交通と連携し、知多市と隣接市町との移動需要に対応 	※周辺自治体等が運行する路線については、必要に応じて連携・調整を図る。

知多市の公共交通ネットワークイメージ



■地域公共交通確保維持事業の必要性と補助系統に係る事業及び実施主体の概要

市内幹線軸のうちあいあいバス北部循環コース（系統1・2）は、知多市内のつつじが丘団地や異ヶ丘といった住宅街と、特急停車駅である朝倉駅・異ヶ丘駅や、東海市に立地する公立西知多総合病院といった交通・医療の拠点を結ぶことで、様々な目的での市内外の移動を支えています。

しかし、運行事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助・車両減価償却費等補助）により運行を確保・維持する必要があります。

地域公共交通確保維持事業に関連するバス路線の運行概要

位置付け	路線・系統	起点	経由	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
市内幹線軸	あいあいバス 北部循環コース	朝倉駅	[循環]	朝倉駅	一般乗合 旅客自動車 運送事業	路線定期 運行	知多市 ※運行は交通 事業者へ委託

4 目標指標

本計画では以下の通りの「目標指標」を定め、計画の達成度を評価します。

また、目標指標だけでなく、以下の確認指標についても計画の進捗確認に活用します。

目標指標一覧

目標指標	現況値 令和6(2024)年	目標値 令和12(2030)年	実施時期	データ取得
① 公共交通利用者数				
鉄道(市内7駅)	9,302,145人/年	9,500,000人/年	毎年度	実績
路線バス	224,415人/年	230,000人/年		
あいあいバス	131,002人/年	150,000人/年		
地域バス	8,887人/年	10,000人/年		
② 年に1回以上公共交通を利用したことがある市民の割合	83.9%	現況値以上	計画期間 最終年度	市民 アンケート

確認指標一覧

確認指標	現況値 令和6(2024)年	実施時期	データ取得
① 公共交通により市内の移動が便利であると思う市民の割合	25.1%	中間年度	総合計画 アンケート
② 利用者1人当たりの市負担額			
路線バス	124円/人	毎年度	実績
あいあいバス	545円/人		
地域バス	930円/人		
③ バスロケーションシステムのアクセス数	10,753件		実績
④ 「自宅近くを走るバスで行くことができる施設」の認知度	20.2%	計画期間 最終年度	市民 アンケート

第8章 目標を達成するために実施する事業

第7章では、地域公共交通の在るべき姿として交通将来像（49 ページ）を整理し、その達成状況を評価する目標指標と目標値を定めました（53 ページ）。本章では、目標を達成するために市民・地域・交通事業者・行政など、全ての関係者が取り組むべき事業について、計画の3つの方針と対応する形でまとめました。

方針1 ニーズに対応した公共交通体系を維持・活性化します

方針2 公共交通をみんなで支える意識を育みます

方針3 分野を越えた関係者によるリ・デザインに取り組めます

対応する方針			事業内容
①	②	③	
○			[1] 暮らしを支える公共交通ネットワークの確保
○		○	[2] 利用者ニーズに対応したバスサービスの改善
○	○	○	[3] 移動手段の確保に向けた取組の推進
○		○	[4] 新たなモビリティやサービスの導入検討
	○	○	[5] 公共交通に親しみを持ってもらう取組の推進
	○	○	[6] 子どもの公共交通利用を促進する取組の推進
	○	○	[7] 市民へのわかりやすい情報提供
		○	[8] 運転手確保に向けた取組の推進
○	○	○	[9] 持続可能な運行を支える地域・企業の取組の推進
	○	○	[10] 観光分野と連携した公共交通利用の促進

1 暮らしを支える公共交通ネットワークの確保

想定する実施主体 知多市、交通事業者、国（地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助））

主な内容

市民の広域的な生活圏域に対応するため、名古屋市や東海市、半田市などへの広域的な移動を支える鉄道の主要駅へのアクセス性の向上に取り組めます。

また、通院、買物などの市内外の移動を支える基幹バス路線などによる公共交通ネットワークの維持・充実に努めます。

実施事業案

- ◀a▶ 需要に応じた名鉄常滑線、河和線のサービス水準の確保・維持
- ◀b▶ 名鉄電車と路線バス、あいあいバスとの乗り継ぎ利便性の確保
- ◀c▶ 隣接市町の公共交通と連携した交通ネットワークの形成
- ◀d▶ あいあいバス北部循環コースの公立西知多総合病院乗入れの確保・維持



実施イメージ

朝倉駅前ロータリーの様子



知多市

あいあいバス北部循環コースは、東海市に立地する西知多総合病院などを經由しており、市外への通院や買物など、複数市町をまたぐ系統として運行しています。

西知多総合病院への乗入れ

2 利用者ニーズに対応したバスサービスの改善

想定する実施主体 知多市、交通事業者、沿線地域

主な内容

まちの変容や沿線地域の移動需要に応じて、交通事業者などと連携してルートやダイヤの見直しを進めます。

また、キャッシュレス決済によるスムーズな乗降やバスの待合環境の改善など、利用者の利便性の向上を推進します。

実施事業案

- ◀a▶ 工業団地の整備などによる通勤需要の変化に合わせたルートの見直し
- ◀b▶ 乗降データを活用した移動実績等に基づくルートの見直し
- ◀c▶ あいあいバスにおける IC カードなどを利用したキャッシュレス決済の導入
- ◀d▶ バス停周辺の道路状況等に応じた、上屋やベンチの設置等による待合環境の改善



実施イメージ

知多市内

路線バス（岡田線、佐布里線、朝倉団地線、日長団地線）では、交通 IC カードが使用できます。

交通系 IC カード決済の様子



新舞子駅前バス停の様子

3 移動手段の確保に向けた取組の推進

想定する実施主体 知多市、交通事業者、地域住民、NPO 等の各種団体、警察

主な内容

地域が主体となって運営する地域バスや、住民相互の助け合い活動による移送支援などの地域特有のニーズに対応した取組を支援します。

また、運転免許証自主返納者や交通機関を利用することが困難な方の移動手段については、所管部署等と連携して取り組みます。

実施事業案

- ◀a▶ 主体的な地域バス等の運営に係る地域の取組支援（会議への出席や相談対応など）
- ◀b▶ 運転免許返納後の移動手段の確保
- ◀c▶ 運転経歴証明書の提示によるタクシー運賃割引制度のPR
- ◀d▶ 所管部署等と連携した電車やバス等を利用することが困難な障がい児者や高齢者の外出手段の確保



実施イメージ

知多市

地域特有の移動ニーズに対応する普通自動車を利用した「地域バス」の本運行を令和5年5月に東部コミュニティ、11月に旭北コミュニティで開始。

地域バス運行の様子



知多市

65歳以上の運転免許自主返納者及び75歳以上の方を対象に「無料あいパス」を発行しています。

無料あいパスの発行

4 新たなモビリティやサービスの導入検討

想定する実施主体 知多市、地域住民、NPO 等の各種団体、各種企業、交通事業者、愛知県

主な内容

佐布里池周辺や新舞子海水浴場、岡田地区などの観光地や整備検討を進める広域交流拠点などでは、回遊性を高める移動手段として、新たなモビリティの導入について調査・研究を進めます。

モビリティ技術の進展に注視しながら、自動運転や MaaS の実装や知多市における「低炭素水素モデルタウン実証事業」の動向を踏まえた、環境負荷の低い車両の導入などについて検討します。

実施事業案

- ◀a▶ 回遊性の向上に向けたグリーンスローモビリティ※や MaaS アプリなどの活用の検討
- ◀b▶ シェアサイクルや電動キックボードなどのシェアモビリティ導入の検討
- ◀c▶ 電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）等の導入



実施イメージ

事例：島根県松江市

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「Re×hope(愛称)」の実証運行を開始し、現在は予約制の「デマンド型」で運行しています。

グリーンスローモビリティ



知多市

愛知県や関係企業等と協力し「知多水素ステーション」から燃料電池自動車や公共施設など、幅広い利用先に低炭素水素を供給しています。

知多水素ステーション

5 公共交通に親しみを持ってもらう取組の推進

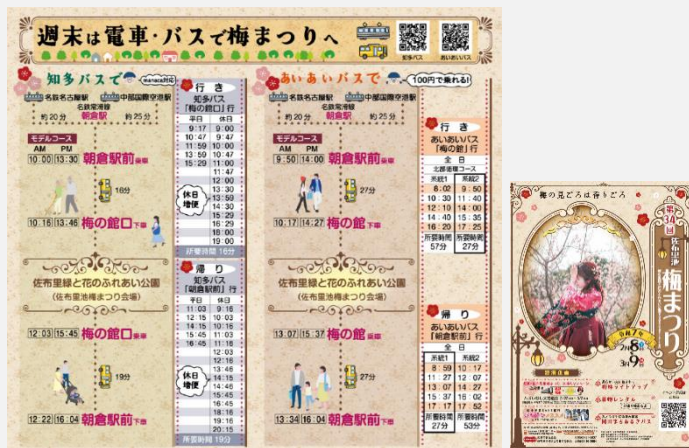
想定する実施主体 知多市、交通事業者、各種企業、各種イベントの関連事業者

主な内容

公共交通を身近に感じてもらい、市民がバスや電車を利用するきっかけをつくるため、乗車することが楽しいと感じられるイベントの開催や利用に対するインセンティブの導入など、利用促進の取組を推進します。

実施事業案

- ◀a▶ 公共交通を利用した見学ツアーやスタンプラリーイベントの実施
- ◀b▶ バス乗車キャンペーンの実施
- ◀c▶ 公共交通を利用するお出かけモデルコースの紹介
- ◀d▶ 公共交通利用者に対する商業施設等で利用できる割引クーポンなどの配付



実施イメージ

佐布里池梅まつりチラシ



事例：東浦町

東浦町運行バス「う・ら・ら」の運行事業者である知多乗合株式会社において夜のバス車庫見学や洗車機くぐりの経験など、夏休み企画として開催しています。

バス車庫ナイトツアー

6 子どもの公共交通利用を促進する取組の推進

想定する実施主体 知多市、交通事業者、学校、保育園等

主な内容

幅広い世代の利用者を確保・創出するため、乗車体験やバスのルールなどを学べる教室、親子で利用したくなる取組を実施するなど、子どもをターゲットとした利用促進の取組を推進します。

実施事業案

- ◀a▶ 小学生を対象とした乗り方教室の実施
- ◀b▶ 子ども車内アナウンス体験の実施
- ◀c▶ 公共交通に関するぬり絵や絵画を車内に展示するギャラリーの開催



実施イメージ

事例：豊明市

名鉄バス知立営業所と協力し、小学生を対象としたバスの乗り方教室・安全教室を実施し、バスの意識醸成や交通安全につなげています。

バスの乗り方教室・安全教室



バス車内の展示ギャラリー

7 市民へのわかりやすい情報提供

想定する実施主体 知多市、交通事業者

主な内容

公共交通の利用のためには、「どのように運行しているのか」、「いくらで利用できるのか」などの運行情報や料金を知ってもらうことが重要であるため、誰もが分かりやすく、利用しやすい情報発信の強化に努めます。

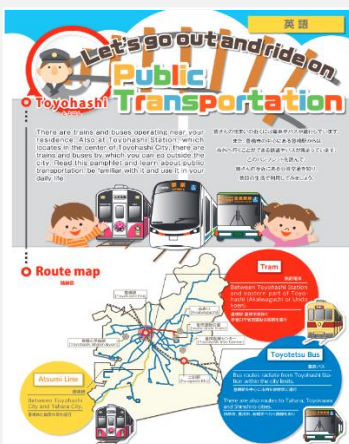
実施事業案

- ◀a▶ 鉄道やバス、タクシー等の情報を網羅した総合的な公共交通マップの作成
- ◀b▶ 外国の方に配慮した情報提供（多言語化、やさしい日本語など）
- ◀c▶ 動画配信サービス（YouTube など）によるバスの利用方法などの紹介
- ◀d▶ SNS（LINE、Facebook など）による情報発信



実施イメージ

ビデオ広報撮影の様子



(豊橋市)



(日進市)

バス情報の案内例

8 運転手確保に向けた取組の推進

想定する実施主体 知多市、交通事業者、近隣市町、各種関係団体、愛知県、国

主な内容

全国的に公共交通の運転手が不足している状況となっており、知多市に関連する公共交通においても同様の傾向となっていることから、交通事業者等と連携して運転手確保に向けた取組を推進します。

実施事業案

- ◀a▶ 交通事業者等が実施する運転手体験会や就職説明会のPR
- ◀b▶ 市イベント（産業まつり、知多市DEはたらく等）に合わせたPR
- ◀c▶ 市職員の再就職先の案内（例：60歳到達職員のバスドライバーへの転籍など）



実施イメージ

知多市

就職を控えた学生や既卒者等を対象に市内企業の魅力を発信し、市内での就職意欲の向上を目的としたイベント「知多市DEはたらく」を開催しています。

知多市 DE はたらく 企業ブース

市イベントでのPRチラシの配布

9 持続可能な運行を支える地域・企業の実践の推進

想定する実施主体 知多市、交通事業者、地域、各種企業、愛知県

主な内容

公共交通が持続可能な運行となるためには、利用者が確保されていることのほか、地域や企業からの応援や理解、愛着があることが大切と考え、知多市全体で公共交通の運行を支えるための取組を推進します。

実施事業案

- ◀a▶ 企業の車体広告の掲載などによる運行を支える取組の推進
- ◀b▶ 地域や企業と連携した公共交通の利用促進に向けた取組の推進
- ◀c▶ ゼロカーボンシティちた推進パートナーと連携したエコ通勤の取組の拡大
- ◀d▶ バス停ネーミングライツ制度の導入の検討



実施イメージ

あいあいバス車体広告枠



事例：岡崎市

写真(右) 駅ナカ横丁に出店するエコ通勤連携店舗で「エコ通勤協力証(参加証)」を提示すると、割引サービスまたは粗品をプレゼントする企画を実施しています。

エコ通勤とのコラボ企画

10 観光分野と連携した公共交通利用の促進

想定する実施主体 知多市、交通事業者、観光協会

主な内容

梅まつりや花火大会などの短い期間に多くの観光客が訪れるイベント時の移動需要に対応するため、イベント主催者や交通事業者等と連携し、既存の公共交通の活用や市内を回遊できる取組を進めます。

実施事業案

- ◀a▶ 多客期の移動需要に対応したサービス改善（佐布里線の増便、車両サイズの変更など）
- ◀b▶ 観光地とイベント開催地を結ぶ臨時バスの運行
- ◀c▶ 関係機関との連携によるイベント時の公共交通利用促進
- ◀d▶ 主要駅と観光地を結ぶアクセス改善の検討



実施イメージ

知多市

梅まつり期間（2月上旬～3月上旬）には、沿線する路線バス佐布里線の休日ダイヤを増便して運行しています。

梅まつり期間のダイヤ増便



知多市

公共交通の利用促進策としてイベント会場まで電車交通系 IC カードを利用した方を対象に抽選会を実施しています。

交通事業者とのPR連携

■事業スケジュール

本計画の計画期間内において、各事業に紐づく取組を知多市地域公共交通会議で協議・検討の上、関係各機関と連携し各事業を進めていきます。

事業内容		実施スケジュール				
		R 8 (2026)	R 9 (2027)	R 10 (2028)	R 11 (2029)	R 12 (2030)
1	暮らしを支える 公共交通ネットワークの確保	→				
2	利用者ニーズに対応した バスサービスの改善	→				
3	移動手段の確保に向けた 取組の推進	→				
4	新たなモビリティや サービスの導入検討	→				
5	公共交通に親しみを 持ってもらう取組の推進	→				
6	子どもの公共交通利用を促進 する取組の推進	→				
7	市民へのわかりやすい 情報提供	→	→			
8	運転手確保に向けた 取組の推進	→				
9	持続可能な運行を支える 地域・企業の取組の推進	→	→			
10	観光分野と連携した 公共交通利用の促進	→				

実施・整備 →

検討・調整 →

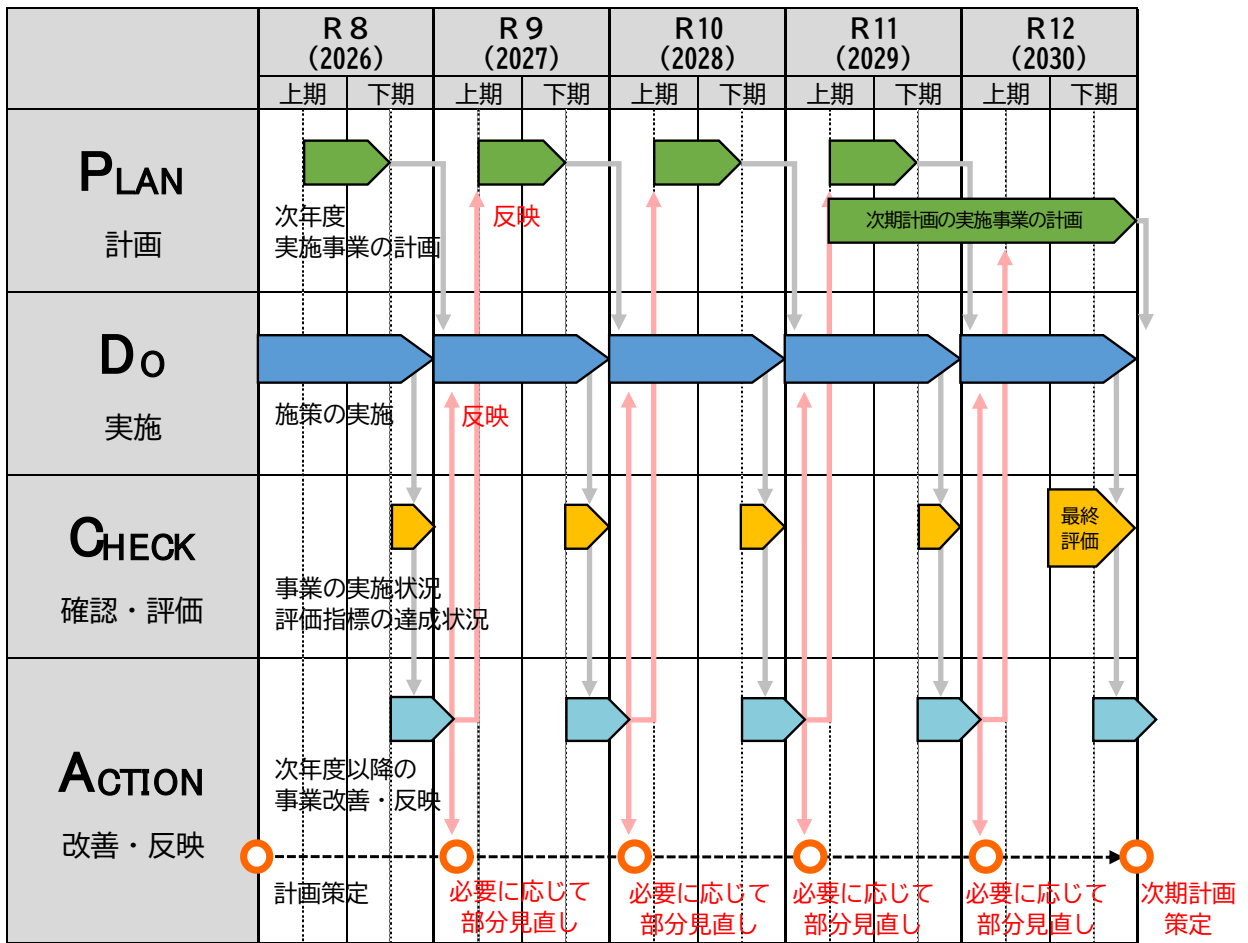
第9章 計画の達成状況の評価

1 計画の評価

本計画に定めた事業の実施状況に関する調査、分析及び評価を行い、各事業の実施状況などの評価から、改善につなげるプロセスとして、PDCA サイクルを運用します。

進捗管理は知多市地域公共交通会議にて行い、目標の達成状況や事業の実施状況等について毎年度確認し、改善策を検討します。また、計画期間における社会情勢の変化等に応じて部分見直しを行います。最終年度においては、計画全体の評価・検証を行い、次期計画へ反映します。

計画の評価スケジュール



2 計画の達成状況を評価する指標と数値

本計画の達成状況は、7章で設定した目標指標（53 ページ）を用いて評価を行います。また、目標指標だけでなく、確認指標についても計画の進捗確認に活用します。

参考資料

1 目標値の設定根拠

(1) 鉄道

過去利用が多かった3か年平均の市民1人当たりの利用回数を算出し、国立社会保障・人口問題研究所の2030年の推計人口に、平均利用回数を乗ずることで目標値を算出。

年度	鉄道利用者数 A	知多市人口 B	市民1人当たりの 利用回数 $C = A / B$
2016 (平成 28)	10,293,565	86,025	119.658
2017 (平成 29)	10,247,539	85,847	119.370
2018 (平成 30)	10,251,769	85,488	119.921
3か年平均 119.649			
目標年度	目標値 $A = B \times C$	知多市人口 B	市民1人当たりの 利用回数 C
2030 (令和 12)	9,473,688	79,179	119.649
目標値	9,500,000		

(2) 路線バス

過去利用が多かった3か年平均の市民1人当たりの利用回数を算出し、国立社会保障・人口問題研究所の2030年の推計人口に、平均利用回数を乗ずることで目標値を算出。

年度	路線バス 利用者数 A	知多市人口 B	市民1人当たりの 利用回数 A / B
2017 (平成 29)	243,872	85,847	2.841
2018 (平成 30)	233,763	85,488	2.734
2019 (令和元)	259,991	85,190	3.052
3か年平均 2.876			
目標年度	目標値 $A = B \times C$	知多市人口 B	市民1人当たりの 利用回数 C
2030 (令和 12)	227,719	79,179	2.876
目標値	230,000		

(3) あいあいバス

利用者が最も多かった令和6年度を基準として、主な利用者である後期高齢者の増加率を乗ずることで目標値を算出。

年度	あいあいバス 利用者数	増加率	知多市人口 (75歳以上)	増加率
2024 (令和6)	131,002	112.21%	13,486	112.21%
2030 (令和12)	146,997		15,133	
目標値	150,000			

(4) 地域バス

利用者が最も多かった令和6年度を基準として、主な利用者である後期高齢者の増加率を乗ずることで目標値を算出。

①東部コミュニティ

年度	地域バス利用者	増加率	知多市人口 (75歳以上)	増加率
2024 (令和6)	5,536	112.21%	13,486	112.21%
2030 (令和12)	6,212		15,133	

②旭北コミュニティ

年度	地域バス利用者	増加率	知多市人口 (75歳以上)	増加率
2024 (令和6)	3,351	112.21%	13,486	112.21%
2030 (令和12)	3,760		15,133	

2030 (令和12) 年度の2地区合計推計利用者… $6,212 + 3,760 = 9,972$ 人

➡目標値 10,000 人

2 知多市地域公共交通会議 委員名簿

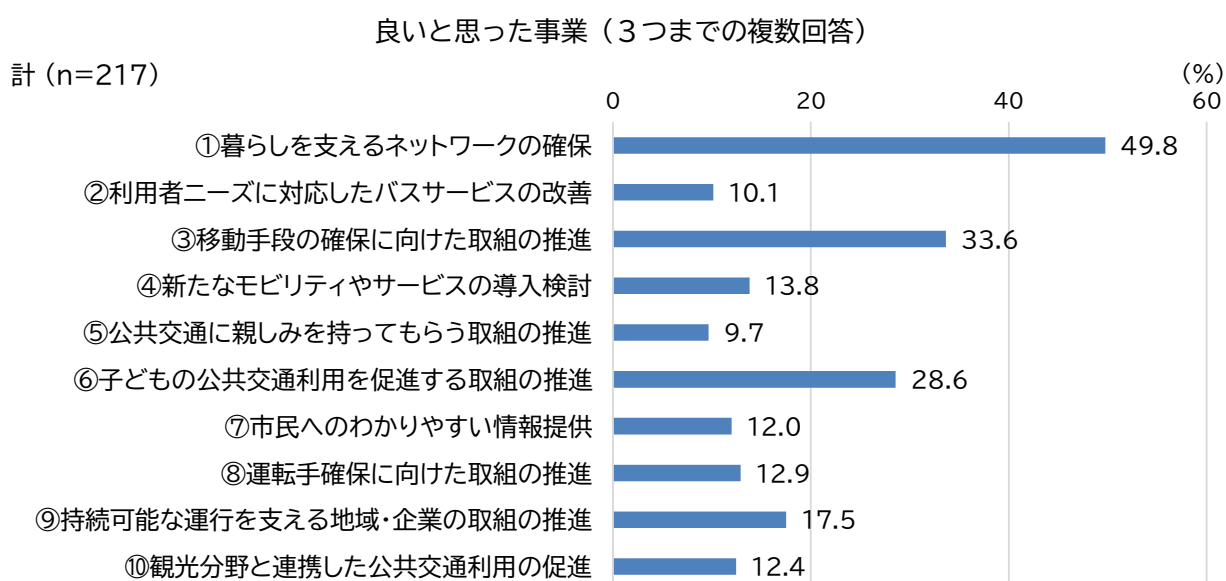
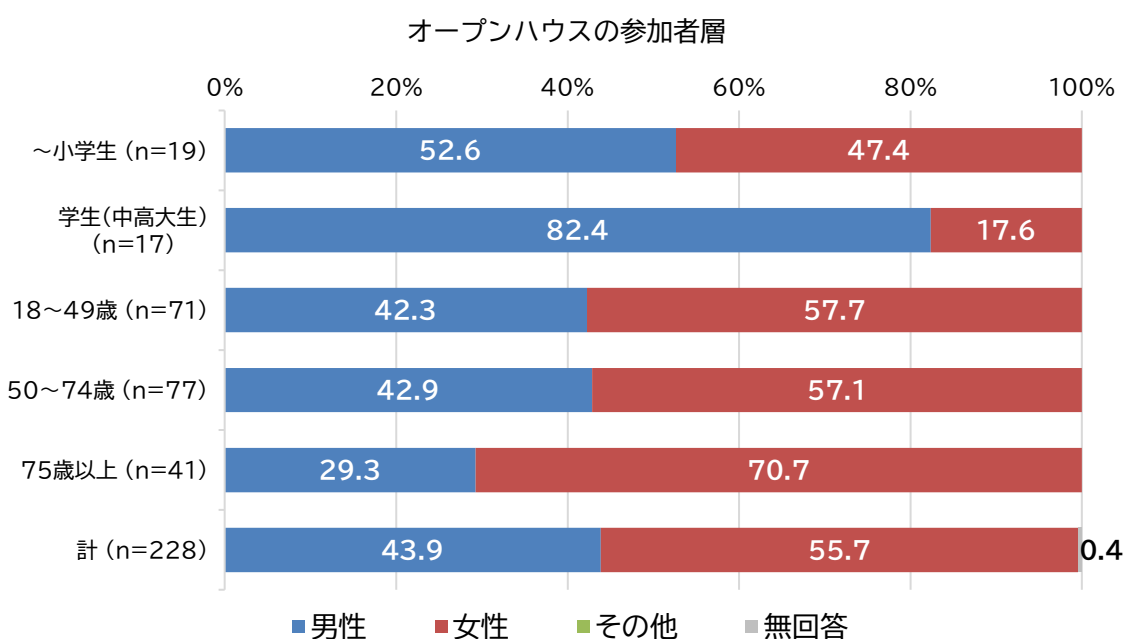
※令和7年6月5日～令和8年6月4日まで

	役 職	氏 名	備 考
1	知多市副市長	立川 泰造	市長又は市長が指名した者
2	八幡コミュニティ会長	伊達 八穰	市民又は利用者
3	東部コミュニティ会長	倉富 和之	市民又は利用者
4	岡田コミュニティ会長	竹内 秀隆	市民又は利用者
5	南粕谷コミュニティ会長	鈴木 孝昭	市民又は利用者
6	旭東コミュニティ会長	渡辺 収	市民又は利用者
7	知多市社会福祉協議会 会長	小宮 克裕	市民又は利用者
8	知多市観光協会 会長	夏目 豊	市民又は利用者
9	知多市商工会 青年部長	山口 祐史	市民又は利用者
10	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科教授	松本 幸正	識見を有する者
11	知多乗合株式会社 代表取締役社長	近藤 博之	一般乗合旅客自動車運送事業者
12	レスクル株式会社 代表取締役	鶴田 誠	一般乗合旅客自動車運送事業者
13	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事	小林 裕之	一般旅客自動車運送事業者が 組織する団体
14	愛知県タクシー協会知多支部長	南 伸幸	一般旅客自動車運送事業者が 組織する団体
15	名古屋鉄道株式会社 地域活性化推進本部 地域連携部交通サービス担当課長	高井 勇輔	鉄道事業者
16	愛知県交通運輸産業労働組合協議会幹事	桑山 忍	一般旅客自動車運送事業者の事業 用自動車の運転手が組織する団体
17	中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	原田 光一郎	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局
18	愛知県都市・交通局 交通対策課 担当課長	石屋 義道	愛知県都市・交通局 (都道府県)
19	愛知県知多建設事務所 維持管理課長	関本 慎司	愛知県知多建設事務所 (道路管理者)
20	愛知県知多警察署 交通課長	角谷 望	愛知県知多警察署 (都道府県警察)
21	知多市 都市整備部長	細川 賢弘	市職員 (道路管理者)
22	知多市 福祉子ども部長	花井 佳世	市職員
23	知多市 環境経済部長	竹内 和彦	市職員

3 意見募集の結果

(1) オープンハウス

- 開催日時 令和7(2025)年7月13日(日) 9時~16時
- 場 所 イトーヨーカドー知多店
- 目 的 気軽に参加できる形式による意見交換を実施することで、広く参加者に計画の内容を周知するとともに、公共交通に対する興味・関心を高めるきっかけとするため。
- 方 法 第8章で設定した事業の案をパネルで掲示し、参加者が良いと思う事業にシールを貼付するとともに、参加者アンケート調査票で意見聴取を行った。
- 参加者数 228人



参加者アンケート調査票に記入された意見（抜粋）

バスやタクシーなどのあまり知られていないことや、バスやタクシーのマナーなどのクイズをやると分かりやすいと思います。

知多バスとあいあいバスの時間がかぶっていて、どっちも乗れないことが多い。時間をずらしてほしい。

東海市、東浦町、常滑市、阿久比町の地域バスとの乗り継ぎアプリやマップがあると嬉しいです。

子どもにバスに親んでもらう取組は大切だと思いました。

新たな交通を検討することは大変すばらしいと思いました。また持続可能な試みとして、運転手の確保等、大変重要なことと思います。

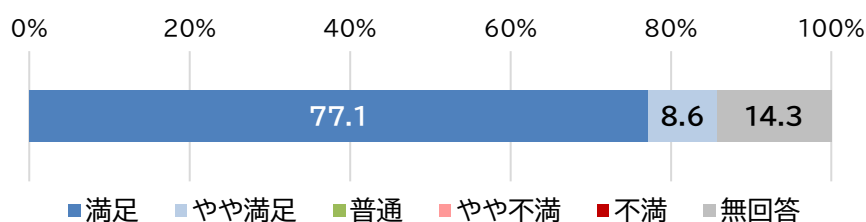
当日の様子



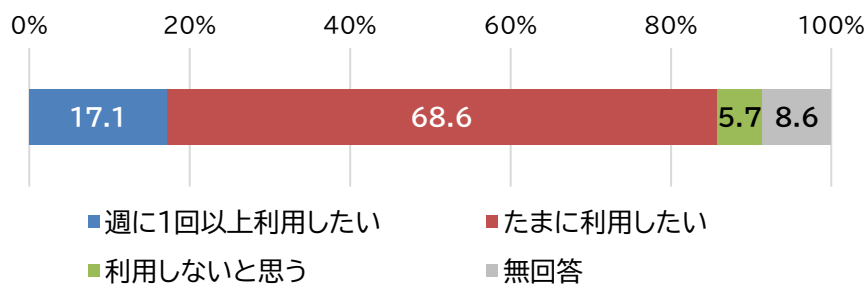
(2) ワークショップ（まちあいカフェ）

- 開催日時 令和7(2025)年8月9日(土) 13時15分～15時50分
- 場 所 知多市役所 3階 協議会室
- 目 的 知多市地域公共交通計画(案)の内容について周知し、市民が知多市内の公共交通の現状や課題について理解を深めるとともに、テーブルワークによって新たな視点や気づきを得ることで、公共交通に対する意識の醸成を行うこと。
- 内 容
 - ①あいさつ、進め方の説明
 - ②テーブル内での自己紹介、知多市の公共交通の「良い点」「改善点」について
 - ③知多市地域公共交通計画(案)の概要
 - ④ミニ講義(みんなで育む地域の交通/名城大学 松本教授)
 - ⑤計画に関する意見交換(具体的な改善案や自分たちができることについて)
 - ⑥グループ発表、講評
- 参加者数 35人(7グループ)

ワークショップの満足度



これからの公共交通利用意欲



参加者アンケート調査票に記入された意見（抜粋）

同じグループの人に
アイデアマンがいました。
あいあいバスに乗ってもらう
ための企画が多く出て、
ポイントカード、イベント、
バス車内の展示など
すばらしかった。

日頃からとてもお世話に
なっているので、これからも
続いていく様に自分も
もっと利用していきたいし、
本数が増やしてもらえる様に、
イベントや考える事と、
こういう交流の場に参加して
話しあう事が大事だと思った。

バスの本数を増やすには、
まずバス利用者を
増やさないといけないので、
企業を巻き込んだ
イベントの開催や
PRが必要だと思いました。

とにかく自分も一度バス利用し、
さらに他の人にも声をかけ
一緒に乗ってみたいことには
ダメだなと思いました。

様々な世代の方が、
環境の異なる方の意見を聞いて、
視野も広がり、とても勉強になった。
もっと地域公共交通を
使おうと思うきっかけと
なりました！！

当日の様子



(3) パブリックコメント

4 用語解説

用語	解説	初出ページ
【か行】		
回遊性	ある場所から別の場所へ移動する際の「しやすさ」や「巡りやすさ」のこと。	50
カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの（人為的な）「排出量」から、植林、森林管理などによる（人為的な）「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを目指すこと。	30
グリーンスローモビリティ	電動で、時速 20 km 未満で公道を走る、4 人乗り以上の公共的な乗り物のこと	58
【さ行】		
ZEB (ZEB Ready)	【Net Zero Energy Building の略/読み：ゼブ】 快適な室内環境を保ちながら、省エネと創エネにより、「建物で消費する年間の一次エネルギーの消費量を正味（ネット）でゼロにすることを目指した建物」のこと。 「ZEB Ready」は ZEB を見据えた先進建築物のこと。	30
【た行】		
DX	【Digital Transformation の略/読み：ディーエックス】 デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること。	26
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも 1 トリップと数える。	11
【な行】		
日本版ライドシェア	タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業のこと。	29
【は行】		
ハブ機能	鉄道、バス、シェアサイクル、タクシーなどの複数の交通手段が乗り換えられる拠点や、人や物の輸送において中心的な集約地点となる機能	32
福祉有償運送	市町村や非営利団体が実施している自家用自動車を使った個別輸送サービスのこと。	14
【ま行】		
MaaS	【Mobility as a Service の略/読み：マース】 出発地から目的地までの移動に対し、さまざまな移動手段・サービスを組み合わせ、ひとつの移動サービスとして捉える考え方のこと。	32
モータリゼーション	日常生活において自動車の利用が普及し、生活必需品化する現象のこと。	1



梅香る わたしたちの緑園都市

知多市地域公共交通計画

令和〇〇年〇月策定
(令和〇〇年〇月改訂)

第3回知多市地域公共交通会議資料 (10月23日)

知多市企画部市民協働課

〒478-8601 知多市緑町1番地

電話 0562-36-2645 (直通) FAX 0562-32-1010

URL <https://www.city.chita.lg.jp>

第1回会議以降の主な修正事項

資料1-3

番号	ページ	修正箇所	修正内容	修正前
1	P4	(1)人口推移	図「人口の推移」の単位を「人」に修正	「千人」単位で記載
2	P6	(2)人口密度と公共交通網	表「公共交通利用圏域のカバー率」を記載し、カバー率の算出根拠を表示	記載なし
3	P11	(6)トリップ特性	第6回調査結果を記載	図「知多市の代表交通手段別トリップ構成比」、図「知多市の目的別トリップ構成比」に第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果まで記載
4	P12	2 知多市の公共交通の概況	市内公共交通概況図を挿入	記載なし
5	P13～P20	(1)サービス水準、(2)利用実態	サービス水準と利用実態に分けて、交通モードごとに記載 (1)サービス水準 ①鉄道②路線バス… (2)利用実態 ①鉄道②路線バス…	交通モードごとに、「運行状況」と「乗降客数」等を記載 (1)鉄道 運行状況と乗降客数 (2)路線バス 運行状況と乗降客数
6	P14	(1)サービス水準 ④地域バス	東部コミュニティ地域バス北コースの令和7年8月ダイヤ改正を反映して、1日当たりの運行本数を「7」に修正	1日当たりの運行本数「8」

番号	ページ	修正箇所	修正内容	修正前
7	P16	(2)利用実態 ②路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・図「路線バスの年間利用者数・運行補助金の推移」を「利用者数」と「運行補助金」に分けて記載 ・路線ごとに運行補助金を記載 	<ul style="list-style-type: none"> ・「利用者数」と「運行補助金」を1つの図に記載 ・運行補助金は路線総額を記載
8	P16	(2)利用実態 ②路線バス	路線バスの年間利用者数と運行補助金の単位を「人」と「千円」に修正	路線バスの年間利用者数の単位は「千人」、運行補助金の単位は「万円」で記載
9	P16、17	(2)利用実態 ②路線バス～③あいあいバス	図にルートの見直し等、利用者数の変動に関わる可能性のある取組を記載	記載なし
10	P17	(2)利用実態 ③あいあいバス	無料利用者の注釈を記載	記載なし
11	P19	(2)利用実態 ④地域バス	図「地域バスの1日当たりの利用者数の推移」を東部コミュニティと旭北コミュニティに分けて記載	東部コミュニティと旭北コミュニティを合わせて記載
12	P20	(2)利用実態 ⑤一般タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・図「知多市周辺のタクシー営業所分布」を削除 ・知多交通圏の説明を記載 知多交通圏(半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、知多郡) 	<ul style="list-style-type: none"> ・図「知多市周辺のタクシー営業所分布」を記載 ・知多交通圏の説明の記載なし
13	P27	(7)愛知県地域公共交通計画	2 関連計画に「愛知県地域公共交通計画」を記載	記載なし

番号	ページ	修正箇所	修正内容	修正前
14	P32	—	(6)「あいち交通ビジョン」の策定が第4章の2社会情勢の変化にそぐわないため削除	第4章の2社会情勢の変化に記載
15	P49	1 交通将来像	課題3に対応する方針として、方針3を追記	課題3に対応する方針として、方針2のみ記載
16	P53	4 目標指標	<ul style="list-style-type: none"> ・現況値を最新値に修正 ・目標値を記載 ・実施時期を記載 	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値は交通機関と協議前であるため空欄 ・実施時期の記載なし
17	P54	第8章 目標を達成するために実施する事業	方針と事業の関係について説明を記載	方針と事業の関係について記載なし
18	P54	事業と方針の対応表	[4]新たなモビリティやサービスの導入検討に対応する方針に方針1を追記	方針3のみ記載
19	P55～P64	第8章 目標を達成するために実施する事業	事業イメージ画像やデザイン、実施主体等の修正	—
20	P56	「2 利用者ニーズに対応したバスサービスの改善」の「実施事業案」	市民ワークショップの意見を踏まえて、バス停周辺の道路状況等に応じた、上屋やベンチの設置等による待合環境の改善」を記載	記載なし

番号	ページ	修正箇所	修正内容	修正前
21	P57	「3 移動手段の確保に向けた取組の推進」の「主な内容」と「実施事業案」	公共交通を利用することが困難な方の移動手段の確保について、関連部署等と連携した取組に修正	移動手段の確保について、具体的な記載なし
22	P58	「4 新たなモビリティやサービスの導入検討」の「想定する実施主体」と「主な内容」など	知多市における低炭素水素モデルタウン実証事業の開始を受けて、 ・想定する実施主体に愛知県を記載 ・燃料電池自動車(FCV)等の環境負荷の低い車両の導入を記載	記載なし
23	P58	「4 新たなモビリティやサービスの導入検討」の「対応する方針」	方針1を追加	方針3のみ記載
24	P59	「5 公共交通に親しみを持ってもらう取組の推進」の「想定する実施主体」と「主な内容」など	市民ワークショップの意見を踏まえて、 ・想定する実施主体に各種企業を記載 ・主な内容と実施事業案に公共交通の利用に対するインセンティブの検討を記載	記載なし
25	P61	「7 市民へのわかりやすい情報提供」の「想定する実施主体」	「市民」を削除	—
26	P64	「10 観光分野と連携した公共交通利用の促進」の「実施事業案」	・関係機関との連携によるイベント時の公共交通利用促進の記載 ・主要駅と観光地を結ぶアクセス改善の検討の記載	記載なし

4 目標指標

本計画では以下の通りの「目標指標」を定め、計画の達成度を評価します。

また、目標指標だけでなく、以下の確認指標についても計画の進捗確認に活用します。

目標指標一覧

目標指標	現況値 令和6(2024)年	目標値 令和12(2030)年	実施時期	データ取得
① 公共交通利用者数				
鉄道（市内7駅）	9,302,145人/年	9,500,000人/年	毎年度	実績
路線バス	224,415人/年	230,000人/年		
あいあいバス	131,002人/年	150,000人/年		
地域バス	8,887人/年	10,000人/年		
② 年に1回以上公共交通を利用したことがある市民の割合	83.9%	現況値以上	計画期間 最終年度	市民 アンケート

確認指標一覧

確認指標	現況値 令和6(2024)年	実施時期	データ取得
① 公共交通により市内の移動が便利であると思う市民の割合	25.1%	中間年度	総合計画 アンケート
② 利用者1人当たりの市負担額			
路線バス	124円/人	毎年度	実績
あいあいバス	545円/人		
地域バス	930円/人		
③ バスロケーションシステムのアクセス数	10,753件		実績
④ 「自宅近くを走るバスで行くことができる施設」の認知度	20.2%	中間年度	市民 アンケート

1 目標値の設定根拠

(1) 鉄道

過去利用が多かった3か年平均の市民1人当たりの利用回数を算出し、国立社会保障・人口問題研究所の2030年の推計人口に、平均利用回数を乗ずることで目標値を算出。

年度	鉄道利用者数 A	知多市人口 B	市民1人当たりの 利用回数 $C = A / B$
2016 (平成 28)	10,293,565	86,025	119.658
2017 (平成 29)	10,247,539	85,847	119.370
2018 (平成 30)	10,251,769	85,488	119.921
3 か年平均 119.649			
目標年度	目標値 $A = B \times C$	知多市人口 B	市民1人当たりの 利用回数 C
2030 (令和 12)	9,473,688	79,179	119.649
目標値	9,500,000		

(2) 路線バス

過去利用が多かった3か年平均の市民1人当たりの利用回数を算出し、国立社会保障・人口問題研究所の2030年の推計人口に、平均利用回数を乗ずることで目標値を算出。

年度	路線バス 利用者数 A	知多市人口 B	市民1人当たりの 利用回数 $C = A / B$
2017 (平成 29)	243,872	85,847	2.841
2018 (平成 30)	233,763	85,488	2.734
2019 (令和元)	259,991	85,190	3.052
3 か年平均 2.876			
目標年度	目標値 $A = B \times C$	知多市人口 B	市民1人当たりの 利用回数 C
2030 (令和 12)	227,719	79,179	2.876
目標値	230,000		

(3) あいあいバス

利用者が最も多かった令和6年度を基準として、主な利用者である後期高齢者の増加率を乗ずることで目標値を算出。

年度	あいあいバス 利用者数	増加率	知多市人口 (75歳以上)	増加率
2024 (令和6)	131,002	112.21%	13,486	112.21%
2030 (令和12)	146,997		15,133	
目標値	150,000			

(4) 地域バス

利用者が最も多かった令和6年度を基準として、主な利用者である後期高齢者の増加率を乗ずることで目標値を算出。

①東部コミュニティ

年度	地域バス利用者	増加率	知多市人口 (75歳以上)	増加率
2024 (令和6)	5,536	112.21%	13,486	112.21%
2030 (令和12)	6,212		15,133	

②旭北コミュニティ

年度	地域バス利用者	増加率	知多市人口 (75歳以上)	増加率
2024 (令和6)	3,351	112.21%	13,486	112.21%
2030 (令和12)	3,760		15,133	

2030 (令和12) 年度の2地区合計推計利用者… $6,212 + 3,760 = 9,972$ 人

➡目標値 10,000 人