

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

はじめに

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	19
1 第6次知多市総合計画	19
2 知多市都市計画マスタープラン	20
3 知多市立地適正化計画	21
4 第4次知多市障がい者計画	22
5 第3次知多市環境基本計画	23
6 知多市観光ビジョン	24
第4章 交通を取り巻く情勢	25
1 法制度等の変化	25
2 社会情勢の変化	27
第5章 各種ニーズ調査	34
1 各種調査概要	34
2 バス乗降調査	35
3 バス利用者アンケート調査	36
4 市民アンケート調査・65歳以上市民アンケート調査	37
5 中高生アンケート調査	42
6 関係者ヒアリング	43
第6章 知多市の地域公共交通の課題	45
第7章 地域公共交通の将来像と方針	50
1 交通将来像	50
2 方針	51
3 地域公共交通の役割と位置付け	52
第8章 目標を達成するために実施する事業	
第9章 計画の達成状況の評価	

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 年の国勢調査においてはじめて人口の減少が確認され、将来的にも大幅な減少が見込まれています。第 6 次知多市総合計画では、令和 22 年の知多市の人口が約 77,000 人に減少すると予測しています。

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。

人口減少は全国的にも避けられないものとして受け止めた上で、「知多市らしさ」を活かした新しいまちづくりを進めることが重要です。

本市の公共交通施策は、平成 17 年度から本運行したコミュニティ交通あいあいバスを令和 2 年度に現在の 3 路線に再編し、無料あいバスを発行するなど利便性の向上にも取り組んでいます。また、民間の路線バスに対する運行経費の補助や路線見直しに連携して取り組み、維持・確保に努めています。

しかし、人口減少や自家用車への依存の広がりから、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。

知多地域では、西知多道路の整備が進んでおり、さらに将来はリニア中央新幹線の開業が見込まれ、広域的な物流や人の流れに大きく影響があると予測されます。

第 6 次知多市総合計画においても、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、暮らしを支える公共交通ネットワークづくりを重要施策に掲げ、知多市都市計画マスタープランでは、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。

令和 2 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。

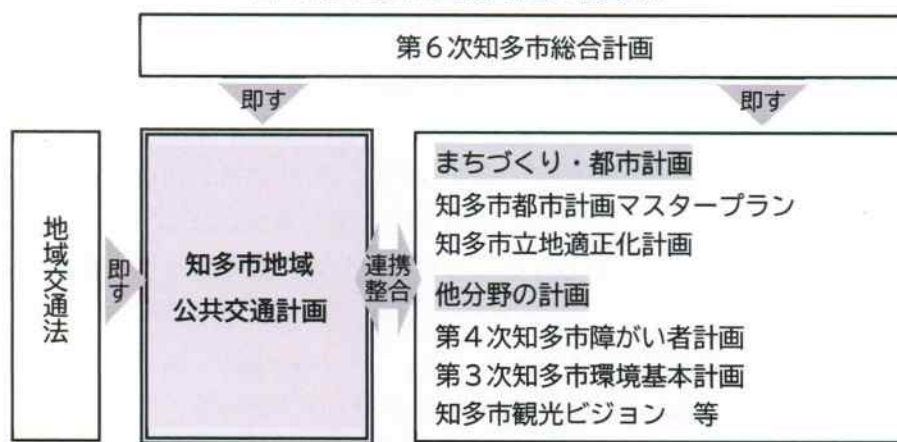
以上のような背景を踏まえ、本市における地域公共交通の果たすべき役割や機能を整理し、将来にわたり持続可能な公共交通政策のマスタープランとして、関係者と連携して具体的な施策を推進するための「知多市地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）」を策定します。

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。

図 知多市地域公共交通計画の位置付け



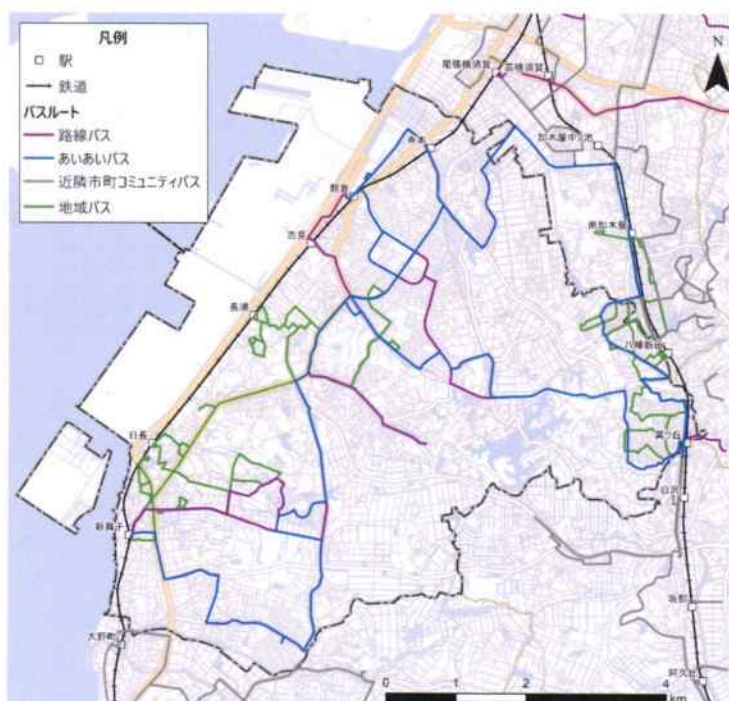
3 計画の対象区域と期間

(1) 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、住民等の日常生活における市域を越える交通圏など、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。

図 知多市地域公共交通計画の対象区域



(2) 計画期間

本計画の対象期間は、令和8年度から令和12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。

	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
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	R3～R12						
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

第2章 知多市の地域概況

1 知多市の概況

(1) 人口推移

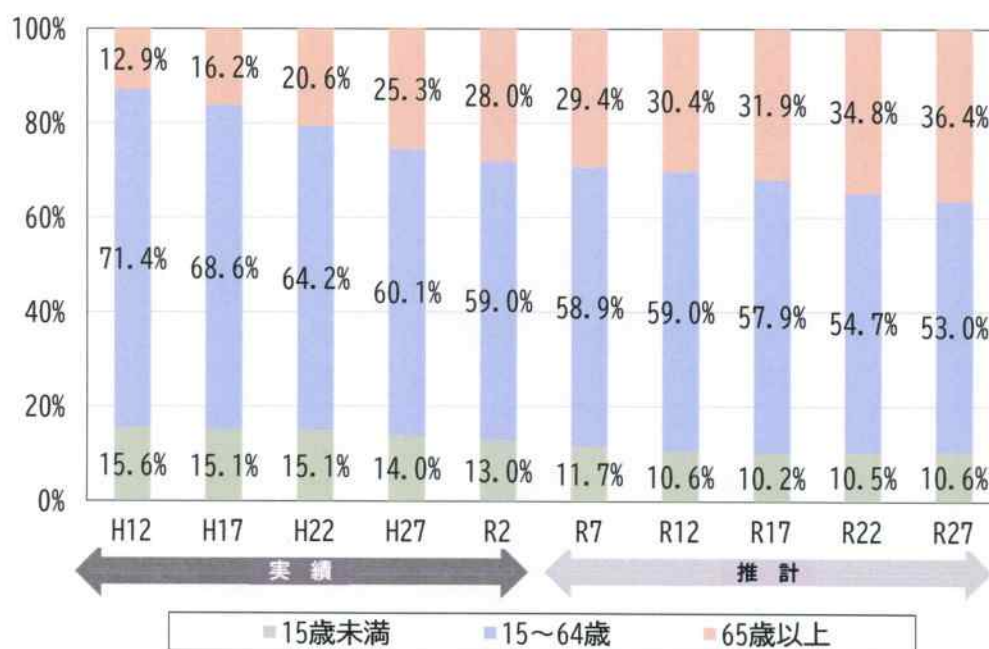
知多市の人口は平成22年をピークに減少へ転じており、今後も減少していく見込みとなっています。また、65歳以上の高齢者の割合は増加しており、高齢化が進行しています。

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)

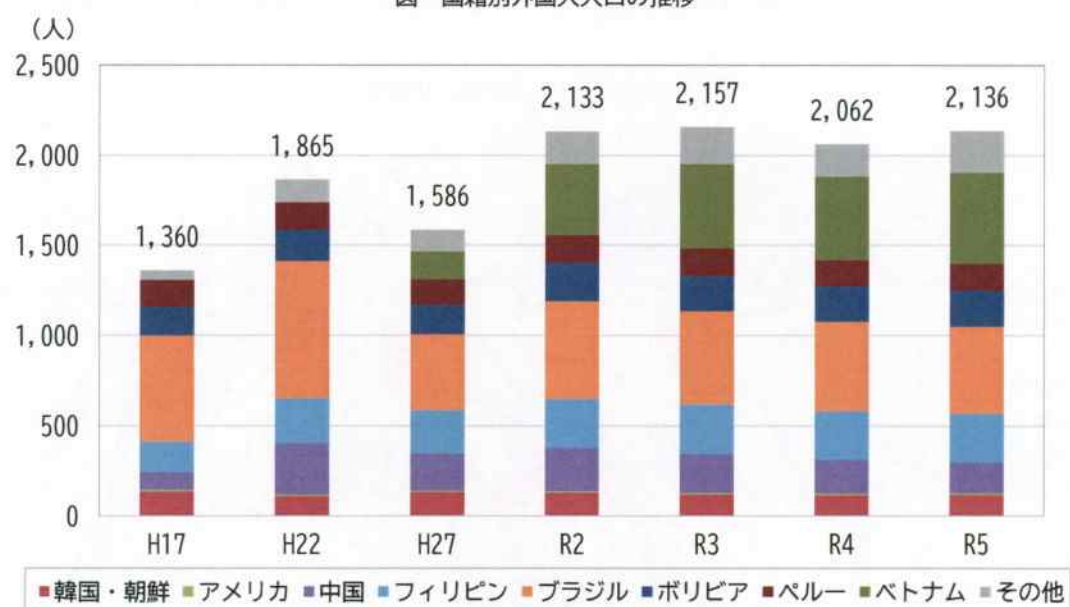
図 年齢3区分別人口割合の推移



(資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

知多市に住む外国人は増加傾向にあり、令和5年には2,136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。

図 国籍別外国人人口の推移



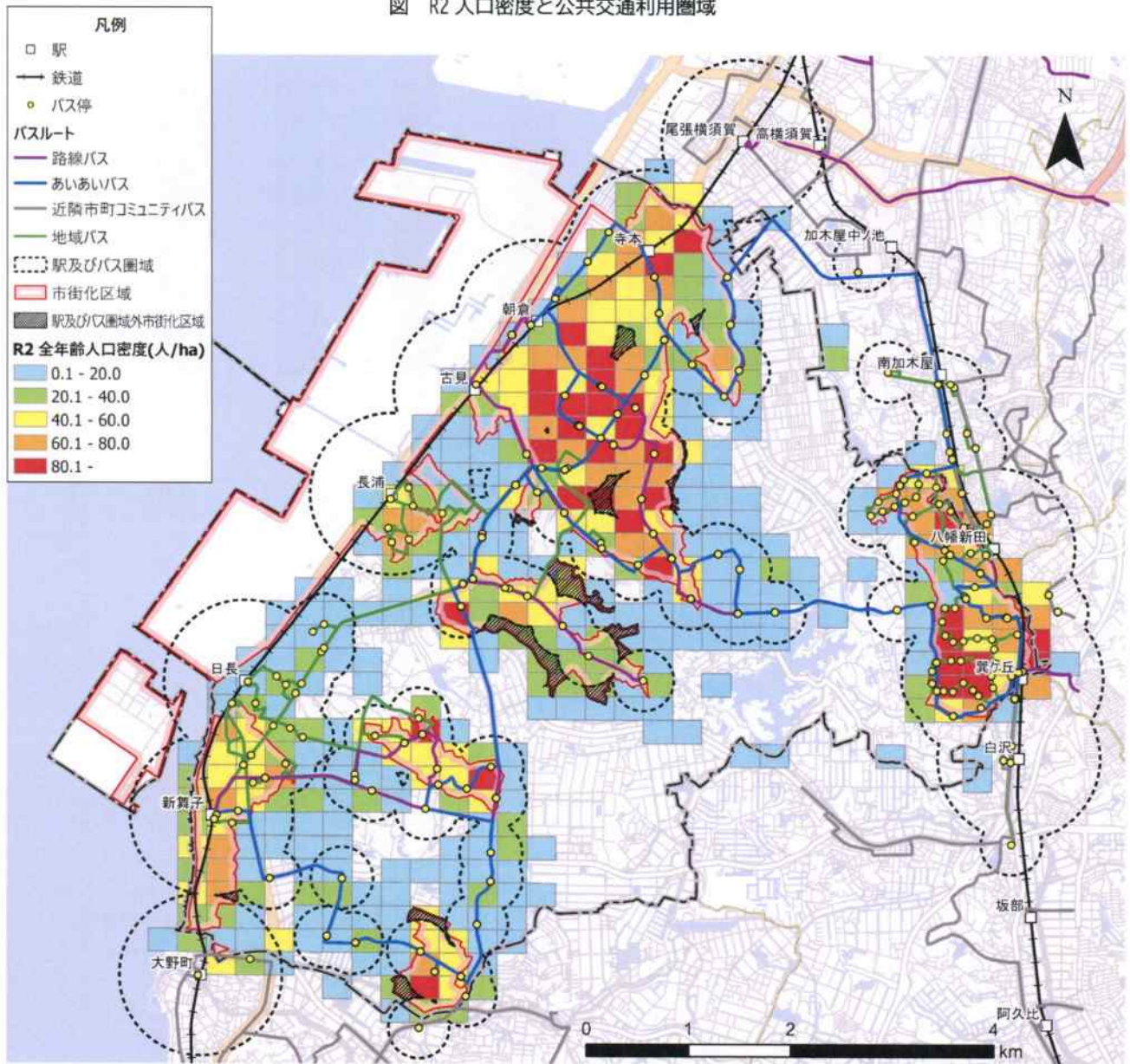
※その他は平成22年までベトナムを含む。

(資料：知多市)

(2) 人口密度と公共交通網

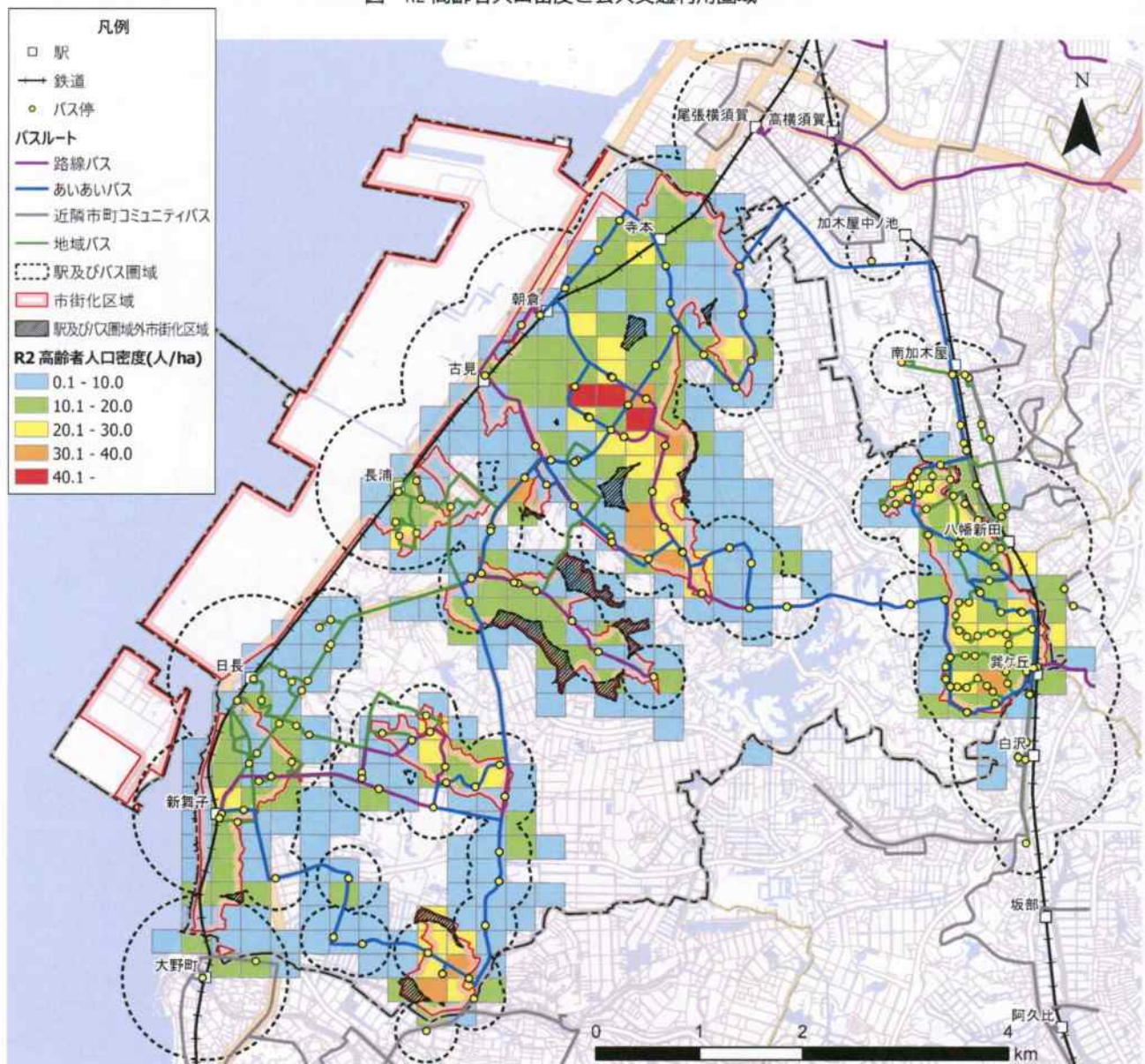
知多市の人口密度は、朝倉町やつつじが丘、南巽が丘等の、過去に開発された住宅団地で高くなっています。市内を運行する鉄道、バスの利用圏域と人口密度を重ねると、人口密度の高いエリアは概ね公共交通利用圏域に含まれており、夜間人口のカバー率は91.1%となっています。

図 R2 人口密度と公共交通利用圏域



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。

図 R2 高齢者人口密度と公共交通利用圏域



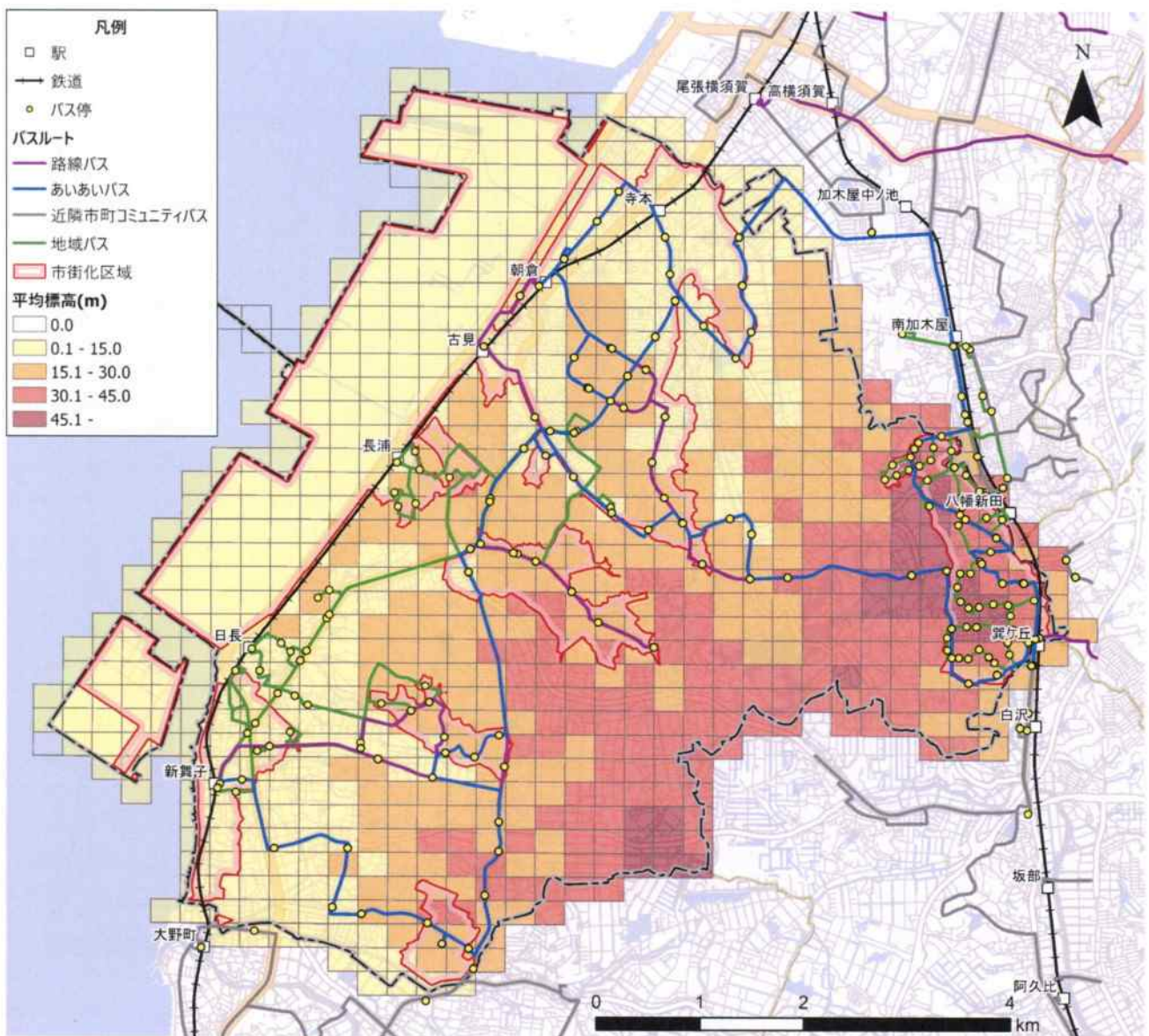
※駅及びバス圏域：鉄道駅 800m、バス停 300m

(資料：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及び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。

図 平均標高と公共交通路線

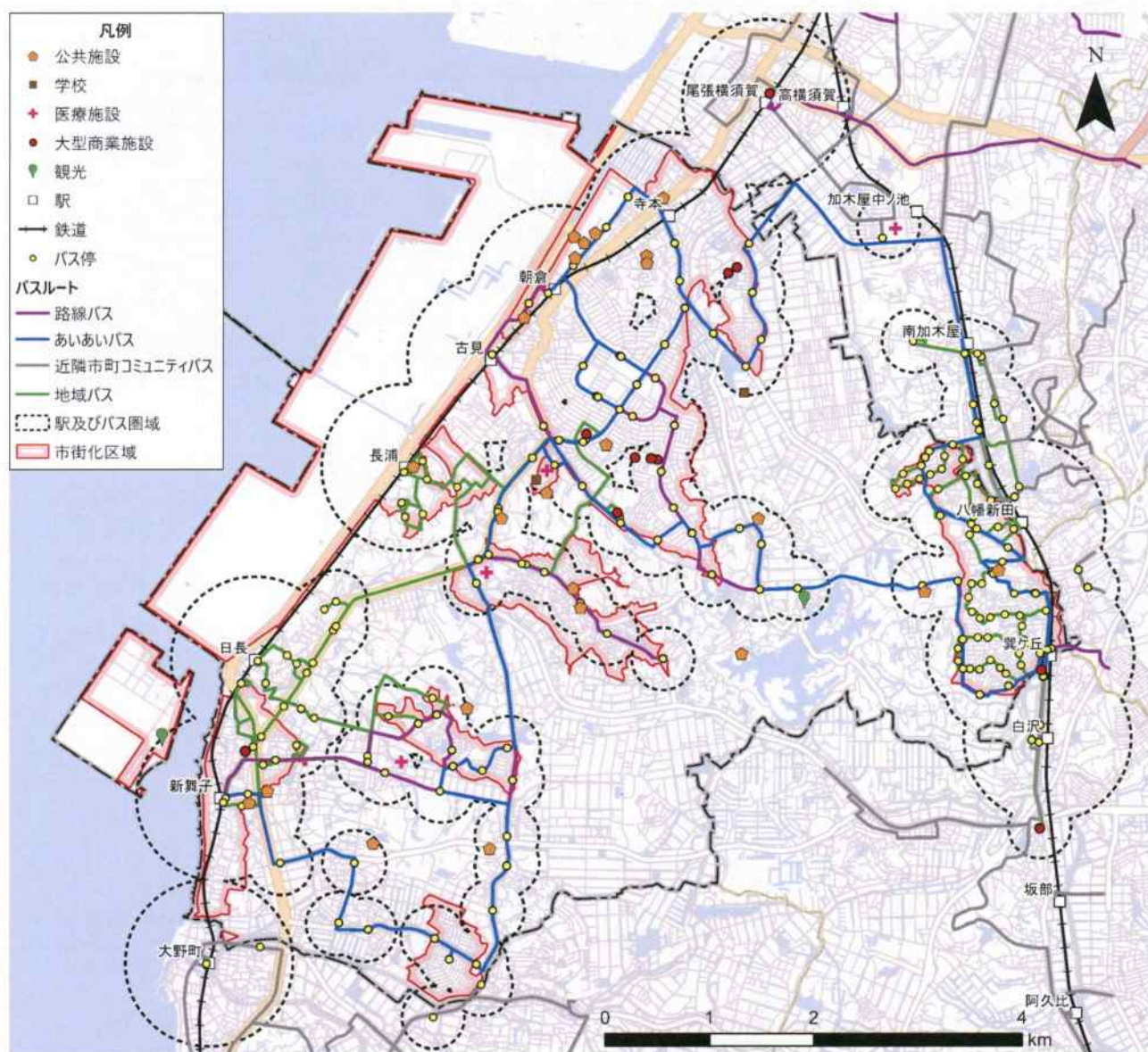


(資料：国土数値情報)

(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



※駅及びバス圏域：鉄道駅 800m、バス停 300m

(資料：国土数値情報、全国大型小売店総覧)

(5) 通勤通学特性

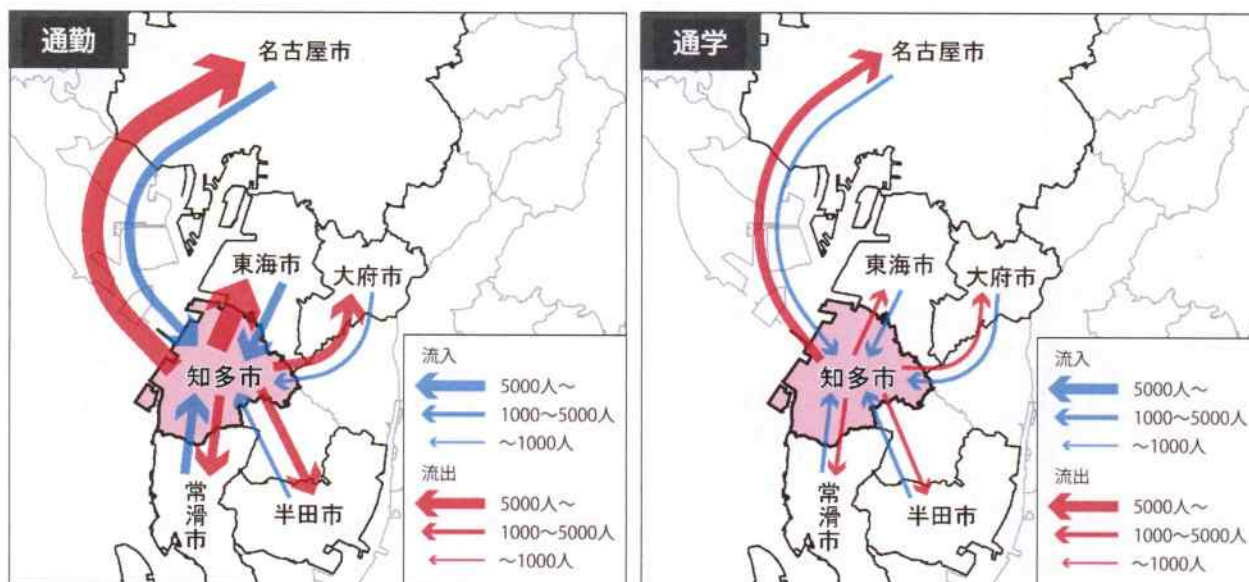
通勤・通学ともに、市外からの流入より市外への流出の方が多く、周辺市町の中では、名古屋市や東海市との結びつきが特に強くなっています。

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	名古屋市	8,074	6,907	1167	-6,426	1,648	1,596	52	名古屋市
	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年国勢調査)

図 通勤・通学流動図



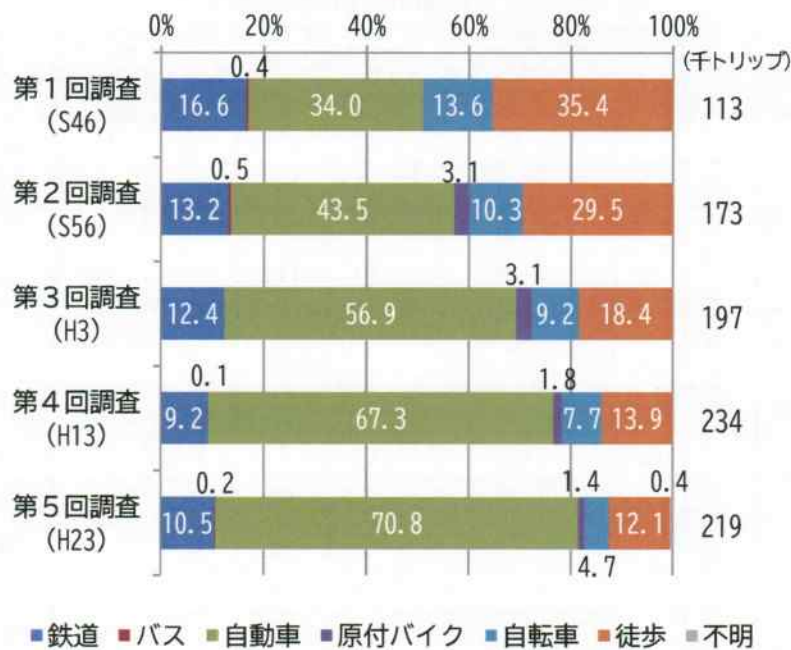
(資料：令和2年国勢調査)

(6) トリップ特性

知多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。

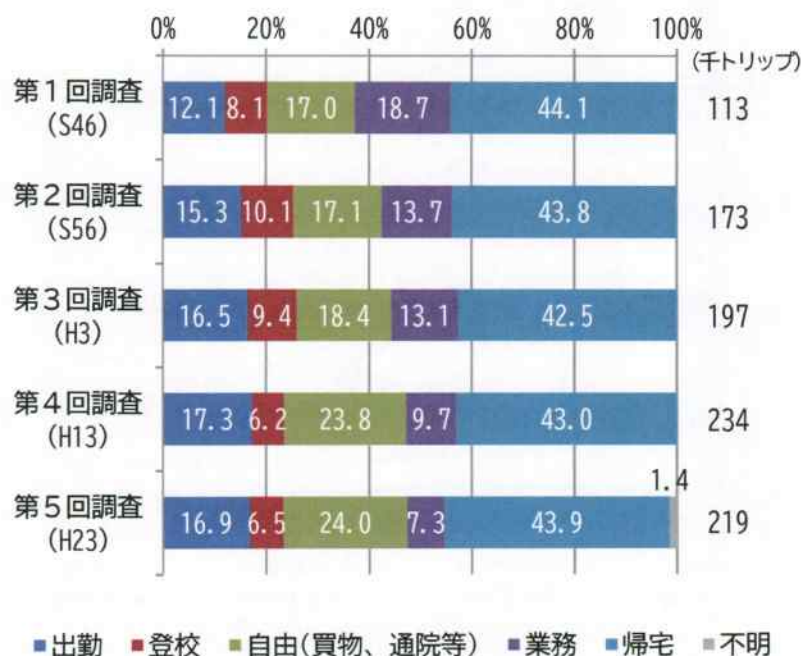
目的別トリップ構成比の推移では、「業務」が減少し、「自由（買物、通院等）」が増加傾向にあります。

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) 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。

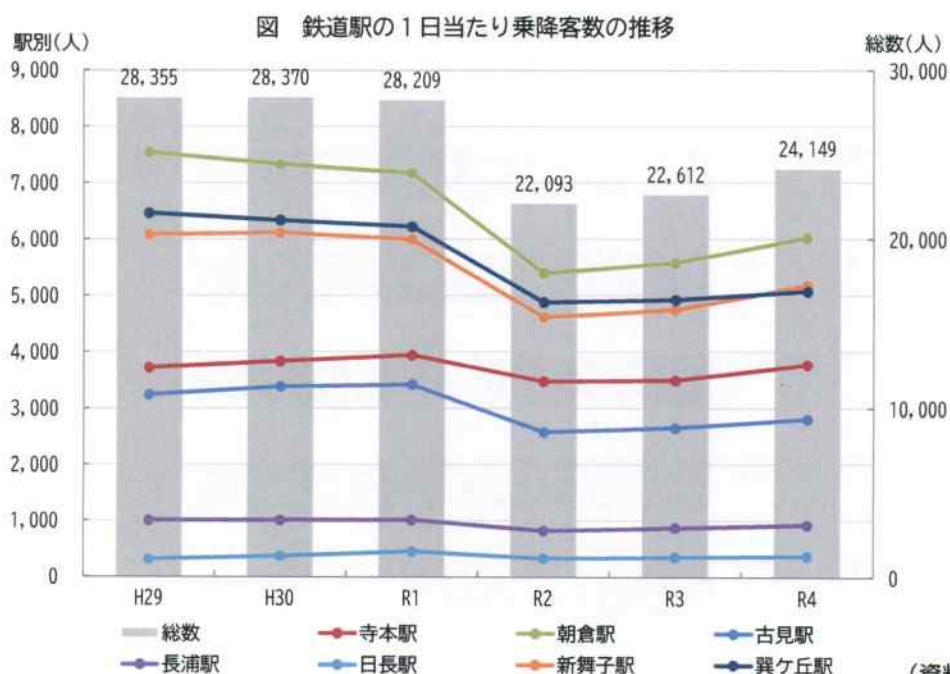
利用者数は、令和2年に新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少後、増加傾向にあり、令和4年の7駅の合計の1日当たり利用者数は約2.4万人となっています。

表 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年2月現在

(資料:名古屋鉄道 HP)



(2) 路線バス

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。

利用者数は、令和2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5年の利用者数は約17万人となっています。また、知多市の運行負担金は令和5年に減少しているものの、増加傾向にあります。

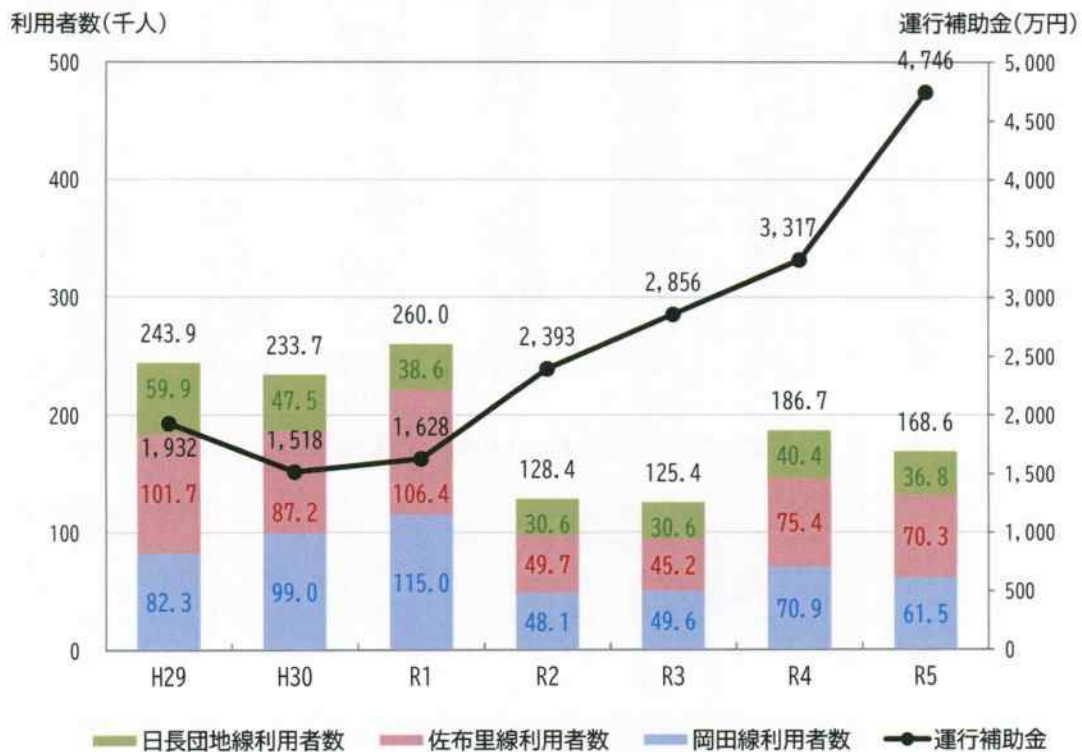
表 路線バスの運行状況

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	11	6:00	21:16
	東岡田～坊ノ下～朝倉駅前	8	8	7	7	13	9:05	17:47
佐布里線		—	—	—	—	14	—	—
	梅が丘～にしの台一丁目～朝倉駅前	1	1	1	1	7	5:58	22:13
	朝倉駅前～にしの台一丁目～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			9:52	20:00
	旭桃台東～新舞子駅前	左回り	1	1		9	6:28	7:50
		右回り	1	1			20:14	21:00

※令和7年2月現在

(資料：知多乗合 HP)

図 路線バスの年間利用者数・運行補助金の推移



(資料：知多市)

(3) コミュニティバス

あいあいバス北部循環コース（系統1）、北部循環コース（系統2）、南部コースの3路線が運行しています。

利用者は、令和2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5年の利用者は約12万人で、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5年は約7.7千万円となっています。

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）	始発時刻	終着時刻
北部循環コース（系統1）	右回り	6	7:00	17:44
北部循環コース（系統2）	左回り	6	8:50	18:45
南部コース	朝倉駅	5	7:30	16:06
	新舞子駅	5	9:32	18:14

※令和6年7月現在

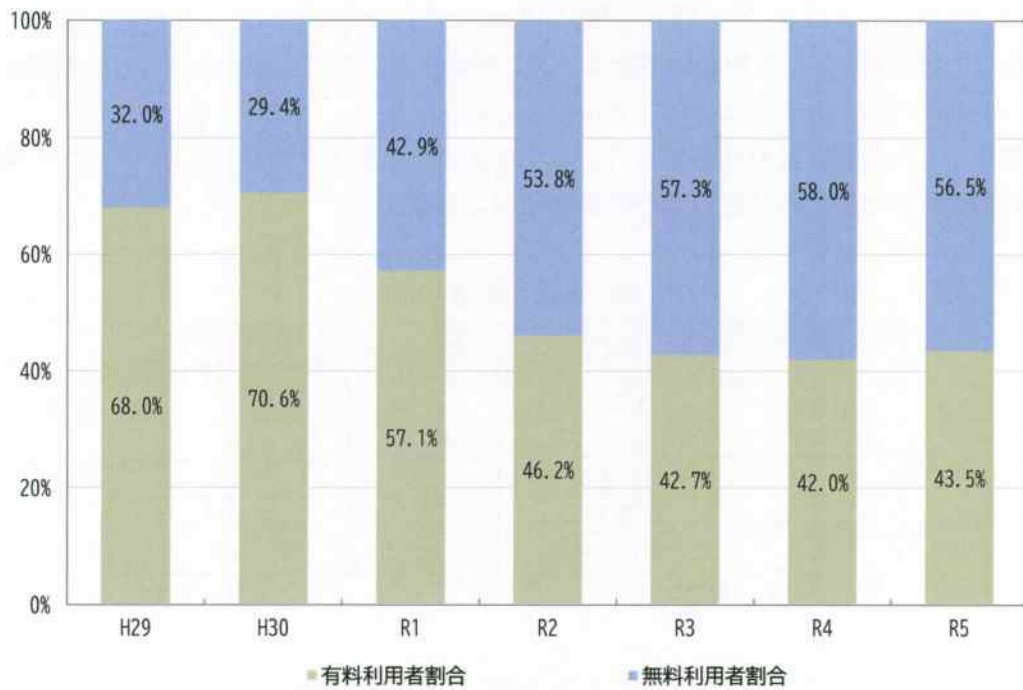
（資料：知多市）

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)

(4) 地域バス

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。

東部コミュニティでは令和5年5月に、旭北コミュニティでは令和5年12月に本運行を開始し、利用者数は増減を繰り返しながら増加傾向にあります。

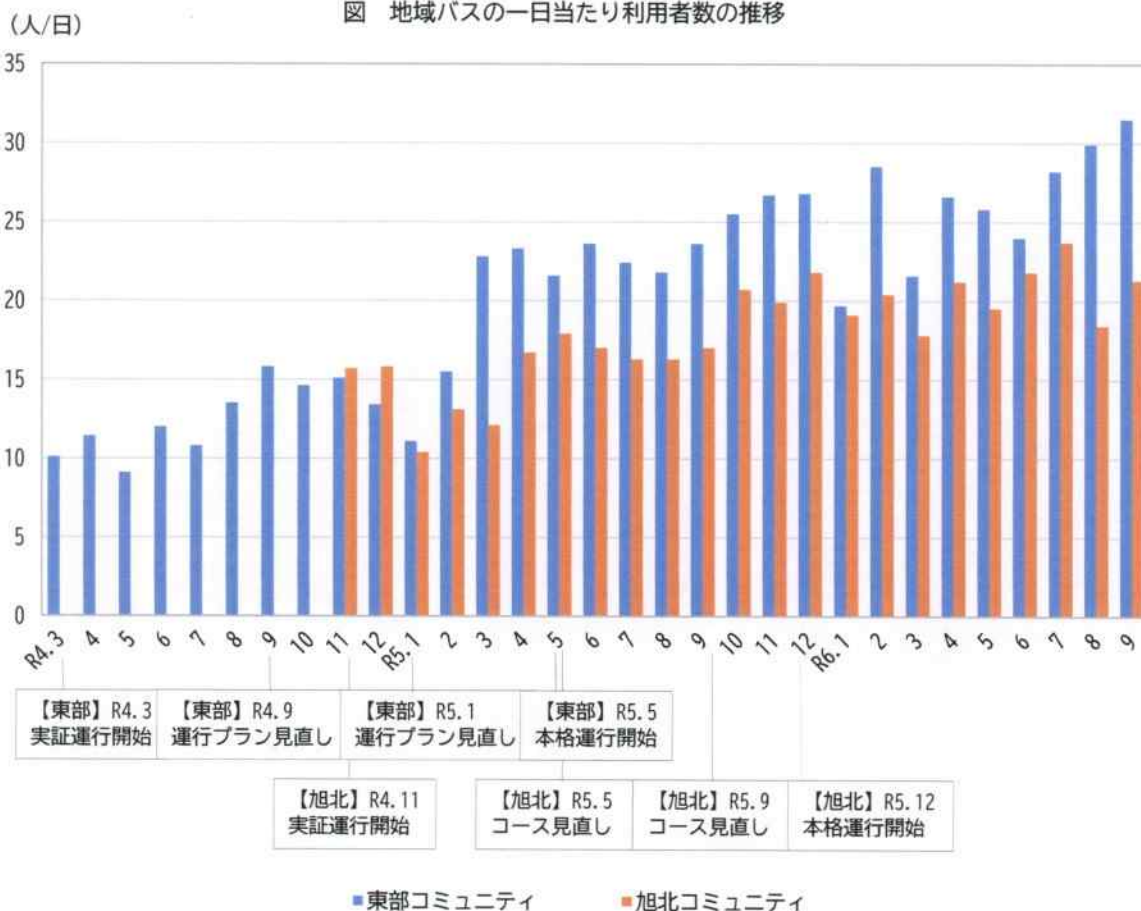
表 地域バスの運行状況

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

※令和6年11月現在

(資料：知多市)

図 地域バスの一日当たり利用者数の推移

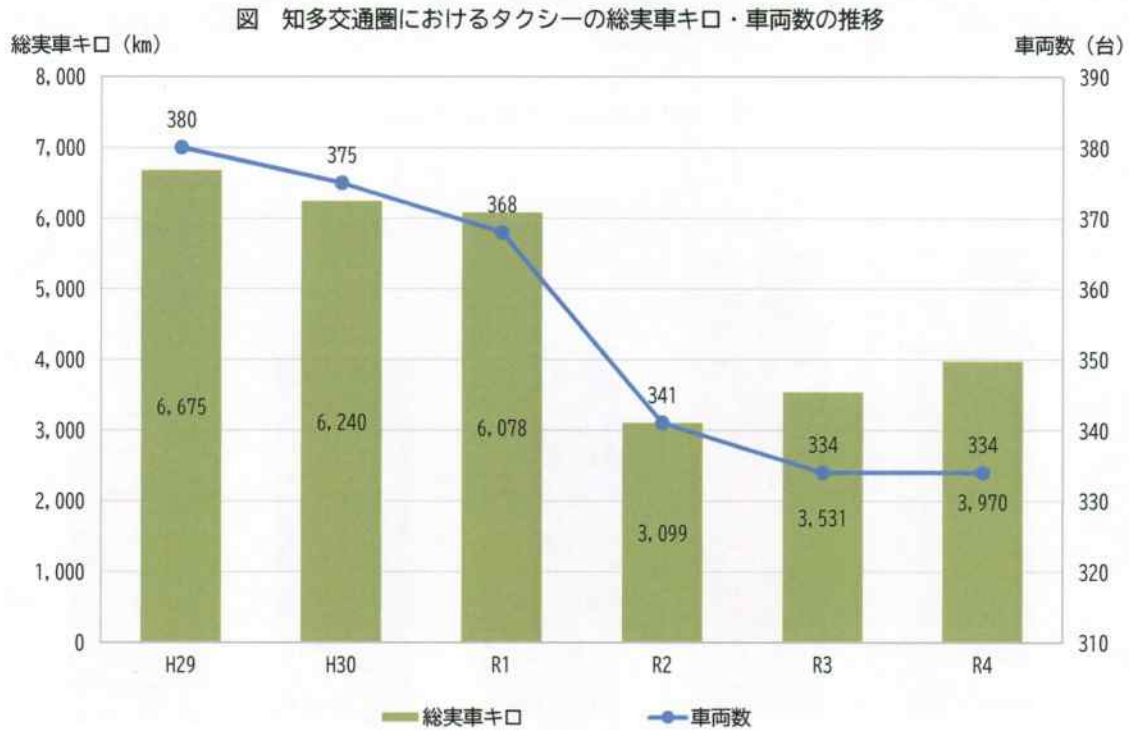


(資料：知多市)

(5) 一般タクシー

一般タクシーの知多交通圏の総実車キロ、車両数は令和2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。

市内にはタクシー営業所がなく、近隣市に立地しているため、タクシーが利用しにくい状況にあります。



(資料：知多市)



(資料：愛知県タクシー協会)

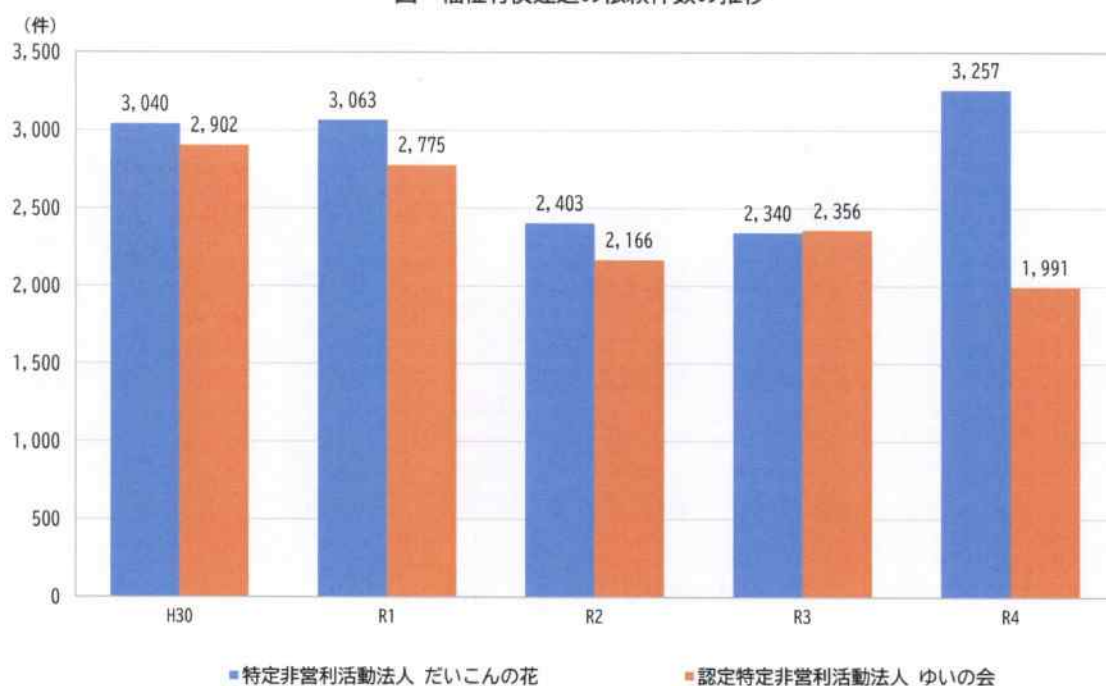
(6) その他の移動サービス

その他の移動サービスとして、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 だいのんの花	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)

第3章 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）

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	<まちの未来> 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。 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。 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。 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。 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。 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。
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

図 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。

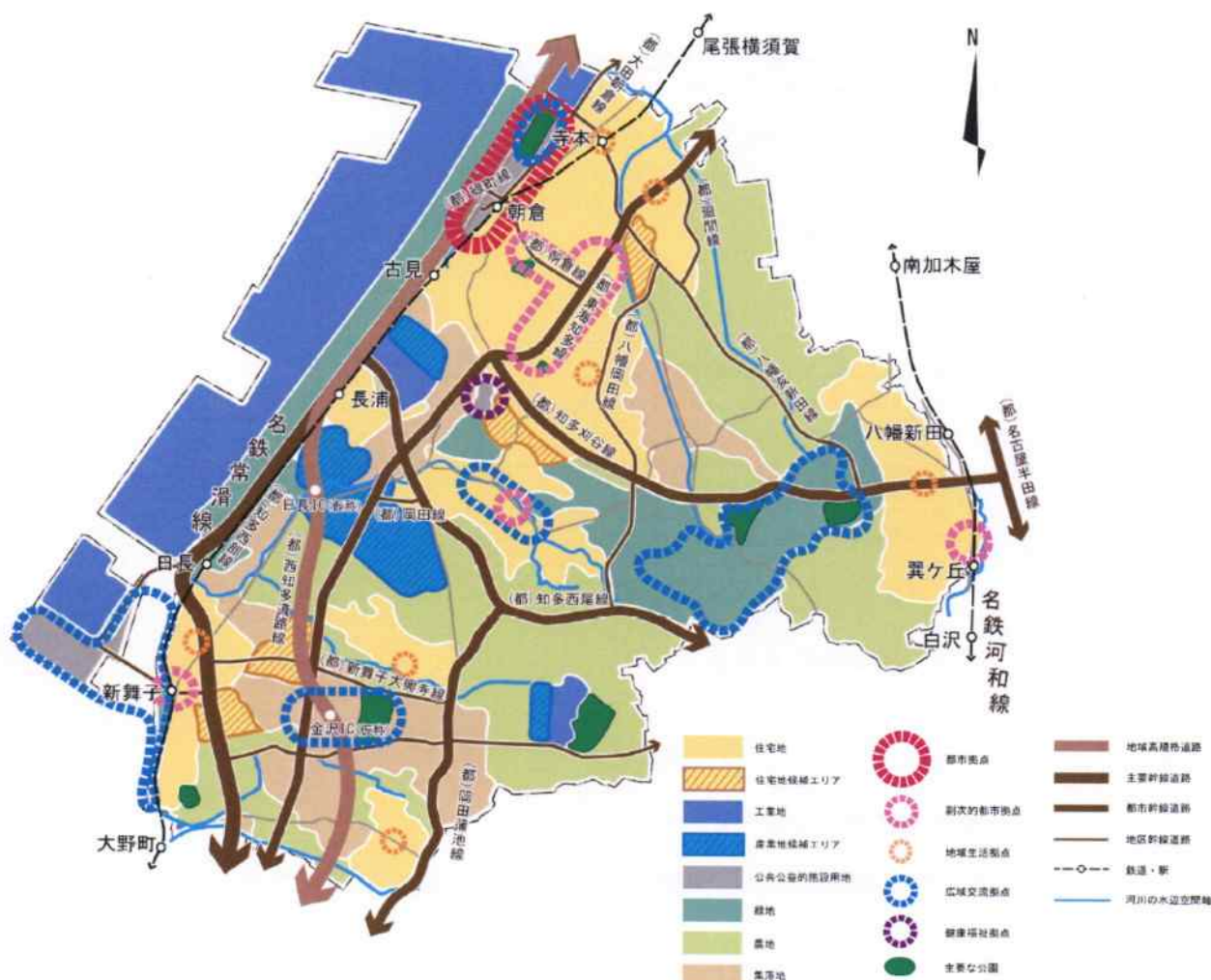
■ 重要業績評価指標（KPI）

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 知多市都市計画マスタープラン（令和3年度～令和12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	■公共交通の利用促進 高齢化の進展により、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。 ■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。 ■バス 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必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。

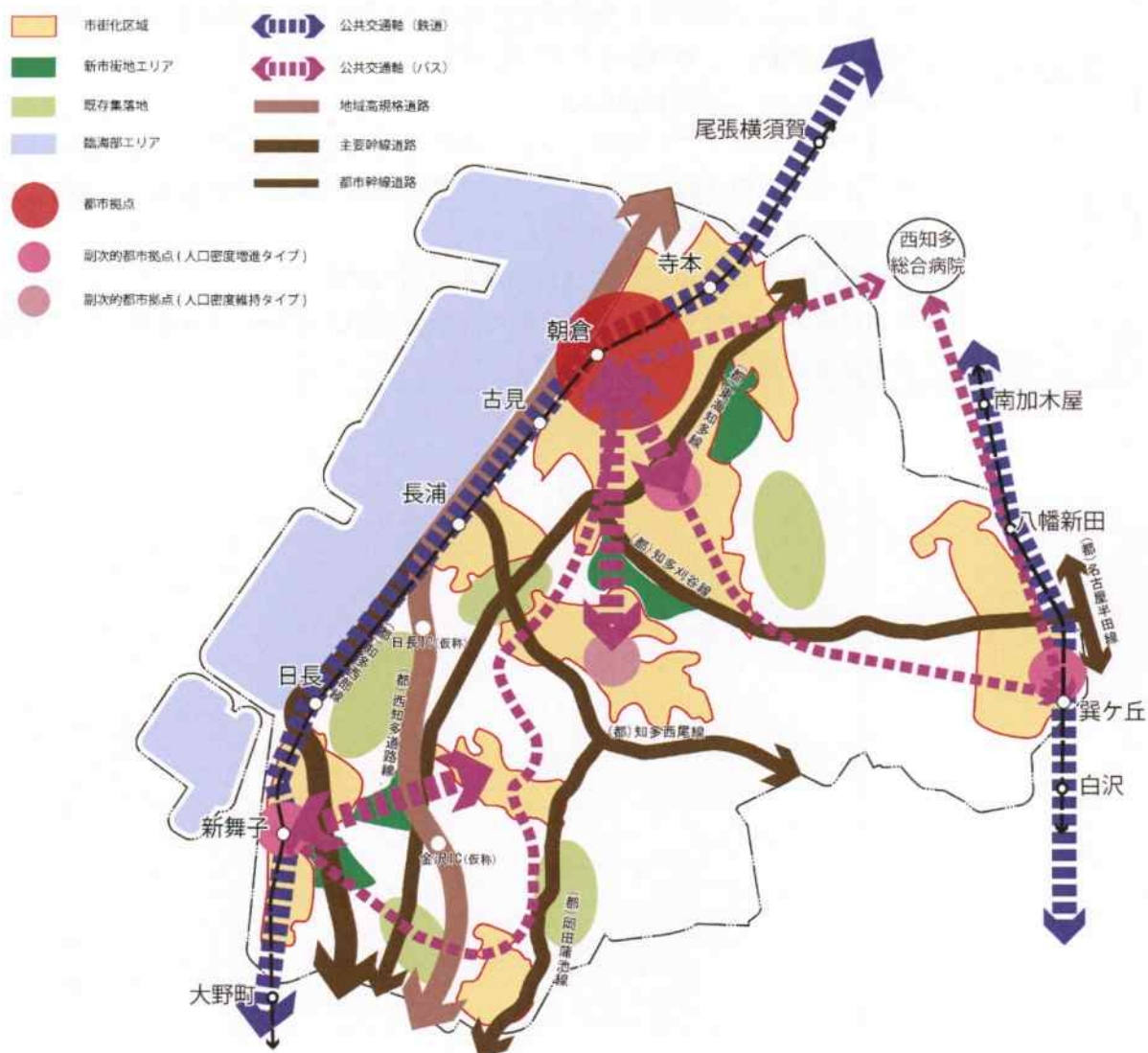
図 将来都市構造図



3 知多市立地適正化計画（令和3年度～令和22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	・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	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

図 めざすべき都市の骨格構造



4 第4次知多市障がい者計画（令和3年度～令和8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	1 啓発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・防犯対策等の推進 5 差別の解消・権利擁護の推進と虐待防止 6 保険・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	<移動しやすい環境の整備> 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）

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	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	2-1 低炭素な暮らし・基盤づくり ●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 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。

6 知多市観光ビジョン（令和6年度～令和12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	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6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6年度～

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などの一部を改正する法律が令和2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。

図 令和5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年12月に改正され、令和6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。

図 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。

図 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

国土交通省

- 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。

[illegible]

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）

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時台から翌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。

東京の例

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 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。

図 SDGs の 17 の目標



（資料：国際連合広報センター）

日本では、平成 28 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 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 年 10 月、政府は令和 32 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、令和 3 年 4 月には、令和 12 年度において、温室効果ガス 46%削減（平成 25 年度比）を目指すこと、さらに 50%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）の推進が不可欠のことから、令和 5 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 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 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」の認証を目指しています。令和 32 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、協働により取り組みを進めています。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。

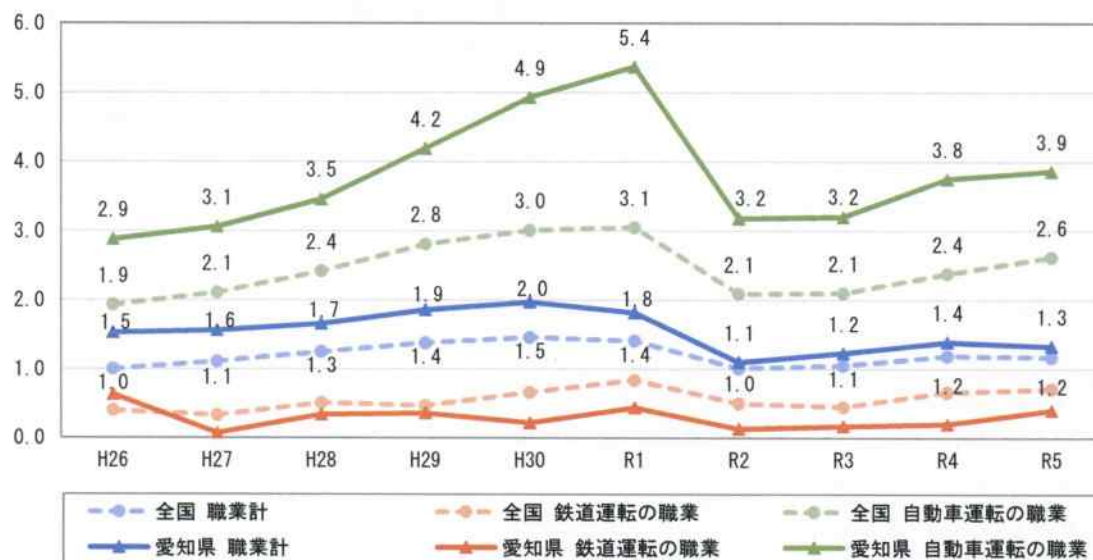
図 EV バス



(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際の深刻な問題となっています。

図 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移



(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況（職業安定業務統計）)

(5) 運転免許返納者の増加

高齢者を中心とした運転免許証の自主返納者は、令和5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。

図 運転免許証自主返納件数の推移



(資料：運転免許統計)

(6)「あいち交通ビジョン」の策定

愛知県では、令和4年2月に「あいち交通ビジョン」を策定しました。あいち交通ビジョンでは、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、さらに利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越え、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」を目指しています。

(7) 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。

図 リニア中央新幹線開業に伴う東海道新幹線利便性向上



(8) 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年10月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」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。

次頁より、こうした技術を活用した取組事例を整理します。

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組の一環として、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	春日井市

令和5年1月18日～令和7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

～お得なチケット購入・タクシー呼出などができる
春日井市の交通総合ウェブサイト(MaaSウェブアプリ)～

「move! かすがい」

move! かすがい | 検索

まずは
こちらから
アクセス!

デジタルチケットでお得に乗車！ ～デジタルチケット6つのメリット～

メリット1 料金が安い！
⇒紙チケットより最大400円お得！

①1か月定期券「はあとふるパス」
大人 2,400円 ▶▶ **2,000円** (400円お得！)
小人・高齢者等 1,200円 ▶▶ **1,000円** (200円お得！)

②回数券
100円券 6枚 ▶▶ **500円** (100円お得！)

③1日乗車券
大人 500円 ▶▶ **450円** (50円お得！)
小人・高齢者等 300円 ▶▶ **250円** (50円お得！)

メリット2 窓口に行く必要なし！
⇒買いたい時にスマホからすぐ買える！

メリット3 好きなタイミングで使用開始！
⇒チケット購入後にバス乗車開始日を決められる
(紙定期券は購入時に開始日を定める必要あり)

メリット4 利用可能なチケットをすぐ確認！
⇒CentXアプリからなら操作が簡単

メリット5 チケットの追加購入も簡単！
⇒クレジットカード登録は最初の1回でOK！

メリット6 会員限定！お得なクーポン！
⇒サイト限定のお得な特別クーポン！

『CentXアプリのダウンロード』
『名鉄ネット予約サービス会員登録』
で、さらに便利に利用！
(メリット④～⑥)

アプリダウンロードは
こちらから⇒

名鉄公式アプリ
CentX (セントエックス)

(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)

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	2024/6/15(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	2024/6/15(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：223 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 名
期 間	配布：2024/8/29(木)～ 返送締切：2024/9/17(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 名
期 間	配布：2024/8/29(木)～ 返送締切：2024/9/17(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：2024/9/26(木)～ 返送締切：2024/10/31(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	2024/12
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、休日はあいあいバス、路線バスともに「買物」の割合が増加しています。

図 利用目的（平日）

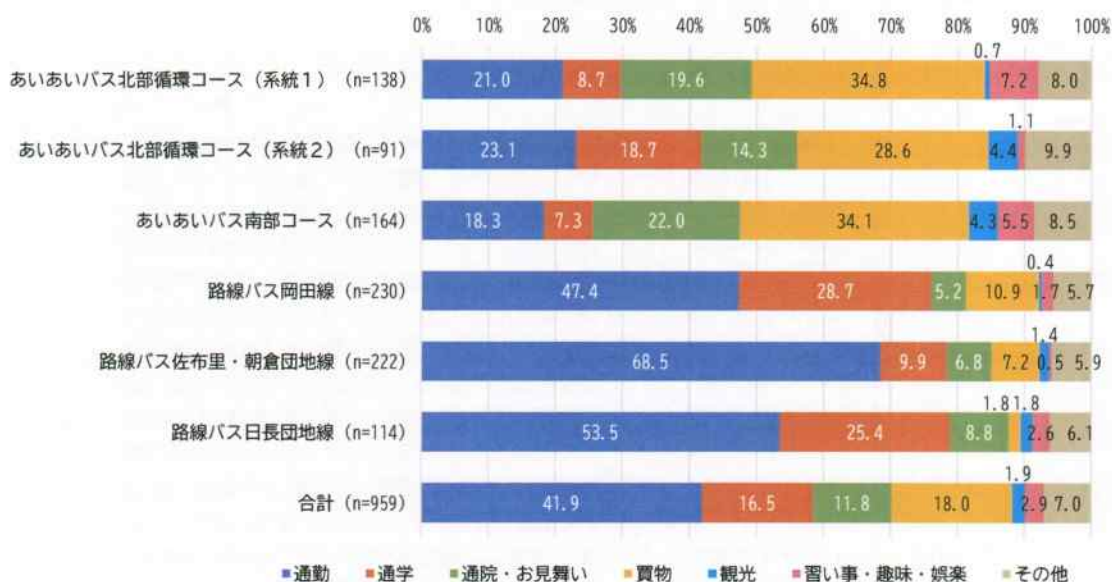
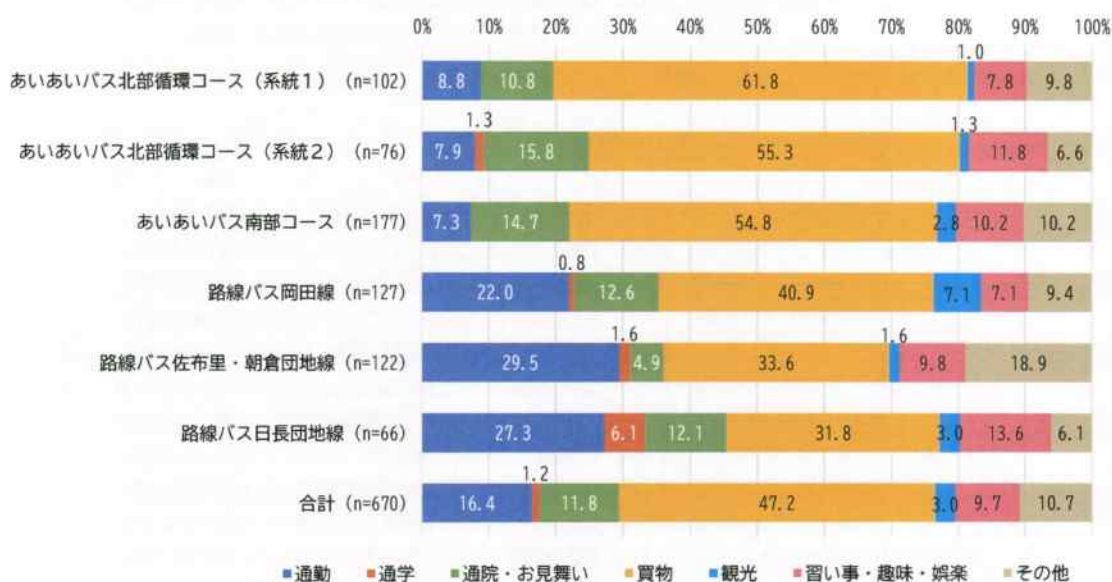


図 利用目的（休日）



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。

図 あいあいバスの満足度

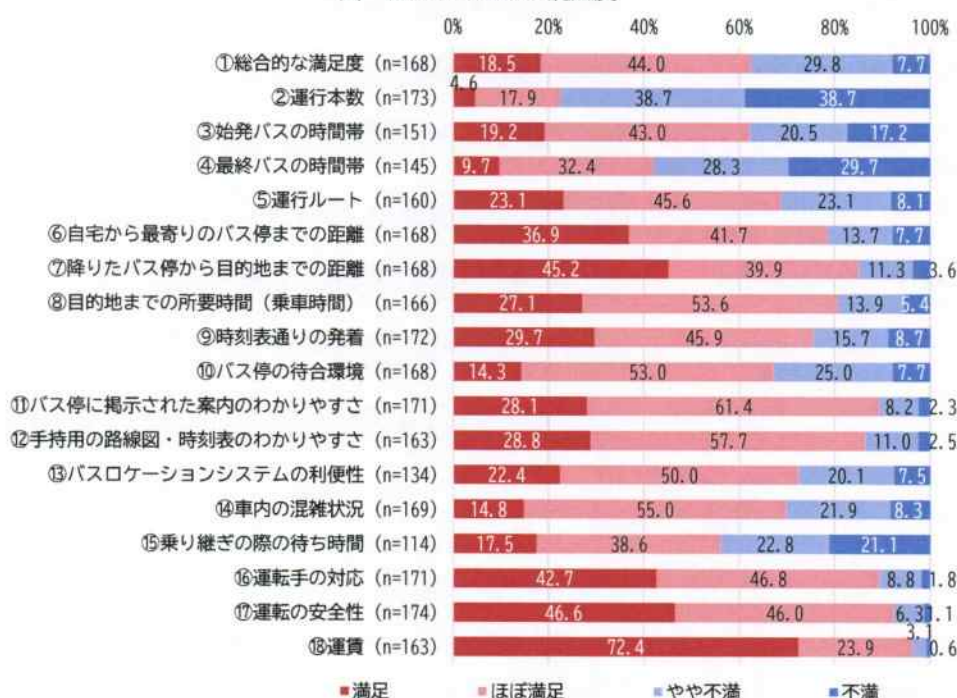
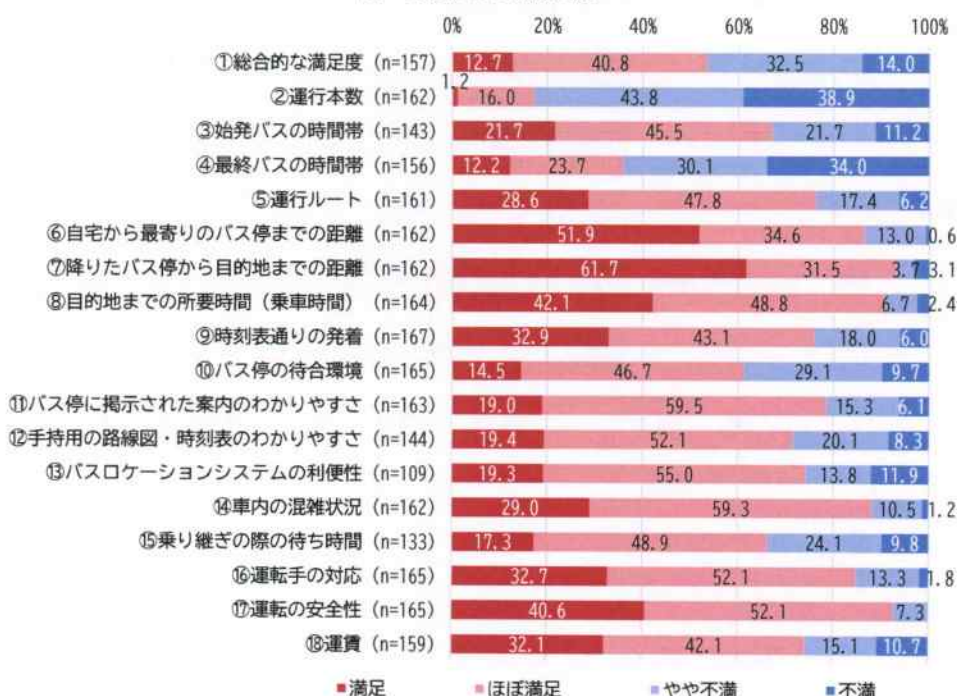


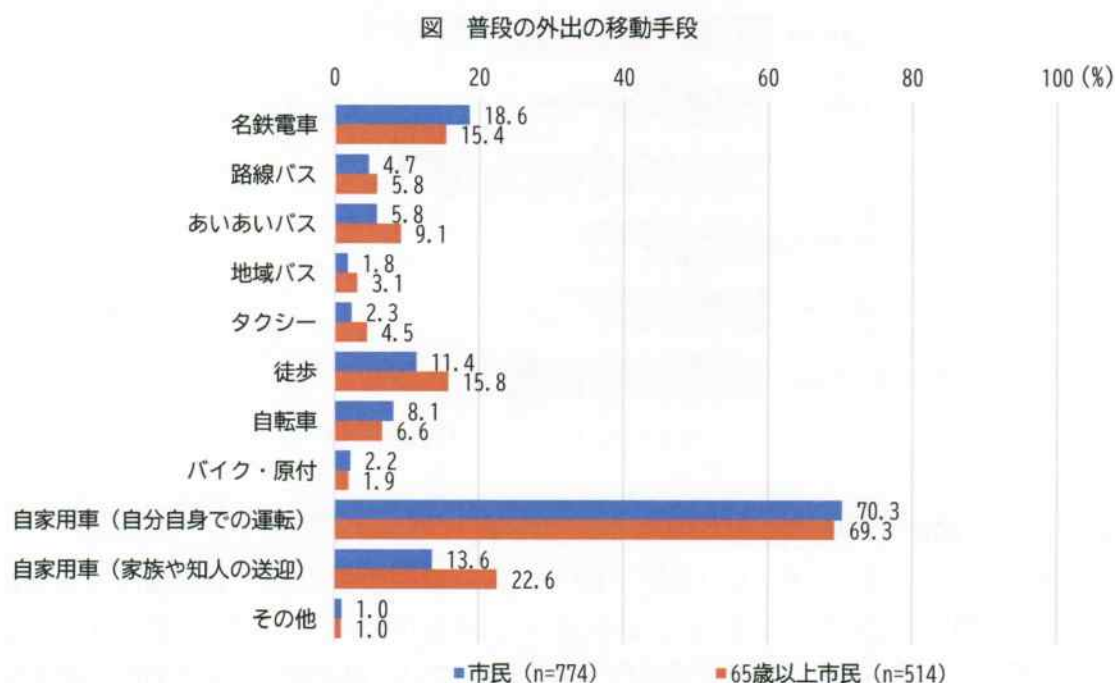
図 路線バスの満足度



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、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。

図 普段の外出に困っている程度（市民）

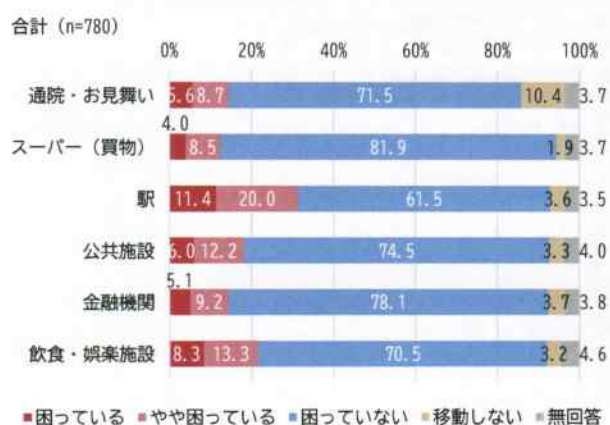
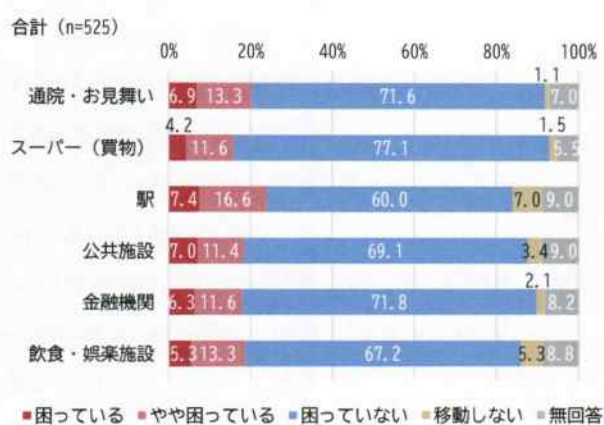
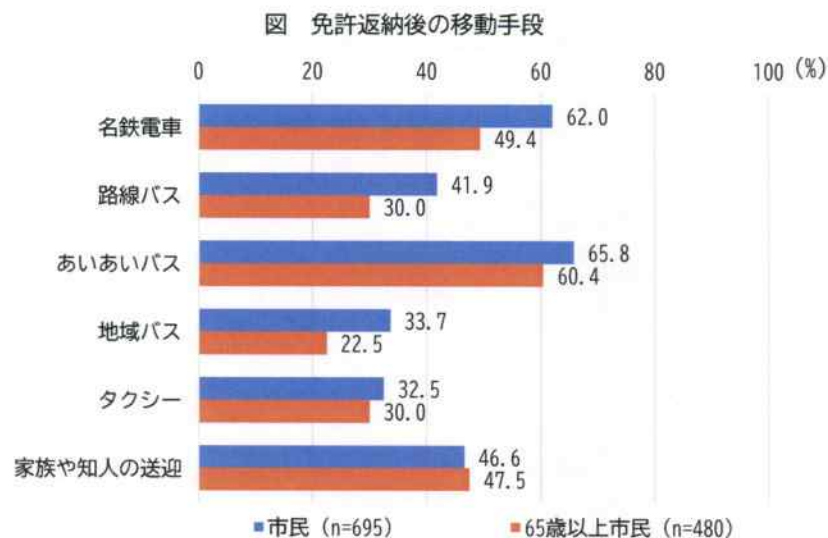


図 普段の外出に困っている程度（65歳以上）



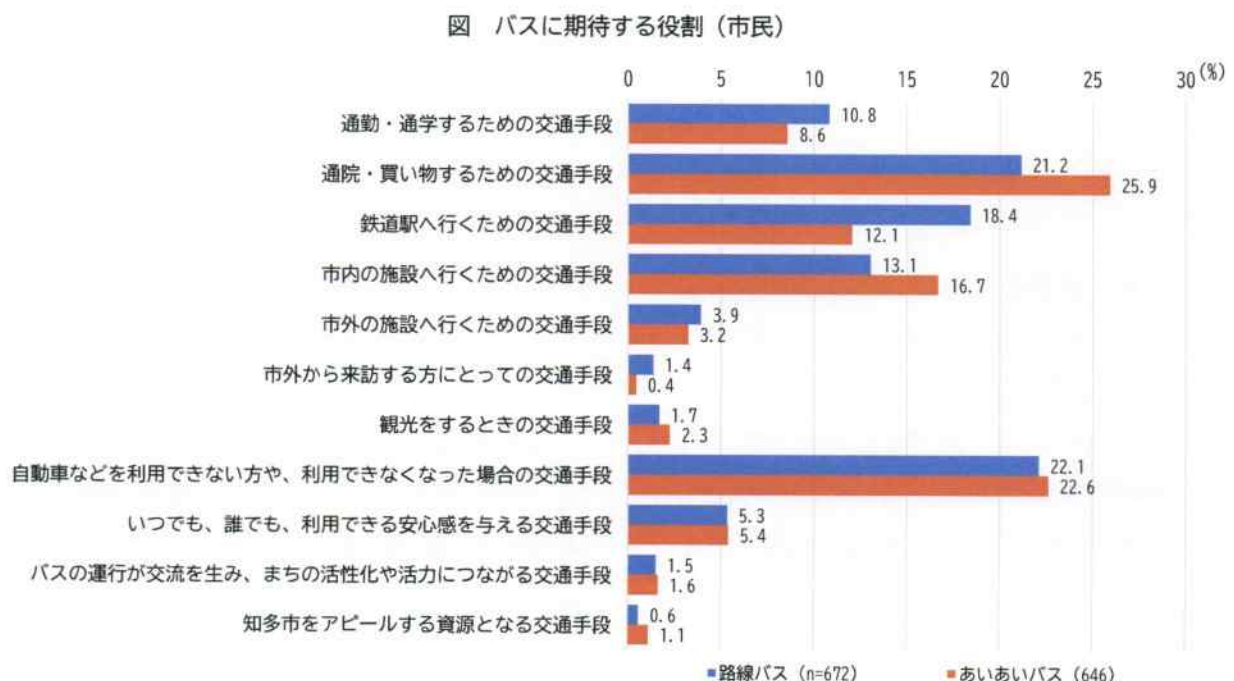
(3) 運転免許返納後に利用したい(している)移動手段

市民、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

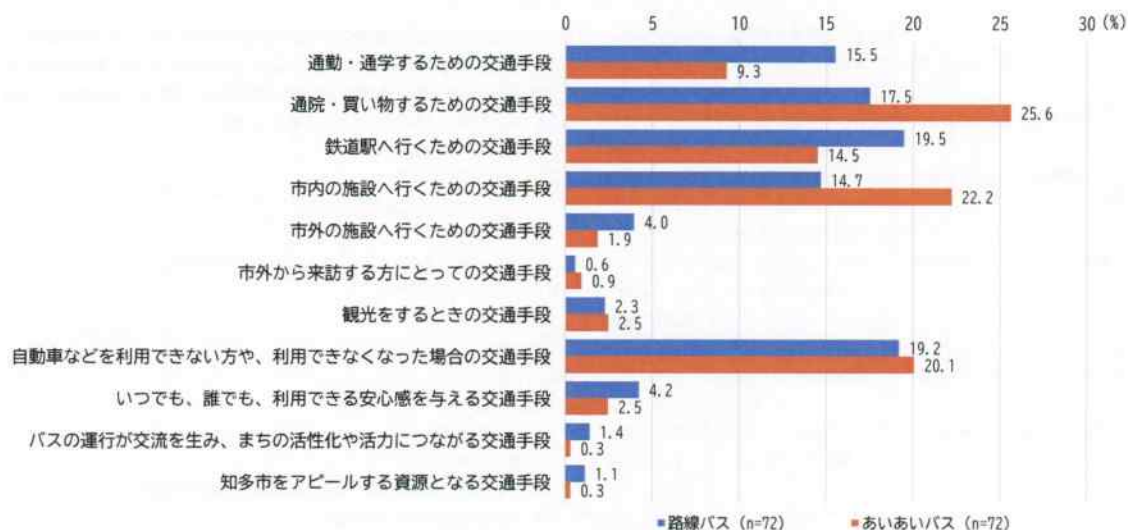
あいあいバス、路線バスともに「通院・買い物するための交通手段」「自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」の2項目が高く、次いで高い項目はあいあいバスでは「市内の施設へ行くための交通手段」、路線バスでは「鉄道駅へ行くための交通手段」となっています。



（５）通勤に鉄道を利用する人があいあい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。

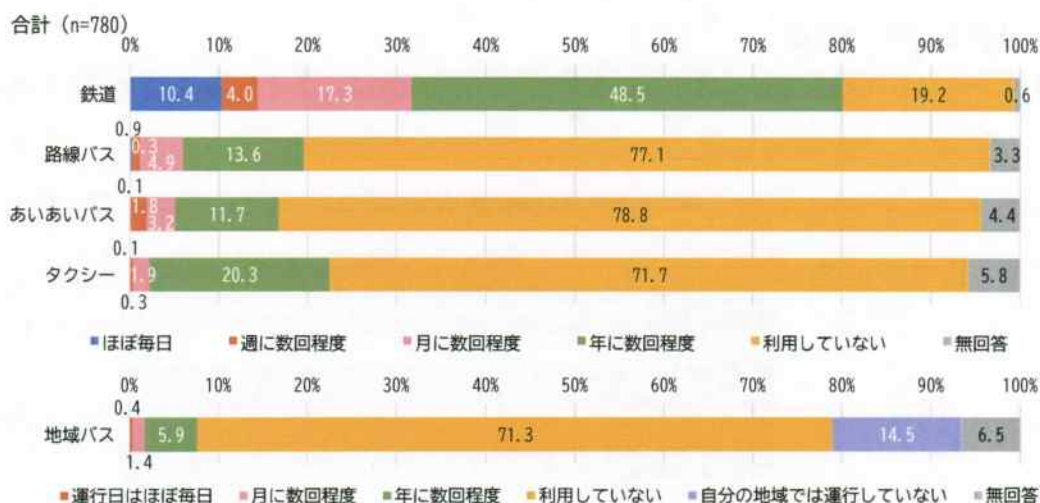
図 通勤に鉄道を利用する人があいあいバスに期待する役割（市民）



（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。

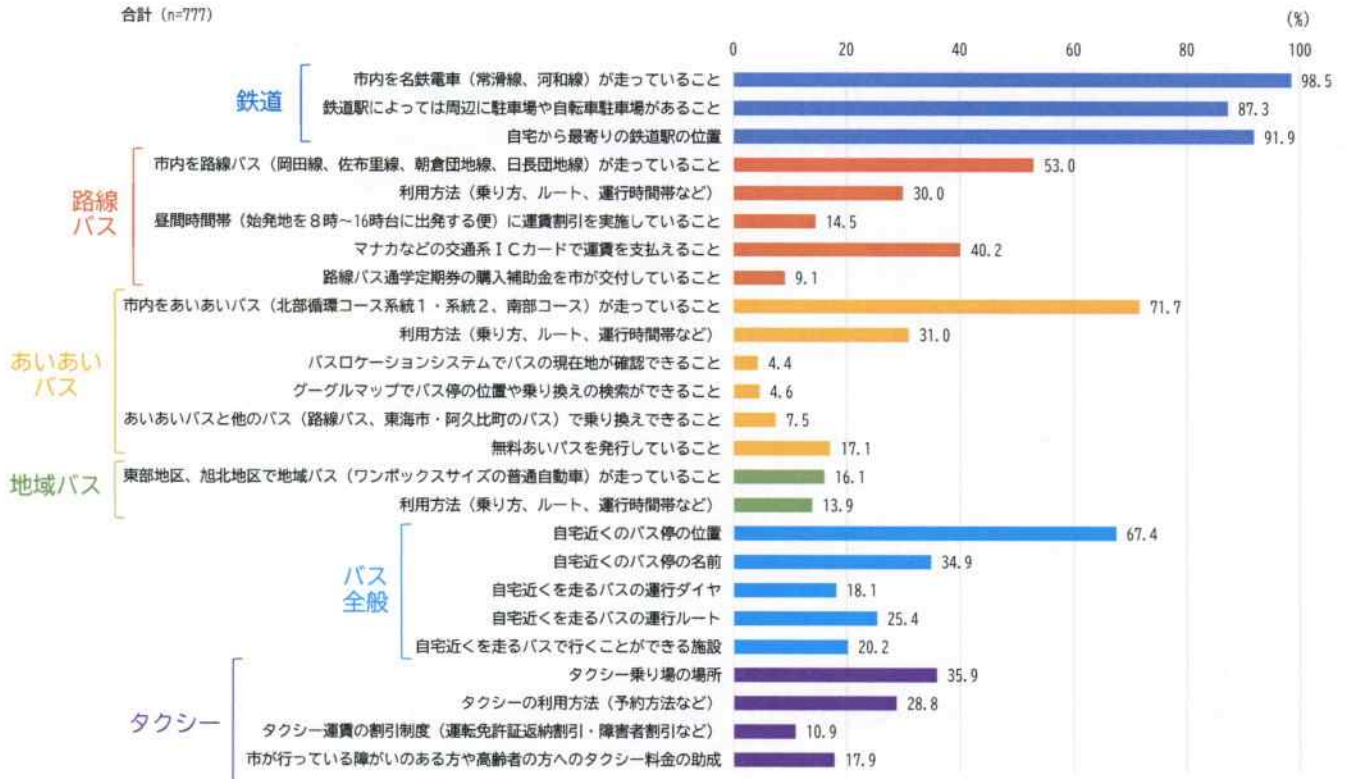
図 公共交通の利用頻度（市民）



(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、利用する可能性があるはずの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。

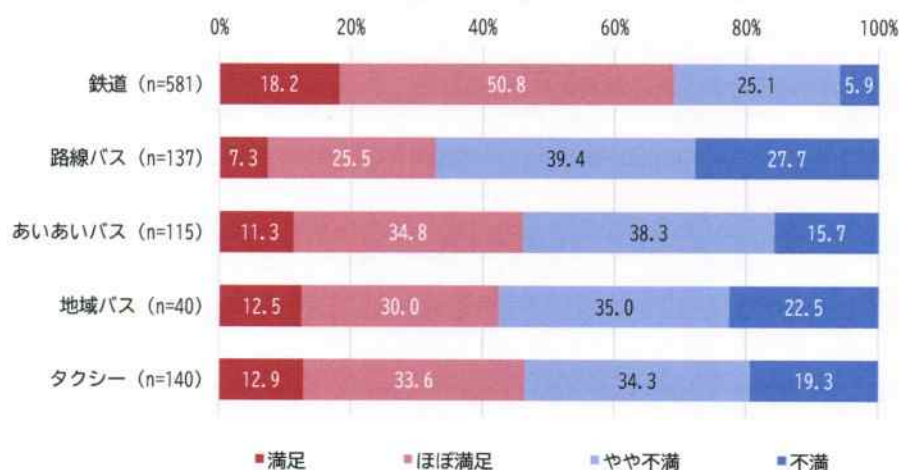
図 公共交通の利用頻度（市民）



(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。

図 公共交通の満足度（市民）



(9) 移動手段を検討していく望ましい姿

市民、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。

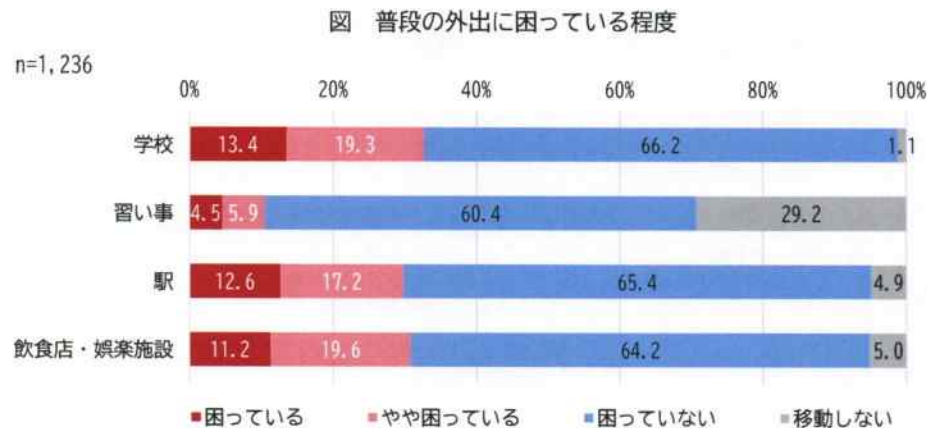
図 移動手段を検討していく望ましい姿（市民・65歳以上）



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・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。



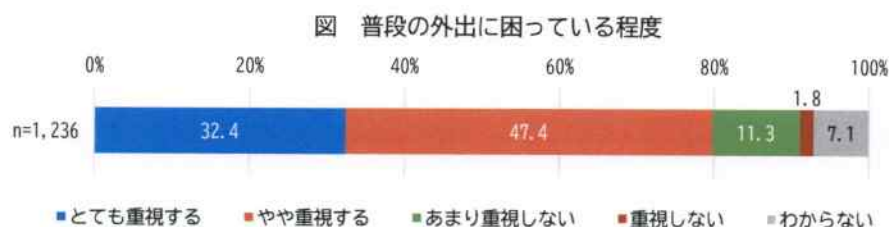
(2) どのような公共交通だったら地域に住み続けたいか

「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

学校や就職先への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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・運転手不足
タクシー	・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	・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	・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	・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
・ 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
・ 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
・ 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（4社）

運行する上での問題点
・ 需要の少ない時間帯の通勤者は車通勤となるが、駐車場台数の制限のため、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
・ 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 知多市の地域公共交通の概況（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提供

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協働・連携

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広域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提供

- ✓ 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・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 of 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。	●									
路線バスの運行負担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低く、3割以下となっており、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。		●								
路線バスの運行負担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づけられており、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づけ、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づけられており、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。										●

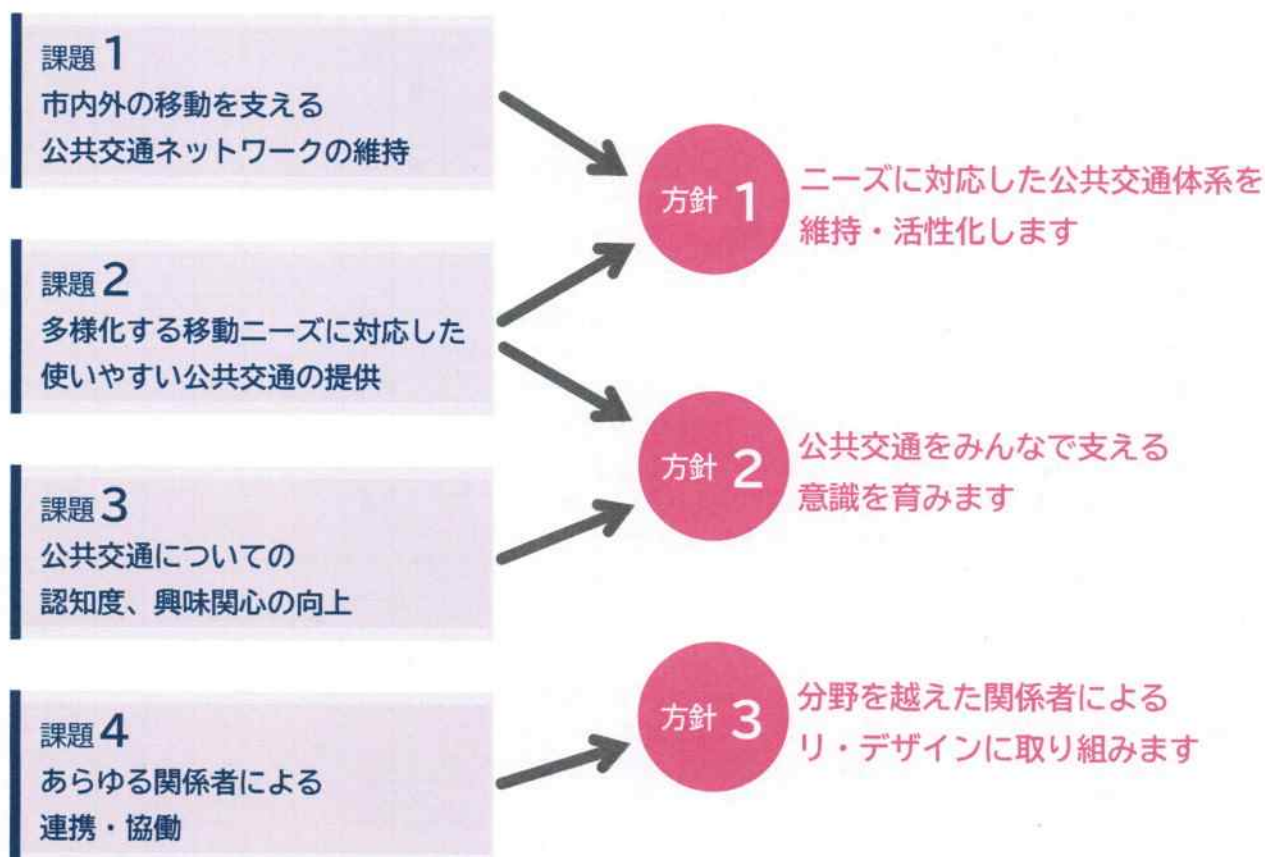
第7章 地域公共交通の将来像と方針

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づけ、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づけ、交通事業者との連携・協力を継続し、地域の現状や移動ニーズ、まちづくりの動向に応じたサービスを提供します。
- 地域バスは、行政の支援を活用しながら、地域が自ら考え、運営し、それぞれの地域のニーズに応じたサービスを確保・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づけ、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。
- 行政は公共交通に関する情報をわかりやすく市民に周知し、市民は積極的に公共交通を利用します。
- 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利用へ移行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・デザインに取り組めます

- 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・協働して検討します。
- 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を検討します。

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。

図 知多市の公共交通ネットワークイメージ

