

北名古屋市地域公共交通計画

【本編】

2025年3月

北名古屋市地域公共交通会議

はじめに

近年、全国的に人口減少や少子高齢化が進んでおり、公共交通の利用者も減少傾向にあります。さらに、公共交通を支える運転士の人手不足も深刻化しています。

加えて、新型コロナウイルス感染拡大をきっかけにテレワークなどの新しい生活様式が広まり、公共交通の利用は一層減少しました。こうした背景から、公共交通を取り巻く環境はますます複雑化し、大きな転換期を迎えています。

北名古屋市の地域交通は、通勤・通学、買い物、通院など、日常生活の移動手段として重要な役割を果たしています。市内では、地域密着型のコミュニティバス「きたバス」をはじめ、鉄道、路線バス、タクシーといった多様な交通手段が提供され、市民の移動を支えています。

こうした地域公共交通は、交通事業者の努力や市民の利用によって支えられてきました。近年では、持続的な公共交通ネットワークを維持・発展させるために、行政の役割もより重要になっています。

本市の将来人口推計によると、市内の一部地域では人口の増加が見込まれる一方で、郊外地域では人口減少が進むと予想されています。これにより、地域公共交通の利用状況にも変化が生じると考えられます。

こうした状況を踏まえ、北名古屋市では、国や県、関係機関、交通事業者、市民代表などで構成された「北名古屋市地域公共交通会議」が中心となり、将来に向けた地域公共交通ネットワークのあり方を検討してきました。その成果として、「北名古屋市地域公共交通計画」が策定されました。

今後は、この計画に基づき、地域公共交通会議を中心に、行政や関係機関、市民が一体となって、持続可能で利便性の高い、誰からも愛される地域交通の実現を目指して取り組んでまいります。

最後に、本計画の策定にあたり、北名古屋市地域公共交通会議の委員の皆様をはじめ、貴重なご意見をお寄せくださった市民の皆様に、心より感謝申し上げます。

令和7年3月

北名古屋市地域公共交通会議会長 磯部友彦

目次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画策定の背景・目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の対象区域	2
1-4 計画の対象期間	2
1-5 対象とする公共交通	2
第2章 地域現況	3
2-1 地勢	3
(1) 位置・地区区分	3
2-2 人口特性	4
(1) 人口の推移	4
2-3 産業特性	5
(1) 産業分類別就業者人口	5
(2) 商業	5
(3) 工業	6
(4) 農業	6
2-4 流動人口	7
(1) 通勤・通学流動	7
第3章 公共交通の現況	9
3-1 公共交通網	9
第4章 公共交通の利用実態調査	13
4-1 公共交通利用者数	13
(1) コミュニティバス	13
(2) 鉄道	15
(3) タクシー	15
4-2 公共交通のコスト・収支	17
第5章 課題の整理	19
第6章 公共交通に関する方針	23
6-1 本市が目指す公共交通の将来像	23
6-2 基本方針および目標の設定	24
第7章 事業の検討	23
7-1 事業内容	25
7-2 事業内容の詳細	26
第8章 数値指標の設定	29
第9章 推進体制と進捗管理	31
9-1 計画の推進体制	31
9-2 計画の評価・検証	31

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景・目的

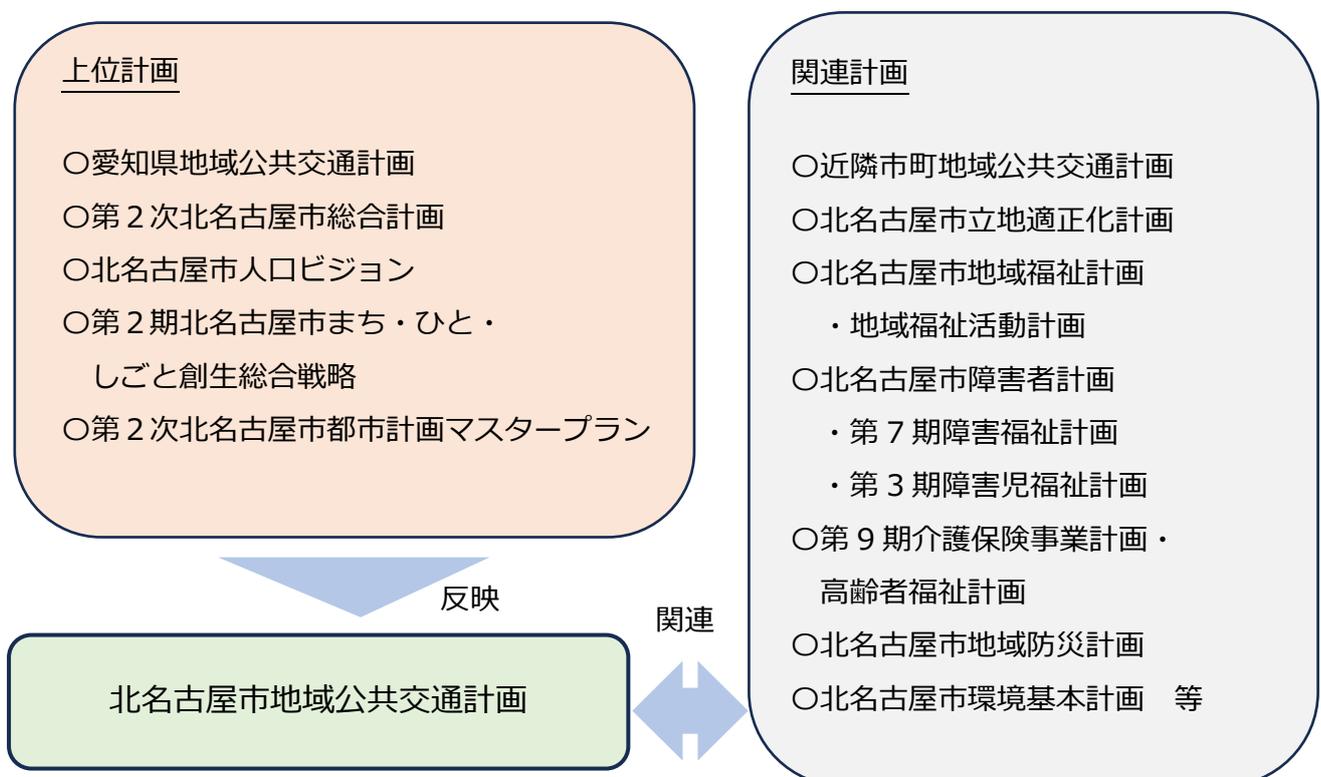
北名古屋市(以下、「本市」という。)では、第2次北名古屋市都市計画マスタープランの基本理念より、「リニア開業によるインパクトを活かし、多様な産業と高次の都市機能が集積した世界へ飛躍する都市づくり」と掲げており、暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換を目指している。また、2023年度には、集約型都市構造を構築する計画である立地適正化計画も策定しており、今後の都市の集約化に向けて移動しやすい公共交通ネットワークの強化が必要となる。

国においても、2020年11月に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。)が改正され、持続可能な運送サービスの提供のために交通事業者等と連携して、地域の輸送資源を総動員することが位置付けられ、これらを踏まえた地域交通に関するマスタープランとして、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されている。さらに、地域交通の「リ・デザイン」として、地域公共交通ネットワーク全体について、官と民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創の「3つの共創(連携・協働)」により地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性を向上する取組みが示されている。

このような状況を踏まえ、将来にわたり、地域や市民のニーズに合わせた、地域交通法に基づく地域公共交通計画を策定する。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、以下のとおり、上位計画を反映させ、関連計画と整合を図り策定する。



1-3 計画の対象区域

本計画の区域は、本市全域とする。

【計画の区域】



資料：国土数値情報（R6）

1-4 計画の対象期間

本計画の期間は、2025年度から2029年度までの5年間とする。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化や今後策定する関連計画を踏まえ、適宜計画の見直しを行う。

1-5 対象とする公共交通

本計画で対象とする公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーを基本とした公共交通とする。また、本計画では鉄道駅までの交通手段として、自転車駐車場に関連する施策を含むこととする。

第2章 地域現況

2-1 地勢

(1) 位置・地区区分

本市は、愛知県の北西部に位置し、南部は、名古屋市と隣接しており、25km 圏に名古屋市が全域含まれている。

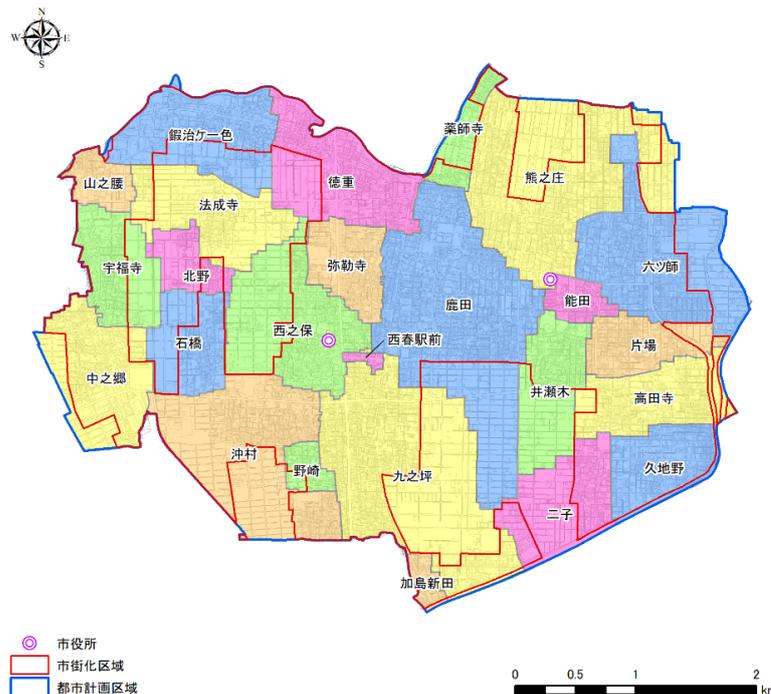
また、本市では、25地区の大字で区分されている。

【位置図】



資料：国土数値情報（R6）

【地区区分図】



資料：国勢調査

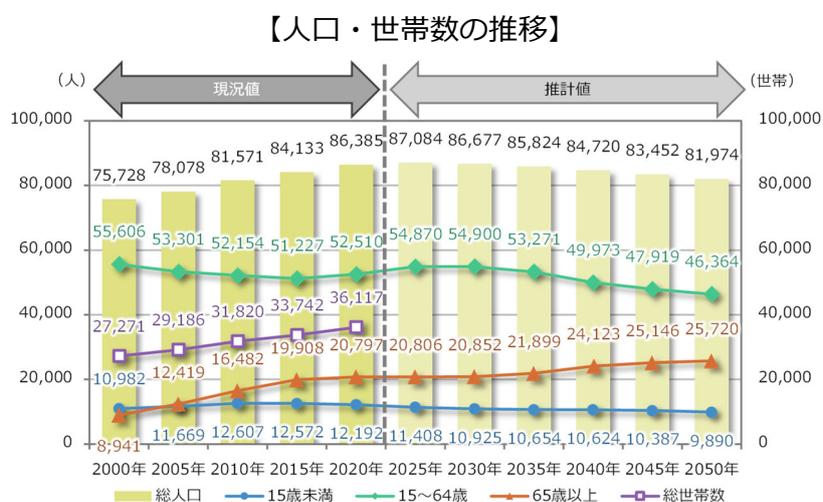
2-2 人口特性

(1) 人口の推移

①人口・世帯数の推移

総人口、総世帯数は、2000年以降増加傾向にある。総人口は、2000年(75,728人)から2020年(86,385人)の間で、約14.1%増加している。総世帯数は、2000年(27,271人)から2020年(36,117人)の間で24.5%増加しており、総世帯数の増加率が総人口の増加率より約10%多い。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計では、2025年以降、人口は減少傾向に転じると予想されており、2050年(81,974人)には2020年(86,385人)から5%減少すると予測されている。

15歳未満人口は、2000年以降ほぼ横ばいで推移している。65歳以上人口は、2020年まで増加し続け、2040年まで増加傾向にあると予想されている。



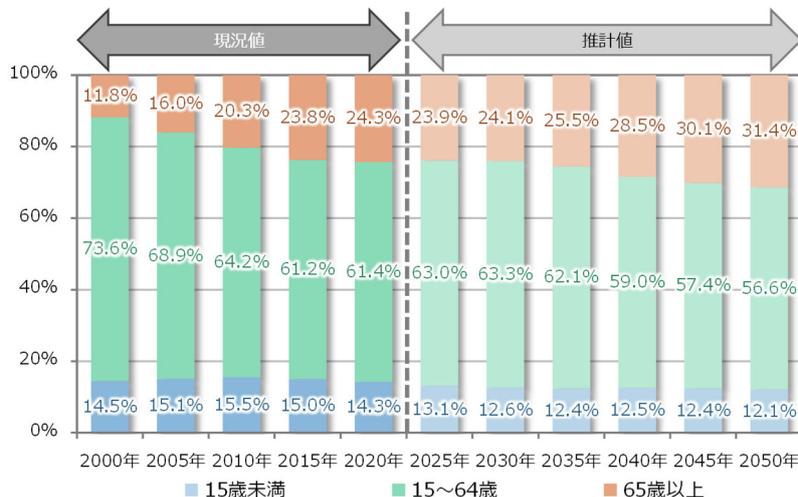
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

②年齢3区分別人口の推移（構成比）

15歳未満人口比率は、2020年までほぼ横ばいで推移しており、2050年は、2020年と比較すると微減すると予測されている。

15~64歳人口比率は、2020年まで減少傾向にあり、将来推計でも減少すると予測されている。

65歳以上人口比率は、年々増加傾向にあり、2050年には31.4%になると予測されている。



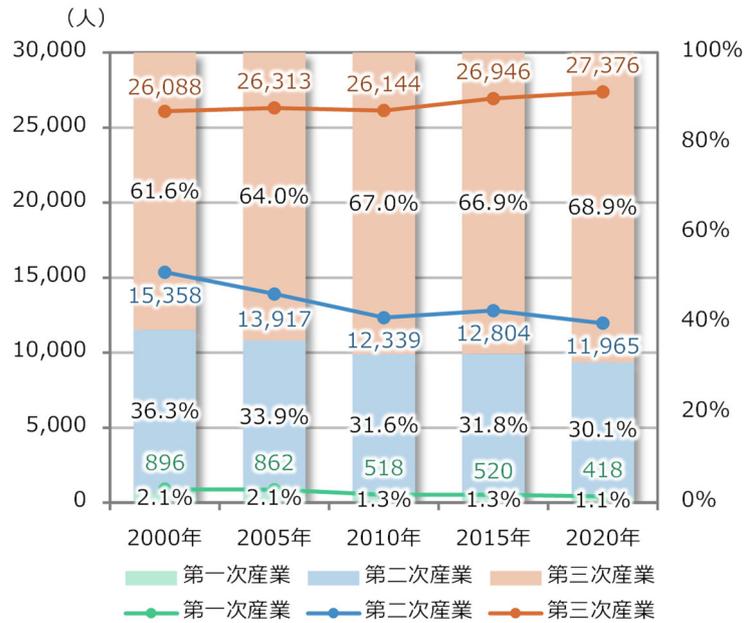
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

2-3 産業特性

(1) 産業分類別就業者人口

第三次産業は、2000年以降増加傾向にあり、全産業に対する比率は、2000年(61.6%)から2020年(68.9%)の間で、約7.3%増加している。第二次産業は、2000年以降減少傾向にあり、全産業に対する比率は、2000年(36.3%)から2020年(30.1%)の間で、約6.2%減少している。第一次産業は2020年では、全産業の1%程度となっている。

【産業分類別就業者人口の推移】



資料：国勢調査

(2) 商業

2016年までは、商品販売額、従業者数ともに増加しているが、2021年には新型コロナウイルス感染拡大の影響のため微減している。

【年間商品販売額と従業者数の推移】

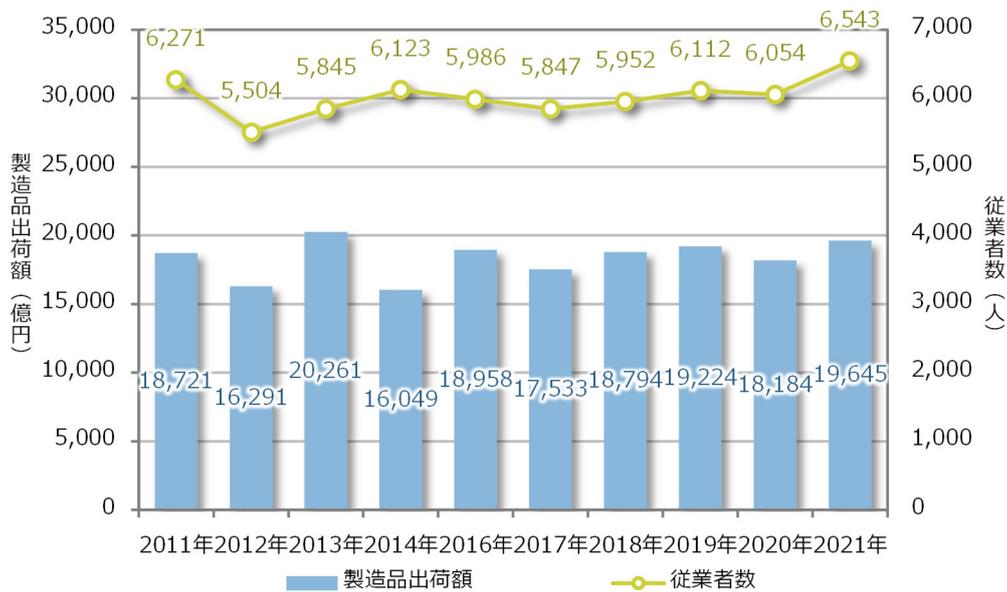


資料：商業統計、経済センサス-活動調査

(3) 工業

製造品出荷額は、増減はあるが、2011年以降、16,000億円～20,000億円の間を横這いで推移している。従業者数は、2021年に2011年以降最も多く、6,543人となっている。

【製造品出荷額と従業者数の推移】

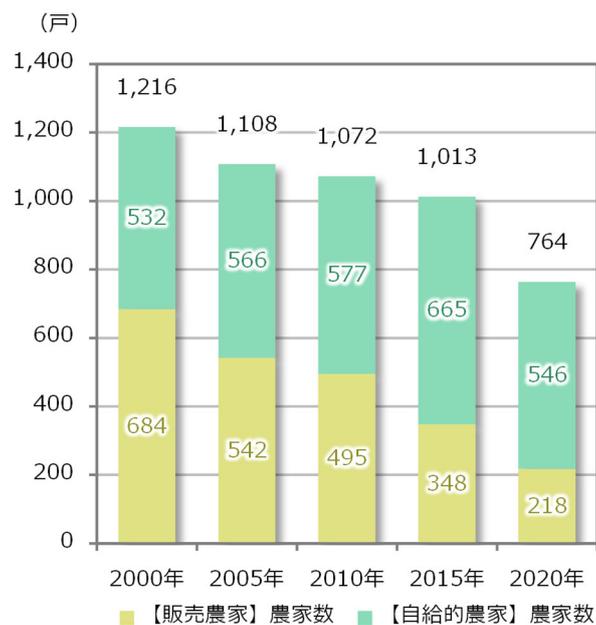


資料：工業統計、経済センサス-活動調査

(4) 農業

販売農家は、減少傾向にあり、2000年(684人)から2020年(218人)の間で68.1%減少している。自給的農家数は、2000年から2015年まで増加傾向にあるが2020年に減少している。

【農家数の推移】



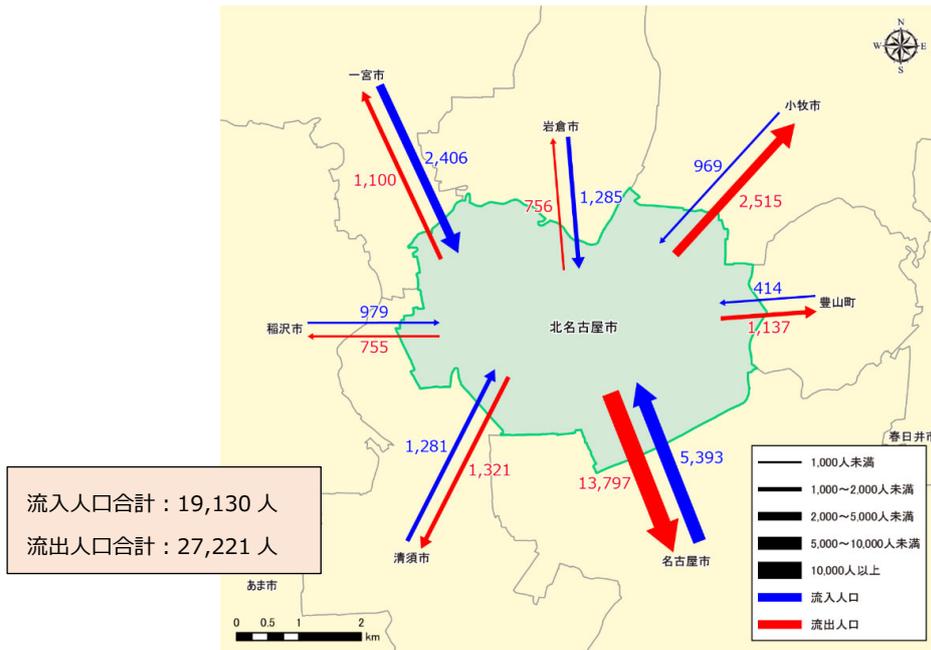
資料：農林業センサス

2-4 流動人口

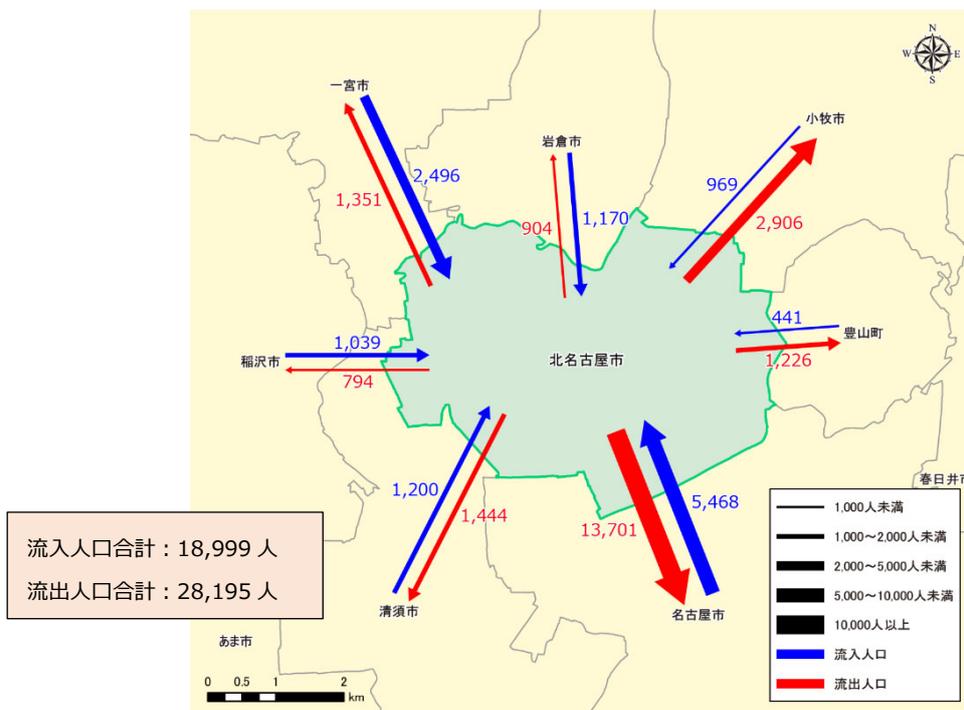
(1) 通勤・通学流動

通勤・通学人口は流入・流出ともに名古屋市が最も多くなっている。流入は一宮市が2番目に多く、流出は、小牧市が2番目に多くなっている。これらは、10年前と比較し大きく変化はない。また、流出人口が流入人口より多く、2020年の流出人口は、流入人口の約1.4倍となっている。

【通勤・通学流動図（2010年）】



【通勤・通学流動図（2020年）】



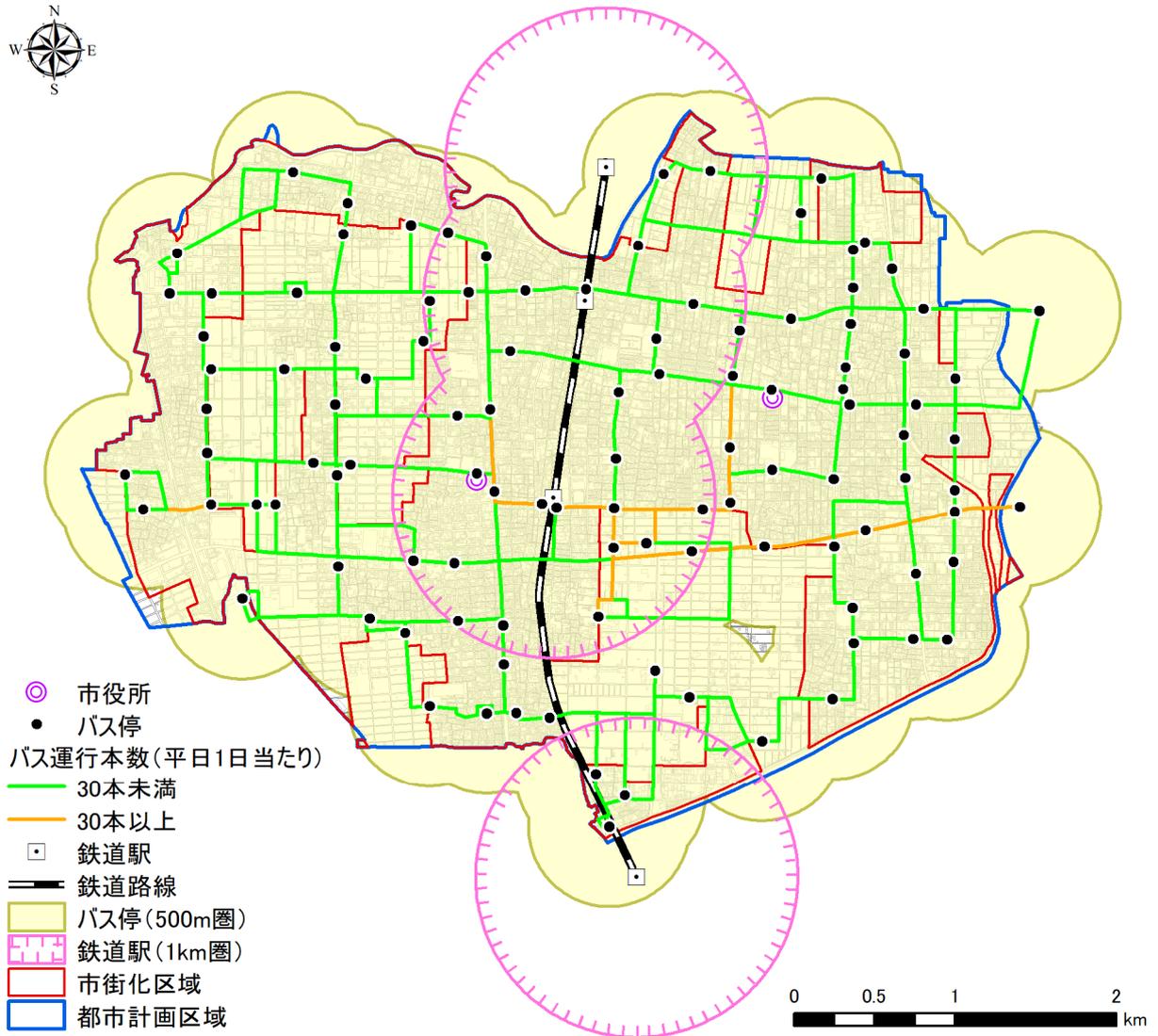
資料：国勢調査（R2）

第3章 公共交通の現況

3-1 公共交通網

本市の公共交通網は、鉄道が市中央を縦断しており、鉄道駅が2箇所ある。バス路線網は、市内のほぼ全域に行き届いており、鉄道、バス停圏内人口カバー率は、ほぼ100%となっている。

【鉄道・バス路線網】

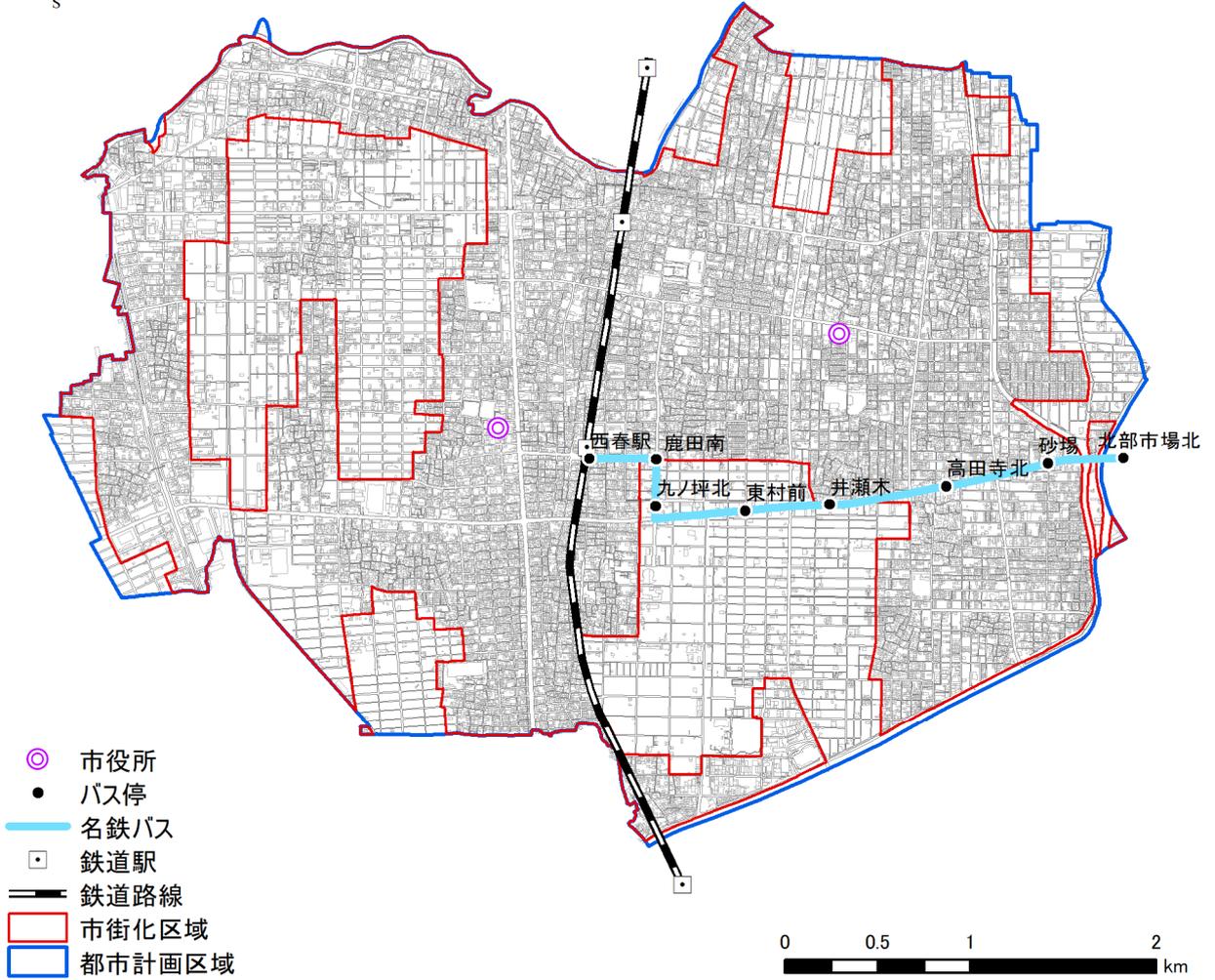


【鉄道駅1km、バス停500m圏域人口カバー率】

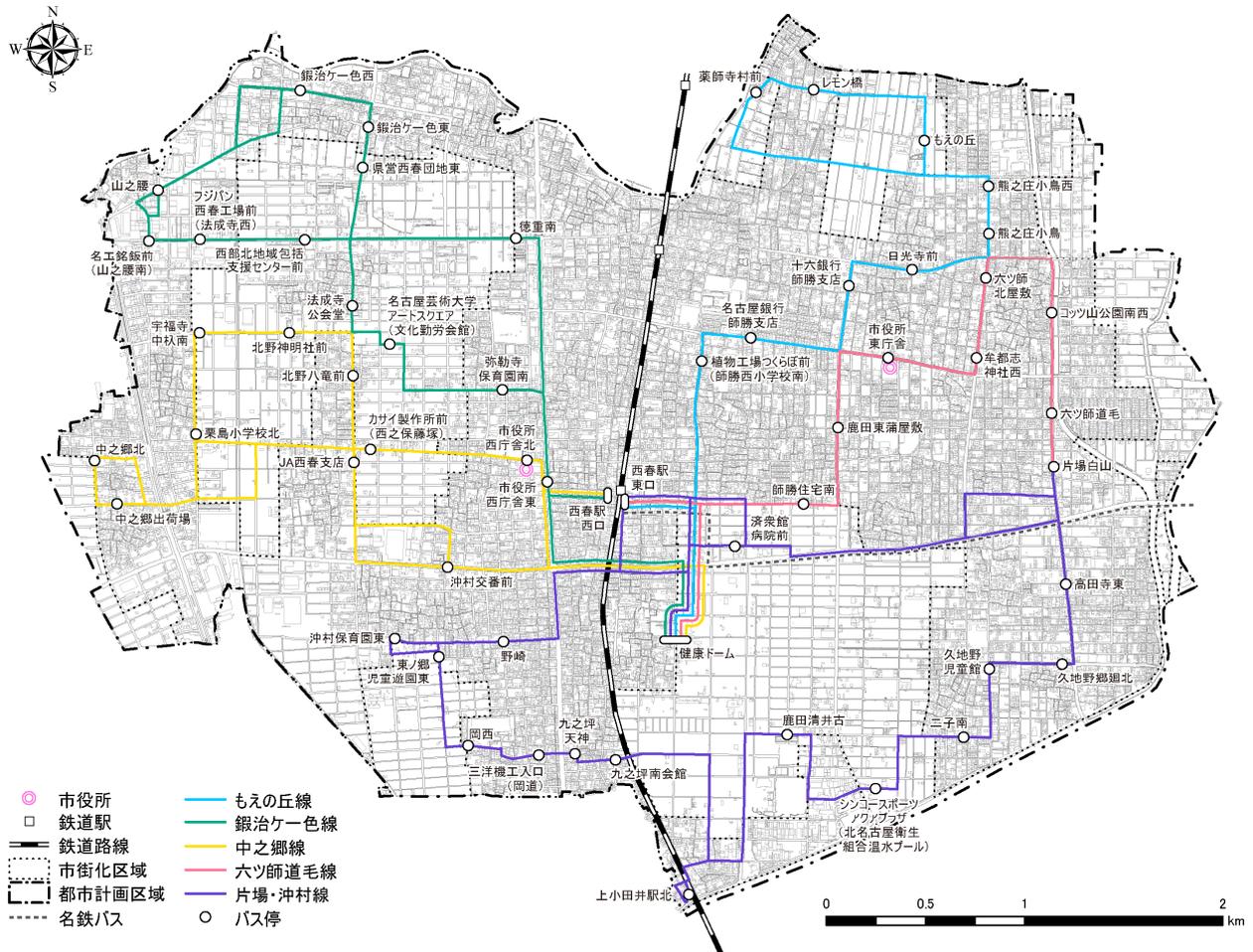
カバー率	
総人口	老年人口
99.9	99.9

※鉄道1km、バス停500m⇒徒歩の速さを50m/分とし、鉄道駅から徒歩20分、バス停から徒歩10分を徒歩限界距離としたときの距離

【民間バス路線網】

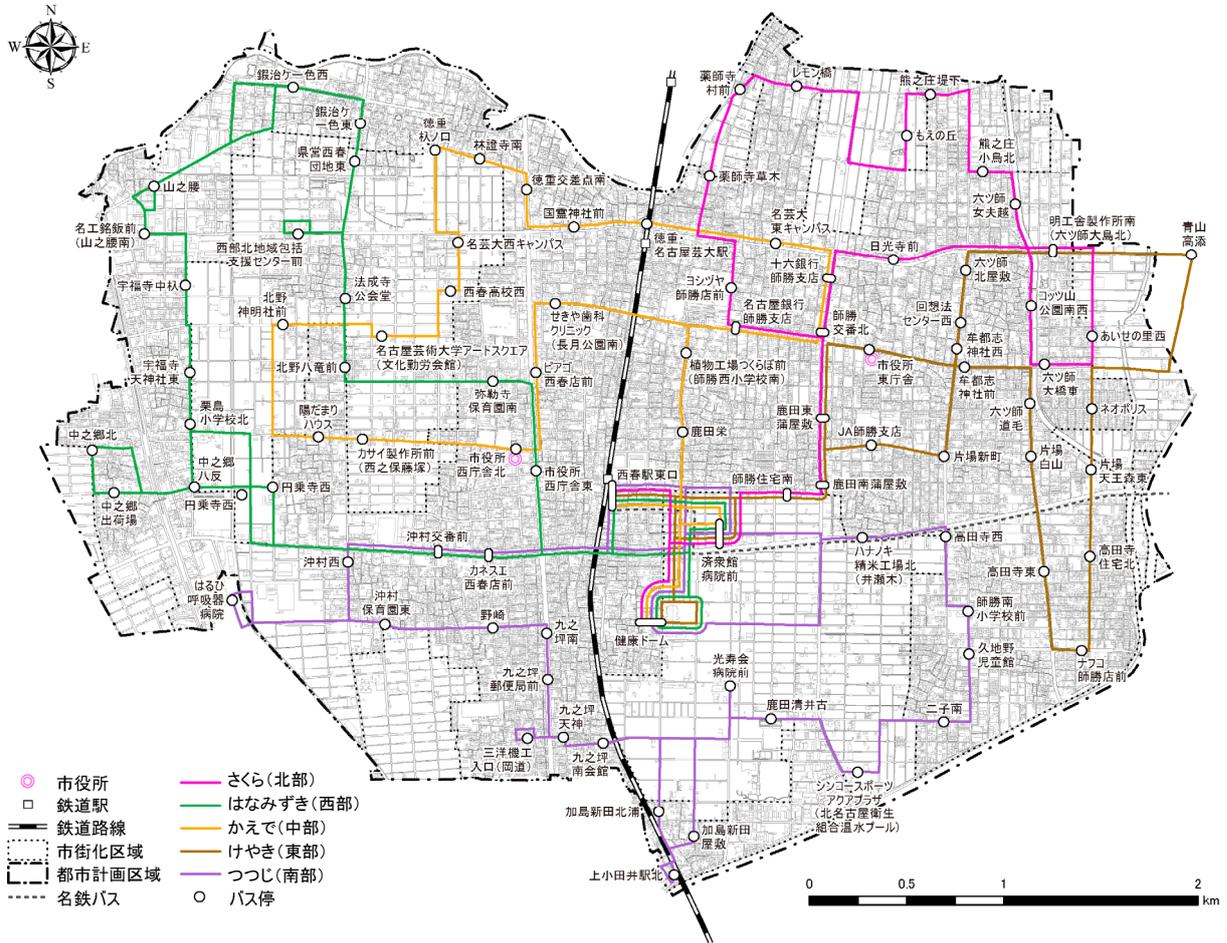


【コミュニティバス路線網（朝・夕便）】



資料：2024年度バス路線、バス停データ（北名古屋市 HP）

【コミュニティバス路線網（昼便）】



資料：2024年度バス路線、バス停データ（北名古屋市 HP）

第4章 公共交通の利用実態調査

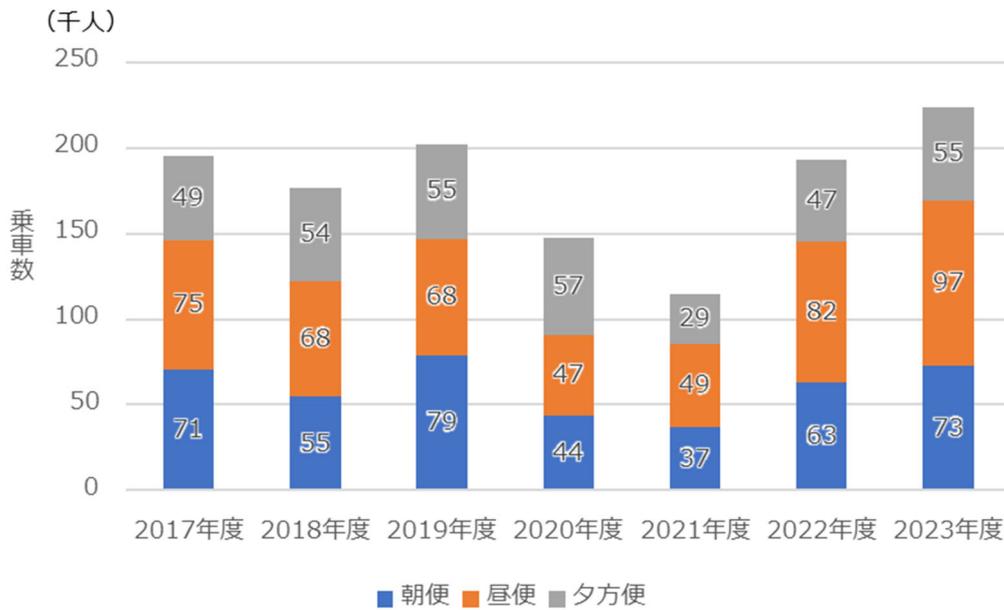
4-1 公共交通利用者数

(1) コミュニティバス

①乗車数推移

コミュニティバスの乗車数推移をみると、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年度、2021年度は、150千人を下回っているが、2022年度以降、徐々に回復傾向にあり、2023年度では、200千人を超えている。

【年度別バス乗車数推移】



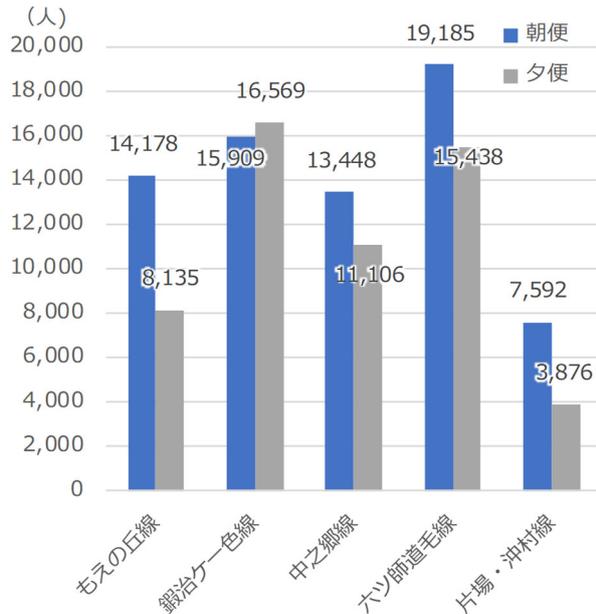
資料：庁内資料

②路線別年間乗車数

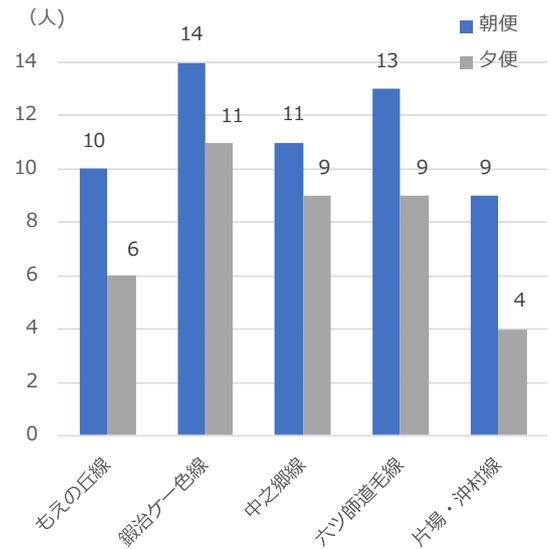
バス路線別の年間乗車数を比較すると、朝便では、年間延べ数は、六ツ師道毛線が最も多いが、1便あたりの乗車数で比較すると、鍛冶ケ一色線が最も多くなっている。夕便では、延べ数、1便あたりの乗車数ともに鍛冶ケ一色線が最も多くなっている。また、片場・沖村線は、朝夕便ともに、最も少なくなっている。

昼便では、延べ数、1便あたりの乗車数ともに、はなみずき（西部）線が最も多くなっており、つつじ（南部）線が最も少なくなっている。

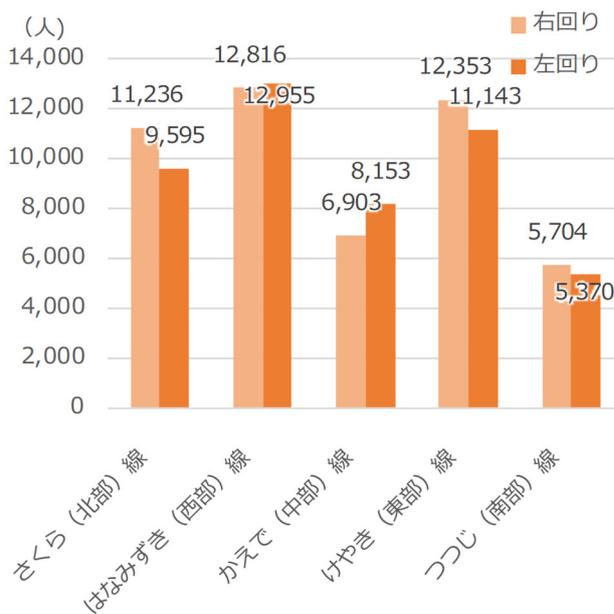
【2023年度乗車延べ数（朝・夕便）】



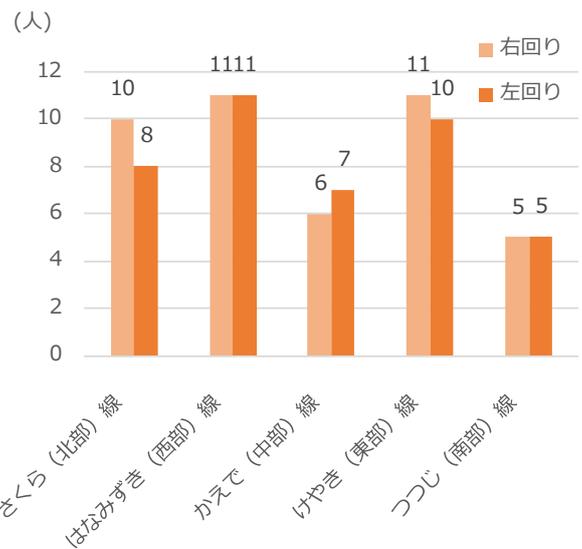
【1便あたり乗車数（朝・夕便）】



【2023年度乗車延べ数（昼便）】



【1便あたり乗車数（昼便）】

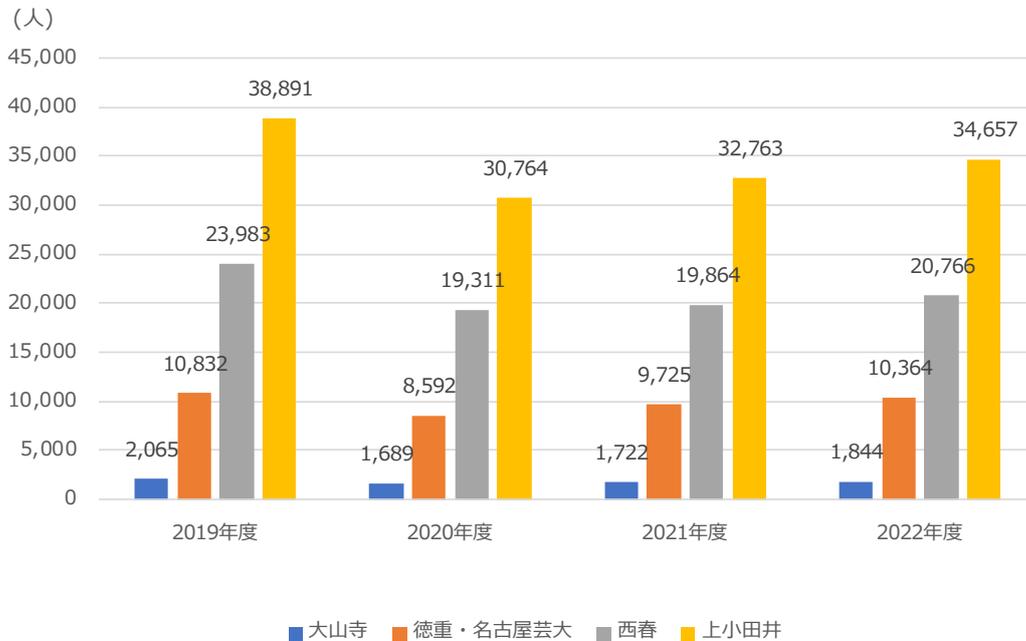


資料：庁内資料

(2) 鉄道

本市内の駅および、本市付近の駅を比較すると、2019年度～2022年度で上小田井駅が利用は最も多くなっており、2022年度では、西春駅、徳重・名古屋芸大駅、大山寺駅は上小田井駅の6割以下となっている。年推移をみると、2020年度以降新型コロナウイルス感染拡大の影響で、全体的に減少しているが、徐々に回復傾向がある。

【鉄道乗降者数 推移】



資料：国土数値情報

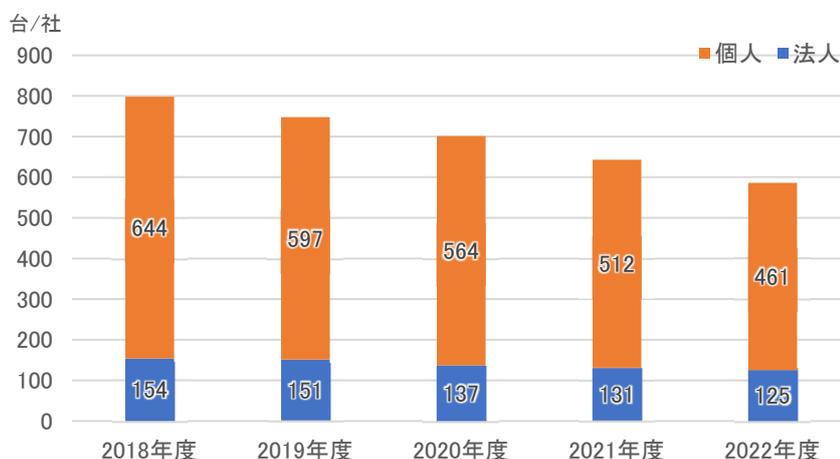
※上小田井駅は、名鉄犬山線から地下鉄鶴舞線、地下鉄鶴舞線から名鉄犬山線の乗り換え数も含む

(3) タクシー

①事業者数推移（愛知県）

愛知県の事業者数推移を見ると、2018年度以降、法人、個人ともに事業者数は減少傾向にある。

【事業者数（愛知県）】



資料：国土交通省 中部運輸局 数字でみる中部の運輸

②営業収入推移（名古屋交通圏）

名古屋交通圏のタクシー営業収入推移をみると、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年に総営業収入、日車営業収入ともに大きく減少し、2022年以降徐々に回復傾向にあるが、2024年時点の総営業収入は、2019年の数値まで回復していない。

【営業収入（名古屋交通圏）】

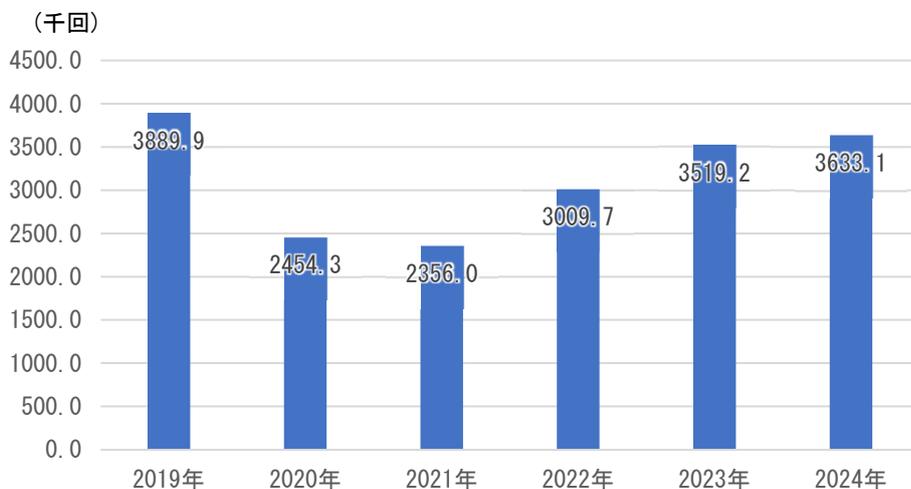


資料：名古屋タクシー協会資料

③輸送回数(名古屋交通圏)

名古屋交通圏のタクシー輸送回数をみると、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年に大きく減少し、2022年以降徐々に回復傾向にあるが、2024年時点で、2019年の数値まで回復していない。

【輸送回数（名古屋交通圏）】

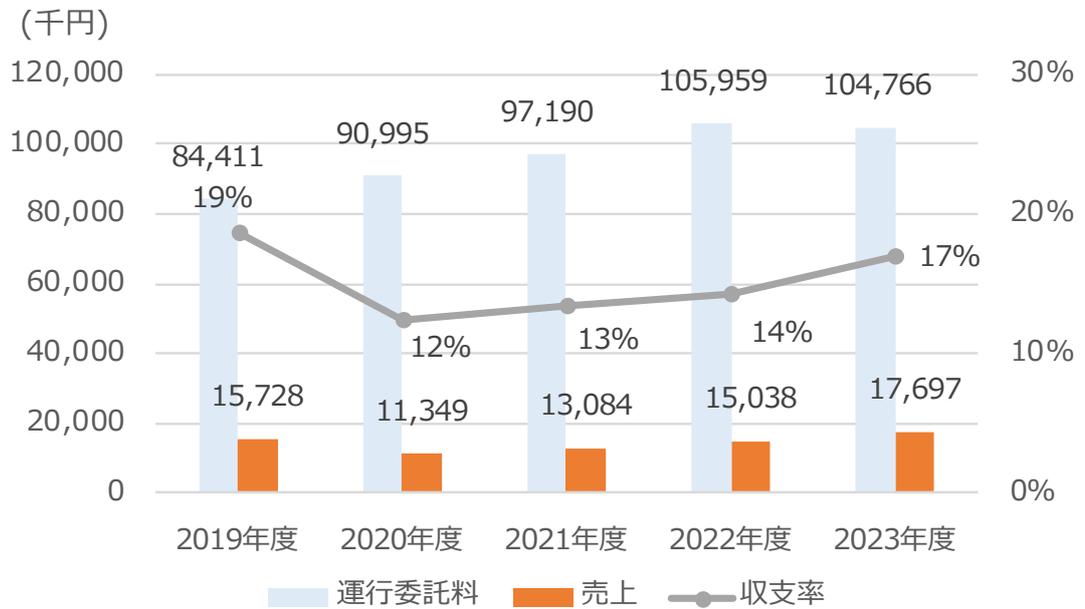


資料：名古屋タクシー協会資料

4-2 公共交通のコスト・収支

運行委託料は、2019年度以降増加傾向にあるが、売上はほぼ横ばいとなっており、収支率は、2019年度の19%をピークとして、それ以降19%を下回っている。

【コミュニティバス収支率】



資料：庁内資料

第5章 課題の整理

以下、課題の内容に関して整理する。

課題1：利用者、関係者のニーズに対応した公共交通体系の構築

【主な背景】

- ・高齢者（65歳以上人口）は、2020年まで増加し続け、2040年までも増加傾向にあると予想されており、高齢化が進展している。（P.4）
- ・2000年から2020年の間で、総世帯数の増加率が総人口の増加率より約10%多いことから、単身世帯が増加していると考えられる。（P.4）
- ・免許返納者のアンケート結果より、免許を返納した高齢者は、移動手段として、「自転車」は、約30%、「家族等の送迎」は、約30%、「きたバス」と回答した人は約20%となっている。一方で、公共交通を「今後利用したい」と回答した人が約60%となっており、利用はしたいが、利用ができない方が多くなっている。市民アンケートでの公共交通を利用しない理由として「きたバスの運行本数が少ないから」、「きたバスを利用する時間があわないから」、「バス停が近くにないから」といった回答が多いことから、バスの利便性の低さが理由の1つだと考えられる。（P.資-55,56）、（P.資-49,51）
- ・パーソントリップ調査では、移動困難者の代表交通手段として、自家用車が平日は、約60%、休日は、約85%以上となっており、自家用車での移動が多い。（P.資-59）
- ・アクセシビリティ評価結果より、利便性の低い鉄道から一定距離離れた市の東西縁辺部のアクセス利便性が悪いことがわかる。また、これらの地域は、商業施設、医療施設等の利便性が悪く、高齢者率の高い地域もある。（P.資-39）（P.資-7,8）

⇒利便性の低い地域に住む高齢者の公共交通の利便性確保が求められる。

- ・交通事業者ヒアリングの結果より、現行バス路線による遅延の発生、車両キャパシティ不足による積み残し、ダイヤ編成によるドライバーの休憩時間が短い等の問題が挙げられている。（P.資-69）

⇒交通事業者へのヒアリング結果より、現行の公共交通の問題が挙げられている。

- ・企業・大学ヒアリングの結果より、特定の時間帯、特定の路線に対するニーズの他、新規モビリティサービスの導入等の利用ニーズがある。（P.資-70）

- ・豊山町地域公共交通計画では、取組事業として、「隣接自治体とのバス路線との連携」としており、きたバスとの連携に関する内容も記載している。（P.資-22）

⇒北名古屋市のコミュニティバスと連携を望む周辺自治体もある。

地域現況、市民アンケートの結果により高齢者の利用ニーズが今後も高くなることが予想される。また、交通事業者ヒアリングの結果より、現行の公共交通体系に関して改善の意見も見られる。さらに、企業・大学でも、特定の時間帯バス路線に対するニーズがあることがわかる。

これらのニーズに対応するためには、交通事業者、企業・大学、周辺自治体等の関係者間と連携した公共交通体系の構築が必要になる。

課題2：持続可能な公共交通の構築

【主な背景】

- ・コミュニティバスによる収支率は、過去5年間で、20%を下回っている。(P.17)

⇒公共交通維持のため、財政負担の軽減が必要。

- ・交通事業者ヒアリングの結果より、タクシー事業者、バス事業者では、運転士の高齢化、運転士不足の問題が深刻化している。(P.資-69)
- ・現段階の公共交通の自動運転では、監視の人員が必要なため、運転士不足の対応にはならない。

- ・市民アンケートより、きたバスを「利用している」と回答した方が約18%、タクシーを「利用したことがない」と回答した方は、約52%となっている。(P.資-48,53)
- ・きたバス、名鉄バス、タクシーを利用しない理由としては、「車、バイク、自転車を利用するから」という回答が50%程度占めている。(P.資-50,52,53)
- ・パーソントリップ調査では、代表交通手段として、自家用車の利用が平日は、約50%、休日は約70%となっており、自家用車での利用が多い。(P.資-59)

⇒自家用車の利用が多く公共交通（バス、タクシー）の利用を選択する市民が少ない。

- ・交通事業者ヒアリングの結果より、自転車駐車場の利便性や施設の老朽化に関する問題があり改善の必要性がある。(P.資-69)
- ・交通事業者ヒアリングの結果より、西春駅のバスロータリーでは、バスの旋回が難しい、自家用車の停車によるバスの遅延等の問題がある。(P.資-69)
- ・交通事業者ヒアリングの結果より、主要停留所から出発するバスは、ほぼ同時刻に出発する便が多いため、違う便のバスに乗り、間違えた方向に向かってしまう利用者がある(P.資-69)

⇒停留所・交通に関する施設等を利用する上で不便な問題が挙げられている

- ・バス停毎の乗降車数（バス乗り込み OD 調査結果）やバス路線別の利用者数を見ると、バス停や路線によって、利用者数に大きな差がある。(P.14 P.資-66)

⇒バス停、路線によって利用に偏りがあるため路線の効率化が可能と考えられる。

コミュニティバスによる収支率は、過去5年間で20%を下回っており、今後の公共交通維持のためにも、財政負担の軽減が必要になる。また、交通事業者のヒアリング結果より、タクシー事業者、バス事業者では、運転士の高齢化、運転士不足の問題が深刻化していることがわかる。これらの状況から、財政面、人材面の観点から、既存の公共交通体系を維持していくことは難しくなると考えられるため、持続可能な公共交通の構築を行う必要がある。

課題3：拠点形成に寄与する利便性の高い公共交通体系の構築

【主な背景】

- ・北名古屋市立地適正化計画では、西春駅周辺を都市拠点、徳重・名古屋芸大駅周辺を副都市拠点としており、誘導方針として、「都市機能が集積する拠点に移動しやすい公共交通ネットワークの強化」としている。(P.資-25)
- ・北名古屋市都市計画マスタープランでは、西春駅を都市拠点、徳重・名古屋芸大駅周辺を副都市拠点としている。(P.資-19)

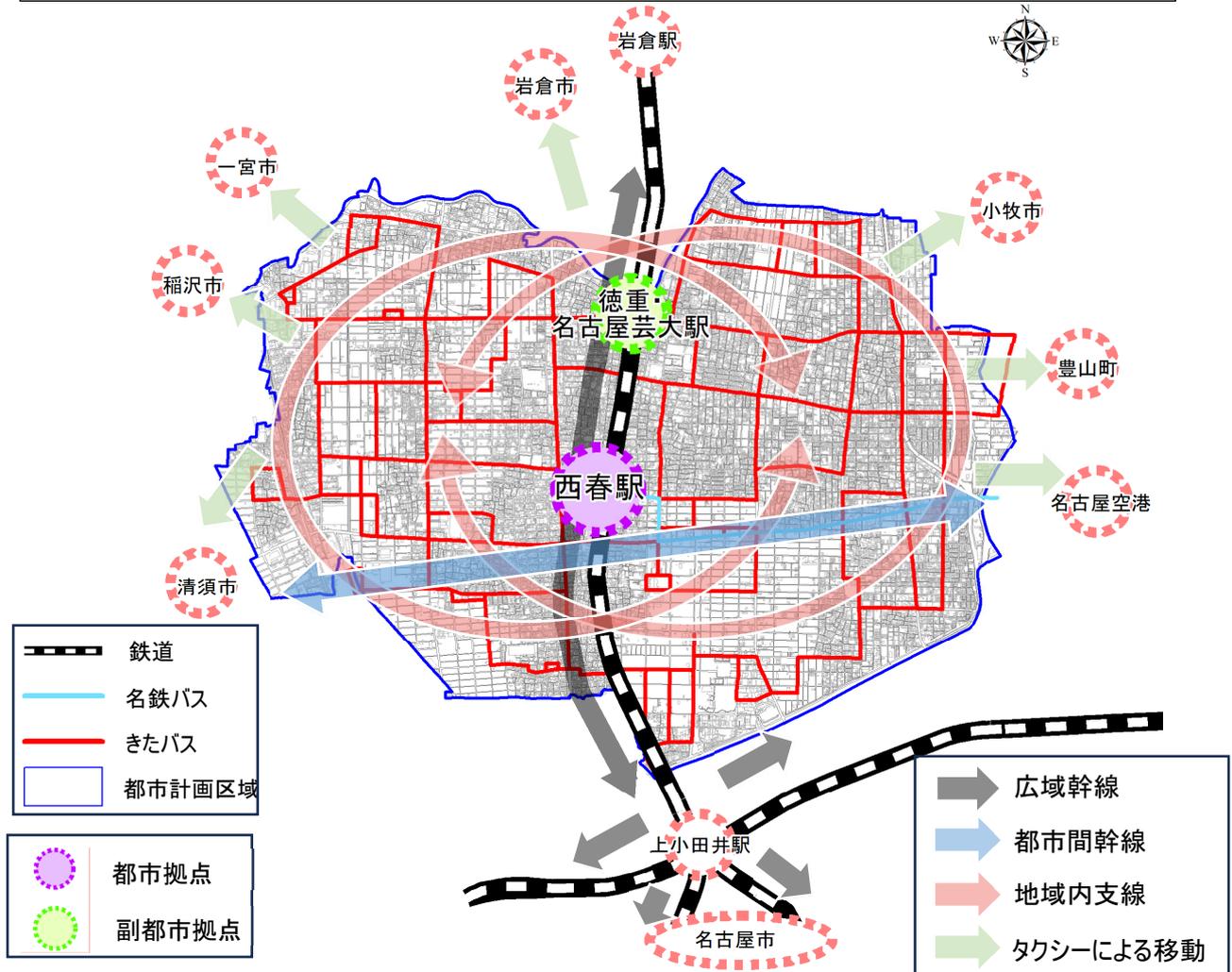
西春駅、徳重・名古屋芸大駅、上小田井駅周辺へ移動しやすい公共交通網を構築し、これらの地域の拠点形成に寄与する利便性の高い公共交通を構築する必要がある。

第6章 公共交通に関する方針

6-1 本市が目指す公共交通の将来像

高質な都市づくりを支える公共交通ネットワークづくり

自ら移動する手段を持っていないとしても、市内各地域から中心拠点への移動が可能な環境を整備し、日常生活に不安がない公共交通ネットワークの形成を目指します。合わせて、隣接市町の都市拠点や市内外の交通結節点へのネットワークの維持・充実を図ることで、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画で目標に掲げる『集約された都市のなかで、活力ある産業を育むとともに、都市と農地の共存によるゆとりや潤いのある高質な都市づくり』の実現を目指します。



位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	名古屋鉄道	最も需要の多い名古屋市方面との移動、広域的な移動を支える役割を目指す	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準の確保を目指す
都市間幹線	名鉄バス きたバス (清須市系統)	県の玄関口である名古屋空港との移動を支える役割を目指す 隣接する清須市との移動を支える役割を目指す	
地域内支線	きたバス	都市拠点である西春駅を中心として、市内の移動を支える役割を目指す	地域公共交通確保維持事業（幹線補助・フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
	タクシーを含めた新しい公共交通	市内の都市拠点への日常的な移動を支える役割を目指す	
全線共通	タクシー	広域的な移動、都市（隣接市町）間の移動、地域内の移動を支える役割を目指す	交通事業者と連携した取組により、持続可能な需要と供給の均衡を目指す

6-2 基本方針および目標の設定

前章で整理した課題をもとに、基本方針及び目標を以下の通り設定する。

課題 1：利用者、関係者のニーズに対応した公共交通体系の構築

課題 2：持続可能な公共交通の構築

課題 3：拠点形成に寄与する利便性の高い公共交通体系の構築

基本方針 1

誰もが利用しやすい地域公共交通環境の整備

市民の誰もが利用しやすい地域公共交通を構築することで、市民の地域公共交通の積極的な利用を促し、公共交通を使い、育てる意識を醸成し、過度に自動車に依存しないライフスタイルを目指す。

目標①：地域公共交通の利便性向上による利用促進

目標②：高齢者等交通弱者に配慮した交通環境の形成

基本方針 2

連携・協働による持続可能な地域公共交通の構築

交通事業者、行政、市民利用者、周辺自治体、企業等、多様な関係者や福祉等の交通以外の他分野とも相互に連携することで、公共交通のサービス向上を図り、より効果的で持続可能な移動環境の形成を目指す。

目標③：関係者連携による拠点へ移動しやすい新たな公共交通の検討

目標④：公共交通維持のための人材の確保手段の検討

第7章 事業の検討

7-1 事業内容

以下のとおり、目標ごとに施策の方向性を決定し、施策の方向性に対応した事業内容を設定した。



7-2 事業内容の詳細

以下、事業内容の詳細の内容に関して整理する。

1. バス路線・ダイヤの見直し等による運行の適正化					
主な検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用における、利用者の集中する時間への便数の振り分けや、利用の少ない始発便や最終便を減便する等、時間帯や便数の見直し。 ・バス路線、ダイヤの改正により、法定記載されるドライバーの休憩時間等の適切な確保。 ・利用増加が見込まれる企業や大学等のニーズの把握。 				
実施主体	北名古屋市、公共交通事業者、民間企業、市民等				
想定スケジュール	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
	検討	試走	検証・再度試走	必要に応じて導入	
2. 駅周辺の交通環境の改善					
主な検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の交通環境の改善による駅周辺のタクシー、自家用車、バスの混雑緩和。 				
実施主体	北名古屋市、公共交通事業者				
想定スケジュール	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
		検討		導入	
3. 駅周辺自転車駐車場の改善					
主な検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車駐車場の改善による老朽化した自転車駐車場の修繕、近年の大型化による駐輪スペースの確保等、利用者にとって利用しやすい環境整備。 				
実施主体	北名古屋市、公共交通事業者				
想定スケジュール	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
		検討		導入	
4. 利用しやすい公共交通環境への改善					
主な検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者にとって利用しやすいバス停留所、タクシーの待合所、車両等への改善。 				
実施主体	北名古屋市、公共交通事業者				
想定スケジュール	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
	検討		整備	導入	

5.高齢者等移動困難者への公共交通利用支援					
主な 検討事項	・免許返納者、高齢者等移動困難者等の利用の促進。				
実施主体	北名古屋市、公共交通事業者				
想定 スケジュール	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
	検討			実施	
6.市民協働による公共交通体系の検討					
主な 検討事項	・市、事業者、市民が意見を交換できる場を積極的に確保し、市民の意向を把握し、意見交換を行うことにより、利便性の高い公共交通環境の実現。				
実施主体	北名古屋市、公共交通事業者、民間企業、市民等				
想定 スケジュール	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
	検討/実施				
7.デマンド交通や乗合タクシー等の新たなモビリティサービスと公共交通の検討					
主な 検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ・地域にあった新たなモビリティサービスの導入による、地域公共交通の利便性向上。交通事業者と地域のニーズの双方が持続可能な新たなモビリティサービスの導入による、地域公共交通の利便性の向上。 ・ドア to ドア型の乗合タクシーやライドシェアなど、免許返納者や移動困難者の移動手段の確保。 				
実施主体	北名古屋市、公共交通事業者、民間企業、市民等				
想定 スケジュール	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
	検討		試走		導入/再検討
8.運転士の確保に向けた取り組みの検討					
主な 検討事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ライフスタイルに応じた働きやすい労働環境整備や交通事業者への就職支援による、地域公共交通の維持のための人材確保。 ・市域に詳しく、郷土愛を持ったタクシーやバスのドライバーの育成や世代間の継承に関する支援の構築。 				
実施主体	北名古屋市、公共交通事業者、市民等				
想定 スケジュール	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
	検討/実施				

第8章 数値指標の設定

目標の達成に向けた、数値目標を以下の通り設定する。

目標①地域公共交通の利便性向上による利用促進に関する評価指標

公共交通の利用促進により、公共交通利用者数を増加させる必要があるため、以下のとおり、数値指標を設定する。目標値としては、+5%を設定する。

数値指標	現況値（2023年）	目標値（2029年）
外出時に公共交通を利用する人の比率 （市民アンケート）	53%	58%

目標②高齢者等交通弱者に配慮した交通環境の形成に関する評価指標

免許返納者の今後の主な交通手段として公共交通を選択する比率を設定する。目標値としては、免許返納者アンケートの結果より「公共交通を利用したい」という回答が約60%であったことから、20年間で達成することを目標とし5年後の目標値としては、+10%を設定する。

数値指標	現況値（2023年）	目標値（2029年）
免許返納者の今後の主な交通手段として、公共交通を選択する比率 （市民アンケート）	21%	31%

市内公共交通分野において顕在化する問題への解決に取り組む事業者に対し、物的、人的、経済的な支援の実施件数を設定する。目標値としては、1件以上を設定する。

数値指標	現況値 （2020~2024年）	目標値 （2025~2029年）
公共交通事業者への支援の実施件数	0件	1件以上

目標③：関係者連携による拠点へ移動しやすい新たな公共交通の検討

市民の公共交通に関するニーズが、公共交通事業者にとって持続可能なものであるかを直接検証できるワークショップを開催し、その結果を踏まえた新たな公共交通の実証実験の実施件数を設定する。目標値としては、ワークショップ10回以上、実証実験1種以上を設定する。

数値指標	現況値 （2020~2024年）	目標値 （2025~2029年）
市民・公共交通事業者共創型ワークショップの開催及び実証実験	0回 実証実験なし	ワークショップ10回以上 実証実験1種以上

目標④：公共交通維持のための人材の確保手段の検討

運転士確保関連事業の取組件数を設定する。目標値としては、1件以上を設定する。

数値指標	現況値 （2020~2024年）	目標値 （2025~2029年）
運転士確保関連事業の取組件数	0件	1件以上

第9章 推進体制と進捗管理

9-1 計画の推進体制

本計画の推進と進行管理は、北名古屋市地域公共交通会議が行う。

9-2 計画の評価・検証

計画の評価・検証については、数値指標の達成状況により、目標の達成状況进行评估する。数値指標及び目標の達成状況を把握するとともに、その内容に応じて、社会経済情勢やニーズ等の変化を踏まえて適宜事業内容の見直しを図る。

また、地域公共交通会議等により、有識者等の第三者からの提案や意見に基づき見直しを図る。

本計画の状況把握、進捗管理等を適切に実施していくため、PDCAサイクルを活用して北名古屋市地域公共交通会議において評価・検証を行い、必要に応じて見直しや改善を図りながら、計画を推進する。

【計画のマネジメント】

Plan（計画の立案）	北名古屋市地域公共交通会議
Do（事業の実施）	北名古屋市、隣接市町、公共交通事業者、関係機関、地域（市民）
Check（結果及び進捗についての評価・検証）	北名古屋市地域公共交通会議
Action（事業・目標・計画の見直し）	北名古屋市地域公共交通会議

【PDCAサイクルによる進行管理】

