

(素案)

地域公共交通計画の背景・目的について

2023年2月9日
常滑市地域公共交通協議会
事務局

とこじん住みたい
世界とつながる
魅力創造都市

1 公共交通をめぐる環境

利用者をめぐる変化

- 人口減少や少子高齢化による利用者減
- クルマ社会が広まり、車に便利なエリアに生活機能(スーパー・病院など)が集積する一方、身近な商店などは減少

クルマが使えず、生活に困る人が発生

交通事業者をめぐる変化

- 利用者減少にあわせ、減便や路線統合・廃止で対応
- 労働力人口の減少や、新型コロナウイルス感染症(以下「新型コロナ」)拡大の影響で、自動車運送業の人手不足が深刻

より厳しい経営環境

- **住民の移動手段を維持**するため、補助金による支援のほか、第3セクター化・上下分離方式(鉄道)、コミュニティバス転換(路線バス)、運賃助成(路線バス、タクシー)など**民間と行政の分担が大きく変化している**
- **既存のビジネスモデルでの事業継続は難しく**、行政にとって公共交通の維持が**大きな負担**

- ◆ 公共交通の分担を民間から行政に変えただけでは、**維持が難しい**
- ◆ 運営方式・交通モード、受益者の位置付け、新しい技術やビジネスモデルなど、地域の公共交通について、**抜本的な見直しが必要**

2 常滑市の現状・特徴(計画の背景)

(1)クルマを使えず生活に困る人が増えています

- 市には以下の鉄道・民営路線バスが運行されています。

【鉄道】名古屋鉄道 常滑線・空港線 (名古屋市・知多市方面～常滑駅～中部国際空港駅)
 【バス】知多乗合 半田・常滑線 (半田市方面～常滑駅～中部国際空港)
 空港貨物地区循環線(旅客ターミナルビル～貨物地区)

【その他の定時運行バス】

- 空港アクセスバスが、中部国際空港～市外各地を結んでいます。
- 観光客などの回遊性向上のため空港とイオンモール常滑を結ぶCHITA CATバス(無料シャトルバス)が日曜日に運行されています。

- 鉄道や民営路線バスが運行していないところ(=交通空白地域)の中でも、市の北東部・南部は、徒歩圏内にスーパーや病院などの生活に必要な施設が少ないため、**生活にクルマが必要な地域**があります。
- 交通空白地域ではコミュニティバス グルーンが運行していますが、沿線であってもバス停と距離や標高差がある場所では、**高齢者や障がい者が利用しづらい**という指摘もあります(表1)。

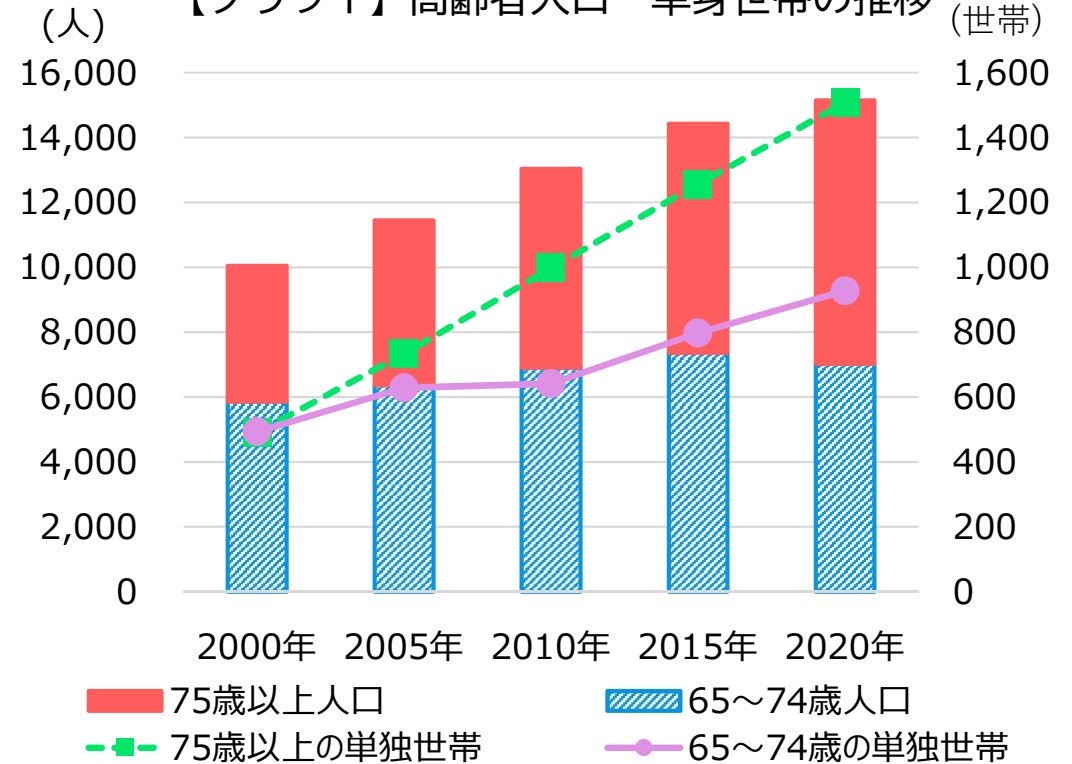
【表1】バス停と距離・標高差がある地区の例

地区	最寄りバス停	標高差	距離	直線距離
青海町7丁目	北汐見坂1丁目	約10m	約290m	約210m
山方町7丁目	樽水	約10m	約400m	約210m
樽水町3丁目	南樽水	約28m	約500m	約420m
大曾町5丁目	青池	約10m	約500m	約330m
桧原字鍋山	桧原公会堂	約25m	約850m	約460m

GoogleMap、地理院地図(電子国土Web)から推計

- 市では**後期高齢者(75歳以上)**や**高齢者世帯**が増加しており(グラフ1)、免許返納や病気・障がいなどにより**自分でクルマを使えない人**も増加していると推測されます。
- 市には**生活にクルマが必要な地域**や**鉄道・バスが利用しづらい場所**がありますが、そうしたところではクルマが使えずに、**生活に困る人が増えている**と考えられ、**市の大きな課題**になっています。

【グラフ1】 高齢者人口・単身世帯の推移



人口 住民基本台帳(各年3月末)
世帯数 国勢調査

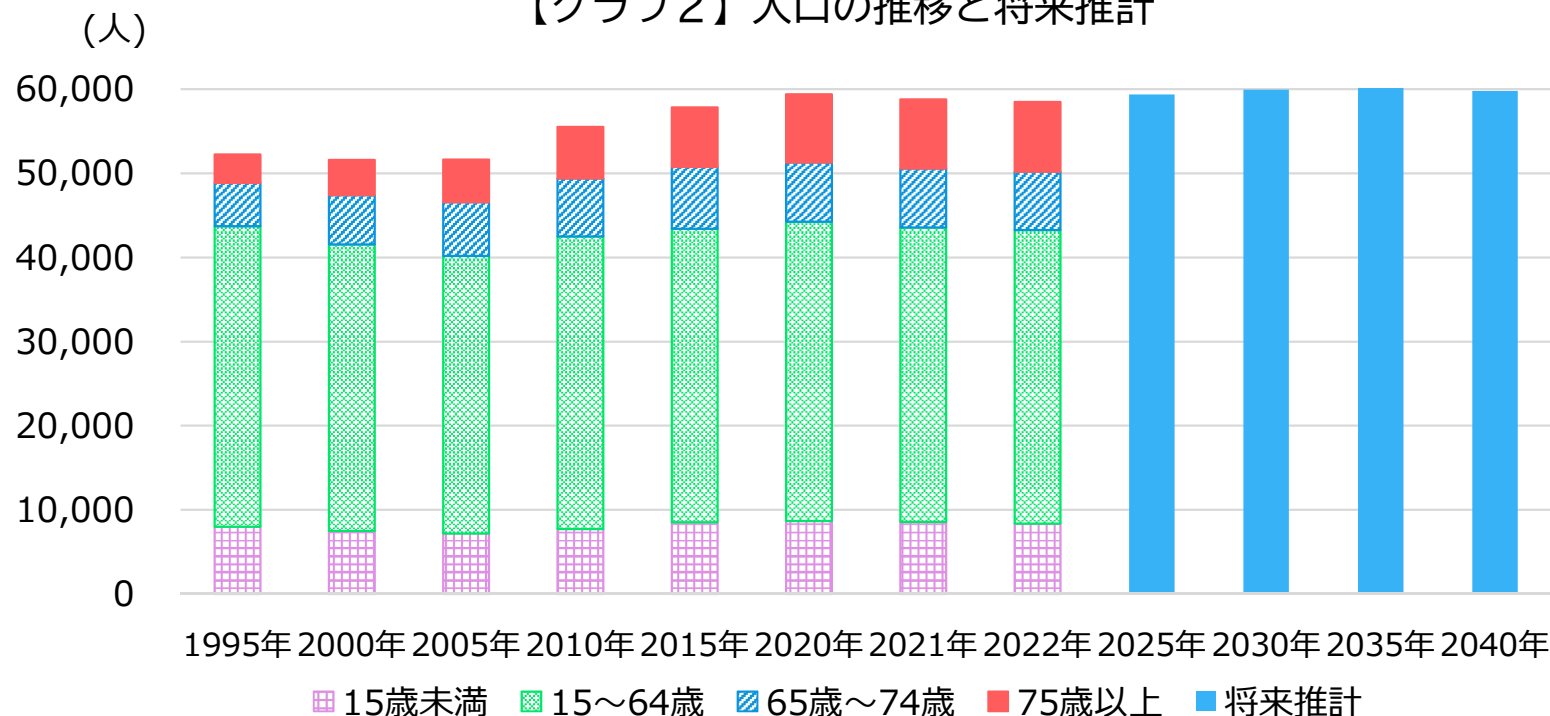
目指す
方向性

生活にクルマが必要な地域や、鉄道やバスが
利用しづらい場所でも、生活に困らない

(2)通勤・通学に便利で、住み続けたいくなるまちを目指しています

- 2005年の中部国際空港開港以降、市の人口は**転入超過によって増加**しており、新しく開発された住宅地を中心に子どもの人口も増加しました。
- 新型コロナ拡大の影響を大きく受けて、2020年以降は人口が減少していますが、第2期常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、新型コロナ収束後、**空港利用者の回復にともなって再び転入超過に転じる**と予想されています(グラフ2)。

【グラフ2】人口の推移と将来推計



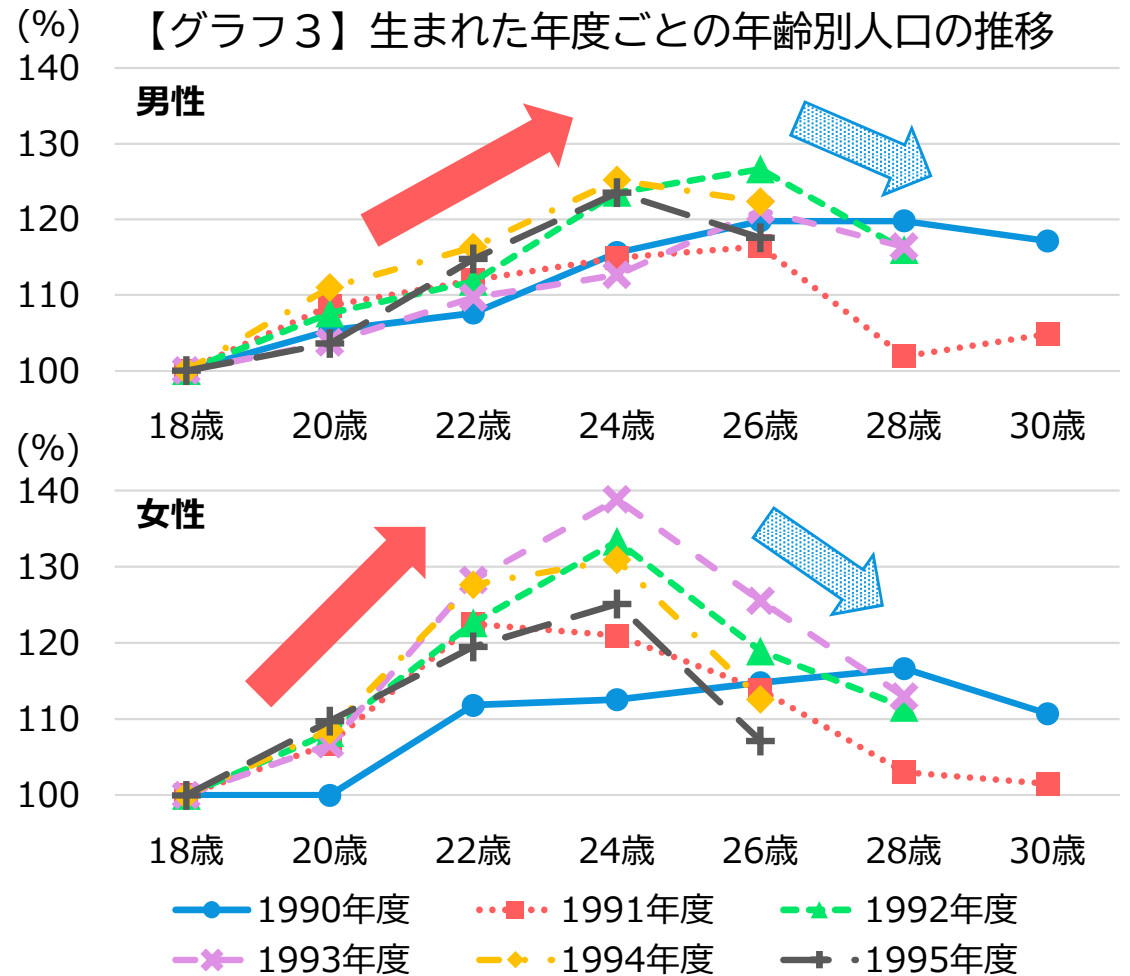
1995年 2000年 2005年 2010年 2015年 2020年 2021年 2022年 2025年 2030年 2035年 2040年

■ 15歳未満 ■ 15~64歳 ■ 65歳~74歳 ■ 75歳以上 ■ 将来推計

人口推移 住民基本台帳(各年3月末)

将来推計 第2期常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略

- 生まれた年度ごとの年齢別人口の推移を見ると、20代前半まで増加しますが、20代後半からは減少する傾向です。
- 特に女性は増減が顕著で、転職や結婚などをきっかけに転出していると考えられます。
- 空港などに就職し転入した若い人に、市に住み続けてもらうための取組みとして、**通勤・通学に便利なまち**を目指します。

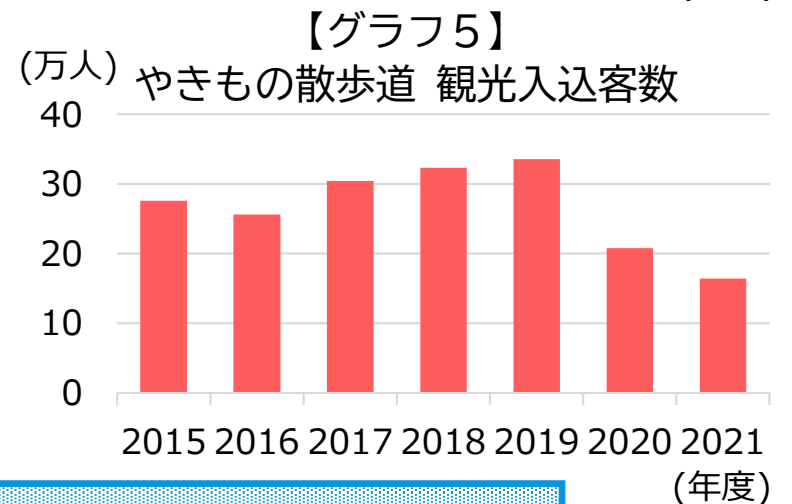
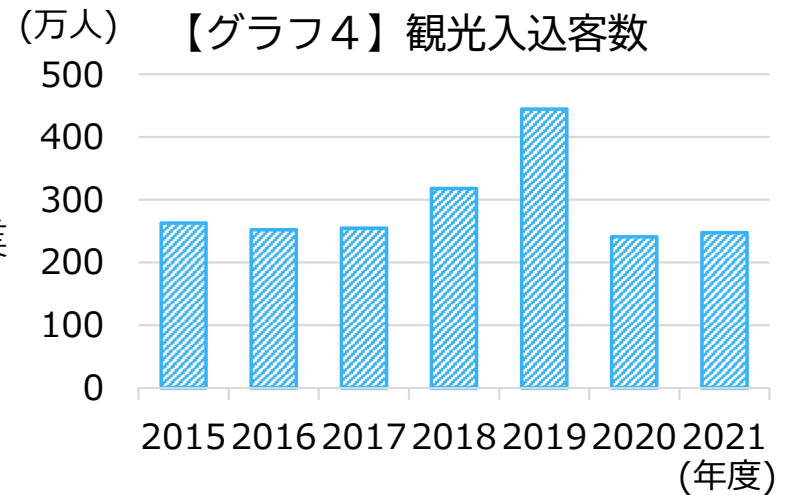


目指す
方向性

若い転入者が住み続けたいくなる
通勤・通学に便利で暮らしやすい

(3)人口を大きく上回る観光客・交流人口が訪れます

- 新型コロナ拡大前には、沢山の**観光客(年間約440万人)**や**飛行機の利用客(年間約1,260万人)**が訪れていました。
- 空港島では2017年以降、ホテルの開業・増築や複合商業施設「FLIGHT OF DREAMS」、第2旅客ターミナル、愛知県国際展示場が開業し、飛行機に乗る人に加えて観光、ビジネス展示会、音楽コンサートなど**多様な目的で人が訪れる**ようになり、**数日間にわたり常滑市に滞在する人もいます。**
- 今後は、新型コロナの影響が収束するとともに、飛行機の利用客が回復・増加することが期待されています。
- 単純な計算ですが、人口(約6万人)の270倍を超える人が、訪れ、滞在していることは、**市の大きな特徴**です。
- 今後、新型コロナの影響から早期に回復し、さらに成長していくためには、こうした非常に多くの**観光客・交流人口に市内各地を回遊してもらう**ことが重要です。



目指す
方向性

観光客・交流人口が市内各地を訪れてにぎわう

(4)交通事業者の経営環境が悪化しています

- 地方では、クルマ社会の拡大や少子高齢化によって、公共交通の利用者が減少しており、新型コロナウイルス拡大前から**交通事業者は厳しい経営環境**にありました。
- 加えて新型コロナウイルスの影響や電気代・燃料費等の高騰によって、交通事業の**経営環境はより悪化**しています。
- まちづくりの面では、クルマを使えない高齢者・障がい者・子どもなどが、日常生活に必要な移動ができるよう**誰でも気軽に使える公共交通**が求められています。
- また、早朝や夜間でも運行し、目的地まで直接移動できる**タクシー**も、地域で**安全・安心に暮らすには欠かせない公共交通**です。
- 公共交通は**地域社会に必要不可欠**ですが、地方では交通事業者が撤退し、住民の移動手段の担い手がいない地域もあります。
- 一度交通事業者が撤退してしまうと、**復活することは極めて稀**で、**地域社会に深刻な影響**があります。
- 鉄道、バス、タクシーなどの交通事業者が事業を続けられるよう、**地域全体で公共交通を支える**ことが必要です。

目指す
方向性

安全・安心な生活環境を維持するため、
みんなで公共交通を支える

(5) 運転手をはじめ交通事業に関わる人手が不足しています

- 日本では労働力人口の減少にともない、あらゆる業界が人手不足に陥ることが予想され、鉄道、バス、タクシーなどの交通事業でも**人手不足への対応が必要**です。
- バス、タクシーなどの道路旅客運送事業では、運転手をはじめとした人手不足が深刻であり、喫緊の課題になっています。
- 公共交通は平日・休日問わず、朝早くから夜遅くまで運行し不規則な勤務があることや、多くの人命を預かる責任の重さなどから、他業種と比べても**人材確保が難しい職種**です。
- このままでは、市が地域公共交通計画を定めて取組もうとしても、**安全な輸送に必要な人手が不足し**、住民や観光客などの**移動手段を確保できない**ことも想定されます。
- 公共交通の維持には、利用促進の取組みだけでなく、利用者が**安全に移動するために必要な人手を十分に確保**することも重要です。
- 労働力人口が減少していく中でも輸送力を確保できるよう、自動運転、デマンド交通、貨客混載をはじめとした**新たな技術・サービスやビジネスモデル**の検討・導入に向け、**地域・行政・事業者が連携して取組む**ことが必要です。

目指す
方向性

新たな技術・サービスやビジネスモデルを取入れ、
時代・社会の変化に対応する

3 公共交通施策の「将来の姿」(計画の目的)

- 公共交通施策に取り組むうえで「**将来の姿**」は非常に重要であり、今回の計画期間だけでなく、計画期間後も「将来の姿」に向けて取り組みを続けていく分野です。
- そこでP.3~P.9の計画の背景や方向性を踏まえ、この地域の公共交通に求められることを、計画期間によって**途切れることがない「将来の姿」(=計画の目的)**として設定します。

将来の姿(=計画の目的)

- ① 住んでいる誰もが不便なく、生活に必要な移動ができるまち
- ② 観光客が行き交い賑わうまち
- ③ 安全・安心な暮らしのための、みんなで支える公共交通
- ④ 新しい技術やしくみによる、時代・社会に対応する公共交通

年度	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
交通計画	策定		(第1期)地域公共交通計画					改訂		第2期(仮)
基本理念	計画期間によって途切れることのない「将来の姿」									