
常滑市地域公共交通計画 (素案)

令和5年7月14日時点
常 滑 市

目次

1 計画策定の目的	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	1
2 基本的な事項	2
2-1 計画の区域・期間.....	2
2-2 対象となる公共交通機関.....	2
3 常滑市の現況と課題	3
4 公共交通の将来像	7
4-1 公共交通の目指す姿と基本方針.....	7
4-2 本市の将来ネットワーク.....	8
4-3 公共交通の役割分担.....	9
4-4 各主体の役割.....	10
4-5 基本方針と施策.....	11
5 施策と具体的な事業	12
5-1 基本方針1に対応する事業.....	12
5-2 基本方針2に対応する事業.....	13
5-3 基本方針3に対応する事業.....	14
5-4 基本方針4に対応する事業.....	15
6 計画の達成状況の評価	16
6-1 事業の評価方法.....	16
6-2 計画の達成状況の評価方法.....	17
7 将来に向けて	18
7-1 後期高齢者の増加に対する対応.....	18
7-2 交通事業者の人手不足.....	18
7-3 交通事業者の事業継続.....	18
7-4 インバウンドの増加.....	18
7-5 先進技術の活用による活性化.....	18

1 計画策定の目的

1-1 計画策定の背景と目的

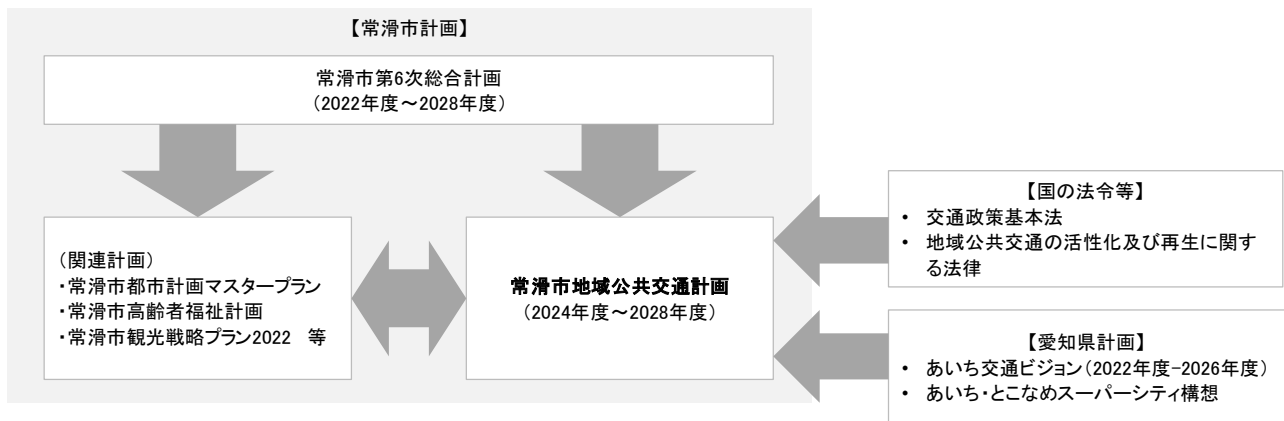
常滑市（以下、「本市」という。）は2005年の中部国際空港開港以来、特に中部（鬼崎地区、常滑地区）で宅地開発や商業施設の出店が進み、人口が大きく増加しました。一方で、鉄道駅から離れた地域では人口減少や少子高齢化が進んでいます。本市は典型的な車社会であり、家から徒歩圏内にスーパーや病院がなく、車を使わないと生活に不便な地域が点在しています。

また、本市には中部国際空港、愛知県国際展示場、イオンモール常滑など、空港島や対岸部に多くの人を訪れる施設が多く立地しています。市や地元の事業者は、こうした施設を訪れる人に市内の観光地や飲食店を回遊してもらい、地域活性化につなげようとして取り組んでいますが、二次交通や情報発信などの課題があり、十分に取っ込めていない状況です。

こうした本市の様々な課題を明確に把握し、市民や市を訪れる人が「必要な時に必要な移動ができるまち」を目指すため、公共交通施策のマスタープランである「常滑市地域公共交通計画」を策定することとしました。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく計画であり、計画の策定にあたっては、「常滑市第6次総合計画」を上位計画として、「常滑市都市計画マスタープラン」をはじめとする市の関連計画及び県計画等と整合・連携を図りながら策定します。



図：計画の位置づけ

2 基本的な事項

2-1 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

空港島を含む常滑市全域

ただし、近隣自治体とのアクセスについても計画の範囲に含め、各自治体等と連携して施策を展開します。

- ・ 空港島で働く人の通勤や、空港・国際展示場を起点とする観光客の移動は、市の公共交通にとって重要な要素です。そのため、計画の区域は、空港島を含めた市全域とします。
- ・ 隣接自治体と広域で計画策定する事例もありますが、半田市や武豊町では既に計画を策定しており、本市単独で策定しつつ、事業や取組みで周辺地域との連携を検討します。

(2) 計画の期間

2024年度～2028年度(5年間)

- ・ 上位計画である常滑市第6次総合計画の計画期間は、2022年～2028年度の7年間です。本計画の策定にあたっては、最終年度を常滑市第6次総合計画と合わせ、一体となったまちづくりを目指します。
- ・ 2025年半田市立半田病院の移転にともなう、地域の公共交通ネットワークの大きな見直しも見据えた計画とします。

2-2 対象となる公共交通機関

- ・ 本市内を運行する公共交通機関のうち、鉄道（名古屋鉄道）、バス（知多バス、コミュニティバス グルーン）、タクシーを対象とします。
- ・ これらの公共交通機関以外にも、福祉送迎、企業送迎、シャトルバス、ボランティア輸送など市民・来訪者の移動を支える交通機関についても連携を図ります。
- ・ また、新たに実用化される技術やモビリティも、活用場面に応じて計画の対象に含めます。

【写真】	【写真】
鉄道	バス(知多バス)
【写真】	【写真】
バス(コミュニティバス グルーン)	タクシー

3 常滑市の現況と課題

本市の現状は以下のとおりです。

種別	現状	
位置・地形	<ul style="list-style-type: none"> ・北は知多市、東は阿久比町・半田市・武豊町、南は美浜町と隣接している。また名古屋市の40km圏内に位置している。 ・海に面している西部で標高の低い地域が広がっている一方、内陸部は丘陵になっており坂も多い。特に東部の阿久比町・半田市・武豊町との境界付近は、比較的標高が高い地域が広がっている。 	
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナの影響で一時的に減少したが、2023年は緩やかに増加している。 ・市の将来推計では2035年頃に約60,000人でピークをむかえ、以降は減少する見込みである。 ・高齢化率は2020年に25%を超えており、特に青海地域、南陵地域では30%を超えている。また、市の将来推計では2055年には34%まで上昇する見込みである。一方、市の年少人口のうち4割程度が常滑地域に住んでおり、今後、通学の移動需要が高まると見込まれる。 	
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・常滑市は中部国際空港、愛知県国際展示場、イオンモール常滑などの施設が立地し、広域から多くの人々が訪れている。 ・多くの宿泊施設も立地しており、数千人単位の宿泊者が滞在している。 	
施設の分布状況	<ul style="list-style-type: none"> ・スーパーマーケットや病院は、青海地域西部、鬼崎地域、常滑地域に集中しており、南陵地域には殆ど立地していない。 ・公共施設は、常滑地域に市役所、文化会館が立地しているが、体育館や公民館（図書館）などは各地域にも立地している。 	
市内の公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・市北部から中部の海沿いを名古屋鉄道常滑線・空港線が通り、8駅設置されている。また、名古屋鉄道知多新線が市南部を通っているが、市内に駅はない。 ・日中1時間あたりの本数は、中部国際空港駅が8本、常滑駅が6本、大野町駅・りんくう常滑駅が4本、その他の駅が2本である。 ・2020年度以降、新型コロナの影響により利用者は大きく減少している。駅ごとにみると、特急が停車する中部国際空港駅と常滑駅の利用者が多い。 ・駅までの移動手段は、ほとんどが自動車、二輪車、徒歩であり、他の公共交通から鉄道に乗り継ぐ人は多くない。
	知多バス	<ul style="list-style-type: none"> ・常滑駅（一部、中部国際空港）と知多半田駅等を結ぶ地域間幹線系統半田・常滑線と、空港島内を運行する空港貨物地区循環線が通っている。 ・2020年度以降、鉄道同様新型コロナの影響により利用者は減少している。
	コミュニティバスグループ	<ul style="list-style-type: none"> ・2022年10月に、知多バスの一部路線と市営北部バスを再編して、新たに運行を開始し、運賃は当面の間、無料としている。また、6路線計118便が毎日運行している。 ・利用者は運行開始から増加が続き、2023年5月には月間あたりのべ3万人を上回った。便別に見ると、平日朝に常滑駅に向かう便、夕方以降に常滑駅を出る便で利用が多く、通勤・通学の利用者が多いことがうかがえる。地域別に見ると、北部エリアは午前の一部を除き、利用が少なく、特に北部・大野線の夜便は利用者が極端に少ない。また、中部エリアのうち、中部・市役所線は平日の利用が多いが休日は利用が少ない一方で、ポートレースとこなめ周遊線は休日の利用が多い。南部エリアは、平日・休日によらず利用が多い。 ・2023年度の運行経費は、単純計算で利用者1人あたり約800円である。
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・市内にはサンレー交通、名鉄知多タクシーの2社の営業所があるほか、安全タクシー、つばめタクシーが常滑駅に乗入れている。

その他	<ul style="list-style-type: none"> ・このほか市内には、CHITA CATプロジェクトのシャトルバス、青海ボランティア隊や社会福祉協議会による移動支援がある。 ・CHITA CATプロジェクトのシャトルバスは、イオンモール常滑と中部国際空港を結んでおり、以前は毎日運行していたが、新型コロナの影響により、現在は日曜日みの運行である。 ・青海ボランティア隊の移動支援は、道が狭くバスの運行が難しい青海団地の住民を対象に、スーパーや病院への移動を支援している。現在は週3日(各日3便)運行している。 ・社会福祉協議会の移動支援は、同様にバスが運行していない多屋団地の住民を対象に、タクシーでスーパーや病院、最寄りのバス停までの移動を支援している。現在は週3日運行している。
公共交通空白地	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が高い地域の多くは、駅から800m以内、知多バスやコミュニティバスグルーンのバス停から300m以内に位置しているが、常滑地区の中央、南陵地区の北部で人口密度が高い(4,800人/km²以上)交通空白地帯がみられる。 ・古くからの集落は、集落内の道路が狭く入り組んでおり、バスの乗入れが困難である。そのためバス停が集落の外周にしか設置できず、全域をカバーできない集落が市北部でみられる。 ・バス停から300m以内であっても、高齢者や障がい者などにとって利用が難しい場合や、本数や所要時間の面で利用しづらい場合があり、実質的な交通空白地域は市全域にあると考えられる。
交通事業者の経営環境	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者は新型コロナの影響を大きく受け、運転手や従業員で多くの離職者が出ており、現在もコロナ前の体制が確保できていない。
運転手の労働環境	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業は朝から夜まで運行するため、運転手や従業員の勤務時間が不規則で、早朝や深夜に及ぶなど、大変な労働環境であることから、労働力不足が見込まれるわが国では、特に深刻な人手不足が予想されている。
交通行動	<ul style="list-style-type: none"> ・常滑市と他市町間の移動を見ると、知多市、半田市、名古屋市との間を移動する人が多い。 ・市外への移動手段の大半は自動車だが、鉄道が便利な名古屋市や東海市との移動は、鉄道が占める割合も高い。 ・通勤では、市内移動、市内から市外への移動、市外から市内への移動のいずれも自動車の利用が多い。 ・通学では、市内移動、市外から市内への移動は自転車が多く、市内から市外への移動は鉄道の利用が多い。
携帯位置情報による行動分析	<ul style="list-style-type: none"> ・医療施設は来訪者に占める60代以上の割合が高い。 ・スーパーなどの商業施設は40代以上の来訪者が8割以上を占めるが、イオンモール常滑は20代、30代の若い世代の来訪が3割以上を占めている。 ・スーパーや病院などは、午前中に来訪者が多いが、イオンモール常滑は昼頃に来訪者のピークがある。ただし、これらの違いが施設の特性によるものか、来訪者の属性によるものかは分からない。 ・駅は朝の通勤・通学時間帯、夕方以降の帰宅時間帯に来訪者が多いが、朝の方がより短い時間に来訪者が集中している。

<p>市民アンケート 調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を持っている方が全体の84.0%、自主返納した人は全体の3.0%にとどまっている。また、通勤・通学、日常の買い物・通院・公共施設での手続き、外出・レジャーのすべての場合において、交通手段の80%弱を「自動車（自分で運転）」が占めており、自動車への依存が高いことがわかる。 ・自宅から自分で行ける（歩ける）範囲の駅またはバス停の有無について、80%程度のかたが「ある」と回答している一方で、三和地区では55.4%となっている。 ・鉄道を週に1回以上（定期的に）利用していると回答した人は、常滑地区で20.2%、大野地区で18.9%と多い一方で、西浦地区は7.2%、三和地区は10.1%と少ない。 ・駅までの移動手段は徒歩が57.8%、バスが16.4%となっている。 ・鉄道の満足度について、満足と感じている人は全体の17.3%を占めており、大野地区、常滑地区、鬼崎地区の満足度は高い傾向にあるが、西浦地区、三和地区、小鈴谷地区の満足度は低い傾向にある。 ・バスの利用状況について、利用しない人が全体の75.0%を占め、週に1回以上（定期的に）利用する人は全体の4.0%にとどまっている。また、年齢別にみると年齢層が高くなるにつれ、利用しない傾向にある。 ・よく利用するバス停について、乗車・降車ともに常滑駅が一番多くなっている。 ・バスの満足度について、満足と感じている人は全体の9.3%を占めており、地区別では常滑地区の満足度は高い傾向にあるが、その他地区では低い傾向にある。 ・グリーンを知っている人は全体の82.6%占めているが、知っている人のうち利用したことがある人は25.0%となっている。 ・タクシーの利用について、利用しない人が全体の80.3%を占め、利用する人の中でも月に1回もしくは月に1回未満の人が多いことがわかる。 ・タクシーの満足度について、満足と感じている人は全体の7.7%であり、年齢別の満足度では65歳以上の満足度が高い傾向にある。
<p>利用者アンケート 調査</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の利用状況について、週に1日以上（定期的に）利用している人は全体の71.5%を占め、10代～30代の若い世代の利用が多い。 ・鉄道の利用目的について、通勤が一番多く、次いで買い物、飲食・娯楽となっている。 ・鉄道の満足度について、満足と感じている人は全体の42.7%を占めており、不満に感じている人は11.3%と少なくなっている。 ・知多バスの利用状況について、利用しない人が全体の74.3%を占め、週に1回以上（定期的に）利用する人は全体の3.7%にとどまっている。 ・知多バスの利用目的について、通勤一番多く、次いで買い物、飲食・娯楽となっている。 ・知多バスの満足度について、満足と感じている人は全体の5.1%で鉄道に比べて満足度が低い傾向にある。 ・グリーンの利用状況について、週に1日以上（定期的に）利用している人は全体の14.4%を占めているが、利用していない人は全体の53.4%を占めている。 ・グリーンの利用目的について、買い物の利用が一番多く、同じバスでも知多バスと利用目的に違いがみられる。 ・グリーンの満足度について、満足と感じている人は全体の24.9%で比較的高い傾向にある。 ・タクシーの利用について、利用しない人が全体の67.5%を占め、利用する人の中でも月に1回もしくは月に1回未満の人が多いことがわかる。また、利用目的は飲食・娯楽が一番多くなっている。 ・タクシーの満足度について、満足と感じている人は全体の11.0%となっている。 ・場面ごとの公共交通の利用状況について、通勤・通学、外食・レジャー、日常の買い物・通院・公共施設での手続きの順に、公共交通を利用する人が多い。
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2025年に半田市立半田病院が移転することで、常滑市-半田市間を含む周辺市町村の人の移動の流れが変わることが予想される。 ・本市の自動車保有台数は、2013年から2020年にかけて横ばいとなっている。

本市の現状を踏まえ、課題は以下のとおりです。

種別	課題
地形・人口	<ul style="list-style-type: none"> ・市内には、地理的に駅やバス停から距離がある交通空白地域や、高齢者などが利用しづらい実質的な交通空白地域が点在しており、車を自由に使えない人の移動手段の確保が必要である。 ・今後、団塊ジュニア世代が後期高齢者となり、急増する見込みである。それにともない車を自由に使えない人が増加するおそれがある。 ・三和地区や大野地区、西浦地区、小鈴谷地区のような人口の少ない地域の高齢化率が高くなっており、これらの地区のきめ細かい移動手段の確保と共助のコミュニティの形成が必要である。
施設の分布状況	<ul style="list-style-type: none"> ・青海地区や南陵地区は、鬼崎地区や常滑地区と比べてスーパーや病院が少なく、徒歩圏内で日常生活を送ることが難しい。こうした地域で安心して住み続けるためには、目的地となる施設と、その利用者の属性にあわせた公共交通機関の整備が必要である。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・どの公共交通事業も、新型コロナの影響により2020年度以降利用者が減少している。テレワークやネットショッピングなどの新たな生活様式が普及したことで、コロナ前と同様に戻ることはないと考えられ、交通事業の持続性を高める取組みが必要である。例えば、観光客の取込みや、お出かけ機会の創出など、公共交通を利用する人自体を増やし、事業性を高める必要がある。 ・駅までの移動手段をみると、ほとんどが自動車や二輪車、徒歩といった公共交通以外での利用となっているため、鉄道の乗降客数の増加と公共交通の乗り継ぎを促進するために、バスとの乗り継ぎ利便性を検討する必要がある。 ・コミュニティバスについて、路線・停留所ごとの利用者数にばらつきがあるため、的確な周知活動や路線・停留所ごとの利用者数の分析からニーズを把握し、誰もが利用しやすい運行ダイヤ・ルートを検討する必要がある。
人の動き	<ul style="list-style-type: none"> ・本市から周辺市町への移動の多くが自動車を利用している。特に半田市との移動は、知多バス半田・常滑線があるものの、殆どが自動車で移動していることから、バスを利用しづらい要因があると考えられる。 ・施設特性によって、来訪者が多い時間帯が異なるため、ニーズに合わせた公共交通網の形成が必要である。また、限られた輸送資源を最大限活用するため、来訪者が多い時間帯が異なる複数の移動を組み合わせたり、ピークをずらした利用を促して利用者を平準化したりする取組みが必要である。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・2025年の半田市立半田病院の移転にともなう、地域の公共交通網の見直しを見据え、関係市町と連携して将来のビジョンを共有することが必要である。 ・交通事業者の人手不足などの課題がある中、限られた輸送資源を活かして、移動手段を確保するには、地域の実情や交通機関の特性に合わせる必要がある。 ・運転免許を保有している人が多く、運転免許証の返納を促進するために、公共交通を利用する生活への転換を促す必要がある。

4 公共交通の将来像

4-1 目指す姿と基本方針

上位計画である第6次常滑市総合計画に掲げる「目指す姿」の実現に向けて、公共交通における本市の基本方針を設定します。

第6次常滑市総合計画

■目指す姿

とことん住みたい 世界とつながる 魅力創造都市

■基本理念

- ・常滑市のまちづくりは、「安全」、「安心」、「成長」の3つの視点から進めます。
- ・市民や団体、事業者、行政など互いに連携し、協力しあい、それぞれが持っている知恵や力を十分に生かした「みんなでつくる」まちづくりに取り組みます。

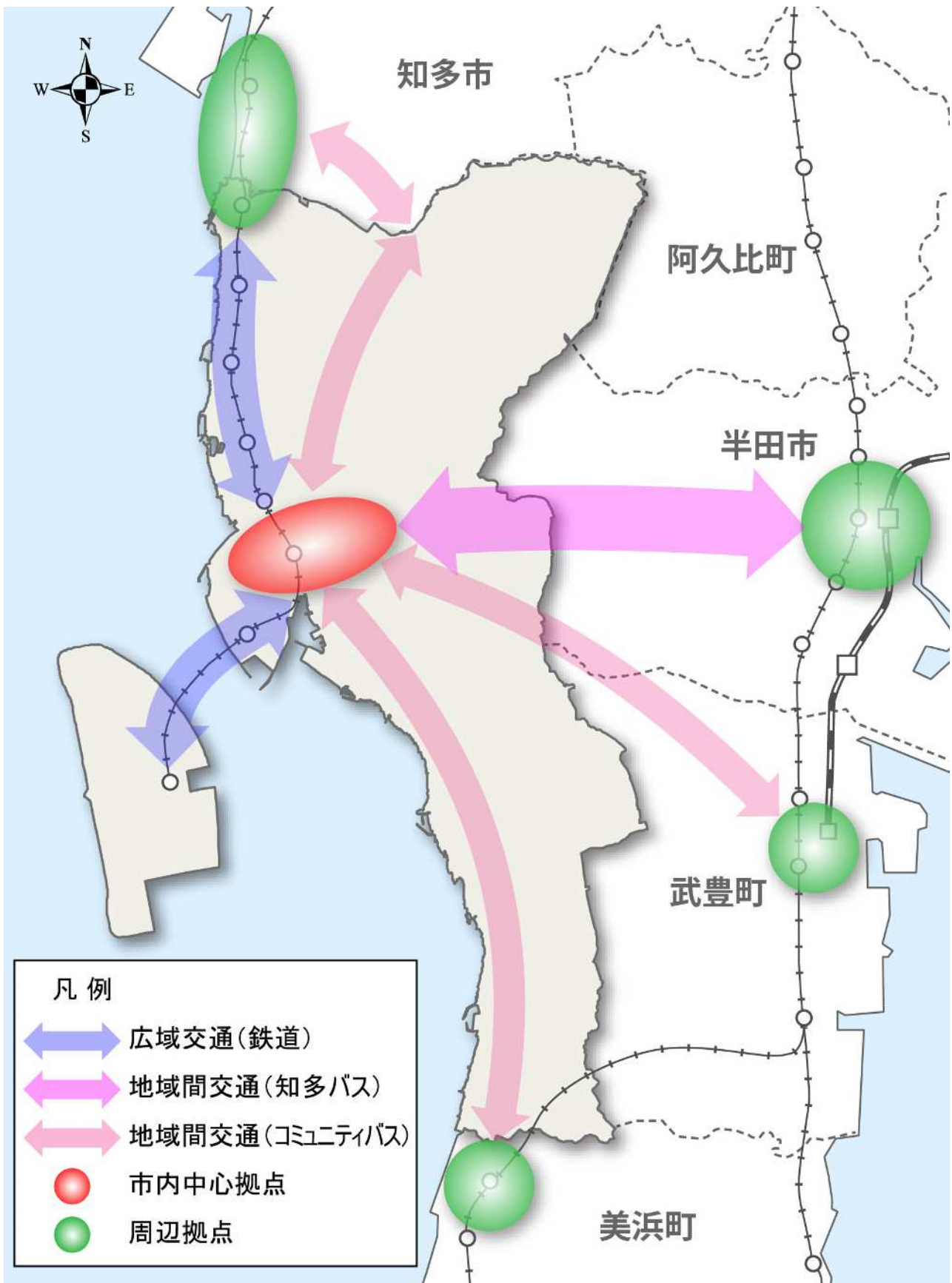
常滑市地域公共交通計画

第6次常滑市総合計画に掲げる「目指す姿」の実現に向けて、公共交通における4つの基本方針を設定します。

■基本方針

- 基本方針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
- 基本方針2：観光客が行き交い賑わうまち
- 基本方針3：安全・安心な暮らしのための、みんなで支える公共交通
- 基本方針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

4-2 本市の将来ネットワーク



図：将来公共交通ネットワークのイメージ

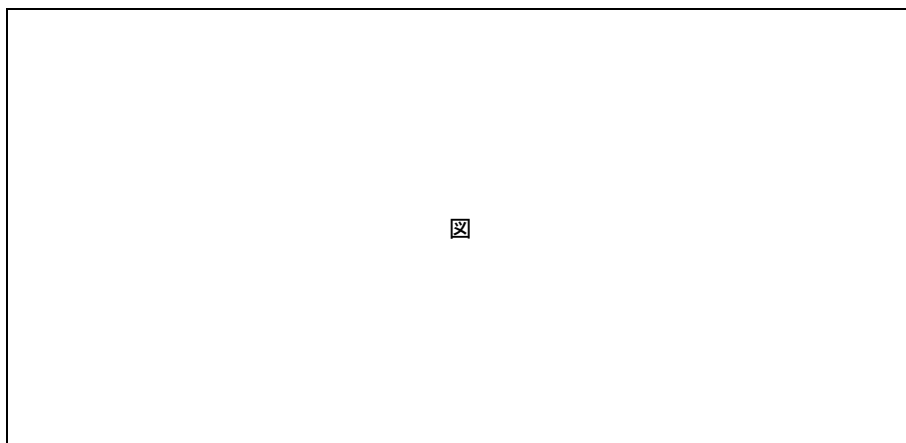
4-3 公共交通の役割分担

市内を運行している公共交通については以下の役割が果たせるように各種施策を展開します。

種別	役割
鉄道(名古屋鉄道)	
バス(知多バス:半田常滑線)	
バス(知多バス:空港貨物地区循環線)	
バス(コミュニティバス グルーン)	
タクシー	

4-4 各主体の役割

主体		役割
市民等	市民・地域団体	
	企業	
交通事業者	鉄道事業者	
	バス事業者	
	タクシー事業者	
行政	国	
	県	
	市	



図

図：主体の役割と連携

4-5 基本方針と施策

基本方針に基づき、本計画期間内で実施する基本方針に対応した施策を以下のとおり定めます。

基本方針	施策
基本方針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	(1)利便性の高い公共交通網の構築
	(2)情報提供によるわかりやすさの向上
	(3)安全・安心で利用しやすい車両の導入と施設の整備
	(4)まちづくりとあわせた公共交通網の構築
基本方針2:観光客が行き交い賑わうまち	(1)観光地に行きやすい公共交通網の構築
	(2)観光施策と連携したわかりやすい情報の発信
基本方針3:安全・安心な暮らしのための、みんなで支える公共交通	(1)公共交通の利用促進
	(2)地域で公共交通を支える体制の構築
	(3)運行経費の削減
	(4)商業施設との連携
	(5)福祉、NPO等との連携
基本方針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	(1)新たな移動手段の導入検討
	(2)新技術の実用化に向けた取り組みの実施
	(3)キャッシュレス決済の導入検討
	(4)新技術に対応できるための啓発

5 施策と具体的な事業

5-1 基本方針1に対応する事業

(1) 利便性の高い公共交通網の構築

1) 事業内容等

- ① 具体的な事業内容
- ②
- ③
- ④

2) 実施主体・スケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間					R11~
		R6	R7	R8	R9	R10	
①	◎: ○:	→					
②	◎: ○:	→					
③	◎: ○:	→					
④	◎:	→					

(2) 情報提供によるわかりやすさの向上

(3) 安全・安心で利用しやすい車両の導入と施設の整備

(4) まちづくりとあわせた公共交通網の構築

5-2 基本方針2に対応する事業

(1) 観光地に行きやすい公共交通網の構築

1) 事業内容等

- ① 具体的な事業内容
- ②
- ③
- ④

2) 実施主体・スケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間					R11~
		R6	R7	R8	R9	R10	
①	◎: ○:	→					
②	◎: ○:	→					
③	◎: ○:	→					
④	◎:	→					

(2) 観光施策と連携したわかりやすい情報の発信

5-3 基本方針3に対応する事業

(1) 公共交通の利用促進

1) 事業内容等

- ① 具体的な事業内容
- ②
- ③
- ④

2) 実施主体・スケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間					R11~
		R6	R7	R8	R9	R10	
①	◎: ○:	→					
②	◎: ○:	→					
③	◎: ○:	→					
④	◎:	→					

(2) 地域で公共交通を支える体制の構築

(3) 運行経費の削減

(4) 商業施設との連携

(5) 福祉、NPO等との連携

5-4 基本方針4に対応する事業

(1) 新たな移動手段の導入検討

1) 事業内容等

- ① 具体的な事業内容
- ②
- ③
- ④

2) 実施主体・スケジュール

事業内容	実施主体(◎) 推進協力主体(○)	計画期間					R11~
		R6	R7	R8	R9	R10	
①	◎: ○:	→					
②	◎: ○:	→					
③	◎: ○:	→					
④	◎:	→					

(2) 新技術の実用化に向けた取り組みの実施

(3) キャッシュレス決済の導入検討

(4) 新技術に対応できるための啓発

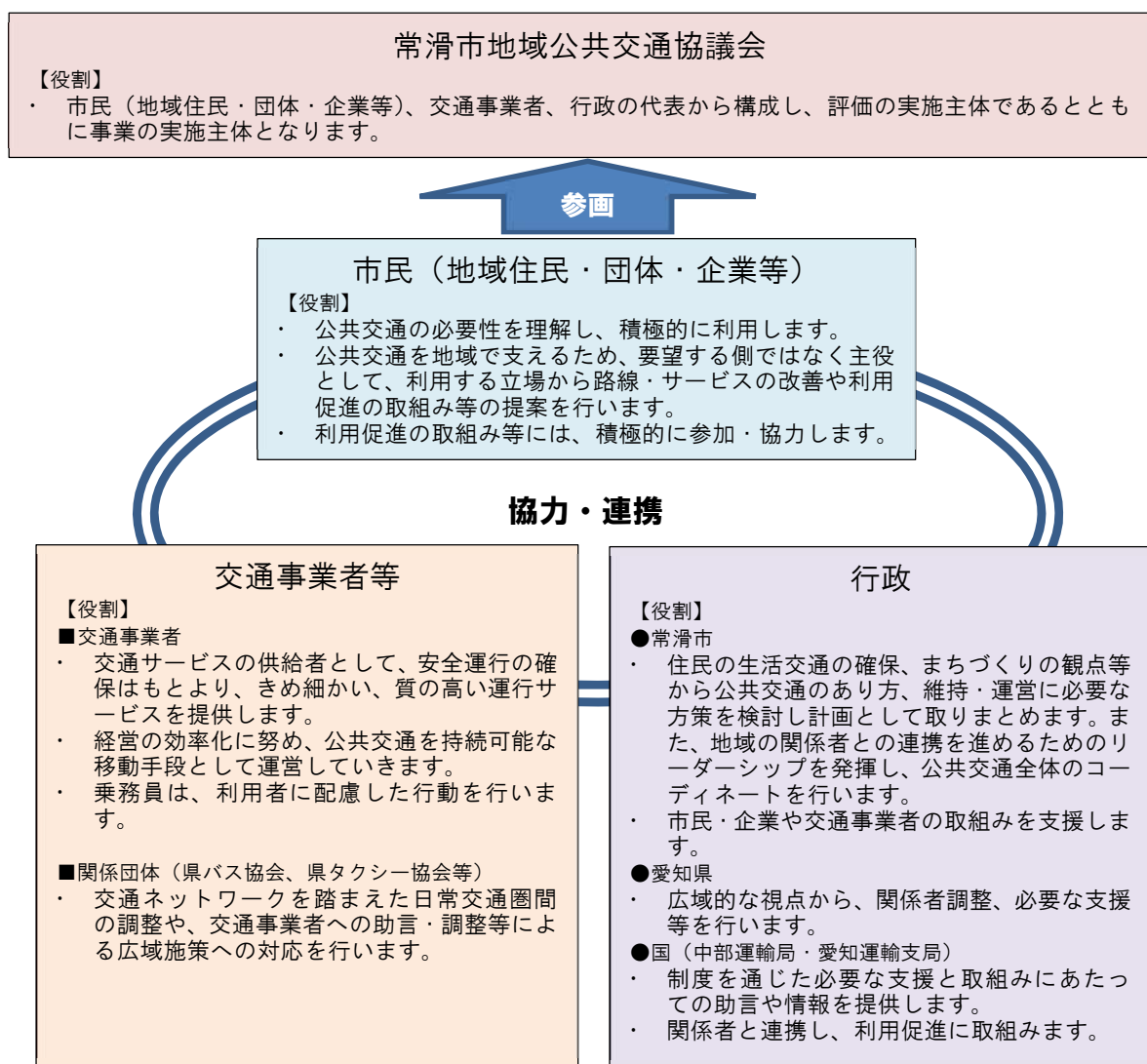
6 計画の達成状況の評価

6-1 事業の評価方法

事業の実施にあたっては、社会情勢や市民のニーズの変化にあわせて事業内容を適宜改善することが必要です。そこで市民や公共交通事業者、行政（市、県、国）等の関係者が協働・連携し、地域公共交通を確保・維持・改善していくものとします。

また、毎年実施する常滑市地域公共交通協議会において事業の実施状況、目標値の達成状況の評価し、予定どおり進捗していない事業や目標が達成していない項目について検証し、改善策を検討するとともに、目標の達成状況や上位計画の改定内容をふまえ、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。

図：計画達成に向けた関係者の役割



6-2 計画の達成状況の評価方法

本計画で掲げた4つの基本方針について、以下のとおり具体的な数値目標を設定し、事業を推進するとともに、計画の達成状況の評価するための指標とします。

【基本方針1を評価する指標】

目標	基準値 (〇〇年)	目標値 (2028年)	備考、データ取得方法

【基本方針2を評価する指標】

目標	基準値 (〇〇年)	目標値 (2028年)	備考、データ取得方法

【基本方針3を評価する指標】

目標	基準値 (〇〇年)	目標値 (2028年)	備考、データ取得方法

【基本方針4を評価する指標】

目標	基準値 (〇〇年)	目標値 (2028年)	備考、データ取得方法

7 将来に向けて

7-1 後期高齢者の増加に対する対応

7-2 交通事業者の人手不足

7-3 交通事業者の事業継続

7-4 インハウンドの増加

7-5 先進技術の活用による活性化