

常滑市地域公共交通計画 (案(一部素案))

2023年10月19日時点
常滑市地域公共交通協議会

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	本市の現状の整理	3
3-1	現状の整理.....	3
3-2	外部環境の整理（PEST分析）.....	9
3-3	本市の内部環境と外部環境の整理（SWOT分析）.....	9
4	本市の課題の整理	12
5	公共交通の将来像	13
5-1	公共交通の目指す姿と基本方針.....	13
5-2	公共交通の位置づけと役割.....	14
6	基本方針に基づく計画目標と施策	18
7	目標を達成するための施策と具体的な事業	26
7-1	目標Ⅰに対応する事業.....	27
7-2	基本方針と事業の関係性について.....	29
8	計画の達成状況の評価	29
8-1	事業の評価方法.....	40

1 計画策定の目的

1-1 計画策定の背景と目的

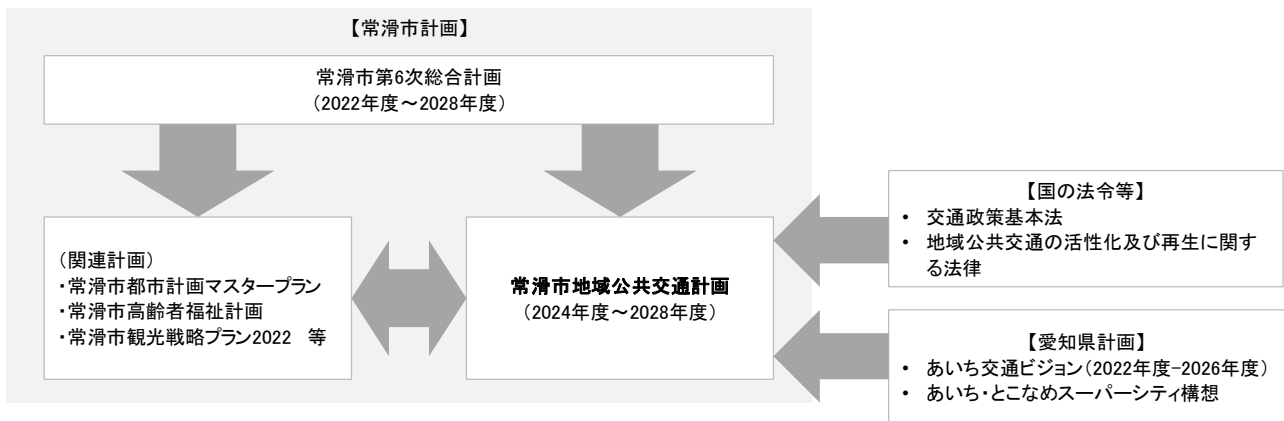
常滑市（以下、「本市」という。）は2005年の中部国際空港開港以来、特に中部（鬼崎地区、常滑地区）で宅地開発や商業施設の出店が進み、人口が大きく増加しました。一方で、鉄道駅から離れた地域では人口減少や少子高齢化が進んでいます。本市は典型的な車社会であり、家から徒歩圏内にスーパーや診療所がなく、車が使えないと生活に不便な地域が点在しています。

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、十分にに取り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

常滑市全域（空港島を含む）

ただし、近隣市町とのアクセスについても計画の範囲に含め、各市町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、計画の区域に、空港島も含めます。
- ・ 隣接自治体と広域で計画策定する事例もありますが、半田市や武豊町が既に計画を策定していることを踏まえ、本市単独で策定しつつ、事業や取組みで周辺市町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（以下、「グルーン」という。）、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。



※事務局からのお願い※

交通事業者（名古屋鉄道、知多乗合、サンレー交通、名鉄知多タクシー）様に、写真データの提供をお願いします。



バス(グルーン)



タクシー

※タクシーとは、市内移動に用いられるタクシーを指す。

3 本市の現状の整理

3-1 現状の整理

種別	現状	
位置・地形	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋市の南40kmに位置し、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。 ・海に面している西部で標高の低い地域が広がる一方、内陸部は丘陵になっており坂も多い。東部の阿久比町・半田市・武豊町との境界付近は、比較的標高が高く、高低差のある地域が広がっている。 	
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・1978年(55,707人)をピークに減少が続いていたが、2005年の中部国際空港開港を契機に増加に転じ、2020年には59,407人となった。その後、新型コロナの影響で減少したが、2023年には再び増加している。 ・中部に位置する常滑地区と鬼崎地区の2地区で人口の約3分の2を占めるのに対し、北部の青海地区と南部の南陵地区は人口が少なく、地区によって人口の偏りがみられる。 ・市による将来推計では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、特に青海地区、南陵地区では30%を超えている。また、市による将来推計では2055年には34%まで上昇する見込みである。一方、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"> ・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、約4,000室の客室があるため、多い時には数千人規模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診療所は、青海地区西部、鬼崎地区、常滑地区に多く、南陵地区には殆ど立地していない。 ・北西部や南部の一部では、隣接する市町と市街地が連続しており、市外の施設を利用する住民もいると考えられる。 ・公共施設は、常滑地区に市役所、文化会館が立地しているが、体育館や公民館(図書館)などは各地区にも立地している。 	
市内の公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・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駅が立地している。南部には、名古屋鉄道知多新線が通っているが、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が大きく減少している。 ・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・駅からの移動手段は、徒歩と二輪車が多くを占めており、一部の駅では自動車を利用する人もみられる。
	知多バス	<ul style="list-style-type: none"> ・常滑駅(一部、中部国際空港)と知多半田駅など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が減少している。
	グリーン	<ul style="list-style-type: none"> ・2022年10月に、知多バスの一部路線と市北部バスを再編して運行を開始し、6路線計118便が毎日運行している。なお、運賃は当面の間、無料となっている。 ・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、平日朝の常滑駅行き、夕方以降の常滑駅発の便で利用が多く、通勤・通学で利用する人が多いことがうかがえる。エリア別に見ると、北部エリアは午前の一部を除いて利用者が少なく、特に北部・大野線の夜便は利用者が極端に少ない。中部エリアのうち、中部・市役所線は平日の利用は多いが休日の利用

	<p>が少ないが、ボ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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2023年度の運行委託費は当初予算で242,623千円であり、月間利用者数を3万人とした場合、単純計算で利用者1人あたり約674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、知多つばめタクシーが常滑駅に乘入れている。
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、2023年9月時点では日曜日のみの運行である。 ・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山団地などの住民を対象に、スーパーや診療所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診療所、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。
交通空白地	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が高い地区の多くは、駅から800m以内、バス停から300m以内に位置しているが、常滑地区の中部、南陵地区の北部で人口密度が高い(4,800人/km²以上)交通空白地がみられる。 ・古くからある集落は、内部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、公共交通の利用に不便を感じる人は市全域にいると考えられる。
交通事業者の経営環境	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナの影響で減少した利用者数は回復の兆しがみられるものの、生活様式の変化により、コロナ禍前の水準に戻ることはないと言われている。 ・急速に少子化が進んでいることから、将来的には通学需要も大きく減ることが予想される。 ・交通事業者は、労働力人口の減少やワークライフバランスなどの労働に対する考え方の変化の影響もあり、従業員の高齢化や離職者の補充が進まない中、新型コロナの影響を大きく受けたことで、運転手や従業員に多くの離職者が出ており、コロナ禍前の要員数に戻っていない。
運転手の労働環境	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業は、朝から夜まで毎日運行し、かつ時間帯による需要の多寡に対応する必要があるため、運転手をはじめとする従業員の勤務時間は他業種に比べて不規則になりやすい。 ・道路旅客運送の運転手は、運行の合間の休憩場所の確保などに課題がある。
交行動	<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70代以上の割合が高く、特に地区の診療所では70代以上が来訪者の4割以上を占め、高齢者の日常的生活行動の一部として、高齢者のみで訪れる人も多い可能性がある。一方で総合病院である常滑市民病院は他の医療施設に比べ、高齢者だけではなく幅広い年代の来訪がみられる。 ・スーパーなどの商業施設は40代以上が来訪者の8割以上を占めるが、イオンモ

	<p>ル常滑は20代、30代の若い世代の来訪が3割以上と他の施設よりも多い。</p> <ul style="list-style-type: none">・スーパーや診療所などは、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、この差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不明である。・スーパーは平日に比べて休日の来訪者が多く、イオンモール常滑のような大型商業施設はこの傾向が顕著に表れている。・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。朝の方が夕方以降より短時間に来訪者が集中しており、ピークの来訪者は朝が夕方以降の約1.5倍となっている。
--	---

<p>市民アンケート 調査 ※無回答を除いて算出した率</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を持っている人は全体の84.0%であり、65歳以上の高齢者のうち自主返納した人は7.8%※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、78.0%の人が「ある」と回答している一方で、三和地区では55.4%※と駅やバス停に行くことできない人が多い。 ・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%と多く、バスが16.4%と少ない。 ・鉄道利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計は27.7%※を占めており、特に大野地区は満足度が高く不満度が低い傾向にある。鬼崎地区と常滑地区は満足度が高いものの、不満度も高い。また、駅が立地していない西浦地区と小鈴谷地区、三和地区は満足度が低く不満度が比較的高い傾向にある。 ・バスの利用状況について、利用しない人が全体の77.3%※を占め、週に1回以上（定期的に）利用する人は全体の4.1%※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、利用が少ない。 ・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い。 ・バス利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計は31.1%※で、地区別では三和地区や大野地区の満足度は高いが、鬼崎地区や小鈴谷地区は低い傾向にある。 ・グリーンを知っていると回答した人は82.6%と、（アンケート当時）運行開始から半年程度でありながら、かなり認知度は高かったが、知っている人のうち、利用したことがあると回答した人は25.0%にとどまっている。 ・グリーンの運行開始により「移動手段が変化した」と回答した人のうち53.9%が、「家族などの送迎」から転換しており、家族などの負担を軽減する効果があったと考えられる。 ・タクシーが公共交通に位置づけられていることを知らないと回答した人が63.1%と多く、公共交通の一つとして維持・確保に努めるには、認知度の向上も重要である。 ・タクシーの利用について、「利用しない」と回答した人が84.5%※を占め、利用する人の中でも月に1回もしくは月に1回未満の人が多く。 ・タクシー利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計は14.9%※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 ※無回答を除いて算出した率</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）利用している人が74.2%※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・娯楽である。 ・鉄道利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計が51.4%※を占め、「不満」「少し不満」と回答した人は13.2%※と他の公共交通に比べて少ない。 ・知多バスの利用状況について、利用しない人が85.9%※を占め、週に1回以上（定期的に）利用する人は4.2%※にとどまっている。 ・知多バス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、鉄道と同じ傾向である。 ・知多バス利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計は10.5%※で他の公共交通に比べて満足度が低い。 ・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15.8%※で、利用しない人が58.7%※を占めている。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ グル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。 ・ グルーン利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計は52.6%※で他の公共交通と比べて一番満足度が高い。 ・ タクシーの利用について、利用しない人が76.1%※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。 ・ タクシーの利用目的について、飲食・娯楽が一番多い。 ・ タクシー利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計は15.3%※である。 ・ 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。また、利用しない理由は外食・レジャーと日常の買い物・通院・公共施設での手続きで「車で移動する必要がある」の回答が一番多く、通勤・通学では「時間がかかる」の回答が一番多い。
<p style="text-align: center;">空港島従業員 アンケート調査 ※無回答を除いて算出した率</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道の利用状況について、週に5日以上利用する人が61.6%※を占め、利用者アンケート調査の回答割合（47.8%※）に比べて高いことから、空港島従業員にとって鉄道は日常の移動に欠かせない公共交通であると考えられる。 ・ 鉄道の利用目的について、通勤が一番多く、次いで飲食・娯楽、買い物となっている。 ・ 鉄道の主な利用区間は、中部国際空港駅を起点もしくは終点とする区間がほとんどで、市内では常滑駅、市外では金山駅や神宮駅前、太田川駅のような市外の主要な交通結節点と中部国際空港駅間での乗降が多い。 ・ 鉄道利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計が34.5%※を占めている。 ・ 知多バスの利用頻度について、市外で週5回以上利用する人が多く、市内では常滑地区が多い。 ・ 知多バスの主な利用区間について、半田常滑線に比べ空港貨物地区循環線のバス停間の乗降が多い。また、半田・常滑線では「常滑駅-知多半田駅」「常滑駅-青山駅」の利用が多い。 ・ 知多バス利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計が7.2%※と鉄道やその他公共交通に比べて満足度が低く、「不満」「少し不満」の占める割合が高い。 ・ グルーンの利用状況について、市外在住の人に比べ市内在住の人の利用が多く、市外在住の人のほとんどが利用したことが無い。 ・ グル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。 ・ グルーンの主な利用区間について、常滑駅を起点もしくは終点とする利用区間での利用が多い。特に常滑駅から乗車する人が多く、常滑駅から乗車して常滑市役所・市民病院やイオンモール常滑で降車する人が多い。 ・ グルーン利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計が57.7%※で他の公共交通と比べて一番満足度が高い。 ・ タクシーの利用について、利用しない人が80.0%※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。 ・ タクシーの利用目的について、飲食・娯楽が一番多い。 ・ タクシー利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した人の合計は30.7%※である。 ・ 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。また、利用しない理由は3つの各場面において「車で移動する必要がある」の回答が一番多くなっている。

地区ワークショップでの意見	青海地区	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停まで遠いことや目的地の近くにバス停がないなどの理由から、車がないとどこにも行けない。 ・バス停の場所がわからないことやバス停まで遠いなどの理由から、運行していることは知っているても、利用したことが無い。 ・ボランティアによる移動支援のルートはニーズに合わせてくれているが、車両が小さく乗れる人数が少ない。 ・鉄道とバスの乗継を考慮したダイヤになっておらず、朝の通勤・通学や帰宅時にバスを利用することが困難である（車で送迎を選択してしまう）。
	鬼崎地区	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅地とバス停の間の高低差が大きく、急な坂道があるために、バス停までの距離が近くても、高齢者や障がい者などの中には利用が難しい人がいる。 ・普段行くスーパーや診療所への足が無く、複数の目的地を回るためには車でないと不便である。 ・グリーンも、時間帯によっては誰も乗っていない便がある。 ・バス停に屋根やベンチがないことや知多バスの支払いが現金のみであることなど、利便性が低い。 ・バス停の場所がわからないため、利用したくても使いづらい。
	常滑地区	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行本数・バス停の数のわりに交通空白地がある。 ・バス停に屋根やベンチがなく、雨天時の乗降が大変である。 ・公共交通を利用することによる環境・健康面などのメリットについて、十分に認知されていないのか、行動変容につながっていないのではないのか。
	南陵地区	<ul style="list-style-type: none"> ・最終バスが早いことやバスの本数が少ないことなど、常滑駅との間での利便性が低い。 ・知多武豊駅が近いため、常滑駅に行くより知多武豊駅を利用している。 ・市役所や市民病院に行くためには、常滑駅で乗り換える必要があり、手間がかかる。
	その他	<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の人の移動の流れが変わることが予想される。

3-2 外部環境の整理（PEST分析）

公共交通を取り巻く環境（外部環境）が、現在または将来にどのような影響を与えるのか、把握・予測します。外部環境は、「政治（Politics）」「経済（Economy）」「社会（Society）」「技術（Technology）」の4つの視点で整理します。社会的な潮流として、世の中の変化・動向・趨勢を認識します。

表：公共交通を取り巻く環境の分類（政治・経済・社会・技術）

政治： <i>Politics</i>	経済： <i>Economic</i>
<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通活性化法の一部改正 ・地域公共交通関係予算などの支援措置の充実・強化 ・デジタル技術（AI、IoT、自動運転、MaaS等）活用の推進 ・コンパクトシティやウォーカーブルシティの継続的な推進 ・福祉車両導入補助など、公共交通のバリアフリーの推進 ・ドライバー確保のための二種免許取得支援を含む人材確保支援 ・環境配慮としてのエコカーや公共交通へのシフトなどの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・地方の鉄道や乗合バスの輸送人員の減少傾向、コロナ禍による経営悪化 ・人口減少や第二種運転免許保有者の減少などによるドライバーの不足と高齢化 ・訪日外国人旅行者の回復 ・国内経済の伸び悩み ・デジタル化の遅れ
社会： <i>Society</i>	技術： <i>Technology</i>
<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化、人口の都市圏への集中 ・女性や高齢者の就業率の上昇 ・コロナ禍を契機としたテレワークやネットショッピングなどの普及 ・「乗換アプリ」や「地図アプリ」などの利用の増加 ・高齢化に対する地域の足としての公共交通の重要性の向上 ・公共交通の次世代技術活用への期待度の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・AI、IoT、ロボット、センサ等のデジタル技術の開発・実装が世界的に進展 ・地域公共交通にAIオンデマンド交通やドローン配送、自動運転バスなど、新技術導入を行う自治体の増加 ・スマートフォン、タブレットの普及 ・SNSの利用率の全世代での増加

出典：国土交通省「令和5年版 国土交通白書～デジタル化で変わる暮らしと社会～」

3-3 本市の内部環境と外部環境の整理（SWOT分析）

今後の公共交通の社会環境を把握するために、公共交通に関する施策動向や現状及び外部環境などについて、「強み（Strengths）」「弱み（Weaknesses）」「機会（Opportunities）」「脅威（Threats）」に整理します。本市の現状として認識し、今後の施策展開の方向性として考慮します。

表: 公共交通の現状の分類(内部環境・外部環境)

分類項目	内容
<p>強み(Strengths) 【好影響を与える内部環境】</p>	<p>【位置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋の中心部まで鉄道で30分程度に位置し、通勤圏にある。 ・知多半島の教育・行政機関が集まる半田市と隣接している。 <p>【人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年人口は緩やかな増加傾向であり、将来推計では2035年頃まで増加する。 ・年少人口のうち4割程度が常滑地区に住んでおり、今後、通学の移動需要が高まると見込まれる。 <p>【観光】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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集客施設が立地し、市内のみならず広域から多くの人々が訪れ、認知度・注目度が高い。 ・多くの宿泊施設も立地し、約4,000室の客室があるため、多い時には数千人規模の宿泊者が滞在している。 <p>【主要な施設の分布状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北部、中部には近年新たにスーパーマーケット、ドラッグストア、診療所が開業し、人口当たりの件数が多い。 <p>【まちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常滑駅駅前広場の整備が令和6年秋頃の供用開始に向けて整備中である。 <p>【交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名古屋鉄道常滑線・空港線の駅が市内に8駅あり、一部駅は特急も停車する。 ・中部国際空港がある。 ・2022年10月に市内バス路線が再編され、新たにグリーンが運行されるようになり、利用者が増加傾向である。 ・イオンモール常滑と中部国際空港を結ぶCHITA CATプロジェクトのシャトルバスが運行している。 ・社会福祉協議会やボランティア団体が、交通空白地の移動を支援する取り組みをしている。 ・後期高齢者の増加により、生活に公共交通を必要とする人が今後増加する可能性がある。 <p>【交通行動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後、通学で公共交通を利用することが見込まれる年代の人口が多い。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2017年度から自動運転の実証実験が行われている。
<p>弱み(Weaknesses) 【悪影響を及ぼす内部環境】</p>	<p>【地形】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・内陸部は丘陵になっており、坂が多い。 <p>【人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率が2020年に25%を超え、青海地区や南陵地区では30%を超えている。また、市全体の高齢化率は2055年には34%まで上昇する見込みである。 ・単身高齢者世帯が増加している。 <p>【公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナの影響で利用者数が減少し、コロナ前の水準まで回復していない。 ・バリアフリー施設が充実していない駅がある。 ・知多バスの支払い方法が現金のみである。 ・バスは路線によって需要に差があり、本数の少なさや運行間隔の長さから、利用者が不便に感じる路線がある。 ・時間帯や曜日による利用者数の偏りがあり、利用者が全くいない便もある。 ・バス停や路線によってグリーンの利用者数に偏りがある。 ・常滑地区の中部、南陵地区の北部で人口密度が高い交通空白地がみられる。 <p>【交通行動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市外への移動の大半が自動車である。

<p>機会 (Opportunities) 【好影響を与える外部環境】</p>	<p>【人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・訪日外国人旅行者の回復。 <p>【公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉車両導入補助など、公共交通のバリアフリーの推進。 ・ドライバー確保のための二種免許取得支援を含む人材確保支援。 ・環境配慮として公共交通へのシフト等の推進。 ・次世代技術活用への期待度の向上。 ・AIオンデマンド交通の運行や自動運転化の推進など、新技術導入を行う自治体の増加。 <p>【まちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2025年春に半田市立半田病院が移転し、常滑市から近くなる。 <p>【上位関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県の交通に関するマスタープランである「あいち交通ビジョン」が2022年に策定された。 ・周辺市町での地域公共交通計画の策定が進んでいる。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デジタル技術 (AI、IoT、自動運転、MaaS等) 活用の推進
<p>脅威 (Threats) 【悪影響を及ぼす外部環境】</p>	<p>【人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・知多半島南部で人口減少、少子高齢化が進行している。 ・高齢者だけの世帯が増加している。 <p>【公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や第二種運転免許保有者の減少等による運転手の不足と高齢化。 ・総労働時間の上限規制などの影響。 <p>【交通行動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・後期高齢者の外出率は他の年代の人と比較して低い。 ・テレワーク、リモート会議やネットショッピング、宅配サービスなどの新たな生活様式の定着により外出しない選択肢が生まれている。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・75歳以上の運転免許証保有者数が増加している。 ・日本福祉大学美浜キャンパスからの一部学部移転。 ・ネットショッピングなどの普及による貨物運送との間の運転手の人材獲得競争。

内部環境

		内部環境	
		強み (S)	弱み (W)
外部環境	機会 (O)	<p>機会 × 強み = 公共交通の活用</p> <p>■本市の強みを武器にして、本市を取り巻く良好な条件や動向を最大限に活かし、公共交通をより活用しやすい移動手段とする</p>	<p>機会 × 弱み = 公共交通の改善</p> <p>■本市の弱みを把握・理解し、本市を取り巻く良好な条件や動向を最大限に活用することで、公共交通を改善する</p>
	脅威 (T)	<p>強み × 脅威 = 公共交通の選択</p> <p>■本市の有する強いを最大限に発揮することで、悪影響を及ぼす外部環境に対抗し、外部環境が変化しても公共交通が移動手段として選択されるようにする</p>	<p>弱み × 脅威 = 公共交通の確保・維持</p> <p>■本市の弱みに加え、悪影響を及ぼす外部環境の脅威にさらされることにより公共交通の存続が脅かされないように、外部環境からの悪影響を最小限にし、公共交通を確保・維持する</p>

4 本市の課題の整理

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"> ・ 駅やバス停から距離がある地理的交通空白地や、高齢者などが利用しづらい実質的交通空白地が点在しており、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、後期高齢者の増加が続く見込みである。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。 ・ 青海地区や南陵地区のような人口の少ない地区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"> ・ 南陵地区は、他地区と比べてスーパーや診療所が少なく、徒歩圏内だけで日常生活を送ることが難しい。こうしたところでも安心して住み続けるためには、目的地となる施設の利用者の属性にあわせた交通機関の整備が必要である。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業は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、事業性を高めることが必要である。 ・ 鉄道やバスの相乗効果による利用者の増加のために、鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎ利便性を向上させる必要がある。 ・ グルーンについて、路線・バス停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・バス停ごとの利用者数の分析からニーズを把握し、より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"> ・ 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、地域の実情に配慮しつつ、それぞれの交通機関の強みが最大限活かされるような公共交通網の形成が必要である。 ・ 運転免許を保有している高齢者が多く、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。 ・ 公共交通を利用するとよく歩くようになり健康に良いことや、公共交通を使うとCO2排出量が削減し環境に良いことなど、健康や環境などのメリットと関連付けた周知・PR活動をしていく必要がある。

5 公共交通の将来像

5-1 公共交通の目指す姿と基本方針

上位計画である常滑市第6次総合計画における「目指す姿」の実現に向けて公共交通の基本方針を以下のとおり設定します。

常滑市第6次総合計画

■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。

実現するために

～常滑市地域公共交通計画の4つの基本方針～

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

スーパーマーケット、診療所、公共施設などの生活に必要な施設が、家から車で移動することを前提に立地しています。そこで、既存公共交通網の見直し等により生活に必要な施設までのアクセスを向上させることによって、生活に必要な移動ができる・移動がしやすいまちを目指します。また、既存の公共交通による移動が困難な地域において、新たな移動手段の導入検討などにより、住民のきめ細かい生活行動・移動ニーズに対応した公共交通体系を検討します。

② まちのにぎわいを創出する

中部国際空港が立地しており、この地方の玄関口として注目度も高く、にぎわい創出の高いポテンシャルを有しています。この高いポテンシャルを活かし、公共交通の利便性向上や利用促進、注目度の高い新たな公共交通の導入などによって、市内への流入や市内移動を活発化させます。また、住民・来訪者問わず誰もが行きたい場所を訪れやすい公共交通体系の構築や観光・商業等の様々な分野と連携した取組み等により、空港島・市街地間や市街地内の回遊性を向上させ、にぎわいあふれるまちを目指します。

③ 安全・安心な暮らしのため、みんなを支える

高齢化が進んでいるとともに、単身高齢者世帯も増加傾向にあり、高齢者や1人での移動が困難な人の移動手段の確保・支援の必要性が高まっています。一方で、新型コロナの影響で公共交通の利用者は大きく減少し、新たな生活様式の定着により、以前の水準まで回復していないことから公共交通の維持・確保にかかる費用負担は厳しい状況のままです。さらに、運転手の高齢化や第二種免許保有者の減少等により、公共交通の担い手が不足している状況です。そこで、行政・交通事業者だけでなく住民や様々な主体が参画することや、交通事業者間の更なる協働、事業性確保に向けた新たな費用負担のあり方を調査・検討すること等により、みんなが公共交通を支えるしくみを構築します。

④ 新しい技術やしきみによって、時代・社会に対応する

近年、公共交通にデジタル技術（AI、IoT、自動運転、MaaS等）を活用する動きが推進され、次世代技術の活用に対する期待度も高まっています。また、環境配慮の観点も重視され、その一環として移動手段を車から公共交通に転換する動きも推進されています。




そこで、公共交通へのデジタル技術の導入を推進し、効率的かつ利便性の高い公共交通体系を構築することで、時代・社会に対応する先進的なまちを目指します。また環境配慮の観点では車からの転換を促すため、利用者のニーズや運行実態に合わせたダイヤの見直し、EV車両や需要に合わせた車両の導入など、持続可能な公共交通のしくみを構築します。

5-2 公共交通の位置づけと役割

市内には特性の異なる様々な公共交通が運行していますが、地域の特性や移動ニーズに合った効率的かつ持続的な公共交通とするためには、各公共交通の位置づけと役割を明確にする必要があります。

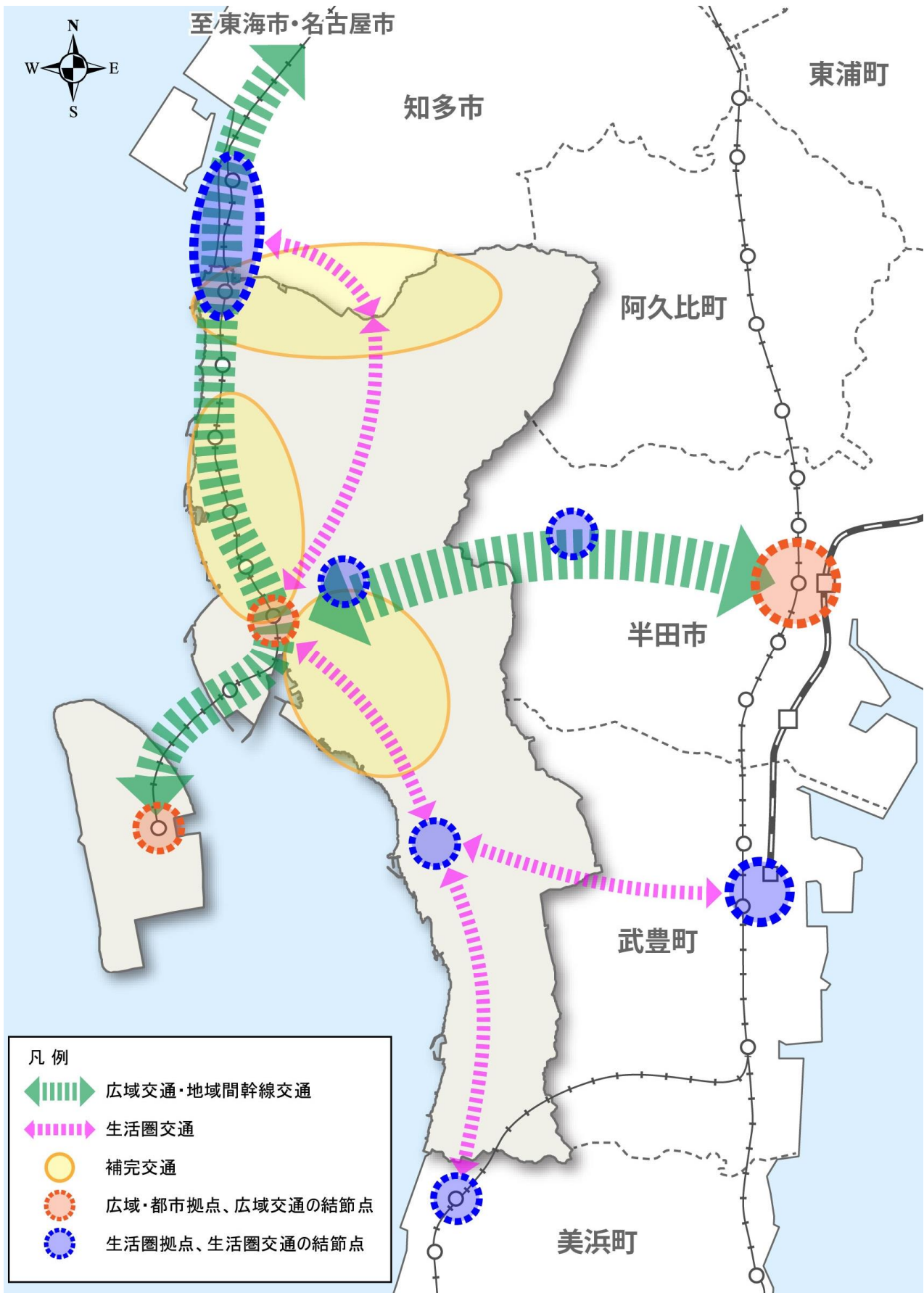
以下に示すように市内を運行する公共交通の位置づけと役割を設定し、各公共交通は役割を果たせるように各種施策を展開します。

表：公共交通の位置づけと役割

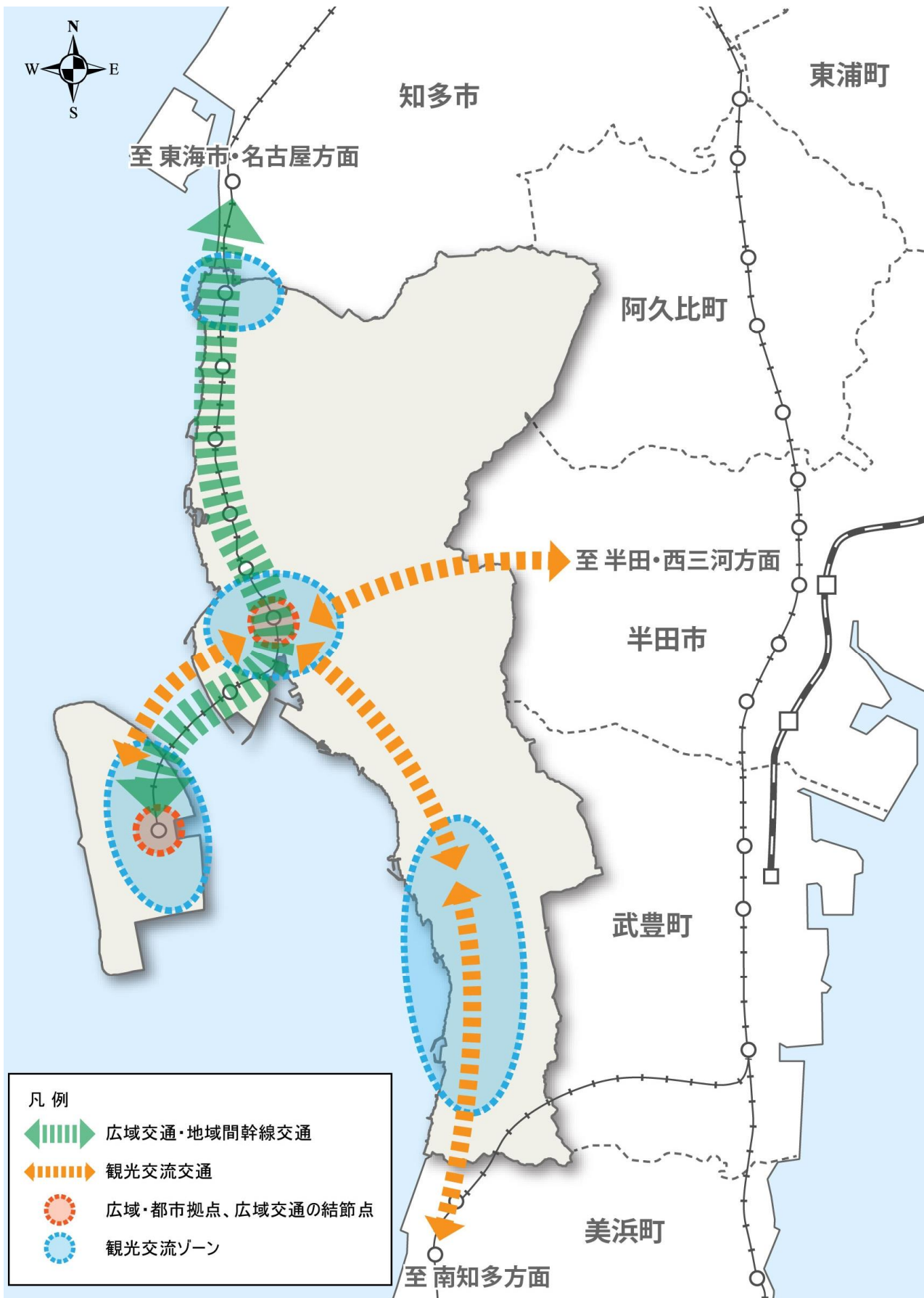
種別	位置づけ・役割	対象となる公共交通		
		定時・定路線型	デマンド型	イメージ
基幹交通	<p>広域交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この地方の中核である名古屋市や、国内外との結節点である中部国際空港、名古屋駅とつながる交通を「広域交通」として位置づけます。 ・「広域交通」はその他の公共交通との連携を強化し乗継の利便性を向上させることで、市民の広域的な移動と交流を支えます。また、市民の移動確保だけでなく、国内外問わず空港利用者や展示場来場者の移動確保の役割も果たします。 ・「広域交通」は県レベルに広がる路線網全体で最適化が図られるよう、引き続き民間事業として確保・維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋鉄道 	-	 <p>写真等</p>
	<p>地域間幹線交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・知多地域における教育、医療、行政の機能が集約している半田市中心部と本市を結ぶ交通を「地域間幹線交通」として位置づけます。 ・「地域間幹線交通」は地域間の移動特性だけでなく、移動の速達性を重視したダイヤやルートを設定することで、日常生活行動を支えるとともに、半田市との移動・交流を促進します。 ・「地域間幹線交通」は市町をまたぐ路線であり、沿線全体や接続する路線全体での最適化が図られるよう、引き続き民間事業として確保・維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・知多バス（半田常滑線） 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー 	 <p>写真等</p>
	<p>生活圏交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内を中心として、日常生活（通勤・通学、買い物、病院、地域活動など）を支える交通を「生活圏交通」として位置づけます。 ・「生活圏交通」は、日常生活に必要な施設がクルマ社会を前提として配置されていることから、クルマを利用できない人でも生活に必要な移動が確保できるような役割を果たします。 ・基本は民間事業として維持に努めますが、民間事業として維持できない場合は、公的な支援によって移動の足を確保・維持できるよう努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・グリーン（周遊線除く） ・青海ボランティア隊の移動支援 ・オンデマンド交通 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー ・オンデマンド交通 	 <p>写真等</p>

フィーダー交通	地区内交通	<ul style="list-style-type: none"> 特定の地区内で完結する交通を「地区内交通」と位置づけます。 「地区内交通」は特定の地区に限って運行し、地区自体の利便性や価値、魅力などの向上に努めます。 基本は民間事業として維持に努めますが、民間事業として維持できない場合は、地区内施設による負担を原則としつつ、必要に応じて公的な支援も行い、確保・維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> グリーン(周遊線) 知多バス(空港貨物地区循環線) オンデマンド交通 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー オンデマンド交通 グリーンスローモビリティ 	写真等
	補完交通	<ul style="list-style-type: none"> 基幹交通を補完し、全ての人の移動を確保する交通を「補完交通」と位置づけます。 「補完交通」は運行範囲がごく狭い範囲にとどまることから、地域団体や自治組織による運行や一定の受益者負担も想定し、必要に応じて公的な支援も行い、確保・維持に努めます。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 移動支援サービス ラストワンマイル移動サービス グリーンスローモビリティ 	写真等
その他交通	特定目的交通	<ul style="list-style-type: none"> 特定の対象者・目的に対して運行する交通を「特定目的交通」と位置づけます。 「特定目的交通」は各運行主体が、顧客のニーズに応じて運行します。 今後は、運転手不足が見込まれるため、人や車両などの輸送資源をシェアして相互に補完しつつ、確保・維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> シャトルバス 	<ul style="list-style-type: none"> 施設送迎 飲食店送迎 パーソナルモビリティ 	写真等
	先進交通	<ul style="list-style-type: none"> 今後、普及や規制緩和の可能性があり、動向を注視する必要がある交通を「先進交通」と位置づけます。 現時点では、技術面や規制面から事業化が困難ですが、社会情勢の変化や技術の発展により、5か年の計画期間内に公共交通の在り方を変える可能性があり、今後の動向を注視しつつ、社会の変革に対応するため、調査・研究を行います。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転交通 eVTOL(空飛ぶクルマ) ライドシェアサービス 貨客混載 		写真等

※生活圏交通以下の交通は、地域間幹線交通に対して支線交通として位置づける。地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の要件に該当する場合には、補助金も活用して維持に努める。



図：将来公共交通ネットワークのイメージ（生活交通）



図：将来公共交通ネットワークのイメージ（観光交通）

6 基本方針に基づく計画目標と施策

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目標とその達成状況を評価するための目標を設定して事業を推進します。

目標0：公共交通を常滑市の「まちの骨格」に位置づけます

A案

- ・本市では、公共交通や車などの「乗り物で人が移動する」ことを前提にまちづくりが進められ、生活に必要な施設が、住宅の徒歩圏よりも広範囲に立地しています。そのため、もし公共交通がなくなれば、車が使えない人は「移動ができない」ため、「不自由な生活を強いられる」こととなります。
- ・現在、わが国の地方や郊外では、公共交通の確保・維持が危機的な状況にあります。本市が将来にわたって、どんな人でも生活できるまちであり続けるためには、公共交通を「なくてはならないもの」＝「まちの骨格」と位置づけること、地域の全ての関係者が「自分たちの生活や地域のために、将来にわたって維持しなければならない」という認識を持つことが重要です。
- ・いわゆる「クルマ社会」が浸透している本市で公共交通を確保・維持していくためには、地域が強い危機感を抱き、意識を変えることが全ての取組みの出発点となります。

B案

- ・本市では、公共交通や車などの「乗り物で人が移動する」ことを前提にまちづくりが進められ、生活に必要な施設が、住宅の徒歩圏よりも広範囲に立地しています。そのため、生活していくためには移動が必要であり、もし公共交通を確保・維持できなければ、車が使えない人は「自由に移動ができない」ため「不自由な生活を強いられる」という状況に陥ります。
- ・現在、わが国の地方や郊外では、人口減少や自家用車への過度の依存により、公共交通の確保・維持が困難な状況にあります。本市がこの先、誰でも不自由なく生活できるまちであり続けるためには、公共交通を「無くなってはならないもの」＝「まちの骨格」と位置づけること、地域の全ての関係者が自分たちの生活や地域のために、将来にわたって公共交通を確保・維持するという共通認識を持つことが重要です。
- ・いわゆる「クルマ社会」が浸透している本市で公共交通を確保・維持していくためには、公共交通事業者・利用者の両者が共通の認識を持ち、同じ目標を目指すことが全ての取組みの出発点になると考え、前提として目標0を設定します。

【評価指標】

- ・本目標は、理念的な目標であることから、個別に具体的な評価指標は設定しません。

目標Ⅰ：みんなが使いやすい公共交通にします

A案

- ・公共交通は、本市で車を使わずに生活するために必要なものであることから、みんなが使えることが求められます。
- ・一方で公共交通は、限られた車両・設備を多くの人が共有することで成り立っているため、全ての人の希望・要望を完全に満たすことはありません。お互いに多少の不便や面倒を許容し合うことにより、初めて「みんなが使いやすい」公共交通が実現します。
- ・こうした前提を踏まえたうえで、利用者のニーズや地域の特性に対応した交通機関、運行方式、ダイヤ・路線の見直し等を実施し、みんなが使えるよう利便性を向上させます。また、既存の公共交通だけでなく新たな移動手段や技術の導入も組み合わせ、いつでも・どこでも・誰でも移動しやすいまちを構築します。

B案

- ・公共交通は、車以外の移動手段で、長距離を移動して生活するために必要なものであることから、みんなが使えることが求められます。
- ・一方で公共交通は、限られた車両・設備を多くの人が共有することで成り立つため、全ての人の希望・要望を満たすことは困難です。そのため、お互いに多少の不便や面倒を許容し合うことにより、初めて「みんなが使いやすい公共交通」が実現します。
- ・こうした前提を踏まえたうえで、利用者のニーズや地域の特性に対応した交通機関、運行方式、ダイヤ・路線の見直し等を実施し、みんなが使えるよう利便性を向上させます。また、既存の公共交通だけでなく新たな移動手段や技術の導入も組み合わせ、いつでも・どこでも・誰でも移動しやすいまちを構築します。

【評価指標】

評価指標(案)	基準値	目標値	備考、データ取得方法等
公共交通に対する評価	73.2% (2023年)	80.0% (2028年)	【基準値】 ・2023年に実施した市民・利用者アンケートで鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの満足度に関する設問で「満足」「概ね満足」「普通」と回答した割合の平均 【目標値】 ・公共交通に対して不満ではない人(満足度に関する設問で「満足」「概ね満足」「普通」と回答した人)の割合が80%になることを目指す。 ・目標値のデータは2028年に市民アンケートを実施し、把握
公共交通カバー率 (全人口)	73.6% (2023年)	80.0% (2028年)	・公共交通カバー率は、地域内の駅・バスから一定の距離の圏域(徒歩圏内)でカバーできる人口の割合 ・鉄道駅は半径800m、バス停は半径300mを徒歩圏内として算出(バス停は上下12本(8～20時、2時間に1本)以上あるもの) ・人口は、算出時の最新の国勢調査のデータを活用(基準年は2020年人口分布に対し2023年の交通網で算出)

目標Ⅱ：公共交通を活かしてまちを元気にします

A案

- ・みんなにとって公共交通が便利になると、それぞれの「行きたい」「出かけたい」をかなえることにつながります。これまでのお出かけが便利になることはもちろんですが、「行きたい」「出かけたい」けれど諦めていた目的地に行けるようになるため、お出かけ機会を増やすことが期待できます。
- ・お出かけ機会を増やし、まちを元気にしていくためにも、地域の公共交通の維持を目指します。
- ・ただし、公共交通を含む人の移動は、あくまでお出かけの「手段」に過ぎません。便利な公共交通を、元気なまちにつなげるために、お出かけの「目的」が充実することも必要です。
- ・目的地となるような施設やイベント、様々な分野の団体・事業者と連携し、本市に住む人や本市を訪れた人のお出かけ意欲を高め、まちを元気にします。

B案

- ・公共交通がみんなにとって使いやすいものになると、それぞれの「行きたい」「出かけたい」をかなえることにつながります。これまでのお出かけが便利になることはもちろんですが、「行きたい」「出かけたい」けれど諦めていた目的地に行けるようになるため、お出かけ機会を増やすことが期待できます。
- ・お出かけ機会を増やし、さらにまちを元気にしていくためにも、地域の公共交通の確保・維持を目指します。
- ・公共交通を含む人の移動は、あくまでお出かけの「手段」に過ぎません。公共交通を活かしてさらに、まちを元気にしていくためにはお出かけの「目的」が充実することも必要です。
- ・様々な分野の団体・事業者と連携し、目的地となるような施設やイベントを充実させることで、本市に住む人や本市を訪れた人のお出かけ意欲を高め、まちを元気にします。

【評価指標】

評価指標(案)	基準値	目標値	備考、データ取得方法等
鉄道の1日あたりの利用者数	16,600人/日 (2021年)	21,000人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは運行事業者より提供 【目標値】 ・新型コロナ前の水準とする ・利用者数は大野町駅、西ノ口駅、蒲池駅、榎戸駅、多屋駅、常滑駅、りんくう常滑駅、の乗車・降車の合計で算出(中部国際空港駅は他の駅に比べ利用者が極端に多いかつ、利用状況が新型コロナの影響を大きく受けるため、集計から除く)
知多バスの1日あたりの利用者数の増加率	100% (2021年)	〇% (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは運行事業者より提供 ・利用者数は乗車・降車の合計で算出 【目標値】 ※検討中
グルーンの1日あたりの利用者数の増加率	100% (2023年)	〇% (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは運行事業者より提供 ・利用者数は乗車・降車の合計で算出 【目標値】 ※検討中
観光地周辺のバス停利用者数の増加率	100% (2023年)	〇% (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データはグルーンの乗降カウンターシステムで計測 ・利用者数は乗車・降車の合計で算出 ・主要観光地最寄りの停留所の1便あたり利用者数の平均値を比較 【目標値】 ※検討中

※事務局からのお願い※

タクシーの利用状況に関する評価指標も検討中です。

タクシー事業者様、運輸支局様で公表できる指標があれば、ご教示ください。

目標Ⅲ：地域の公共交通の危機を乗り越え、崩壊を防ぎます

A案

- ・現在、わが国では、各地で鉄道やバス路線の廃止、交通事業者の廃業など公共交通の維持は危機的な状況に陥っています。特に、バスやタクシーでは、運転手などの担い手不足が極めて深刻であり、大都市圏でも減便や路線の見直し、中には事業撤退などが起きており、「公共交通の崩壊」が問題になり始めています。
- ・くわえて2024年4月に自動車運転手の時間外労働時間の上限規制が始まることや、そもそもわが国の長年の課題であった働き方改革の観点から、公共交通の安定的な確保・維持には、これまでより多くの担い手が必要になっていきます。さらには、物流業界との人材獲得競争も懸念されます。
- ・本市も例外ではなく、このままでは近い将来、地域の公共交通が維持できなくなり、路線の取捨選択などを迫られる事態も十分に想定されます。
- ・こうした危機的な状況を乗り越え、地域の公共交通の崩壊を防ぐため、利用促進や交通事業者への支援などを行いつつも、より効率的に移動手段を確保できるよう、抜本的な見直し・再構築も視野に入れて施策に取組みます。

B案

- ・現在、わが国では、各地鉄道やバス路線の廃止、交通事業者の廃業など公共交通の確保・維持は危機的な状況に陥っています。特に、バスやタクシーでは、運転手などの担い手不足が深刻であり、大都市圏でも減便や路線の見直し、中には事業撤退などが起きているなど、崩壊してもおかしくない状況です。
- ・くわえて2024年4月に自動車運転手の時間外労働時間の上限規制が始まることや、そもそもわが国の長年の課題であった働き方改革の観点から、公共交通の安定的な確保・維持には、これまでより多くの担い手が必要になっていきます。さらには、物流業界との人材獲得競争も懸念されます。
- ・本市も例外ではなく、このままでは近い将来、地域の公共交通が維持できなくなり、路線の取捨選択などを迫られる事態も十分に想定されます。
- ・こうした危機的な状況を乗り越え、地域の公共交通の崩壊を防ぐため、利用促進や交通事業者への支援などを行いつつも、より効率的に移動手段を確保できるよう、抜本的な見直し・再構築も視野に入れて施策に取組みます。

【評価目標】

評価指標(案)	基準値	目標値	備考、データ取得方法等
グルーンの最大乗車人数が平均10人以下の便の割合	〇% (2023年)	〇% (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データはグルーンの乗降カウンターシステムで計測 ・1便の始発から終点までの間に乗車していた人数の最大値を測定 【基準値】 <ul style="list-style-type: none"> ・2023年〇月～〇月の実績をもとに算出 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・2028年〇月～〇月の実績をもとに算出
(仮)交通事業者の経営に関する指標			※検討中

※事務局からのお願い※

タクシーの効率運行に関する評価指標も検討中です。
 タクシー事業者様、運輸支局様で公表できる指標があれば、ご教示ください。

目標Ⅳ：地域みんなで、自分たちの公共交通を創ります

- ・近年、わが国では少子高齢化・人口減少、新たな生活様式の定着、様々な分野での人手不足など、公共交通をとりまく環境が急激に変化しています。
- ・地域の公共交通の確保・維持は今まで以上に困難になるため、地区の住民が主体となり、それぞれの地区の実態に合わせた公共交通について考えることが重要になります。
- ・本市は空港開港後に開発された住宅地を中心に、今後、通学需要が高まることが予想されますが、その後は中学生・高校生の年代が減少していくため、それともなって通学需要も減少する見込みです。
- ・一方で、団塊の世代が75歳以上の後期高齢者になり、車の利用が難しい人が増える可能性があります。高齢者の増加は、課題と認識されることが多いですが、車の利用が難しい人が増えるということは、潜在的な公共交通利用者が増える、と捉えることもできます。
- ・高齢者に公共交通を利用してもらい、元気にお出かけしてもらうことは、今後の公共交通の維持・確保やまちの活性化に欠かせない取組みになります。
- ・市内には若い世代が多い地区、高齢者が多い地区など様々な地区があります、それぞれ事情が異なります。
- ・地区の事情に合わせ、多くの人を公共交通利用者として取り込んでいくためには、当事者である住民が交通事業者、行政、関係団体を交えて、主体的に公共交通を「創る」ことが必要であり、そのための場づくり、きっかけづくりが重要です。

【評価指標】

評価指標(案)	基準値	目標値	備考、データ取得方法等
高齢者等を対象とした公共交通セミナーなどへの参加者数	未実施 (2023年)	〇人/5年 (2028年)	【基準値】 ・新規事業のため、基準値なし 【目標値】 ・2028年度の実績
75歳以上の人のうち、公共交通利用頻度が週1回以上の人の割合	5.3% (2023年)	〇% (2028年)	・市民アンケート回答者のうち75歳以上の人で、週1回以上公共交通(鉄道、バス、タクシー)を利用すると回答した人 【基準値】 ・2023年に実施した市民アンケート調査より算出 【目標値】 ・2028年に市民アンケートを実施し、把握
公共交通について地域で考える自主組織の数	未実施 (2023年)	4団体 (2028年)	・中学校あたり1団体を目安に、モデル地区で組織を設置 【基準値】 ・新規事業のため、基準値なし 【目標値】 ・2028年度の実績

目標V：先進的な取組みにチャレンジしモデル都市を目指します

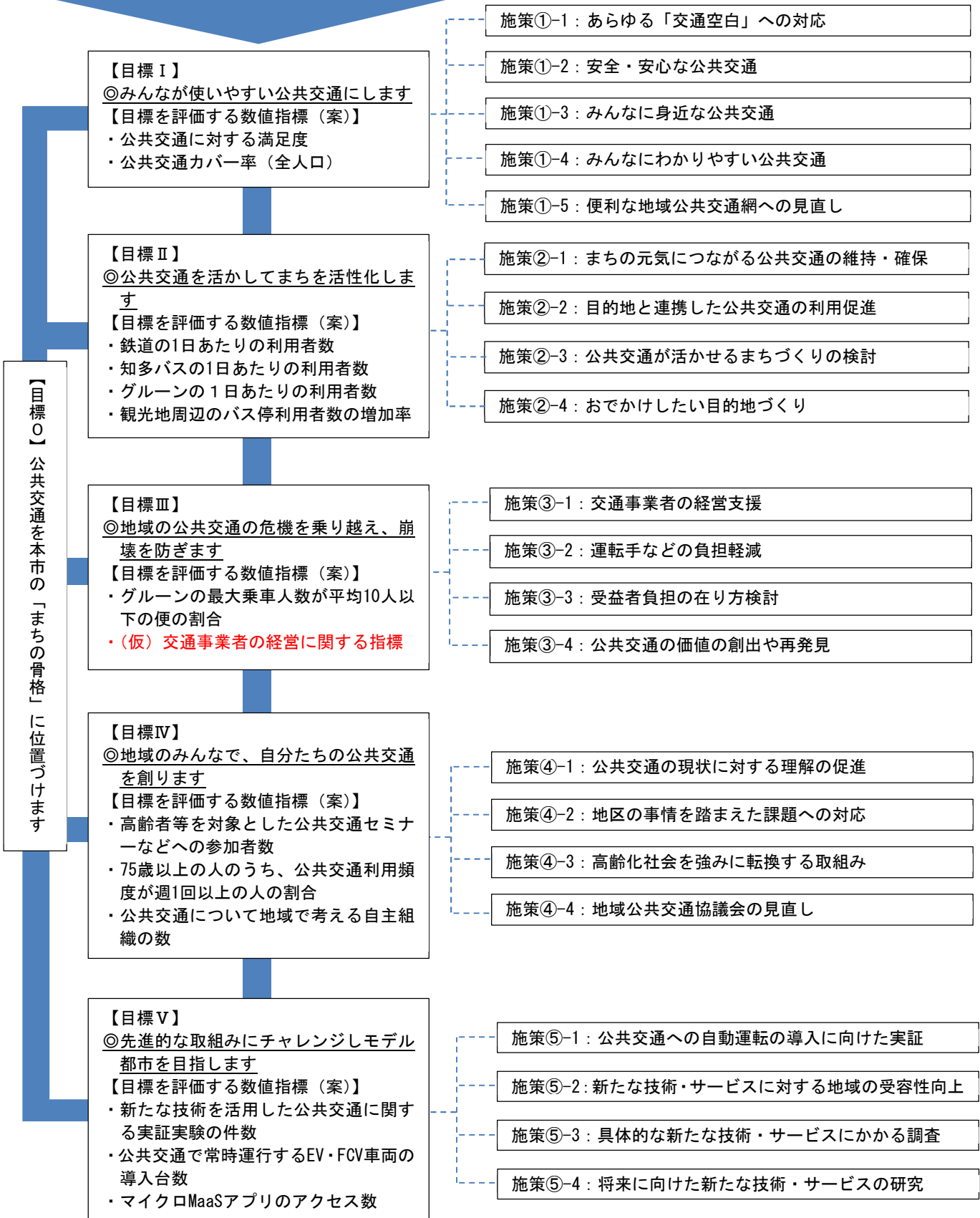
- ・近年のデジタル技術や情報通信技術の進歩は目覚ましく、様々な分野で次々と新たなサービスが誕生しています。
- ・道路交通の分野でも、AIオンデマンド交通、自動運転、行政や医療の機能を搭載した車両、デジタルコンテンツを投影できるバス、MaaSアプリなど、これまでなかった技術が実証・実装段階にあります。
- ・また、車から公共交通への転換、バス・タクシーのEV・FCV化、動力源へのグリーンエネルギーの活用などによりCO2削減に寄与することも期待されています。
- ・さらに、本計画の計画期間中に、現在のわたしたちが想像しなかった移動サービスが実用化することも十分に考えられます。
- ・本市では、県と連携した「あいち・とこなめスーパーシティ構想」や「デジタルアイランドプロジェクト」が進められており、先進技術・サービスの先行実装を目指しています。また中部国際空港や愛知県国際展示場が立地し、国内外から多くの人々が訪れ注目を集める地域です。
- ・こうした機会や立地を本市の強みと捉え、先進的な取組みにチャレンジし、新たな公共交通を構築するモデル都市を目指します。

【評価指標】

評価指標(案)	基準値	目標値	備考、データ取得方法
新たな技術を活用した公共交通に関する実証実験の件数	○	10件/5年	<ul style="list-style-type: none"> ・市または市が中心構成員となった協議体などが実施する件数 ・同種の実証実験でも、年度が異なる場合は1件とする 【基準値】 ※国補助を活用して実施した事業を具体的に記載予定
公共交通で常時運行するEV・FCV車両の導入台数	6台 (2023年)	○台 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者から各年9月時点の数値を報告 ・タクシーは、市内営業所に配置されている車両数 ※EV・FCVとその他車両が混在するバスの計上方法は検討中 【基準値】 ・コミュニティバスグループで運行している6台 【目標値】 ※検討中
マイクロMaaSアプリのアクセス数	未実施 (2023年)	○回/年 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・2023年度に、市が国のデジタル田園都市国家構想交付金を活用して整備するマイクロMaaSのアクセス数 【基準値】 ・新規事業のため、基準値なし 【目標値】 ・2028年度の実績

計画の目標を実現するために、以下に示す基本方針に基づいた施策に沿って、具体的な事業を展開していきます。

【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公共交通
 基本方針2：まちのにぎわいを創出する公共交通
 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：新しい技術やしぐみによる、時代・社会に対応する公共交通



図：基本方針に基づいた計画の目標と施策

7 目標を達成するための施策と具体的な事業

各目標の実現に向けて、施策と具体的な事業を設定します。

施策は、これまでの検討・協議などの熟度、関係者の経済的負担、地域での合意に要する期間などを総合的に考慮し、実施時期をA～Dの4つに分類します。

表：事業の実施時期の区分

A	2024年度から取組むもの
	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの検討・協議や社会の状況から、実施について地域で合意されている、または合意が容易なもの ・実施主体の負担が少なく、既存の枠組みを活かして実施ができるもの
B	2025年度上半期まで(1年半)に方針を決めるもの 実施する場合は2026年度から取組むもの
	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの検討・協議や社会の状況から、実施についての方向性はおおむね一致しているものの、具体的な事業について、さらに熟度を高める必要があるもの ・実施にあたって関係者の負担が生じるため、調整に一定の期間を要するもの
C	長期的な検討が必要であり、2028年度までに方針を決めるもの 実施する場合は2029年度以降の時期計画のもとで取組むもの
	<ul style="list-style-type: none"> ・地域における住民・関係者の意識や習慣を変える必要がある、長期的に取組む必要があるもの ・実施にあたって相当の負担が必要である、または負担する関係者について調整を要するもの ・インフラ整備などまちづくりの計画と連動して実施する必要があるもの
D	その他の随時実施するもの
	<ul style="list-style-type: none"> ・外的要因にともなって、取組む必要があるもの ・他分野と連携して実施する必要があるもの ・現時点で実用化していないものの、計画期間の途中で実装するなど、状況が急に変化するもの

7-1 目標Ⅰに対応する事業

(1) あらゆる交通空白への対応

【事業目的】	
【事業内容】	
◎ 地区の実情に合わせたラストワンマイル対策	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; background-color: #cccccc; padding: 10px; text-align: center;">具体的な事業説明文</div> <div style="width: 45%; background-color: #add8e6; padding: 10px; text-align: center;">事例や図等</div> </div> <p style="text-align: right;">図：〇〇 出典：〇〇</p>
◎ 車が運転できない中高生や子どもが自由に移動できる環境づくり	<div style="background-color: #cccccc; padding: 10px; text-align: center; min-height: 100px;">具体的な事業説明文</div>
◎ 小さな移動の需要に応えるモビリティの検討	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; background-color: #cccccc; padding: 10px; text-align: center;">具体的な事業説明文</div> <div style="width: 45%; background-color: #add8e6; padding: 10px; text-align: center;">事例や図等</div> </div> <p style="text-align: right;">図：〇〇 出典：〇〇</p>

事業内容	実施主体 (◎) 協力主体 (○)	計画期間					2029～
		2024	2025	2026	2027	2028	
地区の実情に合わせたラストワンマイル対策	◎ : ○ :	➡					
車が運転できない中高生や子どもが自由に移動できる環境づくり	◎ : ○ :	➡					
小さな移動の需要に応えるモビリティの検討	◎ : ○ :	➡					

(2) 安全・安心な公共交通

以降、前項のように事業目的・事業内容、事業主体、スケジュール等を記載

7-2 基本方針と事業の関係性について

これまでに設定した事業と本計画の基本方針との関係を以下に整理します。

表:本計画の基本方針

基本方針	内容
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公共交通
基本方針2	まちのにぎわいを創出する公共交通
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	新しい技術やしきみによる、時代・社会に対応する公共交通

表:基本方針と事業の関係(目標I)

目標	施策	事業(案)	具体的な内容(案)	実施主体(◎) 協力主体(○)	実施時期				基本方針との関係			
					A	B	C	D	方針1	方針2	方針3	方針4
目標I… みんなが使いやすい公共交通にします	あらゆる「交通空白」への対応	地区の実情に合わせたラストワンマイル対策	<ul style="list-style-type: none"> 大きな車両の乗り入れが困難な地区やバス路線から離れた地区において、地区の実情や需要に合わせ、グリーンスローモビリティ、パーソナルモビリティ、シェアサイクルなどのラストワンマイル対策を検討する。 	◎:常滑市、市民 ○:国、県、警察、交通事業者					●			●
		車が運転できない中高生や子どもが自由に移動できる環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕の通学時間帯の輸送力向上や鉄道・バスの利便性向上、部活動や塾・習い事の移動需要への対応などを検討する。また、休日も自分たちでお出かけしやすいような公共交通を検討する。 子どもが安全に公共交通を利用できるような環境の整備、乗車マナーの啓発を検討する。 	◎:常滑市、市民 ○:警察、交通事業者、関係団体(教育)					●		●	
		小さな移動の需要に応えるモビリティの検討	<ul style="list-style-type: none"> 人口密度が低い、目的地が面的に分散するなどの理由から、移動需要がまとまりにくい地区において、地区の実情や需要に合わせ、オンデマンド交通、グリーンスローモビリティなどの「小さな公共交通」を検討する。 	◎:常滑市、市民 ○:国、県、警察					●			●
	安全・安心な公共交通	バリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入の推進	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点や車両のバリアフリー化を推進する。 乗務員などへの、介助研修を実施する。 公共交通にかかる案内、看板、設備などについて、ユニバーサルデザイン(フォントや色、統一感のあるデザイン)などの導入を推進する。 	◎:常滑市、国、県、警察、交通事業者、関係団体(福祉)					●		●	
		公共交通の安全を守る地域の交通マナーアップ	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通が、子供、高齢者、障がい者、子育て世代などみんなの生活を守るものであることの認識を高め、公共交通の安全を守る地域をつく 	◎:常滑市、市民 ○:警察							●	

		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の安全を守るため、住民の交通マナー啓発を促し、住民、交通事業者、警察、市が一体となって取組む。 																						
	バスやタクシーの交通事故防止の推進	<ul style="list-style-type: none"> 運転マナーの啓発や、保険会社による運転評価の活用など、バスやタクシー運転手の信頼性を高める。 	◎：常滑市、交通事業者 ○：警察																		●			
	駅・バス停や周辺の環境整備と安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> バスまちの環境整備や、バス停や周辺の道路・定期的な清掃、草刈りなど、バスを快適・安全に利用できる環境を維持する。 地元の人たちと協力して、駅やバス停などの環境が維持管理されるよう取組む。 	◎：常滑市、市民、交通事業者																		●	●		
みんなに身近な公共交通	お互い「ありがとう」を伝える運動の推進	<ul style="list-style-type: none"> 運転手も「乗ってくれてありがとう」、利用者も「運んでくれてありがとう」という気持ちを伝えることで、公共交通が毎日、当たり前のように運行していることの大切さを再認識できるよう推進する。 	◎：常滑市、市民、交通事業者																			●		
	公共交通を身近に感じる情報発信	<ul style="list-style-type: none"> 地域の関係者が発信する媒体を通じ、公共交通にまつわる記事や利用者からの体験談など、生活と公共交通が密接にかかわっていることを感じられるよう繰り返し情報発信をおこなう。 	◎：常滑市、交通事業者 ○：国、県																			●	●	
みんなにわかりやすい公共交通	MaaSアプリやバスロケーションシステムなどの情報発信	<ul style="list-style-type: none"> MaaSアプリや鉄道・バスのロケーションシステムなどによる情報発信を強化する。 地域全体への普及を早めるため、まずはデジタル技術になれた層に積極的に利用を推進する。 	◎：常滑市 ○：交通事業者																			●	●	
	公共交通における多言語化対応の推進	<ul style="list-style-type: none"> 案内の多言語化や、運転手と利用者のコミュニケーションの円滑化を推進する。 外国人住民にも地域での生活に不自由がないよう、基幹交通に加えその他の交通についても推進を検討する。 	◎：常滑市、交通事業者 ○：関係団体																			●	●	●
	定時・定路線の公共交通へのパターンダイヤ導入	<ul style="list-style-type: none"> 時刻表を見なくても利用できるよう、30分や1時間単位のパターンダイヤダイヤ導入を進め、利便性を高める。 	◎：常滑市、交通事業者（鉄道、バス）																				●	
	車両や乗り場の視認性、デザイン性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 車両、時刻表、サインなどの視認性やデザイン性を高め、誰もが一目見て目的のバスであることがわかるよう改善を検討する。 	◎：常滑市、交通事業者																				●	●
便利な地域公共交通網への見直し	半田病院の移転に合わせたバス路線網の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 移転後の半田病院へのアクセスの確保に合わせ、地域間幹線交通を含めた地域のバスネットワークの見直しを検討する。 	◎：常滑市、交通事業者 ○：市民、関係団																			●		

				体										
		各交通機関の強みを生かした交通網の構築	<ul style="list-style-type: none"> 各公共交通が持つ強みを最大限発揮することができ、地域全体で効率的な旅客輸送ができるよう交通網の構築を検討する。 各公共交通相互の接続や乗り継ぎについても検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> ◎：常滑市、交通事業者 ○：市民、関係団体 										

※◎は「中心となって実施・推進する組織」、○は「中心となる組織と協力して取り組む組織」、●は「基本方針に関係する事業」を指す。(目標 I ~ V 同様)

※実施時期について、A：2024年度から取組むもの、B：2025年度上半期まで（1年半）に方針を決め、実施する場合は2026年度から取組むもの、C：長期的な検討が必要であり、2028年度までに方針を決め、実施する場合は2029年度以降の時期計画のもとで取組むもの、D：その他の随時実施するもの

表:基本方針と事業の関係(目標Ⅱ)

目標	施策	事業(案)	具体的な内容(案)	実施主体(◎) 協力主体(○)	実施時期				基本方針との関係					
					A	B	C	D	方針1	方針2	方針3	方針4		
目標Ⅱ…公共交通を活かしてまちを元気にします	まちの元気につながる公共交通の維持・確保	広域交通・地域間幹線交通・生活圏交通の維持	・地域の生活を守るため、市外の都市拠点や市内の生活拠点とを結ぶ広域交通・地域間幹線交通・生活圏交通を、維持・確保する。	◎：常滑市、交通事業者 ○：市民、関係団体(商業、観光、教育)						●	●			
		地区内交通、特定目的交通の活性化	・地区自体の利便性や価値、魅力などの向上を図る地区内交通について、民間事業による維持・確保に加え、地区内施設との連携によって活性化を図る。 ・利用者像と目的、効果を明確化した特定目的交通を導入、活性化することで、移動する人を増やし、地域の賑わい創出や経済波及効果を促す。	◎：常滑市、交通事業者 ○：関係団体(商業、観光)						●	●			
		空港島から市街地への誘客を促す公共交通の実現	・これまで広域交通(鉄道)で空港島から名古屋市に移動し、常滑市を通過していた層を地域に取り込み、賑わい創出を図ることを目的に、地域に不慣れな人にも使いやすいような、空港島から市街地の目的地に直接移動できる交通の導入に向けて検討する。 ・観光振興に資する交通として、宿泊税などの新たな財源の活用も検討する。	◎：常滑市、関係団体(商業、観光) ○：交通事業者							●	●		
		子育て世代の負担軽減	・部活、塾、習い事や保育園などの送迎への公共交通の活用や、子供だけでも安心して利用できる環境づくりにより、子育て世代の負担軽減を図る。 ・子供が、自分たちでお出かけできることで、子供の自主性や行動力を育む。	◎：常滑市 ○：交通事業者、関係団体(教育)								●	●	
	目的地と連携した公共交通の利用促進	目的地やイベントの情報と公共交通情報の一体的な発信	・観光、商業施設などと連携し、施設やイベントPR時とセットで公共交通アクセスのPRを進める。 ・地域の事業者などと連携し、MaaSアプリや公共交通の時刻表など、公共交通に関する広報媒体の配布を推進する。	◎：常滑市、関係団体(商業、観光) ○：交通事業者								●		
		公共交通を利用して施設を訪れる人へのインセンティブ	・観光、商業施設で公共交通を利用して訪れた人に対するインセンティブを付与するなど、公共交通を利用した移動を促進する。 ・施設に対しては、徒歩や公共交通で訪れる人	◎：常滑市、関係団体(商業、観光) ○：交通事業者、								●		

			は、駐車場を利用しないことや、CO2削減などの企業の目標にも寄与していることも踏まえた、公共交通利用者に対する再評価を促す。										
公共交通が活かせるまちづくりの検討	常滑駅東西ロータリーの活用検討	・常滑駅の東口側のロータリー供用後に、公共交通の定時運行や乗客の安全確保のため、東西ロータリーの運用方法を検討する。	◎：常滑市 ○：警察、交通事業者						●	●			
	コンパクトシティやウォーカーブルシティの研究	・将来のコンパクトシティやウォーカーブルシティに関して、公共交通と都市機能を掛け合わせたまちづくりについて調査・研究する。	◎：常滑市 ○：国、県、交通事業者									●	
	パークアンドライドの検討	・市街地への観光客や空港・展示場の利用者などによる道路混雑解消や公共交通の利用促進として、公共交通やパーソナルモビリティのシェアなどと組み合わせたパークアンドライドを検討する。	◎：常滑市 ○：国、県、交通事業者							●		●	
	公共交通にやさしい「みち」づくりの検討	・地域の将来に向けて、各道路管理者と連携し、道路整備や改修などの機会を活用し、公共交通や先進的なモビリティが運行しやすい道路構造など、公共交通にやさしい「みち」の可能性を検討する。	◎：常滑市 ○：国、県、警察							●			
おでかけしたい目的地づくり	各分野における取り組み	・各分野での取組みを通じて、住民や観光客が「出かけたがたい」と思う目的地を増やす。	◎：常滑市、関係団体（商業、観光）						●				

表:基本方針と事業の関係(目標Ⅲ)

目標	施策	事業(案)	具体的な内容(案)	実施主体(◎) 協力主体(○)	実施時期				基本方針との関係						
					A	B	C	D	方針1	方針2	方針3	方針4			
目標Ⅲ 地域の公共交通の危機を乗り越え、崩壊を防ぎます	交通事業者の経営支援	交通事業者の努力に報いる支援	・欠損金を補填するだけでなく、交通事業者の経営努力が反映される支援策を検討する。	◎:常滑市 ○:国、県、交通事業者								●			
		住民の安全・安心を支える24時間体制への支援	・住民が、どんな時でも移動できる環境を維持し、安全・安心で暮らせるまちであるため、24時間運行の確保に対する支援策を検討する。	◎:常滑市 ○:交通事業者(タクシー)、関係団体(福祉)									●		
		中小交通事業者のDX推進の支援	・希望する中小交通事業者に対し、DX推進による業務効率化を支援策を検討する。	◎:常滑市 ○:国、県、交通事業者										●	
		国庫補助などを上手に活用できる公共交通の検討	・公共交通の見直しなどをおこなう際には、国などの補助をしっかりと活用し、地域により高い効果をもたらす視点をもって取り組む。	◎:常滑市 ○:国、県、交通事業者									●	●	
	運転手などの負担軽減	運転手の休憩場所確保のための地域施設の協力	・運転手の待機や休憩の場所の確保や環境改善のため、公共施設や商業施設などを活用できるよう、地域が連帯して取り組む。	◎:常滑市 ○:交通事業者(バス、タクシー)、関係団体(商業、福祉)									●		
		地域での交通事業担い手応援制度の創設	・交通事業担い手減少が、住民の安全・安心な生活に影響することを踏まえ、「消防団応援の店」制度のような、交通事業に従事する人を対象にした地域の応援制度の創設を検討する。	◎:常滑市 ○:交通事業者、関係団体(商業)									●		
	受益者負担の在り方検討	様々な要素を踏まえたコミュニティバスの利用者負担の検討	・コミュニティバスについて、利用者の運賃抵抗、政策的な減免や割引の導入、運賃収受にかかる手間に起因する遅延、運賃収受や電子決済導入にかかる設備投資など、あらゆる要素を総合的に踏まえて、利用者負担のあり方を検討する。	◎:常滑市、市民 ○:交通事業者							●	●			
		利用者以外の新たな「公共交通の受益者」の研究	・環境負荷の低減、健康増進効果、地域経済活性化、皆が移動できる環境確保など、公共交通の利用が持続可能なまちづくりに寄与することを踏まえ、新たな「公共交通の受益者」の定義を検討する。	◎:常滑市 ○:市民、国、県、交通事業者、関係団体									●		
	公共交通の価値の創出や再発見	ネーミングライツや広告収入などの収入確保策の促進	・ネーミングライツやスポンサー制度による広告収入など、公共交通の特性を活かした新たな収入確保策を検討する。	◎:常滑市 ○:国、県、交通事業者									●		

		健康増進・フレイル対策や環境負荷低減の効果などの可視化	・利用者以外にも、公共交通がもたらしている利益を数値化、可視化することで、利用促進や維持・確保の取組みに対する理解を促進する。	◎：常滑市 ○：国、県、交通事業者							●		●
		そのほか公共交通が創出する新たな価値の研究	・車両や利用者から得られるビッグデータの活用など、新たな技術・サービスによって実現できる新たな収益モデル等を研究し、公共交通の維持・確保を下支えすることを目指す。	◎：常滑市 ○：国、県、交通事業者					●				

表:基本方針と事業の関係(目標Ⅳ)

目標	施策	事業(案)	具体的な内容(案)	実施主体(◎) 協力主体(○)	実施時期				基本方針との関係						
					A	B	C	D	方針1	方針2	方針3	方針4			
目標Ⅳ…地域のみんなで、自分たちの公共交通を創ります	公共交通の現状に対する理解の促進	公共交通に関する勉強会・セミナーなどの開催	・住民に向けた勉強会やセミナーなどの開催により、公共交通のおかれている現状や課題の認知度向上を図り、今後公共交通の維持・確保に向けて、ともに取組む一員としての認識を高める。	◎:常滑市、市民 ○:交通事業者									●		
		公共交通にかかる収支・利用状況のオープンデータ化	・公共交通にかかる収支、利用状況を住民や地域の関係者が知ることができるよにすることで、公共交通のおかれている現状や課題の認知度向上を図り、今後公共交通の維持・確保に向けて、ともに取組む一員としての認識を高める。	◎:常滑市、交通事業者 ○:国、県									●	●	
	地区の事情を踏まえた課題への対応	地区単位での自主的に移動を考える場の設置に向けた検討	・住民の年齢構成や地形などが地区によって異なる中、地区に適した移動手段を確保していくためには、住民が自主的に考えることが重要であることから、地区単位での自主的に移動を考える場の設置に向けて、在り方を検討する。	◎:常滑市、市民 ○:交通事業者、関係団体										●	
		地区で自主的に移動を考える場のモデル地区での設置、運営	・4か所を目安に、地区で自主的に移動を考える場を設置、運営する。	◎:常滑市、市民 ○:交通事業者、関係団体										●	
	高齢化社会を強みに転換する取組み	地区と連携した高齢者の利用促進策の検討	・地区の高齢者が安心して公共交通を利用できるよう、地元の人(=地区の住民)と一緒に方法を検討する。	◎:常滑市、市民 ○:交通事業者、関係団体						●				●	
		地区と連携した高齢者の利用促進策のモデル地区による実施	・4か所を目安に、地区の住民と一緒に検討した高齢者の利用促進策を実施する。	◎:常滑市、市民 ○:交通事業者、関係団体						●					
		高齢者を対象にした公共交通セミナーの開催	・これまで車中心に生活してきた高齢者に、公共交通の活用法や利便性を伝える場をつくる。	◎:常滑市 ○:警察、交通事業者、関係団体(商業、医療、福祉)										●	
	地域公共交通協議会の見直し	地域公共交通協議会の委員構成の検討	・計画策定後の事業実施や協議の状況を踏まえ、2026年度以降の交通協議会の委員構成の見直しを検討する。 ・2023年の貨客混載の緩和について、導入に地域の協議が必要とされており、今後交通協議会への貨物運送事業者の参画が求められる可能性があることから、必要に応じて交通協議会の委員構成を見直す。	◎:常滑市 ○:国、県、交通事業者、関係団体										●	
			法定協議会と地域公共	・計画策定のため、これまで両会議を統合した協議	◎:常滑市										●

	交通会議の部会化検討	会として開催してきたが、法定協議会と地域公共交通会議を部会として設置し、協議事項に合わせて招集することなど、効果的な交通協議会運営を検討する。	○：国、県、交通事業者、関係団体																		
	各事業実施体制や分科会の検討	・各事業の効率的な実施のため、交通協議会全体のほか、事業内容に合わせた分科会による事業実施などを検討する。	◎：常滑市 ○：国、県、交通事業者、関係団体																		●

表:基本方針と事業の関係(目標V)

目標	施策	事業(案)	具体的な内容(案)	実施主体(◎) 協力主体(○)	実施時期				基本方針との関係					
					A	B	C	D	方針1	方針2	方針3	方針4		
目標V…先進的な取組みにチャレンジしモデル都市を目指します	公共交通への自動運転の導入に向けた実証	自動運転バスの実証実験	・交通事業者の人手不足が深刻化する中でも、地域の公共交通を維持・確保するため、補助金を活用しながら、自動運転バスの実装に向けて引き続き実証実験を実施する。	◎:常滑市、交通事業者(バス) ○:国、県、警察							●		●	
		自動運転バス導入を見据えた路線の見直し	・自動運転バスが一部の路線から段階的に実装していくことを想定し、先行して自動運転バスの実装を見込む路線の車両運用を他路線と別にするなどの見直しを検討する。	◎:常滑市、交通事業者(バス)									●	●
		その他の公共交通への自動運転導入の検討	・自動運転の技術向上、導入コストの低下、社会受容性の向上などの状況を踏まえながら、その他の公共交通への自動運転の導入可能性を検討する。	◎:常滑市 ○:国、県、警察、交通事業者										●
	新たな技術・サービスに対する地域の受容性向上	先行して実証・実装している事例の研究	・新たな技術、サービスについて、先行して実証・実装している事例の調査・研究をする。	◎:常滑市、交通事業者 ○:国、県							●			●
		実証実験などにおける体験機会の設定	・実証実験において住民や観光客に新たな技術を体験してもらうことで、公共交通を取り巻く現状把握や公共交通に対する興味・関心の向上とともに、新たな技術に対する社会受容性の向上を図る。	◎:常滑市 ○:県、交通事業者									●	●
	具体的な新たな技術・サービスにかかる調査	オンデマンド交通の導入にかかる調査	・既に各地で実装されている事例を参考にしながら、本市に導入した場合の交通空白地対策、効率的な公共交通運行、交通事業者の新たなビジネスモデルなどについて調査研究する。	◎:常滑市、交通事業者 ○:国、県、警察							●			●
		自動運転公共交通の社会実装にかかる調査	・自動運転技術が今後も向上していくことを想定し、自動運転技術をとりにれた公共交通を本市導入した場合の、道路交通への影響、交通事業者の人手不足対策などについて調査研究する。	◎:常滑市、交通事業者 ○:国、県、警察										●
		公共交通におけるEV・FCV化推進にかかる調査	・公共交通におけるEV・FCV化の推進に受け、国や県の動きと連携しながら、本市の公共交通への導入について調査研究する。	◎:常滑市、交通事業者 ○:国、県										●
	将来に向けた新たな技術・サービスの研究	空飛ぶクルマの活用にかかる研究	・技術の進展や国での議論を注視し、必要に応じて、地域の実情や課題と合わせて調査研究する。 ・導入を前提とするものでなく、規制緩和や実用化に際し、地域として迅速に変化に対応できるよう、継続して調査研究し、関係者と情報を共有する。	◎:常滑市 ○:国、県							●			●
		貨客混載の規制緩和の	・国の動向を注視し、必要に応じて、地域の実情や	◎:常滑市、交通										●

	活用にかかる研究	<p>課題と合わせて調査研究する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・導入を前提とするものでなく、規制緩和や実用化に際し、地域として迅速に変化に対応できるよう、継続して調査研究し、関係者と情報共有する。 	事業者 ○：国、県								
	ライドシェアにかかる国の動向の注視	<p>国の動向を注視し、必要に応じて、地域の実情や課題と合わせて調査研究する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・導入を前提とするものでなく、規制緩和や実用化に際し、地域として迅速に変化に対応できるよう、継続して調査研究し、関係者と情報を共有する。 	◎：常滑市、交通事業者 ○：国、県、警察					●			●
	今後新たに実現する技術・サービスや規制緩和の研究	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の実情に応じ、必要な場合は事業者と連携して規制緩和の提案や特区の活用を検討する。 	◎：常滑市 ○：国、県、交通事業者								●

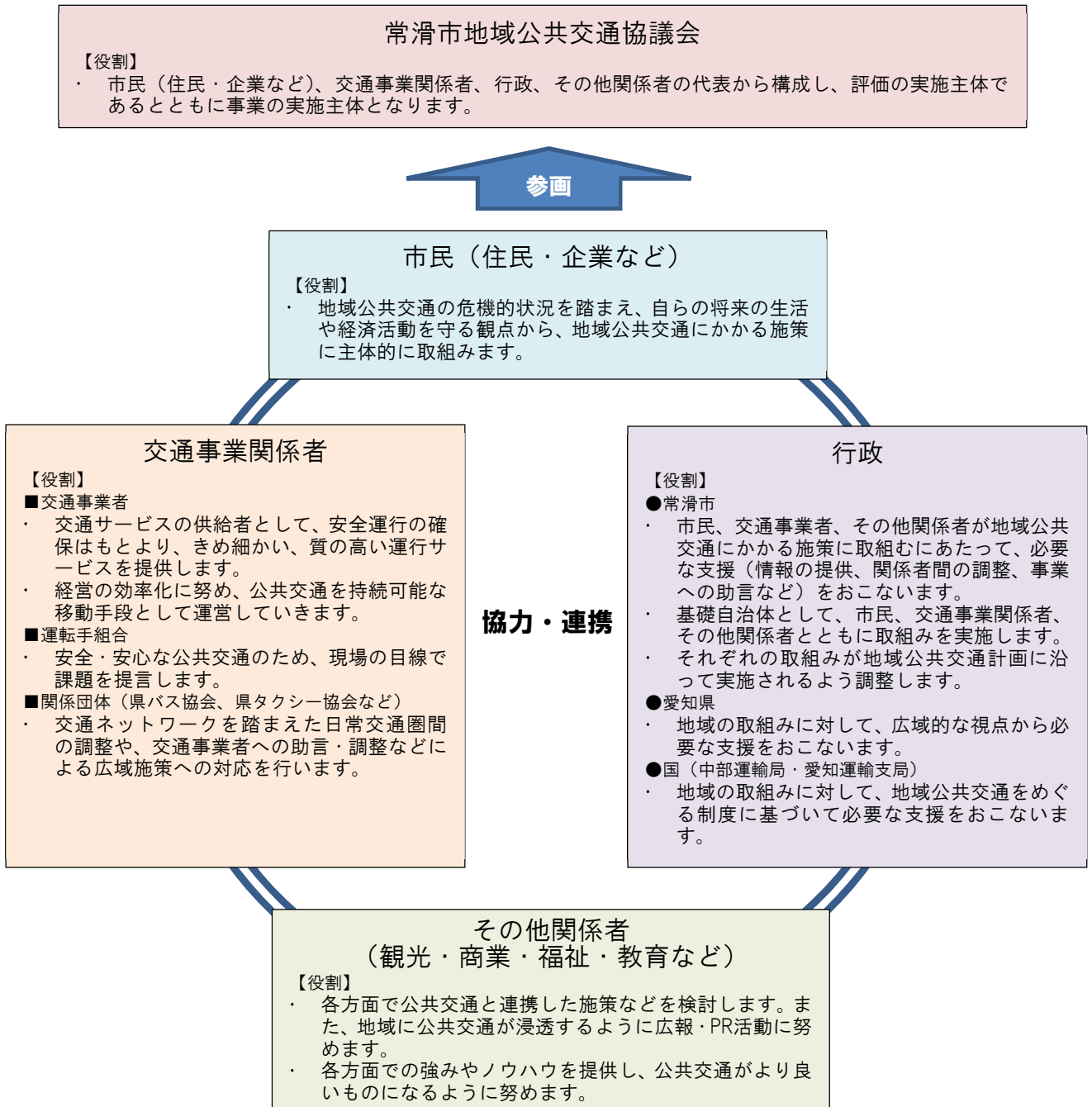
8 計画の達成状況の評価

8-1 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。そこで市民や交通事業者、行政（市、県、国）、その他関係者などが協働・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、「常滑市地域公共交通協議会」において事業の実施状況、目標値の達成状況を評価し、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



表：計画全体の評価スケジュール

年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度～	
計画の立案 (P)				計画見直し			
計画の実施 (D)	A	実施					
	B	方針検討	実施				
	C	方針検討					実施
	D	必要に応じて随時検討・実施					
計画の評価 (C)	毎年モニタリングを実施		中間評価				
計画の改善 (A)	計画の記載に修正が必要な場合、適宜改善						