

常滑市地域公共交通計画 (案)

2023年12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
4 本市の課題の整理	7
4-1 課題1 交通空白地や交通不便地の解消.....	7
4-2 課題2 ニーズに対応した交通サービス.....	8
4-3 課題3 観光振興やまちの賑わいづくりへの活用.....	10
4-4 課題4 持続可能な公共交通の構築.....	12
4-5 課題5 新たな技術を活用した交通サービスの提供.....	14
5 公共交通の将来像	16
5-1 公共交通の目指す姿と基本方針.....	16
5-2 公共交通の位置づけと役割.....	17
6 基本方針に基づく計画目標	21
6-1 目標0：公共交通を本市の「まちの骨格」に位置づけます.....	21
6-2 目標Ⅰ：みんなが使いやすい公共交通にします.....	21
6-3 目標Ⅱ：公共交通を活かしてまちを元気にします.....	22
6-4 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.....	23
6-5 目標Ⅳ：地域みんなで、自分たちの公共交通を創ります.....	23
6-6 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.....	24
7 目標を達成するための施策と取組	26
8 計画の達成状況の評価	43
8-1 施策や取組の評価方法.....	43

1 計画策定の目的

1-1 計画策定の背景と目的

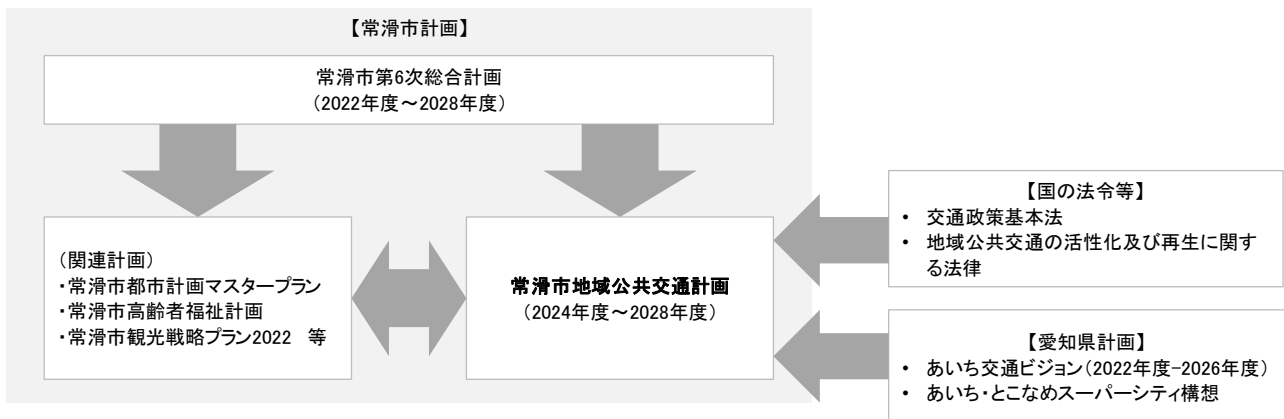
常滑市（以下、「本市」という。）は2005年の中部国際空港開港以来、特に中部（鬼崎地区、常滑地区）で宅地開発や商業施設の出店が進み、人口が大きく増加しました。一方で、駅から離れた地域では人口減少や少子高齢化が進んでいます。本市は典型的なクルマ社会であり、家から徒歩圏内にスーパーや診療所がなく、車が使えないと生活に不便な地域が点在しています。

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まれます。
- ・ 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、事業や取組みで近隣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年の半田市立半田病院移転にともなう、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住民・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。
- ・ 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。



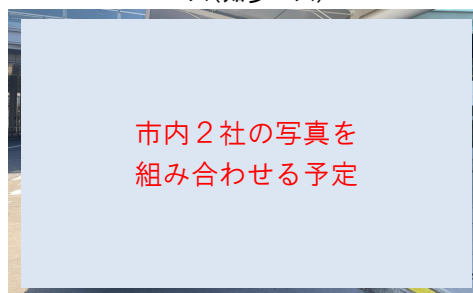
鉄道



バス(知多バス)



バス(グルーン)



タクシー

※市内移動、市内と近隣市町間の移動に用いられるタクシーを指す。

3 本市の現状の整理

種別	現状	資料編	
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。 	p1 ～ p2	
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・1978年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。 ・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。 ・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。 ・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割以上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。 	p3 ～ p10	
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、多い時には数千人の宿泊者が滞在している。 	p10	
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、近隣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。 	p15 ～ p19	
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。 ・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。 	p20 ～ p22
	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。半田・常滑線は、常滑西小学校の一部の児童の登下校に利用されている。 ・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。西浦南小学校、小鈴谷小学校の一部の児童のスクールバスとしても利用されている。 ・公共交通利用のきっかけづくりや人流増による地域活性化のため、当面の間運賃を無料としており、今後地域公共交通協議会での協議を中心に運賃の在り方を検討する。 ・運行開始直後に比べ利用者は増加し、2023年5月以降は月あたり3万人を超えている。 ・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・ 	p23 ～ p30

	<p>通学で利用する人が多いことがうかがえる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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一方で休日の利用が少ないが、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乗り入れている。 ・一部の小学校では、下校時刻とバスのダイヤが合わない場合の移動手段として、タクシーが利用されている。 	p31 ～ p33
その他 公共 交通	<ul style="list-style-type: none"> ・このほか、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、新型コロナが拡大する前は毎日運行していたが、2023年12月時点では日曜日だけの運行である。 ・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、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。 	p35
先進的な 取組	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転について、2017年度以降、中部国際空港やりんくう地域、常滑駅周辺のエリアで実証実験を実施している。 ・オンデマンド交通について、2023年度に青海地区・鬼崎地区を中心に実証実験を実施した。 ・本市に特化したMaaSアプリとして、2023年12月に市民や来訪者のお出かけ促進・創出、地域活性化などを目的とした「とこNAVI」のサービスを開始した。 	p36
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。 	p37 ～ p38
交通 不便地	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停が徒歩圏内にあっても、高低差が大きく高齢者や体が不自由な人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とえられる。 	p39
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4割以上を占め、高齢者だけ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、幅広い年代が訪れている。 ・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、イオンモール常滑は20代、30代の若い世代が3割以上と、他の施設よりも多い。 ・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、この差が施設の実態によるものか、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より顕著に表れている。 ・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、ピークに来訪者は朝が夕方以降の約1.5倍である。 	p49 ～ p50

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おり、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、従業員の高齢化や従業員不足が課題になっている。加えて、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、全国的に人手不足が深刻な状況である。 	p71
運転手などの労働環境	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業は朝早くから夜遅くまで毎日運行し、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が不規則になりやすい。 ・バスやタクシーの運転手は、運行の合間の休憩場所の確保などに課題がある。 	p72
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-半田市間を含む近隣市町の人々の移動の流れが変わることが予想される。 	p73

アンケート項目	回答結果	調査編
各目的別の交通手段	80%弱が「自動車（自分で運転）」である。（自動車への依存）	<p>図：鉄道の利用頻度（利用者のみ）</p>
自宅から徒歩圏内の駅・バス停の有無	三和地区では「ある」が55.4%※と駅やバス停に行くことのできない人が約半数である。	
鉄道の利用頻度（週に1回以上利用している割合）	常滑地区で20.2%※、大野地区で18.9%※と高い。対して西浦地区は7.2%※、三和地区は10.1%※と少ない。	
鉄道の満足度	「満足」「やや満足」の合計は27.7%※で、特に大野地区は満足度が高く不満度が低い。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。	
バスの利用状況	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。	
バスの満足度	「満足」「やや満足」の合計は31.1%※で、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。	
グリーンの認知度	82.6%と高いが、利用したことがある人は25.0%と低い。	
グリーンの運行開始による移動手段の変化	「ある」と回答した人のうち53.9%が「家族などの送迎」である。（家族などへの負担軽減効果の定量化・可視化）	
タクシーの公共交通としての認知度	知らない人が63.1%と多い。	
タクシーの利用状況	利用しない人が84.5%※と多い。	
タクシー利用者の満足度	「満足」「やや満足」の合計は14.9%※であり、年齢別では65歳以上の満足度が高い。	<p>図：鉄道の満足度（利用者のみ）</p>
		p1 ～ p34
		<p>図：バスの満足度（利用者のみ）</p>
		<p>図：タクシーの満足度（利用者のみ）</p>

※無回答を除いて算出した率

種別	現状		調査編	
利用者アンケート調査※	アンケート項目	回答結果		
	鉄道	利用状況	週に1日以上（定期的に）利用している人が74.2%※と多い。	<p>図：鉄道の利用目的</p>
		利用目的	通勤が一番多く、次いで買い物、飲食・娯楽である。	
		満足度	「満足」「やや満足」の合計が51.4%※を占め、「不満」「少し不満」と回答した人は13.2%※と他の交通機関より低い。	
	知多バス	利用状況	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。	<p>図：知多バスの利用目的</p>
		利用目的	通勤が一番多く、次いで買い物、飲食・娯楽である。	
		満足度	「満足」「やや満足」の合計は10.5%※で他の交通機関に比べて満足度が低い。	
	グリーン	利用状況	週に1日以上（定期的に）利用している人は15.8%※で、知多バスよりは高いが、鉄道より低い。	<p>図：グリーンの利用目的</p>
		利用目的	買い物の利用が一番多い。（知多バスと異なる。）	
		満足度	「満足」「やや満足」の合計は52.6%※でアンケートの対象の交通機関で最も高い。	
	タクシー	利用状況	利用しない人が76.1%※を占め、利用する人でも月に1回以下の人が多い。	<p>図：タクシーの利用目的</p>
		利用目的	飲食・娯楽が一番多い。（鉄道やバスと異なる。）	
満足度		「満足」「やや満足」の合計は15.3%※である。		
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、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。 ・ 青海ボランティア隊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。 ・ バスが鉄道との乗り換え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（車での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的高低差が大きく、急な坂道があるために、バス停までの距離が近くても、高齢者や体が不自由な人などの中には利用が難しい人がある。 ・ 普段行くスーパーや診療所への足がない。 ・ 複数の目的地を回るためには車でないと不便である。 ・ グリーンは、時間帯によっては誰も乗っていない便がある。 ・ 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"> ・ バスの運行本数やバス停の数があるわりに、地区内に交通空白地がある。 		
	南陵地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最終バスが早い、バスの本数が少ないなど、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。 ・ バスで市役所や市民病院に行くには、常滑駅で乗換えがあり、手間がかかる。 		

p35
～
p56

p85
～
p91

※無回答を除いて算出した率

4 本市の課題の整理

本市の地域公共交通を取り巻く主な課題は以下のとおりです。

4-1 課題1 交通空白地や交通不便地の解消

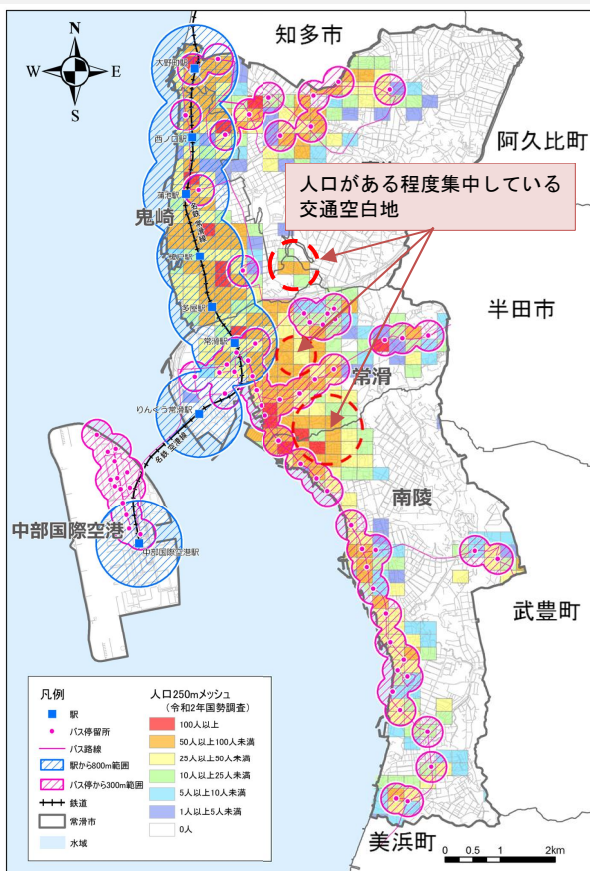
本市には、名古屋鉄道、知多バス・グリーンといったバス路線がありますが、徒歩圏内に駅やバス停がない「交通空白地」が点在しています。また、駅やバス停が徒歩圏内にはあるものの高低差が大きく、駅やバス停までアクセスしづらいなど、高齢者や体が不自由な人などにとって公共交通が不便な地域（交通不便地）があります。

一方で、スーパーや診療所などの生活に必要な施設は、公共交通や車などの「乗り物で移動すること」を前提に、徒歩圏よりも広い範囲に立地しています。そのため、高齢者や体の不自由な人、免許返納者など、自分で車を運転することが難しい人にとって、公共交通は生活に必要な不可欠な移動手段になっています。

そうした人を含め、全ての住民の日常生活を支えるため、地域の実情や特性に合わせた、利用しやすい移動手段を確保し、「交通空白地」や「交通不便地」を解消することが必要です。

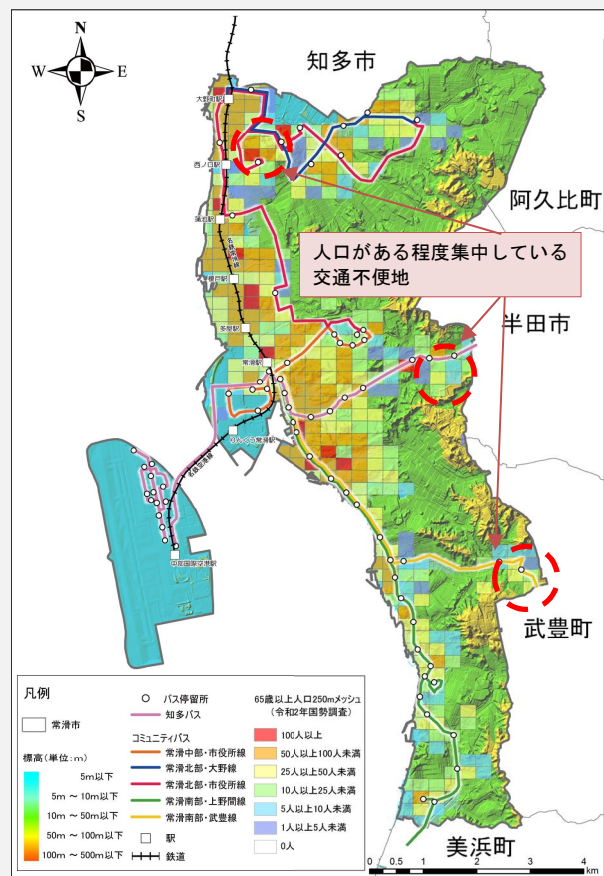
【高齢者人口に対する交通空白地】

西部を南北に、中心部を東西に鉄道・バスが通っているが、鬼崎、常滑地区の一部や、常滑地区と南陵地区の境界部に人口がある程度集中している交通空白地がある。



【高齢者人口に対する交通不便地】

本市東部は比較的標高が高い地域が広がり、常滑地区東部や南陵地区東部に人口がある程度集中している交通不便地がある。また、青海地区にも高低差が大きい住宅地がある。



図：交通空白地（65歳以上）（左）と交通不便地（65歳以上）（右）

出典：令和2年国勢調査、国土地理院

※交通空白地：鉄道駅については半径800m、バス停については半径300mを徒歩圏内とし、徒歩圏内にバスの停留所や鉄道駅、海港及び空港がない集落(国土交通省(2014)「都市構造の評価に関するハンドブック」)

4-2 課題2 ニーズに対応した交通サービス

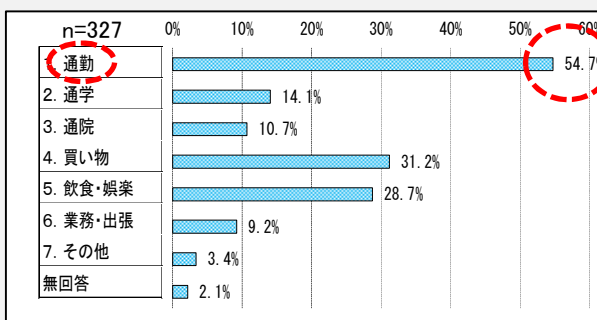
公共交通に係るアンケート調査の結果や昨年10月に運行を開始したグルーンの利用状況を踏まえると、「通勤・通学」「通院」「買い物」「飲食・娯楽」などのニーズの違いによって、利用する交通機関、路線やバス停、時間帯で利用者数にばらつきがあり、改善を求める声もあります。

一方で、公共交通は、限られた車両・施設を多くの人が共有することで成り立つ仕組みです。全ての移動の希望を完全に満たすことは困難であり、「あらゆる人が使いやすい公共交通」をつくるには、お互いに多少の不便や面倒を許容し合うことも必要です。

こうした観点を踏まえつつ、利用実態や利用者の希望をもとに、関係機関と協力しながら、より便利なダイヤやルートになるよう見直しなどを行うことが必要です。

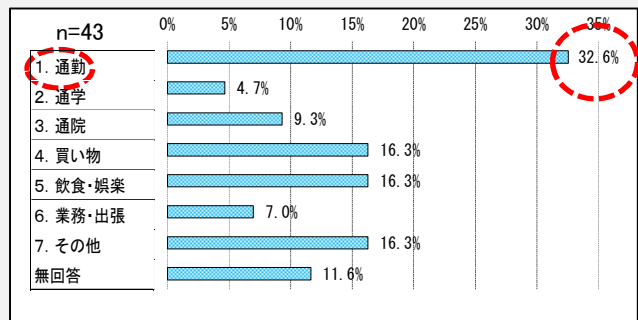
■鉄道

「通勤」が一番多く54.7%で、次いで「買い物」「飲食・娯楽」となっている。



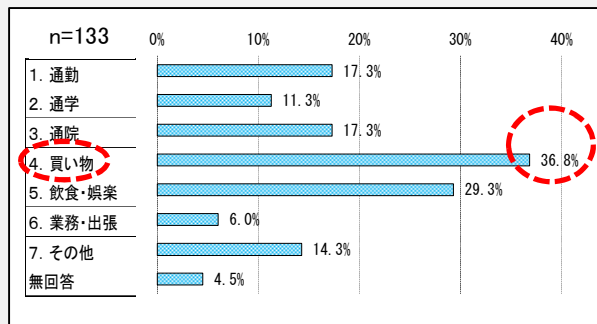
■知多バス 半田・常滑線 空港貨物地区循環線

「通勤」が一番多く32.6%で、次いで「買い物」「飲食・娯楽」となっている。



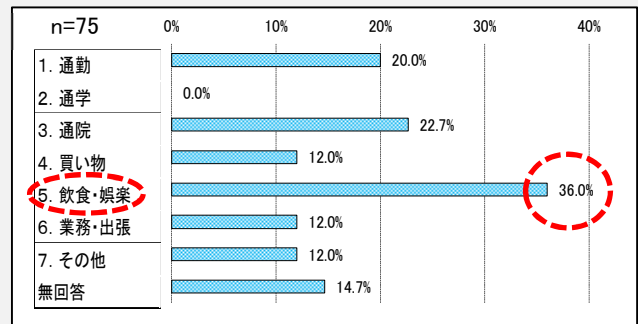
■グルーン

「買い物」が一番多く36.8%で、次いで「飲食・娯楽」となっている。



■タクシー

「飲食・娯楽」が一番多く36.0%で、次いで「通院」「通勤」となっている。



図：公共交通別の利用目的

出典：利用者アンケート調査結果(2023年度)

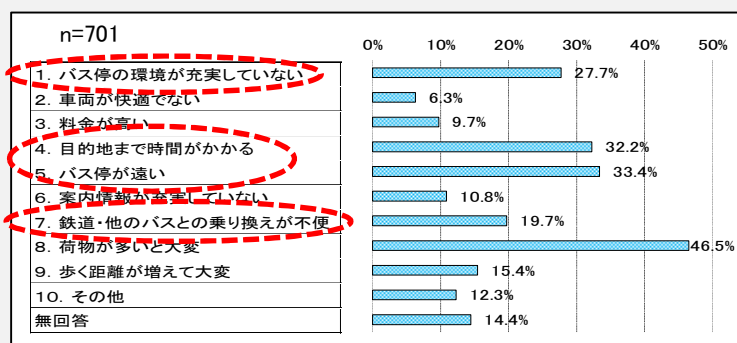
利用状況が顕著な路線や便のグラフを掲載

図：グルーンの路線別・便別の利用者数（抜粋）

出典：乗降システム(MANALYZE)

市民・利用者アンケート調査結果や地区ワークショップの結果からは、バスの利用に関し、「荷物が多いと大変」の他、「バス停の環境が充実していない」「目的地まで時間がかかる」「バス停が遠い」「鉄道・他のバスとの乗り換えが不便」などのバス停周辺的环境整備や路線・ダイヤに関する意見が多くありました。

これらの改善により、あらゆる人が利用しやすい環境を整えることが必要です。



バスの悪いところについて、「荷物が多いと大変」が一番高く46.5%となっており、次いで「バス停が遠い」「目的地まで時間がかかる」が高くなっている。

また、鬼崎地区では「バス停が遠い」の回答割合が、三和地区では「目的地まで時間がかかる」の回答割合が他の地区に比べて高くなっている。

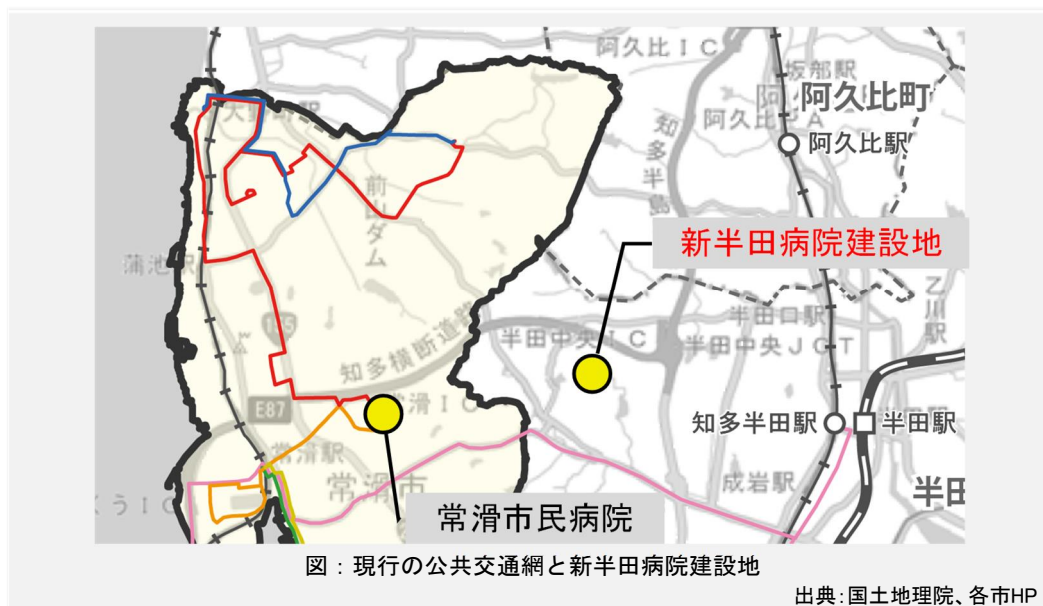
図：バスの悪いところ

出典：市民アンケート調査結果(2023年度)

駅やバス停まで遠い/目的地の近くにバス停がない/バス停の場所が分からない/住宅地とバス停の高低差があり、高齢者や体が不自由な人が利用しづらい/バス停に屋根やベンチがない/バスの最終便の時間が早い/バスの本数が少ない/市役所や市民病院に行くには常滑駅で乗り換える必要がある/鉄道とバスの乗り継ぎが悪い

※地区ワークショップ(2023年度)の意見抜粋

2025年4月に半田市立半田病院が半田運動公園東に移転し、常滑市民病院と経営統合して「知多半島総合医療センター」になる予定です。移転後の半田病院（知多半島総合医療センター）と常滑市民病院は比較的近い場所に位置しているため、両病院間の職員や患者の移動も含めたアクセスの在り方について、関係機関と協議していく必要があります。

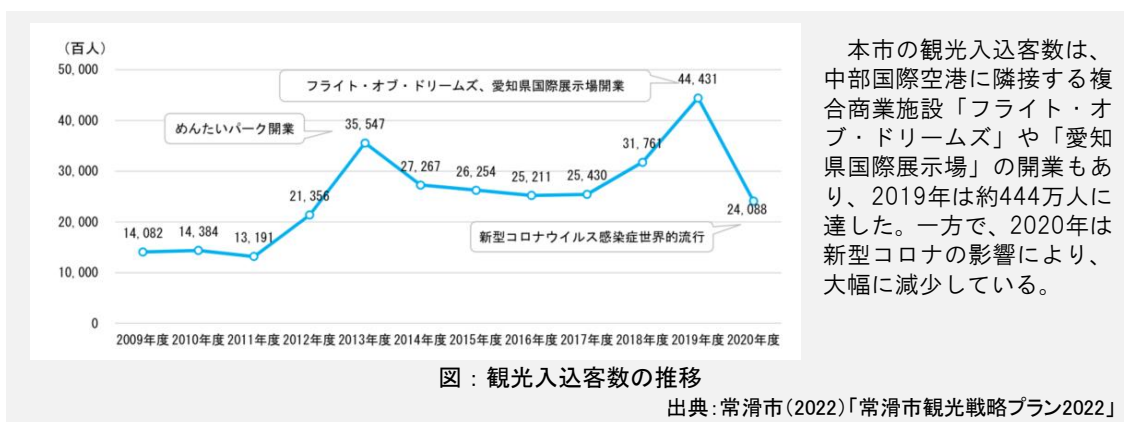


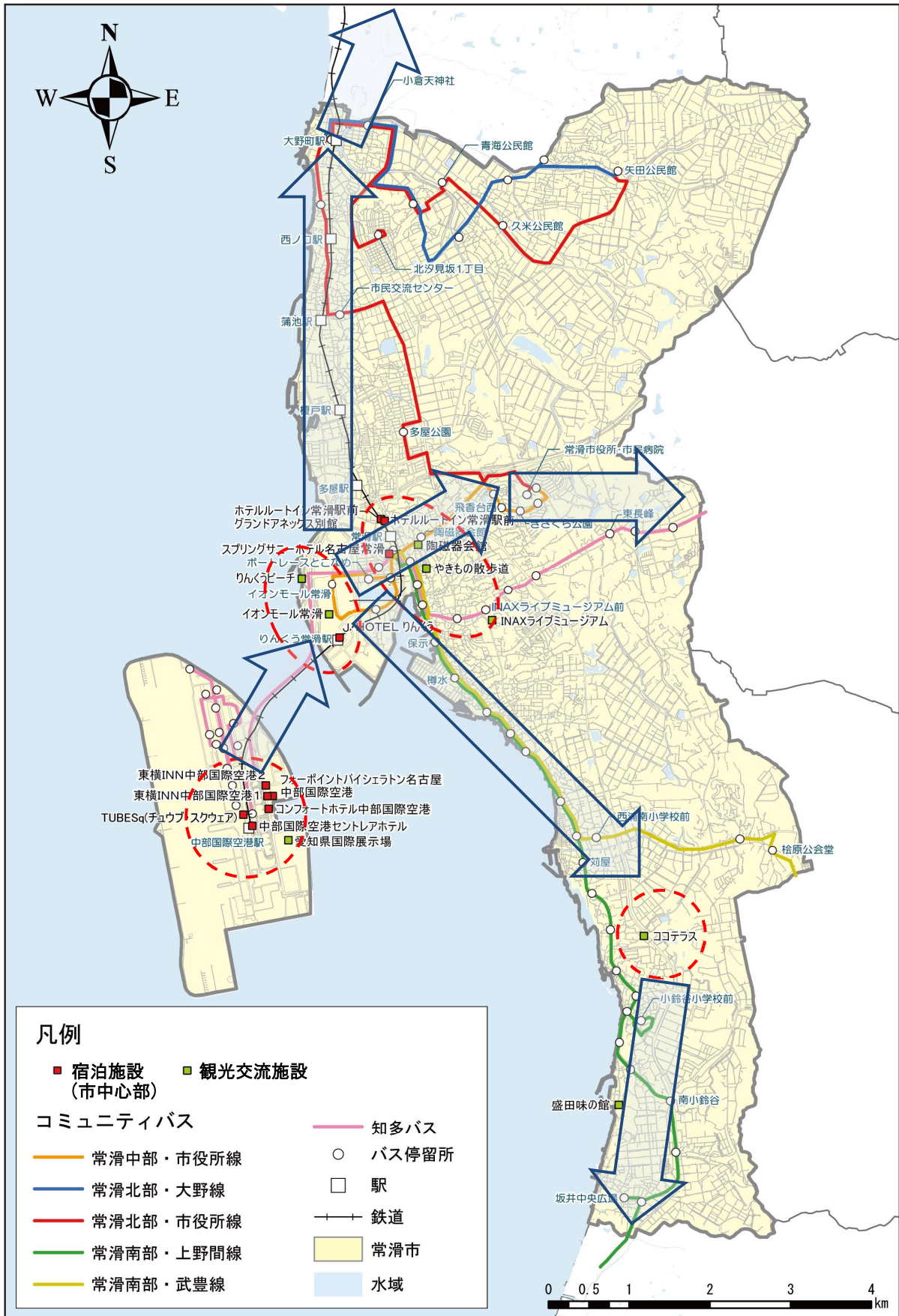
4-3 課題3 観光振興やまちの賑わいづくりへの活用

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の集客施設が立地し、認知度、注目度が高く、市内外から多くの人を訪れています。また、空港や愛知県国際展示場を訪れる沢山の人が市内のホテルに宿泊しています。

地域の公共交通が、あらゆる人にとって使いやすいものになると、より多くの人「行きたい」「出かけた」を叶えることができるようになります。これまでの「お出かけ」がより便利になることだけでなく、行きたいけど行けなかった場所に行けるようになるため、「お出かけ」機会が増えることが期待できます。

市民の移動だけでなく、本市の強みである沢山の来訪者にとっても使いやすい交通サービスを整備し、新型コロナの影響により減少した観光入込客数の回復につなげるとともに、市内各地の観光スポット、商業施設や飲食店などに誘導し、観光振興やまちの賑わいづくりにつなげる必要があります。





図：市内の宿泊施設・観光施設の分布と来訪者の誘導イメージ

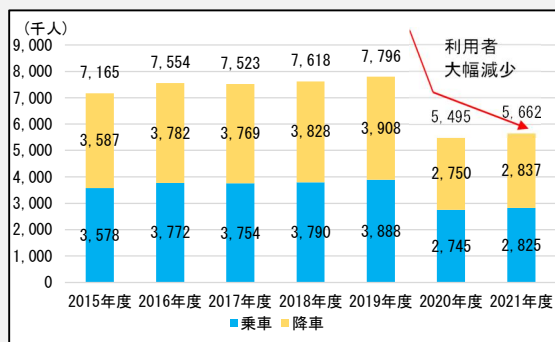
出典：市資料

4-4 課題4 持続可能な公共交通の構築

新型コロナの影響による利用者の減少や運転手不足など、全国的に鉄道、バス、タクシーなどの交通事業者を取り巻く環境は極めて厳しく、路線の運休や減便、交通事業からの撤退が相次いでおり、公共交通は「いつ崩壊してもおかしくない」状況です。

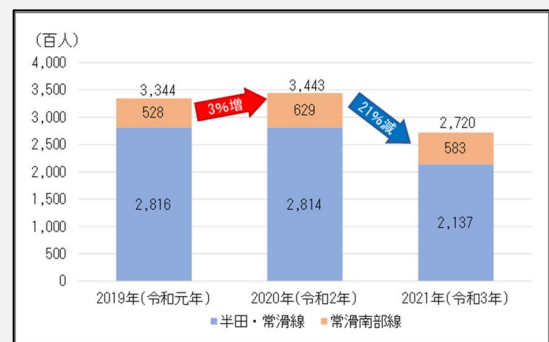
加えて2024年4月から自動車運転業務の時間外労働の上限規制が適用されることや、そもそもわが国の長年の課題解消に向けた働き方改革の推進の観点から、公共交通を確保・維持していくためには、これまでより多くの運転手や従業員が必要になります。

利用実態に合わせた効率的でニーズに合わせた交通サービスを供給することや、運転手や従業員などの確保のため、交通事業に従事する人が働きやすい環境づくりが必要です。



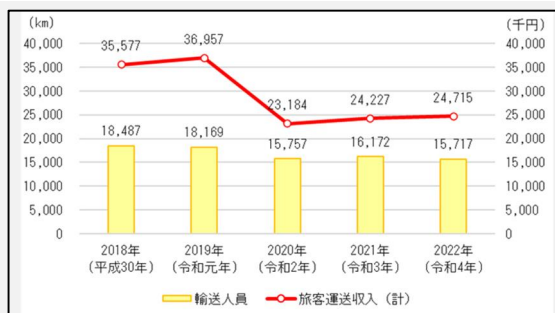
図：鉄道利用者数の推移

出典：市政概要



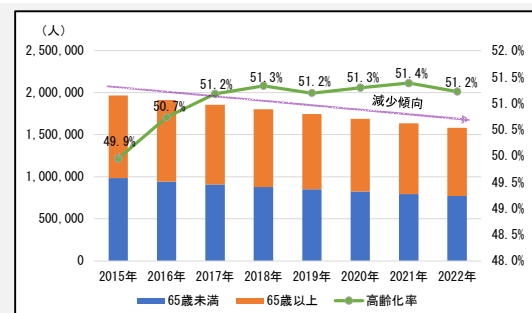
図：知多バス利用者数の推移

出典：市資料



図：タクシーの輸送人員・旅客運送収入の推移

出典：事業者提供資料



図：運転士の推移

出典：警察庁「運転免許統計(2022年版)」

ボートレースとこなめのファンバスとして運行を開始したグリーンは、住民の生活の足としても定着していることから、路線やダイヤ、当面の間無料としている運賃などについて、今後の持続可能な在り方を検討することが必要です。

今後の協議会での結論に基づいて、路線見直しや運賃について対応していくこととし、それまでの間は、公共交通利用のきっかけづくりや人流増による地域活性化のため、暫定的に無料で運行する。

※常滑市地域公共交通協議会資料抜粋

高齢社会の進展や単身高齢者の増加などにより、より細やかな移動手段の確保が求められるようになりますが、各地区で世代構成や地形など状況が様々です。

個々の地区に最適な移動手段を確保するためには、その地区のことを最もよく知っている**住民自身が主体となって**、地区の人々の移動手段を創る（≒プロデュースする）ことが必要です。

また、地区によって異なる状況に対応していくには、鉄道、バス、タクシーだけでなく、本市ではまだ普及していないオンデマンド交通、パーソナルモビリティ、シェアモビリティなどの活用も必要です。（※）

※用語の解説

<p>オンデマンド交通</p>	<p>バスと同様に複数の人を一度に運ぶことができる効率性と、タクシーと同様に利用者の要望にきめ細かく応えることができる柔軟性を併せ持った移動サービスの提供形態です。利用できる時間帯、乗降地点などを全く定めない形態から、路線や時刻は定めるが予約がなければ運行しないという形態まで、地域や利用者の実態に応じて様々なサービスの形態を取ることができます。 (出典：公共交通ノトリセツ https://kotsutorisetsu.com/)</p>
<p>パーソナルモビリティ</p>	<p>パーソナルモビリティとは、一般的に街中での近距離の移動を想定した電動のコンセプトカーを指します。また、ハンドル型電動車いすや電動車いす、電動アシスト付き自転車、電動キックボードなど、1～2名で使用し、電動で楽に移動する手段は広くこの概念に含まれると考えられています。 (出典：産総研マガジン https://www.aist.go.jp/aist_j/magazine/index.html)</p>
<p>シェアモビリティ</p>	<p>車や自転車などの乗り物（＝モビリティ）を、個人が所有するのではなく、複数の人が共有（＝シェア）する仕組みです。</p>

【乗合型オンデマンド交通の実証実験の概要】
 ○実証実験の目的：公共交通を維持していくには、鉄道、バス、タクシーなどの既存の公共交通機関だけでなく、新しい技術やサービスの活用も重要であり、オンデマンド交通活用の可能性や導入する場合の課題を整理し、将来の活用に向けた検討材料とするため
 ○運行期間：2023年12月1日（金）～2024年1月31日（水）
 ※毎週月曜日、年末年始を除く
 ○運行時間：午前8時～午後8時
 ○運行エリア：中部エリア・北部エリア
 ○利用料金：【1回利用】おとな 400円/こども 200円（小学生）
 【回数券】5回券 1,900円/10回券 3,600円



図：実証実験の様子
出典：〇〇

図：乗合型オンデマンド交通「mobi」の運行エリア
出典：常滑市地域公共交通協議会資料

4-5 課題5 新たな技術を活用した交通サービスの提供

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。交通の分野でも、ビッグデータの活用、AIオンデマンド交通、自動運転、医療・行政MaaS、デジタルコンテンツバス、MaaSアプリなどが、実証実験や実装の段階にあります。(※)

また、脱炭素推進の観点から、車から公共交通への転換、バス・タクシーへのEVやFCVの導入、グリーンエネルギーの利用も求められるようになります。(※)

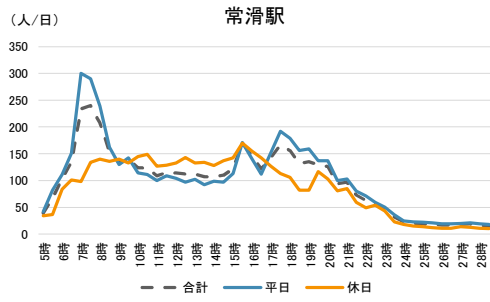
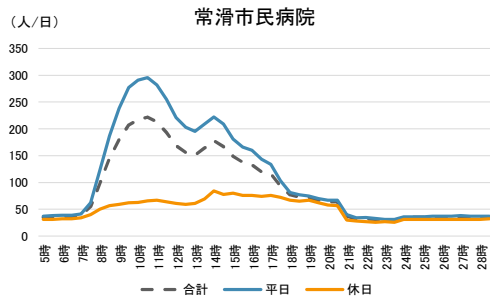
さらに、本計画の計画期間中に、私たちが想像しえなかった新しいサービスが誕生することも考えられます。

今後は、効率的で利便性の高い交通サービスを提供するため、新たな技術の活用について検討していくことが必要です。

特に本市では、2017年度以降に中部国際空港や市街地エリア（りんくう地域、常滑駅周辺）で自動運転の実証実験を実施しています。その成果を積み上げ、交通サービスへの自動運転の導入に向けて課題の把握や改善などをおこない、実装を目指して推進することが必要です。

※用語の解説

ビッグデータ	スマートフォン、交通系ICカード、ウェブサービスなどあらゆるものを通じて収集される極めて大量のデータです。分析することで、人の行動などが客観的に把握でき、新たなサービスの開発などに活用できます。
AIオンデマンド交通	オンデマンド交通（決められた路線がないもの）において、AIがもっとも効率的な運行経路を判断し、運転手に伝達するタイプのサービスです。乗降場所が異なる複数の利用者を効率的に運送することができます。
医療・行政MaaS	医療・行政機関とインターネットで接続し、過疎地域などで医療・行政サービスを提供できるモビリティです。サービス提供に必要な機器を搭載し、スタッフとオンラインでコミュニケーションをとることができます。
デジタルコンテンツバス	車両内全面に液晶を配置し、運行中に乗客が映像コンテンツを楽しめるバスです。
MaaSアプリ	公共交通や目的地の情報、交通チケットの購入、乗換検索などを一つに集めたインターネットサービスです。これまで、目的ごとに検索や予約が必要だったものを、一つのアプリでできるようになります。
EV・FCV	EV…電気自動車。Electric Vehicleの略称です。 FCV…燃料電池自動車。Fuel Cell Vehicleの略称です。 いずれも、走行時にCO2を排出しない自動車です。
グリーンエネルギー	太陽光、風力、水力など、化石燃料による発電ではない方式で発電された電力です。



図：交通分野におけるビックデータ活用事例①
 (携帯位置情報を活用した行動分析)
 出典:KDDI Location Analyzer



図：交通分野におけるビックデータ活用事例②
 (ETC2.0を活用した潜在的な危険箇所の把握)
 出典:国土交通省

2024年1月に実施する自動運転実証実験等の説明に係る図等

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、市の関連計画及び県計画等との整合・連携を踏まえつつ、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～

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。

基本方針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。

基本方針③：安全・安心な暮らしのため、みんなで支える

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、新型コロナウイルス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。

基本方針④：新しい技術やしくみによって、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、環境配慮の観点が重視され、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。

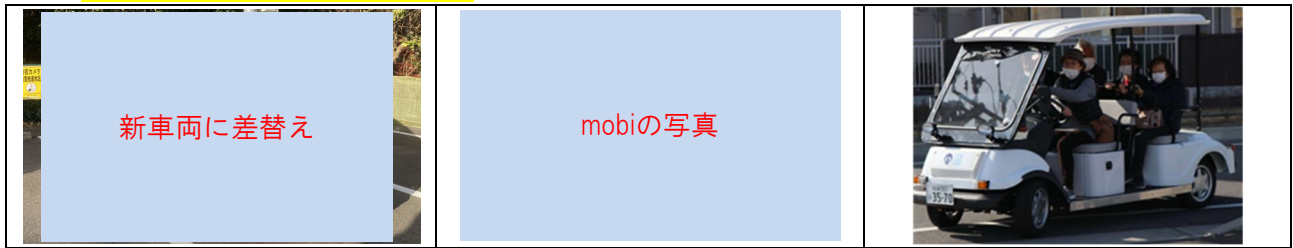
表：公共交通の位置づけと役割

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
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>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、日常の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>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「乗り物で移動すること」を前提に立地していることから、車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>地区内交通</p> <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
フリーダー交通	<p>補完交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 基幹交通を補完し、あらゆる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

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 ・施設・飲食店送迎 ・パーソナルモビリティ
	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

※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。

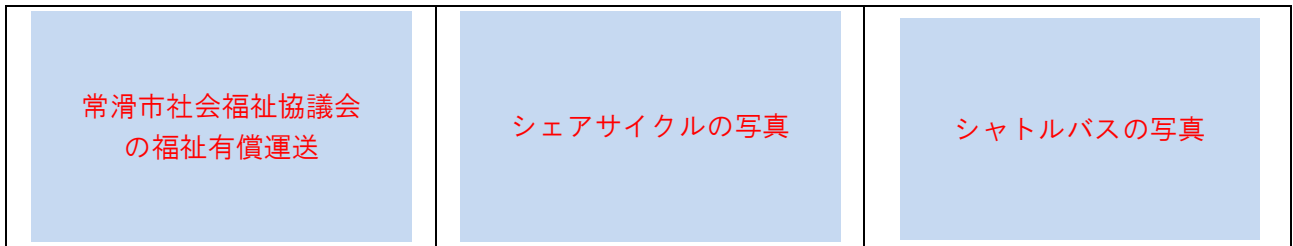
【参考：対象となる公共交通のイメージ】



図：青海ボランティア隊の移動支援
出典：青海ボランティア隊

図：オンデマンド交通
出典：

図：グリーンスローモビリティ
出典：環境省



図：移動支援サービス
出典：

図：ラストワンマイル移動サービス
出典：

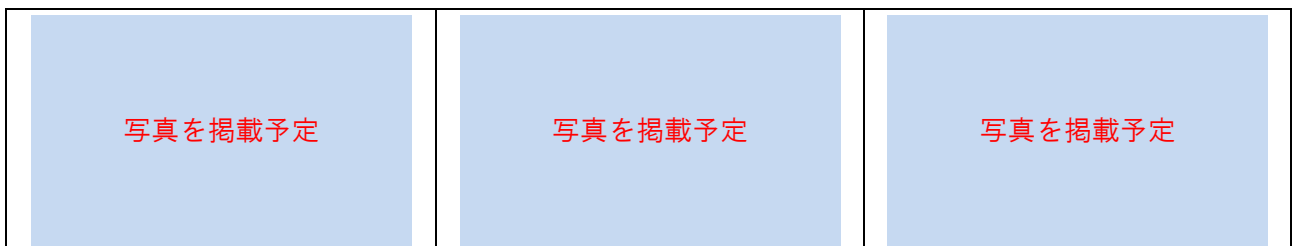
図：シャトルバス
出典：



図：施設・飲食店送迎
出典：

図：パーソナルモビリティ
出典：国土交通省

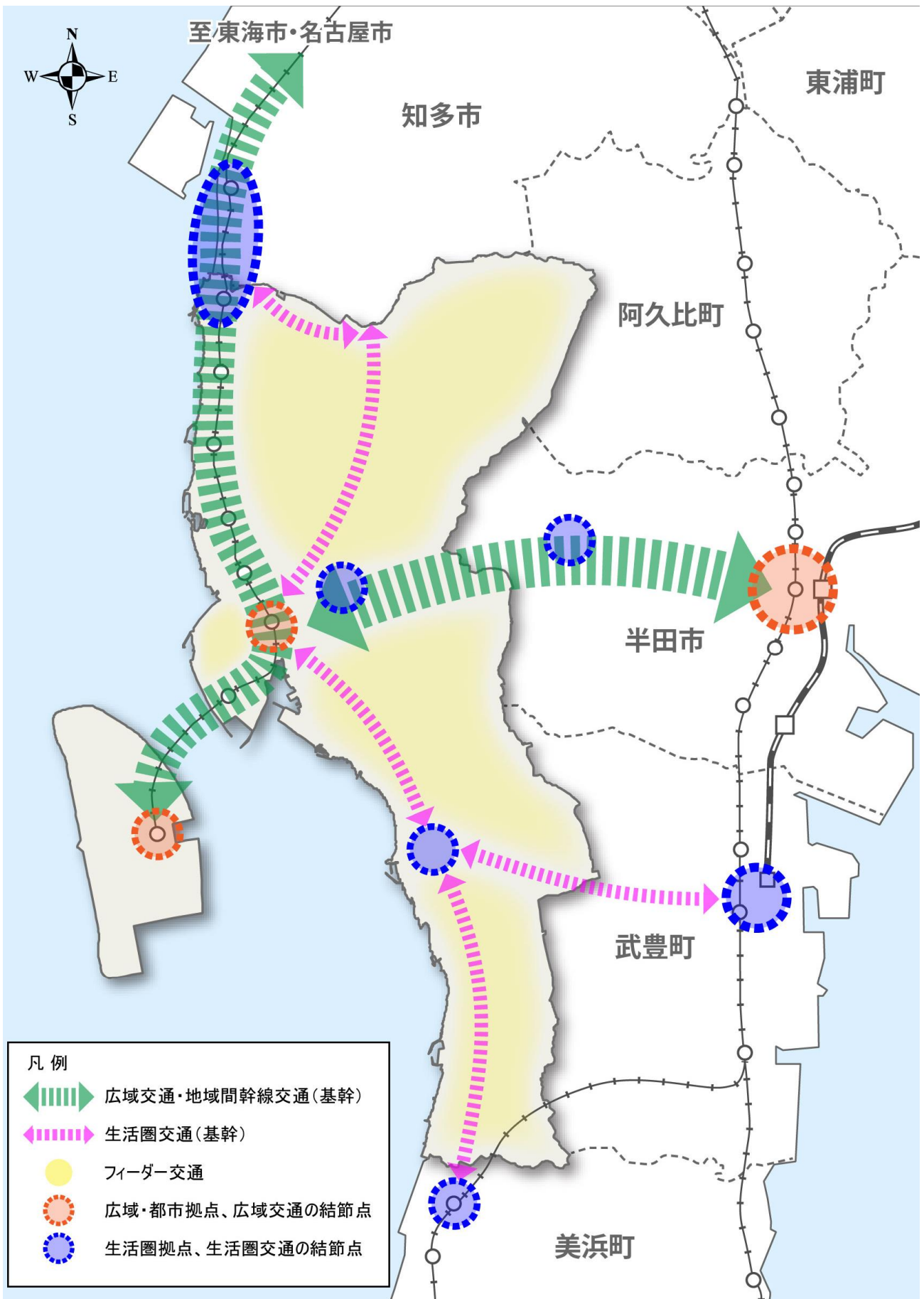
図：自動運転交通
出典：常滑市



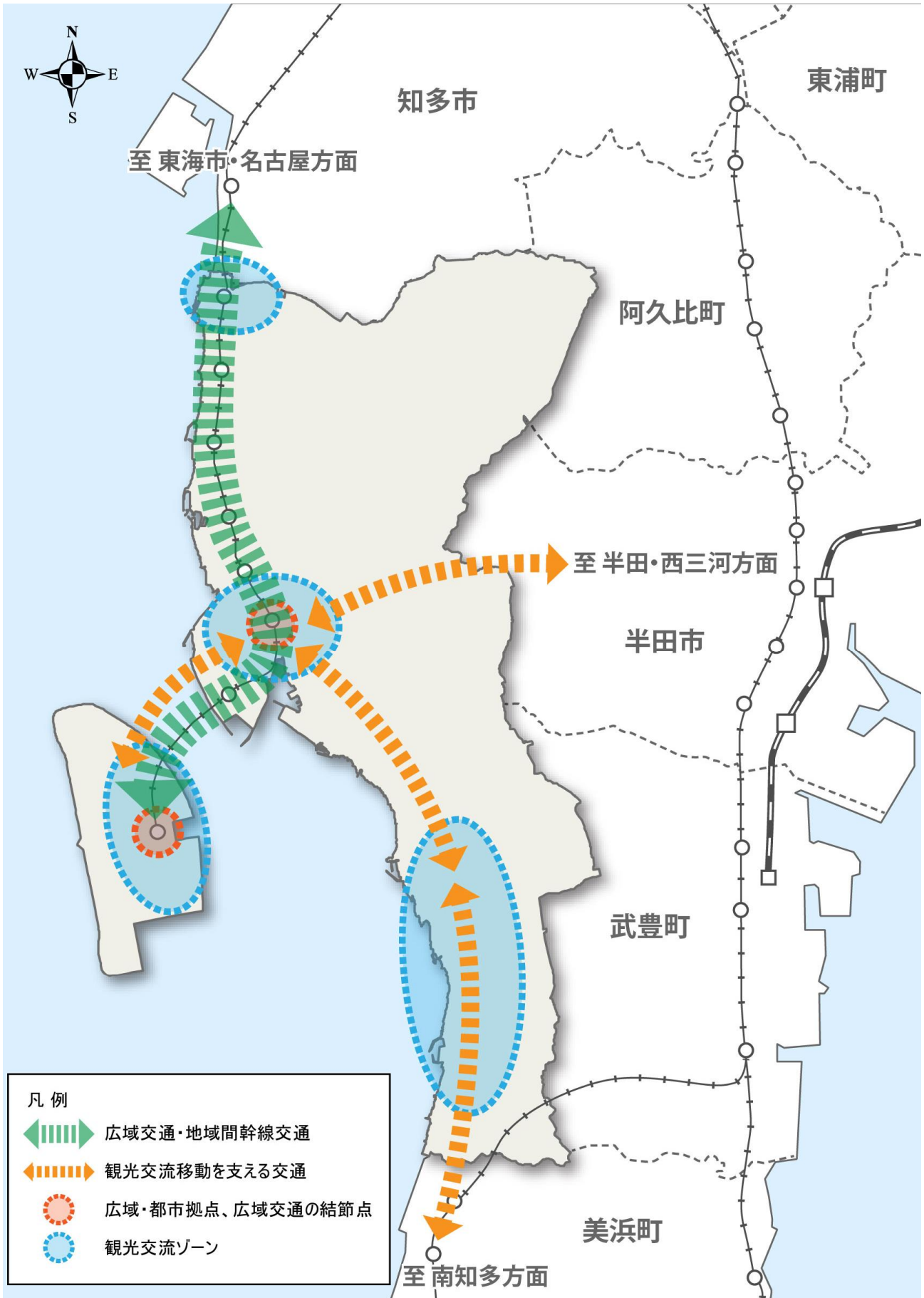
図：eVTOL（空飛ぶクルマ）
出典：

図：ライドシェアサービス
出典：

図：貨客混載
出典：



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

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。

6-1 目標0：公共交通を本市の「まちの骨格」に位置づけます

- ・本市では、公共交通や車などの「乗り物で移動する」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、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、車が自由に使えない人は「不自由な生活を強いられる」こととなります。
- ・いまは車を自由に使える人も、いつかは高齢者で運転が難しくなり、また誰しも怪我や病気で体が不自由になる可能性があります。すべての人が当事者といえます。
- ・しかし、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。そうした中でも、本市が将来にわたって、どんな人も自由な生活が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、地域の全ての人々が「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。
- ・クルマ社会である本市において、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、当事者としての意識を持つことが全ての取組みの出発点となります。
- ・そこで、公共交通を本市の「まちの骨格」に位置づけ、地域の全ての人に認識されることを目指します。

【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。

6-2 目標1：みんなが使いやすい公共交通にします

- ・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・路線の見直しなどを実施し、あらゆる人が使いやすいよう、利便性向上を目指します。
- ・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の構築を目指します。

【評価指標】

評価指標(案)	基準値	目標値	備考、データ取得方法等
公共交通に対して不満ではない人の割合	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
公共交通の人口カバー率	73.6% (2023年)	80.0% (2028年)	・公共交通の人口カバー率は、地域内の駅・バス停、デマンド交通の停留所等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する。(バス停は上下12本(8～20時、2時間に1本)以上あるもの)今後停留所を要する新たな公共交通を導入した場合、その停留所の徒歩圏内は適切な値を設定する。 ・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)

6-3 目標II：公共交通を活かしてまちを元気にします

- ・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。
- ・お出かけするための「手段」だけでなく、お出かけしたくなる「目的」の充実を目指します。
- ・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、まちを元気にすることを目指します。

【評価指標】

評価指標(案)	基準値	目標値	備考、データ取得方法等
鉄道の利用者数	15,500人/日 (2021年)	20,000人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは運行事業者より提供 【基準値】 ・計測期間は2021年4月1日～2022年3月31日 【目標値】 ・基準値の3割増 ・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)
知多バスの利用者数	750人/日 (2021年)	830人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは運行事業者より提供 ・利用者数は輸送人員の合計で算出 【基準値】 ・計測期間は2020年10月1日～2021年9月30日 【目標値】 ・基準値の1割増
グルーンの利用者数	1,860人/日 (2023年)	2,050人/日 (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 【基準値】 ・計測期間は2023年3月1日～2023年9月30日 【目標値】 ・基準値の1割増
観光地周辺のバス停利用者数	30人/日 (2023年)	40人/日 (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(イオンモール常滑、北大谷(ココテラス)、陶磁器会館前、ポートレースとこなめ、盛田味の館口)の1日あたり利用者数の平均値を比較 【基準値】 ・計測期間は2022年2月14日～2023年9月30日 【目標値】 ・基準値の3割増

6-4 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

- ・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り組むことで、本市の公共交通を取り巻く危機的な状況を乗り越え、地域の公共交通の崩壊を防ぐことを目指します。

【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
知多バスの総走行距離	〇km/日 (2023年)	〇km/日 (2028年)	・データは運行事業者より提供 【基準値】 ・計測期間は〇年〇月〇日～〇年〇月〇日 ・1日あたり平日54便、休日36便運行 【目標値】 ・基準値を維持
グルーンの総走行距離	〇km/日 (2023年)	〇km/日 (2028年)	・データは運行事業者より提供 【基準値】 ・計測期間は〇年〇月〇日～〇年〇月〇日 ・1日あたり平日・休日ともに118便運行 【目標値】 ・基準値を維持
タクシーの総走行距離	〇km/日 (2022年)	〇km/日 (2028年)	・データは運行事業者より提供(知多交通圏) 【基準値】 ・計測期間は2022年4月1日～2023年3月31日 【目標値】 ・基準値を維持

6-5 目標Ⅳ：地域のみならず、自分たちの公共交通を創ります

- ・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、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」場づくり・きっかけづくりを目指します。

【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)	150人/年 (各年)	【基準値】 ・新規事業のため、基準値なし 【目標値】 ・1年間に実施したセミナーにおける参加者の合計を算出 ・各年実施・達成状況をモニタリング評価
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)	10% (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)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】 ・2023年に実施した市民アンケートの回答者のうち75歳以上の人で、月2回程度公共交通(鉄道、バス)を利用すると回答した人全員が週1回以上利用するようになったと仮定 ・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	1団体 (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】 ・青海地区を中心に交通弱者移動支援事業や高齢者等生活支援事業などを実施している「青海ボランティア隊」 【目標値】 ・2028年度の実績

6-6 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

- ・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を訪れ注目を集める地域であること、先進技術・サービスの先行実装におけるショーケースとなっていることなど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	2件/年 (2023年)	2件/年 (各年)	<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】 <ul style="list-style-type: none"> ・AIオンデマンド交通実証実験と自動運転バス実証実験 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・1年間に実施した実証実験の件数を算出 ・各年実施・達成状況をモニタリング評価
公共交通で常時運行するEV・FCV車両の導入台数	6台 (2023年)	〇台 (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】 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスグループで運行している6台 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・※検討中(交通事業者へ今後の展望を確認)
常滑版MaaSアプリ「とこNAVI」のアクセス数	未実施 (2023年)	〇回/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した常滑版MaaSアプリ「とこNAVI」のアクセス数 【基準値】 <ul style="list-style-type: none"> ・新規事業のため、基準値なし 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・2028年度の実績

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「みんなで作る」まちづくりに取り組みます。

【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

【基本方針②】
まちのにぎわいを創出する

【基本方針③】
安全・安心な暮らしのため、みんなで支える

【基本方針④】
新しい技術やしぐみによって、時代・社会に対応する

【目標0】

◎公共交通を本市の「まちの骨格」に位置づけます

【目標Ⅰ】

◎みんなが使いやすい公共交通にします

【目標を評価する数値指標(案)】

- ・公共交通に対して不満ではない人の割合
- ・公共交通の人口カバー率

【目標Ⅱ】

◎公共交通を活かしてまちを活性化します

【目標を評価する数値指標(案)】

- ・鉄道の利用者数
- ・知多バスの利用者数
- ・グルーンの利用者数
- ・観光地周辺のバス停利用者数

【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

【目標を評価する数値指標(案)】

- ・知多バスの総走行距離
- ・グルーンの総走行距離
- ・タクシーの総走行距離

【目標Ⅳ】

◎地域のみんなで、自分たちの公共交通を創ります

【目標を評価する数値指標(案)】

- ・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
- ・75歳以上の人のうち、公共交通利用頻度が週1回以上の人割合
- ・公共交通について地域で考える自主組織の数

【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

【目標を評価する数値指標(案)】

- ・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
- ・公共交通で常時運行するEV・FCV車両の導入台数
- ・マイクロMaaSアプリ(とこNAVI)のアクセス数

図：公共交通の将来像（常滑市第6次総合計画の「目指す姿」、基本方針、基本方針に基づく目標の体系図

7 目標を達成するための施策と取組

各目標に対応する施策は以下のとおりです。

「【重点】」とある施策は、地域の公共交通を充実させ、住民や来訪者の利便性の向上につなげるために特に重要なもので、優先して検討や実証実験などを進め、実施可能なものから取組んでいくものです。

目標Ⅰ みんなが使いやすい公共交通にします

- 施策Ⅰ－１ 【重点】 公共交通の路線・ダイヤなどの見直し
- 施策Ⅰ－２ 【重点】 半田病院の移転に伴うバス路線等の在り方検討
- 施策Ⅰ－３ オンデマンド交通の導入検討
- 施策Ⅰ－４ 誰にでも分かりやすく豊富な情報提供
- 施策Ⅰ－５ 鉄道やバスの利用環境などの向上
- 施策Ⅰ－６ 移動手段を確保するための既存施策の維持

目標Ⅱ 公共交通を活かしてまちを元気にします

- 施策Ⅱ－１ 【重点】 空港島から市街地への誘客の促進
- 施策Ⅱ－２ オンデマンド交通の導入検討(再掲：事業Ⅰ－３)
- 施策Ⅱ－３ 目的地と連携した公共交通の利用促進

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

- 施策Ⅲ－１ 【重点】 公共交通の確保・維持に向けた取組の実施
- 施策Ⅲ－２ 【重点】 グルーンの持続可能な在り方の検討

目標Ⅳ 地域のみんで自分たちの公共交通を創ります

- 施策Ⅳ－１ 【重点】 地区における自主的な移動手段の導入検討
- 施策Ⅳ－２ 多様な主体との連携
- 施策Ⅳ－３ 公共交通の利用促進に向けた啓発等の実施

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

- 施策Ⅴ－１ 【重点】 自動運転バスの実証実験の実施
- 施策Ⅴ－２ 新たな技術・サービス等の調査研究の実施

次項以降、各施策の詳細な取組みや各主体の役割、スケジュール等を記載しています。

【各施策の記載内容の見方】

目標Ⅰ みんなが使いやすい公共交通にします

施策Ⅰー1 【重点】公共交通の路線・ダイヤ等の見直し

・各施策の示す内容や方針について記載しています。

【取組内容】

・計画期間内での実施を想定する具体的な取組内容について、本市や近隣市町、その他の地域の事例と併せて記載しています。

【各主体の役割】

- ・【取組内容】に記載された施策や取組みを推進していくうえで、各主体の役割を記載しています。
- ・主な主体は地域公共交通協議会の構成員である「常滑市」「国・県」「鉄道事業者」「バス事業者」「タクシー事業者」「市民・地域」「関係団体」としています。
- ・役割は「実施（◎）」「連携（○）」「支援（●）」の3つとします。「実施（◎）」「連携（○）」「支援（●）」の記載が無い主体についても、実施主体等の働きかけに応じて情報提供など「協力」するものとします。

(例)

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体
◎	●	○	○			

【スケジュール】

・計画期間内の施策の実施スケジュールを記載しています。

(例)

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
取組内容	検討・協議	着手	必要に応じて継続実施		

【その他関連取組】

・各主体の役割や計画期間におけるスケジュールなどを具体的には定めないものの、各施策に関連する取組みを記載しています。

目標Ⅰ みんなが使いやすい公共交通にします

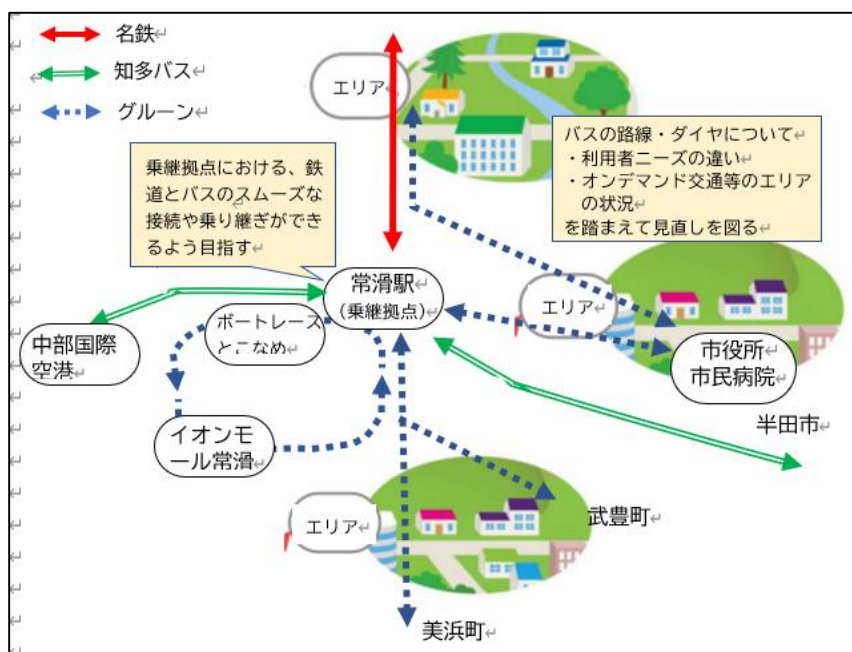
施策Ⅰー1 【重点】公共交通の路線・ダイヤ等の見直し

グリーンを始めとする市内の公共交通について、利用状況やニーズを捉えて最適な路線やダイヤ等となるよう見直しを図ります。

【取組内容】

・次のことを踏まえ、市内の公共交通を最適な路線やダイヤなどに見直しを実施します。

- ・「通勤・通学」「通院」「買い物」「飲食・娯楽」などのニーズの違いによって生じている路線やバス停、時間帯の利用者のばらつきの改善
- ・スクールバスとして利用される路線や便の維持
- ・車が運転できない高校生以下の子どもたちが自由に移動できる環境の確保
- ・公共交通相互のスムーズな接続や乗継ぎの実現
- ・30分や1時間単位のパターンダイヤの導入による利便性の向上
- ・利用が少ない路線や便でのオンデマンド交通導入や車両の変更などの見直し
- ・必要に応じた市民などからのヒアリング、法令・基準に係る関係機関との協議



図：公共交通相互の乗り継ぎイメージ

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体 (観光・商業・福祉)
◎	●	○	○	○		

【スケジュール】

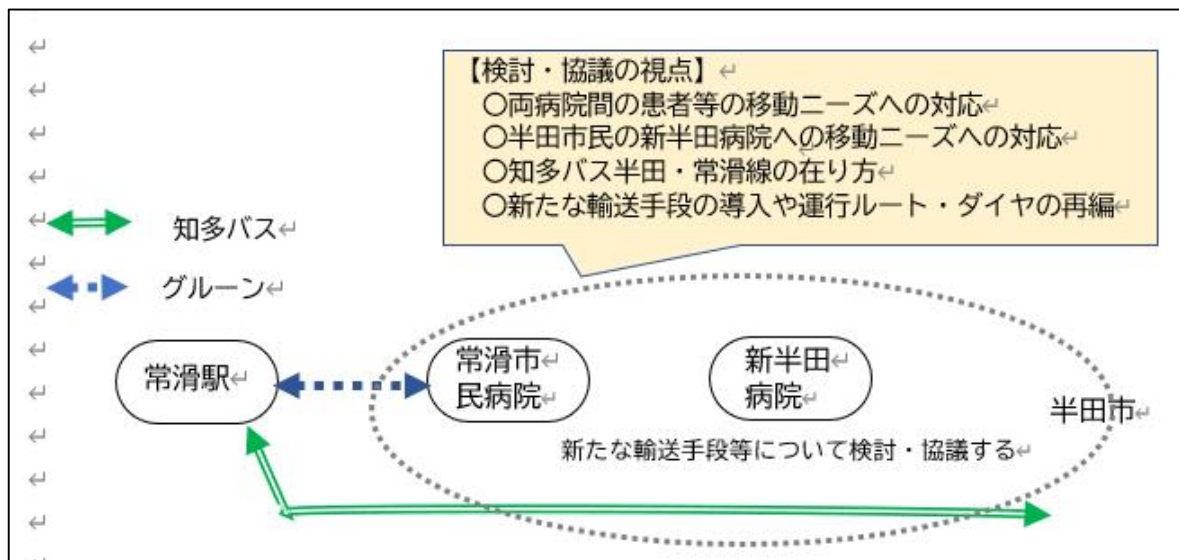
	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
路線・ダイヤなどの見直し	検討・協議	2025年4月実施、必要に応じて改正			見直し検討

施策 I-2 【重点】半田病院の移転に伴うバス路線等の在り方検討

2025年4月の半田市立半田病院(新名称「知多半島総合医療センター」)の移転に向けて、半田市立半田病院・常滑市民病院(新名称「知多半島りんくう病院」)への職員や患者の移動手段としてのバス路線の在り方について、今後のニーズを見据えて関係機関と検討・協議します。

【取組内容】

- ・両病院間の職員や患者の移動のニーズを見据え、新たな輸送手段の導入や路線・ダイヤの再編などを検討・協議します。
- ・路線・ダイヤの見直しによる影響を受ける地域について、ニーズに合わせた移動手段を確保します。



図：半田病院の移転に伴うバス路線等の在り方検討イメージ

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体(半田市)
◎	●		◎			◎

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
バス路線等の在り方検討	検討・協議	2025年4月実施、必要に応じて改正			見直し検討

施策 I-3 オンデマンド交通の導入検討

市内の公共交通空白地、交通不便地の解消と高齢者などの移動の促進につながることを期待されるオンデマンド交通について、2023年12月～2024年1月に実施した実証実験の結果を踏まえて、本市における活用について検討します。

【取組内容】

- ・実証実験の結果から、市内の公共交通空白地、交通不便地の解消と市民の移動の促進につながるかどうかの分析を行い、地域における活用について検討します。
- ・実証実験の結果や、明らかになった課題から、導入の可否や時期を検討します。

■2023年度AIオンデマンド交通実証実験

○実証期間：2023年12月1日～2024年1月31日

○実証エリア

- ・北部エリア：青海地区、鬼崎地区（北部）
- ・中部エリア：鬼崎地区（南部）、りんくう町、常滑駅
- ・市街地送客運行：空港島、りんくう町、常滑駅周辺

○運行車両：10人乗りハイエース



図：オンデマンド交通（mobi）の実証実験
出典：とこなめサステナブル公共交通推進プラットフォーム

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体
◎	●		○	○	○	

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
オンデマンド交通の導入検討	導入検討	導入する場合、バスの路線見直しなどに合わせて実施			

施策 I - 4 誰にでも分かりやすく豊富な情報提供

公共交通の利用者の利便性の向上につながり、また、非利用者に認知してもらい利用のきっかけとなるよう、様々な情報を分かりやすく提供します。

【取組内容】

- ・公共交通の利用者に対しては、広報とこなめや市ホームページ、SNS、MaaSアプリ、バスロケーションシステムなどにより、利便性向上につながる情報を提供します。
- ・インターネットブラウザや翻訳アプリなども活用し、多言語による情報を提供します。

2023年7月から、グリーンにバスロケーションシステムを導入しました。
スマホなどを利用して、グリーンの現在地や運行情報をリアルタイムで確認できます。

2023年12月に、常滑版MaaSアプリ「とこNAVI」のサービスを開始しました。
鉄道、バス、タクシーなどの公共交通の情報や市内の目的地やイベント情報が一つのウェブサービスに集約されています。



図：グリーンに導入したバスロケーションシステム
出典：常滑市HP



図：常滑版MaaSアプリ「とこNAVI」
出典：とこなめマイクロMaaSコンソーシアム

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体 (観光・商業・福祉)
◎	●	◎	◎	◎		

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
バスロケーションシステムやMaaSアプリの導入	継続実施、状況に応じて見直し				
多言語情報の発信	順次実施				

【その他関連取組】

- ・公共交通の状況を認識してもらうため、利用状況や収支などオープンデータ化を進めます。
- ・商業・観光施設などと連携し、公共交通を利用したアクセスの情報発信を強化します。

施策 I-5 鉄道やバスの利用環境などの向上

誰もが公共交通を快適・安全に利用できるよう、バスの待合環境の整備、バス停周辺の環境整備を図るとともに、駅やバス停の交通結節点や車両の環境改善を推進します。

【取組内容】

- ・バス路線沿線の地域団体や学校・企業などと連携し、バス待ち環境の整備、駅やバス停周辺の道路・歩道の清掃・草刈りなどを実施し、利用しやすい環境を確保します。
- ・利用者が多い駅・バス停や運行する車両について、順次バリアフリー化を推進します。
- ・案内表示、時刻表の多言語対応やユニバーサルデザイン化を推進します。
- ・来訪者を含めて、初めて利用する人にもわかるよう、車両や標柱などの設備、路線図、時刻表などの視認性やデザイン性について、設備更新などのタイミングに合わせて改善を図ります。



図：バリアフリー化の事例（バス）
出典：国土交通省

その他バスの工夫事例：バリアレス緑石（新潟県新潟市）

バリアレス緑石は、緑石の側面・底面を特殊な形状とすることで、タイヤが緑石に接触しても衝撃がほとんどなく、バス停にバスを正確に停車させることができる。

また、タイヤと緑石下部が接する緑石底面部に凹凸を連続的に設け、バスの運転上はその上部を走行した時に発生する微振動によって、正確性を認めることができる仕組みとなっている。

新潟市は、安全に快適にバスを乗り降りできる環境整備に取り組んでおり、障害者団体やバス事業者、各種関係機関と連携することで、公道やバスターミナル、駅前広場などの交通結節点に集合自動車停留所の形状の検討と併せバリアレス緑石の設置を推進している。

写真 2-3-1 バリアレス緑石の構造

写真 2-3-2 バスの正着状況

施工前 平均隔間 50cm

施工後 平均隔間 10cm

バスと停留所の間隔が約 10cm になったため、高齢者や障害のある方、ベビーカー利用者なども段差を気にせず乗降できる。

写真 2-3-3 緑石施工後のバスと緑石の距離の違い

写真 2-3-4 障害者乗降体験の様子

写真 2-3-5 バスから降りる様子

出典：新潟市資料、新潟市ホームページを基に作成

参考 2-3-1 バス停にバスが正着しやすい構造

集合自動車停留所の構造は、交通の状況や道路横断面構成等、道路の状況を判断し決定するものとするが、切り込みの角度を工夫する、公安委員会やバス事業者と連携、協力して停留所周辺の路上駐車を削減する等、バスが停留所から離れずに正着できるよう配慮することが望ましい。また、植樹帯や防護柵を設置する場合は、乗降の支障とならないような配置とするものとする。

バスベイ型

切り込みテラス型

テラス型

ストリート型

三角形切り込み型

①：歩道面（新形）
②：歩道面（旧形）
③：歩道面（旧形）
④：歩道面（旧形）

図：ユニバーサルデザインによる道路空間の在り方
出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体（自主組織）
◎	●	◎	◎	◎	◎	○

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
バス利用環境の向上	順次実施				
バリアフリー化の推進	方針検討		事業実施		
多言語化、デザインの改善	設備更新などに合わせ、順次実施				


施策 I - 6 移動手段を確保するための取組の維持




現在実施している移動手段を確保するための取組を維持することで、あらゆる人の移動手段を確保するとともに、制度の利用促進のための情報発信も継続します。

【取組内容】


- ・高齢者、障がい者、運転免許返納者への路線バス運賃助成、障がい者へのタクシー料金助成利用券の交付を維持します。
- ・本計画の期間中に交通体系の見直しをおこなう場合も、同様に移動手段が確保されるよう努めます。
- ・交通事業者とも連携して制度の周知を図り、利用を促進します


【路線バス運賃助成】 ←
知多バス半田常滑線の対象区間(常滑駅～窯業センター前)が無償です。 ←
【対象者(市内に住所を有する人)】 ←
○運転免許返納者 ←
○障がい者手帳所持者 ←
※福祉タクシー料金助成利用者は除く。 ←
○高齢者(満75歳以上) ←



【タクシー料金助成利用券交付】 ←
タクシー料金を助成する利用券を交付しています。(年間40枚) ←
【対象者】 ←
○身体障害者手帳1級、2級の人 ←
○視覚、下肢又は体感機能障害で、身体障害者手帳3級の人 ←
○療育手帳A判定の人 ←
○精神障害者保健福祉手帳1級の人 ←
※福祉タクシー料金助成利用者は除く。 ←





図：路線バス運賃助成とタクシー料金助成利用券交付について

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体
◎			○	○		

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
移動手段を確保するための取組の維持					

目標Ⅱ 公共交通を活かしてまちを元気にします

施策Ⅱ-1 【重点】空港島から市街地への誘客の促進

中部国際空港や愛知県国際展示場、イオンモール常滑などの集客施設から、市内の観光スポットや商業施設等へ誘導する公共交通について検討し誘客を促進します。

【取組内容】

- ・中部国際空港や愛知県国際展示場、イオンモール常滑などの集客施設から、市内の観光スポットや飲食店などへのアクセス向上を図るため、ニーズに合わせて特定目的交通を導入します。
- ・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します。



図：空港島から市街地への誘客のための公共交通の導入事例

出典：市資料

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体 (観光・商業)
●	●	○	○	○		◎

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
送客シャトルバスの実施・検討	引き続き実施を目指す				
	方針検討		方針に合わせて実施		

施策Ⅱ-2 オンデマンド交通の活用検討(再掲：施策Ⅰ-3)

施策Ⅱ－３ 目的地と連携した公共交通の利用促進

観光、商業施設等や交通事業者が連携して、観光、商業施設等への公共交通を利用した移動を促進するよう取り組みます。

【取組内容】

- ・観光、商業施設などと連携し、施設やイベントPR時に公共交通アクセスのPRも推進します。
- ・地域の事業者などと連携し、MaaSアプリや時刻表など、公共交通に関する広報を推進します。
- ・観光、商業施設等や交通事業者と連携し、公共交通利用者にインセンティブを検討します。

図：観光・商業施設等や交通事業者と連携した利用促進策の事例

出典：とこなめ観光協会HP(とこなめ観光ナビ)

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体 (観光・商業・自主組織)
◎		○	○	○		○

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
公共交通に関するPRと広報の推進	順次実施				
公共交通利用者へのインセンティブの検討	方針検討		事業実施		

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

施策Ⅲ－１ 【重点】公共交通の確保・維持に向けた取組の実施

現在、市外の都市拠点と市内の生活拠点の間を結ぶ「広域交通(名古屋鉄道)」「地域間幹線交通(知多バス「半田・常滑線」)」、市内の日常生活を支える「生活圏交通(グリーン、タクシーなど)」、地域の利便性や価値、魅力などの向上につながる「地区内交通(グリーン、タクシーなど)」は、交通事業者が運行しています。交通事業者が運行を継続し、地域の生活を守るよう、地域一体となった支援を検討・推進します。

【取組内容】

- ・各交通機関の強みを活かして路線網全体の最適化を図ります。
- ・住民生活を守るため、国の補助金なども活用しながら必要に応じて公的支援を実施します。
- ・運行の間の待機や休憩場所の確保など、運転手が働きやすい環境をつくります。
- ・地域におけるタクシーの24時間運行を支援し、住民の安全・安心を確保します。

国の補助金メニューと補助金を活用した事例を記載

図：国の補助金メニューと補助金を活用した事例

出典：

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体
◎	●	◎	◎	◎		

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
公共交通の確保・維持に向けた取組の実施	施策や取組の方向性検討		実施		

【その他関連取組】

- ・バス事業者の営業努力を反映する支援制度の検討
- ・交通事業の担い手に対する地域の応援団制度の創設
- ・交通事業者のDX推進による業務効率化についての支援の検討
- ・ネーミングライツやスポンサー制度など、公共交通の特性を活かした新たな収入源の検討

施策Ⅲー2 【重点】グルーンの持続可能な在り方の検討

グルーンについて、利用状況やニーズ、管理運営コストなどの様々な要素を踏まえて持続可能な在り方を検討します。

【取組内容】

- ・ボートレースとこなめのファンバスとして導入されたグルーンですが、地域に定着していることを踏まえ、将来にわたって持続的な在り方を検討します。
- ・地域全体の公共交通体系の中で、他の交通機関と組み合わせた効率的な公共交通網を構築し、路線・ダイヤの見直しなどを検討します。

【検討に係る視点】

- 運行委託期間：2022年10月～2027年9月(5年間)
- 運行委託費：約2億4千万円(2023年度)
- 受益者負担の在り方
 - ・運賃を徴収するかどうか
 - 利用者の意向の確認(運賃を徴収することへの抵抗)
 - 運賃収受に係る設備投資に関するメリット・デメリット
 - 乗合事業とする場合の停留所設置可否
 - ・受益者の定義や範囲はどうするのか
 - 運賃減免や助成の範囲とそれによる減収の比較
 - 将来まで路線を維持することの受益者の定義

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体
◎	●		○		○	○

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
グルーンの運行	運行		運賃検討結果により運行	新たなスキームでの運行	
グルーンの持続的な在り方検討	運賃の方針検討		運行スキームの検討		

目標Ⅳ 地域みんなで自分たちの公共交通を創ります

施策Ⅳー1 【重点】地区における自主的な移動手段の導入検討

地区の世代構成、地形、施設の立地状況などの実情やニーズに応じた、地区の自主的な移動手段の導入を検討します。

そのために、公共交通をはじめとする各地区の交通課題について、住民が主体となって議論を深める場をつくり、行政などが実現に向けて支援・連携します。

【取組内容】

- ・地区の状況にあった移動の在り方について、住民が自主的・主体的に検討するための組織の設置を推進します。
- ・各地区で検討した移動手段の導入にあたっての資金確保、民間事業者との連携を含めた事業の枠組みについて、先進事例を参考に検討します。
- ・「大きな車両の乗り入れが困難」「バス路線から離れている」「目的地が分散している」などの地区の実情や需要に合わせて、グリーンスローモビリティやシェアサイクル、パーソナルモビリティなどの移動手段の導入について検討します。



図：地区で設立したNPOによるラストマイル移動支援の事例

出典：春日井市HP



図：パーソナルモビリティ（特定小型原動機付自転車）の事例（左図）、本市でのパーソナルモビリティ（電動小型モビリティ）に関する試乗会事例（右図）

出典：経済産業省HP(左図)、青海ボランティア隊(右図)

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体(自主組織)
●	●				◎	◎

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)	
各地区の自主組織による取組	方針検討		設置、順次実施			

施策Ⅳー２ 多様な主体との連携

地域をあげて公共交通を確保・維持するとともに、公共交通を市民等の利便性の向上、地域の振興につなげるために、市民、交通事業者関係者、行政、その他関係者が連携して取組みます。


【取組内容】

- ・企業や交通事業者等と連携し、出勤・通勤時における公共交通の利用促進を図ります。
- ・バス路線沿線の地域団体や学校・企業などと連携し、バス待ち環境の整備、駅やバス停周辺の道路・歩道の清掃・草刈りなどを実施し、利用しやすい環境を確保します。(再掲：施策Ⅰー５)
- ・観光、商業施設などと連携し、施設やイベントPR時に公共交通アクセスのPRも推進します。(再掲：施策Ⅱー１)
- ・地域の事業者などと連携し、MaaSアプリや時刻表など、公共交通に関する広報を推進します。(再掲：施策Ⅱー１)
- ・観光、商業施設等や交通事業者と連携し、公共交通利用者へのインセンティブを検討します。(再掲：施策Ⅱー１)
- ・地区の状況にあった移動の在り方について、住民が自主的・主体的に検討するための組織の設置を推進します。(再掲：施策Ⅳー１)

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体 (観光・商業・自主組織)
◎		○	○	○	○	○

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
多様な主体との連携					

※その他の取組みは再掲のため省略

施策Ⅳ－3 公共交通の利用促進に向けた啓発等の実施

公共交通の利用を促進するため、公共交通の利便性の周知や利用したいと思えるよう、啓発等を実施します。

【取組内容】

- ・公共交通があらゆる人が使う「みんなの乗り物」という認識を地域に普及させ、公共交通の安全運行や利用者を守るための、運転・交通マナー向上を推進します。
- ・みんなが心地よく公共交通を利用できるよう、利用時のマナーの啓発を実施します。
- ・高齢者をはじめ多様な世代向けに公共交通の活用方法や利便性を伝える勉強会などを開催します。
- ・公共交通にまつわるコラムや利用者の体験談など、公共交通を身近に感じ、認知度の向上や利用のきっかけとなるような情報を発信します。



図：小学生へのバス乗り方教室を通じた、バスの乗車・降車マナー等の啓発事例

出典：知多乗合株式会社HP

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体
◎		◎	◎	◎	○	○

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
交通事業者の交通マナー向上	順次実施				
利用者への公共交通利用時のマナー啓発	継続実施、状況に応じて見直し				
公共交通の利用に関する勉強会	方針検討	順次実施			
公共交通を身近に感じる情報発信	順次実施				

【その他関連取組】

- ・公共交通利用時に、利用者・事業者双方が「ありがとう」を伝える運動の実施
- ・地域への交通事業者の安全への取組みなどの周知
- ・公共交通が地域にもたらす健康増進・フレイル対策、環境負荷低減、子育て世代の負担軽減などのベネフィットの周知

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

施策V-1 【重点】自動運転バス等の実証実験の実施

交通事業者の人で不足が深刻化する中、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、自動運転バス等の実装に向けて引き続き実証実験を実施します。

【取組内容】

- ・自動運転バスの実装に向けて、実証実験を実施し、課題の把握や改善等を行います。
- ・市民に関心を持ってもらうとともに新たな技術への受容性の向上を図るため、実証実験時に体験試乗等する機会を提供します。
- ・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、路線の在り方を検討します。

2024年1月に実施予定の自動運転実証実験のチラシ・写真を掲載

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体
◎	●		◎			○

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
自動運転バス等の実証実験と実装の検討	一部レベル4による実装		完全無人運転化の推進		

施策V-2 新たな技術・サービス等の調査研究の実施

新たな技術やサービスについて、国や他自治体の情報を収集するとともにコンパクトシティや公共交通が運行しやすい道路などを考えたまちづくりについて調査・研究します。

【取組内容】

・以下の項目について、国・県等の動きを注視しつつ調査研究します。

- ・本市の公共交通へのEV・FCVの導入
- ・空飛ぶクルマなど技術の進展による新たなモビリティの導入
- ・バス以外の公共交通への自動運転の導入可能性
- ・貨客混載の規制緩和やライドシェア
- ・コンパクトシティやウォークアブルシティ
- ・各道路管理者と連携した、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の公共交通にやさしい「みち」の在り方
- ・公共交通が社会にもたらす価値・効果の可視化

【各主体の役割】

常滑市	国・県	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民・地域	関係団体
◎	○	○	○	○	○	○

【スケジュール】

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
新たな技術・サービス等の調査研究の実施					

【その他関連取組】

- ・先行して実証・実装している新たな技術・サービスに関する事例の調査・研究
- ・今後新たに実現される技術やサービス導入に必要な規制緩和の提案や特区制度の活用
- ・あいち・とこなめスーパーシティ構想の推進、あいちデジタルアイランドプロジェクトとの連携

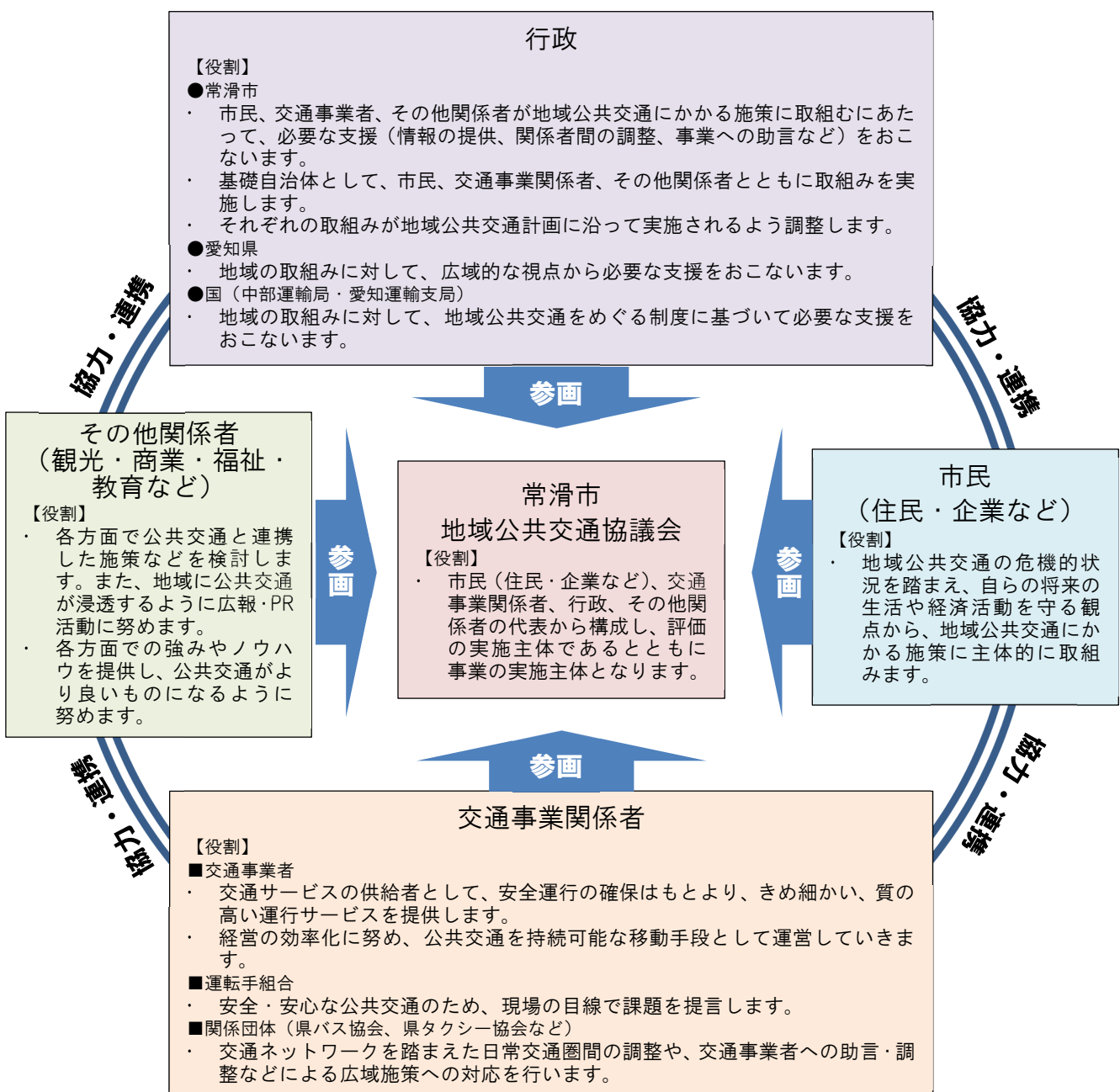
8 計画の達成状況の評価

8-1 施策や取組の評価方法

施策や取組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施策や取組の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関係者、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」において施策や取組の実施状況、目標値の達成状況を評価し、予定どおり進捗していない取組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。

現在「常滑市地域公共交通協議会」は、法定協議会と地域公共交通会議が一体となった会議体となっていますが、今後取組の実施・評価を円滑にするため、取組の実施・評価状況に併せた部会化や法改正に対応した構成員の見直し検討など、「常滑市地域公共交通協議会」の在り方を検討します。



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
計画の立案 (P)				計画見直し	
計画の実施 (D)	実施、方針検討				
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			