
常滑市地域公共交通計画

【資料編】

2024年3月
常滑市

目次

1 本市の現況	1
1-1 本市の位置・地形.....	1
1-2 人口.....	3
1-3 観光.....	10
1-4 土地利用.....	11
1-5 施設の分布状況.....	15
1-6 市内の公共交通.....	20
1-7 交通空白地.....	38
1-8 交通不便地.....	40
1-9 交通行動.....	41
1-10 携帯位置情報による行動分析.....	50
1-11 上位関連計画.....	52
1-12 その他.....	66
2 外部環境の整理（PEST分析）	74
3 本市の内部環境と外部環境の整理（SWOT分析）	75
4 本市の課題の整理	77
5 評価指標の数値に関する根拠資料	78
5-1 目標Ⅰに関する根拠資料.....	78
5-2 目標Ⅱに関する根拠資料.....	81
5-3 目標Ⅲに関する根拠資料.....	83
5-4 目標Ⅳに関する根拠資料.....	84
5-5 目標Ⅴに関する根拠資料.....	86

1 本市の現況

1-1 本市の位置・地形

(1) 位置、地形、面積等

本市は愛知県知多半島の西海岸に位置し、面積55.90km²、東西6km、南北15km、海岸線19.8kmの南北に細長い地形です。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ます。

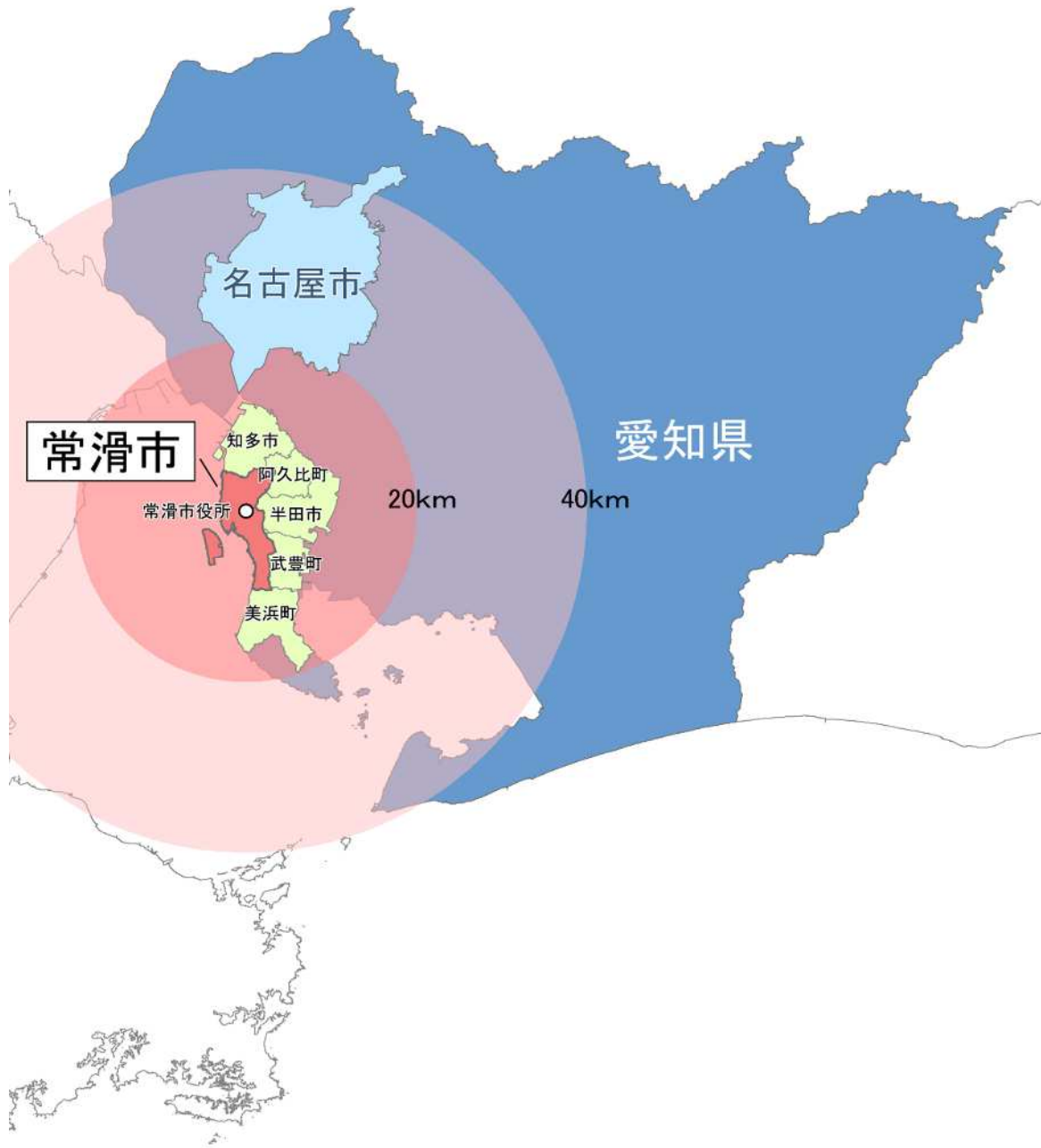


図1-1：本市の位置

出典：国土数値情報

(2) 標高

本市は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です。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ます。



図1-2：市内の地図

出典：国土地理院

1-2 人口

(1) 愛知県内54市町村（区除く）の人口推移

本市の人口は、愛知県内54の市町村では34番目で、中位の人口規模となっています。

表1-1：愛知県内54市町村（区除く）の人口推移[人口の多い順]（2020年）

順位	市町村名	人口				増減率		
		2005年	2010年	2015年	2020年	2005年 ～2010年	2010年 ～2015年	2015年 ～2020年
1	名古屋市	2,215,062	2,263,894	2,295,638	2,333,406	2.2%	1.4%	1.6%
2	豊田市	412,141	421,487	422,542	422,511	2.2%	0.2%	0.0%
3	岡崎市	363,807	372,357	381,051	384,805	2.3%	2.3%	1.0%
4	一宮市	371,687	378,566	380,868	379,981	1.8%	0.6%	-0.2%
5	豊橋市	372,479	376,665	374,765	372,134	1.1%	-0.5%	-0.7%
6	春日井市	295,802	305,569	306,508	308,832	3.2%	0.3%	0.8%
7	安城市	170,250	178,691	184,140	188,512	4.7%	3.0%	2.3%
8	豊川市	181,444	181,928	182,436	184,659	0.3%	0.3%	1.2%
9	西尾市	163,232	165,298	167,990	169,127	1.2%	1.6%	0.7%
10	刈谷市	142,134	145,781	149,765	153,926	2.5%	2.7%	2.7%
11	小牧市	147,182	147,132	149,462	149,033	0.0%	1.6%	-0.3%
12	稲沢市	136,965	136,358	136,867	134,738	-0.4%	0.4%	-1.6%
13	瀬戸市	131,925	132,224	129,046	127,869	0.2%	-2.5%	-0.9%
14	半田市	115,845	118,828	116,908	117,925	2.5%	-1.6%	0.9%
15	東海市	104,339	107,690	111,944	113,838	3.1%	3.8%	1.7%
16	江南市	99,055	99,730	98,359	98,284	0.7%	-1.4%	-0.1%
17	大府市	80,262	85,249	89,157	93,154	5.8%	4.4%	4.3%
18	日進市	78,591	84,237	87,977	91,566	6.7%	4.3%	3.9%
19	北名古屋市	78,078	81,571	84,133	86,447	4.3%	3.0%	2.7%
20	あま市	85,307	86,714	86,898	86,185	1.6%	0.2%	-0.8%
21	知多市	83,373	84,768	84,617	84,371	1.6%	-0.2%	-0.3%
22	尾張旭市	78,394	81,140	80,787	83,182	3.4%	-0.4%	2.9%
23	蒲郡市	82,108	82,249	81,100	79,501	0.2%	-1.4%	-2.0%
24	犬山市	74,294	75,198	74,308	73,122	1.2%	-1.2%	-1.6%
25	碧南市	71,408	72,018	71,346	72,528	0.8%	-0.9%	1.6%
26	知立市	66,085	68,398	70,501	72,248	3.4%	3.0%	2.4%
27	豊明市	68,285	69,745	69,127	69,312	2.1%	-0.9%	0.3%
28	清須市	63,358	65,841	67,327	67,464	3.8%	2.2%	0.2%
29	みよし市	56,252	60,098	61,810	61,965	6.4%	2.8%	0.3%
30	津島市	65,547	65,258	63,431	60,958	-0.4%	-2.9%	-4.1%
31	愛西市	65,556	64,978	63,088	60,839	-0.9%	-3.0%	-3.7%
32	長久手市	46,493	52,022	57,598	60,112	10.6%	9.7%	4.2%
33	田原市	66,390	64,119	62,364	59,379	-3.5%	-2.8%	-5.0%
34	常滑市	51,265	54,858	56,547	58,735	6.5%	3.0%	3.7%
35	東浦町	48,046	49,800	49,230	49,659	3.5%	-1.2%	0.9%
36	岩倉市	47,926	47,340	47,562	48,003	-1.2%	0.5%	0.9%
37	高浜市	41,351	44,027	46,236	46,064	6.1%	4.8%	-0.4%
38	新城市	52,178	49,864	47,133	44,382	-4.6%	-5.8%	-6.2%
39	東郷町	39,384	41,851	42,858	44,128	5.9%	2.3%	2.9%
40	武豊町	40,981	42,408	42,473	43,565	3.4%	0.2%	2.5%
41	弥富市	42,575	43,272	43,269	43,001	1.6%	0.0%	-0.6%
42	幸田町	35,596	37,930	39,549	42,479	6.2%	4.1%	6.9%
43	蟹江町	36,750	36,688	37,085	37,351	-0.2%	1.1%	0.7%
44	扶桑町	32,535	33,558	33,806	34,136	3.0%	0.7%	1.0%
45	大治町	28,501	29,891	30,990	32,403	4.7%	3.5%	4.4%
46	阿久比町	24,577	25,466	27,747	28,400	3.5%	8.2%	2.3%
47	大口町	21,602	22,446	23,274	24,262	3.8%	3.6%	4.1%
48	美浜町	26,294	25,178	23,575	22,491	-4.4%	-6.8%	-4.8%
49	南知多町	21,909	20,549	18,707	16,621	-6.6%	-9.8%	-12.6%
50	豊山町	13,565	14,405	15,177	15,615	5.8%	5.1%	2.8%
51	飛島村	4,369	4,525	4,397	4,580	3.4%	-2.9%	4.0%
52	設楽町	6,306	5,769	5,074	4,445	-9.3%	-13.7%	-14.2%
53	東栄町	4,347	3,757	3,446	2,942	-15.7%	-9.0%	-17.1%
54	豊根村	1,517	1,336	1,135	1,017	-13.5%	-17.7%	-11.6%
愛知県計		7,254,704	7,410,719	7,483,128	7,546,192	2.1%	1.0%	0.8%

出典：国勢調査

(2) 本市全体の人口と高齢化率の推移

本市の人口は2020年の時点で59,407人です。本市の将来推計では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す。高齢化率は2020年の時点では25.5%で、2055年には人口の3分の1以上が高齢者となります。

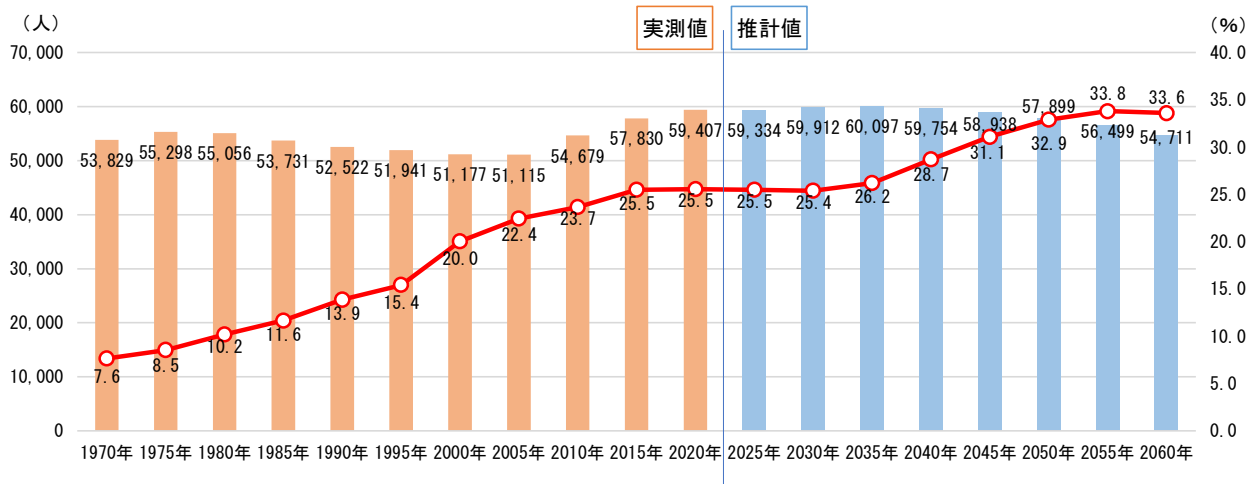


図1-3：人口推移

出典：実績値：住民基本台帳(人口)・国勢調査(高齢化率)
推計値：第2期常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(3) 市内の地区別人口と高齢化率

地区別では、市の中部に位置する常滑地区に約22,000人、鬼崎地区に約18,000人と2地区で本市の人口の約3分の2を占めるのに対し、北部の青海地区が約9,000人、南部の南陵地区が約10,000人と地区によって人口の偏りがみられます。また、高齢化率は人口の多い常滑地区や鬼崎地区では低い一方、人口の少ない青海地区と南陵地区で約34%と高くなっています。

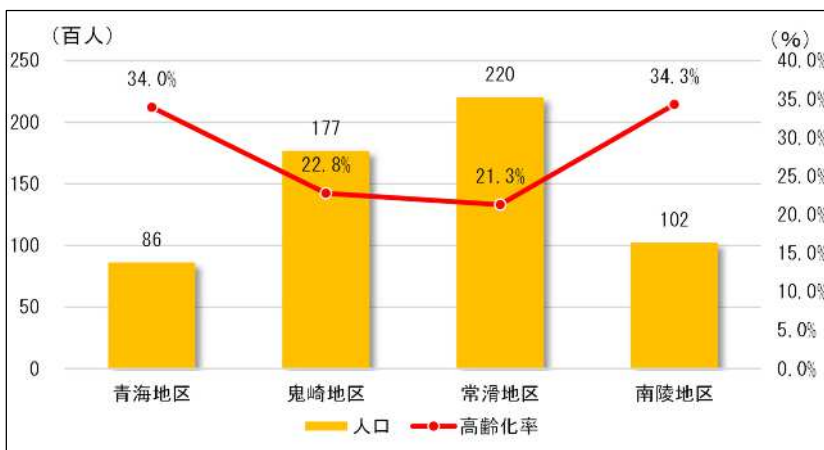


図1-4：地区別高齢化率（2023年5月31日時点）



図1-5：常滑市内の地区

(4) 昼夜間人口

2000年までは昼夜間人口比率は1を下回っていましたが、2005年に中部国際空港が開港して以来、昼間人口が夜間人口を上回っています。

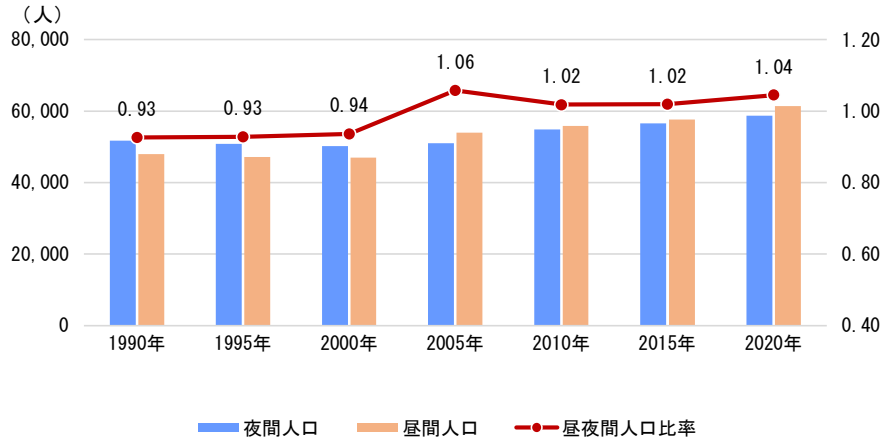


図1-6：昼夜間人口の推移

出典：国勢調査

(5) 世帯数、世帯人員の推移

本市の世帯数は増加し続けており、2020年時点で24,566世帯となっています。一方で、世帯当たりの人口は2000年から2020年にかけて3.2人から2.3人に減少しており、世帯規模が縮小しています。

全国では一人暮らしをしている人のうち、65歳以上の占める割合が増加傾向にあり、今後も増加傾向が続くと推測されています。

本市の単身世帯は、2000年の2,326世帯から2020年には8,682世帯に急増しています。単身高齢者世帯は2000年の984世帯から、2020年には2,436世帯に増加しています。

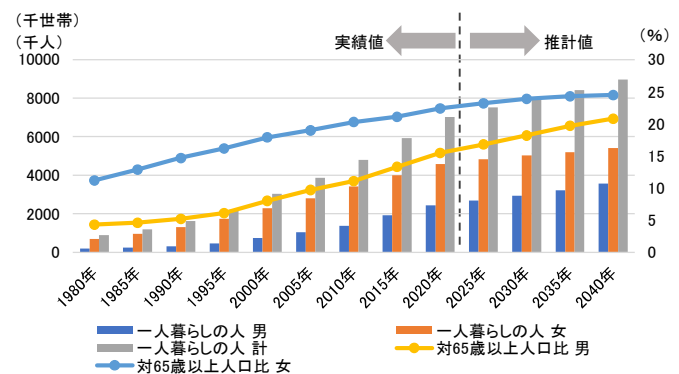


図1-7：一人暮らしをしている人のうち65歳以上の占める割合の推移（全国）

出典：高齢社会白書（内閣府）



図1-8：世帯数の推移（2020年）

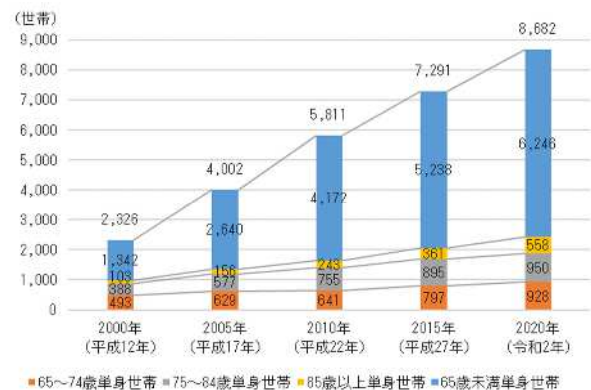


図1-9：単身高齢者世帯数の推移

出典：国勢調査

(6) メッシュ人口

1) 総人口

本市の総人口における250mメッシュ人口は、常滑地区や鬼崎地区の一部に人口が集中している地帯がみられます。

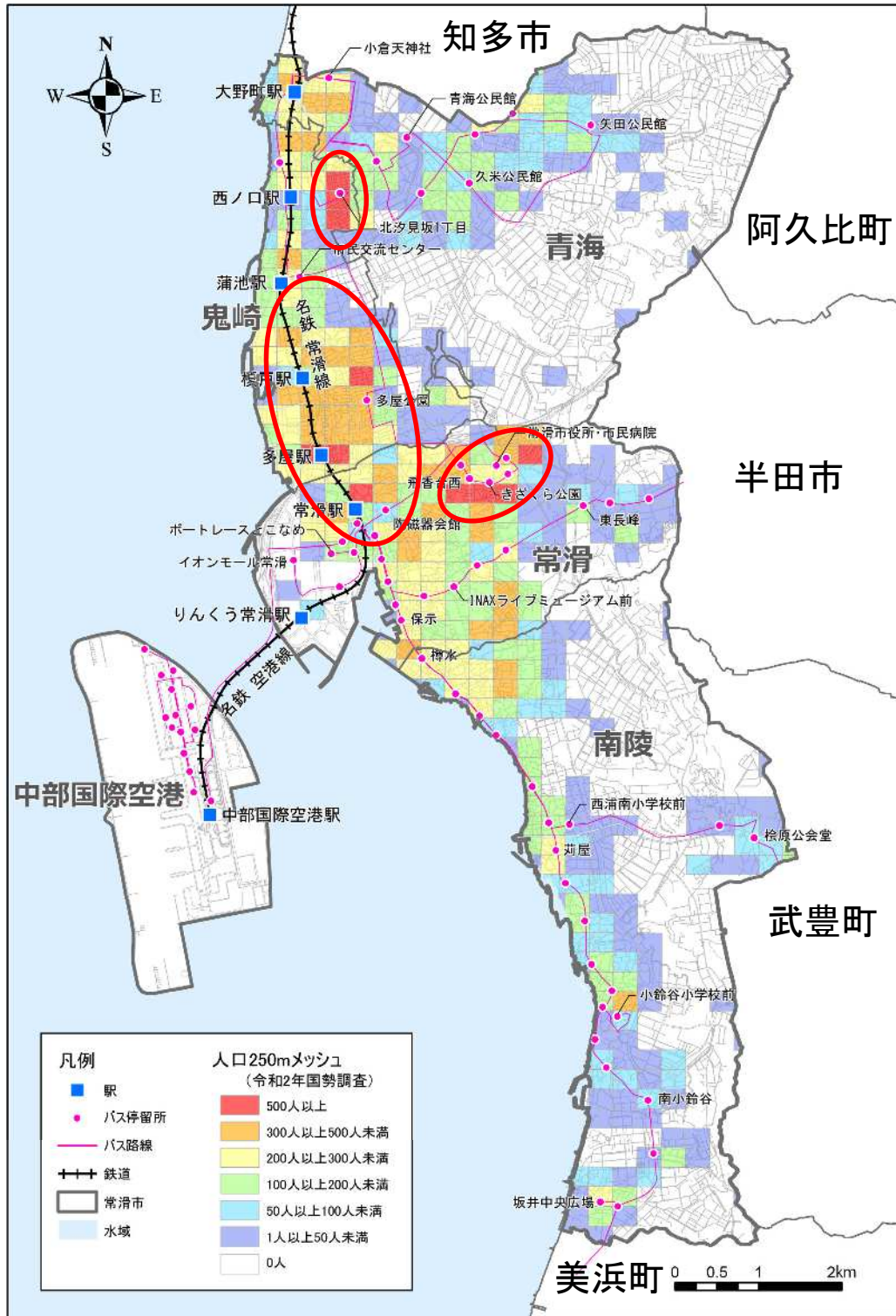


図1-10：メッシュ人口（総人口）

出典：2020年国勢調査

2) 高齢者人口

本市の高齢者人口における250mメッシュ人口は、人口が集中している鬼崎地区や常滑地区に加え、人口が比較的少ない青海地区や南陵地区でも高齢者人口が多い地帯がみられます。

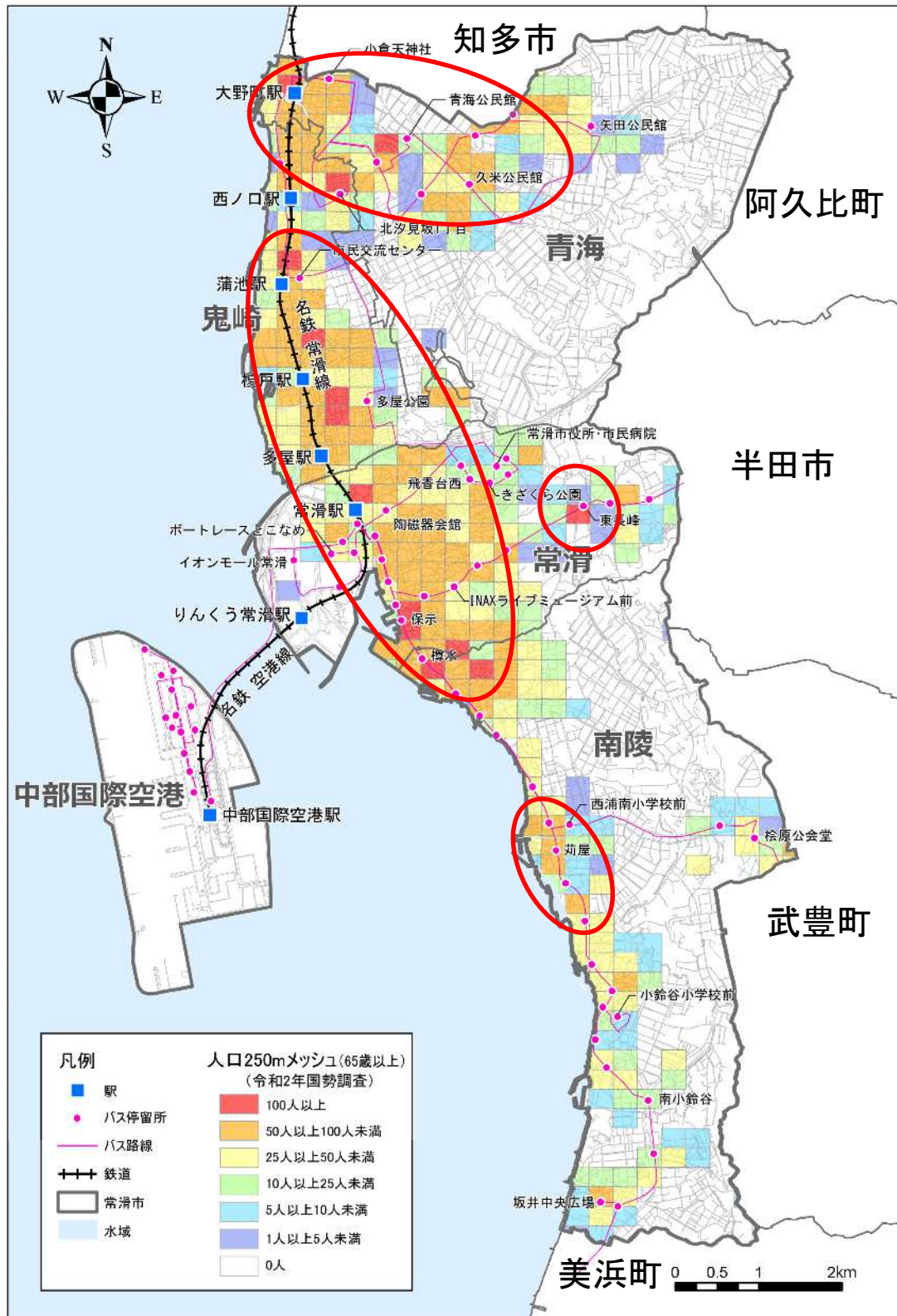


図 1-11 : メッシュ人口 (高齢者人口)

出典:2020年国勢調査

(7) 通勤・通学流動

2015年時点の本市の通勤・通学流動は、流出が名古屋市3,616人と最も多く、次いで東に隣接する半田市の2,670人となっています。流入については、北に隣接する知多市からの3,010人が最も多く、次いで半田市からの2,911人となっています。

2020年時点の本市の通勤・通学流動は2015年とほぼ同じ構造で、流出は名古屋市の3,352人と最も多く、次いで半田市の2,562人となっています。流入についても知多市からの3,232人が最も多く、次いで半田市からの2,906人となっています。新型コロナの影響もあり、県外の流出入が減少しています。

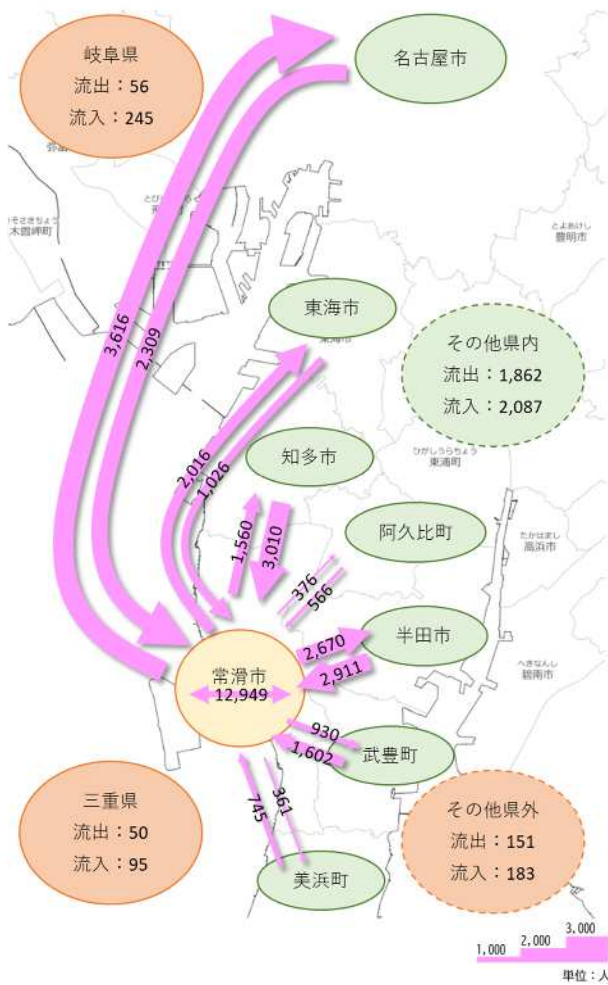


図1-12：通勤・通学における流動（2015年）
出典：2015年国勢調査

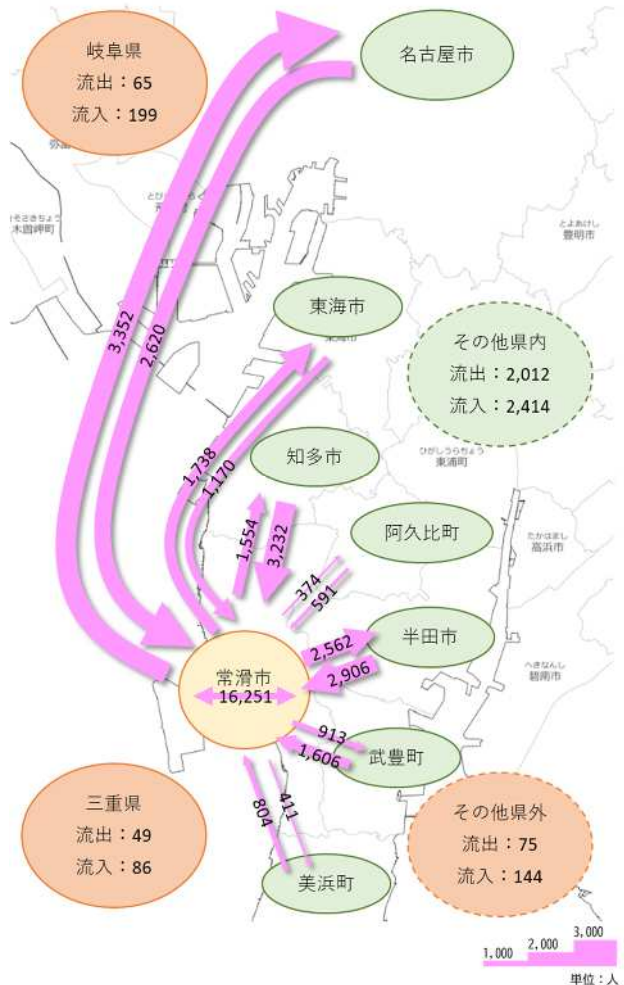


図1-13：通勤・通学における流動図（2020年）
出典：2020年国勢調査

(8) 外国人の数

本市の外国人登録者数は2019年の1,526人がピークとなっており、近年は新型コロナの影響で減少傾向でしたが、2021年から2022年にかけて100人近く増加しています。

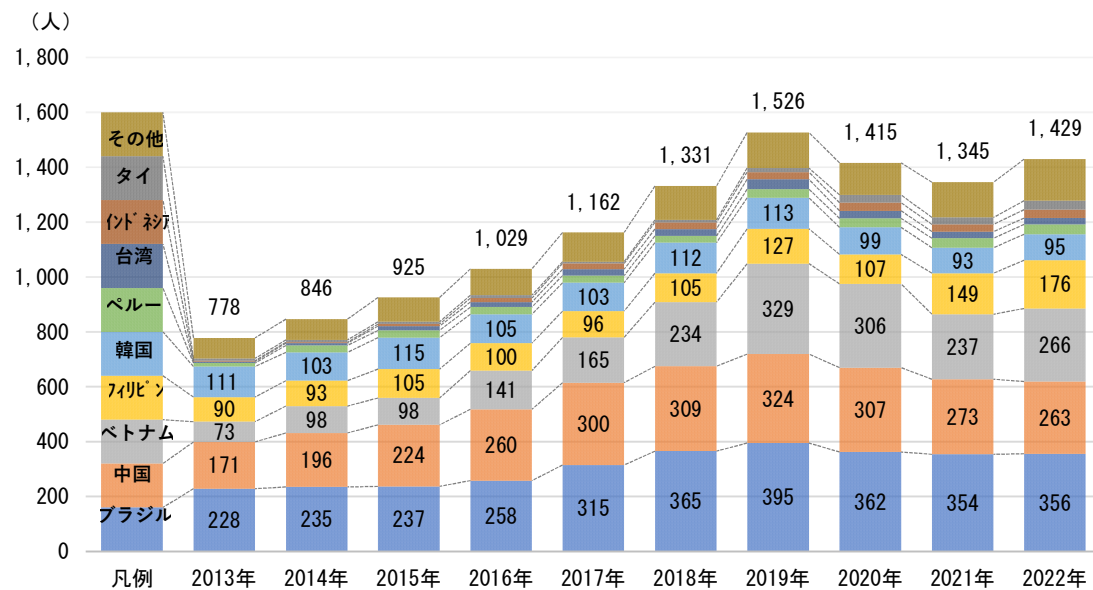


図 1-14 : 外国人登録者国別人口の推移

(9) 空港島の従業員数推移

中部国際空港島内の従業員数は2017年に1万人を超えていますが、2021年には新型コロナウイルスの世界的流行による影響を受け、2011年の水準にまで減少しています。

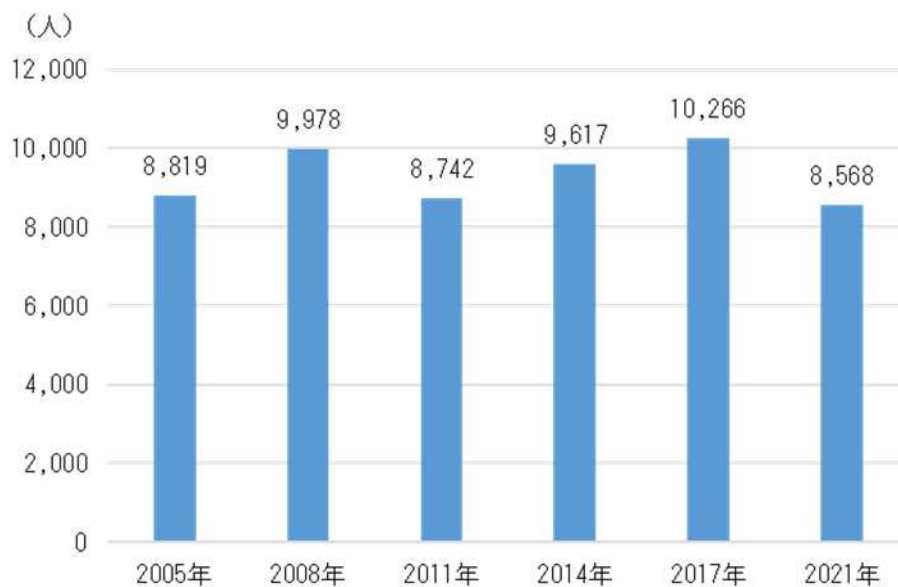


図 1-15 : 空港島内従業員数の推移

出典: 中部国際空港株式会社(2021)「第8回中部国際空港島内従業員実態調査」

(10) 産業就業者数

本市の産業就業者数は、第1次産業と第2次産業が減少している一方で、第3次産業が増加しています。2020年では65%が第3次産業の就業者となっています。

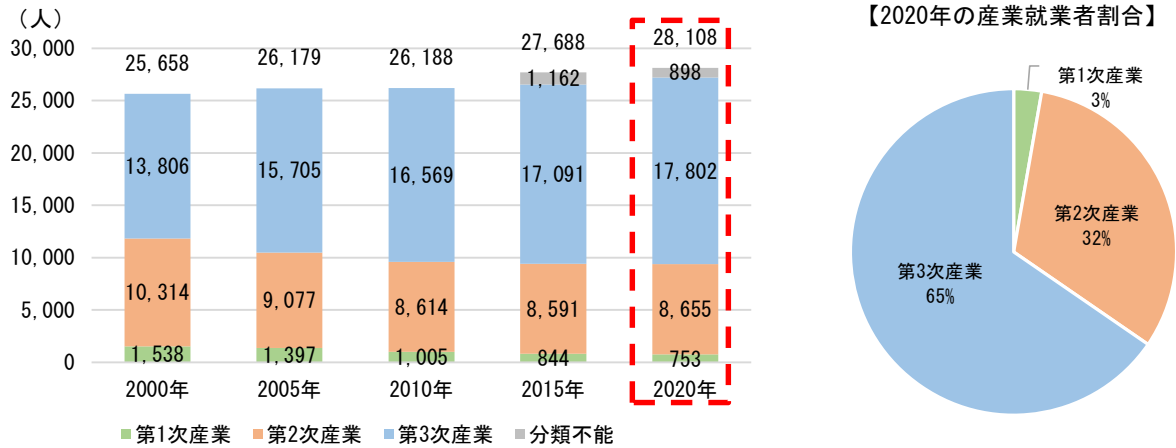


図1-16：産業就業者数（2020年）

出典：平成28年版知多半島の統計、国勢調査

1-3 観光

本市の観光入込客数は、2019年には中部国際空港に隣接する複合商業施設「フライト・オブ・ドリームズ」や「愛知県国際展示場」の開業もあり、約444万人に達しています。一方で、2020年は新型コロナウイルス感染症の世界的流行の影響により、大幅に減少しています。

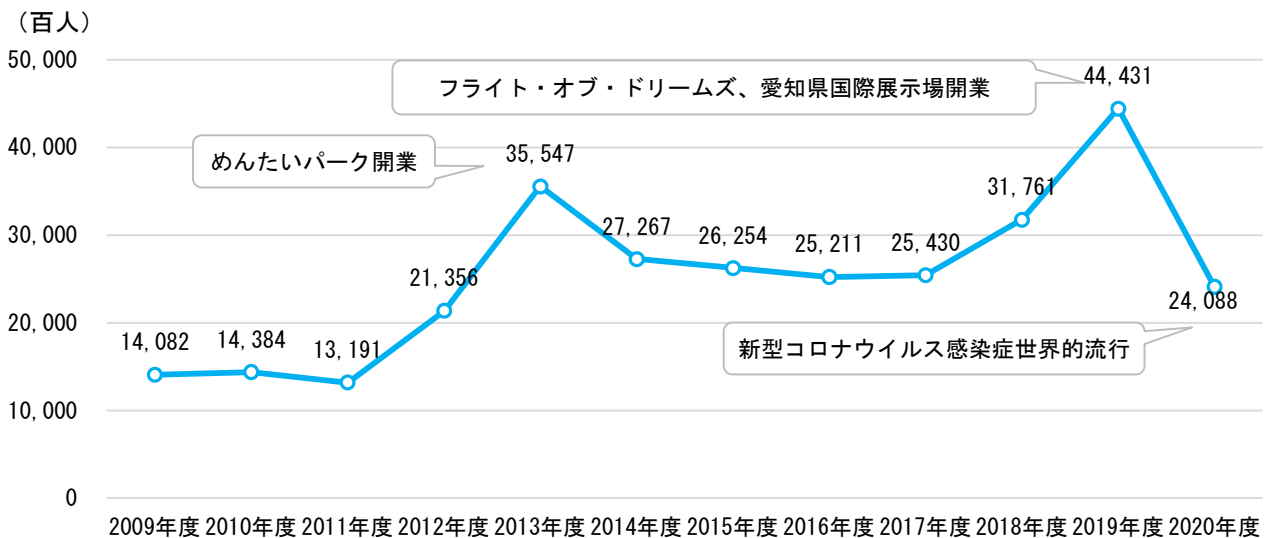


図1-17：観光入込客数の推移

出典：常滑市(2022)「常滑市観光戦略プラン2022」

1-4 土地利用

(1) 土地利用現況

本市の土地利用は市街化区域では道路用地が最も多く、次いで低未利用地、工業用地となっています。市街化調整区域では工業用地が最も多く、次いで田、道路用地となっています。全体では、道路用地、工業用地、低未利用地で約48%を占めています。

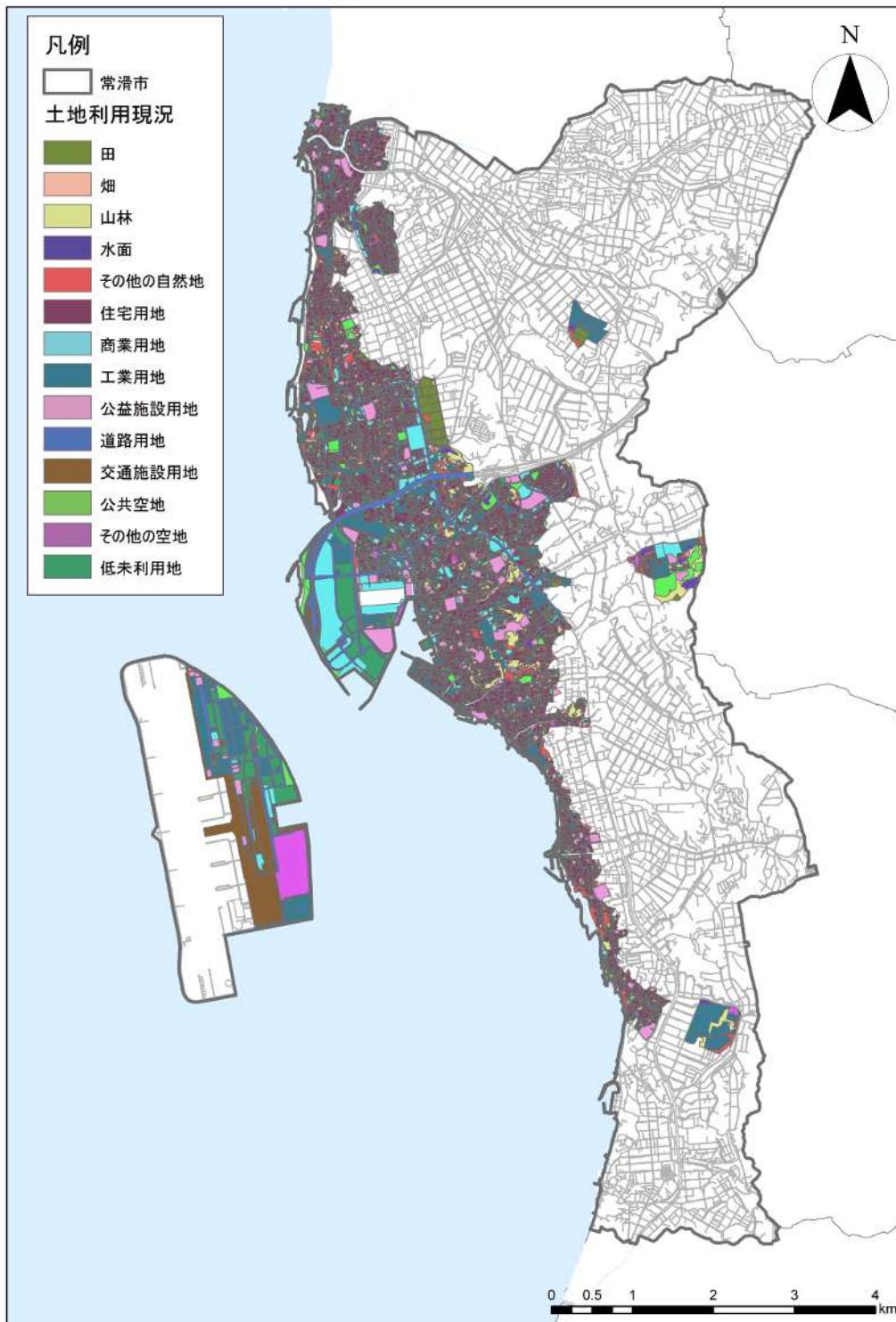


図1-18：土地利用現況図（2018年）

出典：2018年度都市計画基礎調査

表 1 - 2 : 土地利用現況 (2018年)

			市街化区域 (ha)	市街化想定区域 (ha)	合計 (ha)
自然的 土地利用	農地	田	4.15	20.76	24.91
		畑	41.54	2.53	44.07
	山林		35.9	7.2	43.1
	水面		20.47	2.19	22.66
	その他の自然地		66.15	7.91	74.06
都市的 土地利用	住宅用地		485.8	0.76	486.56
	商業用地		119.29	0.85	120.14
		1ha以上の商業施設用地	67.85	0	67.85
	工業用地		152.61	32.5	185.11
		工業専用地域面積	0	0	0
	公的・公益用地		98.19	0.74	98.93
	道路用地		274.03	11.52	285.55
	交通施設用地		85.72	0	85.72
	公共空地		46.9	0.05	46.95
	その他の空地		35.24	0.92	36.16
低未利用地		154.71	1.4	156.11	

出典: 2018年度都市計画基礎調査

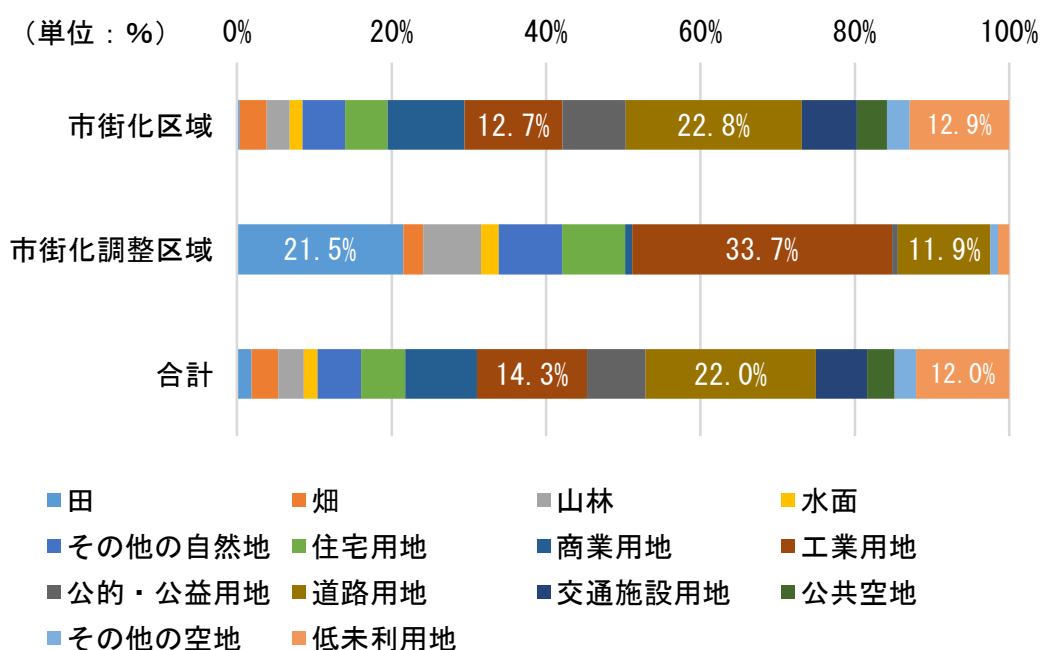


図 1 - 19 : 土地利用の構成比 (2018年)

出典: 2018年度都市計画基礎調査

(2) DID

本市のDIDは沿岸地域を中心に南北に広がっています。地区面積は拡大し続けている一方で、人口密度は減少傾向にあります。

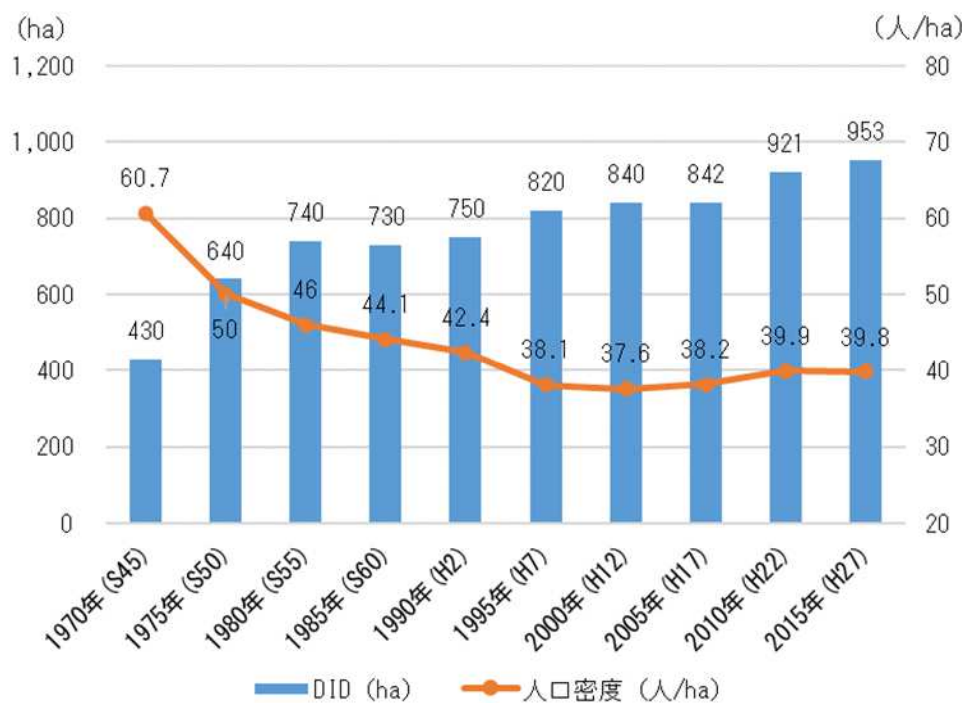


図1-20：人口集中地区と人口密度の推移

出典：常滑市都市計画マスタープラン(2020年)

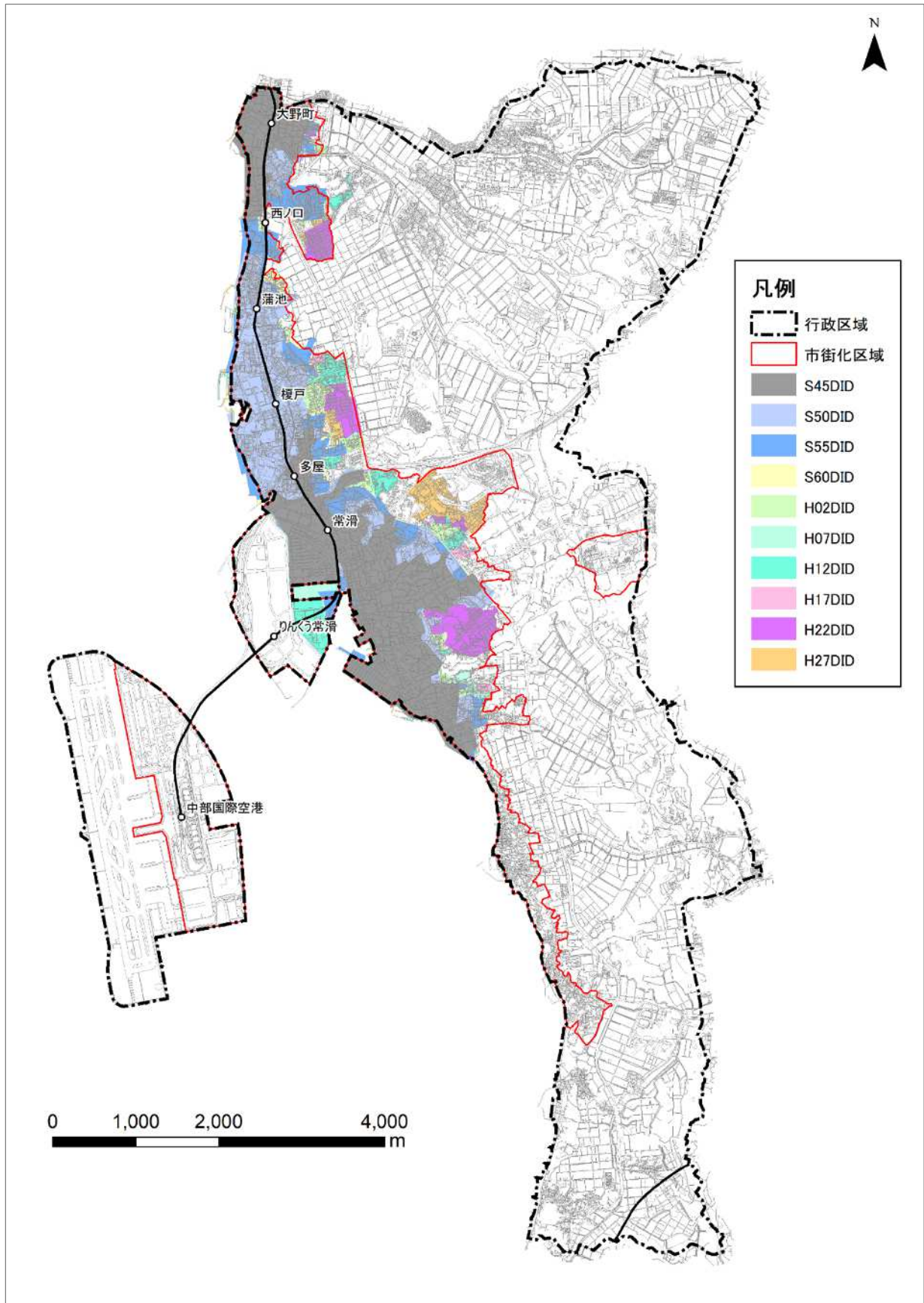


図 1-21 : 人口集中地区の変遷

出典: 常滑市都市計画マスタープラン(2020年)

1-5 施設の分布状況

(1) 医療施設

常滑地区や鬼崎地区は多くの施設が分布していますが、青海地区と南陵地区は少なく、特に南陵地区は当該地区の北部に1つあるのみです。



図 1-22 : 本市と周辺市町の主な医療施設の分布状況

(2) 商業施設

医療施設と同様に、常滑地区や鬼崎地区は多くの施設が分布していますが、青海地区と南陵地区は少なく、特に南陵地区は当該地区の北部にあるのみです。



図1-23：本市と周辺市町の主な商業施設の分布状況

出典：常滑市都市計画マスタープランほか

(3) 公共施設

公共施設について、市役所は常滑地区にあり、公民館などの施設は各地区に分布しています。



図 1-24 : 公共施設の分布状況

(4) 宿泊施設

宿泊施設について、本市には多くの宿泊施設が立地し、特に空港島や常滑地区（常滑駅やりんくう常滑駅周辺）に立地がみられる。また市内の客室数が合計で約4,000室にも及ぶため、多い時には数千人の宿泊者が滞在している。



図 1-25：宿泊施設の分布状況

(5) 知多地域の高等学校

本市には高等学校として「常滑高等学校」が1校あります。本市を含めて、知多地域（常滑市、大府市、東海市、知多市、東浦町、阿久比町、半田市、武豊町、美浜町、南知多町）には高等学校が19校あります。



図 1-26：知多地域の高校の位置

出典：各市町HP

1-6 市内の公共交通

(1) 鉄道

1) ネットワークと運行状況

市内には名鉄常滑線と名鉄空港線が通っており、計8駅あります。

日中の1時間あたりの運行状況は、上り下りそれぞれ中部国際空港駅が8本、常滑駅が6本、大野町駅とりんくう常滑駅が4本、その他4駅が2本となっています。



図1-27：常滑市の鉄道ネットワーク

表 1-3 : 主要駅の運行状況 (日中)

駅名	停車する種別	1時間あたりの停車本数
中部国際空港駅	ミュースカイ、特急、準急、普通	8本
常滑駅	特急、準急、普通	6本
大野町、りんくう常滑駅	準急、普通	4本
西ノ口駅、榎戸駅、蒲池駅、多屋駅	普通	4本

2) 鉄道の利用実績

利用実績については、新型コロナの影響で2019年度から2020年度にかけて大きく減少していますが、2021年度以降徐々に回復傾向にあります。また、駅別の乗降客数は、1時間あたりの運行本数が多く、広域圏からの利用がみられる中部国際空港駅と常滑駅が多くなっています。また、中部国際空港駅と常滑駅は2020年度以降利用者数が増加傾向にあります、その他の駅は横ばい傾向にあります。

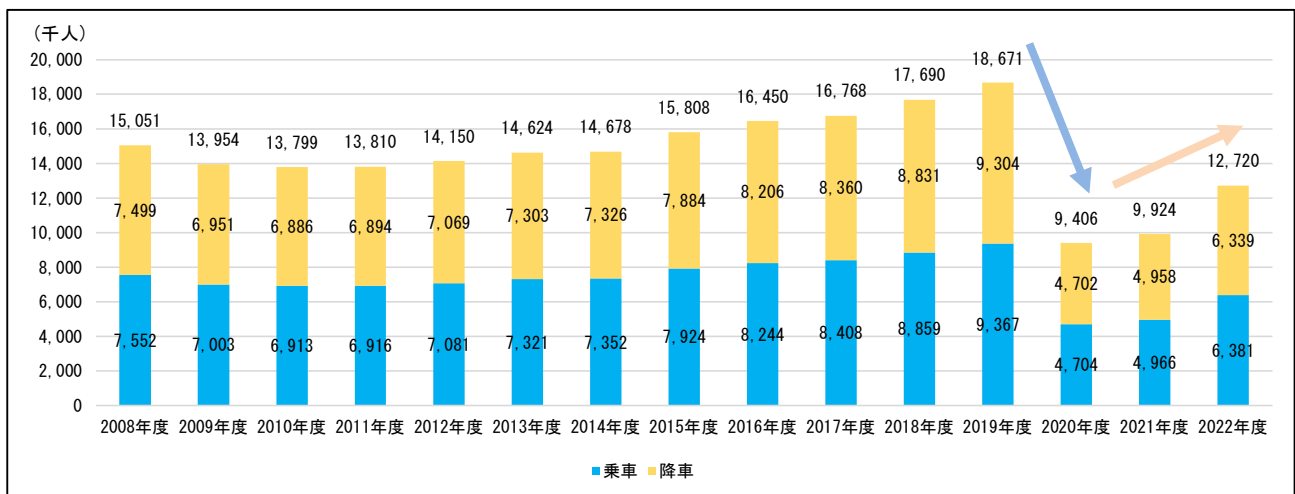


図 1-28 : 鉄道利用者数の推移

出典: 市政概要

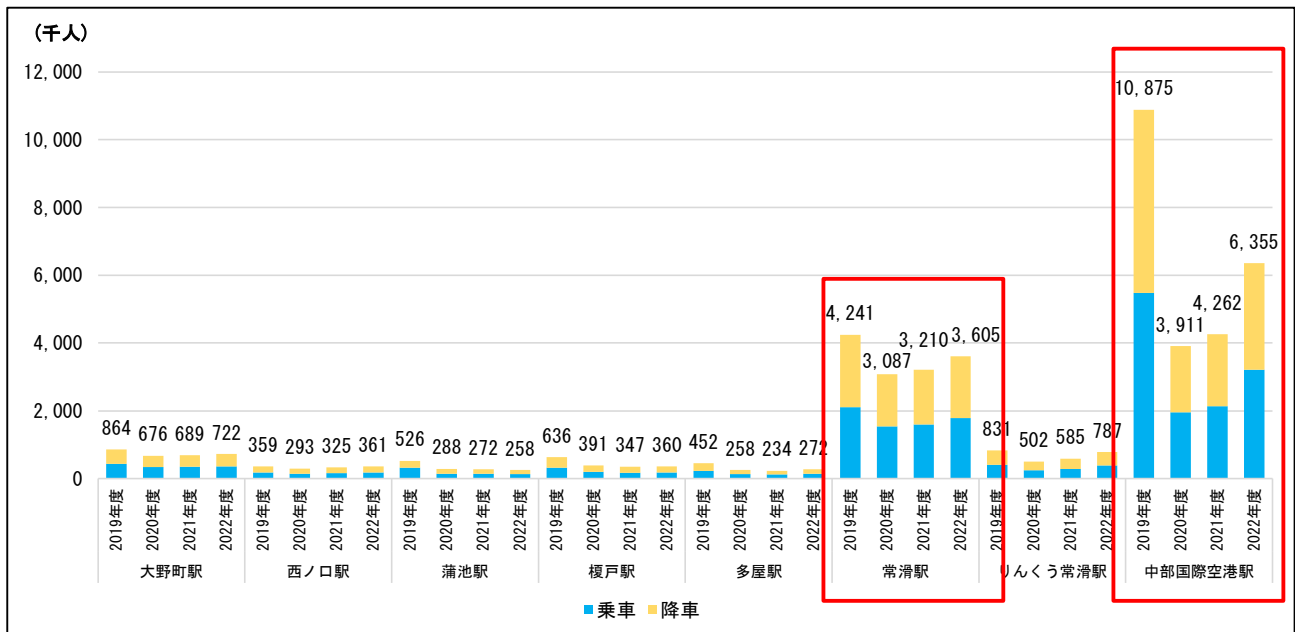


図 1-29 : 駅別利用者数の推移

出典: 市政概要

3) 駅のバリアフリー状況

本市内の鉄道駅は大野町駅と蒲池駅を除き、車いす対応のトイレが設置されています。

表 1-4 : 各駅のバリアフリー状況

名鉄常滑線	大野町駅				●		●	●				●
	西ノ口駅				●	●		●				●
	蒲池駅					●		●				●
	榎戸駅				●	●		●				●
	多屋駅	●			●	●		●		●	●	●
	常滑駅	●		●	●	●	●	●		●	●	●
名鉄空港線	りんくう常滑駅	●			●	●		●				●
	中部国際空港駅				●	●		●				●

	車いす対応エレベータ		エレベータ		エスカレータ		車いす対応トイレ		トイレ		オストメイト対応トイレ		ベビーシート対応トイレ
	車いす対応スロープ		車いす対応チェアメイト		誘導ブロック		点字運賃表		点字券売機		駅員無配置駅		

出典:名古屋鉄道HP

4) 駅端末交通手段

出発地から鉄道駅まで、あるいは鉄道駅から目的地までの交通手段については、大野町駅、常滑駅、りんくう常滑駅は自動車利用が見られます。

常滑駅や中部国際空港では、わずかながら公共交通機関の利用が見られます。



図 1-30 : 駅端末交通手段の内訳

出典:第5回中京都市圏パーソントリップ調査

(2) バス（路線バス・コミュニティバスグループ）

1) ネットワークと運行状況

市内には路線バス（知多バス）とコミュニティバスグループ（以下、「グリーン」という。）が運行しています。

知多バスについて、市内には常滑駅・中部国際空港駅と知多半田駅を結ぶ半田・常滑線と空港貨物地区循環線が通っており、主に市内外の東西方向の移動を支える公共交通です。

グリーンについて、知多バスの一部路線と市北部バスを再編し、2022年の10月から市内を運行するコミュニティバスとして運賃無料で運行しています。市内には6路線通っており、市内の2つの小学校のスクールバスとしても利用されています。

表1-5：路線バス運行本数（2023年3月18日改正後）

路線名	ルート	平日	休日
半田・常滑線	知多半田駅⇒常滑駅	16便	14便
	常滑駅⇒知多半田駅	15便	12便
	常滑駅⇔中部国際空港	4便	4便
空港貨物地区循環線	旅客ターミナルビル⇒総合物流北⇒旅客ターミナルビル	19便	6便

出典：知多バスHP

表1-6：グリーンの概要

運行経緯	○ポートレースとこなめが、レース場のパーク化の一環として、「本場」「モーヴィとこなめ」及び「グリーンとこなめ」への来場者の増加と各施設の利用促進とともに、市民・観光客をはじめ誰でも利用可能な交通手段としてのコミュニティバスの運行を開始した。
名称の由来	○ポートレース場の複合施設化（ポートレースパーク化）事業の1つである、子どもたちの健全な育成と老若男女を問わない世代間交流ができるコミュニティの拠点としてオープンした、業界初の施設「コミュニティパーク グリーンとこなめ」にちなんで「コミュニティバス グリーン」と名付けた。
運行開始日	○2022年10月1日
導入車両	○導入車両・メーカー：BYD（ビーワイディージャパン株式会社） ○型式：小型電気バス J6都市型 ○台数：6台 ○乗車定員：29人
運行路線及び運行本数（往路復路合計）	○常滑北部・市役所線【農協北部センター⇔常滑市役所・市民病院】：13本 ○常滑北部・大野線【矢田公民館⇔大野町駅】：4本 ○常滑中部・市役所線【常滑駅⇔常滑市役所・市民病院】：50本 ○ポートレースとこなめ周遊線【ポートレース、イオンモール常滑周遊】：19本 ○常滑南部・上野間線【常滑駅⇔上野間駅】：17本 ○常滑南部・武豊線【常滑駅⇔知多武豊駅】：15本
運賃体系	○無料（当面の間） ※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 ※地域のバスネットワークの核とし、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

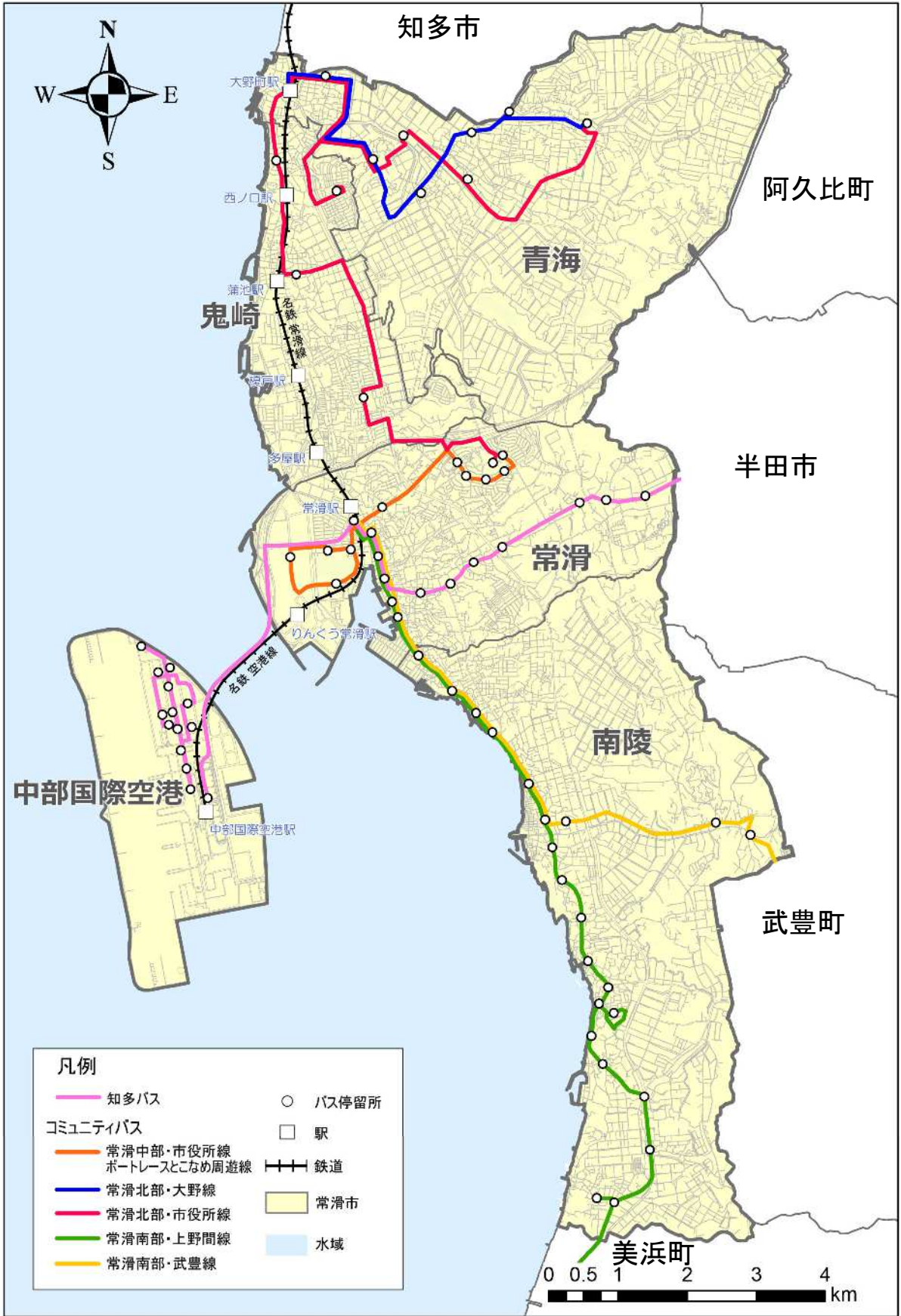


図 1-31 : 本市のバス路線図

2) 路線バス（知多バス）の利用実績

利用実績については、鉄道と同様に新型コロナの影響で利用者が減少していますが、2021年度から2023年度にかけては利用者が増加傾向となっています。

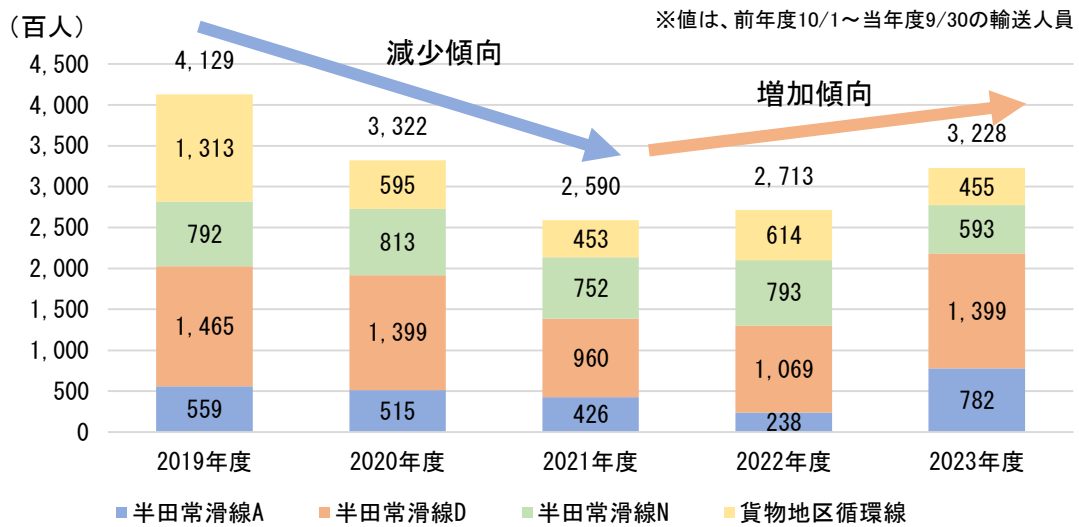


図 1-32：知多バス利用者数の推移

出典：事業者提供資料

3) グルーンの利用実績

利用実績については、2022年10月から2023年7月にかけて、右肩上がりの傾向にあり、乗車数は常滑中部・市役所線が最大で常滑北部・大野線が最少となっています。また、1便あたりの乗車数は常滑南部・上野間線やポートレースとこなめ周遊線が多い傾向にあり、常滑北部・大野線が少ない傾向にあります。

便別にみると、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ます。

エリア別にみると、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です。中部エリアは、中部・市役所線は平日の利用が多く、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くなっています。また、南部エリアは、平日・休日によらず利用が多くなっています。

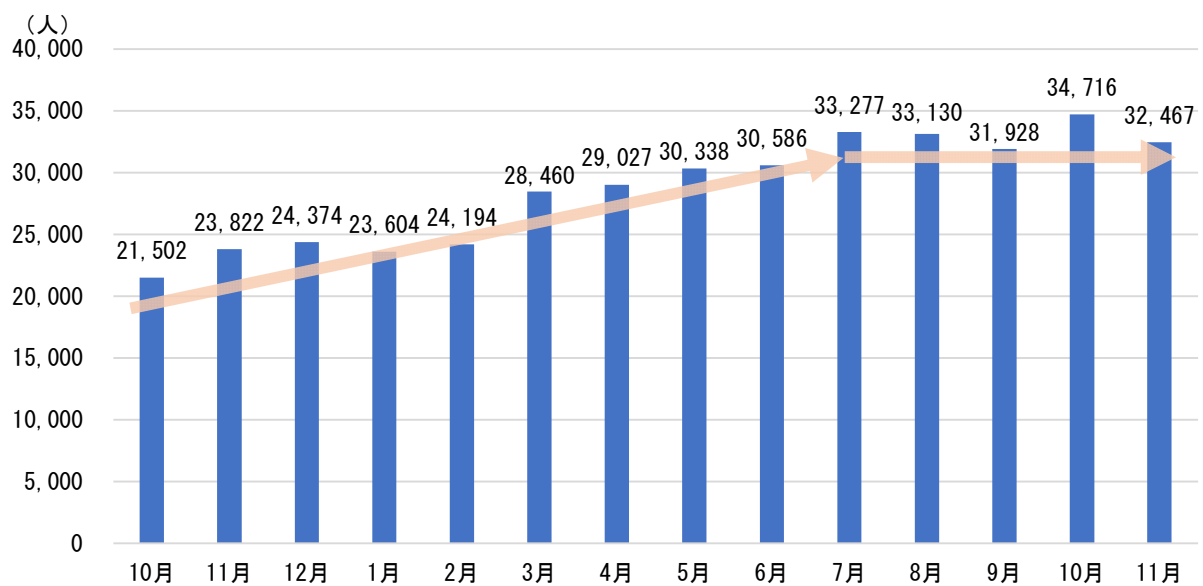


図1-33：月別の利用者数（2022年10月～2023年11月）

出典：運行事業者提供データ
※利用者数は乗車数を指す。

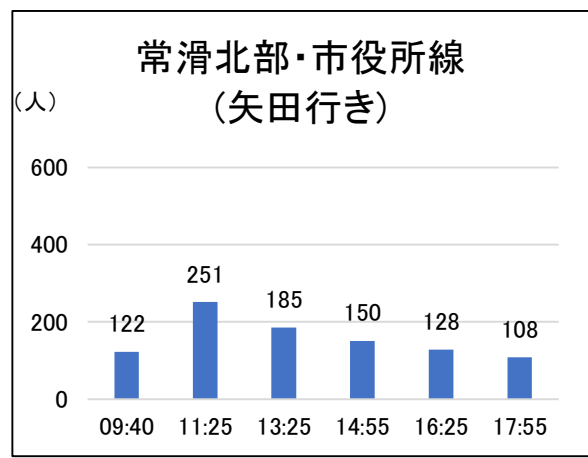
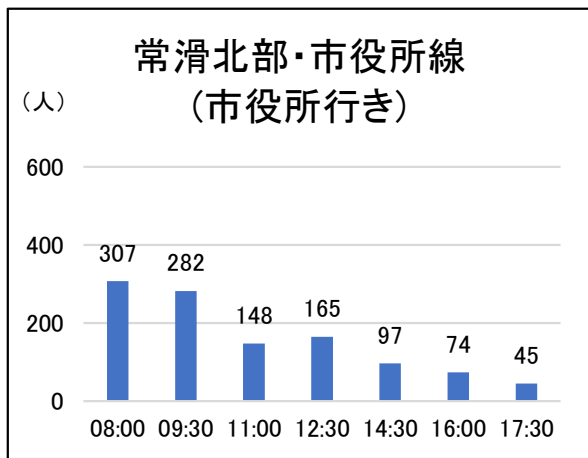
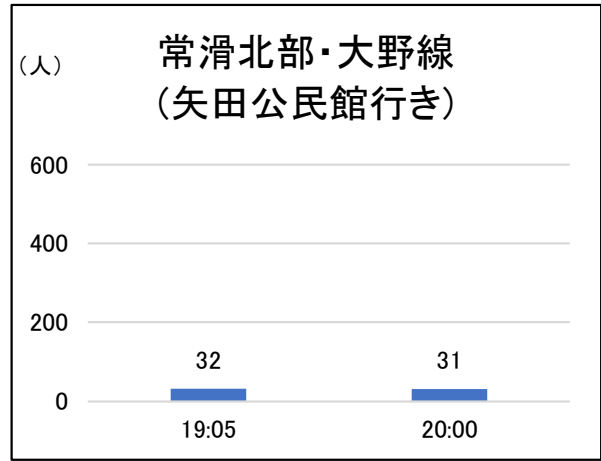
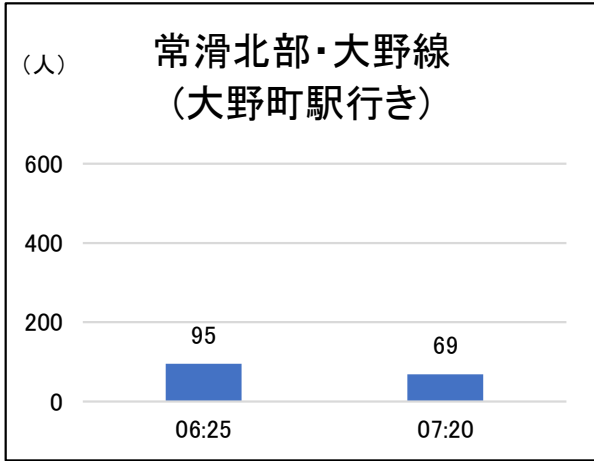


図1-34：路線別・便別の利用者数（1／3）

出典：運行事業者提供データ
 ※利用者数は乗車数を指す。
 ※集計期間は2022年10月～2023年11月

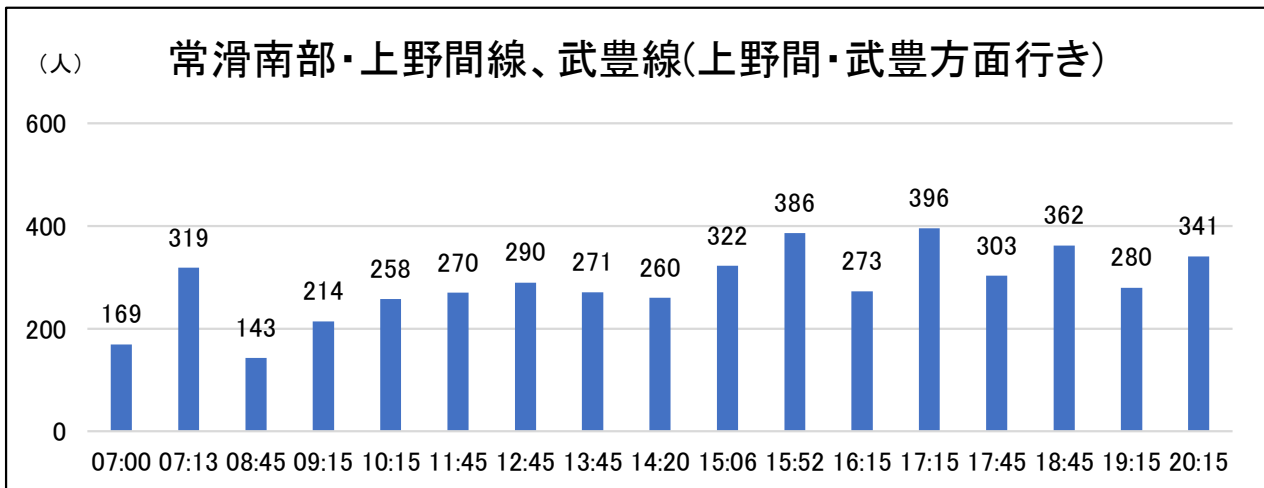
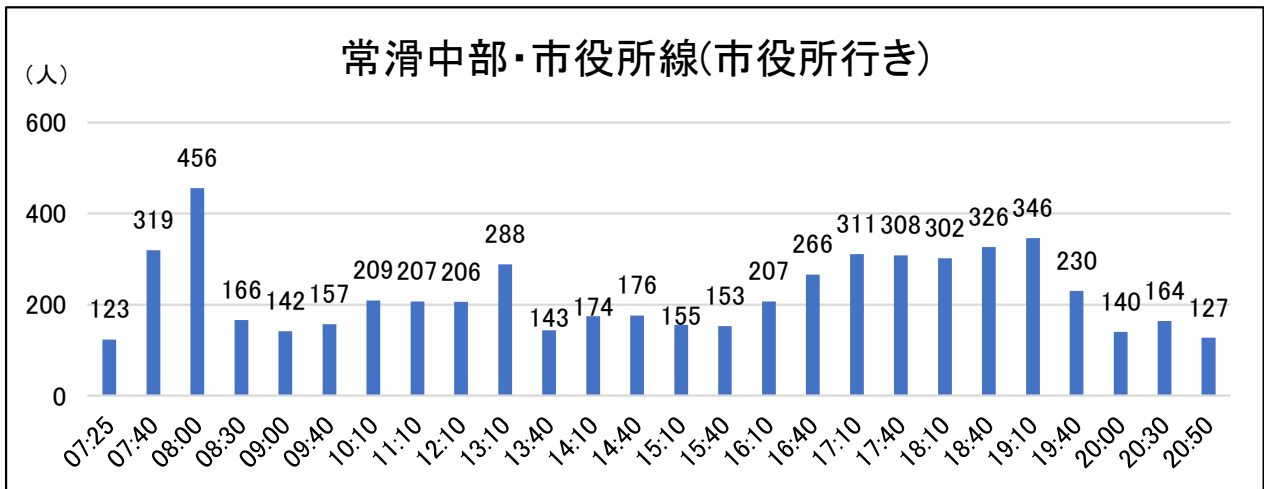
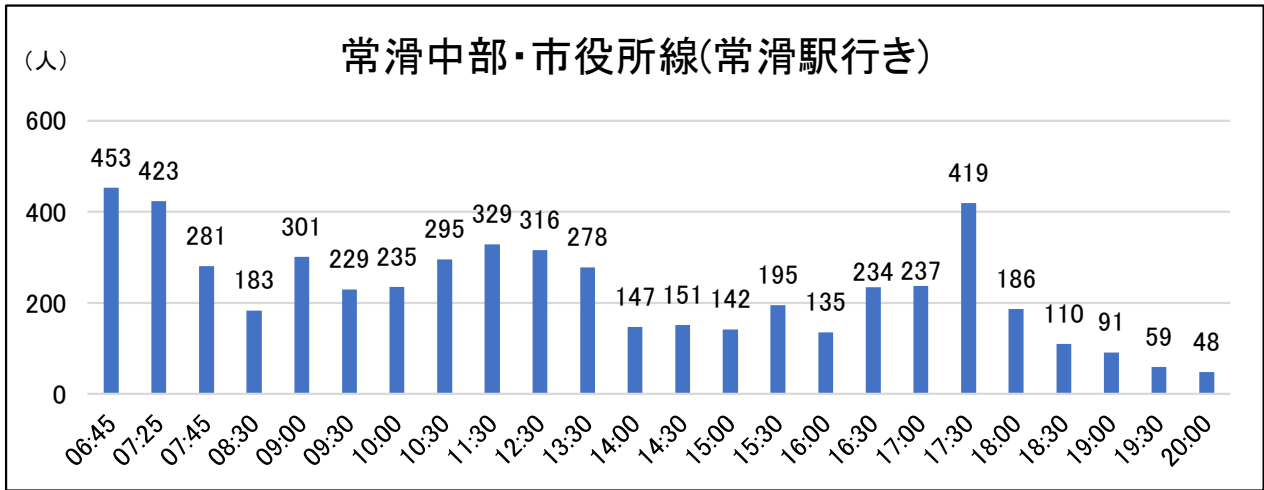


図1-35：路線別・便別の利用者数（2 / 3）

出典：運行事業者提供データ
 ※利用者数は乗車数を指す。
 ※集計期間は2022年10月～2023年11月

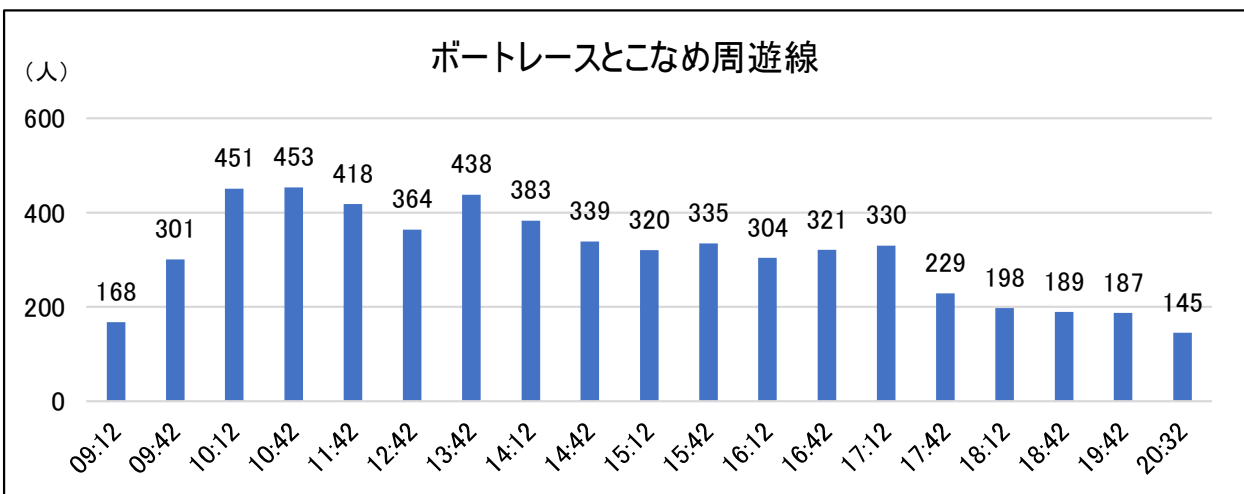
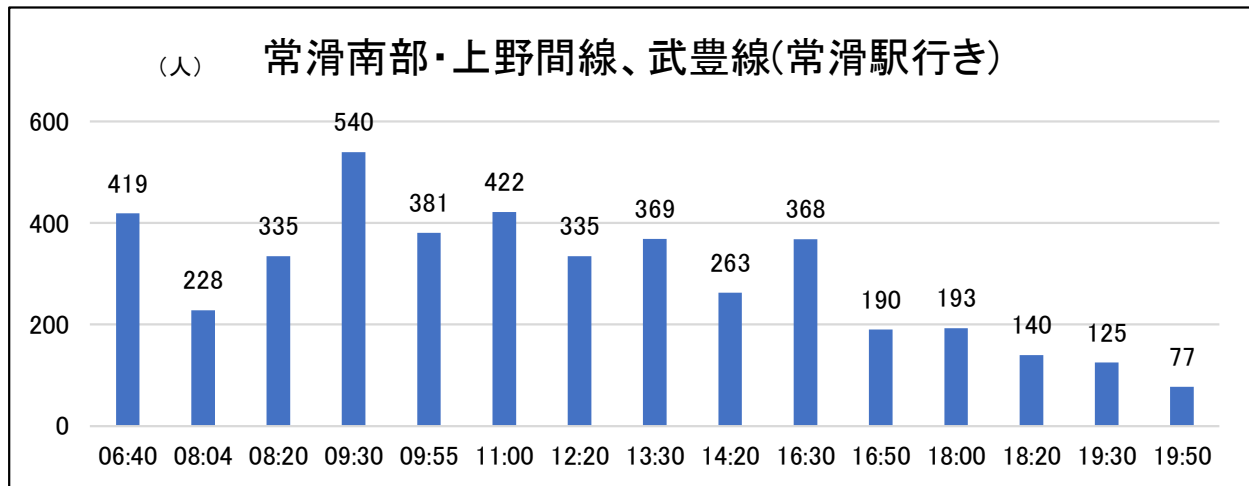


図1-36：路線別・便別の利用者数（3 / 3）

出典：運行事業者提供データ
 ※利用者数は乗車数を指す。
 ※集計期間は2022年10月～2023年11月

4) 路線バス運賃助成制度実績

路線バスの運賃助成制度の利用枚数は、高齢者を中心に増加しています。2020年度と2021年度を比較すると、金額ベースで約120万円増加しています。

表 1-7 : 路線バス運賃助成制度実績

対象者	路線	2021年度		2020年度	
		利用枚数(枚)	金額(円)	利用枚数(枚)	金額(円)
運転免許返納者	半田常滑線	696	246,384	512	181,248
	常滑南部線	99	25,245	129	32,895
	計	795	271,629	641	214,143
障がい者	半田常滑線	3,212	568,524	3,646	646,758
	常滑南部線	3,981	507,584	2,273	292,109
	計	7,193	1,076,108	5,919	938,867
高齢者	半田常滑線	4,295	1,520,430	3,018	1,068,372
	常滑南部線	5,717	1,457,835	3,592	915,960
	計	10,012	2,978,265	6,610	1,984,332
合計		18,000	4,326,002	13,170	3,137,342

※障がい者は、従来から路線バス事業者によって運賃半額のため、残り半額を負担した。

(3) タクシー

1) 事業者、位置図、車両数

市内にはサンレー交通、名鉄知多タクシーの2社の営業所があり、このほか安全タクシー、知多つばめタクシーが常滑駅に乗入れています。また、一部小学校では児童の下校時の移動手段としてタクシーが利用されています。



図1-37：本市のタクシー事業者

2) 輸送人員、運送収入

本市のタクシーの輸送人員及び旅客運送収入は、新型コロナの影響を受けて、2019年から2020年にかけて大幅に減少しています。

表1-8：タクシーの輸送人員、運送収入などの推移（市内1社）

		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
実働率	(%)	69.1	67.4	61.5	69.4	63.9
実車キロ	(km)	81,212	83,772	48,566	51,229	52,477
輸送回数	(回)	13,289	13,005	11,570	12,086	11,118
輸送人員	(人)	18,487	18,169	15,757	16,172	15,717
旅客運送収入(計)	(円)	35,576,800	36,957,260	23,184,340	24,226,970	24,715,150
実車距離	(km/台・日)	86.1	91.2	65.4	61.1	68.0
実働1車	(円)	37,727	40,215	31,204	28,876	32,014

※特定大型車を含む

出典：事業者提供資料



図1-38：タクシーの輸送人員・旅客運送収入の推移（市内1社）

出典：事業者提供資料

3) タクシー券配布実績（障がい者と高齢者）

障がい者へのタクシー券配布実績をみると、交付件数は減少傾向にあります。利用件数は2018年から2021年にかけてほぼ横ばいでしたが、2021年から2022年にかけて大きく減少しています。高齢者向けのタクシー券は常滑地区の人の利用が最も多いが、どの地区も3～4割程度となっています。

【障がい者】

表 1-9：タクシー券配布概要（障がい者）

対象者	身体障害者1、2級と3級の一部、知的障害者A判定、精神障害者1級のみ（国・県の補助はなし）
助成内容	助成額1枚540円、距離制1回につき1枚、時間制（リフト付き福祉タクシー）1回につき5枚、交付枚数40枚

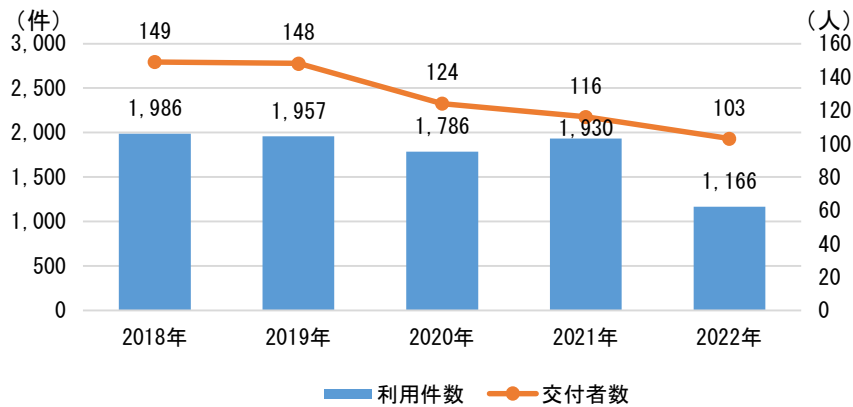


図 1-39：タクシー券配布実績（障がい者）

※2022年度は4月～8月まで

【高齢者】

新型コロナのワクチン接種をはじめ、高齢者が必要な移動ができるよう、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用して実施した事業

表 1-10：タクシー券配布概要（高齢者）

利用期間	2021年4月1日～9月30日
対象者	2021年3月1日時点で常滑市の住民票登録者のうち4月1日時点で75歳以上
対象者数	8,242人
助成券の額	5,000円（500円×10枚）

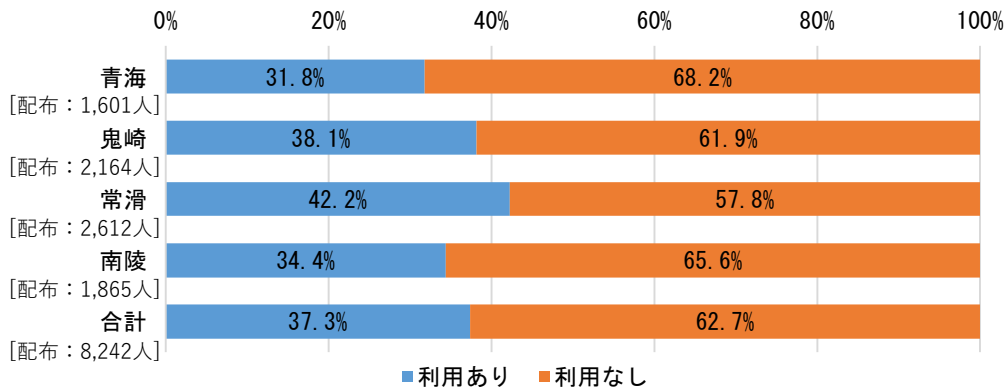


図 1-40：タクシー券配布実績（高齢者）

(4) 中部国際空港

中部国際空港の旅客数は増加しており、2019年度が126万人でピークとなっています。しかし、2019年度から2020年度にかけて新型コロナウイルス感染症の拡大で発着回数が大幅に減少し、その関係で旅客数と来場者数も大幅に減少しています。2020年度以降は発着回数が増加するにつれて旅客数と来場者数が増加しています。

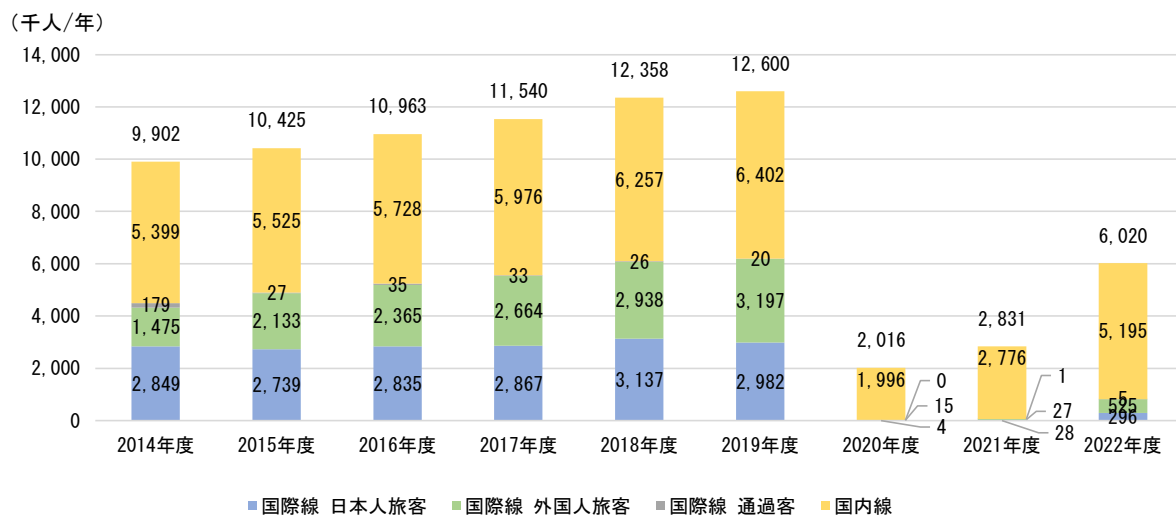


図1-41：中部国際空港旅客数

出典：セントレアグループHP

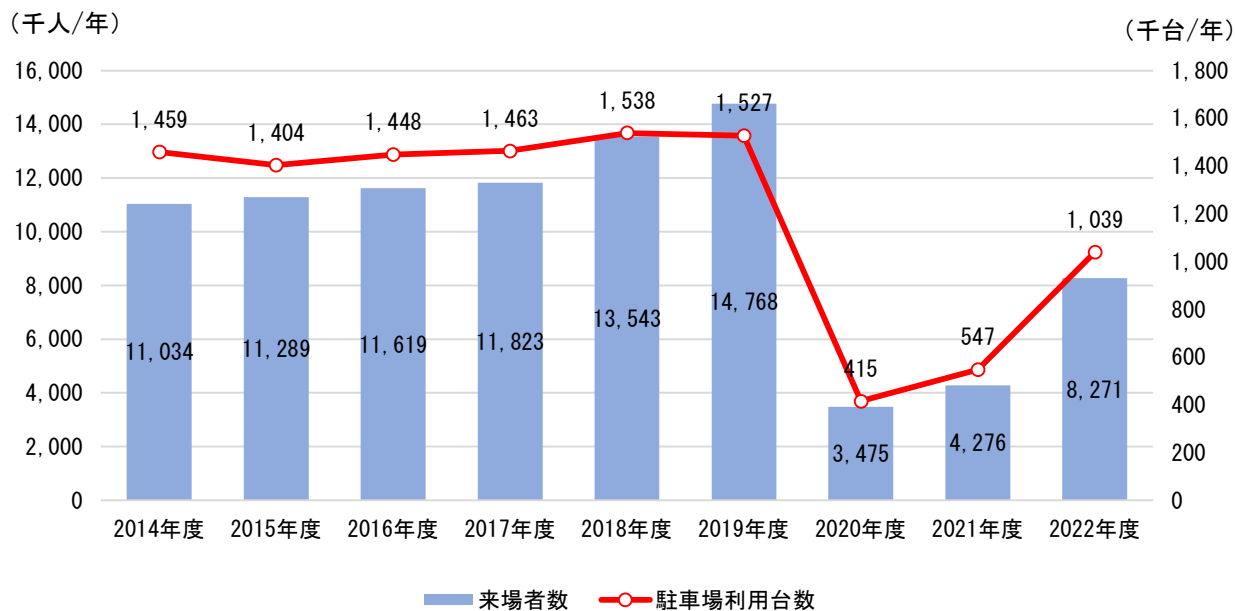


図1-42：中部国際空港来場者数

出典：セントレアグループHP

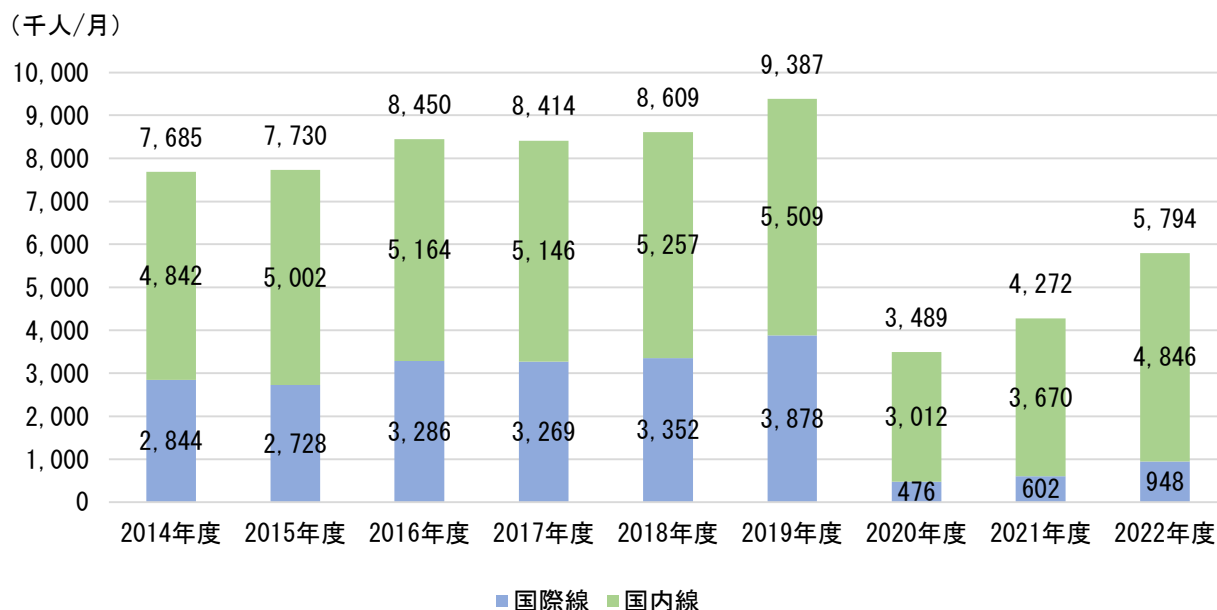


図 1-43 : 中部国際空港発着回数

出典: セントレアグループHP

(5) その他の公共交通

市内には特定の地域や区間を運行する公共交通として、CHITA CATプロジェクト シャトルバスと青海ボランティア隊の移動支援、社会福祉協議会の移動支援があります。各公共交通の概要は以下のとおりです。

表 1-11 : その他の公共交通機関の概要

種別	概要
CHITA CATプロジェクト シャトルバス	<ul style="list-style-type: none"> ・イオンモール常滑と中部国際空港の間を結ぶシャトルバス ・コロナ禍の影響で特にインバウンドの利用が大きく減少し、2023年9月時点では毎週日曜日のみの運行
青海ボランティア隊の移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ・市北部にある青海山団地は丘の上であり、勾配が多い住宅地 ・住民の高齢化が進み、買い物や病院への往来に苦勞する人が増加 ⇒地域のボランティア団体が乗用車を運行し、定時定路線型のボランティア輸送を実施 ・火・木・土曜日に1日3便の運行
社会福祉協議会の移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

(6) 先進交通に対する取組み

本市では、将来的な先進交通の本格導入・実装を見据え、様々な先進交通に対する取組みを実施しています。主な取組み内容は以下のとおりです。

	実施時期	取組み内容
自動運転バス (実証実験)	2017年度	<ul style="list-style-type: none"> ○イオンモール常滑～空港ターミナル ○イオンモール常滑駐車場出口のゲートと自動車専用道路のETCゲートをLiDARで認識し通過 ○空港島と空港対岸部を結ぶシャトルバスの自動運転への活用
	2018年度	<ul style="list-style-type: none"> ○空港ターミナル～空港島貨物地区～空港ターミナル ○遠隔にいる1名のドライバーが2台の自動運転車両を同時に遠隔監視・操作する実証実験 ○ルート上の信号機に設置した無線機と自動運転車両が通信することで、周辺環境に左右されない信号認識の実証実験
	2019年度	<ul style="list-style-type: none"> ○空港島ホテル～愛知県国際展示場 ○これまで磨きこんできた自動運転技術を地域社会に実装することを想定した実証実験 ○愛知県国際展示場における大規模イベント時の、ホテルから愛知県国際展示場までの移動
	2020年度	<ul style="list-style-type: none"> ○セントレアビル～空港島ホテル～愛知県国際展示場～空港ターミナル～セントレアビル ○実装を想定した空港島の主要施設巡回 ○一般客を乗せて2週間にわたり運行 ○LiDARで捉えた周囲の情報とあらかじめ記憶された3D地図を照合する経路把握の方式と、衛星の電波が届きにくい場所でも車両位置を把握できる「磁気マーカシステム」による経路把握の併用方式による実証実験
	2021年度	<ul style="list-style-type: none"> ○空港第1ターミナル～空港第2ターミナル／空港島貨物地区 ○飛行機到着便から空港ターミナルまでの人員輸送 ○空港島貨物地区の人員輸送 ○空港島内において2台の自動運転車両の同時走行の実施や、自動運転技術の社会実装に必要なと思われる通信技術や遠隔管制システム、センサー技術等を駆使した実証実験
	2022年度	<ul style="list-style-type: none"> ○イオンモール常滑～空港ターミナル／イオンモール常滑～常滑駅 ○「磁気マーカシステム」を活用した自動車専用道路での走行 ○商業施設や集客スポットを周遊するルートでの走行
	2023年度	<p>【市実証実験】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○常滑駅～りんくう常滑駅(イオンモール常滑)～常滑駅 ○既存バス路線の置き換えを想定したルートでの走行を実施 <p>【県実証実験】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○イオンモール常滑～空港ターミナル ○3か月間の長期に渡る運行を行い、実装に向けた様々な気象環境下における課題を抽出 ○将来の無人自動走行を想定し、車内乗務員が不在の状況で緊急事態が発生した際の対処方法を検討

<p>オンデマンド交通 (実証実験)</p>	<p>2023年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○住民の移動ニーズにフィットした既存の公共交通と連携するAI オンデマンド交通の実証実験を行うとともに、地域特性を活かして観光客の移動を取込むことで、持続可能性の高いビジネスモデルを創造できるか、有用性を検証 ○常滑市北部・中部エリアの2つのエリアで運行 ○運行はサンレー交通株式会社と名鉄知多タクシー株式会社が実施し、アプリサービス提供や事業全般サポートをWILLER株式会社が実施
<p>マイクロMaaSアプリ(とこNAVI) (実装)</p>	<p>2023年度</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○「とこなめマイクロMaaSコンソーシアム」を立ち上げ実装した、常滑市に特化したマイクロMaaSアプリ ○常滑市内における公共交通の利便性向上、市民や観光客のお出かけ促進・創出、地域活性化等を目的として実施 ○国のデジタル田園都市国家構想交付金を活用

1-7 交通空白地

(1) 総人口

本市は西部を南北に、中心部を東西に公共交通（鉄道・バス）が通っているため、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ります。

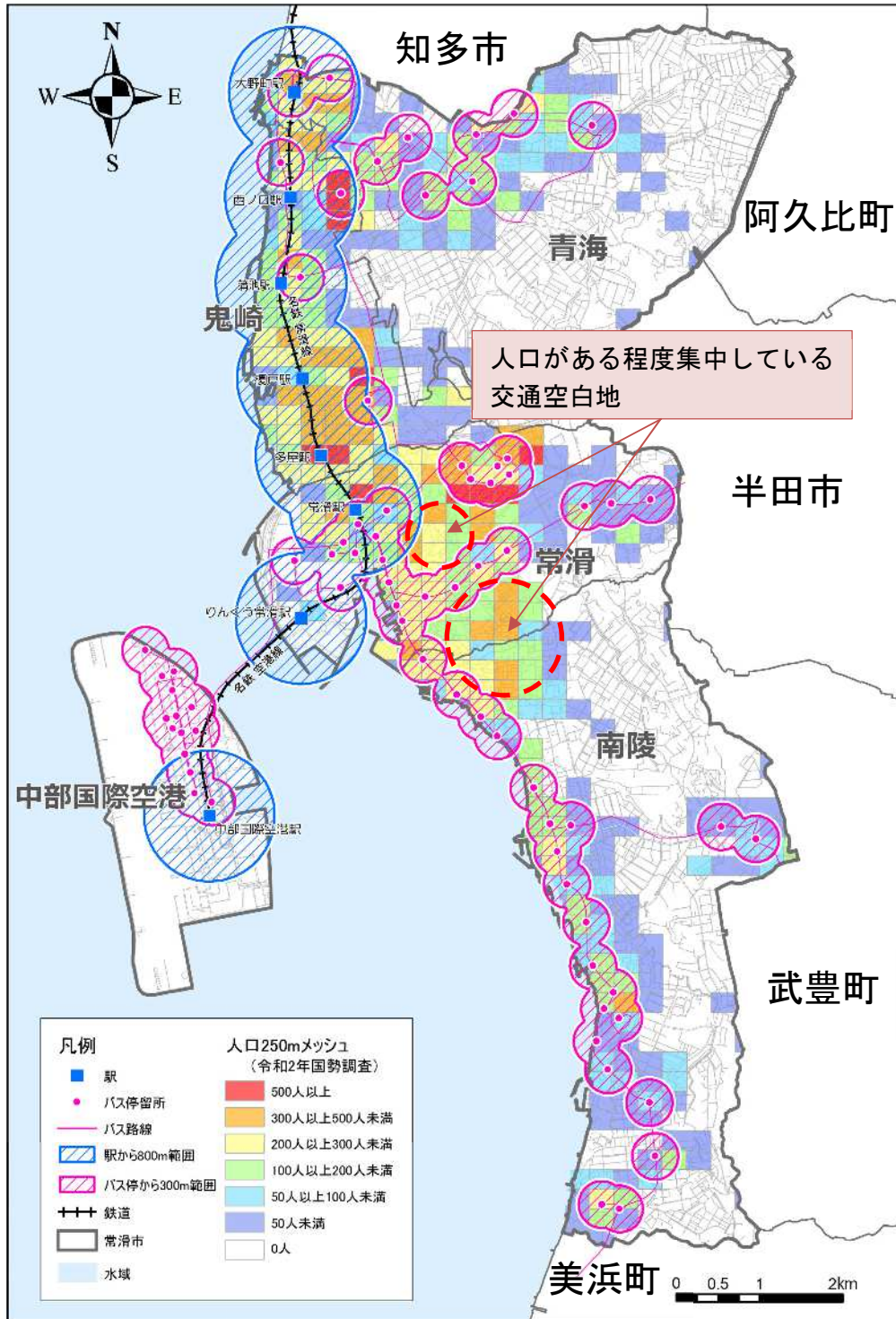


図1-44：交通空白地（総人口）

出典：2020年国勢調査

※交通空白地：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、徒歩圏内にバス停や駅がない集落（国土交通省（2014）「都市構造の評価に関するハンドブック」）

(2) 高齢者人口

総人口と同様、市内西部から東部にかけて交通空白地の分布が多くなっており、特に常滑地区と南陵地区の境界部に高齢者人口が集中している交通空白地があります。

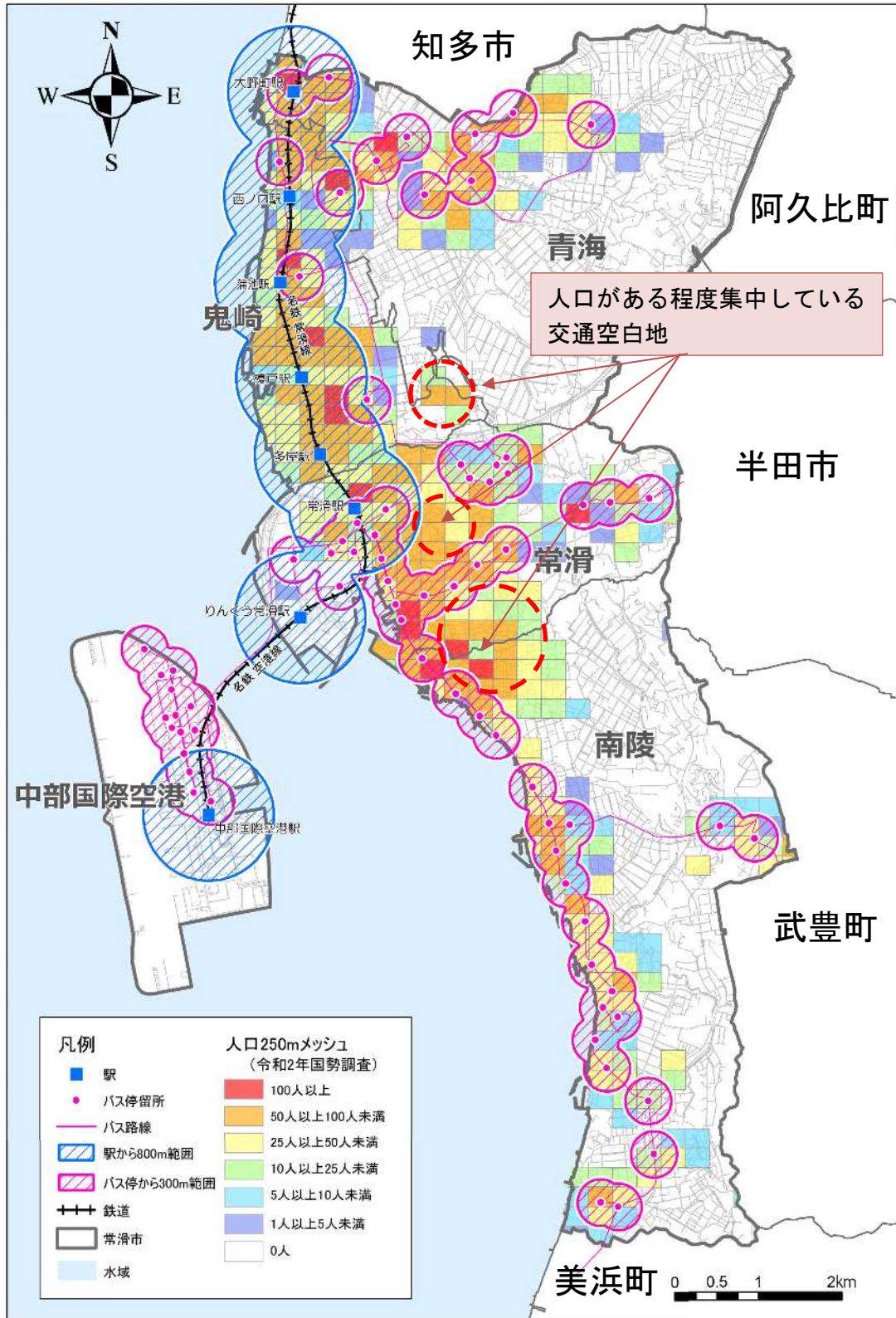


図1-45：交通空白地（65歳以上）

出典：2020年国勢調査

1-8 交通不便地

本計画では、鉄道駅やバス停が徒歩圏内にはあるものの高低差が大きく鉄道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方などにとって公共交通が不便な地域を「交通不便地」として位置付けます。本市東部の阿久比町・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おり、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ります。



図1-46：交通不便地（65歳以上）

出典：2020年国勢調査、国土地理院

1-9 交通行動

(1) 移動手段

平日の移動手段は、市内での移動ではバス移動はなく、鉄道利用が3%となっています。市内外の移動では約20%が鉄道・バスの公共交通機関を利用しています。

表 1-12：平日の移動手段

(件)

		鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩	不明	計
内内移動	市内⇄市内	2,727	290	54,882	7,542	14,338	159	79,938
	市内⇒市外	8,601	335	35,591	971	607	141	46,246
内外 (外内) 移動	市外⇒市内	8,854	530	35,949	933	335	199	46,800
	計	20,182	1,155	126,422	9,446	15,280	499	172,984

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年)

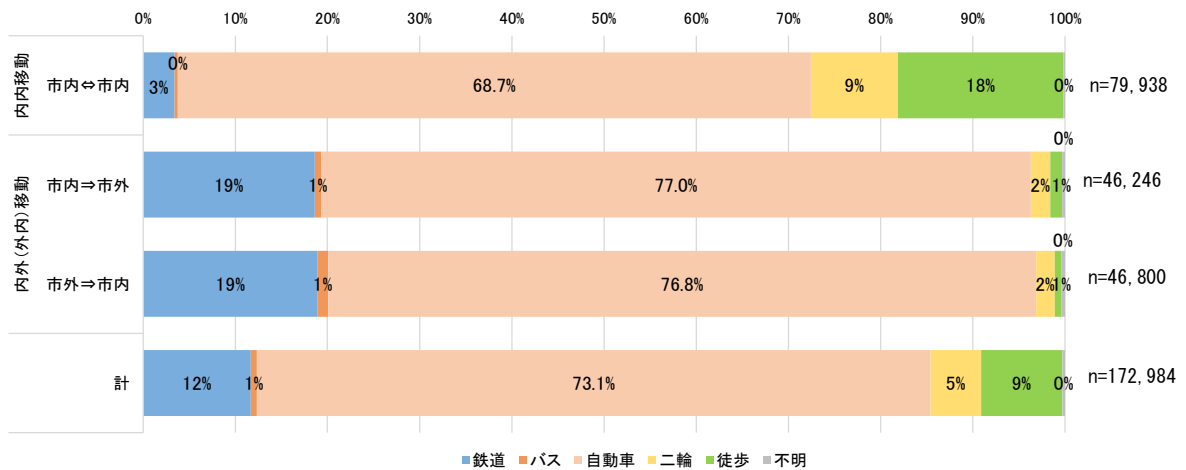


図 1-47：平日の移動手段

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年)

(2) 移動目的

移動目的は全体では25%が「自由」、次いで18%が「出勤」となっています。また、内内移動に比べて内外（外内）移動では、「出勤」や「業務」目的の占める割合が多くなっています。

表 1-13：平日の移動目的

(件)

		出勤	登校	業務	自由	帰宅	不明	計
内内移動	市内⇔市内	9,549	5,965	3,543	24,124	35,427	1,330	79,938
	市内⇒市外	10,334	1,787	4,017	9,957	19,513	638	46,246
内外 (外内) 移動	市外⇒市内	10,637	688	6,104	9,928	18,829	614	46,800
	計	30,520	8,440	13,664	44,009	73,769	2,582	172,984

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011年)

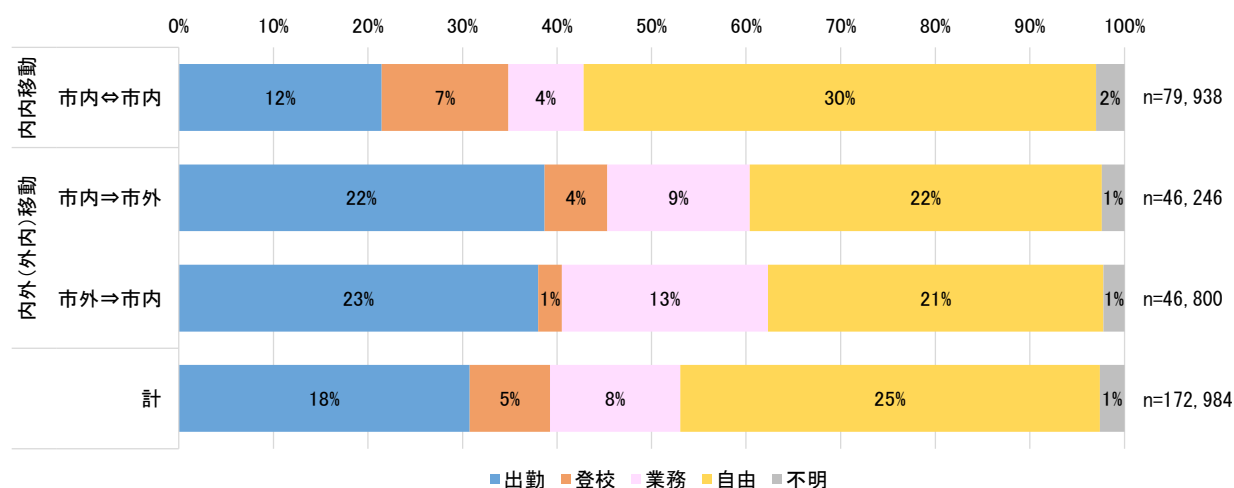


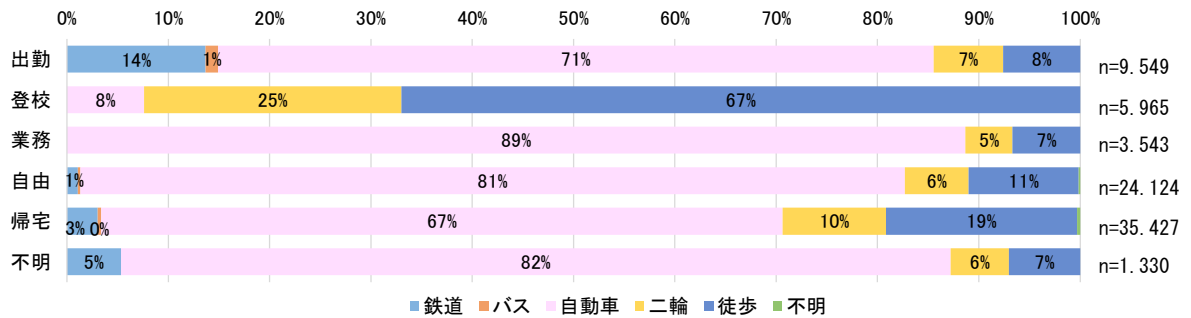
図 1-48：平日の移動目的

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011年)

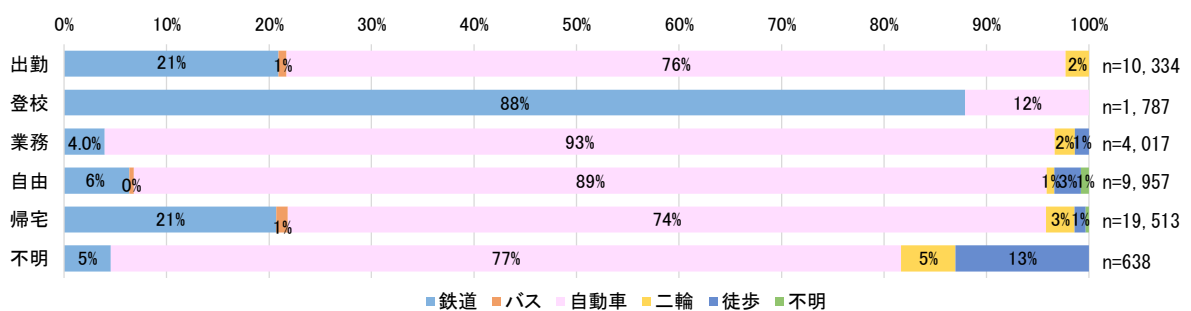
(3) 目的別手段

市内、市内→市外、市外→市内のいずれも、出勤手段の約7割が自動車となっています。また、出勤で公共交通を利用する割合は、市内で15%、市内→市外で22%、市外→市内で31%となっています。登校は市内→市外の88%が鉄道ですが、市外→市内になると二輪が51%を占めています。登校は市内→市外の88%が鉄道ですが、市外→市内になると二輪が51%を占めています。

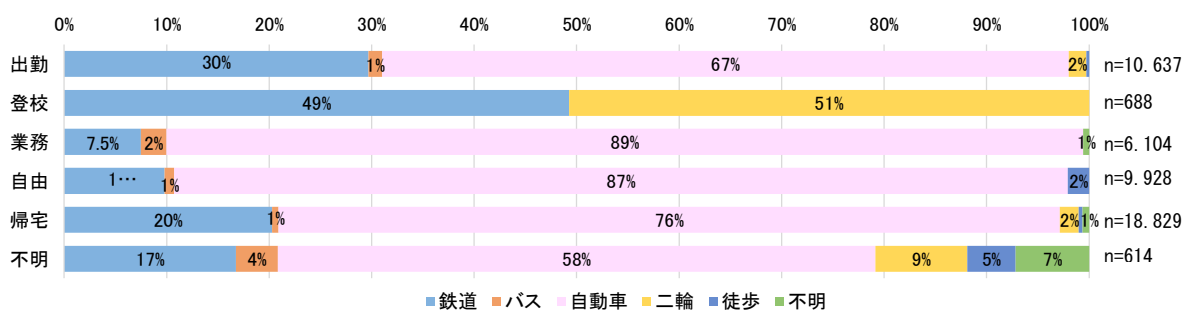
【常滑市内】



【常滑市内→常滑市外】



【常滑市外→常滑市内】



【全トリップ】

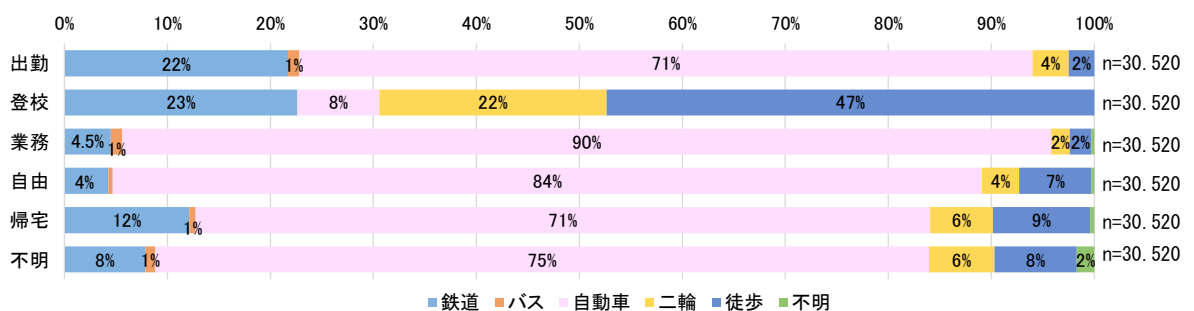


図1-49：平日の目的別移動手段の割合

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011年)

(4) 都市間の移動量

流入元は知多市が最も多く、次いで名古屋市、半田市となっています。また、流出先は知多市が最も多く、次いで半田市、名古屋市となっています。県外への移動は、県内移動に比べて極めて少ないことがわかります。その他県内の上位3位は流出・流入ともに南知多町、東浦町、豊田市となっています。

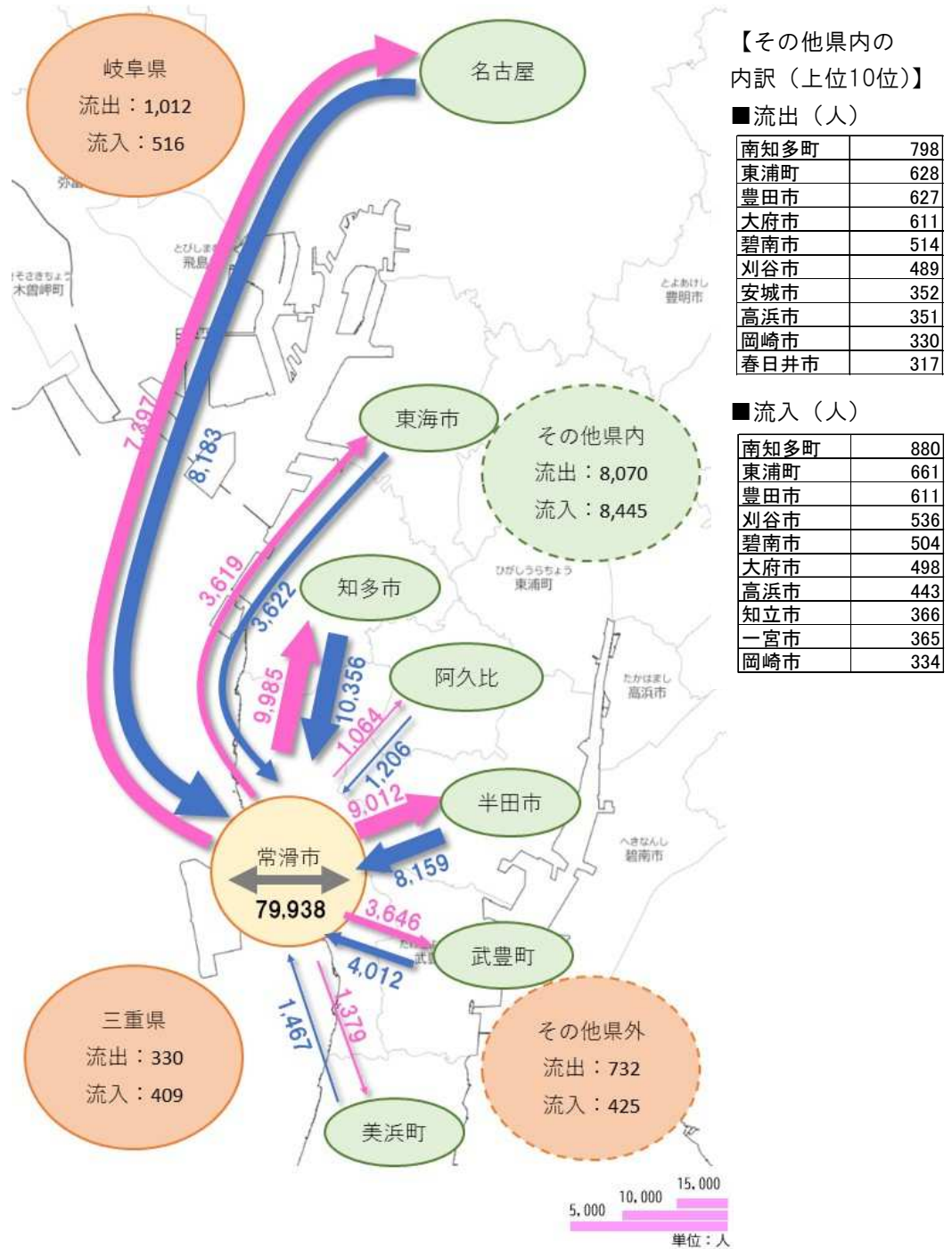
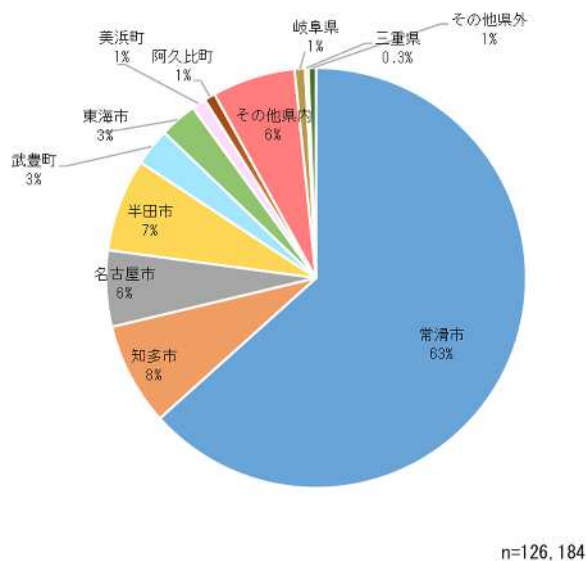


図 1-50：都市間の移動量

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011年)

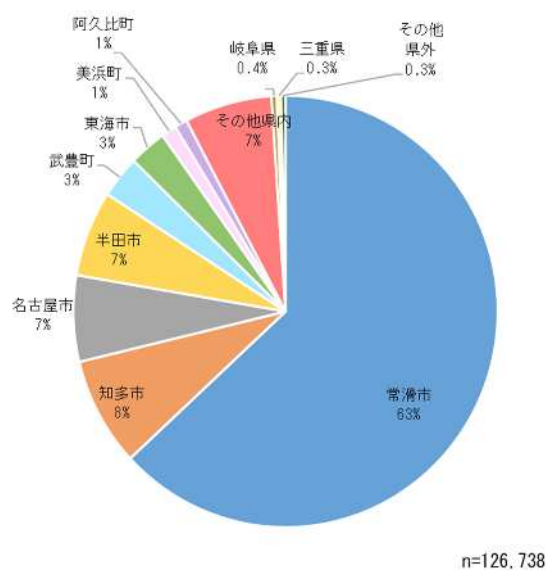
【発生交通量】

		トリップ数	
内内	常滑市	79,938	
内外	愛知県	知多市	9,985
		名古屋市	7,397
		半田市	9,012
		武豊町	3,646
		東海市	3,619
		美浜町	1,379
		阿久比町	1,064
		その他県内	8,070
	計	44,172	
		岐阜県	1,012
	三重県	330	
	その他県外	732	
内外計		46,246	
合計		126,184	



【集中交通量】

		トリップ数	
内内	常滑市	79,938	
外内	愛知県	知多市	10,356
		名古屋市	8,183
		半田市	8,159
		武豊町	4,012
		東海市	3,622
		美浜町	1,467
		阿久比町	1,206
		その他県内	8,445
	計	45,450	
		岐阜県	516
	三重県	409	
	その他県外	425	
内外計		46,800	
合計		126,738	



※人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。

※発生量とは対象地域から発生するトリップで単位はトリップ。また、対象地域へ集中するトリップを集中量という。

(中京都市圏総合都市交通計画協議会)

図1-51：発生集中交通量の都市別割合

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011年)

(5) 都市間の移動目的

知多市、半田市、名古屋市への移動が多くなっており、名古屋市と東海市は他の市町と比べて「出勤」「登校」の占める割合が高くなっています。

【常滑市→各市町】

単位：トリップ/日

		出勤	登校	業務	自由	帰宅	不明	計	
内内	常滑市	9,549	5,965	3,543	24,124	35,427	1,330	79,938	
内外	愛知県	知多市	1,483	53	470	3,054	4,707	218	9,985
		名古屋市	2,956	640	283	997	2,422	99	7,397
		半田市	1,970	166	1,131	2,377	3,334	34	9,012
		武豊町	753	0	42	1,161	1,690	0	3,646
		東海市	1,131	442	245	350	1,409	42	3,619
		美浜町	227	0	267	227	658	0	1,379
		阿久比町	213	0	168	321	329	33	1,064
		その他県内	1,563	429	1,049	812	4,132	85	8,070
	計	10,296	1,730	3,655	9,299	18,681	511	44,172	
	岐阜県	0	57	58	223	674	0	1,012	
	三重県	38	0	93	41	158	0	330	
	その他県外	0	0	211	394	0	127	732	
内外計		10,334	1,787	4,017	9,957	19,513	638	46,246	
合計		19,883	7,752	7,560	34,081	54,940	1,968	126,184	

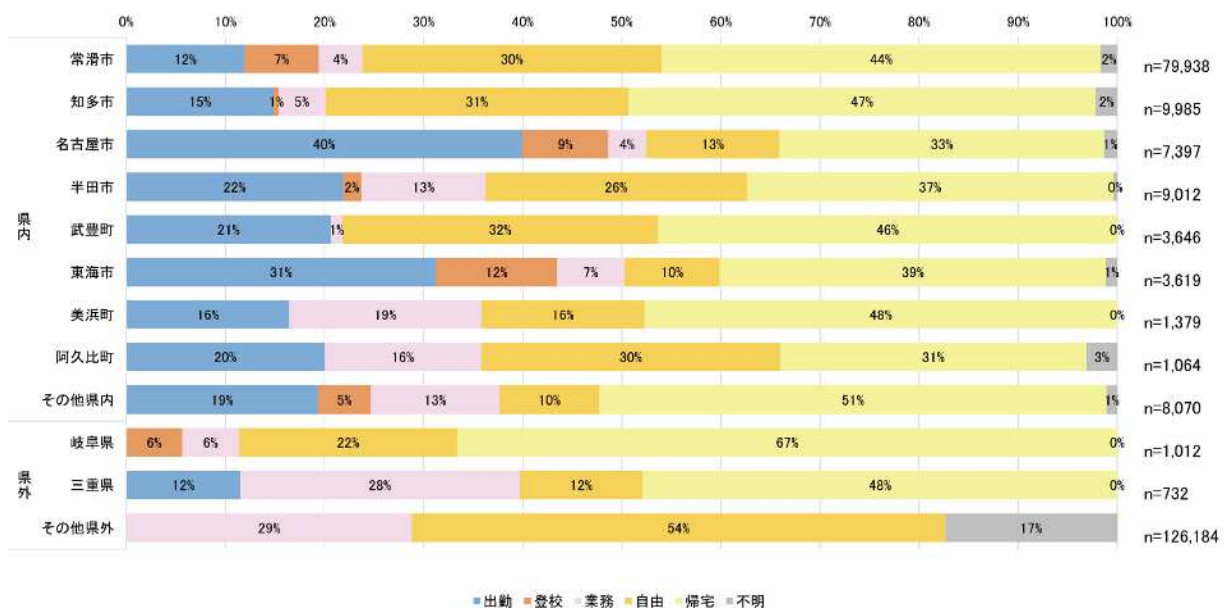


図1-52: 本市から各市町への移動目的別トリップの割合

出典: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011年)

【各市町→常滑市】

単位：トリップ/日

		出勤	登校	業務	自由	帰宅	不明	計	
内内	常滑市	9,549	5,965	3,543	24,124	35,427	1,330	79,938	
内外	愛知県	知多市	1,952	506	921	2,969	3,953	55	10,356
		名古屋市	1,652	0	1,269	954	4,221	87	8,183
		半田市	1,979	68	1,011	1,616	3,485	0	8,159
		武豊町	1,048	0	315	1,129	1,416	104	4,012
		東海市	988	114	204	346	1,851	119	3,622
		美浜町	465	0	211	414	377	0	1,467
		阿久比町	319	0	148	216	523	0	1,206
		その他県内	2,071	0	1,804	1,849	2,545	176	8,445
	計	10,474	688	5,883	9,493	18,371	541	45,450	
	岐阜県	37	0	58	182	239	0	516	
	三重県	126	0	124	159	0	0	409	
	その他県外	0	0	39	94	219	73	425	
内外計	10,637	688	6,104	9,928	18,829	614	46,800		
合計		20,186	6,653	9,647	34,052	54,256	1,944	126,738	

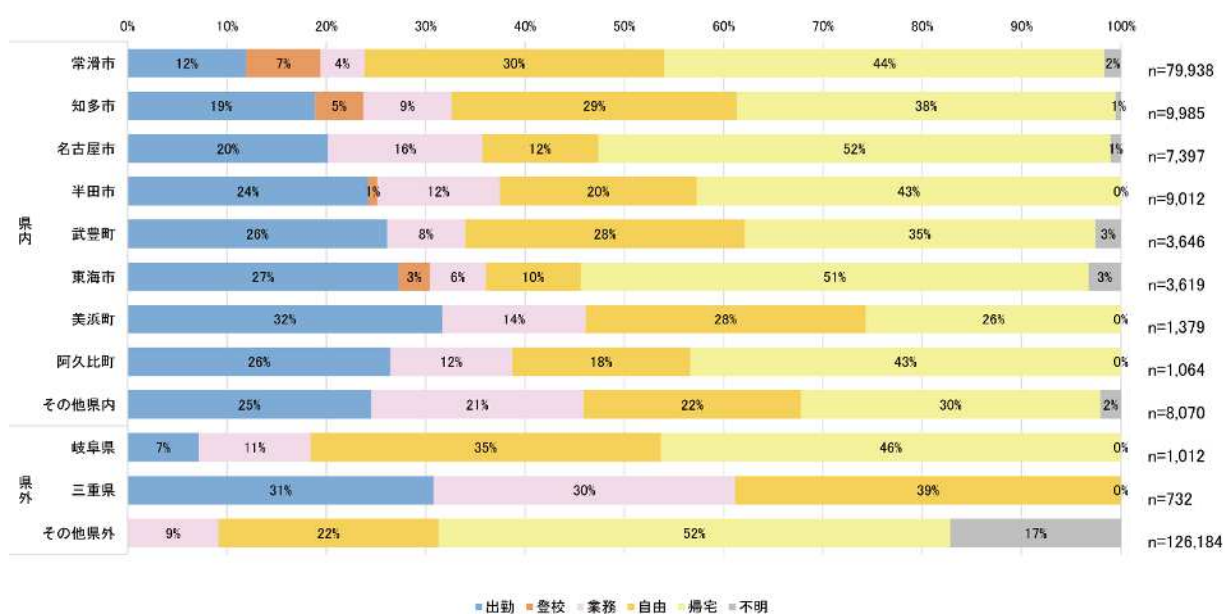


図 1-53 : 各市町から本市への移動目的別トリップの割合

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011年)

(6) 都市間の移動手段

市内（内内）での移動手段は他市町と比べ「二輪」、「徒歩」の占める割合が高くなっています。市外（内外）との移動手段は名古屋市と東海市は自動車での移動が多いが「鉄道」も一定数を占めている一方で、知多市は鉄道で接続しているが自動車での移動が多くなっています。

【常滑市→各都市】

単位：トリップ/日

		鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩	不明	計	
内内	常滑市	2,727	290	54,882	7,542	14,338	159	79,938	
内外	愛知県	知多市	992	43	8,230	623	64	33	9,985
		名古屋市	4,352	36	2,859	87	0	63	7,397
		半田市	238	123	8,467	116	68	0	9,012
		武豊町	44	0	3,530	42	30	0	3,646
		東海市	873	0	2,653	61	32	0	3,619
		美浜町	25	23	1,313	0	18	0	1,379
		阿久比町	62	0	1,002	0	0	0	1,064
		その他県内	1,667	70	6,291	42	0	0	8,070
	計	8,253	295	34,345	971	212	96	44,172	
	内外	岐阜県	221	0	791	0	0	0	1,012
三重県		77	40	213	0	0	0	330	
その他県外		50	0	242	0	395	45	732	
内外計		8,601	335	35,591	971	607	141	46,246	
合計		11,328	625	90,473	8,513	14,945	300	126,184	

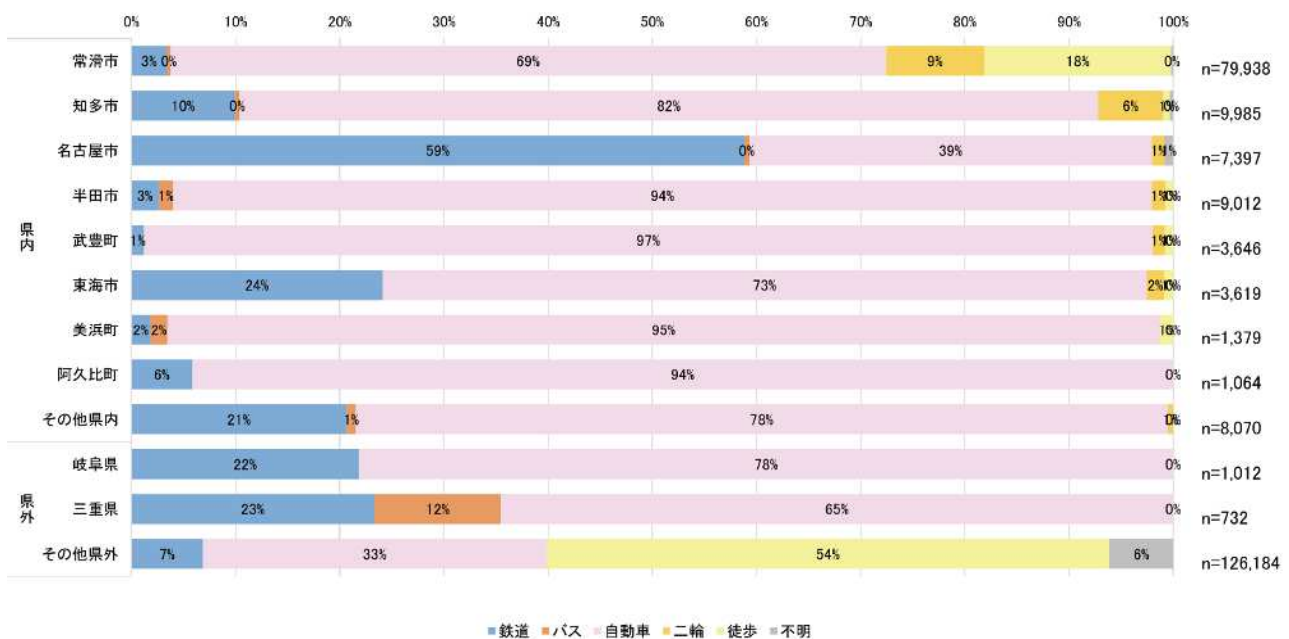


図1-54: 本市から各市町への移動手段別トリップの割合

出典: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011年)

【各都市→常滑市】

単位：トリップ/日

		鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩	不明	計	
内内	常滑市	2,727	290	54,882	7,542	14,338	159	79,938	
内外	愛知県	知多市	1,013	43	8,580	623	64	33	10,356
		名古屋市	4,311	36	3,558	87	69	122	8,183
		半田市	238	123	7,652	78	68	0	8,159
		武豊町	44	0	3,896	42	30	0	4,012
		東海市	873	0	2,688	61	0	0	3,622
		美浜町	25	23	1,401	0	18	0	1,467
		阿久比町	62	0	1,144	0	0	0	1,206
		その他県内	1,909	152	6,342	42	0	0	8,445
	計	8,475	377	35,261	933	249	155	45,450	
	岐阜県	297	0	219	0	0	0	516	
	三重県	45	153	211	0	0	0	409	
その他県外	37	0	258	0	86	44	425		
内外計	8,854	530	35,949	933	335	199	46,800		
合計		11,581	820	90,831	8,475	14,673	358	126,738	

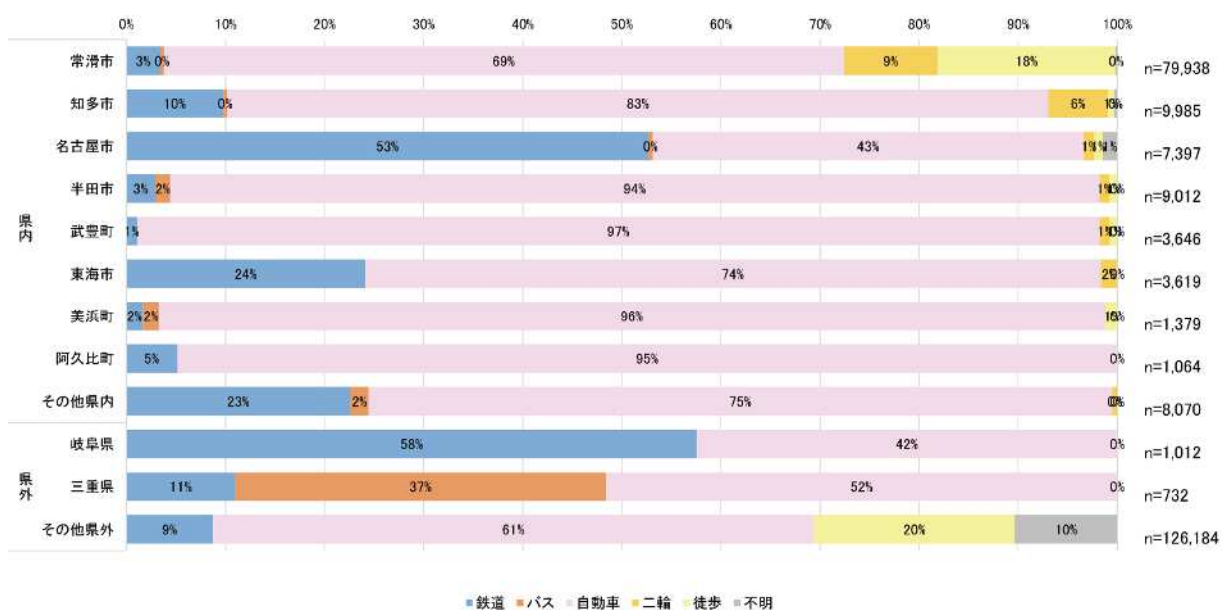


図 1-55：各市町村から本市への移動手段別トリップの割合

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(2011年)

1-10 携帯位置情報による行動分析

表 1-14：集計期間並びに集計施設、分析条件

集計期間	2022年6月1日～2023年5月30日
集計施設	常滑市民病院、常滑駅、イオンモール常滑、パロー常滑店、こいえ内科、ゲンキー熊野店、ベイスシア常滑店、竹内内科・小児科、ゲンキー矢田川橋南店、村川医院
分析内容	年齢別来訪者分析、時間帯別来訪者分析
分析条件	<ul style="list-style-type: none"> ・KDDI Location Analyzerを用いて集計（KDDIがau スマートフォンユーザー同意のもとで取得し、誰の情報であるかわからない形式に加工した位置情報データおよび属性情報を使用） ・滞在時間が15分以上の来訪者（ただし、鉄道駅は0分以上滞在した人を集計） ※来訪者は公共交通を利用した人に限らない ・イオンモール常滑は地上の駐車場エリアは分析対象範囲から除く（屋上駐車場は含む） ・勤務者を除き、来訪者のみを集計

(1) 年齢別来訪者分析

医療施設は来訪者に占める70代以上の割合が高く、特にこいえ内科、竹内内科・小児科、村川医院等の地域の診療所では70歳以上の来訪割合が40%以上を占め、地域の診療所は家族の同伴ではなく、高齢者のみでの来訪（高齢者の日常的生活行動の一部としての来訪）が多いことが考えられる。一方で市内の中核的な総合医療機関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からの来訪がみられる。

また、主な商業施設（スーパーなど）は40代以上の来訪が約8割以上ですが、イオンモール常滑は観光施設でもあるため、20代や30代の若い世代からの来訪が約3割以上を占めています。

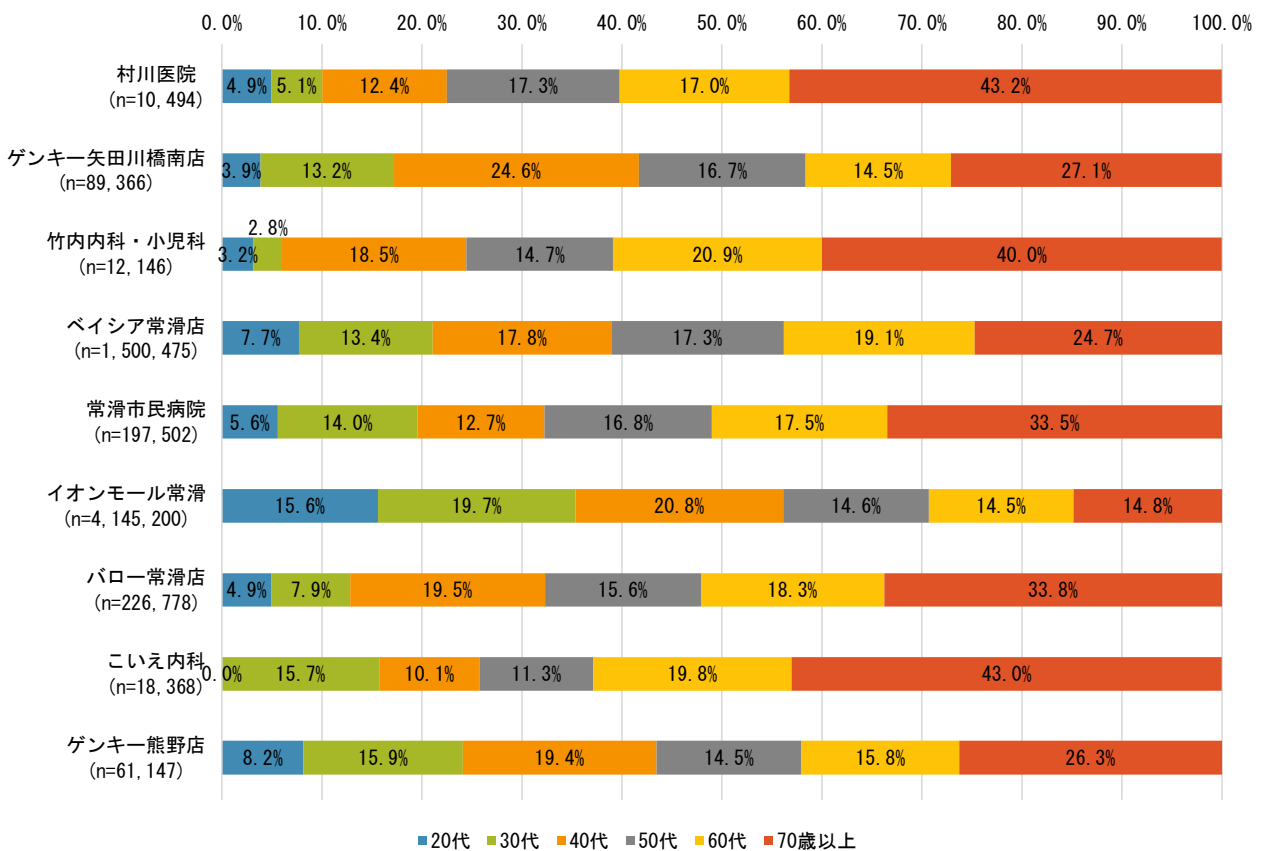


図 1-56：各施設の来訪者の年齢別割合

出典：KDDI Location Analyzer

(2) 時間帯別来訪者分析

常滑市民病院は特に午前時間帯に来訪が集中しています。また、平日の常滑駅は朝の通勤時間がピーク時間となっており、夕方の帰宅時間と比べて1時間あたりの利用が約1.5倍となっています。バロー常滑店は午前中にピーク時間がある一方で、イオンモール常滑は昼の時間帯にピーク時間があります。同じ商業施設でも、バロー常滑店のような身近なスーパーは平日・休日の来訪者に差がないですが、イオンモール常滑のような大型ショッピング施設は平日・休日の来訪者に大きな差があることがわかります。

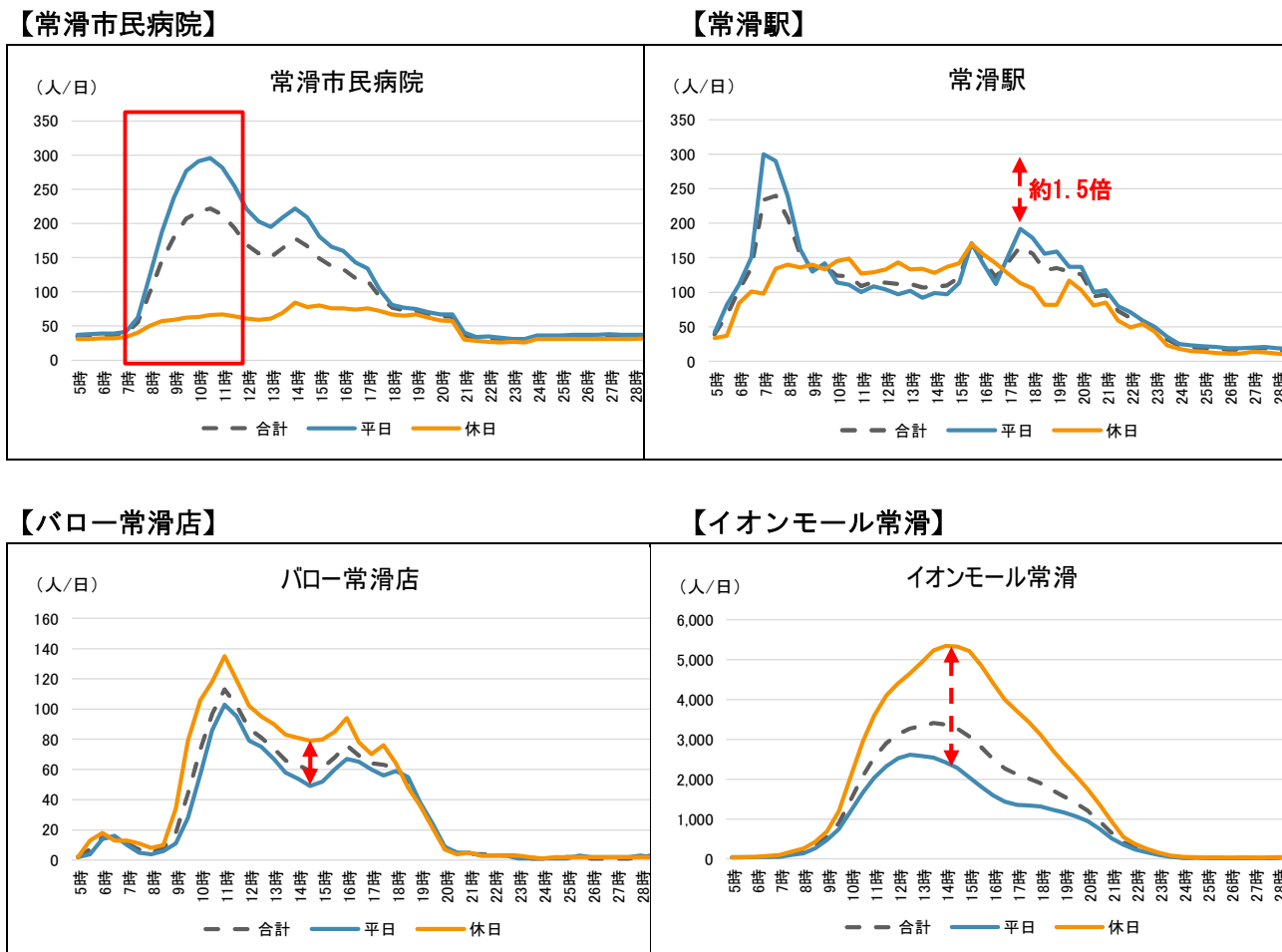


図 1-57 : 各施設の時間帯別来訪者数

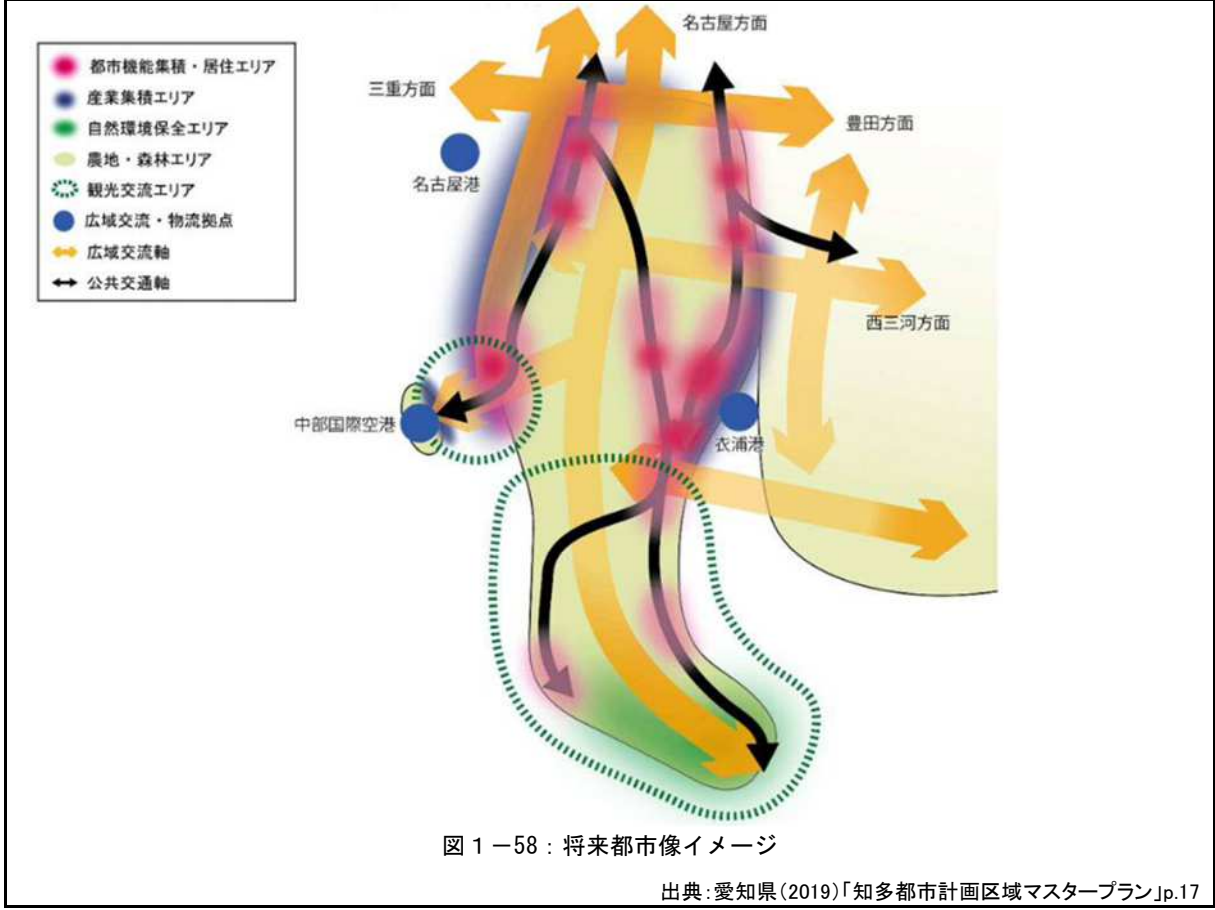
出典:KDDI Location Analyzer

1-11 上位関連計画

(1) 県計画

① 知多都市計画区域マスタープラン


策定年次	2019年	目標年次	2030年度
都市づくりの理念	『時代の波を乗り越え、元気と暮らしやすさを育みつづける未来へ』		
都市づくりの基本方向	基本方向①…暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換 基本方向②…リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進 基本方向③…力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進 基本方向④…大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保 基本方向⑤…自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進		
交通施設の基本方針	◆愛知県内の個性豊かな都市が拠点として公共交通などの交通軸により結ばれた多核連携型ネットワークの形成・充実を図る ◆拠点間の連携・補完や拠点へのアクセス性の充実を図るため、都市機能の立地誘導と一体となって公共交通の利用を促進する		



② あいち交通ビジョン

策定年次	2022年2月	目標年次	2026年度
都市づくりの理念	『時代の波を乗り越え、元気と暮らしやすさを育みつづける未来へ』		
ビジョン策定の目的	「あいち公共交通ビジョン」の取組期間の満了を受け、中長期的視点として2040年頃の社会経済を展望しつつ、交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応していくため、リニア中央新幹線（東京-名古屋間）の開業を控える2026年度までの5年間に取り組む施策の方向性を示す		
目指すべき姿	危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通 ～モビリティ先進県を目指して～		
基本目標	公共交通（鉄道・乗合バス・タクシー）の年間輸送人員 →2019年度の水準までの回復		
施策の方向性	<ol style="list-style-type: none"> 1. まもる 地域の安全な移動手段を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進める。 2. たかめる リニア中央新幹線の開業効果を活かし、国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進める。 3. ひきつける 本県の活性化につながる国内外からの観光客を「ひきつける」取組を進める。 4. つなぐ 魅力にあふれ、快適に暮らすことができるまちづくりに向け、人とまちを「つなぐ」取組を進める。 5. へらす 脱炭素社会の実現を目指し、環境負荷を「へらす」取組を進める。 		
<p>The diagram illustrates the vision of a mobility advanced prefecture from 2022 to 2040. It features a large green arrow pointing right, representing the progression of time and the achievement of the vision. Key milestones and concepts are marked along the timeline:</p> <ul style="list-style-type: none"> 2022: 2022年度ジブリパーク開園 (Jiburi Park opening in FY2022) and コロナ危機の克服 (Overcoming the COVID-19 crisis). 2026: 2026年度アジア競技大会開催 (Asian Games in FY2026). 2027: 2027年度リニア中央新幹線東京-名古屋開業 (LiNia Central Shinkansen Tokyo-Nagoya opening in FY2027). 2040: モビリティ先進県の実現 (Achievement of a mobility advanced prefecture in 2040). <p>Concepts and goals are shown in speech bubbles:</p> <ul style="list-style-type: none"> MaaS (Mobility as a Service) 自動運転 (Autonomous driving) 新たなモビリティの普及 (移動手段の多様化) (New mobility普及 (diversification of transport modes)) 快適に移動できるまちづくり (Creating a city where you can move comfortably) 名古屋駅のスーパーターミナル化 (Super-terminalization of Nagoya Station) 「中部国際空港の将来構想」の実現 (第1段階) (Realization of the future vision of Chubu International Airport (1st stage)) 2037年度リニア中央新幹線全線開業 (Full-line opening of LiNia Central Shinkansen in FY2037) 			
<p>図1-59：モビリティ先進県のイメージ</p> <p>出典：愛知県(2022)「あいち交通ビジョン」p.22</p>			

③ あいち・とこなめスーパーシティ構想

検討期間	フェーズⅠ：～2025年、フェーズⅡ：2026年～2030年、フェーズⅢ：2030年～
対象地域	<p>中部国際空港島・周辺地域（愛知県常滑市）</p> <p>フェーズⅠ：中部国際空港島と対岸部のりんくう町（中部臨空都市）に先端技術サービスの導入を図り、ビジネスモデルを構築</p> <p>フェーズⅡ：フェーズⅡで実現したサービスについて、常滑駅周辺等市街地への展開を図る</p> <p>フェーズⅢ：市内、県内の課題解決のための展開を図る</p>  <p>図1-60：フェーズごとの対象地域の変遷</p> <p>出典：あいち・とこなめスーパーシティ構想</p>

コンセプト	<p>① 実装できる先端技術をまるごと取り込み、世界 No.1 の国際観光都市を実現</p> <p>② テクノロジーで、空間・時間マネジメントの新たな形を提案</p> <p>③ 世界中からイノベーターを集め、最先端を創り続けるショーケース</p>
-------	---

フェーズⅠ、Ⅱで実現したいプロジェクト	<p>【未来を先取りする移動・物流システム】</p> <p>(a) 自動運転車や空飛ぶクルマなどで、世界のヒト・モノの輸送をリードする</p> <p>(b) モビリティ情報と施設利用データの連携により、24 時間シームレスな移動・物流の実現と、スムーズな回遊と賑わいの両立を実現</p> <p>【すべての人々に満足をお届ける最先端おもてなしサービス】</p> <p>(a) 顔認証等を活用した One ID 化により、世界最高レベルのファストトラベルとエリア内のあらゆる施設のサービスで完全キャッシュレス化を実現</p> <p>(b) オプトインデータの連携による上質なサービスで、高いリピート率を実現</p> <p>(c) 愛知のすべてを体験できるバーチャル空間で地域の魅力を発信</p> <p>【ゼロ・カーボンで世界最高水準のレジリエンス機能の実現】</p> <p>(a) 水素エネルギーや EMS により、地球にやさしく災害に強いまちを実現</p> <p>(b) インフラ DX により、保守点検と情報管理の効率化・自動化を実現</p> <p>【人口減少社会にふさわしい人に優しい社会の実現】</p> <p>(a) 医療・健康データをマネジメントし、健康寿命の延伸と医療費削減を実現</p> <p>(b) デジタル技術が暮らしや学びをサポート、全ての人が活躍できるまちに</p> <p>【世界最先端を創り続けるイノベーションエコシステムの構築】</p> <p>(a) 大胆な規制緩和とワンストップ手続等により、早期実装を可能とする環境を整備</p>
---------------------	--

プロジェクトの全体スケジュール	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全体マネジメント</td> <td></td> <td>基本構想</td> <td>基本構想</td> <td></td> <td></td> <td rowspan="3">順次サービス実装</td> </tr> <tr> <td>プロジェクト</td> <td></td> <td>ビジネスモデルの検討</td> <td>都市OS構築</td> <td>導入可能性調査</td> <td>要求水準書作成・事業者選定</td> </tr> <tr> <td>手続</td> <td>応募</td> <td>区域指定</td> <td>住民合意</td> <td>区域会議</td> <td>事業着手・整備</td> </tr> </tbody> </table>	項目	2020	2021	2022	2023	2024	2025	全体マネジメント		基本構想	基本構想			順次サービス実装	プロジェクト		ビジネスモデルの検討	都市OS構築	導入可能性調査	要求水準書作成・事業者選定	手続	応募	区域指定	住民合意	区域会議	事業着手・整備
	項目	2020	2021	2022	2023	2024	2025																				
	全体マネジメント		基本構想	基本構想			順次サービス実装																				
プロジェクト		ビジネスモデルの検討	都市OS構築	導入可能性調査	要求水準書作成・事業者選定																						
手続	応募	区域指定	住民合意	区域会議	事業着手・整備																						
<p>図1-61：全体スケジュール</p> <p>出典：あいち・とこなめスーパーシティ構想</p>																											

④ 第11次愛知県交通安全計画

策定年次	2021年7月	目標年次	2025年度
基本方針	(1)交通事故のない社会を目指して (2)人優先の交通安全思想 (3)高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築		
道路交通安全の目標	年間の24時間死者数を125人以下にする 交通事故重症者数を600人以下にする		
講じようとする施策 (8本の柱)	① 道路交通環境の整備 ② 交通安全思想の普及徹底 ③ 安全運転の確保 ④ 車両の安全性の確保 ⑤ 道路交通秩序の維持 ⑥ 救助・救急活動の充実 ⑦ 被害者支援の充実と推進 ⑧ 研究開発及び調査研究の充実		
道路交通安全の目標	乗客の死亡者数ゼロを目指す 運転事故全体の死者減少を目指す		
講じようとする施策	鉄道交通環境の整備 鉄道交通の安全に関する知識の普及 鉄道の安全な運行の確保 救助・救急活動の充実 被害者支援の推進 鉄道事故等の原因究明と事故等防止		

⑤ 広域道路ネットワーク計画

策定年次	2021年
将来像 (目指すべき姿)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 世界から選ばれる魅力的な愛知 2. 危機に強く、イノベーションを創出する愛知 3. リニア時代のリーダー都市となる名古屋
基本戦略 および基本方針	<p>(1) 基本戦略 (広域道路ネットワーク強化の方向性)</p> <p>基本戦略1 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成 基本戦略2 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上 基本戦略3 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化 基本戦略4 災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化 基本戦略5 国土の更なる有効活用や適正な管理</p> <p>(2) 基本方針</p> <p>■ 地域や拠点間連絡の方向性</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 空港・港湾等の物流拠点と内陸の産業集積地等の有機的なネットワーク化 ② 名古屋駅へのアクセス性向上と名古屋都市圏の放射軸・環状軸の強化 ③ 中部国際空港と高速道路及び名古屋駅とのアクセス強化 ④ 高速道路のインターチェンジと各拠点とのアクセス強化等 ⑤ 山間地域や半島部における道路ネットワークの強化等 <p>■ 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 港湾・空港から高速道路ネットワークへのアクセス強化と代替性・多重性の向上 ② 広域応援を受け入れるための緊急輸送道路等の整備、橋りょうの耐震化等の推進 ③ ゼロメートル地帯や沿岸地域、中山間地域における道路ネットワークの構築
<p>図 1-62 : 広域道路ネットワーク計画図</p> <p>出典: 愛知県「広域道路ネットワーク計画」</p>	

⑥ 交通・防災拠点計画

策定年次	2021年
将来像 (目指すべき姿)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 世界から選ばれる魅力的な愛知 2. 危機に強く、イノベーションを創出する愛知 3. リニア時代のリーダー都市となる名古屋
基本方針	<p><交通拠点></p> <p>①リニアの開業効果を高める交通ネットワークの結節点の強化</p> <p><防災拠点></p> <p>②「道の駅」の防災拠点化</p>



図 1-63 : 交通拠点計画

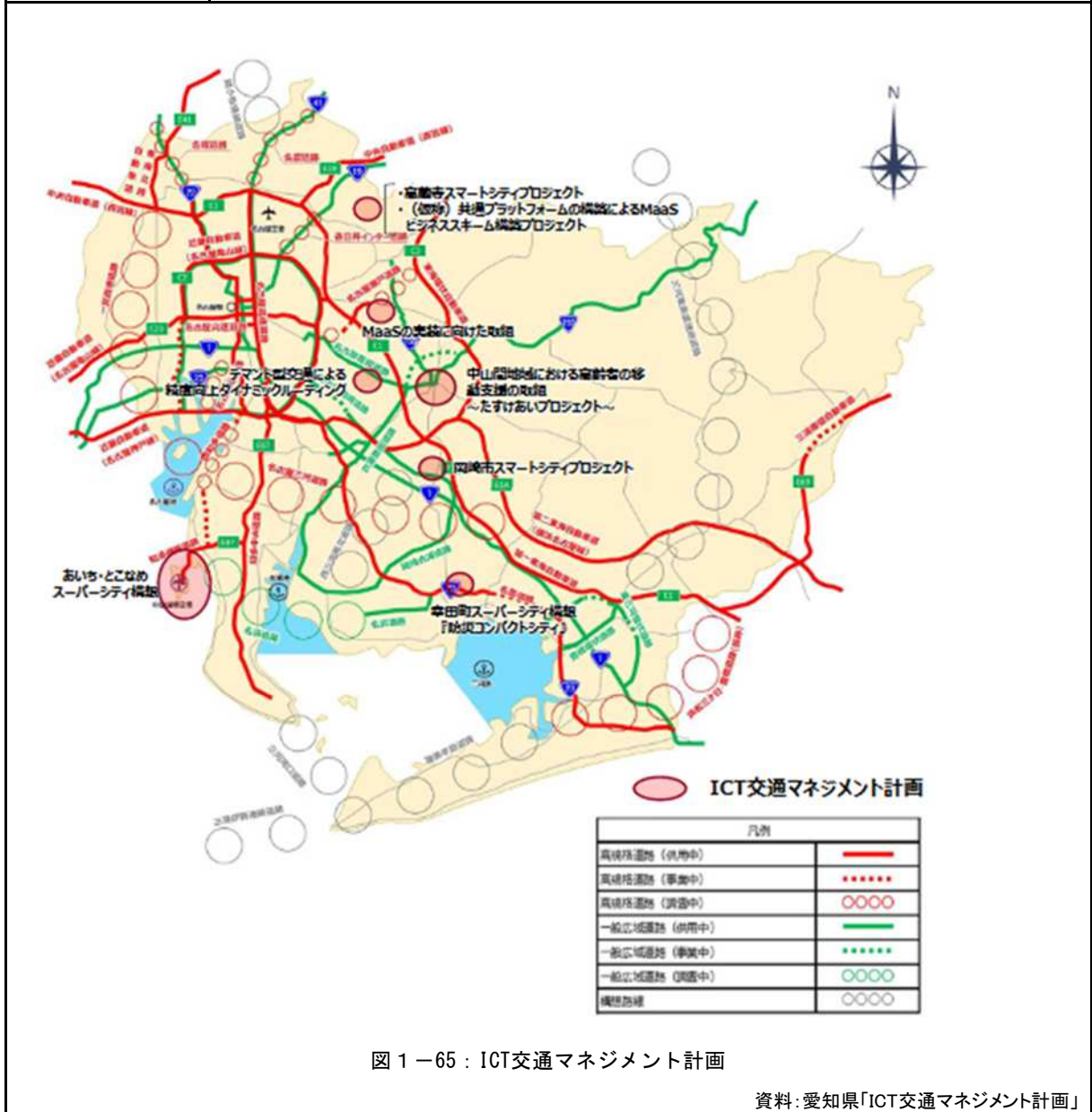


図 1-64 : 防災拠点計画

資料:愛知県「交通・防災拠点計画」

⑦ ICT交通マネジメント計画

策定年次	2021年
将来像 (目指すべき姿)	1. 世界から選ばれる魅力的な愛知 2. 危機に強く、イノベーションを創出する愛知 3. リニア時代のリーダー都市となる名古屋
基本方針	① 道路交通におけるICTの社会実装
取組事項	a. 中部国際空港島及びその周辺地域のスーパーシティ化 b. 自動運転の社会実装の推進 c. MaaS等新たなモビリティサービスの普及促進 d. ITS・交通対策の推進 e. 自動車安全技術の面からの交通安全対策



(2) 市計画

① 第6次常滑市総合計画

策定年次	2022年度	目標年次	2028年度
将来都市像	とことん住みたい 世界とつながる 魅力創造都市		
目標人口	60,000人(2028年度)		
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ◆1子どもが健やかに育ち、輝けるまち(子ども・子育て) ◆2 創造性や豊かな心を育むまち(教育・文化) ◆3 共に生き、支え合い、安心して暮らせるまち(健康・医療、福祉) ◆4 安全な暮らしを守るまち(防災・地域安全、環境保全・衛生) ◆5 快適に過ごせる生活基盤が整備されたまち(都市環境、都市基盤) ◆6 魅力にあふれ、人が集い、進化するまち(観光・産業振興、空港・中部臨空都市) 		
基本目標5 政策5-1 公共交通	<p>◆施策の目的</p> <p>市内外を結ぶ公共交通の利便性を高め、誰もが快適に移動できる環境整備のため、路線バスの確保や新たな交通手段の調査・検討を進める。</p> <p>◆取組の方針</p> <p>(1) 安定的な地域公共交通網の確保</p> <p>(2) 地域公共交通の確保・充実に向けたあり方の検討</p>		

土地利用構想図

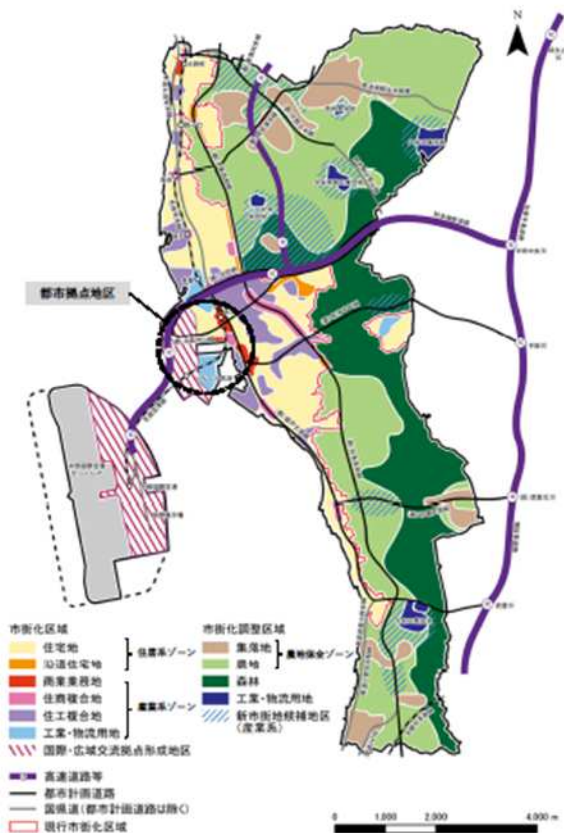


図1-66：土地利用構想

出典：常滑市(2022)「第6次常滑市総合計画」p.27

② 常滑市都市計画マスタープラン

策定年次	2020年6月	目標年次	2030年
将来都市像	感動を 次代につなぎ 世界に開くまち		
目標人口	60,000人（2030年）		
都市づくりの目標	<ul style="list-style-type: none"> ◆世界に開かれた交流と成長を支え、感動を生む都市 ◆人・文化・自然を守り育み、心地よさを感じられる都市 ◆ともに創り・使い、未来につなぐ都市 		
公共交通等の方針	<p>・鉄道・バス・名鉄常滑線等については、鉄道事業者と協力して、利用促進を検討する。</p> <p>・バス路線については、市役所移転をはじめとする公共施設の再配置や利用者ニーズ、観光交流拠点等の回遊性を踏まえた上で、関係事業者と協力して検討を進めるとともに、空港関連のシャトルバスや周辺都市と連携した広域的な交通手段、デマンド交通等の交通手段の導入について、その実現可能性を検討する。</p> <p>・常滑市民病院と半田市立半田病院との診療統合及び経営統合の実現にむけて、両病院に係る必要なアクセスについて検討する。</p> <p>○公共交通結節点 鉄道・バス、タクシーの利用促進を図るため、常滑駅東駅前広場の整備完了をめざすとともに、常滑駅南の駅前広場との適切な機能分担を図る。また、鉄道事業者と連携しながら他の鉄道駅前での交通広場や駐車場・駐輪場の利便性向上について検討する。</p> <p>○歩行者・自転車ネットワーク 多様な交流の拡大に向け、自動車に過度に頼らなくても安全・安心に暮らせる生活圏を形成するため、障がいのある人や高齢者、子ども、自転車等が安全で快適に移動できる歩道や自転車通行帯等の確保を進める。</p>		

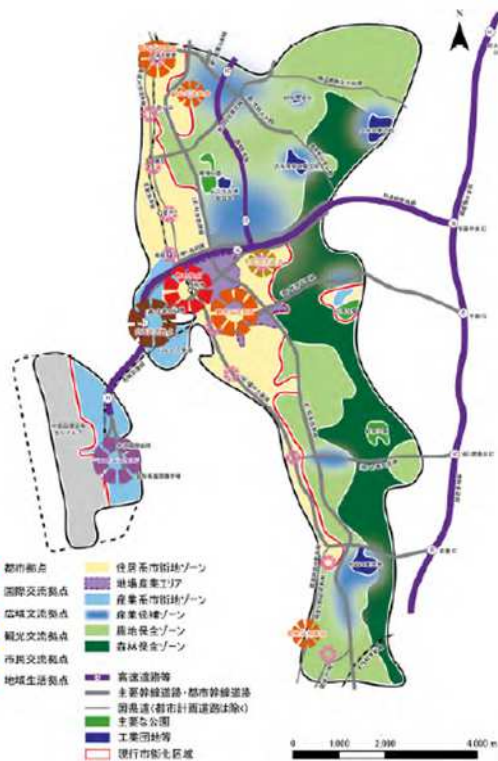


図1-67：将来都市構造

出典：常滑市「常滑市都市計画マスタープラン」p.4-10

③ 第2期常滑市まちひとしごと創生総合戦略

策定年次	2022年度	目標年次	2024年度						
策定の目的	<p>国は、2019年12月に「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、第1期の枠組を引き続き維持し、地方創生のより一層の充実・強化に取り組む方針を示した。</p> <p>本市においても、国のこうした方針を踏まえ、引き続きまち・ひと・しごと創生に取り組むため、総合戦略を策定した。</p>								
基本目標 人口の将来展望	<ul style="list-style-type: none"> ◆基本目標1：多様な産業により地域を盛り上げとこなめで働く人・住む人を増やす ◆基本目標2：若い世代に便利で魅力的な住みたいまちをつくる ◆基本目標3：生産年齢人口の減少に備え みんなが活躍する社会を目指す 								
基本的方向 (公共交通等の 抜粋)	<ul style="list-style-type: none"> ◆基本目標2 <p>【基本的方向】</p> <p>(1) 若者や子育て世代のニーズに応える生活利便性の向上</p> <p>地域公共交通計画の策定を進める中で、若い世代や子どもへの通勤・通学などにも便利な公共交通を検討する。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>重要業績評価指標KPI</th> <th>基準値 2020年度</th> <th>目標値 2024年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用しやすい公共交通の確保の満足度</td> <td>31.4%</td> <td>40.0%</td> </tr> </tbody> </table>			重要業績評価指標KPI	基準値 2020年度	目標値 2024年度	利用しやすい公共交通の確保の満足度	31.4%	40.0%
重要業績評価指標KPI	基準値 2020年度	目標値 2024年度							
利用しやすい公共交通の確保の満足度	31.4%	40.0%							

④ 常滑市地域防災計画防水計画

策定年次	2022年1月
地域防災計画の目的	<p>この計画は、災害対策基本法（昭和36年法律第223号。以下「法」という。）第42条の規定により、常滑市防災会議が、常滑市の地域に係る防災について、市及び関係機関が処理すべき事務及び業務を定め、災害から市民の生命、身体及び財産を保護し、被害を最小限度に軽減し、もって社会秩序の維持と公共の福祉の確保を図ることを目的とする。</p>
重点を置くべき事項	<ol style="list-style-type: none"> 1. 揺れ対策の充実に関する事項 2. 津波及び浸水対策の充実に関する事項 3. 大規模広域災害への即応力の強化に関する事項 4. 被災地への物質の円滑な供給に関する事項 5. 住民等の円滑かつ安全な避難に関する事項
第5章 建築物等の 安全化 (公共交通等の抜粋)	<ul style="list-style-type: none"> ◆道路：県、市は、次の対策を実施又は推進する <ol style="list-style-type: none"> (1) 道路の交通機能の拡充及び防災構造化 (2) 道路整備 (3) 重要道路の路線計画 (4) 橋梁対策 (5) 浸水時の転落防止対策及び占有者に対する指導 ◆鉄道：鉄道事業者は次の対策を実施する <ol style="list-style-type: none"> (1) 施設の防災構造化 (2) 安全施設等の整備

⑤ 常滑市観光戦略プラン2022

策定年次	2022年度	目標年次	2026年度
策定の目的	本計画は、「ウィズコロナ、アフターコロナ」を意識しつつ、本市の地域資源が有する本来の観光的価値を最大限に活かす施策を取り入れることにより、観光による地域経済の発展に寄与することを目的に策定する。		
計画の位置づけ	本計画は、上位計画である「第6次常滑市総合計画（2022年度～2026年度）」の「基本目標6：魅力にあふれ、人が集い、進化するまち」を実現するために策定するものであり、「常滑市観光振興計画2017（2017年度～2021年度）」の後継に位置付けられる。		
市場調査から読み解く常滑市の観光の課題	<p><課題1> エリアや属性によって「観光地とこなめ」に対するイメージに乖離が見られる</p> <p><課題2> 興味度は高いにもかかわらず認知度が低い地域資源が多い</p> <p><課題3> 「常滑市を知っているが行ったことがない」という割合が多い</p> <p><課題4> 常滑市を代表する「ご当地グルメ」と呼ばれるレベルの食がない</p> <p><課題5> 「常滑焼」に対する若年層の評価が低い</p>		
課題解決の方向性 (公共交通等の抜粋)	<課題解決の方向性8> 二次交通の見直し・新規導入を検討する		

(3) その他

① 大府市地域公共交通計画

策定年次	2020年度	目標年次	2024年度
地域公共交通の課題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 都市間・都市内地域公共交通ネットワークの充実 2. わかりやすい地域公共交通サービスの充実 3. 変化・多様化する移動ニーズへの対応 4. 持続可能な地域公共交通に関わる関係者の連携・協働 		
交通将来像	「公共交通で つながる ひろがる 健康都市 おおぶ」		
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> 1. 鉄道駅を中心に都市拠点や市内各地域拠点と連携し、にぎわいと交流を創出する地域公共交通ネットワークの形成 2. 文化交流拠点や観光交流拠点などと連携し、健康を増進する地域公共交通利用環境の整備 3. 買物や通院など多様化する移動目的に対応し、利用しやすく・わかりやすい地域公共交通サービスの提供 4. 交通事業者、地域の住民・団体及び行政の協働により、持続可能な地域公共交通を支え育む仕組みの構築 		
<p>図1-68：地域公共交通ネットワーク形成のイメージ</p> <p>出典：大府市「大府市地域公共交通計画」p.45</p>			

② 東浦町地域公共交通計画

策定年次	2022年度	目標年次	2026年度
地域公共交通の課題	<p>◆課題1 公共交通の利便性向上に関するもの</p> <p>① 駅・バス停勢圏のカバー率の上昇や、運行台数の増台等による財政投入額の増額があったが、満足度は目標に達していない。</p> <p>② 「う・ら・ら」の満足度、及び「東浦町の公共交通全体」の満足度については、どちらも利用頻度が高い人ほど満足度は高く、利用頻度の低い人ほど満足度が低い。</p> <p>③ 令和元年10月のダイヤ改正より、既存路線から大幅に運行ルートを変更したことで、一定数の利用者は慣れがあった。</p> <p>④ 高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数は、目標値の1.4倍以上に達したが、依然として高齢者の免許保有率は高く、70歳代でも7割以上、80歳以上でも半数が保有している。また、高齢者の外出頻度は、60歳代から減少しはじめ、80歳以上で顕著に減少する。</p> <p>◆課題2 公共交通の利用促進に関するもの</p> <p>① 「う・ら・ら」の満足度、及び「東浦町の公共交通全体」の満足度については、どちらも利用頻度が高い人ほど満足度は高く、利用頻度の低い人ほど満足度は低い。</p> <p>② 高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数は、目標値の1.4倍以上に達したが、依然として高齢者の免許保有率は高く、70歳代でも7割以上、80歳代以上でも半数が保有している。また、高齢者の外出頻度は、60歳代から減少しはじめ、80歳以上で顕著に減少する。</p> <p>◆課題3 公共交通の維持存続に関するもの</p> <p>① 「う・ら・ら」の利用者数、タクシー利用台数が大幅に減少。本計画の前身である「東浦町地域公共交通網形成計画」には、公共交通の維持存続を目的とした事業や、それに紐づく目標・指標等が設定されていない。また、民間バスにおいては、利用者数に関する指標も設定されていない。</p>		
公共交通が目指す姿	移動しやすく交流を生む 「おでかけ」環境の実現		
基本方針	<p>方針1 「もっと使いやすいものに」</p> <p>方針2 「もっと使いこなせるように」</p> <p>方針3 「もっと使い続けられるように」</p>		
施策	<p>施策1 既存路線の利便性向上</p> <p>施策2 新たな公共交通の導入検討</p> <p>施策3 鉄道駅の賑わい創出</p> <p>施策4 公共交通の運賃支払い方法の多様化</p> <p>施策5 情報発信で不安を解消</p> <p>施策6 MM（Mobility Management）等の手法を用いて人々の意識や行動を変える</p> <p>施策7 地域と協力して、公共交通が利用しやすくなるような状況をつくる</p> <p>施策8 部署横断的に役場一丸となって、公共交通が利用しやすくなるように取り組む</p>		

③ 南知多町地域公共交通計画

策定年次	2021年3月	目標年次	2024年度
地域公共交通の課題	1. 交通結節点での利便性向上 2. 多様化するニーズを踏まえた町内ネットワーク、サービスの充実 3. 観光客が利用しやすい環境整備、情報提供 4. ニーズに対応した利用促進策の継続実施 5. 新たな技術の活用		
地域公共交通の将来像	町民の日常生活を支え、来訪者に選ばれるシームレスで便利な公共交通を実現する		
基本方針と目標	<p><基本方針1> シームレスな公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標1-1 交通結節点の利便性向上 ・目標1-2 新たな技術の活用等によりきめ細かなネットワークを構築 <p><基本方針2> 利用しやすい選ばれる公共交通サービスの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標2-1 利用しやすい仕組みの構築 ・目標2-2 まちづくりとの連携強化 <p><基本方針3> 持続可能な公共交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標3-1 持続可能な仕組みの構築 ・目標3-2 地域で支える仕組みの継続 		
<p>図1-69：地域公共交通ネットワーク</p> <p>出典：南知多町「南知多町地域公共交通計画」p.51</p>			

1-12 その他

(1) 自動車保有台数

本市の自動車保有台数は2013年から2021年にかけて、総台数も種別台数もほぼ横ばいで推移しています。

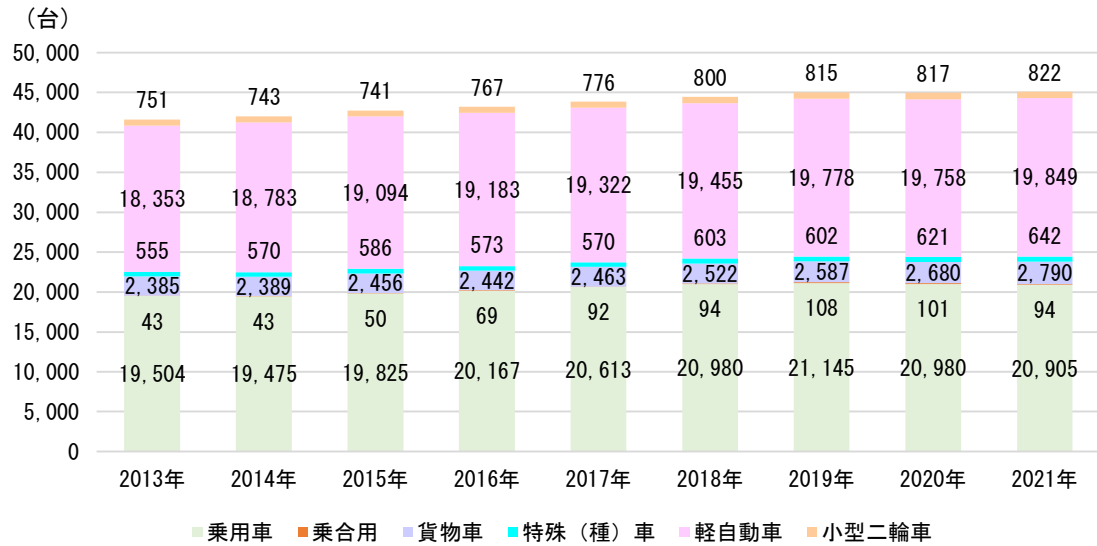


図1-70：自動車保有台数の推移

出典：愛知県統計年鑑

(2) 全国第二種免許保有者数の推移

全国第二種免許保有者数は近年減少傾向で、2015年から2022年にかけて約50万人減少しています。また、第二種免許保有者の高齢化率は2018年まで増加傾向で、2018年から2022年にかけて高止まり傾向ではありますが、高齢化率は依然として高く、常滑市も同様の傾向にあることが想定されます。

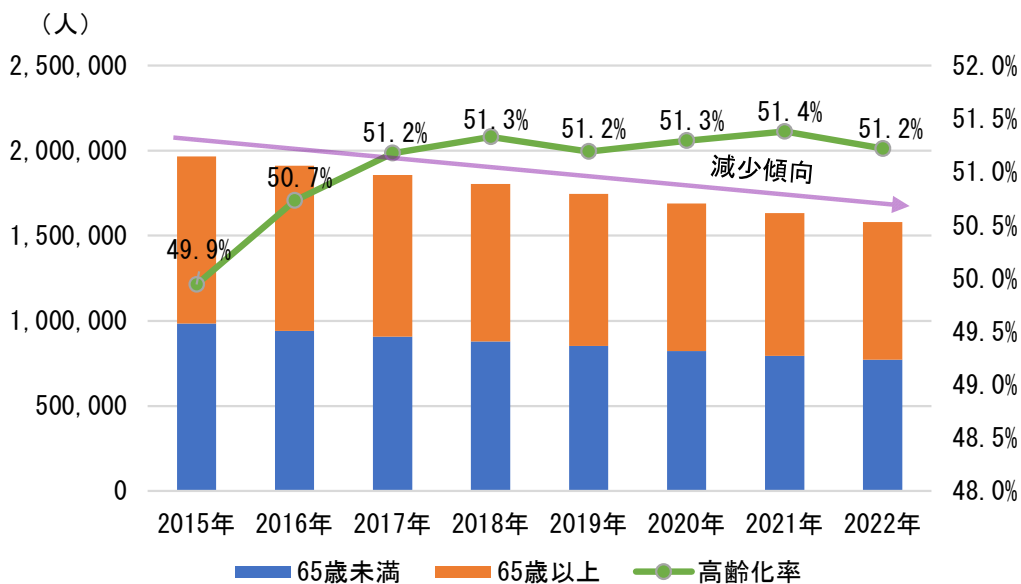


図1-71：全国第二種免許の保有者数と高齢化率の推移

出典：警察庁「運転免許統計(2022年版)」

(3) 年齢別の行動率について

年齢別の行動率について、趣味・娯楽や旅行・行楽ともに20～24歳の行動率が一番高く、年代が高くなるにつれて行動率は低くなっている。また、75歳以上の高齢者は趣味・娯楽や旅行・行楽ともに行動率が最も低く、旅行・行楽は25.6%となっている。

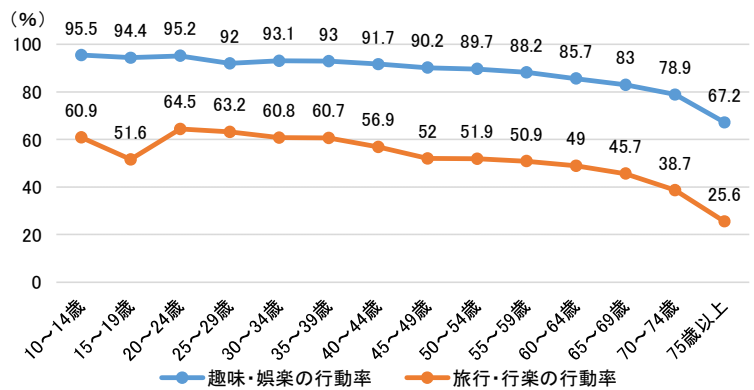


図1-72：年齢別の行動率（趣味・娯楽、旅行・行楽）

出典：2021年社会生活基本調査

(4) 道路（都市計画道路）の整備状況

本市内の都市計画道路のうち、県決定分では知多横断道路、北条向山線、東海知多線、浜田線が全線改良済となっています。

市決定分では多屋線、常滑地区中央線、常滑地区環状線、常西線が全線改良済です。

表1-15：都市計画道路整備状況

分類	番号	路線名	延長 (m)	車線数	幅員 (m)	施工状況
県決定分 11路線	1・3・5	知多横断道路	5,070	4	25.0	全線改良済
	1・3・6	西知多道路	3,740	4	23.5	-
	3・4・4	知多西部線	15,180	4	21.0	8,108m改良済
	3・4・8	常滑半田線	3,760	2	20.0	2,300m改良済
	3・4・15	榎戸大高線	11,100	2	16.0	141m改良済
	3・5・16	大野久米線	3,980	2	12.0	2,830m改良済
	3・5・19	岡田蒲池線	3,550	2	12.0	3,340m改良済
	3・4・22	北条向山線	4,830	2	16.0	全線改良済
	3・4・23	古場武豊線	2,880	2	16.0	2,080m改良済
	3・4・28	東海知多線	210	2	18.0	全線改良済
	3・1・30	浜田線	2,890	4	55.0	全線改良済
市決定分 13路線	3・5・251	海岸線	5,700	2	12.0	2,436m改良済
	3・5・252	青海山線	370	2	12.0	307m改良済
	3・5・253	常東線	2,290	2	12.0	1,254m改良済
	3・4・254	鬼崎港線	1,300	2	16.0	740m改良済
	3・4・255	新開町線	570	2	18.0	90m改良済
	3・5・256	瀬木線	1,170	2	12.0	790m改良済
	3・4・257	多屋線	380	2	20.0	全線改良済
	3・4・258	常滑地区中央線	540	2	20.0	全線改良済
	3・4・259	常滑地区環状線	1,660	2	20.0	全線改良済
	3・4・260	常滑駅西線	300	2	18.0	244m改良済
	3・5・261	常西線	1,930	2	12.0	全線改良済
	3・5・262	樽水線	1,360	2	12.0	-
	7・6・251	中央線	2,540	2	8.0	-

出典：2022年度市政概要

(5) 道路交通状況(交通量、混雑度、旅行速度)

一般国道155号、一般国道247号は24時間交通量が2万台を超えています。

表1-16: 市内道路の交通量、混雑度、旅行速度

No.	種別	路線番号	平日24時間 交通量(台)	昼夜率	大型車 混入率 (%)	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)	
							上り	下り
1	一般国道	一般国道155号	21,825	1.36	19.8	0.73	27.8	16.8
2	一般国道	一般国道155号	21,825	1.36	19.8	0.58	26.4	30.0
3	一般国道	一般国道155号	24,600	1.37	11.1	0.68	37.7	40.4
4	一般国道	一般国道247号	22,671	1.36	8.9	0.69	32.6	29.0
5	一般国道	一般国道247号	10,387	1.27	13.0	0.86	35.2	35.3
6	一般国道	一般国道247号	10,387	1.27	13.0	0.87	36.2	41.8
7	一般国道	一般国道247号	11,044	1.27	7.3	0.85	36.8	39.2
8	主要地方道	半田南知多公園線	12,319	1.23	6.8	0.19	83.8	89.2
9	主要地方道	半田常滑線	12,319	1.23	6.8	0.19	85.1	85.8
10	主要地方道	半田常滑線	7,924	1.24	6.9	0.18	87.0	93.3
11	主要地方道	武豊小鈴谷線	3,127	1.24	15.3	0.50	32.9	30.3
12	主要地方道	武豊小鈴谷線	3,127	1.24	15.3	0.57	31.3	28.5
13	一般県道	大府常滑線	6,195	1.26	3.3	0.60	32.6	32.6
14	一般県道	大府常滑線	6,195	1.26	3.3	0.59	32.7	32.7
15	一般県道	大府常滑線	7,990	1.26	5.5	0.60	25.9	25.2
16	一般県道	大府常滑線	7,990	1.26	5.5	0.80	17.9	17.5
17	一般県道	大府常滑線	7,990	1.26	5.5	0.63	17.5	20.7
18	一般県道	大府常滑線	7,990	1.26	5.5	0.61	33.1	32.1
19	一般県道	碧南半田常滑線	12,186	1.28	2.8	25.12	35.4	30.4
20	一般県道	碧南半田常滑線	0	0.00	0.0	0.00	23.5	35.5
21	一般県道	碧南半田常滑線	0	0.00	0.0	0.00	0	0
22	一般県道	碧南半田常滑線	8,905	1.32	11.8	0.13	86.0	90.2
23	一般県道	碧南半田常滑線	8,905	1.32	11.8	0.13	84.9	91.5
24	一般県道	板山金山線	8,740	1.27	19.1	0.97	34.8	31.6
25	一般県道	板山金山線	8,740	1.27	19.1	0.96	31.0	25.9
26	一般県道	大野町停車場線	4,494	1.26	3.1	0.56	8.8	9.1
27	一般県道	大野町停車場線	4,494	1.26	3.1	0.51	31.3	23.1
28	一般県道	古場武豊線	9,001	1.26	7.3	0.86	38.2	32.2
29	一般県道	古場武豊線	9,001	1.26	7.3	1.07	24.4	20.8
30	一般県道	常滑港線	4,685	1.25	4.6	0.91	11.1	11.0
31	一般県道	小鈴谷河和線	7,900	1.26	7.1	2.76	27.7	35.5
32	一般県道	南粕谷半田線	1,813	1.20	2.0	0.22	32.5	37.1
33	一般県道	中部国際空港線	9,107	1.29	18.6	0.52	28.7	26.2
34	一般県道	中部国際空港線	9,107	1.29	18.6	0.52	22.2	18.0
35	一般県道	中部国際空港線	1,346	1.32	21.8	0.18	77.0	72.4
36	一般県道	中部国際空港線	9,864	1.46	19.2	0.22	75.7	72.0

出典: 2021年度全国道路・街路交通情勢調査一般交通量調査

(6) 防災

1) 緊急輸送道路、指定緊急避難場所

本市では、一般国道155号、一般国道247号、知多横断道路、主要地方道半田常滑線が愛知県第1次緊急輸送道路に指定されています。

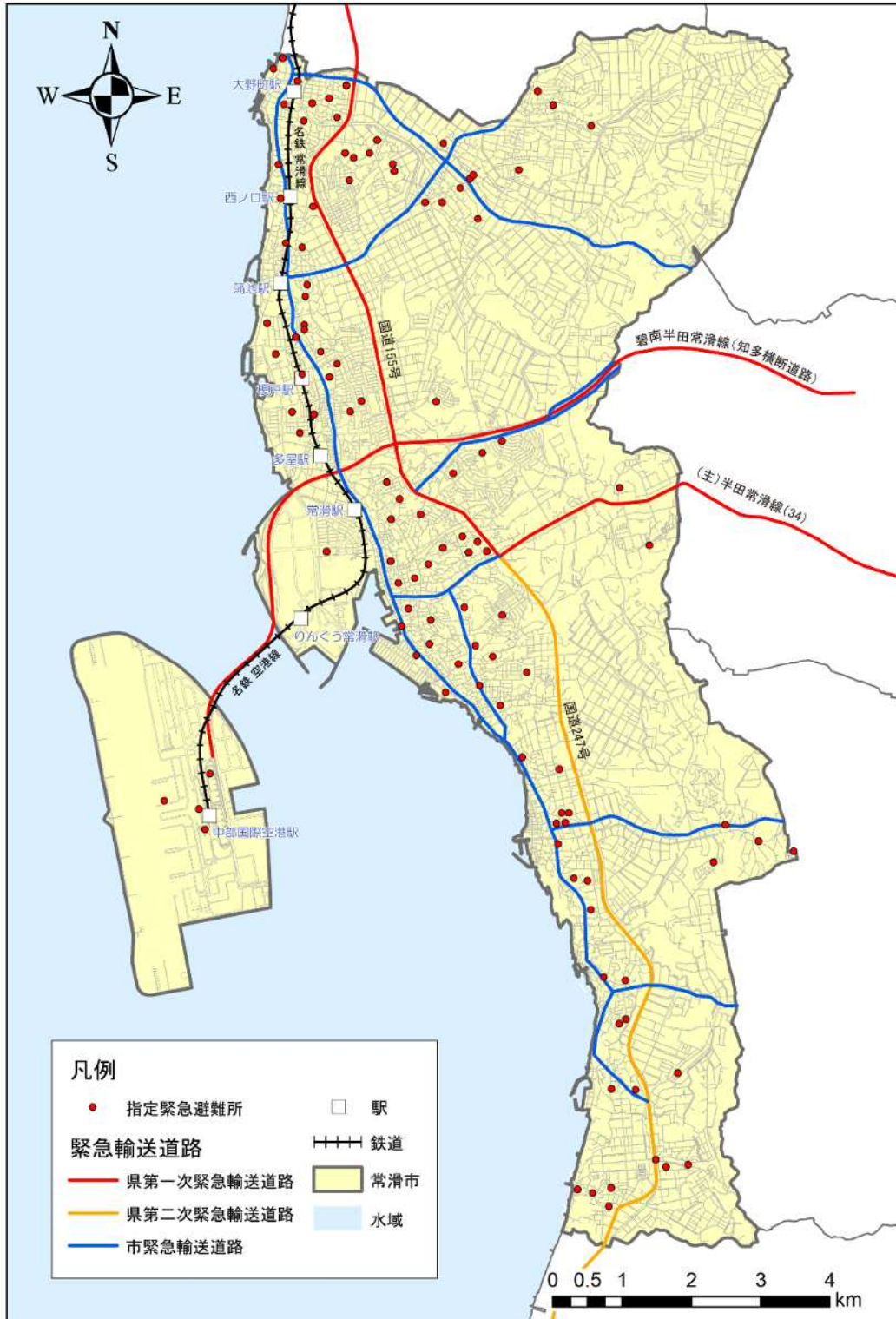


図1-73：緊急輸送道路・指定緊急避難場所

出典：愛知県HP、常滑市HP

2) ハザードマップ等

本市は主に沿岸部に津波災害警戒区域があり、一部地域は津波浸水深が2～5mとなっています。常滑地区の一部に土砂災害警戒区域が大野地区の一部では土砂災害特別警戒区域が見られます。

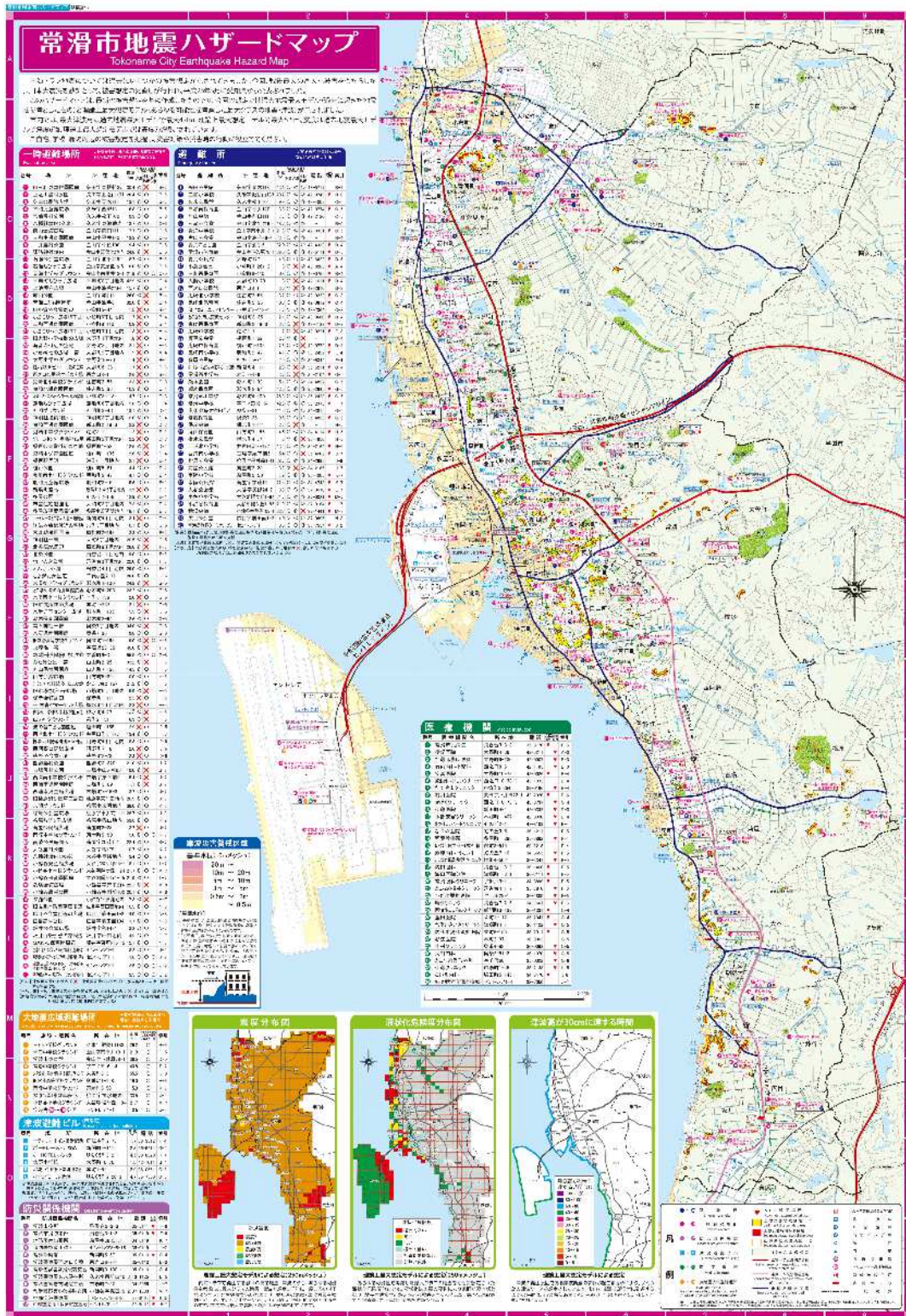


図1-74：常滑市地震ハザードマップ（2023年）

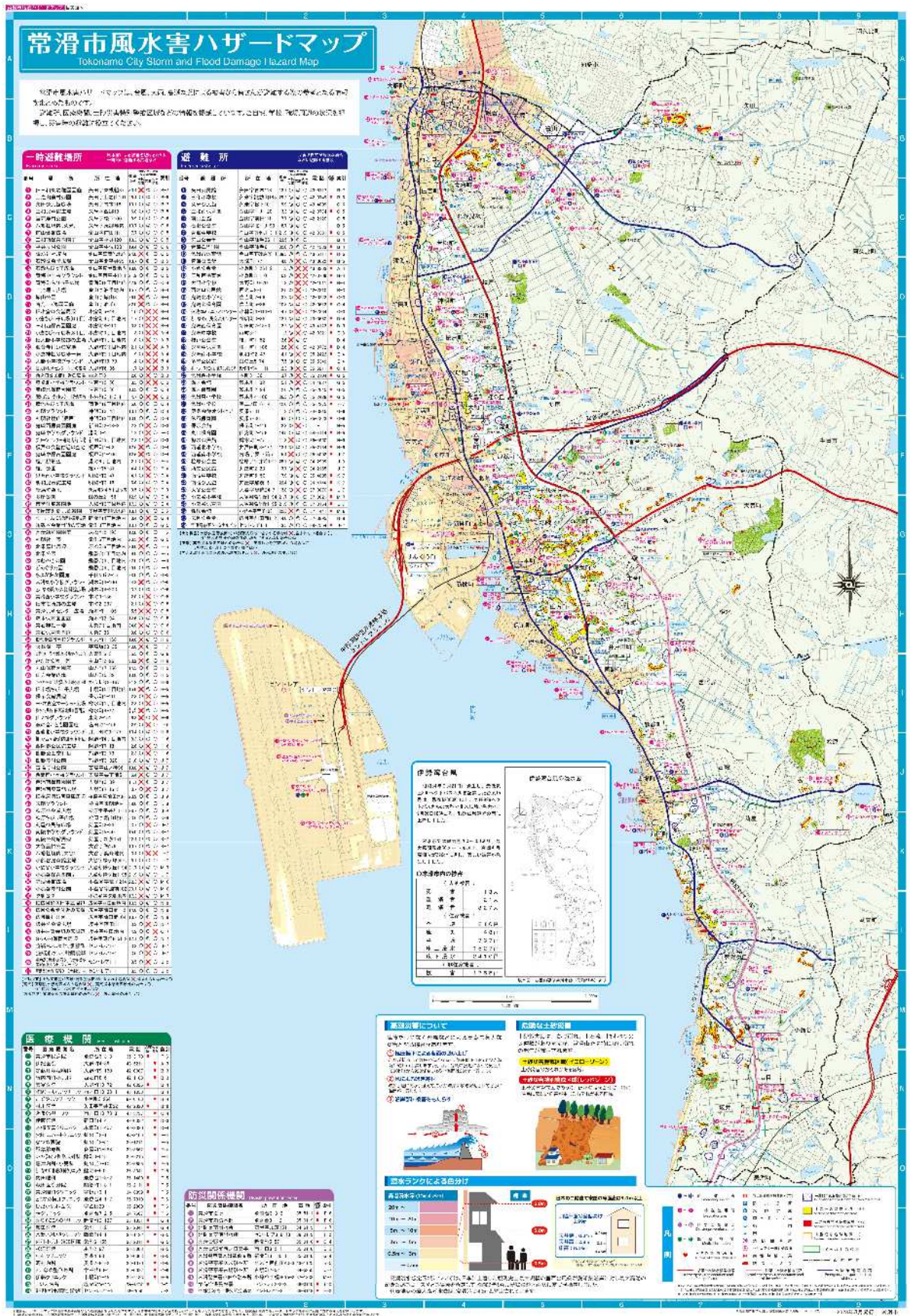


図 1-75：常滑市風水害ハザードマップ（2023年）

(7) 交通事故

本市の交通事故発生件数は2016年の335件、死傷者数は455人がピークとなっていますが、その後減少し続けています。

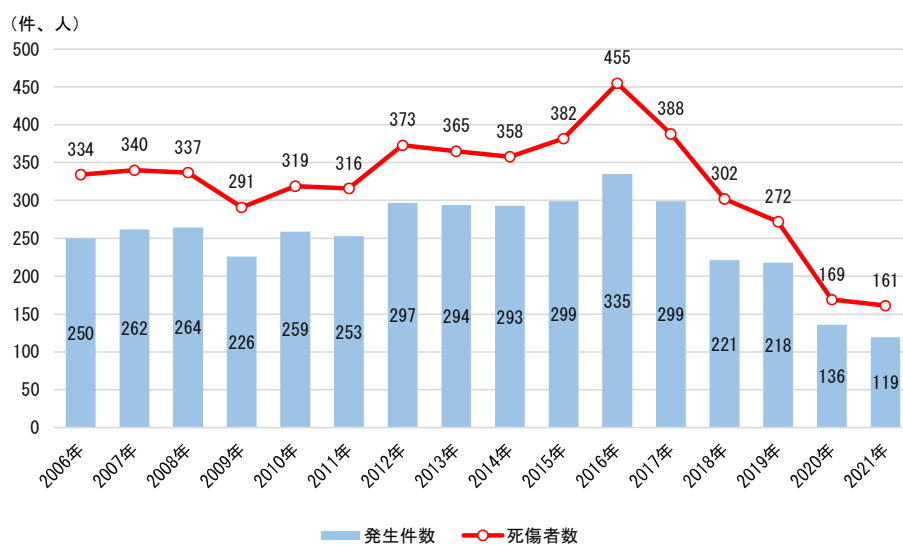


図1-76：交通事故発生件数の推移

出典：市政概要

(8) 半田市民病院移転に伴う見直し

1) 半田市民病院の移転の概要

半田市民病院は現在、半田市東部の半田市役所に隣接して立地していますが、市街地中心部から西へ約5kmに位置する計画敷地へ移転する予定です。移転によって常滑市内から半田市民病院までの距離が短くなり、人の移動や交通状況の変化が予想されます。工事は2022年6月から着工しており、2025年春の開院に向け、2024年10月の竣工を目途に工事を進めています。

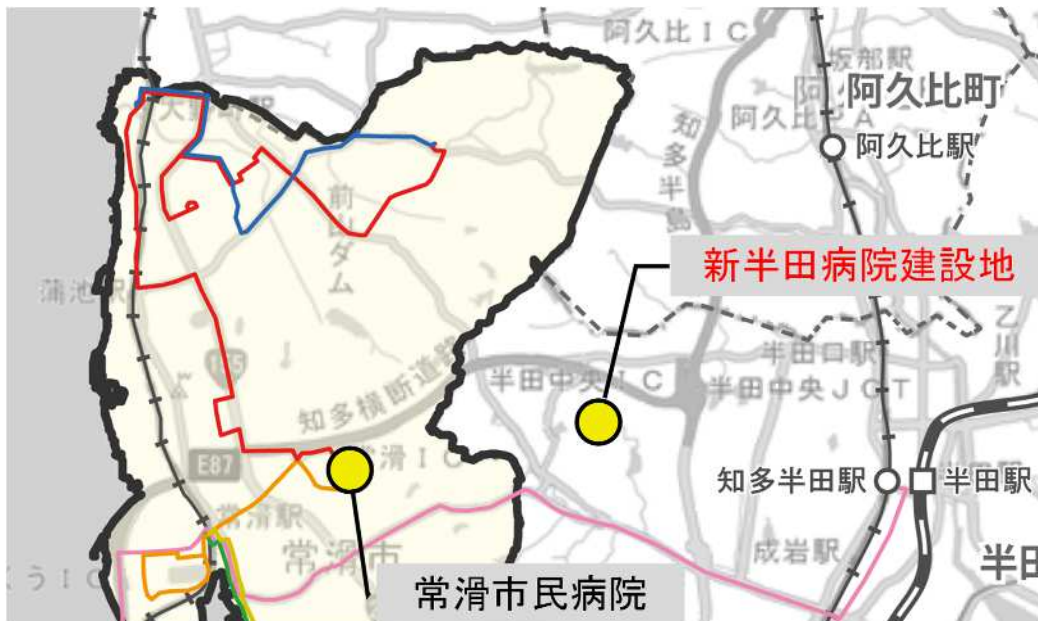


図 1-77 : 現行の公共交通網と新半田病院建設地

2) 本市のバス再編の方針

半田市民病院の移転に伴う両病院間の職員や患者の移動のニーズを見据え、今後、本市と半田市、バス事業者などの関係主体と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。

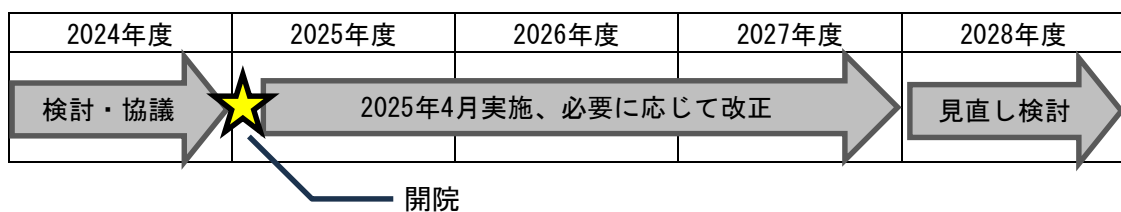


図 1-78 : 検討のスケジュール

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 2-1：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 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3-1: 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 style="text-align: center;">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"> ・常滑駅東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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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

		強み (S)	弱み (W)
外部環境	機会 (O)	<p style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">強み × 脅威 = 公共交通の選択</p> <p>■本市の有する強み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 style="text-align: center;">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、各種別に対する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。 ・ 施設の特性によって、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リ、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 評価指標の数値に関する根拠資料

計画本編のp22～p25に記載している、目標に対する評価指標の数値は以下のデータや資料をもとに算出しています。

計画本編のp22～25に記載している、目標に対する評価指標の数値について、以降に示すデータや資料をもとに算出しています。

5-1 目標1に関する根拠資料

(1) 公共交通に対して不満ではない人の割合

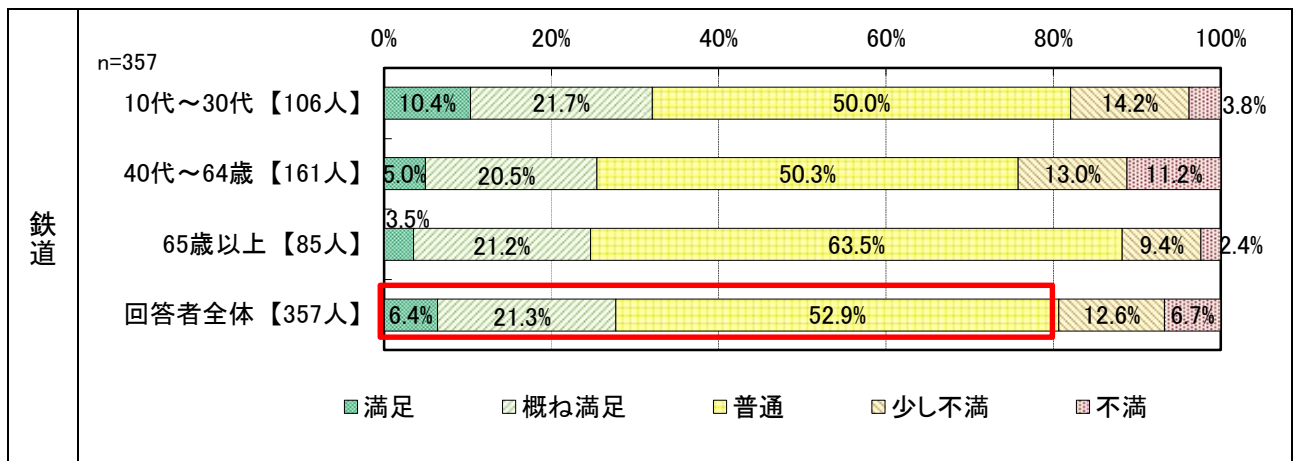
評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
73.2% (2023年)	80.0% (2028年)	<p>【基準値】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2023年に実施した市民・利用者アンケートで鉄道、路線バス、グリーン、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 <p>【目標値】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

表5-1：各公共交通における不満ではない人の割合（市民アンケート・利用者アンケート）

	市民アンケート	利用者アンケート	備考
鉄道	80.7	86.8	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケートは無回答を除いた市全体利用者、利用者アンケートは無回答を除いた市全体と市外の利用者 ・不満ではない人の割合は、「満足」「概ね満足」「普通」と回答した人の割合の合計
知多バス	67.6	47.4	
グリーン		81.9	
タクシー	71.3	76.4	
平均		73.2	



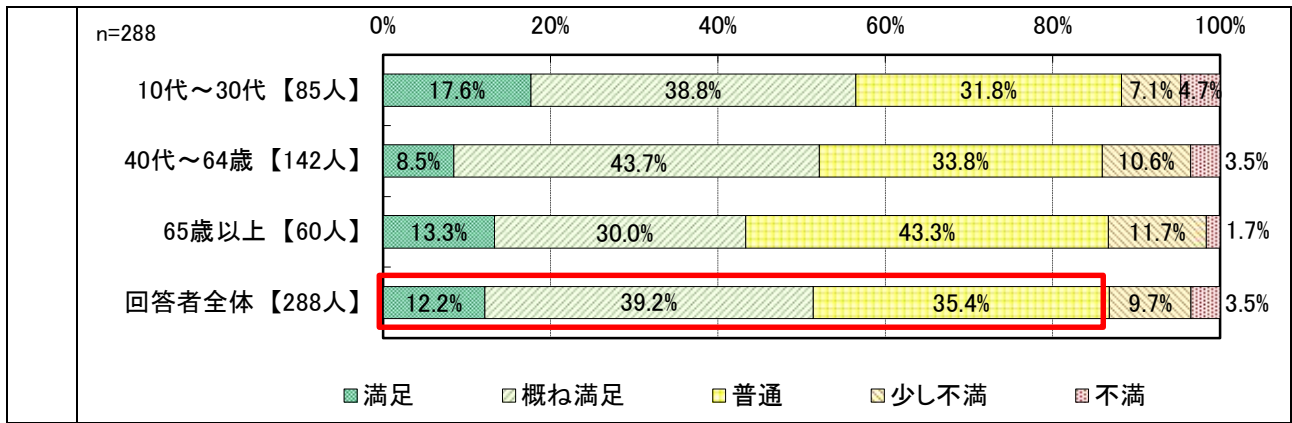


図5-1：鉄道の満足度（上段：市民アンケート、下段：利用者アンケート）

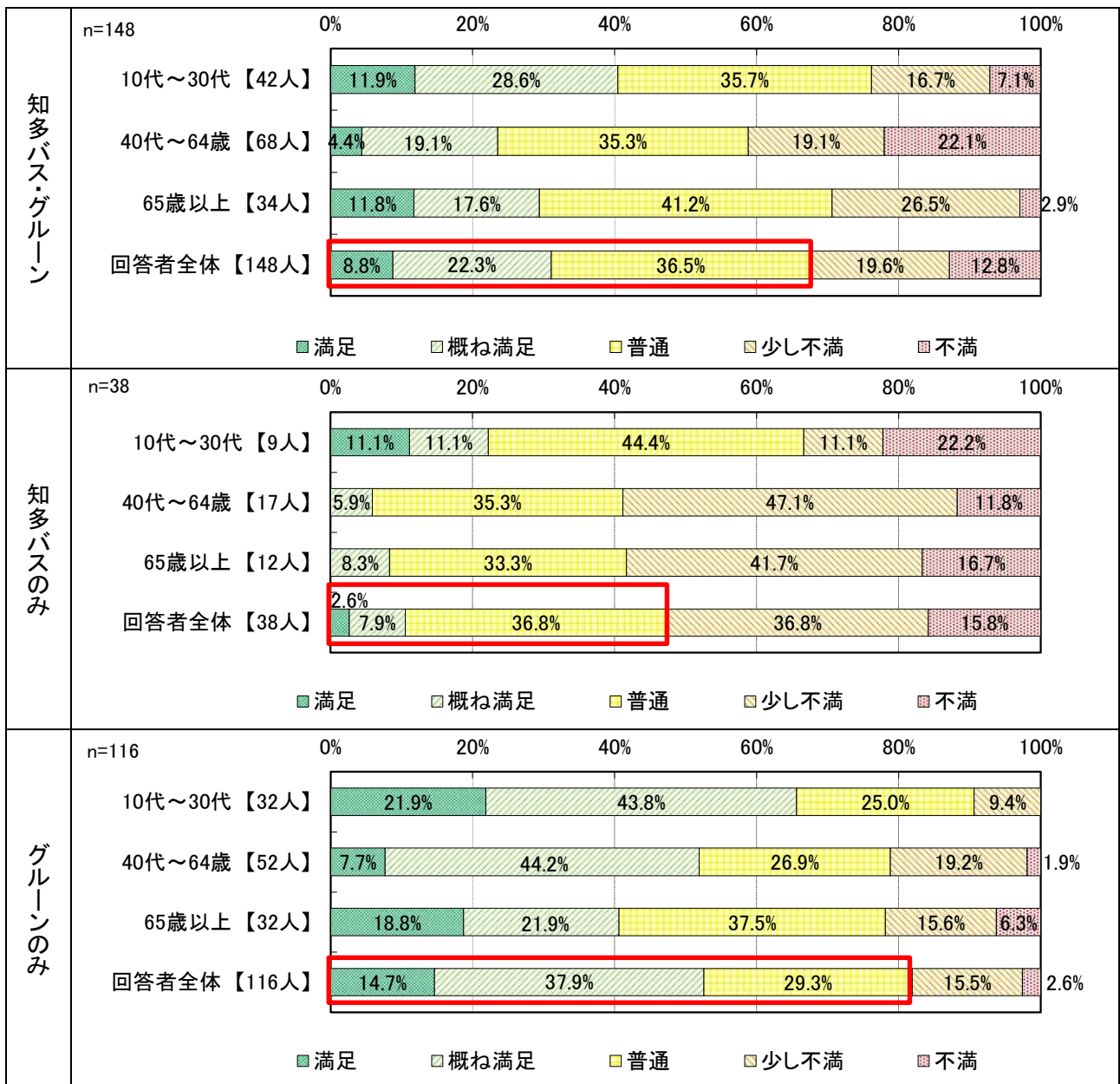


図5-2：知多バス・グリーンの満足度（上段：市民アンケート、中段と下段：利用者アンケート）

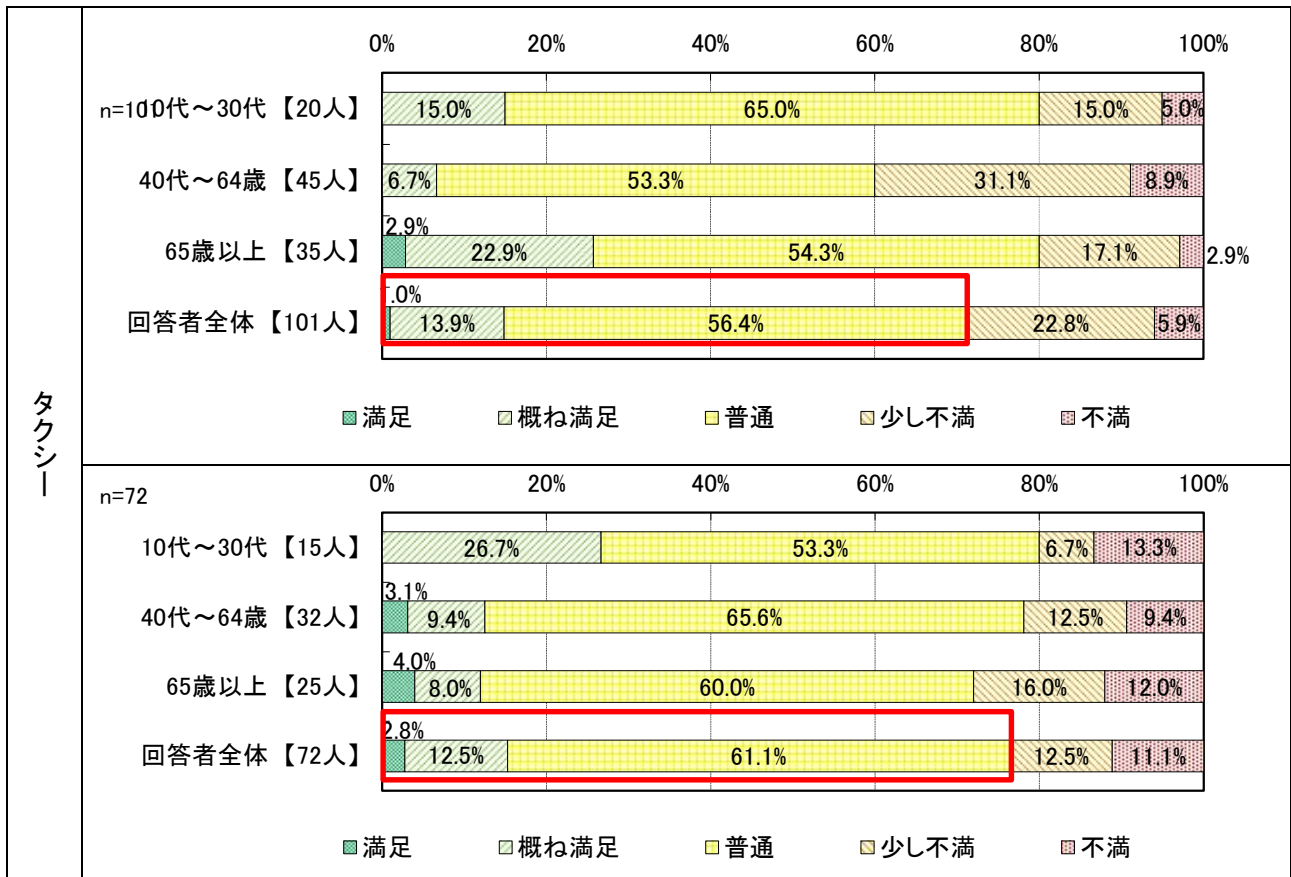


図5-3：タクシーの満足度（上段：市民アンケート、下段：利用者アンケート）

(2) 公共交通の人口カバー率

評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
73.6% (2023年)	80.0% (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の人口カバー率は、地域内の駅・バス停、デマンド交通の乗降場所など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 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）今後乗降場所を要する新たな公共交通を導入した場合、その乗降場所の徒歩圏について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）

表5-2：公共交通の人口カバー率

①市内総人口（人）	57,392
②駅・バス停の徒歩圏内人口（人）	42,251
③公共交通の人口カバー率（%）（②/①）	73.6

5-2 目標IIに関する根拠資料

(1) (鉄道) 駅の利用者数

評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
17,500人/日 (2022年)	22,800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) 【基準値】 <ul style="list-style-type: none"> ・計測期間は2022年4月～2023年3月 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・基準値の3割増

表5-3：各(鉄道)駅の利用者数(2022年4月～2023年3月)

(鉄道) 駅名	期間内利用者数(人)	1日あたり利用者数(人)
大野町駅	722,000	1,978
西ノ口駅	361,000	989
蒲池駅	258,000	707
榎戸駅	360,000	986
多屋駅	272,000	745
常滑駅	3,605,000	9,877
りんくう常滑駅	787,000	2,156
合計	6,365,000	17,438

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
出典: 運行事業者提供データ

(2) 知多バスの利用者数

評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
880人/日 (2023年)	970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】 <ul style="list-style-type: none"> ・計測期間は2022年10月～2023年9月 ・利用者数は半田・常滑線(A・D・N)と空港貨物地区循環線の合計 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・基準値の1割増

表5-4：知多バスの利用者数(2022年10月～2023年9月)

路線・系統名	期間内利用者数(人)	1日あたり利用者数(人)
半田常滑線A	78,160	214
半田常滑線D	139,869	383
半田常滑線N	59,323	163
貨物地区循環線	45,482	125
合計	322,834	884

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
出典: 運行事業者提供データ

(3) グルーンの利用者数

評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
1,030人/日 (2023年)	1,130人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 <ul style="list-style-type: none"> ・計測期間は2023年4月～9月(台風による運休除く) 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・基準値の1割増

表5-5：グルーンの利用者数（2023年4月～2023年9月）

路線名	利用者数（人）							合計	1日あたり
	4月	5月	6月	7月	8月	9月			
常滑北部・市役所線	2,019	2,253	2,118	2,339	2,309	2,237	13,275	73	
常滑北部・大野線	249	280	295	246	218	225	1,513	8	
常滑中部・市役所線	11,677	12,124	12,315	13,097	12,363	12,070	73,646	402	
ポートレース とこなめ周遊線	5,721	6,094	5,635	7,560	8,605	7,181	40,796	223	
常滑南部・上野間線	5,354	5,468	6,107	5,861	5,494	6,115	34,399	188	
常滑南部・武豊線	4,007	4,119	4,116	4,174	4,141	4,100	24,657	135	
合計	29,027	30,338	30,586	33,277	33,130	31,928	188,286	1,029	
運行日数	30	31	30	31	31	30	183		

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
出典：運行事業者提供データ

(4) 観光地周辺のバス停の利用者数

評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
30人/日 (2023年)	40人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは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バス停(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】 <ul style="list-style-type: none"> ・計測期間は2023年2月14日～2023年9月30日 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・基準値の3割増

表5-6：観光地周辺のバス停の利用者数（2023年2月14日～2023年9月）

停留所名	常滑北部・市役所線	常滑北部・大野線	常滑中部・市役所線	ポートレースとこなめ周遊線	常滑南部・上野間線	常滑南部・武豊線	合計
陶磁器会館	-	-	9.4	-	-	-	9.4
北大谷	-	-	-	-	5.3	-	5.3
盛田味の館	-	-	-	-	1.2	-	1.2
ポートレースとこなめ	-	-	-	29.5	-	-	29.5
イオンモール常滑	-	-	-	137.5	-	-	137.5
合計	-	-	9.4	167.0	6.5	-	182.9
平均値							30.5

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
出典：運行事業者提供データ

5-3 目標Ⅲに関する根拠資料

(1) 知多バスの総走行距離

評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価目標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
554km/日 (2023年)	554km/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2022年10月～2023年9月 1日あたり平日54便、休日36便運行 【目標値】 基準値を維持

表5-7：知多バスの総走行距離（2022年10月～2023年9月）

路線名	総走行距離(km)
半田・常滑線(A)	58488.0
半田・常滑線(D)	74323.2
半田・常滑線(N)	56282.1
貨物地区循環(A)	3814.8
貨物地区循環(B)	1500.4
貨物地区循環(C)	7916.6
合計	202325.1
1日あたり	554.3

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
出典：運行事業者提供データ

(2) グルーンの総走行距離

評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価目標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
876km/日 (2023年)	876km/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2022年10月～2023年9月 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

表5-8：グルーンの総走行距離（2022年10月～2023年9月）

路線	1便あたりの走行距離(km)	便数(本)	1日あたりの走行距離(km)
常滑北部・大野線	7.2	4	28.8
常滑北部・市役所線	21.4	13	278.2
常滑中部・市役所線	3.2	50	160
ポートレースとこなめ周遊線	3.1	19	58.9
常滑南部・上野間線	11.8	14	165.2
常滑南部・上野間線(坂井中央)	10.4	2	20.8
常滑南部・上野間線(東大谷)	7	1	7
常滑南部・武豊線	10.5	15	157.5
合計	74.6	118	876.4

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
出典：運行事業者提供データ

(3) タクシーの総実車距離

評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
63km/日・台 (2022年)	63km/日・台 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・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～2023年3月 【目標値】 ・基準値を維持

表5-9：タクシーの総実車距離（2022年4月～2023年3月）

総実車距離(km/日・台)	備考
63.2	・年度実車キロ計÷年度実働車両数計

5-4 目標IVに関する根拠資料

(1) 高齢者などを対象とした公共交通セミナーなどへの参加者数

2023年時点では未実施の事業であるため基準値はありません。また、目標値については基準値が無いため、1年あたり150人を想定し設定しています。

【評価目標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
未実施 (2023年)	150人/年 (各年)	<ul style="list-style-type: none"> 【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

(2) 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

評価指標と評価指標の算出に関する根拠資料は以下のとおりです。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
5.3% (2023年)	10.0% (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・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、月に2日程度公共交通(鉄道、バス)を利用すると回答した人全員が週1日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

表5-10：鉄道・バスの利用頻度（市民アンケート）

		月に2回程度利用の割合	週1回以上利用の割合
鉄道		3.8	6.8
バス	知多バス	3.8	3.8
	グリーン		
平均		3.8	5.3

※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある
出典：運行事業者提供データ

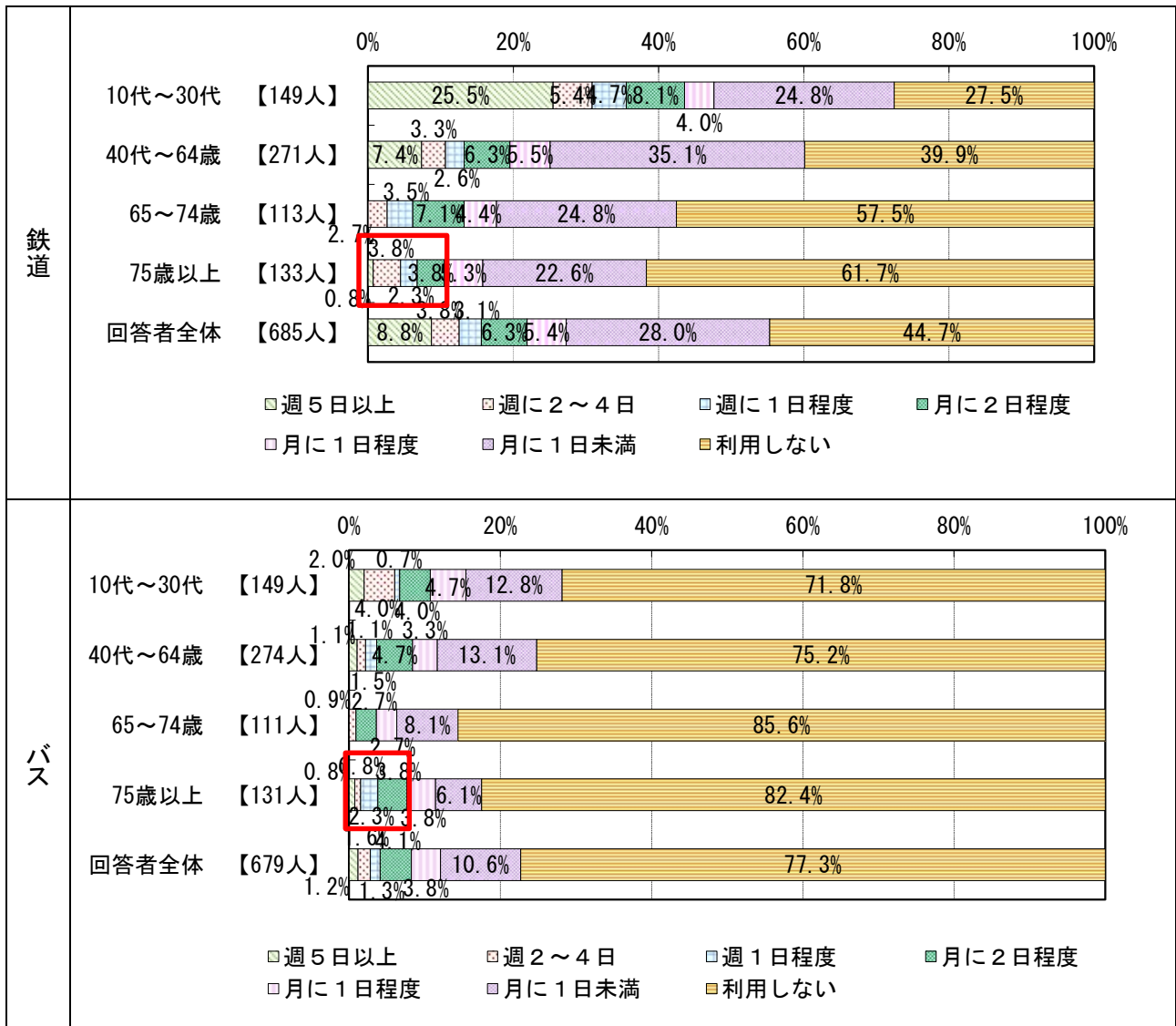


図5-4: 鉄道・バスの利用頻度(市民アンケート)

(3) 公共交通について地域で考える自主組織の数

青海地区を中心に交通弱者移動支援事業や高齢者など生活支援事業などを実施している「青海ボランティア隊」を公共交通について地域で考える自主組織とし、基準値は1団体としています。また、目標値は1中学校あたり1団体を目安に4団体としています。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
1団体 (2023年)	4団体 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・1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】 <ul style="list-style-type: none"> ・青海地区を中心に交通弱者移動支援事業や高齢者など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】 <ul style="list-style-type: none"> ・2028年度の実績

5-5 目標Vに関する根拠資料

(1) 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

2023年度にAIオンデマンド交通実証実験と自動運転バス実証実験を1件ずつ実施しているため、基準値は2件/年としています。また、目標値は基準値を参考に毎年2件ずつ新たな技術を活用した公共交通に関する実証実験をおこなうということで、2件/年としています。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
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

(2) 公共交通で常時運行するEV・FCV車両の導入台数

2023年時点でグルーンの運行に使用されている車両の6台がEV車両であるため、基準値は6台としています。目標値は各運行事業者の今後の運行計画等をヒアリングした結果を踏まえ、具体的な数値を設定せず、「増加」としています。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
6台 (2023年)	増加 (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 ・知多バス(路線バス)は、市内路線の運行に必要な車両数に、半田営業所のEV・FCV車両の割合をかけて算出 ・グルーンは、運行に用いられる車両数 ・タクシーは、市内営業所に配置されている車両数 【基準値】 <ul style="list-style-type: none"> ・グルーンで運行している6台 【目標値】 <ul style="list-style-type: none"> ・現在より増

(3) 常滑版MaaSアプリ「とこNAVI」のアクセス数

本市では2023年12月に国のデジタル田園都市国家構想交付金を活用し、常滑版MaaSアプリ「とこNAVI」を整備しました。十分な実績値が無いため、基準値は設定していませんが、2023年12月のアクセス実績を参考に、1月あたり5,000回のアクセスと仮定し、目標値は60,000回/年としました。

【評価指標】

基準値	目標値	備考、データ取得方法など
未実施 (2023年)	60,000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

