
常滑市地域公共交通計画

【調査編】

2024年3月
常滑市

目次

1 市民アンケート調査	1
1-1 アンケート調査の概要	1
1-2 調査結果	2
2 利用者アンケート調査	35
2-1 アンケート調査の概要	35
2-2 調査結果	36
3 空港島従業員アンケート調査	57
3-1 アンケート調査の概要	57
3-2 調査結果	58
4 宿泊者アンケート調査	79
4-1 アンケート調査の概要	79
4-2 調査結果	79
5 委員・地区ワークショップ	80
5-1 委員ワークショップ	80
5-2 地区ワークショップ	85

1 市民アンケート調査

1-1 アンケート調査の概要

市内を運行している公共交通について、市民の外出傾向や公共交通の利用状況を把握するとともに、非利用者の移動ニーズ・潜在的需要、利用促進施策への参考とするため、市民を対象としたアンケート調査（以下、「市民アンケート調査」という。）を実施しました。

主な市民アンケート調査の概要は以下のとおりです。

表 1-1：市民アンケート調査の概要

項目	調査内容・方法
調査対象	15歳以上の常滑市在住者1,500人(無作為抽出)
調査時期	2023年5月3日(水)～17日(水)
調査方法	郵送による配布、回収は郵送・WEB
回収数(回収率)	701票(46.7%) ※全回答のうちWEB回答は197票(28.1%)

表 1-2：調査項目と設問内容

調査項目	設問内容
属性 (住まいやご自身のことについて)	<ul style="list-style-type: none"> ・居住地（地区別（三和・大野・鬼崎・常滑・西浦・小鈴谷）） ・性別 ・職業 ・年齢 ・自動車運転免許の保有状況と今後の免許返納の意向、自由に利用できる自家用車の保有状況 ・スマートフォンの保有状況 ・交通ICカードの保有状況 ・近所づきあい ・地域の行事への参加 ・住民同士の送迎の状況
普段の交通行動について (通勤・通学する場合、日常の買い物・通院・公共施設での手続きをする場合、外食・レジャー等に行く場合それぞれについて)	<ul style="list-style-type: none"> ・外出の頻度 ・利用する交通手段 ・主な行き帰りの時間帯 ・主な目的地 ・移動に不便を感じるか ・移動手段を自動車から公共交通に変更することができるか ・自宅から自分で行ける（歩ける）範囲に駅またはバス停があるか
鉄道の利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度 ・駅までの移動手段・交通手段 ・移動に鉄道を使うとき、使わないときの判断理由 ・良いところと、悪いところ ・満足度
バス（知多バス・グリーン）の利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度 ・よく利用する乗車バス停（出発バス停） ・よく利用する降車バス停（目的地） ・移動にバスを使うとき、使わないときの判断理由 ・良いところと、悪いところ ・満足度 ・グリーンへの認知度、利用の有無 ・グリーンの運行開始による移動手段の変化とグリーンへの運行開始以前の主な交通手段
タクシーの利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に位置づけられていることの認知度 ・利用頻度 ・移動にタクシーを使うとき、使わないときの判断理由 ・良いところと、悪いところ ・満足度
自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通全般に関する自由意見
住民ワークショップの参加意向について	<ul style="list-style-type: none"> ・住民ワークショップへの参加意向

1-2 調査結果

各設問における集計結果は本ページから示します。以下、集計結果における留意事項です。

- ・ 比率は全て小数第2位を四捨五入した百分率(%)で表示しています。なお、四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合があります。
- ・ 特筆のない限り各設問に対する回答者の母数は“n=〇”と表記し、各比率はn=100%として算出しています。
- ・ 単一回答の設問では、複数回答を除外して計算しています。また、範囲外回答についても無効票として計算しています。
- ・ 居住地は三和地区、大野地区、鬼崎地区、常滑地区、西浦地区、小鈴谷地区の6地区で集計し、居住地別・年齢別については無回答を除外して集計しています。

(1) 属性情報

- ・ 居住地について、常滑地区と鬼崎地区に居住している人の回答が多くなっています。
- ・ 性別について、女性の回答が男性の回答より多くなっています。
- ・ 年齢について、65歳以上の高齢者の回答が全体の3割程度を占めています。また、10歳代と20歳代の若い人からの回答が全体の1割程度となっています。
- ・ 職業について、高齢者の回答が多いことから「無職」が最も多く、次いで「会社員・公務員」が多くなっています。

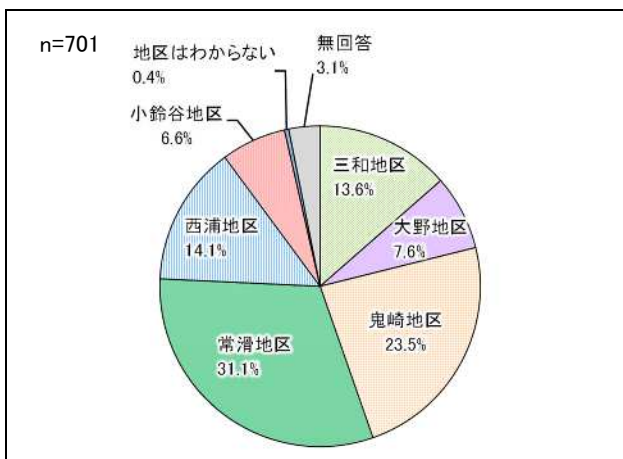


図1-1: 居住地

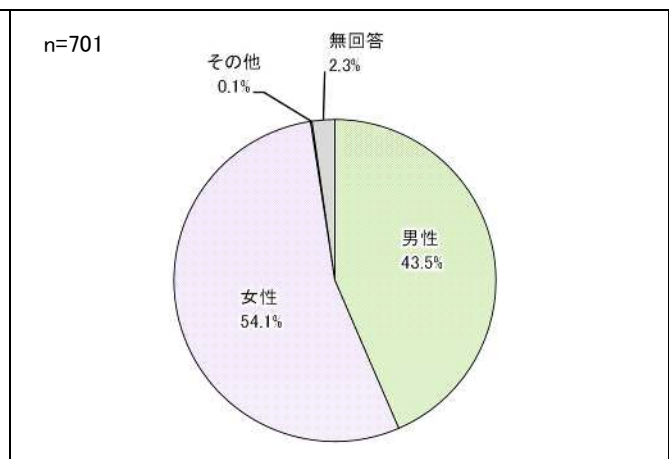


図1-2: 性別

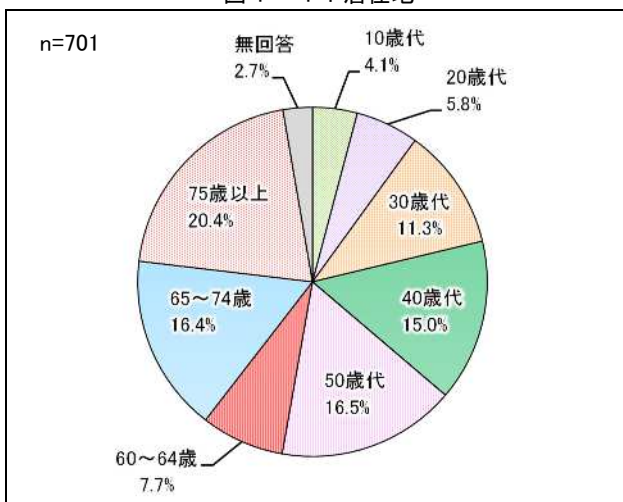


図1-3: 年齢

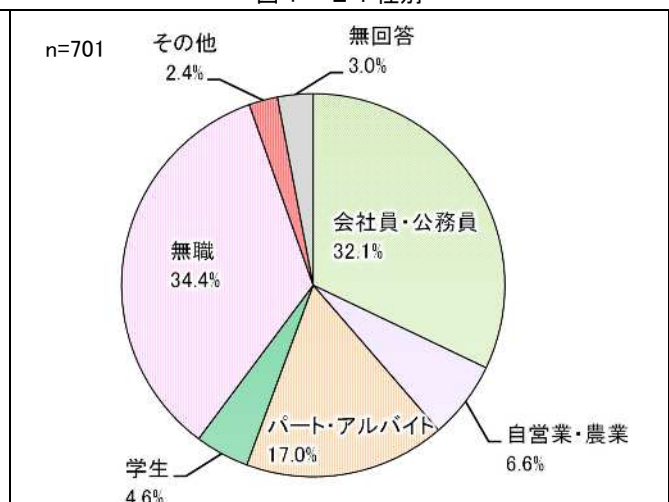


図1-4: 職業

- ・運転免許の保有状況について、持っている人が全体の8割以上を占めており、65歳以上の高齢者のうち、自主返納をした人は約8%となっています。
- ・免許返納をしようとする年齢について、「決めていない」と回答した人が全体の7割程度で、決めている人のうち「75歳以上」と回答した人が多くなっています。
- ・運転免許を返納した場合の主な移動手段について、「公共交通」と回答した人が一番多く約38%で、次いで「車に同乗」「自転車」が多くなっています。
- ・自由に利用できる自家用車の保有状況について、保有している人は全体の9割以上となっています。
- ・どのような環境が整えば返納してもよいと思うかについて、「鉄道・バスの利便性向上」「公共交通の利用に対する支援の充実」といった公共交通に関する項目の回答が多くなっています。

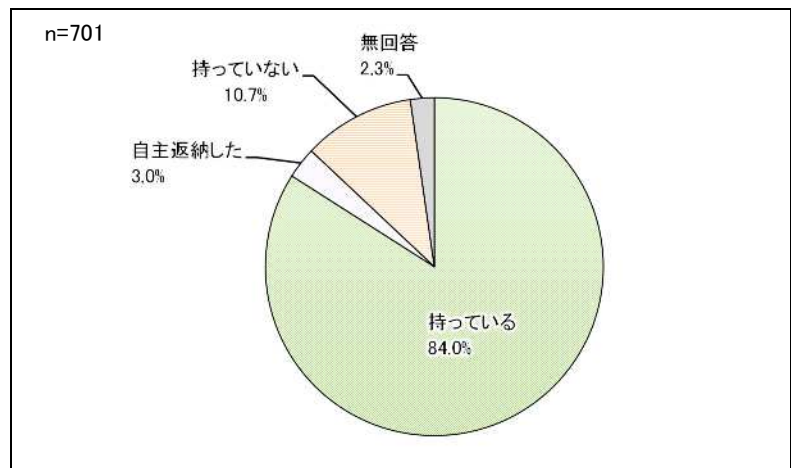


図 1-5 : 運転免許の保有状況

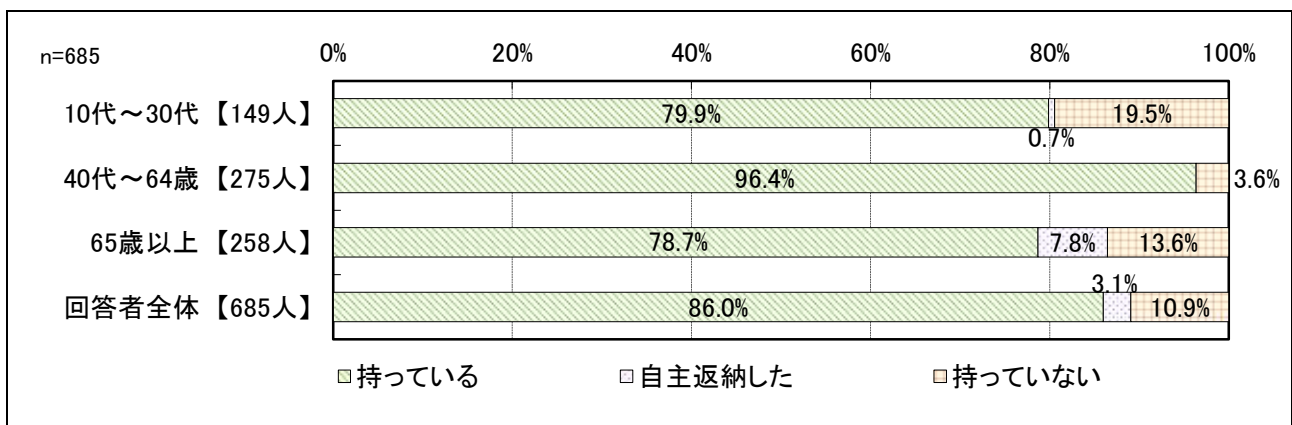


図 1-6 : 運転免許の保有状況 (年齢別)

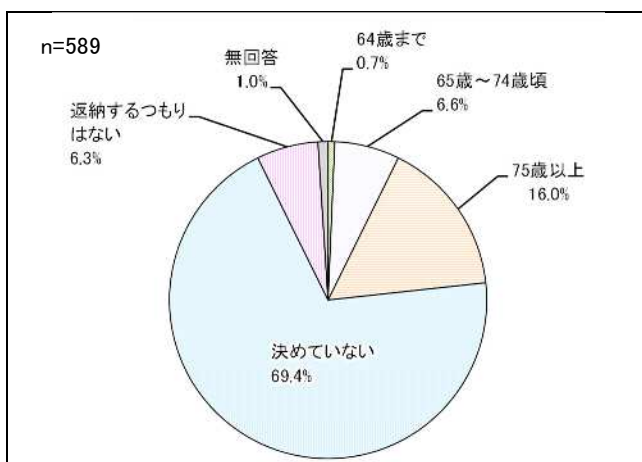


図 1-7 : 運転免許を返納しようとする年齢

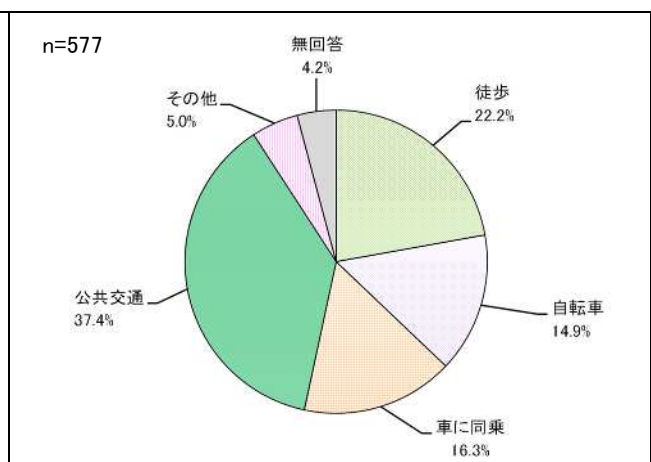


図 1-8 : 運転免許を返納した場合の主な移動手段

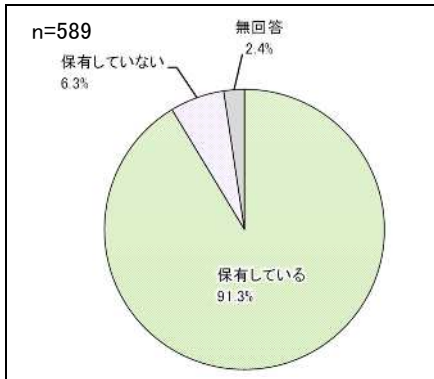


図 1-9：自由に利用できる
自家用車の保有状況

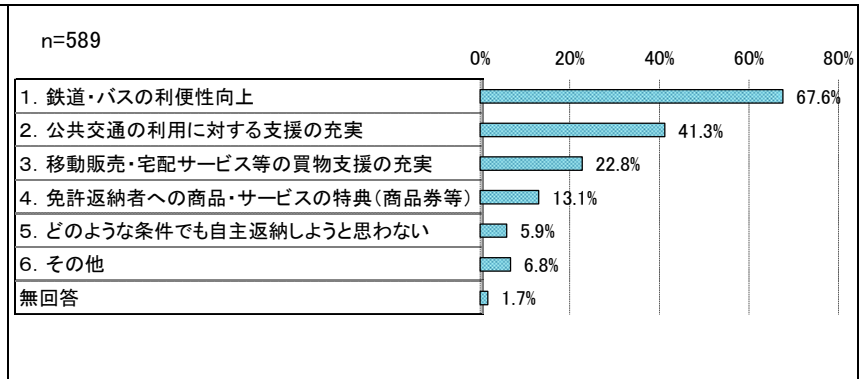


図 1-10：どのような環境が整えば返納してもよいと思うか

- ・スマートフォンの保有状況について、持っている人は全体の8割程度であり、年齢別では65歳以上の高齢者の約34%が持っていないと回答しています。
- ・スマートフォンの用途について、ほとんどの人が「電話・通話」と「メール・メッセージ（LINE等）」の用途で利用しており、次いで「写真撮影」の用途が多くなっている。
- ・交通系ICカードの保有状況について、持っている人は全体の6割弱程度であり、年齢別では65歳以上の高齢者の約54%が持っていないと回答しています。
- ・近所づきあいの程度について、「町内会等で一緒になる程度」が一番多く、全体の3割程度を占めている。
- ・地域の行事への参加の程度について、「自分にかかわる行事だけ参加」が一番多く、全体の4割程度を占めている。

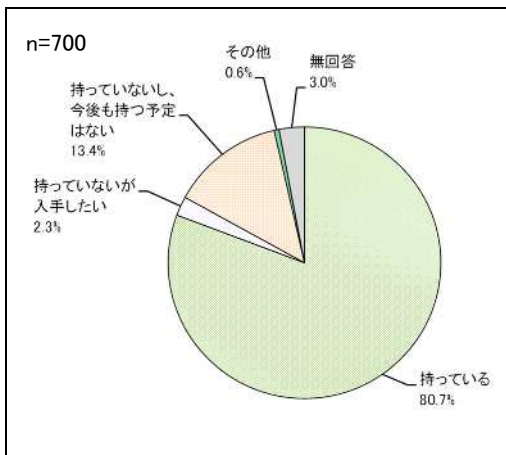


図 1-11：スマートフォンの保有状況

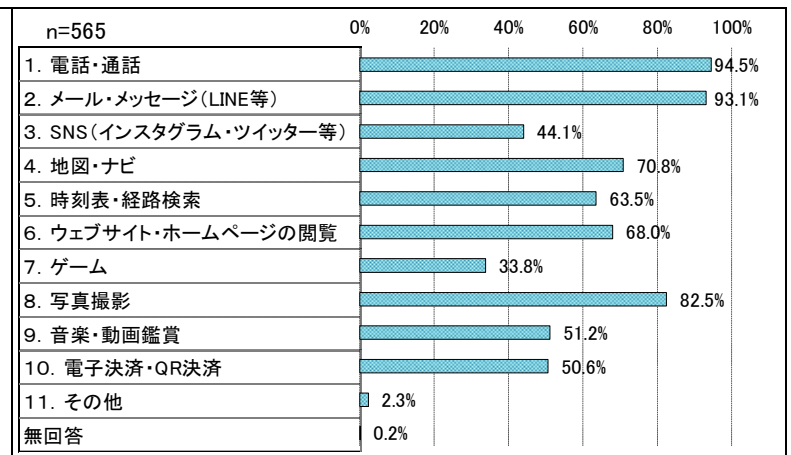


図 1-12：スマートフォンの用途

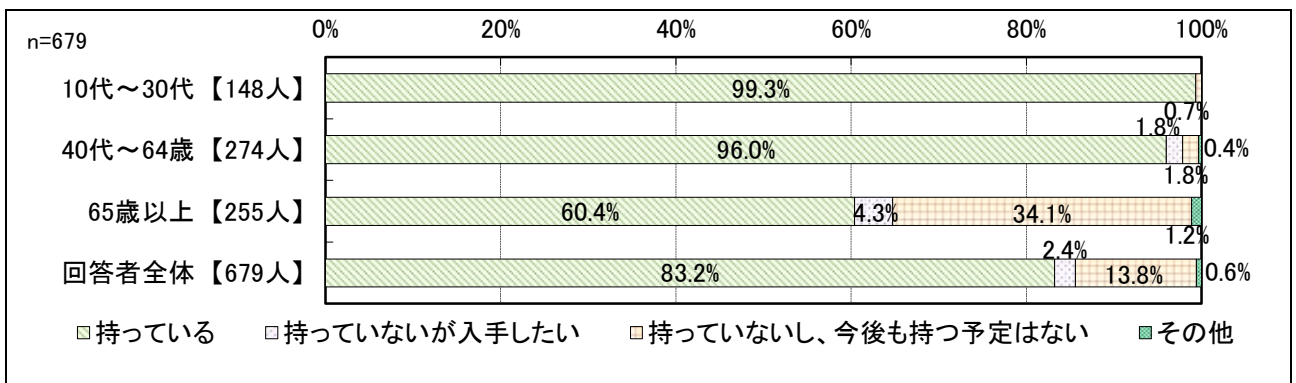


図 1-13：スマートフォンの保有状況（年齢別）

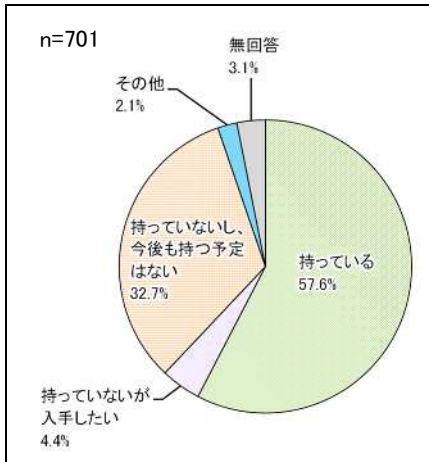


図 1-14: 交通系ICカードの保有状況

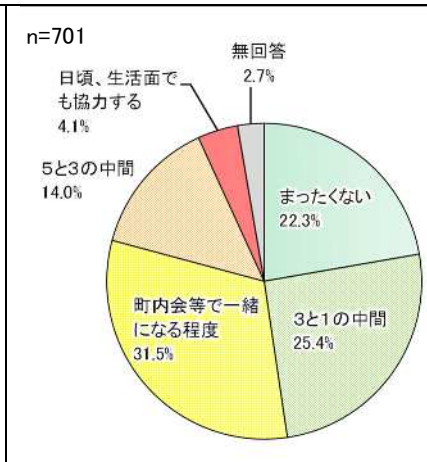


図 1-15: 近所づきあいの程度

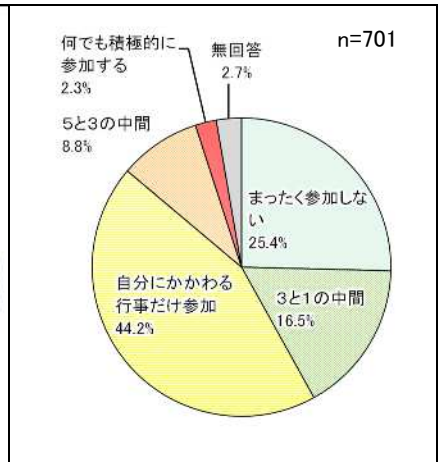


図 1-16: 地域の行事への参加の程度

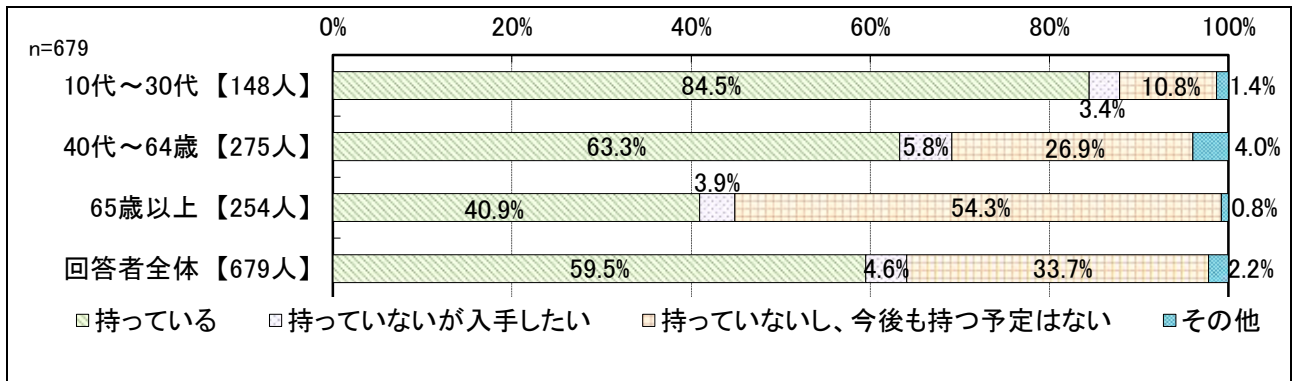


図 1-17: 交通系ICカードの保有状況 (年齢別)

- ・ 家族以外の地域の人に車で送迎してもらった経験について、送迎してもらったことが無い人は全体の8割程度占めていますが、たまに送迎してもらっている人は全体の12.4%います。また、送迎してもらった経験が多いのは三和地区と常滑地区となっています。
- ・ 家族以外の地域の人を車で送迎した経験について、送迎したことが無い人は全体の8割程度占めていますが、たまに送迎している人は全体の15.7%います。また、送迎した経験が多いのは三和地区と常滑地区となっています。

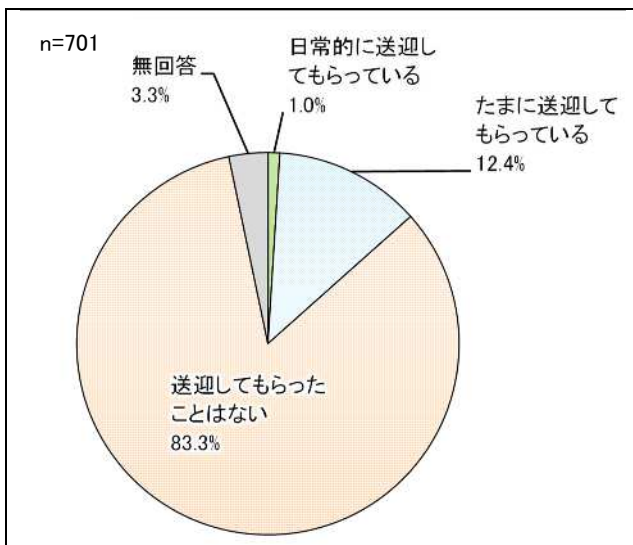


図 1-18: 家族以外の地域の人に車で送迎してもらった経験

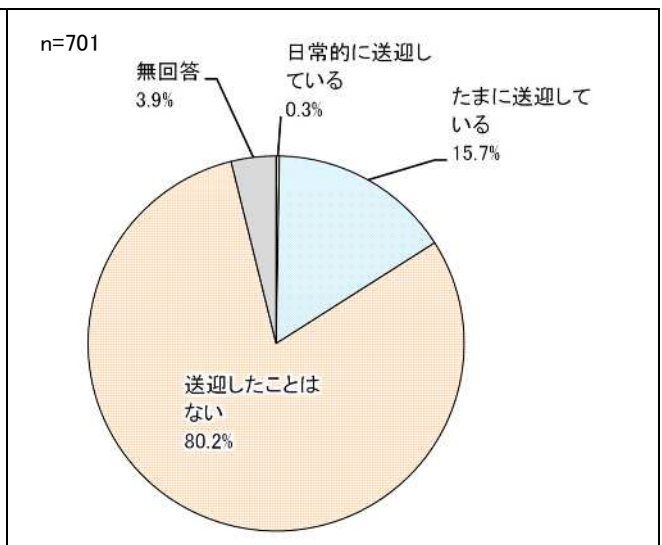


図 1-19: 家族以外の地域の人を車で送迎した経験

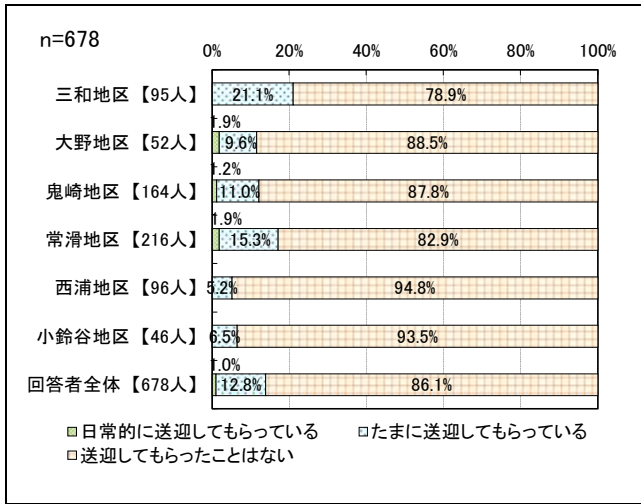


図 1-20：家族以外の地域の人に車で送迎してもらった経験 (地区別)

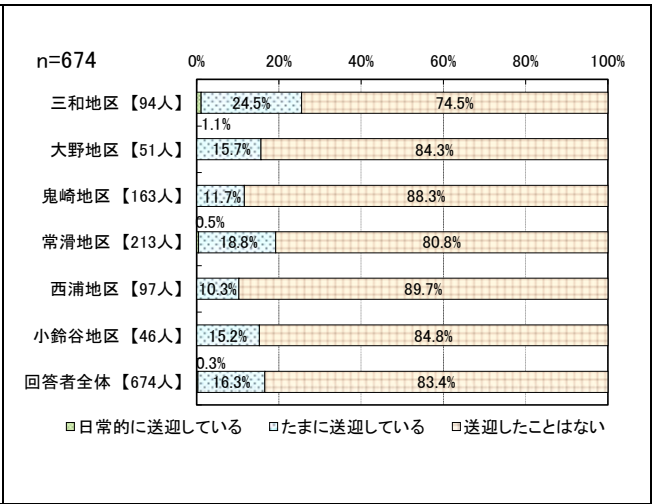


図 1-21：家族以外の地域の人を車で送迎した経験 (地区別)

- ・地域の住民同士による送迎の可能性について、全体の15.1%の人は「代わりになると思う」と回答しており、小鈴谷地区や三和地区、鬼崎地区で多くなっています。
- ・地域の住民同士の送迎で不安を感じる要素として、「事故時の補償」が一番多く43.0%を占めており、次いで「安全性」「運転手がどんな人かわからない」となっています。

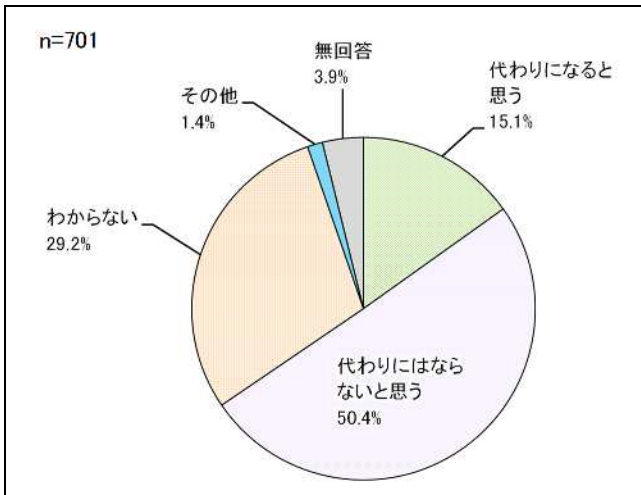


図 1-22：地域の住民同士による送迎の可能性

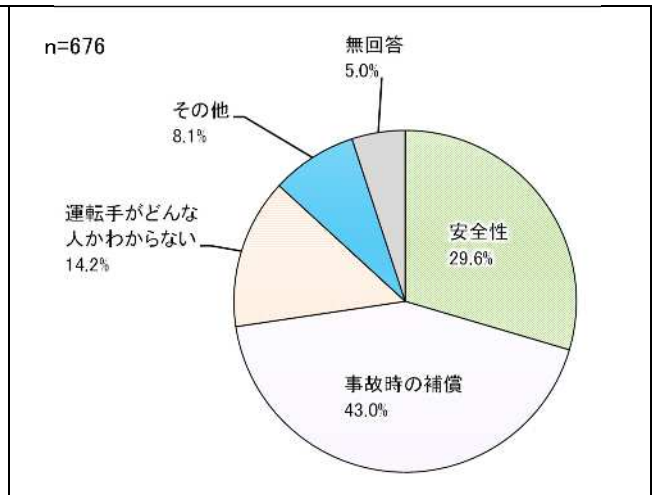


図 1-23：地域の住民同士の送迎に関する不安要素

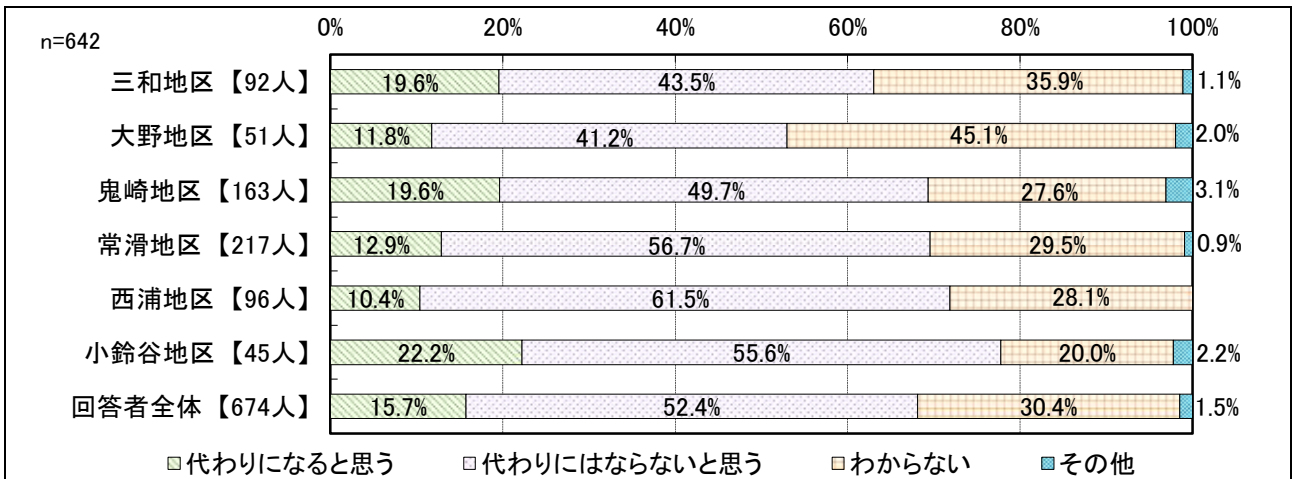


図 1-24：地域の住民同士による送迎の可能性 (地区別)

(2) 普段の交通行動

1) 通勤・通学する場合

- ・ 外出頻度について、週5日以上外出する人は全体の約45%となっており、10代～30代では77.4%と多い一方、65歳以上の高齢者は19.9%と少なくなっています。
- ・ 利用する交通手段について、自動車での移動が74.1%と高くなっています。また、車を保有していない人が多い10代～30代は他の年代に比べて「鉄道」「バイク・自転車」「徒歩」の割合が高く、車を保有している人が多い40代～64歳は他の年代に比べて「自動車（自分で運転）」の割合が高くなっています。

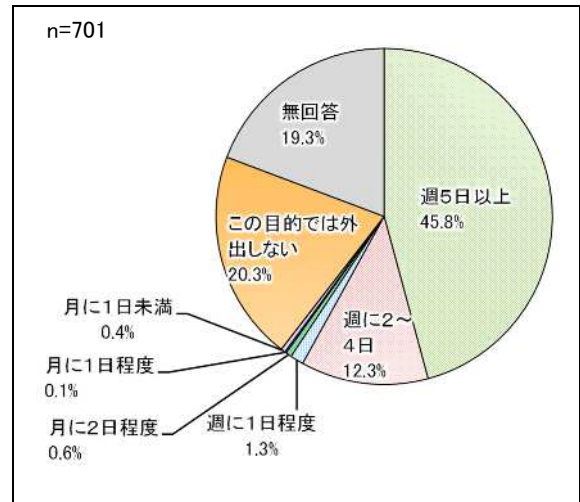


図 1-25：外出頻度

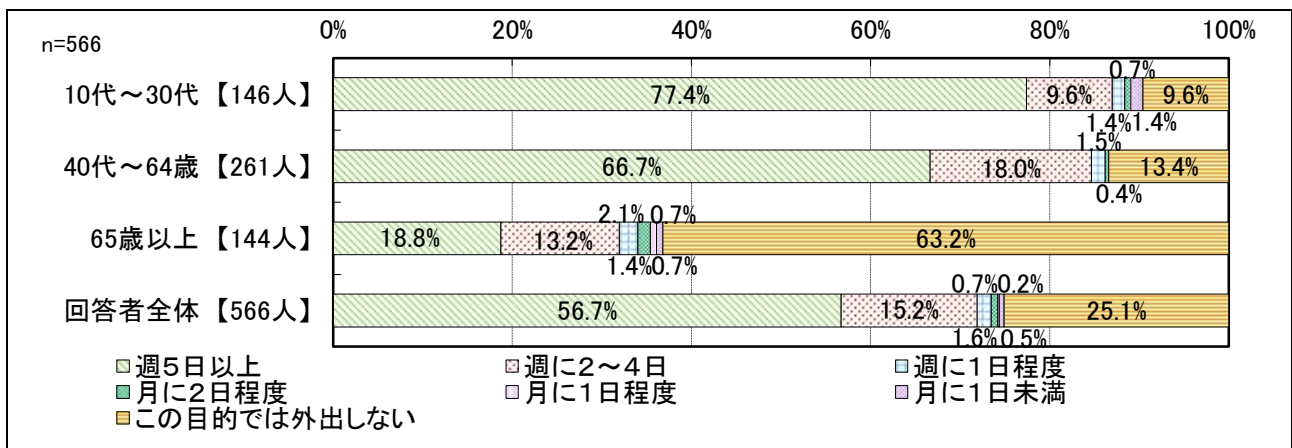


図 1-26：外出頻度（年齢別）

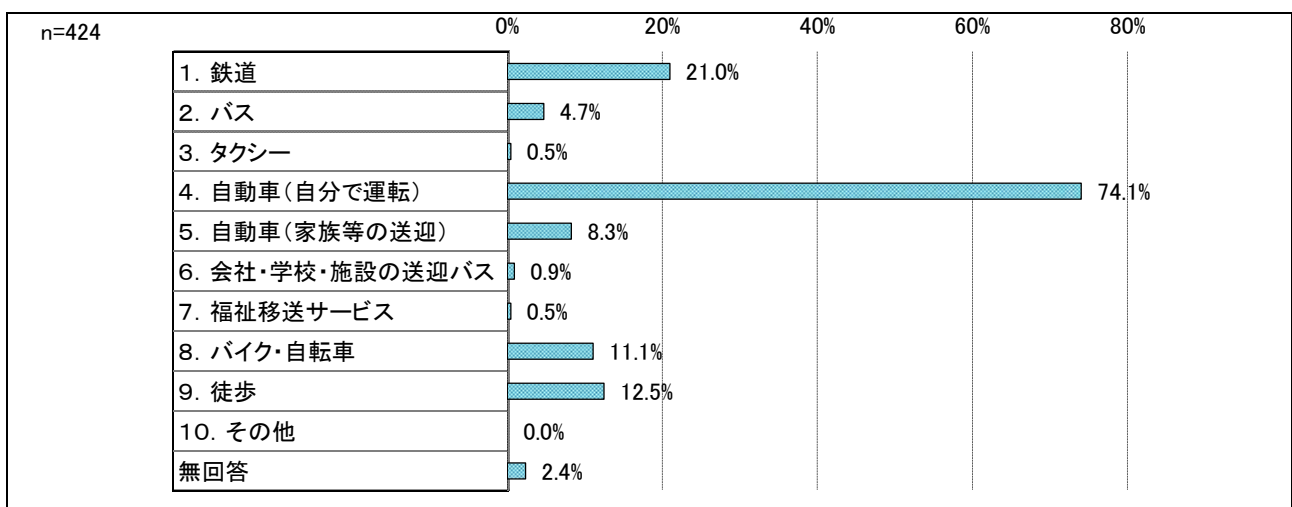


図 1-27：利用する交通手段

n=424

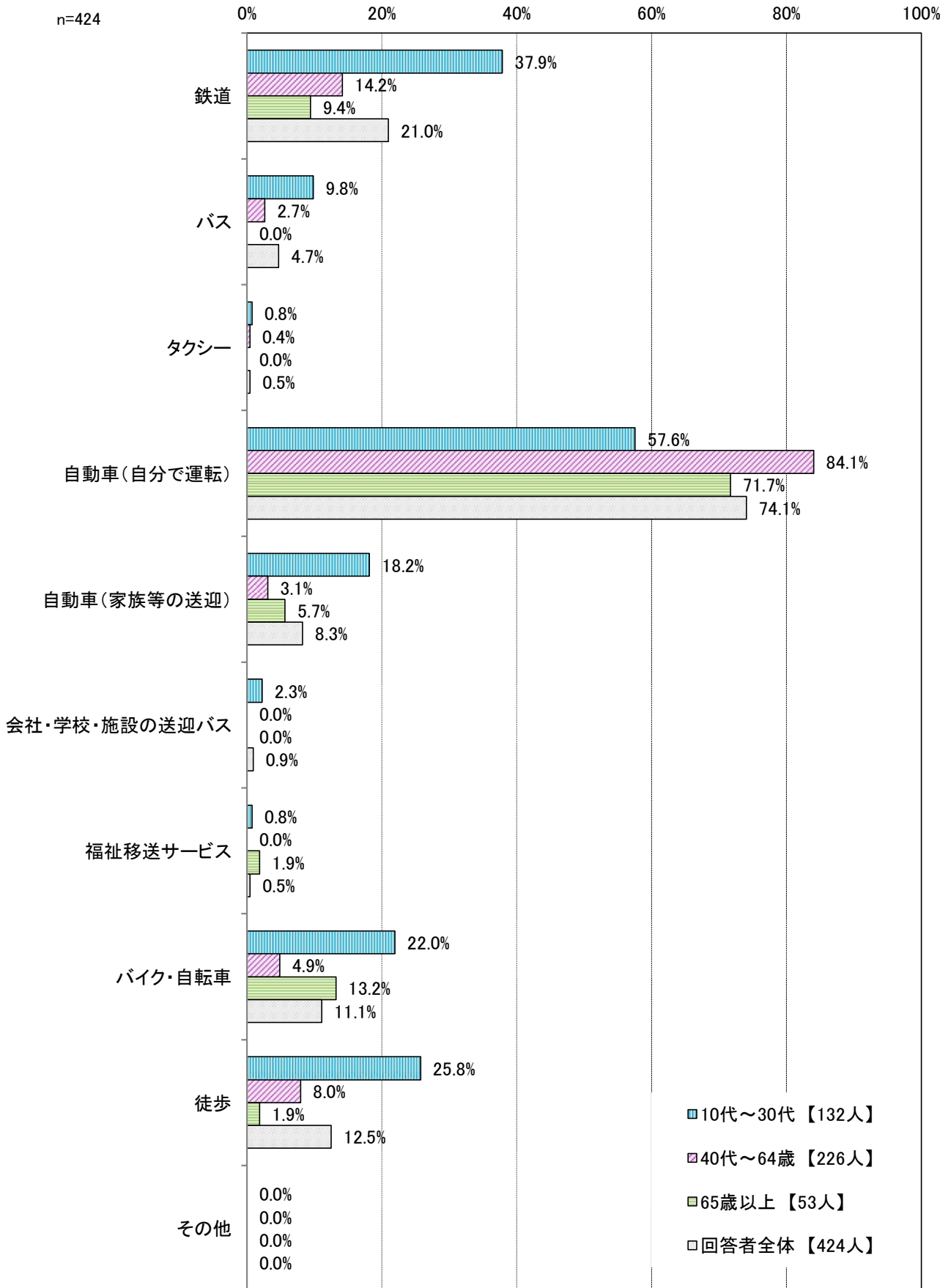


図 1-28 : 利用する交通手段 (年齢別)

- ・主な行きと帰りの時間帯について、出勤時である「9時より前」が一番多く80.9%となっており、次いで帰宅時である「18時より後」が多くなっています。
- ・主な目的地について、「市外」が一番多く49.5%となっており、次いで「市内 常滑地区」が多くなっています。
- ・移動に不便を感じているかについて、全体の73.3%が不便を感じていない一方で、23.8%は不便を感じていることがわかります。
- ・自動車から公共交通への転換可能性について、困難なくできる人が6.5%、時々ならできる人が18.4%である一方で、65.4%の人ができないと回答しています。

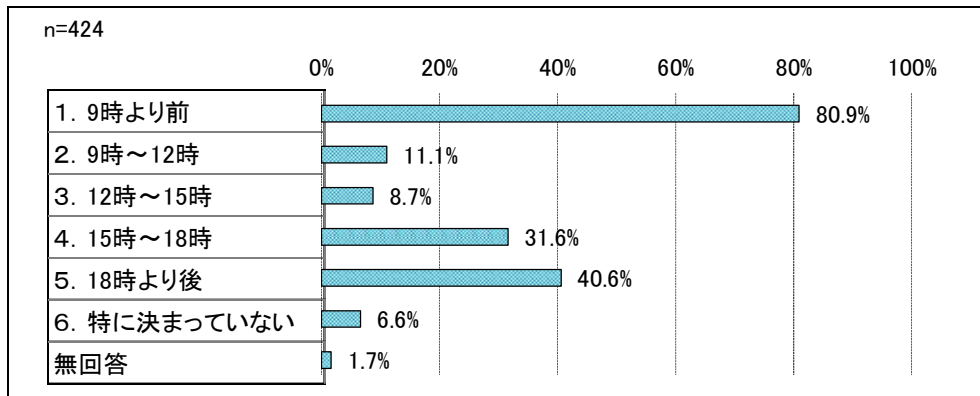


図 1-29：主な行きと帰りの時間帯

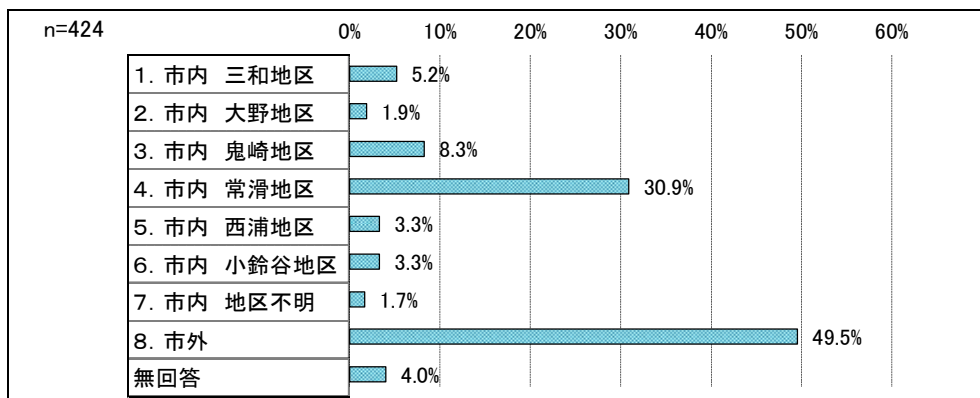


図 1-30：主な目的地

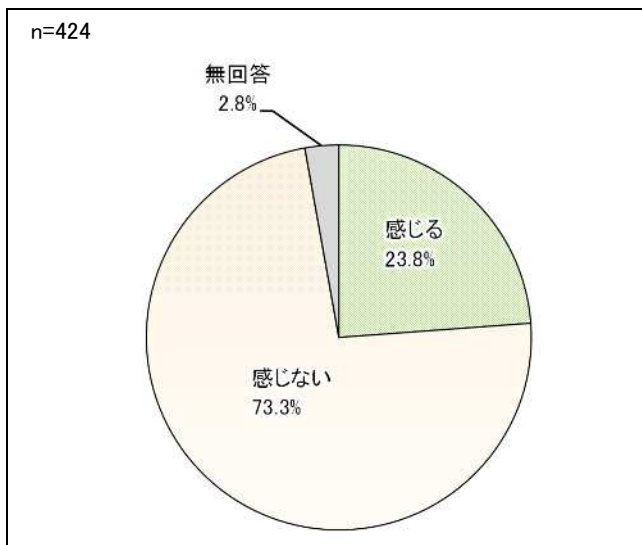


図 1-31：移動に不便を感じているかについて

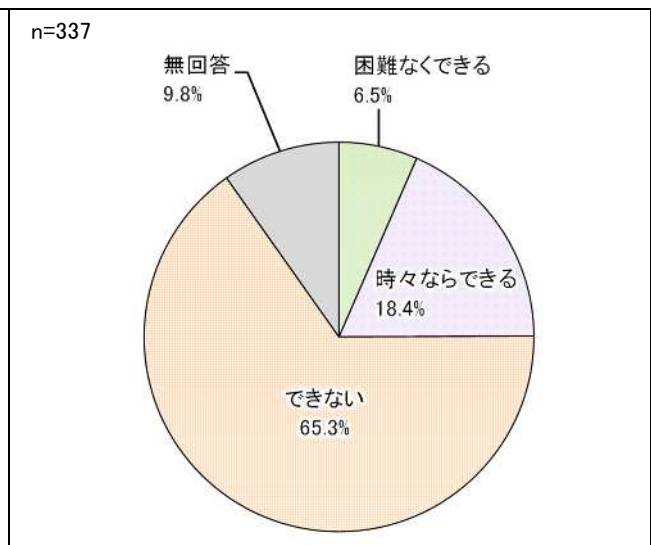


図 1-32：自動車から公共交通への転換可能性

2) 日常の買い物・通院・公共施設での手続きをする場合

- ・外出頻度について、週5日以上外出する人は全体の約20%となっており、買い物や通院等に行くことが多い40代～64歳や65歳以上で割合が高くなっています。
- ・利用する交通手段について、自動車での移動が78.9%と高くなっています。また、車を保有していない人が多い10代～30代は他の年代に比べて「鉄道」「バイク・自転車」「徒歩」の割合が高く、車を保有している人が多い40代～64歳は他の年代に比べて「自動車（自分で運転）」の割合が高くなっています。

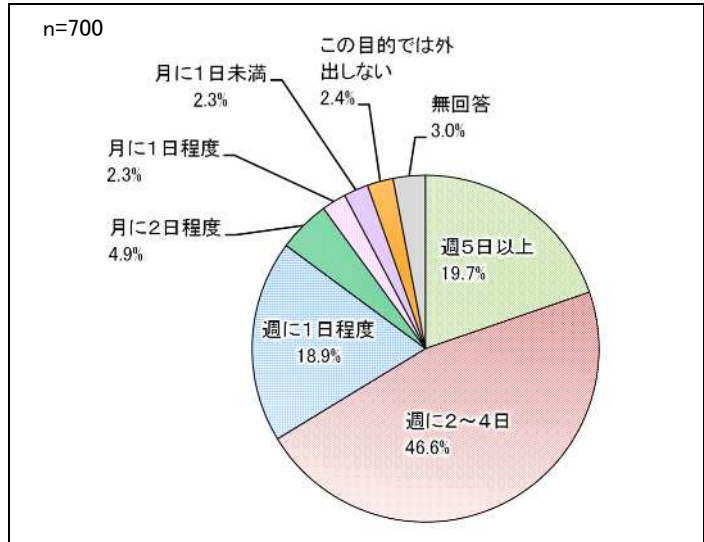


図1-33：外出頻度

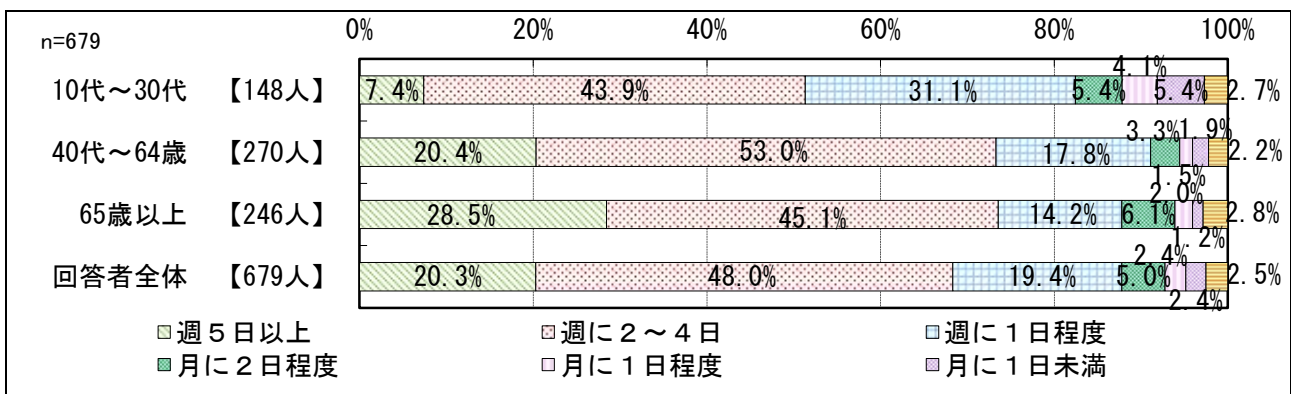


図1-34：外出頻度（年齢別）

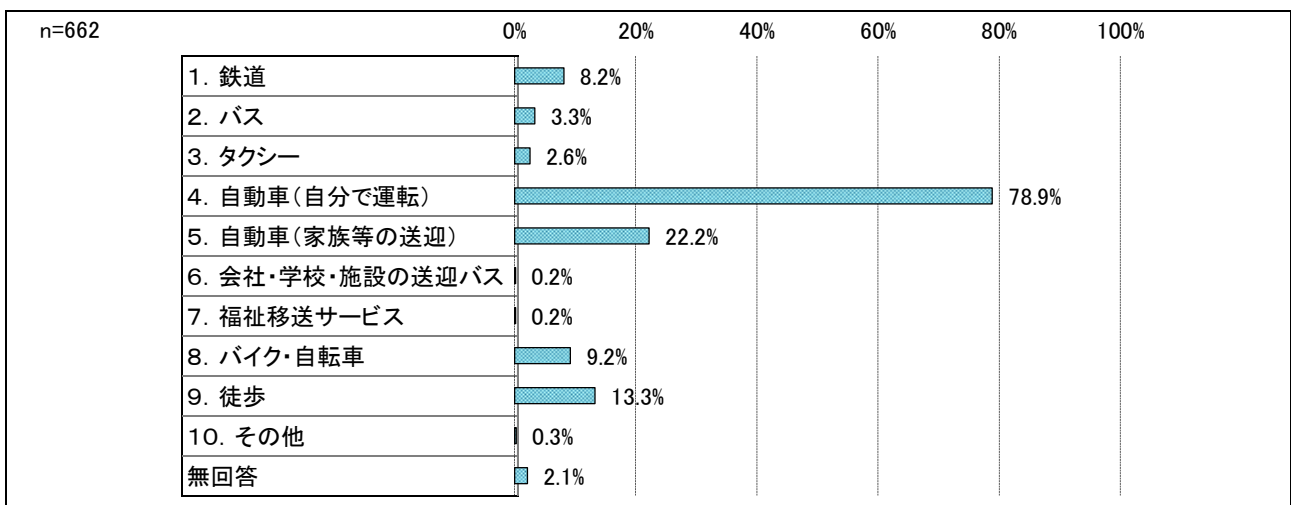


図1-35：利用する交通手段

n=662

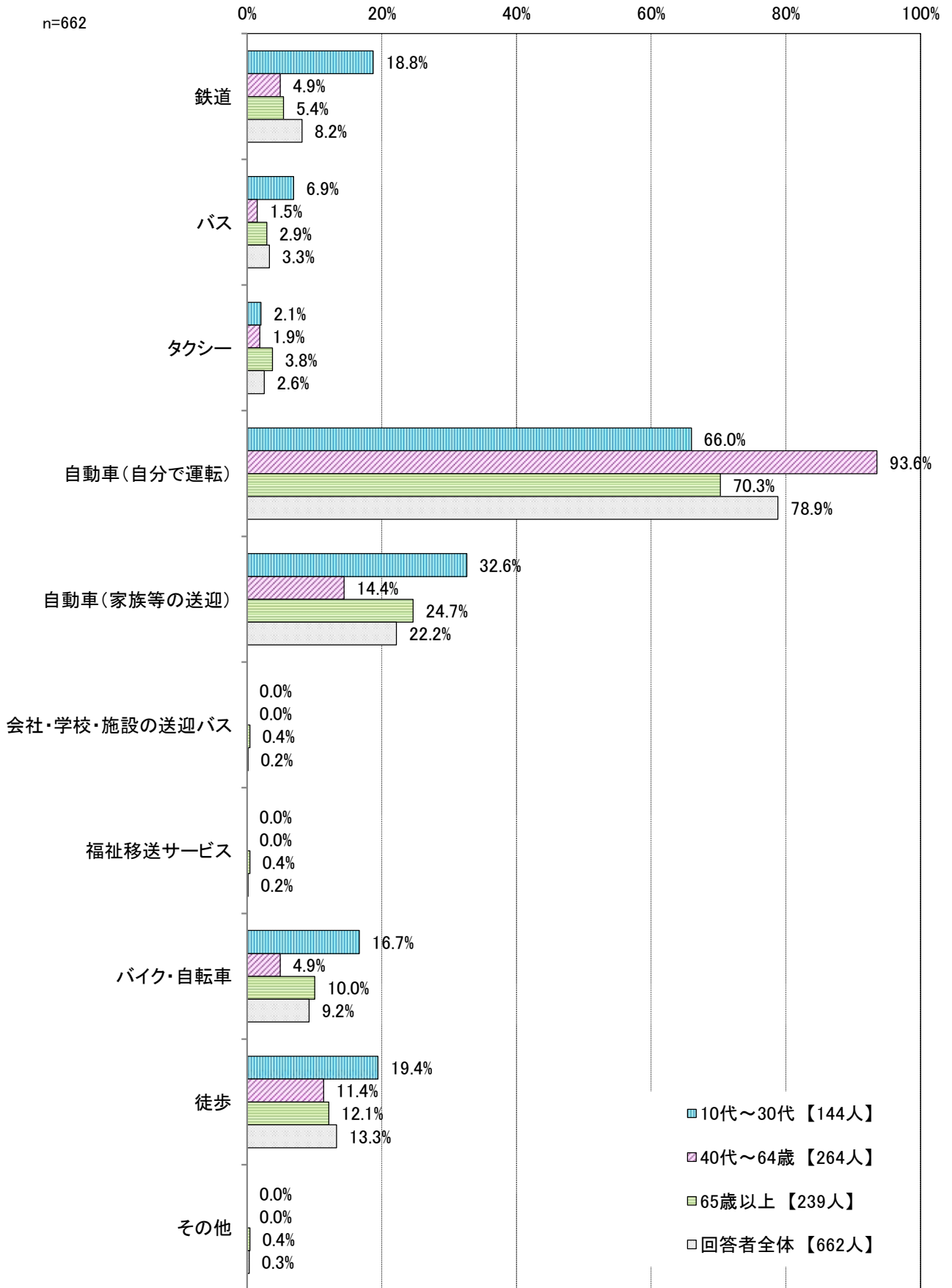


図 1-36 : 利用する交通手段 (年齢別)

- ・主な行きと帰りの時間帯について、スーパーや公共施設が営業している日中の回答が多くなっており、特に営業開始時間にあたる「9時～12時」が一番多く47.0%となっています。
- ・主な目的地について、市内の中でも特に商業施設や公共施設が多い「市内 常滑地区」が一番多く75.8%となっています。
- ・移動に不便を感じているかについて、全体の74.5%が不便に感じていない一方で、20.7%は不便に感じていることがわかります。
- ・自動車から公共交通への転換可能性について、困難なくできる人が7.5%、時々ならできる人が22.4%である一方で、57.0%の人ができないと回答しています。

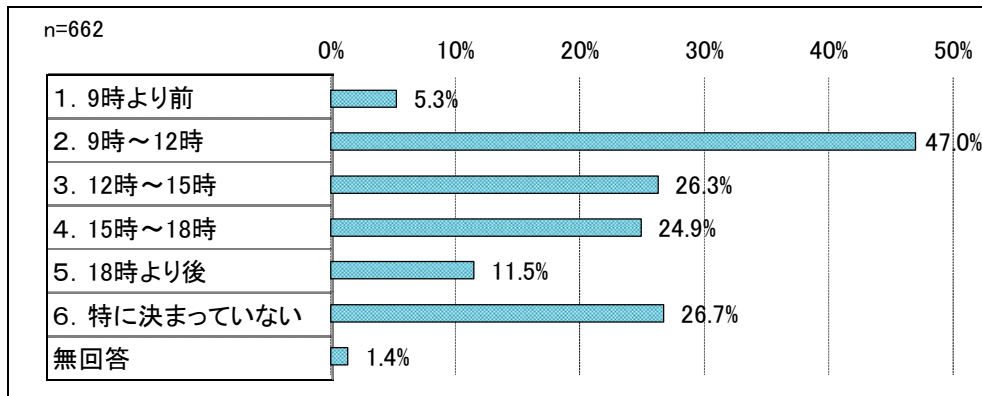


図 1-37：主な行きと帰りの時間帯

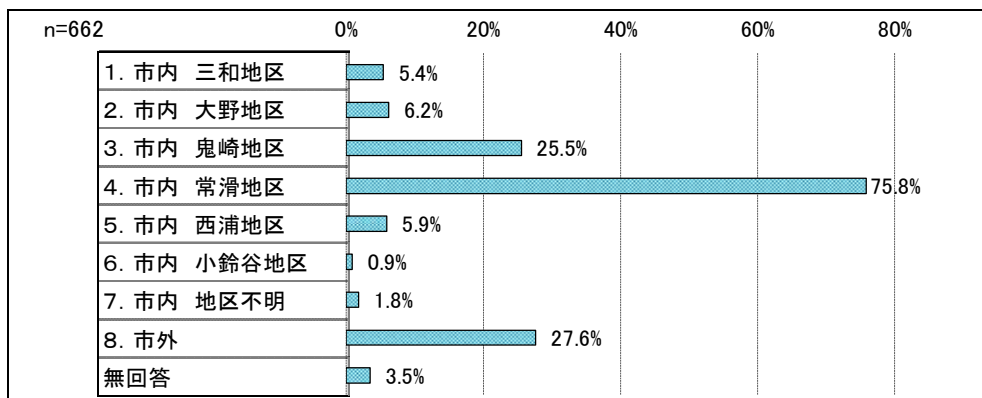


図 1-38：主な目的地

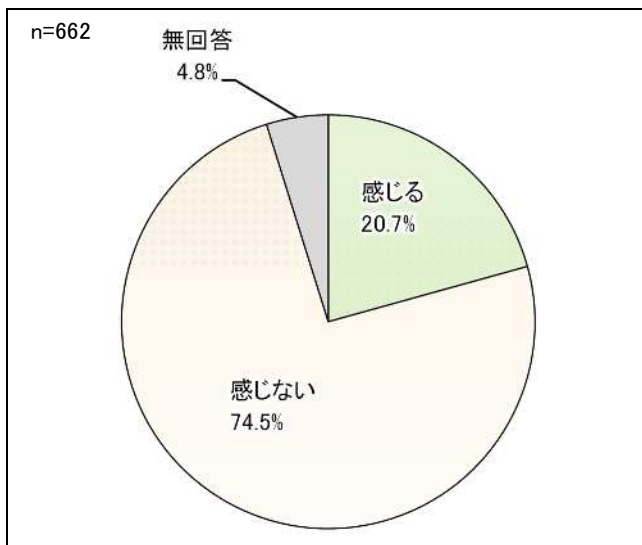


図 1-39：移動に不便を感じているかについて

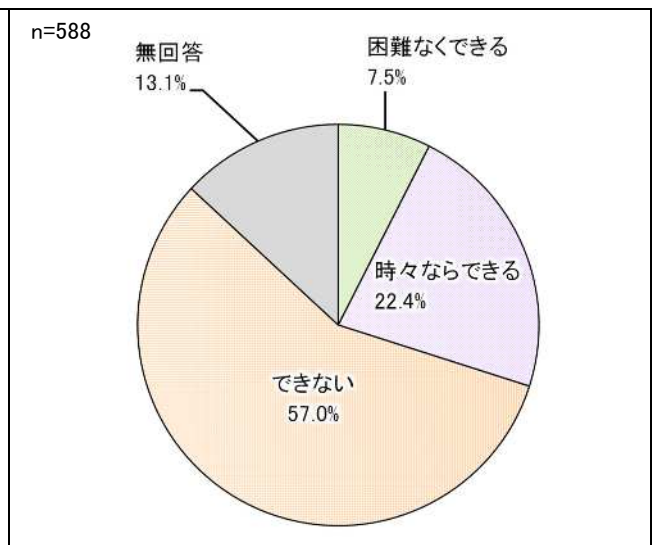


図 1-40：自動車から公共交通への転換可能性

3) 外食・レジャー等に行く場合

- ・外出頻度について、「週に1日程度」「週に2～4日」回答が多くなっており、年代が上がるにつれて「週5日以上」の回答割合が高くなっています。
- ・利用する交通手段について、自動車での移動が74.4%と高くなっています。また、車を保有していない人が多い10代～30代は他の年代に比べて「自動車(家族等の送迎)」「鉄道」「バイク・自転車」「徒歩」の割合が高く、車を保有している人が多い40代～64歳は他の年代に比べて「自動車(自分で運転)」の割合が高くなっています。

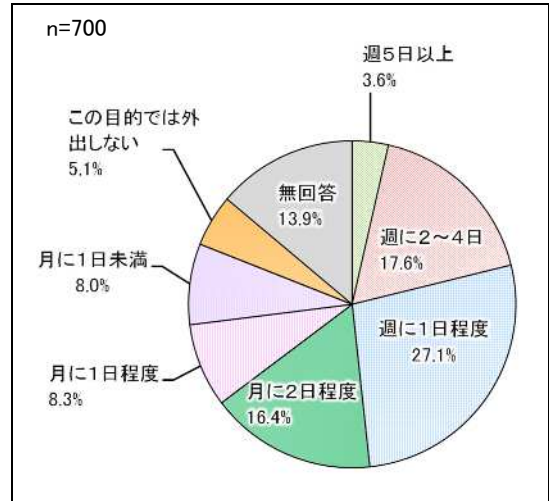


図1-41: 外出頻度

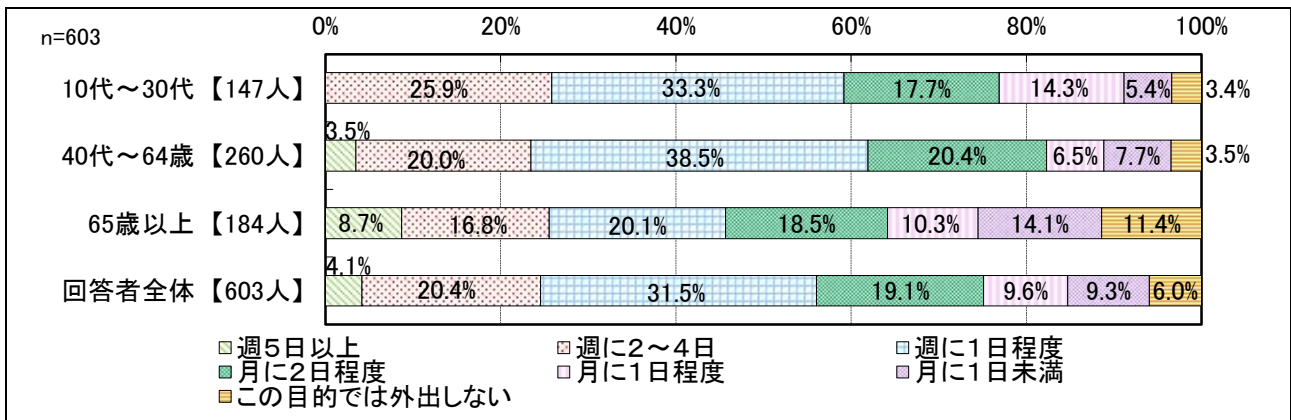


図1-42: 外出頻度 (年齢別)

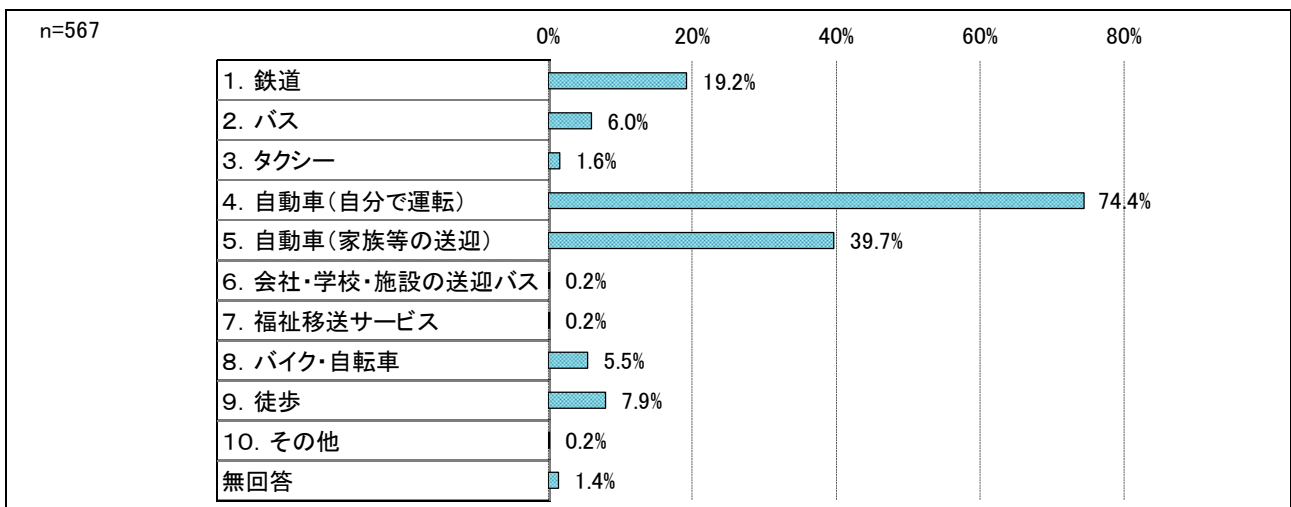


図1-43: 利用する交通手段

n=567

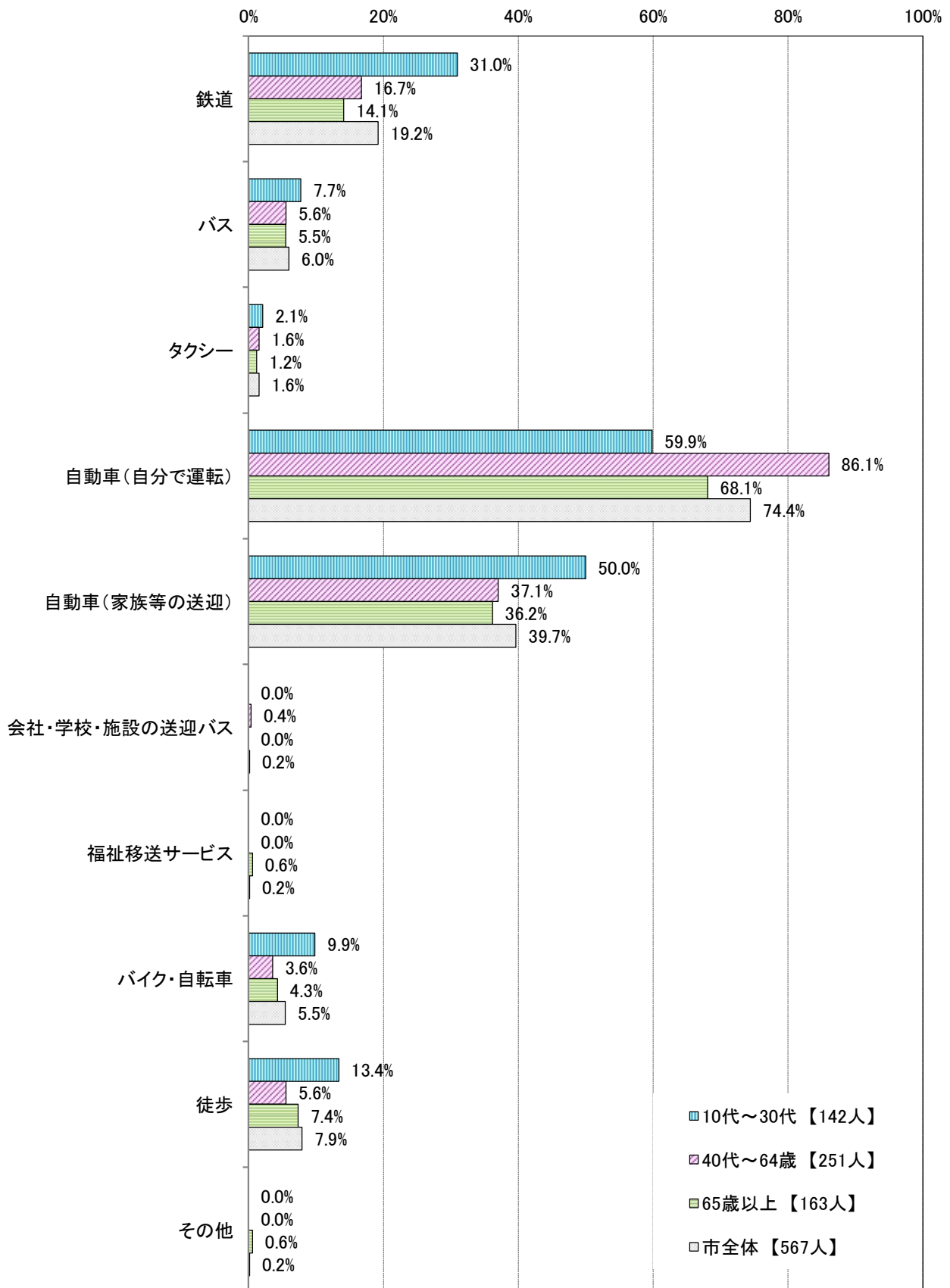


図 1-44 : 利用する交通手段 (年齢別)

- ・ 主な行きと帰りの時間帯について、「特に決まっていない」が一番多く41.6%となっています。
- ・ 主な目的地について、「市外」が一番多く59.3%で、次いで市内の中でも特に商業施設や観光施設が多い「市内 常滑地区」が多くなっています。
- ・ 移動に不便を感じているかについて、全体の76.5%が不便に感じていない一方で、19.6%は不便に感じていることがわかります。
- ・ 自動車から公共交通への転換可能性について、困難なくできる人が7.7%、時々ならできると人が21.7%である一方で、59.1%の人ができないと考えています。

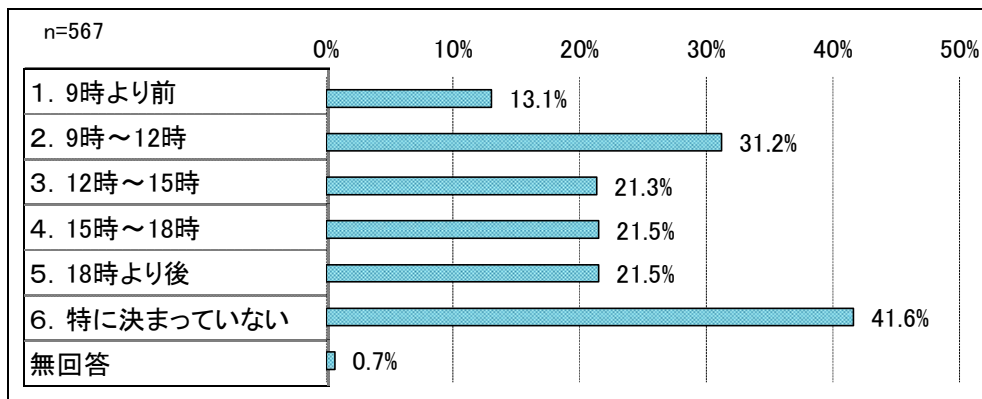


図 1-45：主な行きと帰りの時間帯

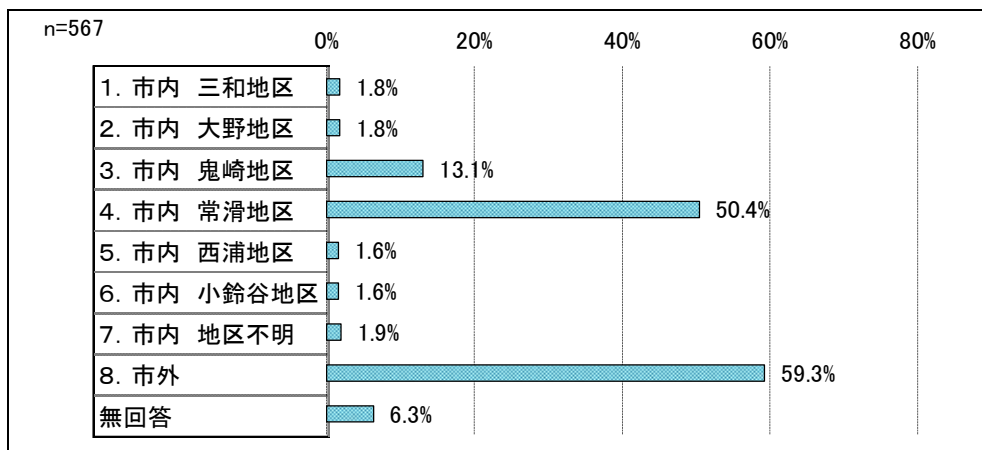


図 1-46：主な目的地

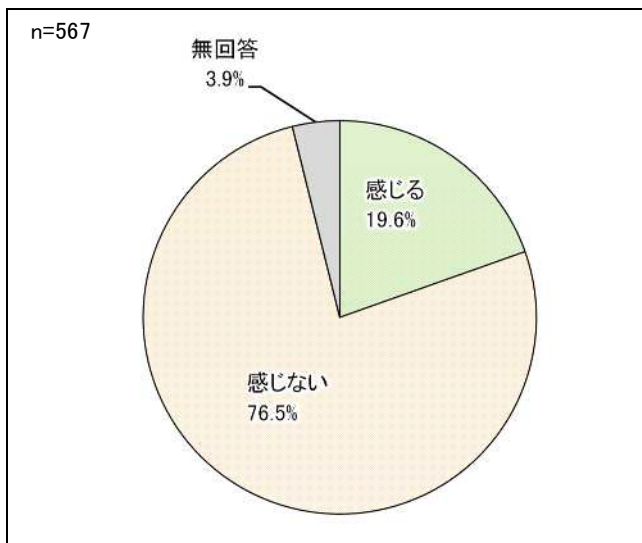


図 1-47：移動に不便を感じているかについて

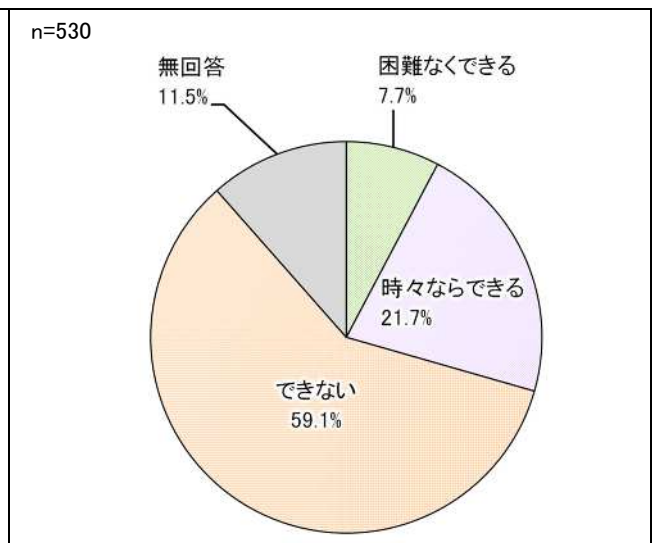


図 1-48：自動車から公共交通への転換可能性

4) 自宅から自分で行ける（歩ける）範囲の駅またはバス停の有無について

- ・自宅から自分で行ける（歩ける）範囲の駅またはバス停の有無について、市全体では80.6%の人が「ある」と回答している。また、地区別では大野地区や小鈴谷地区で90%近くの人が「ある」と回答している一方で、三和地区は55.4%となっている。

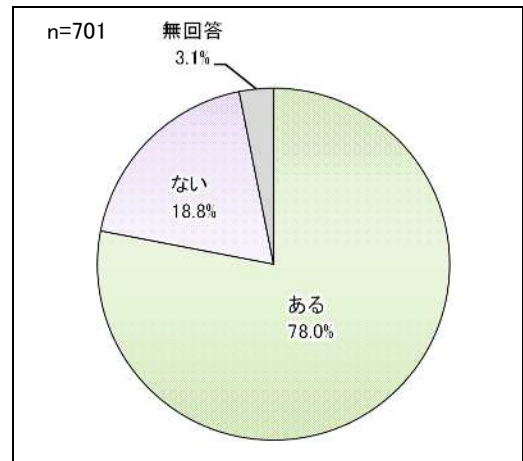


図1-49: 自宅から自分で行ける（歩ける）範囲の駅またはバス停の有無

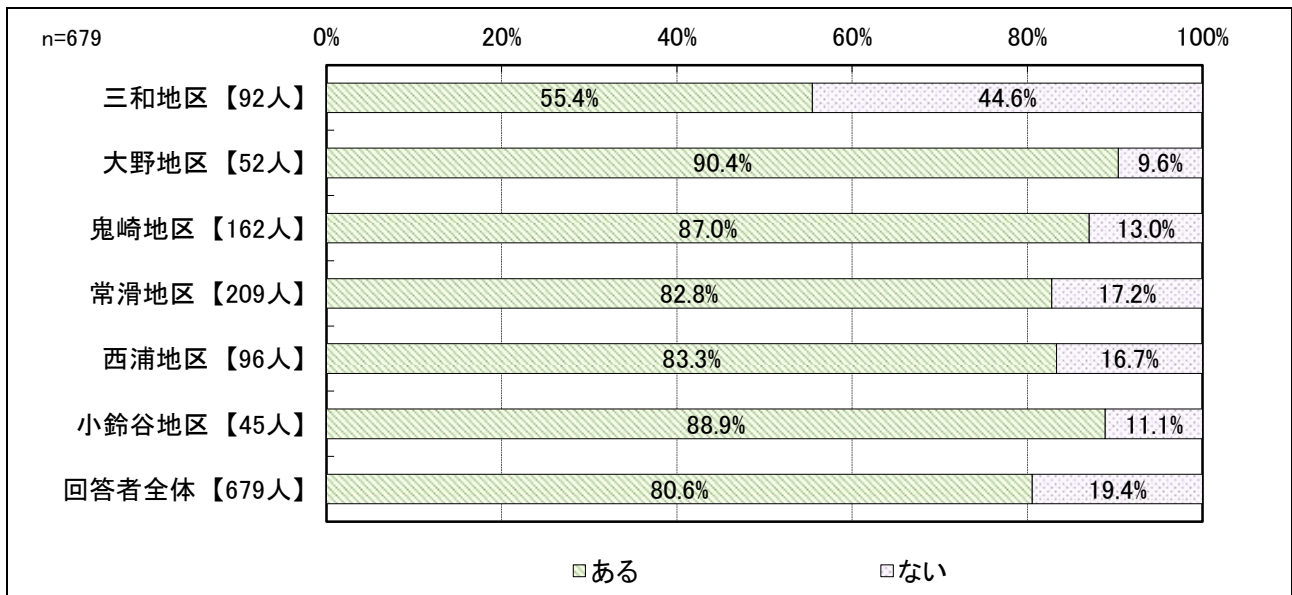


図1-50: 自宅から自分で行ける（歩ける）範囲の駅またはバス停の有無（地区別）

(3) 鉄道の利用について

1) 利用頻度

・鉄道の利用頻度について、鉄道を週に1回以上（定期的に）利用していると回答した人は、市全体で15.6%となっており、常滑地区で20.2%、大野地区で18.9%と高い一方で、西浦地区は7.2%、三和地区は10.1%と低くなっています。また、年齢別では車を保有していない人が多い10代～30代は他の年代に比べて、「週5日以上」と回答した人が多く、25.5%となっています。一方で65歳以上の高齢者は鉄道を週に1回以上（定期的に）利用している人が少なく、6.5%となっています。

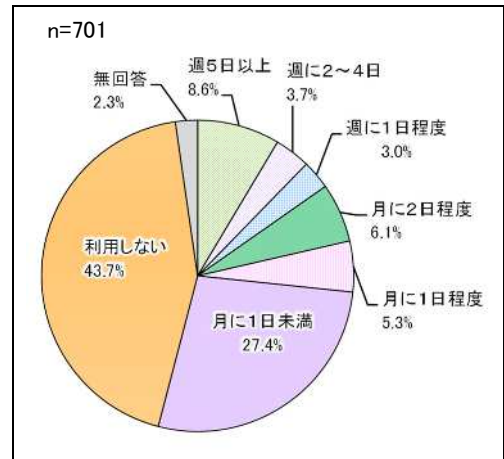


図1-51: 利用頻度

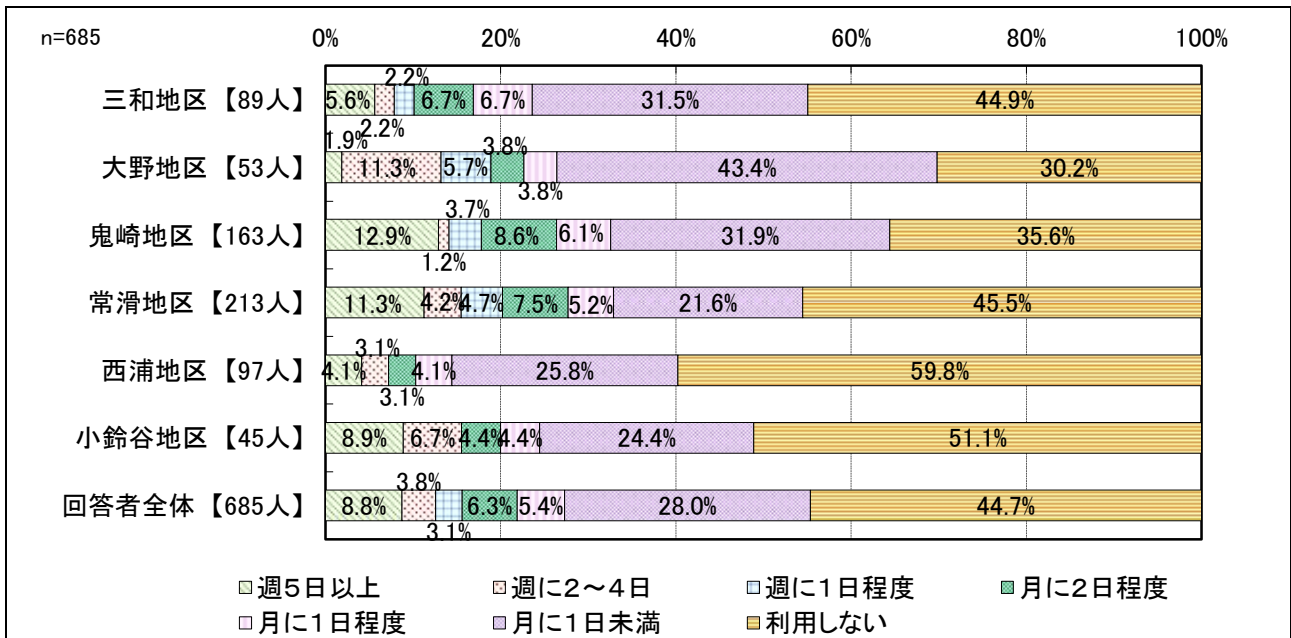


図1-52: 利用頻度 (地区別)

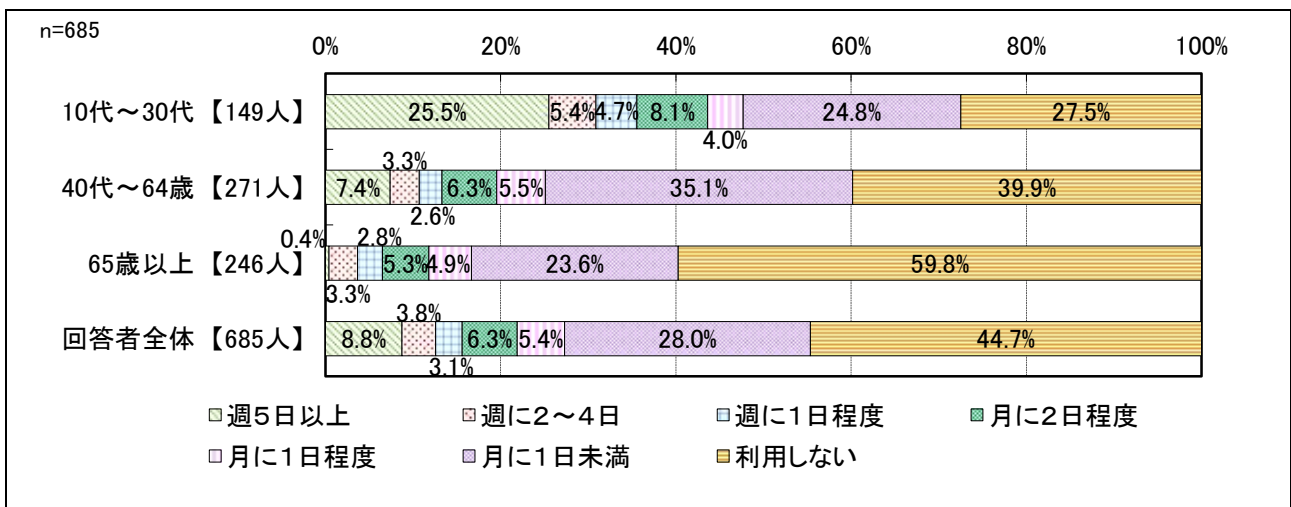


図1-53: 利用頻度 (年齢別)

2) 駅までの移動手段・交通手段

・駅までの移動手段・交通手段について、「徒歩」が一番多く57.8%であり、次いで「自動車（家族等の送迎）」、「自動車（自分で運転）」となっています。特に地区別では三和地区と西浦地区で「自動車（自分で運転）」が多く、三和地区と西浦地区、小鈴谷地区で「自動車（家族等の送迎）」が多くなっています。

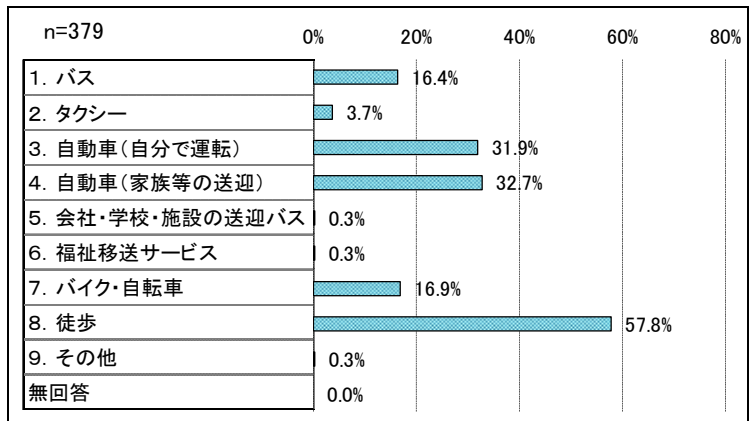


図1-54：駅までの移動手段・交通手段

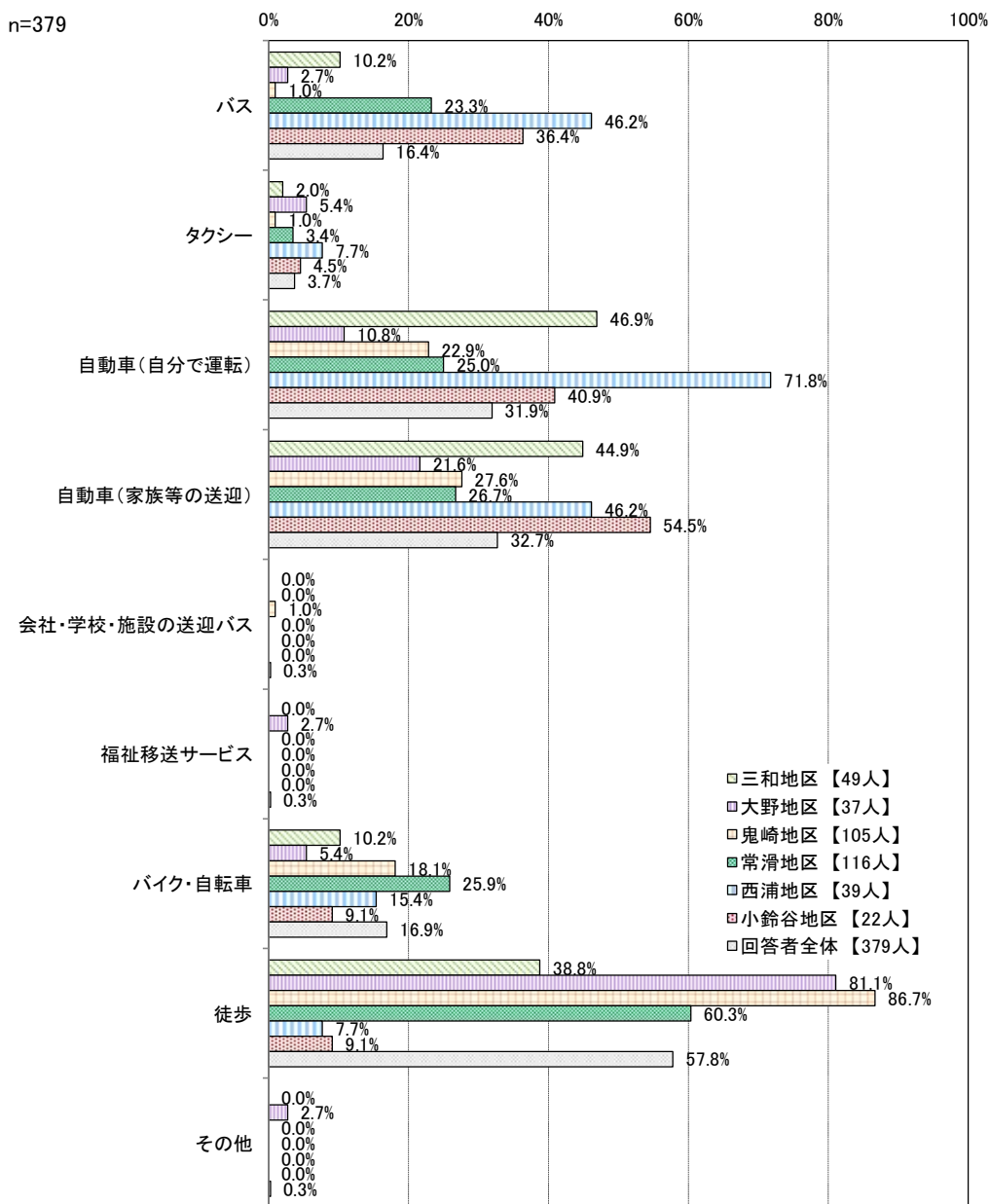


図1-55：駅までの移動手段・交通手段（地区別）

3) 移動に鉄道を使うとき、使わないときの判断理由

- ・移動に鉄道を使うときについて、「目的地まで行ける」が一番高く65.7%となっており、次いで「徒歩・自転車で行けない」が多くなっています。
- ・移動に鉄道を使わないときについて、「車で移動する必要がある」が一番高く44.1%となっており、次いで「目的地まで行けない」「荷物が多い」となっています。

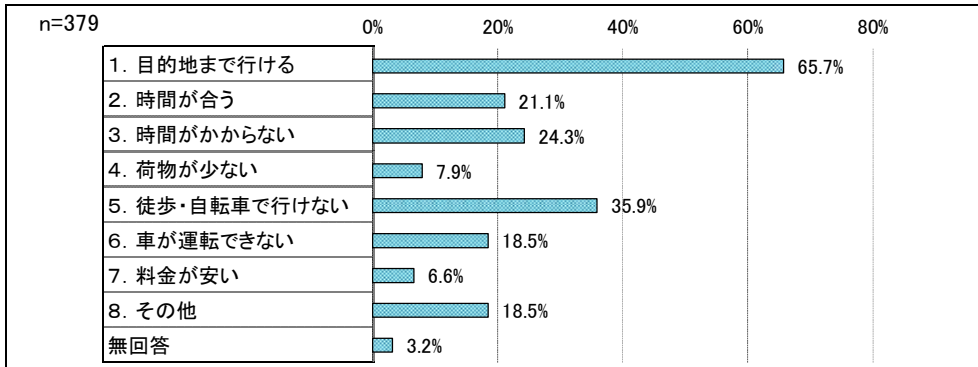


図1-56：移動に鉄道を使うとき

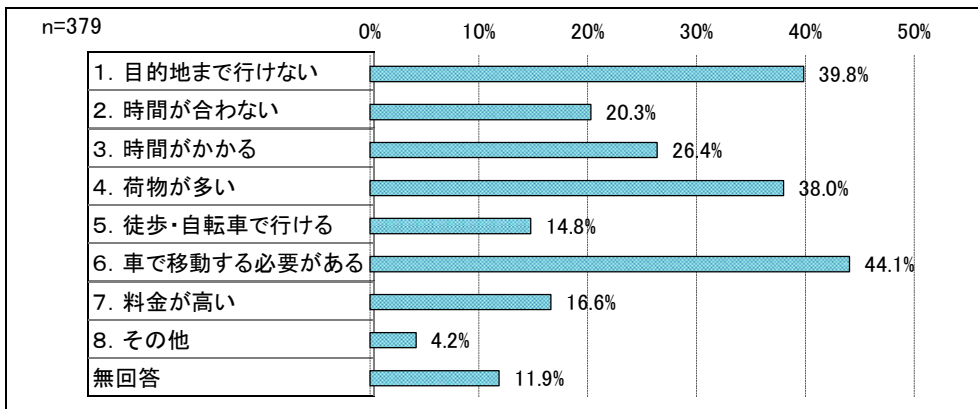


図1-57：移動に鉄道を使わないとき

4) 鉄道の良いところ、悪いところ

- ・鉄道の良いところについて、「運転しなくても良い」が一番高く66.2%となっており、次いで「目的地まで時間がかからない」が高くなっています。また、地区内に駅の多い大野地区では、「駅施設が充実している」「駅までのアクセスが良い」の回答割合が他の地区に比べて高くなっています。

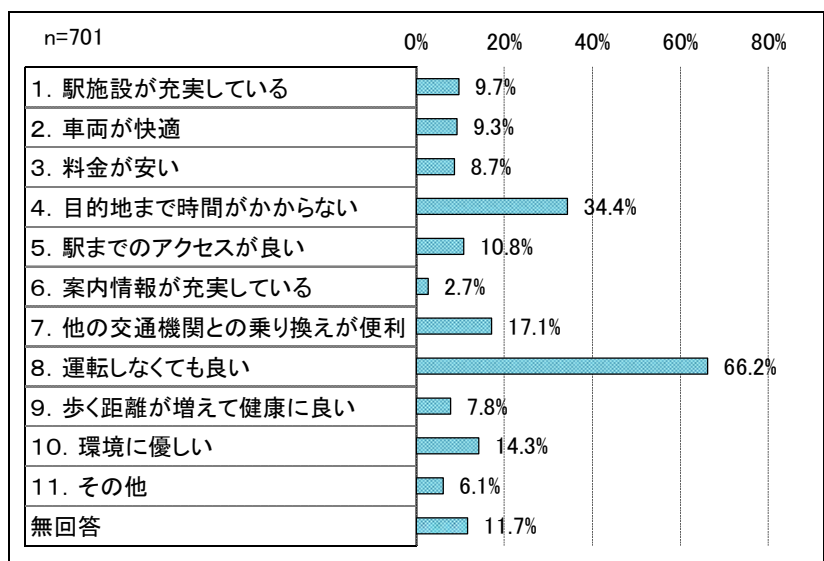


図1-58：鉄道の良いところ

n=701

0% 20% 40% 60% 80% 100%

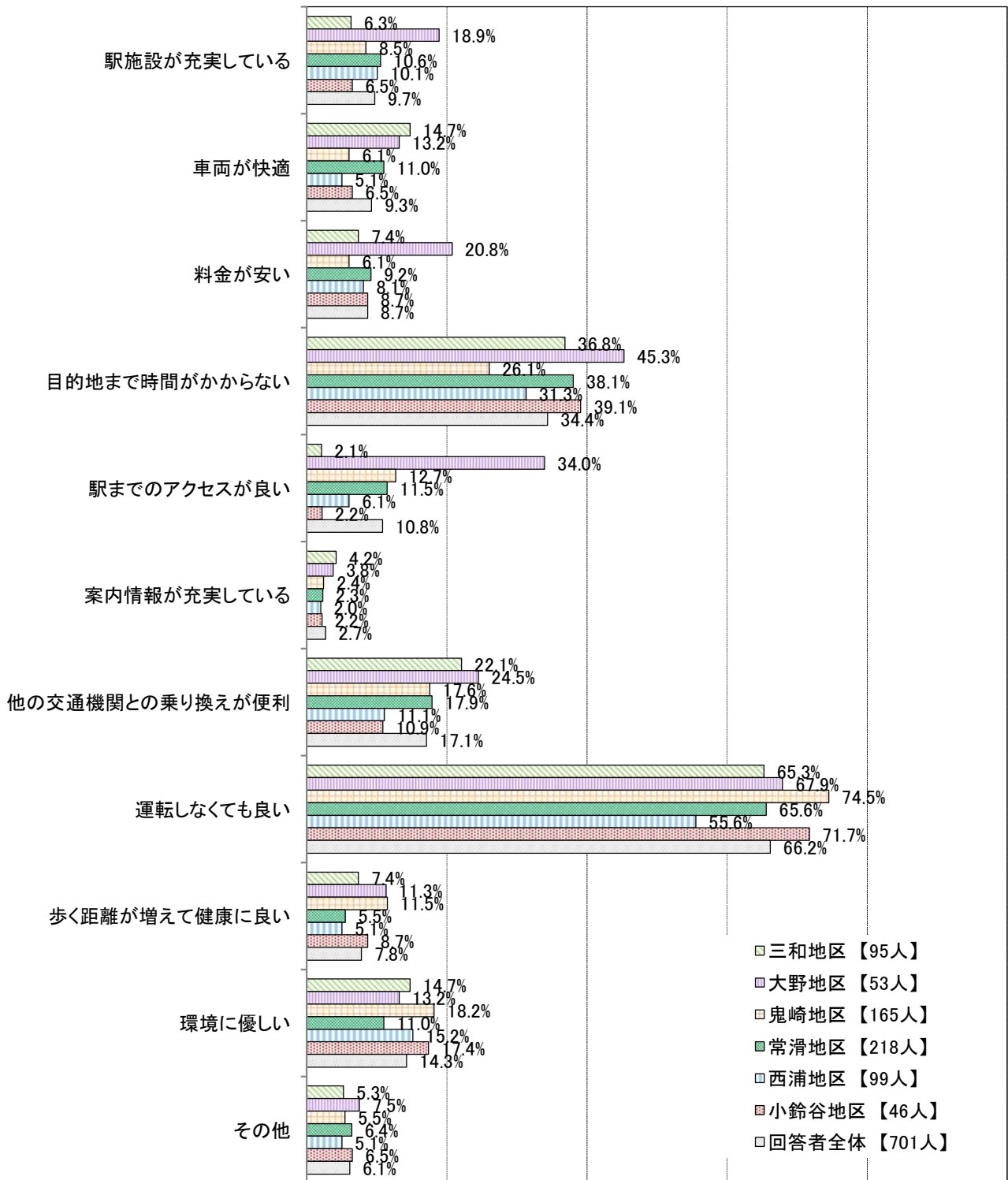


図1-59：鉄道の良いところ（地区別）

・鉄道の悪いところについて、「荷物が多いと大変」が一番高く57.6%となっており、次いで「駅までのアクセスが悪い」「料金が低い」が高くなっています。また、地区内に駅が無い三和地区や西浦地区、小鈴谷地区では、「駅までのアクセスが悪い」の回答割合が他の地区に比べて高くなっています。

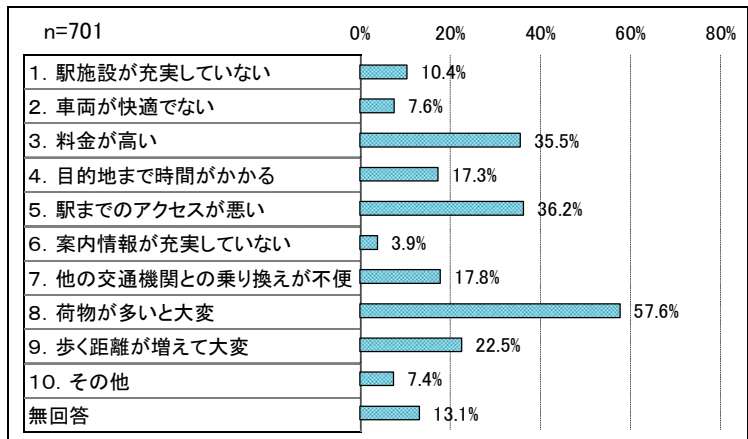


図 1-60：鉄道の悪いところ

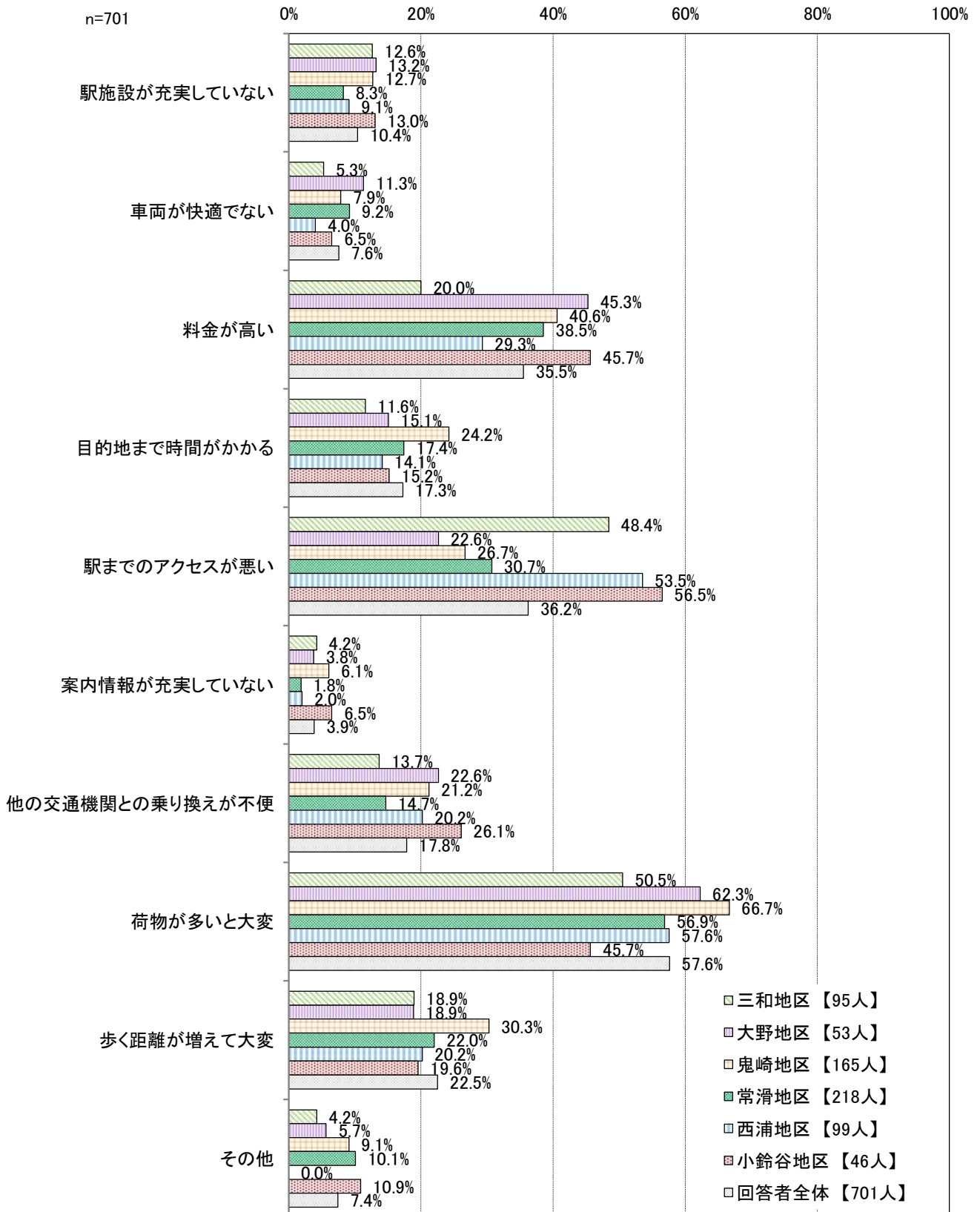


図1-61：鉄道の悪いところ（地区別）

5) 満足度（利用者のみ）

・鉄道利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で27.7%となっており、鬼崎地区で31.6%、大野地区で30.6%、常滑地区で28.4%と高い一方で、西浦地区は19.4%と低くなっています。また、鉄道を週に1回以上（定期的に）利用しているが多い10代～30代は他の年代に比べて、満足と感じている人が多く、32.1%となっています。

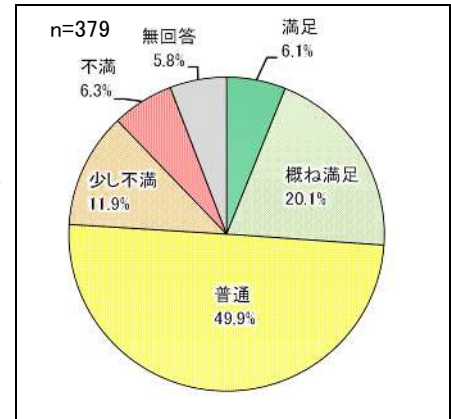


図1-62：満足度

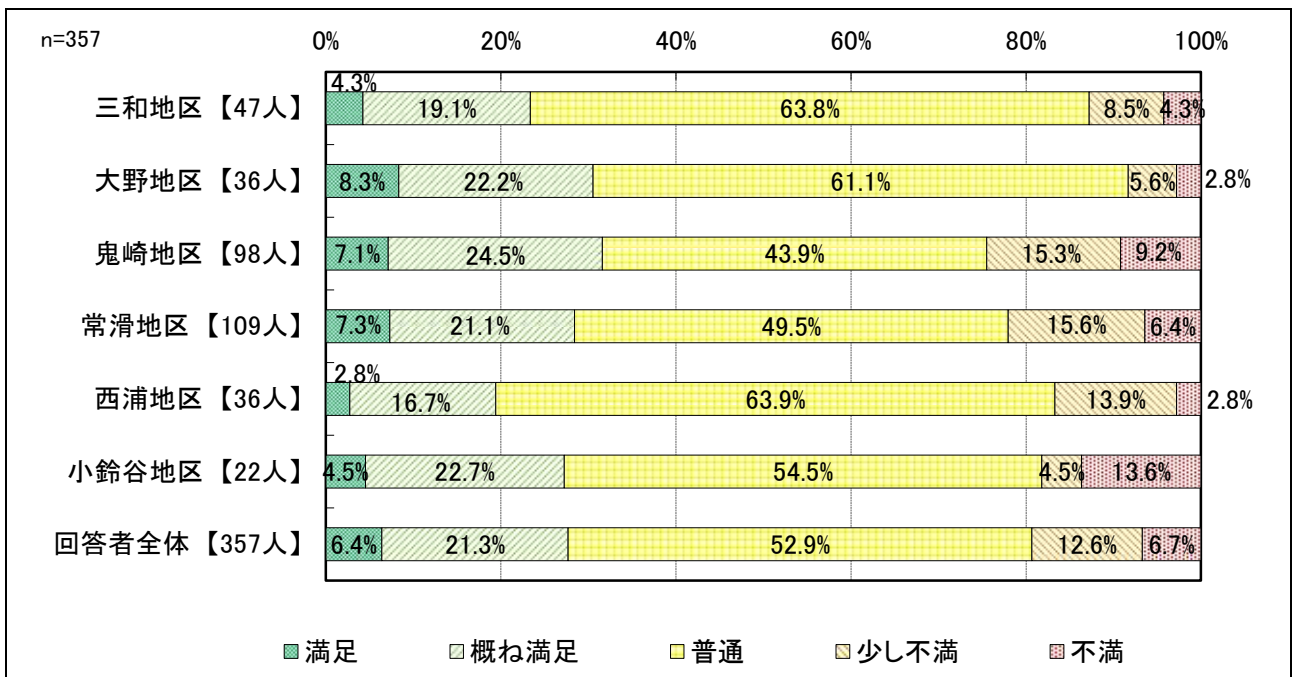


図1-63：満足度（地区別）

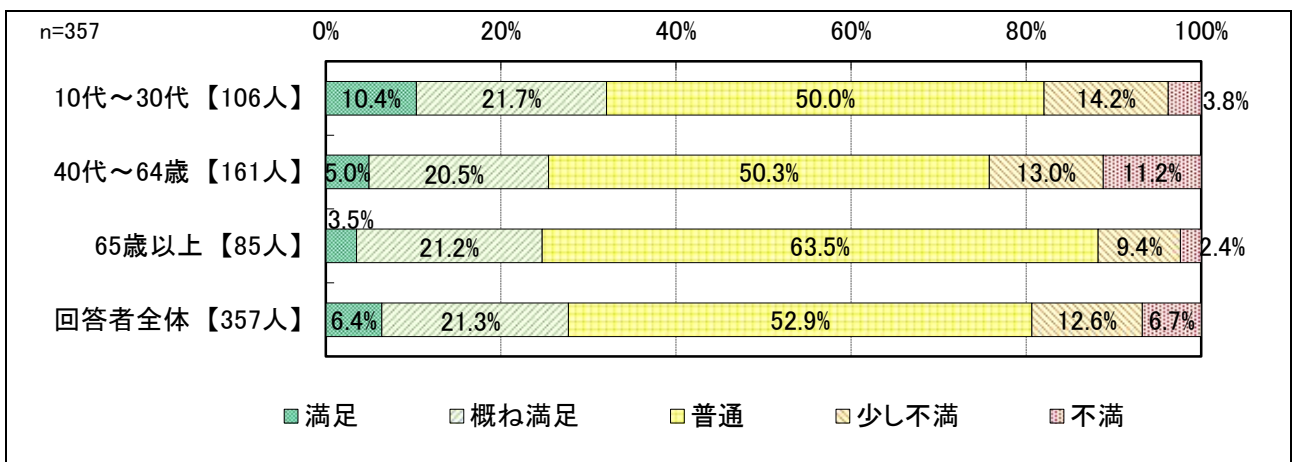


図1-64：満足度（年齢別）

(4) バス（知多バス・グリーン）の利用について

1) 利用頻度

・バスの利用頻度について、利用しない人が全体の77.3%を占め、週に1回以上（定期的）に利用する人は全体の4.1%となっています。地区別では小鈴谷地区と常滑地区で週に1回以上（定期的）に利用する人が多くなっています。年齢別では年齢層が高くなるにつれ、利用しない傾向になっています。

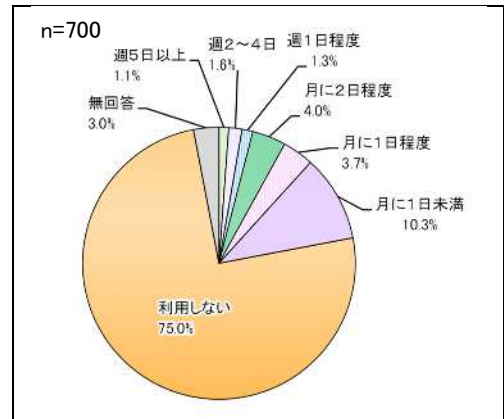


図1-65: 利用頻度

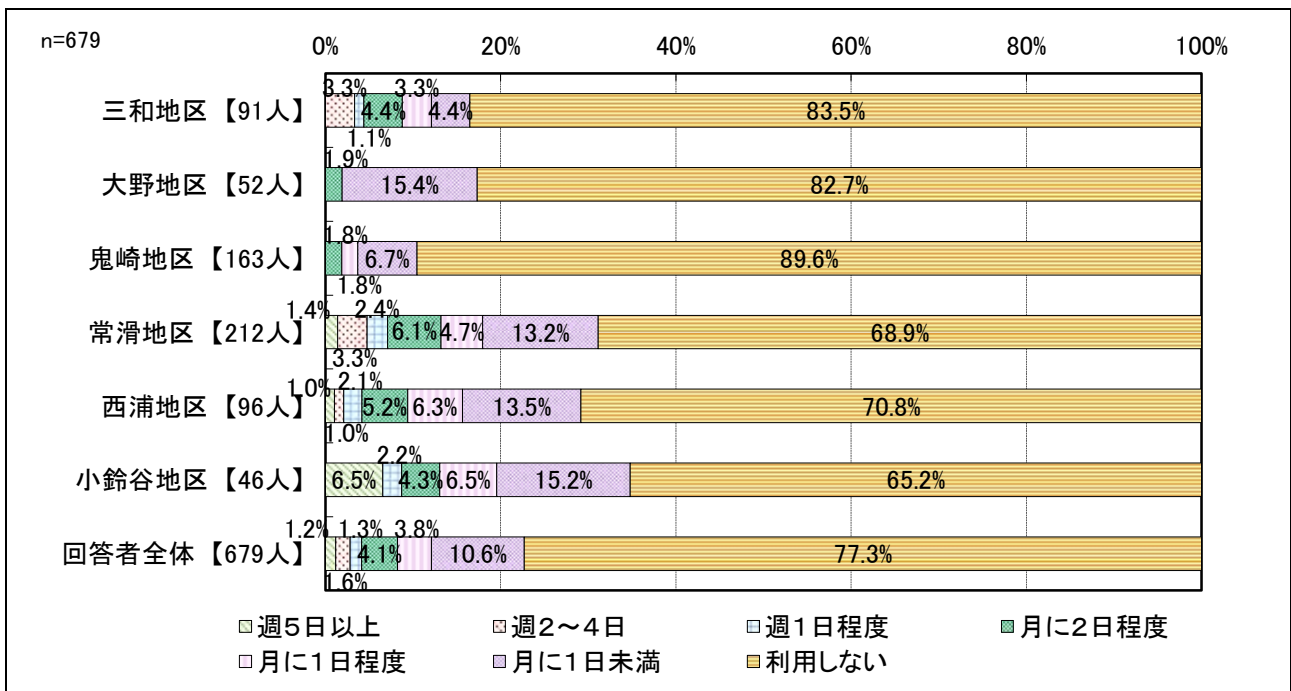


図1-66: 利用頻度 (地区別)

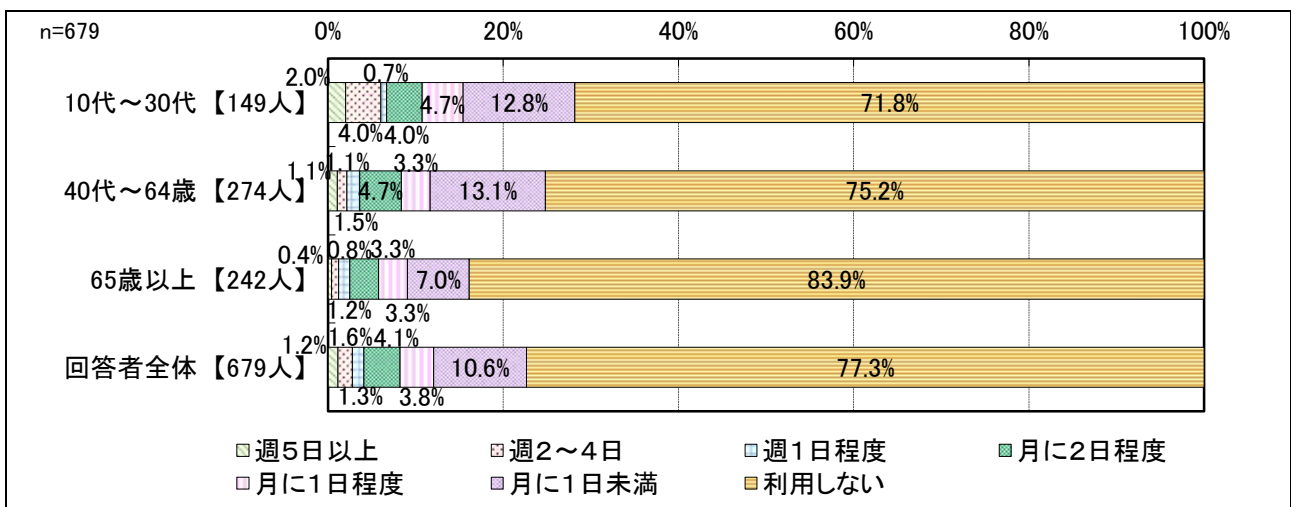


図1-67: 利用頻度 (年齢別)

2) よく利用する出発バス停・降車バス停(目的地)

・よく利用する出発バス停・降車バス停(目的地)とも常滑駅の回答が多くなっています。

n=146 ※上位10位のみ

出発バス停名	件数
常滑駅	25
常滑市役所・市民病院	7
飛香台中央	7
きざくら公園	6
樽水	5
東大谷	5
坂井	5
多屋公園	5
飛香台7丁目	4
阿野	4

図1-68: よく利用する出発バス停

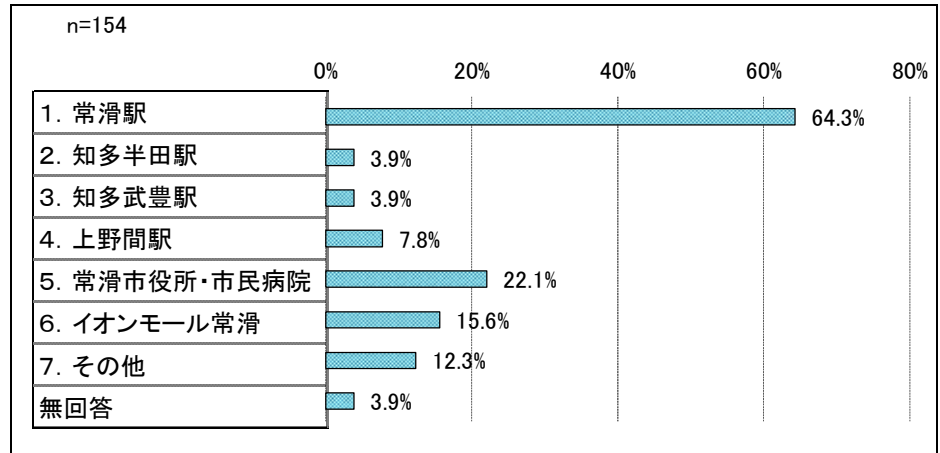


図1-69: よく利用する降車バス停(目的地)

n=154

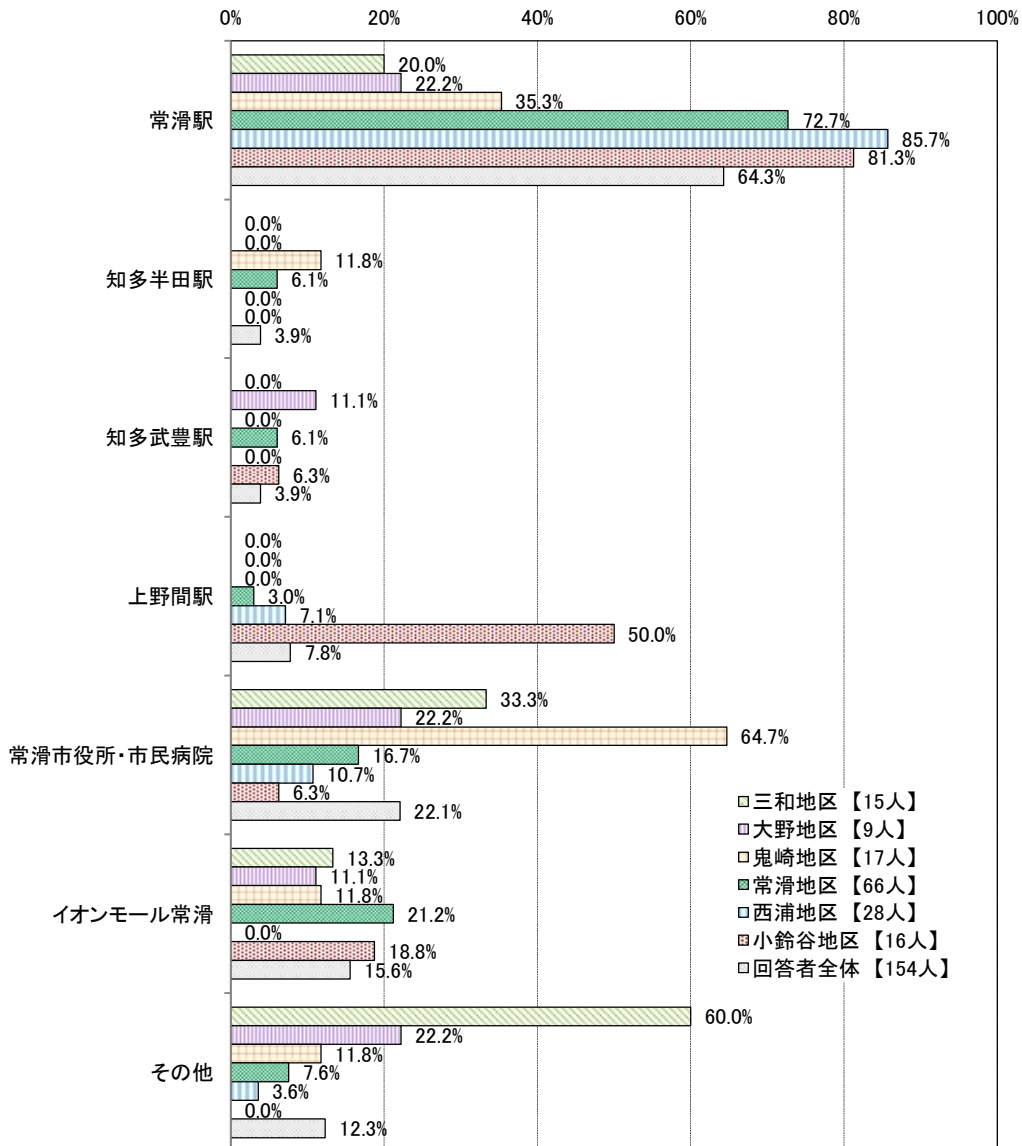


図1-70: よく利用する降車バス停(目的地)(地区別)

3) 移動にバスを使うとき、使わないときの判断理由

- ・移動にバスを使うときについて、「目的地まで公共交通がある」が一番高く41.6%となっており、次いで「料金が安い」「徒歩・自転車で行けない」の回答が多くなっています。
- ・移動にバスを使わないときについて、「時間が合わない」が一番高く63.6%となっており、次いで「目的地まで公共交通がない」「荷物が多い」の回答が多くなっています。

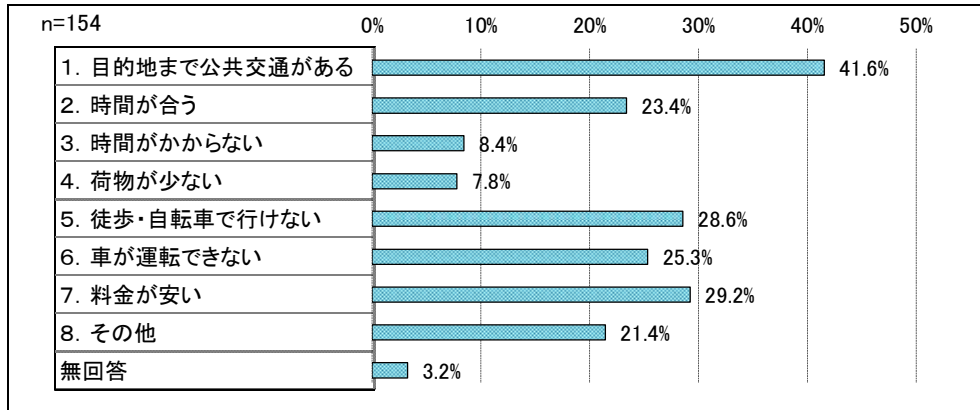


図 1-71：移動にバスを使うとき

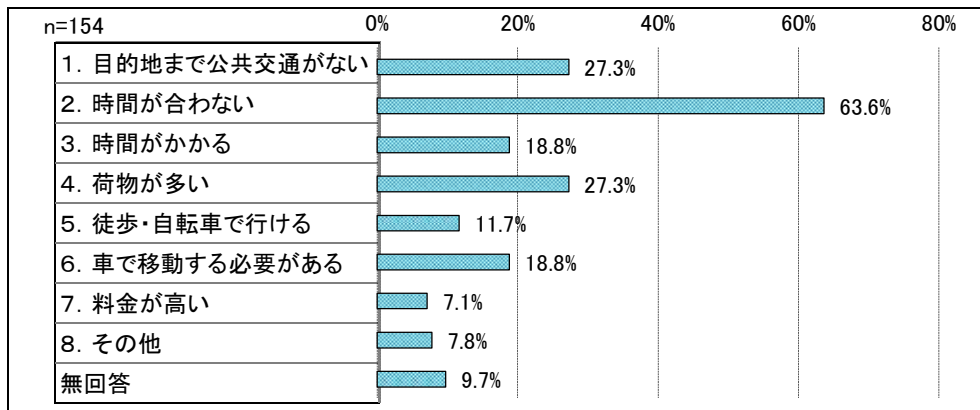


図 1-72：移動にバスを使わないとき

4) バスの良いところ、悪いところ

- ・バスの良いところについて、「運転しなくても良い」が一番高く56.2%となっており、次いで「料金が安い」が高くなっています。また、比較的公共交通網が充実している常滑地区では、「鉄道・他のバスとの乗り換えが便利」の回答割合が他の地区に比べて高くなっています。

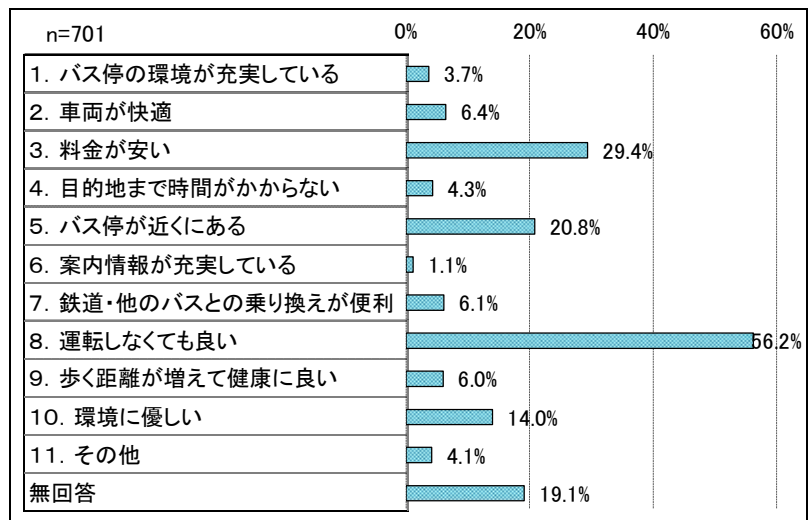


図 1-73：バスの良いところ

n=701

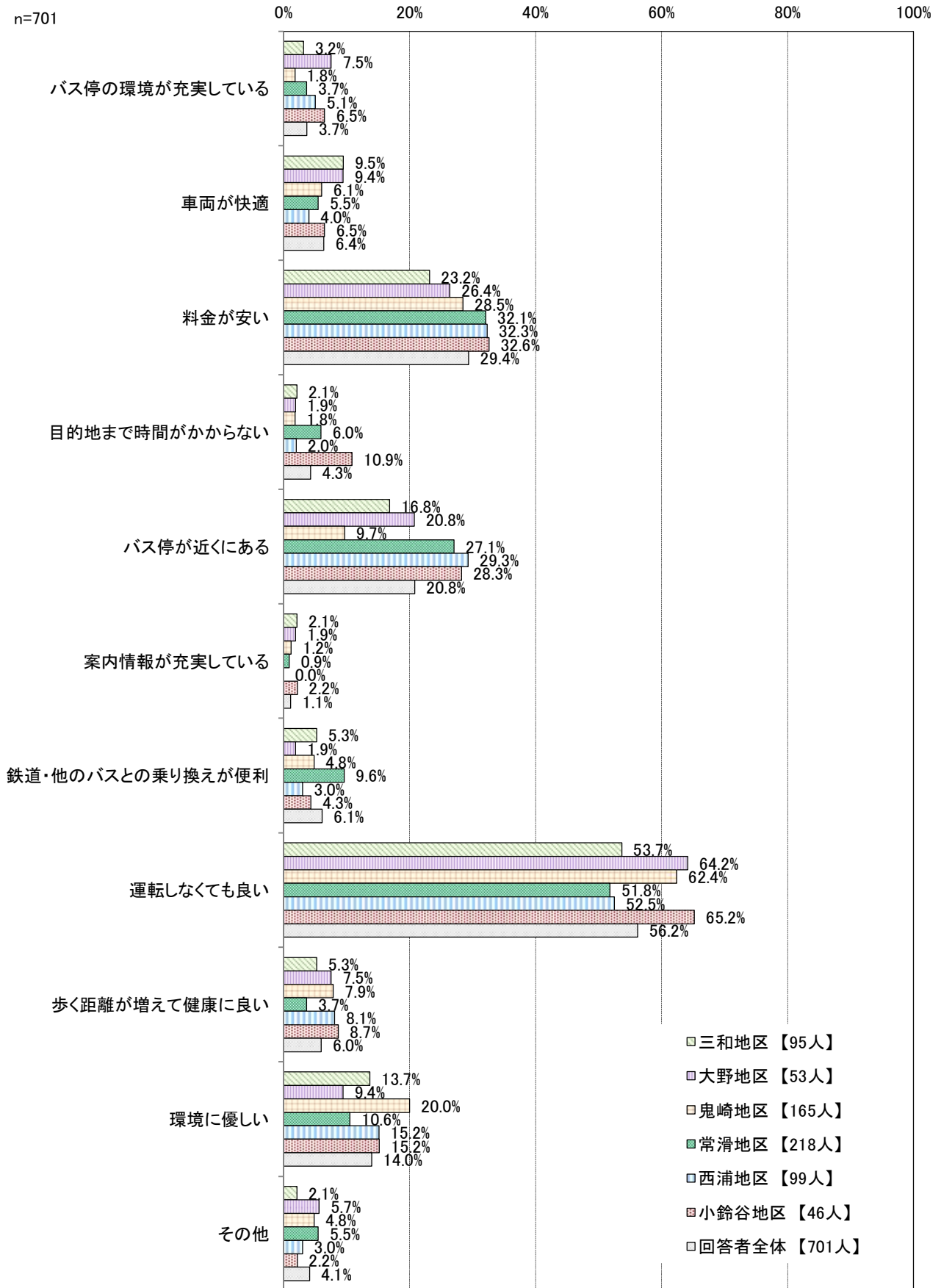


図1-74：バスの良いところ（地区別）

・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」が高くなっています。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ます。

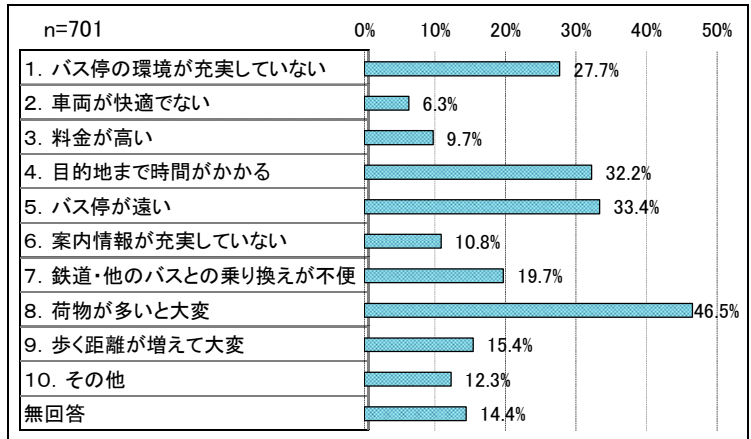


図 1-75 : バスの悪いところ

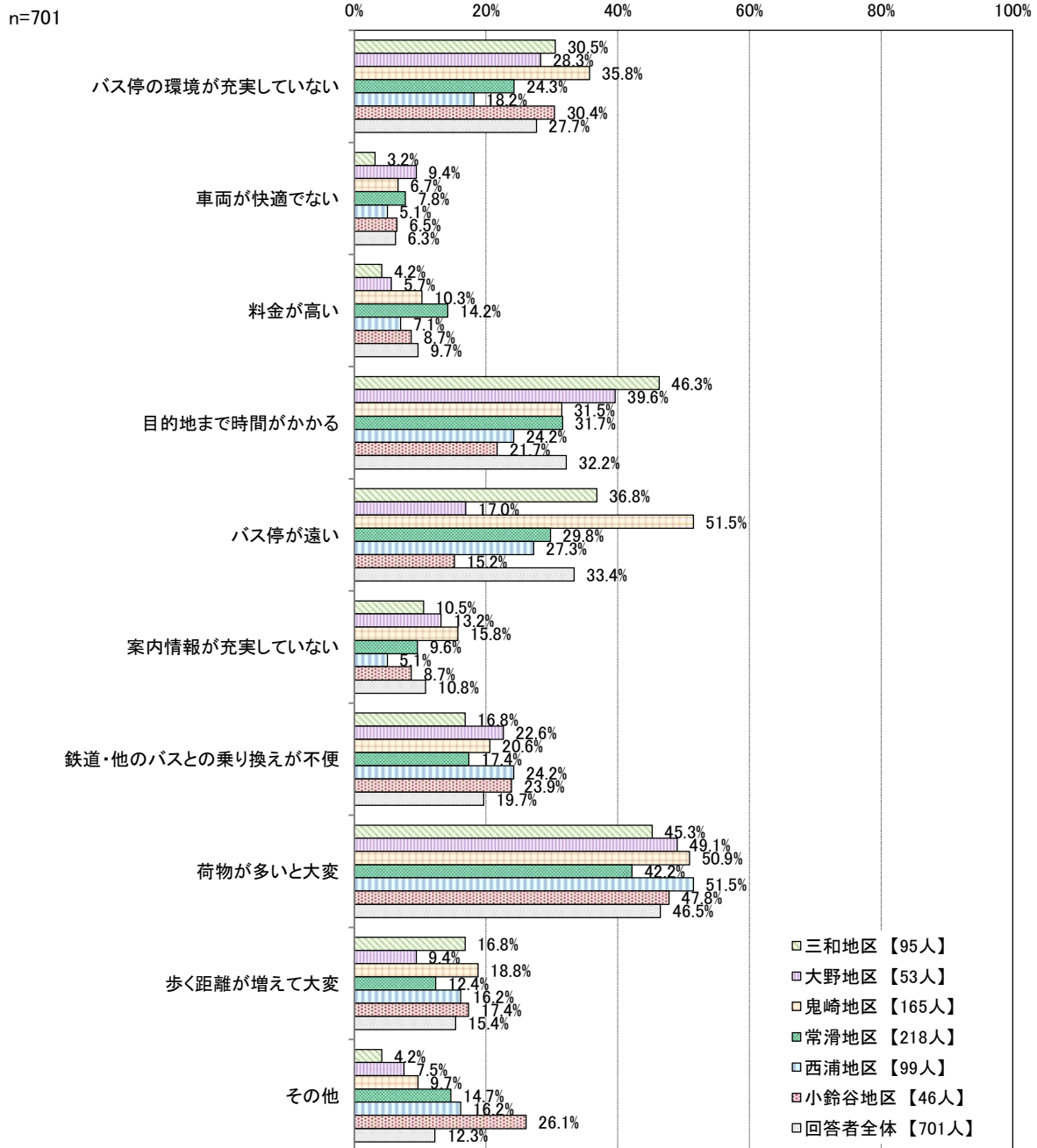


図 1-76 : バスの悪いところ (地区別)

5) 満足度（利用者のみ）

・バス利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で31.1%となっており、三和地区で42.9%、大野地区で37.5%と高い一方で、鬼崎地区が20.0%、小鈴谷地区が12.6%と低くなっています。また、バスを週に1回以上（定期的に）利用しているが多い10代～30代は他の年代に比べて、満足と感じている人が多く、15.2%となっています。

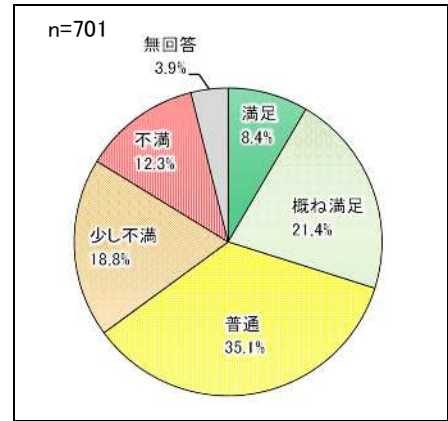


図1-77：満足度

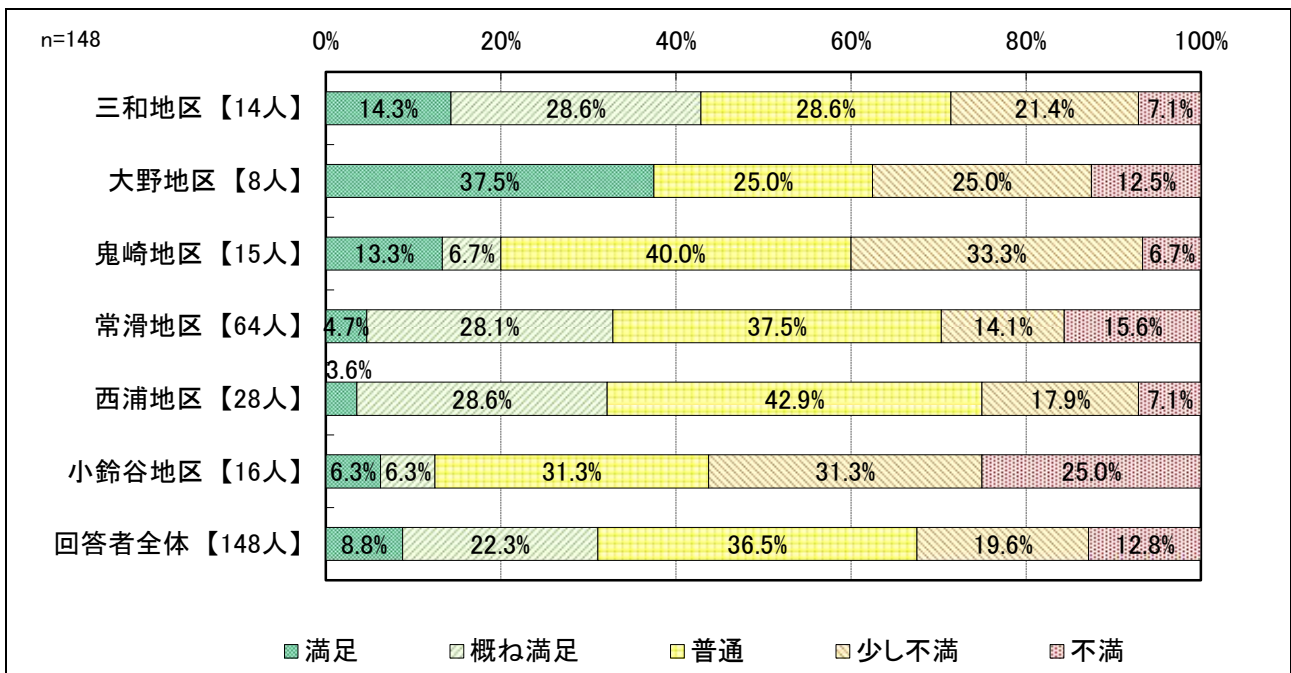


図1-78：満足度（地区別）

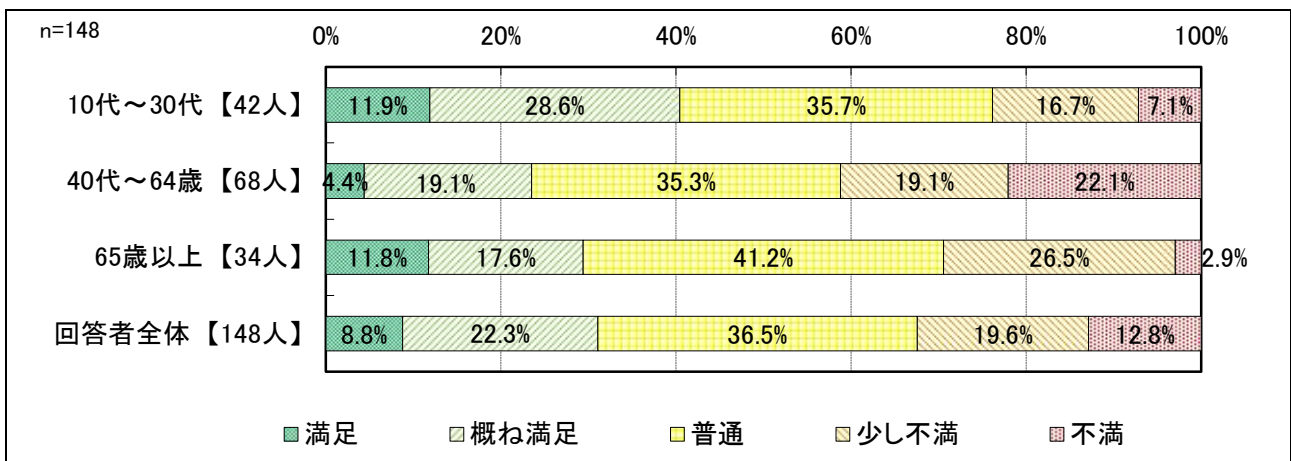


図1-79：満足度（年齢別）

6) グルーンの認知度等

- ・ グルーンの認知度について、「知っていた」と回答した人は全体の82.6%となっています。また、「知っていた」と回答した人のうち、利用したことがある人は25.0%となっています。
- ・ グルーンの運行開始によって移動手段が変化したと回答した人は、「知っていた」と回答した人のうち13.1%となっています。また、移動手段が変化した人の以前の交通手段では、「自動車（家族等の送迎）」「自動車（自分で運転）」の回答が多く、自動車からグルーンに転換した人が多いことがわかります。

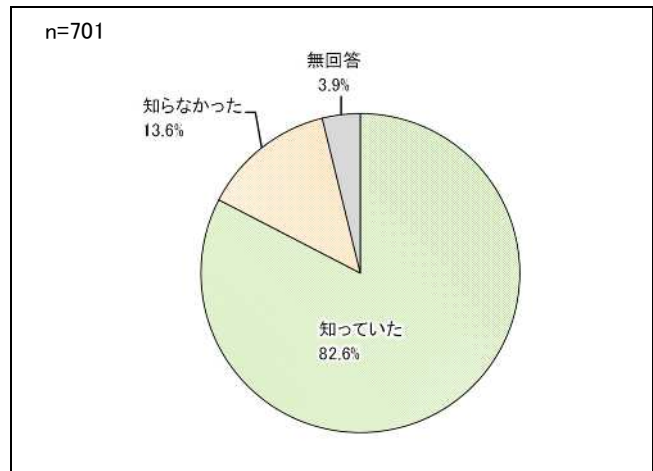


図 1-80 : グルーンの認知度

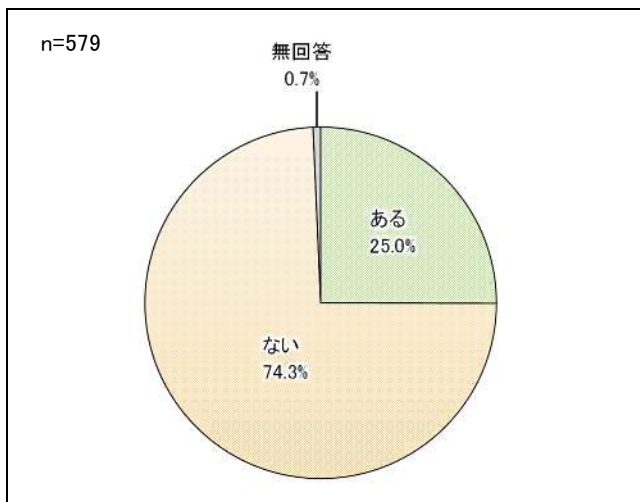


図 1-81 : グルーンの利用有無

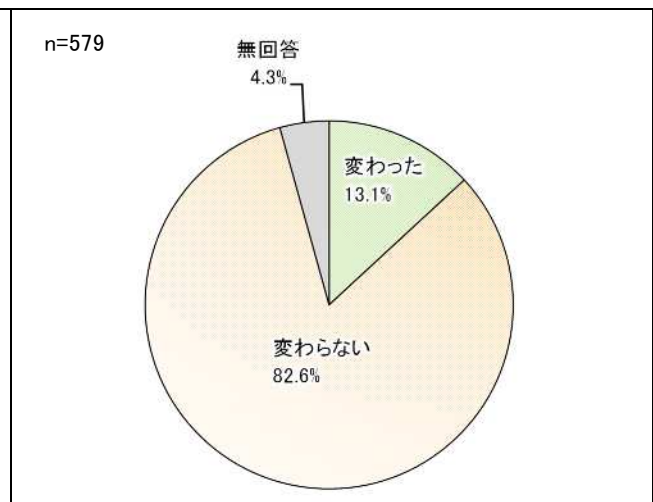


図 1-82 : グルーンの運行開始による移動手段の変化

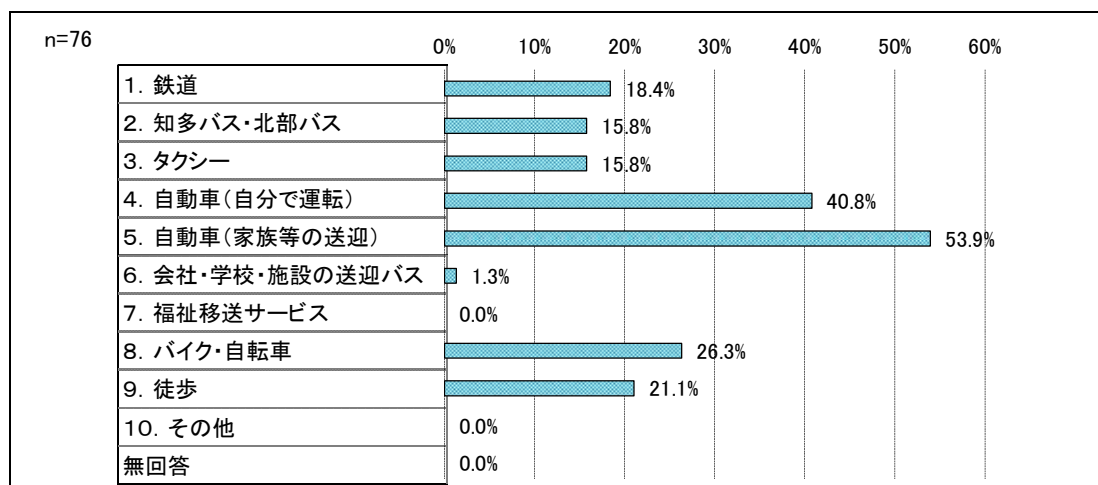


図 1-83 : グルーンの運行開始前の主な交通手段

(5) タクシーの利用について

1) 公共交通に位置づけられていることの認知度

- ・タクシーが公共交通に位置づけられていることについて、公共交通に位置づけられていることを知っていた人は全体の32.4%であり、全体の63.1%は公共交通に位置づけられていることを知らないことがわかります。

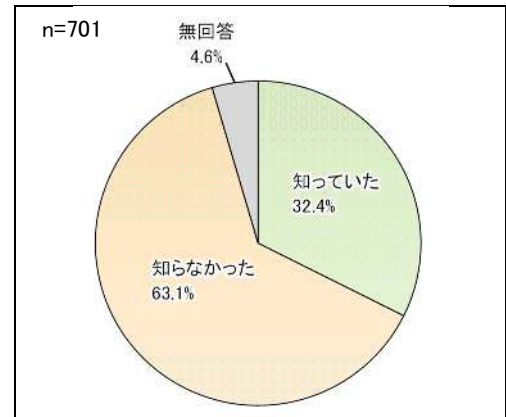


図1-84：公共交通への位置づけ

2) 利用頻度

- ・タクシーの利用頻度について、利用する人のほとんどが「月に1日程度」「月に1日未満」と回答しています。地区別での利用頻度の大きな違いはありませんが、常滑地区では「週5日以上」と回答した人もみられます。

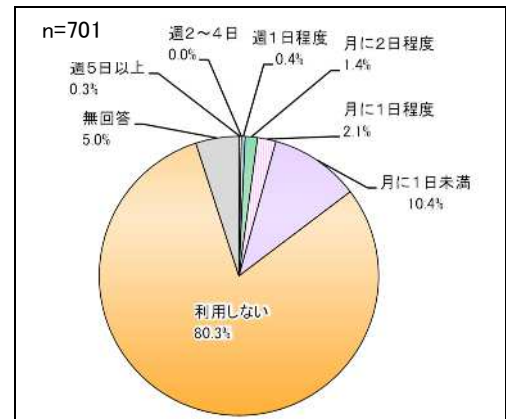


図1-85：利用頻度

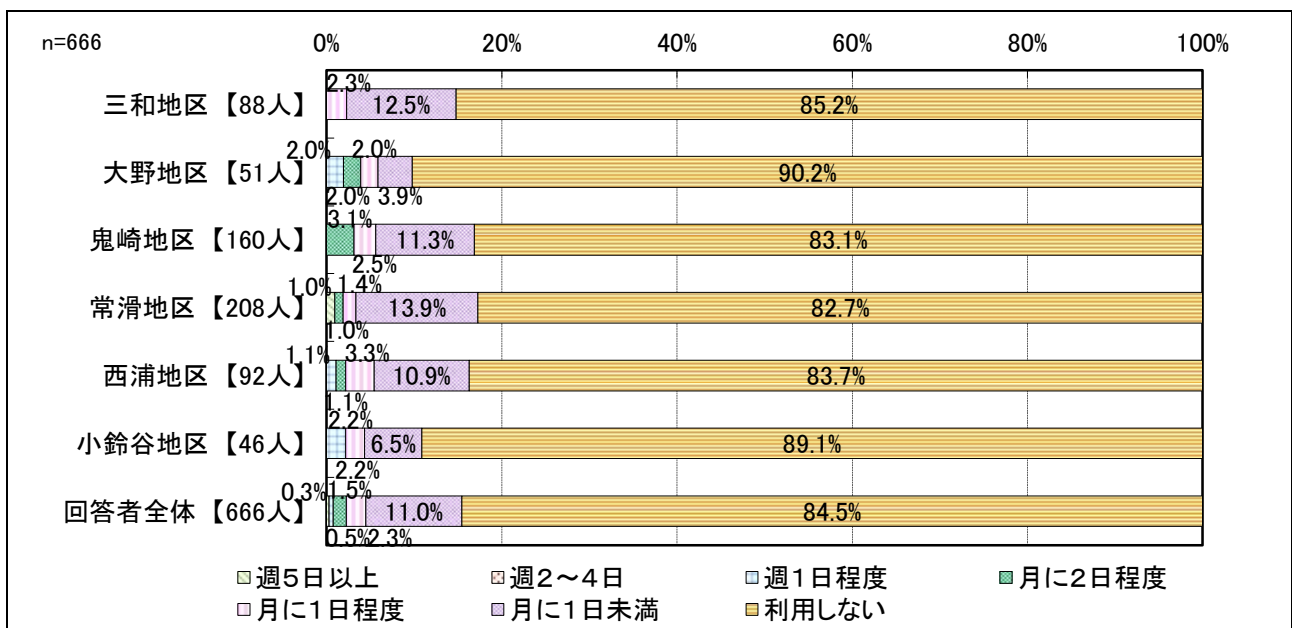


図1-86：利用頻度（地区別）

3) よく利用する区間

- ・よく利用する区間について、駅で乗車し自宅で降車する人が多く、特に常滑駅から乗車し、自宅で降車する人が多いことがわかります。
- ・また、自宅から乗車し常滑市民病院等の病院で降車する人もみられます。

表1-3:よく利用する区間

n=96 ※以下、2件以上の回答のみ

乗車ー降車	件数
常滑駅ー自宅	21
駅ー自宅	8
自宅ー常滑駅	5
自宅ー病院	4
常滑駅ー不明	3
常滑駅ー飛香台	3
自宅ー駅	3
自宅ー市民病院	2
新舞子駅ー自宅	2

4) 移動にタクシーを使うとき、使わないときの判断理由

- ・移動にタクシーを使うときについて、「目的地まで他の公共交通がない」が一番高く52.4%となっており、次いで「車が運転できない」「徒歩・自転車で行けない」の回答が多くなっています。
- ・移動にタクシーを使わないときについて、「料金が安い」が一番高く55.3%となっており、次いで「目的地まで他の公共交通がある」の回答が多くなっています。

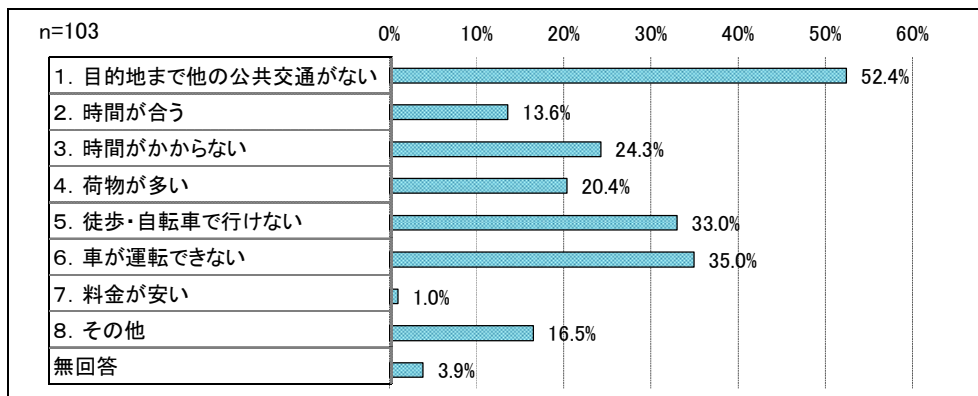


図1-87: 移動にタクシーを使うとき

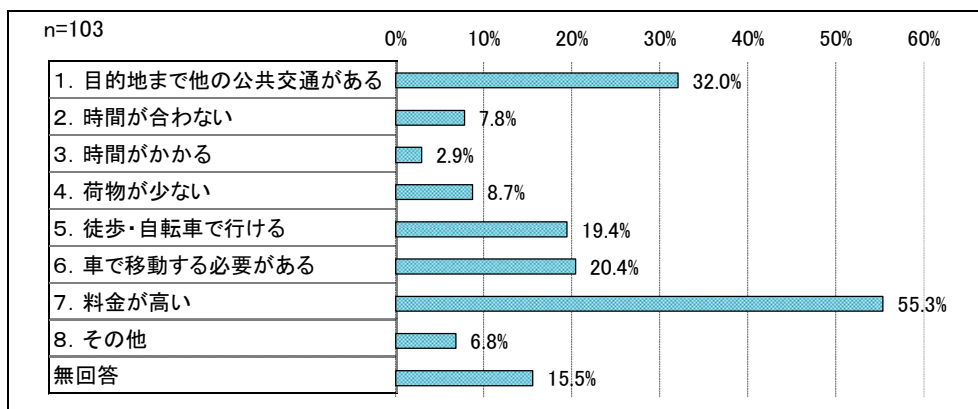


図1-88: 移動にタクシーを使わないとき

5) タクシーの良いところ、悪いところ

- ・タクシーの良いところについて、「呼べば来てくれる」が一番高く59.3%となっており、次いで「家や目的地まで移動できる」「鉄道やバスが運行していない時間も利用できる」が高くなっています。
- ・タクシーの悪いところについて、「一人だと料金が高くなる」が一番高く70.5%となっており、次いで「呼んでも来るまでに時間がかかる」「駅や施設に待機していない時がある」が高くなっています。

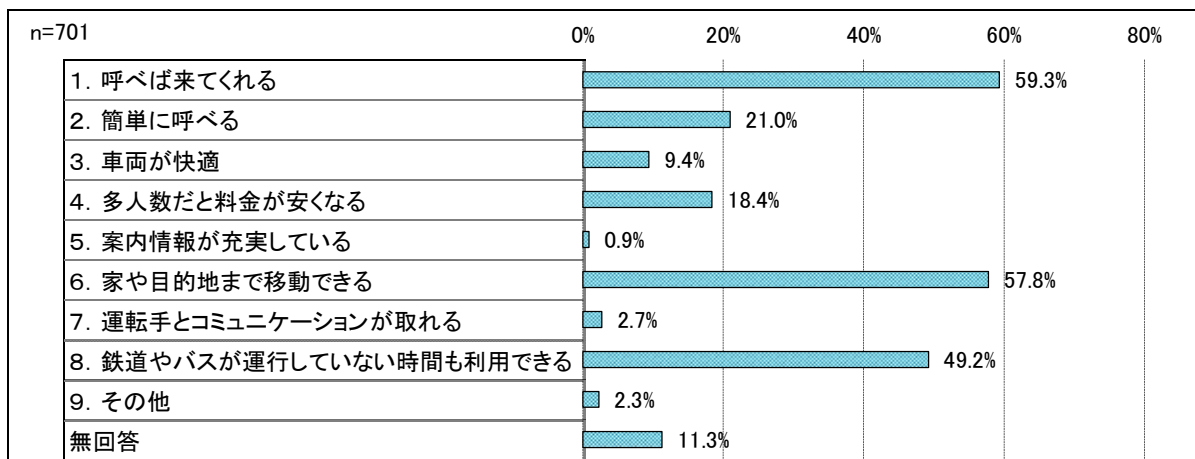


図 1-89 : タクシーの良いところ

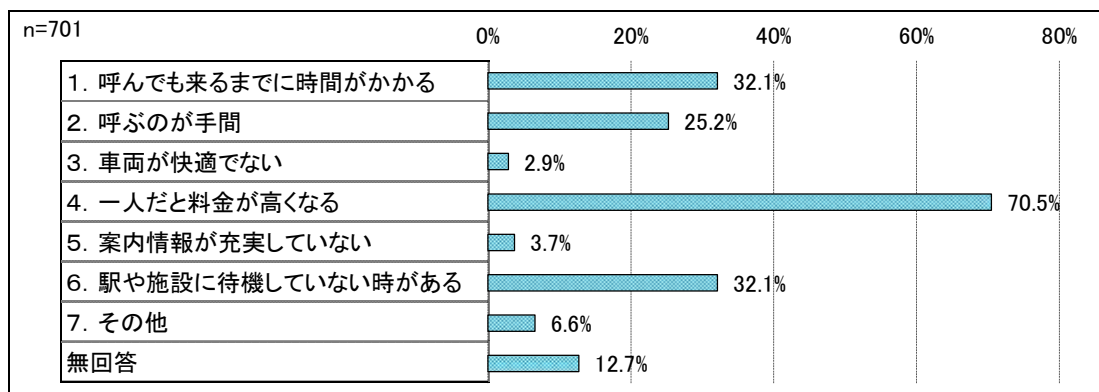


図 1-90 : タクシーの悪いところ

6) 満足度（利用者のみ）

- ・タクシー利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で14.9%となっており、大野地区で20.0%、鬼崎地区で18.5%、三和地区で16.7%と高くなっています。
- ・また、年齢別では65歳以上の高齢者で満足と感じている人が多く、25.7%となっています。

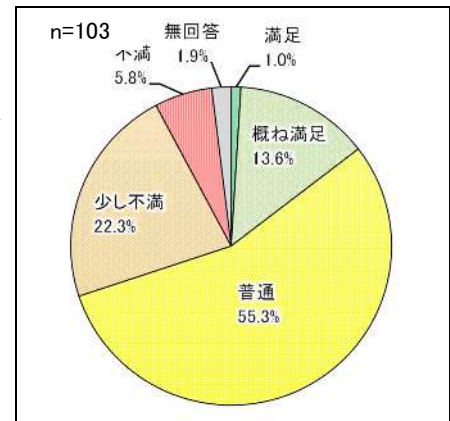


図1-91：満足度

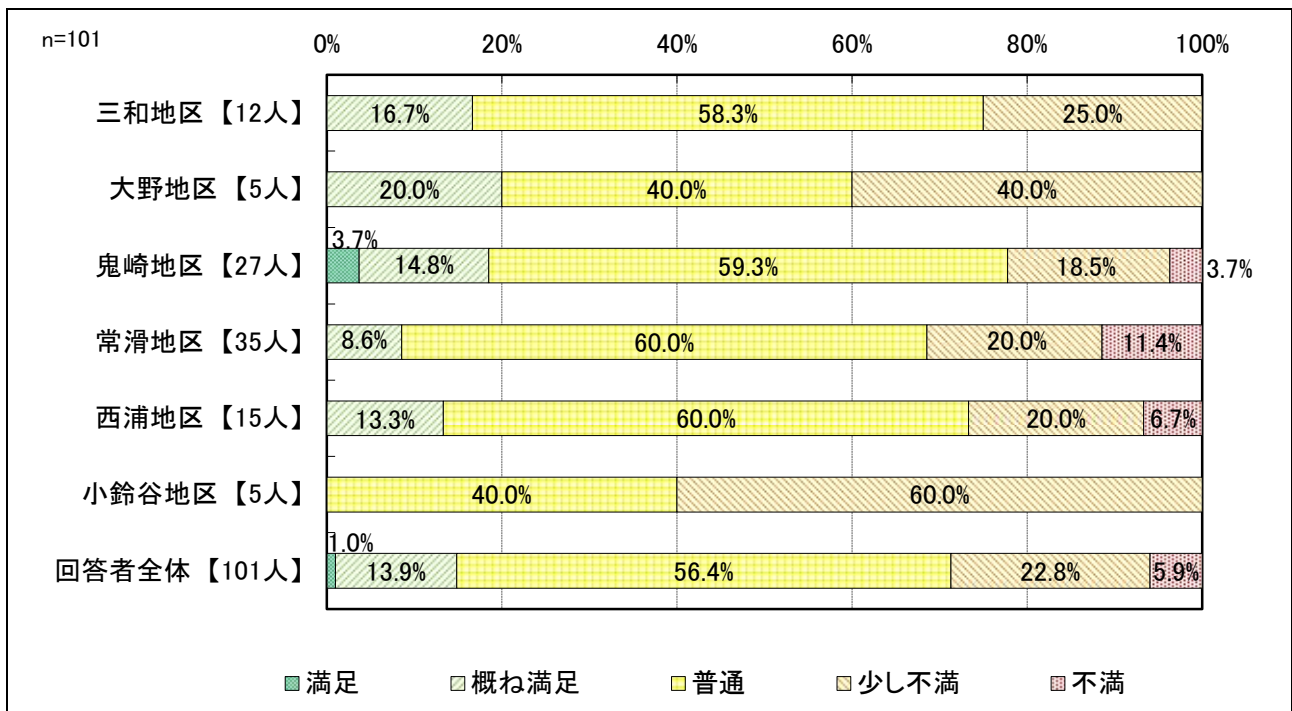


図1-92：満足度（地区別）

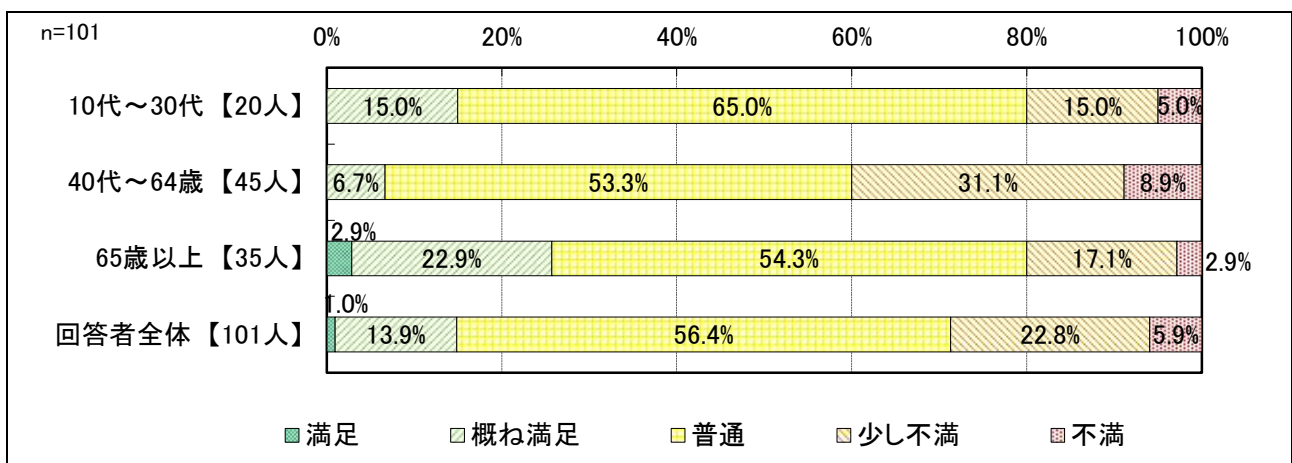


図1-93：満足度（年齢別）

2 利用者アンケート調査

2-1 アンケート調査の概要

市内を運行している公共交通について、主に利用者の外出傾向や公共交通の利用状況を把握するとともに、将来の改善策の参考とするため、公共交通利用者を対象としたアンケート調査（以下、「利用者アンケート調査」という。）を実施しました。

主な利用者アンケート調査の概要は以下のとおりです。

表2-1：利用者アンケート調査の概要

項目	調査内容・方法
調査対象	公共交通の利用者
調査時期	① 2023年5月17日(水) 11:00~19:00 ② 2023年5月17日(水)~24日(水)
調査方法	① 主要駅(常滑、りんくう常滑、大野町、榎戸)を利用した人に対し、調査員が手配り、回収は郵送・WEB ② タクシー運転手がタクシー利用者に手配り、回収は郵送・WEB
回収数(回収率)	354票(30.4%) ※全回答のうちWEB回答は102票(28.8%)

表2-2：調査項目と設問内容

調査項目	設問内容
属性 (住まいやご自身のことについて)	・居住地(三和・大野・鬼崎・常滑・西浦・小鈴谷) ※集計は青海地区、鬼崎地区、常滑地区、南陵地区の4地区 ・性別 ・年齢 ・職業 ・自動車運転免許の保有状況と今後の免許返納の意向
公共交通の利用について (鉄道、知多バス、グリーン、タクシー それぞれについて)	・利用頻度 ・利用目的 ・主な利用区間 ・主な利用方向(行き帰り両方、行きだけが多い、帰りだけが多い)
公共交通の利用について (通勤・通学する場合、日常の買い物・通院・公共施設での手続きをする場合、外食・レジャー等に行く場合 それぞれについて)	・利用の有無 ・利用しない理由
鉄道について	・良いところ、悪いところ ・満足度
知多バスについて	・良いところ、悪いところ ・満足度
グリーンについて	・良いところ、悪いところ ・満足度
タクシーについて	・公共交通に位置づけられていることの認知度 ・良いところ、悪いところ ・満足度
自由意見	・公共交通全般に関する自由意見

2-2 調査結果

各設問における集計結果は本ページから示します。以下、集計結果における留意事項です。

- ・ 比率は全て小数第2位を四捨五入した百分率(%)で表示しています。なお、四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合があります。
- ・ 特筆のない限り各設問に対する回答者の母数は“n=〇”と表記し、各比率はn=100%として算出しています。
- ・ 単一回答の設問では、複数回答を除外して計算しています。また、範囲外回答についても無効票として計算しています。
- ・ 居住地は青海地区、鬼崎地区、常滑地区、南陵地区の4地区で集計し、居住地別・年齢別については無回答を除外して集計しています。また、居住地・年齢の無回答・不明がある関係で回答者の合計から無回答を除いた値とクロス集計の合計が合わない場合があります。
- ・ 地区別の集計について、【回答者全体】の母数は居住地無回答の回答者も含んでいます。

(1) 属性情報

- ・ 居住地について、常滑地区の人が一番多く、次いで青海地区の人が多くなっています。
- ・ 性別について、女性の回答が男性の回答より10%以上多くなっています。
- ・ 年齢について、50歳代の回答が一番多くなっていますが、どの年代からもまんべんなく回答を得ていることがわかります。
- ・ 職業について、「会社員・公務員」が一番多く40.4%を占めており、次いで「パート・アルバイト」「無職」となっています。

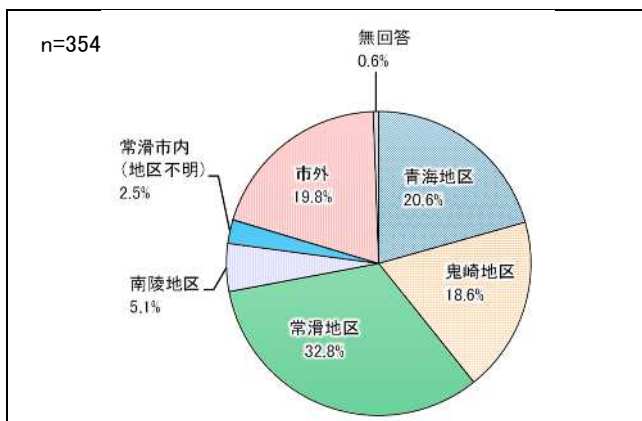


図2-1：居住地

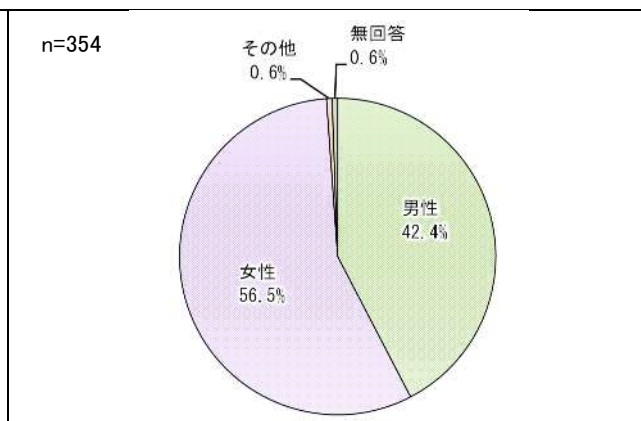


図2-2：性別

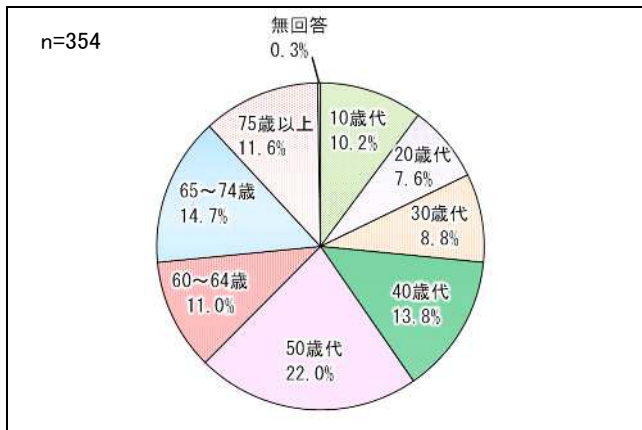


図2-3：年齢

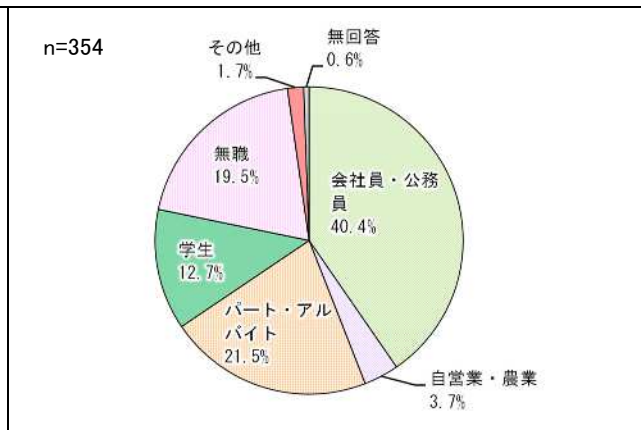


図2-4：職業

- ・運転免許の保有状況について、持っている人は全体の75.4%となっており、自主返納をした人は約4%となっています。
- ・免許返納をしようとする年齢について、「決めていない」と回答した人が全体の59.2%で、決めている人のうち「75歳以上」と回答した人が多くなっています。
- ・どのような環境が整えば返納してもよいかについて、「鉄道・バスの利便性向上」が一番高く67.0%で、次いで「公共交通の利用に対する支援の充実」となっており、公共交通に関する回答が上位を占めています。

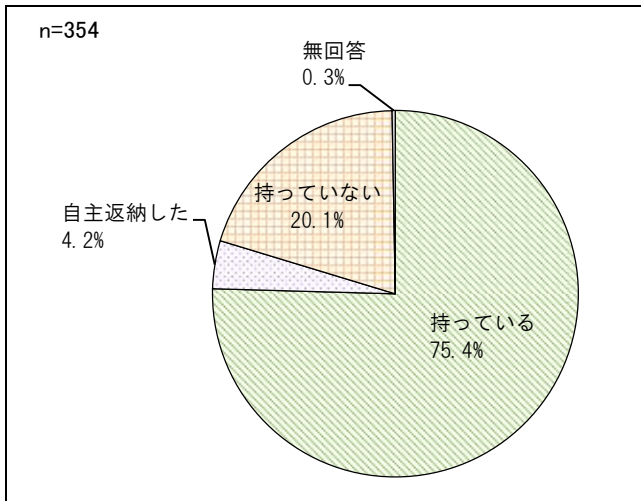


図 2-5 : 運転免許の保有状況

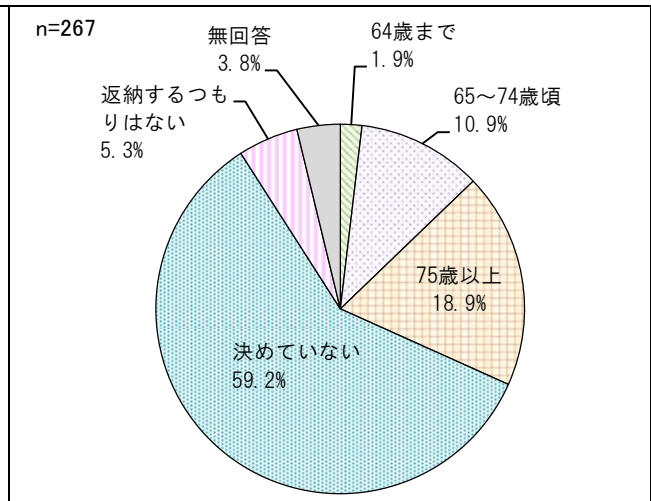


図 2-6 : 免許を返納しようと思う年齢

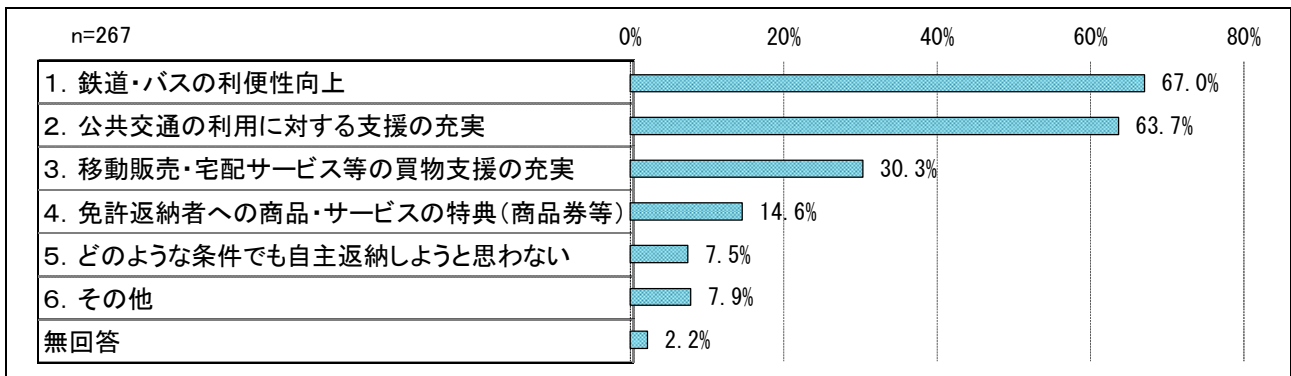


図 2-7 : どのような環境が整えば返納してもよいと思うか

(2) 公共交通の利用について

1) 鉄道

① 利用頻度

- ・鉄道の利用頻度について、週5日以上利用する人は回答者全体で47.8%となっており、常滑地区、鬼崎地区で55.0%と高くなっています。また、年齢別では車を保有していない人が多い10代～30代は他の年代に比べて、「週5日以上」と回答した人が多く、77.4%となっています。
- ・また、週に1回以上利用している人は回答者全体で74.2%となっており、多くの人定期的に鉄道を利用していることがわかります。

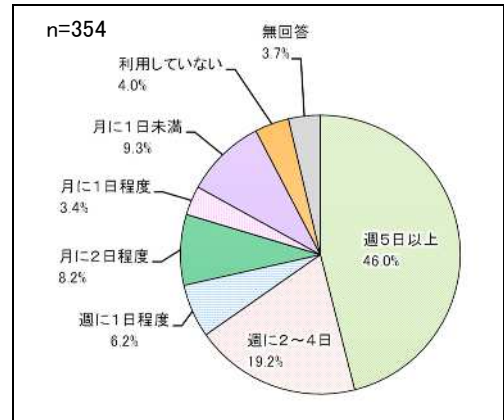


図 2-8 : 利用頻度

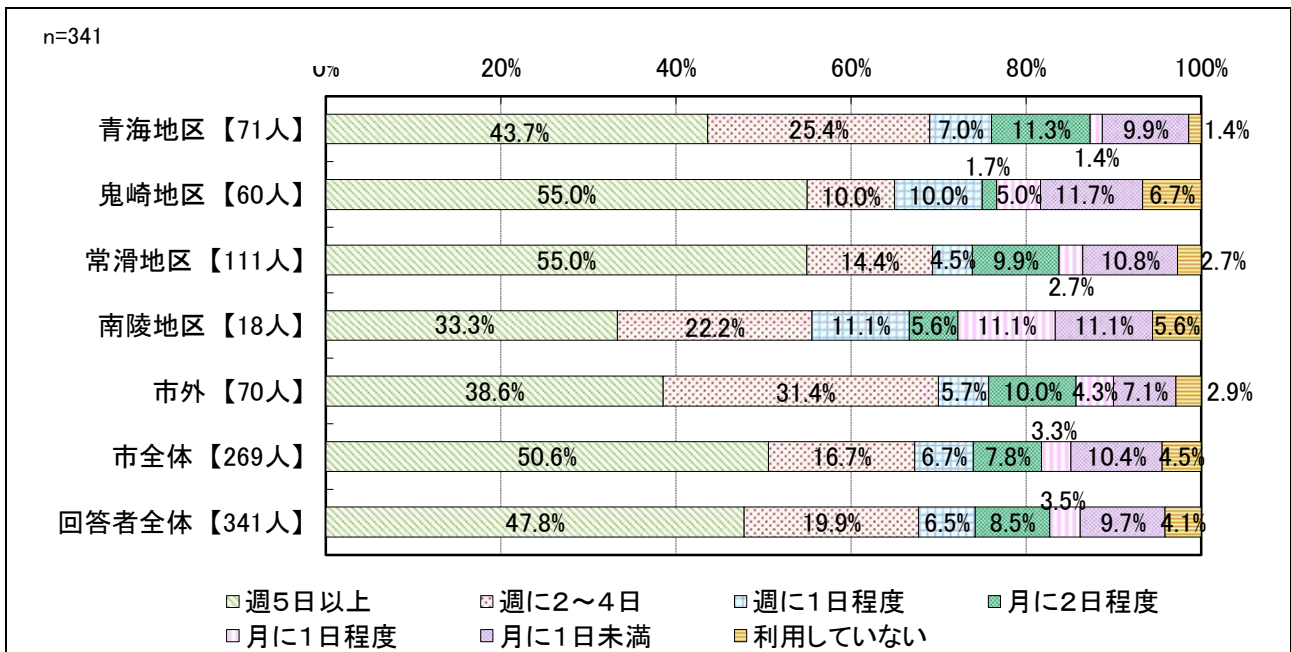


図 2-9 : 利用頻度 (地区別)

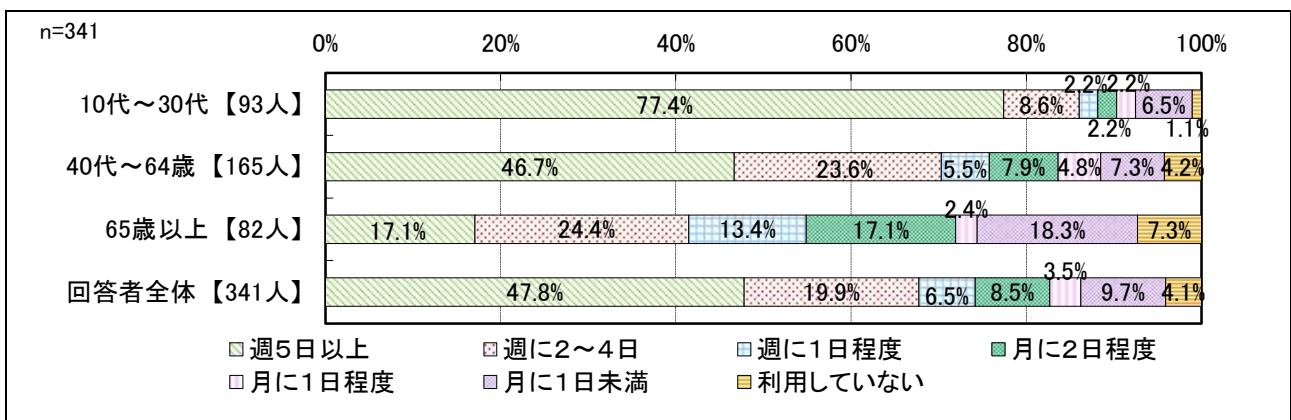


図 2-10 : 利用頻度 (年齢別)

② 利用目的

- ・利用目的は「通勤」が一番多く54.7%で、次いで「買い物」「飲食・娯楽」となっています。

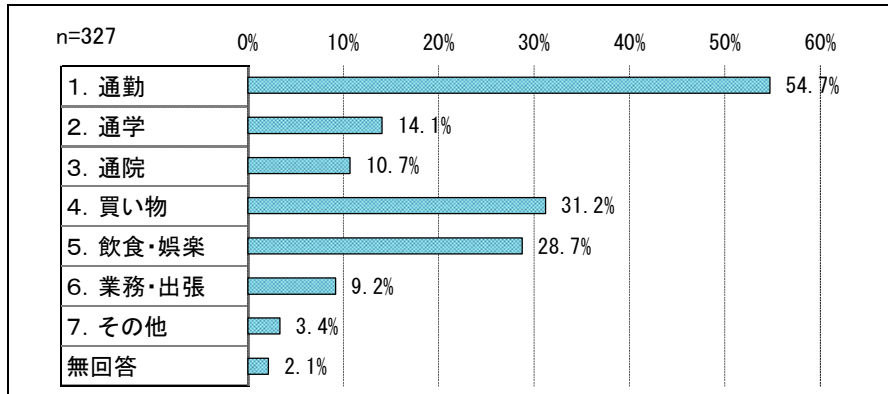


図2-11：利用目的

③ 主な利用区間

- ・主な利用区間について、市内の駅で乗車し中部国際空港駅で降車する人が多く、特に常滑駅から乗車し、中部国際空港駅で降車する人が多いことがわかります。
- ・また、常滑駅や大野町駅から乗車し、名古屋方面の駅（名古屋駅、金山駅等）で降車する人も多いことがわかります。

表2-3：主な利用区間

n=320 ※以下、上位10位のみ記載

乗車ー降車	件数
常滑-中部国際空港	36
常滑-名古屋	35
大野町-金山	15
大野町-名古屋	12
常滑-金山	11
りんくう常滑-中部国際空港	10
大野町-中部国際空港	9
常滑-名鉄名古屋	9
大野町-名鉄名古屋	8
榎戸-中部国際空港	5

④ 主な利用方向

- ・主な利用方向について、「行き帰り両方」が93.3%と一番高く、ほとんどの利用者が行き帰り両方で鉄道を利用していることがわかります。

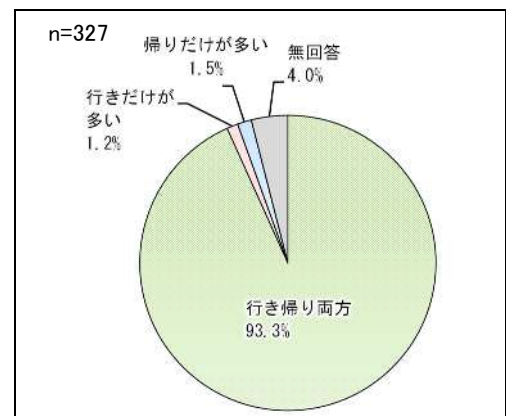


図2-12：主な利用方向

2) 知多バス 半田・常滑線 空港貨物地区循環線

① 利用頻度

- ・知多バスの利用頻度について、利用していない人が回答者全体の85.9%を占め、週に1回以上（定期的に）利用する人は回答者全体の4.2%となっています。
- ・地区別では青海地区と南陵地区で週に1回以上（定期的に）利用する人の割合が高くなっています。
- ・年齢別では年齢層が高くなるにつれ、「週5日以上」と回答した人の割合が低くなっています。

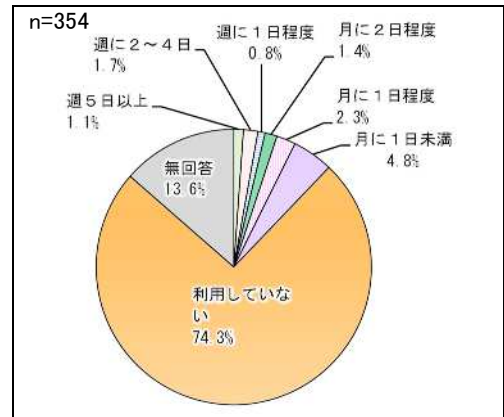


図2-13: 利用頻度

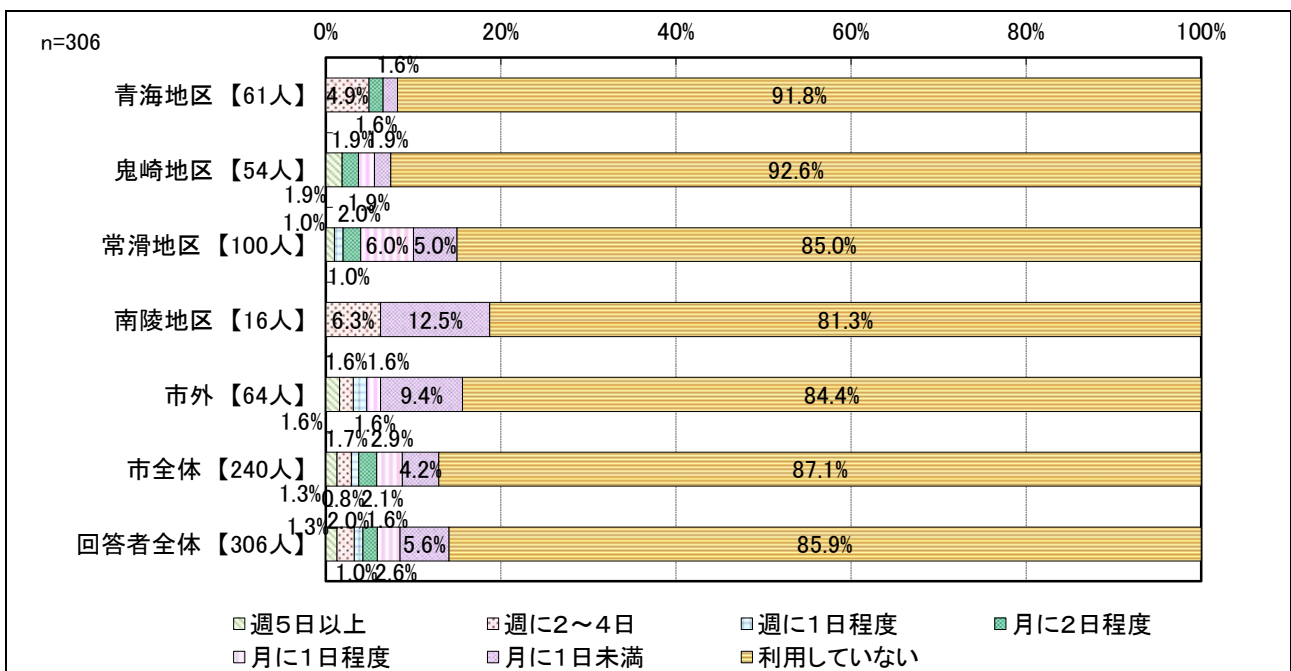


図2-14: 利用頻度 (地区別)

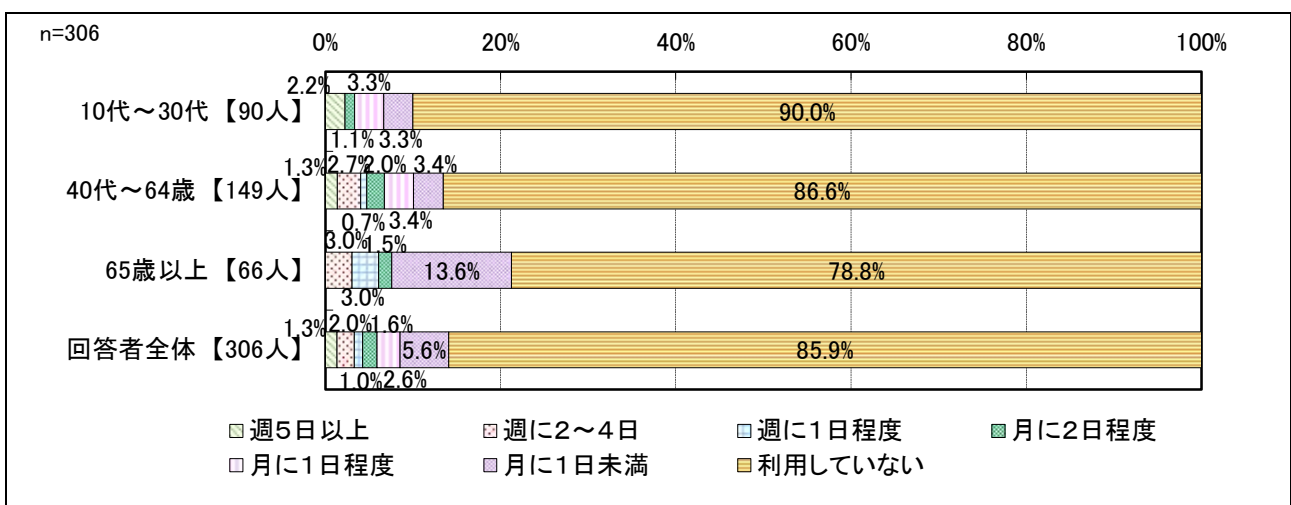


図2-15: 利用頻度 (年齢別)

② 利用目的

・利用目的は「通勤」が一番多く32.6%で、次いで「買い物」「飲食・娯楽」となっています。

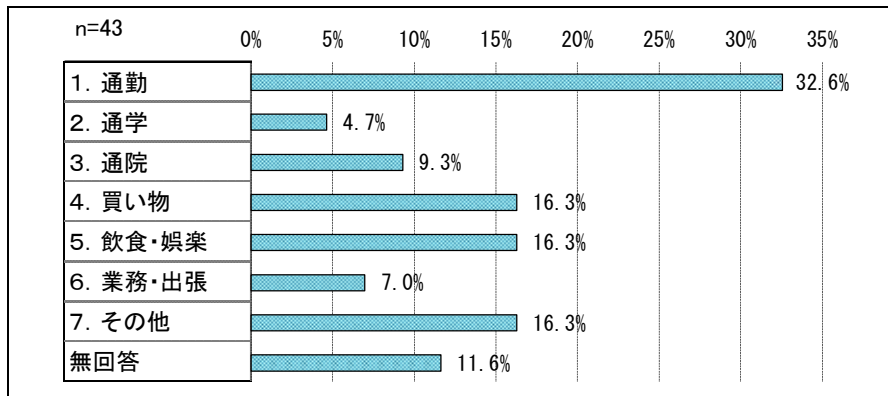


図2-16：利用目的

③ 主な利用区間

・市内-市内だけではなく、市内-市外の組み合わせもみられます。

表2-4：主な利用区間

n=44

乗車-降車	件数	乗車-降車	件数	乗車-降車	件数
常滑駅-西板山	3	中部国際空港-合同庁舎東	1	常滑駅-青山駅	1
常滑駅-半田	3	常滑駅-INAXライブミュージアム前	1	長峰-常滑駅	1
常滑駅-長峰	2	桧原公会堂-常滑駅	1	東板山-常滑駅	1
旅客ターミナルビル-貨物地区北通り	1	常滑駅-イオンモール常滑	1	板山-常滑駅	1
知多半田駅-不明	1	きざくら公園-常滑駅	1	飛香台中央-常滑駅	1
総合物流南-旅客ターミナルビル	1	常滑駅-栄町	1	常滑駅-南樽水	1
古場-不明	1	総合物流南-常滑駅	1	桧原公会堂-知多武豊駅	1
健康管理センター前-青山駅	1	常滑駅-奥栄町	1	旅客ターミナルビル-合同庁舎前	1
山方橋-一ノ草病院前	1	大野町駅-常滑市役所・市民病院	1	奥栄町-常滑駅	1
常滑駅-旅客ターミナルビル	1	常滑駅-山方橋	1	旅客ターミナルビル-合同庁舎東	1
山方橋-常滑駅	1	知多半田駅-東板山	1	旅客ターミナルビル-総合物流中央	1
大野町駅-農協北部センター	1	栄町2丁目-長峰	1	常滑駅-北条	1
山方橋-中町	1	中田-朝倉	1	常滑駅-窯業センター前	1

④ 主な利用方向

・主な利用方向について、「行き帰り両方」が44.2%と一番高く、行きだけバスを利用する人もみられます。

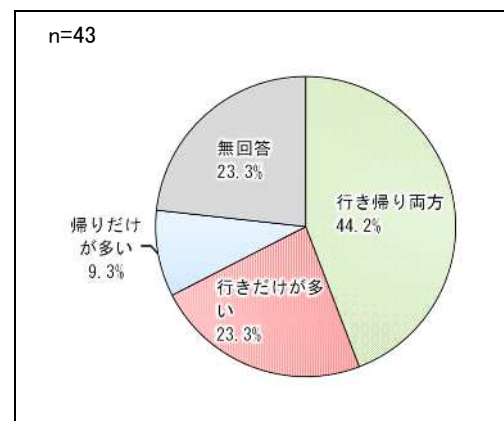


図2-17：主な利用方向

3) グルーン

① 利用頻度

- ・グルーンの利用頻度について、週5日以上利用する人は回答者全体で4.0%となっており、週に1回以上（定期的に）利用する人は15.8%となっています。
- ・地区別では、青海地区、常滑地区で週5日以上利用する人が多くなっています。
- ・年齢別では65歳以上の高齢者で週5日以上利用する人が多くなっています。

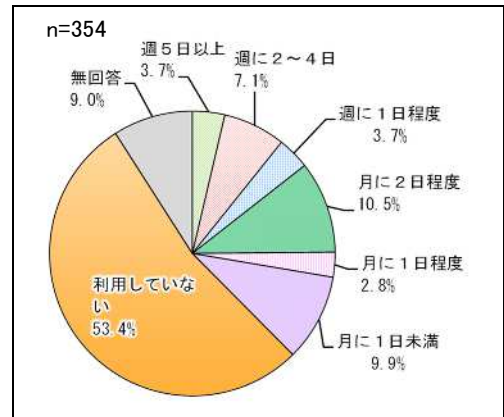


図2-18: 利用頻度

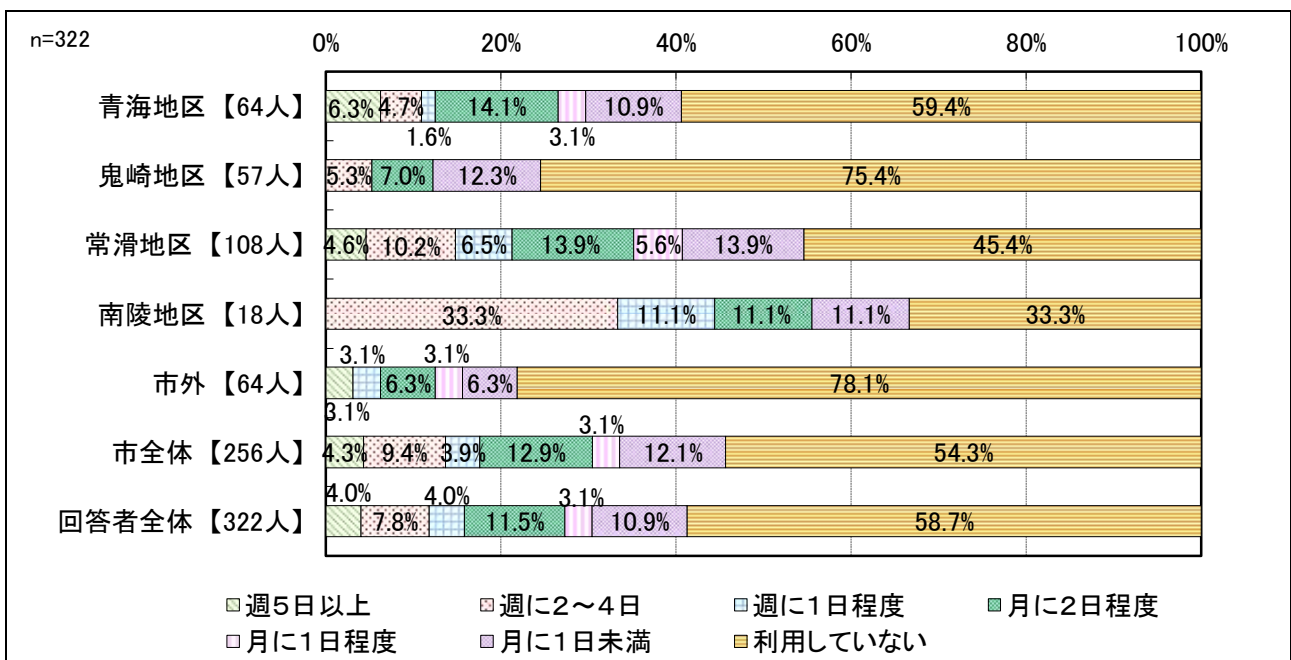


図2-19: 利用頻度 (地区別)

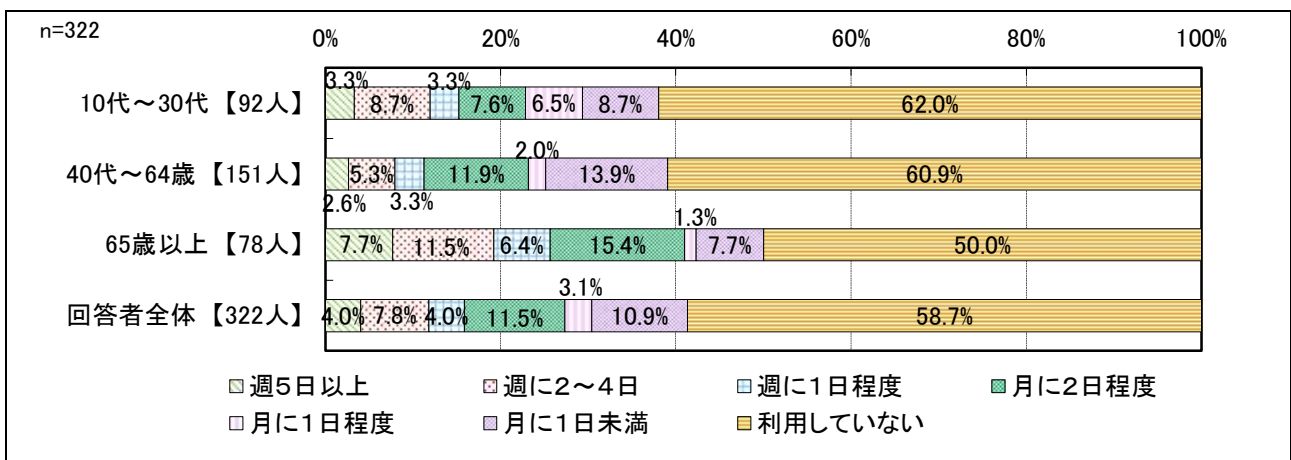


図2-20: 利用頻度 (年齢別)

② 利用目的

- ・利用目的は「買い物」が一番多く36.8%で、次いで「飲食・娯楽」となっています。鉄道や知多バスでは「通勤」が一番多かったことから、鉄道、知多バスとグリーンの利用目的・用途に違いがあることがわかります。

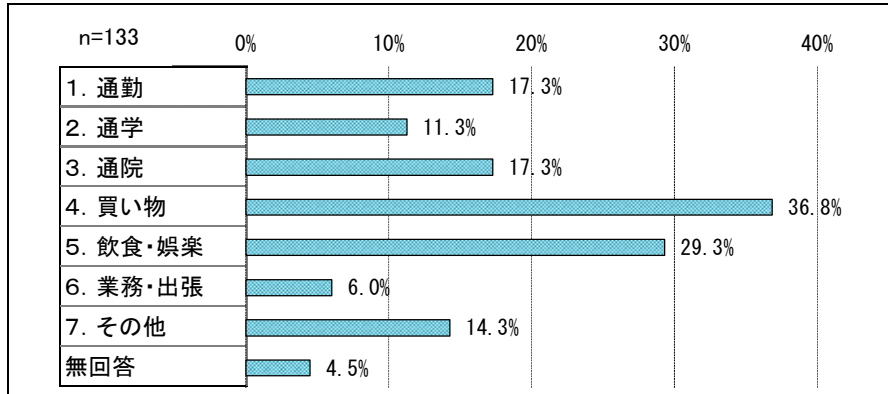


図2-21：利用目的

③ 主な利用区間

- ・主な利用区間について、常滑駅から乗車する人が多く、特に常滑駅から乗車し、常滑市役所・市民病院やイオンモール常滑で降車する人が多くなっています。
- ・また、常滑駅から乗車し、知多武豊駅で降車する人もみられます。

表2-5：主な利用区間

n=126 ※以下、上位10位のみ記載

乗車-降車	件数
常滑駅-常滑市役所・市民病院	20
常滑駅-イオンモール常滑	11
きざくら公園-常滑駅	6
大野町駅-常滑市役所・市民病院	5
大野町駅-多屋公園	5
飛香台中央-常滑駅	5
常滑駅-知多武豊駅	4
常滑駅-飛香台中央	4
樽水-常滑駅	3
イオンモール常滑-常滑駅	3

④ 主な利用方向

- ・主な利用方向について、「行き帰り両方」が61.4%と一番高く、多くの利用者が行き帰り両方でグリーンを利用していることがわかります。また、行きだけ・帰りだけ利用している人もみられます。

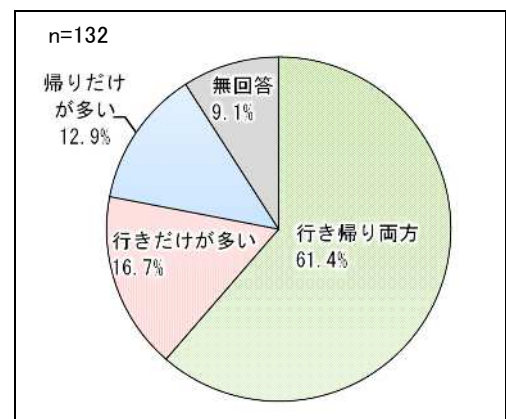


図2-22：主な利用方向

4) タクシー

① 利用頻度

- ・タクシーの利用頻度について、利用する人のほとんどが「月に1日程度」「月に1日未満」と回答しています。
- ・地区別で利用頻度に大きな違いはありませんが、鬼崎地区と常滑地区で「週に2～4日」と回答した人の割合が他の地区に比べて高くなっています。
- ・年齢別では、65歳以上の高齢者が他の年代に比べて利用している人の割合が高くなっています。

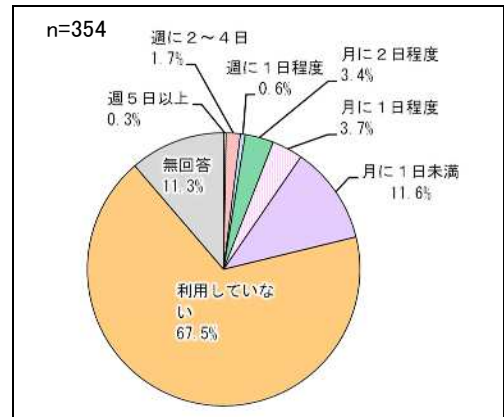


図 2-23 : 利用頻度

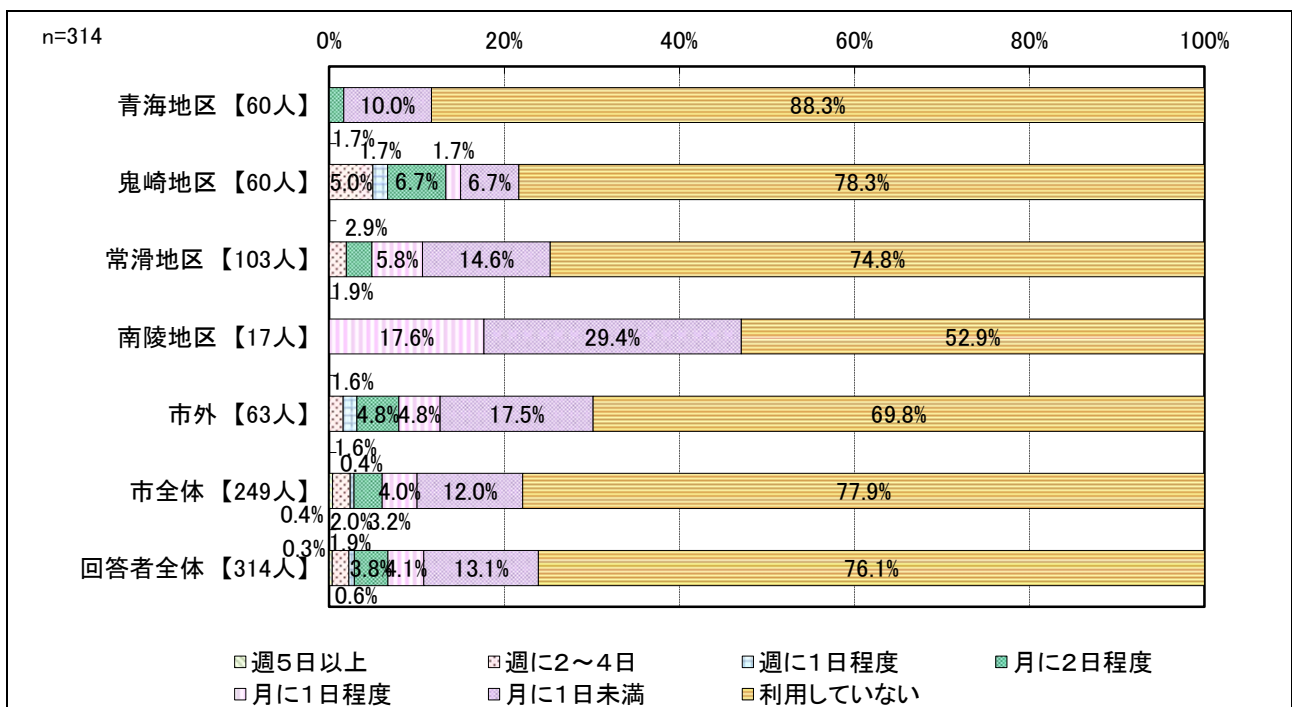


図 2-24 : 利用頻度 (地区別)

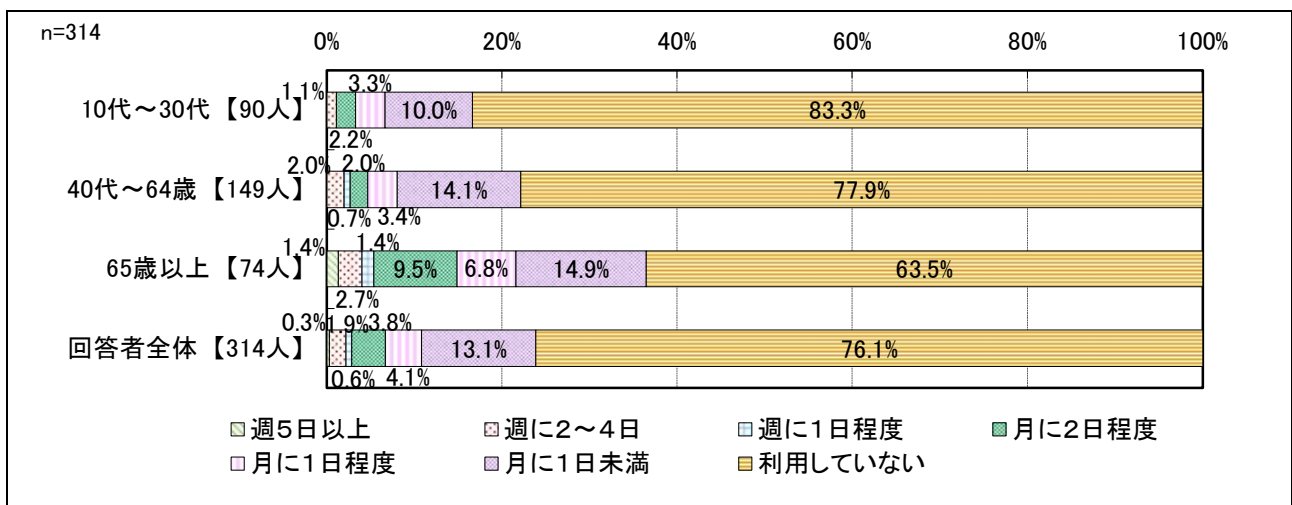


図 2-25 : 利用頻度 (年齢別)

② 利用目的

- ・利用目的は「飲食・娯楽」が一番多く36.0%で、次いで「通院」「通勤」となっています。鉄道や知多バスでは「通勤」が一番多く、グリーンでは「買い物」が一番多かったことから、鉄道、知多バス、グリーンとタクシーは利用目的・用途に違いがあることがわかります。

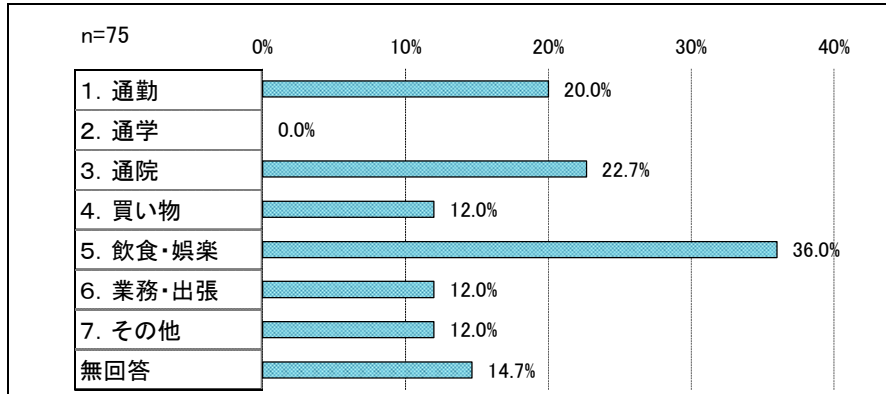


図 2-26 : 利用目的

③ 主な利用方向

- ・主な利用方向について、「帰りが多い」が33.3%と一番高くなっています。また、行き帰り両方利用している人もみられます。

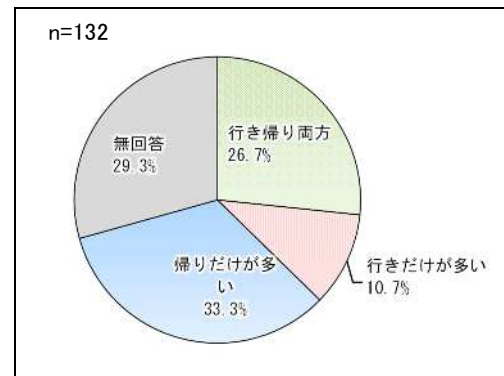


図 2-27 : 主な利用方向

5) 通勤・通学

① 公共交通の利用の有無

- ・通勤・通学で公共交通を利用する人は回答者全体の77.2%となっており、多くの方が通勤・通学で公共交通を利用していることがわかります。
- ・年齢別では、若い年代ほど通勤・通学で公共交通を利用していることがわかります。

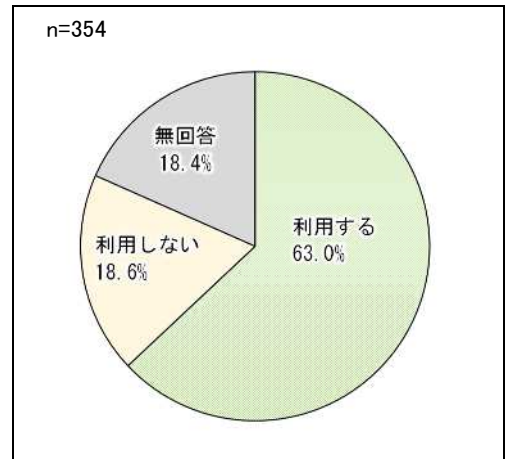


図2-28：公共交通の利用の有無

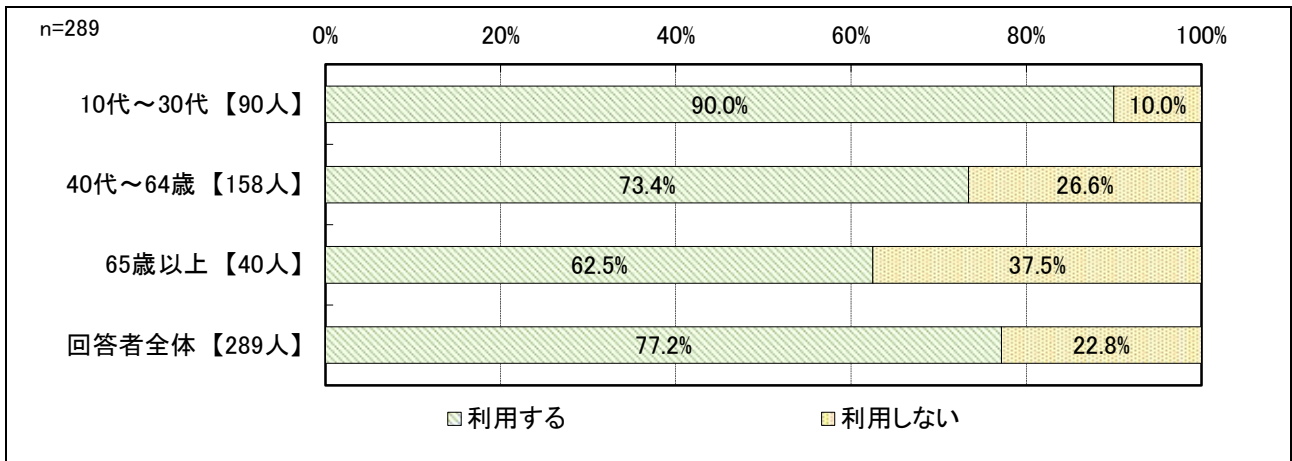


図2-29：公共交通の利用の有無（年齢別）

② 利用しない理由

- ・利用しない理由について、「時間がかかる」が高く24.2%となっており、次いで「車で移動する必要がある」「時間が合わない」が高くなっています。

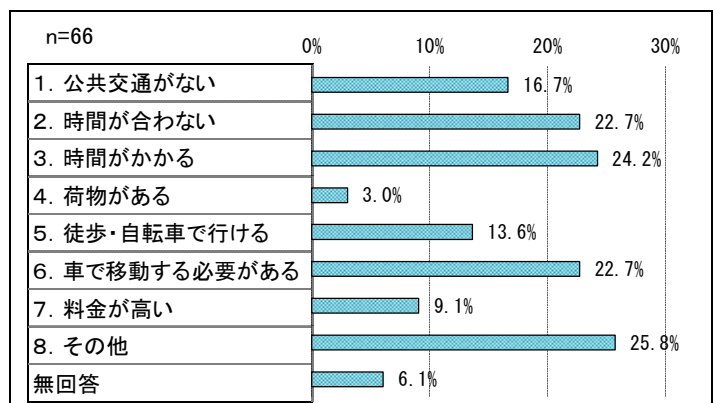


図2-30：利用しない理由

6) 日常の買い物・通院・公共施設での手続き

① 公共交通の利用の有無

- ・日常の買い物・通院・公共施設での手続きで公共交通を利用する人は回答者全体の40.8%となっており、通勤・通学の場合と比較すると公共交通を利用している人が少ないことがわかります。
- ・年齢別では、65歳以上の高齢者において、公共交通を使っている人の割合が高くなっています。

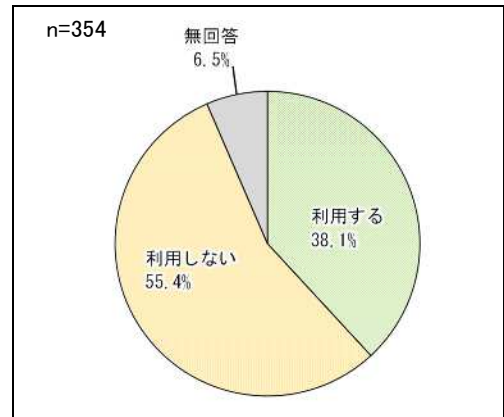


図 2-31：公共交通の利用の有無

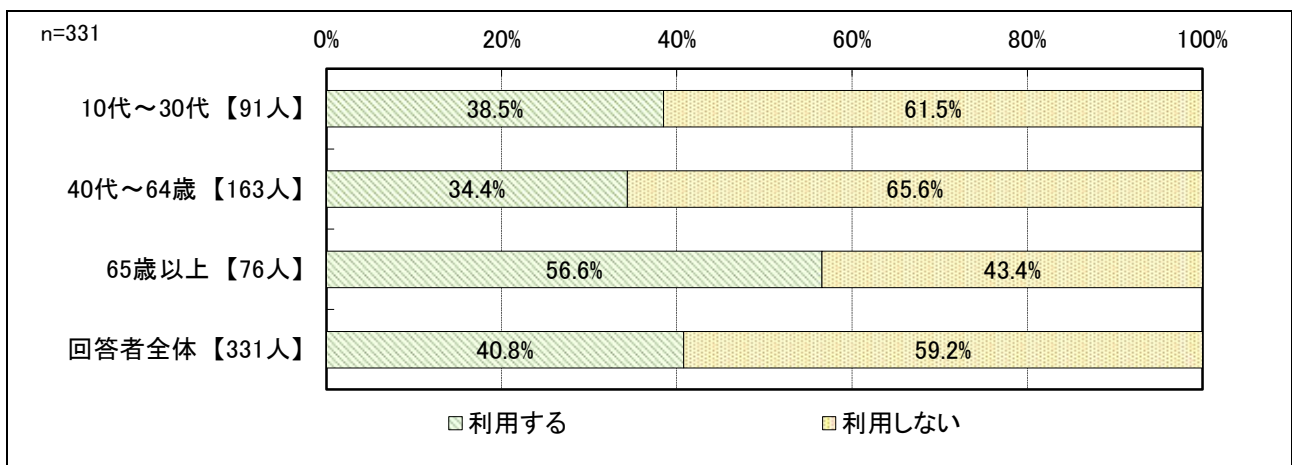


図 2-32：公共交通の利用の有無（年齢別）

② 利用しない理由

- ・利用しない理由について、「時間がかかる」が一番高く46.4%となっており、次いで「荷物がある」が高くなっています。

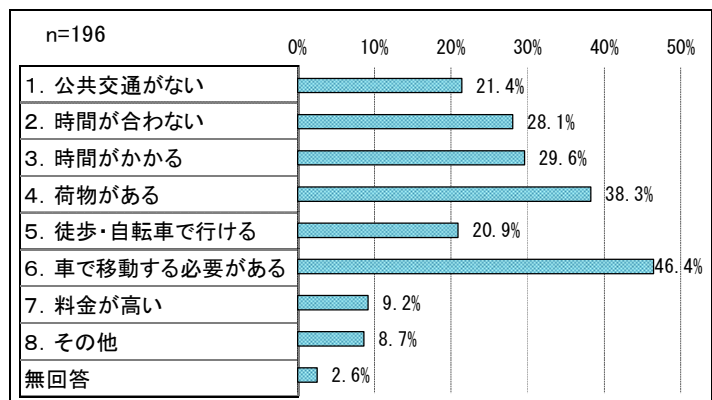


図 2-33：利用しない理由

7) 外食・レジャー

① 公共交通の利用の有無

- ・外食・レジャーで公共交通を利用する人は回答者全体の51.6%となっており、通勤・通学の場合よりは公共交通を利用している人が少ないですが、日常の買い物・通院・公共施設での手続きの場合よりは公共交通を利用していることがわかります。
- ・年齢別では、65歳以上の高齢者において、公共交通を使っている人の割合が高くなっています。

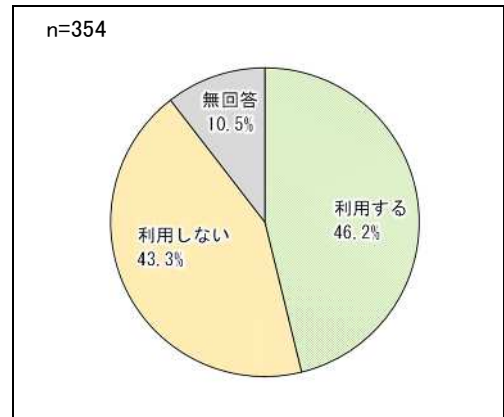


図2-34：公共交通の利用の有無

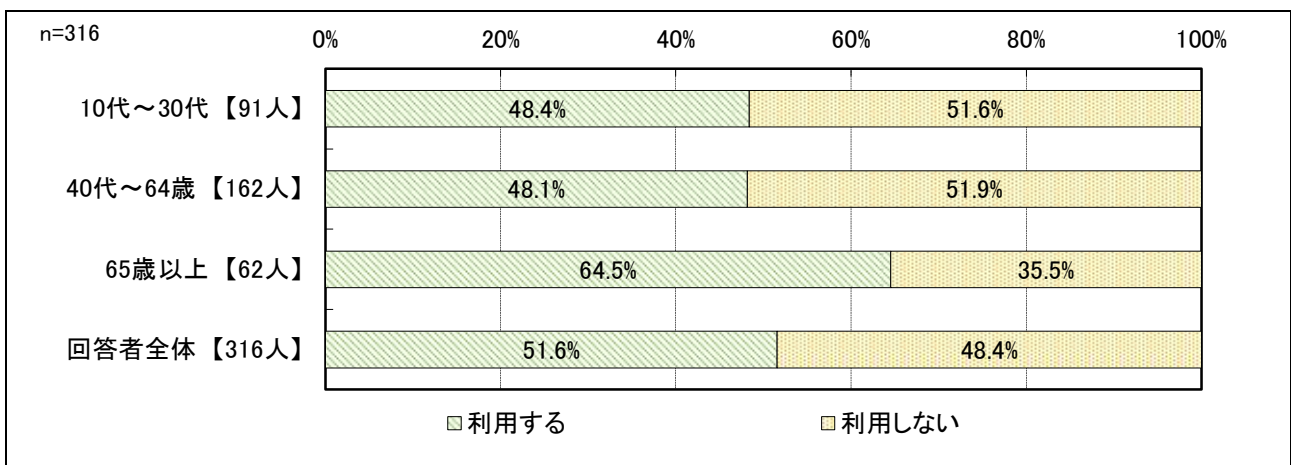


図2-35：公共交通の利用の有無（年齢別）

② 利用しない理由

- ・利用しない理由について、「車で移動する必要がある」が一番高く43.1%となっており、次いで「時間が合わない」「時間がかかる」「公共交通がない」が高くなっています。

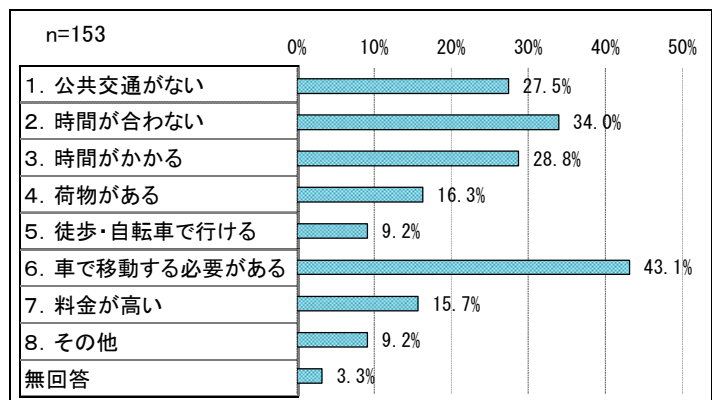


図2-36：利用しない理由

(3) 鉄道について

1) 良いところ、悪いところ

- ・鉄道の良いところについて、「運転しなくても良い」が一番高く62.1%となっており、次いで「目的地まで時間がかからない」が高くなっています。
- ・鉄道の悪いところについて、「荷物が多いと大変」が一番高く55.4%となっており、次いで「料金が高い」が高くなっています。

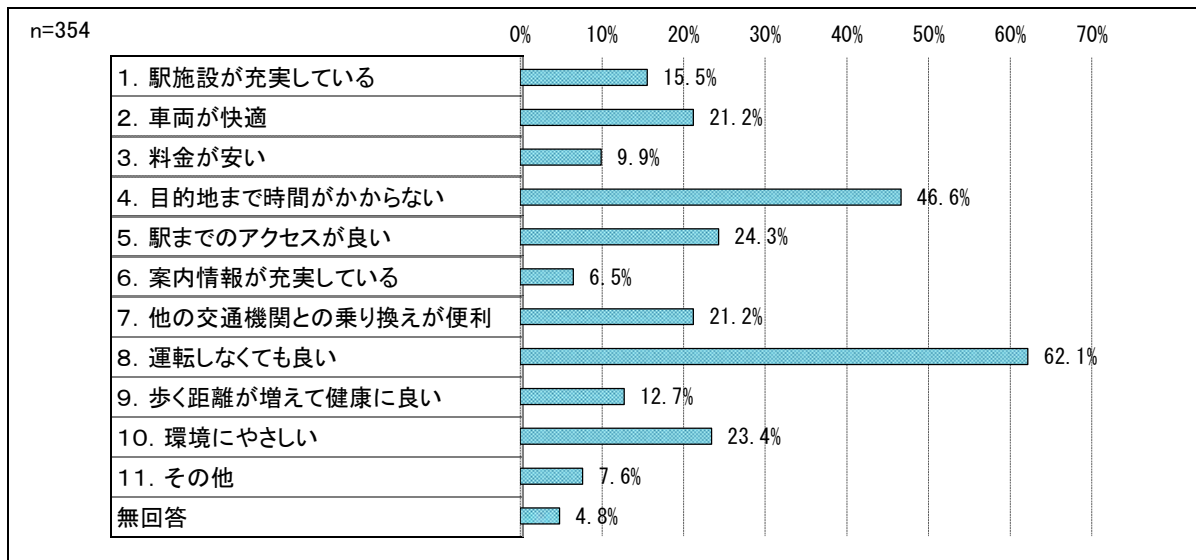


図2-37: 鉄道の良いところ

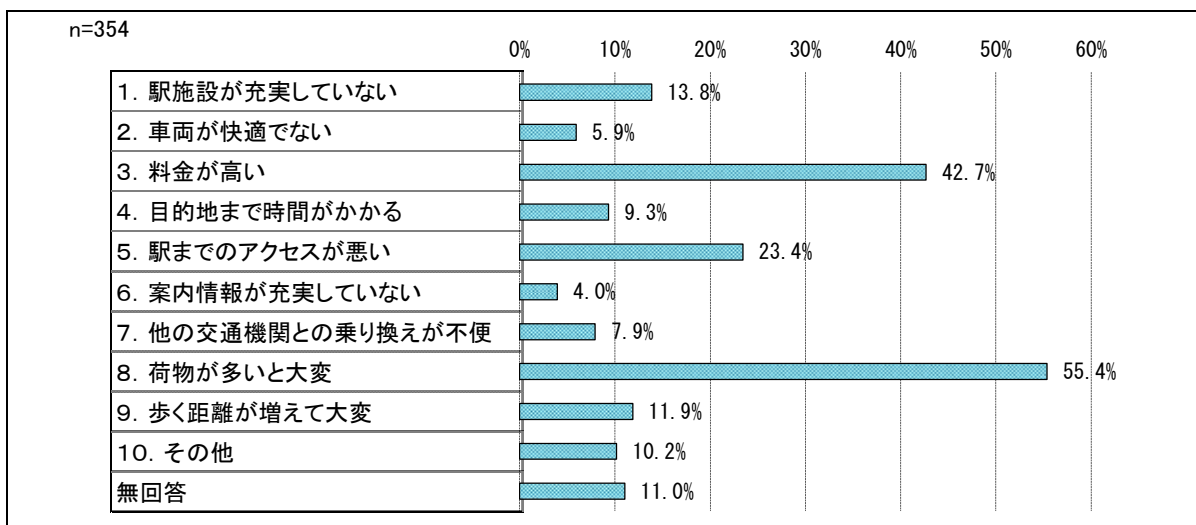


図2-38: 鉄道の悪いところ

2) 満足度（利用者のみ）

・鉄道利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で51.4%となっており、青海地区や市外で満足と感じている人の割合が高い一方で、鬼崎地区や南陵地区では低くなっています。また、年齢別でみると利用頻度の多い10～30代の若い世代の満足度は高い一方で、利用頻度の少ない65歳以上の高齢者は満足度が低い傾向になっています。

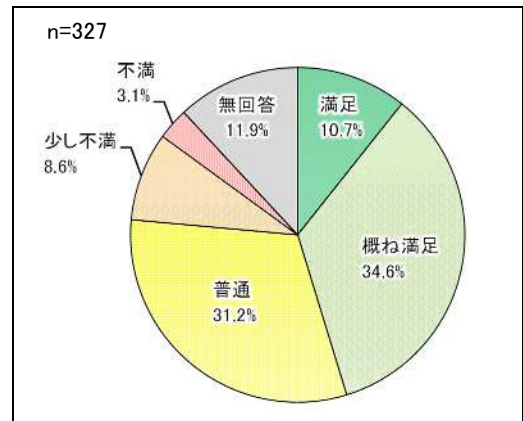


図 2-39: 満足度

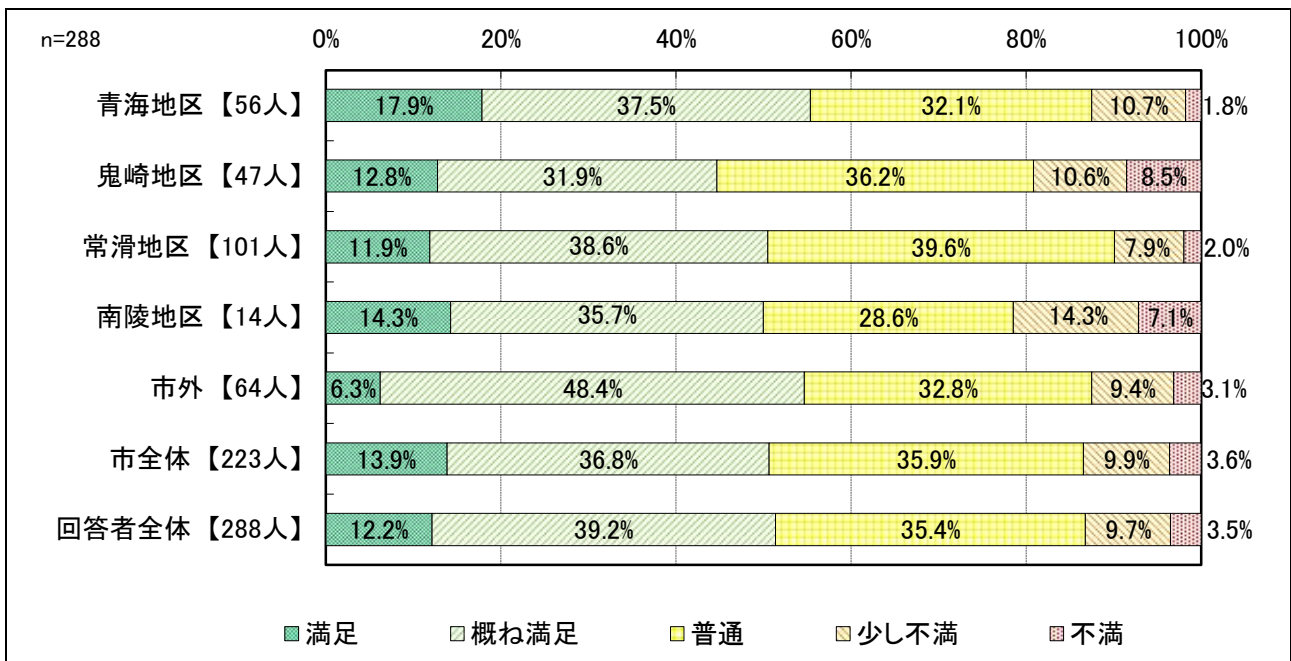


図 2-40: 満足度（地区別）

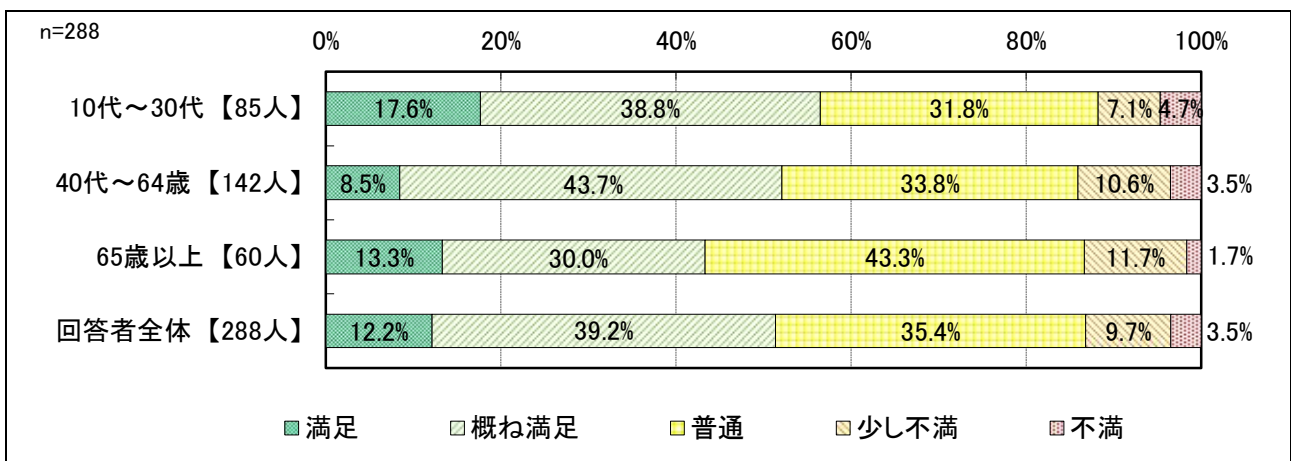


図 2-41: 満足度（年齢別）

(4) 知多バスについて

1) 良いところ、悪いところ

- ・知多バスの良いところについて、「運転しなくても良い」が一番高く32.2%となっています。
- ・知多バスの悪いところについて、「バス停が遠い」が一番高く26.8%となっており、次いで「荷物が多いと大変」が高くなっています。

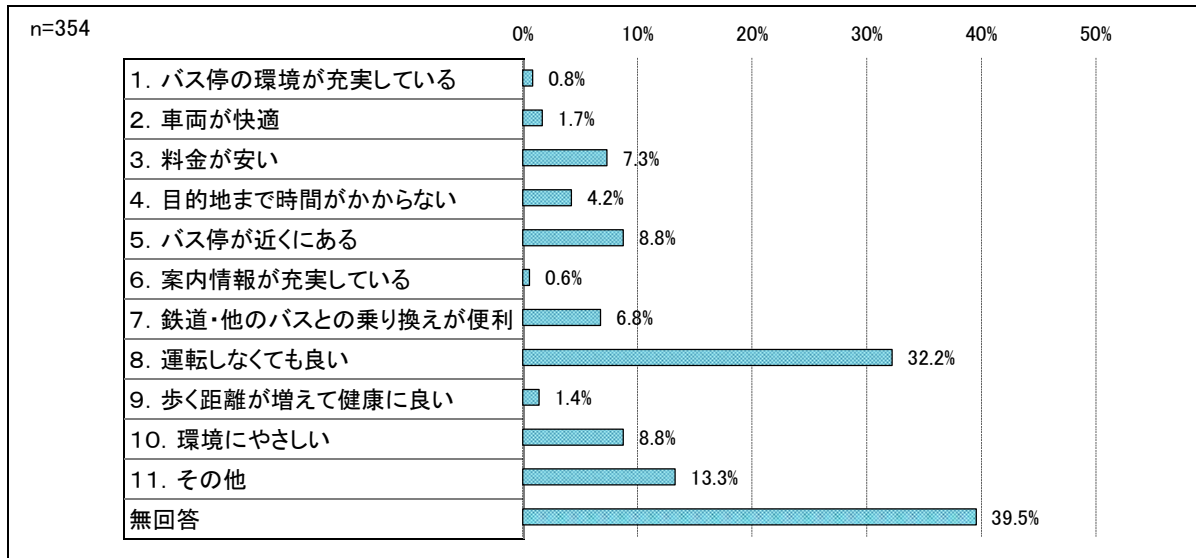


図2-42：知多バスの良いところ

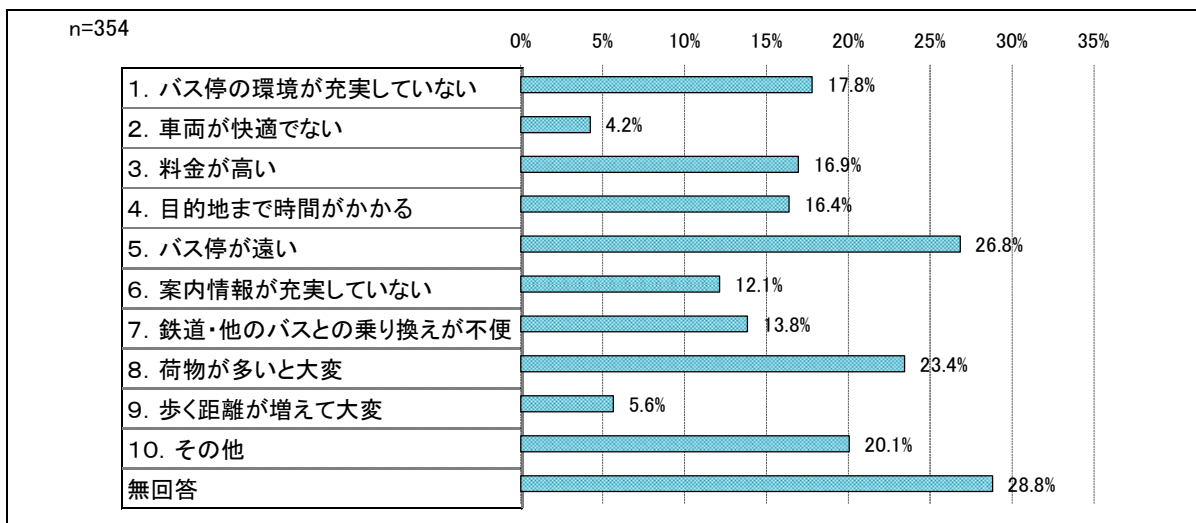


図2-43：知多バスの悪いところ

2) 満足度（利用者のみ）

・知多バス利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で10.5%となっており、市外や常滑地区や鬼崎地区で満足と感じている人の割合が高い一方で、南陵地区や青海地区では低くなっています。また、年齢別で見ると他の年代に比べて10～30代の若い世代の満足度は高くなっています。

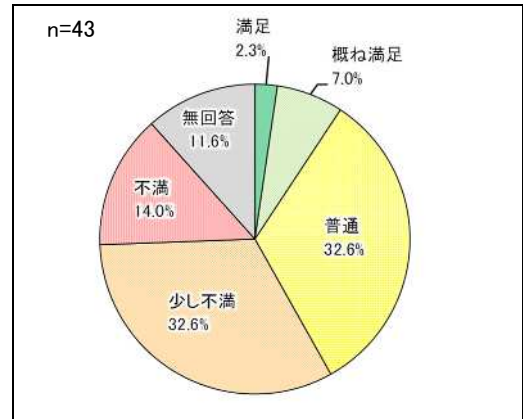


図 2-44：満足度

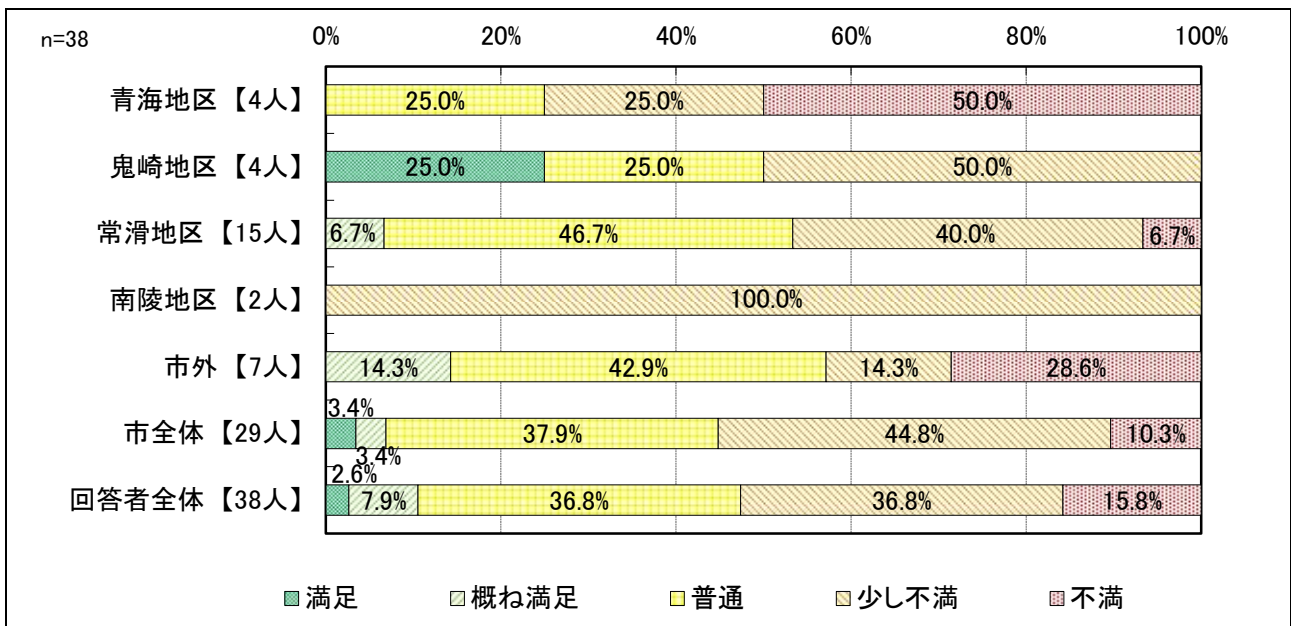


図 2-45：満足度（地区別）

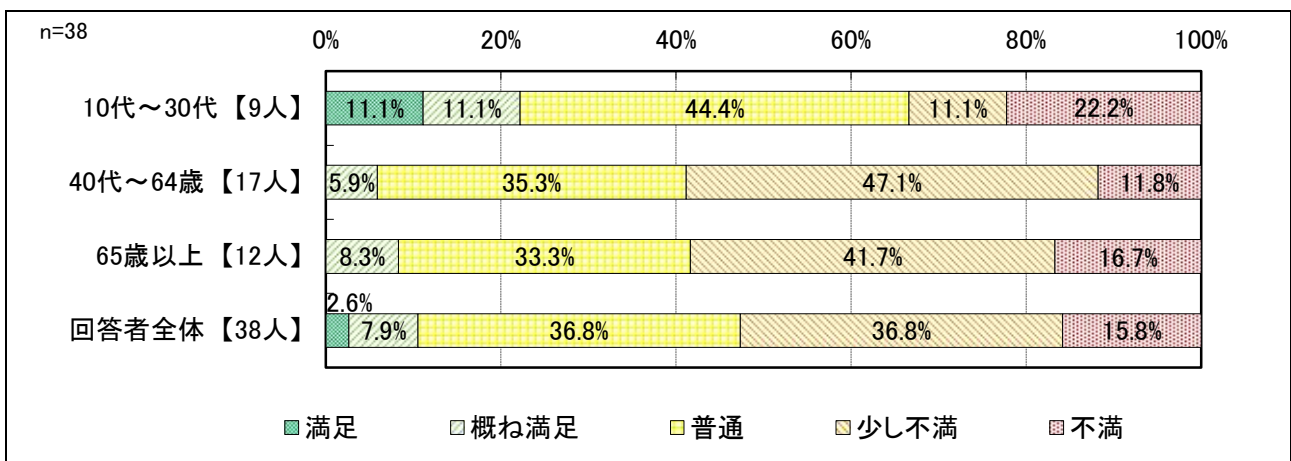


図 2-46：満足度（年齢別）

(5) グルーン

1) 良いところ、悪いところ

- ・グルーンの良いところについて、「料金が無料」が一番高く62.1%となっており、次いで「運転しなくても良い」が高くなっています。
- ・グルーンの悪いところについて、「荷物が多いと大変」が一番高く23.4%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」が高くなっています。

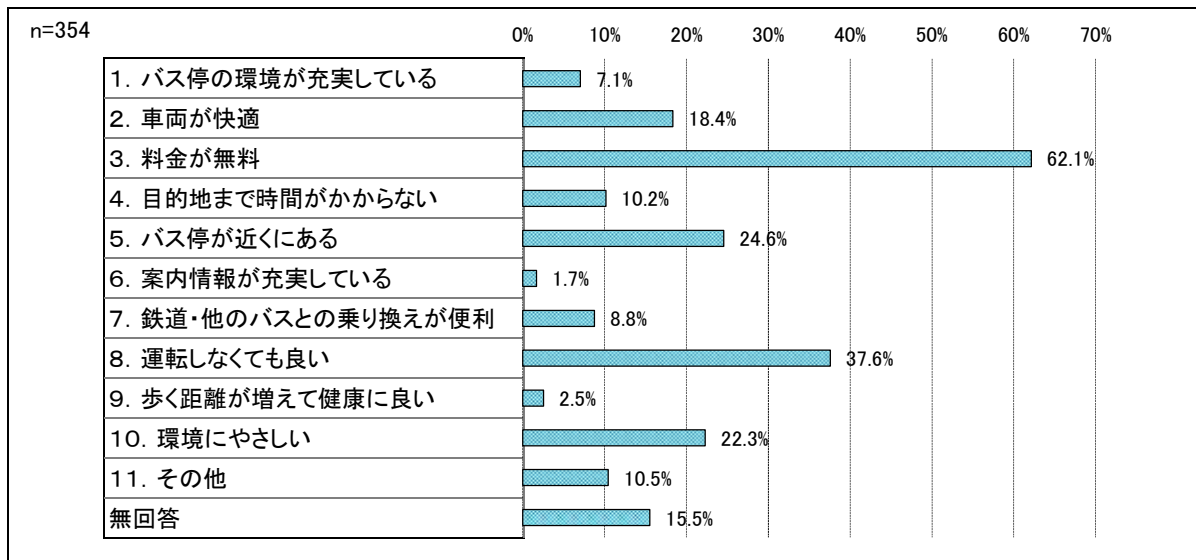


図 2-47 : グルーンの良いところ

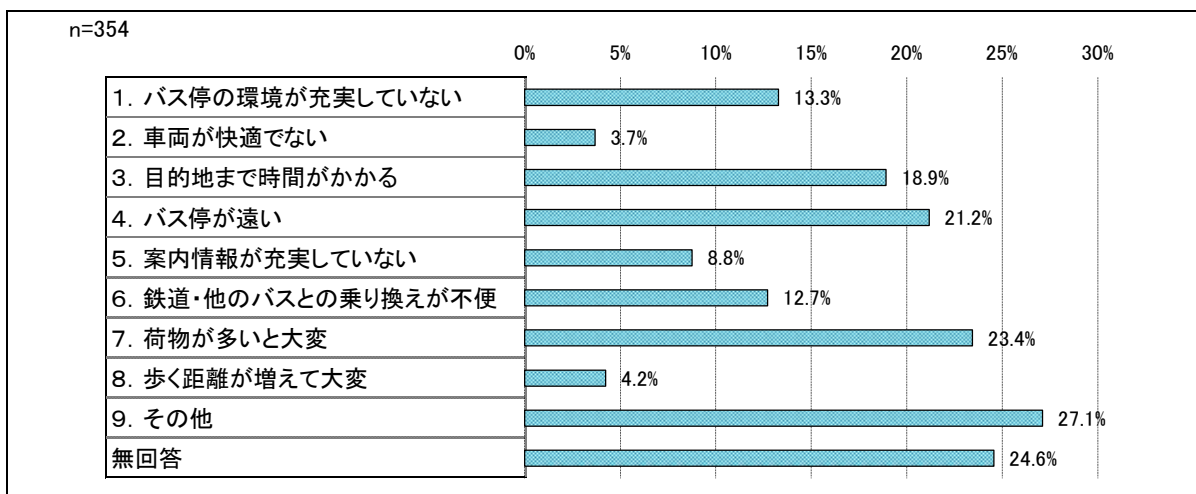


図 2-48 : グルーンの良いところ

2) 満足度（利用者のみ）

- ・グリーン利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で52.6%となっており、他の公共交通と比べて一番満足度が高いです。
- ・地区別では青海地区や常滑地区で満足と感じている人の割合が高い一方で、鬼崎地区では低くなっています。
- ・また、年齢別でみると利用頻度の多い10～30代の若い世代の満足度は高い一方で、利用頻度の少ない65歳以上の高齢者は満足度が低い傾向になっています。

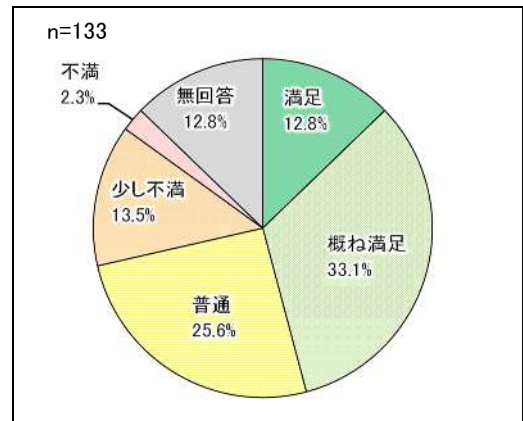


図 2-49：満足度

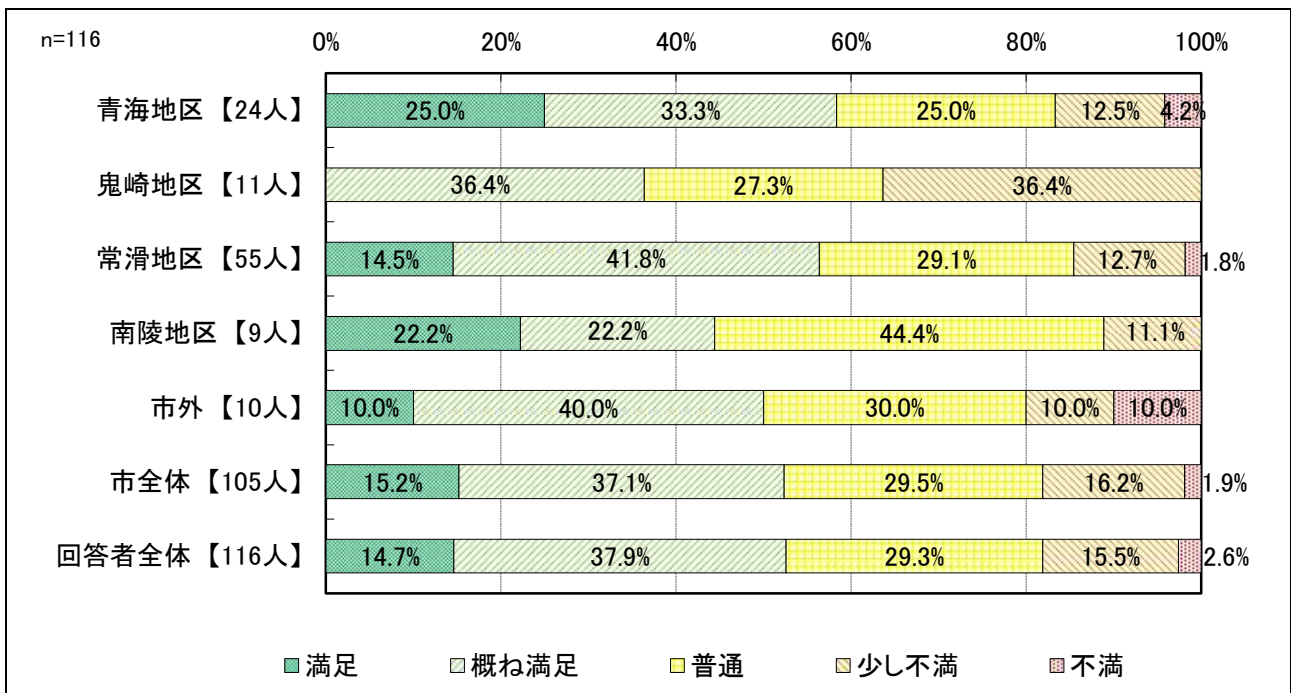


図 2-50：満足度（地区別）

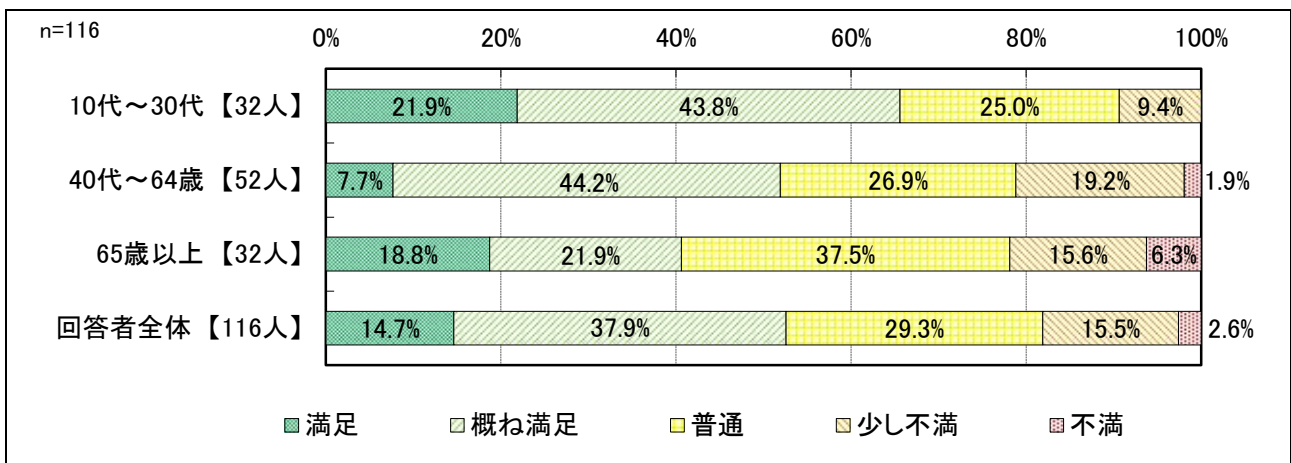


図 2-51：満足度（年齢別）

(6) タクシー

1) 公共交通に位置づけられていることの認知度

- ・タクシーが公共交通に位置づけられていることについて、公共交通に位置づけられていることを知っていた人は全体の29.9%であり、全体の52.0%は公共交通に位置づけられていることを知らないことがわかります。

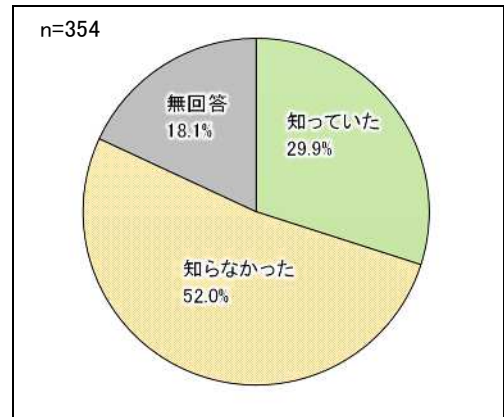


図2-52：公共交通への位置づけ

2) 良いところ、悪いところ

- ・タクシーの良いところについて、「家や目的地まで移動できる」が一番高く58.2%となっており、次いで「呼べば来てくれる」「鉄道やバスが運行していない時間も利用できる」が高くなっています。
- ・タクシーの悪いところについて、「一人だと料金が高くなる」が一番高く70.9%となっており、次いで「駅や施設に待機していない時がある」が高くなっています。

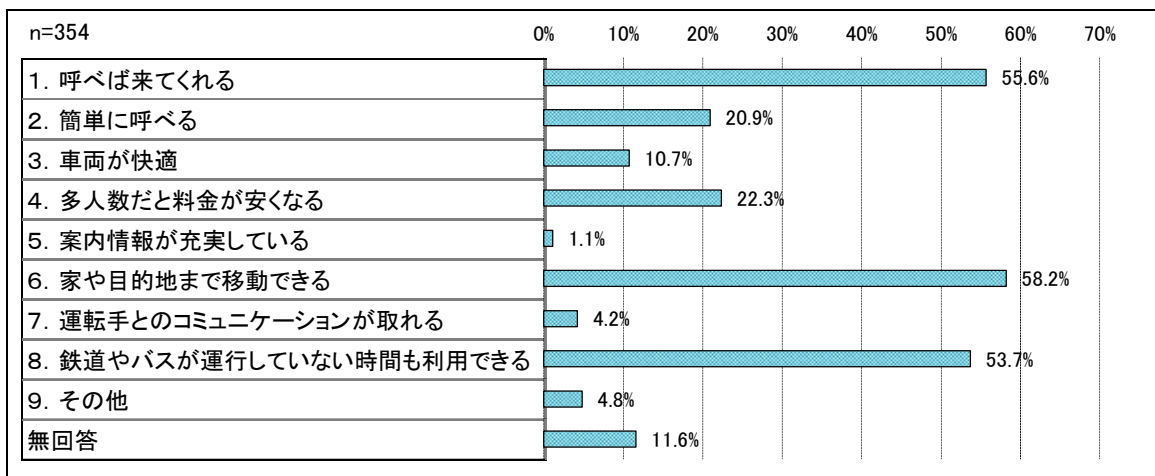


図2-53：タクシーの良いところ

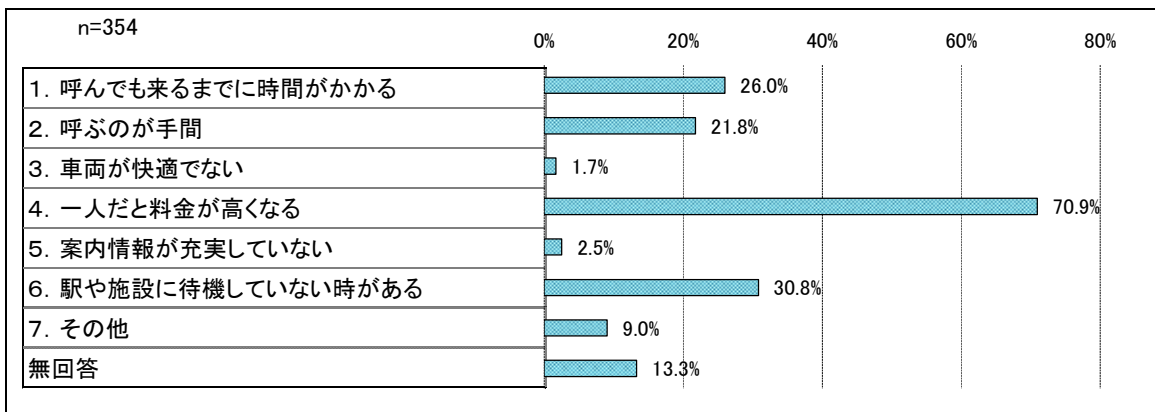


図2-54：タクシーの悪いところ

3) 満足度（利用者のみ）

・タクシー利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で15.3%となっており、市外の方が満足と感じている割合が高い一方で、市内では低くなっています。また、年齢別でみると10～30代の若い世代の満足度は高い一方で、年代が高くなるにつれて満足度が低くなっていることがわかります。

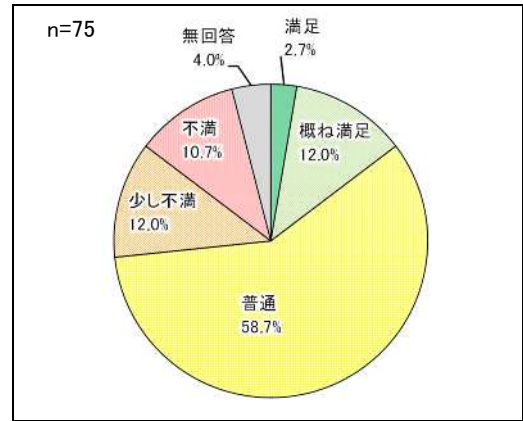


図 2-55：満足度

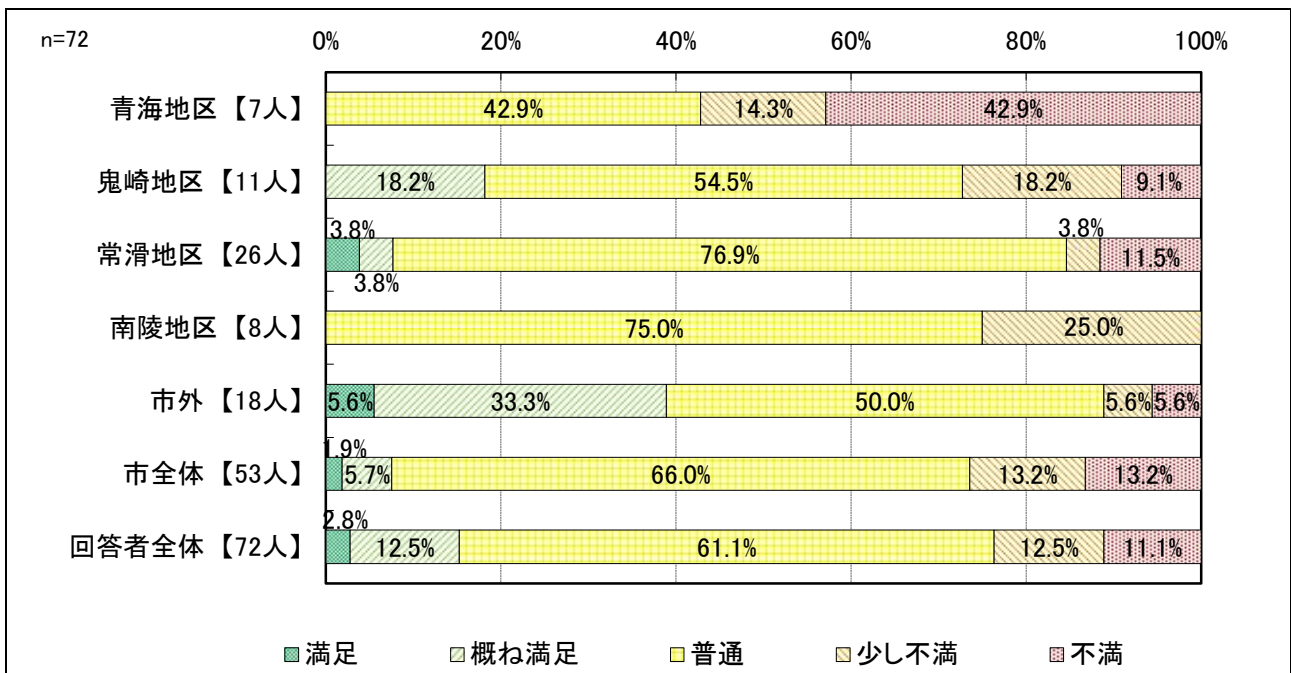


図 2-56：満足度（地区別）

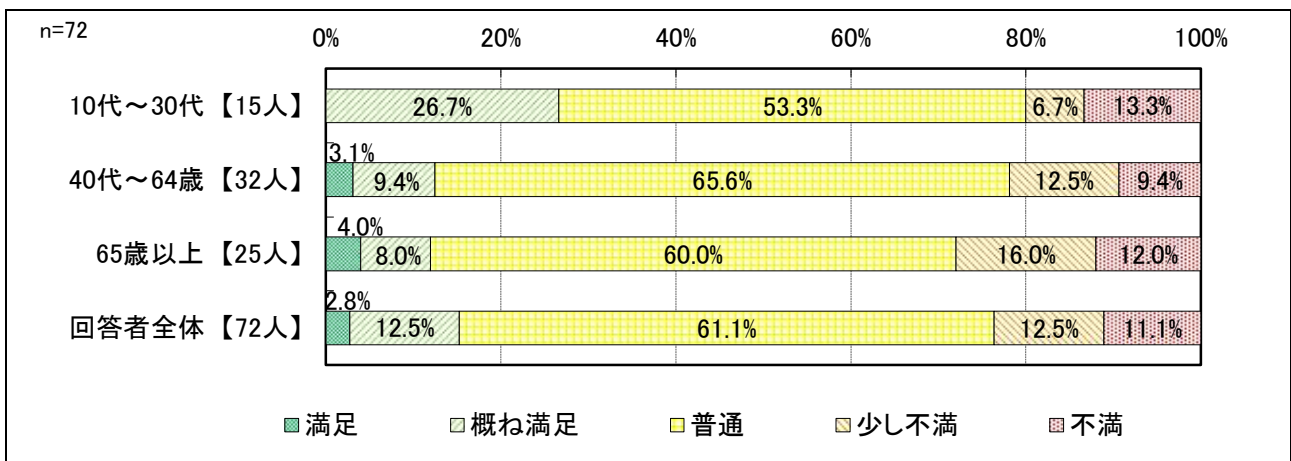


図 2-57：満足度（年齢別）

3 空港島従業員アンケート調査

3-1 アンケート調査の概要

市内を運行している公共交通について、主に利用者の外出傾向や公共交通の利用状況を把握するとともに、将来の改善策の参考とするため、空港島従業員を対象としたアンケート調査（以下、「空港島従業員アンケート調査」という。）を実施しました。アンケート内容は利用者アンケート調査と同様の項目を設定し、利用者アンケート調査の結果と比較してそれぞれの特性を把握できるようにしました。主な空港島従業員アンケート調査の概要は以下のとおりです。

表3-1：空港島従業員アンケート調査の概要

項目	調査内容・方法
調査対象	空港島従業員
調査時期	2023年7月18日(火)～25日(火)
調査方法	空港島に立地している事務所や営業所を対象として依頼チラシを配布し、WEBIによって回収
回収数	443票

表3-2：調査項目と設問内容

調査項目	設問内容
属性 (住まいやご自身のことについて)	<ul style="list-style-type: none"> ・居住地（三和・大野・鬼崎・常滑・西浦・小鈴谷） ※集計は青海地区、鬼崎地区、常滑地区、南陵地区の4地区 ・性別 ・年齢 ・職業 ・自動車運転免許の保有状況と今後の免許返納の意向
公共交通の利用について (鉄道、知多バス、グリーン、タクシー それぞれについて)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度 ・利用目的 ・主な利用区間 ・主な利用方向（行き帰り両方、行きだけが多い、帰りだけが多い）
公共交通の利用について (通勤・通学する場合、日常の買い物・通院・公共施設での手続きをする場合、外食・レジャー等に行く場合 それぞれについて)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用の有無 ・利用しない理由
鉄道について	<ul style="list-style-type: none"> ・良いところ、悪いところ ・満足度
知多バスについて	<ul style="list-style-type: none"> ・良いところ、悪いところ ・満足度
グリーンについて	<ul style="list-style-type: none"> ・良いところ、悪いところ ・満足度
タクシーについて	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に位置づけられていることの認知度 ・良いところ、悪いところ ・満足度
自由意見	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通全般に関する自由意見

3-2 調査結果

各設問における集計結果は本ページから示します。以下、集計結果における留意事項です。

- ・ 比率は全て小数第2位を四捨五入した百分率(%)で表示しています。なお、四捨五入の関係で合計値が100%とならない場合があります。
- ・ 特筆のない限り各設問に対する回答者の母数は“n=〇”と表記し、各比率はn=100%として算出しています。
- ・ 単一回答の設問では、複数回答を除外して計算しています。また、範囲外回答についても無効票として計算しています。
- ・ 居住地は青海地区、鬼崎地区、常滑地区、南陵地区の4地区で集計し、居住地別・年齢別については無回答を除外して集計しています。また、居住地・年齢の無回答・不明がある関係で回答者の合計から無回答を除いた値とクロス集計の合計が合わない場合があります。
- ・ 地区別の集計について、【回答者全体】の母数は居住地無回答の回答者も含んでいます。

(1) 属性情報

- ・ 居住地について、「市外」の回答が多く、市内では「常滑地区」の回答が多くなっています。
- ・ 性別について、男性の回答が女性の回答より多くなっています。
- ・ 年齢について、65歳以上の高齢者の回答は少なく、20歳代、30歳代、40歳代、50歳代からの回答が同程度となっています。
- ・ 職業について、空港島従業員を対象としているため「会社員・公務員」が一番多いです。

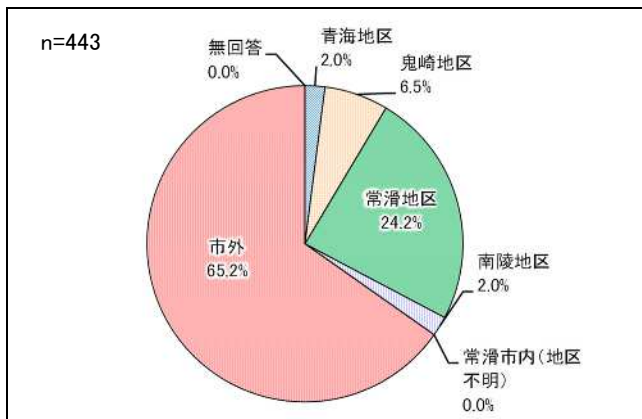


図3-1：居住地

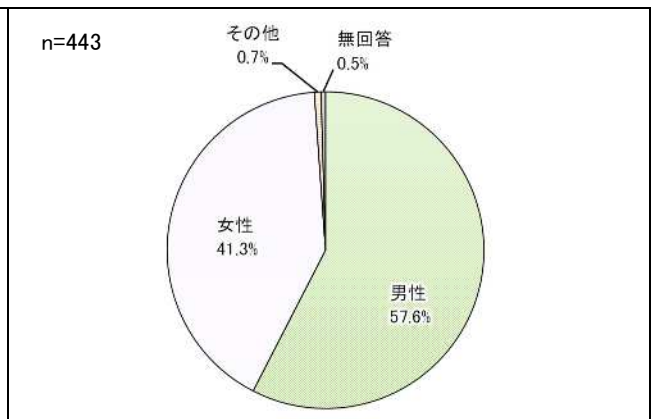


図3-2：性別

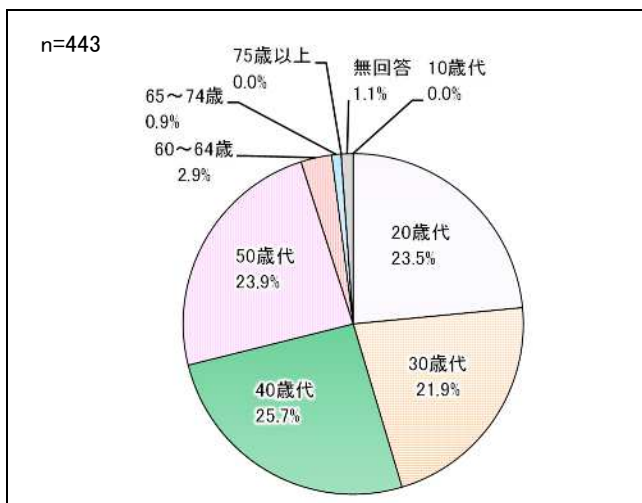


図3-3：年齢

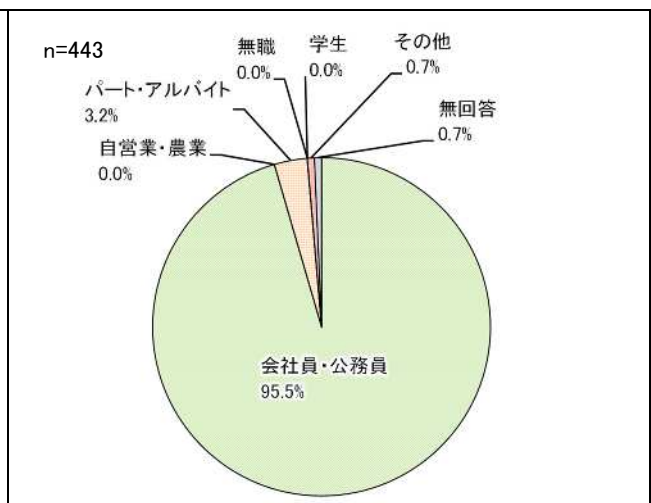


図3-4：職業

- ・運転免許の保有状況について、64歳以下の回答が多いため、持っている人は全体の97.3%となっています。
- ・免許返納をしようとする年齢について、64歳以下の回答が多いため、「決めていない」と回答した人が全体の74.0%で、決めていない人のうち「75歳以上」と回答した人が多くなっています。
- ・どのような環境が整えば返納してもよいかについて、「鉄道・バスの利便性向上」が一番高く78.9%で、次いで「公共交通の利用に対する支援の充実」となっており、公共交通に関する回答が上位を占めています。

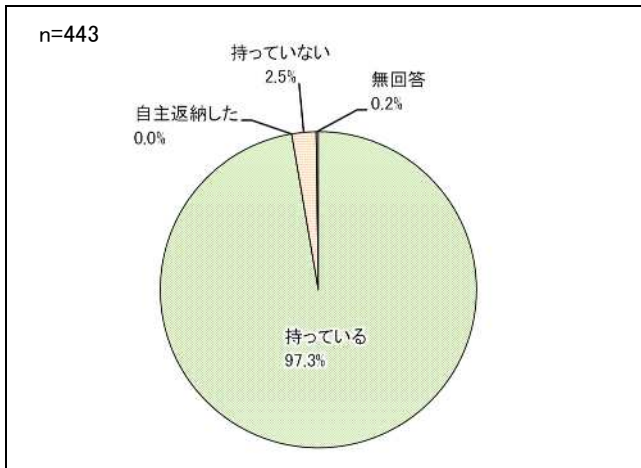


図 3-5 : 運転免許の保有状況

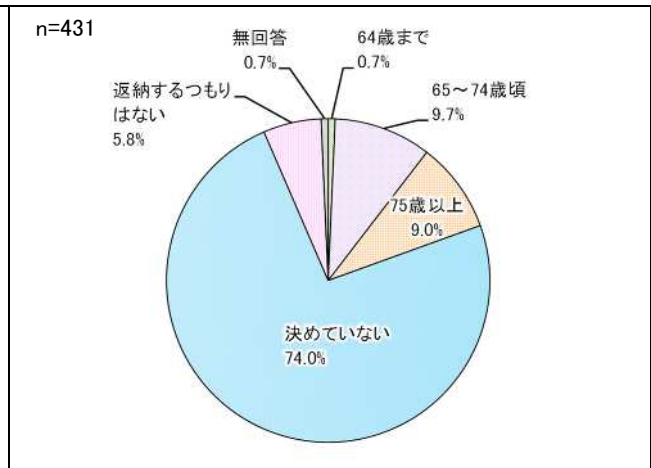


図 3-6 : 免許を返納しようと思う年齢

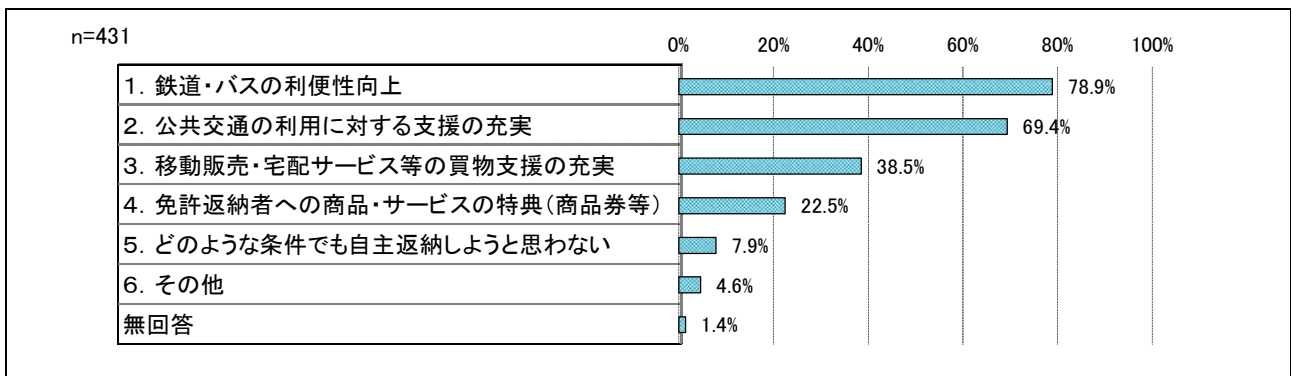


図 3-7 : どのような環境が整えば返納してもよいと思うか

(2) 公共交通の利用について

1) 鉄道

① 利用頻度

- ・鉄道の利用頻度について、週5日以上利用する人は回答者全体で61.6%となっており、市外で65.1%と高くなっています。また、年齢別では車を保有していない人が多い10代～30代は他の年代に比べて、「週5日以上」と回答した人が多く、65.7%となっています。
- ・また、週に1回以上利用している人は回答者全体で78.3%となっており、多くの人々が定期的に鉄道を利用していることがわかります。

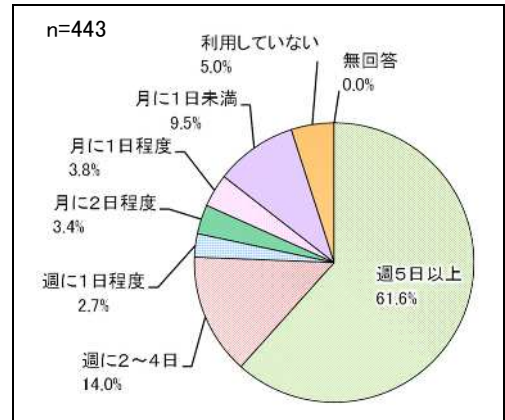


図3-8: 利用頻度

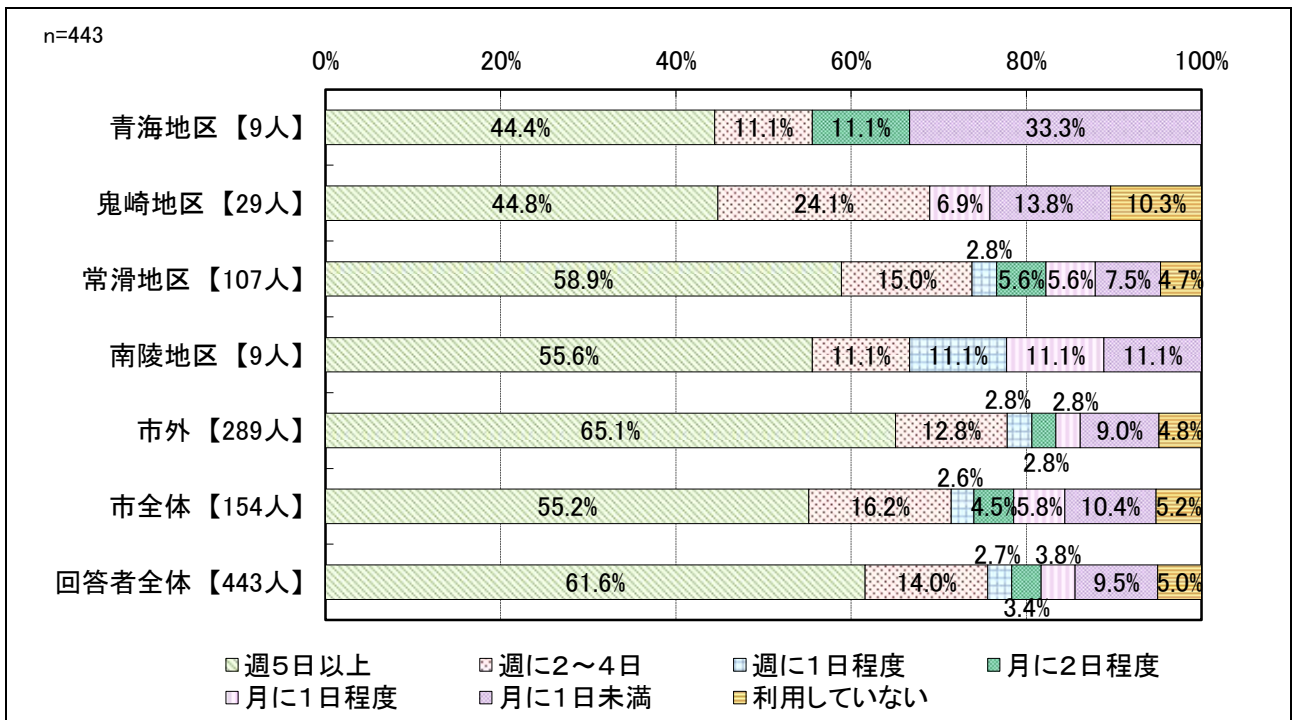


図3-9: 利用頻度 (地区別)

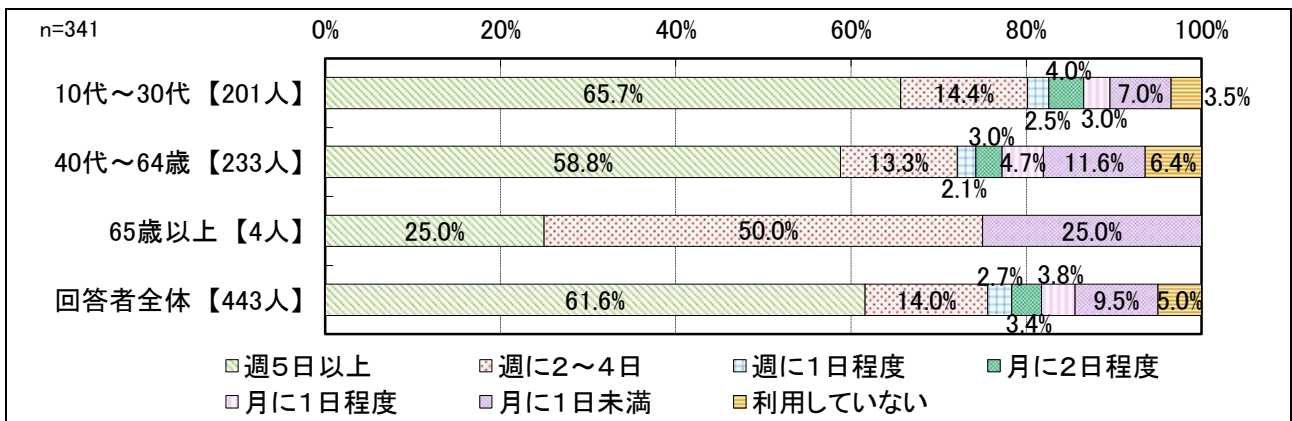


図3-10: 利用頻度 (年齢別)

② 利用目的

- ・利用目的は「通勤」が一番多く81.7%で、次いで「飲食・娯楽」「買い物」となっています。

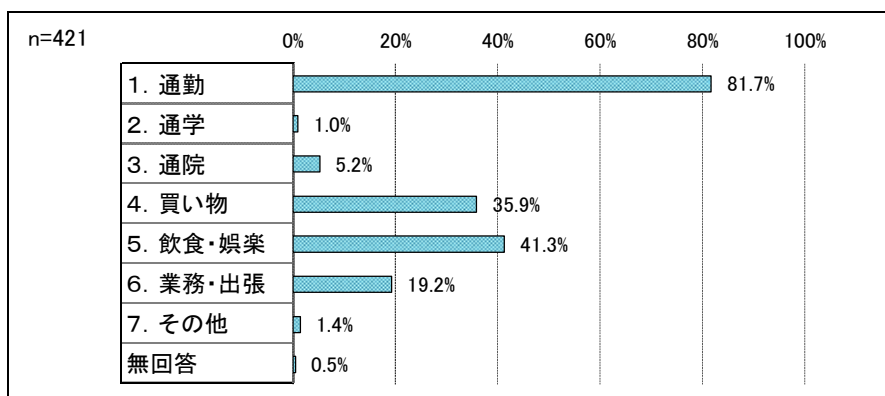


図3-11：利用目的

③ 主な利用区間

- ・主な利用区間について、常滑駅で乗車し中部国際空港駅で降車する人が一番多く75件で、上位10位内のほとんどが中部国際空港駅を起点もしくは終点とする区間です。
- ・また、市外では金山駅や神宮駅前、太田川駅のような市外の主要な交通結節点と中部国際空港駅間での乗降が多いです。

表3-3：主な利用区間

n=421 ※以下、上位10位のみ記載

乗車ー降車	件数
常滑駅-中部国際空港駅	75
金山駅-中部国際空港駅	32
新舞子駅-中部国際空港駅	15
神宮前駅-中部国際空港駅	14
太田川駅-中部国際空港駅	14
常滑駅-名古屋駅	11
多屋駅-中部国際空港駅	10
常滑駅-名鉄名古屋駅	8
名古屋駅-中部国際空港駅	8
りんくう常滑駅-中部国際空港駅	9

④ 主な利用方向

- ・主な利用方向について、「行き帰り両方」が98.6%と一番高く、ほとんどの利用者が行き帰り両方で鉄道を利用しています。

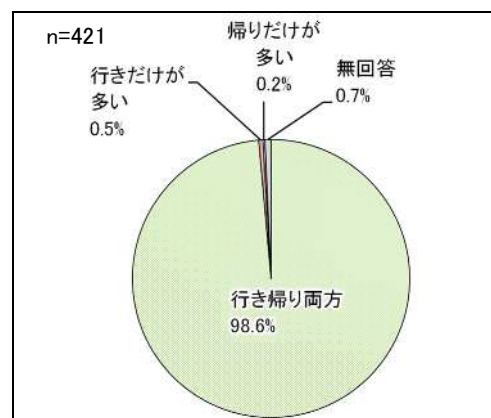


図3-12：主な利用方向

2) 知多バス 半田・常滑線 空港貨物地区循環線

① 利用頻度

- ・知多バスの利用頻度について、利用していない人が回答者全体の84.2%を占め、週に1回以上（定期的に）利用する人は回答者全体の8.4%となっています。
- ・地区別では市外で週5回以上利用する人が多く、市内では常滑地区が多いです。
- ・年齢別では年齢層が高くなるにつれ、「週5日以上」と回答した人の割合が低くなっています。

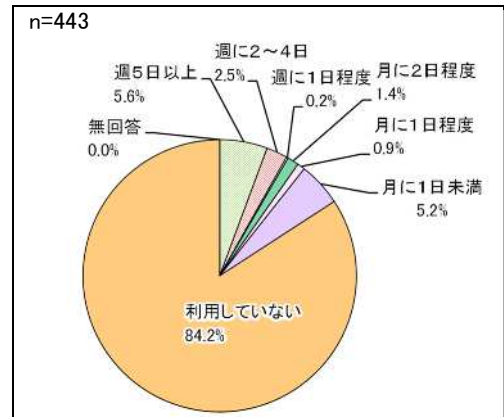


図3-13: 利用頻度

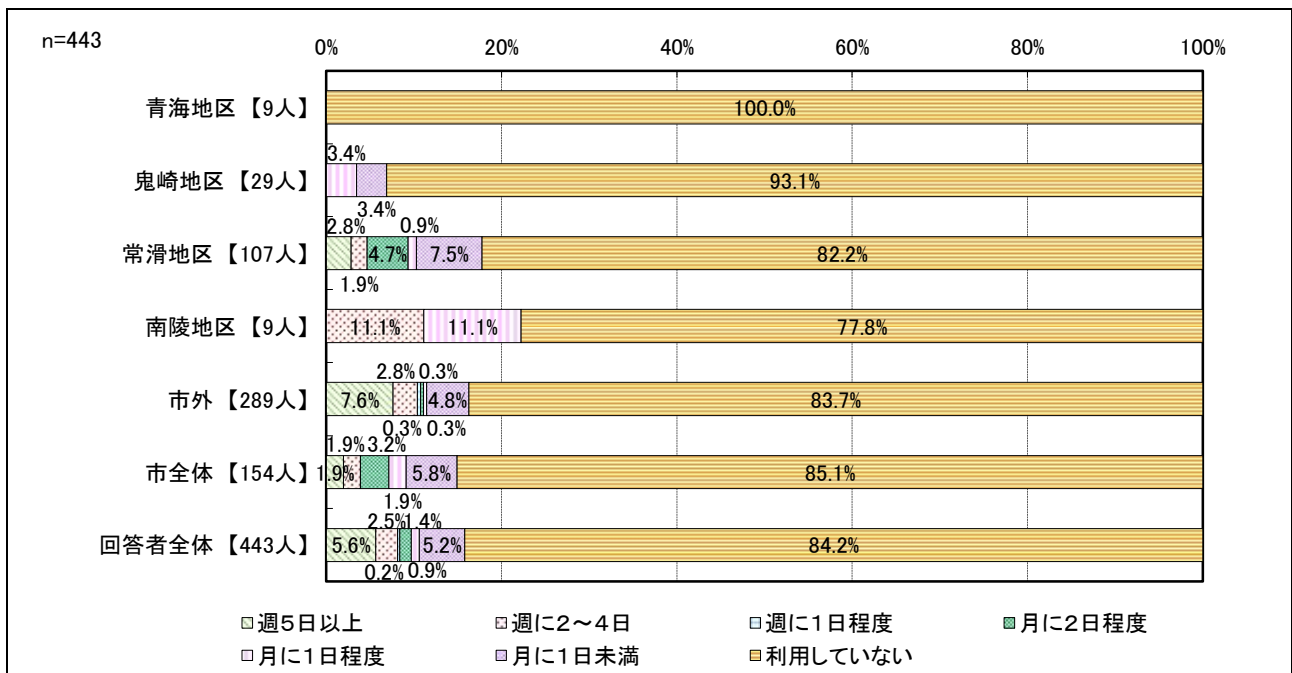


図3-14: 利用頻度 (地区別)

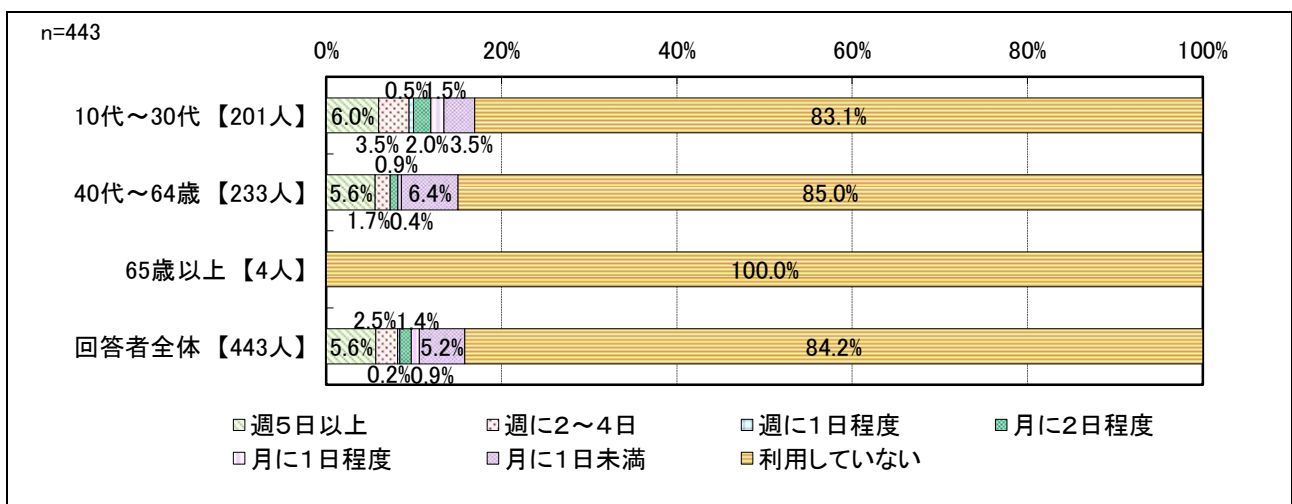


図3-15: 利用頻度 (年齢別)

② 利用目的

- ・利用目的は「通勤」が一番多く80.0%で、次いで「飲食・娯楽」「買い物」となっています。

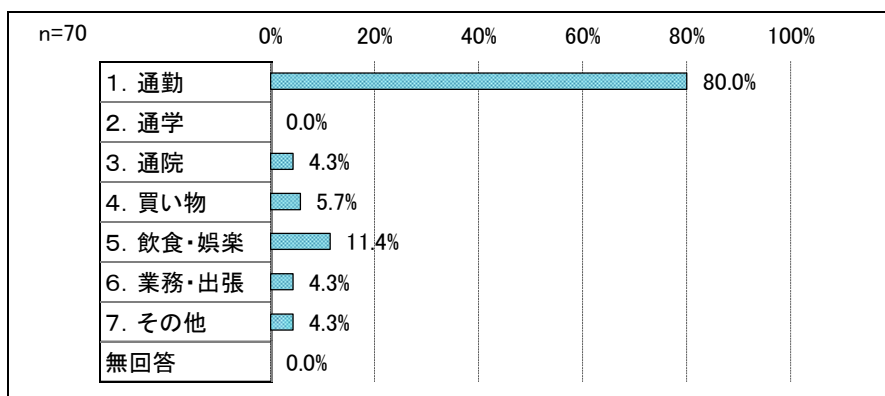


図3-16：利用目的

③ 主な利用区間

- ・空港貨物地区循環線のバス停間の乗降が多くなっています。
- ・半田・常滑線では「常滑駅-知多半田駅」「常滑駅-青山駅」の回答が多いです。

表3-4：主な利用区間

n=70	乗車-降車	件数	乗車-降車	件数
	旅客ターミナルビル-海上保安庁前	7	常滑駅-名鉄知多武豊駅	1
	旅客ターミナルビル-総合物流中央	5	アクセスプラザ-中部国際空港ターミナル第2ターミナル	1
	旅客ターミナルビル-貨物北	4	旅客ターミナルビル-総合物流南	1
	常滑駅-知多半田駅	3	姫島-太田川駅前	1
	常滑駅-青山駅	3	旅客ターミナルビル-海上保安庁前	1
	旅客ターミナルビル-貨物事務所棟東	2	空港貨物地区循環線-不明	1
	中部国際空港-海上保安庁前	2	常滑駅-半田	1
	青山駅-常滑駅	2	旅客ターミナルビル-合同庁舎前	1
	知多半田駅-中部国際空港	2	中部国際空港ターミナル第2ターミナル-貨物北	1
	旅客ターミナルビル-合同庁舎東	1	旅客ターミナルビル-貨物地区北通り	1
	北条-常滑駅	1	中部国際空港-貨物北	1
	中部国際空港-常滑駅	1	西板山-常滑駅	1
	常滑駅-中部国際空港	1	計	47
	旅客ターミナルビル-貨物地区南	1		

④ 主な利用方向

- ・主な利用方向について、「行き帰り両方」が62.9%と一番高く、行きだけバスを利用する人もみられます。

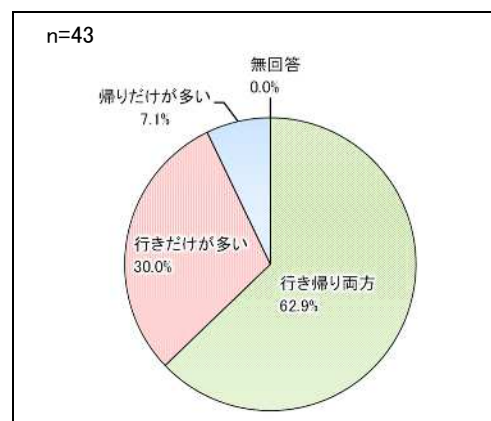


図3-17：主な利用方向

3) グルーン

① 利用頻度

- ・グルーンの利用頻度について、週5日以上利用する人は回答者全体で0.9%とほとんどおらず、週に1回以上（定期的に）利用する人は3.4%と少ないです。
- ・地区別では、南陵地区、常滑地区で週5日以上利用する人の割合が高く、市外より市内の利用頻度が高い傾向にあります。
- ・年齢別では10代～30代で週に1回以上（定期的に）利用する人が多くなっています。

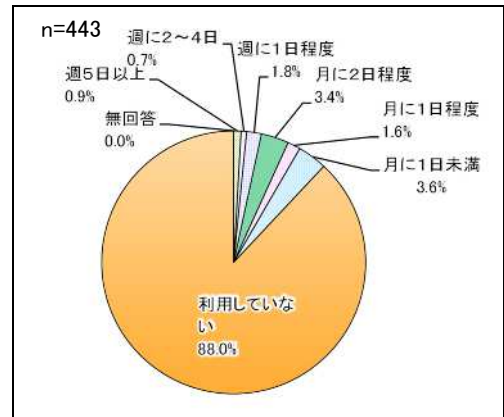


図3-18：利用頻度

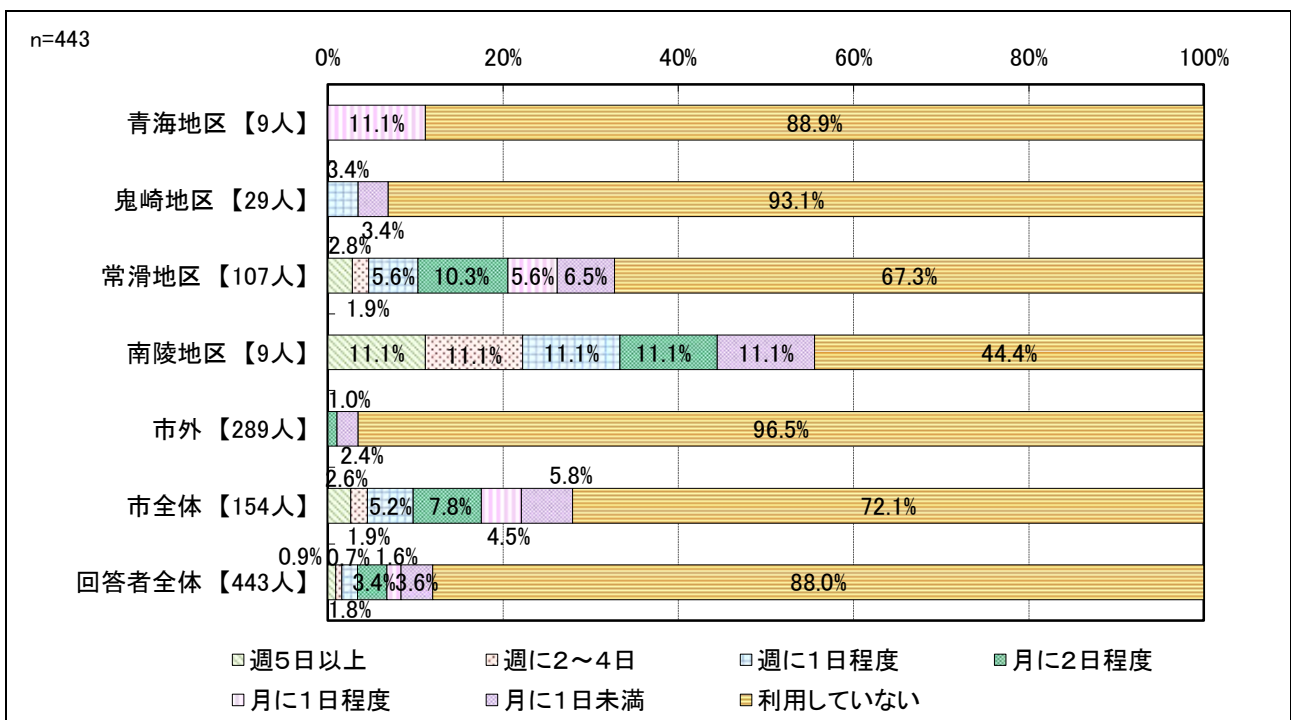


図3-19：利用頻度（地区別）

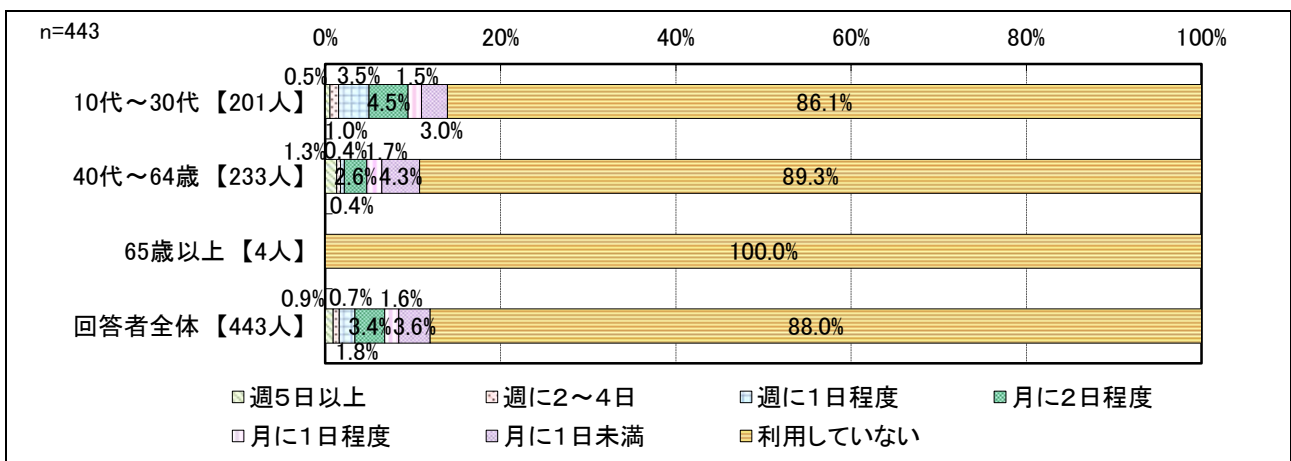


図3-20：利用頻度（年齢別）

② 利用目的

- ・利用目的は「買い物」が一番多く41.5%で、次いで「飲食・娯楽」となっています。鉄道や知多バスでは「通勤」が一番多かったことから、鉄道、知多バスとグリーンの利用目的・用途に違いがあることがわかります。

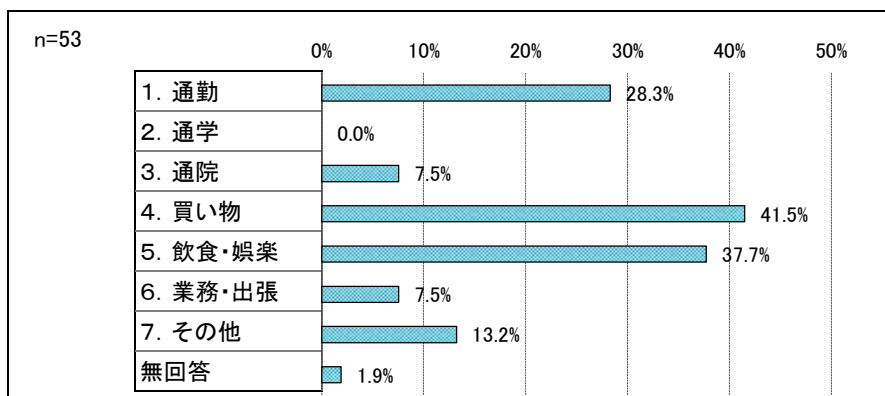


図3-21：利用目的

③ 主な利用区間

- ・主な利用区間について、常滑駅を起点もしくは終点とする利用区間での利用が多いです。特に常滑駅から乗車する人が多く、常滑駅から乗車し、常滑市役所・市民病院やイオンモール常滑で降車する人が多いです。

表3-5：主な利用区間

n=53 ※以下、上位10位のみ記載

乗車-降車	件数
常滑駅-常滑市役所・市民病院	9
常滑駅-イオンモール常滑	6
北条公園-常滑駅	3
きざくら公園-常滑駅	3
常滑駅-陶磁器会館	2
常滑市役所・市民病院-常滑駅	2
知多武豊駅-常滑駅	2
飛香台7丁目-常滑駅	2
飛香台中央-常滑駅	2
イオンモール常滑-常滑駅	2

④ 主な利用方向

- ・主な利用方向について、「行き帰り両方」が62.3%と一番高く、多くの利用者が行き帰り両方でグリーンを利用していることがわかります。また、行きだけ・帰りだけ利用している人もみられます。

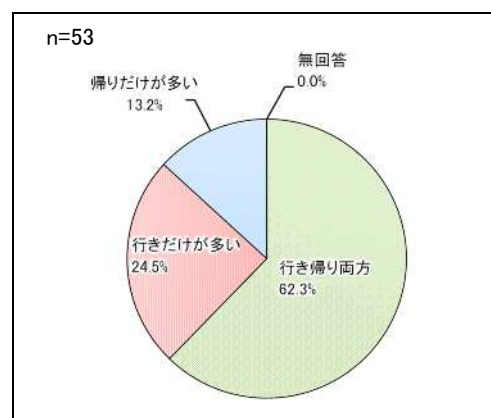


図3-22：主な利用方向

4) タクシー

① 利用頻度

- ・タクシーの利用頻度について、利用する人のほとんどが「月に1日程度」「月に1日未満」と回答しています。
- ・地区別では、鬼崎地区で「週5日以上」と回答した人の割合が他の地区に比べて高くなっています。
- ・年齢別では、10代～30代が他の年代に比べて週に1回以上(定期的)に利用する人の割合が高くなっています。

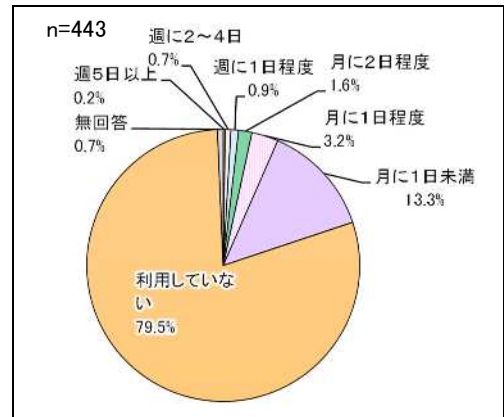


図3-23: 利用頻度

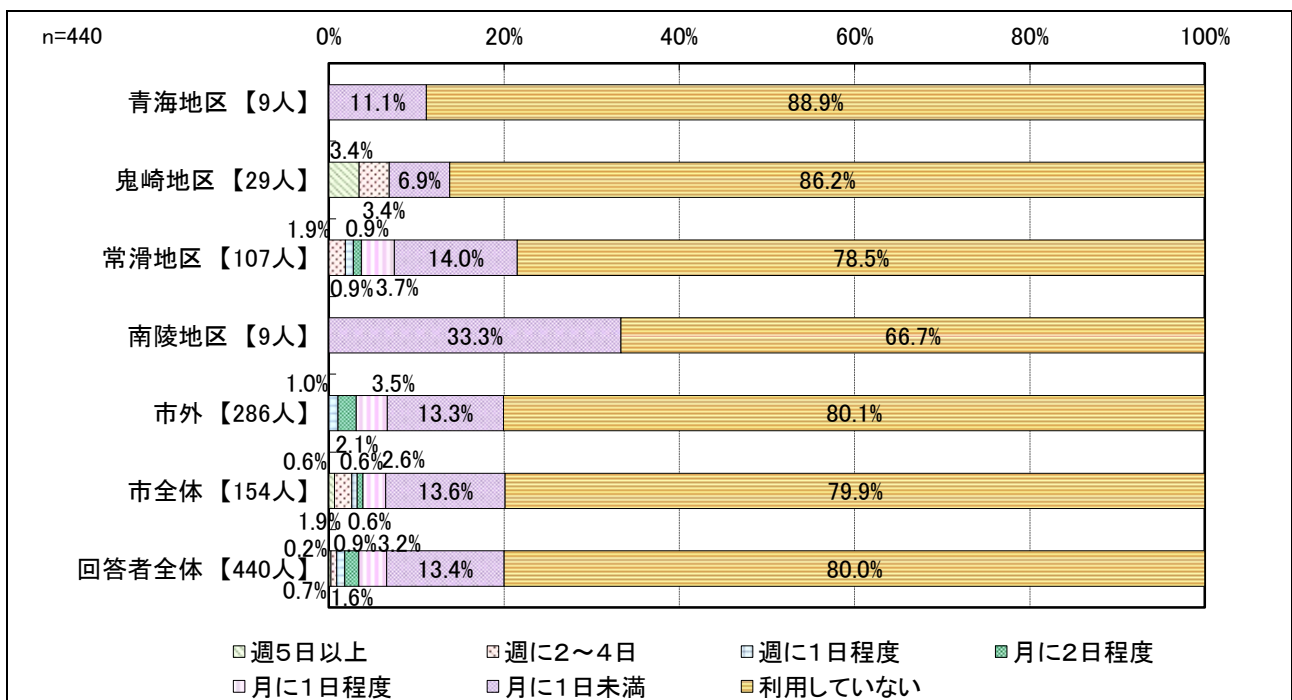


図3-24: 利用頻度 (地区別)

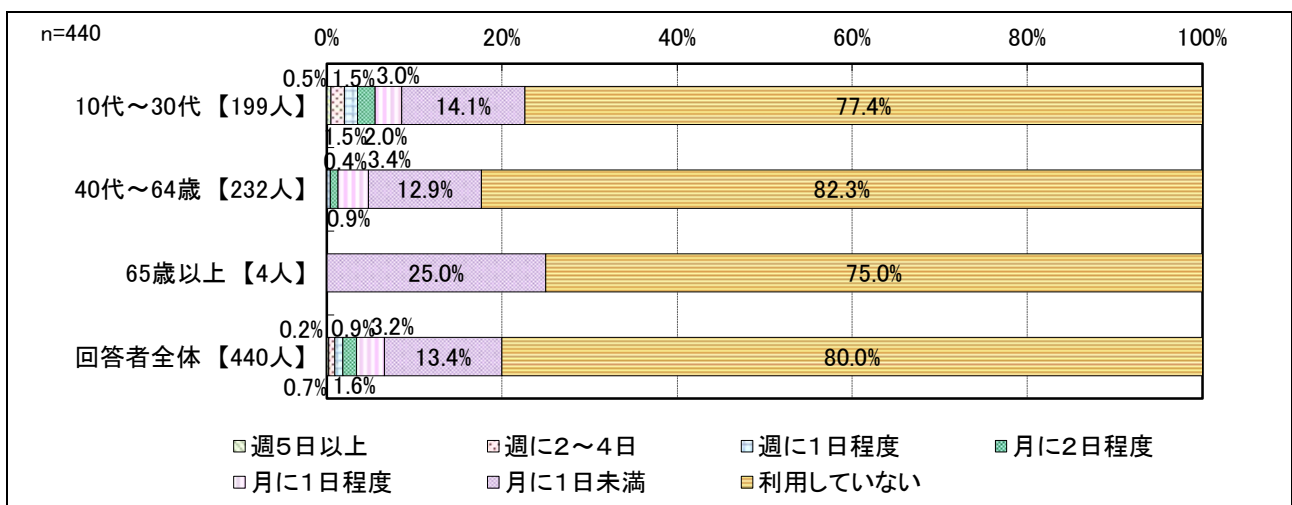


図3-25: 利用頻度 (年齢別)

② 利用目的

- ・利用目的は「飲食・娯楽」が一番多く54.5%で、次いで「業務・出張」「通勤」となっています。鉄道や知多バスでは「通勤」が一番多く、グリーンでは「買い物」が一番多かったことから、鉄道、知多バス、グリーンとタクシーは利用目的・用途に違いがあることがわかります。

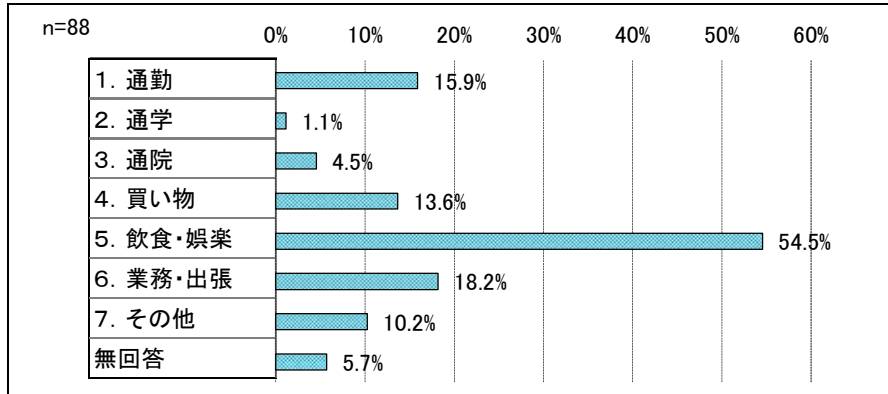


図3-26：利用目的

③ 主な利用方向

- ・主な利用方向について、「帰りが多い」が59.1%と一番高くなっています。また、行き帰り両方利用している人もみられます。

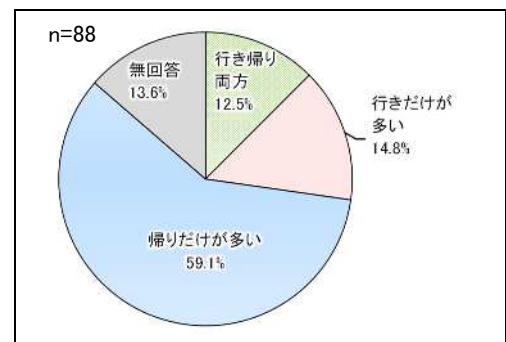


図3-27：主な利用方向

5) 通勤

① 公共交通の利用の有無

- ・通勤で公共交通を利用する人は回答者全体の76.1%となっており、多くの方が通勤で公共交通を利用していることがわかります。
- ・年齢別では、若い年代ほど通勤で公共交通を利用する傾向があります。

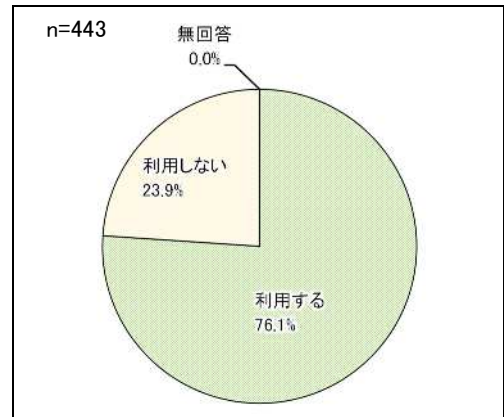


図3-28：公共交通の利用の有無

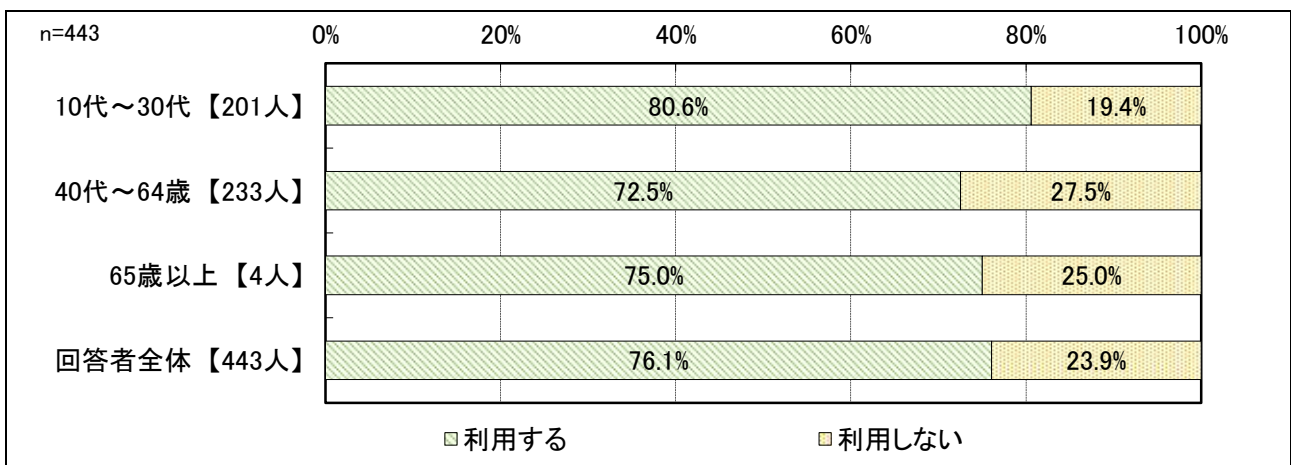


図3-29：公共交通の利用の有無（年齢別）

② 利用しない理由

- ・利用しない理由について、「車で移動する必要がある」が一番高く59.4%となっており、次いで「時間がかかる」「時間がかからない」が高くなっています。

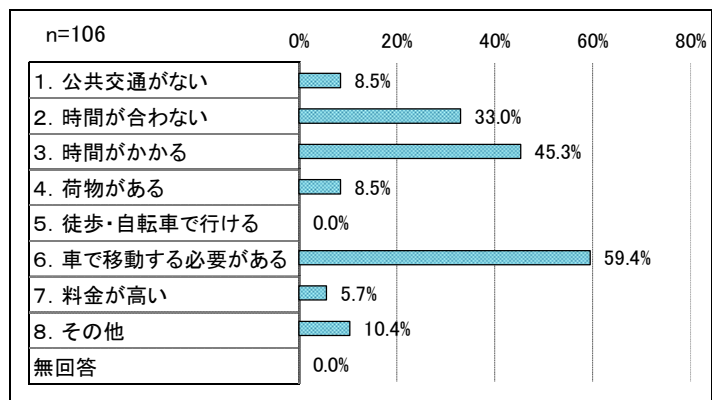


図3-30：利用しない理由

6) 日常の買い物・通院・公共施設での手続き

① 公共交通の利用の有無

- ・日常の買い物・通院・公共施設での手続きで公共交通を利用する人は回答者全体の31.2%となっており、通勤の場合と比較すると公共交通を利用している人が少ないことがわかります。
- ・年齢別では、若い年代ほど日常の買い物・通院・公共施設での手続きで公共交通を利用する人が多いです。

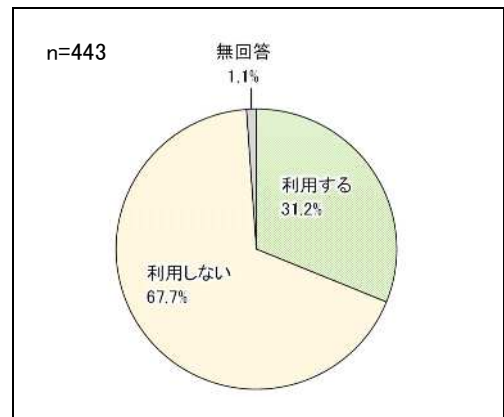


図3-31：公共交通の利用の有無

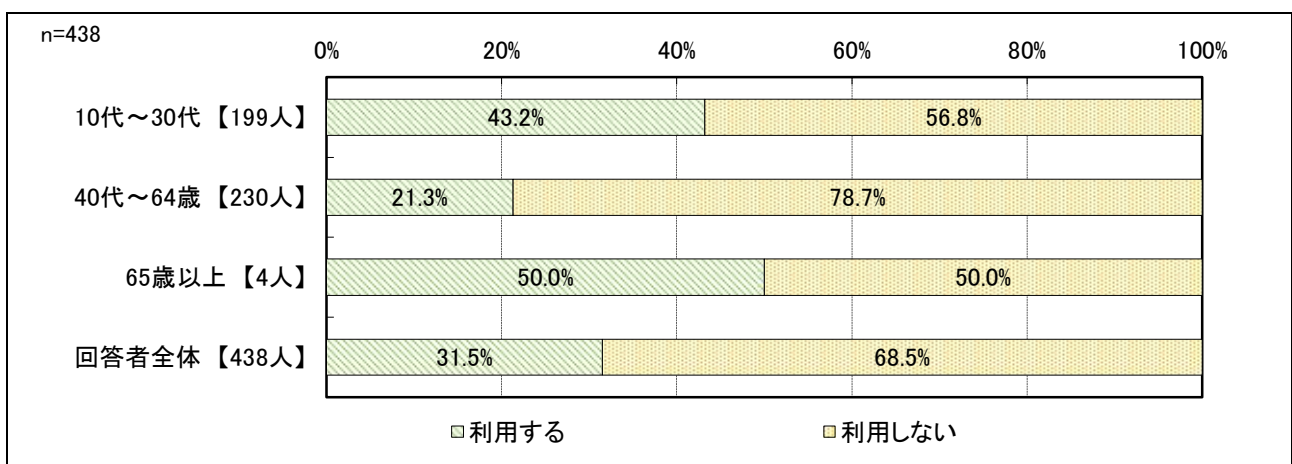


図3-32：公共交通の利用の有無（年齢別）

② 利用しない理由

- ・利用しない理由について、「車で移動する必要がある」が一番高く46.0%となっており、次いで「時間がかかる」「荷物がある」が高くなっています。

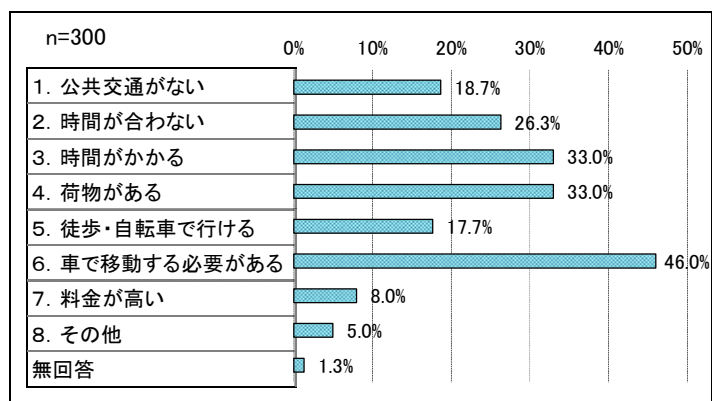


図3-33：利用しない理由

7) 外食・レジャー

① 公共交通の利用の有無

- ・外食・レジャーで公共交通を利用する人は回答者全体の47.9%となっており、通勤の場合よりは公共交通を利用している人が少ないですが、日常の買い物・通院・公共施設での手続きの場合よりは公共交通を利用していることがわかります。
- ・年齢別では、若い年代ほど外食・レジャーで公共交通を利用する人が多いです。

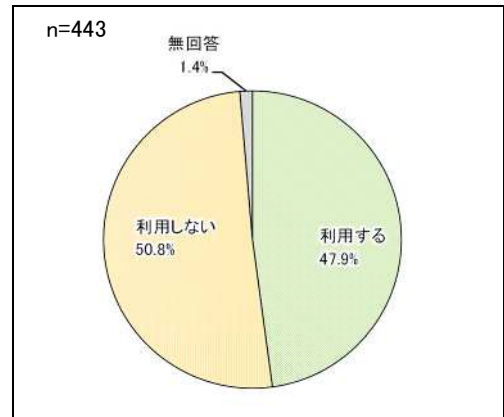


図3-34：公共交通の利用の有無

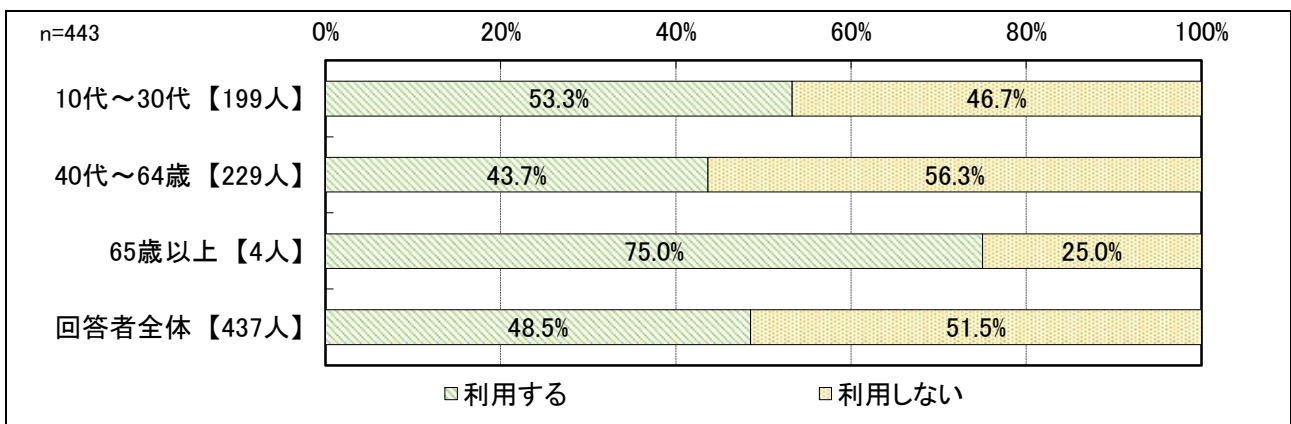


図3-35：公共交通の利用の有無（年齢別）

② 利用しない理由

- ・利用しない理由について、「車で移動する必要がある」が一番高く51.1%となっており、次いで「時間がかかる」「時間が合わない」が高くなっています。

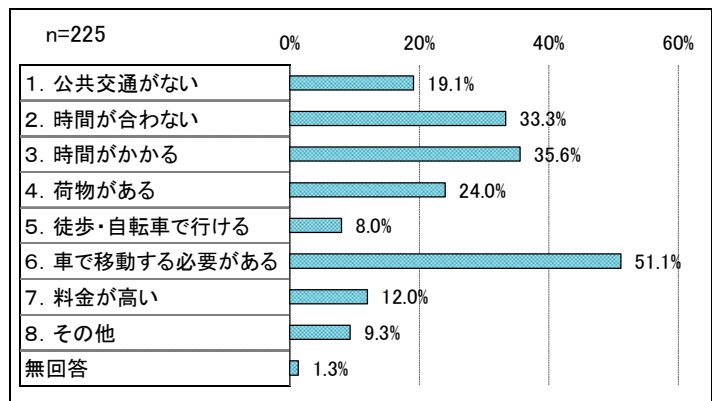


図3-36：利用しない理由

(3) 鉄道について

1) 良いところ、悪いところ

- ・鉄道の良いところについて、「運転しなくても良い」が一番高く71.8%となっており、次いで「目的地まで時間がかからない」が高くなっています。
- ・鉄道の悪いところについて、「荷物が多いと大変」が一番高く69.3%となっており、次いで「料金が高い」が高くなっています。

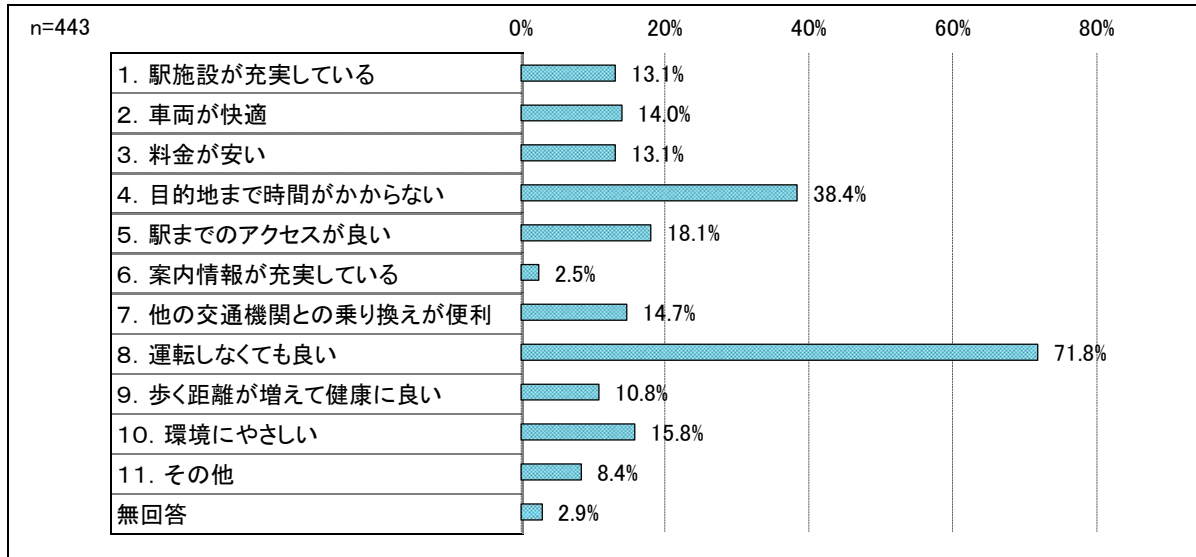


図3-37: 鉄道の良いところ

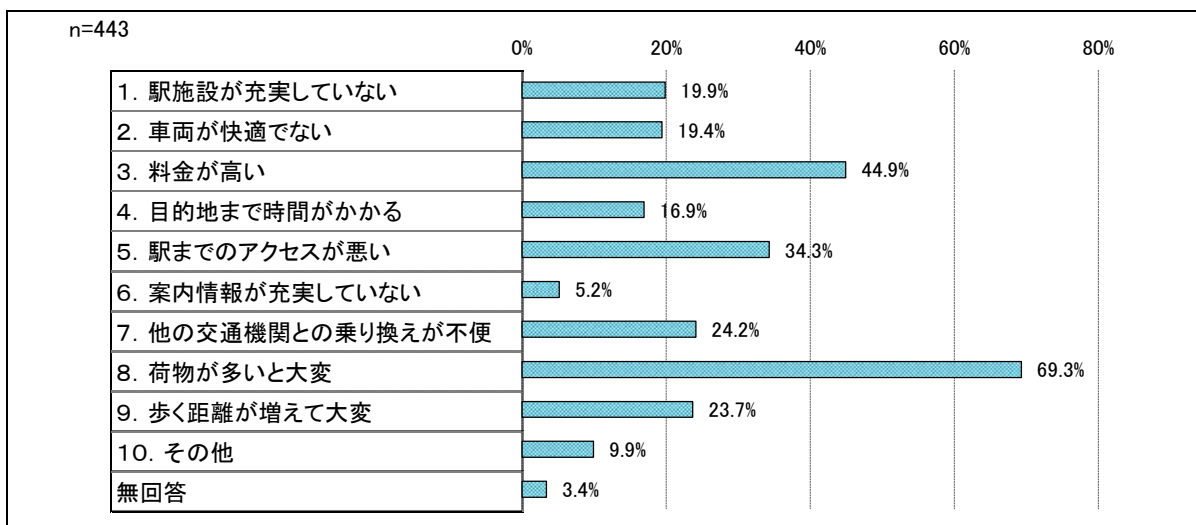


図3-38: 鉄道の悪いところ

2) 満足度（利用者のみ）

- ・ 鉄道利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で34.5%となっています。また、市外と常滑地区、南陵地区で「満足」と回答した人の割合が高い一方で、青海地区で満足度が低くなっています。
- ・ 年齢別で見ると65歳以上の満足度が高く、利用頻度の多い10～30代の満足度が低くなっています。

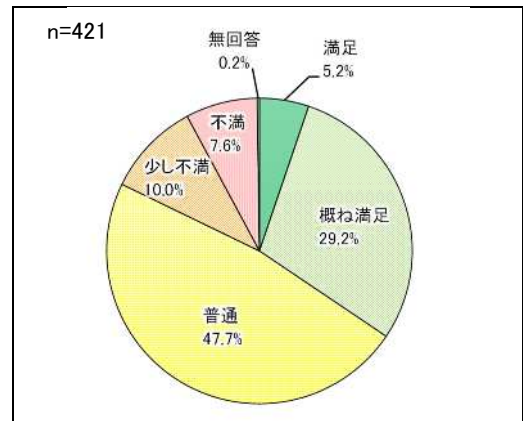


図3-39: 満足度

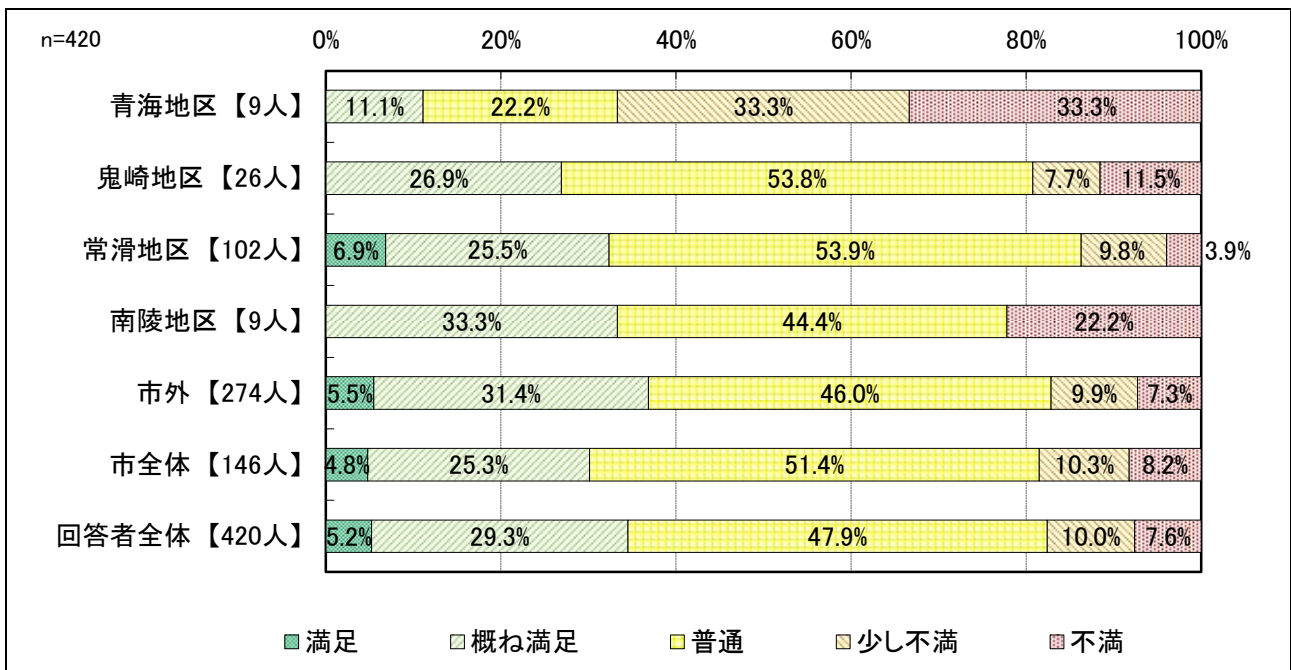


図3-40: 満足度（地区別）

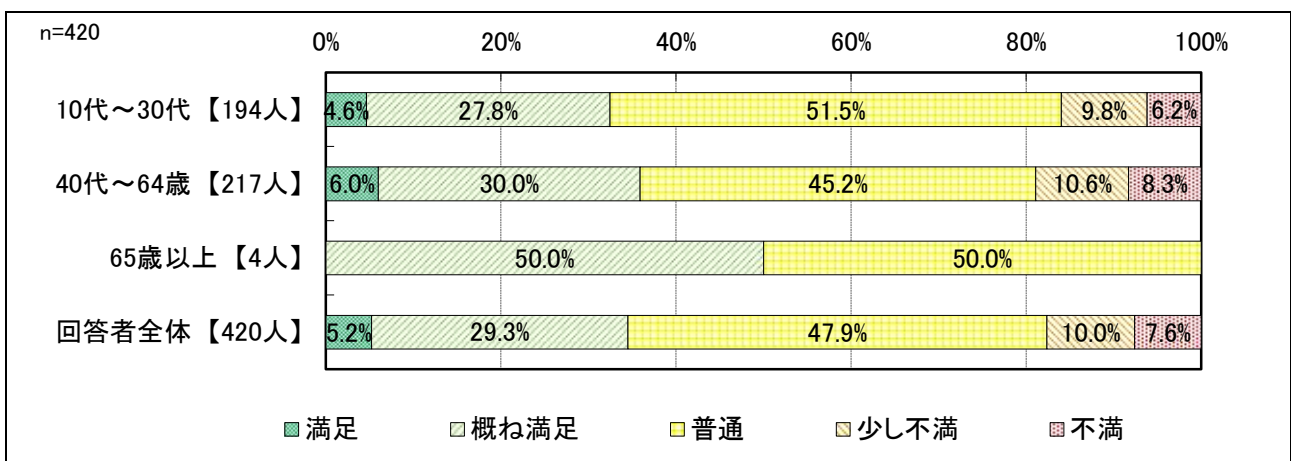


図3-41: 満足度（年齢別）

(4) 知多バスについて

1) 良いところ、悪いところ

- ・ 知多バスの良いところについて、「運転しなくても良い」が高く30.2%となっています。
- ・ 知多バスの悪いところについて、「バス停の環境が充実していない」「荷物が多いと大変」の回答が多くなっています。また、「その他」の回答も多く、特に「本数が少ない」の回答が多いです。

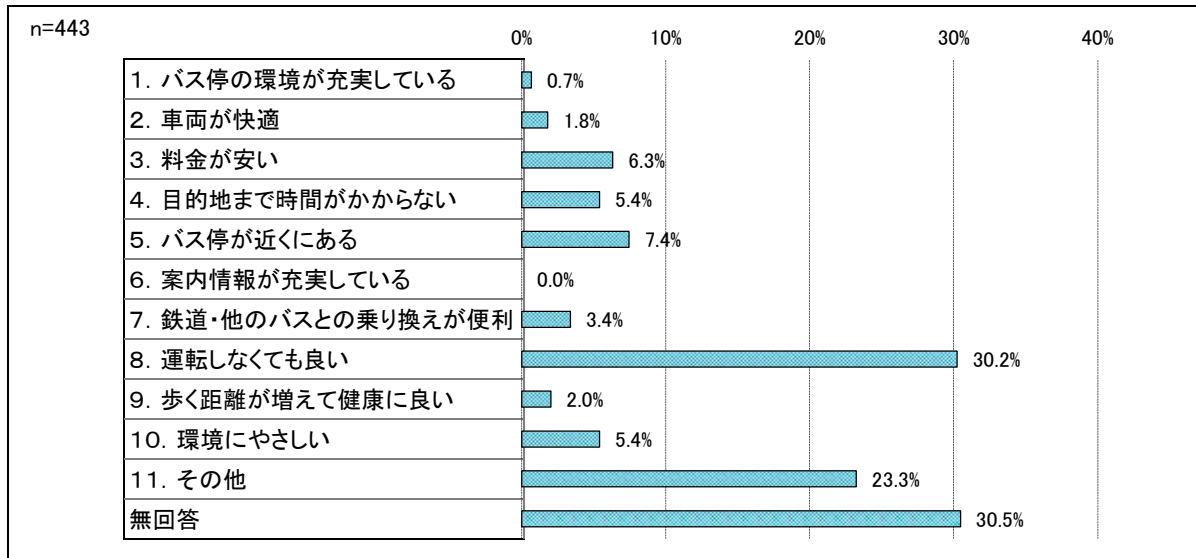


図3-42：知多バスの良いところ

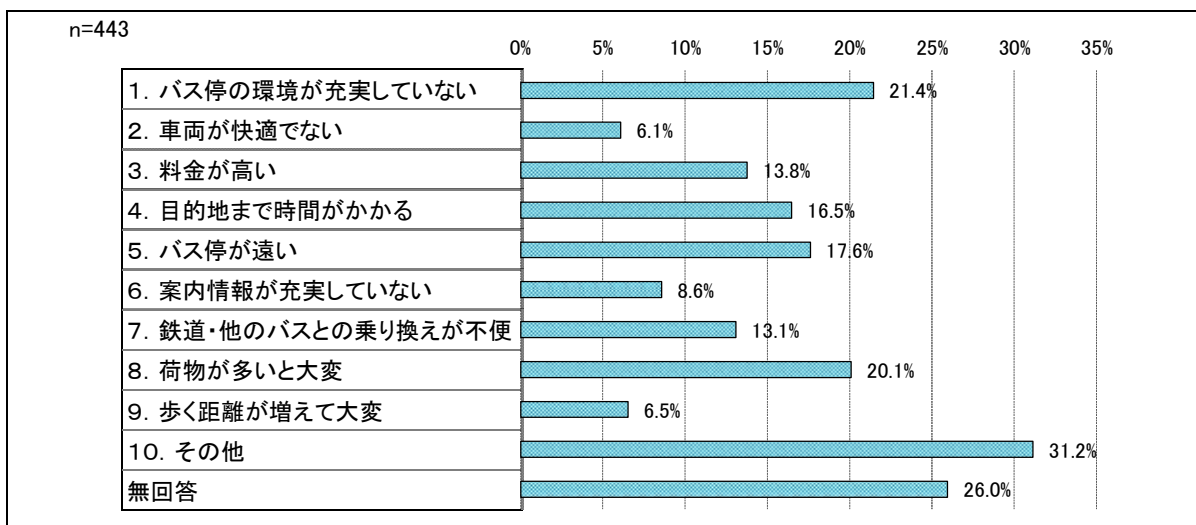


図3-43：知多バスの悪いところ

2) 満足度（利用者のみ）

- ・知多バス利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で7.2%となっており、鉄道やその他公共交通に比べて満足度が低く、「不満」「少し不満」の占める割合が高いです。
- ・地区別では常滑地区で満足と感じている人の割合が高い一方で、鬼崎地区や南陵地区では低いです。
- ・年齢別で見ると他の年代に比べて10～30代の若い世代の満足度は高くなっています。

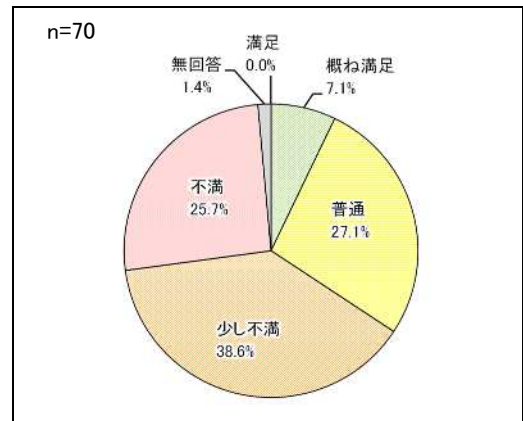


図3-44：満足度

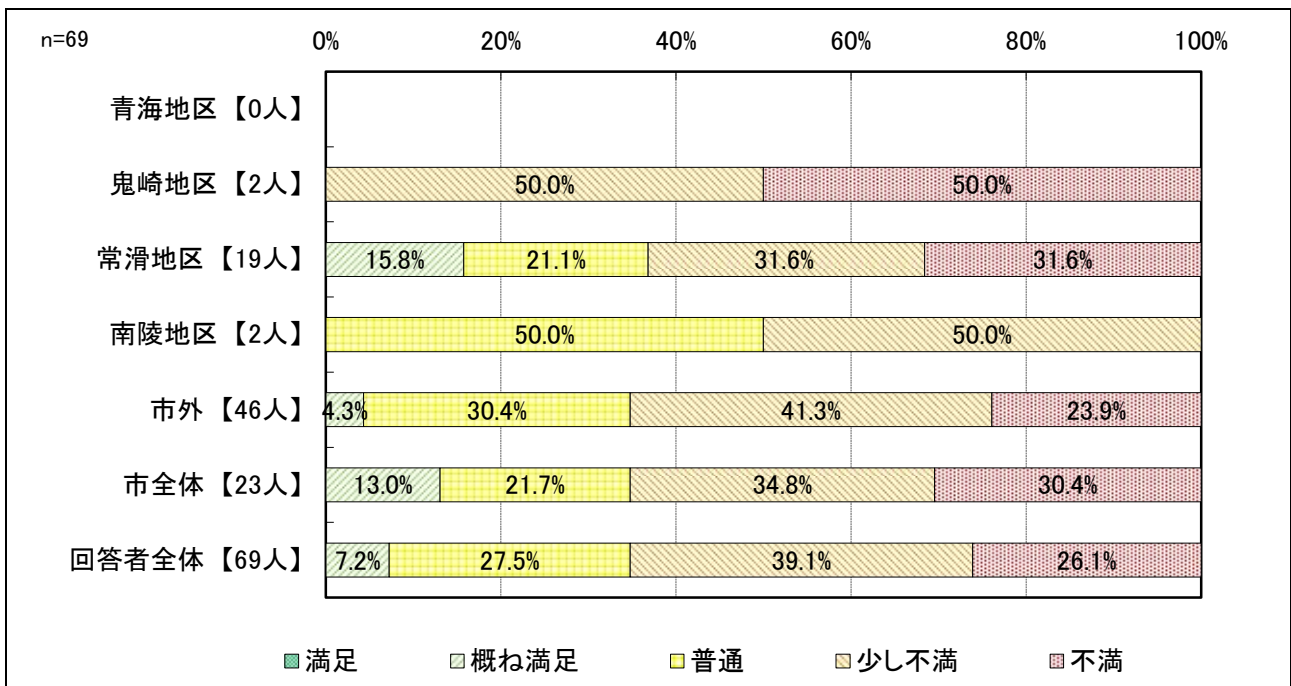


図3-45：満足度（地区別）

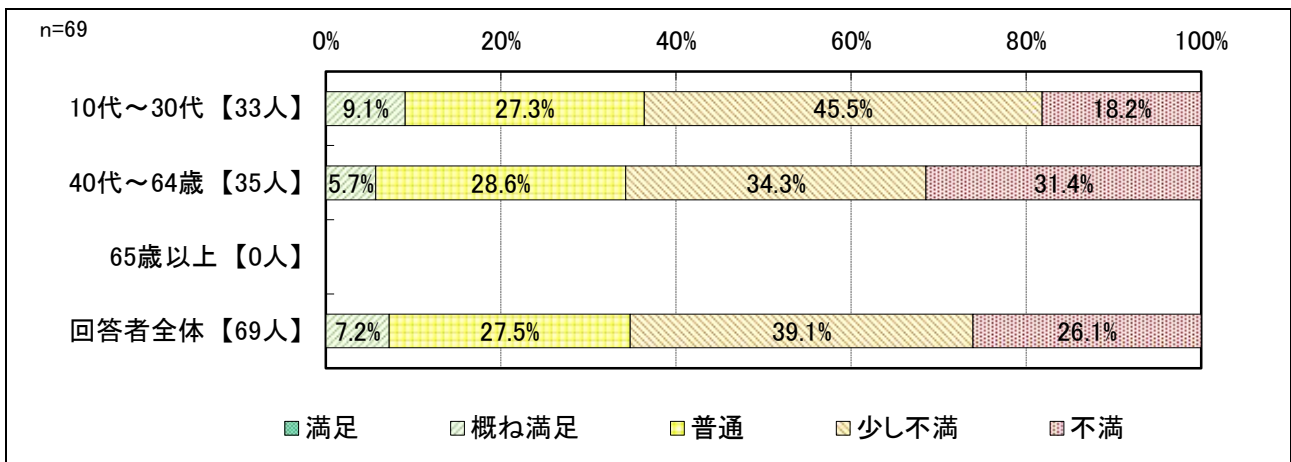


図3-46：満足度（年齢別）

(5) グルーン

1) 良いところ、悪いところ

- ・グルーンの良いところについて、「料金が無料」が一番多く28.9%となっており、次いで「運転しなくても良い」が多くなっています。
- ・グルーンの悪いところについて、「荷物が多いと大変」が多く16.3%となっており、次いで「バス停が遠い」が多くなっています。「その他」の回答も多いですが、ほとんどが「利用したことが無いからわからない」です。

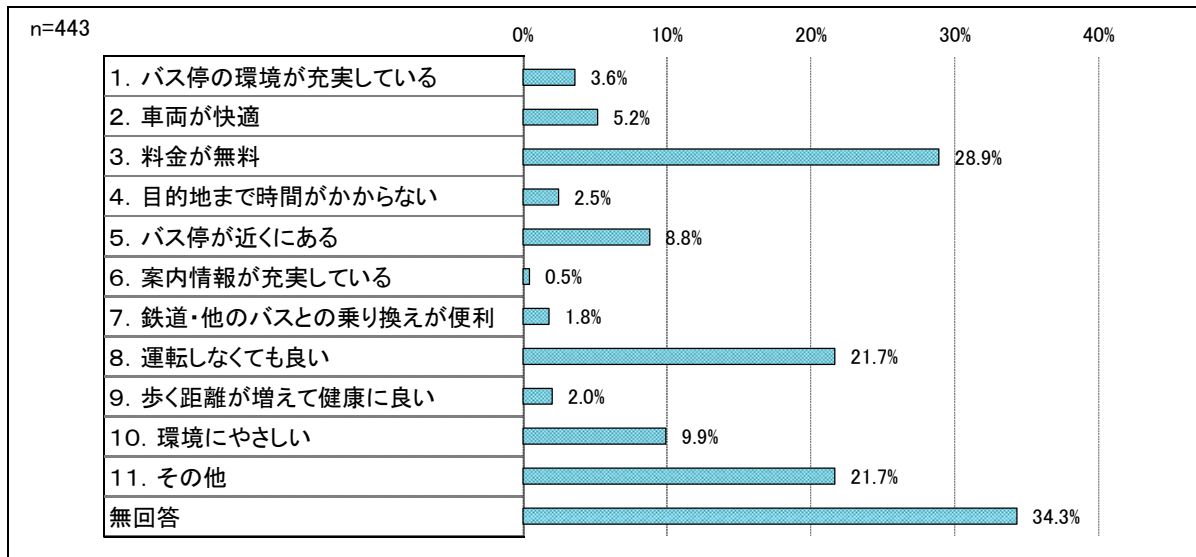


図3-47：グルーンの良いところ

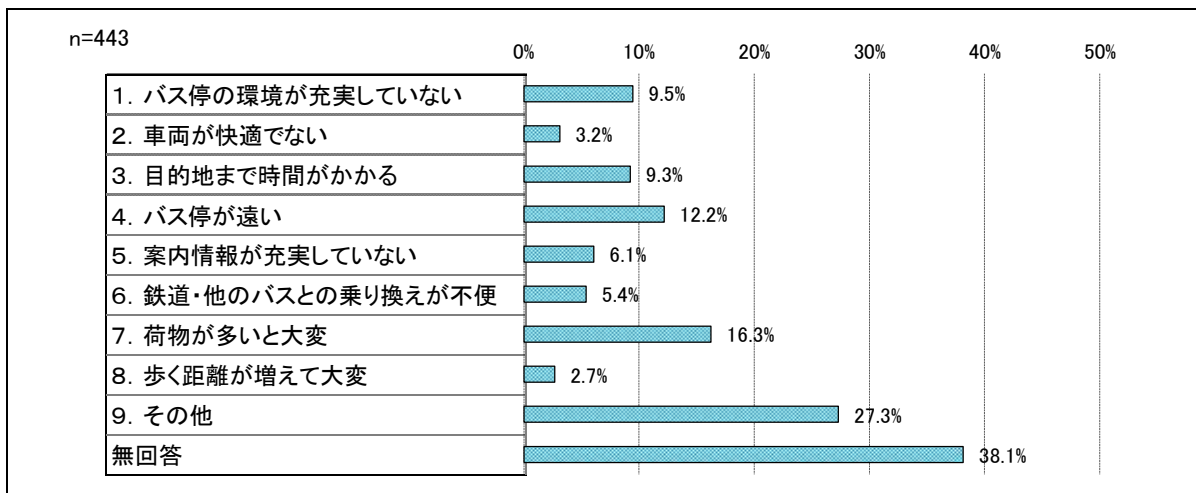


図3-48：グルーンの悪いところ

2) 満足度（利用者のみ）

- ・グリーン利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で57.7%となっており、他の公共交通と比べて一番満足度が高いです。
- ・年齢別で見ると利用頻度の多い10～30代の若い世代の満足度が高いです。

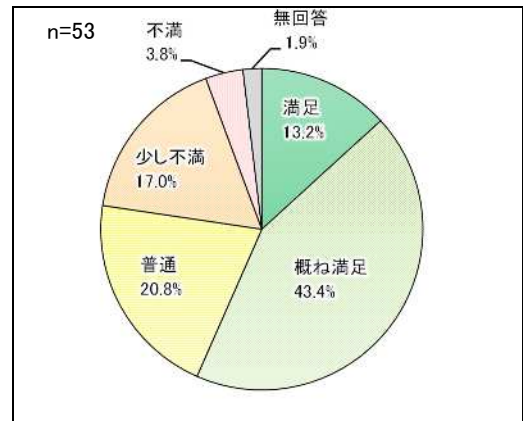


図3-49：満足度

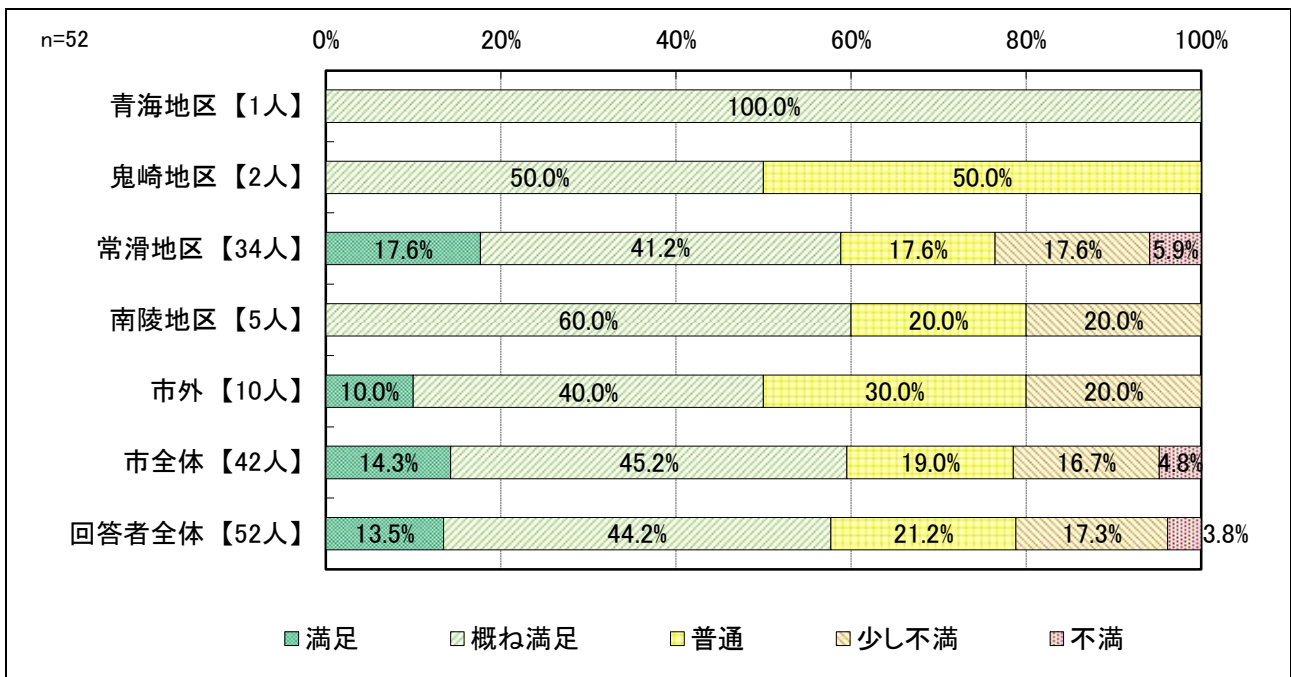


図3-50：満足度（地区別）

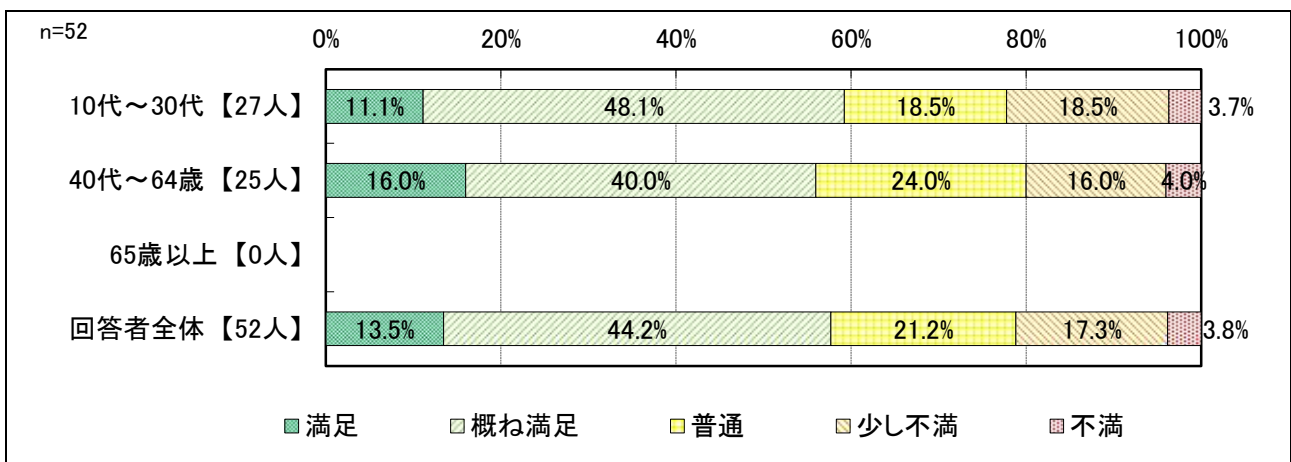


図3-51：満足度（年齢別）

(6) タクシー

1) 公共交通に位置づけられていることの認知度

- ・タクシーが公共交通に位置づけられていることについて、公共交通に位置づけられていることを知っていた人は全体の41.1%であり、54.9%の人は公共交通に位置づけられていることを知らないと回答しています。

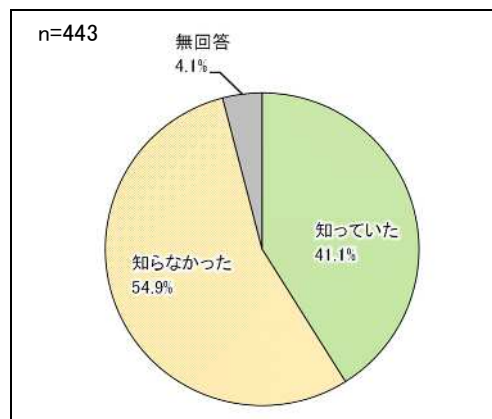


図3-52：公共交通への位置づけ

2) 良いところ、悪いところ

- ・タクシーの良いところについて、「家や目的地まで移動できる」が一番多く66.1%となっており、次いで「鉄道やバスが運行してない時間も利用できる」「呼べば来てくれる」が多くなっています。
- ・タクシーの悪いところについて、「一人だと料金が高くなる」が一番多く82.4%となっており、次いで「呼んでも来るまでに時間がかかる」が多くなっています。

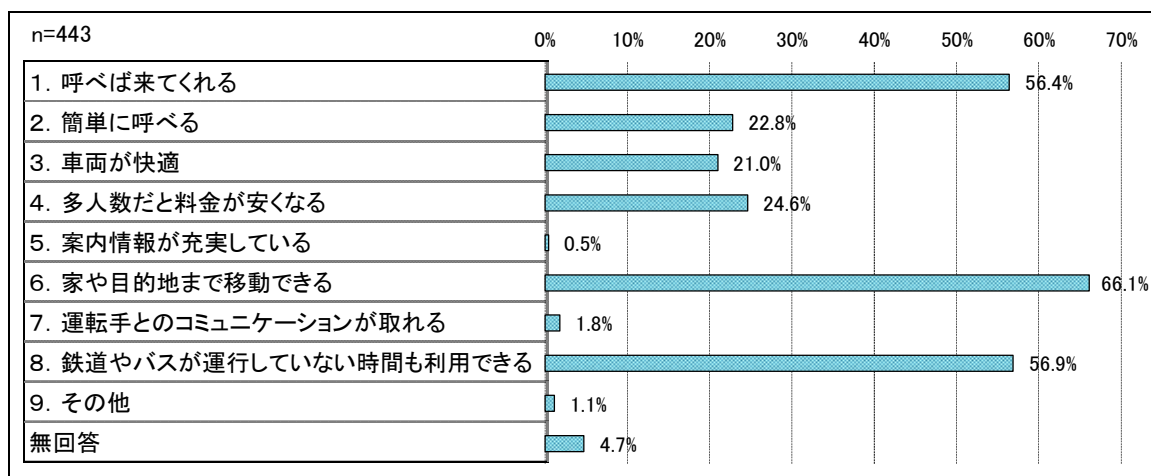


図3-53：タクシーの良いところ

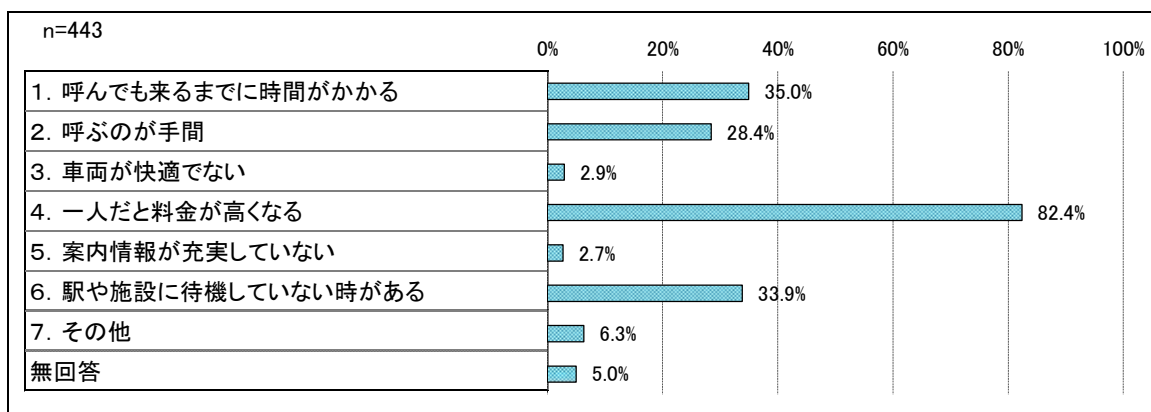


図3-54：タクシーの悪いところ

3) 満足度（利用者のみ）

- ・タクシー利用者の満足度について、満足と感じている人（「満足」、「概ね満足」と回答した人）は、回答者全体で30.7%となっています。
- ・年齢別で見ると10～30代の若い世代の満足度は高い一方で、年代が高くなるにつれて満足度が低くなっていることがわかります。

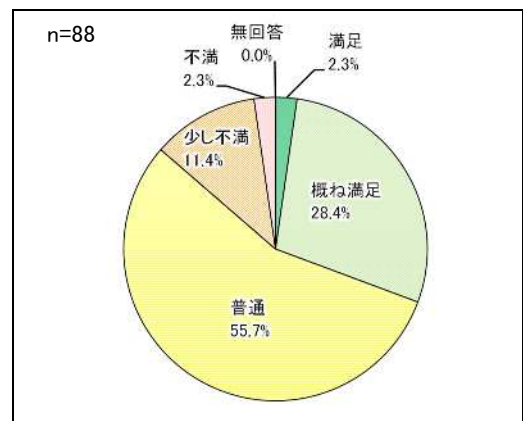


図3-55：満足度

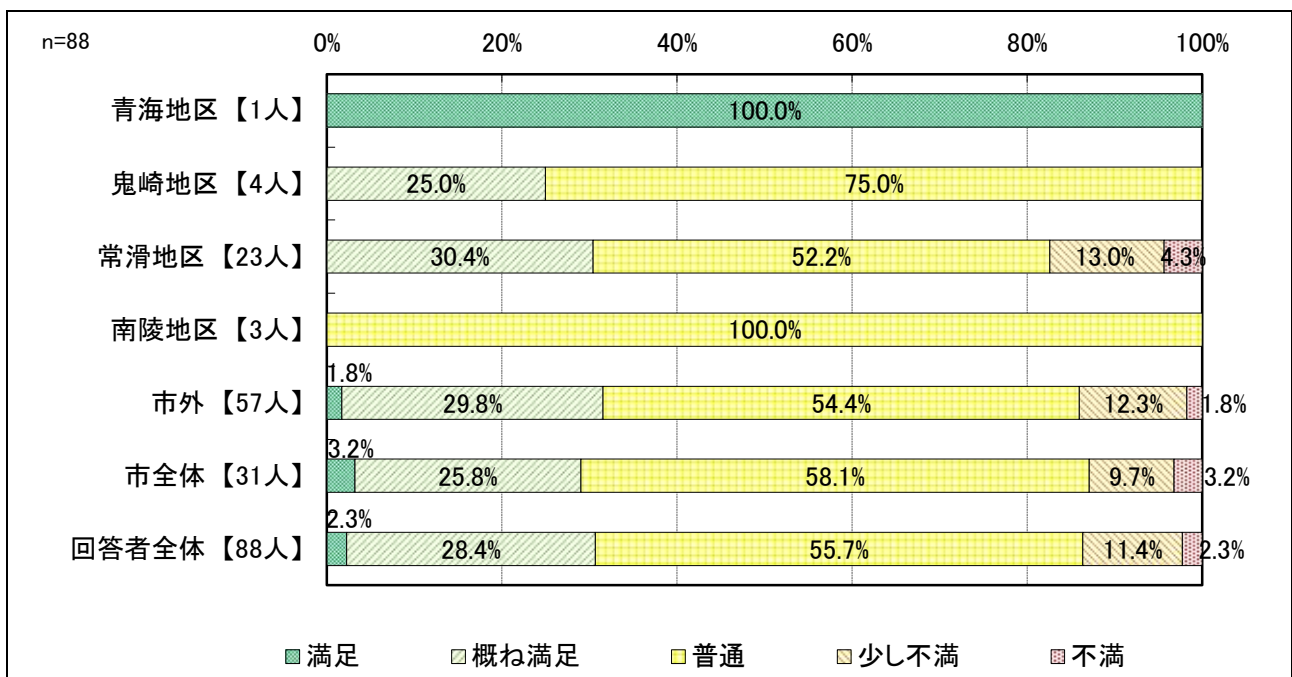


図3-56：満足度（地区別）

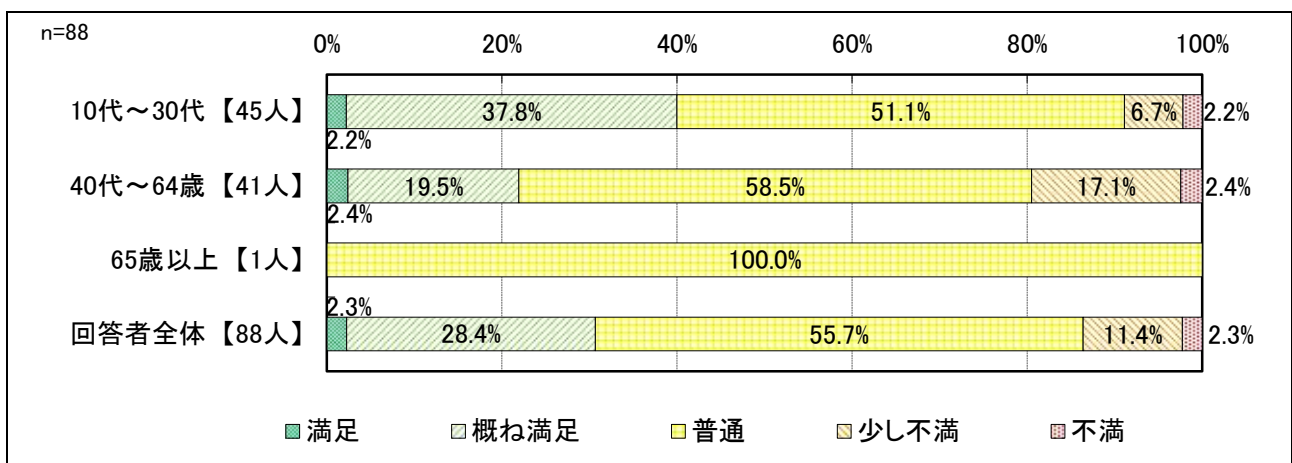


図3-57：満足度（年齢別）

4 宿泊者アンケート調査

4-1 アンケート調査の概要

来訪についての状況や市内での移動の状況、公共交通の利用状況を把握するため、宿泊者を対象としたアンケート調査（以下、「宿泊者アンケート調査」という。）を実施しました。実施にあたり、より多くの来評者に対してアンケート調査をおこなえるよう、愛知県国際展示場でのイベント時にアンケート調査を実施しました。

主な宿泊者アンケート調査の概要は以下のとおりです。

表 4-1：宿泊者アンケート調査の概要

項目	調査内容・方法
調査対象	調査期間内に本市を来訪し、市内の宿泊施設に宿泊した人
調査時期	2023年7月3日(月)～7日(金) ※愛知県国際展示場でのイベント時
調査方法	市内の宿泊施設でチェックインする際に従業員から案内チラシを手渡し(WEB回答のみ)
回収数	7票

表 4-2：調査項目と設問内容

調査項目	設問内容
属性 (住まいやご自身のことについて)	<ul style="list-style-type: none">・居住地・年齢・職業
常滑市への来訪について	<ul style="list-style-type: none">・来訪目的・来訪期間・宿泊場所・本市への来訪回数・本市までの主な移動手段・愛知県国際展示場に行くもしくは行く予定があるか(行く場合の移動手段)・来訪中の目的別の移動の有無と来訪場所及び移動手段

4-2 調査結果

本アンケートは統計的に有意な回収数が得られなかったため、調査結果を省略する。

5 委員・地区ワークショップ

5-1 委員ワークショップ

(1) 実施概要

委員ワークショップの実施概要は以下のとおりです。

表5-1：委員ワークショップの実施概要

項目	実施概要	
実施日時	2023年2月9日(木) 14:00~16:00	
会場	常滑市役所 3階 会議室1・2、打合せ室	
実施目的	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの協議会で発言の機会がなかった委員にも、意見が出せる機会をつくる ・今後の協議会運営を円滑にするため、委員同士のコミュニケーションの機会をつくる ・市に関するデータやお互いの意見から、委員自身に新たな気づきの機会をつくる 	
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・「高齢者など移動困難者」「通勤・通学者」「観光客・交流人口」の3つの立場でグループに分かれ、本市に関するデータをもとに、市の現状について話し合う ・グループごとに、①現状を見た率直な感想、②その分野に関して今後どう考えていくとよいかを話し合い、グループファシリテーターがとりまとめて発表する 	
参加者	A：高齢者などの移動困難者	<ul style="list-style-type: none"> ・サンレー交通 久保田委員 ・常滑市社会福祉協議会 葉山委員 ・青海ボランティア隊 村田委員 ・常滑市民生委員児童委員連絡協議会 伊藤委員 ・公共交通利用者代表 竹内委員 ・常滑市市民生活部長 ・事務局 2名 <p style="text-align: right;">計 8名</p>
	B：通勤・通学者	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋鉄道 花村委員 ・愛知県交通運輸産業労働組合協議会 桑山委員 ・公共交通利用者代表 谷知委員 ・中部国際空港 筒井委員 ・常滑市企画部長 ・事務局 2名 <p style="text-align: right;">計 8名</p>
	C：観光客・交流人口	<ul style="list-style-type: none"> ・知多乗合 金森委員 ・CHITA CATプロジェクト 安藤様 ・常滑市議会 加藤委員 ・愛知県タクシー協会知多支部 佐野委員 ・とこなめ観光協会 富田委員 ・常滑市観光戦略課長 ・事務局 2名 <p style="text-align: right;">計 8名</p>
	計	23名

※赤字はグループファシリテーター

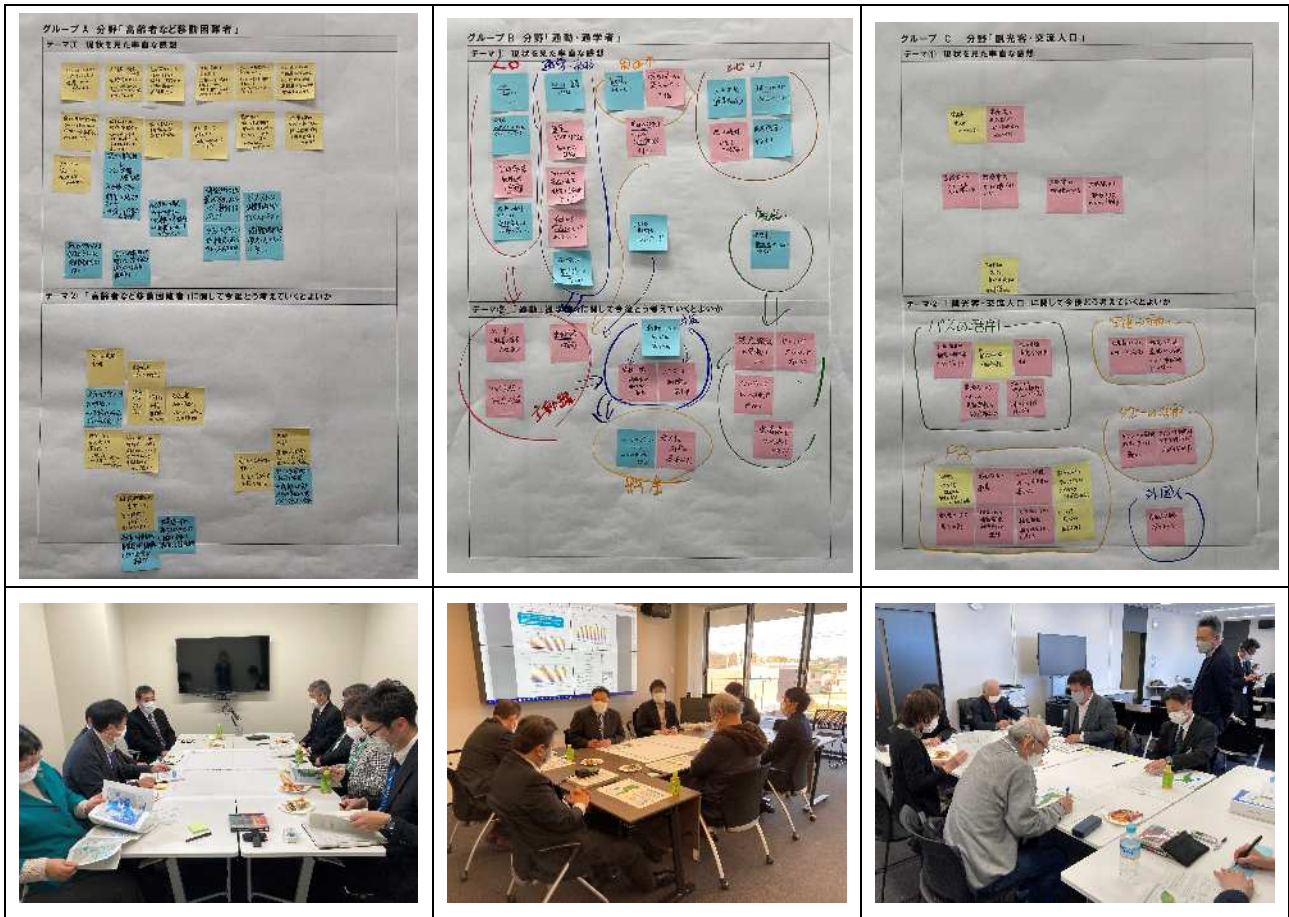


図5-1：当日の様子

(2) 実施結果

委員ワークショップの結果は以下のとおりです。

表5-2：グループA「高齢者など移動困難者」の意見取りまとめ

テーマ① 現状を見た率直な感想	
<p>■高齢者・移動困難者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者は、4人に1人でこれから33%まで増えるのでしっかり考えなければ。 ・北部と南部に高齢者が多いので対応が必要。 ・データで出ている以上に年齢層が上がっているのではないか。避難場所へ行く高齢者が多かった。避難場所は標高の高いところが多いので、実際に歩いてみてはどうか。 ・数字では出てこない移動困難者がいる。 ・まだ車を運転している人が多い。自分で移動できる手段がまだあるのか？ ・車の代わりになる手段がないと免許返納できない。 <p>■グリーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用している人がリピーターになって定着している気がする。 ・高齢者・移動困難者は広範囲にわたる。グリーンでどれくらいカバーできて、カバーできない部分をどうするか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・北部と南部で差が出ている。北部からは駅へは行きやすい。北部から市役所へは1時間くらいかかり行きにくい。朝夕駅に行けるので助かっているのでは。 ・グリーンの乗車率が気になっていた。朝に北部利用者が少ないので必要ないのでは。 ・何とか自力で行ければグリーンも利用したい。何かしらの交通手段をみつけていきたい。 ・グリーン自体が移動困難。不便を感じる。 ・最初なのでグリーンを利用して見た人はいる。使ってみて、バス停が遠い、利便が悪いなどわかる。 ・目的地にもよるのでは。北部の少なさの原因。 ・グリーンの利用が始まって、夕方の迎えの車が少なくなった気がする ・停留所の位置があまりよくない。検討すべき。 ・タクシーとグリーンが補完しあうのが大切。 <p>■タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーは高い。生活の足になれるか。 ・グリーンが始まってタクシーは2割減ったが、今はまたタクシーに戻ってきている。
テーマ② 「高齢者など移動困難者」に関して今後どう考えていくとよいか	
<p>■グリーン</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フリー乗車制度 ・料金をはっきりさせる。 ・高齢者は午前中に動く。グリーンリピーターの人から取材。 ・地区ごとに8人乗りで運行したり、小型車などタクシーといっしょに実験する。 ・グリーンがいつまで無料なのか。いつから有料にするのかははっきりさせるべき。受益者負担である先のことを見据えて。 ・中心地域のグリーン利用は活発。南部、北部からの中心地域へのアクセスが大事。 	<p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーはドア・ツー・ドアのため高い。生活に沿ったデマンドが良い。 ・鉄道、バス、タクシー、デマンドの役割と料金の選択肢を明示すべき。 ・幼稚園バス、企業バスの空き時間を活用して組み合わせる。 ・今後は複数の事業者が協働していく必要がある。 ・企業送迎や朝夕しかやっていない送迎車両を活用して日中運行する。 ・細かく移動する手段と、大きく移動する手段を分ける。 ・北部、中部、南部で状況（人口、ニーズ、施設）が異なるので、それに合わせるべき。

表5-3：グループB「通勤・通学者」の意見取りまとめ

テーマ① 現状を見た率直な感想	
<p>■人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口が増加している。スゴイ！ 昼間人口は、もっと少ないと思っていた。予想外。 空港勤務は市外からが6割。 都市の規模からすると通勤者数が多い。 <p>■通学・高校</p> <ul style="list-style-type: none"> 常滑市には高校が一高しかないため、選択肢が少ない。 半田へ行く学生が多い。電車は太田川経由で通っている。 市外からの通学(常滑高校)は鉄道と自転車が同じ割合。 半田から常滑高校までのバスがあるといい。 知多バスと電車は同額となっている。 	<p>■周辺市</p> <ul style="list-style-type: none"> 知多市との流動が多い。 知多市からの注入が流出の2倍。 以前は半田へ遊びに行っていたが、現在は半田から常滑のイオンへ来ている。 常滑市役所・市民病院 17:30 発のグリーンは乗客が多く、乗れない人がいる。グリーンは通勤・通学には輸送力が厳しい。 <p>■施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 人手不足(商業施設)。 駅の回りに店が少ない。 駐車場が確保できる土地がある。 医療施設のかたより。 <p>■観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光客が予想外に多い。
テーマ② 「通勤・通学者」に関して今後どう考えていくとよいか	
<p>■主動線</p> <ul style="list-style-type: none"> 北・南(鉄道)の往来が両方多い。 東西交通の確保も重要。(半田方面) りんくう常滑駅に特急停車。 <p>■手段</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用シーンに応じた乗り物。 早朝、晩など時間外は車で通勤。 バスは病院の利用。 	<p>■料金</p> <ul style="list-style-type: none"> 一つのゾーンで同じ移動距離ならば、同じ料金体系に。 無料と有料の混在は?? <p>■観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光路線を発掘していく。 セントレアからどこに行ける? インバウンドはバス利用が多い。 常滑焼を上手く活用・PRする。

表5-4：グループB「観光客・交流人口」の意見取りまとめ

テーマ① 現状を見た率直な感想	
<p>■観光</p> <ul style="list-style-type: none"> 常滑市の宝物がPRできていない。知名度がない。 常滑焼は有名だが、どこにあるかわからない。 <p>■交通</p> <ul style="list-style-type: none"> グリーンをもっと増やしてほしい。(高齢者からの意見) 常滑市内を回遊できていない。 グリーン大野線の利用者が少ない。⇒通勤・通学に的を絞っているが、まだ浸透していないことも理由のひとつ。 大野駅より新舞子駅のほうが便利。 	
テーマ② 「観光客・交流人口」に関して今後どう考えていくとよいか	
<p>■バスの活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 土日祝日は観光の利用者をターゲットに。 バスは運ぶだけでなく付加価値をつける。 バスの景観・車窓を利用する。 常滑駅からイオンへ自動運転を。観光目的になる。 グリーンで市内の動きはスムーズになった。市外からはまだ使いづらい。 <p>■空港から市内へ</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港島にいる人を夜に引き込む。 鉄道と高速道路が繋がっていて、市街地にこない。 <p>■タクシーの活用</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシーの観光は、一日チャーターは厳しい。 タクシーを利用したツアーを行ったが広がらなかった。 	<p>■PR</p> <ul style="list-style-type: none"> ココテラスからコストコなど、観光につながるルートやイベントが必要。 観光コースを提示する。 南知多との連携。 観光地の情報発信、他市町との連携。 ニーズを把握しないと利用者は増えない。 どう伝えるか 観光発信 何を伝えるかを考える。 まちに店を出して知ってもらうこと(ココテラスや百貨店に出店)。 いろいろやってみる、伝えてみる。 知多半島は袋小路 行ったら帰るしかなく、経由地にならない。広域で連携していかななくてはいけない。 <p>■外国人</p> <ul style="list-style-type: none"> 外国人対応ポケトーク

5-2 地区ワークショップ

(1) 実施概要

地区ワークショップの実施概要は以下のとおりです。

表5-5：地区ワークショップの実施概要

項目	実施概要
実施日時	2023年6月10日(土) 13:00~16:00 [3時間]
会場	常滑市役所 1階会議室 F~I
実施目的	<ul style="list-style-type: none"> ・将来の地域公共交通のあり方、持続可能な公共交通のための地区や利用者の役割等を意見交換する。 ・地区で守る公共交通意識の醸成に向けて、住民が公共交通について考える機会にする。また、地区で公共交通を守る体制づくりの基礎とする。 ・利用者目線での利用推進策や地区で実施できる事業についてのアイデアを収集する機会とする。
参加者	4地区（青海、常滑、鬼崎、南陵）の代表者 青海：5名、常滑：6名、鬼崎：6名、南陵：6名 計：23名 ※参加者は市民アンケートでの参加希望者や推薦者からランダムに選出
議論の方法	グループごとに意見交換 意見を付箋に貼り模造紙に貼り付けて意見を整理していく
テーマ	【第1部】 テーマ① みんなが外出で困っていることを考えよう！ <ul style="list-style-type: none"> ・様々な目的で外出する時に、公共交通を利用した場合を想定して、どのような問題・課題があるかを考える 【第2部】 テーマ② 公共交通を維持するためにできることを考えよう！ <ul style="list-style-type: none"> ・今後も地区の移動の足となる公共交通を維持していくために、①の課題を踏まえて必要なことと、地区（自分）で何ができるのか考える

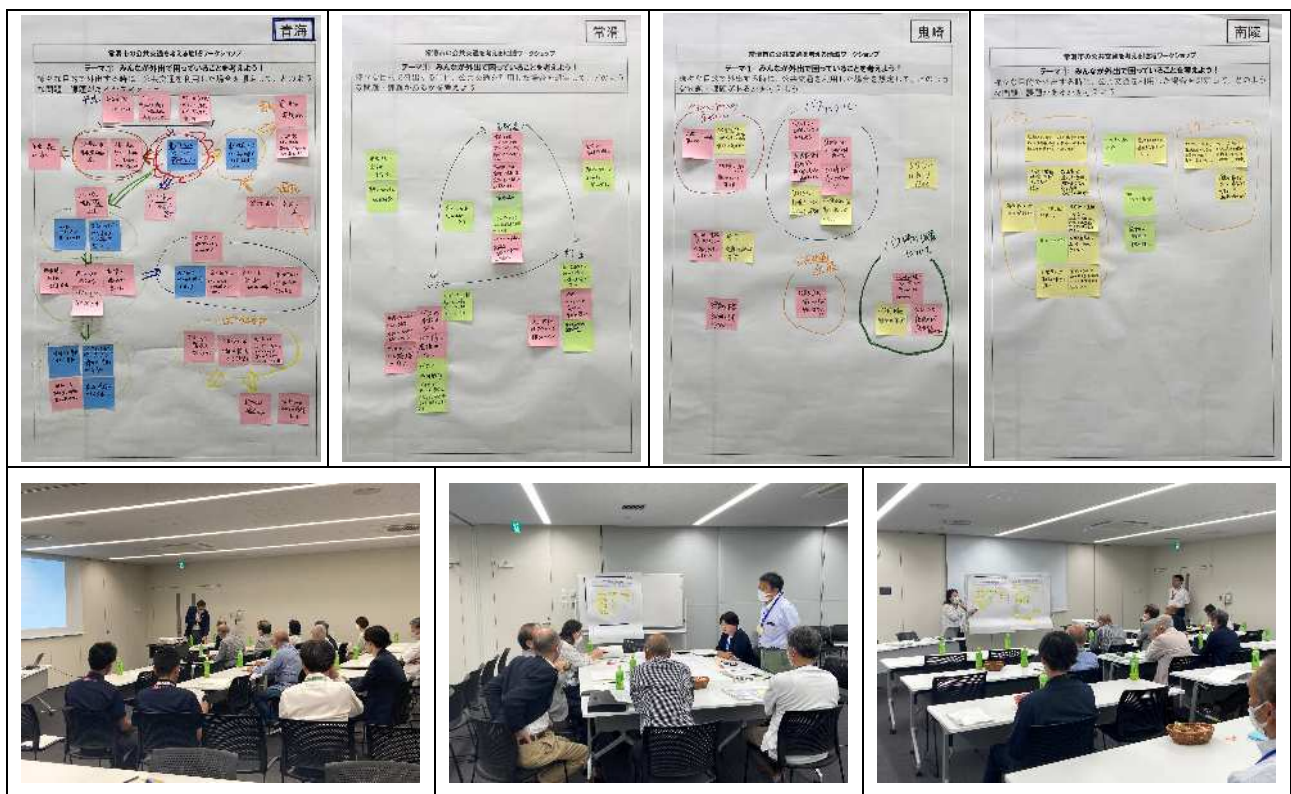


図5-2：当日の様子

(2) 実施結果

地区ワークショップの結果は以下のとおりです。

表5-6：グループ【青海】(1/2)

テーマ① みんなが外出で困っていることを考えよう！	
<p>■外出・通勤・移動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民病院、近くのクリニックへ通院 ・ヤマナカ（南粕谷）、ベイシア（多屋）、カインズ（多屋）で買い物 ・サロン（矢田公民館）に来る人が多いが、途中にバス停がない。 ・車がないとどこにも行けない。 ・買い物の荷物が多いので車を使う。 ・車を所有しているので、公共交通を利用する気にならない。 ・子どもに送迎してもらう、または歩く。 ・駅まで遠い。 ・電車がない。 ・外出意欲が減少 <p>■ボランティア</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ボランティア輸送もピンとこない。 ・工夫されているが、人数が限られている（小型）。 ・ルートはニーズに合わせてくれるが、乗れる人数が少ない（3人）。 ・ボランティア輸送もない。 ・以前の北部バスが便利だった。 	<p>■バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停がどこかわからない。 ・バス停までが遠い。 ・乗り方がわからない。 ・時刻表はあるが、使ったことがない。 ・乗換えのためのダイヤを調べるのが大変。 ・乗換え連絡がよくない。 ・帰りのバスのちょうどよい時間の便がない。 ・バス利用は、行きと帰りの時間が不安。 ・時間を綿密に立てて行動。 ・密な運行ができるとうよい。 ・目的地まで行くのに時間がかかる。 ・30分くらいで、目的地にいけるとありがたい。 ・車で10分のところ、バスでは1時間くらいかかる。 ・道路が狭いので、ルートが限られる。 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路が狭いところに高齢者が多く住んでいる（足の悪い人）。 ・1人暮らしが多い。 ・道路が狭くタクシーも来ない。
テーマ② 公共交通を維持するためにできることを考えよう！	
【公共交通を維持するために必要なことは？】	
<p>■行動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的地までどう動くか、どう使うか。 ・本数・ルートが限られるので、バスに合わせた行動を。 ・利用しないとなくなってしまう。 <p>■利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時刻表の使い方をレクチャーする機会をつくる。 ・計画の立て方を教える。 <p>■バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・細かいルートが設定できるとよい。 ・フリー乗降。 	<p>■タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの相乗り ・タクシーとの共同使用 <p>■通勤・通学</p> <ul style="list-style-type: none"> ・朝・夕の駅への利用を便利に。 ・大野町駅への停車本数の増加。 ・朝・夕は定時・定路線。

表5-7：グループ【青海】（2/2）

【公共交通を維持するために地区でできることは？】	
<p>■利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 老人会・サロンを利用して、教える機会を設ける。 ・ 利用方法を周知する。 <p>■体験</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車に乗らなくなった時のため、元気うちから利用する。 ・ お試しで体験してみる。 ・ グループで乗車して、外出の機会をつくる。 	<p>■行動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会議をグルーンの時刻に合わせる。 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ シニアカーを公民館等へ駐車できるとよい。 ・ シニアカーのシェアリング。 ・ 広い駐車場（屋根付き）。

表5-8：グループ【常滑】

<p>テーマ① みんなが外出で困っていることを考えよう！</p>	
<p>■バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港・りんくう地区へ向かう路線は、道路が渋滞していて時間がかかる。 ・ 行きたい所への路線がない。 ・ バスの本数が少ない。 ・ バス停に屋根がない。 ・ バスが積み残す。 ・ ダイヤが合わず、目的の時間より早く目的地に行く必要がある。 ・ スーパー等の駐車場にバス停がなく、少し離れたところにある。 <p>■タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 短い距離での利用が多い。初乗り料金が高い。 ・ 近い所へはタクシーを頼みにくい。 ・ 駅からのタクシーは定額料金。 	<p>■高齢者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 常滑半田線は知多バスがあり、グリーンが走っていないため、残念がっている高齢者がいる。 ・ 高齢化した時の免許証返納後、自分の足の確保が困難になる。 ・ サロンに出席する高齢者が自分で移動できない。 ・ 坂道が多い。 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 意外と交通空白地がある。 ・ バス停や駅から離れた所に住宅地がある。 ・ 駅前での駐車場確保。 ・ 駅ロータリーが雨の時にグチャグチャになる。 ・ 中学校の通学が大変そう。 ・ 塾の送迎の路上駐車。 ・ ガソリン代の高騰で生活が苦しい。
<p>テーマ② 公共交通を維持するためにできることを考えよう！</p>	
<p>【公共交通を維持するために必要なことは？】</p>	
<p>■コスト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行コストの低減。 ・ 交通ビジネスが成り立つように乗車する。 ・ 公共交通の役割分担。タクシー、エリアデマンド。 ・ 人を集める <p>費用とサービスへの納得感。</p> <p>■利便性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 停留所の利便性を高める。 ・ 路線の集中 ・ 少ない路線には、デマンド交通を。 ・ 短距離でも使いやすく、わかりやすい交通。 	<p>■乗車の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車利用から公共交通の利用へ意識を変える。 ・ 利用率を上げる。 ・ 利便性をよくする。 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバーの確保
<p>【公共交通を維持するために地区でできることは？】</p>	
<p>■きっかけづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口密度を活かした取組み。 ・ 仕掛け次第で利用は増える。 ・ 片道だけでも利用するといった意識づくり ・ 健康との関連付け（公共交通を利用するとよく歩く）。 	<p>■利用者に合わせるしくみ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各バス停や駅の周辺のにぎわいづくり。 ・ イベント等の時間を公共交通の利用を考えて設定にする。 ・ 利便性・コスト、すべて市民の理解が重要である。

表 5-9 : グループ【鬼崎】

<p>テーマ① みんなが外出で困っていることを考えよう！</p>	
<p>■バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスに2人しか乗っていない時もある。 ・高低差がある団地だと荷物を持って上がれない。 ・団地は坂道が多く、歩くのが困難。 ・足が痛い。グリーン線のバス停は近いが、バス停まで歩くのがつらい。 ・バス停が近くても、高齢者にはつらい。 <p>■バス停</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の位置を知らない人が多いのでは。わかりづらい。 ・バス停を含め、周知が不十分。 ・グリーン線の周知が足りないため知らない。 	<p>■公共交通について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の棲み分けがうまくできていない。 ・電車の本数が30分に1本では少ない。 <p>■外出時の移動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院・買い物への足がない。 ・多屋団地(約60年)156世帯の3分の1は、通院の足がない。 ・行き先を回るには車でなくては不便。 ・タクシーはあまり使わない。 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週3日相乗りタクシー。今後の維持が難しい。 ・将来、免許返納が不安。
<p>テーマ② 公共交通を維持するためにできることを考えよう！</p>	
<p>【公共交通を維持するために必要なことは？】</p>	
<p>■新しい方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通があるとよい。但し、年齢制限を設ける。 ・商業チケットとからめて、経済を回していく。 ・停留所がなくても乗り降りできる。 <p>■効率的・効果的に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの利用が少ないところは、車両を小さくする。 ・ターゲットを絞って効果的に。 ・ターゲットを高齢者にする。 ・使うことによるメリットをはっきりさせる。 <p>■利便性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・支払い方法を多様化する。 ・バス停にベンチ等があるとよい。 	<p>■料金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・維持するためには有料に。 ・有料化してもいいので安全で、利便性の良いものに。 <p>■PR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・みんなに知ってもらうためのPR。 ・周知をしっかりとる。 ・視覚的な広報を行う。 ・多屋駅がとてもきれいで好き。 ・バス停を清潔に。
<p>【公共交通を維持するために地区でできることは？】</p>	
<p>■PR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区の人に知ってもらうようPRする。 ・環境・健康にも良いという点をPR。 ・SNSを利用してうまくPRする。 ・行政面からのPR。 	<p>■地区の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通にお金を落とす。 ・地区にお金を落とす。 ・免許証を返納して、公共交通を使う。 ・使うとポイントがつくようなしくみ。

表5-10: グループ【南陵】

テーマ① みんなが外出で困っていることを考えよう！	
<p>■バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・常滑駅へ行く時（利用する時）に終バスが早すぎる。 ・夜のバスがない。 ・名古屋で友人等交流会（飲み会）がある場合、制約がありすぎる。 ・飛行機（羽田行き）に乗りたいが、朝早いバスがない。 ・バスの運行時間（本数）が少なくて困る。 ・有料でもよいのもっと便利になってほしい。 ・バスの乗り継ぎが悪い。 ・目的地に直接行けない。例えば市役所に行くには、常滑駅経由でなければ行けない。 ・南部地区のひとは知多武豊駅が近いので常滑駅に行くより知多武豊駅を利用する。 ・バスを小型にして、本数を増やしてほしい。 ・無料はうれしいが、100円程度なら出してもいいから利便性を高めてほしい。 	<p>■タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・終バスがないため、常滑駅からタクシーを利用しようとしたら、駅に一台もない。 ・タクシー会社に電話をしても台数が少ないため配車してもらえないことがある。 ・飲み帰りでタクシー本数が少ない。相乗り制など利用できないか。 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・雨の日の駅は渋滞する。 ・常滑駅周辺に無料駐車場がない。 ・中心地に集まりすぎ。 ・高校生の移動手段を考えないといけない（武豊へ送迎している）。
テーマ② 公共交通を維持するためにできることを考えよう！	
【公共交通を維持するために必要なことは？】	
<p>■利用者を増やすには</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若い人に使ってもらえるよう工夫する。 ・観光客の呼び込み。 ・中学生が雨の日にバスを利用できるようにする ・常滑市特有の見どころ、遊びどころを提供しつつ、周辺のアクセスを整備する。 ・南陵から常滑駅経由でいいので、病院・市役所まで行けるバスを作る。 ・利用者にポイントを付与する。 ・公共交通の選択肢を増やす 	<p>■料金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用料金を徴収する（100円から）。 ・バスを有料化する。 <p>■広域で協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・半田市・武豊町との共同バス。 <p>■新技術</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転バスを導入する。
【公共交通を維持するために地区でできることは？】	
<p>■体験</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の体験 ・子どもたちにバスの乗り方を教える。 <p>■PR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・セントレアにパンフレットを置く ・バスを使ったイベントを行う（スタンプラリーなど）。 ・バス車内に広告スペースをつくる（企業からの収入）。 ・常滑市の広報に市内のお店を紹介する。 	<p>■協力</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域企業とのタイアップ、協力。 ・地区で盛り上げる ・ココテラスの活用 <p>■理解</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーとして、バスの運行に協力する。

表5-11：各グループから出た意見からわかる主な課題・対策等

グループ【青海】

グループ【常滑】

<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅や最寄りのバス停までが遠い、行きたいところまでのバス停が無い等の理由から、車が無いところにも行けない。 →公共交通のダイヤやルート等と住民の行動ニーズの乖離 ・ グルーンのバス停がどこにあるかわからない、バス停までが遠い等の理由から、運行していることは知っているが、利用したことが無い。 →さらなる周知・PR活動とわかりやすい情報提供（老人会やサロン等の活用）、お試し乗車体験等による乗り方教室や体験の場の提供 ・ 外出意欲の低下、ボランティア輸送のルートはニーズに合わせてくれるが、乗れる人数が少ない。 →乗合・シェアリングによって、外出意欲の向上と地域力の向上 ・ 朝夕の通勤・通学と帰宅時の駅へのアクセス性向上 →朝夕限定の駅への急行便等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線の運行本数・バス停の数のわりに交通空白地域がある。(バス停や駅から離れた所に住宅地がある。) →駅やバス停までのラストワンマイルの確保（公共交通の棲み分け、エリアデマンドの導入検討） ・ バス停に屋根が無く、雨天時の乗降が大変である。 →バス待ち環境の改善等による利便性の向上 ・ 公共交通と環境・健康面の関連付け →環境・健康面と関連付けた周知・PR活動（公共交通を利用するとよく歩くため健康に良い、公共交通を使うとCO₂排出量が削減し、環境に良い等）
---	---

グループ【鬼崎】

グループ【南陵】

<ul style="list-style-type: none"> ・ 高低差の大きい地域があり、坂道等が高齢者やからだの不自由な人にはバス停が近くてもバス停まで歩くことが困難である。 →駅やバス停までのラストワンマイルの確保（公共交通の棲み分け、エリアデマンドの導入検討） ・ 普段よく行く病院や商店への足が無く、複数の目的地を回るためには車でないと不便である。 →公共交通のダイヤやルート等と住民の行動ニーズの乖離 ・ 時間帯によっては誰も乗っていない便がある。 →利用実態に応じた車両の大きさの検討 ・ 支払方法が現金のみであるため使いにくい、バス停にベンチ等があると使いやすい。 →バス待ち環境の改善や支払い方法の多様化等による利便性の向上 ・ 現在はグルーンの料金が無料であるため助かっているが、今後維持していくためには有料にするべきである。 →有料化によるさらなる利便性の向上 ・ バス停の位置がわからないため、利用したいときに使いづらい。 →さらなる周知・PR活動とわかりやすい情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 常滑駅への利便性が低い（終バスが早い、バスの本数が少ない等）、知多武豊駅が近いので常滑駅に行くより知多武豊駅を利用する、市役所に行くためには常滑駅を経由する必要がある、手間がかかる。 →公共交通のダイヤやルート等と住民の行動ニーズの乖離 ・ 現在はグルーンの料金が無料であるため助かっているが、今後維持していくためには有料にするべきである。 →有料化によるさらなる利便性の向上 ・ 若年層へ乗り方を教え、利用者を増やす。 →お試し乗車体験等による乗り方教室や体験の場の提供 ・ 公共交通の利用を通じて地域の活性化 →バスを使ったイベントの実施（スタンプラリー等）、バス車内に広告スペースを設け、地域企業とのタイアップ（企業からの協賛金等）
---	--

※赤字は各地区で類似している事項

