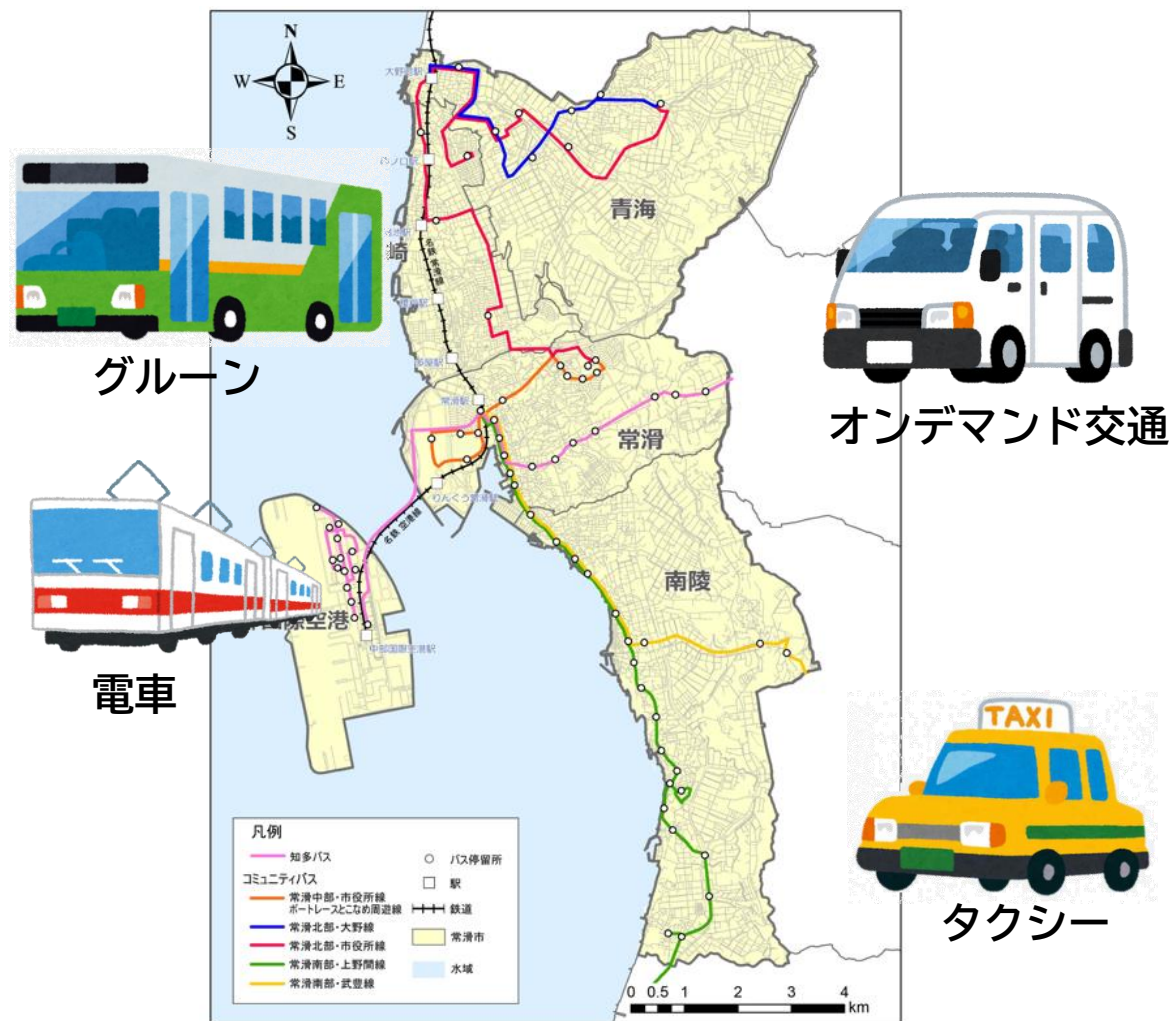


市内の交通空白地対策検討資料



もくじ

1	市内の公共交通にかかる新たな課題の検討・・・・・・・・・・	3
	（1）グルーンの運行経費の増大と経費削減について・・・・・・・・	3
	（2）mobi（オンデマンド交通）の再検討について・・・・・・・・	6
2	交通空白地 ^(注) 解消に向けた対策手段について・・・・・・・・	8
	（1）課題エリアと対策手段候補の抽出・・・・・・・・・・	8
	（2）対策手段候補のエリア設定のイメージ・・・・・・・・	10
3	検討・具体化に向けた協議等の流れ(想定)・・・・・・・・	13
4	参考資料・・・・・・・・・・	14
	（1）グルーンの概要・・・・・・・・・・	14
	（2）グルーンの経費削減の考え方・・・・・・・・	15
	①大野線の利用状況と経費削減の考え方・・・・・・・・	15
	②北部線の利用状況と経費削減の考え方・・・・・・・・	16
	③中部線の利用状況と経費削減の考え方・・・・・・・・	21
	（3）令和6年度オンデマンド交通実証実験結果について・・・	23
	（4）交通空白地にかかる課題・・・・・・・・	26

(注)交通空白地とは、駅については半径800m、バス停については半径300mを徒歩圏とし、徒歩圏内にバス停や駅がない集落のこと。

1 市内の公共交通にかかる新たな課題の検討

(1) グルーンの運行経費の増大と経費削減について

現行のグルーンの運行委託費

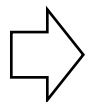
約2億4千万円(令和6年度)

(運行委託費の考え方)

国が公示した「下限額」に利益分を上乗せして計算

グルーンの下限額は、

- ・ 距離 1 kmあたり80円
- ・ 時間 1 時間あたり3,850円



国の下限率アップにより想定される運行委託費

約3億1千万円/年間(注)

(運行委託費の考え方)

令和7年度から国の「下限率」が約30%アップ

- ・ 距離 1 kmあたり80円⇒100円(約30%アップ)
- ・ 時間 1 時間あたり3,850円⇒5,040円(約30%アップ)

→運行委託費が約30%増加すると想定

約2億4千万円×1.3＝約3億1千万円

(注)あくまでも単純計算であり契約に至る過程で大きく変動する可能性有り

グルーンの利用
問題が喫緊の課
題として浮上!

運行委託費増加により以下の可能性有り

- ・ 新たな交通空白地対策ができない
- ・ グルーンの維持すら困難



グルーンを持続可能なものとするためには利用
状況を踏まえた見直し等による経費削減が必要

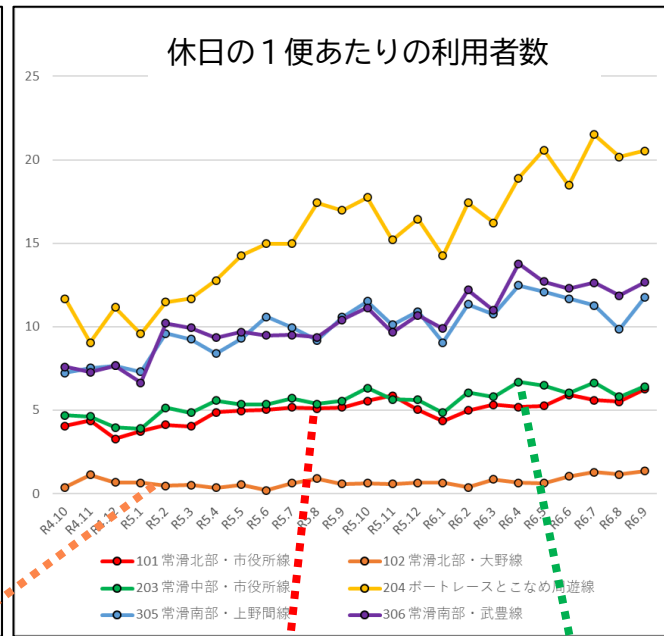
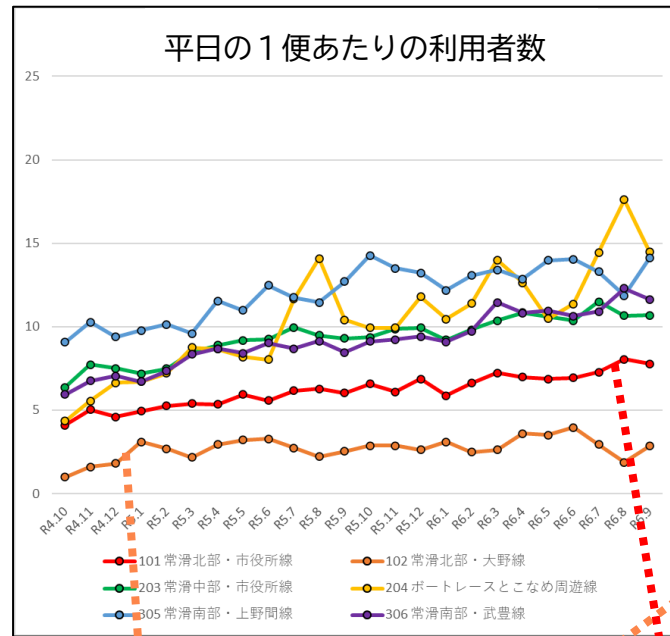


路線・ダイヤの見直し等による経費削減

※経費削減の考え方と経費削減(案)は4・5ページへ

グルーンの路線ごとの1便当たりの利用者数の推移及び経費は以下のとおり。

【図1 グルーン路線ごとの平日・休日の1便当たりの利用者数の推移(R4.10～R6.8)】



【図2 グルーンの各路線の経費】(単位：千円)

	路線	経費
1	常滑北部・大野線	17,000
2	常滑北部・市役所線	65,000
3	常滑中部・市役所線	45,000
4	ポートレースとこなめ周遊線	24,000
5	常滑南部・上野間線	45,000
5-1	うち常滑南部・上野間線	38,000
5-2	うち常滑南部・上野間線(坂井中央)	5,000
5-3	うち常滑南部・上野間線(東大谷)	2,000
6	常滑南部・武豊線	44,000
7	スクールバス	2,000
	合計	242,000

令和6年度の運行委託費2億4千万円について、各路線の総走行キロで按分して算出
※ただし、3ページのとおり今後増加することが想定される。

平日：低迷 休日：低迷

①常滑北部・大野線
※以下「大野線」

平日：伸び悩み 休日：低迷

②常滑北部・市役所線
※以下「北部線」

休日：低迷

③常滑中部・市役所線
※以下「中部線」

利用が低迷・伸び悩んでいる路線を中心として
路線・ダイヤの見直しを図り経費を削減する

利用状況を踏まえ以下のグルーンの経費削減策(案)について検討する。

【グルーン路線】

【経費削減策(案)】

※削減見込額は、各路線の経費に路線・ダイヤの縮減分を減じて見込んだもの

①大野線

※詳細は参考資料P15参照

利用数が低迷
(特に夜間及び休日)

約17,000千円の経費

どちらか
要検討

ダイヤの見直し

【検討の視点】 休日、平日夜間便の廃止

【削減見込額】 約11,000千円

路線の全部廃止

【検討の視点】 全部ルート of 廃止

【削減見込額】 約17,000千円

②北部線

※詳細は参考資料P16～20参照

本来の目的(市民病院通院)利用が
少ない(矢田・久米・前山等地区)

利用数が低迷(特に夕方)

約65,000千円の経費

どちらか
要検討

路線の一部廃止・ダイヤの見直し

【検討の視点】 一部ルート(農協北部センター～宮山公会堂)の廃止、夕方便の廃止

【削減見込額】 約32,000千円

路線の全部廃止

【検討の視点】 全部ルート of 廃止

【削減見込額】 約65,000千円

③中部線

※詳細は参考資料P21～22参照

休日の朝便、休日の夜便の利
用数が低迷

約45,000千円の経費

.....

ダイヤの見直し

【検討の視点】 休日ダイヤの一部見直し

【削減見込額】 約3,000千円

(2) mobi(オンデマンド交通)の再検討について

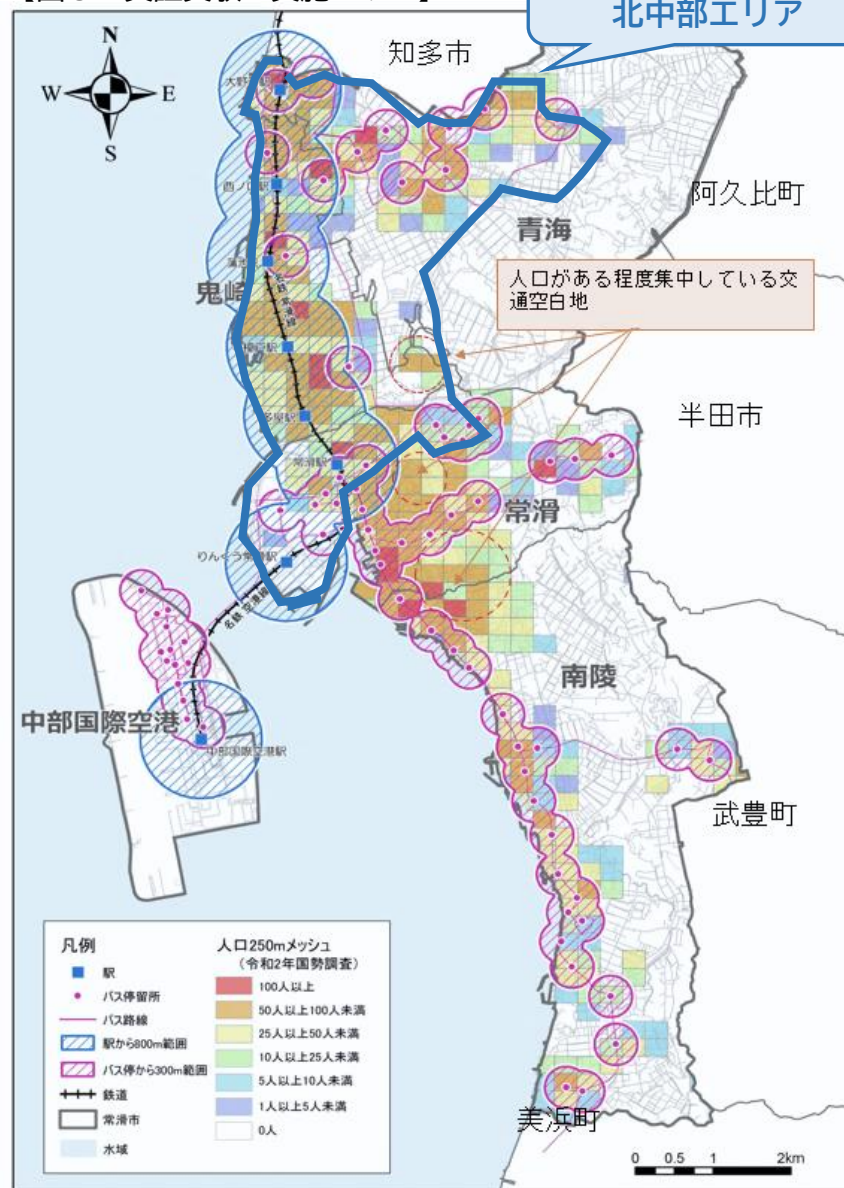
①mobi(オンデマンド交通)実証実験の実施状況

令和5年度及び6年度において、mobiによるAIオンデマンド交通実証実験を実施

【令和6年度実証実験の運行概要】※市街地運行のみ表示

区 分	内 容
実施期間	R6.10～R6.12
運行エリア	北中部エリア
対象者	市民等
車両・台数	ジャンボタクシー2台
運行時間	日～木曜日 9:00～12:30、16:00～19:30 金・土曜日、祝前日等9:00～12:30、16:00～21:30
運賃	・1回:500円(子ども200円) ・回数券:2,500円/6回、4,000円/10回 ・乗り放題:1,200円/1日、会員2,000円(家族1,000円)/10日間、会員5,000円(家族1,000円)/30日間
事業費(3か月間分)	36,793千円(基礎データの収集:13,814千円、システム構築費等:3,850千円、実証事業経費14,179千円、告知・販促活動費4,950千円)
実施主体	とこなめサステナブル公共交通推進プラットフォーム(事務局はCommunity Mobility)
運行事業者	サンレー交通、名鉄知多タクシー

【図3 実証実験の実施エリア】



【オンデマンド交通】
北中部エリア

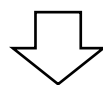
※図は高齢者(65歳以上)の人口メッシュ
(常滑市地域公共交通計画【資料編】より) 6

②mobi(オンデマンド交通)の課題と対応の考え方

現行の運行主体による実証実験エリアにおいて本格運行した場合、以下の経費が必要と考えられる

項目	R6実証実験	年間経費	備考
①基礎データの収集	13,814千円	0	同じエリアで本格運行する場合は不要
②システム構築費等	3,850千円	3,850千円	ウェイポイント設置等に伴い初年度のみ必要。
③実証事業経費	14,179千円	55,924千円	実験3か月→実装は1年で積算 2台運行
④告知・販促活動費等	4,950千円	4,950千円	実装時も同額で仮置き
合計	36,793千円	64,724千円	

「1(1)グルーンの運行経費の増大と経費削減について」からすると、令和6年度実証運行と同じ形での本格運行は難しい。



オンデマンド交通の運行形態の見直しなど経費低減策の検討が必要

②新たに生じる交通空白地への対策手段候補の抽出【図5 北部線沿線エリアの範囲】

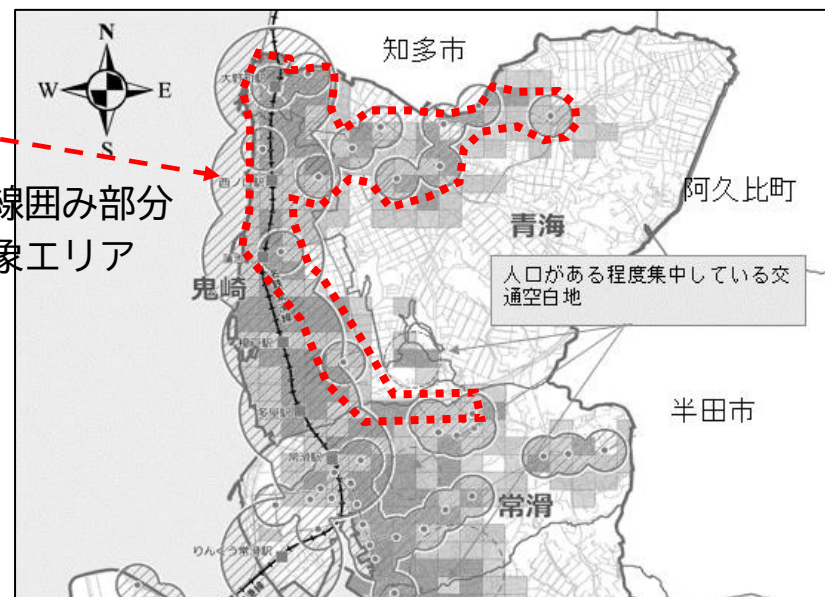
【対象】大野線、北部線沿線エリア

1(1)の削減策を実施した場合、交通空白地となるエリアが生じるため対策が必要

【対策手段候補】

- 高齢者タクシー料金助成の導入
・市全域での実施
- オンデマンド交通の実施

赤点線囲み部分
が対象エリア



③新たな課題への対策手段候補の抽出

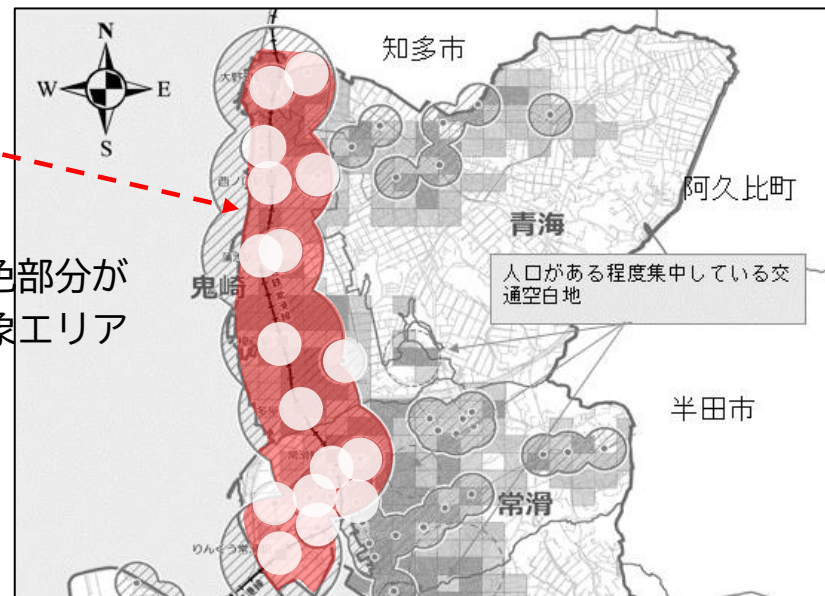
【対象】 鉄道沿線で駅及びバス停から300～800mの範囲

交通空白地ではないものの、高齢者や足の不自由な人には駅まで歩くのが大変であり配慮が必要

【対策手段候補】

- オンデマンド交通の実施
- 歩行補助器具等の購入補助の導入

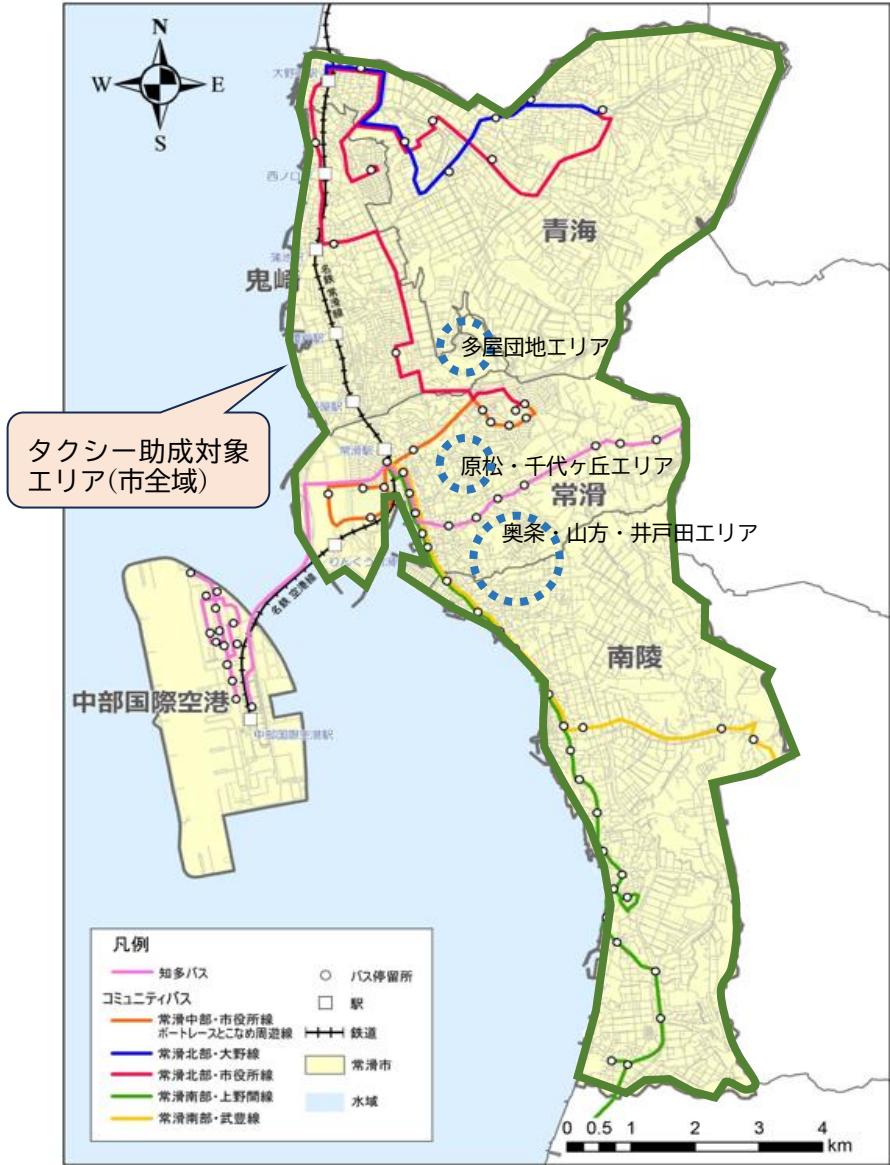
赤色部分が
対象エリア



(2)対策手段候補のエリア設定のイメージ

①高齢者タクシー助成

【図7 市全域のエリア設定のイメージ】

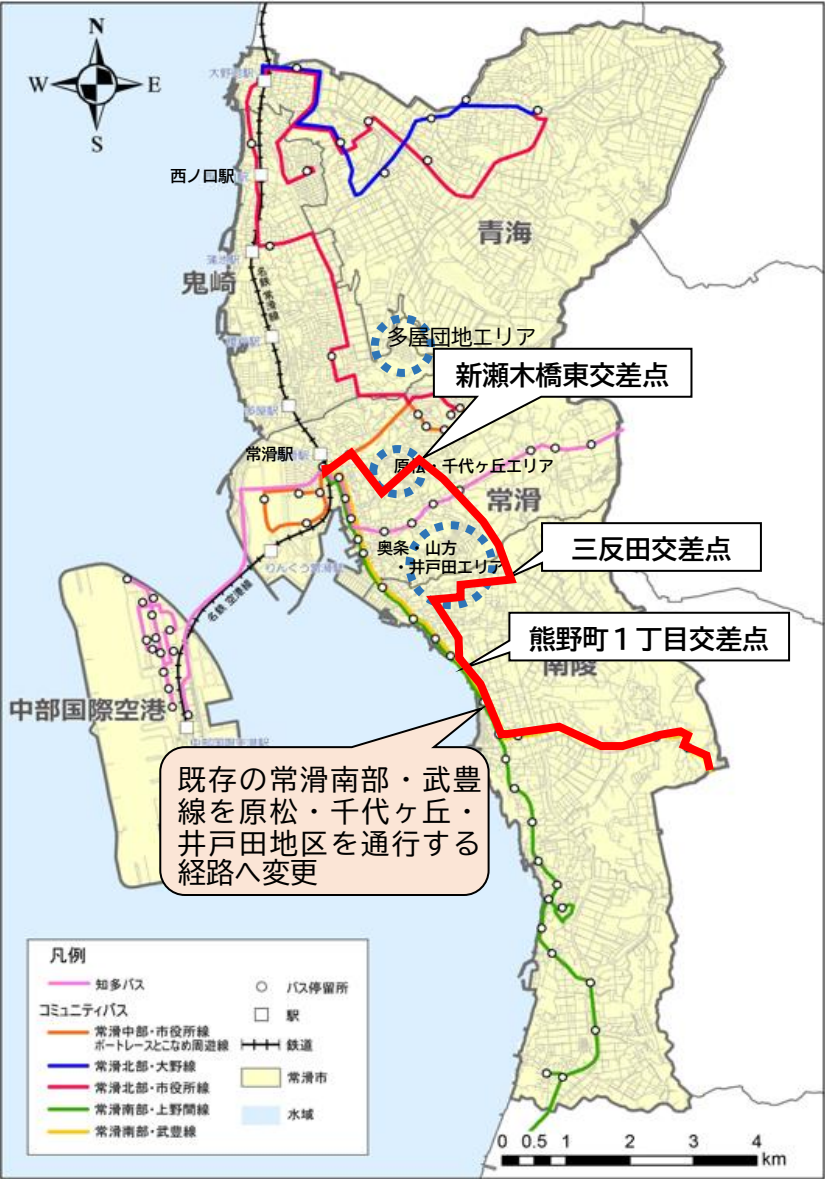


【図8 多屋団地のエリア設定のイメージ】



②グールの路線見直し

【図9 グール常滑南部・武豊線の見直しイメージ①】



【図10 グール常滑南部・武豊線の見直しイメージ②】

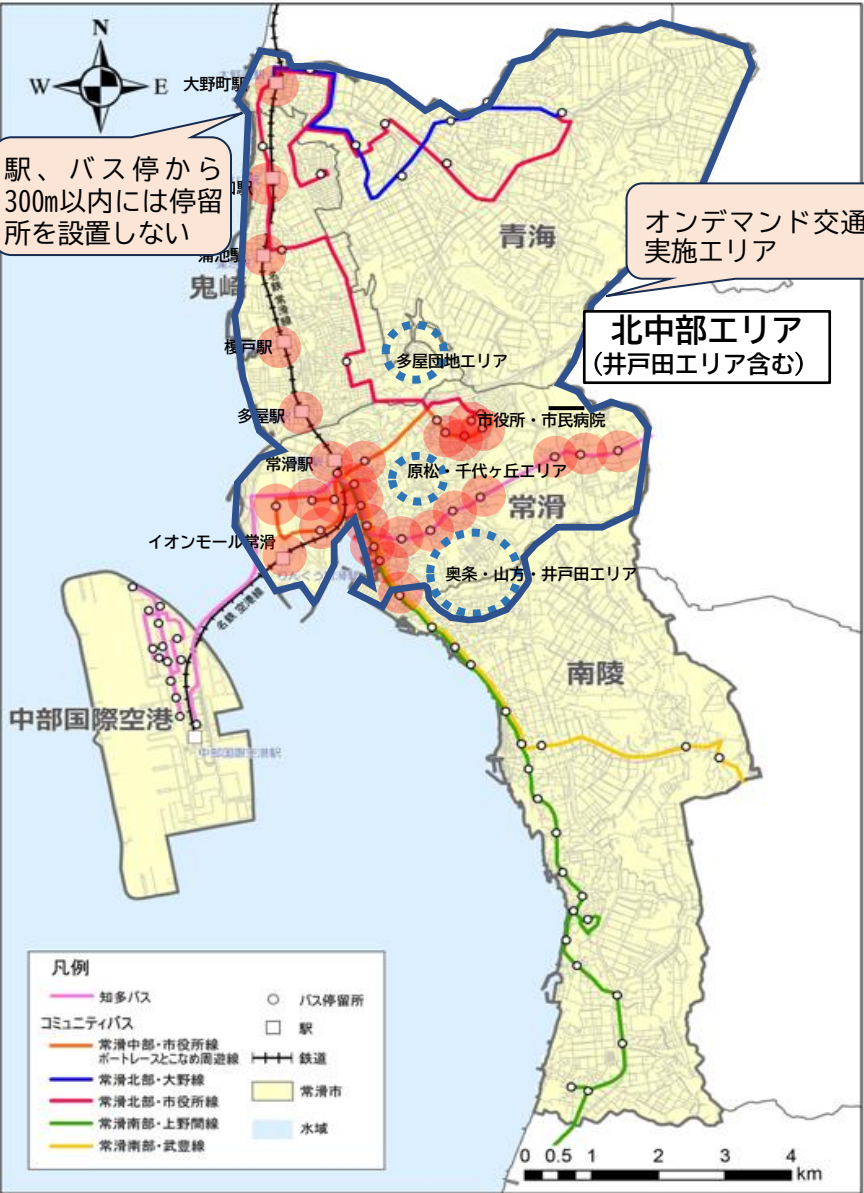


③オンデマンド交通

【図11 北部エリアのイメージ ※停留所の位置は仮置き】



【図12 北中部エリアのイメージ】



3 検討・具体化に向けた協議等の流れ(想定)

交通空白地対策に係る検討及び具体化に向けた協議等については以下の流れで取り組むことを想定しているが、具体的な実施時期については今後の検討や調整・協議状況によるところが大きく不透明である。

時期	検討等の内容	検討会等
R7.3～	交通空白地対策(方向性)について検討 ・今回示した「経費削減の考え方」「対策手段候補」にかかる検討 ↓ ・検討結果を踏まえつつ、事業内容や事業費の概要を示した交通空白地対策(方向性)について検討	・担当者部会 ・関係区長意見交換会 ・議員勉強会
R7.6	交通空白地対策(方向性)について協議 ・担当者部会等での検討結果を踏まえた交通空白地対策(方向性)について協議	・地域公共交通協議会
R7.7～	交通空白地対策(具体案)の検討 ・6月の協議会で承認された交通空白地対策(方向性)をもとに、事業内容等の具体案について検討	・担当者部会 ・議員勉強会
R7.10	交通空白地対策(具体案)について協議 ・担当者部会等での検討結果を踏まえた交通空白地対策(具体案)について協議	・地域公共交通協議会
R7.11～	グルーン運賃の有料化及び交通空白地対策について、実施に向けた調整・協議、各種届出・申請	・警察等関係機関 ・愛知運輸支局
R8～9	交通空白地対策の実施	

4 参考資料

(1) グルーンの概要

【運行概要】

区 分	内 容
運行開始	令和4年10月
運行形態	・乗車定員29人の小型電気バス6台を導入 ・6路線で土・日・祝日に関係なく365日運行
運行路線・便数・時間	(下記別表のとおり)
運賃	無料(当面の間)
運行経費	令和6年度の運行委託費約2億4千万円(知多乗合(株)に委託)

【別表】

路線名	便数	運行時間帯
常滑北部・市役所線	13便	8:00～18:54
常滑北部・大野線	4便	6:25～7:40、19:05～20:22
常滑中部・市役所線	50便	6:45～21:00
ボートレースとこなめ周遊線	19便	9:12～20:45
常滑南部・上野間線	17便	6:40～20:43
常滑南部・武豊線	15便	7:00～19:50

【図13 グルーンの路線図(「常滑市地域公共交通計画」より)】



(2) グルーンの経費削減の考え方

① 大野線の利用状況と経費削減の考え方

便ごとの平均利用実績(R6.7実績)

〈大野町駅行〉

(単位:人)小数点第2以下切り捨て

便名	1652	1654
発時間	6:25	7:20
平日	2.8	4.8
休日	0.4	1.4

〈矢田公民館行〉

(単位:人)小数点第2以下切り捨て

便名	1651	1653
発時間	19:05	20:00
平日	2.2	1.7
休日	2.8	0.3

課題

利用数が低迷
(特に夜間及び休日)約17,000千円の
経費

費用対効果が低い

どちらか
要検討

経費削減策(案)

路線・ダイヤの縮減

【検討の視点】 休日、夜間便の廃止

【削減見込額】 約11,000千円

経費削減策(案)

路線の廃止

【検討の視点】 全部ルートへの廃止

【削減見込額】 約17,000千円

〈参考: グルーンの各路線の経費〉

令和6年度の運行委託費2億4千万円について、各路線の総走行キロで按分して算出 ※ただし、3ページのとおり今後増加見込み (単位:千円)

	路線	経費
1	常滑北部・大野線	17,000
2	常滑北部・市役所線	65,000
3	常滑中部・市役所線	45,000
4	ボートレースとこなめ周遊線	24,000
5	常滑南部・上野間線	45,000
5-1	うち常滑南部・上野間線	38,000
5-2	うち常滑南部・上野間線(坂井中央)	5,000
5-3	うち常滑南部・上野間線(東大谷)	2,000
6	常滑南部・武豊線	44,000
7	スクールバス	2,000
	合計	242,000

※削減見込額は、各路線の経費に、路線・ダイヤの縮減分を減じて見込んだもの(以降同じ)

②北部線の利用状況と経費削減の考え方

北部線の本来の目的である市民病院の利用動向について調査し、結果を踏まえて考察した。

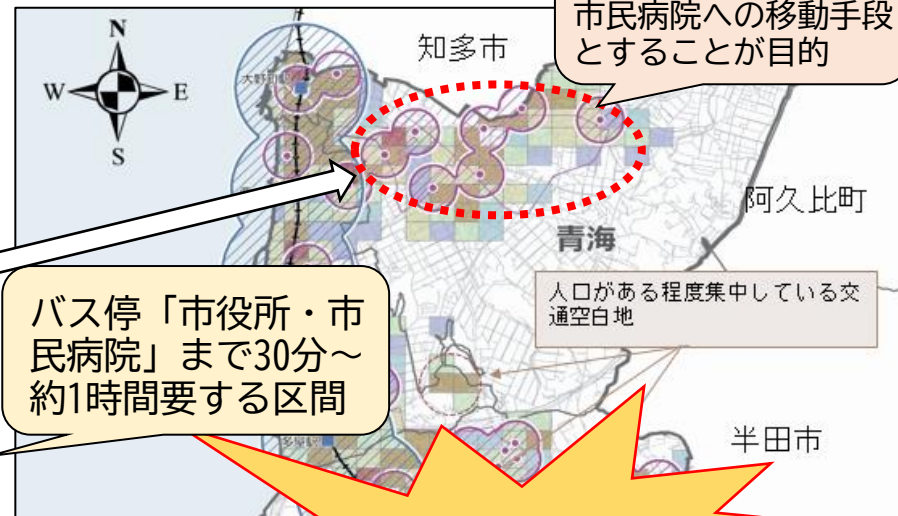
■北部線の利用動向調査(1回目)結果について

- ・調査期間：令和6年7月3日(水)～9日(火)の平日
- ・調査内容：バス停「常滑市役所・市民病院」の降車客に乗車したバス停を聞き取り。

単位：乗車人数(人)、()内は病院利用者数

区 分	1601便(8:58着)		1603便(10:28着)	
	時間	平均利用者	時間	平均利用者
農協北部センター	8:00	0.2(0)	9:30	0
矢田西	8:03	0.2(0.2)	9:33	0.6(0.4)
矢田公民館	8:07	0	9:37	0
久米公民館	8:12	0	9:42	0
前山消防団車庫	8:15	0	9:45	0
青海公民館	8:18	0	9:48	0
宮山公会堂	8:21	0	9:51	0
北汐見坂1丁目	8:25	0.8(0.8)	9:55	0.2(0.2)
小倉天神社	8:33	0	10:03	0.6(0.6)
大野町駅	8:35	2(1.8)	10:05	2.4(2.4)
西之口公民館	8:38	1(0.8)	10:08	0.6(0.2)
市民交流センター	8:41	1(1)	10:11	0
多屋公園	8:47	1(0.6)	10:17	1(0.8)
合 計	—	7.2(5.2)	—	6.6(4)

【図14 北部線の状況イメージ】



本来は矢田・久米・前山等の北部地区住民の市民病院への移動手段とすることが目的

北部地区住民の市民病院利用割合が低い

目的地まで30分以上要するかが利用の分かれ目であると推測される

現行のルート・ダイヤでは、利用増は見込みづらい

【つづき：②北部線の利用状況と経費削減の考え方】

■北部線の利用動向調査(2回目)結果について

- ・調査期間：令和6年11月28日(木)、29日(金)
- ・調査方法：調査員(市民協働課職員)乗車による目視記録方式

「農協北部センター発⇒常滑市役所・市民病院前行」の乗車状況

- ・2日間全体で118人、1日平均59人
- ・1便あたり4.5人(59人/13便)

【各バス停における1日平均の乗車・降車の状況】

農協北部センター～北汐見坂1丁目間で乗車する人は、各バス停1日平均5人以下と少ない。

農協北部センター～北汐見坂1丁目間で乗車した人の約41%が大野町駅で降車する。

農協北部センター～北汐見坂1丁目間で乗車した人で常滑市役所・市民病院前まで行く人は約20%と少ない。

単位：人

	乗 車	降 車													
		農協北部センター	矢田西	矢田公民館	久米公民館	前山消防団車庫	青海公民館	宮山公会堂	北汐見坂1丁目	小倉天神社	大野町駅	西之口公民館	市民交流センター	多屋公園	常滑市役所・市民病院前
農協北部センター	3.5	—	0	0	1.5	0	0	0	0	0.5	1	0	0	0	0.5
矢田西	4	—	—	0	0	0	0	0	0	0.5	1	0	0	2	0.5
矢田公民館	3	—	—	—	0	0	0	0	0	0	1.5	0	0	0.5	1
久米公民館	3	—	—	—	—	0	0	0	0	0.5	1	0	0	0	1.5
前山消防団車庫	3	—	—	—	—	—	0	0	0	0	2	0	0	0	1
青海公民館	1	—	—	—	—	—	—	0	0.5	0	0.5	0	0	0	0
宮山公会堂	4.5	—	—	—	—	—	—	—	0	1	1	1.5	0	0.5	0.5
北汐見坂1丁目	3.5	—	—	—	—	—	—	—	—	0	1.5	0	0.5	1.5	0
小倉天神社	6.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.5	0	1.5	0	3.5
大野町駅	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0.5	3	8.5
西之口公民館	4.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.5	1	3
市民交流センター	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3
多屋公園	5.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.5

(注)表中の数値は1日平均。セルに別の色を付けているのは、乗車は5人以上、降車は3人以上の場合(参考)

小倉天神社～多屋公園間で乗車する人は、常滑市役所・市民病院前まで行く(目的地としている)人が約70%である。

(4 参考資料 (2) グルーンの経費削減の考え方)

- 【つづき：②北部線の利用状況と経費削減の考え方】
- 「常滑市役所・市民病院前発⇒農協北部センター行」の乗車状況
- ・ 2日間全体で105人、1日平均52.5人
 - ・ 1便あたり4.0人(52.5人/13便)

【各バス停における1日平均の乗車・降車の状況】

	乗 車	降 車													
		常滑市役所・市民病院前	多屋公園	市民交流センター	西之口公民館	大野町駅	小倉天神社	北汐見坂1丁目	宮山公会堂	青海公民館	前山消防団車庫	久米公民館	矢田公民館	矢田西	農協北部センター
常滑市役所・市民病院前	24.5	—	6.5	4.5	3.5	2	4	0	0	0	1.5	0	0.5	1	1
多屋公園	10.5	—	—	1.5	1	4.5	0	1	1	0	0	0	0	1.5	0
市民交流センター	2	—	—	—	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
西之口公民館	1.5	—	—	—	—	0	0	0	1.5	0	0	0	0	0	0
大野町駅	10.5	—	—	—	—	—	0	1	0.5	1.5	2	0.5	1	3.5	0.5
小倉天神社	2.5	—	—	—	—	—	—	0.5	1.5	0	0	0.5	0	0	0
北汐見坂1丁目	0	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0	0	0	0
宮山公会堂	0	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0	0	0	0
青海公民館	1	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	1	0	0	0
前山消防団車庫	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0	0
久米公民館	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0
矢田公民館	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	0
矢田西	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0

(注) 表中の数値は1日平均。セルに別の色を付けているのは、乗車は5人以上、降車は3人以上の場合(参考)

北汐見坂1丁目以降で乗車する人はほとんどいない。

大野町駅で乗車する人はそれ以降のバス停でまんべんなく降車している。(数は多くない。)

常滑市役所・市民病院前、多屋公園で乗車する人のうち約67%が大野町駅までの間に降車している。

単位：人

【つづき：②北部線の利用状況と経費削減の考え方】

便ごとの平均利用実績(R6.7実績)

〈北部線 常滑市役所・市民病院行〉

(単位：人) 小数点第2以下切り捨て

便名	1601	1603	1605	1607	1609	1611	1613
発時間	8:00	9:30	11:00	12:30	14:30	16:00	17:30
平日	15.5	14.9	6.6	6.6	3.2	1.9	1.9
休日	7.6	8.6	7.4	8.7	4.1	2.1	2.5

〈北部線 農協北部センター行〉

(単位：人) 小数点第2以下切り捨て

便名	1602	1604	1606	1608	1610	1612
発時間	9:40	11:25	13:25	14:55	16:25	17:55
平日	5.0	10.1	8.9	6.5	7.8	5.4
休日	4.1	6.2	6.1	6.8	4.1	2.1

費用対効果が低い

課題

本来の目的(市民病院通院)利用が少ない(矢田・久米・前山地区)

利用数が低迷(特に夕方)

約65,000千円の経費(15ページ参照)

大野町～市民病院間の利用はあるものの全体としては低迷

鉄道沿線と重複するルートがある

経費削減策(案)

路線の一部廃止・ダイヤの見直し

【検討の視点】 一部ルート(農協北部センター～北汐見坂1丁目)の廃止、夕方便の廃止

【削減見込額】 約32,000千円

どちらか
要検討

経費削減策(案)

路線の全部廃止

【検討の視点】 全部ルートの廃止

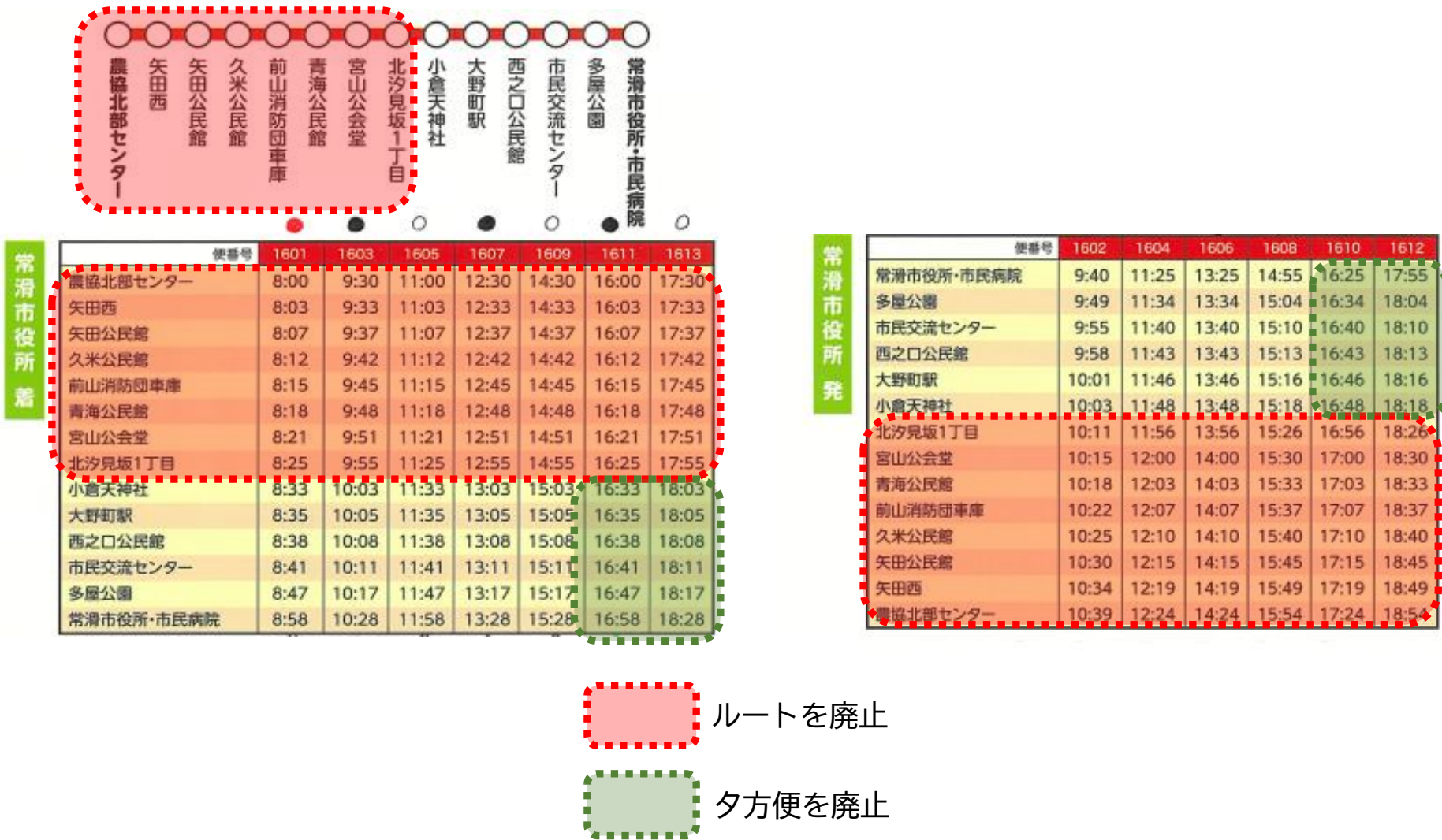
【削減見込額】 約65,000千円

※全部廃止の場合の代替交通手段として
オンデマンド交通等の導入検討

(4 参考資料 (2) グルーンの経費削減の考え方)

【つづき：②北部線の利用状況と経費削減の考え方】

【北部線の一部廃止等のイメージ】



③中部線の利用状況と経費削減の考え方

便ごとの平均利用実績(R6.7実績)

常滑中部・市役所線 常滑市役所・市民病院行き

(単位:人)小数点第2以下切り捨て

便名	1401	1403	1405	1407	1409	1411	1413	1415	1417	1419	1421	1423	1425	1427	1429	1431	1433	1435	1437	1439	1441	1443	1445	1447	1449	1451
発時間	7:25	7:40	8:00	8:30	9:00	9:40	10:10	11:10	12:10	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:00	20:30	20:50
平日	8.7	21.6	18.0	8.5	6.8	6.5	8.5	9.5	8.3	14.2	10.0	10.7	7.0	7.5	9.6	13.0	13.8	17.7	18.9	17.3	17.6	17.1	12.8	7.5	6.0	6.6
休日	2.3	1.8	2.7	2.6	1.7	2.6	9.5	6.0	8.8	4.7	7.1	7.1	7.0	6.5	9.0	8.2	8.6	12.1	11.8	8.4	10.8	6.7	4.7	5.4	4.6	6.6

常滑中部・市役所線 常滑駅行き

(単位:人)小数点第2以下切り捨て

便名	1402	1404	1406	1408	1410	1412	1414	1416	1418	1420	1422	1424	1426	1428	1430	1432	1434	1436	1438	1440	1442	1444	1446	1448
発時間	6:45	7:25	7:45	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:30	12:30	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00
平日	24.0	24.0	19.4	7.8	13.6	10.8	11.0	11.5	16.6	14.0	12.1	7.9	8.2	7.9	7.5	6.6	14.7	9.3	18.9	7.3	6.1	5.6	2.4	2.5
休日	6.6	7.1	3.7	11.5	11.4	9.2	8.8	10.5	10.5	14.1	11.5	6.0	4.2	5.2	7.4	6.2	4.5	8.1	7.1	5.3	4.1	3.0	1.5	0.8

費用対効果が低い
時間帯がある

課題

利用者数の低迷

休日の朝便

平日・休日の
夜便

約45,000千円の経費

経費削減策(案)

ダイヤの見直し

【検討の視点】 休日ダイヤの一部見直し

【削減見込額】 約3,000千円

具体案は次ページへ

(4) 参考資料 (2) グルーンの経費削減の考え方

【つづき：③中部線の利用状況と経費削減の考え方】

【中部線のダイヤの見直しイメージ】



休日朝方で利用が低調な便

休日の夜便を減便

常滑駅→常滑市役所・市民病院		1401	1403	1405	1407	1409	1411	1413	1415	1417	1419	1421	1423	1425	1427	1429	1431	1433	1435	1437	1439	1441	1443	1445	1447	1449	1451
常滑駅	便番号	7:25	7:40	8:00	8:30	9:00	9:40	10:10	11:10	12:10	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:00	20:30	20:50
陶磁器会館		7:26	7:41	8:01	8:31	9:01	9:41	10:11	11:11	12:11	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11	19:41	20:01	20:31	20:51
北条公園		7:29	7:44	8:04	8:34	9:04	9:44	10:14	11:14	12:14	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:04	20:34	20:54
飛香台西		7:29	7:44	8:04	8:34	9:04	9:44	10:14	11:14	12:14	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:04	20:34	20:54
きざくら公園		7:30	7:45	8:05	8:35	9:05	9:45	10:15	11:15	12:15	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:05	20:35	20:55
飛香台7丁目		7:30	7:45	8:05	8:35	9:05	9:45	10:15	11:15	12:15	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:05	20:35	20:55
飛香台中央		7:30	7:45	8:05	8:35	9:05	9:45	10:15	11:15	12:15	13:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:05	20:35	20:55
常滑市役所・市民病院		7:35	7:50	8:10	8:40	9:10	9:50	10:20	11:20	12:20	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:10	20:40	21:00

常滑市役所・市民病院→常滑駅		1402	1404	1406	1408	1410	1412	1414	1416	1418	1420	1422	1424	1426	1428	1430	1432	1434	1436	1438	1440	1442	1444	1446	1448
常滑市役所・市民病院	便番号	6:45	7:25	7:45	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:30	12:30	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00
飛香台中央		6:46	7:26	7:46	8:31	9:01	9:31	10:01	10:31	11:31	12:31	13:31	14:01	14:31	15:01	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:01
飛香台7丁目		6:47	7:27	7:47	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:32	12:32	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02
きざくら公園		6:47	7:27	7:47	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:32	12:32	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02
飛香台西		6:47	7:27	7:47	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:32	12:32	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02
北条公園		6:48	7:28	7:48	8:33	9:03	9:33	10:03	10:33	11:33	12:33	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33	20:03
陶磁器会館		6:50	7:30	7:50	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:35	12:35	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05	19:35	20:05
常滑駅		6:55	7:35	7:55	8:40	9:10	9:40	10:10	10:40	11:40	12:40	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10

休日の朝便を減便

廃止する便

休日夕方利用が低調な便

(3)令和6年度オンデマンド交通実証実験結果について

(注)利用状況等は速報値であり、今後修正される予定。

①停留所の利用状況

○常滑駅、大野町駅と市内の主要駅を目的地とした利用が多い。

○イオンモール常滑、カインズモールと大規模な商業施設を目的地とした利用も多い。

○常滑市役所、常滑市民病院は令和5年度の実証実験では区域外であったが、今回区域内としたことにより一定数の利用があった。

○停留所「134港町1丁目」「139港町4丁目」「介護老人福祉施設しろやま」は定期的な利用者がいるために利用回数が多いと考えられる。

・ 停留所134からの利用：カインズ11回、常滑駅6回、市役所6回、市民病院6回

・ 停留所139からの利用：カインズ9回、市民病院5回

・ しろやまからの利用：大野町駅23回

○利用されている停留所の分類としては以下のとおり。

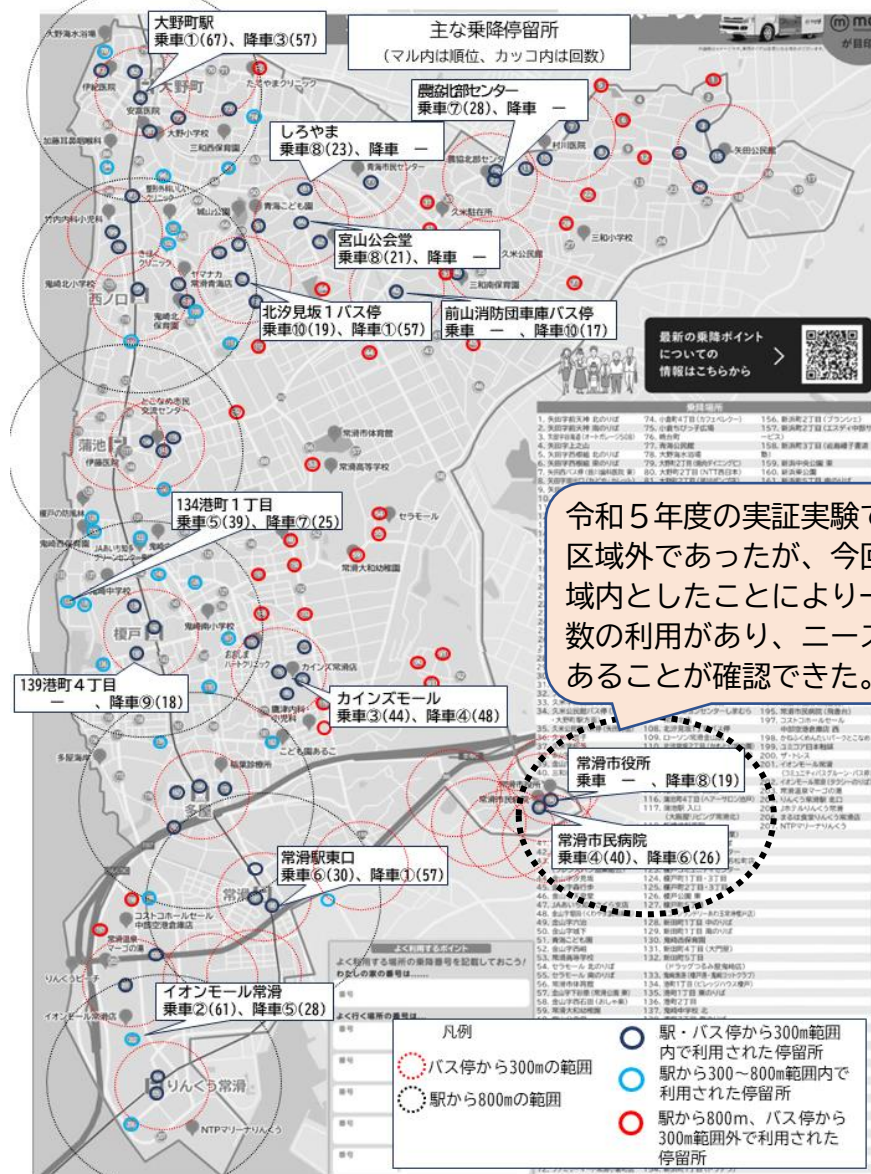
・ 駅・バス停から300m範囲内：57か所

・ 駅から300～800m範囲内：27か所

・ 上記以外(交通空白地)：32か所

駅やバス停に近い停留所の利用が比較的多く、北部地域ではグールのバス停と同位置の停留所(農協北部センター、宮山公会堂、前山消防団車庫バス停、北汐見坂1丁目バス停)を利用している人も多い。

【図15：乗車(出発地点)に利用された停留所の位置と主な乗降停留所】

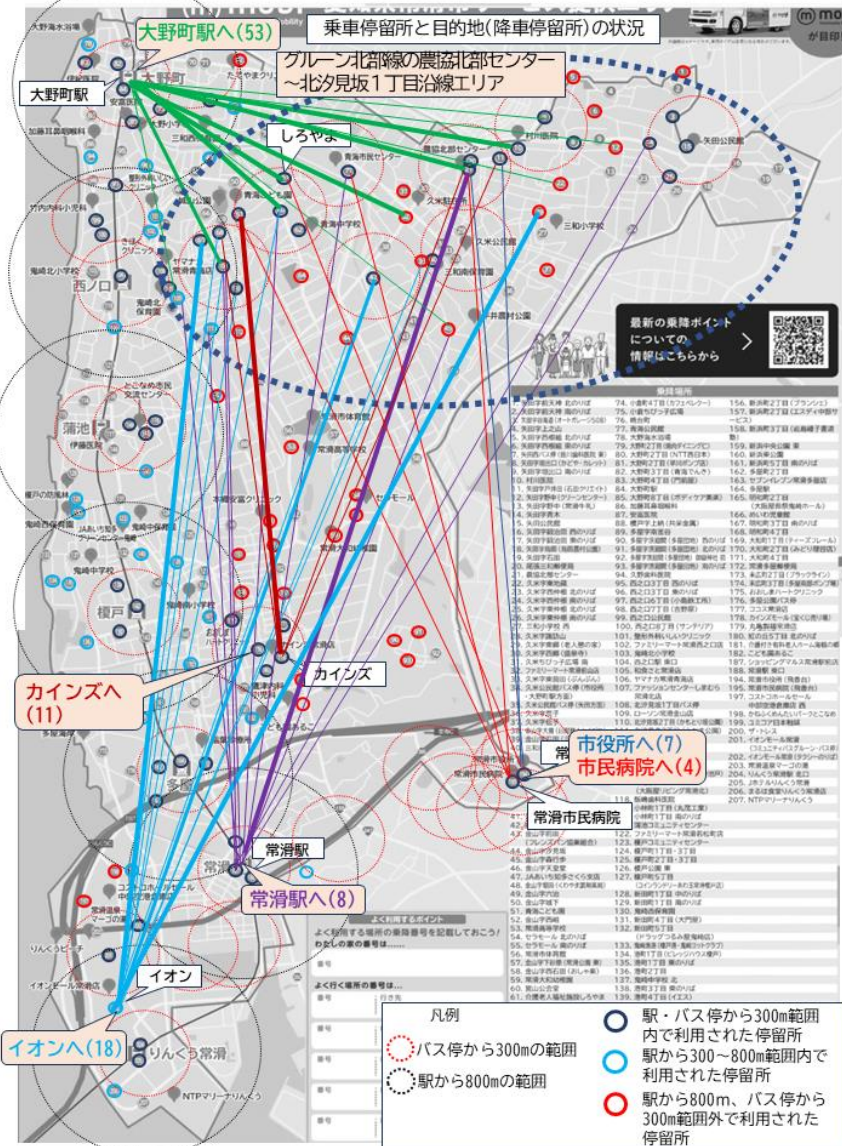


令和5年度の実証実験では区域外であったが、今回区域内としたことにより一定数の利用があり、ニーズがあることが確認できた。

(順位は10位までを表示)

②-1 グルーン北部線の農協北部センター～北汐見坂1丁目沿線エリアの利用状況

【図16：農協北部センター～北汐見坂1丁目沿線エリアの主要施設等への利用状況】



■主要な駅、施設への利用

- 大野町駅：53回と特に多い
- イオンモール常滑：18回と比較的多い
- カインズモール：11回と比較的多い
- 常滑駅：8回、市役所：7回、市民病院：4回
と一定数の利用がある

■定期的な利用

- 「介護老人福祉施設しろやま」から大野町駅への利用：23回と多く、特定の曜日、時間帯に利用されている。

■選択されている停留所

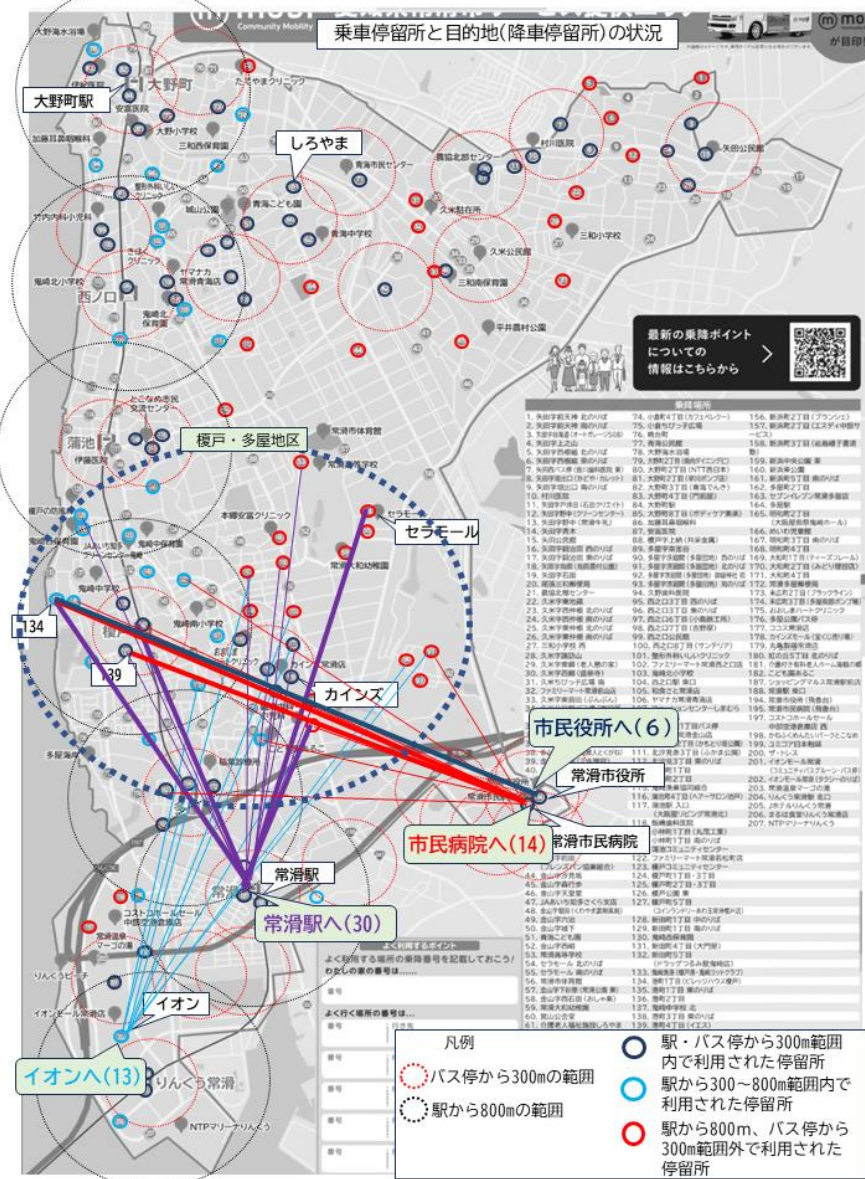
- 近くにグルーンのバス停があっても、オンデマンド交通(の停留所)を利用しているケースがある。

【上記から考えられること】

- グリーンでは「時間の自由度が低い」「目的地まで時間がかかる」「目的地まで乗り継ぎが必要」などの要因からオンデマンド交通を選択していると考えられる。
- 施設から駅への移動に定期的に利用されているケースがある。

②-2 榎戸・多屋地区の利用状況

【図17：榎戸・多屋地区からの主要施設等への利用状況】



■主要な駅、施設への利用

- 常滑駅：30回と多い
- 市民病院：14回と比較的多い
- イオンモール常滑：13回と比較的多い

■利用頻度の多い停留所

- 停留所「134港町1丁目」：カインズモール11回、常滑駅6回、市役所6回、市民病院6回
- 停留所「139港町4丁目」：カインズモール9回、市民病院5回

■特定の場所への利用

- 「常滑駅⇔セラムール」の利用が10月26日(土)、27日(日)に集中しており(往復で18回)、イベントへの参加者が利用したと考えられる。

【上記から考えられること】

- 「駅まで遠い」「交通空白地である」「目的地まで乗り継ぎが必要」などの要因からオンデマンド交通を選択していると考えられる。
- オンデマンド交通の利用頻度が高いユーザーが特定の停留所を利用している。
- 観光客がセラムールへの利用にオンデマンド交通を選択している。

(4)交通空白地にかかる課題

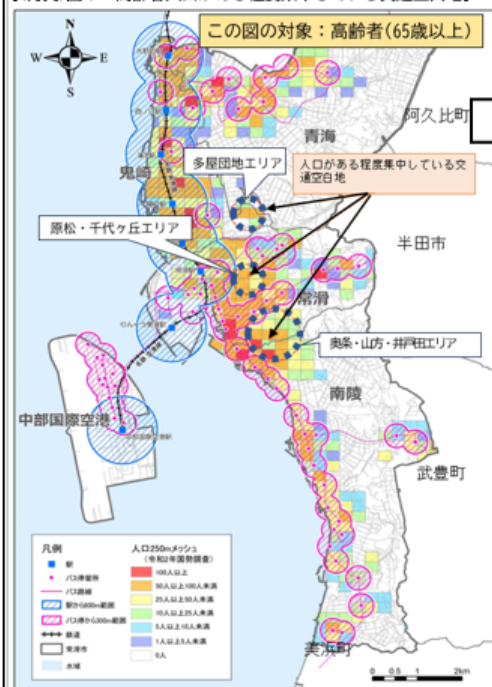
令和6年10月開催の本市地域公共交通協議会で示した以下の3つの主な課題は以下のとおり。

【図18 市内の交通空白地に係る主な課題※令和6年10月30日開催の市公共交通協議会資料より抜粋】

課題4 交通空白地対策の検討

グールの運行開始により一定程度解消されたものの、図のように依然として市内に点在する交通空白地の解消(高齢者を中心とした交通弱者の移動手段の確保)に向けて検討する。

【(再掲)図1 高齢者人口がある程度集中している交通空白地】



(常滑市地域公共交通計画【資料編】より)

【主な課題①】

高齢者人口がある程度集中している交通空白地への対策は**特に優先度が高く**、高齢者の移動手段の確保が必要。対象エリア：「多屋団地」「原松・千代ヶ丘」「奥条・山方・井戸田」エリア

【主な課題②】

高齢者には、上記のエリア以外にも点在する交通空白地対策も必要

【主な検討の視点】

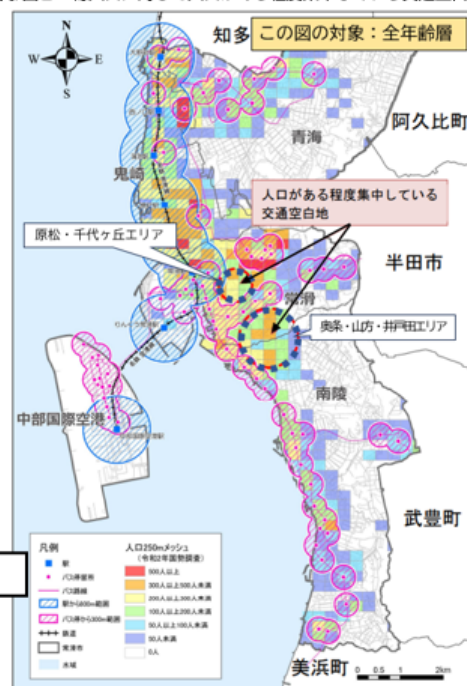
- ・ オンデマンド交通の本格運行
- ・ タクシー助成制度の導入
- ・ グールの新路線の設定を含めた路線・ダイヤの見直し
- ・ 対策の実施時期

【主な課題③】

総人口(全年齢層)に対して人口がある程度集中している交通空白地への対策も**優先度が高い**。

対象エリア：「原松・千代ヶ丘」「奥条・山方・井戸田」エリア

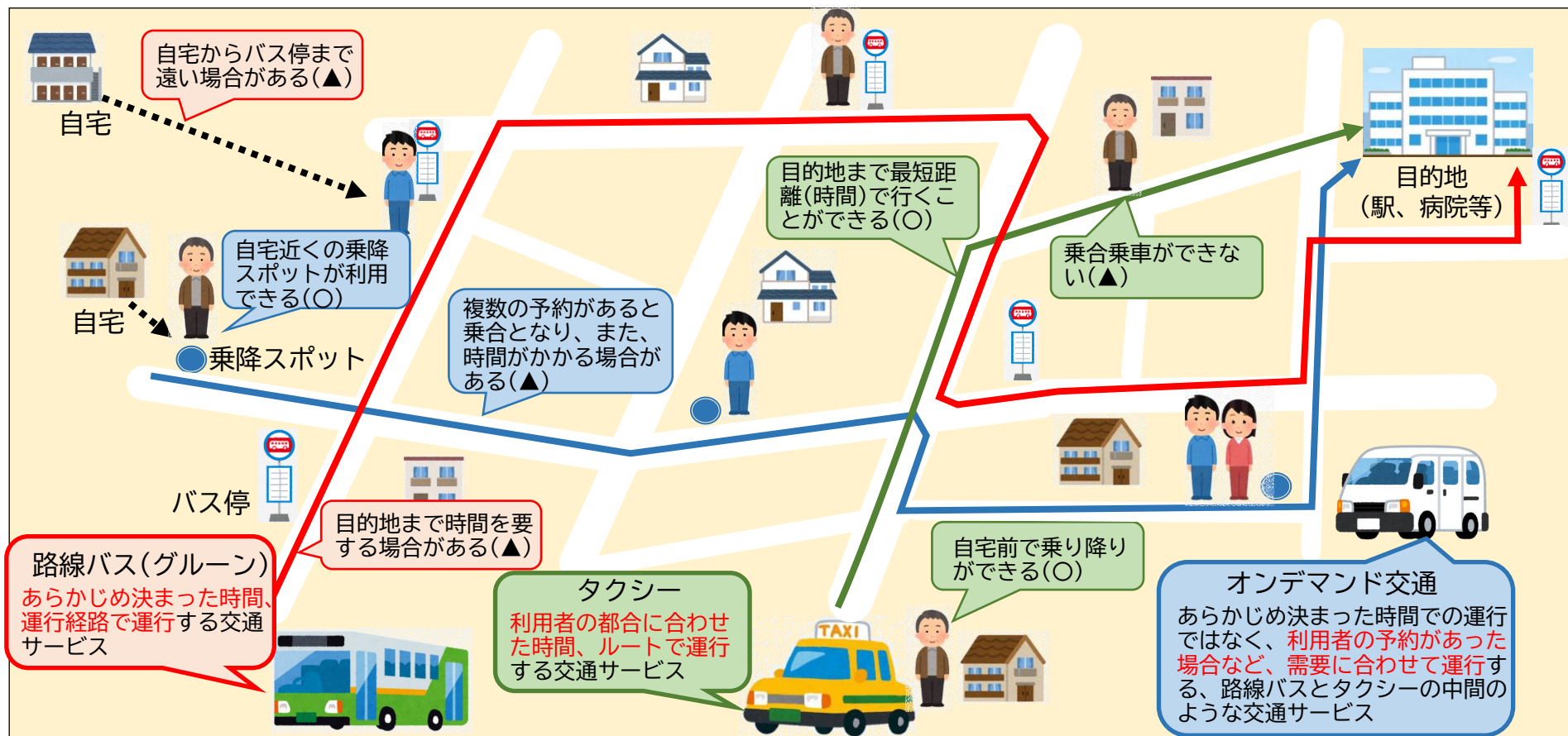
【(再掲)図2 総人口に対して人口がある程度集中している交通空白地】



(常滑市地域公共交通計画【資料編】より)

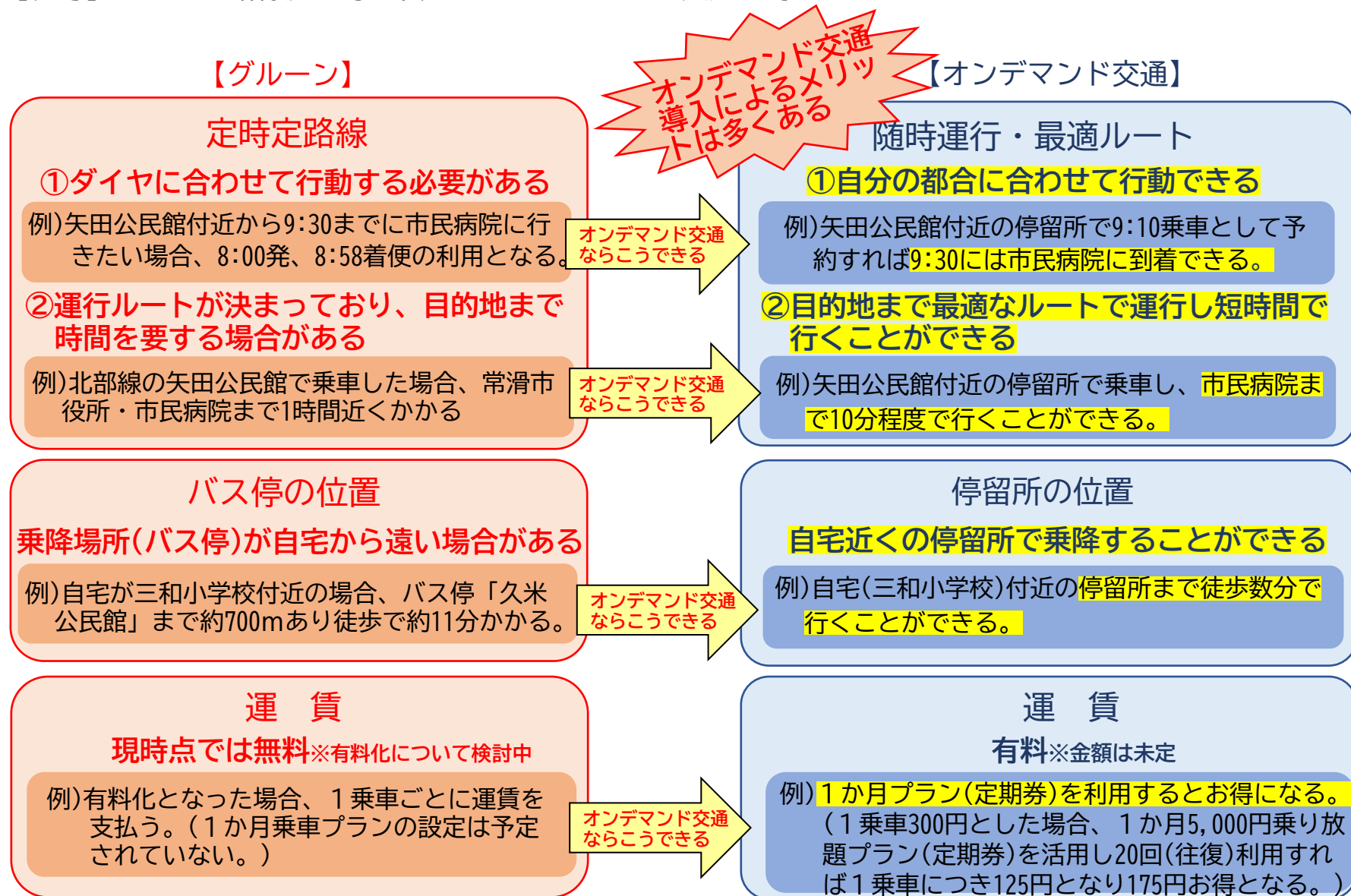
【参考】「路線バス(グリーン)」 「オンデマンド交通」 「タクシー」の特徴・メリット(○)・デメリット(▲)

【図19：路線バス(グリーン)及びオンデマンド交通のイメージ】



	路線バス	タクシー	オンデマンド交通
料 金	安い(○)	高い(▲)	比較的高い(▲)
予 約	不要(○)	不要(○)	必要(▲)
行 動	ダイヤに合わせた行動が必要(▲)	都合に合わせた行動が可能(○)	都合に合わせた行動が可能(○)
定 員	多い(○)	少ない(乗合乗車ができない)(▲)	少ない(予約できない場合がある)(▲)

【参考】 グリーン路線廃止等に代わってオンデマンド交通を導入することによるメリット



(注) オンデマンド交通における、停留所の位置や金額、1か月プランについては仮定であり、今後検討するもの