

令和7年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価  
及び地域公共交通計画の評価結果 概要（全体）

## 常滑市地域公共交通協議会 (常滑市)

令和4年4月28日設置

令和6年3月31日 常滑市地域公共交通計画策定  
(計画期間：令和6年4月～令和11年3月)

## 常滑市が目指すまちの姿と常滑市地域公共交通計画

## 【常滑市の概要】

人口：58,479人（令和7年11月末日現在）

市内の公共交通：名古屋鉄道（常滑線・空港線 8駅）

知多バス（半田常滑線A線、D線、N線）

コミュニティバスグリーン（全6路線）

タクシー（営業所2社、常滑駅への乗り入れ4社）

## 【計画策定の背景】

常滑市の現状や課題を明確に把握し、住民や来訪者が「必要な時に必要な移動ができるまち」を目指すため、公共交通施策のマスタープランである「常滑市地域公共交通計画」を策定しました。（計画期間：令和6年度～令和10年度（5年間））

## 第6次常滑市総合計画

## ■目指す姿

とことん住みたい 世界とつながる 魅力創造都市

## ■基本理念

- ・常滑市のまちづくりは、「安全」、「安心」、「成長」の3つの視点から進めます。
- ・市民や団体、事業者、行政など互いに連携し、協力しあい、それぞれが持っている知恵や力を十分に生かした「みんなでつくる」まちづくりに取り組みます。

実現するために

## ～常滑市地域公共交通計画の4つの基本方針～

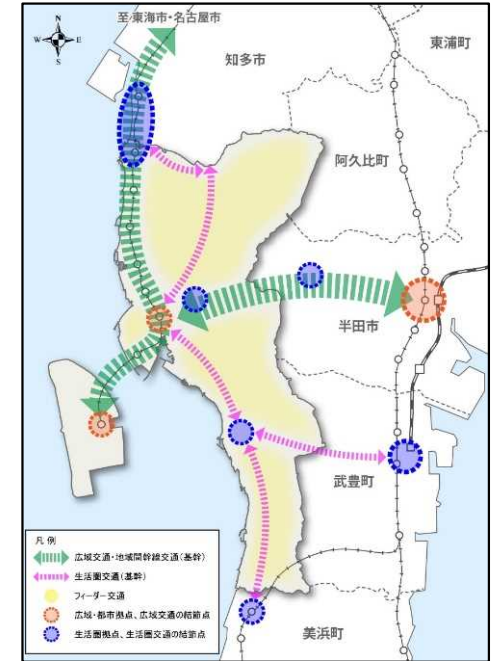
基本方針①：住んでいる誰もが不便なく、生活に必要な移動ができる

基本方針②：まちのにぎわいを創出する

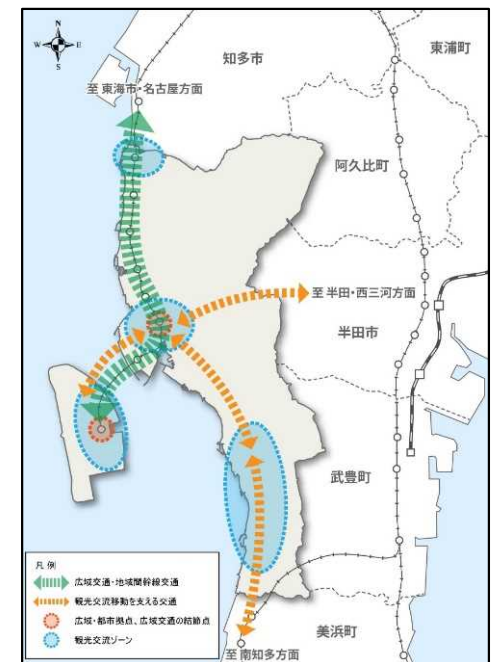
基本方針③：安全・安心な暮らしのため、みんなで支える

基本方針④：新しい技術やしぐみによって、時代・社会に対応する

将来公共交通ネットワークのイメージ（生活交通）



来公共交通ネットワークのイメージ（観光交通）



## 目標Ⅰ みんなが使いやすい公共交通にします

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

## 目標Ⅱ 公共交通を活かしてまちを元気にします

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

## 目標Ⅲ 地域の公共交通の危機を乗り越え崩壊を防ぎます

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

## 目標Ⅳ 地域みんなで自分たちの公共交通を創ります

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

## 目標Ⅴ 先進的な取組みにチャレンジしモデル都市を目指します

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

### 施策Ⅰ-1、Ⅰ-3、Ⅱ-2、Ⅲ-1、Ⅲ-2の取組み状況

R4.6 市地域公共交通協議会(以下「市交通協議会」という。)設置

R4.10 コミュニティバスグリーン(以下「グリーン」という。)運行開始

R5.12 AIオンデマンド交通  
実証実験(1回目)実施

実証実験の目的

- ・コミュニティバスの課題への対応策としての検証
- ・移動需要を組み合わせた事業性向上の検証



R6.10 AIオンデマンド交通実証実験(2回目)実施

1回目の実証実験の結果を踏まえエリア設定、  
運行時間帯(休憩時間の設定)及び運賃設定  
を変更して実施

R6.10~12の3か月間実施  
(図は実証実験エリア)



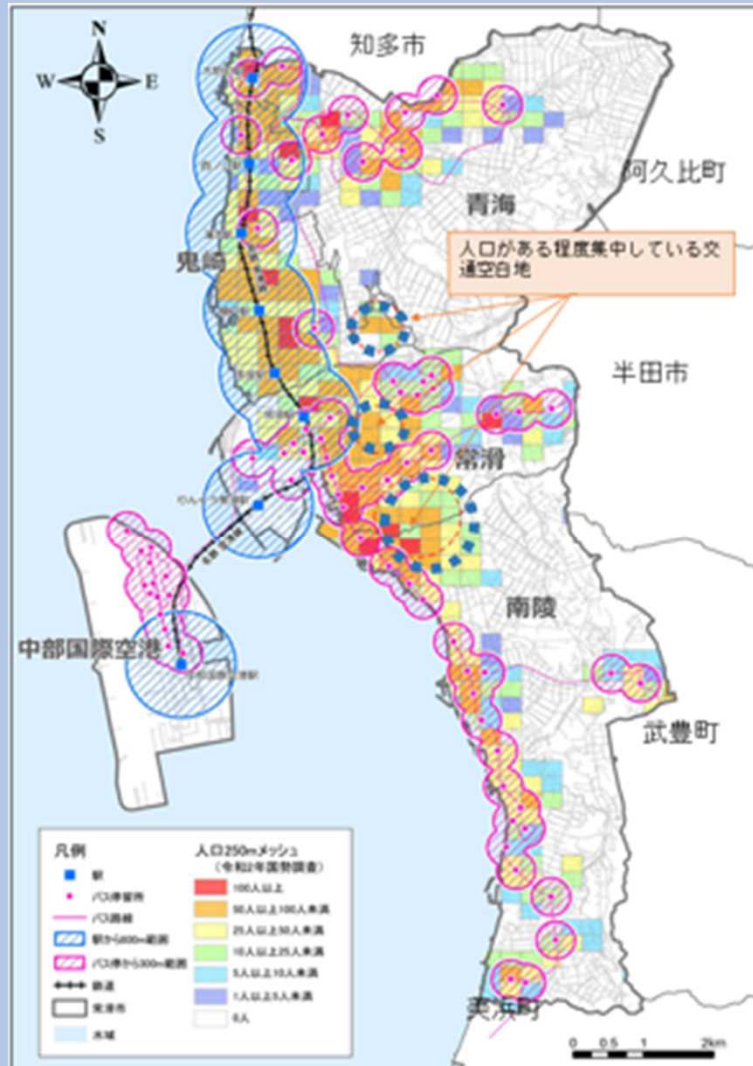


## R6.10 市交通協議会開催

- ・ グルーンのボートレースとこなめから市への移管の方針決定
- ・ 市内の交通空白地対策の検討を進める方向性を確認

## 交通空白地

【高齢者人口がある程度集中している交通空白地】



【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】



## R7.3 市交通協議会開催

グルーン運賃有料化の方針決定

R 7.4 グリーンをボートレースとこなめから市に移管

R 7.5 青海・鬼崎地区における公共交通の見直しに関するアンケートの実施（回答数432件）

R 7.6 市議会及び交通協議会で市内の交通空白地対策の方向性を提示し説明

グリーン及び「呼べるバス」による市内の交通空白地対策を提示

## ②各路線の経費削減策の方向性

**大野線**  
利用が低迷(特に夜間及び休日)  
運行経費  
全体：約17,000千円  
1人当たり：約5,244円

**北部線**  
利用が低迷(特に夕方)  
本来の利用目的が少ない  
運行経費  
全体：約65,000千円  
1人当たり：約2,019円

**中部線**  
利用が低迷(休日の朝便・夜便)  
運行経費  
全体：約45,000千円

### 大野線利用者アンケート

5人中2人  
有料化したら乗らない  
(路線維持については意見が分散)

### 北部線・大野線関係住民アンケート

他より多い  
「利用が少ない路線の代わりに新たな交通手段を導入」の考え方  
7割近い  
「費用対効果」・「新たな費用負担のない対策」を求める考え方

グリーンに関し、物価高騰等による運行経費増大見込みや利用状況を踏まえた経費削減案を提示

### 選択

路線の全部廃止  
削減見込額：約17,000千円

ダイヤの見直し  
削減見込額：約11,000千円

アンケート結果を踏まえて選択  
代替策費用確保のため  
経費削減効果の大きい策を選択

### 選択

路線の全部廃止  
削減見込額：約65,000千円

路線一部廃止・ダイヤの見直し  
削減見込額：約32,000千円

### 選択

ダイヤの見直し  
削減見込額：約3,000千円

## ②交通空白地対策のエリア設定等のイメージ

【図13 北部と中部のエリア設定のイメージ(半常線無しの場合)】



### 【停留所設置・移動のルール等(案)】

- ■ ■ 北部エリアと中部エリアの境界：境界を越えての移動は原則不可※北部エリアと常滑駅、市役所・りんくう病院との行き来は特例で可
- 駅やバス停から300m範囲内：原則として停留所は設置しない
- 住宅地停留所：概ね100～200mの間隔で設置
- ★ 大野町駅：準急電車等の利用ニーズに対応するため特例で停留所を設置
- ★ 常滑駅及び市役所・りんくう病院：交通の結節点、行政拠点、医療拠点であり特例で停留所を設置
- 半常線のバス停から300m範囲内：ダイヤ改正により運行しない時間帯のために停留所を設置  
(注) 半常線沿線エリアの移動ルール等の考え方はダイヤ改正状況を踏まえた検討が必要



※停留所設置及び移動ルール等の具体的な内容は今後検討していく

R 7.7 北部地域コミュニティバス座談会の開催(13回開催、延べ参加人数135人)

R 7.9 「青海地区におけるグリーン等の在り方に関するアンケート」(回答数292件)

「グリーン等の料金設定に関するアンケート」(回答数2,451件)

中部地域公共交通意見交換会の開催(2回開催、延べ参加人数18人)

} の実施

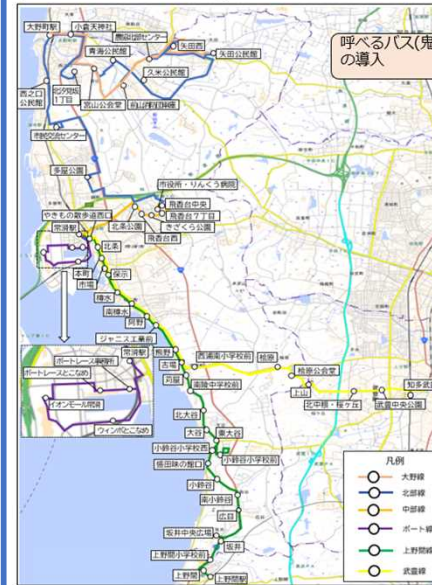


## R7.11 交通協議会

- ・市の公共交通再編の具体案について協議・承認
- ・グリーン及び呼べるバスの運賃案について説明

## ○常滑市の今後の公共交通再編イメージ

【図21 現行グリーンの路線等】



【図22 市の公共交通再編後(R8.12.1)の路線・エリア等】



## グリーン運賃 (案)

種 類	運賃額	適用方法
一般	1乗車200円	小学生以上の者とする。 各路線同一の運賃とする。
未就学児	無料	小学校就学前の者とする。
障がい者及び その介助者1人	無料	身体障害者手帳、療育手帳、精神 障害者手帳の交付を受けている者 及びその人を介助するために共に 乗車する者とする。
1カ月定期券	6,000円	通用期間内は、グリーンの全ての 路線で何度でも利用できる。
3カ月定期券	18,000円	通用期間内は、グリーンの全ての 路線で何度でも利用できる。
6カ月定期券	36,000円	通用期間内は、グリーンの全ての 路線で何度でも利用できる。

路線：常滑北部・青海線、常滑中部・市役所線、ボートレースとこなめ周遊線、  
常滑南部・上野間線、常滑南部・武豊線

## 呼べるバス運賃 (案)

種 類	運賃額	適用方法
一般	1乗車400円	小学生以上の者とする。 各エリア同一の運賃とする。 定時定路運行及び区域運行に関わらず同 一の運賃とする。
未就学児	無料	小学校就学前の者とする。
障がい者及び その介助者1人	無料	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者 手帳の交付を受けている者及びその人を 介助するために共に乗車する者とする。
回数券 (20枚綴り)	6,000円	有効期限は購入した当該年度中とする。 有効期限内は鬼崎及び中部エリアの両エ リアで利用できる。
10日乗り放題券	4,000円	通用期間内は、適用された1つのエリア (鬼崎又は中部エリア)内で何度でも利 用できる。
30日乗り放題券	6,000円	通用期間内は、適用された1つのエリア (鬼崎又は中部エリア)内で何度でも利 用できる。

※乗り放題券は、+1,000円で同居の家族1人を追加することができる。

エリア：鬼崎エリア、中部エリア

## 施策 I -2の取組み状況

### R7.4 通院用シャトルバスの(試験)運行開始 【4～9月の利用者数等】

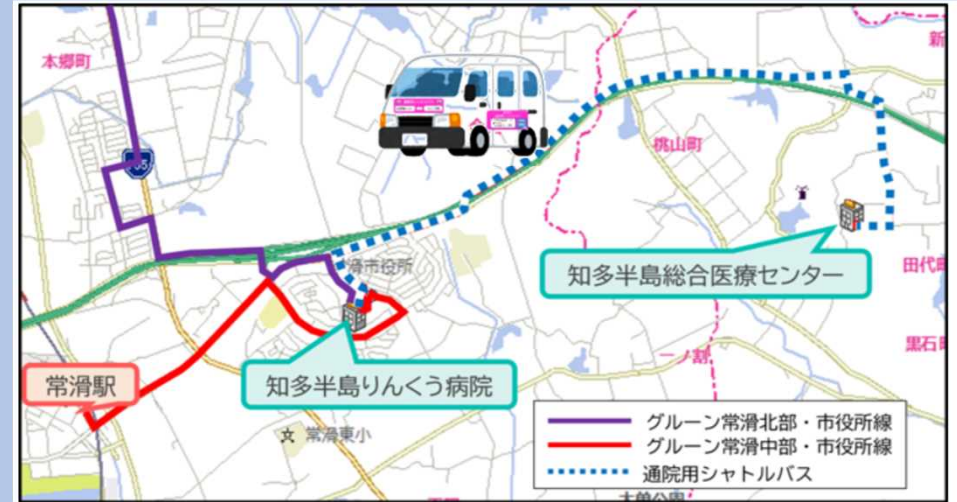
利用実績	利用者数	運行日数	1日平均利用者数
4月	152人	21日	約7.2人
5月	132人	20日	約6.6人
6月	108人	21日	約5.1人
7月	157人	22日	約7.1人
8月	143人	20日	約7.2人
9月	136人	20日	約6.8人
合計	828人	124日	約6.7人

※小数点2位以下四捨五入

### R7.11 交通協議会

- ・通院用シャトルバスの運行休止について  
協議・承認

【通院用シャトルバスのルート】



【運行ダイヤ】

(参考：※はグリーン常滑中部・市役所線のバス停「常滑市役所・市民病院」の到着・出発時間)

知多半島総合医療センター行 (中部・市役所線到着時間※)	1便	3便	5便	7便	9便	11便	乗換
知多半島りんくう病院	(8:10)	(9:10)	(10:20)	(11:20)	(12:20)	(13:20)	
知多半島総合医療センター	8:15	9:15	10:35	11:35	12:35	13:30	
知多半島総合医療センター	8:25	9:25	10:45	11:45	12:45	13:40	
知多半島りんくう病院行	2便	4便	6便	8便	10便	12便	
知多半島総合医療センター	8:35	9:35	11:05	12:05	13:05	13:45	
知多半島りんくう病院 (中部・市役所線出発時間※)	8:45 (9:00)	9:45 (10:00)	11:15 (11:30)	12:15 (12:30)	13:15 (13:30)	13:55 (14:00)	乗換

#### ○今後の運行にかかる判断基準について

「本運行移行」又は「運行休止」について以下の基準で判断することとする。

※R7.6.30 第13回常滑市地域公共交通協議会において承認されたもの

#### イ 判断基準について

○1便当たりの平均乗車率の目標値を定めて算出する判断基準

シャトルバス乗車定員	目標値：1便当たりの平均乗車率	判断基準
9人 (A)	25% (B) 令和6年グリーン利用乗車率 常滑北部・市役所線：約24.1%、常滑中部・市役所線：約32.8%、とこなめ周道線：約53.3%、常滑南部・上野間線：約45.5%、常滑南部・武豊線：約41.7%	2.25人/便 (A) × (B) <b>27人/日 (12便)</b>

・1便当たりの平均乗車率（1便当たりの平均利用者数÷乗車定員）の目標値を定めて判断基準を算出。（常滑北部・市役所線の数値と比較して目標値を25%とした）

#### ウ 判断時期等について



#### エ 判断基準との照合

判断基準：平均利用者数 **27人以上/日 (12便)**

利用実績最大値：平均利用者数(8月) **7.2人/日 (12便)**

**利用実績が判断基準に達しなかった。**

#### オ 今後の運行にかかる検討について

利用実績が判断基準に達しなかったことから

**令和8年度から「運行休止」とする。**

(注)今後、両病院間での診療機能移転が行われる場合があり、その影響が未知数であるため、「休止」としておき、今後の「運行再開」等については、両病院間での診療機能移転の状況に応じて、その影響を踏まえて検討することとする。



## コミュニティバスグルーンの利用実績

令和4年10月の運行開始以来、利用者数は継続して増加傾向となっている。

令和7年(1月～9月)の総利用者数は、379,743人(約1,391人/日)であり、令和6年(約1,235人/日)と比較して1日平均156人の利用増となった。

利用実績(各年)

単位：人

利用実績	常滑北部・市役所線	常滑北部・大野線	常滑中部・市役所線	ボートレースとこなめ周遊線	常滑南部・上野間線	常滑南部・武豊線	総計
2022年	5126	440	28455	12561	13699	9417	69698
2023年	26248	2968	142415	77544	68691	48679	366545
2024年	32198	3242	168238	103854	79201	64075	450808

※2022年は10月～12月の3カ月間

利用実績(2025年)

単位：人

利用実績	常滑北部・市役所線	常滑北部・大野線	常滑中部・市役所線	ボートレースとこなめ周遊線	常滑南部・上野間線	常滑南部・武豊線	総計
2025年	27421	2514	142732	88788	59855	58433	379743
1月	2720	259	14061	9012	6334	5432	37818
2月	2654	191	13656	8377	5987	5494	36359
3月	3183	221	16567	10162	6590	6717	43440
4月	3177	302	16663	9591	6703	6844	43280
5月	3233	305	16079	9334	7041	7038	43030
6月	3074	379	16259	9222	6819	6724	42477
7月	3288	340	18038	10675	7004	6949	46294
8月	3162	205	15781	13027	6722	7158	46055
9月	2930	312	15628	9388	6655	6077	40990

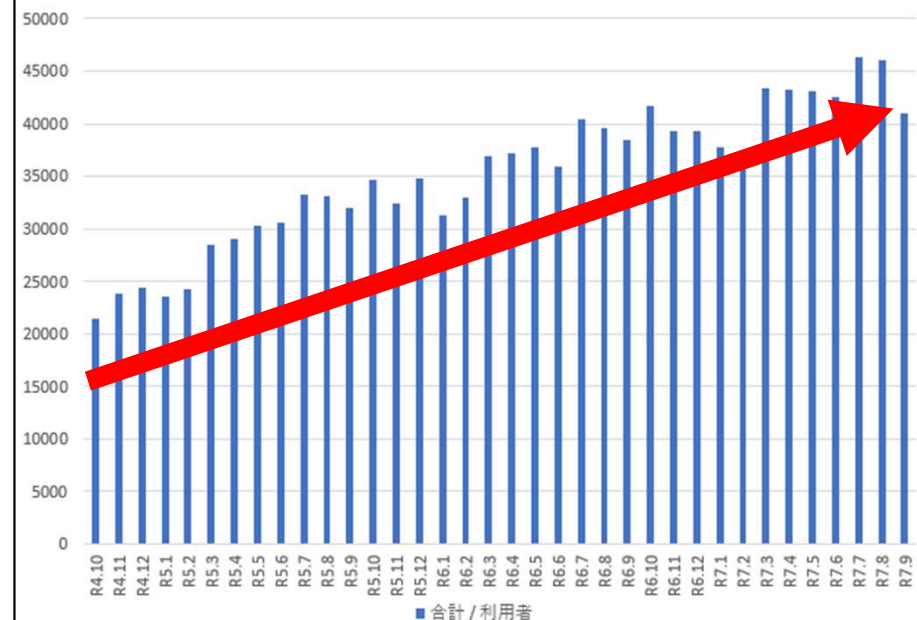
## 利用実績の推移

全体として利用実績は令和4年に比べて約2倍に増加しました。

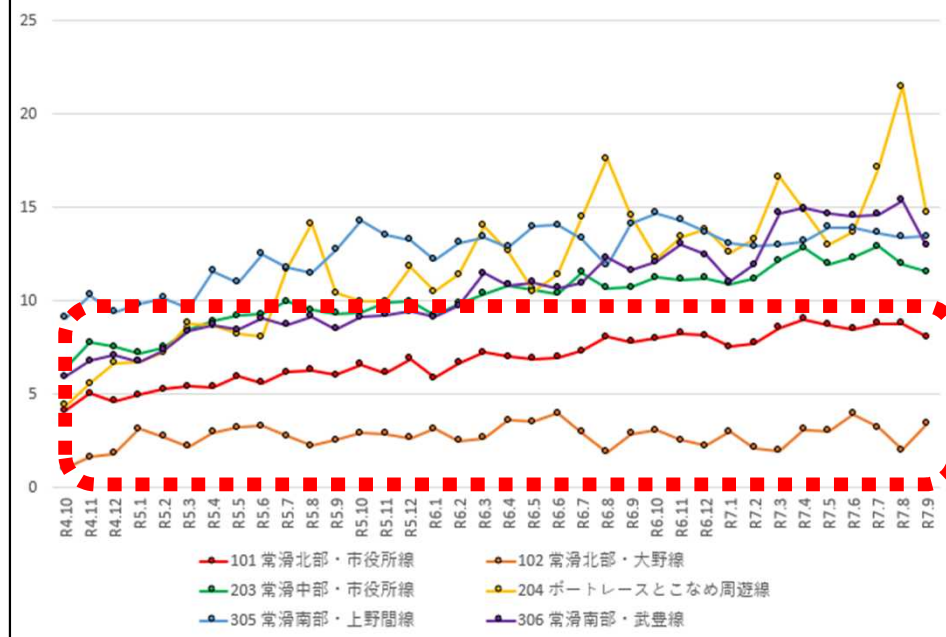
しかし、路線によっては利用実績が低迷している路線（常滑北部・大野線、常滑北部・市役所線）もあります。

また、平日に利用が多く、休日に利用が少ない路線（常滑中部・市役所線）もあり、課題も見えてきました。

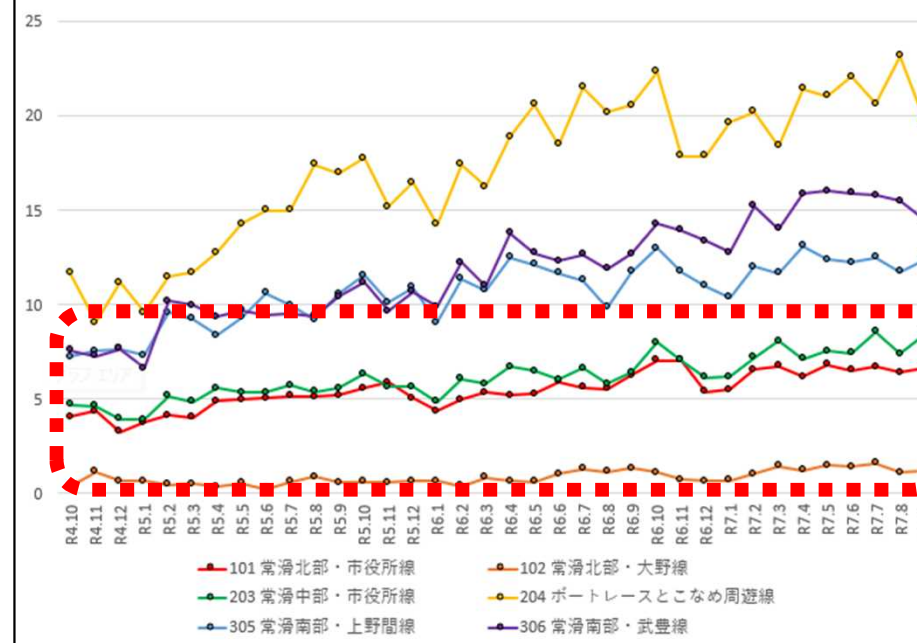
コミュニティバスグリーン全路線の利用者数合計



平日の1便あたりの利用者数



休日の1便あたりの利用者数



基本目標と評価指標・目標値 ※今年度モニタリング評価する評価指標は**太字**

目標	評価指標	基準値（基準年）	評価値	目標値（目標年）
目標Ⅰ	公共交通に対して不満ではない人の割合	73.2%（2023年）	-	80.0%（2028年）
	公共交通の人口カバー率	73.6%（2023年）	-	80.0%（2028年）
目標Ⅱ	<b>鉄道駅の利用者数</b>	17,500人/日（2022年）	19,535人/日（2023年）	22,800人/日（2028年）
	<b>知多バスの利用者数</b>	880人/日（2022年）	614人/日（2023年）	970人/日（2028年）
	<b>グルーンの利用者数</b>	1,030人/日（2023年）	1,185人/日（2024年）	1,130人/日（2028年）
	<b>観光地周辺のバス停利用者数</b>	30人/日（2023年）	-	40人/日（2028年）
目標Ⅲ	<b>知多バスの総走行距離</b>	554km/日（2023年）	508km/日（2024年）	554km/日（2028年）
	<b>グルーンの総走行距離</b>	876km/日（2023年）	876km/日（2024年）	876km/日（2028年）
	<b>タクシーの総実車距離</b>	63km/日・台（2022年）	64.7km/日・台（2023年）	63km/日・台（2028年）
目標Ⅳ	<b>高齢者などを対象とした公共交通セミナーなどへの参加者数</b>	未実施(2023年)	221人/年（2024年）	150人/年（各年）
	75歳以上の人のうち、公共交通利用頻度が週1回以上の人の割合	5.3%（2023年）	-	10.0%（2028年）
	<b>公共交通について地域で考える自主組織の数</b>	1団体(2023年)	1団体（2024年）	4団体(2028年)
目標Ⅴ	<b>新たな技術を活用した公共交通に関する実証実験の件数</b>	2件/年（2023年）	3件/年（2024年）	2件/年（各年）
	<b>公共交通で常時運行するEV・FCV車両の導入台数</b>	6台(2023年)	6台（2024年）	増加(2028年)
	<b>常滑版MaaS アプリ「とこNAVI」のアクセス数</b>	未実施(2023年)	31,408回/年（2024年）	60,000回/年(2028年)

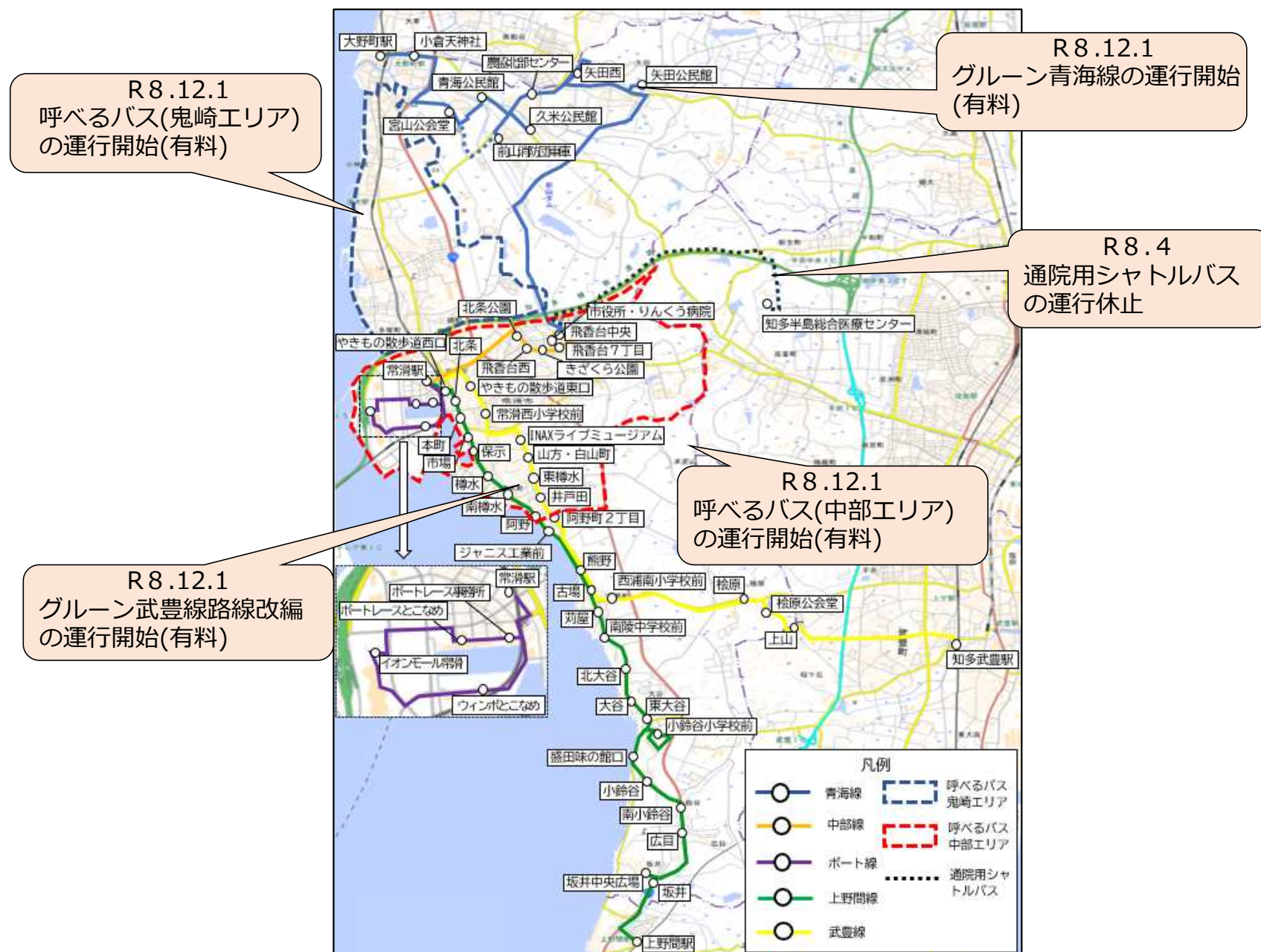
※評価値は、令和6年度モニタリング評価の数値



## 基本目標の達成状況と理由

評価指標	達成状況	理 由
鉄道駅の利用者数	未達成	令和6年度の1日あたりの利用者数は19,535人で、基準値と比較して12.0%の増加であるが達成できなかった。
知多バスの利用者数	未達成	令和6年度の1日あたりの利用者数は614人で、基準値と比較しておよそ30%減少した。その理由として、令和5年3月にダイヤ改正があり、半田常滑線Dが減便した。
グルーンの利用者数	達成	令和6年度の1日あたりの利用者数は1,185人で、基準値と比較しておよそ15%の増加である。令和6年度の路線別の利用実績をみると、すべての路線で令和5年度の利用者数を上回っており、特にポートレース常滑周遊線、常滑南部・武豊線の増加率が高い。
知多バスの総走行距離	未達成	令和6年度の1日あたりの総走行距離は507.5kmで、基準値と比較して8.4%の減少した。その理由として、令和5年3月にダイヤ改正があり、半田常滑線Dが減便した。
グルーンの総走行距離	達成	令和6年度はルートやダイヤの再編が行われなかった。
タクシーの総実車距離	達成	令和6年度の1日・1台あたりの総走行距離は64.7kmで、基準値と比較して2.6%の増加した。
公共交通セミナー参加者数	達成	令和6年度の参加者数は221人で、目標値の150人を達成している。
公共交通について地域で考える自主組織の数	未達成	発足へ向けて協議中のものはあるものの令和6年度中に新たに発足した公共交通について地域で考える自主組織がなかった。
公共交通に関する実証実験の件数	達成	令和6年度はAIオンデマンド交通に関する社会実験が1件、自動運転バスに関する実証実験が2件実施した。
公共交通で常時運行するEV・FCV車両数	未達成	新たにEV・FCVが導入されなかった。
常滑版MaaSアプリ「とこNAVI」のアクセス数	未達成	令和6年は、1月が7,003回とアクセス数が非常に多いものの2月以降は6月を除いて減少傾向であった。

常滑市の公共交通について以下の再編等を行い、交通空白地の解消を進めることによって、公共交通利用者全体の利用者数増加を図り、その効果検証を行うとともに必要な見直しを行う。【図23：市の公共交通再編後(R 8.12.1)の路線・エリア等】



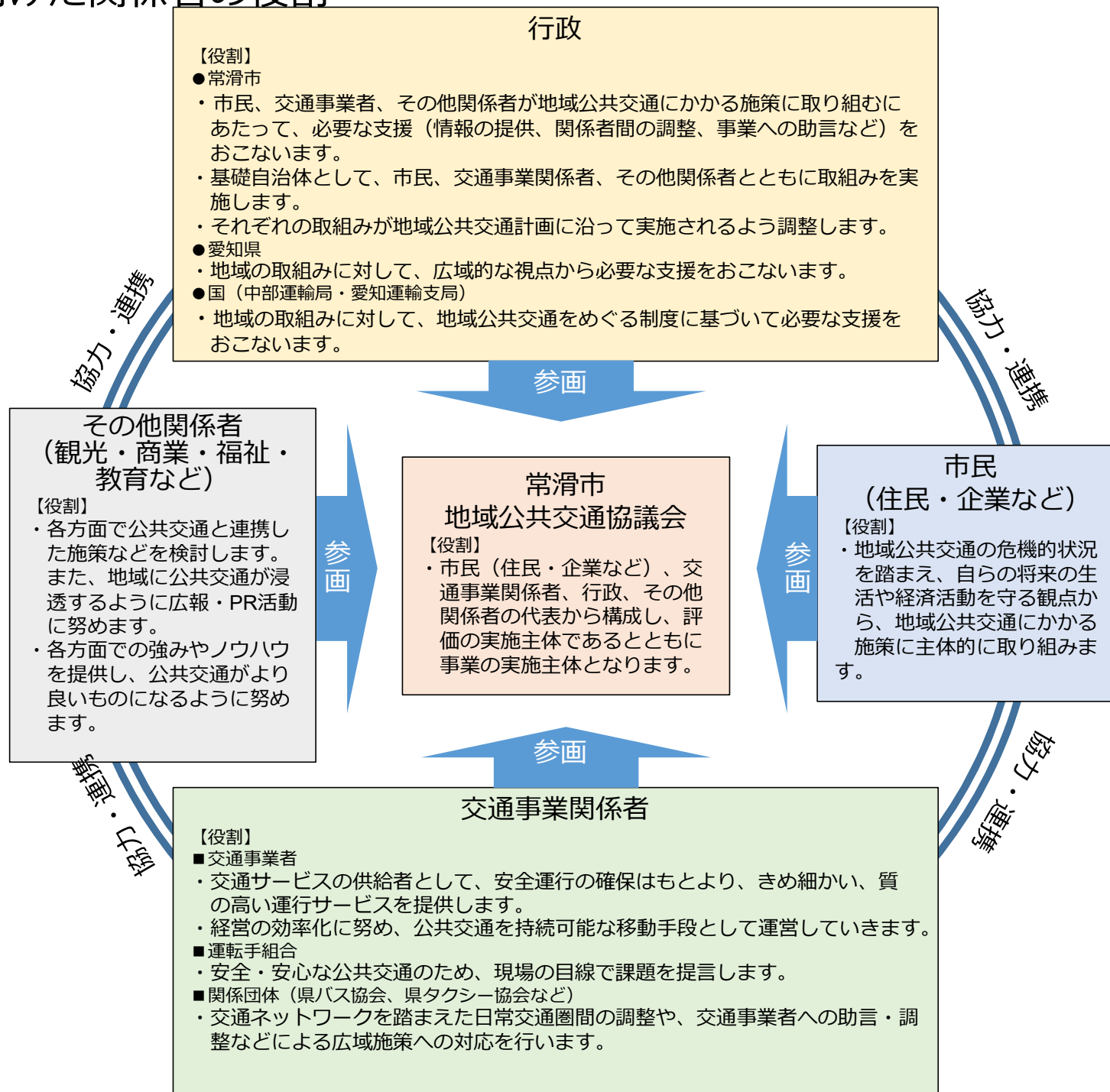
時 期	検討等の内容	協議会等
R 8 . 4 ～	・ 常滑市通院用シャトルバス運行休止	
R 8 .12.1 (予定)	・ 再編(路線・ダイヤ見直し)後のグリーン及び呼べるバスの運行開始 ・ グリーン及び呼べるバスの運賃徴収(有料化)の開始	
R 9 . 3	・ 常滑市地域公共交通計画中間評価	・ 公共交通協議会
R 9 . 4 ～	・ 各事業のモニタリング評価を実施 ・ 第 2 次常滑市地域公共交通計画策定に向けた調査等を実施	・ 公共交通協議会
R11. 3	・ 第 2 次常滑市地域公共交通計画策定	・ 公共交通協議会



年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	今後行う予定の調査に今年度実施したヒアリング結果をもとに、市の交通の現状や課題、地域の優位性や特性などを捉え分析できるよう調査内容を検討し、かつスケジュール感をもって地域公共交通計画の策定につなげていくことを期待します。	携帯位置情報による行動分析及び市民アンケート、利用者アンケート、地区ワークショップにより、本市の現状を整理し、課題の抽出・整理を行い計画にまとめ、令和6年3月に計画を策定した。	課題に対する具体的な施策についての協議を進めてきたことから、協議が調った施策について実施し、その効果について検証を行っていきます。
	グルーンの利用実態について詳細に調査し、計画期間である5年間に於いて運行スキームを含めて利用実態に合った計画となるよう検討をすすめられることを強く期待します。	グルーンについて生活圏交通としての公共交通と位置づけるとともに目標を達成するための施策として利用状況やニーズを捉えて最適な路線・ダイヤ等の見直し、グルーンの持続可能な在り方の検討を設定した。	グルーンの利用実績に基づき、路線、ダイヤ等の見直しを図るとともに有料化を含めた持続可能性の向上を図ります。

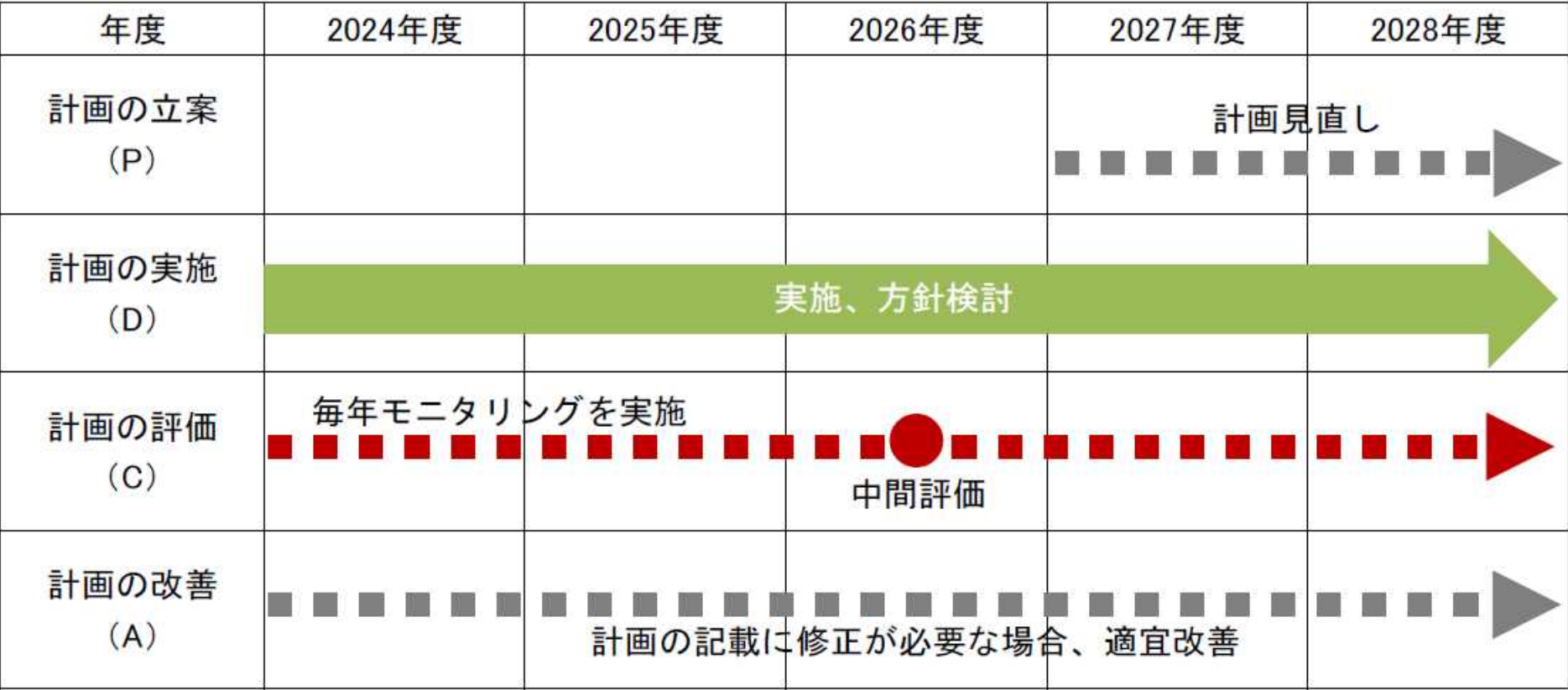
※前回：令和5年2月15日

## 計画達成に向けた関係者の役割



常滑市地域公共交通計画のモニタリング評価について

- 常滑市地域公共交通計画では基本方針に基づく基本目標を定めており、各基本目標に対して**評価指標・目標値を設定**しています。
- また、常滑市地域公共交通計画では、評価指標・目標値の達成状況を**毎年モニタリング評価**することとしています。





## 協議会等の実施日程等

実施日	
令和6年6月28日	第10回常滑市地域公共交通協議会
令和6年8月9日	担当者部会
令和6年10月30日	第11回常滑市地域公共交通協議会
令和7年3月4日	第12回常滑市地域公共交通協議会
令和7年4月24日 ～ 5月6日	青海・鬼崎地区における公共交通の見直しに関するアンケート
令和7年5月27日	担当者部会
令和7年6月25日	第13回常滑市地域公共交通協議会
令和7年7月22日 ～ 8月10日	北部地域コミュニティバス座談会 全13回
令和7年9月1日 ～ 9月15日	・青海地区におけるグリーンと呼べるバスの在り方に関するアンケート ・グリーン及び呼べるバスの料金設定に係るアンケート
令和7年9月15日	中部地域公共交通座談会 全2回
令和7年9月22日	担当者部会
令和7年11月6日	第14回常滑市地域公共交通協議会
令和7年12月	グリーン及び呼べるバスの運賃（案）にかかるパブリックコメント
令和8年3月（予定）	・運賃分科会の開催 ・第15回常滑市地域公共交通協議会

## ＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

常滑市地域公共交通計画の評価等結果（令和6年4月～令和7年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通に対して不満ではない人の割合 目標値：80.0%（令和10年）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスグルーンの運行</li> <li>・通院用シャトルバスの試験運行</li> <li>・バスロケーションシステムの運用</li> <li>・マイクロMaaSの運用</li> <li>・路線バス運賃助成事業の実施</li> <li>・タクシー運賃助成事業の実施</li> </ul>	—	—	—	評価予定：令和10年
公共交通の人口カバー率 目標値：80.0%（令和10年）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスグルーンの運行</li> <li>・通院用シャトルバスの試験運行</li> <li>・バスロケーションシステムの運用</li> <li>・マイクロMaaSの運用</li> <li>・路線バス運賃助成事業の実施</li> <li>・タクシー運賃助成事業の実施</li> </ul>	—	—	—	評価予定：令和10年
鉄道駅の利用者数 目標値：22,800人/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスグルーンの運行</li> <li>・バスロケーションシステムの運用</li> <li>・マイクロMaaSの運用及び「CentX」との連携</li> </ul>	運行事業者提供	実 績：19,535人/日 基準値：17,500人/日 （+2,035人/日）	基準値に対し、利用増となった。 更なる利用増加を目指し、コミュニティバスとの接続やMaaSアプリ等を活用して利用促進を図る。	
知多バスの利用者数 目標値：970人/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス運賃助成事業の実施</li> <li>・小学生の通学利用</li> <li>・市HPでの広報</li> </ul>	運行事業者提供	実 績：614人/日 基準値：880人/日 （－266人/日）	減便に伴い全体的利用者数が減少した。 運賃助成制度や小学生の通学利用を継続するとともにマイクロMaaSや市HPでの連携、情報発信し、利用促進を図る。	
グルーンの利用者数 目標値：1,130人/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスグルーンの運行</li> <li>・バスロケーションシステムの運用</li> <li>・各種乗換え検索への適用（GTFSデータのオープン化）</li> <li>・市HPでの広報</li> </ul>	利用者数のカウント	実 績：1,185人/日 基準値：1,030人/日 （－266人/日）	目標値を超える利用増となった。 今後有料化に伴い利用者の減少が見込まれるが利便性を向上するため、有料化に合せて路線及びダイヤの見直しを実施するとともに周知活動を継続し、更なる利用促進を図る。	
知多バスの総走行距離 目標値：554km/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス運賃助成事業の実施</li> <li>・小学生の通学利用</li> <li>・市HPでの広報</li> </ul>	運行事業者提供	実 績：508km/日 基準値：554km/日 （－46km/日）	減便に伴い総走行距離が減少した。 運賃助成制度や小学生の通学利用を継続するとともにマイクロMaaSや市HPでの連携、情報発信し、利用促進を図る。	
グルーンの総走行距離 目標値：876km/日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス運賃助成事業の実施</li> </ul>	運行事業者提供	実 績：876km/日 基準値：876km/日 （±0）	グルーンの運行について継続し、総走行距離を維持した。しかし、運行経費増大への対策として一部路線を見直しオンデマンド交通への切り替え及び利用状況を踏まえた休日ダイヤの減便を予定していることから今後、グルーン自体の総走行距離は減少する見込みである。	
タクシーの総実車距離 目標値：63km/日・台	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー運賃助成事業の実施</li> <li>・市HPでの広報</li> </ul>	運行事業者提供	実 績：64.7km/日・台 基準値：63km/日・台 （+1.7km/日・台）	微増に留まった。今後、グルーンの運行や導入するオンデマンド交通による影響が懸念されるがそれぞれの役割分担を明確化し、公共交通全体の利用が増えることで相乗効果で利用増加につながるようにする。そのため、オンデマンド交通やグルーンの広報に合わせてタクシーの広報を実施していく。	

公共交通セミナーへの参加者数 目標値：150人/年（各年）	・意見交換会の実施	参加者のカウント	実 績：221人/年 基準値：0人/年 （+221人/日）	目標を達成できた。乗り方説明会やイベントを開催することにより利用促進に繋がるとともに公共交通の現状についての説明や住民からの意見を受けることで実態把握や住民の見識を高め、合意形成を図っていく。	
75歳以上の公共交通利用頻度が週1回以上の人の割合 目標値：10.0%（令和10年）	・コミュニティバスグルーンの運行 ・通院用シャトルバスの試験運行 ・バスロケーションシステムの運用 ・マイクロMaaSの運用 ・路線バス運賃助成事業の実施 ・タクシー運賃助成事業の実施	—	—	—	評価予定：令和10年
公共交通について地域で考える自主組織の数 目標：4団体	・ボランティア団体の紹介 ・社会福祉協議会との協議	対象組織数	実 績：1団体 基準値：1団体 （±0）	地域ボランティア団体の活動への参加。 公共交通に関する取組みを行っているボランティア団体の取組みについて他のボランティア団体へ紹介。 公共ライドシェア等に係るボランティア団体の会合への参加・制度説明。	
新たな技術を活用した公共交通に関する実証実験の件数 目標：2回/年（各年）	・シェアサイクル実証実験の実施 ・AIオンデマンド交通実証実験の実施 ・自動運転バス実証実験の実施	実施事業数	実 績：3件/年 基準値：2件/年	AIオンデマンド交通の実証実験の結果を踏まえ、本格導入に向けて具体的な検討を実施した。令和8年12月に導入予定。 自動運転バス実証実験において、自動運転レベル2での実装可能な技術検証及びビジネスモデルの確立への検証を実施したが夜間走行やビジネスモデルに課題があることから今後さらに研究・情報収集に努めていく。	
公共交通で常時運行するEV・FCV車両の導入台数 目標：増加（令和10年）	・コミュニティバスグルーンのEV車両による運行	各交通事業者EV・FCV車両保有台数	実 績：6台 基準値：6台 （±0）	増加には至っていない。今後については、交通事業者とも協議しながら検討を進めていく。	
常滑版MaaSアプリ「とこNAVI」のアクセス数 目標：60,000回/年（令和10年）	・MaaSアプリ「とこNAVI」の運用	アクセス数	実 績：31,408回/年 基準値： （±0）	未達成。利用促進に向け、「CentX」や市公式LINE及びバスロケーションシステムとの連携を促進していく。	