

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

○昨年度の計画と比較し、追加分は背景色、削除分は斜線による表記をしています。

なお、主な変更点は次のとおりです。

- ・1年間の実証運行後の本格運行に伴う、表記の追加・修正
- ・本事業（補助）の必要性についての表記の修正
- ・今後新たに導入する地区路線Bの表記の追加
（今年度は岩滑小線の1路線）

令和2年7月 日

（名称）半田市地域公共交通会議
会長 堀崎 敬雄

生活交通確保維持改善計画の名称

半田市地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

半田市の公共交通機関については、鉄道は名鉄河和線が市の中部を南北に縦断しており、市内には特急が停車する2駅を含め5つの駅があります。また、JR線は、東海道本線の大府駅に連絡する武豊線が市の北東部から中央部、南部を通過しており、市内には4つの駅があるなど、2本の鉄道が市の南北の交通軸となっています。

公共交通バスは、平成30年10月に半田市地域公共交通網形成計画（平成30年3月策定）に基づき大幅な再編を行い、~~それまで民間バス事業者の自主路線（上池線、有脇線、亀崎線、鴉根線、花園線、常滑3線）への補助という形で維持してきましたが、再編後は統廃合された民間バス事業者の自主路線（半田・常滑線、半田北部線）と行政運営による地区路線（亀崎・有脇線、半田中央線、青山・成岩線）により支える形に大きく様変わりしました。~~として1年間の実証運行を経た後、本格運行することとなりました。

新たな公共交通体系では、隣接する常滑市と市中心部を結ぶ半田・常滑線と市中心部から北部に走る半田北部線の2路線を基幹路線と位置づけており、半田・常滑線については一部系統を日本福祉大学（市北部）までの直通運行とし、主要病院まで乗り継ぎせずに到達できるなど再編前に比べて利便性の高い路線となっています。

本事業は、背骨となる基幹路線と各地域を結ぶ亀崎・有脇線、青山・成岩線、半田中央線の3線の確保維持を目的としていますが、基幹路線との接続のほか地域内の買い物、医療等施設を巡回する同3線の確保維持は、暮らしに密着した移動手段の確保という側面も併せ持ち、地域交通の基盤維持を図るためになくならない事業となっています。

また、交通空白地域の解消に向け、上述のフィーダー路線と比較して小規模な範囲において、地域のバス会と協働で新たな地区路線バス（岩滑小線）の導入を進めており、今後順次拡大する運びとなっています。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

■半田中央線のバス利用者

現状値：102人／日（令和元年）

※平成31年4月～翌3月の累積値による

目標値：111人／日（令和2年）

目標値：200人／日（令和4年）

■青山成岩線のバス利用者

現状値：102人／日（令和元年）

※平成31年4月～翌3月の累積値による

目標値：112人／日（令和2年）

目標値：300人／日（令和4年）

■亀崎・有脇線のバス利用者

現状値：32人／日（令和元年）

※平成31年4月～翌3月の累積値による

目標値：60人／日（令和2年）

目標値：200人／日（令和4年）

（半田市地域公共交通網形成計画 P42 参照）

(2) 事業の効果

亀崎・有脇線及び青山・成岩線、半田中央線を維持することにより、半田南東部及び半田北西部、半田北部の市民の日常生活に必要な不可欠な移動手段が確保されるとともに、公共施設へのアクセス性も高まる。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できるとともに、半田市や常滑市の中心拠点へ来訪手段としても利用され、外出促進・地域活性化につながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

・バス車両のバリアフリー化の推進

（半田市地域公共交通網形成計画 P65 参照）

・バスロケーションシステムの継続

（半田市地域公共交通網形成計画 P65 参照）

・バス待ちスポットの発掘と公共交通マップへの反映

・鉄道や路線バスも含めた公共交通のネットワークが一目で分かる公共交通マップの作成・市内全戸配布及び主要施設への配架（半田市、交通事業者）

（半田市地域公共交通網形成計画 P65 参照）

・交通結節点における乗継が可能となるダイヤ設定（半田市、地域、交通事業者）

（半田市地域公共交通網形成計画 P66 参照）

・1日乗車券の実施（関係団体、半田市、交通事業者）

（半田市地域公共交通網形成計画 P67 参照）

・免許返納者に対する公共交通利用の特典

（半田市地域公共交通網形成計画 P67 参照）

・交通結節点等のバス停における待合環境の整備・充実

（半田市地域公共交通網形成計画 P68 参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び

運行予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
半田市から運行事業者への委託金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分としている。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
知多乗合 株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 <u>【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</u>
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 <u>【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】</u>
該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付。

13. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

亀崎・有脇線及び青山・成岩線、半田中央線は、平成30年10月に新規に運行を開始した路線であり、当該路線を運行するため、各路線車両1台ずつ計3台（取得は平成30年）を維持する必要がある。

14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標

半田中央線及び青山・成岩線、亀崎・有脇線の収支率を20%以上とする。
半田中央線及び青山・成岩線、亀崎・有脇線の利用者数/満足度を30%以上（直近年度の実績17%：H28）とする。

(2) 事業の効果

半田中央線及び青山・成岩線、亀崎・有脇線を維持することにより、半田南東部及び半田北西部、半田北部の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、市内全域において効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながる。
車両3台を半田中央線及び青山・成岩線、亀崎・有脇線に各1台配車することで、地域内の店舗や病院、駅を繋ぎ、概ね**60分に1本**、6時台から19時台まで運行することで、安心してご利用いただき、公共交通への満足度を上げることができる。そして、満足度のアップが利用者の増加にもつながる。

15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6又は表8」を添付。
なお、半田市から運行事業者への委託金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額
【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
20. 協議会の開催状況と主な議論
<p>【平成 29 年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 29 年 6 月 22 日（第 1 回）公共交通再編の方向性について合意 ・平成 29 年 9 月 29 日（第 2 回）半田市地域公共交通網形成計画（素案）について合意 ・平成 29 年 12 月 20 日（第 3 回）地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会の資料について合意、半田市地域公共交通網形成計画（案）について合意 ・平成 30 年 3 月 27 日（第 4 回）半田市地域公共交通網形成計画について合意 地区路線 A の路線について合意 <p>【平成 30 年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 30 年 5 月 9 日（第 1 回）半田市バス路線再編の概要について合意 乗合バス路線の退出意向について合意 ・平成 30 年 6 月 15 日（第 2 回）バス路線の一部修正について合意 生活交通確保維持計画について合意※地域内フィーダー ・平成 30 年 8 月 1 日（第 3 回）バス路線の運行概要について合意 ・平成 31 年 1 月 15 日（第 4 回）地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 （計画推進に係る事業）について合意 <p>【令和元年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年 6 月 14 日（第 1 回）バス路線の一部ダイヤ、停留所変更について合意 生活交通確保維持計画について合意 ※地域間幹線、地域内フィーダー ・令和 2 年 1 月 24 日（第 2 回）地域内フィーダー 1 路線の経路変更等の改善に 令和 2 年 2 月 20 日（書面決議）について合意 <p>【令和 2 年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 2 年 7 月 日（第 1 回：書面決議） 新規バス路線の運行概要について合意 生活交通確保維持計画について合意 ※地域内フィーダー

21. 利用者等の意見の反映状況

- ・半田市地域公共交通網形成計画に関するパブリックコメントを実施した。
- ・約3,000人を対象にアンケート調査を実施した。
- ・13小学校区で市民を対象に、個別にヒアリング調査を実施した。
- ・主要施設（10施設、1,372人）において、ヒアリング調査を実施した。
- ・高校生アンケート調査（2校、701人）を実施した
- ・5中学校区で公共交通市民懇談会を実施した。
- ・5中学校区でくらしの足市民会議を実施した。

各地域によって移動ニーズが異なるため、地域の店舗や病院、公共施設、鉄道駅等を繋ぐ路線とした。また中心拠点に行く場合には、乗り継いで行くことができるよう路線やダイヤを設定した。

22. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	愛知県都市整備局交通対策課
関係市区町村	—
交通事業者・交通施設管理者等	知多乗合(株)、安全タクシー(株)、愛知県タクシー協会、愛知県バス協会、愛知県知多建設事務所維持管理課、半田警察署
地方運輸局	愛知運輸支局
その他協議会が必要と認める者	豊橋技術科学大学准教授、半田商工会議所、利用者代表、名鉄知多タクシー労働組合代表、半田市区長連絡協議会、半田市社会福祉協議会、(特非)半田市観光協会、半田市老人クラブ連合会、半田市議会、名古屋鉄道(株)、

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 愛知県半田市東洋町2丁目1番地

(所 属) 半田市総務部防災交通課

(氏 名) 間瀬 勝信

(電 話) 0569-84-0628

(e-mail) koutsuu@city.handa.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。