令和2年度 半田・常滑(A)線に係る生活交通確保計画

資料2

市町村名: 常滑市、半田市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域 半田市中部・南西部地域、常滑市南東部・西部地域

(2) 利用数(現在:令和元年度) ・現在利用者数(令和元年度):47,439人 ・将来利用者見込数(令和3年度):54,200人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴 ・知多半田駅・青山駅・常滑駅への通勤・通学者 ・沿線の愛知県立半田特別支援学校、常滑西小学校への通学者

(4) 路線の必要性
・半田市中心市街地と常滑市中心市街地を結ぶ地域間幹線系統であり、沿線の学校や主要駅等への移動手段として利用されています。 また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。 半田市中心市街地と常滑市中心市街地を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤通学者の他、沿線の学校への通学の足としても機能している。また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。

2. <u>輸送サービスの形態</u>
・民営バス事業者運行による乗合バス(路線定期運行)

3. 輸送サービスの水準

干的 之 /									
			運行系統			1日当たり			
区分	系統名	起点	主な経由地	終点	系統 キロ程	関係市町村キロ程	計画運行回数	運行時間帯	備考
計画	半田・常滑(A)線	知多半田駅	青山駅前	常滑駅	往 12.0	全 全 注 注 注 注 注 : 6.5 2 6.5	8.0	8:20 ~ 19:45	
(R1. 10)	一口 吊角 (八) 顺	ルターロ訳	H Haves	TD / FI #/\	復 12.0	注 5.5 常滑市 復 5.5	0.0	0.20 - 10.40	

. 輸送サービスの提供主体及びその理由 常滑市内において同社が運行する半田・常滑(C) 線、半田・常滑(D) 線、半田・常滑(N) 線、常滑南部(C) 線と補完して、利用者の利便を図っている。

5 輸送サービスの提供主体及びその理由

<u>.</u>		一し人の徒供土体	<u> </u>	<u></u>	Щ										
I	区分	系統名	1日 当た り計		計画輸送量(人)	乗合バス 事業者キ 口当たり	当系統キロ当たり	計画実車 走行キロ	経常費用 (千円)	経常収益	差額(千円)				
			り記 画運 行回 数	(人) B	1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	経常費用 (円銭) C	経常収益 (円銭) D	た17キロ (km) E	F 《C×E》	G 《D×E》	H 《F—G》	国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
	計画	半田・常滑(A)線	8. 0	3. 8	30. 4 8. 0 × 3. 8	343. 38	232. 74	70, 080. 0	24, 064	16, 310	7, 754	1, 558	1, 558	0	1. 0
	(R1. 10)	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画 (1) 利田孝粉の口様

、 <u>I) 利用</u>	有剱の日標			
区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4年度
年間利用 数(人)	者 47, 439	54, 200	54, 200	54, 200
※上記目 設定の考 方	IN.	維持することを基本と	して設定した。	

2) 利用促進策

<u>2)利用物</u>	[進東]
区分	利用促進策の内容
2年度 3年度 4年度	ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進PR、沿線学校との連携強化、 また、半田市内のフィーダー路線(青山・成岩線、半田中央線)や半田北部線との乗り継ぎダイヤの配慮や乗り継ぎ停留所の整備を図ります。

(3) 事業の効果

١.	U / T / W//	ツ 不
	区分	事業効果の内容
		半田・常滑(C)線、半田・常滑(D)線、半田・常滑(N)線と共に本系統を維持することにより、半田市内及び常滑市内にある主要駅や大型店舗、病院等への移動手 段が確保され、半田市民及び常滑市民のくらしの足の確保ができる。

(4) 平成30年度事業評価結果の反映 ホームページ、広報紙への時刻表掲載を行い、利用促進へのPRをすすめる。 自治体間の情報共有に努めるとともに、沿線のイベント情報等の情報発信を協力して行う。

7. 収支改善計画(生産性向上の取組) (<u>1) 2年度の</u>生産性向上の取組

٠.	1) 2	年度の生産性向上の取組							
ı		運営主体		沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
ı		建呂土仲	市町村名 半田市		市町村名常滑市		市町村名		
I	取組		続的に実施す	る。	事業者と連携し ページで利用(ン、広報誌や市のホーム 足進に努める。			
			り利便性の向 ③市報に時刻 施設への配架	上を図る。 表を折り込み配布及び公共 した。 施設に、最寄りのバス停の					
	スケジュー ル等		①、②10月 ③、④随時	1 日~	随時				

(2) 定量的な効果日標

(<u>~)</u>	<u> </u>	1. 日 信										
		沿線市町村意見					運営主体の案					
	市町村名①	半田市	市町村名②	常滑市	市町村名③							
	米田 . 普	半田・常滑線 4線の 平均乗車密度 半田・常滑線 4線の 平均乗車密度			常滑線3線の	2年度目標値	30年度現状値					
指相					収支改善率	1. 08	1.00					
選技の現	明確で	*あるため	明確で	であるため			(目標設定の考え方) 増収と経費削減の両面に 改善させる。	こ取り組み、路線収支を				

令和2年度 半田・常滑(C)線に係る生活交通確保計画

資料2

常滑市、半田市 市町村名:

1. 輸送サービスの範囲

(1)利用対象地域

半田市中部・南西部地域、常滑市南東部・西部地域

(2)利用数(現在:令和元年度) ・現在利用者数(令和元年度):116,271人

· 将来利用者見込数 (令和 3 年度) : 21,600人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

- 加藤(V) (1 は V) (1

(4) 路線の必要性
・半田市中心市街地と常滑市中心市街地及び常滑市民病院を結ぶ地域間幹線系統であり、沿線の学校や主要駅、常滑市内の大型商業施設等への移動手段として利用されています。 また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。 半田市中心市街地と常滑市中心市街地を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤・通学、沿線の学校への通学を始め、常滑市内の大型商業施設や病院への移動手段としても機能している。また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。

輸送サービスの形態 ・民営バス事業者運行による乗合バス(路線定期運行)

3. 輸送サービスの水準

			運行系統		Z 45		1 D # #. II	運行時間帯	
区分	系統名	起点	主な経由地	終点	系統 キロ程	関係市町村キロ程	1日当たり 計画運行回数		備考
計画 (R1.10)	半田・常滑(C)線	知多半田駅	りんくう常滑駅	常滑市民病院	往 18.9	半 _{田市} 往 6.5 復 6.5	3, 8	6:50 ~ 21:20	
(R1. 10)	<u>+ш - нъ</u> д (0) мж	24.00年山駅	970く 7市消机		復 18.9	常滑市 往 12.4 12.4	3.0	0.30 -5 21.20	

輸送サービスの提供主体及びその理由

常滑市内において同社が運行する半田・常滑(A) 線、半田・常滑(D) 線、半田・常滑(N) 線、常滑南部(C) 線と補完して、利用者の利便を図っている。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

 TID XC: 7	しいがたバエド	~ _	· • • · · <u> </u>											
区分	系統名	1日 当た り計	計画平均乗車密度	計画輸送量(人)	乗合バス 事業者キ 口当たり	当系統キロ当たり	計画実車 走行キロ	経常費用	経常収益 (千円)	差額(千円)	負担者別内訳			
		画運行回数	(人) B	1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	経常費用 (円銭) C	経常収益 (円銭) D	たりキロ (km) E	F 《C×E》	G 《D×E》	H 《F—G》	国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画	半田・常滑(C)線	3.8	2. 8	10. 6 3. 8 × 2. 8	343. 38	157. 72	52, 901. 1	18, 165	8, 344	9, 822	2, 083	2, 083	0	1, 112
(R1. 10)	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画 (1)利用者数の目標

区分	元年度(見込)	2 年度	3年度	4 年度
年間利用者数 (人)	116, 271	21, 600	21, 600	21, 600
※上記目標 設定の考え方		性持することを基本と	して設定した。	

(2) 利用促進策

١.		些 宋
	区分	利用促進策の内容
		ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進PR、沿線学校との連携強化、 また、半田市内のフィーダー路線(青山・成岩線、半田中央線)や半田北部線との乗り継ぎダイヤの配慮や乗り継ぎ停留所の整備を図ります。

(<u>3) 事業の効果</u>

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	半田・常滑(A)線、半田・常滑(D)線、半田・常滑(N)線と共に本系統を維持することにより、半田市内及び常滑市内にある主要駅や大型店舗、病院等への移動手段が確保され、半田市民及び常滑市民のくらしの足の確保ができる。

(4) 平成30年度事業評価結果の反映 ホームページ、広報紙への時刻表掲載を行い、利用促進へのPRをすすめる。 自治体間の情報共有に努めるとともに、沿線のイベント情報等の情報発信を協力して行う。。

7. 収支改善計画(生産性向上の取組) (<u>1) 3 1 年度の生産</u>性向上の取組

'n) 3	年度の生産性内上の取組		沿線市町村①		沿線市町村②		火焰丰町共 ②
П		運営主体						沿線市町村③
		Æ02H	市町村名	半田市	市町村名	常滑市	市町村名	
	取組	関係市町と連携を図りながら、半田・常滑線のPRや周知を行う。 分かりやすく、利用しやすいダイヤの設定	的に実施する。		事業者と連携し ページで利用促			
		を行う。	利便性の向上 ③市報に時刻 設への配架し	を図る。 表を折り込み配布及び公共施				
	スケジュール等		①、②10月 ③、④随時	1 目∼	随時			

(2) 定量的な効果目標

	<u> </u>		沿線市	ī町村意見			運営主体の案			
	市町村名①	半田市	市町村名②	常滑市	市町村名③					
	平田. 告	滑線4線の	泉の 半田・常滑線4線の			常滑線3線の	2 年度目標値	30年度現状値		
指標		兵車密度		乗車密度		収支改善率	1. 08	1.00		
選択の理由		あるため	明確で	があるため			(目標設定の考え方) 増収と経費削減の両面に 改善させる。	取り組み、路線収支を		

令和2年度 半田・常滑(D)線に係る生活交通確保計画

資料2

市町村名:

1. 輸送サービスの範囲

(1)利用対象地域

半田市中部・南西部地域、常滑市南東部・西部地域

(2) 利用数(現在:令和元年度) ・現在利用者数(令和元年度):71,297人 ・将来利用者見込数(令和3年度):156,700人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

- ・知多半田駅、青山駅、常滑駅への通勤・通学者 ・イオンモール常滑への通勤者、買い物客 ・沿線の愛知県半田特別支援学校、常滑西小学校への通学者
- ・中部国際空港への通勤者、空港利用者

(4)路線の必要性

・半田市中心市街地と常滑市中心市街地及び常滑市民病院を結ぶ地域間幹線系統であり、沿線の学校や主要駅、常滑市内の大型商業施設等への移動手段として利用されていま

・ 十 日 市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。 また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。 半田市中心市街地と常済清中心市街地を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤・通学、沿線の学校への通学を始め、常滑市内の大型商業施設や中部国際空港への移動手段としても機能している。また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。

2. 輸送サービスの形態 ・民営バス事業者運行による乗合バス(路線定期運行)

3. 輸送サービスの水準

	TIM 200									
ı				運行系統		系統	조 兹1			
	区分	系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程	関係市町村キロ程	計画運行回数	運行時間帯	備考
ĺ	計画 (R1.10)	半田・常滑(D)線	知多半田駅	りんくう常滑駅	中部国際空港	往 23.6	半 _{田市} 往 6.5 2 6.5	8.0	5:50 ~ 22:00	
	(R1. 10)	一四 市角 (5) 柳	24.9十四駅	570 C J m /max	(循環A)	復 25.0	常滑市 往 17.1 第	0.0	0.00 * 22.00	

. 輸送サービスの提供主体及びその理由 常滑市内において同社が運行する半田・常滑(A) 線、半田・常滑(C) 線、半田・常滑(N) 線、常滑南部(C) 線と補完して、利用者の利便を図っている。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	り計	計画平均乗車密度(人)	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度	乗合バス 事業者 口当たり 経常費用	当系統キ 口当たり 経常収益	計画実車走行キロ	経常費用(千円)	経常収益 (千円)	差額(千円)		負担者	別内訳	
		画運 行回 数	В	《A×B》	(円銭) C	(円銭) D	(km) E	«C×E»	G 《D×E》	H 《F—G》	国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画	半田・常滑 (D) (F) 線	8. 0	3. 7	29. 6 8. 0 × 3. 7	343. 38	208. 09	141, 912. 0	48, 730	29, 530	19, 199	5, 945. 0	5, 945. 0	0.0	1, 699. 0
(R1. 10)	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画 (<u>1)利用</u>者数の目標

	二左座(目1)	0.左座	0.左座	4 左座
区分	元年度(見込)	2年度	3 年度	4 年度
年間利用者 数(人)	71, 297	156, 700	156, 700	156, 700
※上記目標 設定の考え 方	令和元年度見込みを	維持することを基本と	けて設定した。	

(2)利用促進策

区分	利用促進策の内容
2 年度 3 年度 4 年度	ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進PR、沿線学校との連携強化、また、半田市内のフィーダー路線(青山・成岩線、半田中央線)や半田北部線との乗り継ぎダイヤの配慮や乗り継ぎ停留所の整備を図ります。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	半田・常清(A)線、半田・常清(C)線、半田・常清(N)線と共に本系統を維持することにより、半田市内及び常清市内にある主要駅や大型店舗、病院等への移動手段が確保され、半田市民及び常清市民のくらしの足の確保ができる。 また、中部国際空港からの旅行客の半田市及び常清市の観光施設等への移動手段の確保もできる。

(4) 平成30年度事業評価結果の反映 ホームページ、広報紙への時刻表掲載を行い、利用促進へのPRをすすめる。 自治体間の情報共有に努めるとともに、沿線のイベント情報等の情報発信を協力して行う。

7. 収支改善計画(生産性向上の取組) (1)31年度の生産性向上の取組

	3 1 平及の主産任何工の収租 運営主体		沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③
	建呂土 体	市町村名	半田市	市町村名	常滑市	市町村名	
取経費削減策等	関係市町と連携を図りながら、半田・常 間滑線のPRや主要施設への周知を行う。 分かりやすく、利用しやすいダイヤの設 定を行う。	続的に実施す ②バスロケー り利便性の向 ③市報に時刻 施設への配架	ションシステムの導入によ 上を図る。 表を折り込み配布及び公共 した。 施設に、最寄りのバス停の	事業者と連携しページで利用仮	、広報誌や市のホーム Z進に努める。		
スケジュール等		①、②10月 ③、④随時	1 日∼	随時			

(2) 定量的な効果目標

	C 		沿線ī	市町村意見			運営主体の案	
	市町村名①	<u>半田市</u>	市町村名②	常滑市	市町村名③		建西工体の米	
	平田 . 位	*清線4線の	半田・常滑線4線の		常滑線3線の	2年度目標値	30年度現状値	
指標		乗車密度		乗車密度		収支改善率	1. 08	1.00
選択の由		であるため	明確	であるため			(目標設定の考え 増収と経費削減の両面に 改善させる。	こ取り組み、路線収支を

令和2年度 半田・常滑(N)線に係る生活交通確保計画

資料2

市町村名:

1		輸送	サー	Ĕ	ス	ഗ	範[#
---	--	----	----	---	---	---	----	---

(1)	利	用	象校	地	或	

半田市中部・南西部地域、常滑市南東部・西部地域

(2) 利用数(現在:令和元年度)

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

- ・ 半田病院、常滑市民病院への通院者

(4) 路線の必要性

・半田市中心市街地と常滑市中心市街地及び常滑市民病院、日本福祉大学を結ぶ地域間幹線系統であり、沿線の学校や主要駅、常滑市内の大型商業施設等への移動手段として利用されます。
また、半田市内の青山駅や知多半田駅、日本福祉大学において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。
半田市中心市街地と常滑市中心市街地及び常滑市民病院、日本福祉大学を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤・通学、沿線の学校への通学を始め、常滑市内の大型商業施設等への移動手段としても機能している。また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。

2

. **輸送サービスの形態**・民営バス事業者運行による乗合バス(路線定期運行)

3 輸送サービスの水準

		運行系統			系統		1日当たり		
区分	系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程	関係市町村キロ程	計画運行回 数	運行時間帯	備考
計画 (R1.10)	半田・常滑 (N)線	日本福祉大学	知多半田駅	常滑市民病院	往 24.0	半 _{田市} 往 6.5 2 6.5	3, 5	6:30 ~ 20:40	
(R1. 10)	十四 市州 (11/10)	日本福祉八子	24.9十四訳	市月川以州阮	復 23.9	常滑市 往 17.5 第 復 17.4	3. 3	0.00 * 20.40	

. 輸送サービスの提供主体及びその理由 常滑市内において同社が運行する半田・常滑(A)線、半田・常滑(C)線、半田・常滑(D)線、常滑南部(C)線と補完して、利用者の利便を図っている。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	画運行 車密度		計画輸送量(人)		当系統キロ当たり	計画実車	経常費用	経常収益 (千円)	差額(千円)	負担者別内訳			
		回数 (回) A	(人) B	×計画平均乗車密度	経常費用 (円銭) C	経常収益 (円銭) D	(km) E	F 《C×E》	G 《D×E》	«F—G»	国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画	半田・常滑 (N)線	3. 5	3. 4	11. 9 3. 5 × 3. 4	343. 38	211. 63	61, 342. 8	21, 064	12, 982	8, 082	4, 176. 0	4, 176. 0	0.0	1.0
(R1. 10)	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画 (<u>1) 利用者数の目標</u>

区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4 年度
年間利用者 数(人)				
※上記目標 設定の考え 方				

(2)利用促進策

(_	<u> 2 / 利用從</u>	些 來
	区分	利用促進策の内容
	2 年度 3 年度 4 年度	ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進 P R 、沿線学校との連携強化、また、半田市内のフィーダー路線(青山・成岩線、半田中央線、亀崎・有脇線)との乗り継ぎダイヤの配慮や乗り継ぎ停留所の整備を図ります。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	半田・常滑(A)線、半田・常滑(C)線、半田・常滑(D)線と共に本系統を維持することにより、半田市内及び常滑市内にある主要駅や大型店舗、病院等への移動手段が確保され、半田市民及び常滑市民のくらしの足の確保ができる。 半田市西部から半田市役所、半田病院等への直通運行をすることにより利便性向上を図る。

(4) 平成30年度事業評価結果の反映 ホームページ、広報紙への時刻表掲載を行い、利用促進へのPRをすすめる。 自治体間の情報共有に努めるとともに、沿線のイベント情報等の情報発信を協力して行う。

7. 収支改善計画(生産性向上の取組) (1)31年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①			沿線市町村②	沿線市町村③		
	建当工件	市町村名	半田市	市町村名	常滑市	市町村名		
	滑線のPRや周知を行う。	続的に実施す ②バスロ性の向 ③市報に時刻 施設へ配架 ④主要な公共	ションシステムの導入によ 上を図る。 表を折り込み配布及び公共 した。 施設に、最寄りのバス停の	事業者と連携しページで利用仮	、 広報誌や市のホーム 2進に努める。			
ラスケジュール等		時刻表を配布。 ①、②10月 ③、④随時		随時				

(2) 定量的な効果日標

(<u>Z)</u>	Æ	直的な効果日標										
				沿線	市町村意見		運営主体の案					
	ī	市町村名① 半田市 市町村2		市町村名②	市町村名② 常滑市 市町村名③		建呂王仲の呆					
		平田. 告	滑線4線の	平田 .	常滑線4線の		常滑線3線の	2年度目標値	30年度現状値			
指	票		東車密度	平均乗車密度			収支改善率	1.08	1.00			
選打のま	里	明確であるため		明確であるため				(目標設定の考え 増収と経費削減の両面に 改善させる。	こ取り組み、路線収支を			