

半田市地域公共交通網形成計画（素案）

平成 29 年 9 月

半田市地域公共交通会議

目次

序. 半田市地域公共交通網形成計画策定の背景と目的	1
1. 半田市における地域公共交通の課題	3
2. 持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	8
(1) 半田市の交通将来像	8
(2) 地域公共交通の基本方針	9
3. 計画の区域と計画期間	11
(1) 半田市地域公共交通網形成計画の区域	11
(2) 半田市地域公共交通網形成計画の計画期間	11
4. 計画の目標	12
5. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	13
(1) 公共交通の機能分類とサービス水準の設定	13
(2) 交通結節点機能の充実	15
(3) 公共交通ネットワークの再編の方向性	16
(4) 公共交通の利用促進施策	18
(5) 目標を達成するために行う事業の実施スケジュールと実施主体	
6. 計画の達成状況の評価に関する事項	

<課題抽出にあたっての各種調査結果>

1. 半田市の地域概況の整理	資料- 1
1) 半田市の概況	資料- 1
2) 上位・関連計画の整理	資料- 8
2. 公共交通の現状に関する整理	資料-11
1) サービス水準の整理	資料-11
2) 公共交通の利用状況	資料-14
3. 各種ニーズ等の把握	資料-15
1) 調査実施概要	資料-15
2) 各種調査結果	資料-17

序. 半田市地域公共交通網形成計画策定の背景と目的

半田市の鉄道は、国鉄武豊線（後のJR武豊線）や知多鉄道線（後の名鉄河和線）の開業以来、名古屋方向への移動手段として大きな役割を担ってきました。

バス交通は、知多バスの路線が市内や隣接市町への移動手段として運行されてきました。それに加え、平成13年～平成14年には市内の公共施設への移動手段として公共施設巡回バスの試験運行が行われましたが、利用者を確保できず、継続的な運行には至りませんでした。

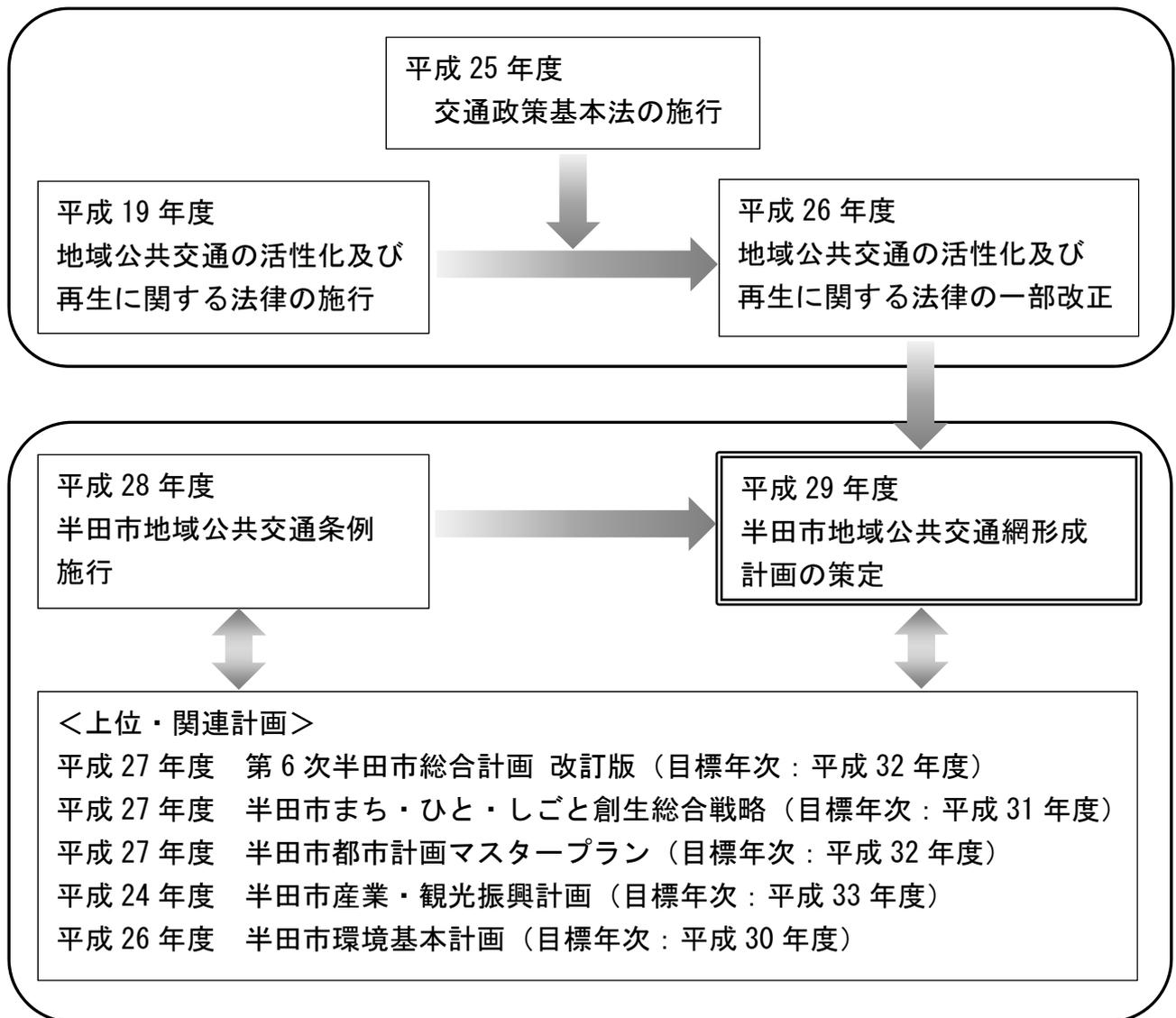
その後、モータリゼーションの進展や本格的な人口減少時代の到来に伴う利用者の減少や労働人口の減少に伴う従業員不足等が影響し、知多バスの衣浦線、刈谷線、半田・空港線、岩滑線、有脇線の知多リハビリ病院前～東浦駅間といった複数の路線や区間が廃止されてきました。現在も運行を続けている路線についても、利用者の減少により、運賃収入のみでは採算がとれず、国や半田市の補助金の投入が不可欠な状態であり、早急な対策が必要となっています。

一方で、国の動向としては、日常生活に必要不可欠な交通手段の確保を図るべく、交通政策基本法が平成25年12月4日に公布・施行されたことを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が施行されました。これは、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（立地適正化計画の策定）と連動しており、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築することが重要なポイントに位置づけられています。そして、その実効性を高めるため、地域公共交通確保維持改善事業の制度改正により、法定協議会の機能が強化されたところ です。

また、半田市人口ビジョンによると、本市の人口は減少傾向にあるとともに、更なる高齢化も進展します。このような状況の中、半田市では平成28年5月18日に「半田市地域公共交通条例」を制定し、人と人との交流が活発な賑わいのあるまちの創造や歩いて暮らせる健康で環境負荷の少ないまちの実現を目指し、地域公共交通に関わる全てのものが一体となり、将来にわたって持続可能な地域公共交通が十分に機能を発揮できる取り組みを進めています。

これらより、半田市の地域特性や交通特性及びまちづくり計画等連携しつつ、お出かけしやすい公共交通環境を創出するため、関係者の連携のもと、地域公共交通網形成計画を策定し、半田市の持続可能な地域公共交通の実現を図ります。

＜国の法制度の動向と半田市における上位関連計画の関連＞



1. 半田市における地域公共交通の課題

上位・関連計画で示される半田市が目指すまちづくりの方向性を踏まえ、半田市の人口動向、主要集客施設の立地状況及び交通流動特性などの地域概況や、半田市における公共交通サービス及び利用の現状、各種ニーズ調査結果より得られた市民・利用者の公共交通に対する意向を踏まえ、半田市における地域公共交通の主な課題を以下に整理します。

半田市の地域公共交通に関する主な課題

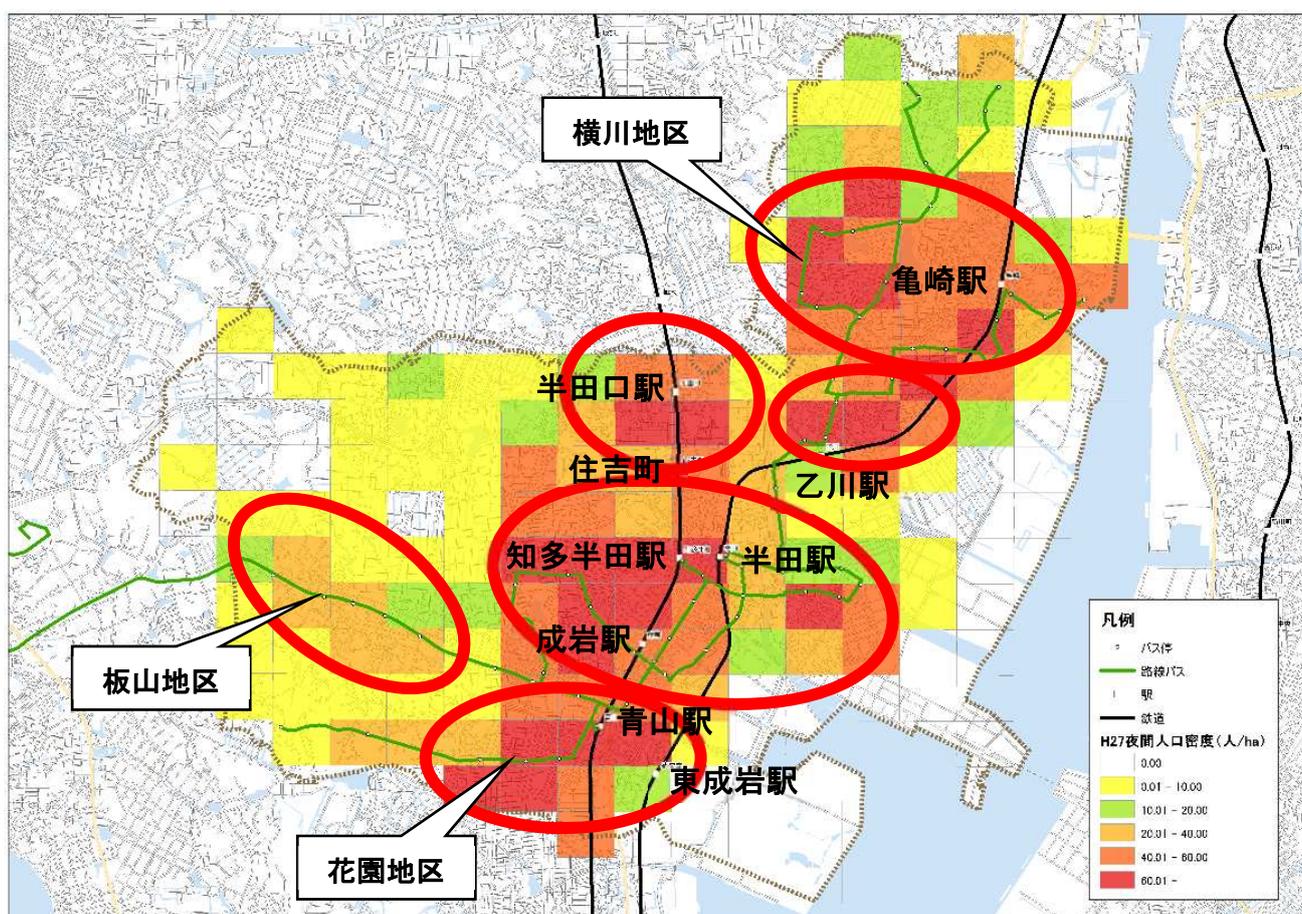
- ①人口集積が高い地域への移動ニーズへの対応
- ②現行の公共交通利用者の移動ニーズへの対応
- ③地区や生活圏で異なる地域住民の移動ニーズへの対応
- ④半田市が目指すまちづくり及び観光振興への対応

課題① 人口集積が高い地域の移動ニーズへの対応

半田市では、市内の9つの鉄道駅を中心に住宅地を中心とした市街地が形成されてきたことから、鉄道駅周辺の人口集積は高い状況にあります。また、横川地区、花園地区及び板山地区では、バス路線沿線の人口集積も高い状況にあります。

このように、バス利用が発生する背景となる人口集積地は、鉄道駅周辺やバス路線沿線といった公共交通の利便性が高い地域で見られるものの、市内に広く分布することから、鉄道駅周辺及びバス路線沿線市街地相互の連携強化や、これら市街地内での移動の利便性の確保など、人口集積が高い地域の移動ニーズへの対応が課題です。

図 人口密度と公共交通ネットワークの関係図



課題②

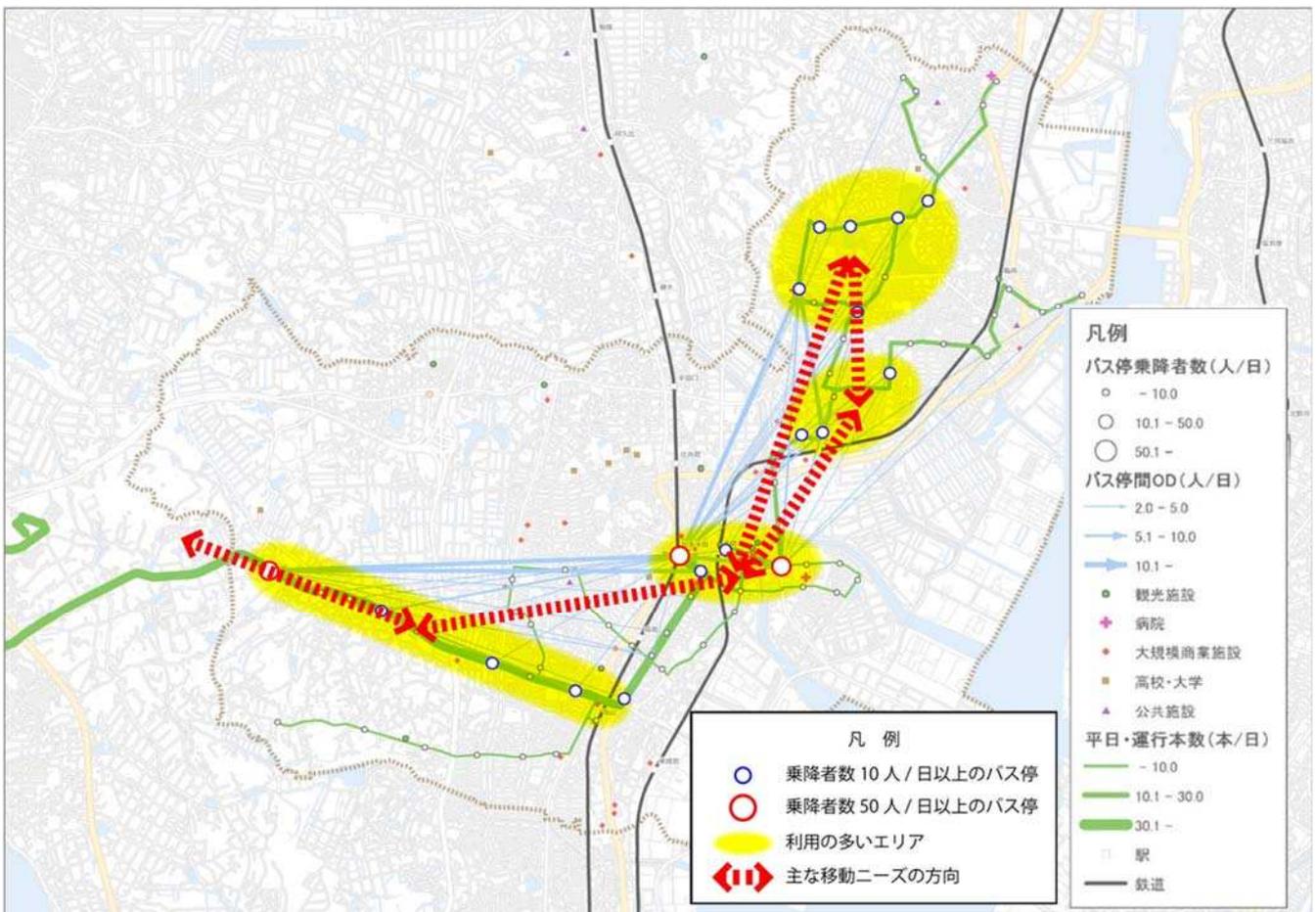
現行の公共交通利用者の移動ニーズへの対応

半田市内には知多バスが運行する路線バスが6路線存在しており、平成28年度に実施した路線バスの乗降調査では、知多半田駅、半田駅、市役所前、乙川駅及び青山駅といった主要集客施設相互または、主要主客施設と住宅地を起終点（OD）とする移動需要が多く存在しています。

また、平成27年国勢調査における通勤通学流動では、名古屋市をはじめ常滑市、武豊町及び阿久比町等の周辺市町との結びつきが強く見られ、とりわけ名古屋市方向への鉄道による移動ニーズが多く存在し、平成28年度に実施した市民アンケート結果からは、普段の目的地として知多半田駅、青山駅及び亀崎駅の利用が多く見られます。

これらより、鉄道駅へのバスアクセスの確保など、現行の公共交通利用者の移動ニーズへの対応が課題です。

図 路線バス主要OD図



課題③

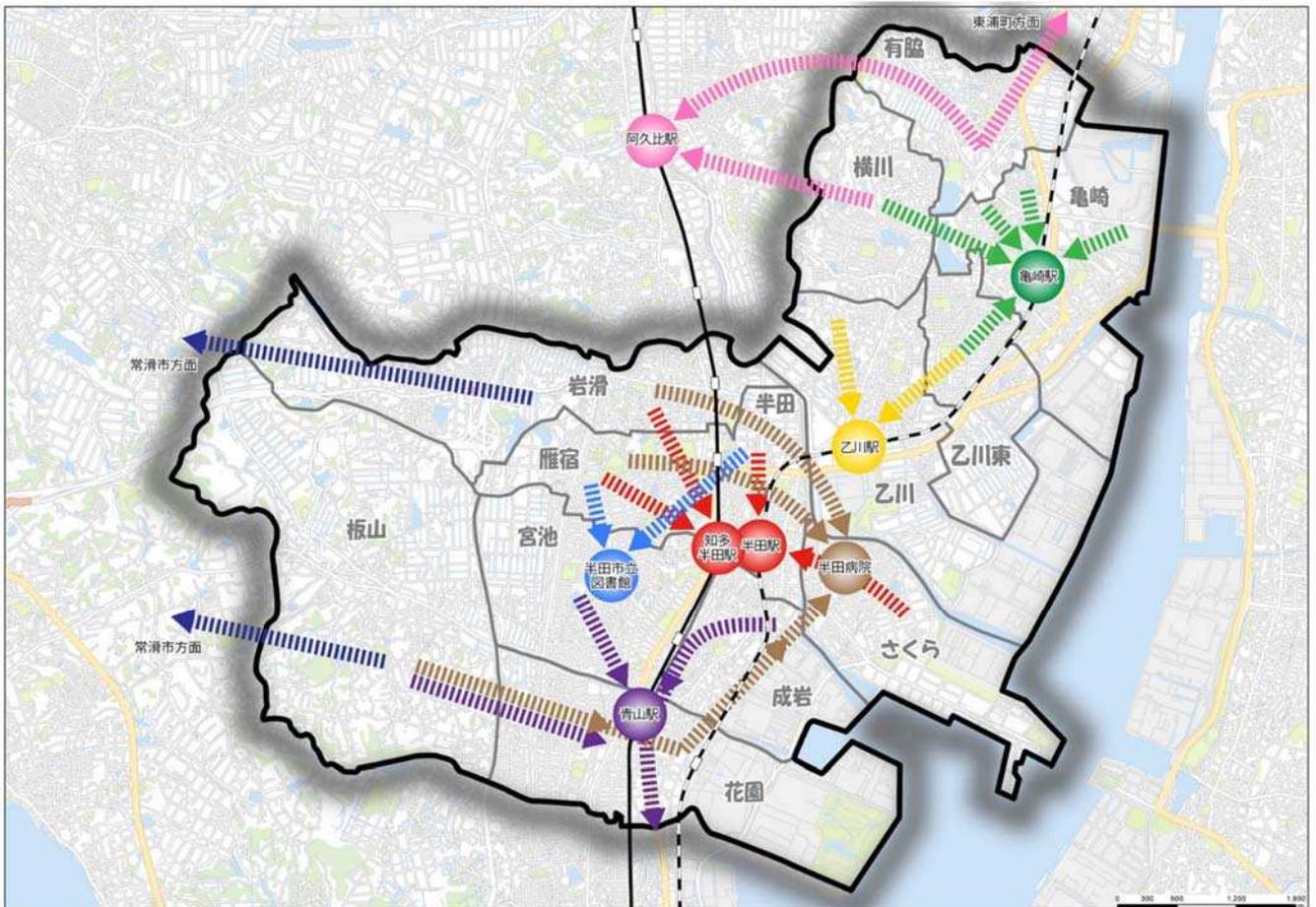
地区や生活圏で異なる地域住民の移動ニーズへの対応

平成 28 年度に実施したグループヒアリングでは、市内各地域から半田病院への移動ニーズが確認されました。また、北部の亀崎・横川学区は亀崎駅、乙川学区は乙川駅、中部のさくら・半田・岩滑・雁宿学区は知多半田駅・半田駅、南部の成岩・宮池・花園・板山学区は青山駅への移動ニーズとともに、北部地域では阿久比駅や東浦駅、岩滑・板山地域では常滑駅への移動ニーズなど、市内外の鉄道駅への移動ニーズが確認されました。

また、平成 28 年度に実施した市民アンケートでは、買物先として各地域内に立地する商業施設が多く利用されていることや、知多バスで行きたい方面として、知多半田駅周辺、半田市役所・半田病院周辺、乙川駅周辺（パワードーム半田）、図書館・博物館・体育館周辺、イオン半田店周辺が多く、市内各地域への移動需要が存在しています。

これらより、半田病院のように各地区で共通した移動ニーズに加え、各地区の最寄り鉄道駅や商業施設などの日常的な移動ニーズが存在することから、地区や生活圏で異なる地域住民の移動ニーズへの対応が課題です。

図 グループヒアリング結果から見た学区別の移動ニーズ



課題④

半田市が目指すまちづくり及び観光振興への対応

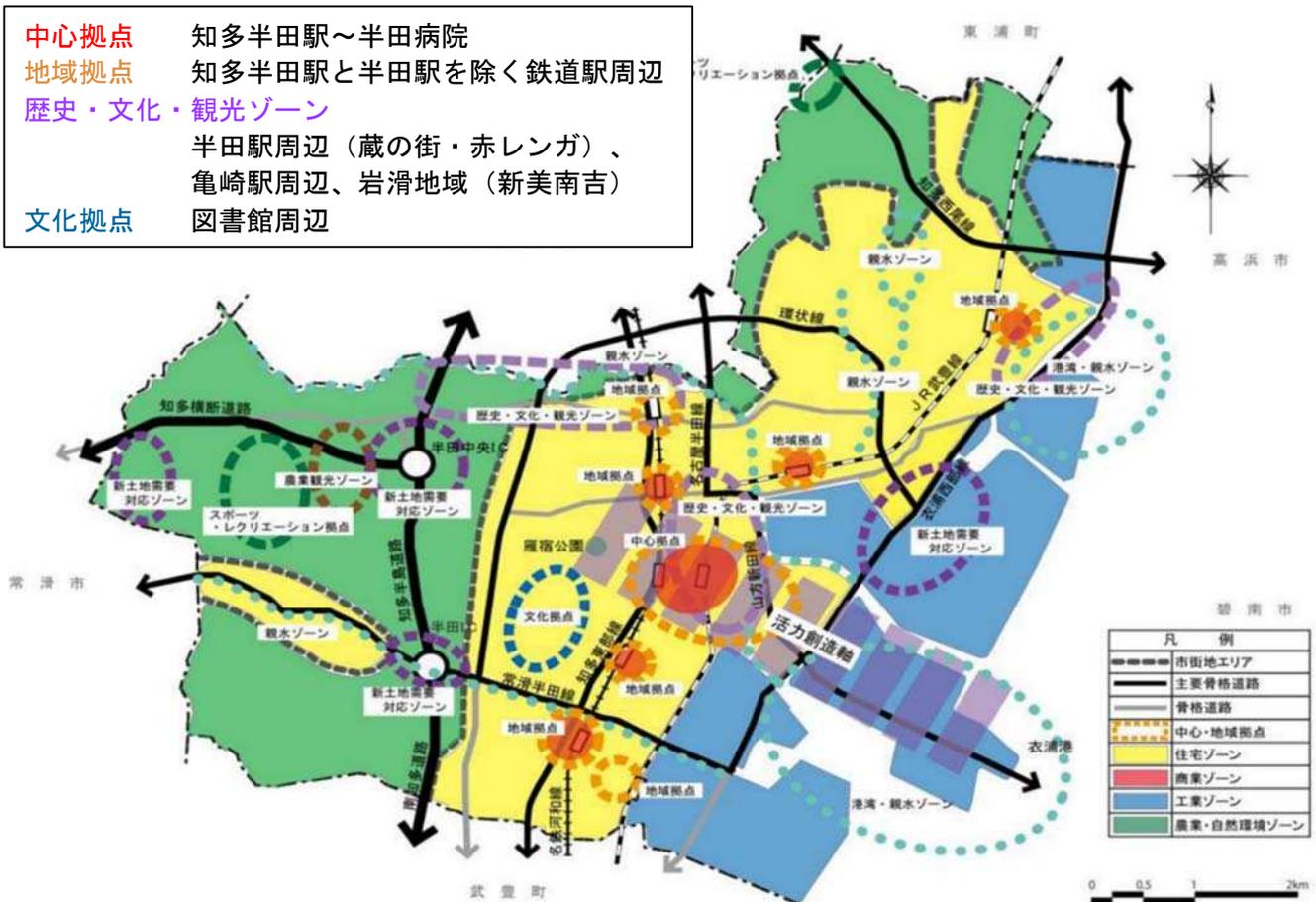
半田市都市計画マスタープランでは、中心拠点（知多半田駅・半田駅周辺から市役所・半田病院までのエリア）において公的サービス・商業・文化などの都市機能の集積を図りつつ、地域拠点（知多半田駅と半田駅を除く鉄道駅周辺のエリア）において日常生活に必要な機能の集積を図るものとし、中心拠点と地域拠点を連携することで集約連携型のまちづくりを目指しています。

また、半田市は、ユネスコ無形文化遺産に登録された亀崎潮干祭をはじめ、山車まつり、半田運河・蔵の街、新美南吉の生家・記念館、赤レンガ建物、ミツカンミュージアムなど、魅力的な歴史・文化資源を有し、これら内外に誇れる半田の文化を創造し、多くの人々が集まり交流するまちづくりを目指しています。

平成 29 年度に実施した主要集客施設調査では、バス利用が可能となる条件として、バスサービス水準の向上とともに、複数の施設に立ち寄れることとする回答も多く挙げられています。

これらより、多様な都市機能が集積する都市拠点と地域拠点を連絡する集約連携型まちづくりとともに、魅力ある地域資源相互を連絡し交流を創出する観光振興など、半田市が目指すまちづくり及び観光振興の実現に向け、これを支援する公共交通体系を構築することが課題です。

図 将来都市構造図（都市計画マスタープラン）



2. 持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

(1) 半田市の交通将来像

第6次半田市総合計画では、中心市街地における都市機能の集積やまちなか居住の推進によるにぎわいの創出、鉄道駅を活かした地域拠点の形成、駅周辺の交通拠点としての利便性向上を目指しています。また、半田市都市計画マスタープランでは、中心拠点において公的サービス・商業・文化などの都市機能の集積と土地の用途にあわせた高度な利用を図るとともに、地域拠点において鉄道駅周辺は日常生活に必要な機能の集積を図りつつ、中心拠点と連携することで地域の機能を補完することを目指しています。

更に、平成27年11月に都市計画事業JR東海武豊線半田駅付近連続立体交差事業協議会が設立され、周辺市街地整備等関連事業により、市街地の分断解消、踏切交通渋滞の解消及び商店街の活性化など、交通とまちづくりが一体となった検討を進めています。

これらより、半田市が目指す将来都市構造の構築を支援する公共交通ネットワークの再編に向け、交通将来像は、「おでかけ環境が充実した 住み続けたいまち 半田」と定めます。

そして、交通将来像の実現に向けて、中心拠点や地域拠点といった「拠点間の連携・協働」、半田市が目指す「まちづくりとの連携・協働」、山車文化を中心とした「観光や文化との連携・協働」、鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等の「多様な公共交通の連携・協働」、そして、市民をはじめとした「地域公共交通に関わる全ての関係者による連携・協働」を目指します。

半田市の交通将来像

「おでかけ環境が充実した
住み続けたいまち 半田」



(2) 地域公共交通の基本方針

半田市の地域公共交通の課題及び半田市が目指す交通将来像を踏まえ、以下に地域公共交通の基本方針を示します。

「おでかけ環境が充実した 住み続けたいまち 半田」 の実現に向けて

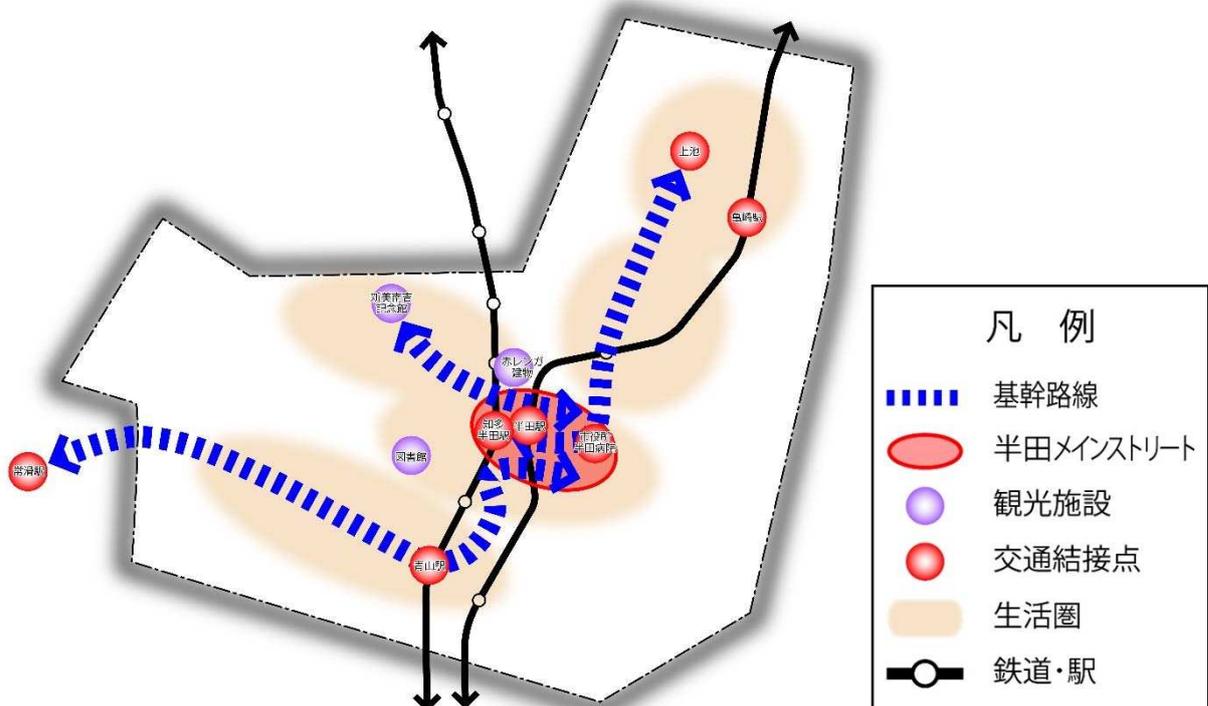
基本方針 1 半田市の一体性の強化及び観光地を回遊できる公共交通ネットワークの再編（地域・拠点・観光の連携・協働）
⇒課題①・④に対応

基本方針 2 半田メインストリートにおける公共交通サービスの充実（まちづくりと交通の連携・協働）
⇒課題②・④に対応

基本方針 3 各生活圏のおでかけニーズに対応した公共交通サービスの確保（多様な公共交通の連携・協働）
⇒課題②・③に対応

基本方針 4 関係者が連携・協働し公共交通を支え育む仕組みの構築（地域公共交通に関わる関係者の連携・協働）
⇒課題①～④全てに対応

図 半田市における地域公共交通体系のイメージ



基本方針 1 半田市の一体性の強化及び観光地を回遊できる公共交通ネットワークの再編

鉄道駅周辺やバス路線沿線を中心とした市内広範に分布する人口集積地相互や中心拠点との移動ニーズに対応するため、公共交通ネットワークを再編し、各地域と中心拠点や地域拠点をつなぐ市域の一体性を強化します。

また、市内には、山車まつり、半田運河・蔵の街、新美南吉の生家・記念館、赤レンガ建物、ミツカンミュージアムなど、魅力的な歴史・文化資源を多く有するものの、鉄道やバスによるアクセスが困難な資源も存在するため、観光地を回遊できる新たな公共交通ネットワークを形成し、半田市の魅力と利便性を向上します。

基本方針 2 半田メインストリートにおける公共交通サービスの充実

中心拠点内における公的サービス・医療・商業・観光など、多様な都市機能施設の集積・誘導を支援するとともに、各地域から移動ニーズが高い半田病院の利便性を確保するため、知多半田駅～半田駅～市役所～半田病院間を“半田メインストリート”と位置づけ、公共交通によるサービスを充実し、人が流れる大動脈としての交通機能を確保するとともに、人と人が交流する賑わいを創出します。

基本方針 3 各生活圏のおでかけニーズに対応した公共交通サービスの確保

市内各地域では、最寄りの鉄道駅及び周辺に立地する商業・医療施設等を利用する生活圏が各地域で独自に形成されることから、地域住民のおでかけニーズに対応したきめ細かな地域レベルの公共交通サービスについて、地域住民が主体的に計画を策定し、路線を導入します。

また、地域レベルの公共交通サービスの計画策定にあたっては、単に公共交通空白地を埋めるのではなく、幹線路線との一体的な利用の中で、地域住民が行きたい施設へ行くくらしの足として機能する公共交通サービスを確保します。

基本方針 4 関係者が連携・協働し公共交通を支え育む仕組みの構築

上記基本方針1～4の実施にあたっては、地域の公共交通として愛され、親しまれるとともに、利用が楽しく、次も利用したくなる環境づくりが重要であり、更に、持続可能なものでなければなりません。

そのためには、交通事業者や半田市だけでなく、市民、自治会、各種団体等の地域公共交通に関わる全ての関係者が対等な立場で連携・協働することができる、公共交通を支え育む仕組みを構築します。

3. 計画の区域と計画期間

(1) 半田市地域公共交通網形成計画の区域

本計画は、市内公共交通全体の再編を一体的に取り扱うことから、計画区域は半田市全域とします。

なお、隣接市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

(2) 半田市地域公共交通網形成計画の計画期間

上位・関連計画である第6次半田市総合計画及び半田市都市計画マスタープランの目標年度は平成32年度である一方、市内各地域からの移動ニーズが確認された半田病院の移転開設が平成34年度を予定しています。

次期、半田市地域公共交通網形成計画は、上位・関連計画で示される将来都市像の更新を踏まえつつ、半田病院の移転開設による市民等の移動ニーズの変化に対応するため、本計画の計画期間は平成30年度～34年度までの5か年とします。

なお、計画期間内であっても、公共交通の利便性や安全性に配慮した個別見直しは、適切な時期に実施します。

4. 計画の目標

半田市が目指す交通将来像の達成度を検証するため、地域公共交通の基本方針に基づき、4つの目標及び目標値を設定します。

交通将来像

「おでかけ環境が充実した 住み続けたいまち 半田」

半田市地域公共交通網形成計画の目標と目標値

基本方針1 半田市の一体性の強化及び観光地を回遊できる公共交通ネットワークの再編

目標1 公共交通が多様な目的で利用されます。

目標値1 目的別の公共交通の利用割合の増加

基本方針2 半田メインストリートにおける公共交通サービスの充実

目標2 公共交通による中心拠点内への来訪者数が増加します。

目標値2 中心拠点内バス停利用者数の増加

基本方針3 各生活圏のおでかけニーズに対応した公共交通サービスの確保

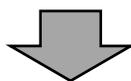
目標3 地区路線の利用機会が増加します。

目標値3 地区別の公共交通による目的地への到達割合の増加

基本方針4 関係者が連携・協働し公共交通を支え育む仕組みの構築

目標4 公共交通に対する関心を高めます。

目標値4 公共交通サービスの認知度の増加



全体目標 「おでかけ環境が充実した 住み続けたいまち 半田」の実現

目標値 公共交通全体の利用者数の増加、満足度の向上

5. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

(1) 公共交通の機能分類とサービス水準の設定

半田市においては、名鉄河和線及びJR武豊線が都市間移動需要に対処する公共交通路線として南北方向に運行しており、これら鉄道駅端末として人口集積地や主要集客施設を結ぶ知多バスにより公共交通ネットワークを形成しています。

しかし、公共交通の利用状況や各種ニーズ調査結果から、半田市における地域公共交通の課題が抽出され、多様な連携・協働に係る基本方針を定めました。

ここでは、先に設定した計画の目標を達成するために行う事業・実施主体を整理する上で、半田市の公共交通ネットワークを構成する鉄道、バス及びタクシーの各路線に期待する機能をはじめ、路線機能に基づくサービス確保の考え方などを以下に整理します。

図 公共交通の機能分類図

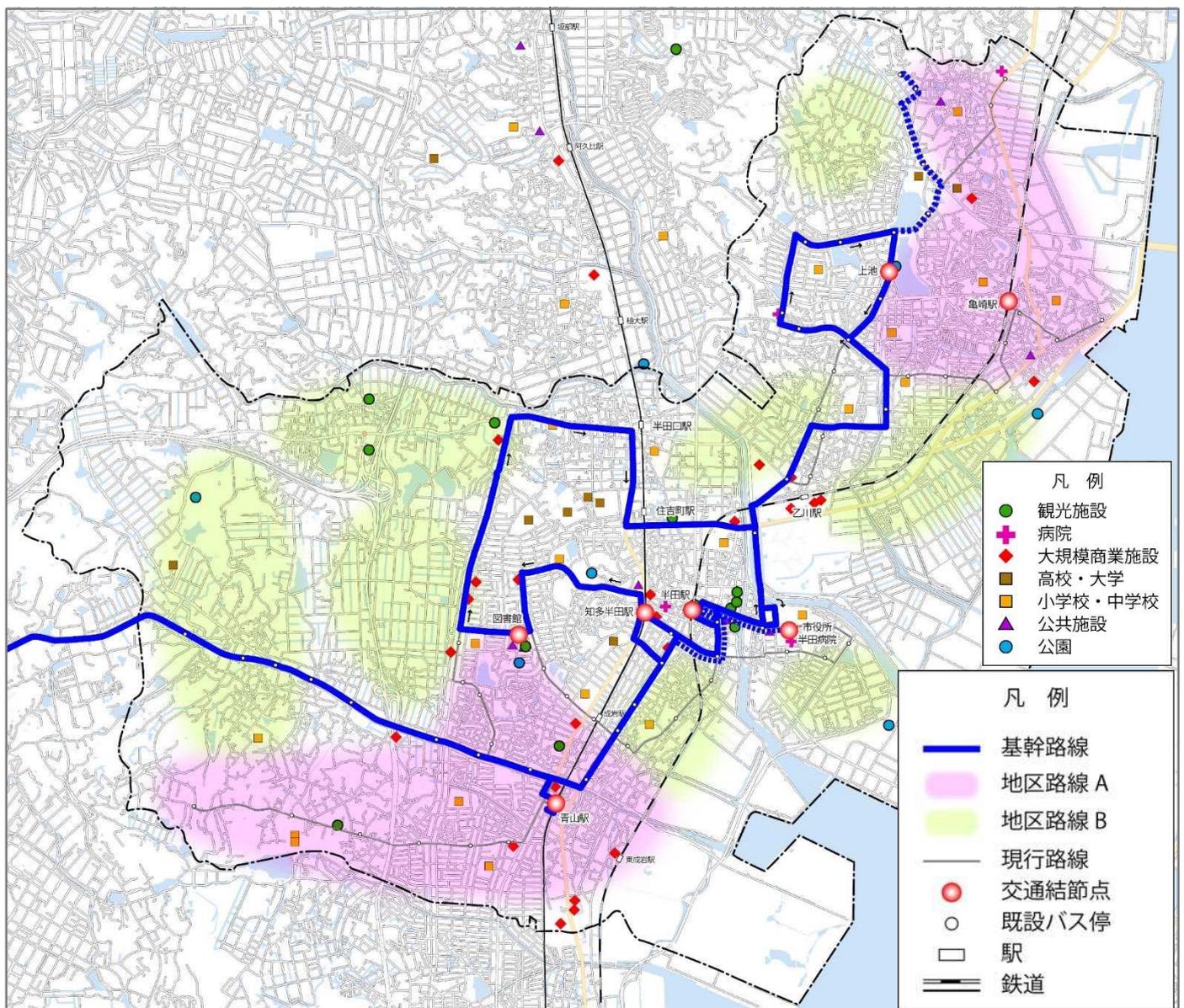


表 半田市の地域公共交通の機能分類とサービス確保の考え方

機能分類	路線機能	サービス確保の考え方	運営主体	料金体系	該当する路線・エリア
鉄道	武豊町、阿久比町及び東浦町等の隣接市町や名古屋市方向を結ぶ都市間移動ニーズを主体的に対応する路線。	<ul style="list-style-type: none"> 都市間移動ニーズに応じた現行のサービス水準を確保します。 交通事業者が主体的に運行します。 	交通事業者	対キロ制運賃	JR武豊線 名鉄河和線
基幹路線	市内の人口集積地と中心拠点及び主要な観光地を結ぶ市域の一体性の強化に資する利便性の向上とともに、半田市の魅力を創出する路線。 多様な都市機能施設が立地・誘導する半田メインストリートにおいて、移動のしやすさを確保します。	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性確保のため、常滑線及び(仮称)北部幹線は概ね30分に1本、(仮称)中央幹線は概ね60分に1本の運行頻度を確保します。 運行時間帯は6～21時台とします。 交通事業者が主体的に運行します。 	交通事業者	対キロ制運賃 200円/乗車 上限	常滑線 (仮称)北部幹線 (仮称)中央幹線
地区路線A	基幹路線がサービスされない地域のうち、既存路線バスによるサービスが提供されていた地域の移動ニーズを確保・充実する路線。	<ul style="list-style-type: none"> 概ね1時間に1本の運行頻度を確保します。 基幹路線との競合に留意したルート及びダイヤを設定します。 半田市と地域住民が協働で路線導入を行います。 	半田市・ 地域住民	均一料金 100円/乗車	亀崎・有脇地域 青山・成岩地域
地区路線B	基幹路線がサービスされない地域のうち、一定の人口集積や主要集客施設の立地による生活圏が形成される地域の移動ニーズに対応する路線。	<ul style="list-style-type: none"> 地域で異なる生活圏での移動特性に応じて設定する適切な手段、手法及びサービス水準を確保します。 基幹路線や地区路線Aとの競合に留意したルート、ダイヤ及びサービス形態(デマンド方式等)を設定します。 半田市の支援の下、地域住民が主体的に路線導入を行います。 	地域住民 (半田市が支援)	均一料金 100円/乗車	基幹路線がサービスされない地域のうち、地区路線Aの対象エリアを除く地域
タクシー	個別の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、公共交通としての役割を担い、鉄道、基幹路線、地区路線A、地区路線Bが運行されない時間帯や地域における移動ニーズに対応する機能を有します。	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅や主要施設を発着地とした鉄道、基幹路線、地区路線A、地区路線Bが運行されない時間帯や地域における移動ニーズに対応するサービス水準を確保します。 交通事業者が主体的に運行します。 	交通事業者	対キロ制運賃	乗合タクシー タクシー

※乗継割引や1日乗車券等の導入については、現在検討中

(2) 交通結節点機能の充実

交通将来像の実現にあたっては、機能分類に応じた公共交通サービスの提供に加え、公共交通相互の連携強化が必要です。ここでは、公共交通の複数路線が乗り入れ、相互の乗り継ぎを推奨する駅及びバス停を「交通結節点」と設定し、乗継環境や待合環境の充実に図ります。

表 交通結節点の充実に向けた考え方

	新たに乗継環境を整備する 交通結節点
対象となる 交通結節点	知多半田駅、半田駅、青山駅、上池バス停、亀崎駅、 図書館バス停、半田病院バス停（※半田病院建て替え時）
待合環境の充実	● ベンチや待合施設を整備し、待合環境の充実に図ります。
乗継への配慮	<ul style="list-style-type: none"> ● 同時に複数台のバスが待機できるバスの待機スペースを確保します。 ● 遅延時におけるバス待ちルールを設定するなど、バス路線相互の乗継が行えるように配慮します。 ● パーク&バスライド用の駐車場、サイクル&バスライド用の駐輪場、タクシー待ちスペース等により他の交通手段との円滑な乗継が行えるよう配慮します。
乗継案内、 情報提供	● 乗り継いで行くことができる「目的地」や「乗継先の路線」の情報が車内や乗車地等で確認できるなど、利用者への適切な情報提供に留意します。
乗継抵抗の 軽減	● 鉄道から基幹路線、基幹路線（運行本数多）から地区路線Aまたは地区路線B（運行本数少）への乗継の際、極力短い時間で乗継が可能となるようにダイヤ設定に留意します。

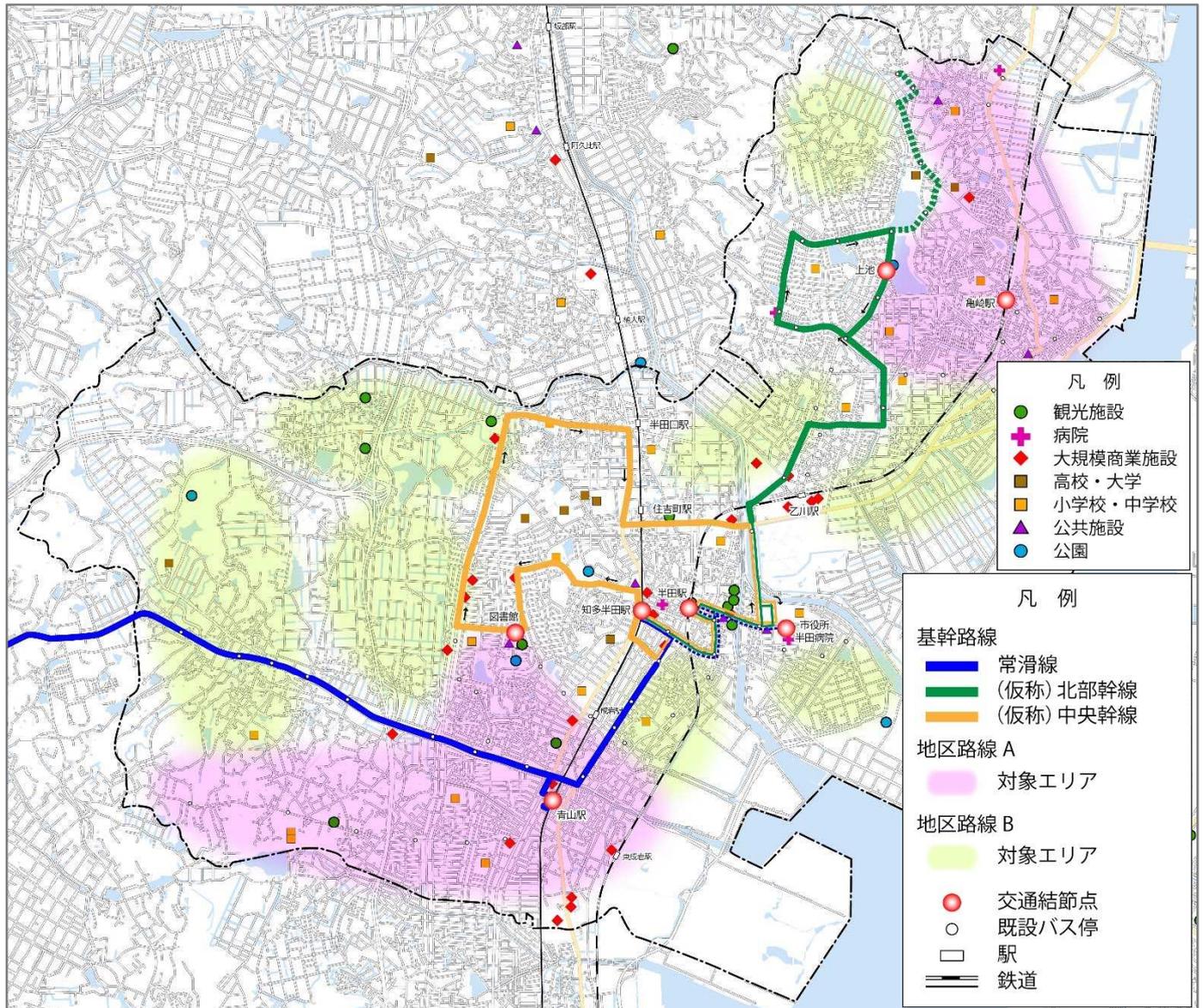
(3) 公共交通ネットワークの再編の方向性

公共交通の機能分類とサービス水準の設定及び乗継拠点の充実を踏まえ、本計画における公共交通ネットワーク再編の方向性を以下に示します。

図 基本方針と公共交通ネットワーク再編の方向性



図 地域公共交通ネットワークの再編イメージ



※半田病院が建て替えられるまで常滑線は知多半田駅止まり

(4) 公共交通の利用促進施策

地域の公共交通として愛され、親しまれるとともに、利用が楽しく、次も利用したくなる環境づくりを進めるため、交通事業者や半田市とともに、市民、自治会、各種団体等の地域公共交通に関わる全ての関係者が協働で各種利用促進施策を実施していきます。

表 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

利用促進施策の分類	具体的な取り組みの例	実施主体	関係者の役割
(1) 利用者目線によるわかりやすい情報の提供	① 公共交通利用に係る積極的な情報提供 <ul style="list-style-type: none"> 乗継拠点における総合案内板の設置 バス停案内表示の充実 バスマップ及びわかりやすいダイヤ表示 等 	半田市及び交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の支援の下、半田市が主体的に実施
	② わかりやすいバス系統表示 <ul style="list-style-type: none"> わかりやすい系統名・バス停名の設定 バス車両、バス停等への系統表示 等 	半田市及び交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 半田市の支援の下、交通事業者が主体的に実施
	③ わかりやすい乗継情報提供 <ul style="list-style-type: none"> 乗継拠点におけるわかりやすい乗継情報の表示 等 	半田市及び交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 半田市の支援の下、交通事業者が主体的に実施
(2) 利用促進を誘導する施策	① 割引運賃・企画切符の導入 <ul style="list-style-type: none"> 乗継割引制度の導入 1日乗車券の導入検討 等 	半田市及び交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 半田市と交通事業者の連携の下、実施
	② 免許返納に向けた環境整備と制度の拡充 <ul style="list-style-type: none"> 免許返納者に対する優遇措置 等 	半田市	<ul style="list-style-type: none"> 半田市が主体的に実施
	③ モビリティ・マネジメントの実施 <ul style="list-style-type: none"> 特定地域の市民や施設利用者を対象にした路線図・時刻表の配布の推進等 	半田市	<ul style="list-style-type: none"> 半田市が主体的に実施
	④ 公共交通の利用促進決起集会の開催 <ul style="list-style-type: none"> 市民を中心とした利用促進の取り組み 等 	市民	<ul style="list-style-type: none"> 半田市の支援の下、市民が主体的に実施
	⑤ 乗継・待合・乗降環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> 乗継拠点等における乗継・待合環境の改善 各停留所における待合・乗降環境の改善 駐輪場の整備 等 	半田市及び交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の支援の下、半田市が主体となって実施
(3) 地域づくりと一体となったバスへの愛着（マイバス意識）を高める方策	① 関係機関との連携によるバス利用促進 <ul style="list-style-type: none"> 市の各種イベント時（まつりや催し物）におけるバス利用促進のキャンペーン 商業・観光振興や環境保護を目的とする関係団体と連携 等 	半田市及び関係団体	<ul style="list-style-type: none"> 半田市が開催するイベントは半田市が主体的に実施 地域及び関係団体独自の活動は半田市の支援の下、市民、関係団体が主体的に実施
	② 企業と一体となった取組 <ul style="list-style-type: none"> バスの車内広告やバス停のネーミングライツ等、企業と一体となった取組の実施 等 	半田市及び関係団体	<ul style="list-style-type: none"> 半田市の支援の下、市民、関係団体が主体的に実施
	③ 市民による各種活動の実施 <ul style="list-style-type: none"> バスを活用したイベントの開催等 バス停付帯施設及び周辺における環境整備、清掃、緑化 等 	市民	<ul style="list-style-type: none"> 半田市の支援の下、市民、関係団体が主体的に実施