

半田市地域公共交通網形成計画

平成30年3月30日

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
--------------------------------	---

現 状 編

1. 半田市の地域概況の整理.....	3
(1) 半田市の概況.....	3
(2) 上位・関連計画の整理.....	10
2. 公共交通の現状に関する整理.....	13
(1) 交通サービス水準の整理.....	13
(2) 公共交通の利用状況.....	16
3. 各種ニーズ等の把握.....	17
(1) 調査実施概要.....	17
(2) 各種調査結果.....	19
4. 半田市における地域公共交通の課題.....	31

計 画 編

5. 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	36
(1) 半田市の交通将来像	36
(2) 地域公共交通の基本方針	37
6. 計画の区域と計画期間	40
(1) 半田市地域公共交通網形成計画の区域	40
(2) 半田市地域公共交通網形成計画の計画期間	40
7. 計画の目標	41
8. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	51
(1) 公共交通の種類とサービス水準の設定	51
(2) 公共交通ネットワークの再編	54
(3) 公共交通の利用促進施策	65
(4) 事業の実施スケジュールと実施主体	72
9. 計画の達成状況の評価に関する事項	73
(1) 評価の考え方とスケジュール	73
(2) 評価における目標値	74

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、知多乗合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。

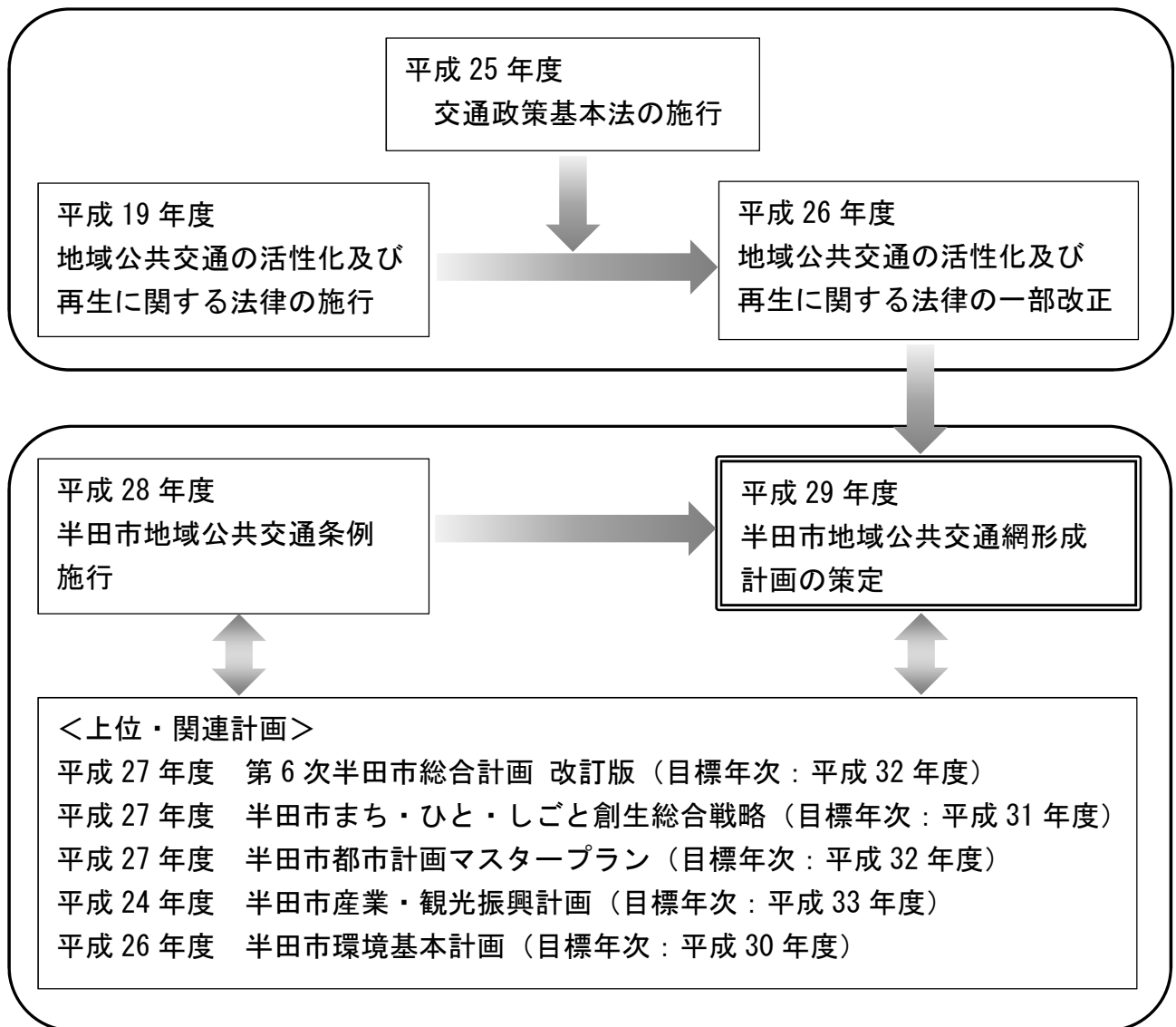
その後、モータリゼーションの進展や本格的な人口減少時代の到来に伴うバス利用者の減少等が影響し、知多乗合の衣浦線、刈谷線、半田・空港線、岩滑線、有脇線の知多リハビリ病院前～東浦駅間といった複数の路線や区間が廃止されてきました。現在も運行を続けている路線についても、利用者の減少により、運賃収入のみでは採算がとれず、国、県、半田市の補助金の投入が不可欠な状態であり、早急な対策が必要となっています。

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では、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することが見込まれています。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＞



現 状 編

1. 半田市の地域概況の整理

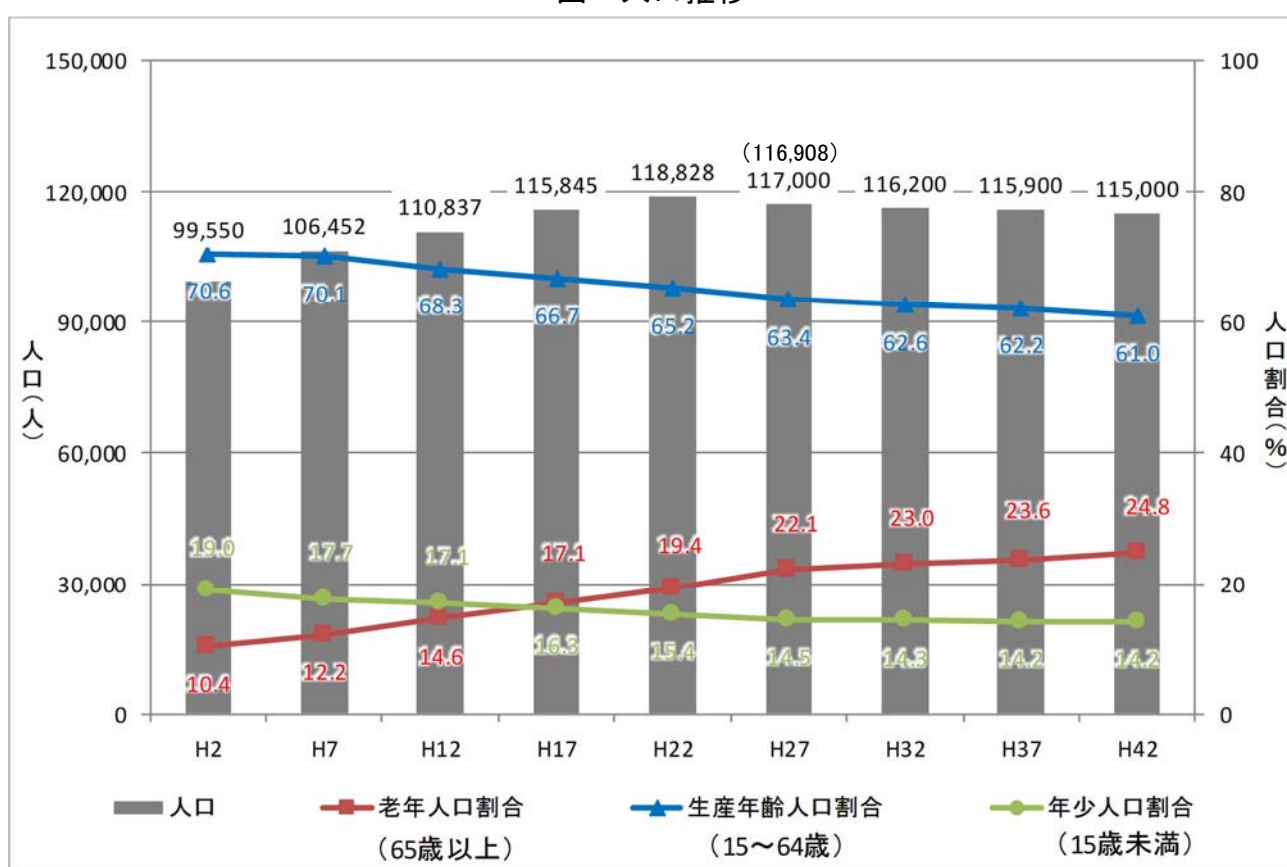
(1) 半田市の概況

1) 人口動態

①人口推移

半田市の人口は、平成 22 年をピークに減少に転じ、平成 27 年国勢調査では 116,908 人、半田市人口ビジョンによる平成 32 年の推計値は 116,200 人、平成 42 年の推計値は 115,000 人となっています。また、年齢 3 区分別の人口割合では、老年人口割合のみ増加が予測されています。

図 人口推移



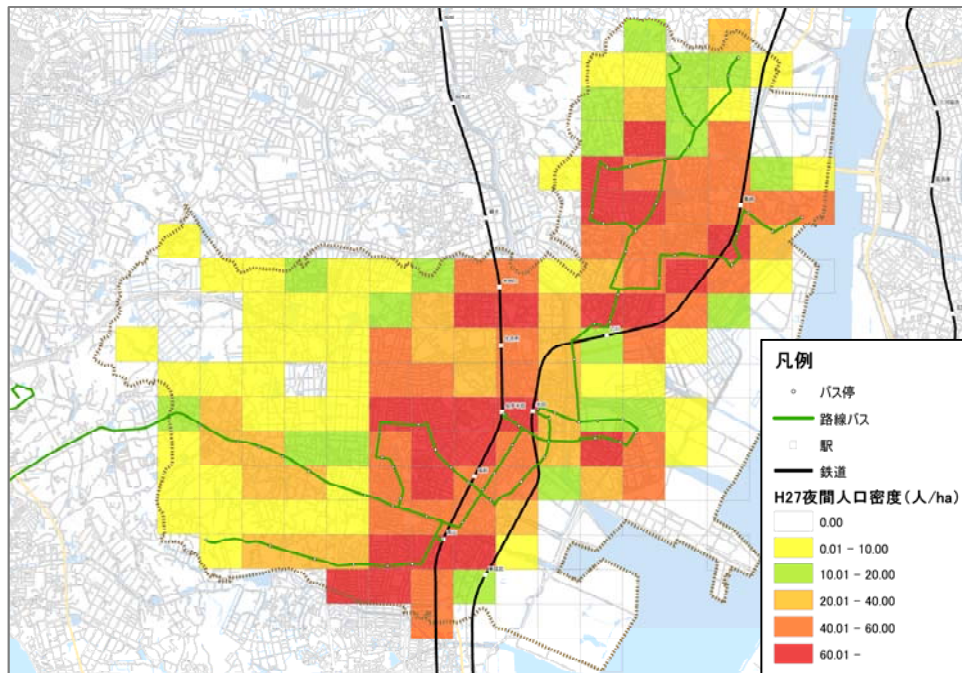
資料：半田市人口ビジョン、平成 27 年国勢調査

②人口分布

平成 27 年の夜間人口密度の分布状況は、亀崎駅、知多半田駅、半田駅及び青山駅等の鉄道駅周辺及びバス路線沿線で人口密度が高い地域が存在しています。

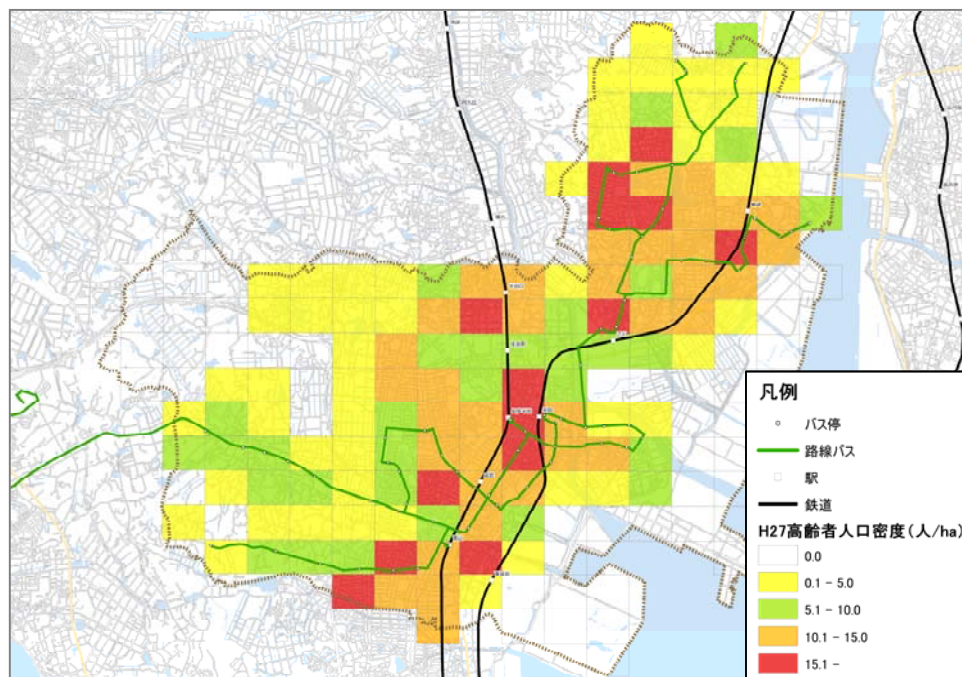
また、高齢者人口密度は、知多半田駅と半田駅の間、東成岩駅西側及び長根住宅周辺等で高齢者人口密度が高い地域が存在しています。

図 人口分布（平成 27 年）
【夜間人口密度】



資料：平成 27 年国勢調査

【高齢者人口密度】

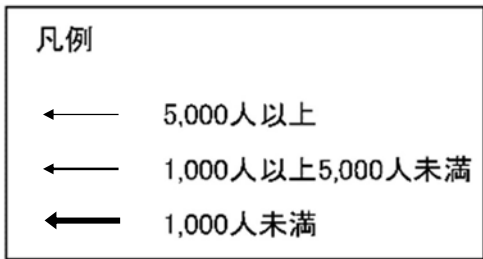
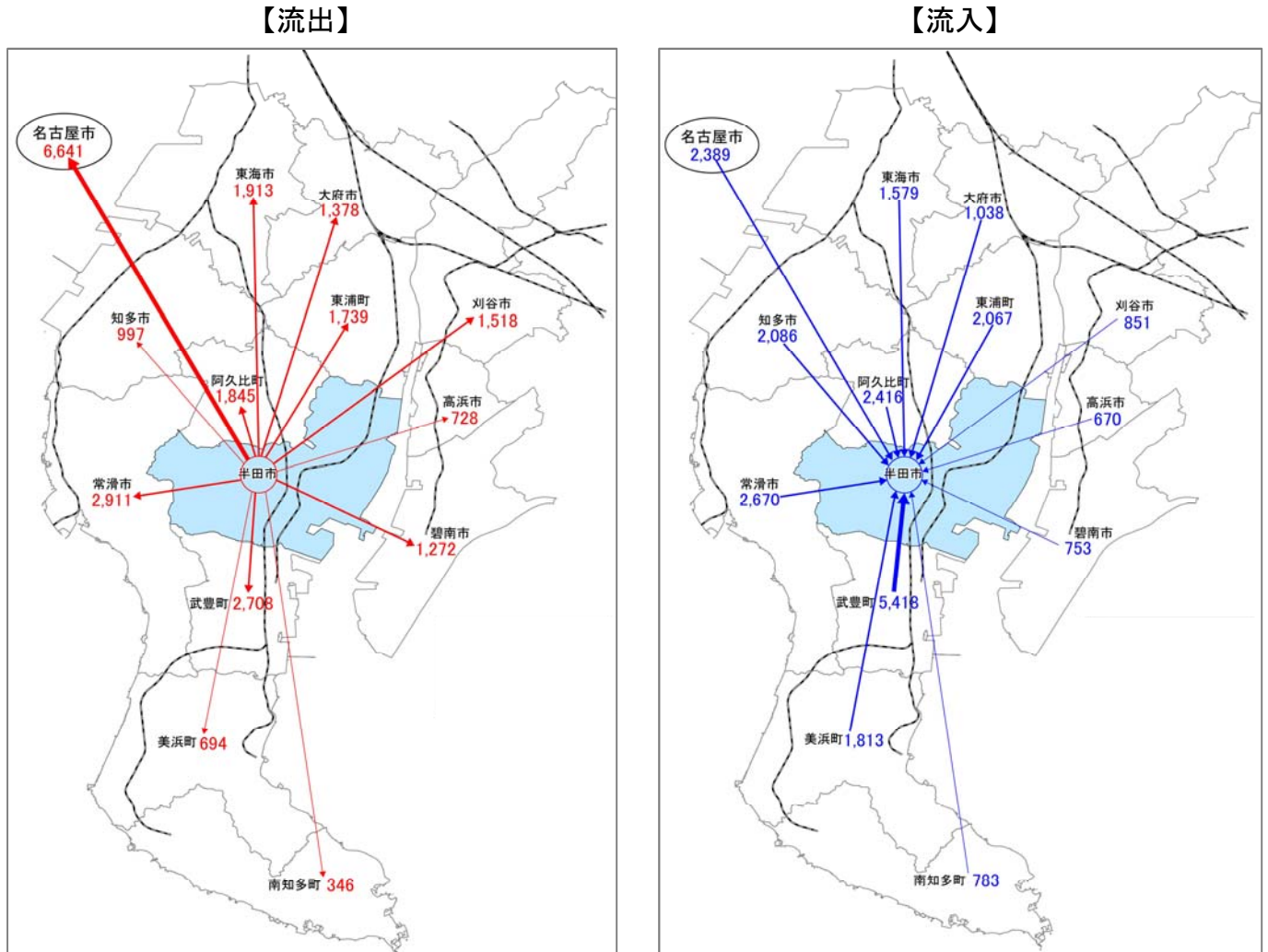


資料：平成 27 年国勢調査

③通勤通学人口流動

平成 27 年国勢調査における通勤通学流動を見ると、流出・入とも名古屋市との結びつきが最も高く、次いで、流出では常滑市、武豊町の順、流入では、武豊町、常滑市の順に多い状況にあります。

図 通勤通学人口流動



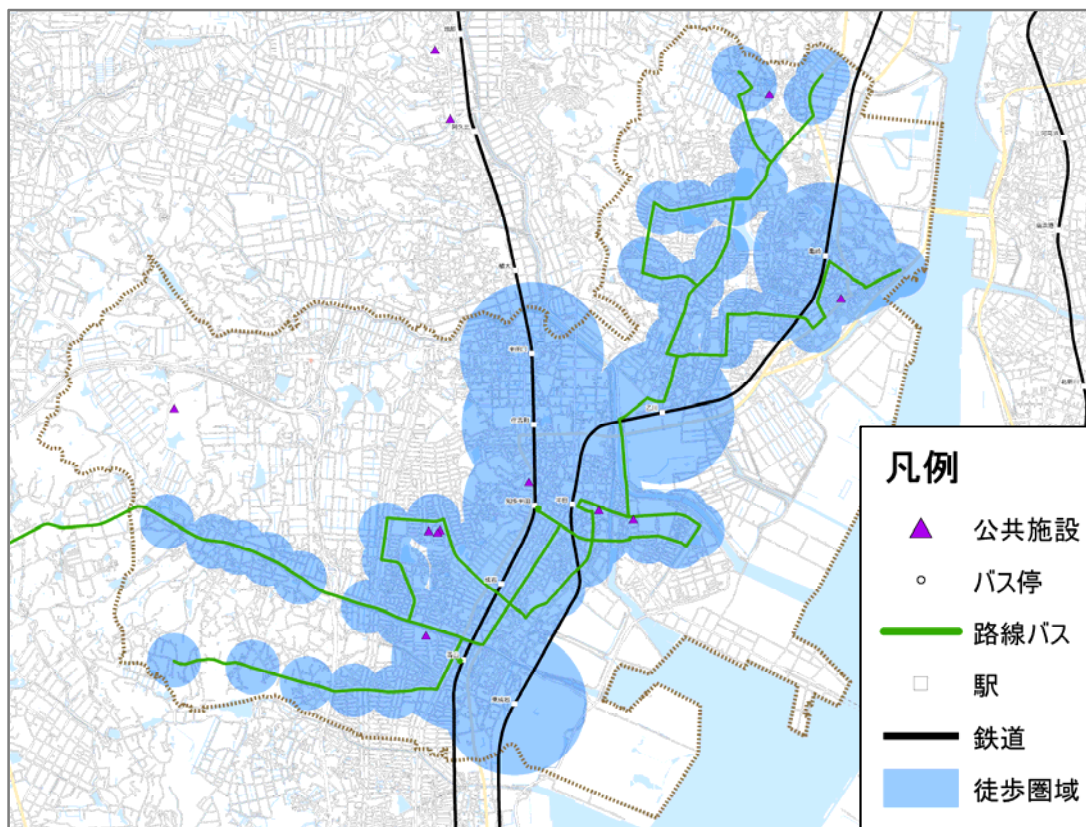
資料：平成 27 年国勢調査

2) 施設概況

①主要集客施設の立地状況

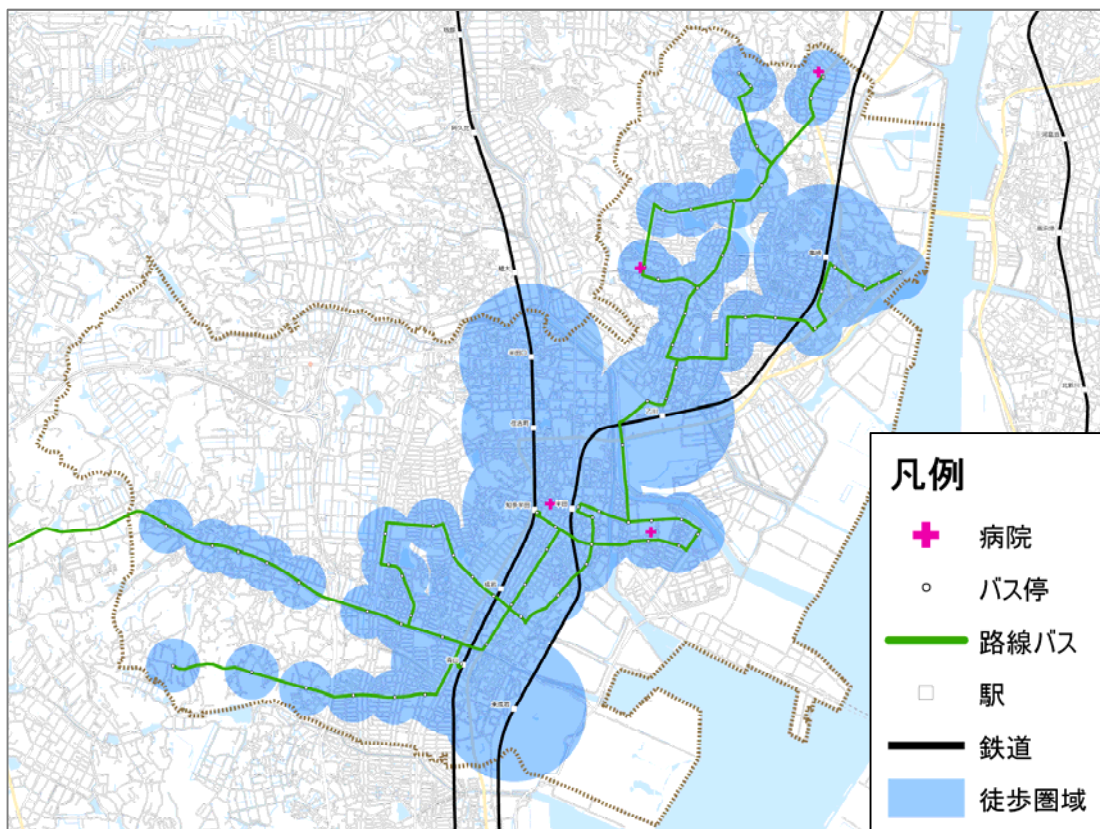
市役所、図書館、学校、病院、大規模商業施設（店舗面積が1,000㎡以上）などの主要集客施設の多くは、鉄道駅やバス停周辺に立地するものの、徒歩圏域（駅から800mまたはバス停から300m）から外れる施設（半田運動公園や県道467号沿いの大規模商業施設等）も存在します。また、観光施設についても、新美南吉記念館やごんぎつねの湯等の公共交通での利用が困難な施設が存在します。

図 公共施設の立地状況



資料：国土交通省「国土数値情報」

図 病院の立地状況



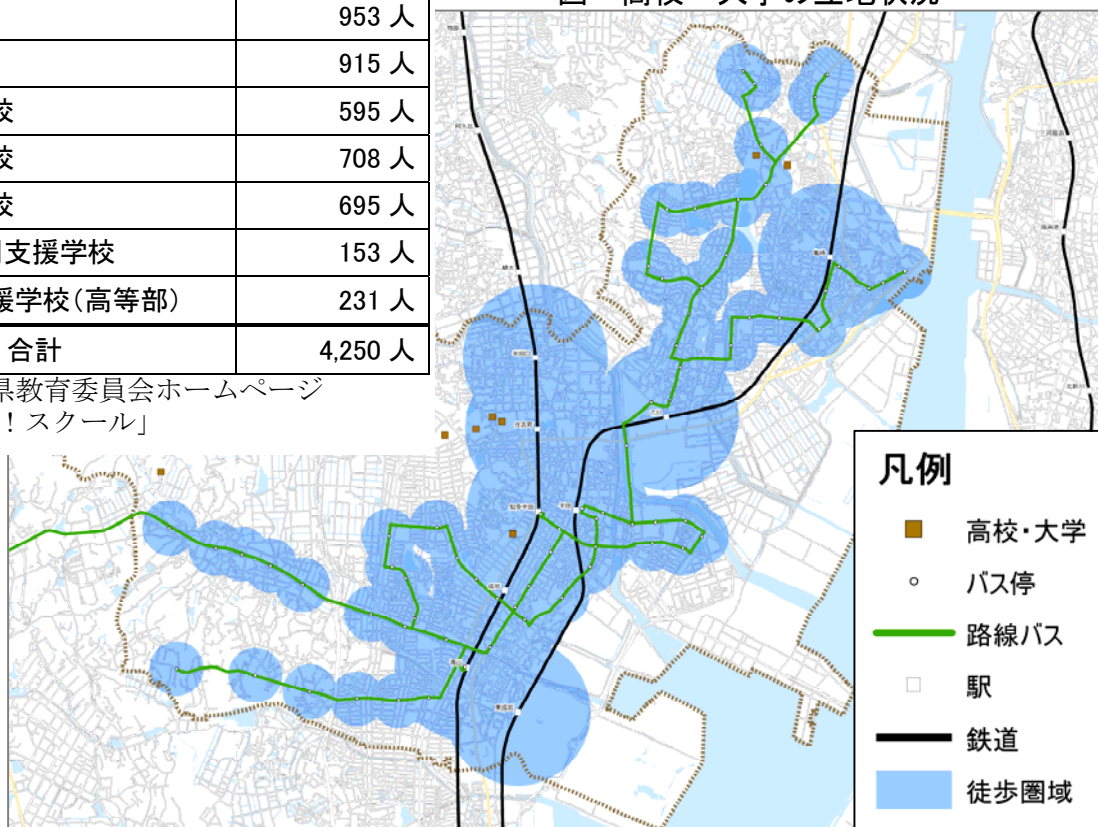
資料：国土交通省「国土数値情報」

表 市内に立地する高等学校等の生徒数

学校名	平成 29 年度 生徒数
半田高校	953 人
半田東高校	915 人
半田農業高校	595 人
半田工業高校	708 人
半田商業高校	695 人
ひいらぎ特別支援学校	153 人
半田特別支援学校(高等部)	231 人
合計	4,250 人

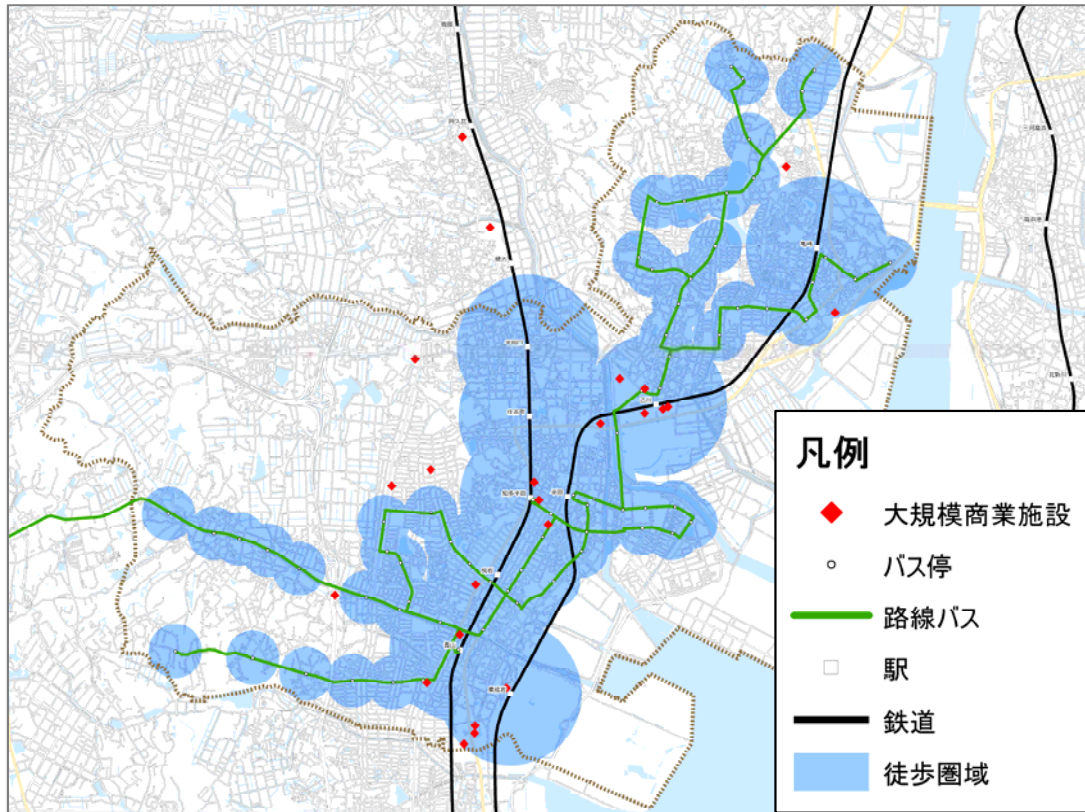
資料：愛知県教育委員会ホームページ
「探そマイ！スクール」

図 高校・大学の立地状況



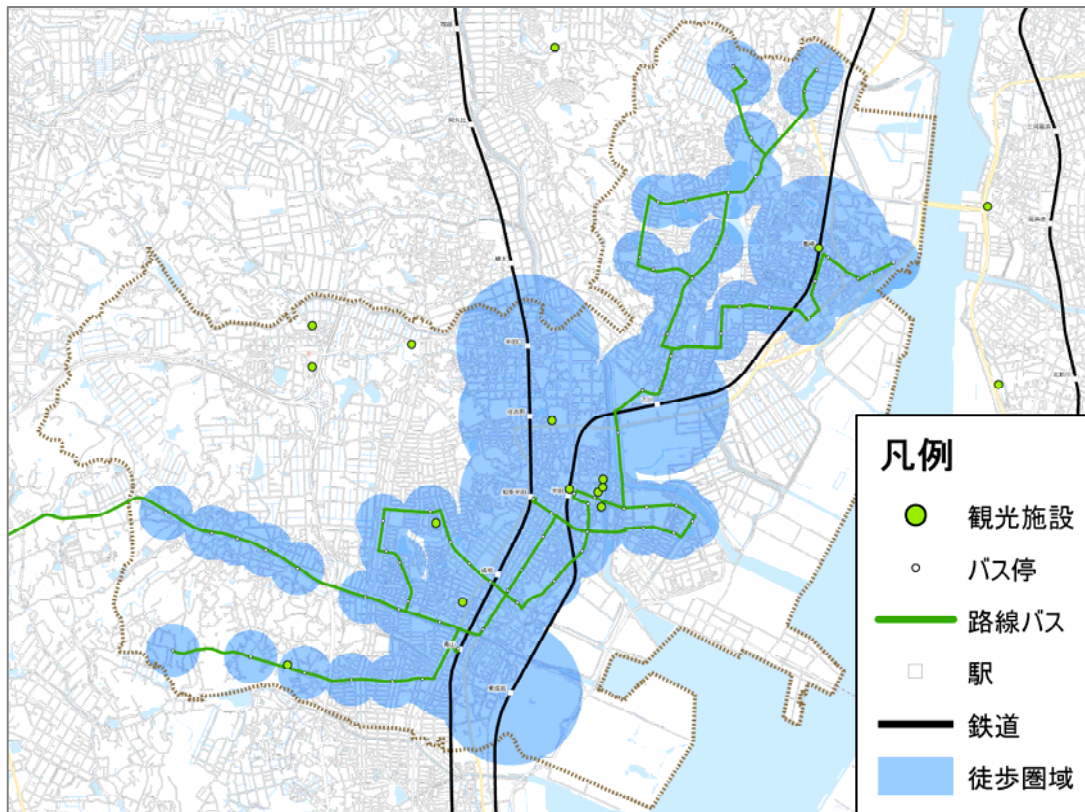
資料：国土交通省「国土数値情報」

図 大規模商業施設の立地状況



資料：(株) 東洋経済新報社「大型小売店データ 2015 年度版」

図 観光施設の立地状況



資料：国土交通省「国土数値情報」

②観光施設・イベントの現状

市内の観光施設・イベント別入込客数の推移を見ると、年度により集計数は異なるものの、観光入込客数は増加傾向にあり、平成 28 年度現在約 154 万人の利用があります。

年間 10 万人の利用を超える観光施設・イベントは、春の山車祭り（市内 10 地区計）約 19 万人、魚太郎（飲食・カフェ）が約 14 万人、彼岸花イベント（ごんの秋まつり）及びミツカンミュージアムがともに約 11 万人、ごんぎつねの湯が約 10 万人となっています。

表 観光施設・イベント別入込客数の推移

観光施設・イベント	内容	観光入込客数(年度)						
		平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年
主要観光施設	國盛 酒の文化館	51,565 人	52,836 人	44,594 人	43,606 人	45,129 人	54,107 人	53,044 人
	ミツカンミュージアム	97,129 人	103,160 人	102,652 人	59,386 人	-	40,726 人	106,158 人
	半田市立博物館	92,732 人	92,273 人	96,211 人	97,766 人	96,647 人	87,520 人	90,400 人
	新美南吉記念館	54,022 人	50,442 人	73,755 人	108,704 人	57,327 人	55,381 人	59,611 人
	半六庭園	-	-	-	-	-	21,386 人	59,966 人
	魚太郎(飲食・カフェ)	125,124 人	109,057 人	129,449 人	126,823 人	128,997 人	145,817 人	144,424 人
	ごんぎつねの湯	102,650 人	100,459 人	101,264 人	103,161 人	113,856 人	110,971 人	104,242 人
蔵のまちイベント	端午の節句など	35,239 人	12,988 人	26,377 人	26,671 人	27,495 人	26,092 人	32,781 人
紺屋海道イベント	ゆかたde紺屋海道	1,200 人	-	300 人	500 人	-	-	-
彼岸花イベント	ごんの秋まつり	132,500 人	134,500 人	142,000 人	152,000 人	139,000 人	146,000 人	111,000 人
南吉関連イベント	南吉ネットワーク等	-	-	-	20,950 人	4,668 人	6,636 人	5,910 人
はんだふれあい産業まつり	JFEスチール、半田運動公園	40,000 人	43,000 人	16,000 人	39,000 人	40,000 人	40,000 人	42,000 人
赤レンガ公開	特別公開、一般公開	18,700 人	27,800 人	22,650 人	41,500 人	-	319,892 人	474,540 人
春の山車祭り	市内 10 地区	159,800 人	160,500 人	177,000 人	189,000 人	188,000 人	175,000 人	189,800 人
イルミネーション	中心市街地商店街イルミネーション点灯式	1,250 人	1,000 人	1,000 人	1,100 人	1,180 人	900 人	1,000 人
いちご狩り	市野園芸、澤田農園	74,877 人	79,493 人	87,178 人	85,978 人	92,177 人	88,373 人	65,534 人
計		986,788 人	967,508 人	1,020,430 人	1,096,145 人	934,476 人	1,318,801 人	1,540,410 人

資料：半田市資料

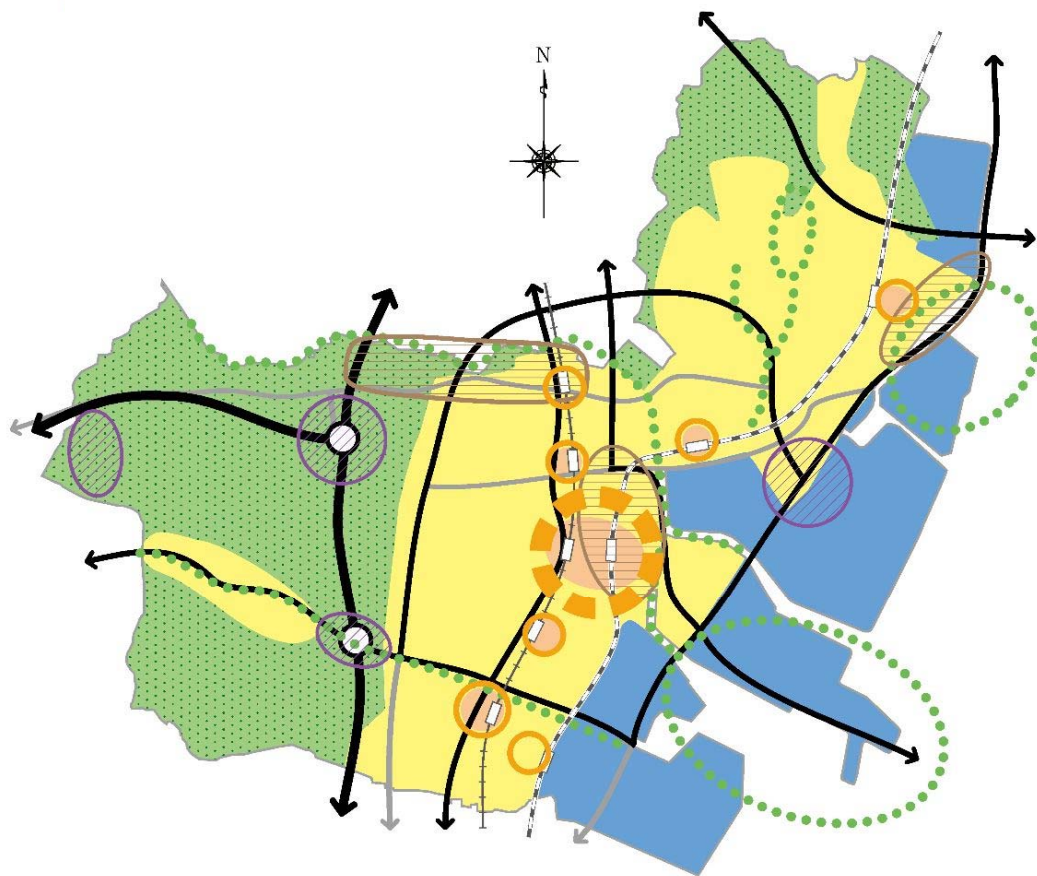
(2) 上位・関連計画の整理

①第6次半田市総合計画

第6次半田市総合計画改訂版（平成23年度～平成32年度）では、「次代へつなぐ市民協働都市・はんだ」を将来都市像に掲げています。まちづくりの目標として「①協働による自立した地域経営のまち」「②地域資源を生かし魅力ある文化を創造・発信し続けるまちづくり」「③安全で快適な環境のもとで安心して暮らせるまちづくり」を掲げています。

施策の方向のうち、「IV 安全で快適に住み続けられるまち」では、「【都市基盤】安全で快適な都市活動を支える住宅・交通基盤を充実します」として、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、鉄道駅を生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が示されています。

図 土地利用構想図（第6次半田市総合計画）



凡 例			
●/○	中心市街地/地域拠点	○	歴史・文化・観光ゾーン
■	居住系地域	○	新規土地需要ゾーン
■	商業系地域	—	主要骨格道路
■	工業系地域	—	骨格道路
■	農業系地域	—	J R 線
■	親水・自然ゾーン	—	名鉄線

資料：第6次半田市総合計画改訂版

②半田市都市計画マスタープラン

半田市都市計画マスタープラン（平成 23 年度～平成 32 年度）では、「市民が誇れる賑わいと活力に満ちた、住み続けたいまち半田」を都市づくりのテーマとし、都市づくりの 5 つの目標（「知多半島の拠点にふさわしいまち 半田」「機能的で暮らしやすいまち 半田」「歴史と文化が薫るまち 半田」「環境と共生するまち 半田」「協働でつくるまち 半田」）を掲げています。

図 将来都市構造図（半田市都市計画マスタープラン）



公共交通関連施策（抜粋整理）		
都市拠点	中心拠点	名鉄知多半田駅・JR半田駅周辺から市役所・半田病院までのエリアは、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ります。
	地域拠点	鉄道駅周辺は日常生活に必要な機能の集積を図るとともに、中心拠点と連携することで地域の機能を補完します。
機能別ゾーン・拠点	歴史・文化・観光ゾーン	半田運河周辺・半田赤レンガ建物などを含む区域・岩滑地区・亀崎地区は、地域の歴史・文化の保全・活用を図ります。
	文化拠点	半田市立図書館・博物館周辺は、文化施設の充実を図ります。
活力創造軸		半田の歴史や文化が感じられる雁宿公園から中心拠点・半田運河・衣浦港までは、都市機能の集積を図り、にぎわいと活力に満ちた空間を創出します。

資料：半田市都市計画マスタープラン

③半田市地域公共交通条例

半田市では、市民をはじめとした地域公共交通に関わる全ての者が一体となり、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するために、半田市地域公共交通条例（平成 28 年度制定）を制定しています。

この条例では、「市長及び議会、市民及び自治区並びに事業者及び公共交通事業者は、地域公共交通の機能が将来にわたって十分に発揮されるよう、地域の特性に応じた地域公共交通のネットワークの構築、良質な運送サービスの確保等を行うことにより、一体となって、本市の地域公共交通に能動的かつ継続的に関わっていかねばならない。」という基本理念を定めています。

そして、市長や議会の責務、市民及び自治区、事業者、公共交通事業者の役割、地域公共交通に関する基本施策等を定めています。

表 半田市地域公共交通条例における関係主体の責務・役割（条例より抜粋）

	関係主体の責務・役割
市長	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に関する基本施策を総合的かつ計画的に策定し、これを実施しなければならない。 ・基本施策を実施するに当たっては、議会、市民及び自治区、事業者及び公共交通事業者並びに周辺自治体に理解を求め、その協力を得られるよう努めなければならない。 ・市民に対し、地域公共交通を積極的に利用することについての意識の啓発を行うよう努めなければならない。
議会	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に関する活動に主体的に参加するとともに、市長と市民及び自治区とを結び、連携して基本施策の立案及び推進に協力しなければならない。
市民及び自治区	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な地域公共交通を実現するための担い手の一員であることを自覚し、地域公共交通に対する理解を深めるよう努めるものとする。 ・自動車の過度な利用を控え、地域公共交通を積極的に利用するよう努めるものとする。 ・地域公共交通に関する活動に参画し、基本施策の推進に協力するよう努めるものとする。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員に対し、地域公共交通を積極的に利用することについての意識の啓発を行うよう努めるものとする。 ・事業活動、従業員の通勤等において、自動車の過度な利用を控え、地域公共交通を利用するよう配慮するものとする。 ・基本施策の推進に協力するよう努めるものとする。
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運営する地域公共交通について利用状況を把握するとともに、市民及び自治区の意見を十分に聴き、その運営に反映させるよう努めるものとする。 ・社会的な役割を認識した上で、地域公共交通の利便性を向上させるとともに、市長、市民及び自治区並びに事業者に対し、地域公共交通の利用に関する情報の積極的な提供等により、その利用を促進するよう努めるものとする。 ・基本施策の推進に協力するよう努めるものとする。

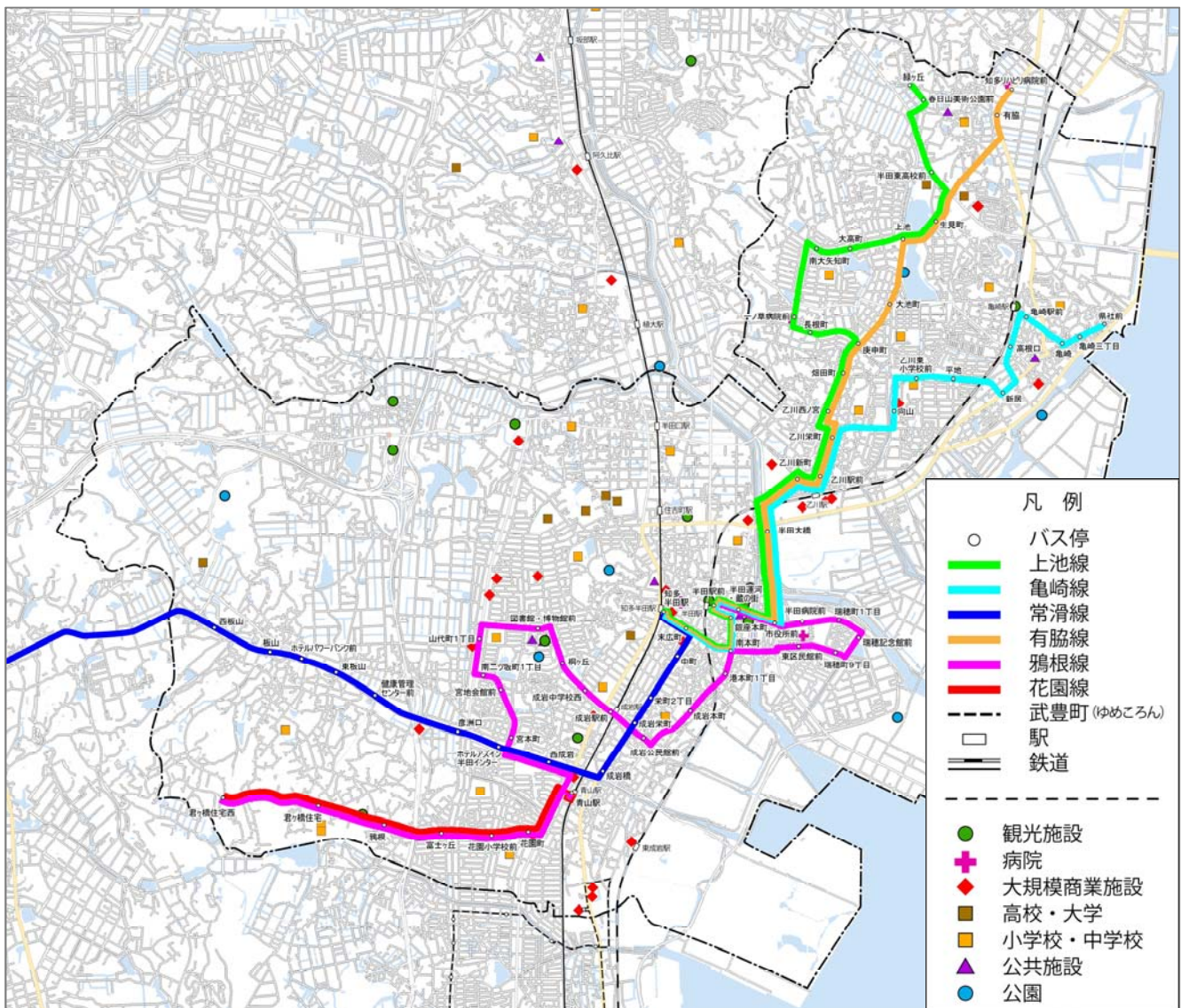
2. 公共交通の現状に関する整理

(1) 交通サービス水準の整理

①半田市内の公共交通の状況

市内鉄道網は、JR武豊線及び名鉄河和線の2路線が南北方向に走り、市内には9つの鉄道駅が整備されています。また、バス路線網は、これら鉄道駅を発着地として南部地域では常滑市へアクセスする東西方向を結び、北部地域ではJRと名鉄間の市街地の交通をサービスする南北方向に運行がされています。

図 半田市内の公共交通路線図



資料：名古屋鉄道、東海旅客鉄道、知多乗合及び武豊町のホームページ

②鉄道とバスの運行状況

鉄道の交通サービス水準（平日運行本数）は、JR武豊線 82 本/日（両方向計）、名鉄河和線（知多半田駅）が 239 本/日と、名鉄の交通サービス水準が高い状況にあります。

知多バスの交通サービス水準（平日運行本数）は、常滑線が 50 本/日（4 系統両方向計）、上池線（両方向計）が 20 本/日、亀崎線、有脇線、鴉根線及び花園線が 10 本/日程度となっています。

表 半田市内の鉄道の運行状況（平成 29 年 7 月現在）

	JR武豊線							
	北進（大府・名古屋市方面）				南進（武豊方面）			
	発本数		運行時間帯		発本数		運行時間帯	
	普通	快速・ 区間快速	始発	終着	普通	快速・ 区間快速	始発	終着
亀崎	22	17	5:51	23:14	28	15	6:11	0:03
乙川	22	17	5:47	23:10	28	15	6:15	0:07
半田	22	17	5:44	23:08	28	15	6:18	0:10
東成岩	22	17	5:40	23:02	28	15	6:29	0:14

	名鉄									
	北進（太田川・名古屋方面）					南進（河和・内海方面）				
	発本数			運行時間帯		発本数			運行時間帯	
	普通	急行・ 準急	特急・ 快速急行	始発	終着	普通	急行・ 準急	特急・ 快速急行	始発	終着
半田口駅	59	0	0	5:52	22:52	68	0	0	6:22	0:10
住吉町駅	59	32	4	5:31	23:10	68	42	2	6:02	0:30
知多半田駅	59	32	39	5:29	23:08	40	36	33	6:04	0:32
成岩駅	41	30	1	5:46	23:06	40	36	1	6:06	0:05
青山駅	41	30	36	5:45	23:05	40	36	33	6:08	0:07

※運行時間帯は、各駅の始発時刻及び終着時刻。

資料：東海旅客鉄道及び名古屋鉄道のホームページ

表 半田市内のバス交通の運行状況（平成 29 年 7 月現在）

路線名	行先	運行 所要時間	平日				休日			
			運行本数 （本/日）	運行時間帯		運行本数 （本/日）	運行時間帯			
				始発	終着		始発	終着		
知多 バス	常滑線 （知多半田駅～中部国際空港）	知多半田駅	48	1	18:00	18:48	1	18:00	18:48	
		中部国際空港	45	1	5:55	6:40	1	5:55	6:40	
	常滑線【常滑市役所経由】 （知多半田駅～常滑市民病院）	知多半田駅	60	8	10:45	22:15	7	10:45	21:45	
		常滑市民病院	60	8	8:00	21:00	8	8:20	21:00	
	常滑線 （知多半田駅～常滑市民病院）	知多半田駅	45	10	6:30	20:15	8	6:50	20:15	
		常滑市民病院	50	11	6:10	21:50	8	6:50	21:20	
	常滑線 （知多半田駅～常滑駅）	知多半田駅	35	5	10:10	23:00	4	10:10	22:15	
		常滑駅	35	6	8:30	19:35	5	8:50	19:35	
		知多半田駅	30	10	6:24	19:49	8	7:09	19:09	
	上池線	緑ヶ丘	30	10	6:30	21:00	8	8:00	19:30	
	亀崎線	知多半田駅	29	6	7:30	17:09	6	7:30	17:09	
		県社前	29	7	8:20	17:59	7	8:20	17:59	
	有脇線	知多半田駅	25	6	7:59	19:22	5	7:59	17:42	
		知多リハビリ病院前	25	6	7:15	18:28	5	7:15	16:58	
	鴉根線	半田駅	40	5	8:20	17:00	2	9:50	13:30	
	君ヶ橋住宅西	40	5	9:20	18:05	2	11:50	14:30		
花園線	青山駅前	10	5	6:40	18:50	6	7:50	17:00		
	君ヶ橋住宅西	10	4	7:50	19:35	6	8:15	17:35		
武豊町 コミュニ ティバス ゆめころん	北部赤ルート		40	11	8:10	17:45	11	8:10	17:45	

※運行所要時間は、始発バス停から終着バス停までの片道の所要時間。

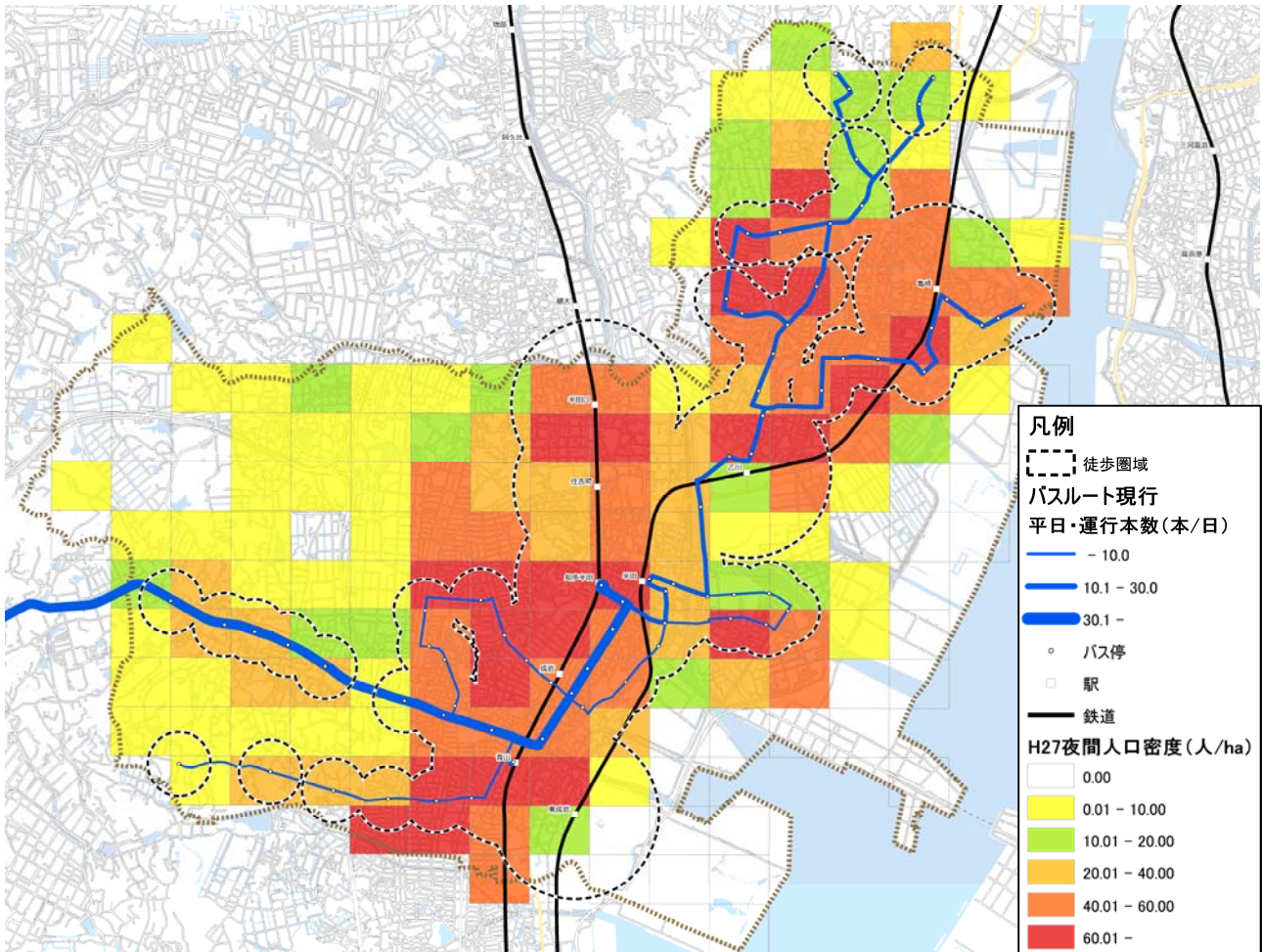
※運行本数は片道の 1 日当たりの運行本数。

資料：知多乗合ホームページ、武豊町ホームページ

③公共交通の利用圏域

公共交通の利用圏域を鉄道駅から800m、バス停から300m^{*}とした場合、鉄道駅周辺等の人口密度が高い地域は概ねカバーされますが、西部の岩滑、雁宿、宮池、板山地域や東部のさくら地域、北部の有脇、横川地域などの一部で公共交通の利用が困難な空白地域が存在しています。

図 半田市内の公共交通の利用圏域図



※「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省 H26.8）」より鉄道徒歩圏及びバス停誘致距離を引用

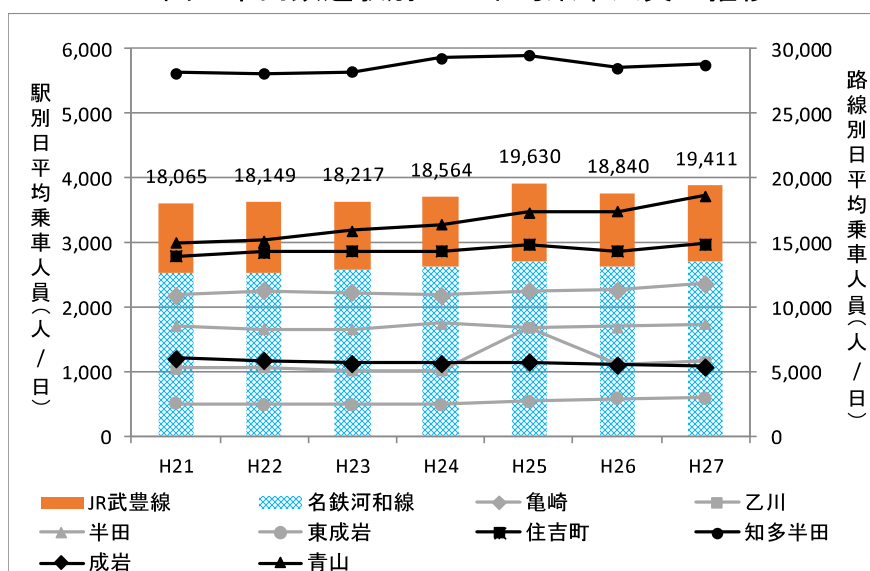
資料：ベース図のメッシュ人口密度図は平成 27 年国勢調査

(2) 公共交通の利用状況

① 鉄道利用者数の推移

J R 武豊線及び名鉄河和線の市内鉄道駅の日平均乗車人員は、平成 25 年度から平成 26 年度にかけて減少したものの、平成 26 年度から平成 27 年度にかけて微増し、平成 27 年度現在約 1.9 万人/日となっています。駅別に見ると、青山駅の乗車人員は増加傾向にあります。

図 市内鉄道駅別の日平均乗車人員の推移



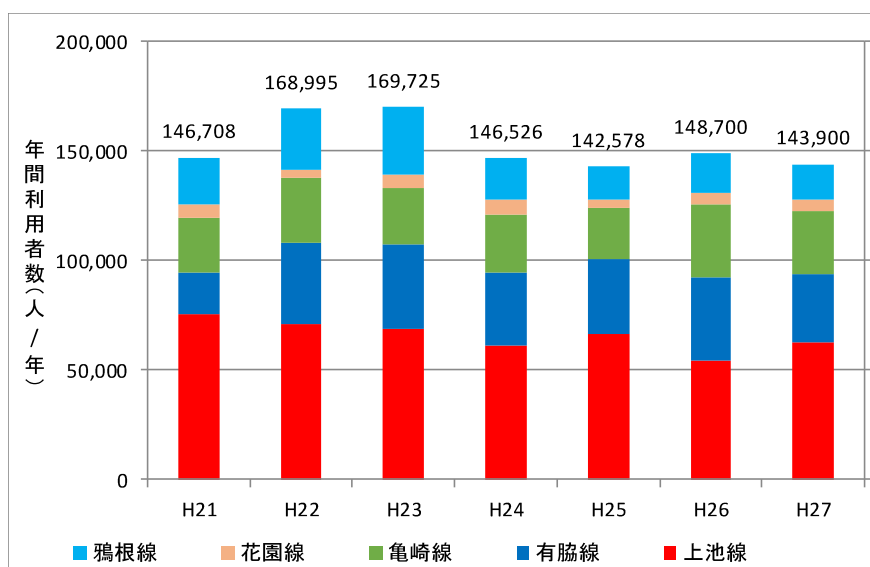
※半田口駅は含んでいない

資料：東海旅客鉄道、名古屋鉄道

② バス利用者数の推移

市内バス路線の年間利用者数は、平成 23 年度から平成 24 年度にかけて減少に転じた以降横ばい傾向にあり、平成 27 年度現在約 14 万人となっています。路線別に見ると、平成 23 年度から 24 年度にかけて鴉根線の利用者数が大きく減少しています。

図 市内バス路線の年間利用者数の推移



資料：知多乗合、半田市

3. 各種ニーズ等の把握

(1) 調査実施概要

①市民アンケート

項目	内容
調査目的	半田市地域公共交通網形成計画策定のため、市民の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の利用状況や意識を把握する。
調査対象	市内在住の12歳以上の3,114人（無作為抽出）
調査方法	郵送による配布、回収
調査時期	平成28年12月5日（月）～12月19日（金） 平成29年1月19日（木）～2月3日（金） ※さくら小学校区追加発送
回収結果	1,223票（回収率：39.3%）

②バス乗降調査

項目	内容
調査目的	本調査は、市内を運行する路線バス（知多バス）の利用実態を把握する。
調査対象	半田市内を運行するバス路線（有脇線、上池線、亀崎線、鴉根線、花園線、常滑線）の利用者
調査方法	調査員によるバス車内での計測
調査時期	平成29年2月24日（金）、2月25日（土）（有脇線、上池線、亀崎線、鴉根線、花園線、常滑線）
実施結果	832人（6路線計）

③グループヒアリング

項目	内容
調査目的	市民の公共交通に対する意識、公共交通の利用状況、政策への意向等を把握する。
調査対象	市内13小学校区（各小学校区10人）
調査方法	インタビュー形式
調査時期	平成29年2月24日（土）、2月25日（日）、3月5日（日）
参加人数	132人（13小学校区計）

④交通事業者ヒアリング

項目	内容
調査目的	半田市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策定するにあたり、市内の交通事業者の意向等を把握する。
調査対象	市内の交通事業者（知多乗合株式会社、名鉄知多タクシー株式会社、安全タクシー株式会社）
調査方法	ヒアリング形式
調査時期	平成29年3月22日（水）

⑤主要集客施設調査

項目	内容
調査目的	市内に立地する主要集客施設（駅、公共施設、観光施設）の利用者の来訪手段、バスの利用実態や利用意向を把握する。
調査対象	市内に立地する主要集客施設の10施設（知多半田駅、半田駅、青山駅、乙川駅、亀崎駅、住吉町駅、市役所、図書館、新美南吉記念館、赤レンガ倉庫）の施設利用者
調査方法	ヒアリング形式
調査時期	平成29年7月13日（木）、7月16日（日）
実施結果	1,372票（10施設計）

⑥高校生アンケート

項目	内容
調査目的	市内に立地する高校に通う生徒のバスの利用実態や利用意向を把握する。
調査対象	半田東高校及び半田工業高校の生徒（各校各学年3クラスの合計720人）
調査方法	手渡し配布、回収
調査時期	平成29年7月
回収結果	半田東高校：352票 半田工業高校：349票

⑦地域公共交通市民懇談会

項目	内容
調査目的	市民のバス交通に対する意識、バス交通の利用状況、バス交通再編に向けての意向等を把握する。
調査対象	市内5地区（中学校区）
調査方法	説明会形式での意見交換
調査時期	平成29年7月21日（金）、7月25日（火）、8月6日（日）、8月22日（火）、11月8日（水）
参加人数	130人

⑧くらしの足市民会議

項目	内容
調査目的	バス路線再編に係る基本方針、基幹路線と地区路線バスのルート案に対する意向等を把握する。
調査対象	市内5地区（中学校区）
調査方法	ワークショップ形式
調査時期	平成29年12月4日（月）～12月8日（金）
参加人数	73人

(2) 各種調査結果

1) 市民アンケートの結果概要

① 普段の目的地別の行き先

- ・ 駅：名鉄知多半田駅、名鉄青山駅、JR亀崎駅の利用が多い
- ・ 病院：「市立半田病院」が最も多く（1,000件の回答のうち310件）、その他は各人で異なる
- ・ 買い物：「パワードーム半田」（乙川）が最も多く半田、さくら、乙川、横川など施設周辺の小学校区からの利用が多かった。板山、花園、成岩地区は2番目に多い「フィールCフェスタ」（花園）の利用が多い
- ・ 公的機関：「半田市役所」が最も多く（1,000件の回答のうち550件）、次いで「図書館・博物館」
- ・ 上記の4つの目的では、「買い物」「病院」「駅」「公的機関」の順に利用頻度が高く、買い物については「週に1・2回程度」が約半数を占めた
- ・ 自宅出発・帰宅時間：「駅」のみが異なり、買い物、病院、公的機関はいずれも午前中にピークあり
- ・ 免許保有状況は、保有が約78%と高い割合。一方、免許を持っていない人も約20%存在

② 半田市内の公共交通

- ・ 知多バスの認知度は、自宅の最寄りバス停の場所を知っている人が、ほとんど知らない人を上回ったが、「普段から利用している」と回答した人は約3%と非常に少ない。
- ・ 小学校区で比較すると「板山地区」で利用する人の割合が高く、「常滑線」沿線で利用するとの回答が比較的多い（ただし、「普段から利用する」との回答でも目的地は中部国際空港のケースもあり）
- ・ 知多バスを利用している人の利用頻度は、「年に数回程度」が約62%と高い割合を占め、目的地としては「中部国際空港」が最も多く、次いで「半田市役所」「市立半田病院」の順
- ・ ダイヤ改正や廃止に伴い知多バスを利用しなくなった人は、有脇線沿線、半田、雁宿、岩滑、成岩地区で比較的多い

③ 知多バスの施策

- ・ 「利用することはない」を除き、改善点としては①「本数が増える」、②「目的地への路線ができる」、③「バス停が近くにできる」が多い回答
- ・ 改善方法として、「本数」については30分に1本以上、「目的地」としては名鉄知多半田駅、「自宅からバス停までの距離」としては100m以下がそれぞれ最も多い回答
- ・ 改善した場合、知多バスで行きたい目的地は1位「名鉄知多半田駅」、2位「図書館」。それぞれの頻度は、名鉄知多半田駅が平日はほぼ毎日以上の利用が約7%存在しており、通勤・通学と考えられる。週1~4日程度の割合は、「図書館」の方が「名鉄知多半田駅」より高い割合

- ・改善した場合、知多バスで行きたい方面としては、名鉄知多半田駅周辺、半田市役所・市立半田病院周辺、乙川駅周辺（パワードーム半田）、図書館・博物館・体育館周辺、イオン半田店周辺と分散

④バスと鉄道の乗り継ぎ

- ・乗り継ぎの条件としては、「待ち時間が短い」が最も多い

⑤タクシーの利用状況

- ・回答者の半数以上が、タクシーは「利用しない」と回答。次いで年に1～5回程度（約30%）は「自宅」や「名鉄知多半田駅」から利用

⑥最寄り駅と自宅間の移動手段に対する支払意思額

- ・「0円」以外では、「100円～300円」が比較的多い

⑦今後の半田市における交通政策のあり方

- ・現在のバス路線維持に対する負担額（1人あたり年間約286円）は、「妥当である」が半数以上
- ・今後の公共交通への対応としては、「経費を増額してでも利便性の向上を目指すべき」が最も多く約32%を占めた

⑧自由意見

- ・回答の約30%に自由意見あり
- ・最も多い意見は、「周辺市町で運行しているコミュニティバス（小型車両、安価な運賃、きめ細かな運行）の運行（復活）」であり、現在の知多バスが目的地（買い物や最寄駅）に行けないこと、一部の利用者しか利用できない（バス停から遠い）ことなどが理由として挙げられていた

2) バス乗降調査の結果概要

① 1日あたりの乗車人数

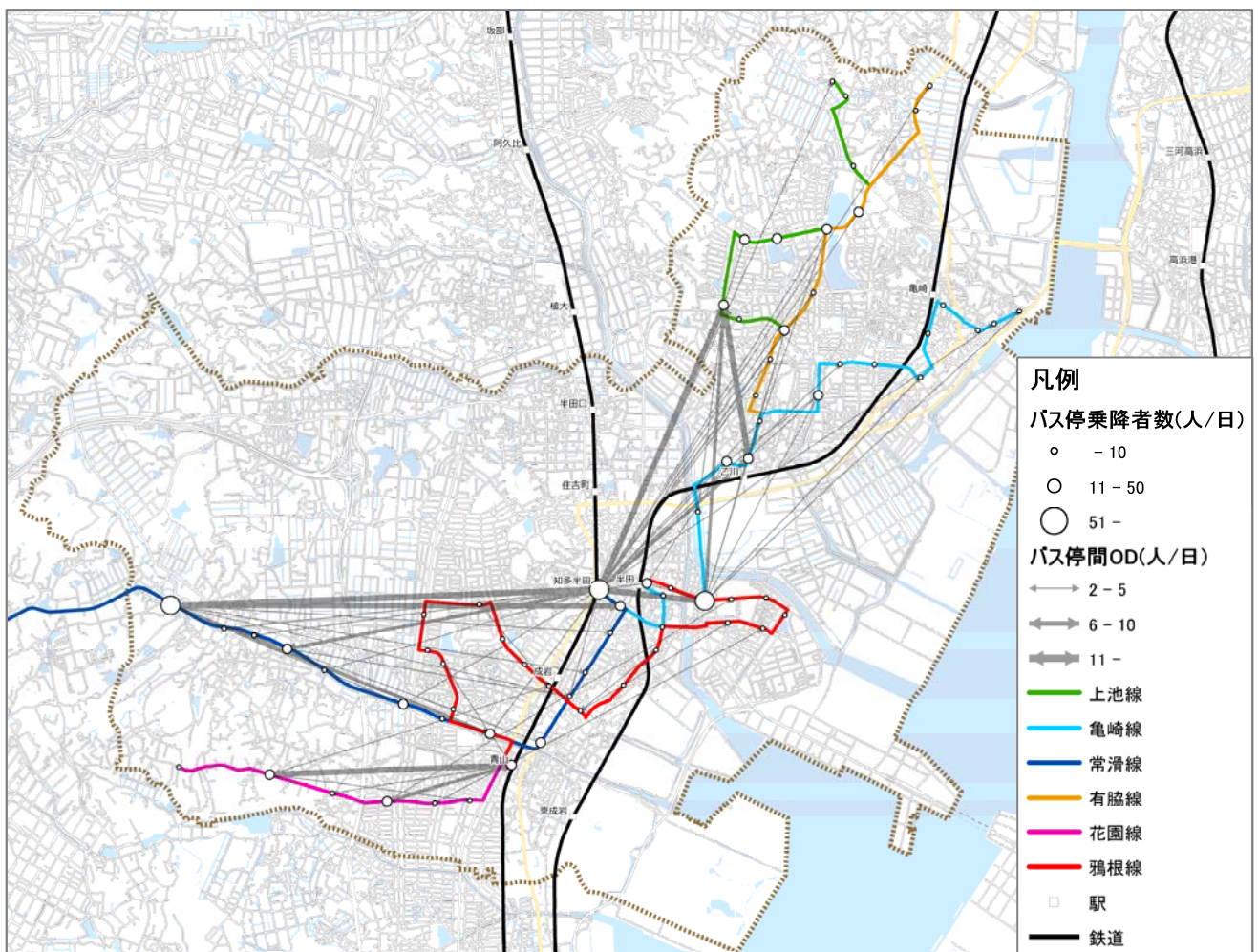
- ・1日あたりの乗車人数は、市内では「常滑線」「上池線」が多い
- ・「有脇線」「上池線」は平日と休日で乗車人数に大差はなかったが、「亀崎線」「常滑線(市内のみ)」では、休日は平日の約半分に低減していた

② 路線別利用状況

	バス停乗降人数	便別乗車人数	OD
有脇線	<ul style="list-style-type: none"> ・最も乗降の多いバス停は「知多半田駅」で、次いで「市役所前」が多い。 ・市役所前以北では、庚申町～上池間の乗降人数が比較的多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平日上りは、1、2便が比較的多く、1便は主に「知多半田駅」、「半田駅前」の降車が多い。 ・平日下りは大きなピークはなく、午後の乗車が比較的多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上りは「知多半田駅」を終点とするODが多く、まとまったODは少ない。 ・下りは、半数以上が「知多半田駅」を起点とするODである。 ・全体的にまとまったODはなく、知多半田駅⇄市役所前間が最も多い。
上池線	<ul style="list-style-type: none"> ・最も乗降が多いバス停は「知多半田駅」で、次いで「一ノ草病院前」が多い。 ・乙川駅周辺や一ノ草病院周辺の乗降人数が比較的多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平日上りのピークは、3便にあり、降車は「知多半田駅」が最も多く、利用は午前中に集中している。 ・平日下りは5便前後で比較的多くなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上りは「知多半田駅」を終点とするODが最も多く、「知多半田駅」と「一ノ草病院前」間が最も多い。また、「市役所前」を起終点とするODも比較的多い。 ・下りは「知多半田駅」を起点とするODが多く、そのうち「一ノ草病院前」とのODが最も多く、「市役所前」を起終点とするODも比較的多い。また、大高町以北を起終点とするODは少ない。
亀崎線	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降が最も多いバス停は「知多半田駅」で、次いで「市役所前」が多い。 ・それ以外のバス停では「向山」は比較的多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平日上りは2便にピークがあり、降車は主に「知多半田駅」「市役所前」であった。 ・平日下りは6便にピークがあり、乗車は「知多半田駅」と「半田駅前」であった。 ・上りの平日と休日では、ピーク時間が異なっていた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「知多半田駅」を起終点とするODが最も多く、次いで「市役所前」「向山」の順となっていた。 ・向山以北を起終点とするODは以南に比べて少ない。
常滑線	<ul style="list-style-type: none"> ・路線全体の乗降人数のうち約半分は、市内から常滑方面へのODである。 ・市内では「知多半田駅」と「西板山」における乗降人数が特に多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平日上りのピークは2、15便にあり、2便は常滑方面→西板山が多い。 ・平日下りは、ピークが5便にあり、常滑方面の利用が多く、市内では知多半田駅→西板山が比較的多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内では西板山⇄知多半田駅間の最も多く、次いで東板山⇄知多半田が多い。 ・下りの末広町から西板山のODは、JR半田駅利用者と考えられる。 ・市内から常滑市への移動も多く、特に知多半田駅→常滑、西板山→常滑が多い。

	バス停乗降人数	便別乗車人数	OD
花園線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鴉根線、花園線とも乗降が最も多いバス停は「青山駅」で、次いで「君ヶ橋住宅」「富士ヶ丘」が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平日の便別乗車人数は、鴉根線の上り 4 便で最も多かった。 ・ 休日は、平日に比べ 1 便あたりの乗車人数が少ない。花園線は 0 人の便が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「君ヶ橋住宅」と「青山駅」を結ぶ OD が最も多く、「君ヶ橋住宅」「青山駅」「半田病院前」「図書館・博物館前」を起終点とする OD が比較的多い。 ・ 上りの南北の移動は、花園学区から「市役所前」、「半田病院」、「瑞穂町 9 丁目」でわずかに存在する。 ・ 上りに比べ、全体的に利用が少なく、特に「半田病院前」から帰宅する OD が少ない。
鴉根線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 青山駅以北では、駅や、「図書館・博物館前」「半田病院」が多い。 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 全て「青山駅」を終点とする OD であり、上りは「富士ヶ丘」から「青山駅」が最も多く、下りは、「青山駅」から「君ヶ橋住宅」が最も多い。

図 全路線の OD 図



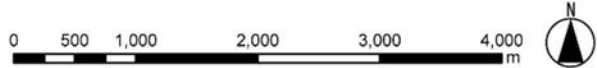
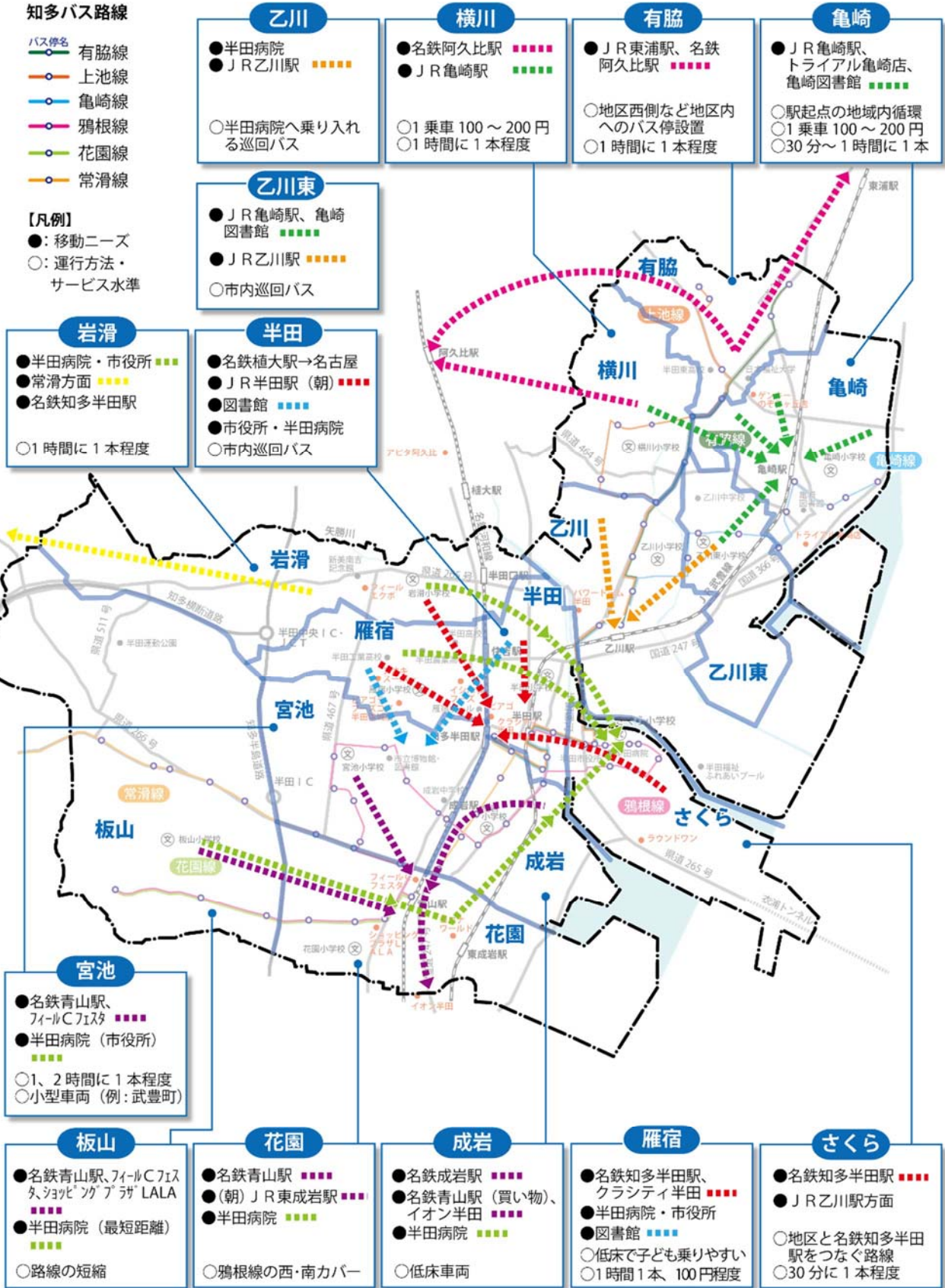
3) グループインタビューの結果概要

知多バス路線

- バス停名 有脇線
- 上池線
- 亀崎線
- 鴉根線
- 花園線
- 常滑線

【凡例】

- : 移動ニーズ
- : 運行方法・サービス水準



4) 交通事業者ヒアリング

テーマ	結果概要
1 現在の事業上の問題点・懸念事項について	・運転手不足などの各社が抱える課題等を確認できた。
2 市民グループヒアリング結果に対する考えについて	・グループヒアリングで出された市民からの意見に対し、各交通事業者の考え方を確認できた。 ・グループヒアリングを踏まえた今後の公共交通ネットワークの基本的な考え方については、各事業者から合意を得た。
3 その他	・今後、具体的な計画を策定する上で必要に応じ、各事業者への意向確認等を行いながら検討を進めることを確認した。

5) 主要集客施設調査の結果概要

- ・鉄道駅は徒歩又は自転車利用、市役所、図書館及び観光施設は自動車利用が多い
- ・月に数回以上の利用頻度では、鉄道駅、図書館は約80%以上、観光施設は10%程度
- ・バス利用が可能となる条件は、多くの施設で運行本数を求める声が多く、乙川駅、住吉駅は運賃が安い、新美南吉記念館では複数施設への立ち寄りも挙げられる
- ・これら条件が改善された場合の利用意向は、12~52%と施設でバラツキが見られる

施設名	利用交通手段 (往路)	月に数回以上の 利用割合 (週に数回以上の 利用割合)	目的 (帰宅は往路の 目的、順位には その他は除く)	バス利用が可能となる 条件 (未利用者のみ複数回答)	今後のバス利 用意向 (利用すると多分 利用するの計)
知多半田駅 (n=154)	①徒歩53% ②自動車16% ③自転車14% *知多バス7%	87% (71%)	①通勤44% ②通学19% ③業務10%	①運行本数が多い37% ②バス停の近接性29% ③乗継利便性13%	52%
半田駅 (n=93)	①徒歩73% ②自転車11% ③自動車10% *知多バス1%	87% (71%)	①通勤48% ②通学16% ③通院 8%	①運行本数が多い44% ②バス停の近接性38% ③運賃が安い 17%	32%
青山駅 (n=70)	①徒歩54% ②自動車39% ③自転車 3% ③タクシー 3% *知多バス1%	91% (74%)	①通勤29% ①通学29% ③業務 9%	①バス停の近接性33% ②運行本数が多い16% ③運賃が安い 7%	32%
乙川駅 (n=73)	①自転車45% ②徒歩43% ③自動車10% *知多バス0%	90% (81%)	①通勤45% ②通学19% ③買物11%	①運賃が安い 14% ②運行本数が多い11% ③バス停の近接性 7%	23%
亀崎駅 (n=102)	①徒歩58% ②自転車24% ③自動車11% *知多バス0%	93% (85%)	①通学43% ②通勤31% ③通院 4% ③買物 4%	①運行本数が多い22% ②バス停の近接性14% ③運賃が安い 13%	20%
住吉町駅 (n=147)	①徒歩63% ②自転車19% ③自動車16%	95% (82%)	①通勤40% ②通学30% ③業務13%	①運賃が安い 22% ②運行本数が多い15% ③バス情報の入手12%	43%
半田市役所 (n=143)	①自動車93% ②徒歩 4% ③自転車 1% *知多バス0%	36% (7%)	—	①運行本数が多い32% ②バス停の近接性20% ③運賃が安い 13%	48%
半田市立図 書館 (n=350)	①自動車79% ②徒歩11% ③自転車 8% *知多バス0%	82% (28%)	—	①運行本数が多い21% ②バス停の近接性14% ③運賃が安い 13%	34%
新美南吉記 念館 (n=105)	①自動車94% ②自転車 2% ②徒歩 2%	12% (7%)	—	①運行本数が多い24% ②運賃が安い 16% ③複数施設の立ち寄り 14%	31%
半田赤レン ガ建物 (n=135)	①自動車84% ②徒歩13% ③自転車 4%	8% (0%)	—	①運行本数が多い24% ②バス停の近接性17% ③運賃が安い 13%	12%


*施設名の (n=○) は回答者数を表す


6) 高校生アンケートの結果概要


- ・鉄道を除く普段の通学交通手段は、自転車＋徒歩利用が東高校 95%、工業高校 94%
- ・バス利用が可能となる条件は、東高校・工業高校とも第1位は運賃が安ければ、第2位は運行本数の順となっている
- ・これら条件が改善された場合の利用意向は、東高校 80%、工業高校 93%を占める


設問	半田東高校 (回答者数352名)	半田工業高校 (回答者数349名)
居住地	①半田市 56% ②東浦町 17% ③武豊町 8%	①半田市 42% ②愛知県内(半田市・常滑市・阿久比町・東浦町・武豊町を除く) 34% ③武豊町 11%
鉄道の利用状況 (利用鉄道駅)	①普段から通学で利用 24% (亀崎駅 92%) ②悪天候時は通学で利用 3% (亀崎駅 83%)	①普段から通学で利用 46% (住吉町駅 96%) ②悪天候時は通学で利用 2% (住吉町駅 86%)
通学手段 (鉄道を除く)	①自転車 88% ②徒歩 7% ③自家用車(送迎) 2% *知多バス 1% (3名)	①自転車 51% ②徒歩 43% ③自家用車(送迎) 0.3%
バスが運行する場合の希望	—	利用希望駅: ①住吉町駅 66% ②知多半田駅 17% ③半田駅 6% バス停までの時間: 5分以内 24% (累計) 3分以内 56%
バス利用の必要性 *半田東高校は知多バスが運行 *半田工業高校は既存バスサービスなし	バスが便利になれば通学で利用する 25% ⇒自転車利用者クロスでは 23% ⇒徒歩利用者クロスでは 28% ⇒自家用車(送迎)クロスでは 57% 通学でバスを利用する必要性がない 69%	バスが運行されれば通学で利用する 29% ⇒自転車利用者クロスでは 15% ⇒徒歩利用者クロスでは 44% 通学でバスを利用する必要性がない 69%
バスの利用条件 (複数回答)	①運賃が安ければ 54% ⇒自転車利用者クロスでは 25% ⇒徒歩利用者クロスでは 33% ⇒自家用車(送迎)クロスでは 14% ②運行本数が多ければ 47% ⇒自転車利用者クロスでは 22% ⇒徒歩利用者クロスでは 22% ⇒自家用車(送迎)クロスでは 14% ③バスの情報が分かれば 37% ⇒自転車利用者クロスでは 16% ⇒徒歩利用者クロスでは 17% ⇒自家用車(送迎)クロスでは 21%	①運賃が安ければ 69% ⇒自転車利用者クロスでは 21% ⇒徒歩利用者クロスでは 21% ②運行本数が多ければ 65% ⇒自転車利用者クロスでは 17% ⇒徒歩利用者クロスでは 20% ③車内が空いていれば 44% ⇒自転車利用者クロスでは 13% ⇒徒歩利用者クロスでは 13%
バスの利用意向 (積極的に利用＋出来るだけ利用)	今後は利用しようと思う 80% *積極的に利用 (全体で 33%) ⇒自転車利用者クロスでは 26% ⇒徒歩利用者クロスでは 57% ⇒自家用車(送迎)クロスでは 100% *出来るだけ利用 (全体で 47%) ⇒自転車利用者クロスでは 51% ⇒徒歩利用者クロスでは 29% ⇒自家用車(送迎)クロスでは —	利用しようと思う 93% *積極的に利用 (全体で 50%) ⇒自転車利用者クロスでは 44% ⇒徒歩利用者クロスでは 52% *出来るだけ利用 (全体で 43%) ⇒自転車利用者クロスでは 44% ⇒徒歩利用者クロスでは 42%


7) 地域公共交通市民懇談会の結果概要

地区名	開催日	出席者数	主な意見
成岩	7/21 (金)	10名	<ul style="list-style-type: none"> ・地区路線バス市民協議会はどのような年代の方で運営したらよいか。 ・バス利用について、誰がどのように乗っているのかわからないし、誰が乗りたいと思っているのかわからない。また、誰がどのように困っているのかわからない。 ・宮池地区で検討中の公園整備と一体的に市民病院を誘致し、病院を中心としたバス運行を行えば利用も見込まれると思う。
会場	宮池会館		
			


地区名	開催日	出席者数	主な意見
乙川	7/25 (火)	25名	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの利便性が向上すれば、自転車や送迎の人たちはバス利用へ転換すると思う。 ・鉄道事業者と協力し、駅前のトイレや照明の整備などができれば、お年寄りや女性が安心して利用できるようになる。 ・バスが運行するための道路条件等の規制はあるか。半田市でフリー乗降区間を設けることは可能か。 ・亀崎駅へ行くバスを走らせれば学生の利用も増えると思う。 ・乙川駅は自転車利用が多く、バス利用への転換も考えられるため、基幹路線を運行すべきかと思う。
会場	乙川交流センター		
			


地区名	開催日	出席者数	主な意見
半田	8/6 (日)	41名	<ul style="list-style-type: none"> ・バスやタクシーに福祉タクシーも加え、少しでも運賃を抑えた形で市民に使ってもらえる仕組みづくりを考えてほしい。 ・市民の要望は多く、地区路線バス市民協議会で住民が主体的に対応を図ることは非常に難しいかと思う。 ・地区路線バス市民協議会の立ち上げや運営にあたっては市の支援をお願いしたい。 ・新美南吉記念館と空の科学館は子ども達に見せたい文化の拠点です。これら市内の観光施設を巡るバスを運行してほしい。
会場	市民交流センター		
			


地区名	開催日	出席者数	主な意見
青山	8/6 (日)	13 名	<ul style="list-style-type: none"> ・半田市のどこのどういう人たちがどういうバスを利用しているのかアンケートを取り、その要望に応えるようなバスの運行計画を作ってほしい。 ・板山から市民病院まで行く場合、知多半田で乗り換えが必要ですし、料金も高い。 ・半田市の図書館に行く足がないため、イオンへ行き、武豊町のバスで武豊町の図書館に通っている ・どういう人がどういう所にバスで行きたいかを把握し、生活に密着したところを重点的に回り、本数も増やすことをしないと、前回のように利用者が少なく、終わってしまう気がする。
会場	神戸公民館		
			


地区名	開催日	出席者数	主な意見
亀崎	11/8 (水)	41 名	<ul style="list-style-type: none"> ・西生見町交差点から、亀崎中学校の北を通るルートや平地町交差点を通り、亀崎中学校の南を通るルートにしてほしい。 ・県道 46 号と国道 247 号を通るルートやロイヤルコートの前を通るルートにしてほしい。 ・新居区民館の前を通り、トライアルへ抜けるルートにしてほしい。 ・右回りと左回りでの運行、亀崎地区と有脇地区の各地区 1 台ずつでの運行、半田市民病院や市役所への直行などの意見が挙げられた。
会場	亀崎公民館		
			


8) 暮らしの足市民会議の結果概要

地区名	開催日	出席者数	主な意見
成岩	12/4 (月)	13 名	<ul style="list-style-type: none"> ・宮本住宅の南側交差点から肉の沢田屋～東郷町 4 丁目の交差点へ抜けるルートはどうか。 ・春田内科の南側～竹本クリニック～業務スーパー半田店を通り、武豊町内に乗り入れてはどうか。 ・カーマ半田店の前からドン・キホーテ半田店へ抜けるルートはどうか。 ・10 人乗り程度のワンボックス車両でいい。 ・誰でも分かる時刻表を配布してほしい。 ・マナカ・スイカ等使用できるようにしてほしい。 ・武豊、東浦、阿久比のバスにのれるバスがいい。 ・運転手さんがやさしいといい。
会場	成岩公民館		
			

地区名	開催日	出席者数	主な意見
乙川	12/5 (火)	16 名	<ul style="list-style-type: none"> ・北部幹線は、畑田町バス停、乙川西ノ宮バス停、乙川駅前バス停、乙川栄町バス停を通してほしい。 ・阿久比駅、アピタ、植大駅へ利用したい。 ・近隣市町と相互乗り入れしてはどうか。 ・30 分に 1 本運行してほしい。 ・路線ルート上であれば、手をあげて乗車できるようにしてほしい。 ・ワンコインでのれるバスがいい。 ・利用回数でポイントをつけたらどうか。 ・年間パス券がほしい。 ・地域を小回りする小型バスをいれてほしい
会場	乙川公民館		
			

地区名	開催日	出席者数	主な意見
青山	12/6 (水)	10 名	<ul style="list-style-type: none"> ・ロイヤルコート君ヶ橋住宅からの前を通るルートはどうか。 ・宮本住宅～県道 467 号～サークルK半田青山店～青山中学校～青山駅のルートはどうか。 ・乗り継ぎの待ち時間は 15 分以内にしてほしい。 ・路線内店舗とコラボ（無料券）があるといい。 ・雨やどりのできるバス停がいい。 ・時刻表を声で話してくれるバス停がいい。 ・小型で小まわりのできるバスがいい。 ・夜 21 時まで運行してほしい。 ・30 分に 1 本は走ってほしい。
会場	板山公民館		
			

地区名	開催日	出席者数	主な意見
亀崎	12/7 (木)	25 名	<ul style="list-style-type: none"> ・緑ヶ丘住宅内を經由してほしい。 ・東浦町内のう・ら・らの荒子団地バス停に接続してほしい。 ・両方向走ってほしい。 ・コミバスで小荷物もはこんでほしい。 ・ルート上で手を挙げたら乗降できるといい。 ・手押し車ごとのれるバスがいい。 ・風雨にさらされないでバスを待てるといい。 ・カラオケの唄えるバスがいい。 ・人のいい運転手がいい。 ・バスを使うと割引や景品がもらえるといい。
会場	有脇公民館		
			

地区名	開催日	出席者数	主な意見
半田	12/8 (金)	9 名	<ul style="list-style-type: none"> ・半田大橋からパワードームを經由したらどうか。 ・フィールエクボ半田店の前を通るルートはどうか。 ・大型商店に協力を得てバス停の設置をお願いする。 ・バス停に椅子や屋根を付けてほしい。 ・時刻表にバスと電車の時間を載せてほしい。 ・年間パスポートなどを作ってはどうか ・バスの外装や内装を子供が楽しく乗れるものにしたらどうか。 ・バスの中にテレビを付け観光案内したらどうか。 ・バス+保育サービス利用で得があるといい。 ・乗降時に介助があるといい。
会場	岩滑コミュニティーセンター		
			

4. 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

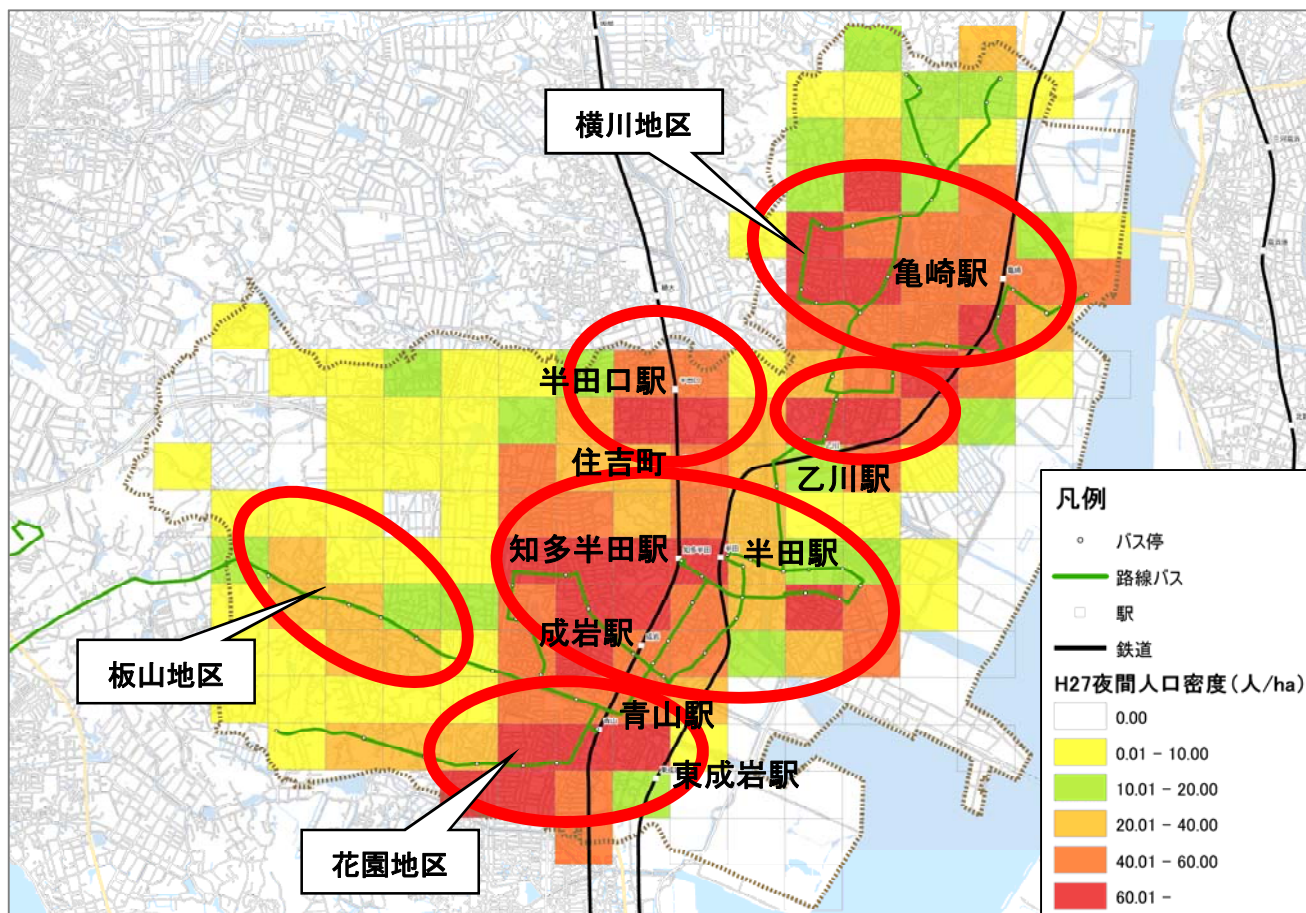
- ①人口集積が高い地域への移動ニーズへの対応
- ②現行の公共交通利用者の移動ニーズへの対応
- ③地区や生活圏で異なる地域住民の移動ニーズへの対応
- ④半田市が目指すまちづくり及び観光振興への対応

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

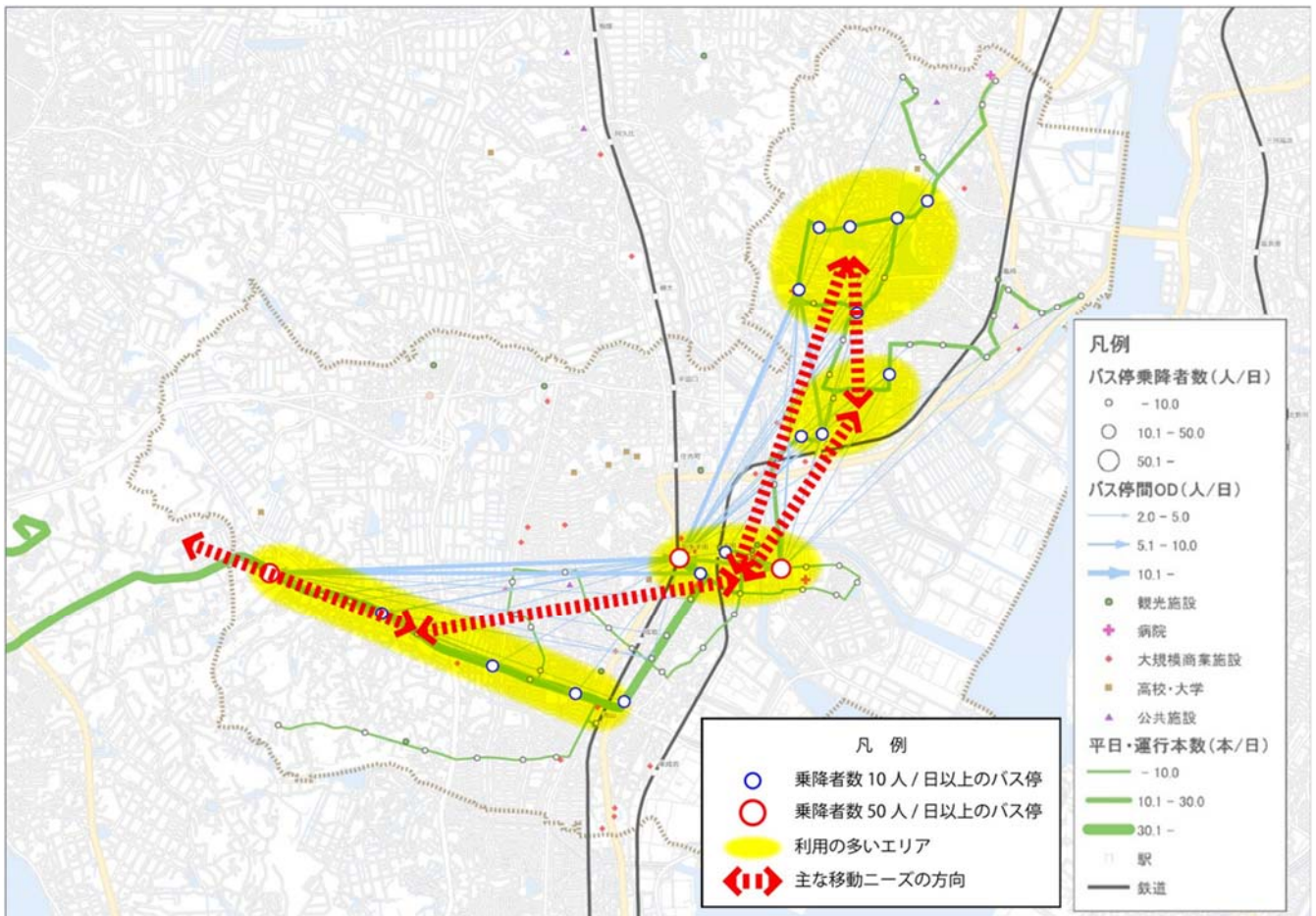
現行の公共交通利用者の移動ニーズへの対応

半田市内には知多乗合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、半田駅前、市役所前、乙川駅前及び青山駅といった主要集客施設相互または、主要集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

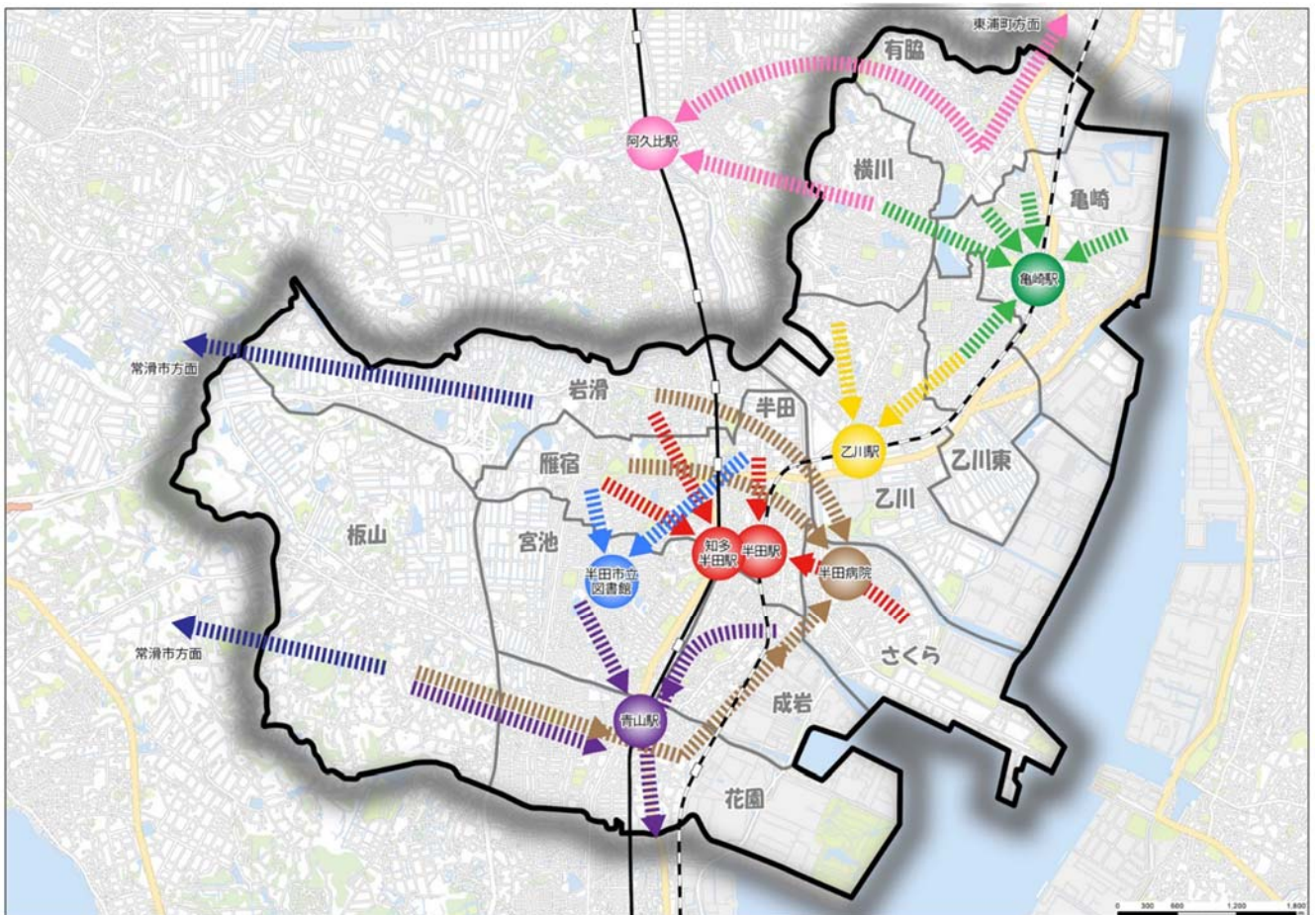
地区や生活圏で異なる地域住民の移動ニーズへの対応

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

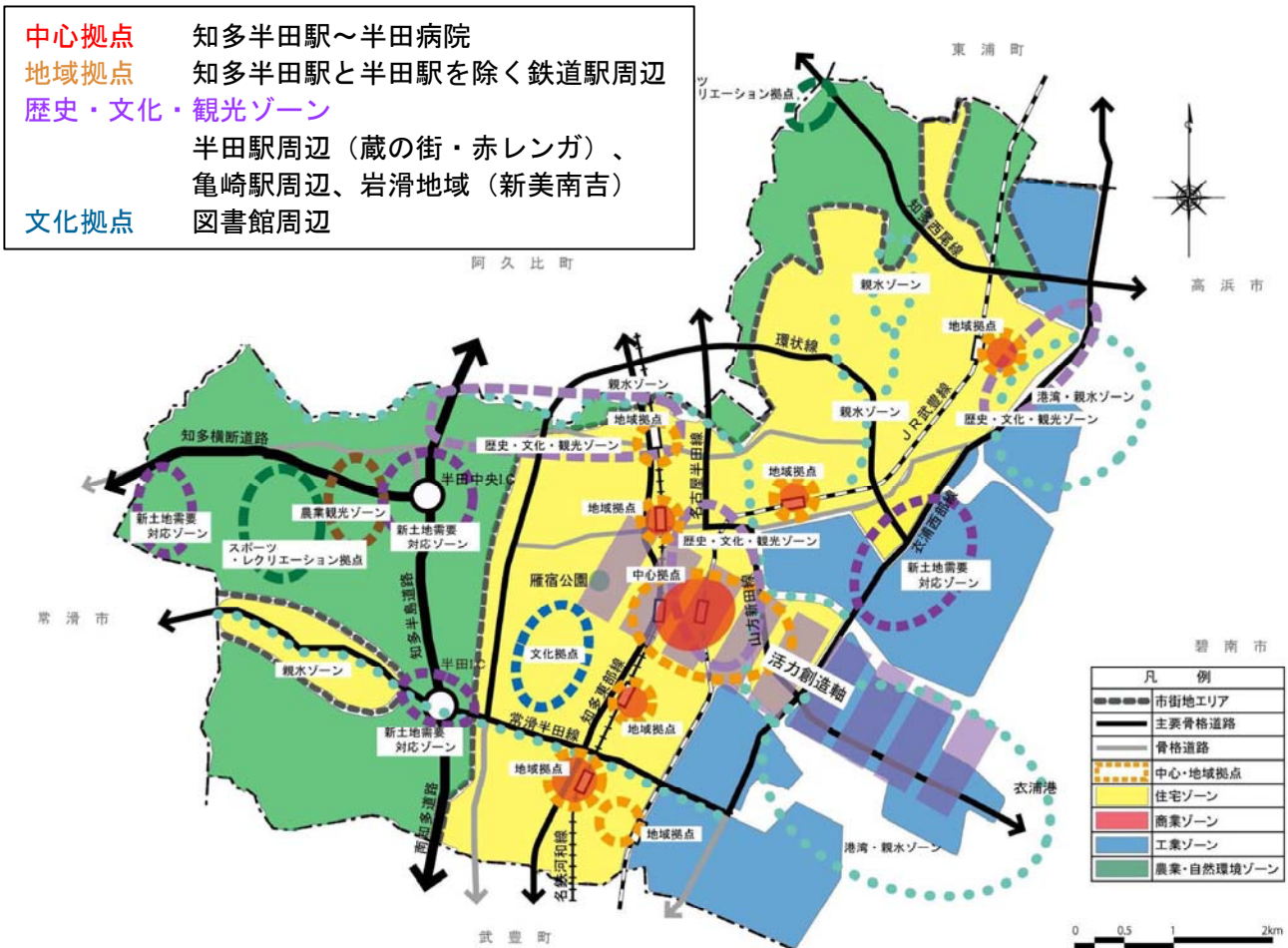
半田市都市計画マスタープランでは、中心拠点（知多半田駅・半田駅周辺から市役所・半田病院までのエリア）において公的サービス・商業・文化などの都市機能の集積を図りつつ、地域拠点（知多半田駅と半田駅を除く鉄道駅周辺のエリア）において日常生活に必要な機能の集積を図るものとし、中心拠点と地域拠点を連携することで集約連携型のまちづくりを目指しています。

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）



計 画 編

5. 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

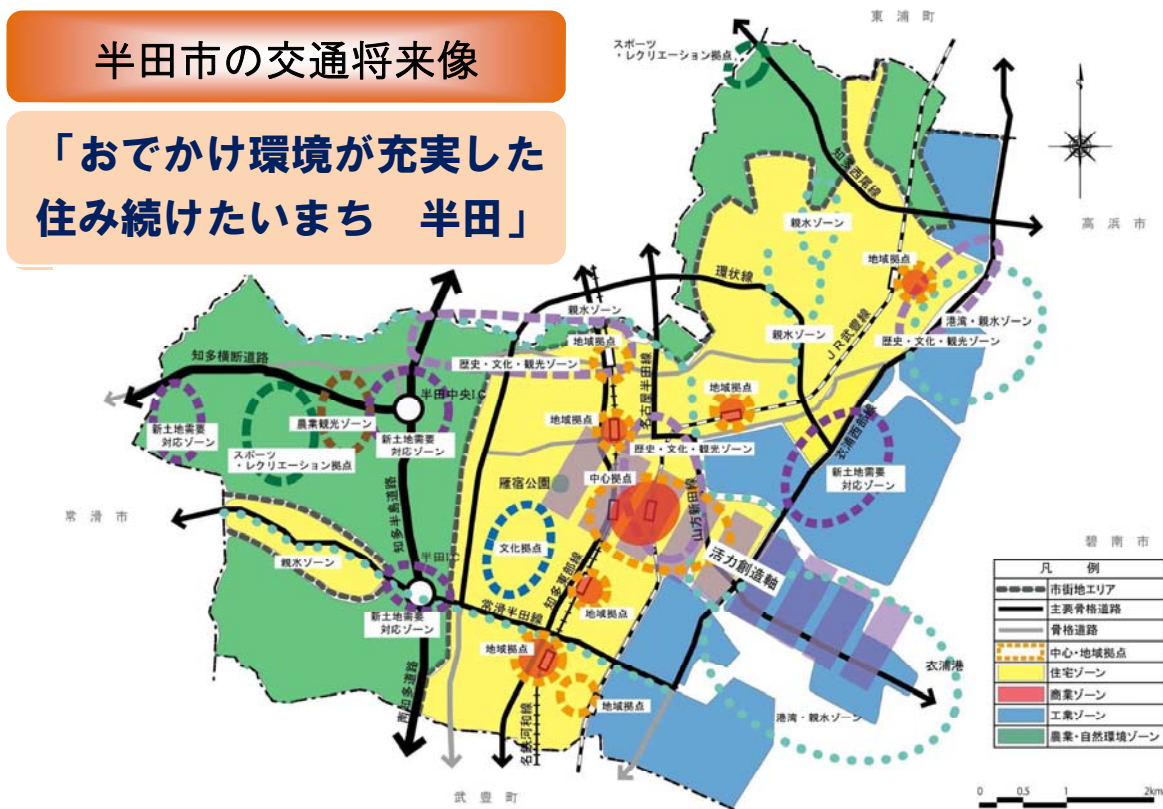
(1) 半田市の交通将来像

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」を図り、バスを利用していない人でも月に1回以上は乗りたくなる地域公共交通網の形成を目指します。



(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

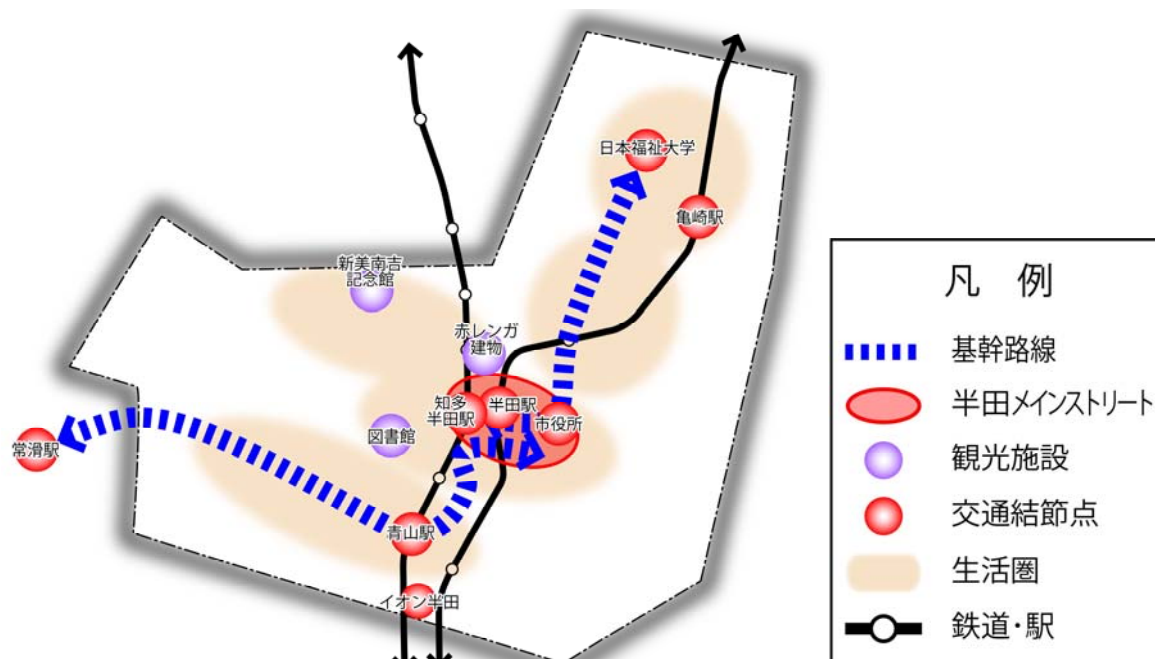
基本方針Ⅰ 半田市の一体性の強化及び観光施設・イベントを回遊できる公共交通ネットワークの再編（地域・拠点・観光の連携・協働）
⇒課題①・④に対応

基本方針Ⅱ 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Ⅲ 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Ⅳ 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Ⅰ 半田市の一体性の強化及び観光施設・イベント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施設も存在するため、観光施設・イベント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Ⅱ 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、半田市都市計画マスタープランの活力創造軸のうち、知多半田駅～半田駅～市役所間を“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Ⅲ 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とともに、利用促進策を展開することで、バスを利用していない人でも月に1回以上は乗りたくなる移動手段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Ⅳ 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Ⅰ～Ⅲ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。特に地域内の移動手段の確保にあたっては、地域住民が主体となって路線の検討や利用促進策等の取り組みを進めます。

表 半田市地域公共交通条例における関係主体の責務・役割（条例より抜粋）

	関係主体の責務・役割
市長	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に関する基本施策を総合的かつ計画的に策定し、これを実施しなければならない。 ・基本施策を実施するに当たっては、議会、市民及び自治区、事業者及び公共交通事業者並びに周辺自治体に理解を求め、その協力を得られるよう努めなければならない。 ・市民に対し、地域公共交通を積極的に利用することについての意識の啓発を行うよう努めなければならない。
議会	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通に関する活動に主体的に参加するとともに、市長と市民及び自治区とを結び、連携して基本施策の立案及び推進に協力しなければならない。
市民及び自治区	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な地域公共交通を実現するための担い手の一員であることを自覚し、地域公共交通に対する理解を深めるよう努めるものとする。 ・自動車の過度な利用を控え、地域公共交通を積極的に利用するよう努めるものとする。 ・地域公共交通に関する活動に参画し、基本施策の推進に協力するよう努めるものとする。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員に対し、地域公共交通を積極的に利用することについての意識の啓発を行うよう努めるものとする。 ・事業活動、従業員の通勤等において、自動車の過度な利用を控え、地域公共交通を利用するよう配慮するものとする。 ・基本施策の推進に協力するよう努めるものとする。
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・運営する地域公共交通について利用状況を把握するとともに、市民及び自治区の意見を十分に聴き、その運営に反映させるよう努めるものとする。 ・社会的な役割を認識した上で、地域公共交通の利便性を向上させるとともに、市長、市民及び自治区並びに事業者に対し、地域公共交通の利用に関する情報の積極的な提供等により、その利用を促進するよう努めるものとする。 ・基本施策の推進に協力するよう努めるものとする。



6. 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年度であり、次期、半田市地域公共交通網形成計画は、これら上位・関連計画で示される将来都市像の更新を踏まえた市民等の移動ニーズの変化に対応する必要があるため、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。

7. 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

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 市内の鉄道・バス利用者数の増加及びタクシー利用件数の維持
普段の生活の中で公共交通を利用する人の満足度の向上



基本方針Ⅰ 半田市の一体性の強化及び観光施設・イベントを回遊できる公共交通ネットワークの再編

目標 公共交通が多様な目的で利用されます。
目標値Ⅰ-1 普段の生活の中で公共交通を利用する人の割合の増加
Ⅰ-2 観光企画切符の販売枚数

基本方針Ⅱ 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 公共交通が中心拠点への来訪手段として利用されます。
目標値 中心拠点内へ来訪する際に鉄道・バスを利用する人数の増加

基本方針Ⅲ 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 地区路線が普段のおでかけで利用されます。
目標値 公共交通で目的地に行くことができる割合の増加

基本方針Ⅳ 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 公共交通への関心や愛着が高まります。
目標値 地域が関係者と連携・協働した取り組みの件数

表 目標値の設定[総括表]

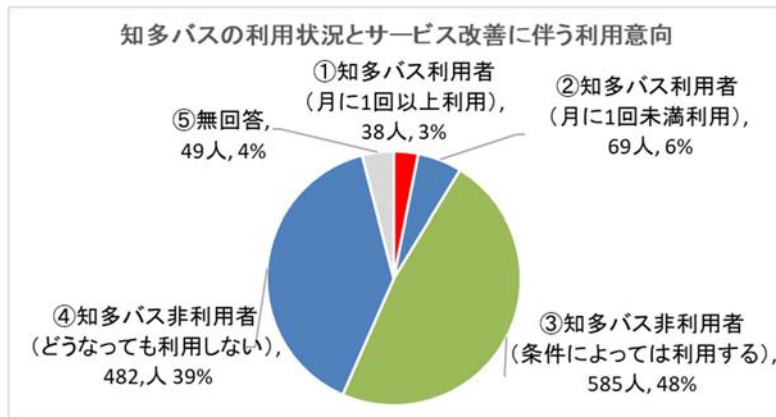
計画全体の目標値	市内の鉄道・バス利用者数の増加			
	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	
	市内の鉄道利用者数	42,000 人/日	39,000 人/日	
	市内のバス利用者数	2,700 人/日	1,100 人/日	
	市内のタクシー利用件数の維持			
	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	
	市内のタクシー利用件数	1,500 件/日	1,500 件/日	
	普段の生活の中で公共交通を利用する人の満足度の向上			
	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	
公共交通利用者の満足度	30%以上	17%		
基本方針Ⅰの目標値Ⅰ-1	普段の生活の中で公共交通を利用する人の割合の増加			
	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	
	駅に行く際に公共交通を利用する人の割合	10%以上	5%	
	病院・買物・公的機関等に行く際に公共交通を利用する人の割合	10%以上	7%	
基本方針Ⅰの目標値Ⅰ-2	観光企画切符の販売枚数			
	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	
	観光企画切符の販売枚数	800 枚/年	—	
基本方針Ⅱの目標値	中心拠点内へ来訪する際に鉄道・バスを利用する人数の増加			
	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	
	中心拠点内の鉄道利用者数	16,000 人/日	15,000 人/日	
	中心拠点内のバス利用者数	1,000 人/日	400 人/日	
基本方針Ⅲの目標値	公共交通で目的地に行くことができる割合の増加			
	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	
	公共交通で目的地に行くことができる割合	市平均 67%	半田中学校区	49%
			乙川中学校区	50%
			亀崎中学校区	54%
			成岩中学校区	53%
青山中学校区			52%	
		市平均	51%	
基本方針Ⅳの目標値	地域が関係者と連携・協働した取り組みの件数			
	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	
	地域が関係者と連携・協働した取り組みの件数	年間 5 件以上	—	

表 目標値の設定根拠[計画全体(1/3)]

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」																																								
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	<p>市内の鉄道・バス利用者数の増加</p> <table border="1" data-bbox="376 407 1437 568"> <thead> <tr> <th>目標とする指標</th> <th>目標値 [H34]</th> <th>現況値 [H28]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内の鉄道利用者数</td> <td>42,000 人/日</td> <td>39,000 人/日</td> </tr> <tr> <td>市内のバス利用者数</td> <td>2,700 人/日</td> <td>1,100 人/日</td> </tr> </tbody> </table> <p>* 現況値の鉄道利用者数は推計値、バス利用者数は実績値</p> <p>市内のタクシー利用件数の維持</p> <table border="1" data-bbox="376 687 1437 799"> <thead> <tr> <th>目標とする指標</th> <th>目標値 [H34]</th> <th>現況値 [H28]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内のタクシー利用件数</td> <td>1,500 件/日</td> <td>1,500 件/日</td> </tr> </tbody> </table> <p>普段の生活の中で公共交通を利用する人の満足度の向上</p> <table border="1" data-bbox="376 866 1437 1019"> <thead> <tr> <th>目標とする指標</th> <th>目標値 [H34]</th> <th>現況値 [H28]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通利用者の満足度</td> <td>30%以上</td> <td>17%</td> </tr> </tbody> </table>	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	市内の鉄道利用者数	42,000 人/日	39,000 人/日	市内のバス利用者数	2,700 人/日	1,100 人/日	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	市内のタクシー利用件数	1,500 件/日	1,500 件/日	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	公共交通利用者の満足度	30%以上	17%																			
目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]																																							
市内の鉄道利用者数	42,000 人/日	39,000 人/日																																							
市内のバス利用者数	2,700 人/日	1,100 人/日																																							
目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]																																							
市内のタクシー利用件数	1,500 件/日	1,500 件/日																																							
目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]																																							
公共交通利用者の満足度	30%以上	17%																																							
現況値及び目標値の設定根拠	<p>市内の鉄道利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「H29 知多半島の統計」より、市内鉄道駅日平均利用者数の推移から現況値 (H28) 約 39,000 人/日、目標値約 42,000 人/日を推計 <div data-bbox="432 1193 1366 1753"> <table border="1"> <caption>市内鉄道駅日平均利用者数の推移</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>名鉄河和線</th> <th>JR武豊線</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H21</td><td>25,120</td><td>11,010</td><td>36,130</td></tr> <tr><td>H22</td><td>25,188</td><td>11,110</td><td>36,298</td></tr> <tr><td>H23</td><td>25,324</td><td>11,110</td><td>36,434</td></tr> <tr><td>H24</td><td>26,018</td><td>11,110</td><td>37,128</td></tr> <tr><td>H25</td><td>28,150</td><td>11,110</td><td>39,260</td></tr> <tr><td>H26</td><td>26,570</td><td>11,110</td><td>37,680</td></tr> <tr><td>H27</td><td>27,712</td><td>11,110</td><td>38,822</td></tr> <tr><td>H28</td><td>27,892</td><td>11,108</td><td>39,000</td></tr> <tr><td>H34</td><td>30,900</td><td>11,100</td><td>42,000</td></tr> </tbody> </table> </div> <p>※半田口駅は含んでいない ※鉄道の利用者数は乗車人員を2倍して算出</p> <p>市内のバス利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「バス乗降調査 (H28 年度実施)」より、市内バス停利用者数の現況値 (H28) は約 1,000 人/日 	年度	名鉄河和線	JR武豊線	合計	H21	25,120	11,010	36,130	H22	25,188	11,110	36,298	H23	25,324	11,110	36,434	H24	26,018	11,110	37,128	H25	28,150	11,110	39,260	H26	26,570	11,110	37,680	H27	27,712	11,110	38,822	H28	27,892	11,108	39,000	H34	30,900	11,100	42,000
年度	名鉄河和線	JR武豊線	合計																																						
H21	25,120	11,010	36,130																																						
H22	25,188	11,110	36,298																																						
H23	25,324	11,110	36,434																																						
H24	26,018	11,110	37,128																																						
H25	28,150	11,110	39,260																																						
H26	26,570	11,110	37,680																																						
H27	27,712	11,110	38,822																																						
H28	27,892	11,108	39,000																																						
H34	30,900	11,100	42,000																																						

表 目標値の設定根拠[計画全体(2/3)]

・「半田市民の公共交通利用実態および意識に関するアンケート調査（平成28年度実施）」より、知多バスの利用状況とサービス改善された場合の利用意向は下図に示すとおり



*アンケート回答者数 1,223人

・本計画における交通将来像は、「バスを利用していない人でも月に1回以上は乗りたくなる地域公共交通網の形成」を交通将来像で目指している
 ・この将来像の実現に向け、バス利用状況（月に1回以上と1回未満の利用で区分）とサービス改善に伴う利用意向に利用転換率を加味することで目標値（H34）を推計

	知多バス利用状況	サービス改善に伴う利用意向	回答者数割合	月に1回以上利用転換率	月に1回以上利用割合	月に1回未満利用割合
①	月に1回以上利用	—	3% (38人)	100%	3%	0%
②	月に1回未満利用	—	6% (69人)	30%	2% (6%×30%)	4% (6%-2%)
③	利用していない	条件によっては利用	48% (585人)	10%	5% (48%×10%)	43% (48%-5%)
④	利用していない	どうなっても利用しない	39% (482人)	0%	0%	0%
⑤	無回答	—	4% (49人)	0%	0%	0%
計	—	—	100% (1,223人)	—	—	—

※月に1回以上利用転換率は、「バスサービスハンドブック（土木学会）」を参考に、実行確率をバス利用者は30%、バス非利用者は10%と設定

・これら条件設定より、半田市人口約120,000人をベースとしたバス利用者数の目標値を以下のように設定

- ① : 120,000人 × 3% × 12回 (月1回) / 365日 = 118人/日
 - ②-1 : 120,000人 × 2% × 12回 (月1回) / 365日 = 79人/日
 - ②-2 : 120,000人 × 4% × 6回 (2月に1回と設定) / 365日 = 79人/日
 - ③-1 : 120,000人 × 5% × 12回 (月1回) / 365日 = 197人/日
 - ③-2 : 120,000人 × 43% × 6回 (2月に1回と設定) / 365日 = 848人/日
- 上記①～③-2の利用者数の合計は1,321人/日
 ⇒往復利用を想定した場合は約2,600人/日

現況値及び
目標値の
設定根拠

表 目標値の設定根拠[計画全体(3/3)]

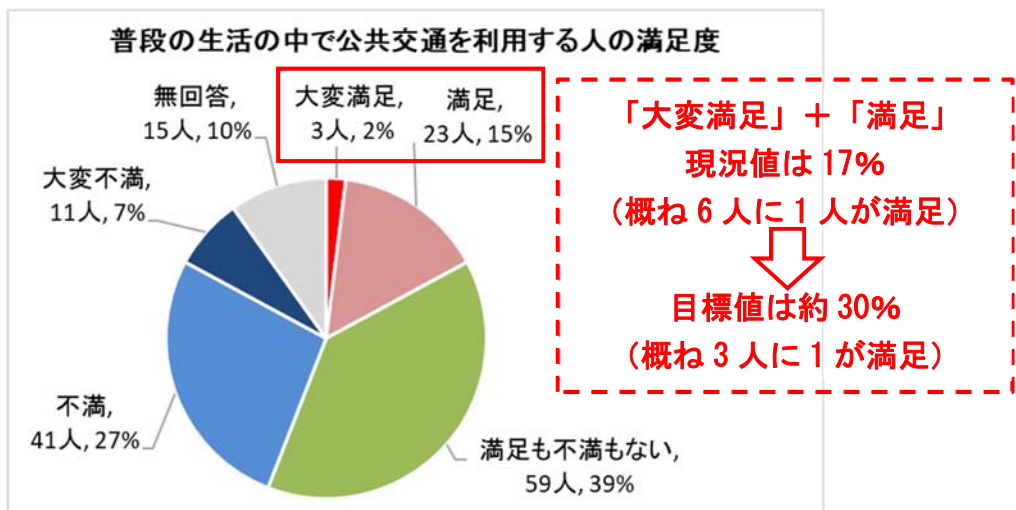
- ・日本福祉大学の調査結果より、知多半田駅経由のスクールバスを利用する学生は約 200 人である。
- ・この約 200 人のうち、受講状況を考慮すると開校日（年間約 180 日）における 1 日当たりのスクールバス利用者数は約 130 人/日である。
- ・鉄道及び路線バスの指標との整合を図るため、休校日も含む 365 日における 1 日当たりのスクールバス利用者数を試算する。
 $130 \text{ 人/日} \times 180 \text{ 日} \div 365 \text{ 日} \times 2 \text{ (往復利用を想定)} \approx 100 \text{ 人/日}$
- ・これらより、市内のバス利用者数は、現況値 (H28) 約 1,100 人/日、目標値 (H34) 約 2,700 人/日となる

タクシー利用件数

- ・タクシー事業者（名鉄知多タクシー、安全タクシー）提供データより、市内タクシー利用件数（乗降合計）の現況値 (H28) は約 1,500 件/日、よって、目標年度 (H34) は約 1,500 件/日と設定

普段の生活の中で公共交通を利用する人の満足度

- ・「半田市民の公共交通利用実態および意識に関するアンケート調査（平成 28 年度実施）」より、公共交通利用者が普段の生活の中で公共交通を利用する人の満足度は下図に示すとおり
- ・現況 (H28) の満足度は、大変満足 2% + 満足 15% = 17% となり、「概ね 6 人に 1 人が満足」している
- ・現状の「概ね 6 人に 1 人が満足」を目標では「概ね 3 人に 1 人が満足」まで高めると設定した場合の目標値は約 30% となる



* アンケート回答者数 1,223 人のうち当該設問での公共交通利用者数は 152 人
 参考：東浦町地域公共交通網形成計画における満足度設定
 住民の公共交通機関への満足度は現状 34.6% ⇒ 目標 40.6%
 町運行バス「う・ら・ら」の満足度は現状 21.8% ⇒ 目標 33.3%

現況値及び
 目標値の
 設定根拠

表 目標値の設定根拠[基本方針 I (1/2)]

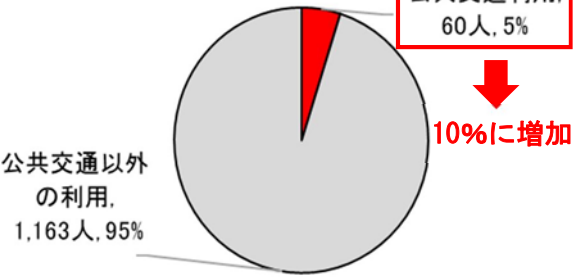
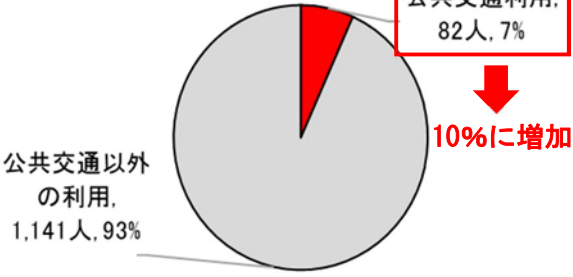
基本方針 I	半田市の一体性の強化及び観光施設・イベントを回遊できる公共交通ネットワークの再編									
目標	公共交通が多様な目的で利用されます。									
目標値 I -1	<p>普段の生活の中で公共交通を利用する人の割合の増加</p> <table border="1" data-bbox="373 405 1439 656"> <thead> <tr> <th>目標とする指標</th> <th>目標値 [H34]</th> <th>現況値 [H28]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駅に行く際に公共交通を利用する人の割合</td> <td>10%以上</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>病院・買物・公的機関等に行く際に公共交通を利用する人の割合</td> <td>10%以上</td> <td>7%</td> </tr> </tbody> </table>	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	駅に行く際に公共交通を利用する人の割合	10%以上	5%	病院・買物・公的機関等に行く際に公共交通を利用する人の割合	10%以上	7%
目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]								
駅に行く際に公共交通を利用する人の割合	10%以上	5%								
病院・買物・公的機関等に行く際に公共交通を利用する人の割合	10%以上	7%								
目標値 I -2	<p>観光企画切符の販売枚数</p> <table border="1" data-bbox="373 772 1439 880"> <thead> <tr> <th>目標とする指標</th> <th>目標値 [H34]</th> <th>現況値 [H28]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>観光企画切符の販売枚数</td> <td>800 枚/年</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	観光企画切符の販売枚数	800 枚/年	—			
目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]								
観光企画切符の販売枚数	800 枚/年	—								
現況値及び目標値 I -1 の設定根拠	<p>普段の生活の中で公共交通を利用する人の割合</p> <ul style="list-style-type: none"> 「半田市民の公共交通利用実態および意識に関するアンケート調査（平成 28 年度実施）」より、普段の生活の中で公共交通（鉄道+バス+タクシー）を利用する人の割合を算出 市民アンケート回答者数 1,223 人のうち、鉄道駅に行く際に公共交通を利用する人は 60 人、約 5% 市民アンケート回答者数 1,223 人のうち、病院・買物・公的機関等に行く際に公共交通を利用する人は 82 人、約 7% 鉄道駅や病院・買物・公的機関等に行く際に「10 人に 1 人は公共交通を利用」することを目標とし、目標値は 10%と設定 <div data-bbox="823 1149 1444 1532"> <p>鉄道駅に行く際に公共交通を利用する人の割合</p>  <table border="1" data-bbox="858 1249 1433 1525"> <tr> <td>公共交通利用</td> <td>60人, 5%</td> </tr> <tr> <td>公共交通以外の利用</td> <td>1,163人, 95%</td> </tr> </table> <p>10%に増加</p> </div> <div data-bbox="823 1554 1444 1937"> <p>病院・買物・公的機関等に行く際に公共交通を利用する人の割合</p>  <table border="1" data-bbox="858 1655 1433 1930"> <tr> <td>公共交通利用</td> <td>82人, 7%</td> </tr> <tr> <td>公共交通以外の利用</td> <td>1,141人, 93%</td> </tr> </table> <p>10%に増加</p> </div>	公共交通利用	60人, 5%	公共交通以外の利用	1,163人, 95%	公共交通利用	82人, 7%	公共交通以外の利用	1,141人, 93%	
公共交通利用	60人, 5%									
公共交通以外の利用	1,163人, 95%									
公共交通利用	82人, 7%									
公共交通以外の利用	1,141人, 93%									

表 目標値の設定根拠[基本方針 I (2/2)]

観光企画切符の販売枚数

- ・平成 26 年度ごんの秋まつり期間中の巡回バス（1 日乗車券 300 円、1 乗車 200 円）では、1 日乗車券の販売実績は約 300 枚であった。
- ・今後は、観光施設と連携した切符を通年販売するとともに、夏休み子ども切符を期間限定で販売するなど、観光協会や観光施設と連携・協力した企画・販売を実施する予定である。
- ・既往の販売実績を踏まえつつ、観光協会が主体となり通年での販売を実施することから、観光企画切符販売枚数の目標値を 800 枚/年と設定する。

現況値及び
目標値 I -2
の設定根拠

表 目標値の設定根拠[基本方針Ⅱ]

基本方針Ⅱ	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	公共交通が中心拠点への来訪手段として利用されます。									
目標値	<p>中心拠点内へ来訪する際に鉄道・バスを利用する人数の増加</p> <table border="1" data-bbox="375 403 1439 548"> <thead> <tr> <th>目標とする指標</th> <th>目標値 [H34]</th> <th>現況値 [H28]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中心拠点内の鉄道利用者数</td> <td>16,000 人/日</td> <td>15,000 人/日</td> </tr> <tr> <td>中心拠点内のバス利用者数</td> <td>1,000 人/日</td> <td>400 人/日</td> </tr> </tbody> </table> <p>※鉄道は知多半田駅及び半田駅利用者数、バスは知多半田駅、末広町、銀座本町、半田運河・蔵の街、半田駅前、市役所前の各バス停利用者数、タクシーは知多半田駅～市役所間のメインストリート区間の利用者数</p>	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	中心拠点内の鉄道利用者数	16,000 人/日	15,000 人/日	中心拠点内のバス利用者数	1,000 人/日	400 人/日
目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]								
中心拠点内の鉄道利用者数	16,000 人/日	15,000 人/日								
中心拠点内のバス利用者数	1,000 人/日	400 人/日								
現況値及び目標値の設定根拠	<p>中心拠点内の鉄道駅利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> 「H29 知多半島の統計（鉄道駅利用者数は H27 年度集計）」より、中心拠点内に存する知多半田駅及び半田駅の日平均利用者数は、先の市内鉄道駅日平均利用者数の推移を参考に、現況値（H28）は約 15,000 人/日、目標値は約 16,000 人/日と推計 ※鉄道の利用者数は乗車人員を 2 倍して算出 <p>中心拠点内のバス停利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> 「バス乗降調査（H28 年度実施）」より、中心拠点内のバス停利用者数は平日平均で約 400 人/日 バス利用者数の目標値は、全体計画において現況値約 1,000 人/日から目標値約 2,600 人/日への増加（2.6 倍）を目指していることから、中心拠点内のバス停利用者数も同様、現況値約 400 人/日に 2.6 を乗じた約 1,000 人/日を目標値に設定 <div data-bbox="951 1081 1445 1554" style="text-align: center;"> <p>中心拠点内の公共交通利用者数</p> <table border="1"> <caption>中心拠点内の公共交通利用者数 (人/日)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>鉄道</th> <th>バス</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H28</td> <td>15,000</td> <td>400</td> </tr> <tr> <td>H34</td> <td>16,000</td> <td>1,000</td> </tr> </tbody> </table> </div>	年度	鉄道	バス	H28	15,000	400	H34	16,000	1,000
年度	鉄道	バス								
H28	15,000	400								
H34	16,000	1,000								

表 目標値の設定根拠[基本方針Ⅲ]

基本方針Ⅲ	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	地区路線が普段のおでかけで利用されます。																																										
目標値	<p>公共交通で目的地に行くことができる割合の増加</p> <table border="1" data-bbox="375 405 1437 757"> <thead> <tr> <th>目標とする指標</th> <th>目標値 [H34]</th> <th>現況値 [H28]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">公共交通で目的地に行くことができる割合</td> <td rowspan="6">市平均 67%</td> <td>半田中学校区 49%</td> </tr> <tr> <td>乙川中学校区 50%</td> </tr> <tr> <td>亀崎中学校区 54%</td> </tr> <tr> <td>成岩中学校区 53%</td> </tr> <tr> <td>青山中学校区 52%</td> </tr> <tr> <td>市平均 51%</td> </tr> </tbody> </table>	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]	公共交通で目的地に行くことができる割合	市平均 67%	半田中学校区 49%	乙川中学校区 50%	亀崎中学校区 54%	成岩中学校区 53%	青山中学校区 52%	市平均 51%																															
目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]																																									
公共交通で目的地に行くことができる割合	市平均 67%	半田中学校区 49%																																									
		乙川中学校区 50%																																									
		亀崎中学校区 54%																																									
		成岩中学校区 53%																																									
		青山中学校区 52%																																									
		市平均 51%																																									
現況値及び目標値の設定根拠	<p>公共交通で目的地へ行くことができる割合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「半田市民の公共交通利用実態および意識に関するアンケート調査（平成28年度実施）」より、徒歩+バス・鉄道のみで目的地へ到達できる割合は下図に示すとおり <div data-bbox="384 994 1382 1554" data-label="Figure"> <table border="1" data-bbox="384 994 1382 1554"> <caption>公共交通で目的地に行くことができる割合</caption> <thead> <tr> <th>地区</th> <th>十分できる</th> <th>できないことはない</th> <th>できない</th> <th>わからない</th> <th>無回答</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>半田中</td> <td>27.8%</td> <td>21.6%</td> <td>19.2%</td> <td>2.6%</td> <td>28.9%</td> </tr> <tr> <td>乙川中</td> <td>27.4%</td> <td>22.2%</td> <td>14.3%</td> <td>6.1%</td> <td>30.0%</td> </tr> <tr> <td>亀崎中</td> <td>30.6%</td> <td>23.9%</td> <td>15.2%</td> <td>3.0%</td> <td>27.3%</td> </tr> <tr> <td>成岩中</td> <td>32.9%</td> <td>20.0%</td> <td>14.5%</td> <td>3.0%</td> <td>29.7%</td> </tr> <tr> <td>青山中</td> <td>24.8%</td> <td>27.1%</td> <td>13.9%</td> <td>3.0%</td> <td>31.2%</td> </tr> <tr> <td>半田市平均</td> <td>28.4%</td> <td>22.8%</td> <td>15.7%</td> <td>3.6%</td> <td>29.5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>* 目標値は公共交通で目的地に行くことが「できない」方が「できる」に転換</p> <p>■ 十分できる ■ できないことはない ■ できない ■ わからない ■ 無回答</p> <ul style="list-style-type: none"> * アンケート回答者数:1,173人(学区不明分を除く)、公共交通とは鉄道、バス及び徒歩 ・ 現況値は、目的地へ行くことが「十分できる+できなことはない」を合計した割合とし、現況値は市平均約51%となる ・ 地区路線の導入により、普段のおでかけにおいて公共交通で目的地へ行くことが「現況できない方約16%」が「将来できるに転換する」ことを目標とした結果、目標値は市平均約67% (51%+16%) となる ・ なお、地区路線の導入等取り組みの有無により、目的地への到達度は変化することから、現況値は地区別（中学校区別）の値も掲載する </div>	地区	十分できる	できないことはない	できない	わからない	無回答	半田中	27.8%	21.6%	19.2%	2.6%	28.9%	乙川中	27.4%	22.2%	14.3%	6.1%	30.0%	亀崎中	30.6%	23.9%	15.2%	3.0%	27.3%	成岩中	32.9%	20.0%	14.5%	3.0%	29.7%	青山中	24.8%	27.1%	13.9%	3.0%	31.2%	半田市平均	28.4%	22.8%	15.7%	3.6%	29.5%
地区	十分できる	できないことはない	できない	わからない	無回答																																						
半田中	27.8%	21.6%	19.2%	2.6%	28.9%																																						
乙川中	27.4%	22.2%	14.3%	6.1%	30.0%																																						
亀崎中	30.6%	23.9%	15.2%	3.0%	27.3%																																						
成岩中	32.9%	20.0%	14.5%	3.0%	29.7%																																						
青山中	24.8%	27.1%	13.9%	3.0%	31.2%																																						
半田市平均	28.4%	22.8%	15.7%	3.6%	29.5%																																						

表 目標値の設定根拠[基本方針Ⅳ]

基本方針Ⅳ	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	公共交通への関心や愛着が高まります。		
目標値	地域が関係者と連携・協働した取り組みの件数		
	目標とする指標	目標値 [H34]	現況値 [H28]
	地域が関係者と連携・協働した取り組みの件数	年間 5 件以上	—
* 地域には、地域住民を始め、地域の各種団体、企業、事業者を含む			
現況値及び目標値の設定根拠	地域が関係者と連携・協働した取り組み		
	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は、地域に愛され、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 ・更に、持続可能なものとするため、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・協働し、公共交通を支え育む仕組みの構築が必要 ・地域内の移動手段の確保にあたっては、地域が主体となりつつ、市を始めとした関係者が連携・協働した取り組みを推進することを基本方針に示している ・これらより、目標とする指標を地域と市が連携・協働した取り組みの件数とし、目標値は年間 5 件以上と設定 		

8. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

(1) 公共交通の種類とサービス水準の設定

前章までに、公共交通の利用状況や各種ニーズ調査結果から抽出された地域公共交通の課題を踏まえ、交通将来像及び地域公共交通の基本方針並びに計画の目標を定めました。

ここでは、この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機能やサービス確保の考え方などを以下に整理します。

<公共交通のサービス水準設定の基本的考え方>

- ① 路線機能に応じ、確保すべきサービス水準を明確にします。
 - 広域公共交通軸は、隣接市町や名古屋市方向を結ぶ都市間移動ニーズに対応し、交通事業者が主体となって運行します。
 - 基幹路線は、市域の一体性強化（基本方針Ⅰ）と半田メインストリートのサービス充実（基本方針Ⅱ）を通じて市内の移動利便性向上と市の魅力創出に資する運行を、交通事業者が主体となって行います。
 - 地区路線Aは、既存路線バスによるサービスが提供されていた地区のおでかけニーズ（基本方針Ⅲ）や主要観光地を結ぶ移動ニーズ（基本方針Ⅰ）に対応し、半田市と住民が主体となって運行します。
 - 地区路線Bは、従来、鉄道・バスの利用が困難であった地区について、地区のおでかけニーズに対応し（基本方針Ⅲ）、地区の住民等が主体となって運行します。
 - タクシーは、上記公共交通だけではカバーできない住民のおでかけニーズに対応し（基本方針Ⅲ）、交通事業者が主体となって運行します。
 - 上記に示す公共交通の運行にあたっては、地域公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働していきます。（基本方針Ⅳ）
- ② 路線相互の乗り継ぎがしやすい環境を創出します。
 - 交通結節点にて乗り継ぎがしやすい運行ダイヤとします。（基本方針Ⅰ・Ⅱ）
 - 乗り継いでも運賃が高くないよう、市内移動に係る運賃の上限を設定します。（基本方針Ⅰ・Ⅱ）

図 公共交通ネットワークのイメージ図

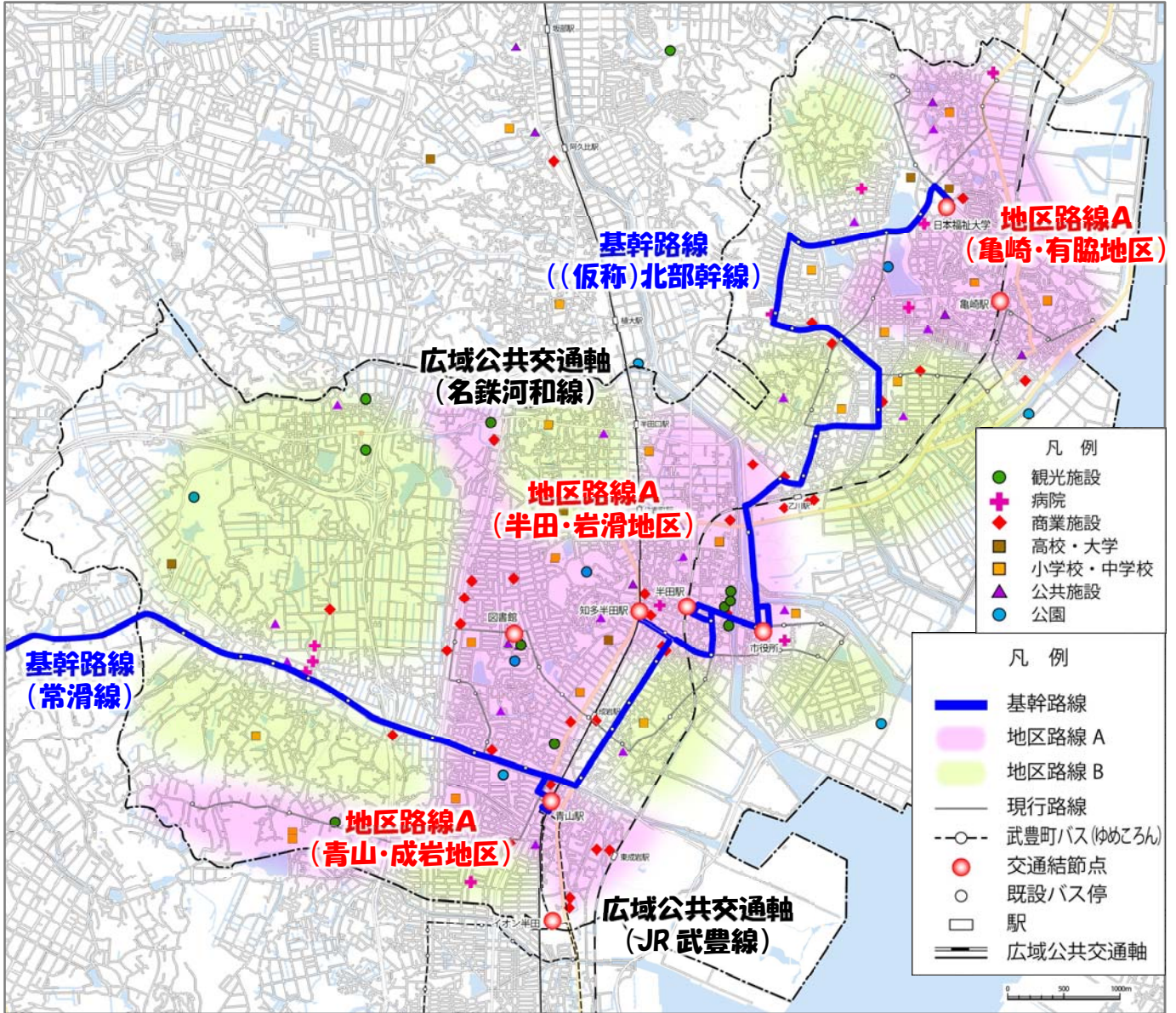


表 半田市の地域公共交通の路線機能に基づくサービス確保の考え方

種類	路線機能	サービス確保の考え方	運営	料金体系	該当する路線・地区
広域公共交通軸	隣接市町や名古屋市方向を結ぶ都市間移動ニーズに対応する路線	<ul style="list-style-type: none"> ・移動ニーズに応じた現行サービス水準を確保 ・交通事業者が主体的に運行 	交通事業者	対キロ制運賃	J R 武豊線 名鉄河和線
基幹路線	市内人口集積地と中心拠点を結ぶ路線 市域の一体性を強化し、半田市の魅力を創出する路線 半田メインストリートにおける移動の利便性を確保	<ul style="list-style-type: none"> ・概ね30分に1本の運行 ・運行時間帯は6～21時台 ・交通事業者が主体的に運行 	交通事業者	対距離制運賃 200円/乗車 上限	常滑線 (仮称) 北部幹線
地区路線A	既存路線バスによるサービスが提供されていた地区や主要観光地を結ぶ移動ニーズに対応する路線	<ul style="list-style-type: none"> ・概ね60～90分に1本の運行 ・基幹路線との競合に留意したルート及びダイヤを設定 ・半田市と地域住民が協働で路線を導入 	半田市・ 地域住民	均一料金 100円/乗車	亀崎・有脇地区 青山・成岩地区 半田・岩滑地区
地区路線B	基幹路線や地区路線Aがサービスされない地区の移動ニーズに対応するサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の移動ニーズに応じた手段、手法及びサービス水準を確保 ・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、運行形態等を設定 ・半田市の支援の下、(仮称) 地区バス会が主体的に路線を導入 	(仮称) 地 区バス会	地域の移動ニーズに応じた手段、手法及びサービス水準を考慮し、設定	基幹路線や地区路線Aがサービスされない地区
タクシー	個別の移動ニーズに対応するとともに、上記公共交通だけではカバーできない移動ニーズに対応	<ul style="list-style-type: none"> ・上記公共交通だけではカバーできない移動ニーズに応じたサービス水準を確保 ・交通事業者が主体的に運行 	交通事業者	対距離時間制運賃	市内全域

※市内で同一路線を除くバス相互の乗り継ぎをした際でも上限 200 円

(2) 公共交通ネットワークの再編

1) 公共交通ネットワークの再編の方向性

公共交通の種類とサービス水準の設定を踏まえ、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

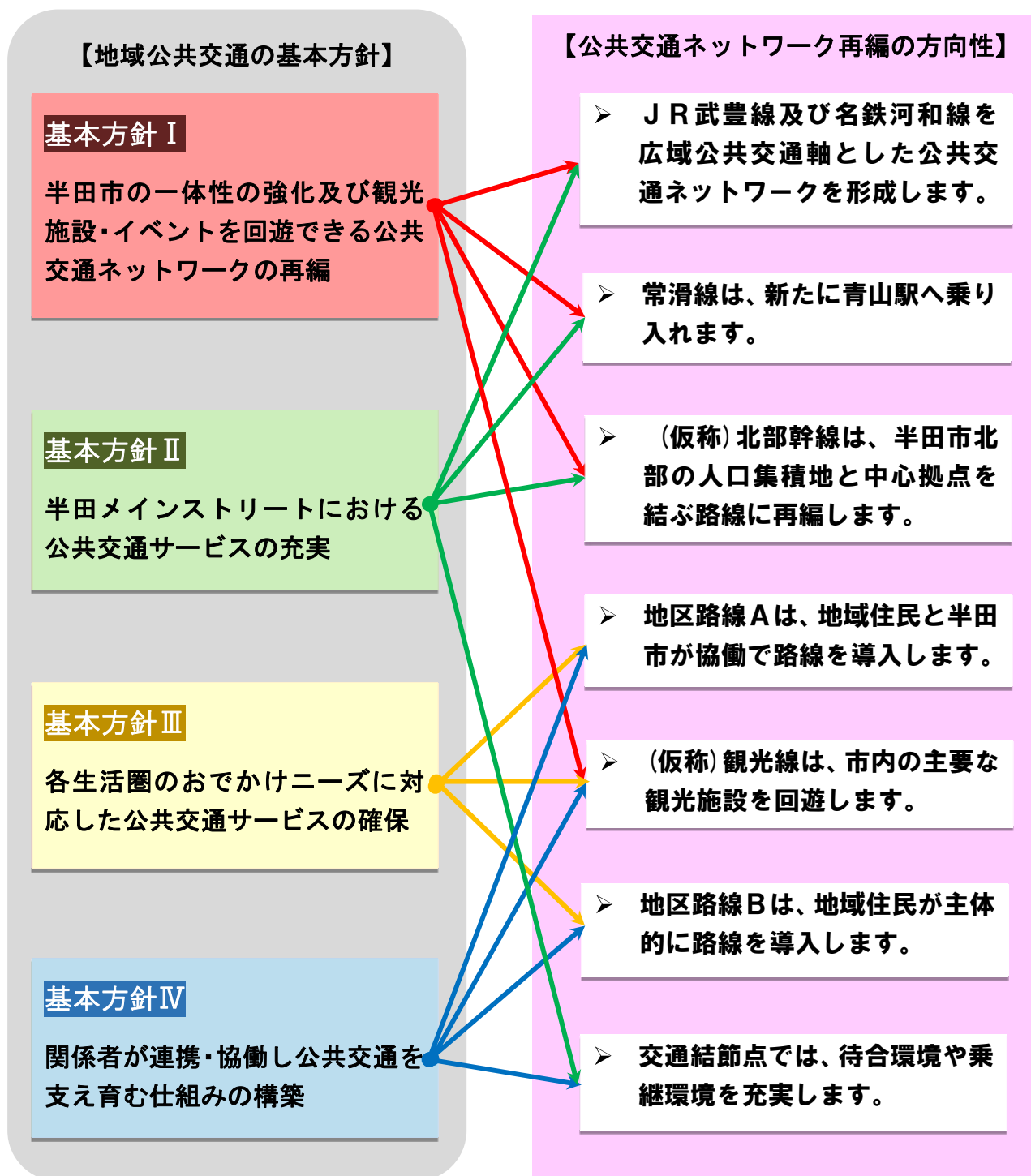
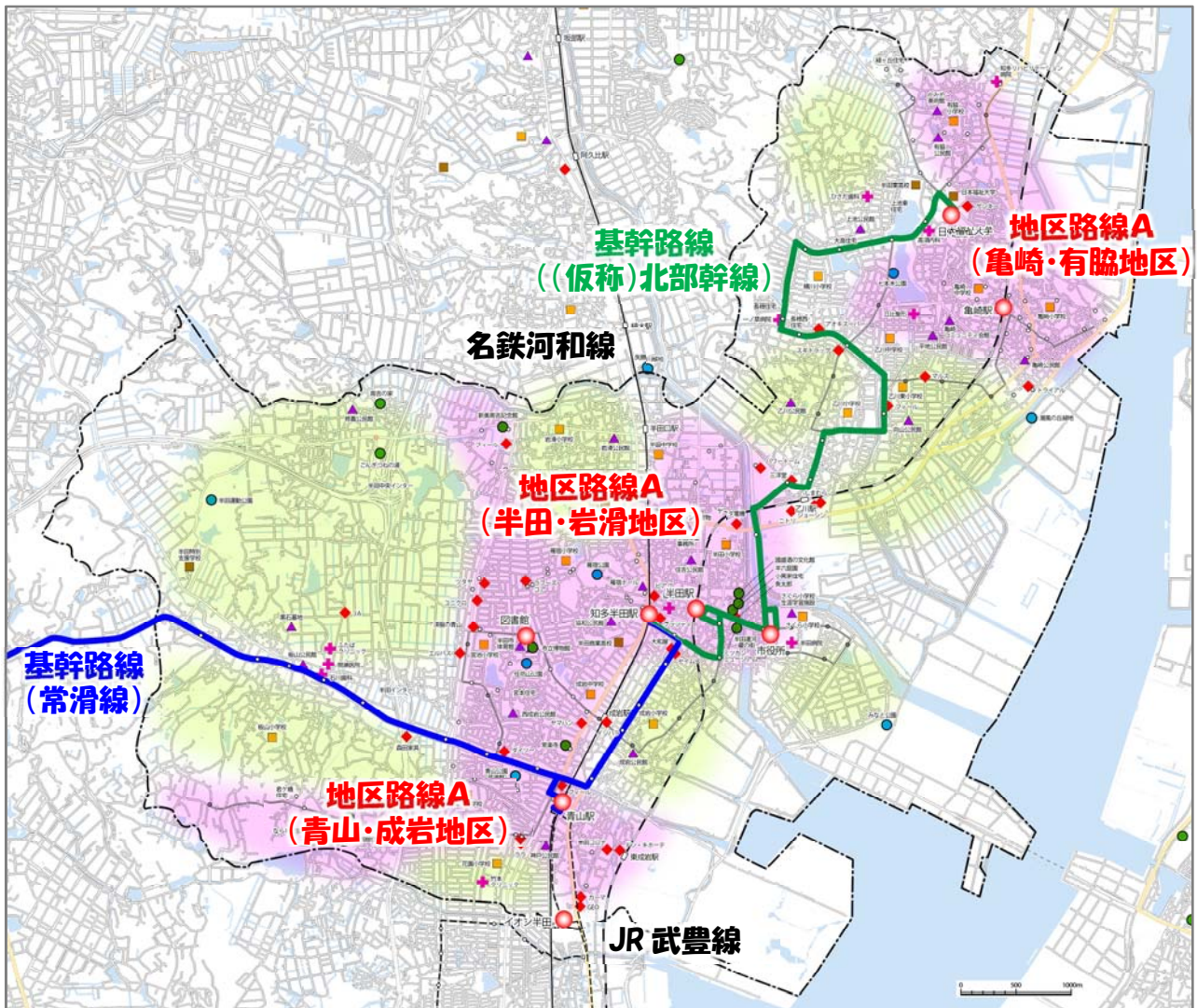


図 地域公共交通ネットワークの再編イメージ



凡 例		凡 例	
●	観光施設	基幹路線	
+	病院	■	常滑線
◆	商業施設	■	(仮称) 北部幹線
■	高校・大学	地区路線 A	
■	小学校・中学校	■	対象エリア
▲	公共施設	■	対象エリア
●	公園	○	交通結节点
		○	既設バス停
		—	現行路線
		-○-	武豊町バス (ゆめころん)
		□	駅
		≡	鉄道

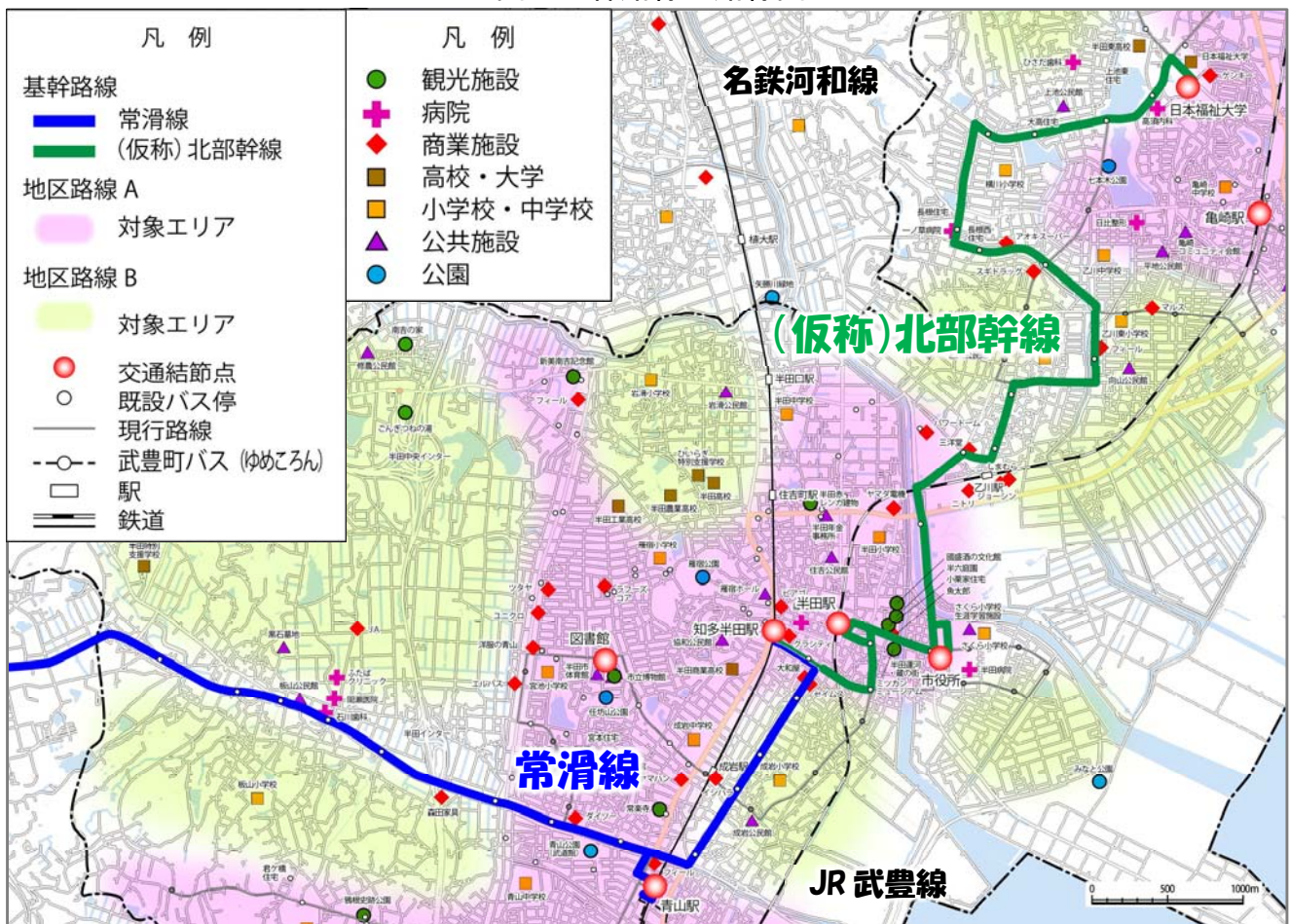
2) 基幹路線の計画

基幹路線について、路線機能及びサービス確保の考え方に基づき、基幹路線の運行概要を整理します。

表 基幹路線の運行概要

路線名	主な経由地	運行日	運行時間帯	運行頻度	料金
常滑線	知多半田駅、青山駅、板山、常滑駅、常滑市役所前、常滑市民病院、中部国際空港	毎日	6～21時台	概ね30分に1本	半田市内は上限200円の対距離制運賃 常滑市内区間は対キロ制運賃
(仮称)北部幹線	知多半田駅、半田駅前、市役所前、一ノ草病院前、上池、日本福祉大学	毎日	6～21時台	概ね30分に1本	上限200円の対距離制運賃

図 基幹路線の路線図



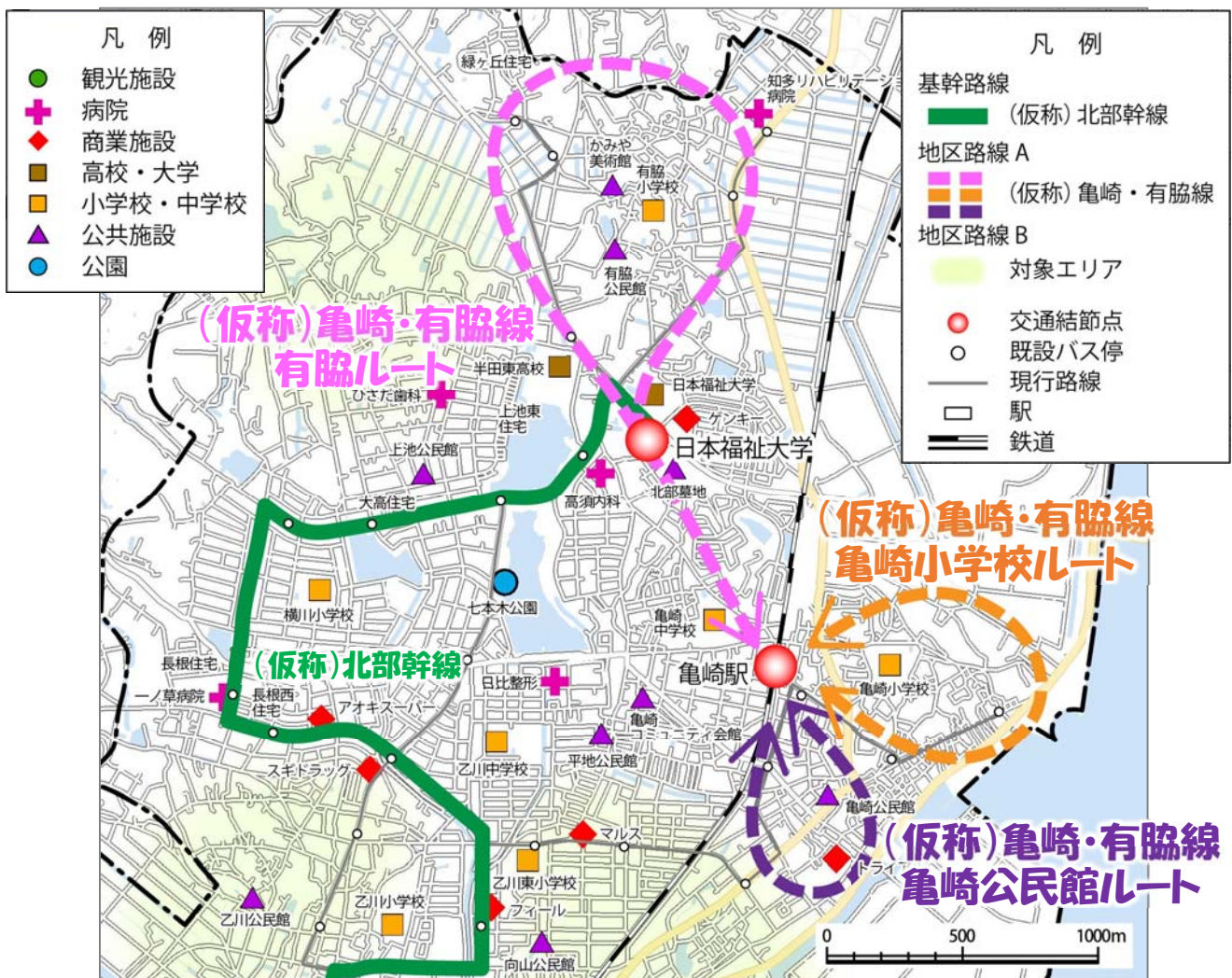
3) 地区路線Aの計画

地区路線Aについて、路線機能及びサービス確保の考え方にに基づき、基幹路線の運行概要を整理します。運行内容（ルート、バス停、ダイヤ）の検討にあたっては、地域住民と半田市が協働で取り組みます。なお、運行に先立つ実車での試走により安全運行を確認するとともに、沿線地域や公安との協議を踏まえ、ルートを選定します。

表 地区路線A「(仮称) 亀崎・有脇線」の運行概要

路線名	主な経由地	運行日	運行時間帯	運行頻度	料金
(仮称) 亀崎・有脇線	<亀崎小学校ルート> 亀崎駅、県社前、亀崎小学校	毎日	6~19時台	概ね90分に1本	1乗車100円の均一料金
	<亀崎公民館ルート> 亀崎駅、トライアル半田店、亀崎公民館				
	<有脇ルート> 亀崎駅、日本福祉大学、緑ヶ丘、知多リハビリテーション病院、平地町				

図 (仮称) 亀崎・有脇線の路線イメージ



※ルートやバス停は、地域やその他関係者との調整により、今後決定

表 地区路線 A 「(仮称) 青山・成岩線」の運行概要

路線名	主な経由地	運行日	運行時間帯	運行頻度	料金
(仮称) 青山・成岩線	青山駅、花園小学校前、君ヶ橋住宅、イオン半田店、図書館、宮本住宅、青山中学校	毎日	6～19時台	概ね60分に1本	1乗車100円の均一料金

図 (仮称) 青山・成岩線の路線イメージ



※ルートやバス停は、地域やその他関係者との調整により、今後決定

凡例		凡例	
●	観光施設	■	基幹路線
+	病院	■	常滑線
◆	商業施設	■	(仮称) 北部幹線
■	高校・大学	■	地区路線 A
□	小学校・中学校	■	(仮称) 青山・成岩線
▲	公共施設	■	(仮称) 観光線
●	公園	■	地区路線 B
		■	対象エリア
		●	交通結節点
		○	既設バス停
		—	現行路線
		—○—	武豊町バス (ゆめころん)
		□	駅
		≡	鉄道

表 地区路線 A 「(仮称) 観光線」の運行概要

路線名	主な経由地	運行日	運行時間帯	運行頻度	料金
(仮称) 観光線	パワードーム半田、赤レンガ建物、知多半田駅、雁宿ホール、図書館、新美南吉記念館	毎日	6～19 時台	概ね 60分に1本	1乗車100円の均一料金

図 (仮称) 観光線の路線イメージ

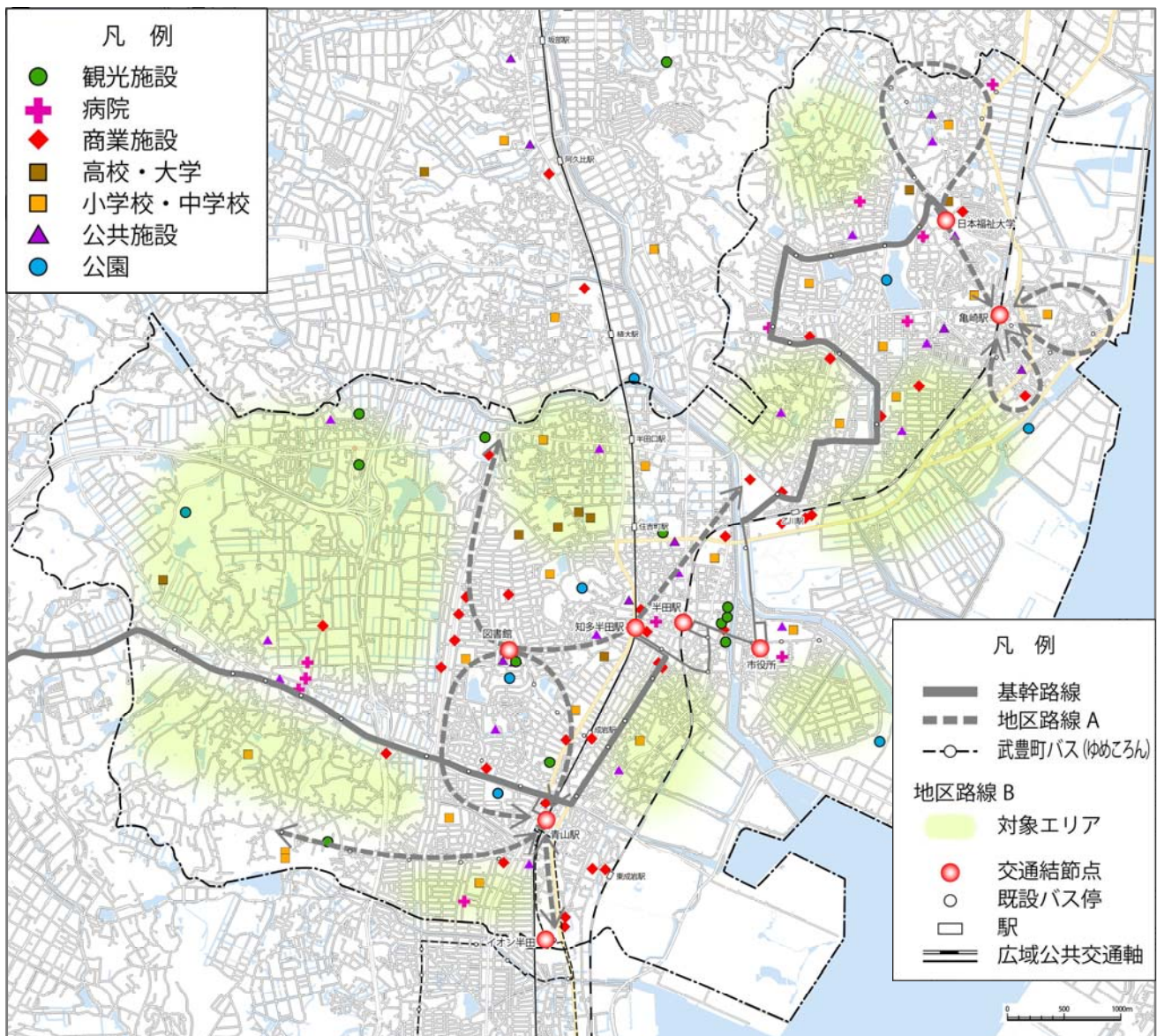


4) 地区路線Bの計画

広域公共交通軸、基幹路線、地区路線Aが運行されない地域のうち地区路線Bの導入に向けた地域住民の合意形成が図れた地域においては、地域住民が主体となって地区路線Bの導入及び運営を実施します。

地区路線Bの導入及び運営にあたっては、地域住民が主体的に取り組むための組織として、特定の地域ごとに（仮称）地区バス会を立ち上げ、半田市や交通事業者の支援の下、路線の導入及び運営に必要な各種取り組みや利用促進策を実施します。

図 地区路線Bの対象エリア



※図中の対象エリアにかかわらず、地区路線Bの導入に向けた地域住民の合意形成が図れた地域であれば、地区路線Bの導入は可能

図 (仮称) 地区バス会の取り組み内容

住民が主体的に実施

(1) (仮称)地区バス会の立ち上げ

- ▶ 住民の有志（町内会や自治会等）が集まって、地区のバスについてみんなで考える「(仮称) 地区バス会」を立ち上げます。

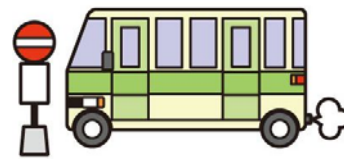


(2) 運行内容の検討

- ▶ お出かけする際のお困りごとを調べ、地区の交通問題を把握します。
- ▶ 運行形態、ルート、ダイヤ等、どのようなサービスにするか検討し、運行計画を作成します。

【 運行計画で決めること 】

- ルート
- バス停
- ダイヤ
- 車両
- 運賃
- 運行形態



(3) 運行の実施

- ▶ 地区の皆さんに利用してもらえるよう、事前にPRをします。
- ▶ 繰り返し評価検証や見直しを行いながら、運行を実施します。



※別途定める地区路線Bの運行基準に基づき、運行内容の見直しや廃止も含めた検討を実施する

半田市との連携

交通事業者との連携

5) 交通結節点機能の充実

交通将来像の実現にあたっては、公共交通の各路線によるサービスの提供に加え、公共交通相互及びその他交通手段との連携強化が必要です。ここでは、公共交通相互または公共交通とその他交通手段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を図ります。

表 対象となる交通結節点と実施する取り組み

対象となる交通結節点	実施する取り組み		
	半田市	交通事業者	日本福祉大学
知多半田駅、半田駅、青山駅、日本福祉大学、亀崎駅、図書館、市役所、イオン半田店			
● 待合環境の整備・充実 ● 乗継案内の提供 ● 乗り継ぎが可能となるダイヤ設定 ● 路上でのバス停表示 ● バス走行車線の表示	○	○	—
● 駅前ロータリーの整備（青山駅）	○	○	—
● バスロータリーの新設（日本福祉大学）	○	○	○
● 蔵のまち東駐車場をパーク&バスライド駐車場として活用（市役所）	○	○	—

図 交通結節点の位置

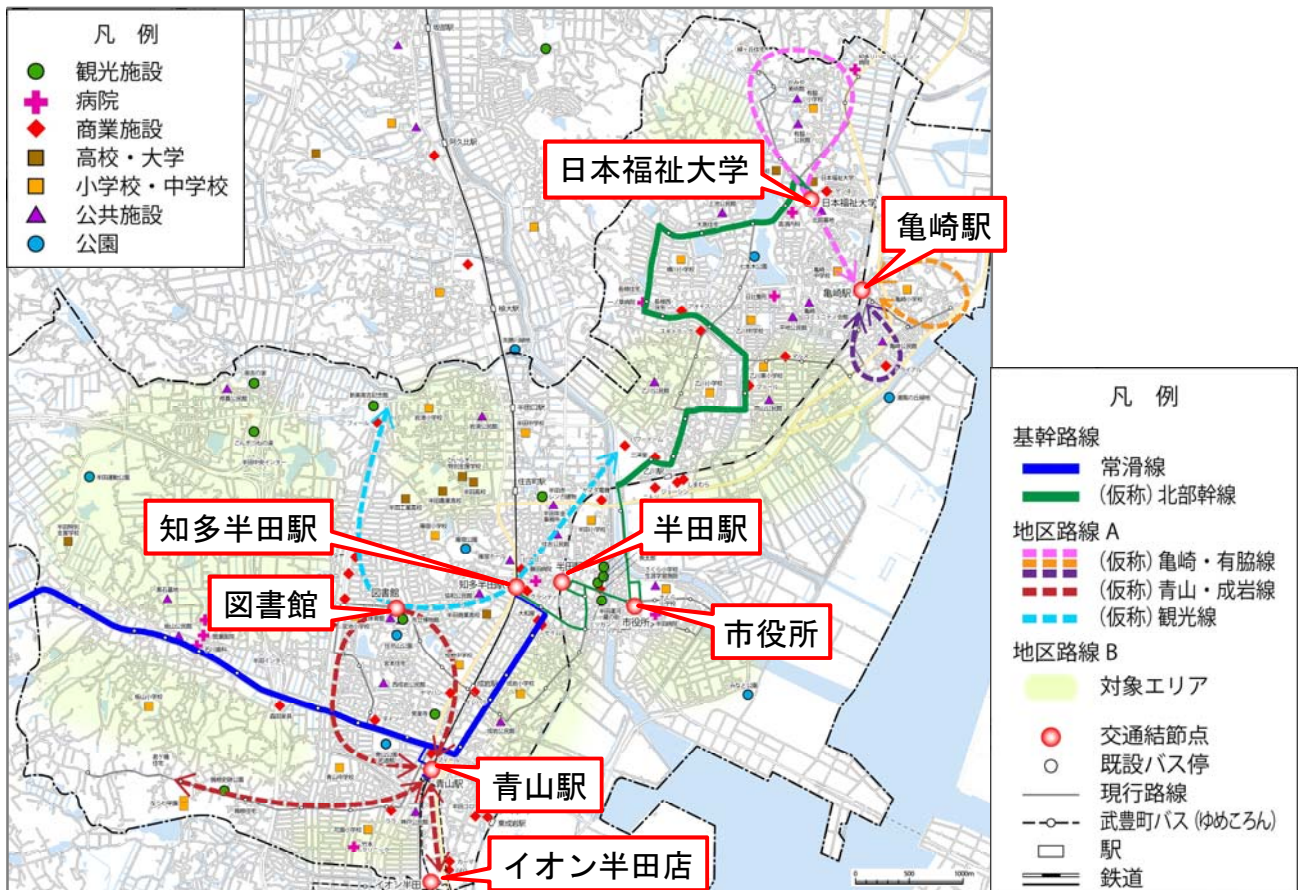


表 各交通結節点での主な取り組み

<p>知多半田駅</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合環境の充実 ➤ 乗継案内の提供 ➤ 乗り継ぎが可能となるダイヤ設定 ➤ 路上でのバス停表示 ➤ バス走行車線の表示 
<p>青山駅</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合環境の整備 ➤ 乗継案内の提供 ➤ 乗り継ぎが可能となるダイヤ設定 ➤ 駅前ロータリーの整備 ➤ 路上でのバス停表示 ➤ バス走行車線の表示 

<p>日本福祉大学</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合環境の整備 ➤ 乗継案内の提供 ➤ 乗り継ぎが可能となるダイヤ設定 ➤ バスロータリーの新設 	<p style="text-align: right; border: 1px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px;">乗継拠点として新規整備</p> 
<p>図書館</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合環境の整備 ➤ 乗継案内の提供 ➤ 乗り継ぎが可能となるダイヤ設定 	<p style="text-align: right; border: 1px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px;">待合環境の充実</p> 
<p>市役所</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合環境の充実 ➤ 蔵のまち東駐車場をパーク&バスライド駐車場として活用 	<p style="text-align: right; border: 1px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px;">パーク&バスライド 駐車場の活用</p>
<p>半田駅 亀崎駅 イオン半田店</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 乗継案内の提供 ➤ 乗り継ぎが可能となるダイヤ設定 	<p style="text-align: right; border: 1px solid red; border-radius: 10px; padding: 5px;">乗継環境の充実</p>

(3) 公共交通の利用促進施策


市民から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、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。

1. 利用者目線の利用しやすい環境整備・情報提供

① 利用しやすいバス車両の導入

具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> バス車両のバリアフリー化の推進（車椅子対応、ワンステップバス等） 低公害型車両の導入 	半田市 交通事業者
【取組事例：マイクロバスによる運行（愛知県碧南市）】 <ul style="list-style-type: none"> 碧南市の“くるくるバス”では、車椅子対応リフト付きマイクロバスを導入 	
 	

② 公共交通利用に係る積極的な情報提供

具体的な取り組み	実施主体																																																																														
<ul style="list-style-type: none"> 総合交通マップやポケット時刻表等の作成 	半田市 交通事業者																																																																														
【取組事例：公共交通を網羅したマップ（岐阜県各務原市）】 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を網羅した公共交通マップを作成 マップ上には、乗継拠点、乗り入れ路線を表記 																																																																															
<table border="1" data-bbox="199 1608 678 1982"> <tbody> <tr><td>13</td><td>小網西口</td><td>646</td><td>928</td><td>1233</td><td>1533</td></tr> <tr><td>12</td><td>内藤記念くすり博物館</td><td>—</td><td>931</td><td>1236</td><td>1536</td></tr> <tr><td>11</td><td>スポーツ公園前</td><td>647</td><td>933</td><td>1238</td><td>1538</td></tr> <tr><td>10</td><td>消防学校前</td><td>649</td><td>935</td><td>1240</td><td>1540</td></tr> <tr><td>6</td><td>松本</td><td>653</td><td>939</td><td>1244</td><td>1544</td></tr> <tr><td>7</td><td>松本町2丁目</td><td>654</td><td>940</td><td>1245</td><td>1545</td></tr> <tr><td>8</td><td>川崎重工ホッケースタジアム前</td><td>655</td><td>941</td><td>1246</td><td>1546</td></tr> <tr><td rowspan="2">9</td><td rowspan="2">航空宇宙科学博物館</td><td>着</td><td>657</td><td>943</td><td>1248</td><td>1548</td></tr> <tr><td>発</td><td>700</td><td>946</td><td>1251</td><td>1551</td></tr> <tr><td>8</td><td>川崎重工ホッケースタジアム前</td><td>702</td><td>948</td><td>1253</td><td>1553</td></tr> <tr><td>7</td><td>松本町2丁目</td><td>703</td><td>949</td><td>1254</td><td>1554</td></tr> <tr><td>6</td><td>松本</td><td>704</td><td>950</td><td>1255</td><td>1555</td></tr> <tr><td>5</td><td>北上中屋</td><td>706</td><td>952</td><td>1257</td><td>1557</td></tr> </tbody> </table> 		13	小網西口	646	928	1233	1533	12	内藤記念くすり博物館	—	931	1236	1536	11	スポーツ公園前	647	933	1238	1538	10	消防学校前	649	935	1240	1540	6	松本	653	939	1244	1544	7	松本町2丁目	654	940	1245	1545	8	川崎重工ホッケースタジアム前	655	941	1246	1546	9	航空宇宙科学博物館	着	657	943	1248	1548	発	700	946	1251	1551	8	川崎重工ホッケースタジアム前	702	948	1253	1553	7	松本町2丁目	703	949	1254	1554	6	松本	704	950	1255	1555	5	北上中屋	706	952	1257	1557
13	小網西口	646	928	1233	1533																																																																										
12	内藤記念くすり博物館	—	931	1236	1536																																																																										
11	スポーツ公園前	647	933	1238	1538																																																																										
10	消防学校前	649	935	1240	1540																																																																										
6	松本	653	939	1244	1544																																																																										
7	松本町2丁目	654	940	1245	1545																																																																										
8	川崎重工ホッケースタジアム前	655	941	1246	1546																																																																										
9	航空宇宙科学博物館	着	657	943	1248	1548																																																																									
		発	700	946	1251	1551																																																																									
8	川崎重工ホッケースタジアム前	702	948	1253	1553																																																																										
7	松本町2丁目	703	949	1254	1554																																																																										
6	松本	704	950	1255	1555																																																																										
5	北上中屋	706	952	1257	1557																																																																										
資料：各務原市ホームページ																																																																															

③ わかりやすいバス系統やバス停名の表示



具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> バス停やバス車両への表示 最寄り施設がわかるバス停名の設定 	半田市 交通事業者
<p>【取組事例：わかりやすさに配慮した乗り場案内（しずてつジャストライン）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線図、経由地、時刻表等を 目線の流れに沿って表示 情報を集約し、過不足なく情報を提供 <div data-bbox="582 510 1428 1146" style="text-align: center;"> </div> <p>資料：中部運輸局「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」</p>	

④ 乗り継ぎの不安を解消する案内表示


具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点における乗継案内（乗継路線や乗継先の目的地等）の提供 交通結節点における乗り継ぎが可能となるダイヤ設定 	半田市 地域 交通事業者
<p>【取組事例：行き先案内を床に表示（三重県鳥羽市）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗継場所にサイン表示を整備 床に行き先案内を表示 <div data-bbox="954 1525 1385 1951" style="text-align: center;"> </div> <p>資料：中部運輸局「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」</p>	

2. 公共交通への利用転換

① 企画切符の導入

具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> 観光施設と連携した企画切符の導入 商業施設と連携した企画切符の導入 1日乗車券の導入 	関係団体 半田市 交通事業者
<p>【取組事例：いいかも！半田キャンペーン（名古屋鉄道）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋鉄道は半田市と協力してキャンペーンを実施 地元でのランチや赤レンガ建物の入場券と名鉄電車の往復乗車券がセットになった切符等を発行 <p>資料：名古屋鉄道ホームページ、半田市観光協会ホームページ</p>  <p>【取組事例：夏休み小学生 50円バス（豊鉄バス、名鉄バス東部、夏休み小学生 50円バス実行委員会）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 小学生の夏休み期間中に、バス利用のきっかけづくりとして、路線バス事業者と東三河8市町村が連携してバスのこども運賃を1乗車50円にする取り組みを実施 <p>資料：豊橋市ホームページ</p> 	

② 免許返納者に対する公共交通利用の特典

具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> 免許返納者に対する公共交通利用の特典 	半田市 半田警察署
<p>【取組事例：免許返納者に対する取り組み（愛知県東浦町）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 満65歳以上の運転免許自主返納者に対し、東浦町運行バス「う・ら・ら」の利用券（回数券または定期券から1つ）と公共交通利用券（共通タクシー券や交通系ICカード等から1つ）の支援を実施 <p>資料：東浦町ホームページ</p> 	

③ 公共交通利用に向けた意識転換

具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 特定地域や転入者を対象とした情報ツールの作成 	半田市 地域 交通事業者
<p>【取組事例：転入者向けPR（静岡県浜松市）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 転入者に対し、路線図、時刻表、啓発冊子、バスの乗り方案内を配布 ・ 啓発冊子では健康や交通安全の側面から公共交通利用のメリットを掲載 <div data-bbox="783 497 1417 1066" data-label="Image"> </div> <p>資料：中部運輸局「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」</p>	

④ 待合・乗降環境の充実

具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節点等のバス停における待合環境（ベンチや屋根）の整備・充実 ・ 商業施設や公共施設でのバス待合所の整備 ・ バス停付近の段差解消 	半田市 交通事業者
<p>【取組事例：商業施設と連携した待合室（北海道運輸局）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旭川市内の6商業施設にてバスの待合場所を確保 ・ 待合場所にバスの時刻表やバスロケーションシステムの表示モニターを設置 ・ 待合場所の目印としてステッカーを貼り付け <div data-bbox="667 1653 928 2020" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="991 1415 1445 2020" data-label="Image"> </div> <p>資料：旭川市地域公共交通会議平成28年度第2回資料6</p>	

⑤ タクシーによる新たなサービスの提供


具体的な取り組み	実施主体		
<ul style="list-style-type: none"> ・観光でのタクシーサービス ・子育てタクシーの導入 ・空きタクシーの活用 	交通事業者 半田市		
<p>【取組事例：リコリスツアー（名鉄知多タクシー）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・少人数旅行の足としてタクシーを利用できるよう食事場所、ルート等をパッケージにして旅行商品化 ・地元の行政、観光協会等と密接に連携 <div data-bbox="309 651 1295 1104" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;">  <p style="text-align: center;">ランチと半田市の見どころをセットにした日帰りタクシープラン。ランチと見どころはお好みで組み合わせていただけます。ビジネス等で半田を訪れた皆様のちょっとした空き時間に、ぜひご利用ください。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"> 旅行期間 平成29年10月1日（日）～平成30年9月30日（日） <small>※除外日は立ち寄り施設によって変わります</small> </td> <td style="width: 50%; text-align: center;"> 旅行代金 ランチ+施設見学 3,800円～13,000円 </td> </tr> </table> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="320 1122 783 1377" style="width: 48%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">新美南吉記念館コース</p>  <p style="text-align: center;">所要時間：2時間30分</p> <p>童話『ごんぎつね』の作家・南吉の世界にたっぷり浸ったあとは美味しいランチをどうぞ。屋外の童話の森ではゆったりした散策も。</p> </div> <div data-bbox="812 1122 1279 1377" style="width: 48%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">MIM ミツカンミュージアムコース</p>  <p style="text-align: center;">所要時間：3時間30分</p> <p>江戸時代から続く酢造りの歴史や食文化の魅力を楽しく学べる体験型博物館と、運河沿いの黒塀の景観を楽しむ。</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="320 1422 783 1677" style="width: 48%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">新美南吉記念館と赤レンガコース</p>  <p style="text-align: center;">所要時間：3時間30分</p> <p>半田を代表する童話作家・南吉の記念館と、国の登録有形文化財、近代化産業遺産に登録されている赤レンガの貴重な建築を見学。</p> </div> <div data-bbox="812 1422 1279 1677" style="width: 48%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">半田市立博物館と立川美術館コース</p>  <p style="text-align: center;">所要時間：4時間30分</p> <p>酢醸造や祭礼、仏間や山車などを飾る「宮彫り」を見学し、知多半島の文化・芸術・歴史に深くふれるコース。</p> </div> </div> <div data-bbox="320 1722 783 1977" style="width: 48%; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">國盛 酒の文化館と赤レンガコース</p>  <p style="text-align: center;">所要時間：4時間30分</p> <p>半田の醸造文化のかおり漂う2つの建築をめぐる。見学途中には日本酒の利き酒や、ショッピングも楽しめる。</p> </div>		旅行期間 平成29年10月1日（日）～平成30年9月30日（日） <small>※除外日は立ち寄り施設によって変わります</small>	旅行代金 ランチ+施設見学 3,800円～13,000円
旅行期間 平成29年10月1日（日）～平成30年9月30日（日） <small>※除外日は立ち寄り施設によって変わります</small>	旅行代金 ランチ+施設見学 3,800円～13,000円		
資料：名鉄知多タクシーホームページ			

3. バスに対する愛着の向上

① 関係団体との連携によるバス利用促進

具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室の開催 ・モデルルートを作成・周知 ・イベント実施時のバス利用促進 ・沿線イベントとの協賛 	関係団体 半田市 交通事業者
【取組事例：小学生を対象としたバスの乗り方教室（知多乗合）】	
<ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室の開催を小学校に呼びかけ、希望校において実施 	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
資料：東海市地域公共交通会議提供資料	

② 地域企業によるバス利用促進

具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・地域企業とのタイアップ ・通勤時のバス利用促進 ・バス車内での広告掲示 ・バス停のネーミングライツ 	地域企業 半田市 交通事業者
【取組事例：地元商店とタイアップしたラッピング（愛知県日進市）】	
<ul style="list-style-type: none"> ・市と地元の商店がタイアップし、商品のラッピングにバスの絵柄が印刷された紙箱を使用 	
	
資料：日進市地域公共交通会議平成 27 年度第 6 回資料	

③ 高校や大学と連携したバス利用促進

具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> バスを利用した通学の呼びかけ バスを利用したアクセス方法の掲載 	高校 日本福祉大学 半田市 交通事業者
<p>【取組事例：入学説明会時に通学方法を紹介（岐阜県郡上市）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高校入学説明会時に行政と交通事業者がブースを設置 定期券制度や公共交通を利用した通学方法を紹介 乗継時刻表や無料乗車券を配布 <div data-bbox="874 533 1358 1055" data-label="Image"> </div> <p>資料：中部運輸局「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」</p>	

④ 地域住民主体によるバス利用促進

具体的な取り組み	実施主体
<ul style="list-style-type: none"> バス車内での絵画展の開催 バス停周辺の清掃 バスを利用した地域活動の開催 地域での回数券の購入 	地域 半田市 交通事業者
<p>【取組事例：バスギャラリーの実施（愛知県東浦町）】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス車内に保育園児が描いた絵を掲示 季節のイベントに合わせて定期的に実施 <div data-bbox="204 1608 775 1984" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="831 1608 1406 1984" data-label="Image"> </div> <p>資料：東浦町ホームページ</p>	

(4) 事業の実施スケジュールと実施主体

本計画で実施する各事業の実施スケジュールと実施主体を整理します。

表 事業の実施スケジュールと実施主体

事業名	内容	□事業実施準備・検討 ■事業見直し等 ■事業実施										実施主体		
		平成30年度		平成31年度		平成32年度		平成33年度		平成34年度				
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期			
1. 基幹路線	基幹路線の再編	常滑線 (青山駅への乗り入れ)	<input type="checkbox"/>											交通事業者(半田市の補助)
		(仮称)北部幹線 (路線の再編)	<input type="checkbox"/>											
2. 地区路線	地区路線Aの再編・新設	(仮称)亀崎・有脇線 (路線の再編・新設)	<input type="checkbox"/>											半田市・地域・交通事業者
		(仮称)青山・成岩線 (路線の再編・新設)	<input type="checkbox"/>											半田市・地域・交通事業者
		(仮称)観光線 (路線の新設)	<input type="checkbox"/>											半田市・地域・交通事業者
	地区路線Bの導入	地区路線B (路線の新設)	<input type="checkbox"/>											地域・半田市・交通事業者
		(仮称)地区バス会の立ち上げ・運営												地域・半田市・交通事業者
3. 料金体系	運賃の見直し・割引制度の導入	基幹路線は対距離制運賃(上限200円)、地区路線A・Bは均一料金	<input type="checkbox"/>											半田市・交通事業者
4. 交通結節点	交通結節点整備	知多半田駅、青山駅の整備(待合環境の充実、バス停付近の路面標示等)	<input type="checkbox"/>											半田市・交通事業者
		日本福祉大学バス停の整備(バスロータリー整備等)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>										半田市・日本福祉大学・交通事業者
		図書館バス停、市役所バス停、半田駅、亀崎駅、イオン半田店の整備(待合環境の整備等)	<input type="checkbox"/>											半田市・交通事業者
5. 公共交通利用促進	利用者目線の利用しやすい環境整備・情報提供	利用しやすいバス車両の導入(バス車両のバリアフリー化の推進等)												半田市・交通事業者
		公共交通利用に係る積極的な情報提供(総合交通マップやポケット時刻表等の作成)												半田市・交通事業者
		わかりやすいバス系統・バス停名の表示(バス停やバス車両への表示等)	<input type="checkbox"/>											半田市・交通事業者
		乗り継ぎの不安を解消する案内表示(交通結節点における乗継案内の提供等)												半田市・地域・交通事業者
	公共交通への利用転換	企画切符の導入(観光施設と連携した企画切符の導入等)	<input type="checkbox"/>											関係団体・半田市・交通事業者
		免許返納者に対する公共交通利用の特典												半田市・半田警察署
		公共交通利用に向けた意識転換(特定地域や転入者を対象とした情報ツールの作成)												半田市・地域・交通事業者
		待合・乗降環境の充実(交通結節点等のバス停における待合環境(ベンチや屋根)の整備・充実)												半田市・交通事業者
		タクシーによる新たなサービスの提供(観光でのタクシーサービス等)	<input type="checkbox"/>											交通事業者・半田市
	バスに対する愛着の向上	関係団体との連携によるバス利用促進(バスの乗り方教室の開催等)	<input type="checkbox"/>											関係団体・半田市・交通事業者
		地域企業によるバス利用促進(地域企業とのタイアップ等)	<input type="checkbox"/>											地域企業・半田市・交通事業者
		高校や大学と連携したバス利用促進(バスを利用した通学の呼びかけ等)	<input type="checkbox"/>											高校・日本福祉大学・半田市・交通事業者
地域住民主体によるバス利用促進(バス車内での絵画展の開催等)		<input type="checkbox"/>											地域・半田市・交通事業者	

※地域には地域住民を始め、地域の各種団体、企業、事業者を含む

9. 計画の達成状況の評価に関する事項

(1) 評価の考え方とスケジュール

本計画で実施する事業は、事業計画、事業実施、評価・検証、改善策の検討といったPDCAサイクルを毎年繰り返し実施することで、より良い公共交通を実現します。また、実施した事業の効果や目標の達成状況の評価結果及び改善に向けた取り組み内容を市民等へ公表し、関係者間で共有することで改善につなげていきます。なお、半田市地域公共交通会議は、事業の実施や評価検証のタイミングを考慮し、必要に応じて適宜開催します。

表 評価のスケジュール

	実施予定年度																							
	平成29年度	平成30年度				平成31年度				平成32年度				平成33年度				平成34年度				平成35年度		
	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月	4月	7月	10月	1月				
半田市地域公共交通網形成計画の策定 (Plan)	● 計画策定																				● 計画改定			
事業の実施 (Do)	個別事業の計画 (Plan)	● 事業内容の確定				● 事業内容の確定				● 事業内容の確定				● 事業内容の確定				● 事業内容の確定						
	個別事業の実施 (Do)			● 事業の実施				● 事業の実施 (見直し)				● 事業の実施 (見直し)				● 事業の実施 (見直し)				● 事業の実施 (見直し)				
	個別事業の評価検証 (Check)				● 事業評価				● 事業評価				● 事業評価				● 事業評価				● 事業評価			
	個別事業の改善点の検証 (Action)				● 見直し検討				● 見直し検討				● 見直し検討				● 見直し検討				● 見直し検討			
ネットワーク全体での評価検証 (Check)								● (評価のためのニーズ調査)				● (評価検証)				● 評価のためのニーズ調査				● 評価検証				
半田市地域公共交通網形成計画の見直し (Action)																	● 計画検討				● 評価結果反映			
半田市地域公共交通会議の開催時期		●		●	●	●		●	●	●		●	●	●		●	●	●		●	●			

＜評価・検証の流れ＞

- ①本計画の評価・検証、改善策の検討は、半田市地域公共交通会議で実施
- ②毎年、各事業の実施状況や各バス路線の運行・利用状況及び目標値の達成状況の評価・検証
- ③目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討
- ④目標年次の平成34年度を最終年度として、上位関連計画の見直し等を踏まえ、半田市地域公共交通網形成計画の見直しを実施

(2) 評価における目標値

評価の考え方及び評価・検証スケジュールに基づき、本計画の目標及び目標値を用いて評価を実施します。なお、各バス路線の運行・利用状況の評価にあたっては、運行内容が確定した後、路線ごとの目標値を設定します。

表 目標及び目標値と評価スケジュールの関係性

基本方針	目標	目標値	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度
【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」	【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】 市内の鉄道・バス利 用者数の増加	◎	◎	◎	◎	◎
		市内のタクシー利用 件数の維持	◎	◎	◎	◎	◎
		普段の生活の中で公 共交通を利用する人 の満足度の向上	—	—	○	—	◎
【基本方針Ⅰ】 半田市の一体性 の強化及び観光 資源を回遊でき る公共交通ネッ トワークの再編	【目標】 公共交通が多 様な目的で利 用されます。	【目標値Ⅰ-1】 普段の生活の中で公 共交通利用を利用す る人の割合の増加	—	—	○	—	◎
		【目標値Ⅰ-2】 観光企画切符の販売 枚数	◎	◎	◎	◎	◎
【基本方針Ⅱ】 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】 公共交通が中 心拠点への来 訪手段として 利用されま す。	【目標値】 中心拠点内へ来訪す る際に鉄道・バスを 利用する人数の増加	◎	◎	◎	◎	◎
【基本方針Ⅲ】 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】 地区路線が普 段のおでかけ で利用されま す。	【目標値】 公共交通で目的地に 行くことができる割 合の増加	—	—	○	—	◎
【基本方針Ⅳ】 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】 公共交通への 関心や愛着が 高まります。	【目標値】 地域が関係者と連 携・協働した取り組 みの件数	◎	◎	◎	◎	◎

◎：該当年度に評価を実施

○：必要に応じて該当年度に評価を実施