令和６年度　半田・常滑（A）線に係る生活交通確保計画

市町村名：半田市・常滑市

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５年度（見込））

令和４年度：23,773人
令和５年度（見込）：60,000人
増便による利用者増加を見込み。

（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．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

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	関係市町村キロ程			１日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点							
計画(R5.10)	半田・常滑（Ａ）線	知多半田駅	青山駅前	常滑駅	往 12.0 復 12.0	半田市	往 復	6.5 6.5	8.9	8:15 ～ 19:25	
						常滑市	往 復	5.5 5.5			

４．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(D)線、半田・常滑(N)線線と補完して、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	１日当たり計画運行回数（回）A	計画平均乗車密度（人）B	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《A×B》	キロ当たり経常費用（円銭）C	当系統キロ当たり経常収益（円銭）D	計画実車走行キロ（km）E	経常費用（千円）F《C×E》	経常収益（千円）G《D×E》	欠損見込額（千円）H《F－G》	負担者別内訳			
											国（千円）	県（千円）	市町村（千円）	事業者（千円）
計画(R5.10)	半田・常滑（Ａ）線	8.9	2.3	20.4 8.9 × 2.3	497.21	248.64	78,912.0	39,235	19,620	19,615	2,732.0	2,732.0		14,151
	（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	５年度(見込)	６年度	７年度	８年度
年間利用者数（人）	60,000	65,000	70,000	75,000
※上記目標設定の考え方	令和５年度の見込み数を維持しつつ、コロナウイルス感染症の終息又は沈静化、インバウンドの復調を想定して設定した。			

（２）利用促進策

区分	利用促進策の内容
６年度 ７年度 ８年度	・ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進ＰＲ、沿線学校との連携を強化する。 ・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る。 ・常滑市内のコミュニティバスグルーンとの乗り継ぎダイヤの配慮を図る。

（３）事業の効果

区分	事業効果の内容
６年度 ７年度 ８年度	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）令和４年度事業評価結果を踏まえた取組等

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を進める。
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）６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	
		市町村名	半田市	市町村名	常滑市	市町村名	
取組（増収策、経費削減策等）	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を行う。	①フィーダー路線を継続的に実施する。 ②バスロケーションシステムの継続運用・経路検索サイトでのバス情報の公開により、利便性の向上を図る。 ③時刻表の市報への折り込み配布及び公共施設への配架。 ④高齢者運転免許自主返納促進事業の継続により、対象となる高齢者にバス利用券を交付し、利用促進を図る。		①事業者と連絡を密にし、広報誌や市のホームページを活用することで、利用促進に努めていく。 ②コミュニティバスの接続を継続し、コミュニティバスの利便性を向上させることで当該路線の利便性向上を図る。 ③障がい者や高齢者等への運賃助成制度の継続により、利用促進を図る。			
スケジュール等		随時		随時			

（２）定量的な効果目標

指標	収支改善率１％

【参考】経常収支率

２年度	３年度	４年度	５年度	６年度
74.57%	48.43%	28.24%		

令和６年度　半田・常滑（N）線に係る生活交通確保計画

市町村名：半田市・常滑市

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５年度（見込））

令和４年度：79,285人
令和５年度（見込）：85,000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
・沿線の日本福祉大学、愛知県半田特別支援学校、常滑西小学校への通学者
・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ている。
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

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	関係市町村キロ程			１日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点							
計画(R5.10)	半田・常滑（N)線	日本福祉大学	知多半田駅	常滑駅	往 21.1 復 21.0	半田市	往 復	15.6 15.5	3.6	6:35 ～ 21:55	
						常滑市	往 復	5.5 5.5			

４．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	１日当たり計画運行回数（回）A	計画平均乗車密度（人）B	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《A×B》	キロ当たり経常費用（円銭）C	当系統キロ当たり経常収益（円銭）D	計画実車走行キロ（km）E	経常費用（千円）F《C×E》	経常収益（千円）G《D×E》	欠損見込額（千円）H《F－G》	負担者別内訳			
											国（千円）	県（千円）	市町村（千円）	事業者（千円）
計画(R5.10)	半田・常滑（N）線	3.6	8.0	28.8 3.6 × 8.0	497.21	270.75	56,366.4	28,025	15,261	12,764	5,165.5	5,165.5		2,433
	（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	５年度(見込)	６年度	７年度	８年度
年間利用者数（人）	85,000	90,000	95,000	100,000
※上記目標設定の考え方	令和５年度の見込み数を維持しつつ、コロナウイルス感染症の終息又は沈静化によるインバウンドの復調を想定して設定した。			

（２）利用促進策

区分	利用促進策の内容
６年度 ７年度 ８年度	・ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進ＰＲ、沿線学校との連携を強化する。 ・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への配慮や乗り継ぎ停留所の整備を図る。 ・常滑市内のコミュニティバスグルーンとの乗り継ぎダイヤについて配慮する。

（３）事業の効果

区分	事業効果の内容
６年度 ７年度 ８年度	半田・常滑(A)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。 常滑駅からスムーズに常滑市役所、市民病院や大型商業施設へ乗り継げるようにすることにより、利便性向上を図る。

（４）令和４年度事業評価結果を踏まえた取組等

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）６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	
		市町村名	半田市	市町村名	常滑市	市町村名	
取組（増収策、経費削減策等）	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を行う。	①フィーダー路線を継続的に実施する。 ②バスロケーションシステムの継続運用・経路検索サイトでのバス情報の公開により、利便性の向上を図る。 ③時刻表の市報への折り込み配布及び公共施設への配架。 ④高齢者運転免許自主返納促進事業の継続により、対象となる高齢者にバス利用券を交付し、利用促進を図る。		①事業者と連絡を密にし、広報誌や市のホームページを活用することで、利用促進に努めていく。 ②コミュニティバスの接続を継続し、コミュニティバスの利便性を向上させることで当該路線の利便性向上を図る。 ③障がい者や高齢者等への運賃助成制度の継続により、利用促進を図る。			
スケジュール等		随時		随時			

（２）定量的な効果目標

指標	収支改善率１％

【参考】経常収支率

２年度	３年度	４年度	５年度	６年度
53.82%	51.52%	57.69%		

令和６年度　ゆめころん（赤ルート）線に係る生活交通確保計画

市町村名：武豊町

１．輸送サービスの範囲

（１）利用対象地域

武豊町（町内一円）～半田市青山駅

（２）利用数（現在：令和５年度（見込））

44,396人（令和5年度見込人数）
※令和5年度実績値（R04.10～R05.3）と令和4年度実績値（R04.4～R04.9）より算出

（３）路線の特性及び利用者の特徴

従来は地域内フィーダー系統にて運行していたが、平成２７年度にルート再編を行い、隣接する半田市（イオン半田店）に乗り入れる地域間幹線系統に変更を行った。以前行った住民アンケートによると利用者は高齢者が多く、買い物や病院に行く手段としてコミュニティバスを利用する乗客が多かったため、そのニーズをカバーした。平成３０年１０月からは青山駅へ接続し、広域交通ネットワークの構築を図っている。利用者の増加に伴い、遅延が多発したため、令和元年１０月より便数の見直しを行い、１日１１便を９便に変更した。また、併せて６５歳以上の運転免許証の自主返納者と７０歳以上の高齢者を対象とした無料乗車券交付事業を開始した。路線全体の利用者の２割以上が半田市への乗り入れを行っており、利用者にとっても広域での移動が可能となっている。

（４）路線の必要性

武豊町は、名鉄河和線の３駅、ＪＲ武豊線１駅の鉄軌道があるが、路線バスについては運行されていないため、住民から公共交通サービスの提供に対する要望、公共交通空白問題を抱えていた。そのため、コミュニティバス及び接続タクシー事業を展開することで、交通空白地を解消し、誰もが安全・安心で快適に移動できるまちを目指している。

２．輸送サービスの形態

名古屋鉄道株式会社及び東海旅客鉄道株式会社による鉄道運行
知多乗合株式会社による武豊町コミュニティバス運行、安全タクシー株式会社及び名鉄知多タクシー株式会社による武豊町接続タクシー運行
知多乗合株式会社による基幹路線バス（半田北部線・半田・常滑線）運行（青山駅での接続）
知多乗合株式会社・安全タクシー株式会社による半田市地区路線バス（Ａ・Ｂ）運行（青山駅とイオン半田店での接続）
知多乗合株式会社による常滑市コミュニティバス運行（知多武豊駅での接続）

３．輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	関係市町村キロ程		１日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点						
計画(R5.10)	ゆめころん（赤ルート）	武豊町役場	青山駅	武豊町役場	循環 12.8	武豊町	循環 10.0	9.0	8:15 ～ 17:45	
						半田市	循環 2.8			

４．輸送サービスの提供主体及びその理由

知多乗合株式会社（令和４年１０月より）
指名競争入札により選出された業者であり、他自治体での実績があるため。
（契約期間は令和７年９月末まで）

５．輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	１日当たり計画運行回数（回）A	計画平均乗車密度（人）B	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《A×B》	キロ当たり経常費用（円銭）C	当系統キロ当たり経常収益（円銭）D	計画実車走行キロ（km）E	経常費用（千円）F《C×E》	経常収益（千円）G《D×E》	欠損見込額（千円）H《F－G》	負担者別内訳 国（千円）	県（千円）	市町村（千円）	事業者（千円）
計画(R5.10)	ゆめころん（赤ルート）	9.0	5.5	49.5 9.0 × 5.5	497.21	33.22	42,163.2	20,963	1,400	19,563	3,820			15,743
	(現行からの変更点) 現行では年末年始に運休日を設けていたが、令和６年度より年末年始も運行する													

６．輸送サービスの利用促進計画

（１）利用者数の目標

区分	５年度(見込)	６年度	７年度	８年度
年間利用者数（人）	44,396	44,500	45,000	45,500
※上記目標設定の考え方	新型コロナウイルスの影響からの回復および令和４年４月策定の地域公共交通計画の目標値を踏まえた数値で算出			

（２）利用促進策

区分	利用促進策の内容
６年度 ７年度 ８年度	地元住民や他団体等と連携した利用促進事業の実施。ホームページ、広報誌等を活用したＰＲ。近隣自治体との連携による利用促進事業の検討・実施。 地元住民や他団体等と連携した利用促進事業の実施。ホームページ、広報誌等を活用したＰＲ。近隣自治体との連携による利用促進事業の検討・実施。 地元住民や他団体等と連携した利用促進事業の実施。ホームページ、広報誌等を活用したＰＲ。近隣自治体との連携による利用促進事業の検討・実施。

（３）事業の効果

区分	事業効果の内容
６年度 ７年度 ８年度	・ゆめころん（赤ルート）路線の維持により、住民の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。 ※実績を見ると、鉄道（名鉄知多武豊駅、名鉄青山駅、ＪＲ武豊駅）での乗降者数の割合が４分の１以上を占めている。また、通院・通学での移動手段としても必要不可欠である。 ※半田市の大型商業施設（イオン半田店）と鉄道（名鉄青山駅）に接続することで、行政境を意識することなく移動できる広域的な交通網が形成されている。 路線全体の利用者の２割以上が半田市への乗り入れを行っており、利用者にとっても広域での移動が可能となっている。

（４）令和４年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用者数は令和２年度、令和３年度のコロナ禍に比べ回復傾向であり、利用者目標値を上回ったが、令和元年度のコロナ禍前の数値には至っていない。
コロナ禍前の数値以上を目標とし、ホームページ、広報誌等を活用したＰＲに取り組む。住民団体との連携を深めるほか、停留所の更新による待合環境整備・向上、安全安心な乗車のための抗菌・抗ウイルスコーティングの再実施等の取組みを図る。

７．収支改善計画（生産性向上の取組）

（１）６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	
		市町村名	半田市	市町村名		市町村名	
取組（増収策、経費削減策等）	①高齢者に対する無料乗車券交付事業を継続的に実施 ②町の広報紙面を活用した「コミュバスニュース」（不定期）により無料乗車券交付事業や公共交通活用のメリットについてＰＲを実施 ③住民団体である武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会と協力し、町産業まつりにてブースを設けてＰＲを図る。 ④昨年改編した交通空白地を対象とするデマンド型交通である接続タクシー制度の更なるＰＲにより、ホルートの改善にも繋げていく。 ⑤地域間の交通ネットワークを意識した半田市・運行事業者との情報共有等。 ⑥停留所の更新による待合環境整備・向上。 ⑦抗菌・抗ウイルスコーティングの再実施。	①本市フィーダー路線の継続実施により、武豊町コミュニティバスとの接続を可能とする。 ②バスロケーションシステムの継続運用・経路検索サイトでのバス情報の公開により、利便性の向上を図る。（武豊町との接続を含む） ③時刻表の公共施設等への配架。 ④高齢者運転免許自主返納促進事業の継続により、対象となる高齢者にバス利用券を交付し、利用促進を図る。（武豊町との接続を含む） ⑤引き続き、多路線の接続がある青山駅停留所やイオン半田店停留所における、武豊町との円滑な接続のための情報共有、乗継環境等の向上を図る。					
スケジュール等	①高齢者に対する無料乗車券交付事業を随時実施。 ②「コミュバスニュース」（不定期）により実施。 ③町産業まつり（１１月第２週土日） ④随時、②とも合わせたＰＲの実施も検討。 ⑤随時。 ⑥早期着手を目標として実施。 ⑦前回実施した有効期間の終わりを迎える前の年内実施を目標とする。	随時					

（２）定量的な効果目標

指標	収支改善率１％

【参考】経常収支率

２年度	３年度	４年度	５年度	６年度
12.3	9.4	37.69		