

5. 前計画の達成状況の評価

(1) 全体目標

市内の鉄道・バス利用者数の増加（事業者・半田市データ）

目標とする指標	目標値[2024]	評価値[2021]	現況値[2016]
市内の鉄道利用者数	42,000 人/日	34,444 人/日	39,000 人/日
市内のバス利用者数	1,182 人/日	931 人/日	1,100 人/日

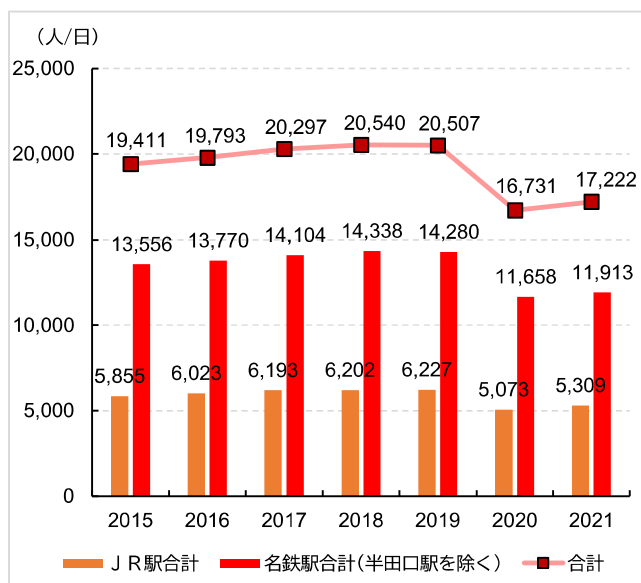
※鉄道利用者は 2022 年版知多半島の統計より乗車人員を 2 倍して算出（半田口駅は含んでいない）

鉄道の 1 日当たりの利用者数（乗車人員）は、2019 年度まで若干の増減はあるものの、微増傾向が続いていました。

新型コロナウイルス感染症が流行した 2020 年度に大きく利用者数が減少していますが、2021 年度では、再度増加に転じています。

しかし、現況値まで回復しておらず、目標未達成となっています。

▼ 鉄道利用者数（乗車人員）の推移（再掲）



資料：2022 年版・知多半島の統計

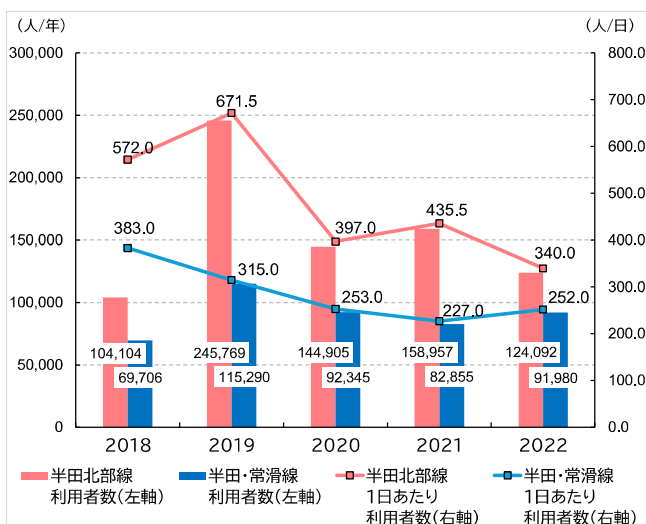
路線バス利用者数は 2 路線ともに、新型コロナウイルス感染症が流行する以前の 1 日当たりの値に回復していません。

地区路線 A「ごんくる」の利用者数は 3 路線とも、新型コロナウイルス感染症が流行した 2020 年度に大きく減少していますが、2021 年度には増加に転じ、2022 年度では 2019 年度を超える利用者数となっています。

地区路線 B の利用者数は 3 路線とも運行開始以降、増加傾向が続いています。

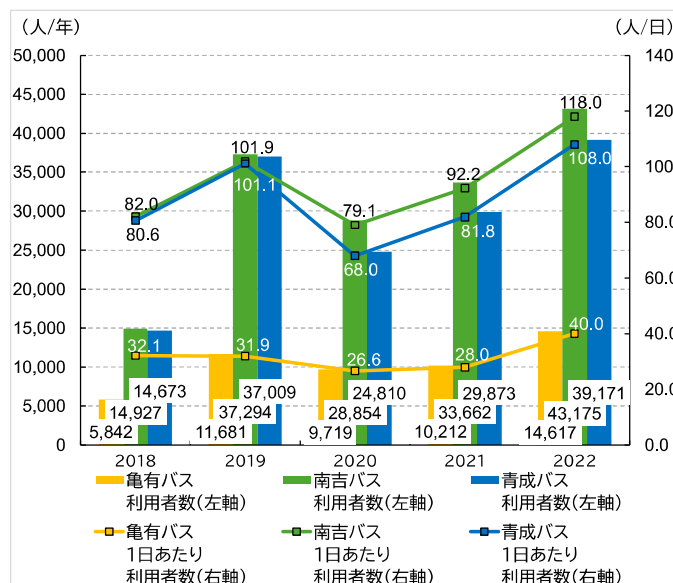
しかし、バス交通全体の利用者数は目標値に届いておらず、目標未達成となっています。

▼ 路線バス利用者数の推移（再掲）

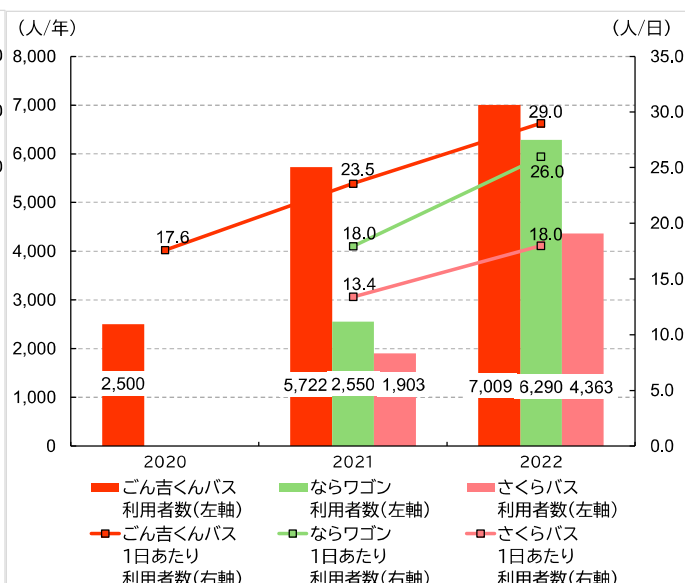


※2018 年度は再編後となる 10 月からの半年間を集計
資料：半田市資料

▼ 地区路線A利用者数の推移



▼ 地区路線B利用者数の推移



※各路線とも運行開始初年度は運行期間のみを集計

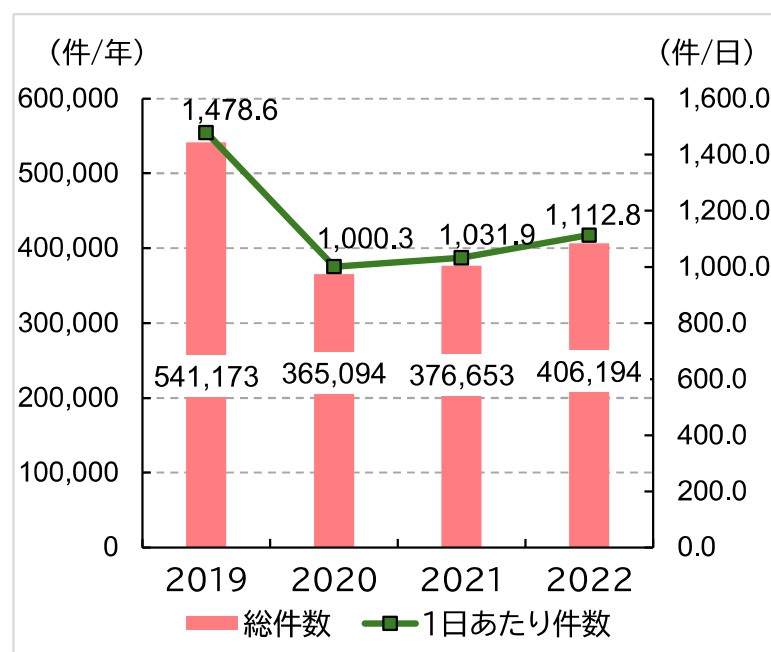
資料：半田市資料

市内のタクシー利用件数の維持（事業者データ）

目標とする指標	目標値[2024]	評価値[2022]	現況値[2016]
市内のタクシー利用者件数	1,500 人/日	1,112 人/日	1,500 人/日

利用件数は、新型コロナウイルス感染症が流行した 2020 年度に大きく減少しており、その後回復しておらず、目標未達成となっています。

▼ タクシー利用件数の推移



資料：半田市資料

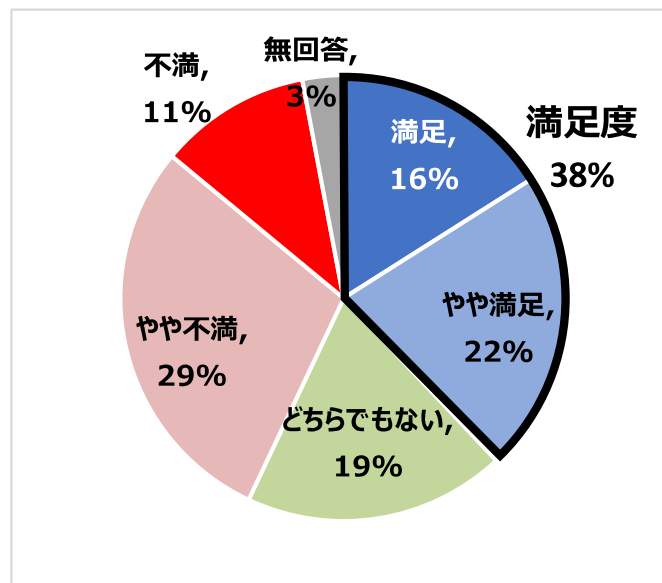
普段の生活の中で公共交通を利用する人の満足度の向上（市民アンケート調査）

目標とする指標	目標値[2024]	現況値[2023]	現況値[2016]
公共交通利用者の満足度	30%以上	38%	17%

普段の生活の中で公共交通を利用する人の満足度は、2023 年度調査において 38%となり、目標を達成しています。

網形成計画策定以降、バス路線の再編や運賃体系の見直し、バスロケーションシステムの導入を始めとした様々なソフト的施策を実施した結果、公共交通に対する関心が高まり、「どちらでもない（満足も不満もない）」の割合が低下したことが要因のひとつと考えられます。

▼ 2023 年度市民アンケート調査



(2) 基本方針 I

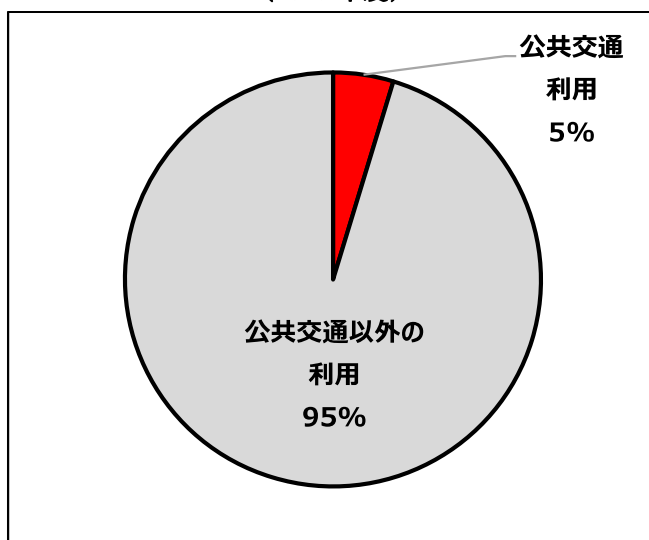
普段の生活の中で公共交通を利用する人の割合の増加（市民アンケート調査）

目標とする指標	目標値 [2024]	評価値 [2023]	現況値 [2016]
駅に行く際に 公共交通を利用する人の割合	10%以上	5%	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	6%	7%

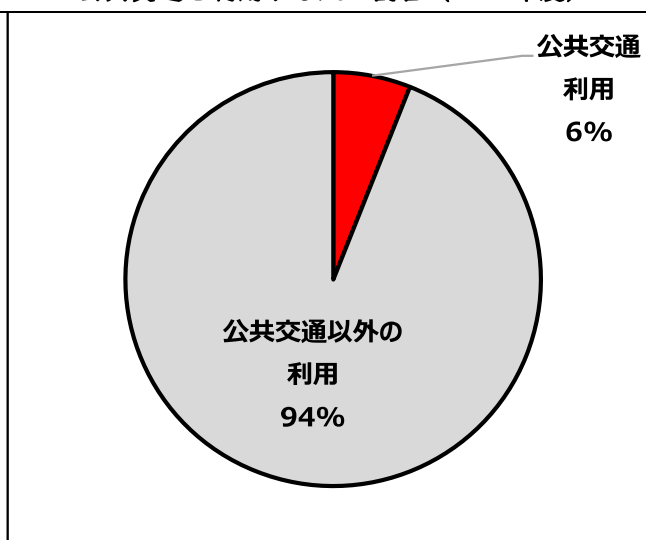
駅に行く際に公共交通を利用する人の割合、病院・買物・公的機関等に行く際に公共交通を利用する人の割合のいずれも、目標値に届かず目標未達成となっています。

しかし、様々な施策実施により、市民の公共交通への関心度合いは上昇しており、新型コロナウイルス感染症による公共交通利用を回避する傾向からの回復と重なり、今後割合は上昇する可能性があります。

▼駅に行く際に公共交通を利用する人の割合 (2023 年度)



▼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 (2023 年度)



観光企画切符の販売枚数（半田市データ）

目標とする指標	目標値[2024]	評価値[2023]	現況値[2016]
観光企画切符の販売枚数	800 枚	—	—

※中間評価時（2019 年度の実績）では 969 枚を販売している。

新型コロナウイルス感染症の流行により、公共交通と観光が連携した企画切符の販売は行われていません。

しかし、中間評価時（2019 年度の実績）では目標値を達成する販売実績があります。

(3) 基本方針Ⅱ

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（事業者・半田市データ）

目標とする指標	目標値[2024]	現況値[2022]	現況値[2016]
中心拠点内の鉄道利用者数	16,000 人/日	12,250 人/日	15,000 人/日
中心拠点内のバス利用者数	1,000 人/日	444 人/日	400 人/日

※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

計画全体の目標値である、1日当たりの公共交通利用者数と概ね連動している指標となり、利用者数全体が減少していることから、本指標においても目標値に到達しておらず、目標未達成となっています。

計画全体の目標値のうち「市内のバス利用者数」が、策定時の2,700人/日から、実績値から算出した1,182人/日へ変更されたことを受け、本指標についても、現況値1,100人/日から目標値1,182人/日への増加係数（1.07倍）を、現況値400人/日に乗じて求めた目標値428人/日とする場合では、評価値は目標値を超えており、目標達成となっています。

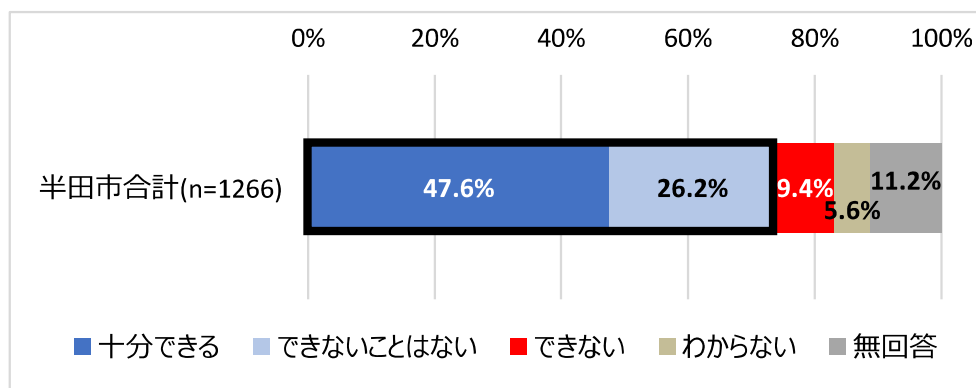
(4) 基本方針Ⅲ

公共交通で目的地に行くことができる割合の増加（市民アンケート調査）

目標とする指標	目標値[2024]	評価値[2023]	現況値[2016]
公共交通で目的地に行くことができる割合	市平均 67%	市平均 74%	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%

公共交通で目的地に行くことができる割合（十分できる＋できないことはない）は、約74%で網形成計画策定時調査より約23ポイント増加し、目標値を上回りました。

▼公共交通で目的地に行くことができる割合（2023年度）



(5) 基本方針Ⅳ

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[2024]	評価値[2023]	現況値[2016]
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	11 件/年	—

＊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

地域が関係者と連携・協働した取り組みの件数は、2023 年度の実績で 11 件となり、目標を達成しています。

地区路線 B に関する取り組みが 7 件、おでかけタクシーに関する取り組みが 3 件、その他地域のバス会の活動が 1 件となり、地域自身が身近な公共交通について考え、行動していることから、目標達成に繋がっています。

▼ 地域が関係者と連携・協働した取り組み（2023 年度実績）

月	実施内容
4	ならワゴンだよりの発行
9	さくらバスだよりの発行（vol.13）
10	さくらバスだよりの発行（vol.14）
10	岩滑小線 3 周年イベントの実施・チラシ、くじ袋の作成
10	地区路線 B 休日運行チラシの作成（瑞穂・成岩・岩滑）
11	横川小学校区おでかけタクシー実証実験チラシの作成
1	板山地区バス会公共交通利用アンケート調査
2	さくらバスだよりの発行（vol.15）
3	岩滑小線春休みイベントの実施・チラシ、くじ袋の作成
3	横川小学校区おでかけタクシー本格導入チラシの作成
3	有脇小学校区おでかけタクシー目的地変更チラシの作成

資料：半田市

▼ 岩滑小線春休みイベントのチラシ

ごん吉くんバスから
おしらせ

はるやす
春休みはごん吉くんバスに
のると「くじ」がひけます！

かぞく ともだち
家族や友達とのついでみてね！

3/18 (月) ~ 3/29 (金)

※土曜日、日曜日、祝日はお休みです

1日30本
(なくなったらおわり)

バスに1回のと、くじが1回ひけるよ
(行きと帰りで2回)

小学生はバスにのるのにお金はかかりません

半田1区・岩滑区・岩滑小学校区バス会

全体のまとめ

2018 年の計画策定以来、市内バス路線の再編や、地域等と協力した取り組みなど、目標値の達成に向けた事業を着実に実施してきた結果、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた、利用者数に関連する目標指標以外の指標において、目標値を達成しました。

6. 地域公共交通の課題

（１）変化する都市施設・まちづくりの状況に対応すること

- 2025 年春に移転開院する半田病院への移動手段の確保が必要

市立半田病院は、2025 年春に市役所東隣から、半田びよログスポーツパーク周辺に移転します。移転先では公共交通が整備されておらず、既存の公共交通ではアクセスができない環境となっています。

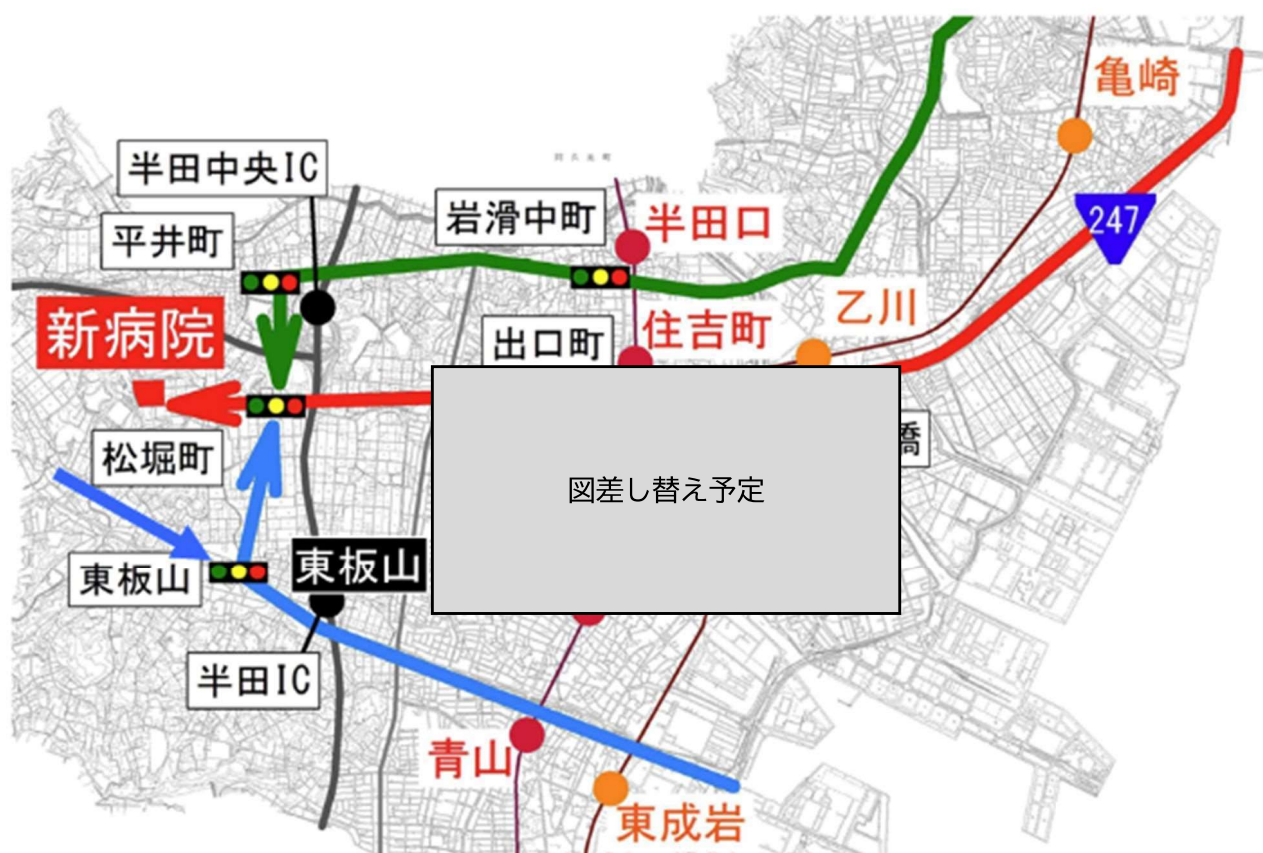
- JR半田駅周辺の高架化に合わせた公共交通ネットワークの再検討が必要

2027 年を完了予定として、JR 武豊線半田駅付近連続立体交差事業が施工されており、完成後は交通流・人流が変化する可能性があります。

- 各種上位・関連計画との整合を図り、公共交通でまちづくりを支援することが必要

都市計画や観光分野等の上位・関連計画において、目標に繋がる評価指標として、公共交通の利用者数が設定されるなど、まちづくりに欠かせない要素として位置づけられています。

▼ 新病院への交通アクセス図

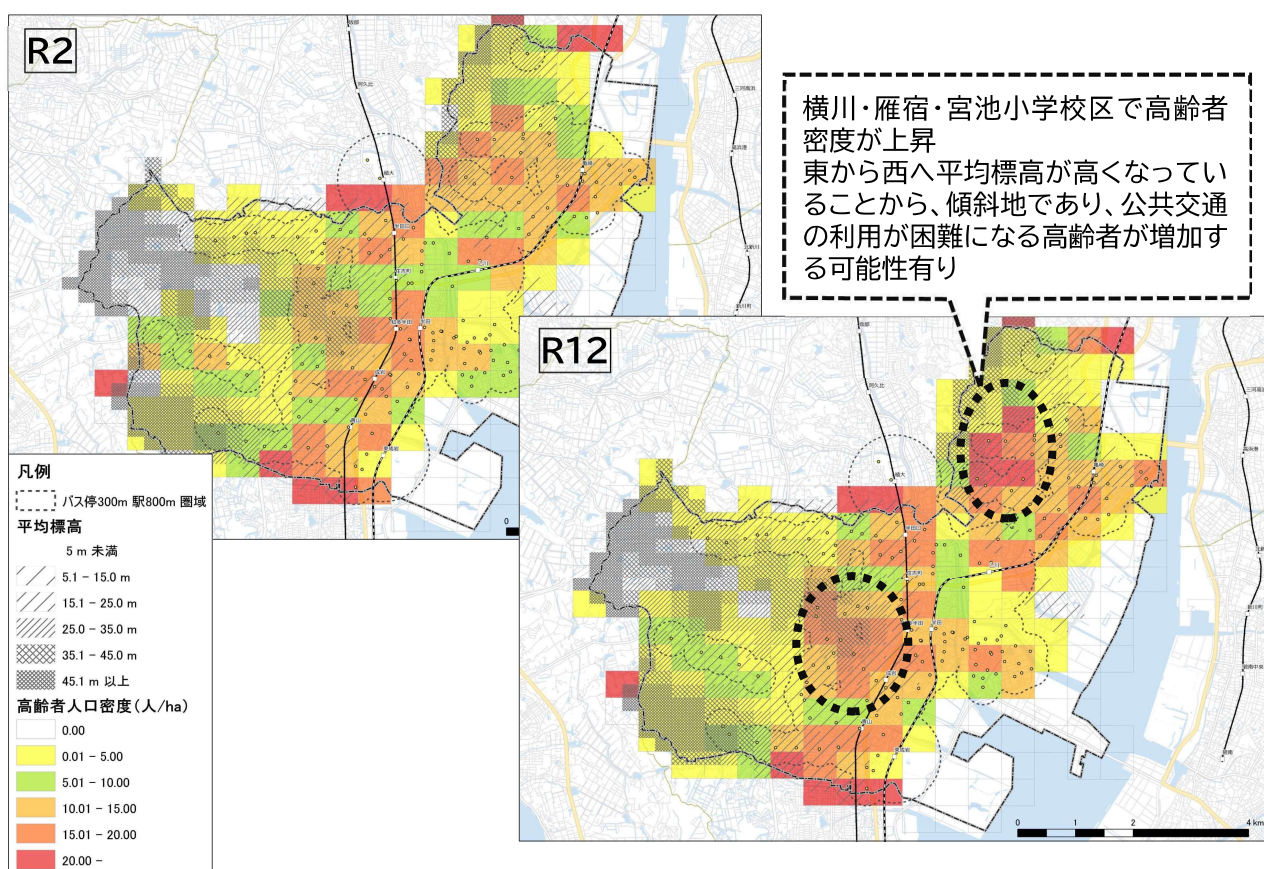


資料：新半田病院都市計画素案説明会（投影スライド資料）

(2) 少子化・高齢化に対して、地形や地域ごとの人口動向を考慮した対応をとること

- 全国的な流れと同じく半田市においても高齢化の進行や、人口減少の局面に入ることから、人口構造の変化に伴う移動ニーズへの対応が必要
高齢化が進行することにより、昼間帯の移動ニーズが拡大するとともに、希望する移動範囲が変化する可能性があります。
- 坂の多い住宅地において高齢化が進むことで、公共交通利用が困難になる高齢者の増加への対応が必要
標高差がある地区において高齢化が顕著となっており、こうした地区では、移動が困難な高齢者が増加することが考えられます。
- “暮らし続けたい都市”の実現に向けた、子どもや子育て世代への事業展開が必要
次世代の利用者を「つくる」・「ひろげる」施策を展開することで、半田市の公共交通が持続可能なものに近づいていきます。
若い段階から公共交通に慣れてもらえるよう、長期休暇に合わせた取組や乗り方教室などにより、乗車機会を創出します。

▼ 公共交通利用圏域と平均標高・高齢者密度分布（左：2020年、右：2030年）



資料：2020年国勢調査・将来推計人口（e-Stat）、国土数値情報、半田市資料

(3) 公共交通空白地域の解消と、拡大した公共交通手段の周知による、公共交通利用者を確保・維持すること

- 残存する交通空白地域での移動手段の確保について検討が必要

半田市地域公共交通網形成計画に位置付けられた、交通空白地域のうち、板山地区や乙川東部地区においては、未導入となっています。

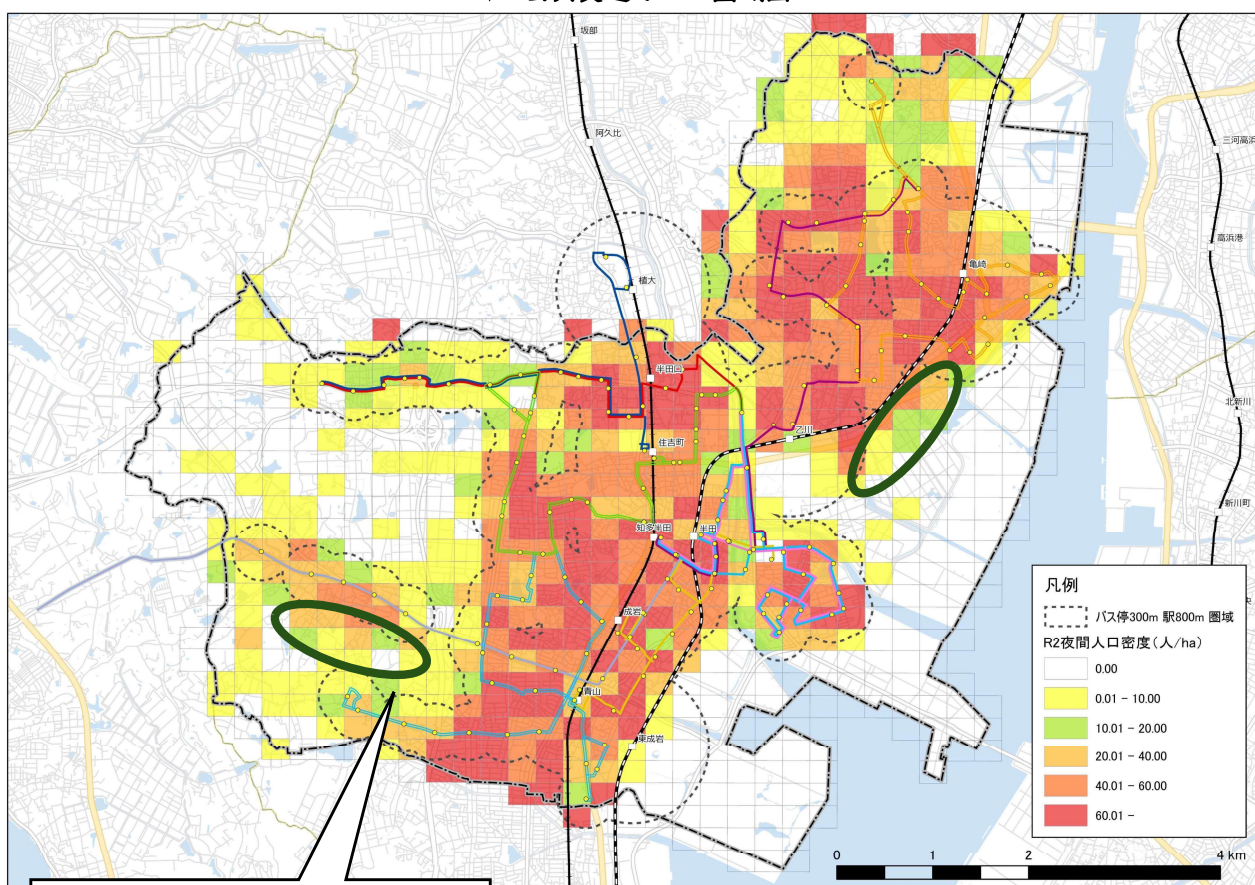
- 非利用者のニーズ・乗車動機から、公共交通の利用を誘引する施策の展開が必要

市民アンケート調査では、バスを利用していない理由として「行きたいところに行けない」や「バスがどのように走っているかわからない」という項目が、高い割合で回答されています。

- 拡大した公共交通サービスを使いこなすための分かりやすい情報発信が必要

現在3地区で運行されている地区路線Bや、2つの小学校区で運行しているおでかけタクシーのほか、鉄道、路線バス、地区路線A、一般タクシーと、半田市には多種多様な公共交通サービスが運行されています。

▼ 公共交通カバー圏域図



板山地区や乙川東部地区などでは、地区路線B導入エリアだったものの未導入であり、住民が主体となった検討による移動手段の確保が必要

資料：2020年国勢調査(e-Stat)、半田市資料

(4) 公共交通の持続可能な運行に繋がる取り組みを継続・展開すること

- 様々な関係者が連携・協働し持続可能な公共交通に向けた取り組みを実施することが重要
公共交通の持続可能な運行に向け、運転手確保が進むような取り組みについて、官民一体となって共に考え、実施する必要があります。
- 前計画で達成した目標を継続し、「バス会」などの地域の公共交通に関する取り組みを支援することが必要
半田市では、地区路線A・B等の運行に関して、地域と協働で検討してきた実績があります。こうした取り組みは持続的な公共交通の運行には欠かせないものとなります。
- 公共交通に関する新しい技術や情報について、積極的に導入・適用し続けることが重要
カーボンニュートラルへの対応やSDGsの実現といった社会課題や、公共交通分野におけるMaaSや自動運転等の新技術等について、積極的に取り組むことが求められています。

▼ SDGs の 17 の目標



資料：国際連合広報センター

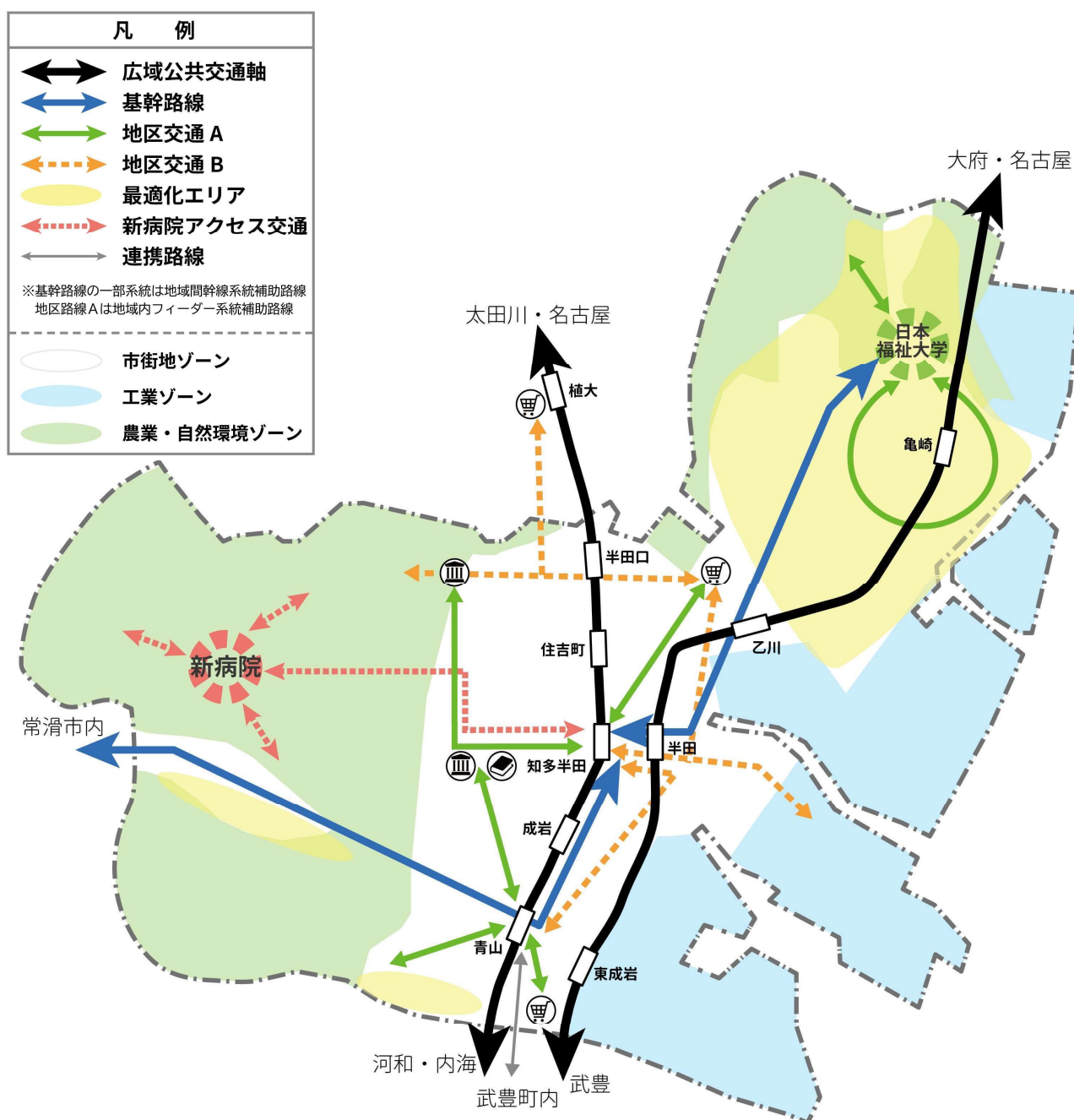
7. 基本的な方針と目標

本市が目指すまちづくりの方向性・都市像や、本市における地域公共交通の課題より「交通将来像」を次のとおり定め、下図は将来像を展開したネットワークイメージとなります。

交通将来像

まちとひとがつながり 暮らし続けられる都市 はんだ

▼ 半田市の公共交通の将来ネットワークイメージ

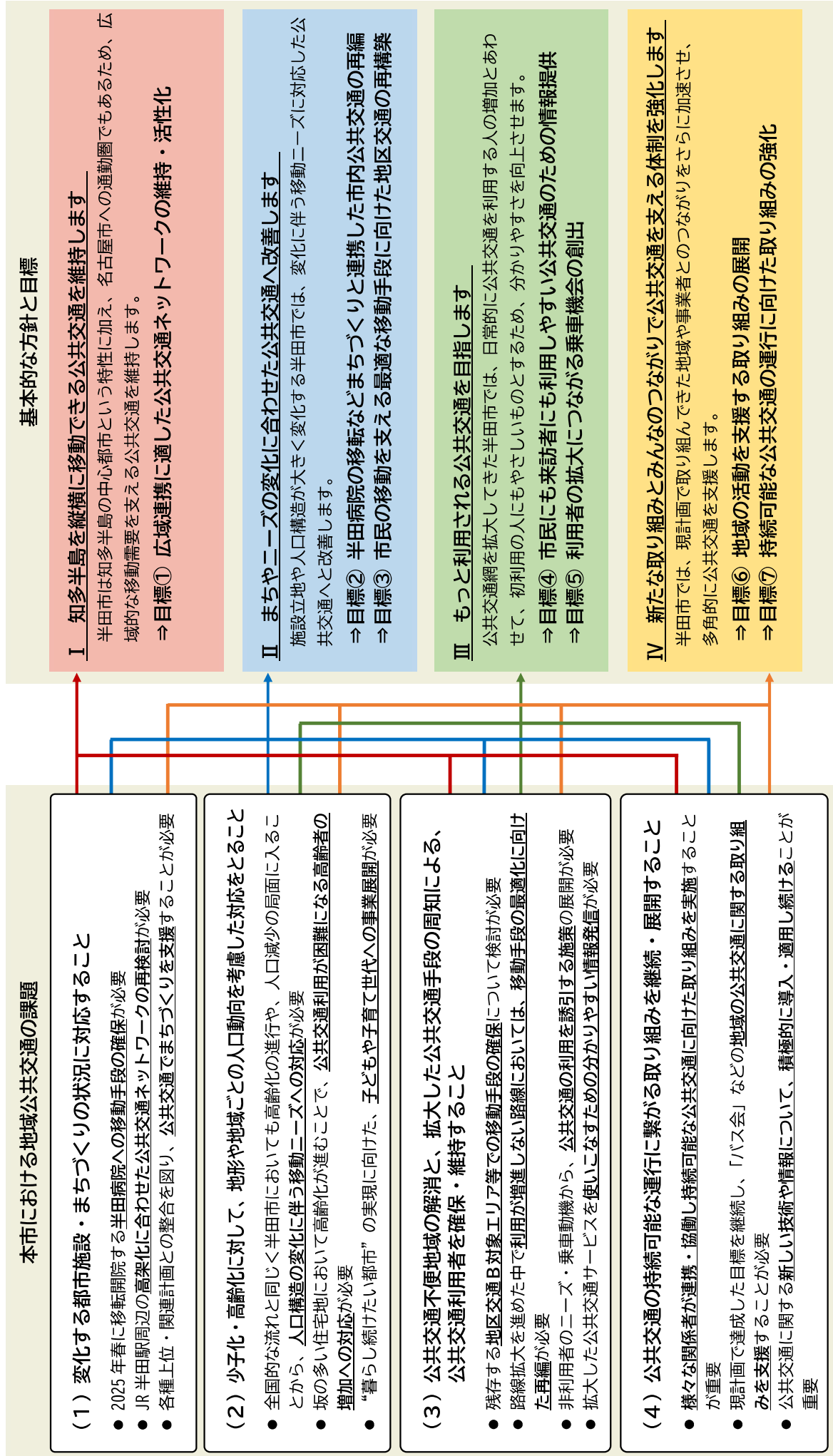


▼ 市内公共交通機関の位置づけと役割

位置付け	対象路線等	役割	確保・維持の方法
広域公共交通軸	名鉄河和線 J R 武豊線	・本市と名古屋、武豊、美浜方面を結ぶ路線 ・広域的な移動需要に対応	交通事業者が主体となって、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、需要に応じたサービス水準を確保する。
基幹路線	知多乗合 半田・常滑線	・本市と常滑市の鉄道駅や中部国際空港を結ぶ基幹的な路線 ・広域的な移動需要に対応 ・地区交通Aと連携した運賃体系で運行	交通事業者と市が主体となって、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、需要に応じたサービス水準を、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）の活用により確保する。
	知多乗合 半田北部線	・本市北部と中心市街地を結ぶ基幹的な路線 ・半田・常滑線と直通することで、広域的な移動需要に対応 ・地区交通Aと連携した運賃体系で運行	
地区交通A	ごんくる 亀崎・有脇線 半田中央線 青山・成岩線 知多半島 総合医療センター線	・本市内でまとまった需要が見込まれる地区を運行する地区交通 ・市内の移動需要に対応 ・基幹路線と連携した運賃体系で運行	市が主体となって、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、利用促進の取組みを行い、運行の効率性を高めながら、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の活用により確保する。
地区交通B	岩滑小線 成岩東部線 瑞穂線	・地区交通Aよりも需要の少ない地域で運行する、地区住民主体で構築する地区交通 ・基本的に地区内の移動需要に対応	地区住民が主体となって、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、利用促進の取組みを行い、運行の効率性を高めることで、継続的な運行を確保する。
連携路線	隣接市町 コミュニティバス （武豊町：ゆめころん）	・本市内を運行する公共交通と連携し、隣接市町間の移動需要に対応	（周辺自治体が運行する路線であるため、本計画での取組みの直接の対象としないが、必要に応じ連携・調整を図る。）
個別輸送	おでかけタクシー 横川小学校区 有脇小学校区	・地域内の昼間帯における少量かつ個別の移動に対応するための、一般タクシーを活用した制度	市が主体となって制度設計を行い、地域での生活に必要なサービス水準を地域住民及び交通事業者と連携して確保する。
	知多半島 総合医療センター 直行タクシー	・市内自宅と知多半島総合医療センター間の移動に特化した、一般タクシーを活用した制度	
	一般タクシー	・他の公共交通で時空間的にカバーできない部分の移動に対応	交通事業者が主体となって、個別の移動ニーズに柔軟に対応できるサービス水準を確保する。

※対象路線のうち知多乗合半田・常滑線及び半田北部線は、地域住民の鉄道駅への連絡線としての役割や、沿線に立地する高校や大学への通学手段として必要不可欠であり、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）により運行を確保・維持する。

本市の交通将来像として定めた【まちとひとがつながり 暮らし続けられる都市 はんだ】を展開した公共交通ネットワークイメージを実現するために、前章で整理した「地域公共交通の課題」に対応した基本的な方針を定め、方針に向けた目標を設定します。



8. 目標を達成するために行う事業

本計画で定めた基本的な方針と目標を達成するために実施する事業・施策を下記のとおり定めます。

I 知多半島を縦横に移動できる公共交通を維持します

⇒目標① 広域連携に適した公共交通ネットワークの維持・活性化

- ・事業 1-1 広域公共交通軸・基幹路線の運行維持
- ・事業 1-2 地区交通の運行維持
- ・事業 1-3 おでかけタクシー制度の維持
- ・事業 1-4 隣接自治体とのバス交通による広域連携の継続

II まちやニーズの変化に合わせた公共交通へ改善します

⇒目標② 半田病院の移転などまちづくりと連携した市内公共交通の再編

⇒目標③ 市民の移動を支える最適な移動手段に向けた地区交通の再構築

- ・事業 2-1 まちや社会の変化に対応した移動手段の確保と最適化
- ・事業 2-2 ライフステージに合わせた公共交通の利用支援
- ・事業 2-3 交通空白地域での移動手段の確保

III もっと利用される公共交通を目指します

⇒目標④ 市民にも来訪者にも利用しやすい公共交通のための情報提供

⇒目標⑤ 利用者の拡大につながる乗車機会の創出

- ・事業 3-1 わかりやすい運行情報の継続発信
- ・事業 3-2 各種公共交通の利用説明会の実施
- ・事業 3-3 タイアップ事業の継続実施
- ・事業 3-4 公共交通に関心を持ってもらうことができるイベントの実施
- ・事業 3-5 定額運賃制度の継続と見直し

IV 新たな取り組みとみんなのつながりで公共交通を支える体制を強化します

⇒目標⑥ 地域の活動を支援する取り組みの展開

⇒目標⑦ 持続可能な公共交通の運行に向けた取り組みの強化

- ・事業 4-1 バス会に対する支援の継続
- ・事業 4-2 新たな技術・サービスなどに関する調査・研究
- ・事業 4-3 運転手確保に向けた交通事業者との連携・協力
- ・事業 4-4 カーボンニュートラルへの対応

1) 各事業の内容

(1) 基本方針Ⅰに関連した事業

◆事業 1-1 広域公共交通軸・基幹路線の運行維持

実施主体：半田市、交通事業者

- 知多半島の中心に位置する本市の立地特性を生かした交通体系が、鉄道（南北方向）と路線バス（東西方向）によって形成されています。こうした公共交通について交通事業者と協力しながら運行の維持に努めます。

事例写真等 調整中

◆事業 1-2 地区交通の運行維持

実施主体：半田市、交通事業者

- 本市内での生活行動に必要な移動を提供する地区交通について、広域的な移動に必要な不可欠な鉄道や路線バスと連携しながら運行を維持します。

事例写真等 調整中

◆事業 1-3 おでかけタクシー制度の維持

実施主体：半田市、交通事業者、市民

- 昼間帯の一般タクシーの空き車両を活用したおでかけタクシー制度について、交通空白地域をカバーする方策のひとつとして運用を続けます。

事例写真等 調整中

◆事業 1-4 隣接自治体とのバス交通による広域連携の継続

実施主体：半田市、隣接自治体（武豊町・阿久比町）

- 現在、自治体が運営するバス交通では、武豊町の「ゆめころん」（青山駅、イオン半田店）、阿久比町の「アグピー号」（アピタ阿久比店）が、本市が運営するバス交通と接続しています。
それぞれのバス交通について、市民・利用者のニーズを踏まえながら広域的な連携を継続していきます。

事例写真等 調整中

(2) 基本方針Ⅱに関連した事業

◆事業 2-1 まちや社会の変化に対応した移動手段の確保と最適化

実施主体：半田市、交通事業者

- 市役所の東隣に立地する市立半田病院は、2025 年春に半田びよログスポーツパーク周辺に移転するため、新病院への通院頻度や通院者の特徴に配慮したアクセス手段を確保します。
- J R 半田駅の高架化や、知多半田駅前のロータリーリニューアルなど、中心市街地等における各種まちづくり事業と連携し、地区交通の運行を最適化します。

事例写真等 調整中

事例写真等 調整中

◆事業 2-2 ライフステージに合わせた公共交通の利用支援

実施主体：半田市、交通事業者、市民

- 免許返納後の移動手段の確保として公共交通の利用を考えている人など、公共交通を利用したい人それぞれのライフステージに合わせた利用支援策を実施することで、多様化する利用ニーズに対応します。

事例写真等 調整中

◆事業 2-3 交通空白地域での移動手段の確保

実施主体：半田市、交通事業者、市民

- 前計画策定以降、公共交通ネットワークの拡大を進めてきましたが、2024 年現在で公共交通の人口カバー率は 89.6%となっています。
公共交通の人口カバー率 100%に向けて、地域住民との話し合い等を深め、地域になじむ公共交通の確保を進めます。

事例写真等 調整中

(3) 基本方針Ⅲに関連した事業

◆事業 3-1 わかりやすい運行情報の継続発信

実施主体：半田市、交通事業者

- 本市では 2018 年 10 月のバス路線網再編をはじめ、地区交通 B の 3 路線導入など、前計画期間中に多くの公共交通施策を実施し、公共交通ネットワークは充実してきました。
その一方で、市民アンケート調査ではバスを利用していない理由として「バスがどのように走っているかわからない」という回答が多くみられました。
- G T F S データの継続的な更新・運用や、一覧性に優れた公共交通マップの作成など、デジタル・アナログ両方での運行情報の提供を継続して実施します。

事例写真等 調整中

◆事業 3-2 各種公共交通の利用説明会の実施

実施主体：半田市、交通事業者、市民

- 利用される公共交通となるためには、まず利用してもらうことが大切と考え、「どのように利用したらいいのか」や「どこへ行くのに利用できるのか」などを知るための利用説明会を積極的に実施します。

事例写真等 調整中

◆事業 3-3 タイアップ事業の継続実施

実施主体：半田市、交通事業者、地域企業・学校等

- 名古屋鉄道では、交通事業者や沿線自治体等と連携して「のりものカード」を発行しています。

公共交通の利用促進・拡大に向けた各種企業や団体とタイアップした事業や、観光企画切符の発行等について継続して実施します。

事例写真等 調整中

◆事業 3-4 公共交通に関心を持ってもらうことができるイベントの実施

実施主体：半田市、交通事業者、市民、地域企業・学校等

- 市内各課や地域企業・各種団体等が実施するイベント等において、公共交通に関するブースを出展するなど、公共交通を利用したことのない人にも関心を持ってもらうことができる取り組みを実施します。

事例写真等 調整中

◆事業 3-5 定額運賃制度の継続と見直し

実施主体：半田市、交通事業者

- 基幹路線及び地区交通A、地区交通Bを利用して本市内を移動する場合の運賃について、2018年10月の再編以降では100円（基幹路線では200円）を上限としており、低廉な運賃設定によるおでかけしやすい環境を継続します。
- 上記のような定額運賃に加え、各種回数券などが設定されていますが、わかりやすさ向上のための運賃設定見直しを進めます。

(4) 基本方針Ⅳに関連した事業

◆事業 4-1 バス会に対する支援の継続

実施主体：半田市、バス会

- 本市では市内公共交通を市民と協働し、考え・育む組織としてバス会が組織されています。
バス会では本市職員との協議や利用者へのアンケート調査等を実施しており、公共交通の機能・利便性向上に資する活動のための支援を継続します。

事例写真等 調整中

◆事業 4-2 新たな技術・サービスなどに関する調査・研究

実施主体：半田市

- 公共交通分野における技術やサービスの進歩は、主にデジタル分野の進歩とともに大きく発展している状況です。
MaaSアプリの実装化や自動運転車両の採用、DXによる日々の業務の効率化など、全国各地の状況等を踏まえながら、本市への活用可能性について調査・研究を進めます。

事例写真等 調整中

◆事業 4-3 運転手確保に向けた交通事業者との連携・協力

実施主体：半田市、交通事業者

- 持続可能な公共交通の運行には運転手の継続的な確保が必要ですが、全国的にバス・タクシーの運転手が不足している状況となっており、本市の公共交通を取り巻く状況も同様のものとなっています。
- 運転手確保が進むような取り組みについて、官民一体となって、共に考え、実施する必要があります。

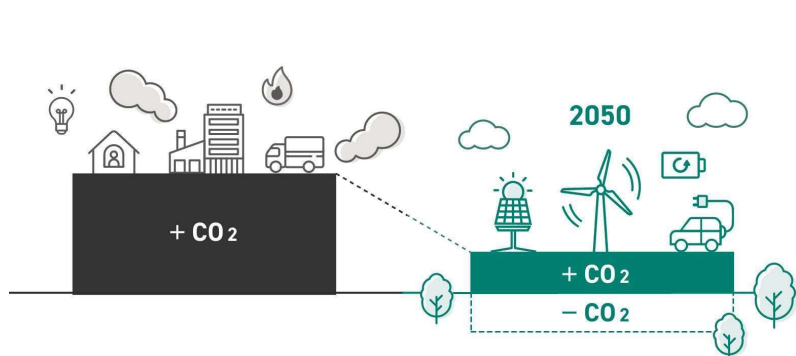
事例写真等 調整中

◆事業 4-4 カーボンニュートラルへの対応

実施主体：半田市、交通事業者、市民

- 政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させる、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。
- 交通分野では化石燃料ではない動力の車両への更新や、自家用車での移動の削減（スマートムーブ）などが求められており、2050 年へ向けコツコツと取り組みを実施していきます。

▼ カーボンニュートラルのイメージ



▼ スマートムーブのイメージ



資料：環境省 脱炭素ポータル

2) 事業スケジュール

No.	事業	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1-1	広域公共交通軸・ 基幹路線の運行維持	継続実施					
1-2	地区交通の運行維持	調整中					
1-3	おでかけタクシー制度の維持						
1-4	隣接自治体とのバス交通に よる広域連携の継続						
2-1	まちや社会の変化に対応した 移動手段の確保と最適化						
2-2	ライフステージに合わせた 公共交通の利用支援						
2-3	交通空白地域での 移動手段の確保						
3-1	わかりやすい運行情報の 継続発信						
3-2	各種公共交通の 利用説明会の実施						
3-3	タイアップ事業の継続実施						
3-4	公共交通に関心を持ってもらう ことができるイベントの実施						
3-5	定額運賃制度の継続と見直し						
4-1	バス会に対する支援の継続						
4-2	新たな技術・サービスなどに 関する調査・研究						
4-3	運転手確保に向けた 交通事業者との連携・協力						
4-4	カーボンニュートラルへの 対応						

9. 評価・計画推進について

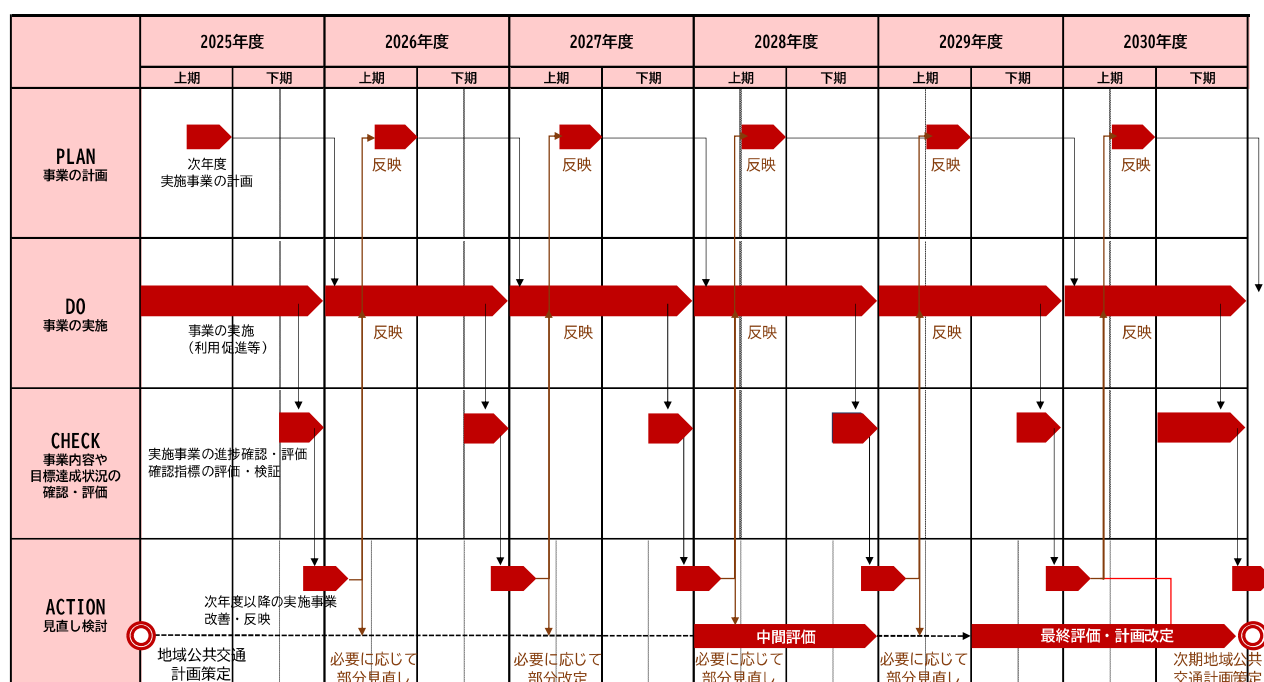
1) 計画評価の考え方

本計画で位置づけた事業は、事業の計画（Plan）、事業の実施（Do）、事業内容や目標達成状況の確認・評価（Check）、見直し検討（Action）といったPDCAサイクルを毎年繰り返し実施することで、より良い公共交通の実現につなげます。

また、実施した事業の概要やその効果、目標の達成状況等について、半田市地域公共交通会議において共有・公表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、事業実施や評価・検証の機会を考慮し、必要な時期に適宜開催することとします。

▼ 計画の評価・検証のスケジュール（PDCAサイクル）



2) 計画の評価指標と数値目標

本計画の達成状況を評価するための評価指標と数値目標について、次の通り定めます。
計画の評価指標とは別に、計画の進捗に付随する指標について「モニタリング指標」を設定し、毎年度評価する性質の評価指標とともに、毎年度確認を実施します。

▼ 計画の評価指標と数値目標の一覧

基本的な方針	目標	評価指標	現状値	目標値	測定方法
知多半島を縦横に移動できる公共交通を維持します	広域連携に適した公共交通ネットワークの維持・活性化	各公共交通の運行便数 ※定時定路線型の交通に限る	101.1 便/日 2024 年度	現状値を維持 2030 年度	時刻表データを集計
まちやニーズの変化に合わせた公共交通へ改善します	半田病院の移転などまちづくりと連携した市内公共交通の再編	公共交通で目的地へ行くことができる人の割合	73.8% 2023 年度	83.2% 2029 年度	市民アンケート調査で測定 ※中間評価・最終評価で実施
	市民の移動を支える最適な移動手段に向けた地区交通の再構築	公共交通人口カバー率	89.6% 2024 年度	現状値より改善 2030 年度	GIS ソフトにより測定 ※人口は 250m メッシュを使用
もっと利用される公共交通を目指します	市民にも来訪者にも利用しやすい公共交通のための情報提供	「バスがどのように走っているかわからない」人の割合	19.6% 2023 年度	現状値より改善 2029 年度	市民アンケート調査で測定 ※中間評価・最終評価で実施
	利用者の拡大につながる乗車機会の創出	公共交通利用者の満足度	37.5% ※バス利用者 2023 年度	現状値より改善 2029 年度	市民アンケート調査で測定 ※中間評価・最終評価で実施
		利用促進策の実施回数	3 件/年 2023 年度	4 件/年 2029 年度	実施回数を集計
新たな取り組みとみんなのつながりで公共交通を支える体制を強化します	地域の活動を支援する取り組みの展開	地域が関係者と連携・協働した取り組みの件数	11 件/年 2023 年度	14 件/年 2029 年度	実施回数を集計
	持続可能な公共交通の運行に向けた取り組みの強化	持続可能な公共交通の運行に基づき、上記目標達成のため、必要な資源等の確保に努めます。			

▼ モニタリング指標の一覧

指標	現状値	測定方法
市内鉄道駅の利用者数	17,930 人/日	事業者提供データを集計
基幹路線・地区交通の利用者数	1,033 人/日	事業者提供データを集計
おでかけタクシーの利用登録者数	有脇地区：305 人 横川地区：314 人	登録者数を集計
地区交通の収支率	地区交通 A：9.91% 地区交通 B：9.69%	事業実績を集計