

令和6年度補助系統別事業評価票（半田・常滑（A）線）

36

1. 補助系統の概要(Δ)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
半田・常滑(A)	知多乗合(株)	知多乗合(株)	知多半田駅・青山駅前・常滑駅	12.0 km	8.9 回	半田市 常滑市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(Δ□)	模式図(Δ□)
<p><接続する系統></p> <p>名古屋鉄道常滑線・空港線 名古屋鉄道河和線・知多新線</p> <p><接続される系統></p> <p>知多乗合半田北部線 半田市地区路線バスごんくる半田中央線 半田市地区路線バスごんくる青山・成岩線</p>	

2. R6年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(Δ)																																					
計画どおり運行されたか(Δ)	<p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 事業計画どおり運行回数が確保されている。</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> <th>6年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>60,088</td> <td>42,559</td> <td>23,773</td> <td>78,160</td> <td>79,866</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度 (実績)</td> <td>5.8</td> <td>3.8</td> <td>2.3</td> <td>4.6</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td>32.8</td> <td>15.1</td> <td>26.6</td> <td>15.2</td> <td>20.4</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td>34.8</td> <td>17.4</td> <td>10.5</td> <td>30.3</td> <td>33.8</td> </tr> <tr> <td>収支率 (実績)</td> <td>72.8%</td> <td>48.4%</td> <td>28.2%</td> <td>50.0%</td> <td>44.0%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	年間利用者数【人】	60,088	42,559	23,773	78,160	79,866	平均乗車密度 (実績)	5.8	3.8	2.3	4.6	3.8	輸送量	(計画)	32.8	15.1	26.6	15.2	20.4	(実績)	34.8	17.4	10.5	30.3	33.8	収支率 (実績)	72.8%	48.4%	28.2%	50.0%
年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度																																		
年間利用者数【人】	60,088	42,559	23,773	78,160	79,866																																		
平均乗車密度 (実績)	5.8	3.8	2.3	4.6	3.8																																		
輸送量	(計画)	32.8	15.1	26.6	15.2	20.4																																	
	(実績)	34.8	17.4	10.5	30.3	33.8																																	
収支率 (実績)	72.8%	48.4%	28.2%	50.0%	44.0%																																		
評価	A	<p>評価の基準<事業実施の適切性></p> <p>A: 事業計画どおり運行回数が確保されている場合 B: 車両故障等運行事業者の責にすぎず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>評価の基準<目標・効果達成状況></p> <p>A: 年間目標利用者数を達成できた場合 B1: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合 B2: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合</p>																																					

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)	
評価	<p>目標の達成状況(Δ)</p> <p>目標 65,000</p> <p>実績 79,866</p> <p>達成率 122.9%</p> <p>要因 令和5年3月18日ダイヤ改正の増便により、年間利用者数が大幅増となった。</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 半田市</p> <p>市町村名: 常滑市</p>	<p>市町村名: 0</p> <p>市町村名: 0</p>
運行事業者の所見等(Δ)	<p>半田・常滑(A)線は、半田市中部から常滑駅へ直通する基幹路線である。令和5年3月18日付けダイヤ改正で増便したことにより、昨年度から年間利用者数が順調に増加している。今年度も年間利用者数の目標を達成することができたが、乗車密度が依然として低い。今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を検討する必要がある。</p>	<p>半田市と常滑市の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、常滑市民が半田市域の職場や高校への通勤・通学の移動手段を確保するため、必要な路線である。</p>	

複数市町村を跨ぐ系統としての役割			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(Δ)	住民の利用状況(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(Δ)	1,008 人/月	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市
全利用者に占める率(Δ)	29.5% %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	2024年6月19日、20日実施のOD調査結果をもとに算出	半田市と常滑市の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、常滑市民が半田市域の職場や高校への通勤・通学の移動手段を確保するため、必要な路線である。	

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(Δ)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
半田・常滑(A/D/X/N)線あわせ、知多半田駅: およそ110人/日 常滑駅: およそ150人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり。	R3.9に名鉄青山駅に乗り入れる成岩東部線を新設。(半田市)

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0
改善点とした事項(△) ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等		沿線自治体と連絡し、広報等に路線時刻表を掲載する等の取組を展開した。	高齢者運転免許自主返納促進事業・バスロケーションシステムを継続実施した。	時刻表を市民病院や市役所窓口を設置し市HPにおいて事業者HPをリンク掲載、利用促進PR、沿線学校の通学利用と運賃助成制度を継続実施した。	
関係者の連携等(△□) 運行事業者と沿線自治体の日常的な情報交換を実施	その他の取組	沿線施設等に当該路線の周知等を行い、バスの利用促進に努めた。	官民共通の運賃上限制度を継続し、市内での移動利便性の向上を図った。		

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)		沿線市町村(□)			
今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を検討する必要がある。	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0	
	・昨今の燃料・物価高騰、運転手の労働環境改善等に伴う運行経費増	需要の増加施策として、目的地の創出のため、停留所の位置やルートについて検討する必要がある。			
運行事業者(△)					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	利用しやすいダイヤ設定とその周知を継続して行う。	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0
		官民合わせた情報発信のほか、路線の継続に向けた取り組みを推進していく。	鉄道やバスの相乗効果により利便性を向上し、利用者を増加させるため鉄道やコミュニティバス等との乗り継ぎが可能となるダイヤの改善と他事業者との調整。		

注：評価にB、Cがある系統（市町村にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C）、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と取支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)					
目標	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0	
	R6末に市内全路線バス利用者数1,300人/日	・利用者数(半田常滑A・D・N及び空港貨物循環線)			
自己評価	前年度比で利用者数は増加したが、利用者人数が依然としてコロナ禍以前の水準には戻っておらず、利用増加に向けた改善が必要。	半田常滑線A線だけでみると達成できているが全体でみると減少していることから 対策の検討が必要である。			

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)					
市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0		
半田市地区路線バスごんくる青山・成岩線が「青山駅」バス停で接続している。同線は、概ね右肩上がりで推移しており、令和6年度の利用者数は最高記録を更新した。	フィーダー系統についてはないものの、市のコミュニティバスグループが常滑駅で接続しており、常滑駅と常滑南部から美浜町及び武豊町を結ぶ路線、常滑市役所や大型商業施設を結ぶ路線が運行している。				

通信欄（この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。）

※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

令和6年度補助系統別事業評価票（半田・常滑（N）線）

1. 補助系統の概要(Δ)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
半田・常滑(N)	知多乗合(株)	知多乗合(株)	日本福祉大学・知多半田駅・常滑駅	24.0 km	3.6 回	半田市 常滑市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(Δ□)	模式図(Δ□)
<p><接続する系統></p> <p>名古屋鉄道常滑線・空港線 名古屋鉄道河和線・知多新線</p> <p><接続される系統></p> <p>知多乗合半田北部線 半田市地区路線バスごんくる亀崎・有脇線 半田市地区路線バスごんくる半田中央線 半田市地区路線バスごんくる青山・成徳</p>	

2. R6年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(Δ)																																			
<p>計画どおり運行されたか(Δ)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 事業計画どおり運行回数が確保されている。</p>	<p>評価の基準<事業実施の適切性></p> <p>A：事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B：車両故障等運行事業者の責にすぎず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p>																																				
	<p>評価の基準<目標・効果達成状況></p> <p>A：年間目標利用人数を達成できた場合 B1：年間目標利用人数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合 B2：年間目標利用人数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> <th>6年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>81,333</td> <td>75,175</td> <td>79,285</td> <td>59,323</td> <td>59,708</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度 (実績)</td> <td>6.4</td> <td>6.4</td> <td>8.0</td> <td>5.1</td> <td>5.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画) 20.0</td> <td>28.8</td> <td>23.0</td> <td>23.0</td> <td>29.5</td> </tr> <tr> <td>(実績) 23.0</td> <td>23.0</td> <td>28.8</td> <td>18.3</td> <td>19.8</td> </tr> <tr> <td>収支率 (実績)</td> <td>52.1%</td> <td>51.5%</td> <td>57.7%</td> <td>40.0%</td> <td>40.2%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	年間利用者数【人】	81,333	75,175	79,285	59,323	59,708	平均乗車密度 (実績)	6.4	6.4	8.0	5.1	5.5	輸送量	(計画) 20.0	28.8	23.0	23.0	29.5	(実績) 23.0	23.0	28.8	18.3	19.8	収支率 (実績)	52.1%	51.5%	57.7%	40.0%	40.2%
年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度																																
年間利用者数【人】	81,333	75,175	79,285	59,323	59,708																																
平均乗車密度 (実績)	6.4	6.4	8.0	5.1	5.5																																
輸送量	(計画) 20.0	28.8	23.0	23.0	29.5																																
	(実績) 23.0	23.0	28.8	18.3	19.8																																
収支率 (実績)	52.1%	51.5%	57.7%	40.0%	40.2%																																

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)	
B2	<p>目標の達成状況(Δ)</p> <p>目標 90,000</p> <p>実績 59,708</p> <p>達成率 66.3%</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名： 半田市</p> <p>市町村名： 常滑市</p>	
	<p>要因</p> <p>令和4年10月ダイヤ改正で運行時刻の変更(運行回数は変更なし)を実施。時間帯の変更により、利用者数が減少した可能性がある。</p>	<p>本路線は、知多半田駅までは平常線と同じ傾向だが、朝夕時間帯に知多半田駅経由で日本福祉大学まで乗り換えなしで直通しており、知多半田駅からは日本福祉大学の学生が多く利用していることと捉えている。昨年度に比べて年間利用者は増加したものの、依然としてコロナ禍以前の水準には戻っておらず、利用増加に向けた改善が必要。</p>	
	<p>運行事業者の所見等 (Δ)</p>	<p>市町村名： 0</p>	<p>市町村名： 0</p>

複数市町村を跨ぐ系統としての役割			
<p>指標(市町村を跨いでの利用)</p> <p>市町村を跨ぐ利用者数(Δ) 1,364 人/月</p> <p>全利用者に占める率(Δ) 27.5% %</p> <p>特記事項 2024年6月19日、20日実施のOD調査結果をもとに算出</p>	<p>利用状況及び所見(Δ)</p> <p>市境をまたぐ利用がおよそ3割弱を占め、広域的な路線の役割を果たしている。知多半田駅及び常滑駅において鉄道線へ乗り換えるケースが見受けられる。</p>	<p>住民の利用状況(□)</p> <p>市町村名： 半田市</p> <p>市町村名： 常滑市</p> <p>市町村名： 0</p> <p>市町村名： 0</p>	
	<p>半田市の南部、西部の市民が常滑駅での乗り換え、通勤や通学に利用しているほか、日本福祉大学学生が通学のために利用している。</p>	<p>小学生の通学利用や常滑市路線バス運賃助成事業を継続実施したことから、一定の利用者は維持できたと思われる。令和4年のダイヤの組み換えにより利用者が少ない便を取り込んだことで利用者が減少した。令和6年度については微増となったが収支率は上がっておらず、厳しい状況である。</p>	

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
<p>運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(Δ)</p> <p>半田・常滑(A/D/N)線あわせ、知多半田駅：およそ110人/日 常滑駅：およそ150人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり。</p>	<p>沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)</p> <p>R3.9に名鉄青山駅に乗り入れる成岩東部線を新設。(半田市)</p>

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0
改善点とした事項(△) ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等		沿線自治体と連絡し、広報等に路線時刻表を掲載する等の取組みを展開した。	高齢者運転免許自主返納促進事業・バスロケーションシステムを継続実施した。	時刻表を市民病院や市役所窓口を設置し市HPにおいて事業者HPをリンク掲載、利用促進PR、沿線学校の通学利用と運賃助成制度を継続実施した。	
関係者の連携等(△□) 運行事業者と沿線自治体の日常的な情報交換を実施。	その他の取組	沿線施設等に当該路線の周知等を行い、バスの利用促進に努めた。	官民共通の運賃上限制度を継続し、市内での移動利便性の向上を図った。		

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)		沿線市町村(□)			
今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を図る必要がある。	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0	
	・昨今の燃料・物価高騰、運転手の労働環境改善等に伴う運行経費増	需要の増加施策として、目的地の創出のため、停留所の位置やルートについて検討する必要がある。			
運行事業者(△)					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	利用しやすいダイヤ設定とその周知を継続して行う。	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0
		官民合わせた情報発信のほか、路線の継続に向けた取り組みを推進していく。	鉄道やバスの相乗効果により利便性を向上し、利用者を増加させるため鉄道やコミュニティバス等との乗り継ぎが可能となるダイヤの改善と他事業者との調整。		

注：評価にB、Cがある系統（市町村にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C）、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)					
目標	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0	
	R6末に市内全路線バス利用者数1,300人/日	・利用者数(半田常滑A・D・N及び空港循環線) ・知多バス総走行距離			
自己評価	前年度比で利用者数は増加したが、利用者人数が依然としてコロナ禍以前の水準には戻っておらず、利用増加に向けた改善が必要。	半田常滑線A線だけでみると達成できているが全体でみると減少していることから 対策の検討が必要である。			

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)					
市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0		
半田市地区路線バスごんくる青山・成岩線が「青山駅」バス停で接続している。同線は、概ね右肩上がりで推移しており、令和6年度の利用者数は最高記録を更新した。	フィーダー系統についてはないものの、市のコミュニティバスグループが常滑駅で接続しており、常滑駅と常滑南部から美浜町及び武豊町を結ぶ路線、常滑市役所や大型商業施設を結ぶ路線が運行している。				

通信欄（この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。）

※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないください