

【10.10会議後】修正対応まとめ ※「修正箇所」に★の記載がある項目が10/10会議でご意見をいただいた箇所です。

	計画内ページ (資料のページ 番号ではありません)	修正箇所	修正前	修正後
1	p. 25	半田病院の移転についてのイメージ図	差し替え予定のテキストボックスを表示	イメージ図を挿入
2	p. 29	★将来ネットワークイメージ内の「新病院アクセス交通」がp.30の位置づけ一覧と表現が違つため分かりづらい	新病院バスや医療センター直行タクシナーなどは、新病院アクセス交通と表現	①凡例内の名称を新病院アクセス交通から、知多半島総合医療センター線に変更、記載する位置を地区交通Aの下へ移動 ②「新病院」の周辺の矢印線を2経路の矢印線へ変更、医療センター直行タクシナーは表現しない ③図中の「新病院」を知多半島総合医療センターに修正
3	p. 30	★おでかけタクシナー項目に板山小学校区を追加するべきでは	記載なし	板山小学校区を追加
4	p. 30	地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線、ファイダー系統（ごんくる）への国からの補助）により維持・確保する路線・系統の必要性について	p.30表の下部に地域間幹線のみに記述	p.31表の下部に地域間幹線に加え、ファイダー系統（ごんくる）についても記載。地域間幹線についても内容を変更した。
5	p. 31	p.30に基づくとネットワークイメージを新たに挿入	表示なし	ネットワークイメージを挿入（p.29は将来のネットワークイメージ、p.31はp.30の位置づけに基づくと、現在のネットワークイメージとして整理）
6	p. 34～p. 42	実施事業のイメージを挿入	表示なし	準備ができたものは、イメージを挿入（準備ができていないものは順次更新）
7	p. 34、p. 36 p. 38、p. 40	★基本方針Ⅰ（Ⅰ～Ⅳまで）に関連した事業の書き出しに、具体的なタイトルを記入する	基本方針Ⅰに関連した事業と記載（Ⅰ～Ⅳまで）	「知多半島を縦横に移動できる公共交通を維持します」など基本方針のタイトルを追加

【10.10会議後】修正対応まとめ ※「修正箇所」に★の記載がある項目が10/10会議でご意見をいただいた箇所です。

	計画内ページ (資料のページ 番号ではありません せん)	修正箇所	修正前	修正後
8	p. 37	★学齢期からの利用促進を事業に加えてみてはどうか	記載なし	基本方針Ⅱ、事業2-2に、高校生以下への利用支援について追記
9	p. 39	★目標を達成する事業に、観光分野についての記載がない	記載なし	基本方針Ⅲ、事業3-3に観光分野等と連携する旨を追記
10	p. 40	事業3-5のタイトル修正	「定額運賃制度の継続と見直し」	「定額運賃制度の継続と各種利用券面の見直し」へ変更 ※各種利用券面の見直しであることが分かるように
11	p. 44	事業の実施スケジュールを表示	調整中のテキストボックス	事業1-1～事業4-4まで実施スケジュールを表示
12	p. 46	★定時定路線型から移行していく可能性もあるので、広域連携ネットワーク維持の指標として、各公共交通の運行回数以外の指標を用いてはどうか	101.1便/日→現状値を維持	目標を基幹路線の路線数に変更 2路線→現状値を維持 (バス路線の広域連携の軸を維持していく)

【10.10会議後】修正対応まとめ ※「修正箇所」に★の記載がある項目が10/10会議でご意見をいただいた箇所です。

	修正箇所	修正前	修正後
13	<p>★目標値の上昇分として、公共交通で目的地へ行くことができない人の割合9.4%を採用するのであれば、この9.4%を0にするという目標に変更しては</p> <p>★目標値の上昇分として、公共交通で目的地へ行くことができない人の割合9.4%を採用するのであれば、この9.4%を0にするという目標に変更しては</p>	<p>公共交通で目的地へ行くことができない人の割合(行くことができないと回答した人)9.4%が73.8%→83.2%</p>	<p>修正なしとする。 「できる」と回答した、73.8%以外の26.2%には、「できない」と回答した9.4%に加え、「分からない」が5.6%、「無回答」が11.2%含まれている。「できない」と回答する人が0%になることは考えられないことや、「分からない」と「無回答」の合計16.8%が「できる」や「できない」へ回答が変化することも考えられる。また、仮に「できない」を減らすことを目標として、その割合が将来的に減ったとしても、「できる」の割合が減っていったら目標は達成したと言って良いのかということも懸念される。そのため、シンプルに「できる」の割合を増やすことを目標にした方が納得感が高いのではと判断し、26.2%のうち、最低でも現在「できない」と回答した、9.4%相当は「できる」に転向してもらえたいことを目標とした。</p>
14	<p>★「バスがどのように走っているかわからない」人の割合の目標値を「現状値から改善」から数値にしてみても</p>	<p>「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%→現状値より改善</p>	<p>数値目標を「インターネット利用して経路検索できる路線数」に変更 8路線→現状値を維持 目標にある来訪者にもより関連する目標とした。</p>
15	<p>★公共交通利用者の満足度の目標値を「現状値から改善」から数値にしてみても</p>	<p>37.5%→現状値より改善</p>	<p>37.5%→56.5%へ変更 (市民アンケート、利用者満足度項目で「どちらでもない」と回答した現状値19%が、満足、またはやや満足へ転向することを目標とした。)</p>

【10.10会議後】修正対応まとめ ※「修正箇所」に★の記載がある項目が10/10会議でご意見をいただいた箇所です。

	計画内ページ (資料のページ 番号ではありません せん)	修正箇所	修正前	修正後
16	p. 46	★地域が関係者と連携・協働 した取り組みの件数の、地域 の定義が分かりづらい	記載なし	表の右下に、地域とは「バス会をはじめとする、 市民や企業等」を指す捕捉を追記
17	p. 47～p. 49	★数値目標を設定した理由、 解説を追加しておくこと、評価 する際に参考になる	記載なし	追加
18	p. 50	モニタリング指標の現状値の 算出時点について	記載なし	追記

半田市地域公共交通計画

(案)

2025年 4月
半田市

目次

1. はじめに	1
1) 計画の位置付け	1
2) 計画の期間	1
3) 計画の区域	2
2. 半田市の地域概況	3
1) 半田市について	3
2) 地域公共交通について	6
3. 上位・関連計画、社会情勢の整理	9
1) 半田市の上位・関連計画	9
2) 公共交通に関連する社会情勢	14
4. 公共交通に関するニーズ把握	16
1) 市民アンケート調査	17
2) バス利用者アンケート調査	18
5. 前計画の達成状況の評価	19
6. 地域公共交通の課題	25
7. 基本的な方針と目標	29
8. 目標を達成するために行う事業	33
1) 各事業の内容	34
2) 事業スケジュール	44
9. 評価・計画推進について	45
1) 計画評価の考え方	45
2) 計画の評価指標と数値目標	46
資料	

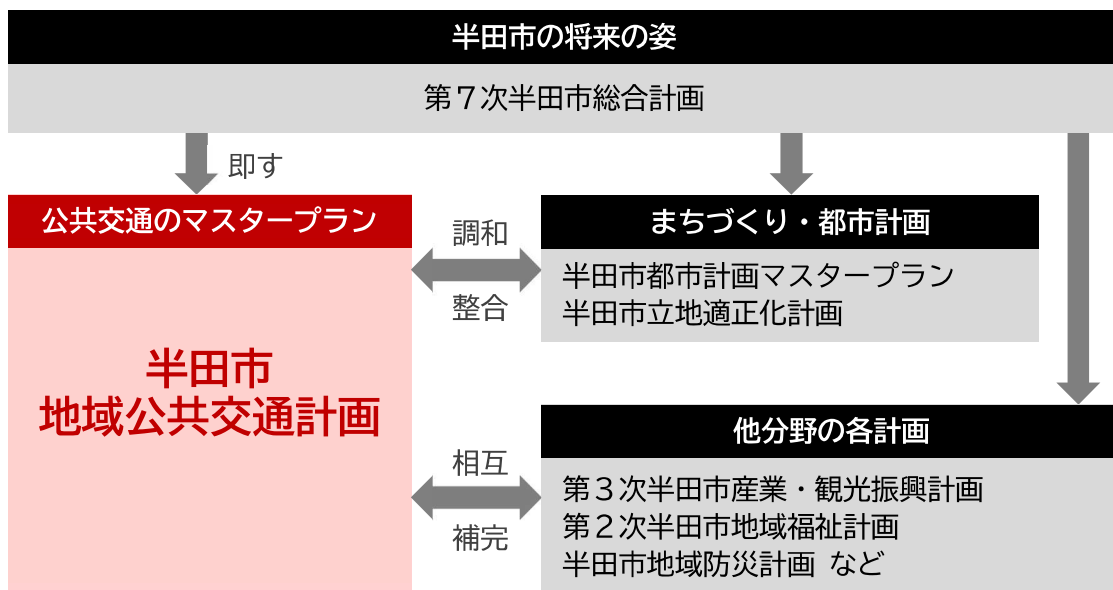
1. はじめに

1) 計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である「第7次半田市総合計画」に即し、半田市都市計画マスタープランや、半田市立地適正化計画といったまちづくり・都市計画に関する計画の内容と調和・整合を図りつつ、防災・観光・産業・福祉等の他分野の各計画と相互に補完し合いながら、本市の目指すべき都市像の実現に向けた取組みを進めるものとします。

また本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）の規定に基づく計画として策定します。

▼ 半田市地域公共交通計画の位置付け



2) 計画の期間

本計画の期間は、上位・関連計画の更新時期に合わせるため、2025年度～2030年度の6年間としますが、関連する法令・制度の変更や、社会情勢の変化等に合わせた対応が必要となった場合においては、計画の変更等を行います。

▼ 半田市地域公共交通計画の計画期間

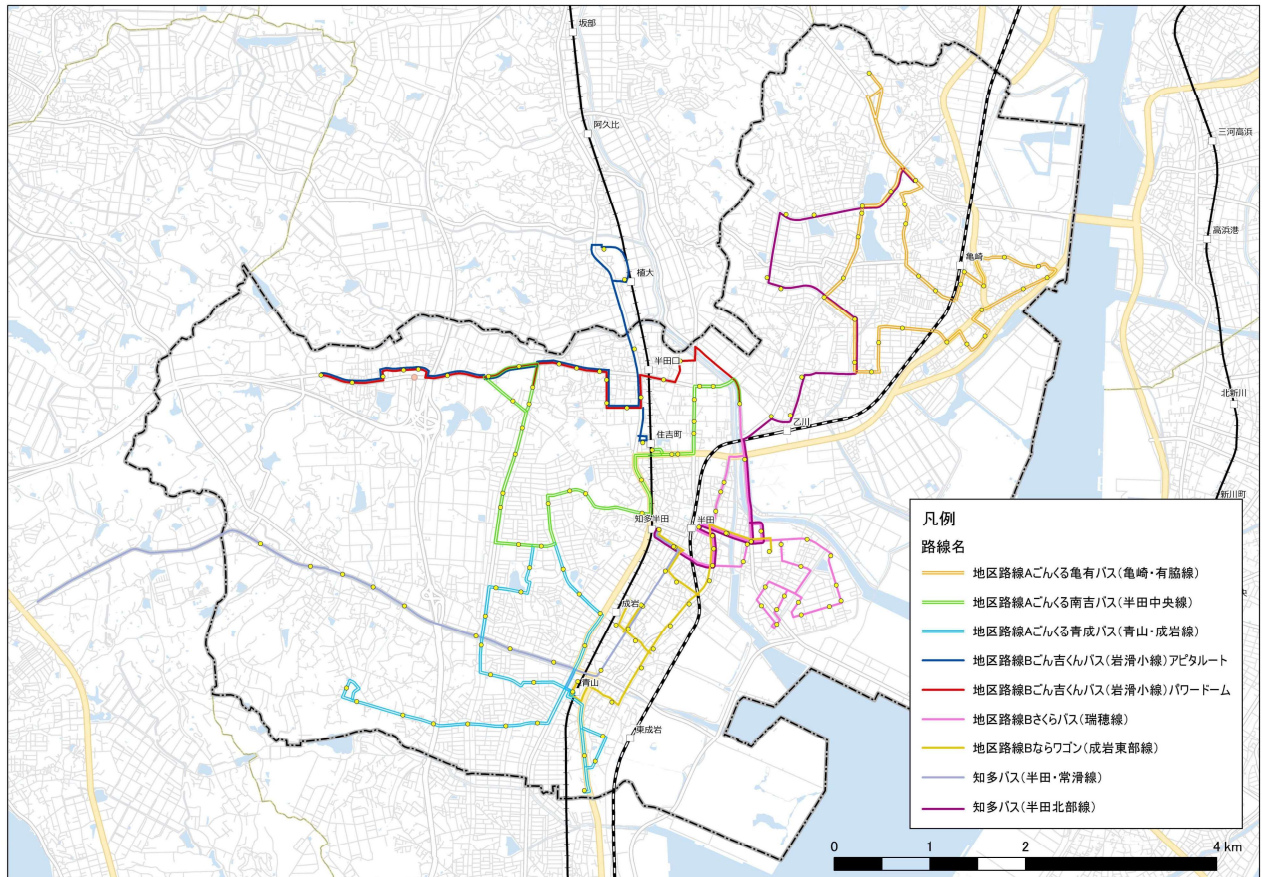
	～2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031～
第7次半田市総合計画	2021年度～2030年度							次期計画
半田市都市計画マスタープラン	2021年度～2030年度							次期計画
半田市立地適正化計画	2021年度～2040年度							
半田市地域公共交通計画		2025年度～2030年度						次期計画

3) 計画の区域

本計画は、市内の公共交通全体を一体的に取扱うことから、計画の区域は半田市全体とします。

なお、本市と周辺市町とを連絡する公共交通ネットワークの状況や、住民等の日常生活における市域を超える交通圏など、周辺市町に関わる事項については、個別に協議・調整を図ることとします。

▼ 半田市地域公共交通計画の区域



資料：半田市資料

2. 半田市の地域概況

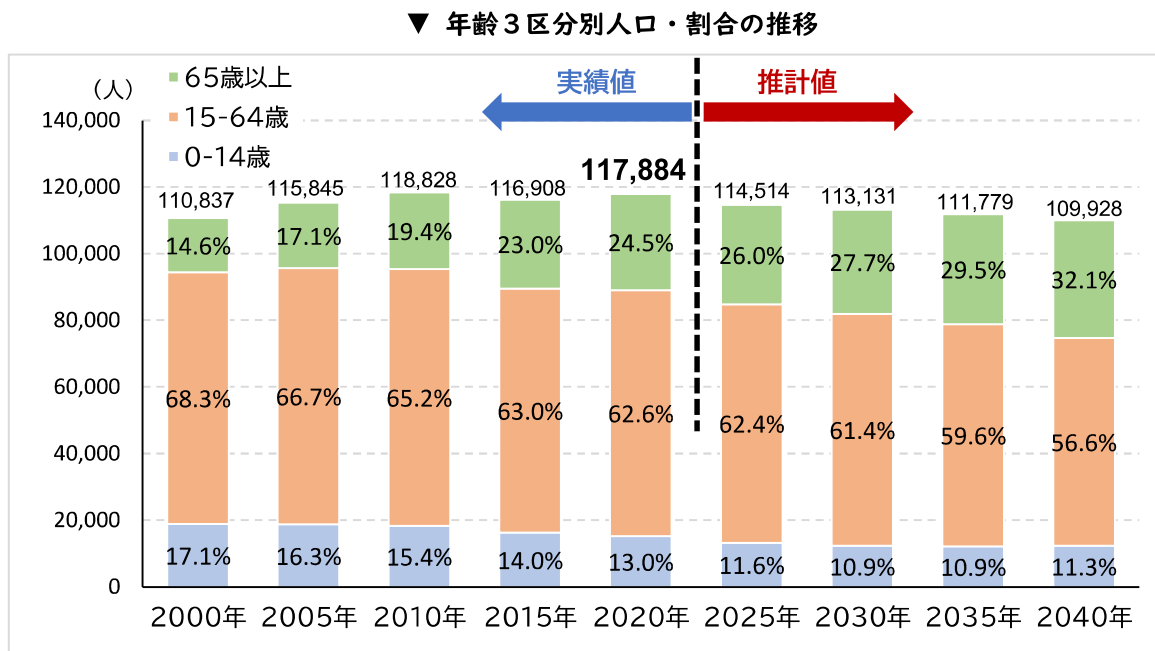
1) 半田市について

(1) 人口

本市の人口は、2020年の国勢調査時点で117,884人となっており、2010年ごろからおむね横ばい傾向となっています。

しかし、2000年以降、14歳以下の年少人口割合は減少し続けているとともに、65歳以上の高齢人口割合は増加し続けており、少子・高齢化が進行しています。

また、半田市人口ビジョンの推計では、2025年以降人口が減少するとされています。



資料：国勢調査(e-Stat)、半田市人口ビジョン

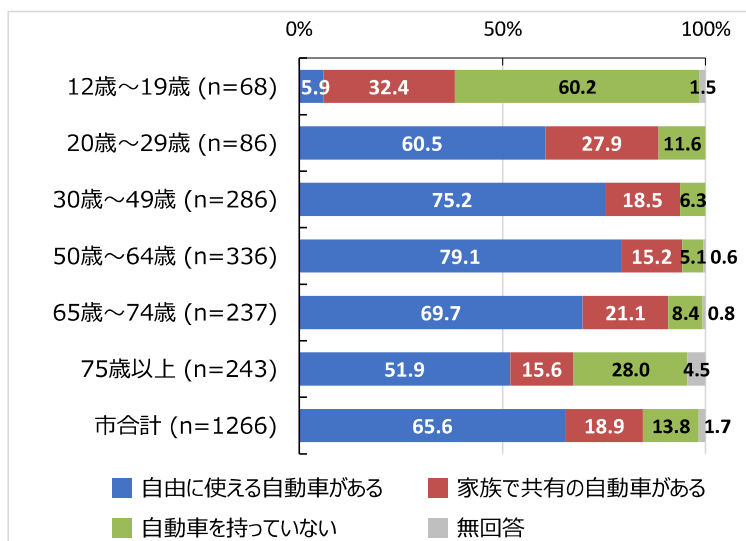
(2) 人の動き

本市と関連する通勤・通学流動は、名古屋市（流入：2,551人／流出：6,345人）、武豊町（流入：5,293人／流出：2,930人）、常滑市（流入：2,591人／流出：2,906人）の順で多くなっており、この2市1町とのつながりが強くなっています。

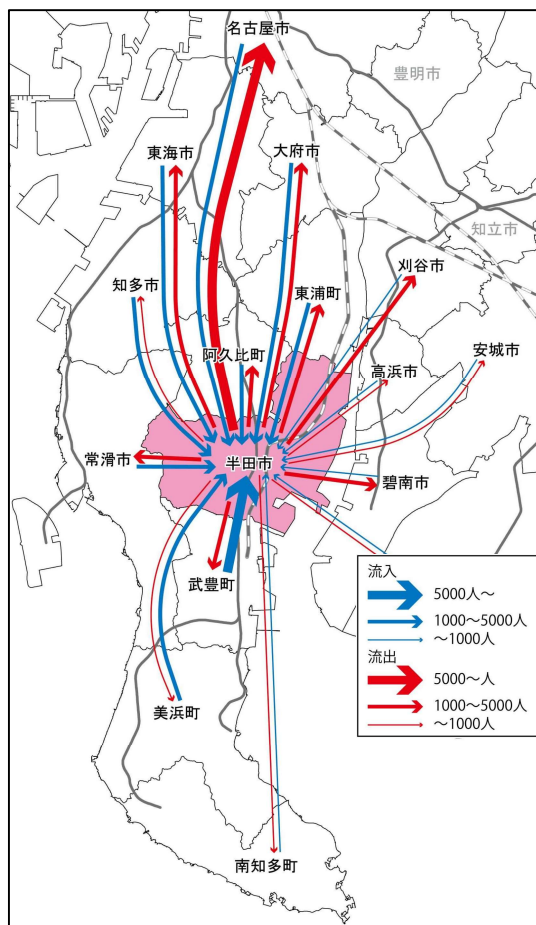
▼ 通勤・通学流動図

また、約85%の市民が自動車を保有している一方、自動車を持たない市民は約14%となっており、10歳代や75歳以上で自動車を持たない人の割合が高くなっています。買い物や通院といった日常生活で市内の施設へ行く人は、70%程度がバイク・自動車（送迎を含む）で移動しています。

▼ 自動車の保有状況

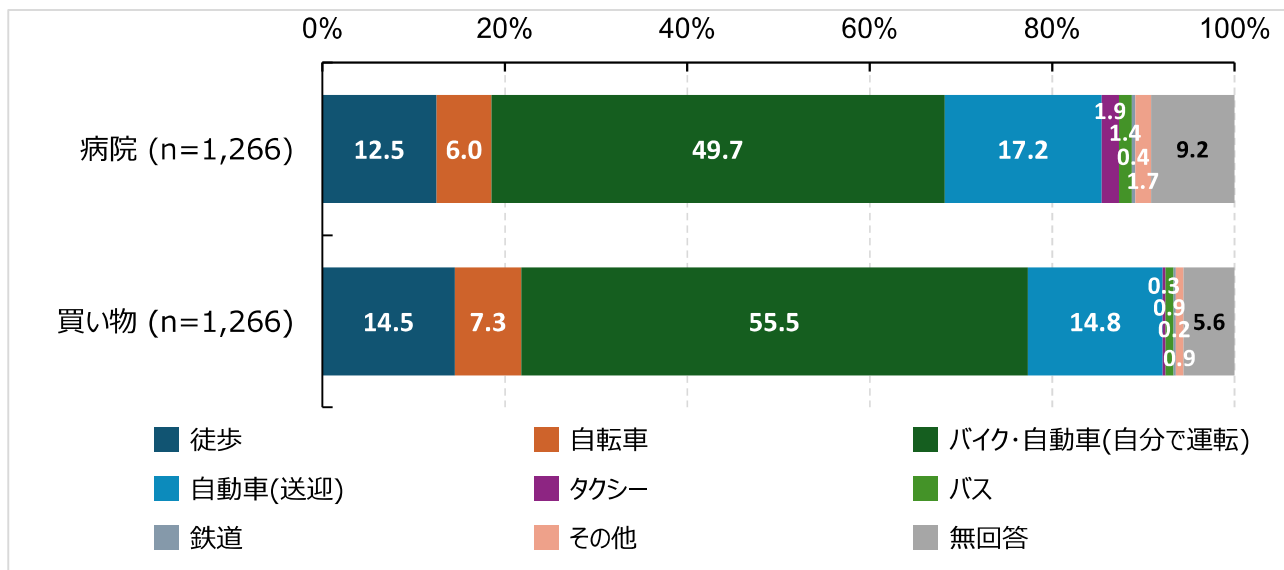


資料：2023年公共交通に関する市民アンケート調査



資料：2020年国勢調査 (e-Stat)

▼ 普段、病院・買い物に行く際に利用する移動手段

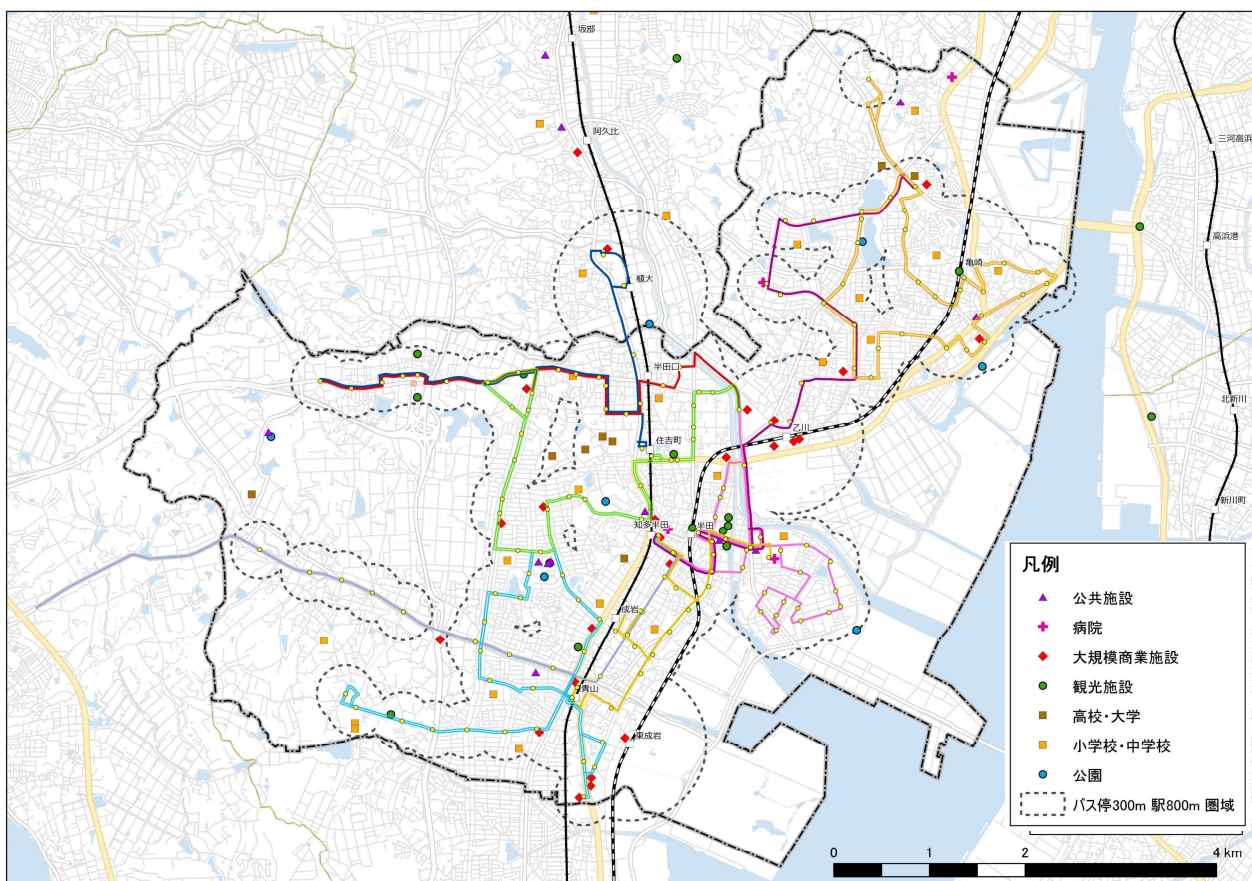


資料：2023年公共交通に関する市民アンケート調査

(3) 施設立地

本市内の主要施設の立地状況は、概ね公共交通利用圏域内（鉄道駅から800m、バス停から300m）に立地しているものの、公共交通の利用が見込まれる高校・大学の一部において、公共交通利用圏域から外れて立地しています。

▼ 市内主要施設の立地状況



資料：国土数値情報、大型小売店舗総覧

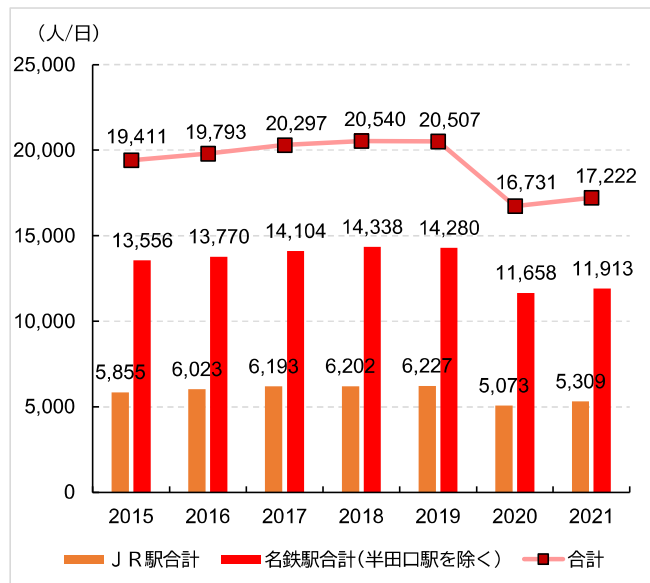
2) 地域公共交通について

(1) 鉄道

鉄道は2社2路線が運行されており、主に名古屋方向への通勤・通学や、広域的な日常生活の外出に利用されています。

本市内にはJR武豊線では4駅、名鉄河和線では5駅が存在しており、1日当たりの利用者数（乗車人員）は、2019年度では1日当たり2万人を超えていましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大幅に減少し、現在は回復基調にあります。

▼ 鉄道利用者数（乗車人員）の推移



資料：2022年版・知多半島の統計

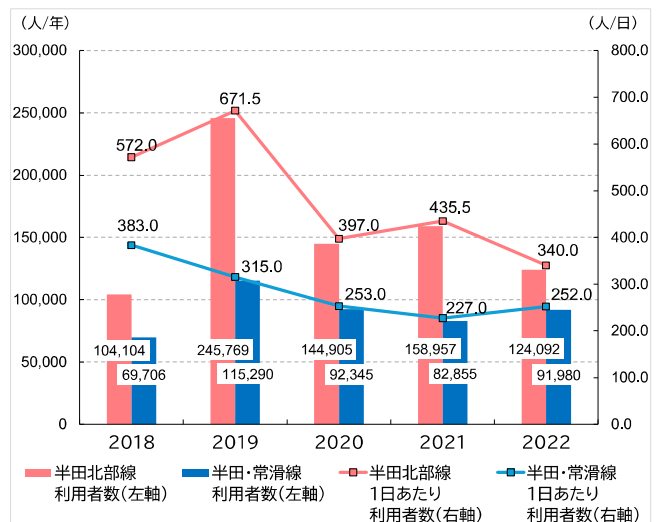
(2) 路線バス

知多半田駅を中心として、知多乗合により「半田北部線」と「半田・常滑線」の2路線が運行されています。

なお、半田・常滑線は、一部系統を除いて地域公共交通確保維持改善事業の地域間幹線系統補助路線に指定されています。

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。

▼ 路線バス利用者数の推移



※2018年度は再編後となる10月からの半年間を集計

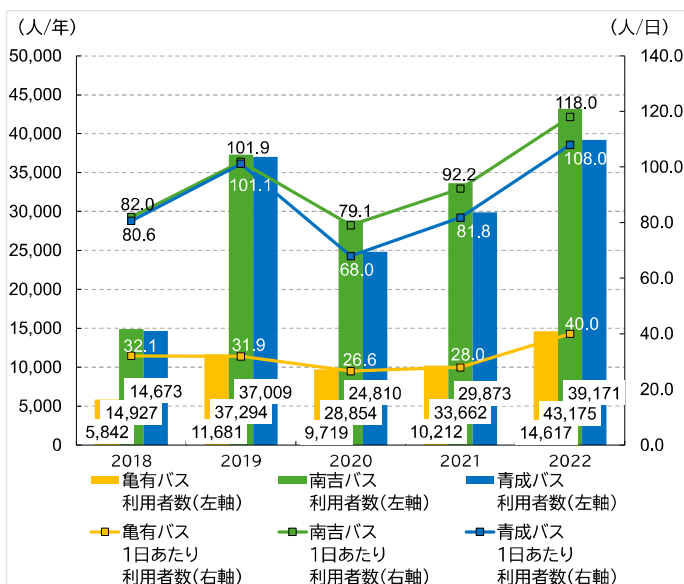
資料：半田市資料

(3) コミュニティバス

地区路線A「ごんくる」は、亀有バス（亀崎・有脇線）、南吉バス（半田中央線）、青成バス（青山・成岩線）の3路線が運行されています。

利用者は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年度を上回っています。

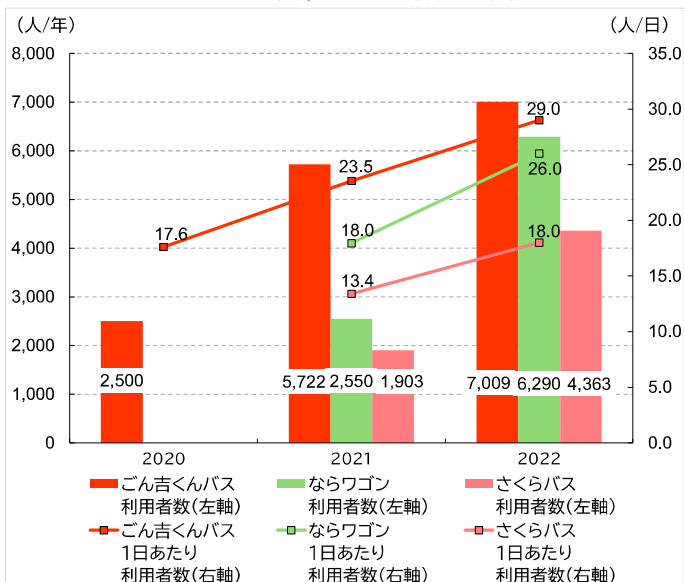
▼ 地区路線A利用者数の推移



地区路線Bは、ごん吉くんバス（岩滑小線）、ならワゴン（成岩東部線）、さくらバス（瑞穂線）の3路線を運行しています。

利用者は3路線とも運行開始以降、増加傾向が継続しています。

▼ 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

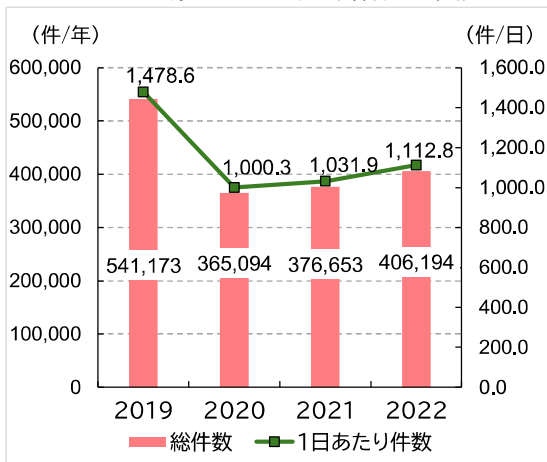
路線	運行開始
ごん吉くんバス	2020年10月～
ならワゴン	2021年9月～
さくらバス	2021年9月～

(4) 一般タクシー

本市内では2023年12月現在、市内事業者2社では54台のタクシーが営業しています。

利用件数は、新型コロナウイルス感染症が流行した令和2年度に大きく減少しており、その後回復していません。

▼ 一般タクシー利用者数の推移



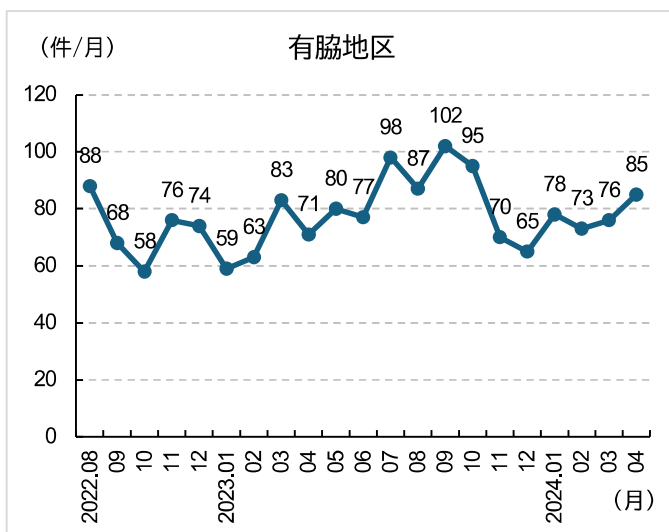
資料：半田市資料

(5) おでかけタクシー

有脇地区、横川地区では一般タクシーの仕組みを活用した地域交通「おでかけタクシー」が運行されています。

有脇地区の利用件数は、月で概ね 60～100 件程度であり、2023 年度の 1 件当たりの利用人数は 1.21 人となっています。

▼ おでかけタクシー利用件数の推移



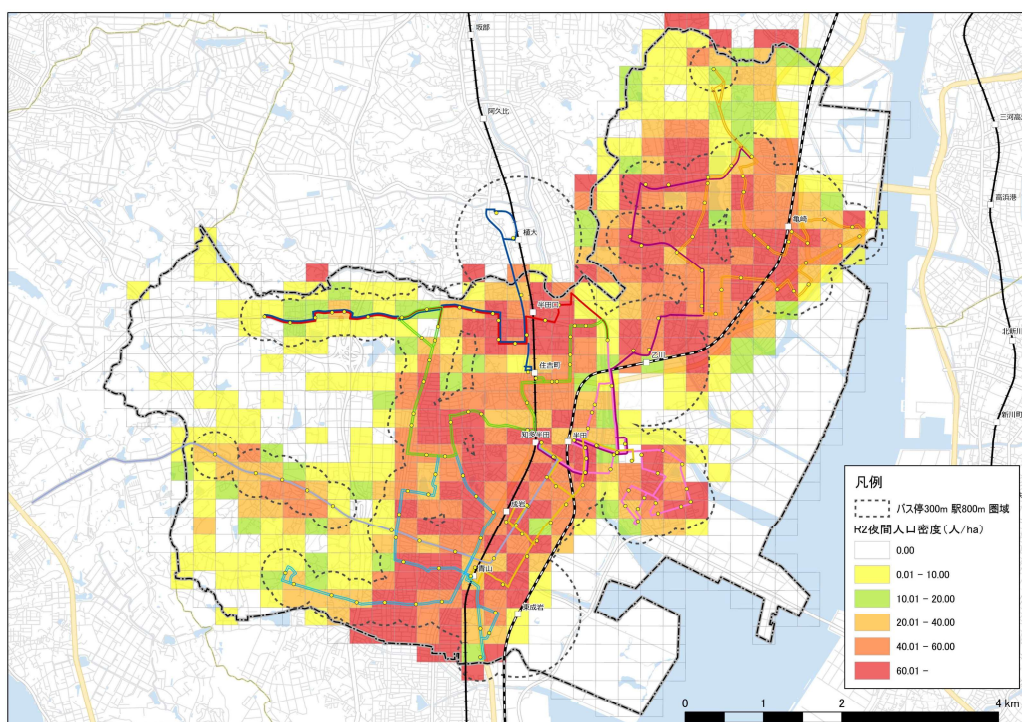
資料：半田市資料

(6) 公共交通カバー圏域・人口

鉄道駅から 800m、バス停から 300m 以内の範囲を「公共交通カバー圏域」とした場合、現在運行されている定時定路線型の公共交通における、公共交通カバー人口割合は 84.4% となっています。

これに加え、有脇地区及び横川地区で運行されている「おでかけタクシー」によりカバーされる人口は増加し、カバー人口割合は 89.7% となります。

▼ 公共交通カバー圏域図



資料：2020 年国勢調査 (e-Stat)、半田市資料

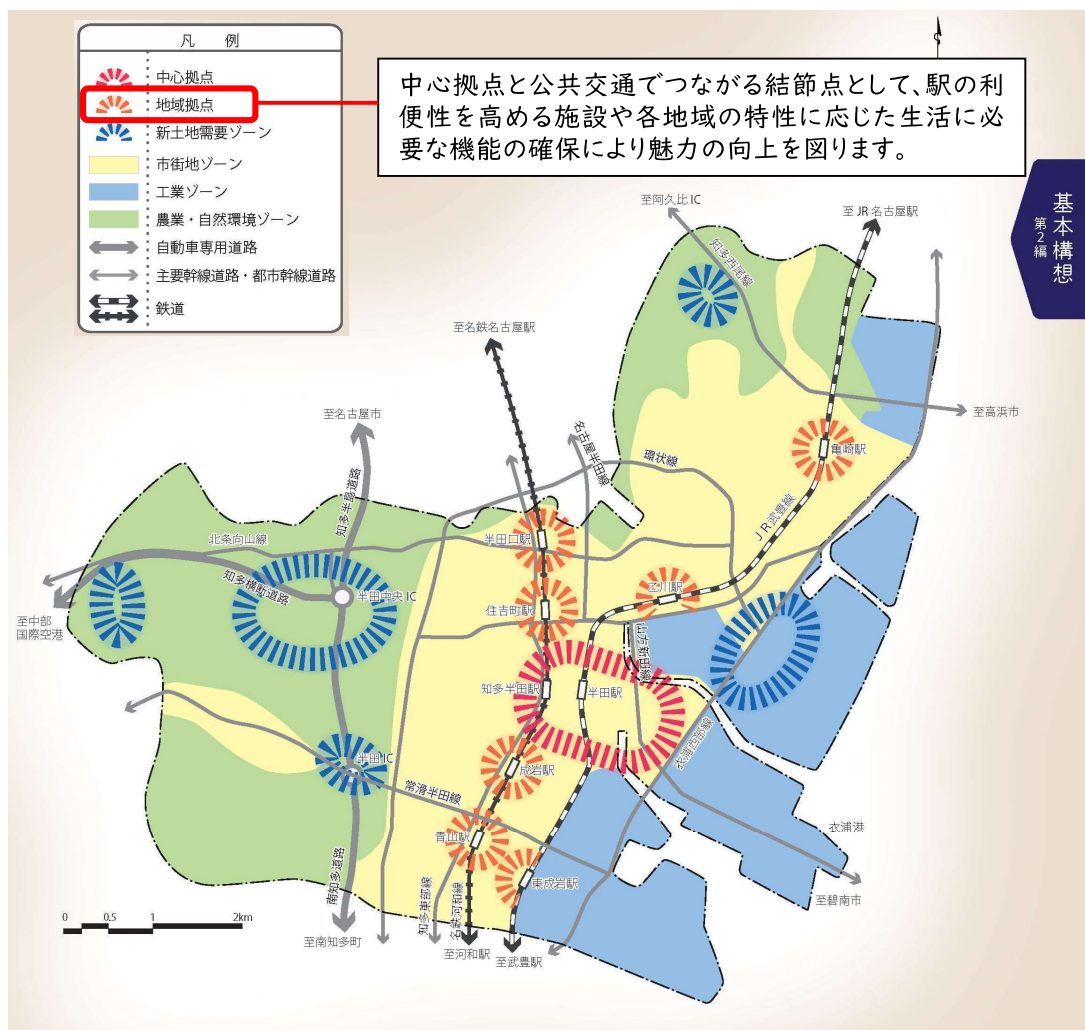
3. 上位・関連計画、社会情勢の整理

1) 半田市の上位・関連計画

(1) 第7次半田市総合計画

項目	内容
将来の都市像	人がまちを育み まちが人を育む チャレンジあふれる都市・はんだ
施策体系	1 学びあい育ちあう 自分らしさと夢を育むまち 2 地球に配慮しながら成長する 都市の活力を育むまち 3 つながり助けあう 健康と笑顔を育むまち 4 安心・安全で快適な生活 質の高い暮らしを育むまち 5 互いを尊重し知恵と力を活かしあう 豊かさを育むまち
個別施策	●公共的な交通手段の利便性向上 路線バスの利用促進や地域との連携・協働のもと、市民の移動手段の確保に取り組むとともに、待合環境整備や情報発信などにより、便利で移動しやすい環境を構築します。また、未来技術の進展などに応じて、新しい移動手段を調査・研究します。

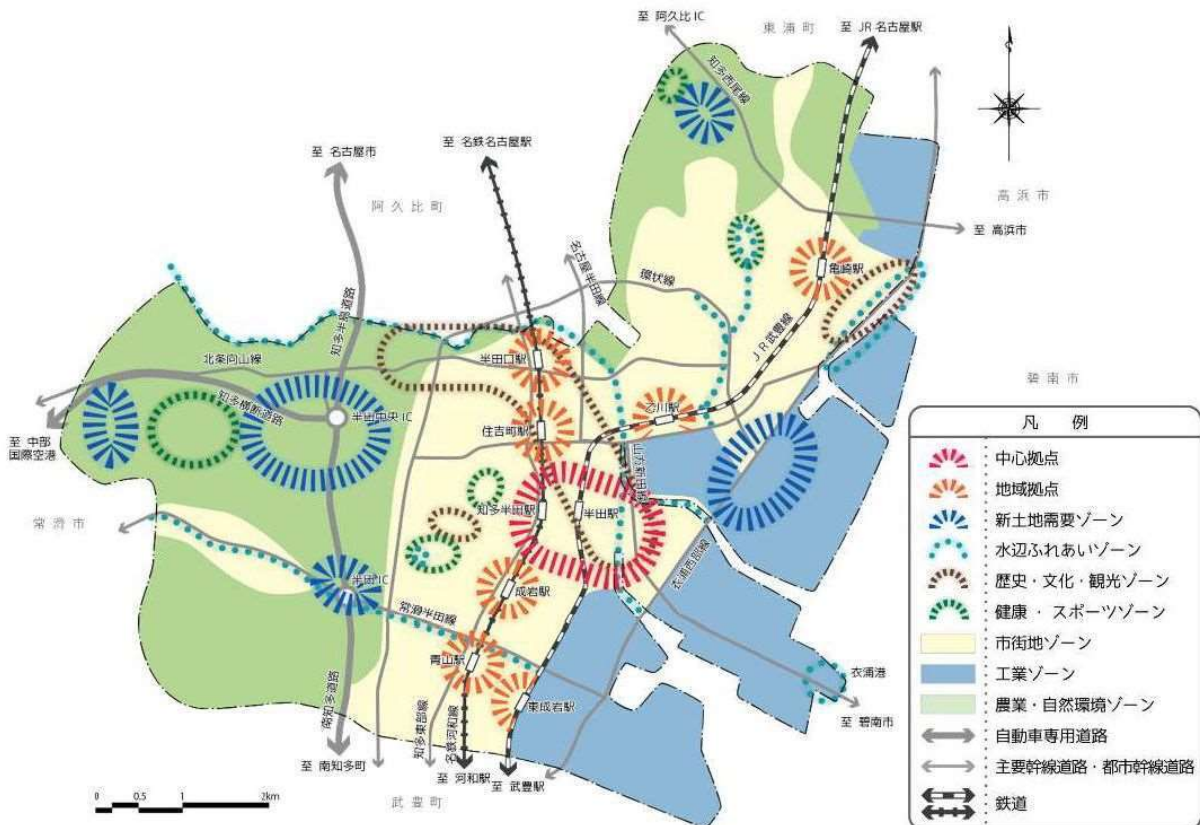
▼ 土地利用構想図



(2) 半田市都市計画マスタープラン

項目	内容
都市づくりの基本理念	活気に満ちあふれた、暮らし続けたい都市・はんだ
都市交通の基本的な考え方 (抜粋)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークの強化やパークアンドライドの推進により、過度に自動車に依存しない都市づくりを目指します。 ・社会情勢の変化に対応した公共交通体系の構築を図ります。 ・新技術を活用した安全で持続可能な交通サービスについて検討します。 ・半田病院の移転に伴い、アクセス利便性を確保するための施策を検討します。
公共交通等の方針	<p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者との協力により駅施設の耐震化を促進し、利用者の安全性の向上を図ります。 ・駅利用者の利便性向上のため、駅前広場の整備を推進します。 <p>【バス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者と連携し、中心拠点や地域拠点と居住地をつなぐバスネットワークの強化を図ります。 ・利用状況やニーズを踏まえ地域路線バスネットワークの改善を継続的に行うとともに、市民のニーズを反映した地域バス等を導入し、公共交通空白地域の解消を図ります。

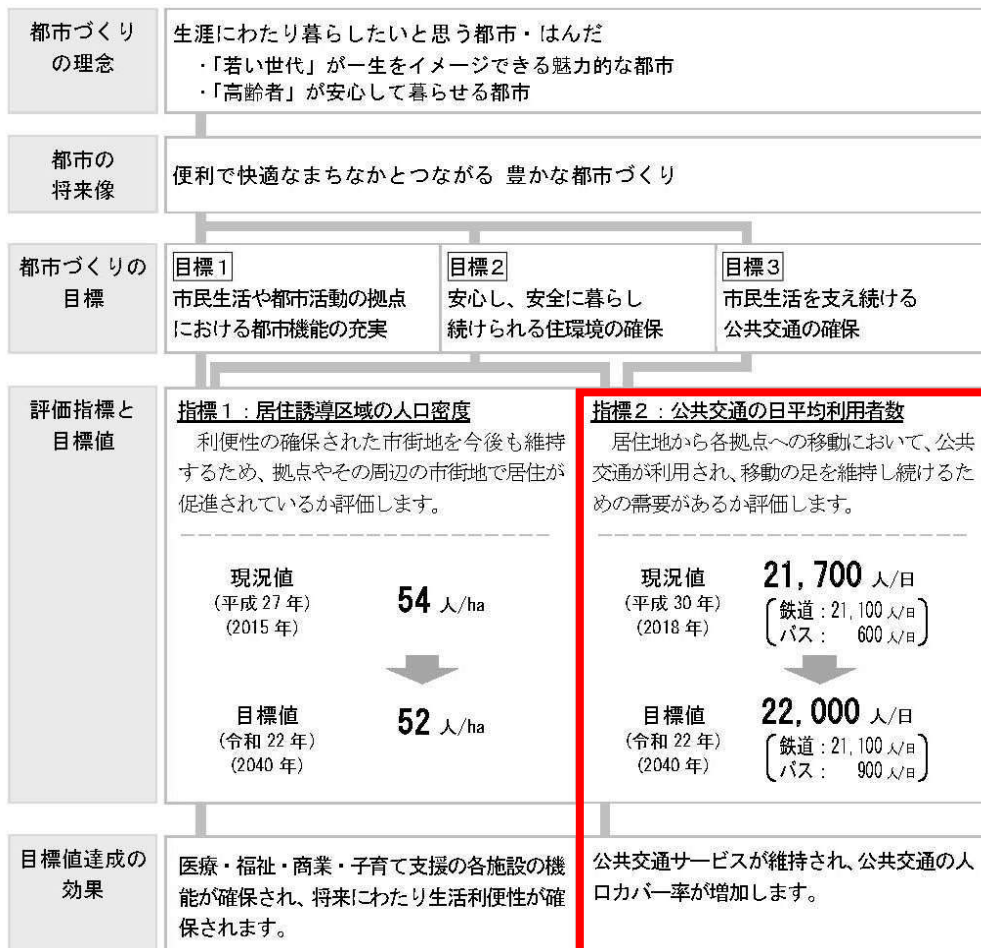
▼ 将来都市構造図



(3) 半田市立地適正化計画

項目	内容
都市づくりの理念	生涯にわたり暮らしたいと思う都市・はんだ
将来の都市像	便利で快適なまちなかにつながる 豊かな都市
都市づくりの目標	<p>目標1 市民生活や都市活動の拠点における都市機能の充実</p> <p>目標2 安心し、安全に暮らし続けられる住環境の確保</p> <p>目標3 市民生活を支え続ける公共交通の確保</p> <p>・高齢化が進行する中で、一団の住宅地から市の中心部や地域の拠点に公共交通や徒歩で移動できるよう、バス事業者や地域住民と連携し、効率的な公共交通ネットワークを形成します。</p> <p>・公共交通について住民が主体となって検討することで、需要やニーズに応じた運行手法の導入等による生活環境の確保に努めます。</p>
公共交通軸	<p>①鉄道軸</p> <p>・主に本市と隣接市町や名古屋市方面との都市間移動に対応する路線であり、現行の利便性を確保します。</p> <p>②基幹バス軸</p> <p>・公共交通のつながりを強化し、交通利便性を向上させるため、住宅地や中部国際空港と中心拠点を連絡します。</p>

▼ 都市づくりのイメージ



(4) 第3次半田市産業・観光振興計画

項目	内容
基本理念	故きを活かし 革新に挑む
基本的な考え方	方針1 農商工観をはじめとする分野横断的な取組の推進 方針2 観光の多様な効果を活かしたまちづくりの推進 方針3 既存産業の活性化と次世代産業の創出 方針4 予期せぬ社会変化への対応
分野別の方針	1. 農業 経営体の収益力向上と持続的な農業経営基盤の構築 2. 商業 経営環境の向上と地域商業の賑わい創出 3. 工業 地域経済を牽引する産業集積の形成と活性化 4. 観光 半田ならではの魅力を活かした観光振興による地域活性化とまちへの愛着と誇りの醸成 【基本方針（3）人が集まる中心市街地の形成】 ①魅力ある中心市街地の形成
先導プロジェクト（抜粋）	【PROJECT 2：中心市街地の魅力向上】 ・竣工予定のJ R半田駅の鉄道高架化と、それに伴う高架下空間の活用を見据え、名鉄知多半田駅からJ R半田駅にかけて中心市街地の一体的な利用を推進するため、イベントのみならず、恒常的に人を集める仕掛けづくり、認知度向上のためのきっかけ作りを進めます。 【PROJECT 4：半田運河蔵のまちエリアにおける魅力向上とにぎわいの創出】 ・半田運河周辺における海運・醸造、近代化等の歴史・文化に根差した観光振興と、優れた景観の保全・形成の促進やJ R半田駅周辺における新しいまちづくりとを結びつけることにより、エリアの魅力と認知度の向上を図り、来訪者の増加による賑わいの創出を目指します。



(5) 半田市立半田病院 新病院建設構想（改訂版）

令和元年11月に発行され、令和7年春に開院予定の新半田病院の建設方針等について記載されています。

新病院整備の基本方針のうち、アプローチ計画において交通に関する記載があります。

●アプローチ計画（抜粋）

- ・ 来院者の利便性を図るため、送迎車両、タクシー、バス等の乗り入れができるロータリーを正面玄関に設置する。また、来院する利用者が、雨に濡れずに建物へアプローチできるよう、エントランス周辺に乗降スペース等を確保する。
- ・ 緊急車両やバス・タクシー、自家用車等の車両アプローチについては、救急医療の提供・患者利便性・交通面での安全性等の観点から、それぞれの動線が交錯しないように配慮した計画とする。

▼ 新病院完成イメージ



資料：半田市立半田病院 Web サイト

2) 公共交通に関連する社会情勢

(1) Society5.0 を実現するDXの推進

「Society5.0」は、AIやIoT等の技術革新を様々な産業や社会に取り入れることで、経済発展と社会的課題の解決を両立する未来社会のコンセプトとして、2016年に提唱されました。Society5.0の実現のため、近年DX（デジタルトランスフォーメーション）が進展しています。

交通分野では、スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がっているほか、MaaS（Mobility as a Service）、AIを活用したデマンド交通など新たな技術を活用した取組が進められています。

▼ AI を活用したオンデマンド交通のイメージ



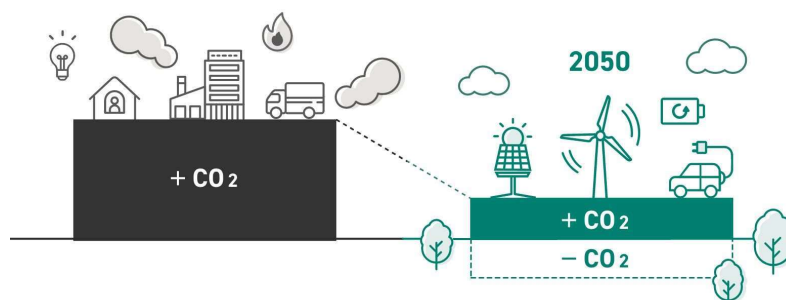
資料：国土交通省

(2) 交通GX・カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年にパリ協定が採択され、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。日本では、2020年10月、政府が2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

公共交通分野では、再生可能エネルギー電源で動くLRTやBRT、燃料電池鉄道車両などの公共交通や電動車カーシェア、自転車インフラ、デジタル技術を活用した新たなモビリティなど、脱炭素型の地域交通の整備等が地域脱炭素ロードマップに施策として位置づけられています。

▼ カーボンニュートラルのイメージ

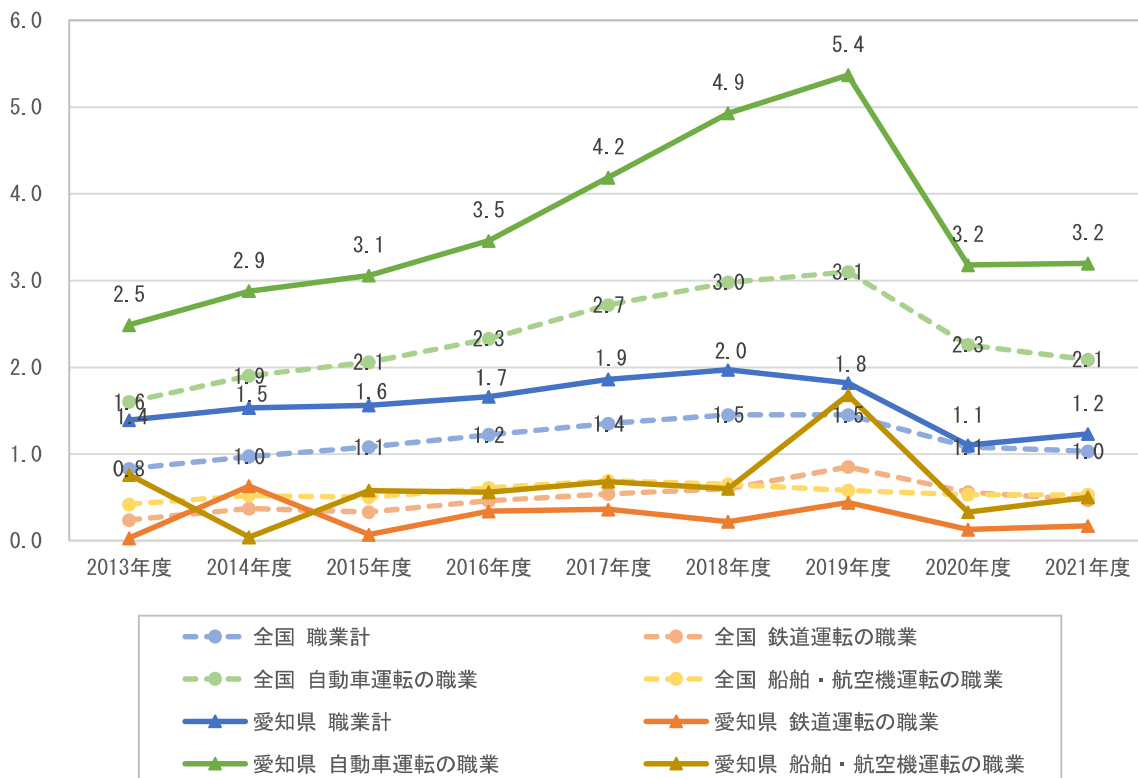


資料：環境省 脱炭素ポータル

(3) 運転手不足の深刻化

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍、愛知県ではさらに高い水準で上昇しており、路線バス・タクシーを含めた運転手が不足していると考えられます。

▼ 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移



資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況（職業安定業務統計）