

## 4. 公共交通に関するニーズ把握

### ●調査の目的

2018年3月に策定した半田市地域公共交通網形成計画の評価を行うとともに、2018年10月より本市のバス路線網が再編されたことの効果を検証することや、半田市地域公共交通計画を策定するための基礎資料を収集することを目的として、市民アンケート調査及びバス利用者アンケート調査を実施しました。

### ●調査概要

#### ①市民アンケート調査

項目	内容
調査対象	12歳以上の半田市民3,000人（1人1票）
配布・回収方法	郵送にて配布、郵送またはWebで回収
調査時期	2023年10月1日～17日
回収数	1,266票（回収率：42.2%）

#### ②バス利用者アンケート調査

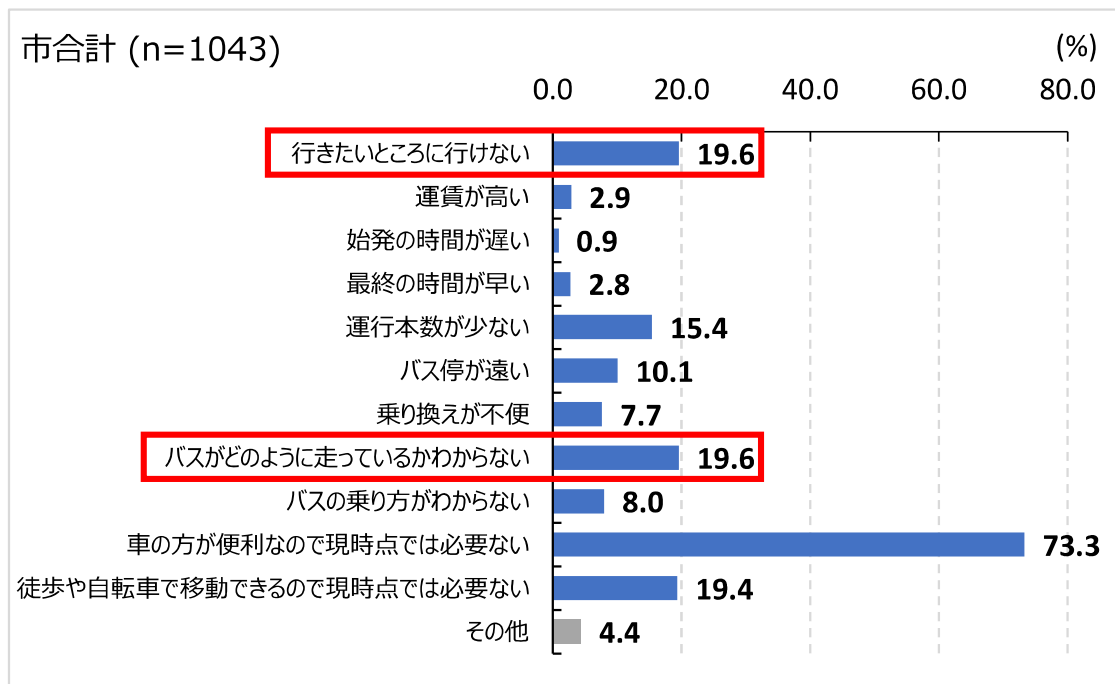
項目	内容				
調査対象	地区路線A（ごんくる）3路線 知多乗合（路線バス）2路線 の調査日程中の全利用者 （調査日程中に1人1票）				
配布・回収方法	乗車時に手渡しにて配布、郵送で回収				
調査時期	地区路線A（ごんくる）：2023年10月19日（木）・22日（日） 知多乗合（路線バス）：2023年10月20日（金）・21日（土）				
配布・回収結果		路線	配布数	回収数	回収率
	地区路線A	亀崎・有脇線	55	34	61.8%
		半田中央線	119	58	48.7%
		青山・成岩線	128	54	42.2%
	知多乗合	半田・常滑線	268	98	36.6%
		半田北部線	303	86	28.4%
		路線不明	—	6	—
	合計	873	336	38.5%	

# 1) 市民アンケート調査

## (1) バスを利用しない理由

調査票回収数の1,266票から、当該設問の無回答12票を除いた1,254票のうち、1,043票で「1年以内にバスを利用していない」と回答があり、その理由を尋ねたところ、「行きたいところに行けない」及び「バスがどのように走っているかわからない」の項目の回答が最も多くなりました。

▼ バスを利用していない理由

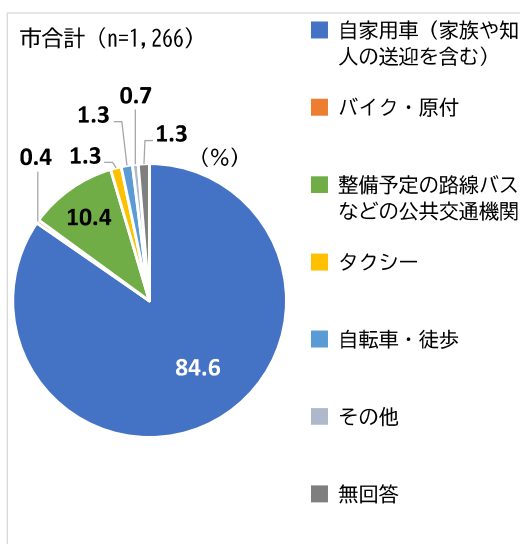


## (2) 新半田病院への移動手段と病院の利用頻度

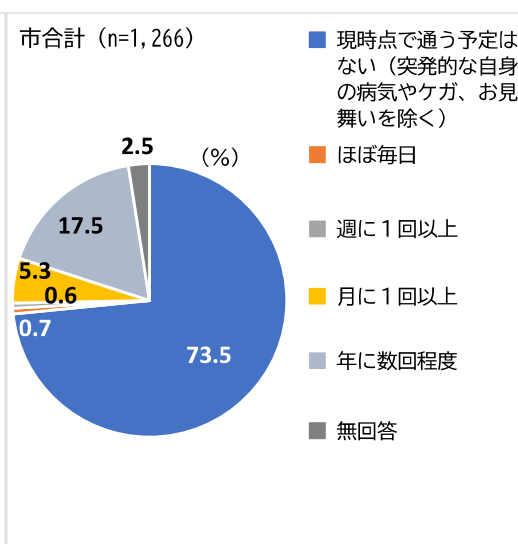
新半田病院へは85%の人が（送迎を含む）自家用車やバイク等で行くことを想定していますが、約10%強の人は公共交通機関を想定しています。

また、月に1回以上利用する予定の人は約7%となっています。

▼ 新半田病院への移動手段



▼ 新半田病院の利用頻度



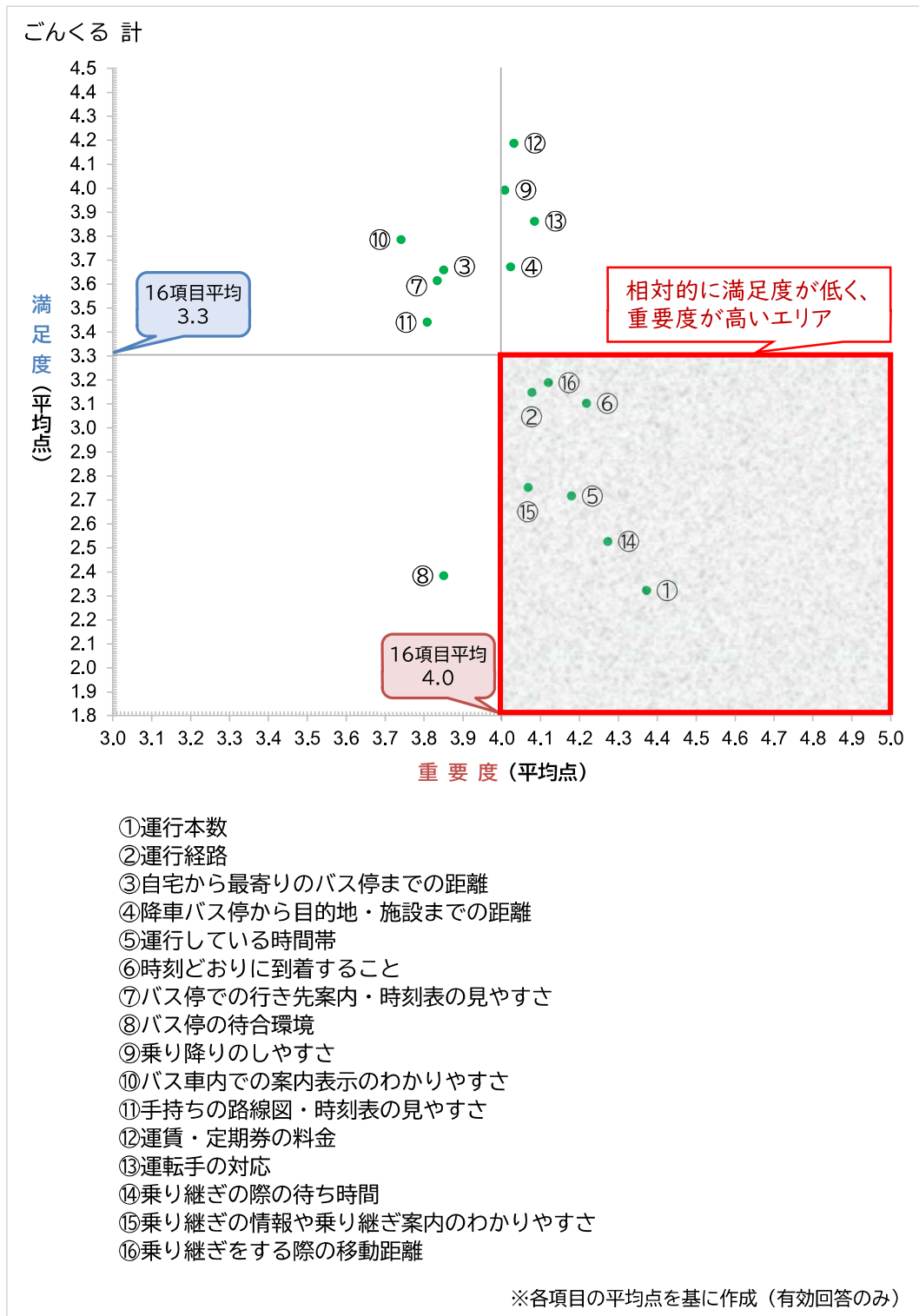
## 2) バス利用者アンケート調査

### (1) 調査票を受取ったバスのサービス項目別の満足度と重要度

バスサービスに関する 16 項目について、それぞれの満足度と重要度を尋ねたところ、地区路線A（ごんくる）全体では「①運行本数」や「⑭乗り継ぎの際の待ち時間」、「⑤運行している時間帯」の項目が、満足度が低く・重要度が高い項目となりました。

地区路線A（ごんくる）の中でも、路線別に満足度の低い項目は異なります。

#### ▼ バスサービス項目別満足度と重要度の関係（地区路線A(ごんくる)合計)



## 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

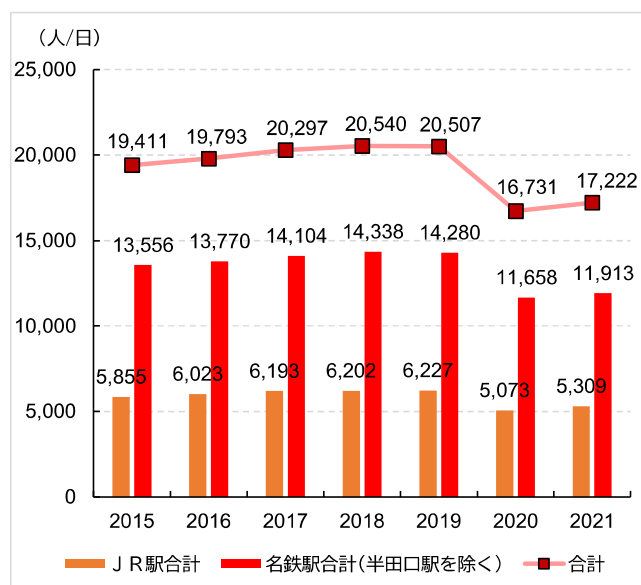
※鉄道利用者は 2022 年版知多半島の統計より乗車人員を 2 倍して算出（半田口駅は含んでいない）

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

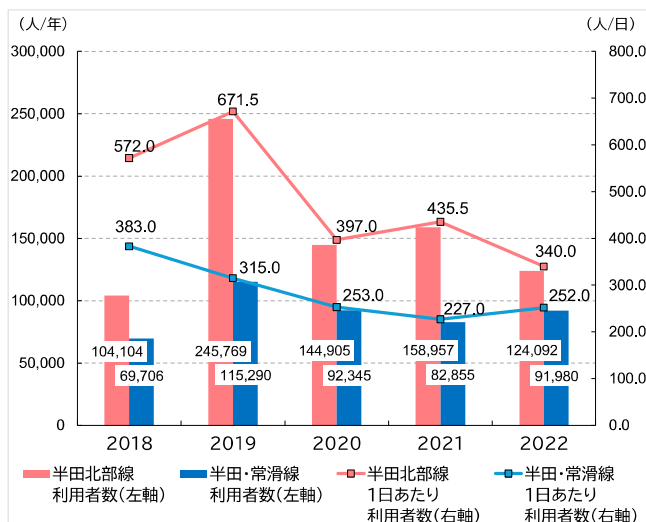
路線バス利用者数は 2 路線ともに、新型コロナウイルス感染症が流行する以前の 1 日当たりの値に回復していません。

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。

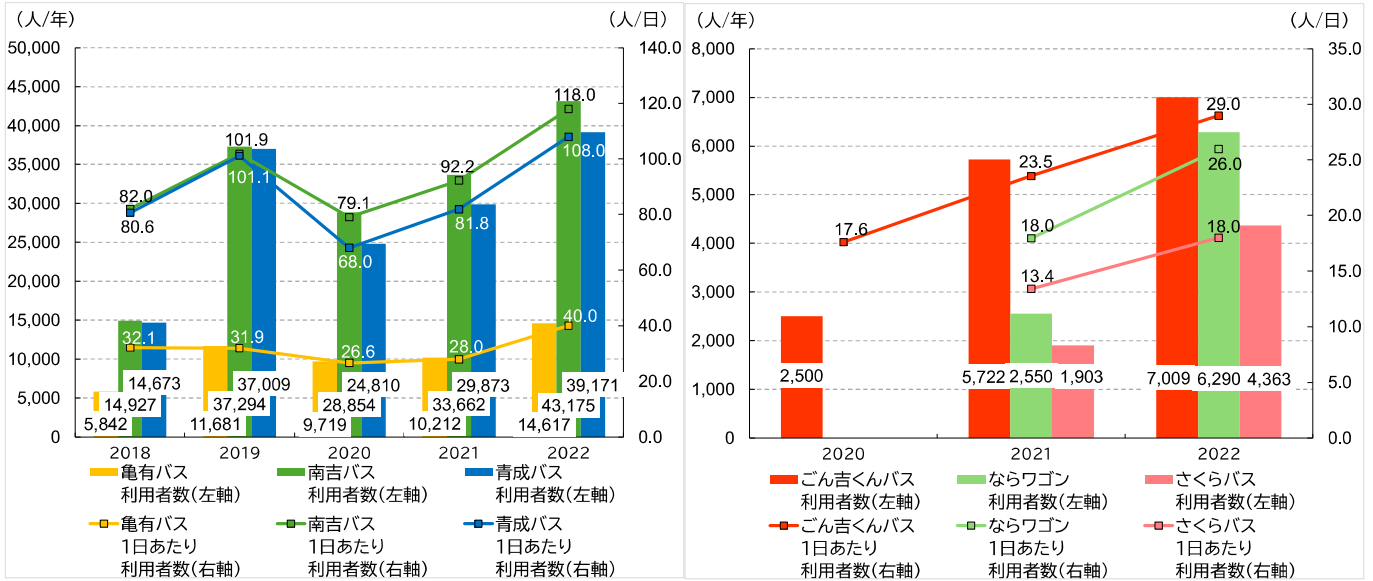
#### ▼ 路線バス利用者数の推移（再掲）



※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

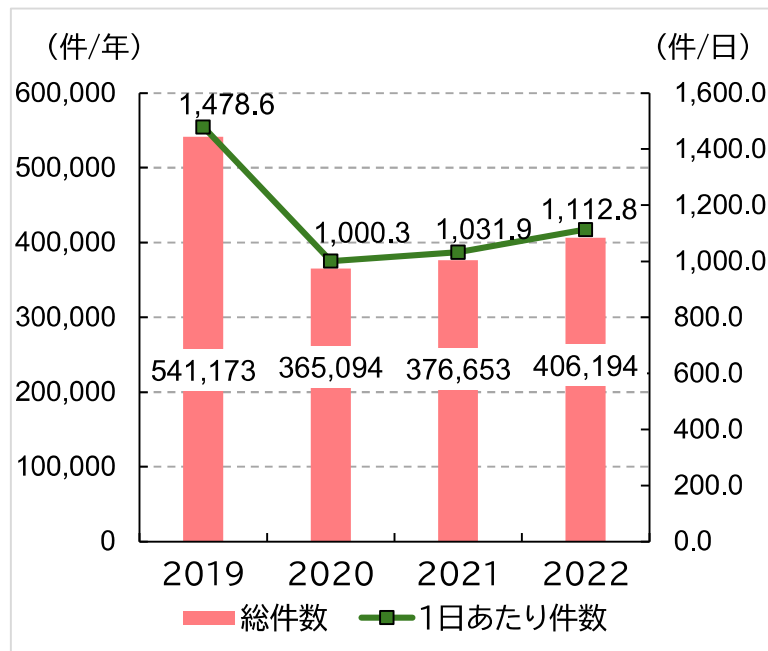
資料：半田市資料

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

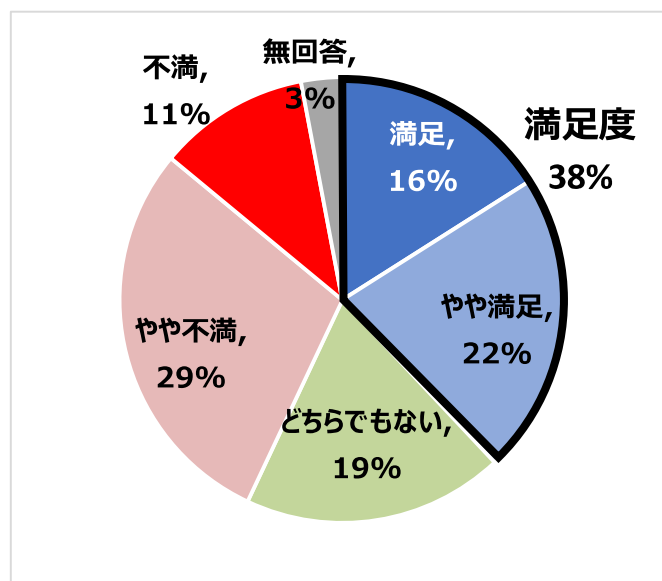
### 普段の生活の中で公共交通を利用する人の満足度の向上（市民アンケート調査）

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）

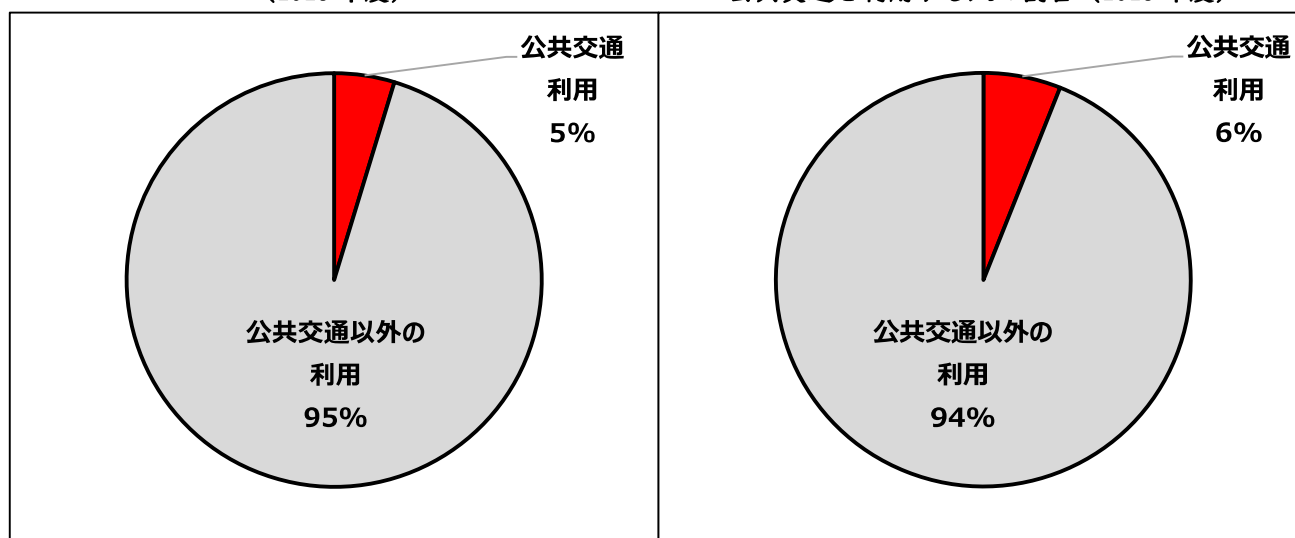
目標とする指標	目標値 [2024]	評価値 [2023]	現況値 [2016]
駅に行く際に 公共交通を利用する人の割合	10%以上	5%	5%
病院・買物・公的機関等に行く際に 公共交通を利用する人の割合	10%以上	6%	7%

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、未広町、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/日とする場合には、評価値は目標値を超えており、目標達成となっています。

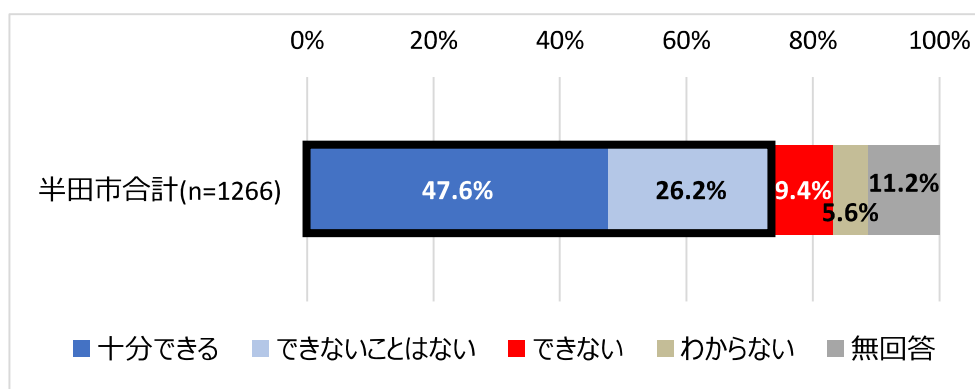
### (4) 基本方針Ⅲ

#### 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

### 全体のまとめ

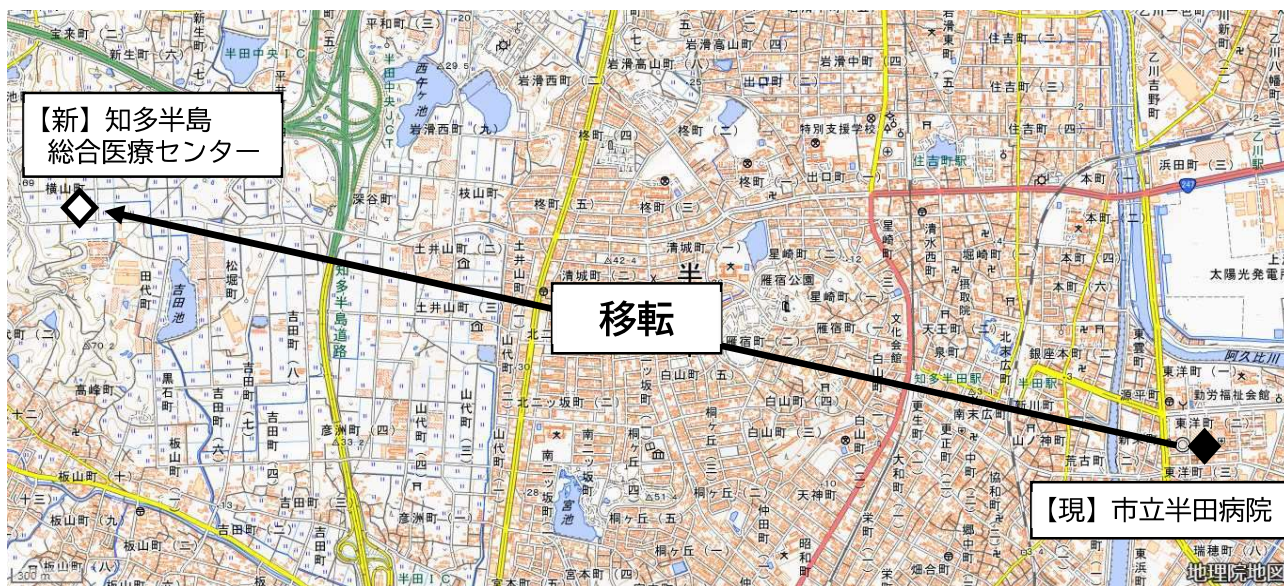
2018 年の計画策定以来、市内バス路線の再編や、地域等と協力した取り組みなど、目標値の達成に向けた事業を着実に実施してきた結果、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた、利用者数に関連する目標指標以外の指標において、目標値を達成しました。

## 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、半田ぴ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  
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。

#### ▼ 市立半田病院の移転について

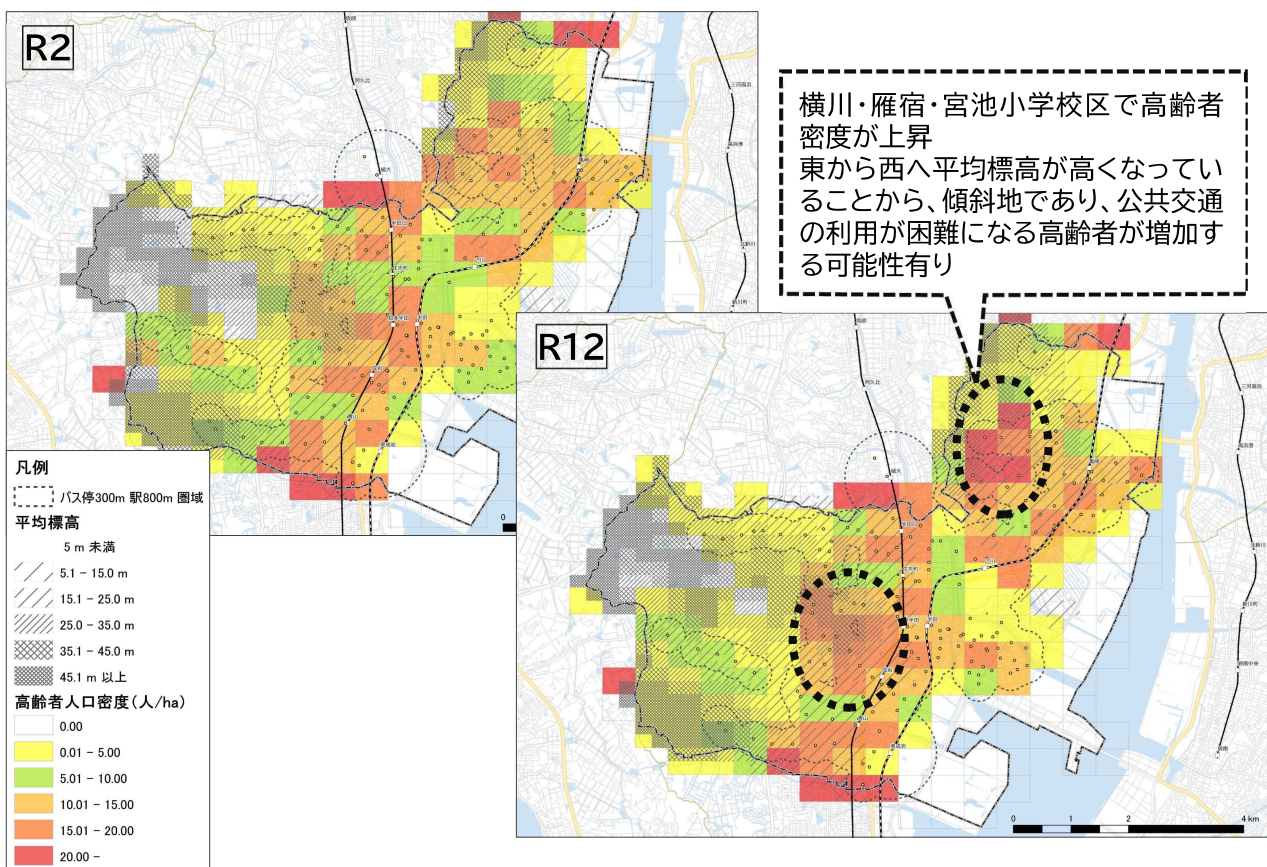


資料：地理院地図（国土地理院ウェブサイト）をもとに半田市作成

## (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、板山地区や乙川南部地区においては、未導入となっています。

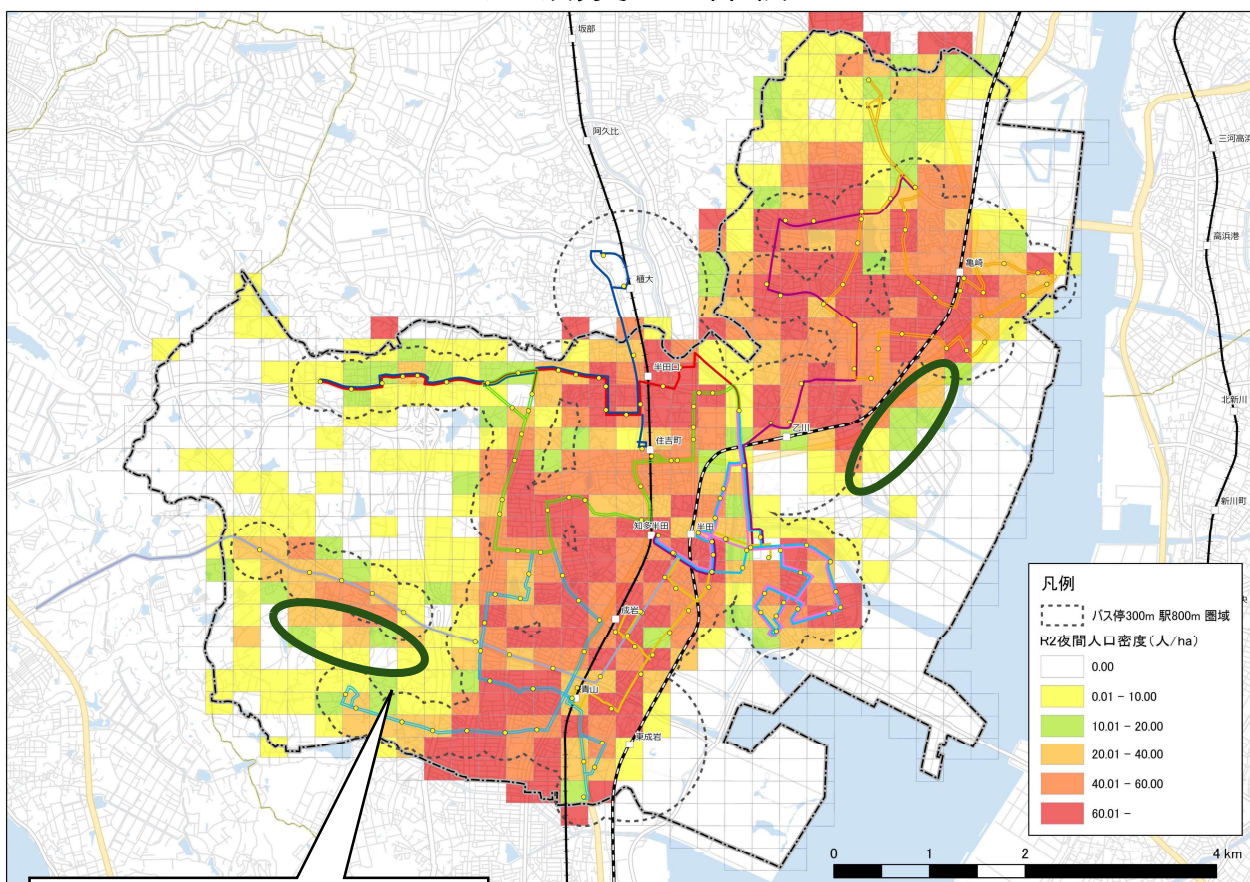
- 非利用者のニーズ・乗車動機から、公共交通の利用を誘引する施策の展開が必要

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



板山地区や乙川南部地区などでは、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