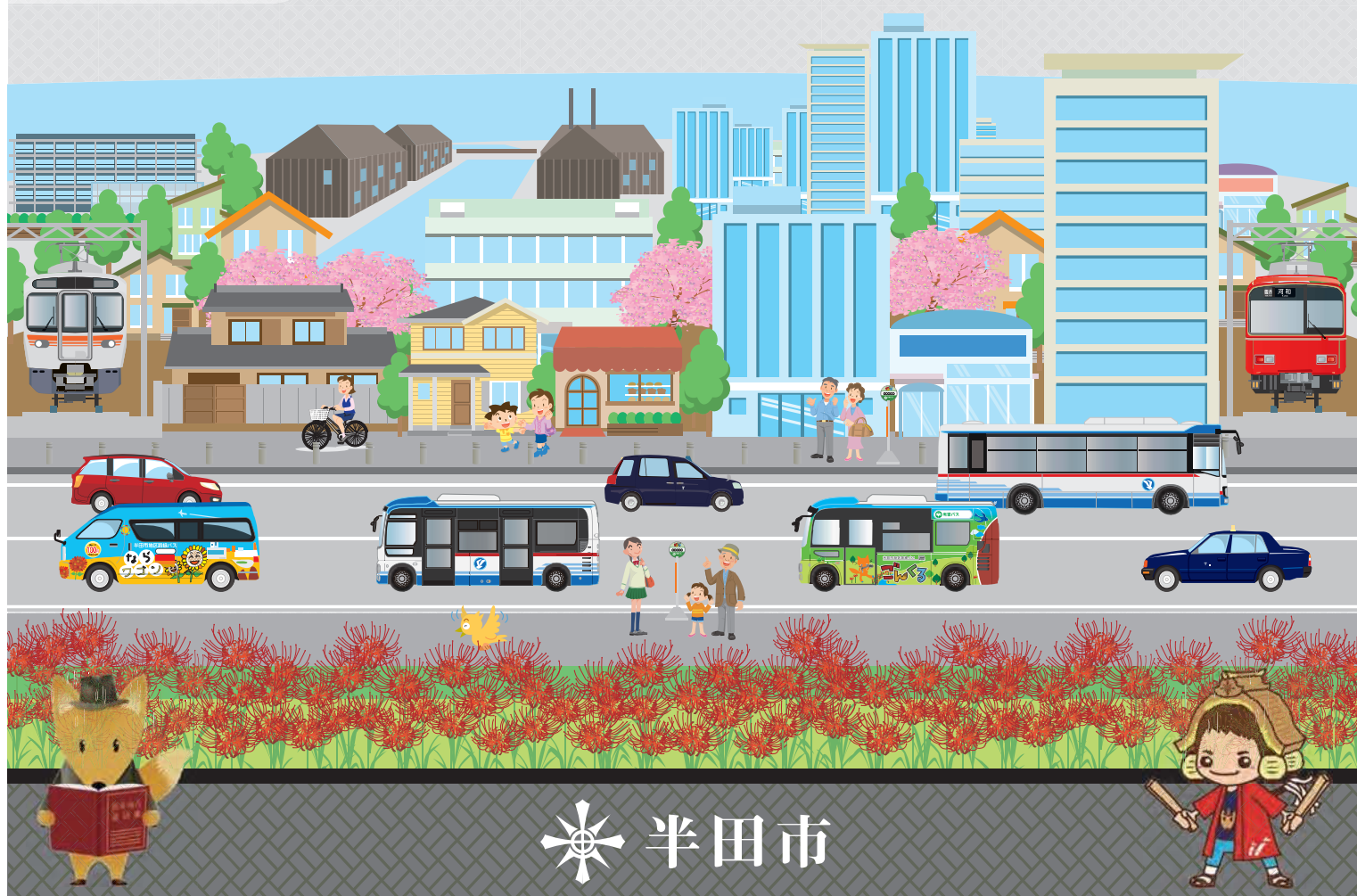


2025年3月

半田市

地域公共交通計画



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	34
1) 各事業の内容	35
2) 事業スケジュール	45
9. 評価・計画推進について	46
1) 計画評価の考え方	46
2) 計画の評価指標と数値目標	47
用語解説	53

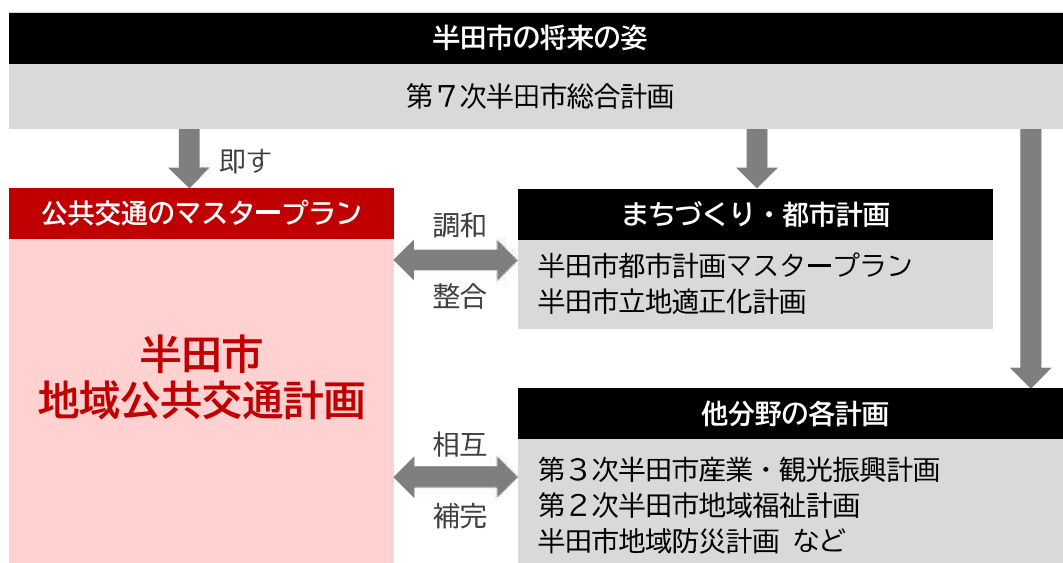
1. はじめに

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

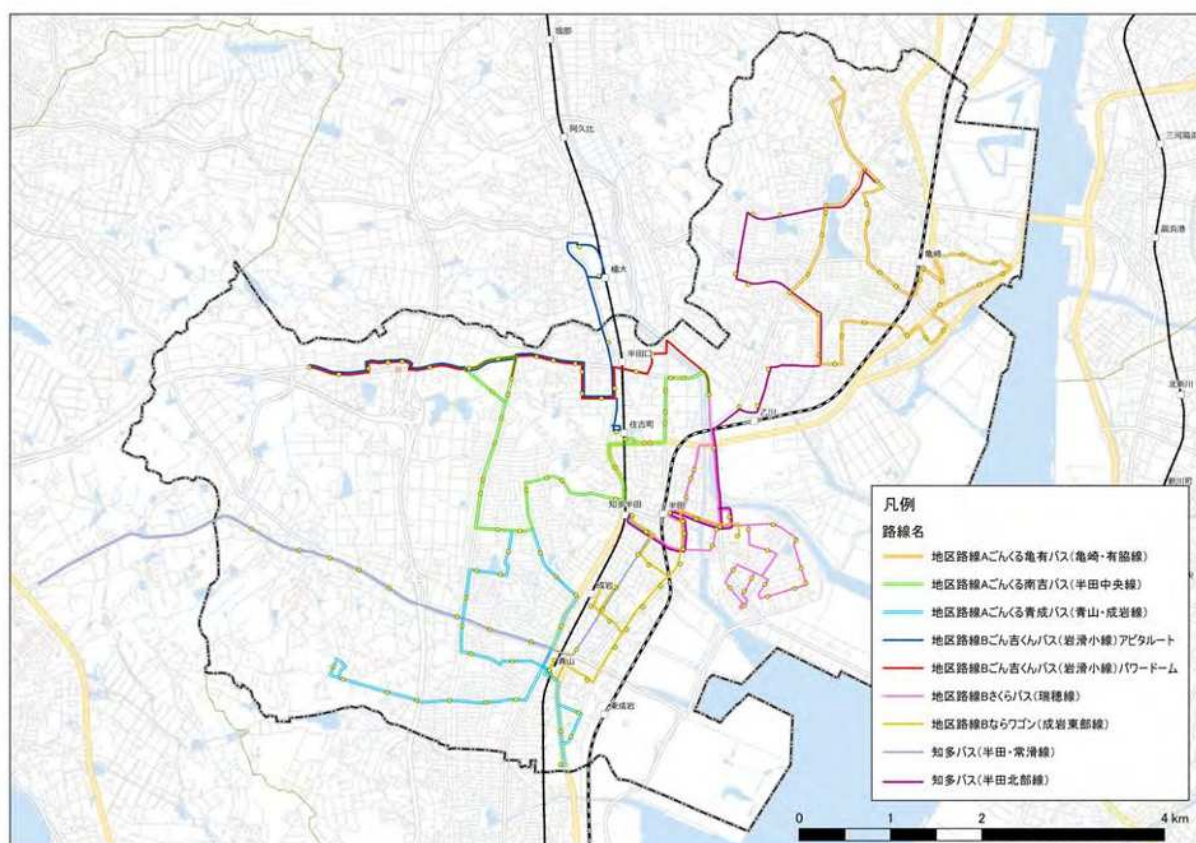
	～2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031～
第7次半田市総合計画	2021年度～2030年度							次期計画
半田市 都市計画マスタープラン	2021年度～2030年度							次期計画
半田市立地適正化計画	2021年度～2040年度							
半田市 地域公共交通計画		2025年度～2030年度						次期計画

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り扱うことから、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

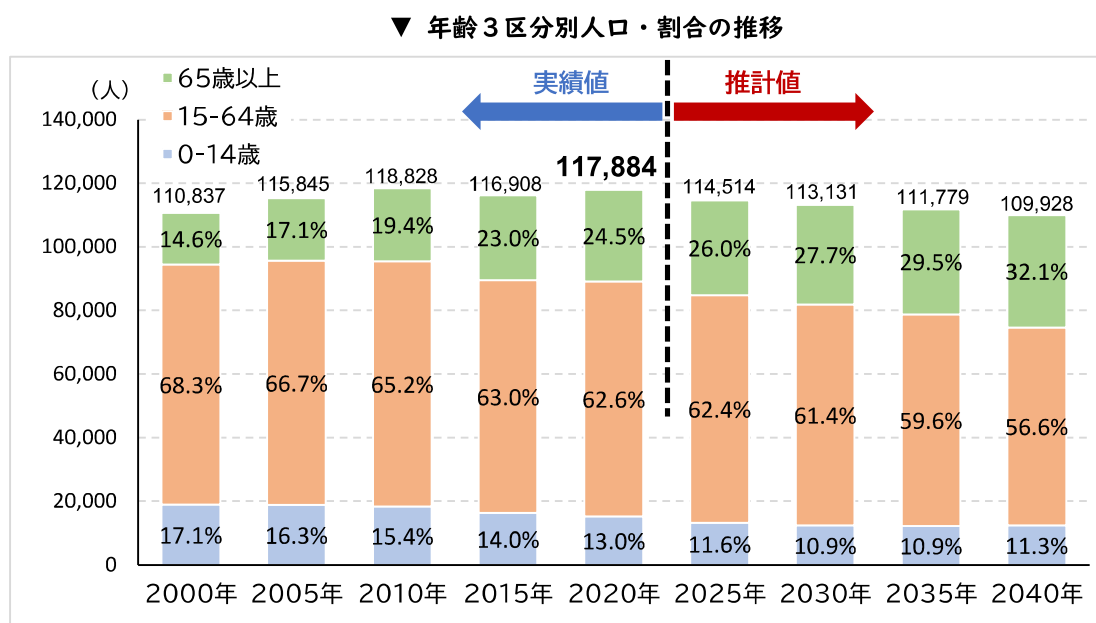
1) 半田市について

(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、第3期半田市まち・ひと・しごと創生総合戦略の推計では、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)、第3期半田市まち・ひと・しごと創生総合戦略

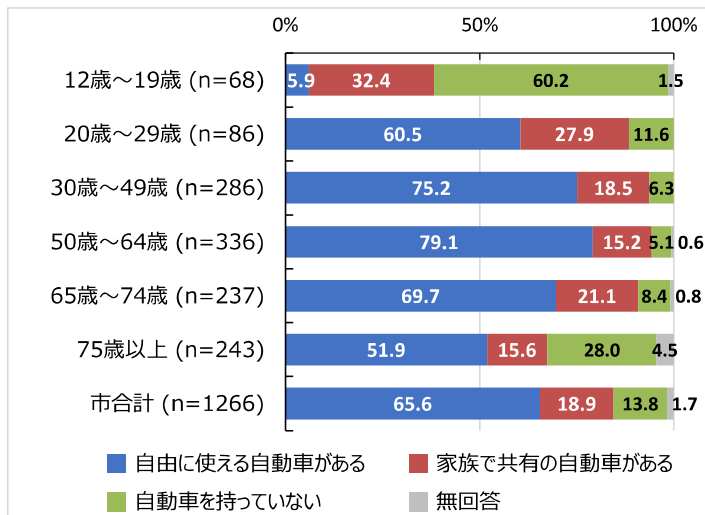
(2) 人の動き

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。

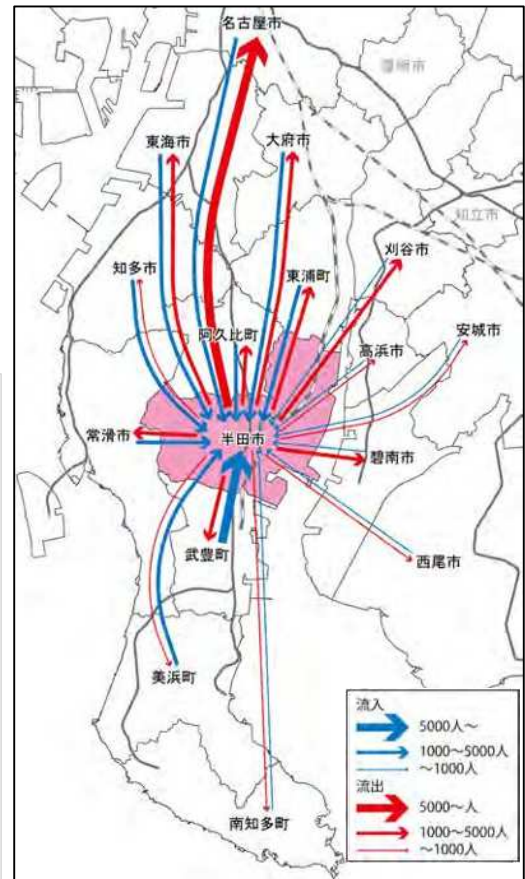
▼ 通勤・通学流動図

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

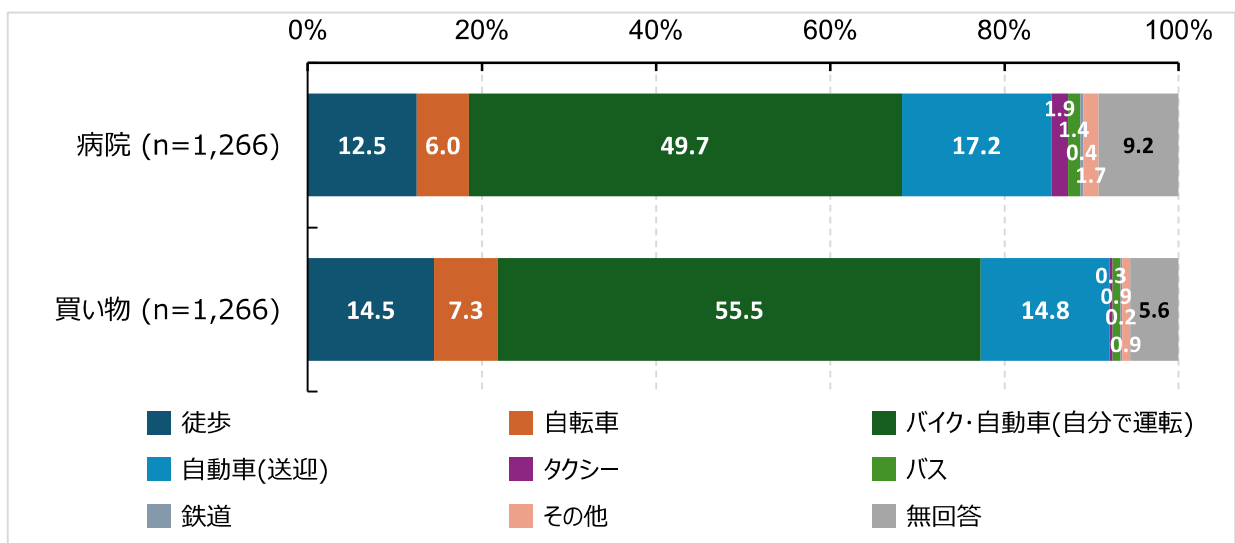


資料：2023年公共交通に関する市民アンケート調査



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

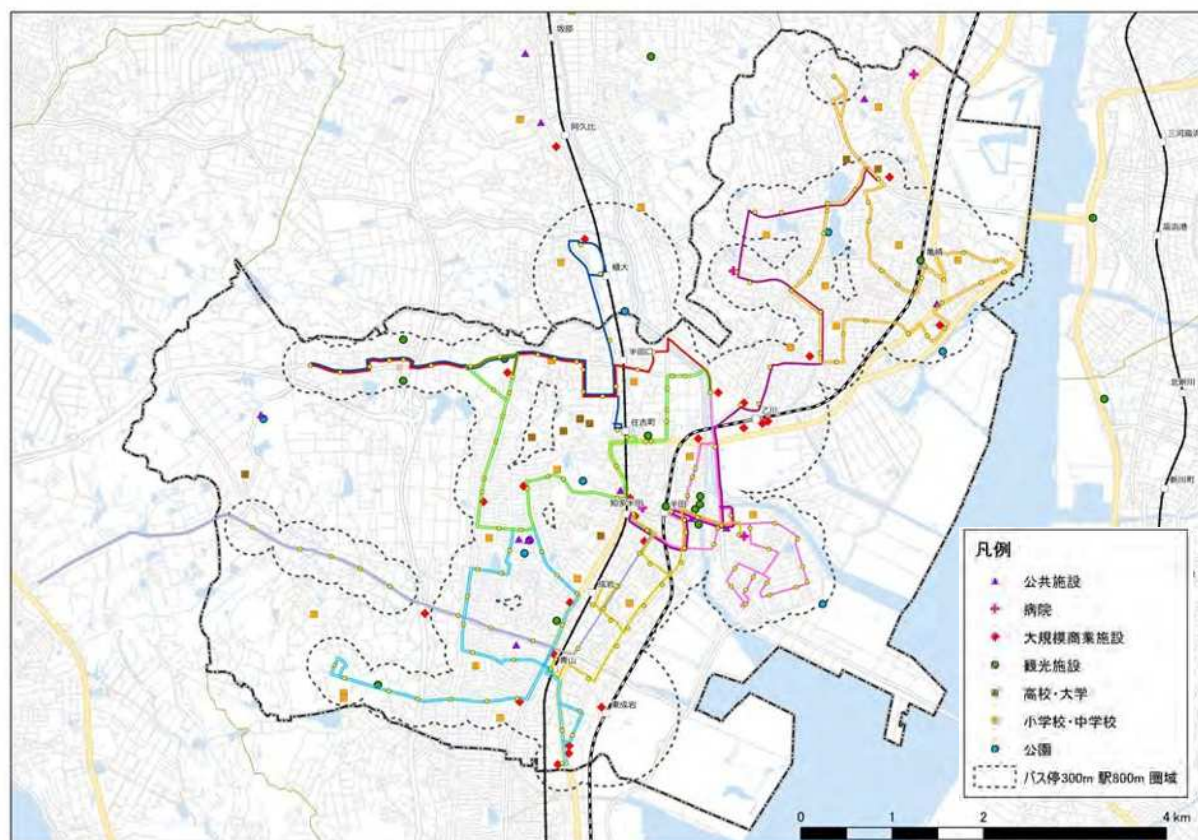


資料：2023年公共交通に関する市民アンケート調査

(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

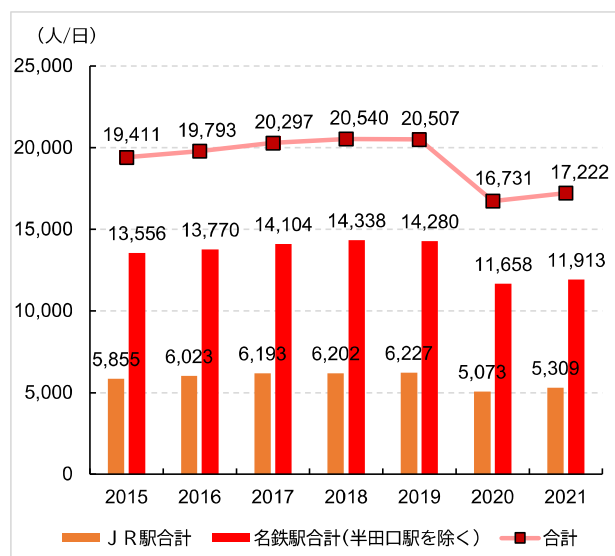
2) 地域公共交通について

(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

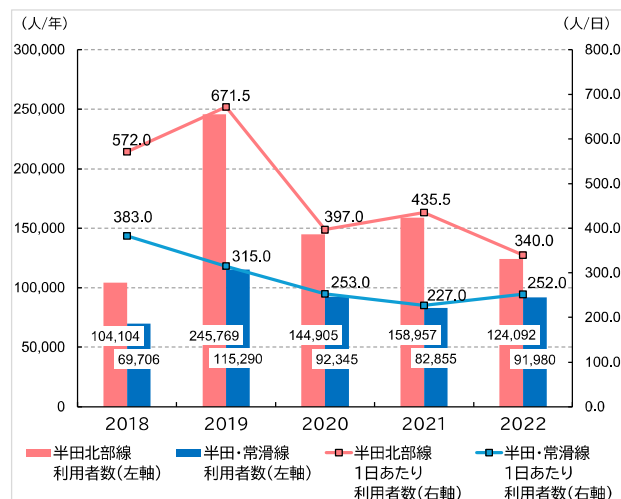
(2) 路線バス

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

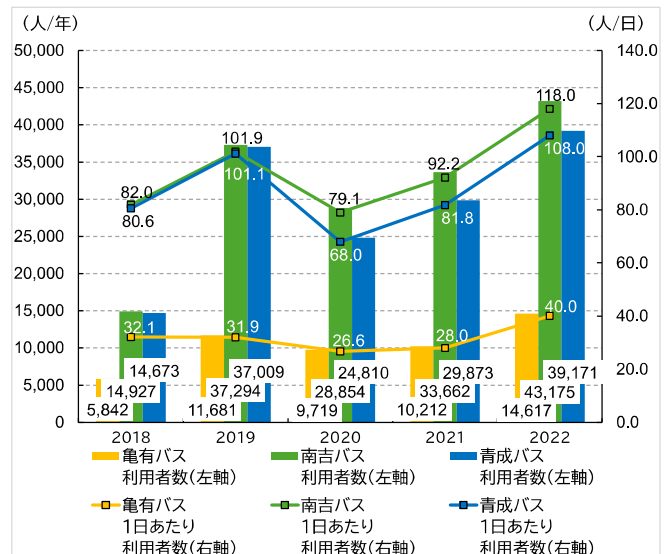
資料：半田市資料

(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

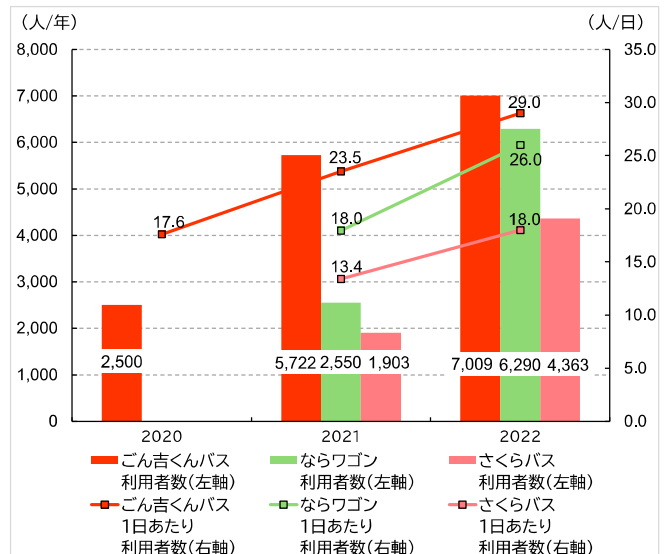


地区路線Bは、ごん吉くんバス（岩滑小線）、ならワゴン（成岩東部線）、さくらバス（瑞穂線）の3路線を運行しています。

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。

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～

▼ 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

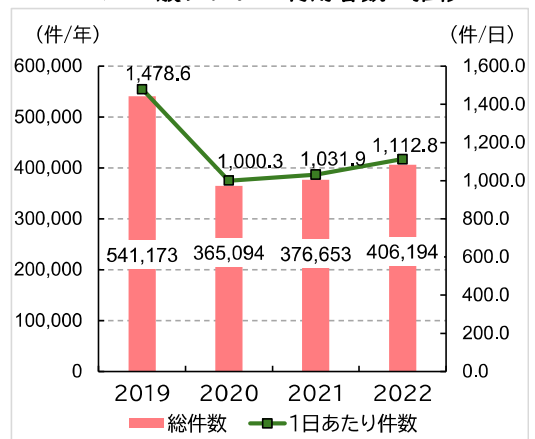
資料：半田市資料

(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



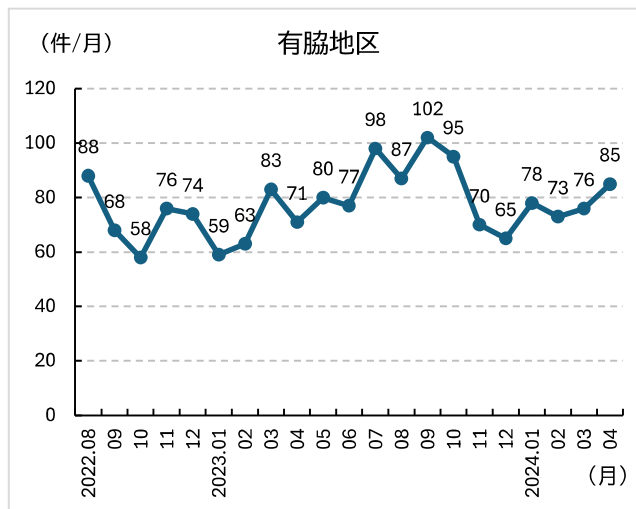
資料：半田市資料

(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



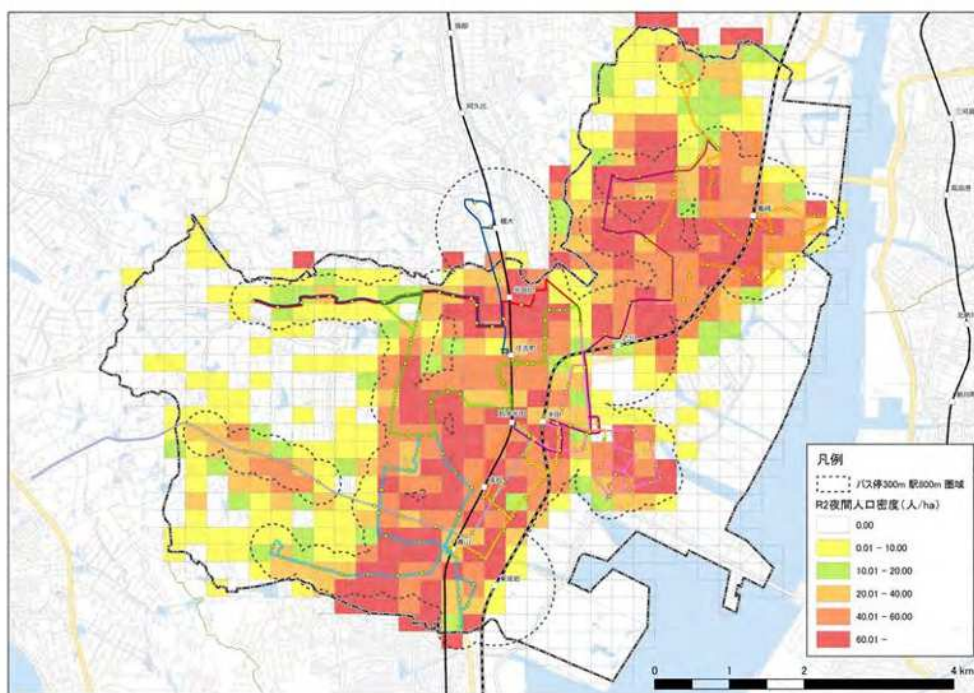
資料：半田市資料

(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

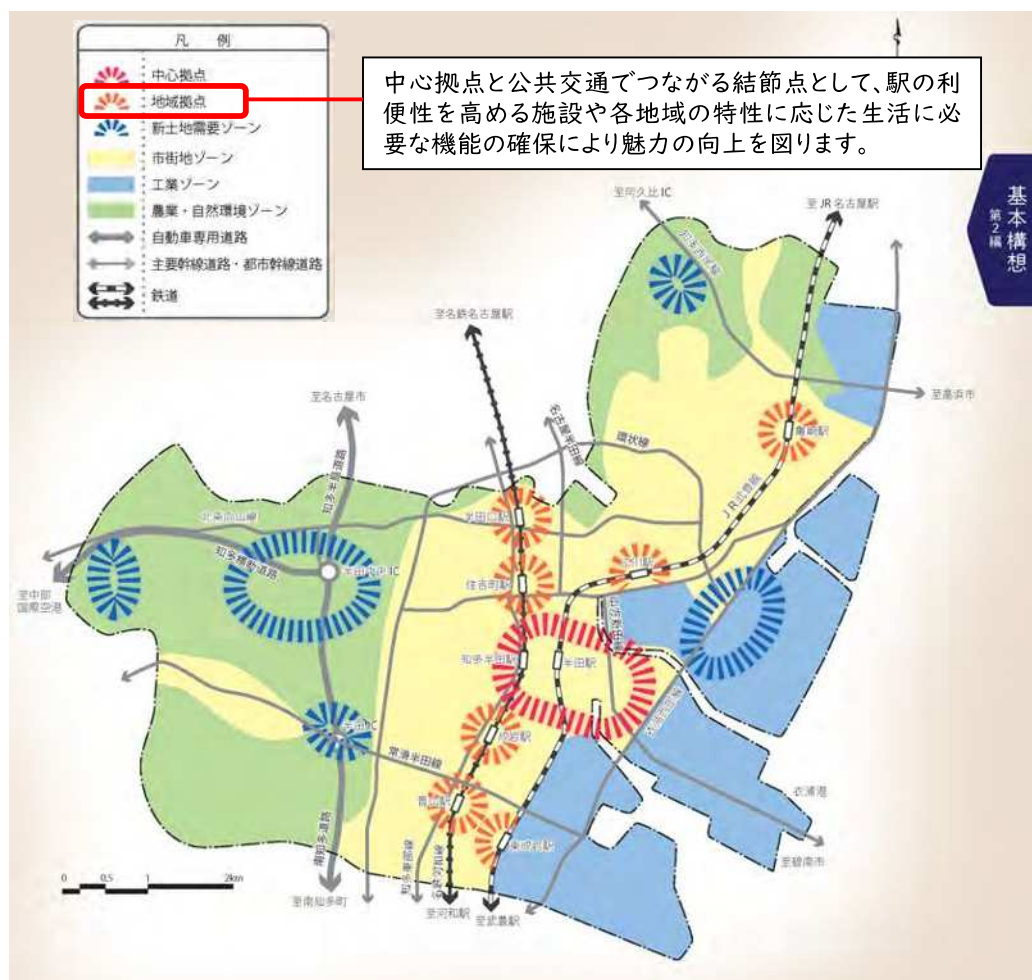
3. 上位・関連計画、社会情勢の整理

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。

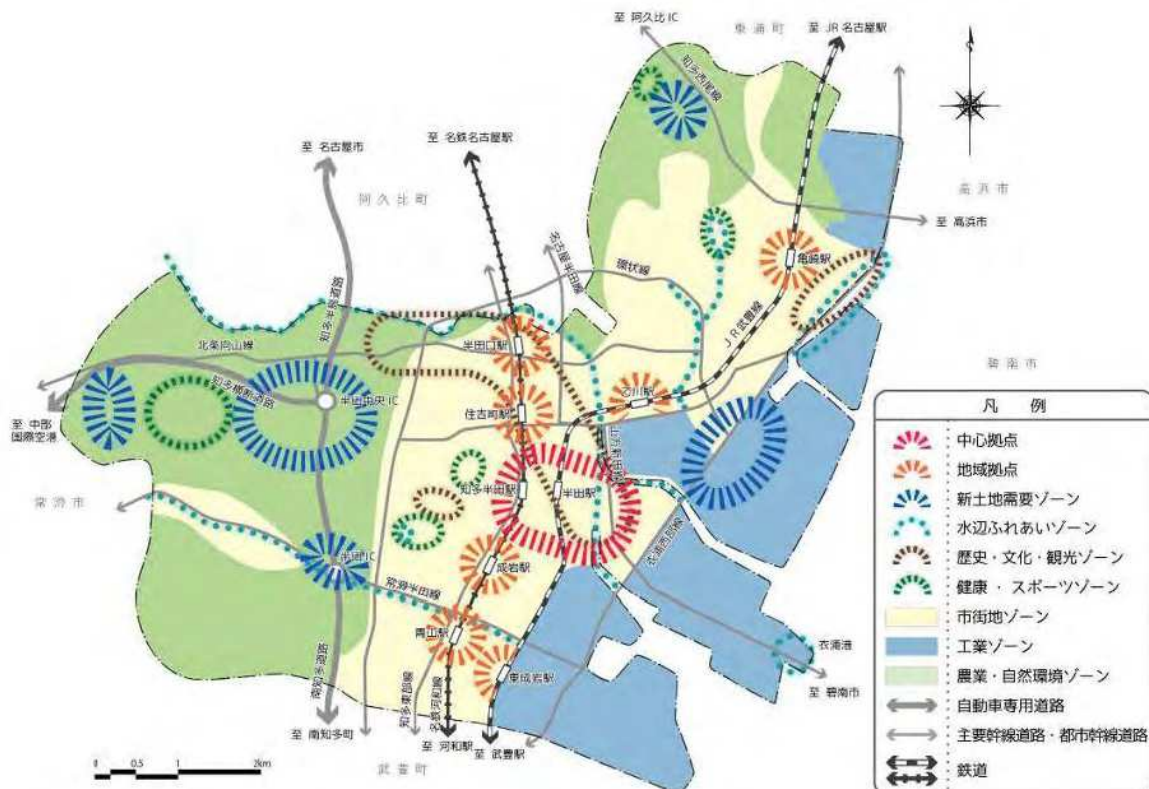
▼ 土地利用構想図



(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)	・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	【鉄道】 ・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。 【バス等】 ・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。

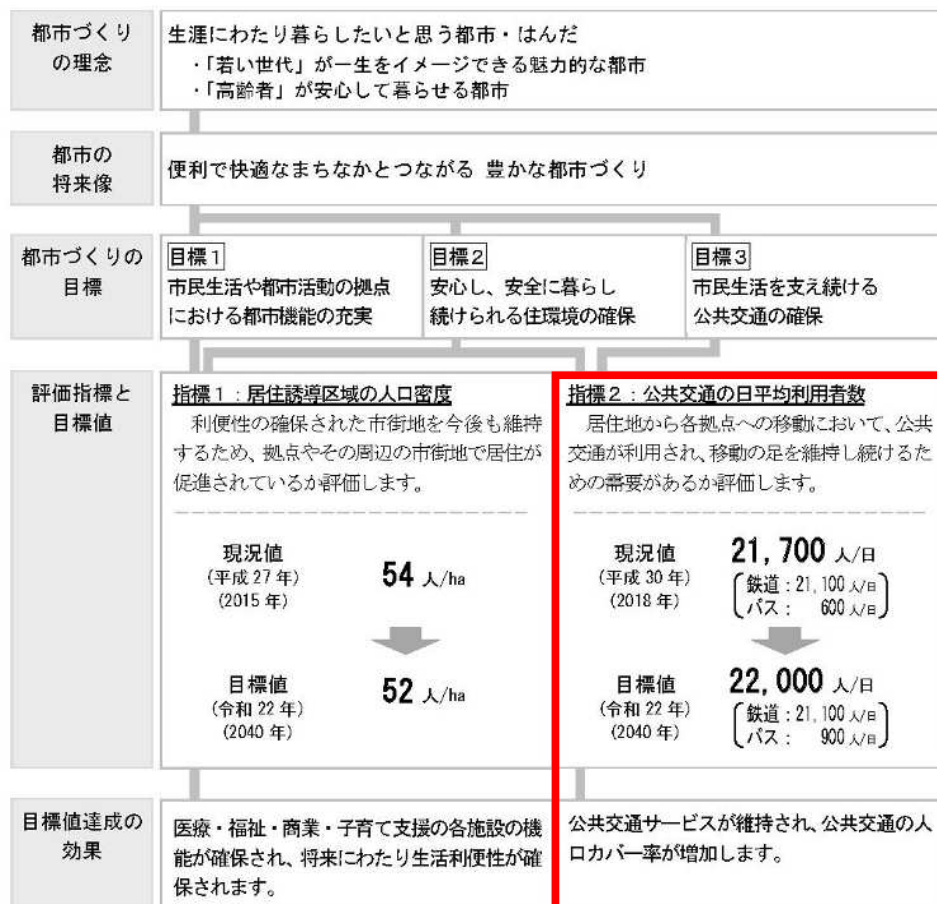
▼ 将来都市構造図



(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	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 目標2 安心し、安全に暮らし続けられる住環境の確保 目標3 市民生活を支え続ける公共交通の確保 ・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。 ・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。
公共交通軸	①鉄道軸 ・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。 ②基幹バス軸 ・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。

▼ 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 ^{ふる} 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)	【PROJECT2：中心市街地の魅力向上】 ・ 竣工予定のＪＲ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ＪＲ半田駅にかけた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。 【PROJECT4：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ＪＲ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



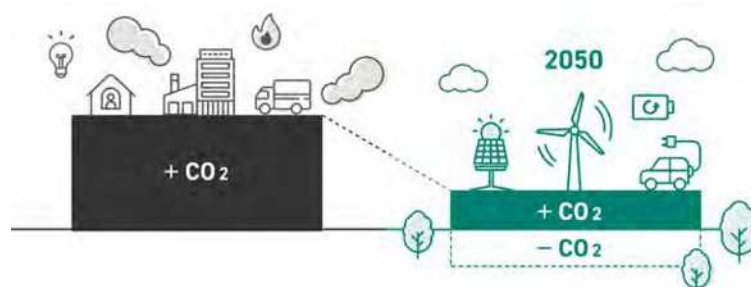
資料：国土交通省

(2) 交通GX※・カーボンニュートラルの実現に向けた取組

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

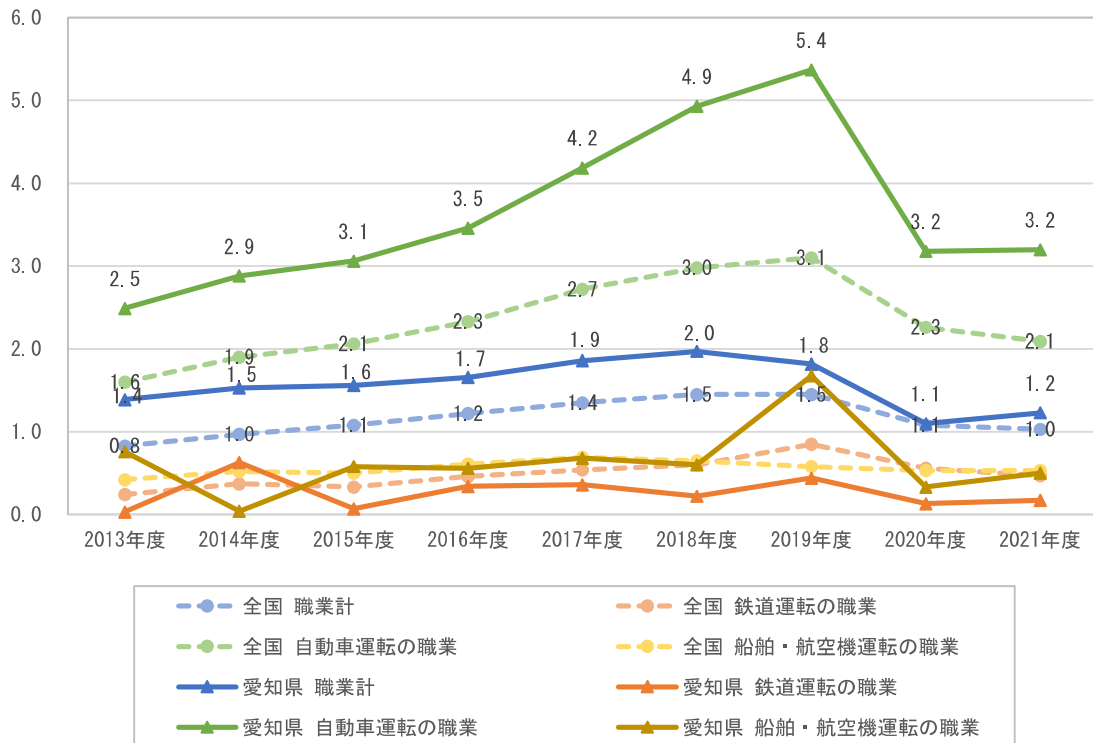


資料：環境省 脱炭素ポータル

(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）

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

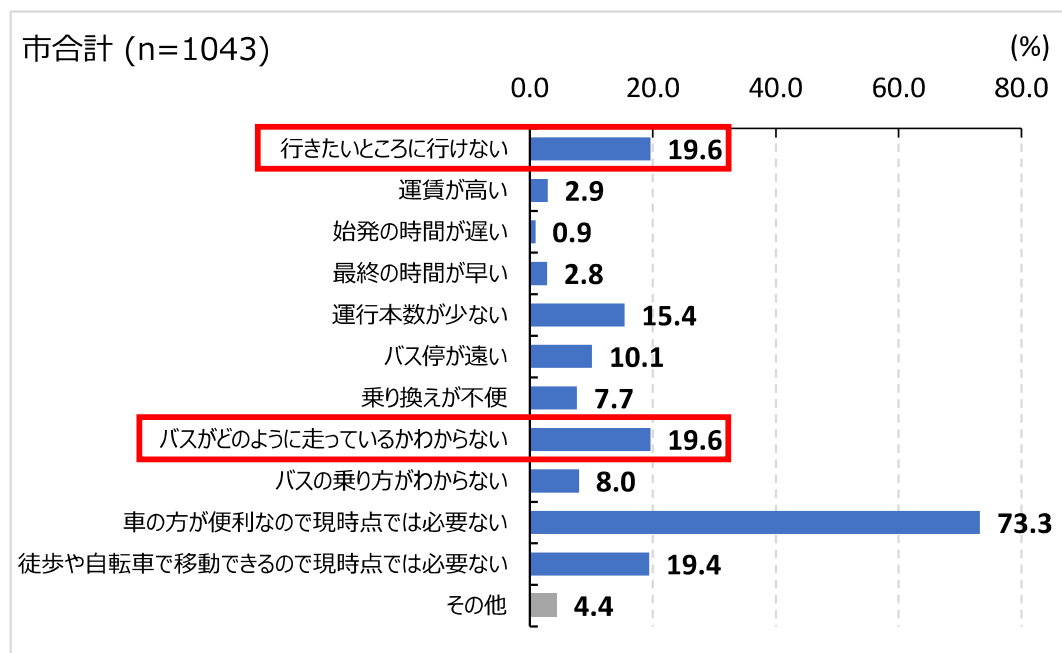
項 目	内 容				
調査対象	地区路線 A（ごんくる） 3 路線 知多乗合（路線バス） 2 路線 の調査日程中の全利用者 （調査日程中に 1 人 1 票）				
配布・回収方法	乗車時に手渡しにて配布、郵送で回収				
調査時期	地区路線 A（ごんくる）：2023 年 10 月 19 日（木）・22 日（日） 知多乗合（路線バス）：2023 年 10 月 20 日（金）・21 日（土）				
配布・回収結果	路 線		配布数	回収数	回収率
	地区 路線 A	亀崎・有脇線	55	34	61.8%
		半田中央線	119	58	48.7%
		青山・成岩線	128	54	42.2%
	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

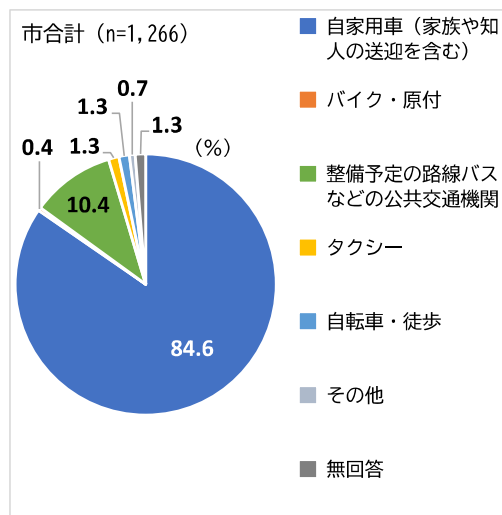


(2) 新半田病院への移動手段と病院の利用頻度

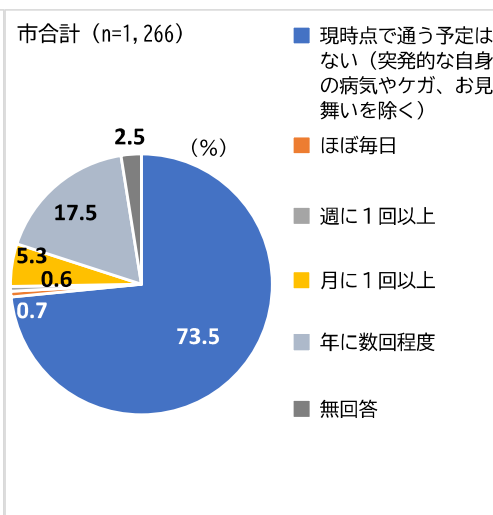
新半田病院へは85%の人が(送迎を含む)自家用車やバイク等で行くことを想定していますが、約10%強の人は公共交通機関を想定しています。

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



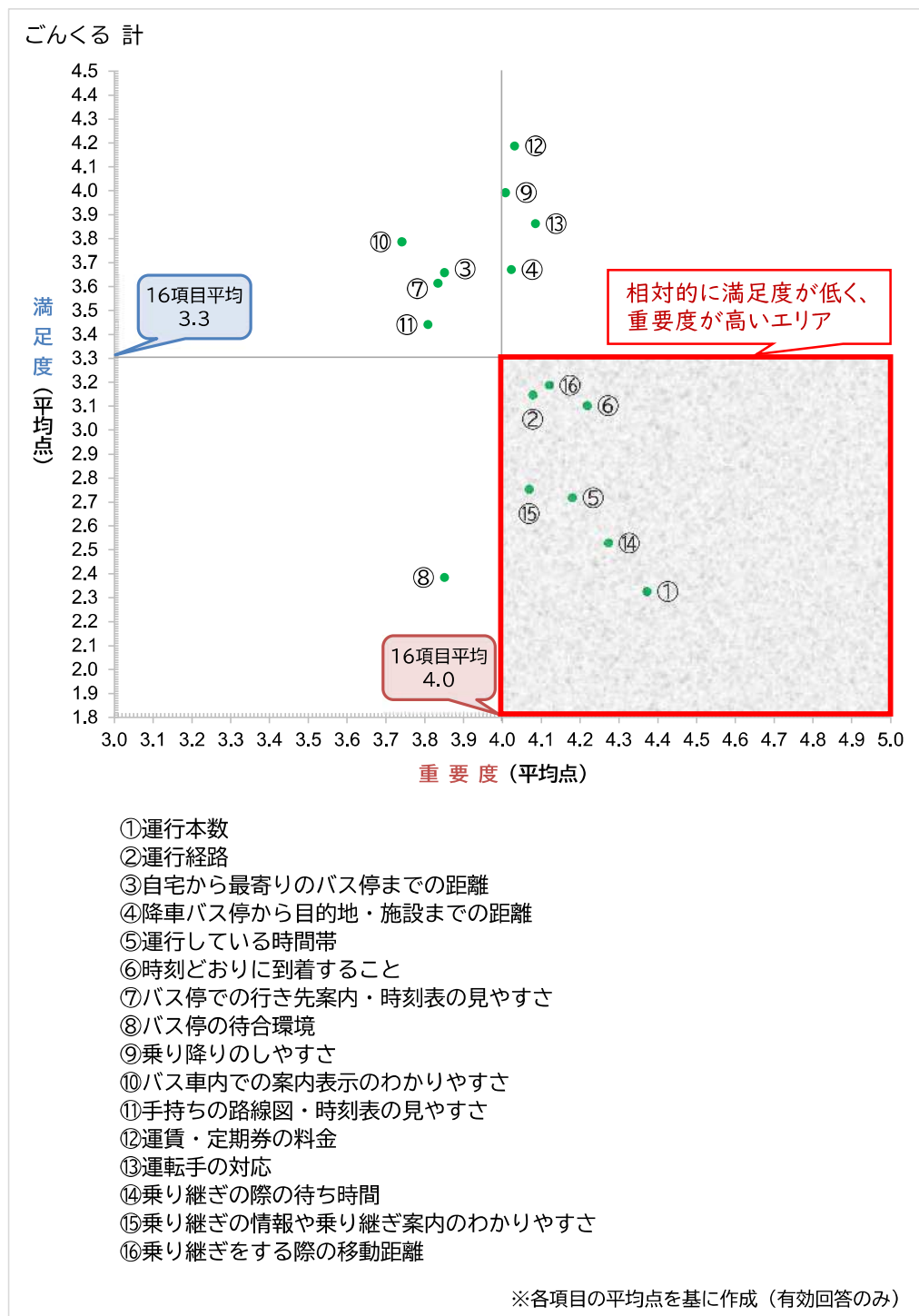
2) バス利用者アンケート調査

(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

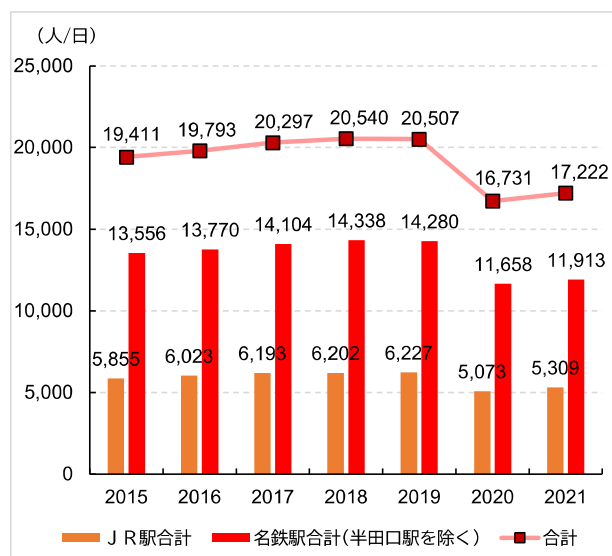
※鉄道利用者は 2022 年版知多半島の統計より乗車人員を 2 倍して算出（半田口駅は含んでいない）

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

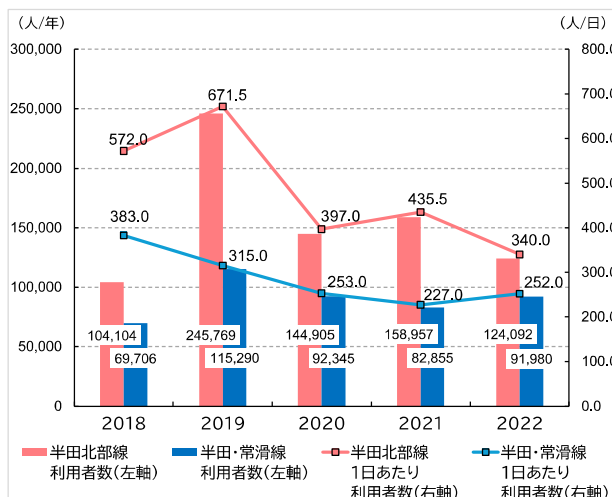
路線バス利用者数は 2 路線ともに、新型コロナウイルス感染症が流行する以前の 1 日当たりの値に回復していません。

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。

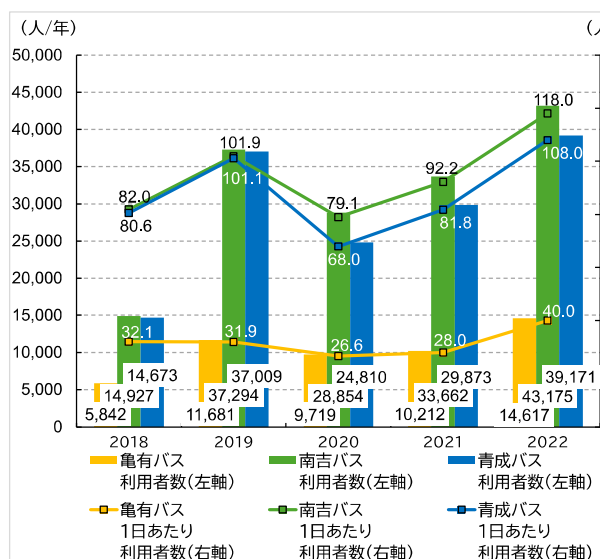
しかし、バス交通全体の利用者数は目標値に届いておらず、目標未達成となっています。

▼ 路線バス利用者数の推移（再掲）

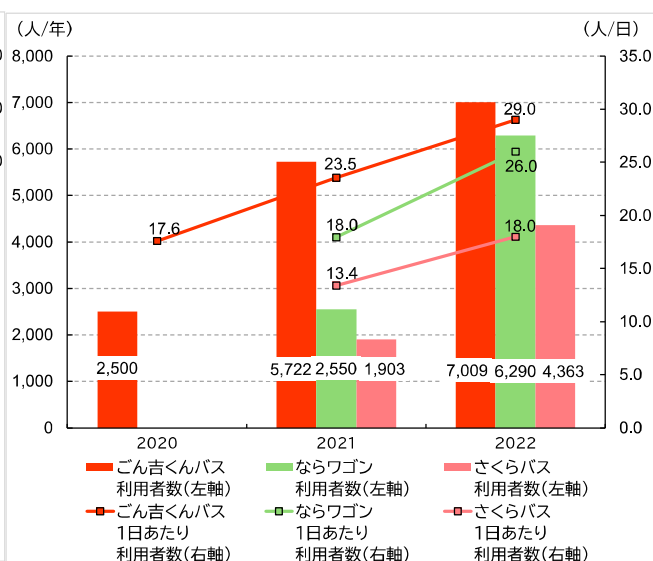


※2018 年度は再編後となる 10 月からの半年間を集計
資料：半田市資料

▼ 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

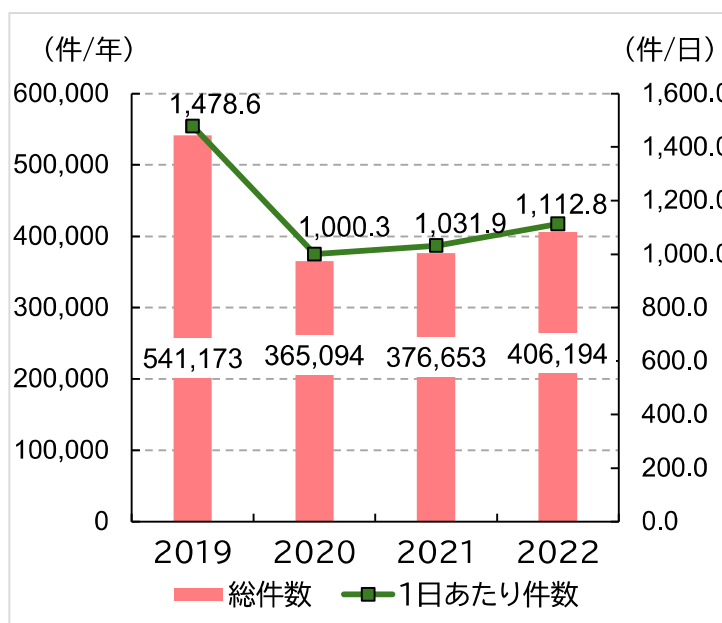
資料：半田市資料

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

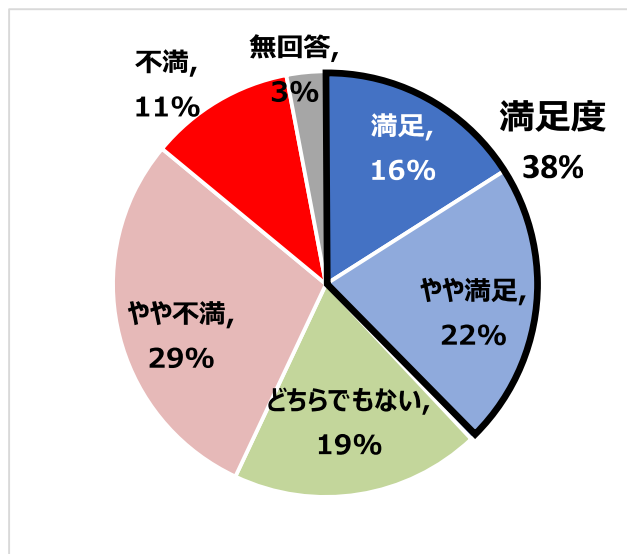
普段の生活の中で公共交通を利用する人の満足度の向上（市民アンケート調査）

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

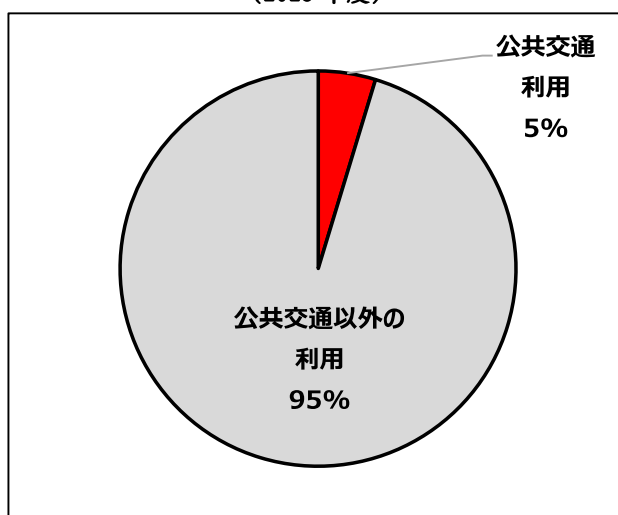
普段の生活の中で公共交通を利用する人の割合の増加（市民アンケート調査）

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%

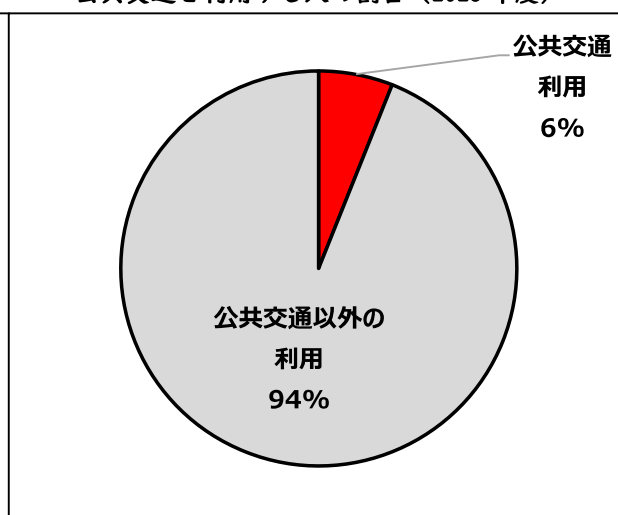
駅に行く際に公共交通を利用する人の割合、病院・買物・公的機関等に行く際に公共交通を利用する人の割合のいずれも、目標値に届かず目標未達成となっています。

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、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。

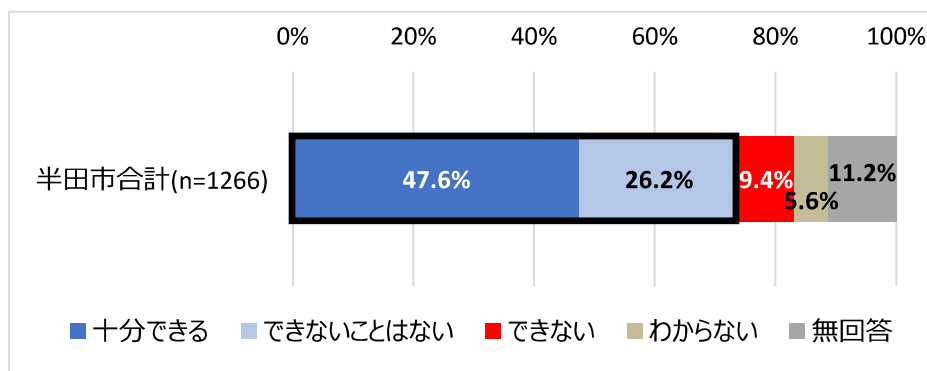
(4) 基本方針Ⅲ

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・協働した取組の件数

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・協働した取組の件数	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・協働した取組の件数は、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 に関する取組が 7 件、おでかけタクシーに関する取組が 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・協働した取組（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組など、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。

- J R 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

J R 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

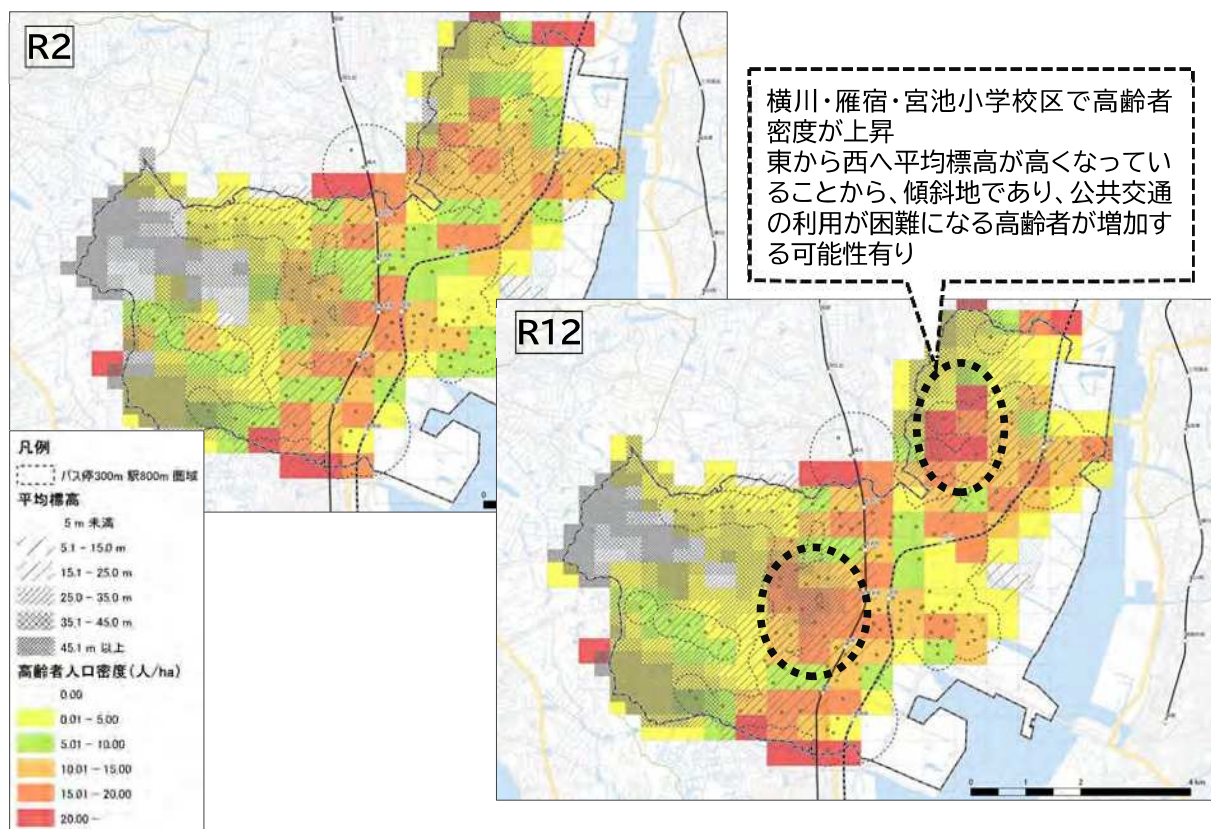


資料：地理院地図（国土地理院ウェブサイト）をもとに半田市作成

(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。

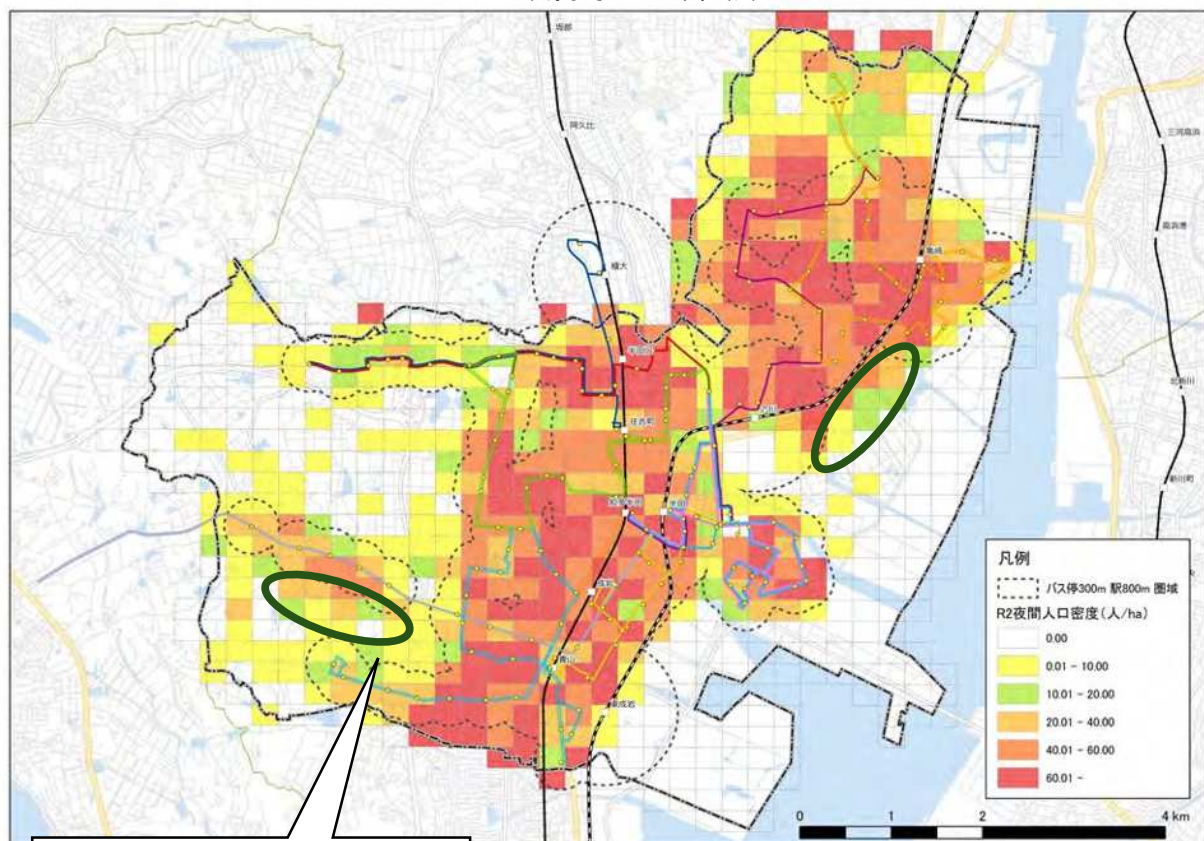
- 非利用者のニーズ・乗車動機から、公共交通の利用を誘引する施策の展開が必要

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組を継続・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組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組について、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組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。こうした取組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

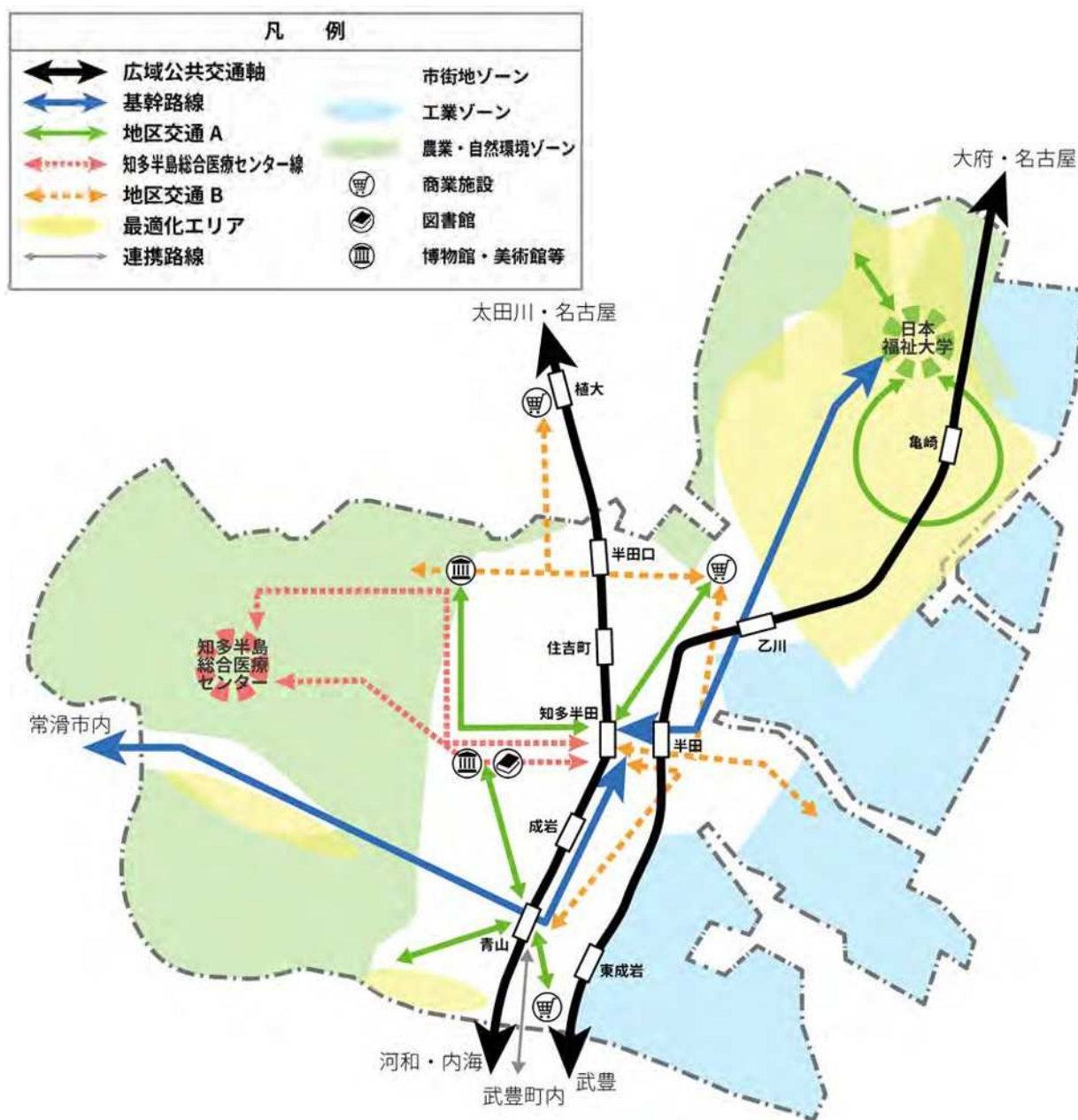
7. 基本的な方針と目標

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 JR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 - 半田北部線へ直通する系統を設定 - 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 - 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確保する。
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。また、耐久年数が経過した車両については、地域公共交通確保維持事業（車両減価償却等国庫補助金）の活用により買替える。
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。
おでかけタクシー	横川小学校区 有脇小学校区 板山小学校区	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	地区住民と市が主体となって制度設計を行うとともに、定期的な点検により、変化する移動ニーズに対応しつつ、継続的な運行を確保する。
個別輸送	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	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交通事業者と連携して確保する。
	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。
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、本計画での取組の直接の対象としないが、必要に応じ連携・調整を図る。）

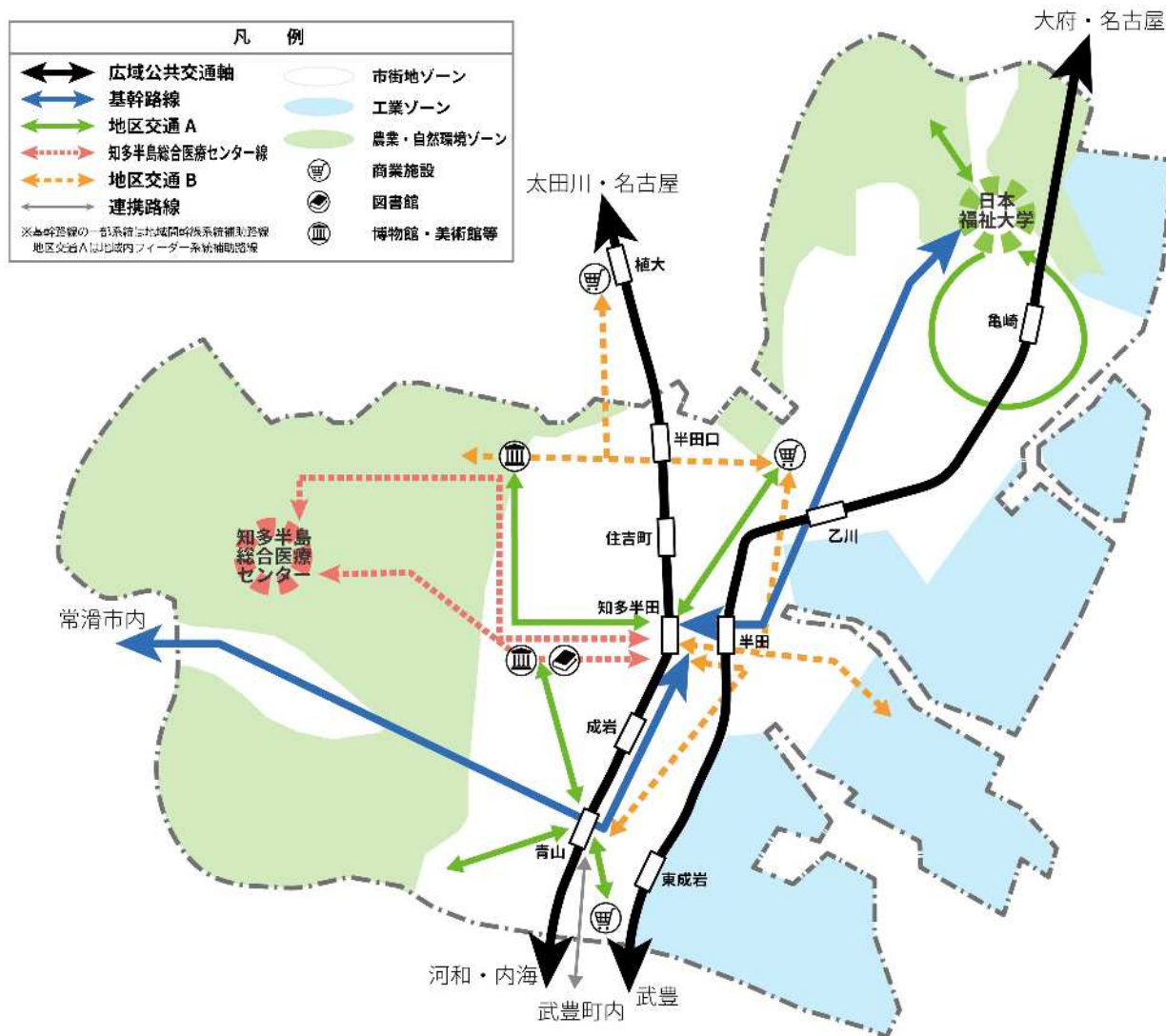
※**基幹路線**のうち**半田・常滑線**は、半田市北部の交通結節点である日本福祉大学や、半田メインストリートを起点とし、特急停車駅である青山駅や半田市医師会健康管理センターを経由し、常滑駅や中部国際空港を終点とする、交通・教育・医療の拠点を結ぶことで、様々な目的での市内外の移動を支えています。

しかし、運行事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、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・維持する必要があります。

※**地区交通 A**のうち**ごんくる（亀崎・有脇線、半田中央線、青山・成岩線）**は、地区内の住宅地や生活施設、観光施設を連絡する路線として、地域生活や半田市の観光移動に必要な移動手段です。半田市内の交通結節点で基幹路線である半田・常滑線と連携・接続することで、地域外への広域的な移動にも対応しており、基幹路線を補完する重要な役割を果たしています。

しかし、運行事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）により運行を確保・維持、また地域公共交通確保維持事業（車両減価償却等国庫補助金）により耐久年数が経過した車両買替えをする必要があります。

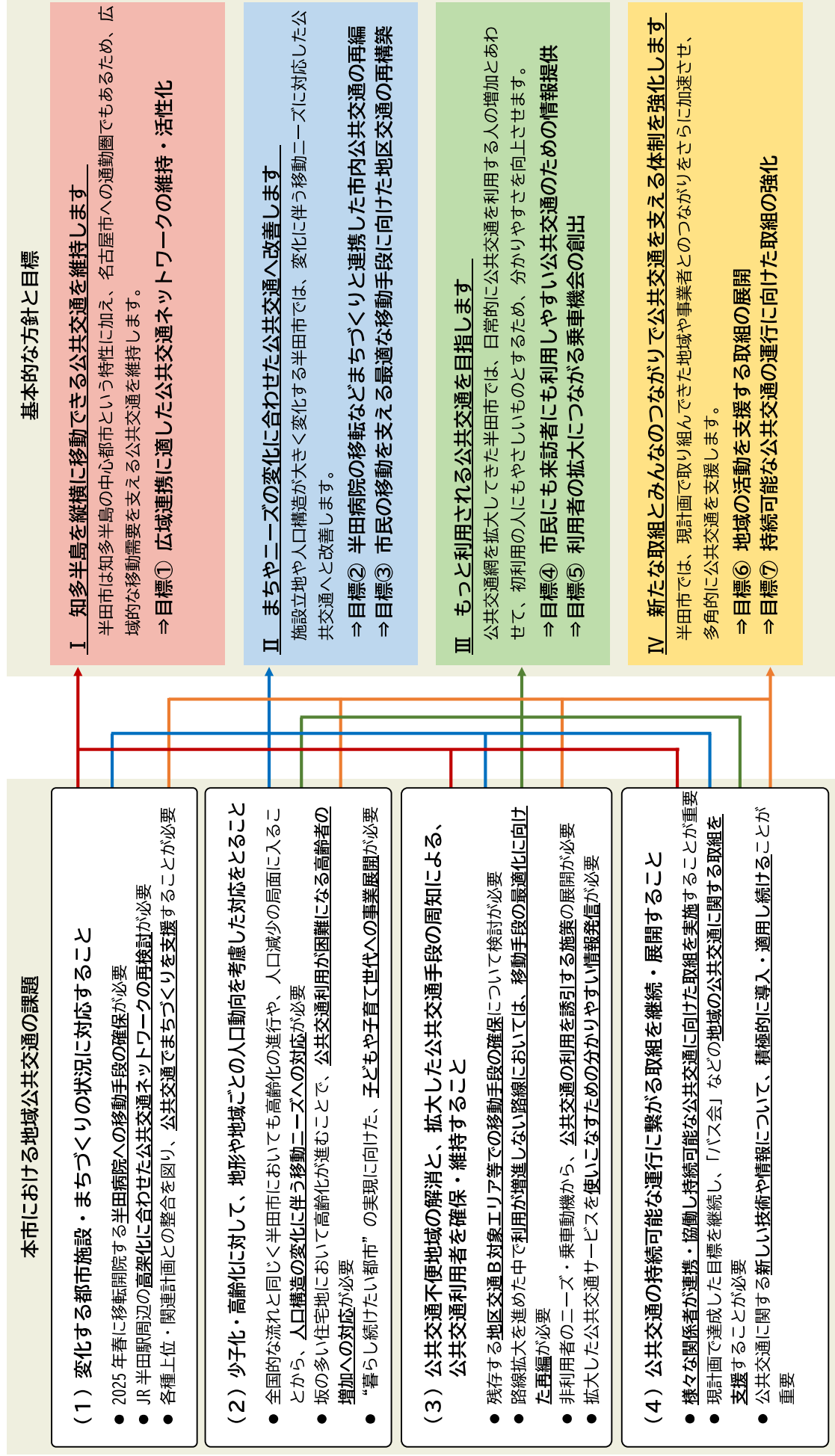
▼ 市内公共交通機関の位置づけと役割に対応した路線図



▼ 地域公共交通確保維持事業に関連するバス路線の運行概要

位置 付け	路線・系統	起点	経由	終点	事業 許可 区分	運行 態様	実施 主体
基幹 路線	半田・常滑線 (A)	知多 半田駅	青山駅	常滑駅	一般乗合 旅客自動 車 運送事業	路線 定期 運行	交通 事業者
	半田・常滑線 (D)		りんくう 常滑駅	中部 国際空港			
	半田・常滑線 (N) ※半田北部線を内包	日本 福祉大学	知多 半田駅	常滑駅			
地区 交通 A	亀崎・有脇線	日本 福祉大学	亀崎駅	日本 福祉大学	一般乗合 旅客自動 車 運送事 業	路線 定期 運行	半田市 ※運行は 交通事業 者に委託
	半田中央線	知多 半田駅	新美南吉 記念館	知多 半田駅			
	青山・成岩線	青山駅	半田図書館 ・博物館	青山駅			

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各種利用券の見直し

IV 新たな取組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組の展開

⇒目標⑦ 持続可能な公共交通の運行に向けた取組の強化

- ・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

【知多半島を縦横に移動できる公共交通を維持します】

◆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。

▼ 地区交通 A（ごんくる）各路線の車両



▼ 地区交通 B 各路線の車両



◆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。

▼ おでかけタクシーチラシ（有脇地区）

**おでかけタクシーの
目的地が変わります！**

スギ薬局上池店→JAあいち知多半田北支店

令和6年4月1日

半田市おでかけタクシーとは？

半田市が提供するタクシーサービスで、利用登録証を取得（要申請）のうえ、事前予約することで、「自宅」⇄「決められた目的地（2カ所）」を片道300円で移動することができます。（利用料300円を除く残りの運賃分は、後日半田市が補填）

※有脇小学校区にお住まいの小学生以上の方が対象
（令和4年8月1日から有脇地区にて本格導入しています。）

運行 毎日9時～16時（迎車可能時間）
予約 毎日9時～16時（受付時間）
受付窓口 名鉄知多タクシー係 ☎0569-37-1112
安全タクシー係 ☎0569-21-0685
※当日予約可、事前の予約は利用日の7日前から可

利用料 300円/1台 ※状況によって運賃が変動する可能性があります。

利用地 自宅⇄目的地（以下表）の利用のみ（目的地⇄目的地は×）

1 日本福祉大学	4 上池産科	7 万葉産	10 亀崎駅	13 美原郵便局
2 半田中央病院	5 名鉄知多半田支店	8 あべケリニック	11 造とうケリニック	14 マルス乙川店
3 日本福祉大学	6 名鉄知多半田支店	9 武内産科	12 アサヒコープ半田店	15 名鉄知多半田支店
16 亀崎図書館	19 亀崎図書館	22 亀崎図書館	25 亀崎図書館	28 亀崎図書館

注意 点
・利用登録証を取得（要申請）のうえ、電話予約が必要です。
・車両の空き状況により、希望時間に予約できない場合があります。

問合せ 半田市都市計画課（☎84-0628）

▼ おでかけタクシー車両



資料：安全タクシー、名鉄知多タクシー

◆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、本市の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。

▼ ゆめころんの車両



▼ アグピー号の車両



(2) 基本方針Ⅱに関連した事業

【まちやニーズの変化に合わせた公共交通へ改善します】

◆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、知多半田駅前のロータリーリニューアルなどの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。

▼ J R 半田駅及び J R 武豊線高架化イメージ



▼ 知多半田駅前ロータリーリニューアルイメージ



◆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や、自動車運転免許を持たない高校生以下の人など、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。

▼ 地域住民が地元のバスを調べて乗車するようす

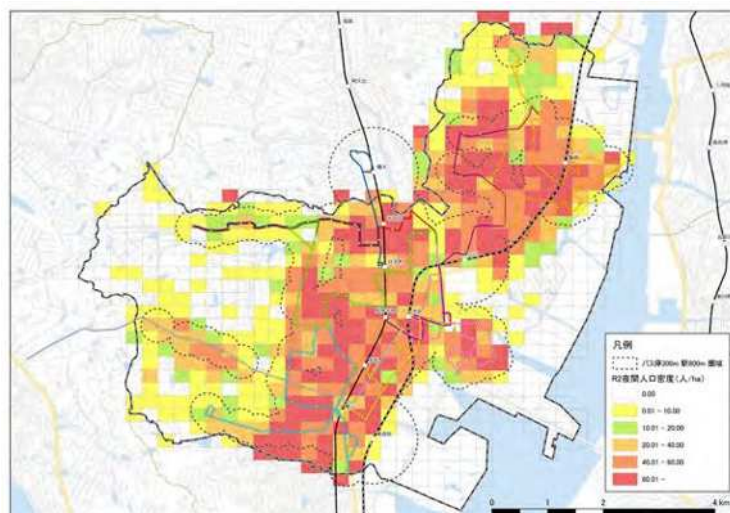


◆事業 2-3 交通空白地域での移動手段の確保

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（おでかけタクシーを含めて）89.6%となっています。公共交通の人口カバー率の向上に向けて、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。

▼ 公共交通カバー圏域図（p.8 再掲）



「※」が付いている語句は53ページに解説があります

(3) 基本方針Ⅲに関連した事業

【もっと利用される公共交通を目指します】

◆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。

▼ バスロケーションシステム画面



▼ 半田市地区路線バス 路線図&時刻表



◆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。

▼ 板山おでかけタクシー説明会のようす



◆事業 3-3 タイアップ事業の実施

実施主体：半田市、交通事業者、地域企業・学校等

- 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、観光分野と連携した事業を実施します。
- 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。

▼ のりものカード



◆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組を実施します。

▼ 2024 年度実施イベントのようす



◆事業 3-5 定額運賃制度の継続と各種利用券の見直し

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

【新たな取組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】

◆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。

▼ さくら小学校区の地域バスを考える会（バス会）発行「さくらバスだより」

さくらバスだより vol.16

各戸配布

発行：令和6年8月
さくら小学校区の 地域バスを考える会
【連絡先：24-0021 電話室（平日）】

6月 **36.6人/1日**

7月 **42.7人/1日**

2か月続けて
目標人数 **達成!!**

昨年度までのさくらバスの利用実績の平均は、1日当たり令和4年度（RS.4月～RS.3月）17.8人、令和5年度（RS.4月～RS.3月）18.6人でした。「1日30人以上」という半田市の地域バス運行継続基準を考えると、目標数値に届かず、PR不足を反省していました。

しかし今年4月、新しいダイヤと経路で再スタートしたところ、25.8人（4月）29.9人（5月）、36.6人（6月）、42.7人（7月）と急増しました。特に7月の実績はバス会担当全員が驚き、喜んでいました。

市の運行継続基準は半期（4～9月、10～3月）ごとの平均乗車人数ですので、今の状況を続けることが必要ですが、利用していただいた方々のご理解ご協力に深く感謝します。ありがとうございます。

誰もが迎える高齢化社会に向かって
さくらバスを継続させることが大切です!!

スーパーイシハラがなくなった今、さくら小学校区の住民は、車がなければ日常の買い物に困る毎日です。電車に乗るにも、医者に通うにも、車が必要です。来年には、半田病院も移転してしまいます。

住民の高齢化はどんどん進みます。免許証返納も真剣に考える必要があります。同居する子供や孫に頼ることができればよいけれど、多くの住民は生活手段に似ています。

歩いて外出することが不安で引きこもりがちになったり、今は関係なくとも いつかは来る自動車免許返納を心配したりしないための生活手段、それが、さくらバスです。

「1日30人以上の利用」（継続基準）を続け
さくらバスを継続させましょう。

1日11便のさくらバスですから、1便に3人の乗客で軽くクリアできる目標です。

一層のご協力をお願いします。

誰もが元気に外出でき、
買い物を楽しみ、
地域の活動に笑って参加できる。
そんな地域でありたいと願います。

「さくらバス」は、そのための大切な生活手段です。

「中野整形外科」「中野整形外科前」のバス停が設置できました!!

多くの方から要望の出ている「中野整形外科」のバス停について、4月の段階では、調整中で、バス停が確定していませんでしたが、やっと警察署との調整が付き、市にお願した緑地帯を横断する工事も完了し、「中野整形外科」（半田市半田町方面）「中野整形外科前」（半田市半田町方面）というバス停が設置できました。9月からは通院に便利になると想います。ぜひご利用ください。

9月からバスダイヤ（時刻表）が変わります!!

新バス停の設置（「中野整形外科」・「中野整形外科前」）や運転手さんの休憩時間の確保を考慮してバスダイヤを少し変更しました。

4月から新ダイヤ・新経路でスタートしたさくらバスですが、実際に走ってみて、朝の渋滞や道路工事等で遅れがちなことが多く、運転手さんの休憩時間を削ることで調整している状況でした。また新バス停の設置によって当然ダイヤの見直しが必要になりました。

そこで、現状の11便のバスの本数とバスの経路は変えずに、発着時刻を少し変えて、新しいダイヤを作成しました。戸惑われる方もいらっしゃるかもしれませんが、ご理解ください。

新ダイヤ表は、9月の市報と一緒にお届けしますのでご利用ください。

バスダイヤの次の見直しは?

次のダイヤ変更は、半田病院が移転する来年4月を予定しています。ご意見・ご要望をお聞かせください。

太川陽介さんのユーチューブにさくらバスが登場!!

「路線バス乗り継ぎの旅」というTV番組に出演してみえる太川陽介さんのユーチューブで、さくらバス乗車が配信されました。

「安城から豊南へ、そして衣浦トンネルを歩いて乗り、コマダからさくらバスで半田市役所へ」というコースで紹介されています。このQRコードを読み取ると、「豊知でガチバス旅」と検索すると見ることができます。

8月13日配信、タイトルは「豊知でシンバスの旅 ④」

— 安城→豊南→半田 —

乗客の声

バス会のメンバーが乗客の方からいただいた声です。

11便に増えたので、とても便利になったし、外出の機会が増え、お年寄りにならそう、運転手さんが話しやすく感じのいい人だった。

知多半田駅で降りたら、ビロ〜まで行くこともできる。一人住まいの私にとって、本当にありがたいバスです。

名古屋へ行くのに、便利です。お帰るから時間がかかると思っていただけ、知多半田駅で駐車場を探したり、駅まで歩いたりすること考えると、時間はそう変わりません。何より、100円の料金が魅力。駐車場の料金って、ずいぶんかかっちゃいますからね。

北笠原地へ最寄りに行くのに、どうも乗り換えるのが難儀でほしい。

高層で乗れる、一本通しで乗れた、もう少し定員が多いバスだといいですね。

もう少し遅くまで走ってくると、あわてて用事を済ませることもないのですが……。

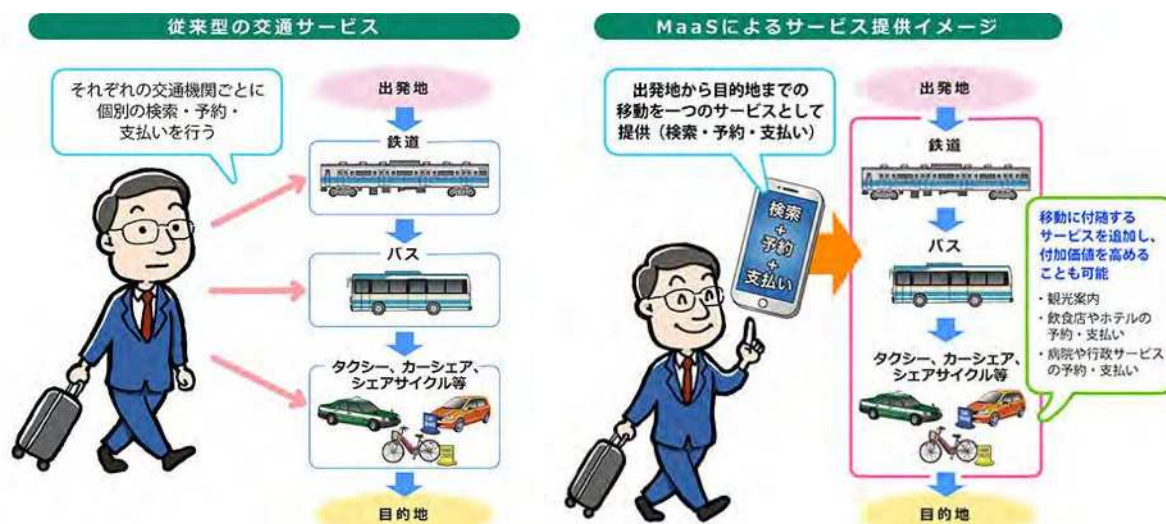
◆事業 4-2 新たな技術・サービスなどに関する調査・研究

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。

▼ MaaS によるサービス提供イメージ



資料：政府広報オンライン

◆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組について、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組を実施していきます。

▼ EV バス



資料：知多乗合

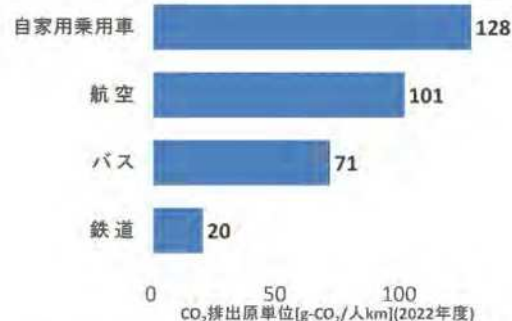
▼ EV タクシー



資料：安全タクシー

▼ 輸送量（人 km）当たりの二酸化炭素排出量

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）



※温室効果ガスインベントリオフィス：「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省：「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

資料：国土交通省

▼ 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	実施					
1-2	地区交通の運行維持	実施					
1-3	おでかけタクシー制度の維持	実施					
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					
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	状況・調整が整い次第実施					
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					
2-3	交通空白地域での 移動手段の確保	状況・調整が整い次第実施					
3-1	わかりやすい運行情報の 継続発信	実施					
3-2	各種公共交通の 利用説明会の実施	実施					
3-3	タイアップ事業の実施	状況・調整が整い次第実施					
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	実施					
3-5	定額運賃制度の継続と 各種利用券の見直し	実施（協議が調い次第見直し）					
4-1	バス会に対する支援の継続	実施					
4-2	新たな技術・サービスなどに 関する調査・研究	実施					
4-3	運転手確保に向けた 交通事業者との連携・協力	実施					
4-4	カーボンニュートラルへの 対応	状況・調整が整い次第実施					

9. 評価・計画推進について

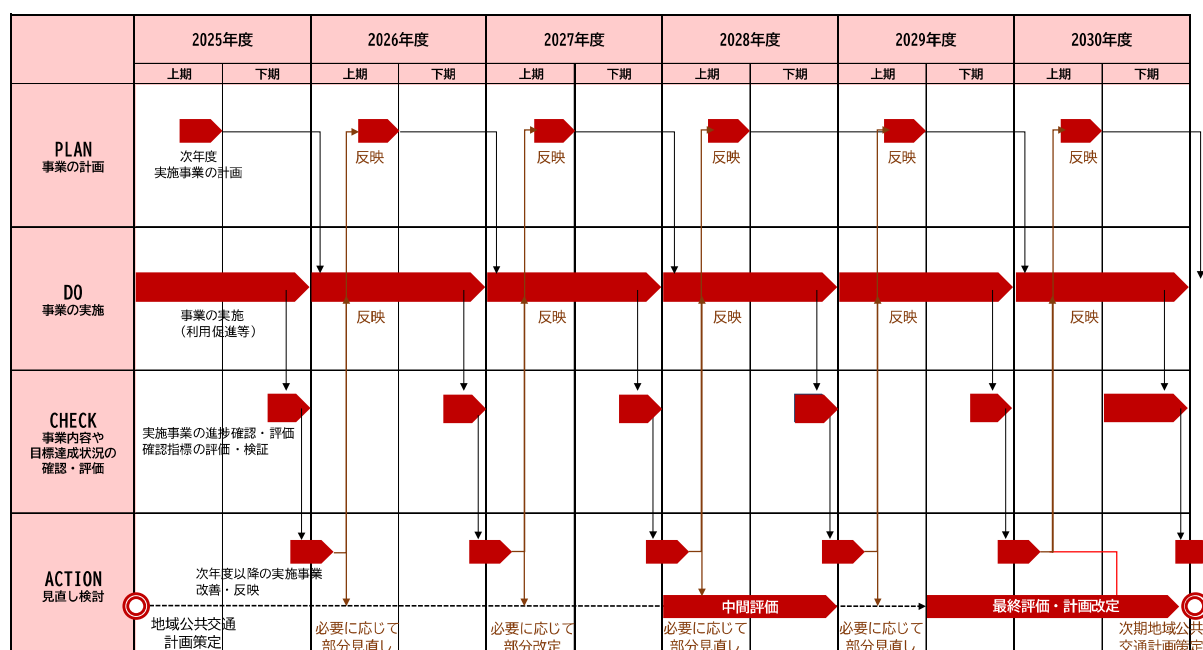
1) 計画評価の考え方

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	基幹路線の路線数	2路線 2024 年度	現状値を維持 2030 年度	時刻表等により集計
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% 2030 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	14.6% 2030 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	56.5% ※バス利用者 2030 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 2030 年度	実施回数を集計
新たな取組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組の展開	地域が関係者と連携・協働した取組の件数※	11 件/年 2023 年度	14 件/年 2030 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組の強化	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。			

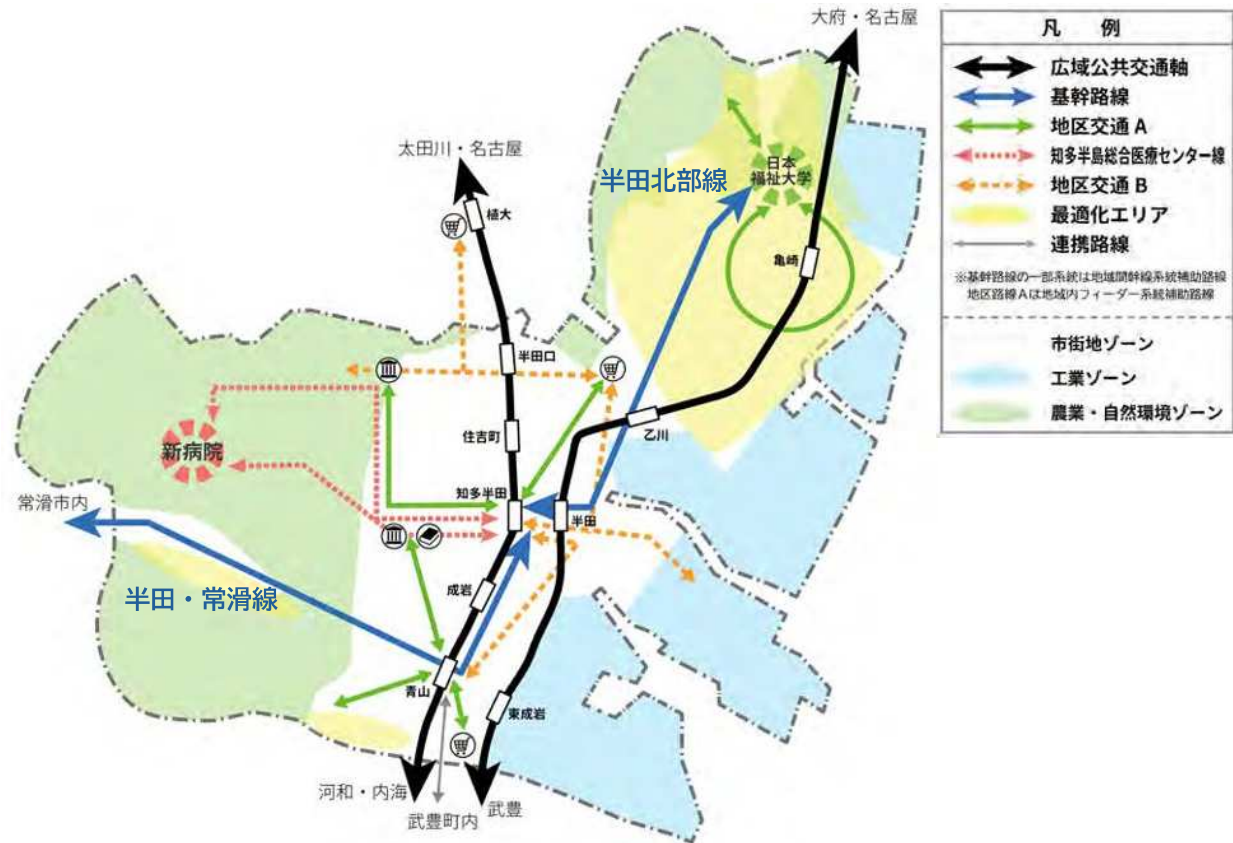
※「地域」とはバス会をはじめとする市民や企業等を指します

■数値目標の設定根拠

目 標：広域連携に適した公共交通ネットワークの維持・活性化

評価指標：基幹路線の路線数

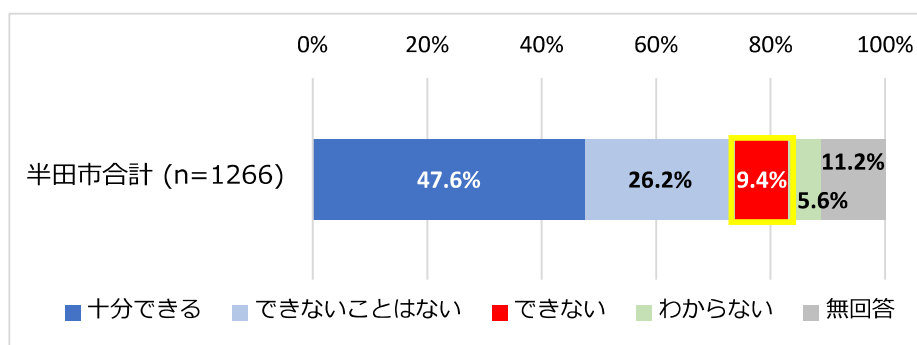
▼ 半田市の公共交通の将来ネットワークイメージ (p.29 再掲)



本市の東西方向の広域的な移動は、上図における「基幹路線」の2路線（半田・常滑線、半田北部線）により支えられています。これらの路線は市内のバス交通（主に地区交通A）と結節するとともに、通勤や通学、通院などの様々な目的の移動を支えており、市内外の移動に対して重要な役割を担う路線となっているため、「基幹路線」の2路線の運行が維持されていることを目標とします。

目 標：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
 評価指標：公共交通で目的地へ行くことができる人の割合

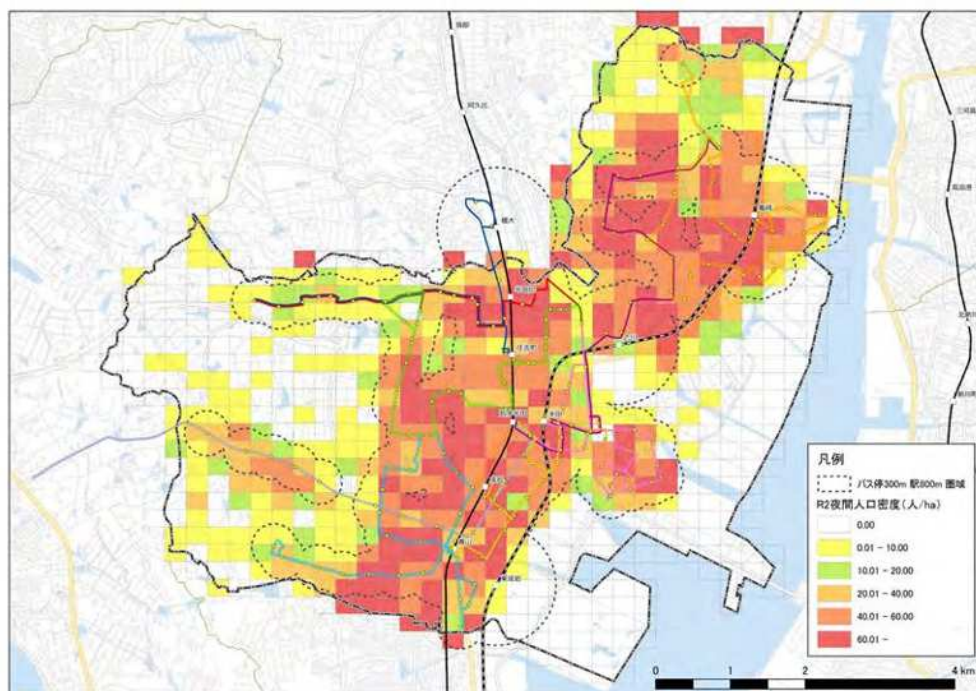
▼ 公共交通で目的地に行くことができる割合（2023 年度）（p.23 再掲）



市民アンケート調査の「公共交通で目的地に行くことができる割合」において、「できない」と回答した 9.4%が「十分できる」や「できないことはない」に転換することを目標とします。

目 標：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
 評価指標：公共交通人口カバー率

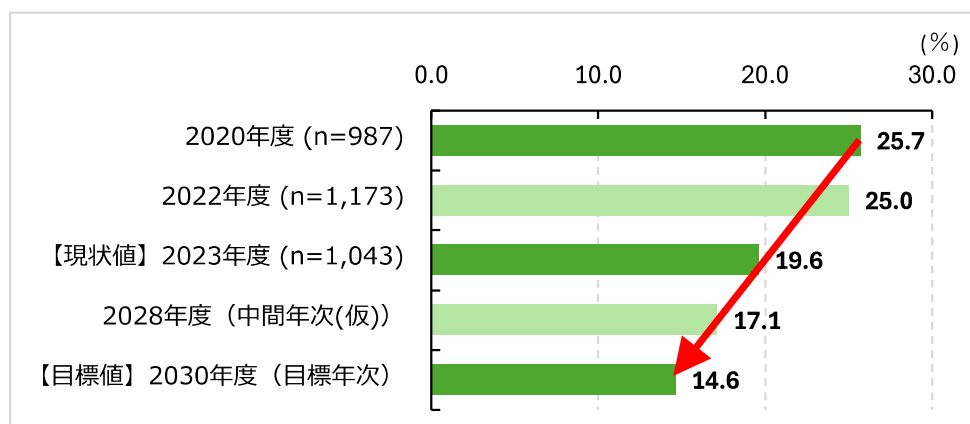
▼ 公共交通カバー圏域図（p.8 再掲）



公共交通の利用圏域内（駅から 800m、バス停から 300m）の人口を、半田市の総人口で割って求める「公共交通人口カバー率」について、現状の 84.3%（おでかけタクシーを含めると 89.6%）より改善することを目標とします。

目 標：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
 評価指標：「バスがどのように走っているかわからない人」の割合

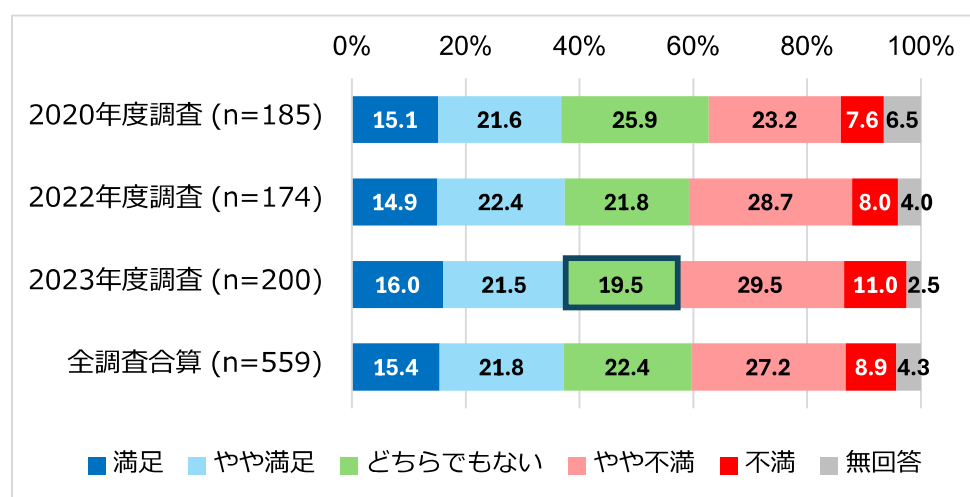
▼ バスを利用していない理由のうち
 「バスがどのように走っているかわからない」と回答した人の割合



2023年度の市民アンケート調査における、バスを利用していない理由のうち「バスがどのように走っているかわからない」の回答割合について、2020年調査から2023年調査までの減少ペース（5～6%の減少）を目標年次（2030年度）に向けて繰り返すことを目標とします。

目 標：利用者の拡大につながる乗車機会の創出
 評価指標：公共交通利用者の満足度

▼ バス利用者の満足度



2023年度の市民アンケート調査における、バス利用者が評価する満足度のうち「どちらでもない」の回答割合について、「満足」・「やや満足」へ転換させることを目標とします。

目 標：利用者の拡大につながる乗車機会の創出

評価指標：利用促進策の実施回数

公共交通の利用促進策について、1年のうち四半期に1度以上実施することを目標とします。

目 標：地域の活動を支援する取組の展開

評価指標：地域が関係者と連携・協働した取組の件数

1つの地域バス会につき、年間2件以上の取組を実施することを目標とします。

■モニタリング指標

▼ 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 (2023 年度実績)	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 (2023 年度実績)	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	有協地区：310人 横川地区：342人 板山地区：619人 (2025 年 2 月 1 日現在)	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% (2023 年度実績)	事業実績を集計

【参考】モニタリングにおける市内バス利用者数の推移見込み

		利用者数（実績）					利用者数（推計）										(人)			
種別	路線名	2019 年度	(内訳)	2023 年度	(内訳)	2024 年度	(内訳)	2025 年度	(内訳)	2026 年度	(内訳)	2027 年度	(内訳)	2028 年度	(内訳)	2029 年度	(内訳)	2030 年度	(内訳)	計算根拠
知多 バス 路線	半田・ 常滑線		203,679		143,838		152,433		161,027		169,622		178,216		186,811		195,405		204,000	R12利用者数見込 みをコロナ禍前の R1実績とし、R5実 績とR12利用者数 見込みの差を均等 割りして毎年加算 した。
	半田北部線 (N線含ま ず)	361,059	157,380	242,841	99,003	259,721	107,288	276,600	115,573	293,480	123,858	310,359	132,143	327,239	140,428	344,118	148,713	361,000	157,000	
地区 交通A	亀崎・ 有脇線		11,681		16,510		17,717		20,848		23,979		27,110		30,241		33,372		36,500	R1実績からR5実績 の平均増加利用者 数をR5実績から毎 年加算してR12利 用者数見込みを求 めた。亀有線は路 線改善によるR12 時点の年間利用者 数見込みを 36,500人/年 (100人/日)とし た。
	半田中央線		37,294		45,669		47,763		49,857		51,951		54,045		56,139		58,233		60,327	
	青山・ 成岩線	85,984	37,009	104,840	42,661	109,554	44,074	116,192	45,487	122,830	46,900	129,468	48,313	136,106	49,726	142,744	51,139	149,379	52,552	
	岩滑小線	-			7,641		7,978		8,315		8,652		8,989		9,326		9,663		10,000	
地区 交通B	成岩東部線	-			7,921		8,218		8,515		8,812		9,109		9,406		9,703		10,000	R12利用者数見込 みを10,000人/年 (約40人/日)と し、R5実績とR12 利用者数見込みの 差を均等割して毎 年加算した。
	瑞穂線	-			4,521		7,320		7,320		7,856		8,392		8,928		9,464		10,000	
計		447,043		367,764		392,791		416,942		441,630		466,317		491,005		515,692		540,379		
1日あたり 人数		1,221		1,033		1,108		1,175		1,244		1,314		1,383		1,452		1,521		

用語解説

用語	解説	初出 ページ
【あ 行】		
I o T	【Internet of Things の略】 主にパソコンやスマートフォンなどの情報機器が接続していたインターネットに、自動車や家電製品といった、さまざまな「モノ」をつなげる技術	14
L R T	【Light Rail Transit の略】 低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システムのこと	14
【さ 行】		
G X	【Green Transformation の略】 化石エネルギー中心の産業・社会構造を、クリーンエネルギー中心の構造に転換していく、経済社会システム全体の改革への取組のこと。	14
G T F S	【General Transit Feed Specification の略】 公共交通機関の時刻表と地理的情報に使用される共通形式を定義する、標準化されたデータののこと。	39
【た 行】		
D X	【Digital Transformation の略】 デジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること。	14
【は 行】		
パークアンドライド	鉄道駅等の周辺に自家用車を駐車し、公共交通に乗り換えて移動すること。	10
バスロケーションシステム	バスの現在地や遅れ情報、バス停の到着予想時刻等の提供を行うシステムののこと。	21
B R T	【Bus Rapid Transit の略】 走行空間、車両等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性等について、従来のバスよりも高度な性能を発揮する次世代のバスシステムののこと	14
【ま 行】		
M a a S	【Mobility as a Service の略】 出発地から目的地までの移動に対し、さまざまな移動手段・サービスを組み合わせて、ひとつの移動サービスとして捉える考え方のこと。	14

半田市地域公共交通計画

発 行 半田市

編 集 建設部 都市計画課

〒475-8666 愛知県半田市東洋町二丁目1番地

TEL 0569-21-3111（代表）

URL <https://www.city.handa.lg.jp/>

発行日 2025年 3月

