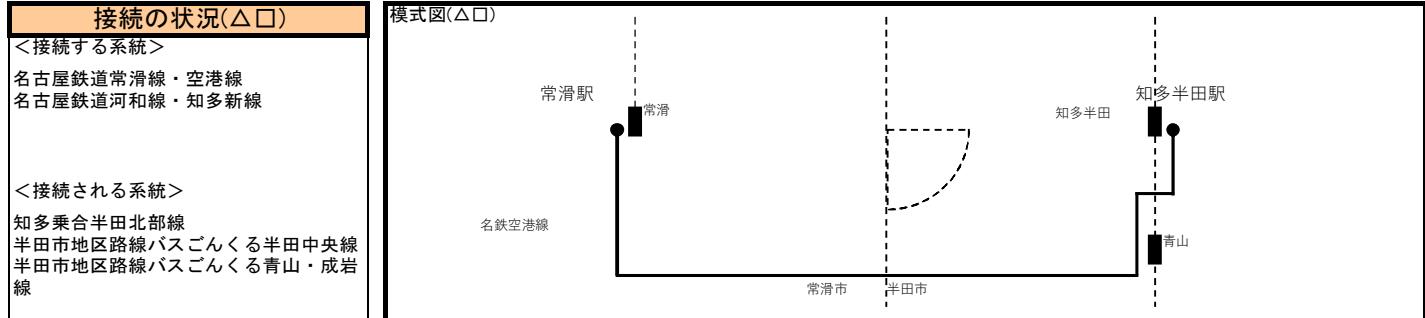


## 令和7年度補助系統別事業評価票（半田・常滑（A）線）

## 1. 補助系統の概要(△)

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） 細 系 統	知多乗合㈱	知多乗合㈱	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
				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)



## 2. R7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(△)					
評価	計画どおり運行されたか(△)	年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	年間利用者数【人】	42,559	23,773	78,160	79,866	68,048
		平均乗車密度（実績）	3.8	2.3	4.6	3.8	3.3
		輸送量 （計画）	15.1	26.6	15.2	20.4	40.0
		（実績）	17.4	10.5	30.3	33.8	29.3
		収支率（実績）	0.48	0.28	0.50	0.44	0.40

目標・効果達成状況											
評価		目標の達成状況(△)		運営主体の所見、理由分析、認識(△)							
B1	目標	85,000		半田・常滑(A)線は、半田市中心部から常滑駅へ直通する基幹路線である。年間利用者数は、目標としていた人数に届かず、達成率は80.1%となった。昨年度（令和6年度）実績と比較して年間利用者数が減少する結果となったため、さらなる利用者減が進まないよう、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。							
	実績	68,048									
	達成率	80.1%									
	要因	昼間時間帯の利用者が減少が要因の一つと推察									
運行事業者の所見等(△)											
		市町村名：半田市		市町村名：常滑市							
		利用人数が減じた原因として、旧半田市民病院の移転に伴い、病院利用者の利用が減少した可能性が考えられる。地域間幹線として重要な役割を担っている半田・常滑線の中で、本系統は最も運行回数が多い系統であり、利用動向等の指標として、特に重要な系統であるといえる。		利用者が昨年に比べ約15%減少しているが周辺の人流変動とは、異なる影響も考えられる。平均乗車密度が低下していることから需要に応じたダイヤ等の見直しを図る必要がある。知多半島総合医療センターとりんくう病院を結ぶ病院間シャトルバスを試験運行したが利用実績は低調であった。影響は大きくないものの少なからず影響があったと考えられる。							
		市町村名：0		市町村名：0							

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(△)		住民の利用状況(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,232 人/月	市境をまたぐ利用がおよそ3割を占め、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。	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0	
全利用者に占める率(△)	33.4 %		半田市の南部、西部の市民が常滑駅での乗り換え、通勤や通学のほか、買い物など様々な日常生活の移動として利用している。	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。			
特記事項	2025年6月18日、19日実施のOD調査結果をもとに算出						

《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》(△)				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)線あわせ、知多半田駅：およそ70人/日 常滑駅：およそ66人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり。				<ul style="list-style-type: none"> <li>R7.4名鉄知多半田駅に乗り入れる知多半島総合医療センター線を新設。（半田市）</li> <li>小学生の通学利用（常滑市）</li> <li>路線バス運営助成事業（常滑市）</li> </ul>			

### 3. R7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(△)			高齢者運転免許自主返納促進事業・パ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に設置し市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。	
会社ホームページ、SNS、広報誌を活用したPR活動、時刻表の掲載等	関係者の連携等(△□)	その他の取組	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。			
運行事業者と沿線自治体との日常的な情報交換を実施。						

#### 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(□)				
今後も引き続き、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	需要に応じたダイヤ等の見直しを図ると同時に需要の増加策として、当該路線とコミュニティバスとの接続について利便性を向上させ利用者の増加を図る必要がある。また、当該路線への影響も考慮し各種施策について見直しを行う。			

### 5. 今後の取組

課題に対応した取組、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(□)			
R7年度、R8年度に行う取組	誰にでもわかりやすく、利用しやすいダイヤの設定、見直しの検討を継続する。	市町村名：半田市 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。	市町村名：常滑市	市町村名：0 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。 病院間シャトルバスの休止。	市町村名：0

注：評価にB、Cがある系統（市町村にあっては、目標の達成状況に関する評価が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
	2030年度末に、基幹路線（半田・常滑線、半田北部線）の路線数を現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数(半田常滑A・N及び空港貨物循環)</li> <li>知多バス総走行距離</li> </ul>		
自己評価	運行経費の増加等による経営圧迫に対して、官民の連携でいかにして路線を維持するかの協議を実施できた。	総走行距離の維持は、当該路線の利便性維持に繋がる。利用者数が低下している状況があることから需要に応じた減便は更なる利便性の低下に繋がり利用者の増加にはつながらないことから慎重にダイヤの見直しを図る必要がある。		

## 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(口)				
市町村名 :	半田市	市町村名 :	常滑市	市町村名 :
令和7年度より運賃無料範囲を高校生以下まで拡大した。	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ン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おり、利用は増加している。	0	0	

**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。)

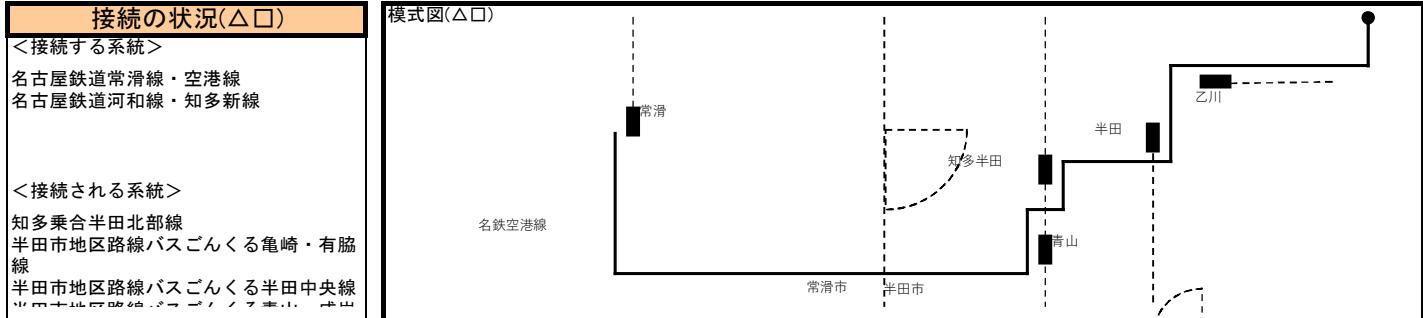
※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

## 令和7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(△)

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） 細 系 統	知多乗合㈱	知多乗合㈱	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
				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)



## 2. R7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(△)					
評価	計画どおり運行されたか(△)	年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	年間利用者数【人】	75,175	79,285	59,323	59,708	59,110
		平均乗車密度(実績)	6.4	8.0	5.1	5.5	6.2
		輸送量 （計画）	28.8	23.0	23.0	29.5	19.0
		輸送量 （実績）	23.0	28.8	18.3	19.8	22.3
		収支率（実績）	0.52	0.58	0.40	0.40	0.46

## 目標・効果達成状況

評価		目標の達成状況(△)		運営主体の所見、理由分析、認識(△)				
B1	目標	65,000	達成率	90.9%	半田・常滑（N）線は、半田市北部から市内中心部を経由して常滑駅へ直通する基幹路線である。年間利用者数は、目標としていた人数に届かず、達成率は90.9%となった。昨年度（令和6年度）実績と比較して年間利用者数が減少する結果となつたため、さらなる利用者減が進まないよう、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。			
	実績	59,110	要因	鉄道駅への通勤利用者及び通学利用者、駅周辺施設の利用によるものと推察	市町村の所見、理由分析、認識(□)			
	達成率	90.9%		市町村名：半田市	市町村名：常滑市	本路線は、知多半田駅までは常滑線と同じ傾向だが、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い直通しており、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と捉えている。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。		
運行事業者の所見等(△)		市町村名：	0	市町村名：	0	利用者が昨年に比べ約1%微減しており、ニーズの変容とは異なる影響も考えられる。需要に応じたダイヤ等の見直しを図る必要がある。常滑市では知多半島総合医療センターとりんくう病院を結ぶ病院間シャトルバスを試験運行したが利用実績は低調であった。影響は大きくないものの少なからず影響があったと考えられる。		

## 複数市町村を跨ぐ系統としての役割

指標(市町村を跨ぐでの利用)		利用状況及び所見(△)		住民の利用状況(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,031 人/月	市境をまたぐ利用がおよそ3割を占め、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。	市町村名：半田市	市町村名：常滑市	市町村名：0	市町村名：0	
全利用者に占める率(△)	32.8 %		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。	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、大学への通勤・通学の移動手段を確保するため、必要な路線である。			
特記事項	2025年6月18日・19日実施のOD調査結果をもとに算出						

## 《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》(△)		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)(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。		<ul style="list-style-type: none"> <li>R7.4名鉄知多半田駅に乗り入れる知多半島総合医療センター線を新設。（半田市）</li> <li>小学生の通学利用（常滑市）</li> <li>路線バス運賃助成事業（常滑市）</li> </ul>	

### 3. R7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		事業評価取組を踏まえた取組	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(△)			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に設置し市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。		
会社ホームページ、SNS、広報誌を活用したPR活動、時刻表の掲載等						
関係者の連携等(△□)		その他の	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。			
運行事業者と沿線自治体の日常的な情報交換を実施。						

#### 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(□)				
今後も引き続き、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	需要に応じたダイヤ等の見直しを図ると同時に需要の増加策として、当該路線とコミュニティバスとの接続について利便性を向上させ利用者の増加を図る必要がある。また、当該路線への影響も考慮し各種施策について見直しを行う。			

### 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(□)			
R7年度、R8年度に行う取組	誰にでもわかりやすく、利用しやすいダイヤの設定、見直しの検討を継続する。	市町村名：半田市 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。	市町村名：常滑市	市町村名：0 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。 病院間シャトルバスの休止。	市町村名：0

注：評価にB、Cがある系統（市町村にあっては、目標の達成状況に関する評価が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
	2030年度末に、基幹路線（半田・常滑線、半田北部線）の路線数を現状	・利用者数(半田常滑A・N及び空港貨循環線)		
自己評価	運行経費の増加等による経営圧迫に対して、官民の連携でいかにして路線を維持するかの協議を実施できた。	総走行距離の維持は、当該路線の利便性維持に繋がる。利用者数が低下している状況があることから需要に応じた減便は更なる利便性の低下に繋がり利用者の増加にはつながらないことから慎重にダイヤの見直しを図る必要がある。		

## 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(口)				
市町村名 :	半田市	市町村名 :	常滑市	市町村名 :
令和7年度より運賃無料範囲を高校生以下まで拡大した。	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ン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おり、利用は増加している。	0	0	

**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。)

※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