



(4) 平成30年度事業評価結果の反映

ホームページ、広報紙への時刻表掲載を行い、利用促進へのPRをすすめる。  
自治体間の情報共有に努めるとともに、沿線のイベント情報等の情報発信を協力して行う。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 2年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	半田市	市町村名	常滑市	市町村名	
取組 （増収策、 経費削減策等）	関係市町と連携を図りながら、半田・常滑線のPRや周知を行う。 分かりやすく、利用しやすいダイヤの設定を行う。		①昨年度の実証運行フィーダー路線を継続的に実施する。 ②バスロケーションシステムの導入により利便性の向上を図る。 ③市報に時刻表を折り込み配布及び公共施設への配架した。 ④主要な公共施設に、最寄りのバス停の時刻表を配布。		事業者と連携し、広報誌や市のホームページで利用促進に努める。		
スケジュール等			①、②10月1日～ ③、④随時		随時		

(2) 定量的な効果目標

	沿線市町村意見			運営主体の案		
	市町村名①	半田市	市町村名②	常滑市	市町村名③	
指標		半田・常滑線4線の平均乗車密度		半田・常滑線4線の平均乗車密度		常滑線3線の収支改善率
選択の理由		明確であるため		明確であるため		2年度目標値 1.08
						30年度現状値 1.00
						(目標設定の考え方) 増収と経費削減の両面に取り組み、路線収支を改善させる。

市町村名： 常滑市、半田市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

半田市中心部・南西部地域、常滑市南東部・西部地域

(2) 利用数（現在：令和元年度）

・現在利用者数（令和元年度）：116,271人  
 ・将来利用者見込数（令和3年度）：21,600人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

・知多半田駅、青山駅、常滑駅への通勤・通学者  
 ・イオンモール常滑への通勤者、買い物客  
 ・沿線の愛知県半田特別支援学校、常滑西小学校への通学者  
 ・常滑市民病院への通院者

(4) 路線の必要性

・半田市中心市街地と常滑市中心市街地及び常滑市民病院を結ぶ地域間幹線系統であり、沿線の学校や主要駅、常滑市内の大型商業施設等への移動手段として利用されています。また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。  
 半田市中心市街地と常滑市中心市街地を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤・通学、沿線の学校への通学を始め、常滑市内の大型商業施設や病院への移動手段としても機能している。また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。

2. 輸送サービスの形態

・民営バス事業者運行による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	関係市町村キロ程		1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点		半田市	常滑市			
計画 (R1.10)	半田・常滑（C）線	知多半田駅	りんくう常滑駅	常滑市民病院	往 18.9	往 6.5	3.8	6:50 ~ 21:20		
					復 18.9	復 6.5				
					往 12.4					
					復 12.4					

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

常滑市内において同社が運行する半田・常滑(A)線、半田・常滑(D)線、半田・常滑(N)線、常滑南部(C)線と補完して、利用者の利便を図っている。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日 当たり 計画 運行 回数	計画 平均乗 車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	乗合バス 事業者キ ロ当たり 経常費用 (円銭) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	差額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R1.10)	半田・常滑（C）線 (現行からの変更点)	3.8	2.8	10.6	343.38	157.72	52,901.1	18,165	8,344	9,822	2,083	2,083	0	1,112
				3.8 × 2.8										

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4年度
年間利用者数 (人)	116,271	21,600	21,600	21,600
※上記目標 設定の考え方	令和元年度見込みを維持することを基本として設定した。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
2年度 3年度 4年度	ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進PR、沿線学校との連携強化、 また、半田市内のフィーダー路線（青山・成岩線、半田中央線）や半田北部線との乗り継ぎダイヤの配慮や乗り継ぎ停留所の整備を図ります。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	半田・常滑(A)線、半田・常滑(D)線、半田・常滑(N)線と共に本系統を維持することにより、半田市内及び常滑市内にある主要駅や大型店舗、病院等への移動手段が確保され、半田市民及び常滑市民のくらしの足の確保ができる。

(4) 平成30年度事業評価結果の反映

ホームページ、広報紙への時刻表掲載を行い、利用促進へのPRをすすめる。  
自治体間の情報共有に努めるとともに、沿線のイベント情報等の情報発信を協力して行う。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 31年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	半田市	市町村名	常滑市	市町村名	
取組 （経費削減策等）	関係市町と連携を図りながら、半田・常滑線のPRや周知を行う。 分かりやすく、利用しやすいダイヤの設定を行う。		①昨年度の実証運行フィーダー路線を継続的に実施する。 ②バスロケーションシステムの導入により利便性の向上を図る。 ③市報に時刻表を折り込み配布及び公共施設への配架した。 ④主要な公共施設に、最寄りのバス停の時刻表を配布。		事業者と連携し、広報誌や市のホームページで利用促進に努める。		
スケジュール等			①、②10月1日～ ③、④随時		随時		

(2) 定量的な効果目標

	沿線市町村意見			運営主体の案		
	市町村名①	半田市	市町村名②	常滑市	市町村名③	
指標	半田・常滑線4線の平均乗車密度	半田・常滑線4線の平均乗車密度			常滑線3線の収支改善率	2年度目標値 1.08 30年度現状値 1.00
選択の理由	明確であるため	明確であるため				（目標設定の考え方） 増収と経費削減の両面に取り組み、路線収支を改善させる。

市町村名： 常滑市、半田市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

半田市中心部・南西部地域、常滑市南東部・西部地域

(2) 利用数（現在：令和元年度）

- ・現在利用者数（令和元年度）：71,297人
- ・将来利用者見込数（令和3年度）：156,700人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

- ・知多半田駅、青山駅、常滑駅への通勤・通学者
- ・イオンモール常滑への通勤者、買い物客
- ・沿線の愛知県半田特別支援学校、常滑西小学校への通学者
- ・中部国際空港への通勤者、空港利用者

(4) 路線の必要性

・半田市中心市街地と常滑市中心市街地及び常滑市民病院を結ぶ地域間幹線系統であり、沿線の学校や主要駅、常滑市内の大型商業施設等への移動手段として利用されています。  
また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。  
半田市中心市街地と常滑市中心市街地を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤・通学、沿線の学校への通学を始め、常滑市内の大型商業施設や中部国際空港への移動手段としても機能している。また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。

2. 輸送サービスの形態

- ・民営バス事業者運行による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	関係市町村キロ程		1日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点		半田市	常滑市			
計画 (R1.10)	半田・常滑（D）線	知多半田駅	りんくう常滑駅	中部国際空港（循環A）	往 23.6	往 6.5	8.0	5:50 ~ 22:00		
					復 25.0	復 6.5				
					往 17.1					
					復 18.5					

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

常滑市内において同社が運行する半田・常滑(A)線、半田・常滑(C)線、半田・常滑(N)線、常滑南部(C)線と補完して、利用者の利便を図っている。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当たり計画運行回数	計画平均乗車密度(人)	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 × 計画平均乗車密度 《A × B》	乗合バス事業者キロ当たり経常費用(円銭) C	当系統キロ当たり経常収益(円銭) D	計画実車走行キロ(km) E	経常費用(千円) F 《C × E》	経常収益(千円) G 《D × E》	差額(千円) H 《F - G》	負担者別内訳			
											国(千円)	県(千円)	市町村(千円)	事業者(千円)
計画 (R1.10)	半田・常滑(D)(F)線	8.0	3.7	29.6 8.0 × 3.7	343.38	208.09	141,912.0	48,730	29,530	19,199	5,945.0	5,945.0	0.0	1,699.0
	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4年度
年間利用者数(人)	71,297	156,700	156,700	156,700
※上記目標設定の考え方	令和元年度見込みを維持することを基本として設定した。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
2年度 3年度 4年度	ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進PR、沿線学校との連携強化、また、半田市内のフィーダー路線（青山・成岩線、半田中央線）や半田北部線との乗り継ぎダイヤの配慮や乗り継ぎ停留所の整備を図ります。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	半田・常滑(A)線、半田・常滑(C)線、半田・常滑(N)線と共に本系統を維持することにより、半田市内及び常滑市内にある主要駅や大型店舗、病院等への移動手段が確保され、半田市民及び常滑市民のくらしの足の確保ができる。また、中部国際空港からの旅行者の半田市及び常滑市の観光施設等への移動手段の確保もできる。

(4) 平成30年度事業評価結果の反映

ホームページ、広報紙への時刻表掲載を行い、利用促進へのPRをすすめる。  
自治体間の情報共有に努めるとともに、沿線のイベント情報等の情報発信を協力して行う。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 31年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	半田市	市町村名	常滑市	市町村名	
取組 （経費削減策等）	関係市町と連携を図りながら、半田・常滑線のPRや主要施設への周知を行う。分かりやすく、利用しやすいダイヤの設定を行う。	①昨年度の実証運行フィーダー路線を継続的に実施する。 ②バスロケーションシステムの導入により利便性の向上を図る。 ③市報に時刻表を折り込み配布及び公共施設への配架した。 ④主要な公共施設に、最寄りのバス停の時刻表を配布。		事業者と連携し、広報誌や市のホームページで利用促進に努める。			
スケジュール等		①、②10月1日～ ③、④随時		随時			

(2) 定量的な効果目標

	沿線市町村意見			運営主体の案		
	市町村名①	半田市	市町村名②	常滑市	市町村名③	
指標	半田・常滑線4線の平均乗車密度	半田・常滑線4線の平均乗車密度		常滑線3線の収支改善率	2年度目標値 1.08	30年度現状値 1.00
選択の理由	明確であるため	明確であるため			（目標設定の考え） 増収と経費削減の両面に取り組み、路線収支を改善させる。	

市町村名： 常滑市、半田市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

半田市中心部・南西部地域、常滑市南東部・西部地域

(2) 利用数（現在：令和元年度）

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

- ・知多半田駅、青山駅、常滑駅への通勤・通学者
- ・イオンモール常滑への通勤者、買い物客
- ・沿線の日本福祉大学、愛知県半田特別支援学校、常滑西小学校への通学者
- ・半田病院、常滑市民病院への通院者

(4) 路線の必要性

・半田市中心市街地と常滑市中心市街地及び常滑市民病院、日本福祉大学を結ぶ地域間幹線系統であり、沿線の学校や主要駅、常滑市内の大型商業施設等への移動手段として利用されます。  
 また、半田市内の青山駅や知多半田駅、日本福祉大学において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。  
 半田市中心市街地と常滑市中心市街地及び常滑市民病院、日本福祉大学を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤・通学、沿線の学校への通学を始め、常滑市内の大型商業施設等への移動手段としても機能している。また、半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線への乗り継ぎにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。

2. 輸送サービスの形態

- ・民営バス事業者運行による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	関係市町村キロ程		1日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点		半田市	常滑市			
計画 (R1.10)	半田・常滑（N）線	日本福祉大学	知多半田駅	常滑市民病院	往 24.0	往 6.5	3.5	6:30 ~ 20:40		
					復 23.9	復 6.5				往 17.5

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

常滑市内において同社が運行する半田・常滑(A)線、半田・常滑(C)線、半田・常滑(D)線、常滑南部(C)線と補完して、利用者の利便を図っている。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当たり計画運行回数 (回) A	計画平均乗車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	乗合バス事業者キロ当たり 経常費用 (円) C	当系統キロ当たり 経常収益 (円) D	計画実車走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	差額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R1.10)	半田・常滑（N）線 (現行からの変更点)	3.5	3.4	11.9 3.5 × 3.4	343.38	211.63	61,342.8	21,064	12,982	8,082	4,176.0	4,176.0	0.0	1.0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4年度
年間利用者数(人)				
※上記目標設定の考え方				

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
2年度 3年度 4年度	ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進PR、沿線学校との連携強化、また、半田市内のフィーダー路線（青山・成岩線、半田中央線、亀崎・有脇線）との乗り継ぎダイヤの配慮や乗り継ぎ停留所の整備を図ります。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	半田・常滑(A)線、半田・常滑(C)線、半田・常滑(D)線と共に本系統を維持することにより、半田市内及び常滑市内にある主要駅や大型店舗、病院等への移動手段が確保され、半田市民及び常滑市民のくらしの足の確保ができる。 半田市西部から半田市役所、半田病院等への直通運行をすることにより利便性向上を図る。

(4) 平成30年度事業評価結果の反映

ホームページ、広報紙への時刻表掲載を行い、利用促進へのPRをすすめる。  
自治体間の情報共有に努めるとともに、沿線のイベント情報等の情報発信を協力して行う。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 31年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	半田市	市町村名	常滑市	市町村名	
取組 （経費削減策等）	関係市町と連携を図りながら、半田・常滑線のPRや周知を行う。 分かりやすく、利用しやすいダイヤの設定を行う。		①昨年度の実証運行フィーダー路線を継続的に実施する。 ②バスロケーションシステムの導入により利便性の向上を図る。 ③市報に時刻表を折り込み配布及び公共施設への配架した。 ④主要な公共施設に、最寄りのバス停の時刻表を配布。		事業者と連携し、広報誌や市のホームページで利用促進に努める。		
スケジュール等			①、②10月1日～ ③、④随時		随時		

(2) 定量的な効果目標

	沿線市町村意見			運営主体の案		
	市町村名①	半田市	市町村名②	常滑市	市町村名③	
指標		半田・常滑線4線の平均乗車密度		半田・常滑線4線の平均乗車密度		常滑線3線の収支改善率
選択の理由		明確であるため		明確であるため		2年度目標値 1.08 30年度現状値 1.00  （目標設定の考え 増収と経費削減の両面に取り組み、路線収支を改善させる。