

令和5年度 半田・常滑 (A) 線に係る生活交通確保計画

市町村名： 半田市・常滑市

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4年度（見込））

45,000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
- ・沿線の愛知県立半田特別支援学校、常滑西小学校への通学者

(4) 路線の必要性

・半田市中心市街地と常滑市中心市街地を結ぶ地域間幹線系統であり、沿線の学校や主要駅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、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 (R4.10)	半田・常滑 (A) 線	知多半田駅	青山駅前	常滑駅	往 12.0	往 6.5	4.6	8:15 ~ 19:25		
					復 12.0	復 6.5				
					往 5.5					
					復 5.5					

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(D)線、半田・常滑(N)線、常滑南部(B)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》	キロ当 り経常 費用 (円銭) C	当系統 キロ当 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》	欠損見込額 (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 (R4.10)	半田・常滑 (A) 線 (現行からの変更点)	4.6	3.8	17.4	441.91	265.93	40,968.0	18,104	10,894	7,210	1,721			5,489
				4.6 × 3.8										

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者数 (人)	45,000	50,000	55,000	60,000
※上記目標 設定の考え方	令和4年度の見込み数を維持しつつ、コロナウイルス感染症の終息又は沈静化、インバウンドの復調を想定して設定した。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
5年度 6年度 7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
5年度 6年度 7年度	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) 令和3年度事業評価結果を踏まえた取組等

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) 5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継続運用・経路検索サイトでのバス情報の公開により、利便性の向上を図る。 ③時刻表の市報への折り込み配布及び公共施設への配架。 ④高齢者運転免許自主返納促進事業の継続により、対象となる高齢者にバス利用券を交付し、利用促進を図る。		事業者と連絡を密にし、広報誌や市のホームページを活用することで、利用促進に努めていく。		
スケジュール等		随時		随時			

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率 1%
----	----------

【参考】経常収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
	72.37%	48.43%		

令和5年度 半田・常滑 (D) 線に係る生活交通確保計画

市町村名： 半田市・常滑市

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4年度（見込））

100,000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 (R4.10)	半田・常滑 (D) 線	知多半田駅	りんくう常滑駅	常滑駅	往 23.2 復 24.2	往 6.5 復 6.5 往 16.7 復 17.7	8.0	5:50 ~ 22:20		

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(D)線、半田・常滑(N)線、常滑南部(B)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》	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》	欠損見込額 (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 (R3.10)	半田・常滑 (D) 線 (現行からの変更点)	8.0	2.9	23.2 8.0 × 2.9	441.91	217.37	138,408.0	61,163	30,085	31,078	6,138			24,940

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者数 (人)	100,000	105,000	110,000	115,000
※上記目標 設定の考え方	令和4年度の見込み数を維持しつつ、コロナウイルス感染症の終息又は沈静化、インバウンドの復調を想定して設定した。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
5年度 6年度 7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
5年度 6年度 7年度	半田・常滑(A)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) 令和3年度事業評価結果を踏まえた取組等

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) 5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継続運用・経路検索サイトでのバス情報の公開により、利便性の向上を図る。 ③時刻表の市報への折り込み配布及び公共施設への配架。 ④高齢者運転免許自主返納促進事業の継続により、対象となる高齢者にバス利用券を交付し、利用促進を図る。		事業者と連絡を密にし、広報誌や市のホームページを活用することで、利用促進に努めていく。		
スケジュール等		随時		随時			

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率 1%
----	----------

【参考】経常収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
	48.92%	34.54%		

令和5年度 半田・常滑（N）線に係る生活交通確保計画

市町村名： 半田市・常滑市

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4年度（見込））

80,000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 (R4.10)	半田・常滑（N）線	日本福祉大学	知多半田駅	常滑市民病院	往 21.1	往 6.5	3.6	6:35 ~ 21:55		
					復 21.0	復 6.5				
					往 14.6					
					復 14.5					

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(D)線、常滑南部(B)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》	キロ当 り経常 費用 (円銭) C	当系統 キロ当 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》	欠損見込額 (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 (R3.10)	半田・常滑（N）線 (現行からの変更点)	3.6	6.4	23.0	441.91	266.36	56,571.2	24,999	15,068	9,931	3,632			6,299
				3.6 × 6.4										

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者数 (人)	80,000	85,000	90,000	95,000
※上記目標 設定の考え方	令和4年度の見込み数を維持しつつ、コロナウイルス感染症の終息又は沈静化によるインバウンドの復調を想定して設定した。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
5年度 6年度 7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
5年度 6年度 7年度	半田・常滑(A)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) 令和3年度事業評価結果を踏まえた取組等

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) 5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継続運用・経路検索サイトでのバス情報の公開により、利便性の向上を図る。 ③時刻表の市報への折り込み配布及び公共施設への配架。 ④高齢者運転免許自主返納促進事業の継続により、対象となる高齢者にバス利用券を交付し、利用促進を図る。		高事業者と連絡を密にし、広報誌や市のホームページを活用することで、利用促進に努めていく。		
スケジュール等			随時		随時		

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率 1%
----	----------

【参考】経常収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
	49.68%	51.52%		

令和5年度 ゆめころん（赤ルート）線に係る生活交通確保計画

市町村名：武豊町

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

武豊町（町内一円）～半田市青山駅

(2) 利用数（現在：令和4年度（見込））

40,383人（令和4年度見込人数）
※令和4年度実績値（R03.10～R04.4）と令和3年度実績値（R03.5～R03.9）より算出

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

従来は地域内フィーダー系統にて運行していたが、平成28年度にルート再編を行い、隣接する半田市（イオン半田店）に乗り入れる地域間幹線系統に変更を行った。以前行った住民アンケートによると利用者は高齢者が多く、買い物や病院に行く手段としてコミュニティバスを利用する乗客が多かったため、そのニーズをカバーした。平成30年10月からは青山駅へ接続し、広域交通ネットワークの構築を図っている。利用者の増加に伴い、遅延が多発したため、令和元年10月より便数の見直しを行い、1日11便を9便に変更した。また、併せて65歳以上の運転免許証の自主返納者と70歳以上の高齢者を対象とした無料乗車券交付事業を開始した。

(4) 路線の必要性

武豊町は、名鉄河和線の3駅、JR武豊線1駅の鉄軌道があるが、路線バスについては運行されていないため、住民から公共交通サービスの提供に対する要望、公共交通空白問題を抱えていた。そのため、コミュニティバス及び接続タクシー事業を展開することで、交通空白地の解消とお年寄り住民が安全に暮らせ、気軽に移動できる生活の足を確保することを目指している。

2. 輸送サービスの形態

名古屋鉄道株式会社及び東海旅客鉄道による鉄道運行
フジキュー整備株式会社によるコミュニティバス運行
安全タクシー株式会社及び名鉄知多タクシー株式会社による接続タクシー運行
知多乗合株式会社による半田市地区路線バス運行（青山駅とイオン半田店での接続）

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		武豊町	半田市			
計画 (R4.10)	ゆめころん赤ルート	武豊町役場	青山駅	武豊町役場	循環 12.8	循環 10.0	8.8	8:15 ~ 17:45		
						循環 2.8				

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

フジキュー整備株式会社
指名競争入札により選出された業者であり、他自治体での実績があるため。（契約期間は令和4年9月末まで）

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) (A×B)	キロ当たり経常費用 (円) C	当系統キロロ当たり経常収益 (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)	欠損見込額 (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 (R3.10)	赤ルート (現行からの変更点)	8.8	1.9	16.7 8.8 × 1.9	343.02	37.17	41,356.8	14,186	1,537	12,649	1,335			11,315

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者数(人)	40,383	43,000	44,000	45,000
※上記目標設定の考え方	令和2年10月より便数変更及び70歳以上の高齢者の無料化を開始し、増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響を受けて減少した。しかしながら、新型コロナウイルスの影響からの回復および令和4年4月策定した地域公共交通計画の目標値を踏まえた数値で算出			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
5年度 6年度 7年度	半田市の公共交通との連携による利用促進事業の実施。地元住民や他団体等と連携した利用促進事業の実施。 半田市の公共交通との連携による利用促進事業の実施。地元住民や他団体等と連携した利用促進事業の実施。 半田市の公共交通との連携による利用促進事業の実施。地元住民や他団体等と連携した利用促進事業の実施。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
5年度 6年度 7年度	平成27年10月にルート再編を実施し、近隣市町の半田市に乗り入れを行う2ルート化とし、便数を増便させたことで利用者が大幅に増加した。こうしたネットワーク整備により、商業施設、病院等の利用、地域活性化につながった。また、本町の利用促進事業は、平成30年度より日本モビリティマネジメント会議でポスター発表を好事例として発表しており、一般財団法人計量計画研究所が実施しているMM技術講習会でも優良事例として住民と連携した優良事例として発表を行った。また、平成30年10月から青山駅に乗り入れたことで、同時期に運行が開始される半田市の公共交通ネットワークとの連携が図られ、広域な交通ネットワークを形成した。新型コロナウイルスの影響による利用者の減少があるものの、鉄道や大型商業施設、医療機関等の生活の足として利用されている。

(4) 令和3年度事業評価結果を踏まえた取組等

平成30年10月より半田市が地域公共交通の運行を開始したことに合わせ、交通拠点である青山駅への乗り入れを開始し、利用者が大幅に増加した。その後、住民と連携した利用促進対策を実施する中で、利用者は順調に増加した。しかしながら、新型コロナウイルスの影響もあり、平均乗車密度や収支率の低下が見られていることから、令和4年4月に策定した地域公共交通計画に基づき、公共交通を活用する生活スタイルへの意識転換やイベント等による利用促進を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 5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		市町村名	
取組	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者に対する無料乗車券交付事業を継続的に実施するとともに、地域公共交通計画に基づき、高齢者以外の年齢層に対しても公共交通を活用する生活スタイルへの意識転換を図る。 ・住民団体である武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会と協力し、イベント等の利用促進事業を行うことで利用者の増加を狙う。 ・フィーダー系統である青ルートの見直し、交通空白地を対象にしたデマンド型交通である接続タクシー制度の見直しにより、赤ルート of 改善にも繋げていく。 	<ul style="list-style-type: none"> ①本市フィーダー路線の継続実施により、武豊町コミュニティバスとの接続を可能とする。 ②バスロケーションシステムの継続運用・経路検索サイトでのバス情報の公開により、利便性の向上を図る。（武豊町との接続を含む） ③時刻表の公共施設等への配架。 ④高齢者運転免許自主返納促進事業の継続により、対象となる高齢者にバス利用券を交付し、利用促進を図る。（武豊町との接続を含む） ⑤引き続き、多路線の接続がある青山駅停留所やイオン半田店停留所における、武豊町との円滑な接続のための情報共有、乗継環境等の向上を図る。 					
経費削減策等							
スケジュール等	<ul style="list-style-type: none"> ・町の広報紙面を活用した「コミュバスニュース」（不定期）により無料乗車券交付事業や公共交通活用のメリットについてPRを実施する。 ・毎月第4水曜日に開催される、武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会の定例会にて利用促進事業の内容を検討し、実施に向け進める。 ・青ルートの見直しおよび接続タクシー制度の見直しを実施する令和4年10月に向けた告知等をする。 	随時。 互いの制度変更に関して、情報共有を行い、乗継案内等を行う。					

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率 1%
----	----------

【参考】経常収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
34.70%	10.30%	10.52%		