

市町村名： 常滑市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

半田市中部・南西部地域、常滑市南東部・西部地域

(2) 利用数（現在：令和2年度（見込））

- ・現在利用者数（令和2年度）：55,000人
- ・将来利用者見込数（令和4年度）：55,000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 (R2.10)	半田・常滑 (A) 線	知多半田駅	青山駅前	常滑駅	往 12.0 復 12.0	往 6.5 復 6.5 往 5.5 復 5.5	8.0	8:15 ~ 19:25		

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 (R2.10)	半田・常滑 (A) 線 (現行からの変更点)	8.0	3.4	27.2 8.0 × 3.4	343.38	200.29	70,272.0	25,192	14,036	11,156	1,558	1,558	0	8,041.0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	2年度(見込)	3年度	4年度	5年度
年間利用者数(人)	55,000	55,000	55,000	55,000
※上記目標設定の考え方	令和2年度見込みを維持することを基本として設定した。			

【参考】収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度

※収支率は (表1-5運送収入(B)) ÷ 経常費用 (表2(c) × 表1-5(D)) × 100によって求めること。

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
3年度 4年度 5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
3年度 4年度 5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) 令和元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) 3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主要な公共施設に、最寄りのバス停の時刻表を配布。	高齢者を中心とした運賃助成制度の試行を施し、利用者数の増加を図る。また、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

	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3線の平均乗車密度、利用者数	半田・常滑線3線の平均乗車密度、利用者数		半田・常滑線3線の収支改善率	<table border="1"> <thead> <tr> <th>3年度目標値</th> <th>2年度現状値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.00%</td> <td>1.00%</td> </tr> </tbody> </table>	3年度目標値	2年度現状値	1.00%	1.00%
3年度目標値	2年度現状値								
1.00%	1.00%								
選択の理由	明確であるため	明確であるため			<p>（目標設定の考え方）</p> <p>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。</p>				

市町村名： 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2年度（見込））

- ・現在利用者数（令和2年度）：146,000人
- ・将来利用者見込数（令和4年度）：146,000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 (R2.10)	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C)	往 24.8 復 26.2	往 6.5 復 6.5 往 18.3 復 19.7	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(A)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) 《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 (R2.10)	半田・常滑 (D) 線 (現行からの変更点)	8.0	4.7	37.6 8.0 × 4.7	343.38	238.89	148,920.0	51,014	33,901	17,113	5,945.0	5,945.0	0.0	5,223.0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	2年度(見込)	3年度	4年度	5年度
年間利用者数(人)	146,000	146,000	146,000	146,000
※上記目標設定の考え方	令和2年度見込みを維持することを基本として設定した。			

【参考】収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度

※収支率は(表1-5運送収入(B))÷経常費用(表2(c)×表1-5(C))×100によって求めること。

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
3年度 4年度 5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
3年度 4年度 5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) 令和元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) 3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主要な公共施設に、最寄りのバス停の時刻表を配布。	高齢者を中心とした運賃助成制度の試行を施し、利用者数の増加を図る。また、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

	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3線の平均乗車密度、利用者数	半田・常滑線3線の平均乗車密度、利用者数			
選択の理由	明確であるため	明確であるため			
				3年度目標値	2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

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2年度（見込））

・現在利用者数（令和2年度）：79,000人
 ・将来利用者見込数（令和4年度）：79,000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	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				
計画 (R2.10)	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	3.4	6:35 ~ 21:55	
					往 6.5			
					復 6.5			
					復 23.9			

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日あたり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	キロ当 たり経 常費 用 (円) 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 (R2.10)	半田・常滑 (N)線 (現行からの変更点)	3.4	7.8	26.5 3.4 × 7.8	343.38	290.65	63,969.3	21,896	17,704	4,192	4,146.3	4,146.3	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	2年度(見込)	3年度	4年度	5年度
年間利用者数(人)	79,000	79,000	79,000	79,000
※上記目標設定の考え方	令和2年度見込みを維持することを基本として設定した。			

【参考】収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度

※収支率は(表1-5運送収入(B))÷経常費用(表2(c)×表1-5(C))×100によって求めること。

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
3年度 4年度 5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
3年度 4年度 5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) 令和元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) 3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主要な公共施設に、最寄りのバス停の時刻表を配布。	高齢者を中心とした運賃助成制度の試行を施し、利用者数の増加を図る。また、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

	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	3年度目標値	2年度現状値
指標	半田・常滑線3線の平均乗車密度、利用者数	半田・常滑線3線の平均乗車密度、利用者数		1.00%	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

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

常滑市中心部・南部地域、美浜町北部地域

(2) 利用数 (現在: 令和2年度 (見込))

- ・現在利用者数 (令和2年度): 64,000人
- ・将来利用者見込数 (令和4年度): 64,000人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

(4) 路線の必要性

- ・常滑市の南部 (古場・大谷・坂井地区等) と常滑市中心部の常滑駅、常滑市民病院を結ぶ。
- ・常滑駅経由での名古屋方面への通勤・通学、常滑市民病院への通院のための移動手段となっている。

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		美浜町	常滑市			
計画 (R2.10)	常滑南部 (B) 線	常滑市民病院	常滑駅	上野間駅	往 14.5	往 0.7	10.0	6:51 ~ 20:14		
					復 14.5	復 0.7				往 17.8

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日あたり計画運行回数 ×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 (R2.10)	常滑南部 (B) 線 (現行からの変更点)	10.0	2.0	20.0	343.38	125.40	105,850.0	48,547	16,936	31,611	3,053	3,053	18,682	6,823
		10.0 × 2.0												

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	2年度(見込)	3年度	4年度	5年度
年間利用者数(人)	64,000	64,000	64,000	64,000
※上記目標設定の考え方	令和2年度見込みを維持することを基本として設定した。			

【参考】収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度

※収支率は (表1-5運送収入(B)) ÷ 経常費用 (表2(c)) × 表1-5(C) × 100によって求めること。

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
3年度 4年度 5年度	ホームページ、広報紙への時刻表掲載、利用促進PR、学校との連携強化

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
3年度 4年度 5年度	常滑南部(B)線を維持することにより、常滑南部地域住民に必要な不可欠な移動手段が確保される。

(4) 令和元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。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 3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	常滑市	市町村名	美浜町	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。		高齢者を中心とした運賃助成制度の試行を施し、利用者数の増加を図る。また、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。		事業主体と連携してPRしていきたいと考えている。		
スケジュール等			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 常滑市	市町村名②	市町村名③	3年度目標値	2年度現状値
指標	平均乗車密度、利用者数	特になし		収支改善率 1.00%	
選択の理由	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。	