

常滑市民の新半田病院への交通アクセス整備について

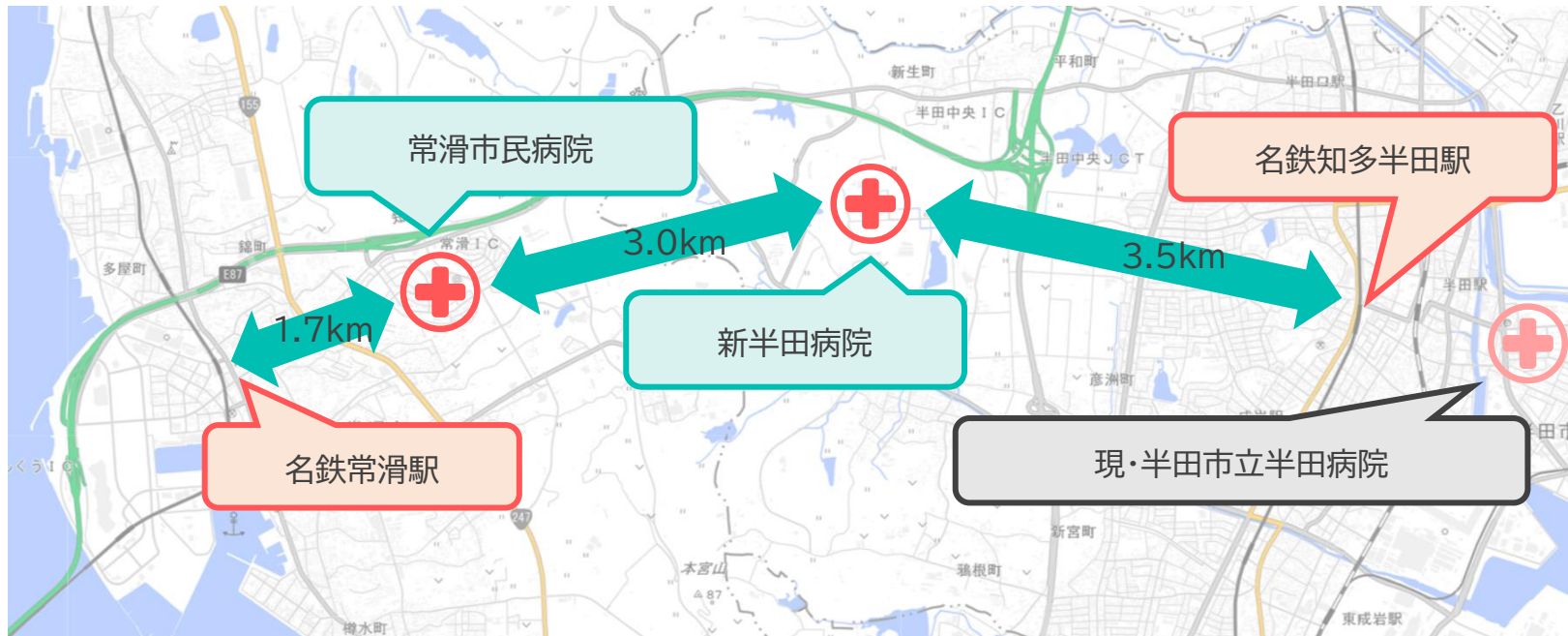
1 趣旨

令和7年4月に開院する知多半島総合医療センター(以下「新半田病院」という。)は、知多半島りんくう病院(以下「常滑市民病院」という。)と経営統合し常滑市に近い位置に整備される。

常滑市民が新半田病院に通院等する場合の移動手段としては、自動車、バス、タクシー、自転車・バイク、徒歩が考えられるが、新半田病院の位置では、徒歩や自転車、既存のバス路線の利用は難しい状況にある。

そうしたことから、市として、常滑市民が新半田病院へ通院等で移動する手段の選択肢の一つとなる、新たな交通アクセス整備について検討するものである。

【図1：病院の位置と駅との距離】



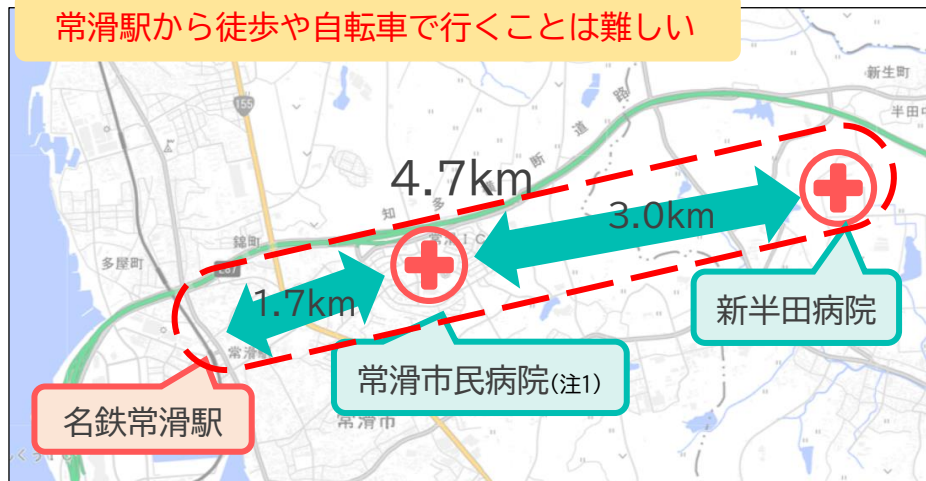
2 新半田病院へのアクセスに係る現況と課題

(注)「知多バス半田・常滑線」を以下「半田・常滑線」という。

①新半田病院の常滑駅からの距離

【図2：病院の位置と駅との距離】

常滑駅から徒歩や自転車で行くことは難しい



②半田・常滑線(注)からの距離

【図3：既存の路線バスからの距離】

半田・常滑線からも距離がある



③市民の路線バス利用者見込み

路線バス利用者見込み

1日あたり7.5人※1 + α※2

※1：7.5人の算出根拠

常滑市民の半田病院患者実績は約1,000人/月 (R5)

路線バス利用割合は約15% (半田病院実施アンケート)

→路線バス利用者見込み：1,000人÷20日×0.15=7.5人/日

※2：「+α」は、今後、両病院間での診療機能の分化も考えられることから、新たな移動手段の整備により利用者が一定数増加すると推測するもの。なお、このことを含めて、利用動向は未知数な部分が多い。

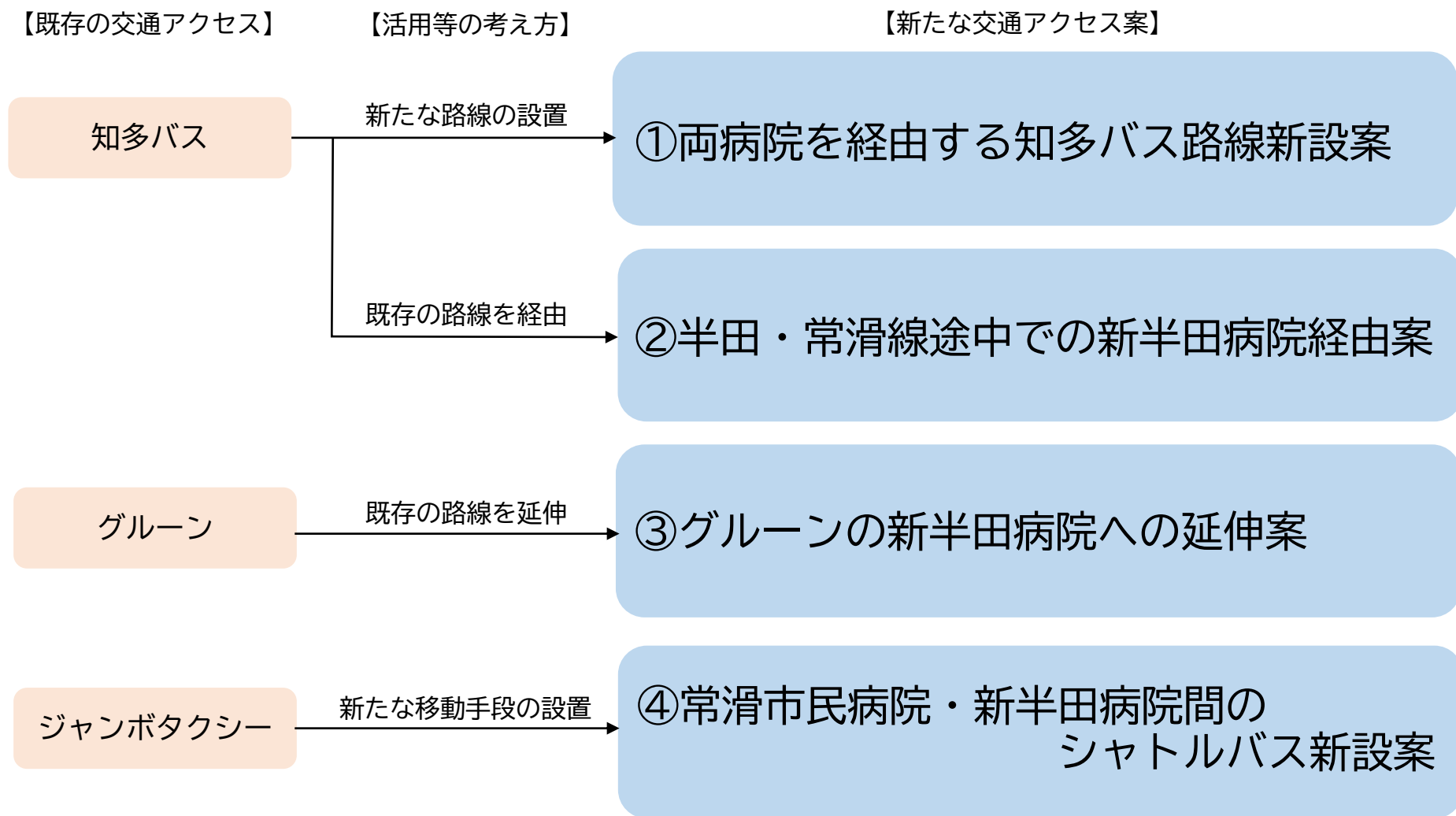
(まとめ)

常滑市民の新半田病院への通院等手段の選択肢の一つとなる、

新たな交通アクセス整備の検討が必要

3 新半田病院への新たな交通アクセスの検討

以下の4つの案から適当なものを選定



①両病院を経由する知多バス路線新設案

【図4：知多バス路線新設のイメージ】



両病院を経由する常滑～半田間のルートを設置

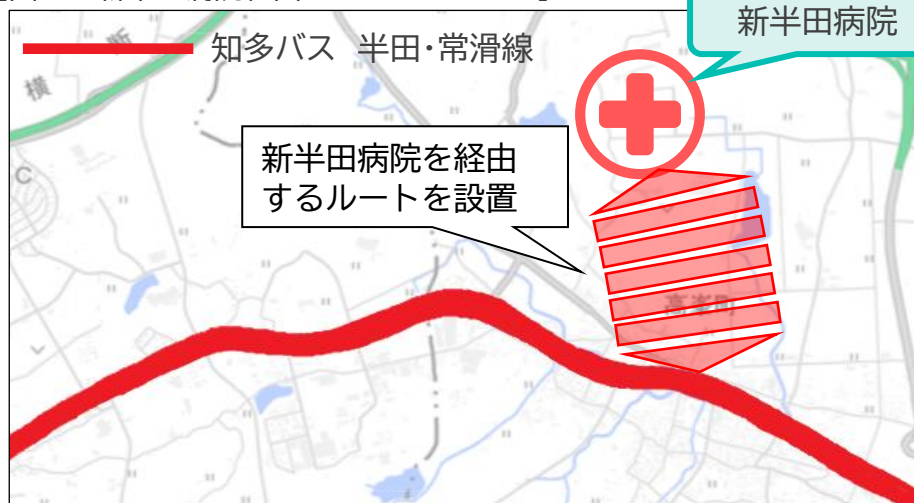
新路線と半田・常滑線で**利用者が分散するおそれ**。(評価▲)

利用者の分散→輸送量の低下→国補助金の減少のおそれ。

ルートの設定やバス停の設置には各種の制約があり、調整等に多くの時間とコストがかかる。
(評価▲)

②半田・常滑線途中での新半田病院経由案

【図5：新半田病院経由ルートのイメージ】

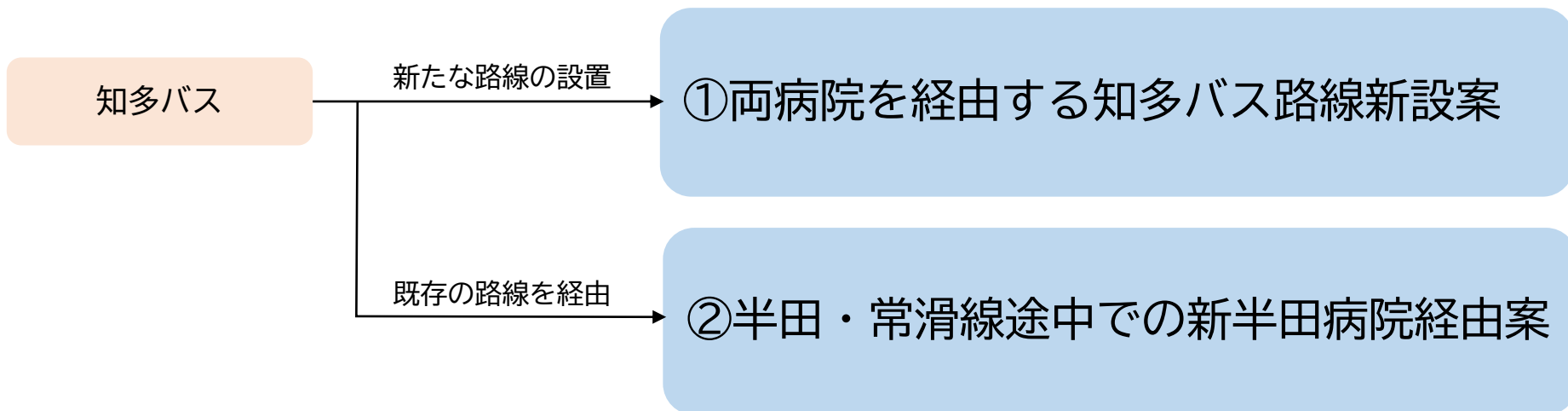


現行から路線距離が約4.5km延び、**所要時間が約10分増えるため**、**利用者が減るおそれ**。(評価▲)

利用者の減少→輸送量の低下→国補助金の減少のおそれ。

ルートの設定やバス停の設置には各種の制約があり、調整等に時間とコストがかかる。(評価▲)

(つづき：①両病院を経由する知多バス路線新設案及び②半田・常滑線途中での新半田病院経由案)



【①及び②のまとめ】

①、②の案ともに

ルート設定やバス停設置の調整等に
時間とコストがかかる

R7.4には間に合わない
おそれ

「1日あたりの輸送量の低下」などにより、
国の補助金がもらえない場合がある

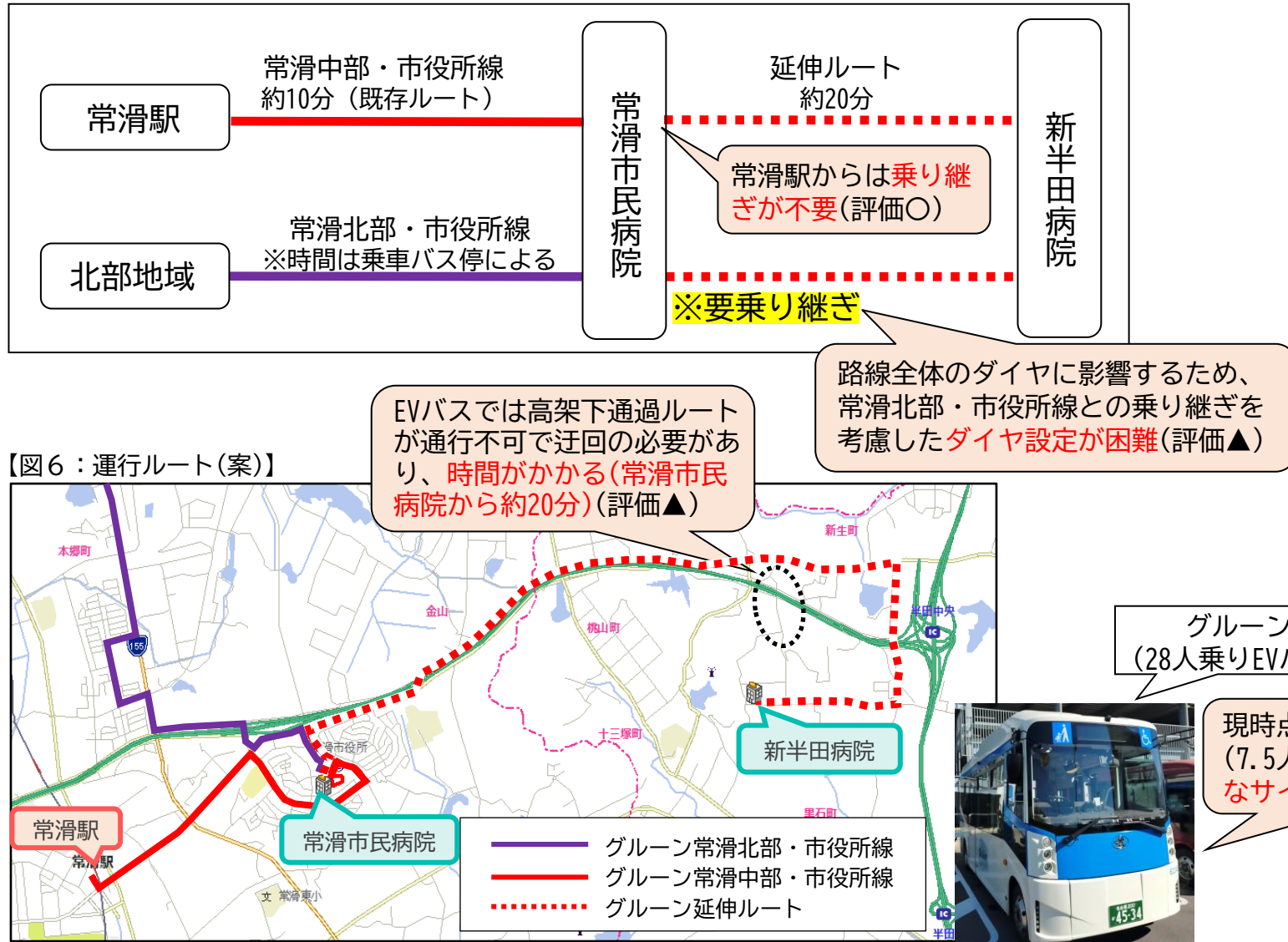
路線維持が困難と
なるおそれ

①、②の案ともに今回の検討の選択肢から外す

③グルーンの新半田病院への延伸案

常滑中部・市役所線（常滑駅～常滑市役所・市民病院）を新半田病院まで延伸

【グルーンを利用した場合のアクセス】



(つづき：③グリーンの新半田病院への延伸案)

6台運行のままでは8、9、11時台が減便(評価×)

【運行ダイヤ(案)】 ※8:00～13:20間を抜粋

キロ程	所要	停名	1465	1471	1473	1477
0.0	000	常滑駅	800	...	940	1030
0.4	001	陶磁器会館	801	...	941	1031
1.6	004	北条公園	804	...	944	1034
1.8	004	飛香台西	804	...	944	1034
2.0	005	きざくら公園	805	...	945	1035
2.4	005	飛香台7丁目	805	...	945	1035
2.6	005	飛香台中央	805	...	945	1035
2.9	010	常滑市役所・市民病院	810	...	950	1040
9.8	030	半田病院	830	...	1010	1100

キロ程	所要	停名	1468	1474	1476	1480
0.0	000	半田病院	840	...	1020	1110
6.9	020	常滑市役所・市民病院	900	...	1040	1130
7.2	021	飛香台中央	901	...	1041	1131
7.4	022	飛香台7丁目	902	...	1042	1132
7.8	022	きざくら公園	902	...	1042	1132
8.0	022	飛香台西	902	...	1042	1132
8.2	023	北条公園	903	...	1043	1133
9.4	025	陶磁器会館	905	...	1045	1135
9.8	030	常滑駅	910	...	1050	1140

《現行ダイヤ》 ※8:00～12:40間を抜粋

キロ程	所要	停名	1405	1407	1409	1411	1413	1415	1417
0.0	000	常滑駅	800	830	900	940	1010	1110	1210
0.4	001	陶磁器会館	801	831	901	941	1011	1111	1211
1.6	004	北条公園	804	834	904	944	1014	1114	1214
1.8	004	飛香台西	804	834	904	944	1014	1114	1214
2.0	005	きざくら公園	805	835	905	945	1015	1115	1215
2.4	005	飛香台7丁目	805	835	905	945	1015	1115	1215
2.6	005	飛香台中央	805	835	905	945	1015	1115	1215
2.9	010	常滑市役所・市民病院	810	840	910	950	1020	1120	1220

キロ程	所要	停名	1408	1410	1412	1414	1416	1418	1420
0.0	000	常滑市役所・市民病院	830	900	930	1000	1030	1130	1230
0.3	001	飛香台中央	831	901	931	1001	1031	1131	1231
0.5	002	飛香台7丁目	832	902	932	1002	1032	1132	1232
0.9	002	きざくら公園	832	902	932	1002	1032	1132	1232
1.1	002	飛香台西	832	902	932	1002	1032	1132	1232
1.3	003	北条公園	833	903	933	1003	1033	1133	1233
2.5	005	陶磁器会館	835	905	935	1005	1035	1135	1235
2.9	010	常滑駅	840	910	940	1010	1040	1140	1240

減便する現行の6台を運行するケース1に加え、7台(1台増加)運行するケース2も検討

【運行概要(案)】

	ケース1：6台運行・ダイヤ減便	ケース2：7台運行・ダイヤ維持
走行距離	常滑駅から片道約10.1km(既存路線3.2km+6.9km)	同左
所要時間	常滑駅から片道約30分(既存路線約10分+約20分)	同左
運行時間帯	8:00～13:30の間に運行 (診療時間が集中する午前中に主に運行し、休診日は運休)	同左
使用車両	28人乗りEVバスで市内全体を6台で運行(現行維持)	7台で運行(1台増加)
ダイヤ	現行ダイヤから減便(往復3便)	現行の便数を維持
運行経費	現行約2億4,000万円から約582万円の増額	現行約2億4,000万円から最低2,000万円の増額
運賃	無料	同左

経費が大(評価▲)

(つづき：③グルーンの新半田病院への延伸案)

【ケース1（6台運行）とケース2（7台運行）のまとめ】

便 数

〈ケース1（6台運行）〉
病院への移動需要が多い
午前中に減便(往復3便)

利便性が低下

(評価×)

〈ケース2（7台運行）〉

現行便数を維持

利便性は維持

(評価○)

運行経費

〈ケース1（6台運行）〉
現行から約582万円増
(評価○)

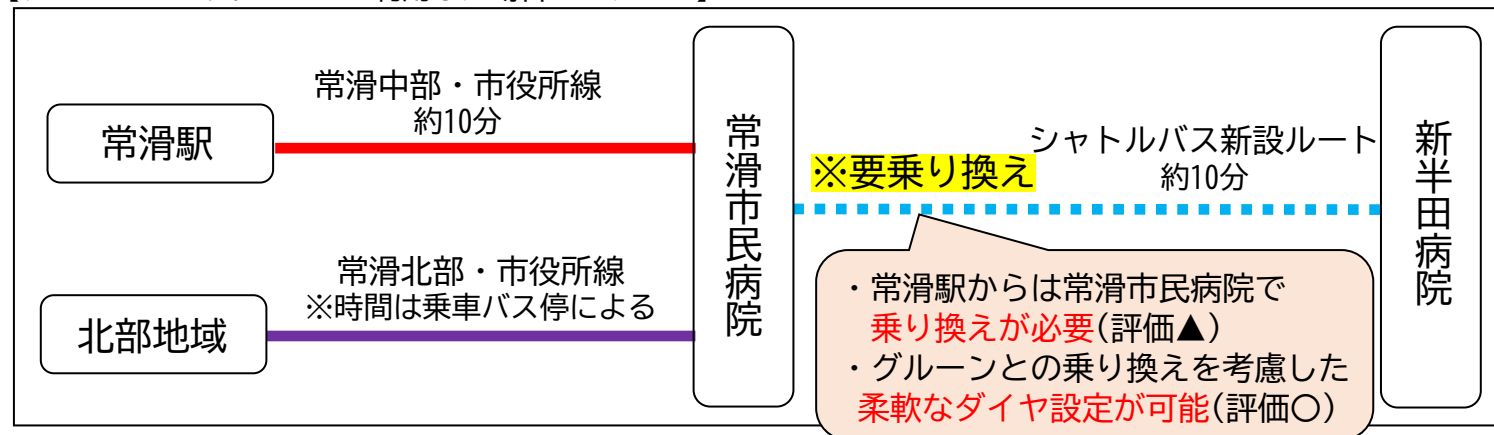
〈ケース2（7台運行）〉
現行から最低2,000万円増
(評価▲)

(課題)
現行のダイヤを維持
できるものの、運行
経費が増加する。

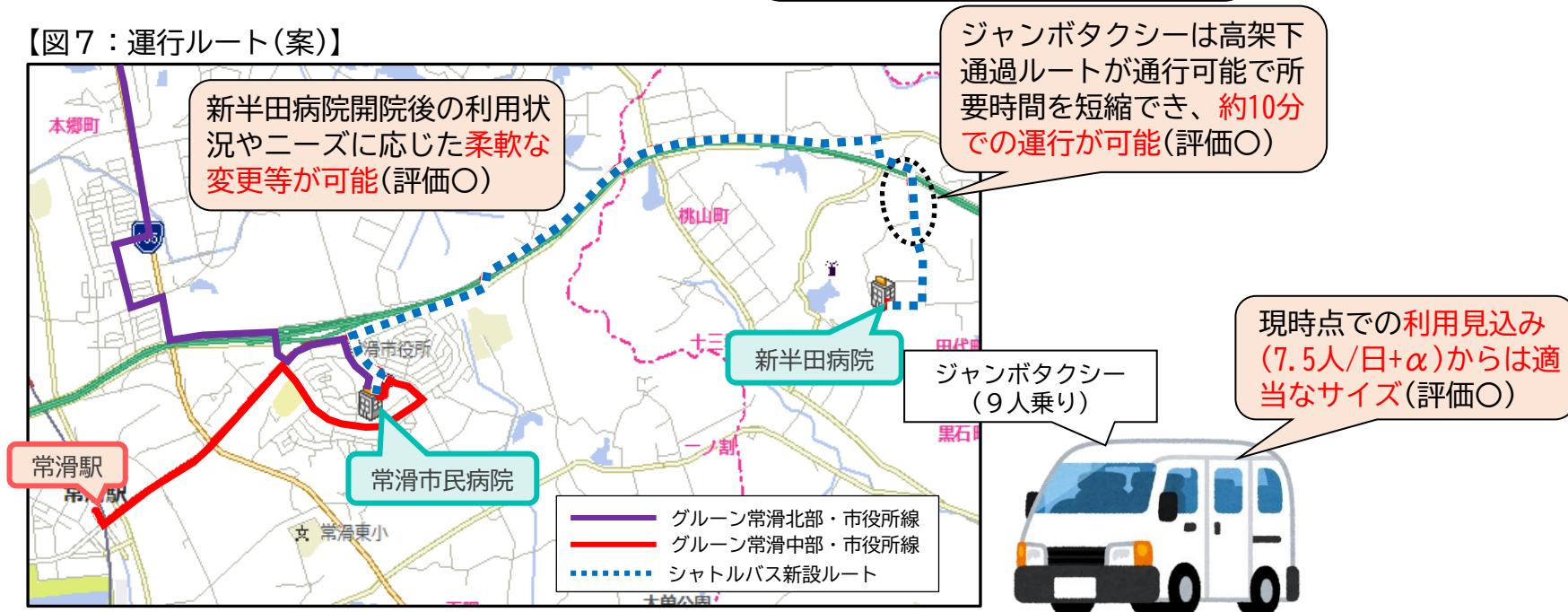
ケース1（6台運行）は検討の選択肢から外す

④常滑市民病院・新半田病院間のシャトルバス新設案

シャトルバス(ジャンボタクシーサイズ)で、常滑市民病院と新半田病院をつなぐルートの新設し運行
【グリーンとシャトルバスを利用した場合のアクセス】



【図7：運行ルート(案)】



(つづき：④常滑市民病院・新半田病院間のシャトルバス新設案)

【運行概要(案)】

	シャトルバス新設案
走行距離	常滑市民病院から片道約4.3km
所要時間	常滑市民病院から片道約10分 (常滑駅からは乗り換えの待ち時間含め約25～35分)
運行時間帯	8:00～14:00の間に運行 (診療時間が集中する午前中に主に運行し、休診日は運休)
使用車両	9人乗りジャンボタクシー1台 (片道6便/日のため、利用見込みの約7.5人/日+ α を輸送可能と考えられる。)
運行経費	約1,680万円 (貸切料金10,700円/1時間(概算))
運賃	当面は無料 (今後のグリーン運賃有料化の検討状況に併せて検討する。)

現時点での利用見込み
(7.5人/日+ α)からは適
当なサイズ(評価○)

グリーン延伸案(約2,000
万円)より少ない経費で
の運行が可能(評価○)

【運行ダイヤ(案)】(参考：※はグリーン常滑中部・市役所線のバス停「常滑市役所・市民病院」の到着・出発時間)

新半田病院行	1便	3便	5便	7便	9便	11便
(中部・市役所線到着時間※)	(8:10)	(9:10)	(10:20)	(11:20)	(12:20)	(13:20)
常滑市民病院	8:15	9:15	10:35	11:35	12:35	13:30
新半田病院	8:25	9:25	10:45	11:45	12:45	13:40

常滑市民病院行	2便	4便	6便	8便	10便	12便
新半田病院	8:35	9:35	11:05	12:05	13:05	13:45
常滑市民病院	8:45	9:45	11:15	12:15	13:15	13:55
(中部・市役所線出発時間※)	(9:00)	(10:00)	(11:30)	(12:30)	(13:30)	(14:00)

乗換

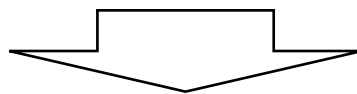
グリーンとの乗り換えを考
慮した柔軟なダイヤ設定が
可能(評価○)

グリーンとの乗り換えの待
ち時間は、5～15分程度
(評価○)

乗換

【まとめ：グリーン延伸案（7台運行）とシャトルバス新設案の比較と評価】

	グリーン延伸案（7台運行）	シャトルバス新設案
所要時間	▲常滑市民病院からの 所要時間は約20分	○常滑市民病院からの 所要時間は約10分
乗り換え・ダイヤ等	○常滑駅からは 乗り継ぎが不要 （常滑駅からの所要時間は約30分）	▲常滑駅からは常滑市民病院で 乗り換えが必要 （常滑駅からの所要時間は待ち時間を含め約25～35分）
	▲既存路線との 接続を考慮したダイヤ設定が困難	○既存路線との 接続を考慮した柔軟なダイヤ設定が可能
使用車両	▲現時点での利用見込みからは 過大なサイズ	○現時点での利用見込みからは 適当なサイズ
運行経費	▲現行約2億4,000万円に 最低2,000万円の増加	○グリーン延伸案（7台運行）より少ない 約1,680万円
その他		○新半田病院開院後の 利用状況やニーズに応じて柔軟な変更が可能
総合評価	▲	○



【全体のまとめ】

新たな交通アクセスは**シャトルバスの新設が適当であり、**

令和7年4月の運行開始（試験運行）に向けて準備を進める。

ウ 運行開始後のシャトルバスの取扱いについて

運行開始後のシャトルバスの取扱いは、以下の流れにより最適な運行方法を検討し実施

【現時点での課題】

現時点での利用見込みは1日あたり
7.5人+ α であるが、今後の診療機能の分化等により**利用動向は未知数**

9人乗りシャトルバスと現在のダイヤ案による運行方法が最適であるかどうかは不透明

【運行開始後の取扱い】

**令和7年度
試験運行として実施**

試験運行期間中に

- ・ **利用状況**
- ・ **利用者意見** を調査・把握

利用状況やニーズを分析し、それらを踏まえて**最適な運行方法の在り方を検討**

※グルーンの運賃有料化や路線等の見直し状況も踏まえて対応を検討

令和8年度以降
検討結果を踏まえた最適な運行方法で実施

検討結果の反映