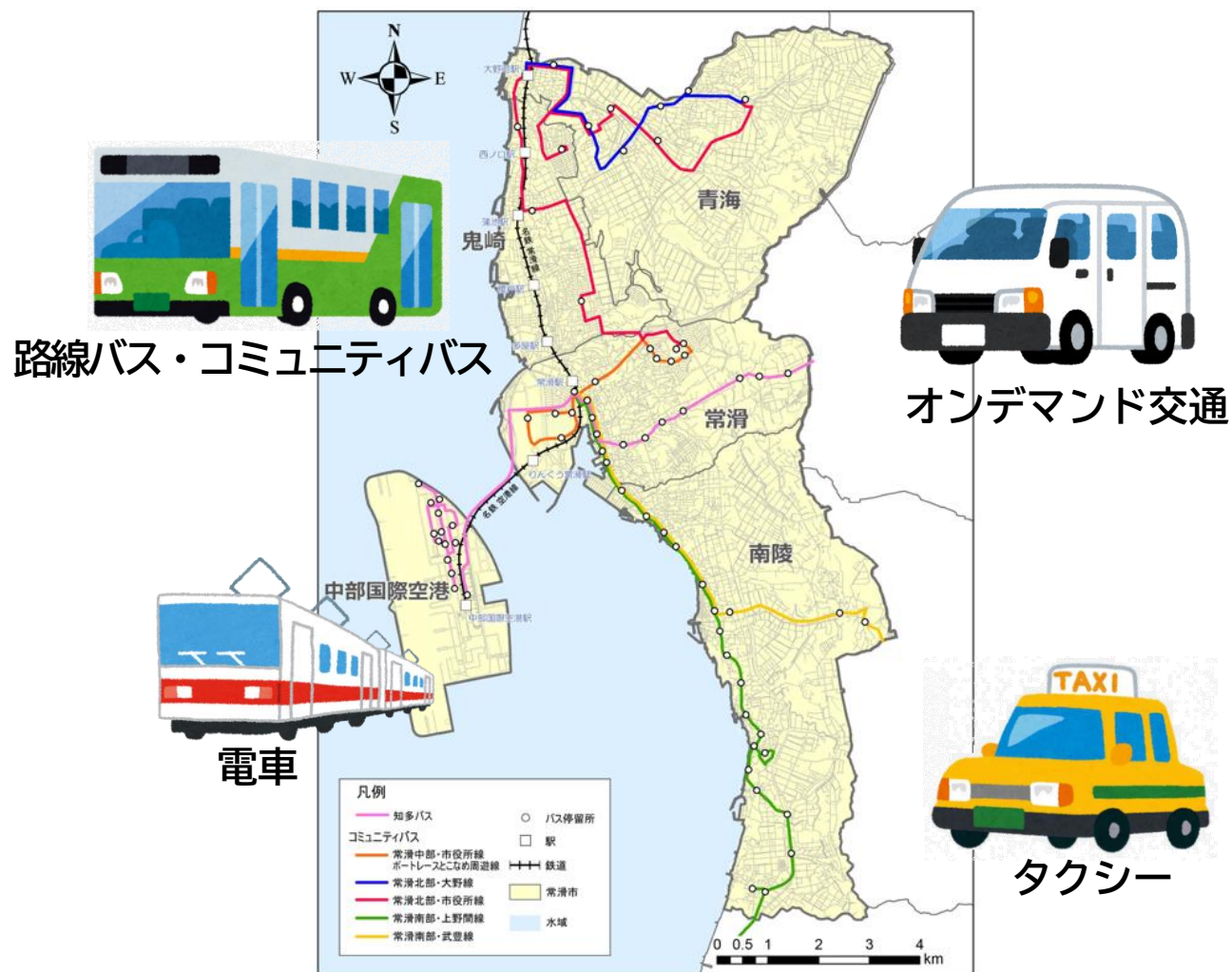


市内の交通空白地対策の方向性について (概要版)



(令和7年6月作成)

本資料の概略

本資料では以下の流れで検討等し、「交通空白地対策の具体的なイメージ」を提示している。

交通空白地対策の具体的なイメージとして

- ・ グルーンの路線(武豊線)見直し
- ・ オンデマンド交通(北中部エリア)の実施を提示している

課題と対応方針

- ・ 増大するグルーンの運行経費の削減
- ・ 知多バス半田常滑線の減便への対応
- ・ オンデマンド交通の運行形態について検討

関連

反映

交通空白地対策の方向性

- ・ 高齢者タクシー料金助成の実施
- ・ グルーンの路線見直し
- ・ オンデマンド交通の実施について検討



今後

具体案について検討

- ・ グルーンの廃止・見直し
- ・ オンデマンド交通の運行エリア、停留所の位置、運賃等

1 市内の公共交通にかかる新たな課題と対応方針

(1) グルーンの運行経費の増大と経費削減について

① 現状と課題

現行のグルーンの運行委託費

約2億4千万円 (令和6年度)

国により示される
基準「下限額」が
アップする

物価高騰等により
増大見込み

今後想定される運行委託費

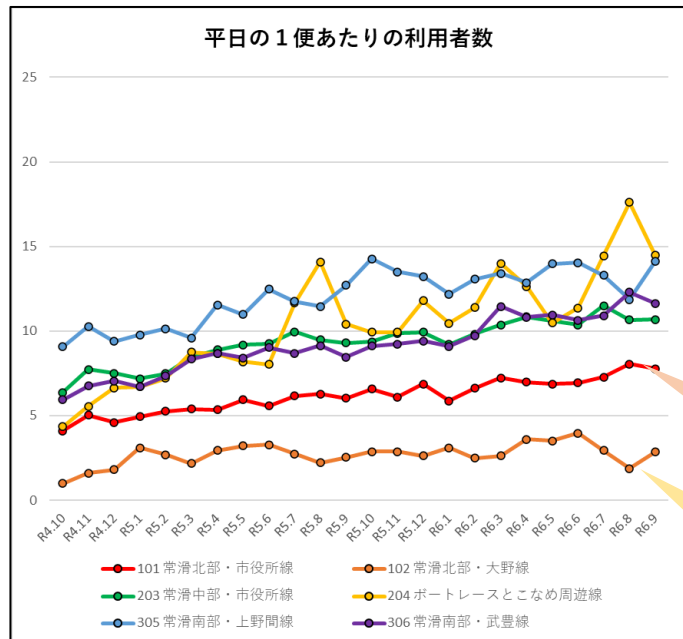
約3億1千万円/年間

グルーンの費用
問題が喫緊の課
題として浮上!

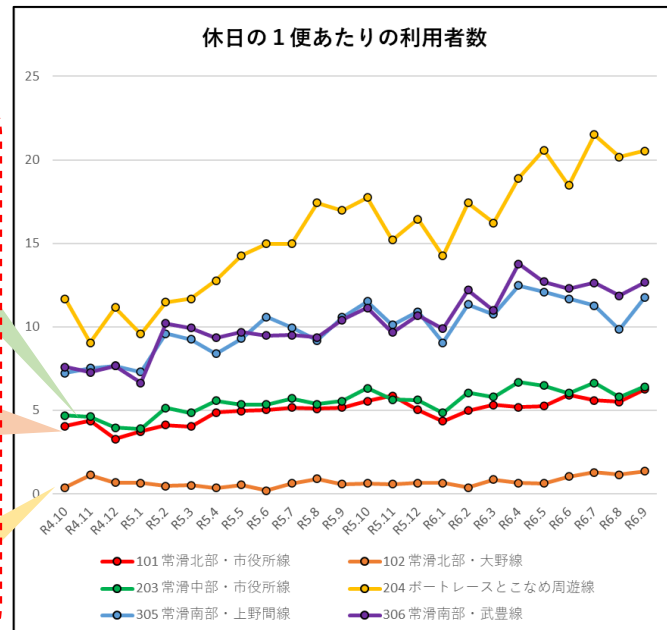
以下の可能性有り

- ・ 新たな交通空白地対策ができない
- ・ グルーンの維持すら困難となる

【図1 グルーン路線ごとの平日の1便あたり利用者数の推移】



【図2 グルーン路線ごとの休日の1便あたり利用者数の推移】



見直し等による経費削減!

中部線
(常滑中部・市役所線)
休日：低迷

北部線
(常滑北部・市役所線)
平日：伸び悩み
休日：低迷

大野線
(常滑北部・大野線)
平日：低迷
休日：低迷

②各路線の経費削減策の方向性

大野線

利用が低迷(特に夜間及び休日)

運行経費

全体：約17,000千円

1人当たり：約5,244円

大野線利用者アンケート

5人中2人

有料化したら乗らない

(路線維持については意見が分散)



選択

路線の全部廃止

削減見込額：約17,000千円

ダイヤの見直し

削減見込額：約1,000千円

北部線

利用が低迷(特に夕方)

本来の利用目的が少ない

運行経費

全体：約65,000千円

1人当たり：約2,019円

北部線・大野線関係住民アンケート

他より多い

「利用が少ない路線の代わりに新たな交通手段を導入」の考え方



7割近い

「費用対効果」・「新たな費用負担のない対策」を求める考え方

アンケート結果を踏まえて選択

代替施策費用確保のため

経費削減効果の大きい策を選択

選択

路線の全部廃止

削減見込額：約65,000千円

路線一部廃止・ダイヤの見直し

削減見込額：約32,000千円

中部線

利用が低迷(休日の朝便・夜便)

運行経費

全体：約45,000千円

選択

ダイヤの見直し

削減見込額：約3,000千円

- (1) 市内の公共交通にかかる新たな課題と対応方針 (2) 知多バス半田常滑線の減便の動きへの対応について
(3) mobi(オンデマンド交通)の運行形態について

(2) 知多バス半田常滑線の減便の動きへの対応について

知多バス半田常滑線(半常線)について

令和7年4月1日付で

減便の意向(ダイヤ案)が示された

※いったん取り止め再検討中



今後再検討されダイヤが
改正される可能性が高い

利用状況を踏まえて対応を検討

減便により利
用できなくな
る人への対応

00調査を踏まえ以下の考え方で対応

半田・常滑市域をまたいでの移動

名鉄電車・グルーンの利
用による対応

常滑市内での移動

グルーンの見直しやオンデマ
ンド交通の導入による対応

常滑西小学校児童の移動

便の存続要望やタクシー借り
上げ実施の検討

(3) mobi(オンデマンド交通)の運行形態について

mobi(オンデマンド交通)は
実証実験結果から

交通空白地対策として有効

交通空白地対策手
段として検討する



一方で
実証実験時の運行主体やエリアでは

本格運行には経費の増大が課題

必要となる
経費が高い

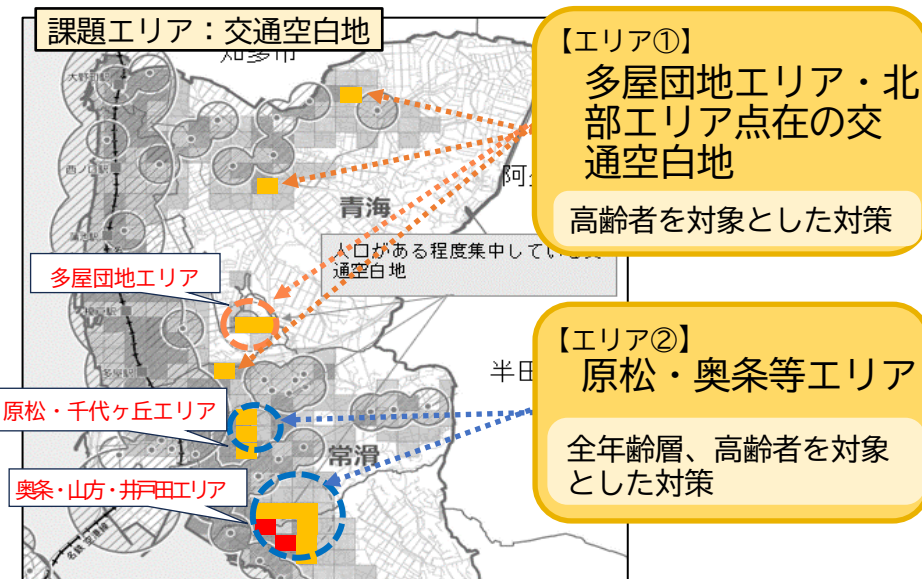
経費低減に向けて以下の考え方で検討

区 分	経費低減に向けた考え方(運行形態の見直し)
車両・台数	効率的に配車等ができる 柔軟な車両配置を検討
運行曜日・時間	「運休日」「運行時間帯」「休憩時間」の設定について検討

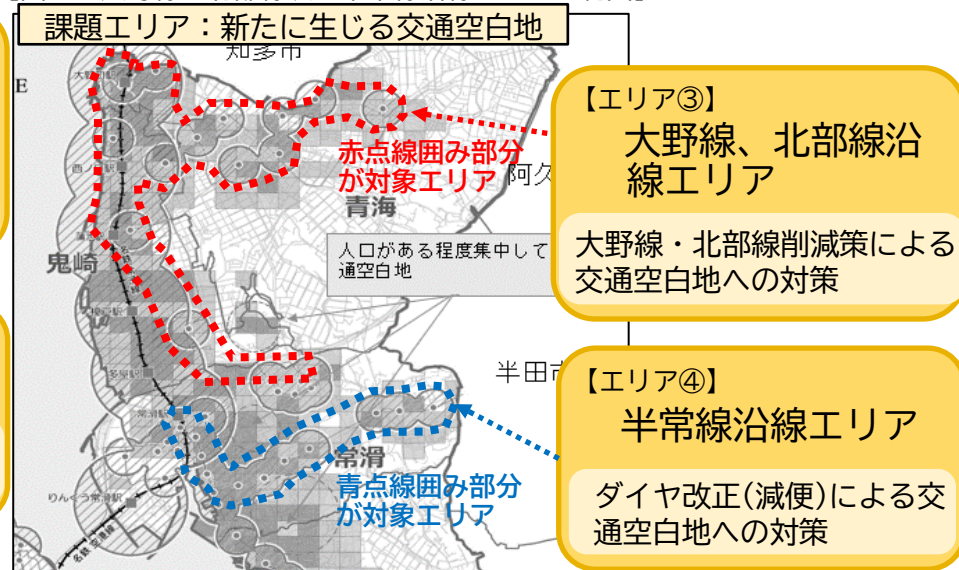
2 交通空白地対策の方向性

(1) 課題エリアと対策手段候補の抽出

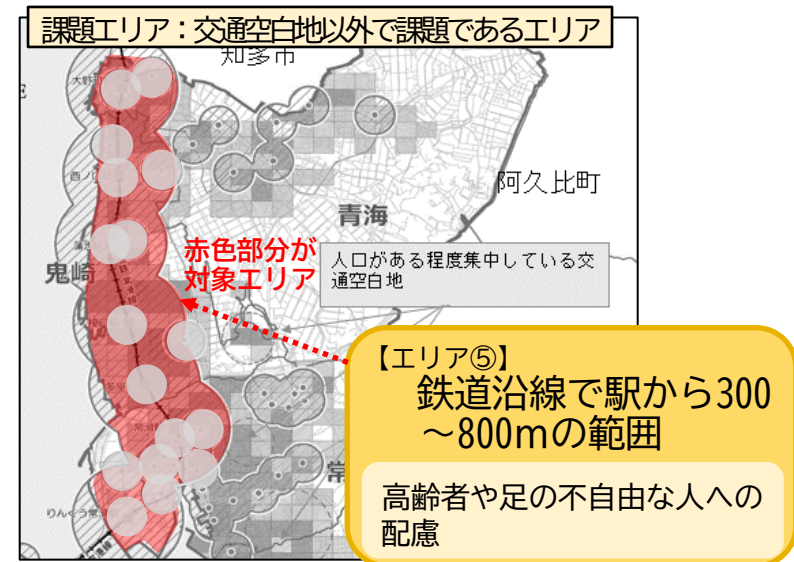
【図3 人口(高齢者)がある程度集中している交通空白地の位置】



【図4 大野線、北部線及び半常線沿線エリアの範囲】



【図5 鉄道沿線で駅から300～800mの範囲】



以下について、エリア設定等して比較検討し方向性を示す

【エリア②・④】

①グリーン路線見直し

【エリア①～⑤】

②高齢者タクシー料金助成

【エリア①～⑤】

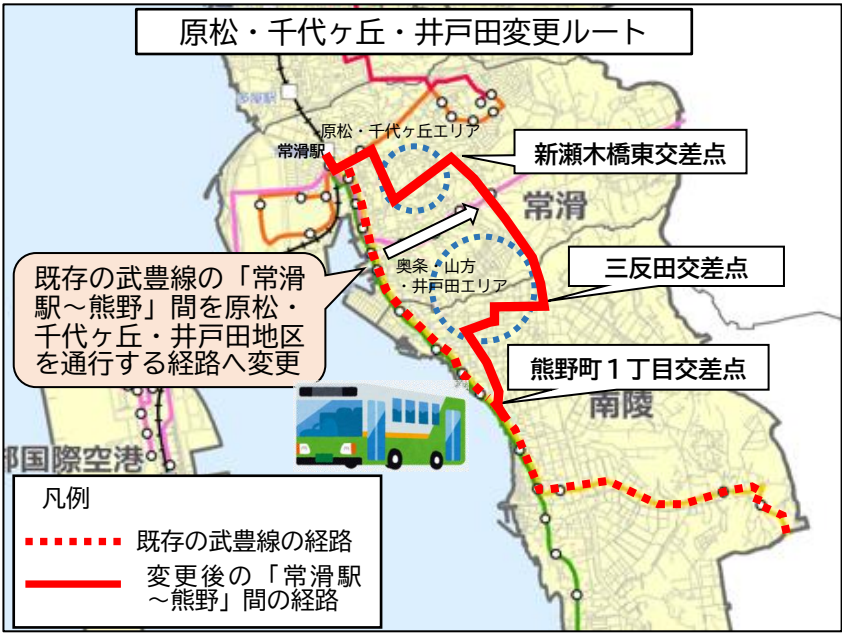
③オンデマンド交通

(2)対策手段候補のエリア設定と比較検討

※それぞれ、対象者や停留所、金額・運賃等の具体的な内容は未定

①グールの路線見直しに係る比較

【図6 武豊線の見直しイメージ①】



【図7 武豊線の見直しイメージ②】



原松・千代ヶ丘・井戸田変更ルート【図6】

- 原松・奥条等エリアをカバーできる
(▲一部カバーできないエリアがある)
- ▲半常線減便エリアを一部カバーできる
- ×観光客等がINAXライブミュージアムに行き来できない
- ▲目的地までの時間が増える

検討の対象から外す

瀬木・井戸田変更ルート【図7】

- 原松・奥条等エリアをカバーできる
(▲一部カバーできないエリアがある)
- ▲半常線減便エリアを一部カバーできる
(○イメージ①と比較してカバーできる範囲が広い)
- 観光客等がINAXライブミュージアムに行き来できる
- 目的地までの時間は大きく変わらない

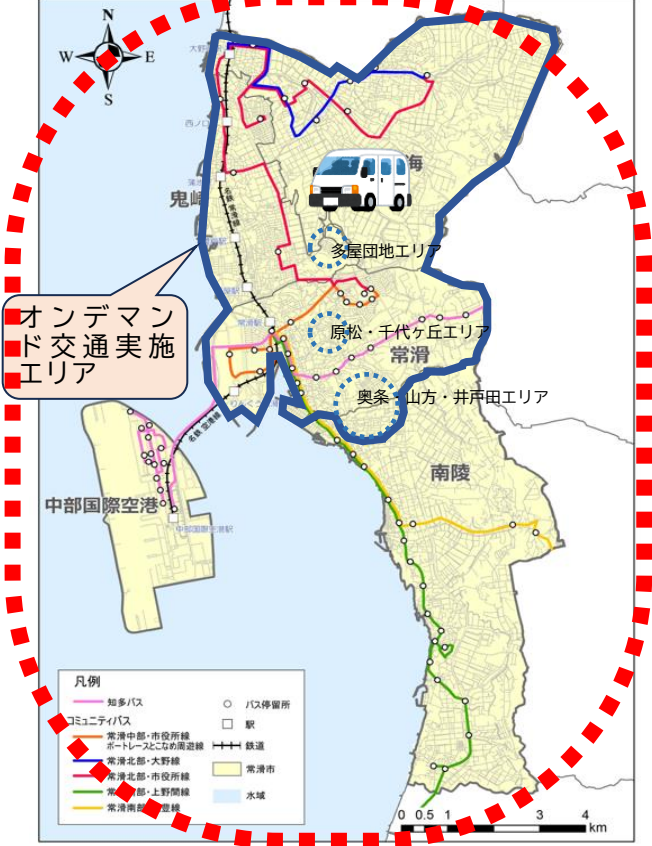
検討を進める

②高齢者タクシー料金助成と③オンデマンド交通の比較

【図8 高齢者タクシー料金助成エリアのイメージ】



【図9 オンデマンド交通エリアのイメージ】



高齢者タクシー料金助成【図8】

▲【エリア①から⑤】の交通空白地をカバーできるが
配車に時間を要する場合がある

×カバーできるのは高齢者に限定される

検討の対象から外す

オンデマンド交通【図9】

○【エリア①から⑤】の交通空白地をカバーでき、
エリア設定によって配車時間への影響を調整
できる

○全年齢層をカバーできる

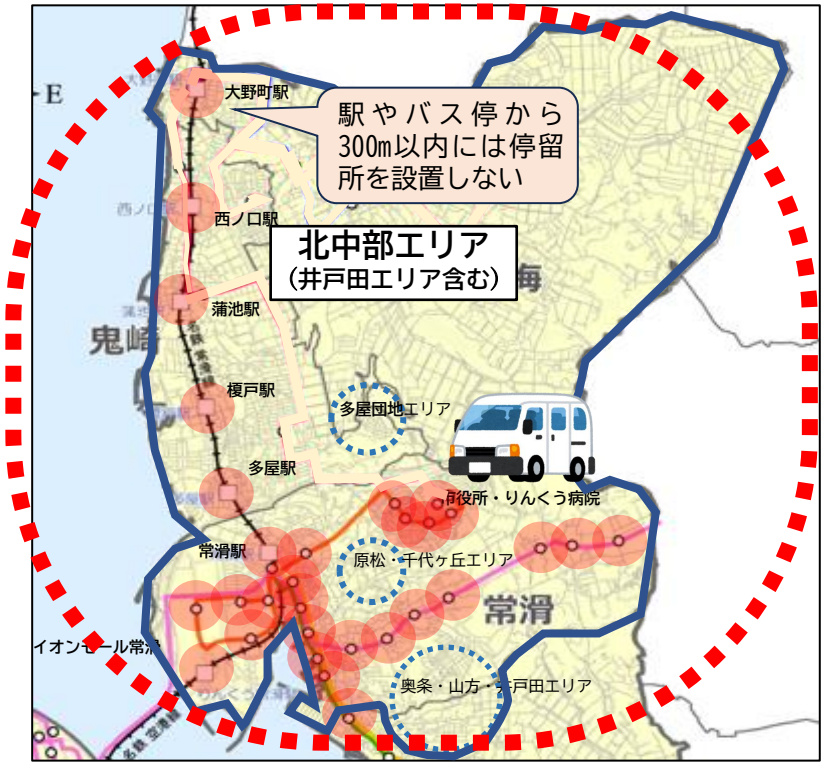
検討を進める

③オンデマンド交通のエリア別の比較

【図10 北部エリアの設定イメージ】



【図11 北中部エリアの設定イメージ】



北部エリア【図10】	北中部エリア【図11】
○北部エリアをカバーできる	○北部エリアをカバーできる
✕原松・奥条等エリアをカバーできない	○原松・奥条等エリアをカバーできる
✕半常線減便エリアをカバーできない	○半常線減便エリアをカバーできる
○駅から300～800m範囲をカバーできる	○駅から300～800m範囲をカバーできる
検討の対象から外す	検討を進める

(3)交通空白地対策の具体的なイメージ

①オンデマンド交通の移動ルール等の設定について

R6オンデマンド交通実証実験時

停留所の位置や移動において

制限はなかった

市交通協議会での意見等による考え方
主要目的地間の移動を可とすると
タクシー事業者への影響が大きい
利用客の状況によっては
タクシーよりオンデマンド交通が有効

本格運行する場合

停留所の位置や移動において

一定のルール設定が必要

本格運行に向けて以下の移動ルール等を検討

他の交通手段があるエリアへの

①停留所設置の制限

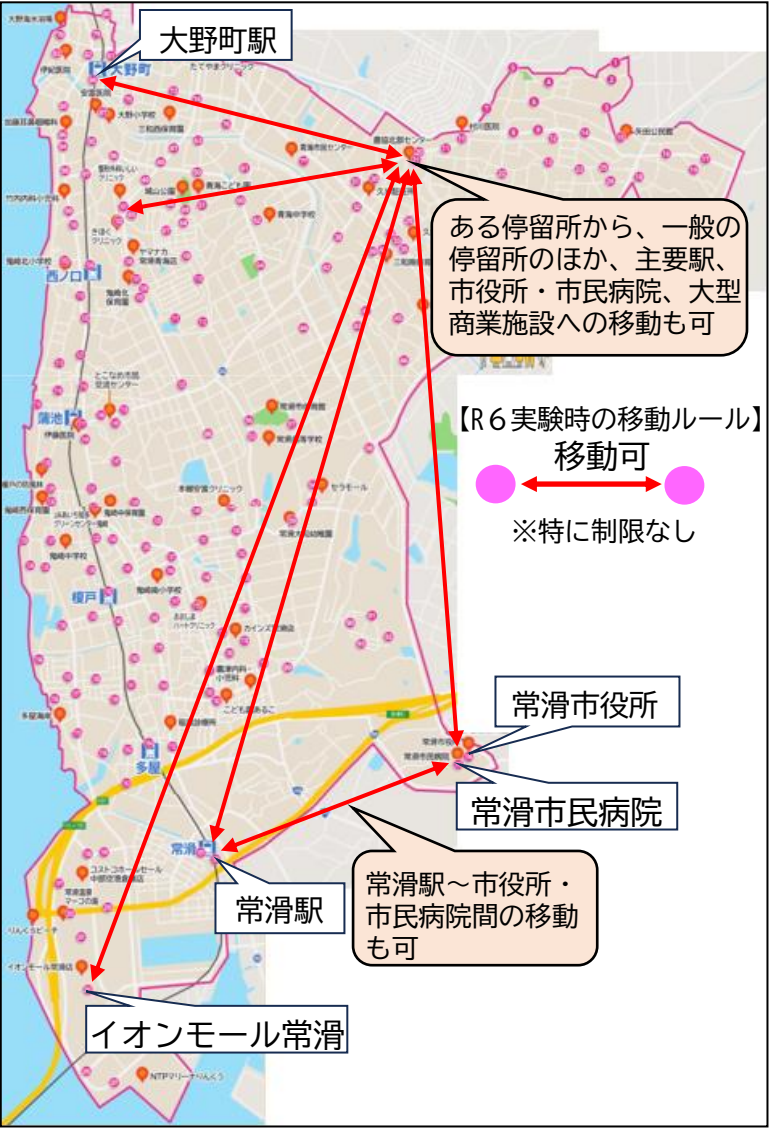
主要駅と市役所・りんくう病院間

②主要目的地間の移動の制限

北部と中部にエリアを分け

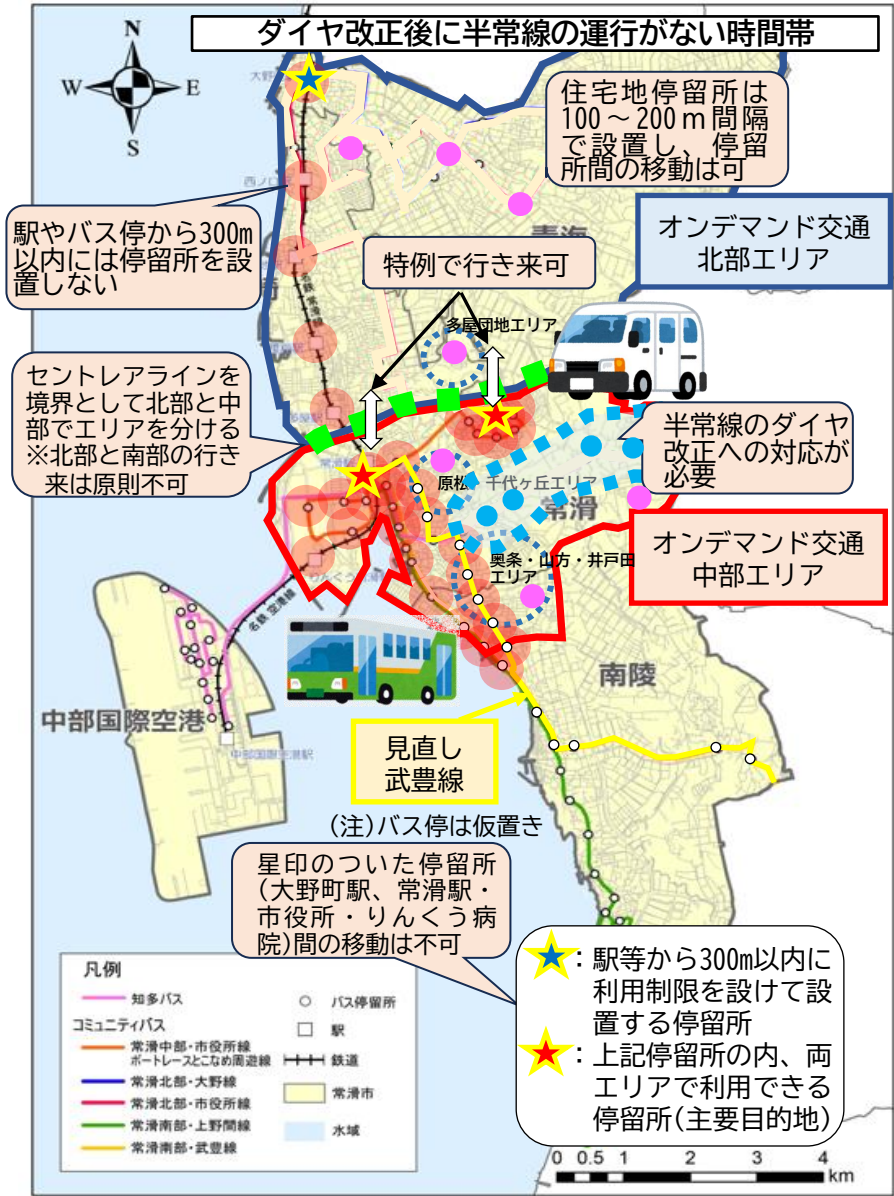
③エリアをまたいだ移動の制限

【図12 令和6年度実証実験エリアと停留所位置・移動ルール】



②交通空白地対策のエリア設定等のイメージ

【図13 北部と中部のエリア設定のイメージ (半常線無しの場合)】



【停留所設置・移動のルール等(案)】

北部エリアと中部エリアの境界：境界を越えての移動は原則不可※北部エリアと常滑駅、市役所・りんくう病院との行き来は特例で可

駅やバス停から300m範囲内：原則として停留所は設置しない

住宅地停留所：概ね100～200mの間隔で設置

大野町駅：準急電車等の利用ニーズに対応するため特例で停留所を設置

常滑駅及び市役所・りんくう病院：交通の結節点、行政拠点、医療拠点であり特例で停留所を設置

半常線のバス停から300m範囲内：ダイヤ改正により運行しない時間帯のために停留所を設置

(注) 半常線沿線エリアの移動ルール等の考え方はダイヤ改正状況を踏まえた検討が必要

移動可 移動不可

※それぞれ半常線が運行していない時間帯のみ利用可

(4)今後の検討内容

①グリーン

- ・ 中部線のダイヤの見直し
- ・ 武豊線の経路、バス停及びダイヤの見直し
- ・ 路線の廃止・見直しの実施時期
(北部線(廃止)、大野線(廃止)、中部線(ダイヤの見直し)、武豊線(経路・バス停・ダイヤの見直し))

②オンデマンド交通

- ・ 運行曜日及び運行時間帯・方法

■運行曜日

【例①】 毎日運行

【例②】 月曜日から土曜日運行、日曜日は運休

■運行時間帯・方法

【例①】 運行時間： 8時から19時(14時から15時は休憩)

8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
		オンデマンド運行						オンデマンド運行		

【例②】 運行時間： 8時から19時(14時から15時は休憩) ※そのうち8時から10時は定時定路線運行

8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
定時定路線運行		オンデマンド運行						オンデマンド運行		

- ・ 停留所の位置及び移動ルール等
- ・ 運賃(1日あたり運賃、割引プラン)及び運賃減免の在り方
- ・ 運行開始時期

3 今後のスケジュール(案)

今後は以下の流れで取り組むことを想定

※具体的な実施時期は今後の検討や調整・協議状況によるため不透明

時 期	検討等の内容	検討会等
R7.6	交通空白地対策の方向性について協議(付議※市議会協議会)	・市交通協議会 (市議会協議会)
R7.7～	グリーン路線の廃止・見直し及び交通空白地対策の方向性の承認後、 交通空白地対策の具体案について検討 ※別途検討するグリーン運賃の有料化の状況も踏まえつつ検討	・担当者部会 ・議員勉強会
R7.10	グリーン路線の廃止・見直し及び交通空白地対策の具体案について協議 (付議※市議会協議会)	・市交通協議会 (市議会協議会)
R7.11～	グリーン路線の廃止・見直し及び交通空白地対策の具体案承認後、 実施に向けた調整・協議、各種届出・申請	・警察等関係機関 ・愛知運輸支局
R8～9	実施事業者の選定及び契約締結、運行準備等	
	市民への周知 (説明会等の実施)	
	グリーン路線の廃止・見直し及び交通空白地対策の実施	

いまココ