

5-2 公共交通の位置づけと役割

市内には特性の異なる様々な公共交通が運行していますが、地域の特性や移動ニーズに合った効率的かつ持続的な公共交通とするためには、各公共交通の位置づけと役割を明確にする必要があります。

以下に示すように市内を運行する公共交通の位置づけと役割を設定し、各公共交通が役割を果たせるように施策を展開します。

表5-1：公共交通の位置づけと役割・必要性（【未】…市内で未実装）

種別	位置づけ・役割・必要性	対象となる公共交通		
		定時・定路線型	デマンド型	
基幹交通	広域交通	<ul style="list-style-type: none"> この地方の中核である名古屋市や、国内外との結節点である中部国際空港、名古屋駅とつながる交通を「広域交通」として位置づけます。 「広域交通」はその他の公共交通との連携を強化し、乗継ぎの利便性を向上させることで、市民の広域的な移動と交流を支えます。また、市民の移動確保だけでなく、国内外問わず中部国際空港の利用者や愛知県展示場の来場者の移動を確保する役割も果たします。 「広域交通」は県レベルに広がる公共交通網全体で最適化が図られるよう、引き続き民間事業として確保・維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋鉄道 	-
	地域間幹線交通	<ul style="list-style-type: none"> 知多地域における教育、医療、行政の機能が集約している半田市 中心部 と本市を結ぶ 交通を知多バス（半田・常滑線）並びに、市南部の市民の日常生活（通勤・通学、買い物、病院、地域活動など）及び広域交通にアクセスするための グリーン武豊線・上野間線 を「地域間幹線交通」として位置づけます。 「地域間幹線交通」は地域間の移動特性だけでなく、移動の速達性を重視した路線・ダイヤを設定することで、日常の生活行動を支えるとともに、半田市近隣市町との移動・交流を促進します。 「地域間幹線交通」は市町をまたぐ路線であり、沿線全体や接続する路線全体での最適化が図られるよう、引き続き 民間事業として 確保・維持に努めます。ただし、これらの路線知多バス（半田・常滑線）については自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。（補助システムに関する概要などについてはp19の表を参照） 	<ul style="list-style-type: none"> 知多バス（半田・常滑線） グリーン武豊線・上野間線（R8.12～） 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー
	生活圏交通	<ul style="list-style-type: none"> 市内を中心として、日常生活 （通勤・通学、買い物、病院、地域活動など）を支える交通を「生活圏交通」として位置づけます。 「生活圏交通」は、日常生活に必要な施設が「乗り物で移動すること」を前提に立地していることから、車を利用できない人でも生活に必要な移動が確保する役割を果たします。 基本は民間事業として維持に努めますが、民間事業として維持できない場合は公的な支援によって移動の足を確保・維持できるよう努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> グリーン（周遊線除く） 青海ボランティア隊の移動支援 呼べるバス（オンデマンド交通）【未】（R8.12～） 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー 呼べるバス（オンデマンド交通）【未】（R8.12～）
	地区内交通	<ul style="list-style-type: none"> 特定の地区内で完結する交通を「地区内交通」として位置づけます。 「地区内交通」は特定の地区に限って運行し、地区自体の利便性や価値、魅力などの向上に努めます。 基本は民間事業として維持に努めますが、民間事業として維持できない場合は、地区内施設による負担を原則としつつ、必要に応じて公的な支援も行い、確保・維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> グリーン（周遊線） 知多バス（空港貨物地区循環線） 呼べるバス（オンデマンド交通）【未】 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー 呼べるバス（オンデマンド交通）【未】 グリーンスローモビリティ 【未】
ファイダー交通	補完交通	<ul style="list-style-type: none"> 基幹交通を補完し、あらゆる人の移動を確保する交通を「補完交通」として位置づけます。 「補完交通」は運行範囲がごく狭い範囲にとどまることから、地域団体や自治組織による運行や一定の受益者負担も想定し、必要に応じて公的な支援も行い、確保・維持に努めます。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 移動支援サービス ラストワンマイル移動サービス【未】 グリーンスローモビリティ【未】

その他交通	特定目的交通	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の対象者・目的に対して運行する交通を「特定目的交通」と位置づけます。 ・「特定目的交通」は各運行主体が、顧客のニーズに応じて運行します。 ・今後は、運転手不足が見込まれるため、人や車両などの輸送資源を共有して相互に補完しつつ、確保・維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・シャトルバス (トコナメシヤトル等) ・施設・飲食店送迎 ・パーソナルモビリティ
	先進交通	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、普及や規制緩和の可能性があり、動向を注視する必要がある交通を「先進交通」と位置づけます。 ・現時点では、技術面や規制面から事業化が困難ですが、社会情勢の変化や技術の発展により、5か年の計画期間内に公共交通の在り方を変える可能性があり、今後の動向を注視しつつ、社会の変革に対応するため、調査・研究を行います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転交通【未】 ・eVTOL（空飛ぶクルマ）【未】 ・ライドシェアサービス【未】 ・貨客混載【未】

※生活圏交通以下の交通は、地域間幹線交通に対して支線交通として位置づける。地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の要件に該当する場合には、補助金も活用して維持に努める。

【参考：対象となる公共交通のイメージ】



図5-1：青海ボランティア隊の移動支援
出典：青海ボランティア隊



図5-2：オンデマンド交通
出典：国土交通省



図5-3：グリーンスローモビリティ
出典：環境省



図5-4：移動支援サービス
出典：常滑市社会福祉協議会



図5-5：ラストワンマイル移動サービス



図5-6：パーソナルモビリティ
出典：国土交通省



図5-7：自動運転交通



図5-8：eVTOL（空飛ぶクルマ）
出典：国土交通省

表5-2：補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線・系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業
知多バス 半田常滑線 (A)	知多半田駅	青山駅前	常滑駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	地域間幹線 系統補助
知多バス 半田常滑線 (N)	日本福祉 大学	知多半田駅	常滑駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	地域間幹線 系統補助
グリーン常滑 南部・武豊線	知多武豊駅	桧原公会堂 上山	常滑駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	地域間幹線 系統補助※1
グリーン常滑 南部・上野間線	上野間駅	坂井	常滑駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	地域間幹線 系統補助※1
グリーン常滑 北部・青海線	大野町駅	矢田公民館	市役所・ りんくう病院	4条乗合	路線定期	交通事業者	地域内フィ ーダー補助※1
呼べるバス 鬼崎エリア	なかよし公園東 ※2 北汐見坂坂3丁目		市役所・ りんくう病院	4条乗合	区域運行	交通事業者	地域内フィ ーダー補助※1
呼べるバス 中部エリア	—	—	—	4条乗合	区域運行	交通事業者	地域内フィ ーダー補助※1

※1 必要に応じて車両減価償却費補助を活用する場合がある。

※2 路線定期をする時間帯の起点・終点について記載。

目標II：公共交通を活かしてまちを元気にします

- ・お出かけ機会を増やし、さらにまちを元気にしていくためにも、地域の公共交通の確保・維持を目指します。
- ・お出かけするための「手段」だけでなく、お出かけしたくなる「目的」の充実を目指します。
- ・様々な分野の団体・事業者と連携し、目的地となるような施設やイベントを充実させることで、住民や来訪者のお出かけ意欲を高め、まちを元気にすることを目指します。

【評価指標】

評価指標	基準値	目標値	備考、データ取得方法など
(鉄道)駅の利用者数	17,500人/日 (2022年)	22,800人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは運行事業者より提供 【基準値】 ・計測期間は2022年4月～2023年3月 【目標値】 ・基準値の3割増 ・利用者数は大野町駅、西ノ口駅、蒲池駅、榎戸駅、多屋駅、常滑駅、りんくう常滑駅、の乗車・降車の合計で算出(中部国際空港駅は他の駅に比べ利用者が極端に多いかつ、利用状況が新型コロナの影響を大きく受けるため、集計から除く)
知多バスの利用者数	880人/日 (2023年)	970人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは運行事業者より提供 ・利用者数は輸送人員の合計で算出 【基準値】 ・計測期間は2022年10月～2023年9月 ・利用者数は半田・常滑線(A・D・N)と空港貨物地区循環線の合計 【目標値】 ・基準値の1割増
グリーン の利用者数	1,030人/日 (2023年)	1,130人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・計測期間は2023年4月～9月(台風による運休除く) 【目標値】 ・基準値の1割増
グリーンの利用者数 (上野間線)	11.1人/便 (2023年)	9.6人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・計測期間は2023年 【目標値】 ・無料であった2025年実績からの25%減
グリーンの利用者数 (武豊線)	8.9人/便 (2023年)	10.8人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・計測期間は2023年 【目標値】 ・無料であった2025年実績からの25%減
グリーンの利用者数 (青海線)	なし	3人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・2026年12月新設路線であることから、基準値なし 【目標値】 ・乗車定員12人の場合の平均乗車率25%
グリーンの利用者数 (市役所線)	7.8人/便 (2023年)	7.8人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・計測期間は2023年 【目標値】 ・無料であった2025年実績からの25%減

評価指標	基準値	目標値	備考、データ取得方法など
グルーンの利用者数 (周遊線)	11.2人/便 (2023年)	12.6人/便 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・計測期間は2023年 【目標値】 ・無料であった2025年実績からの25%減
(参考) グルーンの利用者数 (上野間線、武豊線、青海線、市役所線、周遊線)	927人/日 (2023年)	975人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・計測期間は2023年 【目標値】 ・無料であった2025年実績からの25%減
呼べるバスの利用者数 (鬼崎エリア)	データなし	3.4人/時 (2028年) ※34人/日 (10時間運行)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・2026年12月新設路線であることから、基準値なし 【目標値】 ・グルーン北部・市役所線(大野町駅～市役所間)の利用者数(推計値)を踏まえた目標値
呼べるバスの利用者数 (中部エリア)	データなし	3.3人/時 (2028年) ※30人/日 (9時間運行)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者の実測データにより確認 ・利用者数は乗車の合計で算出 【基準値】 ・2026年12月新設路線であることから、基準値なし 【目標値】 ・実証実験を踏まえた目標値
観光地周辺のバス停の利用者数	30人/日 (2023年)	40人/日 (2028年)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは乗降カウンターシステムで計測 ・利用者数は乗車・降車の合計で算出 ・主要観光地最寄りのバス停(イオンモール常滑、北大谷(ココテラス)、陶磁器会館前、ポートレースとこなめ、盛田味の館口)の1日あたり利用者数の平均値を比較 【基準値】 ・計測期間は2023年2月14日～2023年9月30日 【目標値】 ・基準値の3割増

※ 2025年4月に、ポートレースとこなめから本市にグルーンが移管されたこと並びに2026年12月からのグルーンの有料化及び呼べるバスの運行を踏まえ、利用者1人当たり財政負担額についても「8 計画の達成状況の評価 8-1 施策や取組みの評価方法 表8-1; 計画全体の評価スケジュール」で行うこととしている毎年のモニタリング調査の中で、状況の確認を行うこととする。