

令和4年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(A)線)

1. 補助系統の概要(Δ)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
半田・常滑(A)	知多乗合(株)	知多乗合(株)	知多半田駅・青山駅前・常滑駅	12.0 km	4.6 回	半田市 常滑市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(Δ □)

<接続する系統>
名古屋鉄道河和線
名古屋鉄道常滑線・空港線

<接続される系統>
知多乗合半田北部線
知多乗合半田中央線
知多乗合青山・成岩線
知多乗合常滑南部線

模式図(Δ □)

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(Δ)
計画どおり運行されたか(Δ)	計画どおりか。そうでない場合は理由	
評価	事業計画どおり運行回数が確保されている。	
A		

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)	
評価	目標の達成状況(Δ)	半田・常滑(A)線は、半田市中心部から常滑駅へ直通する基幹路線である。年間利用者数が減少傾向にあり、収支率も悪化しているため、今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を図る必要がある。	
	目標	37,435	
	実績	23,773	
B2	達成率	63.5%	
要因	昼間時間帯を中心にコロナ禍以降の利用者数の回復が進まないため。	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
運行事業者の所見等(Δ)		市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市
		市町村名: 0	市町村名: 0

複数市町村を跨ぐ系統としての役割			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(Δ)	住民の利用状況(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(Δ)	806 人/月	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市
全利用者に占める率(Δ)	36.9% %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	2022年6月29日及び6月30日実施のOD調査結果をもとに算出	市町村名: 0	

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(Δ)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
半田・常滑(A)(C)(D)(N)線あわせ、知多半田駅:おおよそ130人/日 常滑駅:おおよそ160人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり。	通勤、通学に利用する住民が多い。(常滑市) R3.9に名鉄青山駅に乗り入れる成岩東部線を新設。(半田市)

3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	沿線自治体と連絡し、広報等に路線時刻表を掲載する等の取組みを展開した。	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△) ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等		燃料高騰対策として補助事業を実施したほか、イベントでの情報発信、高齢者運転免許自主返納促進事業・バスロケーションシステムを継続実施した。	高齢者等を対象とした運賃助成制度を継続実施した。時刻表を市民病院や市役所窓口等に設置した。		
関係者の連携等(△ □) 運行事業者と沿線自治体の日常的な情報交換を実施。	沿線施設等に当該路線の周知等を行い、バスの利用促進に努めた。	官民共通の運賃上限制度を継続し、市内での移動利便性の向上を図った。			

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)	沿線市町村(□)				
新型コロナウイルス感染症の影響が続いていることから、利用者数が減少した。今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を図る必要がある。	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0	
	日頃の情報発信を基本としつつ、昨今の燃料・物価高騰に伴う運行経費増や、利用者側の消費(行動)意欲減退に対応する取組を要する。	利用者が減少していることから、運営主体と連携し、新たな利用者を確保するための幅広い利用促進の取り組みを検討していくことが必要。			
運行事業者(△)					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	利用しやすいダイヤ設定とその周知を継続して行う。	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0
		官民合わせた情報発信のほか、移動意欲の刺激と路線周知を目的に、期間限定での無料乗車キャンペーンを実施する。また、愛知県主導による利用促進事業を、事業者・常滑市と連携し、実施する。	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し、利用促進に努めていく。コミュニティバスとの接続を向上させ利便性を上げることでの利用促進に努めていく。		

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助システムの目標と評価

沿線市町村(□)					
目標	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0	
	R4末に市内全路線バス利用者数2,700人/日	未策定			
自己評価	昼間を中心とするA線は、他線と異なり回復傾向にない。呼び戻しや新規利用者獲得策などを要する。				

7. 補助システムに接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)					
市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0		
半田市地区路線バスごんぐる青山・成岩線が「青山駅」バス停で接続している。同線は、コロナ禍の影響を除けば概ね右肩上がりで推移しており、コロナ禍前の水準に戻りつつある。	常滑駅において、コミュニティバスグループの常滑南部武豊線及び常滑南部上野間線、常滑中部市役所線、ボートレースとこなめ周遊線と接続している。				

通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※ マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

令和4年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(D)線)

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
半田・常滑(D)	知多乗合(株)	知多乗合(株)	知多半田駅・りんくう常滑駅・旅客ターミナルビル	26.2 km	8.0 回	半田市 常滑市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△ □)

<接続する系統>
名古屋鉄道河和線
名古屋鉄道常滑線・空港線

<接続される系統>
知多乗合半田北部線
知多乗合半田中央線
知多乗合青山・成岩線
知多乗合常滑南部線

模式図(△ □)

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)
計画どおり運行されたか(△)	計画どおりか。そうでない場合は理由	
評価	事業計画どおり運行回数が確保されている。	
A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	

評価の基準<事業実施の適切性>
A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合
B: 車両故障等運行事業者の責にすぎず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合

評価の基準<目標・効果達成状況>
A: 年間目標利用者数を達成できた場合
B1: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合
B2: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合
C: 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合

年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
年間利用者数【人】		146,439	139,931	95,976	106,879
平均乗車密度(実績)		4.7	4.3	2.9	3.0
輸送量	(計画)	36.8	32.0	37.6	34.4
	(実績)	37.6	34.4	23.2	24.0
収支率(実績)		66.4%	47.7%	34.5%	30.5%

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)		
	目標	87,177	半田・常滑(D)線は、半田市中心部から常滑駅を經由し中部国際空港へ直通する基幹路線である。年間利用者数は目標を達成することができたが、収支率が悪化しているため、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を図る必要がある。
	実績	106,879	
達成率	122.6%		
A	要因	この系統が運行する時間帯の利用者に回復傾向がみられるため。	
市町村の所見、理由分析、認識(□)			
市町村名:		半田市	常滑市
運行事業者の所見等(△)		本路線は、沿線に所在する学校(半田特別支援学校)への通学と常滑駅・知多半田駅からの通勤・通学での利用が大半であると考えられ、朝夕を中心に日常的な利用者が定着している。微増しているものの、コロナ禍前の水準に戻るには、空港への通勤・利用者の回帰が大きく影響すると捉えている。	
市町村名:		0	0

複数市町村を跨ぐ系統としての役割			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,922 人/月	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市
全利用者に占める率(△)	19.7% %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	2022年6月29日及び6月30日実施のOD調査結果をもとに算出	市町村名: 0	

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
半田・常滑(A)(C)(D)(N)線あわせ、知多半田駅:おおよそ130人/日 常滑駅:おおよそ160人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり	沿線に公的医療機関や大規模商業施設がある(常滑市) R3.9に名鉄青山駅に乗り入れる成岩東部線を新設。(半田市)

3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	沿線自治体と連絡し、広報等に路線時刻表を掲載する等の取組みを展開した。	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△) ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等		燃料高騰対策として補助事業を実施したほか、イベントでの情報発信、高齢者運転免許自主返納促進事業・バスロケーションシステムを継続実施した。	高齢者等を対象とした運賃助成制度を継続実施した。時刻表を市民病院や市役所窓口等に設置した。		
関係者の連携等(△ □) 運行事業者と沿線自治体の日常的な情報交換を実施。	沿線施設等に当該路線の周知等を行い、バスの利用促進に努めた。	官民共通の運賃上限制度を継続し、市内での移動利便性の向上を図った。	りんくう町を回る一部区間について、コミュニティバスを運行することとした。		

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(△)	沿線市町村(□)				
需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を図る必要がある。	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0	
	日頃の情報発信を基本としつつ、昨今の燃料・物価高騰に伴う運行経費増や、利用者側の消費(行動)意欲減退に対応する取組を要する。	利用者が伸び悩んでいるため、運営主体と連携し、新たな利用者を確保するための幅広い利用促進の取り組みを検討していくことが必要。			
運行事業者(△)					

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	利用しやすいダイヤ設定とその周知を継続して行う。	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0
		官民合わせた情報発信のほか、移動意欲の刺激と路線周知を目的に、期間限定での無料乗車キャンペーンを実施する。また、愛知県主導による利用促進事業を、事業者・常滑市と連携し、実施する。	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し、利用促進に努めていく。コミュニティバスとの接続を向上させ利便性を上げることで利用促進に努めていく。		

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助システムの目標と評価

沿線市町村(□)					
目標	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0	
R4末に市内全路線バス利用者数2,700人/日		未策定			
自己評価	昨年よりも増加したが、コロナ禍前の水準には届いていない。事業者や自治体と連携し、呼び戻しや新規利用者獲得策などの展開を要する。				

7. 補助システムに接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)					
市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0		
半田市地区路線バスごんくろ青山・成岩線が「青山駅」バス停で接続している。同線は、コロナ禍の影響を除けば概ね右肩上がりで推移しており、コロナ禍前の水準に戻りつつある。	常滑駅において、コミュニティバスグループの常滑南部武豊線及び常滑南部上野間線、常滑中部市役所線、ボートレースとこなめ周遊線と接続している。				

通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※ マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

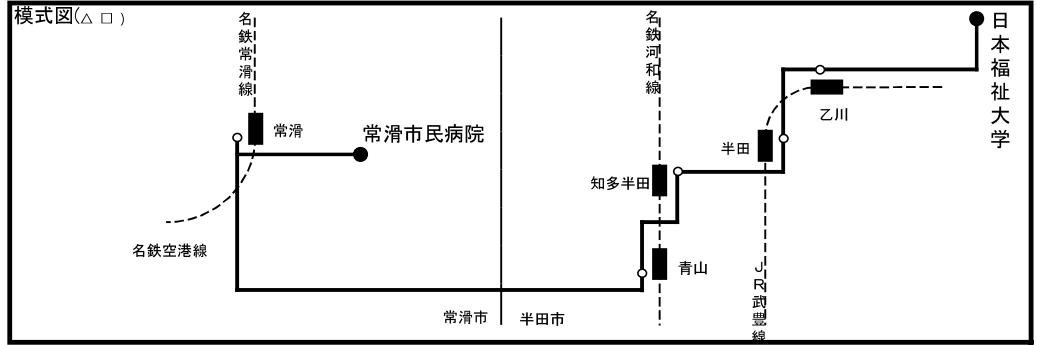
令和4年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(N)線)

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
半田・常滑(N)	知多乗合(株)	知多乗合(株)	日本福祉大学・知多半田駅・常滑市民病院	24.0 km	3.6 回	半田市 常滑市 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△ □)
<p><接続する系統></p> <p>名古屋鉄道河和線 名古屋鉄道常滑線・空港線 東海旅客鉄道武豊線</p> <p><接続される系統></p> <p>知多乗合半田北部線 知多乗合半田中央線 知多乗合青山・成岩線 知多乗合常滑南部線</p>



2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性	
計画どおり運行されたか(△)	計画どおりか。そうでない場合は理由
評価	事業計画どおり運行回数が確保されている。
A	

評価の基準<事業実施の適切性>
A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合
B: 車両故障等運行事業者の責にすぎず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合

評価の基準<目標・効果達成状況>
A: 年間目標利用者数を達成できた場合
B1: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合
B2: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合
C: 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合

《参考数値》 主要指標の推移(△)						
	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
年間利用者数【人】			79,095	81,333	75,175	79,285
平均乗車密度(実績)			7.8	6.4	6.4	8.0
輸送量	(計画)		18.7	20.0	28.8	23.0
	(実績)		26.5	23.0	23.0	28.8
収支率(実績)			80.8%	52.1%	51.5%	57.7%

目標・効果達成状況		
評価	目標の達成状況(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△)
A	目標	50,670
	実績	79,285
	達成率	156.5%
要因	この系統が運行する時間帯の利用者に回復傾向がみられるため。	市町村の所見、理由分析、認識(□)
運行事業者の所見等(△)		市町村名: 半田市
		市町村名: 常滑市
		市町村名: 0
		市町村名: 0

複数市町村を跨ぐ系統としての役割				
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)		
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,411 人/月	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	17.7% %	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	2022年6月29日及び6月30日実施のOD調査結果をもとに算出	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名: 0

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
半田・常滑(A)(C)(D)(N)線あわせ、知多半田駅: およそ130人/日 常滑駅: およそ160人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり	沿線に公的医療機関や大規模商業施設がある(常滑市) R3.9に名鉄青山駅に乗り入れる成岩東部線を新設。(半田市)

3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
改善点とした事項(△) ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等	事業評価を踏まえた取組 沿線自治体と連絡し、広報等に路線時刻表を掲載する等の取組を展開した。	市町村名： 半田市 燃料高騰対策として補助事業を実施したほか、イベントでの情報発信、高齢者運転免許自主返納促進事業・バスロケーションシステムを継続実施した。	市町村名： 常滑市 高齢者等を対象とした運賃助成制度を継続して実施した。 新時刻表を市民病院や市役所窓口等に設置した。	市町村名： 0	市町村名： 0
	関係者の連携等(△ □) 運行事業者と沿線自治体の日常的な情報交換を実施。	その他の取組 沿線施設等に当該路線の周知等を行い、バスの利用促進に努めた。	官民共通の運賃上限制度を継続し、市内での移動利便性の向上を図った。	令和4年10月1日から常滑駅から常滑市民病院の区間をコミュニティバスに置換えた。	

4. 今後の課題

課題と認識している事項				
運営主体(△)	沿線市町村(□)			
利用が回復傾向にある半田市内において、利用者数が減少傾向に転じないよう、一層の利用促進に向けた取組みを図る必要がある。	市町村名： 半田市 日頃の情報発信を基本としつつ、昨今の燃料・物価高騰に伴う運行経費増や、利用者側の消費(行動)意欲減退に対応する取組を要する。	市町村名： 常滑市 常滑駅におけるコミュニティバスとの接続を強化し、利用促進を図る。	市町村名： 0	市町村名： 0
運行事業者(△)				

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組				
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)		
R5年度、R6年度に行う取組	利用しやすいダイヤ設定とその周知を継続して行う。	市町村名： 半田市 官民合わせた情報発信のほか、移動意欲の刺激と路線周知を目的に、期間限定での無料乗車キャンペーンを実施する。また、愛知県主導による利用促進事業を、事業者・常滑市と連携し、実施する。	市町村名： 常滑市 利用者が伸び悩んでいるため、運営主体と連携し、新たな利用者を確保するための幅広い利用促進の取組みを行っていく。	市町村名： 0 市町村名： 0

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
目標 R4末に市内全路線バス利用者数2,700人/日	市町村名： 半田市 未策定	市町村名： 常滑市	市町村名： 0	市町村名： 0
自己評価 N線だけを見れば、コロナ禍前の水準に達しており、需要の高い固定利用があると考えられる。				

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名： 半田市 半田市地区路線バスごんぐる青山・成岩線が「青山駅」バス停で接続している。同線は、コロナ禍の影響を除けば概ね右肩上がりで推移しており、コロナ禍前の水準に戻りつつある。	市町村名： 常滑市 常滑駅において、コミュニティバスグループの常滑南部武豊線及び常滑南部上野間線、常滑中部市役所線、ボートレースとこなめ周遊線と接続している。	市町村名： 0	市町村名： 0

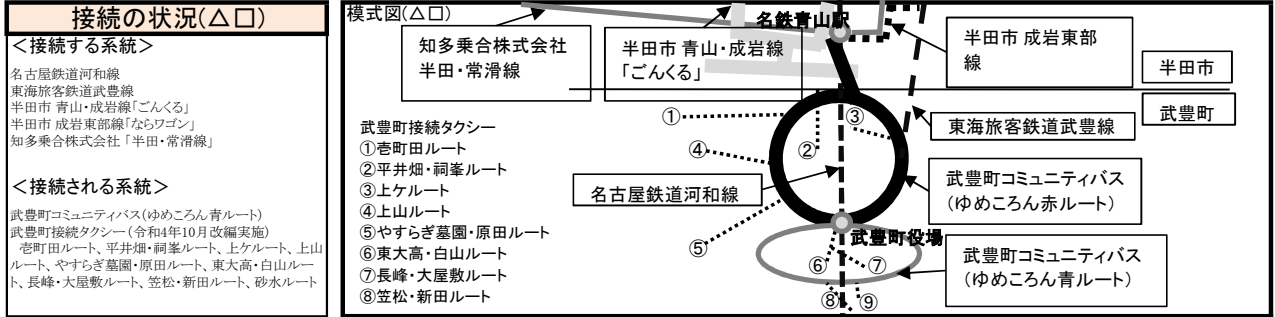
通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)
※ マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

令和4年度補助系統別事業評価票(ゆめころん(赤ルート)線)

1. 補助系統の概要(△)

Table with columns: 系統名, 運営主体, 運行事業者, 区間, キロ程, 運行回数, 関係市町村. Row 1: ゆめころん(赤ルート), 武豊町, フジキュー整備株式会社, 武豊町役場~イオン半田店~武豊町役場, 12.8 km, 9.0回, 半田市 武豊町 0 0.

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)



2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性. 計画どおり運行されたか(△). 評価: A. 補助対象期間の開始日から、天候等による影響以外での遅延や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。

評価の基準<事業実施の適切性>. A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合. B: 車両故障等運行事業者の責任にすぎず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合.

《参考数値》 主要指標の推移(△). Table with columns: 年度, 30年度, 元年度, 2年度, 3年度, 4年度. Rows: 年間利用者数【人】, 平均乗車密度(実績), 輸送量(計画/実績), 収支率(実績).

目標・効果達成状況. 評価: A. 目標の達成状況(△). 目標: 38,100. 実績: 41,667. 達成率: 91.4%. 理由: 令和3年度10月からの赤ルート名鉄青山駅への乗り入れ、令和元年10月から高齢者を対象とした無料乗車券発行事業及び回数券発行事業を開始した。

市町村の所見、理由分析、認識(□). 市町村名: 半田市, 武豊町. 内容: R3以降、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に伴う外出制限等が影響する中、バス利用者の拡大を目指すため、R1.10に開始した高齢者を対象とした運転免許自主返納促進事業は継続実施し、バス利用券(又はタクシー券)を交付している。

複数市町村を跨ぐ系統としての役割. 指標(市町村を跨いでの利用) 利用状況及び所見(△). 市町村名: 半田市, 武豊町, 0, 0. 内容: 半田市の大型商業施設(イオン半田店)と鉄道(名鉄青山駅)に接続する停留所を設けたことで、行政圏を意識することなく移動できる広域的な交通網が形成されている。

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報. 運営主体(断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等)(△). 沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□).

3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏まえ	市町村の取組(□)			
		運営主体の取組(△)	市町村名: 半田市	市町村名: 武豊町	市町村名: 0
B					
改善点とした事項(△)	<p>①利用促進事業実施(無料乗車券等) ・新型コロナウイルス感染症対策の徹底及び収束に伴う公共交通利用回復のための利用促進 ②地域公共交通計画(令和4年4月策定)に基づく各事業の適切な実施 ・交通サービスの確保維持、向上 ・交通不便地域の対策 ・公共交通利用への転換の推進 ・住民団体等との協働 ・時代の変化への対応</p>	<p>令和元年10月から高齢者を対象とした無料乗車券発行事業及び回数券発行事業を開始し、利用の定着と利用者数の確保に努めた。継続実施している。 令和3年2月のバス車内での抗原検査の実施等による会話を減らす等の呼びかけを実施している。 利用促進は回復傾向であるため、引き続き、車内掲示等による会話を減らす等の呼びかけおよび利用促進策を図っている。 地域公共交通計画(令和4年4月)を策定し、持続可能な交通サービスの確保の観点からの取組を図る。 青ルート路線延伸およびコミュニティバスを補う交通手段である接続タクシー制度の改正に伴い、新たな時刻表を作成した。</p>	<p>両市町でイベントを活用した相互情報発信による新規バス路線を含めた路線全体の認知度の向上や高齢者運転免許自主返納促進事業やバスローテーションシステムの継続実施による利用者・利用促進を図ったことで、利用者数は対前年比で増加し、利用者数の減少に歯止めをかけることができたものとする。</p>	<p>令和元年10月から高齢者を対象とした無料乗車券発行事業及び回数券発行事業を開始し、利用の定着と利用者数の確保に努めた。継続実施している。 令和3年2月のバス車内での抗原検査の実施等による会話を減らす等の呼びかけを実施している。 利用促進は回復傾向であるため、引き続き、車内掲示等による会話を減らす等の呼びかけおよび利用促進策を図っている。 地域公共交通計画(令和4年4月)を策定し、持続可能な交通サービスの確保の観点からの取組を図る。 青ルート路線延伸およびコミュニティバスを補う交通手段である接続タクシー制度の改正に伴い、新たな時刻表を作成した。</p>	
関係者の連携等(△□)	<p>住民団体の武豊町コミュニティバス、生活の足を考える会と協力し、停留所ベンチを製作し、老朽化したベンチの更新作業を実施することによって待合環境の改善を図った。</p>	<p>住民団体の武豊町コミュニティバス、生活の足を考える会と協力し、停留所ベンチを製作し、老朽化したベンチの更新作業を実施することによって待合環境の改善を図った。</p>	<p>隣接するコミュニティバスの運営改定(小学生運賃の無料化)を実施し、バス利用の早期習慣化と将来的な利用者の増加を目的とした利用促進を図った。</p>	<p>住民団体の武豊町コミュニティバス、生活の足を考える会と協力し、停留所ベンチを製作し、老朽化したベンチの更新作業を実施することによって待合環境の改善を図った。</p>	

4. 今後の課題

課題と認識している事項				
運営主体(△)	沿線市町村(□)			
<p>①目標の達成状況に関する課題 ・新型コロナウイルス感染症対策の徹底及び収束に伴う公共交通利用回復のための利用促進 ②地域公共交通計画(令和4年4月策定)に基づく各事業の適切な実施 ・交通サービスの確保維持、向上 ・交通不便地域の対策 ・公共交通利用への転換の推進 ・住民団体等との協働 ・時代の変化への対応</p>	<p>市町村名: 半田市 コロナ禍の新たな生活様式によりバス離れとなった利用者が、再度、安心してバス利用できる環境を整備する必要がある。 青山駅は半田市2路線、武豊町1路線、民間1路線の計4線の乗継拠点となっているため、乗り継ぎに関する情報発信を強化する必要がある。</p>	<p>市町村名: 武豊町 ①目標の達成状況に関する課題 ・新型コロナウイルス感染症対策の徹底及び収束に伴う公共交通利用回復のための利用促進 ②地域公共交通計画に基づく各事業の適切な実施 ・交通サービスの確保維持、向上 ・交通不便地域の対策 ・公共交通利用への転換の推進 ・住民団体等との協働 ・時代の変化への対応</p>	<p>市町村名: 0</p>	<p>市町村名: 0</p>
運営事業者(△)				
<p>高齢者を対象とした無料乗車券発行事業及び回数券発行事業の更なる周知による利用の定着と利用者数の確保。 新型コロナウイルス感染症対策の徹底及び収束に伴う公共交通利用回復のための利用促進。 更なる利用者確保のため、無料対象者以外の層(若年層)に対する利用を促すPR。</p>				

5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	<p>①利用促進事業実施(無料乗車券等) ・新型コロナウイルス対策および安全安心利用のため、車内掲示等による会話を減らす等の呼びかけ ・安全な公共交通利用に関するPR ・運転免許返納の自主返納の呼びかけ ・公共交通を活用する生活スタイルへの転換の呼びかけ ・無料対象者以外の層(若年層)に対するコミュニティバス利用の呼びかけ ・新時刻表の配布(継続) ②地域公共交通計画(令和4年4月策定)に基づく各事業の適切な実施</p>	<p>市町村名: 半田市 バスの安全利用及び新型コロナウイルス感染症対策を目的に、引き続き、コミュニティバス車内の抗原・抗ウイルスコーティングを実施する。 コロナ禍の新たな生活様式にバス交通が含まれるよう、乗車機会拡大を目的とした企画を実施し、利用促進を図る。 バス情報のGTFPS化を完了させ、乗り継ぎ等に関する情報発信を強化する。</p>	<p>市町村名: 武豊町 ①利用促進事業実施(無料乗車券等) ・新型コロナウイルス対策および安全安心利用のため、車内掲示等による会話を減らす等の呼びかけ ・安全な公共交通利用に関するPR ・運転免許返納の自主返納の呼びかけ ・公共交通を活用する生活スタイルへの転換の呼びかけ ・無料対象者以外の層(若年層)に対するコミュニティバス利用の呼びかけ ・新時刻表の配布(継続) ②地域公共交通計画(令和4年4月策定)に基づく各事業の適切な実施</p>	<p>市町村名: 0</p>	<p>市町村名: 0</p>

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)				
目標	市町村名: 半田市	市町村名: 武豊町	市町村名: 0	市町村名: 0
R4末に市内全路線バス利用者数 2,700人/日		(指標)コミュニティバスの利用者数 (目標値)令和7年度: 72,000人/年		
自己評価	<p>計画策定当初の目標値が高すぎたため、目標値は重要なものの、武豊町と連携した交通環境の整備や利用促進等により利用者数は対前年比で増加したことから、コロナ禍の利用者数の減少に歯止めをかけることができたものとする。</p>	<p>利用者数は令和4年度、令和5年度のコロナ禍に比べ回復傾向であり、利用者目標値を上回ったが、令和元年度のコロナ禍前の数値には至っていない。 青ルート路線延伸およびコミュニティバスを補う交通手段である接続タクシー制度の改正に伴い、新たな時刻表等を活用し、更なるPR等を図り、引き続き利用者数の回復および増加を目標に事業実施を図る。</p>		

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)				
市町村名:	半田市	市町村名: 武豊町	市町村名: 0	市町村名: 0
半田市地区路線バスをこぐる青山・成岩線が「青山駅」および「イオン半田店」バス停で接続している。2018年10月の新設以降右肩上がりで推移していた同線は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に伴う外出制限等により、R2に続きR3の利用者数も対前年比で減少したものの、上述のとおり、武豊町と連携した交通環境の整備や利用促進等により、利用者数の減少に歯止めがかけられ、R4は復調傾向にある。		<p>・高齢者への無料乗車券交付事業により利用者数は増加しており、青ルートの利用者数は令和4年6月に過去最多を記録した。 ・昨年度から検討していた青ルート路線延伸およびコミュニティバスを補う交通手段である接続タクシー制度の改正を令和4年10月より実施する。</p>		

通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください