

令和3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(△)

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)線	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
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(△□)	模式図(△□)
<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</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. R3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(△)																													
<p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 事業計画どおり運行回数が確保されている。</p>	<p>詳細の基準<事業実施の適切性></p> <p>A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 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数値に満たなかった場合</p>																														
<p>《参考数値》 主要指標の推移(△)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数(人)</td> <td></td> <td></td> <td>55,865</td> <td>60,088</td> <td>42,559</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>3.4</td> <td>5.8</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>27.2</td> <td>34.8</td> <td>17.4</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>55.7%</td> <td>72.8%</td> <td>48.4%</td> </tr> </tbody> </table>		年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	年間利用者数(人)			55,865	60,088	42,559	平均乗車密度(実績)			3.4	5.8	3.8	輸送量(実績)			27.2	34.8	17.4	収支率(実績)			55.7%	72.8%	48.4%
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度																										
年間利用者数(人)			55,865	60,088	42,559																										
平均乗車密度(実績)			3.4	5.8	3.8																										
輸送量(実績)			27.2	34.8	17.4																										
収支率(実績)			55.7%	72.8%	48.4%																										

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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B1	<p>目標 55,000</p> <p>結果 42,559</p> <p>2020年10月1日より、常滑西小学校児童の通学を考慮して、増便を実施した。</p>	<p>半田・常滑(A)線は知多半島中部を横断し、半田市と常滑市を結ぶ基幹路線であるが、目標の77.4%であった。日中の利用が少ないことや新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことから、全体の利用者数が大きく減少した。今後より一層、利用促進を図る必要がある。</p>	<p>市町村名: 半田市</p> <p>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。そのため、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の影響を大きく受ける形となり目標は達成されなかったものとする。</p> <p>しかしながら、R2.11には、運行区間のバス停へ乗り入れを行う本市コミュニティバス車内の抗菌・抗ウイルスのコーティング、R3.3には、結節点である青山駅のバスシェルターの設置、R3.9には、青山駅をはじめとする鉄道駅と接続するバス路線の新設を実施するなど、コロナ禍のバス利用の安全性の確保や交通環境の整備、利用促進等により利用者数の大幅な減少を抑制した結果と捉えている。</p>
	<p>運行事業者の所見等(△)</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 常滑市</p> <p>コロナによる緊急事態宣言やまん延防止等で外出の自粛要請により、観光等を目的とした利用者が減少した。通勤・通学で利用される方は例年より微増していることから地域住民の移動手段としての路線として機能している。また常滑市で行っている運賃助成事業により利用者数について一定の効果があったと考えられる。</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名:</p>

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)	利用者数(△)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ	1,186 人/月	市境をまたぐ利用がおおよそ3割を占め、広域的な路線の役割を果たしている。半田市西部からの通勤、通学旅客が常滑駅で鉄道線へ乗り換えるケースが見受けられる。	市町村名: 半田市 半田市の南部、西部の市民が常滑駅での乗り換え、通勤や通学に利用している。	市町村名: 常滑市 知多半島東部・南東部からの通勤者が常滑駅で鉄道へ乗り換えたり、知多半島西部・南西部からの通勤、通学者が利用するケースも考えられる。	市町村名:
全利用者に占める率(△)	33.4 %				
特記事項	2021年6月22日及び6月23日実施のOD調査結果をもとに算出				

《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	
<p>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)(△)</p> <p>半田・常滑(A)(C)(D)(N)線あわせ、知多半田駅:おおよそ180人/日 常滑駅:おおよそ170人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり</p>	<p>沿線市町村(沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載)(□)</p> <p>(半田市) R2.10には、沿線市民も多く来場するイオン半田店のイベントに出店し、イオンや青山駅へ乗り入れているコミュニティバス車両の展示、乗車体験会等を通して、子どもから高齢者まで幅広い世代の方にバス交通全体の利用促進を図った。(150名以上) また、既存路線に加え、R3.9に新設した路線にもバスロケーションシステム(Webサイトにアクセスすることで、バスが今どこにいるか、運行状況をリアルタイムで確認することのできるシステム)を導入し、待合・乗継環境の向上による利用者拡大を図った。</p> <p>(常滑市) ポートレースとこなめのポートレース場の新スタンドと親子で遊べるモーヴィ&コミュニティパークが令和3年11月6日オープン(常滑市) ・常滑市役所新庁舎移転令和4年1月4日(常滑市)</p>

3. R3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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	利便性向上に関して、知多バスホームページのリニューアルを行った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。昨年度に引き続き、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 新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出制限により、結果的に利用者数は目標値に達しなかったものの、沿線市民も多く来場するイベントを活用した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・バスロケーションシステムの継続実施による利用定着・利用促進を図ったことで、利用者数の大幅な減少を抑制したものと考える。	市町村名： 常滑市 高齢者及び運転免許返納者に対して路線バス運賃助成制度を継続実施した。	市町村名：
改善点とした事項(△)	事業評価を踏まえた取組			
ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等				
関係者の連携等(△□)	その他の			
半田市地域公共交通会議での検討・協議。運行事業者と常滑市との情報交換。	沿線施設等への路線周知等を行い、施設利用者のバス利用促進に努めた。	引き続き、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。	市のホームページにコミュニティバスの時刻表と合わせて掲載し、路線の周知等を行った。	

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少したため、一層の利用促進に向けた取組を進める必要がある。	市町村名： 半田市 再編後の青山駅への経由や(半田市域のみの)運賃上限の導入に加え、昨年度から継続実施の常滑市路線バス運賃助成事業により利用者数の回復が期待できることから、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出規制の影響を考慮しつつ、一層の周知を図る必要がある。また、知多半田駅や青山駅等は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。	市町村名： 常滑市 コロナウイルスの影響により、市民の余暇等での利用が減少している。バス利用の感染に対する安全性を周知する必要がある。また利便性を向上させ、利用者の増加を図っていく必要がある。	市町村名：
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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	当社ホームページを活用した利用者への利便性向上に関する取組を進める。また、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、バス環境の整備など快適な利用空間の形成を図る。また、バス情報のGTFS化を完了させ、乗り継ぎに関する情報発信を強化する。	市町村名： 常滑市 生活に必要な通勤・通学・通院等の移動手段としての役割についての強化を図るとともに観光等と結びつけ、利便性を向上させ、利用者の増加を図っていく。バス運賃助成制度を継続実施する。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(市町村)にあっては、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取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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 半田市 R4末に市内全路線バス利用者数2,700人/日	市町村名： 常滑市 令和5年度までに策定予定	市町村名：
自己評価	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者数の減少により目標は達成されなかったものの、常滑市とともに、交通環境の整備や利用促進等を図ったことで、利用者数の大幅な減少を抑制したものと考える。		

7. 補助システムに接続するフィーダーシステムの利用・接続状況

	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：	半田市	市町村名： 常滑市	市町村名：
	半田市地区路線バスぐるぐる青山・成岩線が「青山駅」バス停で接続している。H30.10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、常滑市とともに交通環境の整備や利用促進等を図ったことで、利用者数の大幅な減少を抑制したものと考える。	常滑駅で常滑南部線と常滑市が運行する北部バスに接続している。	

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。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください

令和3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)線	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
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(△□)	模式図(△□)
<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</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. R3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(△)																														
<p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A</p>	<p>評価の基準<事業実施の適切性></p> <p>A: 事業計画どおりの運行回数が増減されている場合 B: 車両故障等運行事業者の責任で運行停止により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>評価の基準<目標・効果達成状況></p> <p>A: 年間目標利用者数を達成できなかったもの、 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</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td>146,439</td> <td>139,931</td> <td>95,976</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>4.7</td> <td>4.3</td> <td>2.9</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>37.6</td> <td>34.4</td> <td>23.2</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>66.4%</td> <td>47.7%</td> <td>34.5%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	年間利用者数【人】			146,439	139,931	95,976	平均乗車密度(実績)			4.7	4.3	2.9	輸送量(実績)			37.6	34.4	23.2	収支率(実績)			66.4%	47.7%
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度																											
年間利用者数【人】			146,439	139,931	95,976																											
平均乗車密度(実績)			4.7	4.3	2.9																											
輸送量(実績)			37.6	34.4	23.2																											
収支率(実績)			66.4%	47.7%	34.5%																											

目標・効果達成状況		
評価	目標の達成状況(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B2	<p>目標 146,000</p> <p>結果 95,976</p> <p>特記事項</p>	<p>市町村名: 半田市</p> <p>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が、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の影響により、通勤・通学で利用する旅客が微増したものの、定期外の利用者が大きく減少する形となり目標は達成されなかったものとする。 しかしながら、R2.11には、運行区間のバス停へ乗り入れを行う本市コミュニティバス車内の抗菌・抗ウイルスのコーティング、R3.3には、結節点である青山駅のバスシェルターの設置、R3.9には、青山駅をはじめとする鉄道駅と接続するバス路線の新設を実施するなど、コロナ禍のバス利用の安全性の確保や交通環境の整備、利用促進等により利用者数の大幅な減少を抑制した結果と捉えている。</p>
	<p>運営主体の所見等(△)</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 常滑市</p> <p>コロナによる緊急事態宣言やまん延防止等で外出の自粛要請により、観光等を目的とした利用者が減少した。通勤・通学で利用される方は例年より微増していることから地域住民の移動手段としての路線として機能している。また常滑市で行っている運賃助成事業により利用者数について一定の効果があったと考えられる。</p>

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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
<p>市町村を跨ぐ利用者数(△) 2,677 人/月</p> <p>全利用者に占める率(△) 33.5 %</p> <p>特記事項 2021年6月22日及び6月23日実施のOD調査結果をもとに算出</p>	<p>市境をまたぐ利用がおおよそ3割を占め、広域的な路線の役割を果たしている。半田市西部からの通勤及び通学旅客が常滑駅で鉄道線へ乗り換えるケースや常滑市から中部国際空港島内へ通勤する旅客が見受けられる。</p>	<p>市町村名: 半田市</p> <p>半田市の南部、西部の市民が常滑駅での乗り換え、通勤や通学に利用している。</p>	<p>市町村名: 常滑市</p> <p>知多半島東部・南東部からの通勤者が常滑駅で鉄道へ乗り換え、商業施設や空港利用者の利用や空港島への通勤手段としての利用が考えられる。</p>	<p>市町村名:</p>

《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	
<p>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)(△)</p> <p>半田・常滑(A)(C)(D)(N)線あわせ、 知多半田駅: およそ180人/日 常滑駅: およそ170人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり</p>	<p>沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)</p> <p>(半田市) R2.10には、沿線市民も多く来場するイオン半田店のイベントに出店し、イオンや青山駅へ乗り入れているコミュニティバス車両の展示、乗車体験会等を通して、子どもから高齢者まで幅広い世代の方にバス交通全体の利用促進を図った。(150名以上) また、既存路線に加え、R3.9に新設した路線にもバスロケーションシステム(Webサイトにアクセスすることで、バスが今どこにいるか、運行状況をリアルタイムで確認することのできるシステム)を導入し、待合・乗継環境の向上による利用者拡大を図った。 (常滑市) ボートレースとこなめのボートレース場の新スタンドと親子で遊べるモーヴィ&コミュニティパークが令和3年11月6日オープン(常滑市) 常滑市役所新庁舎移転令和4年1月4日(常滑市)</p>

3. R3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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
B	<p>事業評価を踏まえた取組</p> <p>利便性向上に関して、知多バスホームページのリニューアルを行った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。昨年度に引き続き、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。</p>	<p>市町村名： 半田市</p> <p>新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出制限により、結果的に利用者数は目標値に達しなかったものの、沿線市民も多く来場するイベントを活用した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・バスロケーションシステムの継続実施による利用定着・利用促進を図ったことで、利用者数の大幅な減少を抑制したものと考える。</p>	<p>市町村名： 常滑市</p> <p>高齢者及び運転免許返納者に対して路線バス運賃助成制度を継続実施した。</p>	
<p>改善点とした事項(△)</p> <p>ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等</p>		<p>関係者の連携等(△□)</p> <p>沿線施設等への路線周知等を行い、施設利用者のバス利用促進に努めた。</p>	<p>市町村名： 常滑市</p> <p>引き続き、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。</p>	<p>市町村名：</p> <p>市のホームページにコミュニティバスの時刻表と合わせて掲載し、路線の周知等を行った。</p>
<p>半田市地域公共交通会議での検討・協議。運行事業者と常滑市との情報交換。</p>	<p>その他の</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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
<p>新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少したため、一層の利用促進に向けた取組を進める必要がある。</p>	<p>市町村名： 半田市</p> <p>再編前と比べ、中部国際空港に繋がる便数が増えたことについて、市民から歓迎の声も届いている。新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出制限の影響はあるものの、周知に努めることで利用者の回復が期待できる。また、知多半田駅や青山駅等は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： 常滑市</p> <p>コロナウイルスの影響により、市民の余暇等での利用が減少している。バス利用の感染に対する安全性を周知する必要がある。また利便性を向上させ、利用者の増加を図っていく必要がある。</p>	<p>市町村名：</p>
<p>運行事業者(△)</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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	<p>当社ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。また、利用しやすいダイヤ設定とその周知を継続して行う。</p>	<p>市町村名： 半田市</p> <p>官民合わせた情報発信のほか、バス環境の整備など快適な利用空間の形成を図る。また、バス情報のGTFS化を完了させ、乗り継ぎに関する情報発信を強化する。</p>	<p>市町村名： 常滑市</p> <p>生活に必要な通勤・通学・通院等の移動手段としての役割についての強化を図るとともに観光等と結びつけ、利便性を向上させ、利用者の増加を図っていく。バス運賃助成制度を継続実施する。</p>	<p>市町村名：</p>

注. 評価にB、Cがある系統(市町村)にあっては、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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	<p>市町村名： 半田市</p> <p>R4末に市内全路線バス利用者数2,700人/日</p>	<p>市町村名： 常滑市</p> <p>令和5年度までに策定予定</p>	<p>市町村名：</p>
自己評価	<p>新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者数の減少により目標は達成されなかったものの、常滑市とともに、交通環境の整備や利用促進等を図ったことで、利用者数の大幅な減少を抑制したものと考える。</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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：	半田市	常滑市	市町村名：
	<p>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。H30.10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、常滑市とともに交通環境の整備や利用促進等を図ったことで、利用者数の大幅な減少を抑制したものと考える。</p>	<p>常滑駅で常滑南部線と常滑市が運行する北部バスに接続している。</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。)

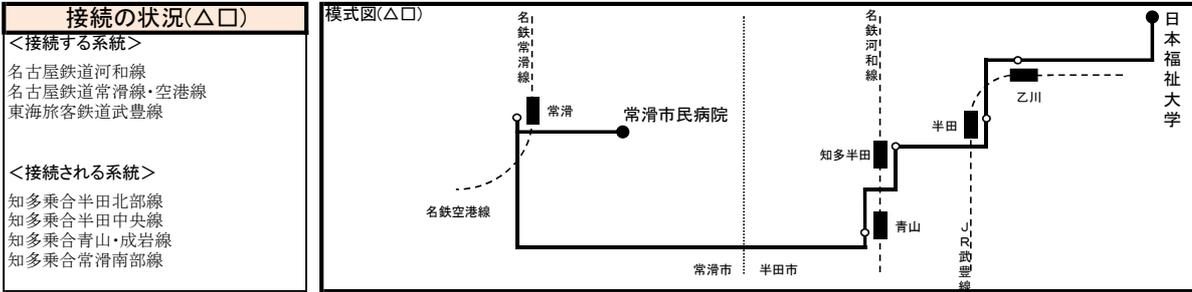
※適宜、セルの結合を変えて利用してください

令和3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)線	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
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)



2. R3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(△)	評価																															
計画どおりか。そうでない場合は理由	A	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td>79,095</td> <td>81,333</td> <td>75,175</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>7.8</td> <td>6.4</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>26.5</td> <td>23.0</td> <td>23.0</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>80.8%</td> <td>52.1%</td> <td>51.5%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	年間利用者数【人】			79,095	81,333	75,175	平均乗車密度(実績)			7.8	6.4	6.4	輸送量(実績)			26.5	23.0	23.0	収支率(実績)			80.8%	52.1%	51.5%
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度																											
年間利用者数【人】			79,095	81,333	75,175																											
平均乗車密度(実績)			7.8	6.4	6.4																											
輸送量(実績)			26.5	23.0	23.0																											
収支率(実績)			80.8%	52.1%	51.5%																											

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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B1	目標	79,000	半田・常滑(N)線は知多半島中部を横断し、半田市と常滑市を結ぶ基幹路線であるが、目標の95.2%であった。通勤・通学で利用する旅客が微増したものの、新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことから、定期外の利用者が大きく減少した。今後もより一層、利用促進を図る必要がある。
	結果	75,175	市町村名: 半田市 本路線は、知多半田駅までは半常他線と同じ傾向だが、朝夕時間帯に知多半田駅経由で日本福祉大学まで乗り換えなしで直通しており、知多半田駅からは日本福祉大学の学生が多く利用していると考えられるが、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の影響により、通勤・通学で利用する旅客が微増したものの、定期外の利用者が大きく減少する形となり目標は達成されなかったものと考えられる。 しかしながら、R2.11には、運行区間のバス停へ乗り入れを行う本市コミュニティバス車内の抗菌・抗ウイルスのコーティング、R3.3には、結節点である青山駅のバスシェルターの設置、R3.9には、青山駅をはじめとする鉄道駅と接続するバス路線の新設を実施するなど、コロナ禍のバス利用の安全性の確保や交通環境の整備、利用促進等により利用者数の大幅な減少を抑制した結果と捉えている。
	特記事項		
	運行事業者の所見等(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
		市町村名: 常滑市 コロナによる緊急事態宣言やまん延防止等で外出の自粛要請により、観光等を目的とした利用者が減少した。通勤・通学で利用される方は例年より微増していることから地域住民の移動手段としての路線として機能している。また常滑市で行っている運賃助成事業により利用者数について一定の効果があったと考えられる。	市町村名:

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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,886 人/月	市町村名: 半田市	市町村名: 常滑市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	30.1 %	半田市の南部、西部の市民が常滑駅での乗り換え、通勤や通学に利用しているほか、日本福祉大学学生が通学のために利用している。	知多半島東部・南東部からの通勤者が常滑駅で鉄道へ乗り換えたり、知多半島西部・南西部からの通勤・通学者が利用するケースも考えられる。	
特記事項	2021年6月22日及び6月23日実施のOD調査結果をもとに算出			

《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180人/日、常滑駅:おおよそ170人/日、市境の断面輸送量は上記のとおり	(半田市) R2.10には、沿線市民も多く来場するイオン半田店のイベントに出店し、イオンや青山駅へ乗り入れているコミュニティバス車両の展示、乗車体験会等を通して、子どもから高齢者まで幅広い世代の方にバス交通全体の利用促進を図った。(150名以上)また、既存路線に加え、R3.9に新設した路線にもバスロケーションシステム(Webサイトにアクセスすることで、バスが今どこにいるか、運行状況をリアルタイムで確認することのできるシステム)を導入し、待合・乗継環境の向上による利用者拡大を図った。 (常滑市) ボートレースとこなめのボートレース場の新スタンドと親子で遊べるモーヴィ&コミュニティパークが令和3年11月6日オープン(常滑市) 常滑市役所新庁舎移転令和4年1月4日(常滑市)

3. R3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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	事業評価を踏まえた取組 利便性向上に関して、知多バスホームページのリニューアルを行った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。昨年度に引き続き、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 新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出制限により、結果的に利用者数は目標値に達しなかったものの、沿線市民も多く来場するイベントを活用した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・バスロケーションシステムの継続実施による利用定着・利用促進を図ったことで、利用者数の大幅な減少を抑制したものと考える。	市町村名： 常滑市 高齢者及び運転免許返納者に対して路線バス運賃助成制度を継続実施した。	市町村名：
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		関係者の連携等(△□) 沿線施設等への路線周知等を行い、施設利用者のバス利用促進に努めた。	引き続き、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。	市のホームページにコミュニティバスの時刻表と合わせて掲載し、路線の周知等を行った。
関係者の連携等(△□) 半田市地域公共交通会議での検討・協議。運行事業者と常滑市との情報交換。	その他の取組			

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少したため、一層の利用促進に向けた取組を進める必要がある。	市町村名： 半田市 新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出規制の影響はあるものの、周知に努め、直通で半田北部から常滑中部まで行くことができるという特性が認知されることにより、半田常滑間の移動に使う利用者の回復が期待できる。また、知多半田駅や青山駅等は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。	市町村名： 常滑市 コロナウイルスの影響により、市民の余暇等での利用が減少している。バス利用の感染に対する安全性を周知する必要がある。また利便性を向上させ、利用者の増加を図っていく必要がある。	
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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	当社ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。また、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、バス環境の整備など快適な利用空間の形成を図る。また、バス情報のGTFS化を完了させ、乗り継ぎに関する情報発信を強化する。	市町村名： 常滑市 生活に必要な通勤・通学・通院等の移動手段としての役割についての強化を図るとともに観光等と結びつけ、利便性を向上させ、利用者の増加を図っていく。バス運賃助成制度を継続実施する。	

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況に関する評価が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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 半田市 R4末に市内全路線バス利用者数2,700人/日	市町村名： 常滑市 令和5年度までに策定予定	市町村名：
自己評価	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者数の減少により目標は達成されなかったものの、常滑市とともに、交通環境の整備や利用促進等を図ったことで、利用者数の大幅な減少を抑制したものと考える。		

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：	半田市	常滑市	
	半常他線と同じく、青山駅で半田市地区路線バスとぐるぐる青山・成岩線が接続しているほか、日本福祉大学にてぐるぐる亀崎・有脇線と接続している。R2.4に路線の見直しを実施した亀崎・有脇線については、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、改善効果が見えづらい状況となっているものの、イベントや地域での講座等を通じて引き続き普及啓発を図っている。	常滑駅及び常滑市民病院で常滑南部線と常滑市が運行する北部バスに接続している。	

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。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください

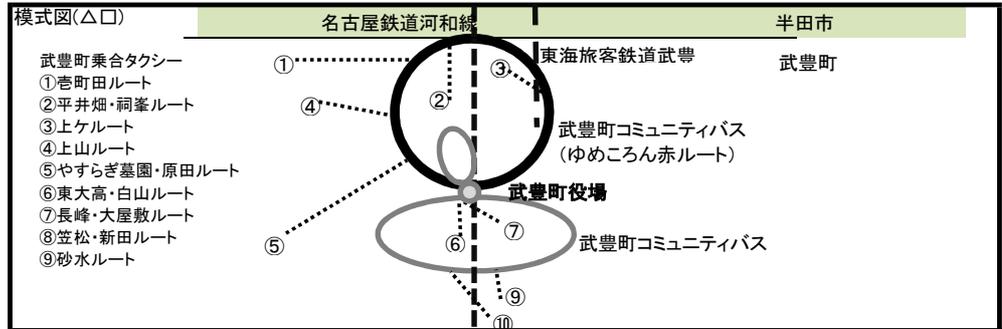
令和3年度補助系統別事業評価票(ゆめころん赤ルート線)

1. 補助系統の概要(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
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 回	半田市
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 東海旅客鉄道武豊線
<接続される系統> 武豊町コミュニティバス(ゆめころん青ルート) 武豊町接続タクシー志町田ルート、平井畑・祠峯ルート、上ケルート、上山ルート、やすらぎ墓園・原田ルート、東大高・白山ルート、長峰・大屋敷ルート、笠松・新田ルート、砂水ルート



2. R3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(Δ)	
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由
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運休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を要する事由により、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なかった場合
 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(Δ)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】	38,162	40,655	49,230	39,436	79,307
平均乗車密度(実績)	3.3	3.4	4.1	2.1	
輸送量(実績)	36.3	37.4	45.1	18.9	
収支率(実績)		28.6%	27.0%	12.3%	

目標・効果達成状況			
評価	目標の達成状況(Δ)	運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B1	目標	46,500	市町村名: 武豊町 H30.10からの北部赤ルートの名鉄青山駅への乗り入れ、R01.10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。利用の定着と利用者数の確保に繋がっているため、継続実施をしている。 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、バス車内の抗菌・抗ウイルスコーティングを行った(R03.02)。しかしながら、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出制限により、利用者が目標値に達しなかった。
	結果	39,655	
	特記事項		
	運行事業者の所見等(Δ)	H30.10からの北部赤ルートの名鉄青山駅への乗り入れ、R01.10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により、利用の定着と利用者数の確保に繋がった。 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、バス車内の抗菌・抗ウイルスコーティングを行った(R03.02)。しかしながら、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出制限により、利用者が目標値に達しなかった。	市町村名: 半田市 H30.10の本市内バス路線の大幅再編で本市および武豊町のバス停が青山駅に新設されたことにより、青山駅以南に移動する選択肢が増え、広域的な移動利便性が向上した。 R2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。 その後も、R2.12には、コミュニティバス(「イオン半田店」「青山駅」に乗り入れ)の車内の抗菌・抗ウイルスコーティングを行い、R3.3には、青山駅にバスシェルターを設置、R3.9には、市内バス路線の拡大で、青山駅をはじめとする鉄道駅と接続するバス路線を導入したことにより、バス利用の安全性と移動利便性が一層高まったものとする。 そのため、利用者が目標値に達しなかったものの、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微増となったことから、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。

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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(Δ)	1,462 人/月	市町村名: 武豊町	市町村名: 半田市	市町村名:
全利用者に占める率(Δ)	22.1 %	近隣市町の大型小売店と主要駅に接続する停留所を設けたことで、広域的な交通網が形成されている。路線全体の利用者の2割以上が半田市への乗り入れを行っており、利用者にとっても広域での移動が可能となっている。R02.10～R03.9の期間において利用者数は、対前年同期間比550人増となり、利用者の増加・定着につながっている。	近隣市町が乗り入れを行う青山駅にバスシェルターを設置し環境整備を図ったことは、利用者の定着に寄与すると考える。	
特記事項	R02.10～R03.9の「イオン半田店」「青山駅」停留所の乗降者数の合計			

《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)(□)
停留所別利用者実績を見ると、名鉄知多武豊駅、名鉄青山駅、JR武豊駅での乗降者数の割合が多く、駅利用ニーズが高いことがわかる。電車利用者の動向を把握した中で、適切なダイヤ設定を検討していく。	(半田市)R2.10には、武豊町とともにイオン半田店のイベントに出店し、イオンへ乗り入れているコミュニティバス車内の展示、乗車体験会等を通して、子どもから高齢者まで幅広い世代の方にバス交通全体の利用促進を図った。(150名以上) また、既存路線に加え、R3.9に新設した路線にもバスロケーションシステム(Webサイトにアクセスすることで、バスが今どこにいるか、運行状況をリアルタイムで確認することのできるシステム)を導入し、待合・乗継環境の向上による利用者拡大を図った。

3. R3年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)	運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
B	R01.10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繋がっているため、継続実施をしている。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、バス車内の抗菌・抗ウイルスコーティングを行った。しかしながら、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出制限により、利用者が目標値に達しなかった。	市町村名： 武豊町 R01.10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繋がっているため、継続実施をしている。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、バス車内の抗菌・抗ウイルスコーティングを行った。しかしながら、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出制限により、利用者が目標値に達しなかった。	市町村名： 半田市 新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出制限により、結果的に利用者数は目標値に達しなかったものの、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ケーションシステムの継続実施による利用定着・利用促進を図ったことで、利用者数は対前年比で微増となり、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。	市町村名：
改善点とした事項(Δ)	え た 取 組 を 踏 ま			
R01.10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繋がっているため、継続実施。また、感染症対策を目的に、バス車内の抗菌・抗ウイルスコーティングを行った。				
関係者の連携等(Δ□)	そ の 他 の 取 組	住民団体と連携した地域公共交通ワークショップにより、バスの運行方法やルートの見直し等について検討を行った。また、乗車定員の増加及び乗降環境の整備を目的に、1ドアから2ドアタイプへの車両の更新を行うことにより、利用者満足度の向上及び利用客の増加に努めた。	住民団体と連携した地域公共交通ワークショップにより、バスの運行方法やルートの見直し等について検討を行った。また、乗車定員の増加及び乗降環境の整備を目的に、1ドアから2ドアタイプへの車両の更新を行うことにより、利用者満足度の向上及び利用客の増加に努めた。	
武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会と協力し、ワークショップの開催や利用促進事業の展開を実施し				

4. 今後の課題

課題と認識している事項			
運営主体(Δ)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
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次期計画作成に向けた検討 ・網形成計画(終期令和3年度)の計画期間満了に伴う次期計画の作成に向けて、交通網整備の検討	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次期計画作成に向けた検討 ・網形成計画(終期令和3年度)の計画期間満了に伴う次期計画の作成に向けて、交通網整備の検討	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。	市町村名：
運行事業者(Δ)			
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。			

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(Δ)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	①無料乗車券への利用促進事業実施 安全に公共交通を利用することができることをPRし、利用を促すとともに運転免許証の自主返納を呼び掛ける ②次期計画の開始 更なる利便性の向上及び利用促進に取り組むため、交通網整備や利用促進事業に努める	市町村名： 武豊町 ①無料乗車券への利用促進事業実施 安全に公共交通を利用することができることをPRし、利用を促すとともに運転免許証の自主返納を呼び掛ける ②次期計画の開始 更なる利便性の向上及び利用促進に取り組むため、交通網整備や利用促進事業に努める	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菌・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GTFIS化を完了させ、乗り継ぎ等に関する情報発信を強化する。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況に関する評価が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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 武豊町 (指標1) 路線別利用者数の推移 (目標値) 対前年比プラス (指標2) 財政支援額の推移 (目標値) 現状の支援額以下	市町村名： 半田市 R4末に市内全路線バス利用者数2,700人/日	市町村名：
自己評価	指標1:半田市と連携した交通網の整備や高齢者への無料乗車券の交付のため、利用者数は増加傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染拡大に伴う利用者数により目標は達成されなかった。 指標2:高齢者無料乗車券交付事業に伴い、運賃収入が減少したため、目標が達成されなかったが、利用の定着と利用者数の確保に繋がっている。	新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う利用者数の減少により目標は達成されなかったものの、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微増となり、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。	

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：	武豊町	市町村名： 半田市	市町村名：
高齢者への無料乗車券交付事業や利用促進事業、南部青ルート路線延伸(R01.10より)に伴い、利用者数は増加傾向にあるため、今後も各事業の実施及び路線延伸の検討を行っていく。		半田市地区路線バスぐるぐる青山・成岩線が「青山駅」および「イオン半田市」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た状況となっている。	

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。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください