

令和2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	6.0 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)

<p>接続の状況(△□)</p> <p><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</p> <p><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</p>	<p>模式図(△□)</p>
---	----------------

2. R2年度の運行状況

<p>事業実施の適切性</p> <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>評価の基準</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</p> <p>B → 車両故障等運行事業者の責にすべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>C → 系統廃止に至る場合</p>	<p>《参考数値》 主要指標の推移(△)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>55,865</td> <td>60,088</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.4</td> <td>5.6</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>27.2</td> <td>33.6</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>55.7%</td> <td>72.8%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	年間利用者数【人】				55,865	60,088	平均乗車密度(実績)				3.4	5.6	輸送量(実績)				27.2	33.6	収支率(実績)				55.7%	72.8%
年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度																											
年間利用者数【人】				55,865	60,088																											
平均乗車密度(実績)				3.4	5.6																											
輸送量(実績)				27.2	33.6																											
収支率(実績)				55.7%	72.8%																											

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(□)	
	目標	54,200	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110.9%であった。2020年4月1日より、常滑市路線バス運賃助成事業を開始したことにより、利用者数が増加したことが考えられる。	市町村名: 常滑市 常滑市路線バス運賃助成事業を開始したことにより、利用者数が増加したことが考えられる。隣接する半田市と当市を結ぶ重要な路線であり、通勤通学での利用者が多いと思われる。
	結果	60,088		
A	特記事項			
評価の基準		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
A → 年間目標利用者数を達成できた場合		市町村名: 半田市 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。 また、R01.10には、高齢者を対象とした運転免許自主返納促進事業を開始し、バス利用券(又はタクシー利用券)を交付。バス利用者の拡大を図った。	市町村名:	
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				

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(△)	1,302 人/月	市町村名: 常滑市	市町村名: 半田市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	45.6 %	通勤、通学で利用している住民が多いと思われる。	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。	
特記事項	2020年6月16日及び6月17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: およそ250人/日 常滑駅: およそ250人/日 市境の断面輸送量はおよそ300人/日	半田方面への通勤、通学に利用する住民が多い。(常滑市) 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。これにより、バス利用者の待合環境の向上による利用者拡大を図った。(半田市)

3. R2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	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： 常滑市	市町村名： 半田市	市町村名：
改善点とした事項(△)			高齢者を中心とした運賃助成制度を試行的に開始した。事業者と連絡をとり、ダイヤ変更時には、新時刻表を市民病院や市役所窓口等に設置した。	令和2年4月1日の路線変更(フィーダー系統路線)に合わせ、路線図・時刻表を新規作成し、全戸配布やホームページ掲載、沿線施設への設置、民間広報誌への掲載など周知に努めた。	
ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等	その他の取組	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。	市ホームページと運営事業者のホームページをリンクしている。	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。	
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。		

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を進める必要がある。	市町村名： 常滑市 更なる利用者数の増加のため、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、今年度から常滑市路線バス運賃助成事業が開始されたことで利用者数の増加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。	市町村名：

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(□)
R2年度、R3年度に行う取組	2020年度中に当社ホームページの刷新を行い、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： 常滑市 令和3年度も路線バス運賃助成制度を試行的に継続実施する。また、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することで、利用促進に努めていく。	市町村名： 半田市 官民合わせた情報発信のほか、バス停環境の整備など快適な利用空間の形成を図る。	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収支率の目標値を記載すること。

6. 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： 常滑市 未策定	市町村名： 半田市 令和4年度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		計画し、路線毎・系統毎の目標は設定していない。再編後、経路の変更と運賃上限制度の導入により利用者数が伸びたものと分析しており、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下においても、利用者数は増加した。	

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名： 常滑市 常滑駅で常滑南部(B)線と常滑市が運行する北部バスに接続している。	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。同線は2018年10月の新設以降右肩上がりで推移していたが、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により、令和2年度の利用者数は対前年比で減少している。	市町村名：

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2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)

<p>接続の状況(△□)</p> <p><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</p> <p><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</p>	<p>模式図(△□)</p>
---	-----------------------

2. R2年度の運行状況

<p>事業実施の適切性</p> <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>B 一部区間に運休があったため、事業計画通りの運行回数が確保できなかった。</p>	<p>評価の基準</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</p> <p>B → 車両故障等運行事業者の責にすべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>C → 系統廃止に至る場合</p>	<p>《参考数値》 主要指標の推移(△)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>146,439</td> <td>139,931</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.7</td> <td>4.2</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>37.6</td> <td>33.6</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>66.4%</td> <td>47.7%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	年間利用者数【人】				146,439	139,931	平均乗車密度(実績)				4.7	4.2	輸送量(実績)				37.6	33.6	収支率(実績)				66.4%	47.7%
年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度																											
年間利用者数【人】				146,439	139,931																											
平均乗車密度(実績)				4.7	4.2																											
輸送量(実績)				37.6	33.6																											
収支率(実績)				66.4%	47.7%																											

目標・効果達成状況		市町村の所見、理由分析、認識(□)	
評価	目標の達成状況(△)	<p>運営主体の所見、理由分析、認識(△)</p> <p>半田・常滑(D)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89.3%であった。通勤旅客は一定数あるものの、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ことが考えられる。</p>	<p>市町村名: 常滑市</p> <p>常滑市路線バス運賃助成事業を開始した一方で、特に空港における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と考えられる。隣接する半田市と当市を結ぶ重要な路線であり、通勤通学での利用者に加え、常滑市内の大型商業施設や中部国際空港への利用者もいる。</p>
	結果		
B1	特記事項		
<p>評価の基準</p> <p>A → 年間目標利用者数を達成できた場合</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>C → 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合</p>		<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</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。また、R01.10には、高齢者を対象とした運転免許自主返納促進事業を開始し、バス利用券(又はタクシー利用券)を交付。バス利用者の拡大を図ったが、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、利用者の増加にはつながらなかった。</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(△)	2,790 人/月	市町村名: 常滑市	市町村名: 半田市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	27.9 %	通勤、通学で利用している住民が多いと思われる。	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。	
特記事項	2020年6月16日及び6月17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: およそ250人/日 常滑駅: およそ250人/日 市境の断面輸送量はおよそ300人/日</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>沿線に大規模商業施設や中部国際空港がある(常滑市)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。これにより、バス利用者の待合環境の向上による利用者拡大を図った。(半田市)</p>

3. R2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	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： 常滑市	市町村名： 半田市	市町村名：
改善点とした事項(△)		高齢者を中心とした運賃助成制度を試行的に開始した。事業者と連絡をとり、ダイヤ変更時には、新時刻表を市民病院や市役所窓口等に設置した。	令和2年4月1日の路線変更(フィーダー系統路線)に合わせ、路線図・時刻表を新規作成し、全戸配布やホームページ掲載、沿線施設への設置、民間広報誌への掲載など周知に努めた。	
ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等	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。	市ホームページと運営事業者のホームページをリンクしている。		
関係者の連携等(△□)			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。	
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			

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、利用者が減少傾向にあるため、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： 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り組みを検討していく必要がある。	市町村名： 半田市 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規制の影響はあるものの、周知に努めることで更なる利用が期待できる。	市町村名：

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(□)
R2年度、R3年度に行う取組	2020年度中に当社ホームページの刷新を行い、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： 常滑市 令和3年度も路線バス運賃助成制度を試行的に継続実施する。また、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することで、利用促進に努めていく。	市町村名： 半田市 官民合わせた情報発信のほか、バス停環境の整備など快適な利用空間の形成を図る。	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： 常滑市 未策定	市町村名： 半田市 令和4年度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		計画上、路線毎・系統毎の目標は設定していない。再編後、経路の変更と運賃上限制度の導入により利用者数は増加傾向であったが、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により、利用者数は減少している。	

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： 常滑市 常滑駅で常滑南部(B)線と常滑市が運行する北部バスに接続している。	市町村名： 半田市 地区路線バスこんくろ青山・成岩線が「青山駅」バス停で接続している。同線は2018年10月の新設以降右肩上がりで推移していたが、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により、令和2年度の利用者数は対前年比で減少している。	市町村名：

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2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)

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
東海旅客鉄道武豊線

<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. R2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 計画どおりか。そうでない場合は理由

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

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べき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合

C → 系統廃止に至る場合

《参考数値》 主要指標の推移(△)

年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】				79,095	81,333
平均乗車密度(実績)				7.8	6.3
輸送量(実績)				26.5	21.4
収支率(実績)				80.8%	52.1%

目標・効果達成状況		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(□)
評価	目標の達成状況(△)	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150.6%であった。2020年4月1日より、常滑市路線バス運賃助成事業を開始したことにより、利用者数が増加したことが考えられる。	市町村名: 常滑市 常滑市路線バス運賃助成事業を開始したことにより、利用者数が増加したことが考えられる。駅から離れたところに公的医療機関があり、医療機関利用者のためにも重要な路線と考えている。
	結果		81,333
A	特記事項		
評価の基準		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
A → 年間目標利用者数を達成できた場合		市町村名: 半田市 本路線は、知多半田駅までは平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。また、R01.10には、高齢者を対象とした運転免許自主返納促進事業を開始し、バス利用券(又はタクシー利用券)を交付。バス利用者の拡大を図った。	市町村名:
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			

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(△)	2,400 人/月	市町村名: 常滑市	市町村名: 半田市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	36.0 %	半田方面への通勤通学をする住民、沿線にある医療機関を利用する住民が多い。	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。	
特記事項	2020年6月16日及び6月17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: およそ250人/日 常滑駅: およそ250人/日 市境の断面輸送量はおよそ300人/日	沿線に公的医療機関や大規模商業施設がある(常滑市) 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。これにより、バス利用者の待合環境の向上による利用者拡大を図った。(半田市)

3. R2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	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： 常滑市	市町村名： 半田市	市町村名：
改善点とした事項(△)			高齢者を中心とした運賃助成制度を試行的に開始した。事業者と連絡をとり、ダイヤ変更時には、新時刻表を市民病院や市役所窓口等に設置した。	令和2年4月1日の路線変更(フィーダー系統路線)に合わせ、路線図・時刻表を新規作成し、全戸配布やホームページ掲載、沿線施設への設置、民間広報誌への掲載など周知に努めた。	
ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等	その他の取組	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。	市ホームページと運営事業者のホームページをリンクしている。	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。	
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。		

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を進める必要がある。	市町村名： 常滑市 更なる利用者数の増加のため、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必要がある。	市町村名： 半田市 目標を大きく上回る結果となっているが、直通で半田北部から常滑中心部まで行くことができるという特性が認知されれば、半田常滑間の移動に使う利用者がさらに増えると見込まれ、周知に努める必要がある。	市町村名：

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(□)
R2年度、R3年度に行う取組	2020年度中に当社ホームページの刷新を行い、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： 常滑市 令和3年度も路線バス運賃助成制度を試行的に継続実施する。また、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することで、利用促進に努めていく。	市町村名： 半田市 官民合わせた情報発信のほか、バス停環境の整備など快適な利用空間の形成を図る。	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： 常滑市 未策定	市町村名： 半田市 令和4年度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		計画上、路線毎・系統毎の目標は設定していない。再編後、経路の変更と運賃上限制度の導入により利用者数が伸びたものの分析しており、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下においても、利用者数は増加した。	

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名： 常滑市 常滑駅及び常滑市民病院バス停で常滑南部(B)線と常滑市が運行する北部バスに接続している。	市町村名： 半田市 平常他線と同じく、青山駅で地区路線バスぐるぐる青山・成岩線が接続しているほか、日本福祉大学にて地区路線バスぐるぐる亀崎・有脇線と接続している。導入当初から低調に推移していた亀崎・有脇線については、令和2年4月1日に路線の見直しを実施した。	市町村名：

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2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(△)

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	レスクル	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(△□)	模式図
<p><接続する系統></p> <p>名古屋鉄道河和線 東海旅客鉄道武豊線</p> <p><接続される系統></p> <p>武豊町コミュニティバス(ゆめころん青ルート) 武豊町乗合タクシー-志町田ルート、平井畑・祠峯ルート、上ケルルート、上山ルート、やすらぎ墓園・原田ルート、長峰・大屋敷ルート、東大高・白山ルート</p>	<p>①志町田ルート ②平井畑・祠峯ルート ③上ケルルート ④上山ルート ⑤やすらぎ墓園・原田ルート ⑥長峰・大屋敷ルート ⑦東大高・白山ルート</p>

2. R2年度の運行状況

事業実施の適切性	評価の基準	《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 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。</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</p> <p>B → 車両故障等運行事業者の責にすべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>C → 系統廃止に至る場合</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>33,803</td> <td>38,162</td> <td>40,655</td> <td>49,230</td> <td>39,436</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>2.8</td> <td>3.3</td> <td>3.4</td> <td>4.1</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td>30.8</td> <td>36.3</td> <td>37.4</td> <td>45.1</td> <td>18.9</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>28.6%</td> <td>27.0%</td> <td>12.3%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	年間利用者数【人】	33,803	38,162	40,655	49,230	39,436	平均乗車密度(実績)	2.8	3.3	3.4	4.1	2.1	輸送量(実績)	30.8	36.3	37.4	45.1	18.9	収支率(実績)			28.6%	27.0%	12.3%
年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度																											
年間利用者数【人】	33,803	38,162	40,655	49,230	39,436																											
平均乗車密度(実績)	2.8	3.3	3.4	4.1	2.1																											
輸送量(実績)	30.8	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(△)	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 46,000</p> <p>結果 39,436</p> <p>特記事項</p>	<p>R01.10から高齢者を対象とした無料乗車券発行事業を開始し、利用者層の拡大を目指した。また、回数券発行事業も併せて開始し、利用の定着から利用者数の増加を図った。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。</p>	<p>市町村名: 武豊町</p> <p>R01.10から高齢者を対象とした無料乗車券発行事業を開始し、利用者層の拡大を目指した。また、回数券発行事業も併せて開始し、利用の定着から利用者数の増加を図った。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。</p>
	<p>評価の基準</p> <p>A → 年間目標利用者数を達成できた場合</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>C → 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 半田市</p> <p>H30.10の本市内バス路線の大幅再編により、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。 R01.10には、高齢者を対象とした運転免許自主返納促進事業を開始し、バス利用券(又はタクシー券)を交付。バス利用者の拡大を目指した。しかしながら、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、利用者が目標値に達しなかった。</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(△)</p> <p>1,416 人/月</p>	<p>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いる。 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、広域交通網を形成したことで広域での移動が可能となり、新しい利用者が生まれたため、利用者の増加・定着につながった。</p>	<p>市町村名: 武豊町</p> <p>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いる。 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、広域交通網を形成したことで広域での移動が可能となり、新しい利用者が生まれたため、利用者の増加・定着につながった。</p>	<p>市町村名: 半田市</p> <p>大部分が買い物目的の「イオン半田店」と乗継目的の「青山駅」であり、半田市内へのバスでの乗り換えは、数としては上述に比べると少ないと考えられる。</p>	<p>市町村名:</p>
<p>全利用者に占める率(△)</p> <p>21.5 %</p>				
<p>特記事項</p> <p>R01.10 R02.9の「イオン半田店」「青山駅」停留所の乗降者数の合計</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	
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)(□)
<p>R02.3に行った乗降調査によると、武豊町役場・名鉄知多武豊駅・MEGAドンキ西停留所で乗車する人の降車停留所は点在しているものの、榑原整形外科～石川橋停留所で乗車する人は、イオン半田店・青山駅で降車する人が多く、イオン半田店・青山駅で乗車する人は、JR武豊駅か名鉄知多武豊駅で降車する人が多い。</p>	<p>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。これにより、バス利用者の待合環境の向上による利用者拡大を図った。</p>

3. R2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	事業評価を踏まえた取組 高齢者無料乗車券や回数券制度の導入により、利用定着を図ったが、新型コロナウイルスの感染拡大のため利用者の増加にはつながらなかった。	市町村名： 武豊町 高齢者無料乗車券や回数券制度の導入により、利用定着を図ったが、新型コロナウイルスの感染拡大のため利用者の増加にはつながらなかった。	市町村名： 半田市 認知度を高めることで更なる利用増が期待できるため、両市町で時刻表等の設置など相互情報発信に努めた。 高齢者運転免許自主返納促進事業(バス又はタクシー利用券の交付)の実施により、利用定着を図ったが、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、利用者の増加にはつながらなかった。	市町村名：
改善点とした事項(△) 高齢者無料乗車券や回数券制度の導入により、新規利用者の発掘や利用定着を図った。		その他の取組 住民団体と連携したワークショップにより、認知度向上及び利用方法の周知に努めた。また、車両の老朽化及び乗降環境の整備を目的に2ドアタイプの新規車両導入の準備を進めた。	住民団体と連携したワークショップにより、認知度向上及び利用方法の周知に努めた。また、車両の老朽化及び乗降環境の整備を目的に2ドアタイプの新規車両導入の準備を進めた。	
関係者の連携等(△□) 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(△)	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による公共交通の利用促進 ②次期計画作成に向けた検討 ・形成計画(終期令和3年度)の次期計画の作成に向けて、適切な交通網の整備の検討	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による公共交通の利用促進 ②次期計画作成に向けた検討 ・形成計画(終期令和3年度)の次期計画の作成に向けて、適切な交通網の整備の検討	市町村名： 半田市 青山駅は半田市1路線、武豊町1路線、民間1路線の計3線の乗継拠点となっているため、引き続き、バス待ち環境の整備向上に取り組む必要がある。(令和2年度中にバス停シェルター等設置完了予定)	市町村名：

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(□)
R3年度、R4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。また、運転免許証の自主返納を呼び掛ける ②次期計画の作成 ワークショップ等による意見徴収を行う	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。また、運転免許証の自主返納を呼び掛ける ②次期計画の作成 ワークショップ等による意見徴収を行い、次期計画の交通網を検討する。	市町村名： 半田市 ・公共交通と高齢者運転免許自主返納促進事業を併せてPRし、利用を促す。 ・本市におけるGTFS化の完了後、両市町相互によ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： 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 令和4年度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	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減により指標1の目標は達成されなかった。加えて、運行事業者の更新に伴い、委託料が増加したため、指標2も目標が達成されていない。	計画上、路線毎・系統毎の目標は設定していないが、両市町とも利用者数は増加傾向にあり、ニーズに対応した取り組みであったと分析していたが、今年度、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、令和2年度の利用者数は対前年比で減少している。	

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：	武豊町	半田市	
高齢者への無料乗車券の交付及び南部青ルート路線延伸により、利用者数は増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染拡大に伴い、令和2年度の利用者数は対前年比で減少している。	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。同線は2018年10月の新設以降右肩上がりで推移していたが、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、令和2年度の利用者数は対前年比で減少している。		

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