

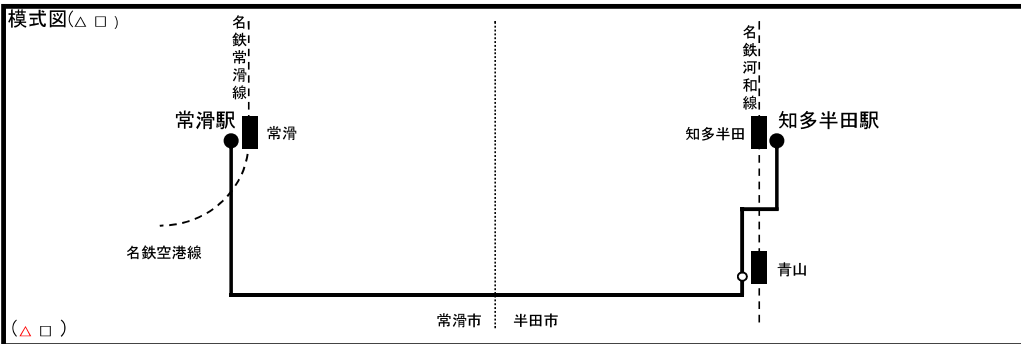
令和元年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(A)線)

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)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	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(Δ □)
<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. R1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	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(Δ)					
年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
年間利用者数【人】					55,865
平均乗車密度(実績)					3.4
輸送量(実績)					27.2
収支率(実績)					55.7%

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	96,000	<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。</p>
	結果	55,865	
	特記事項		
		<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 常滑市</p> <p>隣接する半田市と本市を結ぶ重要な路線であり、通勤通学での利用が多いと思われる。</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名:</p>

評価の基準

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

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)	1,600 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(Δ)	34.0 %	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。	通勤、通学で利用している住民が多いと思われる。	
特記事項				

《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200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)

3. R1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	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 平成30年10月の大幅再編に合わせ、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。	市町村名： 常滑市 愛知県が当市や近隣市町、運行事業者等と連絡して作成したパンフレット「エコたびin知多半島」を市窓口等で配布した。市ホームページと運行事業者の連携し、沿線施設へ路線周知等を行った。	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		再編に合わせて、青山駅を経由する経路に変更するほか、官民共通の運賃上限制度の導入を行い、市内での移動利便性の向上を図った。		
関係者の連携等(△ □) その他	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。			

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(□)
利用者の減少傾向であることから、沿線自治体と連携する等して幅広い利用促進の取組が必要。	市町村名： 半田市 再編前と比べて利用者数は伸びているものの、青山駅にも経由することになり、(半田市域のみの)運賃上限を導入した点を考慮すると、更なる統伸が期待できるため、一層の周知を図る必要がある。	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組を検討していく必要がある。	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	わかりやすく、利用しやすいダイヤ設定とその周知	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。	市町村名： 常滑市 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。	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： 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：	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が、利用者数は伸びており、経路の変更と運賃上限制度の導入がその一因であったと分析している。		

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： 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2018年10月の新設以降右肩上がりで推移しており、月あたり3,000人の利用をキープしている。	市町村名：	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

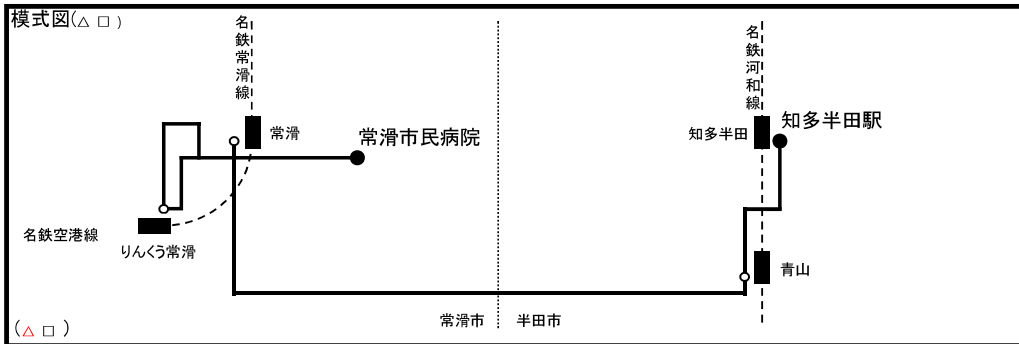
令和元年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(C)線)

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(C)線	知多乗合(株)	知多乗合(株)	知多半田駅・りんくう常滑駅・常滑市民病院	18.9 km	3.8 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
<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



2. R1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	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
年間利用者数【人】					38,052
平均乗車密度(実績)					3.7
輸送量(実績)					14.0
収支率(実績)					58.9%

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 51,400 結果 38,052	半田・常滑(A)(C)(D)(N)線4線が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、日中の利用が少ないことから、全体目標の91.9%であった。	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。
	特記事項		市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名: 常滑市 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。
評価の基準 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		市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名:	市町村の所見、理由分析、認識(□) 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(△) 1,200 人/月	市境をまたぐ利用が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 半田方面への通勤通学をする住民、沿線にある医療機関へ利用する住民が多い。	市町村名:
全利用者に占める率(△) 37.0 %		特記事項		

《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200人/日	

3. R1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	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：
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		平成30年10月の大幅再編に合わせ、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。	愛知県が当市や近隣市町、運行事業者等と連絡して作成したパンフレット「エコたびin知多半島」を市窓口等で配布した。市ホームページと運営事業者の連携により沿線施設へ沿線施設へ路線周知等を行った。	
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。	再編に合わせて、青山駅を経由する経路に変更するほか、官民共通の運賃上限制度の導入を行い、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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
利用者の減少傾向であることから、沿線自治体と連携する等して幅広い利用促進の取組みが必要。	市町村名： 半田市 再編前と比べて運行回数が減っており単純比較はできないが、1回あたりの利用者数は伸びている。とはいえ、青山駅にも経由することになり、(半田市域のみの)運賃上限を導入した点を考慮すると、更なる続伸が期待できるため、一層の周知を図る必要がある。	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組みを検討していく必要がある。	

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	わかりやすく、利用しやすいダイヤ設定とその周知	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。	市町村名： 常滑市 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。	

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： 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：	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が、利用者数(運行回数1回あたり)は伸びており、経路の変更と運賃上限制度の導入がその一因であったと分析している。		

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： 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2018年10月の新設以降右肩上がりで推移しており、月あたり3,000人の利用をキープしている。	市町村名：	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

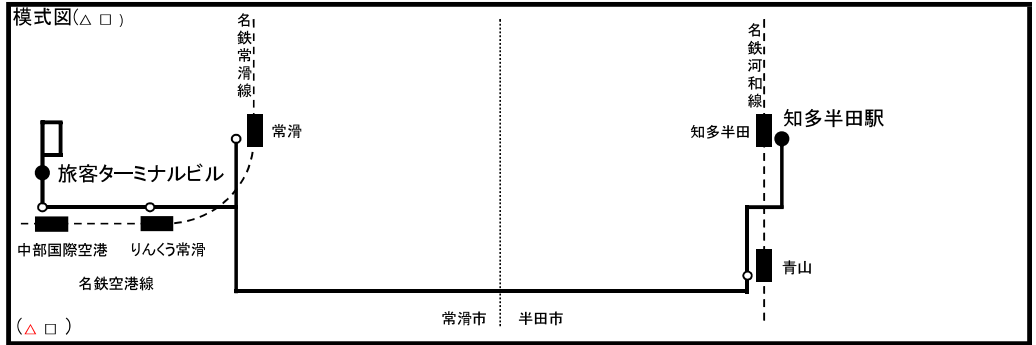
令和元年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(D)線)

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～中部国際空港	25.0 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(△ □)
<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



2. R1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	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
年間利用者数【人】					146,439
平均乗車密度(実績)					4.7
輸送量(実績)					37.6
収支率(実績)					66.4%

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(□)
A	目標	146,100	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・通学者、空港利用者による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。
	結果	146,439	
	特記事項		
	市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名: 常滑市 隣接する半田市と本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多いと考えられる。	市町村の所見、理由分析、認識(□) 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(△)	3,200 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(△)	26.0 %	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。	通勤、通学で利用している住民が多いと思われる。	
特記事項	市境をまたぐ利用がおよそ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。			

《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200人/日	沿線に大規模商業施設や中部国際空港がある(常滑市)

3. R1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みを展開した。	市町村名： 半田市 平成30年10月の大幅再編に合わせ、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。	市町村名： 常滑市 愛知県が当市や近隣市町、運行事業者等と連絡して作成したパンフレット「エコたびin知多半島」を市窓口等で配布した。 市ホームページと運営事業者の連携し、沿線施設へ路線周知等を行った。	
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(△ □)	再編に合わせて、青山駅を経由する経路に変更するほか、官民共通の運賃上限制度の導入を行い、市内での移動利便性の向上を図った。	
	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(□)
利用者の減少傾向であることから、沿線自治体と連携する等して幅広い利用促進の取組が必要。	市町村名： 半田市 再編前と比べて利用者数が伸びており、目標も達成している。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おり、周知に努めることで更なる利用が期待できる。	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を検討していく必要がある。	

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	わかりやすく、利用しやすいダイヤ設定とその周知	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。	市町村名： 常滑市 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。	

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 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：	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が、利用者数(運行回数1回あたり)は伸びており、経路の変更と運賃上限制度の導入がその一因であったと分析している。		

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：	半田市	市町村名：	市町村名：
	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2018年10月の新設以降右肩上がりで推移しており、月あたり3,000人の利用をキープしている。		

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

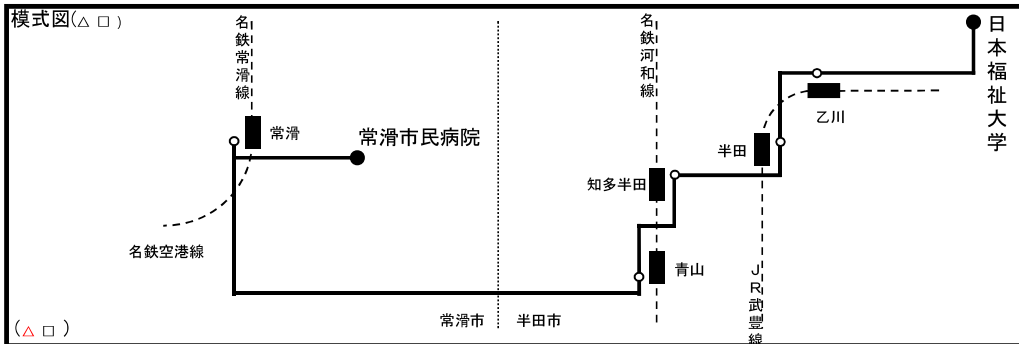
令和元年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(N)線)

1. 補助系統の概要(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(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	3.4 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(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 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



2. R1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	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(Δ)					
年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
年間利用者数【人】					79,095
平均乗車密度(実績)					7.8
輸送量(実績)					26.5
収支率(実績)					80.8%

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(□)	
A	目標	54,000	半田・常滑(A)(C)(D)(N)線4線が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、日中の利用が少ないことから、全体目標の91.9%であった。	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。
	結果	79,095		
	特記事項			
	評価の基準 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	市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名: 常滑市 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。	市町村の所見、理由分析、認識(□) 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(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)	2,400 人/月	市境をまたぐ利用が4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ほか、日本福祉大学学生が通学のために利用している。	市町村名: 常滑市 半田方面への通勤通学をする住民、沿線にある医療機関へ利用する住民が多い。
全利用者に占める率(Δ)	36.0 %			
特記事項				

《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200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)

3. R1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	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	市町村名： 常滑市	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		平成30年10月の大幅再編に合わせ、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。	愛知県が当市や近隣市町、運行事業者等と連絡して作成したパンフレット「エコたびin知多半島」を市窓口等で配布した。市ホームページと運行事業者の連携により沿線施設へ路線周知等を行った。	
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。	再編に合わせて、青山駅を経由し、かつ、知多半田駅から直通で日本福祉大学まで到達する経路に変更するほか、官民共通の運賃上限制度の導入を行い、市内での移動利		
	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(□)
利用者の減少傾向であることから、沿線自治体と連携する等して幅広い利用促進の取組が必要。	市町村名： 半田市 概ね目標どおりの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できれば、半田常滑間の移動に使う利用者也増える見込まれ、周知に努める必要がある。	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組を検討していく必要がある。	

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	わかりやすく、利用しやすいダイヤ設定とその周知	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。	市町村名： 常滑市 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。	

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： 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：	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が、利用者数(運行回数1回あたり)は伸びており、経路の変更と運賃上限制度の導入がその一因であったと分析している。		

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： 半田市	市町村名：	市町村名：
平常他線と同じく、青山駅で地区路線バスごんくる青山・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ごんくる亀崎・有脇線と接続している。しかしながら、亀崎・有脇線は導入当初から低調に推移しており、すでに路線の見直しに取り組んでいる状況。		

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

令和元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	11 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(△ □)

<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)
武豊町乗合タクシー(志町田ルート、平井畑・祠峯ルート、上ケルート、上山ルート、青木ヶ丘ルート、桜ヶ丘ルート、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)

名古屋鉄道 河和線

東海旅客鉄道 武豊線

武豊町役場

武豊町コミュニティバス (ゆめころん赤ルート)

武豊町コミュニティバス

半田市

武豊町

2. R1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	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

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	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
年間利用者数【人】		33,803	38,162	40,655	49,230
平均乗車密度(実績)		2.8	3.3	3.4	4.1
輸送量(実績)		30.8	36.3	37.4	45.1
収支率(実績)			29.9%	28.6%	27.0%

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(□)
A	目標	39,600	<p>市町村名: 武豊町</p> <p>H30.10から半田市が地域公共交通の運行の開始を受け、連携するためにゆめころん赤ルートにおいても青山駅への乗り入れを開始した。広域な交通網の形成により、広域での移動が可能となり、また、新しい利用者が生まれたため、利用者の増加につながった。</p>
	結果	49,230	
	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	市町村名:
B 1 → 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>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。</p>	
B 2 → 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(△)	1,742 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(△)	21.2 %	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。広域な交通網の形成により、広域での移動が可能となり、また、新しい利用者が生まれたため、利用者の増加につながった。	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図書館目的と考えられ、数としては上述に比べると少ないと思われる。	
特記事項	H30.10 R01.9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)(△)	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>停留所別利用者実績を見ると、名鉄知多武豊駅と青山駅での乗降者数の合計が全体の15,882人と多く、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</p>	

3. R1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 青山駅停留所の新設により、新しい利用者が生まれ、それにより利用者数が大幅に増加した。また、利用促進事業を住民団体との協働で実施したことで、利用の定着に努めた。	市町村名： 武豊町 青山駅停留所の新設により、新しい利用者が生まれ、それにより利用者数が大幅に増加した。また、利用促進事業を住民団体との協働で実施したことで、利用の定着に努めた。	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。	市町村名：
改善点とした事項(△) 平成30年10月に行った青山駅停留所の追加後、問題なく運行を継続し、利用者数が大幅に増加した。		その他の取組 金沢市で行われた日本モビリティマネジメント会議においてパネル展示で発表を行った。また、計量計画研究所が主催しているMM技術検討会で優良事例として本町の取組を発表した。	金沢市で行われた日本モビリティマネジメント会議においてパネル展示で発表を行った。また、計量計画研究所が主催しているMM技術検討会で優良事例として本町の取組を発表した。	
関係者の連携等(△ □) 武豊町コミュニティバス利用促進友の会と協力した認知度向上及び利用促進事業の展開を実施した。				

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
◎ 目標の達成状況に関する課題 ・R01.10から実施している70歳以上及び65歳以上の運転免許証の自主返納者を対象とした無料乗車券交付事業の普及 ◎ 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、バス車両台数の検討を含めた交通網の整備を考える必要がある。	市町村名： 武豊町 ◎ 目標の達成状況に関する課題 ・R01.10から実施している70歳以上及び65歳以上の運転免許証の自主返納者を対象とした無料乗車券交付事業の普及 ◎ 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、バス車両台数の検討を含めた交通網の整備を考える必要がある。	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、バス待ち環境の整備向上に取り組む必要がある。	

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	◎ 無料乗車券交付者へ利用促進事業の実施 公共交通の使いやすさを普及させることで、運転免許証の自主返納を促進する。 ◎ 次期計画の作成 住民アンケート等を通して次期計画における交通網の整備を検討する。	市町村名： 武豊町 ◎ 無料乗車券交付者へ利用促進事業の実施 公共交通の使いやすさを普及させることで、運転免許証の自主返納を促進する。 ◎ 次期計画の作成 住民アンケート等を通して次期計画における交通網の整備を検討する。	市町村名： 半田市 ・バス待ち環境を整備するべく、屋根およびベンチを設置する。 ・武豊町がすでにGTFIS化を完了させているため、本市も完了させることで両市町相互による情報発信を強化する。	

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住民団体と連携した利用促進事業の実施により、年々利用者数は増加傾向にあり、指標1の目標は達成している。一方で、燃料費の高騰や路線の延伸により委託料が増加しているため、指標2の目標が達成できていない。	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伸びており、ニーズに対応した取り組みであったと分析している。	

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 ゆめころん赤ルートが青山駅への接続を開始したH30.10以降、補助システムに接続するフィーダー系統であるゆめころん青ルートの利用者数が増加している。これは、北部から南部への移動ニーズへの対応ができたものであると考える。	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」および「イオン半田店」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おり、月あたり3,000人の利用をキープしている。	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