

令和5年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(A)線)

38

1. 補助システムの概要(△)

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)	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	6.6 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(△□)	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. R5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>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 C: 系統廃止に至る場合</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</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>55,865</td> <td>60088</td> <td>42559</td> <td>23773</td> <td>75,448</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>3.4</td> <td>5.8</td> <td>3.8</td> <td>2.3</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td>41.6</td> <td>32.8</td> <td>15.1</td> <td>26.6</td> <td>15.2</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td>27.2</td> <td>34.8</td> <td>17.4</td> <td>10.5</td> <td>29.7</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>55.7%</td> <td>72.8%</td> <td>48.4%</td> <td>28.2%</td> <td>60.0%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	年間利用者数【人】	55,865	60088	42559	23773	75,448	平均乗車密度(実績)	3.4	5.8	3.8	2.3	4.5	輸送量	(計画)	41.6	32.8	15.1	26.6	15.2	(実績)	27.2	34.8	17.4	10.5	29.7	収支率(実績)	55.7%	72.8%	48.4%	28.2%
年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度																																		
年間利用者数【人】	55,865	60088	42559	23773	75,448																																		
平均乗車密度(実績)	3.4	5.8	3.8	2.3	4.5																																		
輸送量	(計画)	41.6	32.8	15.1	26.6	15.2																																	
	(実績)	27.2	34.8	17.4	10.5	29.7																																	
収支率(実績)	55.7%	72.8%	48.4%	28.2%	60.0%																																		

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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
A	目標	50,000	<p>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。2023年3月18日付けダイヤ改正で増便したことにより、年間利用者数が増加したと考えられる。</p>
	実績	75,448	
	達成率	150.9%	
要因	改正前(平日)上下9回 (休日)上下6回 改正後(平日)上下19回 (休日)上下16回	<p>市町村名: 半田市</p> <p>市町村名: 常滑市</p> <p>令和5年3月のダイヤ改正で、D線の一部がA線となり、運行回数が増加したため、前年度比で利用者増となったと思われる。地域間幹線として、重要な役割を担っている半田・常滑線の中で、本系統は最も運行回数が多い系統であり、利用動向等の指標として、特に重要な系統であるといえる。</p> <p>ダイヤ改正(増便)により年間利用者数は増加した。小学生の通学利用や常滑市路線バス運賃助成事業を継続実施したことから、一定の利用者数は維持できたと思われる隣接する半田市と本市を結ぶ重要な路線であり、通勤通学の他での利用促進を図る必要がある。</p>	
運行事業者の所見等(△)		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(△)	2,062 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(△)	26.7% %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	2023年7月13日及び7月14日実施のOD調査結果をもとに算出	<p>市境をまたぐ利用がおよそ3割弱を占め、広域的な路線の役割を果たしている。知多半田駅及び常滑駅において鉄道線へ乗り換えるケースが見受けられる。</p> <p>半田市の南部、西部の市民が常滑駅での乗り換え、通勤や通学のほか、買い物など様々な日常生活の移動として利用している。</p> <p>半田市と常滑市を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤通学者の他、沿線の学校への通学の足としても機能している。また、常滑駅や知多半田駅において、コミュニティバスに乗り継ぐことにより、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段として地域住民の日常生活にお</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》(□)
半田・常滑(A)(D)(N)線あわせ、知多半田駅:おおよそ140人/日 常滑駅:おおよそ120人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり。	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) 常滑駅に接続するコミュニティバスブルーの利用者数(2022年10月～2023年9月末)307,594人(842人/日)

3. R5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	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	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、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、4か月間の運賃無料乗車キャンペーンを実施した。	時刻表を市民病院や市役所窓口に設置し市HPにおいて事業者HPをリンク掲載、利用促進PR、沿線学校での通学利用を実施するとともに運賃助成制度を継続実施した。		
関係者の連携等(△ □)	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。	愛知県及び半田市と協調して利用促進キャンペーンを実施した。		
運行事業者と沿線自治体の日常的な情報交換を実施。						

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(□)				
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	
	・昨今の燃料・物価高騰、運転手の労働環境改善等に伴う運行経費増 ・新半田病院移転後の半田・常滑線のあり方について検討を進める。	コミュニティバスとの接続を改善し、利用者の利便性を向上することで利用者数を増加する取組を検討していく必要がある。			
	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(□)			
R6年度、R7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、利用需要調査、路線周知を目的に、期間限定で夜間追加便運行キャンペーンを実施する。	鉄道やバスの相乗効果により公共交通全体の利便性を向上し、利用者を増加させるため鉄道やコミュニティバスなどの乗り継ぎが可能となるようダイヤの改善や他事業者との調整を実施する。		

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(□)				
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
R6末に市内全路線バス利用者数	1,300人/日	令和6年3月策定予定		
自己評価	ダイヤ改正後、前年度比で利用者数は増加したが、運行回数の増が要因であること、また、改正後間もないことから、利用者数や利用傾向等、今後の動向を注視する必要がある。			

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	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、コロナ禍前の水準を超え、過去最高乗車人数を記録した。		フィーダー系統についてはないものの、市のコミュニティバスグリーンが常滑駅で接続しており、常滑駅と常滑南部から美浜町及び武豊町を結ぶ路線、常滑市役所や大型商業施設を結ぶ路線が運行している。		

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ください

令和5年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(D)線)

39

1. 補助システムの概要(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(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	7.0 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(Δ □)	模式図(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. R5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)																																					
<p>計画どおり運行されたか(Δ)</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>詳細の基準と事業実施の適切性</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 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>詳細の基準と目標・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、目標の75%以上の利用があった場合 B1: 年間目標利用者数は達成できなかったもの、目標の50%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、目標の25%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>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>146,439</td> <td>139,931</td> <td>95,976</td> <td>106,879</td> <td>133,840</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>4.7</td> <td>4.3</td> <td>2.9</td> <td>3.0</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td>36.8</td> <td>32.0</td> <td>37.6</td> <td>34.4</td> <td>20.3</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td>37.6</td> <td>34.4</td> <td>23.2</td> <td>24.0</td> <td>6.6</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>66.4%</td> <td>47.7%</td> <td>34.5%</td> <td>30.5%</td> <td>10.0%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	年間利用者数【人】	146,439	139,931	95,976	106,879	133,840	平均乗車密度(実績)	4.7	4.3	2.9	3.0	1.0	輸送量	(計画)	36.8	32.0	37.6	34.4	20.3	(実績)	37.6	34.4	23.2	24.0	6.6	収支率(実績)	66.4%	47.7%	34.5%	30.5%
年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度																																		
年間利用者数【人】	146,439	139,931	95,976	106,879	133,840																																		
平均乗車密度(実績)	4.7	4.3	2.9	3.0	1.0																																		
輸送量	(計画)	36.8	32.0	37.6	34.4	20.3																																	
	(実績)	37.6	34.4	23.2	24.0	6.6																																	
収支率(実績)	66.4%	47.7%	34.5%	30.5%	10.0%																																		

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)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
A	目標	105,000	<p>半田・常滑(D)線は、半田市中心部から常滑駅を経由し中部国際空港へ直通する基幹路線である。2023年3月18日付けダイヤ改正で減便したものの、年間利用者数は目標を達成することができた。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。</p> <p>市町村名: 半田市 常滑市</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、唯一半田市内と中部国際空港を結ぶ、貴重な系統である。</p> <p>市町村名: 0 0</p>
	実績	133,840	
	達成率	127.5%	
要因	改正前(平日)上下14回 (休日)上下14回 改正後(平日)上下4回 (休日)上下4回		
運行事業者の所見等(Δ)			

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)	574 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)	45.7% %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	2023年7月13日及び7月14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)(D)(N)線あわせ、知多半田駅: およそ140人/日 常滑駅: およそ120人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり。	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) 常滑駅に接続するコミュニティバスグループの利用者数(2022年10月～2023年9月末)307,594人(842人/日)

3. R5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。 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。	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、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、4か月間の運賃無料乗車キャンペーンを実施した。	時刻表を市民病院や市役所窓口を設置し市HPにおいて事業者HPをリンク掲載、利用促進PR、沿線学校での通学利用を実施するとともに運賃助成制度を継続実施した。		
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。	愛知県及び半田市と協調して利用促進キャンペーンを実施した。		

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(□)			
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 ・昨今の燃料・物価高騰、運転手の労働環境改善等に伴う運行経費増 ・新半田病院移転後の半田・常滑線のあり方について検討を進める。	市町村名: 常滑市 コミュニティバスとの接続を改善し、利用者の利便性を向上することで利用者数を増加する取組を検討していく必要がある。	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(□)			
R6年度、R7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、利用需要調査、路線周知を目的に、期間限定で夜間追加便運行キャンペーンを実施する。	市町村名: 常滑市 鉄道やバスの相乗効果により公共交通全体の利便性を向上し、利用者を増加させるため鉄道やコミュニティバス等との乗り継ぎが可能となるようダイヤの改善や他事業者との調整を実施する。	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)に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)					
目標	市町村名: 半田市 R6末に市内全路線バス利用者数1,300人/日	市町村名: 常滑市 令和6年3月策定予定	市町村名: 0	市町村名: 0	
自己評価	ダイヤ改正後減便となり、本系統は半田・常滑線の中で最も少ない運行回数となったが、おでかけ需要の回復に伴い、空港への利用需要が高まり、定着が確認できれば、運行回数の見直しを検討する必要がある。				

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	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、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、コロナ禍前の水準を超え、過去最高乗車人数を記録した。		フィーダー系統についてはないものの、市のコミュニティバスグループが常滑駅で接続しており、常滑駅と常滑南部から美浜町及び武豊町を結ぶ路線、常滑市役所や大型商業施設を結ぶ路線が運行している。					

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5年度補助系統別事業評価票(半田・常滑(N)線)

40

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(△ □)	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 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</p>	

2. R5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>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</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額に満たなかった場合</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>79,095</td> <td>81,333</td> <td>75,175</td> <td>79,285</td> <td>57,525</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>7.8</td> <td>6.4</td> <td>6.4</td> <td>8.0</td> <td>5.1</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td>18.7</td> <td>20.0</td> <td>28.8</td> <td>23.0</td> <td>23.0</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td>26.5</td> <td>23.0</td> <td>23.0</td> <td>28.8</td> <td>18.3</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>0.81</td> <td>52.1%</td> <td>51.5%</td> <td>57.7%</td> <td>50.0%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	年間利用者数【人】	79,095	81,333	75,175	79,285	57,525	平均乗車密度(実績)	7.8	6.4	6.4	8.0	5.1	輸送量	(計画)	18.7	20.0	28.8	23.0	23.0	(実績)	26.5	23.0	23.0	28.8	18.3	収支率(実績)	0.81	52.1%	51.5%	57.7%
年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度																																		
年間利用者数【人】	79,095	81,333	75,175	79,285	57,525																																		
平均乗車密度(実績)	7.8	6.4	6.4	8.0	5.1																																		
輸送量	(計画)	18.7	20.0	28.8	23.0	23.0																																	
	(実績)	26.5	23.0	23.0	28.8	18.3																																	
収支率(実績)	0.81	52.1%	51.5%	57.7%	50.0%																																		

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
B2	目標	85,000	半田・常滑(N)線は、半田市北部から市内中心部を経由して常滑市民病院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。
	実績	57,525	
	達成率	67.7%	
要因	市町村の所見、理由分析、認識(□)		
	市町村名:	半田市	市町村名:
運行事業者の所見等(△)		<p>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捉えている。利用者減の要因が、利用者の実質的な減によるものか、令和4年10月のダイヤ改正での運行時間帯変更(運行回数変更なし)によるものか、現時点では明確にわからないが、この水準が続く、もしくは低下するようであれば、ダイヤの見直し等が必要であると考え</p>	
		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(△)	1,318 人/月	市町村名:	半田市
全利用者に占める率(△)	23.2% %	市町村名:	常滑市
特記事項	2023年7月13日及び7月14日実施のOD調査結果をもとに算出	市町村名:	0
	市境をまたぐ利用がおよそ2割を占め、広域的な路線の役割を果たしている。知多半田駅及び常滑駅において鉄道線へ乗り換えるケースが見受けられる。	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)(D)(N)線あわせ、知多半田駅:おおよそ140人/日 常滑駅:おおよそ120人/日 市境の断面輸送量は上記のとおり。	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) 常滑駅に接続するコミュニティバスブルーの利用者数(2022年10月～2023年9月末)307,594人(842人/日)

3. R5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(□)				
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: 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(Δ) 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、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、4か月間の運賃無料乗車キャンペーンを実施した。	時刻表を市民病院や市役所窓口を設置し市HPにおいて事業者HPをリンク掲載、利用促進PR、沿線学校での通学利用を実施するとともに運賃助成制度を継続実施した。			
関係者の連携等(Δ □) 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。	愛知県と協調して利用促進キャンペーンを実施した。2023年1月		

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(□)			
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
		・昨今の燃料・物価高騰、運転手の労働環境改善等に伴う運行経費増 ・新半田病院移転後の半田・常滑線のあり方について検討を進める。	コミュニティバスとの接続を改善し、利用者の利便性を向上することで利用者数を増加する取組を検討していく必要がある。		
運行事業者(Δ)					

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(□)			
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、利用需要調査、路線周知を目的に、期間限定で夜間追加便運行キャンペーンを実施する。	鉄道やバスの相乗効果により公共交通全体の利便性を向上し、利用者を増加させるため鉄道やコミュニティバス等との乗り継ぎが可能となるようダイヤの改善や他事業者との調整を実施する。		

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(□)				
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
	R6末に市内全路線バス利用者数1,300人/日	令和6年3月策定予定		
自己評価	例年同水準で推移していた利用者数の減少について、要因を探るため、今後、利用者数や利用傾向等、動向を注視していく。			

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: 常滑市	市町村名: 0	市町村名: 0	
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、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、コロナ禍前の水準を超え、過去最高乗車人数を記録した。	フィーダー系統についてはないものの、市のコミュニティバスグリーンが常滑駅で接続しており、常滑駅と常滑南部から美浜町及び武豊町を結ぶ路線、常滑市役所や大型商業施設を結ぶ路線が運行している。			

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

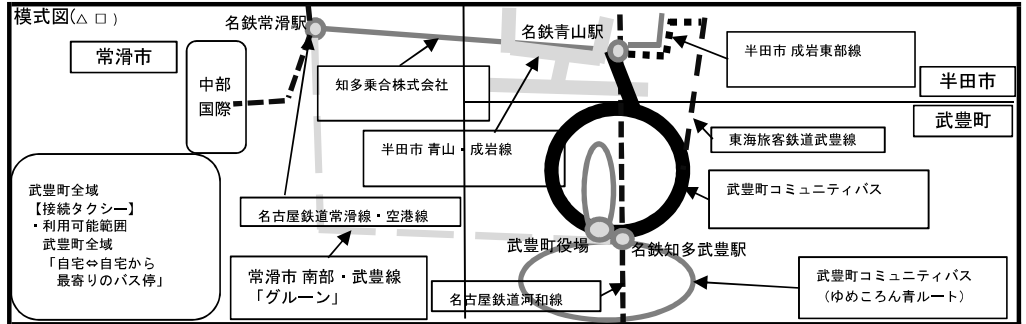
令和5年度補助系統別事業評価票(ゆめころん(赤ルート)線)

1. 補助システムの概要(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	知多乗合株	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				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、東海旅客鉄道武豊線 半田市 青山・成岩線「ごんくろ」 半田市 成岩東部線「ならワゴン」 知多乗合株式会社「半田・常滑線」 常滑市 南部・武豊線「グリーン」</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) 武豊町接続タクシー(令和4年10月改編実施・利用可能範囲を「自宅⇄自宅から最寄りのバス停」に変更)</p>



2. R5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
A	計画どおりか。そうでない場合は理由
	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。

《参考数値》 主要指標の推移(Δ)						
年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	
年間利用者数【人】	49,230	39,436	39,655	41,667	50,361	
平均乗車密度(実績)	4.1	2.1	1.9	5.4	6.1	
輸送量	(計画)	32.4	21.1	36.9	18.4	16.7
	(実績)	44.2	18.4	16.7	48.6	53.6
収支率(実績)	27.00	12.30	9.40	37.69	23.15	

目標・効果達成状況

評価	目標の達成状況(Δ)
A	<p>目標 43,000</p> <p>実績 50,361</p> <p>達成率 117.1%</p> <p>要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症の第5類移行までの間、「車内会話を控える・マスク着用」の車内掲示による呼びかけ 無料乗車券交付事業等の継続実施 令和4年10月実施開始のコミュニティバス「グリーン」の運行開始、名鉄知多武豊線への乗り入れによる接続 町広報、令和4年10月新たに作成の時刻表全戸配布にて情報発信
	<p>運行事業者の所見等(Δ)</p> <p>平成30年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。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。新型コロナウイルス感染症の第5類移行までの間、「車内会話を控える・マスク着用」の車内掲示による呼びかけにより、安全・安心な利用に努めた。令和4年10月に運行開始した、常滑市コミュニティバス「グリーン」の名鉄知多武豊線乗り入れによる接続により、これまでの半田市に加え、更なる広域ネットワークの構築ができたため、今後も広域的な利用も含めた情報発信をしていく。また、町広報や令和4年10月に新たに作成した、時刻表の全戸配布にて情報発信した。</p>

市町村の所見、理由分析、認識(Δ)	
市町村名:	半田市
市町村名:	武豊町
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)	1,891 人/月	市町村名: 半田市	市町村名: 武豊町	市町村名: 0	市町村名: 0
全利用者に占める率(Δ)	22.5 %	利用者の多い青山駅に屋根付きバス停を設置し、環境整備を図ったこと、また、乗り入れを行うバス路線を設置したことは、利用者の定着に寄与していると考え。	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。令和4年10月から令和5年9月の期間において、上記2ヶ所の停留所の合計乗降者数は、対前年同期比3,004人増となり、利用者の増加・定着につながっている。今後も広域的な交通網としての確保維持が必要である。		
特記事項	令和4年10月から令和5年9月の「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》(□)
停留所別乗降者数の実績を見ると、鉄道(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4分の1以上を占めており、鉄道利用のニーズが高いことがわかる。今後は毎年利用実態を確認していく。また、令和4年10月に新たに作成し、全戸配布した時刻表においては、周辺の電車・バスの路線図を掲載し、半田市公共交通バス路線も掲載している。利用者からは、半田市の路線と接続していることは利便性が高いという声を頂いている。	(半田市)R4,10には、武豊町とともにイオン半田店のイベントに出店し、イオンへ乗り入れし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。(イベント参加者600人以上)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)の導入、また、バス情報のGTF S化の完了によって、待合・乗継環境の向上による利用者拡大を図った。

3. R5年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)	事業評価を踏まえた取組	運営主体の取組(Δ)				市町村の取組(□)			
		A		B		市町村名: 半田市		市町村名: 武豊町	
改善点とした事項(Δ)	<ul style="list-style-type: none"> 利用の定着と利用者数の確保のため、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ているため、継続実施している。 高齢者に対する乗車料の軽減、令和5年9月の月利用者数は過去最多となった。 令和5年9月中旬、利用者の満足度や要望等を確認するため、利用者アンケートを実施(集計中)。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者に対する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ているため、継続実施している。 令和5年9月の月利用者数は過去最多となった。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者に対する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ているため、継続実施している。 令和5年9月の月利用者数は過去最多となった。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者に対する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ているため、継続実施している。 令和5年9月の月利用者数は過去最多となった。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 令和5年9月中旬、市内各所において「通勤バス」(不定期)により、地域公共交通の利便性向上を図るため、乗車料を減額した。 				
関係者の連携等(Δ □)	<ul style="list-style-type: none"> 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定例会実施及び産業界と協力し、コミュニティバス・接続タクシーの認知度や利用有無等に関するアンケート調査を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 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定例会実施及び産業界と協力し、コミュニティバス・接続タクシーの認知度や利用有無等に関するアンケート調査を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 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定例会実施及び産業界と協力し、コミュニティバス・接続タクシーの認知度や利用有無等に関するアンケート調査を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 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定例会実施及び産業界と協力し、コミュニティバス・接続タクシーの認知度や利用有無等に関するアンケート調査を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 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定例会実施及び産業界と協力し、コミュニティバス・接続タクシーの認知度や利用有無等に関するアンケート調査を実施。 				

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(□)			
		市町村名: 半田市		市町村名: 武豊町		市町村名: 0		市町村名: 0	
目標の達成状況に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> 目標を達成しているが、利用の定着と利用者数の確保に引き続き努める。 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 接続タクシーへの接続による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 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、利用者が安心してバス利用できる環境を整備する必要がある。 青山駅は半田市路線、武豊町路線、民間路線の計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。 R7市の市立病院移転に向けて、路線再編を検討するとともに、関連路線との接続を見直す必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 目標の達成状況に関する課題 目標を達成しているが、利用の定着と利用者数の確保に引き続き努める。 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 接続タクシーへの接続による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 	<ul style="list-style-type: none"> 目標の達成状況に関する課題 目標を達成しているが、利用の定着と利用者数の確保に引き続き努める。 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 接続タクシーへの接続による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 	<ul style="list-style-type: none"> 目標の達成状況に関する課題 目標を達成しているが、利用の定着と利用者数の確保に引き続き努める。 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 接続タクシーへの接続による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>高年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。更なる利用者数確保のため、無料対象者以外の層(若年層)に対する利用を促すPR。キャッシュレス決済等、時代の変化への対応。</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		運営主体の取組(Δ)		市町村の取組(□)			
取組時期		市町村名: 半田市		市町村名: 武豊町		市町村名: 0	
R6年度、R7年度に行う取組	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進事業実施(無料乗車券等) 町広報紙面を活用した「コミュニティバス」(不定期)による情報発信 運転免許証の自主返納の呼び掛け 公共交通を活用する生活スタイルへの転換の呼び掛け 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掛け 時刻表の配布(継続) 接続する広域的な交通ネットワークの情報発信 地域公共交通計画(令和4年4月策定)に基づく事業の適切な実施 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 停留所の利用需要や、市内情勢を考慮して、停留所の新設や、経路の変更を検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進事業実施(無料乗車券等) 町広報紙面を活用した「コミュニティバス」(不定期)による情報発信 運転免許証の自主返納の呼び掛け 公共交通を活用する生活スタイルへの転換の呼び掛け 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掛け 時刻表の配布(継続) 接続する広域的な交通ネットワークの情報発信 地域公共交通計画(令和4年4月策定)に基づく事業の適切な実施 	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進事業実施(無料乗車券等) 町広報紙面を活用した「コミュニティバス」(不定期)による情報発信 運転免許証の自主返納の呼び掛け 公共交通を活用する生活スタイルへの転換の呼び掛け 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掛け 時刻表の配布(継続) 接続する広域的な交通ネットワークの情報発信 地域公共交通計画(令和4年4月策定)に基づく事業の適切な実施 	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進事業実施(無料乗車券等) 町広報紙面を活用した「コミュニティバス」(不定期)による情報発信 運転免許証の自主返納の呼び掛け 公共交通を活用する生活スタイルへの転換の呼び掛け 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掛け 時刻表の配布(継続) 接続する広域的な交通ネットワークの情報発信 地域公共交通計画(令和4年4月策定)に基づく事業の適切な実施 		

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: 武豊町	
		R6末に市内全路線バス利用者数1,300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 (4月~3月年度)	
自己評価	<ul style="list-style-type: none"> 目標値に到達しないものの、令和5年度(R4.10~R5.3)の半田市コミュニティバス利用者数は、4か月間(R4.11~R5.2)実施した市内8路線無料乗車券キャンペーン中、親しみやすい車両デザインの新導入、日々の情報発信、利用者に寄り添った結果、地域路線ごとで107,598人、地区路線で20,010人と過去最高乗車人数を記録した。 過去最高値: 地区路線ごとで 79,287人 (R3.10~R1.9) 地区路線 14,679人 (R3.10~R4.9) 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの総利用者数はコロナ禍から回復が続き、昨年度(R03.10~R04.09)の67,322人から今年度(R04.10~R05.09)は77,094人となり、前年度及び利用者目標値を大きく上回った。赤ルート(地域路線系統)、青ルート(フィーダー系統)共に過去最大の乗車人数を記録している。 引き続き、確保に努め、情報発信や利用促進等の事業実施を図る。 			

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		武豊町	
		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。		<ul style="list-style-type: none"> 高齢者への無料乗車券交付事業等により利用者数は増加しており、フィーダー系統である青ルートの令和5年9月の月利用者数は過去最多となった。 令和4年10月に青ルートは路線を延伸、コミュニティバスを補う交通手段である接続タクシーは制度改正した。 	

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