

平成30補助年度 補助系統別事業評価票(常滑線)

資料3

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
常滑	知多乗合(株)	知多乗合(株)	知多半田駅・常滑駅	11.4km	7.2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> 知多乗合有脇線・亀崎線・上池線 知多乗合常滑南部線</p>	<p>模式図</p> <p>(△□)</p>
--	------------------------

2.H30年度の運行状況

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帰すべき事由により、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	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
利用者数(人)	52,272	70,707	54,269	58,870	47,439
平均乗車密度	3.5	3.1	3.7	5.3	4.4
輸送量	28.4	32.5	26.6	27.0	22.4
収支率				93.7	80.4

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(□)
B	目標	常滑・常滑(C)・常滑(D)線3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、乗車密度、輸送量は低下したものの、全体目標の98.9%であった。	市町村名: 半田市 本路線の利用者は、沿線にある学校(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、夕方を中心とした日常的な利用者が定着している。
	結果		市町村名: 半田市
	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: 常滑市	市町村名:
B → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の半数以上の利用があった場合		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が多いと思われる。	
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(運営主体)(△)	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(△)	3,000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(△)	34%	半田市の南部、西部の市民が常滑駅で乗り換え、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)(△)	沿線市町村(沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載)(□)
常滑、常滑(B)、常滑(C)、常滑(D)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)

3.H30年度の取り組み状況

	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(□)	
踏まえた事業評価を 取組	直近事業評価結果(△) 評価 B 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	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 市報に時刻表を折り込み配布するとともに、主要な公共施設に配架した。主要な公共施設に、最寄りのバス停の時刻表を掲示した。	市町村名:常滑市 事業者と連絡をとり、ダイヤ変更時には、時刻表を各戸配布した。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た。	市町村名:
	(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。	平成30年3月に策定した半田市地域公共交通網形成計画に基づき、平成30年10月から新たな公共交通体系によるバス路線の運行を開始する。	沿線施設へ路線周知等を行った。	

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(□)
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 半田市内の鉄道駅で乗降客の多い青山駅を経由していない。路線バスを利用したことのない市民が多く、認知度も低い。	市町村名:常滑市 医療機関利用者、通勤通学者にとって重要な路線であるため、今後も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、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

5.今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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(□)
H30年度、H31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 半田市地域公共交通網形成計画に基づき、路線の見直しによる主要鉄道駅の経由及び本路線のフィーダーとして位置付ける新たなバス路線の実証運行を行う。	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:
中、長期的な取組	同上	沿線の施設や機関、企業などと連携し利用促進を図る。交通空白地を運行するフィーダー路線の拡大。	同上	

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「〇〇の制約があるが(〇〇の検討を要するが)〇〇の取り組みを行っていきたいと考えている」等や「〇〇の取り組み(詳細は未定であるが、例えば〇〇のような取り組み)を行っていきたいと考えている」等と記載すること。

6.早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体(△)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 目標の達成状況に関しての評価がC、又は、輸送量が15人を下回る系統については、記載する。

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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

平成30補助年度 補助系統別事業評価票(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
常滑(C)	知多乗合(株)	知多乗合(株)	知多半田駅・常滑駅・常滑市民病院	14.3km	12.1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>
知多乗合有脇線・亀崎線・上池線
知多乗合常滑南部線

模式図

2.H30年度の運行状況

計画どおり運行されたか(△)		評価の基準	(参考数値) 主要指標の推移(△)					
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由		年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
A	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帰すべき事由により、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	利用者数(人)		60,166	21,667	95,015	116,271
			平均乗車密度		4.8	4.2	4.3	4.9
			輸送量		58.0	50.8	41.2	47.0
			収支率				72.1	84.3

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(□)
A	目標 21,700	常滑・常滑(C)・常滑(D)線3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、乗車密度、輸送量は若干向上したものの、全体目標の98.9%であった。	市町村名: 半田市
	結果 116,271		本路線の利用者は、沿線にある学校(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、夕方を中心とした日常的な利用者が定着している。
	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: 常滑市	市町村名:
B → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の半数以上の利用があった場合		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。	
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(運営主体)(△)	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(△)	40%	半田市の南部、西部の市民が、常滑駅で乗り換え、通勤、通学に利用している。	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。	
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)(□)
常滑、常滑(B)、常滑(C)、常滑(D)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がある。(常滑市)

3.H30年度の取り組み状況

		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(□)
踏 ま え た 事 業 評 価 を 取 組 む	直近事業評価結果(Δ)	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:
	評価 改善 点と した 事項		市報に時刻表を折り込み配布するとともに、 主要な公共施設に配架した。主要な公共施設に、最寄りのバス停の時刻表を掲示した。	事業者と連絡をとり、ダイヤ変更時には、時刻表を各戸配布した。 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た。	
そ の 他 の 取 組	(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。	平成30年3月に策定した 半田市地域公共交通網形成計画 に基づき、平成30年10月から 新たな公共交通体系によるバス路線の運行を開始する。	沿線施設へ路線周知等を行った。	

4.今後の課題

課題と認識している事項				
運営主体(Δ)	沿線市町村(□)	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 半田市内の鉄道駅で乗降客の多い 青山駅を経由していない。路線バスを利用したことがない市民が多く、認知度も低い。	市町村名: 常滑市 医療機関利用者、通勤通学者にとって重要な路線であるため、今後も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、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

5.今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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(□)
H30年度、H31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 半田市地域公共交通網形成計画に基づき、 路線の見直しによる主要鉄道駅の経由及び本路線のフィーダーとして位置付ける新たなバス路線の実証運行を行う。	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:
中、長期的な取組	同上	沿線の施設や機関、企業などと連携し利用促進を図る。交通空白地を運行するフィーダー路線の拡大。	同上	

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況に関する評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「〇〇の制約があるが(〇〇の検討を要するが)〇〇の取り組みを行っていきたいと考えている」等や「〇〇の取り組み(詳細は未定であるが、例えば〇〇のような取り組み)を行っていきたいと考えている」等と記載すること。

6.早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体(Δ)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 目標の達成状況に関する評価がC、又は、輸送量が15人を下回る系統については、記載する。

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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

平成30補助年度 補助系統別事業評価票(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
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・常滑市民病院	18.3km	15.8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)

<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> 知多乗合有脇線・亀崎線・上池線 知多乗合常滑南部線</p>	<p>模式図</p>
--	------------

2.H30年度の運行状況

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帰すべき事由により、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	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
利用者数(人)			156,775	101,927	71,297
平均乗車密度			3.6	4.6	3.1
輸送量			56.8	35.8	24.1
収支率				76.3	53.9

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(□)
C	目標	常滑・常滑(C)・常滑(D)線3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、乗車密度、輸送量は低下したものの、全体目標の98.9%であった。	市町村名: 半田市
	結果		本路線の利用者は、沿線にある学校(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、夕方を中心とした日常的な利用者が定着している。
	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: 常滑市	市町村名:
B → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の半数以上の利用があった場合		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。	
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(運営主体)(△)	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(△)	3,600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(△)	42%	半田市の南部、西部の市民が、常滑駅で乗り換え、通勤、通学に利用している。	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。	
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)(□)
常滑、常滑(B)、常滑(C)、常滑(D)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)

