

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和2年 1月 日

協議会名: 愛知県バス対策協議会

評価対象事業名: 陸上交通に係る地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)

【交通圏】	①補助対象事業者等		②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)				
	運営主体	運行事業者	系統名	運行区間			【計画目標指標: 利用者数】 A: 達成 B: 未達成 C: 目標の半数にも満たず	輸送量(人)				収支率(%)						
								R1計画	R1実績	(平均乗車密度)	(運行回数)	H30実績			R1実績			
01名古屋	豊山町	あおい交通(株)	47 タウンバス(南ルート)	航空館boon～名古屋栄	他の路線バスを補完できるよう利便性の向上や利用促進を図るため、公共交通マップについて主要施設や関係機関等での配布、転入者への配布を行った。また、各種イベントにてマップや啓発品を配布することにより、町民のみならず町外の住民に対しても公共交通のPRを行った。	A	補助対象期間の開始日から、連休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標: 66,500 実績: 64,129 (96.4%) ※前年度比97.6%	H27年度以降、前年度利用者数を割り込んでいる。利用者の転勤や進学などが利用者減の原因と推察される。今後も推移を注視する必要がある。	37.5	31.2	2.5	12.5	36.1	38.4	市町を跨ぐ利用者は、月平均5,290人で全体の99.0%と大多数を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。豊山町内のバス停からの乗降客の多くは、名古屋市内の栄・黒川等で乗降している。 《広域的・幹線の系統》 名鉄バス(西春・空港線、基幹バス等)、あおい交通豊山幸田・勝川線、名古屋市営地下鉄、名古屋市営バス	利用者が3年連続で前年度を下回り、目標数値を達成することができなかった。豊山町の公共交通の利便性を認識していない町民がまだ多いため、引き続き利便性の向上やPRに努める必要がある。
01名古屋 07小牧・犬山・江南	あおい交通(株)	あおい交通(株)	46 豊山幸田・勝川	豊山幸田～勝川駅前	沿線にある商業施設に公共交通マップを置かせてもらい、PRに努めた。沿線の豊山町内を運行するバス路線を掲載した公共交通マップを更新・作成するとともにイベント等で公共交通利用促進のPRを行った。	A	補助対象期間の開始日から、連休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標: 71,000 実績: 79,352 (111.8%) ※前年度比104.4%	勝川駅から三菱航空機・三菱重工への需要。通勤の足として、春日井市と豊山町を結ぶ路線となっている。名古屋空港利用者やエアポートワークスでの買い物客の利用も多い。	65.4	71.4	6.0	11.9	82.6	102.9	市町を跨ぐ利用者は、月平均約6,300人で全体の95%を占め、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。豊山町内や春日井市内だけの利用者はほとんどいない。 《地域的・フィーダー的系統》 (豊山町)とよやまタウンバス(北ルート)	三菱重工・航空機生産拠点拡大やあいち航空ミュージアム開業により乗客増が見込まれるため、需要に応じた輸送力の強化を検討。関係市町や事業者と情報共有、調整を行い、利便性の向上等に取り組む。沿線の豊山町では引き続き、公共交通マップを作成し、広報やイベント等での利用促進PRに取り組む。
01名古屋 08津島・あま・弥富	飛鳥村	三重交通(株)	55 飛鳥公共交通バス(名港線)	名古屋港～名古屋港	法定協議会を開催し、関係機関との意見交換を行うとともに、バスロケーションシステム利用の拡大のため周知カードを作成するなどして、利用者の利便性向上に努めた。沿線の名古屋市内では、転入者に配布する冊子に交通エコライフに関する記事を掲載するなど、公共交通の利用促進を実施した。	A	補助対象期間の開始日から連休はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標: 123,700 実績: 118,505 (95.8%) ※前年度比99.8%	本路線は飛鳥村南部に位置する港湾部に立地する企業への通勤手段としての利用が主であり、転勤等により利用者数が変動するが、朝の通勤時にはほぼ満車の状態で、運行形態について検討する時期を迎えていると考える。	61.5	59.0	4.8	12.3	42.7	41.2	市町村を跨ぐ利用者は、月平均9,875人でほぼ100%の割合であり、名古屋港から飛鳥村南部の港湾部への通勤手段として利用されている。平成29年10月に実施したアンケート結果からも飛鳥村内外の利用が確認できており、地域間公共交通として機能していると考えられる。 《広域的・幹線の系統》 飛鳥村公共交通バス(蟹江線)、名古屋市営地下鉄、あおなみ線	朝の通勤時間帯はほぼ満車となるが多いため、将来的には積み残しの発生が懸念される。利用者アンケート等を実施し、利便性の向上に努めるとともに、朝の通勤時間帯における満車状態を見据えて、次期交通網形成計画を策定する。
02豊橋	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	27 伊良湖支線(福祉C掘切)	渥美病院～保美	【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】(渥美営業所に2台他系統と共通)	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、連休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標: 53,345 実績: 57,973 (108.7%) ※前年度比109.3%	定期外の利用が増えており、通院や買い物で利用していると考えられる。一方、定期利用は減っており、要因は沿線の学生数の減少や車での送迎の増加が考えられる。	23.3	25.5	3.5	7.3	44.4	46.6	旧町を跨ぐ利用者は、月平均4,770人で全体の89.6%を占めており、広域的な路線を果たしていると考えられる。起点にある渥美病院への通院や鉄道駅(三河田原駅)の利用、沿線学校への通学利用が大部分と考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 (田原市)ぐるりんバス(市街地線、田原市)ぐるりんミニバス(表浜線、高松線、中山線、八王子線)	令和元年10月より、主に渥美病院への利便性向上を目的として、昼間帯に運行本数を増便する。 また、沿線の田原市では令和元年9月から行っている市内高校生への通学定期券の購入助成を継続して実施するとともに、中学生・高校生を対象とした利用促進事業(パンフレット配布等)を実施する。

【交通圏】

【交通圏】	①補助対象事業者等		②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)		
	運営主体	運行事業者	系統名	運行区間			【計画目標指標：利用者数】 A：達成 B：未達成 C：目標の半数にも満たず	輸送量(人)				収支率(%)				
								R1計画	R1実績	(平均乗車密度)	(運行回数)	H30実績			R1実績	
02豊橋	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	30	伊良湖本線(渥美病院福祉C明神) 【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】(渥美営業所に2台他系統と共通)	伊良湖岬方面の宿泊施設に、割引きつぷ等を掲載し、観光利用者に向けた利用促進パンフレットを配布した。また、田原市内の高校生を対象に定期券出張販売を実施。田原市では令和元年9月から市内高校生への通学定期券の購入助成を実施したほか夏休み小学生50円バスを実施し、利用促進を図った。	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:29,339 実績:44,522(151.8%) ※前年度比101.7%	18.4	19.3	4.4	4.4	68.6	59.0	旧町を跨ぐ利用者は、月平均3,270人で全体の77.0%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。引き続き、通学利用者と観光利用者に向けた利用促進を図っていく。 また、沿線の田原市では令和元年9月から行っている市内高校生への通学定期券の購入助成を継続して実施するとともに、中学生・高校生を対象とした利用促進事業(パンフレット配布等)を実施する。
02豊橋 11新城	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	31	新豊 【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】(新城営業所に4台他系統と共通)	豊川市内の沿線住民に、地域密着型の時刻表を配布し、利用促進に努めた。また、独自観光チラシを作成し、豊橋駅前のバスセンターに継続して設置した。運行事業者・東三河8市町村内で、夏休み小学生50円バスを実施し、利用促進を図ったほか、沿線市ではバスマップの配布など周知を行った。	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:151,835 実績:159,010(104.7%) ※前年度比115.1%	36.6	41.3	4.4	9.4	38.2	44.6	複数市を跨ぐ利用者は、月平均5,445人で全体の25.3%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。豊橋市と豊川市相互間の通勤利用や買い物利用、また、豊川市外からの豊川市民病院への通院利用が多いと考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 豊鉄バス豊橋市内路線、豊橋市コミュニティバス、豊川コミュニティバス、(新城市)Sバス
02豊橋	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	32	伊良湖本線(豊橋休暇村明神) 【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】(渥美営業所に2台他系統と共通)	伊良湖岬方面の宿泊施設に、割引きつぷ等を掲載し、観光利用者に向けた利用促進パンフレットを配布したほか、夏休み小学生50円バスを実施した。田原市内の高校生を対象に定期券出張販売を行った。沿線の豊橋市では転入者や市内施設に公共交通マップを配布し、田原市では令和元年9月から市内高校生への通学定期券の購入助成を実施した。	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標:128,798 実績:117,923(91.6%) ※前年度比113.6%	37.6	31.6	4.0	7.9	42.0	45.3	豊橋市、旧田原町及び旧渥美町を跨ぐ利用者は、月平均5,085人で全体の49.5%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。渥美病院への通院、鉄道駅(豊橋駅、三河田原駅)の利用、沿線学校への通学利用が大部分であると考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミュニティバス、(田原市)ぐるりんバス、(田原市)ぐるりんミニバス
02豊橋	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	33	伊良湖本線(渥美病院三河田原駅前保美) 【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】(渥美営業所に2台他系統と共通)	沿線の田原市と協力し、バスの利用促進パンフレットを作成し、全戸配布した。また、田原市内の高校生を対象に定期券出張販売を実施。田原市では令和元年9月から市内高校生への通学定期券の購入助成を実施したほか夏休み小学生50円バスを実施し、利用促進を図った。	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標:112,684 実績:94,492(83.9%) ※前年度比108.0%	60.9	48.9	3.4	14.4	50.5	50.4	旧町を跨ぐ利用者は、月平均6,660人で全体の72.5%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。渥美病院への通院、鉄道駅(三河田原駅)の利用、沿線学校への通学利用が大部分と考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 (田原市)ぐるりんバス(市街地線、童浦線、野田線)、(田原市)ぐるりんミニバス(表浜線、高松線、中山線、八王子線)
02豊橋	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	34	豊川(豊川駅前) 【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】(新城営業所に4台他系統と共通)	豊川市と協力し、夏休み路線バス探検キャラバンを実施し、利用促進を図った。広域的には夏休み小学生50円バスを実施した。豊川市が作成するバスマップやHPIに、豊鉄バスの新豊線・豊川線の時刻表を継続掲載した。また、豊橋市では転入者や市内施設へ公共交通マップを配布した。	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:39,596 実績:44,234(111.7%) ※前年度比103.4%	16.8	18.4	3.3	5.6	60.8	59.2	市を跨ぐ利用者は、月平均765人で全体の22.3%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。豊橋市及び豊川市相互間の通勤利用や買い物利用、豊川市民病院への通院利用が大部分と考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミュニティバス、豊川コミュニティバス

【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)						
					【計画目標指標：利用者数】		輸送量(人)		収支率(%)									
					A: 達成	B: 未達成	R1 計画	R1 実績	(平均乗車密度)	(運行回数)			H30 実績	R1 実績				
02豊橋	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	35	豊川(豊川市民病院豊川駅前)	豊橋駅前～豊川市民病院～豊川駅前	豊川市と協力し、夏休み路線バス探検キャラバンを実施し、利用促進を図った。広域的には夏休み小学生50円バスを実施した。豊川市が作成するバスマップやHPに、豊鉄バスの新豊線・豊川線の時刻表を継続掲載した。また、豊橋市では転入者や市内施設へ公共交通マップを配布した。	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標:156,191 実績:137,425(88.0%) ※前年度比97.1%	52.0	45.1	3.5	12.9	64.1	62.1	市を跨ぐ利用者は、月平均3,990人で全体の36.7%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。豊橋市及び豊川市相互間の通勤利用や買い物利用、豊川市民病院への通院利用が大部分と考えられる。  《地域的・フィーダー的系統》 豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミュニティバス、豊川コミュニティバス	沿線の豊川市では、googleをはじめとしたコンテンツプロバイダーへ一体的に市内バス路線情報を提供し、市民及び市民外の利用利便性の向上を図る。豊橋市では、公共施設等へ時刻表の配布やイベント等でのPRに努めていくとともに、関係団体で夏休み小学生50円バスの利用促進を図っていく。
	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	36	豊川(豊川市民病院)	豊橋駅前～豊川市民病院	豊川市と協力し、夏休み路線バス探検キャラバンを実施し、利用促進を図った。広域的には夏休み小学生50円バスを実施した。豊川市が作成するバスマップやHPに、豊鉄バスの新豊線・豊川線の時刻表を継続掲載した。また、豊橋市では転入者や市内施設へ公共交通マップを配布した。	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:46,351 実績:50,362(121.6%) ※前年度比103.7%	23.0	24.3	4.2	5.8	71.1	72.2	市を跨ぐ利用者は、月平均2,085人で全体の38.0%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。豊橋市及び豊川市相互間の通勤利用や買い物利用、豊川市民病院への通院利用が大部分と考えられる。  《地域的・フィーダー的系統》 豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミュニティバス、豊川コミュニティバス	沿線の豊川市では、googleをはじめとしたコンテンツプロバイダーへ一体的に市内バス路線情報を提供し、市民及び市民外の利用利便性の向上を図る。豊橋市では、公共施設等へ時刻表の配布やイベント等でのPRに努めていくとともに、関係団体で夏休み小学生50円バスの利用促進を図っていく。
03岡崎 10豊田	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	01	大沼	東岡崎～大沼	ポケット時刻表・バスマップの作成、携帯・スマートフォンでの時刻表検索、バスロケーションシステムの提供により利用者の利便性向上に努めた。また、沿線市のバスマップ等への掲載や市のイベントでバスの乗り方教室を開催するなど利用促進に努めた。	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	A	目標:53,600 実績:60,954(113.7%) ※前年度比114.1%	17.3	21.2	3.8	5.6	37.4	39.1	岡崎市内線との競合区間において、市内線ダイヤの減便による移行も含まれているものと考えられる。輸送量が目標を下回る必要があるため継続的な利用促進策が必要。  市を跨ぐ利用者は、月平均990人で全体の約18%を占める。その内訳は、通学定期18.2%、得々バス(高齢者用定期券)9.1%、現金・ICSF(定期以外)72.7%である。鉄道(東岡崎駅)の利用、沿線学校への通学、中心市街地部への買い物等の利用者が大部分と考える。  《地域的・フィーダー的系統》 しもやまバス	高齢者用定期券得々バスのPRを積極的に実施し、屋間帯の利用促進を図る。また、市が開催するイベント等に参加し積極的にPRしていく。沿線の岡崎市では市内イベントでの乗り方教室の実施やバスマップの配布を、豊田市ではバスマップやHPなどに路線情報を掲載し、利用促進を図る。
03岡崎 10豊田	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	02	岡崎・足助	東岡崎～足助	ポケット時刻表・バスマップの作成、携帯・スマートフォンでの時刻表検索、バスロケーションシステムの提供により利用者の利便性向上に努めた。また、沿線市のバスマップ等への掲載や市のイベントでバスの乗り方教室を開催するなど利用促進に努めた。	A	雨量規制による通行止で10本が運休となったが、それ以外は所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:135,600 実績:152,076(112.2%) ※前年度比97.6%	32.8	44.8	5.6	8.0	47.0	56.2	岡崎市内の需要の多い区間で利用者数を稼いでいるが、広域幹線的な利用の減少傾向は進んでいる。足助地区など観光目的の需要もあるが、現行の運行本数を維持するまでには至っていない。引き続き、沿線市と連携した利用促進を図りながら、利用実態に合わせた運行計画を行い、効率性の向上に努める。  《地域的・フィーダー的系統》 おいでんバス(旭・足助線、稲武・足助線、さなげ・足助線)	岡崎市内の需要の多い区間で利用者数を稼いでいるが、広域幹線的な利用の減少傾向は進んでいる。足助地区など観光目的の需要もあるが、現行の運行本数を維持するまでには至っていない。引き続き、沿線市と連携した利用促進を図りながら、利用実態に合わせた運行計画を行い、効率性の向上に努める。
03岡崎 09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	05	岡崎・安城	東岡崎～安城駅前	乗換検索サイトへの情報提供、時刻表・バスマップの作成、バスロケーションシステムを提供、ノンステツバスへの更新等により利便性の向上に努めるとともに、沿線市ではバスの乗り方教室の開催やバス活用ガイドの作成など、利用促進を図った。	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標:59,000 実績:46,625(79.0%) ※前年度比89.4%	20.9	19.6	1.6	12.3	30.4	26.0	鉄道駅(東岡崎、安城駅)の利用者、沿線にある病院への通院、中心市街地部への買い物利用のほか、沿線市の利用状況調査によると通勤利用の需要もあり、幹線系統としての役割を果たしている。  《地域的・フィーダー的系統》 名鉄バス(安城線)、あんくるバス(循環線、安城線、東部線、西部線、作野線)	再編により改善された定時性の確保及び安定した運行による利用者利便の向上に努める。  利用者が減少傾向にあるので、今後も継続して周知などの取組みを行うとともに、新たな利用促進策を実施していく必要がある。

【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)					
					【計画目標指標：利用者数】		輸送量(人)		収支率(%)								
					A: 達成	B: 未達成	R1 計画	R1 実績	(平均乗車密度)	(運行回数)			H30 実績	R1 実績			
03岡崎 09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄東部交通(株)	名鉄東部交通(株)	43 岡崎・西尾	東岡崎～西尾	沿線地域での催事及び道路状況の情報収集に努め、定時運行の確保を図った。沿線の岡崎市ではイベント等で近隣市町ではイベント等で近隣市町のバスマップを配布し周知を行ったほか、西尾市では高齢者向けに公共交通出前講座の開催や、通学定期補助を行い、バスの利便性向上に努めた。	A	補助対象期間の開始日から運休はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:161,083 実績:178,801(111.0%) ※前年度比102.0%	67.6	70.5	4.9	14.4	83.3	77.8	市を跨ぐ利用者は、月平均3,450人で全体の23%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。岡崎市から西尾市への通勤・通学等の交通手段として利用されているほか、西尾市から岡崎市への通勤・通学利用としても使われている。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄東部交通バス(一色線、寺津線、平坂・中畑線)、(西尾市)六万石くるりんバス、(西尾市)いこまい	利用者は減少傾向にあるので、その対策の一つとして、利用者の利便性向上のため定時運行の確保が必要である。また、利便性の向上のため、西尾市内の均一運賃化やコミュニティバスとの市内共通一日券による利用促進を図る。
03岡崎 09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄東部交通(株)	名鉄東部交通(株)	44 岡崎・西尾(西尾市民病院)	岡崎駅西口～西尾	沿線地域での催事及び道路状況の情報収集に努め、定時運行の確保を図った。沿線の岡崎市ではイベント等で近隣市町のバスマップを配布し周知を行ったほか、西尾市では高齢者向けに公共交通出前講座の開催や、通学定期補助を行い、バスの利便性向上に努めた。	A	補助対象期間の開始日から運休はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標:70,909 実績:66,967(94.4%) ※前年度比97.7%	31.6	36.4	3.8	9.6	64.4	69.0	市を跨ぐ利用者は、月平均1,780人で全体の約32%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。JR岡崎駅と西尾市中心部を結ぶ市域を跨ぐ路線であり、沿線には西尾市民病院、西尾東高校があり通院、通学の足として地域住民の移動手段を確保している。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄東部交通バス(一色線、寺津線、平坂・中畑線)、(西尾市)六万石くるりんバス、(西尾市)いこまいカー	利用者は減少傾向にあるので、その対策の一つとして、利用者の利便性向上のため定時運行の確保が必要である。また、利便性の向上のため、西尾市内の均一運賃化やコミュニティバスとの市内共通一日券による利用促進を図る。
03岡崎 09刈谷・安城・碧南・西尾	安城市	東伸運輸(株)	62 あんくるバス(東部線)	北部福祉センター～北部福祉センター	利用促進のためのチラシ等を配布する際に、おすすめプランを掲載するなど、できるだけ分かりやすく気軽にバスを使ってもらえるように情報提供を行った。近隣市町の交通担当者同士の情報交換会を開催した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:31,500 実績:34,990(111.1%) ※前年度比118.0%	26.2	35.8	5.2	6.9	9.1	11.1	市を跨ぐ利用者は283人/月と想定され、広域的な路線として役割を果たしていると考えられる。また、鉄道駅への乗換利用や、通勤、飲食・娯楽等のためお出掛け利用者が多いと考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄バス安城線、あんくるバス(北部線、循環線、安祥線)	利用者は増加傾向であるが、高齢者が多い地域であるため、乗降調査による交通需要の把握や更なる利便性の向上と利用促進を行い、若い世代等新規利用者の獲得を図りたい。 隣接する岡崎市ではイベント等を通じて近隣市町のバスマップを配布するなど周知を継続して行っていく。
04一宮	一宮市	名鉄バス(株)	14 iーバス(一宮コース)	木曾川庁舎～市民病院	バスマップの配布、1日乗車券の発行及び、高齢者向けの講座等でバスのPRを行い利用促進を図った。また、バス停と離れた地域を結ぶ予約制乗合タクシー(iーバスミニ)の運行により、バスの利便性が向上した。令和元年5月にiーバスの情報をオープンデータ化(GTFS)し、グーグルマップに掲載した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:92,041 実績:97,030(105.4%) ※前年度比106.3%	37.0	41.2	4.0	10.3	39.9	42.8	一宮市と旧西尾市・旧木曾川町を跨ぐ利用者は3,700人/月と推定され、全体の47%を占め、広域的な路線としての役割を果たしていると考えられる。総合病院及び一宮駅への利用が大部分と考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 iーバス(尾西北コース、木曾川・北方コース)、ニコニコふれあいバス、千秋ふれあいバス	一宮駅～市民病院間は路線バスと競合しているため、中長期的な取組として、利用者ニーズに合ったより効率的な運行方法への改善・検討が必要。バスマップの配布、1日乗車券の発行及び、高齢者向けの講座や教室でのバスのPR等により、引き続き利用促進を図る。コース別に系統番号を付設し、市外からの来訪者等にもよりわかりやすく気軽にバスが利用できるよう利便性の向上を図る。
04一宮	一宮市	名鉄バス(株)	15 iーバス(尾西南コース)	萩原駅～萩原駅	バスマップの配布、1日乗車券の発行及び、高齢者向けの講座等でバスのPRを行い利用促進を図った。また、バス停と離れた地域を結ぶ予約制乗合タクシー(iーバスミニ)の運行により、バスの利便性が向上した。令和元年5月にiーバスの情報をオープンデータ化(GTFS)し、グーグルマップに掲載した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標:38,093 実績:36,984(97.1%) ※前年度比106.5%	33.5	35.1	4.5	7.8	10.4	10.8	一宮市と旧西尾市を跨ぐ利用者は、月平均860人と推定され全体の30%を占め、広域的な路線としての役割を果たしていると考えられる。病院への通院及び萩原駅への鉄道接続の利用が大部分と考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 iーバス(尾西北コース)、iーバスミニ	平成27年10月に地域全体を便利な往復運行にする等の見直しを行い、利用者は増加したが、最近では鈍化傾向である。バスマップの配布、1日乗車券の発行及び、高齢者向けの講座や教室でのバスのPR等により、引き続き利用促進を図る。コース別に系統番号を付設し、市外からの来訪者等にもよりわかりやすく気軽にバスが利用できるよう利便性の向上を図る。

【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)						
					【計画目標指標：利用者数】		輸送量(人)		収支率(%)									
					A: 達成	B: 未達成	R1 計画	R1 実績	(平均)乗車密	(運行)回数			H30 実績	R1 実績				
04一宮	一宮市	名鉄バス(株)	16	iーバス(木曾川・北方コース)	木曾川庁舎～木曾川庁舎	バスマップの配布、1日乗車券の発行及び、高齢者向けの講座等でバスのPRを行い利用促進を図った。また、バス停と離れた地域を結ぶ予約制乗合タクシー(iーバスミニ)の運行により、バスの利便性が向上した。令和元年5月にiーバスの情報をオープンデータ化(GTFS)し、グーグルマップに掲載した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標: 24,158 実績: 21,059(87.2%) ※前年度比98.3%	18.6	20.5	2.1	9.8	8.0	8.2	一宮市と旧木曾川町を跨ぐ利用者は、700人/月と推定され全体の40%を占め、広域的な路線としての役割を果たしていると考えられる。総合病院への通院、大型ショッピングセンターへの買い物、JR木曾川駅への鉄道利用、他のバスコースへの乗継ぎが大部分と考えられる。《地域的・フィーダー的系統》名鉄バス(一宮・イオン木曾川線、光明寺線)、iーバス一宮コース	平成31年4月に慢性的な遅延と乗務員不足の対応として、運行ダイヤを見直し1便減便した影響で、利用者は微減している。現在の利用者数の維持に努め、大型ショッピングセンター・JR木曾川駅への接続による利便性を周知し、更なる利用促進に努める必要がある。
04一宮	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	08	一宮・イオン木曾川	名鉄一宮～イオン木曾川	一宮市内及び近郊を運行する車両に、イオンモール木曾川のチラシ・ポスターを設置して、路線の周知並びに利用促進を行った。また、沿線の一宮市において、1日乗車券の発行や地域で開催される講座等でのPRに取り組みなど、利用促進に努めた。	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	A	目標: 66,300 実績: 78,063(117.7%) ※前年度比108.4%	27.3	32.5	3.1	10.5	44.8	47.4	一宮市と旧木曾川町を跨ぐ利用者は、月平均4,320人で全体の75%を占めている。鉄道駅(一宮駅)の利用、大型商業施設への買い物利用が大部分と考えられる。《地域的・フィーダー的系統》ニコニコふれあいバス、千秋ふれあいバス、iーバスミニ	利用者は増加傾向にあり、地域に便利なバスの存在が周知され始めている。引き続き効果的な利用促進に努める。沿線市と連携して、1日乗車券の発行やバスのPR等の利用促進を実施していくとともに、乗換検索サイトへの掲載も含めて、周知を図っていく。
05瀬戸・日進・豊明	日進市	名鉄バス(株)	25	くるりんばす(梅森線)	市役所～東名古屋病院～市役所	OD調査のほかフォローアップ調査を実施し、再編効果や目標達成度を把握するとともに課題の抽出を行った。観光需要促進のため、市内出身の有名声優を起用したバス車内放送事業を実施したほか、バス観光マップを作成して利用促進を図った。	A	事業計画どおりの運行回数が確保されている	B	目標: 47,919 実績: 44,304(92.5%) ※前年度比98.6%	55.4	16.6	1.7	9.8	15.8	14.5	市を跨ぐ利用者は全体の5%程度であるが、当該路線は日進市西部と赤池駅を結ぶ路線であり、多数の利用者が鉄道を利用しており、市域を超えた移動を支える非常に重要な路線である。また、東名古屋病院への通院利用も推測される。《地域的・フィーダー的系統》くるりんばす	運賃の値上げ、土日の減便、総距離の短縮など、様々な要因が重なった結果、再編前より利用実績が減少しているため、フォローアップ調査や車内OD調査の結果を精査し、課題の把握、整理を行う。
05瀬戸・日進・豊明	日進市	名鉄バス(株)	26	くるりんばす(五色園線)	市役所～長久手古戦場駅～市役所	OD調査のほかフォローアップ調査を実施し、再編効果や目標達成度を把握するとともに課題の抽出を行った。観光需要促進のため、市内出身の有名声優を起用したバス車内放送事業を実施したほか、バス観光マップを作成して利用促進を図った。老朽化したバスの買い替えを行った。	A	事業計画どおりの運行回数が確保されている	A	目標: 67,909 実績: 72,144(106.2%) ※前年度比106.1%	75.2	22.5	2.3	9.8	14.0	14.2	全体の約3割が市町村間を跨ぐ利用であり、交通結節点である長久手古戦場駅と本市東部を結ぶ非常に重要な路線である。また、バスを乗り継ぐことにより高度医療拠点に重要な路線である。また、バスを乗り継ぐことにより高度医療拠点である愛知医科大学病院へのアクセスが出来るなど、通勤、通学、買い物の足として幅広く利用されている。《地域的・フィーダー的系統》くるりんばす、長久手市Nーバス(中央循環線)	フォローアップ調査や車内OD調査の結果を精査し、課題の把握、整理を行い、再編実施計画の認可期間後における部分修正案の策定に取り組む。全線再編となる次期網成計画について、基本方針の検討を進める。沿線の長久手市では、今後、移動ニーズを注視しながら、日進市及び交通事業者と連携し、最適な路線構築を図る。
05瀬戸・日進・豊明	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	06	日進中央	赤池駅～長久手古戦場駅	乗換検索サイトへの情報提供、時刻表・バスマップの作成、配布及び、バスロケーションシステムのPRなど、沿線市とともに路線の周知・利用促進を継続的に実施していく。沿線の日進市では市内コミュニティバスとともにGTFS化を行った。	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	A	目標: 100,800 実績: 128,122(127.1%) ※前年度比100.7%	49.5	60.0	4.0	15.0	60.6	58.3	市を跨ぐ利用者は、月平均2,610人で全体の26%を占める。赤池駅と長久手古戦場駅とを結ぶ路線であり、住民の南北方向への移動の軸となっている。交通結節点同士を結ぶ他、コミュニティバスとも接続しており、幹線として最も重要な役割を担う路線である。《地域的・フィーダー的系統》くるりんばす(全線)、長久手市Nーバス(中央循環線)	沿線商業施設の開発は一巡したため、路線のPRに継続的に取り組むと共に、定時安定運行に努めることにより、信頼性を向上させる必要がある。フォローアップ調査や車内OD調査の結果を精査し、課題の把握、整理を行い、運行事業者と沿線市が情報を共有することで課題解決に努める。

【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)				
					【計画目標指標：利用者数】		輸送量(人)		収支率(%)							
					A: 達成	B: 未達成	R1 計画	R1 実績	(平均)乗車密	(運行)回数			H30 実績	R1 実績		
05瀬戸・日進・豊明 10豊田	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	07 星ヶ丘・豊田	赤池駅～イオン三好店アイモール前	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標: 43,600 実績: 39,201 (89.9%) ※前年度比114.7%	22.1	19.5	3.0	6.5	38.0	42.3	複数市町村を跨ぐ利用者は、月平均2,190人で全体の78%を占め、現金、ICSFの定期外利用が95.9%であり、東郷町内から日進市内の赤池駅への利用やみよし市の商業施設への買い物利用が大部分と考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》(東郷町)じゅんかい君(北、南北コース)、(日進市)くるりんばす(赤池線)	赤池駅周辺の大型商業施設の開業のほか、宅地造成の進捗に伴う住宅増加により、移動需要に変化が生じていないか、引き続き検証を行う必要がある。ポケット時刻表、バスマップ、スマートフォン等での時刻検索、バスロケーションシステムを提供するほか、コンテンツプロバイダによる検索サイトへの掲載など、利便性の向上に努める
05瀬戸・日進・豊明	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	10 愛知医科大学病院	長久手古戦場駅～尾張旭向ヶ丘	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標: 55,200 実績: 54,094 (98.0%) ※前年度比95.7%	38.7	19.3	1.5	12.9	24.9	22.7	市を跨ぐ利用者は、月平均2,910人で全体の57%を占め、現金、ICSFの定期外利用者が75.3%で、市外から病院への利用が多く、次いで沿線高校への通学利用も多い。 《地域的・フィーダー的系統》(尾張旭市)あさび一号、(長久手市)Nーバス、瀬戸市コミュニティバス(本地線)、(日進市)くるりんバス(五色園線)	新設にあたり路線の周知に努めてきたが利用者の増加には繋がっていない。関係自治体や大学、高校と連携したPRが必要である。時刻検索システムやバスロケの提供を行うとともに、沿線市とともに時刻表を作成し、ホームページ等を使った周知、市イベントでのPRなど利用周知を図る。
05瀬戸・日進・豊明	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	11 本地ヶ原	藤ヶ丘～瀬戸駅前	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標: 117,000 実績: 115,521 (98.7%) ※前年度比99.4%	40.5	41.3	5.1	8.1	81.0	74.3	市を跨ぐ利用者は、月平均7,740人で全体の90%を占め、現金、ICSFの定期外が84.5%と多い。瀬戸市民、尾張旭市民、長久手市民の名古屋市内や愛知医大への移動手段としての利用が考えられ、藤ヶ丘駅から愛知医科大学病院への通院利用が約半数を占める。 《地域的・フィーダー的系統》(尾張旭市)あさび一号、瀬戸市コミュニティバス、(長久手市)Nーバス	新設路線にあたり周知・PRに努めてきたが、沿線自治体や沿線の大学・高校と連携したPRが必要である。更なる利用者数の増加に向けて、事業者と沿線市が連携して利用促進に取り組んでいくとともに、バスロケーションシステム等のサービスの維持するなど、利便性の向上に努める。
05瀬戸・日進・豊明	尾張旭市	豊栄交通(株)	53 尾張旭市営バス(東ルート)	市役所～イトーヨーカドー前～市役所	A	計画どおり運行されている。	A	目標: 109,000 実績: 112,409 (103.1%) ※前年度比104.2%	81.5	83.0	5.5	15.1	23.8	18.7	市を跨ぐ利用者は、月平均1,700人で全体の9.1%と低い数値となっているものの、愛知医科大学病院のバスロータリーの供用開始に伴い、周辺市のコミュニティバスや名鉄バスと乗り継ぎができ、通院で利用されていることから広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。 《幹線の・広域的系統》(長久手市)Nーバス、瀬戸市コミュニティバス、名古屋鉄道瀬戸線、名鉄バス本地ヶ原線、愛知医科大学病院線	利用者は年々増加しているが、着座を原則として運行しているため乗りこぼしが起こる可能性がある。そのため、利用者が続くようであれば利用状況に合わせた運行計画を検討する必要がある。関係者とともに、愛知医科大学病院での乗継利便性向上のためのダイヤ設定などを検討する。
05瀬戸・日進・豊明	尾張旭市	豊栄交通(株)	54 尾張旭市営バス(西ルート)	市役所～印場駅～市役所	A	計画どおり運行されている。	A	目標: 123,000 実績: 130,862 (106.4%) ※前年度比105.2%	80.0	93.6	6.2	15.1	21.0	20.1	市を跨ぐ利用者は、月平均2,818人で全体の13%と低い数値となっているものの、愛知医科大学病院のバスロータリーの供用開始に伴い、周辺市のコミュニティバスや名鉄バスと乗り継ぎができ、通院で利用されていることから広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。 《幹線の・広域的系統》(長久手市)Nーバス、瀬戸市コミュニティバス、名古屋鉄道瀬戸線、名鉄バス本地ヶ原線、愛知医科大学病院線	利用者は年々増加しているが、着座を原則として運行しているため乗りこぼしが起こる可能性がある。そのため、利用者が続くようであれば利用状況に合わせた運行計画を検討する必要がある。関係者とともに、愛知医科大学病院での乗継利便性向上のためのダイヤ設定などを検討する。

【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)				
					【計画目標指標：利用者数】		輸送量(人)		収支率(%)							
					A: 達成	B: 未達成	R1 計画	R1 実績	(平均乗車密度)	(運行回数)			H30 実績	R1 実績		
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	37 半田・常滑(A)	知多半田駅～常滑駅	沿線の半田市では路線図・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を、常滑市では県が作成した旅のパンフレットを配架するなど周知を行うとともに、市のホームページと運行事業者のホームページをリンクした。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	目標:96,000 実績:55,865(58.2%) ※半田・常滑線4系統計 目標:347,500 実績:319,451(91.9%) 沿線に所在する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る。	41.6	27.2	3.4	8.0	55.7	市を跨ぐ利用者は、月平均3,000人で全体の34%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。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。  《地域的・フィーダー的系統》 (知多乗合)常滑南部線、(半田市)ごんくろ青山・成岩線、半田中央線(武豊町)赤ルート	路線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、更なる延伸が期待できるため、一層の周知を図る必要がある。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。	
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	38 半田・常滑(C)	知多半田駅～常滑市民病院	沿線の半田市では路線図・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を、常滑市では県が作成した旅のパンフレットを配架するなど周知を行うとともに、市のホームページと運行事業者のホームページをリンクした。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	目標:51,400 実績:38,052(74.0%) ※半田・常滑線4系統計 目標:347,500 実績:319,451(91.9%) 沿線に所在する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る。	16.7	14.0	3.7	3.8	58.9	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。  《地域的・フィーダー的系統》 (知多乗合)常滑南部線、(半田市)ごんくろ青山・成岩線、半田中央線(武豊町)赤ルート	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便あたりの利用者数は伸びている。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。	
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	39 半田・常滑(D)	知多半田駅～中部国際空港	沿線の半田市では路線図・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を、常滑市では県が作成した旅のパンフレットを配架するなど周知を行うとともに、市のホームページと運行事業者のホームページをリンクした。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	目標:146,100 実績:146,439(100.2%) ※半田・常滑線4系統計 目標:347,500 実績:319,451(91.9%) 沿線に所在する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る。	36.8	37.6	4.7	8.0	66.4	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。  《地域的・フィーダー的系統》 (知多乗合)常滑南部線、(半田市)ごんくろ青山・成岩線、半田中央線(武豊町)赤ルート	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。	
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	63 半田・常滑(N)	日本福祉大学～知多半田駅～常滑市民病院	沿線の半田市では路線図・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を、常滑市では県が作成した旅のパンフレットを配架するなど周知を行うとともに、市のホームページと運行事業者のホームページをリンクした。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	目標:54,000 実績:79,095(146.5%) ※半田・常滑線4系統計 目標:347,500 実績:319,451(91.9%) 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、知多半田駅から日本福祉大学生が多く利用していると考えられる。	18.7	26.5	7.8	3.4	80.8	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。  《地域的・フィーダー的系統》 (知多乗合)常滑南部線、(半田市)ごんくろ青山・成岩線、半田中央線、亀崎有脇線(武豊町)赤ルート	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も増えると見込まれ、周知に努める必要がある。	
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	40 常滑南部(C)	常滑市民病院～上野間駅	沿線の常滑市では県が作成した旅のパンフレットを配架するなど周知を行うとともに、市のホームページと運行事業者のホームページをリンクした。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	目標:55,139 実績:64,482(116.9%) ※前年度比117.1%  宅地開発が進む常滑市民病院周辺(飛香台地区)の停留所増設もあわせ、旅客利便が向上した。局地的には旅客の増加がみられるものの、依然として乗車密度は低い。	16.0	20.0	2.0	10.0	29.5	34.9	市町をまたぐ利用者は月平均310人で全体の約7%にとどまる。市町境が終点近くに位置することから、大半の旅客は常滑市内の利用であるが、市町境をまたぐ利用が一定数あり、広域的な路線の役割を果たしている。  《接続する幹線の系統》 名古屋鉄道常滑線、知多新線、知多乗合(半田・常滑線)	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ことが必要。常滑市では令和2年度より高齢者を中心とした運賃助成制度を試行し、利用者数の増加を図るとともに、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。

【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)						
					【計画目標指標：利用者数】		輸送量(人)		収支率(%)									
					A: 達成	B: 未達成	R1 計画	R1 実績	(平均)乗車密	(運行)回数			H30 実績	R1 実績				
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	41 師崎	河和駅～師崎港	運営主体と沿線の南知多町と連携しHP等に時刻表を掲載するとともに、町内で開催したタウンミーティングでの意見等の情報を共有した。また、通学定期券の販売や町民感謝デーを実施する等の取組みをした。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	A	目標:89,600 実績:90,071(100.5%) ※前年度比98.1%	H27.11改正の通学時間帯の減便による影響等で前年比減と思われる。通勤・通学・観光に対する利便性の向上を図る必要がある。	45.5	47.3	3.2	14.8	43.0	41.5	町を跨ぐ利用者は、月平均5,800人で全体の61%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。大部分は、鉄道駅(河和駅)の利用や通院・通学、沿線の総合病院への通院と考えられる。知多南部地区の重要な公共交通手段の一つである。 《地域的・フィーダー的系統》 (南知多町)海っ子バス(西海岸線)	南知多町では、利用者等から、希望している利用内容等の意見を聞き、利用状況等を勘案して意見交換などを行い、バス会社側の状況等も理解していただきながら、運行ダイヤ等の設定を行い、利用促進を図る。 美浜町の自主運行バスの見直しの時期に合わせて、乗継利便性の向上など検討を進めていきたいと考えている。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	42 横須賀(A)	大府駅前～尾張横須賀駅	沿線市が運行するバスの時刻表に横須賀線の情報を掲載し広く周知を図った。また、東海市では公共交通を利用したてめぐるモデルコースに横須賀線を利用し、市外へ出掛けるコースを掲載し、配布した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	A	目標:56,560 実績:87,009(153.8%) ※前年度比102.1%	各主要指標について前年から増加し、年間利用者数が目標を大きく上回った。	37.2	48.3	3.9	12.4	78.3	79.0	大府市、東海市ともに高等学校近くに停留所があることや、鉄道駅を結ぶことによる通勤・通学利用者が多い。また、所轄の警察署まで行く手段でもある。 《地域的・フィーダー的系統》 知多乗合(大府線)、東海市循環バス、大府市循環バス	東海市・大府市・知多乗合株式会社の三者が連携し、利用促進に向けた取り組みが必要であるため、引き続き、沿線市も協力してPR活動を継続する。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	東浦町	大興タクシー(株)	48 う・ら・ら(東ヶ丘・長寿線)	東ヶ丘集会所～長寿医療センター	公共交通検索サービスを導入することで、利用者の利便性を高めた。また、企画乗車券(10円バス)を導入することで、若年層に対するう・ら・らの周知と利用促進を図った。また、町内の保育園・幼稚園での乗り方教室の実施や、保育園や児童館と協力して、ハロウィンバスやクリスマスバスなどを運行し利用促進を図った。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	A	目標:82,958 実績:87,280(105.2%) ※前年度比104.2%	公共交通検索サービスの導入や企画乗車券(10円バス)の導入などの利用促進策の効果があつたと考えている。	21.0	24.3	4.5	5.4	16.9	19.3	利用者の約5人に1人が市町を跨いでの利用となっており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。主に大府市にある長寿医療研究センターや農協関連複合施設(げんきの郷)の利用に使われている。 《広域的・幹線的系統》 知多乗合(東ヶ丘団地線、大府循環線)	高齢者の利用が多いため、若年層にもっと利用してもらえるよう、町のイベントなどでう・ら・らのPRをより積極的に行っていくとともに、利便性を高める施策を実施していく必要がある。また、数年後には小学生の通学利用が減っていく可能性が高いため、通学利用者以外の住民の利用促進を図っていく必要がある。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	東浦町	大興タクシー(株)	49 う・ら・ら(平池台・長寿線)	平池台～長寿医療センター	公共交通検索サービスを導入することで、利用者の利便性を高めた。また、企画乗車券(10円バス)を導入することで、若年層に対するう・ら・らの周知と利用促進を図った。また、町内の保育園・幼稚園での乗り方教室の実施や、保育園や児童館と協力して、ハロウィンバスやクリスマスバスなどを運行し利用促進を図った。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	B	目標:63,261 実績:61,378(97.0%) ※前年度比98.3%	小学生の通学利用者が目標設定時の想定より少なかったことが主な要因と考えられる。	15.6	16.3	4.8	3.4	17.4	18.9	利用者の約5人に1人が市町を跨いでの利用となっており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。主に大府市にある長寿医療研究センターや農協関連複合施設(げんきの郷)の利用に使われている。 《広域的・幹線的系統》 知多乗合(大府循環線)	高齢者の利用が多いため、若年層にもっと利用してもらえるよう、町のイベントなどでう・ら・らのPRをより積極的に行っていくとともに、利便性を高める施策を実施していく必要がある。また、数年後には小学生の通学利用が減っていく可能性が高いため、通学利用者以外の住民の利用促進を図っていく必要がある。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	南知多町	レスクル(株)	60 海っ子バス(豊浜線)	師崎港～河和駅	ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載、企画切符、無料デー等を実施するとともに、沿線町営バスとの乗り換え案内など公共交通利用の呼びかけを住民に行った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:80,700 実績:81,461(100.9%) ※前年度比113.2%	人口減・少子化等の影響による減少分を補うため、観光客の取込み等の利用促進施策を引き続き行う。	30.2	31.8	2.0	15.9	34.4	34.5	町を跨ぐ利用者は、月平均3,765人で全体の68%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。町境を超える病院への通院や鉄道駅(河和駅)の利用が多い。 《地域的・フィーダー的系統》 (南知多町)海っ子バス(西海岸線)	前年と比べ利用者数が増加したが、引き続き鉄道、船舶等の関係機関と連携して、地域住民の利用促進が進む取組みが必要である。



【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)				
					【計画目標指標：利用者数】		輸送量(人)		収支率(%)							
	運営主体	運行事業者			系統名	運行区間	A: 達成 B: 未達成 C: 目標の半数にも満たず	R1 計画	R1 実績	(平均)乗車密			(運行)回数	H30 実績	R1 実績	
06東海・半田・大府・常滑・美浜	武豊町	レスクル(株)	61 ゆめころん(赤ルート)	武豊町役場～武豊町役場	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はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:39,600 実績:49,230(124.3%) ※前年度比121.1%	32.4	45.1	4.1	11.0	28.6	27.0	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、利用者の増加につながる。補助系統に接続するフィーダー系統の利用者が増加した。  《地域的・フィーダー的系統》 武豊町コミュニティバス(青ルート)、武豊町乗合タクシー	① 無料乗車券交付者への利用促進事業 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。 ② 次期計画の作成 住民アンケート等を通して次期計画を検討。 ③ 車両更新の実施 利用者増に伴い、ポンチョロングタイプへ更新を行う。
07小牧・犬山・江南	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	04 桃山	春日井駅～大草	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標:60,700 実績:55,379(91.2%) ※前年度比92.7%	23.7	24.4	4.0	6.1	58.2	52.0	市を跨ぐ利用者は月平均30人で、全体の約1%である。現金、ICSFの定期外利用のみで、春日井駅及び春日井市中心市街地への移動には近接する他バス路線を利用されているものと思われる。広域幹線としての役割は果たせていない。 《地域的・フィーダー的系統》 こまき巡回バス(北部東部コース)、かすがいシティバス(東環状線、西環状線、北部線、南部線)	関係市との協議の場を立ち上げ、今後の路線の在り方について、効率的で利便性の高いバス路線網への再編を検討する。
07小牧・犬山・江南	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	09 岩倉	岩倉駅～名鉄間内駅	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標:47,200 実績:40,116(85.0%) ※前年度比118.3%	25.2	21.6	1.8	12.0	24.8	29.5	市を跨ぐ利用者は、月平均3,090人で全体の81%を占める。、鉄道駅(岩倉駅、名鉄間内駅)の利用が大部分と考えられる。また、定期利用が少ないために安定した利用を確保するために周知が必要 《地域的・フィーダー的系統》 こまき巡回バス(南部北里コース、多気・小針コース、春日寺・間内コース)	路線の認識がまだ低い。周知活動を更に行うとともに、利用者ニーズの把握に努め、鉄道との接続強化を図るなど適切な運行計画により利用者の利便性向上に努める。また、沿線市・事業者と協力して、沿線地区への回覧等による周知・PRを図っていく。
08津島・あま・弥富	飛鳥村	三重交通(株)	56 飛鳥公共交通バス(蟹江線)	近鉄蟹江駅前～公民館分館	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	A	目標:143,600 実績:161,088(112.2%) ※前年度比109.9%	73.0	79.6	4.8	16.6	56.7	58.4	市町村を跨ぐ利用者は、月平均13,424人でほぼ100%の割合であり、近鉄蟹江駅からは飛鳥村及び弥富市への通勤手段として、飛鳥村内からは近鉄蟹江駅への移動手段(主に通勤通学)として利用されている。平成29年10月に実施したアンケート結果からも村内の利用が確認できたため、適切な地域間公共交通として機能していると考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 (蟹江町)お散歩バス、(弥富市)きんちゃんバス	朝夕通勤・通学時間帯における乗降客のピーク時に、満車に近い状況となっており、将来積み残しが発生する懸念があるため、増車の検討を行う予定。今後、利用者アンケートを実施し、次期交通網形成計画を策定する。沿線の弥富市では利用者アンケートやOD調査等を実施し、次期交通網形成計画に合わせて運行改善を実施するとともに、蟹江町では近鉄蟹江駅前広場の整備を行う。
09刈谷・安城・碧南・西尾 10豊田	知立市	名鉄バス(株)	22 ミニバス(2コース)	知立駅～三河八橋駅～知立駅	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	A	目標:43,553 実績:47,887(110.0%) ※前年度比106.1%	20.5	27.4	2.8	9.8	11.1	12.1	三河八橋駅からの利用者数は、154人/月と推定される。市町村を跨いでの利用者は4%にとどまっているものの、豊田市から知立市への通勤・通学等の手段として一定の役割を果たしている。  《地域的・フィーダー的系統》 (豊田市)高岡ふれあいバス	利用者の利便が向上する運行に努めていくとともに、広報、HP等により利用促進をPRする。R2.10.1のダイヤ改正に向けて検討を行っている。 豊田市バスマップに引き続き当該路線情報を掲載し、利用促進をしていく。

【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)					
					【計画目標指標：利用者数】 A：達成 B：未達成 C：目標の半数にも満たず	輸送量(人)				収支率(%)							
						R1 計画	R1 実績	(平均 乗車密	(運行 回数)	H30 実績			R1 実績				
運営 主体	運行 事業者	系統名	運行区間														
09刈谷・安城・碧南・西尾	知立市	名鉄バス(株)	23 ミニバス(3コース)	知立駅～東刈谷駅～知立駅 【公有民営方式車両購入費国庫補助金の交付対象】(1台)	広報やHP等にイベント案内にミニバス利用を促すための周知を行った。また、高齢者のために、ミニバスの乗り方講座を開催し、ミニバスの乗り方案内、マイ時刻表の作成し、ミニバス利用促進を図った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標:73,212 実績:72,147(98.5%) ※前年度比98.8%	61.4	66.7	6.3	10.6	26.0	26.4	東刈谷駅北口バス停からの利用者数は、869人/月と推定される。刈谷市東部の住民が、名鉄知立駅、秋田病院への通院、買い物等で利用することが多い。 《地域的・フィーダー的系統》 刈谷市公共施設連絡バス(依佐美線、東刈谷線)、(安城市)あんくるバス(西部線、作野線)、(豊田市)高岡ふれあいバス	利用者が減少傾向にあるため、要因を分析し、対策を考えていく必要がある。通勤・通学を目的とした利用等、利用者の需要を反映した運行を検討していく。また、継続して、沿線市が運行するバスとの乗継を強化していく。
09刈谷・安城・碧南・西尾	知立市	名鉄バス(株)	24 ミニバス(4コース)	知立駅～野田新町駅～知立駅	広報やHP等にイベント案内にミニバス利用を促すための周知を行った。また、高齢者のために、ミニバスの乗り方講座を開催し、ミニバスの乗り方案内、マイ時刻表の作成をし、ミニバス利用促進を図った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	A	目標:38,093 実績:40,221(105.6%) ※前年度比104.4%	23.7	29.1	2.7	10.8	9.8	10.7	野田新町駅北口バス停からの利用者数は、321人/月と推定され、刈谷市から名鉄知立駅、秋田病院への通院、買い物等で利用することが多い。 《地域的・フィーダー的系統》 刈谷市公共施設連絡バス(依佐美線、東刈谷線)、(豊田市)高岡ふれあいバス	慢性的な遅延が生じていることから運行事業者と連携を図りながら改善に向けてダイヤの検討を行う必要がある。また、利便性の向上のためR2.10.1のダイヤ改正の検討を行っていく。
09刈谷・安城・碧南・西尾	安城市	名鉄バス(株)	21 あんくるバス(作野線)	新安城駅～新安城駅	利用促進のためのチラシ等を配布する際に、おすすめプランを掲載するなど、できるだけ分かりやすく気軽にバスを使ってもらえるように情報提供を行った。近隣市町の交通担当者同士の情報交換会を開催した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どりの運行が実施された。	A	目標:55,000 実績:58,885(107.1%) ※前年度比101.8%	48.9	48.9	7.1	6.9	17.6	18.1	市を跨ぐ利用者は262人/月と想定され、広域的な路線として役割を果たしていると考えられる。また、通勤、通学や安城東生病院、刈谷豊田総合病院への通院、市外への買い物のための利用が多いと考えられる。また、刈谷市東部から安城東生病院への通院利用がある。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄バス安城線、刈谷市公共施設連絡バス、あんくるバス(北部線、循環線、安祥線、高棚線)	バスロケーションシステムによる運行状況(遅れ等)の把握や乗降調査による交通需要の把握を行うとともに、隣接する刈谷市では、刈谷市内に設置する運行モニター画面にあんくるバスの時刻表を掲載するなど、連携を図っていきたく考えている。
09刈谷・安城・碧南・西尾	安城市	名鉄バス(株)	20 あんくるバス(西部線)	新安城駅～新安城駅	利用促進のためのチラシ等を配布する際に、おすすめプランを掲載するなど、できるだけ分かりやすく気軽にバスを使ってもらえるように情報提供を行った。近隣市町の交通担当者同士の情報交換会を開催した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どりの運行が実施された。	A	目標:55,000 実績:61,055(111.0%) ※前年度比106.8%	45.5	44.8	6.5	6.9	17.1	17.0	市を跨ぐ利用者は313人/月と想定され、広域的な路線として役割を果たしていると考えられる。また、通勤、通学や安城東生病院、刈谷豊田総合病院への通院、市外への買い物のための利用が多いと考えられる。また、刈谷市東部から安城東生病院への通院利用がある。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄バス安城線、刈谷市公共施設連絡バス、あんくるバス(北部線、循環線、安祥線、高棚線)	バスロケーションシステムによる運行状況(遅れ等)の把握や乗降調査による交通需要の把握を行うとともに、隣接する刈谷市では、刈谷市内に設置する運行モニター画面にあんくるバスの時刻表を掲載するなど、連携を図っていきたく考えている。
09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄東部交通(株)	名鉄東部交通(株)	45 一色	西尾市民病院～一色町公民館	沿線地域での催事及び道路状況の情報収集に努め、定時運行の確保を図った。沿線の岡崎市ではイベント等で近隣市町ではイベント等で近隣市町のバスマップを配布し周知を行ったほか、西尾市では高齢者向けに公共交通出前講座の開催や、通学定期補助を行い、バスの利便性向上に努めた。	A	補助対象期間の開始日から運休はなく、所定の事業計画どりの運行が実施された。	A	目標:77,590 実績:87,406(112.7%) ※前年度比92.3%	28.2	32.7	2.9	11.3	57.0	60.2	西尾市と旧一色町を跨ぐ利用者は、月平6,863人で全体の94.2%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。通勤通学や通院利用のほか、西尾駅から当系統を利用して佐久島へ向かう観光客や一色地区と西尾市中心部を跨る利用が多く見られる。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄東部交通バス(寺津線、平坂・中畑線)、(西尾市)六万石くりんバス、(西尾市)いっちゃんバス	均一運賃化や共通一日券によりコミバスとの運賃体系の統一を図り利便性を向上するとともに、佐久島渡船との接続強化や、イベント・交通安全運動と連携した乗り方教室の実施する。また、個人のおでかけに合わせたマイ時刻表の作成や乗り方案内等の出前講座の実施や多言語対応のパンフレットを作成・配布する。

【交通圏】

【交通圏】	①補助対象事業者等		②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)			
	運営主体	運行事業者	系統名	運行区間			【計画目標指標：利用者数】	輸送量(人)				収支率(%)					
							A：達成 B：未達成 C：目標の半数にも満たず	R1計画	R1実績	(平均乗車密度)	(運行回数)	H30実績			R1実績		
09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	12 ふれんどバス①	吉良高校～碧南駅	沿線高校の利便性向上のため、鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正を行った。また、沿線市では高齢者を対象とした公共交通に関する出前講座やGTFS化への対応、市HPに利用促進事業の周知、バス利用者を対象とした沿線施設の割引サービス等を実施した。	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	A	目標：167,800 実績：176,380(105.1%) ※ふれんどバス2系統合算前年度比136.0%	43.4	60.7	4.9	12.4	28.4	36.2	市町村を跨ぐ利用者は、月平均15,810人で全体の95.6%を占める。利用の内訳は通学定期57.1%、定期外25.2%の順に多い。沿線の高校への通学利用のほか、碧南駅を利用していると考えられる。《地域的・フィーダー的系統》名鉄東部交通バス(一色線、寺津線、平坂・中畑線)、(西尾市)デマンド乗合タクシーいこまいかー	通勤・通学時間帯に利用が集中することから、ICカードやバスロケーションシステムの導入検討、イベントや交通安全運動と連携した乗り方教室の実施やパンフレットの作成・配布等を行う。
09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	13 ふれんどバス②	吉良高校～碧南高校	沿線高校への通学の利便性向上のため、鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正を行った。また、沿線市では高齢者を対象とした公共交通に関する出前講座やGTFS化への対応、市HPに利用促進事業の周知、バス利用者を対象とした沿線施設の割引サービス等を実施した。	A	所定の事業計画通りの運行が実施された。	A	目標：152,600 実績：153,451(100.6%) ※ふれんどバス2系統合算前年度比136.0%	34.7	46.0	4.9	9.4	31.5	34.0	市町村を跨ぐ利用者は、月平均15,720人で全体の95%を占める。利用の内訳は通学定期61.6%、定期外27.5%の順に多い。地域外からの沿線高校への通学利用の他、沿線地域の住民が鉄道を利用する際の利用が見られる。《地域的・フィーダー的系統》名鉄東部交通バス(一色線、寺津線、平坂・中畑線)、(西尾市)デマンド乗合タクシーいこまいかー	通勤・通学時間帯に利用が集中することから、ICカードやバスロケーションシステムの導入検討、イベントや交通安全運動と連携した乗り方教室の実施やパンフレットの作成・配布等を行う。
10豊田	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	03 矢並	豊田市～足助	関係市と協力し、時刻表・バスマップの作成、バスロケーションシステムの提供、乗換検索サイトへの情報提供、また、ノンステップバスへの更新等により利用者の利便性向上に努めた。また、沿線市のバスマップ等にも本路線の情報を掲載し利用促進に努めた。	A	雨量規制による通行止で22本が運休となったが、それ以外は所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標：121,500 実績：119,235(98.1%) ※前年度比94.2%	50.7	48.3	4.1	11.8	50.7	45.7	豊田市と旧足助町を跨ぐ利用者は、月平均2,070人で全体の19%を占める。その内訳は、通学定期44.9%、現金・ICSF(定期以外)36.2%の順に多い。鉄道駅や中心市街地への利用が大部分と考える。通学利用の比率が高く、豊田市中心部から足助地区への通学利用も多い。《地域的・フィーダー的系統》おいでんバス(旭・足助線、稲武・足助線、さなげ・足助線)	競合関係にある他路線との役割分担を明確にした上で、関係市と連携した利用促進を図ることが必要である。高齢者用定期券得々バスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。また、市が開催するイベント等に参加しバス展示、乗り方教室を実施し積極的にバスをPRするほか、外国人向け案内の充実を図る。
10豊田	豊田市	名鉄バス(株)	17 おいでんバス(旭・豊田線)	小渡～豊田市	交通系共通ICカードのODデータ取得による利用実態の把握と沿線やなでの飲み物サービスを継続して実施。また、9月から1日乗車券を販売し、観光客のバス利用促進を図った。また、バス情報のGTFS化を行った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅れもなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標：87,577 実績：95,498(109.0%) ※前年度比104.0%	32.7	34.8	3.2	10.9	26.5	26.6	豊田市と旧旭町を跨ぐ利用者は、1日平均35人で全体の10.5%と低い数値にとどまっているものの、市郊外から市中心部への通勤・通学手段として重要な役割を果たしている。また、広瀬バス停で乗降する利用者も一定数あり、バスを乗り継ぐ利用者がいると思われる。《地域的・フィーダー的系統》旭地域バス、小原地域バス、石野地域バス、藤岡地域バス	本路線は様々な観光施設や豊かな自然環境を有する地域を運行しており、こうした環境を生かした利用促進策を講じる必要がある。広瀬バス停での乗り継ぎを考慮したダイヤ改正の検討、沿線やなでの飲み物サービスを継続実施、1日乗車券の販売を次年度以降も行う予定。
10豊田	豊田市	名鉄バス(株)	18 おいでんバス(小原・豊田線)	上仁木～豊田市	交通系共通ICカードのODデータ取得による利用実態の把握。また、9月から1日乗車券を販売し、観光客のバス利用促進を図った。また、バス情報のGTFS化を行った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅れもなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標：200,850 実績：198,861(99.0%) ※前年度比99.6%	78.8	82.3	7.1	11.6	50.5	51.5	豊田市と旧小原村を跨ぐ利用者は、1日平均66人で全体の17.6%と低い数値にとどまっているものの、加茂丘高校～四郷間の利用が非常に多く、通勤・通学手段だけでなく鉄道への乗継としても重要な役割を果たしている。《地域的・フィーダー的系統》小原地域バス、藤岡地域バス	上仁木～加茂丘高校間は利用者が少なく、平日では日中時、休日では1日通して利用者が少ないため、鉄道駅への接続(愛知環状鉄道梅坪駅)と四郷地区区画整理に対応した経路の変更検討と「加茂丘高校前」バス停に上屋設置による待合環境の改善。また、令和元年度の取組でもある1日乗車券の販売を次年度以降も行う予定。

【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)						
					【計画目標指標：利用者数】		輸送量(人)		収支率(%)									
					A: 達成	B: 未達成	C: 目標の半数にも満たず	R1 計画	R1 実績	(平均乗車密度)			(運行回数)	H30 実績	R1 実績			
10豊田	豊田市	名鉄バス(株)	19 おいでんバス(藤岡・豊田線(西中山経由))	藤岡中学校前～西中山～豊田市	交通系共通ICカードのODデータ取得による利用実態の把握と交通結節点である藤岡支所の整備を行った。また、9月から1日乗車券を販売し、観光客のバス利用促進を図った。また、バス情報のGTFS化を行った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅れもなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:114,467 実績:115,135(100.6%) ※前年度比98.1%	近年、利用者数はほぼ横ばいである。沿線の宅地開発が進んでおり、今後の利用者数を注視して、ダイヤ改正等を検討していく。	47.1	49.4	6.5	7.6	62.0	62.4	豊田市と旧藤岡町を跨ぐ利用者は、1日平均277人で全体の64.7%を占めている。「加茂丘高校」での乗降が多く、通学に利用していることがうかがえる。また、「梅坪駅」「四郷」「豊田市」バス停での乗降も多く、鉄道へ乗り継ぎをしていると思われる。 《地域的・フィーダー的系統》 藤岡地域バス	鉄道駅への接続と四郷地区区画整理に対応した路線の検討。 令和元年度の取組でもある1日乗車券の販売を次年度以降も行う予定。 交通結節点(藤岡支所)の整備が完了予定。
10豊田	豊田市	豊栄交通(株)	52 おいでんバス(さなげ・足助線)	豊田厚生病院～百年草 【公有民営方式車両購入費国庫補助金の交付対象】(2台)	交通系共通ICカードのODデータ取得による利用実態の把握を行った。平成30年4月より増便し、朝の広瀬バス停での乗りこぼしが解消した。また、1日乗車券の販売や沿線の広瀬やなでのバス利用者に対する飲み物サービスを実施し、利用促進に努めた。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅れもなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:195,670 実績:200,529(102.5%) ※前年度比102.3%	平成26年度のピーク時の利用者数(200,393人)を上回り、増加傾向にある。沿線の主な施設として、2つの総合病院、3つの高校があり、高齢者及び学生の利用が多くを占めている。	79.8	70.0	4.3	16.3	29.2	29.5	市町村を跨いでの利用者は1日平均で259人と全体の約37%にとどまっているものの、中山間地域から市中心部への通勤・通学手段として重要な役割を果たしている。また、近年は市中心部から足助地区の高校へ通学する利用者も増えている。 《地域的・フィーダー的系統》 (豊田市)保見地域バス、(豊田市)石野地域バス、(豊田市)足助地域バス、(みよし市)さんさんバス	沿線高校生の通学利用や観光シーズンの利用者集中により、一部の便で乗りこぼしが発生しており、大型バス車両への順次切り替えを行う。また、沿線観光地への利用促進に向けた地域連携を図っていく。 「浄水駅北」バス停に上屋を設置し、快適な待合環境を整備する。
10豊田	豊田市	豊栄交通(株)	51 おいでんバス(下山・豊田線)	大沼～豊田市	交通系共通ICカードのODデータ取得による利用実態の把握を継続して実施するとともに、9月から1日乗車券を販売し、観光客のバス利用促進を図った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅れもなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:135,019 実績:155,584(115.2%) ※前年度比113.4%	市郊外から通勤・通学手段として利用されている。昨年度比では利用者数は増加している。今後同様の傾向が続くかどうか注視し、ダイヤ改正等を検討していく必要がある。	70.7	74.2	6.4	11.6	50.8	50.1	豊田市と旧下山村を跨ぐ利用者は、1日平均147人で全体の25.9%を占めている。「鶴ヶ瀬」バス停や「豊田市」バス停の利用が多く、通勤・通学手段として利用されていることがうかがえる。 《地域的・フィーダー的系統》 (名鉄バス)矢並線、(豊田市)とよたおいでんバス(旭・豊田線、藤岡・豊田線、保見・豊田線など)	利用者の増加を目指すため、通勤、通学等の日常利用以外の観光目的での利用を促進していく必要がある。沿線の松平郷などの観光地と連携した利用促進を検討する。令和元年度の取組でもある1日乗車券の販売を次年度以降も行う予定。
10豊田	豊田市	豊栄交通(株)	50 おいでんバス(藤岡・豊田線(加納経由))	藤岡支所～豊田市 【公有民営方式車両購入費国庫補助金の交付対象】(2台)	交通系共通ICカードのODデータ取得による利用実態の把握を継続して実施するとともに、9月から1日乗車券を販売し、観光客のバス利用促進を図った。また、交通結節点である藤岡支所の整備を行った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅れもなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:98,804 実績:105,132(106.4%) ※前年度比102.8%	昨年度比でも利用者数は増加しており、通勤・通学の利用者が増えたと思われる。今後も同様の傾向が続くかどうか注視し、ダイヤ改正等を検討していく必要がある。	44.0	49.7	4.4	11.3	32.8	35.5	豊田市と旧藤岡町を跨ぐ利用者は、1日平均131人と全体の38.1%を占めている。市郊外から市中心部への通勤・通学手段として利用されている。また、昼間時においても、市郊外から市中心部への利用が一定数みられ、生活交通として重要な役割を果たしている。 《地域的・フィーダー的系統》 藤岡地域バス	平日では日中時、休日では1日通して利用者が少ないため、地域両センター、猿投神社及び猿投山の登山口など沿線施設や観光地と連携した利用促進策の検討を図るとともに、引き続き1日乗車券の販売を次年度以降も行う予定。
10豊田	みよし市	愛知つばめ交通(株)	57 さんさんバス(交流路線)	黒笹駅～明知下公民館	利用実態に合った柔軟な運行計画を行い、豊田市バスマップ及び豊田厚生病院内設置の情報案内板にバス情報を掲載して利用促進を行った。平成30年度から地域公共交通会議を法定協議会と位置づけ、地域公共交通網形成計画を令和元年度末の策定に向けて取り組んでいる。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行ができた。	A	目標:140,283 実績:150,554(107.3%) ※前年度比100.5%	近隣市にできた大型店舗の影響により日常的な利用者の減少している様子が伺えたが、本年度4月以降の通勤・通学形態等の利用状況の変化により利用者増となった。	77.0	70.1	6.1	11.5	24.7	25.6	市を跨ぐ利用者は月平均1,464人で全体の約1割強を占め、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。 みよし市民については豊田厚生病院への通院及び浄水駅の利用が多く、豊田市民のみよし市内の商業施設への移動のために利用していると考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 (名鉄バス)星ヶ丘・豊田線(豊田市)おいでんバス、(豊田市)高岡地域バス	近年減少傾向にあった利用者が増加に転じており、今後も利用者を増加させていきたい。また、令和2年度から網形成計画に基づく利用促進の実施、令和3年度に路線再編を予定し、さらなる利便性の向上を行う。

【交通圏】

【交通圏】	①補助対象事業者等		②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)			
	運営主体	運行事業者	系統名	運行区間			【計画目標指標：利用者数】 A：達成 B：未達成 C：目標の半数にも満たず	輸送量(人)				収支率(%)					
								R1計画	R1実績	(平均乗車密度)	(運行回数)	H30実績			R1実績		
10豊田	みよし市	愛知つばめ交通(株)	58 さんさんバス(生活路線)	黒笹駅～福田児童館	利用実態に合った柔軟な運行計画を行い、豊田市バスマップ及び豊田厚生病院内設置の情報案内板にバス情報を掲載して利用促進を行った。平成30年度から地域公共交通会議を令和元年度末の策定に向けて取り組んでいる。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行ができた。	A	目標:107,086 実績:133,807(125.0%) ※前年度比105.1%  近隣市にできた大型店舗の影響により日常的な利用者の減少している様子が伺えたが、本年度4月以降の通勤・通学形態等の利用状況の変化により利用者増となった。	59.8	57.5	5.0	11.5	21.0	21.4	市を跨ぐ利用者は月平均1,231人で全体の約1割強を占め、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。 みよし市民については豊田厚生病院への通院及び浄水駅の利用が多く、豊田市民のみよし市内の商業施設への移動のために利用していると考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 (豊田市)おいでんバス	近年減少傾向であった利用者が増加に転じており、今後も利用者を増加させていきたい。また、令和2年度から網形成計画に基づく利用促進の実施、令和3年度に路線再編を予定し、さらなる利便性の向上を行う。
10豊田	豊田市	高岡ふれあいバス 共同体	59 高岡ふれあいバス(路線②)	上丘町～知立駅	利便性向上を目的に土橋駅延伸だけでなく市中心部への延伸も視野に当該系統の方向性について検討を行った。また、利用促進の取組として前林ふれあいまつりでPRブースに出展し、バスを展示するなど利用促進活動を実施した。 知立駅ロータリーでバス渋滞が起きないように、知立市ミニバスのダイヤを調整した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標:124,746 実績:118,958(95.3%) ※前年度比99.2%  利用者の減少原因として、通勤先の変更、学校卒業などに伴う移動手段の変更が考えられる。知立駅で学生等が列を作ってバスを待っているのを確認しており、通勤・通学の移動手段として定着してい	43.2	41.7	2.9	14.4	26.1	27.0	市を跨ぐ利用者は、1日平均306人で全体の93.8%と利用者の大部分を占めている。通勤・通学や通院・買い物等の手段として重要な役割を果たしていると考えられる。  《広域的・幹線的系統》 名古屋鉄道、(豊田市)高岡ふれあいバス、(知立市)ミニバス	土橋駅又は豊田市中心部への延伸や基幹バス化の方向性の検討を始め、道路渋滞等の現状を踏まえた遅れの少ないダイヤの設定に向けた検討等を行う必要がある。また、沿線市・事業者と情報共有を図りながら、本路線の周知等に努める。
11新城	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	28 作手	新城富永～作手高里	新城市と協力してバスマップを発行し全戸配布による周知を図った。令和元年10月から作手地区内のコミュニティバスを路線定期運行からデマンド型区域運行に変更し、作手線が利用できる沿線人口の増加と乗り継ぎの向上を図る。	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	A	目標:49,944 実績:65,919(132.0%) ※前年度比129.6%  沿線にある高校へヒアリングを行ったところ、生徒数の増加に伴いバスで通学する生徒が増加したことによるものであると考えられる。	20.7	25.0	4.1	6.1	34.6	38.7	新城市と旧作手村を跨ぐ利用者は、月平均5,520人で全体の92.5を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。沿線学校への通学利用や新城市民病院への通院、鉄道駅(新城駅)の利用が大部分と考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 (新城市)Sバス(つくであしがる線、守義線、北部線、西部線、中宇利線、吉川市川線)	沿線高校の統合に伴い、新城市と令和2年4月からのバス経路の見直しを行う。 令和元年10月から作手地区内でデマンド型区域運行のコミュニティバスを運行開始し、接続する作手線の沿線人口の増加と乗り継ぎの利便性が向上したため、利用者への一層の周知を進めていく。
11新城	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	29 新城上平井田口	新城病院前～田口	新城市、設楽町、愛知県と連携し、活性化検討会を立ち上げ利用促進策を検討・実施している。設楽町では元氣バス(高齢者用定期券)のチラシを全戸配布し、利用促進に努めた。また、地元の中3年生向けに特化した時刻表を作成し、配布した。新城市ではバスマップの発行、全戸配布を行うとともに、利用者に合わせて時刻表を作成し、周知を図った。	A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標:52,518 実績:49,512(94.3%) ※前年度比117.3%  目標は達成できなかったが、前年度と比べて利用者が増加した。通院に使う高齢者が増えたことや、高速バスと当路線との企画切符を利用して鳳来寺山へ行く観光客が増えたことが影響したと考えられる。	22.9	22.1	2.8	7.9	29.2	36.8	新城市、設楽町を跨ぐ利用者は、月平均3,030人で全体の63.3%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。沿線学校への通学利用や新城市民病院への通院、鉄道駅(本長篠駅)の利用が大部分と考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 (新城市)Sバス(北部線、布里田峯線、西部線、吉川市川線、中宇利線、秋葉七滝線、長篠山吉田線、塩瀬線)、設楽町おでかけ北設(津具線)	沿線高校の統廃合に向けて、状況に即した運行経路にしていく。また、観光客を取り込む利用促進策を関係市町と協議し、実行していく。 また、沿線市町では、田口新城線に接続するコミュニティバスのGTFS化やバス停までの移動手段の確保の検討など、関係者とともに協議を進める。

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和元年 1月 日

協議会名:	愛知県バス対策協議会
-------	------------

評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)
----------	--------------------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	鉄軌道網の整備が進み基幹的公共交通網は維持されているが、自動車分担率が高い地域であることを踏まえた上で、複数市町村を跨ぐ広域的・幹線的な公共交通網の維持・確保を図る。 実施に当たっては、乗合バス事業者等運営主体と沿線市町村が協力して目標設定、利用促進、利便性・生産性向上検討を行い、事業評価にあたっては、運営主体、沿線市町村が情報交換、意見交換を行って、路線の状況を共有化。
-----------------------------	--