

平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

## 愛知県バス対策協議会

平成13年1月24日設置（生活交通の確保に関する地域協議会）

地域間幹線系統 平成28年6月29日 確保維持計画策定

## あいち公共交通ビジョン 策定

＜愛知県＞

(現状)

- ・ 基幹的公共交通網は何とか維持されているが、楽観できない状況
- ・ 自動車分担率が高く、増加傾向

+

あいちビジョン2020

「リニアを生かし、世界の中で存在感を発揮する中京大都市圏」

社会経済  
情勢の変化

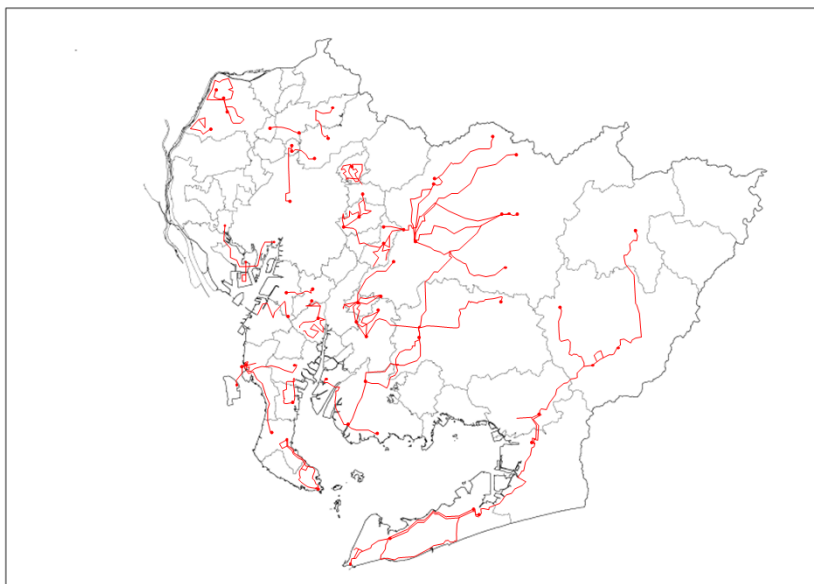
あいち公共交通ビジョン

基本理念

世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支える あいちの公共交通

～リニア開業を見据え、一層高まる交通ポテンシャルや、高度な先進技術を活かし、ローカルからグローバルまでの活弁な交流と幸せな暮らしを支える利便性の高い公共交通ネットワークを形成～

## 愛知県地域間幹線系統確保維持計画の策定



＜愛知県バス対策協議会＞

- ・ 59系統を地域間幹線系統として位置付

＜運営主体別＞

運営主体	系統数
事業者	30
市町村	29

＜交通圏別＞

交通圏	系統数
名古屋	5
一宮	4
小牧犬山江南	2
瀬戸日進豊明	6
津島あま弥富	2
東海半田大府常滑美浜	11
豊田	13
岡崎	5
刈谷安城碧南西尾	11
新城	3
豊橋	8

複数の交通圏に跨る系統は、その両方に計上

<あいち公共交通ビジョン>

- この地域の望ましい公共交通の姿を示し、関係者の連携した取組を促進  
→どの程度取組が進んだかについて、フォローアップを予定

<地域間幹線系統確保維持計画>

- 把握しやすく取組の成果がイメージしやすい年間利用者数を目標に設定

設定方法：概ね域内の路線延長が大きい沿線市町村の意見を中心に設定

<目標設定の考え方>

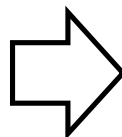
現状維持目標	38
増加目標	15
市計画等目標数値	4
その他	2

<数値の把握方法>

OD調査 抽出日の調査結果を基に年間分を推計する方法	29
乗降量カウント 運転士等により日々乗降量をカウントした積み上げ	33
ICカード ICカードのデータによるもの	7

- 計画に記載した目標とは別に事業評価時に次の数値を把握、共有化

主な事業評価時の把握項目
他系統との接続状況
市町村をまたいでの利用者数、率
利用者数5年間推移
平均乗車密度5年間推移
輸送量5年間推移
主要停留所乗降者数等その他参考情報
関係者それぞれが課題と認識している事項



左記のうち本省様式に記載
他系統との接続状況
市町村をまたいでの利用者数、率

#### <各構成員の取組>

#### ○各系統の取組は、各乗合バス事業者、沿線市町村で実施

- ・公共交通マップ、市町村広報紙、市町村ホームページへの掲載、イベントなどでの広報
- ・乗継検索サイトへの情報提供を拡大
- ・ゾーン運賃制を導入するなどし、コミュニティバスと乗合バス事業者路線の利用しやすい環境を整えた事例も有

#### <協議会全体での取組>

#### ○バス対策協議会幹事会で全市町村対象に情報提供

- ・国補助制度の改正点を確認
- ・事業評価の手引きを紹介

市町村担当者研究会も実施(県)  
(尾張北部地域)

#### ○事業評価の改善

- ・自己評価作業の開始となる事務局からの依頼を前倒し

#### ○市町村地域公共交通会議における事務局の発言

- ・自己評価作業期間中出席した地域間幹線が関係するすべての市町村の地域公共交通会議で、地域間幹線についての意見交換を促す発言

#### ○地域別生産性向上WGの設置

- ・尾張、知多、西三河、東三河の4エリアに分け、実施。各10～21の出席主体の比較的話しやすい人数で意見交換
- ・生産性向上に寄与する取組みの整理と国提示取組例の実施可能性を意見交換

○ 地域間幹線システムの全体すう勢

＜全体利用者数＞

H29年度全体利用者数(人)	H28年度全体利用者数(人)	増減数	増減率
5,226,623	4,979,383	247,240	5.0 %増

※H28→H29年度は、一部系統に改編があったが、全系統前年度数値があったため、全系統について比較した。

＜目標・効果達成状況の評価別系統数＞

評価別系統数		改善状況別系統数	
A評価	39	改善	15
B評価	19	高位維持 <sup>A</sup> 維持	22
C評価	1	低位維持 <sup>B</sup> 維持	8
		悪化	12

A: 目標達成 B: 目標不達成 C: 1/2未満  
2系統は初評価

＜利用者数の対前年推移別系統数＞

増加 105%～	30
横ばい 95～105%未満	20
減少 80～95%未満	6
大幅減 80%未満	3

＜平均乗車密度の階層別・改善状況別系統数＞

階層別系統数		改善状況別系統数	
5.0(人)以上	13	改善	36
3.0～5.0未満	31	維持	6
2.0～3.0未満	10	悪化	17
2.0(人)未満	4		

小数点第1位までの数値で同値を「維持」とした

＜輸送量の階層別・改善状況別系統数＞

階層別系統数		改善状況別系統数	
100(人/日)以上	0	改善	31
50～100未満	15	維持	12
20～50未満	35	悪化	16
15～20未満	6		
15(人/日)未満	3		

+1.0以内を「維持」とした

⇒ 利用者数、平均乗車密度とも改善した系統が多かったが、平均乗車密度5未満が大半を占め、補助基準割れ・ぎりぎりもあり、十分とはいえない

○ 地域公共交通会議での地域間幹線システムの取り上げ状況

関係市町村数	会議設置有	自己評価作業期間中会議開催有	地域間幹線システムを取り上げた会議
36	31	21	16

地域間幹線システムを取り上げた会議: 事業者路線を含めた地域間幹線システムについてを、何らかの数値を資料で示して取り上げた会議の数

※期間中開催の会議では、資料の有無にかかわらず、県出席者から話題にするべく発言

## ＜愛知県バス対策協議会＞

関係者情報交換・調整の場としての機能強化のために

- ◆地域間幹線について、普段の会議で市内路線とともに話題にしている市町村がある一方、評価作業時にも話題にされないケースも
  - 市町村地域公共交通会議でも「意見交換すべきもの」との認識の共有が不足
  - 会議開催の日程と地域間幹線系統の事業評価の作業日程の不一致
  - 地域公共交通会議等のない市町村も存在
- ◆事業評価票等の各欄の記載が、単なる穴埋め作業に終わっていないか
  - 例年同じであっても、検討無くして同じなのか、検討の結果同じなのかは見えない
- ◆特に乗合バス事業者の路線において、沿線市町と連携した取組が必要な系統も有
  - 沿線市町村と乗合バス事業者の意思疎通と連携で、負のスパイラルを防げる可能性
- ◆事業評価工程と計画策定工程で、効率化できる余地がある可能性



- さらなる事業評価票の項目工夫や手順改良を進める。
- 市町村会議での情報交換促しの発言や情報交換の呼びかけを継続

平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（経緯）

## 愛知県バス対策協議会

平成13年1月24日設置（生活交通の確保に関する地域協議会）

地域間幹線系統 平成28年6月29日 確保維持計画策定

直近の第三者評価委員会における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
事業評価票を運行主体を起終点に関係自治体に回付して作成する手法にしたことは評価する。また、協議会幹事会に全市町村出席を求め情報提供・意見交換を行ったことは評価する。	継続して実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続して実施</li> <li>・市町村地域公共交通会議の機会や事業評価票作成時の依頼等を通じて、地域間幹線についての地域公共交通会議等での意見交換を促進</li> </ul>
「あいち公共交通ビジョン」に基づいて関係者の連携のもと、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークが構築されることを期待。	関係者の取組の指針となるようビジョンを策定。 県としても、県バス補助の拡充、公共交通情報サイト、ビジョン推進事業を実施し推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・拡充した県バス補助の実施</li> <li>・各主体にさらなる公共交通の見える化を働きかけ</li> <li>・地域間、異分野間の連携を促進</li> </ul>
評価結果で区分しているABCは分かりづらい。わかりやすい整理方法の検討を。地域間幹線システムに対する市町村での議論の有無も記載した方がよい。	ABCだけでなく、他の指標も紹介して、各システムを全体と比較できるようにした。期間中に話題としたか否かの総数を示した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・指標は、今後も検討</li> <li>・地域間幹線システムも市町村の会議で議論することが望ましいとの方向で、表現方法を工夫</li> </ul>
基準に達しない恐れのあるシステムは市町村でも十分な議論ができる流れにするとよい。	事業評価作業の開始を早めて、できるだけ市町村で議論できる期間を長くした。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間を通して検討いただく手法も検討</li> </ul>



# あいち公共交通ビジョン 策定

**基本方針**

**活力** 1 「産業首都あいち」を牽引する交通体系の構築

(1) リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの形成  
(2) 空港を拠点とする広域的な公共交通ネットワークの充実

**交流** 2 「交流拠点あいち」を支える交通体系の構築

(1) 観光交流を促進する公共交通ネットワークの充実  
(2) 地域の交流・対流を促進する公共交通ネットワークの形成

**コンパクト** 3 「集約型まちづくり」を支える交通体系の構築

(1) まちづくりと連動したコンパクトな公共交通ネットワークの形成  
(2) 商業拠点における多様なモード間の連携強化

**安心安全** 4 「安心して住めるあいち」を支える交通体系の構築

(1) 災害に強い交通ネットワークの形成  
(2) 新たな技術等を活用した交通安全の確保  
(3) 地域特性に応じた生活交通の確保・維持  
(4) 高齢者や移住困難者も安心して暮らせる人にやさしい交通体系の創出

**環境** 5 「環境首都あいち」を支える交通体系の構築

(1) 環境首都あいちに相応しい公共交通機関の充実  
(2) 公共交通の利用促進に向けた取組の推進

## <愛知県>

○地域共有の指針として、公共交通の望ましい姿を示し、国、県、市町村、交通事業者等の連携した取組を促進

○広域行政を担う自治体としての県の役割に即し、県のバス運行対策費補助を拡充

- ・ 10km未満の鉄道駅間結節路線も対象に
- ・ 収支11/20未達路線の相当額補助主体を市町村以外にも拡大
- ・ 再編特例の導入

## 関係者の情報交換・調整の場としての機能強化

### <愛知県バス対策協議会>

- 事業評価の仕組みを通じたの情報交換・意見交換
- 事務局（県担当者）による、市町村地域公共交通会議等による地域間幹線についての議論促し
- 地域別WGによる生産性向上の取組検討

平成29補助年度 補助系統別事業評価票(桃山線) 別紙2

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
桃山線	名鉄バス	名鉄バス	春日井駅~桃山町~大塚	10.3km	6.1回	春日井市、小牧市

※「補系統」とは、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ある場合は記載)

2.H29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、そのでない場合は理由	評価	計画どおり、そのでない場合は理由
A	計画どおり運行された。運行計画どおり運行が実施されている。	B	計画どおり運行された。運行計画どおり運行が実施されている。

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	計画どおり達成	計画どおり運行された。運行計画どおり運行が実施されている。	計画どおり運行された。運行計画どおり運行が実施されている。

3.複数市町村を擁する系統としての役割

指標	市町村を擁する系統での利用	利用状況及び評価(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(○)
利用状況	10人/月	計画どおり運行された。運行計画どおり運行が実施されている。	計画どおり運行された。運行計画どおり運行が実施されている。	計画どおり運行された。運行計画どおり運行が実施されている。	計画どおり運行された。運行計画どおり運行が実施されている。

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)

【平成29年度分】

平成30年1月10日

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)

提出者:愛知県バス対策協議会

補対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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								
名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	桜形	東岡崎～桜形	関係市町と協力し、時刻表、バスマップの作成・配布や、バスロケーションシステムの提供、ノンステップバスへの更新、乗換検索サイトへの情報提供を行い、利用者利便の向上に努めた。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A	補助対象期間の利用者は45,291人であり、目標の44,279人の昨年度比では102.3%で目標は達成できた。前年は99.7%でほぼ横ばいであるが、一人平均乗車キロが減少したことで収入が減少し、輸送量が15人を下回った。特に広域利用の減少が目立っている。	旧市町を跨ぐ利用者は、7%、240人/月である。地域間の利用においては、得々バスを利用する高齢者が約7割を占めている。中心市街地部への買物、通院の利用が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> 名古屋鉄道名古屋本線  <地域的・フィーダー的系統> 額田支所市民病院線 ささゆりバス、乙川バス	輸送量15人/日を下回り、安定的な需要の確保が出来ていない。特に中山間部の利用が大幅に減少しているため、利用促進策を行いつつも、抜本的打開策を模索していくことが必要である。
		岡崎・足助	東岡崎～足助	関係市町と協力し、時刻表、バスマップの作成・配布や、バスロケーションシステムの提供、ノンステップバスへの更新、乗換検索サイトへの情報提供を行い、利用者利便の向上に努めた。	A	補助対象期間において、雨量規制による通行止めが2本の運休があったものの、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A	補助対象期間の利用者は、132,516人であり、目標の121,934人に対して109.1%となり、目標を達成できた。前年度比も116%と増加した。数値は伸びているが、競合する岡崎市内線の減便による利用者の移行もあると考えられ、この路線独自の部分は依然厳しい。	利用者のうち、岡崎市と豊田市を跨ぐ利用者は、17.0% 2,010人/月であるが、通学定期の利用者が比較的多く、豊田市内から岡崎市内の学校への通学利用が多いと考えられる。鉄道駅、市街地への利用の他、観光利用も多いと考えられ、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。	<広域的・幹線的系統> 名古屋鉄道名古屋本線  <地域的・フィーダー的系統> おいでんバス(旭・足助線、福武・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ぎ利用者数としては伸びているが、広域幹線的な利用の減少は進んでいる。より一層関係市と連携した利用促進を図ることが必要である。利用実態に合わせた運行計画に向けて、事業者、沿線市町村の協議が必要である。
		矢並	豊田市～足助	関係市町と協力し、時刻表、バスマップの作成・配布や、バスロケーションシステムの提供、ノンステップバスへの更新、乗換検索サイトへの情報提供を行い、利用者利便の向上に努めた。	A	補助対象期間において、雨量規制による通行止めが5本の運休があったものの、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	B	補助対象期間の利用者は、117,707人であり、目標の129,464人に対して90.9%となり目標を達成できなかった。前年度比は106.4%となり、増加した。	利用者のうち、豊田市と旧足助町を跨ぐ利用者は、23% 2,445人/月であり、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。通学利用の比率が高く、豊田市郊外から鉄道駅(豊田市駅)の利用者、中心市街地部への買物、通勤、通学の利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> 名古屋鉄道三河線、豊田線、愛知環状鉄道  <地域的・フィーダー的系統> おいでんバス(旭・足助線、福武・足助線、さなげ・足助線)	事業者、沿線市が連携イベントでのPR、乗り方教室、バスマップへの掲載等利用促進に努める。生活路線と観光路線の性格を併せ持つことを念頭に、競合他路線との役割分担等沿線市と協議し、利用実態に合った運行計画を行い、利用者利便の向上に努める。
		桃山	春日井駅～大草	関係市町と協力し、時刻表、バスマップの作成・配布や、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を行い、利用者利便の向上に努めた。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	B	補助対象期間の利用者は、59,658人であり、目標の66,893人に対して89.2%となり、目標を達成することができなかった。前年度比も84.5%となり、減少した。利用の状況から見ると他路線との重複がほとんどである。	春日井市と小牧市を跨ぐ利用者は、0% 15人/月である。	<広域的・幹線的系統> JR中央本線  <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)	利用促進を行う。事業者、沿線市で調整を図る。
		岡崎・安城	東岡崎～安城駅前	関係市町と協力し、時刻表、バスマップの作成・配布や、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を行い、利用者利便の向上に努めた。	A	補助対象期間の開始日から、運休はなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A	補助対象期間の利用者は、57,031人となり、目標の53,354人に対して106.9%となり目標を達成することができた。前年度比も113.6%となり、増加した。利用者は増加しているものの1便あたりの利用者は低迷している。一方、利用者からは運行本数の増加や定時制、乗換時間の短縮を求める声もある。	岡崎市と安城市を跨ぐ利用者は、28% 1,350人/月であり、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。両市を跨ぐ利用者の多くは現金、ICSF利用者であり、鉄道駅(東岡崎駅、安城駅)の利用者、中心市街地部への買物への利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> 名古屋鉄道名古屋本線、JR東海道本線  <地域的・フィーダー的系統> 名鉄バス安城線、あんくるバス環状線、安祥線、東部線、西部線、作野線	利用促進の取組を実施する。朝夕のラッシュ時間帯における激しい遅延が恒常化することで、通勤・通学の安定需要を失うとともに、鉄道の利便の向上により都市間移動の役目が薄れているとの見方がある一方、改善により都市間路線としての役割を果たすことへの期待もあることから、沿線市町と事業者が連携して協議して、改善の方向性を見出す必要があると考えられる。

補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	星ヶ丘・豊田	赤池駅～イオン三好店アイモール前	関係市町と協力し、時刻表、バスマップの作成・配布や、HPでの紹介、沿線市のコミュニティバスのバス停への表示、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を行い、利用者利便の向上に努めた。	A	補助対象期間の利用者は42,574人であり、目標の39,494人に対して107.8%となり目標を達成できた。前年度比も115.0.7%となり増加した。路線のPRの結果、徐々に路線が認知され始め、利用者増につながっているものと思われる。	東郷町、日進市、みよし市を跨ぐ利用者は、78% 2,655人/月であり、広域的な利用がされている路線である。東郷町内から日進市内の赤池駅、みよし市内の大型商業施設への利用が主な路線で、現金やICSFでの利用が96%を占める。	<広域的・幹線的系統> 名古屋鉄道豊田線、地下鉄鶴舞線 <地域的・フィーダー的系統> じゅんかい君(南北コース、北コース)、みよし市さんさんバス(くろまつくん、さつきちゃん)、日進市くるりんばす(西、南、中央線)	大型商業施設新設の影響で人の流れが変わると当路線の利用にも影響があるので、注視する必要がある。広報やバスマップの配布等により利用促進を図るとともに、高齢者向け乗り方教室を実施し利用促進を図る。大型商業施設の新設に際しての公共交通機関への利用啓発を強化する。コンテンツプロバイダによる検索サイトに検索し、利用者利便の向上に努める。
		イオン木曾川	名鉄一宮駅～イオン木曾川	沿線市の市内及び近隣市を運行する車両に、イオン木曾川のチラシ・ポスターを接して路線の周知と利用促進を訴えた。バスマップや1日乗車券などの利用促進に向けた取り組みを行った。	A	補助対象期間の利用者は、64,807人であり、目標の55,224人に対して117.4%となり、目標を達成できた。前年度比も102.2%となり、増加した。平日全便をイオンモール木曾川の店舗玄関前に乗り入れる変更を行ってから一巡したが、増加している。	一宮市と旧木曾川町を跨ぐ利用者は、72% 3,768人/月であり、広域的な利用がされている路線である。鉄道駅(名鉄一宮駅、JR一宮駅)から大型商業施設への利用は全体の50%を占めている。一宮駅までの他路線との乗継利用も多いと推測される。	<広域的・幹線的系統> JR東海道本線 名古屋鉄道名古屋本線 <地域的・フィーダー的系統> バス木曾川・北方コース、ニコニコふれあいバス、千秋ふれあいバス、i-Taxi(山之小路公民館、門間公民館、八幡公民館)	地域に便利なバスとして存在が周知され始めているので、引き続き効果的な利用促進に努める。事業者のホームページでの情報提供や事業者の検索システムの他、コンテンツプロバイダによる乗換検索サイトにおいても検索可能とし、バスマップ配布や老人会などの集まりでのPRと併せ、路線や運行情報の周知を図る。
		岩倉	岩倉駅～名鉄間内駅	関係市と協力しポケット時刻表、バスマップの作製や、HPでの紹介、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を行いながら、利用者利便の向上に努めた。	A	補助対象期間の利用者は、45,719人であり、目標の31,214人に対して146.5%となり、目標を達成できた。前年度比も148.2%となり、増加した。路線開設から3年経過して、ようやく路線が認識されてきたものと考えられる。	小牧市と岩倉市を跨ぐ利用者は、80% 2,880人/月であり、広域的な利用がされている路線である。これらの利用者は、鉄道駅(間内駅、岩倉駅)の利用者で、現金、ICSF利用が98%を占め、定期利用が少ない。	<広域的・幹線的系統> 名古屋鉄道犬山線、小牧線 <地域的・フィーダー的系統> こまき巡回バス(春日寺・間内コース、南部北里コース、多気・小針コース)	路線の認識がまだ低いため周知に努めるとともに、利用者ニーズの把握に努め、適切な運行計画により利用者利便を図る。沿線地区回覧等により利用促進を図り、乗換検索サイトでも検索できるようにして、利用者利便の向上に努める。
		日進中央	赤池駅～長久手古戦場駅	再編実施計画に基づき経路の変更、事業者路線化を行った。再編周知のため鉄道との乗継情報を記載したバス路線図、時刻表を作成し、公共施設や商業施設等で配布した。運賃を事業者の運賃制度にし、運行時間帯の拡大を行った。また、住宅情報誌に路線のPR特集を掲載して、新たな転居層にPRを図った。	A	補助対象期間における利用者数は8,789人であり、目標利用者数72,429人に対して121.3%となり、目標を達成できた。前年度比でも、121.3%で増加している。事業者路線化に伴い運賃が均一性から対キロ区間制に変更になり多くの区間で値上げに繋がったため利用者の逸走が懸念されたが、運行本数の増、運行時間帯の拡大するなど利便性が向上したことにより、比較的短距離の利用が底上げしたこともあり、再編前より利用者が伸びている。	日進市と長久手市を跨ぐ利用者は、19.7% 1,632人/月と推定されるが、赤池駅、長久手古戦場駅の南北2か所の交通結節点を結んでおり、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。対キロ区間制に変わったことにより遠距離利用が減少する傾向があるが、大型商業施設の新設により近距離ながら日進市と長久手市を跨ぐ利用が相対的に多くなっている。	<広域的・幹線的系統> 愛知高速鉄道東部丘陵線 名古屋地下鉄鶴舞線 名古屋鉄道豊田線 名鉄バス、豊田みよし東郷方面、豊明方面各線 <地域的・フィーダー的系統> くるりんばす全線 Nーバス中央循環線	毎時1本の運行のため、遅延による運行への信頼性を失うと利用者が離れてしまうので、沿線に新たに立地する大型商業施設に起因する交通渋滞の影響を最小限に食い止める施策の実施を検討する。乗換サイトへの情報提供、時刻表・バスマップの配布、バスロケーションシステムのPR等の周知活動を行うとともに、商業施設開業にあわせた公共交通利用の呼びかけを行う。
豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	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1台他系統と共通で購入)	関係市と協力し、全戸配布用、高校生用、中学生用の利用促進パンフレットを作成し配布した。広報紙やイベントでのPRも行った。また、実現には至らなかったが、沿線市と渥美病院利用者の利便性を向上に向けての方策を検討した。	A	補助対象期間の利用者は52,818人であり、目標の55,605人に対して95.0%となり目標を達成できなかった。前年度比も97.9%となり減少した。通学の利用は変わらないが、一般の利用者が減少している。長期的に見ても減少している。	旧田原町と旧赤羽根町、旧渥美町との相互間の利用者は、95% 4,890人/月と推定され、広域的な利用がされている路線である。これらの利用者は、起点にある渥美病院への通院や田原駅への鉄道利用者や、成章高校、渥美農業高校、福江高校への通学利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> 豊橋鉄道渥美線 <地域的・フィーダー的系統> 田原市ぐるりんバス(市街地東・西線、重浦線)、田原市ぐるりんミニバス(表浜線、高松線、中山線、八王子線)	減少傾向となっているので対策が必要。高校生の通学には、親の送迎による通学者もある。中学生、高校生を対象にした利用促進事業を実施していく。事業者、沿線市協議して、交通需要に対応した運行を検討・実施していく。
		作手	新城富永～作手高里【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台他系統と共通で購入)	市民へのバスマップの作成、全戸配布した。また、地区でワークショップを行い運行の状況や他路線との乗継について周知した。	A	補助対象期間の利用者は、49,449人であった。目標の33,113人に対して149.3%となり、目標を達成できた。前年度比も106.7%となり増加した。高校生による通学利用が想定よりも多かったことが考えられる。	旧新城市と旧作手村の相互間の利用者は、99% 4,410人/月と推定され、ほぼすべてが広域的な利用がされている路線である。これらの利用者は、新城東高校校舎、新城東高校、新城高校への通学利用者や新城病院への通院や新城駅への鉄道利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> JR飯田線 豊鉄バス(新豊線) <地域的・フィーダー的系統> 新城Sバス(ついであしがる線、守養線、北部線、西部線、中宇利線、吉川市川線)	通学利用が大部分を占める路線であるので、学生の数によって左右される。一般利用者を増やす必要がある。地域に密着した時刻表の作成・配布の他、沿線地区との協議やアンケート調査を実施し新城市Sバスも含めた利用しやすい公共交通網への見直しを検討していく。

補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	新城病院上平井田口	新城病院前～田口【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台他系統と共通で購入)	市民へのバスマップの配布を行った。設楽町においては乗車回数券購入補助制度を設けるとともに、事業者と地元集会所をまわりPRを行った。	A	補助対象期間の利用者は52,000人であり、目標の51,051人に対して101.9%となり目標を達成できた。前年度比も114.8%となり増加した。要因としては、田口高校、鳳来中学校の通学者が増加したためと考えられる。長期的な減少傾向であり、沿線人口も減少しているため、利用者確保に向けた利用促進、利便性向上が必要である。	旧新城市、旧鳳来町と設楽町の相互間の利用者は、60% 3,045人/月と推定され、広域的な利用がされている路線である。これらの利用者は、田口高校、新城東高校、新城高校への通学利用者や新城病院への通院や本長篠駅への鉄道利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> JR飯田線 豊鉄バス(新豊線) <地域的・フィーダー的系統> 新城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	中長期的に見て人口が減少しているため、学生や病院通院利用は減少していくものと考えられる。また、高校の統合が予定されており対応が必要である。事業者、沿線各市町、県が連携して観光利用、山の凌ぎとの兼ねや高校統廃合対応、利用者需要に対応した経路、ダイヤ検討を行う。
		伊良湖本線(渥美病院福祉C明神)	渥美病院～伊良湖岬【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】(渥美営業所に1台他系統と共通で購入)	関係市と協力し、全戸配布用、高校生用、中学生用の利用促進パンフレットを作成し配布した。広報紙やイベントでのPRも行った。	A	補助対象期間の利用者は、29,049人であり、目標の43,717人に対して66.4%となり、目標を達成できなかった。前年度比も77.3%であり、大幅に減少し輸送量が15人/日を下回った。並行して運行している他系統は増加しており、それらと合わせた利用者の数は、前年とほぼ同じであるが、分析が必要である。	旧田原町と旧渥美町との相互間の利用者は、84% 2,355人/月と推定され、広域的な利用がされている路線である。これらの利用者は、起点にある渥美病院への通院や田原駅への鉄道利用者や、成章高校、渥美農業高校、福江高校への通学利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> 豊鉄バス(伊良湖本線) <地域的・フィーダー的系統> 田原市ぐるりんバス(市街地東・西線、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)	輸送量が15人/日を下回っているため、早急な対応が必要。観光利用者に向けて、バス、鉄道の車内に利用促進広告の掲載、パンフレットの全戸配布、高校通学者へのPR強化などを行っている。並行する系統は増加しているため、利用者の分析、ダイヤ調整などを協議していく。運行回数が少ないので、輸送量数値に影響が出やすい。
		新豊	豊橋駅前～新城富永【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台他系統と共通で購入)	地域密着型の時刻表を作成し配布した。地域公共マップ・バスマップを転入者・全戸に配布した。また、豊川市コミュニティバスの路線・運行体系の見直しに合わせ運賃の一部値下げを実施した。	A	補助対象期間の利用者は、150,332人であった。目標の145,416人に対して103.4%となり、目標を達成できなかった。前年度比でも105.1%となり、増加した。平成28年10月より競合している豊川市コミュニティバスの運行本数が見直し(減便)されたことも要因の一つと考えられる。	豊橋市、旧豊川市、旧一宮町、新城市の相互間の利用者は、22% 4,680人/月と推定され、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。新城市内と豊川、豊橋方面の利用、豊橋市、豊川市相互間の通勤利用、買物利用が多いと考えられる。	<広域的・幹線的系統> JR東海道線・飯田線、名古屋鉄道本線・豊川線、豊橋鉄道渥美線 豊鉄バス(伊良湖本線) <地域的・フィーダー的系統> 豊鉄バス(豊橋市域内路線)、豊橋コミバス(しおかぜバス、かわきたバス)、豊川コミバス(豊川国府線、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線、一宮線、音羽線、御津線、一宮地区地域路線)、新城Sバス(北部線、西部線、中宇利線、吉川市川線、作手線)	事業者、各市協力して時刻表や公共交通マップ等の配布、利用促進イベントを行う。豊川市内で実施したコミュニティバス路線の見直し・運賃体系の変更による効果の検証を行うとともに利用者・市民アンケートを通じて移動ニーズや利用状況等を把握する。事業者、市、地元自治会等が連携し利用促進に努める。また、一部で小学生通学に利用されているので、連携し通学利便の向上を図る。
		伊良湖本線(豊橋休暇村明神)	豊橋駅前～伊良湖岬【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】(渥美営業所に1台他系統と共通で購入)	関係市と協力し、全戸配布用、高校生用、中学生用の利用促進パンフレットを作成し配布した。広報紙やイベントでのPRも行った。また、公共交通マップの豊橋市への転入者への配布や豊橋市内施設での配布を行った。	A	補助対象期間の利用者は127,523人であり、目標の113,017人に対して112.8%となり、目標を達成できた。前年度比も145.4%となり増加した。ここ数年減少が続いていたが、本年度は前年度に対して増加した。しかし並行する系統は減少しているため、分析が必要である。	豊橋市、旧田原町、旧渥美町との相互間の利用者は、52% 4,560人/月と推定され、広域的な利用がされている路線である。これらの利用者は、渥美病院への通院や豊橋駅、田原駅への鉄道利用者や、成章高校、渥美農業高校、福江高校への通学利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> 名古屋鉄道本線、豊橋鉄道渥美線、豊鉄バス(新豊線、豊川線) <地域的・フィーダー的系統> 豊鉄バス(豊橋市域内路線)、豊橋コミバス(しおかぜバス、かわきたバス)、田原ぐるりんバス(市街地東・西線、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)	豊橋駅から伊良湖岬までの長い系統である。田原市内の利用者は増加傾向にあるが、平成29年4月のダイヤ改正により、並行している他系統からの移行が考えられる。フェリー利用者などへの情報提供に力を入れるとともに、中学生を対象にした利用促進事業や、転入者等への公共交通マップ配布などを行っている。
		伊良湖本線(渥美病院保美)	渥美病院～保美間【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】(渥美営業所に1台他系統と共通で購入)	関係市と協力し、全戸配布用、高校生用、中学生用の利用促進パンフレットを作成し配布した。広報紙やイベントでのPRも行った。	A	補助対象期間の利用者は、111,569人であり、目標の107,390人に対して103.9%となり、目標を達成できた。前年度比では、85.7%となり減少した。	旧田原町と旧渥美町との相互間の利用者は、65% 7,320人/月と推定され、広域的な利用がされている路線である。これらの利用者は、起点にある渥美病院への通院や田原駅への鉄道利用者や、成章高校、渥美農業高校、福江高校への通学利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> 豊鉄バス(伊良湖本線) <地域的・フィーダー的系統> 田原市ぐるりんバス(市街地東・西線、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)	通学利用が大半を占める路線であるため、学生の数によって左右される。他の方の利用を促進する必要がある。高校生の通学には、親の送迎による通学者もある。中学生、高校生を対象にした利用促進事業を実施していく。市、事業者、情報を共有して利用者の交通需要に対応した運行を検討・実施していく。
		豊川線(豊川駅前)	豊橋駅前～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台他系統と共通で購入)	地域密着型の時刻表を作成し配布した。地域公共マップを転入者に配布した。また、豊川市コミュニティバスの路線・運行体系の見直しに合わせ運賃の一部値下げを実施した。	A	補助対象期間の利用者は39,204人であり、目標の50,703人に対して77.3%となり、目標を達成できなかった。前年度比も94.2%となり減少した。減少傾向であるが、平成28年10月に実施した競合区間の豊川市コミュニティバスの見直しと運賃体系の変更により、並行している他系統は増加しており、それらと合わせた利用者は増加傾向である。	豊橋市、豊川市の相互間の利用者は、31% 930人/月と推定され、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。豊橋市、豊川市相互間の通勤利用、買物利用、通院利用が大部分と考えられる。	<広域的・幹線的系統> JR東海道線・飯田線、名古屋鉄道本線・豊川線、豊橋鉄道渥美線 豊鉄バス(伊良湖本線) <地域的・フィーダー的系統> 豊鉄バス(豊橋市域内路線)、豊橋コミバス(しおかぜバス、かわきたバス)、豊川コミバス(豊川国府線、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線、一宮線、音羽線、御津線)	他の2系統と一体と考えずに豊川市内沿線住民への利用促進対策が必要である。事業者、各市が協力して時刻表や公共交通マップ等の配布、利用促進イベントを行う。豊川市内で実施したコミュニティバス路線の見直し・運賃体系の変更による効果の検証を行うとともに利用者・市民アンケートを通じて移動ニーズや利用状況等を把握する。

補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	豊川線(豊川市民病院豊川駅前)	豊橋駅前～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台他系統と共通で購入)	地域密着型の時刻表を作成し配布した。地域公共マップを転入者に配布した。また、豊川市コミュニティバスの路線・運行体系の見直しに合わせ運賃の一部値下げを実施した。	A	補助対象期間の利用者は154,646人であり、目標の122,176人に対して126.6%となり、目標を達成できた。 前年度比も114.9%となり、増加した。 平成28年10月より競合している豊川市コミュニティバスの運行本数が見直し(減便)されたことも要因の一つと考えられる。	豊橋市、豊川市の相互間の利用者は、33% 3,930人/月と推定され、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。これらの利用者は、豊橋市、豊川市相互間の通勤利用者、買物利用者、豊川市民病院への通院利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線の系統> JR東海道線・飯田線、名古屋鉄道本線・豊川線、豊橋鉄道渥美線 豊鉄バス(伊良湖本線) <地域的・フィーダー的系統> 豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミバス(しおかぜバス、かわきたバス)、豊川コミバス(豊川国府線、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線、一宮線、音羽線、御津線)	他の2系統と一体と考え特に豊川市内沿線住民への利用促進対策が必要である。 事業者、各市が協力をして時刻表や公共交通マップ等の配布、利用促進イベントを行う。 豊川市内で実施したコミュニティバス路線の見直し・運賃体系の変更による効果の検証を行うとともに利用者・市民アンケートを通じて移動ニーズや利用状況等を把握する。
		豊川線(豊川市民病院)	豊橋駅前～豊川市民病院 【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台他系統と共通で購入)	地域密着型の時刻表を作成し配布した。地域公共マップを転入者に配布した。また、豊川市コミュニティバスの路線・運行体系の見直しに合わせ運賃の一部値下げを実施した。	A	補助対象期間の利用者は45,892人であり、目標の42,317人に対して108.4%となり、目標を達成できた。 前年度比も112.6%となり、増加した。 平成28年10月より競合している豊川市コミュニティバスの運行本数が見直し(減便)されたことも要因の一つと考えられる。	豊橋市、豊川市の相互間の利用者は、38% 1,890人/月と推定され、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。また、これらの利用者は、豊橋市、豊川市相互間の通勤利用者、買物利用者、豊川市民病院への通院利用者が大部分と考えられる。	<広域的・幹線の系統> JR東海道線・飯田線、名古屋鉄道本線、豊橋鉄道渥美線 豊鉄バス(伊良湖本線) <地域的・フィーダー的系統> 豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミバス(しおかぜバス、かわきたバス)、豊川コミバス(豊川国府線、ゆうあいの里小坂井線、音羽線、御津線)	他の2系統と一体と考え特に豊川市内沿線住民への利用促進対策が必要である。 事業者、各市が協力をして時刻表や公共交通マップ等の配布、利用促進イベントを行う。 豊川市内で実施したコミュニティバス路線の見直し・運賃体系の変更による効果の検証を行うとともに利用者・市民アンケートを通じて移動ニーズや利用状況等を把握する。
知多乗合(株)	知多乗合(株)	常滑	知多半田駅～常滑駅	広報等配布時に時刻表を配布、主要な公共施設に配架、バス停最寄公共施設に時刻表を掲示、市ホームページと乗合バス事業者のホームページをリンクして、事業者・沿線市協力して利用促進を図った。	A	この系統単体では目標を達成しているが、常滑、常滑(C)、常滑(D)の3線で見ると、乗車密度は若干向上したものの日中の利用が少ないことから、全体目標の76.4%にとどまっている。	半田市と常滑市を跨ぐ利用者は、34% 3,000人/月であり、広域的な利用がされている路線である。半田市西部から常滑駅にて鉄道に乗り換える通勤、沿線の半田特別支援学校への通学利用が多いと考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道常滑線・空港線・河和線 <地域的・フィーダー的系統> 知多乗合有脇線、常滑南部線、亀崎線・上池線	利用者の減少傾向が見られることから対策が必要である。路線バスを利用したことのない住民もあり、バスの認知度が低い。 再編実施計画を策定し、本路線のフィーダーとなる新たなバス路線の実証運行を行うとともに、主要鉄道駅経由など経路についても検討していく。また、事業者と沿線市町村が協力し、広報誌や市ホームページを利用し周知に努める
		常滑(C)	知多半田駅～常滑駅～常滑市民病院	広報等配布時に時刻表を配布、主要な公共施設に配架、バス停最寄公共施設に時刻表を掲示、市ホームページと乗合バス事業者のホームページをリンクして、事業者・沿線市協力して利用促進を図った。	A	この系統単体では目標を達成しているが、常滑、常滑(C)、常滑(D)の3線で見ると、乗車密度は若干向上したものの日中の利用が少ないことから、全体目標の76.4%にとどまっている。	半田市と常滑市を跨ぐ利用者は、40% 3,200人/月であり、広域的な利用がされている路線である。半田市西部から常滑駅にて鉄道に乗り換える通勤、沿線の半田特別支援学校への通学利用が多いと考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道常滑線・常滑線・河和線 知多乗合常滑南部線・有脇線 <地域的・フィーダー的系統> 知多乗合常滑南部線・有脇線・亀崎線・上池線	利用者の減少傾向が見られることから対策が必要である。路線バスを利用したことのない住民もあり、バスの認知度が低い。 再編実施計画を策定し、本路線のフィーダーとなる新たなバス路線の実証運行を行うとともに、主要鉄道駅経由など経路についても検討していく。また、事業者と沿線市町村が協力し、広報誌や市ホームページを利用し周知に努める
		常滑(D)	知多半田駅～りんくう～常滑市民病院	広報等配布時に時刻表を配布、主要な公共施設に配架、バス停最寄公共施設に時刻表を掲示、市ホームページと乗合バス事業者のホームページをリンクして、事業者・沿線市協力して利用促進を図った。	A	この系統単体では目標の半数にも満たないが、半田市と常滑市を結び知多半島を横断する基幹路線の1系統であり、路線全体である常滑、常滑(C)、常滑(D)の3線で見ると、目標の76.4%の利用がある。乗車密度は若干向上した。	半田市と常滑市を跨ぐ利用者は、42% 3,600人/月であり、広域的な利用がされている路線である。半田市西部から常滑駅にて鉄道に乗り換える通勤、沿線の半田特別支援学校への通学利用が多いと考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道常滑線・空港線・河和線 <地域的・フィーダー的系統> 知多乗合常滑南部線・有脇線・亀崎線・上池線	利用者の減少傾向が見られることから対策が必要である。路線バスを利用したことのない住民もあり、バスの認知度が低い。 再編実施計画を策定し、本路線のフィーダーとなる新たなバス路線の実証運行を行うとともに、主要鉄道駅経由など経路についても検討していく。また、事業者と沿線市町村が協力し、広報誌や市ホームページを利用し周知に努める
		常滑南部線	常滑市民病院～りんくう～上野間駅	市ホームページに乗合バス事業者のホームページのリンクを貼り、事業者・沿線市町村協力して利用促進を図った。また、一部の停留所が近接している町運営の無料バスの利用促進を図ることにより、常滑南部線の利用促進につなげた。	A	29年度補助対象期間の利用者は、54,594人であった。目標の46,848人に対して116.5%となり、目標を達成できた。 28年度実施の停留所増設により宅地開発が進む常滑市民病院周辺の利便が向上し局所的に利用者は伸びたが、全体としての平均乗車密度は依然として低水準。	常滑市と美浜町を跨ぐ利用者は、7% 310人/月であり、率、実数ともに低いが、りんくう地区の商業施設や空港利用など市町境を跨ぐ利用が一定数あり、一定の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。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道常滑線・空港線・知多新線 知多乗合常滑線・常滑(B)線・常滑(C)線・常滑(D)線	利用者の減少傾向が見られることから対策が必要である。 利用しやすいダイヤの設定に取組むとともに、広報誌や市ホームページを活用するなどして周知に努める

補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
知多乗合(株)	知多乗合(株)	師崎	河和駅～師崎港	事業者・沿線市町村が協力して、コミュニティバス時刻表や町ホームページ等にこの路線の時刻表を掲載したり、タウンミーティングで得られた意見等を町・バス事業者間で共有した。また、一部の停留所が近接している町運営の無料バスの利用促進を図ることにより、この路線の利用促進につなげた。	A 事業計画どおりの運行回数確保されている。	B 29年度補助対象期間の利用者は89,352人となり、目標の121,100人に対して73.8%となり目標を達成できなかった。前年度比は101.7%となり増加した。 減少した昨年度よりはわずかに増加したが、H27年度までと較べると減少している。	美浜町と南知多町を跨ぐ利用者は、61% 5,800人/月であり、広域的な利用がされている路線である。河和駅での乗降者が多いことから、河和駅で鉄道に乗り継ぐ利用者が多いと考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道河和線  <地域的・フィーダーの系統> 名鉄海上観光船 離島航路 海つ子バス 豊浜線 西海岸線	通学時間帯の減便の影響により通学利用の減少が大きいとの見方がある。利用者等から利用希望についての意見を聞き、利用状況、バス事業者の都合も理解いただきつつ意見交換を行い、運行ダイヤ等の設定を行い利用促進を図る。 利用しやすいダイヤの設定に取組むとともに、その周知に努める
		横須賀(A)	大府駅前～尾張横須賀駅	各市のコミュニティバスの路線図にこの路線の路線、時刻を記載し総合時刻表として作成し、乗継箇所に掲出したり窓口等で配布した。	A 事業計画どおりの運行回数確保されている。	B 29年度補助対象期間の利用者は、65,561人であった。目標の79,800人に対して82.2%となり、目標を達成できなかった。前年比でも91.0%で減少となっている。	大府市と東海市を跨ぐ利用者は、40% 2,200人/月と推定され、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。東海市、大府市双方の沿線に高校があり通学の利用がある。鉄道駅への通勤、通学が多いと考えられる。大府市側から所轄の警察署に行く手段でもある。	<広域的・幹線の系統> 東海旅客鉄道東海道本線・武豊線 名古屋鉄道常滑線・河和線 <地域的・フィーダー的系統> 知多乗合大府線 東海市循環バス南ルート 大府市循環バス	利用者の減少傾向がみられることから、事業者、沿線市が連携した幅広い利用促進の取り組みが必要である。 総合時刻表の作成・配布を行い利用促進のPRに努めるとともに、今後もコミュニティバスとの競合を避け相互利用促進を図っていく。双方の市の地域公共交通会議でも積極的に取り上げ議論していく。
名鉄東部交通(株)	名鉄東部交通(株)	岡崎・西尾	東岡崎～青野～西尾	沿線地域でのイベントや道路状況の情報収集に努め、定時運行の確保を図った。公共交通マップ等の作成配布を行い公共交通の情報提供を行った。また、福祉分野と連携し高齢者を対象とした乗り方案内の講座を実施した。	A 補助対象期間の開始日から、運休もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間の利用者は159,917人であり、目標の159,488人に対して100.3%となり目標を達成できた。昨年度比も109.2%となり増加した。 OD調査では定期外が比較的良好に推移した。	利用者のうち、岡崎市と西尾市を跨ぐ利用者は、21% 2,833人/月であり、広域的な幹線として役割を果たしていると考えられる。双方からの通勤通学利用があると考えられる。また、西尾市東部から岡崎市にある商業施設への利用も見られる。	<広域的・幹線の系統> JR東海道線、名鉄名古屋本線・西尾線 名鉄バス、名鉄東部交通岡崎西尾線市民病院系統  <地域的・フィーダー系統> 名鉄東部交通 平坂中畑線、寺津線、一色線 六万石くるりんバス市街地線、東廻り線、西廻り線 いこまいかー(乗合タクシー)	定時運行の確保が必要であることから、事業者、沿線市協力し道路状況等の把握に努め定時運行に努める。 公共交通マップの作成、配布、イベントの際の乗り方教室を実施、地域の会合の際に乗合タクシーと併せたPRを行う。 H32年4月開業予定の総合病院分院への乗り入れに関して道路整備計画、利用者の交通需要に対応した運行計画を検討していく。
		岡崎・西尾(西尾市民病院)	岡崎駅西口～西尾市民病院～西尾	沿線地域でのイベントや道路状況の情報収集に努め、定時運行の確保を図った。公共交通マップ等の作成配布を行い公共交通の情報提供を行った。また、福祉分野と連携し高齢者を対象とした乗り方案内の講座を実施した。	A 補助対象期間の開始日から、運休もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	B 補助対象期間の利用者は、64,667人であり、目標の70,207人に対して92.1%となり、目標を達成できなかった。前年度比も79.4%となり、減少した。 OD調査の結果では定期及び定期外ともに伸び悩みがみられる。	利用者のうち、岡崎市と西尾市を跨ぐ利用者は、26% 1,389人/月であり、広域的な幹線として役割を果たしていると考えられる。双方からの通勤通学利用があると考えられる。	<広域的・幹線の系統> JR東海道線、名鉄名古屋本線・西尾線 名鉄バス、名鉄東部交通岡崎西尾線青野系統  <地域的・フィーダー系統> 名鉄東部交通 平坂中畑線、寺津線、一色線 六万石くるりんバス市街地線、東廻り線、西廻り線 いこまいかー(乗合タクシー)	定時運行の確保が必要であることから、事業者、沿線市協力し道路状況等の把握に努め定時運行に努める。 公共交通マップの作成、配布、イベントの際の乗り方教室を実施、地域の会合の際に乗合タクシーと併せたPRを行う。 H32年4月開業予定の総合病院分院への乗り入れに関して道路整備計画、利用者の交通需要に対応した運行計画を検討していく。
		一色	西尾市民病院～西尾～福地～三河一色	沿線地域でのイベントや道路状況の情報収集に努め、定時運行の確保を図った。福祉分野と連携し高齢者を対象とした乗り方案内の講座を実施した。	A 補助対象期間の開始日から、運休もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間の利用者は、91,020人であり、目標の76,822人に対して118.5%となり、目標を達成できた。前年度比も109.3%となり、増加した。 OD調査の結果では、特に通学定期が好調に推移している。	利用者のうち、西尾市と旧一色町を跨ぐ利用者は、95% 7,202人/月であり、広域的な幹線として役割を果たしていると考えられる。一色地区から西尾駅、西尾市民病院への利用、西尾地区から一色高校への通学利用が多く、両地区の広域的な移動に欠かせない路線である。	<広域的・幹線の系統> 名鉄名古屋本線・西尾線 名鉄東部交通バス 岡崎・西尾線  <地域的・フィーダー系統> 名鉄東部交通 平坂中畑線、寺津線、一色線 六万石くるりんバス市街地線、東廻り線、西廻り線 いこまいかー(乗合タクシー)	定時運行に努めるとともに、公共交通マップの作成、配布、乗合タクシーと一体となったマイ時刻表作成などの出前講座等によりPRを行う。一色町公民館を乗継ポイントとしてバス停を移設し、ベンチや案内板の設置なども行い、乗継利便性を向上させる。
名鉄バス東部(株)	名鉄バス東部(株)	ふれんどバス	吉良高校～吉良吉田駅、大宝橋～碧南駅	沿線の高等学校と情報交換し、需要に基づき続行対応を図った他、鉄道接続の調整を引続き実施し、利用促進を図った。事業者、沿線市協力して沿線マップを作成し配布した。また、高齢者を対象に公共交通を利用したお出かけ提案や乗り方教室を実施した。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間の利用者は307,414人であり、目標の292,192人に対して105.2%となり目標が達成、前年度比も107.5%となり増加し、初めての30万人台を達成した。 全体に通勤・通学利用は増加傾向にあるが、昼間体の生活利用は伸び悩んでいる。	碧南市、西尾市、旧一色町、旧吉良町を跨ぐ利用者は98% 24,977人/月であり、ほぼすべてが広域的な利用である路線である。利用者は通勤・通学が大部分と考えられる。旧吉良町の吉良高校、旧一色町の一色高校の生徒が全域から通学するほか、旧一色町、旧吉良町の住民が碧南駅を利用するために乗車しているものと考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道三河線、西尾線、蒲郡線  <地域的・フィーダー的系統> 名鉄東部交通 平坂中畑線、寺津線、一色線 いこまいかー(乗合タクシー)	通勤通学時間帯に利用が集中することから、ICカードの導入を図り乗降時間の短縮による利便性向上を図る。 碧南高校への通学や碧南市中心部への需要にこたえて延伸する。乗継拠点の整備や公共交通マップの作成、乗り方教室の実施により、利用促進を図る。 運営主体の経営努力を支援する取組を検討する。

補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
あおい交通㈱	あおい交通㈱	豊山幸田・勝川	幸田～名古屋空港～勝川線	沿線の商業施設に公共交通マップを配置してもらい、PRに努めた。	A 計画通りの運行された。	A 補助対象期間の利用者は、70,297人であり、目標の59,000人に対して119.1%となり、目標を達成できた。昨年度比も109.1%となり、増加した。	春日井市と豊山町との相互間の利用者は、95% 5,000人/月であり、ほぼすべてが広域的な利用の路線である。	<広域的・幹線の系統> 空路(名古屋空港)、中央線、名鉄小牧線 <地域的・フィーダー系統> 名鉄バス西春駅名古屋空港線、とよやまタウンバス南ルート、北ルート	三菱重工・MRJ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、さらなる輸送力の強化が必要である。利用の状況を見ながら増便の検討を行う。
一宮市	名鉄バス㈱	i-バス(一宮コース)	木曾川庁舎～市民病院	日常生活・行動に配慮し、引き続き運行を実施し、利用促進(バスマップの作成・1日乗車券の発行等)に向けた取り組みを行った。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間における利用者数は89,838人であり、目標利用者数87,720人比102.4%となり、目標を達成できた。前年度比も103.0%で増加している。	一宮市と旧尾西市・旧木曾川町を跨ぐ利用者は、42% 3,200人/月と推定され、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。また、これらの利用者は、総合病院及び一宮駅への利用が大部分と考えられる。	<広域的・幹線の系統> JR東海道本線 名古屋鉄道名古屋本線、尾西線 名鉄バス起線、川島線、岩倉線、古知野線、宮田線、江南団地線、丹陽線、光明寺線、イオン・木曾川線 <地域的・フィーダー的系統> 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効率的な運行方法の検討が必要である。 バスマップ、1日乗車券、老人会の集まりでのPRなど、利用促進に向けた取り組みを引き続き行う。また、バス停から遠い地区とバス停を結ぶ予約制乗合タクシーを本格運行する。
		i-バス(尾西南コース)	萩原駅～萩原駅	日常生活・行動に配慮し、引き続き運行を実施し、利用促進(バスマップの作成・1日乗車券の発行等)に向けた取り組みを行った。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間の利用者は34,854人であり、目標の26,148人に対して133.3%となり目標が達成することができた。前年度比も109.0%であり、増加した。	一宮市と旧尾西市を跨ぐ利用者は、30% 860人/月と推定され、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。また、これらの利用者は、総合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。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道尾西線 名鉄バス起線 <地域的・フィーダー的系統> バス尾西北コース iタクシー(下端地藏堂、下阿古井公民館、塚原公民館、平公民館)	H27.10に地域の要望に沿って見直しを行い利用者は順調に増加している。 バスマップ、1日乗車券、老人会の集まりでのPRなど、利用促進に向けた取り組みを引き続き行う。また、バス停から遠い地区とバス停を結ぶ予約制乗合タクシーを本格運行する。
		i-バス(木曾川・北方コース)	木曾川庁舎～木曾川庁舎	日常生活・行動に配慮し、引き続き運行を実施し、利用促進(バスマップの作成・1日乗車券の発行等)に向けた取り組みを行った。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間の利用者は21,561人であり、目標の19,083人に対して113.0%となり目標が達成することができた。前年度比も112.7%であり、増加した。 平成29年4月にダイヤ変更を行い、踏切待ち等による遅延に対応したが利用者増につながったと考えられる。	一宮市と旧木曾川町を跨ぐ利用者は、41% 690人/月と推定され、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。また、これらの利用者は、総合病院への通院、大型ショッピングセンターへの買物、木曾川駅への鉄道接続の利用、他のバス路線などへの乗換利用が大部分と考えられる。	<広域的・幹線の系統> JR東海道本線 名古屋鉄道尾西線 名鉄バスイオン・木曾川線 i-バス一宮コース <地域的・フィーダー的系統> iタクシー(門間・八幡公民館)	平成27年10月に地域の要望に沿った運行概要に見直しを行い、利用者は微増、新たに大型ショッピングセンター、木曾川駅への接続で利便性は向上しており、更なる利用者確保に向け地域への周知対策が必要である。 バスマップ、1日乗車券、老人会の集まりでのPRなど、利用促進に向けた取り組みを引き続き行う。また、バス停から遠い地区とバス停を結ぶ予約制乗合タクシーを本格運行する。
豊田市	名鉄バス㈱	おいでんバス(旭・豊田線)	小渡～豊田市	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。また、沿線観光地やレジャー等と連携したガイドブック等による利用促進を実施した。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間における利用者数は87,577人であり、目標利用者数80,951人比108.2%となり目標を達成することができた。前年度比も106.2%で増加している。朝夕の特定の便の利用が目立っており、学生利用者が大半を占めているが、利用者数が伸びているため学生以外利用も増えていることが窺える。	豊田市と旧旭町を跨ぐ利用者は、12% 1,110人/月にとどまっているが、市郊外から市中心部への通勤・通学の手段となっており広域的な路線として役割を果たしていると考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道 三河線、豊田線 とよたおいでんバス 稲武・足助線、旭・足助線、さなげ・足助線、藤岡・豊田線(加納経由)、保見・豊田線、小原・豊田線、藤岡・豊田線(西中山経由)、豊田・渋谷線、下山・豊田線、中心市街地玄関口バス、土橋・豊田東環状線 名鉄バス 矢並線、東山住宅線、豊田東市内線(古瀬間経由)、豊田市内線、星ヶ丘・豊田線、九久平線、豊田西市内線 <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	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の検討、沿線やなへ行く利用者への飲み物サービス等の特典、バスを活用した沿線ガイドブックの作成を行っていく。

補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
豊田市	名鉄バス㈱	おいでんバス(小原・豊田線)	上仁木～豊田市	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。また、沿線観光地やレジャー等と連携したガイドブック等による利用促進を実施した。	A	補助対象期間の利用者は200,850人であり、目標の191,113人に対して105.1%となり目標が達成することができた。昨年度比も103.5%となり、増加した。 飯野一四郷・梅坪駅間の利用が多く、小原地域・藤岡地域から鉄道駅へのアクセスに利用されていると考えられる。利用者数は年々増加しており、交通手段の一つとして定着している様子が窺える。	豊田市と旧旭町を跨ぐ利用者は、13% 2,490人/月であるが、市郊外から市中心部への通勤・通学的手段となっており広域的な路線として役割を果たしていると考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道 三河線、豊田線 とよたおいでんバス 稲武・足助線、旭・豊田線、さなげ・足助線、藤岡・豊田線(加納経由)、保見・豊田線、藤岡・豊田線(西中山経由)、豊田・渋谷線、中心市街地玄関口バス、土橋・豊田東環状線 名鉄バス 矢並線、東山住宅線、豊田東市内線(古瀬間経由)、豊田市内線、星ヶ丘・豊田線、九久平線、豊田西市内線 <地域的・フィーダー的系統> 小原地域バス、藤岡地域バス	加茂丘高校一四郷間の利用が非常に多くピーク時には50人/便程度の乗車となるため、車両規模が適切か検証する必要がある。梅坪駅への接続も含めて経路の検討を行っている。 小原四季桜まつりに対応した期間限定のダイヤや四郷地区区画整理に対応した経路についても検討する。
		おいでんバス(藤岡豊田線(西中山経由))	藤岡中学校～西中山～豊田市	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。また、交通結節点(藤岡支所)の整備、四郷地区区画整理に対応した経路検討、バス停上屋の設置について検討を行った。	A	補助対象期間の利用者は114,267人であり、目標の114,681人に対して99.6%となり、わずかに目標が達成することができなかった。前年度比は、98.4%で、こちらも微減した。利用者数は直近5年間では横ばいであり交通手段として定着している様子が窺える。	旧豊田市と旧藤岡町との相互間の利用者は、70% 9,930人/月であり、広域的な利用がされている路線である。市郊外から市中心部への通勤・通学的手段として利用されていると考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道 三河線、豊田線 とよたおいでんバス 稲武・足助線、旭・豊田線、さなげ・足助線、藤岡・豊田線(加納経由)、保見・豊田線、小原・豊田線、豊田・渋谷線、下山・豊田線、中心市街地玄関口バス、土橋・豊田東環状線 名鉄バス 矢並線、東山住宅線、豊田東市内線(古瀬間経由)、豊田市内線、星ヶ丘・豊田線、九久平線、豊田西市内線 <地域的・フィーダー的系統> 藤岡地域バス	鉄道駅への接続を視野に入れた経路検討。四郷地区区画整理に対応した経路、バス停上屋の設置検討。交通結節点(藤岡支所)の整備。
	おいでんバス(さなげ・足助線)	豊田厚生病院～百年草	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。また、車両の大型化やダイヤ改正による乗りこぼし対策の検討を行った。	A	補助対象期間における利用者数は195,670人であり、目標利用者数197,362人に比べ99.1%とわずかに目標を達成できなかった。前年度比は、101.4%で増加しているものの、平成26年度をピークに減少傾向にある。2つの総合病院、3つの高校を沿線にもつ路線であるが、少子化に伴って利用者が減る可能性がある。	B	旧豊田市と旧足助町との相互間の利用者は、44% 9,780人/月であり、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。足助病院から獲投駅間の利用が多く他路線に乗り継いでいる利用が多い。中山間地域から市中心部への通勤、通学手段として利用されていると考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道 三河線、豊田線 愛知環状鉄道 とよたおいでんバス 保見・豊田線、藤岡・豊田線(加納経由)、小原・豊田線、藤岡・豊田線(西中山経由)、旭・豊田線、旭・足助線、稲武・足助線 名鉄バス 矢並線、岡崎・足助線 <地域的・フィーダー的系統> 保見地域バス、石野地域バス、足助地域バス、みよしさんさんバス	沿線の高校の生徒利用が特定の便に集中することによる乗りこぼしが発生している。このため、引き続きバス車両の大型化(中型バス車両導入)に向けて関係機関と調整を実施する。また、増便等も含めたダイヤ改正の必要性も検討し実施していく。また、沿線の香嵐渓ややななどの観光地と連携した休日の更なる利用促進も課題である。
	おいでんバス(下山・豊田線)	大沼～豊田市	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。また、車両の大型化の検討を行った。	A	補助対象期間における利用者数は135,019人であり、目標利用者数137,506人に比べ98.2%と目標を達成できなかった。前年度比では101.5%で増加している。本路線は運行開始以来大きく増加していたが平成25年度をピークとして減少している。今後同様の傾向が続くか注視する必要がある。	B	旧豊田市と旧下山村との相互間の利用者は、40% 6,690人/月であり、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。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と考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道 三河線、豊田線 愛知環状鉄道 とよたおいでんバス 旭・豊田線、藤岡・豊田線(加納経由)、保見・豊田線、豊田・渋谷線、小原・豊田線、藤岡・豊田線(西中山経由)土橋・豊田東環状線、稲武・足助線、下山・豊田線、中心市街地玄関口バス 名鉄バス 矢並線、東山住宅線、豊田東市内線(古瀬間経由)、豊田市内線、星ヶ丘・豊田線、九久平線、豊田西市内線、大沼線、岡崎・足助線 <地域的・フィーダー的系統> 下山地域バス、松平地域バス、水源東バス	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ため、沿線の松平郷などの観光地を活用した利用促進を行っていく。民間路線の廃止意向に対応した路線再編について検討を行っている。また、車両の大型化を行う。



補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
豊田市	豊栄交通(株)	おいでんバス(藤岡・豊田線(加納経由))	藤岡支所～豊田市	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。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	B 補助対象期間の利用者は98,804人であり、目標の101,048人に対して97.8%となり目標を達成することができなかった。前年度比も98.4%であり、減少した。 *利用者は運行開始以来増加傾向が続いていたが、近年は、横ばいとなっている。	旧豊田市と旧藤岡町との相互間の利用者は、41% 4,230人/月であり、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。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と考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道 三河線、豊田線 愛知環状鉄道 とよおいでんバス 小原・豊田線、藤岡・豊田線(西中山経由)、さなげ、足助線、保見・豊田線、旭・豊田線、豊田・渋谷線、下山・豊田線、中心市街地玄関口バス、土橋・豊田東環状線、稲武・足助線 名鉄バス 矢並線、東山住宅線、豊田東市内線(古瀬間経由)、豊田市内線、豊田西市内線、星ヶ丘・豊田線、九久平線 <地域的・フィーダー的系統> 藤岡地域バス	利用者が減少に転じている状況を踏まえ、地域医療センターなどの沿線施設と連携した利用促進を実施する。深見台バス停の乗りこぼし対策の検討を行う。バスを活用したウォーキングマップを作成する。
	名豊鉄バス交通(株)	高岡ふれあいバス(路線②)	知立駅～上丘町	休日ダイヤの平日化、朝夕の通勤時間帯の増便の検討を行い、H29.4.1より平日、夕方の1便増、休日朝・夕の3便増を行った。また、前林地区全世帯アンケートを実施する予定とした。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	B 補助対象期間の利用者は124,746人であり、目標の133,205人に対して93.6%となり目標を達成することができなかった。前年度比でも93.5%で減少した。 *本年度は減少したが、平日は通勤通学、休日は娯楽等での利用が多く、地域の移動手段として着実に定着している。	豊田市と知立市との相互間の利用者は、94% 9,630人/月であり、広域的な利用がされている路線である。これらの利用者は、通勤、通学、買い物等の利用が多く生活に欠かせない市民の足となっている。	<広域的・幹線の系統> 名古屋鉄道名古屋本線、三河線 <地域的・フィーダー的系統> 高岡ふれあいバス(路線①)、知立市ミニバス	利用者アンケートを踏まえて、主に次の点を検討していく。 *路線の土橋駅への延伸及びそれに伴う経路見直し *バス停の見直し(統合、名称変更、新設) *近隣コミュニティバスとの効率的な接続
安城市	(株)オーワ	あんくるバス(西部線)	新城駅～安城更生病院～新城駅	チラシ等配布時に、お薦めプランを掲載する等、分かり易く気軽に使ってもらうことを意識した情報提供を行った。	A 事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間における利用者数は53,292人であり、目標利用者数40,017人に比べ133.2%となり目標を達成できた。前年度比も112.3%で増加した。平成26年10月に大幅な路線見直しを行ったため、平成26年度以前の数値との単純比較はできないが、再編後の利用者は大きく増加している。	安城市と刈谷市を跨ぐ利用者は、5% 266人/月と推定され、率、実数ともに低いが、市境を跨ぐ利用が一定数あり、刈谷総合病院や安城更生病院への通院、市外への買物の足として利用されており、一定の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。	<広域的・幹線の系統> 東海道新幹線、東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線、名鉄バス岡崎安城線 <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、知立市ミニバス、あんくるバス北部線、あんくるバス循環線、あんくるバス東部線、あんくるバス安祥線、あんくるバス高棚線	利用者は増加傾向であるが沿線には多くの未利用者があるため、更なる利便性の向上と利用促進を図る必要がある。 バスロケーションシステムによる利便性向上やアンケート等による交通需要の把握を行う。
		あんくるバス(作野線)	新城駅～安城更生病院～新城駅	チラシ等配布時に、お薦めプランを掲載する等、分かり易く気軽に使ってもらうことを意識した情報提供を行った。	A 事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間における利用者数は53,034人であり、目標利用者数40,812人に比べ129.9%となり目標を達成できた。前年度比も117.3%で増加した。平成26年10月に大幅な路線見直しを行ったため、平成26年度以前の数値との単純比較はできないが、再編後の利用者は大きく増加している。	安城市と刈谷市を跨ぐ利用者は、5% 262人/月と推定され、率、実数ともに低いが、市境を跨ぐ利用が一定数あり、刈谷総合病院や安城更生病院への通院、市外への買物の足として利用されており、一定の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。	<広域的・幹線の系統> 東海道新幹線、東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線、名鉄バス岡崎安城線 <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、知立市ミニバス、あんくるバス北部線、あんくるバス循環線、あんくるバス東部線、あんくるバス安祥線、あんくるバス高棚線	利用者は増加傾向であるが沿線には多くの未利用者があるため、更なる利便性の向上と利用促進を図る必要がある。 バスロケーションシステムによる利便性向上やアンケート等による交通需要の把握を行う。
知多市	知多乗合(株)	あいあいバス(北部コース)	朝倉駅～朝倉駅	料金体系を近隣市町の状況も勘案して100円を基本とする体系にした。 乗降調査を実施し料金改定後の利用者の動きを検証、シャトルバスと調整し運行経路を変更した。	A 計画通りの運行回数が確保されている。	B 補助対象期間における利用者数は13,721人であり、目標利用者数19,386人に比べ71%と目標を達成できなかったが、昨年度に比べて122%となっており、増加している。平成28年10月に運賃値下げし、これが追い風になって、高校生や病院利用者を中心に着実に利用者は伸び、東海市のコミュニティバスとの乗り継ぎもしやすくなった。	利用者のうち、知多市と東海市を跨ぐ利用者は、20% 225人/月であり、広域的な路線としての役割を果たしている。	<広域的・幹線の系統> 名鉄常滑線、河和線 <地域的・フィーダー的系統> 知多市コミュニティバス東部コース、南部コース、東海市コミュニティバス中、南ルート、知多乗合朝倉団地線、岡田線、佐布里線	利用者数は順調に増えてきているが一日当たり輸送量が15人下回っているので、料金値下げを広くPRし利用促進に努める。阿久比町のコミュニティバスとも接続したのでそのPRに努める。値下げ後の利用者の実態を探るため乗降調査を行う。総合病院以外の東海市の施設においても、当路線の時刻表が配置できないか検討する。
知立市	名鉄バス(株)	ミニバス(2コース)	知立駅～三河八橋駅～知立駅	沿線市町と意見交換を行い、利用者の意向や沿線の状況の把握に努めた。知立市のホームページや広報誌のイベント案内にバス利用について記載した。豊田市においても豊田市バスマップに当路線の情報を掲載した。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間の利用者は43,553人であり、目標の42,899人に対して101.5%となり目標が達成することができた。前年度比は100.2%でほぼ横ばいであった。 *平日・休日のお昼頃に通院・買物等での利用が多い。	知立市と豊田市を跨ぐ利用者は、5% 236人/月と推定され、率、実数ともに低いが、市境を跨ぐ利用が一定数あり、知立市側から三河八橋駅を利用した豊田市への通院、通勤、通学、買物等を目的として利用があり、一定の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。	<広域的・幹線の系統> 名鉄名古屋本線 名鉄三河線 <地域的・フィーダー的系統> 高岡ふれあいバス	増加傾向にはあるが鈍化している。そのため利用者の維持・増加を図るために、利用者の需要を反映した運行を検討する。 また、引き続き、関係市情報共有を行い広報、ホームページやバスマップ等によるPR、利用促進を図る。

補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
知立市	名鉄バス(株)	ミニバス(3コース)	知立駅～東刈谷駅～知立駅	沿線市町と意見交換を行い、利用者の意向や沿線の状況の把握に努めた。知立市のホームページや広報誌のイベント案内にバス利用について記載した。刈谷市においてはバスロケーションシステムを導入して、利用者の利便性向上に努めた。	A	補助対象期間の利用者は73,212人であり、目標の73,567人に対して99.5%となり、わずかに目標が達成できなかった。前年度比は、99.9%で横ばいであった。刈谷市への乗り入れ拠点である東刈谷駅の利用者数は当路線の中でも多く、重要な拠点となっている。	知立市と刈谷市を跨ぐ利用者は、11% 829人/月と推定されるが、知立市側から市場を越えて東刈谷駅まで利用し、刈谷市方面への通院、通勤、通学、買物等の利用、刈谷市東部の住民の知立駅への利用もあり、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。	<広域的・幹線の系統> JR東海道本線 名鉄名古屋本線、三河線  <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 あんくるバス西部線・作野線	これまでの増加傾向が鈍化している。そのため利用者の維持・増加を図るために、利用者の需要を反映した運行を検討する。 また、引き続き、関係系情報共有を行い広報、ホームページやバスマップ等によるPR、利用促進を図る。
		ミニバス(4コース)	知立駅～野田新町駅～知立駅	沿線市町と意見交換を行い、利用者の意向や沿線の状況の把握に努めた。知立市のホームページや広報誌のイベント案内にバス利用について記載した。刈谷市においてはバスロケーションシステムを導入して、利用者の利便性向上に努めた。	A	補助対象期間の利用者は38,093人であり、目標の37,441人に対して101.7%となり目標が達成することができた。前年度比も103.0%であり、増加した。 平日・休日のお昼頃の通院・買物等での利用が増加している。	知立市と刈谷市を跨ぐ利用者は、6% 240人/月と推定され、率、実数ともに低いが、市場を跨ぐ利用が一定数あり、知立市側からは野田新町駅への利用者、刈谷市側からは知立駅の利用者も見られ、一定の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。	<広域的・幹線の系統> JR東海道本線 名鉄名古屋本線、三河線  <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	これまでの増加傾向が鈍化している。そのため利用者の維持・増加を図るために、利用者の需要を反映した運行を検討する。 また、引き続き、関係系情報共有を行い広報、ホームページやバスマップ等によるPR、利用促進を図る。
尾張旭市	豊栄交通(株)	尾張旭市営バスあさび一号(東ルート)	市役所～イトーヨーカドー前～市役所	平成28年4月の運行内容変更後遅延が生じていたことから遅延調査を行い平成29年1月にダイヤを改正した。その結果遅延が大幅に減少した。瀬戸市、長久手市は市民アンケートを行い市内外の移動ニーズを把握した。	A	補助対象期間の利用者は102,890人であり、目標の85,000人に対して121.0%となり目標が達成することができた。前年度比較では114.3%である。 遅延の減少と愛知医科大学バス・ロータリーへの乗り入れで利便性が向上したことにより利用が増加したと考えられる。	尾張旭市、瀬戸市、長久手市を跨ぐ利用者は、8.6% 1,449人/月と推定され、率は低いが、市場を跨ぐ利用が一定数あり、長久手市にある総合病院、瀬戸市にある商業施設においては、それぞれの市のコミュニティバス、総合病院においては名鉄バスとも乗継ができ、それぞれの施設を利用する方とともに利用されていることから、一定の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。	<広域的・幹線の系統> 尾張旭市営バスあさび一号(西ルート) 名鉄瀬戸線 名鉄バス尾張旭向ヶ丘線、愛知医科大学病院線 瀬戸市コミュニティバス、長久手市Nーバス  <地域的・フィーダー的系統>	平日の遅延は大幅に解消したが休日においては交通集中による遅延が発生している。運行状況を見極め調査分析し必要に応じて対応を検討する。瀬戸市、長久手市においても隣接市町間を移動ニーズに合った公共交通網を検討していく。
		尾張旭市営バスあさび一号(西ルート)	市役所～印場駅～市役所	平成28年4月の運行内容変更後遅延が生じていたことから遅延調査を行い平成29年1月にダイヤを改正した。その結果遅延が大幅に減少した。長久手市は市民アンケートを行い市内外の移動ニーズを把握した。	A	補助対象期間の利用者は112,413人であり、目標の85,000人に対して132.3%となり目標が達成することができた。前年度比較も126.1%となり増加した。 遅延の減少と愛知医科大学バス・ロータリーへの乗り入れで利便性が向上したことにより利用が増加したと考えられる。	尾張旭市、名古屋市、長久手市を跨ぐ利用者は、12.9% 2,385人/月と推定され、率は低いが、昨年度より増加している。長久手市にある総合病院においては、長久手市、瀬戸市のコミュニティバス、名鉄バスとも乗継ができ、それぞれの施設を利用する方とともに利用されていることから、一定の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。	<広域的・幹線の系統> 尾張旭市営バスあさび一号(東ルート) 名鉄瀬戸線 名鉄バス尾張旭向ヶ丘線、愛知医科大学病院線 名古屋市営バス幹藤丘1、11、本郷11、小幡11、曾根11等 瀬戸市コミュニティバス、長久手市Nーバス  <地域的・フィーダー的系統>	平日の遅延は大幅に解消したが休日においては交通集中による遅延が発生している。運行状況を見極め調査分析し必要に応じて対応を検討する。隣接市町間を移動ニーズに合った公共交通網を検討していくとともに、公共交通利用促進を行う。
日進市	名鉄バス(株)	ぐるりんばす西コース	市役所～東名古屋病院～市役所	再編実施計画に基づき、平成29年4月に路線の全面再編を実施。平針、赤池方面へのアクセス性を高めるとともに引き続き東名古屋病院へのアクセスも確保した。	A	補助対象期間における利用者数は52,937人であり、目標利用者数60,713人に比べ87.2%となり目標を達成できなかった。前年度比でも、86%で減少している。H29年4月にぐるりんばすを再編実施計画に基づき全面的に再編した。全体の再編の中で、当路線はカバーするエリアがコンパクトになり(岩崎台を経由しなくなった)、運行回数を減らしたが、これらの影響を考慮すれば利用者の落ち込みは軽微なものであると判断できる。	日進市と名古屋市を跨ぐ利用者は、5% 401人/月と推定されるが、日進市西部と赤池駅を結ぶ路線であり、実際には多数の利用者が地下鉄に乗り継いで市町村間の移動を行っていると考えられ、広域的な移動需要に役割を担っていると考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名古屋市営地下鉄鶴舞線 名古屋鉄道豊田線 ぐるりんばす中央線 名鉄バス、豊田みよし東郷方面、豊明方面各線  <地域的・フィーダー的系統> ぐるりんばす全線 名古屋市営バス	路線再編を行った結果利用者が減少している。赤池駅付近に大型商業施設が開業することに伴い、利用者の増加が期待される一方、道路渋滞による遅延が心配される。大型商業施設の開業にあわせて、公共交通の利用を呼びかけるとともに、本路線のPR、モビリティマネジメントを実施する。

補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
日進市	名鉄バス(株)	くるりんばす北コース	市役所～長久手古戦場～市役所	再編実施計画に基づき、平成29年4月に路線の全面再編を実施。住宅地と長久手古戦場駅とのアクセス性を高めた。また、路線の再編の周知活動を行った。	A	補助対象期間における利用者数は64,118人であり、目標利用者数46,076人に比べ139.2%と目標を達成できた。前年度比でも、133.8%で増加している。H29年4月にくるりんばすを再編実施計画に基づき全面的に再編した。全体の再編の中で、当路線は五色園地区等の住宅地と長久手古戦場駅とを結ぶ幹線としての機能が強化された。古戦場駅周辺での大型商業施設の開業効果もあり運賃の増額改定にもかかわらず利用者の大幅増となった。	日進市と長久手市との相互間の利用者は、29% 3,120人/月であり、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。日進市東部と交通結節点であるリニモ長久手古戦場駅を結ぶ路線として、住宅地とリニモ駅、さらにはその先バスを乗り継ぐことにより愛知医科大学病院へのアクセスを担う路線である。	<広域的・幹線の系統> 愛知高速鉄道東部丘陵線 くるりんばす中央線  <地域的・フィーダー的系統> くるりんばす全線 Nーバス中央循環線	路線再編後も利用者が多い状態が継続している。移動環境の向上と安全性の確保のため、車両の大型化(中型車両化)を行う必要がある。また、導入をすすめていく。この地域では相次いで大型商業施設が開業しており移動ニーズの変化が見られることから、沿線市連携し最適な路線を検討していく。
みよし市	愛知つばめ交通(株)	さんさんバス(交流路線)	黒笹駅～明知下公民館	平成29年8月の乗合バス乗降場の新設のみよし市のホームページや広報紙でPRし利用促進を図った。豊田市側でもバスマップや豊田厚生病院の情報案内板に当路線の情報を掲載するなど利用促進を図った。	A	補助対象期間の利用者は163,256人であり、目標の122,178人に対して133.6%となり目標が達成することができた。前年度比は98.1%となり減少した。目標は達成しているものの4月以降の通勤・通学等の日常的な利用が減少している様子が窺える。	みよし市と豊田市を跨ぐ利用者は、14% 1,961人/月であるが、みよし市側からは豊田厚生病院や浄水駅利用者の、豊田市側からはみよしの店舗利用者の利用があり、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名鉄豊田線 名鉄バス豊田市赤池線  <地域的・フィーダー的系統> 名鉄バス知立イオン線、イオン三好アイモール線 おいでんバス(さなげ足助線) おいでんバス(保見豊田線) 豊田市高岡ふれあいバス(明知下公民館～若林駅西路線)	近年増加傾向だった利用者が減少に転じたため、原因の究明と今後も減少傾向が続くならば対策を講じていく。沿線市連携して利用者の利便性向上に努める。
		さんさんバス(生活路線)	黒笹駅～福田児童館	平成29年8月の乗合バス乗降場の新設のみよし市のホームページや広報紙でPRし利用促進を図った。豊田市側でもバスマップや豊田厚生病院の情報案内板に当路線の情報を掲載するなど利用促進を図った。	A	補助対象期間の利用者は131,521人であり、目標の97,240人に対して135.3%となり目標が達成することができた。前年度比では99.4%となり減少した。目標は達成しているものの4月以降の通勤・通学等の日常的な利用が減少している様子が窺える。	みよし市と豊田市を跨ぐ利用者は、12% 1,233人/月であるが、みよし市側からは豊田厚生病院や浄水駅利用者の、豊田市側からはみよしの店舗利用者の利用があり、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名鉄豊田線  <地域的・フィーダー的系統> 名鉄バス知立イオン線、イオン三好アイモール線 おいでんバス(さなげ足助線) おいでんバス(保見豊田線) 豊田市高岡ふれあいバス(明知下公民館～若林駅西路線)	近年増加傾向だった利用者が減少に転じたため、原因の究明と今後も減少傾向が続くならば対策を講じていく。沿線市連携して利用者の利便性向上に努める。
豊山町	あおい交通(株)	とよやまタウンバス(南ルート)	航空館boon～名古屋栄	民間航空機生産・整備拠点事業に伴う流入者の増加に対して、他の路線バスを補完できるように利便性向上や利用促進を図った。公共交通マップにバス停位置図を追加するなどの改善を行い、関係機関での配布や転入者へ配布した。	A	補助対象期間の利用者は65,861人であり、目標の66,000人に対して99.8%となりわずかに目標を達成することができなかった。前年度比は96.4%で減少した。平成27年度までは増加していたが、平成28年度、平成29年度は、ともに前年度を割り込み、平成26年度レベルとなっている。	豊山町、名古屋を跨ぐ利用者は99% 5,434人/月であり、ほぼすべてが広域的な利用である路線である。豊山町内のバス停からの利用者の多くは、名古屋市内の栄・黒川等まで利用している。	<広域的・幹線の系統> 地下鉄名城線・東山線、名鉄瀬戸線、名鉄バス西春空港線、基幹バス、あおい交通名古屋空港直行バス・豊山幸田勝川線、名古屋市営バス黒川系統、栄系統	2年連続で前年利用実績を下回った。豊山町の公共交通の利便性を認識していない町民が多いため、利便性の向上やPRに努める必要がある。あらゆる機会を通じてPRを行うとともにニーズに対応した改善・見直しを行う。
飛鳥村	三重交通(株)	飛鳥公共交通バス(名港線)	名古屋港～公民館分館～名古屋港	法定協議会を開催し関係機関と意見交換を行うとともにバスロケーションシステムの導入するなどして利用者の利便性向上に努めた。	A	補助対象期間の利用者は124,216人であり、目標の126,400人に対して98.3%となり目標が達成することができなかった。前年度との比較は99.9%でほぼよこばいとなった。本路線は飛鳥村南部に位置する港湾部企業への通勤手段としての利用が主となっており、企業従業員の異動等で利用者数は増減する。	飛鳥村、名古屋を跨ぐ利用者は、ほぼ100% 10,300人/月と推定され、ほぼすべてが広域的な利用である路線である。名古屋市ー飛鳥村間は鉄道がないため、名古屋市から飛鳥村南部に立地する企業の通勤手段として利用されている路線である。H29年4月のアンケート結果でも村内外の利用が確認でき、広域的な利用がされている	<広域的・幹線の系統> 飛鳥公共交通バス蟹江線 名古屋市営地下鉄名港線 あおなみ線	春季、朝の通勤時間帯にはほぼ満車になることが多いため、積み残しが発生する懸念がある。利用者アンケートを実施し利便性の向上に努めるとともに、次期公共交通網計画策定に向けて、通勤時間帯にキャパシティを超えることも見据えて準備していく。

補助対象事業者等		事業概要		前回の事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	複数市町村を跨ぐ系統としての役割	幹線系統としての役割	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						
飛島村	三重交通(株)	飛島公共交通バス(蟹江線)	近鉄蟹江駅～公民館分館	法定協議会を開催し関係機関と意見交換を行うとともにバスロケーションシステムの導入するなどして利用者の利便性向上に努めた。また、イベント時に事業のPRを行った。	A 計画通りの運行されている。	A 補助対象期間の利用者は143,830人であり、目標の132,000人に対して109.0%となり目標が達成することができた。前年度比も104.3%で増加した。平成27年3月末でより支線的な路線を廃止したことによる利用転換の影響があるものと考えられる。	飛島村、弥富市、蟹江町を跨ぐ利用者は、ほぼ100% 11,900人/月と推定され、ほぼすべてが広域的な利用である路線である。鉄道駅のない飛島村から蟹江駅、弥富市十四山地区から蟹江駅の交通に利用されていると考えられる。H29年4月のアンケート結果でも村内外の利用が確認された。弥富市のきんちゃんバス利用者も乗り継いで蟹江駅に行けることは認知されつつあるが、利用には結びついていない。	<広域的・幹線の系統> 近鉄名古屋線 飛島公共交通バス名港線  <地域的・フィーダー的系統> 蟹江町運行バス「お散歩バス」 弥富市コミュニティバス「きんちゃんバス」	朝夕の通勤通学時間帯にはほぼ満車になることが多いため、将来積み残しが発生する可能性がある。短期的にはダイヤ改正で対応し、32年度の次期公共交通網形成計画策定に向けてアンケート調査など準備を行っていく。きんちゃんバスからの乗り継ぎが少ないため、乗継利便性の向上を検討していく。
東浦町	大興タクシー(株)	うーらら(東ヶ丘・長寿線)	東ヶ丘集会所～長寿医療研究センター	デジタルサイネージを取り入れたバスロケーションシステムの導入、公共交通検索サービスの導入検討、大府市のコミュニティバス時刻表への接続地点の表示など、利用者が情報を入手しやすい環境を整えた。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間の利用者は81,222人であり、目標の79,006人に対して102.8%となり目標が達成することができたが、前年度比は99.3%で減少傾向が見られた。小学生の通学利用者が目標設定時の想定より増えたことが主な要因と考えられる。	東浦町と大府市を跨ぐ利用者は、21% 1,415人/月であり、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。	<広域的・幹線の系統> JR武豊線 東浦町運行バス「うらら」刈谷線、平池台線 大府市循環バス西コース、南コース <地域的・フィーダー的系統> 知多乗合東ヶ丘団地線 知多乗合大府循環線	利用者は高齢者の比率が高く、小学生の通学利用者の利用も数年後には減っていく可能性が高いため、若年層を始めとして、通学利用以外の利用の促進を図る必要がある。利便性を高めるため公共交通検索サービスを導入する。町のイベントにおいてPRを積極的に行うとともに、子供向けの乗り方教室などを行っていく。
		うーらら(平池台・長寿線)	平池台～長寿医療研究センター	デジタルサイネージを取り入れたバスロケーションシステムの導入、公共交通検索サービスの導入検討、大府市のコミュニティバス時刻表への接続地点の表示など、利用者が情報を入手しやすい環境を整えた。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	B 補助対象期間の利用者は63,436人であり、目標の65,925人に対して96.2%となり目標が達成することができなかった。前年度比も98.7%で減少した。小学生の通学利用者が目標設定時の想定より減ったことが主な要因と考えられる。	東浦町と大府市を跨ぐ利用者は、23% 1,203人/月で、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。	<広域的・幹線の系統> JR武豊線 東浦町運行バス「うらら」刈谷線、東ヶ丘線 大府市循環バス西コース、南コース  <地域的・フィーダー的系統> 知多乗合大府循環線	利用者は高齢者の比率が高く、小学生の通学利用者の利用も数年後には減っていく可能性が高いため、若年層を始めとして、通学利用以外の利用の促進を図る必要がある。利便性を高めるため公共交通検索サービスを導入する。町のイベントにおいてPRを積極的に行うとともに、子供向けの乗り方教室などを行っていく。
南知多町	レスクル(株)	海つ子バス(豊浜線)	師崎港～知多厚生病院前・中河和～河和駅	ホームページ、広報紙を活用したPR、時刻表の掲載等を実施した。	A 計画通りの運行回数が確保されている。	A 補助対象期間における利用者数は80,359人であり、目標利用者数75,000人に比べ107.1%となり目標を達成できた。前年度比でも、107.7%で増加している。主に通学に利用されている路線であるが、人口減・少子化等の影響による減少を補うため観光客の取り込み等が必要である。	南知多町と美浜町との相互間の利用者は、64% 3,630人/月であり、広域的な利用がされている路線である。南知多町と美浜町内の病院や鉄道駅との間の移動の手段として利用されていると考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名鉄河和線 名鉄海上観光船 <地域的・フィーダー的系統> 知多乗合師崎線 海つ子バス 西海岸線	利用者は増加傾向であるが、引き続き、鉄道、船舶等の関係機関と連携して利用促進の取り組みが必要である。
武豊町	レスクル(株)	ゆめころん(赤ルート)	武豊町役場～イオン半田店～武豊町役場	コミュニティバスのテーマソング「ゆめころんのうた」とその踊りが完成した。	A 補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画通りの運行が実施されている。	A 補助対象期間の利用者は38,162人であり、目標の31,700人に対して120.4%となり目標が達成することができた。昨年度との比較でも112.9%で増加した。 NPO法人と連携したCD作成や保育園、武豊町コミュニティバス利用促進会の会など協力した利用促進事業の実施により利用者が増加したものと考えられる。	武豊町と半田市を跨ぐ利用者は、13% 419人/月であるが、武豊町内と半田市内の大型商業施設との間の移動に利用されており、商業施設に乗り入れた効果とみれば、市町間の移動に一定の役割を果たしていると考えられる。	<広域的・幹線の系統> 名鉄 河和線 JR武豊線  <地域的・フィーダー的系統> 武豊町ゆめころん青ルート 武豊町乗合タクシー 沓町田、平井畑・祠峰、上ヶ、上山、青木ヶ丘、桜ヶ丘、やすらぎ墓園、原田、長峰・大屋敷、東大高・白山の各ルート	継続的に利用拡大、利便性を高める必要がある。また、町財政からの投入額が拡大しないよう事業継続することが必要であるため、引き続き利用促進の会と協力して利用促進に努めるとともに、継続的にルート等の改善を図る。半田市の実証運行を利用しているバス路線についても乗継についても協議検討を行う必要がある。

## 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

平成30年 1月10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。 実施にあたっては、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。