中部様式

令和３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　令和２年７月２８日　確保維持計画策定

1.直近の二次評価の活用・対応状況

直近の二次評価結果	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
新型コロナウイルス感染症に関する公共事業者に対し、感染防止対策や運行継続に向けた支援を行ったことを評価。	地域間幹線系統補助について、国の要件緩和を踏まえ、予算の範囲内で要件緩和を実施。 中小企業者等応援金制度を創設。	新型コロナウイルスの影響を注視し、必要な支援策を検討。 バス・タクシー事業者に対する燃油価格高騰対策支援を実施。
輸送実績で15人割れとなっている系統、平均乗車密度が極めて低い系統について、協議会として詳細な分析を進めるとともに、運行事業者、沿線自治体など関係者と協働して具体的な改善策を検討すること。	輸送実績が低い系統について、運行事業者及び沿線市町村と維持・利用促進のあり方などについて意見交換を実施。 新型コロナウィルスの影響により監視対象の系統が増え、かつ利用者回復の可否判断がしづらい状況であるため、改善策の検討に至っていない。	新型コロナウィルスの影響による利用者及び収入の減少の状況を見つつ、回復に向けた意見交換を継続して実施。 併せて、コミュニティバスも含めた路線網の見直しや利用促進策の検討を促進。

１.直近の二次評価の活用・対応状況

直近の二次評価結果	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
協議会として地域間幹線系統に係る方針・考え方を整理し、それに基づいて計画の位置づけや事業の実施をすること。	系統分析シートを活用し、事業者と沿線市町の意思疎通を図り、協働を促進。 新型コロナウィルスの影響はあるが、必要最低限の減便や沿線市町の補填によって路線維持されていることを確認。	新型コロナウィルスの影響による減収や燃料高騰による経費の増加など、系統・交通圏ごとの現況・課題を整理する。 引き続き系統分析シートを活用し、関係者の意思疎通を図る。
地域公共交通の確保・維持に向けては、地域公共交通計画における位置づけが重要であるため、必要に応じて圏域で作成いただくか、現在計画がない市町村への対応を検討すること。	各圏域の状況を勘案し、今後、県として地域公共交通計画を策定することを決定。	計画策定に向けて、市町の地域公共交通計画との整合性や、地域間幹線系統に対する支援のあり方も含めて検討する。 （Ｒ４年度中に着手、Ｒ５年度末までに策定予定）

○令和３年度愛知県地域間幹線系統確保維持計画

・愛知県バス対策協議会において、６５系統を位置づけ。
　（令和２年度比４系統増）
・運営主体別では、事業者が３３系統、市町村が３２系統。
・交通圏別では、右表のとおり。

交通圏	系統数
名古屋	4
豊橋	8
岡崎	6
一宮	4
瀬戸・日進・豊明	9
東海・半田・大府・常滑・美浜	10
小牧・犬山・江南	2
津島・あま・弥富	2
刈谷・安城・碧南・西尾	8
豊田	14
新城	4

※複数交通圏に跨る系統はそれぞれに計上

【参考】あいち公共交通ビジョン（取組期間：H29～R3）との関連性

ビジョンでは、取り組むべき政策の方向性の一つとして「地域特性に応じた生活交通の確保・維持」を掲げており、その一環として、県・県バス対策協議会により地域間幹線系統の確保・維持に取り組んでいる。

ビジョン基本方針

- 「産業首都あいち」を牽引する交通体系の構築
- 「交流拠点あいち」を支える交通体系の構築
- 「集約型まちづくり」を支える交通体系の構築
- **「安心して住めるあいち」を支える交通体系の構築**
- 「環境首都あいち」を支える交通体系の構築

取り組むべき施策の方向性

(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)高齢者や移動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

○地域間幹線系統補助における要件緩和

令和２年度は、当初予算額を上限に下記の要件緩和を実施。（②、③は県独自）

①輸送量実績が15人を下回っても補助対象とする
②経常収益が経常費用の11/20未満の系統も補助対象とする
③密度カットは当初計画時のみなし運行回数で算定（従前は実績時の回数で算定）

上記要件緩和による結果
①・②により、30系統中7系統が補助対象外→補助対象に
③により、30系統中14系統に対して、総額27,482千円補助額を増額

○生活交通確保に向けた協議

廃止申し出のあった系統について、対応方策等を協議。

桃山線（名鉄バス㈱）

- 利用者低迷により、かねてより名鉄バス㈱が申し出していた
- 沿線市では計画に位置づけるなど維持を図ったが、回復の見通し立たず
- 沿線市における地元との調整結果等も踏まえて協議し、現時点では代替方策もなく、R3.10.1を持って廃止
- 名鉄バス(株)によれば、元々路線重複があり、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が利用できるため、その後も大きな混乱は見られないとのこと

廃止対象エリア
小牧市下末～春日井市大草

春日井駅～大草の約10kmのうち、廃止される区間は下末～大草の約4km

○関係者間における情報共有及び意見交換

系統分析シートは、フィーダー系統が接続する幹線系統がある地域において、各市町が主宰する地域公共交通会議等の資料として活用され、公共交通ネットワークを意識した議論に寄与。

R2輸送実績が15人割れとなっている系統や平均乗車密度が極めて低い系統のうち、以下の系統について、分析シート等を活用しつつ、運行事業者及び沿線市町村と意見交換を実施。

系統名	平均乗車密度	R2実績輸送量
岡崎・安城	1.5	18.3
星ヶ丘・豊田	2.2	14.3
岩倉	1.2	14.4
新城上平井田口	2.0	15.4

◇岡崎・安城線（名鉄バス(株)）

・R3.9～10　運行事業者及び沿線市（岡崎市・安城市）と路線維持について意見交換

◇星ヶ丘・豊田線（名鉄バス(株)）

・R3.9　運行ルートの見直しについて運行事業者と意見交換。沿線市町村の意向に基づき、対応を検討することを確認

◇岩倉線（名鉄バス(株)）

・R3.11　路線の維持のあり方について小牧市と意見交換

◇新城上平井田口線（豊鉄バス(株)）

・今年度中に、田口新城線活性化検討会を開催し、今後のあり方について検討予定

<その他公共交通活性化に関する主な取組>

○「あいち交通ビジョン」（取組期間：R4～R8）の策定

県の総合的な計画である「あいちビジョン2030」の個別計画として、2026 年度までに取り組む施策の方向性を示すもの。令和５年度末までに愛知県地域公共交通計画を策定することを取組指標の一つとして掲げている。

○ＭａａＳの社会実装に向けた実証実験の実施

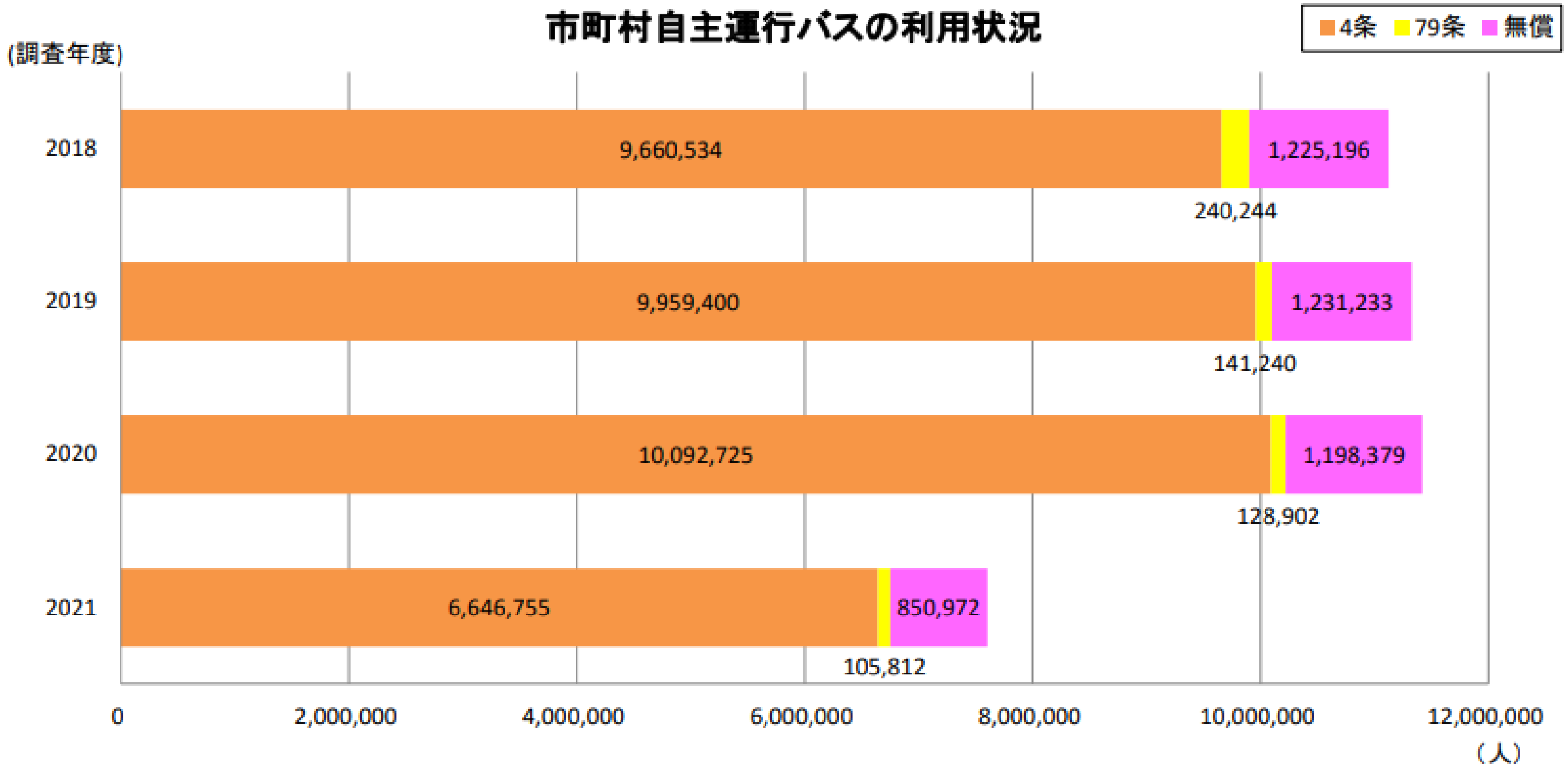
名古屋東部丘陵地域を中心に、令和３年１２月～令和４年１月において、スマホアプリ「マイルート」を使った実証実験を実施。

○市町村バス対策担当者研究会

令和３年度は、尾張東部地域（６市町）を対象に開催し、各市町が抱える課題について意見交換を行う予定。当該地域における地域間幹線系統の現況・課題についての情報共有・意見交換も実施予定。（2022年3月上旬）

○市町村における自主運行バス等の運行状況に関する調査の実施

- 愛知県では、毎年、市町村の協力の下、市町村自主運行バスの実態を把握して取りまとめ、ホームページで公開している
- R3年度の調査では、江南市・岩倉市・扶桑町を除く51市町村において、自主運行バスの運行が確認された。（扶桑町は現在、新たな公共交通について検討が始まっている。）
- コミュニティバスの利用者は、前年度調査時に比べて、33.4%減少した。
（4条許可による運行委託：34.1%減、79条登録有償運送：17.9%減、無償：29.0%減）
- 分析を進め、県としての新たな施策検討や、市町村への適切な助言等に役立てる。



<地域間幹線系統の評価>

○評価指標の設定

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

○評価指標の達成状況等

≪幹線系統全体の利用者数及び対前年推移別系統数≫

R3年度	R2年度	増減率
4,488,921人	4,717,460人	4.8%減

利用者の増減区分	系統数
増加（105%～）	6(5)
横ばい（95～105%未満）	24(6)
減少（80～95未満）	21(27)
減少（80%未満）	11(22)

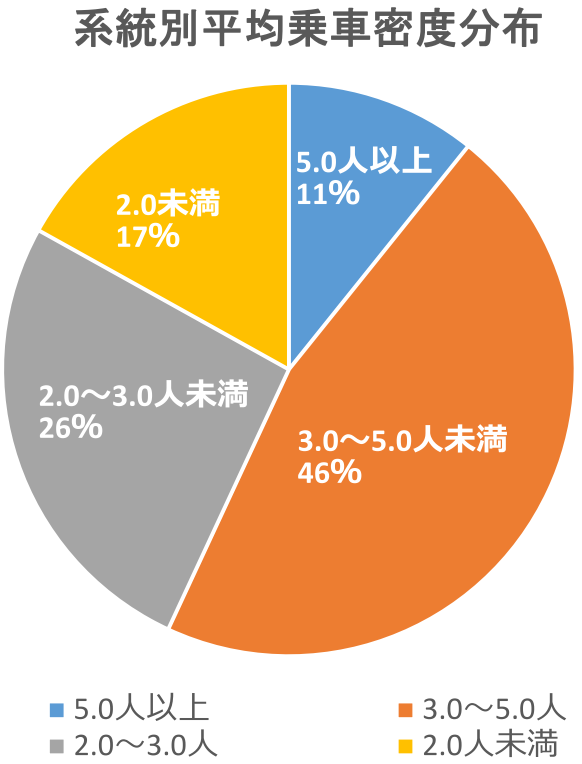
※新規系統を除く。カッコ書きは前年の数値。

≪目標実績別評価系統数≫

A評価	増加（100%～）	5(11)
B評価	減少（75～100%未満）	40(35)
	減少（50～75未満）	19(14)
C評価	半数減（50%未満）	1(1)

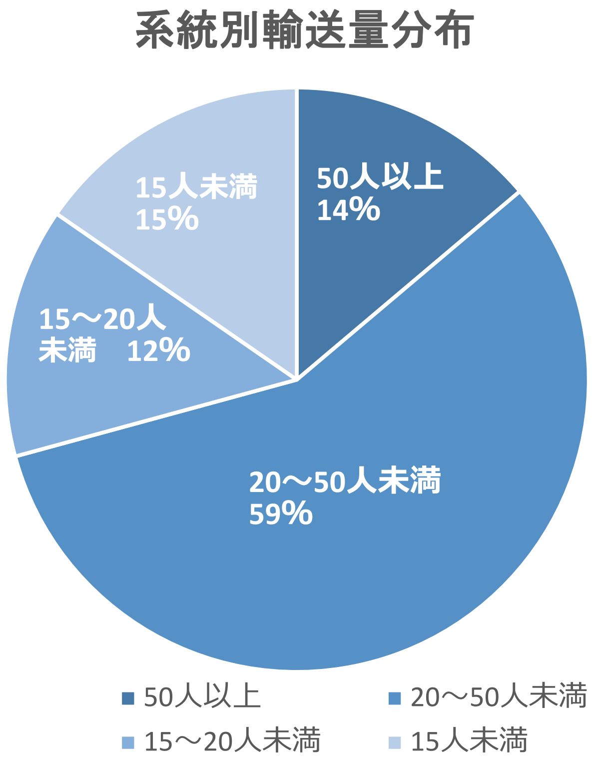
※カッコ書きは前年の数値。

◇約半数の系統が、前年度に比べ同程度以上の利用者数。
◇前年度に比べ２割以上利用者数が減少している１１系統のうち、４系統は路線再編・ダイヤ改正の影響と考えられる。それ以外の７系統は、リモートワークの浸透や観光利用の減少によるものと考えられる。



系統別平均乗車密度	
5.0(人)以上	7(7)
3.0～5.0(人)未満	30(30)
2.0～3.0(人)未満	17(15)
2.0(人)未満	11(9)

※カッコ書きは前年の数値



系統別輸送量	
50(人/日)以上	9(14)
20～50(人/日)未満	38(33)
15～20(人/日)未満	8(7)
15(人)未満	10(7)

※カッコ書きは前年の数値

<地域間幹線系統の確保・維持に関する課題>

- 利用者や収入の減少が新型コロナウィルスの影響によるものか見極めつつ、事業者・沿線市町村との連携のもと、計画的に路線の確保・維持に取り組むことが必要
- 輸送実績が低い系統については、今までどおりの維持ではなく、改善策の検討が必要
- 新型コロナウィルスに関する様々な対策を進めつつ、燃油価格高騰等への対応が必要

<対応方針>

◆愛知県地域公共交通計画の策定

・令和５年度末までに策定予定。令和４年度は、バス対策協議会の法定協議会への改編、計画に位置付ける内容の検討などを実施。併せて、地域間幹線系統に対する県の支援のあり方についても検討。

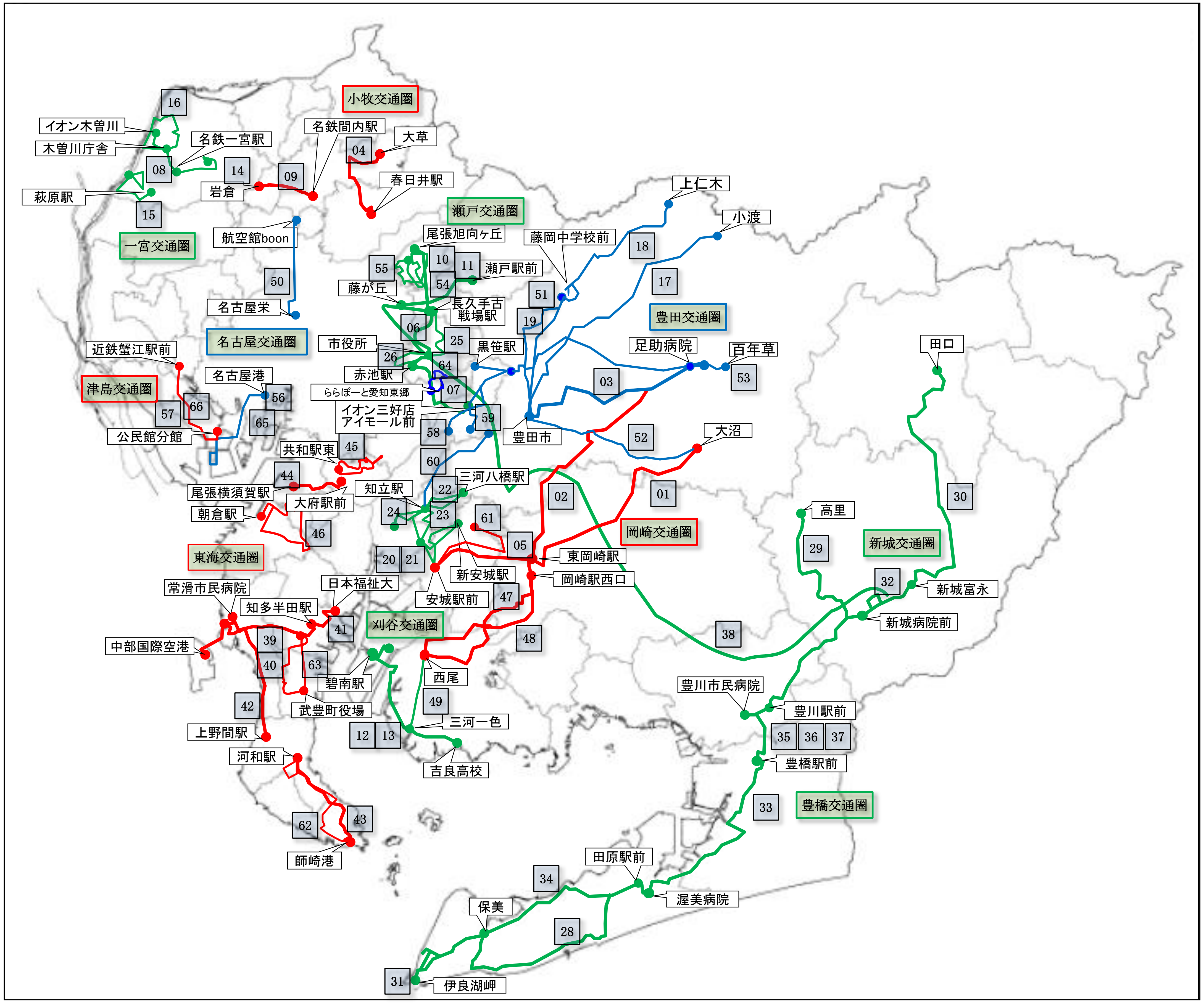
◆関係者間による情報共有・連携の促進

・尾三地区広域公共交通推進会議、田口新城線活性化検討会、市町村地域公共交通会議、市町村バス対策担当者研究会など、様々な機会を通じて実施。
・継続して、輸送実績が低い系統を中心に、運行事業者・沿線市町村との意見交換を実施し、並行路線も含めた路線網の見直しや利用促進策を検討。
・モデル路線を選定し、沿線観光施設の体験プログラムを組み合わせたツアー等の利用促進策を実施。

◆新型コロナウィルスや燃油価格高騰による影響への対策

・愛知県では、緊急事態措置等に伴い、売上が減少した中小企業者等に対して応援金を交付。一部の市町村でも公共交通事業者への支援金が交付されている。
・乗合バス・タクシーの燃料費上昇分に相当する額を支援。（県予算：329,600千円）

令和3年度　愛知県 地域間幹線系統路線一覧



交通圏	番号	系統名	輸送量
01名古屋	48	タウンバス(南ルート)	25.4
	56	飛島公共交通バス(名港線①)	30.2
	65	飛島公共交通バス(名港線②)	14.8
02豊橋	28	伊良湖支線(福祉C堀切)	17.8
	31	伊良湖本線(渥美病院休暇村明	31.5
	32	新豊	34.7
	33	伊良湖本線(豊橋保美)	23.2
	34	伊良湖本線(渥美病院田原駅前保美)	34.3
	35	豊川(豊川駅前)	14.5
	36	豊川(豊川市民病院豊川駅前)	38.7
	37	豊川(豊川市民病院)	22.4
03岡崎	01	大沼	10.0
	02	岡崎・足助	28.4
	05	岡崎・安城	14.7
	47	岡崎・西尾	50.5
	48	岡崎・西尾(西尾市民病院)	30.1
	61	あんくるバス(東部線)	24.8
04一宮	14	iーバス(一宮コース)	26.7
	15	iーバス(尾西南コース)	29.6
	16	iーバス(木曽川・北方コース)	12.3
	08	一宮・イオン木曽川	26.2
05瀬戸・日進・豊明	25	くるりんばす(梅森線)	10.8
	26	くるりんばす(五色園線)	19.8
	06	日進中央	57.0
	07	星ヶ丘・豊田	9.7
	10	愛知医科大学病院	16.2
	11	本地ヶ原	25.9
	54	尾張旭市営バス(東ルート)	64.9
	55	尾張旭市営バス(西ルート)	72.4
	64	じゅんかい君(北コース)	29.3
06東海・半田・大府・常滑・美浜	39	半田・常滑(A)	17.4
	40	半田・常滑(D)	23.2
	41	半田・常滑(N)	23.0
	42	常滑南部(B)	23.0
	43	師崎	39.6
	44	横須賀(A)	44.6
	45	大府市循環バス(北コース)	6.1
	46	あいあいバス(北部循環コース)	20.5
	62	海っ子バス(豊浜線)	25.6
	63	ゆめころん(赤ルート)	16.7
07小牧・犬山・江南	04	桃山	20.1
	09	岩倉	12.0
08津島・あま・弥富	57	飛島公共交通バス(蟹江線①)	67.7
	66	飛島公共交通バス(蟹江線②)	15.6
09刈谷・安城・碧南・西尾	22	ミニバス(2コース)	17.8
	23	ミニバス(3コース)	51.9
	24	ミニバス(4コース)	19.6
	21	あんくるバス(作野線)	42.7
	20	あんくるバス(西部線)	40.0
	49	一色	22.8
	12	ふれんどバス①	45.3
	13	ふれんどバス②	39.9
10豊田	03	矢並	39.7
	17	おいでんバス(旭・豊田線)	26.1
	18	おいでんバス(小原・豊田線)	59.1
	19	おいでんバス(藤岡・豊田線(西中山経由))	39.5
	53	おいでんバス(さなげ・足助線)	55.4
	52	おいでんバス(下山・豊田線)	60.3
	51	おいでんバス(藤岡・豊田線(加納経由))	34.9
	58	さんさんバス(交流路線)	47.2
	59	さんさんバス(生活路線)	38.0
	60	高岡ふれあいバス(路線②)	28.8
11新城	29	作手	21.3
	30	新城上平井田口	21.3
	38	新城名古屋藤が丘	10.4

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４年　１月１４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 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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		⑤ 輸送量(人) R3計画	⑤ 輸送量(人) R3実績	⑤ 輸送量(人) （平均乗車密）	⑤ 輸送量(人) （運行回数）	⑤ 収支率(%) R2実績	⑤ 収支率(%) R3実績	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）
01名古屋	豊山町	あおい交通㈱	50 タウンバス(南ルート)	航空館boon～名古屋栄	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。	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：67,500 実績：47,801（70.8%） ※前年度比94.4% 朝・夕方の時間帯の利用者数が減少しているため、テレワークやオンライン授業による通勤・通学での利用の減少したと考えられる。	33.8	25.4	2.1	12.1	31.0	32.0	市町を跨ぐ利用者は、月平均3,904人で全体の98.0%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。 《地域的・フィーダー的系統》 （豊山町）タウンバス北ルート	広報、ホームページ、町主催のイベントや出前講座等あらゆる機会を通じて、PRを行う。また、利用者ニーズに対応した改善を行う。
01名古屋 08津島・あま・弥富	飛島村	三重交通㈱	56 飛島公共交通バス(名港線①)	名古屋港～名古屋港	令和2年10月に増便を伴うダイヤ改正、令和3年4月にICカードの導入を行い、沿線線企業従業員の利便性向上を図った。沿線の名古屋市では、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：52,000 実績：43,939（84.5%） ※前年度比74.3%（2系統合算） 新型コロナウイルスの影響により、通勤目的での利用が減少したと思われる。	36.0	30.2	4.2	7.2	38.3	35.5	市町村を跨ぐ利用者は、月平均3,662人でほぼ100%の割合であり、名古屋港から飛島村南部の港湾部への通勤手段として利用されている。 《広域的・幹線的系統》 飛島村公共交通バス（蟹江線）、名古屋市営地下鉄、あおなみ線	ホームページへの掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動のほか、名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会においても周知を図る。名古屋市では、引き続き、交通エコライフの取組を進める。
01名古屋 08津島・あま・弥富	飛島村	三重交通㈱	65 飛島公共交通バス(名港線②)	名古屋港～名古屋港	令和2年10月に増便を伴うダイヤ改正、令和3年4月にICカードの導入を行い、沿線線企業従業員の利便性向上を図った。沿線の名古屋市では、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：52,000 実績：33,631（64.7%） ※前年度比74.3%（2系統合算） 新型コロナウイルスの影響により、通勤目的での利用が減少したと思われる。	19.8	14.8	3.3	4.5	38.3	32.8	市町村を跨ぐ利用者は、月平均2,803人でほぼ100%の割合であり、名古屋港から飛島村南部の港湾部への通勤手段として利用されている。 《広域的・幹線的系統》 飛島村公共交通バス（蟹江線）、名古屋市営地下鉄、あおなみ線	ホームページへの掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動のほか、名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会においても周知を図る。名古屋市では、引き続き、交通エコライフの取組を進める。
02豊橋	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	28 伊良湖支線(福祉C堀切)	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）	沿線市と連携し、高齢者の利用促進策として、元気パスのPRチラシを公共施設に配布するとともに、利用促進パンフレットを作成・配布した。田原市では，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：58,552 実績：40,554（69.3%） ※前年度比83.0% 昼間帯において起点の渥美病院の利用者（主に高齢者）が減少したと考えられる。	28.3	17.8	2.2	8.1	35.3	30.5	旧町を跨ぐ利用者は、月平均2,625人で全体の67.8%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、童浦線、サンテパルク線）、（田原市）ぐるりんミニバス（表浜線、中山線）	沿線市と連携し、営業所見学ツアーなどの利用促進策を実施する。また、バスロケーションシステムのPRに努める。また、沿線の田原市では、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】	①補助対象事業者等 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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) R3計画	輸送量(人) R3実績	輸送量(人) （平均乗車密）	輸送量(人) （運行回数）	収支率(%) R2実績	収支率(%) R3実績	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）
02豊橋	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	31 伊良湖本線(渥美病院休暇村明神)	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)	沿線市と連携し、高齢者の利用促進策として、元気パスのPRチラシを公共施設に配布するとともに、利用促進パンフレットを作成・配布した。田原市では,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：103,884 実績：78,301（75.4%） ※前年度比226.6% 前年度比大幅増となったのは、運行回数が4.4回から10.5回に増加したことによる。観光目的での利用者が減少していることから、目標未達となった。	47.2	31.5	3.0	10.5	45.2	40.9	旧町を跨ぐ利用者は、月平均5,130人で全体の73.2%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。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、童浦線、サンテパルク線）、（田原市）ぐるりんミニバス（表浜線、中山線）	沿線市と連携し、営業所見学ツアーなどの利用促進策を実施する。また、バスロケーションシステムのPRに努める。 また、沿線の田原市では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㈱	豊鉄バス㈱	32 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2台他系統と共通)	豊橋市内の沿線住民に、地域密着型の時刻表を配布し、利用促進に努めた。また、地元商店街と連携し、豊川稲荷周辺のイベントチラシを車内に設置した。沿線市ではバスマップの配布や、新しい生活様式における公共交通の乗り方の周知を行った。	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。	B	目標：160,600 実績：143,560（89.4%） ※前年度比109.1% 前年に比べ、昼間帯における利用が微増しており、豊川市民病院への通院やイオン豊川店への買い物での利用があったと考えられる。	41.3	34.7	3.7	9.4	38.8	39.7	複数市を跨ぐ利用者は、月平均4,755人で全体の24.4%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、豊橋市コミュバス、豊川コミュバス、（新城市）Sバス	豊橋駅周辺における複合施設オープンにあわせた記念切符の作成や、「豊橋まちなかおでかけきっぷ」を造成し、利用促進を図る。また、沿線の豊川市では、1日フリー乗車券と組み合わせた利用促進策を検討する。豊橋市では、まちなか図書館での利用促進イベント等を実施する。
02豊橋	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	33 伊良湖本線(豊橋保美)	豊橋駅前～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1台他系統と共通)	豊橋市と連携し、豊橋駅前バス停にて、新しい生活様式における公共交通の乗り方の周知を行った。また、田原市との連携により、利用促進パンフレットを作成、配布した。このほか、田原市では、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：89,825 実績：77,037(85.8%) ※前年度比71.2% 伊良湖本線合算で、定期外が約25%減少しており、通院や買い物での利用が減少したと考えられる。	30.4	23.2	2.9	8.0	40.1	35.8	豊橋市、旧田原町及び旧渥美町を跨ぐ利用者は、月平均3,960人で全体の54.3%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。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）、豊橋コミュバス、（田原市）ぐるりんバス、（田原市）ぐるりんミニバス	豊橋駅周辺における複合施設オープンにあわせた記念切符の作成や、「豊橋まちなかおでかけきっぷ」を造成し、利用促進を図る。また、バスロケーションシステムのPRに努める。沿線の田原市では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ほか、豊橋市では、まちなか図書館での利用促進イベント等を実施する。
02豊橋	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	34 伊良湖本線(渥美病院三河田原駅前保美)	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)	高齢者の利用促進策として、沿線市と連携し、元気パスのPRチラシを公共施設に配布した。また、田原市では、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。	A	目標：48,995 実績：63,045（128.7%） ※前年度比70.0% 他の並行して運行している系統とあわせて、推移を注視していく必要があるが、伊良湖本線合算では、定期利用が前年度に比べて1割増加した。	23.8	34.3	4.9	7.0	53.7	72.0	旧町を跨ぐ利用者は、月平均5,400人で全体の82.6%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、サンテパルク線）、（田原市）ぐるりんミニバス（表浜線、中山線）	沿線市と連携し、営業所見学ツアーなどの利用促進策を実施する。また、バスロケーションシステムのPRに努める。 田原市では、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	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	35 豊川(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2台他系統と共通)	豊橋市内の沿線住民に、地域密着型の時刻表を配布し、利用促進に努めた。また、また、地元商店街と連携し、豊川稲荷駅周辺のイベントチラシを車内に設置した。豊川市では、時刻表をバスマップやHPへ掲載するとともに、主要施設にて配布した。また、豊橋市では新しい生活様式における公共交通の乗り方の周知を行った。	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。	B	目標：44,676 実績：33,474（74.9%） ※前年度比84.8% 豊川線3系統合算の利用者数は前年比97.6%。本系統は主に朝晩に運行するダイヤであり、朝の豊橋方面への通勤利用者が前年比約75%であった。	18.4	14.5	2.6	5.6	52.9	48.6	市を跨ぐ利用者は、月平均930人で全体の34.4%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）、豊橋コミュバス、豊川コミュバス	豊橋駅周辺における複合施設オープンにあわせた記念切符の作成や、「豊橋まちなかおでかけきっぷ」を造成し、利用促進を図る。また、バスロケーションシステムのPRに努める。また、沿線の豊川市では、1日フリー乗車券と組み合わせた利用促進策を検討する。豊橋市では、まちなか図書館での利用促進イベント等を実施する。

	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）
【交通圏】	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(%)			
										R3計画	R3実績	（平均乗車密	（運行回数）	R2実績	R3実績		
02豊橋	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	36 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 【車両減価償却費等国庫補助金の交付対象】（新城営業所に2台他系統と共通）	豊橋市内の沿線住民に、地域密着型の時刻表を配布し、利用促進に努めた。また、また、地元商店街と連携し、豊川稲荷駅周辺のイベントチラシを車内に設置した。豊川市では、時刻表をバスマップやHPへ掲載するとともに、主要施設にて配布した。また、豊橋市では新しい生活様式における公共交通の乗り方の周知を行った。	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。	B	目標：138,799 実績：114,316（82.4%） ※前年度比96.1% 豊川線3系統合算の利用者数は前年比97.6%。本系統は、昼間時間帯の落ち込みが少なく、豊川市民病院の利用者（主に高齢者）が一定程度あった。	46.8	38.7	3.0	12.9	53.8	52.6	市を跨ぐ利用者は、月平均3,420人で全体の35.3%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）、豊橋コミュバス、豊川コミュバス	豊橋駅周辺における複合施設オープンにあわせた記念切符の作成や、「豊橋まちなかおでかけきっぷ」を造成し、利用促進を図る。また、バスロケーションシステムのPRに努める。また、沿線の豊川市では、1日フリー乗車券と組み合わせた利用促進策を検討する。豊橋市では、まちなか図書館での利用促進イベント等を実施する。
02豊橋	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	37 豊川(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2台他系統と共通）	豊橋市内の沿線住民に、地域密着型の時刻表を配布し、利用促進に努めた。また、また、地元商店街と連携し、豊川稲荷駅周辺のイベントチラシを車内に設置した。豊川市では、時刻表をバスマップやHPへ掲載するとともに、主要施設にて配布した。また、豊橋市では新しい生活様式における公共交通の乗り方の周知を行った。	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。	B	目標：50,865 実績：46,528（91.5%） ※前年度比110.8% 豊川線3系統合算の利用者数は前年比97.6%であった。昼間時間帯の落ち込みが少なく、起点の豊川市民病院の利用者（主に高齢者）が一定程度あった。	24.7	22.4	3.8	5.9	68.7	66.9	市を跨ぐ利用者は、月平均2,490人で全体の47.3%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）、豊橋コミュバス、豊川コミュバス	豊橋駅周辺における複合施設オープンにあわせた記念切符の作成や、「豊橋まちなかおでかけきっぷ」を造成し、利用促進を図る。また、バスロケーションシステムのPRに努める。また、沿線の豊川市では、1日フリー乗車券と組み合わせた利用促進策を検討する。豊橋市では、まちなか図書館での利用促進イベント等を実施する。
03岡崎 10豊田	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	01 大沼	東岡崎～大沼	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供により、利便性向上に努めた。また、岡崎市では高齢者パスの購入費用の一部補助を行った。	A	道路工事による通行止めのため16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：62,500 実績：38,596（61.8%） ※前年度比97.2% .新興住宅が多い真伝町の減少が大きく、前々年度比58.1%であり、リモートワークが進み、通勤利用者が減少したと考えられる。	21.2	10.0	1.8	5.6	18.4	16.1	市を跨ぐ利用者は、月平均270人で全体の約7%を占める。その内訳は、通勤定期11.1%、通学定期22.2%、ゴールド・シルバーパス22.2%、現金・ICSF（定期以外）42.2%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	継続してスマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。また、高齢者用定期券ゴールド・シルバーパスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。沿線の岡崎市では、公共交通マップの作成・配布や感染対策等の安全性の周知、豊田市ではバスマップやHPなどへの路線情報の掲載により、利用促進を図る。
03岡崎 10豊田	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	02 岡崎・足助	東岡崎～足助	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供により、利便性向上に努めた。また、岡崎市では高齢者パスの購入費用の一部補助を行った。	A	雨量規制による通行止で19本の運休となったが、それ以外は所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	B	目標：154,700 実績：111,486（72.1%） ※前年度比104.0% 令和3年4月のダイヤ改正により、名鉄東岡崎駅～桑原を並走する別系統を減便したことにより、本系統に利用者が流入し、利用者が増加したと考えられる。	44.2	28.4	3.6	7.9	32.9	31.5	市を跨ぐ利用者は、月平均1,080人で全体の10.2%を占める。通勤定期16.7%、通学定期19.4%、ゴールド・シルバーパス19.4%、現金・ICSFの定期外44.4%。鉄道駅（東岡崎）の利用者、岡崎市内への通学、通院、買物利用者が大部分と考えられる。 《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、効率的な運行計画の検討をするとともに、利用促進を図る。
03岡崎 09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	05 岡崎・安城	東岡崎～安城駅前	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供により、利便性向上に努めた。また、岡崎市では高齢者パスの購入費用の一部補助を行った。	A	計画通り運行が実施された。	B	目標：48,400 実績：36,515（75.4%） ※前年度比81.3% 停留所の中で、特にJR安城駅の減少が大きく、対前々年度比69.5%であり、企業のリモートワークが進み、通勤利用者が減少したと考えられる。	19.6	14.7	1.2	12.3	21.5	16.7	市を跨ぐ利用者は、月平均840人で全体の23.5%を占める。通勤定期7.1%、ゴールド・シルバーパス14.3%、現金、ICSFの定期外71.4%。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物利用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（安城線）、あんくるバス（循環線、安城線、東部線、西部線、作野線）	Googleマップへ路線情報を反映させるとともに、継続してスマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。また、高齢者用定期券ゴールド・シルバーパスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。沿線の岡崎市では、公共交通マップの作成・配布や感染対策等の安全性の周知、安城市ではバスマップやバスガイド冊子への路線情報の掲載により、利用促進を図る。

【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）
	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) R3計画	輸送量(人) R3実績	輸送量(人)（平均乗車密	輸送量(人)（運行回数）	収支率(%) R2実績	収支率(%) R3実績		
03岡崎 09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄東部交通㈱	名鉄東部交通㈱	47 岡崎・西尾	東岡崎～西尾	コロナ禍での安心利用に向けて、車内美化や換気、定時運転確保や安全運転に努めた。また、「駅探」に路線情報を反映させた。沿線の岡崎市ではバスマップを配布し周知を行ったほか、西尾市では安心・安全なバス利用のPRや、通学定期補助を行った。	B	停留所の早発が判明したため、該当便を運休とした。	B	目標：181,100 実績：127,582（70.4%） ※前年度比105.0% ワクチン接種の影響もあり、藤田医科大学系統の周知が進んだことが、前年度に比べて利用者が増加した要因の一つと考えられる。	79.8	50.5	3.1	16.3	72.6 47.1	46.3	市を跨ぐ利用者は、月平均1,825人で全体の18%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》 （西尾市）六万石くるりんバス、（西尾市）いこまいかー	藤田医科大学系統を新設したが、その動向をみつつ、改善余地がないか検討する。また、岡崎市では、デマンド型乗合タクシーとの乗継利便性や感染対策等の安全性の周知など、西尾市では、公共交通利用講座等の開催により、安心・安全なバス利用をPRする。
03岡崎 09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄東部交通㈱	名鉄東部交通㈱	48 岡崎・西尾（西尾市民病院）	岡崎駅西口～若松町～西尾	コロナ禍での安心利用に向けて、車内美化や換気、定時運転確保や安全運転に努めた。また、「駅探」に路線情報を反映させた。沿線の岡崎市ではバスマップを配布し周知を行ったほか、西尾市では安心・安全なバス利用のPRや、通学定期補助を行った。	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：67,900 実績：75,431（111.1%） ※前年度比137.7% 主に通院・通学に利用されている路線であり、ダイヤ改正による利便性向上が利用者増につながったと思われる。	44.0	30.1	2.6	11.6	64.4 56.3	46.9	市を跨ぐ利用者は、月平均1,039人で全体の約22.8%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》 （西尾市）六万石くるりんバス、（西尾市）いこまいかー	藤田医科大学系統を新設したが、その動向をみつつ、改善余地がないか検討する。また、岡崎市では、デマンド型乗合タクシーとの乗継利便性や感染対策等の安全性の周知など、西尾市では、公共交通利用講座等の開催により、安心・安全なバス利用をPRする。
03岡崎 09刈谷・安城・碧南・西尾	安城市	東伸運輸㈱	61 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	時刻表・マップの作成・配布等による情報提供を行うとともに、新たに、外国語版の時刻表・マップを作成した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	B	目標：32,000 実績：22,422（70.1%） ※前年度比86.2% 高齢者の利用割合が高く、通院・お見舞い目的での利用が多い路線である。新型コロナウイルスの影響による外出抑制や公共交通での移動を避けたことにより、利用者が減少したと思われる。	31.7	24.8	3.6	6.9	8.3	7.6	市を跨ぐ利用者は175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）	アンケート等により利用状況等を分析し、地域公共交通計画を策定する。また、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・分析・改善、バスの乗り方教室や無料乗車キャンペーン等の実施のほか、デジタル技術の活用を検討する。沿線の岡崎市では公共交通マップの作成・配布や感染対策等の安全性の周知を図る。
04一宮	一宮市	名鉄バス㈱	14 i―バス(一宮コース)	木曽川庁舎～市民病院	バスマップの配布、1日乗車券の発売、及びi―バスの情報のGTFS化により、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-バスミニ）の運行により、バスの利便性向上を図った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	B	目標：99,298 実績：63,597（64.0%） ※前年度比89.7% コロナ影響前と比べて、病院停留所の利用が約30%減少している一方、屋外スポーツ施設付近の停留所の利用は前年度に比べて20%増加している。	42.2	26.7	2.6	10.3	27.7	24.0	一宮市と旧尾西市・旧木曽川町を跨ぐ利用者は4,445人／月と推定され、全体の84%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―バス（尾西北コース、木曽川・北方コース,大和町・萩原町コース、千秋コース）、i―バスミニ	一宮駅～市民病院間は路線バスと競合しているため、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、高齢者向けの講座等におけるバスのPR等により、引き続き利用促進を図る。また、バスを利用した施設案内チラシ等を充実させ、利便性の向上を図る。
04一宮	一宮市	名鉄バス㈱	15 i―バス(尾西南コース)	萩原駅～萩原駅	バスマップの配布、1日乗車券の発売、及びi―バスの情報のGTFS化により、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-バスミニ）の運行により、バスの利便性向上を図った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	B	目標：40,409 実績：30,875（76.4%） ※前年度比95.6% 大型スーパー付近の停留所、鉄道駅、団地等集合住宅付近及び乗換のできる停留所の利用者数の回復が早く、生活必需品の購入のための利用や、定期的な利用が戻りつつあると推測される	35.8	29.6	3.8	7.8	8.5	7.7	一宮市と旧尾西市を跨ぐ利用者は、月平均708人と推定され、全体の27%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―バス（尾西北コース）、i―バスミニ	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におけるバスのPR等により、引き続き利用促進を図る。また、バスを利用した施設案内チラシ等を充実させ、利便性の向上を図る。

【交通圏】	①補助対象事業者等 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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) R3計画	輸送量(人) R3実績	輸送量(人) (平均乗車密)	輸送量(人) (運行回数)	収支率(%) R2実績	収支率(%) R3実績	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)
04一宮	一宮市	名鉄バス㈱	16 i―バス(木曽川・北方コース)	木曽川庁舎～木曽川庁舎	バスマップの配布、1日乗車券の発売、及びi―バスの情報のGTFS化により、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-バスミニ)の運行により、バスの利便性向上を図った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	B	目標：23,627 実績：15,557(64.6%) ※前年度比73.9% 病院停留所の利用者は、通院に制限があったためコロナ前と比較して約20%減少している。一方、大型ショッピングセンター付近の停留所の利用者の回復が早く、生活必需品の購入のための利用が戻りつつあると推測される。、	19.3	12.3	1.4	8.8	5.7	4.6	一宮市と旧木曽川町を跨ぐ利用者は、755人／月と推定され全体の68%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木曽川駅への鉄道利用、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》 i―バスミニ	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において、大型ショッピングセンターや鉄道駅への接続による利便性を周知し、利用促進を図る。また、バスを利用した施設案内チラシ等を充実させ、利便性の向上を図る。
04一宮	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	08 一宮・イオン木曽川	名鉄一宮～イオン木曽川	利用者にわかりやすい停留所名称に変更するとともに、HP・スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行った。また、沿線の一宮市において、バスマップの作成や1日乗車券の発行、高齢者フリーパスの購入補助などを行った。	A	計画通り運行が実施された。	B	目標：79,700 実績：56,188(70.5%) ※前年度比95.0% 停留所の中で、特にイオンモール木曽川の減少が大きく、時間短縮営業や外出自粛の影響により、通勤・買物利用者が減少したと考えられる。	33.6	26.2	2.5	10.5	32.4	32.8	一宮市と旧木曽川町を跨ぐ利用者は、月平均3,540人で全体の76%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―バスミニ	Googleマップへ路線情報を反映させるとともに、継続してスマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。また、高齢者用定期券ゴールド・シルバーパスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。
05瀬戸・日進・豊明	日進市	名鉄バス㈱	25 くるりんばす(梅森線)	市役所～東名古屋病院～市役所	これまでに実施した各種調査結果の精査、市民委員を含めた検討会等を通じ、路線の部分改正案を作成した。	A	事業計画どおりの運行回数が確保されている	B	目標：40,085 実績：33,015(82.4%) ※前年度比90.5% 商業施設への買い物での利用や、平針駅・赤池駅への通勤・通学での利用が減少したと考えられる。	18.6	10.8	1.1	9.9	10.1	8.3	市を跨ぐ利用者は全体の7%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、名古屋市営バス(東名古屋病院)	運賃の値上げ、土日の減便、総距離程の短縮など、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。令和4年度中に新しい公共交通計画を策定し、計画に基づき、路線の全線改正に向けた検討を進める。また、沿線の名古屋市では、引き続き、交通エコライフの取組を進める。
05瀬戸・日進・豊明	日進市	名鉄バス㈱	26 くるりんばす(五色園線)	市役所～長久手古戦場駅～市役所	これまでに実施した各種調査結果の精査、市民委員を含めた検討会等を通じ、路線の部分改正案を作成した。	A	事業計画どおりの運行回数が確保されている	B	目標：65,700 実績：53,975(82.2%) ※前年度比93.1% 沿線商業施設への買い物目的での利用や、通勤目的での利用が減少したと考えられる。	21.5	19.8	2.0	9.9	10.5	10.7	全体の約7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)	令和4年度中に新しい公共交通計画を策定し、計画に基づき、路線の全線改正に向けた検討を進める。 沿線の長久手市では、OD調査や市民懇談会を通じて、移動ニーズを把握し、日進市及び交通事業者と連携して、最適な路線構築を図る。
05瀬戸・日進・豊明	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	06 日進中央	赤池駅～長久手古戦場駅	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行った。沿線の日進市では市内コミュニティバスとともにGTFSデータの更新を実施した。	B	緊急事態宣言発令のため、始発地を21時30分以降に発車の便が109本運休となったが、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：130,300 実績：113,938(87.4%) ※前年度比104.3% 愛知淑徳大学南停留所の利用者像によるものであり、リモート授業から通常授業に戻ったものと考えられる。	61.5	57.0	3.8	15.0	45.6	47.9	市を跨ぐ利用者は、月平均2,640人で全体の26.7%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)	継続してスマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。また、高齢者用定期券ゴールド・シルバーパスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。沿線市では、HPや広報での公共交通の便利な使い方を周知したり、イベントを通じて公共交通に触れる機会を創出する。

【交通圏】	①補助対象事業者等 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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) R3計画	輸送量(人) R3実績	輸送量(人) （平均乗車密	輸送量(人) （運行回数）	収支率(%) R2実績	収支率(%) R3実績	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）
05瀬戸・日進・豊明 10豊田	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	07 星ヶ丘・豊田	赤池駅～イオン三好店アイモール前	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行った。市役所窓口や沿線町のコミュニティセンターに時刻表を配架し周知に努めた。	A	計画通り運行が実施された。	B	目標：40,100 実績：22,102（55.1%） ※前年度比76.7% 停留所の中で、特に赤池駅の減少が大きく、対前々年度比71.5%であり、企業のリモートワークが進み、通勤利用者が減少したと考えられる。	19.5	9.7	1.5	6.5	28.8	19.6	複数市町を跨ぐ利用者は、月平均1,500人で全体の81%を占め、現金、ICSFの定期外利用が86.0%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（東コース）、（日進市）くるりんばす（梅森線、赤池線）	Googleマップへ路線情報を反映させるとともに、継続してスマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。また、高齢者用定期券ゴールド・シルバーパスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。さらに、赤池駅、東郷町の大型商業施設開業後の利用状況等について、沿線市町と情報共有し、路線のあり方について協議する。
05瀬戸・日進・豊明	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	10 愛知医科大学病院	長久手古戦場駅～尾張旭向ヶ丘	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行った。また、沿線市のバスマップ等に路線情報の掲載や沿線市によるイベントでルートマップ等を配布するなど利用促進に努めた。	A	計画通り運行が実施された。	B	目標：54,000 実績：44,224（81.9%） ※前年度比97.4% 停留所の中で、特に愛知医科大学病院の減少が大きく、対前々年度比65.7%であり、通学・通院利用者が減少したと考えられる。	17.4	16.2	1.4	11.6	16.8	18.6	市を跨ぐ利用者は、月平均2,520人で全体の57.5%を占め、現金、ICSFの定期外利用者が83.3%で、市外から病院への利用が多い。 《地域的・フィーダー的系統》 （尾張旭市）あさぴー号、（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）	開設当初よ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。 高齢者定期券ゴールド・シルバーパスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図るほか、沿線市とともにホームページ等を使った周知、市イベントでのPRなどを行う。
05瀬戸・日進・豊明	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	11 本地ヶ原	藤が丘～瀬戸駅前	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行った。また、沿線市のバスマップ等に路線情報の掲載や沿線市によるイベントでルートマップ等を配布するなど利用促進に努めた。	A	計画通り運行が実施された。	B	目標：117,000 実績：77,003（65.8%） ※前年度比85.2% 停留所の中で、特に愛知医科大学病院の減少が大きく、対前々年度比66.7%であり、通学・通院利用者が減少したと考えられる。	41.3	25.9	3.2	8.1	52.2	41.4	市を跨ぐ利用者は、月平均6,030人で全体の83%を占め、現金、ICSFの定期外が86.1%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多い。 《地域的・フィーダー的系統》 （尾張旭市）あさぴー号、瀬戸市コミュニティバス、（長久手市）Nーバス、しなの線・赤津線	開設当初よ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。Googleマップへ路線情報を反映させるとともに、高齢者定期券ゴールド・シルバーパスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。沿線市において、ホームページやイベントでのPRなどを行う。
05瀬戸・日進・豊明	尾張旭市	豊栄交通㈱	54 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	店舗等応援情報誌に市営バスの無料利用券をつけて配布し、バスの利用促進と地域経済の活性化を図った。沿線の瀬戸市では、瀬戸市コミュニティバスから当路線への乗継に配慮したダイヤ改正を行った。	A	計画どおり運行されている。	B	目標：114,000 実績：99,824（87.6%） ※前年度比103.4% 外出自粛の影響により目標は未達であるものの、買い物目的での利用が堅調なことから、利用者数は前年度に比べて増加した。	84.5	64.9	4.3	15.1	14.6	15.9	市を跨ぐ利用者は、月平均1,412人で全体の8.6%と低い数値となっているものの、愛知医科大学病院への通院目的で利用されており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。 《幹線的・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	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。利用状況に合わせた運行計画を検討するとともに、イベント等において周知を行う。また、利用者の外出を支援するような取組を検討する。沿線の瀬戸市では、瀬戸市コミュニティバスとの相互利用を図るため、HPにて周知を行う。
05瀬戸・日進・豊明	尾張旭市	豊栄交通㈱	55 尾張旭市営バス(西ルート)	市役所～印場駅～市役所	店舗等応援情報誌に市営バスの無料利用券をつけて配布し、バスの利用促進と地域経済の活性化を図った。	A	計画どおり運行されている。	B	目標：132,000 実績：105,719（80.1%） ※前年度比97.9% 通院目的での利用が多いため、外出自粛の影響により、利用者が減少したと考えられる。	92.1	72.4	4.8	15.1	16.3	17.0	市を跨ぐ利用者は、月平均1,914人で全体の11%と低い数値となっているものの、愛知医科大学病院へ通院目的で利用されており、広域的な路線の役割を果たしていると考えらえる。 《幹線的・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	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。利用状況に合わせた運行計画を検討するとともに、イベント等において周知を行う。また、利用者の外出を支援するような取組を検討する。

【交通圏】	①補助対象事業者等 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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) R3計画	輸送量(人) R3実績	（平均乗車密	運行回数）	収支率(%) R2実績	収支率(%) R3実績	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）
05瀬戸・日進・豊明	東郷町	瀬戸自動車運送㈱	64 じゅんかい君（北コース）	らら ぽーと愛知東郷～日進駅～ららぽーと愛知東郷	※R3年度新規位置づけ	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施された。	B	目標：104,000 実績：87,558（84.2%） 緊急事態宣言発出に伴う外出機会減少により目標未達となったが、日進駅への通勤・通学目的での利用や、ららぽーと愛知東郷への買い物目的での利用が堅調であった。	19.2	29.3	1.3	22.6	―	10.6	市を跨ぐ利用者は、月平均3,909人で全体の27%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。東郷町民の日進駅への通勤・通学利用の他、日進市民の買い物利用もあると考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 （東郷町）じゅんかい君　東コース・南西コース	利用者数は高齢者が多いが、駅や大型商業施設を経由することから、若年層にも路線を認識してもらうため、バスのお出かけイベント等の実施を検討する。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合㈱	知多乗合㈱	39 半田・常滑(A)	知多半田駅～常滑駅	時刻表検索機能の搭載などホームページのリニューアルを行い、利便性向上を図った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。沿線の半田市では、青山駅におけるバスシェルターの設置やバス路線の新設、常滑市では、高齢者及び運転免許返納者に対する路線バス運賃助成を継続実施し、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：55,000 実績：42,559（77.4%） ※前年度比70.8% 日中の利用が少なく、利用者数が大きく減少したが、主に沿線の福祉施設への移動目的として利用された。	15.1	17.4	3.8	4.6	72.8	48.4	市を跨ぐ利用者は、月平均1,186人で全体の33%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）ごんくる青山・成岩線、半田中央線（武豊町）赤ルート	ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。また、沿線の半田市では、バス情報のGTFS化を完了させ、乗継に関する情報発信を強化する。常滑市では、路線バス運賃助成制度を継続実施する。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合㈱	知多乗合㈱	40 半田・常滑(D)	知多半田駅～中部国際空港	時刻表検索機能の搭載などホームページのリニューアルを行い、利便性向上を図った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。沿線の半田市では、青山駅におけるバスシェルターの設置やバス路線の新設、常滑市では、高齢者及び運転免許返納者に対する路線バス運賃助成を継続実施し、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：146,000 実績：95,976(65.7%) ※前年度比68.6% 中部国際空港島内貨物地区への通勤旅客と定期外の利用者が大きく減少した。	37.6	23.2	2.9	8.0	47.7	34.5	市境をまたぐ利用者は、月平均2,677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。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）ごんくる青山・成岩線、半田中央線、（武豊町）赤ルート	ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。また、沿線の半田市では、バス情報のGTFS化を完了させ、乗継に関する情報発信を強化する。常滑市では、路線バス運賃助成制度を継続実施する。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合㈱	知多乗合㈱	41 半田・常滑(N)	日本福祉大学～知多半田駅～常滑市民病院	時刻表検索機能の搭載などホームページのリニューアルを行い、利便性向上を図った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。沿線の常滑市では、高齢者及び運転免許返納者に対する路線バス運賃助成を継続実施した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	B	目標：79,000 実績：75,175(95.2%) ※前年度比92.4% 通勤・通学で利用する旅客が微増したものの、定期外の利用者が大きく減少した。	28.8	23.0	6.4	3.6	52.1	51.5	市境をまたぐ利用が3割を占め、広域的な路線の役割を果たしている。半田市西部からの通勤、通学旅客が常滑駅で鉄道線へ乗り換えるケースが見受けられる。 《地域的・フィーダー的系統》 （知多乗合）常滑南部線、（半田市）ごんくる青山・成岩線、半田中央線、亀崎有脇線（武豊町）赤ルート	ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。また、沿線の半田市では、バス情報のGTFS化を完了させ、乗継に関する情報発信を強化する。常滑市では、路線バス運賃助成制度を継続実施する。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合㈱	知多乗合㈱	42 常滑南部(B)	常滑市民病院～上野間駅	時刻表検索機能の搭載などホームページのリニューアルを行い、利便性向上を図った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。沿線の常滑市では、高齢者及び運転免許返納者に対する路線バス運賃助成を継続実施した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	B	目標：64,000 実績：58,800（91.9%） ※前年度比83.0% 通勤・通学で利用する旅客が微増したものの、定期外の利用者が減少した。	20.0	23.0	2.3	10.0	35.5	33.0	市町をまたぐ利用者は月平均547人で全体の約11%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。 《接続する幹線的系統》 名古屋鉄道常滑線、知多新線、知多乗合（半田・常滑線）	ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。また、沿線の常滑市では、路線バス運賃助成制度を継続実施する。

【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】 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(%)			
	運営主体	運行事業者	系統名	運行区間						R3計画	R3実績	(平均乗車密	(運行回数)	R2実績	R3実績		
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合㈱	知多乗合㈱	43 師崎	河和駅～師崎港	時刻表検索機能の搭載などホームページのリニューアルを行い、利便性向上を図った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。沿線の南知多町では、通学定期券の販売や町民感謝デーを実施した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	B	目標：90,200 実績：82,075（91.0％） ※前年度比85.6％ 日中の利用が少なく利用者数は減少したが、南知多町から河和駅への通勤・通学利用が堅調であった。	47.0	39.6	2.7	14.6	34.1	29.8	町を跨ぐ利用者は、月平均4,410人で全体の64％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）	ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。沿線の南知多町では、利用者の意見を聞きながら、運行事業者とともに運行ダイヤを検討する。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合㈱	知多乗合㈱	44 横須賀（A）	大府駅前～尾張横須賀駅	時刻表検索機能の搭載などホームページのリニューアルを行い、利便性向上を図った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。沿線の南知多町では、通学定期券の販売や町民感謝デーを実施した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	B	目標：92,000 実績：78,952（85.8％） ※前年度比88.5％ 日中の利用が少なく利用者数は減少したが、大府駅への通勤目的での利用や沿線高校への通学目的での利用が堅調であった。	52.0	44.6	3.6	12.5	60.7	54.1	町を跨ぐ利用者は、月平均3,255人で全体の50％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。 《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	ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。沿線の大府市では、循環バスの路線図・時刻表に横須賀線への乗継箇所を明示する、また、東海市では、コミュニティバスのダイヤ改正に向けて、市内公共交通路線のOD調査を実施する。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	大府市	知多乗合㈱	45 大府市循環バス（北コース）	共和駅東～名鉄前後駅～共和駅東	ホームページ等により、利便性向上に関するPRを行うとともに、時刻表を大府市内の公共施設に加えて、沿線の豊明市役所、名鉄前後駅に配架した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	B	目標：17,210 実績：15,466（89.9％） ※前年度比97.7％ 令和元年10月の路線再編の影響により、他路線への利用者転換の影響が大きく、2年連続で計画輸送量15人／日を大幅に下回った。	16.3	6.1	0.9	6.8	3.0	3.0	市を跨ぐ利用者は、月平均150人で全体の15.6％に留まっているものの、JR共和駅と名鉄前後駅の駅間利用が一定数あることから、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 大府市循環バス、豊明市循環バス	大府市循環バス路線全体でのダイヤ見直しや路線再編等も視野に入れた検討を行う。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多市	知多乗合㈱	46 あいあいバス北部循環コース	朝倉駅～朝倉駅	※R3年度新規位置づけ	A	計画どおり運行した。	A	目標：48,500 実績：51,064（105.3％） 東海市の南加木屋駅、阿久比町のスーパーへの利用者が増加しており、乗り入れ市町との人的交流が高まった。	30.3	20.5	2.1	9.8	－	5.8	市を跨ぐ利用者は、月平均987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。 市境を超える病院への利用が多い。 《地域的・フィーダー的系統》 （知多市）あいあいバス（南部コース）、（東海市）らんらんバス（中・南ルート）	学生や会社員の利用促進を図る必要がある。バスロケーションシステムの運用による利便性向上とシステム導入の積極的なPRを実施する。また、バスの乗り方教室の開催や啓発チラシの配布などにより、需要回復に向けた取組を進める。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	南知多町	レスクル㈱	62 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、通学定期券の販売や町民感謝デーを実施した。また、電子チケットを新たに導入した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	B	目標：81,800 実績：77,709（95.0％） ※前年度比109.9％ 観光客の利用が依然として少ないため、目標未達であったが、長期休校がなかったことから、前年度に比べて利用者数が増加した。	33.3	25.6	1.6	16.0	22.3	22.3	町を跨ぐ利用者は、月平均3,465人で全体の77％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）	南知多町における学校の統廃合に向けた路線の見直しや、乗車率の低いバス停の見直しを行う。

【交通圏】	①補助対象事業者等 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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) R3計画	輸送量(人) R3実績	輸送量(人) （平均乗車密	輸送量(人) （運行回数）	収支率(%) R2実績	収支率(%) R3実績	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）
06東海・半田・大府・常滑・美浜	武豊町	フジキュー整備㈱	63 ゆめころん(赤ルート)	武豊町役場～武豊町役場	高齢者無料乗車券や回数券制度の継続実施により、利用の定着と利用者数の確保につながった。また、住民団体と連携したワークショップにより、認知度向上及び利用方法の周知に努めた。	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。	B	目標：46,500 実績：39,655（85.3%） ※前年度比100.6% 高齢者を対象とした無料乗車券や回数券の発行により、利用者数の確保につながったと考えらえる。	36.9	16.7	1.9	8.8	12.3	9.4	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、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。 《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）、武豊町接続タクシー	安全に公共交通を利用できることをPRし、無料乗車券の利用を促すとともに、運転免許証の自主返納を呼びかける。また、ワークショップ等による意見聴取を行い、次期計画に基づき、利便性の向上、利用促進に取り組む。
07小牧・犬山・江南	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	04 桃山	春日井駅～大草	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供により、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。	B	緊急事態宣言発令のため、始発地を21時30分以降に発車の便が73本運休となったが、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：56,400 実績：50,926（90.3%） ※前年度比95.1% 他のバス路線との重複区間がほとんどであり、利用者の需要と路線の供給がミスマッチである。	22.5	20.1	3.3	6.1	43.9	41.4	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、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）	関係市との協議の結果、令和3年10月1日付で廃止となった。
07小牧・犬山・江南	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	09 岩倉	岩倉駅～名鉄間内駅	HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供により、利便性向上に努めた。また、小牧市では、事業所へのチラシ配布、イベントでの啓発活動や広報への記事掲載などを行った。	B	緊急事態宣言発令のため、始発地を21時30分以降に発車の便が73本運休となったが、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：41,483 実績：24,397（58.8%） ※前年度比81.8% 停留所の中で、特に既存住宅の多い藤島団地の減少が大きく、対前々年度比53.1%であり、買い物や通院など生活の利用者が減少したと考えられる。	21.6	12.0	1.0	12.0	18.5	14.8	市を跨ぐ利用者は、月平均1,4400人で全体の65%を占める。鉄道駅（岩倉駅）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（藤島線、市之久田線、春日寺線、多気線）	路線の認識がまだ低いため、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、沿線市では、沿線地区への回覧、小・中学校へのチラシ配布等による周知を図っていく。
08津島・あま・弥富	飛島村	三重交通㈱	57 飛島公共交通バス(蟹江線①)	近鉄蟹江駅前～公民館分館	令和2年10月に増便を伴うダイヤ改正、令和3年4月にICカードの導入を行い、利便性向上を図った。沿線の弥富市では、同市コミュニティバス利用者を対象にしたアンケートを実施し、蟹江線との乗継状況や評価を把握した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	A	目標：107,000 実績：110,610（103.4%） ※前年度比97.1%（2系統合算） 2系統合算の利用者数は、前年度に比べて微減となっており、通学目的での利用が堅調であった。	91.5	67.7	3.7	18.3	51.7	46.4	市町村を跨ぐ利用者は、月平均9,218人でほぼ100%の割合であり、近鉄蟹江駅からは飛島村及び弥富市への通勤手段として、飛島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。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	ホームページへの掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動を行い、利用促進を図る。沿線の弥富市では、住民との意見交換会などを実施し、同市コミュニティバスの再編を行い、乗継利便性を向上させる。
08津島・あま・弥富	飛島村	三重交通㈱	66 飛島公共交通バス(蟹江線②)	近鉄蟹江駅前～公民館分館	令和2年10月に増便を伴うダイヤ改正、令和3年4月にICカードの導入を行い、利便性向上を図った。沿線の弥富市では、同市コミュニティバス利用者を対象にしたアンケートを実施し、蟹江線との乗継状況や評価を把握した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標：42,000 実績：21,379（50.9%） ※前年度比97.1%（2系統合算） 2系統合算の利用者数は、前年度に比べて微減となっており、通学目的での利用が堅調であった。	20.7	15.6	3.4	4.6	51.7	46.5	市町村を跨ぐ利用者は、月平均1,782人でほぼ100%の割合であり、近鉄蟹江駅からは飛島村及び弥富市への通勤手段として、飛島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。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	ホームページへの掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動を行い、利用促進を図る。沿線の弥富市では、住民との意見交換会などを実施し、同市コミュニティバスの再編を行い、乗継利便性を向上させる。

【交通圏】	①補助対象事業者等 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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) R3計画	輸送量(人) R3実績	輸送量(人) (平均乗車密	輸送量(人) (運行回数)	収支率(%) R2実績	収支率(%) R3実績	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)
09刈谷・安城・碧南・西尾 10豊田	知立市	名鉄バス㈱	22 ミニバス(2コース)	知立駅～三河八橋駅～知立駅	広報やHP等に記事を掲載した。感染症対策として、バス車内に啓発ポスターを掲示するとともに、消毒・換気を徹底した。また、乗継時間等を考慮したダイヤ改正と、利便性向上のためのバスロケ導入を行った。また、豊田市のバスマップにも掲載して利用促進を行った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標：47,887 実績：31,682(66.2%) ※前年度比95.1% 外出自粛の影響により、全体では利用者が減少したが、利用者の年齢層が高いことから、駅や商業施設、病院のあるバス停の利用者数は増加している。	25.8	17.8	2.0	8.9	9.2	7.5	三河八橋駅からの利用者数は、90人/月と推定される。市町村を跨いでの利用者は3%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	広報へのバスロケの利用方法の掲載、ホームページへのモデルコースの掲載により、利用促進及び新規利用者の獲得に努める。また、感染症防止ポスター掲示や車内の換気等を継続し、利用者が安心して乗車できるよう努める。また、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。
09刈谷・安城・碧南・西尾	知立市	名鉄バス㈱	23 ミニバス(3コース)	知立駅～東刈谷駅～知立駅	広報やHP等に記事を掲載した。感染症対策として、バス車内に啓発ポスターを掲示するとともに、消毒・換気を徹底した。また、乗継時間等を考慮したダイヤ改正と、利便性向上のためのバスロケ導入を行った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標：72,147 実績：58,835(81.5%) ※前年度比95.5% 利用者の年齢層が若く、通勤・通学等での利用が多いことから、リモートワークやオンライン授業により、知立駅・東刈谷駅の利用者が減少した。	67.8	51.9	4.9	10.6	19.8	18.0	東刈谷駅北口バス停からの利用者数は、686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	広報へのバスロケの利用方法の掲載、ホームページへのモデルコースの掲載により、利用促進及び新規利用者の獲得に努める。また、感染症防止ポスター掲示や車内の換気等を継続し、利用者が安心して乗車できるよう努める。
09刈谷・安城・碧南・西尾	知立市	名鉄バス㈱	24 ミニバス(4コース)	知立駅～野田新町駅～知立駅	広報やHP等に記事を掲載した。感染症対策として、バス車内に啓発ポスターを掲示するとともに、消毒・換気を徹底した。また、乗継時間等を考慮したダイヤ改正と、利便性向上のためのバスロケ導入を行った。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延はなく、所定の事業計画通りの運行が実施された。	B	目標：40,221 実績：28,725(71.4%) ※前年度比98.7% 他コースと比べて、前年度比減少率が小さく、通院・買い物目的での利用が堅調であったと考えられる。	26.4	19.6	2.0	9.8	7.6	7.0	野田新町駅北口バス停からの利用者数は、263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	広報へのバスロケの利用方法の掲載、ホームページへのモデルコースの掲載により、利用促進及び新規利用者の獲得に努める。また、感染症防止ポスター掲示や車内の換気等を継続し、利用者が安心して乗車できるよう努める。
09刈谷・安城・碧南・西尾	安城市	名鉄バス㈱	21 あんくるバス(作野線)	新安城駅～新安城駅	時刻表・マップの作成・配布等による情報提供を行うとともに、新たに、外国語版の時刻表・マップを作成した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	B	目標：60,000 実績：46,959(78.3%) ※前年度比93.3% 64歳以下の利用割合が高く、通勤・通学目的での利用が多い路線であり、テレワークやオンライン授業等生活様式の変化により、利用者が減少したと思われる。	49.6	42.7	6.2	6.9	16.1	15.0	市を跨ぐ利用者は208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、通学や安城更生病院、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更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)	アンケート等により利用状況等を分析し、地域公共交通計画を策定する。また、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・分析・改善、バスの乗り方教室や無料乗車キャンペーン等の実施のほか、デジタル技術の活用を検討する。刈谷市では、OD調査等で利用実態を把握し、実態に即した路線改編等の検討を行う。
09刈谷・安城・碧南・西尾	安城市	名鉄バス㈱	20 あんくるバス(西部線)	新安城駅～新安城駅	時刻表・マップの作成・配布等による情報提供を行うとともに、新たに、外国語版の時刻表・マップを作成した。	A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	B	目標：60,000 実績：46,723(77.9%) ※前年度比93.3% 64歳以下の利用割合が高く、通勤・通学目的での利用が多い路線であり、テレワークやオンライン授業等生活様式の変化により、利用者が減少したと思われる。	45.5	40.0	5.8	6.9	14.5	14.5	市を跨ぐ利用者は212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、通学や安城更生病院、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更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)	アンケート等により利用状況等を分析し、地域公共交通計画を策定する。また、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・分析・改善、バスの乗り方教室や無料乗車キャンペーン等の実施のほか、デジタル技術の活用を検討する。刈谷市では、OD調査等で利用実態を把握し、実態に即した路線改編等の検討を行う。

【交通圏】	①補助対象事業者等 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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) R3計画	輸送量(人) R3実績	（平均乗車密	（運行回数)	収支率(%) R2実績	収支率(%) R3実績	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）
09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄東部交通㈱	名鉄東部交通㈱	49 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。沿線の西尾市では、安心・安全なバス利用のPR、通学定期補助、などを実施し、利便性向上に努めた。	A	計画通り運行が実施された。	B	目標：88,858 実績：69,817（78.6%） ※前年度比90.9% コロナ禍による観光需要の減少が影響し、利用が減少したが、一色地区から西尾駅・西尾市民病院や、西尾地区から沿線の一色高校への通学目的で利用されている。	30.1	22.8	2.2	10.3	43.7	37.3	西尾市と旧一色町を跨ぐ利用者は、月平均6,179人で全体の96.6%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》 （西尾市）六万石くるりんバス、（西尾市）いっちゃんバス、（西尾市）いこまいかー	利用促進を図るため、「憩の農園」への路線延長について、関係者との協議を進める。また、定時運行確保のため、道路状況の把握に努める。
09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	12 ふれんどバス①	吉良高校～碧南駅	ICカードの導入による乗降時間を短縮するとともに、バスロケーションシステムの提供を開始し、利便性向上を図った。 また、沿線市ではGoogleマップへの路線情報反映、沿線高校へバス通学を促すチラシの配布等を実施した。	B	緊急事態宣言発令のため、始発地を21時30分以降に発車の便が109本運休となったが、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：181,200 実績：127,763（70.5%） ※前年度比77.3% ふれんどバス2系統合算前年度比74.3% 対前々年度と比較した定期券発売枚数は、通勤67.9%、通学97.6%であり、通勤利用者が大きく減少した。	63.0	45.3	3.6	12.6	26.2	23.0	市町域を跨ぐ利用者は、月平均12,390人で全体の95.8%を占める。利用の内訳は通学定期58.8%、現金・ICSFの定期外23.0%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）、（西尾市）六万石くるりんばバス、（西尾市）いこまいかー	継続してスマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。
09刈谷・安城・碧南・西尾	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	13 ふれんどバス②	吉良高校～碧南高校	ICカードの導入による乗降時間を短縮するとともに、バスロケーションシステムの提供を開始し、利便性向上を図った。 また、沿線市ではGoogleマップへの路線情報反映、沿線高校へバス通学を促すチラシの配布等を実施した。	A	計画通り運行が実施された。	B	目標：157,900 実績：127,603（80.8%） ※前年度比71.5% ふれんどバス2系統合算前年度比74.3% 通勤・通学利用者の更なる大幅な増加は見込めず、昼間帯の利用促進が重要。	46.5	39.9	4.3	9.3	35.2	25.9	市町域を跨ぐ利用者は、月平均12,660人で全体の95.5%を占める。利用の内訳は通学定期70.6%、現金・ICSFの定期外20.1%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）、（西尾市）六万石くるりんバス、（西尾市）いこまいかー	継続してスマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。
10豊田	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	03 矢並	豊田市～足助	HP・スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供やコンテンツプロバイダーへのデータ提供をお行った。また、沿線の豊田市では、バスマップ等に本路線の情報を掲載するとともに、観光シーズンにおいてバス停案内を行うなど、利便性の向上を図った。	B	雨量規制による通行止で15本の運休、及び緊急事態宣言発令のため始発地を21時30分以降に発車の便が109本運休となったが、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：121,800 実績：105,643（86.7%） ※前年度比76.8% 停留所の中で、香嵐渓の減少が大きく、対前々年度比45.8%となり、観光目的の利用者が減少したと考えられる。	48.3	39.7	3.4	11.7	45.9	33.8	豊田市と旧足助町を跨ぐ利用者は、月平均1,680人で全体の17%を占める。その内訳は、現金・ICSF（定期以外）66.1%、通学定期23.2%の順に多い。鉄道駅や中心市街地部への利用が大部分と考える。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）	継続してスマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行う。また、高齢者用定期券ゴールド・シルバーパスのPRを積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。沿線の豊田市ではバスマップやHPなどへの路線情報の掲載により、利用促進を図る。
10豊田	豊田市	名鉄バス㈱	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、沿線やなでの飲み物サービス、「広瀬」バス停での乗り継ぎを考慮した他路線のダイヤ改正を実施した。	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：95,498 実績：74,487（78.0%） ※前年度比96.4% 在宅勤務の普及による通勤利用客の減少や沿線の観光地への外出機会の減少が要因の一つとして考えられる。	36.3	26.1	2.4	11.0	14.1	13.2	豊田市と旧旭町を跨ぐ利用者は、月平均1,240人で全体の14.6%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。 新型コロナウイルス感染症の感染状況を考慮しながら、沿線広瀬やなでの飲み物サービスの実施や1日乗車券の導入などの利用促進策を検討する。

【交通圏】	①補助対象事業者等 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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) R3計画	輸送量(人) R3実績	輸送量(人) (平均乗車密	輸送量(人) (運行回数)	収支率(%) R2実績	収支率(%) R3実績	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）
10豊田	豊田市	名鉄バス㈱	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を把握するとともに、四郷地区区画整理に対応した路線の検討を行った。 また、小原四季桜の開花中に増便をして、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。	B	目標：198,861 実績：149,228（75.0%） ※前年度比94.6% 利用者数は前年度に比べて減少したが、通勤・通学目的での利用や、小原四季桜の開花時期における観光目的での利用が堅調であった。	84.6	59.1	5.1	11.6	31.7	28.3	豊田市と旧小原村を跨ぐ利用者は、月平均1,984人で全体の11.5%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検討を継続する。 また、昼間や休日の利用を増やすため、高齢者定期券や1日乗車券の導入などの利用促進策を検討する。
10豊田	豊田市	名鉄バス㈱	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を把握するとともに、四郷地区区画整理に対応した路線の検討を行った。 また、小原四季桜の開花中に増便をして、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。	B	目標：115,135 実績：92,580（80.4%） ※前年度比100.9% 利用者数は前年度に比べて減少したが、通勤・通学目的での利用や、小原四季桜の開花時期における観光目的での利用が堅調であった。	50.9	39.5	5.2	7.6	30.1	379.0	豊田市と旧藤岡町を跨ぐ利用者は、月平均7,750人で全体の72.5%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」、「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	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検討を継続する。 また、昼間や休日の利用を増やすため、高齢者定期券や1日乗車券の導入などの利用促進策を検討する。
10豊田	豊田市	豊栄交通㈱	53 おいでんバス(さなげ・足助線)	豊田厚生病院～百年草	車両の中型化、及び「広瀬」バス停での他路線との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正を実施した。また、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。	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：200,529 実績：143,258（71.4%） ※前年度比100.7% 公共交通機関の利用が必要不可欠である学生や高齢者の利用が一定数あること、秋の香嵐渓への観光利用も多かったことから、目標未達なるも、前年度に比べて利用者数が増加した。	70.0	55.4	3.4	16.3	30.0	37.8	市町村を跨いでの利用者は月平均で3,968人と全体の約24%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	鉄道駅との乗継の利便性を高めるダイヤ改正及び車両の中型化の状況を把握する。 また、新型コロナウイルス感染症の感染状況を考慮しながら、高齢者定期券や1日乗車券の導入などの利用促進策を検討する。
10豊田	豊田市	豊栄交通㈱	52 おいでんバス(下山・豊田線)	大沼～豊田市 【公有民営方式車両購入費国庫補助金の交付対象】（1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、利用実態に合わせたダイヤ改正を行った。	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：155,584 実績：118,390（76.1%） ※前年度比97.9% 平日の通勤目的での利用や休日の利用が伸び悩んでおり、目標を下回ったと考えられるが、沿線高校での通学目的での利用は堅調であった。	82.3	60.3	5.2	11.6	48.1	35.5	豊田市と旧下山村を跨ぐ利用者は、月平均4,092人で全体の30.5%を占めている。「鵜ケ瀬」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》 （豊田市）下山地域バス、（豊田市）松平地域バス、（豊田市）水源東バス	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り、新型コロナウイルス感染症の感染状況を考慮しながら、高齢者定期券や1日乗車券の販売など利用促進策を検討する。
10豊田	豊田市	豊栄交通㈱	51 おいでんバス(藤岡・豊田線(加納経由))	藤岡支所～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、沿線施設の地域医療センターにバス位置情報のリアルタイムモニターを設置した。 また、交通結節点である藤岡支所の運用を開始した。	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：105,132 実績：80,288（76.4%） ※前年度比99.8% 在宅勤務が普及したことによる通勤利用者や沿線の観光地への観光利用者が減少したものの、通学利用者は堅調であった。	48.5	34.9	3.1	11.3	30.4	37.8	豊田市と旧藤岡町を跨ぐ利用者は、月平均4,278人と全体の38.0%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、新型コロナウイルス感染症の感染状況を考慮しながら、高齢者定期券、1日乗車券の導入や、地域医療センター・猿投神社・猿投山の登山口などの沿線施設や観光資源と連携した利用促進策を検討する。

【交通圏】	①補助対象事業者等 運営主体	①補助対象事業者等 運行事業者	②事業概要 系統名	②事業概要 運行区間	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 【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) R3 計画	輸送量(人) R3 実績	輸送量(人) （平均 乗車密	輸送量(人) （運行 回数）	収支率(%) R2 実績	収支率(%) R3 実績	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）
10豊田	みよし市	愛知つばめ交通㈱	58 さんさんバス(交流路線)	黒笹駅～明知下公民館	待合環境の整備やバス折り方教室の開催により、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、所定の事業計画どおりの運行ができた。	B	目標：134,121 実績：122,598（91.4%） ※前年度比101.3% コロナ前の水準には回復していないが、通学、通院、買い物目的での利用は多く、高齢者等の移動手段として重要な役割を担っている。	72.4	47.2	4.1	11.5	18.0	16.8	市を跨ぐ利用者は月平均1,139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、豊田市民も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、（豊田市）高岡地域バス	継続して、待合環境の整備や利用促進に取り組むとともに、令和4年度に路線再編を行い、さらなる利便性の向上を図る。
10豊田	みよし市	愛知つばめ交通㈱	59 さんさんバス(生活路線)	黒笹駅～福田児童館	待合環境の整備やバス折り方教室の開催により、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、所定の事業計画どおりの運行ができた。	A	目標：108,272 実績：111,359（102.2%） ※前年度比102.9% コロナ前の水準には回復していないが、通学、通院、買い物目的での利用は多く、高齢者等の移動手段として重要な役割を担っている。	64.4	38.0	3.3	11.5	16.3	14.0	市を跨ぐ利用者は月平均978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、豊田市民も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	継続して、待合環境の整備や利用促進に取り組むとともに、令和4年度に路線再編を行い、さらなる利便性の向上を図る。
10豊田	豊田市	高岡ふれあいバス共同体	60 高岡ふれあいバス(路線②)	上丘町～知立駅	前林地域全戸アンケート結果等を踏まえ、土橋駅又は市中心部への延伸、基幹バス化などの方向性について検討した。 また、知立市では、ミニバスガイドにおいて、同路線に接続可能であることを継続的に記載した。	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：118,958 実績：79,688（67.0%） ※前年度比91.7% 新型コロナの影響による、大企業の期間工の減少、リモートワーク、オンライン授業に伴い、通勤・通学利用者が激減したと考えられる。	43.2	28.8	2.0	14.4	25.5	24.3	市を跨ぐ利用者は、1日平均203人で全体の92.9%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。 《地域的・フィーダー的系統》 （豊田市）高岡ふれあいバス、（知立市）ミニバス	土橋駅又は豊田市市中心部への延伸、基幹バス化など、ふれあいバス路線全体の改編について検討する。
11新城	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	29 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2台他系統と共通）	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。	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：66,578 実績：53,224（79.9%） ※前年度比94.8% 定期利用が前年度比111.2%に対して、定期外利用は前年度比43.4%であり、通院・買い物等での利用が減少している。	25.6	20.1	3.3	6.1	89.2	69.3	新城市と旧作手村を跨ぐ利用者は、月平均4,605人で全体の99.0%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。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）	バスロケーションシステムのPRに努める。沿線の新城市では、作手地区内のデマンド型区域運行バスと連携した利用促進策を検討する。
11新城	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	30 新城上平井田口	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2台他系統と共通）	名古屋圏の住民をターゲットとした高速バスと路線バスを合わせたお得な切符を作成し、地元観光地のPRを兼ねたチラシを作成・配布した。設楽町では。田口高校へ通学する町民に対して通学費の全額補助を行った。新城市ではバスマップの発行、全戸配布を行うとともに、利用者に合わせた時刻表を作成し、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：50,007 実績：47,232（94.5%） ※前年度比144.6% 目標未達なるも、通学利用が回復したことにより、前年に比べて大きく増加したと思われる。	22.1	21.3	.2.7	7.9	26.7	35.1	新城市、設楽町を跨ぐ利用者は、月平均2,460人で全体の57.3%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）	バスロケーションシステムのPRに努める。 また、沿線市町では、高速バスと連携した旅行プランの造成や、道の駅したらへの交通手段として周知する。

【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		輸送量(人)				収支率(%)		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		R3計画	R3実績	(平均乗車密	(運行回数)	R2実績	R3実績		
01名古屋 05瀬戸・日進・豊明 11新城	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	38 新城名古屋藤が丘	新城市民病院西～長久手古戦場駅	※R3年度新規位置づけ	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：13,763 実績：10,303(74.9%) 新型コロナウイルスの影響により、新城市からの通学・買い物目的での利用、名古屋圏からの観光目的での利用が減少し、目標未達となった。	16.2	10.4	3.6	2.9	ー	21.8	新城市、名古屋市及び長久手市を結ぶ路線で、全ての利用者が市を跨ぐ利用をしており、広域的な路線の役割を果たしている。新城市から名古屋市及び長久手市への通勤・通学や名古屋圏から新城市への観光目的で利用されている。 《地域的・フィーダー的系統》 (新城市)Sバス湯谷温泉もっくる新城線	道の駅もっくる新城に乗り入れ、利便性向上を図るとともに、定期券の導入を検討する。新城市では、市内観光施設との連携による、新たな企画切符の販売について検討する。