

令和2年度補助系統別事業評価票(ゆめころん赤ルート)

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
ゆめころん赤ルート	武豊町	アジキュー整備株式会社	武豊町役場～イオン半田店～武豊町役場	12.8 km	9 回	半田市
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)	模式図
<p>&lt;接続する系統&gt;</p> <p>名古屋鉄道河和線 東海旅客鉄道武豊線</p> <p>&lt;接続される系統&gt;</p> <p>武豊町コミュニティバス(ゆめころん青ルート) 武豊町接続タクシー(老町田ルート、平井畑・祠峯ルート、上ケルート、上山ルート、やすらぎ墓園・原田ルート、長峰・大屋敷ルート、東大高・白山ルート)</p>	<p>名古屋鉄道 河和線</p> <p>東海旅客鉄道武豊線</p> <p>武豊町役場</p> <p>武豊町コミュニティバス(ゆめころん赤ルート)</p> <p>武豊町コミュニティバス(ゆめころん青ルート)</p>

2. R2年度の運行状況

事業実施の適切性	評価の基準	《参考数値》 主要指標の推移(△)																														
<p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 補助対象期間の開始日から、天候等による影響以外での運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。</p>	<p>A → 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合</p> <p>B → 車両故障等運行事業者の責にすべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>C → 系統廃止に至る場合</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>33,803</td> <td>38,162</td> <td>40,655</td> <td>49,230</td> <td>39,436</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>2.8</td> <td>3.3</td> <td>3.4</td> <td>4.1</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td>30.8</td> <td>36.3</td> <td>37.4</td> <td>45.1</td> <td>18.9</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>28.6%</td> <td>27.0%</td> <td>12.3%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	年間利用者数【人】	33,803	38,162	40,655	49,230	39,436	平均乗車密度(実績)	2.8	3.3	3.4	4.1	2.1	輸送量(実績)	30.8	36.3	37.4	45.1	18.9	収支率(実績)			28.6%	27.0%	12.3%
年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度																											
年間利用者数【人】	33,803	38,162	40,655	49,230	39,436																											
平均乗車密度(実績)	2.8	3.3	3.4	4.1	2.1																											
輸送量(実績)	30.8	36.3	37.4	45.1	18.9																											
収支率(実績)			28.6%	27.0%	12.3%																											

目標・効果達成状況		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(□)
B1	目標	46,000	市町村名: 武豊町
	結果	39,436	R01.10から高齢者を対象とした無料乗車券発行事業を開始し、利用者層の拡大を目指した。また、回数券発行事業も併せて開始し、利用の定着から利用者数の増加を図った。その結果、R01.10～R02.2の期間において利用者数は、対前年同期間比428人増を記録した。しかしながら、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出制限等の影響により、令和2年度中の利用者数の合計は目標値に達しなかった。
B1	特記事項		市町村の所見、理由分析、認識(□)
	特記事項		市町村の所見、理由分析、認識(□)
評価の基準		市町村名: 半田市	市町村名:
A → 年間目標利用者数を達成できた場合			
B1 → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合		H30.10の本市内バス路線の大幅再編により、本市および武豊町のバス停が青山駅に新設されたことにより、青山駅以南に移動する選択肢が増え、広域的な移動利便性が向上した。	
B2 → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合		R01.10には、高齢者を対象とした運転免許自主返納促進事業を開始し、バス利用券(又はタクシー券)を交付。バス利用者の拡大を目指した。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出制限により、利用者が目標値に達しなかった。	
C → 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合			

複数市町村を跨ぐ系統としての役割				
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,416 人/月	市町村名: 武豊町	市町村名: 半田市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	21.5 %	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。近隣市町の大型小売店と主要駅に接続する停留所を設け、広域交通網を形成したことで広域での移動が可能となり、新しい利用者が生まれたため、利用者の増加・定着につながった。	大部分が買い物目的の「イオン半田店」と乗継目的の「青山駅」であり、半田市内へのバスでの乗り換えは、数としては上述に比べると少ないと考えられる。	
特記事項	R01.10 R02.9の「イオン半田店」「青山駅」停留所の乗降者数の合計			

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体(断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等)(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
R02.3に行った乗降調査によると、武豊町役場・名鉄知多武豊駅・MEGAドンキ西停留所で乗車する人の降車停留所は点在しているものの、榑原整形外科～石川橋停留所で乗車する人は、イオン半田店・青山駅で降車する人が多く、イオン半田店・青山駅で乗車する人は、JR武豊駅か名鉄知多武豊駅で降車する人が多い。	

### 3. R2年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
B	事業評価を踏まえた取組	高齢者無料乗車券や回数券制度の導入により、利用定着を図ったが、新型コロナウイルスの感染拡大のため利用者の増加にはつながらなかった。	市町村名： 武豊町 高齢者無料乗車券や回数券制度の導入により、利用定着を図ったが、新型コロナウイルスの感染拡大のため利用者の増加にはつながらなかった。	市町村名： 半田市 認知度を高めることで更なる利用増が期待できるため、両市町で時刻表等の設置など相互情報発信に努めた。 高齢者運転免許自主返納促進事業(バス又はタクシー利用券の交付)の実施により、利用定着を図ったが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出制限により、利用者の増加にはつながらなかった。	市町村名：
改善点とした事項(△) 高齢者無料乗車券や回数券制度の導入により、新規利用者の発掘や利用定着を図った。		関係者の連携等(△□) 武豊町コミュニティバス・生活の足を考える会と協力し、ワークショップの開催や利用促進事業の展開を実施し	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。また、車両の老朽化及び乗降環境の整備を目的に2ドアタイプの新規車両導入の準備を進めた。	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。また、車両の老朽化及び乗降環境の整備を目的に2ドアタイプの新規車両導入の準備を進めた。	

### 4. 今後の課題

課題と認識している事項			
運営主体(△)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
①目標の達成状況に関する課題 新型コロナウイルス感染症対策の徹底による公共交通の利用促進 ②次期計画作成に向けた検討 ・形成計画(終期令和3年度)の次期計画の作成に向けて、交通網の整備の検討	市町村名： 武豊町 ①目標の達成状況に関する課題 新型コロナウイルス感染症対策の徹底による公共交通の利用促進 ②次期計画作成に向けた検討 ・形成計画(終期令和3年度)の次期計画の作成に向けて、交通網の整備の検討	市町村名： 半田市 青山駅は半田市1路線、武豊町1路線、民間1路線の計3線の乗継拠点となっているため、引き続き、バス待ち環境の整備向上に取り組む必要がある。(令和2年度中にバス停シェルター等設置完了予定)	市町村名：

### 5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組				
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R3年度、R4年度に行う取組	①無料乗車券への利用促進事業実施 安全に公共交通を利用することができることをPRし、利用を促す。また、運転免許証の自主返納を呼び掛ける ②次期計画の作成 ワークショップ等による意見徴収を行う	市町村名： 武豊町 ①無料乗車券への利用促進事業実施 安全に公共交通を利用することができることをPRし、利用を促す。また、運転免許証の自主返納を呼び掛ける ②次期計画の作成 ワークショップ等による意見徴収を行い、次期計画の交通網を検討する。	市町村名： 半田市 ・公共交通と高齢者運転免許自主返納促進事業を併せてPRし、利用を促す。 ・本市におけるGTFS化の完了後、両市町相互による情報発信を強化する。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

### 6. 地域公共交通網形成計画に記載した補助システムの目標と評価

	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 武豊町 (指標1)路線別利用者数の推移 (目標値)対前年比プラス (指標2)財政支援額の推移 (目標値)現状の支援額以下	市町村名： 半田市 令和4年度末に市内全路線バス利用者数2,700人/日	市町村名：
自己評価	半田市と連携した交通網の整備や高齢者への無料乗車券の交付のため、利用者数は増加傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染拡大に伴う利用者減により指標1の目標は達成されなかった。加えて、運行事業者の更新に伴い、委託料が増加したため、指標2も目標が達成されていない。	計画上、路線毎・系統毎の目標は設定していないが、両市町とも利用者数は増加傾向にあり、ニーズに対応した取り組みであったと分析していたが、今年度、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出制限により、利用者数は減少している。	

### 7. 補助システムに接続するフィーダー系統の利用・接続状況

	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：	武豊町	市町村名： 半田市	市町村名：
高齢者への無料乗車券の交付及び南部青ルートの路線延伸により、利用者数は増加傾向にある。	半田市地区路線バスぐるぐる青山・成岩線が「青山駅」および「イオン半田店」バス停で接続している。同線は2018年10月の新設以降右肩上がりで推移していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う外出制限により、令和2年度の利用者数は対前年比で減少している。		

通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください