

令和元年度補助系統別事業評価票(ゆめころん赤ルート線)

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
ゆめころん赤ルート	武豊町	レスクル	武豊町役場～イオン半田店～武豊町役場	12.8 km	11 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><接続する系統></p> <p>名古屋鉄道河和線 東海旅客鉄道武豊線</p> <p><接続される系統></p> <p>武豊町コミュニティバス(ゆめころん青ルート) 武豊町乗合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、青木ヶ丘ルート、桜ヶ丘ルート、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>① 老町田ルート ② 平井畑・祠峯ルート ③ 上ケルート ④ 上山ルート ⑤ 青木ヶ丘ルート ⑥ 桜ヶ丘ルート ⑦ やすらぎ墓園・原田ルート ⑧ 長峰・大屋敷ルート ⑨ 東大高・白山ルート</p> <p>武豊町乗合タクシー</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</p>

2. R1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>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td>33,803</td> <td>38,162</td> <td>40,655</td> <td>49,230</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td>2.8</td> <td>3.3</td> <td>3.4</td> <td>4.1</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td></td> <td>30.8</td> <td>36.3</td> <td>37.4</td> <td>45.1</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>29.9%</td> <td>28.6%</td> <td>27.0%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	年間利用者数【人】		33,803	38,162	40,655	49,230	平均乗車密度(実績)		2.8	3.3	3.4	4.1	輸送量(実績)		30.8	36.3	37.4	45.1	収支率(実績)			29.9%	28.6%	27.0%
年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度																											
年間利用者数【人】		33,803	38,162	40,655	49,230																											
平均乗車密度(実績)		2.8	3.3	3.4	4.1																											
輸送量(実績)		30.8	36.3	37.4	45.1																											
収支率(実績)			29.9%	28.6%	27.0%																											

目標・効果達成状況			
評価	目標の達成状況(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
A	<p>目標 39,600</p> <p>結果 49,230</p>	<p>H30.10から半田市が地域公共交通の運行の開始を受け、連携するためにゆめころん赤ルートにおいても青山駅への乗り入れを開始した。</p> <p>広域な交通網の形成により、広域での移動が可能となり、また、新しい利用者が生まれたため、利用者の増加につながった。</p>	<p>市町村名: 武豊町</p> <p>H30.10から半田市が地域公共交通の運行の開始を受け、連携するためにゆめころん赤ルートにおいても青山駅への乗り入れを開始した。</p> <p>広域な交通網の形成により、広域での移動が可能となり、また、新しい利用者が生まれたため、利用者の増加につながった。</p>
	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 半田市</p> <p>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。</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名:</p>	
<p>評価の基準</p> <p>A → 年間目標利用者数を達成できた場合</p> <p>B 1 → 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</p> <p>B 2 → 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</p> <p>C → 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合</p>			

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(△)	1,742 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(△)	21.2 %	路線全体の利用者の2割以上が半田市への乗り入れを行っている。広域な交通網の形成により、広域での移動が可能となり、また、新しい利用者が生まれたため、利用者の増加につながった。	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図書館目的と考えられ、数としては上述に比べると少ないと思われる。	
特記事項	H30.10 R01.9の「イオン半田店」「青山駅」停留所の乗降者数の合計	広域な交通網の形成により、広域での移動が可能となり、また、新しい利用者が生まれたため、利用者の増加につながった。		

《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)(□)
<p>停留所別利用者実績を見ると、名鉄知多武豊駅と青山駅での乗降者数の合計が全体の15,882人と多く、駅利用ニーズが高いことがわかる。電車利用者の動向を把握した中で、適切なダイヤ設定を検討していく</p>	

3. R1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(□)
A	事業評価を踏まえた取組	青山駅停留所の新設により、新しい利用者数が生まれ、それにより利用者数が大幅に増加した。また、利用促進事業を住民団体との協働で実施したことで、利用の定着に努めた。	市町村名： 武豊町 青山駅停留所の新設により、新しい利用者数が生まれ、それにより利用者数が大幅に増加した。また、利用促進事業を住民団体との協働で実施したことで、利用の定着に努めた。	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。	市町村名：
改善点とした事項(△) 平成30年10月に行った青山駅停留所の追加後、問題なく運行を継続し、利用者数が大幅に増加した。		その他の取組	金沢市で行われた日本モビリティマネジメント会議においてパネル展示で発表を行った。また、計量計画研究所が主催しているMM技術検討会で優良事例として本町の取組を発表した。	金沢市で行われた日本モビリティマネジメント会議においてパネル展示で発表を行った。また、計量計画研究所が主催しているMM技術検討会で優良事例として本町の取組を発表した。	
関係者の連携等(△□) 武豊町コミュニティバス利用促進友会の会と協力した認知度向上及び利用促進事業の展開を実施した。					

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 ・R01.10から実施している70歳以上及び65歳以上の運転免許証の自主返納者を対象とした無料乗車券交付事業の普及。 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、バス車両台数の検討を含めた交通網の整備を考える必要がある。	市町村名： 武豊町 ① 目標の達成状況に関する課題 ・R01.10から実施している70歳以上及び65歳以上の運転免許証の自主返納者を対象とした無料乗車券交付事業の普及。 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、バス車両台数の検討を含めた交通網の整備を考える必要がある。	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、バス待ち環境の整備向上に取り組む必要がある。	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(□)
R2年度、R3年度に行う取組	① 無料乗車券交付者への利用促進事業 公共交通の使いやすさを普及させることで、運転免許証の自主返納を促進する。 ② 次期計画の作成 住民アンケート等を通して次期計画を検討。 ③ 車両更新の実施 利用者増に伴い、ボンチョロングタイプへ更新を行う。	市町村名： 武豊町 ① 無料乗車券交付者への利用促進事業 公共交通の使いやすさを普及させることで、運転免許証の自主返納を促進する。 ② 次期計画の作成 住民アンケート等を通して次期計画を検討。 ③ 車両更新の実施 利用者増に伴い、ボンチョロングタイプへ更新を行う。	市町村名： 半田市 ・バス待ち環境を整備するべく、屋根およびベンチを設置する。 ・武豊町がすでにGTFS化を完了させているため、本市も完了させることで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する評価が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住民団体と連携した利用促進事業の実施により、年々利用者数は増加傾向にあり、指標1の目標は達成している。一方で、燃料費の高騰や路線の延伸により委託料が増加しているため、指標2の目標が達成できていない。	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伸びており、ニーズに対応した取り組みであったと分析している。	

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 ゆめころん赤ルートが青山駅への接続を開始したH30.10以降、補助システムに接続するフィーダー系統であるゆめころん青ルートの利用者数が増加している。これは、北部から南部への移動ニーズへの対応ができたものであると考える。	市町村名： 半田市 半田市地区路線バスごんくろん青山・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おり、月あたり3,000人の利用をキープしている。	市町村名：

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