

伊良湖本線・支線（豊鉄バス(株)）の事業評価

様式

令和4年度補助系統別事業評価票（伊良湖支線(福祉C堀切) 線）

26

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
伊良湖支線(福祉C堀切)	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	渥美病院～保美	29.0 km	8.0 回	田原市(旧渥美町) 0 0 0
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(△□)
<接続する系統> 豊橋鉄道渥美線 <接続される系統> 田原市ぐるりんバス(③市街地線、④竜浦線、⑤サンテパルク線)、田原市ぐるりんミニバス(⑥表浜線、⑦中山線)	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)					
計画どおり運行されたか(△)	評価	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
A	計画どおりか。そうでない場合は理由	年間利用者数【人】	53,026	57,973	48,861	40,554	34,370
		平均乗車密度(実績)	3.2	3.5	2.6	2.2	1.9
		輸送量	(計画) 24.8	23.3	23.3	29.0	21.0
			(実績) 23.3	25.5	21.3	17.8	15.2
		収支率(実績)	44.3%	46.6%	35.3%	30.5%	25.3%

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(△)			
B1	目標	43,328		前年比84.8%で、目標に対しては79.3%で目標を達成することができなかった。前年比の内訳として、定期外86.8%、定期83.7%となった。特に、昼間の利用客が減少しているため、通院や買い物での利用者の減少が考えられる。			
	実績	34,370					
	達成率	79.3%					
	要因			市町村の所見、理由分析、認識(□)			
運行事業者の所見等(△)				市町村名:	田原市(旧渥美町)	市町村名:	0
				新型コロナウイルスの影響やICT技術の進歩による生活様式の変更により、物理的移動が減少し、バスの利用者が減少している。特に一般利用者の通院や買い物での利用が減っていると考えられる。また、人口減等の影響で朝夕の学生利用も減少したと考えられる。			
				市町村名:	0	市町村名:	0

複数市町村を跨ぐ系統としての役割		住民の利用状況(□)			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	市町村名： 田原市(旧渥美町)	市町村名： 0	市町村名： 0	市町村名： 0
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,720 人/月				
全利用者に占める率(△)	95.4 %				
特記事項	合併前の田原町、赤羽根町、渥美町を跨ぐ利用者と率。推定値。				

《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》(□)
	田原駅周辺にラグララン(商業施設[H30.6～]・親子交流館すくっと[H31.4～])、ABホテル[H31.1～]がオープンした。(田原市)

3. R4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(□)			
B	事業評価を踏まえた取組	沿線市と協力し、利用促進イベント「渥美営業所見学」の実施や利用促進パンフレットの作成、配布。(全戸配布用・学生用)	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)			・令和元年9月から市内高校生への通学定期券の購入助成を実施 ・運営主体と協力し、利用促進パンフレットの作成、配布(全戸配布用・学生用)			
関係者の連携等(△□)		東三河地域公共交通活性化協議会と連携し、夏休み小学生50円バスと東三河バス整理券フリー&謎解きゲームを実施。	・福祉回数券等の交付 ・免許返納者に対し、豊鉄バス・東元気バス(1年券)引換券の交付 ・広報紙で利用促進のPR ・市主催のイベント等でPR			
必要な情報交換を実施。	その他の取組					

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(□)				
この路線は、通学利用者が多くを占めており、沿線にある高校の学生数が減少しているため、年々、利用者が減少傾向になっていると感じている。関係市や高校と連携したPRが必要。		市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0	
		・高校への通学利用者が大部分を占めているが、親の送迎による通学者も多い。 ・学生以外の利用が少ない。 ・距離が長いので運賃が高額となる。 ・生活様式の変化による物理的移動の減少による利用者の減少				
運行事業者(△)						

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(□)				
R5年度、R6年度に行う取組	令和3年3月に導入したバスロケーションシステムのPRに努め、利用者利便性向上を図る。	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0	
		・令和元年9月から行っている市内高校生への通学定期券の購入助成を継続して実施する。 ・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。				

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、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. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
目標	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
	市内公共交通全体の利用者数165万人[H28・H29年度の集計値]の維持			
自己評価	補助系統の実績については、H28・H29年度の集計値よりも減少している。			

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
渥美病院・田原駅・保美バス停で田原市ぐるりんバスと接続しており、令和3年度の利用者実績は89,003人となっている。			

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。)
※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください	

令和4年度補助系統別事業評価票(伊良湖本線(渥美病院休暇村明神)線)

29

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
伊良湖本線(渥美病院休暇村明神)	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	渥美病院～伊良湖岬	33.2 km	10.4 回	田原市(旧渥美町) 0 0 0
細系統	休暇村	〃	渥美病院～伊良湖岬	33.2 km	5.9 回	
	中里	〃	渥美病院～伊良湖岬	29.8 km	4.5 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(△□)
<接続する系統> 豊橋鉄道渥美線 <接続される系統> 田原市ぐるりんバス(③市街地線、④童浦線、⑤サントパーク線)、田原市ぐるりんミニバス(⑥表浜線、⑦中山線)	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)					
計画どおり運行されたか(△)							
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	評定の基準<事業実施の適切性> A:事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B:車両故障等運行事業の滞りなく実施により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合					
		年間利用者数【人】					
		平均乗車密度(実績)					
		輸送量					
		収支率(実績)					
		(計画)					
		(実績)					

目標・効果達成状況			運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)			
B1	目標	71,513	前年比74.7%で、目標に対しては81.8%で目標を達成することができなかった。定期・定期外ともに利用者が減少しているが、他系統も含めた伊良湖本線全体では、前年に対して定期は65.0%だったが、定期外は107.6%となり、通院や買い物等の普段使いの利用者が増加したと考えられる。	
	実績	58,525		
	達成率	81.8%		
	要因		市町村の所見、理由分析、認識(□)	
運行事業者の所見等(△)			市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0
			新型コロナウイルスの影響やICT技術の進歩による生活様式の変更により、物理的移動が減少し、バスの利用者が減少している。特に一般利用者の通院や買い物での利用が減っていると考えられる。また、人口減等の影響で朝夕の学生利用も減少したと考えられる。	
			市町村名: 0	市町村名: 0

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(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	5,610 人/月	旧町を跨いでの利用が利用者のほとんどを占め、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。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。	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	81.3 %		市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	合併前の田原町、渥美町を跨ぐ利用者と率。推定値。		市町村名: 0	市町村名: 0

《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》(□)
	田原駅周辺にラグララン(商業施設[H30.6～]・親子交流館すくっと[H31.4～])、ABホテル[H31.1～]がオープンした。(田原市)

3. R4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(□)			
B	事業評価を踏まえた取組	沿線市と協力し、利用促進イベント「渥美営業所見学」の実施や利用促進パンフレットの作成、配布。(全戸配布用・学生用)	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)			・令和元年9月から市内高校生への通学定期券の購入助成を実施 ・運営主体と協力し、利用促進パンフレットの作成、配布(全戸配布用・学生用)			
観光利用者に向けた利用促進策強化。通学利用者にも継続したPRを実施。						
関係者の連携等(△□)	その他の取組	東三河地域公共交通活性化協議会と連携し、夏休み小学生50円バスと東三河バス整理券ラリー&謎解きゲームを実施。	・福祉回数券等の交付 ・免許返納者に対し、豊鉄バス機元気バス(1年券)引換券の交付 ・広報紙で利用促進のPR ・市主催のイベント等でPR			
必要な情報交換を実施。						

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(□)				
この路線は、通学利用者が多くを占めており、沿線にある高校の学生数が減少しているため、年々、利用者が減少傾向になっていると感じている。関係市や高校と連携したPRが必要。		市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0	
		・高校への通学利用者が大部分を占めているが、親の送迎による通学者も多い。 ・学生以外の利用が少ない。 ・距離が長いので運賃が高額となる。 ・生活様式の変化による物理的移動の減少による利用者の減少				
運行事業者(△)						

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(□)				
R5年度、R6年度に行う取組	令和3年3月に導入したバスロケーションシステムのPRに努め、利用者利便性向上を図る。	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0	
		・令和元年9月から行っている市内高校生への通学定期券の購入助成を継続して実施する。 ・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。				

注. 評価にB、Cがある系統(市町村)にあつては、目標の達成状況についての評価が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. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
目標	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
	市内公共交通全体の利用者数165万人[H28・H29年度の集計値]の維持			
自己評価	補助系統の実績については、H28・H29年度の集計値よりも減少している。			

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
渥美病院・田原駅・保美バス停で田原市ぐるりんバスと接続しており、令和3年度の利用者実績は89,003人となっている。			

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。)
※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください	

令和4年度補助系統別事業評価票(伊良湖本線(豊橋保美)線)

31

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
伊良湖本線(豊橋保美)	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	豊橋駅前～保美	40.6 km	7.9 回	豊橋市 田原市(旧渥美町) 0 0
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(△□)
<接続する系統> 名古屋鉄道、豊橋鉄道渥美線 豊鉄バス(新豊線、豊川線) <接続される系統> 豊鉄バス(豊橋市内路線)、豊橋コミバス(①しおかぜバス、②かわきたバス)、田原市ぐるりんバス(③市街地線、④竜浦線、⑤サンデパルク線)、田原市ぐるりんミニバス(⑥表浜線、⑦中山線)	模式図(△□) 名鉄本線 豊鉄バス新豊線豊川線 豊橋鉄道渥美線 ① 豊橋駅前 ② 田原駅前 ③ 野田 ④ 保美 ⑤ ⑥ ⑦ 豊橋市 旧田原市 旧渥美町

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)						
計画どおり運行されたか(△)								
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	
A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	年間利用者数【人】		103,828	117,923	108,272	77,037	56,949
		平均乗車密度(実績)		3.7	4.0	3.5	2.9	2.4
		輸送量	(計画)	26.4	37.6	29.6	32.0	26.4
			(実績)	29.2	31.6	27.6	23.2	18.9
		収支率(実績)		42.0%	45.3%	40.1%	35.8%	28.5%

評価の基準<事業実施の適切性>
A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合
B: 車両故障等運行事業者の責にすぎない事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合評価の基準<目標・効果達成状況>
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
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
C: 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
B1	目標	73,135	前年比73.9%で、目標に対しては77.9%で目標を達成することができなかった。定期利用者は大幅に減少しているが、定期外の利用者が約1割増加しており、通勤や買い物等の普段使いの利用者が増加したと考えられる。
	実績	56,949	
	達成率	77.9%	
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	
		市町村名: 豊橋市	市町村名: 田原市(旧渥美町)
		新型コロナウイルス第5波から第7波の影響を受け、全体として利用者が伸び悩んだと考えられる。本路線は豊橋駅前～藤沢町付近において、本市の公共交通幹線軸としての役割を担っている重要な路線であるので、今後も路線の維持確保や利用促進について、運営主体及び関係自治体と連携を図っていく必要がある。	新型コロナウイルスの影響やICT技術の進歩による生活様式の変更により、物理的移動が減少し、バスの利用者が減少している。特に一般利用者の通院や買い物での利用が減少していると考えられる。また、人口減等の影響で朝夕の学生利用も減少したと考えられる。
		市町村名: 0	市町村名: 0

複数市町村を跨ぐ系統としての役割		住民の利用状況(□)	
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	市町村名: 豊橋市	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,135 人/月	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	51.9 %	主に豊橋市内で完結する通勤、買い物、通院などの移動手段となっている。	市町村名: 0
特記事項	合併前の田原町、渥美町と豊橋市を跨ぐ利用者と率。推定値。	・朝夕の高校生の通学利用者が大部分を占めている。 ・日中は高齢者の渥美病院等への通院や田原市街地での買い物で利用されている。	

《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》(□)

3. R4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(□)			
B	事業評価を踏まえた取組	市町村名： 豊橋市	市町村名： 田原市(旧渥美町)	市町村名： 0	市町村名： 0
改善点とした事項(△)		令和3年11月の豊橋駅周辺の複合行政施設オープンに伴い、その記念きっぷや「豊橋まちなかおでかけきっぷ」を発売した。 また、田原市と協力し、利用促進イベント「渥美営業所見学」の実施や利用促進パンフレットの作成、配布。(全戸配布用・学生用)	鉄軌道の往復割引切符やまちなか図書館オープン記念切符を販売し、まちなかへの誘客とともに魅力向上を図った。	令和元年9月から市内高校生への通学定期券の購入助成を実施 ・運営主体と協力し、利用促進パンフレットの作成、配布(全戸配布用・学生用)	
関係者の連携等(△□) 必要な情報交換を実施。		東三河地域公共交通活性化協議会と連携し、夏休み小学生50円バスと東三河バス整理券ラリー&徳川家康謎解きゲームを実施した。	東三河地域公共交通活性化協議会と連携し、夏休み小学生50円バスと東三河バス整理券ラリー&徳川家康謎解きゲームを実施した。	福祉回数券等の交付 ・免許返納者に対し、豊鉄バス(株)元気バス(1年券)引換券の交付 ・広報紙で利用促進のPR ・市主催のイベント等でPR	

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(□)				
この路線は、田原市内の通学利用者が多くを占めており、沿線にある高校の学生数が減少しているため、年々、利用者が減少傾向になっていると感じている。関係市や高校と連携したPRが必要。	市町村名： 豊橋市	市町村名： 田原市(旧渥美町)	市町村名： 0	市町村名： 0	
	コロナ感染症の影響が見通せない中、公共交通の維持・強化をしていくために、利用者の減少を食い止める対策が必要である。 また、公共交通利用率が低水準であることから、利便性を向上させるための取り組みをする必要がある。	・高校への通学利用者が大部分を占めているが、親の送迎による通学者も多い。 ・学生以外の利用が少ない。 ・距離が長いので運賃が高額となる。 ・生活様式の変化による物理的移動の減少による利用者の減少			
運行事業者(△)					

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(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	令和3年3月に導入したバスロケーションシステムのPRに努め、利用者利便性向上を図る。	市町村名： 豊橋市	市町村名： 田原市(旧渥美町)	市町村名： 0	市町村名： 0
	MaaS推進によるデジタル環境の充実の取り組みを行い、利便性の向上を図る。	・令和元年9月に行っている市内高校生への通学定期券の購入助成を継続して実施する。 ・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。			

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、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. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
目標	市町村名： 豊橋市	市町村名： 田原市(旧渥美町)	市町村名： 0	市町村名： 0
自己評価	生活交通確保計画における目標である「収支率1%以上向上」を達成できていないため、運営主体及び関係自治体と連携した沿線施設の紹介や利用促進等を行い、新規の利用者の獲得を図っていく必要がある。	市内公共交通全体の利用者数165万人(H28・H29年度の集計値)の維持(増加) 補助系統の実績については、H28・H29年度の集計値よりも減少している。		

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名： 豊橋市	市町村名： 田原市(旧渥美町)	市町村名： 0	市町村名： 0
フィーダー系統である豊鉄バス「三本木線」と豊橋市コミュニティバス「しおかぜバス」、「かわきたバス」に豊橋駅で接続している。	渥美病院・田原駅・保美バス停で田原市ぐるりんバスと接続しており、令和3年度の利用者実績は89,003人となっている。		

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。)
※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください	

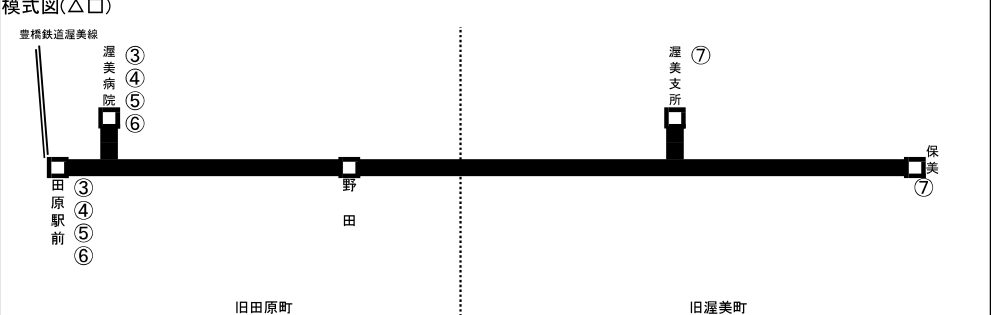
令和4年度補助系統別事業評価票(伊良湖本線(渥美病院田原駅前保美)線)

32

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
伊良湖本線(渥美病院田原駅前保美)	豊鉄バス(株)	豊鉄バス(株)	渥美病院～保美	19.9 km	6.9 回	田原市(旧渥美町) 0 0 0
細系統	江比間経由	〃	渥美病院～保美	20.5 km	4.4 回	
	江比間経由	〃	田原駅前～保美	19.3 km	2.4 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(△□)
<接続する系統> 豊橋鉄道渥美線 <接続される系統> 田原市ぐるりんバス(③市街地線、④童浦線、⑤サンテパルク線)、田原市ぐるりんミニバス(⑥表浜線、⑦中山線)	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)						
計画どおり運行されたか(△)		評価の基準<事業実施の適切性> A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B: 車両故障等運行事業者の責にすぎない事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合						
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	評価の基準<目標・効果達成状況> 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 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 C: 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合						
A	補助対象期間の開始日から、やむを得ない場合を除き、運休や大幅な遅延もなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	年度						
		年間利用者数【人】						
		平均乗車密度(実績)						
		輸送量	(計画)	65.1	60.9	50.7	45.9	25.2
			(実績)	48.1	48.9	48.2	34.3	25.5
収支率(実績)								
		87,506	94,492	94,127	63,045	49,525		
		3.3	3.4	3.6	4.9	3.7		
		65.1	60.9	50.7	45.9	25.2		
		48.1	48.9	48.2	34.3	25.5		
		50.5%	50.4%	53.7%	72.1%	52.0%		

目標・効果達成状況						
評価		目標の達成状況(△)				
A	目標	43,280	前年比78.6%で前年を下回ったが、目標に対しては114.4%で目標を達成することができた。定期利用者は大幅に減少しているが、定期外の利用者は約2割増加しており、通院や買い物等の普段使いの利用者が増加したと考えられる。			
	実績	49,525				
	達成率	114.4%				
	要因		市町村の所見、理由分析、認識(□)			
運行事業者の所見等(△)			市町村名:	田原市(旧渥美町)	市町村名:	0
			当該系統については、他の並行して運行している系統が減少している中、定期外利用者の増加により増加しているが、通学定期利用等については、人口減等の影響で朝夕の学生利用が減少したことが影響していると考えられる。また新型コロナウイルスの影響やICTの進歩による生活様式の変化もバス利用全体の減少に影響していると考えられる。			
			市町村名:	0	市町村名:	0

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(□)		
市町村を跨ぐ利用者数(△)	4,485 人/月	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	73.8 %	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	旧町を跨いでの利用が利用者の多くを占め、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。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。			

《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》(□)

3. R4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(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	沿線市と協力し、利用促進イベント「渥美営業所見学」の実施や利用促進パンフレットの作成、配布。(全戸配布用・学生用)	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)			・令和元年9月から市内高校生への通学定期券の購入助成を実施 ・運営主体と協力し、利用促進パンフレットの作成、配布(全戸配布用・学生用)			
関係者の連携等(△□)			・福祉回数券等の交付 ・免許返納者に対し、豊鉄バス・南元気バス(1年券)引換券の交付 ・広報紙で利用促進のPR ・市主催のイベント等でPR			
必要な情報交換を実施。	その他の取組	東三河地域公共交通活性化協議会と連携し、夏休み小学生50円バスと東三河バス整理券ラリー&謎解きゲームを実施。				

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(□)			
この路線は、通学利用者が多くを占めており、沿線にある高校の学生数が減少しているため、年々、利用者が減少傾向になっていると感じている。関係市や高校と連携したPRが必要。		市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
		・高校への通学利用者が大部分を占めているが、親の送迎による通学者も多い。 ・学生以外の利用が少ない。 ・距離が長いので運賃が高額となる。 ・生活様式の変化による物理的移動の減少による利用者の減少			
運行事業者(△)					

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(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	令和3年3月に導入したバスロケーションシステムのPRに努め、利用者利便性向上を図る。	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
		・令和元年9月に行っている市内高校生への通学定期券の購入助成を継続して実施する。 ・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。			

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況についての評価が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. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

	沿線市町村(□)			
目標	市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
	市内公共交通全体の利用者数165万人(H28・H29年度の集計値)の維持(増加)			
自己評価	補助系統の実績については、H28・H29年度の集計値よりも減少している。			

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名: 田原市(旧渥美町)	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
渥美病院・田原駅・保美バス停で田原市ぐるりんバスと接続しており、令和3年度の利用者実績は89,003人となっている。			

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。)
※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください	