資料6－1

協議事項(1):地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助)の事業評価について

令和5年度補助系統別事業評価票(ミニバス(2コース) 線)　22

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
ミニバス(2コース)		知立市	名鉄バス㈱	知立駅～三河八橋駅～知立駅	15.6 km	8.9 回	豊田市 知立市 0 0
細系統					km	回	
					km	回	
					km	回	

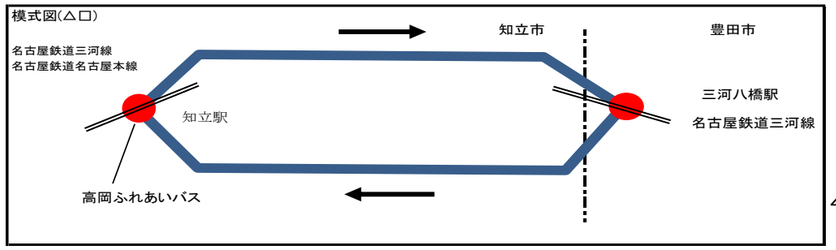
※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)

＜接続する系統＞
名古屋鉄道三河線
名古屋鉄道名古屋本線

＜接続される系統＞
豊田市高岡ふれあいバス

模式図(△□)



2. R5年度の運行状況

事業実施の適切性

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
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。

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
C：系統廃止に至る場合

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11%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11%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

《参考数値》 主要指標の推移(△)

年度		元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
年間利用者数【人】		47,887	33,315	31,683	31,511	32,108
平均乗車密度(実績)		2.8	2.4	2.0	2.0	2.0
輸送量	(計画)	20.5	24.5	25.8	21.3	17.8
	(実績)	27.4	21.3	17.8	17.8	17.8
収支率(実績)		15.74	13.23	11.81	11.27	11.52

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(△)
A	目標	31,683	補助対象期間における利用者数は32,108人(前年比101.3%)となり、目標利用者数には達した。新型コロナウイルス感染症の国の基準変更等により、微増ではあるが利用者の回復にいたった。2コースの乗客の年齢層は他のコースと比較して高く、三河八橋駅(369人増加)、富士病院(157人増)、文化会館(46人増加)バス停等で利用者数の増加がみられ、外出が必要な方のミニバスの利用回復がされたと考えられる。今後は新しい生活様式が定着することによりコロナ禍前の水準までの回復にはまだまだであるが、一定数の利用回復は望めるものと考えている。
	実績	32,108	
	達成率	101.3%	
	要因	新型コロナウイルス感染症の国基準の変更及び新しい生活様式が定着しつつあるため	

運行事業者の所見等(△)

補助対象期間における利用者数は、32,108人(対目標値101.3%)となり、目標利用者数に達した。新型コロナウイルス感染症が令和5年5月に感染症法上の位置づけで5類感染症へ移行された事に伴い、利用者が増加してきたものと考えられる。然しながら、コロナ影響下からは脱しつつあるものの、新しい生活様式の変化の影響は一定数受けることと、超高齢化社会になり、人口の減少が想定され、令和元年度水準までの利用者数に戻るのは厳しい状況であるが、利用者数は回復基調であると考えられる。

市町村の所見、理由分析、認識(□)

市町村名: 豊田市	市町村名: 知立市
利用者の回復傾向が見られ、目標達成できたものの、新しい生活様式の定着や外出自粛によりコロナ前の利用者数までは戻らなかった。 通勤、通学、買い物などの現在の利用者の回復と新規利用者の獲得ができるよう、引き続き連携を図っていく。	
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(△)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	148 人/月	補助対象期間の開始日から令和5年9月末日までの利用者のうち、三河八橋駅バス停の利用者数は148人/月と推定され、昨年度から31人/月増加している。2コースの停留所のうち、三河八橋駅バス停は前年度から最も利用者が増え、名鉄三河線を利用し豊田市方面への通勤、通学、買い物等の利用があり、多く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。
全利用者に占める率(△)	5.5 %	
特記事項		

住民の利用状況(□)

市町村名: 豊田市	市町村名: 知立市	市町村名: 0	市町村名: 0
市町村を跨いでの利用者は5.5%を占めており、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。			

《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》(□)
知立駅バス停乗車人数(2コースのみ):28人/日 三河八橋駅バス停乗車人数:5人/日	

3. R5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	広報、ホームページに定期的にミニバスに関する記事を掲載し、公式LINEアカウントから運行情報を配信した。また車内にデジタルサイネージを設置し、行政情報及び有料広告を放映出来るよう広告代理店と協定を結んだ。 昨年度に引き続き利用者が安心して利用できるよう感染症対策を行うとともに、利便性向上のため、バスロケの周知及び各停留所にわかりやすい利用方法の掲示を行った。	市町村名: 豊田市	市町村名: 知立市	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)			当該路線の情報を豊田市バスマップに掲載して利用促進を行った。			
利用実態に合った柔軟な運行計画を行い、利用者利便の向上に努める。						
関係者の連携等(△□)	その他の取組					
年に3回運行事業者と情報交換会を開催するとともに、豊田市とは随時情報共有を行っている。						

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(□)					
	市町村名: 豊田市	市町村名: 知立市	市町村名: 0	市町村名: 0		
三河八橋駅乗車人数は前年度より369人増加した。新型コロナウイルス感染症の国の基準変更等により、全体の利用者数に増加がみられる中で、通勤・通学等で利用をする人が徐々に再度利用し始めていると考えられる。 一定数の利用回復は望めると考えられる一方で、新たな生活様式が定着したことにより、コロナ禍以前の利用者数までは回復できないとも考えられるため、今後は新たな利用者の獲得を検討していく必要がある。	新規利用者の獲得のため事業者及び沿線市と情報交換をしながら、利便性向上に向けた取り組みをしていく必要がある。					

運行事業者(△)

現状サービスを維持しながら、新たな利用者発掘を目的とした利用促進策について、運営主体と協力し取組んで行っていく。

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(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	市内の子供向けイベントにてバスの乗車体験を行い、バスへの認知度が低い子育て世代の認知度を向上させることで、新たな利用者層の開拓を行う。また現利用者の利用促進のため、引き続き広報・ホームページ、公式LINEアカウントを活用し、最新の情報を提供していく。令和5年10月より開始した車内デジタルサイネージ広告による自主財源確保も含め、収支率の目標をコロナ禍前の収支率15.74%以上とする。また運行等により課題となる部分については、適宜公共交通会議等で明らかにし、検討していく。	市町村名: 豊田市	市町村名: 知立市	市町村名: 0	市町村名: 0
		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			

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(□)			
	市町村名: 豊田市	市町村名: 知立市	市町村名: 0	市町村名: 0
目標	目標値未設定			
自己評価				

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: 豊田市	市町村名: 知立市	市町村名: 0	市町村名: 0

資料6－2

令和5年度補助系統別事業評価票（ ミニバス（3コース） 線） 23

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
ミニバス(3コース)	知立市	名鉄バス㈱	知立駅～東刈谷駅～知立駅	13.4 km	10.6 回	刈谷市 知立市 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(△□)

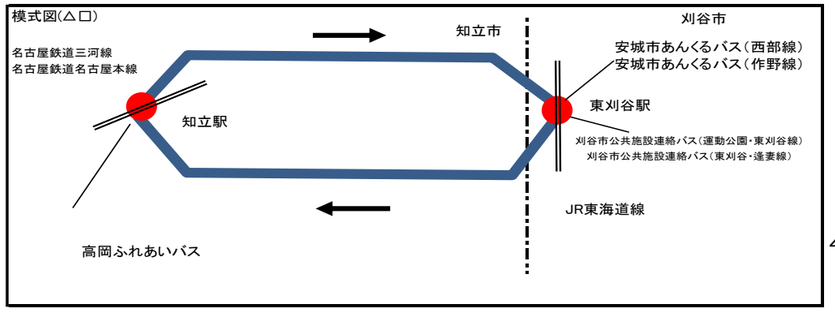
＜接続する系統＞

名古屋鉄道三河線
名古屋鉄道名古屋本線
JR東海道本線

＜接続される系統＞

刈谷市公共施設連絡バス（運動公園・東刈谷線）
刈谷市公共施設連絡バス（東刈谷・逢妻線）
安城市あんくるバス(西部線)
安城市あんくるバス(作野線)
豊田市高岡ふれあいバス

模式図(△□)



2．R5年度の運行状況

事業実施の適切性

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
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。

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：悪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
C：系統廃止に至る場合

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

《参考数値》 主要指標の推移(△)

年度		元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
年間利用者数【人】		72,147	61,625	58,835	61,759	69,574
平均乗車密度(実績)		6.3	5.2	4.9	5.1	5.7
輸送量	(計画)	61.4	63.6	67.8	55.1	51.9
	(実績)	66.7	55.1	52.9	54.0	60.4
収支率(実績)		30.06	23.87	22.31	22.57	24.93

目標・効果達成状況

評価	目標の達成状況(△)	
A	目標	58,835
	実績	69,574
	達成率	118.3%
	要因	通勤通学での利用者が多く、新型コロナウイルス感染症の国基準の変更及び新しい生活様式が定着したこと。

運営主体の所見、理由分析、認識(△)

補助対象期間における利用者数は69,574人(前年比112.7%)となり、目標利用者数に達した。新型コロナウイルス感染症の国の基準変更等により、徐々に生活利用が回復してきたものと考えられる。コース全体の利用者では昨年度と比較して約8,000人の増となっており、ほぼすべての停留所で増加していた。3コースの利用者層は他コースと比較すると若い世代の利用が多く、東刈谷駅北口バス停では昨年度と比較して393人の増となっており、通勤通学で市を跨いで利用する人の数も増えていることから、今後新しい生活様式が定着することとなっても、一定数の利用回復は望めるものと考えている。

運行事業者の所見等（△）

補助対象期間における利用者数は、69,574人(対目標値118.3%)となり、目標利用者数に達した。新型コロナウイルス感染症が令和5年5月に感染症法上の位置づけで5類感染症へ移行された事に伴い、利用者が増加してきたものと考えられる。然しながら、コロナ影響下からは脱しつつあるものの、新しい生活様式の変化の影響は一定数受けることと、超高齢化社会になり、人口の減少が想定され、令和元年度水準までの利用者数に戻るのは厳しい状況であるが、利用者数は回復基調であると考えられる。

市町村の所見、理由分析、認識(□)

市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市
令和5年度は東刈谷駅のバス利用者は前年度よりも増加傾向にあり、通勤・通学需要の回復や行動制限の解除により利用者が回復している傾向である。ミニバスの利用者も同様の回復が見られたと思われる。今後も知立市と連携を図りながら、利用者の増加に努めていく必要がある。	
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)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	775 人/月
全利用者に占める率(△)	13.4 %
特記事項	

利用状況及び所見(△)

補助対象期間の開始日から令和5年9月末日までの利用者のうち、東刈谷駅北口バス停からの利用者数は、775人/月と推定され、昨年度より33人/月増加している。JR東海道線を利用した通勤・通学や、刈谷市公共バスを利用した総合病院への通院への利用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。

住民の利用状況(□)

市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
本市の東刈谷駅周辺住民がｷﾞｬﾗﾘｱﾋﾟﾀや名鉄知立駅への移動手段として、ミニバスを活用していることが考えられる。			

《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》(□)
知立駅バス停乗車人数(オレンジコースのみ):53人/日 東刈谷駅北口バス停乗車人数:26人/日	刈谷市公共施設連絡バス利用者数(令和4年度) 東刈谷駅北口乗車:584人/月(東刈谷・逢妻線) 東刈谷駅南口乗車:813人/月(運動公園・東刈谷線)

3．R5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	広報、ホームページに定期的にミニバスに関する記事を掲載し、公式LINEアカウントから運行情報を配信した。また車内にデジタルサイネージを設置し、行政情報及び有料広告を放映出来るよう広告代理店と協定を結んだ。 昨年度に引き続き利用者が安心して利用できるよう感染症対策を行うとともに、利便性向上のため、バスロケの周知及び各停留所にわかりやすい利用方法の掲示を行った。	市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
改善点とした事項(△)			利便性及び利用促進を目的とし、利用実態に即した路線再編の検討を行った。			
利用実態に合った柔軟な運行計画を行い、利用者利便の向上に努める。						
関係者の連携等(△□)	その他の取組					
年に3回運行事業者と情報交換会を開催するとともに、刈谷市とは随時情報共有を行っている。						

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(□)			
	市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
東刈谷駅北口乗車人数は前年度より393人増加した。新型コロナウイルス感染症の国の基準変更などにより全体の利用者数に増加がみられる中で、通勤・通学等で利用をする人が徐々に再度利用し始めていると考えられる。 一定数の利用回復は望めると考えられる一方で、新たな生活様式が定着したことにより、コロナ禍以前の利用者数までは回復できないとも考えられるため、今後は新たな利用者の獲得を検討していく必要がある。	本市のバスと、知立市のバスがうまく乗継できるなど連携を図り、利用者の利便性向上を図る。			

運行事業者(△)

現状サービスを維持しながら、新たな利用者発掘を目的とした利用促進策について、運営主体と協力し取組んで行っていく。

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(□)			
		市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
R6年度、R7年度に行う取組	市内の子供向けイベントにてバスの乗車体験を行い、バスへの認知度が低い子育て世代の認知度を向上させることで、新たな利用者層の開拓を行う。また現利用者の利用促進のため、引き続き広報・ホームページ、公式LINEアカウントを活用し、最新の情報を提供していく。令和5年10月より開始した車内デジタルサイネージ広告による自主財源確保も含め、収支率の目標をコロナ禍前の収支率30.06%以上とする。また運行等により課題となる部分については、適宜公共交通会議等で明らかにし、検討していく。	知立市への利用実態を把握し、実態に即した路線改編等の検討を行う。また、隣接市町との連携を強化し、広域的ネットワークを維持・充実するための施策について検討をしていく。			

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(□)			
	市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
目標	－			
自己評価				

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： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0

令和5年度補助系統別事業評価票（ ミニバス（4コース） 線）

24

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
ミニバス(4コース)		知立市	名鉄バス㈱	知立駅～野田新町駅～知立駅	15.1 km	9.8 回	刈谷市 知立市 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(△□)

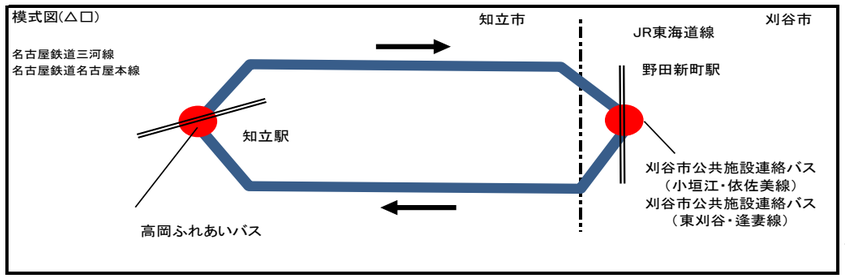
＜接続する系統＞

名古屋鉄道三河線
名古屋鉄道名古屋本線
JR東海道本線

＜接続される系統＞

刈谷市公共施設連絡バス（小垣江・依佐美線）
刈谷市公共施設連絡バス（東刈谷・逢妻線）
豊田市高岡ふれあいバス

模式図(△□)



2．R5年度の運行状況

事業実施の適切性

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
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。

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
C：系統廃止に至る場合

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

《参考数値》 主要指標の推移(△)

年度		元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
年間利用者数【人】		40,221	29,097	28,725	28,072	29,937
平均乗車密度(実績)		2.7	2.1	2.0	2.0	2.1
輸送量	(計画)	23.7	23.7	26.4	20.5	19.6
	(実績)	29.1	20.5	19.6	19.6	20.5
収支率(実績)		14.40	11.58	11.33	10.69	11.25

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(△)
A	目標	28,725	補助対象期間における利用者数は29,937人(前年比104.2%)となり、目標利用者数に達した。新型コロナウイルス感染症の国の基準変更等により生活利用が回復してきたものと考えられる。4コースの乗客の利用目的は、通院・買い物等が主であるため、コロナ禍で利用者が減少したアピタバス停で793人増加、ウォーターパレスKCで249人増加、ドミーバス停で161人増加、秋田病院バス停で70人増加、と利用回復が見られた。今後も新しい生活様式が定着することにより一定数の利用回復は望めるものと考えている。
	実績	29,937	
	達成率	104.2%	
	要因	新型コロナウイルス感染症の国基準の変更及び新しい生活様式が定着しつつあるため	

運行事業者の所見等(△)

補助対象期間における利用者数は、69,574人(対目標値118.3%)となり、目標利用者数に達した。新型コロナウイルス感染症が令和5年5月に感染症法上の位置づけで5類感染症へ移行された事に伴い、利用者が増加してきたものと考えられる。然しながら、コロナ影響下からは脱しつつあるものの、新しい生活様式の変化の影響は一定数受けることと、超高齢化社会になり、人口の減少が想定され、令和元年度水準までの利用者数に戻るのは厳しい状況であるが、利用者数は回復基調であると考えられる。

市町村の所見、理由分析、認識(□)

市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市
令和5年度は野田新町駅のバス利用者は前年度よりも増加傾向にあり、通勤・通学需要の回復や行動制限の解除により利用者が回復している傾向である。今後も知立市と連携を図りながら、利用者の増加に努めていく必要がある。	
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(△)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	251 人/月	補助対象期間の開始日から令和5年9月末日までの利用者のうち、野田新町駅北口駅バス停からの利用者数は251人/月と推定される。また、JR東海道線を利用した通勤・通学や、刈谷市公共バスを利用した総合病院への通院への利用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。
全利用者に占める率(△)	10.1 %	
特記事項		

住民の利用状況(□)

市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
本市の野田新町駅周辺住民がｷﾞｬﾗﾘｱﾋﾟﾀや名鉄知立駅への移動手段として、ミニバスを活用していることが考えられる。			

《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》(□)
知立駅バス停乗車人数(4コースのみ)：19人/日 野田新町駅北口バス停乗車人数：8人/日	刈谷市公共施設連絡バス利用者数 野田新町駅北口乗車：92人/月(東刈谷・逢妻線) 野田新町駅南口乗車：396人/月(小垣江・依佐美線)

3．R5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	広報、ホームページに定期的にミニバスに関する記事を掲載し、公式LINEアカウントから運行情報を配信した。また車内にデジタルサイネージを設置し、行政情報及び有料広告を放映出来るよう広告代理店と協定を結んだ。 昨年度に引き続き利用者が安心して利用できるよう感染症対策を行うとともに、利便性向上のため、バスロケの周知及び各停留所にわかりやすい利用方法の掲示を行った。	市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
改善点とした事項(△)			利便性及び利用促進を目的とし、利用実態に即した路線再編の検討を行った。			
利用実態に合った柔軟な運行計画を行い、利用者利便の向上に努める。						
関係者の連携等(△□)	その他の取組					
年に3回運行事業者と情報交換会を開催するとともに、刈谷市とは随時情報共有を行っている。						

4．今後の課題

課題と認識している事項

運営主体(△)

野田新町駅北口乗車人数は前年度より約49名減少した。コース全体でみると増加しているバス停が多くみられ通院、買い物等の生活利用の回復が見られる一方、コロナにより定着した新しい通勤スタイルや仕事のやり方により、新型コロナウイルス感染症の流行以前の利用者数への回復は望めないため、今後は新たな利用者の獲得を検討していく必要がある。

沿線市町村(□)

市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
本市のバスと、知立市のバスがうまく乗継できるなど連携を図り、利用者の利便性向上を図る。			

運行事業者(△)

現状サービスを維持しながら、新たな利用者発掘を目的とした利用促進策について、運営主体と協力し取組んで行っていく。

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(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	市内の子供向けイベントにてバスの乗車体験を行い、バスへの認知度が低い子育て世代の認知度を向上させることで、新たな利用者層の開拓を行う。また現利用者の利用促進のため、引き続き広報・ホームページ、公式LINEアカウントを活用し、最新の情報を提供していく。令和5年10月より開始した車内デジタルサイネージ広告による自主財源確保も含め、収支率の目標をコロナ禍前の収支率14.40%以上とする。また運行等により課題となる部分については、適宜公共交通会議等で明らかにし、検討していく。	市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
		知立市への利用実態を把握し、実態に即した路線改編等の検討を行う。また、隣接市町との連携を強化し、広域的ネットワークを維持・充実するための施策について検討をしていく。			

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(□)			
	市町村名： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0
目標	―			
自己評価				

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： 刈谷市	市町村名： 知立市	市町村名： 0	市町村名： 0