

議題 3 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価 及び地域公共交通計画の評価等結果について

1 協議事項

本市では、国から補助を受け実施する「地域公共交通確保維持改善事業」を活用していることから、補助金交付要綱等に基づき、毎年度、法定協議会による事業実施の確認、評価を行い、その結果を国に報告することとされています。

また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第7条の2の規定において、地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合は、毎年度、施策の実施の状況についての調査、分析及び評価に努め、評価等を行ったときは、その結果を国に送付することとされています。

このことから、事務局が作成した各事業の評価等について、ご意見を伺います。

2 評価対象等

No.	事業名	評価期間
1	地域公共交通確保維持改善事業 (地域内フィーダー系統補助)	令和5年10月1日～令和6年9月30日
2	安城市地域公共交通計画	令和6年4月1日～令和7年3月31日

3 協議事項の説明資料

資料3-1 中部様式

※国への報告様式である資料3-2及び3-3の内容を包括

4 国への送付資料

- (1) 資料3-2 (別添1、1-2) 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)
- (2) 資料3-3 (別添4) 地域公共交通の評価等結果の様式

5 国への送付期限

令和7年1月17日(金)

6 参考

資料3-4 令和6年度補助系統別事業評価票

※愛知県公共交通協議会にて、地域間幹線系統(あんくるバス東部線、西部線、作野線、名鉄バス岡崎・安城線)を評価するための資料で、本協議会では協議の対象外

中部様式

資料3-1

令和6年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

安城市総合交通会議 (安城市)

平成20年7月31日設置

令和 5年4月 1日 安城市市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和5年4月～令和10年3月)

令和 5年6月22日 フィーダー系統 確保維持計画策定

令和 7年1月10日 令和6年度事業評価実施

令和 7年1月17日 令和6年度評価結果送付

＜安城市の特性と背景＞

- 愛知県のほぼ中央に位置し、人口187,843人（令和6年12月1日現在）総面積86.05 k m²。地域特性でもある自動車関連企業が多いことから自動車分担率は7割近くであり非常に高く、公共交通の利用率は約1割と低い状況である。

公共交通が目指す姿

日常生活になじむ公共交通をみんなが利用することによって、気軽におでかけできるまち
 （安城市地域公共交通計画 2023年度～2027年度）

基本方針 1

多様な交通手段が連携した公共交通ネットワークの維持・活性化

基本方針 2

将来の人口構造や社会情勢の変化に対応した公共交通サービス等の確保

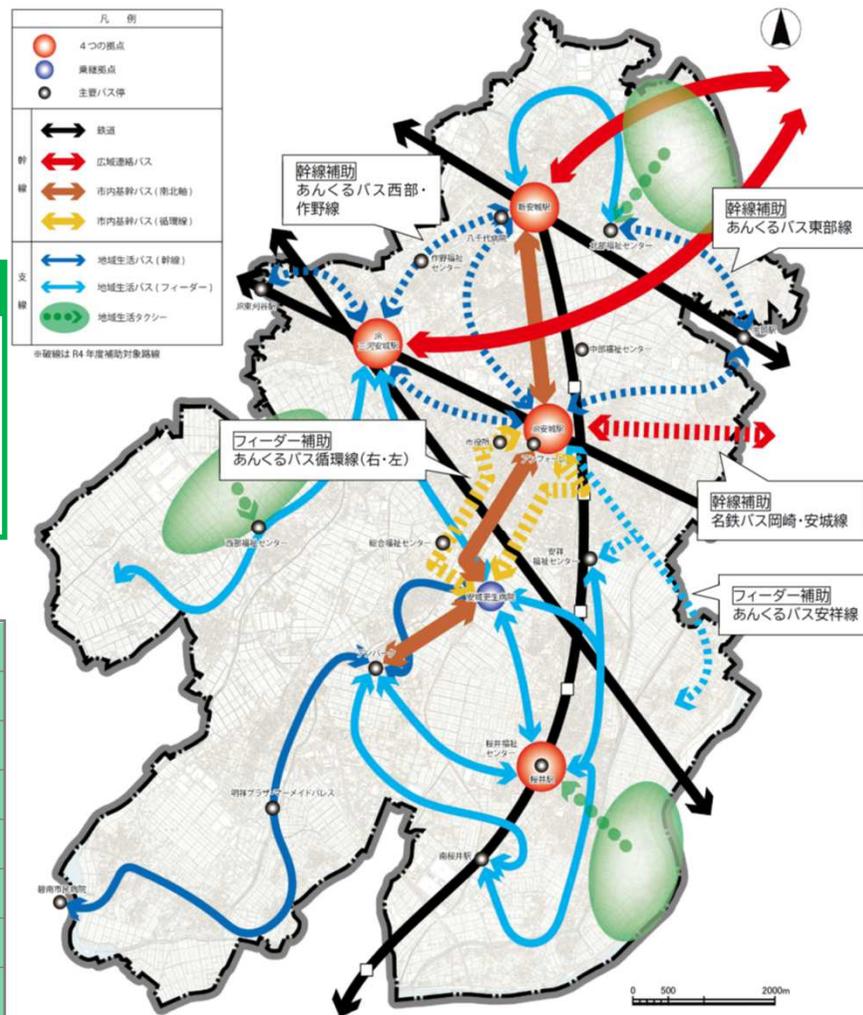
基本方針 3

持続可能な公共交通体系の構築に向けた関係者が連携・協働した利用促進施策の継続展開

目標を達成するために実施する事業

① サービス水準に応じた運行	●	●	●
② 名鉄バス安城線の維持・活性化	●	●	●
③ 名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化	●	●	●
④ あんくるバスのサービス改善	●	●	●
⑤ あんくるタクシーのサービス改善	●	●	●
⑥ 一般タクシーの利用促進	●	●	●
⑦ レンタサイクル事業の見直し	●	●	●
⑧ 公共交通の利用促進策	●	●	●
⑨ (仮称)地域の交通を考える会の取り組み	●	●	●

＜ネットワーク概要図＞



2. 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

<これまでの主な取り組み> ※赤字は国庫補助対象事業

取組名称	取組の概要	実施結果	実施結果の考察・今後の方針
★路線バス・コミュニティバスの継続運行 【①②③】 (フィーダー補助) (地域間幹線補助)	・路線バス・コミュニティバスの運行を継続 【フィーダー補助路線】 あんくるバス(3路線) 循環線右・左、安祥線 【地域間幹線補助路線】 あんくるバス(3路線) 西部線、作野線、東部線 路線バス(1路線) 名鉄バス岡崎・安城線	・前年度に比べて利用者が増加 あんくるバス11路線 (R5: 53.0万人) →R6: 57.6万人) 路線バス2路線 (R5: 27.8万人) →R6: 28.8万人) ※利用者数はバス年度	・各種施策の継続実施により 利用者は回復傾向 ・大河ドラマ「どうする家康」の影響が残っており、関連施設へのアクセス路線(名鉄バス岡崎・安城線、あんくるバス安祥線)の利用者は引き続き増加しているが、増加率としては落ち着きつつある。 ・引き続き各種施策を実施し、 新たな利用者の獲得を目指し、利用者の更なる回復を図る ・新規に開店するJAの産直施設にアクセスできるよう最寄りのバス停を新設する。
名鉄バス岡崎・安城線の利用者回復施策検討 【③】	・名鉄バス岡崎・安城線の利用者回復のため、商業施設に立ち寄れるルートに変更を行う。	・ 運行ルートの変更	・令和6年10月1日よりルート変更を実施。チラシ配布による利用促進施策を実施するとともに、今後の状況を注視する。
大規模商業施設への乗入を検討 【④】	・サービスの改善、利便性確保のため、新たに開店予定の大規模商業施設地内への乗入等について、関係者と協議する。	・ 大規模商業施設地内にバス停(西部線・作野線)を新たに設置することで方針が決定。	・大規模商業施設地内へのバス停設置する。開店直後は交通渋滞が予測されるため、迂回を行いつつ、状況を見ながら大規模商業施設地内に乗入する。
待合環境の改善 【④】	・民間企業の提案によるベンチの設置とそれに合わせたバス停移設等の検討	・ バス停移設等による待合環境の改善	・バス停に隣接する公共施設や地域と協働した民地等の活用による待合環境の充実や、危険なバス停の解消等により、 引き続き安全なバスサービスの提供に努める
レンタサイクル事業の見直し 【⑦】	・レンタサイクル事業を廃止し、24時間貸出可能な電動アシスト付自転車のシェアリングサービスを実施	・前年度に比べて利用件数が増加 (R5: 4,599回) →R6: 11,883回)	・自転車7台、貸出返却用のポートを2か所増設 ・ 利用状況を注視しながら、評価・改善を図る。
公共交通の利用促進 【②③④⑤⑥⑧⑨】	・利用促進策の継続実施 ・小中学生無料キャンペーンの改善・実施 ・時刻表・バスマップ、公共交通活用ガイドの改善 ・尾崎町、西部地域(箕輪町・福釜町・榎前町・高棚町)での移動に関する勉強会支援	・前年度に比べて利用者が増加 ・ 無料券利用者は前回実施時(R5)に比べて利用者が増加 (R5: 6,900人) →R6: 7,267人) ・ ボランティアカーの実証実験を実施	・各種施策により、 利用者は回復傾向 ・市内フィーダー系統だけでなく、市域をまたぐ地域間幹線の利用を促進するため、 これまでの施策内容を改善しながら継続実施し、公共交通でのお出かけを促進するための施策を検討・実施する ・福釜町で福釜町コミュニティ交通検討会が発足。その会での話し合いにより、ボランティアの人が無償でスーパーなどに希望者を送迎する「福釜町たすけあいカー」の実証実験を実施するに至る。今後もこの取り組みについて支援等を行う。



(名鉄バス岡崎・安城線利用促進チラシを作成。岡崎市や名鉄バス等で配布)



(赤松町北バス停移設)



(シェアサイクルポート増設)



(たすけあいカー出発の様子)

＜安城市地域公共交通計画における目標と評価指標＞

※公共交通計画における利用者数は会計年度の数値

計画目標	評価指標 目標値（R9）	達成状況	考察
		今回 (R5年度)	
目標1 公共交通全体の利用者数	年間利用者数 (公共交通全体) 1,686万人	1,485万人	<ul style="list-style-type: none"> ・移動需要の回復及び各種施策の効果により、公共交通全体の利用者は増加傾向。 ・あんくるバスは全体的に利用者が増加しており、ほぼ目標値に近い数値となった。今後も各種利用促進施策による増加が予想され、令和6年度（会計年度）では目標を達成する見込み。 ・レンタサイクル数値はシェアサイクルの利用者を含む。シェアサイクルの利用者はレンタサイクルよりも伸びており、今後も利用状況を注視し、利用者の増加に努めたい。
	(鉄道) 1,520万人	1,350万人	
	(路線バス) 30万人	28万人	
	(あんくるバス・あんくるタクシー) 56万人	55万人	
	(一般タクシー) 80万人	49万人	
	(レンタサイクル) 0.6万人	0.6万人	
	R6フィーダー系統 循環線 163,000人 安祥線 23,000人	<ul style="list-style-type: none"> ・循環線192,662人 (前年比107%、右：96,800人、左：95,862人) ・安祥線33,387人 (前年比108%) 	
目標2 あんくるバス・あんくるタクシーの利用者1人当たりの市負担額	646円（計画策定時点現値）未滿	487円	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の回復に伴い、1人あたりの市費負担額は前年度に引き続き減少。
目標3 「(仮称)地域の交通を考える会」の立ち上げ	新規立ち上げ	1件	<ul style="list-style-type: none"> ・「福釜町コミュニティ交通検討会」で地域の交通について協議が行われ、実際にボランティアカーの実証実験をするに至る。今後ともこの取組みを支援する。

※緑着色部は、令和6年度地域内フィーダー系統確保維持改善計画における目標値及び実績値

＜安城市地域公共交通計画における現在の到達点と次年度以降の取組方針＞

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通全体の利用者数は昨年度に比べて回復傾向 (補助路線も同じ傾向) 	<ul style="list-style-type: none"> これまでの施策を改善しながら継続実施する。 あんくるバスにおいては、安城市で開店する大規模商業施設や、大規模産直施設等へ直接アクセスできるようにすることで、利便性を高め、より多くの利用者数の増加を図る。 利用者の回復が遅い一般タクシーについて、事業者と連絡した利用促進を図る。 地元高校生との連携や小中学生夏休み無料キャンペーンなど、未成年にあんくるバスを知ってもらえる事業を実施することで、将来的な利用者の増加を促していく。
<ul style="list-style-type: none"> あんくるバス・あんくるタクシーの利用者1人当たりの市負担額は減少 	<ul style="list-style-type: none"> 今後の人件費・物価高騰により、市負担額の増加が見込まれることから、利用促進策を引き続き実施するとともに、必要に応じて事業の効率化による事業費の削減や収入の増加等を検討し、目標達成状況を維持するように努める
<ul style="list-style-type: none"> 「(仮称)地域の交通を考える会」として「福釜町コミュニティ交通検討会」が運営を開始 	<ul style="list-style-type: none"> 福釜町にて「福釜町コミュニティ交通検討会」が開催され、ボランティアカーの実証実験を地域主導で行うまでに至った。今後もこの取り組み等について支援をしていく。 引き続き地域の公共交通に対する意識の醸成を図るとともに、西部地域をモデルとして、他地域でも移動を自分ごとと考えられるよう努める。 出前講座等の活用により地域への関わりを継続的に確保する。

22

前回

年度	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
	<p>評価できる取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用した大河ドラマ関連施設へのおでかけを促すチラシの作成・配布により、あんくるバスの利用者増加につながったことを評価します。 ・引き続き、バスの待合環境改善のために危険なバス停の解消に努めたことを評価します。 ・市内の2地区にてにおいて公共交通に関する勉強会の実施を支援し、市民の公共交通に対する意識醸成を図ったことを確認しました。 <p>期待する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標に掲げる「(仮称)地域の交通を考える会」の設置に向け、今後も継続して地域住民等の意識醸成等につながる取組を実施することを期待します。 ・公共交通の利用者は増加傾向にありますが、これが継続されるよう、近隣自治体、運行事業者、地域と連携して、利便性向上につながる取組が継続されることを期待します。 ・また、運転手の確保対策等、公共交通の持続可能性を確保する観点からの取組や支援についても検討・実施されることを期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・出前講座等を活用した公共交通に対する意識の醸成や、地域住民が自ら移動に関する取り組みの支援を検討。 ・公共交通活用ガイドの作成、バス案内人による乗り方案内、小中学生夏休み無料キャンペーン、安城市の広報における特集ページを掲載する等の利用促進施策を継続実施。 ・上記のほか、運行事業者、地元高校生と連携したあんくるバスの行動プラン作りなど、新しい利用促進施策も推進。 ・民間協力も含めたバス待合環境の改善。 ・運行事業者と連携し、地域幹線系統である名鉄バス岡崎・安城線において、効果的な路線変更を実施。当該路線及び各フィーダー系統の利用者の増加を促す。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通全体の利用者は増加傾向であるため、これまでの施策を継続実施するとともに毎年度実施内容を評価・検証し、翌年度の事業に反映する。 ・地元高校生と連携し、あんくるバスの行動プラン作りといった利用促進施策を進めるとともに、小中学生夏休み無料キャンペーンを含め、未成年にあんくるバスを知ってもらえる事業を実施することで、将来的な利用者の増加を促していく。 ・あんくるバス循環線においては、令和7年6月頃にオープンするJAの新しい産直施設へアクセスできるよう最寄りのバス停を設置するなど、利用者の利便性を高め、より多くの利用者の増加を図っていく。 ・出前講座等を活用して地域と関わり、公共交通に対する意識の醸成を図る。 ・計画目標である「(仮称)地域の交通を考える会」設置のモデル地区となっている西部地域で、地域が主体となって実施した「ボランティアカーの実証実験(2回)」や、「行動プラン法を用いたあんくるバスのモビリティマネジメント」、「移動に関するアンケート」などの結果をモデル地区の住民はもとより、他地域の住民とも共有し、住民と行政が一緒となって、移動に関する取組を検討できるよう努める。

※前回：令和6年3月21日付け通知

年度	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
<p style="text-align: center;">前々回</p>	<p>評価できる取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの情報を乗場やバスマップに掲示掲載し利便性向上を図ったことを評価します。 ・利用者の安全を守るため待合環境の整備を実施したことを評価します。 ・岡崎市と連携し、大河ドラマに関連した観光施設と公共交通をPRするチラシを作成・配布したことを評価します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステム等による情報提供やバス案内人、時刻表、バスマップ等による、利用促進を引き続き実施した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの施策に加え、利用者増加に効果的な目的地との連携による利用促進策を実施し、さらなる利用者の回復と活性化を図りたい。
	<p>期待する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域での懇談会など各種機会をとらえて、バスロケーションシステムや乗方、乗換案内、各種活用ガイドの見方など公共交通利用を想定した取組を進められることを期待します。 ・近隣自治体、運行事業者、地域とともに市域を超えた移動の利便性向上について連携されることを期待します。 ・大河ドラマに関連した観光需要を活かして公共交通の利用につながる取組を期待します。特に、岡崎・安城線の輸送量が補助要件基準の15人に逼迫しつつあることから、現状の把握に努められるとともに、関係する岡崎市と連携して利用促進を図るよう期待します。 ・運転手不足について、できる限り早く対策を実施することを期待します。 ・地域公共交通計画の策定にあたって様々な分野との連携、運転手不足、地域の交通を考える会の立ち上げを目指すなど、具体の施策に移す際には関係者と十分なコミュニケーションをとられるよう期待します。 ・地域公共交通計画策定に向けた調査結果から公共交通に関する不満度が地区により差があることに留意し、その分析・課題について地域、事業者などの関係者とコミュニケーションを行い、移動目的・交通モードの役割・活用方法などの検討が十分された取組みが実施されることを期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで作成・配布したバス活用ガイドを公共交通活用ガイドとし、バス以外の他の交通モードも含め、公共交通全体の利用を促進する内容へと拡充する等、既存事業を改善し、利用促進に努めた ・市域をまたぐ地域間幹線系統である名鉄バス岡崎・安城線の利用者増加に向けた路線変更協議を岡崎市、名鉄バスと進めるとともに、地元町内会や地域住民の意見を収集した。 ・地域公共交通への関心が高まっている2地区において、公共交通に関する勉強会を支援し、意識の醸成を図った。 ・本市の現状や課題を、市民アンケートや地元町内会や交通事業者とのヒアリング等により収集・分析し、4つの集約課題を設定した。これらの課題を解決し、本市の公共交通が目指す姿「日常生活になじむ公共交通をみんなが利用することによって、気軽におでかけできるまち」実現のため、3つの基本方針と9つの実施事業を位置付けた安城市地域公共交通計画を策定した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・名鉄バス岡崎・安城線の路線変更を具体化し、次年度以降の路線変更に向けて、引き続き協議を進める。 ・出前講座等を活用し、地域との関わりを継続実施し、意識の醸成を図るとともに、西部地区をモデル地区として、利用したい地域移動に関する住民アンケートを実施し、アンケート結果を地域住民と共有するとともに、有識者を招いた勉強会の実施等、行政・住民が連携した取り組みを進める。 ・安城市地域公共交通計画に位置付けた事業について、計画的に推進していくとともに、毎年度実施内容を評価、検証し、翌年度の事業に反映する。

※前々回：令和5年3月10日付け通知

- ・PDCAサイクルを毎年繰り返し実施することで効果的に事業を推進する
- ・計画期間内及び年度単位において、計画の進捗管理・評価を毎年度実施し、評価内容に応じて、次年度以降の事業への反映や計画の部分見直し等を実施する
- ・中間年度及び最終年度においては、実施事業の効果や達成状況を総合的に捉え、評価指標の達成状況を評価・検証する

表 計画期間における進捗管理・評価スケジュール

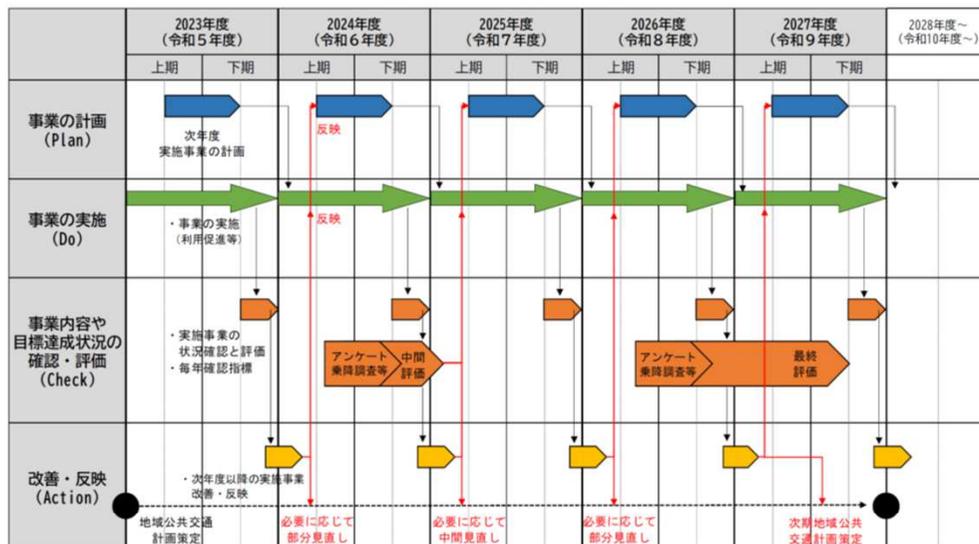
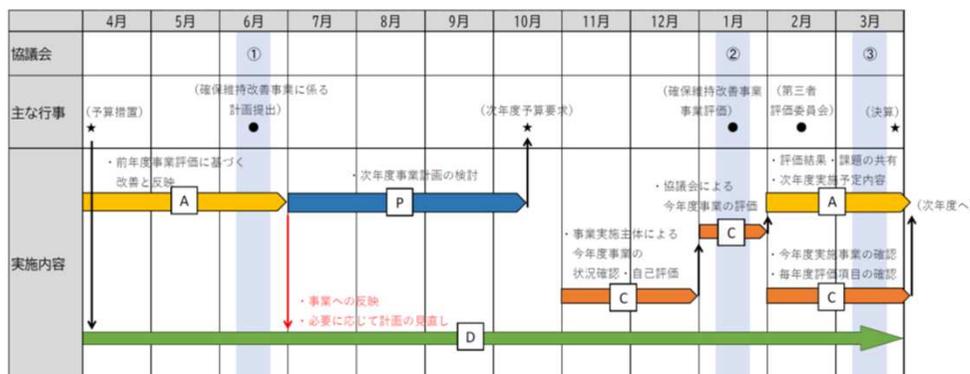


表 年度単位の進捗管理・評価スケジュール



【直近1年間の協議会の実施状況】

○令和6年度第1回安城市総合交通会議 6月14日

【主な議題】

- ・令和7年度地域公共交通計画認定申請について
- ・令和5年度事業評価・検証について

○令和6年度第2回安城市総合交通会議 1月10日

【主な議題】

- ・地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価及び地域公共交通計画の評価結果について

○令和6年度第3回安城市総合交通会議 3月17日
(予定)

【主な議題】

- ・安城市地域公共交通計画中間評価（令和6年度）について
- ・令和6年度事業報告・決算について
- ・令和7年度事業計画・予算について

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)

資料3-2

令和7年1月10日

協議会名: 安城市総合交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国交補助金

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事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
25 名鉄バス(株)	あんくるバス 循環線右まわり・左まわり 安城更生病院～JR安城駅 ～安城更生病院	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通活用ガイドの作成、バス案内人による乗り案内、小中学生夏休み無料キャンペーン、安城市の広報における特集ページを掲載する等の利用促進施策を継続実施した。 ・上記のほか、運行事業者、地元高校生と連携したあんくるバスの行動プラン作りなど、新しい利用促進施策も進めた。 ・出前講座等を活用した公共交通に対する意識の醸成や、地域住民が自ら移動に関する取り組みの支援を検討した。 	A 計画どおり事業を実施した。	A <ul style="list-style-type: none"> ・循環線の利用者数は、右まわりが96,800人、左まわりが95,862人で、合わせて192,662人となり、目標値である163,000人を上回った。 ・移動需要の回復に加えて、各種利用促進策の継続実施により、利用者は順調に回復している。(前年比の107%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通全体の利用者は増加傾向であるため、これまでの施策を継続実施するとともに毎年度実施内容を評価・検証し、翌年度の事業に反映する。 ・地元高校生と連携し、あんくるバスの行動プラン作りといった利用促進施策を進めるとともに、小中学生夏休み無料キャンペーンを含め、未成年にあんくるバスを知ってもらえる事業を実施することで、将来的な利用者の増加を促していく。
東伸運輸(株)	あんくるバス 安祥線 川島～JR安城駅～川島	<ul style="list-style-type: none"> ・民間協力も含めたバス待合環境の改善に努めた。 ・運行事業者と連携し、地域幹線系統である名鉄バス岡崎・安城線において、効果的な路線変更を実施。当該路線及び各フィーダー系統の利用者の増加を促す。 	A 計画どおり事業を実施した。	A <ul style="list-style-type: none"> ・安祥線の利用者数は33,387人であり、目標値である23,000人を上回った。 ・移動需要の回復に加えて、各種利用促進策の継続実施により、利用者は順調に回復している。(前年比の108%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・出前講座等を活用して地域と関わり、公共交通に対する意識の醸成を図る。 ・計画目標である「(仮称)地域の交通を考える会」設置のモデル地区となっている西部地域で、地域が主体となって実施した「ボランティアカーの実証実験(2回)」や、「行動プラン法を用いたあんくるバスのモビリティマネジメント」、「移動に関するアンケート」などの結果をモデル地区の住民はもとより、他地域の住民とも共有し、住民と行政が一緒となって、移動に関する取り組みを検討できるよう努める。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和7年1月10日

協議会名:	安城市総合交通会議
-------	-----------

評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国交補助金
----------	----------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>公共交通が目指す姿:「日常生活になじむ公共交通をみんなが利用することによって、気軽におでかけできるまち」</p> <p><基本方針></p> <ul style="list-style-type: none">・多様な交通手段が連携した公共交通ネットワークの維持・活性化・将来の人口構造や社会情勢の変化に対応した公共交通サービス等の確保・持続可能な公共交通体系の構築に向けた関係者が連携・協働した利用促進施策の継続展開
-----------------------------	--

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

安城市地域公共交通計画の評価等結果（令和6年4月～令和7年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通全体の利用者数 (全体)1,686万人 (鉄道)1,520万人 (路線バス)30万人 (あんくるバス ・あんくるタクシー)56万人 (一般タクシー)80万人 (レンタサイクル)0.6万人	①サービス水準に応じた運行 ②名鉄バス安城線の維持・活性化 ③名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化 ④あんくるバスのサービス改善 ⑤あんくるタクシーのサービス改善 ⑥一般タクシーの利用促進 ⑦レンタサイクル事業の見直し ⑧公共交通の利用促進策 ⑨(仮称)地域の交通を考える会の取り組み	事業者提供データ	・移動需要の回復及び各種施策の効果により、公共交通全体の利用者は順調に増加している。あんくるバス、レンタサイクル(シェアサイクル)においては、目標値を達成する見込み。	・これまでの施策を改善しながら継続実施する。 ・あんくるバスにおいては、安城市で開店する大規模商業施設や、大規模産直施設等へ直接アクセスできるようにすることで、利便性を高め、より多くの利用者数の増加を図る。 ・一般タクシーにおいて、事業者と連携した利用促進を図る。	
あんくるバス・あんくるタクシーの利用者1人当たりの市費負担 ※現況(646円)未満		安城市資料	・利用者の回復に伴い、1人あたりの市費負担額は減少し、今年度においても目標値を達成する見込み。	・今後の人件費・物価高騰により、市負担額の増加が見込まれることから、利用促進策を引き続き実施するとともに、必要に応じて事業の効率化による事業費の削減や収入の増加等を検討し、目標達成状況を維持するように努める。	
「(仮称)地域の交通を考える会」の立ち上げ		安城市資料	・西部地域(高棚町・福釜町・榎木前町・箕輪町・下管池)における勉強会等を通して、公共交通に対する意識の醸成を図る中で、福釜町にて「福釜町コミュニティ交通検討会」が発足し、ボランティアカーの実証実験を複数回実施するに至った。	・「福釜町コミュニティ交通検討会」を今後も支援をしていく。 ・引き続き地域の公共交通に対する意識の醸成を図るとともに、西部地域をモデルとして、他地域でも移動を自分ごとと考えられるよう努める。 ・出前講座等の活用により地域への関わりを継続的に確保する。	

新規立ち上げ

(記載に当たっての留意事項)

- ・ 本様式中、表題の「(〇年〇月～〇年〇月)」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「-」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果(議事録等)等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

令和6年度補助系統別事業評価票(あんくるバス(東部線)線)

60

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
あんくるバス(東部線)	安城市	東伸運輸(株)	北部福祉センター～JR安城駅～北部福祉センター	21.4 km	6.9 回	岡崎市 安城市 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(△□)	模式図(△□)
<p><接続する系統></p> <p>東海道本線 名鉄名古屋本線 名鉄バス岡崎安城線</p> <p><接続される系統></p> <p>名鉄バス安城線(※) あんくるバス循環線(※)、あんくるバス安祥線(※)、 あんくるバス西部線、あんくるバス作野線、 あんくるバス北部線</p>	

2. R6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(△)		<p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>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。</p>						
<p>評価の基準<事業実施の適切性></p> <p>A: 事業計画どおりの運行回数で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ず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p>		年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	
<p>評価の基準<目標・効果達成状況></p> <p>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</p>		年間利用者数【人】	26,025	22,422	23,613	27,346	32,818	
		平均乗車密度(実績)	3.9	3.6	3.9	4.5	5.1	
		輸送量	(計画)	28.9	31.7	26.9	24.8	26.9
			(実績)	27.0	24.8	26.9	31.0	35.1
		収支率(実績)	18.95	9.67	13.08	19.64	17.66	

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(□)	
	<p>目標 27,500</p> <p>実績 32,818</p> <p>達成率 119.3%</p> <p>要因 新型コロナウイルス感染症が5類感染症となり、落ち着きを見せてきた関係もあり、利用者が戻ってきたため、目標値を達成した。</p>	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市
<p>前年度と比較し、輸送量・年間利用者数が、コロナ禍の時より、大幅に回復傾向にあり、元の日常に戻りつつある、路線にある鉄道利用、および通院や買い物など、外出機会が増え、更に乗車料金のキャッシュレス決済導入によって、輸送人員、運賃収入の更なる増加が期待できる。</p>		<p>本市矢作西部地域の住民の安城市への通院利用や、鉄道路線への乗換え等の需要を満たす路線である。利用者数について、コロナ前の平成31年度(令和元年度)(バス年度)比では、93.8%と完全には戻ってきていないが、前年度比では119.3%となり、順調に回復している。利用者増の要因としては、新型コロナウイルス感染症の5類への移行が大きいと思われる。</p>	
<p>市町村名: 0</p>		<p>市町村名: 0</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(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	289 人/月	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市
全利用者に占める率(△)	10.5 %	本市から安城市内病院への利用やJR安城駅の通勤・通学に利用されている路線である。	市町村名: 0
特記事項	安城市と岡崎市を跨ぐ利用者は289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、これらの利用者は名鉄本線へ乗換し、飲食・娯楽等のためお出掛け利用者が多いと考えられる。	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》(□)
<p>北部福祉センターバス停乗車: 270人/月</p> <p>宇頭駅バス停乗車: 289人/月</p> <p>JR安城駅バス停乗車: 620人/月</p>	

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏まえた取組	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
		市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)	その他の取組	・運行事業者と連携し、地域間幹線系統である名鉄バス岡崎・安城線において、効果的な路線変更を実施。当該路線及び安城駅にて接続される本路線においても利用者の増加を促す。 ・運行事業者、地元高校生と連携したあんくるバスの行動プラン作りなど、新しい利用促進施策を検討した。	公共交通マップの作成・配布等を行い、地域住民へ周知を図った。	運営主体と同じため省略		
関係者の連携等(△)		関係する市(岡崎市)と適宜情報共有と意見交換を実施したほか、交通事業者とのヒアリングも実施した。				

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(□)			
利用者は回復傾向であるため、サービスを維持しつつ、利便性向上に努めるとともに、利用者の回復のため、新たな利用者発掘を目的とした利用促進策を実施する必要がある。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0
	新たな利用者を確保することを目的とした利用促進策及び周知を実施する必要がある。	運営主体と同じため省略		
運行事業者(△)				
始発・終点箇所での他バスや鉄道の乗り継ぎの利便性の向上を図ること、利用者に対し丁寧なアナウンスと安全第一の運行を心がけると共に、既存の利用者だけでなく、新規の利用者にも継続的に利用いただけるようにする必要がある。				

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	これまでの利用促進施策を継続実施するとともに毎年度実施内容を評価・検証し、翌年度の事業に反映する。また、地元高校生と連携した利用促進策を講じるとともに、まちかど講座や勉強会を通じ、公共交通に関する知識の向上や課題の抽出・共有による公共交通に対する意識の醸成を図る。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0
		公共交通マップの作成・配布等、現在実施している取組みを継続して行う。	運営主体と同じため省略	

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

目標	沿線市町村(□)			
	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0
自己評価	-	運営主体と同じため省略		

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: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0
-	運営主体と同じため省略		

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

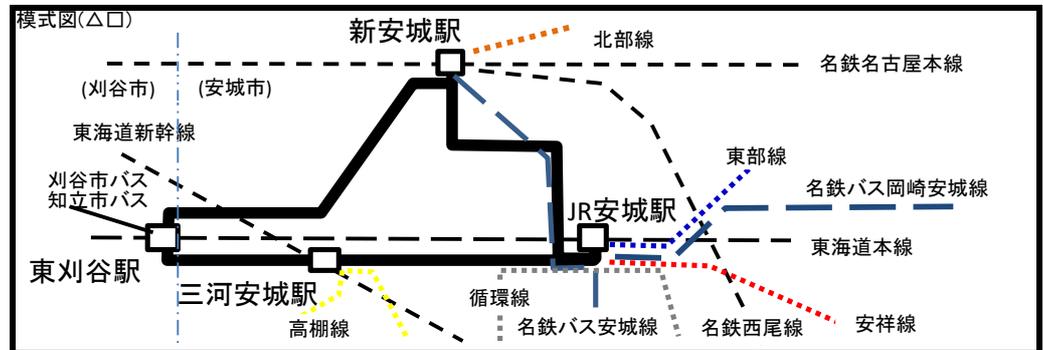
令和6年度補助系統別事業評価票(あんくるバス(西部線)線)

1. 補助系統の概要(Δ)

Table with 7 columns: 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. Row 1: あんくるバス(西部線), 安城市, 名鉄バス株, 新安城駅南口~三河安城駅中央口経由~新安城駅南口, 19.9 km, 7.0 回, 刈谷市 安城市 0 0.

※「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(Δ□)
<接続する系統>
東海道新幹線、東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線、名鉄バス岡崎安城線
<接続される系統>
名鉄バス安城線、刈谷市公共施設連絡バス、知立市ミニバス、あんくるバス北部線、あんくるバス循環線(※)、あんくるバス東部線、あんくるバス安祥線(※)、あんくるバス高棚線



2. R6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(Δ)
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、所定の事業計画どお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ぎず事由により、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なかったもの、目標の75%以上の利用があった場合
B2: 年間目標利用者数を達成できなかったもの、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(Δ)
Table with 6 columns: 年度, 2年度, 3年度, 4年度, 5年度, 6年度. Rows: 年間利用者数[人], 平均乗車密度(実績), 輸送量(計画/実績), 収支率(実績).

目標・効果達成状況

Table with 2 main columns: 評価, 目標の達成状況(Δ). Includes sub-tables for 運営主体の所見, 理由分析, 認識(Δ) and 市町村の所見, 理由分析, 認識(□).

複数市町村を跨ぐ系統としての役割

Table with 2 main columns: 指標(市町村を跨いでの利用), 利用状況及び所見(Δ), 住民の利用状況(□). Includes data for 利用者数, 全利用者に占める率, etc.

《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

Table with 2 columns: 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>(Δ), 沿線市町村<沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載>(□). Includes data for 新安城駅, 三河安城駅, etc.

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏まえた取組	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A		改善点とした事項(△) ・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・分析による改善に向けた検討。 ・地域ヒアリングによるバス待合環境の改善と検討。 ・新たな利用者の確保。	・利便性向上を目的に、令和7年度に開業予定の大規模商業施設へ直接行くことができるよう最寄りバス停の設置について、関係者と調整を行った。 ・運営事業者、地元高校生と連携したあんくるバスの行動プラン作りなど、新しい利用促進施策を検討した。	市町村名：刈谷市	市町村名：安城市	市町村名：0
関係者の連携等(△□) 関係する市(安城市、刈谷市)と適宜情報共有と意見交換を実施したほか、交通事業者とのヒアリングも実施した。	その他の取組	通常版および外国語版のあんくるバス時刻表・マップの作成・配布やバスロケーションシステム等による公共交通の情報提供を行った。 学生の夏休み期間である7・8月や、ダイヤ改正が多い10月に主要結節バス停にバス案内人を配置し、バス利用者への利用促進に努めた。	持続可能な公共交通機能としての充実を図るため、地域公共交通計画に基づく分析や住民参加の意見交換会を開催し、地域の移動需要特性に応じたバス路線の再編や有料化の検討も含めた運行体系の見直しを行った。	運営主体と同じため省略		

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(□)			
利用者は増加傾向であり、すでにコロナ禍前の水準まで回復している。この状態を維持するため、これまでの利用促進施策を継続実施するとともに、これまで以上の利便性向上に努め、さらなる利用者発掘を目的とした利用促進策を実施する必要がある。	市町村名：刈谷市	市町村名：安城市	市町村名：0	市町村名：0
	地域公共交通計画に基づく公共交通ネットワークを形成するとともに、本市のバスと、安城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。	運営主体と同じため省略		
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	これまでの利用促進施策を継続実施するとともに毎年度実施内容を評価・検証し、翌年度の事業に反映する。また、地元高校生と連携した利用促進策を講じるとともに、まちかど講座や勉強会を通じ、公共交通に関する知識の向上や課題の抽出・共有による公共交通に対する意識の醸成を図る。	市町村名：刈谷市	市町村名：安城市	市町村名：0	市町村名：0
		バスや様々な交通手段を活用して、移動しやすい広域的ネットワークの維持・充実を図ることで、利用者の利便性の向上を図る。	運営主体と同じため省略		

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：刈谷市	市町村名：安城市	市町村名：0	市町村名：0
自己評価	-	運営主体と同じため省略		

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：安城市	市町村名：0	市町村名：0
-	運営主体と同じため省略		

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6年度補助系統別事業評価票(あんくるバス(作野線)線)

19

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
あんくるバス(作野線)	安城市	名鉄バス株	新安城駅南口～三河安城駅中央口経由～新安城駅南口	19.9 km	7.0 回	刈谷市 安城市 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(△□)	模式図(△□)
<p><接続する系統></p> <p>東海道新幹線、東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄西尾線、名鉄バス岡崎安城線</p> <p><接続される系統></p> <p>名鉄バス安城線 刈谷市公共施設連絡バス、知立市ミオバス、あんくるバス北部線、あんくるバス循環線(※)、あんくるバス東部線、あんくるバス安祥線(※)、あんくるバス高棚線</p> <p>(※)フィーダー系統補助路線</p>	

2. R6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(△)		<p>評価の基準<事業実施の適切性></p> <p>A: 事業計画どおりの運行回数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ず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p>						
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	
	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。	年間利用者数[人]	50,417	46,959	53,548	59,979	66,346	
		平均乗車密度(実績)	6.6	6.1	6.9	7.6	8.8	
		輸送量	(計画)	47.6	49.6	45.5	42.0	47.6
			(実績)	45.5	42.0	47.6	52.4	61.6
		収支率(実績)	22.41	20.88	22.44	24.29	25.15	

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(□)	
	目標 53,100	市町村名:	刈谷市
	実績 66,346	市町村名:	安城市
	達成率 124.9%	令和6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。今後も安城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。	
	要因 新型コロナウイルス感染症が5類感染症となり、落ち着きを見せてきた関係もあり、利用者が戻ってきたため、回復傾向にある。	市町村名:	0
	運行事業者の所見等(△)	市町村名:	0
	コロナ影響が希薄になり、利用者数が前年比110.6%であり目標に対して124.9%でした。また、路線収支状況は、2024年度から始まった運転手の労働時間制限に伴う人件費、ウクライナ・中東問題による燃料高騰、コロナ禍で投資を抑制した車両・施設等の更新に伴い経常費用が対前年比112.3%増となり、経常収益は116.3%となり収支率は25.15%であり、前年より0.86pt増加した。		

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(△)	311 人/月	市町村名:	刈谷市
全利用者に占める率(△)	5.6 %	市町村名:	安城市
特記事項	東刈谷駅バス停の乗車数は311人/月であり、この人数が安城市と刈谷市を跨ぐ利用者数であると想定されるため、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。また、これらの利用者は通勤、通学や安城東生病院、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者が多いと考えられる。	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>(□)
新安城駅バス停乗車:1,161人/月 三河安城駅中央口バス停乗車:138人/月、三河安城駅北口バス停乗車:444人/月 東刈谷駅バス停乗車:311人/月 JR安城駅バス停乗車:579人/月	刈谷市公共施設連絡バス利用者数 東刈谷駅北口乗車:670人/月(東刈谷・逢妻線) 東刈谷駅南口乗車:873人/月(運動公園・東刈谷線)

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏まえた取組	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
改善点とした事項(△)		その他の取組	・利便性向上を目的に、令和7年度に開業予定の大規模商業施設へ直接行くことができるよう最寄りバス停の設置について、関係者と調整を行った。 ・運営事業者、地元高校生と連携したあんくるバスの行動プラン作りなど、新しい利用促進施策を検討した。	市町村名： 刈谷市	市町村名： 安城市	市町村名： 0
関係者の連携等(△□)		・通常版および外国語版のあんくるバス時刻表・マップの作成・配布やバスロケーションシステム等による公共交通の情報提供を行った。 ・学生の夏休み期間である7・8月や、ダイヤ改正が多い10月に主要結節バス停にバス案内人を配置し、バス利用者への利用促進に努めた。	持続可能な公共交通機能としての充実を図るため、地域公共交通計画に基づく分析や住民参加の意見交換会を開催し、地域の移動需要特性に応じたバス路線の再編や有料化の検討も含めた運行体系の見直しを行った。	運営主体と同じため省略		
関係する市(安城市、刈谷市)と適宜情報共有と意見交換を実施したほか、交通事業者とのヒアリングも実施した。						

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(□)			
利用者は増加傾向であり、すでにコロナ禍前の水準まで回復している。この状態を維持するため、これまでの利用促進施策を継続実施するとともに、これまで以上の利便性向上に努め、さらなる利用者発掘を目的とした利用促進策を実施する必要がある。	市町村名： 刈谷市	市町村名： 安城市	市町村名： 0	市町村名： 0
	地域公共交通計画に基づく公共交通ネットワークを形成するとともに、本市のバスと、安城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。	運営主体と同じため省略		
運営事業者(△)				
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	これまでの利用促進施策を継続実施するとともに毎年度実施内容を評価・検証し、翌年度の事業に反映する。また、地元高校生と連携した利用促進策を講じるとともに、まちかど講座や勉強会を通じ、公共交通に関する知識の向上や課題の抽出・共有による公共交通に対する意識の醸成を図る。	市町村名： 刈谷市	市町村名： 安城市	市町村名： 0	市町村名： 0
		バスや様々な交通手段を活用して、移動しやすい広域的ネットワークの維持・充実を図ることで、利用者の利便性の向上を図る。	運営主体と同じため省略		

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

目標	沿線市町村(□)			
	市町村名： 刈谷市	市町村名： 安城市	市町村名： 0	市町村名： 0
自己評価	-	運営主体と同じため省略		

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： 安城市	市町村名： 0	市町村名： 0
-	運営主体と同じため省略		

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6年度補助系統別事業評価票(岡崎・安城線)

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
岡崎・安城	名鉄バス株	名鉄バス株	名鉄東岡崎駅～矢作橋～JR安城駅	8.9 km	12.3 回	岡崎市 安城市 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>
名鉄名古屋本線、JR東海道本線

<接続される系統>
安城線、あんくるバス(循環線、安祥線、東部線、西部線、作野線)

模式図(△□)

2. R6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(△)																																					
<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 計画どおり</p>			<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> <th>6年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>44,893</td> <td>36,515</td> <td>43,020</td> <td>61,390</td> <td>60,224</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>1.5</td> <td>1.2</td> <td>1.5</td> <td>2.1</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td>23.3</td> <td>19.6</td> <td>18.4</td> <td>25.8</td> <td>15.9</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td>18.3</td> <td>14.7</td> <td>18.4</td> <td>25.8</td> <td>24.6</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>25.50</td> <td>21.01</td> <td>24.66</td> <td>33.15</td> <td>32.34</td> </tr> </tbody> </table>	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	年間利用者数【人】	44,893	36,515	43,020	61,390	60,224	平均乗車密度(実績)	1.5	1.2	1.5	2.1	2.0	輸送量	(計画)	23.3	19.6	18.4	25.8	15.9	(実績)	18.3	14.7	18.4	25.8	24.6	収支率(実績)	25.50	21.01	24.66	33.15
年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度																																		
年間利用者数【人】	44,893	36,515	43,020	61,390	60,224																																		
平均乗車密度(実績)	1.5	1.2	1.5	2.1	2.0																																		
輸送量	(計画)	23.3	19.6	18.4	25.8	15.9																																	
	(実績)	18.3	14.7	18.4	25.8	24.6																																	
収支率(実績)	25.50	21.01	24.66	33.15	32.34																																		

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
A	目標	38,204	沿線人口の減少や少子高齢化の進展に加え、コロナ禍ももたらした新しい生活様式の定着もあり利用者数が前年比98.1%(目標達成率157.6%)と減少した。また、路線収支状況は、2024年度から始まった運転手の労働時間制限に伴う人件費、ウクライナ・中東問題による燃料高騰、コロナ禍で投資を抑制した車両・施設等の更新に伴い経常費用が対前年比110.2%増となったが、収支改善としてR5.10月の運賃改定効果により経常収益は114.2%となり収支率は32.34%であり、前年より0.81pt減少した。
	実績	60,224	
	達成率	157.6%	
要因	<p>「新型インフルエンザ等感染症」が、令和5年5月8日から「5類感染症」になり、コロナ過前の社会活動にもどったため。</p>		
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	
運営主体と運行事業者は同じ		市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市
		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(△)	2,250 人/月	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市
全利用者に占める率(△)	43.1 %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	令和6年5月の乗降調査より算出		

《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》(□)
主要停留所利用者数/日: 東岡崎51人、康生町31人、岡崎公園前38人、北本郷10人、東新田6人、安城駅前52人	

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏まえた取組	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
			市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0
A		HP、CentXなどの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い、利用促進を図った。	公共交通マップの作成・配布等を行い、地域住民へ周知を図った。	コミュニティバス時刻表、バスマップ、公共交通活用ガイド冊子を作成・配布し、公共交通の情報提供を行った。		
改善点とした事項(△)						
利用者の実態把握に努めるとともに事業者・沿線市が連携した利用促進を進める。						
関係者の連携等(△□)	その他の取組		高齢者バスに対して補助金の交付を行い、利用促進を図った。	岡崎市、運営主体と連携し商業施設へのアクセスに利用されるようルート変更を検討した。(令和7年度より路線変更を実施)		
公共交通会議等の開催。						

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(□)			
運転士不足による現状のダイヤ便数の確保を維持するためにも従業員の処遇改善をはかる必要がある。また、現状のサービスを維持しつつ、利便性向上に努めるとともに、沿線市と一体となり利用者増加のため、新たな利用者発掘を目的とした利用促進策を実施する必要がある。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0
	昨年度と比較して利用者が減少しているため、サービスを維持しつつ利便性向上に努めるとともに、事業者と沿線市が一体となり、住民の利用ニーズに合わせた維持及び改善策を実施する必要がある。	さらなる利用者の増加が必要である。そのことから、集客が見込まれる施設へのアクセスが可能となるルート変更など、利便性を向上させる施策を実施していく必要があると考える。		
運行事業者(△)				
運営主体と運行事業者は同じ				

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	継続してHP、スマートフォンでの路線・時刻検索、バスロケーションシステムの情報提供、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。	市町村名: 岡崎市 公共交通マップの作成・配布等、現在実施している取組を継続して行う。	市町村名: 安城市 時刻表、バスマップ、公共交通活用ガイド冊子等への掲載を継続するとともに、集客が見込まれる施設へのアクセスが可能となるルート変更を実施し、さらなる利用者の増加につなげたい。	市町村名: 0 市町村名: 0

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: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0
地域のニーズにあった地域主体の交通		公共交通全体の年間利用者数(内、名鉄バス岡崎・安城線を含む)		
自己評価	都市間の交流を促進するために必要な路線であるため、安城市と協調して維持及び改善を図っていく必要がある。	公共交通全体の年間利用者数は増加しており、当該路線も同様に増加している。移動需要の回復や各種の利用促進施策により、利用者の増加につながったと考えている。		

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:	岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0
		JR安城駅であんくるバス循環線(右・左)、安祥線と接続している。この路線についても、昨年度と比べ利用者は回復傾向で、すべての路線で目標値を達成した。 【循環線(右・左)】目標値:163,000人、実績値:192,662人 【安祥線】目標値:23,000人、実績値:33,387人		

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