

議題 1 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

1. 協議事項

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。

また、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。

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. 対象事業

No.	大項目	中項目	
1	安城市地域公共交通計画		
2	地域公共交通 確保維持改善事業	フィーダー系統補助	あんくるバス循環線 (右まわり・左まわり) あんくるバス安祥線

3. 対象期間

安城市地域公共交通計画 令和 5 年度

地域公共交通確保維持改善事業 令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月

4. 資料

・資料 4－1 中部様式

：国への報告様式である資料 4－2 及び 4－3 の内容を包括

※会議では、本資料にて内容をご説明いたします。

・資料 4－2 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) 国への報告様式

・資料 4－3 地域公共交通の評価等結果の様式 国への報告様式

・資料 4－4 (参考) 令和 5 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（あんくるバス西部線、作野線、東部線、名鉄バス岡崎・安城線）を評価するための資料で協議対象外

令和5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 2 0 年 7 月 3 1 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 1 0 年 3 月)

令和 4 年 6 月 2 7 日 フィーダー系統 確保維持計画策定

令和 6 年 1 月 1 2 日 令和 5 年度事業評価実施

令和 6 年 1 月〇〇日 令和 5 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188,544人（令和5年12月現在）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

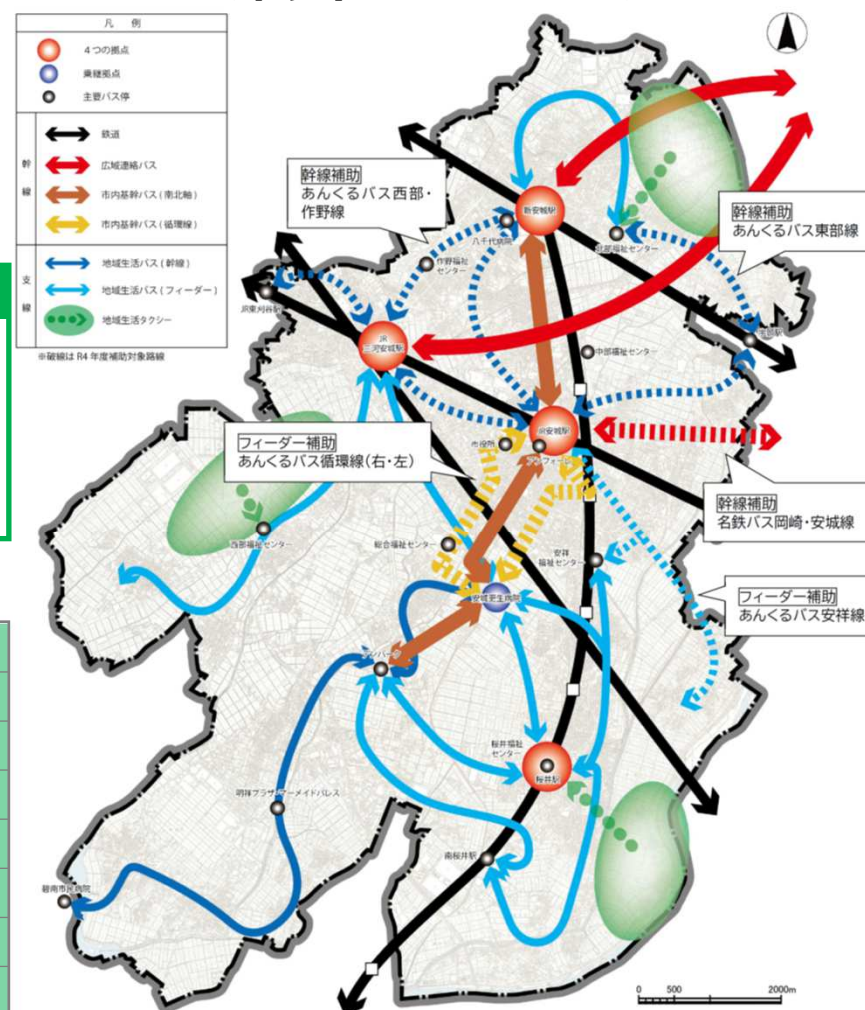
基本方針3

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

事業	基本方針1	基本方針2	基本方針3
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

3

＜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 (R4:47万人) →R5:53万人) 路線バス2路線 (R4:24万人) →R5:27万人) ※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」に関連する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)の回復が特に顕著 ・引き続き観光施策と連携した利用促進策により、 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
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、商業施設へのルート変更案について地元町内会や岡崎市、名鉄バスと協議を実施	・改善に向けた意見を聴取し、 ルート変更案について概ね了承を得た	・今後、岡崎市、名鉄バスと具体的な内容の検討を進め、変更に向けた協議を実施する
待合環境の改善【④】	・あんくるバス循環線(右)及び安祥線の「朝日町西」バス停の移設により、危険なバス停を解消	・待合環境の改善 危険なバス停Bランク (10箇所→9箇所)	・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
あんくるタクシーの情報発信強化【⑤】	・あんくるタクシー停留所標識未設置の「箕輪町内会」に標識を設置	・停留所表示未設置箇所の解消	・あんくるタクシーに関する問い合わせを受け、認知度が向上した。今後も 分かりやすい情報発信に努め、利用しやすい環境を整える ことで、利用促進を図る
レンタサイクル事業の見直し【⑦】	・事業採算性の改善とサービス向上を図るため、シェアサイクルシステムを導入	・ラストワンマイルを担うサービスの向上 (24時間貸出可能、電動アシスト付、アプリによる台数確認・予約等)	・直近11月の利用者数は663回で、昨年度11月の利用者324回に比べ倍以上の利用回数であった。 ・ 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【②③④⑤⑥⑧】	・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内容改善 ・尾崎町、西部地域(福釜町・榎木前町・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 ・無料券利用者が前回実施時(R4)に比べて利用者が増加 (R4:3,800人) →R5:6,900人) ・地域で移動について考える機会の提供	・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、これまでの施策を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



改善前
改善後
(あんくるタクシーの情報発信強化)



(シェアサイクルシステムの導入)



改善前
改善後
(公共交通活用ガイド)



(移動に関する勉強会の状況)

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

4

＜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（R 9）	達成状況		考察
		現況	今回 (R4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	1,277 万人	1,362 万人	・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 ・名鉄バス岡崎・安城線、あんくるバス安祥線は、大河ドラマ「どうする家康」に関連する施設へのアクセス路線であり、他の路線に比べて増加傾向が高い
	(鉄道) 1,520万人	1,165 万人	1,236 万人	
	(路線バス) 30万人	23万人	26万人	
	(あんくるバス・あんくる タクシー) 56万人	44万人	50万人	
	(一般タクシー) 80万人	44万人	49万人	
	(レンタサイクル) 0.6万人	0.5万人	0.4万人	
	R 5 フィーダー系統 循環線 163,000人 安祥線 23,000人			・循環線 179,353人(前年比112%) (右：91,488人、左：87,865人) ・安祥線 30,822人(前年比114%)
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	現況未満	646円	553円	・利用者の回復に伴い、1人あたりの市費負担額は減少
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	—	—	・会の立ち上げには至っていないが、市内の2地区にて、公共交通に関する勉強会実施を支援し、意識の醸成を図った

※緑着色部は、令和5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
・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)	・大河ドラマ「どうする家康」に関連する施設へのアクセス路線の増加が顕著であることから、目的地と連携した施策が有効 ・これまでの施策を改善しながら継続実施するとともに、目的地と連携した利用促進策を引き続き検討実施する ・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。次年度以降の路線変更に向けて、引き続き協議を進める
・あんくるバス・あんくるタクシーの 利用者 1 人当たりの市負担額は減少	・利用者の回復に伴い、市費負担額は減少 ・今後の人件費・物価高騰により、事業費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 立ち上げには至っていない	・会の立ち上げには至っていないが、市内の 2 地区にて、公共交通に関する勉強会実施を支援し、意識の醸成を図った ・これまでの利用促進策を継続実施しつつ、出前講座等の活用により地域への関わりを継続実施し、地域の公共交通に対する意識の醸成を図る

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
前回	評価できる取組 ・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。	・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、バスマップ等により、利用促進を引き続き実施した。	・これまで施策に加え、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。
	期待する取組 ・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や乗換案内、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。	・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。	・名鉄バス岡崎・安城線の利用者増加に向けた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 ・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。

※前回：令和5年3月10日、前々回：令和4年3月10日

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
前々回	評価できる取組 ・バスロケーションシステムデータを活用し、各路線の運行状況を解析し、慢性的な遅れの解消に向けたダイヤ改正を行ったことを評価します。 ・外国語版あくるバスマップを公共施設等において配布し、利用者利便を図ったことを評価します。 ・時刻表、バスマップ、バス活用ガイドを用いたバスの乗り方教室を主に高齢者を対象に実施し、バスロケーションシステムの使い方などを周知することで自家用車から公共交通への転換を推進したことを評価します。	・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、バス活用ガイド等により、利用促進を引き続き実施した。 ・夏休み無料乗車キャンペーンの対象を、これまでの小学生に加えて中学生も対象として実施し、更なる利用促進を図った。	・これまで取り組んできた利用促進事業に改善を加えて継続的に実施することで、利用者の回復とさらなる活性化を図りたい。
	期待する取組 ・次期地域公共交通計画の作成にあたって、バス利用実態調査、市民アンケートの結果、関係するバス・タクシー運行事業者の現状などを分析し、地域に足を運ぶなど踏み込んだニーズの把握により、公共交通の維持活性化に向けた取り組みに十分反映させたものとなるよう期待します。 ・「まちかど講座」を通じて新たな需要の開拓や新型コロナウイルス感染予防対策の周知に取り組むことを期待します。 ・地域間幹線系統について、隣接市及び運行事業者とともに今後のあり方や活性化方策など検討されるよう期待します。	・次期地域公共交通計画作成にあたり、市民アンケートをはじめとした各種調査結果に加えて、交通事業者や地域住民との意見交換会等により、事業実施者、利用者双方の目線での意見を収集・分析し、計画に反映させた。 ・「まちかど講座」の他、地域の勉強会への講師派遣や、地元集会での意見交換会により公共交通のPRを実施するとともに、安城市公式HPや公共施設のサイネージを活用した新型コロナ対策に関する情報発信を実施した。 ・大河ドラマ「どうする家康」に起因する観光施策との連携により、市内だけでなく隣接する岡崎市とも連携し、市内外の観光と公共交通をPRすることにより、利用促進を図った。	・次期計画「安城市地域公共交通計画」を策定し、次年度以降も引き続き公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを推進する。

※前回：令和5年3月10日、前々回：令和4年3月10日

- ・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

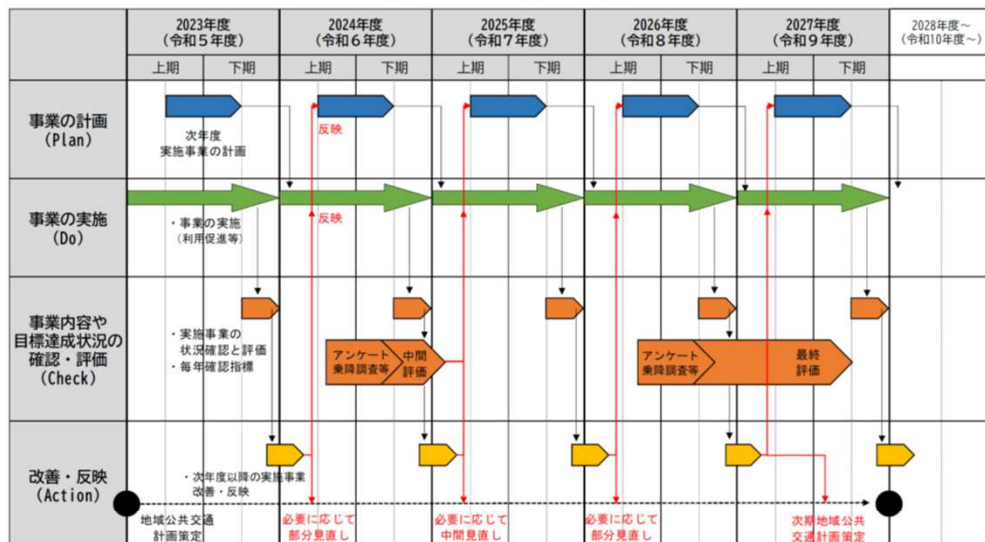
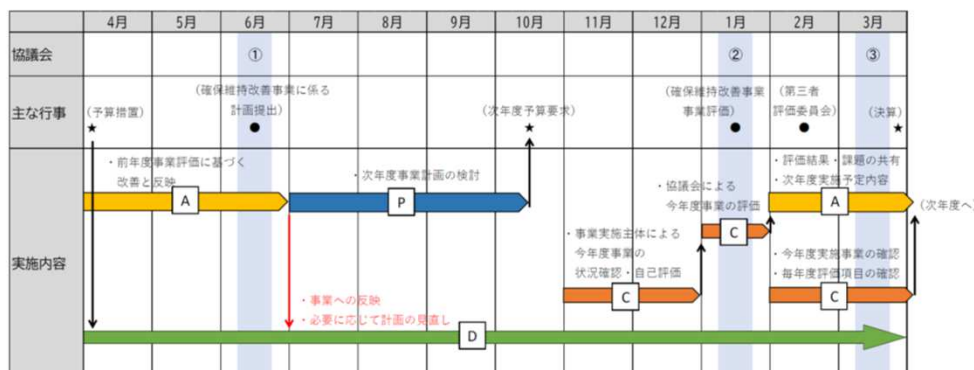


表 年度単位の進捗管理・評価スケジュール



【直近1年間の協議会の実施状況】

- ・令和5年度第1回安城市総合交通会議 6月21日

【主な議題】

- ・生活交通確保維持改善計画について
- ・あんくるバス停留所移設等について

- ・令和5年度第2回安城市総合交通会議 1月12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5年度第3回安城市総合交通会議 3月14日

(予定)

【主な議題】

- ・令和5年度事業報告・決算について
- ・令和6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4-2

令和5年1月12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
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	・バスロケーションシステム等や バス案内人、バス活用ガイド等 の評価いただいた事業を継続 実施するとともに、バス活用ガイ ドを公共交通活用ガイドへと内 容を拡充する等、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。次年度 以降の路線変更に向けて、引き 続き協議を進める。	A	計画どおり事業を実施した。	A
東伸運輸(株)	あんくるバス 安祥線 川島～JR安城駅～川島		A	計画どおり事業を実施した。	A

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5年1月12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)	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」 ＜基本方針＞ ・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（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（令和 5 年 4 月～令和 6 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	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増加傾向 ・名鉄バス岡崎・安城線、あんくるバス安祥線は、大河ドラマ「どうする家康」に関連する施設へのアクセス路線であり、他の路線に比べて増加傾向が高い	・これまでの施策を継続実施するとともに、利用者増加に効果的であった目的地との連携による利用促進策を実施する ・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。次年度以降の路線変更に向けて、引き続き協議を進める	
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	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	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	・今後の人件費・物価高騰により、事業費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 新規立ち上げ		安城市資料	・会の立ち上げには至っていないものの、市内の2地区にて、公共交通に関する勉強会を実施し、意識の醸成を図った	・これまでの利用促進策を継続実施しつつ、出前講座等を活用した地域への関わりを継続実施し、地域の公共交通に対する意識の醸成を図る	

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○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5年度補助系統別事業評価票(あんくるバス(西部線)線)

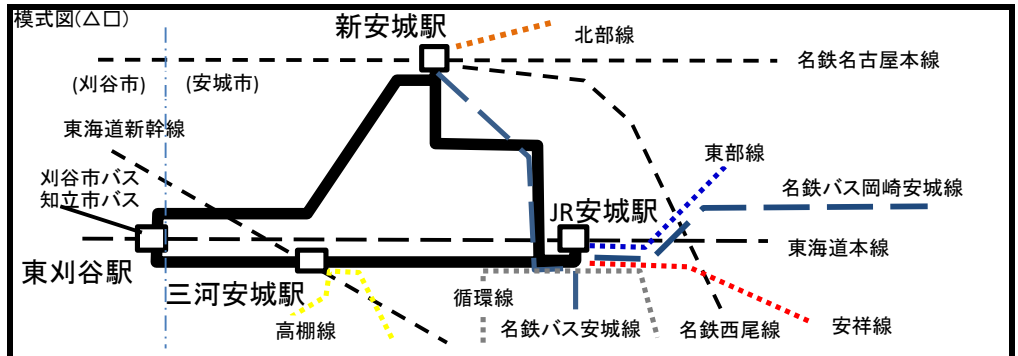
20

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(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	6.9 回	刈谷市 安城市 0 0
細系統				km	回	
				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> 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(※)、 あんくるバス高欄線
(※)フィーダー系統補助路線



2. R5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: 事故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		年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由			年間利用者数【人】	61,055	50,105	46,723	53,266	58,142	
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＜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		平均乗車密度(実績)	6.5	5.8	5.7	6.8	7.5	
				輸送量	(計画)	45.5	44.8	45.5	40.0	39.3
					(実績)	44.8	40.0	39.3	46.9	51.7
						収支率(実績)	23.79	20.17	19.81	22.14

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(□)	
A	目標	51,900	前年比109.1%であり、利用者は増加傾向である。目標に対しては112.0%であり、目標を達成した。利用実態調査について、コロナ前のR1とコロナ禍のR3結果を比較したところ、平日における65歳以上の高齢者の利用者減少割合が約35%減であったのに対し、64歳以下の利用者減少割合は約70%減と比較的大きい。西部線の利用目的として通勤、通学が多いことから、テレワークやオンライン授業等の新たな生活様式の定着により、コロナ前までの水準には及ばないものの、出勤や対面授業の増加に加え、これまで継続実施した各種施策の効果により、利用者が回復していると考えられる。
	実績	58,142	
	達成率	112.0%	
	要因	生活様式の変化が定着したことによる出勤や対面授業の回復や各種施策により移動需要が増え、目標を達成した	
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	
補助対象期間における利用者数は、58,142人(対前年比109.2%)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、令和元年度水準までの利用者数に戻るに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。		市町村名: 刈谷市	市町村名: 安城市
		令和4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。	運行主体と同じため省略
		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(市町村を跨いで利用)	利用状況及び所見(△)	市町村名: 刈谷市	市町村名: 安城市
市町村を跨ぐ利用者数(△)	232 人/月	本市の東刈谷駅の周辺に在住の住民が、三河安城駅への移動手段として利用していることが想定される。	運行主体と同じため省略
全利用者に占める率(△)	4.8 %		
特記事項			

《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:1,020人/月 三河安城駅中央口バス停乗車:314人/月、三河安城駅北口バス停乗車:136人/月 東刈谷駅バス停乗車:232人/月 JR安城駅バス停乗車:394人/月	

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(□)			
B	事業評価を踏 まえた取組	令和5年4月に地域公共交通計画を策定し、夏休み小中学生無料乗車キャンペーンの対象を付添いの保護者も対象とした改善を実施し利用者の回復を図った。また、バス活用ガイドを公共交通活用ガイドとし、内容も改善・充実することで情報発信の強化を図った	市町村名：刈谷市	市町村名：安城市	市町村名：0	市町村名：0
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・改善、無料乗車キャンペーン等の改善実施のほか、アンケートやヒアリング実施結果を反映した地域公共交通計画の策定	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。	運営主体と同じため省略		
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。				
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					

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(□)			
利用者は回復傾向だが、コロナ前の水準には戻らないと言われており、現在の利用者の生活の足を確保するため、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：刈谷市	市町村名：安城市	市町村名：0	市町村名：0
		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	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・改善による利便性向上を図る。 また、観光施策等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
		安城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。	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：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		
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5年度補助系統別事業評価票(あんくるバス(作野線)線)

21

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	6.9 回	刈谷市 安城市 0 0
細 系 統				km	回	
				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> 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 (※)フィーダー系統補助路線	

2. R5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	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	
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。	年間利用者数【人】	58,885	50,417	46,959	53,548	59,979	
		平均乗車密度(実績)	7.1	6.6	6.1	6.9	7.6	
		輸送量	(計画)	42.0	47.6	49.6	45.5	42.0
			(実績)	48.9	45.5	42.0	47.6	52.4
		収支率(実績)	25.70	22.41	20.88	22.44	24.29	

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(△)	
	目標	51,500		
	実績	59,979		
	達成率	116.5%		
	要因	生活様式の変化が定着したため、コロナ前の水準には及ばないが、出勤や対面授業の回復や各種施策により移動需要が増え、目標を達成した		
市町村の所見、理由分析、認識(□)				
市町村名:		刈谷市	市町村名:	安城市
運行事業者の所見等(△)		令和4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。		運営主体と同じため省略
		市町村名: 0		
補助対象期間における利用者数は59,979人(前年比112.0%)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、お出かけ等される方の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、新しい働き方による生活様式の変化の影響は一定数受けると、超高齢化社会になり、人口減少が想定されるが、当該路線は、令和水準以上に利用者が増加していることから、利用者数は増加傾向であると考えられる。		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(△)	269 人/月	市町村名: 刈谷市	市町村名: 安城市
全利用者に占める率(△)	5.4 %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	東刈谷駅バス停の乗車数は269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、通学や安城更生病院、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が多いと考えられる。	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:1,082人/月 三河安城駅中央口バス停乗車:132人/月、三河安城駅北口バス停乗車:397人/月 東刈谷駅バス停乗車:269人/月 JR安城駅バス停乗車:579人/月	

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(□)			
B	事業評価を踏まえた取組	令和5年4月に地域公共交通計画を策定し、夏休み小中学生無料乗車キャンペーンの対象を付添いの保護者も対象とした改善を実施し利用者の回復を図った。また、バス活用ガイドを公共交通活用ガイドとし、内容も改善・充実することで情報発信の強化を図った	市町村名：刈谷市	市町村名：安城市	市町村名：0	市町村名：0
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・改善、無料乗車キャンペーン等の改善実施のほか、アンケートやヒアリング実施結果を反映した地域公共交通計画の策定	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。	運営主体と同じため省略		
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。				
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					

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(□)			
利用者は回復傾向だが、コロナ前の水準には戻らないと言われており、現在の利用者の生活の足を確保するため、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：刈谷市	市町村名：安城市	市町村名：0	市町村名：0
		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	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・改善による利便性向上を図る。 また、観光施策等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
		安城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。	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：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		
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5年度補助系統別事業評価票（あんくるバス（東部線）線）

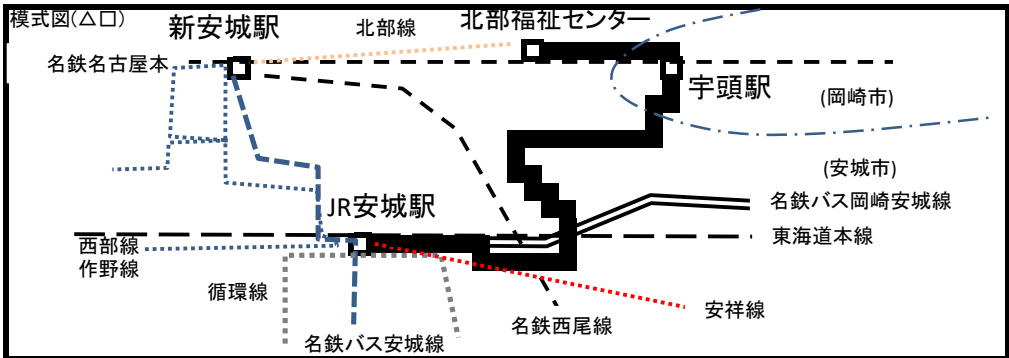
61

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(△□)
<接続する系統> 東海道本線 名鉄名古屋本線 名鉄バス岡崎安城線 <接続される系統> 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 (※)フィーダー系統補助路線



2. R5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(△)		年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年間利用者数【人】	34,990	26,025	22,422	23,613	27,346
	A	平均乗車密度(実績)	5.2	3.9	3.6	3.9	4.5
		輸送量	(計画)	26.2	28.9	31.7	26.9
(実績)			35.8	27.0	24.8	26.9	31.0
		収支率(実績)	19.42	18.95	9.67	13.08	19.64

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しるべき事由により、運休（一部区間の運休を言う）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: 年間目標利用者数が達成できた場合	
B1: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の95%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		
評価	目標の達成状況(△)	
A	目標	25,750
	実績	27,346
	達成率	106.2%
	要因	
運営主体の所見、理由分析、認識(△)		
前年比115.8%であり、利用者は増加傾向である。目標に対しては106.2%であり、目標を達成できた。利用実態調査について、コロナ前のR1とコロナ禍のR3結果を比較したところ、高齢者の利用割合が高い傾向に変化はなく、利用目的が、R1は通院・お見舞いの割合が高かったが、R3では減少している。また、R1では毎日利用する方が全体の3割を占めていたが、R3では2割程度に減少しており、通院等により利用頻度が高かった方がコロナの影響により利用を控える傾向となった。移動頻度の回復や各種施策の効果により、昨年度に比べて利用が回復しているが、コロナ前までの水準には至っていない。		
市町村の所見、理由分析、認識(□)		
市町村名：		岡崎市
市町村名：		安城市
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。コロナ禍前と比べると利用者数が減少しているが、昨年度と比べると回復傾向にある。コロナウイルス感染症が第5類となり、今後は今年度以上に外出が増えることが予想されるため、利用者数が回復していくと考えられる。		運営主体のため省略
運行事業者の所見等(△)		
前年度と比較し、輸送量・年間利用者数が、回復傾向にあり、コロナ禍以前までとは言わないが、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、外出機会が今後も増えることや、更に乗車料金のキャッシュレス決済導入開始により、輸送人員の更なる増加、運賃収入の増加が期待できる。		
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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	221 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(△)	9.7 %	市町村名： 0	市町村名： 0
特記事項	安城市と岡崎市を跨ぐ利用者は221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》(□)
北部福祉センターバス停乗車:212人/月 宇頭駅バス停乗車:221人/月 JR安城駅バス停乗車:554人/月	

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(□)			
B	事業評価を踏まえた取組	令和5年4月に地域公共交通計画を策定し、夏休み小中学生無料乗車キャンペーンの対象を付添いの保護者も対象とした改善を実施し利用者の回復を図った。また、バス活用ガイドを公共交通活用ガイドとし、内容も改善・充実することで情報発信の強化を図った	市町村名： 岡崎市	市町村名： 安城市	市町村名： 0	市町村名： 0
改善点とした事項(△)		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(△□)		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。				
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					

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(□)				
利用者は回復傾向だが、コロナ前の水準には戻らないと言われており、現在の利用者の生活の足を確保するため、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(△)						
利用者の安心・安全なバス利用のため、安全運行のみならず、車内の消毒作業を引き続き実施する。 また、乗り継ぎ可能バス停での他路線への乗り継ぎの利便性、バス乗車・利用の利点、更にバス運行状況が分かる乗車案内サイトの利用方法の周知、および広報活動を市と連携し地域交通活性化に尽力する。						

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	バスレーン・システムによる運行状況(遅れ等)の把握・分析・改善による利便性向上を図る。 また、観光施策等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	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： 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		
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5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(△□)	模式図(△□)
<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)	

2. R5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	年度 年間利用者数【人】 平均乗車密度(実績)					
A	線状降水帯による水害、台風影響により21本の運休となったが、それ以外は、所定の確保計画どおりの運行が実施された。	元年度 2年度 3年度 4年度 5年度					
		46,625 44,893 36,515 43,020 61,390					
		1.6 1.5 1.2 1.5 2.1					
		輸送量					
		(計画)		24.3 23.3 19.6 18.4 25.8		18.4 25.8	
		(実績)		19.6 18.3 14.7 18.4 25.8		25.8	
		収支率(実績)		29.67 25.50 21.01 24.66 33.15		33.15	

目標・効果達成状況		
評価	目標の達成状況(Δ)	
A	目標	38,253
	実績	61,390
	達成率	160.5%
	要因	コロナ影響が希薄になり、通勤・通学利用者が増加した。
運行事業者の所見等(Δ)		
運営主体と運行事業者は同じ		

運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)		
補助対象期間における利用者数は61,390人(前年比142.7%)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、通勤通学での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、リモートワーク等による新しい働き方による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、通勤・通学者の人口減少が想定されるが、当該路線は、令和元年度の水準以上に利用者が増加していることから、利用者数は増加傾向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:	岡崎市	市町村名: 安城市
令和4年と比べ、輸送量・年間利用者数が増加し、新型コロナウイルスの収束による外出頻度の増加が数値からも明らかとなった。引き続き、輸送人員の増加、定期券の購入増加が期待できると考えられる。		市域を跨ぐ路線であり、JR安城駅でコミュニティバス(あんくるバス)と接続する重要路線である。通勤・通学等日常生活の利用の他、大河ドラマ「どうする家康」関連施設へのアクセス路線として、観光需要により利用が回復していると考えている。現在の利用促進を継続実施するとともに、新たな利用者獲得のための路線変更も検討し、さらなる利用者の回復を図りたい。
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(△)	1,920 人/月	両地区を跨ぐ利用者の内訳は、通勤定期7.8%、通学定期0.0%、ゴールド・シルバーパスを利用する高齢者32.8%、現金、ICSFの定期外59.4%。ゴールドシルバーパスの利用者が増加しており、市町村を跨ぐ利用者も同時に増加している。高齢者による鉄道駅(東岡崎、安城駅)、沿線にある病院、中心市街地部への利用が	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	35.4 %		市町村名: 0		
特記事項	令和5年5月の乗降調査より算出		本市から安城駅への利用及び安城市から東岡崎駅への利用に加え、安城市から本市東岡崎駅周辺への利用があると考えられる。	直近の利用状況調査では、東岡崎駅や岡崎市中心市街地周辺への利用が多く、通勤利用の割合が最も高い状況であった。	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》(□)
主要停留所利用者数/日：東岡崎77人、康生町45人、岡崎公園前42人、北本郷18人、東新田17人、安城駅前48人	

3. R5年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)		運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組 その他の	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。	市町村名：岡崎市	市町村名：安城市	市町村名：0	市町村名：0
改善点とした事項(Δ)			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。		
関係者の連携等(Δ□) 公共交通会議等の開催。			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。	岡崎市と連携し、大河ドラマ「どうする家康」に関連したチラシを作成・配布し、観光目的の利用者促進に努めた。		

4. 今後の課題

課題と認識している事項						
運営主体(Δ)		沿線市町村(□)				
新型コロナウイルスの影響後の新たな社会生活様式において、路線バスに求められるサービスを調査・分析する必要がある。 また、運転手不足による現状ダイヤ便数の確保ができるかどうか、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、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	
		利用者は回復傾向だが、コロナ前の水準には戻らないと言われており、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、新たな利用者確保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。	利用者の増加が必要であり、観光施設等、目的地と連携した施策が有効であると考えているが、現在のルートにおいて安城市内で利用が多い目的地は「松井整形外科」及び「JR安城駅」であることから、当該路線により目的地となる施設へのアクセスを確保することが効果的であると考えている。			
運行事業者(Δ)						
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(Δ)	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・シルバーバスの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	市町村名：安城市	市町村名：0	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。	これまで実施した時刻表、バスマップ、公共交通活用ガイド冊子等への掲載を行うとともに、集客が見込まれる施設へのアクセスが可能となる路線変更を検討し、利用者の増加に繋げたい			

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. 地域公共交通計画(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(□)			
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
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(内、名鉄バス岡崎・安城線を含む)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施策の効果に加え、大河ドラマ「どうする家康」関連施設へのアクセス路線であることから、観光需要も加わって利用者の増加につなげたいと考えている。		

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(□)			
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安城駅であんぐるバス循環線(右・左)、安祥線と接続している。昨年度よりも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、安祥線目標値:23,000人)特に、本市の観光施設「歴史博物館」へのアクセス路線である安祥線は、他の路線に比べて増加率が高く、コロナ前の令和元年度と同水準までの利用者が回復している。		

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。)
※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	