

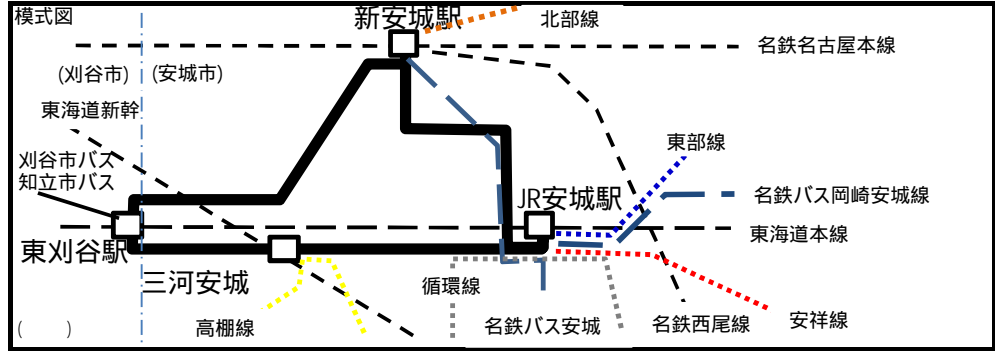
平成30年度補助系統別事業評価票(あんくるバス西部線)

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
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	19.1 km	6.9 回	刈谷市
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()
<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</p>



2. H30年度の運行状況

事業実施の適切性
<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</p> <p>台風による影響で4本運休となったが、その他は所定の事業計画どおりの運行が実施されている。</p>

評価の基準

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

(参考数値) 主要指標の推移()					
年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
年間利用者数[人]	48,596	39,817	47,461	53,292	57,184
平均乗車密度(実績)	4.7	2.6	5.7	5.8	6.5
輸送量(実績)	28.4	17.9	39.5	40.5	45.5
収支率(実績)				13.9%	14.3%

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()	市町村の所見、理由分析、認識()
A	<p>目標 49,000</p> <p>結果 57,184</p> <p>特記事項 全体:49,000人 バス停:3,300人</p>	<p>前年比107.3%あり、利用者は増加傾向である。目標に対しては116.7%であり、また、他市へ乗り入れているバス停利用者も3,479人であり、目標を達成することが出来た。直近の利用状況調査では、バスの利用目的として、通勤での利用が増えていることが、利用者増加の要因と考えられる。</p>	<p>市町村名: 刈谷市</p> <p>目標値には達したが、今後も、本市として、安城市と連携をはかりながら、利用者の増加に努めていく必要がある。</p>
	<p>市町村の所見、理由分析、認識()</p> <p>市町村名:</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識()</p> <p>市町村名:</p>	

評価の基準

A → 年間目標利用者数を達成できた場合

B → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の半数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

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()	290 人/月	安城市と刈谷市を跨ぐ利用者は290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、これらの利用者は通勤、通学や安城更生病院、刈谷総合病院への通院、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: 刈谷市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率()	6.0 %		本市の東に位置する東刈谷町、板倉町、末広町の住民が、安城更生病院への通院、買い物等で利用することが多い。		
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)()
<p>新安城駅バス乗車:1,004人/月</p> <p>三河安城駅中央口バス乗車:264人/月</p> <p>三河安城駅北口バス乗車:158人/月</p> <p>東刈谷駅バス乗車:290人/月</p> <p>JR安城駅バス乗車:463人/月</p>	<p>東刈谷駅北口バス乗車:532人/月</p> <p>東刈谷駅南口バス乗車:562人/月</p>

3. H30年度の取組み状況

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	利用促進のためのチラシ等配布時に、おすすめプランを掲載する等、できるだけ分かりやすく、気軽にバスをつかってもらえるように情報提供を行った。	市町村名: 刈谷市	市町村名:
改善点とした事項()			バスロケーションシステムの運行モニター画面を設置し、利用者のさらなる利便性向上に努めた。	市町村名:
利用実態に合った運行計画とし、利用者利便の向上に努める	その他の取組	MMやバス案内人の配置、バスロケ機器の追加等を行い利用促進に努めた。		
関係者の連携等()			年1回近隣市町の交通担当者同士の情報交換会を実施	

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()	沿線市町村()	沿線市町村()
利用者は増加傾向であるが、沿線には多くの未利用者がいるため、更なる利便性の向上と利用促進を図る必要がある。	市町村名: 刈谷市 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る。	市町村名:	市町村名:

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

5. 今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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()
H31年度、H32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)の把握や乗降調査による交通需要の把握を行う。	市町村名: 刈谷市 H30年度に設置したバスロケーションシステムの運行モニター画面に、安城市のあんくるバスの時刻表を掲載するなど、連携を図っていききたい。	市町村名:	市町村名:
中、長期的な取組	地元住民や利用者の需要を把握し、路線等の必要性、妥当性を検証を行う。MM等による公共交通利用への意識改善を図る。	本市のバスも安城市へ乗り入れ等の検討をする。		

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「 の制約があるが(の検討を要するが) の取り組みを行っていききたいと考えている」等や「 の取り組み(詳細は未定であるが、例えば のような取り組み)を行っていききたいと考えている」等と記載すること。

6. 早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体()	沿線市町村()	沿線市町村()	沿線市町村()
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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

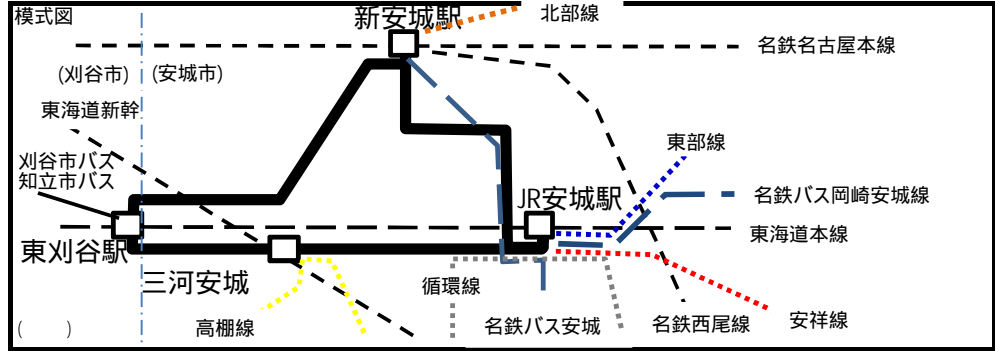
平成30年度補助系統別事業評価票(あんくるバス作野線)

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
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	19.1 km	6.9 回	刈谷市
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()
<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</p>



2. H30年度の運行状況

事業実施の適切性
<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 台風による影響で4本運休となったが、その他は所定の事業計画どおりの運行が実施されている。</p>

評価の基準

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

(参考数値) 主要指標の推移()					
年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
年間利用者数(人)	49,066	40,612	45,449	53,292	57,841
平均乗車密度(実績)	4.6	2.7	5.3	6.3	6.9
輸送量(実績)	27.3	18.6	36.4	43.7	48.3
収支率(実績)				13.9%	14.3%

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()	市町村の所見、理由分析、認識()
A	<p>目標 47,000</p> <p>結果 57,841</p> <p>特記事項 全体:47,000人 バス停:2,000人</p>	<p>前年比108.5%あり、利用者は増加傾向である。目標に対しては123.1%であり、また、他市へ乗り入れているバス停利用者も3,779人であり大幅に増加し、目標を達成することが出来た。直近の利用状況調査では、バスの利用目的として、通勤での利用が増えていることが、利用者増加の要因と考えられる。</p>	<p>市町村名: 刈谷市</p> <p>目標値には達したが、今後も、本市として、安城市と連携をはかりながら、利用者の増加に努めていく必要がある。</p>
	<p>市町村の所見、理由分析、認識()</p> <p>市町村名:</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識()</p> <p>市町村名:</p>	

評価の基準

A → 年間目標利用者数を達成できた場合

B → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の半数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

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()	315 人/月	安城市と刈谷市を跨ぐ利用者は315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、これらの利用者は通勤、通学や安城更生病院、刈谷総合病院への通院、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: 刈谷市	市町村名:
全利用者に占める率()	6.5 %		本市の東に位置する東刈谷町、板倉町、末広町の住民が、安城更生病院への通院、買い物等で利用することが多い。	市町村名:
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)()
<p>新安城駅バス乗車: 1,050人/月</p> <p>三河安城駅中央口バス乗車: 151人/月</p> <p>三河安城駅北口バス乗車: 306人/月</p> <p>東刈谷駅バス乗車: 315人/月</p> <p>JR安城駅バス乗車: 619人/月</p>	<p>東刈谷駅北口バス乗車: 532人/月</p> <p>東刈谷駅南口バス乗車: 562人/月</p>

3. H30年度の取組み状況

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	利用促進のためのチラシ等配布時に、おすすめプランを掲載する等、できるだけ分かりやすく、気軽にバスをつかってもらえるように情報提供を行った。	市町村名: 刈谷市	市町村名:	市町村名:
改善点とした事項()		MMやバス案内人の配置、バスロケ機器の追加等を行い利用促進に努めた。	バスロケーションシステムの運行モニター画面を設置し、利用者のさらなる利便性向上に努めた。		
利用実態に合った運行計画とし、利用者利便の向上に努める	その他の取組				
関係者の連携等()		年1回近隣市町の交通担当者同士の情報交換会を実施			

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()	沿線市町村()	沿線市町村()
利用者は増加傾向であるが、沿線には多くの未利用者がいるため、更なる利便性の向上と利用促進を図る必要がある。	市町村名: 刈谷市 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る。	市町村名:	市町村名:

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

5. 今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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()
H31年度、H32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)の把握や乗降調査による交通需要の把握を行う。	市町村名: 刈谷市 H30年度に設置したバスロケーションシステムの運行モニター画面に、安城市のあんくるバスの時刻表を掲載するなど、連携を図っていききたい。	市町村名:	市町村名:
中、長期的な取組	地元住民や利用者の需要を把握し、路線等の必要性、妥当性を検証を行う。MM等による公共交通利用への意識改善を図る。	本市のバスも安城市へ乗り入れ等の検討をする。		

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「の制約があるが(の検討を要するが)の取り組みを行っていききたいと考えている」等や「の取り組み(詳細は未定であるが、例えばのような取り組み)を行っていききたいと考えている」等と記載すること。

6. 早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体()	沿線市町村()	沿線市町村()	沿線市町村()
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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

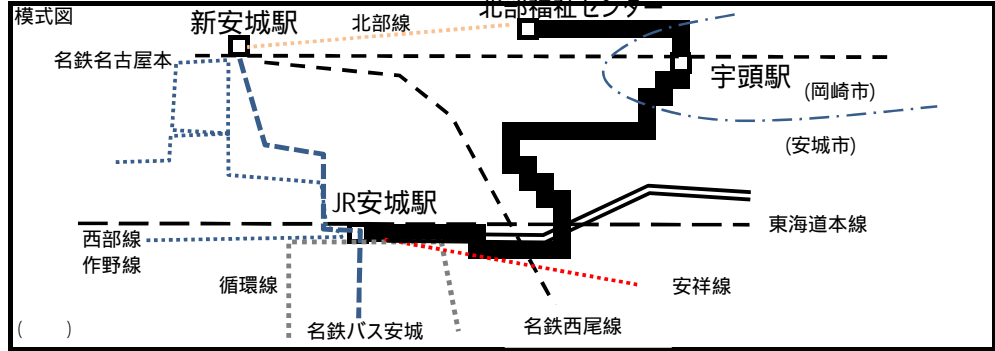
平成30年度補助系統別事業評価票(あんくるバス東部線)

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
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
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()
<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、あんくるバス北部線、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</p>



2. H30年度の運行状況

事業実施の適切性
<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 台風による影響で4本運休となったが、その他は所定の事業計画どおりの運行が実施されている。</p>

評価の基準

- 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

(参考数値) 主要指標の推移()					
年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
年間利用者数(人)	29,893	25,679	27,587	30,417	29,656
平均乗車密度(実績)	2.6	1.4	3.5	3.5	4.2
輸送量(実績)	15.4	9.7	24.4	24.2	28.9
収支率(実績)				13.9%	14.3%

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()	市町村の所見、理由分析、認識()
A	<p>目標 28,000</p> <p>結果 29,656</p> <p>特記事項 全体:28,000人 バス停:3,600人</p>	<p>前年比97.5%あり、利用者は概ね横ばいである。目標に対しては105.9%であり、目標を達成した。他市へ乗り入れているバス停利用者は3,175人であり、若干減少した。直近の利用状況調査では、高齢者の利用割合が高く、利用目的としても、通院目的が割合が高い路線であり、また、毎日利用するという方が全体の全体の3割を占め、利用頻度の高い路線である。</p>	<p>市町村名: 岡崎市</p> <p>本市矢作西部地域の住民の安城市への通院・通学・通勤に利用されているだけでなく、安城市から名鉄本線へ乗換え、本市への交通需要を満たす重要な路線である。</p>
	<p>市町村の所見、理由分析、認識()</p> <p>市町村名:</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識()</p> <p>市町村名:</p>	

評価の基準

- A → 年間目標利用者数を達成できた場合
- B → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の半数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

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()	265 人/月	安城市と岡崎市を跨ぐ利用者は265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え、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: 岡崎市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率()	9.3 %		本市から安城市内病院への通院や、JR安城駅への通勤通学に利用されていると考えられる。		
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)()
<p>北部福祉センターバス停乗車: 189人/月</p> <p>宇頭駅バス停乗車: 265人/月</p> <p>JR安城駅バス停乗車: 606人/月</p>	

3. H30年度の取組み状況

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	利用促進のためのチラシ等配布時に、おすすめプランを掲載する等、できるだけ分かりやすく、気軽にバスをつかってもらえるように情報提供を行った。	市町村名： 岡崎市 岡崎市公共交通マップの作成・配布等による公共交通の情報提供を行った。	市町村名：	市町村名：
改善点とした事項() 利用実態に合った運行計画とし、利用者利便の向上に努める		MMやバス案内人の配置、バスロケ機器の追加等を行い利用促進に努めた。	市民まつりにおいて、「公共交通に親しむ日」を実施し、バスの乗り方教室等を行い、利用促進に努めた。		
関係者の連携等() 年1回近隣市町の交通担当者同士の情報交換会を実施	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()	沿線市町村()	沿線市町村()
利用者の推移は概ね横ばいであり、高齢者が多い地域であるため、更なる利便性の向上と利用促進を図り、若い世代等、新規利用者の獲得を図りたい。	市町村名： 岡崎市 地域住民への情報提供などの周知を行い、更なる新規利用者の獲得を図りたい。	市町村名：	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

5. 今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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()
H31年度、H32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)の把握や乗降調査による交通需要の把握を行う。	市町村名： 岡崎市 公共交通マップの作成・配布を行うとともに、市内イベント等での乗り方教室を事業者と協力し、開催する。	市町村名：	市町村名：
中、長期的な取組	地元住民や利用者の需要を把握し、路線等の必要性、妥当性を検証を行う。MM等による公共交通利用への意識改善を図る。	関係市町村及び地域住民との連携・協力を図る。		

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「 の制約があるが(の検討を要するが) の取り組みを行っていきたく考えている」等や「 の取り組み(詳細は未定であるが、例えば のような取り組み)を行っていきたく考えている」等と記載すること。

6. 早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体()	沿線市町村()	沿線市町村()	沿線市町村()
	市町村名：	市町村名：	市町村名：

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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