

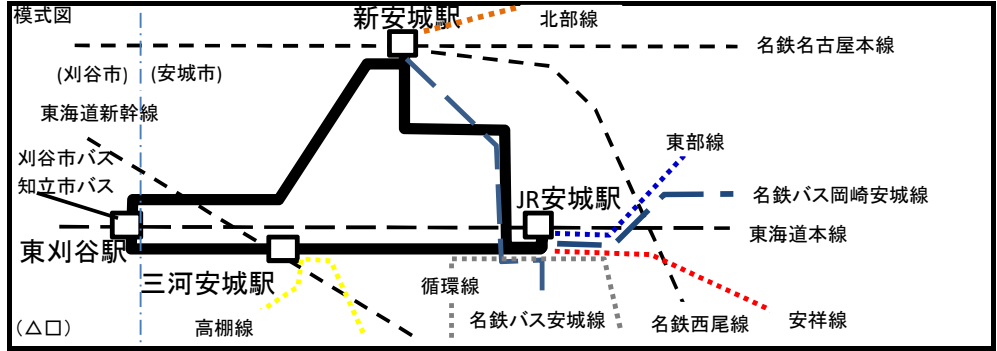
令和元年度補助系統別事業評価票(あんくるバス西部線)

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	19.9 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(△□)
<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. R1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、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。

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	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
年間利用者数【人】	39,817	47,461	53,292	57,184	61,055
平均乗車密度(実績)	2.6	5.7	5.8	6.5	6.5
輸送量(実績)	17.9	39.5	40.5	45.5	44.8
収支率(実績)			13.9%	17.1%	17.0%

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	目標	55,000	前年比106.8%あり、利用者は増加傾向である。目標に対しては111.0%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院・お見舞い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。
	結果	61,055	
	特記事項		
		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
		市町村名:	市町村名:

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(△)	313 人/月	市町村名: 刈谷市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	6.2 %	本市の東に位置する東刈谷町、板倉町、末広町の住民が、安城厚生病院へ通院、買い物等で利用することが多い。		
特記事項	安城市と刈谷市を跨ぐ利用者は313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。			

《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》(□)
新安城駅バス乗車:1,076人/月 三河安城駅中央口バス乗車:244人/月 三河安城駅北口バス乗車:153人/月 東刈谷駅バス乗車:313人/月 JR安城駅バス乗車:491人/月	東刈谷駅北口バス乗車:707人/月 東刈谷駅南口バス乗車:826人/月

3. R1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(□)	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、気軽にバスを利用し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(△)			イベント(わんさか祭り・福祉健康フェスティバル)に参加し、市民アンケート調査やH31年度路線再編に伴う新時刻表「かりまるバスガイド」を配布して、バスの利用促進に努めた。		
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	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：

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(□)
R2年度、R3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、連携を図っていきたい。	市町村名：	市町村名：

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 刈谷市	市町村名：	市町村名：
自己評価			

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名： 刈谷市	市町村名：	市町村名：

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

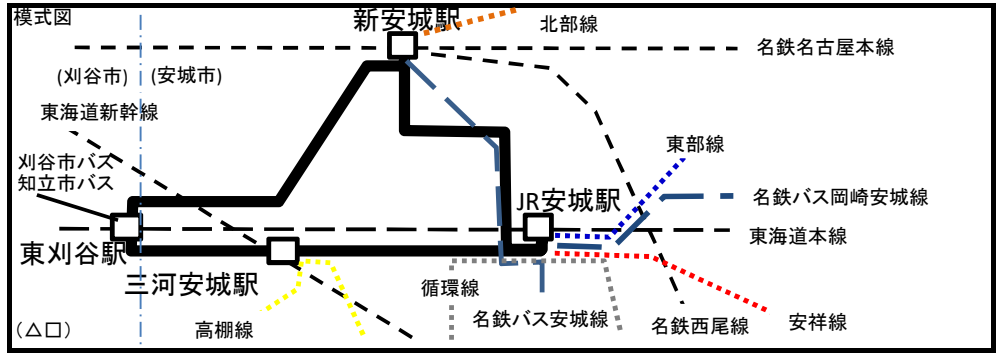
令和元年度補助系統別事業評価票(あんくるバス作野線)

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	19.9 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(△□)
<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. R1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、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。

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	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
年間利用者数【人】	40,612	45,449	53,292	57,841	58,885
平均乗車密度(実績)	2.7	5.3	6.3	6.9	7.1
輸送量(実績)	18.6	36.4	43.7	48.3	48.9
収支率(実績)			14.8%	17.6%	18.1%

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	目標	前年比101.8%あり、利用者は増加傾向である。目標に対しては107.1%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、通院・お見舞い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。	市町村名: 刈谷市
	結果		目標値には達成したが、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。
	特記事項		
		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
		市町村名:	市町村名:

評価の基準
 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

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(△)	262 人/月	市町村名: 刈谷市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	5.3 %	本市の東に位置する東刈谷町、板倉町、末広町の住民が、安城厚生病院へ通院、買い物等で利用することが多い。		
特記事項	安城市と刈谷市を跨ぐ利用者は262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。			

《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》(□)
新安城駅バス乗車:1,066人/月 三河安城駅中央口バス乗車:124人/月 三河安城駅北口バス乗車:367人/月 東刈谷駅バス乗車:262人/月 JR安城駅バス乗車:511人/月	東刈谷駅北口バス乗車:707人/月 東刈谷駅南口バス乗車:826人/月

3. R1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(□)	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、気軽にバスを利用し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(△)			イベント(わんさか祭り・福祉健康フェスティバル)に参加し、市民アンケート調査やH31年度路線再編に伴う新時刻表「かりまるバスガイド」を配布して、バスの利用促進に努めた。		
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	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：

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(□)
R2年度、R3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、連携を図っていきたい。	市町村名：	市町村名：

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 刈谷市	市町村名：	市町村名：
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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名： 刈谷市	市町村名：	市町村名：

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

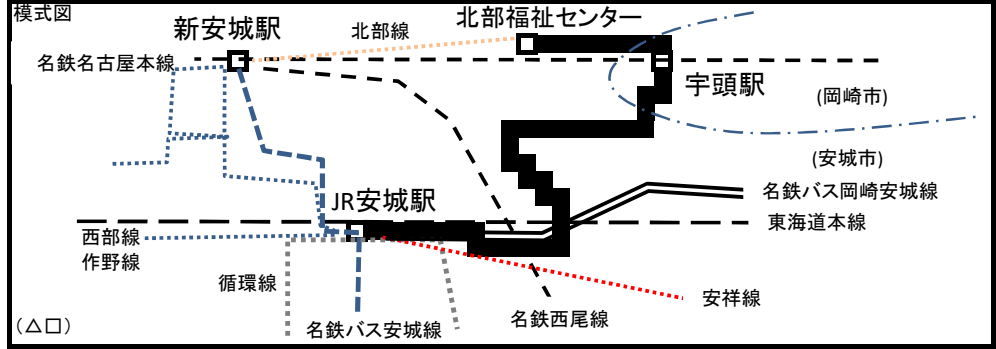
令和元年度補助系統別事業評価票(あんくるバス東部線)

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(△□)
<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



2. R1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、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。

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	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
年間利用者数【人】	25,679	27,587	30,417	29,656	34,990
平均乗車密度(実績)	1.4	3.5	3.5	4.2	5.2
輸送量(実績)	9.7	24.4	24.2	28.9	35.8
収支率(実績)			8.9%	9.1%	11.1%

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	目標	前年比118.0%あり、利用者は増加傾向である。目標に対しては111.1%であり、目標を達成した。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3割を占め、利用頻度の高い路線である。	市町村名: 岡崎市
	結果		本市矢作西部地域の住民の安城市への通院での利用に加え、安城から名鉄本線へ乗換え、本市への交通需要を満たす利用もある路線である。
A	特記事項		
		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

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(△)	283 人/月	市町村名: 岡崎市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	9.7 %	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。		
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)(□)
北部福祉センターバス停乗車: 281人/月 宇頭駅バス停乗車: 283人/月 JR安城駅バス停乗車: 737人/月	

3. R1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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	事業評価を踏まえた取組 その他の取組	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、気軽にバスを利用してもらえようように情報提供を行った。 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。	市町村名： 岡崎市	市町村名：	市町村名：
改善点とした事項(△)			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及び近隣市町のバスマップの配布等を行い、公共交通に関する情報提供を行った。		
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、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行い、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 利用者等増加傾向にあるが、今後も更なる利用促進に向け、継続して現在の取組みを行うとともに、新たな利用促進策を実施していく必要がある。	市町村名：	市町村名：

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(□)
R2年度、R3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、市内イベント等での乗り方教室及び近隣市町のバスマップの配布等、現在実施している取組みを継続して行っていく。また利用促進イベント時の事業内容や周知方法等を見直し、より良い取組となるように検討していく。	市町村名：	市町村名：

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 岡崎市 指標なし	市町村名：	市町村名：
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。		

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名： 岡崎市	市町村名：	市町村名：

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