

中部様式1

資料1

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

安城市総合交通会議

平成20年7月31日設置

フィーダー系統 令和2年6月19日 確保維持計画策定等

直近の二次評価結果	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"> ・調査事業により、利用実態調査、バス時刻表、バスマップ、バス活用ガイド冊子の作成等が適切に作成され、活用されていることが確認できました。 ・あんくるバスのGTFS化対応や、高齢者を対象としたバスの乗り方教室において、「運転免許自主返納事業」のPRを行うなど、新たな取組を実施されていることを評価します。 	<p>昨年度に引き続き、バスロケーションシステムの運用等の利便性向上策や、乗り方教室等のモビリティマネジメントを実施した。</p>	<p>今後も引き続き利便性向上策等を実施し、公共交通利用の維持・活性化を図りたい。</p>
<p>期待する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・調査事業により実施した事業は、効果検証や見直しを行い、次年度以降も継続的な取組となるよう期待します。 ・岡崎・安城線については、その利用状況等からコミュニティバス化を見据えた段階にあるため、岡崎市とともに具体的な検討の場を持たれることを期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態調査の結果、サービス維持のためには地域が自ら必要な移動を考え育む体制が重要であることから、地域主体の移動サービス確立に向けた検討を実施。 ・あんくるタクシー乗り方教室の実施 ・外国語版時刻表・マップの作成 	<p>岡崎・安城線については、今後も引き続き岡崎市・交通事業者の3者で協議を行っていききたい。</p>

<安城市の特性と背景>

- 愛知県のほぼ中央に位置し、人口190,010人（令和2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

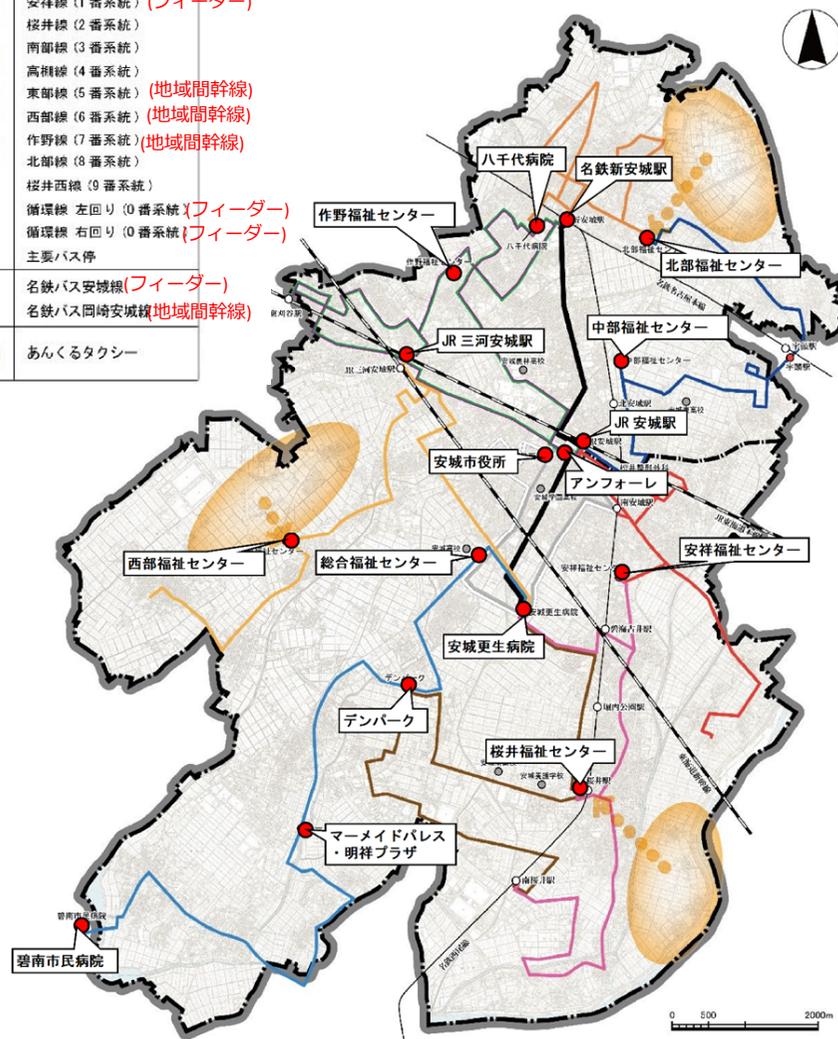
(安城市地域公共交通網形成計画 2018年度～2022年度)

公共交通体系の基本方針

- 基本方針 1** 多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化
- 基本方針 2** 将来都市構造を誘導するために強化した公共交通軸の維持・活性化
- 基本方針 3** 公共交通への利用転換を図る各種施策の継続展開
- 基本方針 4** みんなで取り組む仕組みの構築による持続可能な公共交通の実現・活性化

凡 例	
あんくるバス	
安祥線 (1番系統) (フィーダー)	
桜井線 (2番系統)	
南郎線 (3番系統)	
高瀬線 (4番系統)	
東郎線 (5番系統) (地域間幹線)	
西部線 (6番系統) (地域間幹線)	
作野線 (7番系統) (地域間幹線)	
北部線 (8番系統)	
桜井西線 (9番系統)	
循環線 左回り (0番系統) (フィーダー)	
循環線 右回り (0番系統) (フィーダー)	
主要バス停	
名鉄バス安城線 (フィーダー)	
名鉄バス岡崎安城線 (地域間幹線)	
あんくるタクシー	

<ネットワーク概要図>



<安城市地域公共交通網形成計画の維持・活性化計画>

安城市地域公共交通網形成計画の 基本方針	公共交通の維持・活性化計画							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
基本方針 1	○	○	○	○	○	○		
基本方針 2	○		○	○				
基本方針 3	○	○					○	○
基本方針 4							○	○

- ① サービス水準に応じた運行
- ② 名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化
- ③ 名鉄バス安城線の延伸検討
- ④ 循環線の路線見直し
- ⑤ あんくるバスのサービス改善
- ⑥ あんくるタクシーのサービス改善
- ⑦ 公共交通の利用促進策
- ⑧ (仮称)地域の交通を応援する会の取組み

<これまでの主な取組み>

○あんくるバス循環線の見直し、名鉄バス安城線の延伸 (H30.10.1～) 【①③④】

利用者の増加に伴い、運転手の休憩時間を考慮し、ダイヤの見直し等以下の内容を実施

- ・循環線の運行ルートを分かりやすくするため、H30.10から**左まわりを右まわりと同様のルートで運行**
- ・パターンダイヤ化を行い、乗り継ぎ拠点となっている安城更生病院では、**右まわりと左まわりが30分おきに運行** (名鉄バスをあわせると、15分間隔でバスが発車)
- ・名鉄バス安城線を市内の主要な観光施設である**デンパークへ一部延伸**を実施

○バスロケーションシステム等の運行情報の見える化 (H26～) 【⑤⑦】

- ・主要なバス停やWEBサイト (あんくるバス乗車案内サイト) でバスの運行情報を提供
- ・ジョルダン、ナビタイム、駅すぱあと、**Googleマップ(R1～)** であんくるバスダイヤ情報等を提供

○バス案内人業務 (H26～) 【②⑤⑦】

- ・主要バス停にバス案内人を配置し、バスの利用方法、乗り継ぎ案内、施設情報等の各種問い合わせに対応



(安城更生病院バス停のバス案内人)

<これまでの主な取り組み>

○バス活用ガイド冊子の作成、配布【②⑤⑦】

- ・ **バスの乗り方やバスを使ったお出かけプランの情報を掲載した冊子を作成**、公共施設等で配布
- ・ 高齢者の運転による事故の状況や運転免許自主返納の支援事業（あんくるバス無料乗車券2年分プレゼント）の紹介など、警察と協力して作成

○あんくるタクシー乗り方教室の開催【⑥⑦】

- ・ あんくるタクシー運行区域の高棚地区において、**あんくるタクシーの乗り方教室を実施**。あわせて、高棚町内会独自であんくるタクシーに関するアンケートを実施中。

○外国語版時刻表・マップの作成【⑦】

- ・ **あんくるバス時刻表、バスマップ**について**外国語版に修正し、作成・配布**を行う。

○停留所名のローマ字表記【⑦】

- ・ あんくるバス全停留所の名称表示板について、**停留所名に外国語（ローマ字）表記を追加**した内容に修正する。

○新型コロナウイルス感染拡大防止のための対策【⑤】

- ・ 運行中に窓を開けて換気し、除菌スプレーを散布し車内の消毒を行っている。

<地域公共交通調査事業（計画推進事業）の実施内容>

○バス時刻表、バスマップ等の作成、配布【⑤⑦】

- ・ R2.10にあんくるバスの時刻表、バスマップを作成
- ・ バス時刻表、バスマップは、公共施設、バス車内、病院等、市内外の約40か所で配布



（あんくるタクシーの乗り方教室の様子）

4.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

<安城市地域公共交通網形成計画の令和元年度計画達成状況>

	目標値 [2022年度]
公共交通全体の年間利用者数	1,602万人
鉄道の年間利用者数	1,511万人
バスの年間利用者数	91万人

計画の全体目標の中で、バス利用者数について、令和元年度（2019年度）における達成状況を確認。目標値は利用者及び人口の増加率から算出。

<網形成計画の達成状況>

- バス路線13路線のうち8路線で目標値を達成。

<確保維持改善計画の達成状況>

- バス路線7路線すべての路線で目標値未達成。

		網形成計画 目標値	利用実績 H31.4~R2.3	達成 状況	確保維持改善 計画目標値	利用実績 R1.10~R2.9	達成率	達成 状況	備考					
あんくるバス	循環線 右まわり	100,583	94,333	未達成	195,000	160,701	82.4%	未達成	フィーダー系統					
	循環線 左まわり	127,199	95,598	未達成										
	安祥線	24,878	26,394	達成										
	桜井線	41,009	33,732	未達成										
	南部線	34,440	31,881	未達成										
	高棚線	33,301	35,353	達成										
	東部線	30,425	33,747	達成						31,000	26,025	84.0%	未達成	地域間幹線系統
	西部線	57,841	60,465	達成						59,000	50,105	84.9%	未達成	地域間幹線系統
	作野線	56,143	58,747	達成						59,000	50,417	85.5%	未達成	地域間幹線系統
	北部線	36,352	40,255	達成										
	桜井西線	48,387	49,515	達成										
あんくるタクシー(3地区)		459	337	未達成										
名鉄バス	岡崎・安城線	48,689	48,241	未達成	48,400	44,893	92.8%	未達成	地域間幹線系統					
	安城線	244,513	253,018	達成	245,500	220,520	89.8%	未達成	フィーダー系統					
網形成計画目標値		884,218	861,616	未達成										

※網形成計画はH31.4~R2.3、確保維持改善計画はR1.10~R2.9を評価期間としています。

＜地域内フィーダー系統補助対象路線の評価＞

- ・ **あんくるバス循環線、安祥線、名鉄バス安城線**については、64歳以下の年代の利用が多く、利用目的として通勤通学の割合が高いが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、テレワークなどの働き方の変化、学校の休業などの影響を受け、利用者が減少したと考えられる。

＜地域間幹線系統補助対象路線の評価＞

- ・ **あんくるバス東部線**については、高齢者の利用が多く、利用目的として通院お見舞いの割合が高いが、新型コロナウイルス感染拡大の影響による外出抑制の影響を受け、利用者が減少したと考えられる。また、**あんくるバス西部線、作野線、名鉄バス岡崎・安城線**については、64歳以下の年代の利用が多く、利用目的として通勤通学の割合が高いが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者が減少したと考えられる
- ・ **市外への公共交通**として、あんくるバス南部線高棚線で碧南市方面、あんくるバス西部線作野線で刈谷市方面、あんくるバス東部線、名鉄バス岡崎・安城線で岡崎市方面とつながっている。**関係市とは随時情報共有を行っており、必要に応じて協議を行っている。**

＜その他路線の評価＞

- ・ **あんくるバス桜井線**については、高齢者の利用が多い。また**あんくるバス南部線**は利用目的として通学の割合が高い。このため、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、外出抑制や学校の休業などの影響を受け、利用者が減少したと考えられる。
- ・ **あんくるタクシー**については、高齢者の利用が多く、主な目的地は福祉センターであるが、新型コロナウイルス感染拡大に伴う施設の休館の影響により、定期的に利用していただいていた方の利用がなくなった。施設開館後も、外出抑制の影響を受け利用が少なくなったと考えられる。
(令和3年1月8日 安城市総合交通会議で協議)

<課題等>

- ・あんくるバスの昨年度評価において、循環線のパターンダイヤ化のように利便性の向上のための取り組み等を実施しており、多くの路線で利用者が増加しているが、**利用者が減少した路線もあった**ことを課題としていた。このため、利用状況を確認し今後ダイヤ改正を実施する予定であったが、**新型コロナウイルスの影響により、利用実態が見えなくなった**。
- ・あんくるタクシーについて、ある程度認知されているが、**デマンド型タクシーの具体的な利用方法が浸透していない**ことが、利用者が少ない原因の一つと考えている。

<取り組み>

○利用実態調査の実施

H30.10からの循環線のパターンダイヤ化やダイヤ改正の影響について引き続き検証するため、令和3年度に利用実態調査のため乗降調査を行う予定である。乗降調査により、乗降バス停、利用目的、利用頻度、乗継状況等の確認や乗り継ぎに関するアンケート等を行い改善点の検討を行う。

○あんくるタクシー運用方法の検討

あんくるタクシーについては、乗り方教室等を引き続き行い、具体的な利用方法の周知を行うとともに、運用方法等について、**利用ニーズに合った運行となるよう、運行事業者と協議し、運行形態の改善等の検討**を行う。

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)

令和3年1月8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庫補助金

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善補助(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
名鉄バス㈱	名鉄バス安城線 名鉄新安城駅～JR安城駅～安城更生病院～デンパーク	ホケット時刻表、バスマップの作成、HP、携帯、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しながら利用者利便の向上に努めた。	A 台風19号による暴風雨のため28便が運休となったが、それ以外は計画通り事業を実施した	B 安城線の利用者数は220,520人であり、目標値である245,500人を下回った。目標値は下回ったが、コロナ禍の中、6月以降は利用者が前年比で8割まで回復し、当該路線が必要とされていることが分かる。利用者減の要因としては、64歳以下の年代の利用が多く、利用目的として通勤通学の割合が高いが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、テレワークなどの働き方の変化、学校の休業などの影響と考えられる。	乗り込み調査等で引き続き利用者の状況等を把握しながら、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、さらなる活性化を図りたい。
名鉄バス㈱	あんくるバス 循環線右まわり 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による情報提供やバス案内人、バス活用ガイドなどにより、利用促進を引き続き実施した。	A 台風19号による暴風雨のため9便が運休となったが、それ以外は計画通り事業を実施した	B 循環線右まわりの利用者数は79,932人となり、循環線左まわりの利用者数80,769人と合わせて160,701人となり、目標値である195,000人を下回った。64歳以下の年代の利用が多く、利用目的として通勤通学の割合が高いが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、テレワークなどの働き方の変化、学校の休業などの影響を受け、利用者が減少したと考えられる。	乗り込み調査等で引き続き利用者の状況等を把握しながら、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、さらなる活性化を図りたい。
名鉄バス㈱	あんくるバス 循環線左まわり 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による情報提供やバス案内人、バス活用ガイドなどにより、利用促進を引き続き実施した。	A 台風19号による暴風雨のため9便が運休となったが、それ以外は計画通り事業を実施した	B 循環線左まわりの利用者数は80,769人となり、循環線右まわりの利用者数79,932人と合わせて160,701人となり、目標値である195,000人を下回った。64歳以下の年代の利用が多く、利用目的として通勤通学の割合が高いが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、テレワークなどの働き方の変化、学校の休業などの影響を受け、利用者が減少したと考えられる。	乗り込み調査等で引き続き利用者の状況等を把握しながら、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、さらなる活性化を図りたい。
東伸運輸㈱	あんくるバス 安祥線 川島～JR安城駅～川島	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、バス活用ガイドなどにより、利用促進を引き続き実施した。	A 台風19号による暴風雨のため4便が運休となったが、それ以外は計画通り事業を実施した	B 安祥線の利用者数は21,051人であり、目標値である28,000人を下回った。高齢者の利用が多く、利用目的として通院お見舞いや通勤通学の割合が高い。このため、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、外出抑制やテレワークなどの働き方の変化、学校の休業などの影響を受け、利用者が減少したと考えられる。	乗り込み調査等で引き続き利用者の状況等を把握しながら、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、さらなる活性化を図りたい。

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3年1月8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庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	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> ・多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化 ・将来都市構造を誘導するために強化した公共交通軸の維持・活性化 ・公共交通への利用転換を図る各種施策の継続展開 ・みんなで取り組む仕組みの構築による持続可能な公共交通の実現・活性化

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画推進に係る事業)

令和3年1月8日

協議会名:安城市総合交通会議

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③事業の今後の改善点 (特記事項含む)
【事業内容及び結果概要を記載】	A ・ B ・ C 評価	【事業が適切に実施された(されている)か記載。 適切に実施されなかった(されていない)場合には、実施されなかった事項及び理由を記載。】	【事業の今後の改善点として、取組内容・関係者それぞれが果たすべき役割等を記載。】
・バス時刻表、バスマップの配布を行った。	A	計画どおり事業を実施した	乗り方教室等において、バス時刻表やバスマップを活用しながら、公共交通について周知し利用促進を図る。

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3年1月8日

協議会名:	安城市総合交通会議
評価対象事業名:	地域公共交通調査事業(計画推進事業)国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	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> ・多様な交通手段が相互に連携した持続可能な公共交通ネットワークの維持・活性化 ・将来都市構造を誘導するために強化した公共交通軸の維持・活性化 ・公共交通への利用転換を図る各種施策の継続展開 ・みんなで取り組む仕組みの構築による持続可能な公共交通の実現・活性化

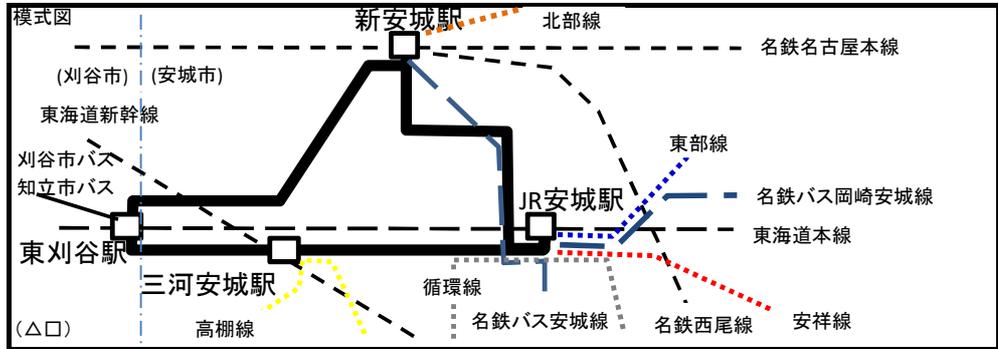
令和2年度補助系統別事業評価票(あんくるバス西部線)

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. R2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	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】	47,461	53,292	57,184	61,055	50,105
平均乗車密度(実績)	5.7	5.8	6.5	6.5	5.8
輸送量(実績)	39.5	40.5	45.5	44.8	40.0
収支率(実績)			17.1%	17.0%	14.5%

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(□)
B	目標	59,000	前年比82.1%であり、利用者は減少傾向である。目標に対しては84.9%であり、目標を達成することが出来なかった。直近の利用状況調査では、64歳以下の利用割合が高く、利用目的として通勤、通学が多い路線である。2月までは昨年並みの利用者数で推移していたが、3月以降は新型コロナウイルス感染拡大に伴い、休校やテレワークの増加等による影響を受け、利用者が減少したと考えられる。利用者数は4、5月は昨年比5割程度まで減少していたが、6月より学校再開や通常勤務等により、徐々に回復し、9月には昨年比8割程度まで回復している。
	結果	50,105	
	特記事項		市町村名: 刈谷市 新型コロナウイルス感染拡大に伴い、目標値には達しなかったが、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。
		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(△)	242 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(△)	5.8 %	東刈谷駅バス停の乗車数は242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者が多いと考えられる。	本市の東に位置する東刈谷町、板倉町、末広町の住民が、買い物や安城更生病院への通院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》(□)
新安城駅バス乗車: 948人/月 三河安城駅中央口バス乗車: 216人/月 三河安城駅北口バス乗車: 107人/月 東刈谷駅バス乗車: 242人/月 JR安城駅バス乗車: 424人/月	東刈谷駅北口乗車: 594人/月 東刈谷駅南口乗車: 796人/月

3. R2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。また、Googleマップの経路検索に対応し、利便性向上を図った。	市町村名： 刈谷市	市町村名：	市町村名：
改善点とした事項(△)			利便性及び利用促進を目的とし、利用実態に即したダイヤ改正の検討、またバスロケ機器の増設を行った。		
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(□)
沿線には多くの未利用者があるため、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り、利用者の利便性向上を図る。	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(□)
R3年度、R4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。 また、公共交通に関する知識の向上や利用に対する意識の醸成に向け、MMのための資料を作成し、乗方教室等の利用促進策を講じる。	市町村名： 刈谷市 OD調査等で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。 また、調査結果を分析し、地域公共交通策定に向けた検討を行う。	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：	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：	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。)

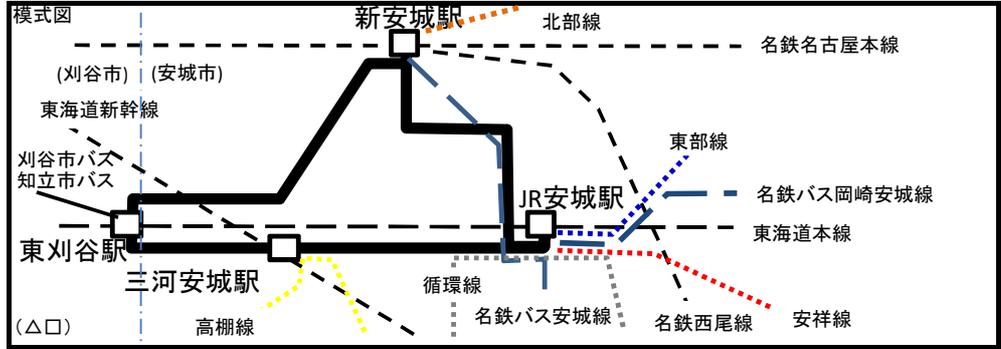
令和2年度補助系統別事業評価票(あんくるバス作野線)

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. R2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	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】	45,449	53,292	57,841	58,885	50,417
平均乗車密度(実績)	5.3	6.3	6.9	7.1	6.6
輸送量(実績)	36.4	43.7	48.3	48.9	45.5
収支率(実績)			17.6%	18.1%	16.1%

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(□)
B	目標 59,000 結果 50,417 特記事項	前年比85.6%であり、利用者は減少傾向である。目標に対しては85.5%であり、目標を達成することが出来なかった。直近の利用状況調査では、64歳以下の利用割合が高く、利用目的として通勤、通学が多い路線である。2月までは昨年並みの利用者数で推移していたが、3月以降は新型コロナウイルス感染拡大に伴い、休校やテレワークの増加等による影響を受け、利用者が減少したと考えられる。利用者数は4、5月は昨年比6割程度まで減少していたが、6月より学校再開や通常勤務等により、徐々に回復し、9月には昨年比8割程度まで回復している。	市町村名: 刈谷市 新型コロナウイルス感染拡大に伴い、目標値には達しなかったが、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。
	市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名:	市町村の所見、理由分析、認識(□) 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

B 1 → 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

B 2 → 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(△) 221 人/月 全利用者に占める率(△) 5.3 % 特記事項	東川谷駅バス停の乗車数は221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者が多いと考えられる。	市町村名: 刈谷市 本市の東に位置する東川谷町、板倉町、末広町の住民が、買い物や安城更生病院への通院等で利用することが多い。	市町村名:	市町村名:

《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: 1,011人/月 三河安城駅中央口バス乗車: 120人/月 三河安城駅北口バス乗車: 295人/月 東川谷駅バス乗車: 221人/月 JR安城駅バス乗車: 582人/月	東川谷駅北口乗車: 594人/月 東川谷駅南口乗車: 796人/月

3. R2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るように情報提供を行った。また、Googleマップの経路検索に対応し、利便性向上を図った。	市町村名： 刈谷市	市町村名：	市町村名：
改善点とした事項(△)			利便性及び利用促進を目的とし、利用実態に即したダイヤ改正の検討、またバスロケ機器の増設を行った。		
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					
関係者の連携等(△□)		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。			
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(□)
沿線には多くの未利用者があるため、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り、利用者の利便性向上を図る。	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(□)
R3年度、R4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。 また、公共交通に関する知識の向上や利用に対する意識の醸成に向け、MMのための資料を作成し、乗り方教室等の利用促進策を講じる。	市町村名： 刈谷市 OD調査等で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。 また、調査結果を分析し、地域公共交通策定に向けた検討を行う。	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：	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：	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。)

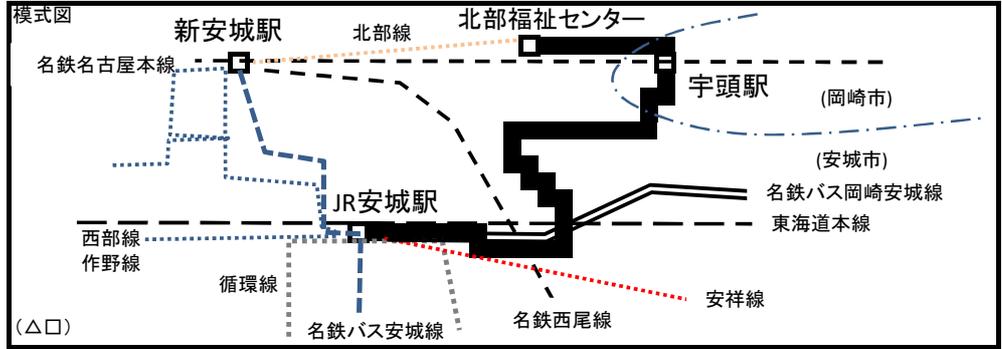
令和2年度補助系統別事業評価票(あんくるバス東部線)

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. R2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	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】	27,587	30,417	29,656	34,990	26,025
平均乗車密度(実績)	3.5	3.5	4.2	5.2	3.9
輸送量(実績)	24.4	24.2	28.9	35.8	26.9
収支率(実績)			9.1%	11.1%	8.3%

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(□)
B	目標	31,000	前年比74.4%であり、利用者は減少傾向である。目標に対しては84.0%であり、目標を達成することが出来なかった。利用状況調査では、高齢者の利用割合が高く、利用目的は、通院・お見舞いの割合が高い。また、毎日利用する方が全体の3割を占め、利用頻度の高い路線である。2月までは昨年並みの利用者数で推移していたが、3月以降は新型コロナウイルス感染拡大に伴い、外出抑制の影響を受け、利用者が減少したと考えられる。利用者数は4、5月は昨年比4割程度まで減少していたが、6月より徐々に回復し、9月には昨年比7割程度まで回復している。
	結果	26,025	
B	特記事項		市町村名: 岡崎市 本市矢作西部地域の住民の安城市への通院での利用や、鉄道路線への乗換え等の需要を満たす路線であるが、コロナウイルス感染拡大に伴う外出機会の減少等の移動需要の変化により、利用者数が大幅に減少していると考えられる。
	評価の基準		
A	→ 年間目標利用者数を達成できた場合	市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
B 1	→ 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	市町村名:	市町村名:
B 2	→ 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(△)	184 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(△)	8.5 %	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。		
特記事項	宇頭駅バス停の乗車数は184人/月であり、この人数が安城市と岡崎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。			

《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乗車: 226人/月 宇頭駅バス乗車: 184人/月 JR安城駅バス乗車: 563人/月	

3. R2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。また、Googleマップの経路検索に対応し、利便性向上を図った。	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(△□)	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。			
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					
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(□)
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 コロナウイルス感染拡大を考慮した利用促進策を実施する必要がある。	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(□)
R3年度、R4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。また、公共交通に関する知識の向上や利用に対する意識の醸成に向け、MMのための資料を作成し、乗り方教室等の利用促進策を講じる。	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みを、コロナウイルス感染拡大を考慮した上で継続して行う。また、感染対策等の安全性の周知を図る。	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： 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：
該当なし			

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。)