

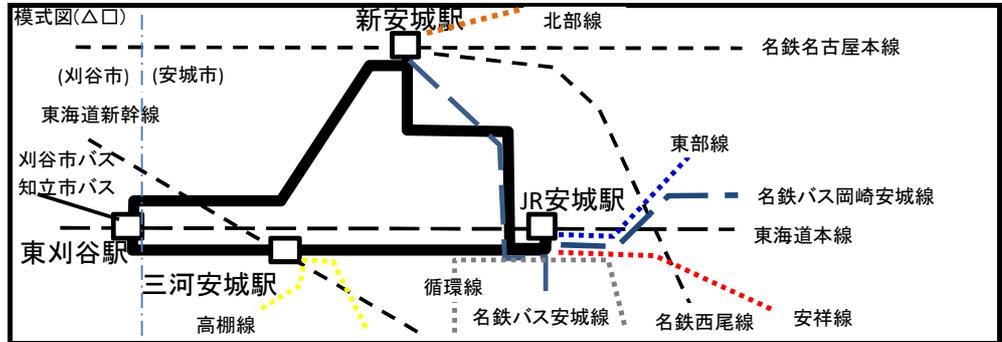
令和3年度補助系統別事業評価票(あんくるバス西部線)

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(△□)
<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. R3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<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: 高効率等運行事業者の員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

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

《参考数値》 主要指標の推移(△)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】	53,292	57,184	61,055	50,105	46,723
平均乗車密度(実績)	5.8	6.5	6.5	5.8	5.8
輸送量(実績)	40.5	45.5	44.8	40.2	40.0
収支率(実績)		17.1%	17.0%	14.5%	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(□)
B1	目標	60,000	<p>市町村名: 刈谷市</p> <p>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。</p>
	結果	46,723	
	特記事項	<p>前年比93.3%、目標に対しては77.9%であり、利用者の少なかった令和2年度と同様に目標を達成できなかった。緊急事態宣言が解除された令和3年度7月はやや回復傾向がみられたが、9月の緊急事態宣言により再び減少傾向となっている。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ことから、外出の機会が減ったことに加えて、テレワークやオンライン授業等の生活様式の変化により、利用者が減少したと考えられる。</p>	
	運行事業者の所見等(△)	<p>(名鉄バス(株))</p> <p>新型コロナウイルス感染症の影響により、2年連続で全体の利用者数が減少したものの、本年度下期はワクチン接種の効果で前年を上回ったため、来年度も引き続き回復が進むことを望む。</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名:</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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	212 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(△)	5.4 %	<p>東川谷駅バス停の乗車数は212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。</p> <p>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。</p>	<p>本市の東に位置する東川谷町、板倉町、末広町の住民が、買い物や安城東生病院への通院等で利用することが多い。</p>	
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: 898人/月</p> <p>三河安城駅中央口バス乗車: 261人/月</p> <p>三河安城駅北口バス乗車: 90人/月</p> <p>東川谷駅バス乗車: 212人/月</p> <p>JR安城駅バス乗車: 410人/月</p>	<p>東川谷駅北口乗車: 523人/月</p> <p>東川谷駅南口乗車: 695人/月</p>

3. R3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	あんくるバス時刻表・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。加えて、外国語版の時刻表・マップを新たに作成し、利用者の増加を図った。標識やバスロケ機器の点検・維持補修によりサービスの維持に努めた。	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を実施し、またバスロケ機器の増設を行った。		
関係者の連携等(△□)	その他の取組	実情に即したバスダイヤの一部改正を実施した。学生の夏休み期間である7、8月やダイヤ改正を実施した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。			
西三河地域「市町村バス対策者研究会」にて、事例や課題の共有、情報交換を実施					

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(□)
新型コロナウイルス蔓延により落ち込んだ利用者の回復を図るとともに、コロナ後の新たな生活様式において、バスが求められるサービス水準を調査・分析する必要がある。また、現在のサービスを維持しつつ、引き続き利用者の利便性向上に努める必要がある。	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：
運行事業者(△)			
(名鉄バス(株)) 新型コロナウイルス感染症の影響により、2年連続で全体の利用者数が減少したため、運営主体が課題と認識している更なる利便性の向上と利用促進を運行事業者も協力して行っていく。			

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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5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とともに、アンケート等により利用状況等を分析し、地域公共交通計画を策定する。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、バス乗り方教室や無料乗車キャンペーン等の利用促進策を講じるとともに、デジタル技術の活用を検討し、利用者の利便性向上に努める。	市町村名： 刈谷市 アンケート調査等で利用実態を把握し、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、地域公共交通計画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(□)	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。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください

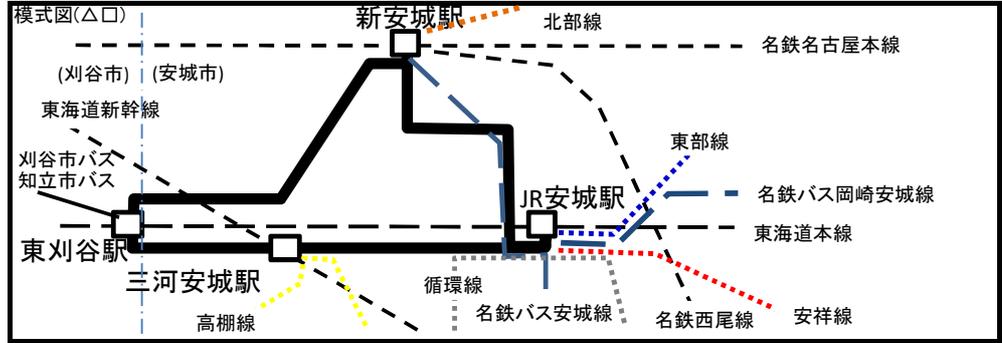
令和3年度補助系統別事業評価票(あんくるバス作野線)

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. R3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<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任すべき事由により、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

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

《参考数値》 主要指標の推移(△)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】	53,292	57,841	58,885	50,417	46,959
平均乗車密度(実績)	6.3	6.9	7.1	6.6	6.2
輸送量(実績)	43.7	48.3	48.9	45.8	42.7
収支率(実績)		17.6%	18.1%	16.1%	15.0%

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(□)
B1	目標	60,000	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。
	結果	46,959	
	特記事項	前年比93.3%、目標に対しては78.3%であり、利用者の少なかった令和2年度と同様に目標を達成できなかった。緊急事態宣言が解除された令和3年度7月はやや回復傾向がみられたが、9月の緊急事態宣言により再び減少傾向となっている。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ことから、外出の機会が減ったことに加えて、テレワークやオンライン授業等の生活様式の変化により、利用者が減少したと考えられる。	
	運行事業者の所見等(△)	(名鉄バス(株)) 新型コロナウイルス感染症の影響により、2年連続で全体の利用者数が減少したものの、本年度下期はワクチン接種の効果で前年を上回ったため、来年度も引き続き回復が進むことを望む。	市町村の所見、理由分析、認識(□) 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(△)	208 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 %	安城市と刈谷市を跨ぐ利用者は208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。	本市の東に位置する東刈谷町、板倉町、未広町の住民が、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: 989人/月 三河安城駅中央口バス乗車: 125人/月 三河安城駅北口バス乗車: 279人/月 東刈谷駅バス乗車: 208人/月 JR安城駅バス乗車: 512人/月	東刈谷駅北口乗車: 523人/月 東刈谷駅南口乗車: 695人/月

3. R3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	あんくるバス時刻表・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。加えて、外国語版の時刻表・マップを新たに作成し、利用者の増加を図った。標識やバスロケ機器の点検・維持補修によりサービスの維持に努めた。	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を実施し、またバスロケ機器の増設を行った。		
関係者の連携等(△□)	その他の取組	実情に即したバスダイヤの一部改正を実施した。学生の夏休み期間である7、8月やダイヤ改正を実施した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。			
西三河地域「市町村バス対策者研究会」にて、事例や課題の共有、情報交換を実施					

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(□)
新型コロナウイルス蔓延により落ち込んだ利用者の回復を図るとともに、コロナ後の新たな生活様式において、バスが求められるサービス水準を調査・分析する必要がある。また、現在のサービスを維持しつつ、引き続き利用者の利便性向上に努める必要がある。	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：
運行事業者(△)			
(名鉄バス(株)) 新型コロナウイルス感染症の影響により、2年連続で全体の利用者数が減少したため、運営主体が課題と認識している更なる利便性の向上と利用促進を運行事業者も協力して行っていく。			

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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5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とともに、アンケート等により利用状況等を分析し、地域公共交通計画を策定する。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、バス乗り方教室や無料乗車キャンペーン等の利用促進策を講じるとともに、デジタル技術の活用を検討し、利用者の利便性向上に努める。	市町村名： 刈谷市 アンケート調査等で利用実態を把握し、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、地域公共交通計画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(□)	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。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください

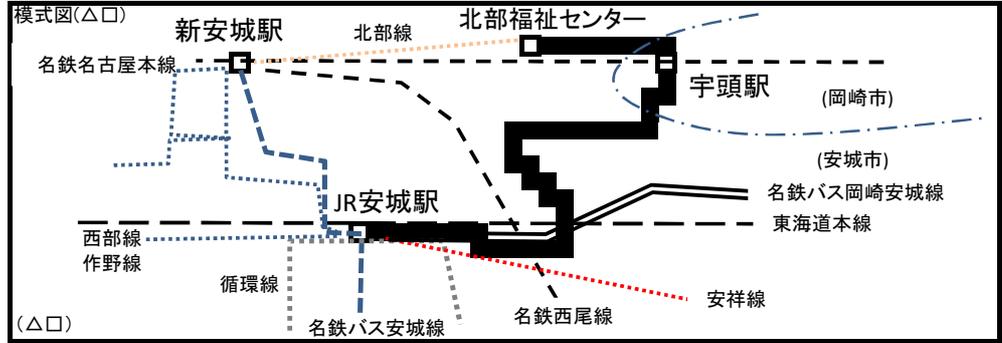
令和3年度補助系統別事業評価票(あんくるバス東部線)

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. R3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<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任につき事由により、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

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

《参考数値》 主要指標の推移(△)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】	30,417	29,656	34,990	26,025	22,422
平均乗車密度(実績)	3.5	4.2	5.2	3.9	3.6
輸送量(実績)	24.2	28.9	35.8	27.0	24.8
収支率(実績)		9.1%	11.1%	8.3%	7.6%

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(□)
B2	目標	前年比86.2%、目標に対しては70.1%であり、利用者が減少した令和2年度と同様に目標を達成できなかった。直近の利用状況調査では、高齢者の利用割合が高く、利用目的は、通院・お見舞いの割合が高く、毎日利用する方が全体の3割を占め、特定の方の利用頻度が高い路線である。昨年度からの新型コロナウイルス感染拡大に伴い、外出抑制の影響や公共交通機関での移動を避けたことにより、利用者が減少したと考えられる。	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、利用者数が減少したと考えられる。
	結果		
	特記事項		
	運営事業者の所見等(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
	(東伸運輸(株)) 利用人数は減少傾向(前年比86.2%)。高齢者及びアクセスが不便な地域住民の利用が多い路線のため、固定化はされているが、コロナ禍により市外からの利用者の移動や公共交通機関の移動を避けたように思う。 ワクチン接種の流れもあり、以前よりは利用者数増加と定期券の購入があるように感じる。	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(△)	175 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(△)	9.4 %	本市から安城市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乗車:162人/月 宇頭駅バス乗車:175人/月 JR安城駅バス乗車:483人/月	

3. R3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	あんくるバス時刻表・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。加えて、外国語版の時刻表・マップを新たに作成し、利用者の増加を図った。標識やバスロケ機器の点検・維持補修によりサービスの維持に努めた。	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・配布等を行い、地域住民へ周知を図った。		
関係者の連携等(△□)	その他の取組	実情に即したバスダイヤの一部改正を実施した。学生の夏休み期間である7、8月やダイヤ改正を実施した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。			
西三河地域「市町村バス対策者研究会」にて、事例や課題の共有、情報交換を実施					

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(□)
新型コロナウイルス蔓延により落ち込んだ利用者の回復を図るとともに、コロナ後の新たな生活様式において、バスが求められるサービス水準を調査・分析する必要がある。また、現在のサービスを維持しつつ、引き続き利用者の利便性向上に努める必要がある。	市町村名： 岡崎市 新型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：
運行事業者(△)			
(東伸運輸(株)) 高齢者が多い地域から、市内中心地へ運行するため、更なる安全性を高め、更生病院や市の南側地域への乗継など利便性を高めていきたい。また、通勤・通学の方や車の自主返納者への足になれるよう、市と連携して地域公共交通を活性化していきたい。			

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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5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とともに、アンケート等により利用状況等を分析し、地域公共交通計画を策定する。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、バス乗り方教室や無料乗車キャンペーン等の利用促進策を講じるとともに、デジタル技術の活用を検討し、利用者の利便性向上に努める。	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。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください