

令和4年度補助系統別事業評価票(岡崎・安城 線)

4

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. R4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(Δ)						
計画どおり運行されたか(Δ)			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								
	計画どおり運行が実施された。		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						
			年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	
			年間利用者数【人】	52,182	46,625	44,893	36,515	43,020	
			平均乗車密度(実績)	1.9	1.6	1.5	1.2	1.5	
			輸送量	(計画)	22.8	24.3	23.3	19.6	18.4
				(実績)	23.3	19.6	18.3	14.7	18.4
			収支率(実績)	35.75	29.67	25.50	21.01	24.66	

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(□)	
	目標	38,655	補助対象期間における利用者数は43,020人(前年比111.3%)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による外出自粛の影響もあったが、徐々に通勤通学での利用者が回復してきたものと考えられる。然しながら、国が行動制限の解除及び経済活動の制限見直しの方針転換を打ち出した状況においても、今後はリモートワーク等による生活様式の変化の影響は一定数受けることが想定され、コロナ過前の令和元年度水準まで戻るのは厳しい見通しであるが一定数の利用回復は望めるものと考えている。	市町村名: 岡崎市 主に各市の鉄道駅への利用や本市の東岡崎駅周辺への買物等の利用がある路線と考える。収支率等改善できていないため、今後も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。
	実績	43,020		
	達成率	111.3%		
	要因	コロナとの共存する新しい生活様式が定着しつつあるため。	市町村名: 安城市	市町村を跨ぐ路線であり、本市の結節拠点のひとつである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。移動制限の緩和により改善は図れているものの、自然回復には限界があることから、現在の利用促進を継続実施するとともに、新たな利用促進策を実施し、さらなる
運行事業者の所見等(△)			市町村の所見、理由分析、認識(□)	
	運営主体と運行事業者は同じ		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(△)	810 人/月	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(△)	22.9 %	市町村名: 0	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	令和4年5月の乗降調査より算出	両地区を跨ぐ利用者の内訳は、通勤定期0.0%、通学定期7.4%、ゴールド・シルバーバスを利用する高齢者3.7%、現金、ICSFの定期外88.9%。鉄道駅(東岡崎、安城駅)の利用者、沿線にある病院への通院、中心市街地部への買物のための利用者が大部分と考えられる。		

《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》(□)
主要停留所利用者数/日: 東岡崎47人、康生町29人、岡崎公園前28人、安城駅前31人	

3. R4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(□)			
改善点とした事項(△)	事業評価を踏まえた取組	市町村名： 岡崎市	市町村名： 安城市	市町村名： 0	市町村名： 0
		HP、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った。	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、バス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。	
		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。			
関係者の連携等(△□)	その他の取組				
公共交通会議等の開催。					

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(□)			
新型コロナウイルスの影響により変化した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	
	コロナウイルス感染拡大を考慮した上で、利用促進策を実施する必要がある。	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ため、公共交通が安心して乗車可能であることをPRするとともに、新たな利用者発掘のために、観光施設や商業等と連携した施策を実施する必要がある。			
運行事業者(△)					
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(△)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	Googleマップへの路線情報反映。 継続してHP、スマートフォンでの時刻検索、バスロケーションシステムの提供、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	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、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。	継続して時刻表、バスマップ、バス活用ガイド冊子等への掲載を行うとともに、運行事業者との連携を密にし利用促進を図る。また、安城市・岡崎市双方の観光施設等と連携した利用促進策		

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(□)			
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
		名鉄バス岡崎・安城線の乗継に関する項目の不满割合の減少		
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。	直近の利用状況調査では、不满割合は減少しており、目標は達成できた。岡崎・安城線に接続するあんくるバス循環線のパターンダイヤ化等により利便性が向上し、目標が達成出来ていると認識している。		

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(□)			
市町村名： 岡崎市	市町村名： 安城市	市町村名： 0	市町村名： 0
該当なし	JR安城駅であんくるバス循環線(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だが、コロナ前の水準までの回復には至っておらず、すべての路線で目標値を下回った。(安祥線目標値:29,000人、循環線(右・左)目標値:196,000人)目的別に分析すると、両路線とも通院及び観光目的の割合が減少しており、特に休日の観光目的の減少が大きいことから、観光施策と連携した利用促進策の実施が必要であると認識している。		

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

令和4年度補助系統別事業評価票(あんくるバス(西部線)線)

19

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	

※「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	

2. R4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: 事業計画とど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象により、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	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度 30年度 元年度 2年度 3年度 4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】		57,184	61,055	50,105	46,723	53,266
		平均乗車密度(実績)		6.5	6.5	5.8	5.7	6.8
		輸送量	(計画)	39.3	45.5	44.8	45.5	40.0
			(実績)	44.8	44.8	40.0	39.3	46.9
		収支率(実績)		25.89	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(□)	
B1	目標	61,000	前年比114.0%であり、利用者は増加傾向である。目標に対しては87.3%であり、目標を達成することが出来なかった。移動制限の緩和により市民の移動ニーズは回復傾向であるが、コロナ前の水準までの回復には至っていない。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、新たな生活様式の定着により、コロナ前に比べて利用者が減少したと考えられる。
	実績	53,266	
	達成率	87.3%	
	要因	移動制限が緩和され回復傾向だが、生活様式の変化に伴い移動自体が減少したため、目標達成には至っていない	
	運行事業者の所見等(△)	今年度は、コロナ前の対令和1年実績の約87%まで利用者が戻っており、国が行動制限の解除及び経済活動の制限見直しの方針転換を打ち出したことにより、今後はリモートワーク等による生活様式の変化の影響は一定数受けつつも回復傾向に繋がるのではないかと考えられる。	
		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(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	市町村名: 刈谷市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0
市町村を跨ぐ利用者数(△)	224 人/月	東刈谷駅バス停の乗車数は224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。	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(△)	5.0 %				
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: 959人/月 三河安城駅中央口バス停乗車: 293人/月、三河安城駅北口バス停乗車: 122人/月 東刈谷駅バス停乗車: 224人/月 JR安城駅バス停乗車: 440人/月	

3. R4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	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(△)		意見交換会を開催し、安城市からの乗入れをふまえた路線編成を検討した。	運行主体と同一ため省略		
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。	運行主体と同一ため省略		

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(□)			
新型コロナウイルスの影響により変化した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 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：安城市 運行主体と同一ため省略	市町村名：0	市町村名：0
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(□)			
R5年度、R6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、観光施策と連携した利用促進策やバス乗り方教室等による利用促進策を講じるとともに、地域住民とのヒアリングや懇談会を通じ、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 アンケート調査や意見交換会を実施し安城市への移動実態を把握・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：安城市 運行主体と同一ため省略	市町村名：0	市町村名：0

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しての評価が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
	-	運行主体と同一ため省略		
自己評価	-	運行主体と同一ため省略		

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
-	運行主体と同一ため省略		

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4年度補助系統別事業評価票(あんくるバス(作野線)線)

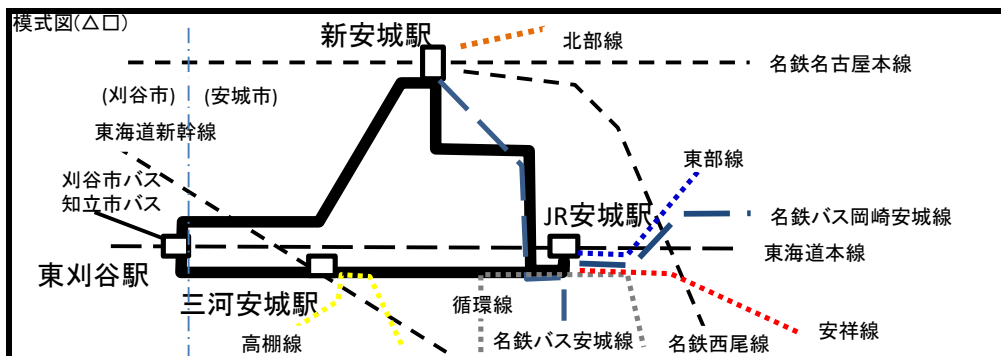
20

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(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	

※「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



2. R4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					
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】					
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。	57,842					
		平均乗車密度(実績)					
		6.9					
		7.1					
		元年度					
		2年度					
		3年度					
		4年度					
		53,548					
		6.9					
		7.1					
		6.6					
		6.1					
		6.9					
		45.5					
		47.6					
		42.0					
		47.6					
		22.44					

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(□)	
B1	目標	61,000	前年比114.0%であり、利用者は増加傾向である。目標に対しては87.8%であり、目標を達成することが出来なかった。移動制限の緩和により市民の移動ニーズは回復傾向であるが、コロナ前の水準までの回復には至っていない。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22%減であったのに対し、64歳以下の利用者減少割合は約65%減と大きい。作野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、新たな生活様式の定着により、コロナ前に比べて利用者が減少したと考えられる。	
	実績	53,548		
	達成率	87.8%		
	要因	移動制限が緩和され回復傾向だが、生活様式の変化に伴い移動自体が減少したため、目標達成には至っていない	市町村名: 刈谷市 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。 市町村名: 0	
運行事業者の所見等(△)			市町村名: 安城市	
今年度は、コロナ前の対令和1年実績の約90%まで利用者が戻っており、国が行動制限の解除及び経済活動の制限見直しの方針転換を打ち出したことにより、今後はリモートワーク等による生活様式の変化の影響は一定数受けつつも回復傾向に繋がるのではないかと考えられる。			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(△)	215 人/月	東刈谷駅バス停の乗車数は215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、通学や安城東生病院、刈谷豊田総合病院への通院、市外への買い物などの利用が多いと考えられる。	市町村名: 刈谷市	市町村名: 安城市
全利用者に占める率(△)	4.8 %		市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項			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》(□)
新安城駅バス停乗車:1063人/月 三河安城駅中央口バス停乗車:129人/月、三河安城駅北口バス停乗車:322人/月 東刈谷駅バス停乗車:215人/月 JR安城駅バス停乗車:566人/月	

3. R4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 その他の取組	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(△)		意見交換会を開催し、安城市からの乗入れをふまえた路線編成を検討した。	運行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。	運行主体と同じため省略		

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(□)			
新型コロナウイルスの影響により変化した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。	運行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(□)			
R5年度、R6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、観光施策と連携した利用促進策やバス乗り方教室等による利用促進策を講じるとともに、地域住民とのヒアリングや懇談会を通じ、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
		アンケート調査や意見交換会を実施し安城市への移動実態を把握・分析し、地域公共交通計画策定に向けた検討を行う。	運行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、目標の達成状況に関しての評価が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
	-	運行主体と同じため省略		
自己評価	-	運行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
-	運行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4年度補助系統別事業評価票(あんくるバス(東部線)線)

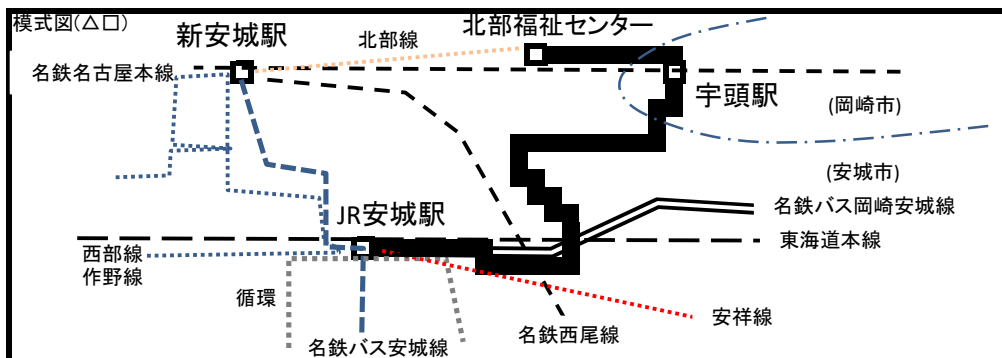
61

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



2. R4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ず事由により、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	計画どおりか。そうでない場合は理由		年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4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】	29,656	34,990	26,025	22,422	23,613	
			平均乗車密度(実績)	4.2	5.2	3.9	3.6	3.9	
			輸送量	(計画)	24.1	26.2	28.9	31.7	26.9
				(実績)	28.9	35.8	27.0	24.8	26.9
			収支率(実績)	21.21	19.42	18.95	9.67	13.08	
			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(△)	
B2	目標	33,000
	実績	23,613
	達成率	71.6%
	要因	移動制限が緩和され回復傾向だが、生活様式の変化に伴い移動自体が減少したため、目標達成には至っていない
運営主体の所見、理由分析、認識(△)		
前年比105.3%であり、利用者は増加傾向である、目標に対しては71.6%であり、目標を達成できなかった。昨年度の移動制限下に対し、移動制限の緩和により市民の移動ニーズは回復傾向であるが、コロナ前の水準までの回復には至っていない。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、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。コロナによる感染リスクを抑えるため、公共交通機関での移動を避けたり、移動自体を控えることにより、利用者が減少したと考えられる。		
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
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、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。今後はよりコロナに対応した外出が増えるため、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(△)		
令和3年と比べ、輸送量・年間利用者数が増加し、新型コロナによる外出規制よりも「withコロナ」の認識が高まり、注意しつつ日々の生活を送ろうとすることが数値からも明らかとなった。今後は更にその傾向が顕著となり、輸送人員の増加、定期券の購入増加が期待できる。		
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				
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(△)	183 人/月	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(△)	9.3 %	市町村名: 0	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183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	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: 163人/月 宇頭駅バス停乗車: 183人/月 JR安城駅バス停乗車: 492人/月	

3. R4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	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。	運営主体のため省略		
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。	運営主体のため省略		
	その他の取組	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。			

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(□)			
新型コロナウイルスの影響により変化した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
		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。	運営主体のため省略		
運行事業者(△)					
利用者は高齢者中心であることから、運行途中・運行終了後の車内消毒を行うことにより、利用者への感染予防を図る。 また、市中心部、および安城厚生病院・市南部への乗継利便性向上を図り、通勤・通学者、運転免許返納者の足となるよう市と連携し、地域交通活性化を図る。					

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(□)			
R5年度、R6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、観光施策と連携した利用促進策やバス乗り方教室等による利用促進策を講じるとともに、地域住民とのヒアリングや懇談会を通じ、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。	運営主体のため省略		

注：評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況に関しての評価が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
	指標なし	運営主体のため省略		
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。	運営主体のため省略		

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
該当なし	運営主体のため省略		

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	