

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)

追加資料

【平成30年度分】

評価対象事業名:陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)

提出者:愛知県バス対策協議会

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回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複数市町村を跨ぐ系統としての役割/ 幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点 (特記事項を含む)	
				【計画目標指標:利用者数】 A:達成 B:未達成				輸送量			収支率			
				H30計画	H30実績	(平均乗車密度)	(運行回数)	H29実績	H30実績					
名鉄バス(株)	大沼:東岡崎～大沼	関係市と協力し、ポケット時刻表・バスマップの作成、携帯・スマートフォンでの時刻表検索、バスロケーションシステムを提供しながら利用者の利便性向上に努めた。また、沿線市のバスマップ等にも本路線の情報を掲載し利用促進に努めた。	台風の影響等による運休があったが、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。 《台風による運休》 H30/9/4:1本 H30/9/30:2本	A	目標:52,281 実績:53,442(102.2%) ※前年度比103.0% 数値は伸びているが、年度により輸送量15人下回る場合もあるため、継続的な利用促進策が必要である。	16.8	20.1	3.6	5.6	33.4	37.4	市を跨ぐ利用者は、月平均1,260人で全体の26%を占める。その内訳は、通勤定期4.8%、通学定期14.3%、得々バスを利用する高齢者4.8%、現金・ICSF(定期以外)76.2%であり、鉄道(東岡崎駅)の利用、沿線学校への通学、中心市街地部への買い物等の利用者が大部分と考える。 《地域的・フィーダー的系統》 しもやまバス	輸送量が15人を満たない年もあり安定的利用人員が確保できていない路線である。高齢者用定期券得々バスのPRを積極的に実施し、昼間の利用促進を図るとともに、事業者・沿線市が連携し、市のイベント等において乗り方教室を実施しバスをPRしていく。また、継続して沿線市のバスマップ等に本路線の情報掲載による利用促進にも取り組んでいく。	
	岡崎・足助:東岡崎～足助	関係市と協力し、時刻表・バスマップの作成、バスロケーションシステムの提供、乗換検索サイトへの情報提供、また、ノンステップバスへの更新等により利用者の利便性向上に努めた。また、沿線市のバスマップ等にも本路線の情報を掲載し利用促進に努めた。	台風の影響等による運休があったが、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。 《台風による運休》 H29/10/22:5本 H30/9/4:4本 H30/9/30:4本	A	目標:113,738 実績:155,873(137.0%) ※前年度比117.6% 利用回数や収支率は伸びているが競合する路線の減便による利用者の移行もあると考えられるため、当該路線独自の部分は依然厳しい。	33	46	4.6	10	42.9	47	市を跨ぐ利用者は、月平均2,100人で全体の15%を占める。その内訳は、通勤定期5.7%、通学定期41.4%、得々バスを利用する高齢者10.0%、現金・ICSF(定期以外)42.9%であり、鉄道(東岡崎駅)の利用、沿線学校への通学、中心市街地部への買い物等の利用者が大部分と考える。また、豊田市香嵐渓への観光利用も考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 おいでんバス(旭・足助線、稲武・足助線、さなげ・足助線)	沿線地域にある複数の大型商業施設の移動による移動の需要の変化を検証する必要がある。必要に応じて、路線の見直しを検討する。継続して、バスロケーションシステム等による情報提供を実施するとともに、事業者・沿線市と連携した乗り方教室等の利用促進を図っていく。	
	岡崎・安城:東岡崎～安城駅前	朝夕のラッシュ時間帯における激しい遅延対策として、沿線自治体と事業者間で協議を諮り、運行本数を絞ることで運行ダイヤの定時性の改善を図った。また、沿線市のバスマップ等に本路線の情報を掲載し利用促進に努めた。	台風の影響等による運休があったが、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。 《台風による運休》 H30/9/4:3本 H30/9/30:4本	A	目標:50,184 実績:52,182(104.0%) ※前年度比91.5% 利用者は前年から減少したものの収支率は上がっている。運行回数の削減が収支率の増加に一定の効果を与えている。	19.6	23.3	1.9	12.3	29.1	30.4	市を跨ぐ利用者は、月平均1,740人で全体の36%を占める。その内訳は、通勤定期15.5%、現金・ICSF(定期以外)81.0%であり、鉄道(東岡崎駅・安城駅)の利用、中心市街地部への買い物、沿線の病院への通院の利用者が大部分と考える。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄バス(安城線)、あんくるバス(循環線、安城線、東部線、西部線、作野線)	定時運行の改善により、利用者の増加など効果が得られていると考えられるため、更に利用者の利便の向上に努める。そのため、利用者の特性・実態の把握に努めるとともに、事業者・沿線市が連携し更なる認知度の向上も含めた利用促進を図る必要がある。	
名鉄東部交通(株)	岡崎・西尾:東岡崎～西尾	沿線地域での催事及び道路状況についての情報収集に努め、定時運行の確保を図った。沿線市での公共交通イベントにおいて乗り方教室等の実施、また沿線市の福祉部局と連携し、高齢者を対象とした出張講座を実施するなどの利用促進に努めた。この他、乗換検索サイトへの情報提供により利便性の向上を図った。	台風の影響等による運休があったが、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。 《台風による運休》 H30/9/4:7本	A	目標:146,498 実績:175,242(119.6%) ※前年度比109.6% OD調査の結果によると、定期、定期以外がともに良好に推移していた。	59	73.4	5.1	14.4	77.3	83.3	市を跨ぐ利用者は、月平均3,056人で全体の24%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。岡崎市中心部(東岡崎駅)からJR岡崎駅を経由して西尾市中心部へ至る市域を跨ぐ路線であり、通勤・通学の利用が多く、また西尾市から岡崎市の沿線商業施設への利用も見られる。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄東部交通バス(一色線、寺津線、平坂・中畑線)、(西尾市)六万石くりりんバス、(西尾市)いこまいかー	長期的にみると利用者が減少傾向にあるため、その対策の一つとして、利用者の利便のため定時運行の確保が必要である。また、利用者状況の把握を行い、分析する必要がある。事業者・沿線市が連携して、継続して乗り方教室を実施やマップ等の作成をするなど利用促進に取り組む。	
	岡崎・西尾(西尾市民病院):岡崎駅西口～西尾	沿線地域での催事及び道路状況についての情報収集に努め、定時運行の確保を図った。沿線市での公共交通イベントにおいて乗り方教室等の実施、また沿線市の福祉部局と連携し、高齢者を対象とした出張講座を実施するなどの利用促進に努めた。この他、乗換検索サイトへの情報提供により利便性の向上を図った。	台風の影響等による運休があったが、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。 《台風による運休》 H30/9/4:4本	A	目標:81,469 実績:68,531(84.1%) ※前年度比106.0% OD調査の結果によると、通勤定期の伸びがみられた。	39.3	33.6	3.5	9.6	62.9	64.4	市を跨ぐ利用者は、月平均1,382人で全体の24.2%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。JR岡崎駅と西尾市中心部を結ぶ市域を跨ぐ路線であり、鉄道駅(JR岡崎駅)の利用、沿線学校への通学及び西尾市民病院への通院の利用が多く見られる。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄東部交通バス(一色線、寺津線、平坂・中畑線)、(西尾市)六万石くりりんバス、(西尾市)いこまいかー	長期的にみると利用者が減少傾向にあるため、その対策の一つとして、利用者の利便のため定時運行の確保が必要である。また、利用者状況の把握を行い、分析する必要がある。事業者・沿線市が連携して、継続して乗り方教室を実施やマップ等の作成をするなど利用促進に取り組む。	
東(伸安運城輸) (株)	あんくるバス(東部線):北部福祉センター～北部福祉センター	利用促進のためのチラシ等を配布する際に、おすすめプランを掲載するなど、できるだけ分かりやすく気軽にバスを使ってもらえるように情報提供を行った。バス案内人の配置やバスロケーションシステムのモニター追加等を行い利便性向上に努めた。	台風の影響等による運休があったが、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。 《台風による運休》 H30/9/4:3本 H30/9/30:1本	A	目標:28,000 実績:29,656(105.9%) ※前年度比97.5% 利用者は高齢者が多く通院目的の割合が高いが、新規利用者がなかつたことが減少した原因と考えられる。	24.1	28.9	4.2	6.9	13.9	14.3	市を跨ぐ利用者は、月平均265人で全体の9.3%と低い数値にとどまっているものの、これらの利用者は、名鉄本線へ乗換し飲食・娯楽等のためのお出かけや、岡崎市から安城市内の病院への通院、通勤・通学のための鉄道駅(JR安城駅)の利用が多いと考えられる。 《地域的・フィーダー的系統》 名鉄バス安城線、あんくるバス(北部線、循環線、安祥線)	利用者の推移は概ね横ばいだが、高齢者が多い地域であり、若い世代を中心とした新規利用者の獲得を図るため、利便性の向上と利用促進を図る必要がある。バスロケーションシステムによる運行状況の把握や乗降調査による需要の把握を行う。	