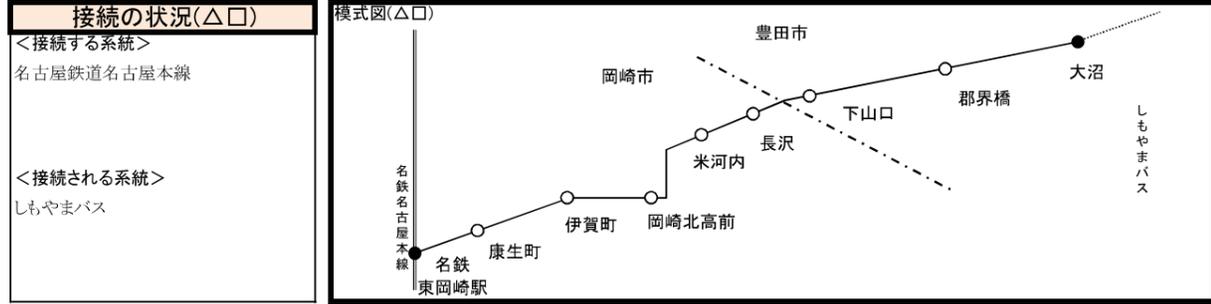


令和6年度補助系統別事業評価票(大沼線) 1

1. 補助系統の概要(Δ)

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
大沼	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	名鉄東岡崎駅～岡崎北高前～大沼	26.7 km	5.6 回	岡崎市 豊田市(旧下山村) 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)



2. R6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	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
A	計画どおり		年間利用者数【人】	39,729	38,596	48,623	53,928	50,636
			平均乗車密度(実績)	1.9	1.8	2.8	3.1	3.1
			輸送量(計画)	20.1	21.2	17.3	19.6	14.0
			輸送量(実績)	10.4	10.0	15.6	17.3	17.3
			収支率(実績)	22.43	20.42	28.96	32.10	32.65

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)	
評価	目標の達成状況(Δ)	目標	40,450
A	実績	実績	50,636
	達成率	達成率	125.2%
	要因	「新型インフルエンザ等感染症」が、令和5年5月8日から「5類感染症」になり、コロナ過前の社会活動にもなったため。	
運行事業者の所見等(Δ)		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: 岡崎市	市町村名: 豊田市(旧下山村)
		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(Δ)	住民の利用状況(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(Δ)	1,500 人/月	市町村名: 岡崎市	市町村名: 豊田市(旧下山村)	市町村名: 0	市町村名: 0
全利用者に占める率(Δ)	36.0 %	市町村を跨いでの利用者数は、昨年度と比較して17.4ポイント増加し、36.0%になった。これで3年連続で市町村を跨ぐ利用者数・割合が増えており、高齢者を中心に豊田市から岡崎市への移動手段としての役割が年々大きくなっている。			
特記事項	令和6年5月の乗降調査より算出	両市を跨ぐ利用者の内訳は、通勤0.0%、通学2.0%、ゴールド・シルバーバスを利用する高齢者50.0%、現金、ICSFの定期外48.0%。鉄道駅(東岡崎)の利用者、中心市街地部への買物等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)(Δ)	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105人、康生町22人、岡崎北高前4人、北高東門前10人、根崎0人	

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)	運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)			
A	改善点とした事項(Δ) 引き続き事業者・沿線市町が連携し、乗り方教室等の利用促進を図っていく。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 豊田市(旧下山村)	市町村名: 0	市町村名: 0
関係者の連携等(Δ□)	公共交通安全会議等の開催。	当該路線の情報を豊田市バスマップ、市ホームページに掲載し、利用促進を図った。			
		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。			

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(Δ)		沿線市町村(□)			
運転士不足による現状のダイヤ便数の確保を維持するためにも従業員の処遇改善を必要とする。また、現状のサービスを維持しつつ、利便性向上に努めるとともに、事業者と沿線市が一体となり、住民の利用ニーズに合わせた維持及び改善策を実施する必要がある。		市町村名: 岡崎市	市町村名: 豊田市(旧下山村)	市町村名: 0	市町村名: 0
昨年と比較して利用者が減少しているため、サービスを維持しつつ利便性向上に努めるとともに、事業者と沿線市が一体となり、住民の利用ニーズに合わせた維持及び改善策を実施する必要がある。		事業者と沿線市と情報交換しながら、運転士不足解消、利用者の増加、利便性向上に向けた取組みをしていく必要がある。			
運行事業者(Δ)					
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(Δ)	市町村の取組(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	継続してHP、スマートフォンでの路線・時刻検索、バスロケーションシステムの情報提供、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を積極的に実施し、昼間帯の利用促進を図る。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 豊田市(旧下山村)	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継続して行う。			
		引き続き豊田市バスマップ、市ホームページに当該路線の情報を掲載し、利用促進をしていく。			

注. 評価にB、Cがある系統(市町村)については、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: 豊田市(旧下山村)	市町村名: 0	市町村名: 0
自己評価	地域のニーズにあった地域主体の交通 都市間の交流を促進するために必要な路線であるため、豊田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(□)				
市町村名: 岡崎市	市町村名: 豊田市(旧下山村)	市町村名: 0	市町村名: 0	

令和6年度補助系統別事業評価票(岡崎・足助線)

1. 補助系統の概要(Δ)

Table with columns: 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. Row 1: 岡崎・足助, 名鉄バス(株), 名鉄バス(株), 名鉄東岡崎駅～細川～足助, 29.8 km, 7.9回, 岡崎市 豊田市(旧足助町) 0 0.

※「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(Δ□) and 模式図(Δ□). Includes text for connecting and connected systems and a route map showing stations from 東岡崎 to 足助.

2. R6年度の運行状況

Table with columns: 事業実施の適切性, 計画どおり運行されたか(Δ), 評価, 計画どおりか. Includes a table for 参考数値 主要指標の推移(Δ) with columns for years 2022-2026 and metrics like 年間利用者数, 平均乗車密度, etc.

Table with columns: 目標・効果達成状況, 評価, 目標の達成状況(Δ), 運営主体の所見、理由分析、認識(Δ), 市町村の所見、理由分析、認識(□). Includes sub-tables for 市町村名: 岡崎市 and 豊田市(旧足助町).

Table with columns: 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(Δ), 住民の利用状況(□). Includes data for 市町村を跨ぐ利用者数 and 全利用者に占める率.

Table with columns: 参考数値・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)(Δ), 沿線市町村(沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載)(□). Includes data for 主要停留所利用者数/日.

3. R6年度の取組状況

Table with columns: 直近の事業評価結果(Δ), 運営主体の取組(Δ), 市町村の取組(□). Includes text for 改善点とした事項 and 関係者の連携等.

4. 今後の課題

Table with columns: 課題と認識している事項, 運営主体(Δ), 沿線市町村(□), 運行事業者(Δ). Includes text about 運転士不足 and 利用者減少.

5. 今後の取組

Table with columns: 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(Δ), 市町村の取組(□). Includes text for R6年度、R7年度に行う取組.

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

Table with columns: 目標, 自己評価, 沿線市町村(□). Includes text for 地域のニーズにあった地域主体の交通 and 都市間の交流を促進するために必要な路線であるため.

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

Table with columns: 沿線市町村(□). Includes data for 市町村名: 岡崎市 and 豊田市(旧足助町).

令和6年度補助系統別事業評価票(岡崎・安城線)

1. 補助系統の概要(Δ)

Table with columns: 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. Row 1: 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」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(Δ□) and 模式図(Δ□). Includes text for connecting systems and a map showing the route from JR Anagawa Station to various points like Anagawa, Higashi Anagawa, and Anagawa Station.

2. R6年度の運行状況

Table with columns: 事業実施の適切性, 計画どおり運行されたか(Δ), 評価, 計画どおり. Includes a table for 参考数値 主要指標の推移(Δ) with columns for years 2022-2026 and metrics like annual users, average density, and revenue.

Table with columns: 目標・効果達成状況, 評価, 目標の達成状況(Δ), 運営主体の所見、理由分析、認識(Δ), 市町村の所見、理由分析、認識(□). Includes a table for 市町村の所見 with columns for city names and their observations.

Table with columns: 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(Δ), 住民の利用状況(□). Includes a table for 住民の利用状況 with columns for city names and user counts.

Table with columns: 参考数値・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)(Δ), 沿線市町村(沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載)(□).

3. R6年度の取組状況

Table with columns: 直近の事業評価結果(Δ), 運営主体の取組(Δ), 市町村の取組(□). Includes text for improvement items and stakeholder cooperation.

4. 今後の課題

Table with columns: 課題と認識している事項, 運営主体(Δ), 沿線市町村(□), 運行事業者(Δ). Includes text for future challenges and a note that the operator is the same as the management body.

5. 今後の取組

Table with columns: 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(Δ), 市町村の取組(□). Includes text for future measures and a note about evaluation criteria.

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

Table with columns: 目標, 自己評価, 沿線市町村(□). Includes text for regional public transport goals and self-evaluation.

7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

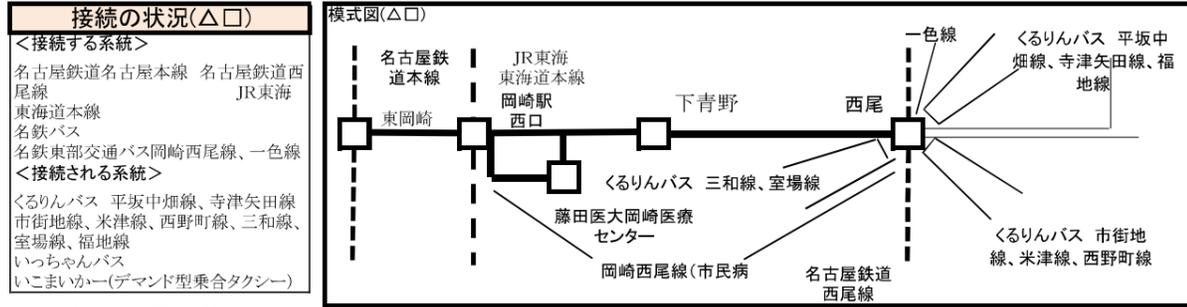
Table with columns: 沿線市町村(□). Includes text for feeder system usage and connection status.

令和6年度補助系統別事業評価票 (岡崎・西尾(青野)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
岡崎・西尾(青野)	名鉄東部交通株式会社	名鉄東部交通株式会社	東岡崎(藤田医大)～下青野～西尾	19.2(16.8,17.2) km	15.9 回	岡崎市 西尾市 0 0
細系統						
下青野経由	〃	〃	東岡崎～下青野～西尾	19.2 km	9.4 回	岡崎市、西尾市
下青野経由	〃	〃	藤田医大～下青野～西尾	16.8 km	2.5 回	岡崎市、西尾市
下青野経由	〃	〃	西尾～下青野～藤田医大	17.2 km	3.9 回	岡崎市、西尾市

※「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)



2. R6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	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
A	A	令和6年1月25日の大雪により運休以外には運休はなし。	年間利用者数[人]	121,531	127,582	121,244	153,777	163,437
			平均乗車密度(実績)	4.4、(2.0,1.6)	3.1	2.9	3.8	4.2
			輸送量	(計画) 73.4、74.9	79.8	52.1	50.5	46.1
				(実績) 63.3、29.4	50.5	46.9	61.9	66.7
			収支率(実績)	72.53%、(29.3%、22.9%)	46.6%	45%	53.08	48.21

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(△)
A	目標 123,840 実績 163,437 達成率 75.8%	特にmanacaを利用される定期外旅客の利用が顕著。またコロナからの回復傾向が加速しているものと思われる。
	要因	市町村の所見、理由分析、認識(□)
	コロナからの回復 manaca導入による利便性向上	市町村名: 岡崎市 市町村名: 西尾市 manaca導入による利便性向上等により、令和5年度と比べ、輸送量・年間利用者数が増加したと考えられる。引き続き、輸送量・年間利用者数の増加、定期券の購入増加が期待できると考えられる。
	運行事業者の所見等(△)	市町村名: 0 市町村名: 0
	manaca導入により、これまで当社をご利用になられなかったお客さまの需要を獲得したほか、定時運行の確保とダイヤ改正の効果が現れた結果とも考えられる。	

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(△)	2,659 人/月	市町村名: 岡崎市	市町村名: 西尾市	市町村名: 0	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	20.8 %	本市から西尾市への通勤・通学等の移動手段として利用されていると考えられる。	各市域内での移動が多く見られるが、岡崎方面への通勤・通学利用や、岡崎市の病院への通院や商業施設への利用など広域的な利用も見られる。		
特記事項	市町村を跨ぐ利用者数は推計値	市域を跨ぐ路線であり、地域住民の日常生活における交通手段を確保している。			

《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)(□)
東岡崎停留所乗降者数 約120人/日 岡崎警察署停留所乗降者数 約30名/日 岡崎駅西口停留所乗降者数 約210名/日 中島停留所乗降者数 約90人/日 西尾停留所乗降者数 約80人/日	

3. R6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(□)			
A	ご利用の実態に合わせて令和6年1月4日および4月1日にダイヤ改正を実施した。お客さまに安心してご利用いただけるように車内美化や換気を行うとともに、定時運転確保や安全運転に努めた。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 西尾市	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)	利用実態に見合った適切な運行計画を実施し、利用者の利便向上に努めた。	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。	小学生とその保護者を対象とした企画切符を作成し、市内全小学生に配布した。		
関係者の連携等(△□)	年数回、事業者と岡崎市・西尾市とそれぞれ地域公共交通会議を開催	バス美地区チョイソコ運行に対しては共存共栄の立場から協力を継続する所存である。経路検索事業者に駅探を加えて利用者の利便性向上を図っている。	総合時刻表を作成し、学生を対象にこの区間でも月3,000円で通学できる「スクールバス」を発行し、本来の通学定期金額との差額を補助している。		

4. 今後の課題

課題と認識している事項		沿線市町村(□)			
運営主体(△)	乗務員確保が最大の課題。限られた乗務員数の中でお客さまが利用しやすいダイヤの設定を設定することが必要であると考えている。令和6年4月1日にダイヤ改正を実施した。さらに10月1日にもダイヤ改正を実施した。今後もご利用の実態を確認し、利便性向上に努める。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 西尾市	市町村名: 0	市町村名: 0
		利用者は回復傾向だが、コロナ前の水準には戻らないと言われており、サービスを維持しつつ利便性向上に努めるとともに、事業者と沿線市が一体となり、住民の利用ニーズに合わせた維持及び改善策を実施する必要がある。	今後も利用者を増加させていくためには、新規利用者の獲得が必要になるため、沿線住民への割引制度の周知や乗り方の説明が必要となる。		
運行事業者(△)					

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(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	利用者の利便性が向上する運行に努めていく。定時運行確保のため、道路状況の把握に努め、沿線市町とも協議をしていきたい。藤田医大系統、東岡崎系統の両方について改善余地がないかダイヤ等の検討を継続する。manacaの活用をすすめる。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 西尾市	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継続して行う。また、デマンド型乗合タクシーとの乗り継ぎ利便性の周知を図る。	市内の沿線地域以外においても公共交通利用講座などで路線をPRしたい、運行利便性向上、利用促進策について、運行主体、関係市と継続して協議する。		

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: 西尾市	市町村名: 0	市町村名: 0
	地域のニーズにあった地域主体の交通	年間利用者数: R9に新型コロナ前(R1)の90%。R5は154,284人。		
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、西尾市と協調して維持及び改善を図っていく必要がある。	補助系統含む青野系統の利用者数は163,437人で、目標値の106%となった。通勤・通学利用は減少したものの、定期外利用増がそれを上		

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:	西尾市	市町村名:	0

主に西尾駅で他路線と接続しており、岡崎市内の駅や商業施設などへの乗継利用が見られる。また、市東部地区ではタクシーを活用した支線交通の接続先となっている。

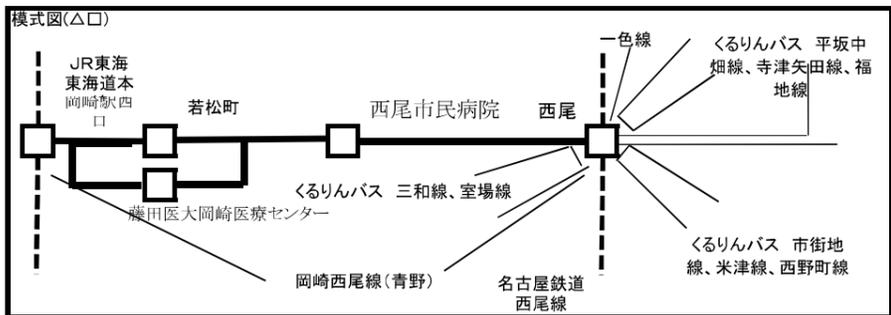
令和6年度補助系統別事業評価票(岡崎・西尾(西尾市民病院)線)

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
岡崎・西尾(西尾市民病院)	名鉄東部交通	名鉄東部交通	岡崎駅西口～西尾市民病院～西尾	13.9,14.3 km	11.4 回	岡崎市 西尾市 0 0
細系統	若松町経由	〃	岡崎駅西口～若松町～西尾	13.9 km	3.9 回	
	藤田医大経由	〃	岡崎駅西口～藤田医大～西尾	14.3 km	7.5 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>&lt;接続する系統&gt;</p> <p>名古屋鉄道名古屋本線 名古屋鉄道西尾線 JR東海東海道本線 名鉄バス 名鉄東部交通バス岡崎西尾線、一色線</p> <p>&lt;接続される系統&gt;</p> <p>くるりんバス 平坂中畑線、寺津矢田線 市街地線、米津線、西野町線、三和線、室場線、福地線 いっちゃんバス いこまいカー(デマンド型乗合タクシー)</p>



2. R6年度の運行状況

事業実施の適切性
<p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>令和6年1月25日の大雪により運休以外には運休はなし。</p>

評価の基準<事業実施の適切性>

A. 事業計画と計画の運行回数がほぼ一致している場合  
B. 事業計画と計画の運行回数に若干の差が生じた場合(一部区間の運休を含む)が生じた場合

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なかった場合  
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額に満たなかった場合

《参考数値》 主要指標の推移(△)						
年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	
年間利用者数【人】	54,786	75,431	77,001	87,218	80,824	
平均乗車密度(実績)	3.5(2.3,1.3)	2.6	2.9	3.1	2.8	
輸送量	(計画)	33.6、41.7	44.0	31.3	30.1	33.0
	(実績)	33.6、18.6	30.1	33.3	35.9	31.9
収支率(実績)	44.35%(28.81%、22.44%)	46.8%	51.7%	51.65	38.47	

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(△)		
A	目標 78,423	特にmanacaを利用される定期外旅客の利用が顕著。またコロナからの回復傾向が加速しているものと思われる。		
	実績 80,824			
	達成率 97.0%			
要因	コロナからの回復manaca導入による利便性向上	市町村の所見、理由分析、認識(□)		
市町村名:	岡崎市	市町村名:	西尾市	
運行事業者の所見等(△)	manaca導入により、これまで当社をご利用にならなかったお客さまの需要を獲得したほか、定時運行の確保とダイヤ改正の効果が現れた結果とも考えられる。	市町村の所見、理由分析、認識(□)	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(△)	1,173 人/月	市町村名:	岡崎市	市町村名:	西尾市	市町村名:	0	市町村名:	0
全利用者に占める率(△)	16.1 %	本市から西尾市への通院・通学等の移動手段として利用されていると考えられる。							
特記事項	市町村を跨ぐ利用者数は推計値	各市内での移動が多く見られるが、岡崎方面への通院・通学利用や、岡崎市の病院への通院や商業施設への利用など広域的な利用も見られる。							

《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》(□)
岡崎駅西口停留所乗降者数 約150人/日 中島停留所乗降者数 約30人/日 総合体育館・西尾東高停留所乗降者数 約40人/日 西尾停留所乗降者数 約80人/日	

3. R6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(□)							
A	ご利用の実態に合わせて令和6年1月4日および4月1日にダイヤ改正を実施した。お客さまに安心してご利用いただけるように車内美化や換気を行うとともに、定時運転確保や安全運転に努めた。	市町村名:	岡崎市	市町村名:	西尾市	市町村名:	0	市町村名:	0
改善点とした事項(△)	利用実態に見合った適切な運行計画を実施し、利用者の利便向上に努めた。	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。							
関係者の連携等(△□)	年に数回、事業者と岡崎市・西尾市とそれぞれ地域公共交通会議を開催	小学生とその保護者を対象とした企画切符を制作し、市内全小学生に配布した							
		市内公共交通を網羅した公共交通マップの作成							
		総合時刻表を作成							
		学生を対象にどの区間でも月3,000円で通学できる「スクールバス」を発行し、本来の通学定期金額との差額を補助している。							

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(□)							
乗務員確保が最大の課題。限られた乗務員数の中でお客さまが利用しやすいダイヤの設定を設定することが必要であると考えている。令和6年4月1日にダイヤ改正を実施した。さらに10月1日にもダイヤ改正を実施した。今後もご利用の実態を確認し、利便性向上に努める。	市町村名:	岡崎市	市町村名:	西尾市	市町村名:	0	市町村名:	0
	高齢者バスの利用ができないことが課題となっている。サービスを維持しつつ利便性向上に努めるとともに、事業者と沿線市が一体となり、住民の利用ニーズに合わせた維持及び改善策を実施する必要がある。							
	今後、利用者を増加させていくためには、新規利用者の獲得が必要となるため、沿線住民への割引制度の周知や乗り方の説明が必要となる。							
運行事業者(△)								

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(□)							
R6年度、R7年度に行う取組	利用者の利便が向上する運行に努めていく。定時運行確保のため、道路状況の把握に努め、沿線市町とも協議をしていきたい。藤田医大系統、若松町系統の両方について改善余地がないかダイヤ等の検討を継続する。	市町村名:	岡崎市	市町村名:	西尾市	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継続して行う。							
		市内の沿線地域以外においても公共交通利用講座などで路線をPRしたい。運行利便性向上、利用促進策について、運行主体、関係市と継続して協議する。							

注. 評価にB、Cがある系統(市町村)については、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、具体的な取組内容及び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:	西尾市	市町村名:	0	市町村名:	0
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、西尾市と協調して維持及び改善を図っていく必要がある。	年間利用者数:R9に新型コロナ前(R1)の90%。R6は63,014人。			補助系統含む高須系統の利用者数は80,824人で、目標値の128%となった。定期外利用者は増加したものの、通勤・通学利用者が減少した。			

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:	西尾市	市町村名:	0	市町村名:	0
	主に西尾駅で他路線と接続しており、岡崎市内の駅や商業施設などへの乗継利用が見られる。また、市東部地区ではタクシーを活用した支線交通の接続先となっている。						

令和6年度補助系統別事業評価票(あんくるバス(東部線)線)

1. 補助系統の概要(Δ)

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(Δ□)**

<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

模式図(Δ□)

2. R6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	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
		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】	26,025	22,422	23,613	27,346	32,818
			平均乗車密度(実績)	3.9	3.6	3.9	4.5	
			輸送量 (計画)	28.9	31.7	26.9	24.8	26.9
			(実績)	27.0	24.8	26.9	31.0	
			収支率(実績)	18.95	9.67	13.08	19.64	

目標・効果達成状況		
評価	目標の達成状況(Δ)	運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)
	目標	27,500
	実績	32,818
	達成率	119.3%
要因	新型コロナウイルス感染症が5類感染症となり、落ち着きを見せた関係もあり、利用者が戻ってきたため、目標値を達成した。	前年比119.9%であり、利用者は大きく増加した。目標に対して119.3%であり、目標を達成できた。このような大幅な増加については、令和5年5月8日に新型コロナウイルス感染症が5類感染症となり、落ち着きを見せた関係もあり、利用者が戻ってきたためと思われる。コロナ前の平成31年度(令和元年度)(バス年度)比では、93.8%と完全には戻ってきていないが、利用者は増加傾向であり、今後も目標を達成できるのではないかとと思われる。
	運行事業者の所見等(Δ)	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
		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(Δ)	住民の利用状況(□)				
市町村を跨ぐ利用者数(Δ)	289 人/月	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0	
全利用者に占める率(Δ)	10.5 %	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		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。				

《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》(Δ)	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:270人/月 宇頭駅バス停乗車:289人/月 JR安城駅バス停乗車:620人/月	

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)	運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)			
		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(Δ) ・バスローテーションシステムによる運行状況(遅れ等)の把握・分析による改善に向けた検討。 ・地域ヒアリングによるバス待合環境の改善と検討。 ・新たな利用者の確保。	まえた取組 ・運行事業者と連携し、地域商社・関係機関等と連携し、効果的な路線変更を実施。当該路線及び安城駅にて接続される本路線においても利用者の増加を促す。 ・運行事業者、地元高校生と連携したあんくるバスの行動プラン作りなど、新しい利用促進施策を検討した。	市町村名: 岡崎市 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。	市町村名: 安城市 運営主体と同じため省略	市町村名: 0	市町村名: 0
関係者の連携等(Δ□) 関係する市(岡崎市)と適宜情報共有と意見交換を実施したほか、交通事業者とのヒアリングも実施した。	その他の取組 ・通称および外国語版のあんくるバス時刻表・マップの作成・配布やバスローテ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、ダイヤ改正が多い10月に主要路線バス停にバス案内人を配置し、バス利用者への利便性に努めた。				

4. 今後の課題

課題と認識している事項					
運営主体(Δ)		沿線市町村(□)			
利用者は回復傾向であるため、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 新たな利用者を確保することを目指す。新たな利用促進策及び周知を実施する必要がある。	市町村名: 安城市 運営主体と同じため省略	市町村名: 0	市町村名: 0
運行事業者(Δ)					

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(Δ)	市町村の取組(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	これまでの利用促進策を継続実施するとともに毎年度実施内容を評価・検証し、翌年度の事業に反映する。また、地元高校生と連携した利用促進策を講じるとともに、まちかど講座や勉強会を通じ、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 公共交通マップの作成・配布等、現在実施している取組を継続して行う。	市町村名: 安城市 運営主体と同じため省略	市町村名: 0	市町村名: 0

注. 評価にB、Cがある系統(市町村)については、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(□)			
	市町村名: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0
目標		運営主体と同じため省略		
自己評価		運営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: 岡崎市	市町村名: 安城市	市町村名: 0	市町村名: 0	
	運営主体と同じため省略			