

様式

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)

接続の状況(Δ□)	模式図(Δ□)
＜接続する系統＞ 名古屋鉄道名古屋本線	
＜接続される系統＞ しもやまバス	

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)			評価の基準<事業実施の適切性> A:事業計画と対称の運行指標が確保されている場合 B:年間利用客数達成率の算出に事業計画により、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			年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	
A	計画どおり	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:年間目標利用者数に達できなかったものの、目標の70%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:年間利用客数が目標の半数に満たなかった場合	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		2.8	3.1	3.1	
			輸送量	(計画)	20.1	21.2	17.3	19.6	14.0
				(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		
評価	目標の達成状況(Δ)	運営主体の所見、理由分析、認識(Δ)
A	目標	40,450
	実績	50,636
	達成率	125.2%
要因	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
	市町村名： 岡崎市	市町村名： 豊田市(旧下山村)
運行事業者の所見等(Δ)		
運営主体と運行事業者は同じ		

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	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。		市町村名： 岡崎市	市町村名： 豊田市(旧下山村)	市町村名： 0
全利用者に占める率(Δ)	36.0 %			豊田市南東部地域住民の東岡崎駅、沿線高校への通学にも利用されていると考えられる。		市町村名： 0
特記事項	令和6年5月の乗降調査より算出			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。		

《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	事業評価を踏まえた取組	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
改善点とした事項(Δ)		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。	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。		
関係者の連携等(Δ□)		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(△)		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はかる必要がある。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、沿線市と一体となり利用者増加のため、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： 豊田市(旧下山村)	市町村名：	0	市町村名：	0
	昨年度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(△)						
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

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： 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

様式

令和6年度補助系統別事業評価票（ 岡崎・足助 線）

2

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・足助	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	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				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> 名古屋鉄道名古屋本線 <接続される系統> おいでんバス(旭・足助、稲武・足助、さなげ・足助線)	

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						
A	計画どおり	計画どおり						

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増減している場合
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
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額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(△)		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
A	目標	114,582	沿線人口の減少や少子高齢化の進展に加え、コロナ禍がもたらした新しい生活様式の定着もあり利用者数が前年比98.6%(目標達成率125.4%)と減少した。また、路線収支状況は、2024年度から始まった運転手の労働時間制限に伴う人件費、ウクライナ・中東問題による燃料高騰、コロナ禍で投資を抑制した車両・施設等の更新に伴い経常費用が対前年比110.2%増となったが、収支改善としてR5.10月の運賃改定効果により経常収益は114.2%となり収支率は14.97%であり、前年より0.08pt改善した。	
	実績	143,696		
	達成率	125.4%		
	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。		
市町村の所見、理由分析、認識(□)				
市町村名:		岡崎市	市町村名:	豊田市(旧足助町)
運行事業者の所見等(△)		コロナ禍前の社会活動に戻り、恒常の利用者数が回復したため目標を達成した。なお、大河ドラマの影響による利用者数増加が落ち着いたことが令和5年度からの利用者数減少に繋がったと考えられる。今後沿線人口の減少や少子高齢化の進展により利用者数減少が想定されるため、引き続き利用者数増加に向けて運行事業者や沿線自治体と連携を図っていく。		
市町村名:		0	市町村名:	0
運営主体と運行事業者は同じ				

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(△)	1,020 人/月	両地区を跨ぐ利用者の内訳は、通勤定期26.5%、通学定期17.6%、ゴールド・シルバーパスを利用する高齢者20.6%、現金、ICSFの定期外35.3%。路線自体の利用者数は減少したが、市町村を跨ぐ利用者は増加しており、岡崎市内での利用者が大部分と考えられる。	市町村名： 岡崎市	市町村名： 豊田市(旧足助町)	市町村名： 0	市町村名： 0
全利用者に占める率(△)	8.2 %		豊田市から本市内の沿線学校への通学利用が多いと考えられる。また豊田市内香風溪への観光目的の利用も多い。	市町村を跨いでの利用者は昨年度と比べて増加していることから、通勤・通学・高齢者と幅広い層で、豊田市から岡崎市への移動手段として重要な役割を果たし		
特記事項	令和6年5月の乗降調査より算出					

《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259人、康生町56人、大樹寺53人、岩津百々39人、岩津10人、北斗台口22人、松平橋1人、足助大橋10人、足助12人	

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	事業評価を踏まえた取組	市町村名： 岡崎市	市町村名： 豊田市(旧足助町)	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。	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。		
関係者の連携等(△□)		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(△)	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はかる必要がある。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、沿線市と一体となり利用者増加のため、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： 豊田市(旧足助町)	市町村名： 0	市町村名： 0	
昨年度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(△)					
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(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	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。	市町村名： 岡崎市	市町村名： 豊田市(旧足助町)	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(市町村にあつては、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： 豊田市(旧足助町)	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(旧足助町)	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・安城 線)

4

1. 補助システムの概要(△)

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
細系統	岡崎・安城	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	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
					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. 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(△)		年度 2年度 3年度 4年度 5年度 6年度						
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】	44,893	36,515	43,020	61,390	60,224	
A	計画どおり	平均乗車密度(実績)	1.5	1.2	1.5	2.1	2.0	
		輸送量	(計画)	23.3	19.6	18.4	25.8	15.9
			(実績)	18.3	14.7	18.4	25.8	24.6
		収支率(実績)	25.50	21.01	24.66	33.15	32.34	

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)							
A	目標	39,930	沿線人口の減少や少子高齢化の進展に加え、コロナ禍がもたらした新しい生活様式の定着もあり利用者が前年比98.1%(目標達成率150.8%)と減少した。また、路線収支状況は、2024年度から始まった運転手の労働時間制限に伴う人件費、ウクライナ・中東問題による燃料高騰、コロナ禍で投資を抑制した車両・施設等の更新に伴い経常費用が対前年比110.2%増となったが、収支改善としてR5.10月の運賃改定効果により経常収益は114.2%となり収支率は32.34%であり、前年より90.81pt減少した。					
	実績	60,224						
	達成率	150.8%						
	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どったため。		市町村の所見、理由分析、認識(〇)				
			市町村名:	岡崎市	市町村名:	安城市		
運行事業者の所見等(Δ)			コロナ禍前の社会活動に戻り、恒常の利用者数が回復したため目標を達成した。なお、大河ドラマの影響による利用者数増加が落ち着いたことが令和5年度からの利用者数減少に繋がったと考えられる。今後沿線人口の減少や少子高齢化の進展により利用者数減少が想定されるため、引き続き利用者数増加に向けて運行事業者や沿線自治体と連携を図っていく。			市域を跨ぐ路線であり、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。大河ドラマ「どうする家康」による観光需要の影響が残っていることと、新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行したことにより、利用が回復していると考えている。現在の利用促進を継続実施するとともに、新たな利用者獲得のための路線変更等も実施し、さらなる利用者の回復を図りたい。		
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(△)	2,250 人/月	両地区を跨ぐ利用者の内訳は、通勤定期8.0%、通学定期2.7%、ゴールド・シルバーパスを利用する高齢者20.0%、現金、ICSFの定期外69.3%。路線自体の利用者数は減少しているが、市町村を跨ぐ利用者は増加している。	市町村名:	岡崎市	市町村名:	安城市	市町村名:	0	市町村名:	0
全利用者に占める率(△)	43.1 %									
特記事項	令和16年5月の乗降調査より算出									

《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51人、康生町31人、岡崎公園前38人、北本郷10人、東新田6人、安城駅前52人	

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(□)			
△	事業評価を踏まえた取組	HP、CentXなどの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い、利用促進を図った。	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。	コミュニティバス時刻表、バスマップ、公共交通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。			
利用者の実態把握に努めるとともに事業者・沿線市が連携した利用促進を進める。	その他の取組					
関係者の連携等(△□)		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。	岡崎市、運営主体と連携し商業施設へのアクセスに利用されるようルート変更を検討した。(令和7年度より路線変更を実施)			
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(□)				
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はかる必要がある。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、沿線市と一体となり利用者増加のため、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 昨年度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。	市町村名： 安城市 さらなる利用者の増加が必要である。そのことから、集客が見込まれる施設へのアクセスが可能となるルート変更など、利便性を向上させる施策を実施していく必要があると考える。	市町村名： 0	市町村名： 0	
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(□)				
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 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。	市町村名： 安城市 時刻表、バスマップ、公共交通活用ガイド冊子等への掲載を継続するとともに、集客が見込まれる施設へのアクセスが可能となるルート変更を実施し、さらなる利用者の増加につなげたい。	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)に記載した補助システムの目標と評価

沿線市町村(口)				
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
	地域のニーズにあった地域主体の交通	公共交通全体の年間利用者数(内、名鉄バス岡崎・安城線を含む)		
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。	公共交通全体の年間利用者数は増加しており、当該路線も同様に増加している。移動需要の回復や各種の利用促進施策により、利用者の増加につながったと考えている。		

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
			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。この路線についても、昨年度と比べ利用者は回復傾向で、すべての路線で目標値を達成した。 【循環線(右・左)】目標値:163,000人、実績値:192,662人 【安祥線】目標値:23,000人、実績値:33,387人								

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㈱	名鉄東部交通㈱	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)

接続の状況(△□)	模式図(△□)
<接続する系統> 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 <接続される系統> 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 いこまいカー(デマンド型乗合タクシー)	

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
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。
	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 年間総利用乗降者数が目標値に達したものの、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 年間目標利用乗降者数を達成できた場合 B1 年間目標利用乗降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 年間目標利用乗降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 C 年間目標利用乗降者数が目標の半数に達したかった場合
	《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】 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) 72.63%、(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	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	163,437		
	達成率	75.8%		
	要因	コロナからの回復 manaca導入による利便性向上		
運行事業者の所見等(△)			市町村の所見、理由分析、認識(□)	
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。			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、輸送人員の増加、定期券の購入増加が期待できると考えられる。	
			新型コロナウイルスの5類移行による通学及び定期外の利用が引き続き回復傾向にあると考えられる。効果的なダイヤ改正も利用者の回復を後押ししたと考えられる。沿線に総合病院も複数ある路線であり、潜在需要も高いと考えられるため、運行主体や関係市とともに引き続き利用促進に努め	
			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(△)	2,659 人/月	岡崎市中心部(東岡崎駅)からJR岡崎駅を経由してあるいは藤田医大から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、地域住民の日常生活における交通手段を確保している。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 西尾市	市町村名: 0	市町村名: 0
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。			
特記事項	市町村を跨ぐ利用者数は推計値		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。			

《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車数 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 ・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		
関係者の連携等(△□)	バス美地区チョイス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。		・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。		
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	その他の取組				

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	
	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。マナカの活用をすすめる。	市町村名：	岡崎市	市町村名：	西尾市
		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。	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(□)
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	地域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。 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	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。		

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(△□)

<接続する系統>
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
<接続される系統>
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)

模式図(△□)

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						
		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。						
		評価の基準<事業実施の適切性> A. 事業計画と通りの運行回数が確保されている場合 B. 年度目標運行乗降者の割合に達する事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合						
		評価の基準<目標・効果達成状況> A. 年間目標利用乗降者を達成できた場合 B1. 年間目標利用乗降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. 年間目標利用乗降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. 年間利用乗降者が目標の数値に満たなかった場合						
		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)	8.5(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%(38.81%,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(□)
運行事業者の所見等(△)		市町村名： 岡崎市	
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。		コロナ禍前の社会活動に戻り、恒常の利用者数が回復したため目標を達成した。なお、大河ドラマの影響による利用者数増加が落ち着いたことが令和5年度からの利用者数減少に繋がったと考えられる。今後区画整理により沿線人口の増加が期待されるため、利用者数増加に向けて運行事業者や沿線自治体と連携を図っていく。	新型コロナウイルスの影響による新しい生活様式の定着もあり、前年より利用者が減少したと考えられる。沿線に総合病院も複数ある路線であり、潜在需要も高いと考えられるため、運行主体や関係市とともに引き続き利用促進に努めていく。
		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。	各市内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				

《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	事業評価を踏まえ	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(△)		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		
関係者の連携等(△□)	その他の取組				
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					

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。サービスを持続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: 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%。R6は63,014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。定期外利用数は増加したものの、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(△)

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㈱	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(△□)	模式図(△□)
<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. 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	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達成されている場合 B: 車両故障等運行事業者の責任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	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	
					年間利用者数【人】	26,025	22,422	23,613	27,346	32,818	
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<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もの、 B1: 年間目標利用者数に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	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(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△)
	目標 実績 達成率	27,500 32,818 119.3%
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。目標に対しても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(△)	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。利用者数について、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、前年度比では119.9%となり、順調に回復している。利用者増の要因としては、新型コロナウイルス感染症の5類への移行が大
		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(△)	289 人/月	安城市と岡崎市を跨ぐ利用者は289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者が多いと考えられる。	市町村名： 岡崎市	市町村名： 安城市	市町村名： 0	市町村名： 0
全利用者に占める率(△)	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。	運営主体のため省略		
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(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
改善点とした事項(△) ・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。	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
	関係者の連携等(△□) 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。	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。	運営主体と同じため省略		
その他の取組					

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(□)			
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	市町村名： 安城市	市町村名： 0	市町村名： 0
		新たな利用者を確保すること	運営主体と同じため省略		
		を目的とした利用促進策及び周知を実施する必要がある。			
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	これまでの利用促進施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	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継続して行う。	運営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(□)			
	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		