

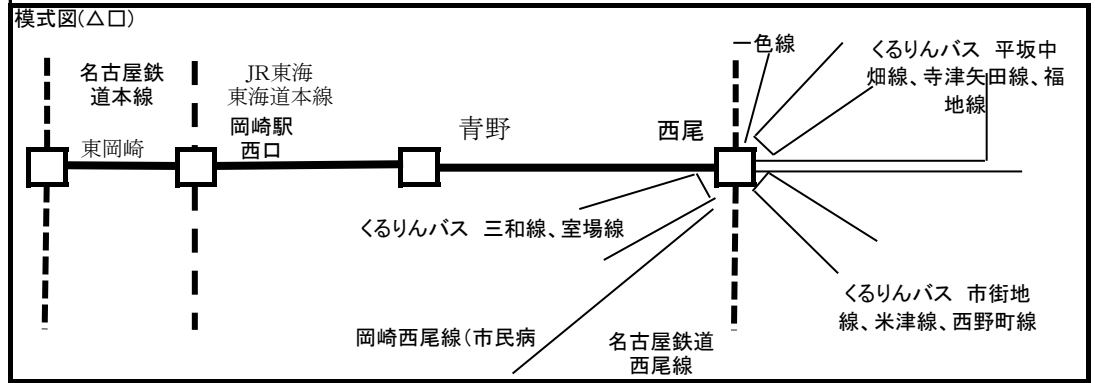
令和3年度補助系統別事業評価票(岡崎・西尾線)

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
岡崎西尾線	名鉄東部交通(株)	同左	東岡崎～青野～西尾	19.2 km	9.5 回	岡崎市、西尾市
細系統	青野経由	〃	東岡崎～青野～西尾	19.2 km	9.5 回	岡崎市、西尾市
				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>&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 いこまいかー(デマンド型乗合タクシー)</p>



2. R3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>B 4月13日に西尾7時10分発東岡崎ゆきにおいて、西善道停留所を刻7時43分に出発するところを、誤って所定より13秒早発したことが判明したため、該当便を運休とした。</p>

評価の基準

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

《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】	159,917	175,242	178,801	107,924	82,707
平均乗車密度(実績)	4.7	5.1	4.9	4.4、2.0	3.3
輸送量(実績)	67.0	73.4	70.5	63.3、19.0	31.6
収支率(実績)		0.8	77.8%	72.63%、29.3%	50..3%

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(△)
C	目標	181,100
	結果	82,707
	特記事項	
市町村の所見、理由分析、認識(□)	<p>市町村名: 岡崎市</p> <p>主に通勤・通学等に利用されている路線であり、コロナウイルスによる移動需要の変化により、利用者数が減少していると考えられる。</p>	
運行事業者の所見等(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
	市町村名: 西尾市	市町村名:
	OD調査の結果では、各市域内で利用が完結するケースが多いと推測される。利用者数については、前年から続くコロナの影響により大幅に減少となった。バス交通の安心安全な利用をPRし、広域的な利用へ結び付けたい。	

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(△)	1,825 人/月	市町村名: 岡崎市	市町村名: 西尾市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	18.0 %	本市から西尾市への通勤・通学等の交通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、岡崎市の沿線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	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、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》(□)
<p>東岡崎停留所乗降者数 約100人/日</p> <p>岡崎警察署停留所乗降者数 約20名/日</p> <p>岡崎駅西口停留所乗降者数 約140名/日</p> <p>中島停留所乗降者数 約70人/日</p> <p>西尾停留所乗降者数 約60人/日</p>	

### 3. R3年度の取組み状況

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	コロナ禍でも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 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： 西尾市 ・コロナ禍における安心安全なバス利用のPR ・総合時刻表を作成し配布 ・個人に合わせた「マイ時刻表」の作成 ・Googleマップをはじめとした路線検索サービスへの路線情報の反映	市町村名：
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。		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	その他の取組 パツ美地区デマンド型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。経路検索事業者に駆探を加えて利用者の利便性向上を図っている。	実証運行中のデマンド型乗合タクシーで、乗継割引等の施策を行った。	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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
コロナ禍での減少とはいえ、その傾向を食い止めることが重要。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やお客さまの利用しやすいダイヤの設定が必要であると考えている。	市町村名： 岡崎市 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。	市町村名： 西尾市 コロナ禍ということもあり利用状況が厳しい。利用講座等でコロナを予防しつつバスを利用してもらえようPRを強化する必要があると考える。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

### 5. 今後の取組

課題に対応した取組み、その他の利便性の向上、利用促進の取組み				
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	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。 令和2年に新設した青野経由(藤田)の動向を見ながらこの系統についても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 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、実証運行をしているデマンド型乗合タクシーとの乗り継ぎ利便性や感染対策等の安全性の周知を図る。	市町村名： 西尾市 可能な範囲で公共交通の利用講座等を開催し、安心安全なバス利用をPRする。参加者や団体からの要望があれば、実際にバスへ乗車する「乗り方講座」も実施し、バス利用に対するハードルを下げる取組みをしていきたい。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「〇〇の制約があるが(〇〇の検討を要するが)〇〇の取組みを行っていききたいと考えている」等や「〇〇の取組み(詳細は未定であるが、例えば〇〇のような取組み)を行っていききたいと考えている」等と記載すること。

### 6. 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 収支率50%以上 1便当り利用者数15人~20人/便	市町村名： 西尾市 名鉄東部交通バス全路線の年間利用者数の現状維持	市町村名：
自己評価	収支率は50.3%であり、コロナウイルスの影響が大きかった時期からはある程度回復しており、目標を達成している。1便当り利用者数は11.7人程で目標値を下回っており、実施している取組みについては、コロナウイルス感染拡大を考慮した上で、継続して行うとともに、新たな利用促進策等について検討していく必要がある。	市の補填による安価な「スクールバス」により、通学利用の安定確保につながっている。令和2年4月から市の補填により、市内乗降の運賃を200円均一とした。R3年6月から7月にかけて行った市民アンケートでは、均一化について28.6%が便利・大変便利、2.3%が不便・大変不便と回答しており、効果はあったものと認識している。	

### 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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：	市町村名： 西尾市	市町村名：
	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。	

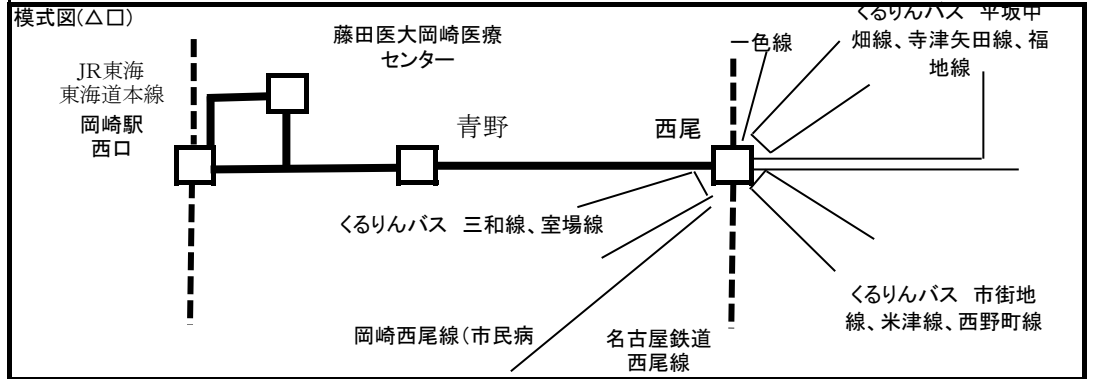
令和3年度補助系統別事業評価票(岡崎・西尾線)

1. 補助系統の概要(Δ)

Table with 7 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. Rows include 岡崎西尾線 and 青野経由.

※「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>
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)



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(Δ)
評価 計画どおりか。そうでない場合は理由
A 計画通りに運行することができた。

- 評価の基準
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

《参考数値》 主要指標の推移(Δ)
Table with 6 columns: 年度, 29年度, 30年度, 元年度, 2年度, 3年度. Rows include 年間利用者数, 平均乗車密度, 輸送量, 収支率.

目標・効果達成状況
Table with 4 columns: 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(□). Rows include 目標/結果 and 特記事項.

複数市町村を跨ぐ系統としての役割
Table with 5 columns: 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(□), 住民の利用状況(□), 住民の利用状況(□). Rows include 市町村を跨ぐ利用者数 and 全利用者に占める率.

《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
Table with 2 columns: 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》(□). Rows include 東岡崎停留所乗降者数, 岡崎警察署停留所乗降者数, etc.

### 3. R3年度の取組み状況

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	コロナ禍でも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 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： 西尾市 ・コロナ禍における安心安全なバス利用のPR ・総合時刻表を作成し配布 ・個人に合わせた「マイ時刻表」の作成 ・Googleマップをはじめとした路線検索サービスへの路線情報の反映	市町村名：
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。		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	その他の取組 ハツ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。	実証運行中のデマンド型乗合タクシーで、乗継割引等の施策を行った。	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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
コロナ禍とはいえ、東岡崎系統と比較してご利用状況が芳しくない。利用者の利便のため定時運行の確保やお客さまの利用しやすいダイヤの設定が必要であると考えている。	市町村名： 岡崎市 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。	市町村名： 西尾市 コロナ禍ということもあり利用状況が厳しい。利用講座等でコロナを予防しつつバスを利用してもらえようPRを強化する必要があると考える。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を採ること。

### 5. 今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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	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。 この系統は令和2年に新設したが、動向を見ながら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 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、実証運行をしているデマンド型乗合タクシーとの乗り継ぎ利便性や感染対策等の安全性の周知を図る。	市町村名： 西尾市 可能な範囲で公共交通の利用講座等を開催し、安心安全なバス利用をPRする。参加者や団体からの要望があれば、実際にバスへ乗車する「乗り方講座」も実施し、バス利用に対するハードルを下げる取り組みをしていきたい。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあつては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「〇〇の制約があるが(〇〇の検討を要するが)〇〇の取り組みを行っていききたいと考えている」等や「〇〇の取り組み(詳細は未定であるが、例えば〇〇のような取り組み)を行っていききたいと考えている」等と記載すること。

### 6. 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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 岡崎市 収支率50%以上 1便当り利用者数15人~20人/便	市町村名： 西尾市 名鉄東部交通バス全路線の年間利用者数の現状維持	市町村名：
自己評価	収支率は40.2%であり、コロナウイルスの影響が大きかった時期からはある程度回復しているが、目標を下回っている。1便当り利用者数も9.2人程で目標を下回っており、実施している取り組みについては、コロナウイルス感染拡大を考慮した上で、継続して行うとともに、新たな利用促進策等について検討していく必要がある。	市の補填による安価な「スクールバス」により、通学利用の安定確保につながっている。令和2年4月より市の補填により、市内乗降の運賃を200円均一とした。R3年6月から7月にかけて行った市民アンケートでは、均一化について28.6%が便利・大変便利、2.3%が不便・大変不便と回答しており、効果はあったものと認識している。	

### 7. 補助システム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： 西尾市	市町村名：
	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。	

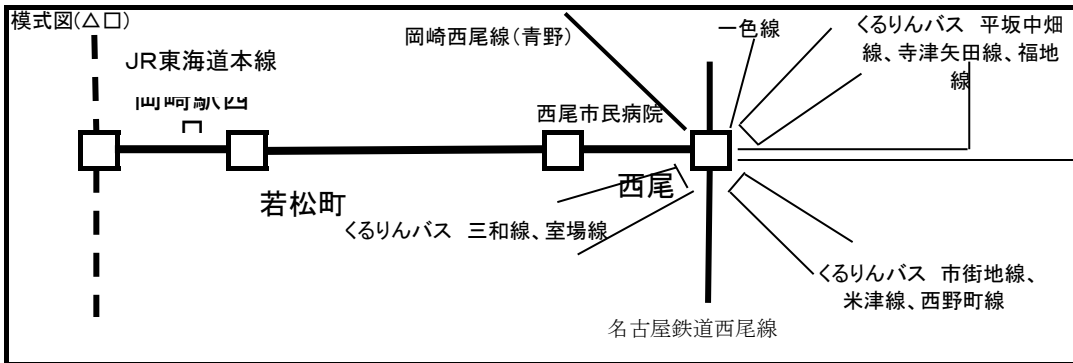
## 令和3年度補助系統別事業評価票(岡崎・西尾線)

### 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
岡崎西尾線	名鉄東部交通(株)	同左	岡崎駅西口～西尾市民病院～西尾	13.9 km	4.0 回	岡崎市、西尾市
細系統 西尾市民病院経由	〃	〃	岡崎駅西口～西尾市民病院～西尾	13.9 km	4.0 回	岡崎市、西尾市
				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>&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、福地線 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. 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	計画通りに運行することができた。

- 評価の基準
- 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

《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】	64,667	68,531	66,967	43,063	40,198
平均乗車密度(実績)	3.3	3.5	3.8	3.5, 2.3	4.1
輸送量(実績)	31.6	33.6	36.4	33.6, 9.2	16.4
収支率(実績)		0.6	69.0%	64.35%, 38.01%	71.8%

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(□)
C	目標	67,900	<p>目標値は市民病院経由(若松町+藤田)であるが、藤田経由を合わせて75,431人の結果であった。コロナによる下押し圧力があつたもののダイヤ改正により利便性が高まった結果の可能性はある。</p>
	結果	40,198	
	特記事項		
	運行事業者の所見等(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
		<p>市町村名: 西尾市</p> <p>OD調査の結果では、各市域内で利用が完結するケースが多いと推測される。利用者数については、前年から続くコロナの影響により大幅に減少となった。バス交通の安心安全な利用をPRし広域的な利用へ結び付けたい。</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(△)	1,039 人/月	<p>市町村名: 岡崎市</p> <p>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。</p>	<p>市町村名: 西尾市</p> <p>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、岡崎市の沿線商業施設への利用など広域的な利用も見られる。</p>	<p>市町村名:</p>
全利用者に占める率(△)	22.8 %			
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》(□)
<p>岡崎駅西口停留所乗降者数 約110人/日</p> <p>中島停留所乗降者数 約30人/日</p> <p>総合体育館・西尾東高停留所乗降者数 約50人/日</p> <p>西尾停留所乗降者数 約90人/日</p>	

### 3. R3年度の取組み状況

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	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: 西尾市 ・コロナ禍における安心安全なバス利用のPR ・総合時刻表を作成し配布 ・個人に合わせた「マイ時刻表」の作成 ・Googleマップをはじめとした路線検索サービスへの路線情報の反映	市町村名:
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。		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。	
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	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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
減少傾向を確実に止めるため、利用者の利便のため定時運行の確保とお客さまの利用しやすいダイヤの設定が必要であると考えている。	市町村名: 岡崎市 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。	市町村名: 西尾市 コロナ禍ということもあり利用状況が厳しい。利用講座等でコロナを予防しつつバスを利用してもらえようPRを強化する必要があると考える。	市町村名:

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

### 5. 今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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	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。令和2年に新設した藤田経由の動向を見ながらこの系統についても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 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、実証運行をしているデマンド型乗合タクシーとの乗り継ぎ利便性や感染対策等の安全性の周知を図る。	市町村名: 西尾市 可能な範囲で公共交通の利用講座等を開催し、安心安全なバス利用をPRする。参加者や団体からの要望があれば、実際にバスへ乗車する「乗り方講座」も実施し、バス利用に対するハードルを下げる取り組みをしていきたい。	市町村名:

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「〇〇の制約があるが(〇〇の検討を要するが)〇〇の取り組みを行っていききたいと考えている」等や「〇〇の取り組み(詳細は未定であるが、例えば〇〇のような取り組み)を行っていききたいと考えている」等と記載すること。

### 6. 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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名: 岡崎市 収支率50%以上 1便当り利用者数15人~20人/便	市町村名: 西尾市 名鉄東部交通バス全路線の年間利用者数の現状維持	市町村名:
自己評価	収支率は71.8%であり、コロナウイルスの影響が大きかった時期からある程度回復しており、目標を達成している。1便当り利用者数は13.7人程で昨年よりも回復がみられるが目標を下回っており、実施している取組みについては、コロナウイルス感染拡大を考慮した上で、継続して行うとともに、新たな利用促進策等について検討していく必要がある。	市の補填による安価な「スクールバス」により、通学利用の安定確保につながっている。令和2年4月より市の補填により、市内乗降の運賃を200円均一とした。R3年6月から7月にかけて行った市民アンケートでは、均一化について28.6%が便利・大変便利、2.3%が不便・大変不便と回答しており、効果はあったものと認識している。	

### 7. 補助システム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: 西尾市	市町村名:
	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3年度補助系統別事業評価票(岡崎・西尾線)

1. 補助系統の概要(△)

Table with 7 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. Rows include 岡崎西尾線 and 西尾市民病院経由.

※「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(△□) and 模式図(△□). Includes text for connecting systems and a diagram showing the route from JR東海道本線 to various bus lines.

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: A. 計画通りに運行することができた.

- 評価の基準
A → 事業計画どおりの運行回数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

《参考数値》 主要指標の推移(△). Table with columns for 年度 (29年度, 30年度, 元年度, 2年度, 3年度) and rows for 年間利用者数, 平均乗車密度, 輸送量, 収支率.

目標・効果達成状況. Table with columns for 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(□).

複数市町村を跨ぐ系統としての役割. Table with columns for 指標, 利用状況及び所見(△), 住民の利用状況(□).

《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. Table with columns for 運営主体断面積送量, 競合系統合算断面積送量, 主な停留所乗降者数等(△) and 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. R3年度の取組み状況

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	コロナ禍でも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：
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。	・コロナ禍における安心安全なバス利用のPR ・総合時刻表を作成し配布 ・個人に合わせた「マイ時刻表」の作成 ・Googleマップをはじめとした路線検索サービスへの路線情報の反映	
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。	その他の取組	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「スクールパス」を発行し、本来の通学定期金額との差額を補助している。	
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					

### 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(□)
コロナ禍とはいえ、若松町系統と比較してご利用状況が芳しくない。利用者の利便のため定時運行の確保やお客さまの利用しやすいダイヤの設定が必要であると考えている。	市町村名： 岡崎市 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。	市町村名： 西尾市 コロナ禍ということもあり利用状況が厳しい。利用講座等でコロナを予防しつつバスを利用してもらえようPRを強化する必要があると考える。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

### 5. 今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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	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。この系統は令和2年に新設したが、動向を見ながら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 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、実証運行をしているデマンド型乗合タクシーとの乗り継ぎ利便性や感染対策等の安全性の周知を図る。	市町村名： 西尾市 可能な範囲で公共交通の利用講座等を開催し、安心安全なバス利用をPRする。参加者や団体からの要望があれば、実際にバスへ乗車する「乗り方講座」も実施し、バス利用に対するハードルを下げる取り組みをしていきたい。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「○○の制約があるが(○○の検討を要するが)○○の取り組みを行っていききたいと考えている」等や「○○の取り組み(詳細は未定であるが、例えば○○のような取り組み)を行っていききたいと考えている」等と記載すること。

### 6. 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 収支率50%以上 1便当たり利用者数15人～20人/便	市町村名： 西尾市 名鉄東部交通バス全路線の年間利用者数の現状維持	市町村名：
自己評価	収支率は34.3%であり、コロナウイルスの影響が大きかった昨年からある程度回復しているが、目標を下回っている。1便当たり利用者数は6.3人程で昨年からの回復がみられるが目標値を下回っており、実施している取り組みについては、コロナウイルス感染拡大を考慮した上で、継続して行うとともに、新たな利用促進策等について検討していく必要がある。	市の補填による安価な「スクールバス」により、通学利用の安定確保につながっている。令和2年4月より市の補填により、市内乗降の運賃を200円均一とした。R3年6月から7月にかけて行った市民アンケートでは、均一化について28.6%が便利・大変便利、2.3%が不便・大変不便と回答しており、効果はあったものと認識している。	

### 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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：	市町村名： 西尾市	市町村名：
	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3年度補助系統別事業評価票(一色線 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	
一色	名鉄東部交通(株)	同左	西尾(西尾市民病院)～福地～一色町公民館	7.8(9.7) km	10.3 回	西尾市・(旧一色町)	
細系統	一色(福地)	〃	〃	西尾～福地～一色町公民館	7.8 km	7.3 回	西尾市・(旧一色町)
	一色(西尾)	〃	〃	西尾市民病院～福地～一色町公民館	9.7 km	3.0 回	西尾市・(旧一色町)
				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(△□)
<p>&lt;接続する系統&gt;</p> <p>名古屋鉄道西尾線 名鉄東部交通バス 岡崎・西尾線(若松町・市民病院、藤田・市民病院、東岡崎・青野、藤田・青野)</p> <p>&lt;接続される系統&gt;</p> <p>ぐるりんバス 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>	<p>西尾市民病院 名鉄東部交通 岡崎・西尾線(市民病院)</p> <p>ぐるりんバス市街地線、ぐるりんバス三和線、室場線、米津</p> <p>ぐるりんバス 平坂中畑線</p> <p>ぐるりんバス 寺津矢田線</p> <p>名鉄東部交通 岡崎・西尾線(青野)</p> <p>西尾</p> <p>ぐるりんバス福地線</p> <p>名鉄東部交通 一色線 一色町公民館</p> <p>いっちゃんバス</p> <p>名古屋鉄道西尾線</p>

### 2. R3年度の運行状況

事業実施の適切性		評価の基準	《参考数値》 主要指標の推移(△)					
計画どおり運行されたか(△)			年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	A → 事業計画どおりの運行回数確保されている場合	年間利用者数【人】	91,020	94,681	87,406	76,786	69,817
A	計画通りに運行することができた。	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	平均乗車密度(実績)	2.5	2.7	2.9	2.6,1.3	2.2
		C → 系統廃止に至る場合	輸送量(実績)	28.2	30.5	32.7	29.3,13.3	22.8
			収支率(実績)		0.6	60.2%	54.59%, 24.95%	37.3%

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(□)
C	目標	対目標を大きく下回った。未だにコロナによる影響が強く出ているものと思われる。	市町村名:
	結果		
	特記事項		
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
		市町村名: 西尾市	市町村名:
		佐久島と鉄道を直接結ぶ唯一の路線であり、通勤・通学・観光の面で利用される路線であるが、コロナ禍による観光需要の減少などが影響し、利用が減少したものと推測される。	

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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	一色地区と西尾市中心部を結ぶ路線であり、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: 西尾市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)		通勤通学や日中の通院のほか、西尾駅で鉄道から乗り換え佐久島へ向かう観光客など、一色地区と西尾市中心部を跨る利用が多く見られる。		
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》(□)
西尾市民病院停留所乗降者数 約10人/日 西尾停留所乗降者数 約310人/日 福地停留所乗降者数 約0人/日 一色町公民館停留所乗降者数 約70人/日	

### 3. R3年度の取組み状況

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	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。	市町村名: 西尾市	市町村名:	市町村名:
改善点とした事項(△)			<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ禍における安心安全なバス利用のPR</li> <li>・総合時刻表を作成し配布</li> <li>・個人に合わせた「マイ時刻表」の作成</li> <li>・Googleマップをはじめとした路線検索サービスへの路線情報の反映</li> </ul>		
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。	その他の取組	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。		
関係者の連携等(△□)					
年に数回、事業者と西尾市と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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
長期的にみれば減少傾向にあるので、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。道路状況により定時運行に支障をきたすこともあった。	市町村名: 西尾市 観光利用者の減少が大きいとみている。利用の回復について、観光資源の活用などについて具体的な方法を模索していく。	市町村名:	市町村名:

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

### 5. 今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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度、R5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。現在、いこいの農園への路線延長について地元と協議を行っている。 また、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。	市町村名: 西尾市 憩いの農園への延伸を関係者と協議中である。実現すれば新たな誘客施設へ接続できることになるため、引き続き協議していきたい。	市町村名:	市町村名:

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況に関する評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「〇〇の制約があるが(〇〇の検討を要するが)〇〇の取り組みを行っていききたいと考えている」等や「〇〇の取り組み(詳細は未定であるが、例えば〇〇のような取り組み)を行っていききたいと考えている」等と記載すること。

### 6. 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: 西尾市 名鉄東部交通バス全路線の年間利用者数の現状維持	市町村名:	市町村名:
自己評価	市の補填による安価な「スクールバス」により、通学利用の安定確保につながっている。令和2年4月より市の補填により、市内乗降の運賃を200円均一とした。R3年6月から7月にかけて行った市民アンケートでは、均一化について28.6%が便利・大変便利、2.3%が不便・大変不便と回答しており、効果はあったものと認識している。		

### 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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名: 西尾市	市町村名:	市町村名:
乗継拠点とした一色町公民館においていっちゃんバスとのダイヤ接続を図っており、一色地区から西尾市中心部へ向かう乗継利用が見られる。		

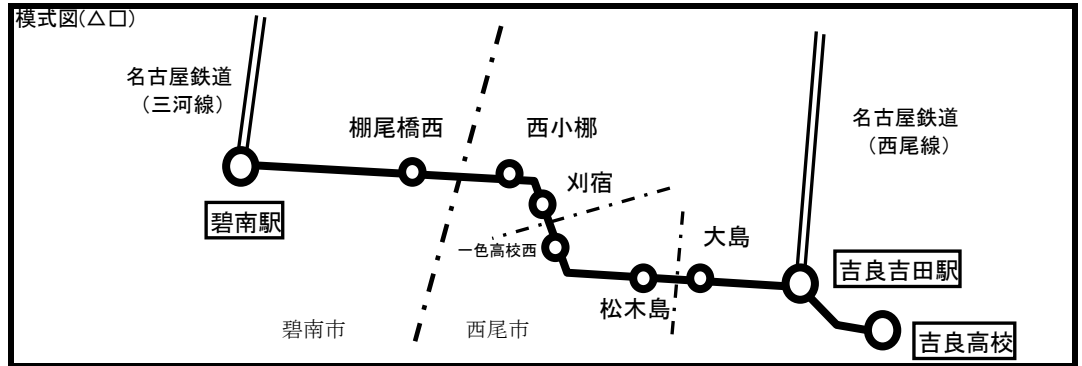
令和3年度補助系統別事業評価票(ふれんどバス①線)

1. 補助系統の概要(△)

Table with 7 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. Rows include ふれんどバス① (主系統) and (吉良高校始発).

※「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 三河線
名古屋鉄道 西尾線
名古屋鉄道 蒲郡線
<接続される系統>
名鉄東部交通バス 一色線
六万石くるりんバス
いこまいかー(デマンド乗合タクシー)
いっちゃんバス
碧南市くるくるバス



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
B 緊急事態宣言発令ため始発地を21時30分以降に発車の便が109本運休となったが、それ以外は所定の事業計画どおり運行が実施された。

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数に満たなかった場合

《参考数値》 主要指標の推移(△)
Table with 6 columns: 年度, 29年度, 30年度, 元年度, 2年度, 3年度. Rows include 年間利用者数【人】, 平均乗車密度(実績), 輸送量(実績), 収支率(実績).

目標・効果達成状況
Table with 3 columns: 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(□). Rows include B2 and 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
Table with 4 columns: 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(□). Rows include 市町村を跨ぐ利用者数(△), 全利用者に占める率(△), 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
Table with 2 columns: 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》(□). Rows include 停留所乗降者/日: 吉良高校119人、吉良吉田駅125人、一色町公民館29人、一色高校西147人、碧南駅161人.

### 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(□)
B	事業評価を踏まえた取組	令和2年10月、通勤・通学時間帯に利用が集中することから、ICカードの導入により乗降時間の短縮及び、バスロケーションシステムの提供を開始し、利便性の向上を図った。	市町村名： 碧南市	市町村名： 西尾市
改善点とした事項(△)			時刻表の配布を行った。また、運行形態の変更に伴い、市広報やホームページで情報を発信PRした。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合時刻表を作成配布</li> <li>・個人に合わせた「マイ時刻表」の作成</li> <li>・Googleマップへの路線情報反映</li> <li>・交通系ICカード、バスロケ導入にあわせ、沿線高校へバス通学を促すチラシを配布</li> <li>・新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言時の減便について市公式LINEを活用した情報提供を行った</li> </ul>
関係者の連携等(△□)	その他の取組	沿線すべての高校の新入生に向け通学定期券の出張販売を実施するとともに時刻表を配布しPRした。	市内高校へICカード・バスロケの導入の周知をした。	

### 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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
通勤・通学時間帯に利用が集中している。	市町村名： 碧南市 市補助金額の算定について、運営主体の経営努力が反映されるような仕組みが必要である。 また、日中の利用客の増加を促すような取組みが必要である。	市町村名： 西尾市 朝夕の通勤・通学時間帯は満員に近く、車内がかなり混雑する一方、日中の利用が少ない。 地域の関心が高くないため、地域住民を巻き込んだ取組みによりマイバス意識を高めていきたい。	市町村名：
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(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	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。	市町村名： 碧南市 名鉄ハイキングなどのイベントとコラボするなどして、利用促進に努めたい。	市町村名： 西尾市 <ul style="list-style-type: none"> <li>・イベントや交通安全運動と連携した乗り方教室の実施</li> <li>・総合時刻表やマイ時刻表の作成</li> <li>・増加傾向にある外国籍住民を対象にした多言語対応のパンフレット配布</li> <li>・乗り方教室等を通じた感染症予防を実施したバス利用のPR</li> </ul>

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)に記載した補助システムの目標と評価

	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 碧南市 未策定	市町村名： 西尾市 ふれんどバス全体の年間利用者数270,000人
自己評価		新型コロナウイルス感染症の影響により利用者の落ち込みはあるものの、碧南高校への延伸や沿線高校の時間割に合わせたダイヤ改正等の利便性向上により、通学定期利用者の底上げにつながっており、安定的な利用が見込める路線となっている。R3.6～R3.7に実施したアンケートでは、バスサービスの満足度について「大変満足」「満足」が46.1%、「不満」が11.5%で、満足度は高いものと認識している。

### 7. 補助システム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(□)
市町村名： 碧南市 碧南駅バス停で市内巡回バス(くるくるバス)オレンジ及びパープルコースに乗継可能。ダイヤの考慮はしていない。	市町村名： 西尾市 乗継拠点である一色町公民館でのいっちゃんバスとの接続や、タクシーを活用した支線交通との接続などがわずかに見られるものの、全体の内訳としては徒歩やバス停付近に駐輪場が整備されている箇所が多いため、自転車でのアクセスが多い。

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

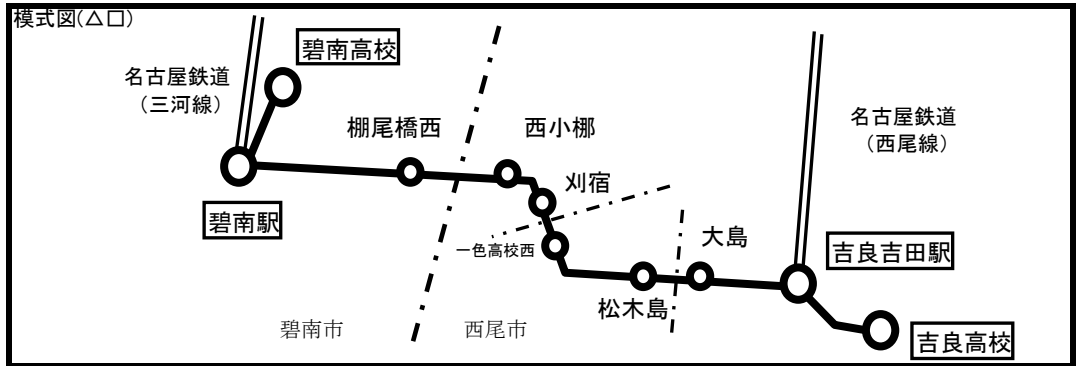
# 令和3年度補助系統別事業評価票(ふれんどバス②線)

## 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	
ふれんどバス②	名鉄バス株	名鉄バス株	吉良高校～碧南高校	18.4 km	9.3 回	西尾市、碧南市	
細系統	(主系統)	名鉄バス株	名鉄バス株	吉良吉田駅～碧南高校	18.4 km	6.3 回	西尾市、碧南市
	(吉良高校始発)	名鉄バス株	名鉄バス株	吉良高校～吉良吉田駅～碧南高校	19.8 km	2.9 回	西尾市、碧南市
				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(△□)
<b>&lt;接続する系統&gt;</b> 名古屋鉄道 三河線 名古屋鉄道 西尾線 名古屋鉄道 蒲郡線  <b>&lt;接続される系統&gt;</b> 名鉄東部交通バス 一色線 六万石くるりんバス いこまいカー(デマンド乗合タクシー) いっちゃんバス 碧南市くるくるバス



## 2. R3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(△)																														
<b>計画どおり運行されたか(△)</b> 評価 計画どおりか。そうでない場合は理由 A 計画どおり運行が実施された。	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数に満たなかった場合		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td>65,412</td> <td>153,451</td> <td>178,568</td> <td>127,603</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td>4.2</td> <td>4.9</td> <td>5.6</td> <td>4.3</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td></td> <td>40.3</td> <td>46.0</td> <td>49.2</td> <td>39.9</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td>31.47</td> <td>34.02</td> <td>35.24</td> <td>25.85</td> </tr> </tbody> </table>	年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	年間利用者数【人】		65,412	153,451	178,568	127,603	平均乗車密度(実績)		4.2	4.9	5.6	4.3	輸送量(実績)		40.3	46.0	49.2	39.9	収支率(実績)		31.47	34.02	35.24
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度																											
年間利用者数【人】		65,412	153,451	178,568	127,603																											
平均乗車密度(実績)		4.2	4.9	5.6	4.3																											
輸送量(実績)		40.3	46.0	49.2	39.9																											
収支率(実績)		31.47	34.02	35.24	25.85																											

目標・効果達成状況			
評価 B1 目標 157,900 結果 127,603 特記事項	目標の達成状況(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△) 利用者数は対目標値80.81%、対前年71.46%であった。対前年を下回った理由として昨年度は、コロナウイルス感染症の影響を受けた期間が3月～9月の7ヶ月であったが、今年度は1年を通して影響を受けたため年間の利用者数が更に減少したと考えられる。またふれんどバス全線で定期券の発売枚数をコロナ禍前の前々年と比較し、対比が通勤67.92%、通学97.63%となり通勤の利用者が減少した。	市町村の所見、理由分析、認識(□) 市町村名: 碧南市 今年はコロナウイルスの影響で、年間の利用者数が減少したと考えられる。碧南高校までの延伸により、通学時の利便性が向上したことから、通勤・通学時間帯の利用は増加したと考えられる。ただし、課題とされる昼間帯の利用促進について、バス利用者の要望を反映した、より一層の取組みが必要だと思われる。
運営主体と運行事業者は同じ	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: 西尾市 ふれんどバス全体としては、沿線地域の広域的な移動手段として欠かせない路線である。通学利用はコロナ前(H31)と比較して大幅な減少とはならなかったが、通勤・一般利用は7割程度にとどまった。通勤・通学利用者の更なる大幅な増加は見込まず、昼間帯の利用促進が重要となるため、運行事業者や地域住民と一体となった取組みを進めていきたい。	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) 市町村を跨ぐ利用者数(△) 12,660 人/月 全利用者に占める率(△) 95.5 % 特記事項 令和3年7月の乗降調査より算出	利用状況及び所見(△) 碧南市と西尾市及び旧一色町、旧吉良町を跨ぐ利用者の内訳は、通勤定期9.0%、通学定期70.6%、ゴールド・シルバーパスを利用する高齢者0.2%、現金、ICSFの定期外20.1%。ほぼ全てが広域的な利用であり、主な利用は路線沿線にある高校(碧南高校、吉良高校、一色高校)の生徒が通学するために乗車していると考えられる。	住民の利用状況(□) 市町村名: 碧南市 住宅地と駅、住宅地と学校を結ぶバスとして、市を跨いだ通勤・通学に大きな役割を果たしていると考えられる。	住民の利用状況(□) 市町村名: 西尾市 地域外からの一色高校、吉良高校、碧南高校への通学利用の他、沿線地域の住民が鉄道を利用する際に吉良吉田駅・碧南駅までの広域的な利用が見られる。

《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》(△) 停留所乗降者/日: 吉良高校147人、吉良吉田駅75人、一色町公民館49人、一色高校西115人、碧南駅110人、碧南高校124人	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. 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(□)
A	事業評価を踏まえた取組	令和2年10月、通勤・通学時間帯に利用が集中することから、ICカードの導入により乗降時間の短縮及び、バスロケーションシステムの提供を開始し、利便性の向上を図った。	市町村名： 碧南市	市町村名： 西尾市
改善点とした事項(△)			時刻表の配布を行った。また、運行形態の変更に伴い、市広報やホームページで情報を発信PRした。	・総合時刻表を作成配布 ・個人に合わせた「マイ時刻表」の作成 ・Googleマップへの路線情報反映 ・交通系ICカード、バスロケ導入にあわせ、沿線高校へバス通学を促すチラシを配布 ・新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言時の減便について市公式LINEを活用した情報提供を行った
利用者ニーズに合わせた対応や、昼間帯の利用を促進させる取り組みが必要。	その他の取組	沿線すべての高校の新入生に向け通学定期券の出張販売を実施するとともに時刻表を配布しPRした。	市内高校へICカード・バスロケの導入の周知をした。	
関係者の連携等(△□)				事業者と西尾市、碧南市との情報共有の実施。

### 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(□)
通勤・通学時間帯に利用が集中している。	市町村名： 碧南市 市補助金額の算定について、運営主体の経営努力が反映されるような仕組みが必要である。 また、日中の利用客の増加を促すような取り組みが必要である。	市町村名： 西尾市 朝夕の通勤・通学時間帯は満員に近く、車内がかなり混雑する一方、日中の利用が少ない。 地域の関心が高くないため、地域住民を巻き込んだ取組みによりマイバス意識を高めていきたい。	市町村名：
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(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	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。	市町村名： 碧南市 名鉄ハイキングなどのイベントとコラボするなどして、利用促進に努めたい。	市町村名： 西尾市 ・イベントや交通安全運動と連携した乗り方教室の実施 ・総合時刻表やマイ時刻表の作成 ・増加傾向にある外国籍住民を対象にした多言語対応のパンフレット配布 ・乗り方教室等を通じた感染症予防を実施したバス利用のPR

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)に記載した補助システムの目標と評価

	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 碧南市 未策定	市町村名： 西尾市 ふれんどバス全体の年間利用者数270,000人
自己評価		新型コロナウイルス感染症の影響により利用者の落ち込みはあるものの、碧南高校への延伸や沿線高校の時間割に合わせたダイヤ改正等の利便性向上により、通学定期利用者の底上げにつながっており、安定的な利用が見込める路線となっている。R3.6～R3.7に実施したアンケートでは、バスサービスの満足度について「大変満足」「満足」が46.1%、「不満」が11.5%で、満足度は高いものと認識している。

### 7. 補助システム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(□)
市町村名： 碧南市	市町村名： 西尾市
碧南駅バス停で市内巡回バス(くるくるバス)オレンジ及びパープルコースに乗継可能。ダイヤの考慮はしていない。碧南高校バス停でくるくるバス(市役所バス停)全コース(4コース)に乗継可能。ダイヤの考慮はしていない。	乗継拠点である一色町公民館でのいっちゃんバスとの接続や、タクシーを活用した支線交通との接続などがわずかに見られるものの、全体の内訳としては徒歩やバス停付近に駐輪場が整備されている箇所が多いため、自転車でのアクセスが多い。

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	