

平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

西尾市地域公共交通活性化協議会

平成25年 4月17日設置

フィーダー系統 平成28年 6月30日 確保維持計画策定

1.協議会が目指す地域公共交通の姿

●地域の特性と背景

平成23年4月の合併により広大となった市域に対して、各種公共交通機関が運行されているものの、平成22年時点での鉄道・バスによる人口カバー率は64%と少なく、公共交通空白地が依然として多く存在している。また、公共交通機関は佐久島渡船を除き全て赤字路線となっており、特に公共交通の軸となる名鉄西尾・蒲郡線は大幅な赤字路線となっているが、世帯あたりの自家用車保有台数が非常に多く、自家用車に依存したライフスタイルが広く浸透している。

●公共交通に関する計画

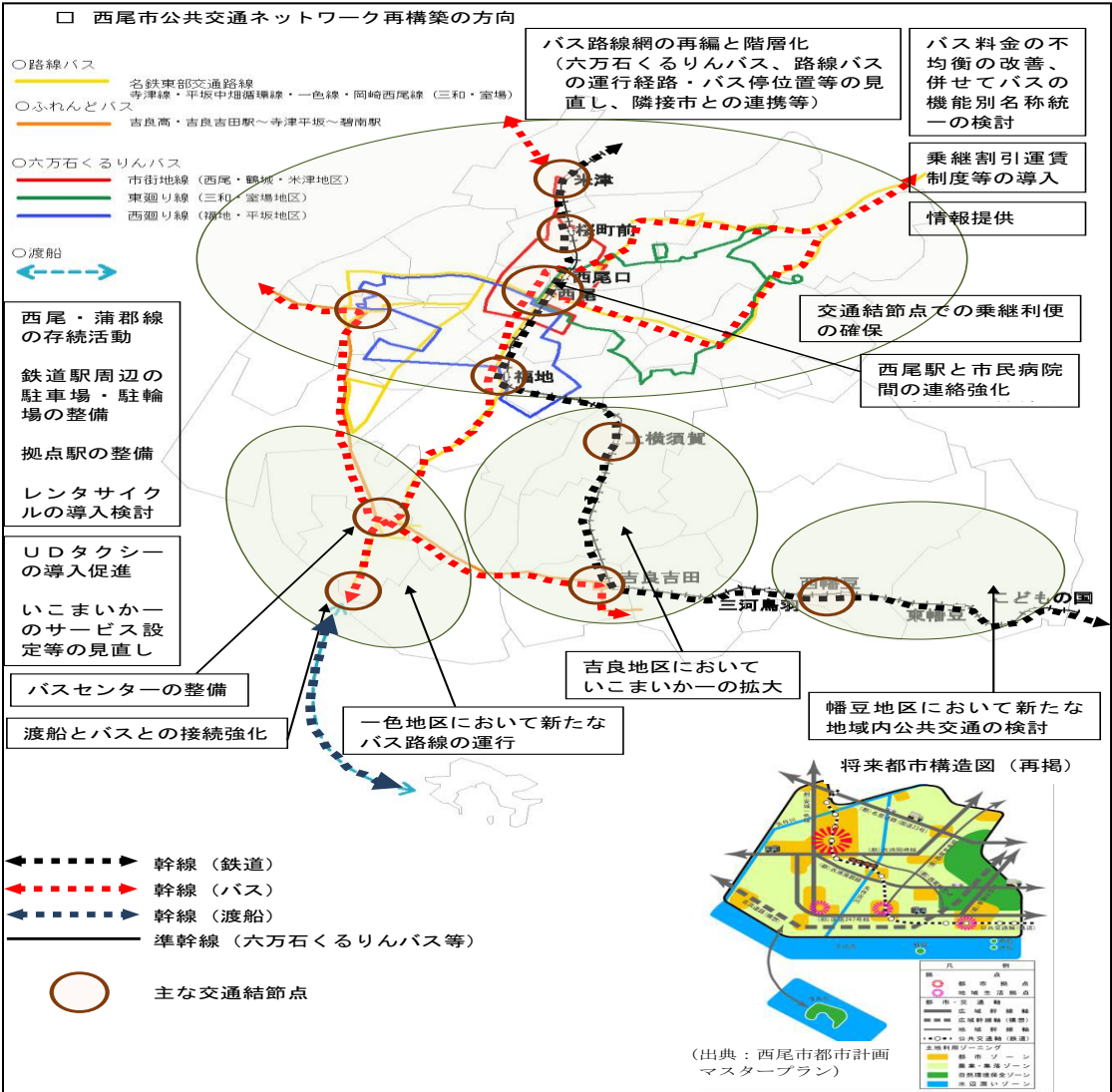
『西尾市地域公共交通計画 (西尾市地域公共交通網形成計画)』 (平成28年度～平成32年度)

【地域公共交通体系の将来像】

「日常生活に必要な公共交通が効果的に確保され、便利で安心して暮らせるまち、地域の交流と活性化を実現できるまち」

【基本方針】

- ① 市民の暮らしに必要な最低限の移動ができるようにします
- ② 市内に人の流れをつくり出します
- ③ みんなで公共交通を守り育てる体制をつくります
- ④ 計画の進捗状況を評価し、定期的に見直します



●西尾市地域公共交通計画（西尾市地域公共交通網形成計画）の目標・評価

計画全体の進行管理として、各事業の進捗状況及び目標達成状況の評価を毎年度実施するとともに、計画期間全体を通してPDCAを実施し、最終年度には計画の見直しを行う。

基本方針① 市民の暮らしに必要な最低限の移動ができるようにします

《目標》

- ・市民がいきまいかーやタクシーを利用して移動できるようにすることで、公共交通空白地をなくし、移動の不便さを軽減します。

《指標》

- ・日常生活で移動に不便を感じている市民の割合を減少
現状：39.9%、H32年度：35%（最終年度に市民アンケート調査を実施）
- ・西尾市が住みにくい理由における「交通の便が悪い」の割合を減少
現状：76.2%（H26年度）、H32年度：60%（隔年で市政世論調査を実施）

基本方針② みんなで公共交通を守り育てる体制をつくります

《目標》

- ・公共交通に関する市民の関心、様々な活動や事業への参画を高めます。
- ・地域にあった単位で地区公共交通協議会を設置し、市民・行政・交通事業者の協働で公共交通の維持・活性化を図ります。

《指標》地区公共交通協議会が主体となった利用促進活動を実施

現状：なし、H32年度：実施

基本方針③ 計画の進捗状況を評価し、定期的に見直します

《目標》

- ・西尾市地域公共交通活性化協議会が、新たに設置する地区公共交通協議会と連携してPDCAを実施し、公共交通の維持・活性化を図ります。

《指標》西尾市地域公共交通活性化協議会と地区公共交通協議会の連携でPDCAを実施

現状：なし、H32年度：実施

基本方針④ 市内に人の流れをつくり出します

《目標》

- ・市内地域間と市外への移動を確保し、交流を促す交通軸として、鉄道の維持・存続を図ります。
- ・鉄道、バス、いきまいかー、タクシー、渡船間の連携及び各々に必要とされるサービス水準を確保することで、市民の日常生活の利便性向上・交流促進を目指します。
- ・都市拠点、地域生活拠点の形成など、まちづくりの促進に寄与します。

《指標》公共交通機関の年間利用者数の維持・増加

	現状	目標(H32年度)	設定
名鉄西尾・蒲郡線 (西尾駅～蒲郡駅)	3,173千人(H26)	3,673千人	対策協議会目標値※1
六万石くるりんバス	112千人(H26)	198千人	毎年10%ずつ増加
いっちゃんバス	— (H29～)	18千人	1便平均5人以上
いきまいかー	1,044人(H27)	1,680人	毎年10%ずつ増加
路線バス	443千人(H27)	443千人	維持
ふれんどバス	270千人(H27)	270千人	維持
渡船	190千人(H26)	200千人	5%増加

※1：名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）対策協議会：名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の存続問題に対する対応策の協議を目的とし、西尾市、蒲郡市、愛知県によって構成される。

●生活交通確保維持改善計画（フィーダー系統）の目標

デマンド型乗り合いタクシー「いきまいかー」の年間利用者数：1,262人（H29）

●各公共交通機関に対する取組み

鉄道		<p>名鉄西尾・蒲郡線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○大幅な赤字となっている西尾駅～蒲郡駅間の運行に対し、県市から補助を行い路線を維持 ○県、西尾・蒲郡両市からなる対策協議会において路線存続に向けた協議を行い、平成32年度までの両市支援による存続を名鉄と合意 ○団体・親子での利用者に対し運賃を補助 ○西尾市名鉄西尾・蒲郡線応援団を中心とした各種団体等との連携により利用促進活動を実施 ○市外からの人の流れを呼び込むため、地域資源の掘り起こしを進める誘客推進部会を設置。
バス	幹線	<p>ふれんどバス [碧南駅～吉良高校] (名鉄バス東部)</p> <p>※幹線系統補助</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○西尾・碧南両市の住民等からなる運行協議会を開催し、運行に関する事項や利用促進策について協議 ○事業者と西尾・碧南両市の協力により沿線施設を掲載したマップを配布 ○碧南市イベントにおいて実車を用いた乗り方教室を実施 ○定期利用者確保のため、沿線高校の入学説明会等で定期券の出張販売等を実施。 ○主な利用者である高校生の利便性向上を目的に、平成30年4月から碧南高校への延伸を決定。 ○経路検索事業者（NAVITIME）と連携し、路線情報の見える化を実施
		<p>路線バス [岡崎西尾線、一色線、平坂中畑線、寺津線] (名鉄東部交通)</p> <p>※一部幹線系統補助</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスの運行に対し、赤字欠損額の補助を行い路線を維持 ○通学者に対し安価なスクールパス券を発行し、通常運賃との差額を補助 ○定期利用者確保のため、沿線高校の入学説明会等で定期券の出張販売等を実施。 ○経路検索事業者（NAVITIME）と連携し、路線情報の見える化を実施
	準幹線	<p>六万石くるりんバス [市街地線、西廻り線、東廻り線] (東伸運輸)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○市内を循環するコミュニティバスを運行 ○路線間の乗継券や沿線協賛店舗での買い物客への帰りの乗車券の発行、75歳以上の運転免許証自主返納者への優遇、パンフレットの配布等による利用の促進 ○経路検索事業者（NAVITIME）と連携し、路線情報の見える化を実施 ○碧海5市とともに毎年度コミュニティバス担当者会議を実施し、情報共有・連携を図っている。
タクシー	支線	<p>いこまいかー [デマンド型乗合タクシー]</p> <p>※フィーダー系統補助</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通空白地解消を目的に、予約により自宅から最寄りの駅またはバス停間を送迎するデマンド型乗合タクシー「いこまいかー」を運行。 ○パンフレットや名刺サイズの利用案内の配布、広報への掲載等により制度を周知。 ○六万石くるりんバスとの乗継割引券の発行や、複数人乗車に対するポイントカードの発行による利用促進。 ○75歳以上の運転免許証自主返納者への優遇制度を平成30年3月より実施予定。 ○地域ごとの高齢者や支援者等の少人数の会合に出向き、日常生活における具体的な利用場面などを例示しながらの周知を実施。

●西尾市地域公共交通計画（西尾市地域公共交通網形成計画）に基づく取組み

基本方針	事業	対象期間の取組み
①	タクシーサービスの利便性向上・活性化	○ドア・ツー・ドアのタクシーの特性を活かして、交通手段の確保が困難な高齢者や障害者等の移動支援としてタクシーチケットを配布。 ○一色タクシーにおいて特産や観光のPRを目的に「抹茶色」「バラ色」のタクシー車両を導入。
	いこまいカーのサービス設定の見直し	○吉良地区公共交通協議会からの提案に基づき、いこまいカーの目的地拡大案を最終決定し、平成30年3月からスーパーや医療機関等への拡大実施予定。 ○75歳以上の運転免許証自主返納者を対象に運賃割引を検討し、平成30年3月からの実施を決定。
②	鉄道の維持・活性化	○福地駅市営駐車場及び市内8駅における駐輪場の管理。 ○市内各種団体等との連携による利用促進活動を多数実施。 ○誘客推進事業として名古屋周辺の大学生による沿線の観光資源発掘を実施。
	バスセンターの整備	○一色地区にていっちゃんバスの運行開始に伴い、市の再配置事業により公共施設を集約した一色町公民館に名鉄東部交通バス一色線、ふれんどバスの停留所を集約し乗継拠点とした。
	バス交通の再編	○一色地区公共交通協議会が主体となり一色地区内の循環を目的とした一色地区コミュニティバス「いっちゃんバス」を平成29年10月から運行開始。
③	事業管理とPDCAの実施	○毎年度計画記載事業の進捗管理及び目標達成状況の検証を実施。 ○地区が主体となって運行を開始したいっちゃんバスでは、地域自ら目標値や利用促進策を設定し実施。
	地区公共交通協議会の設立・運営	○一色地区・吉良地区での住民主体による地域内公共交通改善実施の他、幡豆地区でも地区公共交通協議会が設立されることとなったため、今後地域と行政の協働により改善案を検討していく。
	情報提供	○経路検索事業者（NAVITIME）と連携し、路線情報の見える化を実施
	まちづくり・観光振興と一体となった施策の実施	○各種団体との協働により、鉄道沿線ウォーキング等のイベントを多数開催。 ○公共交通を活用した観光キャンペーンの実施。 ○愛知こどもの国でのイベント開催時に、鉄道での来場者に対しグッズを配布。
	エコ通勤・通学の取組	○沿線中学校へ公共交通を利用した高校への通学案内チラシの配布。 ○県と連携し市内企業を回り、鉄道を利用したエコ通勤への協力依頼を実施。

● 西尾市地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）の目標達成状況

基本方針	指標		計画策定時	目標（H32年度）	実績
①市民の暮らしに必要な最低限の移動ができるようにします	日常生活で移動に不便を感じている市民の割合		39.9%	35%	— (H32年度に調査)
	西尾市が住みにくい理由における「交通の便が悪い」の割合を減少		76.2%	60%	77.9% (H28)
②市内に人の流れをつくり出します	公共交通機関の年間利用者数の維持・増加	名鉄西尾・蒲郡線 (西尾駅～蒲郡駅)	3,173千人 (H26)	3,673千人 (対策協議会目標値)	3,358千人 (H28)
		六万石くるりんバス	112千人 (H26)	198千人 (毎年10%ずつ増加)	116千人 (H28)
		いっちゃんバス	— (H29運行開始)	18千人 (1便平均5人以上)	—
		いこまいかー	1,044人 (H27)	1,680人 (毎年10%ずつ増加)	1,005人 (H29)
		路線バス	443千人 (H27)	443千人 (維持)	526千人 (H29)
		ふれんどバス	270千人 (H27)	270千人 (維持)	290千人 (H29)
		佐久島渡船	190千人 (H26)	200千人 (5%の増加)	256千人 (H28)
③みんなで公共交通を守り育てる体制をつくります	地区公共交通協議会が主体となった利用促進活動		未実施	実施済	実施中
④計画の進捗状況を評価し、定期的に見直します	地区公共交通協議会との連携でPDCAを実施		未実施	実施済	実施中

●西尾市地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）の目標達成状況

○沿線一丸で取組んでいる名鉄西尾・蒲郡線については、順調に利用が伸びているが、依然として定期外・蒲郡線の利用が少なく、誘客推進の取組みを加速させていく必要がある。

○幹線路線であるふれんどバス・路線バスについては、定期利用を中心に堅調に推移しているため、地域・事業者と連携し、定期利用の確保及び日中の定期外利用促進策を実施していく。

○六万石くるりんバスについては、引き続き利用増となったものの路線全体で増加率が鈍化している。地域と一体となり新たな利用促進策に取組むとともに、地域の需要を洗い出し、路線バスとの重複解消・運賃体系の統一等の再編を実施していく。

●生活交通確保維持改善計画の目標達成状況

○利用の内訳は特定の利用者・地域に偏っており、頻繁に利用していた方が離れたことにより全体の利用者数が減少してしまった。

○市内全域一律の制度で運行しているが、利用の地域にも偏りがあり半数のエリアで全く利用がないため、利用者数だけでなく、いこまいかーの要否や交通機関へのアクセス確保の有無等を把握していく必要がある。

○利用者や高齢者へのヒアリングでは、いこまいかーを知らない、利用方法がわからない、予約が難しい、駅・バス停以外に行きたい等の意見が多く、それぞれの意見への対応策を検討・実施する。

○「いこまいかー」エリア別利用人数累計

エリア名	H27.10-H28.9	H28.10-H29.9
西尾	0	0
花ノ木	0	0
鶴城	4	0
ハツ面	1	0
西野町	0	0
中畑	0	0
平坂	27	15
矢田	0	0
寺津	0	0
福地南部	0	2
福地北部	26	20
三和	83	86
室場	0	2
米津	28	33
一色西部	0	0
一色南部	0	0
一色中部	0	0
一色東部	26	2
佐久島	38	31
吉田	1	2
白浜	562	494
荻原	240	129
横須賀	48	44
津平	22	86
東幡豆	46	55
幡豆	3	4
計	1155	1005

○いこまいかーの改善策

＜課題1＞いこまいかーを知らない

＜対応1＞引き続き民生委員や包括支援センター等の高齢者と接する機関と連携した出前講座や警察と連携した運転免許証自主返納の周知により認知度を高める。

＜課題2＞利用方法がわからない、予約が難しい

＜対応2＞予約から利用までのデモンストレーションや実車を用いた乗り方講座等を検討し、利用のハードルを下げたい。また、吉良地区において利用者の事前登録制を試行し、予約の簡素化を図る。

＜課題3＞目的地を増やしてほしい

＜対応3＞吉良地区において、地域住民からの提案に基づき実施するスーパーや医療機関など日常のおでかけ先への目的地拡大をモデルに、各地域に応じた運行の見直しを検討する。

○効果的な利用促進策の実施

いこまいかーは鉄道・バス補完する支線交通であるため、公共交通の根幹である接続先の鉄道やバス自体を維持確保することが重要となるが、鉄道以外の利用促進活動があまり行われていないため、バス路線の再編により公共交通体系全体の見直しを図りながら、総合交通マップなどの情報提供やターゲットを絞った利用促進など民間路線も含めて一体となった利用促進策を検討していく。

平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（経緯）

西尾市地域公共交通活性化協議会

平成25年 4月17日設置

フィーダー系統 平成28年 6月30日 確保維持計画策定

直近の第三者評価委員会 における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
<p>デマンド型乗合タクシーについては、地域によって利用に偏りがあるものの、今回全体として目標を達成したことは評価しますが、基軸となる交通を補完するものであることから、住民と十分議論のうえPDCAサイクルを実施されることを希望します。</p> <p>今後、「地域公共交通網形成計画」の策定について検討しているとのことですが、隣接市との地域間幹線（鉄道・バス）の見直しや市内コミュニティバスの再編・路線バスとの一体化も含めた議論が展開されるよう期待します。</p> <p><平成28年2月></p>	<p>いこまいかーについては、地域住民とともに利用状況の分析、改善案の検討を実施。吉良地区において目的地の拡大を平成30年3月から実施予定。</p> <p>平成28年6月に公共交通体系全体の見直しを行う西尾市地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）を策定したため、同計画に基づき利便性の高い公共交通ネットワークの実現に努めていく。</p>	<p>地区協議会からの提案に基づく路線等については、地域住民自ら目標や利用促進策を設定し、法定協議会との連携により効果的な評価・改善を実施することで持続可能な路線としていく。</p> <p>また、今年度からは計画の重点事業であるバス路線の再編に取りかかり、重複区間の解消や運賃体系の統一を進めていく。</p>

●みんなで地域公共交通を守り育てる意識づくり

①一色地区において地区が主体となり「いっちゃんバス」を運行開始

地区公共交通協議会の設立により、地域にとって本当に必要な公共交通とは何かを地域の住民自らが考える機会が設けられた。特に一色地区においては、一色地区コミュニティバス「いっちゃんバス」を運行開始し、地域によるバス停への屋根・ベンチの設置や町内会での回数券購入、乗り方教室の実施など地区主体の取り組み実施につながった。



②沿線一丸となった「にしがま線」の利用促進

本市公共交通の軸となる名鉄西尾・蒲郡線については、大幅な赤字路線となっているが、「乗って残そう」を合言葉に市民主体による利用促進活動が数多く展開されている。

また、本年度からは定期外利用、蒲郡線の利用が少ないことに着目し、これまでの「利用促進」にプラスし、観光分野も巻き込んだ地域外からの「誘客推進」の取り組みを実施。

③公共交通の見える化推進

公共交通利用促進ネットワーク様・県のご協力のもと、経路検索事業者（NAVITIME等）へ路線情報を提供し、民営路線バスも含め市内全路線の見える化を推進。

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)

平成30年 1月 日

協議会名: 西尾市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)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事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
名鉄東部交通株式会社	いこまいかー(デマンド型乗合タクシー)	利用者・利用地域に偏りがあるため、主な利用層である高齢者等の少人数の会合に多数出向き、一人一人の日常生活での具体的な利用場面等を例示しながら、接続先の公共交通と一体となった効果的な周知を行い、潜在的利用者の掘り起こしを進めた。	A 計画どおり適切に実施された。	B 【いこまいかー全体利用者数】 (目標)1,262人(実績)1,005人 達成率:80% 【補助対象系統利用者数】 (目標)958人(実績)831人 達成率:87% 利用者数の年10%増加を目標としたが、前年を下回る結果となった。利用の内訳は特定の利用者・地域に偏っており、頻りに利用していた方が離れたことにより全体の利用者数が減少してしまった。	引き続き民生委員や包括支援センター等の高齢者と接する機関と連携した出前講座により認知度を高める。 ヒアリングでは「利用方法がわからない」「予約が難しい」等の意見もあるため、実車を用いた乗り方講座等を検討し、利用のハードルを下げたい。 また、市内全域一律の制度で運行しているが、半数のエリアで全く利用がないため、利用者数だけでなく、いこまいかーの要否や交通機関へのアクセス確保の有無等を把握し、吉良地区で実施する目的地の拡大をモデルに地域に応じた運行を検討する。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成30年 1月 日

協議会名:	西尾市地域公共交通活性化協議会
-------	-----------------

評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
----------	----------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>総合計画等の上位関連計画における将来都市像、施策の方向性を踏まえ、鉄道、渡船、地域を跨ぐ幹線バス路線、地域内を循環する準幹線バス路線が相互に連携し、支線交通(デマンド型乗合タクシー「いこまいかー」、タクシー)によりこれらの公共交通を補完することによって、市民の暮らしを支えとともに、地域間の交流と活性化を担う。</p> <p>将来像として、「日常生活に必要な公共交通が効果的に確保され、便利で安心して暮らせるまち、地域の交流と活性化を実現できるまち」をめざす。</p>
-----------------------------	---

平成29補助年度 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	19.2km	14.4回	岡崎市、西尾市
細系統 青野経由	〃	〃	東岡崎～青野～西尾	19.2km	14.4回	岡崎市、西尾市
				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(△□)	模式図
<p><接続する系統></p> <ul style="list-style-type: none"> 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(市民病院) <p><接続される系統></p> <ul style="list-style-type: none"> 名鉄東部交通バス 平坂中畑線、寺津線、一色線 西尾市六万石ぐるりんバス市街地線、東廻り線、西廻り線 いこまいかー(デマンド型乗合タクシー) 	

2.H29年度の運行状況

計画どおり運行されたか(△)	評価の基準	(参考数値) 主要指標の推移(△)																								
<p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 補助対象期間の開始日から運休もなく、所定の事業計画どおりも運行が実施されている。</p>	<p>A → 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合</p> <p>B → 車両故障等運行事業者の責に帰すべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>C → 系統廃止に至る場合</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>25年度</th> <th>26年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用者数(人)</td> <td>157,742</td> <td>164,921</td> <td>159,488</td> <td>146,498</td> <td>159,917</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度</td> <td>4.4</td> <td>4.8</td> <td>4.5</td> <td>4.1</td> <td>4.7</td> </tr> <tr> <td>輸送量</td> <td>63.3</td> <td>69.1</td> <td>64.8</td> <td>59.0</td> <td>67.6</td> </tr> </tbody> </table>	年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	利用者数(人)	157,742	164,921	159,488	146,498	159,917	平均乗車密度	4.4	4.8	4.5	4.1	4.7	輸送量	63.3	69.1	64.8	59.0	67.6
年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度																					
利用者数(人)	157,742	164,921	159,488	146,498	159,917																					
平均乗車密度	4.4	4.8	4.5	4.1	4.7																					
輸送量	63.3	69.1	64.8	59.0	67.6																					

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(□)
A	<p>目標 159,488</p> <p>結果 159,917</p>	<p>対目標値比100.3%、対前年値比109.2%といずれも上回った。</p> <p>OD調査の結果では定期外が比較的好調に推移している。</p>	<p>市町村名:岡崎市</p> <p>主に通院や通勤・通学に利用されている路であると予測するが、現状ではどのような広域利用があるか実態が難しく、分析が出来ていない。</p>
	<p>特記事項</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名:西尾市</p> <p>利用者数については長期的に減少傾向にあるが、近年は横ばいで推移しているため、引き続き利用促進に努め現状以上の水準を確保していきたい。</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</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(運営主体)(△)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
<p>市町村を跨ぐ利用者数(△) 2,833人/月</p> <p>全利用者に占める率(△) 21%</p>	<p>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。</p>	<p>市町村名:岡崎市</p> <p>本市から西尾市への通院や通勤・通学等の生活交通手段として利用されている。</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>
<p>特記事項</p> <p>市を跨ぐ利用者数は推定値</p>				

(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150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330名/日</p> <p>中島停留所乗降者数 約110人/日</p> <p>西尾停留所乗降者数 約80人/日</p>	<p>西尾駅西広場において、駅周辺から中心市街地全体の「賑わい創出」に寄与できる施設としてビジネスホテル併設のコンベンションホールを建設中<H30.10月オープン予定>(西尾市)</p>

3.H29年度の取り組み状況

		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(□)
踏まえた取組	直近事業評価結果(△)	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: 岡崎市	市町村名: 西尾市	市町村名:
	評価		公共交通マップの作成・配布等による公共交通の情報提供を行った。	福祉分野と連携し、高齢者を対象とした乗り案内の出前講座を実施。	
その取組	改善点とした事項	(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	市民まつりにて、「公共交通に親しむ日」を実施し、バスの乗り方教室等を行い利用促進に努めた。	学生を対象に割安な「スクールバス」を発行し、通学定期券との差額を補助している。	
	評価		A		

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: 岡崎市	市町村名: 西尾市	市町村名:
	OD調査への利用者特性の項目追加を検討する等、広域利用の実態把握に努める。	本市コミュニティバスが一部区間で重複しており、日中は競合する運行となってしまう。効果的な利用促進を行うため、乗降者数以上の詳細な利用状況の把握分析が必要。	

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(□)
H30年度、H31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。JR岡崎駅南部に平成32年4月に開業予定の総合病院分院への乗り入れに関して、今後の道路整備計画及び利用者の交通需要に対応した適確な運行計画を検討し実施していきたい。	市町村名: 岡崎市	市町村名: 西尾市	市町村名:
		公共交通マップの作成・配布を行うとともに、市内イベント等での乗り方教室を事業者と協力し、開催する。	デマンドタクシー等と一体となったマイ時刻表の作成など、個人のおでかけに合わせた乗り案内の出前講座を沿線地域で行う。また、市内公共交通を網羅した総合交通マップ・時刻表を作成する。	
中、長期的な取組	道路交通事情の変化や沿線の施設の変化を踏まえて、住民の交通需要を沿線市町と協力して把握して、その状況に対応した経路や運行計画になるよう沿線市町と検討していく。	事業者、関係市及び地域住民組織との連携・協力を図る。また、平成32年の総合病院開業予定に向け、沿線地域の変化を把握し、住民の利用ニーズの把握に努める。	現状は各市がそれぞれ事業者との取組みを行っているため、岡崎駅周辺での総合病院開業を契機に、事業者と2市が一体となった路線維持の取組みを検討したい。	

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たくと考えている」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)を行っていきたくと考えている」等と記載すること。

6.早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体(△)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 目標の達成状況に関しての評価がC、又は、輸送量が15人を下回る系統については、記載する。

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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。)

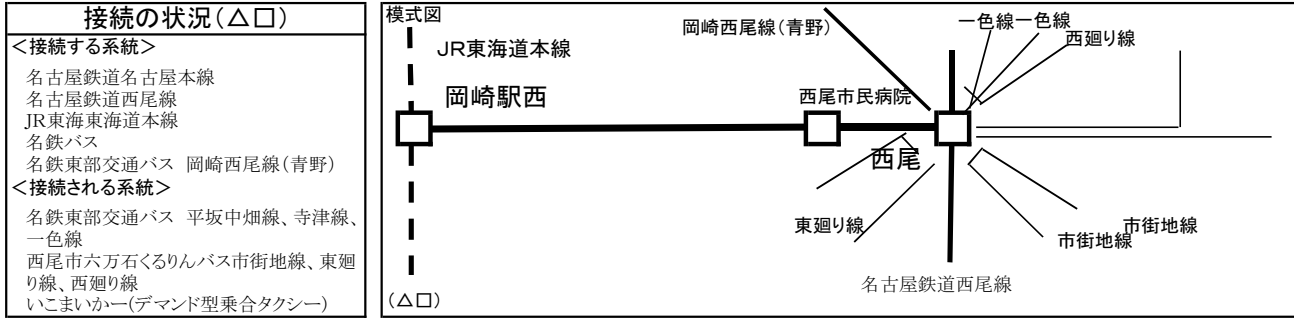
※適宜、セルの結合を変えて利用してください

平成29補助年度 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	13.9km	9.6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	13.9km	9.6回	岡崎市、西尾市
				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)



2.H29年度の運行状況

計画どおり運行されたか(△)		評価の基準	(参考数値) 主要指標の推移(△)					
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由		年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
A	補助対象期間の開始日から運休もなく、所定の事業計画どおりも運行が実施されている。	<p>A → 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合</p> <p>B → 車両故障等運行事業者の責に帰すべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>C → 系統廃止に至る場合</p>	利用者数(人)	93,236	69,995	70,207	81,469	64,667
			平均乗車密度	4.5	3.5	3.6	4.1	3.3
			輸送量	43.2	33.6	34.5	39.3	31.6

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(□)
B	目標	対目標値比92.1%、対前年値比79.4%といずれも下回った。 OD調査の結果では定期及び定期外ともに伸び悩みがみられる。	市町村名: 岡崎市 主に通院や通勤・通学に利用されている路線であると予測するが、現状ではどのような広域利用があるのか実態把握が難しく、分析が出来ていない。
	結果		市町村名: 西尾市 OD調査の結果では、西尾駅から市民病院・西尾東高校など、各市域内での利用が多いと推測される。利用者数については、長期的に減少傾向にあるため、沿線地域と一体となった利用促進によりまずは現状の水準を維持していきたい。
	特記事項		

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(運営主体)(△)	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(△)	1,389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(△)	26%	本市から西尾市への通院や通勤・通学等の生活交通手段として利用されている。	岡崎駅への通勤・通学利用の他、当市東部地域を中心に定期外も含めた広域的な利用が見られる。	
特記事項	市を跨ぐ利用者数は推定値	JR岡崎駅と西尾市中心部を結ぶ市域を跨ぐ路線であり、沿線には西尾市民病院、西尾東高校があり通院、通学の足として地域住民の移動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)(□)
岡崎駅西口停留所乗降者数 約110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30人/日 西尾停留所乗降者数 約50人/日	西尾駅西広場において、駅周辺から中心市街地全体の「賑わい創出」に寄与できる施設としてビジネスホテル併設のコンベンションホールを建設中<H30.10月オープン予定>(西尾市)

3.H29年度の取り組み状況

		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(□)
踏 ま え た 取 組	直近事業評価結果(△) 評価: A	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: 岡崎市 公共交通マップの作成・配布等による公共交通の情報提供を行った。	市町村名: 西尾市 福祉分野と連携し、高齢者を対象とした乗り案内の出前講座を実施。	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る。			
そ の 他 の	(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	沿線市町で行われる公共交通イベントに参画し、利用促進を図った。 経路検索事業者 (NAVITIME) との提携による利用者の利便性向上を図った。	市民まつりにて、「公共交通に親しむ日」を実施し、バスの乗り方教室等を行い利用促進に努めた。	学生を対象に割安な「スクールバス」を発行し、通学定期券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(□)
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: 岡崎市 OD調査への利用者特性の項目追加を検討する等、広域利用の実態把握に努める。	市町村名: 西尾市 本市コミュニティバスが一部区間で重複しており、日中は競合する運行となっている。 効果的な利用促進を行うため、乗降者数以上の詳細な利用状況の把握分析が必要。	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(□)
H30年度、H31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。JR岡崎駅南部に平成32年4月に開業予定の総合病院分院への乗り入れに関して、今後の道路整備計画及び利用者の交通需要に対応した適確な運行計画を検討し実施していきたい。	市町村名: 岡崎市 公共交通マップの作成・配布を行うとともに、市内イベント等での乗り方教室を事業者と協力し、開催する。	市町村名: 西尾市 デマンドタクシー等と一体となったマイ時刻表の作成など、個人のお出かけに合わせた乗り案内の出前講座を沿線地域で行う。 また、市内公共交通を網羅した総合交通マップ・時刻表を作成する。	市町村名:
中、長期的な取組	道路交通事情の変化や沿線の施設の変化を踏まえて、住民の交通需要を沿線市町と協力して把握して、その状況に対応した経路や運行計画になるよう沿線市町と検討していく。	事業者、関係市及び地域住民組織との連携・協力を図る。また、平成32年の総合病院開業予定に向け、沿線地域の変化を把握し、住民の利用ニーズの把握に努める。	現状は各市がそれぞれ事業者との取組を行っているため、岡崎駅周辺での総合病院開業を契機に、事業者と2市が一体となった路線維持の取組を検討したい。	

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.早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体(△)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 目標の達成状況に関しての評価がC、又は、輸送量が15人を下回る系統については、記載する。

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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

平成29補助年度 補助系統別事業評価票(一色線)

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㈱	同左	西尾(西尾市民病院)～福地～三河一色	7.7km (9.6km)	11.3回	西尾市・(旧一色町)	
細系統	一色(福地)	〃	〃	西尾～福地～三河一色	7.7km	6.1回	西尾市・(旧一色町)
	一色(西尾)	〃	〃	西尾市民病院～福地～三河一色	9.6km	5.1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><接続する系統></p> <p>名古屋鉄道西尾線 名鉄東部交通バス 岡崎・西尾線(市民病院・青野)</p> <p><接続される系統></p> <p>名鉄東部交通バス 平坂中畑線、寺津線 西尾市六万石ぐるりんバス市街地線、東廻り線、西廻り線 いこまいかー(デマンド型乗合タクシー)</p>	

2.H29年度の運行状況

計画どおり運行されたか(△)	評価の基準	(参考数値) 主要指標の推移(△)																								
<p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 補助対象期間の開始日から運休もなく、所定の事業計画どおり運行が実施されている。</p>	<p>A → 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合</p> <p>B → 車両故障等運行事業者の責に帰すべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>C → 系統廃止に至る場合</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>25年度</th> <th>26年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用者数(人)</td> <td>89,238</td> <td>101,269</td> <td>76,822</td> <td>83,310</td> <td>91,020</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度</td> <td>2.6</td> <td>2.5</td> <td>2.5</td> <td>3.0</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>輸送量</td> <td>29.3</td> <td>28.2</td> <td>28.2</td> <td>33.9</td> <td>28.2</td> </tr> </tbody> </table>	年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	利用者数(人)	89,238	101,269	76,822	83,310	91,020	平均乗車密度	2.6	2.5	2.5	3.0	2.5	輸送量	29.3	28.2	28.2	33.9	28.2
年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度																					
利用者数(人)	89,238	101,269	76,822	83,310	91,020																					
平均乗車密度	2.6	2.5	2.5	3.0	2.5																					
輸送量	29.3	28.2	28.2	33.9	28.2																					

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(□)	
A	目標	対目標値比118.5%、対前年値比109.3%といずれも大幅に上回った。OD調査の結果では特に通学定期が好調に推移している。	市町村名:	
	結果			91,020
	特記事項			
<p>評価の基準</p> <p>A → 年間目標利用者数を達成できた場合</p> <p>B → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の半数以上の利用があった場合</p> <p>C → 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合</p>		<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 西尾市</p> <p>一色地区から西尾駅・西尾市民病院への利用だけでなく、西尾地区から沿線の一色高校への通学利用も多く、両地区の広域的な移動には欠かせない路線である。利用者数については、近年は横ばいだが長期的に見れば減少傾向にあるため、沿線高校など地域と連携した利用促進により現状以上の水準を確保していきたい。</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</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(運営主体)(△)	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(△)	7,202人/月	市町村名: 西尾市 通勤通学や日中の通院など、一色地区と西尾市中心部を跨る利用が多く見られる。	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	95%		市町村名:	市町村名:
特記事項	市町を跨ぐ利用者数は推定値		市町村名:	市町村名:

(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>西尾市民病院停留所乗降者数 約20人/日</p> <p>西尾停留所乗降者数 約350人/日</p> <p>福地停留所乗降者数 約10人/日</p> <p>三河一色停留所乗降者数 約80人/日</p>	<p>西尾駅西広場において、駅周辺から中心市街地全体の「賑わい創出」に寄与できる施設としてビジネスホテル併設のコンベンションホールを建設中<H30.10月オープン予定>(西尾市)</p>

3.H29年度の取り組み状況

		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(□)
踏 ま え た 取 組	直近事業評価結果(△) 評価 改善 点 と し た 事 項	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 福祉分野と連携し、高齢者を対象とした乗り案内の出前講座を実施。住民が主体となった協議会において、地域の公共交通全体についての協議検討を行っている。	市町村名:	市町村名:
	そ の 取 組 の 他 の	(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	経路検索事業者(NAVITIME)との提携による利用者の利便性向上を図った。	学生を対象に割安な「スクールパス」を発行し、通学定期券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(□)
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 朝の通学時間帯には満車に近い利用があるが、日中の定期外利用が少ないため利用促進を図る必要がある。	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(□)
H30年度、 H31年度 に行う取 組	西尾市の一色地区の路線バス乗継拠点整備事業に伴い、H29.10.1より三河一色停留所を一色町公民館へ移設しふれんどバス及びいっちゃんバスとの乗継が可能となった。今後の利用状況等を踏まえて利便性の向上に努めていく。	市町村名:西尾市 デマンドタクシー等と一体となったマイ時刻表の作成など、個人のおおかけに合わせた乗り案内の出前講座を行うとともに、市内公共交通を網羅した総合交通マップ・時刻表を作成する。一色町公民館へのベンチや案内板の設置により、ふれんどバス・いっちゃんバスとの乗継利便性を向上する。	市町村名:	市町村名:
中、長期 的な取組	道路交通事情の変化や沿線の施設の変化を踏まえて、住民の交通需要を沿線市町と協力して把握して、その状況に対応した経路や運行計画になるよう沿線市町と検討していく。	主に高齢者を対象とした日中の利用促進とともに、既に事業者が実施している高校入学説明会での定期券出張販売に加え沿線中学校でのMMなど定期利用者の安定した確保を図っていきたい。		

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たくと考えている」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)を行っていきたくと考えている」等と記載すること。

6.早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体(△)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 目標の達成状況に関する評価がC、又は、輸送量が15人を下回る系統については、記載する。

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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

平成29補助年度 補助系統別事業評価票(ふれんどバス線)

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	名鉄バス東部㈱	名鉄バス東部㈱	吉良吉田駅～碧南駅	15.7km	21.6回	西尾市、碧南市	
細系統	(主系統)	名鉄バス東部㈱	名鉄バス東部㈱	吉良吉田駅～碧南駅	15.7km	11.6回	西尾市、碧南市
	吉良吉田駅経由	名鉄バス東部㈱	名鉄バス東部㈱	吉良高校～吉良吉田駅～碧南駅	17.1km	10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(△□)

<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
名鉄東部交通バス 寺津線
名鉄東部交通バス 平坂・中畑線
いこまいカー(デマンド乗合タクシー)※

模式図

(△□) 碧南市 西尾市 吉良吉田 吉良高校

2.H28年度の運行状況

評価	計画どおり運行されたか(△)	評価の基準	(参考数値) 主要指標の推移(△)																								
A	補助対象期間の開始日から、運休や大幅な遅れもなく、所定の事業計画どおりの運行が実施されている。	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帰すべき事由により、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	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>25年度</th> <th>26年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用者数(人)</td> <td>271,758</td> <td>281,628</td> <td>292,192</td> <td>286,039</td> <td>307,414</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度</td> <td>3.3</td> <td>3.2</td> <td>3.3</td> <td>3.4</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>輸送量</td> <td>71.2</td> <td>69.1</td> <td>71.2</td> <td>73.4</td> <td>75.6</td> </tr> </tbody> </table>	年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	利用者数(人)	271,758	281,628	292,192	286,039	307,414	平均乗車密度	3.3	3.2	3.3	3.4	3.5	輸送量	71.2	69.1	71.2	73.4	75.6
年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度																						
利用者数(人)	271,758	281,628	292,192	286,039	307,414																						
平均乗車密度	3.3	3.2	3.3	3.4	3.5																						
輸送量	71.2	69.1	71.2	73.4	75.6																						

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(□)
A	目標	292,192	<p>市町村名: 碧南市</p> <p>今後、昼間帯の利用促進を課題としているのであれば、目標値の設定を再考し、その目標に向けて取り組みを行う必要がある。</p>
	結果	307,414	
	特記事項	<p>前年比107.9%で、初の30万人台を達成。目標に対しては105.2%で目標を大きく上回った。全体的に通勤・通学利用者は増加傾向にあるが、開業当初から昼間帯の生活利用が伸び悩んでいる。</p>	
		<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 西尾市</p> <p>通勤・通学利用者は堅調に推移しており、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。通勤・通学利用者の更なる大幅な増加は見込めず、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。</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</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(運営主体)(△)	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(△)	24,977人/月	西尾市、碧南市、旧一色町、旧吉良町を跨いでの利用が利用者の97.5%を占め、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。旧吉良町に所在する吉良高校、旧一色町に所在する一色高校の生徒が全域から通学するほか、旧一色町、旧吉良町の住民が通勤のため碧南駅の利用していることが考えられる。	市町村名: 碧南市	市町村名: 西尾市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	97.5%		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。	地域外からの一色高校、吉良高校への通学利用の他、当市西部地域の住民が刈谷・名古屋方面へ移動する際に碧南駅までの利用が見られる。	
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)(□)
<p>吉良吉田駅停留所乗降者: 約264人/日</p> <p>碧南駅停留所乗降者: 約423人/日</p>	<p>西尾市公共施設再配置事業により、平成29年度に一色支所が「一色町公民館東」付近へ移転し、同所を交通結節点として活用する。</p>

3.H29年度の取り組み状況

		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(□)
踏まえた取組	直近事業評価結果(△)	沿線の高等学校と情報交換を行い、需要に基づき統行対応を図っている。また、鉄道接続についての調整も引続き実施し利用者の利便向上に努めている。	市町村名:碧南市 運営主体の作成した施設マップを市内公共施設に設置した。	市町村名:西尾市 沿線マップやポケット時刻表の配布のほか、福祉分野と連携し、高齢者を対象に公共交通を利用したおでかけ提案や乗り方案内の出前講座を実施。	市町村名:
	評価				
改善点とした事項	利用実態に合った柔軟な運行計画を行い、利用者利便の向上に努める。				
その他の取組	(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。	沿線で行われる、お祭りなどのイベントに対応し、利用者の利便向上に努めている。	市イベントにバス・バス停を設置し、乗り方講習の他、子ども用制服を着ての写真撮影などを行った。	沿線の市長、経済団体、学校、地域住民、運行事業者が出席する運行協議会を開催し、意見交換等を行った。	

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
通勤・通学時間帯に利用が集中することから、ICカードの導入を図り、乗降時間の短縮による利便性向上を図りたい	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。	市町村名:西尾市 朝夕の通勤・通学以外の時間帯での利用が少ない。 地域の関心が高くないため、地域住民を巻き込んだ取組によりマイバス意識を高めていきたい。	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(□)
H30年度、H31年度に行う取組	碧南高校への通学及び碧南市中心部への移動需要に応じて碧南市役所内に設置する碧南高校停留所まで延伸する。	市町村名:碧南市 毎年開催する協議会の中で、情報を共有し、運営主体の経営努力を支援する取り組みを検討したい。	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 ・公共交通マップ、総合時刻表の作成 ・個人のおでかけに合わせたマイ時刻表の作成や乗り方案内等の出前講座 ・名鉄東部交通バス、いっちゃんバスとの乗継利便性向上のため、一色町公民館へのベンチや乗継案内板の設置	市町村名:
中、長期的な取組	鉄道廃止代替という前提にこだわらず、利用者ニーズに見合った路線及び運賃制度に見直していく。	3者で連携し、道路状況や住宅地の変化を考慮し、利用者の利便性の向上を図りたい。	主に高齢者を対象とした日中の利用促進とともに、既に事業者が実施している高校入学説明会での定期券出張販売に加え、沿線中学校でのMMなど定期利用者の安定した確保を図っていきたい。	

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たくと考えている」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)を行っていきたくと考えている」等と記載すること。

6.早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体(△)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
	市町村名:	市町村名:	市町村名:

注. 目標の達成状況に関しての評価がC、又は、輸送量が15人を下回る系統については、記載する。

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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