

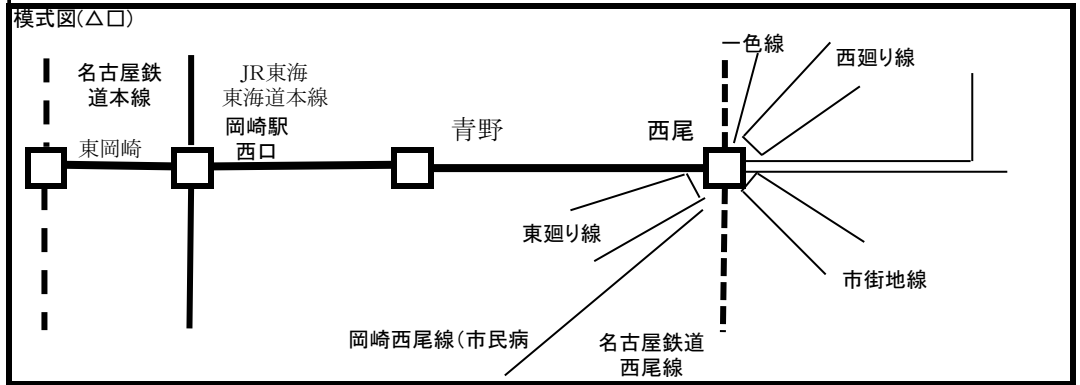
平成30年度補助系統別事業評価票(岡崎・西尾線)

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	14.4 回	岡崎市、西尾市	
細系統	青野経由	〃	〃	東岡崎～青野～西尾	19.2 km	14.4 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><接続する系統></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(市民病院)</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、一色線 西尾市六方石く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. H30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	台風襲来時に一時的な運休は発生したが、それ以外は事業計画どおりに運行が実施されている。

- 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	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	
年間利用者数【人】	164,921	159,488	146,498	159,917	175,242	
平均乗車密度(実績)	4.8	4.5	4.1	4.7	5.1	
輸送量(実績)	69.1	64.8	59.0	67.0	73.4	
収支率(実績)				77.3%	83.3%	

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(□)
A	目標	146,498	<p>対目標値比119.6%、対前年比109.6%といずれも大幅に上回った。OD調の結果から、定期、定期外とも好調に伸びている。</p>
	結果	175,242	
	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>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長期的には減少傾向にあるが、近年は堅調に推移しているため、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(△)	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(△)	3,506 人/月	<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(△)	24.0 %			
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>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40名/日</p> <p>岡崎駅西口停留所乗降者数 約340名/日</p> <p>中島停留所乗降者数 約140人/日</p> <p>西尾停留所乗降者数 約70人/日</p>	<p>西尾駅西広場において、H30.10月にオープンしたコンベンションホール併設の10階建てホテルがH31.3月にオープンする予定。(西尾市)</p>

3. H30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： 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。また、現状を把握するための利用者アンケートを実施したため、コミュニティバスとの重複解消や効果的な利用促進につなげていく。	
関係者の連携等(△□)	その他の取組	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ている。	市民まつりにおいて、「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。	

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 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しまっている。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(□)
H31年度、H32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 ・Google Mapsへの路線情報の反映 ・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案内等の出前講座	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、関係市町村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。	主に高齢者を対象とした日中の利用促進とともに、沿線学生に対し「スクールパス」の宣伝や学校ごとの時刻表などを配布し定期利用者の安定した確保を図る。また、本市で増加している外国籍住民の利用取込みも含め、ターゲットに合わせた利用促進策を展開したい。	

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、「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. 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30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	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	13.9 km	9.6 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(△□)	模式図(△□)
<p><接続する系統></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(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、一色線 西尾市六万石く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>	<p>模式図(△□)</p> <p>岡崎西尾線(青野) 一色線 西廻り線 西尾市民病院 西尾 東廻り線 市街地線 名古屋鉄道西尾線</p>

2. H30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(△)																														
<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>A 台風襲来時に一時的な運休は発生したが、それ以外は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>26年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>69,995</td> <td>70,207</td> <td>81,469</td> <td>64,667</td> <td>68,531</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>3.5</td> <td>3.6</td> <td>4.1</td> <td>3.3</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td>33.6</td> <td>34.5</td> <td>39.3</td> <td>31.6</td> <td>33.6</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>62.9%</td> <td>64.4%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	年間利用者数【人】	69,995	70,207	81,469	64,667	68,531	平均乗車密度(実績)	3.5	3.6	4.1	3.3	3.5	輸送量(実績)	33.6	34.5	39.3	31.6	33.6	収支率(実績)				62.9%	64.4%
年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度																											
年間利用者数【人】	69,995	70,207	81,469	64,667	68,531																											
平均乗車密度(実績)	3.5	3.6	4.1	3.3	3.5																											
輸送量(実績)	33.6	34.5	39.3	31.6	33.6																											
収支率(実績)				62.9%	64.4%																											

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	対目標値比では84.1%と下回ったが、対前年比は106%と上回った。OD調査の結果では、前年と比較して通勤定期の伸びがみられる。	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考ええる。	
	結果			81,469
	特記事項			68,531
<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 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、長期的には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。</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(△)	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(△)	1,382 人/月	市町村名: 岡崎市 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。	市町村名: 西尾市 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。	市町村名:
全利用者に占める率(△)	24.2 %			
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50人/日</p> <p>総合体育館・西尾東高停留所乗降者数 約30人/日</p> <p>西尾停留所乗降者数 約50人/日</p>	<p>西尾駅西広場において、H30.10月にオープンしたコンベンションホール併設の10階建てホテルがH31.3月にオープンする予定。(西尾市)</p>

3. H30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： 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。また、現状を把握するための利用者アンケートを実施したため、コミュニティバスとの重複解消や効果的な利用促進につなげていく。	
関係者の連携等(△□)	その他の取組	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ている。	市民まつりにおいて、「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。	
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(□)
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しまっている。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(□)
H31年度、H32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 ・Google Mapsへの路線情報の反映 ・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案内等の出前講座	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、関係市町村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。	主に高齢者を対象とした日中の利用促進とともに、沿線学生に対し「スクールパス」の宣伝や学校ごとの時刻表などを配布し定期利用者の安定した確保を図る。また、本市で増加している外国籍住民の利用取込みも含め、ターゲットに合わせた利用促進策を展開したい。	

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、「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. 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

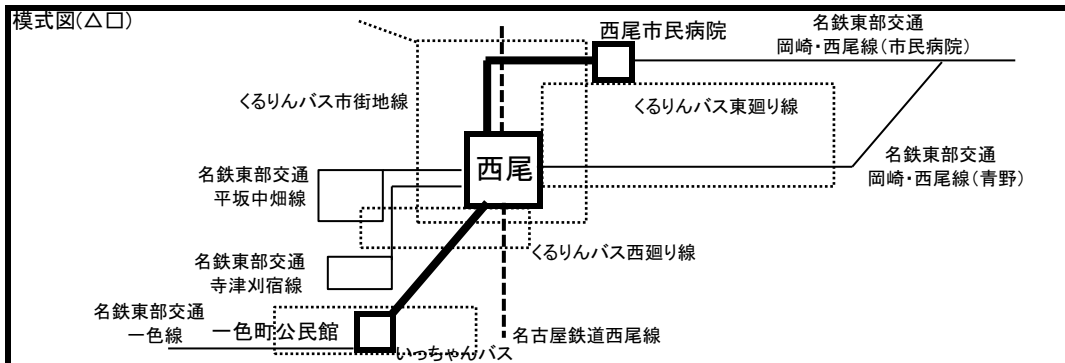
平成30年度補助系統別事業評価票(一色線 線)

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 一色, 一色(福地), 一色(西尾).

※「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)

Table with 2 columns: 接続の状況(△□). Rows for <接続する系統> and <接続される系統>.



2. H30年度の運行状況

Table for 事業実施の適切性. Includes 計画どおり運行されたか(△) and 評価 (A).

- 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

Table for 《参考数値》 主要指標の推移(△). Columns: 年度 (26-30), 年間利用者数【人】 (101,269 to 94,681), 平均乗車密度(実績) (2.5 to 2.7), 輸送量(実績) (28.2 to 30.5), 収支率(実績) (53.8% to 57.0%).

Table for 目標・効果達成状況. Includes 評価 (A), 目標の達成状況(△), 運営主体の所見, 理由分析, 認識(△), and 市町村の所見, 理由分析, 認識(□).

Table for 複数市町村を跨ぐ系統としての役割. 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(□).

Table for 《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. Includes 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》(△) 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. H30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(△)			福祉分野と連携し、高齢者への乗り方案内の出前講座を実施。また、一色地区公共施設の一色町公民館への集約に合わせてバス停を移設し、ふれんどバス・いっちゃんバスとの乗継を可能とした。		
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(NAVITIME)との提携による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	市町村名:	市町村名:
	朝の通学時間帯には満員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。		

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(□)
H31年度、H32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 ・Google Mapsへの路線情報の反映 ・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 ・一色町公民館での乗継利便性の向上	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、沿線学生に対し「スクールバス」の宣伝や学校ごとの時刻表などを配布し定期利用者の安定した確保を図る。また、本市で増加している外国籍住民の利用取込みも含め、ターゲットに合わせた利用促進策を展開したい。		

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、「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. 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30年度 補助系統別事業評価票(ふれんどバス線①)

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①	名鉄バス(株)	名鉄バス(株)	吉良高校～碧南駅	15.9km	16.9回	西尾市、碧南市
細系統	(主系統)	名鉄バス(株)	吉良吉田駅～碧南駅	15.9km	8.1回(H30.4.1～)	西尾市、碧南市
	(吉良高校始発)	名鉄バス(株)	吉良高校～吉良吉田駅～碧南駅	17.3km	4.1回(H30.4.1～)	西尾市、碧南市

※「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
<p><接続する系統></p> <p>名古屋鉄道 三河線 名古屋鉄道 西尾線 名古屋鉄道 蒲郡線</p> <p><接続される系統></p> <p>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)</p>	<p>(△□)</p>

2.H30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(△)																														
<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>A H30.9.30の台風24号による強風・豪雨の影響で9本が運休となったが、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。</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>26年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用者数(人)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>177,019</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>57.4</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>28.49%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	利用者数(人)	-	-	-	-	177,019	平均乗車密度	-	-	-	-	3.4	輸送量(実績)	-	-	-	-	57.4	収支率(実績)	-	-	-	-	28.49%
年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度																											
利用者数(人)	-	-	-	-	177,019																											
平均乗車密度	-	-	-	-	3.4																											
輸送量(実績)	-	-	-	-	57.4																											
収支率(実績)	-	-	-	-	28.49%																											

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	<p>目標 225,500</p> <p>結果 177,019</p> <p>特記事項 路線再編(H30.4月)に伴い本年度から2系統(ふれんどバス①、ふれんどバス②)へ分離。</p>	<p>目標に対して78.5%、ふれんどバス①及び②の合計でも80.8%と前年割れ。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>市町村名:碧南市</p> <p>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。</p>
	<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>ふれんどバス全体としては、通勤・通学利用者を中心に利用者数の増加が続いており、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(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	17,490人/月	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18.2%、通学定期61.2%、定期外20.6%。ほぼ全てが広域的な利用となっており、旧吉良町の吉良高校、旧一色町の一色高校の生徒が全域から通学するほか、旧吉良町及び旧一色町の住民が碧南駅を利用するために乗車していると考えられる。	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(△)	95.7%		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、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・碧南駅までの利用が見られる。	
特記事項	H30.6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)(□)
<p>停留所乗降者/日:吉良高校164人、吉良吉田駅152人、一色町公民館51人、一色高校西214人、碧南駅224人</p>	

平成30年度 補助系統別事業評価票(ふれんどバス線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	
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	18.4km	9.6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	18.4km	9.9回(H30.4.1～)	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	19.8km	4.6回(H30.4.1～)	西尾市、碧南市

※「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
<p><接続する系統></p> <p>名古屋鉄道 三河線 名古屋鉄道 西尾線 名古屋鉄道 蒲郡線</p> <p><接続される系統></p> <p>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)</p>	<p>(△□)</p>

2.H30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(△)																														
<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>A 沿線火災の影響で8本(H30.5.24)、台風24号による強風・豪雨の影響で3本(H30.9.30)が運休となったが、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。</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>26年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用者数(人)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>65,396</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>4.2</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>40.3</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>31.50%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	利用者数(人)	-	-	-	-	65,396	平均乗車密度	-	-	-	-	4.2	輸送量(実績)	-	-	-	-	40.3	収支率(実績)	-	-	-	-	31.50%
年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度																											
利用者数(人)	-	-	-	-	65,396																											
平均乗車密度	-	-	-	-	4.2																											
輸送量(実績)	-	-	-	-	40.3																											
収支率(実績)	-	-	-	-	31.50%																											

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	74,500	<p>市町村名:碧南市</p> <p>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は、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。</p>
	結果	65,396	
	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>ふれんどバス全体としては、通勤・通学利用者を中心に利用者数の増加が続いており、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(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	13,830人/月	<p>市町村名:碧南市</p> <p>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。</p>	<p>市町村名:西尾市</p> <p>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・碧南駅までの利用が見られる。</p>	市町村名:	
全利用者に占める率(△)	97.1%			市町村名:	
特記事項	H30.6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)(□)
<p>停留所乗降者/日:吉良高校104人、吉良吉田駅140人、一色町公民館41人、一色高校西168人、碧南駅125人、碧南高校98人</p>	

