

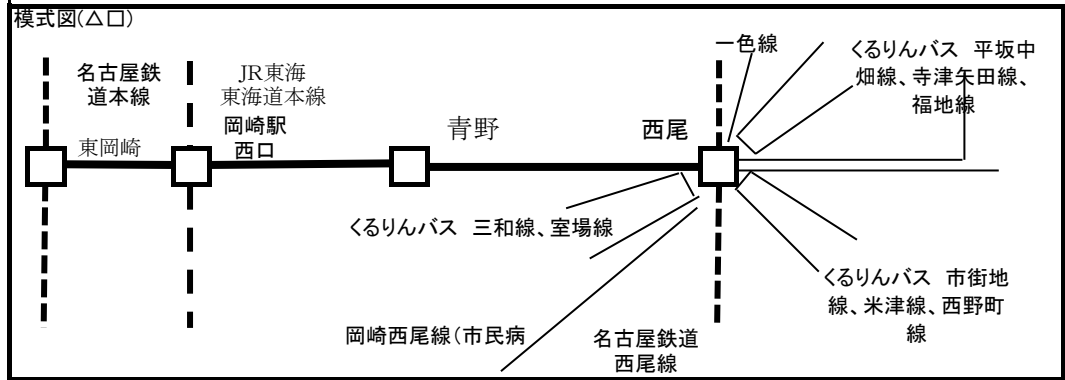
令和2年度補助系統別事業評価票(岡崎・西尾線)

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><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、一色線</p> <p><接続される系統></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. R2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	コロナによる緊急事態宣言の発令を受け、4月下旬から5月いっぱいにかけて、平日の休日ダイヤ運転を実施した。

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	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】	146,498	159,917	175,242	178,801	107,924
平均乗車密度(実績)	4.1	4.7	5.1	4.9	4.4、3.5
輸送量(実績)	59.0	67.0	73.4	70.5	63.3、33.2
収支率(実績)			83.3%	77.8%	72.63%、47.1%

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	176,994	<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、通勤・通学者のコロナウイルスによる移動需要の変化により、利用者数が大幅に減少していると考えられる。</p>
	結果	107,924	
	特記事項		
		<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、近年は堅調に推移していたものの、コロナの影響により大幅に減少となってしまった。藤田病院や周辺開発による商業施設等への広域的な利用をPRしたい。</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(△)	1,978 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(△)	19.5 %	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。	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			

《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110人/日</p> <p>岡崎警察署停留所乗降者数 約30名/日</p> <p>岡崎駅西口停留所乗降者数 約160名/日</p> <p>中島停留所乗降者数 約90人/日</p> <p>西尾停留所乗降者数 約60人/日</p>	

3. R2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(□)
A	事業評価を踏まえた取組	藤田医大岡崎医療センター開業に合わせてダイヤ改正を実施し、利用実態に沿うとともに新たなニーズの取り込みに努めた。	市町村名： 岡崎市	市町村名： 西尾市
改善点とした事項(△)			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及び近隣市町のバスマップの配布等を行い、公共交通に関する情報提供を行った。	・福祉分野と連携し高齢者を対象とした公共交通に関する出前講座を実施 ・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 ・市の補填により市内乗降の運賃を200円均一とした。
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。		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(□)
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。	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 自動車関連企業の通勤渋滞により遅延が発生している。 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(□)
R3年度、R4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。 青野経由(藤田)系統を新設したが、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、令和2年10月より実証運行を開始した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 ・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 ・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	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、「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て考えている」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)を行っていきたくて考えている」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	令和2年4月にダイヤ改正があり、R1.10～R2.3の収支率が72.63%、R2.4～R2.9が29.30%であり、コロナウイルスの影響を受け大幅に悪化している。1便当り利用者数も12.3人程で大幅に悪化しており、目標値を下回っているため、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円均一としたが、コロナの影響により効果測定ができていない。	

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。	

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

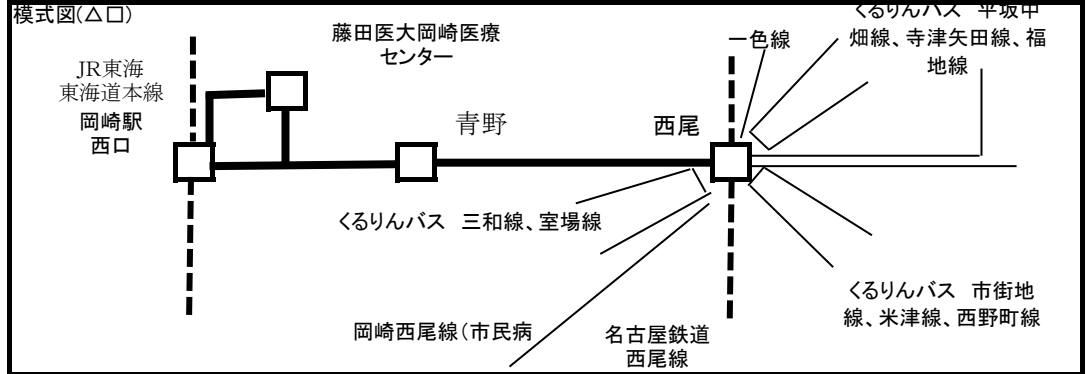
令和2年度補助系統別事業評価票(岡崎・西尾線)

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 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(△□)
<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
いこまいかー(デマンド型乗合タクシー)



2. R2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 コロナによる緊急事態宣言の発令を受け、4月下旬から5月いっぱいにかけて、平日の休日ダイヤ運転を実施した。

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(△)
Table with 6 columns: 年度, 28年度, 29年度, 30年度, 元年度, 2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 4 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 目標, 結果, 特記事項, and 評価の基準.

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(△), 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(△), 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 東岡崎停留所乗降者数, 岡崎警察署停留所乗降者数, etc.

3. R2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(□)
A	事業評価を踏まえ た取組	市町村名： 岡崎市	市町村名： 西尾市
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。	・福祉分野と連携し高齢者を対象とした公共交通 に関する出前講座を実施 ・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 ・市の補填により市内乗降の運賃を200円均一と した。
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	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。	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(□)
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。	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 自動車関連企業の通勤渋滞により 遅延が発生している。 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(□)
R3年度、 R4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。 青野経由(藤田)系統を新設したが、 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、令和2年10月より実証 運行を開始した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 ・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 ・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	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	令和2年4月に運行内容の変更があったが、収支 率が22.40%であり、コロナウイルスの影響を受け 伸び悩んでいる。1便当り利用者数も5.7人程であ り、目標値を下回っているため、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円均一としたが、コロナの影響 により効果測定ができていない。	

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。	

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

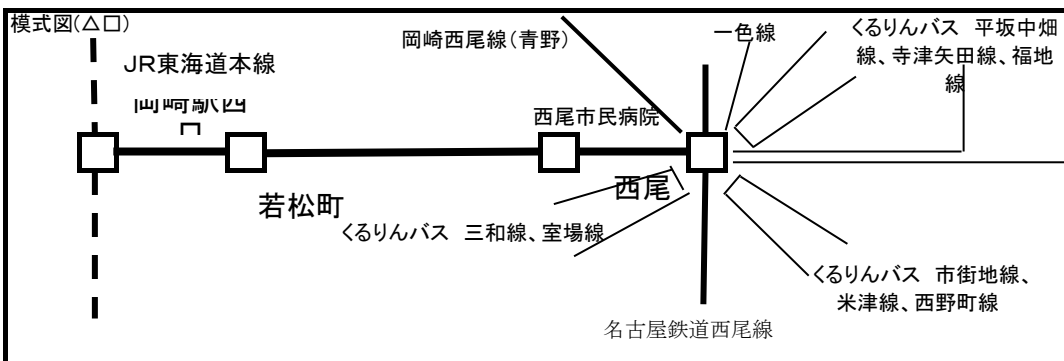
令和2年度補助系統別事業評価票(岡崎・西尾線)

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><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、一色線</p> <p><接続される系統></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. R2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>A コロナによる緊急事態宣言の発令を受け、4月下旬から5月いっぱいにかけて、平日の休日ダイヤ運転を実施した。</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	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】	81,469	64,667	68,531	66,967	43,063
平均乗車密度(実績)	4.1	3.3	3.5	3.8	3.5,3.5
輸送量(実績)	39.3	31.6	33.6	36.4	33.6,14.0
収支率(実績)			64.4%	69.0%	54.35%、56.30%

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	<p>目標 69,216</p> <p>結果 43,063</p> <p>特記事項</p>	<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も54,786人の結果であった。コロナによる影響が強く出ているものと考えられる。</p>	<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、通勤・通学者のコロナウイルスによる移動需要の変化により、利用者数が大幅に減少していると考えられる。</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>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、近年は堅調に推移していたものの、コロナの影響により大幅に減少となってしまった。藤田病院や周辺開発による商業施設等への広域的な利用をPRしたい。</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(□)
<p>市町村を跨ぐ利用者数(△) 1,199 人/月</p> <p>全利用者に占める率(△) 26.3 %</p> <p>特記事項 市町村を跨ぐ利用者数は推計値</p>	<p>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・通院の足として地域住民の移動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>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。</p>	<p>市町村名:</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>岡崎駅西口停留所乗降者数 約140人/日</p> <p>中島停留所乗降者数 約40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70人/日</p>	

3. R2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(□)
A	事業評価を踏まえ た取組	藤田医大岡崎医療センター開業に合わせてダイヤ改正を実施し、利用実態に沿うとともに新たなニーズの取り込みに努めた。	市町村名： 岡崎市	市町村名：西尾市
改善点とした事項(△)			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及び近隣市町のバスマップの配布等を行い、公共交通に関する情報提供を行った。	・福祉分野と連携し高齢者を対象とした公共交通に関する出前講座を実施 ・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 ・市の補填により市内乗降の運賃を200円均一とした。
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。		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(□)
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。	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 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(□)
R3年度、R4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。 藤田系統を新設したが、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、令和2年10月より実証運行を開始した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 ・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 ・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	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たくて考えている」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)を行っていきたくて考えている」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	令和2年4月にダイヤ改正があり、R1.10~R2.3の収支率が64.35%、R2.4~R2.9が38.01%であり、コロナウイルスの影響を受け大幅に悪化している。1便当り利用者数も7.3人程で大幅に悪化しており、目標値を下回っているため、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円均一としたが、コロナの影響により効果測定ができていない。	

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、西尾市民病院、西尾東高校、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。	

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

様式

令和2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	14.3 km	7.3 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	14.3 km	7.3 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(△□)

<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. R2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 コロナによる緊急事態宣言の発令を受け、4月下旬から5月いっぱいにかけて、平日の休日ダイヤ運転を実施した。

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	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】					11,723
平均乗車密度(実績)					2.3
輸送量(実績)					16.7
収支率(実績)					36.6%

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 69,216	目標値は市民病院経由(若松町+藤田)であるが、若松町経由を合わせても54,786人の結果であった。コロナによる影響が強く出ているものと考えられる。	市町村名: 岡崎市
	結果 11,723		藤田医療センターの開院に合わせ、ダイヤ等の調整がなされ、病院勤務者や患者等の利用が見込まれたが、コロナウイルス感染拡大の影響もあり、利用が伸び悩んだことや、ダイヤ、ルート変更等について周知が不十分であることから目標を下回ったと考えられる。
	特記事項		
		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、近年は堅調に推移していたものの、コロナの影響により大幅に減少となってしまった。藤田病院や周辺開発による商業施設等への広域的な利用をPRしたい。	

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(△)	1,199 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(△)	26.3 %	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。	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140人/日 中島停留所乗降者数 約40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70人/日	

【20201228】【様式】(系統名)系統別事業評価票まとめ_s.xlsx

3. R2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(□)
A	事業評価を踏まえ た取組	藤田医大岡崎医療センター開業に合わせてダイヤ改正を実施し、利用実態に沿うとともに新たなニーズの取り込みを努めた。	市町村名： 岡崎市	市町村名：西尾市
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。	・福祉分野と連携し高齢者を対象とした公共交通に関する出前講座を実施 ・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 ・市の補填により市内乗降の運賃を200円均一とした。
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。		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(□)
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。	市町村名： 岡崎市 新型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 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(□)
R3年度、R4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。 藤田系統を新設したが、動向を見ながら改善余地がない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新型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、令和2年10月より実証運行を開始した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 ・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 ・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	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. 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	令和2年4月に運行内容の変更があったが、収支率が22.40%であり、新型コロナウイルスの影響を受け伸び悩んでいる。1便当り利用者数も4.4人程であり、目標値を下回っているため、実施している取り組みについては、新型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円均一としたが、コロナの影響により効果測定ができていない。	

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、西尾市民病院、西尾東高校、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。	

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

令和2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><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(若松町・市民病院、藤田・市民病院、東岡崎・青野、藤田・青野)</p> <p><接続される系統></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>	<p>西尾市民病院 名鉄東部交通 岡崎・西尾線(市民病院)</p> <p>くるりんバス市街地線、 くるりんバス三和線、室場線、米津</p> <p>くるりんバス 平坂中畑線</p> <p>くるりんバス 寺津矢田線</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 名古屋鉄道西尾線</p> <p>名鉄東部交通 岡崎・西尾線(青野)</p>

2. R2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 コロナによる緊急事態宣言の発令を受け、4月下旬から5月いっぱいにかけて、平日の休日ダイヤ運転を実施した。</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>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>83,310</td> <td>91,020</td> <td>94,681</td> <td>87,406</td> <td>76,786</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>3.0</td> <td>2.5</td> <td>2.7</td> <td>2.9</td> <td>2.6,1.6</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td>33.3</td> <td>28.2</td> <td>30.5</td> <td>32.7</td> <td>29.3,16.4</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>57.0%</td> <td>60.2%</td> <td>43.7%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	年間利用者数【人】	83,310	91,020	94,681	87,406	76,786	平均乗車密度(実績)	3.0	2.5	2.7	2.9	2.6,1.6	輸送量(実績)	33.3	28.2	30.5	32.7	29.3,16.4	収支率(実績)			57.0%	60.2%	43.7%
年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度																											
年間利用者数【人】	83,310	91,020	94,681	87,406	76,786																											
平均乗車密度(実績)	3.0	2.5	2.7	2.9	2.6,1.6																											
輸送量(実績)	33.3	28.2	30.5	32.7	29.3,16.4																											
収支率(実績)			57.0%	60.2%	43.7%																											

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	95,628	対目標、対前年比とも大きく下回った。通学需要の大きな路線であり、4月以降のコロナ緊急事態宣言の影響が強く出たものと考えられる。
	結果	76,786	
	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、通学定期を中心に近年は堅調に推移していたものの、コロナの影響により大きく減少してしまった。</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(△)	6,047 人/月	市町村名: 西尾市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	94.5 %	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》(□)
<p>西尾市民病院停留所乗降者数 約10人/日</p> <p>西尾停留所乗降者数 約280人/日</p> <p>福地停留所乗降者数 約0人/日</p> <p>一色町公民館停留所乗降者数 約70人/日</p>	

3. R2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(□)
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:西尾市	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(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	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(□)
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。 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が必要	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(□)
R3度、R4年度に行う取組	令和2年4月の当社西尾市内線廃止に合わせて全線ダイヤ改正を実施した。一色線についても利用実態に合わせたダイヤとした。 今後とも定時運転の確保や需要に合ったダイヤとするために、沿線自治体との情報交換を密に行う。	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 ・一色町公民館での乗継利便性の向上 ・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	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円均一としたが、コロナの影響により効果測定がで		

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。		

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

様式

令和2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(△)

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㈱	名鉄バス㈱	吉良高校～碧南駅	15.9 km	12.4 回	西尾市、碧南市	
細系統	(主系統)	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	吉良吉田駅～碧南駅	15.9 km	8.3 回	西尾市、碧南市
	(吉良高校始発)	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	吉良高校～吉良吉田駅～碧南駅	17.3 km	4.1 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
 六万石ぐるりんバス
 いこまいかー(デマンド乗合タクシー)
 いっちゃんバス
 碧南市ぐるくるバス

模式図(△□)

2. R2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19号による暴風雨のため16便が運休となったが、それ以外は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

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	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】			177,062	176,380	165,273
平均乗車密度(実績)			3.4	4.9	4.0
輸送量(実績)			57.4	60.7	50.0
収支率(実績)			28.48	36.19	26.24

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(□)
B1	目標 181,300	利用者数は対目標値91.16%、対前年93.70%となり、ふれんどバス①および②の合計では対目標値101.4%、対前年比104.2%であった。利用者の大半が高校通学利用のためコロナウイルス感染症の影響も限定的であった。また開業当初より昼間帯の生活利用が低調である。	市町村名: 碧南市 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。
	結果 165,273		

評価の基準

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

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、通勤・通学利用者を中心に利用者数の堅調な推移が続いており、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。コロナ禍でも大幅な減少とはならなかったが、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。

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(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△) 13,200 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10.0%、通学定期49.8%、定期外40.2%。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
全利用者に占める率(△) 93.0 %		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・碧南駅までの広域的な利用が見られる。
特記事項	令和2年9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》(□)
停留所乗降者/日: 吉良高校115人、吉良吉田駅147人、一色町公民館35人、一色高校西162人、碧南駅203人	

【最終】02+【様式】(12_ふれんど①_274)R2_補助系統別評価票_碧南・西尾_s.xlsx

3. R2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	沿線高校の利便性向上のため、鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正を行った。	市町村名： 碧南市 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。	市町村名： 西尾市 ・福祉分野と連携し高齢者を対象とした公共交通に関する出前講座を実施 ・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 ・「一色高校西」バス停横に待合スペース、ベンチを設置 ・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
改善点とした事項(△) 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。			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。	その他の取組 沿線すべての高校の新生徒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。

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(□)
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。

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(□)
R3年度、R4年度に行う取組	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、利便性の向上を図る。	市町村名： 碧南市 駐輪場の場所や割引制度等について市ウェブサイトで紹介し、周知に努めたい。	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 ・碧南市施設等を目的地とした、広域的なバスおでかけの案内チラシ配布

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		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。

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、デマンドタクシー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自転車でのアクセスがほとんどである。

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

様式

令和2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㈱	名鉄バス㈱	吉良高校～碧南高校	18.4 km	9.4 回	西尾市、碧南市
細系統	(主系統)	名鉄バス㈱	吉良吉田駅～碧南高校	18.4 km	5.6 回	西尾市、碧南市
	(吉良高校始発)	名鉄バス㈱	吉良高校～吉良吉田駅～碧南高校	19.8 km	3.7 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
 六万石ぐるりんバス
 いこまいかー(デマンド乗合タクシー)
 いっちゃんバス
 碧南市ぐるぐるバス

模式図(△□)

2. R2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19号による暴風雨のため7便が運休となったが、それ以外は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

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	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】			65,412	153,451	178,568
平均乗車密度(実績)			4.2	4.9	5.6
輸送量(実績)			40.3	46.0	49.2
収支率(実績)			31.47	34.02	35.24

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 157,900	利用者数は対目標値113.09%、対前年116.37%となり、ふれんどバス①および②の合計では対目標値101.4%、対前年比104.2%であった。利用者の大半が高校通学利用のためコロナウイルス感染症の影響も限定的であった。また開業当初より昼間帯の生活利用が低調である。	市町村名: 碧南市 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。
	結果 178,568		市町村名: 西尾市 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堅調な推移が続いており、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。コロナ禍でも大幅な減少とはならなかったが、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。

評価の基準

A → 年間目標利用者数を達成できた場合

B 1 → 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

B 2 → 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

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(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△) 12,090 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9.7%、通学定期60.5%、定期外29.8%。ほぼ全てが広域的な利用となっており、碧南高校をはじめ、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
全利用者に占める率(△) 87.0 %		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・碧南駅までの広域的な利用が見られる。
特記事項 令和2年9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》(□)
停留所乗降者/日: 吉良高校149人、吉良吉田駅121人、一色町公民館35人、一色高校西97人、碧南駅109人、碧南高校130人	

【最終】02+【様式】(13_ふれんど②_274)R2_補助系統別評価票_碧南・西尾_s.xlsx

3. R2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	沿線高校の利便性向上のため、鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ改正を行った。	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。	・福祉分野と連携し高齢者を対象とした公共交通に関する出前講座を実施 ・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 ・「一色高校西」バス停横に待合スペース、ベンチを設置 ・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
関係者の連携等(△□)	その他の取組	沿線すべての高校の新生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。	沿線の市長、経済団体、学校、地域住民、運行事業者による運行協議会を開催し、意見交換等を行った。
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。				

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(□)
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。

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(□)
R3年度、R4年度に行う取組	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、利便性の向上を図る。	市町村名： 碧南市 駐輪場の場所や割引制度等について市ウェブサイトで紹介し、周知に努めたい。	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 ・碧南市施設等を目的地とした、広域的なバスおでかけの案内チラシ配布

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： 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		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。	

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(□)
市町村名： 碧南市 碧南駅バス停で市内巡回バス(ぐるぐるバス)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。碧南高校バス停でぐるぐるバス(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。	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、デマンドタクシー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自転車でのアクセスがほとんどである。

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