

令和元年度補助系統別事業評価票(尾張旭市営バスあさびー号(東ルート))

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
尾張旭市営バスあさびー号(東ルート)	尾張旭市	豊栄交通(株)	市役所～イトーヨーカドー前～市役所	23.8 km	15.1 回	瀬戸市、長久手市
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)

<接続する系統>

尾張旭市営バスあさびー号(西ルート)
名古屋鉄道瀬戸線
名鉄バス尾張旭向ヶ丘線、愛知医科大学病院線
瀬戸市コミュニティバス
長久手市Nーバス

<接続される系統>

模式図(△□)

2. R1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(△)		A → 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合	年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	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	年間利用者数【人】	76,844	90,016	102,890	107,837	112,409
A	計画どおり運行されている。	C → 系統廃止に至る場合	平均乗車密度(実績)	7.7	6.2	5.4	5.5	5.5
			輸送量(実績)	61.6	71.3	81.5	83.0	83.0
			収支率(実績)			20.6%	23.8%	18.7%

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(□)
A	目標	利用者が前年度比4.2%増加し、目標を3.1%上回り、目標を達成することができた。H28の大幅見直し以降、利用者は年々増加しているものの、増加率は減少しつつあるため、更なる利用促進策が必要と考えられる。	市町村名: 瀬戸市
	結果		あさびー号の沿線地域である本市本地地域の住民と公共交通に関する意見交換をしたところ、あさびー号については、「循環型の路線で公共施設、商業施設、鉄道駅等に乗り継いで移動できるので使い易い」との意見が挙がった。利用者のニーズを満たす停留所が多く設けられていること、循環型のわかりやすい路線であることがH28以降の利用者数増につながっていると考えられる。
	特記事項		
評価の基準		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
A → 年間目標利用者数を達成できた場合		市町村名: 長久手市	市町村名:
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(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,700 人/月	市町村名: 瀬戸市	市町村名: 長久手市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	9.1 %	あさびー号の沿線地域である本市本地地域の住民は、愛知医大への通院、名鉄瀬戸線三郷駅周辺への移動手段として活用している。		
特記事項	市を跨ぐ利用者数は延べ乗降者数で算出			

《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》(□)
市役所停留所乗降者数: 2,304人/月平均 三郷駅北停留所乗降者数: 1,122人/月平均 イトーヨーカドー前停留所乗降者数: 2,621人/月平均	特記事項無し

3. R1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(□)	市町村の取組(□)
A	事業評価を踏まえた取組	遅延調査結果をもとにダイヤを 検討。また、利用者要望をもとに 停留所を1か所新設に向けて事 務を進めた。(R1.10.1より改正)	市町村名： 瀬戸市	市町村名： 長久手市	市町村名：
改善点とした事項(△)			あさび一号の沿線地域である 当市本地地域の住民と公共 交通について意見交換会を 実施した。		
運行実態に合わせた運行 計画の策定	その他の取組	ルートマップを転入者用パンフレットに 同封、市内の商業施設や病院に配布、 また、利用者意見交換を実施し利用者 ニーズの把握に努めるとともに、バス データをGTFS化しGoogleマップに情 報掲載を行い利用促進を行った。	鉄道、基幹バス、コミュニティ バス、住民バスといった瀬戸 市の公共交通網の全体像が わかる公共交通マップを作成 中。		
関係者の連携等(△□)			事業者と随時情報交換を実 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(□)
利用者は年々増加しているが、着座を 原則として運行しているため乗りこぼし が起る可能性がある。そのため、利 用者増が続くようであれば利用状況に 合わせた運行計画を検討する必要が ある。	市町村名： 瀬戸市 当市コミュニティバス本地線からあさび一 号への乗り継ぎに配慮したダイヤ設定を 希望する意見あり。	市町村名： 長久手市	市町村名：

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(□)	市町村の取組(□)
R2年度、 R3年度に 行う取組	使用車両の検討を含めた、現状の 状況を考慮した運行計画の検討を 行っていくとともに、市主催のイベ ント等で周知を行うなど、引き続き利用 促進に取り組む。	市町村名： 瀬戸市 当市コミュニティバス本地線の路線・ ダイヤ改正に向けて、現在、沿線地 域と協議を進めている。その中で、 あさび一号への乗り継ぎに配慮した ダイヤ設定についても検討予定。	市町村名： 長久手市	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況に関する評価が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： 瀬戸市 生活交通の確保・維持	市町村名：	市町村名：
自己評価	「コミュニティバスの運行維持・見直し」事業の一 環として他市コミュニティバス等と連携したバス停 配置やダイヤの見直しを次年度以降に実施予 定。		

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： 瀬戸市	市町村名：	市町村名：
愛知医大及びバロー瀬戸西店において、当市コミュ ニティバス本地線があさび一号に接続している。令和 元年度(H30年10月～R1年9月)の本地線利用者数 は6,820人であり、利用者数は増加傾向にある。		

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

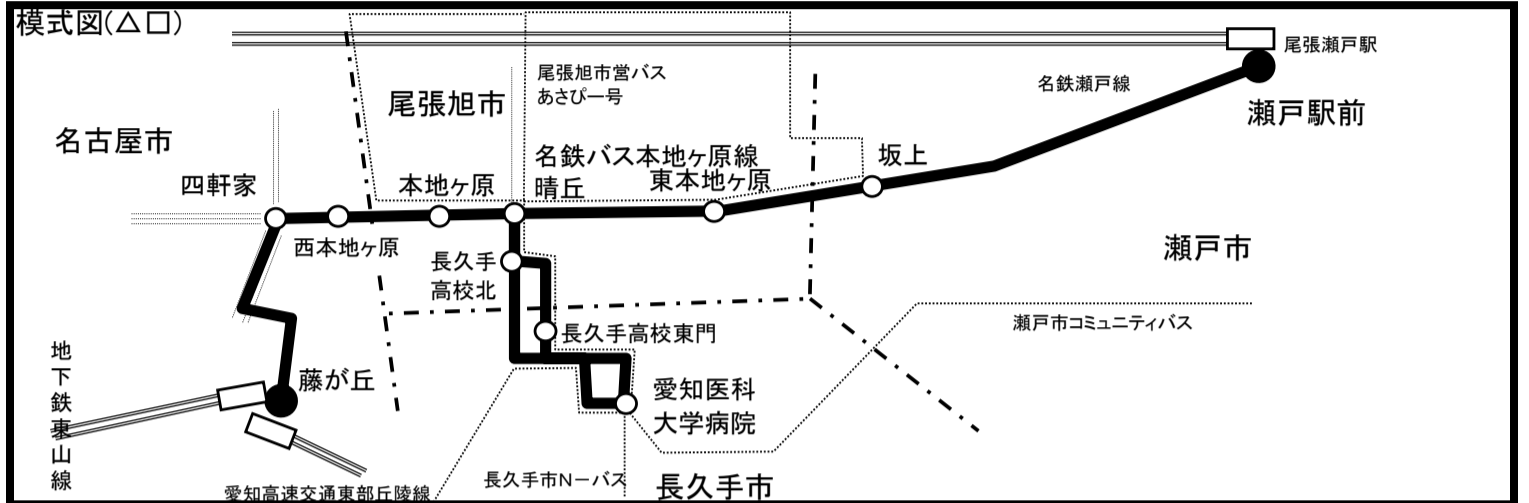
令和元年度補助系統別事業評価票(本地ヶ原 線)

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
本地ヶ原	名鉄バス	名鉄バス	藤が丘～愛知医科大学病院～瀬戸駅前	13.6 km	8.1 回	名古屋市、瀬戸市、尾張旭市、長久手市
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)
<p><接続する系統></p> <p>名鉄瀬戸線 地下鉄東山線 名鉄バス愛知医科大学病院線 名古屋市バス</p> <p><接続される系統></p> <p>瀬戸市コミュニティバス 尾張旭市営バスあさび一号 長久手市Nーバス</p>



2. R1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	所定の事業計画通りの運行が実施された。

- 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	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
年間利用者数【人】				116,255	115,521
平均乗車密度(実績)				5.1	5.1
輸送量(実績)				41.3	41.3
収支率(実績)				81.01	74.31

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	117,000	市町村名: 名古屋市
	結果	115,521	
	特記事項		

市町村の所見、理由分析、認識(□)			
市町村名:	瀬戸市	尾張旭市	長久手市
沿線地域の一つである本地地域と公共交通に関する意見交換会を実施した際に、コミュニティバス本地線の「西本地」停留所を本地ヶ原線「本地」停留所に近づけることで乗り継ぎが良くなるという具体的な提案を受けた。その提案を実現することができれば、コミュニティバス本地線沿線の地域住民が本地ヶ原線を利用しやすくなり、利用者数の向上に寄与できると考えられる。今後も沿線地域との意見交換を進めながら、利用促進に努める。			

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(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	7,740 人/月	名古屋市	瀬戸市	尾張旭市	長久手市
全利用者に占める率(△)	90.2 %		愛知医大への通院需要や名古屋市、長久手市、尾張旭市との広域的な移動需要に対応し、多くの利用があると考えられる。		
特記事項	令和元年5月の乗降調査より算出 両地区を跨ぐ利用者の内訳は、通勤定期1.2%、通学定期4.7%、得々バス9.7%、現金、ICSFの定期外84.5%。藤ヶ丘駅から愛知医科大学病院への通院利用が約半数を占める。				

《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》(□)
主要停留所利用者数/日: 藤が丘194人、四軒家20人、愛知医科大学病院152人、瀬戸駅38人	特記事項無し

3. R1年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	ポケット時刻表、バスマップの作成、HP、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムの提供や、コンテンツプロバイダへのデータ提供を行った。	名古屋市	瀬戸市	尾張旭市	長久手市
改善点とした事項(△)				事業者が作成したポケット時刻表を市役所にて配布した。本地ヶ原線の沿線地域である本地地域と公共交通について意見交換会を実施した。		
沿線自治体や学校等と連携したPRが必要。	その他の取組			鉄道、基幹バス、コミュニティバス、住民バスといった瀬戸市の公共交通網の全体像がわかる公共交通マップを作成中。		
関係者の連携等(△□)						
公共交通会議等の開催						

4. 今後の課題

課題と認識している事項				
運営主体(△)	沿線市町村(□)			
新設にあたり路線の周知に努めてきたが利用者の増加には繋がっていない。関係自治体や大学、高校と連携したPRが必要。	名古屋市	瀬戸市	尾張旭市	長久手市
		公共交通に関する市民アンケート(平成28年実施)では、バスで行きたい市外の施設として「愛知医科大学」は上位であり、また、高齢化が進む瀬戸市において通院需要は引き続き伸びていくと考えられる。愛知医科大学への通院手段としての利用をPRしていくことが重要であると認識している。		

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(□)			
R2年度、R3年度に行う取組	継続して、ポケット時刻表、バスマップの作成、HP、携帯、スマートフォンでの時刻検索システム、バスロケーションシステムを提供し、利用者利便の向上に努める。	名古屋市	瀬戸市	尾張旭市	長久手市
			コミュニティバス本地線の路線・ダイヤ改正に向けて、沿線地域と協議を進める。また、利用実態、人口動向、生活利便施設の立地状況などに応じて、バス停間隔の見直しも予定している。		

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

6. 地域公共交通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: 名古屋市	市町村名: 瀬戸市	市町村名: 尾張旭市
自己評価		拠点間の交通ネットワークの確保・維持 利用実態、人口動向、生活利便施設の立地状況などに応じた、バス停間隔の見直し等を次年度以降、実施予定。	

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: 瀬戸市	市町村名:	市町村名:
名鉄尾張瀬戸駅にて、市内基幹バス瀬戸北線・赤津線と接続している。瀬戸北線・赤津線ともに利用者数は減少傾向(R1実績:瀬戸北線254,522人、赤津線57,395人)にある。原因は、沿線人口の減少や高齢化の進展による通学・通勤需要の減少によるものと考え		

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