

令和3年度補助系統別事業評価票について

1 概要

北部循環コースでは、国から認定を受け、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を受けている。令和3年度愛知県地域間幹線系統確保維持計画（令和2年10月から令和3年9月までの計画）において、地域間幹線系統に位置付けした路線の事業評価を行う必要があり、この度、運行事業者及び沿線市町村と情報共有及び連携を行い、評価票を作成し、愛知県バス対策協議会に提出したため、地域公共交通会議で報告するもの。

2 主な内容

(1) 運行状況

ア 事業実施の適切性

運休等なく、計画どおりに運行した。

イ 目標・効果達成状況

年間利用者数の目標48,500人に対し51,064人の利用があり、目標を達成した。コロナ禍で減少した利用者数が回復基調となったためと考えられる。

ウ 複数市町村を跨ぐ系統としての役割

市町村を跨ぐ利用者数は月に987人と推定され、主に東海市にある公立西知多総合病院の利用が多いと考えられる。

(2) 取組状況

- ・年に1回の関係市町との情報交換
- ・バスロケーションシステムの導入 など

(3) 今後の課題及び取組

コロナ禍で減少した利用者数は回復基調にあるものの、収入面の回復は進んでいない。バスロケーションシステムの運用及びPR並びにバスの乗り方教室の開催をはじめとしたバスの利用方法の啓発を行い、学生や社会人の利用促進に努める。

3 今後の予定

提出した評価票は、1月中旬に開催される愛知県バス対策協議会で協議された後に、国に提出される。

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
北部循環コース	知多市	知多乗合(株)	朝倉駅から朝倉駅(循環)	27.9 km	9.8 回	東海市、阿久比町
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>
名古屋鉄道常滑線・河和線

<接続される系統>
知多市コミュニティバス南部コース、東海市コミュニティバス中・南ルート、阿久比町循環バスオレンジライン、知多バス朝倉団地線、岡田線、佐布里線

模式図(△□)

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(△)					
計画どおり運行されたか(△)		年度					
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	
A	計画通りに運行した。	年間利用者数【人】	—	—	—	21,703	51,064
		平均乗車密度(実績)	—	—	—	2.0	2.1
		輸送量(実績)	—	—	—	20.0	20.5
		収支率(実績)	—	—	—	5.2%	5.8%

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(□)
A	目標	48,500	令和2年4月1日の路線再編時は、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が大きく落ち込んだものの、その後は回復基調を見せ、順調に利用者数が推移したことから、令和3年度は目標を達成した。東海市の南加木屋駅西、中平地のほか、新設した阿久比町のカネスエ阿久比店のバス停での利用者も増えており、乗り入れ市町との人的交流が高まったものと感じている。
	結果	51,064	市町村名： 東海市
	特記事項		従来の西知多総合病院バス停のほか、南加木屋駅西、中平地バス停でもバスの乗継が可能となったため、両市のバスの相互利用が高まったと感じている。
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(□)
(知多乗合) 令和3年度年間利用者数は、昨年度から順調に回復している。沿線上に病院と商業施設があり、通院やお買い物をする市民の交通手段として、さらなる利用者数の増加を期待する。		市町村名： 阿久比町	市町村名：
		カネスエ阿久比店でのバスの乗継が可能となったため、相互利用が高まっていると感じている。	

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(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	987 人/月	東海市にある公立西知多総合病院の利用が多い。また、本市東部地区の住民は、隣接する東海市や阿久比町に生活圏があることから、通院、買い物など日常生活の移動手段として利用されている。	市町村名： 東海市 乗り継げるバス停が増えたことで、相互利用による住民の往来が増えている。	市町村名： 阿久比町 本町の循環バスとの乗継利用や、町民の西知多総合病院へのアクセスに利用されている。
全利用者に占める率(△)	23.1 %			
特記事項	市町を跨ぐ利用者数は推定値			

《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》(□)
西知多総合病院バス停 約2,500人/年、南加木屋駅西バス停 約1,000人/年、中平地バス停 約700人/年、カネスエ阿久比店バス停 約2,200人/年	東海市:名古屋鉄道南加木屋駅利用者数(R2.4～R3.3):2,562,486人、東海市循環バス中ルート輸送人員(R3年度):93,079人、東海市循環バス南ルート輸送人員(R3年度):88,832人 阿久比町:カネスエバス停乗降客数 約1,500人/年

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(□)		市町村の取組(□)		市町村の取組(□)	
		令和2年度事業評価未実施		市町村名： 東海市		市町村名： 阿久比町		市町村名：			
改善点とした事項(△)		事業評価を踏まえた取組									
関係者の連携等(△□)		その組他の取		年度内に運行状況とあわせて乗降状況を把握できるバスロケーションシステムを導入し、バスの利便性向上を図る。		・ホームページでの乗継案内 ・市役所において時刻表を配架 ・西知多総合病院内においてバスロケーション表示ディスプレイを運用		町役場において時刻表を配架			
年1回、関係各市町と情報交換を行っている。											

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(□)
コロナ禍の収束傾向とともにバス利用者数は回復傾向にあり、利用者数の目標値は達成できたが、収入面での回復は思うように進んでいない。学生や会社員の利用促進を図る必要がある。	市町村名： 東海市 双方のコミュニティバスの乗継が可能であることを周知し、利用者数の増加を図る必要がある。	市町村名： 阿久比町 双方のコミュニティバスの乗継が可能であることを周知し、利用者数の増加を図る必要がある。	市町村名：
運行事業者(△)			
(知多乗合) 知多市コミュニティ交通・東海市循環バス・当社路線バスの相互利用促進に向けた取組みが必要である。			

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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	コロナ禍からの利用者数の回復に努める。 ・バスロケーションシステムの運用によるバス利便性の向上とシステム導入の積極的なPR実施 ・バスの乗り方教室の開催や啓発チラシの配布などバスの利用方法の啓発	市町村名： 東海市 令和6年度のダイヤ改正に向けて、令和4年度に市内公共交通路線について、路線別、便別のバス等利用特性を把握するため、バス停間OD調査及び市民アンケート調査を実施し、集計・分析を行う予定。	市町村名： 阿久比町 町役場において時刻表を配架	市町村名：

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. 地域公共交通計画(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： 知多市 未策定	市町村名： 東海市 記載事項なし	市町村名： 阿久比町 未策定
自己評価			

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： 東海市 (R3年度) 東海市循環バス中ルート輸送人員:93,079人 東海市循環バス南ルート輸送人員:88,832人	市町村名： 阿久比町 カネスエバス停で阿久比町循環バスに接続しており、当該バス停の乗降客数は年間約1,500人。ただし、阿久比町循環バスの運行本数が少なく、補助系統との接続もあまり良くないため、乗り換えの需要は、西知多病院利用者以外はあまりないものと思われる。	市町村名：

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	