

令和4年度（地域間幹線）補助系統別事業評価票について

1 概要

あいあいバス北部循環コースは、地域間幹線系統（複数市町村をまたがる広域的なバス路線であり、かつ、一定の基準を満たす路線）として、国の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。この度、令和4年度（補助対象期間は、令和3年10月から令和4年9月まで）の地域間幹線系統に位置づけした路線の事業評価票を作成し、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51,000人に対し56,472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861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運用とあいあいバス利用者へのPR

(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PRと、システムを活用した利用実態の把握を行うほか、学生や社会人に向けた利用促進に努める。

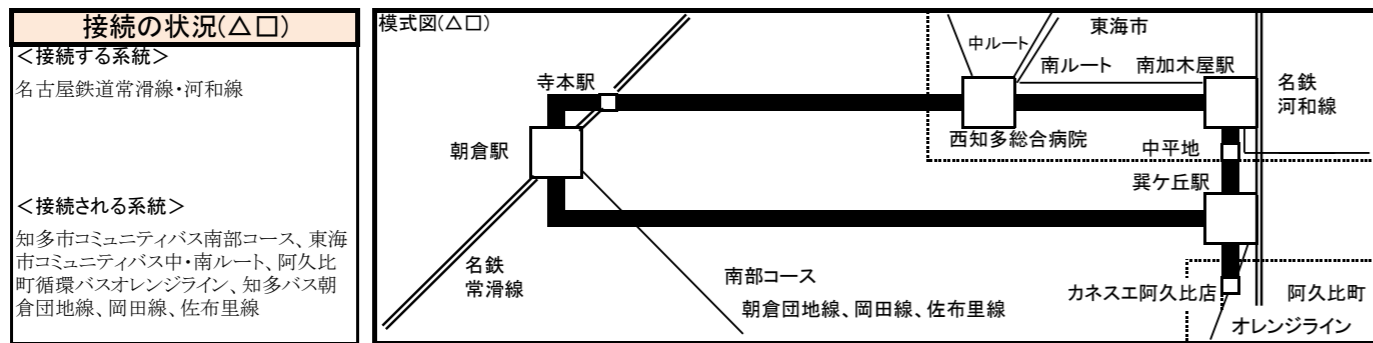
3 スケジュール

提出した事業評価票は、2月に開催される第三者評価委員会（中部5県のバス路線の評価を行う会議）に向け、愛知県バス対策協議会から国へ提出される。

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
あいあいバス(北部循環コース)	知多市	知多乗合	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)



2. R4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(△)	評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度
A	A	計画通り運行した。	年間利用者数【人】	-	-	21,703	51,064	56,472
			平均乗車密度(実績)	-	-	2.0	2.1	2.4
			輸送量(計画)	-	-	-	29.4	19.6
			輸送量(実績)	-	-	20.0	20.5	23.5
			収支率(実績)	-	-	5.2%	5.8%	6.4%

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	目標	51,000
A	A	実績	56,472
		達成率	110.7%
	要因	新型コロナウイルスによる利用者の減少が収まり、利用者数が回復傾向にあるため。	
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)	
(知多乗合) 令和4年度年間利用者数は、昨年度に引き続き堅調に増加している。沿線上に病院と商業施設があり、通院や買い物を目的と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:	東海市
		市町村名:	阿久比町
		年間利用者数を始めた全ての指標において、前年と比べて増加している。西知多総合病院バス停のほか、南加木屋駅西、中平地バス停においても、両市のバスの相互利用が高まったと感じている。	
		市町村名:	
		市町村名:	

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(△)	861 人/月	市町村名:	東海市
全利用者に占める率(△)	18.2 %	市町村名:	阿久比町
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)(□)
知多市:西知多総合病院バス停 約2,300人/年、南加木屋駅西バス停 約1,300人/年、中平地バス停 約700人/年、カネスエ阿久比店バス停 約2,000人/年	東海市:名古屋鉄道南加木屋駅利用者数(R3.4~R4.3):2,578,336人、循環バス中ルート輸送員(R4年度):100,049人、循環バス南ルート輸送員(R4年度):91,433人 阿久比町:カネスエバス乗降客数 約1,000人/年

3. R4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	改善点とした事項(△) ・バスロケーションシステムの運用と積極的なPR。	市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町	市町村名:	市町村名:
	関係者の連携等(△□) 年1回、関係各市町と情報交換を行っている。	市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町	市町村名:	市町村名:

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(□)			
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	市町村名: 阿久比町	市町村名:	市町村名:
	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。	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。		
運行事業者(△)				
(知多乗合) 知多市コミュニティ交通に結節する他路線も含めて、地域全体で公共交通を活性化させる必要がある。				

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(□)		
R5年度、R6年度に行う取組	・バスロケーションシステム導入の積極的なPRと、システムを活用した利用実態の把握 ・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 循環バスダイヤ改正(令和6年度予定)に向けて実施した、アンケート調査や乗降調査の分析を進め、あいあいバスとの相互利用が可能なダイヤを検討する。	市町村名: 阿久比町 ・町役場において時刻表を配架 ・バスロケーションシステムの導入についての検討	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(□)				
目標	市町村名: 知多市	市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町	市町村名:
	未策定	記載事項なし	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(□)			
市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町	市町村名:	市町村名:
(R4年度) 東海市循環バス中ルート輸送員: 100,049人 東海市循環バス南ルート輸送員: 91,433人	カネスエバス停で阿久比町循環バスに接続している。乗降客数は年間約1,000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。		

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。)	
※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください	