

令和6年度（地域間幹線系統）補助系統別事業評価票について

1 事業評価票について

あいあいバス北部循環コースは、地域間幹線系統（複数市町村を跨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、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の交付を受けている。この度、令和6年度（補助対象期間は、令和5年10月から令和6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、愛知県公共交通協議会に提出したため、知多市地域公共交通会議で報告するもの。

2 主な内容 …資料5－2より抜粋

(1) 利用実績について

ア 目標・効果達成状況

年間利用者数の目標57,500人に対し66,039人の利用があり、目標を達成した。

イ 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1,381人と推定され、主に東海市にある公立西知多総合病院と阿久比町にあるカネスエ阿久比店の利用が多いと考えられる。

(2) 取組状況について

- ・年に1回の関係市町との情報交換
- ・バスの利便性向上のため、令和6年3月にバス停を2箇所新設。既存のバス停と同様にバスロケーションシステムのアクセス用QRコードを掲載。

(3) 今後の課題及び取組

利用者数は増加傾向にあり、目標値を達成したが、利用者全体の約60%が無料利用となっており、収支率の改善には至っていない。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、第三者評価委員会（国による二次評価）に向け、愛知県公共交通協議会から国へ提出される。

あいあいバスの事業評価
県の地域公共交通計画に位置付け

県へ提出
県内路線とりまとめ

国へ提出
二次評価

令和6年度補助系統別事業評価票(あいあいバス(北部循環コース) 線)

43

1. 補助システムの概要(△)

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(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. R6年度の運行状況

事業実施の適切性		評価の基準＜事業実施の適切性＞ A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B: 車庫故障等運行事業者の責にすぎず事由により、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(△)					
計画どおり運行されたか(△)			年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由		年間利用者数【人】	21,703	51,064	56,472	61,659	66,039
A	計画どおり運行した。		平均乗車密度(実績)	2.0	2.1	2.4	2.6	2.9
		輸送量	(計画)	29.4		19.6	20.5	23.5
			(実績)	20.0	20.5	23.5	25.4	28.4
			収支率(実績)	5.2%	5.8%	6.4%	6.3%	6.3%

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(△)
A	目標	57,500	(知多市)利用者数は、昨年度に続き今年度も目標を達成した。また、令和2年の路線再編以降、利用者数が順調に増加していることから、近隣市町の駅や商業施設への乗り入れなど、地域住民の生活に即した路線の見直しが利用者の増加につながったと考えられる。 その他の利用実態としては、通院、名鉄電車との接続利用、自動車を所持していない高齢者や女性等の買い物利用等が多く、雨の日は高校生がバスを利用して通学している。
	実績	66,039	
	達成率	114.9%	
	要因	令和2年の路線再編により、路線の利便性が向上し、利用者の増加につながったため。	市町村の所見、理由分析、認識(□)
運行事業者の所見等(△)		市町村名： 東海市	市町村名： 阿久比町
(知多乗合) 年間利用者数は、昨年度に続き堅調に増加した。通院と買い物などを目的とする旅客が多く、今後も、市民の交通手段として、更なる利用者数の増加を期待したい。		年間利用者を始めほとんどの指標において、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考えている。	カネスエ阿久比店でバスの乗継が可能であるため、相互利用が高まっていると感じている。
		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)		住民の利用状況(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,381 人/月	市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	25.0 %	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。	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。		
特記事項	市町を跨ぐ利用者数は推定値	(知多市)東海市にある公立西知多総合病院と、阿久比町にあるカネスエ阿久比店の利用が多い。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。			

《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》(△) 西知多総合病院バス停 約3,100人/年、南加木屋駅西バス停 約1,400人/年、 中平地バス停 約1,000人/年、カネスエ阿久比店バス停 約2,900人/年	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□) 【東海市】 名古屋鉄道南加木屋駅利用者数(R5年度):2,824,601人※ 東海市循環バス中ルート輸送人員(R6年度):110,892人 東海市循環バス南ルート輸送人員(R6年度):95,185人 ※名古屋鉄道駅利用者数は会計年度(4月～3月) 【阿久比町】 カネスエバス停乗降客数:約1,000人/年

3. R6年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)		運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)			
A	事業評価を踏まえた取組	(知多市) バスロケーションシステムについては、利用者がシステムを手軽に使い始められるよう、バス停にアクセス用のQRコードを掲載。 令和6年3月1日に新設したバス停2基についても同様にQRコードを掲載し	市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町	市町村名:	市町村名:
改善点とした事項(Δ)		・乗降客カウントシステムのデータを活用した利用実態の把握に努めた。 ・県内一斉エコ通勤デーに合わせて職員への公共交通利用促進を行った。	・バスロケーションシステムの周知 ・高齢者を対象としたバスロケーションシステム講習会を引き続き実施 ・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システムの表示ディスプレイを運用	バスロケーションシステムの導入については未定		
関係者の連携等(Δ□)	その他の取組			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(Δ)		沿線市町村(□)			
(知多市) バス利用者数は増加傾向にあり、利用者数の目標値は達成できたが、有料利用は全体の約40%に留まっている。学生や会社員の利用促進に努め、運賃収入の増加を図る必要がある。		市町村名: 東海市 令和6年10月の東海市循環バスのダイヤ・ルート再編後も引き続き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。また、バスロケーションシステムが自治体によって異なるため、利用者が不便である。	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:	市町村名:
運行事業者(Δ)					
(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(Δ)	市町村の取組(□)			
R7年度、R8年度に行う取組	(知多市) ・バスロケーションシステムの積極的な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等、バスの利用方法の啓発 ・市内高校での出前講座	市町村名: 東海市 東海市循環バスの再編後のダイヤ・ルートについて、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・ルートを引き続き検討する。また、バスロケーションシステムを知多市と同様のものとし、利用者の利便性向上を図る	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:	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:
自己評価	策定中		未策定	

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(□)			
市町村名: 東海市	市町村名: 阿久比町	市町村名:	市町村名:
(R6年度) 東海市循環バス中ルート輸送人員: 110,892人 東海市循環バス南ルート輸送人員: 95,185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、西知多総合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	