資料４

路線バスの持続可能性の確保に向けた取組について

１　概要

市内の路線バス４路線のうち、岡田線、佐布里線及び日長団地線は、市が補助金を交付して運行しています。コロナ禍以前に比べると利用者は減少傾向にあり、将来にわたって持続可能な路線として存続できるよう、路線の利便性向上を目的とした見直しについて、運行事業者と定期的な意見交換を行っています。

２　佐布里線における取組の進捗状況について

（1）仮説の整理

朝夕の利用が少ない一部の便について、通学需要の可能性を踏まえ、知多翔洋高等学校を経由することで、利用者増加の可能性があるのではないかと仮説を整理しました。

（2）見直し（案）の検討

	現行	見直し後
運行本数	平日１９便（休日１３便）	変更なし
ルート	下図のとおり 見直し後のルートは、朝倉駅を起終点として、朝は駅→高校、地区→駅への移動を効率的に行えるよう右回り、夕方は駅→地区、高校→駅への移動を効率的に行えるよう左回りのルート（案）を検討しました。 	
車両	中型バス（定員５６人 ※運転手含む）	

(3) 高校生へのニーズ調査

バス通学の需要を把握するため、知多翔洋高等学校の１、２年生を対象に電子アンケート調査を実施しました。

【参考】バス利用見込み（高校生アンケート結果から推計）
Q　駅から学校までの路線バスが運行された場合、利用しますか。
A　ほぼ毎日利用する → 39 人、悪天候（雨や猛暑）の日のみ利用する → 281 人

(4) ニーズ調査

前回の会議で報告した調査結果等を踏まえ、事業の実現可能性を検討するため、以下の項目について調査・検討しました。

ア　あいあいバスの利用実績の整理

バス需要を把握するため、バスロケーションシステムの乗降客カウントシステムデータから「知多翔洋高校前」バス停の利用状況を整理しました。

【「知多翔洋高校前」バス停の１日当たりの平均利用者数（便ごと）】

			１便	２便	３便	４便	５便	６便	計
R8 4～7 月	系統１ （駅⇒高校）	乗		0.4	0.1	0.2	0.1	0.4	1.2
		降		**5.1**	0.1	0.3	0.1	0.1	**5.7**
	系統２ （高校⇒駅）	乗	0.6	0.4	0.6	0.2	**1.7**	0.3	**3.8**
		降	0.1	0.1	0.1	－	－	－	0.3

※小数点第二位以下は切り捨て

イ　雨天時の利用者数調査

通学時のバス需要を把握するため、雨天時のあいあいバスの乗降調査を実施しました。

【「知多翔洋高校前」バス停の利用者数】

			１便	２便	３便	４便	５便	６便	計
R8.6.25 （雨）	系統１ （駅⇒高校）	乗		－	－	5	－	－	5
		降		35	－	1	－	－	36
	系統２ （高校⇒駅）	乗	1	－	15	5	6	1	28
		降	－	1	－	－	－	－	1
R7.6.2 （晴）	系統１ （駅⇒高校）	乗		－	－	－	－	1	1
		降		6	－	－	－	－	6
	系統２ （高校⇒駅）	乗	－	－	－	－	－	－	－
		降	－	－	－	－	－	－	－

ウ　休日の利用者数調査

既存利用者への影響を把握するため、休日の佐布里線の乗降調査を実施しました。

・実施日：令和８年７月１１日（土）

	便	利用できなくなる	乗車時間が長くなる	１日の総利用者数
休日	朝（２、３便）	５人（13%）	２人（ 5%）	３８人
	夕方（８～10 便）	６人（20%）	６人（20%）	３０人
	合計	１１人（16%）	８人（12%）	６８人

【参考】過年度調査との平均

	便	利用できなくなる	乗車時間が長くなる	１日の総利用者数
平日	朝（４～６便）	２人（ 4%）	４人（ 8%）	４８人
	夕方（11～15 便）	６人（10%）	９人（15%）	６１人
	合計	８人（ 7%）	１３人（12%）	１０９人
休日	朝（２、３便）	７人（22%）	３人（ 9%）	３２人
	夕方（８～10 便）	４人（14%）	４人（14%）	２８人
	合計	１１人（18%）	７人（12%）	６０人

※平日は令和５年度から８年度の平均、休日は令和６年度と８年度の乗降調査の平均

ニーズ調査結果のまとめ

・乗降客カウントシステムのデータから、系統１と系統２の利用者数に差があり、通学時の利用は必ずしも往復利用ではないと推察される。
・雨天時の利用者数調査から、晴天時と雨天時で利用者数に大きく差がある。
・見直しによる既存利用者への影響は、18 人が「乗車できなくなる」という結果であった。

⇒現在の利用状況から、雨天時の利用需要はあるものの、晴天時の利用は登校時の６人程度で需要が低い。
また、「悪天候の日のみ利用したい」と回答した人は 281 人であったが、始業時間に合った時間の便に利用が集中することが予想され、路線バス（中型）の乗車定員も 56 人のため、現在の見直し案では全員を輸送することは困難。

(5) あいあいバスとの重複区間の運賃の検討

見直し後の一部ルートがあいあいバスの運行ルートと重複することから、見直し後の佐布里線の運賃制度について検討しました。

【現行の市内バス路線の運賃について】

①対キロ区間制 … 進んだ距離に応じて階段状に運賃が上がる。(路線バス)

②均一制 … 乗車時間や距離に関係なく一律の料金を支払う。(あいあいバス)

【バスの運賃制度について】(道路運送法第９条より抜粋)

国から認可を受けた運賃等の上限の範囲内で事業者が設定することができる。
ただし、特定の旅客に対して不当な差別的取り扱いをするもの、他の事業者との間に不当な競争を引き起こす恐れがあるものは認められない。

【佐布里線の運賃制度の検討】

①対キロ区間制にした場合

同一路線を運行するにも関わらず、あいあいバスは 100 円、路線バスは 190 円となり運賃に差額が生じるため、特定の旅客に対して利益・不利益が生じる。

②均一制にした場合

特定の旅客に対して利益・不利益が生じないよう佐布里線全体を均一制にする必要があり、合わせて他路線（岡田線、日長団地線、朝倉団地線）の運賃も均一制にするか検討が必要。

あいあいバスとの重複区間の運賃の検討結果のまとめ

・同一路線は同一運賃が望ましいとされている。
・対キロ区間制にした場合、同一路線を運行するにも関わらず、バス路線によって運賃が異なるため、あいあいバスに利用が偏るとともに特定の旅客に対して運賃格差による利益・不利益が生じる。そのため、重複区間における補助や助成が考えられるが、特定の区間や利用者のみを対象とした補助や助成は困難。
・均一制にした場合、重複区間のみだけでなく、佐布里線全体を均一制とする必要があり、他路線（岡田線、日長団地線、朝倉団地線）も均一制とするか検討が必要となる。
また、運賃収入が減額となることから、運行補助金が大幅に増加する。

（6）費用対効果の検証

令和７年度の実績値とアンケート結果から見直しに伴って増加する運行経費と運賃収入の見込みを算出し、費用対効果の検証を行いました。（運賃は１乗車 100 円で算出）

【運行経費及び運賃収入見込み】

運行経費（見込み）	年間走行キロ：4,636㎞、 令和７年度のキロ当たり経費：547.55 円 4,636㎞×547.55 円＝2,538,441.8　　2,538,000 円
運賃収入（見込み）	39 人が毎日（200 日）利用した場合の運賃収入　　1,560,000 円 雨の日のみ最大輸送人員が利用した場合の運賃収入　1,230,800 円 合計　　2,790,800 円

⇒増加する運行経費を運賃収入で賄うことができ、約 25 万円の黒字

一方で、均一制への変更に伴い運賃収入が減少し、運行補助金の増額が見込まれる。

増額する運行補助金（見込み）	現行の佐布里線の運賃収入　　約 12,399,000 円 均一制に変更した場合の運賃収入　　約 5,970,000 円 差額　　△6,429,000 円

⇒見直しによる全体の費用対効果は、約 618 万円の補助金増額

【補助金の活用について】

増額する経費を補うため、地域公共交通確保維持事業の地域内フィーダー系統補助の活用を検討しましたが、新規性要件を満たすことができませんでした。

フィーダー補助金の新規性要件

既存系統と運行区間が重複していない区間のキロ程が当該主系統のキロ程の 20%以上又は３キロ以上あること

費用対効果の検証結果のまとめ

・高校生アンケートで「毎日利用したい」、「悪天候の日のみ利用したい」と回答した学生が回答どおりに乗車すると仮定した場合、増額する分の経費を賄うことができる。
・一方で、見直し後の路線全体の運賃を 100 円と仮定した場合、現在の利用から約 643 万円収益が減少することが見込まれるため、見直しによる費用対効果は約 618 万円の運行経費増額が見込まれる。

全体のまとめ

・アンケート結果では 39 人が「ほぼ毎日バスを利用したい」と回答したが、現在の利用状況を整理すると、晴天時の利用は登校時の６人程度しか利用されておらず、新しくバスを運行したとしてもアンケート結果どおりの利用者数は見込めない。
・現在の見直し案では、バスの乗車定員の観点から、「悪天候の日のみ利用したい」と回答した全員を輸送することは困難。
・仮に、輸送できる最大輸送人員で費用対効果を検証した場合でも、あいあいバスとの重複区間があるため、利用者の利便性を考慮すると運賃制度の見直しが必要となり、均一制への見直しによって運賃収入が減少し、運行補助金が大幅に増加する。

３　今後について

アンケート及びニーズ調査の結果から費用対効果を算出したところ、増額する経費に対してバス需要が少なく、事業者に交付している赤字補填の運行補助金の増額が見込まれる等、課題が多い結果となりました。

そのため、佐布里線の見直しについては一旦見合わせることとし、今後、まちや移動需要の変容に応じて市内を運行するバス路線のルート・ダイヤ等の見直しを行う際に再度検討を行うこととします。