

中運交企第174号  
令和4年3月10日

愛知県バス対策協議会  
会長 森 哲也 殿

中部運輸局長  
(公印省略)

令和3年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について(通知)

日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、先般報告された標記事業にかかる一次評価について、これを基に二次評価を行ったため、別紙のとおり通知します。

なお、二次評価結果は協議会等において共有するとともに、次年度以降の計画等に反映いただくようお願いいたします。

【問合せ先】  
中部運輸局交通政策部 交通支援室  
TEL:052-952-8006

自治体・協議会名	愛知県バス対策協議会
評価対象事業	地域間幹線系統

## 二次評価結果

### 評価できる取組

- ・新型コロナウイルスの影響により減収となっている地域間幹線系統について、補助要件の緩和により、確保維持に向けた支援を行ったことを確認しました。
- ・輸送量の低下が顕著な地域間幹線系統について、沿線市町ごとに生活交通確保に向けたヒアリング等を行ったことを評価します。

### 期待する取組

- ・輸送量や収支率が低く、維持が危ぶまれる地域間幹線系統(特に計画輸送量が15未満となっている系統)については、現状の把握や課題の整理を行うとともに、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向けた関係事業者や沿線自治体等と連携した取組の実施に期待します。
- ・地域公共交通計画の策定に向けては、地域間幹線系統にかかる市町村との役割分担を明確にしつつ、持続的な地域公共交通ネットワークの構築に向けて検討されるよう期待します。

【交通圏】

①補助対象事業者等	②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)			
					【計画目標指標：利用者数】		輸送量(人)		収支率(%)						
					A: 達成	B: 未達成	C: 目標の半数にも満たず	R3 計画	R3 実績	(平均乗車密)			(運行回数)	R2 実績	R3 実績
運営主体	運行事業者	系統名	運行区間												
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	43 師崎	河和駅～師崎港	時刻表検索機能の搭載などホームページのリニューアルを行い、利便性向上を図った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。沿線の南知多町では、通学定期券の販売や町民感謝デーを実施した。	A 事業計画どおり運行回数が確保されている。	B 日中の利用が少なく利用者数は減少したが、南知多町から河和駅への通勤・通学利用が堅調であった。	47.0	39.6	2.7	14.6	34.1	29.8	町を跨ぐ利用者は、月平均4,410人で全体の64%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。大部分は、鉄道駅(河和駅)の利用や通院・通学、沿線の総合病院への通院と考えられる。知多南部地区の重要な公共交通手段の一つである。  《地域的・フィーダー的系統》(南知多町)海っ子バス(西海岸線)	ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。沿線の南知多町では、利用者の意見を聞きながら、運行事業者とともに運行ダイヤを検討する。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	44 横須賀(A)	大府駅前～尾張横須賀駅	時刻表検索機能の搭載などホームページのリニューアルを行い、利便性向上を図った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。沿線の南知多町では、通学定期券の販売や町民感謝デーを実施した。	A 事業計画どおり運行回数が確保されている。	B 日中の利用が少なく利用者数は減少したが、大府駅への通勤目的での利用や沿線高校への通学目的での利用が堅調であった。	52.0	44.6	3.6	12.5	60.7	54.1	町を跨ぐ利用者は、月平均3,255人で全体の50%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。大府市、東海市ともに高等学校近くに停留所があることや、鉄道駅を結ぶことによる通勤・通学利用者が多い。  《地域的・フィーダー的系統》知多乗合(大府線)、東海市循環バス、大府市循環バス	ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。沿線の大府市では、循環バスの路線図・時刻表に横須賀線への乗継箇所を明示する、また、東海市では、コミュニティバスのダイヤ改正に向けて、市内公共交通路線のOD調査を実施する。

06東海・半田・大府・常滑・美浜

知多市	知多乗合(株)	46 あいあいバス北部循環コース	朝倉駅～朝倉駅	※R3年度新規位置づけ	A 計画どおり運行した。	A 東海市の南加木屋駅、阿久比町のスーパーへの利用者が増加しており、乗り入れ市町との人的交流が高まった。	30.3	20.5	2.1	9.8	—	5.8	市を跨ぐ利用者は、月平均987人で全体の23%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。市境を超える病院への利用が多い。  《地域的・フィーダー的系統》(知多市)あいあいバス(南部コース)、(東海市)らんらんバス(中・南ルート)	学生や社員の利用促進を図る必要がある。バスロケーションシステムの運用による利便性向上とシステム導入の積極的なPRを実施する。また、バスの乗り方教室の開催や啓発チラシの配布などにより、需要回復に向けた取組を進める。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	南知多町	レスクル(株)	62 海っ子バス(豊浜線)	師崎港～河和駅	A 事業計画どおり運行回数が確保されている。	B 観光客の利用が依然として少ないため、目標未達であったが、長期休校がなかったことから、前年度に比べて利用者数が増加した。	33.3	25.6	1.6	16.0	22.3	22.3	町を跨ぐ利用者は、月平均3,465人で全体の77%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。町境を超える病院への通院や鉄道駅(河和駅)の利用が多い。  《地域的・フィーダー的系統》(南知多町)海っ子バス(西海岸線)	南知多町における学校の統廃合に向けた路線の見直しや、乗車率の低いバス停の見直しを行う。



## 令和3年度補助系統別事業評価票(横須賀(A)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
横須賀(A)	知多乗合(株)	知多乗合(株)	大府駅前・尾張横須賀駅	8.2km	12.5 回	大府市・東海市
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(△□)
<b>&lt;接続する系統&gt;</b> 東海旅客鉄道東海道本線・武豊線 名古屋鉄道常滑線 名古屋鉄道河和線
<b>&lt;接続される系統&gt;</b> 知多乗合大府線 東海市循環バス 大府市循環バス



### 2. R3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	事業計画どおり運行回数が確保されている

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: 事業計画等運行事業者の責に帰すべき事由により、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

評価の基準<目標・効果達成状況>  
 A: 年間目標利用者数を達成できた場合  
 B1: 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  
 B2: 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

《参考数値》 主要指標の推移(△)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】	65,561	85,243	87,009	88,839	78,592
平均乗車密度(実績)	3.0	3.8	3.9	4.0	3.6
輸送量(実績)	37.2	47.1	48.3	50.0	44.6
収支率(実績)		78.3%	79.0%	60.7%	54.1%

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	92,000	横須賀線は、尾張横須賀駅と大府駅前を結ぶ基幹路線であるが、目標の85.8%であった。日中の利用が少ないことや新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことから、全体的利用者数が減少した。今後もより一層、利用促進を図る必要がある。
	結果	78,952	
	特記事項		市町村名: 大府市 前年度に比べ、主要指標が軒並み減少している。地域間幹線系統路線としての重要な公共交通サービスを維持していくため、利用促進策等の継続した取組が必要である。
	運行事業者の所見等(△)	市町村名: 東海市 新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、全ての指標において前年と比べて減少している。横須賀線は、本市においても重要な基幹路線であるため、今後もより一層、利用促進を図る必要がある。	市町村の所見、理由分析、認識(□) 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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,255 人/月	市境をまたぐ利用が5割あり、広域的な路線の役割をはたしている。	市町村名: 大府市	市町村名: 東海市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	49.5 %		大府市、東海市ともに高等学校近くに停留所があることや、鉄道駅を結ぶことによる通勤・通学利用者が多い。また、所轄の警察署まで行く手段でもある。	知多バス上野台線と共に、東海市と大府市を結ぶ重要な公共交通手段であり、通勤・通学利用者が多い。	
特記事項	2021年6月8日及び6月9日実施のOD調査結果をもとに算出				

《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)(□)
大府駅前: およそ160人/日 尾張横須賀駅: およそ50人/日 市町境の断面輸送量は上記のとおり	JR大府駅乗車人員(R元年度、知多半島の統計 令和2年版): 14,756人/日 名古屋鉄道尾張横須賀駅利用者数(R2年度): 1,546,423人※ 名古屋鉄道高横須賀駅利用者数 (R2年度): 967,218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 大府市循環バス東コース輸送人員(R3年度): 24,933人 大府市循環バス西コース輸送人員(R3年度): 22,903人 大府市循環バス南コース輸送人員(R3年度): 29,399人 大府市循環バス中央コース輸送人員(R3年度): 52,142人 ※名古屋鉄道駅利用者数は会計年度(4月~3月)

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(□)
A	事業評価を踏まえた取組	利便性向上に関して、知多バスホームページのリニューアルを行った。また、定期券・回数券のWEB販売を開始した。昨年度に引き続き、沿線自治体と連絡し、広報等に路線時刻表を掲載する等の取組みを展開した。	市町村名： 大府市	市町村名： 東海市	市町村名：
改善点とした事項(△)			相互利用促進のため、大府市循環バスの路線図・時刻表に横須賀(A)線への乗継箇所を明示し、公共施設窓口及び市内主要施設へ配置した。	東海市の時刻表を配布する際に、路線バスの時刻表を併せて配布している。	
ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等	その他の取組	沿線施設等への路線周知等を行い、施設利用者のバス利用促進に努めた。			
関係者の連携等(△□)					

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(□)
新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が減少したため、一層の利用促進に向けた取組を進める必要がある。	市町村名： 大府市 大府市循環バス・東海市循環バス・知多乗合株式会社路線バス等の相互利用促進に向けた取組が必要である。	市町村名： 東海市 東海市・大府市・知多乗合株式会社の三社が連携し、より一層の利用促進に向けた取組が必要である。	市町村名：
運行事業者(△)			

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	当社ホームページを活用した利用者の利便性向上に関する取組を進める。また、利用しやすいダイヤ設定とその周知を継続して行う。	市町村名： 大府市 横須賀(A)線のPR活動を継続するとともに、路線バスにおける利用者増加策を三者で模索する。	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調査を実施し、集計・分析を行う予定。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況についての評価が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： 大府市 会計R6年度目標値 知多バス横須賀線利用者数:250人/日	市町村名： 東海市 平成26年度の利用者数の水準を維持(市内路線バス利用者数:367,000人/年)(横須賀(A)線利用者数:53,996人/年)	市町村名：
自己評価	会計R2年度実績 知多バス横須賀線利用者数:211人/日 新型コロナウイルス感染症の影響により目標値を下回っているが、今後の回復により達成の可能性はある。	目標としている利用者数を上回っているものの、東海市内の乗降客数は多くないため、利用促進に向けた取り組みを継続する必要がある。	

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：	大府市	東海市	
(R2年度)	大府市循環バス東コース輸送人員:24,933人 大府市循環バス西コース輸送人員:22,903人 大府市循環バス南コース輸送人員:29,399人 大府市循環バス中央コース輸送人員:52,142人	(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	

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

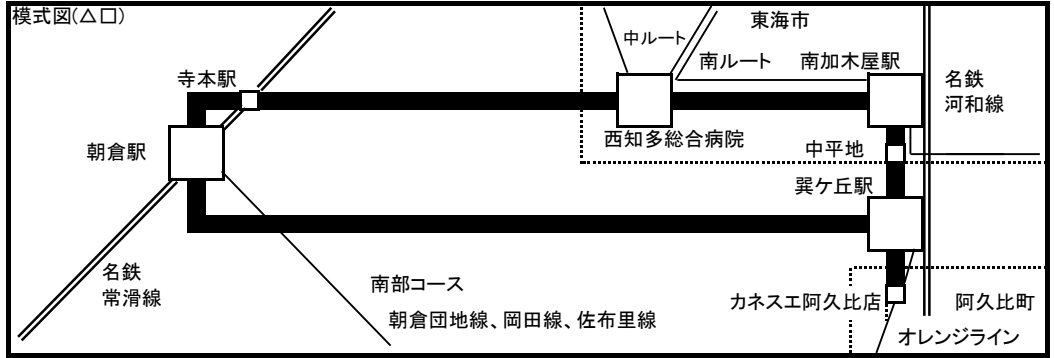
# 令和3年度補助系統別事業評価票(あいあいバス北部循環コース)

## 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(△□)
<b>&lt;接続する系統&gt;</b> 名古屋鉄道常滑線・河和線
<b>&lt;接続される系統&gt;</b> 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



## 2. R3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	計画通りに運行した。

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: 車両故障等運行事業者の責にすぎない事由により、運行(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

評価の基準<目標・効果達成状況>  
 A: 年間目標利用者数を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: 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

《参考数値》 主要指標の推移(△)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
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客も増えており、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	
	特記事項		
<b>運行事業者の所見等(△)</b> (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。沿線に病院と商業施設があり、通院やお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。		<b>市町村の所見、理由分析、認識(□)</b> 市町村名: 阿久比町 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。	<b>市町村の所見、理由分析、認識(□)</b> 市町村名: 東海市 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。

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(△)	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	市町村名: 阿久比町	市町村名: —
全利用者に占める率(△)	23.1 %		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				

《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者数 約1,500人/年

### 3. R3年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏 まえた取組	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(□)
改善点とした事項(△)		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:
関係者の連携等(△□)	その他の取組	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	

### 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:
<b>運行事業者(△)</b>			
(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	市町村名: 阿久比町	市町村名:
(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	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。	

**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