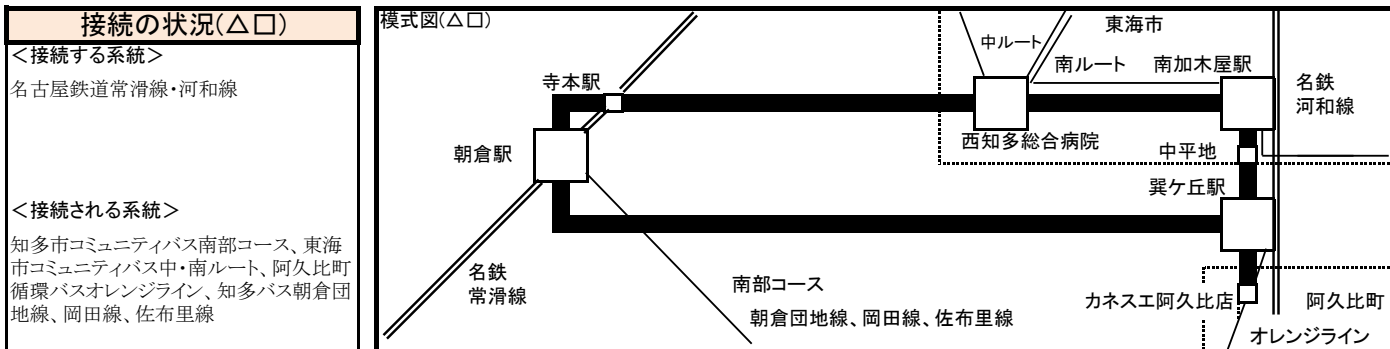


令和4年度補助系統別事業評価票(あいあいバス(北部循環コース) 線)

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)



2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		<p>評価の基準<事業実施の適切性></p> <p>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</p>	《参考数値》 主要指標の推移(△)					
計画どおり運行されたか(△)			年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4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
A	計画通り運行した。	平均乗車密度(実績)	-	-	2.0	2.1	2.4	
		輸送量	(計画)	-	-	29.4	19.6	
			(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(△)	<p>(知多市)利用者数は新型コロナウイルス感染症流行以前の状況に戻りつつあり、昨年度に続き、今年度も目標を達成した。また、最寄りバス停、乗車時刻の検索や、バスの位置情報、到着予定時刻などの運行情報が確認できるバスロケーションシステムを導入するなど、バス利便性の向上への取り組みが利用者数の増加につながったと感じる。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。</p>	
A	目標	51,000	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 東海市 市町村名: 阿久比町</p> <p>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。</p>
	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(□)	
<p>(知多乗合)</p> <p>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。</p>		<p>市町村名: 東海市 市町村名: 阿久比町</p> <p>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。</p>	

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	市町村名: 阿久比町
全利用者に占める率(△)	18.2 %	<p>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。</p>	<p>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。</p>
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》(□)
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人員(R4年度):100,049人、循環バス南ルート輸送人員(R4年度):91,433人 阿久比町:カネスエバス乗降者数 約1,000人/年

3. R4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(□)			
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。	・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、HPに紹介ページの作成、バス停にアクセス用QRコードを掲載している。	市町村名： 東海市 ・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の実施	市町村名： 阿久比町 バスロケーションシステムの導入に向けて検討している。	市町村名：
関係者の連携等(△□)	その他の取組	利用者により分かりやすいバスマップを提供できるよう、その内容の見直しを図る。	・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(□)			
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：	市町村名：
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：	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(□)			
	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：
目標	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
(R4年度) 東海市循環バス中ルート輸送人員： 100,049人 東海市循環バス南ルート輸送人員： 91,433人	カネ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	