

(別紙) 中部運輸局二次評価結果 令和5年3月10日付け中運交企第151号通知

自治体・協議会名	愛知県公共交通協議会
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

あいち交通ビジョンの具体的な施策展開を図る取組を行ったことを確認しました。
路線廃止の申出に関して関係者間の協議をおこない代替手段の確保につながったことを評価します。
新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減の対策のため、公共交通を利用したお出かけの促進及び安心利用のポスターに運輸局と連携して周知に努めたことを評価します。

期待する取組

- ・輸送実績や収支率が低い系統について生活交通の確保維持に向け、沿線自治体、関係事業者との幹線系統等の情報共有及び連携した取組の実施に期待します。
- ・輸送実績が昨年より減少した系統が多く存在する交通圏において一層の連携を深めることを期待します。
- ・愛知県地域公共交通計画の策定に向け、具体的な策定方針を関係者に早めにオープンにするとともに、県として確保維持、活性化していく公共交通ネットワークの検討をスケジュールに注意し進められることを強く期待します。
- ・施策が路線の維持に大きく影響するのみならず、人口の地域分布、年齢構成に影響することも熟慮し地域公共交通計画を検討されることを期待します。

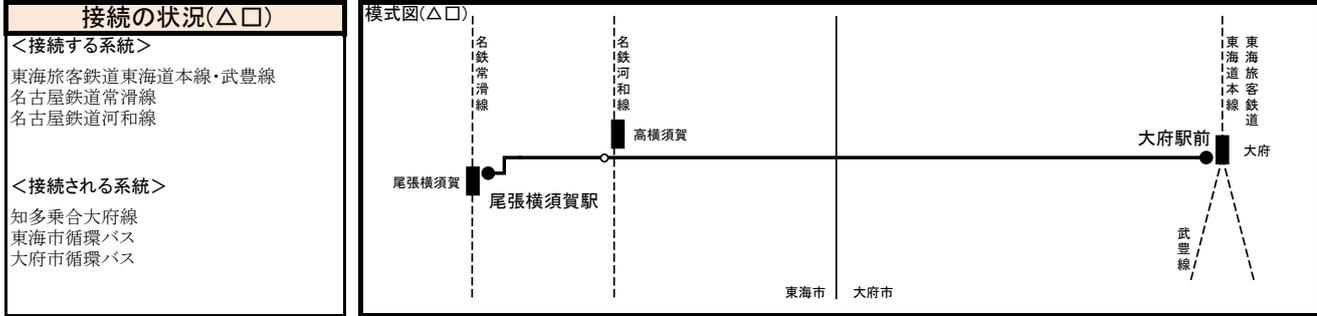
交通圏	①補助対象事業者等		②事業概要		③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況						⑥複数市町村を跨ぐ系統/幹線系統としての役割	⑦事業の今後の改善点(特記事項を含む)	
	運営主体	運行事業者	No.、系統名	運行区間			【計画目標指標：利用者数】 A：達成 B：未達成 C：目標の半数にも満たず	輸送量(人)				収支率(%)			
								R4計画	R4実績	平均乗車密度	運行回数	R3実績			R4実績
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	42 横須賀(A)	大府駅前 ～ 尾張横須賀駅	<ul style="list-style-type: none"> 広報等に時刻表を掲載、沿線施設等に周知 コミュバス路線図に路線バスの路線を明示 コミュバスと路線バスの時刻表を併せて配布 コミュバス路線図・時刻表に乗継箇所を明示 	A 事業計画どおり運行回数が確保されている。	目標：55,347 実績：76,105 達成率：137.5% 当初の想定より、コロナ禍以降の利用者数の回復がみられたため。	49.6	43.7	3.5	12.5	54.1	47.0	市域を跨ぐ利用がおよそ5割にのぼり、広域的な路線の役割を果たしている。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、高等学校近くに停留所があることや、鉄道駅へ接続していることにより通勤・通学利用者が多い。	<ul style="list-style-type: none"> 利用しやすいダイヤ設定と周知 コミュバスと相互利用可能なダイヤを検討 PR活動の継続 沿線自治体と利用者増加策の検討
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多市	知多乗合(株)	43 あいあいバス(北部循環コース)	朝倉駅 ～ 朝倉駅(循環)	<ul style="list-style-type: none"> HPにバスロケ紹介ページを作成 バス停にバスロケ用QRコードを掲載 バスマップの内容見直し 高齢者にバスロケ講習会の実施 HPでの乗継案内 市役所等において時刻表を配架 バスロケ表示ディスプレイの運用 	A 計画通り運行した。	目標：51,000 実績：56,472 達成率：110.7% 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。	19.6	23.5	2.4	9.8	5.8	6.4	知多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り、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。特に東海市にある公立西知多総合病院の利用が多い。乗り継げるバス停が増えたため、相互利用による住民の往来が増えている。	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステム導入のPR システムを活用した利用実態の把握 乗り方教室の開催、啓発チラシの配布 他市町のコミュバスとの相互利用可能なダイヤを検討 阿久比町役場において時刻表を配架

令和4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	東海市 大府市
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)



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(△)																																					
<p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 事業計画どおり運行回数が確保されている。</p>	<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: 事業計画より運行回数が減った(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>																																						
<p>評価の基準<目標・効果達成状況></p> <p>A: 年間目標利用者数を達成できなかったもの、目標の75%以上の利用があった場合 B1: 年間目標利用者数は達成できなかったもの、目標の50%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、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</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>85,243</td> <td>87,009</td> <td>88,839</td> <td>78,592</td> <td>76,105</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>3.8</td> <td>3.9</td> <td>4.0</td> <td>3.6</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td>39.6</td> <td>37.2</td> <td>49.6</td> <td>52.0</td> <td>49.6</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td>47.1</td> <td>48.3</td> <td>50.0</td> <td>44.6</td> <td>43.7</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>78.3%</td> <td>79.0%</td> <td>60.7%</td> <td>54.1%</td> <td>47.0%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	年間利用者数【人】	85,243	87,009	88,839	78,592	76,105	平均乗車密度(実績)	3.8	3.9	4.0	3.6	3.5	輸送量	(計画)	39.6	37.2	49.6	52.0	49.6	(実績)	47.1	48.3	50.0	44.6	43.7	収支率(実績)	78.3%	79.0%	60.7%	54.1%	47.0%
年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度																																		
年間利用者数【人】	85,243	87,009	88,839	78,592	76,105																																		
平均乗車密度(実績)	3.8	3.9	4.0	3.6	3.5																																		
輸送量	(計画)	39.6	37.2	49.6	52.0	49.6																																	
	(実績)	47.1	48.3	50.0	44.6	43.7																																	
収支率(実績)	78.3%	79.0%	60.7%	54.1%	47.0%																																		

目標・効果達成状況		
<p>評価</p> <p>A</p>	<p>目標の達成状況(△)</p> <p>目標 55,347 実績 76,105 達成率 137.5%</p> <p>要因 当初の想定より、コロナ禍以降の利用者数の回復がみられたため。</p>	<p>運営主体の所見、理由分析、認識(△)</p> <p>横須賀線は、大府駅と尾張横須賀駅を結ぶ基幹路線である。年間利用者数は、目標を達成したものの、利用者数は減少傾向にあり、収支率も悪化しているため、今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を図る必要がある。</p> <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: 大府市</p> <p>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。</p>
<p>運行事業者の所見等(△)</p> <p>市町村名: 東海市 市町村名: 大府市</p> <p>年間利用者数の目標値は達成しているものの、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、今後より一層、利用促進を図る必要がある。</p>		

複数市町村を跨ぐ系統としての役割			
<p>指標(市町村を跨いでの利用)</p> <p>市町村を跨ぐ利用者数(△) 4,185 人/月</p> <p>全利用者に占める率(△) 52.7% %</p> <p>特記事項 2022年6月1日及び6月2日実施のOD調査結果をもとに算出</p>	<p>利用状況及び所見(△)</p> <p>市境をまたぐ利用がおよそ5割にのぼり、広域的な路線の役割を果たしている。</p>	<p>住民の利用状況(□)</p> <p>市町村名: 東海市 市町村名: 大府市 市町村名: 市町村名:</p> <p>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。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。</p>	

《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	
<p>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》(△)</p> <p>大府駅前: およそ150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</p>	<p>沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)</p> <p>JR大府駅乗車人員(令和3年度、知多半島の統計 令和3年版): 11,463人/日 名古屋鉄道尾張横須賀駅利用者数(R3年度): 1,558,784人※ 名古屋鉄道高横須賀駅利用者数 (R3年度): 1,016,828人※ 東海市循環バス中ルート輸送人員(R4年度): 100,049人 東海市循環バス南ルート輸送人員(R4年度): 91,433人 大府市循環バス東コース輸送人員(R4年度): 34,354人 大府市循環バス北コース輸送人員(R4年度): 22,413人 大府市循環バス西コース輸送人員(R4年度): 27,444人 大府市循環バス南コース輸送人員(R4年度): 37,477人 大府市循環バス中央コース輸送人員(R4年度): 56,548人 ※名古屋鉄道駅利用者数は会計年度(4月～3月)</p>

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(□)				
改善点とした事項(△) ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載等	事業評価を踏まえた取組	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: 東海市 東海市循環バス路線図に路線バスの路線を明示し、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。	市町村名: 大府市 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。	市町村名:	市町村名:
		沿線施設等に当該路線の周知等を行い、バスの利用促進に努めた。	特になし	特になし		
関係者の連携等(△□)	その他の取組					

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(□)			
新型コロナウイルス感染症の影響が続いていることから、利用者数が減少した。今後、需要に応じたダイヤの見直しなど、輸送の効率化を図る必要がある。	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: 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:	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(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	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: 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、路線バスとの相互利用が可能なダイヤを検討する。	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:	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(□)				
目標	市町村名: 東海市	市町村名: 大府市	市町村名:	市町村名:
自己評価	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)	会計R6年度目標値 知多バス横須賀線利用者数:250人/日		
	目標としている利用者数を上回っているものの、利用促進に向けた取り組みを継続する必要がある。	会計R3年度実績 知多バス横須賀線利用者数:215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。		

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: 大府市	市町村名:	市町村名:
(R4年度) 東海市循環バス中ルート利用者数:100,049人 東海市循環バス南ルート利用者数:91,433人	(R4年度) 大府市循環バス東コース輸送人員:34,354人 大府市循環バス北コース輸送人員:22,413人 大府市循環バス西コース輸送人員:27,444人 大府市循環バス南コース輸送人員:37,477人 大府市循環バス中央コース輸送人員:56,548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。) <p style="text-align: right;">※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</p>
--

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)

<p>接続の状況(△□)</p> <p><接続する系統> 名古屋鉄道常滑線・河和線</p> <p><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</p>	<p>模式図(△□)</p>
---	-----------------------

2. R4年度の運行状況

<p>事業実施の適切性</p> <p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A</p>		<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>	<p>《参考数値》 主要指標の推移(△)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>21,703</td> <td>51,064</td> <td>56,472</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>2.0</td> <td>2.1</td> <td>2.4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>29.4</td> <td>19.6</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>20.0</td> <td>23.5</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>5.2%</td> <td>5.8%</td> <td>6.4%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	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	(実績)	-	-	20.0	23.5	収支率(実績)	-	-	5.2%	5.8%	6.4%
年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度																																	
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																																	
	(実績)	-	-	20.0	23.5																																	
収支率(実績)	-	-	5.2%	5.8%	6.4%																																	

<p>目標・効果達成状況</p> <p>評価 目標の達成状況(△)</p> <p>目標 51,000</p> <p>実績 56,472</p> <p>達成率 110.7%</p> <p>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。</p>		<p>運営主体の所見、理由分析、認識(△)</p> <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、最寄りのバス停、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>
<p>運行事業者の所見等(△)</p> <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。</p>		<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 東海市</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> <p>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>

<p>複数市町村を跨ぐ系統としての役割</p> <p>指標(市町村を跨いでの利用) 利用状況及び所見(△)</p> <p>市町村を跨ぐ利用者数(△) 861 人/月</p> <p>全利用者に占める率(△) 18.2 %</p> <p>特記事項 市町を跨ぐ利用者数は推定値</p>				<p>住民の利用状況(□)</p> <p>市町村名: 東海市</p> <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>市町村名: 阿久比町</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>			
--	--	--	--	---	--	--	--

<p>《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</p> <p>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)(△)</p> <p>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</p>		<p>沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)</p> <p>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</p> <p>阿久比町: カネスエバス乗降者数 約1,000人/年</p>
---	--	--

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	事業評価を踏まえた取組 ・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	市町村名： 阿久比町	市町村名：	市町村名：
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	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。		
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。	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		

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(□)			
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
(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に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。)