

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		東海市地域公共交通会議	
愛知	13	東海市循環バス	
		<p>中ルート 循環バスの利用者数 目標:11万人 実績:13万8千人</p> <p>南ルート 循環バスの利用者数 目標:11万人 実績:13万1千人</p> <p>【総括】 循環バスの利用者数 目標:35万人 実績:42万6千人 平成28年9月より実施している75歳以上の高齢者循環バス無料化の事業により、利用者の大幅な増加となった。</p>	

地域公共交通網形成計画に基づき、小学生を対象としたバス乗り教室など各種利用促進策にも取り組まれたことにより、利用者数が増加していることについて評価します。平成28年8月から75歳以上の高齢者の循環バス無料化に伴い、一層の利用者増となったことから、車内事故の危険や遅延等が課題として発生している。
 今後は、新たな課題解決に向け、市民アンケート等で利用者等のニーズを把握・分析を行い、見直し案について検討し、市内の公共交通の充実を図っていくことを期待します。

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
東海・半田・大府・常滑・美浜交通圏	<p>◆県バス対策協議会でも議論があり、空港やりんくう開発、周辺の集客施設とも関係するため、周辺市町と一緒に対応について検討して欲しい。</p>	<p>◆常滑南部線は、以前からずっと利用が低調で廃止の話も何度も出されている。常滑市は空港もあり、半田市からの路線もあるため、要となる都市であるが、県としてはどのように考えているのか。</p> <p>→ (県) 常滑A線はC評価となっており、10回運行して何とか維持している状態である。りんくう開発、常滑市民病院の移転により、知多バスが色々取組んでいるが病院行きは成果が出ている一方で、りんくうについては成果が出ていない。そのため、常滑線は減便になる。平均乗車密度は増加しているため、効率性は上がっている。</p> <p>◆横須賀A線は非常に危険な状態である。</p> <p>→ (県) 横須賀B線廃止にも係らず、平均乗車密度が落ちており、沿線市町にも働きかけをしている。</p> <p>→ (B) 横須賀線は議論の場があるが、常滑市は地域公共交通会議がないため、知多バスが色々取組んでも市民には伝わっていない可能性がある。</p>		
刈谷・安城・碧南・西尾交通圏				<p>◆コミュニティバスの地域間幹線がある。地域間幹線補助については、他都市へのアクセスの幹線性と交通事業者に対する補助制度であることを理解して欲しい。県バス対策協議会でも議論して欲しい。</p>
その他交通圏		<p>◆桃山線について、月 15 人しか越境利用がないのか。</p> <p>→ (県) 市を跨ぐ利用はないと交通事業者からも聞いている。</p>	<p>◆愛知県の資料は全体的に見づらかったため、交通圏ごとに資料を整理した方がよい。これはここで説明をするためだけでなく、交通圏という括りで地域公共交通の現状を把握するために県にとっても有益な作業となることが期待される。</p>	