

中運交企第174号
令和4年3月10日

東海市地域公共交通会議
会長 星川 功 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	東海市地域公共交通会議
評価対象事業	地域内フィーダー系統

二次評価結果

評価できる取組

- ・バスロケーションシステム、GTFSデータの公開、QRコード決済の導入により利便性の向上を図ったことを評価します。
- ・朝夕ダイヤの新設、定期券を導入し駅の観光物産プラザでも販売するなど、通勤・通学を目的とした利便性向上を図ったことを評価します。

期待する取組

- ・地域間幹線系統の利用がフィーダー補助にとっても重要であることから、沿線市町と協働して状況を把握するとともに、利用促進に取り組まれるよう期待します。
- ・知多バスとらんらんバスの役割分担について、事業者とのコミュニケーションを十分にとり、検討を進めることを期待します。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

資料4-1(参考)

協議会名: 東海市地域公共交通会議

令和3年12月22日

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改善補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
知多乗合株式会社	(1)東海市循環バス中ルート③ 太田川駅を起終点とする 23.9km	昨年10月のダイヤ改正に伴う朝夕ダイヤの新設に併せて、定期券制度の導入を行った。 より利用しやすく充実した公共交通となるよう、バスロケーションを導入するとともに、GTFSデータをホームページに公開した。 また、バス車内におけるQRコード決済を可能にし、更なる利便性の向上を図った。	A 中ルート 定期券制度の導入により、毎日利用される方の乗降に係る負担を減らすことができた。定期券の販売箇所については、利用者の多い太田川駅を追加することで、更なる利便性向上を図った。バスロケーションシステムの導入により、バスの運行状況をリアルタイムで知ることができるため、バス停での待ち時間を最小限にしたり、早い段階で他の公共交通機関への乗り換えが可能になった。GTFSデータの公開を行ったことによりGoogle mapでの検索が可能になり、交通手段の一つとして周知を図ることができるようになった。	B 循環バスの利用者数 目標:14万2千人 実績:9万3千人 【目標が達成できなかった理由】 新型コロナウイルスの影響を受けて利用者数が減少しても、運行便数の減少及び変更等を行うことなく、生活交通としての移動手段の確保を行うことができた。中ルートは、市内主要3駅その他、公共施設やスーパー等への乗り入れを行っている路線であり、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、駅や公共施設(イベントの中止)の利用者や買い物等の外出機会が減ったため、バス利用者が減少したと考える。	定期券やQRコード決済の周知を図り、利便性の良さを理解してもらい、通勤・通学で駅を利用される方の利用を増やしていく。 また、車内消毒だけでなく、抗菌処理を施し、その旨をしっかりPRしてことで、安心して利用してもらえる環境を整えていく。 福祉部局等と連携を図りながら、高齢者を対象とした乗り方教室を実施する際に、バスロケーションシステムの使い方についても説明し、バスの利便性について知ってもらうことで、利用促進に繋げていく。
	(2)東海市循環バス中ルート④ 太田川駅前を起終点とする 23.7km (3)東海市循環バス南ルート⑤ 加木屋車庫前を起終点とする 24.2km (4)東海市循環バス南ルート⑥ 加木屋デイサービスセンターを起終点とする 23.6km		A 南ルート ダイヤ改正により、乗り換えなしで市役所まで行けるようになり、利用者の負担軽減を図ることができた。 定期券制度の導入により、毎日利用される方の乗降に係る負担を減らすことができた。 GTFSデータの公開を行ったことによりGoogle mapでの検索が可能になり、交通手段の一つとして周知を図ることができるようになった。	B 循環バスの利用者数 目標:14万人 実績:8万8千人 【目標が達成できなかった理由】 新型コロナウイルスの影響を受けて利用者数が減少しても、運行便数の減少及び変更等を行うことなく、生活交通としての移動手段の確保を行うことができた。南ルートは、市内主要4駅その他、公共施設や病院等への乗り入れを行っている路線であり、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、駅や公共施設(イベントの中止)の利用者が減ったことや、病院の利用制限が行われたことにより、バス利用者が減少したと考える。	

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年12月22日

協議会名:	東海市地域公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>東海市は、名古屋駅と中部国際空港を連絡する名鉄常滑線と、太田川駅から知多半島の南端を連絡する名鉄河和線により南北の公共交通基幹軸が、隣接する大府市のJR共和駅・大府駅と太田川駅を連絡する独自路線バス(知多バス上野台線・横須賀線)により東西の公共交通基幹軸が形成されている。これらの公共交通基幹軸を補完し、市内の公共施設及び住宅地域を結ぶ地域内フィーダー交通として循環バスによる市内の生活交通ネットワークが形成されている。</p> <p>地域内フィーダーである東海市循環バスは、平成25年度に実施したバス利用者及び市民アンケートでは82%の市民からバス交通は必要であるとの回答が得られているものの、R02.10月～R03.09月中の利用人数は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり27万9千人と大きく落ち込んだ。また、地域間幹線系統である知多バス横須賀線については、沿線にある高等学校の利用者数が減少している等の理由から収益が伸び悩んでおり、平成28年には一部路線が廃止となる等、幹線の路線維持が喫緊の課題となっている。</p> <p>令和6年3月には市内に名古屋鉄道の新駅(名鉄河和線 高横須賀駅～南加木屋駅間)が完成し、令和6年度中には隣接する大府市へ抜ける養父森岡線(幹線道路)が開通することから、今後市内交通の流れが大きく変わることが予想される。</p> <p>また、本市の中心的交通結節点である太田川駅周辺には、東海市芸術劇場を始めとした文化施設・大学・商業施設等が整備されており、各施設の来訪者のみならず、令和9年のリニア中央新幹線の開通に併せて新たな人流が生まれ、より一層の「にぎわい」創出が予想される。</p> <p>昨年度から新型コロナウイルス感染症の影響を受け、民間路線を含めた市内ほぼ全ての公共交通機関において利用者数が大きく落ち込んでいる。今後も平成27年度に策定した東海市地域公共交通網形成計画を推進しながら、市民の公共交通に対する期待値が変化してきていることも鑑み、地域における輸送資源を最大限生かした持続可能な公共交通体系の構築を目指しているところである。</p>