

生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和 4 年 6 月 2 4 日

（名称）東海市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画の名称
東海市地域内フィーダー系統確保維持計画
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>▼ 目的</p> <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、太田川駅と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形成されている。また、市内鉄道駅と、隣接する大府市を連絡する民間事業者が運行する路線バス（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。</p> <p>東海市循環バスは、市内の各拠点及び公共施設や住宅地域を結ぶことで、東西南北の公共交通基幹軸を地域的に補完するものである。また、路線バスや鉄道への乗り継ぎによって市域を跨いだ移動を可能とし、地域の活性化を図ることを目的とする。</p> <p>▼ 必要性</p> <p>東海市循環バスは、年間約28万5千人の方に利用されており、主に買い物、通勤、通学、通院などの日常生活に必要な移動を担う路線である。</p> <p>幹線として市内運行をしている路線バスは市内を東西に結んでおり、市内全地域を網羅することは困難である。そのため、東海市循環バスを地域内フィーダー系統として運行することにより、路線バスや鉄道駅への接続、公共施設への移動手段として、住民の生活交通を確保することが必要である。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<ul style="list-style-type: none"> ・ 循環バスの利用者数 令和3年度実績（R03.04～R04.03）284,794人 令和5年度目標：365,000人 ・ 買い物、通勤、通学などの日常生活の移動がしやすいと思う人の割合 令和3年度実績 61.1% 令和5年度目標 60.5% <p>（東海市地域公共交通網形成計画 基本構想・形成計画 P75 参照）</p>
(2) 事業の効果
<p>本市における地域内フィーダー系統は、循環バスと補助路線バスを統合し、市内3つのエリアをそれぞれ循環する路線を形成することにより、市内のどこからでもほぼ同じ時間で太田川駅や中心市街地へアクセスできるようになった。</p> <p>これまでの公共施設や病院等への利用者に加え、通勤・通学での移動需要にも対応可能となり、利用者層の拡大につながっている。また、3つの路線が集中する中心部（太田川駅）への移動においても、バスを利用する人が増加している。</p> <p>さらに、中心部へのアクセス性向上から、高齢者の外出が促進されるとともに、中心市街地で買い物をする市民の割合が増加し、地域経済の活性化に寄与することも期待される。</p>

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・より利用しやすく充実した公共交通となるような、地域内フィーダー系統のルートやダイヤの見直し（東海市） ・路線バスや他市町との公共交通体系の連携を検討（事業者、東海市、近隣市町） ・市内小学校やシルバー世代へのモビリティ・マネジメントの実施（事業者、東海市地域公共交通会議） ・利用者の利用実態や需要を把握するための調査業務を実施（東海市地域公共交通会議）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者
表1を添付。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者
運行事業者の運行経費より運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた分を負担金とし、東海市が負担。
6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称
知多乗合株式会社
7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
該当なし
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付。
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
<p style="color: red;">中型バスは平成24年5月に購入してから10年が経過し、故障による代車運行が年間5割近くなる車両も発生しており、遅延の原因にもなっている。また、代車運行の際はワンステップ車両での運行となるため、身体の不自由な方や高齢者、車椅子利用者の利便性を損なっている。全ての利用者にとって安心・安全な公共交通を提供するためにも車両の更新は必要不可欠である。</p>

14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標 令和4年度中型バス2台更新
(2) 事業の効果 車両の更新を行うことで車両の故障が減り、安定的な運行を提供することできるとともに、代車運行の割合が減ることにより全ての利用者の利便性を確保することができることから、市民の循環バス利用に対する「満足」の割合は増加する。
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6を添付。 なお、東海市が国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標 該当なし
(2) 事業の効果 該当なし
19. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
20. 協議会の開催状況と主な議論
(1) 東海市地域公共交通網基本構想・形成計画等策定 <ul style="list-style-type: none"> ・平成27年10月22日 第2回東海市地域公共交通会議 東海市の現状、公共交通の特性分析 ・平成27年12月22日 第3回東海市地域公共交通会議 東海市地域公共交通網基本構想・形成計画素案の検討 ・平成28年1月13日 第4回東海市地域公共交通会議 東海市地域公共交通網基本構想・形成計画のとりまとめ ・平成28年3月8日 第5回東海市地域公共交通会議 東海市地域公共交通網基本構想・形成計画のとりまとめ（承認）
(2) 令和4年度生活交通確保維持計画策定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年6月25日 第1回東海市地域公共交通会議
(3) 令和4年度生活交通確保維持計画の認定変更 <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年3月11日～3月25日 東海市地域公共交通会議に係る書面協議開催
(4) 令和5年度生活交通確保維持計画策定 <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年6月24日 第1回東海市地域公共交通会議

21. 利用者等の意見の反映状況

- (1) 平成 27 年 5 月 2 日付けでダイヤ及び一部ルート改定
- 平成 27 年 5 月の公立西知多総合病院の開院に合わせ、ダイヤ及び一部ルート改定を行った。朝の通勤時間帯による渋滞が発生しやすい区間の運行時間を長くする『朝ダイヤ』や、バス停間の距離が短い区間では、バス停の発車時刻をそろえる『0分ダイヤ』を導入した。また、遅延を解消させることを目的とした『時間調整を行うバス停』を増加させ、より定時運行に近づけ、利用者の利便性を向上させた。さらに、利用者の声を踏まえ、各ルートの1周あたりの運行時間をそろえ、乗継拠点を4か所に集約することで、乗継による利便性を向上させた。
- (2) 平成 28 年 12 月に循環バスOD調査、平成 29 年 1 月に循環バス定時運行調査を実施
- 本市では、平成 27 年 5 月 2 日に循環バスのダイヤ及び一部ルートの改定を行い、平成 28 年 8 月 27 日より 75 歳以上の市民を対象とした高齢者循環バス利用促進事業を実施した。これらに加え高齢者運転免許証自主返納事業等の効果もあり、循環バスの利用者が増加し、乗降時間が長くなり、結果としてダイヤの遅延を生じさせていた。このことを受け、実際の利用者の世代や乗降状況、運行状況などを把握するため、OD調査及び定時運行調査を実施した。また、定時運行調査では、運転手や利用者への聞き取り調査も実施し、利便性向上に向けての課題を把握した。
- (ア) OD調査（平日：平成 28 年 12 月 13 日・休日：平成 28 年 12 月 18 日）
- 平日総乗車人数：1,238 人 平日一便あたり：154.8 人
 - 休日総乗車人数：811 人 休日一便あたり：135.2 人
 - 70代以上の利用が最も多く、休日は半数以上が70代以上の利用者。
 - 支払い方法としては、平日は回数券の利用者が最も多いが、休日は75歳以上の市内在住者が利用可能な無料カードケースの利用者が最も多い。
 - 15分以内の区間で約半数、30分以内の区間で約九割の利用者が下車している。
- (イ) 定時運行調査（平成 29 年 1 月 16 日から 31 日まで）
- 遅延状況：工事や事故等のない平日で最大 10 分の遅延があるバス停がある
 - 聞き取り内容：乗り継ぎについては問題がない、遅延区間がある
- (3) 平成 30 年 6 月～7 月に各地区で意見聴取を実施
- 利用者の増加が要因となり、ダイヤの遅延等が発生していることと、利用者のニーズが多様化していることから、地区コミュニティや町内会・自治会を単位として、循環バスに関する意見聴取を実施したもの。集計したアンケート結果は東海市地域公共交通会議内で共有し、ダイヤ及び一部ルート改定の際に活用した。
- (4) 令和 2 年 10 月 1 日付けでダイヤ及び一部ルート等改正
- 通勤通学者の利便性を向上させるため、住宅地と鉄道駅を結ぶ『朝夕ダイヤ』を設定し、新たに定期券運賃制度を導入。慢性的な遅延の解消及び運行の安全性の向上を目的に昼間時間帯のダイヤを見直し、利用者から要望の多かった南ルートの市役所への延伸を行うと共に、各ルートを一部改正。また、バスロケーションシステムの導入及びオープンデータ化を実施。
- (5) 令和 4 年度に地域公共交通調査業務委託を実施
- 令和 5 年度に東海市地域公共交通計画を策定するにあたり、これからの地域公共交通の基本方針を検討するために、調査業務を委託するもの。

22. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	愛知県都市・交通局交通対策課
関係市区町村	東海市総務部交通防犯課
交通事業者・交通施設管理者等	名古屋鉄道株式会社、知多乗合株式会社、株式会社知多つばめタクシー、(公社)愛知県バス協会、(社)愛知県タクシー協会、愛知県交通運輸産業労働組合協議会、愛知県知多建設事務所、東海警察署

地方運輸局	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局
その他協議会が必要と認める者	社会福祉法人さつき福祉会、東海市シニア連合会、ジャンプアップおた協同組合、東海市観光協会、地域開発みちの会、東海市小中学校PTA連絡協議会、東海商工会議所、連合愛知知多地域協議会、愛知消費者協会、コミュニティ推進地区連絡協議会（3人）、大同大学教授、東海市（副市長・都市建設部長）

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）愛知県東海市中央町一丁目1番地

（所 属）総務部交通防犯課

（氏 名）吹元 静香

（電 話）052-603-2211(内線:323)

(e-mail) koutsuu@city.tokai.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

外客来訪促進計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

5年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
東海市	知多乗合株式会社	(1)-1 東海市循環バス中ルート 系統③(4便～7便)	太田川 駅	加木屋車 庫前	太田川 駅	23.6km 循環	304日	1,216回		路線定期	①	地域間幹線系統横須 賀A線と、高横須賀駅 前、高横須賀駅東バス 停で接続	③
	知多乗合株式会社	(1)-2 東海市循環バス中ルート 系統③(4便～7便)	太田川 駅	加木屋車 庫前	太田川 駅	23.9km 循環	61日	244回					
	知多乗合株式会社	(2)-1 東海市循環バス中ルート 系統④(4便～7便)	加木屋 車庫前	聚楽園駅 前	加木屋 車庫前	23.4km 循環	304日	1,216回		路線定期	①		③
	知多乗合株式会社	(2)-2 東海市循環バス中ルート 系統④(4便～7便)	加木屋 車庫前	聚楽園駅 前	加木屋 車庫前	23.7km 循環	61日	244回					
	知多乗合株式会社	(3) 東海市循環バス南ルート 系統⑤(4便～7便)	加木屋 車庫前	太田川駅 前	加木屋 車庫前	24.2km 循環	365日	1,460回		路線定期	①	地域間幹線系統横須 賀A線と、尾張横須賀 駅前、高横須賀駅東 バス停で接続	③
	知多乗合株式会社	(4) 東海市循環バス南ルート 系統⑥(4便～7便)	加木屋デ ィサービス センター	太田川駅 前	加木屋デ ィサービス センター	23.6km 循環	365日	1,460回		路線定期	①		③
	知多乗合株式会社	(5) 東海市循環バス中ルート 系統③(2便・9便・10便)	尾張横須賀 駅前	太田川駅 前	聚楽園 駅前	往 10.0km 復 10.1km	244日	366回		路線定期	①	地域間幹線系統横須 賀A線と、尾張横須賀 駅前、高横須賀駅前 バス停等で接続	③
	知多乗合株式会社	(6) 東海市循環バス中ルート 系統③(1便)	上野中 学校前	太田川駅 前	尾張横須賀 駅前	往 7.6km 復 km	244日	122回		路線定期	①		③
	知多乗合株式会社	(7) 東海市循環バス中ルート 系統④(1便・2便・3便・9 便・10便)	上野台	西知多総 合病院	尾張横須賀 駅前	往 7.8km 復 7.8km	244日	610回		路線定期	①		③
	知多乗合株式会社	(8) 東海市循環バス中ルート 系統④(3便)	尾張横須賀 駅前	西知多総 合病院	加木屋 車庫前	往 3.0km 復 km	244日	122回		路線定期	①	地域間幹線系統横須 賀A線と、尾張横須賀 駅前バス停等で接続	③
	知多乗合株式会社	(9) 東海市循環バス南ルート系 統⑤(1便・2便・9便～11便)系 統⑥(2便・3便・8便・9便)	加木屋デ ィサービス センター	南加木屋 駅東	尾張横須賀 駅前	往 9.5km 復 10.0km	244日	1,098回		路線定期	①		③
知多乗合株式会社	(10) 東海市循環バス南ルート 系統⑤(8便)	加木屋 車庫前	西知多総 合病院	尾張横須賀 駅前	往 3.1km 復 km	244日	122回		路線定期	①		③	

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	東海市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	10,351
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
東海市地域公共交通網形成計画	平成28年3月8日	

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2) 添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

市区町村名	バス事業者等名	申請番号	運行の用に供する補助対象系統名(申請番号)	補助対象車両の種別			乗車定員	購入年月	利便増進特例措置	運送継続特例措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
東海市	知多乗合株式会社	1	(1) 東海市循環バス中ルート系統③	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	59	R4.10			一括
	知多乗合株式会社	2	(2) 東海市循環バス中ルート系統④	ノンステップ型	スロープ付き	標準仕様	59	R4.10			一括
		3	()								
		4	()								
		5	()								

(注)

- 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型又は小型車両の別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
- 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
- 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
- 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
- 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。