

中運交企第156号  
令和3年3月1日

東海市地域公共交通会議  
会長 佐治 錦三 殿

中部運輸局長  
(公印省略)

令和2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: 052-952-8050

(別紙) 中部運輸局二次評価結果 令和3年3月1日付け中運交企第156号通知

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

- ・コミュニティバスの朝夕ダイヤを設定(令和2年10月～)するなど、地域にあった改善を図っていることが確認できました。
- ・小学生や高齢者、園児の保護者を対象にバスの利用促進を図る取組を行っていることが確認できました。

期待する取組

- ・令和2年10月に改訂したダイヤ等について、利用状況等を分析し、今後の利用促進を図ることを期待します。
- ・広域路線の維持等、近隣市町と連携した取組が行われることを期待します。
- ・バスロケーションシステムの導入、GTFS化への対応等、利用者の利便向上が図られ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)

協議会名: 東海市地域公共交通会議

令和 年 月 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革補助(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 聚楽園駅前を起終点とする 23.9km (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 23.9km (3)東海市循環バス南ルート⑤ 加木屋デイサービスセンターを終起点とする 22.8km (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終起点とする 22.3km ※車両減価償却費の補助あり	より利用しやすく充実した公共交通となるよう、地域内フィーダー系統のルート改正やダイヤの見直しに向けた協議を実施した。 ダイヤ改正について、高齢者に対するバスの乗り方教室に併せて概要説明の実施を検討していたが、コロナ禍による影響を受け、中止となった。	地域公共交通会議内で、生活確保維持改善計画や改善事業について協議し、目標や効果等も確認しながら、委員の了解を得て策定・実施している。 また、事業終了後には同会議で報告を行い、今後の課題や、目標についても協議を行っている。 このことから、会議内では事業が適切に実施されていると考える。	北ルート ※フィーダー補助なし 循環バスの利用者数 目標:16万人 実績:13万5千人 中ルート 循環バスの利用者数 目標:14万2千人 実績:12万2千人 南ルート 循環バスの利用者数 目標:14万人 実績:11万4千人 B 【総括】 循環バスの利用者数 目標:44万2千人 実績:37万1千人 【目標が達成できなかった理由】 新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の影響により、R02.03月~5月に利用者数が著しく落ち込んだため。なお、運行便数の減少及び変更等を行うことなく、生活交通として移動手段の確保は行われたもの。	R01.10~R02.9のコミュニティバスの年間利用者数は37万1千人であり、コロナ禍による情勢の変動もあったことから、前年実績に比べて7万2千人減少している。 減少については、利用者数と運賃収入の割合から鑑みて、無料で循環バスを利用している高齢者等が緊急事態宣言の際に外出を控えたものと考えられ、宣言解除後の6月以降は回復傾向にある。 R02.10から改正を行う循環バスの改正案については、広報誌や回覧板等を利用して市民に対する周知を行い、パブリックコメントを実施した。また、改正に伴う朝夕ダイヤの新設に併せて、通勤通学利用者をメインターゲットとして、定期券制度の導入を予定している。 また、インターネット環境下でバスの現在地情報を確認することの出来る静的バスロケーションシステムを導入することに伴い、GTFS 化を実施予定。

## 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 年 月 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>東海市内には、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、隣接する大府市と太田川駅を連絡する独自路線バス(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。これらに対し、市内の各拠点及び公共施設や住宅地域を結びながら東西・南北の公共交通基幹軸を地域的に補完し、地域内フィーダー交通という形で、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循環バスの状況として、R01.10～R02.9中の乗車人数は、37万1千人とコロナ禍の影響もあり、落ち込んだ。また、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、市民の82パーセントがバス交通は必要であると回答している。</p> <p>しかし、地域間幹線系統である横須賀線については、沿線にある高校生の利用減少等の理由から収益が伸び悩み、平成28年度(H28.4～H29.3)には一部路線が廃止となるなど、路線維持が難しくなっており、喫緊の課題となっていたが、近年利用者の増加が見られるようになってきた。</p> <p>本市の中心的交通結節拠点である太田川駅周辺には、東海市芸術劇場のような大型文化施設を始め、大学、商業施設なども整備されています。また、こうした施設に訪れる人だけでなく、2027年のリニア中央新幹線の開通にあわせて、新たな人の動きも生まれ、より一層の「にぎわい」が創出されることも予想される。</p> <p>バス交通については、今後も多くの人口流入が予想される本市にとって重要な公共交通であるため、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、利用者の利便性向上を図り、さらなる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>

中運交企第156号  
令和3年3月1日

愛知県バス対策協議会  
会長 中川 喜仁 殿

中部運輸局長  
(公印省略)

令和2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:052-952-8050

自治体・協議会名	愛知県バス対策協議会
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

- ・新型コロナウイルス感染症に関する公共事業者に対し、感染防止対策や運行継続に向けた支援を行ったことを評価します。

### 期待する取組

- ・輸送実績で15人割れとなっている系統、平均乗車密度が極めて低い系統について、協議会として詳細な分析を進めるとともに、運行事業者、沿線自治体など関係者と協働して具体的な改善策の検討をお願いします。
- ・協議会として地域間幹線系統に係る方針・考え方を整理し、それに基づいて計画の位置づけや事業の実施をして頂くようお願いします。
- ・地域公共交通の確保・維持に向けては、地域公共交通計画における位置づけが重要であるため、必要に応じて圏域で作成いただくか、現在計画がない市町村への対応の検討をお願いします。

令和2年度補助系統別事業評価票(横須賀(A)線)

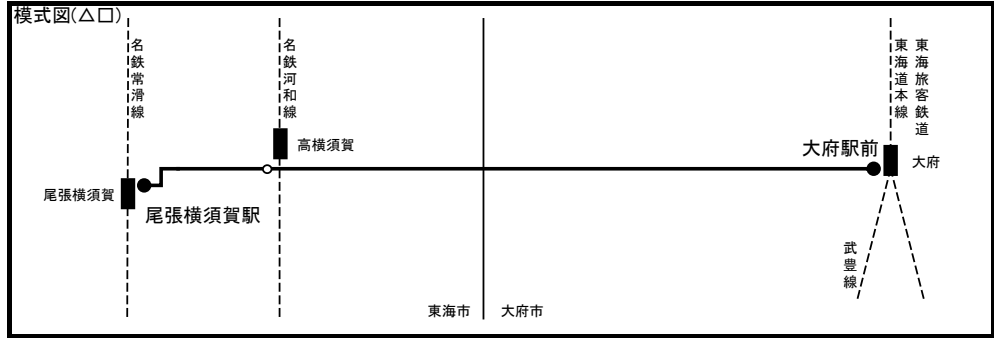
資料4-2(参考)

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	12.4回	大府市・東海市
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)

接続の状況(△□)	
<接続する系統>	
東海旅客鉄道東海道本線・武豊線 名古屋鉄道常滑線 名古屋鉄道河和線	
<接続される系統>	
知多乗合大府線 東海市循環バス 大府市循環バス	



2. R1年度の運行状況

事業実施の適切性	
計画どおり運行されたか(△)	
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由
A	事業計画どおり運行回数が確保されている

- 評価の基準
- 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

《参考数値》 主要指標の推移(△)						
年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	
年間利用者数【人】	72,032	65,561	85,243	87,009	88,839	
平均乗車密度(実績)	3.2	3.0	3.8	3.9	4.0	
輸送量(実績)	39.6	37.2	47.1	48.3	49.6	
収支率(実績)		59.9%	78.3%	79.0%	60.7%	

目標・効果達成状況			
評価	目標の達成状況(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
A	目標	85,850	<p>市町村名: 大府市</p> <p>各主要指標について概ね前年から増加し、年間利用者数が目標を達成している。一方、収支率が前年より大幅に低下している。これは、新型コロナウイルス感染症の影響等によるものと推察する。いずれにしても、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提供し続けるため、利用促進策等の継続した取組が必要である</p>
	結果	88,839	
	特記事項		
評価の基準		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
A → 年間目標利用者数を達成できた場合		市町村名: 東海市	市町村名:
B1 → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合		各主要指標とも前年度から順調に増加している。今後も、継続的な利用促進策を図る必要がある。	
B2 → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、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			

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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,658 人/月	市境をまたぐ利用が5割以上あり、広域的な路線の役割をはたしている。	市町村名: 大府市	市町村名: 東海市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	53.8 %		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。	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・通学等の利用がみられる。	
特記事項	2020年6月4日及び6月5日実施のOD調査結果をもとに算出				

《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)(□)
<p>大府駅前: およそ150人/日</p> <p>尾張横須賀駅: およそ50人/日</p> <p>市町村境の断面輸送量は上記のとおり</p>	<p>JR大府駅乗車人員(H30年度、知多半島の統計 令和元年版): 14,753人/日</p> <p>名古屋鉄道尾張横須賀駅利用者数(R元年度): 1,992,214人※</p> <p>名古屋鉄道高横須賀駅利用者数 (R元年度): 1,113,027人※</p> <p>東海市循環バス中ルート輸送人員(R2年度): 122,562人</p> <p>東海市循環バス南ルート輸送人員(R2年度): 114,388人</p> <p>大府市循環バス東コース輸送人員(R2年度): 23,332人</p> <p>大府市循環バス西コース輸送人員(R2年度): 22,203人</p> <p>大府市循環バス南コース輸送人員(R2年度): 29,518人</p> <p>大府市循環バス中央コース輸送人員(R2年度): 50,154人</p> <p>※名古屋鉄道駅利用者数は会計年度(4月~3月)</p>

3. R1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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	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を展開した。	市町村名： 大府市	市町村名： 東海市	市町村名：
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		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。	東海市のホームページに知多乗合や近隣自治体ホームページのリンクを行い、他のバスへの乗り換えについて周知を行った。	
関係者の連携等(△□)	沿線施設等への路線周知等を行い、施設利用者のバス利用促進に努めた。			

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
新型コロナウイルス感染症の影響により、路線バスの利用者数が減少傾向にあるため、一層の利用促進に向けた取組を進める必要がある。	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： 東海市 東海市・大府市・知多乗合株式会社の三者が連携し、利用促進に向けた取り組みが必要である。	市町村名：

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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R2年度、R3年度に行う取組	2020年度中に当社ホームページの刷新を行い、利用者の利便性向上に関する取組を進める。また、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： 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： 東海市 東海市の時刻表を配布する際に、路線バスの時刻表を併せて配布する。また、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：

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、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. 地域公共交通網形成計画に記載した補助システムの目標と評価

	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 大府市 会計R6年度目標値 知多バス横須賀線利用者数:250人/日	市町村名： 東海市 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)	市町村名：
自己評価	「大府市地域公共交通計画」はR2年10月1日策定のため、R2年度は当計画期間外ではあるが、計画目標に向けて、より一層の利用促進に向けた取組を進める必要がある。	目標としている利用者数を上回っているものの、東海市内の乗降客数は多くないため、利用促進に向けた取り組みを継続する必要がある。	

7. 補助システムに接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名： 大府市 (R2年度) 大府市循環バス東コース輸送人員:23,332人 大府市循環バス西コース輸送人員:22,203人 大府市循環バス南コース輸送人員:29,518人 大府市循環バス中央コース輸送人員:50,154人	市町村名： 東海市 (R2年度) 東海市循環バス中ルート輸送人員:122,562人 東海市循環バス南ルート輸送人員:114,388人	市町村名：

<p>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> <p style="text-align: right;">※適宜、セルの結合を変えて利用してください</p>
---



【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	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(%)					
								R2計画	R2実績	(平均乗車密度)	(運行回数)	R1実績			R2実績		
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	40 常滑南部(B)	常滑市民病院～上野間駅	沿線自治体と連携し、広報等への時刻表の掲載などを行った。沿線の常滑市では高齢者を中心とした運賃助成制度を試行的に開始した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	A	目標：41,600 実績：70,828(170.3%) ※前年度比109.8%  2020年4月1日より、常滑市路線バス運賃助成事業を開始したことや、常滑市民病院への速達性等を考慮したダイヤ改正により、利用者数が増加したと考えられる。	17.0	26.0	2.6	10.0	34.9	35.5	市町をまたぐ利用者は月平均372人で全体の約9%にとどまる。市町境が終点近くに位置することから、大半の旅客は常滑市内の利用であるが、市町境をまたぐ利用が一定数あり、広域的な路線の役割を果たしている。 《接続する幹線の系統》 名古屋鉄道常滑線、知多新線、知多乗合(半田・常滑線)	2020年度中にホームページの刷新を行い、利用者の利便性向上に関する取組を進める。また、沿線市の常滑市では、路線バス運賃助成制度を試行的に継続実施するとともに、広報誌や市のホームページの活用により、利用促進に努めている。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	知多乗合(株)	知多乗合(株)	41 師崎	河和駅～師崎港	沿線の南知多町と連携しHP等に時刻表を掲載するとともに、町内で開催したタウンミーティングでの意見等の情報を共有した。また、通学定期券の販売や町民感謝デーなどを実施した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	A	目標：88,700 実績：95,858(108.1%) ※前年度比105.9%  南知多町から河和駅への通勤・通学旅客が増加したものと考えられるが、今後もより一層、利用促進を図る必要がある。	49.9	48.1	3.3	14.6	41.5	34.1	町を跨ぐ利用者は、月平均4,960人で全体の69%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。大部分は、鉄道駅(河和駅)の利用や通院・通学、沿線の総合病院への通院と考えられる。知多南部地区の重要な公共交通手段の一つである。  《地域的・フィーダー的系統》 (南知多町)海っ子バス(西海岸線)	2020年度中にホームページの刷新を行い、利用者の利便性向上に関する取組を進める。
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	沿線市が運行するバスの路線図・時刻表に横須賀線への乗継箇所を掲載し、広く周知を図った。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	A	目標：85,850 実績：88,839(103.5%) ※前年度比102.1%  沿線施設の利用にあわせてダイヤ改正を行ったことにより利用者が増加したものと考えられる。	52.0	50.0	4.0	12.5	79.0	60.7	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。  《地域的・フィーダー的系統》 知多乗合(大府線)、東海市循環バス、大府市循環バス	2020年度中にホームページの刷新を行い、利用者の利便性に関する取組を進める。沿線の東海市では、循環バスの路線図・時刻表に横須賀線への乗継箇所を明示する、また、東海市ではコミュニティバスの時刻表と合わせて路線バスの時刻表を配布するなど、引き続き利用促進を図る。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	大府市	知多乗合(株)	43 大府市循環バス(北コース)	共和駅前～名鉄前後駅～共和駅東	ホームページや広報により、路線改正に伴う利便性向上に関するPRを行うとともに、時刻表を大府市内の公共施設に加えて、沿線の豊明市役所、名鉄前後駅に配架した。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	C	目標：46,000 実績：15,837(34.4%)  令和元年10月の路線再編の影響により、前年度に比べて利用が減少しており、さらに新型コロナウイルスの影響を受け、大きく落ち込んだ。	17.0	6.1	0.9	6.8	—	2.3	市を跨ぐ利用者は、月平均240人で全体の12.7%に留まっているものの、JR共和駅と名鉄前後駅の駅間利用が一定数あることから、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。  《地域的・フィーダー的系統》 大府市循環バス、豊明市循環バス	バス車両の更新、バスロケーションシステムの導入、バス情報のGTFIS化などの利用促進策を実施していく。また、豊明市では、引き続き、市内の駅・施設等に時刻表を配架する。
06東海・半田・大府・常滑・美浜	南知多町	レスクル(株)	59 海っ子バス(豊浜線)	師崎港～河和駅	ホームページ、広報誌を活用したPR、時刻表の掲載、企画切符の販売、無料デー等を実施するとともに、沿線町営バスとの乗り換え案内など公共交通利用の呼びかけを住民に行った。	A	事業計画どおり運行回数が確保されている。	B	目標：72,400 実績：70,733(97.7%) ※前年度比86.8%  新型コロナウイルスの影響により、通学・観光目的での利用が減少したと考えられる。	31.8	24.0	1.5	16.0	34.5	22.3	町を跨ぐ利用者は、月平均2,730人で全体の75%を占めており、広域的な路線の役割を果たしていると考えられる。  町境を超える病院への通院や鉄道駅(河和駅)の利用が多い。  《地域的・フィーダー的系統》 (南知多町)海っ子バス(西海岸線)	引き続き鉄道、船舶等の関係機関と連携して、地域住民の利用促進が進む取組が必要である。