

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)

令和5年12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

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	<ul style="list-style-type: none"> 東海市循環バス中ルート③ 太田川駅前を起終点とする 23.9km 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 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 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 (中ルート③、④については車両減価償却費等国庫補助金を活用)	<ul style="list-style-type: none"> 近隣市との協働、他部署との連携した施策の実施を引き続き行うことにより、利用促進を継続した 利用者の利便性を向上させるため、現金決済・二次元バーコード決済に加えて、ICカード決済を導入した ダイヤ改正や新たな公共交通システムの導入に向けた事前説明を公共交通事業者に対して個別に実施した 次期ルート・ダイヤ改正に向けて、各種アンケート結果の分析から得られた地域の意見を公共交通計画へ反映し、公共交通計画に基づくルート・ダイヤ案を作成・検討した 	A <ul style="list-style-type: none"> 近隣市との協働、他部署との連携を継続して実施している ICカード決済導入後、現金等の決済方法からの移行が利用者数・決済金額共に増加した ダイヤ・ルート改正時に、近隣市への乗り入れや、新たなバス停の設置に伴うルートの検討等、利用者・未利用者の移動ニーズに応えられるよう、公共交通計画に則った編成を検討し、進めている 	B 【中ルート】 循環バスの利用者数(会計年度) 目標: 14万2千人 実績: 10万4千人 【南ルート】 循環バスの利用者数(会計年度) 目標: 14万人 実績: 9万3千人 コロナ禍における外出自粛等による影響を受け、交通手段の変化や公共交通機関を避ける動きから利用者が減少していたが、現在は、高齢者の外出促進のためのバスロケーションシステムの活用等を行った結果、外出促進につながり回復傾向にあると思われる。	<ul style="list-style-type: none"> 近隣市との協働の中で、今後は相互間の乗り入れ等も含めた利用者の外出促進を検討する アンケート結果の分析に基づいた地域特性や利用者意見等を、令和6年10月に改正を予定しているルート・ダイヤへ反映する 令和6年度に養父森岡線(幹線道路)が開通した際には、東海市地域公共交通計画に沿った近隣市(大府市)への乗り入れについて検討する 既存の公共交通を補完するための新たな移動システムとしてチョイソコの実証実験を行い、既存の公共交通と共存する日常生活を営むために必要な交通手段を試行する

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5年12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>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>令和6年末には加木屋中ノ池駅(名古屋鉄道名鉄河和線・高横須賀駅～南加木屋駅間)の供用が開始され、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年以降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>地域内フィーダーである東海市循環バスは、令和2年度のダイヤ改正・コロナ禍による外出自粛などの影響を受け、著しく利用者が減少していたが、令和4年度以降徐々に回復傾向を見せており、令和4年10月から令和5年9月中の利用者数は、前年同時期と比較して約13,400人増加している。これは、通勤通学や通院、買い物等の日常生活で公共交通を利用する人数が回復している。しかし、毎年行っている総合計画に関する市民アンケートにおける「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」が減少しており、市北部地域や75歳以上の高齢者層において現状の公共交通ではニーズに応えきれていない様子が窺える。</p> <p>今後は、令和6年10月に実施を予定しているダイヤ・ルート改正に向けて、各種アンケート結果等を反映した公共交通計画に則った検討を進め、目的地や経路等、利用者・未利用者共に使い易い公共交通となるよう、需要をしっかりと把握した上で、持続可能な公共交通体系の一部として循環バスの運行を継続していく必要がある。</p>