

## 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 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

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、評価結果を生きた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"> <li>・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</li> <li>・東海市循環バス中ルート④ 加木屋車庫前を起終点とする 23.7km</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> (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"> <li>・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。</li> <li>・将来にわたる持続可能な公共交通網の実現のため、地域公共交通計画を3月に策定し、ダイヤ・ルート再編に向け、6月に地域公共交通確保維持改善事業により確保・維持する路線の変更を行った。</li> <li>・ダイヤ・ルート再編に向けて、公共交通計画に基づくダイヤ・ルート案を作成し、パブリックコメントによる意見を参考に令和6年10月からの新ダイヤ・ルートを決定した。</li> <li>・ダイヤ・ルートが3路線から5路線に変更することで、ダイヤ・ルートが複雑化するため、今までのA2版の時刻表から路線ごとに分かれた見やすいA4版のガイドブック(32頁)の作成を行い、全世帯に配布した。また、手軽に持ち運びが可能なポケット版の時刻表の作成もを行い、市内の公共施設にて配布を行い、利用者に対してわかりやすい情報提供を行った。</li> </ul>	A <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・利用者・未利用者の移動ニーズに応えるよう、地域公共交通計画に基づき、令和6年10月ダイヤ・ルート再編に向け、近隣市への乗り入れや、新たなバス停の設置を決定し、これに伴うルートの変更等を行った。</li> </ul>	B <ul style="list-style-type: none"> <li>【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:11万人</li> <li>【南ルート】 循環バスの利用者数(会計年度) 目標:14万人 実績:9万7千人</li> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が急激に減少したことにより、コロナ禍以前に設定した目標を達成できなかったものの、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が2類から5類に移行したことに伴い、通勤通学や通院、買い物等の日常生活での公共交通の利用者が回復傾向にあると考えられる。</li> <li>・昨年に引き続き、高齢者の外出促進のため、スマホ教室でバスロケーションシステムを題材とするとともに、新たな需要創出のため、小学校でバスの乗り方教室の開催や園児を対象とした絵画作品をバス車内に掲示することにより、利用促進を図ったことも増加の一因と考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和6年10月のダイヤ・ルート再編後も、引き続きアンケート調査や乗降調査の分析を進め、利用者の多様なニーズに対応する中で、近隣市と協働し、今後も相互間利用が可能なダイヤ・ルートを引き続き検討する。</li> <li>・都市計画道路養父森岡線(幹線道路)の令和7年3月末の開通や加木屋中ノ池駅南口駅前広場の整備等の都市基盤整備に合わせたダイヤ・ルートの再編について検討する。</li> <li>・主要な交通拠点における利用や乗り継ぎ時の待合環境の向上を図るため、バス停留所に上屋やベンチ等の整備を検討する。</li> </ul>

## 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。令和6年3月16日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、令和7年3月末には、都市計画道路養父森岡線(幹線道路)が都市計画道路名古屋半田線まで開通することから、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、本市の中心的な交通の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たことにより、来訪者が増加しており、今後は、太田川駅西土地区画整理事業による新たな市街地の形成や令和9年以降のリニア中央新幹線の開通により、新たな人流が生まれることで、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4年度に実施した市民アンケートでは60%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。循環バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により急激に減少していたものの、令和4年度以降は徐々に回復傾向となっており、令和5年10月から令和6年9月中では、前年同時期と比較して約7,000人増加している。これは、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が2類から5類に移行したことに伴う、通勤通学や通院、買い物等の日常生活での公共交通の利用者の回復や継続して利用促進の取組みを行ったことが要因と考えられる。しかし、毎年実施している総合計画に関するアンケートにおける「鉄道やバスなどの公共交通機関が利用しやすいと思う人の割合」は減少しており、鉄道駅から離れた地域や高齢者層で満足していない割合が高くなっており、現状の公共交通ではニーズに十分対応しているとは言い難い。</p> <p>今後は、令和6年10月に実施したダイヤ・ルート再編後も利用者・未利用者の調査・分析を進めつつ、都市計画道路養父森岡線(幹線道路)の令和7年3月末の開通や加木屋中ノ池駅南口駅前広場の整備等の都市基盤整備に合わせたダイヤ・ルートの再編について検討する。また、主要な交通拠点における利用や乗り継ぎ時の待合環境の向上を図るため、バス停留所に上屋やベンチ等の整備を検討する。</p>