資料５

中部様式

令和２年度　地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

瀬戸市地域公共交通会議

平成２１年４月１日設置

フィーダー系統　令和元年６月２７日　確保維持計画策定等

調査事業（計画推進事業）　令和２年６月５日　交付決定

1.直近の二次評価の活用・対応状況（1/2）

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 （具体的対応内容）	今後の対応方針
■調査事業により実施した事業は、効果検証や見直しを行い、次年度以降も継続的な取組となるよう期待します。	■公共交通マップ等の更新について、鉄道・地域基幹バス・市内基幹バス・コミュニティバスに係る乗り継ぎ情報の表示方法等の見直しを検討しました。	■コミュニティバス運行見直しに伴い、公共交通マップ等の作成をし、わかりやすい公共交通情報の提供に取組ます。
■陶生病院バスロータリーの整備に伴う各種検証については、利用者にわかりやすいよう、病院内におけるバス情報等の提供方法について検討願います。	■陶生病院バスロータリのハブ化推進に向け、コミュニティバスの沿線地域で協議を引き続き実施しました。 ■病院待合にて時刻表掲示、チラシ等の配架を行いました。	■陶生病院内のバスロータリーへの案内標示（矢印など）について、陶生病院と協議を進めます。
■にじの丘学園開校（R2年4月）に伴う市内基幹バス「赤津線」見直しに伴う各種検証や、今年度末に作成予定のバス路線図等を活用した、鉄道・地域基幹バス・市内基幹バス・コミュニティバスの相互利用の増加についても期待します。	■市内基幹バス「赤津線」の（赤津~瀬戸駅前）、（にじの丘学園~瀬戸駅前）の増便により利便性が向上しました。 ■コミュニティバス下半田川線、こうはん線間の乗り継ぎ時間を考慮したダイヤに見直し、相互利用を促進しました。	■市内基幹バス「赤津線」の塩草土地区画整理地区への延伸により、新たな利用者を発掘するほか、街づくりの一翼を担います。

1.直近の二次評価の活用・対応状況（２/２）

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 （具体的対応内容）	今後の対応方針
■再編から一定期間が経過したしなのバスセンターを拠点とする交通体系については、利用状況を検証し、住民にとって利用しやすい乗継ぎ拠点となるよう検討願います。	■しなのバスセンターにおけるコミュニティバス品野3線（上半田川線、片草線、岩屋堂線）と市内基幹バスの乗継環境について、コミュニティバスの運行ダイヤ・路線等の調整により、乗継待ち時間１０分程度の適正化の検討を継続しました。	■コミュニティバスの運行ダイヤ・路線等の調整により、乗継待ち時間１０分程度の適正化を図ります。

2.協議会が目指す地域公共交通の姿　（Plan）

◆瀬戸市の概要

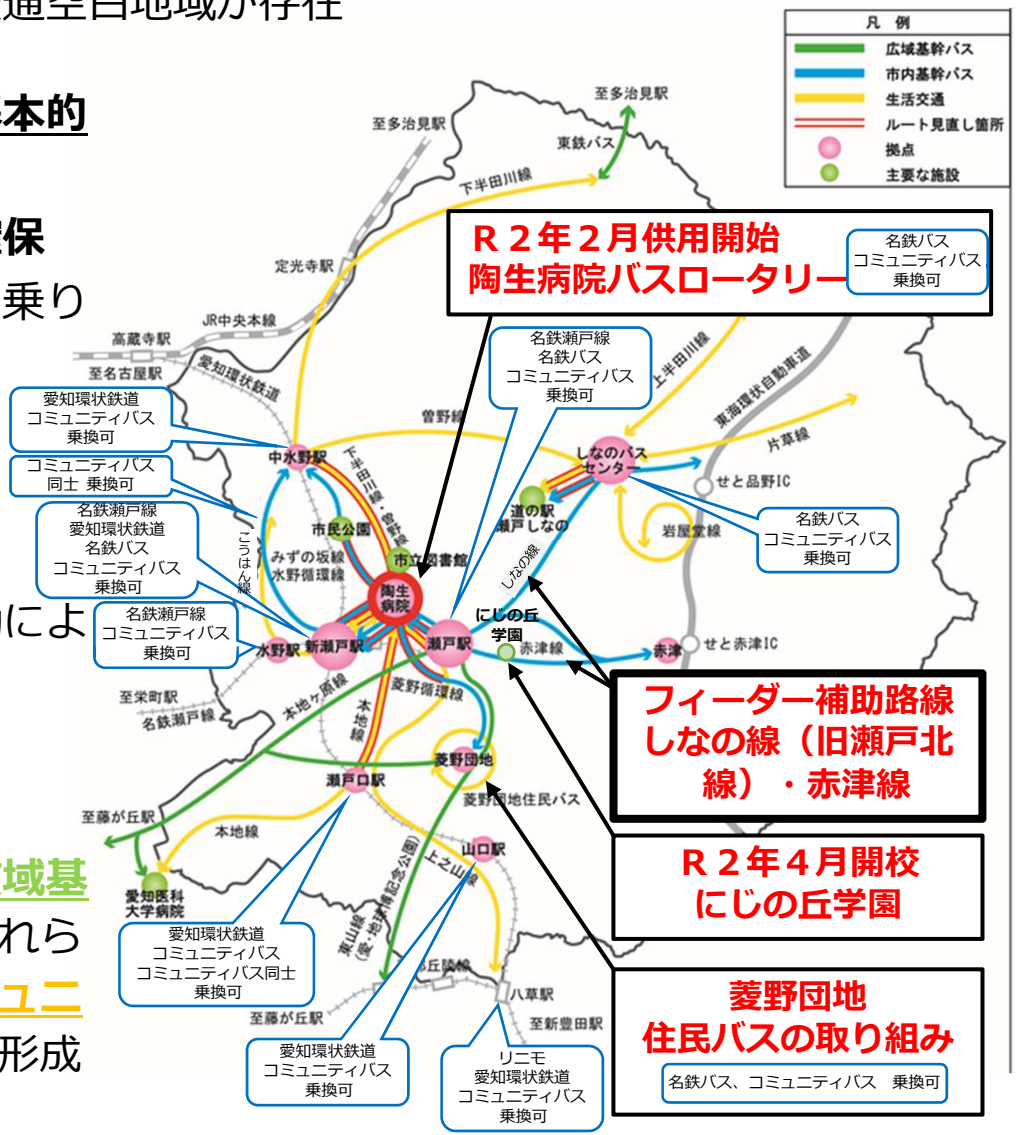
・人口約12.9万人（高齢化率29.6%）⇒人口減少、高齢化が今後も進行
・人の動き（トリップ数）は減少傾向
・人口密度が高い地域においても、公共交通空白地域が存在

◆瀬戸市地域公共交通網形成計画における基本的な方針と目標（期間：2019～2026年）

・**方針①　都市構造を支える公共交通の確保**
　⇒目標　快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成 など
・**方針②　生活を支える公共交通の確保**
　⇒目標　生活交通の確保・維持
・**方針③　持続可能な公共交通の確保**
　⇒目標　市民・交通事業者・行政の協働による利用促進 など

◆公共交通ネットワーク概要（右図参照）

鉄道を基軸とし、周辺都市を連絡する**広域基幹バス**や、拠点間を結ぶ**市内基幹バス**、これらに接続し居住地等を網羅的に運行する**コミュニティバス等**により公共交通ネットワークを形成



3.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容（1/2）　（Do）

方針①　都市構造を支える公共交通の確保

◆市内基幹バスの運行

・**陶生病院バスロータリーのハブ化実現**　市内基幹バス及びコミュニティバスの路線・ダイヤ変更に関する協議を沿線地域で実施、市内基幹バス（しなの線、水野循環線、みずの坂線）及びコミュニティバス（こうはん線、本地線、下半田川線、曽野線）のバスロータリー乗入れ
・しなの線：バス停新設により地域要望を実現（五位塚団地）
・水野循環線：バス停新設により地域要望を実現（瀬戸水野郵便局）
・令和2年4月に開校した、**小中一貫校にじの丘学園の登下校の手段として赤津線・しなの線を活用**
・小中一貫校にじの丘学園の登下校における赤津線・しなの線の**コロナに対応した増便（バス内の過密化を避けるため）**

陶生病院バスロータリーのハブ化

小中一貫校にじの丘学園の登下校
赤津線を活用　（「瀬戸市にじの丘学園ＨＰ」より引用）

方針②　生活を支える公共交通の確保

◆コミュニティバスの運行

・買い物・通院等の日常生活における利便性向上を図るため、**沿線地域の意向を広く取り入れながらバス停移設、新規路線、ダイヤ改正等の協議**を実施（令和元年10月以降、5地域で計28回実施）
・コロナに対応した**飛沫感染防止シートの設置**
・コロナ感染症拡大防止の**啓発マグネットシート**を作成、貼付

◆菱野団地「住民バス」の運行

・**コロナ対策（乗務員の検温、車内消毒1日2回、ﾏｽｸ・換気等実施）**
・利用者数：17,046人（15,981人）１日あたり75.1人（66.0人）
令和元年10月1日～令和2年9月30日実績（　）は令和元年度実績

コロナ感染拡大防止

啓発マグネット貼付

3.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容（２/２）　（Do）

方針③　持続可能な公共交通の確保

◆バスの乗り方教室の開催

・学校の授業や地域のイベント等において、市民・交通事業者・行政が連携してバスの乗り方教室を開催（年間 計２回）

・バスの乗り方の説明やバスの死角体験を通じた交通安全学習、バスへの愛着を深める取組の実施により利用促進を図った

バスの乗り方教室の様子

◆バス広報の発行

・地域住民が主体となって、地域ごとに住民目線で作成し配布（３地域が年間に計７回発行）

・バスの乗り方やバスを利用して行くことができる施設の紹介等バス利用のきっかけづくりを行った

バス広報の作成例

◆待合環境の改善

・陶生病院バスロータリーの停留所に風よけフェンス設置や、病院施設と連携しラウンジ(待合)の利用承諾（停留所ベンチ前面を囲い、風雨を防ぎやすくした）

◆観光イベント時における公共交通の利用促進

・「岩屋堂もみじまつり」渋滞対策の一環として、臨時名鉄バスの運行拡充（土日のみ⇒毎日運行へ）

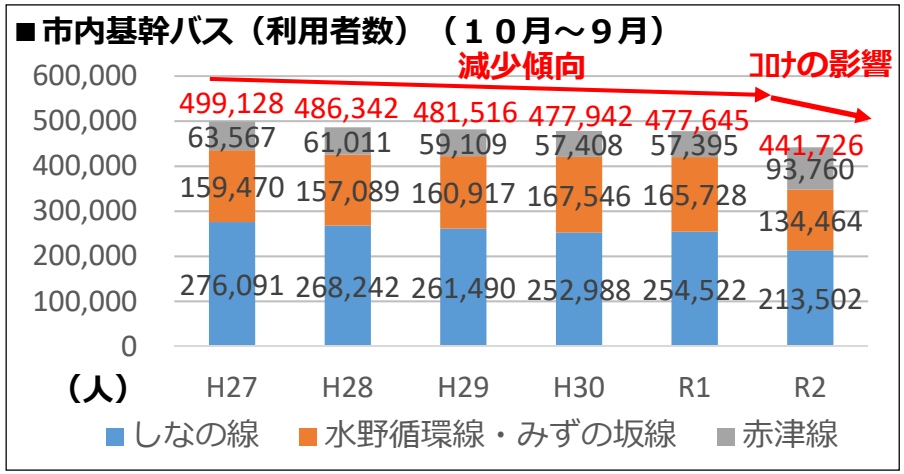
イベント時の公共交通利用案内

風よけフェンスの設置

瀬戸市地域公共交通網形成計画における評価指標について

令和元年6月に瀬戸市地域公共交通網形成計画を策定し、以下5つの評価指標を掲げた。
策定直後のため評価には至らないが、現状値は以下のとおり。

評価指標	直近の現状値（時点）	目標値（R5年度）	目標値（R8年度）
①公共交通の満足度	32.8%（R 1年度）	55.0%	60.0%
②鉄道の利用者数	7,872,756人（R 1年度）	8,076,000人	8,141,000人
③公共交通300m圏人口カバー率	87%（H30年度）	90%	90%
④市内基幹バスの収支率・利用者数	収支率： 49.9%（R 1年度）	54.0%	54.0%
	利用者数：674,883人（R 1年度）	708,500人	708,500人
⑤コミュニティバスの収支率・利用者数	収支率： 14.6%（R 1年度）	15.0%	15.0%
	利用者数： 99,814人（R 1年度）	93,500人	93,500人

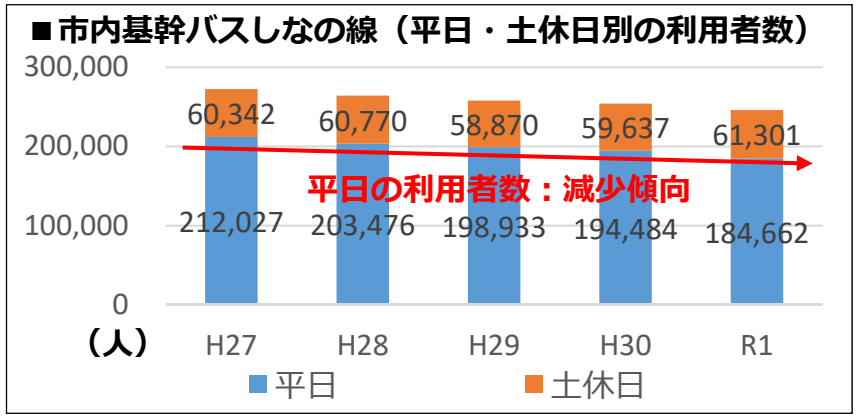


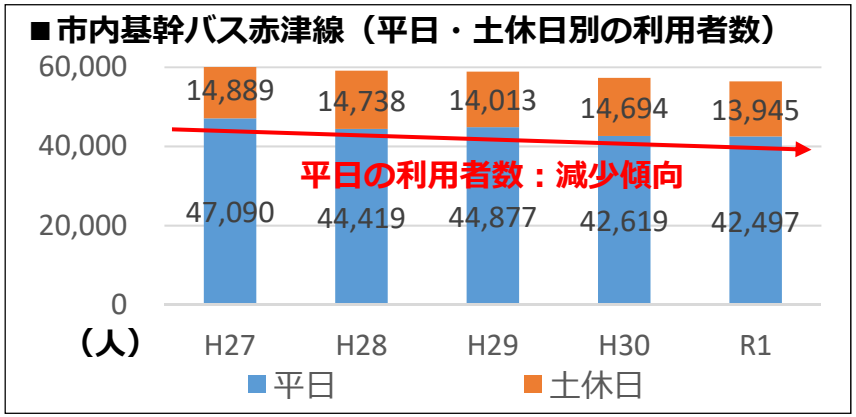
市内基幹バス収支率・利用者数について（網計画 指標④）

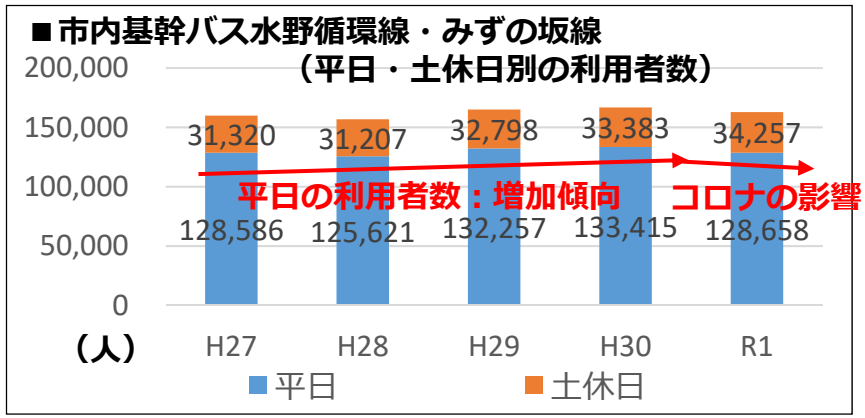
【市内基幹バスしなの線（旧瀬戸北線）・赤津線利用者数】土休日の利用者数はほぼ横ばいであり、平日の利用者数は減少傾向。令和２年２月以降の新型コロナの影響が多大。

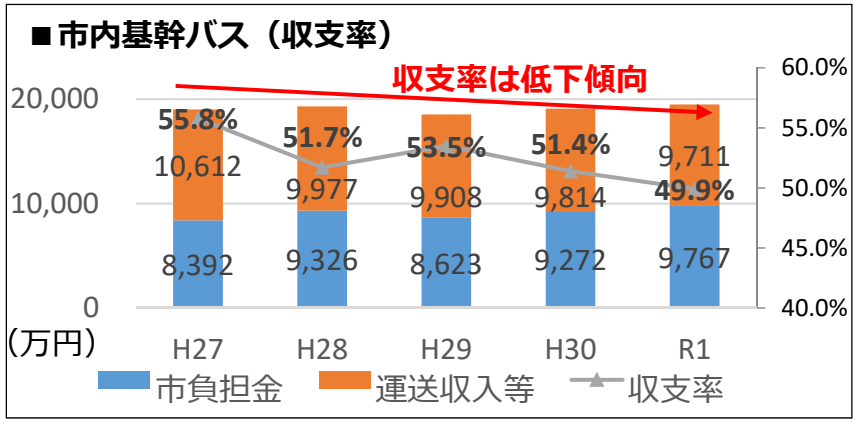
【市内基幹バス水野循環線・みずの坂線利用者数】沿線人口の増加や愛知環状鉄道中水野駅や瀬戸市駅、名鉄瀬戸線新瀬戸駅への乗換えの利便性がよく利用者が増加傾向。しかし令和２年２月以降の新型コロナの影響は多大。

【市内基幹バス収支率】利用者数は減少傾向及び運行経費等の増加（人件費、燃料費等の高騰）により、収支率は低下傾向。



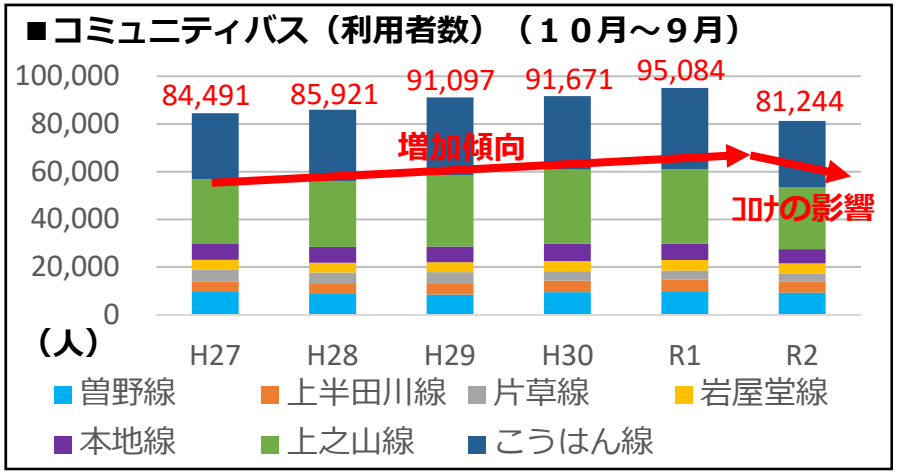




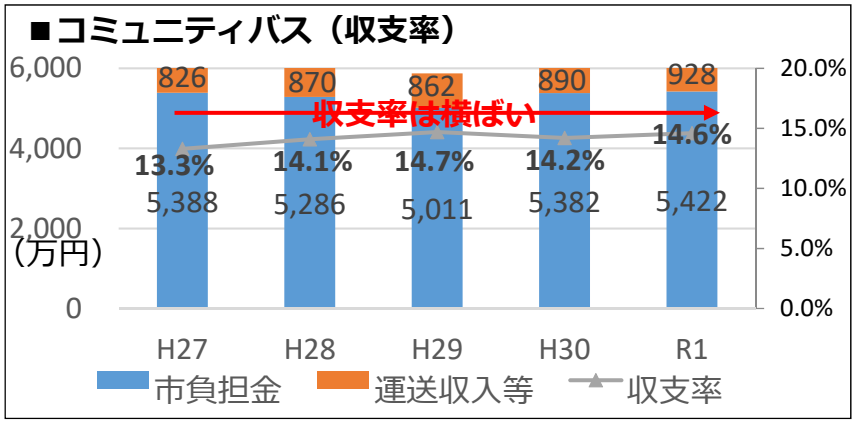


コミュニティバスの収支率・利用者数について（網計画 指標⑤）

【コミュニティバス】ニーズに応じた見直しや沿線協議会による利用促進活動により利用者数は増加傾向であったが令和２年２月以降の新型コロナの影響が多大。運行経費等の増加（人件費、燃料費等の高騰）により、収支率は横ばい。



（H29年度にデマンド型タクシー社会実験を行った下半田川線を除く）



【生活交通確保維持改善計画（市内基幹バス しなの線・赤津線）における評価】

◆定量的な指標として「利用者数」を目標値として設定

対象事業	R２目標値 R1.10～ R2.9 (年間利用者数)	R２実績値 R1.10～ R2.9 (年間利用者数)	達成状況	達成率
しなの線 （旧瀬戸北線）	257,800人	213,502人	未達成	82.8%
赤津線	58,800人	93,760人	達　成	159.5%

◆目標の達成状況の考察

✓しなの線は新型コロナウイルス感染症に起因する通院・通学・通勤利用者減少と沿線地域の少子高齢化の進展に伴い継続的な平日の利用者数の減少が続き、赤津線は小中一貫校にじの丘学園開校に伴い平日の利用者数が増加。

⇒Actに向けた課題設定①

「コロナ禍におけるフィーダー系統沿線の通院・通学・通勤需要減少をどのように補っていくか」

✓しなのバスセンターにおけるしなの線とコミュニティバス（品野3線：上半田川線、片草線、岩屋堂線）の接続が良くないため、品野３線の沿線住民がしなの線を利用しづらい。

⇒Actに向けた課題設定②

「基幹バスや他市コミュニティバスと本市コミュニティバスとの接続及び本市コミュニティバス同士の接続をどのように改善していくか」

5.自己評価から得られた課題と対応方針（１/３）　（Act）

課題①	「コロナ禍におけるフィーダー系統沿線の通院・通学・通勤需要減少をどのように補っていくか」	
しなの線（旧瀬戸北線）	方針	◆**新型コロナウイルス対策の継続実施により陶生病院通院需要の取り込み** ⇒高齢化の進む瀬戸市において通院需要は引き続き伸びていくと考えられる ⇒バスで行きたい市内の施設として「陶生病院」が最多（H28アンケート調査）
	具体的なアクション	✓利用者が安心して利用できるように、乗務員に対して、出勤前に検温を行い、支障があると判断した場合は、勤務に就かせない措置や、マスク着用を義務付け、車両については、運行中の車内の換気、運行終了時に車内の消毒の継続実施　（※他基幹バス、コミュニティバス・住民バスも同様に対策継続） ✓バスの乗り方教室、バス広報の発行などを通して、通院手段としてのしなの線利用をＰＲや、バス車内広報、ホームページなどを通じて、バスの新型コロナウイルス対策について理解を広げる。 ✓陶生病院利用者がバスロータリーまで円滑にたどり着けるように病院内におけるバスロータリーへの経路標示の検討
赤津線	方針	◆**新たなまちづくりのひとつとして、赤津線を塩草土地区画整理地区へ延伸**
	具体的なアクション	✓塩草土地区画整理地区への延伸により新たな通勤需要を発掘するほか、小中一貫校にじの丘学園の登下校の手段を確保 ⇒バスを日常的に利用することで、公共交通に対する愛着形成にもつながる。

5.自己評価から得られた課題と対応方針（２/３）　（Act）

課題②	「基幹バスや他市コミュニティバスと本市コミュニティバスとの接続及び本市コミュニティバス同士の接続をどのように改善していくか」	
市内基幹バス（しなの線）	方針	◆**<u>しなのバスセンターにおけるしなの線とコミュニティバスの接続改善</u>** ⇒現状では、乗り継ぎに30分～1時間近くかかる時間帯がある
	具体的なアクション	✓コミュニティバス品野3線（上半田川線、片草線、岩屋堂線）の沿線協議会と協議し、１０～１５分程度で乗り継ぐことができるコミュニティバスダイヤ変更案を検討する。（Ｒ２年度の第2回地域公共交通会議にて協議） ⇒しなの線、コミュニティバス品野３線の利用者増へつなげる。
他市コミュニティバス（尾張旭市）	方針	◆**<u>尾張旭市あさぴー号とコミュニティバス本地線との接続改善</u>** ⇒現状では、乗り継ぎ時間について考慮されていない
	具体的なアクション	✓コミュニティバス本地線「バロー瀬戸西店」バス停の運行ダイヤを調整する。沿線地域と協議し、5分～15分程度で乗り継ぐことができるダイヤ変更案を検討する。（Ｒ２年度又はＲ３年度の地域公共交通会議にて協議予定） ⇒コミュニティバス本地線の沿線住民が、尾張旭市あさぴー号を利用しやすくなることで、広域の移動手段としての本地ヶ原線利用者増につながる。

5.自己評価から得られた課題と対応方針（３/３）　（Act）

課題②	「基幹バスや他市コミュニティバスと本市コミュニティバスとの接続及び本市コミュニティバス同士の接続をどのように改善していくか」	
瀬戸市コミュニティバス（本地線・上之山線）	方針	◆**<u>コミュニティバス本地線と上之山線の接続改善（乗継環境）</u>** ⇒現状、瀬戸口駅北口にて本地線、上之山線の乗り継ぎをしているが、屋根やトイレもなく待合環境が充実していない
	具体的なアクション	✓みどりのまち病院と協議し、病院入口の屋根のある部分にバス停を設置し、病院トイレの利用や病院待合を利用できるように検討する。 ✓沿線地域と協議し、5分～15分程度で乗り継ぐことができるダイヤ変更案を検討する。 （Ｒ２年度の第2回地域公共交通会議にて協議） ⇒乗り継ぎ環境を改善し、利用者増へつなげる。

（別添1）

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： 瀬戸市地域公共交通会議　　令和　2年12月25日

評価対象事業名： 地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）

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
名鉄バス株式会社	しなの線	◆陶生病院バスロータリーの整備に伴い、しなの線（瀬戸北線）を陶生病院へ乗り入れ、当該バスロータリーのハブ化を推進した。 ◆しなのバスセンターを拠点とした「しなの線（旧瀬戸北線）」と「コミュニティバス（品野3線：上半田川線、片草線、岩屋堂線）との、相互利用について、地域住民と協議した。 ◆地域住民からの要望に基づき協議を行い、バス停の新設することで利便性の向上を図ったほか、バス停の移設により、バス待合環境を改善した。 ◆地域イベントにおいて、バス乗降の説明、運転手の制服を着用した記念写真、時刻表及び利用状況の資料配布などを行い、利用促進を図った。 ◆小学校の授業において、「バスの乗り方教室」を実施し、ICカードマナカの利用体験、バスの死角体験等を行い、利用促進を図った。	A	計画どおり事業は適正に実施された。	B	目標値：利用者数 ◆利用者目標257,800人に対して、利用者数が213,502人となり、利用者目標を達成することができなかった。 ◆H27年以降、土休日の利用者数はほぼ横ばいであることに対して、平日の利用者数は減少傾向が続く。 ◆沿線地域の少子高齢化の進展に伴う通学・通勤需要の減少が一因と考えられる。 ◆R2．2以降は、新型コロナ感染症を起因とする通院・通学などの利用者の減少がみられた。	◆バスで行きたい市内の施設として「陶生病院」を希望する声は最多（H28公共交通に関する市民アンケート）であり、高齢化の進む本市において通院需要は引き続き伸びていくと考えられる。 しなの線は、R2．4．1から陶生病院バスロータリーに乗り入れているため、通院手段としてのバス利用をより積極的にPRし、平日の新たな利用者掘り起こしを図る。 ◆バス利用のPRについて、引き続き沿線協議会と協働し「バス広報」を発刊するほか、「バスの乗り方教室」の保育園児まで広げる。 ◆利用者が安心して利用できるように、乗務員の検温、マスク着用、車内については、換気、運行終了時の消毒を継続実施し、車内広報やホームページを通じて、バスの新型コロナ感染症対策について理解を広げる。 ◆併せて、公共交通マップの作成等により、わかりやすい公共交通情報を提供する。
名鉄バス株式会社	赤津線	◆小中一貫校「にじの丘学園」の開校に合わせ運行便数を増加し、地域住民の利便性向上につなげた。	A	計画どおり事業は適正に実施された。	A	目標値：利用者数 ◆利用者目標58,800人に対して、利用者数が93,760人となり、利用者目標を達成することができた。 ◆H27年以降、土休日の利用者数はほぼ横ばいに対して、平日の利用者数は減少傾向が続いていたが、小中一貫校にじの丘学園開校（R2年4月）により利用者数がR2年6月以降増加した。	◆塩草土地区画整理地区へ延伸することにより、新たな通勤需要を掘り起こすほか、小中一貫校にじの丘学園の登下校の手段を確保する。 ◆学校行事の際には公共交通を利用して来校していただくよう、小中一貫校にじの丘学園や沿線地域と連携してPRすることで、学区の住民によるバス利用を促進する。 ◆新型コロナウイルス感染症対策をしなの線と同様に継続実施する。

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　2年12月25日

協議会名：	瀬戸市地域公共交通会議

評価対象事業名：	地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）

地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	【概況】 瀬戸市は、市域111．40平方メートルのうち森林が約6割を占めており、市民生活の移動手段として自動車が大きな役割を担っている。人口減少や高齢化が進展する社会状況のなか、自動車に頼りすぎず、駅やバスターミナルなどを有機的に連携する交通ネットワーク「多極ネットワーク型コンパクト構造」を実現する必要がある。 【しなの線（旧瀬戸北線）・赤津線の位置づけ】 しなの線（旧瀬戸北線）は、名鉄瀬戸線の尾張瀬戸駅及び新瀬戸駅、愛知環状鉄道の瀬戸市駅、公立陶生病院に接続しており、地域住民の移動手段を確保するものとなっている。また、名鉄瀬戸線や愛知環状鉄道に乗り換えることで近隣市への移動を可能とするものであり、地域の活性化を図ることを目的とする。 赤津線は、名鉄瀬戸線の尾張瀬戸駅に接続しており、しなの線（旧瀬戸北線）と同様、地域住民の移動手段を確保するものとなっているほか、令和2年4月に開校した小中一貫校「瀬戸市立にじの丘学園」の児童生徒の通学手段を確保するものとなっている。また、名鉄瀬戸線に乗り換えることで近隣市への移動を可能とするものであり、地域の活性化を図ることを目的とする。 【事業実施の必要性】 しなの線（旧瀬戸北線）及び赤津線は、地域で沿線協議会を設置し、地域の実情に応じたバス運行を目指し、行政と地域住民が協働して支えている路線である。この路線は、主に通学・通勤、通院、買い物など生活に必要な移動手段として使用されており、地域住民にとって必要不可欠な移動を確保するものである。特に学生や高齢者など、自動車を運転できない・運転しない移動制約者にとって、誰もが容易に外出できる機会を確保することが必要である。また、両路線の沿線地域では、65歳以上の割合が市域全体より高くなっており、安全で安心して移動できる生活交通手段の確保が必要である。

（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画推進に係る事業）

令和　2年12月25日

協議会名：瀬戸市地域公共交通会議

①事業の結果概要	④事業実施の適切性		③事業の今後の改善点 （特記事項含む）
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C評価	【事業が適切に実施された（されている）かを記載。適切に実施されなかった（されていない）場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【事業の今後の改善点として、取組内容・関係者それぞれが果たすべき役割等を記載。】
【公共交通マップの作成】 令和2年度の路線の再編（地域特性に応じた運行経路の見直し、鉄道や他のバスとの円滑な乗継を可能とする運行ダイヤの調整等）に合わせて、市全域の地図に、コミュニティバスのみならず鉄道や名鉄バスの路線図を表示し、近隣市のコミュニティバスを含めた乗継情報を提供するほか、主要な乗り場や公共施設の案内情報の提供、路線情報等のGTFS化によるインターネット検索への対応など、利用者にとって使いやすく、誰にとってもわかりやすい情報を提供する手段として公共交通マップを作成し、利用促進を図るものである。	A	当初提出した計画に基づき事業は適切に実施されている。	わかりやすく、利用しやすい公共交通マップを作成するため、コミュニティバス運行業者と密に連携し、意見交換を行う。公共交通における新型コロナ感染症対策の記載について検討する。また、配布場所、配布対象者についても協議を進める。
【ポケットサイズ時刻表の作成】 令和2年度の路線の再編（地域特性に応じた運行経路の見直し、鉄道や他のバスとの円滑な乗継を可能とする運行ダイヤの調整等）に合わせて、各路線の時刻表のほか、鉄道や名鉄バス、近隣のコミュニティバスとの乗継情報の提供など、利用者にとって使いやすい、ポケットサイズ時刻表を作成し、利用促進を図るものである。	A	当初提出した計画に基づき事業は適切に実施されている。	わかりやすく、利用しやすいポケットサイズ時刻表を作成するため、コミュニティバス運行事業者と密に連携し、意見交換を行う。公共交通における新型コロナ感染症対策の記載について検討する。また、配布場所、配布対象者についても協議を進める。

（別添1－2）

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　2年12月25日

協議会名：	瀬戸市地域公共交通会議

評価対象事業名：	地域公共交通調査事業（計画推進事業）

地域の交通の目指す姿 （事業実施の目的・必要性）	瀬戸市地域公共交通網形成計画に掲げる基本方針3「持続可能な公共交通の確保」をするために、④「運行経費や運送収入等による市内基幹バスの収支率と利用者数」を指標とし、目標値は地域沿線の人口減少を踏まえ、現状維持を目指す。また、⑤「運行経費や運送収入等によるコミュニティバスの収支率・利用者数」を指標とし、目標値は沿線地域の人口減少を踏まえ、収支率、利用者数ともに現状維持を目指す。ただし、収支率については、収支率が比較的低い路線もあるため、拠点周辺を現状維持し、郊外部を向上させ、目標⑥「利用しやすい交通環境の構築」を実現するために、「A2版公共交通マップの作成」及び「ポケットサイズ時刻表の作成」を実施する必要がある。