

資料3

中部様式

令和3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

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
<p>■ R 2年 4月及びR 3年 4月の路線・ダイヤ改正に係る分析を期待します。</p>	<p>■ 路線・ダイヤ改正を実施したコミュニティバスの新設バス停等の利用実績確認を行いました。</p>	<p>■ 改正に伴う利用実績の変化等を分析し、利用実態を反映したコミュニティバスの運行を目指します。</p>
<p>■ しなのバスセンターにおけるコミュニティバスとの接続の改善に期待します。</p>	<p>■ コミュニティバス3路線（上半田川線、片草線、岩屋堂線）について、しなのバスセンターにおける基幹バスの乗り継ぎ時間を見直しました。</p>	<p>■ 今後も基幹バスのダイヤ等の見直しの際は、利用状況を検証したうえでコミュニティバスとの乗り継ぎ時間を考慮し、改正への調整・協議を行います。</p>
<p>■ にじの丘学園の登下校への対応及び塩草地区への延伸による利用促進を期待します。</p>	<p>■ 基幹バス「赤津線」のにじの丘学園開校に伴う通学利用者増加等の利用実績確認を行いました。</p>	<p>■ 基幹バス「赤津線」の塩草地区への延伸による利用実績等を検証します。</p>
<p>■ 近隣自治体と連携した、広域的な公共交通ネットワークの形成について検討願います。</p>	<p>■ 広域的な連携に向け、コミュニティバス本地線「バロー瀬戸西店」において、尾張旭市「あさび一号」との乗り継ぎ時間の見直しを行いました。</p>	<p>■ 広域的な連携・公共交通ネットワークの形成に向け、近隣自治体と現状の情報共有を図ります。</p>

●は市内基幹バス ★はコミュニティバス

方針	目標	取組内容 【 () 内は対象路線】	時期
都市構造を支える公共交通の確保	快適で円滑な乗り継ぎ・乗り換え拠点形成	<ul style="list-style-type: none"> ・しなのバスセンターにおけるコミュニティバスと基幹バスの乗継時間の見直し (●しなの線、★上半田川線、★片草線、★岩屋堂線) 	R3.4～
		<ul style="list-style-type: none"> ・バロー瀬戸西店における尾張旭市「あさぴー号」との乗継時間の見直し (★本地線) 	R3.4～
		<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道ダイヤ改正 (名鉄瀬戸線) に伴う基幹バスのダイヤ改正 (●しなの線、●水野循環線、●みずの坂線) 	R3.10～
	拠点間の交通ネットワーク確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> ・にじの丘学園開校に伴う基幹バスの経路変更 (●赤津線) 	R2.4～
<ul style="list-style-type: none"> ・塩草土地区画整理地区への延伸 (●赤津線) 	R3.4～		
生活を支える公共交通の確保	生活交通の確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停の新設によりみどりのまち病院へ乗入れ (★上之山線、★本地線、) 	R3.4～
		<ul style="list-style-type: none"> ・地域要望から道の駅瀬戸しなのへ乗入れ (★上半田川線、★片草線、★岩屋堂線) 	R3.4～
持続可能な公共交通の確保	市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・地元沿線協議会・交通事業者と共に地域の保育園児・小学生を対象にバスの乗り方教室を開催 ・沿線住民を対象にバス広報を発行 (●しなの線、★上半田川線、★片草線、★岩屋堂線) 	R3.11
	公共交通利用意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染対策 (にじの丘学園通学臨時便●しなの線、●赤津線、制菌工事★全線など) 	緊急事態宣言時等

瀬戸市地域公共交通網形成計画の評価指標について

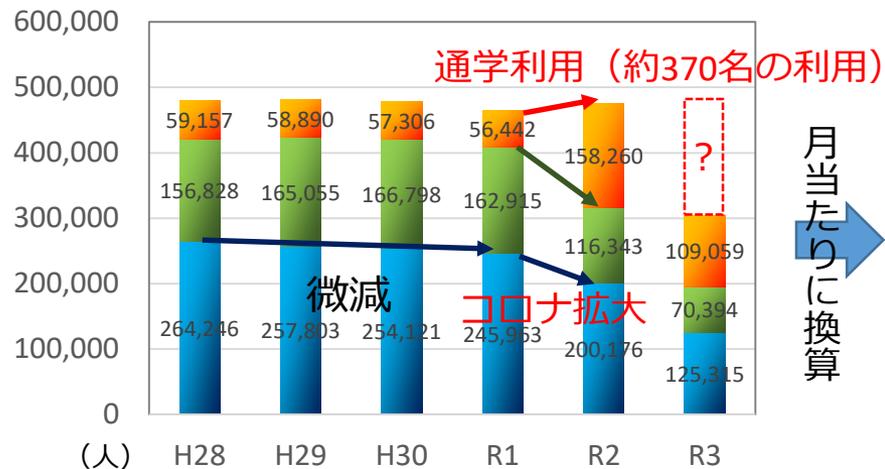
令和元年6月に瀬戸市地域公共交通網形成計画を策定し、以下5つの評価指標を掲げた。
各指標の現状値と目標値を示す。

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% (R1年度)	55.0%	60.0%	
②鉄道の利用者数	7,872,756人 (R1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% (R1年度) 33.6% (R2年度)	54.0%	54.0%
	利用数	674,883人 (R1年度) 630,892人 (R2年度) 398,763人 (R3年度)	708,500人	708,500人
	収支率	14.6% (R1年度) 10.6% (R2年度)	15.0%	15.0%
⑤コミュニティバスの 収支率・利用者数	利用者数	99,814人 (R1年度) 78,945人 (R2年度) 46,801人 (R3年度)	93,500人	93,500人

※R3年度値は4～10月の実績値

市内基幹バス・コミュニティバスともに利用者数の減少・収支率が低下

市内基幹バスの乗降者数推移

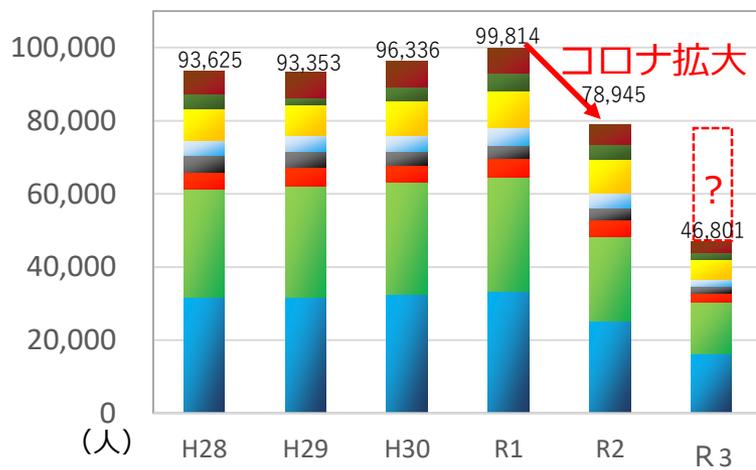


月当たりに換算

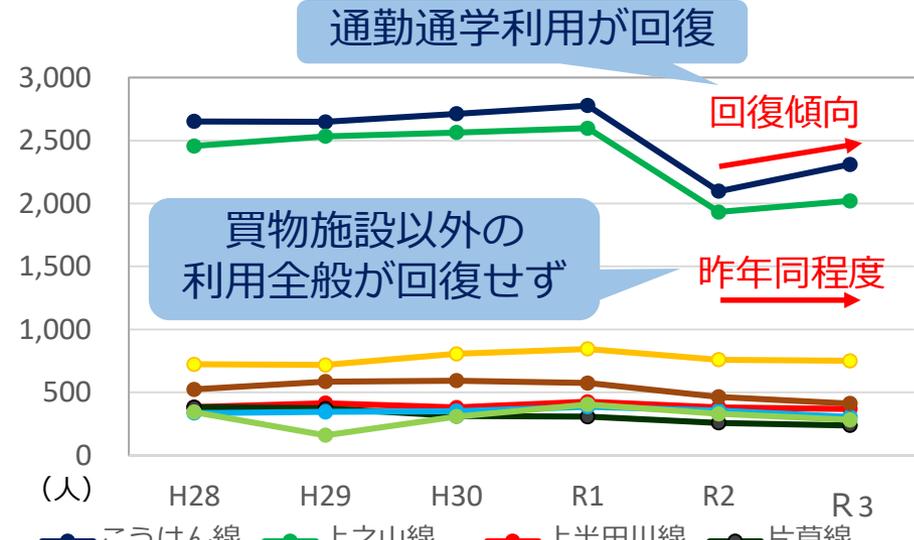


(人)

コミュニティバスの乗降者数推移



月当たりに換算



(人)

市内基幹バスの年度別乗降者数推移
※R3年度値は4~10月の実績値

コミュニティバスの月当たり乗降者数推移

【生活交通確保維持改善計画（市内基幹バス しのの線・赤津線）における評価】

◆定量的な指標として「利用者」を目標値として設定

対象事業	R 1 実績値 (にじの丘学園 開校前) H30.10～R 1.9	R 3 目標値 R 2.10～R 3.9	R 3 実績値 R 2.10～R 3.9	達成状況	達成率
赤津線	57,395人	93,800人	182,747人	達成	194.8%
しのの線 (旧瀬戸北線)	254,522人	213,600人	211,044人	未達成	98.8%

◆目標の達成状況の考察

- ✓赤津線は、小中一貫校にじの丘学園開校に伴う通学定期利用（約370人、年間約13万人）があり、平日利用者数が大幅に増加した。通学利用により、1便当たりの利用者数は、約30人となったため新型コロナウイルス感染症対策としてにじの丘学園通学利用便の増便を行い、車内密度の低減を図った。また、乗り換え拠点である尾張瀬戸駅での利用が最も多いことから、通勤通学等の利用としても保たれている。
- ✓しのの線は、新型コロナウイルス感染症対策を始め、しののバスセンターにおけるコミュニティバスとの乗り継ぎ時間見直し、バスダイヤ改正とそれに伴う住民周知などにより、コロナ禍以前（R 1年度）と比較して、約9割まで利用者数回復。なお、平日利用は概ね回復したものの土休日は約7割に留まる。

減少した利用者数の早期回復を図り、より利用される公共交通を目指すため、「新型コロナウイルス感染症対策」及び「持続可能な公共交通の形成が必要」

「新型コロナウイルス感染症対策」及び「持続可能な公共交通の形成」のため、以下の方針で対応する。

方針①「新型コロナウイルス感染症対策」

1 車内の密を回避するための臨時便の運行

《市内基幹バス（赤津線・しなの線）》

✓にじの丘学園開校に伴う通学利用により利用者が大幅に増加したため、緊急事態宣言期間中にはにじの丘学園通学利用便の増便を行い、車内密度の低減を図る。

2 安心安全な車内環境の確保

《コミュニティバス・住民バス》

✓コミュニティバス及び住民バスの制菌処理の効果を3年間（年1回）確認し、結果を周知する。

方針②「持続可能な公共交通の形成」

1 生活交通の確保・維持

《コミュニティバス》

✓利用実態を反映したコミュニティバスの運行を目指し、必要に応じて各運行協議会とともに見直しを検討する。

2 市民・交通事業者・行政の連携

《市内基幹バス・コミュニティバス》

✓土休日等の利用回復・促進、運行における改善点について沿線協議会等で市民とともに検討する。

✓バスへの愛着を深める取組としてバスの乗り方教室やバス広報の発行などを行い、利用促進活動を継続的に実施する。

3 わかりやすい情報提供

《コミュニティバス》

✓公共交通マップ等の随時作成を行うとともに、GTFSを活用した公共交通マップ等の随時作成を行うとともに、GTFSを活用したわかりやすい公共交通情報を提供する。

✓広域的な公共交通の連携を目指し、近隣市コミュニティバスとの乗り継ぎ情報をホームページ等で発信する。

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3年12月23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	<p>◆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3路線(上半田川線、片草線、岩屋堂線)との、乗り継ぎ時間の見直しを実施した。</p> <p>◆ダイヤ改正において、関係沿線協議会へ改正後の時刻表を全戸配布するとともに、支所などに配架し、利用促進を図った。</p> <p>◆保育園及び小学校の授業において、「バスの乗り方教室」を実施し、バスの時刻表の見方、バスの死角体験等を行い、利用促進を図った。</p>	A 計画どおり事業は適正に実施された。	<p>目標値:利用者数</p> <p>◆利用者目標213,600人に対して、利用者数が211,044人となり、利用者目標を概ね達成することができた。</p> <p>◆H27年以降の利用者数は、平日は減少傾向、土休日はほぼ横ばいであったが、新型コロナ感染拡大によりR2年2月以降大幅に利用者の減少がみられた。R3年度(4~10月)は、コロナ禍以前(R1年度)と比較し、約9割まで利用者数が回復したことなどからも地域にとって通勤・通学・通院などで必要不可欠な路線となっている。</p>	<p>◆新型コロナウイルス感染症対策として、利用者が安心してバスを利用できるように、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理解を広げる。</p> <p>◆バス利用のPRについて、沿線自治会と協働して「バス広報」を発行する。</p> <p>◆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。</p> <p>◆名鉄瀬戸線及び愛知環状鉄道の駅への接続により、通勤・通学の移動手段となるとともに、公立陶生病院への乗り入れにより、病院利用者の利便性を確保する路線であるため、沿線協議会と必要に応じて見直し等を図り、持続可能な公共交通を目指す。</p>
名鉄バス株式会社	赤津線	<p>◆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。</p> <p>◆人口が増加している塩草土地区画整理地区へ延伸することにより、新たなバス利用者の掘り起こしを図った。</p>	A 計画どおり事業は適正に実施された。	<p>目標値:利用者数</p> <p>◆利用者目標93,800人に対して、利用者数が182,747人となり、利用者目標を達成することができた。</p> <p>◆利用者数の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、R2年6月以降増加し、地域にとっては通勤・通学などにおいて必要不可欠な路線となっている。</p>	<p>◆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。</p> <p>◆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。</p> <p>◆名鉄瀬戸線の駅への接続により、通勤・通学の移動手段となるとともに、小中一貫校にじの丘学園の通学手段を確保する路線であるため、沿線協議会と必要に応じて見直し等を図り、持続可能な公共交通を目指す。</p>

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3年12月23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)	<p>【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、自家用車に頼りすぎず、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を形成し、将来都市構造として目指している「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。</p> <p>【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。</p> <p>【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。</p>