資料２

中部様式

令和５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

令和元年６月２７日　瀬戸市地域公共交通網形成計画策定
（計画期間：令和元年６月～令和９年３月）
令和５年６月２６日　フィーダー系統　　確保維持計画策定等

◆瀬戸市の概要

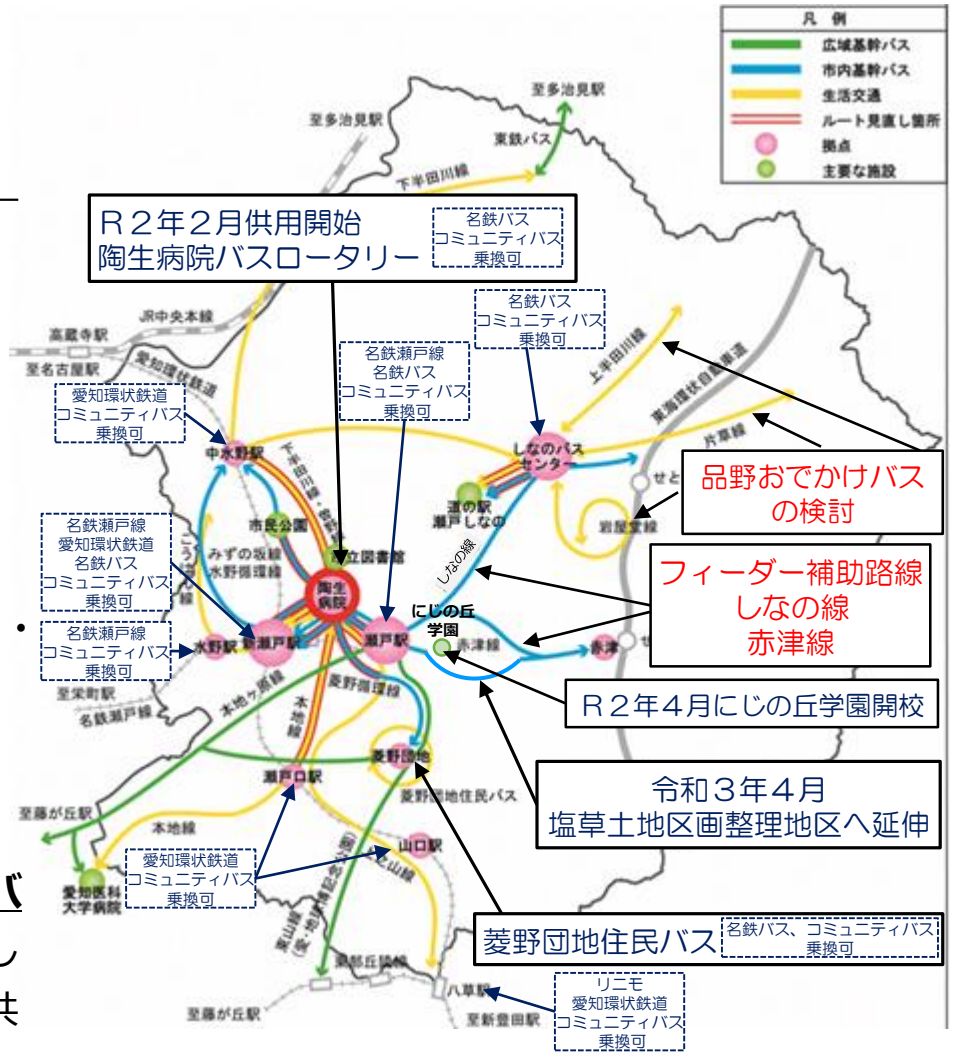
- 人口約12.8万人（高齢化率30.0%）⇒人口減少、高齢化が今後も進行
- 人の動き（トリップ数）は減少傾向

◆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・行政の役割分担・三位一体の利用促進活動 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



方針１　都市構造を支える公共交通の確保

◆市内基幹バス、コミュニティバス

目標①快適で円滑な乗継が可能な乗り換え拠点形成

- 鉄道駅バス停のベンチ設置による待合環境改善
- 横断歩道隣接で「危険なバス停」となっていたバロー瀬戸西店バス停を移設

⇒　コミュニティバスの「危険なバス停」 が解消

鉄道駅バス停へのベンチ設置

目標②拠点間の交通ネットワーク確保・維持

- 鉄道ダイヤ改正（名鉄瀬戸線）に伴う基幹バスダイヤ改正（R5年3月しなの線、水野循環線、みずの坂線、赤津線）
- まちづくりや通学需要に応じた見直し（R3年4月塩草土地区画整理地区へ延伸等）

⇒　平日と土休日の利用者数に大きな差がある
延伸した塩草地区は通学以外の利用も増加

バロー瀬戸西店バス停の移設

通学時間帯は一般利用しづらいとの声もある

赤津線1日当たりの利用者数

平日	土休日
R3：709.9人	R3：78.5人
R4：729.8人	R4：93.0人
R5：722.1人	R5：98.6人

※4～9月実績から換算

塩草町及び塩草町西の1日当たりの乗降者数

	通学定期利用		通学定期以外の利用	
	塩草町	塩草町西	塩草町	塩草町西
R3	64.0人	78.5人	10.0人	16.0人
R4	78.5人	97.0人	16.5人	23.0人

※バス停別乗降調査結果から

2.（Do）目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組み内容（２/３）

方針２　生活を支える公共交通の確保

◆コミュニティバス

目標③生活交通の確保・維持

Ｒ６年の社会実験を目指す

●利用が回復しないコミュニティバス品野３線を対象とした車内アンケートで利用実態把握

⇒　デマンド運行を取り入れた品野おでかけバスの検討

・運行日減少の代わりに自宅までの送迎等サービス向上

・増便による下り方面の乗継時間改善

運行間隔：2.5h→ 1.0h

BCでの名鉄バスからコミバスは平均乗継時間：約13分→約7分

品野おでかけバス説明会の様子

方針３　持続可能な公共交通の確保

◆市内基幹バス・コミュニティバス

目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進

目標⑤公共交通利用意識の醸成

●バスの乗り方教室の開催（R5は①３回、②1回）

①小学校や保育園で市民・事業者・警察・行政が連携開催

②地域行事での乗車体験とバスの啓発活動

⇒　赤津線で通学利用の多いにじの丘学園では乗車マナーを徹底

バスの乗り方教室の様子

バスへの愛着を深め、利用促進を図るとともに交通安全の理解を深める取組を継続的に実施

地域行事におけるＰＲブース

2.（Do）目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組み内容（３/３）

●バス広報の発行
▼地域住民と行政等が協同で住民目線で作成、配布
（しなの線沿線自治会にて発行）
▼名鉄バスのシルバーパス等の案内
▼沿線立寄りスポット、イベント紹介等
⇒　コロナ以降回復に至らない外出利用を促す
●バス広報を発行していない沿線協議会に発行の呼びかけ
●協議体制がなかった路線で運行協議会を設立
⇒　今後は定期的な意見交換・協議を実施

本地線では設立した運行協議会での意見交換から早速、地域にあった運行方法の検討を開始

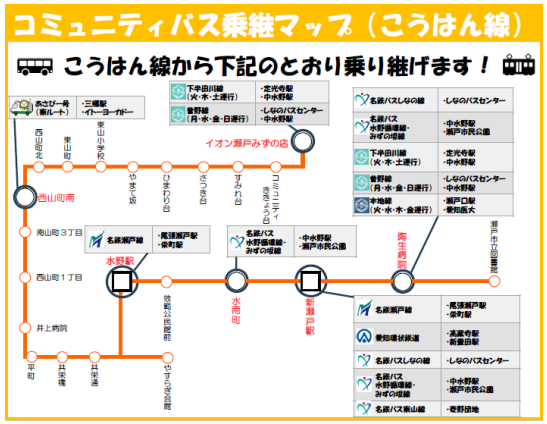
バス広報の作成例

Googleマップの経路検索方法の案内

目標⑥利用しやすい交通環境の構築

●ＧＴＦＳ化によるGoogleマップ対応情報のＨＰ周知
●高齢者向けGoogleマップ検索方法案内の車内設置
●コミュニティバス乗継マップの車内設置・バス停掲示等
●商業施設での公共交通マップ提供や店舗掲示の新規開拓
⇒　高齢者でもわかりやすい公共交通情報の提供

今後は品野おでかけバスの情報提供等でタクシー情報を含めた情報提供を検討



コミュニティバス乗継マップ

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。

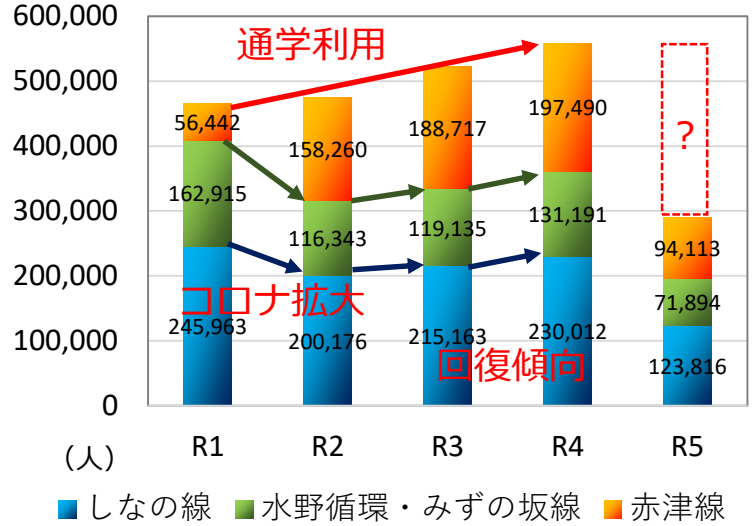
評価指標	直近の現状値（時点）		目標値（Ｒ５年度）	目標値（Ｒ８年度）
①公共交通の満足度		32.8%※1（R1年度） 38.4%※1（R4年度）	55.0%	60.0%
②鉄道の利用者数		6,593,726人（R3年度） 7,057,664人（R4年度）	8,076,000人	8,141,000人
③公共交通300m圏人口カバー率		87%（H30年度）	90%	90%
④市内基幹バスの収支率・利用者数	収支率	37.7%（R3年度） 38.4%（R4年度）	54.0%	54.0%
	利用者数	687,430人（R3年度） 730,417人（R4年度） 379,090人※2（R5年度）	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	10.0%（R3年度） 10.4%（R4年度）	15.0%	15.0%
	利用者数	78,631人（R3年度） 83,141人（R4年度） 44,026人※2（R5年度）	93,500人	93,500人

利用者の回復に比べて収支率の回復は進まない

※1公共交通の満足度のＲ１・Ｒ４年度値は第6次瀬戸市総合計画市民アンケート調査結果により参考値
※2Ｒ５年度値は４～９月の実績値

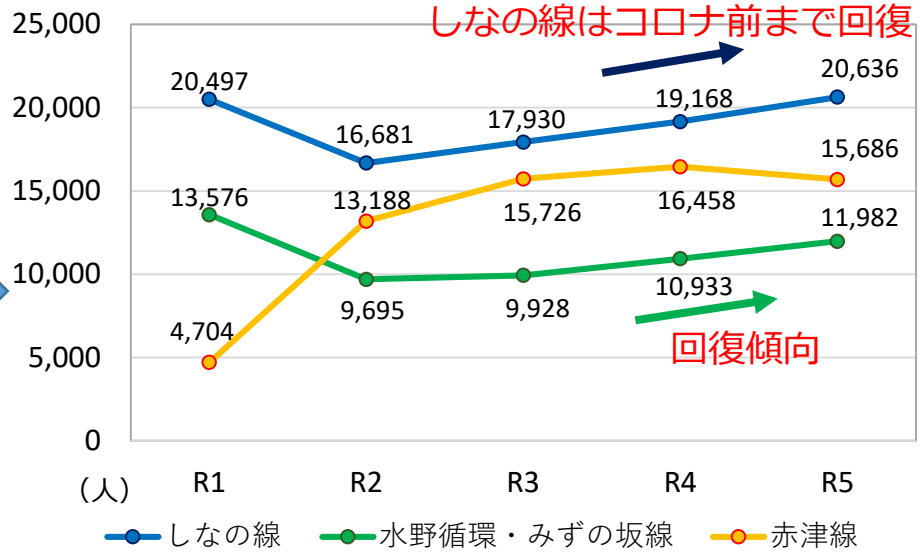
3. （Check）計画の達成状況の評価指標とその結果（２/３）

市内基幹バスの乗降者数推移



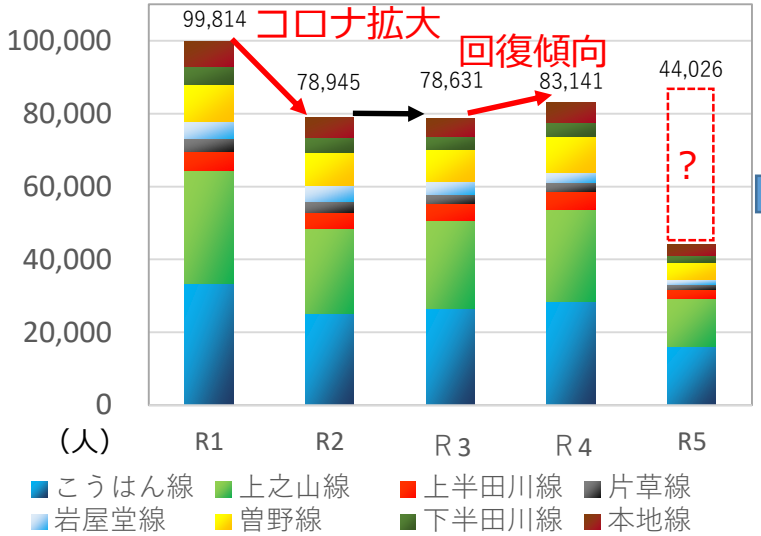
市内基幹バスの年度別乗降者数推移
※Ｒ５年度値は４～９月の実績値

月当たりに換算



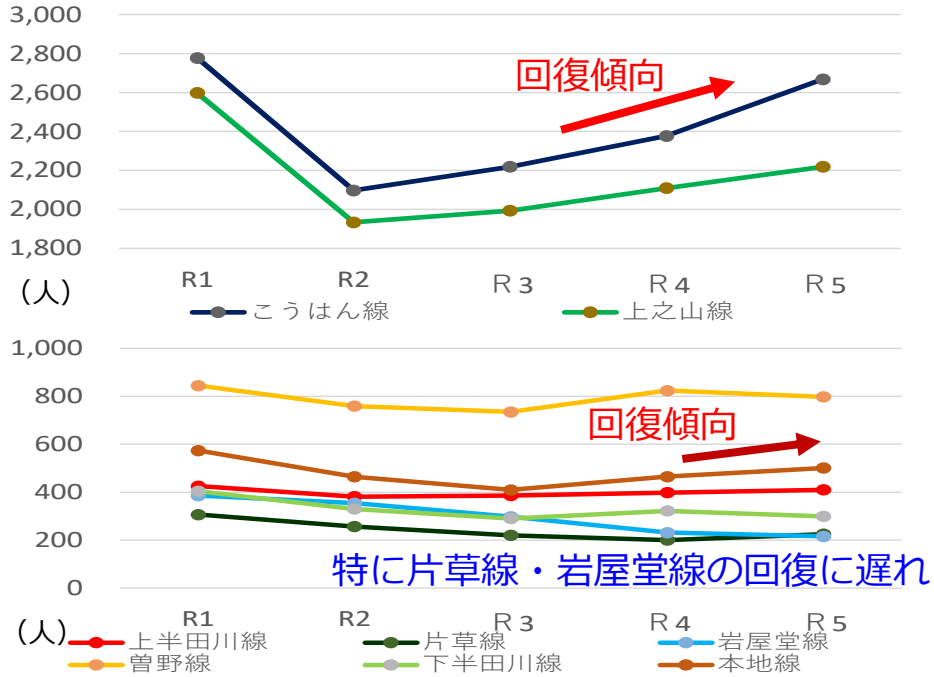
市内基幹バスの月当たり乗降者数推移

コミュニティバスの乗降者数推移



コミュニティバスの年度別乗降者数推移
※Ｒ５年度値は４～９月の実績値

月当たりに換算



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	R５目標値 R４.10～R５.9	R５実績値 R４.10～R５.9	達成状況	達成率
赤津線	189,000人	196,886人	達　成	104.2%
しなの線 （旧瀬戸北線）	216,000人	238,244人	達　成	110.3%

◆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の開校に伴い、**増加した利用者数を維持**している。また、延伸した塩草土地区画整理地区では、人口増加等から**通学定期外の利用も増加している**ため、さらに潜在的な利用者の掘り起こしが求められる。

✓しなの線は、公共交通結節点での通学利用者数が増加したことで**コロナ以前の水準までおおむね回復**。しかし、定期外利用者の回復はやや遅れているため、コミュニティバスとの連携及び乗り継ぎ改善を図る。

利用促進を図り持続可能な公共交通として維持していくため、

「利用者の掘り起こし」及び「わかりやすい交通情報等の提供」を実施

4.（Act）自己評価から得られた課題と対応方針

課題	①利用者の掘り起こし
対策	✓しなの線は、しなのバスセンターで連携するコミュニティバス（品野おでかけバス）と乗り継ぎ改善等連携し、両者の利用促進を図る ✓にじの丘学園の乗り方教室等で乗車マナーの徹底を行い、利用しやすい環境づくりの実施を地域と協力して情報発信し、新規利用の開拓を行う

課題	②わかりやすい交通情報等の提供
対策	✓高齢の利用者に乗継情報の検索利便性を体感していただくため、沿線協議会等で検索お試し会を行う ✓コミュニティバス各路線を利用して行けるスポットをホームページやバス車内で紹介することで各路線の魅力向上を図る ✓商業施設等との連携し、バスだけではなくタクシーを含めた公共交通全般の情報提供を行い、待合環境の改善を検討する

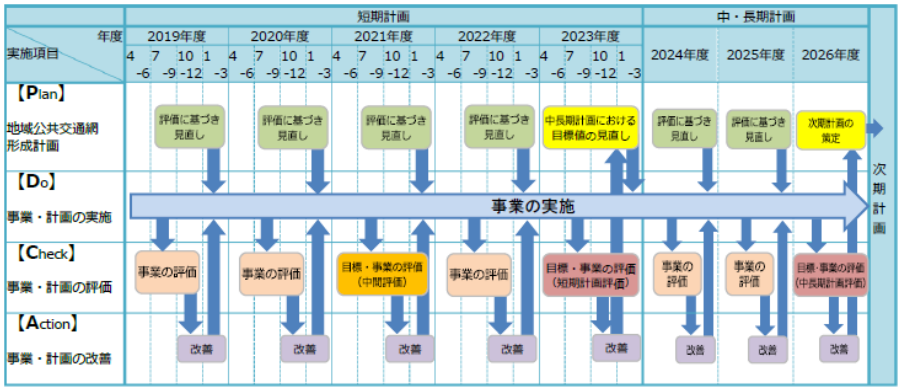
5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

年度	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
令和３年度	■赤津線の塩草地区への延伸による利用実績等を検証することを期待します。	■塩草地区の人口増加に伴い、一般利用者を含めて増加しています。	■乗車マナーを徹底する乗り方教室を行い、利用しやすい環境づくりの実施をバス広報等地域と協力して情報発信し、利用しやすい公共交通を提供します。
	■沿線自治会と連携し、地域にあった公共交通の維持・利用促進が図られることを期待します。特に菱野団地の住民バスについては運転手確保などを続けていくにあたっての課題についてのバックアップを期待します。	■協議体制がなかった路線の運行協議会を設立しました。また、菱野団地の住民バスの課題である運転手確保については、市広報誌での運転手募集などにより１名新規採用しました。	■全路線設立した運行協議会で定期的に検討協議を進め、公共交通の利用促進等に努めます。また、住民バスについては、運転手確保などバックアップを継続します。
	■しなの線において、しなのバスセンターでのコミュニティバスへの乗り継ぎについて、効果の検証を期待します。	■コミュニティバスからしなの線への乗り継ぎを確認したとともに、利用者アンケートで乗り継ぎ時間の更なる改善要望を把握しました。	■実証実験実施を目指している品野おでかけバスでは便数増加を図り、乗り継ぎ時間の短縮を予定しています。
	■地域間幹線系統の尾張旭市営バス（東ルート）については、コロナ禍以前から平均乗車密度や収支率が下がる傾向が見られますので、乗り継ぎニーズを把握し、利便性向上及び利用促進を検討されるよう期待します。	■尾張旭市営バスへのコミュニティバスの乗り継ぎ調査結果は、３０日間で２名でした。また尾張旭市と協力し、バロー瀬戸西店バス停移設による待合環境改善を図りました。	■今後は乗り継ぎニーズを高めるため、尾張旭市と協力し、路線の魅力発信を検討します。

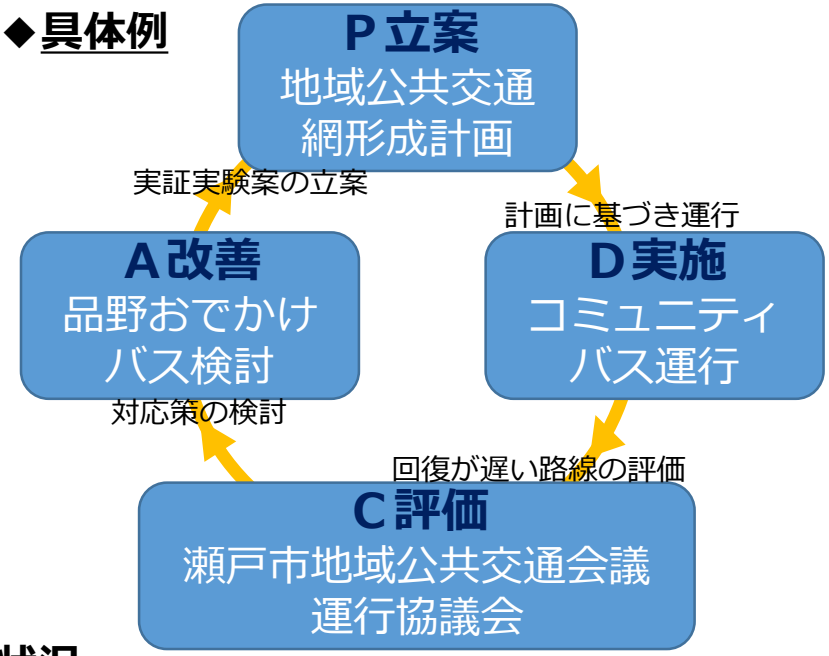
年度	直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
令和４年度	■ＧＴＦＳ化によるＧoogleマップへ対応したことについて、利用者への周知を行っていただき、あわせて乗継情報の検索の利便向上を図っていくことを期待します。	■高齢者でもGoogleマップ検索を活用できるよう方法案内や乗継情報をコミュニティバス車内に設置しました。	■利用者に乗継情報の検索利便性を体感していただくため、運行協議会や相談会の際に検索お試し会を行います。
	■商業施設等と連携して利用促進を図る際には行先・ダイヤ及びタクシーを含めた情報提供を行うなど利用環境と待合環境の整備を合わせて図られることを期待します。	■商業施設等と連携し、ダイヤ及びタクシー情報等が掲載されている公共交通マップの提供や店舗掲示を行いました。また、コミュニティバスバス停で乗継情報の掲載、併せて鉄道駅でのベンチ設置を行い、待合環境の改善を図っています。	■今後は商業施設等との連携し、バスだけではなくタクシーを含めた公共交通全般の情報提供に心掛け、待合環境の改善を検討します。

6.計画・評価の推進体制

◆推進体制（瀬戸市地域公共交通網形成計画抜粋）



◆具体例



◆地元運行協議会及び瀬戸市地域公共交通会議の実施状況

開催日	主な議題
令和４年 ６月２０日	■令和３年度事業報告及び瀬戸市地域公共交通会議決算 ■生活交通確保維持改善計画及び地域間幹線系統確保維持計画 ■コミュニティバス曽野線のバス停新設
令和４年 １１月２１日	■令和４年度地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価 ■コミュニティバスの利用状況 ■ジブリパーク開園に伴うバス運行の実証実験
令和５年 ３月３０日	■令和５年度瀬戸市地域公共交通会議予算 ■コミュニティバス下半田川線及び曽野線のバス停移設 ■市内基幹バスのダイヤ改正
令和５年 ６月２６日	■生活交通確保維持改善計画及び地域間幹線系統確保維持計画 ■市内基幹バスのバス停別乗降状況について ■コミュニティバス品野３線におけるハーフデマンド運行の検討状況

（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5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	◆しなの線において、利用者への聞き取り調査を行い、コミュニティバスから名鉄バスへの乗り継ぎ状況を確認した。 　また、乗り継ぎ時間の更なる改善要望を把握したため、しなの線に接続するコミュニティバス品野3線において実証実験の実施を目指している品野おでかけバスでは便数増加を図り、乗り継ぎのための待ち時間の短縮を予定しています。 ◆沿線自治会等と連携し、バスの乗り方教室を開催し、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。	A	<u>目標値：利用者数</u> ◆利用者目標216,000人に対して、利用者数が238,244人となり、利用者目標を達成することができた。 ◆R2年以降の利用者数は、新型コロナ感染拡大により利用者が大幅に減少したが、徐々に回復し、R5年度の利用者数はコロナ禍以前（R1年度）の水準までおおむね回復した。このことからも、本路線が地域にとって通勤・通学・通院などで必要不可欠な路線となっていることがわかる。	◆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。 ◆令和3年度中にGTFS化によるGoogleマップへの対応が完了したため、今後は利用者に乗継情報の検索利便性を体感していただくため、運行協議会や相談会の際に検索お試し会を行う。 ◆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。
名鉄バス株式会社	赤津線	◆塩草地区の人口増加に伴い、一般利用者を含めて増加していることを確認した。 ◆学校及び運行事業者等と連携し、にじの丘学園にてバスの乗り方教室を開催することで、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。	A	<u>目標値：利用者数</u> ◆利用者目標189,000人に対して、利用者数が196,886人となり、利用者目標を達成することができた。 ◆利用者数は、小中一貫校にじの丘学園開校（R2年4月）により増加しており、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。	◆にじの丘学園（小学校）を対象にバスの乗り方教室を令和5年度も開催し、乗車マナーの徹底や利用促進を図った。 ◆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。

（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5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が、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。 【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。 【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。