

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4年12月21日

協議会名: 清須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。改善点は、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
清須市地域公共交通会議	オレンジルート 1便及び2～11便 西枇杷島会館～枇杷島駅～清須市役所～ヨシツヤ清洲店 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】	・令和4年10月のルート・ダイヤの見直しに向けた協議では、駅前ロータリー整備による新たなバス停設置のほか、鉄道利用者の乗継利便性を考慮し、ダイヤ接続に配慮するとともに、帰宅時の利用に便利なダイヤを導入することを決定した。 ・ルート・ダイヤ改正の啓発と同時にバスロケーションシステムや乗換検索サイトの利用啓発もを行い、あしがるバス全体の利用促進を図った。	A	・収支率【未達成】(あしがるバス全体の収支率) 目標:8.9% 実績:8.0% ・利用者数(年間)【未達成】 目標:17,800人 実績:12,900人(前年比102.5%、コロナ前比88.1%) ・利用者数(1便あたり)【未達成】 目標:4.5人 実績:3.3人 《分析》 収支率については、原油価格高騰により燃料油脂費が増加している一方で、利用者数は未だ戻りきっていない状況が続き、運賃収入が低迷していることから、未達成となった。 利用者数については、昨年度と同じく市役所の利用が増加している一方で、鉄道駅やスポーツ複合施設のあるバス停は依然として回復度が弱く、コロナ前比が88%に留まり、未達成となった。しかし、年度後半は回復傾向が見られ、9月にはコロナ禍前の実績近くまで回復しつつある。	・利用者数の回復に向けて、利用促進イベントを開催するとともに、バス情報のオープンデータ化や遅延情報に対応したGoogle乗換検索を可能とし、更なる公共交通の利便性向上を図る。 ・引き続き今回のルート・ダイヤ改正によって変更になった点を利用促進イベント等を通して周知するとともに、新設したバス停や帰宅便ダイヤの利用状況について調査・分析をする。
清須市地域公共交通会議	グリーンルート 1～11便 豊公橋北～枇杷島駅～須ヶ口駅～新清洲駅～ヨシツヤ清洲店 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】		A	・収支率【未達成】(あしがるバス全体の収支率) 目標:8.9% 実績:8.0% ・利用者数(年間)【未達成】 目標:27,600人 実績:24,746人(前年比109.7%、コロナ前比102.4%) ・利用者数(1便あたり)【未達成】 目標:7.0人 実績:6.3人 《分析》 収支率については、原油価格高騰により燃料油脂費が増加している一方で、利用者数は未だ戻りきっていない状況が続き、運賃収入が低迷していることから、未達成となった。 利用者数については、全体的にどのバス停も回復傾向が見られ、特に住宅地近くのバス停の利用者が増えており、コロナ禍前の実績を唯一上回ることができた。しかし、複数の商業施設、鉄道駅、入浴施設等の目的地的なバス停の利用者は戻りきっていないため、未達成となった。	
清須市地域公共交通会議	サクラルート 1～11便 西枇杷島会館～枇杷島駅～清須市役所～はるひ呼吸器病院 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】		A	・収支率【未達成】(あしがるバス全体の収支率) 目標:8.9% 実績:8.0% ・利用者数(年間)【未達成】 目標:30,000人 実績:22,200人(前年比104.6%、コロナ前比85.3%) ・利用者数(1便あたり)【未達成】 目標:7.6人 実績:5.6人 《分析》 収支率については、原油価格高騰により燃料油脂費が増加している一方で、利用者数は未だ戻りきっていない状況が続き、運賃収入が低迷していることから、未達成となった。 利用者数については、昨年度と傾向は変わらず、新型コロナウイルスワクチンの個別接種に伴い、接種会場となっている病院のバス停は利用者数が一時的に大きく増加したが、コロナ禍前に多くの利用があった図書館や美術館、スポーツ複合施設などは未だ利用を控える方が多く、未達成となった。	
清須市地域公共交通会議	ブルールート 1～11便 春日公民館～清洲駅～春日公民館 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】		A	・収支率【未達成】(あしがるバス全体の収支率) 目標:8.9% 実績:8.0% ・利用者数(年間)【未達成】 目標:17800人 実績:12,779人(前年比103.4%、コロナ前比82.4%) ・利用者数(1便あたり)【未達成】 目標:4.5人 実績:3.3人 《分析》 収支率については、原油価格高騰により燃料油脂費が増加している一方で、利用者数は未だ戻りきっていない状況が続き、運賃収入が低迷していることから、未達成となった。 利用者数については、利用者の半数近くを占める清洲駅とヨシツヤであるが、JR線に乗り換える清洲駅は回復傾向が見られる一方で、買物のほか、当路線で唯一他ルートとの乗り継ぎができるヨシツヤが依然として戻りきっていないことから、他ルートへ乗り継ぎをして出かけることや買物でバスを利用することを控えている人が一定数いると考えられ、未達成となった。	

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4年12月21日

協議会名:	清須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
----------	----------------------

<p>地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)</p>	<p>清須市では、高齢者や主婦層等の移動制約者の交通手段を確保し、市内の移動利便性を高めるため、平成18年10月にコミュニティバスの運行を開始した。平成21年3月には、清須市地域公共交通戦略(以下、「戦略」という。)を策定し、平成27年3月には、戦略に基づき進めてきた公共交通の充実に向けた歩みをさらに推し進めていくために、清須市地域公共交通網形成計画(以下、「網形成計画」という。)を策定した。</p> <p>令和2年3月には、網形成計画の計画期間満了に伴い、現状の課題を踏まえつつ、まちづくりとの連携を図りながら、これまでの取組により形成してきた公共交通ネットワークを今後も持続的なものとするため、「清須市地域公共交通計画(以下、「公共交通計画」という。)」を策定した。</p> <p>また、公共交通計画に基づき、実際の運行を確保するため、清須市生活交通確保維持改善計画(以下、「確保維持改善計画」という。)を策定している。</p> <p>公共交通計画においては、清須市の交通将来像である「誰もが移動しやすいまち清須」の実現に向けた基本方針を掲げている。</p> <p>基本方針Ⅰ 既設の鉄道網を生かした地域公共交通ネットワークの形成 基本方針Ⅱ 地域公共交通を利用しやすい環境整備の推進 基本方針Ⅲ 地域公共交通事業推進のための関係者の連携</p> <p>今後も、ルート・ダイヤの見直し等を実施し現状課題の改善に努めるとともに、確保維持改善計画及び公共交通計画に基づき、公共交通の充実に向けた事業を推進していく。</p>
-------------------------------------	---