

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業) (案)

【資料4】

平成 年 月 日

協議会・構成員 清須市地域公共交通会議

住民又は利用者の代表、学識経験者、愛知運輸支局長又はその指名する者、愛知県の関係行政機関の職員、旅客自動車運送事業者及び関係団体の職員、市職員

事業名	補助対象事業者等	事業概要	①事業実施の適切性	②目標・効果達成状況	③事業の今後の改善点
記載要領	<p>【事業者名及び系統名・航(空)路名・施設名等を記載】</p> <p>※評価は運行系統、離島航(空)路、施設等の別ごとに実施すること</p>	<p>【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、車両原価償却費等国庫補助金の交付を受けている場合は、その旨を記載)】</p>	<p>【計画に位置付けられた事業が適切に実施された(されている)かを記載。計画どおり実施されなかった(されていない)場合には、理由等記載】</p> <p>A・B・C 評価</p> <p>記載例①: 計画どおり事業は適切に実施された。</p> <p>記載例②: 災害により運航できない期間があったが、事業は概ね適切に実施された。</p>	<p>【計画に記載した定量的な目標数値と結果を記載する。結果が目標を達成できなかった場合は理由等を分析の上記載】</p> <p>A・B・C 評価</p> <p>記載例①(確保維持事業): ・目標30人/日に対して、15人/日であった。(目標を下回った理由等を併せて記載)</p> <p>記載例②(改善事業): 年間利用者1,000人の利便性の向上が図れた。</p>	<p>【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すること)】</p> <p>※ なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載</p>
陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)					
陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)	つばめ自動車株式会社 オレンジルート 1～5便	春日支所～清洲駅～枇杷島駅～西枇杷島庁舎 【車両減価償却費等 国庫補助金交付対象】	A 計画どおり事業は適切に実施される見込みである。	A 交通不便地域の指定を受けた春日地区西部の地域などに対する地域公共交通を確保することができた。平成25年度目標利用者数7,825人に対し、5ヶ月間の利用者数3,357人・目標達成率42.9%で、目標はほぼ達成する見込みである。	OD調査や利用者アンケートなどを通じて、利用者ニーズの的確な把握に努め、次回のルート・ダイヤ改正に備えるとともに、広報やチラシなどにより、未利用者に対する周知・利用促進啓発などに努める。
陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)	つばめ自動車株式会社 オレンジルート 6便	西枇杷島庁舎～枇杷島駅～清洲駅～春日支所 【車両減価償却費等 国庫補助金交付対象】	A 計画どおり事業は適切に実施される見込みである。	B 交通不便地域の指定を受けた春日地区西部の地域などに対する地域公共交通を確保することができた。平成25年度目標利用者数1,565人に対し、5ヶ月間の利用者数285人・目標達成率18.2%で、目標を大幅に下回る見通しである。 (理由) 利用者ニーズ等を考慮してルート・ダイヤ改正を行ったが、ダイヤ編成上、夕方の時間帯を運行する利用しづらい系統となったため、目標に達しない見込みである。	OD調査や利用者アンケートなどを通じて、利用者ニーズの的確な把握に努め、次回のルート・ダイヤ改正に備えるとともに、広報やチラシなどにより、未利用者に対する周知・利用促進啓発などに努める。 また、設定した目標利用者数は、各ルート全体の目標利用者数を算出後、便数ごとに按分した利用者数としたため、利用状況に則していない。今後は利用状況に応じた各便ごとの目標利用者数を設定する必要がある。

事業名	補助対象事業者等	事業概要	①事業実施の適切性	②目標・効果達成状況	③事業の今後の改善点
陸上交通に係る 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	つばめ自動車株式会社 グリーンルート 1～8便	豊公橋北～枇杷島駅～ 須ヶ口駅～清洲総合福 祉センター 【車両減価償却費等 国庫補助金交付対象】	A 計画どおり事業は適切に実施される見込みである。	A 交通不便地域の指定を受けた新川地区南部の地域などに対する地域公共交通を確保することができた。平成25年度目標利用者数10,016人に対し、 5ヶ月間の利用者数6,071人・目標達成率60.6% で、目標は達成する見込みである。	OD調査や利用者アンケートなどを通じて、利用者ニーズの的確な把握に努め、次回のルート・ダイヤ改正に備えるとともに、広報やチラシなどにより、未利用者に対する周知・利用促進啓発などに努める。
陸上交通に係る 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	つばめ自動車株式会社 グリーンルート 9～10便	豊公橋北～枇杷島駅～ 須ヶ口駅～清洲庁舎 【車両減価償却費等 国庫補助金交付対象】	A 計画どおり事業は適切に実施される見込みである。	B 交通不便地域の指定を受けた新川地区南部の地域などに対する地域公共交通を確保することができた。平成25年度目標利用者数2,504人に対し、 5ヶ月間の利用者数542人・目標達成率21.6% で、目標を大幅に下回る見通しである。 (理由) 利用者ニーズ等を考慮してルート・ダイヤ改正を行ったが、ダイヤ編成上、夕方の時間帯を運行する利用しづらい系統となったため、目標に達しない見込みである。	OD調査や利用者アンケートなどを通じて、利用者ニーズの的確な把握に努め、次回のルート・ダイヤ改正に備えるとともに、広報やチラシなどにより、未利用者に対する周知・利用促進啓発などに努める。 また、設定した目標利用者数は、各ルート全体の目標利用者数を算出後、 便数ごとに按分した利用者数としたため 、利用状況に則していない。今後は利用状況に応じた各便ごとの目標利用者数を設定する必要がある。
陸上交通に係る 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	つばめ自動車株式会社 サクラルート1～8便	西枇杷島庁舎～枇杷島 駅～春日公民館 【車両減価償却費等 国庫補助金交付対象】	A 計画どおり事業は適切に実施される見込みである。	A 主に春日地区東部の交通不便地域の指定を受けた地域に対し、移動手段を提供することができた。平成25年度目標利用者数12,520人に対し、 5ヶ月間の利用者数4,675人・目標達成率37.3% で、目標はほぼ達成する見込みである。	オレンジルート・グリーンルートに比べ、ルート・ダイヤ改正後の利用者増加率が低い要因をOD調査や利用者アンケートなどを通じて分析し、利用者の更なる増加に向けて取り組む。
陸上交通に係る 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	つばめ自動車株式会社 サクラルート9～10便	西枇杷島庁舎～枇杷島 駅～春日公民館 【車両減価償却費等 国庫補助金交付対象】	A 計画どおり事業は適切に実施される見込みである。	B 交通不便地域の指定を受けた春日地区東部の地域などに対する地域公共交通を確保することができた。平成25年度目標利用者数3,130人に対し、 5ヶ月間の利用者数308人・目標達成率9.8% で、目標を大幅に下回る見通しである。 (理由) 利用者ニーズ等を考慮してルート・ダイヤ改正を行ったが、ダイヤ編成上、夕方の時間帯を運行する利用しづらい系統となったため、目標に達しない見込みである。	OD調査や利用者アンケートなどを通じて、利用者ニーズの的確な把握に努め、次回のルート・ダイヤ改正に備えるとともに、広報やチラシなどにより、未利用者に対する周知・利用促進啓発などに努める。 また、設定した目標利用者数は、各ルート全体の目標利用者数を算出後、 便数ごとに按分した利用者数としたため 、利用状況に則していない。今後は利用状況に応じた各便ごとの目標利用者数を設定する必要がある。

事業名	補助対象事業者等	事業概要	①事業実施の適切性	②目標・効果達成状況	③事業の今後の改善点
離島航路に係る 地域公共交通確保維持事業 (離島航路運営費等補助事業)					
離島航路に係る 地域公共交通確保維持事業 (離島航路構造改革補助事業(調査事業を除く))					
離島航空路に係る 地域公共交通確保維持事業					
地域公共交通/バリア解消促進等事業 (バリアフリー化設備等整備事業)					
地域公共交通/バリア解消促進等事業 (利用環境改善促進等事業)					
地域公共交通/バリア解消促進等事業 (鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)					

【各評価項目の評価基準】

①事業実施の適切性

- A…事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(されている)。
- B…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった(一部実施されない見込み)。
- C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった(実施されない見込み)。

②目標・効果達成状況

- A…事業が計画に位置付けられた目標を達成した(する見込み)。
- B…事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)。
- C…事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった(達成できない見込み)。

清須市地域公共交通会議

平成18年 6月26日設置
 フィーダー系統 平成24年 6月27日NW計画策定

①協議会が目指す方向性(Plan)

平成17年7月に3町が合併して誕生した清須市の市域には、JR東海道本線、名古屋鉄道名古屋本線・犬山線・津島線及び東海交通事業城北線の鉄道駅と市域東側のごく一部を通過する名古屋市営バスのバス停1箇所がありますが、どれも市内移動のための交通手段としては足りていません。

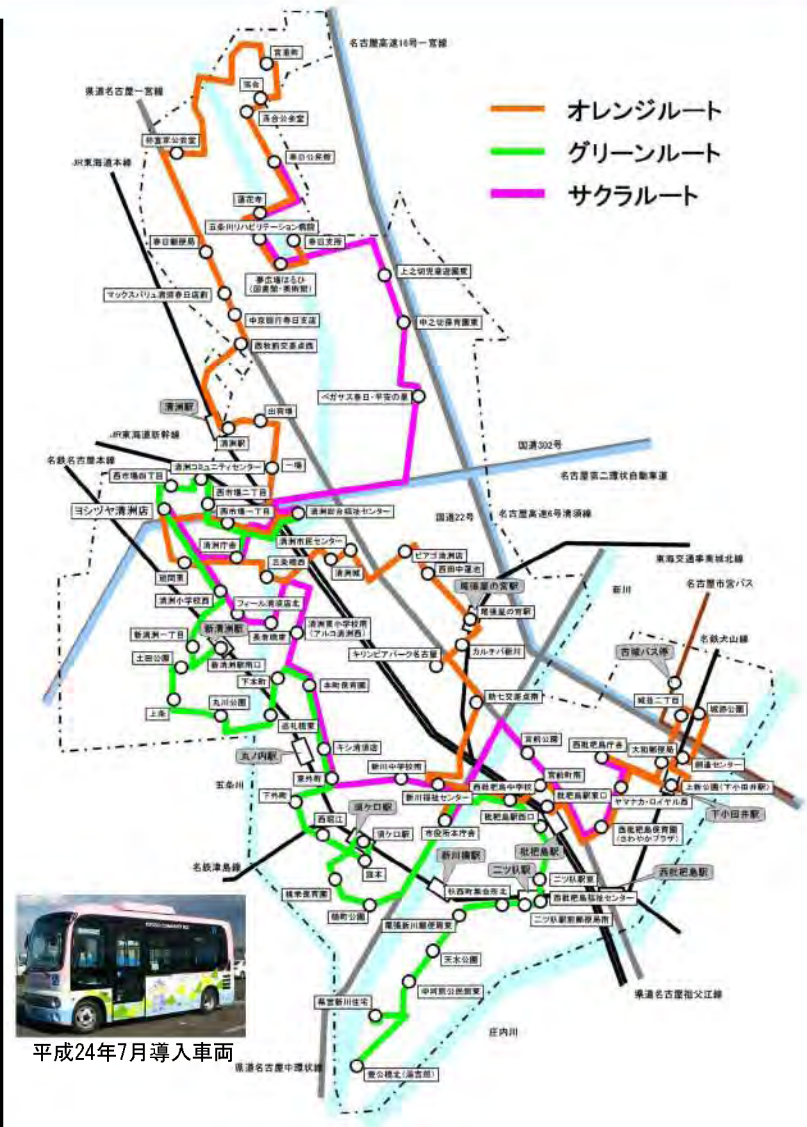
また、市内生活道路網は、市域を流れる庄内川・新川・五条川の大きな河川、JRや名古屋鉄道などの鉄道網、名古屋第二環状自動車道・名古屋高速道路、国道22号・302号などの大型道路網などによって制約を受け、必ずしも交通利便性が高いわけではありません。

このため、市内の公共施設などへの移動手段として、また、**自動車や自転車を利用できない方**の市内移動の利便性を高め、もって市内の一体感を醸成するため、平成18年10月からコミュニティバスの実証実験・実証運行を開始しました。

平成19年3月に策定（平成24年3月改訂）された「清須市第1次総合計画（計画期間：平成19～28年度）」においては、市民の交通移動における利便性を高め、安全で快適な公共交通の充実に取り組む施策として、コミュニティバス事業が登載されています。

また、鉄道駅・バス路線が全く存在していない旧春日町との2度目の合併（平成21年10月）に対応するため、「移動制約者対策」を念頭に置きながら、「新市の地域間交流を促進し一体感を醸成する」という視点と「公共施設の再編に伴う市内移動の新たな導線に対応する」という視点から、平成21年3月に「清須市地域公共交通戦略（戦略期間：平成21～23年度）」を策定し、平成24年3月には戦略を平成24～26年度まで継続することを決定しました。

そして、市内の公共交通圏の人口カバー率を向上させ、今後進めていく公共施設の集約・再配置を支援し、市域内及び市域外との公共交通利便性を高めるために策定した「清須市生活交通ネットワーク計画」に基づき、コミュニティバスの運行事業に取り組んでいます。



②地域公共交通に関する具体的取り組み及びそのプロセス(Do)

運行期間	平成23年4月1日～平成24年3月31日 平成24年4月1日～平成24年7月6日	平成24年7月7日～
運行区域	<p>《オレンジルート》 主に市北部とJR枇杷島駅を接続</p> <p>《グリーンルート》 主に市南部とJR枇杷島駅、名鉄須ヶ口駅を接続</p> <p>《サクラルート》 主に市中央部及び春日地区とJR枇杷島駅・清洲駅を接続</p>	<p>《オレンジルート》 主に市北部とJR枇杷島駅・清洲駅を接続</p> <p>《グリーンルート》 主に市南部とJR枇杷島駅、名鉄須ヶ口駅を接続</p> <p>《サクラルート》 主に市中央部・図書館とJR枇杷島駅を接続</p>
運行便数	<p>《オレンジルート》 7便/日</p> <p>《グリーンルート》 7便/日</p> <p>《サクラルート》 5便/日</p>	<p>《オレンジルート》 6便/日</p> <p>《グリーンルート》 10便/日</p> <p>《サクラルート》 10便/日</p>
運行車両	ハイエース (12人乗り×2両、9人乗り×1両)	ハイエース(12人乗り×2両) ポンチョ(28人乗り×1両)
運行ルート		

平成17年7月に3町が合併して誕生した清須市内の公共施設への移動手段として、また、**自動車や自転車を利用できない方**の市内移動の利便性を高めるため、もって市内の一体感を醸成するため、平成18年10月からコミュニティバスの実証実験・実証運行を開始し、利用者・非利用者アンケートなどを通じて得られた移動ニーズ等を踏まえ、ルート・ダイヤ改正を適宜実施して、市内移動利便性の向上に努めてきました。

平成24年2月に開催した地域公共交通会議では、実証実験・実証運行終了後(平成24年4月以降)のコミュニティバス運行の考え方、平成24年7月に開館する清須市立図書館へのアクセス確保と更なる利便性向上のためのルート・ダイヤ改正の考え方などについて協議しました。

この他にも

- 《平成24年1月》利用者・非利用者アンケート
- 《平成24年2月》地域公共交通会議委員(市民・利用者代表)による新規導入予定車両の視察
- 《平成24年3月》運送事業者プロポーザルの実施(つばめ自動車株式会社に特定)
- 《平成24年4月》新ルート・ダイヤ検討のための専門会議
- 《平成24年4～5月》パブリック・コメントの実施
- 《平成24年7月7日》ルート・ダイヤ改正

などを経て、市域内の公共交通利便性を高めるとともに、市域内にあるJR・名古屋鉄道・東海交通事業城北線の鉄道駅と接続することにより、より広域的な公共交通ネットワークを構築するための計画として「清須市生活交通ネットワーク計画」を策定し、その計画に基づくコミュニティバスの運行事業に取り組んでいます。

③地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価(Check)

交通不便地域の解消

中部運輸局長から交通不便地域として指定された地域内におけるコミュニティバスのバス停300m圏域の人口カバー率	50%
--	-----

市域内公共交通ネットワークと広域的公共交通ネットワークとの連携

	コミュニティバス 利用者数	鉄道駅バス乗降者数及びコミュニティバス利用者数における割合				
		J R 枇杷島駅	J R 清洲駅	名鉄 須ヶ口駅	その他の鉄道駅 (名鉄新清洲駅・ニツ 枳駅・上小田井駅、城北線尾張星の宮駅)	
平成23年4月～平成24年3月	27,720人	9,731人(35.1%)	2,086人(7.5%)	2,730人(9.8%)	1,647人(5.9%)	3,268人(11.8%)
平成24年4月～平成25年2月	33,511人	10,737人(32.0%)	3,505人(10.5%)	2,488人(7.4%)	1,634人(4.9%)	3,110人(9.3%)

コミュニティバスの利用状況

	利用者数				1日あたり運行便数及び1便あたり利用者数			
	平成23年4月～平成24年3月		平成24年4月～平成25年3月		平成23年4月～平成24年3月		平成24年4月～平成25年2月	
	目標値	実績値	目標値	2月まで実績値+3月見込値	運行便数	利用者数	運行便数	利用者数
オレンジ ルート	10,500人	6,535人	9,765人 (2,720人+7,045人)	8,843人 (1,848+6,218+777)	7便	2.6人	6便(7便)	3.9人 (2.7人・4.5人)
グリーン ルート	11,500人	11,198人	12,110人 (2,720人+9,390人)	14,937人 (2,885+10,713+1,339)	7便	4.5人	10便(7便)	4.6人 (4.3人・4.6人)
サクラ ルート	9,500人	9,987人	13,675人 (1,940人+11,735人)	12,961人 (2,938+8,909+1,114)	5便	5.6人	10便(5便)	4.2人 (6.1人・3.9人)
計	31,500人	27,720人	35,550人 (7,380人+28,170人)	36,741人 (7,671+25,840+3,230)	19便	4.1人	26便(19便)	4.3人 (4.2人・4.3人)

()はルート・ダイヤ改正前後の数値 ()はルート・ダイヤ改正前+後+見込の数値

()はルート・ダイヤ改正前の数値 ()はルート・ダイヤ改正前・後の数値

平成24年7月に実施したルート・ダイヤ改正では、利用者アンケートなどを通じて得られた利用者ニーズを踏まえ、交通不便地域を解消しつつ冗長な運行ルートの解消、運行便数の増加などに努めた結果、年間利用者数及び1便あたり有料乗客数とも概ね目標値を上回ると見込まれ、適切な市域内公共交通ネットワークを提供することができました。

しかしながら、鉄道の運行本数やコミュニティバスとの接続時間に大きな変化はないにも関わらず、鉄道駅のバス停利用者数に減少傾向が見られるため、チャシの配布などによる新ルート・ダイヤの定着化に向けた取り組みなどにより、市域内公共交通ネットワークと広域的公共交通ネットワークとの連携強化を図る必要があると考えます。

④自己評価から得られた課題とその対応(Action)

新規導入した車両は、これまでの運行車両に比べて大型で、より目立つようになったためか、コミュニティバスに関する問い合わせが増加し、運転手への聞き取り調査からも新規利用者が増加傾向にあることを確認しています。

これまでもコミュニティ紙の発行や広報紙などを通じてコミュニティバスの啓発に努めてきましたが、新たに導入した大型車両によって上がった認知度をコミュニティバスの利用につなげていく取り組みも必要であると考えます。

また、平成24年7月に実施したルート・ダイヤ改正では、利用者アンケートなどを通じて得られた利用者ニーズを踏まえ、運行便数の増加、冗長な運行ルートの解消などに努めた結果として利用者の増加につながっていると考えますが、利用状況を分析した結果からは、新たに開館した図書館利用者のうち、コミュニティバスを利用する割合が予想より少ない状況にあります。

図書館利用者に対しては、チラシ等を作成してコミュニティバスの利用を呼びかけていますが、なかなか利用につながっていません。

このため、図書館及び隣接する美術館関係者等からの聞き取り調査を実施した結果、市外から鉄道を利用して来館する利用者の中にコミュニティバスに対するニーズが存在することが新たに判明しました。

清須市には、市外からの来訪者が多い清洲城などもあることから、コミュニティバスを利用した市内周遊プランの作成や施設利用者向けのチラシ作成など、市民だけでなく市外からの来訪者も意識したコミュニティバス利用促進に向けた取り組みを行っていきます。

⑤アピールポイント(特に工夫した点)

バス停標識やルート・ダイヤ改正時に作成する時刻表・全体ルート図、新規導入した車両に広告枠を設け、運賃収入以外の自主財源の確保に努めています。

平成24年7月に実施したルート・ダイヤ改正にあたっては、利用者アンケートなどを通じて得られた利用者ニーズを踏まえ、運行便数の増加、冗長な運行ルートの解消などに努めました。

運行便数の増加では、運転手の労働時間等の基準を満たしながら、必要最小限の人員増加で対応できるように、運行事業者とも連携を密にしながらいダイヤを編成しました。

また、冗長な運行ルートの解消では、今回のルート・ダイヤ改正の大きな目的の一つである図書館へのアクセスを確保しながらも、冗長なルート設定にならないよう乗り継ぎによるアクセス方法を選択し、乗り継ぎが可能であることを分かりやすくするため、乗り継ぎポイントとなるバス停の発車時刻を揃えるダイヤ編成としました。

更に、一方の便に遅れが生じて乗り継ぎを可能にするため、運転手同士が無線を活用して発車時刻を調整するなどして、利用者の利便性を損なわないよう取り組んでいます。