

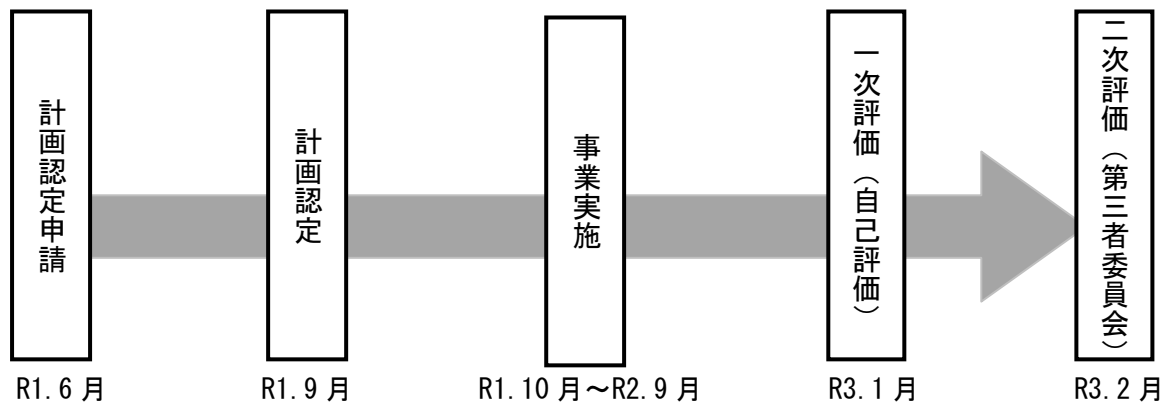
1 地域公共交通確保維持改善事業とは

地域公共交通確保維持改善事業とは、生活交通の存続が危機に瀕している地域において、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持を目的として、多様な関係者が協働して実施する公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組に対して国が支援を行うものである。

2 本市の補助対象路線

補助対象路線	補助メニュー	R2 年度申請金額	定量的な効果目標	計画申請者
一色線	地域間幹線系統	2, 290千円	収支改善率 1%	愛知県 バス対策協議会
岡崎・西尾線 (室場経由)		6, 953千円		
岡崎・西尾線 (高須経由)		2, 831千円		
ふれんどバス①+②		15, 784千円		

3 令和2年度地域内フィーダー系統確保維持事業スケジュール



4 平成30年度事後評価結果

二次評価(第三者評価委員会)結果
<p>地区公共交通協議会を設立して、地域住民・行政・事業者が協働し、様々な施策を実施したことを評価します。</p> <p>いこまいかーについては、地区利用者からの提案に基づき、目的地拡大を実施し、民生委員や老人会等と連携し高齢者へ利用促す戸別訪問の展開など、目標には届かなかったものの大幅な改善を達成したことは評価します。</p> <p>「いっちゃんバス」については、目標の設定方法等を検討していただき、利用者の増加に向けて、自治体・地元住民が協力して取り組むことを期待します。</p> <p>今後は、次期網形成計画更新に向け、各公共交通の現状とあり方をしっかり検証しておくことを期待します。</p>
今後の対応
<ul style="list-style-type: none"> いっちゃんバスについては、地区協議会との協働により改善案を検討中である。今年度中にルート変更を行い、目標値・利用促進策等についても協議を進める。 次期網形成計画更新に向けては、今年度実施するバス交通再編により各公共交通機関を整理し、来年度再編の効果測定とともに次期計画の更新作業を進める。

令和2年度 一色線に係る生活交通確保計画

市町村名： 西尾市、旧一色町

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

西尾市市街地、一色町地域

(2) 利用数（現在：令和元年度）

91,020人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

西尾市中心部と一色町地域を結ぶ広域的路線であり、主に鉄道駅への接続や沿線高等学校への通学に利用されているほか、観光地である佐久島行の渡船場へ接続している。

(4) 路線の必要性

鉄道路線のない一色町地域の住民にとって、鉄道駅及び西尾市中心部への移動手段として欠かせないほか、沿線に所在する高等学校や病院への移動手段として欠かせない路線である。

2. 輸送サービスの形態

民間バス事業者の自主運行

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	関係市町村キロ程		1日当たり 計画運行回 数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点		西尾市	旧一色町			
計画 (R01.10)	一色	西尾 西尾市民病院	福地	一色町公民館	往 西尾 7.8 西尾市民病院 9.7 復 西尾 7.8 西尾市民病院 9.7	往 5.5(7.4) 復 5.5(7.4) 往 2.3 復 2.3	11.3	6:30 ~ 19:50		

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

・名鉄東部交通株式会社
当該路線を自主路線として運行しており、路線運行のノウハウがあり、運行管理体制も十分整備されているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当 たり計 画運行 回数 (回) A	計画 平均乗 車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日あたり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	乗合バス 事業者キ ロ当たり 経常費用 (円銭) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	差額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R01.10)	一色 (現行からの変更点)	11.3	2.7	30.5 11.3 × 2.7	292.10	171.74	71,662.6	20,932	12,307	8,625	2,290	0	6,335	0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4年度
年間利用者 数(人)	91,020	95,628	96,584	97,550
※上記目標 設定の考 え方	平成30年度実績比1%増を見込む			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
2年度 3年度 4年度	・総合時刻表、公共交通マップの作成配布。 ・マイ時刻表の作成、乗り方教室の実施。 ・沿線高等学校の入学説明会等の場で定期券の出張販売や時刻表の配布を行う。 ・沿線の中学生や高校生を対象にバスを利用した通学方法の案内。 ・Google Mapsへの対応。・他のバス路線との接続を強化し乗継利便性を向上する。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	西尾市中心部と一色町地域を結ぶ路線の維持により、沿線にある高等学校への通学等、地域住民の広域的な移動手段が確保される。

(4) 平成30年度事業評価結果を踏まえた取組等

- ・Google Mapsへの対応
- ・イベントや交通安全運動と連携した乗り方教室の実施
- ・一色町公民館での乗継利便性の向上

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 2年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	西尾市	市町村名		市町村名	
取組 経費削減策等	・利用者の利便性向上となる運行に努めていく。 ・定時運行確保のため、道路状況の把握に努め、沿線市町とも協議をしていきたい。	・総合時刻表、公共交通マップの作成配布。 ・マイ時刻表の作成、乗り方教室の実施。 ・沿線の中学生や高校生を対象にバスを利用した通学方法の案内。 ・Google Mapsへの対応。					
スケジュール等	随時	随時					

(2) 定量的な効果目標

	沿線市町村意見			運営主体の案	
	市町村名①	西尾市	市町村名②	市町村名③	
指標	収支改善率				収支改善率 平成30年度比1% 2年度目標値 収支率57.56% 30年度現状値 収支率56.99%
選択の理由	持続可能な運行に直接つながる指標であるため。			得るべき収入の最大化と効率的な運行に取り組むため。	目標設定の考え 利用者の増加による収益の向上を目指すとともに、引き続き経費削減に努める。

令和2年度 岡崎・西尾線に係る生活交通確保計画

市町村名： 岡崎市、西尾市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

岡崎市（中央地域及び南西部地域）、西尾市（東部地域）

(2) 利用数（現在：令和元年度）

159,917人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は交通結節点である名古屋鉄道東岡崎駅を起点として、JR岡崎駅を経由し郊外及び隣接する西尾市とを結ぶ広域的路線であり、沿線地域の住民の通院や通勤、通学など生活交通手段として高齢者をはじめとした交通手段を持たない方が主に路線を利用している。

(4) 路線の必要性

当該路線は岡崎市中心部と西尾市中心部を結ぶ路線であり、沿線住民の日常生活における移動手段を確保するとともに、岡崎市と西尾市の市域間の広域的な移動手段を確保するため必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統キロ程	関係市町村キロ程		1日当たり計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点		岡崎市	西尾市			
計画 (R01.10)	岡崎・西尾	東岡崎	下青野・室場	西尾	往 19.2 復 19.2	往 11.3 復 11.3 往 7.9 復 7.9	14.4	6:31 ~ 20:22		

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄東部交通株式会社

当該路線を自主運行路線としており、路線運行のノウハウがあり、運行管理体制も十分整備されているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当たり計画運行回数 (回) A	計画平均乗車密度 (人) B	計画輸送量 (人) 1日当たり計画運行回数 × 計画平均乗車密度 《A×B》	乗合バス事業者キロ当たり経常費用 (円銭) C	当系統キロ当たり経常収益 (円銭) D	計画実車走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	差額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R01.10)	岡崎・西尾	14.4	5.1	73.4 14.4 × 5.1	292.10	223.76	203,500.8	59,442	45,536	13,906	6,953	6,953	0	0
	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4年度
年間利用者数(人)	159,917	176,994	178,764	180,552
※上記目標設定の考え方	平成30年度実績比1%増を見込む			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
2年度 3年度 4年度	公共交通の情報提供（マップ作成・配布）及び、まちづくりと連携し、地域住民の利便性の向上を図る。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	当該路線を維持・確保することにより、沿線住民の日常生活の移動手段が確保される。

(4) 平成30年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用者のニーズ把握に努め、適切な運行計画により利用者利便を図るとともに、広報やバスマップの配布等により利用促進を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 2年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	岡崎市	市町村名	西尾市	市町村名	
取組 (経費削減策等)	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性向上となる運行に努めていく。 定時運行確保のため、道路状況にお把握に努め、沿線市町とも協議をしていく。 J R岡崎駅南部に令和2年4月開業予定の総合病院分院への乗り入れに関して、道路整備計画及び利用者の交通需要に対応した適切な運行計画を検討し実施していく。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップの作成及び配布による情報提供 市内イベントにて、乗り方教室等の公共交通利用啓発事業の実施 地域や関連市と連携し、地域住民のニーズにあった利用しやすい路線を目指し、関係者と協議を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 総合時刻表、公共交通マップの作成配布。 マイ時刻表の作成、乗り方教室の実施。 沿線の中学生や高校生を対象にバスを利用した通学方法の案内。 Google Mapsへの対応。 				
スケジュール等	随時	路線の利用実態等について、随時関連市等と協議を行う。		随時			

(2) 定量的な効果目標

	沿線市町村意見				運営主体の案			
	市町村名①	岡崎市	市町村名②	西尾市	市町村名③	2年度目標値	30年度現状値	
指標	収支改善率1%		収支改善率			収支改善率 平成30年度比1%	収支率84.09%	収支率83.26%
選択の理由	利用促進策等が赤字幅の縮小につながっているのか確認できるため。		持続可能な運行に直接つながる指標であるため。			得るべき収入の最大化と効率的な運行に取り組むため。	(目標設定の考え) 利用者の増加による収益の向上を目指すとともに、引き続き経費削減に努める。	

令和2年度 岡崎・西尾線（西尾市民病院）に係る生活交通確保計画

市町村名： 岡崎市、西尾市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

岡崎市（南西部地域）、西尾市（市街地及び北東部地域）

(2) 利用数（現在：令和元年度）

64,667人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

当該路線は、交通結節点であるJR岡崎駅を起点として、郊外及び隣接する西尾市とを結ぶ広域的路線である。沿線地域の住民の通院や通勤・通学など生活交通手段として、高齢者をはじめとした交通手段を持たない方が主に路線を利用している。

(4) 路線の必要性

当該路線は、岡崎市中心部と西尾市中心部を結ぶ路線であり、沿線住民の日常生活における移動手段を確保するとともに、岡崎市と西尾市の市域間の広域的な移動手段を確保するため必要不可欠である。

2. 輸送サービスの形態

乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	関係市町村キロ程		1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点		岡崎市	西尾市			
計画 (R01.10)	岡崎・西尾 (西尾市民病院)	岡崎駅西口	高須 ・ 西尾市民病院	西尾	往 13.9 復 13.9	往 8.2 復 8.2 往 5.7 復 5.7	9.6	6:20 ~ 19:08		

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

名鉄東部交通株式会社
当該路線を自主路線としており、路線運行のノウハウがあり、運行管理体制も十分整備されているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当 たり計 画運行 回数 (回) A	計画 平均乗 車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日あたり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	乗合バス 事業者キ ロ当たり 経常費用 (円銭) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	差額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R01.10)	岡崎・西尾 (西尾市民病院)	9.6	3.5	33.6 9.6 × 3.5	292.10	199.88	98,217.4	28,689	19,632	9,057	2,831	2,831	3,396	
	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4年度
年間利用者 数(人)	64,667	69,216	69,908	70,608
※上記目標 設定の考 え方	平成30年度実績比1%増を見込む			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
2年度 3年度 4年度	公共交通の情報提供（マップ作成・配布）及び、まちづくりと連携し、地域住民の利便性の向上を図る。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	当該路線を維持・確保することにより、沿線住民の日常生活の移動手段が確保される。

(4) 平成30年度事業評価結果を踏まえた取組等

利用者のニーズ把握に努め、適切な運行計画により利用者利便を図るとともに、広報やバスマップの配布等により利用促進を図る。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 2年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	岡崎市	市町村名	西尾市	市町村名	
取組 （経費削減策等） 増収策	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性向上となる運行に努めていく。 定時運行確保のため、道路状況の把握に努め、沿線市町とも協議をしていきたい。 J R岡崎駅南部に令和2年4月開業予定の総合病院分院への乗り入れに関して、道路整備計画及び利用者の交通需要に対応した適切な運行計画を検討し実施していく。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップの作成及び配布による情報提供 市内イベントにて、乗り方教室等の公共交通利用啓発事業の実施 地域や関連市と連携し、地域住民のニーズにあった利用しやすい路線を目指し、関係者と協議を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 総合時刻表、公共交通マップの作成配布。 マイ時刻表の作成、乗り方教室の実施。 沿線の中学生や高校生を対象にバスを利用した通学方法の案内。 Google Mapsへの対応。 				
スケジュール等	随時	路線の利用実態等について、随時関連市等と協議を行う。		随時			

(2) 定量的な効果目標

	沿線市町村意見				運営主体の案	
	市町村名①	岡崎市	市町村名②	西尾市	市町村名③	
指標	収支改善率1%		収支改善率			収支改善率 平成30年度比1% 2年度目標値 収支率65.03% 30年度現状値 収支率63.49%
選択の理由	利用促進策等が赤字幅の縮小につながっているのか確認できるため。		持続可能な運行に直接つながる指標であるため。			（目標設定の考え） 利用者の増加による収益の向上を目指すとともに、引き続き経費削減に努める。

令和2年度 ふれんどバス①線に係る生活交通確保計画

市町村名：西尾市、碧南市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

西尾市並びに碧南市の南部地域

(2) 利用数（現在：令和元年度）

129,500人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

名鉄三河線碧南駅と西尾蒲郡線吉良吉田駅間を結ぶ鉄道廃線後の代替路線であり、沿線の高等学校へ通学する高校生が利用の過半数を占める。

(4) 路線の必要性

平成16年3月末で廃止された吉良吉田駅～碧南駅間を結ぶ鉄道代替路線として広域的に鉄道駅へ繋ぐとともに、沿線高校への通学、沿線地域から各地の高校等への通学路線であり、地域住民にとっても日常生活の移動手段として必要である。

2. 輸送サービスの形態

民間事業者による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	関係市町村キロ程		1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点		西尾市	碧南市			
計画 (R01.10)	ふれんどバス①	吉良高校	吉良吉田駅	碧南駅	往 15.9 復 15.9	往 13.8 復 13.8 往 2.1 復 2.1	12.6	5:24 ~ 22:00		

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

・名鉄バス株式会社
企画コンペを実施した結果選定された事業者であり、これまで大きなトラブルもなく沿線状況を熟知しているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当 たり計 画運行 回数 (回) A	計画 平均乗 車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	乗合バス 事業者キ ロ当たり 経常費用 (円銭) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	差額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R01.10)	ふれんどバス①	12.6	3.4	42.8 12.6 × 3.4	363.05	116.04	151,500.8	55,002	17,580	37,422	7,857	7,857	21,708	0
(現行からの変更点) H31.4月の路線再編により運行回数が増減。平日12.5回→13.0回/日、土休は変更無し12.0回/日														

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4年度
年間利用者数 (人)	129,500	133,800	138,300	142,900
※上記目標 設定の考え方	収支率1%増に必要な利用者数			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
2年度 3年度 4年度	・鉄道や他のバス路線との接続をはかり乗継利便性を向上する ・路線マップ・時刻表の配布、広報紙やホームページ等を活用したPRを図る ・イベントに出展してバスへのふれあいを通じて利用促進に繋げる ・沿線高校のスケジュールに対応して、適切な運行計画による利便性の向上 ・沿線高等学校の入学説明会等の場で定期券の出張販売や時刻表の配布を行う

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	碧南市と西尾市を結ぶ路線の維持により、高校生の通学、沿線地域から鉄道駅への接続に必要な不可欠な日常生活の移動手段が確保される。

(4) 平成30年度事業評価結果を踏まえた取組等

- ・ICカード導入について検討を進め利便性の向上を図る。

--

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 2年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	西尾市	市町村名	碧南市	市町村名	
取組 経費削減策等	利便性向上を目的としたICカードの導入を検討する。		<ul style="list-style-type: none"> ・総合時刻表、公共交通マップの作成配布。 ・マイ時刻表の作成、乗り方教室の実施。 ・沿線学生へバスを利用した通学方法案内。 ・Google Mapsへの対応。 ・他のバス路線との接続を強化し乗継利便性を向上す 		バス運賃支払いにおける交通系ICカードの導入。		
スケジュール等			随時		平成30年度に関係各所への意見聴取、情報交換を行ったが、通学者の費用負担が増えることから導入決定は見送られた。今後も引き続き検討していく予定。		

(2) 定量的な効果目標

	沿線市町村意見			運営主体の案						
	市町村名①	西尾市	市町村名②	碧南市	市町村名③					
指標	収支改善率		収支改善率		収支率	<table border="1"> <tr> <th>2年度目標値</th> <th>30年度現状値</th> </tr> <tr> <td>29.4%</td> <td>28.4%</td> </tr> </table>	2年度目標値	30年度現状値	29.4%	28.4%
2年度目標値	30年度現状値									
29.4%	28.4%									
選択の理由	持続可能な運行に直接つながる指標であるため。		生産性向上に向けた取組の効果把握に有効と考えられるため。		生産性向上の取組成果を明確に把握できると考える為	【目標設定の考え】 路線の更なる周知により利用者の増加を図り、増収を目指す。				

令和2年度 ふれんどバス②線に係る生活交通確保計画

市町村名： 西尾市、碧南市

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

西尾市並びに碧南市の南部地域

(2) 利用数（現在：令和元年度）

127,800人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

名鉄三河線碧南駅と西尾蒲郡線吉良吉田駅間を結ぶ鉄道廃線後の代替路線であり、沿線の高等学校へ通学する高校生が利用の過半数を占める。

(4) 路線の必要性

平成16年3月末で廃止された吉良吉田駅～碧南駅間を結ぶ鉄道代替路線として広域的に鉄道駅へ繋ぐとともに、沿線高校への通学、沿線地域から各地の高校等への通学路線であり、地域住民にとっても日常生活の移動手段として必要である。

2. 輸送サービスの形態

民間事業者による乗合バス（路線定期運行）

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	関係市町村キロ程		1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点		西尾市	碧南市			
計画 (R01.10)	ふれんどバス②	吉良高校	吉良吉田駅	碧南高校	往 18.4	往 13.8	9.2	5:52 ~ 18:49		
					復 18.4	復 13.8				往 4.6

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

・名鉄バス株式会社
企画コンペを実施した結果選定された事業者であり、これまで大きなトラブルもなく沿線状況を熟知しているため。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当 たり計 画運行 回数 (回) A	計画 平均乗 車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	乗合バス 事業者キ ロ当たり 経常費用 (円銭) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	差額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R01.10)	ふれんどバス②	9.2	4.2	38.6 9.2 × 4.2	363.05	137.73	127,545.2	46,305	17,567	28,738	7,927	7,927	12,884	0
											(現行からの変更点) H31.4月の路線再編により運行回数が増減。平日12.0回→11.5回/日、土休は変更無し10.0回/日			

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	元年度(見込)	2年度	3年度	4年度
年間利用者数(人)	127,800	132,000	136,000	140,100
※上記目標設定の考え方	収支率1%増に必要な利用者数			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
2年度 3年度 4年度	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道や他のバス路線との接続をはかり乗継利便性を向上する 路線マップ・時刻表の配布、広報紙やホームページ等を活用したPRを図る イベントに出展してバスへのふれあいを通じて利用促進に繋げる 沿線高校のスケジュールに対応して、適切な運行計画による利便性の向上 沿線高等学校の入学説明会等の場で定期券の出張販売や時刻表の配布を行う

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
2年度 3年度 4年度	碧南市と西尾市を結ぶ路線の維持により、高校生の通学、沿線地域から鉄道駅への接続に必要な不可欠な日常生活の移動手段が確保される。

(4) 平成30年度事業評価結果を踏まえた取組等

- ・ICカード導入について検討を進め利便性の向上を図る。

--

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 2年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	西尾市	市町村名	碧南市	市町村名	
取組 <small>経費削減策等</small>	利便性向上を目的としたICカードの導入を検討する。		<ul style="list-style-type: none"> ・総合時刻表、公共交通マップの作成配布。 ・マイ時刻表の作成、乗り方教室の実施。 ・沿線学生へバスを利用した通学方法案内。 ・Google Mapsへの対応。 ・他のバス路線との接続を強化し乗継利便性を向上す 		バス運賃支払いにおける交通系ICカードの導入。		
スケジュール等			随時		平成30年度に関係各所への意見聴取、情報交換を行ったが、通学者の費用負担が増えることから導入決定は見送られた。今後も引き続き検討していく予定。		

(2) 定量的な効果目標

	沿線市町村意見			運営主体の案						
	市町村名①	西尾市	市町村名②	碧南市	市町村名③					
指標	収支改善率		収支改善率		収支率	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>2年度目標値</th> <th>30年度現状値</th> </tr> <tr> <td>32.5%</td> <td>31.5%</td> </tr> </table>	2年度目標値	30年度現状値	32.5%	31.5%
2年度目標値	30年度現状値									
32.5%	31.5%									
選択の理由	持続可能な運行に直接つながる指標であるため。	生産性向上に向けた取組の効果把握に有効と考えられるため。			生産性向上の取組成果を明確に把握できると考える為	【目標設定の考え】 路線の更なる周知により利用者の増加を図り、増収を目指す。				

地域内フィーダー系統 事後評価要約版(30年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
		西尾市地域公共交通会議	
愛知	5	いこまいかー(デマンド型乗合タクシー)	
		<p style="text-align: center;">中部様式並びに本省様式による</p>	

地区公共交通協議会を設立して、地域住民・行政・事業者が協働し、様々な施策を実施したことを評価します。
 デマンド型乗合タクシー(いこまいかー)については、地区利用者からの提案に基づき、商業施設や医療機関等へ目的地拡大を実施し、民生委員や老人会等と連携し高齢者へ利用促す戸別訪問を展開するなど、目標には届かなかったものの大幅な改善を達成したことは評価します。
 「いっちゃんバス」については、目標の設定方法等を検討していただき、利用者の増加に向けて、自治体・地元住民が協力して取り組むことを期待します。
 今後は、次期網形成計画更新に向け、各公共交通の現状とあり方をしっかり検証しておくことを期待します。

調査事業(計画推進事業) 事業評価要約版(30年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
愛知	1	西尾市地域公共交通活性化協議会	<p>各バス路線の乗り案内や乗継情報、鉄道ダイヤ等を含めた公共交通マップ・総合時刻表を作成されたことを評価します。 今後は認知度を高め利用者を増加させるため、利用促進に向けたPR事業を着実に実施していくことを期待します。</p>
		公共交通マップ、総合時刻表の作成	
		<p>マイ時刻表作成の出前講座等の利用促進活動のツールとして公共交通マップ、総合時刻表を活用していく。 次年度以降の増刷・改訂の際に、多言語対応等についても検討を行う。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
西尾市地域公共交通会議	<p>●アピールポイントでは、地域主体の取り組みとあるが、どのように運営していくのかをしっかりと考えて進めていく必要がある。地域住民と協働することはよいと思うが、住民と行政の役割分担、運営体制をきちんとしておくことが大切である。</p>	<p>●名鉄西尾蒲郡線が、定期利用外の誘客を推進とあるが、アピールの取り組みの反応はどうか。鉄道以降の手段はどのようなになっているのか。 →(市) 若い女性にPRしている。二次交通がないためレンタサイクルの設置を予定。</p>	<p>●名鉄東部交通、ふれんどバスは増加しているが、利用実績に対しての原因分析がない。いこまいカーは吉良町の取り組みがあるため利用が増えたのはわかるが、六万石くるりんバスやいっちゃんバスの利用者数の要因はなぜか？ →(市) 増加した原因は通勤・通学定期の拡大や進路選択時の通学定期PRと考えられる。沿線に企業立地のための通勤客が増加した。くるりんバスの利用は低迷している。いっちゃんバスは、アンケートを実施し、行きたい施設について調査を行った。 →(委員) いっちゃんバスは年間4000人と成績は悪い。改善しても目標の1.8万人達成は難しいのではないか。 →(市) 1日平均5人と地域が目標を設定した。 →(委員) 住民参加と言っても市からのバックアップは必要である。目標も努力して達成できるようなものでなければならない。アンケートについても住民だけにまかせるのではなく、プロがサポートする必要がある。</p> <p>●一色町公民館のターミナル化した後の状況はどうか。 →(市) 公民館利用の5%が乗り継ぎ利用。駐輪場や待合もできるため、バス停利用としては昨年度より1.5倍に増加している。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
刈谷・安城・碧南・西尾交通圏		<ul style="list-style-type: none"> ●佐久島は若い人に人気があるため、鉄道を降りてから行けるバス路線があるとよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●田口新城線と岡崎安城線で沿線環境が異なる中で利用者数が近い。この圏域にはポテンシャルはあり、高校生に乗ってもらうことは十分に可能である。 ●ふれんどバスは 200 円均一運賃で 18 キロの距離を運行しており、色々な方面に行けて、ダイヤも 1 時間ヘッドでわかりやすい。何とか続いている路線であり、田口新城線の参考になるかと思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> ●佐久島航路が増加している。今度映画の舞台にもなるので、観光として公共交通の利用増に活用できるとよいのではないか。 ●(西尾市) 岡崎西尾線を活用し、ダイヤ接続、共通乗車券などを計画に盛り込んでいこうと考えている。

地域間幹線系統 事後評価要約版(30年度)

支局	No.	自治体・協議会名	二次評価
		事業概要	
		自己評価	
愛知	1	愛知県バス対策協議会	<p>事業評価票を補助対象系統ごとに運営主体が記載し、関係自治体に回付、作成する手法を取り入れることで、関係自治体間の情報・意見交換に活用してもらうとともに、関係自治体の協議会においても地域間幹線系統の利用状況等について情報交換を行う仕組みを作り上げたことを評価します。</p> <p>自治体と交通事業者が連携した地域公共交通活性化事業の実施など、広域連携事業を展開されることを期待します。</p> <p>引き続き「あいち公共交通ビジョン」に基づいた関係者の連携のもと、広域的な公共交通ネットワークが構築されることを期待します。</p>
		12事業者、62系統	
		<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施の適切性 A評価62系統。B評価、C評価は無し。 ・目標効果達成状況 A評価43系統。B評価は17系統。C評価は2系統。 ・市町村の地域公共交通会議において、地域間幹線も含めた議論を行うよう助言。 ・あいち公共交通ビジョン、東三河振興ビジョンなどの施策の方向性に沿った、市町村等が連携した公共交通活性化事業を実施。 	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
愛知県全体	<ul style="list-style-type: none"> ●リニアについては、公共交通ビジョンにもかなり記載がある。もう少しビジョンのPRが必要かもしれない。 ●新城～藤が丘高速バスがもつくる新城に乗り入れられないことは課題。 ●外国の方はスマホで事前に調べて観光することが多い。外国の方が日本に来てバスに乗れるか、という視点での検討も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ●新城⇄藤が丘は若い人の利用が期待される。また、東海・半田・大府・常滑・美浜交通圏については、リニアからの波及効果が得られるようにPRに努めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●常滑半田線の半分を中部国際空港行きに切り替えた成果を知りたい。輸送量15人ぎりぎりだが、本来インバウンドに活用できる路線である。 → (県) 常滑南部線も活用できるようにしていきたい。 → (委員) のんびりとした路線だが、沿線に資源も点在しているので、ポテンシャルはあると思う。 → (県) 地域資源は色々あると思っている。うまく活用していきたいと考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> ●観光二次交通の推進は全国共通の課題。バス利用は単に翻訳するだけではなく、ネイティブの外国人による説明など利用者に確実に伝わるような工夫が必要。 ●インバウンド対策として、オープンデータ化も重要。でなければバスが走っていないのと同じになる。 → (県) 担当課がGTFIS化を推進しているため、積極的に取り組んでいきたい。



愛運企第5号

平成31年4月23日

西尾市地域公共交通活性化協議会 会長 殿

中部運輸局愛知運輸支局長



地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果の通知について

地域公共交通確保維持改善事業実施要領に基づき実施した二次評価について、結果が確定したので別添のとおり通知します。

なお、評価結果については、下記の点を留意されたい。

記

- ・評価結果については、次年度計画に確実に反映すること。
- ・評価結果については、中部運輸局ホームページにおいて公表したので了知されるとともに、協議会等ホームページにおいても積極的に公表されたい。



平成 29・30 年度地域公共交通確保維持改善事業
第三者評価委員会 結果概要

平成 31 年 4 月 22 日
中部運輸局交通支援室

1. 地域公共交通確保維持改善事業の実施状況

「地域公共交通確保維持改善事業」は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等を支援することを目的に平成 23 年度に創設され、実施されているところです。中部運輸局管内では、地域公共交通確保維持事業 73 件（地域間幹線系統 5 件、地域内フィーダー系統 66 件）、離島航路 2 件）、地域公共交通調査等事業 19 件（地域公共交通調査事業（計画策定事業）8 件、地域公共交通調査事業（計画推進事業）8 件、地域公共交通再編推進事業（再編計画推進事業）3 件）が、各協議会等において実施されています。（平成 30 年度実績）

2. 事業評価（自己評価及び二次評価）の実施

中部運輸局では、毎年、地域公共交通確保維持事業及び地域公共交通調査等事業を実施している各協議会から提出された自己評価に対して二次評価を実施しており、実施要領等の定めにより選定された協議会を対象に 2 月 20 日、21 日、22 日の 3 日間で「第三者評価委員会」（別紙 1）を開催しました。

平成 29・30 年度の事業評価においては、「交通圏」を意識した事業評価とするため、交通ネットワークの在り方に関する検討会の検討結果により示される「交通圏」ごとの単位で協議会をグループ化し、評価・意見交換を実施しました。評価終了後は、「交通圏」全体の総評及び参加協議会を含めた出席者による交通圏意見交換を行い、各県ごとに県内全協議会の評価終了後、全体意見交換の時間を設けました。

なお、他の協議会の実施事業状況等についての知識や理解を深めるという観点から、自協議会以外の協議会の評価について、自由に傍聴できることとしました。

3. 二次評価の概要

(1) 地域公共交通確保維持事業

中部運輸局の二次評価においては、補助対象系統における定量的な目標の達成状況のみでなく、それを含む地域全体の公共交通網についての評価を実施することとし、補助対象系統が、接続する他の交通網に対してどのような影響を与えたか、全体の交通網においてどのような機能を担っているのか、また、地域の交通網の構築において協議会等はどのような役割を果たしたか

等について評価を行いました。

(2) 地域公共交通調査等事業

地域公共交通調査等事業は、主に地域公共交通網形成計画等を策定するための調査を行う地域公共交通調査事業（計画策定事業）、地域公共交通再編推進事業（再編計画策定事業）と、地域公共交通網形成計画等に基づいて実施される利用促進及び計画の達成状況等の評価に係る地域公共交通調査事業（計画推進事業）、地域公共交通再編推進事業（再編計画推進事業）事業からなっており、計画策定にかかる事業である地域公共交通調査事業（計画策定事業）、地域公共交通再編推進事業（再編計画策定事業：今年度は対象者なし）については、計画策定を目的に実施される事業であることから、計画の策定につながる適切な調査であったか、その調査結果をどのように計画に結びつけたかについて評価を行いました。

また、利用促進及び計画の達成状況等の評価にかかる事業である地域公共交通調査事業（計画推進事業）、地域公共交通再編推進事業（再編計画推進事業）については、適切な利用促進策であったか、適切な達成状況等の評価が行われたかについて評価を行いました。

第三者評価委員会における委員からの特徴的な意見は、以下のとおりです。

- ・昨年度の第三者評価委員会において指摘した課題等の見直しが行われていない場合がある
- ・中部様式を市民が理解できる資料として作成し、施策の内容を市民に理解してもらうことが重要
- ・隣接市町との施策の整合や地域間幹線系統のネットワーク上の位置づけについて明確化すべき
- ・地域間幹線系統については「地域公共交通ネットワークの見える化」を推進しても、バスの需要が無いと利用者増加につながらない。このバス路線が何に使えるのか、ターゲットを絞って沿線自治体でPRする等の連携が必要。
- ・収支率の向上を目標値とするのはよいが、利用者数が減少している場合、利用者にとって社会的便益が低下し、公共性が失われている可能性がある。

なお、上記意見に対して、参加協議会等から「今後検討していきたい」等の前向きな回答がありました。

地域公共交通確保維持改善事業「第三者評価委員会」について

地域公共交通確保維持改善事業については、地域公共交通確保維持改善事業実施要領において、事業評価（自己評価及び地方運輸局等による二次評価）を行うこととされており、地方運輸局等による二次評価を実施する際には、学識経験者等からなる第三者評価委員会を設置して行うこととされています。

中部運輸局では、二次評価を実施するに当たって、学識経験者等からなる「第三者評価委員会」を以下により開催しました。

1. 第三者評価委員会委員

【学識経験者】

伊豆原 浩二	愛知工業大学客員教授	(座 長)
石川 良文	南山大学教授	(委 員)
加藤 博和	名古屋大学教授	(. //)

【行政】(国)

中部運輸局交通政策部長
中部運輸局鉄道部長
中部運輸局自動車交通部長
中部運輸局海事振興部長

2. スケジュール

平成30年2月20・21・22日

3. 第三者評価対象協議会数（重複有り）

(1) 地域公共交通確保維持事業

①地域間幹線系統	5 協議会
②地域内フィーダー系統	39 協議会
③離島航路	1 協議会

(2) 地域公共交通調査等事業

①地域公共交通調査事業（計画策定事業）	8 協議会
②地域公共交通調査事業（計画推進事業）	8 協議会
③地域公共交通再編推進事業（再編計画推進事業）	3 協議会