

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)

平成 年 月 日

協議会名： 武豊町地域公共交通会議

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統

資料6-2

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
レスクル(株)(H28/10/1~)	コミュニティバス南部線 青ルート	利用促進友の会を通して、各種利用促進活動を継続して実施した。 交通網形成計画の策定をふまえて、利用者数が少ない停留所に対し、地元住民との協議を行い、停留所の見直しを行った。(H30/4改正)	A 計画通り事業は適切に実施されている。	B 年間16,400人の利用を見込む目標値に対して、15,897人の利用があり、目標を達成できなかった。 一方、幹線系統に指定されている赤ルートを併せたバスネットワーク全体の利用については、前年実績の54,516人に対し、56,552人の利用があり、増加している。	バスネットワーク全体から、幹線系の赤ルートとフィーダー系の青ルートの役割分担は、人口密度が高く主要施設の多い北部エリアを赤ルートがカバーし、人口密度が低い郊外部を青ルートがカバーしている。分担の性格の違いから、青ルートは赤ルートに比べ便当たりの利用者数は少なく、特に一部停留所の乗降利用が少ない課題を持つ。 青ルートの利用者数の増加を目指すために、停留所位置の見直しや新設等を検討する。

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

平成 年 月 日

協議会名:	武豊町地域公共交通会議
評価対象事業名:	生活交通確保維持改善計画に基づく事業(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>地域公共交通網形成計画で示した交通システムの狙いは、二つの鉄軌道を広域の南北方向の移動を支えるまちづくりの「骨格」として捉え、中心市街地の名鉄知多武豊駅を中心に、町内の主要施設と市街化区域をカバーするループ型のコミュニティバス路線を地域内の「幹線」として平成22年7月よりネットワークを構築している。また、コミュニティバス・鉄軌道の利用促進と市街化調整区域等をカバーするため、事前予約制・区域運行の乗合タクシーをコミュニティバスの支線として接続させる形で、平成23年9月より公共交通ネットワークを構築した。</p> <p>こうした段階的にネットワークを構築することで、交通空白地の解消とお年寄り等住民が安全に暮らせ、気軽に移動できる生活の足を確保することを目指している。</p> <p>なお、関連法の改正を受けて、地域公共交通総合連携計画から地域公共交通網形成計画へ見直した際には、コミュニティバス・乗合タクシーのネットワークを平成27年10月に変更した。変更の狙いは、地域内で完結していたコミュニティバスを、隣接する半田市への乗り入れを行い、広域のネットワークを支える「地域間幹線系統」として「赤ルート」の役割を強化し、残りの青ルートは「地域内フィーダー系統」として存続させ、鉄道・地域間幹線系統の支線としての役割を持たせるネットワークに転換させた。乗合タクシーは、廃止したコミュニティバスルート・停留所を補完するために9路線から11路線へと増加させている。</p> <p>平成30年10月からは半田市の主要駅である「青山駅」への延伸を行い、半田市と連携した広域の公共交通ネットワークの形成に努める。</p>