

中部様式1

令和2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）

新城市地域公共交通会議

平成19年12月26日設置

フィーダー系統 令和元年6月10日 確保維持計画策定

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
<p>若者議会OB有志等と連携した利用促進イベントや、高校と連携した高速バス「山の湊号」の利用促進、各地区における住民との意見交換会などの取組について評価します。</p> <p>住民へのバス利用の現状説明やワークショップ等を通じた路線見直しや利便性向上に繋げていくことを期待します。</p> <p>GTFS化への対応やキャッシュレス決済を推進するなど、住民だけでなく観光客の利用を促進することを期待します。</p> <p>高速バス「山の湊号」と路線バスとの結節・連携の強化について、更なる施策に期待します。</p>	<p>○住民へのバス利用の現状説明やワークショップ等を通じた路線見直しや利便性向上に繋げていく ⇒市内の複数の地区において、地域住民が移動手段を検討する会を開催し、現状の問題やニーズの把握に努めた。</p> <p>○GTFS化への対応やキャッシュレス決済を推進 ⇒QR決済の対応を進めるとともに、GTFSデータについても外国語対応したものへ修正を行った。</p> <p>○高速バス「山の湊号」と路線バスとの結節・連携の強化 ⇒湯谷温泉、鳳来寺山山頂への観光二次交通として「湯谷温泉もつくる新城線」を運行開始した。高速バス山の湊号や田口新城線と連携できるよう、運行ダイヤを設定することで、相互に利用者が増加するよう努めた。</p>	<p>○<u>地域と一体となった路線見直し</u> ⇒これまで地域住民と共に、移動手段の課題やニーズについて話し合ってきた結果を基に、具体的な路線の見直しや利便性向上策について検討をしていく。</p> <p>○<u>観光客の利用促進</u> ⇒高速バス山の湊号を利用した、名古屋圏からの観光客の誘客を目的として、市内の観光施設等と連携し、公共交通機関を活用した旅行プランの造成をしていく。 ⇒観光施設等のアクセスの案内へバス路線の情報を充実させる。</p>

○地域の特性・公共交通の現状

愛知県東部、奥三河の玄関口である新城市は、平成17年に新城市・鳳来町・作手村の新設合併により誕生した。市域は約500km²と広く、84%を山林が占める緑豊かなまちである。

公共交通の現状としては、市域外や旧市町村を跨ぐ移動をJR飯田線をはじめとした幹線が担い、市域内の移動は支線である市コミュニティバスSバスが担っている。また、平成28年7月からは新城市と名古屋市・長久手市を結ぶ高速乗合バス「山の湊号」の運行を開始し、名古屋方面への通学・通勤と、名古屋方面からの観光客誘致の足を確保している。

○これまでの経緯

第1次新城市総合計画（策定：平成20年4月 計画期間：20年度～30年度）

- 公共交通に関する重点施策：公共交通網の整備と利用向上
- 主な事業：公共バスの運行、飯田線の活性化 ■目標：公共交通機関等の充実と満足度の向上



新城市地域公共交通総合連携計画～山の湊 創造都市を支える公共交通づくりに向けて～ （策定：平成20年2月 計画期間：20年度～29年度）

—基本方針—

民間路線バスの撤退や市町村合併による市域広域化への対応など、これまでの路線維持にとどまることなく、市民にとって満足度の高い新たな公共交通システムの構築を目指す。

★新公共交通システム推進の6つのポイント

運行形態・路線網の検討	バス関連施設の整備	ニーズの把握と反映
地域・利用者の参画	利用しやすい料金体系	積極的な情報提供



計画期間中に起きた変化や課題を踏まえて

新城市地域公共交通網形成計画（策定：平成29年3月 計画期間29年度～33年度）

新都市地域公共交通網形成計画 基本理念

公共交通の現状と必要性を全市で共有し、
一人ひとりが公共交通を維持・発展させていきます

〈基本方針〉

方針1
公共交通の現状を地域で共有し、
地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります

方針2
組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます

方針3
地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を作ります



つくであしがる線



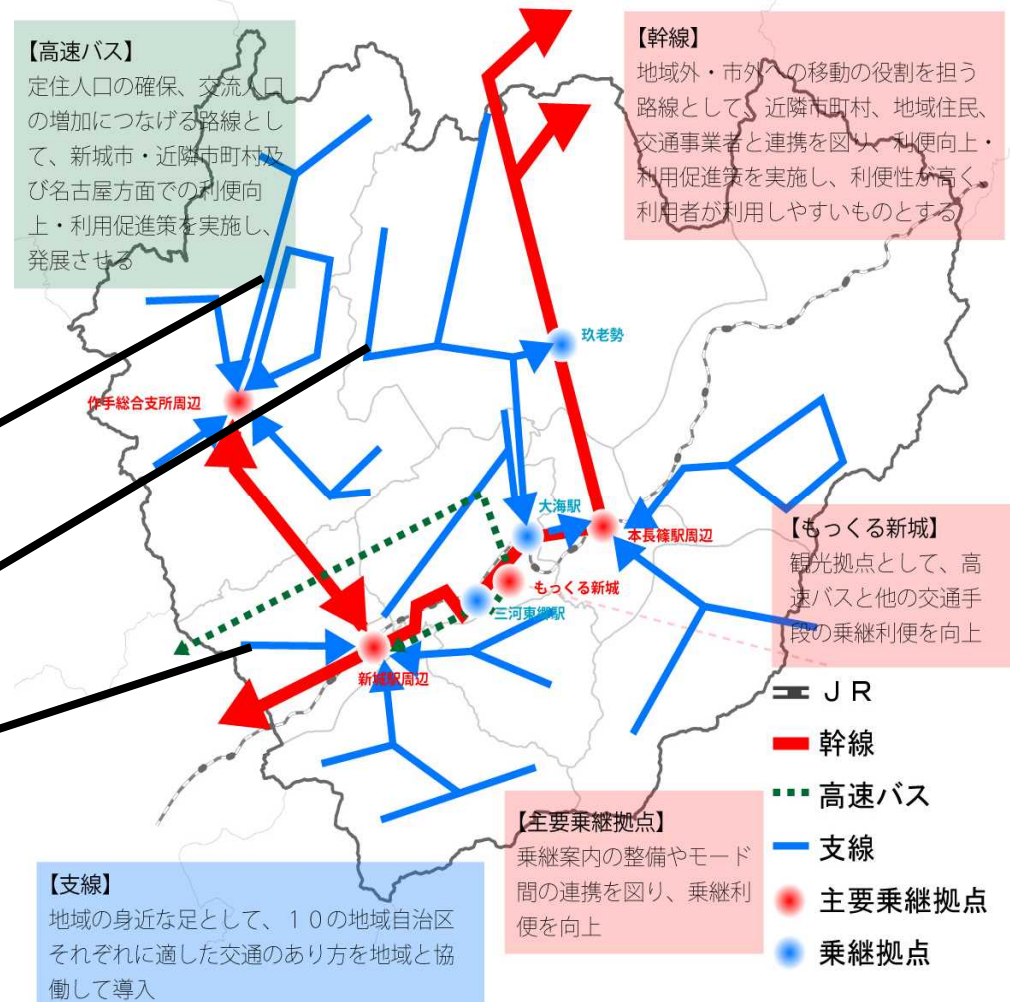
塩瀬線



西部線

フィーダー補助路線

将来の公共交通ネットワーク



3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容 (Do)

【目標達成に向けた取組内容】 ※フィーダー補助路線に係る取組については赤字で記述

方針1 公共交通の現状を地域で共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります

	実施内容	実施時期
ダイヤ改正	田口新城線（地域間幹線）有教館高校移転に伴うルート変更	R2.4.1
	高速バス山の湊号の利便性向上を目的とした運行ダイヤの変更	R2.10.1
	湯谷温泉もつくる新城線の運行開始	R2.10.1
	地域住民運営型のデマンド交通 山吉田ふれあい交通の実証実験開始	R2.10.1
地域住民との検討	八名地区での課題共有・勉強会（中宇利線）	R2.1.11～現在2回実施
	千郷地区での課題共有・移動手段の検討会（西部線）	R2.2.18～現在6回実施
	東郷地区での課題共有・移動手段の検討会の設立に向けた検討（北部線）	(R2.11.27 第1回開催)
	つくでバス関係者連絡会での利用促進の検討（つくであしがる線）	R2.2.13、R2.6.25
	塩瀬線・布里田峯線を守り育てる会での新路線についての検討	R2.6.9
	山吉田ふれあい交通運営協議会でのデマンド交通の検討	R2.1.22～現在9回実施
利用促進	若者議会と連携したバスによる観光案内チラシ作成（作手線、田口新城線、高速バス）	R2.3.27
	椙山女学園大学と連携した高速バスPR活動	R2.5.14～
	Aコープでのつくでバス利用者割引の開始	R2.7.1
	カーフリーデーイベントでの公共交通を使った観光モデルコースの案内	R2.9.27
	東三河地域公共交通活性化協議会で公共交通を活用した謎解きイベントの開催	R2.9.19～11.30
その他	地方創生交付金を活用したバス事業者及びタクシー事業者への補助金の交付	R2.6～R2.9

湯谷温泉もつくる新城線の運行開始

今までバスが運行していなかった鳳来東部地区からJ A支店やドラッグストア等への足を確保するとともに、従来より要望が多かった、湯谷温泉、鳳来寺山山頂への観光二次交通を整備するため、もつくる新城から湯谷温泉を経由して鳳来寺山山頂を結ぶ「湯谷温泉もつくる新城線」を運行開始した。

高速バス山の湊号や田口新城線と連携できるよう、運行ダイヤを設定することで、相互に利用者が増加するよう努めた。



地域との公共交通の将来についての検討会の実施

千郷地区、東郷地区、八名地区において、地域住民がこれからの各地域に合った移動手段について検討をする検討会を開催した。出席した住民の意見を聞くだけでなく、民生委員による地域の高齢者に対するアンケート調査を実施し、広く意見を聞きながら、地域のニーズに合った移動手段を検討し、新たな地域公共交通計画に位置付けて実現していけるように課題の整理等を行った。



3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

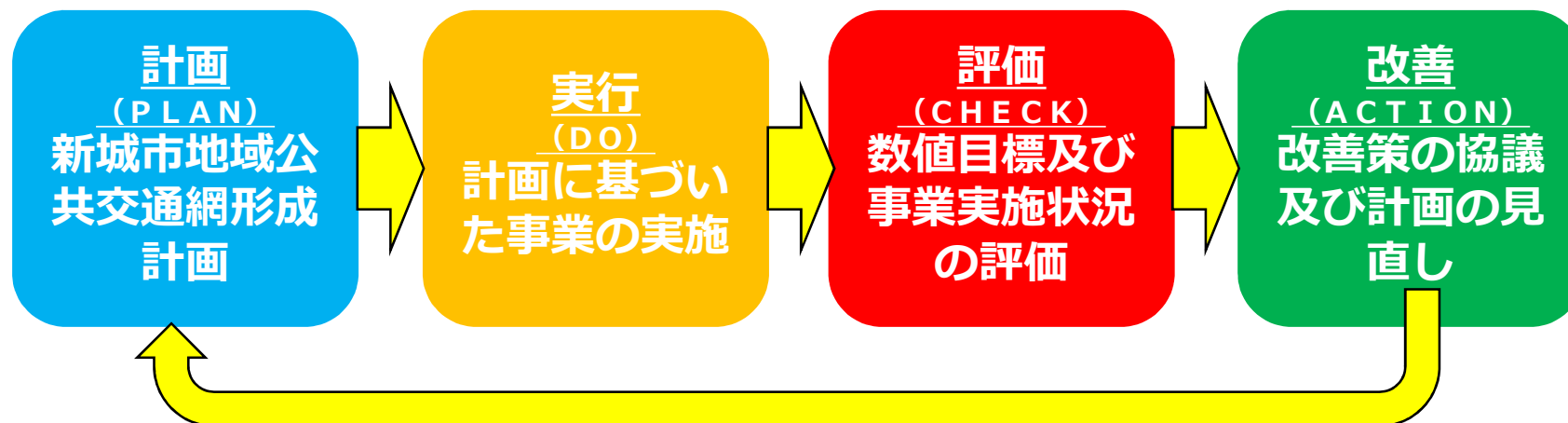
【新都市地域公共交通網形成計画の目標】

指標	現状【H27】	目標【H33】
Sバス利用者数	159,839人	170,000人
Sバスへの市負担額	111,809千円	現状維持
Sバス収支率	18.3%	19.4%
民間バス利用者数	201,767人	現状維持
高速バス利用者数	4人/便程度 (H28)	20人/便程度 (H31)
バス利用者満足度	1.10	1.16
バス利用者認知度	82.1%	90.0%
地域での検討会議	0地域	全地域
高校との協議会	0校	市内全校

目標を達成するための
評価方法（目標値は毎年
年度設定）

- ① Sバス：利用者数、収支率、満足度を評価
- ② 民間バス・高速バス：利用者数、満足度を評価
- ③ Sバス：小中学生のスクールバス利用を除いた利用者数を評価

【P D C Aサイクルの流れ】



3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

※利用者数、収支率は、**小中学生のスクールバス利用を除いた値**で算出

※目標値は27年度実績（H26.10.1～H27.9.30）を基に、利用者数はSバスは1.01倍、民間バスは現状維持、高速バスは28年度実績の2.5倍、収支率は1.01倍、満足度は+0.01として設定

評価基準

- A・利用者数及び収支率の達成度が100%以上で満足度が1.0以上の場合
- B・利用者数又は収支率の達成度のいずれかが100%を超えた場合
- B・利用者数及び収支率の達成度が100%を下回ったが、満足度が1.0以上の場合
- C・利用者数及び収支率の達成度が100%を下回り、満足度も1.0より小さい場合

路線名		利用者数（カッコ内は総数）			収支率（%）			満足度数（基準値は1.0）			自己評価
		目標値	2年度	達成度	目標値	2年度	達成度	目標値	2年度	目標との差	
S バス 新城	作手線	45,536	51,755	114%	29.45%	30.39%	103%	1.05	1.00	-0.05	A
	中宇利線	16,393 (57,067)	10,874 (36,614)	66%	10.73%	7.02%	65%	1.16	1.00	-0.16	B
	吉川市川線	3,591 (11,159)	3,407 (6,407)	95%	3.37%	2.32%	69%	1.20	1.20	0	B
	北部線	4,287 (8,494)	3,050 (4,479)	71%	7.55%	3.78%	50%	1.13	1.18	+0.05	B
	西部線 (フィーダー路線)	3,658	3,602	98%	7.64%	6.18%	81%	1.09	1.08	-0.01	B
S バス 鳳来	布里田峯線	411 (3,757)	458 (3,724)	111%	1.03%	0.76%	74%	1.14	1.09	-0.05	B
	塩瀬線 (フィーダー路線)	1,689 (6,619)	1,530 (3,020)	91%	3.59%	2.92%	81%	1.19	1.11	-0.08	B
	秋葉七滝線	2,680 (9,087)	1,536 (8,722)	57%	5.80%	2.65%	46%	1.20	1.20	0	B
	長篠山吉田線	2,159 (17,121)	2,227 (12,119)	103%	4.53%	2.94%	65%	1.11	1.02	-0.09	B
S バス 作手	つくでバス つくであしがる線 守義線	3,376 (5,495)	2,034 (3,107)	60%	3.38%	1.30%	38%	1.20	1.17	-0.03	B

3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

路線名		利用者数			収支率 (%)			満足度数 (基準値は1.0)			自己評価
		目標値	2年度	達成度	目標値	2年度	達成度	目標値	2年度	目標との差	
民間バス	田口新城線	51,051	32,662	64%	37.70%	26.7%	98%	1.09	1.04	-0.08	B
	新豊線	145,416	131,577	90%	42.00%	38.8%	106%	1.00	1.08	+0.08	B
	四谷千枚田新城線	5,300	11,878	224%	14.70%	15.4%	105%	1.07	1.04	-0.02	A
高速バス	新城名古屋藤が丘線 「山の湊号」	10人/便	5.3人/便	53%	—	22.99%	—	1.00	1.15	+0.15	B

全体の評価

	H33目標	2年度	達成度		H33目標	2年度	達成度
Sバス利用者数	170,000	133,549	79%	Sバス収支率	19.4%	14.8%	76%
	H33目標	2年度	達成度		H33目標	2年度	目標との差
民間バス利用者数	201,767	176,117	87%	バス利用者満足度	1.16	1.09	-0.07

目標達成状況についての考察

- ・自己評価がAとなった作手線については、作手地内の高校へ通う学生や、作手地内から地区外へ通う学生の利用が多く、市域を跨ぐ利用客が増えているため、地域間幹線としての役割の重要性が増していると思われる。(←乗務員及び高校へのヒアリング調査より)
- ・四谷千枚田新城線については、27年度の路線延長により、沿線住民が新城市民病院まで行けるようになったことで、高校生や一般の利用が増加したことが要因である(←満足度調査より)
- ・自己評価がBになった路線のほとんどで、利用者数、収支率が目標値を達成できていない。全ての路線に共通することとして、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛の影響は大きいですが、定期的に利用していた高齢者が施設入所したり亡くなってしまったことも要因として挙げられる(←満足度調査及び乗務員へのヒアリング調査より)

今後の方針

- ・引き続き、自己評価結果を地域へフィードバックし、この結果を基に地域と協議を行い、路線の見直し、利便向上策、利用促進策を協働して実施する。

3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

バス利用者数の推移（総数）

路線名	27年度	28年度	29年度	30年度	R 1 年度	R 2 年度		R2合計
						(上期) R1.10~R2.3	(下期) R2.4~R2.9	
作手線	43,326	42,997	46,062	48,740	56,673	29,122	22,633	51,755
中宇利線	54,297	50,931	46,116	44,117	40,863	19,301	17,313	36,614
吉川市川線	10,617	10,337	9,134	8,312	7,141	3,052	3,355	6,407
北部線	8,082	6,803	6,711	6,386	6,355	2,447	2,032	4,479
西部線	3,480	3,209	3,109	3,022	3,588	2,079	1,523	3,602
布里田峯線	3,575	4,254	4,384	4,795	4,676	1,708	1,566	3,274
塩瀬線	6,298	5,423	2,494	4,119	3,895	1,676	1,344	3,020
秋葉七滝線	8,646	8,519	8,950	9,585	9,226	4,682	4,040	8,722
長篠山吉田線	16,290	17,206	14,930	14,001	14,589	6,706	5,413	12,119
守義線	4,252	4,687	5,334	5,261	3,623	842	586	1,428
つくであしがる線	976	1,176	971	1,016	946	833	846	1,679
田口新城線	51,051	45,285	52,000	42,211	49,512		32,662	32,662
新豊線	145,416	143,046	150,332	138,137	159,010		131,577	131,577
四谷千枚田新城線	5,300	7,752	9,550	11,101	10,038	4,394	7,484	11,878

バス利用者数の推移（一般のみ）

路線名	27年度	28年度	29年度	30年度	R 1 年度	R 2 年度		R2合計
						(上期) R1.10~R2.3	(下期) R2.4~R2.9	
作手線	43,326	42,997	46,062	48,740	56,673	29,122	22,633	51,755
中宇利線	15,597	14,751	13,896	13,337	12,243	5,621	5,253	10,874
吉川市川線	3,417	3,497	2,834	2,552	2,101	1,612	1,795	3,407
北部線	4,079	3,389	3,555	3,247	3,850	1,497	1,553	3,050
西部線	3,480	3,209	3,109	3,022	3,588	2,079	1,523	3,602
布里田峯線	391	620	778	598	519	202	256	458
塩瀬線	1,607	1,415	1,505	1,397	1,472	654	876	1,530
秋葉七滝線	2,550	2,350	1,601	1,553	1,889	845	691	1,536
長篠山吉田線	2,054	2,246	2,528	2,644	2,598	1,391	836	2,227
守義線	2,236	2,505	2,545	2,620	1,971	161	194	355
つくであしがる線	976	1,176	971	1,016	946	833	846	1,679
田口新城線	51,051	45,285	52,000	42,211	49,512		32,662	32,662
新豊線	145,416	143,046	150,332	138,137	159,010		131,577	131,577
四谷千枚田新城線	5,300	7,752	9,550	11,101	10,038	4,394	7,484	11,878

方針1 公共交通の現状を地域で共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります

課題 バスの利用者減少

令和2年度のバス利用者数は、多くの路線で目標値を下回った。新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛要請による影響が大きい。しかし、基礎的な要因として、市域全体で高齢化が進み、起伏の多い地理的条件から、自宅・目的地とバス停との間を歩いて移動することが困難な高齢者が増加したことで、バスを利用したくても利用できない人が増えてきていることや、現在の路線網が移動ニーズに合っていないことが挙げられる。

⇒

対応 地域と一体となった施策の実施

令和2年度から市内の複数の地域で移動手段を検討する会が立ち上げられた。それらの会において、バスを利用していない又は利用したくてもできない要因を探りつつ、ニーズ（目的地、時間帯、頻度など）を把握し、Sバスだけでなく地域間幹線系統の路線を見直し、より利用しやすい路線へ再編を図る。

⇒

課題 住民ニーズへ対応する行政負担増大

令和2年度のSバスの収支率は、作手線を除く路線は目標を達成することができなかった。バス停まで移動できない住民が増えてきている状況下で、デマンド交通の要望が多く出てきているが、運転手不足や財政負担増大といった問題から、事業者や市が主体となった公共交通だけでは、地域のニーズに全て応えていくことは困難である。

⇒

対応 地域と一体となった施策の実施

財政負担と運転手確保の課題を解決するための実験として、かねてより住民主体のデマンド交通の検討をしている山吉田地区において、ボランティア運送という形でデマンド交通の実証実験を開始する。

住民が主体となったデマンド交通が確立されることにより、地域間幹線系統へのラストワンマイルの確保につながるとともに、運行経費の削減が期待できる。このようにして、地域のニーズに沿った持続可能な公共交通の構築を図る。

⇒

方針2 組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます

課題 高速バス利用者の目標不達成	⇒	対応 利便性向上と観光需要の拡大
<p>令和2年度の高速バス利用者は、目標値が10.0人/便に対して、実績は5.3人/便と、目標を達成することができなかった。 新都市内の住民の定期利用者を確保するとともに、人口の多い名古屋圏からの観光誘客を図っていく必要があると考える。</p>	<p>⇒</p>	<p>高速バス山の湊号の運行ダイヤのうち、平日ダイヤは、より通勤・通学で利用しやすいよう変更するとともに、土休日ダイヤを増便し、買い物、帰省等の利便性を向上させる。 また、名古屋圏からの誘客拡大のため、田口新城線、高速バス山の湊号、湯谷温泉もつくる新城線がお得に乗車することができるように企画切符のリニューアルを行い、名古屋圏の住民へ周知を図る。</p>

方針3 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を作ります

課題 公共交通利用方法のPR不足	⇒	対応 分かりやすく利用しやすい環境整備
<p>市では、「新都市バスマップ」を作成し、市内全戸への配布をしたり、希望者に対しては「新都市マイバス時刻表」の発行を行っている。しかし、様々な地域を回り、実際に住民の意見を聞いていく中で、「バスの利用方法が分からない」「バス停がどこにあるか分からない」「バスに乗ってどこに行けるか分からない」という声を多く聞いた。</p>	<p>⇒</p>	<p>誰が見ても分かりやすい「バス路線別情報冊子」の発行や、バスの体験乗車キャンペーン等を開催する。バス停についても、名称を地元の住民の意見を参考に、より位置を認識しやすいものへと変更したり、路線別に色分けや番号を付けて、一目でどのバスがどこへ停まるか分かるようにしていくことで、より利用しやすい環境を整えていく。</p>

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3年1月14日

協議会名:新城市地域公共交通会議

評価対象事業名: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)

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 ①利用者数 ②収支率 ③利用者の満足度(1.0を基準値(普通)とし、0.8~1.2の間で数値が高いほど満足度が高い)の3項目で評価	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
豊鉄タクシー株式会社 西部線 (地域内フィーダー系統)	川田原滝~ 新城東高校	<ul style="list-style-type: none"> ・バスマップを各戸配布し、利用促進を図った。 ・希望者に対し、マイバス時刻表を作成し、配付を行った。 ・沿線地区である千郷地区の地域協議会で地域との意見交換を実施した。地域の高齢者に対するアンケート調査の結果等を踏まえながら、地域の移動ニーズに合った移動手段を検討した。 ・乗降調査日の全便に市職員が乗り込み、利用者からは利用目的、利用頻度、満足度など、運転手からは利用者の様子や経年変化の聞き取りを行った。 	A 市内で沿線人口と65歳以上人口が共に最多となる西部地区を運行する本路線は、市中心部の医療機関への通院や商業施設への買い物等に出かけるための重要な路線となっている。事業は、計画どおり実施できた。	①利用者数 目標3,658人/実績3,602人 一達成度98% 上期(R1.10-R2.3)利用者:2,079人 下期(R2.4-R2.9)利用者:1,523人 ・利用者数の推移(対R1年度比) (総数) 3,602人(R2年度)-3,588人(R1年度)・・・▲14人 ②収支率 目標7.64%/実績6.18% 一達成度81% ③利用者の満足度 目標1.09/実績1.08 一達成度(基準値1.0との差 +0.08) ・主たる利用者が高齢者であり、通院や買い物等といった、生活に必要な移動手段として利用者は増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降は、外出自粛の要請がなされたことに伴い利用者が減少した。	この路線の利用者は、主に高齢者であり、高齢者が市中心部の医療機関への通院や商業施設への買い物に出かけるための路線となっている。今後は、地域住民と共に、移動手段の課題やニーズについて話し合ってきた結果を基に、具体的な路線の見直しや利便性向上策について検討をしていく。
新城市 塩瀬線 (地域内フィーダー系統)	上島田 ~大海駅・玖老勢	<ul style="list-style-type: none"> ・バスマップを各戸配布し、利用促進を図った。 ・希望者に対し、マイバス時刻表を作成し、配付を行った。 ・沿線地区である鳳来北西部地区の地域協議会で地域との意見交換を実施し、バス及び地域の現状と課題を共有し、今後継続的に議論していく方針とした。 ・乗降調査日の全便に市職員が乗り込み、利用者からは利用目的、利用頻度、満足度など、運転手からは利用者の様子や経年変化の聞き取りを行った。 	A 中学生の通学の足として、また高齢者の通院や買い物の足として適切に運行ができた。また、他の路線との接続を考慮し、市中心部への移動の利便性を確保することができた。	①利用者数(子供利用を除く) 目標1,689人/実績1,530人 一達成度91% 上期(R1.10-R2.3)利用者:654人 下期(R2.4-R2.9)利用者:876人 ・利用者数の推移(対R1年度比) (子供利用除く) 1,530人(R2年度)-1,472人(R1年度)・・・▲58人 (総数) 3,020人(R2年度)-3,895人(R1年度)・・・▲875人 ②収支率 目標3.59%/実績2.92% 一達成度81% ③利用者の満足度 目標1.19/実績1.11 一達成度(基準値1.0との差 +0.11) ・主たる利用者が中学生、高齢者であり、通学や通院といった利用が多かったが、令和2年4月以降は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大下で、高校生の通学利用や、通勤での利用が増えたため、全体として利用者が増加した。	路線の変更により、新たに運行することとなった地区の住民へPR活動を行っていく。住民の地域住民との意見交換を進めながら、利用者だけでなく未利用者のニーズを把握し、住民生活にとってより利用しやすく、かつ観光客等の新たな利用者獲得も見込めるような路線網となるよう検討していく。
新城市 つくであしがる線 (地域内フィーダー系統)	デマンド運行 作手地区全域	<ul style="list-style-type: none"> ・バスマップを各戸配布し、利用促進を図った。 ・市の広報紙でのPRを行い周知を図った。 ・つくでバス関係者連絡会を立ち上げ、利用促進策の検討を行った。 ・Aコープ(農協)での作手バス利用者割引を開始することで利用促進を図った。 ・ニーズに合わせるため、前日までとしていた予約を当日予約も可能とした。 ・運行区域を一部拡大し、作手地区住民が鳳来地区の病院等へ通院できる環境を整えようと、鳳来地区住民が作手地区の商業施設等へ行くことができるようにした。 ・乗降調査日の全便に市職員が乗り込み、利用者からは利用目的、利用頻度、満足度など、運転手からは利用者の様子や経年変化の聞き取りを行った。 	A 高齢化が進み、集落が点在する作手地区内各集落での生活を維持するために欠かせない路線であり、地域の生活を支えるための運行を実施することができた。	①利用者数 目標5,495人/実績3,107人 一達成度57% 上期(R1.10-R2.3)利用者:1,675人 下期(R2.4-R2.9)利用者:1,432人 ・つくでバス(つくであしがる線と守義線)の利用者数の推移(対R1年度比) (子供利用除く) 2,034人(R2年度)-2,452人(R1年度)・・・▲418人 (総数) 4,564人(R2年度)-3,107人(R1年度)・・・▲1,457人 ②収支率 目標5.78%/実績1.97% 一達成度22% ③利用者の満足度 目標1.20/実績1.17 一達成度(基準値1.0との差 +0.17) ・主たる利用者は高齢者であり、利用者のうち50%は80歳代の方で、20%は90歳代の方である。全体利用者が減少した要因としては、これまで1日に4回程度利用していた住民が、家族による送迎が可能となり利用しなくなったことや、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による外出自粛及び高校の休校により利用者が減少したことが挙げられる。	乗り方のお出かけ講座や、体験乗車キャンペーン等を通じて、バスの周知を図るとともに利便性を訴求していく。関係者連絡会を開催し、バスを利用した方への割引制度の拡充など、バスを利用したくなるような仕組み作りや改善すべき点など官民一体となって協議をしていく。

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3年1月14日

協議会名：	新城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
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>新城市地域公共交通網形成計画に則り、より良い公共交通ネットワークを構築するため、以下のとおり事業を実施する。</p> <p>【市としての将来像】 市民がつなぐ 山の湊 創造都市</p> <p>【地域の公共交通の目指す姿】現状と必要性を全市で共有し一人ひとりが維持・発展させていく公共交通</p> <p>【目指す姿を達成するための方針】</p> <p>方針1 公共交通の現状を地域で共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります</p> <p>方針2 組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます</p> <p>方針3 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を作ります</p>