

中部様式

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）

北設楽郡公共交通活性化協議会

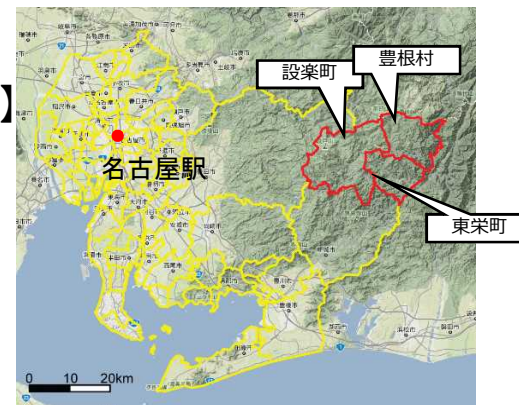
平成21年3月13日設置

フィーダー系統 令和元年6月28日 確保維持計画策定等

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>田口新城線について利用状況からも早急な見直しが必要です。また、郡内路線も人口減少への対応ができておらず非効率化が進展しており、見直しが急務と考えます。</p> <p>路線別評価指標を基に、路線別の利用状況を踏まえた見直し等の検討を行い、公共交通ネットワークの維持・活性化に努めることを期待します。</p>	<p>○田口新城線 新城市内の高校統合に合わせ、路線見直し後運行ルートがR2.4.1より運用開始。 コロナ禍の影響もあり利用状況が悪化した期間もあったが、引き続き通学利用における定期代補助等の負担軽減し支援を継続。</p> <p>○町村営バス各路線 豊根村営バス豊根設楽線の一部区間において利用者数を考慮し、経費削減及び運行効率の向上のため予約バス運行方式をR2.4.1から導入。 また、中学校寄宿舎廃止によるバス通学への振替えに対応するため学校バス停への乗り入れや時刻表改正を実施。 田口新城線と接続する路線を中心に、乗換利用が可能なダイヤへ変更し利便性を維持。</p>	<p>○田口新城線 田口新城線活性化協議会や事業者・沿線自治体などで利用促進対策のみでなく、今後のあり方についても検討や調整を実施。 田口高校及び町外学校への通学路線としての利用をPR</p> <p>○町村営バス各路線 基幹バスの運行は維持を基本とし、各町村域内で運行している支線バス及び予約バスの運行も含め、路線別評価指標（利用者数、運送コスト）に基づき毎年度評価による進捗管理を行い、前年度比較による増減理由の分析・把握により、分科会にて利用状況や利用者意見を踏まえ路線の存続や事業の継続性、または代替輸送手段の導入を調査・検討し、住民の理解を得ながら進めていく。</p>

【地域の概況】

- 北設楽郡：設楽町・東栄町・豊根村から構成される中山間過疎地域
 人口：9,655人（10年間で2,541人減少）、高齢化率48%【H27国勢調査】
- ・郡内に高校1校、総合医療1院→公共交通によるアクセス確保必須
 - ・各町村において移住定住施策を推進しているが、人口減少傾向続く



【網形成計画の概要】

- ・平成28年9月策定 期間：平成28年度～平成30年度

【目指す姿（基本方針）】

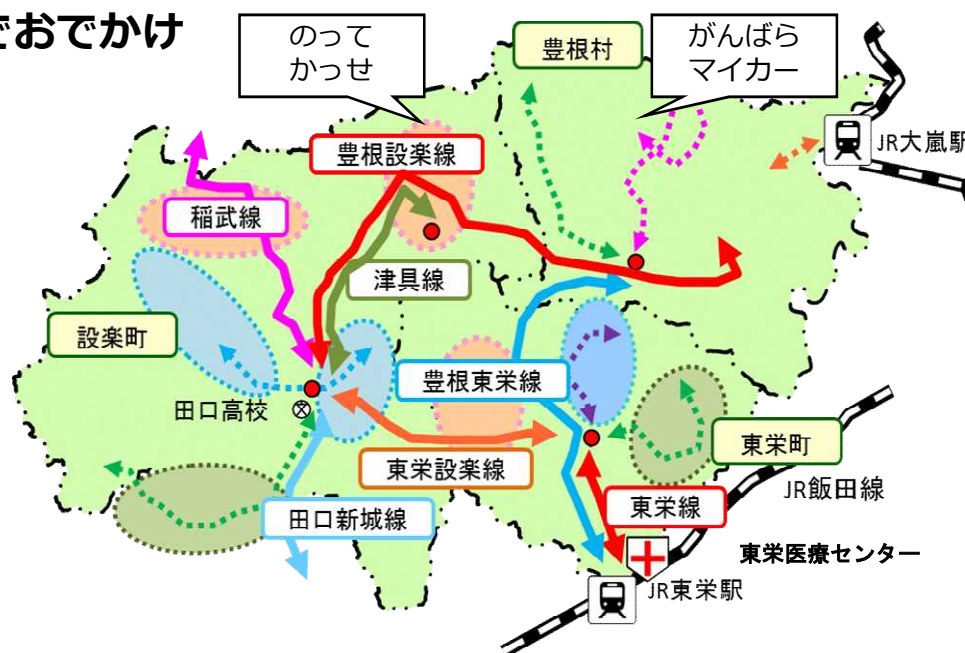
- ・「この地に暮らしたい」想いを支えるおでかけ環境を創り・守り・育てることの実現

【計画の目標】

- 目標①：高校の卒業まで安心して通学できる
- 目標②：齢を重ねても安心して暮らし続けられる
- 目標③：一人でも多くの方が公共交通でおでかけしたくなる

基幹バス 7路線
 支線バス 7路線
 予約バス 9路線
 有償運送 2地区
 福祉タクシー等

【公共交通ネットワーク】



事業項目		目標との対応			今年度実施した具体的な事業例 (一部)
		①	②	③	
バスサービスの維持と見直し	基幹バスの運行	○	○	○	<p>基幹7(5) 路線を運行 ※()内赤字はフィーダー補助受給系統数 田口新城線の路線見直しに合わせ、接続路線の乗継を考慮した時刻表を調整 豊根中学校寄宿舎廃止によるバス通学への振替えに対応するため豊根小学校バス停へ豊根設楽線の乗り入れや時刻表改正を実施</p>
	支線バス・予約バス・スクールバス等の運行と見直し	○	○	○	<p>支線7(2)、予約9路線を運行 豊根村営バス豊根設楽線の一部区間において利用者数を考慮し、経費削減及び運行効率の向上のため予約バス運行方式をR2.4.1から導入</p>
高齢者の生活に必要な移動を支えるための施策	高齢利用者の補助の継続		○		<p>免許自主返納者へのサポート事業の継続（元気パス、回数券等の補助）4件（設楽町） バス利用者特典（温泉施設利用）の継続 大人200名（こども28名）（東栄町） 敬老等乗車券の配布 1件（豊根村）</p>
北設楽郡外との交流を促すための施策	田口新城線の活性化	○		○	<p>新城市内の高校統合に合わせ、路線見直し後運行ルートของ事前周知を徹底 東三河公共交通活性化協議会で、バス・電車利用の促進を目的に「東三河リアル謎解きゲーム」を開催。また、新型コロナウイルス感染症の影響により運送収入が減少している公共交通事業者に対し、東三河地域の公共交通の確保、維持を図ることを目的に東三河が一体となり助成金を交付し支援を実施</p>

○総合評価で目標の達成状況を、路線別評価で適切なサービス供給形態であるかどうかを判断し、対前年数値を基準として増減要因を分析するとともに、経年変化も把握することで次年度以降の事業実施に繋げていく。

【事業の総合評価】

3つの目標につき、下表4項目に基づく前年度数値との比較による増減要因の分析により評価

目 標	評価指標	評価基準・算出方法
目標① 高校の卒業まで安心して通学できる	A 高校生自宅通学率	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値は前年度数値を基準 ・自宅通学者数1) / 中学校卒業者数2) ※1)郡内自宅から郡内外高校通学者 (通学方法は問わない) ※2)前3ヶ年の3町村中学校卒業者
目標② 齢を重ねても安心して暮らし続けられる	B 免許返納件数	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値は前年度数値を基準 ・設楽警察署管内の年度別返納件数
目標③ 一人でも多くの方が公共交通でおでかけしたくなる	C 住民一人あたりの公共交通利用回数	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値は前年度数値を基準 ・年間利用者総数3) / 3町村住基人口 (年度末) ※3)基幹バス、支線バス、予約バス、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送、福祉タクシー、移送サービスの年間利用者数の合計 但し、小中学生の定期利用は除く
	D 一人あたりの輸送コスト (全体平均)	<ul style="list-style-type: none"> ・目標値は前年度数値を基準 ・(年間総運行経費 - 運賃収入) / 年間利用者数 ※基幹バス、支線バス、予約バスの合計値

【路線別評価】

路線別1回 (=1往復) あたりの利用者数及び一人あたりの輸送コストを算出し前年度数値との比較による増減要因の分析により評価

【事業の総合評価】

評価指標	基準値	実績	増減 (R2→R1)	増減要因等の分析
	R 1	R 2		
A 高校生自宅通学率	69.3% 133人 192人	66.9% 109人 163人	△2.4% △24人 △29人	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中学卒業者数が減少したものの、進路先の傾向もほぼ同じであったため、通学率はほぼ横ばい ・ 田口高校や郡外学校への通学手段の確保及び通学費用の補助を実施し支援を継続
B 免許返納件数	43件 ※H30年度	72件 ※R1年度	+29件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の交通事故に対する社会的な関心の高まりが返納件数増加の主な要因。 ・ 免許自主返納サポート事業開始（設楽町）豊鉄バス元気バス購入費用を4件補助
C 住民一人あたりの公共交通利用回数	9.7回 <u>88,391回</u> 9,086人	7.0回 <u>61,919回</u> 8,858人	△2.7回 △26,472回 △228人	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新型コロナウイルス感染症予防に伴う約3カ月の休業要請期により、主に高校生の通学利用が無くなったことが要因。 ・ また、休業要請期間終了後は学生利用は通常に戻りつつあるが、期間中又はそれ以降おける3密回避の推奨による自家用車等少人数での利用形態へのシフトや、買い物・通院利用の回数を減らすなどの影響も考えられ、回復に至っていない。
D 一人あたりの輸送コスト（全体平均）	1,413円 <u>141百万円</u> 99,636人	1,831円 <u>144百万円</u> 78,482人	+418円 2百万円 △21,154人	<ul style="list-style-type: none"> ・ 休業要請期間中も町村営バスは通常運行を継続。運行に係る経費は約2%の増加でほぼ横ばいであったが、利用者数が約21.2%の大幅な減少となり、全体平均として一人あたりの輸送コストが上昇。

4.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

【路線別評価①】確保維持改善計画の目標および達成状況 — 前年度数値の維持 —
 基幹バス・支線バスの路線ごとの1回 (= 1往復) あたりの利用者数 単位：人

路線系統名		基準値	実績		R2 利用者数	達成可否 (H30 →R2)	今後の改善への取組み		
		H30	R1	R2					
フリーダー受給系統	基幹バス	東栄設楽線 (設楽町)	7.4	6.0	3.5	3,364	B	豊鉄バスとの乗継を考慮したダイヤの調整	
		東栄設楽線 (東栄町)	6.5	4.4	2.7	1,855	B	相互乗り入れを活かし利便性向上への見直し	
		豊根東栄線 (東栄町)	6.5	6.0	5.2	6,613	B	J Rや温泉施設利用など利便性向上への見直し	
		豊根東栄線 (豊根村)	7.8	8.7	8.3	7,721	A	J Rや温泉施設利用など利便性向上への見直し	
		東栄線 (東栄町)	6.2	6.8	5.0	14,164	B	R4医療センター移転に伴う路線の見直し	
		稲武線 (設楽町)	7.2	5.6	3.7	4,285	B	町外路線の接続維持と豊田市方面への利用促進	
		豊根設楽線 (豊根村)	2.4	3.3	3.1	4,907	A	バス乗継、診療時間を考慮した時刻表の編成	
	支線バス	宇連長江線 (設楽町)	2.0	0.4	0.007	6	B	代替手段・適切なサービス形態を検討・見直し	
		三都橋豊邦線 (設楽町)	7.1	7.7	5.8	3,338	B	豊鉄バスの乗継を考慮したダイヤの調整の継続	
非受給系統	基幹バス	津具線 (設楽町)	5.2	4.8	3.3	5,461	B	達成の可否判断基準	
	支線バス	御園線 (東栄町)	1.9	2.6	2.7	1,881	A	A	目標を達成した路線
		東園目線 (東栄町)	3.6	2.7	2.9	2,054	B		
		坂宇場線 (豊根村)	13.0	12.0	11.3	10,446	B	C	上記以外
		三沢線 (豊根村)	11.1	11.2	10.0	9,268	B		
		富山線 (豊根村)	1.2	1.0	0.7	1,235	B		

【路線別評価②】 網形成計画の目標および達成状況 — 前年度数値を維持 —
 基幹バス・支線バスの路線ごとの一人あたりの輸送コスト 単位：円

路線系統名		基準値	実績	達成可否 (R1→R2)	路線別評価結果分析と 今後の改善への取組み	
		R1	R2			
フリーダー受給系統	基幹バス	東栄設楽線 (設楽町)	1,249	2,315	×	・新型コロナウイルス拡散防止対策に伴う休業要請期間中 (R 2.3.2～R 2.5.3 1) 小中高生の通学利用が皆無であり、3密回避のためバス利用から自家用車など少人数の利用形態へシフトしたことも利用者減少の大きな要因。期間終了後学生の定期利用は回復したものの、通院や買い物で利用回数を減らし利用するケースもあり以前の水準までに回復していない路線もある。 ・一人あたりの輸送コストについても多くの路線で増加となった。 ・新型コロナの影響もあり数値のみの要因で経年経過を含め分析は難しいが、路線バスとして運行の継続を判断するにあたり、①1回 (= 1往復) あたりの利用者数が2人以上、②一人当たりの輸送コストが、同区間をタクシー運賃補助した場合を下回る場合の2つの基準値を目安に、経年変化を把握するとともに、代替移動手段の導入について検討を開始及び適切な移動サービスへ移行の準備を実施。
		東栄設楽線 (東栄町)	1,897	3,416	×	
		豊根東栄線 (東栄町)	1,297	1,611	×	
		豊根東栄線 (豊根村)	1,181	1,299	×	
		東栄線 (東栄町)	589	923	×	
		稲武線 (設楽町)	2,059	3,185	×	
		豊根設楽線 (豊根村)	2,673	2,590	○	
	支線バス	宇連長江線 (設楽町)	10,379	692,704	×	
		三都橋豊邦線 (設楽町)	1,997	2,501	×	
非受給系統	基幹バス	津具線 (設楽町)	2,200	3,437	×	
	支線バス	御園線 (東栄町)	2,934	2,890	○	
		東園目線 (東栄町)	2,566	2,282	○	
		坂宇場線 (豊根村)	442	482	×	
		三沢線 (豊根村)	660	782	×	
富山線 (豊根村)	3,049	4,079	×			

項目	課題	対応
基幹バス 【R1→R2】	<ul style="list-style-type: none"> • 全ての路線で1回あたりの利用者が減少 • 豊根設楽線以外の路線で一人当たりの輸送コストが増加 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用の多寡によらず、郡内町村間及び郡外への移動手段機能を持つ基幹路線は維持 • 郡外への乗継路線と接続を継続するため時刻表を調整 • 高齢者の自動車利用の一部をバスへの振替えや免許返納後のおでかけ手段としてバス利用を呼びかけ、利用方法を案内
支線バス 【R1→R2】	<ul style="list-style-type: none"> • 2路線（御園線及び東園目線）を除き1回あたりの利用者が減少、一人当たりの輸送コストが増加 	<ul style="list-style-type: none"> • 小中学生の通学に必要な機能は今後も維持 • 路線別の利用者数及び輸送コストの算出に基づき、事業継続等を判断及び運行形態等の見直しの検討を開始及び実施 【見直し方針】 1回（1往復）あたりの利用者数が2人未満、かつ一人あたりの輸送コストが同区間のタクシー運賃を全額補助した場合を上回る場合、代替移動手段等（バスのまま残す区間、時間帯、タクシー、自家用有償運送、スクールバス等）の検討・導入を地元との合意形成に基づき進める
田口新城線 （地域間幹線）	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者は減少に転じ、継続的な利用促進への取組みと今後の在り方について検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> • 平成29年度より乗車回数券購入費補助制度を創設し、平成30年4月から田口高校寮生へ対象を拡大した。また、平成31年4月から通学定期券購入補助対象を各種学校学生まで拡充及び免許自主返納者への元気パス・回数券購入補助を創設し、負担軽減と利用促進に継続的に取り組む（設楽町） • 豊鉄バス・愛知県・新城市等と田口新城線に関する意見交換を定期的実施し、今後の在り方について調整を行う。また、山の湊号との乗り継ぎ利用やJR駅との結節による連携を進める • 東三河公共交通活性化協議会と連携し、地域内の公共交通機関が連携した観光利用促進について検討・実施