

令和4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

令和4年10月17日 第2次北設楽郡地域公共交通網形成計画改定
（計画期間：令和3年6月～令和6年3月）

令和2年6月30日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

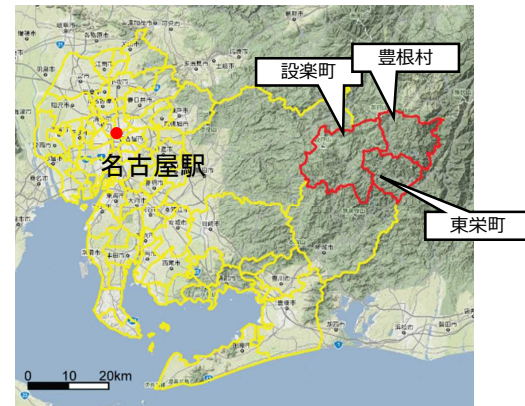
2.【plan】協議会が目指す地域公共交通の姿

【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、総合診療所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、人口減少続く



【網形成計画の概要】

- ・第2次網形成計画 期間：令和3年度～令和5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

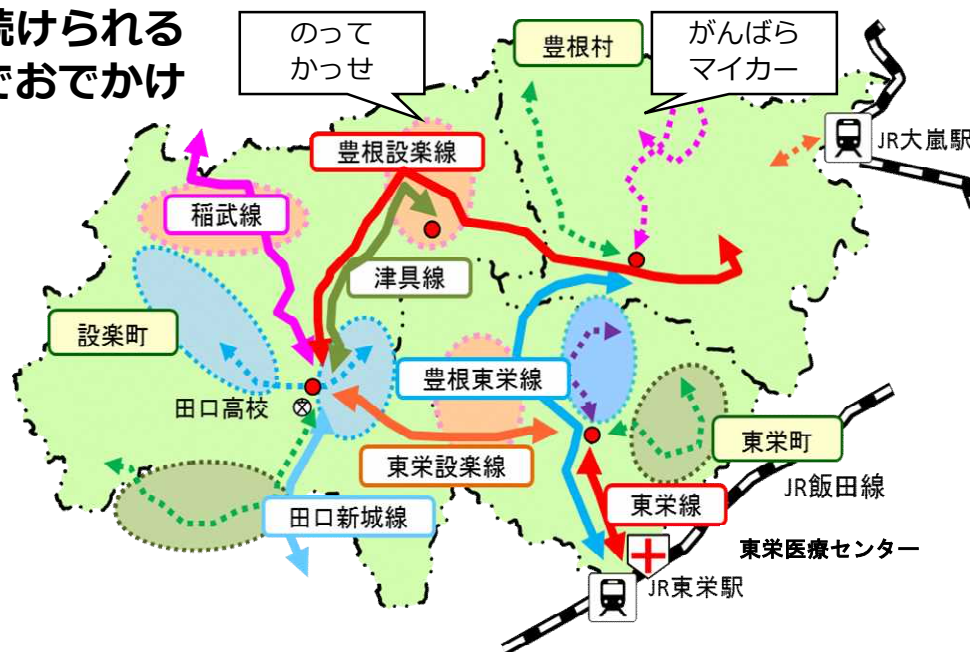
支線バス 7路線

予約バス 9路線

自家用有償運送 2地区

（のってかっせ、がんばらマイカー）

福祉タクシー等



東栄町内における路線の再編（令和4年11月1日）

（目標②・③に対応）

【経緯】

- 東栄診療所・保健福祉センターの開所にあわせ、新施設への乗り入れを含む運行全体の見直しを行う必要。
- 令和元年度より庁内プロジェクトチームによる検討を始め、北設楽郡公共交通活性化協議会、東栄町分科会で協議を重ね、令和4年6月の北設楽郡公共交通活性化協議会にて承認。

東栄まちなか線運行ルートイメージ



【変更内容】

● 東栄まちなか線の運行

基幹バス「東栄線」を「東栄まちなか線」へ変更。施設や機能が集まる町中心地域（まちなかエリア）を周回するルートとする。

● 東栄診療所への乗り入れ

町外に行く「東栄設楽線」「豊根東栄線」も東栄診療所へ乗り入れるよう変更。

● 支線バスの予約バスへの変更

支線バス「東園目線」「御園線」を廃止し、予約バスに移行する。

一日おきの運行・前日までの予約受付から平日毎日運行・当日予約受付に変更。

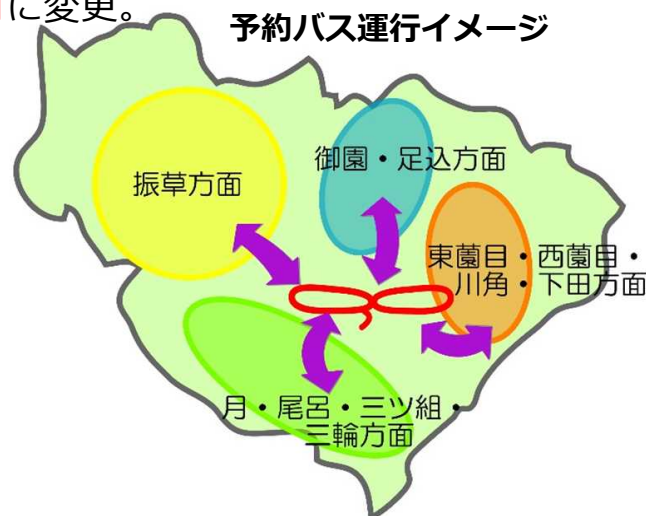
【期待される効果】

- 東栄まちなか線：東栄町中心部の主要施設を結んでいるため、移動にバスを利用しやすくなる。
- 東栄設楽線、豊根東栄線：受診のためにバスを利用できる。
- 予約バス：運行日が増えることで利用しやすくなる。朝・夕にも予約バスが使える地域では自宅近くからバスを利用しやすくなる。

【ダイヤ設定における配慮】

- JR東栄駅での電車との結節を維持。
- 予約バスは本郷バス停で東栄駅方面のバスと結節。

予約バス運行イメージ



デジタルサイネージによるバス発車時刻案内（目標②・③に対応）

ひだまりプラザの東栄診療所の待合室、保健福祉センター窓口の2か所にディスプレイを設置。発車時刻・路線名・行き先を表示し、バス利用の利便性を向上。

【経緯】

路線変更により東栄まちなか線が1度の運行で3回「東栄診療所前」に乗り入れ、発着する便が複雑になるため、分かりやすいバスの時刻案内が必要となった。

【効果】

- **バスの乗り間違えを防ぐ**
バス利用者に必要な情報を絞り表示した。
- **屋内でバスの待合がしやすい**
リアルタイムでバスの発車時刻が表示されるため、屋内でゆとりを持ってバスを待つことができる。
- **まちなかへのおでかけのきっかけを作る**
多方面へバスが出ることが分かることから、バスでの立ち寄りがしやすくなる。

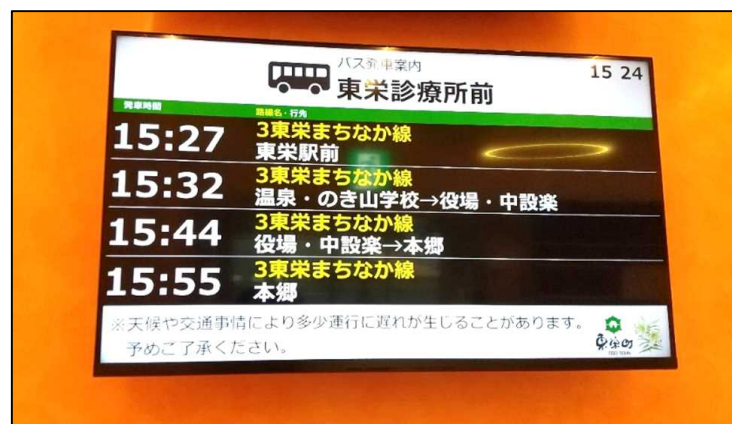
【波及した取り組み】

作成した時刻表データを活用し、「本郷」バス停最寄りの飲食店でプロジェクターを使用し、デジタルサイネージによるバスの時刻案内を行っている。

東栄診療所待合室



保健福祉センター窓口



■ 宇連長江線の見直し（令和3年度二次評価指摘事項）

- 設楽町内のダム建設によって人口が皆無になった地域を運行していることから、路線の見直しを検討し、全便予約バス化へ変更。
- 令和4年7月から、移転地区以外の地域へヒアリングを実施し、予約バスへ移行する旨を説明。

■ 学校の統廃合による路線の見直し（令和3年度二次評価指摘事項）

- 設楽町立小学校・中学校の統合に伴う児童・生徒の通学手段の確保について検討。その結果、小・中・高とも通学時間がバラバラなことや学校の先生の拘束時間の課題もあり、小・中はスクールバスで対応することとした。現状のバス路線は、田口高校及び新城市方面の高校の始業時間に間に合うように設定してあるため、変更は行わないこととした。

■ 北設楽郡3町村での共同運営・共同運行体制の再検討（令和3年度二次評価指摘事項）

- 北設楽郡3町村は協議会・法定計画は合同して行っているが、町村営バス事業は各町村でそれぞれに運行しており、事務の煩雑さや運転手確保の困難さなどデメリットが顕在化。そのため、共同事業・共同運行の可能性について3町村で検討を開始
- 時刻表・路線図・HP・バス停設置及び撤去・GTF Sなどの事務は、共同で行うことで手間が軽減され、イメージ統一によるメリットも生じると判断し、来年度実施決定。
- 運行については、共同運行によって運転手確保という共通課題への対応に有効と考えられることから、今後も引き続き検討する予定。

3. 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

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	○	○	○	基幹6(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、JR東栄駅への接続路線との乗継を考慮した調整
	支線バス・予約バス・スクールバス等の運行と見直し	○	○	○	支線7(2)、予約12路線を運行 福祉タクシー助成（年間延べ利用回数548回：東栄町） 利用者が極端に少ない豊根村営バス坂宇場線及び三沢線の1便（昼便）を予約バス運行方式にR3.4.1から変更・継続
学生の通学に必要な移動を支えるための施策	<ul style="list-style-type: none"> 小中学生の通学手段の提供 通学できる環境の確保 	○			小中学生への町営バス無料乗車券の配布（東栄町） 高校生への通学費補助の継続（東栄町） 田口高校生徒通学費全額補助 R3.4.1から（設楽町）
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	○		○	東三河公共交通活性化協議会で、「東三河バス整理券ラリー＆歴史謎解きゲーム」を開催。

4.【Check】計画の達成状況の評価指標とその理由についての考察

○総合評価：目標の達成状況を判断

○路線別評価：適切なサービス供給形態であるかどうかを判断

対前年数値を基準として増減要因を分析。経年変化も把握し、次年度以降の事業見直しに反映

【総合評価】

下表の3つの目標に関する4指標について、前年度からの増減とその要因分析により評価

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

【総合評価の結果】

評価指標	基準値	実績	増減	増減要因等の分析
	R3	R4	(R4-R3)	
A 高校生自宅通学率	60.4% 99人 164人	61.3% 98人 160人	0.9% △1人 △4人	<ul style="list-style-type: none"> ・前年度より進学先が郡内の高校の割合が高く、自宅通学率は上昇。 ・郡内の高校及び郡外学校への自宅からの通学手段を確保し、通学費用補助等支援を継続。
B 免許返納件数	51件 ※R2年度	40件 ※R3年度	△11件	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納に対する関心の高まりがあるものの、公共交通で移動するという考えが定着していない。 ・免許自主返納サポート事業継続（設楽町）元気バス購入補助（0件）
C 住民一人あたりの公共交通利用回数	7.9回 68,350回 8,620人	6.5回 54,646回 8,391人	△1.4回 △13,704回 △229人	<ul style="list-style-type: none"> ・要因は田口新城線の乗降調査の結果である。
D 一人あたりの輸送コスト（全体平均）	1,715円 147百万円 85,631人	1,889円 156百万円 82,801人	174円 9百万円 △2,830人	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料費や人件費の高騰により費用が増加。 ・宇連長江線などの利用者数が少ない路線を予約バスなどすることにより多少の改善が見込める。

4.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

【路線別評価の結果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

□ : 基準値 (H30) を達成、 □ : 対前年度数値を達成

路線系統名		基準値	実績		R4 利用者数	達成可否 (H30 →R4)	今後の改善への取組み		
		H30	R3	R4					
ライター受給系統	基幹バス	東栄設楽線 (設楽町・東栄町)	7.0	3.0	3.4	5,723	B	豊鉄バスへの乗継と田口高校への通学利便を考慮した運行実施	
		豊根東栄線 (東栄町・豊根村)	7.1	6.9	7.6	15,431	A	福祉関係者や町内事業者と連携した利用促進 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	5.0	4.7	14,928	B	新診療所開所に合わせた全面見直しの実施	
		稲武線 (設楽町)	7.2	3.9	3.6	4,222	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	2.8	4,670	A	豊鉄バスとの乗継を考慮したダイヤの調整	
	支線バス	宇連長江線 (設楽町)	2.0	0.006	0.001	1	B	利用者が少ないため、R5.10より予約バスに変更	
		三都橋豊邦線 (設楽町)	7.1	6.9	5.0	2,904	B	豊鉄バスの乗継を考慮したダイヤ調整の継続	
非受給系統	基幹バス	津具線 (設楽町)	5.2	3.2	3.1	5,193	B	達成の可否判断基準	
		A	目標を達成した路線						
	支線バス	御園線 (東栄町)	1.9	3.7	3.4	2,515	A	B	目標未達成だが、通学の足の確保及びサービスの見直し等の実施
		東園目線 (東栄町)	3.6	3.4	4.5	3,244	A		
		坂宇場線 (豊根村)	13.0	17.3	14.0	10,216	A	C	上記以外
		三沢線 (豊根村)	11.1	14.5	13.4	9,750	A	非受給系統	※今後の改善点・問題点は年度末開催の協議会にて協議を実施
富山線 (豊根村)	1.2	1.1	0.8	1,774	B				

4.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

【路線別評価の結果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乗客1人あたりの欠損額 (運行経費－運賃収入) 単位：円

路線系統名		基準値	実績	達成可否	
		R3	R4	(R3→R4)	
フィーダー受給系統	基幹バス	東栄設楽線 (設楽町・東栄町)	2,895	2,634	○
		豊根東栄線 (東栄町・豊根村)	1,360	1,463	×
		東栄線 (東栄町)	874	945	×
		稲武線 (設楽町)	3,074	3,505	×
		豊根設楽線 (豊根村)	2,316	3,271	×
	支線バス	宇連長江線 (設楽町)	820,198	3,193,652	×
		三都橋豊邦線 (設楽町)	2,332	3,592	×
非受給系統	基幹バス	津具線 (設楽町)	3,794	3,949	×
	支線バス	御園線 (東栄町)	2,024	2,146	×
		東園目線 (東栄町)	1,752	1,316	○
		坂宇場線 (豊根村)	382	470	×
		三沢線 (豊根村)	653	669	×
		富山線 (豊根村)	4,534	4,064	○






路線別評価結果分析と今後の改善への取組み
<p>【分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1人あたりの欠損額が減少した路線は、全13路線中3路線。 ・経費については、人件費や燃料費が高騰しており悪化している。 ・また車両の減価償却費などが加わっていることも要因としてあげられる。 ・利用者数も全13路線中10路線が昨年より減少している。 ・通院や買い物で利用回数を減らす人もあり、令和元年度の水準までに回復していない。 <p>【今後の改善への取組】</p> <p>北設楽郡全体で利用者が増やせるよう観光利用の促進やダイヤ調整などの取り組みを行っていく。</p> <p>燃料費などの高騰による経費の増加については、社会的要因によるが、削減に努めていく。</p> <p>各路線ごとの取組は前頁のとおり。</p>

項目	課題	対応						
基幹バス 【R3→R4】	<ul style="list-style-type: none"> 1回あたりの利用者 対前年比増：1路線/6路線 基準（H30）達成：2路線/6路線 一人当たりの輸送コスト 対前年比減少：1路線/6路線 	<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バス路線は維持 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 町外からの観光利用者の増加策を検討していく 						
支線バス 【R3→R4】	<ul style="list-style-type: none"> 1回あたりの利用者 対前年比増：1路線/7路線 基準（H30）達成：4路線/7路線 一人当たりの輸送コスト 対前年比減少：2路線/7路線 	<ul style="list-style-type: none"> 高校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 宇連長江線（設楽町）は、日常的な利用は予約バスにし、また観光地にも行けるよう調整（R5.10予定） 【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、大幅に減少した。 <table border="0" data-bbox="426 1186 765 1293"> <tr> <td>輸送量</td> <td>R3</td> <td>21.3人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>R4</td> <td>12.4人</td> </tr> </table>	輸送量	R3	21.3人		R4	12.4人	<ul style="list-style-type: none"> R3.4.1から田口高校生（町民）に対し通学定期券購入費全額補助を創設し、町営バス及び田口新城線で通学費用の負担を軽減（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の実施し、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
輸送量	R3	21.3人						
	R4	12.4人						

年度	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
前回	<ul style="list-style-type: none"> 活性化再生法や交付要綱に基づく協議会を定期的に開催し、課題の共有及び解決に向けた必要な議論実施をお願いします 	<ul style="list-style-type: none"> 年4回程度活性化協議会を開催 郡内担当者を集め、課題の共有等打ち合わせを実施 	<ul style="list-style-type: none"> 定期的に活性化協議会を開催 協議会とわず課題の共有・解決に向け、打ち合わせを実施
	<ul style="list-style-type: none"> 児童や生徒の利用が見込まれる路線については、重要な通学手段として引き続き確保・維持に努められるとともに、利用しやすい環境づくりや利用促進等を進められるよう期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> 設楽町で学校の統廃合があり、路線バス等が通学手段となるかを検討。結果、スクールバスで運行することに決定 	<ul style="list-style-type: none"> 学校の登校・下校時間の差の問題やスクールバスの運転手不足といった問題があるため、待ち時間がでてしまったときの対応方法を検討
	<ul style="list-style-type: none"> 設楽町の宇連長江線についてダム建設によって人口が皆無になった地域を運行し、実態が伴わない状況になっているため、運行経路等の見直しが急務です。 	<ul style="list-style-type: none"> 令和4年7月から移転にならなかった地域へヒアリング及び予約バスへ移行する旨を説明 	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年10月から予約バス運行で対応 きららの森への観光地の足としても検討
	<ul style="list-style-type: none"> 自家用有償旅客運送の担い手確保が困難になっていることから、北設楽郡全体で運行体制の再検討を期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> 3町村で共同運行の検討会議を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 各町村で運賃の設定や施策が違いがあり、いきなりの共同運行が難しいため、運転手の確保という課題から今後検討

年度	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
前回	<ul style="list-style-type: none"> ・東栄町においては今後の再編を契機として、より利便性の高い公共交通ネットワークを構築されるよう期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・R4.11.1の東栄診療所移転に合わせて町内全域の路線再編を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・東栄駅～町中心部<移転した診療所を含む>：基幹バス東栄線を東栄まちなか線に再編。町中心部の施設を周回 ・東栄設楽線・豊根東栄線：東栄診療所へ乗り入れ ・支線バス：全線廃止し、予約バス化。一日おきの運行・前日までの予約受付から平日毎日運行・当日予約受付に変更
	<ul style="list-style-type: none"> ・田口新城線については、今後輸送量が補助基準を満たさなくなる恐れがあるため、新城市と連携しながら路線のあり方を含め早急に具体的な対策が必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な対策が打てなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・設楽町は、主に利用すると考えられる高校生や高齢者自体減ってきているため、郡内での利用増に取り組むだけでなく、観光等外部からの利用の促進に力を入れていく。

年度	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
前々回	<ul style="list-style-type: none"> ・早急に地域公共交通計画を策定し、持続可能な地域公共交通サービスの実現に向けた取組をして頂くことが必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・第2次北設楽郡公共交通網形成計画を提出。(R3.6) ・第2次北設楽郡公共交通網形成計画改定(R4.10) 	<ul style="list-style-type: none"> ・設楽ダム建設に伴う道路の付替え等、今後予定されている事項を検討し、その結果を交通計画の見直しに反映
	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者数が極めて少ない路線もあり、非効率な路線の見直しが急務と思われます。なお、見直しを行う際は、住民との意見交換等を実施し利用者ニーズを把握しつつ検討を進めることが重要です。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東栄町では公共交通網全体の見直しを行い、非効率路線については予約バス化を実施(R4.11) ・設楽町では利用者が少ない宇連長江線の見直しを検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな移動サービスの導入を含めた検討・見直し。 ・現利用者との意見交換の他、周知方法の工夫や関係者と連携した新たな利用者確保に取り組む。
	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線系統(田口新城線)も含め路線別の評価を行い、効率化や利用喚起のための見直しを進め、公共交通ネットワークの維持・活性化が図られることを期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線別評価(1回あたりの利用者数、一人あたりの輸送コスト)を実施し、路線の維持等を検討 ・田口新城線については、愛知県、新城市及び豊鉄バスと活性化協議会等で評価 	<ul style="list-style-type: none"> ・田口新城線は、県・新城市・運行事業者との検討を継続 ・その他の幹線系統は、維持を基本としつつ利用増加策を検討、支線は、各町村分科会において、路線別評価を参考に、路線のあり方について検討
	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅の新設に対応した路線の見直しを行い、それを契機とした、観光を含めた利用促進策を期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅したら」等の集客施設最寄りバス停について、名称変更や、利用者が使いやすいバス停の位置を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光協会、運行事業者、新城市、県などと連携し、域内集客施設へ来ていただけるような取り組みを検討し、実施。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会			①			②				③		④
主な行事		(確保維持改善計画) ●					(次年度予算要求) ★			(第3者評価委員会) ●		
実施すること	(前年度事業評価に基づく改善) 			(次年度事業計画の検討) 				(今年度事業の検証) 				
事業実施												
部会	(必要に応じて実施) 											

【協議会の実施状況】

第62回協議会 令和3年11月22日

主な議題：東栄町における公共交通網の見直しについて

第63回協議会 令和4年 3月17日

主な議題：東栄町営バス路線の再編について、自己評価について

第64回協議会 令和4年 6月22日 (①)

主な議題：生活交通確保維持改善計画について、東栄まちなか線について

第65回協議会 令和4年 9月22日 (②)

主な議題：生活交通確保維持改善計画の修正について、公共交通網形成計画の修正について

第66回協議会 令和5年 1月12日 (③)

主な議題：自己評価について、宇連長江線について

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5年1月12日

協議会名: 北設楽郡公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 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	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
<p>【補助対象となる事業者名等の名称を記載】</p>	<p>【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)】</p>	<p>【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】</p>	<p>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】</p>	<p>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】</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</p>
<p>設楽町</p>	<p>稲武線 ①田口—どんぐりの湯前</p>	<p>高校への通学及び高齢者の買い物・通院の移動手段として、乗継利便性の維持・向上を目指した。</p>	<p>A 計画に基づく事業が適切に実施された。</p>	<p>B 1回(1往復)あたりの利用者数は3.6人であり、目標の7.2人を達成できなかった。 主な利用者である高校生の通学利用者減少したことによる。 また、買い物・通院利用者も3密回避のため家用車利用へ振替するとともに、利用回数を控える傾向も続いているものと考えられる。</p>	<p>高校生の通学の足として引き続き運行すると共に、豊田市バス及び豊鉄バス田口新城線との接続を考慮した時刻設定を継続する。 イベント開催時の利用について、ひろく利用を呼びかけ、利用者の増加へ繋げる。 本路線は、沿線地域にとって、安心・安全に田口高校へ通学できる貴重な移動手段となっており、また、運行便数は少ないものの、田口バス停で新城・豊橋方面、どんぐりの湯で足助・豊田市方面へ行くバスと接続を確保し、引き続き郡外への移動を含めた生活路線として維持していきたいと考えている。</p>
<p>設楽町・東栄町</p>	<p>東栄設楽線 ①本郷—田口 ②田口—向嶋 ③東栄町役場—田口</p>	<p>田口高校への通学、東栄医療センターへの通院、とうえい温泉の利用、小・中学生の登下校路線として利用しやすい時刻編成としている。 高校生の土曜日部活へ参加できるバスの便を継続運行した。</p>	<p>A 計画に基づく事業が適切に実施された。</p>	<p>B 1回(1往復)あたりの利用者数は、3.4人であり、目標の7.0人を達成できなかった。該当地区に小学生の人数が減少したことが主な要因と考えられる。 東栄町及び設楽町の町域を跨ぐ路線として、それぞれの町営バスが互いに乗り入れ運行している。東栄町内から田口高校への通学の足を確保すると共に、設楽町からとうえい温泉や東栄駅へ乗り継ぎ利用も可能で、東栄町内の小学生の通学も担う重要な路線となっている。</p>	<p>三町村で郡内唯一の田口高校の魅力化に取り組んでおり、引き続き通学のための路線維持が必要。引き続き設楽町と東栄町との相互乗り入れで利用しやすい路線運営を続けていきたいと考えている。 今後も町域を跨ぐ重要な幹線として継続して運行を行うとともに、利用人数は減少しているものの、その利用者にとってバス移動が必要な移動手段であり、地域での生活を支えているという役割を再認識し、施設への乗り入れや分かりやすいバス停表記等への変更等に取り組む。</p>

設楽町	三都橋豊邦線 ①設楽中—桑平 ②設楽中—桑平	生活用品購入の移動手段、小・中・高生の通学手段としての利便性の向上を目指した。	A	計画に基づく事業が適切に実施された。	B 1回(1往復)あたりの利用者数は5.0人であり、目標の7.1人を達成できなかった。 利用者の大半が小中学生の通学利用が占めているため、学生の数により変動する。 町南西地域からの小中学生の安全、安心な通学の足を確保し、田口新城線との乗り継ぎにも配慮した、生活に欠かせない路線となっている。	児童・生徒の重要な通学手段である路線の維持を前提とするが、今後児童生徒数は減少傾向と見込まれることから、代替輸送手段への見直しも含め検討・調整を進める。 また、田口新城線と結節を維持し、新城・豊川方面への乗継利用へ繋げていく。
設楽町	宇連長江線 ①設楽宇連—田口 ②田口—天堤 ③大田口—田口	生活用品購入の移動手段としての利便性を目指した。	A	計画に基づく事業が適切に実施された。	B 1回(1往復)あたりの利用者数は0.001人であり、目標の2.0人を達成できなかった。 工事に伴う運休の影響も少なからずあったと考えられ、買い物・通院利用に自家用車利用(予約バス含む)へ振替えられている。 宇連地区は、小中学生がいないが、長江・小松地区には小中学生がいるものの、自宅からバス停まで勾配があり距離もあるためスクールバスに対応している。 バス路線沿線に学生が転入等あった場合においても、通学に対応できるようダイヤを調整している。	ダム建設による集落移転により、沿線人口が極めて少ないため、令和5年10月に全便予約バス化を目指す。 本路線は、ダム建設にともなう道路付替えの影響が最も大きい路線であるため、ダム完成後の観光利用(ダム湖周遊、各関連施設への移動手段など)も考慮し、バス停の配置を含め、関係機関と調整し検討を進める。
東栄町	東栄線 ①本郷—東栄駅前 ②東栄町役場前—東栄駅前 ③とうえい温泉前—東栄駅前 ④とうえい温泉前—東栄駅前	JR飯田線との結節を保ち、より便利な運行を目指した。 東栄医療センターへの通院、小中学生や町外へと進学する高校生の通学手段として、利便性の向上を目指した。	A	計画に基づく事業が適切に実施された。	B 1回(1往復)あたりの利用者数は4.7人であり、目標の6.8人を達成できなかった。 新型コロナウイルス感染症予防のために減らした通院頻度がそのまま定着する等、外出控えの影響が続いている。また、高校生の自宅通学者数の減少が続いている。	令和4年11月に診療所・保健福祉センター新設に伴い、まちなか周辺地域を結ぶことで暮らしに便利な公共交通網へである東栄まちなか線へ変更した。あわせて、引き続きJR飯田線との時刻接結にも配慮し、町外からの来訪者の町内での長時間滞在及び消費活動を促進するための公共交通網の構築を目指す。
東栄町・豊根村	豊根東栄線 ①東栄駅前—東栄町役場前 ②とうえい温泉前—東栄駅前 ③日向—本郷 ④日向—東栄駅前 ⑤東栄駅前—石堂 ⑥石堂—東栄駅前 ⑦石堂—東栄駅前	・東栄医療センターへの通院、小中学生や町外へと進学する高校生の通学手段として利便性向上を目指した。 ・設楽町及び豊根村との結節を保ち、より効率的な運行を目指した。 ・利用者が利用しやすいよう、JR飯田線を考慮した時刻設定を行い利用促進を図った。 ・バスへの広告掲載募集を実施した(H25年4月から継続)。	A	計画に基づく事業が適切に実施された。	A 1回(1往復)あたりの利用者数は7.6人であり、目標の7.1人を達成した。	通院、買い物など利用者が利用しやすいよう、JR飯田線を考慮した時刻設定を行い利用促進を図るとともに、地域での生活を支えるという目標に向けて利便性の高い交通網への見直しを行う。 東栄町、豊根村の温泉施設と連携しバス利用者の入浴料割引サービスの継続の他、福祉関係者や事業者との連携による利用促進に取り組む。
豊根村	豊根設楽線 ①大立—田口高校前 ②石堂—下津具 ③石堂—下津具 ④石堂—つぐ診療所前 ⑤石堂—つぐ診療所前 ⑥大立—下津具	田口高校へ通学する交通手段を確保し、設楽町との結節を保ち、通学のみならず通勤にも便利な運行を目指した。	A	計画に基づく事業が適切に実施された。	A 1回(1往復)あたりの利用者数は2.8人であり、目標の2.4人を達成できた。 主な利用者は田口高校通学者である。また、令和2年度より予約バスを一部導入し、需要に見合った運行を行っている。	郡内唯一の田口高校への通学や新城方面への通勤など利用者が乗り継ぎがしやすいよう、引き続き豊鉄バスとの乗継を考慮したダイヤの調整を行い利用促進を図る。町村を跨ぎ移動を含めた生活路線として維持していきたいと考えている。

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

令和5年1月12日

協議会名:	北設楽郡公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域公共交通確保維持改善事業
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>愛知県北設楽郡は(設楽町・東栄町・豊根村)は、愛知県北東部に位置し長野県、静岡県に接する中山間地域である。地域の状況は厳しく、区域の約1割である553.2km²の面積を有するにもかかわらず、人口は県全体の1%にも満たない1万人余りであり、厳しい減少傾向が止まっていない。また、高齢化率は北設楽郡全体で約50%と、県の高齢化率約25%を大きく上回っている。</p> <p>こうした状況の中で、安心して住みやすい地域を作ることが重要な課題であり、その基盤の一つとなる住民の移動手段の確保・充実のために、公共交通活性化・再生を進め、学生や高齢者といった自家用車を利用できない住民にとって利便性の高いサービスの確保のために、地域間幹線系統と接続するフィーダー系統(コミュニティバス・デマンドバス)を組み合わせることで、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。</p> <p>北設楽郡3町村は、平成21年3月に北設楽郡公共交通活性化協議会を共同で設置し、この地域の共通課題である安心して住み続けられるための「生活を支え、安心を提供する公共交通」の仕組み作りに取り組み、平成24年度から、広域的な公共交通網の確立を目指す、北設楽郡公共交通システム「おでかけ北設」を構築した。</p> <p>協議会の立ち上げから10年以上が経過し、人口減少などこの地域をとりまく環境はさらに厳しくなる状況にあるが、2次北設楽郡地域公共交通網形成計画を令和3年6月に作成し、「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・育てることの実現を目指し、引き続き3町村連携・協力して取り組んでいる。</p>

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

北設楽郡地域公共交通計画の評価等結果（令和3年10月～令和4年9月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
高校の卒業まで安心して通学できるための移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹バスの運行 ・小中学生の通学手段の提供 ・通学費補助の継続 ・新高校一年生への通学ガイド作成 	高校生自宅通学率の対前年比較	R3：60.4%→R4：61.3% 0.9% 高校生の自宅通学率は微増した。要因としては、郡内の高校への進学が増えたこと、継続的に取り組んでいる田口高校の魅力化向上などの事業や通学費補助などがあげられる。一方、郡内自宅からの通学手段の確保は、一部バス路線が無い地区の生徒を除き、郡外への乗り継ぎダイヤ調整も含め、継続的に取り組んでいる。	小中学生の移動手段は、町村営バス及びスクールバスの運行により確保できている。郡内自宅からの高校生の通学についても、郡内唯一の高校である田口高校をはじめ、郡外高校への進学に伴う自宅通学に対しても、郡内の町村を跨いだ乗り入れや、郡外への乗り継ぎ利用を考慮したダイヤ調整により確保していく。また、通学費補助等支援を継続して行っていく。課題は、部活動（土休日）の帰宅時間に対応する運行便の確保。	
齢を重ねても安心して暮らし続けられる移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・支線バス・予約バス・スクールバス、タクシー等の見直し ・高齢利用者の補助の継続 ・高齢者の新規利用増の取り組み ・高齢者が上手く車と付き合える、交通事故を減らす取り組み ・買い物支援サービス ・高齢者がりようしやすい車両の導入 	免許返納件数の対前年度比較	R3：51件→R4：40件 △11件 高齢者の交通事故に対する社会的な関心の高まりがある。一方、新型コロナウイルス感染症予防の取り組みである3密の回避をはじめとする新しい生活様式の実践が日常化している。また、自家用車利用を代替し、地域生活を補完する公共交通機関が、運行本数、運賃、バス停から目的地までの距離など、個人的な利用に比べられない場合もあり、免許返納件数が減少していると考えられる。	高齢者の生活を支える足の確保は、十分にできていない。高齢者、特に免許返納の検討をしている方にとって、代替の移動手段は、自家用車利用と同程度の利用方法や利便性を求められる。定期定時路線の運用のみではそういった声に応えるのは限界があり、予約バス、民間タクシー、自家用有償運送等その地域にあった組合せを地域と共に検討し、導入に繋げていきたい。	<ul style="list-style-type: none"> ・東栄町新診療所開所に伴う路線の見直し ・設楽ダム建設に伴う道路付替えを想定した路線の再編

<p>一人でも多くの方が公共交通でお出かけしたくなる移動手段の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・田口新城線の維持 ・JR飯田線の利用促進 ・来訪者の利便性の拡大 ・インターネットでの経路検索の充実 	<p>①住民一人あたりの公共交通利用回数の対前年度比較 ②一人あたりの輸送コスト（全体平均の対前年度比較</p>	<p>①R3：7.9回→R4：6.5回 △1.4回 田口新城線の利用者が減少したことが主な要因。 ②R3：1,715円→R4：1,889円+174円 全体的に人件費・燃料費等の経費が悪化していることと、利用者数の減少が要因になっている。</p>	<p>宇連長江線をR5.10から全便予約バス化を目指し、輸送コストの減少を図る。 田口新城線については、関係機関と協議を進め、乗ってもらえるような企画を取り組んでいく。 また、買い物利用者の減少は、新型コロナウイルス感染症の影響により、買物の仕方が大きく変化していることが影響している。郡内のゴミの排出量が増えていることから、宅配やネットショッピングなどの非接触による買い物の割合が増加傾向と思われる。そのため、再度、公共交通を利用しれお出かけしたくなるような取り組みを進めて行く。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・東栄町新診療所開所に伴う路線の見直し ・設楽ダム建設に伴う道路付替えを想定した路線の再編
---------------------------------------	--	--	--	---	--

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「-」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。