中部様式

令和5年度　地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
及び地域公共交通計画の評価結果概要

清須市地域公共交通会議
（清須市）

平成１８年６月２６日設置

令和２年３月２３日　清須市地域公共交通計画策定
（計画期間：令和２年４月～令和７年３月）

令和４年５月２４日　フィーダー系統　確保維持計画策定等

■ 清須市の地域特性

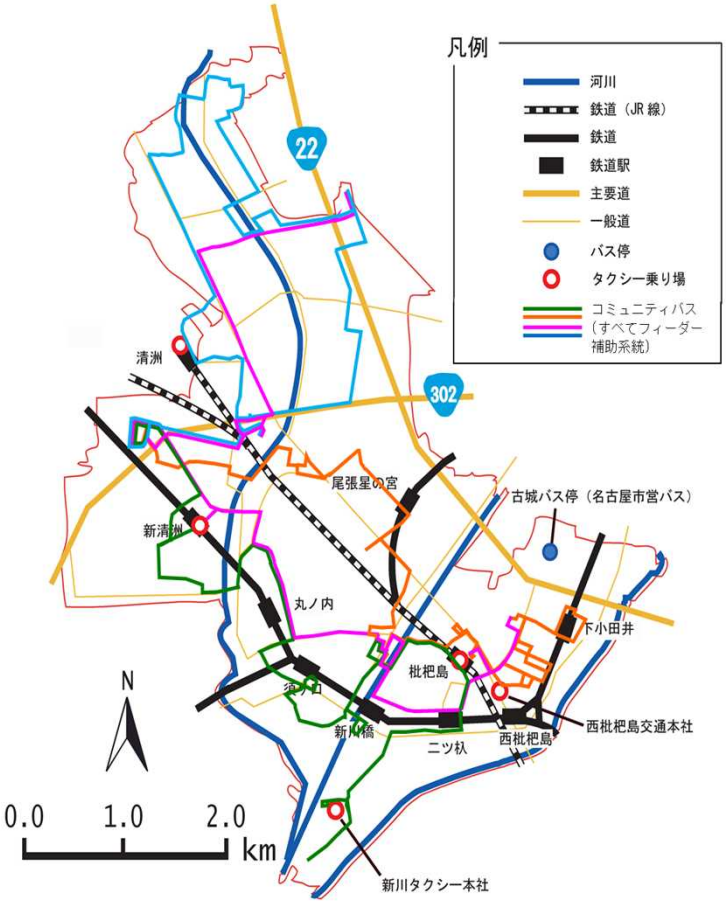
・充実した鉄道網・幹線道路網により**周辺都市との移動利便性が高い**

・鉄道・主要道路と庄内川、新川、五条川によって分断され、
市街地の道路幅が狭いので、**市内の移動利便性が低いという課題を抱えていた**

⇒「きよす　あしがるバス」を鉄道路線のフィーダー系統として運行

・鉄道駅までの移動手段
・**高齢者や主婦層等の移動制約者の日中の交通手段**

清須市の交通網



■ 清須市地域公共交通計画（令和２年度～令和６年度）

➢ 清須市の交通将来像

誰もが移動しやすいまち清須

➢ 交通将来像の実現に向けた基本方針

Ⅰ 既設の鉄道網を生かした
地域公共交通ネットワークの形成

Ⅱ 地域公共交通を利用しやすい環境整備の推進

Ⅲ 地域公共交通事業推進のための関係者の連携

➢ コミュニティバスのルート・ダイヤ改正（R4.10.1）に伴うバス停新設

☆各バス停の年間利用者数の推移（改正前⇒改正後）

新設 新清洲駅北口（改正前：フィール清須店北）

乗車数	880人 ⇒ 1,551人
降車数	1,082人 ⇒ 1,592人

新清洲駅南口

乗車数	1,222人 ⇒ 973人
降車数	1,191人 ⇒ 1,414人

☆新清洲駅南口の追走タクシー配車状況

配車台数(ｸﾞﾘｰﾝ全体)	16台（59台）	⇒	18台（102台）
南口への配車率	**27.1%**	⇒	**17.6%**
（ｸﾞﾘｰﾝ利用者数	24,746人	⇒	26,464人 ）

★事業効果

乗車定員が多いサクラルート（新清洲駅北口）に利用者が分散し、定員超過時の追走タクシーの出動が抑えられた。

➢ ＧＴＦＳのオープンデータ化とGoogle連携による乗換ルート検索

・新ルート・ダイヤに対応したGTFS-JPをオープンデータ化するとともに、Google社へGTFS-RTを提供し、遅延情報を加味した検索を可能とした。

（事業効果）

容易に地図上で遅延を考慮したルート検索やバス停位置の確認ができるようになり、**地域公共交通全体の利便性が向上し、利用者数の増加に寄与したと推察する。**

検索イメージ▶

■利用促進事業

実施事業	事業の概要	実施効果
コミュニティバスの一日無料デー【令和４年10月9日（日）】	祭の開催日に合わせ、コミュニティバスの運賃を１日無料とする	３年ぶりの実施ということもあり、過去最多の利用者数を記録した
コミュニティバスの乗り方教室【令和４年11月30日（水）】	小学３年生の児童を対象に、市立小学校で乗り方教室を実施	子どもたちに興味を持ってもらい、親子で利用するきっかけづくりとなった
五条川さくらまつりでのＰＲ【令和５年３月25日（土）】	まつり会場にブースを設置し、ミニゲームコーナーやバス車両展示のほか、バス型キーホルダーの販売、ルート・ダイヤ改正の周知を実施	雨が断続的に降っていたが、主に家族連れの方がミニゲームや車両展示で楽しんでいただき、バスへの関心やルート・ダイヤ改正の認知を高めることができた

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

○【目標】あしがるバスを核とした移動利便性の向上（補助事業分）

自己評価実施日：令和５年10月16日（月）
［令和５年度第２回清須市地域公共交通会議 ］

■収支率（地域公共交通計画策定時の目標収支率を維持するよう設定）

目標値	実績値	達成状況
８．９％	８．７％	未達成

■利用者数（過去増加率を元に設定）

ルート	項目	目標値	実績値	前年比	コロナ前比（R1年度比）	達成状況
全　体	年　間	97,500人	81,702人	112.5%	101.7%	未達成
	１便あたり	6.2人	5.1人			未達成
オレンジ	年　間	18,600人	14,724人	114.1%	100.6%	未達成
	１便あたり	4.7人	3.7人			未達成
グリーン	年　間	29,000人	26,464人	106.9%	109.5%	未達成
	１便あたり	7.3人	6.7人			未達成
サクラ	年　間	31,300人	25,752人	116.0%	99.0%	未達成
	１便あたり	7.9人	6.5人			未達成
ブルー	年　間	18,600人	14,762人	115.5%	95.2%	未達成
	１便あたり	4.7人	3.7人			未達成

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

<各ルートの考察>

オレンジ	前年比114.1%と大きく回復しており、鉄道駅や観光施設のバス停の利用者数はコロナ禍前の実績以上の利用がある。全体としてもコロナ前比が100.6%となり、**利用控えの傾向が解消されていると推察する。**
グリーン	既にコロナ禍前の実績まで回復したルートではあったが、利用者数の回復が伸び悩んでいた商業施設や鉄道駅等の目的地となるバス停も利用増に転じ、**完全にコロナ禍前を上回る実績が続いている。**
サクラ	前年度に比べると、商業施設や新設した鉄道駅のバス停の利用者が大幅に増加し、コロナ禍前の利用者数まで戻りつつある。**コロナ禍により大きな影響を受けていた図書館や美術館、スポーツ複合施設なども徐々に回復してきている。**
ブルー	回復が遅れていたブルールートも、利用者の半数近くを占める清洲駅とヨシヅヤの利用者数が**ほぼコロナ禍前の実績まで回復しており**、前年比115.5%と大きく回復した。

- **ルート・ダイヤ改正やコロナ５類引き下げの影響もあり、コロナ禍前の水準まで回復した。**
- **長引く外出控えの影響も解消され、今まで伸び悩んでいた鉄道駅等の利用が伸びている。**
- **今後は新規利用者獲得に向けて実施事業を検討する必要がある。**

○その他の地域公共交通計画の評価指標（補助対象事業分を除く。）

目標	評価指標	目標値	１年目（R2）	２年目（R3）	３年目（R4）	４年目（R5）
市内観光施設を巡る移動手段の確保	レンタサイクルの利用者数	１５０人	５１人（下半期のみ）	１５９人	２２０人	１６２人（12月末時点）
地域公共交通に関する積極的な情報発信	あしがるバス一日無料デーの参加者数	４００人程度	新型コロナウイルス感染症の影響により未実施	新型コロナウイルス感染症の影響により未実施	４２１人	４４４人

・その他の評価指標については、直近の実績は概ね達成できている。

・現・地域公共交通計画が令和６年度で計画期間満了を迎えるので、検討段階に入る。

■ 現状の課題

・コロナ禍による外出控えも徐々に解消され、利用者数もほぼ回復してきている一方で、新規利用者の獲得に向け、潜在的な利用ニーズへのアプローチが出来ていない。

・来年度、次期地域公共交通計画に向けた検討段階に入るに当たり、現状の交通課題や利用ニーズを把握する必要がある。

■ 対応方針

① あしがるバスのユーザー増加に向けた啓発活動の継続実施

・バスの乗り方が分からない人に向けて、乗り方のチラシを作成し、周知に努める。

・今後も、まつり等のイベントに合わせた一日無料デーやＰＲブースの設置など、利用促進に繋がる啓発活動を継続的に実施することで、あしがるバスの利用を喚起し、新規利用者獲得を目指していく。

② 次期地域公共交通計画の策定に向け、市民アンケート調査等を実施

項目	市民アンケート調査	利用者ニーズ調査
目　的	**市民の移動実態・ニーズの把握** **公共交通に対する改善要望等の把握**	**バスの利用状況・ニーズの把握** **バスに対する改善要望等の把握** **バス停別乗降者数の計測（OD調査）**
対　象	20歳以上の市民2,000人 （住民基本台帳から無作為抽出）	あしがるバス利用者 （全ルート全便×３日間程度）
調査方法	郵送配布／郵送回収又はWeb回答	原則、調査員による配布・回収

5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

年度	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	ルート・ダイヤの改正による利便性向上の周知を引き続き行うに際して、主要な行き先を意識した関係者間の連携を進めていかれることを期待する。	市立小学校のバス乗り方教室や観光協会主催の五条川さくらまつりでのＰＲ等、利用促進イベントの中で改正チラシを配布・紹介し、周知を行った。 また、各施設・駅等に配布したチラシや新しい時刻表は無くなった連絡を受けた際、追加で配布した。	今後も利用促進事業を継続し、利用喚起に注力するとともに、次期地域公共交通計画に向けて、アンケート調査を実施し、市民の移動実態やバス利用者の利用状況・ニーズを把握する。

※前回：令和５年３月１０日

5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

年度	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	コミュニティバスの見直しにあたっては、鉄道とあしがるバスの乗継を考慮して利便性の向上を図る等、利用者の視点からの検討を進められるよう期待する。	令和４年１０月のルート・ダイヤの見直しに向けた協議では、駅前ロータリー整備による新たなバス停設置のほか、鉄道利用者の乗継利便性を考慮し、ダイヤ接続に配慮するとともに、帰宅時の利用に便利なダイヤを導入することを決定した。	引き続き今回のルート・ダイヤ改正によって変更になった点を利用促進イベント等を通して周知するとともに、新設したバス停や帰宅便ダイヤの利用状況について調査・分析をする。
	コミュニティバスの利用促進イベントやバスロケーションシステムの利用啓発等、新型コロナウイルスの影響も勘案しながら、積極的に行われるよう期待する。	ルート・ダイヤ改正の啓発と同時にバスロケーションシステムや乗換検索サイトの利用啓発も行い、あしがるバス全体の利用促進を図った。	利用者数の回復に向けて、利用促進イベントを開催するとともに、遅延情報に対応したGoogle乗換検索を可能とし、更なる公共交通の利便性向上を図る。

※前々回：令和４年３月１０日

＜年間単位の進捗管理・評価スケジュール＞

	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
行事等			◎ 確保維持改善計画申請			◎ 確保維持改善計画認定	☆ 次年度予算要求				◎ 第三者評価委員会	
PDCA	前年度事業評価に基づく改善、反映と前年度交通計画の取組評価 A・P			次年度計画の検討 P				モニタニング・事業評価の実施 C			課題の共有・改善検討 A	
	D											
部会	必要に応じて開催											

【協議会の実施状況】

＜令和４年度＞

①第１回協議会　令和４年５月２４日　地域公共交通計画の変更案等
②第２回協議会　令和４年１２月２１日　確保維持改善事業の事業評価案等
③第３回協議会　令和５年３月２０日　次年度の歳入歳出予算案等

＜令和５年度＞

①第１回協議会　令和５年５月２９日　地域公共交通計画に係る取組状況の評価案等
②第２回協議会　令和５年１０月１６日　確保維持改善事業の事業評価案等

（別添1）

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10月16日

協議会名： 清須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

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
清須市地域公共交通会議	オレンジルート 1便及び2～11便 西枇杷島会館～枇杷島駅～清須市役所～ヨシヅヤ清洲店 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】	・市立小学校のバス乗り方教室や観光協会主催の五条川さくらまつりでのPR等、利用促進イベントの中で改正チラシを配布・紹介し、周知を行った。 ・各施設・駅等に配布したチラシや新しい時刻表は無くなった連絡を受けた際、追加で配布した。	A	事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された。	B	・収支率【未達成】（あしがるバス全体の収支率） 目標：8.9%　実績：8.7% ・利用者数（年間）【未達成】 目標：18,600人　実績：14,724人（前年比114.1%、コロナ前比100.6%） ・利用者数（1便あたり）【未達成】 目標：4.7人　実績：3.7人 《分析》 収支率については、利用者数は回復しつつある状況で運賃収入が増加している一方で、原油価格の高騰による燃料油脂費の増加の影響から、未達成となった。 利用者数については、未達成となったが、前年比114.1%と大きく回復しており、鉄道駅や観光施設の利用者数はコロナ禍前の実績以上の利用がある。全体としてもコロナ前比が100.6%となり、利用控えの傾向がほぼ解消されていると推察する。	今後も利用促進事業を継続し、利用喚起に注力するとともに、次期地域公共交通計画に向けて、アンケート調査を実施し、市民の移動実態やバス利用者の利用状況・ニーズを把握する。
清須市地域公共交通会議	グリーンルート 1～11便 豊公橋北～枇杷島駅～須ケ口駅～新清洲駅～ヨシヅヤ清洲店 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】		A		B	・収支率【未達成】（あしがるバス全体の収支率） 目標：8.9%　実績：8.7% ・利用者数（年間）【未達成】 目標：29,000人　実績：26,464人（前年比106.9%、コロナ前比109.5%） ・利用者数（1便あたり）【未達成】 目標：7.3人　実績：6.7人 《分析》 収支率については、利用者数は回復しつつある状況で運賃収入が増加している一方で、原油価格の高騰による燃料油脂費の増加の影響から、未達成となった。 利用者数については、未達成であったが、昨年、利用者数の回復が伸び悩んでいた商業施設や鉄道駅等の目的地となるバス停も利用増に転じ、完全にコロナ禍前を上回る実績が続いている。	
清須市地域公共交通会議	サクラルート 1～11便 西枇杷島会館～枇杷島駅～清須市役所～はるひ呼吸器病院 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】		A		B	・収支率【未達成】（あしがるバス全体の収支率） 目標：8.9%　実績：8.7% ・利用者数（年間）【未達成】 目標：31,300人　実績：25,752人（前年比116.0%、コロナ前比99.0%） ・利用者数（1便あたり）【未達成】 目標：7.9人　実績：6.5人 《分析》 収支率については、利用者数は回復しつつある状況で運賃収入が増加している一方で、原油価格の高騰による燃料油脂費の増加の影響から、未達成となった。 利用者数については、未達成となったが、前年度に比べると、商業施設や新設した鉄道駅のバス停の利用者が大幅に増加し、コロナ禍前の利用者数まで戻りつつある。また、コロナ禍により大きな影響を受けていた図書館や美術館、スポーツ複合施設なども徐々に回復している状況である。	
清須市地域公共交通会議	ブルールート 1便及び2～11便 ヨシヅヤ清洲店～春日公民館～清洲駅～ヨシヅヤ清洲店 【車両減価償却費等国庫補助金交付対象】		A		B	・収支率【未達成】（あしがるバス全体の収支率） 目標：8.9%　実績：8.7% ・利用者数（年間）【未達成】 目標：18,600人　実績：14,762人（前年比115.5%、コロナ前比95.2%） ・利用者数（1便あたり）【未達成】 目標：4.7人　実績：3.7人 《分析》 収支率については、利用者数は回復しつつある状況で運賃収入が増加している一方で、原油価格の高騰による燃料油脂費の増加の影響から、未達成となった。 利用者数については、未達成であったが、利用者の半数近くを占める清洲駅とヨシヅヤの利用者数がほぼコロナ禍前の実績まで回復しており、前年比115.5%と大きく回復した。	

（別添１－２）

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10月16日

協議会名：	清須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）	清須市では、高齢者や主婦層等の移動制約者の交通手段を確保し、市内の移動利便性を高めるため、平成18年10月にコミュニティバスの運行を開始した。 平成21年3月には、清須市地域公共交通戦略（以下、「戦略」という。）を策定し、平成27年3月には、戦略に基づき進めてきた公共交通の充実に向けた歩みをさらに推し進めていくために、清須市地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という。）を策定した。 令和2年3月には、網形成計画の計画期間満了に伴い、現状の課題を踏まえつつ、まちづくりとの連携を図りながら、これまでの取組により形成してきた公共交通ネットワークを今後も持続的なものとするため、「清須市地域公共交通計画（以下、「公共交通計画」という。）」を策定した。 また、公共交通計画に基づき、実際の運行を確保するため、清須市生活交通確保維持改善計画（以下、「確保維持改善計画」という。）を策定している。 公共交通計画においては、清須市の交通将来像である「誰もが移動しやすいまち清須」の実現に向けた基本方針を掲げている。 基本方針Ⅰ　既設の鉄道網を生かした地域公共交通ネットワークの形成 基本方針Ⅱ　地域公共交通を利用しやすい環境整備の推進 基本方針Ⅲ　地域公共交通事業推進のための関係者の連携 今後も、アンケート調査等を実施し現状課題の把握・改善に努めるとともに、確保維持改善計画及び公共交通計画に基づき、公共交通の充実に向けた事業を推進していく。