

中部様式

資料 1

令和3年度 地域公共交通計画の評価結果概要（全体）

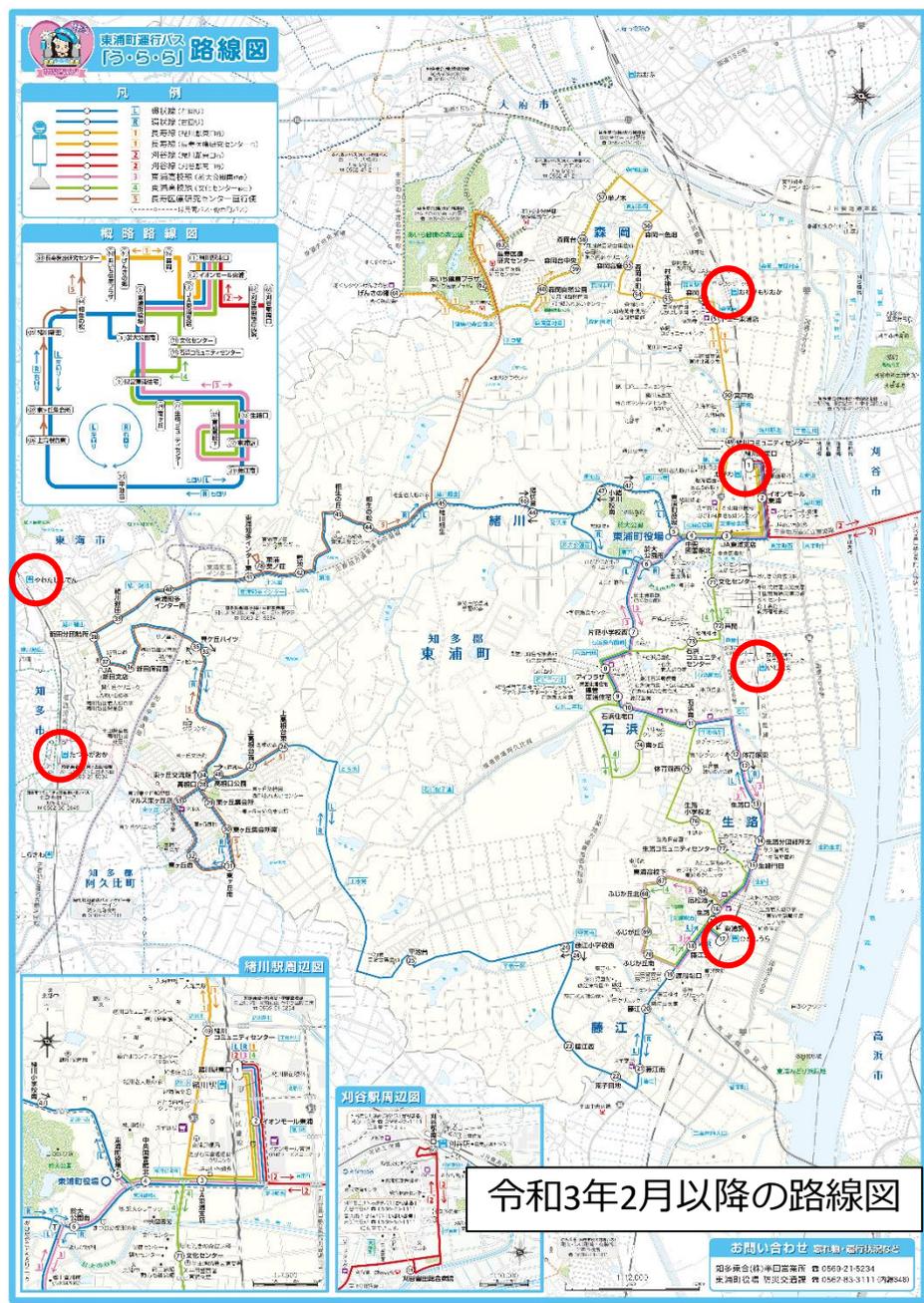
# 東浦町地域公共交通会議 （東浦町）

平成19年10月1日設置

平成28年11月1日 東浦町地域公共交通網形成計画策定  
（計画期間：平成28年11月～令和4年3月）

令和〇年〇月〇日 令和3年度評価結果送付

(1)地域の特性と公共交通	
人口	50,399人 (令和3年11月末：住民登録)
特性	東側と西側に主要な市街地が形成されたベッドタウン
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>東部はJR武豊線、西部の町境付近は名鉄河和線が南北に運行</li> <li>その間に広がる鉄道空白地域を繋ぐように町運行バス「う・ら・ら」が運行</li> <li>北部の森岡台とJR大府駅を結ぶ知多バス「大府線」、東ヶ丘団地と名鉄巽ヶ丘駅を結ぶ「東ヶ丘団地線」が運行</li> </ul>



## (2)計画の基本方針

- 1 コンパクトなまちづくりと連携した地域社会の活力の維持・向上
- 2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立
- 3 「くらしの足」を支え、安心して利用できる生活圏スケールでの公共交通網形成

## (3)計画の期間

- 1 平成28年度から令和3年度までの6年間

お問い合わせ 総務課 総務課長 電話 0569-21-5234  
 総務課 総務課長 電話 0569-21-5234

## 「う・ら・ら」で安心おでかけキャンペーン

### (1) 東浦安心おでかけマップ2021の発行(R3.4.1~)

- 感染リスクを少しでも下げる“かしこいおでかけ”が実践できるように、人混みを避けて買い物等ができるスポット・バスの運行時刻を紹介した。全戸配布、公共施設及び協力店に配架。



#### 後日アンケート (R3.5.18~6.20)

- マップに掲載した情報が「有益である」と感じた方は多い
- おでかけやバスに対する安心感は、「変わった」と「変わらない」が半数ずつだった

### (2) 防疫対策の周知 (R2.4.1~)

- 広報紙、町ホームページ、車内、イオンモール東浦のサイネージ等にて町運行バス「う・ら・ら」の防疫対策（車内の消毒、消毒ボトルの設置、車内の換気等）に関する周知を図った。



#### イベントの開催

- R3.2のダイヤ改正及び、マップの発行に合わせて、イオンモール東浦にてバスの換気性能実演をはじめとしたイベントの開催を予定していたが、緊急事態宣言の発出に伴い、実施できなかった

※一度落ちてしまった安心感を戻すために、継続的に行っていく必要がある。

地域公共交通網形成計画の目標の達成状況を把握・評価及び、地域公共交通計画を策定するため各種調査を実施 (R3.8～)

調査種別	調査目的	対象等
アンケート調査 (R3.8～)	町全体の公共交通に対する意識等を定量的に把握すること ※同時に公共交通に対する意識・行動変容を促すことを狙っている	<ul style="list-style-type: none"> <li>12歳以上の町民900人及びその家族を対象</li> <li>本人234人から回答 (回答率26.0%)</li> <li>家族を含めると445人から回答</li> </ul>
グループインタビュー (R3.10～)	地域ごとの個別具体的な要望等を定性的に把握すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>7小学校区で定員10名程度、約90分のヒアリングを実施</li> <li>参加者数は70名</li> <li>名古屋大学大学院 環境学研究科 加藤博和教授がコーディネーターを務めた</li> </ul>



1



2

1...アンケート調査で送付した依頼書、アンケート用紙、利用促進用のリーフレット

2...グループインタビューの様子

R3に実施したアンケート調査結果と、  
R2の実績値（一部、R3の推定値）を元に東浦町地域公共交通網形成計画を評価する

### ■ 目標1のプロセス目標の評価

- 指標1：駅勢圏半径800m、バス停勢圏300mにおける人口カバー率

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
91.6%	94.0%	95.1%	1.1%	○

- R1.10に実施したダイヤ改正「狭路への乗入れ・バス停の設置」により達成

### ■ 目標1の成果目標の評価

- 指標1：住民の公共交通機関への満足度

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R3)	差 ②－①	達成可否
34.6%	40.6%	35.1%	△5.5%	×

- 指標2：町運行バス「う・ら・ら」の満足度

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R3)	差 ②－①	達成可否
21.8%	33.3%	26.1%	△7.2%	×

- どちらの満足度も、目標値は達成していないが、計画策定時の数値と比較すると増加している。
- どちらの満足度も、利用頻度が高い方ほど高く、利用頻度が低い方ほど低い。

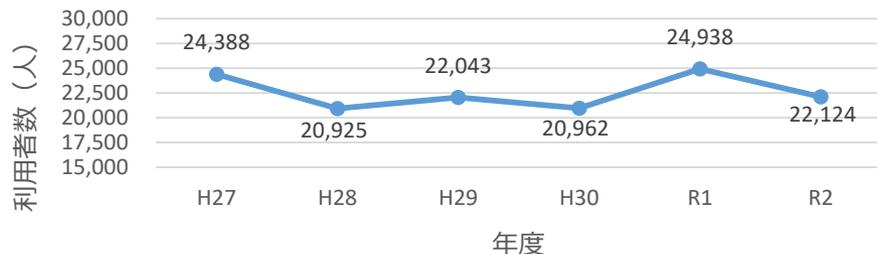
■ 目標2のプロセス目標の評価

- 指標1：町運行バス「う・ら・ら」全路線1便あたりの乗車人数の増加

令和3年度11月現在  
刈谷線 3.9人/便  
長寿線 6.4人/便

	計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②-①	達成可否
刈谷線	5.4人	6.4人	3.4人	△3.0人	×
長寿線	6.9人	7.9人	5.2人	△2.7人	×

刈谷線の利用者数推移 (年度別)

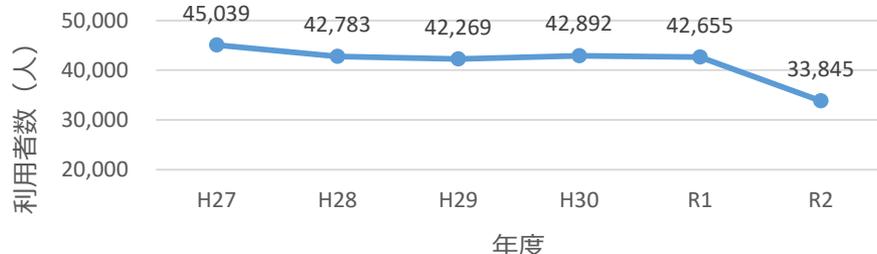


16,970人(R3.11現在)→25,455人 (R3推定)

■ 目標値のみならず  
策定時の数値よりも下回った要因

- R1を除き、刈谷線の利用者数がH27から減少。
- 特にR2は、コロナ禍における外出自粛の影響を受けて利用者数が減少
- R1.10のダイヤ改正以降で運行便数が増加したこと (10便→18便) により、1便あたりの乗車人数が大きく減少

長寿線の利用者数推移 (年度別)



27,928人(R3.11現在)→41,892人 (R3推定)

■ 目標値のみならず  
策定時の数値よりも下回った要因

- 長寿線の利用者数がH27をピークに減少
- 特にR2は、コロナ禍における外出自粛の影響を受けて利用者数が減少

■ 目標2の成果目標の評価

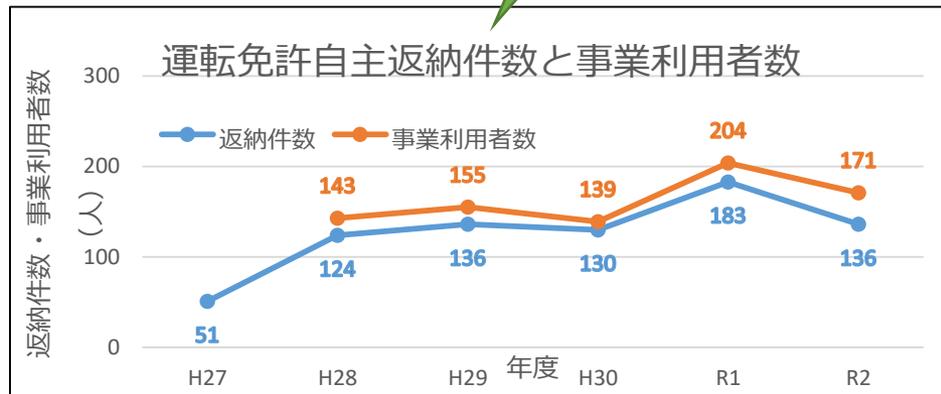
- 指標1：高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数の増加

計画策定時 (H27)	①H28～R3の 平均（目標値）	②H28～R2の 平均（結果）	差 ②－①	達成可否
51人	100人	141.8人	41.8人	○

■ 事業利用者数  
86件（R3.11現在）  
→129件（R3推定値）

- 高齢ドライバーによる交通事故が連日メディアで報道されるようになったことで、返納を検討する機会が増加
- H28から開始した「東浦町高齢者運転免許自主返納支援事業（※1）」に一定の効果が見られた

※1 ...運転免許を自主返納された高齢者を対象に、東浦町運行バス「う・ら・ら」の定期券や回数券、タクシー助成券、交通系ICカードの交付支援を行っている。



学生:6.2回/週、18～39歳:5.9回/週、  
40～59歳:6.0回/週、60代前半:5.6回/週、  
60代後半:5.0回/週、70代前半:5.3回/週、  
70代後半:5.1回/週、80代以上:3.8回/週

- 指標2：高齢者（65歳以上）の外出頻度の増加

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R3)	差 ②－①	達成可否
4.6回/週	5.6回/週	4.7回/週	△0.9回/週	×

- 目標値には達していないが、計画策定時の数値と比較した場合、全ての世代で外出頻度は上回った。しかし、60歳代から減少しはじめ、80歳以上で顕著に減少する傾向は変わらなかった。

147,072人(R3.11現在)  
→220,608人 (R3推定)

■ 目標3のプロセス目標の評価

● 指標1：町運行バス「う・ら・ら」の利用者の増加

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
255,214人	290,000人	179,539人	△110,461人	×



■ 目標値のみならず  
策定時の数値よりも下回った要因

- ・ 利用者数はH30から減少
- ・ 特にR2は、コロナ禍における外出自粛の影響を受けて利用者数が減少
- ・ R1.10のダイヤ改正以降で運行路線が大きく変わったことによる利用者離れが発生

● 指標2：町運行バス「う・ら・ら」刈谷線及び長寿線の利用者の増加

	計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
刈谷線	24,388人	33,000人	22,124人	△10,876人	×
長寿線	45,039人	52,000人	33,845人	△18,155人	×

- ・ 刈谷線...R3の推定値(25,455人)では、目標値には達しないがH27以降で最も多い利用者数になる。この要因としては、感染状況の落ち着きや、R1.10からの増便の効果が出始めたこと等が考えられる。
- ・ 長寿線...R3の推定値(41,892人)では、計画策定時・目標値の利用者数に達していないが、大きく回復している。この要因としては、感染状況の落ち着きや、R3.2からイオンモール東浦に延伸した効果が出始めたこと等が考えられる。

## ■ 目標3のプロセス目標の評価

### ● 指標3：タクシーの利用台数の増加

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
25,050台	30,000台	11,122台	△18,878台	×

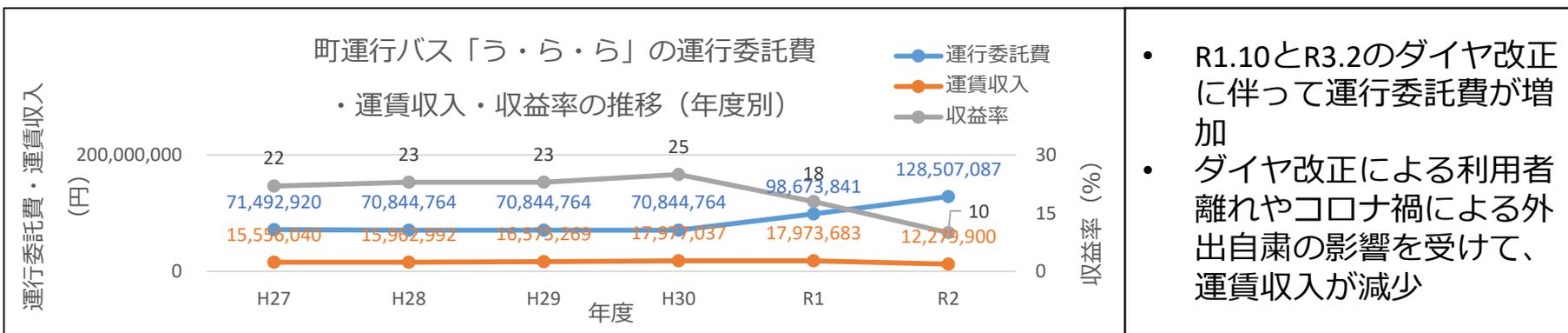
### ■ 目標値のみならず策定時の数値よりも下回った要因

- ・ 利用者数は、H28の26,470台をピークに減少
- ・ 特にR2の減少は、コロナ禍における外出自粛の影響を受けて夜間の会食の減少、リモート会議や在宅勤務の推進に伴う出張者の減少が大きく起因していると考えられる

## ■ 目標3の成果目標の評価（指標1は5ページで実施済み）

### ● 指標2：町運行バス「う・ら・ら」への財政投入額（住民一人あたりの年間負担額）

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
990円	990円	2,305円	1,315円	×



- ・ R1.10とR3.2のダイヤ改正に伴って運行委託費が増加
- ・ ダイヤ改正による利用者離れやコロナ禍による外出自粛の影響を受けて、運賃収入が減少

- 自己評価から得られた課題を分類ごとにまとめた。これらを反映し、令和3年度末に「東浦町地域公共交通計画」を策定する。

	分類	課題と対策
1	公共交通の利便性向上に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>● カバー率の上昇や、運行台数の増台等によって財政投入額が増額したが、満足度は目標値に達していない。</li> <li>➤ カバー率、財政投入額とは異なる、<b>サービス水準の向上を評価する指標の新設</b>が必要。</li> <li>● R1.10のダイヤ改正で、大幅に運行ルートが変更したことで一定数の利用者離れがあった。</li> <li>➤ <b>新路線の評価、新たな移動手段を用いた実証実験の検討・協議</b>が必要である。</li> <li>➤ <b>分かりやすく、安心して乗車できる環境づくり</b>が必要である。</li> </ul>
2	公共交通の利用促進に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用頻度の高い方ほど満足度が高く、利用頻度が低い方ほど満足度が低い。</li> <li>➤ 「う・ら・ら」、民間バス、タクシーといった<b>公共交通に不慣れな方に対する新たなアプローチ</b>が必要である。</li> <li>● 高齢者の外出頻度は、60歳代から減少しはじめ、80歳以上で顕著に減少する。</li> <li>➤ 運転免許自主返納支援事業の継続と、<b>免許返納以前から公共交通に慣れ親しめるようなアプローチ</b>が必要である。</li> </ul>

- 自己評価から得られた課題を分類ごとにまとめた。これらを反映し、令和3年度末に「東浦町地域公共交通計画」を策定する。

	分類	課題と対策
3	公共交通の維持存続に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「う・ら・ら」の利用者数、タクシー利用台数が大幅に減少。現計画には、公共交通の維持存続を目的とした事業や、それに紐づく目標・指標等が設定されていない。また、民間バスにおいては、利用者数に関する指標も設定されていない。</li> <li>➤ <b>公共交通の維持存続を目的とした事業及び、民間バスの評価指標を新設</b>する必要がある。</li> </ul>

