

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

資料3-2

東浦町地域公共交通計画の評価等結果（2024年4月～2025年3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
目標1 公共交通利用頻度の向上 ・「う・ら・ら」 0.5日／月（2021年度）→ 0.6日／月（2026年度） ・「う・ら・ら」以外の路線バス 0.2日／月（2021年度）→ 0.3日／月（2026年度） ・JR武豊線 2.0日／月（2021年度）→ 2.1日／月（2026年度） ・名鉄河和線 0.7日／月（2021年度）→ 0.8日／月（2026年度） ・タクシー 0.1日／月（2021年度）→ 0.2日／月（2026年度）	-	-	-	-	アンケート調査を行い、中間目標値算出年度（2026年度）に評価する。
目標2（1／4） 公共交通利用者数・利用台数の増加 ・「う・ら・ら」 179,539人／年（2020年度）→ 265,000人／年（2029年9月）	・ 事業1-1 「う・ら・ら」、路線バスの経路及びダイヤの見直し ・ 事業1-3 知多バス「東ヶ丘団地線」の利便性向上 ・ 事業1-4 知多バス「刈谷中部空港線」の活用 ・ 事業4-2 回数券の共通利用 ・ 事業5-1 公共交通パンフレットの作成	2024年4月から2025年3月までの実績値	・「う・ら・ら」 253,152人／年（2024年度） ・2019年度 240,255人 ・2020年度 179,539人 ・2021年度 222,272人 ・2022年度 247,412人 ・2023年度 255,658人 ・2026年度の目標値265,000人は地域公共交通計画で規定。 ・2024年度と2023年度の比較から、2024年度は2,506人減（1%減）となっている。これは、2024年10月に実施したダイヤ改正に伴い、発着・乗継時間の変更により、ダイヤ改正前に利用していた便がなくなったことなどを理由に、利用者が「う・ら・ら」から一定数離れてしまっていると考えられる。 ・2021.2月に行ったダイヤ改正やワクチン接続等による外出意識の変容からか、2021.2月以降は利用者数は増加傾向にある。	・計画に記載された施策を着実に実施する。 ・公共交通の利用方法の周知や利用促進を目的とした「事業5-1 公共交通パンフレットの作成」については、2024年度末に第2版を発行した。パンフレットでは「う・ら・ら」のほか、近隣の行政バス、民間バス・タクシーの乗り方を紹介したほか、おでかけスポットなども掲載した。また、公共交通に関心を持っていただくきっかけづくりとして、町広報紙にも、おでかけプランを提案しており、今後も積極的に「う・ら・ら」をはじめとした公共交通の利用を提案していきたい。 ・2024年度に路線改正と利便増進計画の策定を行い、ニーズ調査で把握した課題に対応したダイヤを設定することで、総合的な利便性の向上を図ったため、「う・ら・ら」が便利になった部分を積極的に周知していきたい。 ・2022年10月から、民間バス・タクシーの利用促進を目的に「事業4-2 回数券の共通利用」を開始した。回数券の利用枚数は、2025年3月末現在で、知多バスで440枚、タクシー事業者で1,150枚だった。引き続き周知活動を実施し、民間バス・タクシーの利用促進に努める。	各年度の実績値により評価する。

<p>目標 2 (2 / 4) 公共交通利用者数・利用台数の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・知多バス「東ヶ丘団地線」 31,722人／年 (2020年度) → 36,200人／年 (2029年9月) ・知多バス「大府線」 102,487人／年 (2020年度) → 147,100人／年 (2029年9月) 		<p>事業者から情報提供 (年度単位の利用者数)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・知多バス「東ヶ丘団地線」 41,222人／年 (2024年度) <ul style="list-style-type: none"> ・2019年度 45,064人 ・2020年度 31,722人 ・2021年度 28,582人 ・2022年度 31,783人 ・2023年度 36,107人 ・知多バス「大府線」 201,879人／年 (2024年度) <ul style="list-style-type: none"> ・2019年度 185,828人 ・2020年度 102,487人 ・2021年度 123,761人 ・2022年度 154,093人 ・2023年度 146,944人 ・2026年度の目標値は地域公共交通計画で規定。運行事業者と調整のうえ、凡そ2023年度の利用者数と同じ値とした。 ・2024年度と2023年度の比較から、2024年度の「東ヶ丘団地線」は5,115人増 (14%増)、「大府線」は54,935人増 (37%増)となっている。 ・大府線の利用者数の増加は、コロナ禍以降規制緩和に伴い外出機会が増え、沿線の商業施設や病院等への利用者が増加しているためだと考えられる。また、東ヶ丘団地線の利用者数の増加は、2024年10月1日よりICカード決済導入により、旅客の利便性が向上したことが一因であると考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に記載された施策を着実に実施する。 ・公共交通の利用方法の周知や利用促進を目的とした「事業5-1 公共交通パンフレットの作成」については、2024年度末に第2版を発行した。パンフレットでは「う・ら・ら」のほか、近隣の行政バス、民間バス・タクシーの乗り方を紹介したほか、おでかけスポットなども掲載した。 また、公共交通に関心を持っていただくきっかけづくりとして、町広報紙にも、おでかけプランを提案しており、今後も積極的に「う・ら・ら」をはじめとした公共交通の利用を提案していきたい。 ・2024年度に路線改正と利便増進計画の策定を行い、ニーズ調査で把握した課題に対応したダイヤを設定することで、総合的な利便性の向上を図ったため、「う・ら・ら」が便利になった部分を積極的に周知していきたい。 ・2022年10月から、民間バス・タクシーの利用促進を目的に「事業4-2 回数券の共通利用」を開始した。回数券の利用枚数は、2025年3月末現在で、知多バスで440枚、タクシー事業者で1,150枚だった。引き続き周知活動を実施し、民間バス・タクシーの利用促進に努める。 	
--	--	------------------------------	---	---	--

<p>目標 2 (3/4) 公共交通利用者数・利用台数の増加 ・知多バス「刈谷中部空港線」 1,545人/年 (2020年度) → 55,000人/年 (2029年9月)</p>		<p>事業者から情報提供 (年度単位の利用者数)</p>	<p>・知多バス「刈谷中部空港線」 22,033人/年 (2024年度) ・2019年度 98,383人 ・2020年度 1,775人 ・2021年度 2,399人 ・2022年度 10,362人 ・2023年度 18,532人</p> <p>・2026年度の目標値55,000人は地域公共交通計画で規定。運行事業者と調整のうえ、コロナ禍から続く減便を加味した数値。 ・2024年度と2019年度の比較から、2024年度は76,350人減 (78%減) となっている。 ・コロナ禍の影響により2019年度から2020年度にかけて利用が大幅に減少。これに伴い大幅な減便が実施された。 ・コロナ禍の落ち着きとともに2022年度より回復に転じているがコロナ前の水準に至っていない。</p>	<p>・計画に記載された施策を着実に実施する。</p> <p>・公共交通の利用方法の周知や利用促進を目的とした「事業5-1 公共交通パンフレットの作成」については、2024年度末に第2版を発行した。 パンフレットでは「う・ら・ら」のほか、近隣の行政バス、民間バス・タクシーの乗り方を紹介したほか、おでかけスポットなども掲載した。 また、公共交通に関心を持っていただくきっかけづくりとして、町広報紙にも、おでかけプランを提案しており、今後も積極的に「う・ら・ら」をはじめとした公共交通の利用を提案していきたい。 ・2024年度に路線改正と利便増進計画の策定を行い、ニーズ調査で把握した課題に対応したダイヤを設定することで、総合的な利便性の向上を図ったため、「う・ら・ら」が便利になった部分を積極的に周知していきたい。</p> <p>・2022年10月から、民間バス・タクシーの利用促進を目的に「事業4-2 回数券の共通利用」を開始した。回数券の利用枚数は、2025年3月末現在で、知多バスで440枚、タクシー事業者で1,150枚だった。引き続き周知活動を実施し、民間バス・タクシーの利用促進に努める。</p>	
<p>目標 2 (4/4) 公共交通利用者数・利用台数の増加 ・タクシー 11,122台/年 (2020年度) → 12,600台/年 (2029年9月)</p>		<p>事業者から情報提供 (月単位の利用者数)</p>	<p>・タクシー 13,203台/年 (2024年度) ・2019年度 16,927台 ・2020年度 11,122台 ・2021年度 14,871台 ・2022年度 16,510台 ・2023年度 12,597台</p> <p>・2026年度の目標値22,000台は地域公共交通計画で規定。運行事業者と調整のうえ、コロナ禍以前から続いている乗務員不足による稼働率の低下や、コロナ禍以降から続く出張・深夜営業時間の需要の低下を加味した数値。 ・2024年度と2019年度の比較から、2024年度は3,724台減 (28%減) となっている。</p>	<p>・計画に記載された施策を着実に実施する。</p> <p>・公共交通の利用方法の周知や利用促進を目的とした「事業5-1 公共交通パンフレットの作成」については、2024年度末に第2版を発行した。 パンフレットでは「う・ら・ら」のほか、近隣の行政バス、民間バス・タクシーの乗り方を紹介したほか、おでかけスポットなども掲載した。 また、公共交通に関心を持っていただくきっかけづくりとして、町広報紙にも、おでかけプランを提案しており、今後も積極的に「う・ら・ら」をはじめとした公共交通の利用を提案していきたい。 ・2024年度に路線改正と利便増進計画の策定を行い、ニーズ調査で把握した課題に対応したダイヤを設定することで、総合的な利便性の向上を図ったため、「う・ら・ら」が便利になった部分を積極的に周知していきたい。</p> <p>・2022年10月から、民間バス・タクシーの利用促進を目的に「事業4-2 回数券の共通利用」を開始した。回数券の利用枚数は、2025年3月末現在で、知多バスで440枚、タクシー事業者で1,150枚だった。引き続き周知活動を実施し、民間バス・タクシーの利用促進に努める。</p>	

<p>目標3 「う・ら・ら」各路線・系統の利用者数の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長寿線 33,845人／年(2020年度) → 58,300人／年(2029年9月) ・刈谷線 22,124人／年(2020年度) → 34,450人／年(2029年9月) ・藤江線 76,850人／年(2029年9月) ・新田線 84,800人／年(2029年9月) ・高校線 8,536人／年(2020年度) → 10,600人／年(2029年9月) 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業1-1 「う・ら・ら」、路線バスの経路及びダイヤの見直し ・事業5-1 公共交通パンフレットの作成 ・事業5-2 「う・ら・ら」の路線図・時刻表の発行 	<p>2024年4月から2025年3月までの実績値</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・長寿線 52,226人／年(2024年度) ・2020年度 33,845人 ・2021年度 42,345人 ・2022年度 49,123人 ・2023年度 51,848人 ・刈谷線 34,340人／年(2024年度) ・2020年度 22,124人 ・2021年度 25,514人 ・2022年度 29,405人 ・2023年度 32,300人 ・藤江線 76,028人／年(2024年10月～2025年9月) ・新田線 69,845人／年(2024年10月～2025年9月) ・高校線 23,568人／年(2024年10月～2025年9月) <p>・藤江線、新田線は2024年10月の路線再編により新設した路線である。</p> <p>・高校線は、2024年10月の路線再編により、東浦高校線(文化センター経由)及び東浦高校線(於太公園南経由)を統合した路線である。</p> <p>・高校線について、路線再編によって目標値と実績値で乖離が生じている。今後の実績値に応じて目標値の改定を視野に入れる。</p> <p>・長寿線及び刈谷線について、2020年度以降利用者数が増加傾向である。これは、コロナ禍の落ち着きとともに外出機会が増加したところに、「う・ら・ら」の存在や利用方法等が浸透した等、周知・利用促進策等が一定の効果上げたものによると推測される。また、2024年10月の路線再編により1日当たりの便数が減ったものの、刈谷線(刈谷駅南口行)の第1便に間に合う長寿線(緒川駅東口行)の早朝便の新設や、乗継待機時間の短縮を行ったことも利用者数が増加した一因だと考える。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に記載された施策を着実に実施する。 ・「事業5-1 公共交通パンフレットの作成」については、目標2と同様。 ・「事業5-2 「う・ら・ら」の路線図・時刻表の発行」については、住民の方から「時刻表が複雑である」といった意見があったため、地域のバス停とスーパーや病院などの主要施設のバス停の発着時刻をまとめた地域版の時刻表を、2024年10月の路線再編に合わせて発行した。地域のサロンや産業まつりで開催した乗り方教室の際に、お試し乗車券(有効期限:1か月、利用回数:2回分)とともに配付した。 ・お試し乗車券は、子ども向けのイベントである「バス車庫ナイトツアー」でも配付したが、東ヶ丘地区のサロンで開催した乗り方教室で配付したお試し乗車券の利用率が57%と最も高かったため、実際に路線図・時刻表を配付することで、次の利用に繋がりがやすくなった。来年度以降も地域版の時刻表の発行・配付だけでなくとどまらず、次の利用に繋がる周知・利用促進活動に努めたい。 ・なお、地域版の時刻表は、役場やコミュニティセンターでも配布している。 <p>(参考) お試し乗車券の利用者数/利用者割合</p> <table border="0"> <tr> <td>①乗り方教室(産業まつり)</td> <td>57人</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>②バス車庫ナイトツアー</td> <td>0人</td> <td></td> </tr> <tr> <td>③乗り方教室(東ヶ丘サロン)</td> <td>12人</td> <td>57%</td> </tr> </table>	①乗り方教室(産業まつり)	57人	20%	②バス車庫ナイトツアー	0人		③乗り方教室(東ヶ丘サロン)	12人	57%	<p>各年度の実績値により評価する。</p>
①乗り方教室(産業まつり)	57人	20%												
②バス車庫ナイトツアー	0人													
③乗り方教室(東ヶ丘サロン)	12人	57%												
<p>目標4 駅勢圏半径800m、バス停勢圏半径300mにおける人口カバー率の向上</p> <p>95.1%(2021年度) → 上昇(2029年9月)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>アンケート調査を行い、中間目標値算出年度(2026年度)に評価する。</p>									

<p>目標5(1/3) 各地区(小学校区の代表バス停)から 主要地点・施設への「行きやすさ」の 向上 小学校区の代表バス停ごとに以下を設定。詳細は参考資料を参照。 ・始発便 主要施設到着時刻 ・最終便 主要施設発車時刻 ・最大滞在可能時間 ・運行頻度(往路) ・運行頻度(復路)</p> <p>※実績値には数値に変化のあった指標のみ掲載。</p>	<p>・事業1-1 「う・ら・ら」、路線バスの 経路及びダイヤの見直し ・事業1-4 知多バス「刈谷中部空港線」 の活用 ・事業2-1 タクシーを活用した新たな公 共交通の導入 ・事業2-2 地域内の短距離移動を保管す る新たな公共交通の導入 ・事業2-3 企業送迎バス等の公共交通 化・共同運行の働きかけ</p>	<p>2025年3月末の 運行ダイヤにて 計測</p>	<p>コロナ禍の影響を受けて、大きく変化した 利用ニーズに順応するため、知多バス「東ヶ 丘団地線」が2022年10月1日、知多バス「大 府線」が2023年3月1日、JR東海が2025年3月 15日、名古屋鉄道が2024年3月16日、東浦町 運行バス「う・ら・ら」が2024年10月1日に ダイヤ改正を行った。このことに伴って、全 小学区の代表バス停の指標が変化した。 (詳細は参考資料を参照) (1) 森岡自然公園 ○始発便 主要施設到着時刻 ・大府駅(休日) 75分遅くなる ・金山駅(平日) 4分早くなる ・金山駅(休日) 71分遅くなる ○最終便 主要施設発車時刻 ・大府駅(平日) 15分遅くなる ・大府駅(休日) 15分遅くなる ・金山駅(平日) 18分遅くなる ・金山駅(休日) 20分遅くなる ○最大滞在可能時間 ・大府駅(平日) 15分長くなる ・大府駅(休日) 60分短くなる ・金山駅(平日) 22分長くなる ・金山駅(休日) 51分短くなる</p> <p>○運行頻度(往路) ・大府駅(平日) 3便減 ・大府駅(休日) 8便減 ・金山駅(平日) 2便減 ・金山駅(休日) 7便減 ○運行頻度(復路) ・大府駅(平日) 2便減 ・大府駅(休日) 7便減 ・金山駅(平日) 3便減 ・金山駅(休日) 6便減</p>	<p>・計画に記載された施策を着実に実施する。</p> <p>・知多バス「大府線」及び「東ヶ丘団地線」は、地区と 鉄道駅を結ぶ重要な生活路線であるため、継続的な運行 が可能となるような利用促進策・支援策の検討が必要。</p> <p>・2024年10月の東浦町運行バス「う・ら・ら」の路線再 編により、緒川駅東口からの最終便を延長したことで、 多くの主要施設での最大滞在可能時間が長くなった。</p> <p>・乗継可能な発着時刻の周知や、おでかけプランの提案 などを事業者と共同で行っていく必要がある。</p>	<p>各年度の実績値に より評価する。な お、知多バス 「東ヶ丘団地線」 が2022年10月1日、 知多バス「大府 線」が2023年3月1 日、JR東海が2025 年3月15日、名古 屋鉄道が2024年3月 16日、東浦町運行 バス「う・ら・ ら」が2024年10月 1日に実施したダ イヤ改正によっ て、策定時の数値 から一部変化が あった。</p>
---	---	-------------------------------------	---	--	--

<p>目標5(2/3) 各地区(小学校区の代表バス停)から 主要地点・施設への「行きやすさ」の 向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業1-1 「う・ら・ら」、路線バスの 経路及びダイヤの見直し ・事業1-4 知多バス「刈谷中部空港線」 の活用 ・事業2-1 タクシーを活用した新たな公 共交通の導入 ・事業2-2 地域内の短距離移動を保管す る新たな公共交通の導入 ・事業2-3 企業送迎バス等の公共交通 化・共同運行の働きかけ 		<p>(2) 相生の丘 ○始発便 主要施設到着時刻 ・巽ヶ丘駅(平日) 25分遅くなる ・金山駅(平日) 1分早くなる ○最終便 主要施設発車時刻 ・巽ヶ丘駅(平日) 53分遅くなる ○最大滞在可能時間 ・巽ヶ丘駅(平日) 28分長くなる ・金山駅(平日) 31分長くなる ○運行頻度(往路) ・巽ヶ丘駅(平日) 4便増 ○運行頻度(復路) ・金山駅(休日) 2便減</p> <p>(3) 新田分団詰所 ○始発便 主要施設到着時刻 ・巽ヶ丘駅(平日) 25分遅くなる ○最終便 主要施設発車時刻 ・巽ヶ丘駅(平日) 53分遅くなる ○最大滞在可能時間 ・巽ヶ丘駅(平日) 28分長くなる ○運行頻度(往路) ・巽ヶ丘駅(平日) 4便増 ○運行頻度(復路) ・巽ヶ丘駅(休日) 1便増 ・金山駅(休日) 3便減</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に記載された施策を着実に実施する。 ・知多バス「大府線」及び「東ヶ丘団地線」は、地区と 鉄道駅を結ぶ重要な生活路線であるため、継続的な運行 が可能となるような利用促進策・支援策の検討が必要。 ・2024年10月の東浦町運行バス「う・ら・ら」の路線再 編により、緒川駅東口からの最終便を延長したことで、 多くの主要施設での最大滞在可能時間が長くなった。 ・乗継可能な発着時刻の周知や、おでかけプランの提案 などを事業者と共同で行っていく必要がある。 	
<p>目標5(3/3) 各地区(小学校区の代表バス停)から 主要地点・施設への「行きやすさ」の 向上</p>			<p>(4) 石浜南 ○運行頻度(往路) ・金山駅(平日) 6便増</p> <p>(5) アイブラザ ○運行頻度(往路) ・金山駅(平日) 4便増</p> <p>(6) 生路 ○運行頻度(往路) ・金山駅(平日) 6便増</p> <p>(7) 平池台 ○運行頻度(復路) ・巽ヶ丘駅(平日) 2便増</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画に記載された施策を着実に実施する。 ・知多バス「大府線」及び「東ヶ丘団地線」は、地区と 鉄道駅を結ぶ重要な生活路線であるため、継続的な運行 が可能となるような利用促進策・支援策の検討が必要。 ・2024年10月の東浦町運行バス「う・ら・ら」の路線再 編により、緒川駅東口からの最終便を延長したことで、 多くの主要施設での最大滞在可能時間が長くなった。 ・乗継可能な発着時刻の周知や、おでかけプランの提案 などを事業者と共同で行っていく必要がある。 	

<p>目標 6 高齢者（65歳以上）の外出頻度の向上 4.7日／週（2021年度）→ 5.6日／週（2026年度）</p>	-	-	-	-	アンケート調査を行い、中間目標値算出年度（2026年度）に評価する。
<p>目標 7 年代別外出頻度の向上 ・学生～60代前半 5.9日／週（2021年度）→ 5.9日／週（2026年度） ・60代後半～70代 5.1日／週（2021年度）→ 5.9日／週（2026年度） ・80歳以上 3.8日／週（2021年度）→ 4.9日／週（2026年度）</p>	-	-	-	-	アンケート調査を行い、中間目標値算出年度（2026年度）に評価する。
<p>目標 8 他人と会話や交流ができる”おでかけ先”に「う・ら・ら」利用で行く人の割合の向上 12%（2021年度）→ 20%（2026年度）</p>	-	-	-	-	アンケート調査を行い、中間目標値算出年度（2026年度）に評価する。

<p>目標 9 (1/2) 高齢者 (65歳以上) の運転免許自主返納件数の増加 141.8件 (2016年度～2020年度の平均) → 150件</p>	<p>・事業6-1 地域に向いた乗り方勉強会の開催 ・事業6-4 高齢者運転免許自主返納支援事業の強化</p>	<p>半田警察署の有する返納件数に関するデータより計測</p>	<p>・高齢者 (65歳以上) の運転免許自主返納件数 80件 (2024年度) ・2016年度 124件 ・2017年度 136件 ・2018年度 130件 ・2019年度 183件 ・2020年度 136件 ・2021年度 122件 ・2022年度 103件 ・2023年度 84件 ・2024年度は目標を達成できておらず、件数も年々減少している。 ・2024年度の自主返納件数が目標に及ばなかった要因の1つに、地域公共交通の周知が行き渡っておらず、住民が抱える不安 (返納した後の生活をイメージできない等) の解消が十分にできていないことが考えられる。</p>	<p>・計画に記載された施策を着実に実施する。 ・「事業6-1 地域に向いた乗り方勉強会の開催」については、高齢者が参加するサロンや地域のイベントに赴き、ブースを設ける等して以下のとおり開催した。 目標 3 の評価に記載したお試し乗車券の実績からも、本事業の開催によってバスを利用するきっかけづくりができていていると考えられる。自家用車から公共交通への移行を支援するとともに、運行経路や利用方法などに関する不安払しょくに貢献できるように、引き続き本事業を行う必要がある。 ・乗り方教室 (東ヶ丘サロン) 開催日 2024年11月 5日 参加者数 21名 ・乗り方教室 (産業まつり) 開催日 2024年11月 9日 参加者数 286名程度</p>	<p>各年度の実績値により評価する。</p>
<p>目標 9 (2/2) 高齢者 (65歳以上) の運転免許自主返納件数の増加</p>	<p>・事業6-1 地域に向いた乗り方勉強会の開催 ・事業6-4 高齢者運転免許自主返納支援事業の強化</p>		<p>【補足】 ・高齢者運転免許自主返納支援事業の支援件数 146件 (2024年度) ・2016年度 143件 ・2017年度 155件 ・2018年度 139件 ・2019年度 204件 ・2020年度 171件 ・2021年度 126件 ・2022年度 173件 ・2023年度 146件 ・返納支援事業の窓口 (住民自治課) には、返納したいが半田警察署に行く手段がないという声も届いており、返納件数が目標に達しない要因の一つには、返納窓口までの距離が遠いこと、返納窓口までの足がないことから自主返納を取りやめる方が一定数いること等も考えられる。</p>	<p>・「事業6-4 高齢者運転免許自主返納支援事業の強化」について、2024年度の支援件数は実績値の補足のとおりである。2019年 4月19日に東池袋で起きた交通事故等、高齢者による交通事故が大きく報道された年度は支援件数が増加する傾向にある。 また、2021年度以降は、コロナ禍による外出自粛の影響に加え、高齢者による事故のニュースが相次ぐことの“慣れ”により、支援件数が減少している。引き続き、支援事業の周知活動を行う必要がある。</p>	
<p>目標10 最寄りバス停の認知度の向上 92.5% (2021年度) → 100% (2026年度)</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>—</p>	<p>アンケート調査を行い、中間目標値算出年度 (2026年度) に評価する。</p>

<p>目標11 「う・ら・ら」収支率の向上 9.5% (2020年度) → 16.6% (2029年9月)</p>	<p>・事業1-1 「う・ら・ら」、路線バスの 経路及びダイヤの見直し ・事業7-4 公共交通利用状況の情報公開</p>	<p>2024年4月から 2025年3月まで の実績値</p>	<p>・「う・ら・ら」収支率 11.5% (2024年度) ・2018年度 25.4% ・2019年度 18.2% ・2020年度 9.6% ・2021年度 10.4% ・2022年度 12.0% ・2023年度 12.5%</p> <p>・2024年度は目標を達成できておらず、2023年度よりも低い値となった。 ・2024年度の収支率が目標に及ばなかった主な要因は、燃料費の高騰等によって運行委託費が増額したことだと考えられる。 ・持続可能な交通とするため、利用者数の増加に向けた事業とともに、運賃の値上げを検討する必要があると考えられる。</p>	<p>・計画に記載された施策を着実に実施する。</p> <p>・「事業6-1 地域に向いた乗り方勉強会の開催」については、2024年10月のダイヤ改正に伴う変更点を伝え、より多くの方に利用していただけるよう工夫する。</p> <p>・運賃値上げについて検討する。</p>	<p>各年度の実績値により評価する。</p>
<p>目標12 「う・ら・ら」利用者1人当たりの負担額抑制 647円 (2020年度) → 467円 (2029年9月)</p>	<p>・事業1-1 「う・ら・ら」、路線バスの 経路及びダイヤの見直し ・事業7-4 公共交通利用状況の情報公開</p>	<p>2024年4月から 2025年3月まで の実績値</p>	<p>・「う・ら・ら」利用者1人当たりの町負担額 530円 (2024年度) ・2020年度 647円 ・2021年度 552円 ・2022年度 487円 ・2023年度 468円</p> <p>・2024年度は目標を達成できておらず、2023年度よりも高い負担額となった。 ・2024年度の負担額が目標に及ばなかった主な要因は、燃料費の高騰等によって運行委託費が増額したことだと考えられる。 ・持続可能な交通とするため、利用者数の増加に向けた事業とともに、運賃の値上げを検討する必要があると考えられる。</p>	<p>・計画に記載された施策を着実に実施する。</p> <p>・「事業6-1 地域に向いた乗り方勉強会の開催」については、2024年10月のダイヤ改正に伴う変更点を伝え、より多くの方に利用していただけるよう工夫する。</p> <p>・運賃値上げについて検討する。</p>	<p>各年度の実績値により評価する。</p>

(記載に当たっての留意事項)

- ・ 本様式中、表題の「(〇年〇月～〇年〇月)」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。