

東浦町地域公共交通計画の素案について

1 協議内容の趣旨・東浦町の公共交通が抱える課題

1 協議内容の趣旨

「東浦町地域公共交通網形成計画（以下、現計画とする）」の計画期間が令和3年度末に終了するため、新たなニーズの実現や課題解消を目的に「東浦町地域公共交通計画（以下、新計画とする）」を策定する。

そのため、本会議では、住民、事業者、行政の垣根を越えた多くの意見を新計画に集約・調整して掲載するため、新計画の基本的な方針や目標等に追記すべきもの、修正すべきものの有無について活発な意見交換を行いたい。

2 現計画の評価・意見聴取結果から考えられる「東浦町の公共交通」が抱える課題

現計画の評価（「資料2」参照）、町民アンケート調査の結果（「資料3」参照）及びグループインタビューの結果（「資料4」参照）から考えられる、東浦町の地域公共交通が抱える課題を表1にまとめている。

表1 東浦町の公共交通が抱える課題

	分類	課題
1	 公共交通の 利便性向上 に関するもの	<p>① 駅・バス停勢圏のカバー率の上昇や、運行台数の増台等による財政投入額の増額があったが、満足度は目標に達していない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ カバー率、財政投入額とは異なる、サービス水準の向上を評価する指標の新設が必要である。 ▶ 生路・藤江・緒川新田地区で行きたい場所として挙げられた巽ヶ丘駅へのアクセシビリティ向上を図る必要がある。 <p>② 「う・ら・ら」の満足度、及び「東浦町の公共交通全体」の満足度については、どちらも利用頻度が高い方ほど満足度は高く、利用頻度の低い方ほど満足度は低い。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 満足度という指標が主観的なものであるため、利便性向上の結果をより定量的に評価できる指標が必要である。 <p>③ 令和元年10月のダイヤ改正より、既存路線から大幅に運行ルートを変更したことで、一定数の利用者離れがあった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 利用者減の一因としては、緒川新田地区から緒川駅の区間運行の減便、終バス時刻の繰り上げ等が考えられるため、新路線の評価、新たな移動手段を用いた実証実験の検討・協議が必要である。 ▶ 環状線の誤乗が多い、間違っただけで乗ってしまったのではないかとこの心配を抱いて乗車するとの意見を多く頂いたため、分かりやすく、安心して乗車できる環境づくりが必要である。

		<p>④ 高齢者（65歳以上）の自動車運転免許返納件数は、目標値の1.4倍以上に達したが、依然として高齢者の免許保有率は高く、70歳代でも7割以上、80歳以上でも半数が保有している。また、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。</p> <p>➤ 町内で既に運行している 自家用有償旅客運送や病院・商業施設などの民間事業者による送迎サービスの位置付けを明らかにする。</p>
2	<p>□ 公共交通の利用促進に関するもの</p>	<p>① 「う・ら・ら」の満足度、及び「東浦町の公共交通全体」の満足度については、どちらも利用頻度が高い方ほど満足度は高く、利用頻度の低い方ほど満足度は低い。</p> <p>➤ 「う・ら・ら」、民間バス、タクシーといった公共交通に不慣れな方に対する新たなアプローチが必要である。</p> <p>② 高齢者（65歳以上）の自動車運転免許返納件数は、目標値の1.4倍以上に達したが、依然として高齢者の免許保有率は高く、70歳代でも7割以上、80歳以上でも半数が保有している。また、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。</p> <p>➤ 引き続き高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納支援事業を実施するとともに、高齢者（65歳以上）が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が必要である。</p> <p>➤ 町内で既に運行している 自家用有償旅客運送や病院・商業施設などの民間事業者による送迎サービスの周知活動が必要である。</p>
3	<p>□ 公共交通の維持存続に関するもの</p>	<p>① 「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。</p> <p>➤ 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する必要がある。</p>

※課題の分類の色分け（**□□□**）は、以降に記載する「基本的な方針」や「目標」等と相互的に関連するものを識別するために設定している。

2 新計画の素案について

1 計画改定の趣旨

本町の最上位計画である「第6次東浦町総合計画（以下、総合計画とする）」にて、東浦町の目指す姿（※1）を実現するために、公共交通施策により「移動しやすく交流できるまち」を目指すことが示されている。

本計画改定は、総合計画で公共交通が担うべき役割の実現、表1で示した課題の解消など、新たなニーズに則した交通サービスを形成することを目的に実施する。

※1…平成31年3月に策定された総合計画では、20年後の東浦町の目指す姿を「つくる つながる ささえあう 幸せと絆を実感できるまち 東浦」としている。

2 計画の区域

本計画の対象区域は、本町の行政区全域（31.14k㎡：全域が都市計画区域）、大府市の一部及び刈谷市の一部とする。



3 計画の期間

計画期間は、令和4年度（2022）から令和8年度（2026）までの5年間として設定する。また、社会情勢、経済情勢や国の制度改正も勘案し、必要に応じて見直しを図る。

計画期間	令和4年度（2022）～令和8年度（2026）の5年間
------	-----------------------------

※上位計画の計画期間（参考）

- 第6次東浦町総合計画（令和元年度（2019）～令和20年度（2038）の20年間）
- 東浦町都市計画マスタープラン（令和2年度（2020）～令和12年度（2030）の10年間）

4 基本的な方針

基本的な方針とは、問題・課題及び上位計画等での公共交通サービスの位置付けを踏まえながら、公共交通サービスのあるべき姿を示すものである。新計画では、目指すべき姿を「使いやすく交流を生むサービスを目指す」とする。なお、新計画の構成（課題・基本的な方針・目標等の関係図）については「資料1-2」のとおりである。

基本的な方針	使いやすく交流を生むサービスを目指す
--------	--------------------

※総合計画で示された公共交通が担うべき役割の実現と、表1で示した課題の解消等を踏まえて設定。

5 目標

目標とは、基本的な方針を実現するため、公共交通がどのようなものであるべきかを具体的に示すものである。

	分類	内容
1	 もっと 使いやすいものに	目的地への快適なアクセスの充実や、ご高齢の方にもわかりやすく、使いやすい環境を整える取り組みを推進する。
2	 もっと 使いこなせるように	公共交通の周知・体験会等の機会を拡充し、住民と公共交通、公共交通と地域をつなぐことで、活発な交流を促す取り組みを推進する。
3	 ずっと 使い続けられるように	公共交通を将来にわたって確保・維持し、住民生活を支える地域の足を守る取り組みを推進する。

6 アウトカム指標

アウトカム指標とは、「目標」の計画期間中の達成状況を評価する指標である。

	分類	内容		
1	  公共交通の 利用頻度		現 状	令和8年度（目標値）
		「う・ら・ら」	0.5 日／月	0.6 日／月
		「う・ら・ら」 以外の路線バス	0.2 日／月	0.3 日／月
		JR 武豊線	2.0 日／月	2.1 日／月
		名鉄河和線	0.7 日／月	0.8 日／月
		タクシー	0.1 日／月	0.2 日／月
		※現状の数値は、令和3年8月に実施した「東浦町の公共交通とあなたの外出についてのアンケート」の結果より抜粋		

2	 公共交通の 利用者数・利用台数		現 状	令和8年度(目標値)
		「う・ら・ら」	179,539 人/年	260,000 人/年
		知多バス 「東ヶ丘団地線」	31,722 人/年	45,000 人/年
		知多バス 「大府線」	102,487 人/年	185,000 人/年
		知多バス 「刈谷中部空港線」	1,545 人/年	98,000 人/年
		タクシー	11,122 台/年	22,000 台/年
		※現状の数値は、令和2年度の実績値 ※タクシーの利用台数は、東浦町内での乗車台数とする ※タクシーの利用台数は、名鉄知多タクシー(株)、大興タク シー(株)、安全タクシー(株)での合計台数		
3	 「う・ら・ら」の 個別路線・系統の 利用者数		現 状	令和8年度(目標値)
		環状線(左)	62,033 人/年	80,000 人/年
		環状線(右)	46,638 人/年	72,000 人/年
		長寿線	33,845 人/年	48,000 人/年
		刈谷線	22,124 人/年	29,000 人/年
		東浦高校線(於)	11,928 人/年	22,000 人/年
		東浦高校線(文)	8,536 人/年	11,000 人/年
		長寿直行便	528 人/年	1,200 人/年
※現状の数値は、令和2年度の実績値 ※東浦高校線(於)は東浦高校線(於大公園南経由)、東浦 高校線(文)は東浦高校線(文化センター経由)、長寿直 行便は長寿医療研究センター直行便を指す。				

4	 駅勢圏半径 800m、 バス停勢圏 300mに おける人口カバー率	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現 状</th> <th>令和 8 年度 (目標値)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駅勢圏半径 800m、バス停勢圏 300mにおける人口カバー率</td> <td>95.1%</td> <td style="color: red;">調整中</td> </tr> </tbody> </table>		現 状	令和 8 年度 (目標値)	駅勢圏半径 800m、バス停勢圏 300mにおける人口カバー率	95.1%	調整中						
			現 状	令和 8 年度 (目標値)										
駅勢圏半径 800m、バス停勢圏 300mにおける人口カバー率	95.1%	調整中												
<p>※現状の数値は、「東浦町立地適正化計画（仮称）」の計画策定業務にて算出した数値を引用</p> <p>※駅は、JR 武豊線のうち、尾張森岡駅・緒川駅・石浜駅・東浦駅及び名鉄河和線のうち、八幡新田駅・巽ヶ丘駅</p> <p>※バス停は、「う・ら・ら」及び知多乗合株のバス停</p> <p>※新たな公共交通が導入された場合は、新たな公共交通の乗降所も含む</p>														
5	 各小学校区の 主要バス停から 主要施設への アクセシビリティ	<p>地区ごとのサービス水準の向上を測る指標として、小学校区内の利用者数が多いバス停から主要施設への始発バス到着時刻、最終バス発車時刻、利用可能時間、運行頻度を設定する(※2)。</p> <p>➤ 小学校別の利用者数が多いバス停</p> <p>①森岡小学校区：森岡、②緒川小学校区：相生の丘、③卯ノ里小学校区：新田分団詰所、④片葩小学校区：石浜南、⑤石浜西小学校区：アイプラザ、⑥生路小学校区：生路、⑦藤江小学校区：平池台</p> <p>※緒川駅東口、イオンモール東浦、東浦町役場、東浦駅を除く</p> <p>➤ 主要施設</p> <p>イオンモール東浦、東浦町役場、長寿医療研究センター、刈谷豊田総合病院、名古屋駅、巽ヶ丘駅</p>												
6	 高齢者（65 歳以上） の外出頻度	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現 状</th> <th>令和 8 年度 (目標値)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高齢者（65 歳以上）の外出頻度</td> <td>4.7 日／週</td> <td style="color: blue;">5.6 日／週</td> </tr> </tbody> </table>		現 状	令和 8 年度 (目標値)	高齢者（65 歳以上）の外出頻度	4.7 日／週	5.6 日／週						
			現 状	令和 8 年度 (目標値)										
高齢者（65 歳以上）の外出頻度	4.7 日／週	5.6 日／週												
<p>※現状の数値は、令和 3 年 8 月に実施した「東浦町の公共交通とあなたの外出についてのアンケート」の結果より抜粋</p>														
7	 年代別の 外出頻度	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現 状</th> <th>令和 8 年度 (目標値)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>学生～60 代前半</td> <td>5.9 日／週</td> <td style="color: blue;">5.9 日／週</td> </tr> <tr> <td>60 代後半～70 代</td> <td>5.1 日／週</td> <td style="color: blue;">5.9 日／週</td> </tr> <tr> <td>80 歳以上</td> <td>3.8 日／週</td> <td style="color: blue;">4.9 日／週</td> </tr> </tbody> </table>		現 状	令和 8 年度 (目標値)	学生～60 代前半	5.9 日／週	5.9 日／週	60 代後半～70 代	5.1 日／週	5.9 日／週	80 歳以上	3.8 日／週	4.9 日／週
			現 状	令和 8 年度 (目標値)										
		学生～60 代前半	5.9 日／週	5.9 日／週										
		60 代後半～70 代	5.1 日／週	5.9 日／週										
80 歳以上	3.8 日／週	4.9 日／週												
<p>※現状の数値は、令和 3 年 8 月に実施した「東浦町の公共交通とあなたの外出についてのアンケート」の結果より抜粋</p>														

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		現 状	令和8年度（目標値）
		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	12%	20%
※現状の数値は、令和3年8月に実施した「東浦町の公共交通とあなたの外出についてのアンケート」の結果より抜粋				
9	 高齢者（65歳以上） の自動車運転免許 証返納件数		現 状	令和4年度～令和8年度 の平均（目標値）
		高齢者 （65歳以上）の 自動車運転免 許証返納件数	141.8件	200件
※現状の数値は、令和2年度の実績値				
10	 最寄りバス停の 認知度		現 状	令和8年度（目標値）
		最寄りバス停の 認知度	92.5%	100%
※現状の数値は、令和3年8月に実施した「東浦町の公共交通とあなたの外出についてのアンケート」の結果より抜粋				
11	 「う・ら・ら」の 収支率		現 状	令和8年度（目標値）
		「う・ら・ら」の 収支率	9.5%	13.0%
※現状の数値は、令和2年度の実績値				

※2…各小学校区の主要バス停から主要施設へのアクセシビリティの指標では、以下のようにサービス水準を示す。

(案) バス停「新田分団詰所」から主要施設へのアクセシビリティ

	始発バス到着時刻		最終バス発車時刻		利用可能時間		運行頻度	
	現状	R8(目標値)	現状	R8(目標値)	現状	R8(目標値)	現状	R8(目標値)
イオン モール東浦	8:03	8:00	18:31	21:00	10:28	13:00	14 往復	15 往復
東浦町役場	7:59	8:00	18:35	21:00	10:36	13:00	14 往復	15 往復
長寿医療 研究センター	8:10	8:20	17:20	17:20	9:10	9:00	8 往復	9 往復
刈谷豊田 総合病院	8:40	8:20	17:39	17:20	8:59	9:00	7 往復	8 往復
名古屋駅	…	…	…	…	…	…	…	…
巽ヶ丘駅	…	…	…	…	…	…	…	…

※現状の数値は、令和2年度末（令和3年3月）の状況。

※名古屋駅へのアクセスは、JR 緒川駅から JR 武豊線を利用している。

※巽ヶ丘駅へのアクセスは、乗継可能なバス停から知多バス「東ヶ丘団地線」を利用している。

※新たな公共交通が導入された場合は、新たな公共交通の利用も含む。

7 目標を達成するための施策

目標を達成するための施策とは、基本的な方針及び計画の目標に基づき、実施する施策のことである。新計画では各目標を達成するために、8つの公共交通施策に取り組む。

(1) 既存路線の利便性向上

	分類	内容
1	 乗り継ぎに配慮した便利な路線及びダイヤの設定	緒川駅における乗り継ぎダイヤの調整を行い、乗り継ぎに配慮した便利な路線及びダイヤを設定する。
2	 バス停乗場の再編	計画期間中に、乗入れ路線及び利用者数の多い緒川駅東口・イオンモール東浦のバス停乗場での誤乗防止を図るため、路線によって乗場を分ける。
3	  巽ヶ丘駅へのアクセシビリティ向上	<ul style="list-style-type: none"> ① 東ヶ丘団地内の「う・ら・ら」バス停の位置を知多バス「東ヶ丘団地線」の位置と統一する（交通安全上、危険な場合を除く）。 ② 名古屋・金山方面から巽ヶ丘駅に向かう名鉄河和線と、知多バス「東ヶ丘団地線」との乗継時刻表の作成・周知を行う。 ③ 計画期間中に、「う・ら・ら」回数券を知多バス「東ヶ丘団地線」で利用可能とする実証実験を実施する（回数券1枚につき東浦町が100円負担、差額は利用者負担）。なお、実証実験に際しては、3年目に到達すべき利用者数の最低ラインを地域に示し、合意を得たうえで行う。 ④ 計画期間中に、上記の実証実験の実績を踏まえながら、乗継利便性向上策を追加する。 ⑤ 乗継利便性向上策の効果が見られ、地域と合意した利用者数の最低ラインに達した場合は、本格実施へ移行する。 ⑥ 乗継利便性向上策の効果が見られない場合は、乗合タクシーの転換等、抜本的な見直しを図る。
4	 知多バス「刈谷中部空港線」活用策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ① 知多バス「刈谷中部空港線」の緒川駅から東浦知多ICの運行区間に停留所を増設し、新たな需要創出を目指す。町内での空港利用者の利便性向上と、副次的に「う・ら・ら」で満たせない町内移動を補う効果（東浦知多IC周辺の工場従業員の通勤利用も含む）も見出せる。 <p>※なお、現在、刈谷中部空港線は多くの便が運休となっている。</p>

(2) 新たな公共交通の導入検討

	分類	内容
1	 タクシーを活用した 新たな公共交通の導入	① 「う・ら・ら」では満たせない19時～21時の移動需要を補うとともに、タクシー需要を創出するための対策を実施する。 ② 対象地域は、19時～21時に路線バス（知多バス「大府線」及び「東ヶ丘団地線」）の運行がない地域等を設定し、計画期間中に実証実験を行う。なお、実証実験に際しては、3年目に到達すべき利用者数のラインを地域に示し、合意を得たうえで行う。
2	 ラストワンマイル としての 新たな公共交通の導入	① 「う・ら・ら」では入れない丘陵地等の住宅街から、JR武豊線駅等までのアクセス手段を確保するために、超小型モビリティ等の導入実証実験を行い、ラストワンマイルを補う新たな公共交通の導入に向けた道筋を示す。 ② 計画期間中に実証実験を行う。なお、実証実験に際しては、3年目に到達すべき利用者数のラインを地域に示し、合意を得たうえで行う。

(3) 鉄道駅の拠点性向上

	分類	内容
1	 緒川駅の拠点性向上に 向けた賑わい創出	高架下の空きスペースを活用し、賑わい創出施策を行うことで、交通結節点としての緒川駅の拠点性向上を図る。 ▶ 計画期間中に実証実験的に、イベントやオープンスペースの設置等を行い、緒川駅拠点性向上に向けた道筋を示す。

(4) 公共交通の運賃支払い方法の充実

	分類	内容
1	 キャッシュレス決済の検討	計画期間中に、「う・ら・ら」にキャッシュレス決済の導入を検討する。
2	 回数券の共通利用	① 目標を達成するための施策の「(1) 3の③」に記載のあるとおり、計画期間中に、「う・ら・ら」回数券を知多バス「東ヶ丘団地線」で利用可能とする実証実験を実施する(回数券1枚につき東浦町が100円負担、差額は利用者負担)。 ② 計画期間中に、「う・ら・ら」回数券を知多バス「大府線」で利用可能とする実証実験を実施する(回数券

		<p>1枚につき東浦町が100円負担、差額は利用者負担)。</p> <p>③ 計画期間中に、「う・ら・ら」回数券をタクシーで利用可能とする実証実験を実施する(回数券1枚につき東浦町が100円負担、差額は利用者負担)。</p> <p>※①、②及び③の実証実験に際しては、3年目に到達すべき利用者数の最低ラインを地域に示し、合意を得たうえで行う。</p>
--	--	---

(5) 情報発信で不安を解消

	分類	内容
1	 公共交通リーフレットの作成	<p>① 路線バス・タクシー等を含む町内公共交通を網羅的に案内するリーフレットを作成する。</p> <p>② 公共交通で訪れることが可能な町内外の施設・店舗の紹介をする。</p> <p>③ 福祉部門で提供される移動サービスについても住民の移動手段の1つとして捉え、積極的に発信し、加齢等によりバス等の利用が難しくなっても安心して移動できることを示す。</p> <p>④ 計画期間の1年目に初号を発行する。「う・ら・ら」のダイヤ改正等町内の公共交通サービスに大きな変化があった際に次号を発行する。</p>
2	 「う・ら・ら」の路線図・時刻表の発行	<p>「う・ら・ら」のダイヤ改正を行った際には、全戸配布と町内施設への配架を行う。</p>
3	 「東浦マイ時刻表サービス(仮称)」の実施	<p>現在、住民からの問い合わせに応える形で、手作業で提供しているマイ時刻表について、職員のスキルにかかわらず継続的に行えるよう、役場内の仕組みづくりを行い、行政サービスの一つとして提供する。</p>
4	 バス停掲示時刻表の公開	<p>バス停に掲示している時刻表をPDF化して、町ホームページに公開。</p>
5	 「う・ら・ら」誤乗防止策の実施	<p>① ダイヤ改正の際には、バス停の行き先表記と、バス前面・側面の行き先表記を統一する。</p> <p>② 目標を達成するための施策の「(1) 1」に記載のあるとおり、計画期間中に、乗入れ路線及び利用者数の多い緒川駅東口・イオンモール東浦のバス停乗場での誤乗防止を図るため、路線によって乗場を分ける。</p>

(6) MM (※3) 等の手法を用いて人々の意識や行動を変える

	分 類	内 容
1	 地域に出向いた乗り方勉強会の継続的な実施	現在行っている子どもを対象に保育園・幼稚園に出向いた出前講座や、高齢者を対象に地域のサロンに出向いた勉強会など、今後も継続的に随時実施する。
2	  公共交通に関するワークショップを開催	自分らしい公共交通の利活用プランを考えるワークショップを随時開催する（年2回程度）。 ➤ 「自分らしい公共交通の利活用プラン」とは、住民自身が公共交通を利用することに加えて、地域の催し等で公共交通を利活用した企画を行ったり、開始・終了時刻や開催場所を公共交通に合わせたり、自身が経営する店舗で公共交通の案内をしたりといった、取り組みも含む。
3	  公共交通の体験乗車会を随時実施	① 乗り方勉強会やワークショップと連動させて、実際にバスや電車等に乗る体験乗車会を実施する。 ② 住民・地域団体による公共交通利用機会づくりの一環として、行政だけでなく、住民・地域団体主催の体験乗車会も実施する。
4	 高齢者運転免許自主返納支援事業を強化	現在行っている「東浦町高齢者運転免許自主返納支援事業」に加えて、返納後の日常生活における移動の不安を解消するために、免許返納者や免許返納予定の高齢者に向けて、乗り方勉強会やワークショップの実施により支援を強化する。

※3…MM (Mobility Management、モビリティ・マネジメント) とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に (=かしこく) 利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴です。

(7) 公共交通が利用しやすくなるように応援する

	分類	内容
1	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 公共交通の運行時間や 経路に合わせた 町内行事の実施	公共交通でもアクセスできるよう、町内行事（会合・イベント等）の開始・終了時刻や開催場所などについて、イベント主催側は積極的に公共交通に合わせるよう努め、ソフト面でのアクセシビリティ向上を目指す。施策の実施にあたっては、住民の協力も不可欠である。
2	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 「う・ら・ら」 時刻表・接近情報画面 を協力施設・協力店舗 等で表示	① 町内外で協力施設・協力店舗を募り、「う・ら・ら」最寄りバス停の時刻表・接近情報を、施設・店舗内のディスプレイやタブレット端末等での表示や、最寄りバス停の時刻表及び二次元バーコードの掲示をしてもらう。役場はデータ提供を行う。 ② 協力施設・協力店舗を網羅した紹介マップを作成し、町ホームページに公開する。
3	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 住民・地域団体による 公共交通利用機会づく りの推進	住民個人や町内会・サロン等の地域団体で、公共交通を使ったおでかけイベント等、利用する機会づくりを行う。
4	<input checked="" type="checkbox"/> 公共交通利用状況の情報公開の実施	住民1人1人に公共交通のことを自分事として捉えてもらい、「走っていて当たり前」の考えから、「自分たちでも何かすることが必要だ」という応援意識を持ってもらうため、これまで限られた範囲でしか公開していなかった「う・ら・ら」をはじめとする公共交通利用者数・財政投入額等を、広報紙・町ホームページ等に公開する。

(8) 部署横断的に役場一丸となって、公共交通が利用しやすくなるように応援する

	分類	内容
1	<input checked="" type="checkbox"/> 新たに建設する町内 公共施設は公共交通で 訪れやすいようにする	町内公共施設においても、今後見込まれる建て替えや移転に際しては、公共交通で来訪しやすいような立地場所の選定、快適な乗降環境の確保を行い、町内公共施設のアクセシビリティ向上を目指す。
2	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 役場主催会議等の 開催推奨時間リストの 作成・周知	住民がバスを利用して参加できるように、役場主催会議の開催推奨時間をリスト化し、作成したものを年度初め及びダイヤ改正時に各課に通知する。
3	<input checked="" type="checkbox"/> 交通事業者の担い手 確保支援施策の実施	バス・タクシー事業の担い手確保のために、ドライバーの就職相談会を開催するにあたって、町内施設を会場として使用する際の貸出支援や、採用説明会・町主催イベント等との併催を行う。

8 プロセス指標

プロセス指標とは、「目標を達成するための施策」の計画期間中の達成状況を評価する指標である。

(1) 既存路線の利便性向上

分類		プロセス指標		
1	 乗り継ぎに配慮した 便利な路線及びダイヤ の設定		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		乗り継ぎに配慮した便利な 路線及びダイヤの設定	実施	実施
		※現状は、令和2年度の実施状況		
2	 バス停乗場の再編		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		バス停乗場の再編	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実施状況		
3	 巽ヶ丘駅への アクセシビリティ 向上		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		巽ヶ丘駅への アクセシビリティ向上	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実証実験の実施状況		
4	 知多バス 「刈谷中部空港線」 活用策の実施		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		知多バス「刈谷中部空港 線」活用策の実施	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実証実験の実施状況		

(2) 新たな公共交通の導入検討

分類		プロセス指標		
1	 タクシーを活用し た新たな公共交 通の導入		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		タクシーを活用した新たな 公共交通の導入	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実証実験の実施状況		

2	<input type="checkbox"/> ラストワンマイル としての 新たな公共交通の 導入		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		ラストワンマイルとして の新たな公共交通の導入	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実証実験の実施状況		

(3) 鉄道駅の拠点性向上

分 類		プロセス指標		
1	<input type="checkbox"/> 緒川駅の拠点性 向上に向けた 賑わい創出		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		緒川駅の拠点性向上に 向けた賑わい創出	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実証実験の実施状況		

(4) 公共交通の運賃支払い方法の充実

分 類		プロセス指標		
1	<input type="checkbox"/> キャッシュレス 決済の検討		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		キャッシュレス決済の 検討	未実施	実施検討
		※現状は、令和2年度の実施状況		
2	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 回数券の共通利用		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		知多バス「東ヶ丘団地線」	未実施	実施
		知多バス「大府線」	未実施	実施
		タクシー	未実施	実施
※現状は、令和2年度の実証実験の実施状況				

(5) 情報発信で不安を解消

分 類		プロセス指標		
1	<input checked="" type="checkbox"/> 公共交通 リーフレットの作成		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		公共交通リーフレットの作成	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実施状況		
2	<input checked="" type="checkbox"/> 「う・ら・ら」の 路線図・時刻表の 発行		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		「う・ら・ら」の 路線図・時刻表の発行	実施	実施
		※現状は、令和2年度の実施状況		
3	<input checked="" type="checkbox"/> 「東浦マイ時刻表 サービス（仮称）」 の実施		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		「東浦マイ時刻表サービ ス（仮称）」の実施	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実施状況		
4	<input checked="" type="checkbox"/> バス停掲示 時刻表の公開		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		バス停掲示時刻表の公開	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実施状況		
5	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 「う・ら・ら」 誤乗防止策の実施		現 状	令和4年度～ 令和8年度（目標）
		「う・ら・ら」 誤乗防止策の実施	未実施	実施
		※現状は、令和2年度の実施状況		

(6) MM等の手法を用いて人々の意識や行動を変える

分 類		プロセス指標		
1	 地域に出向いた 乗り方勉強会の 継続的な実施		現 状	令和4年度～ 令和8年度の平均 (目標値)
		地域に出向いた乗り方 勉強会の継続的な実施	2回/年	4回/年
		※現状は、令和2年度の実績値		
2	  公共交通に関する ワークショップを 開催		現 状	令和4年度～ 令和8年度の平均 (目標値)
		公共交通に関する ワークショップを開催	0回/年	2回/年
		※現状は、令和2年度の実績値		
3	  公共交通の 体験乗車会を 随時実施		現 状	令和4年度～ 令和8年度の平均 (目標値)
		公共交通の体験乗車会を 随時実施	0回/年	2回/年
		※現状は、令和2年度の実績値		
4	 高齢者運転免許 自主返納支援事業 を強化		現 状	令和4年度～ 令和8年度の平均 (目標値)
		高齢者運転免許自主返納 支援事業を強化	0回/年	2回/年
		※現状は、令和2年度の実績値		

(7) 公共交通が利用しやすくなるように応援する

	分類	プロセス指標		
1	  公共交通の運行時間や経路に合わせた町内行事の実施	住民・地域団体が主催するイベントの把握が困難なため、アウトカム指標の②で評価する。		
2	  「う・ら・ら」時刻表・接近情報画面を協力施設・協力店舗等で表示		現 状	令和8年度（目標値）
		「う・ら・ら」時刻表・接近情報画面を協力施設・協力店舗数	1件	30件
※現状は、令和2年度の実施状況				
3	  住民・地域団体による公共交通利用機会づくりの推進	住民・地域団体が主催するイベントの把握が困難なため、アウトカム指標の②で評価する。		
4	 公共交通利用状況の情報公開の実施		現 状	令和4年度～令和8年度の平均（目標）
		公共交通利用状況の情報公開の実施	未実施	実施
※現状は、令和2年度の実施状況				

(8) 部署横断的に役場一丸となって、公共交通が利用しやすくなるように応援する

分 類		プロセス指標		
1	 新たに建設する町内公共施設は公共交通で訪れやすいようにする		現 状	令和4年度～令和8年度 (目標値)
		新たに建設する町内公共施設は公共交通で訪れやすいようにする	—	100%
		※現状は、令和2年度の実績値（建設・移設なし） ※駅勢圏半径 800m、バス停勢圏 300m以内のものをカウント		
2	  役場主催会議等の開催推奨時間リストの作成・周知		現 状	令和4年度～令和8年度 (目標値)
		役場主催会議等の開催推奨時間リストの作成・周知	0%	100%
		※現状は、令和2年度の実績値		
3	 交通事業者の担い手確保支援施策の実施		現 状	令和4年度～令和8年度の平均 (目標値)
		交通事業者の担い手確保支援施策の実施	0回/年	1回/年
		※現状は、令和2年度の実績値		