

東浦町地域公共交通網形成計画の評価について

1 東浦町地域公共交通網形成計画（平成28年～令和3年）の評価

令和2年度の実績値、令和3年度に実施した町民アンケート「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」及び「公共交通に関するグループインタビュー」の結果を元に、「東浦町地域公共交通網形成計画（以下、現計画とする）」の目標の達成可否等を評価する。なお、町民アンケート調査の結果については「資料3」を、グループインタビューの調査結果については「資料4」を参照。

1 目的

現計画の目標の達成可否等から現状の課題を把握し、課題解消を目標とする事業を令和3年度に改定する「東浦町地域公共交通計画（以下、新計画とする）」に反映する。

2 目標1のプロセス目標・成果目標の評価

第5次東浦町総合計画の将来都市像「笑顔と緑あふれるいきいき都市」の実現のため、公共交通がその一助となるように、現計画では3つの基本方針を設けている。ここでは、現計画の基本方針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」を達成するために設定した目標1「まちづくりと公共交通の一体性の確保をめざし、暮らしている人が暮らし続けたくなるまち、新たに住みたくなる人が増えるまちづくりを支える公共交通網を構築する。」のプロセス目標・成果目標をそれぞれ評価する。

(1) プロセス目標の評価

目標1のプロセス目標である「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」の結果については下表のとおりである。

■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

現状	①令和2年度 (目標値)	②令和2年度 (結果)	差 ②-①	達成可否
91.6%	94.0%	95.1%	1.1%	達成

※現状の数値は、「コンパクトなまちづくり計画（平成28年2月 東浦町）」より抜粋（令和2年度（目標値）の数値はコンパクトなまちづくり計画の数値ではない。）

※令和2年度（結果）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

※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

※バス停は、「う・ら・ら」及び知多乗合(株)のバス停

(2) 成果目標の評価

目標1の成果目標である「指標1：住民の公共交通機関への満足度」及び「指標2：町運行バス「う・ら・ら」の満足度」の結果については下表のとおりである。

どちらも目標値には達していないが、目標値を設定した平成26年度及び平成27年度の現状値と比較すると増加している。

■指標1：住民の公共交通機関への満足度

現状	①令和2年度 (目標値)	②令和2年度 (結果)	差 ②-①	達成可否
34.6%	40.6%	35.1%	△5.5%	×

※現状の数値は、平成26年度住民意識調査より抜粋

調査結果は「資料3」に掲載しているが、「公共交通利用あり」と回答した方ほど満足度が高く、地域別では「生路」、「森岡」、「緒川」、「緒川新田」、年代別では「学生」、「80歳以上」の満足度が高い。

■指標2：町運行バス「う・ら・ら」の満足度

現状	①令和2年度 (目標値)	②令和2年度 (結果)	差 ②-①	達成可否
21.8%	33.3%	26.1%	△7.0%	×

※現状の数値は、平成27年度住民アンケート調査より抜粋

調査結果は「資料3」に掲載しているが、「う・ら・ら」の利用頻度が高い方ほど満足度が高い傾向にあり、地域別では「森岡」、「緒川」、「緒川新田」、年代別では「学生」、「60代後半」の満足度が高い。

3 目標2のプロセス目標・成果目標の評価

現計画の基本方針2「過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立」を達成するために設定した目標2「過度な自動車依存から脱却し、公共交通への転換により自動車交通量の削減、外出頻度の増加を目指す。」のプロセス目標・成果目標をそれぞれ評価する。

(1) プロセス目標の評価

目標2のプロセス目標である「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」の結果については下表のとおりである。なお、東ヶ丘線、平池台線(体)、平池台線(ふ)は、令和元年10月に実施したダイヤ改正で路線改変し、測定不能であるため、ここでは刈谷線と長寿線の1便あたりの乗車人数で評価する。

令和2年度（結果）の1便あたりの乗車人数は、下表のとおり、刈谷線及び長寿線も目標値を下回っている。

■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

	現状	①令和2年度 (目標値)	②令和2年度 (結果)	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	△2.2人	×
東ヶ丘線	13.9人	14.9人	-	-	-
平池台線(体)	14.6人	15.6人	-	-	-
平池台線(ふ)	17.9人	18.9人	-	-	-

※現状の数値は、平成27年度の実績値

※平池台線(体)は、平池台線体育館経由、平池台線(ふ)は、平池台線ふじが丘経由を指す。

※結果の数値は、令和2年度の実績値

刈谷線において令和2年度（結果）の1便あたりの乗車人数が、目標値のみならず現状値よりも下回った要因としては、令和元年度を除き、刈谷線の利用者数が平成27年度から減少していることが挙げられる（図1参照）。特に令和2年度は、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したことと、令和元年10月のダイヤ改正以降で運行便数が増加したことにより、1便あたりの乗車人数が大きく減少したと考えられる。

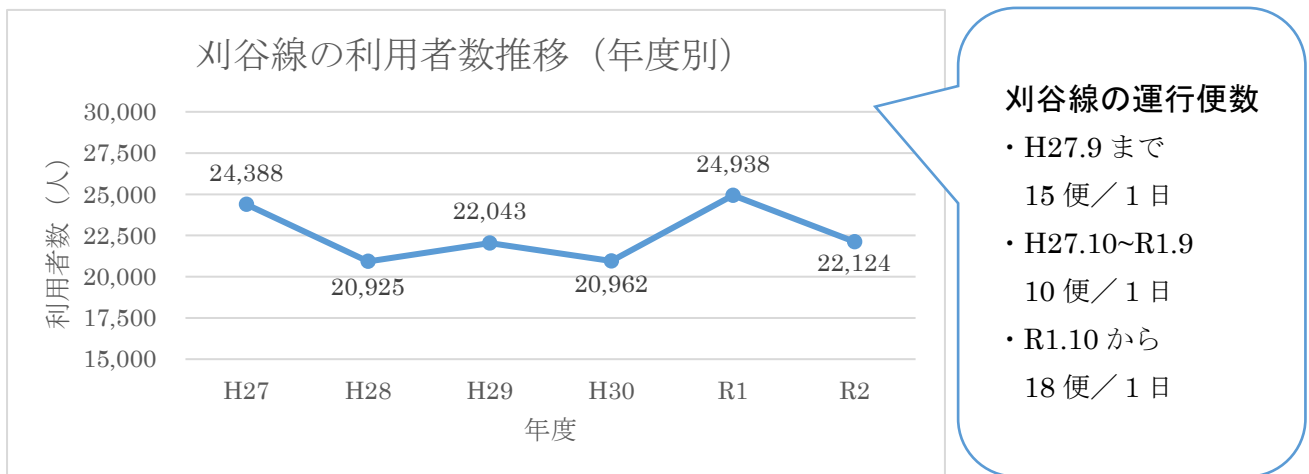


図1 刈谷線の利用者数推移（年度別）

また、長寿線においても令和2年度（結果）の1便あたりの乗車人数が、目標値のみならず現状値よりも下回った。この要因としては、長寿線の利用者数が平成27年度をピークに減少していることが挙げられる（図2参照）。特に令和2年度は、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したことにより、1便あたりの乗車人数が大きく減少したと考えられる。なお、長寿線については、ダイヤ改正による運行便数の増減はない。

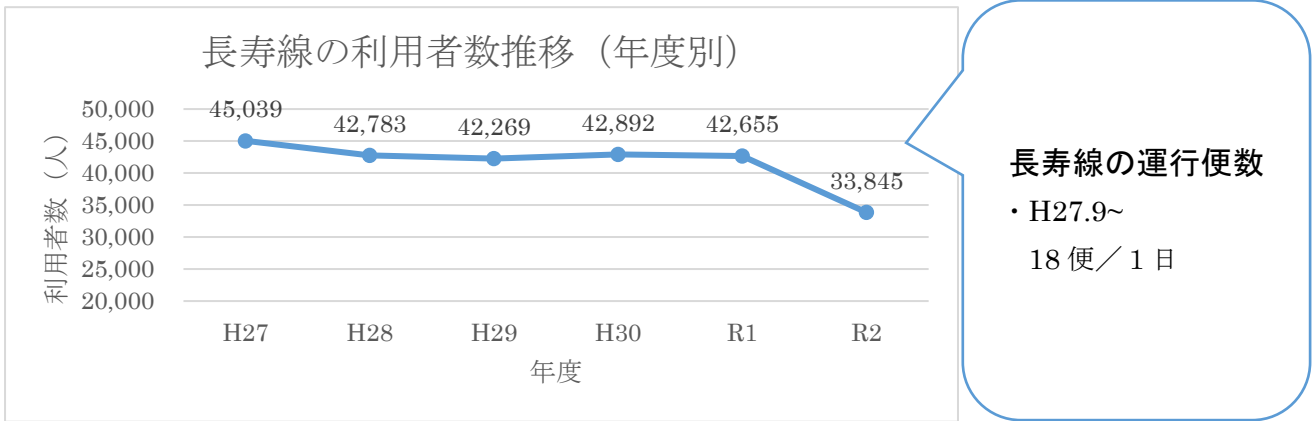


図2 長寿線の利用者数推移（年度別）

（2）成果目標の評価

目標2の成果目標である「指標1：高齢者（65歳以上）の自動車運転免許証返納件数の増加」及び「指標2：高齢者（65歳以上の外出頻度の増加）」の結果については下表のとおりである。

■指標1：高齢者（65歳以上）の自動車運転免許証返納件数の増加

現状	①平成28年度～令和2年度の平均 （目標値）	②平成28年度～令和2年度の平均 （結果）	差 ②-①	達成可否
51人	100人	141.8人	+41.8人	○

※現状の数値は、平成27年度の実績値

※半田警察署管内で返納した東浦町内在住者数を集計

高齢者（65歳以上）の自動車運転免許証返納件数が増加した要因としては、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、町民に返納を検討する機会が増加したことや、平成28年4月から開始した高齢者で運転免許を自主返納された方を対象に、東浦町運行バス「う・ら・ら」の定期券やタクシー助成券、交通系ICカードの交付などの支援を行う「東浦町高齢者運転免許自主返納支援事業」に一定の効果が見られたこと等が考えられる（図3参照）。

なお、図3で返納者数を事業利用者数が上回った理由としては、東海警察署及び刈谷警察署管内で返納手続きをした方の人数が、本目標値の「高齢者（65歳以上）の自動車運転免許証返納件数」に反映されないためである。

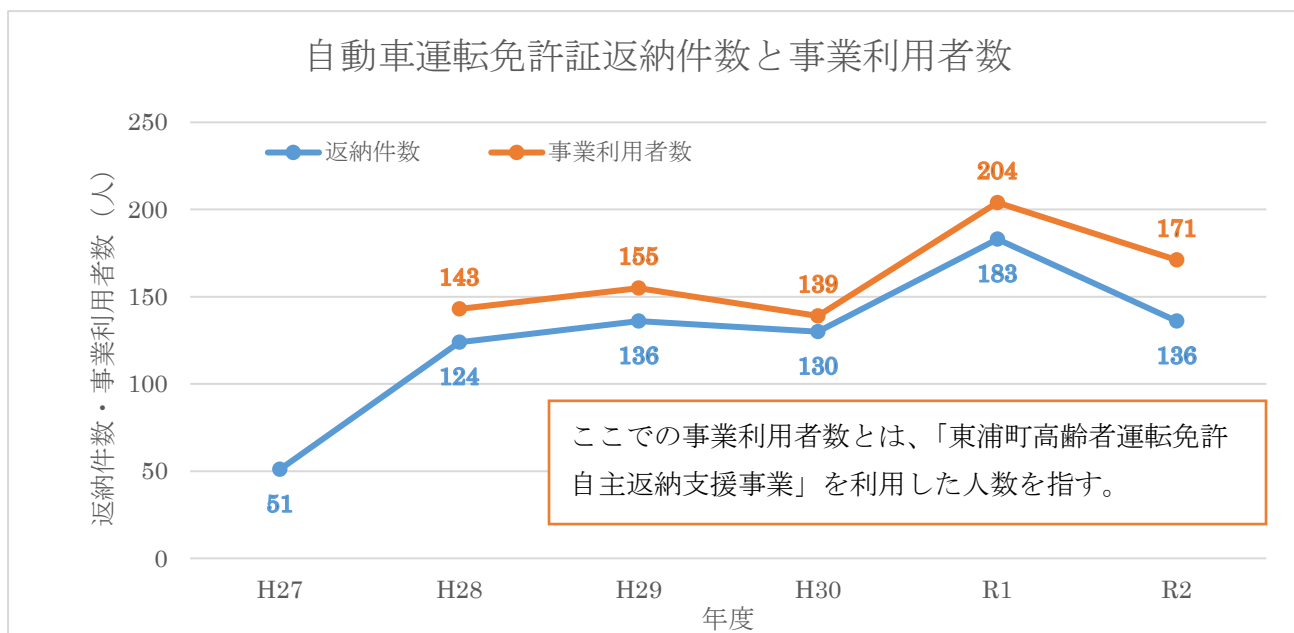


図3 自動車運転免許証返納件数と事業利用者数の推移

■指標2：高齢者（65歳以上）の外出頻度の増加

現状	①令和2年度 (目標値)	②令和2年度 (結果)	差 ②-①	達成可否
4.6回/週	5.6回/週	4.7回/週	△0.9回	×

※現状の数値は、平成27年度の実績値

調査結果の概要は「資料3」に記載しているが、外出状況を年代別にみると、60歳代から減少しはじめ、80歳以上で顕著に減少することが分かる。通勤・通学での外出が減少することが最大の要因であると考えられる。

4 目標3のプロセス目標・成果目標の評価

現計画の基本方針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」を達成するために設定した目標3「生活圏スケールで『くらしの足』を確保し、住民及び利用者のQOL（※）を保証する。（※QOL：Quality of Lifeの略。生活の質）」のプロセス目標・成果目標をそれぞれ評価する。

（1）プロセス目標の評価

目標3のプロセス目標である「指標1：町運行バス「う・ら・ら」の利用者の増加」、「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」及び「指標3：タクシーの利用台数の増加」の結果については下表のとおりである。

■指標1：町運行バス「う・ら・ら」の利用者の増加

現状	①令和2年度 (目標値)	②令和2年度 (結果)	差 ②-①	達成可否
255,214人	290,000人	179,539人	△110,461人	×

※現状の数値は、平成27年度の実績値

町運行バス「う・ら・ら」の令和2年度（結果）の利用者が、目標値のみならず現状値よりも下回った要因としては、利用者数が平成30年度から減少していることが挙げられる（図4参照）。特に令和2年度は、コロナ禍における外出自粛の影響を受けて利用者が減少したことと、令和元年10月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控えが発生した（図5）ことにより、利用者数が大きく減少したと考えられる。

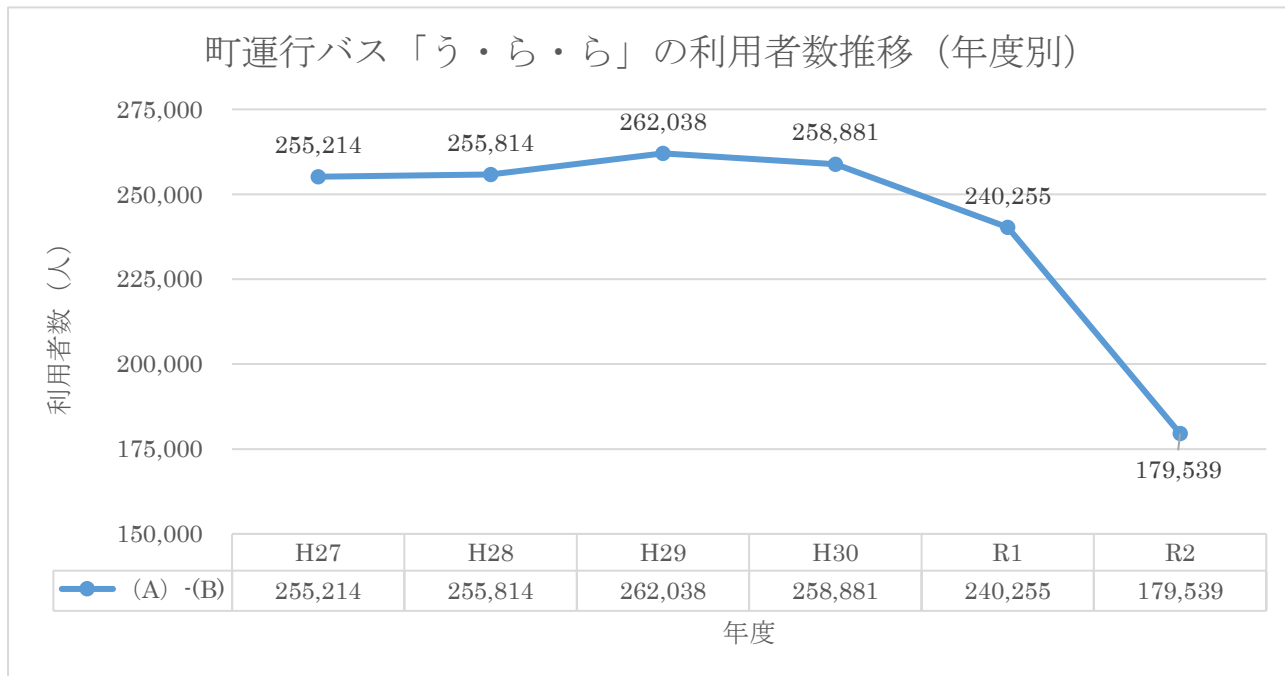


図4 町運行バス「う・ら・ら」の利用者数の推移（年度別）

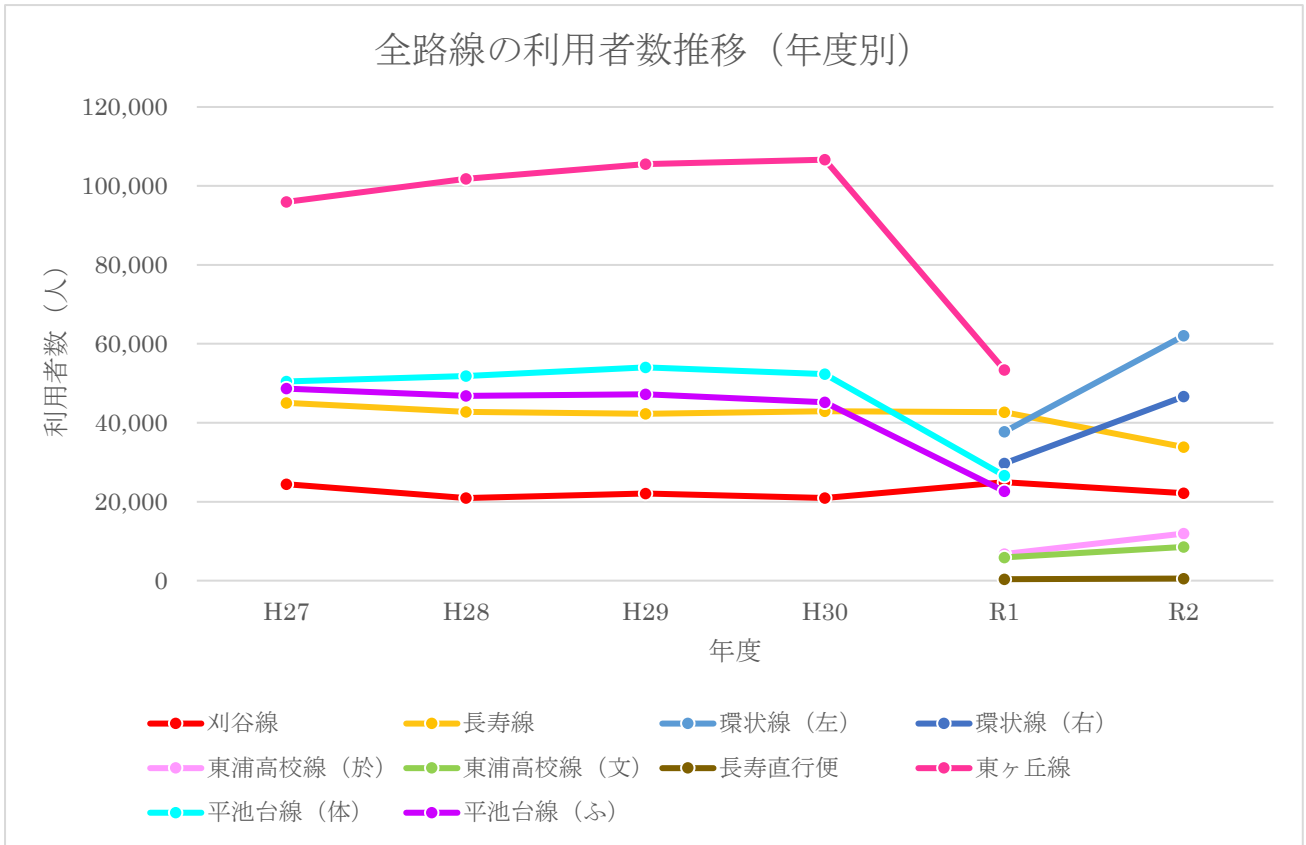


図5 全路線の利用者数の推移 (年度別)

■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

	現状	①令和2年度 (目標値)	②令和2年度 (結果)	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	×

※現状の数値は、平成27年度の実績値

刈谷線において令和2年度(結果)の利用者数が、目標値のみならず現状値よりも下回った要因としては、令和元年度を除き、刈谷線の利用者数が平成27年度から減少していることが挙げられる(図1参照)。特に令和2年度は、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したと考えられる。

また、長寿線においても令和2年度(結果)の利用者数が、目標値のみならず現状値よりも下回った。この要因としては、長寿線の利用者数が平成27年度をピークに減少していることが挙げられる(図2参照)。特に令和2年度は、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したと考えられる。

■指標3：タクシーの利用台数の増加

現状	①令和2年度 (目標値)	②令和2年度 (結果)	差 ②-①	達成可否
25,050台	30,000台	11,122台	△18,878台	×

※利用台数は、東浦町内での乗車台数とする

※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

※現状の数値は、平成27年度の実績値

令和2年度(結果)の利用者数が、目標値のみならず現状値よりも下回った。この要因としては、平成28年度をピークに減少していることが挙げられる(図6参照)。特に令和2年度は、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とともに、リモート会議や在宅勤務の推進に伴う出張者の減少も要因の一つだと考えられる。

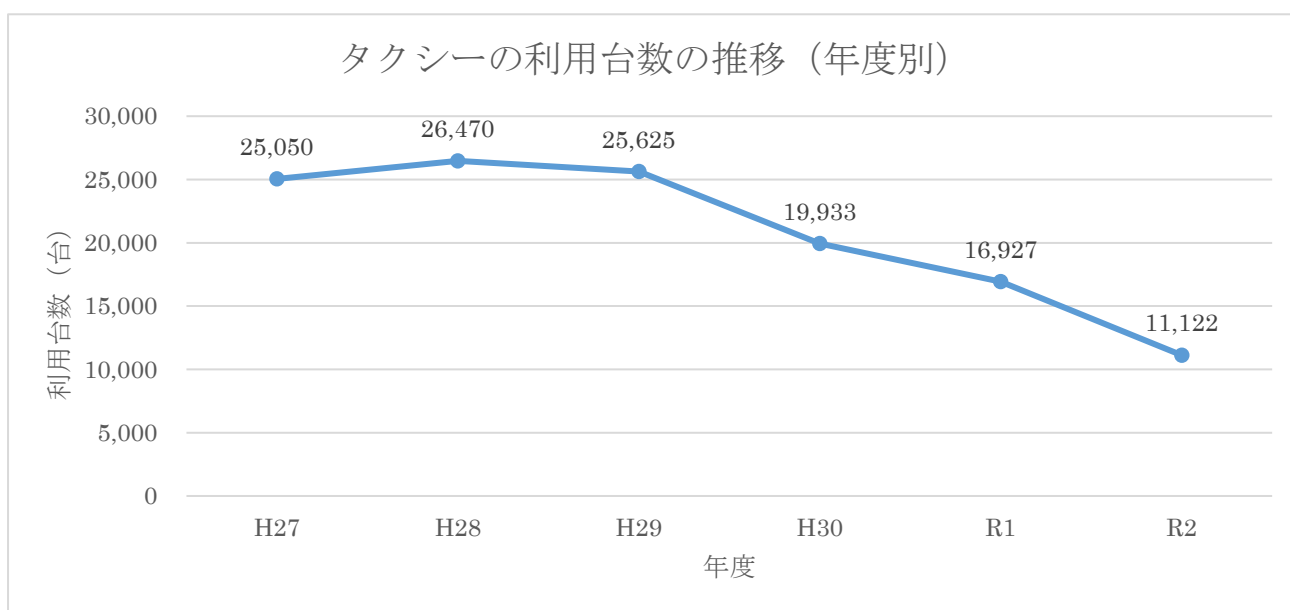


図6 タクシー利用台数の推移 (年度別)

(2) 成果目標の評価

目標2の成果目標である「指標1：住民の公共交通機関への満足度」及び「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)」の結果については下表のとおりである。

■指標1：住民の公共交通機関への満足度

現状	①令和2年度 (目標値)	②令和2年度 (結果)	差 ②-①	達成可否
34.6%	40.6%	35.1%	△5.5%	×

※現状の数値は、平成26年度住民意識調査より抜粋

調査結果の概要は「資料3」に掲載しているが、「公共交通利用あり」の方ほど満足度が高く、地域別では「生路」、「森岡」、「緒川」、「緒川新田」、年代別では「学生」、「80歳以上」の満足度が高い。

■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）

現状	①令和 2 年度 （目標値）	②令和 2 年度 （結果）	差 ②-①	達成可否
990 円	990 円	2,305 円	+1,315 円	×

※現状の数値は、平成 27 年度の実績値

令和 2 年度（結果）の財政投入額は、目標値及び現状値よりも上回った（図 6 参照）。この要因としては、令和元年 10 月及び令和 3 年 2 月に実施したダイヤ改正における運行委託費の増加と、ダイヤ改正による利用控えやコロナ禍による外出自粛の影響を受けて、運賃収入が減少していることが挙げられる（図 7 参照）。

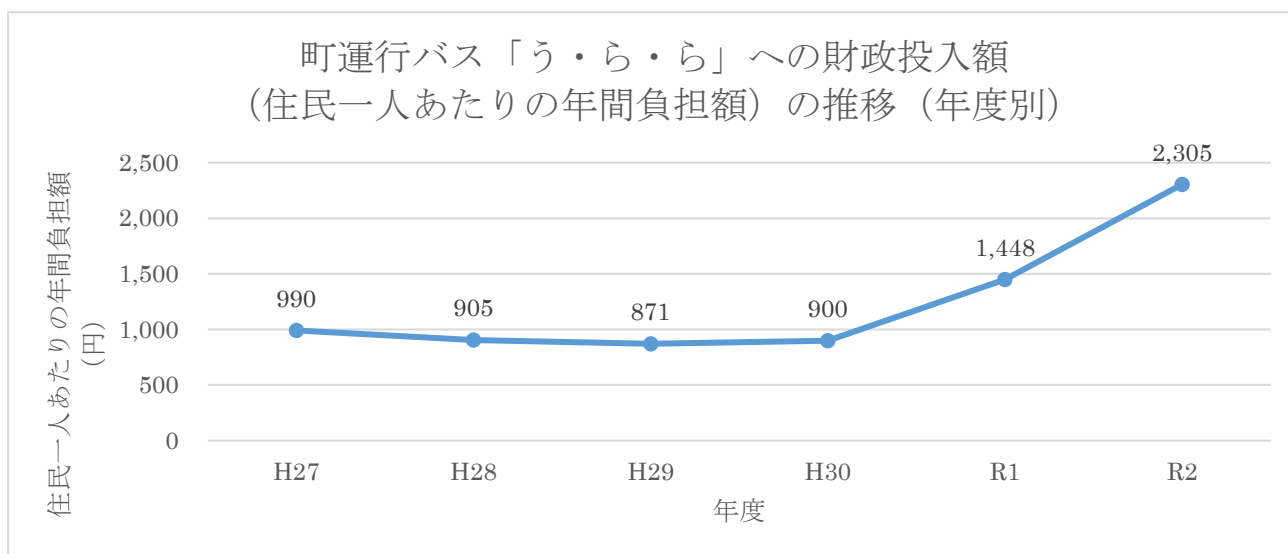


図7 町運行バス「う・ら・ら」への財政投入額(住民一人あたりの年間負担額)の推移(年度別)

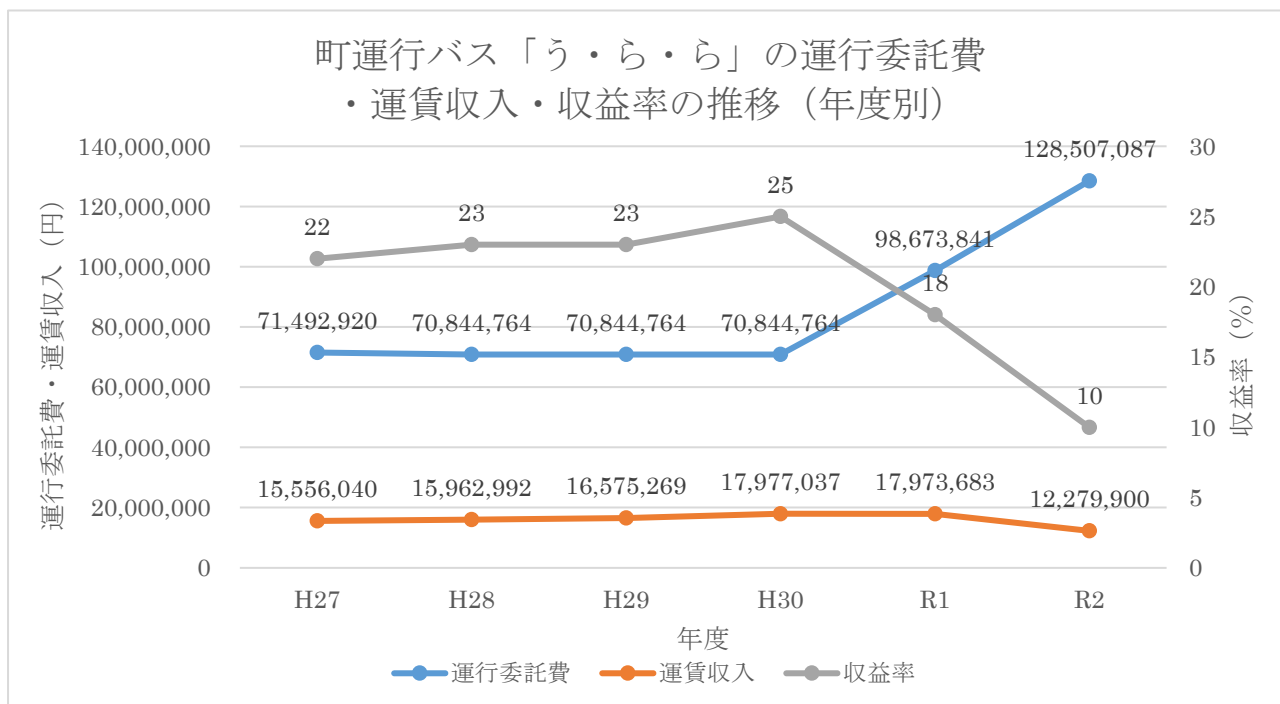


図8 町運行バス「う・ら・ら」の運行委託費・運賃収入・収益率の推移(年度別)

5 現計画の課題等

- 令和元年10月のダイヤ改正を機に、駅勢圏半径800m、バス停勢圏300mにおける人口カバー率は上昇しているが、令和元年10月近辺の利用者数は減少している。
→ 駅勢圏半径800m、バス停勢圏300mにおける人口カバー率では、運行頻度の地域差までは視覚化できない。カバー率といった面の視点だけでなく、運行頻度等といった質量の視点も必要ではないか。各地区の主要バス停の運行頻度に関する目標・指標等を設定すべきか。
- 公共交通及び「う・ら・ら」の満足度は、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。
- 新路線の目標値（利用者数）を設定するとともに、既存路線においてもコロナ禍の中長期的な影響を踏まえた目標値の設定が必要である。
- 現計画の指標として、高齢者の外出頻度の向上を設けていたが、今回のアンケート結果では80歳以上が大きく低下していたが（3.8日/週）、60代後半～70代の方々の外出頻度は5.0日/週以上と高い水準であったため、高齢者というグループ分けだけでなく、背景の異なる3つのグループ（学生～60代前半、60代後半～70代、80歳以上）に分けた方が施策の効果等を読み取る際の評価指標として追加しても良いのではないか。また、純粋な外出頻度だけでなく、たのしみのお出かけ等生活の質の向上に関連づいた指標を新たに設けた方が良いのではないか。
- 令和元年10月のダイヤ改正のタイミングで一定数の利用者減があったことから、ダイヤ改正をきっかけとした利用者離れが起きたと考えられる。
→ サロン等での時刻表の読み方教室等がコロナ禍により十分に行えず、結果的に減便となった地域や運行時刻が大きく変わった地域のフォローできなかった。今後のアプローチを検討する必要がある。
- 町内を運行する民間路線バスの利用者数に関する目標・指標の設定がされていない。
- 福祉輸送、民間事業者による送迎サービスの位置づけや支援に関する記述がない。
- 公共交通サービスの維持存続を目的とした事業や、それに紐づく目標・指標等の設定がされていない。