

令和2年度 東浦町地域公共交通網形成計画の事業評価について

東浦町地域公共交通会議

平成19年10月1日設置

(注意) 評価年度である令和2年度は、令和元年10月1日から令和2年9月30日を示す。

1.直近の二次評価の活用・対応状況（1/2）

直近の二次評価結果	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
<p>調査などの意見も踏まえ、より利便性が高まるよう網計画を改訂する必要がある。</p> <p>より幅広い年齢層にバスを利用してもらうため、大人向け（特に高齢者向け）の乗り方教室を実施していく必要性がある。</p>	<p>コロナ禍の影響を受けて、調査事業の実施見込みが立たないため、網計画の改訂が遅れている。</p> <p>ダイヤ改正を機に各地区のサロンにて時刻表の読み方教室を開催。全8回で180名が参加した。</p> <p>バスギヤラリーは実施できず、コロナ禍の影響を受けて企画乗車券を実施できなかった。公共交通検索サービスでは、令和元年11月からGoogleマップに対応。また、新たな試みとして、広報ひがしうら令和元年12月1日号にバス特集を掲載し、利用促進を図った。</p>	<p>計画改訂を令和3年度に繰り越すことを検討している。</p> <p>令和3年2月のダイヤ改正に併せて各地区のサロンでの実施を予定している。</p>
<p>バスギヤラリーや企画乗車券、公共交通検索サービスなどを継続的に実施していきたい、利用者の増加とPRを図る必要がある。</p>		<p>バスギヤラリーや企画乗車券、公共交通検索サービスなどを継続的に実施していきたい、利用者の増加とPRを図る。</p>

直近の二次評価結果	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
高齢者や身体の不自由な方でも利用しやすいよう、待合環境の改善を進める必要がある。	令和元年10月のダイヤ改正に併せて、ベンチの取替などを実施した。	引き続き、高齢者や身体の不自由な方でも利用しやすいよう、待合環境の改善を進める。
バス運転手等の人手不足を解消していくため、国や県、事業者積極的に協力していく必要がある。	県などが実施している合同説明会などのチラシを町内公共施設に配架	引き続き、バス運転手等の人手不足を解消していくため、国や県、事業者積極的に協力していく。
現在の有料広告の枠に囚われず、様々な視点から公費縮減を図っていく必要がある。	有料広告については、事業者へのPR効果により、令和2年4月から新規事業者の申込があった。	引き続き、様々な視点から公費縮減を図っていく必要がある。

2.協議会が目指す地域公共交通の姿（Plan）

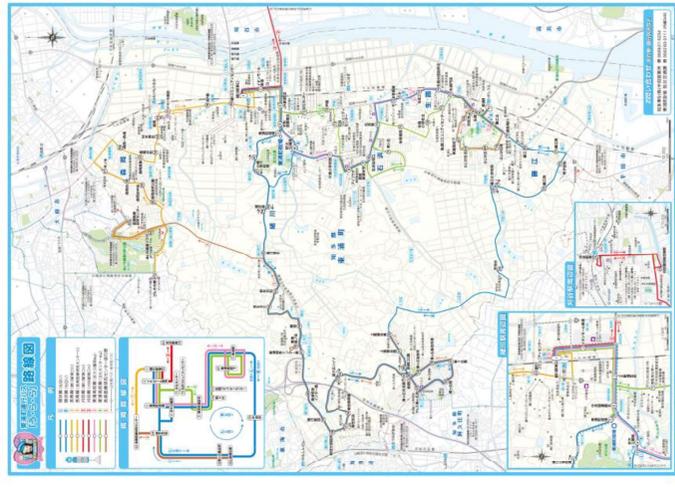
(1) 地域の特性と背景

自家用車の普及により、民間バスの利用者は年々減少し、路線の存続が困難となり、路線の縮小及び廃止をせざるを得なくなった。そのため、バスを移動手段としていた人々の交通手段を確保するため、自治体によるバスの運行が必要となった。

東浦町においても、平成13年10月から行政バスの運行を開始した。

当初は、東ヶ丘マルスと長寿医療研究センター間の1路線を車両1台で運行していたが、現在では、小型車両2台を含む車両6台により5路線7系統を運行している。

【令和元年10月1日以降の路線図】



(2) 地域公共交通に関する基本方針等 東浦町地域公共交通網形成計画 (平成28年11月策定)

ア 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

イ 期間：平成28年度～32年度

ダイヤ改正関係

- **令和元年10月ダイヤ改正**
令和元年10月1日にダイヤ改正を実施。町内を大きく循環する環状線や道路幅員の狭い住宅地内を運行する東浦高校線（文化センター経由）などを導入。
- **令和2年2月ダイヤ改正**
令和2年2月1日にダイヤ改正を実施。東浦高校線（文化センター経由）にて発生する乗りこぼしのリスクを軽減。
- **令和3年2月ダイヤ改正に係る協議**
令和元年10月のダイヤ改正で生じた課題解決に向けてダイヤ改正を協議。
 - ・ 令和2年度第1回地域公共交通会議
5月に書面協議
 - ・ 令和2年度第2回地域公共交通会議
7月6日に文化センターで協議
 - ・ 令和2年度第3回地域公共交通会議
7月に書面協議

バスギャラリー

- **ハロウィンバス（R1.10.5～R1.10.31）**
森岡児童館の児童が描いたおぼけ等の絵を飾り、ハロウィンおぼけバスを運行。
- **クリスマスバス（R1.12.7～R1.12.25）**
緒川新田保育園の年長園児が描いたバスの絵を飾り、クリスマスバスを運行。

「う・ら・ら」&エコモビ達人教室

緒川保育園、藤江保育園及び東ヶ丘幼稚園の年長児を対象に、「う・ら・ら」の車両を用いて乗り方を学ぶ。また、愛知県の担当者による分かりやすいお話でバスに乗ることが地球に優しいことも学ぶ。



「う・ら・ら」有料広告

公費負担額縮減と地元企業等による公共交通を支える意識の拡大を図る。

■ **実施台数** 6台

■ **実績（広告収入・契約者数）**

- ・ 令和元年度 884,000円 9者
- ・ 平成30年度 786,000円 9者

高齢者の自転車運転免許自主返納支援

「高齢者の自動車運転免許自主返納者に対し、「う・ら・ら」やタクシーなどへの乗車助成を行い、公共交通の利用促進を図る。

公共交通検索サービス

「う・ら・ら」の乗継案内や電車への乗り換え案内を可能にする公共交通検索サービスを導入。令和元年11月からはやイヤをオープンデータ化し、新たにGoogleマップにも対応。

産業まつりでの広報等

産業まつりで「う・ら・ら」の路線マップや乗り方パネルの展示を行うとともに、知多バスの紹介や時刻表も配布。また、子ども達に「う・ら・ら」のパークアラフトも配布・作成してもらい、「う・ら・ら」に親しみをもってもらおう。

サロンでの時刻表読み方教室

ダイヤ改正を機に各地区のサロンにて時刻表の読み方教室を開催。全8回で180名が参加した。



■乗車人数など

路線名	便数		年間の便数 (便)		令和元年度 (H30.10~R1.9)		令和2年度 (R1.10~R2.9)		利用実績			
	1日当たりの便数(便)		令和元年度	令和2年度	1便当たり の乗車人数		1便当たり の乗車人数		前年比			
	令和元年度	令和2年度	乗車人数 (人)	乗車人数 (人)	乗車人数 (人)	乗車人数 (人)	乗車人数 (人)	乗車人数 (人)	%	1便当たり の乗車人数		
刈谷線	10	18	3,630	6,534	22,100	6.1	23,136	3.5	1,036	105%	△ 2.6	
長寿線	18	18	6,534	6,534	42,712	6.5	36,841	5.6	△ 5,871	86%	△ 0.9	
環状線(左回り)	-	11	-	3,993	-	-	65,358	16.4	-	-	-	
環状線(右回り)	-	8	-	2,904	-	-	48,806	16.8	-	-	-	
東浦高校線 (於大公園南経由)	-	3	-	1,089	-	-	12,316	11.3	-	-	-	
東浦高校線 (文化センター経由))	-	4	-	1,452	-	-	9,943	6.8	-	-	-	
長寿医療 研究センター直行使	-	1	-	363	-	-	593	1.6	-	-	-	
東ヶ丘線	19	-	6,897	-	108,256	15.7	-	-	-	-	-	
平池台線 (体育館経由)	9	-	3,267	-	51,755	15.8	-	-	-	-	-	
平池台線 (ふじが丘経由)	7	-	2,541	-	45,206	17.8	-	-	-	-	-	
計(A)	63	63	22,869	22,869	270,029	11.8	196,993	8.6	△ 73,036	73%	△ 3.2	
乗継券利用者(B)	-	-	-	-	8,797	-	-	9,200	-	403	105%	-
合計(A)-(B)	63	63	22,869	22,869	261,232	11.4	187,793	8.2	△ 73,439	72%	△ 3.2	

■全体

- 全路線の乗車人数は前年度比72%（-73,439人）と大きく減少した。令和元年10月1日のダイヤ改正の際には、利用者の戸惑いなどもあり、乗車人数は前年同月比で78%と減少したが、令和2年1月には95%と徐々に回復した。しかし、令和2年3月以降はコロナウイルス感染拡大の影響を受けて外出自粛の動きが広がったため、再び利用者数が大きく減少している。

4.計画の達成状況の評価指標とその結果（3 / 9）（Check）

■刈谷線

- 刈谷線の乗車人数は前年度比105%（+1,036人）と増加したが、1便当たりの利用者数は3.5人で前年度比で2.6人減となった（目標値は6.4人）。
- 令和元年10月のダイヤ改正の増便により、1便当たりの利用が薄まったこと、また、小型車両の運行による輸送量の減の影響が主な要因と考えられている。
- 刈谷線（1便当たりの乗車人数）

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
令和2年度	3.7	4.5	4.3	4.2	4.2	4.6	3.5	2.1	2.0	3.4	3.5	3.4	3.5
令和元年度	6.0	5.7	6.3	5.3	5.8	6.1	6.4	6.4	6.5	5.9	5.9	6.7	6.1
増減数	△ 2.3	△ 1.2	△ 2.0	△ 1.1	△ 1.2	△ 2.6	△ 4.3	△ 4.5	△ 2.5	△ 2.4	△ 3.3	△ 3.0	△ 2.6
増減比	62%	79%	68%	79%	79%	57%	33%	31%	58%	59%	51%	53%	57%

- 刈谷豊田総合病院への通院や刈谷駅への利用が可能となっているため、広域的な路線としての役割を果たしている。

■長寿線

- 長寿線の合計乗車人数は前年度比86%（-5,871人）、1便当たりの利用者数は5.6人で前年度比で0.9人減となった（目標値は7.9人）。なお、令和元年10月の乗車人数は前年度比93%（-280人）であったが、11月から令和2年2月までは前年同月比で104%～108%と上回っていたため、外出自粛の影響を受けなければ前年度以上の乗車人数になったと予想される。また、令和2年度の1便当たりの乗車人数については、令和2年11月の7.4人が最多となっており、前年度の最多である平成30年10月の7.0人より0.4人多い数値となっている。
- 長寿線は令和元年度まで18便中11便は中型バス（57人乗り）、残り7便をポンチヨ（36人乗り）で運行していたが、令和2年度（令和元年10月）より18便中15便が中型バス（57人乗り）、残り3便がハイエース（13人乗り）で運行しているため、1日当たりの輸送量（乗車定員）は増加している。
- コロナ禍の影響を受けて、全国的に医療機関や屋内型レジャー施設の行き控えが起きている。長寿線の乗車人数が減少した要因としては、上記を理由に「長寿医療研究センター」「げんきの郷」などの乗車人数が減少していることや、新型コロナウイルス感染症の軽症者等が療養を行っていることを理由に「あいち健康プラザ」の利用者が一時的に離れたことなどが考えられる。
- 長寿線（1便当たりの乗車人数）

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
令和2年度	6.7	7.4	7.1	6.5	6.4	5.3	3.9	3.8	5.0	5.5	4.9	5.3	5.6
令和元年度	7.0	6.9	6.9	6.1	6.2	6.4	6.3	6.3	6.5	6.7	6.4	6.7	6.5
増減数	△0.3	0.5	0.2	0.4	0.2	△1.1	△2.4	△2.5	△1.5	△1.2	△1.5	△1.4	△0.9
増減比	96%	107%	103%	107%	103%	83%	62%	60%	77%	82%	77%	79%	86%

- 長寿医療研究センターへの通院やげんきの郷への利用が可能なため、広域的な路線としての役割を果たしている。

4.計画の達成状況の評価指標とその結果（5/9）（Check）

■環状線（左回り）

- 環状線（左回り）は令和元年10月のダイヤ改正から運行した路線のため、前年度比較はできない。また、ダイヤ改正から間もないタイミングで、コロナ禍の影響を受けたことから新規路線の評価するのは困難ではあるが、本路線の乗車人数を見ても、令和元年10月から令和2年1月にかけてゆるやかに増加し、令和2年3月以降大きく減少していることから、コロナ禍の影響を受けなければ、乗車人数は増加する傾向にあったと考えられる。
- 令和元年10月と令和2年9月の乗車人数を比較した際、コロナ禍の影響を受けて多くのバス停で乗車人数が減少しているが、「生路門田（55人→81人）」「アイプラザ（529人→684人）」などの一部のバス停では乗車人数が増加していた。これらのバス停は、ダイヤ改正以降に増便した箇所であることから、利便性を実感していただいた方が定期的に利用するようになったためだと考えられる。
- 高齢者等の交通弱者や小学生の通学などに利用され、生活交通の確保の役割を果たしている。

■環状線（右回り）

- 環状線（右回り）は令和元年10月のダイヤ改正から運行した路線のため、前年度比較はできない。また、ダイヤ改正から間もないタイミングで、コロナ禍の影響を受けたことから新規路線の評価するのは困難ではあるが、本路線の乗車人数を見ても、令和元年10月から令和2年1月にかけてゆるやかに増加し、令和2年3月以降大きく減少していることから、コロナ禍の影響を受けなければ、乗車人数は増加する傾向にあったと考えられる。
- 令和元年10月と令和2年9月の乗車人数を比較した際、コロナ禍の影響を受けて多くのバス停で乗車人数が減少しているが、「於大公園南（24人→67人）」のバス停では乗車人数が増加していた。増加の要因としては、ダイヤ改正以降の増便により、隣接する診療所への通院で利用する機会が増加したことや、感染リスクの少ないおでかけ先として於大公園が利用されたこと等が考えられる。
- 高齢者等の交通弱者や小学生の通学などに利用され、生活交通の確保の役割を果たしている。

■東浦高校線（於大公園南経由）

- 東浦高校線（於大公園南経由）は令和元年10月のダイヤ改正から運行した路線のため、前年度比較はできない。また、ダイヤ改正から間もないタイミングで、コロナ禍の影響を受けたことから新規路線の評価をするのは困難であるが、本路線の乗車人数をみると、令和元年10月から令和2年1月にかけてゆるやかに増加し、令和2年3月以降大きく減少していることから、コロナ禍の影響を受けなければ、乗車人数は増加する傾向にあったと考えられる。

- 東浦高校線（於大公園南経由）の乗車人数は、東浦駅方面に南下する際の「緒川駅東口（年間3,463人）」「イオンモール東浦（年間3,110人）」の次点で、緒川駅方面に北上する際の「アイブラザ（年間1,603人）」が多い。しかし、本路線と東浦高校線（文化センター経由）のみが運行する「厄松池（年間68人）」「東浦高校下（年間38人）」「ふじが丘（年間51人）」等のバス停の利用者数はいずれも少ない。これは上記と異なり他路線も運行しておらず、行き帰りの選択手段が少ないため、利便性が低いことが要因だと考えられる。

■東浦高校線（文化センター経由）

- 東浦高校線（文化センター経由）は令和元年10月のダイヤ改正から運行した路線のため、前年度比較はできない。本路線の乗車人数を見てみると、コロナ禍前の令和元年12月の乗車人数から減少傾向が見られた。本路線はハイエース（13人乗り）で運行しているため、令和元年10月、11月で乗りこぼしが一部のバス停で起きた。本路線の減少傾向の要因としては、この乗りこぼしのリスクを危惧した利用者が多くいたことなどが考えられる。なお、本乗りこぼし対策として、令和2年2月に一部ダイヤを見直した。

- 東浦高校線（文化センター経由）の乗車人数は、東浦駅方面に南下する際の「緒川駅東口（年間2,636人）」「イオンモール東浦（年間1,743人）」の次点で、緒川駅方面に北上する際の「アイブラザ（年間1030人）」が多い。しかし、本路線のみが運行する緒川駅方面に北上する「生路コミュニティセンター（年間126人）」「石浜コミュニティセンター（年間117人）」等のバス停の利用者数はいずれも少ない。これは上記と異なり他路線も運行しておらず、行き帰りの選択手段が少ないため、利便性が低いことが要因だと考えられる。

4.計画の達成状況の評価指標とその結果（7/9）（Check）

■長寿医療研究センター直行便

- 長寿医療研究センター直行便は令和元年10月のダイヤ改正から運行した路線のため、前年度比較はできない。また、ダイヤ改正から間もないタイミングで、コロナ禍の影響を受けたことから新規路線の評価をするのは困難ではあるが、本路線の乗車人数を見てみると、令和元年10月から令和2年1月にかけてゆるやかに増加し、乗車人数は増加する傾向にあることから、コロナ禍の影響を受けなければ、乗車人数は増加する傾向にあったと考えられる。しかし、本路線の乗車人数は、運行している車両がハイエース（13人乗り）であることや、土日運休となっていることを考慮しても各月とも少ない。

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
26 上高根台東	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	4
27 上高根台西	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3
28 高根口	4	4	6	5	7	3	1	1	2	6	2	4	45
29 東ヶ丘集会所	3	7	5	4	3	0	1	1	1	3	3	1	32
30 東ヶ丘集会所南	1	3	4	1	0	2	2	2	0	4	0	3	22
31 東ヶ丘南	3	4	2	4	2	3	1	1	0	4	0	1	25
32 東ヶ丘西	3	6	1	2	1	0	2	2	0	2	1	4	24
33 マルス東ヶ丘店	7	8	11	7	6	11	3	3	6	5	3	9	79
34 東ヶ丘交流館	0	2	5	1	3	3	1	1	4	1	1	1	23
35 栗ヶ丘ハイソ	0	4	5	3	4	4	3	3	3	5	0	1	35
36 新田保育園	6	0	2	15	6	13	7	7	8	2	3	4	73
37 JA新田支店	9	9	9	6	11	3	6	6	4	3	3	4	73
38 新田分回話所	7	3	7	12	7	10	11	11	5	4	4	4	85
39 緒川新田	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	2	1	9
40 東浦知多インター西	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
41 東浦知多インター東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
78 東浦葵の荘	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
42 鱒池	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43 相生の丘	1	2	0	11	16	11	2	2	1	5	1	3	55
44 相生の松	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
63 長寿医療研究センター	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	45	53	61	73	68	65	42	42	35	45	24	40	593

■高齢者（65歳以上）の自動車運転免許自主返納件数

年度	返納者数				
	計	支援内訳			
		トイカ	マナカ	ICカードへの入金	タクシー助成券
平成30年度	139	58	31	13	37
令和元年度	204	78	32	11	83
前年度比	65	20	1	△2	46

- ※平成30年度は平成30年4月1日から平成31年3月31日まで、令和元年度は平成31年4月1日から令和2年3月31日までを示す
- ・ 支援者数が増となっている。
- ・ 返納者の今後のくらしの足を確保し、安心して自主返納のできる環境を作る必要がある。

■タクシー利用台数

平成30年度	令和元年度	前年比
24,073台	16,927台	△7,146台

- ※平成30年度は平成30年4月1日から平成31年3月31日まで、令和元年度は平成31年4月1日から令和2年3月31日までを示す
- ※利用台数は、東浦町内での乗車台数
- ※利用台数は、大興タクシー(株)、名鉄知多タクシー(株)、安全タクシー(株)での合計台数
- ・ 利用台数が減となっている。
- ・ 利用台数の減少理由としては、コロナの影響はゼロではないが、令和元年度としては大きな要素ではない。乗務員不足（減少）による稼働台数の減少が主要因乗務員不足による稼働低下の影響が大きい。

■「う・ら・ら」への財政投入額

	平成30年度	令和元年度	前年比
委託料総額 (A)	70,844,764	98,673,841	27,829,077
運賃収入等 (B)	18,218,447	18,165,008	△53,439
地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (C)	7,571,000	7,877,000	306,000
有料広告収入 (D)	786,000	884,000	98,000
計 (A) - (B) - (C) - (D)	44,269,317	71,747,833	27,478,516

※平成30年度は平成30年4月1日から平成31年3月31日まで、令和元年度は平成31年4月1日から令和2年3月31日までを示す

- ・ 財政投入額は、27,478,516円の増となった。
- ・ 委託料については、令和元年10月1日のダイヤ改正に伴って変更があったため、27,929,077円の増となった。
- ・ 運賃収入は53,439円の減となったが、広告収入が98,000円の増となった。今後も補助金以外の収入を確保できるよう努めていく。

自己評価から得られた課題

- 新型コロナウイルスの影響により、各路線で大幅な利用減となった。町運行バス「う・ら・ら」で実施している防疫対策をしつかりとPRし、利用促進を図る必要がある。
- コロナ禍の影響を受けていること等から、新ダイヤについて正確な評価をすることが難しい状況ではあるが、各月の乗車人数の推移から二一ズ等を読み取り、路線の評価・更新を随時検討していく必要がある。
- 今後小学生の通学利用者が減少していくが、全体の利用者が減少しないようにさまざまな施策を継続的に実施していく必要がある。
- バス運転手やタクシ一運転手など、公共交通に従事する方が慢性的に人手不足となっている。
- 今後も公費負担額の減に努めていく必要がある。

対応方針

- 公共交通会議にて町運行バス「う・ら・ら」で実施している防疫対策を広報紙や町ホームページ、SNSに掲載するほか、商業施設などにも掲示の協力を要請していく。
- 各路線の乗車人数の報告を行い、問題意識の共有、対策や利用促進に係る協議の活発化を図っていく。
- 現在、園児向けに乗り方教室を実施しているが、より幅広い年齢層にバスを利用してもらうため、大人向け（特に高齢者向け）の乗り方教室の実施していく。
- バスギャラリーや企画乗車券、公共交通検索サービスなどを継続的に実施し、利用者の増加とPRを図っていく。
- バス運転手等の人手不足を解消していくため、国や県、事業者に積極的に協力していく。
- 現在の有料広告の枠に囚われず、様々な視点から公費縮減を図っていく。