

<地域公共交通計画の評価等結果の様式>

資料 2

東浦町地域公共交通網形成計画の評価等結果（平成28年11月～令和3年11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
<p>駅勢圏半径800m、バス停勢圏300mにおける人口カバー率 91.6%（平成27年度） →94.0%（令和3年度）</p>	<p>町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し</p>	<p>立地適正化計画の策定業務より計測 ※立地適正化計画は令和4年度に策定予定</p>	<p>・95.1%（令和2年度） ・令和元年10月のダイヤ改正より、狭路への乗り入れを開始したことで、カバー率が上昇した。</p>	<p>・狭路への乗り入れを行ったことでカバー率は上昇したが、これにより新設されたバス停の利用者数は未だに少ない。 ・バス運行のみでカバー率の上昇を目指すのではなく、グリーンスローモビリティやデマンドタクシー等の新たな交通手段の導入も検討し、効率的な運行を目指していくべきである。</p>	<p>令和3年度末に策定する「東浦町地域公共交通計画」にて、新たな交通手段の導入に関する事業の新設を予定している。</p>
<p>住民の公共交通機関への満足度 34.6%（平成27年度） →40.6%（令和3年度）</p>	<p>・乗り継ぎに配慮した便利な路線及びダイヤの設定 ・町運行バス「う・ら・ら」の利用環境の整備及び利用促進 ・町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し ・タクシーの利用促進 ・タクシーの運賃負担軽減策の実施</p>	<p>令和3年度に実施したアンケート調査より計測</p>	<p>・35.1%（令和3年度） ・目標値には達していないが、計画策定時の数値より上回っている。 ・公共交通の利用頻度が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。</p>	<p>・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。 ・公共交通の利用頻度という属性で、満足度に大きな差があることから、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>令和3年度末に策定する「東浦町地域公共交通計画」にて、サービス水準に関する指標及び、利用促進に関する事業の新設を予定している。</p>
<p>町運行バス「う・ら・ら」の満足度 21.8%（平成27年度） →33.3%（令和3年度）</p>	<p>・乗り継ぎに配慮した便利な路線及びダイヤの設定 ・町運行バス「う・ら・ら」の利用環境の整備及び利用促進 ・町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し</p>	<p>令和3年度に実施したアンケート調査より計測</p>	<p>・26.1%（令和3年度） ・目標値には達していないが、計画策定時の数値より上回っている。 ・町運行バス「う・ら・ら」の利用頻度が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。</p>		

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
<p>町運行バス「う・ら・ら」全路線1便あたりの乗車人数の増加</p> <p>①刈谷線 5.4人（平成27年度） →6.4人（令和3年度）</p> <p>②長寿線 6.9人（平成27年度） →7.9人（令和3年度）</p> <p>③東ヶ丘線 13.9人（平成27年度） →14.9人（令和3年度）</p> <p>④平池台線（体） 14.6人（平成27年度） →15.6人（令和3年度）</p> <p>⑤平池台線（ふ） 17.9人（平成27年度） →18.9人（令和3年度）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通に親しむイベントの開催</li> <li>・総合地域公共交通マップの作成</li> <li>・町運行バス「う・ら・ら」の利用環境の整備及び利用促進</li> <li>・町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し</li> </ul>	<p>令和2年度及び令和3年度の乗車データより計測</p>	<p>①刈谷線 3.4人（令和2年度） ※3.9人（令和3年11月現在） ・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、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。 ・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。</p> <p>②長寿線 5.2人（令和2年度） ※6.4人（令和3年11月現在） ・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、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が挙げられる。</p> <p>③～⑤は令和元年10月のダイヤ改正で路線変更したため、計測不能。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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（長寿線・刈谷線への乗継利用者の減少に繋がる）、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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<p>令和3年度末に策定する「東浦町地域公共交通計画」にて、新路線の評価に関する指標、新たな移動手段の導入に関する事業及び、利用促進に関する事業の新設を予定している。</p>
<p>高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数の増加 51人（平成27年度） →100人（平成28年度～令和3年度の平均）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通に対する意識啓発</li> <li>・高齢者の運転免許自主返納支援の促進</li> </ul>	<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・141.8人（平成28年度～令和2年度の平均）</li> <li>■返納件数が増加した要因</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の運転免許自主返納件数は、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している。</li> <li>・引き続き高齢者の運転免許自主返納支援事業を実施するとともに、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。</li> <li>・町内で既に運行している自家用有償旅客運送や福祉部門で提供される移動サービスの周知活動が必要である。</li> </ul>	<p>令和3年度末に策定する「東浦町地域公共交通計画」にて、免許返納者等に向けた乗り方教室の開催及び、自家用有償旅客運送の周知に関する事業の新設を予定している。</p>
<p>高齢者（65歳以上）の外出頻度 4.6回/週（平成27年度） →5.6回/週（令和3年度）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通に対する意識啓発</li> <li>・高齢者の運転免許自主返納支援の促進</li> </ul>	<p>令和3年度に実施したアンケート調査より計測</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4.7回/週（令和3年度）</li> <li>・目標値には達していないが、全ての世代で平成27年度の外出頻度が上回った。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いため、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内で既に運行している自家用有償旅客運送や福祉部門で提供される移動サービスの周知活動が必要である。</li> </ul>	

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
<p>町運行バス「う・ら・ら」の利用者の増加 255,214人（平成27年度） →290,000人（令和3年度）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に親しむイベントの開催</li> <li>総合地域公共交通マップの作成</li> <li>町運行バス「う・ら・ら」の利用環境の整備及び利用促進</li> <li>町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し</li> <li>生活圏スケールでの公共交通利用に向けた連携</li> </ul>	<p>令和2年度及び令和3年度の乗車データより計測</p>	<p>・179,539人（令和2年度） ※147,072人（令和3年11月現在）→220,608人（令和3年度推定値）</p> <p>■目標値のみならず計画策定時の数値よりも下回った要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数が平成30年度から減少していること。</li> <li>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。</li> <li>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者離れが発生したこと。この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。</li> <li>令和3年度は、感染状況の落ち着きや、令和3年2月に実施したダイヤ改正の効果が始まっていること等が考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>令和3年度末に策定する「東浦町地域公共交通計画」にて、新路線の評価に関する指標、新たな移動手段の導入に関する事業及び、利用促進に関する事業の新設を予定している。</p>
<p>町運行バス「う・ら・ら」刈谷線及び長寿線の利用者の増加 ①刈谷線 24,388人（平成27年度） →33,000人（令和3年度） ②長寿線 45,039人（平成27年度） →52,000人（令和3年度）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に親しむイベントの開催</li> <li>総合地域公共交通マップの作成</li> <li>町運行バス「う・ら・ら」の利用環境の整備及び利用促進</li> <li>町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し</li> <li>生活圏スケールでの公共交通利用に向けた連携</li> </ul>	<p>令和2年度及び令和3年度の乗車データより計測</p>	<p>①刈谷線 22,124人（令和2年度） ※16,970人（令和3年11月現在）→25,455人（令和3年度推定値）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年度の数値は、目標値のみならず計画策定時の数値よりも下回った。</li> <li>この要因としては、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。</li> <li>令和3年度の推定値は、目標値には達しないが平成27年度以降で最も多い利用者数になった。この要因としては、感染状況の落ち着きや、令和元年10月からの増便の効果が始まったこと等が考えられる。</li> </ul> <p>②長寿線 33,845人（令和2年度） ※27,928人（令和3年11月現在）→41,892人（令和3年度推定値）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年度の数値は、目標値のみならず計画策定時の数値よりも下回った。</li> <li>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、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が挙げられる。</li> <li>令和3年度の数値は、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、令和3年2月のダイヤ改正からイオンモール東浦に延伸した効果が始まったこと等が考えられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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（長寿線・刈谷線への乗継利用者の減少に繋がる）、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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>令和3年度末に策定する「東浦町地域公共交通計画」にて、新路線の評価に関する指標、新たな移動手段の導入に関する事業及び、利用促進に関する事業の新設を予定している。</p>

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
タクシーの利用台数の増加 25,050台（平成27年度） →30,000台（令和3年度）	・タクシーの利用促進 ・タクシーの運賃負担軽減 策の実施	タクシー事業者の 有する利用台数に 関するデータより計測	・11,122台（令和2年度）  ■目標値のみならず計画策定時の数値よりも下回った要因 ・平成28年度の26,740人をピークに減少している。 ・特に令和2年度の減少は、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が大きく起因していると考えられる。	・公共交通の維持存続を目的とした事業を新設する必要がある。 ・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。	令和3年度末に策定する「東浦町地域公共交通計画」にて、公共交通の維持存続を目的とした事業及び、利用促進に関する事業の新設を予定している。
町運行バス「う・ら・ら」への財政投入額 990円（平成27年度） →990円（令和3年度）	町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し	令和2年度の運行委託費及び運賃収入に関するデータより計測	・2,305円（令和2年度）  ■財政投入額が向上した要因 ・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 ・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、利用者数が減少した。これに伴い、運賃収入も減少した。	・運行台数の増台等サービス水準の向上を図ることは、財政投入額の増額に繋がる。この金額だけに注視するのではなく、公共交通の維持存続という観点を強く持たせるために、収益率といった指標で評価していくことが必要である。 ・公共交通の維持存続を目的とした事業を新設する必要がある。	令和3年度末に策定する「東浦町地域公共交通計画」にて、公共交通の維持存続を目的とした指標及び事業の新設を予定している。

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○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。