

令和4年度 地域公共交通計画の評価結果 概要（全体）

東浦町地域公共交通会議 （東浦町）

平成19年10月1日設置

令和4年3月28日 東浦町地域公共交通計画策定
（計画期間：令和4年4月～令和9年3月）

令和5年○月○日 令和4年度評価結果送付
（評価期間：令和4年4月～令和5年3月）

(1)地域の特性と公共交通	
人口	50,233人 (令和5年3月末：住民登録)
特性	東側と西側に主要な市街地が形成されたベッドタウン
公共交通	- 東部はJR武豊線、西部の町境付近は名鉄河和線が南北に運行 - その間に広がる鉄道空白地域を繋ぐように町運行バス「う・ら・ら」が運行 - 北部の森岡台とJR大府駅を結ぶ知多バス「大府線」、東ヶ丘団地と名鉄巽ヶ丘駅を結ぶ「東ヶ丘団地線」が運行

(2)東浦町の公共交通が目指す姿

移動しやすく交流を生む
「おでかけ」環境の実現

(3)計画の基本方針	
1	「もっと使いやすいものに」 主な目的地に行きやすい公共交通サービスの確保や、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、地域にとって、公共交通が身近になることで、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。



令和3年2月以降の概略路線図

1.【Plan】協議会等が目指す地域公共交通の姿

(4)基本方針と目標

基本方針および目標

東浦町の公共交通が目指す姿

移動しやすく
交流を生む
「おでかけ」
環境の実現

方針1 ■
もっと
使いやすい
ものに

方針2 ■
もっと
使いこなせる
ように

方針3 ■
ずっと
使い続けれる
ように

目標1 ■ ■
公共交通の利用頻度の向上

目標2 ■ ■ ■
公共交通
利用者数・利用台数の増加

目標3 ■ ■ ■
「う・ら・ら」各路線・系統の
利用者数の増加

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

目標5 ■
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

目標6 ■ ■
高齢者(65歳以上)の
外出頻度の向上

目標7 ■ ■
年代別外出頻度の向上

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

目標9 ■
高齢者(65歳以上)の
運転免許
自主返納件数の増加

目標10 ■
最寄りバス停の認知度の向上

目標11 ■
「う・ら・ら」収支率の向上

(5)計画の目標を達成するために行う施策

施策1	「既存路線の利便性向上」 事業1-1 「う・ら・ら」、路線バスの経路及びダイヤの見直し等
施策2	「新たな公共交通の導入検討」 事業2-1 タクシーを活用した新たな公共交通の導入等
施策3	「鉄道駅の賑わい創出」 事業3-1 緒川駅周辺の賑わい創出
施策4	「公共交通の運賃支払い方法の多様化」 事業4-2 回数券の共通利用等
施策5	「情報発信で不安を解消」 事業5-1 公共交通パンフレットの作成等
施策6	「MM等の手法を用いて人々の意欲や行動を変える」 事業6-1 地域に出向いた乗り方勉強会の開催等
施策7	「地域と協力して、公共交通が利用しやすくなるような状況をつくる」 事業7-1 公共交通の運行時刻や経路に合わせた町内行事の開催等
施策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取り組む」 事業8-1 新たに建設・改修する集客施設等は公共交通で訪れやすいようにする等

※「計画の目標を達成するために行う施策」とは、本計画の「基本方針」「目標」に基づき、実施する取り組みのこと。上記のとおり、大きく分けて「8つの施策」を設定した。

【施策4】 事業4-2 回数券の共通利用

1. 対応する目標	目標 1, <u>2</u> , 3, 6, 7, 8
2. 概要	町運行バス「う・ら・ら」の回数券を金券として、民間バス・タクシーで利用可能とする。
3. 実施主体	協議会、町、バス事業者、タクシー事業者、地域住民
4. 締結事業者	・ 民間バス事業者 1 者 知多乗合(株) ・ タクシー事業者 6 者 安全タクシー(株)、刈谷交通(株)、鯨第一交通(株)、 大興タクシー(株)、(株)知多つばめタクシー、 名鉄知多タクシー(株) (補足) 刈谷交通(株)はR5.1月から加入
5. 運用開始日	令和4年10月1日（土曜日）から
6. 実績	・ 民間バスでの利用実績 68枚×100円／枚 = 6,800円 ・ 民間タクシーでの利用実績 312枚×100円／枚 = 31,200円 (注意) R4.10月～R5.3月の実績値
7. 効果	・ 期間が短い中、民間バス・タクシーにおいて少額ながらも利用され始めているほか、町民からの問い合わせもあることから、町民の関心もあり、公共交通の利用促進に繋がる事業であると考えられる。 ・ 自主返納支援で配付している「う・ら・ら」回数券がタクシーでの支払い時に計64枚利用されており、高齢者のおでかけ支援にも繋がる可能性があると考えられる。
8. 課題	運用開始から6か月と期間は短く、 周知が行き届いていないため、利用もまだ少ない。 そのため、事業内容を掲載した公共交通パンフレットをイベントの際に配付する等、より多くの方に使って頂けるような周知・利用促進を継続していきたい。



図 協定締結式（令和4年8月8日）

【施策6】 事業6-1 地域に出向いた乗り方勉強会の開催

1. 対応する目標	目標1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10
2. 概要	路線図・時刻表の読み方説明、 実車を用いた乗り方を学ぶ教室を開催。 地域から主要施設への発着時刻を まとめた地域版の時刻表も併せて配付。
3. 実施主体	町、バス事業者、タクシー事業者、 地域住民、社協
4. 開催日	- 乗り方教室（藤江サロン） 令和4年10月5日 - 乗り方教室（産業まつり） 令和4年11月12日
6. 参加者	- 乗り方教室（藤江サロン） 参加者層：高齢者、参加者数：19人 - 乗り方教室（産業まつり） 参加者層：家族連れ～高齢者、参加者数：300人程度
7. 効果	参加者に配付した町運行バス「う・ら・ら」お試し乗車券（6回分）の利用実績は以下のとおりです。（利用者数はナンバリングから推定、産業まつりは258人に配付） - 乗り方教室（藤江サロン） 利用者数 8人 利用者割合 42% - 乗り方教室（産業まつり） 利用者数 65人 利用者割合 25% 本事業は、参加者からご好評いただいているだけでなく、利用実績も一定の数値を出しており、単にイベントで終わらない、次の利用に繋がる事業であると考えられる。
8. 課題	- 乗り方教室を開催すると、参加者から「〇〇に行けるなんて知らなかった」、「よく分からないから、なんとなく不便だと思っていた」、「乗り方や発着時間が分かったので、バスに乗りたくなった」という意見を頂く。このことから、まずは周知によって、公共交通利用に対する心理的なハードルを下げる作業が必要であると考えられる。 - 乗り方の周知で終わらず、「この用途なら公共交通で外出しても良いかな」と思っただけのようなプランの提案をしていく必要がある。



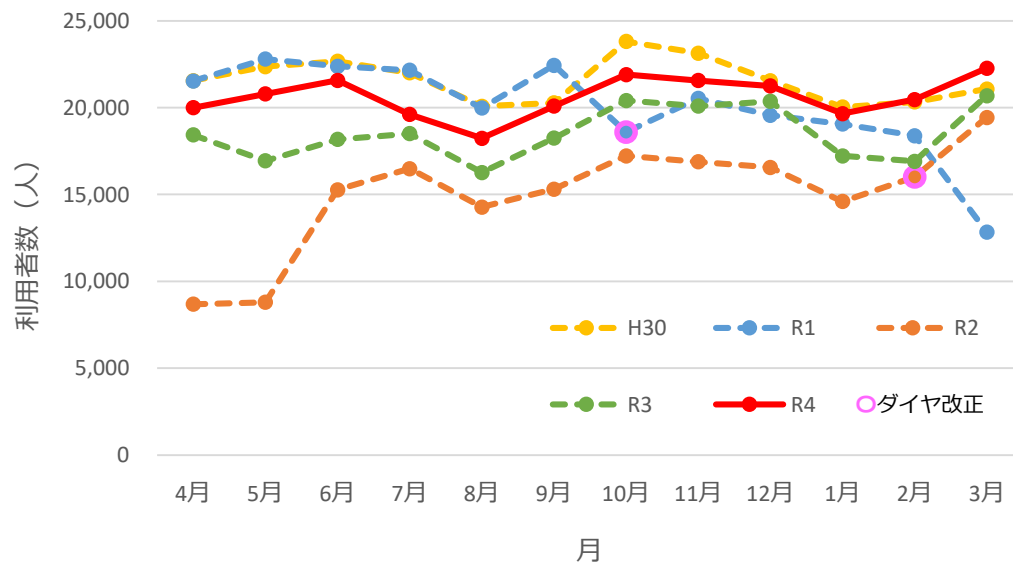
図 乗り方教室（令和4年10月5日）

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

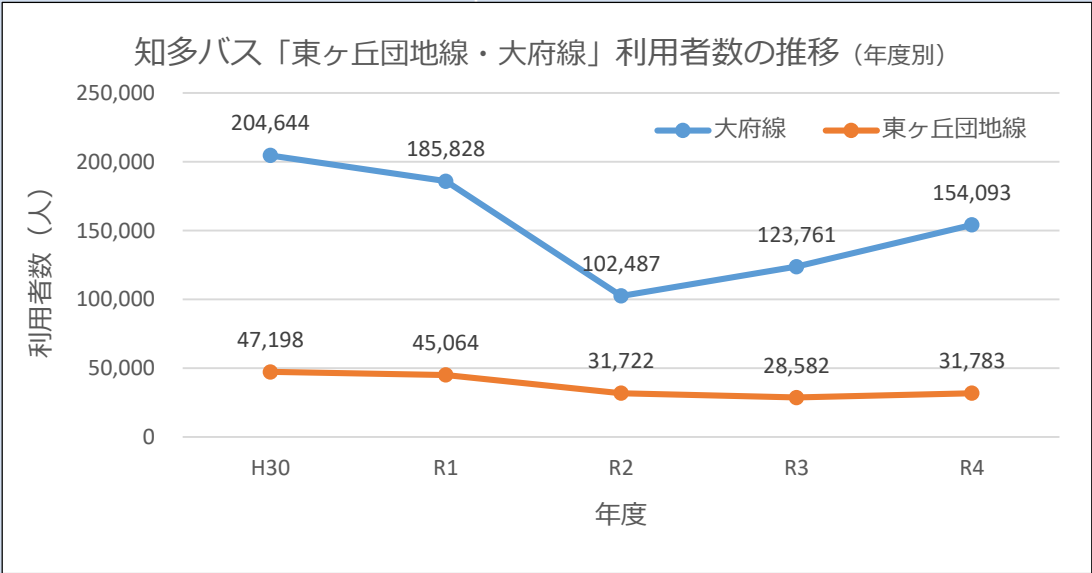
令和4年4月から令和5年3月までの期間で、**実績値が測定可能な目標について記載する**。ここでは、別添4「地域公共交通計画の評価等結果の様式」から目標2, 3, 5, 9の記述の一部を抜粋・追記して掲載する。詳細は別添4参照。

目標	実績値	達成状況	考察
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(R2年度) → 260,000人(R8年度)	■「う・ら・ら」 247,412人/年(令和4年度) ・ H30年度比 11,469人減(5%減) ・ R1年度比 7,157人増(2%増) ・ R2年度比 67,873人増(37%増) ・ R3年度比 25,140人増(11%増)	× 未達成(令和4年度時点)	(参考) R8年度の目標値260,000人は地域公共計画で規定。コロナ禍以前であるH30年度の利用者数258,881人を丸めた数値とした。 - R4年度とH30年度の比較から、R4年度は11,469人減(5%減)。 - R4年度がH30年度(目標)の利用者数に及ばなかった主要因は、R1.10月のダイヤ改正による利用離れとコロナ禍による生活様式の変化だと考えられる。 - ただし、R5.2月及びR5.3月はコロナ禍以前のH30年度の利用者数を上回った。

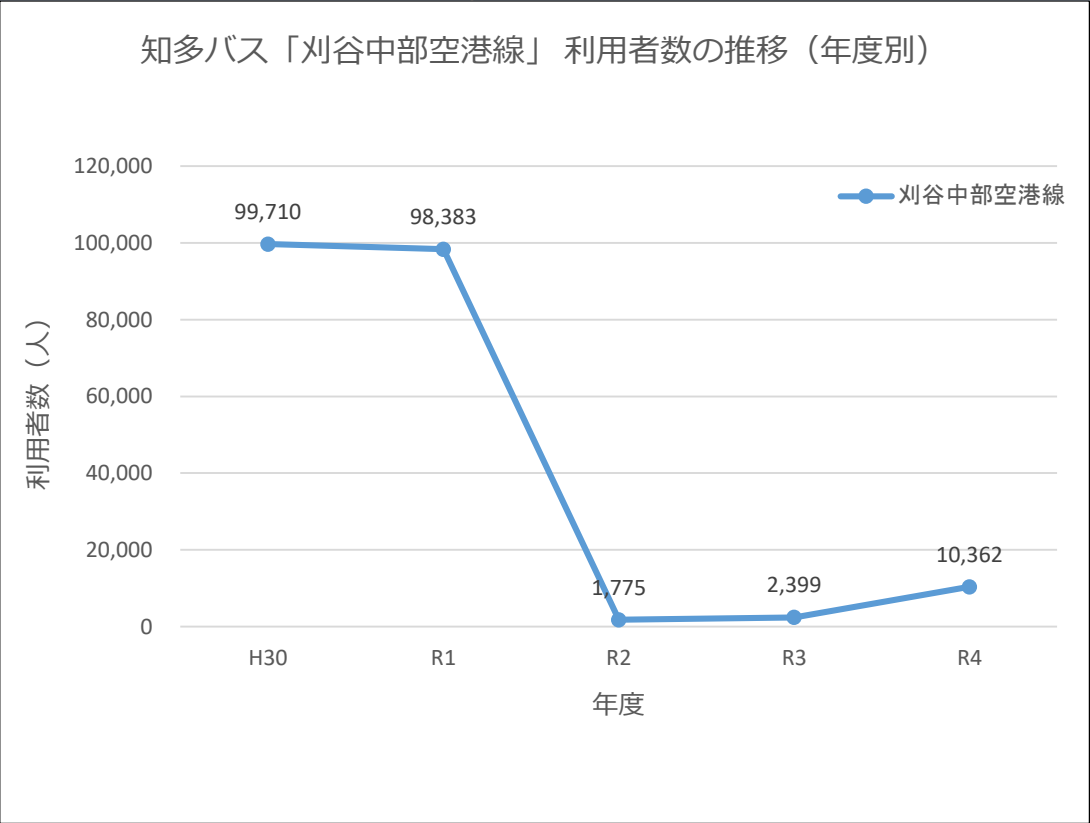
「う・ら・ら」利用者数の推移(月別)



目標	実績値	達成状況	考察
目標 2 (2/4) 公共交通利用者数・利用台数の増加 ■ 知多バス 「東ヶ丘団地線」 31,722人 (R2年度) → 45,000人 (R8年度) ■ 知多バス「大府線」 102,487人 (R2年度) → 185,000人 (R8年度)	■ 知多バス「東ヶ丘団地線」 31,783人／年 (令和 4 年度) ・ H30年度比 15,415人減(33%減) ・ R1年度比 13,281人減(30%減) ・ R2年度比 61人増(0.1%増) ・ R3年度比 3,201人増(11%増) ■ 知多バス「大府線」 154,093人／年 (令和 4 年度) ・ H30年度比 50,551人減(25%減) ・ R1年度比 31,735人減(18%減) ・ R2年度比 51,606人増(50%増) ・ R3年度比 30,332人増(24%増)	× 未達成 (令和 4 年度時点)	・ (参考) R8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、R1年度の利用者数を丸めた数値とした。 ・ R4年度とR1年度の比較から、R4年度の「東ヶ丘団地線」は13,281人減 (30%減)、「大府線」は31,735人減 (18%減)。 ・ R4年度がR1年度 (目標値) の利用者数に及ばなかった主要因は、コロナ禍による生活様式の変化や、集合団地の高齢化による通勤・通学利用者の減少だと考えられる。



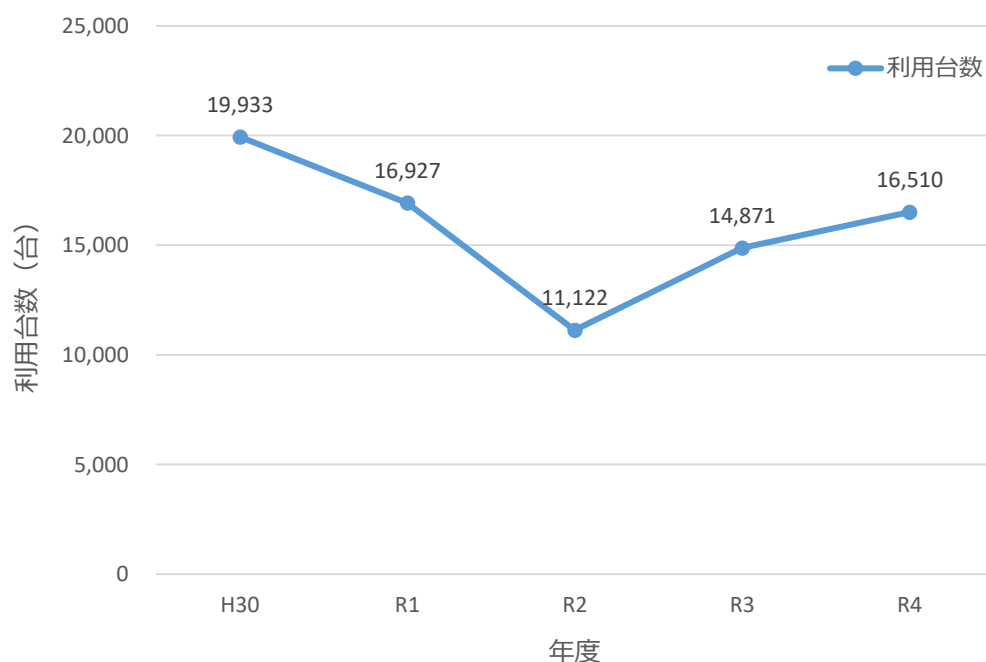
目標	実績値	達成状況	考察
目標 2 (3/4) 公共交通利用者数・利用台数の増加 ■知多バス「刈谷中部空港線」1,545人 (R2年度) → 98,000人 (R8年度)	■知多バス「刈谷中部空港線」10,362人／年 (令和4年度) • H30年度比 89,348人減(90%減) • R1年度比 88,021人減(90%減) • R2年度比 8,587人増(483%増) • R3年度比 7,963人増(331%増)	× 未達成 (令和4年度時点)	• (参考) R8年度の目標値は地域公共交通計画で規定。運行事業者と調整のうえ、R1年度の利用者数を丸めた数値とした。 • R4年度とR1年度の比較から、R4年度は88,021人減 (90%減)。 • R4年度がR1年度 (目標値) の利用者数に及ばなかった主要因は、コロナ禍の影響を受け、運行便数を減便 (R1年度：1日当たり上り13便・下り14便、R4年度：1日当たり上り・下り4便) したことだと考えられる。



3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

目標	実績値	達成状況	考察
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 (R2年度) → 22,000台 (R8年度)	■ タクシー 16,510台／年 (令和4年度) ・ H30年度比 3,423台減(18%減) ・ R1年度比 417台減(3%減) ・ R2年度比 5,388台増(48%増) ・ R3年度比 1,639台増(11%増)	× 未達成 (令和4年度時点)	・ (参考) R8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、コロナ禍以前のH30年度以上の数値とした。 ・ R4年度とH30年度の比較から、R4年度は3,423台減(18%減)。 ・ R4年度が目標値に及ばなかった主要因は、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だと考えられる。

タクシー利用台数の推移 (年度別)



目標	実績値	達成状況	考察
目標3（1/4） 「う・ら・ら」各路線・ 系統の利用者数の増加 ■環状線（左回り） 62,033人（R2年度）→ 80,000人（R8年度）	■環状線（左回り） 76,119人／年（令和4年度） • R1年度比 1,229人増(3%増) • R2年度比 14,086人増(22%増) • R3年度比 5,661人増(8%増)	（令和4年度時点） ×未達成	• R4年度の利用者数が目標に及ばない主要因は、R1.10月のダイヤ改正による既存ユーザー（旧東ヶ丘線及び旧平池台線）の利用離れとコロナ禍による生活様式の変化、通学利用していた緒川小学校及び藤江小学校の児童数の低下だと考えられる。
■環状線（右回り） 46,638人（R2年度）→ 72,000人（R8年度）	■環状線（右回り） 63,944人／年（令和4年度） • R1年度比 3,375人増(11%増) • R2年度比 17,306人増(37%増) • R3年度比 2,863人増(4%増)	（令和4年度時点） ×未達成	〃

目標	実績値	達成状況	考察
目標 3 (2/4) 「う・ら・ら」各路線・ 系統の利用者数の増加 ■ 長寿線 33,845人 (R2年度) → 48,000人 (R8年度)	■ 長寿線 49,123人／年 (令和 4 年度) • R1年度比 6,468人増(15%増) • R2年度比 15,278人増(45%増) • R3年度比 6,778人増(16%増)	(令和 4 年度時点) ○ 達成	• R4年度の利用者数が目標を達成した主要因は、R3.2月のダイヤ改正からイオンモール東浦が運行経路に入り、新規の利用者が増加したことだと考えられる。
■ 刈谷線 22,124人 (R2年度) → 29,000人 (R8年度)	■ 刈谷線 29,405人／年 (令和 4 年度) • R1年度比 4,467人増(17%増) • R2年度比 7,281人増(32%増) • R3年度比 3,891人増(15%増)	(令和 4 年度時点) ○ 達成	• R4年度の利用者数が目標を達成した要因は、R1.10月のダイヤ改正から10便から18便に増便したことによって、東浦町と刈谷市それぞれの利用者数が増加傾向にあったことだと考えられる。

目標	実績値	達成状況	考察
目標 3 (3/4) 「う・ら・ら」各路線・系統の利用者数の増加 ■東浦高校線（於大公園南経由） 11,928人（R2年度）→ 22,000人（R8年度）	■東浦高校線（於大公園南経由） 22,531人／年（令和4年度） • R1年度比 4,651人増(69%増) • R2年度比 10,603人増(88%増) • R3年度比 4,185人増(22%増)	（令和4年度時点） ○達成	• R4年度の利用者数が目標値を達成した主要因は、R3.2月のダイヤ改正から3便から5便に増便したことによって、利用者数が増加傾向にあったことだと考えられる。
■東浦高校線（文化センター経由） 8,536人（R2年度）→ 11,000人（R8年度）	■東浦高校線（文化センター経由） 11,519人／年（令和4年度） • R1年度比 35人増(0.6%増) • R2年度比 2,983人増(34%増) • R3年度比 2,048人増(21%増)	（令和4年度時点） ○達成	• R4年度の利用者数が目標値を達成した要因は、R3.2月のダイヤ改正から4便から5便に増便したことによって、利用者数が増加傾向にあったことだと考えられる。

目標	実績値	達成状況	考察
目標 3 (4/4) 「う・ら・ら」各路線・系統の利用者数の増加 ■長寿医療研究センター直行便 528人 (R2年度) → 1,200人 (R8年度)	■長寿医療研究センター直行便 828人／年 (令和 4 年度) • R1年度比 82人増(22%増) • R2年度比 300人増(56%増) • R3年度比 278人増(50%増)	(令和 4 年度時点) ×未達成	• R4年度の利用者数が目標に及ばなかった主要因は、本便の利用用途が早朝の通院に限られているうえ、目的地が病院という特性上、密を避ける意識が働きやすく、病院への移動手段がバスから自家用車に移行したことだと考えられる。

(補足)

- R8年度の各路線の目標値は地域公共交通計画で規定。目標 2 の260,000人を計画策定時の路線の利用割合で案分等をしたもの。なお、**各路線の目標値は乗継券の利用者数 (推定値) も含むため、全路線の計は260,000人とならない。**
- 「長寿線」及び「刈谷線」以外の路線は、R1.10月から運用を開始した路線であるため、R1年度比は10月から3月までの計で行う。

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

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「大府線」及び「東ヶ丘団地線」がR4.10月、JR東海及び名古屋鉄道がR5.3月にダイヤ改正を行った。このことに伴って、各小学校区の代表バス停の指標が変化した。実績値の欄には、数値に変化のあった指標のみ掲載。

目標	実績値	達成状況	考察
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）	（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 ○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	× 未達成（令和4年度時点）	- 大府駅（平日）及び金山駅（平日）の最大滞在可能時間は延長したが、その他の多くの指標はマイナスの影響を受けている。 - 各指標は、知多バス「大府線」がR4.10月、JR東海がR5.3月に行ったダイヤ改正に伴って変化した。マイナスの影響を受けた主要因は知多バス「大府線」の減便にある。

目標	実績値	達成状況	考察
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 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）	（2）相生の丘 ○始発便 主要施設到着時刻 ・ 巽ヶ丘駅（平日）16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）16分早くなる ○最大滞在可能時間 ・ 巽ヶ丘駅（平日）32分短くなる ・ 金山駅（平日）1分長くなる ○運行頻度（往路） ・ 巽ヶ丘駅（平日）1便減 ○運行頻度（復路） ・ 金山駅（休日）1便減	（令和4年度時点） ×未達成	・ 金山駅（平日）の最大滞在可能時間は延長したが、その他で変化のあった多くの指標はマイナスの影響を受けている。 ・ 各指標は、知多バス「東ヶ丘団地線」がR4.10月、JR東海及び名古屋鉄道がR5.3月に行ったダイヤ改正に伴って変化したが、マイナスの影響を受けた主要因は知多バス「東ヶ丘団地線」の減便にある。
”	（3）新田分団詰所 ○始発便 主要施設到着時刻 ・ 巽ヶ丘駅（平日）16分遅くなる ○最終便 主要施設発車時刻 ・ 巽ヶ丘駅（平日）16分早くなる ○最大滞在可能時間 ・ 巽ヶ丘駅（平日）32分短くなる ○運行頻度（往路） ・ 巽ヶ丘駅（平日）1便減 ○運行頻度（復路） ・ 巽ヶ丘駅（休日）1便減 ・ 金山駅（休日）1便減	（令和4年度時点） ×未達成	・ 変化のあった指標はすべてマイナスの影響を受けている。 ・ 各指標は、知多バス「東ヶ丘団地線」がR4.10月、JR東海及び名古屋鉄道がR5.3月に行ったダイヤ改正に伴って変化したが、マイナスの影響を受けた主要因は知多バス「東ヶ丘団地線」の減便にある。

目標	実績値	達成状況	考察
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 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 主要施設発着時刻 ・ 最大滞在可能時間 ・ 運行頻度（往路） ・ 運行頻度（復路）	（4）石浜南 ○運行頻度（往路） ・ 金山駅（休日） 1 便減 （5）アイプラザ ○運行頻度（往路） ・ 金山駅（休日） 1 便減 （6）生路 ○運行頻度（往路） ・ 金山駅（休日） 1 便減	（令和4年度時点） ×未達成	・ 金山駅（休日）の運行頻度（往路）の指標でマイナスの影響を受けている。 ・ マイナスの影響を受けた主要因は、JR東海の発着時刻の変更によって、「う・ら・ら」との乗り継ぎができなくなったことにある。
〃	（7）平池台 ○運行頻度（復路） ・ 巽ヶ丘駅（平日） 1 便増	（令和4年度時点） ×未達成	・ 巽ヶ丘駅（平日）の運行頻度（復路）の指標でプラスの影響を受けている。 ・ プラスの影響を受けた主要因は、知多バス「東ヶ丘団地線」の発着時刻の変更によって、「う・ら・ら」との乗り継ぎが可能になったことにある。

目標	実績値	達成状況	考察																																				
目標 9 高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数の増加 141.8件（H28年度～R2年度の平均） → 200件（R4年度～R8年度の平均）	■ 高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数 103件（令和4年度） <table><tr><td>・平成28年度比</td><td>21件減</td><td>17%減</td></tr><tr><td>・平成29年度比</td><td>33件減</td><td>25%減</td></tr><tr><td>・平成30年度比</td><td>27件減</td><td>21%減</td></tr><tr><td>・令和元年度比</td><td>80件減</td><td>44%減</td></tr><tr><td>・令和2年度比</td><td>33件減</td><td>25%減</td></tr><tr><td>・令和3年度比</td><td>19件減</td><td>16%減</td></tr></table> 【補足資料】 ■ 高齢者運転免許自主返納支援事業の支援件数 173件（令和4年度） <table><tr><td>・平成28年度比</td><td>30件増</td><td>21%増</td></tr><tr><td>・平成29年度比</td><td>18件増</td><td>12%増</td></tr><tr><td>・平成30年度比</td><td>34件増</td><td>24%増</td></tr><tr><td>・令和元年度比</td><td>31件減</td><td>15%減</td></tr><tr><td>・令和2年度比</td><td>2件増</td><td>1%増</td></tr><tr><td>・令和3年度比</td><td>47件増</td><td>37%増</td></tr></table>	・平成28年度比	21件減	17%減	・平成29年度比	33件減	25%減	・平成30年度比	27件減	21%減	・令和元年度比	80件減	44%減	・令和2年度比	33件減	25%減	・令和3年度比	19件減	16%減	・平成28年度比	30件増	21%増	・平成29年度比	18件増	12%増	・平成30年度比	34件増	24%増	・令和元年度比	31件減	15%減	・令和2年度比	2件増	1%増	・令和3年度比	47件増	37%増	× 未達成（令和4年度時点）	・ R4年度の自主返納件数が目標に及ばない主要因は、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だと考えられる。 ・ R4年度について、高齢者運転免許自主返納支援事業の1月あたりの支援件数が最も多くなったのが、3月で23件。この月に支援件数が増えた要因は、同月に警察庁が公開した報告書「令和4年における交通事故の発生状況などについて（高齢ドライバーによる交通死亡事故件数の増加等が記載されている）」が各メディアで報道されたことだと考えられる。 ・ 返納支援事業の窓口（住民自治課）では、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。
・平成28年度比	21件減	17%減																																					
・平成29年度比	33件減	25%減																																					
・平成30年度比	27件減	21%減																																					
・令和元年度比	80件減	44%減																																					
・令和2年度比	33件減	25%減																																					
・令和3年度比	19件減	16%減																																					
・平成28年度比	30件増	21%増																																					
・平成29年度比	18件増	12%増																																					
・平成30年度比	34件増	24%増																																					
・令和元年度比	31件減	15%減																																					
・令和2年度比	2件増	1%増																																					
・令和3年度比	47件増	37%増																																					

令和4年4月から令和5年3月までの期間で、**実績値が測定可能な目標について記載する**。ここでは、別添4「地域公共交通計画の評価等結果の様式」から目標2，3，5，9の記述の一部を抜粋・追記して掲載する。詳細は別添4参照。

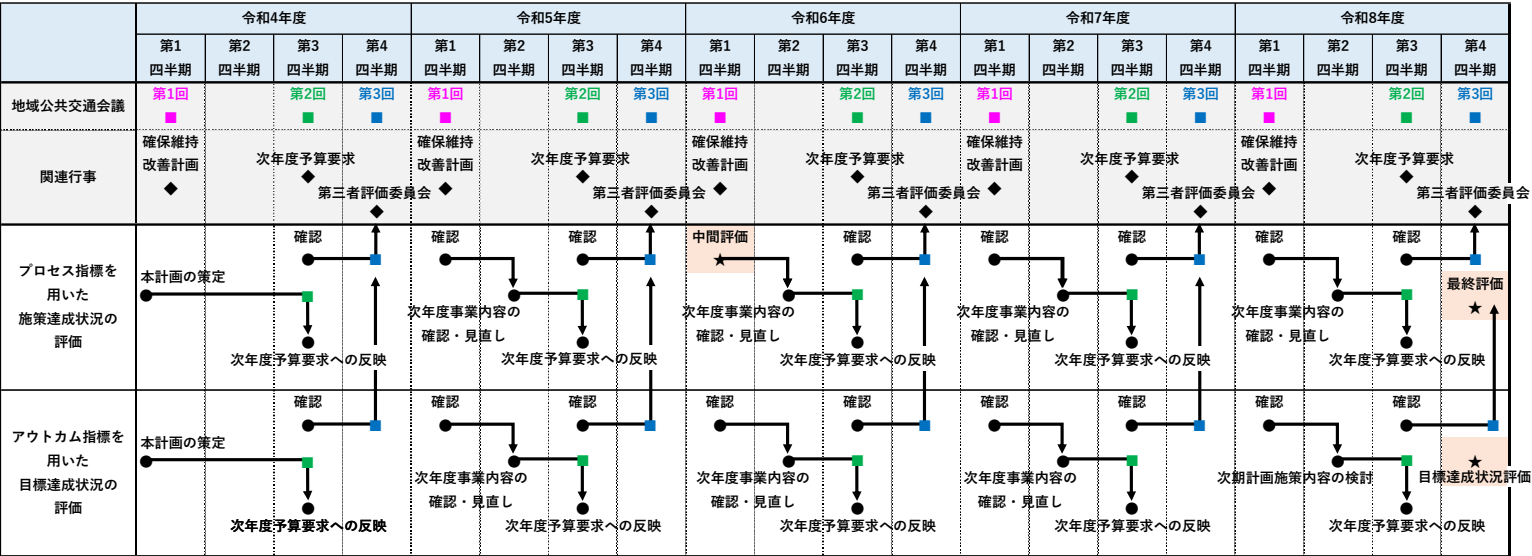
目標	達成状況	達成状況を踏まえた今後の取組方針
目標2 公共交通利用者数・ 利用台数の増加	× 未達成	計画に記載された施策は着実に実施する。 - 公共交通の利用方法の周知や利用促進を目的とした「事業5-1 公共交通パンフレットの作成」については、R4年度末に発行。本紙で「う・ら・ら」のほか、近隣の行政バス、民間バス・タクシーの乗り方を紹介したほか、おでかけスポットなども掲載した。 - パンフレットに掲載するおでかけスポットについては、事前に「のりつぎ旅」を企画し、町広報紙でおでかけプランを提案するほか、参加者の意見等を聞き取った。このような、公共交通に関心を持っていただくきっかけづくり、周知を継続して実施していきたい。なお、のりつぎ旅で案内したおでかけスポットは、隣接する大府市のおおぶ文化交流の杜と、刈谷市の刈谷市美術館である。
目標3 「う・ら・ら」各路線・ 系統の利用者数の増加	× 未達成	計画に記載された施策を着実に実施する。 「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」といった意見を多く頂いていたため、地域のバス停とスーパーや病院等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令和4年10月に発行した。 - 地域版の時刻表は、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、お試し乗車券とともに配付した。 - お試し乗車券は、「のりつぎ旅」でも配付したが、乗り方教室（藤江地区のサロン）で配付したお試し乗車券の利用率が最も高かったため、実際に路線図・時刻表の読み方や乗り方をお伝えするとともに、地域版の時刻表を配付することで、次の利用に繋がりがやすいことが分かった。来年度以降も地域版の時刻表の発行・配付だけにとどまらず、次の利用に繋がる周知・利用促進活動に努めたい。

4.【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

目標	達成 状況	達成状況を踏まえた今後の取組方針
目標 5 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	× 未達成	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である。 - 現段階で「う・ら・ら」と知多バス「東ヶ丘団地線」等との乗継可能な発着時刻の周知や、おでかけプランの提案等を事業者と共同で行っていく必要がある。
目標 9 高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数の増加	× 未達成	計画に記載された施策を着実に実施する。 「事業6-1 地域に出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開催した。P.5の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と考えられる。以上のことから、自家用車から公共交通への移行を支援するとともに、運行経路や利用法などに関する不安払しょくに貢献できるよう、引き続き本事業を行う必要がある。 「事業6-4 高齢者運転免許自主返納支援事業の強化」については、令和4年度の支援件数はP.17のとおりである。平成31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、令和4年度は8月の広報紙にて支援事業の案内をしたところ、1月当たり支援件数は21件と多くの方に利用していただいた。引き続き、支援事業の周知活動を行う必要がある。

年度	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
令和3年度 (前々回)	次期地域公共交通計画においては、計画に掲げられた事業を着実に実施されるとともに、新路線や民間バス路線の評価に関する指標を設定されるよう期待します。	- 回数券の共通利用事業等、計画に掲げた施策を順次実施している。 - 令和4年3月28日策定の東浦町地域公共交通計画に環状線や東浦高校線、民間バス路線の指標を設定した。	目標達成に向けた施策を行っていくとともに、適切に評価、見直しを行っていく。
	新たな移動手段の導入については、目的を明確化し、安全性・持続性の高い事業となるよう期待します。 ※前々回： 令和4年2月17日	- 乗り方教室（産業まつり）の際に、「う・ら・ら」が運行していない19時-21時の移動を担う夜間定額乗合タクシーの利用可能性を聞き取る簡易なアンケートを103人に実施。 - アンケートの回答者の年齢層は、30代が最も多く38人、次点で40代の18人、70代前半が11人、20代が9人であった。 - 結果は「利用しないと思う」が過半数の67%を占め、次点で「年に1日程度」が14%、「年に数日程度」が13%であった。	令和5年度に行うダイヤ改正に向けたグループインタビュー等の際に、より詳細な利用ニーズを聞き取ったうえで、実施・非実施の協議を行う予定。

東浦町地域公共交通計画の評価スケジュール



令和4年度の会議開催日等

	開催日	開催形式	主な議題
第1回	5月27日	対面	「う・ら・ら」令和3年度事業報告及び決算報告 「う・ら・ら」回数券の民間バス・タクシーでの共通利用
第2回	7月21日	対面	- 公共交通の利用状況 「う・ら・ら」お試し乗車券の配付
第3回	10月25日	書面	「う・ら・ら」回数券の共通利用事業への事業者の新規加入
第4回	1月4日	書面	東浦町地域公共交通計画の評価
第5回	1月27日	対面	- 東浦町地域公共交通計画の評価（書面協議の結果報告） 「う・ら・ら」バス停の移設
第6回	3月17日	対面	令和5年度東浦町地域公共交通会議予算（案）及び令和5年度東浦町地域公共交通会議事業計画（案）