

2023年度（2023年4月～2024年3月） 地域公共交通計画の評価結果 及び
2024年度（2024年10月から2025年9月）地域公共交通確保維持改善に関する自
己評価 概要（全体）

東浦町地域公共交通会議 （東浦町）

2007年10月1日設置

2022年3月28日 東浦町地域公共交通計画策定
（計画期間：2022年4月～2027年3月）

2024年6月28日 東浦町地域公共交通計画改定
（計画期間：2022年4月～2029年9月）

評価対象の地域公共交通確保維持事業

- ・ 利便増進計画推進事業

(1)地域の特性と公共交通

人口	50,162人 (2024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

(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。

(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



2021年2月以降の概略路線図

(4)基本方針と目標



(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い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。

2.【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

4

【施策1】事業1-1 「う・ら・ら」、路線バスの経路及びダイヤの見直し

1. 対応する目標	目標 1, 2, 3 , 4, 5 , 6, 7, 8, 11
2. 概要	2024年度実施のダイヤ改正に向けて、利用者のより詳細な利用ニーズを聞き取るためグループインタビューを行い、新経路及びダイヤを設定する。
3. 実施主体	協議会、町、地域住民
4. 開催日	2023年7月15日 卯ノ里コミュニティセンター、藤江コミュニティセンター 2023年7月16日 緒川コミュニティセンター、石浜コミュニティセンター、生路コミュニティセンター 2023年8月5日 県営東浦住宅集会所、森岡コミュニティセンター
5. 参加者	- 卯ノ里コミュニティセンター 参加者層：中高年～高齢者、参加者数：11人 - 藤江コミュニティセンター 参加者層：中高年～高齢者、参加者数：8人 - 緒川コミュニティセンター 参加者層：中高年～高齢者、参加者数：8人 - 石浜コミュニティセンター 参加者層：中高年～高齢者、参加者数：6人 - 生路コミュニティセンター 参加者層：中高年～高齢者、参加者数：9人 - 県営東浦住宅集会所 参加者層：中高年～高齢者、参加者数：10人 - 森岡コミュニティセンター 参加者層：中高年～高齢者、参加者数：12人
6. 効果	各小学校区で開催したことで、地域ごとの具体的な課題や利用方法を把握することができ、その結果は、ダイヤ改正の内容に可能な限り反映することができた。
7. 課題	各地区の参加者層に偏りが見られたため、幅広い年代の方の意見を聞けるように働きかける必要がある。また、より多くの方が参加できるように広く周知が必要である。

【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, 2 , 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)
5. 運用開始日	2022年10月1日（土曜日）から
6. 実績	・ 民間バスでの利用実績 106枚×100円／枚 = 10,600円 (注意) ・ 民間タクシーでの利用実績 1,013枚×100円／枚 = 101,300円 2023.4月～2024.3月の実績値
7. 効果	・ 民間バス・タクシーにおいて前年度より利用実績が増えており、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409枚利用されており、高齢者のおでかけ支援にも繋がると考える。
8. 課題	回数券の共通利用についての認知度が現状あまり高くない。 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（2022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

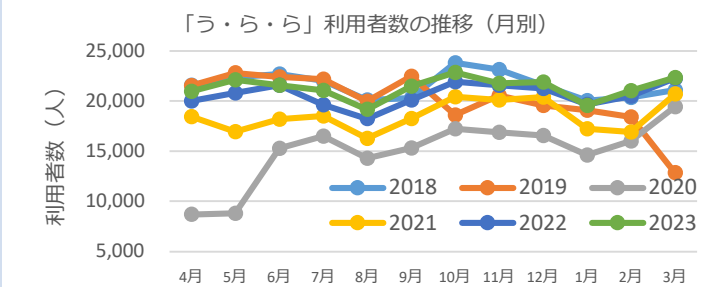
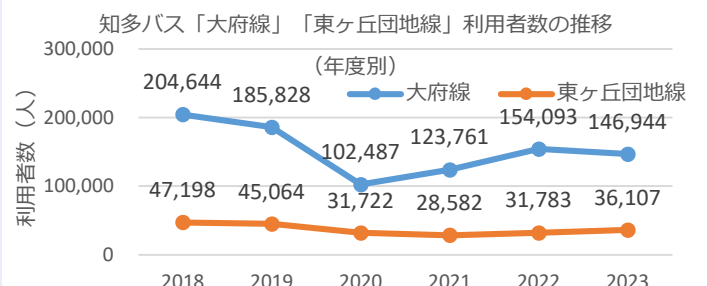
1. 対応する目標	目標 <u>1</u> , 2, 3, <u>6</u> , <u>7</u> , 8, <u>9</u> , 10	 2023年11月11日 産業まつり
2. 概要	路線図・時刻表の読み方説明、 実車を用いた乗り方を学ぶ教室を開催。 地域から主要施設への発着時刻を まとめた地域版の時刻表も併せて配付。	
3. 実施主体	町、バス事業者、タクシー事業者、 地域住民、社協	
4. 開催日	- 乗り方教室（東ヶ丘サロン） 2023年7月24日 - 乗り方教室（産業まつり） 2023年11月11日	
5. 参加者	- 乗り方教室（東ヶ丘サロン） 参加者層：高齢者、参加者数：36人 - 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：500人程度	
6. 効果	参加者に配付した町運行バス「う・ら・ら」お試し乗車券（2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500人に配付） - 乗り方教室（東ヶ丘サロン） 利用者数 13人 利用者割合 36% - 乗り方教室（産業まつり） 利用者数 62人 利用者割合 12% 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。	
7. 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」と思っていただけのようなプランの提案をしていく必要がある。	

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

7

2023年4月から2024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。

達成状況は、2023年度現在の状況を記載。

目標	実績値 (2023年度)	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 (2020年度) →260,000人 (2026年度)	■「う・ら・ら」 255,658人／年 対目標値 △4,342人 (△1.67%) 	×未達成	・2023年度時点で目標値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だと考えられる。 ・ただし、2023.9月、2023.12月、2024.2月及び2024.3月はコロナ禍以前の2018年度の利用者数を上回った。
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 (2020年度) →45,000人 (2026年度) ■知多バス「大府線」 102,487人 (2020年度) →185,000人 (2026年度)	■知多バス「東ヶ丘団地線」 36,107人／年 対目標値 △8,893人 (△19.76%) ■知多バス「大府線」 146,944人／年 対目標値 △38,056人 (△20.57%) 	×未達成	・2023年度時点で目標値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。 ・路線バスの利用者はコロナ禍前と比べて大幅な減少傾向にあり、2026年度の目標値は達成できない見込みである。

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

8

目標	実績値 (2023年度)	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(2020年度) → 98,000人(2026年度)	■知多バス「刈谷中部空港線」 18,532人／年 対目標値 △79,468人(△81.09%) 知多バス「刈谷中部空港線」 利用者数の推移(年度別) <table><tr><th>年度</th><th>利用者数(人)</th></tr><tr><td>2018</td><td>99,710</td></tr><tr><td>2019</td><td>98,383</td></tr><tr><td>2020</td><td>1,775</td></tr><tr><td>2021</td><td>2,399</td></tr><tr><td>2022</td><td>10,362</td></tr><tr><td>2023</td><td>18,532</td></tr></table>	年度	利用者数(人)	2018	99,710	2019	98,383	2020	1,775	2021	2,399	2022	10,362	2023	18,532	× 未達成	•コロナ禍の影響により2019年度から2020年度にかけて利用が大幅に減少。これに伴い大幅な減便が実施された。 •コロナ禍の落ち着きとともに2022年度より回復に転じているがコロナ禍前の水準に至っていない。 •路線バスの利用者はコロナ禍前と比べて大幅な減少傾向にあり、2026年度の目標値は達成できない見込みである。
年度	利用者数(人)																
2018	99,710																
2019	98,383																
2020	1,775																
2021	2,399																
2022	10,362																
2023	18,532																
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(2020年度) → 22,000台(2026年度)	■タクシー 12,597台／年 対目標値 △9,403人(△42.74%) タクシー利用台数の推移(年度別) <table><tr><th>年度</th><th>利用台数(台)</th></tr><tr><td>2018</td><td>19,933</td></tr><tr><td>2019</td><td>16,927</td></tr><tr><td>2020</td><td>11,122</td></tr><tr><td>2021</td><td>14,871</td></tr><tr><td>2022</td><td>16,510</td></tr><tr><td>2023</td><td>12,597</td></tr></table>	年度	利用台数(台)	2018	19,933	2019	16,927	2020	11,122	2021	14,871	2022	16,510	2023	12,597	× 未達成	•2023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。
年度	利用台数(台)																
2018	19,933																
2019	16,927																
2020	11,122																
2021	14,871																
2022	16,510																
2023	12,597																

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

9

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」が2023.3月、「東ヶ丘団地線」が2022.10月、JR東海及び名古屋鉄道が2024.3月にダイヤ改正を行った。

これに伴って、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。

達成状況は、2023年度現在の状況を記載。

目標	実績値	達成状況	考察
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 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 ○最大滞在可能時間 - 大府駅（平日/休日）+15分/△60分 - 金山駅（平日/休日）+22分/△51分 ○運行頻度（往路） - 大府駅（平日/休日）3便減/8便減 - 金山駅（平日/休日）2便減/7便減 ○運行頻度（復路） - 大府駅（平日/休日）2便減/7便減 - 金山駅（平日/休日）3便減/6便減	×未達成	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、2023.3月の知多バス「大府線」の減便・ダイヤ改正、2024.3月のJR東海のダイヤ改正等の影響を受け悪化した。
	（2）相生の丘 ○最大滞在可能時間 - 巽ヶ丘駅（平日）△32分 - 金山駅（平日）+1分 ○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	×未達成	金山駅（平日）の最大滞在可能時間は延長したが、その他の多くの指標は、2022.10月の知多バス「東ヶ丘団地線」の減便・ダイヤ改正、2024.3月のJR東海及び名古屋鉄道のダイヤ改正等の影響を受け悪化した。

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

10

目標	実績値	達成状況	考察
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 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）	（3）新田分団詰所 ○最大滞在可能時間 ・ 巽ヶ丘駅（平日）△32分 ○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	×未達成	・ 指標は、2022.10月の知多バス「東ヶ丘団地線」の減便・ダイヤ改正、2024.3月のJR東海及び名古屋鉄道のダイヤ改正等の影響を受け悪化した。
	（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	×未達成	・ 金山駅（休日）の運行頻度（往路）の指標でマイナスとなった。 ・ 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	×未達成	・ 巽ヶ丘駅（平日）の運行頻度（復路）の指標でプラスとなった。 ・ 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。

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

11

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（2016年度～2022年度の平均） → 200件（2022年度～2026年度の平均）	■ 高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数 84件（2023年度） ・ 2016年度比 40件減 33%減 ・ 2017年度比 52件減 39%減 ・ 2018年度比 46件減 36%減 ・ 2019年度比 99件減 55%減 ・ 2020年度比 52件減 39%減 ・ 2021年度比 38件減 32%減 ・ 2022年度比 19件減 29%減 【補足資料】 ■ 高齢者運転免許自主返納支援事業の支援件数 127件（2023年度） ・ 2016年度比 16件減 11%減 ・ 2017年度比 28件減 18%減 ・ 2018年度比 12件減 9%減 ・ 2019年度比 77件減 38%減 ・ 2020年度比 44件減 26%減 ・ 2021年度比 1件増 1%増 ・ 2022年度比 46件減 27%減	×未達成（2023年度時点）	・ 2023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も1つの原因だと考えられる。 ・ 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。

2023年4月から2024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を着実に実施する。 - 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、2023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。 2023年10月及び11月に、町広報紙でおでかけプランを提案した。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に周知を継続して実施していきたい。なお、パンフレットで案内したおでかけスポットは、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。 2023～2024年度に路線改正と利便増進計画の策定を行い、ニーズ調査で把握した課題に対応したダイヤを設定することで、総合的な利便性の向上を図る。
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2023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。また、窓口でも配布している。 - お試し乗車券は、子ども向けのイベントである「バス車庫ナイトツアー」でも配付したが、乗り方教室（東ヶ丘地区のサロン）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。

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.6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ると考えられる。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、2023年度の支援件数はP.11のとおりである。2019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、2021年度以降は、コロナ禍による外出自粛の影響に加え、高齢者による事故のニュースが相次ぐことの“慣れ”により、支援件数が減少している。引き続き、支援事業の周知活動を行う必要がある。

東浦町地域公共交通利便増進実施計画(概要)

14

- 東浦町は、町内西部地区においてバスと鉄道を乗り継ぐ町域外の主要地点へのアクセスが不便であり、また、わかりやすく安心してバスに乗車できる環境づくりが課題であった。
- これらの課題を踏まえ路線・ダイヤの改変等により、町内の公共交通の利便性向上と維持存続を図り、移動しやすく交流を生む「おでかけ」環境を実現する。

事業の内容

・「う・ら・ら」の路線再編

- ①環状線・東浦高校線(於大公園南経由)・長寿医療研究センター直行便を統廃合し藤江線・新田線に再編。
- ②再編する藤江線・新田線を新たに名鉄河和線巽ヶ丘駅へ乗り入れ、町内各地域から、名鉄電車へのアクセスを実現。

・知多バス東ヶ丘団地線との連携の強化

- ③知多バス東ヶ丘団地線の運賃を「う・ら・ら」と統合。
東ヶ丘団地線と「う・ら・ら」の路線、停留所の統一を図り、東ヶ丘団地線の運行空白時間帯も「う・ら・ら」の運行でカバー。

その他、各路線の接続性の向上等のためダイヤ・路線調整、停留所新設、利用促進施策(乗り方教室)の実施 など

事業の効果

■総合的な利便性の向上

名鉄河和線巽ヶ丘駅への乗り入れにより、町外への移動に利用可能な交通手段の増加。

要望の多かった西知多総合病院(東海市)への通院、東ヶ丘団地線の運行空白時間帯が解消される等、利便性が向上。

■利用者にとってわかりやすさの向上

誤乗車が発生していた環状線を方面別に再編する等、路線再編、ダイヤ変更により、利用者にとってのわかりやすさを向上。

東ヶ丘団地線との「う・ら・ら」の運賃統合による、運賃のわかりやすさを向上。

以上により、利用促進及び公共交通の持続性向上が期待される。



【事業内容】

「乗り方教室」

子どもや高齢者を中心に、保育園や地域の高齢者サロン等で時刻表の読み方やバスの乗り方に関する勉強会を行う。この際に実車を用いて、乗務員から運賃の支払い方や乗車時のマナー等を学ぶ。

「公共交通パンフレット」

「公共交通パンフレット」には、「う・ら・ら」をはじめ、近隣の行政バス、民間バス・タクシーの乗り方を紹介するほか、おでかけスポット、福祉部門で提供される移動サービスなども掲載する。

【実施状況の確認】

「乗り方教室」

10月22日：新田地区 11月13日：藤江地区 11月9日：産業まつり

産業まつりでは、「う・ら・ら」車両への乗り方やICカード読み取り機の使用法の説明等を実施。

いずれも住民の方のバスに対する心理的ハードルを下げ、公共交通を利用するきっかけとなった。

「公共交通パンフレット」

現在作成中。2025年3月までに発行予定。



【今後の展開】

○「乗り方教室」の際に、以下の声があった。

- ・名鉄巽ヶ丘駅への乗り入れにより便利になったとの声をいただいた一方、知北平和公園への乗り入れについてはあまり認知していない方がいなかった。
- ・ICカードを所持している方が多く見受けられたが、

「う・ら・ら」でICカードが利用できるようになったことを知らない方がいた。

○上記の声を踏まえ、今後実施する「乗り方教室」では、知北平和公園へ乗り入れていること、「う・ら・ら」でICカードが使えることをはじめ、利用者が認識していないと思われることの周知に努める。

また「公共交通パンフレット」には、上記を意識した記事等を心掛ける。

○今後も引き続き、協議会関係者が連携し、「乗り方教室」を積極的に実施するとともに、「公共交通パンフレット」も活用し「う・ら・ら」の利用方法や利用することによりおでかけができる場所などを周知し、利用者への啓発と利用促進に努めたい。

東浦町地域公共交通計画の実施スケジュール

	令和5年度（2023）			
	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期
地域公共交通会議	第1回 ■		第2回 ■	第3回 ■
関連行事	確保維持 改善計画 ◆	次年度予算要求 ◆ 第三者評価委員会		
プロセス指標を用いた 施策達成状況の 評価	確認 ●	次年度事業内容の 確認・見直し ●	確認 ●	確認 ●
アウトカム指標を用いた 目標達成状況の 評価	確認 ●	次年度事業内容の 確認・見直し ●	確認 ●	確認 ●

地域公共交通会議開催状況

	開催日	主な議題
2023年度第1回	2023年6月6日	「う・ら・ら」年度別利用状況及び乗車人数 「う・ら・ら」2022年度事業報告及び決算報告
2023年度第2回	2023年12月18日	- 公共交通の利用状況 - 地域公共交通計画の評価
2023年度第3回	2024年3月25日	「う・ら・ら」ダイヤ改正 2024年度東浦町地域公共交通会議予算及び2024年度東浦町地域公共交通会議事業計画
2024年度第1回	2024年5月21日	「う・ら・ら」年度別利用状況及び乗車人数 「う・ら・ら」2023年度事業報告及び決算報告
2024年度第2回	2024年12月20日	「う・ら・ら」ダイヤ改正後の利用状況及び乗車人数 - 地域公共交通計画の評価 - 東浦町地域公共交通会議設置要綱の改正について