

第6章 東浦町地域公共交通計画変更の趣旨

2022年3月に策定された東浦町地域公共交通計画は、2020年度から2026年度までを計画期間としていますが、東浦町地域公共交通利便増進実施計画（最長期間5年間）と連携するため、本計画期間を2年6か月延長（2022年4月1日から2029年9月30日まで）することとします。

東浦町では巽ヶ丘駅及び知北平和公園への乗り入れなど路線編成の大幅な変更を2024年10月に行うことで、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持していきます。特に、巽ヶ丘駅への乗り入れでは、民間バス事業者と経路や停留所が重複するため、運賃を統一する等わかりやすさ・利便性の向上を図る、民間バスと「う・ら・ら」の連携・強化を新規事業として計画しています。

また、地域公共交通確保維持改善事業費補助金による支援を活用し、公共交通の維持・確保を図っていくため、本計画では各路線の運行概要と補助対象路線の位置づけをしています。

なお、「う・ら・ら」の利用者数の目標値は、2021年2月の改正以前である2020年度、かつコロナ禍の影響を大きく受けた実績値をもとに設定していましたが、改正後の利用データが蓄積されてきたことから、一部の項目については利用実態に即した数値目標に変更します。

以降は、当初の東浦町地域公共交通計画から変更する部分のみを掲載するものとし、章や節については、当初計画のまま記載することとします。

第7章 地域公共交通確保維持改善事業費補助金

地域公共交通確保維持改善事業費補助金とは、地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について、国土交通省が交通事業者等へ交付する補助金のことです。

本町においても、当該補助金による支援を活用し、公共交通の維持・確保を図っていきます。

1 補助対象路線



2 各路線の運行概要と補助対象路線

| 位置づけ | 路線 | 起点 | 経由 | 終点 | 事業 許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業 の活用 |
|-------|-----------------|--------|------------|----------|-----------------------|------------------------------|-------|-------------|
| 広域幹線 | JR 武豊線 | 大府駅 | 緒川駅 | 武豊駅 | 第一種 鉄道事業 | 定期運行 | 交通事業者 | — |
| | 名鉄河和線 | 太田川駅 | 巽ヶ丘駅 | 河和駅 | | | 交通事業者 | — |
| 準広域幹線 | 知多バス 刈谷中部空港線 | 知立駅前 | 緒川駅前 | 中部国際空港 | 一般乗合 旅客自動車 運送事業 | 路線定期 運行 | 交通事業者 | — |
| 地域幹線 | 大府線 | 大府駅前 | 長寿医療研究センター | げんきの郷 | | | | 幹線 |
| | 東ヶ丘団地線 | 巽ヶ丘駅前 | 東ヶ丘 | 巽ヶ丘駅前 | | | | 幹線 |
| | 「う・ら・ら」 | 長寿線① | 緒川駅東口 | あいち健康プラザ | 長寿医療研究センター | 幹線 | | |
| | | 長寿線② | あいち健康プラザ | 尾張森岡駅西 | 緒川駅東口 | — | | |
| | | 刈谷線 | 緒川駅東口 | 刈谷豊田総合病院 | 刈谷駅南口 | 幹線 | | |
| | | 藤江線①② | 緒川駅東口 | 東浦駅 | 巽ヶ丘駅 | 幹線 | | |
| | | 藤江線③ | 東浦駅 | 平池台 | 巽ヶ丘駅 | 東浦町 (運行は 交通事業者 に委託) | フィーダー | |
| | | 藤江線④ | 東浦駅 | イオンモール東浦 | 緒川駅東口 | フィーダー | | |
| | | 新田線①～④ | 緒川駅東口 | イオンモール東浦 | 巽ヶ丘駅 | 幹線 | | |
| | | 新田線⑤ | 緒川駅東口 | — | 相生の丘 | フィーダー | | |
| 支線 | 高校線 | 緒川駅東口 | 東浦駅 | 緒川駅東口 | — | | | |
| 個別輸送 | 一般タクシー | 町全域 | | | — | — | 交通事業者 | — |
| | 福祉有償運送 | 町全域 | | | — | — | 福祉事業者 | — |

3 補助対象路線の必要性

| | |
|------------------------|---|
| <p>「う・ら・ら」 長寿線</p> | <p>「う・ら・ら」長寿線は、東浦町と大府市の拠点間を結ぶ路線であり、通勤通学、買物、通院等の日常生活の移動手段として利用されています。</p> <p>起点の緒川駅東口のバス停において JR 武豊線、「う・ら・ら」の他路線及び知多バス「刈谷中部空港線」への乗り継ぎ、げんきの郷・あいち健康プラザ・長寿医療研究センターのバス停において大府市ふれあいバス及び知多バス「大府線」への乗り継ぎが可能になっており、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。</p> |
| <p>「う・ら・ら」 刈谷線</p> | <p>「う・ら・ら」刈谷線は、東浦町と刈谷市の拠点間を結ぶ路線であり、通勤通学、買物、通院等の日常生活の移動手段として利用されている。</p> <p>起点の緒川駅東口のバス停において JR 武豊線、「う・ら・ら」の他路線及び知多バス「刈谷中部空港線」への乗り継ぎ、刈谷豊田総合病院のバス停においてへ刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」及び高浜市内循環バス「いきいき号」の乗り継ぎ、終点の刈谷駅南口のバス停において JR 東海道本線、名鉄三河線及び刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」への乗り継ぎが可能になっており、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。</p> |
| <p>「う・ら・ら」 藤江線</p> | <p>「う・ら・ら」藤江線は、東浦町と知多市・阿久比町の拠点間を結ぶ路線であり、通勤通学、買物、通院等の日常生活の移動手段を担います。</p> <p>起点の緒川駅東口のバス停において JR 武豊線、「う・ら・ら」の他路線及び知多バス「刈谷中部空港線」への乗り継ぎ、終点の巽ヶ丘駅のバス停において名鉄河和線、知多バス東ヶ丘団地線、知多市コミュニティ交通 あいあいバス及び阿久比町循環バス「アグピー号」への乗り継ぎが可能になっており、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担うこととなります。</p> <p>また、「う・ら・ら」藤江線の一部系統は、主系統を補完するとともに、新田線その他の系統に接続し、これらに乗り継ぐための役割を果たすこととなります。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。</p> |

| | |
|------------------------|--|
| <p>「う・ら・ら」 新田線</p> | <p>「う・ら・ら」新田線は、東浦町と知多市・阿久比町の拠点間を結ぶ路線であり、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動での移動手段を担います。</p> <p>起点の緒川駅東口のバス停において JR 武豊線、「う・ら・ら」の他路線及び知多バス「刈谷中部空港線」への乗り継ぎ、経由地の知北平和公園のバス停において大府市ふれあいバス及び東海市内循環バス らんらんバスへの乗り継ぎ、終点の巽ヶ丘駅のバス停において名鉄河和線、知多市コミュニティ交通 あいあいバス及び阿久比町循環バス「アグピー号」への乗り継ぎが可能になっており、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担うこととなります。</p> <p>また、藤江線・新田線の一部系統は、主系統を補完するとともに、その他路線の系統に接続し、これらに乗り継ぐための役割を果たすこととなります。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。</p> |
|------------------------|--|

※上記路線については、減価償却費補助等も活用し運行を確保・維持してゆく。

※大府線・東ヶ丘団地線は、愛知県地域公共交通計画において位置づけ。

【計画書：2ページ】

3 計画の期間

計画期間は、2022年度から2026年度までの5年間として設定していますが、2024年10月の路線編成の大幅な変更に合わせて公共交通ネットワークの再構築を行うため、現行の計画期間を2年6か月延長し、2022年度から2029年9月30日までの計画とします。

なお、1年後に不具合が生じた等に対応するため見直しを行います。

| | |
|------|-----------------------------|
| 計画期間 | 2022年4月1日～2029年9月30日の7年6か月間 |
|------|-----------------------------|

※上位計画の計画期間（参考）

- 第6次東浦町総合計画（2019年度～2038年度の20年間）
- 東浦町都市計画マスタープラン（2020年度～2030年度の10年間）

第3章 計画の基本方針・目標

1 東浦町の公共交通が目指す姿

1 東浦町の公共交通が目指す姿

東浦町の地域公共交通における課題、及び上位計画等での公共交通サービスの位置付けを踏まえながら、東浦町の公共交通が目指す姿を設定しました。

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

※総合計画で示された公共交通が担うべき役割の実現と、第2章で示した課題の解消等を踏まえて設定。

2 将来の交通体系

東浦町の公共交通が目指す姿を構築するため、交通手段別の位置付けと交通体系のイメージを以下のように定めます。なお、交通体系については、事業の進捗状況などに応じて段階的に見直しを行うものとします。

表 東浦町における地域公共交通の役割

| 位置づけ | 機能 | 該当路線等 |
|-------|--|---|
| 広域幹線 | 町内と名古屋、尾張、知多及び三河方面への広域の移動需要を担う。 | JR 武豊線 名鉄河和線 |
| 準広域幹線 | 町内と中部国際空港、刈谷、知立への移動需要を担う。 | 高速バス（知多バス） |
| 地域幹線 | 町内と周辺主要駅を結び、利用者の広域幹線に至る移動需要を担う。 また、町内各地と町内の商業施設や公共施設等を結び、地域内の移動需要を担う。 | 路線バス（知多バス） 大府線 大府循環線 東ヶ丘団地線 |
| | | コミュニティバス「う・ら・ら」 長寿線 刈谷線 藤江線 新田線 |
| 支線 | 広域幹線・準広域幹線・地域幹線と接続し、地域内及び地域間交流の促進に資する移動需要を担う。 | コミュニティバス「う・ら・ら」 高校線 |

| | | |
|------|--|--------|
| 個別輸送 | 上記の交通と地域的及び時間的な補完関係を持った個別の移動需要を担う。 | 一般タクシー |
| | 障害をお持ちの方で、一人では上記の交通が利用できない方の、個別の移動需要を担う。 | 福祉有償運送 |

図 東浦町の将来公共交通体系イメージ



3 目標・アウトカム指標

本計画の基本方針を達成するための「目標」と達成状況を評価するための「アウトカム指標」を下表のとおり設定しました。

| 目標／関連する方針 | | アウトカム指標 | | |
|----------------------------|----------------------------|--|--------|------------|
| 1 | 公共交通 利用頻度の向上 方針1 方針2 | | 現状値 | 目標値（2026年） |
| | | 「う・ら・ら」 | 0.5日/月 | 0.6日/月 |
| | | 「う・ら・ら」 以外の路線バス | 0.2日/月 | 0.3日/月 |
| | | JR 武豊線 | 2.0日/月 | 2.1日/月 |
| | | 名鉄河和線 | 0.7日/月 | 0.8日/月 |
| | | タクシー | 0.1日/月 | 0.2日/月 |
| | | ※現状の数値は、2021年8月に実施した「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」の結果より抜粋 | | |
| ※目標年次にアンケートを実施し、達成状況を確認する。 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---------------|---------------|------------------|
| 2 | 公共交通 利用者数・利用台数の 増加 方針1 方針2 方針3 | | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 目標値 (2029年9月) |
| | | 「う・ら・ら」 | 179,539人/年 | 255,658人/年 | 265,000人/年 |
| | | 知多バス「東ヶ 丘団地線」 | 31,722人/年 | 36,107人/年 | 36,200人/年 |
| | | 知多バス 「大府線」 | 39,855人/年 | 70,529人/年 | 70,600人/年 |
| | | 知多バス 「大府循環線」 | 62,710人/年 | 76,415人/年 | 76,500人/年 |
| | | 知多バス「刈谷 中部空港線」 | 1,542人/年 | 18,532人/年 | 55,000人/年 |
| | | タクシー | 11,122台/年 | 12,597台/年 | 12,600台/年 |
| | | <p>※現状の数値は、2020年度の実績値</p> <p>※タクシーの利用台数は、東浦町内での乗車台数とする。</p> <p>※タクシーの利用台数は、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</p> <p>※目標値は2023年度の利用実績の利用者比率から設定</p> <p>※利用者数等は運行事業者より報告を受ける。</p> | | | |

| 3 | 「う・ら・ら」 各路線・系統 の 利用者数の 増加 方針1 方針2 方針3 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2020年度 (2020.4~2021.3) 実績値</th> <th>2023年度 (2023.4~2024.3) 実績値</th> <th>2024年度 (2024.10~2025.9) 目標値</th> <th>目標値 (2029年9 月)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>長寿線</td> <td>33,845人/年</td> <td>51,848人/年</td> <td>56,100人/年</td> <td>58,300人/年</td> </tr> <tr> <td>刈谷線</td> <td>22,124人/年</td> <td>32,300人/年</td> <td>33,150人/年</td> <td>34,450人/年</td> </tr> <tr> <td>藤江線</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>73,950人/年</td> <td>76,850人/年</td> </tr> <tr> <td>新田線</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>81,600人/年</td> <td>84,800人/年</td> </tr> <tr> <td>高校線</td> <td>8,536人/年</td> <td>12,497人/年</td> <td>10,200人/年</td> <td>10,600人/年</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現状の数値は、2020年度の実績値 ※藤江線・新田線は2024年10月からの運行のため、 現状値の該当なし (参考：2024年10月廃止予定の系統の利用状況)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2020年度 実績値</th> <th>2023年度 実績値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>環状線 (右回り)</td> <td>46,638人/年</td> <td>62,740人/年</td> </tr> <tr> <td>環状線 (左回り)</td> <td>62,033人/年</td> <td>78,824人/年</td> </tr> <tr> <td>東浦高校線 (於大公園南 経由)</td> <td>11,928人/年</td> <td>22,942人/年</td> </tr> <tr> <td>長寿医療研究 センター直行 便</td> <td>528人/年</td> <td>892人/年</td> </tr> </tbody> </table> <p>※運行経路が同一であるため、東浦高校線（文化セ ンター経由）の実績値を高校線の現状値とする ※目標値は2023年度の利用実績の利用者比率から 設定</p> | | 2020年度 (2020.4~2021.3) 実績値 | 2023年度 (2023.4~2024.3) 実績値 | 2024年度 (2024.10~2025.9) 目標値 | 目標値 (2029年9 月) | 長寿線 | 33,845人/年 | 51,848人/年 | 56,100人/年 | 58,300人/年 | 刈谷線 | 22,124人/年 | 32,300人/年 | 33,150人/年 | 34,450人/年 | 藤江線 | — | — | 73,950人/年 | 76,850人/年 | 新田線 | — | — | 81,600人/年 | 84,800人/年 | 高校線 | 8,536人/年 | 12,497人/年 | 10,200人/年 | 10,600人/年 | | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 環状線 (右回り) | 46,638人/年 | 62,740人/年 | 環状線 (左回り) | 62,033人/年 | 78,824人/年 | 東浦高校線 (於大公園南 経由) | 11,928人/年 | 22,942人/年 | 長寿医療研究 センター直行 便 | 528人/年 | 892人/年 |
|---|---|---|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----|---|---|-----------|-----------|-----|---|---|-----------|-----------|-----|----------|-----------|-----------|-----------|--|---------------|---------------|--------------|-----------|-----------|--------------|-----------|-----------|------------------------|-----------|-----------|-----------------------|--------|--------|
| | | | 2020年度 (2020.4~2021.3) 実績値 | 2023年度 (2023.4~2024.3) 実績値 | 2024年度 (2024.10~2025.9) 目標値 | 目標値 (2029年9 月) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 長寿線 | 33,845人/年 | 51,848人/年 | 56,100人/年 | 58,300人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 刈谷線 | 22,124人/年 | 32,300人/年 | 33,150人/年 | 34,450人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 藤江線 | — | — | 73,950人/年 | 76,850人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 新田線 | — | — | 81,600人/年 | 84,800人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 高校線 | 8,536人/年 | 12,497人/年 | 10,200人/年 | 10,600人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 環状線 (右回り) | 46,638人/年 | 62,740人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 環状線 (左回り) | 62,033人/年 | 78,824人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 東浦高校線 (於大公園南 経由) | 11,928人/年 | 22,942人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 長寿医療研究 センター直行 便 | 528人/年 | 892人/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 方針1 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2020年度 実績値</th> <th>2023年度 実績値</th> <th>目標値 (2029年9月)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>駅勢圏半径 800m、 バス停勢圏 半径300mに おける人口</td> <td>95.1%</td> <td>95.1%</td> <td>95.2%</td> </tr> </tbody> </table> | | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 目標値 (2029年9月) | 駅勢圏半径 800m、 バス停勢圏 半径300mに おける人口 | 95.1% | 95.1% | 95.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 目標値 (2029年9月) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 駅勢圏半径 800m、 バス停勢圏 半径300mに おける人口 | 95.1% | 95.1% | 95.2% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">カバー率</td> <td style="width: 33%;"></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table> <p>※現状の数値は、「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</p> <p>※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</p> <p>※バス停は、「う・ら・ら」及び知多乗合(株)のバス停</p> <p>※新たな公共交通が導入された場合は、新たな公共交通の乗降所の半径 300mにおける人口カバー率も含む。</p> | カバー率 | | | | | |
|------------------|--|---|------|-----|-------------|------------------|---------|---------|
| カバー率 | | | | | | | | |
| 5 | <p>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 方針 1</p> | <p>各地区（小学校区の代表バス停）から公共交通を利用して主要地点・施設へ出かけた場合を想定し、往路始発便の主要地点・施設到着時刻、復路最終便の主要地点・施設発車時刻、主要施設の最大滞在可能時間、運行頻度（往路・復路の便数）を、地区ごとの「行きやすさ」を測る指標として設定した（※1：16 ページ参照）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 小学校区別の代表バス停 <ul style="list-style-type: none"> ①森岡小学校区：森岡自然公園 ②緒川小学校区：相生の丘 ③卯ノ里小学校区：新田分団詰所 ④片葩小学校区：石浜南 ⑤石浜西小学校区：アイプラザ ⑥生路小学校区：生路 ⑦藤江小学校区：平池台 <p>※代表バス停は、各小学校区の利用が多いバス（緒川駅東口、イオンモール東浦、東浦町役場、東浦駅、森岡を除く）で設定</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 主要地点・施設 <p>イオンモール東浦、げんきの郷、東浦町役場、長寿医療研究センター、刈谷豊田総合病院、緒川駅、巽ヶ丘駅（森岡地区では大府駅）、金山駅</p> | | | | | | |
| 6 | <p>高齢者（65 歳以上）の外出頻度の向上 方針 1 方針 2</p> | <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 25%;">現状値</th> <th style="width: 25%;">目標値（2026 年）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高齢者（65 歳以上）の外出頻度</td> <td>4.7 日/週</td> <td>5.6 日/週</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現状の数値は、2021 年 8 月に実施した「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」結果より抜粋</p> <p>※目標年次にアンケートを実施し、達成状況を確認する。</p> | | 現状値 | 目標値（2026 年） | 高齢者（65 歳以上）の外出頻度 | 4.7 日/週 | 5.6 日/週 |
| | 現状値 | 目標値（2026 年） | | | | | | |
| 高齢者（65 歳以上）の外出頻度 | 4.7 日/週 | 5.6 日/週 | | | | | | |

| 7 | 年代別 外出頻度の 向上 方針1 方針2 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現状値</th> <th>目標値 (2026年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>学生～60代前半</td> <td>5.9日/週</td> <td>5.9日/週</td> </tr> <tr> <td>60代後半～70代</td> <td>5.1日/週</td> <td>5.9日/週</td> </tr> <tr> <td>80歳以上</td> <td>3.8日/週</td> <td>4.9日/週</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現状の数値は、2021年8月に実施した「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」の結果より抜粋 ※目標年次にアンケートを実施し、達成状況を確認する。</p> | | 現状値 | 目標値 (2026年) | 学生～60代前半 | 5.9日/週 | 5.9日/週 | 60代後半～70代 | 5.1日/週 | 5.9日/週 | 80歳以上 | 3.8日/週 | 4.9日/週 |
|--|--|---|------------------|---------------|---------------|--|-----------------------------------|--------|-----------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | 現状値 | 目標値 (2026年) | | | | | | | | | | | | |
| 学生～60代前半 | 5.9日/週 | 5.9日/週 | | | | | | | | | | | | |
| 60代後半～70代 | 5.1日/週 | 5.9日/週 | | | | | | | | | | | | |
| 80歳以上 | 3.8日/週 | 4.9日/週 | | | | | | | | | | | | |
| 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 方針1 方針2 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現状値</th> <th>中間目標値 (2026年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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</td> <td>12%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現状の数値は、2021年8月に実施した「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」の結果より抜粋 ※目標年次にアンケートを実施し、達成状況を確認する。</p> | | 現状値 | 中間目標値 (2026年) | 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 | 12% | 20% | | | | | | |
| | 現状値 | 中間目標値 (2026年) | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 12% | 20% | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 高齢者(65歳 以上)の運転 免許 自主返納件 数の増加 方針2 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2020年度 実績値</th> <th>2023年度 実績値</th> <th>目標値 (2029年9月)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高齢者(65歳以上)の 運転免許 自主返納 件数</td> <td>141.8件</td> <td>127件</td> <td>150件</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現状の数値は、2019年度～2023年度の平均を基に設定</p> | | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 目標値 (2029年9月) | 高齢者(65歳以上)の 運転免許 自主返納 件数 | 141.8件 | 127件 | 150件 | | | | |
| | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 目標値 (2029年9月) | | | | | | | | | | | |
| 高齢者(65歳以上)の 運転免許 自主返納 件数 | 141.8件 | 127件 | 150件 | | | | | | | | | | | |

| 10 | 最寄りバス停の認知度の向上 方針2 | <table border="1" data-bbox="469 311 1366 506"> <thead> <tr> <th></th> <th>現状値</th> <th>目標値 (2026年9月)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>最寄りバス停の認知度</td> <td>92.5%</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現状の数値は、2021年8月に実施した「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」の結果より抜粋 ※目標年次にアンケートを実施し、達成状況を確認する。</p> | | 現状値 | 目標値 (2026年9月) | 最寄りバス停の認知度 | 92.5% | 100% | | | | | | |
|------------------|------------------------------|---|----------------------------|---------------|------------------|----------------------------|-------------|--------------------|--------------------|--------------------|------------------|------|------|------|
| | 現状値 | 目標値 (2026年9月) | | | | | | | | | | | | |
| 最寄りバス停の認知度 | 92.5% | 100% | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 「う・ら・ら」収支率の向上 方針3 | <table border="1" data-bbox="557 770 1378 1039"> <thead> <tr> <th></th> <th>2020年度 実績値</th> <th>2023年度 実績値</th> <th>目標値 (バス年度) (2029年9月)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>「う・ら・ら」の収支率</td> <td>9.5%</td> <td>12.5%</td> <td>16.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現状の数値は、2020年度の実績値 ※目標値は2023年度収支の比率のから設定</p> | | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 目標値 (バス年度) (2029年9月) | 「う・ら・ら」の収支率 | 9.5% | 12.5% | 16.6% | | | | |
| | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 目標値 (バス年度) (2029年9月) | | | | | | | | | | | |
| 「う・ら・ら」の収支率 | 9.5% | 12.5% | 16.6% | | | | | | | | | | | |
| 12 | 「う・ら・ら」利用者1人当たりの負担額抑制 方針3 | <table border="1" data-bbox="469 1182 1289 1509"> <thead> <tr> <th></th> <th>2020年度 実績値</th> <th>2023年度 実績値</th> <th>目標値 (2029年9月)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>支払い委託料</td> <td>116,141,297 円/年</td> <td>119,830,5 41円/年</td> <td>123,983,000 円/年</td> </tr> <tr> <td>利用者1人あたり 行政負担</td> <td>647円</td> <td>469円</td> <td>467円</td> </tr> </tbody> </table> <p>※現状の数値は、2020年度の実績値 ※算出対象：東浦町運行バス「う・ら・ら」全路線 ※算出方法：支払い委託料÷利用者数（265,000人を想定）</p> | | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 目標値 (2029年9月) | 支払い委託料 | 116,141,297 円/年 | 119,830,5 41円/年 | 123,983,000 円/年 | 利用者1人あたり 行政負担 | 647円 | 469円 | 467円 |
| | 2020年度 実績値 | 2023年度 実績値 | 目標値 (2029年9月) | | | | | | | | | | | |
| 支払い委託料 | 116,141,297 円/年 | 119,830,5 41円/年 | 123,983,000 円/年 | | | | | | | | | | | |
| 利用者1人あたり 行政負担 | 647円 | 469円 | 467円 | | | | | | | | | | | |

※1 **【別表】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」の向上に関するアウトカム指標（平日）**

各地区（小学校区の代表バス停）から公共交通を利用して主要地点・施設へ出かけた場合の、「復路最終便の主要地点・施設発車時刻」、「主要施設の最大滞在可能時間」、「運行頻度（往路・復路の便数）」を、目標5のアウトカム指標として下表にまとめました。

現状の時刻及び運行頻度は、2024年4月現在のJR武豊線、名鉄河和線、知多バス「大府循環線」、「東ヶ丘団地線」及び「う・ら・ら」のダイヤより抜粋したものです。また、目標の数値は「事業2-1」（27ページ参照）等による新たな公共交通を導入した場合を想定して設定しました。

※表中の「→」は「現状維持」を意味します。

※土日休は、始発便がない場合があるため、指標が変わります。本表では、利用者数の多い平日のみを記載しています。

（1）森岡小学校区：森岡自然公園

| | 最終便 主要施設発車時刻 | | 最大滞在可能時間 | |
|------------|--------------|-------------|----------|-----------------|
| | 現状（2021） | 目標（2029.9） | 現状（2021） | 目標（2029.9） |
| イオンモール東浦 | 18:06 | 19時台 | 9時間17分 | → |
| げんきの郷 | 17:25 | 18時台 | 8時間41分 | → |
| 東浦町役場 | 17:33 | 18時台 | 8時間18分 | 10時間程度 |
| 長寿医療研究センター | 17:20 | 18時台 | 8時間28分 | 9時間30分程度 |
| 刈谷豊田総合病院 | 17:39 | 18時台 | 8時間14分 | 10時間程度 |
| 緒川駅 | 18:05 | 19時台 | 9時間8分 | 10時間程度 |

（2）緒川小学校区：相生の丘

| | 最終便 主要施設発車時刻 | | 最大滞在可能時間 | |
|------------|--------------|-------------|-----------|-----------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| イオンモール東浦 | 18:31 | 19時台 | 10時間53分 | → |
| げんきの郷 | 17:25 | 18時台 | 8時間41分 | 9時間30分程度 |
| 東浦町役場 | 18:35 | 19時台 | 10時間36分 | 11時間程度 |
| 長寿医療研究センター | 17:20 | 18時台 | 9時間10分 | → |
| 刈谷豊田総合病院 | 17:39 | 18時台 | 8時間59分 | 10時間程度 |
| 緒川駅 | 18:30 | 19時台 | 10時間46分 | → |

| | 運行頻度 (往路) | | 運行頻度 (復路) | |
|------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| 巽ヶ丘駅 | 4便 | 8便 | 2便 | 8便 |
| 金山駅 | 14便 | 15便 | 13便 | 15便 |

(3) 卯ノ里小学校区：新田分団詰所

| | 最終便 主要施設発車時刻 | | 最大滞在可能時間 | |
|------------|--------------|-------------|-----------|-----------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| イオンモール東浦 | 18:31 | 19時台 | 10時間28分 | 11時間程度 |
| げんきの郷 | 17:25 | 18時台 | 8時間41分 | 9時間30分程度 |
| 東浦町役場 | 18:35 | 19時台 | 10時間36分 | 11時間程度 |
| 長寿医療研究センター | 17:20 | 18時台 | 9時間10分 | → |
| 刈谷豊田総合病院 | 17:39 | 18時台 | 8時間59分 | 10時間程度 |
| 緒川駅 | 18:30 | 19時台 | 10時間24分 | 11時間程度 |

| | 運行頻度 (往路) | | 運行頻度 (復路) | |
|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| 巽ヶ丘駅 (平日) | 4便 | 8便 | 2便 | 8便 |
| 金山駅 (平日) | 13便 | 14便 | 12便 | 14便 |

(4) 片葩小学校区：石浜南

| | 最終便 主要施設発車時刻 | | 最大滞在可能時間 | |
|------------|--------------|-------------|-----------|-----------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| イオンモール東浦 | 18:42 | 19時台 | 10時間28分 | 11時間程度 |
| げんきの郷 | 17:25 | 18時台 | 8時間41分 | 9時間30分程度 |
| 東浦町役場 | 18:46 | 19時台 | 9時間57分 | → |
| 長寿医療研究センター | 17:20 | 18時台 | 8時間28分 | 9時間30分程度 |
| 刈谷豊田総合病院 | 18:29 | 18時台 | 9時間54分 | → |
| 緒川駅 | 18:41 | 19時台 | 10時間21分 | 11時間程度 |

| | 運行頻度 (往路) | | 運行頻度 (復路) | |
|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| 巽ヶ丘駅 (平日) | 1便 | 5便 | 4便 | 6便 |
| 金山駅 (平日) | 11便 | 17便 | 15便 | → |

(5) 石浜西小学校区：アイプラザ

| | 最終便 主要施設発車時刻 | | 最大滞在可能時間 | |
|------------|--------------|-------------|-----------|------------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| イオンモール東浦 | 18:42 | 19時台 | 10時間28分 | 11時間30分程度 |
| げんきの郷 | 17:25 | 18時台 | 8時間41分 | 9時間30分程度 |
| 東浦町役場 | 18:46 | 19時台 | 9時間57分 | → |
| 長寿医療研究センター | 17:20 | 18時台 | 8時間28分 | 9時間30分程度 |
| 刈谷豊田総合病院 | 18:29 | 18時台 | 9時間54分 | → |
| 緒川駅 | 18:41 | 19時台 | 10時間21分 | 11時間程度 |

| | 運行頻度 (往路) | | 運行頻度 (復路) | |
|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| 巽ヶ丘駅 (平日) | 1便 | 6便 | 4便 | 6便 |
| 金山駅 (平日) | 15便 | → | 19便 | → |

(6) 生路小学校区：生路

| | 最終便 主要施設発車時刻 | | 最大滞在可能時間 | |
|------------|--------------|---------------|-----------|------------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| イオンモール東浦 | 18:42 | 19時台 | 10時間28分 | 11時間30分程度 |
| げんきの郷 | 17:25 | 18時台 | 8時間41分 | 9時間30分程度 |
| 東浦町役場 | 18:46 | 19時台 | 9時間57分 | → |
| 長寿医療研究センター | 17:20 | 18時台 | 8時間28分 | 9時間30分程度 |
| 刈谷豊田総合病院 | 18:29 | 18時台後半 | 9時間54分 | → |
| 緒川駅 | 18:41 | 19時台 | 10時間21分 | 11時間程度 |

| | 運行頻度 (往路) | | 運行頻度 (復路) | |
|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| 巽ヶ丘駅 (平日) | 1本 | 5本 | 4本 | 6本 |
| 金山駅 (平日) | 11本 | 17本 | 15本 | → |

(7) 藤江小学校区：平池台

| | 最終便 主要施設発車時刻 | | 最大滞在可能時間 | |
|------------|--------------|-------------|-----------|------------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| イオンモール東浦 | 18:01 | 19時台 | 9時間58分 | 11時間程度 |
| げんきの郷 | 17:25 | 18時台 | 8時間41分 | 10時間程度 |
| 東浦町役場 | 18:05 | 19時台 | 10時間6分 | → |
| 長寿医療研究センター | 17:20 | 18時台 | 8時間28分 | 9時間30分程度 |
| 刈谷豊田総合病院 | 17:39 | 18時台 | 9時間4分 | 10時間程度 |
| 緒川駅 | 18:00 | 19時台 | 9時間54分 | 10時間30分程度 |

| | 運行頻度 (往路) | | 運行頻度 (復路) | |
|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|
| | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) | 現状 (2021) | 目標 (2029.9) |
| 巽ヶ丘駅 (平日) | 2便 | 7便 | 4便 | 6便 |
| 金山駅 (平日) | 11便 | 15便 | 14便 | → |

(8) 運行頻度の集計方法

「運行頻度 (往路・復路の便数)」については、下表の方法で行くことが可能な便数を集計対象としています。

往路の便数は「復路最終便の主要地点・施設発車時刻」より前に主要地点・施設に到着する便数を集計しています。

復路の便数は「往路始発便の主要地点・施設到着時刻」より後に主要地点・施設を発車する便数を集計しています。

なお、2029年9月の評価時点で、新たな公共交通の導入や他市町の乗入れ等による変化があった場合、集計対象となる経路を変更して評価することを可能とします。

| | 集計対象となる経路 |
|------------|---|
| 巽ヶ丘駅への運行頻度 | ① 「う・ら・ら」を利用して、「各地区 (小学校区の代表バス停 (森岡小学校区を除く。))」から「巽ヶ丘駅」に行く経路 |
| 金山駅への運行頻度 | ① 「う・ら・ら」、名鉄河和線を利用して、「各地区 (小学校区の代表バス停 (森岡小学校区を除く。))」から「巽ヶ丘駅」を經由して「金山駅」に行く経路 ② 「う・ら・ら」とJR武豊線を利用して、「緒川駅東口 (緒川駅)」を經由して「金山駅」に行く経路 ③ 知多バス「大府循環線」を利用して「森岡自然公園前」から「大府駅」を經由して「金山駅」に行く経路 |

2 施策別の事業・実施主体・スケジュール・関連する目標の全体像

| 事業実施スケジュール | 内容 | 実施主体 | 令和4年度 | | 令和5年度 | | 令和6年度 | | 令和7年度 | | 令和8年度 | | 令和9年度 | | 令和10年度 | | 令和11年度 | | 関連する目標 | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|---------------------|------------|-----------|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|--------|----|--------|----|--------|-----|---------|---------------|------------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|---|---|---|---|
| | | | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 前期 | 後期 | 目標1 | 目標2 | 目標3 | 目標4 | 目標5 | 目標6 | 目標7 | 目標8 | 目標9 | 目標10 | 目標11 | | | | |
| 利便増進事業 | (1) 既存路線の利便性向上 | 実施主体 | 関連する方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 目標1 | 目標2 | 目標3 | 目標4 | 目標5 | 目標6 | 目標7 | 目標8 | 目標9 | 目標10 | 目標11 | | | | |
| | | | 1-1 「うらら」路線バスの経路及びダイヤの見直し | 協議会、町(まちづくり課)、バス | 検討・協議 | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ● | ○ | ● | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| | | | 1-2 利用の多いバス乗り場の改善 | 町(まちづくり課)、バス、警察署 | 検討・協議 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | | 1-3 知多バス「東ヶ丘団地線」の利便性向上 | 協議会、町(まちづくり課)、バス、住民 | 事業者との調整・協議 | 回数券の共通利用等 | | | | | | | | | | | | | | | | | 継続の場合は、利便性向上策を追加 | 方針3 | ○ | ● | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 1-4 知多バス「刈谷中部空港線」の活用 | 協議会、町(まちづくり課)、バス、IC周辺の民間企業、住民 | 協議会、町(まちづくり課)、バス、IC周辺の民間企業、住民 | 検討・協議 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ● | ○ | | ● | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| (2) 新たな公共交通の導入検討 | 実施主体 | 関連する方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 目標1 | 目標2 | 目標3 | 目標4 | 目標5 | 目標6 | 目標7 | 目標8 | 目標9 | 目標10 | 目標11 | | | | | |
| | | 2-1 タクシーを活用した新たな公共交通の導入 | 協議会、町(まちづくり課)、タクシー、住民 | | 実施必要性の調査 | 協議 | | | | | | | | | | | | | | | | 協議が整った地域で実証実験 | 方針3 | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ○ | ● | ○ | ○ | ○ | | |
| | | 2-2 地域内の短距離移動を補完する新たな公共交通の導入 | 協議会、住民、町(まちづくり課)、社協、タクシー | | 実施可能性の調査 | 協議 | | | | | | | | | | | | | | | | | 協議が整った地域で実証実験 | 方針3 | ○ | ○ | ○ | ● | ● | ● | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 2-3 企業送迎バス等の公共交通化・共同運行の働きかけ | 協議会、町(まちづくり課)、バス、IC周辺の民間企業、住民 | 協議会、町(まちづくり課)、バス、IC周辺の民間企業、住民 | 検討・協議 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | ● | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| (3) 鉄道駅の賑わい創出 | 実施主体 | 関連する方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 目標1 | 目標2 | 目標3 | 目標4 | 目標5 | 目標6 | 目標7 | 目標8 | 目標9 | 目標10 | 目標11 | | | | | |
| | | 3-1 神川駅周辺の賑わい創出 | 町(まちづくり課)、JR、商工会、住民、社協、バス、タクシー | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| (4) 公共交通の運営支払い方法の多様化 | 実施主体 | 関連する方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 目標1 | 目標2 | 目標3 | 目標4 | 目標5 | 目標6 | 目標7 | 目標8 | 目標9 | 目標10 | 目標11 | | | | | |
| | | 4-1 キャッシュレス決済の導入 | 町(まちづくり課)、バス | 検討 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 検討結果を踏まえ、導入準備 | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 4-2 回数券の共通利用 | 協議会、町(まちづくり課)、バス、タクシー、住民 | 事業者との調整・協議 | 実証実験年度評価 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 継続可否の協議 | 方針3 | ○ | ● | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| (5) 情報発信で不安を解消 | 実施主体 | 関連する方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 目標1 | 目標2 | 目標3 | 目標4 | 目標5 | 目標6 | 目標7 | 目標8 | 目標9 | 目標10 | 目標11 | | | | | |
| | | 5-1 公共交通パンフレットの作成 | 協議会、町(まちづくり課、ふくし課)、バス、タクシー、商工会、住民 | 作成 | 配布 | | | | | | | | | | | | | | | | | | ダイヤ改正等に合わせて随時作成 | 方針3 | ○ | ● | ● | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ● |
| | | 5-2 「うらら」路線図・時刻表の発行 | 協議会、町(まちづくり課)、住民 | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ● | | | | | | | ○ | ● |
| | | 5-3 「東浦マイ時刻表サービス(仮称)」の提供 | 町(まちづくり課) | | 実施方法の検討 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 実施 | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | | 5-4 「うらら」バス停掲示時刻表の公開 | 町(まちづくり課) | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 5-5 「うらら」の誤乗防止 | 協議会、町(まちづくり課)、バス、警察署 | 協議会、町(まちづくり課)、バス、警察署 | 検討・協議 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | |
| (6) MM等の手法を用いて人々の意識や行動を変える | 実施主体 | 関連する方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 目標1 | 目標2 | 目標3 | 目標4 | 目標5 | 目標6 | 目標7 | 目標8 | 目標9 | 目標10 | 目標11 | | | | | |
| | | 6-1 地域に向いた乗り方勉強会の開催 | 町(まちづくり課、児童課、ふくし課)、バス、タクシー、住民、社協 | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ● | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | 6-2 公共交通に関するワークショップの開催 | 町(まちづくり課)、バス、タクシー、住民、社協 | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ● | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | 6-3 公共交通の乗車体験会の開催 | 町(まちづくり課)、バス、タクシー、住民、社協 | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 6-4 高齢者運転免許自主返納支援事業の強化 | 町(まちづくり課、住民自治課、ふくし課)、警察署、住民、社協 | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| (7) 地域と協力して、公共交通が利用しやすい状況をつくる | 実施主体 | 関連する方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 目標1 | 目標2 | 目標3 | 目標4 | 目標5 | 目標6 | 目標7 | 目標8 | 目標9 | 目標10 | 目標11 | | | | | |
| | | 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 | 住民、町(すべての課)、社協 | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | 7-2 「うらら」時刻表・接近情報画面を協力施設・協力店舗等で表示 | 商工会、住民、町(まちづくり課) | 募集 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | 7-3 住民・地域団体による公共交通利用機会の推進 | 住民、町(まちづくり課)、社協 | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 7-4 公共交通利用状況の情報公開 | 町(まちづくり課)、バス、タクシー | 公開 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| (8) 断層横断的に役場一丸となって、公共交通が利用しやすいよう取り組む | 実施主体 | 関連する方針 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 目標1 | 目標2 | 目標3 | 目標4 | 目標5 | 目標6 | 目標7 | 目標8 | 目標9 | 目標10 | 目標11 | | | | | |
| | | 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 | 町(まちづくり課、都市計画課、商工振興課、その他の課) | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | 8-2 公共交通の運行時刻や経路に合わせた町主催会議等の開催 | 町(すべての課) | 作成 | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| | | 8-3 交通事業者の担い手確保支援 | 町(まちづくり課、商工振興課) | 調整 | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | | | | | | |
| 8-4 町職員向け路線図・時刻表の見方、及び経路検索講習会の開催 | 町(まちづくり課) | 随時実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 方針3 | ○ | ○ | ○ | | | | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |

※実施主体の「協議会」は「東浦町地域公共交通協議会」、「町」は「東浦町」、「バス」は「バス事業者」、「警察署」は「東浦警察署」、「住民」は「地域住民」、「IC周辺の民間企業」は「東浦知多IC周辺の民間企業」、「タクシー」は「タクシー事業者」、「JR」は「JR東海」、「社協」は「東浦町社会福祉協議会」、「商工会」は「東浦町商工会」を指す。
 ※関連する目標の「○」は「目標を達成するために大きな効果が見込まれる事業」、「●」は「目標を達成するために効果が認められる事業」を指す。
 ※「利便増進事業」欄に、利便増進事業は◎、利便増進事業に関連して実施される事業は○を記す。

3 施策別の事業内容・実施主体・スケジュールの詳細

施策別に、個別具体の事業内容・実施主体・スケジュールをまとめました。

なお、表中に記載のある実施主体の「地域住民」には、「連絡所長等の地区活動で中心となる方」、「サロン・子ども会等の地域住民で構成された団体」、「東浦町内の店舗や工場等で商業活動をしている方」も含んでいます。また、関連する目標の番号に二重下線（ ）があるものは「目標を達成するために大きな効果が見込まれる事業」、番号のみのものが「目標を達成するために効果が見込まれる事業」を意味しています。

1 既存路線の利便性向上

| 事業名／関連する目標 | 事業内容 |
|--|---|
| <p>1-1 「う・ら・ら」、 路線バスの経路及び ダイヤの見直し (目標) 1、2、<u>3</u>、4、 <u>5</u>、6、7、8、11</p> | <p>【利便増進事業】 下記を中心とする、「う・ら・ら」の経路及びダイヤの見直しを実施する。</p> <p>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、高校線を新設する。</p> <p>② 藤江線、新田線を名鉄巽ヶ丘駅に乗り入れ、町内全地域から巽ヶ丘駅へ行けるようにする。</p> <p>③ 「う・ら・ら」各路線の乗継利便性及び利用者層や時間帯ごとのニーズを意識したダイヤを設定する。</p> <p>その他、必要に応じ公共交通の経路及びダイヤの見直しを随時実施する。</p> <p><実施主体> 東浦町地域公共交通会議、東浦町（まちづくり課）、バス事業者</p> <p><スケジュール> 2022年度～2024年度：経路及びダイヤの検討・協議 2024年度：実施</p> |

| | | |
|-----------------|--|--|
| <p>1- 2</p> | <p>利用の多い バス乗り場の改善 (目標) 1、2、3、6、 7、8</p> | <p>計画期間中に、乗入れ路線及び利用者数の多い緒川駅東口・イオンモール東浦の両バス停での誤乗防止を図るため、路線によって乗り場を分ける。</p> <p><実施主体> 東浦町（まちづくり課）、バス事業者、半田警察署</p> <p><スケジュール> 2022年度～2024年度：乗り場見直し案の検討・協議 2024年度：乗り場の変更 ※「事業5-5」（32ページ参照）に合わせて行う。</p> |
| <p>1- 3</p> | <p>知多バス 「東ヶ丘団地線」の 利便性向上 (目標) 1、2、3、6、 7、8、11</p> | <p>【利便増進事業】 下記を中心とする、知多バスとの連携強化策を実施し、知多バス東ヶ丘団地線の利便性の向上、「う・ら・ら」との共存を図る。</p> <p>①「う・ら・ら」と知多バス東ヶ丘団地線の運賃を統一する。</p> <p>②東ヶ丘団地内の「う・ら・ら」バス停の位置を知多バス「東ヶ丘団地線」の位置と統一する（交通安全上、危険な場合を除く）。この際に、バス停配置等の見直しも行う。</p> <p>③名古屋・金山方面から巽ヶ丘駅に向かう名鉄河和線と、「う・ら・ら」、知多バス「東ヶ丘団地線」との乗継時刻表の作成・周知を行う。</p> <p><実施主体> 東浦町地域公共交通会議、東浦町（まちづくり課）、バス事業者、地域住民</p> <p><スケジュール> 2022年度～2024年度：知多バスと東ヶ丘団地線との連携を検討・協議 2024年度：実施</p> |
| <p>1- 4</p> | <p>知多バス 「刈谷中部空港線」 の活用 (目標) 1、2、3、5、</p> | <p>知多バス「刈谷中部空港線」の緒川駅から東浦知多 IC の運行区間に停留所を増設し、新たな需要創出を目指す。町内での空港利用者の利便性向上と、副次的に「う・ら・ら」で満たせない町内移動を補う効果（東浦知多 IC 周辺の工場</p> |

| | | |
|--|----------|--|
| | 6、7、8、11 | <p>従業員の通勤利用も含む。)も見出せる。</p> <p><実施主体> 東浦町地域公共交通会議、東浦町（まちづくり課）、 バス事業者、東浦知多 IC 周辺の民間企業、地域住民</p> <p><スケジュール> 2022年3月現在、刈谷中部空港線は1往復を除き運休している。したがって、本事業は実施主体において情勢を鑑みながら、2026年度まで随時実施を検討する。</p> |
|--|----------|--|

2 新たな公共交通の導入検討

| 事業名／関連する目標 | 事業内容 |
|---|---|
| <p>2-1</p> <p>タクシーを活用した新たな公共交通の導入 (目標) 1、2、3、<u>4</u>、<u>5</u>、<u>6</u>、<u>7</u>、8、11</p> | <p>① 町運行バス「う・ら・ら」では満たせない 20 時～21 時の移動需要を補うとともに、タクシー需要を創出するための対策を実施する。</p> <p>② 計画期間中に実証実験を行う。地域と合意をしたうえで、3 年目に到達すべき利用者数の目標を設定する。</p> <p><実施主体> 東浦町地域公共交通会議、東浦町（まちづくり課）、タクシー事業者、地域住民</p> <p><スケジュール> 2022 年度：対象地域による実施必要性の調査 2023 年度以降：実施必要性の高い地域において住民懇談会の継続、地域における実施体制の構築、目標設定の協議 2024 年度以降：協議・体制が整った地域で実証実験</p> |
| <p>2-2</p> <p>地域内の短距離移動を補完する新たな公共交通の導入 (目標) 1、2、3、<u>4</u>、<u>5</u>、<u>6</u>、<u>7</u>、8、11</p> | <p>「う・ら・ら」が運行していないエリアや時間帯、「う・ら・ら」の利用が難しい方に対する公共交通の有り方を、下記の方法で検討、実施する。</p> <p>① 自家用有償旅客運送事業の導入について検討する。</p> <p>② 自家用車活用事業の導入について検討する。</p> <p>③ グリーンスローモビリティ等の地域内における短距離移動を補う新たな公共交通の導入について検討する。</p> <p>④ 計画期間中に実証実験を行う。 実証実験に際しては、3 年目に到達すべき利用者数の目標設定について地域と合意をしたうえで行う。</p> <p><実施主体> 東浦町地域公共交通会議、地域住民、東浦町（まちづくり課）、東浦町社会福祉協議会、タクシー事業者</p> <p><スケジュール> 2024 年度：住民懇談会等による実施必要性の調査 2025 年度以降：実施必要性の高い地域において住民懇談会の継続、地域における実施体制の構築、目標設定の協議</p> |

| | | |
|--|--|----------------------------|
| | | 2026 年度以降：協議・体制が整った地域で実証実験 |
|--|--|----------------------------|

2 評価スケジュール

「計画の目標を達成するために行う施策」及び「目標」の達成状況は、毎年度の前期・後期でそれぞれ確認することを基本とします。評価スケジュールを下表に示します。

表 評価スケジュール

| | 令和4年度（2022） | | | | 令和5年度（2023） | | | | 令和6年度（2024） | | | | 令和7年度（2025） | | | | 令和8年度（2026） | | | | 令和9年度（2027） | | | | 令和10年度（2028） | | | | 令和11年度（2029） | | | |
|--------------------------|--------------|-----------|---------------------|-----------|--------------|-----------|---------------------|-----------|--------------|-----------|---------------------|-----------|--------------|-----------|---------------------|-----------|--------------|-----------|---------------------|-----------|--------------|-----------|---------------------|-----------|--------------|-----------|---------------------|-----------|--------------|--|--|--|
| | 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 | 本計画の策定 | | 確認 | | 確認 | | 確認 | | | | | |
| アウトカム指標を用いた 目標達成状況の評価 | 本計画の策定 | | 確認 | | 確認 | | 確認 | | | | | |