

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1月20日 令和4年度評価結果送付

## 1. 【Plan】 協議会等が目指す地域公共交通の姿

## (1) 地域の特性と公共交通

人口	50,327人 (令和4年11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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>

## (3) 計画の基本方針

- 「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。
- 「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。
- 「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



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, <b>2</b> , 3, 6, 7, 8
2. 概要	町運行バス「う・ら・ら」の回数券を、民間バス・タクシーの金券として共通利用可能とする。
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>民間バス事業者 1者</b> (補足) 知多乗合(株) R5.1月から刈谷交通(株)も加入</li> <li>・ <b>タクシー事業者 5者</b> 安全タクシー(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)</li> </ul>
5. 運用開始日	令和4年10月1日(土曜日) から
6. 実績	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 民間バスでの利用実績 28枚×100円/枚 = <b>2,800円</b> (注意)</li> <li>・ 民間タクシーでの利用実績 71枚×100円/枚 = <b>7,100円</b> R4.10月～R4.11月の実績値</li> </ul>
7. 効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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数件来ていることから、<b>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。</b></li> <li>・ 自主返納支援で配布している11枚分の「う・ら・ら」回数券がタクシーでの支払い時に利用されており、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。</li> </ul>
8. 課題	運用開始から2か月と期間は短く、 <b>周知が行き届いていないため、利用もまだ少ない</b> と考えられる。年度末に発行する公共交通パンフレットにも事業内容を掲載し、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)

## 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

## 【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
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り方教室（藤江サロン） 令和4年10月5日</li> <li>乗り方教室（産業まつり） 令和4年11月12日</li> </ul>
6. 参加者	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り方教室（藤江サロン） 参加者層：<b>高齢者</b>、参加者数：19人</li> <li>乗り方教室（産業まつり） 参加者層：<b>家族連れ～高齢者</b>、参加者数：300人程度</li> </ul>
7. 効果	<p>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）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>乗り方教室（藤江サロン） <b>利用者数 8人 利用者割合 42%</b></li> <li>乗り方教室（産業まつり） <b>利用者数 40人 利用者割合 16%</b></li> </ul> <p>本事業は、参加者からご好評いただいているだけでなく、利用実績でも一定の数値を出しており、<b>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。</b></p>
8. 課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>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。</b></li> <li>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。</li> </ul>



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4年11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																																																																												
<b>目標2</b> <b>公共交通利用者数・</b> <b>利用台数の増加</b> ■ 「う・ら・ら」 179,539人 (R2年度) → <b>260,000人 (R8年度)</b>	■ 「う・ら・ら」 <b>163,770人/年 (R4.4-R4.11)</b> <b>(注意) 4月～11月の計で比較</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• H30年度比 12,118人減(7%減)</li> <li>• R1年度比 6,636人減(4%減)</li> <li>• R2年度比 50,835人増(45%増)</li> <li>• R3年度比 16,698人増(11%増)</li> </ul>	× <b>未達成 (令和4年11月末時点)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (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。</li> <li>• R4年度はすべての月間でH30年度より利用者数が少なく、12,118人減(7%減)。</li> <li>• R4年度がH30年度(目標)の利用者数に及ばなかったのは、<b>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</b>が主要因。</li> <li>• ただし、R3.2月に行ったダイヤ改正やワクチン接種等による外出意識の変容から、<b>R3.2月以降は利用者数は回復傾向</b>。</li> </ul>																																																																												
<div data-bbox="280 749 884 792" data-label="Caption"> <p>「う・ら・ら」利用者数の推移 (人)</p> </div> <div data-bbox="48 821 1110 1363" data-label="Figure"> <table border="1"> <caption>「う・ら・ら」利用者数の推移 (人)</caption> <thead> <tr> <th>月</th> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>4月</td><td>21,500</td><td>21,500</td><td>8,500</td><td>18,500</td><td>20,000</td></tr> <tr><td>5月</td><td>22,500</td><td>22,500</td><td>8,800</td><td>17,000</td><td>20,500</td></tr> <tr><td>6月</td><td>22,500</td><td>22,500</td><td>15,200</td><td>18,200</td><td>21,500</td></tr> <tr><td>7月</td><td>22,000</td><td>22,000</td><td>16,500</td><td>18,500</td><td>19,500</td></tr> <tr><td>8月</td><td>20,000</td><td>20,000</td><td>14,200</td><td>16,500</td><td>18,200</td></tr> <tr><td>9月</td><td>22,500</td><td>22,500</td><td>15,200</td><td>18,200</td><td>20,000</td></tr> <tr><td>10月</td><td>23,800</td><td>18,800</td><td>17,200</td><td>20,200</td><td>21,800</td></tr> <tr><td>11月</td><td>23,000</td><td>20,200</td><td>16,800</td><td>20,200</td><td>21,500</td></tr> <tr><td>12月</td><td>21,500</td><td>19,500</td><td>16,500</td><td>20,200</td><td>19,500</td></tr> <tr><td>1月</td><td>20,000</td><td>19,000</td><td>14,500</td><td>17,200</td><td>18,500</td></tr> <tr><td>2月</td><td>20,200</td><td>18,500</td><td>16,000</td><td>16,800</td><td>16,200</td></tr> <tr><td>3月</td><td>21,000</td><td>12,800</td><td>19,500</td><td>20,800</td><td>21,000</td></tr> </tbody> </table> </div>			月	H30	R1	R2	R3	R4	4月	21,500	21,500	8,500	18,500	20,000	5月	22,500	22,500	8,800	17,000	20,500	6月	22,500	22,500	15,200	18,200	21,500	7月	22,000	22,000	16,500	18,500	19,500	8月	20,000	20,000	14,200	16,500	18,200	9月	22,500	22,500	15,200	18,200	20,000	10月	23,800	18,800	17,200	20,200	21,800	11月	23,000	20,200	16,800	20,200	21,500	12月	21,500	19,500	16,500	20,200	19,500	1月	20,000	19,000	14,500	17,200	18,500	2月	20,200	18,500	16,000	16,800	16,200	3月	21,000	12,800	19,500	20,800
月	H30	R1	R2	R3	R4																																																																										
4月	21,500	21,500	8,500	18,500	20,000																																																																										
5月	22,500	22,500	8,800	17,000	20,500																																																																										
6月	22,500	22,500	15,200	18,200	21,500																																																																										
7月	22,000	22,000	16,500	18,500	19,500																																																																										
8月	20,000	20,000	14,200	16,500	18,200																																																																										
9月	22,500	22,500	15,200	18,200	20,000																																																																										
10月	23,800	18,800	17,200	20,200	21,800																																																																										
11月	23,000	20,200	16,800	20,200	21,500																																																																										
12月	21,500	19,500	16,500	20,200	19,500																																																																										
1月	20,000	19,000	14,500	17,200	18,500																																																																										
2月	20,200	18,500	16,000	16,800	16,200																																																																										
3月	21,000	12,800	19,500	20,800	21,000																																																																										

目標	実績値	達成状況	考察
<p><b>目標3 (1/4)</b>  <b>「う・ら・ら」各路線・系統の利用者数の増加</b></p> <p>■環状線（左回り）                      62,033人（R2年度） → <b>80,000人（R8年度）</b></p>	<p>■環状線（左回り）  <b>50,472人（R4.4-R4.11）</b>                      （注意）4月～11月の計で比較</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• R1年度比 239人減(2%減)</li> <li>• R2年度比 10,794人増(27%増)</li> <li>• R3年度比 3,760人増(8%増)</li> </ul>	<p style="color: red; text-align: center;">（令和4年11月末時点）                      ×未達成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目標を達成するには、12月から3月までの各月の利用者数が約7,400人以上となる必要がある。R4年度中の最大値6,764人がこの数値に及ばないことから、R4年度には<b>目標を達成できない見込み</b>。</li> <li>• R4年度の利用者数が目標に及ばない（見込み）のは、<b>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</b>が主要因。</li> </ul>
<p>■環状線（右回り）                      46,638人（R2年度） → <b>72,000人（R8年度）</b></p>	<p>■環状線（右回り）  <b>42,424人（R4.4-R4.11）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• R1年度比 488人増(4%増)</li> <li>• R2年度比 14,305人増(51%増)</li> <li>• R3年度比 1,531人増(4%増)</li> </ul>	<p style="color: red; text-align: center;">（令和4年11月末時点）                      ×未達成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目標を達成するには、12月から3月までの各月の利用者数が約7,400人以上となる必要がある。R4年度中の最大値5,867人がこの数値に及ばないことから、R4年度には<b>目標を達成できない見込み</b>。</li> <li>• R4年度の利用者数が目標に及ばない（見込み）のは、<b>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</b>が主要因。</li> </ul>

## 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
<p>目標3 (2/4) 「う・ら・ら」各路線・ 系統の利用者数の増加</p> <p>■長寿線 33,845人 (R2年度) → 48,000人 (R8年度)</p>	<p>■長寿線 32,249人 (R4.4-R4.11) (注意) 4月～11月の計で比較</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• R1年度比 3,259人増(11%増)</li> <li>• R2年度比 10,350人増(47%増)</li> <li>• R3年度比 4,321人増(15%増)</li> </ul>	<p>(令和4年11月末時点) ○達成見込み</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目標を達成するには、12月から3月までの各月の利用者数が約3,950人以上となる必要がある。R4年度の利用者数の平均は4,031人であることから、<b>R4年度には目標を達成する見込み。</b></li> <li>• R4年度の利用者数が目標を達成する(見込み)のは、<b>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が主要因。</b></li> </ul>
<p>■刈谷線 22,124人 (R2年度) → 29,000人 (R8年度)</p>	<p>■刈谷線 19,485人 (R4.4-R4.11)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• R1年度比 3,504人増(22%増)</li> <li>• R2年度比 5,568人増(40%増)</li> <li>• R3年度比 2,515人増(15%増)</li> </ul>	<p>(令和4年11月末時点) ○達成見込み</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目標を達成するには、12月から3月までの各月の利用者数が約2,400人以上となる必要がある。R4年度の利用者数の平均は2,436人であることから、<b>R4年度には目標を達成する見込み。</b></li> <li>• R4年度の利用者数が目標を達成する(見込み)のは、<b>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が主要因。</b></li> </ul>

## 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
<p>目標 3 (3/4) 「う・ら・ら」各路線・ 系統の利用者数の増加</p> <p>■東浦高校線（於大公園南経由） 11,928人（R2年度） → <b>22,000人（R8年度）</b></p>	<p>■東浦高校線（於大公園南経由） <b>15,034人（R4.4-R4.11）</b> <b>（注意）4月～11月の計で比較</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• R1年度比 1,481人増(61%増)</li> <li>• R2年度比 7,397人増(97%増)</li> <li>• R3年度比 3,356人増(29%増)</li> </ul>	<p>（令和4年11月末時点） ○達成見込み</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目標を達成するには、12月から3月までの各月の利用者数が約1,750人以上となる必要がある。R4年度の利用者数の平均が1,879人であることから、<b>R4年度には目標を達成する見込み。</b></li> <li>• R4年度の利用者数が目標値を達成する（見込み）のは、<b>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が</b>主要因。</li> </ul>
<p>■東浦高校線（文化センター経由） 8,536人（R2年度） → <b>11,000人（R8年度）</b></p>	<p>■東浦高校線（文化センター経由） <b>7,614人（R4.4-R4.11）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• R1年度比 315人減(14%減)</li> <li>• R2年度比 1,934人増(34%増)</li> <li>• R3年度比 1,386人増(22%増)</li> </ul>	<p>（令和4年11月末時点） ○達成見込み</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目標を達成するには、12月から3月までの各月の利用者数が約850人以上となる必要がある。R4年度の利用者数の平均が952人であることから、<b>R4年度には目標を達成する見込み。</b></li> <li>• R4年度の利用者数が目標値を達成する（見込み）のは、<b>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が</b>主要因。</li> </ul>

## 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
<p>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)</p>	<p>■長寿医療研究センター直行便 552人 (R4.4-R4.11) (注意) 4月~11月の計で比較</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• R1年度比 73人増(74%増)</li> <li>• R2年度比 239人増(76%増)</li> <li>• R3年度比 184人増(50%増)</li> </ul>	<p>(令和4年11月末時点) ×未達成</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 目標を達成するには、12月から3月までの各月の利用者数が約160人以上となる必要がある。R4年度中の最大値89人がこの数値に及ばないことから、R4年度中には<b>目標を達成できない見込み</b>。</li> <li>• R4年度の利用者数が目標に及ばない(見込み)のは、<b>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</b>ことなどが主要因。</li> </ul>

## (参考)

- 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11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月にダイヤ改正を行った。このことに伴って、森岡小学校区の代表バス停「森岡自然公園」、緒川小学校区の代表バス停「相生の丘」、卯ノ里小学校区の代表バス停「新田分団詰所」、藤江小学校区の代表バス停「平池台」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
<p><b>目標 5 (1/2)</b> 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</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>始発便 主要施設到着時刻</li> <li>最終便 主要施設発着時刻</li> <li>最大滞在可能時間</li> <li>運行頻度（往路）</li> <li>運行頻度（復路）</li> </ul>	<p>■ 森岡自然公園</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 始発便 主要施設到着時刻 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大府駅（休日） 75分遅くなる</li> <li>・ 金山駅（休日） 71分遅くなる</li> </ul> </li> <li>○ 最大滞在可能時間 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大府駅（休日） 75分短くなる</li> <li>・ 金山駅（休日） 71分短くなる</li> </ul> </li> <li>○ 運行頻度（往路） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大府駅（平日） 3便減</li> <li>・ 大府駅（休日） 8便減</li> <li>・ 金山駅（平日） 3便減</li> <li>・ 金山駅（休日） 8便減</li> </ul> </li> <li>○ 運行頻度（復路） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大府駅（平日） 2便減</li> <li>・ 大府駅（休日） 7便減</li> <li>・ 金山駅（平日） 3便減</li> <li>・ 金山駅（休日） 6便減</li> </ul> </li> </ul>	<p>× 未達成 (令和4年11月末時点)</p>	<p>知多バス「大府線」がR4.10月に行ったダイヤ改正に伴って変化した。知多バス「大府線」の減便に伴って、大府駅と金山駅への行きやすさ指標は低下。</p>

## 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
<p><b>目標5 (2/2)</b>  <b>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</b>            小学校区の代表バス停ごとに以下を設定。詳細は<b>参考資料</b>を参照。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>始発便 主要施設到着時刻</li> <li>最終便 主要施設発着時刻</li> <li>最大滞在可能時間</li> <li>運行頻度(往路)</li> <li>運行頻度(復路)</li> </ul>	<p>■ <b>相生の丘/新田分団詰所</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 始発便 主要施設到着時刻               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 巽ヶ丘駅(平日) 16分遅くなる</li> </ul> </li> <li>○ 最終便 主要施設発着時刻               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 巽ヶ丘駅(平日) 16分早くなる</li> </ul> </li> <li>○ 最大滞在可能時間               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 巽ヶ丘駅(平日) 32分短くなる</li> </ul> </li> <li>○ 運行頻度(往路)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 巽ヶ丘駅(平日) 1便減</li> </ul> </li> <li>○ 運行頻度(復路)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 金山駅(平日) 1便減</li> <li>・ 金山駅(休日) 1便減</li> </ul> </li> </ul>	<p>(令和4年11月末時点)            × 未達成</p>	<p>知多バス「東ヶ丘団地線」がR4.10月に行ったダイヤ改正に伴って変化した。<b>知多バス「東ヶ丘団地線」の減便に伴って、巽ヶ丘駅と金山駅への行きやすさ指標は低下。</b></p>
<p>”</p>	<p>■ <b>平池台</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 運行頻度(復路)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 巽ヶ丘駅(平日) 1便増</li> </ul> </li> </ul>	<p>(令和4年11月末時点)            × 未達成</p>	<p>知多バス「東ヶ丘団地線」がR4.10月に行ったダイヤ改正に伴って変化した。<b>知多バス「東ヶ丘団地線」の発着時刻の変更に伴って、「う・ら・ら」との接続が良くなり、巽ヶ丘駅への行きやすさ指標が向上。</b></p>

## 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
<p>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） → <b>200件（R4年度～R8年度の平均）</b></p>	<p>■ 高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数 <b>82件（R4.4-R4.11）</b> （参考）4月～3月の計</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H28年度 124件</li> <li>・ H29年度 136件</li> <li>・ H30年度 130件</li> <li>・ R1年度 183件</li> <li>・ R2年度 136件</li> <li>・ R3年度 122件</li> </ul> <p>【補足資料】 ■ 高齢者運転免許自主返納支援事業の支援件数 <b>109件（R4.4-R4.11）</b> （参考）4月～11月の計で比較</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H28年度比 26件増 31%増</li> <li>・ H29年度比 2件増 2%増</li> <li>・ H30年度比 23件増 27%増</li> <li>・ R1年度比 29件減 21%減</li> <li>・ R2年度比 6件減 5%減</li> <li>・ R3年度比 23件増 27%増</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>× 未達成 （令和4年11月末時点）</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R4.11月現在の自主返納件数82件は、1日あたり0.34件/日、1年（365日）あたり124件/年。この<b>R4年度の年間返納件数124件</b>は概算ではあるが、目標との比較を行うと、<b>R4年度には目標を達成できない見込み</b>。</li> <li>・ R4年度の自主返納件数が目標に及ばない（見込み）のは、<b>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が主要因</b>。</li> <li>・ 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、8月で21件。この月に支援件数が増えたのは、民間企業が休業かつ、半田警察署・役場が開庁しているお盆休みの期間と重なり、<b>返納・支援の窓口に行く足を家族などに頼りやすいことと、広報紙による周知のタイミングが上手く作用したことが主要因</b>。</li> <li>・ 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（見込み）のは、<b>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</b>等も一つの要因。</li> </ul>

## 4. 【Act】 計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

令和4年4月から令和4年11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
<b>目標2</b> <b>公共交通利用者数・</b> <b>利用台数の増加</b>	<b>×</b> <b>未達成</b>	<p><b>計画に記載された施策は着実に実施</b>する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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年度末に発行予定である。本紙では「<b>う・ら・ら</b>」のほか、<b>近隣の行政バス、民間バス・タクシーの乗り方を紹介</b>するほか、おでかけスポットなども掲載する予定である。</li> <li>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、<b>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</b>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。</li> </ul>
<b>目標3</b> <b>「う・ら・ら」各路線・</b> <b>系統の利用者数の増加</b>	<b>×</b> <b>未達成</b>	<p><b>計画に記載された施策を着実に実施</b>する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「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<b>地域版の時刻表を令和4年10月に発行</b>した。</li> <li>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。</li> <li>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、<b>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布することで、次の利用に繋がりがやすいことが分かった</b>。来年度以降も地域版の時刻表の発行・配布だけにとどまらず、次の利用に繋がる周知・利用促進活動に努めたい。</li> </ul>

## 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
<b>目標 5</b> 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	× <b>未達成</b>	<p>計画に記載された施策を<b>着実に実施</b>する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>現段階で「う・ら・ら」と知多バス「東ヶ丘団地線」等との<b>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。</b></li> </ul>
<b>目標 9</b> 高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数の増加	× <b>未達成</b>	<p>計画に記載された施策を<b>着実に実施</b>する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「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ると考えられる。以上のことから、<b>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。</b></li> <li>「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.13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。<b>引き続き、支援事業の周知活動を行う必要がある。</b></li> </ul>

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
前回	<p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>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。</p>
	<p>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。</p> <p>※前回：令和4年2月17日</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<p>令和5年度に行うダイヤ改正に向けたアンケート及び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。</p>

# 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				令和5年度				令和6年度				令和7年度				令和8年度			
	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	●		●	●	●		●	●	★	●	●	●	●		●	●	●		●	●
アウトカム指標を用いた 目標達成状況の 評価	●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●	●		●	●

## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>「う・ら・ら」令和3年度事業報告及び決算報告</li> <li>「う・ら・ら」回数券の民間バス・タクシーでの共通利用</li> </ul>
第2回	7月21日	対面	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用状況</li> <li>「う・ら・ら」お試し乗車券の配付</li> </ul>
第3回	10月25日	書面	<ul style="list-style-type: none"> <li>「う・ら・ら」回数券の共通利用事業への事業者の新規加入</li> </ul>
第4回	1月4日	書面	<ul style="list-style-type: none"> <li>東浦町地域公共交通計画の評価</li> </ul>
第5回	1月27日	対面	<ul style="list-style-type: none"> <li>東浦町地域公共交通計画の評価（書面協議の結果報告）</li> </ul>