

令和3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

平成28年11月1日 東浦町地域公共交通網形成計画策定
（計画期間：平成28年11月～令和4年3月）

令和4年1月17日 令和3年度評価結果送付

(1)地域の特性と公共交通

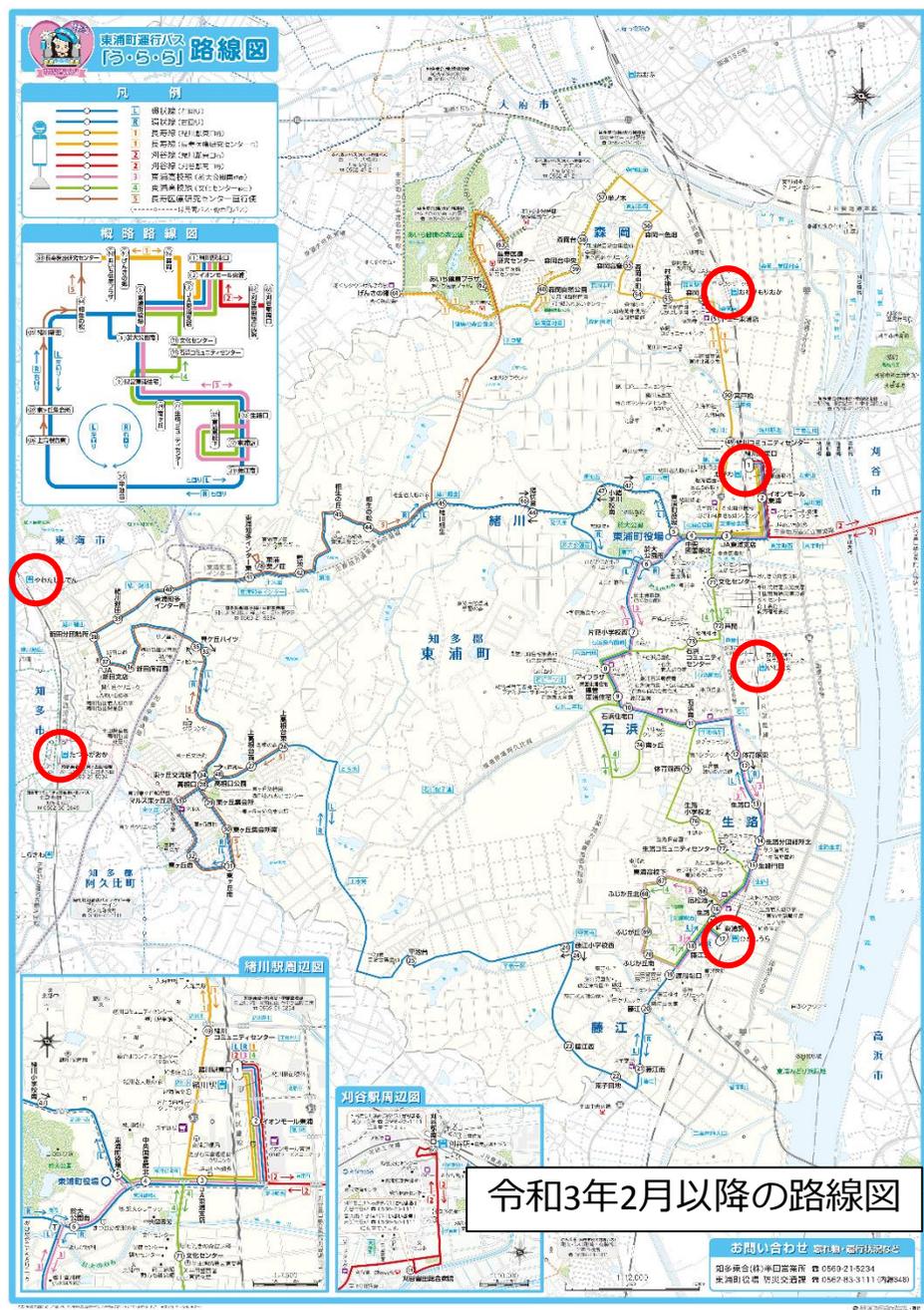
人口	50,399人 (令和3年11月末：住民登録)
特性	東側と西側に主要な市街地が形成されたベッドタウン
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 東部はJR武豊線、西部の町境付近は名鉄河和線が南北に運行 その間に広がる鉄道空白地域を繋ぐように町運行バス「う・ら・ら」が運行 北部の森岡台とJR大府駅を結ぶ知多バス「大府線」、東ヶ丘団地と名鉄巽ヶ丘駅を結ぶ「東ヶ丘団地線」が運行

(2)計画の基本方針

- 1 コンパクトなまちづくりと連携した地域社会の活力の維持・向上
- 2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立
- 3 「くらしの足」を支え、安心して利用できる生活圏スケールでの公共交通網形成

(3)計画の期間

- 1 平成28年度から令和3年度までの6年間



お問い合わせ 知多バス 0569-21-5234
 知多バス(株) 刈谷営業所 0569-21-5234
 刈谷駅前 市民交通課 0569-463-3111 (内線480)

「う・ら・ら」で安心おでかけキャンペーン

(1) 東浦安心おでかけマップ2021の発行(R3.4.1~)

- 感染リスクを少しでも下げる“かしこいおでかけ”が実践できるように、人混みを避けて買い物等ができるスポット・バスの運行時刻を紹介した。全戸配布、公共施設及び協力店に配架。



後日アンケート (R3.5.18~6.20)

- マップに掲載した情報が「有益である」と感じた方は多い
- おでかけやバスに対する安心感は、「変わった」と「変わらない」が半数ずつだった

(2) 防疫対策の周知 (R2.4.1~)

- 広報紙、町ホームページ、車内、イオンモール東浦のサイネージ等にて町運行バス「う・ら・ら」の防疫対策（車内の消毒、消毒ボトルの設置、車内の換気等）に関する周知を図った。



イベントの開催

- R3.2のダイヤ改正及び、マップの発行に合わせて、イオンモール東浦にてバスの換気性能実演をはじめとしたイベントの開催を予定していたが、緊急事態宣言の発出に伴い、実施できなかった

※一度落ちてしまった安心感を戻すために、継続的に行っていく必要がある。

地域公共交通網形成計画の目標の達成状況を把握・評価及び、地域公共交通計画を策定するため各種調査を実施 (R3.8～)

調査種別	調査目的	対象等
アンケート調査 (R3.8～)	町全体の公共交通に対する意識等を定量的に把握すること ※同時に公共交通に対する意識・行動変容を促すことを狙っている	<ul style="list-style-type: none"> 12歳以上の町民900人及びその家族を対象 本人234人から回答 (回答率26.0%) 家族を含めると445人から回答
グループインタビュー (R3.10～)	地域ごとの個別具体的な要望等を定性的に把握すること	<ul style="list-style-type: none"> 7小学校区で定員10名程度、約90分のヒアリングを実施 参加者数は70名 名古屋大学大学院 環境学研究科 加藤博和教授がコーディネーターを務めた



1



2

1...アンケート調査で送付した依頼書、アンケート用紙、利用促進用のリーフレット

2...グループインタビューの様子

R3に実施したアンケート調査結果と、
R2の実績値（一部、R3の推定値）を元に東浦町地域公共交通網形成計画を評価する

■ 目標1のプロセス目標の評価

- 指標1：駅勢圏半径800m、バス停勢圏300mにおける人口カバー率

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
91.6%	94.0%	95.1%	1.1%	○

- R1.10に実施したダイヤ改正「狭路への乗入れ・バス停の設置」により達成

■ 目標1の成果目標の評価

- 指標1：住民の公共交通機関への満足度

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R3)	差 ②－①	達成可否
34.6%	40.6%	35.1%	△5.5%	×

- 指標2：町運行バス「う・ら・ら」の満足度

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R3)	差 ②－①	達成可否
21.8%	33.3%	26.1%	△7.2%	×

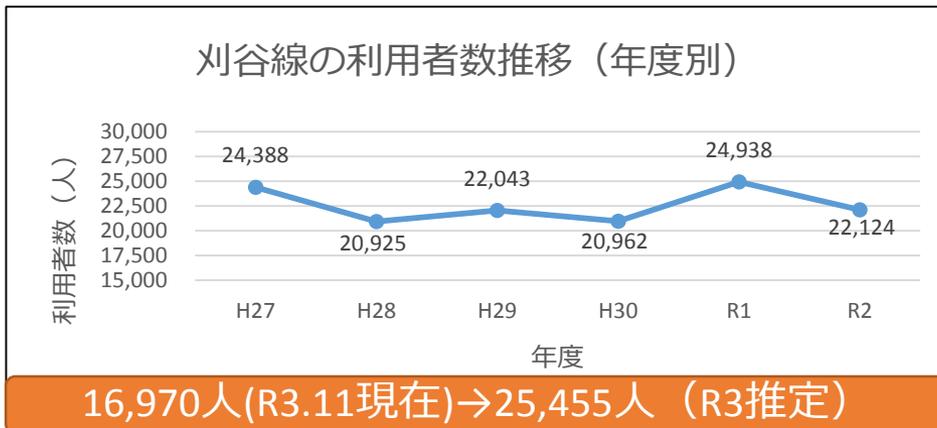
- どちらの満足度も、目標値は達成していないが、計画策定時の数値と比較すると増加している。
- どちらの満足度も、利用頻度が高い方ほど高く、利用頻度が低い方ほど低い。

■ 目標2のプロセス目標の評価

- 指標1：町運行バス「う・ら・ら」全路線1便あたりの乗車人数の増加

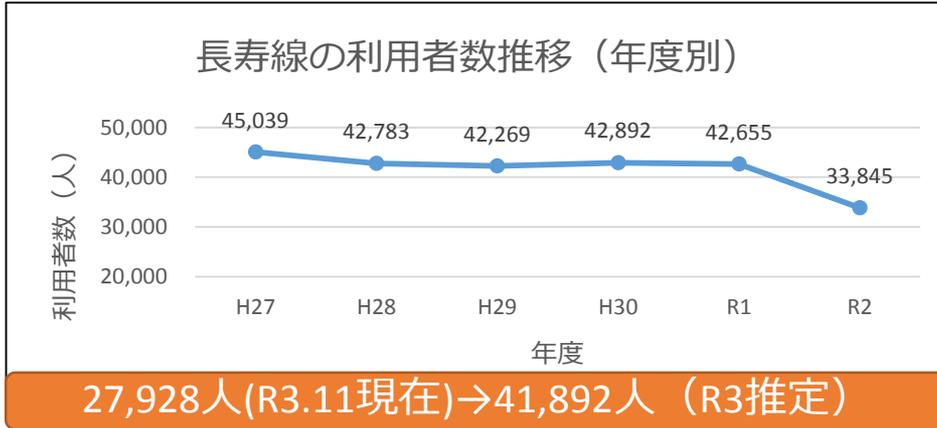
令和3年度11月現在
刈谷線 3.9人/便
長寿線 6.4人/便

	計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②-①	達成可否
刈谷線	5.4人	6.4人	3.4人	△3.0人	×
長寿線	6.9人	7.9人	5.2人	△2.7人	×



■ 目標値のみならず
策定時の数値よりも下回った要因

- R1を除き、刈谷線の利用者数がH27から減少。
- 特にR2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
- R1.10のダイヤ改正以降で運行便数が増加したこと (10便→18便) により、1便あたりの乗車人数が大きく減少



■ 目標値のみならず
策定時の数値よりも下回った要因

- 長寿線の利用者数がH27をピークに減少
- 特にR2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

■ 目標2の成果目標の評価

- 指標1：高齢者（65歳以上）の運転免許自主返納件数の増加

計画策定時 (H27)	①H28～R3の 平均（目標値）	②H28～R2の 平均（結果）	差 ②－①	達成可否
51人	100人	141.8人	41.8人	○

■ 事業利用者数
86件（R3.11現在）
→129件（R3推定値）

- 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、返納を検討する機会が増加
- H28から開始した「東浦町高齢者運転免許自主返納支援事業（※1）」に一定の効果が見られた

※1 ...運転免許を自主返納された高齢者を対象に、東浦町運行バス「う・ら・ら」の定期券や回数券、タクシー助成券、交通系ICカードの交付支援を行っている。



学生:6.2回/週、18～39歳:5.9回/週、
40～59歳:6.0回/週、60代前半:5.6回/週、
60代後半:5.0回/週、70代前半:5.3回/週、
70代後半:5.1回/週、80代以上:3.8回/週

- 指標2：高齢者（65歳以上）の外出頻度の増加

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R3)	差 ②－①	達成可否
4.6回/週	5.6回/週	4.7回/週	△0.9回/週	×

- 目標値には達していないが、計画策定時の数値と比較した場合、全ての世代で外出頻度は上回った。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かった。

■ 目標3のプロセス目標の評価

● 指標1：町運行バス「う・ら・ら」の利用者の増加

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
255,214人	290,000人	179,539人	△110,461人	×

147,072人(R3.11現在)
→220,608人 (R3推定)

町運行バス「う・ら・ら」の利用者数推移
(年度別)



■ 目標値のみならず 策定時の数値よりも下回った要因

- ・ 利用者数はH30から減少
- ・ 特にR2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
- ・ R1.10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

● 指標2：町運行バス「う・ら・ら」刈谷線及び長寿線の利用者の増加

	計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
刈谷線	24,388人	33,000人	22,124人	△10,876人	×
長寿線	45,039人	52,000人	33,845人	△18,155人	×

- ・ 刈谷線...R3の推定値 (25,455人) では、目標値には達しないがH27以降で最も多い利用者数になる。この要因としては、感染状況の落ち着きや、R1.10からの増便の効果が出始めたこと等が考えられる。
- ・ 長寿線...R3の推定値 (41,892人) では、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、R3.2からイオンモール東浦に延伸した効果が出始めたこと等が考えられる。

■ 目標3のプロセス目標の評価

● 指標3：タクシーの利用台数の増加

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
25,050台	30,000台	11,122台	△18,878台	×

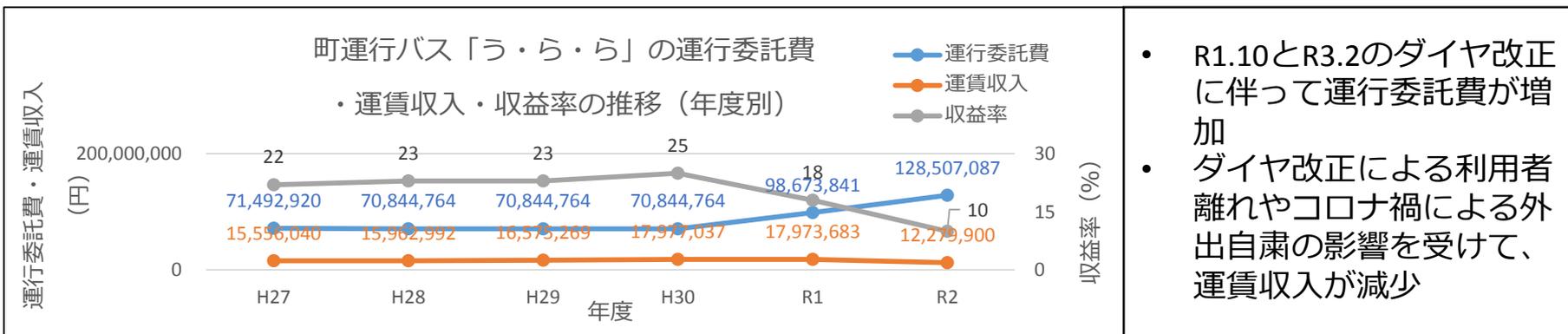
■ 目標値のみならず策定時の数値よりも下回った要因

- ・ 利用者数は、H28の26,470台をピークに減少
- ・ 特にR2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、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

■ 目標3の成果目標の評価 (指標1は5ページで実施済み)

● 指標2：町運行バス「う・ら・ら」への財政投入額 (住民一人あたりの年間負担額)

計画策定時 (H27)	①目標値 (R3)	②結果 (R2)	差 ②－①	達成可否
990円	990円	2,305円	1,315円	×



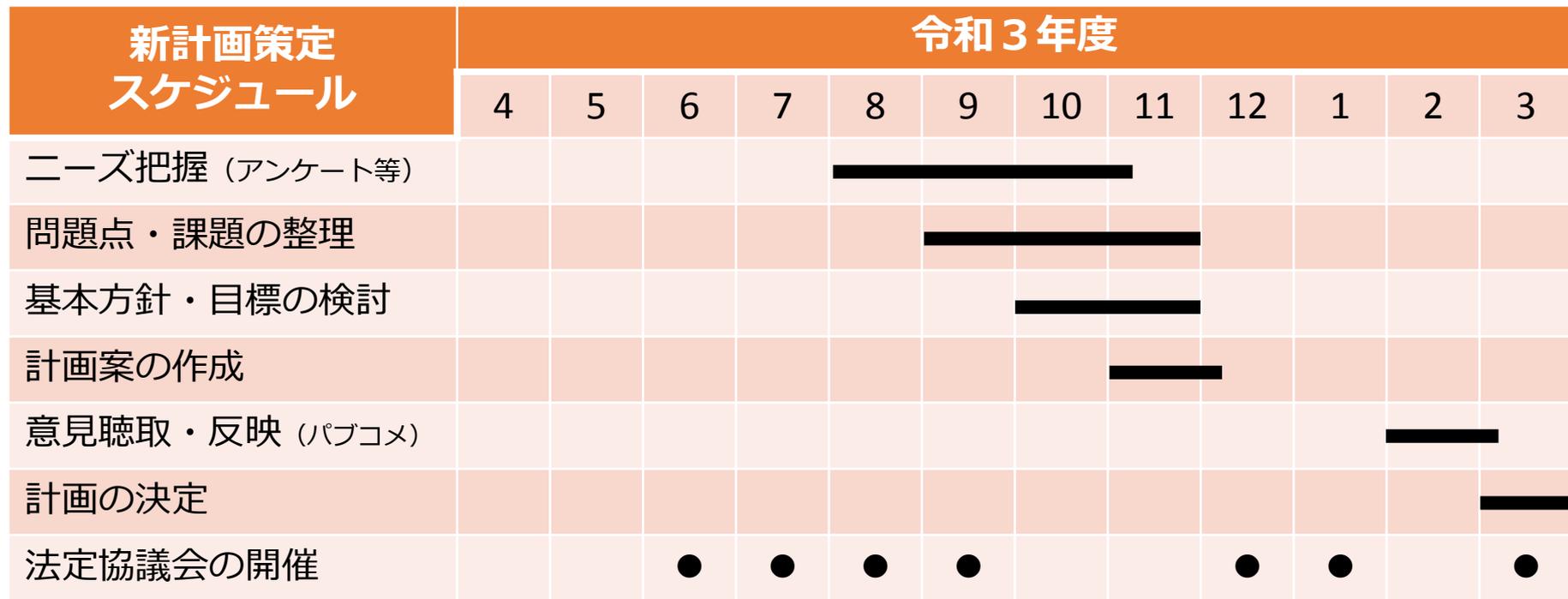
- ・ R1.10とR3.2のダイヤ改正に伴って運行委託費が増加
- ・ ダイヤ改正による利用者離れやコロナ禍による外出自粛の影響を受けて、運賃収入が減少

- 自己評価から得られた課題を分類ごとにまとめた。これらを反映し、令和3年度末に「東浦町地域公共交通計画」を策定する。

	分類	課題と対策
1	公共交通の利便性向上に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> ● カバー率の上昇や、運行台数の増台等によって財政投入額が増額したが、満足度は目標値に達していない。 ➤ カバー率、財政投入額とは異なる、サービス水準の向上を評価する指標の新設が必要。 ● R1.10のダイヤ改正で、大幅に運行ルートが変更したことで一定数の利用者離れがあった。 ➤ 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。 ➤ 分かりやすく、安心して乗車できる環境づくりが必要である。
2	公共交通の利用促進に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用頻度の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。 ➤ 「う・ら・ら」、民間バス、タクシーといった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。 ● 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する。 ➤ 運転免許自主返納支援事業の継続と、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。

- 自己評価から得られた課題を分類ごとにまとめた。これらを反映し、令和3年度末に「東浦町地域公共交通計画」を策定する。

	分類	課題と対策
3	公共交通の維持存続に関するもの	<ul style="list-style-type: none"> ● 「う・ら・ら」の利用者数、タクシー利用台数が大幅に減少。現計画には、公共交通の維持存続を目的とした事業や、それに紐づく目標・指標等が設定されていない。また、民間バスにおいては、利用者数に関する指標も設定されていない。 ➤ 公共交通の維持存続を目的とした事業及び、民間バスの評価指標を新設する必要がある。



＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

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
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）	町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	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。
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）	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	令和3年度に実施したアンケート調査より計測	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	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。
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）	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	令和3年度に実施したアンケート調査より計測	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 		

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"> 公共交通に親しむイベントの開催 総合地域公共交通マップの作成 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>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"> 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。 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。 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>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"> 公共交通に対する意識啓発 高齢者の運転免許自主返納支援の促進 	<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>	<p>・141.8人（平成28年度～令和2年度の平均）</p> <p>■返納件数が増加した要因</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	<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"> 公共交通に対する意識啓発 高齢者の運転免許自主返納支援の促進 	<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"> 4.7回/週（令和3年度） 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。 	<p>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。</p>	<p>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。</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」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"> 公共交通に親しむイベントの開催 総合地域公共交通マップの作成 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 生活圏スケールでの公共交通利用に向けた連携 	<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"> 利用者が平成30年度から減少していること。 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。 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	<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"> 公共交通に親しむイベントの開催 総合地域公共交通マップの作成 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 生活圏スケールでの公共交通利用に向けた連携 	<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） ・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。 ・この要因としては、令和元年度を除き、刈谷線の利用者が平成27年度から減少していることが挙げられる。 ・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。</p> <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） ・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。 ・この要因としては、長寿線の利用者が平成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。 ・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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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>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。