

■地域公共交通計画について

1. 地域公共交通計画の構成と策定イメージ

地域公共交通計画は、活性化再生法（持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）等の一部改正に準拠し、「地域公共交通計画(マスタープラン)」を策定します。

図 地域公共交通計画の構成（計画のレジューメ）

1. 地域特性と公共交通の現状

- 1) 地域特性の把握
- 2) 上位・関連計画の整理
- 3) 公共交通の現状
- 4) 公共交通を取り巻く社会情勢の変化

2. 各種ニーズの把握

- 1) 市民アンケート
- 2) バス乗降調査
- 3) バス利用者アンケート
- 4) 交通事業者・関係団体ヒアリング
- 5) 地域別ワークショップ

3. 既定計画（地域公共交通網形成計画及び再編実施計画）の評価

- 1) 現行計画における個別事業の進捗状況の整理
- 2) 現行計画における計画目標の達成度評価

4. 地域公共交通の課題

公共交通の確保・維持・改善に向け、多角的な視点で課題を整理します。

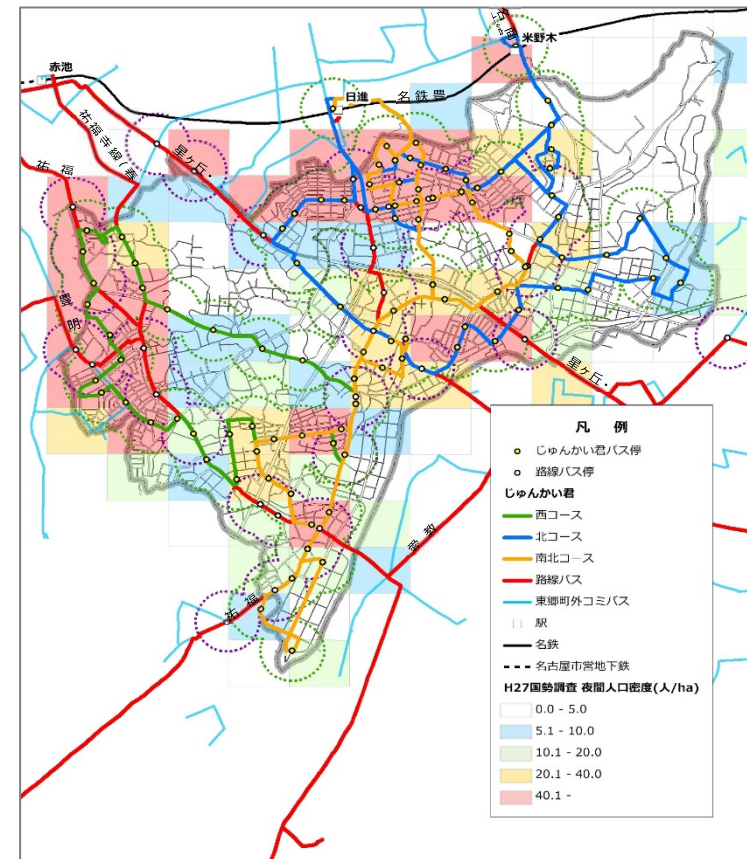
5. 地域公共交通計画案

- 1) 地域公共交通計画の基本的な方針
- 2) 計画の区域と期間
- 3) 計画の目標
- 4) 目標を達成するために行う事業・実施主体
- 5) 計画の達成状況の評価

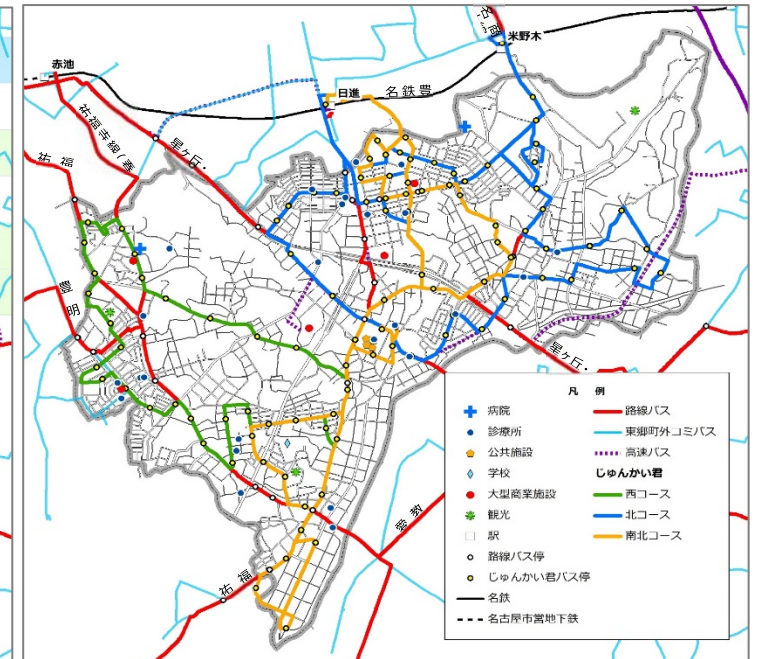
活性化再生法第五条第2項に記載される事項に準拠し、地域公共交通計画（マスタープラン）を策定します。

1. 地域特性と公共交通の現状、2. 各種ニーズの把握に係る調査結果の整理イメージ（東郷町地域公共交通計画より抜粋）

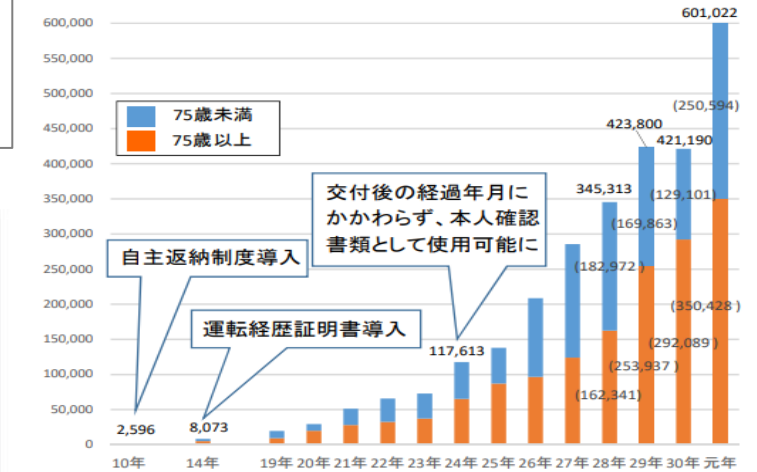
参考図：夜間人口の集積と公共交通網との関係



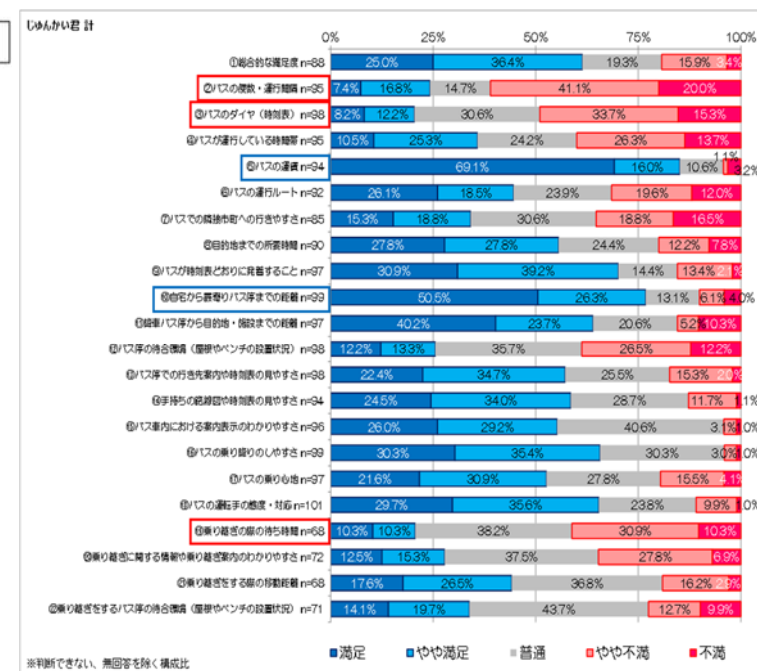
参考図：主要集客施設の立地状況と公共交通網との関係



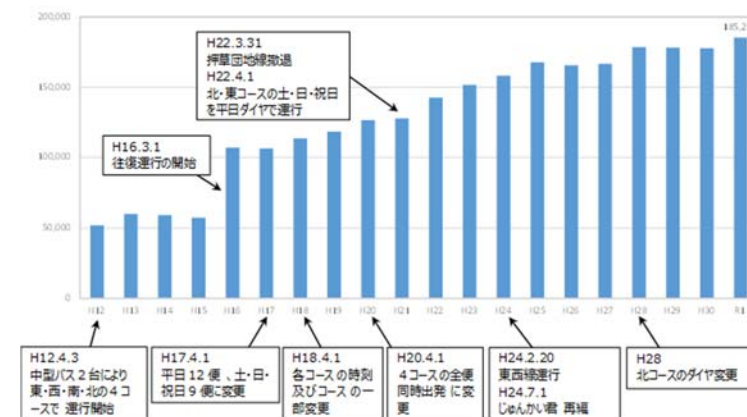
参考図：免許返納者数の推移



参考図：バスサービス項目別の満足度（利用者アンケート結果）



参考図：コミュニティバス利用者数の推移



参考図：バス停間 OD（乗降調査結果）



4. 地域公共交通の課題の整理イメージ（東郷町地域公共交通計画より抜粋）

Ⅳ 東郷町における地域公共交通の課題

東郷町の現状、公共交通サービスの状況や利用実態、各種ニーズ調査結果、集客施設調査及び現行の網形成計画の達成度評価について、各調査項目から見える個別課題等を抽出した後、公共交通を取り巻く社会情勢の変化や東郷町の上位計画（東郷町が目指す将来都市像）の視点を加味した上で、東郷町における地域公共交通の課題（集約課題）を整理します。また、個別課題から構成する集約課題の整理を次頁以降に整理します。

調査項目		個別課題等	地域公共交通の課題との対応番号			
			①	②	③	④
(1) 東郷町の現状	1	町の北部及び西部で人口密度の高い地域があるなかで、東郷セントラル地区開発による新規居住者が見込まれている	●	●	●	
	2	運行本数の多いバス路線が走る西部及び鉄道駅に近い北部では自動車の分担率が減少	●	●	●	
	3	東郷セントラル地区の開発で大型商業施設の開設とともにバスターミナルを整備	●	●	●	
(2) 公共交通サービスの状況	4	東郷町内には鉄道駅を有していないため、周辺市の鉄道駅へのアクセス利便性が求められている		●	●	
	5	運行本数の多い名鉄バスが町内の基幹的な路線として機能している		●	●	
	6	公共交通による町内の人口カバー率は88.4%を有し、人口密度の高い北部・西部地区は利用圏域に内包			●	
(3) 公共交通の利用実態	7	じゅんかい君の利用者数は増加傾向にある一方、運行経費も増加傾向にあるが、周辺市と比較して利用者1人当たりの運行経費は低い			●	●
	8	町内を走るバスの利用者数は、名鉄バスは横ばい、じゅんかい君は激増で推移	●		●	
	9	名鉄バスの利用者の居住地は、「東郷町」が平日で23.9%、休日で17.7%となっている。祐福寺線や東西線では東郷町居住者割合が高く、墨ヶ丘豊田線や愛教大線では東郷町居住者割合は低い		●	●	
(4) 公共交通に関する町民意向	10	じゅんかい君の利用者の居住地は、「東郷町」が平日で83.8%、休日で68.5%となっている。西コースや南北コースでは東郷町居住者割合が高く、北コースでは東郷町居住者割合が低い		●	●	
	11	バス乗車前後の乗り継ぎは、名鉄バスは「鉄道」との乗り継ぎが多く、じゅんかい君は「乗り継ぎしない」が多い	●	●		
	12	公共交通を利用する際に時刻や経路を調べる手段として、「鉄道やバスの情報が集約されたWebサイトやアプリ」が45.0%で最も利用されているが、「紙の路線図・時刻表」も25.7%利用されている			●	
	13	じゅんかい君が果たすべき役割は、「車を運転できない人にとっての移動手段」が最も高く、次いで「役場やいこまい館などの公共施設へ行くための交通手段」「いつでもバスを利用できるという安心感を与える役割」の順となっている	●		●	●
	14	名鉄バスが果たすべき役割は、「車を運転できない人にとっての移動手段」が最も高く、次いで「通学や通学などの日常の移動手段」、「隣接市への移動を容易にする役割」の順となっている		●	●	●
	15	藤田医科大学病院への新規路線の利用意向は、「通院目的で利用する」が73.2%と高いものの、「年に数回程度」以上の利用頻度は24.2%に留まっている	●		●	
	16	バス停まで一人で歩ける距離は「300m以上」が85.3%を占める			●	
	17	じゅんかい君の運行経費の負担について、「現状程度の負担でよい」が41.7%と主体を占め、次いで「利用者の負担額を増やす（無料対象者の見直しや運賃の値上げをする）ことで、町の負担額を減らすべき」が28.6%となっている			●	●
	18	運賃の値上げとして許容できる金額は、1乗車平均193.9円（現在100円）、65歳以上は平均115.6円（現在無料）となっている			●	●
	19	バス利用者のうち「自由に使える車がある」人の割合は12.2%となっている			●	●
(5) バス利用者意向	20	じゅんかい君のサービス項目別の満足度は、「バスの運賃」で満足度（満足＋やや満足）が85.1%と高い一方、「バスの便数・運行間隔」では不満割合（不満＋やや不満）が61.1%と過半を占める			●	●
	21	名鉄バス東西線のサービス項目別の満足度は、「降車バス停から目的地・施設までの距離」で満足度が70.8%と高い一方、じゅんかい君と同様に「バスの便数・運行間隔」では不満割合が68.0%と過半を占める		●	●	
(6) 集客施設来訪者	22	ららぽーと愛知東郷利用者の居住地は、「名古屋市」が19.9%と最も多く、次いで「豊田市」が11.3%の順となっており、東郷町外居住者の利用割合は約9割を占める	●	●	●	
	23	利用可能となる条件が改善した場合の公共交通の利用意向は、「利用する」と「多分利用する」を合わせると37.7%を占める			●	●
(7) 地域公共交通網形成計画の評価	24	計画目標「町内バス路線の利用者数」について、町内バス路線全体の利用者は約214万人と現況値の約211万人から約3万人増加したが、目標値の約216万人には達しなかった	●	●	●	●
	25	計画目標「月に2～3日程度以上バスを利用する人の割合」について、路線バス・じゅんかい君ともに現況値から減少しており、目標値に達していない	●		●	●
	26	計画目標「公共交通利用の不満割合」について、名鉄バス東西線は目標値を達成したが、じゅんかい君は目標値に達していない			●	●

＜公共交通を取り巻く社会情勢の変化と東郷町の上位関連計画＞

- 全国的に免許返納者が増加しており、免許返納後の移動手段の確保が求められている
- 公共交通分野においても、AIやIoT等の先端技術の活用が期待されている
- 公共交通の運行を担う運転手不足問題が深刻化している
- 新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から「新しい生活様式」の実践が求められている
- 都市機能が集約したまちづくりの実現に向け、路線バス、巡回バス、タクシー及び新たなモビリティ（デマンド型交通等）が相互に連携した効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指している
- 高齢化の進展や町民ニーズを踏まえて、公共交通基盤の機能強化、誰もが利用しやすい公共交通の利用環境の構築を目指している

＜地域公共交通の集約課題＞

- 東郷セントラル地区を活かすまちづくりを支援する公共交通ネットワークの形成
 - バスターミナルの活用、利便性の高い公共交通ネットワークへの再編 等
- 周辺市との交流に対応する広域的な移動手段の確保
 - 鉄道駅へのアクセス、路線バス機能の確保、周辺市コミュニティバスとの連携 等
- 高齢化の進展や社会情勢の変化に伴う多様なニーズへの対応
 - 鉄道、バス、タクシー及び新たなモビリティ（デマンド型交通等）相互の連携 等
- 安心・安全に利用できる地域公共交通の確保
 - 新型コロナウイルスで減少した利用者等の回復、交通と福祉が連携した施策展開 等

5. 地域公共交通計画案の1）基本的な方針の整理イメージ（東郷町地域公共交通計画より抜粋）

■地域公共交通の基本方針

東郷町における地域公共交通の課題および交通将来像を踏まえ、以下に地域公共交通の基本方針を示します。

「公共交通が暮らしとともにある 安心して住み続けられるまち」の実現に向けて

基本方針1 町内各地域及び尾三地区※等の広域的な連携・交流を強化します。

目標1-1：東郷セントラル地区を中心とした利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。

目標1-2：東郷セントラル地区のバスターミナルを活用し、公共交通相互の連携を強化します。

基本方針2 多様な公共交通手段により、地域に適した移動サービスを確保・導入します。

目標2-1：既存の公共交通に新たなモビリティ（デマンド型交通等）を加えた多様な公共交通手段を提供します。

基本方針3 東郷町の公共交通に関わる全ての関係者が交通と福祉の視点で連携・協働し、公共交通を支え育む取組を展開します。

目標3-1：交通と福祉の視点で全ての関係者が連携・協働した取組を展開します。

目標3-2：公共交通を安心して利用できる対策の実施と情報を提供します。

＜地域公共交通の集約課題＞

課題① 東郷セントラル地区を活かすまちづくりを支援する公共交通ネットワークの形成

課題② 周辺市との連携・交流に対応する広域的な移動手段の確保

課題③ 高齢化の進展や社会情勢の変化に伴う多様なニーズへの対応

課題④ 安心して利用できる地域公共交通の確保に向けた取組の展開

＜地域公共交通の基本方針と目標＞

基本方針1 町内各地域および尾三地区等の広域的な連携・交流を強化します。

目標1-1：東郷セントラル地区を中心とした利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。

目標1-2：東郷セントラル地区のバスターミナルを活用し、公共交通相互の連携を強化します。

基本方針2 多様な公共交通手段により、地域に適した移動サービスを確保・導入します。

目標2-1：既存の公共交通に新たなモビリティ（デマンド型交通等）を加えた多様な公共交通手段を提供します。

基本方針3 東郷町の公共交通に関わる全ての関係者が交通と福祉の視点で連携・協働し、公共交通を支え育む取組を展開します。

目標3-1：交通と福祉の視点で全ての関係者が連携・協働した取組を展開します。

目標3-2：公共交通を安心して利用できる対策の実施と情報を提供します。

※尾三地区：本町及び豊明市、日進市、みよし市、長久手市の4市1町のこと。

■公共交通の機能分類

東郷町における地域公共交通体系を効率的なものとするためには、地域で運行される公共交通の役割分担を明確にする必要があります。ここでは、東郷町内を運行する公共交通の機能に基づいて、公共交通の機能分類を以下のように設定します。

図 将来公共交通ネットワークイメージ



表 東郷町の地域公共交通の路線機能の考え方

	路線の機能	運行主体	該当する路線
幹線バス	町内外の交通需要に対応するとともに、尾三地区と名古屋市、豊田市方面との広域的な移動に対応し、需要に応じたサービス水準を確保すべき路線。	運行事業者 （(仮称)ららぽーと徳重線については商業事業者を含む。）	＜路線バス＞ 星ヶ丘豊田線、愛教大線 祐福寺線（延伸部分を含む） 豊明団地線 （仮称）ららぽーと徳重線
準幹線バス	人口密度の高い町北部と町内外の鉄道駅、商業・公共施設等の主要集客施設を結ぶとともに、幹線バスを補完する役割として、需要に応じたサービス水準を確保すべき路線。	交通事業者 東郷町	＜路線バス＞ 東西線 ＜じゅんかい君＞ 北コース
	町民の一定の移動ニーズが存在する。町内に立地していない大規模病院へのアクセス利便性を向上させる役割として、通院やお見舞いの需要に対応したサービス水準を確保すべき路線。	東郷町 交通事業者	＜路線バス＞ 東郷・藤田医大バス
支線バス	鉄道、幹線バス、準幹線バスの結節点と町内の各拠点や各地域を結ぶ生活交通の路線であり、公共交通不便地区を解消する役割として、必要最小限のサービス水準を確保すべき路線。	東郷町	＜じゅんかい君＞ 南西コース 東コース
個別輸送	上記の路線交通では、時間的・場所的に対応が困難な移動需要に対応するとともに、身体的な制約により対応が難しい移動需要に対応する手段として、個別の需要に対応したサービス水準を確保すべき移動手段。	交通事業者	＜タクシー＞ 一般タクシー 福祉タクシー

■計画の目標

交通将来像である「公共交通が暮らしとともにある 安心して住み続けられるまち」の実現を本計画の全体目標として掲げ、この目標の達成状況を検証するための成果指標を3つ設定します。

全体目標

公共交通が暮らしとともにある 安心して住み続けられるまち

「公共交通が暮らしとともにある 安心して住み続けられるまち」の実現において、普段の生活の中で公共交通を利用できることが重要であり、公共交通が暮らしとともにある状態を把握するために指標 1-1、1-2 を設定します。

指標 1-1 公共交通全体の利用者数(目標 1-1 に対応)

公共交通全体の利用者数

目標値(R8)	現況値(R2)
路線全体で R1 年度利用者数の維持 (約 214 万人)	1,735,044 人

指標 1-2 都市拠点内の利用者数(目標 1-2 に対応)

都市拠点内のバス停利用者数

目標値(R8)	現況値(R2)
1,200 人／日	1,015 人／日

「公共交通が暮らしとともにある 安心して住み続けられるまち」の実現によって、利用者の公共交通に対する満足度が向上し、不満割合は低減すると考えられるため、じゅんかい君利用者の不満割合を指標 2-1 として設定します。

指標 2-1 じゅんかい君の満足度(目標 2-1 に対応)

じゅんかい君の満足度(不満割合)

目標値(R8)	現況値(R2)
現状未満	19.3%

「公共交通が暮らしとともにある 安心して住み続けられるまち」の実現において、安心して住み続けるためには、暮らしを支える公共交通を維持していく必要があり、東郷町の地域公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働した、公共交通の維持に対する取組の実践が重要であるため、取組の件数を指標 3-1 として設定し

指標 3-1 庁内他部署や複数の実施主体が連携・協働した取組の件数
(目標 3-1・3-2 に対応)

庁内他部署や複数の実施主体が連携・協働した取組の件数

目標値(R8)	現況値(R1)
12 件／年 (1 件／月)	9 件／年

2. 本日の地域公共交通会議専門部会における論点について

①日進市における公共交通の将来像や基本的な方向性について

→市内移動のしやすさ、周辺市町への行きやすさ（広域的な移動需要への対応）、まちづくり計画・観光振興・福祉・教育・環境分野との連携など

②①の将来像や基本的な方向性を実現する上で、各公共交通手段が果たすべき役割や機能について

公共交通等手段	役割や機能
鉄道	
路線バス	
くるりんばす	
一般タクシー	
スクールバス	
移動支援・輸送サービス	
新たなモビリティサービス （デマンド型交通等）	

考図：土地利用構想図（第6次総合計画）



参考図 夜間・高齢者人口の集積・分布と公共交通路線（カバー圏域は鉄道駅から1km、バス停から300m）

