

# 現地域公共交通計画の評価及び課題整理について

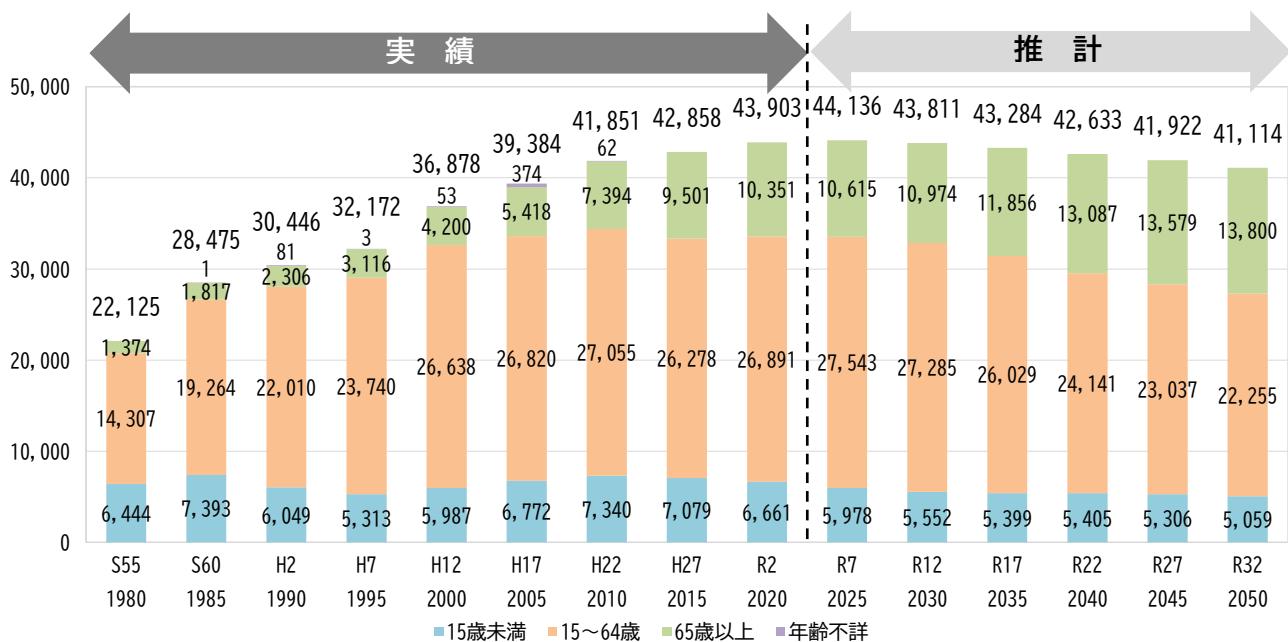
資料 3

## 1 東郷町のようす

### ①人口

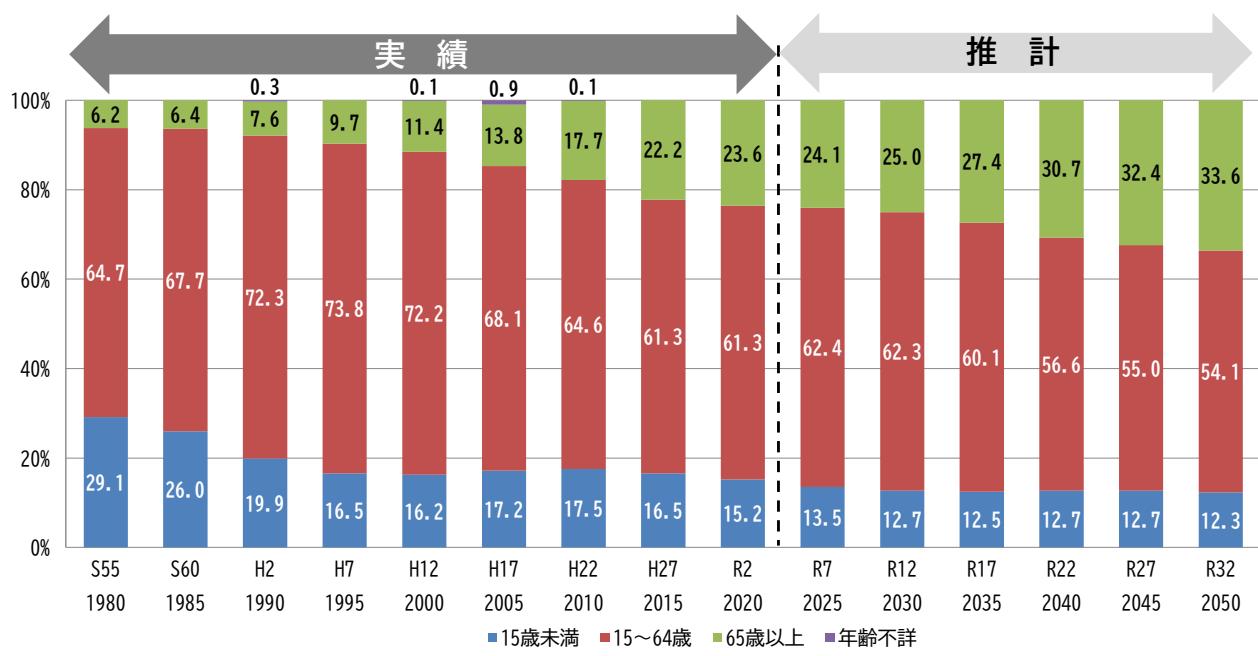
- 本町の人口は約 4.4 万人（令和 2 年）で、増加傾向にあります。
- 将来の推計では、令和 7 年をピークとして減少傾向に転じるとされています。
- 令和 2 年現在の高齢化率（65 歳以上の人口の割合）は 23.6% となっており、この割合は一貫して上昇傾向にあります。

▼ 東郷町の人口推移（年齢 3 区別人口）



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

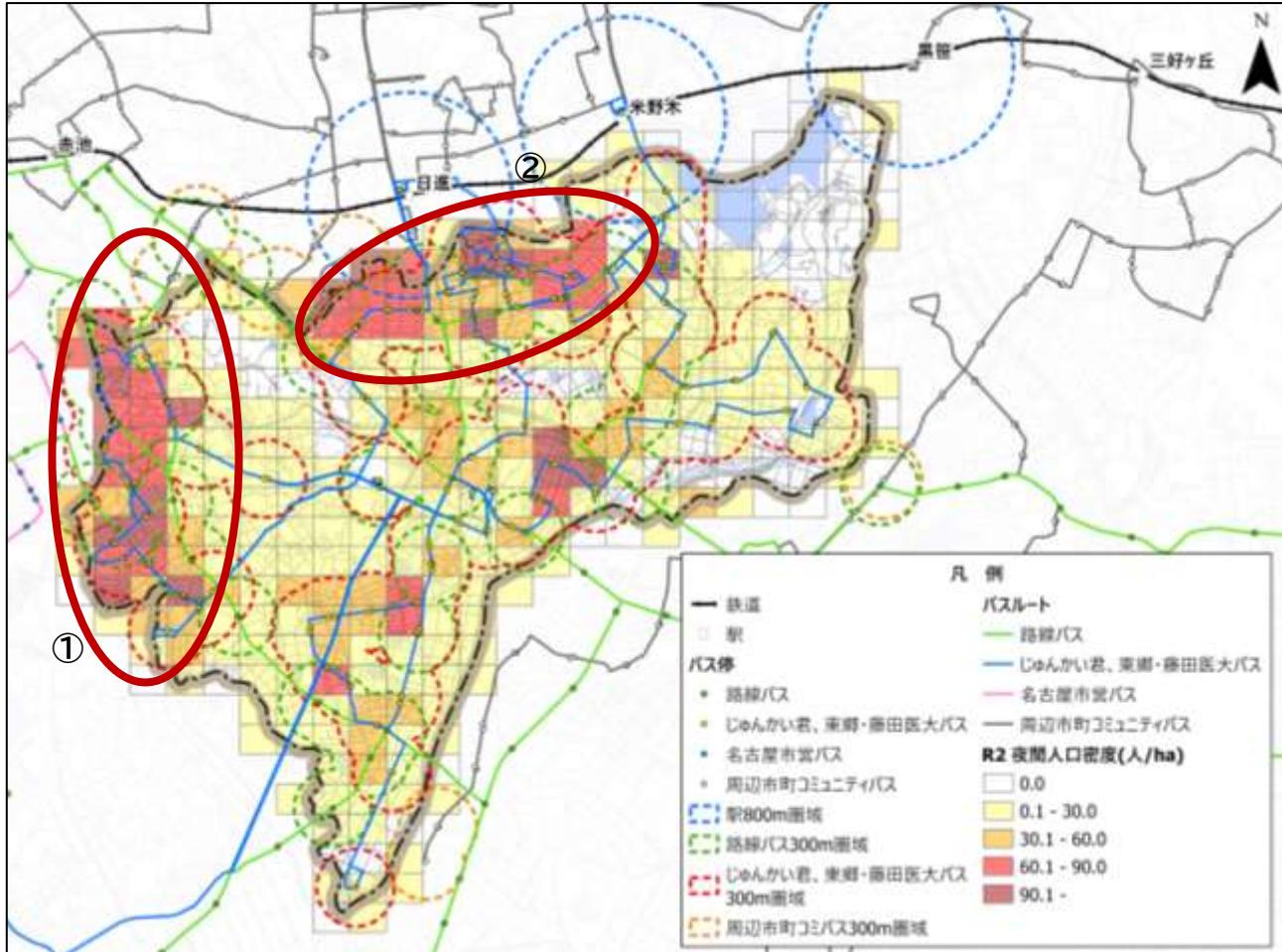
▼ 年齢 3 区別人口割合の推移



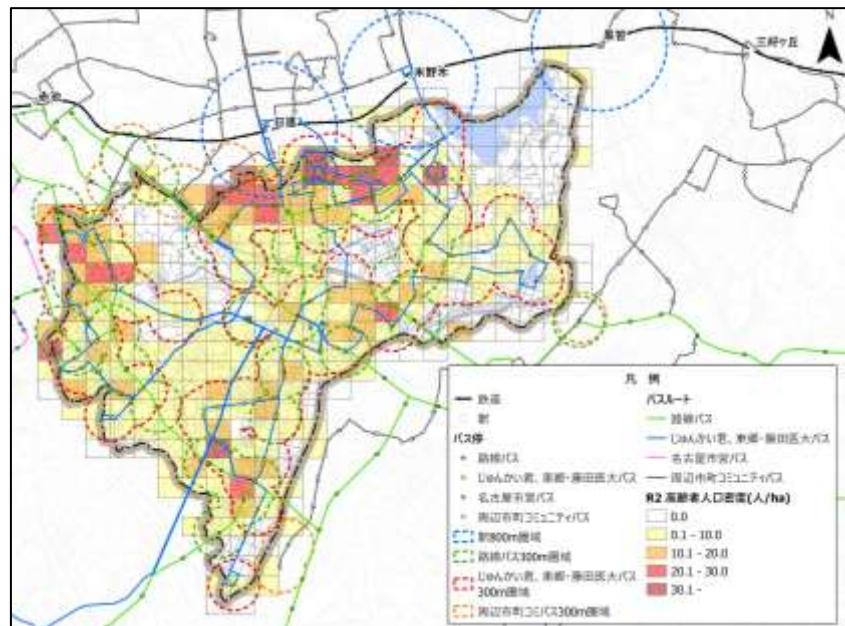
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

- 町の西部（①の地区：音貝・兵庫小学校区）や北部（②の地区：高嶺小学校区）で人口密度が高くなっています。
- 高齢者人口では、全人口の密度と同様に町北部で密度が高くなっています。

▼ 人口密度分布（令和2年）



▼ 高齢者（65歳以上）人口密度分布（令和2年）

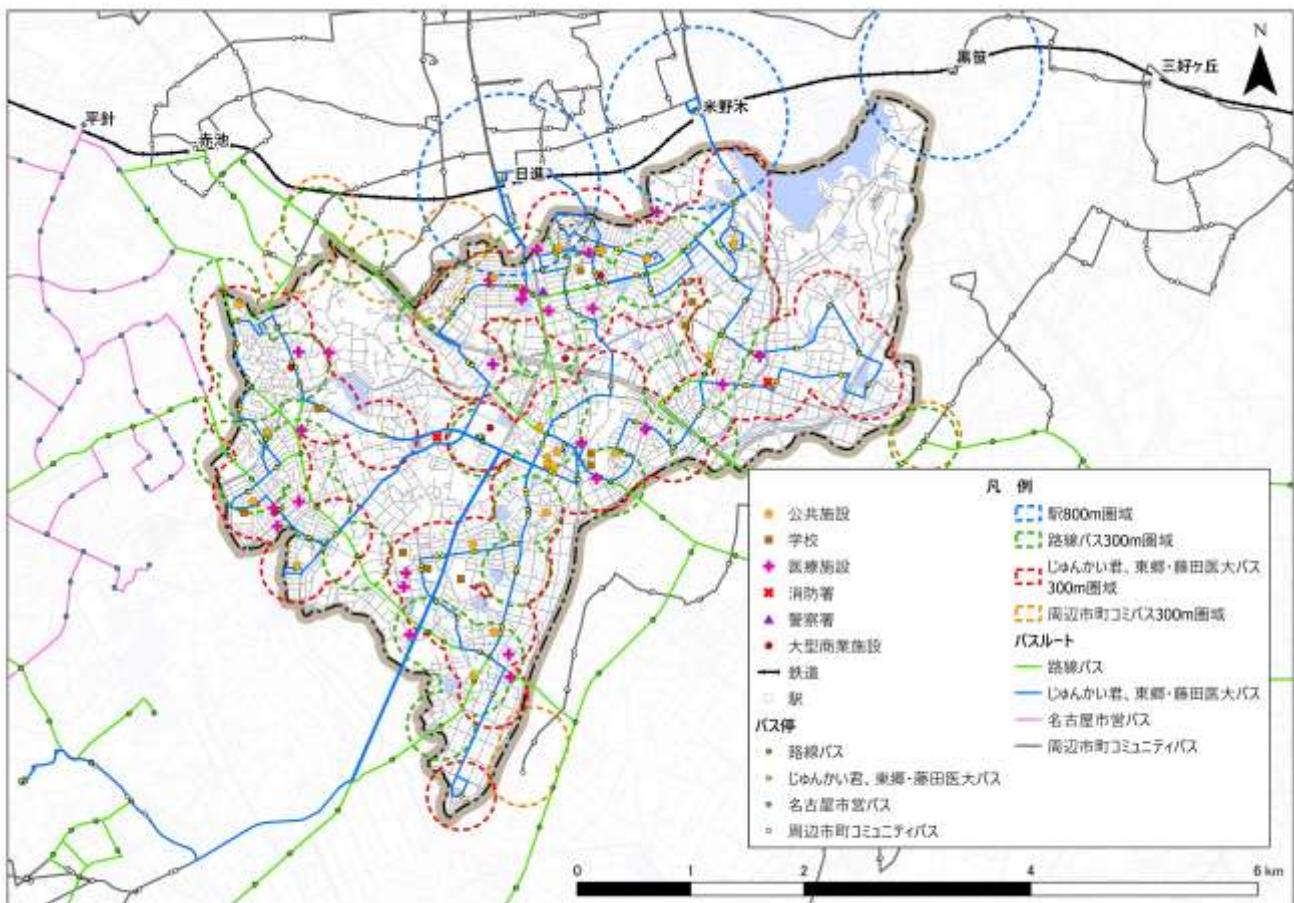


資料：国勢調査（令和2年）、国土数値情報、大型小売店総覧、東郷町

## ②施設立地状況

- 町内の多くの主要な施設は、公共交通の路線周辺に立地しています。
- 町内に鉄道駅を有していませんが、バス交通によって周辺市の鉄道駅へのアクセスが確保されています。

▼ 主要施設の立地状況



資料：国土数値情報、大型小売店総覧、東郷町

### ③人流

#### a) 通勤・通学のようす

- 通勤・通学に関する周辺市との関係は、移動量の多い5市全てで流出超過となっています。
- 通勤・通学とともに、名古屋市・日進市・みよし市とのつながりが強くなっています。

▼ 東郷町に関する通勤流动

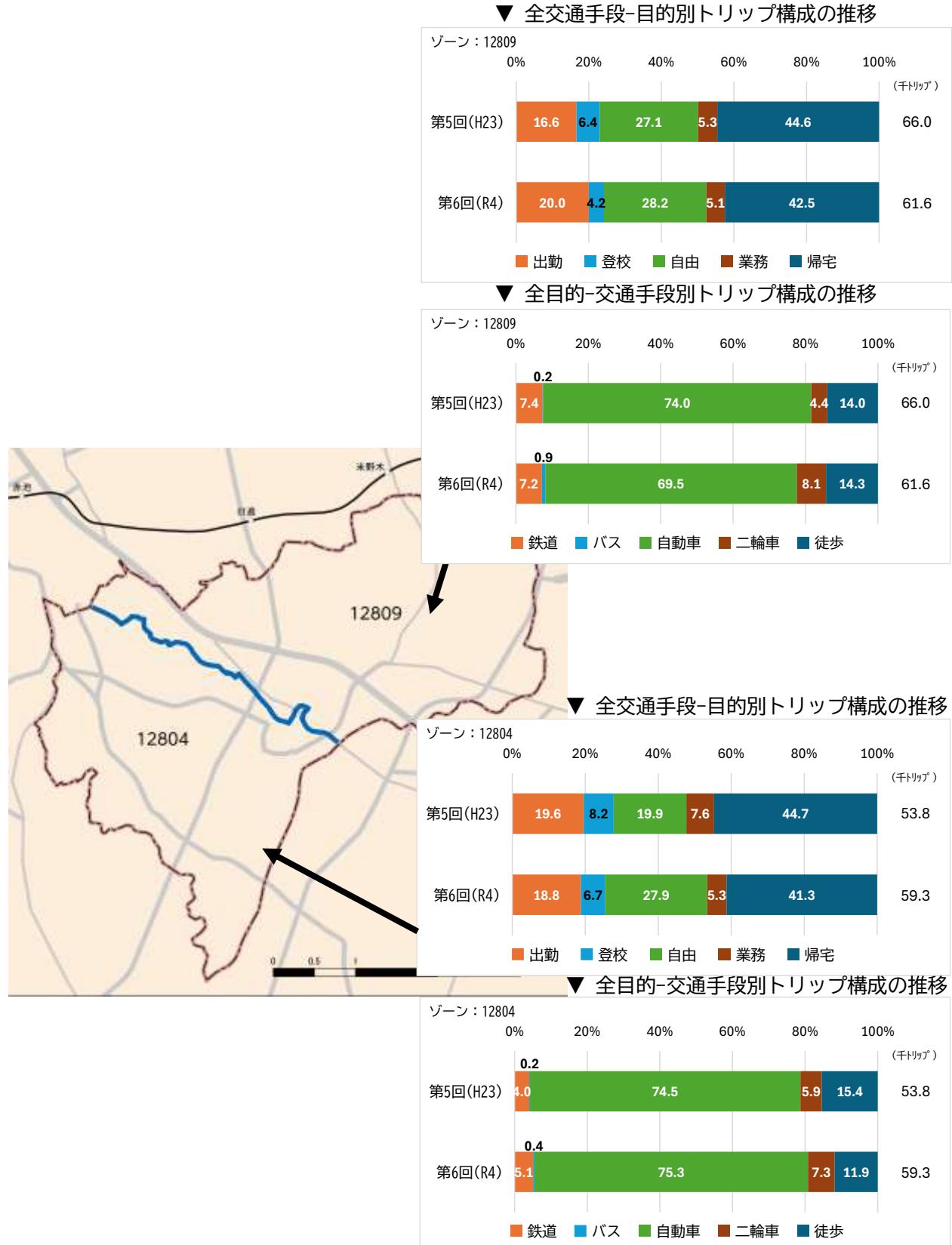


	流入			流入一流出	流出			東郷町内から 他市区町村へ 通勤・通学	
	総数	通勤	通学		総数	通勤	通学		
他市区町村から 東郷町内へ 通勤・通学	8,426	8,035	391	-7,807	16,233	14,485	1,748	東郷町内から 他市区町村へ 通勤・通学	
周 辺 市 町	名古屋市	2,998	2,853	145	-2,564	5,562	4,659	903	名古屋市
	みよし市	1,060	966	94	-1,053	2,113	2,035	78	みよし市
	日進市	1,598	1,482	116	-468	2,066	1,781	285	日進市
	豊田市	702	691	11	-50	752	742	10	豊田市
	豊明市	563	543	20	-137	700	492	208	豊明市

資料：国勢調査（令和2年）

## b) 東郷町に関連する移動の目的・手段

- 中京都市圏パーソントリップ調査では、第5回（平成23年調査）と第6回（令和4年調査）を比較して、「自由」目的の移動の割合が上昇しています。
- 交通手段割合について、町北部では「公共交通（鉄道+バス）」の割合は大きく変化していませんが、「自動車」の割合が低下しています。  
また、町西部では「公共交通（鉄道+バス）」、「自動車」とともに割合が上昇しています。

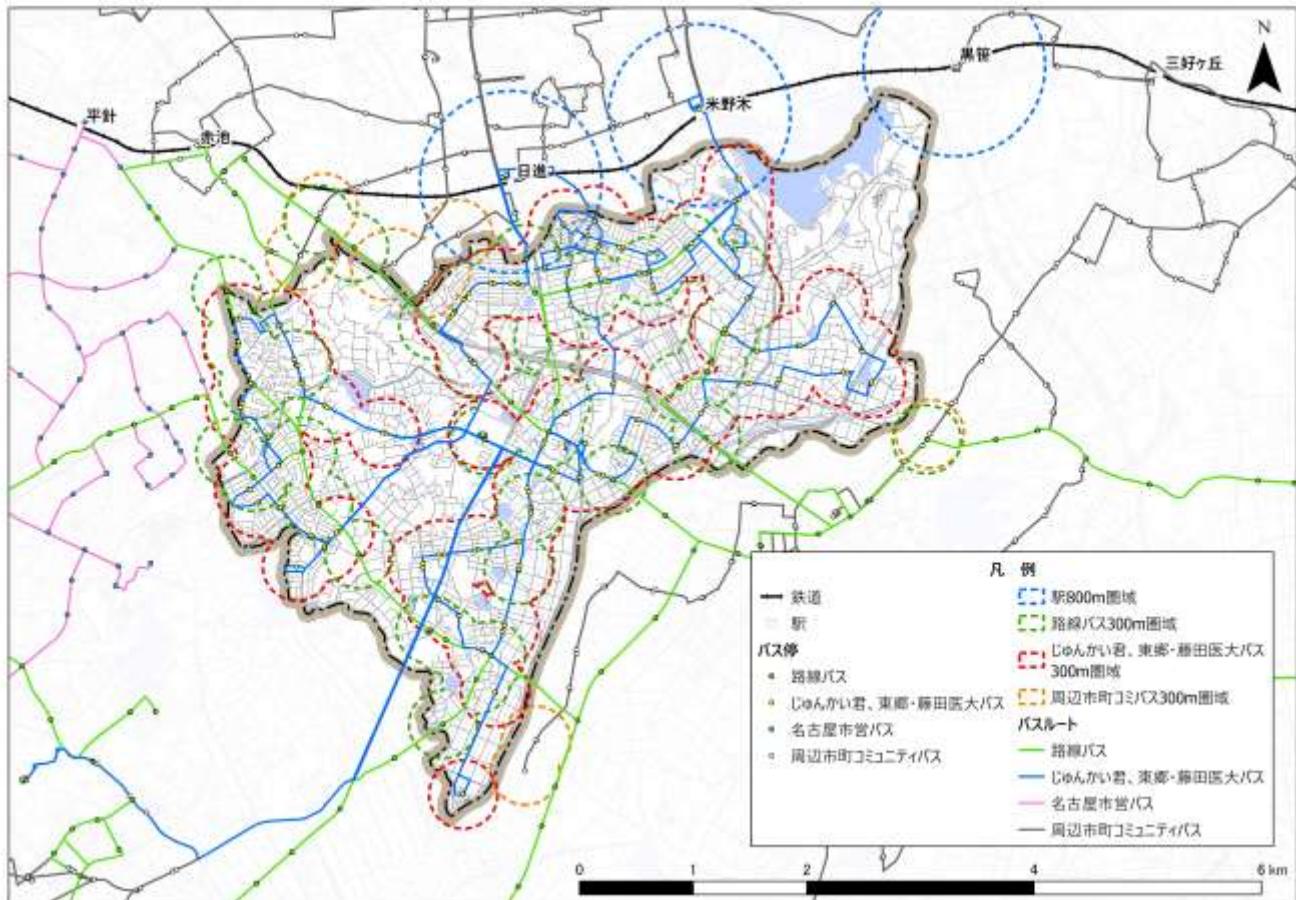


## 2 公共交通の現状

### ①ネットワークの状況

- 町北部の一部で鉄道駅の徒歩圏域に含まれているほかは、各種バス交通が町内を運行しています。
- 鉄道駅から800m、バス停から300mを公共交通の利用圏域とした場合、人口カバー率は87.7%となっています。
- 下図中の公共交通のほか、本町ではデマンドタクシーや一般タクシーなどが利用可能です。

▼ 公共交通ネットワーク



資料：国土数値情報、東郷町

▼ 公共交通カバー率

2020年夜間人口	43,903人
カバー圏域内人口	38,495人
公共交通カバー率	87.7%

資料：国勢調査(令和2年)

## ②路線バス

### a) 運行状況

- 町内には赤池駅や日進駅などの鉄道駅へ向けて、5路線の民間路線バスが運行しています。

#### ▼ 東郷町内を運行するバス路線

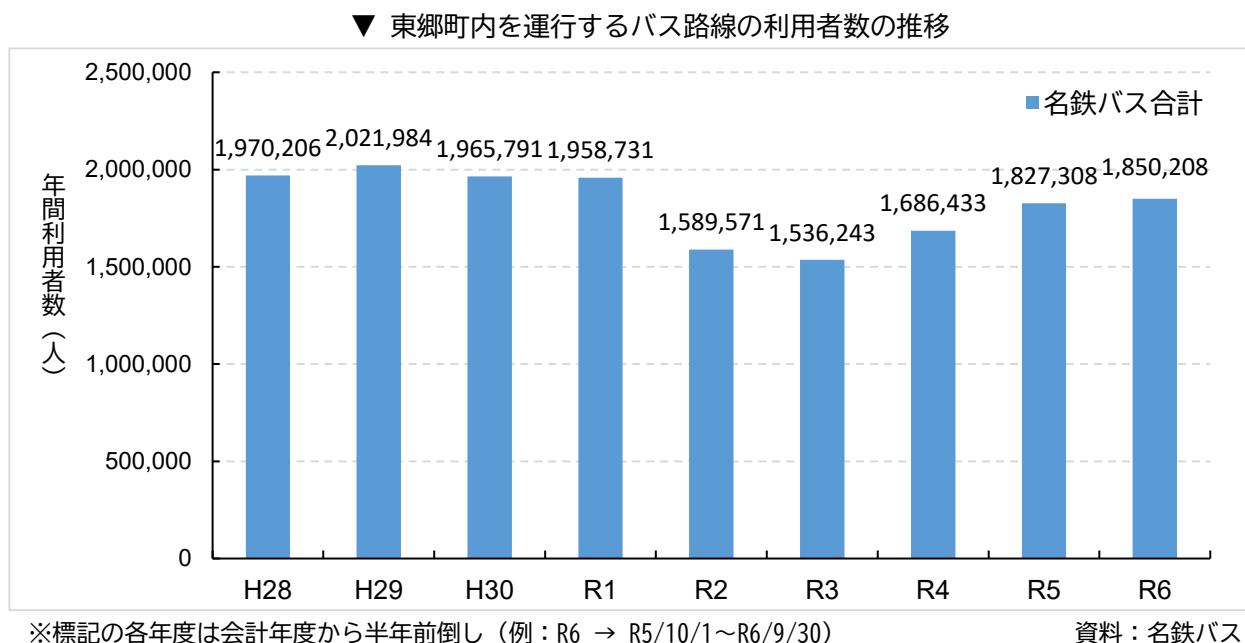
路線名	番号	経由	行先	平日		土休日		運賃
				本数/日	運行時間帯	本数/日	運行時間帯	
赤池豊田線	51	新屋	豊田市	29	6～22	16	7～22	距離制
			赤池駅	29	6～21	17	6～21	
	52	衣ヶ原	豊田市	28	6～22	17	7～22	
			赤池駅	29	6～21	17	6～21	
東西線	53	和合	三好	4	8～14	3	8～9	距離制
			赤池駅	7	6～22	11	6～22	
	15	和合ヶ丘	イオン三好店アイモール前	6	9～20	6	9～20	
			赤池駅	7	7～19	7	7～19	
祐福寺線	45	祐福寺	前後駅	4	6～18	3	7～18	距離制
			赤池駅	4	7～18	3	7～18	
	46	東白土	祐福寺	18	6～22	11	8～22	
			赤池駅	17	5～22	13	6～21	
愛教大線*	47	春木白土	祐福寺	10	7～21	11	7～21	距離制
			赤池駅	10	6～20	10	7～19	
	23 (25)	井ヶ谷	知立駅	13(12)	7～21	12(11)	7～21	
			日進駅	13(10)	6～20	12(10)	6～20	
豊明団地線	35	地下鉄 徳重	前後駅	9	7～20	5	8～20	距離制
			赤池駅	10	6～20	7	6～20	

\*愛教大線の()内は「ららぽーと愛知東郷」バス停を経由する

資料：名鉄バス（令和7年12月現在）

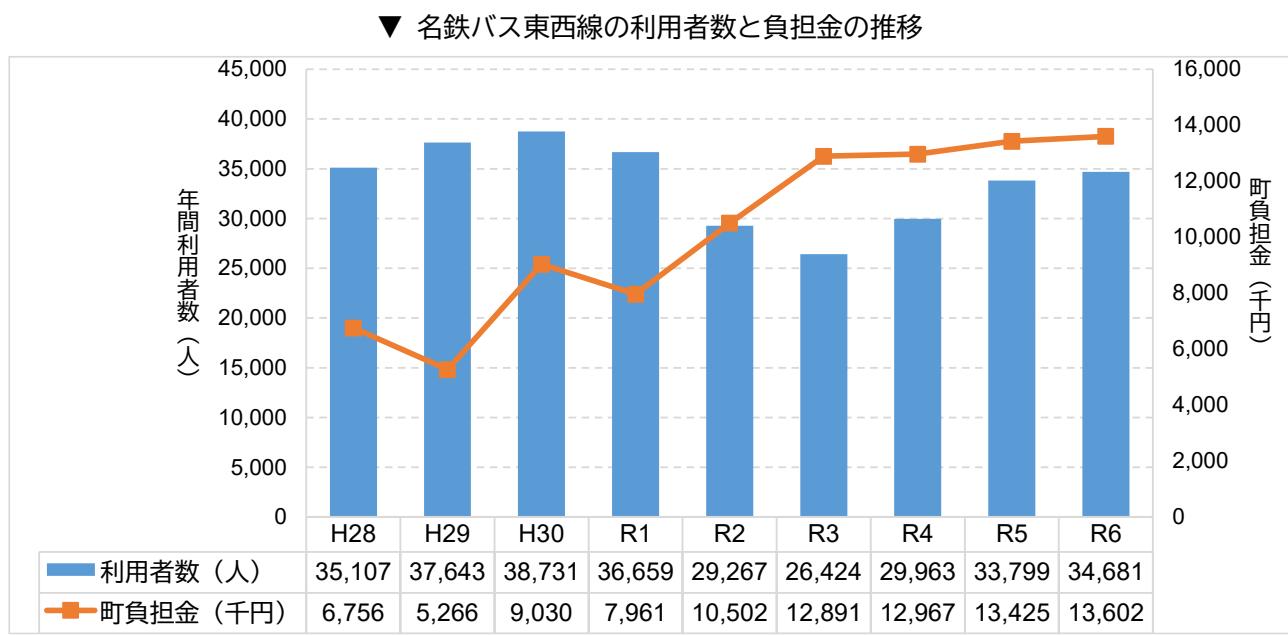
## b) 利用状況

- 平成 29 年度に約 202 万人とピークを迎え、その後新型コロナウイルスの流行による利用者減少ののち、令和 6 年度では約 184 万人でピーク時の約 92% の利用者数となっています。



## c) 東郷町が運行経費の負担を行っている路線

- 名鉄バス東西線は、平成 22 年 3 月末に廃止された名鉄バス押草団地線の代替路線として運行しています。
- 利用者数の傾向は町内の路線バス全体とおよそ同じ傾向で、利用者数はピーク時の約 89% となっています。
- 令和 3 年以降、利用者数は増加傾向にありますが、人件費の高騰など運行経費の増加により、町の負担金は微増傾向が続いている。



### ③東郷町巡回バス「じゅんかい君」

#### a) 運行状況

- 民間の路線バスが運行されていない地域や、高齢者や子どもなどの移動手段の確保を目的として、本町は巡回バス「じゅんかい君」を運行しています。
- 令和3年4月から3コース6系統で運行しており、バス車両は4台となっています。

#### ▼ 東郷町巡回バス「じゅんかい君」の路線概要

コース名	回り方	平日		土休日		運賃
		本数/日	運行時間帯	本数/日	運行時間帯	
北コース	左回り	12	7～19	10	8～18	100 円
	右回り	12	7～19	10	8～18	
東コース	左回り	4	7～16	3	9～16	100 円
	右回り	5	8～19	4	8～18	
南西コース	左回り	4	8～18	4	8～18	100 円
	右回り	4	7～17	3	10～17	

※いずれも「ららぽーと愛知東郷」が起終点

資料：東郷町

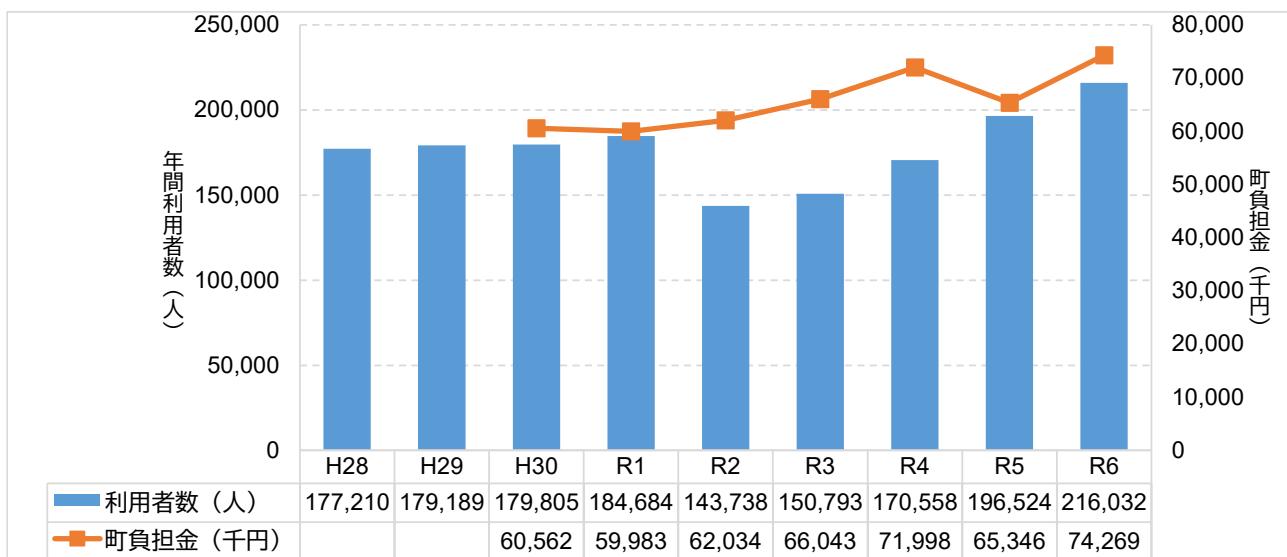
【無料対象者】①中学生以下のこども ②65歳以上の方

③身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の保有者と付き添いの方1人

#### b) 利用状況と負担金

- 利用者数は路線再編前のピークを超えて、約21.6万人となっていますが、「じゅんかい君」の運行に対する町の負担金は、運行経費の上昇等により増加傾向となっています。

#### ▼ 東郷町巡回バス「じゅんかい君」の利用者数の推移



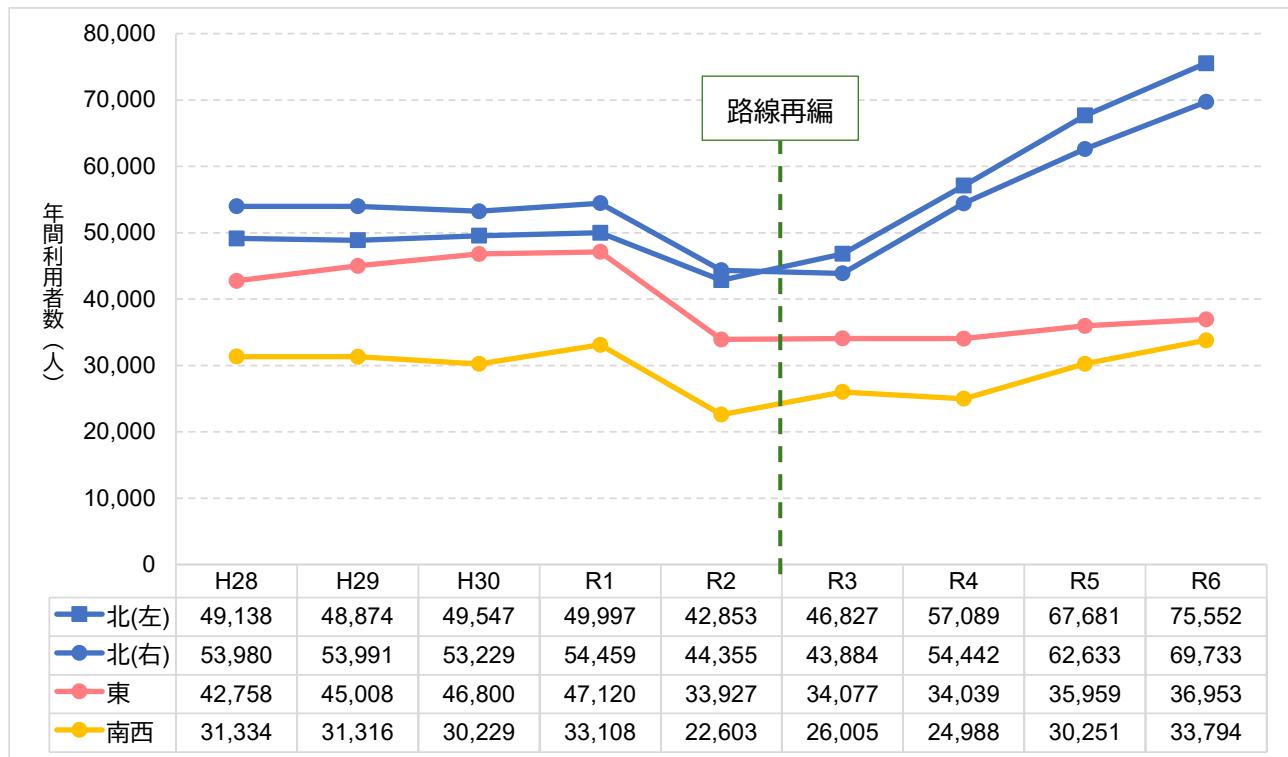
※平成30年度から道路運送法第4条による運行となったため、それ以降について記載

資料：東郷町

### c) 路線別利用状況

- 令和2年秋にららぽーと愛知東郷が開業し、令和3年4月の路線再編後から施設へ乗入れるようになって利用者が増加しています。

▼ 東郷町巡回バス「じゅんかい君」の利用者数の推移



※～令和2年度は「東コース→南北コース」「南西コース→西コース」

資料：東郷町

#### ④東郷・藤田医大バス

##### a) 運行状況

- 町内に大規模な医療施設が立地していないことから、豊明市にある藤田医科大学病院と、本町の中心拠点であるららぽーと愛知東郷のバスターミナルをつなぐ直行バスを運行しています。
- 1日 6 往復運行しており、1乗車 300 円となっています。  
(なお、中学生以下のこども(未就学児は無料)、65 歳以上の方、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の保有者と付き添いの方 1 名 は半額(150 円)で乗車可能)

##### b) 利用状況と負担金

- 利用者数は運行開始以降増加傾向にあります。
- 町負担金は利用者数の増加に伴い、減少傾向にありましたでしたが、人件費の上昇等により、令和 6 年では増加傾向に転じています。
- 利用者 1 人当たりの町負担金は、約 2,388 円となっています。

▼ 東郷・藤田医大バスの利用者数・負担金の推移



資料：東郷町

▼ 町内のバス交通に関する利用者 1 人当たりの町負担金

	名鉄バス東西線	じゅんかい君	東郷・藤田医大バス
利用者数 (人)	34,477	216,032	5,036
町負担金 (千円)	13,602	74,269	12,028
利用者 1 人当たりの町負担金 (円/人)	394.5	343.8	2,388.3

## ⑤デマンドタクシー

### a) 運行概要

- バス停まで移動することが困難な人への新たな交通手段として、令和2年から実証実験を実施し、令和4年7月から本格運行しています。

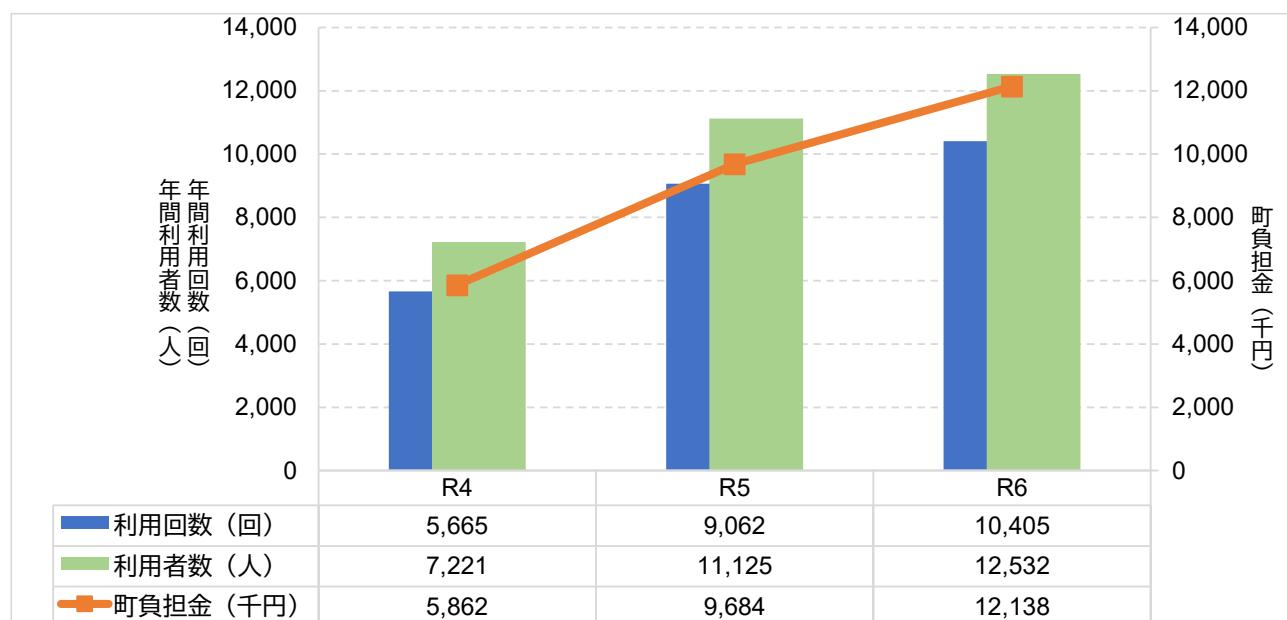
#### ▼ デマンドタクシーの運行概要

対象者	①65歳以上の方 ②身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所持する方 ③妊娠中から出産(予定)日後6ヶ月以内の人 が利用対象者 ※登録者のみでの外出が困難な場合は付き添いの方原則1人まで乗車可
運行時間	午前9時～午後5時(午後5時までに乗車) ・利用希望日の1週間前から予約可能
利用料金	片道300円(事前の利用登録が必要)
乗降場所	【東郷町内の以下の指定場所】 利用者自宅前、公共施設、病院、診療所、薬局、スーパー、コンビニエンスストア、家電量販店、老人ホーム、バスターミナル、理美容室、金融機関、墓苑、神社・仏閣

### b) 利用状況と負担金

- 令和4年7月の本格運行開始以降、利用者数は増加が続いています。  
また、利用回数の増加に伴って町の負担金も増加しています。

#### ▼ デマンドタクシーの利用者数・負担金の推移



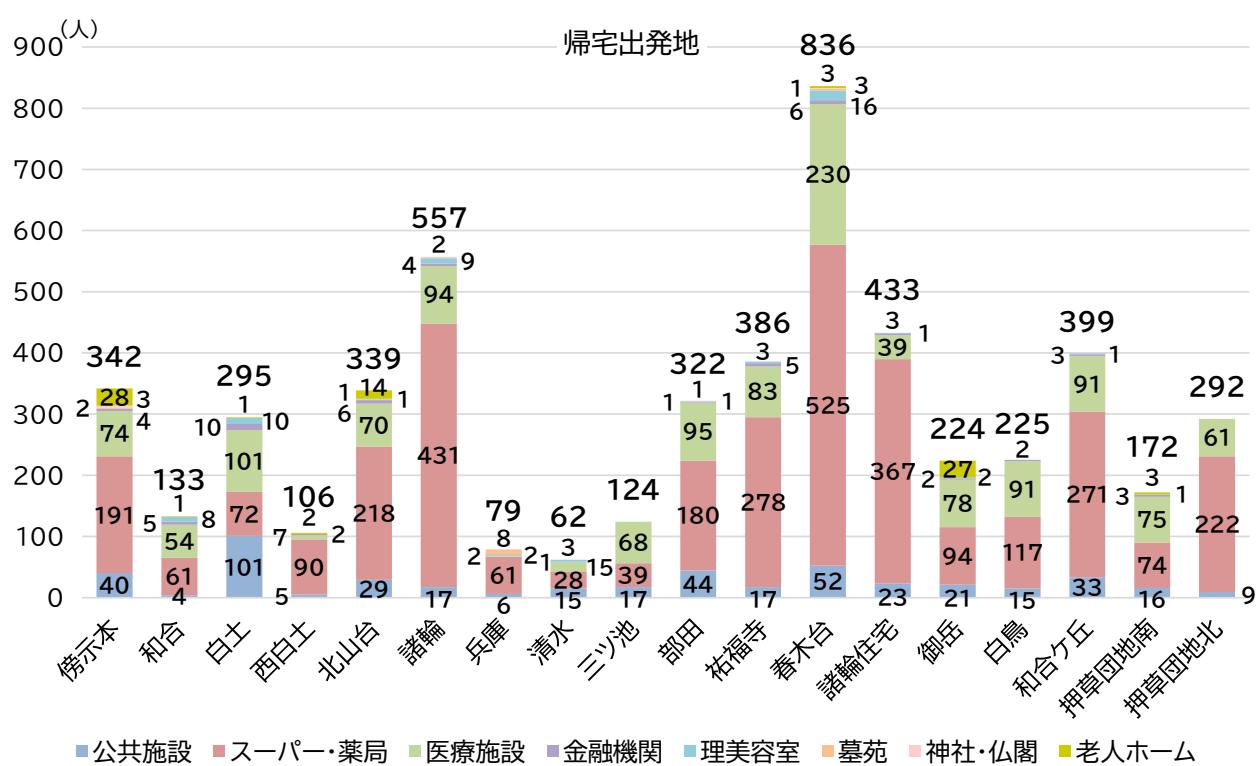
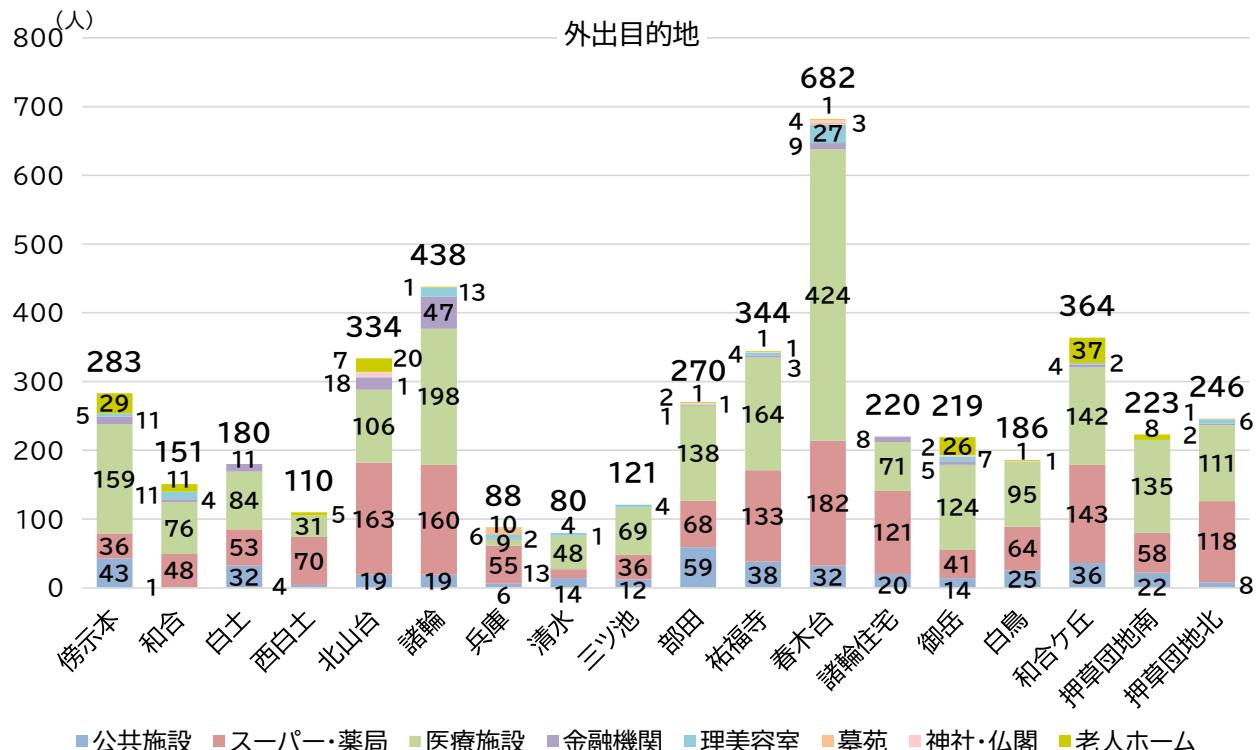
※令和4年度は7月より運行開始

資料：東郷町

### c) 利用特性

- 令和6年度のデマンドタクシーの外出目的地・帰宅出発地を集計すると、外出目的地は「医療機関」が最も多く、帰宅出発地は「スーパー・薬局」が最も多くなっています。

▼ デマンドタクシーを利用して「どこへ行ったか」・「どこから帰宅したか」

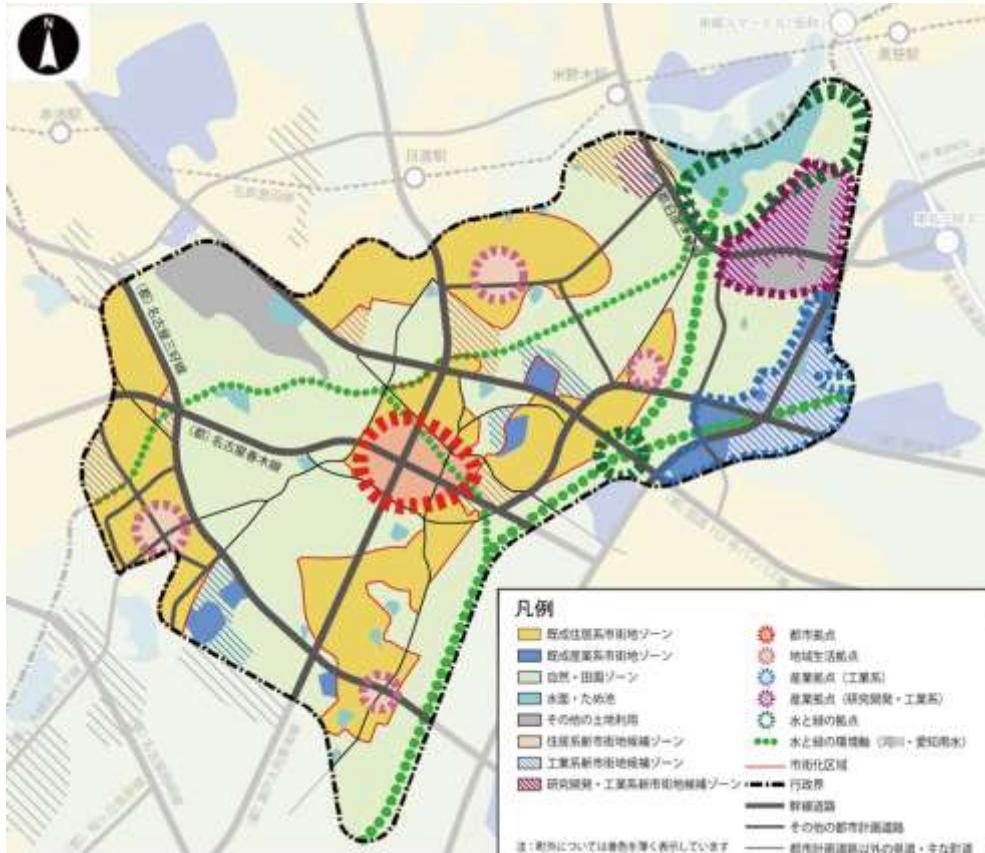


※各グラフ下部の地区名は、登録者の居住地を表しています

資料：東郷町

### 3 上位関連計画

①第6次東郷町総合計画 令和3年度～令和12年度（令和3年3月策定）

将来都市像	人・まち・みどり ずっと暮らしたい とうごう										
将来都市構造図 (東郷町都市計画マスタートップラン より)	 <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市基盤</li> <li>● 地域生活拠点</li> <li>● 産業拠点（工業系）</li> <li>● 産業拠点（研究開発・工業系）</li> <li>● 水と緑の拠点</li> <li>● 水と緑の環境軸（川・愛知用水）</li> <li>■ 市街化区域</li> <li>■ 工業系新市街地接続ゾーン</li> <li>■ 研究開発・工業系新市街地接続ゾーン</li> <li>■ 行政界</li> <li>■ 脊椎道路</li> <li>— その他の都市計画道路</li> <li>— 都市計画道路以外の道路、主な町道</li> </ul> <p>注：町界については薄色を薄く表示しています</p>										
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>誰もが元気に暮らせるまち</li> <li>子どもがのびのび育つまち</li> <li>安全・安心で、自然と共生するまち</li> <li><b>快適に暮らせるまち</b> →公共交通や道路の利便性を高め、誰もが外出しやすいまちをつくります。</li> <li>産業と交流が盛んなまち</li> <li>みんなでつくるまち</li> </ol>										
基本目標4 →基本施策 01	公共交通を利用しやすくする										
目標指標	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>単位</th><th>現状値</th><th>中間値</th><th>目標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バスなどの公共交通機関の整備に満足している町民の割合</td><td>%</td><td>13.4</td><td>21.6</td><td>25.5</td></tr> </tbody> </table>	指標	単位	現状値	中間値	目標値	バスなどの公共交通機関の整備に満足している町民の割合	%	13.4	21.6	25.5
指標	単位	現状値	中間値	目標値							
バスなどの公共交通機関の整備に満足している町民の割合	%	13.4	21.6	25.5							
主な施策	<p>施策① 公共交通の基盤整備・機能強化</p> <p>施策② 公共交通の利便性向上</p> <p>施策③ 近隣市との連携、広域的な交通手段の充実</p>										

②東郷町都市計画マスターplan（令和3年3月策定、令和5年12月部分改定）

将来都市像	人・まち・みどり ずっと暮らしたい とうごう
都市づくりの目標	<p>目標Ⅰ まちの魅力や活力を向上させ、持続していくまち</p> <p><b>目標Ⅱ コンパクト+ネットワークによる利便性に富んだ暮らしやすいまち</b> →公共交通により拠点や地域がつながれ、過度に自動車に依存しないで移動できるまち</p> <p>目標Ⅲ 誰もが住みたい・住み続けたいまち</p> <p>目標Ⅳ 誰もが安心して暮らせるまち</p>
都市づくりの方針 3-3 交通体系の整備方針 (2) 公共交通整備の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内各地域の特性や町民ニーズ等を踏まえながら、路線バスとの役割分担等に配慮しつつ、拠点間、拠点と市街地あるいは鉄道駅を結ぶ経路の充実等バス交通の利便性の向上を図ります。</li> <li>そのため、必要に応じて東郷町地域公共交通計画を見直し、具体的な路線の検討も含め、今後の交通環境の変化に対応できる効率的で効果的な公共交通施策を推進します。</li> <li>東郷セントラル地区内のバスターミナルを活用し、巡回バスの発着点とすることにより、拠点や主要施設へのアクセスを確保し、高齢者を始め移動弱者への移動手段の確保を進め、誰もが安心して暮らせるまちづくりを推進します。</li> </ul>

③東郷町立地適正化計画（平成31年3月策定）

計画の目標	魅力ある中心核の形成とコンパクト+ネットワークによる 人とまち みんな元気な 環境都市づくり
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>本町の魅力拠点の形成</li> <li>高齢者も安心して暮らせる生活利便性の確保</li> <li>環境都市の構築</li> </ol>
居住誘導施策	<p>【基本方針2】（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ネットワークの再編</li> <li>公共交通のサービス水準の向上</li> <li>バスターミナル整備による交通結節機能の強化及び効率的な拠点間の移動確保</li> <li>公共交通の事業者への運営支援</li> <li>公共交通による鉄道駅アクセス等の利便性向上</li> </ul> <p>【基本方針3】（抜粋）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通サービスの機能向上</li> </ul>

④第3次東郷町環境基本計画（令和5年3月策定）

将来の望ましい環境像	持続可能な“まち・くらし” ずっと暮らしたい とうごう
基本目標	<p><b>基本目標① 脱炭素を目指したまちづくり</b> →環境負荷の少ない交通の推進</p> <p><b>基本目標② 循環型社会を目指したまちづくり</b></p> <p><b>基本目標③ 自然との共生を目指したまちづくり</b></p> <p><b>基本目標④ 安全・安心を目指したまちづくり</b></p> <p><b>基本目標⑤ あらゆる主体の参画・協働を目指したまちづくり</b> →環境配慮行動の推進</p>
施策の方針	<p>【基本目標①】環境負荷の少ない交通の推進（抜粋）</p> <p>1 公共交通機関の利用を促進し、自家用車利用の抑制を図ります</p> <p>4 町内各地域及び尾三地区等における公共交通ネットワークの連携を強化します</p> <p>【基本目標⑤】環境配慮行動の推進（抜粋）</p> <p>11 公共交通機関の利用を促進し、自家用車利用の抑制を図ります（再掲）</p>

⑤東郷町エコまちづくり計画

東郷セントラル地区低炭素まちづくり計画 評価結果報告書（令和7年3月）

エコまちづくりのビジョン	東郷セントラル地区から始まるエコまちづくり ～集約拠点の形成による環境都市の実現～
基本方針	<p>①東郷セントラル地区から町全体に波及するエコまちづくりの実践</p> <p>②環境にやさしい交通体系の整備</p> <p>③エネルギー消費量の削減</p> <p>④市街地整備における環境への配慮</p>
導入メニュー（抜粋）	<p>(15)交通結節点となるバスターミナルの整備【S】</p> <p>(16)コミュニティバスの交通体系の再編【S】</p> <p>(17-1)ITを活用したバス利用促進のためのシステムの構築（貨客一体サービス）【D】</p> <p>(17-2)ITを活用したバス利用促進のためのシステムの構築（バスロケーション）【S】</p> <p>(18)都市間高速バスの運行【B】</p> <p>(19)路線バスの運行の再編成【S】</p> <p>(20)商業・利便施設のシャトルバスの有効利用【D】</p> <p>5段階評価の基準 S：達成した A：達成までもう少しであった B：進んだ C：着手した D：見直しした・取りやめた</p>

## 4 各種ニーズ調査

### ■調査の概要

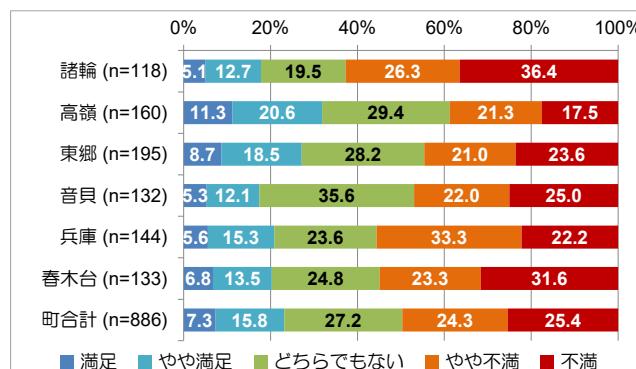
(1) 町民アンケート調査				
調査実施日	令和7年8月26日(火)～9月12日(金)			
調査対象	15歳以上の町民3,000人(1人1票)			
調査方法	調査票を郵送で送付、郵送またはWeb回答			
回収数・回収率	1,235票(うちWeb回答348票)・41.2%			
(2) バス乗降調査				
調査実施日	令和7年10月10日(金)、12日(日)、24日(金)、26日(日)、31日(金) 11月2日(日) ※路線により実施日が異なる			
調査対象	東郷町内を運行する名鉄バス路線・じゅんかい君の全利用者 (名鉄バス路線のうち東西線を除く路線は抽出便・抽出区間の利用者)			
調査方法	調査票(カード)を手渡しで配布、降車時に手渡しで回収			
(3) バス利用者アンケート調査				
調査実施日	令和7年10月10日(金)、12日(日)、24日(金)、26日(日)、31日(金) 11月2日(日) ※路線により実施日が異なる			
調査対象	東郷町内を運行する名鉄バス路線・じゅんかい君の全利用者(1人1票) (名鉄バス路線のうち東西線を除く路線は抽出便・抽出区間の利用者)			
調査方法	調査票(カード)を手渡しで配布、降車時に手渡しで回収			
回収数・回収率	路線	配布数(平休計)	回収数	回収率
	じゅんかい君 北コース	260	110	42.3%
	東コース	66	14	21.2%
	じゅんかい君 南西コース	62	11	17.7%
	名鉄バス	1,400	277	19.8%
	不明・無回答	—	8	—
	合計	1,788	420	23.5%
(4) デマンドタクシー登録者アンケート調査				
調査実施日	令和7年9月2日(火)～9月24日(水)			
調査対象	デマンドタクシーの登録者1,438人(1人1票)			
調査方法	調査票を郵送で送付、郵送またはWeb回答			
回収数・回収率	851票(うちWeb回答29票)・59.2%			

## (1) 町民アンケート調査

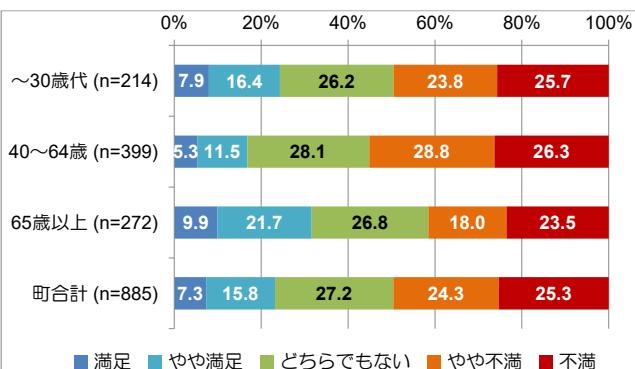
### ①町内の公共交通全体の満足度

- 満足度（「満足」 + 「やや満足」 = 23.1%）よりも、不満割合（「不満」 + 「やや不満」 = 49.7%）の方が高くなっています。
- 年代別にみると、65歳以上で満足度の高さ・不満割合の低さがトップとなっています。

▼ 町内の公共交通全体の満足度（小学校区別）



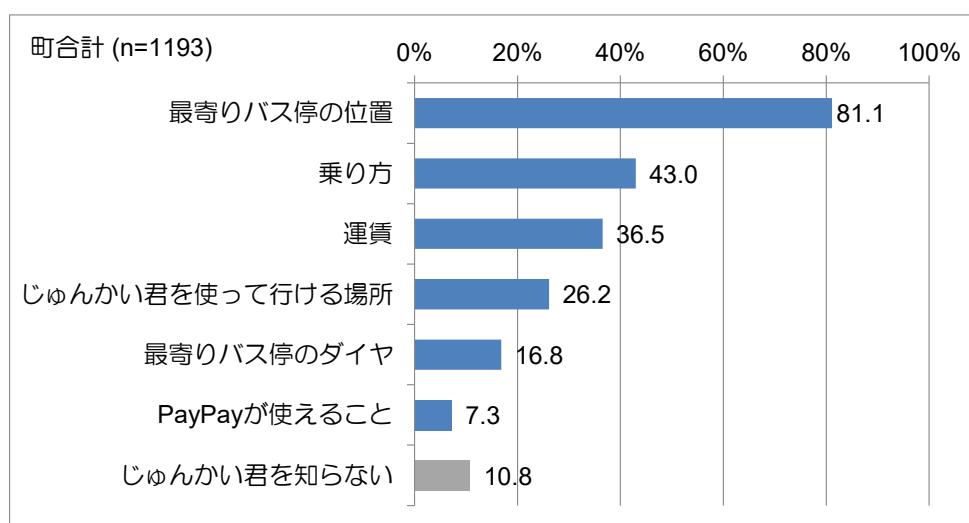
▼ 町内の公共交通全体の満足度（年代別）



### ②じゅんかい君について知っていること

- 「最寄りのバス停の位置」の認知度は80%を超えており、「乗り方」や「運賃」、「じゅんかい君を使って行ける場所」は半数を下回っています。

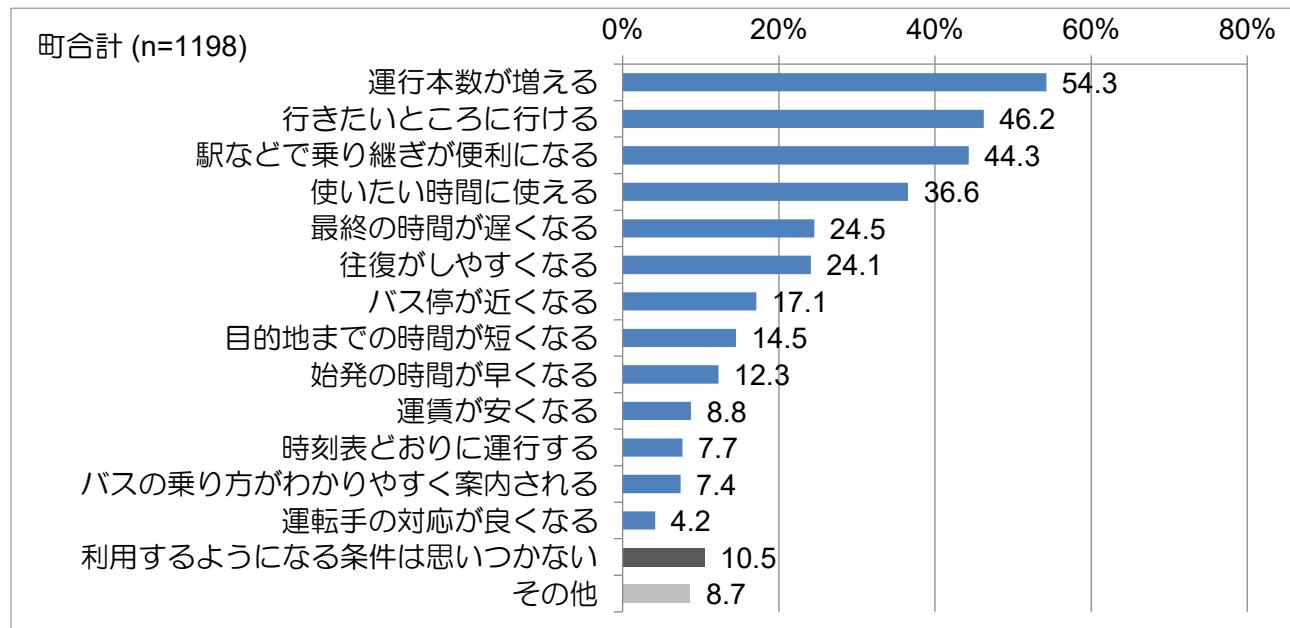
▼ じゅんかい君について知っていること



### ③じゅんかい君が便利になる（じゅんかい君を利用しようと思う）条件

- 「運行本数が増える」が最も選択され、次いで「行きたいところに行ける」、「駅などで乗り継ぎが便利になる」の順となっています。

#### ▼ じゅんかい君が便利になる（じゅんかい君を利用しようと思う）条件

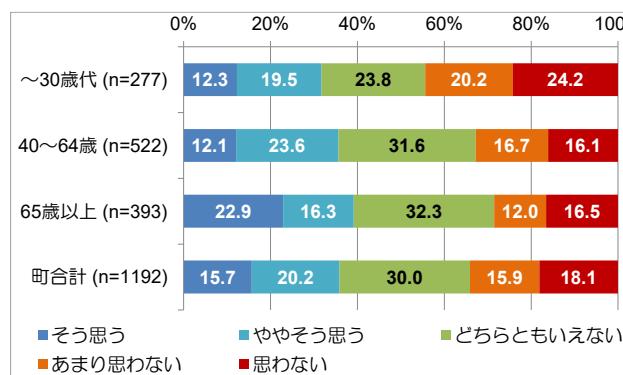


### ④じゅんかい君の運行を拡充させるための負担

- 町全体でみたとき、じゅんかい君の運行を拡充させるための負担先として、税負担・利用者負担（運賃）のどちらにおいても、容認する考えが多くなっています。
- 税負担に関しては、「～30歳代」において「増加を容認しない」意見が多数派となっています。
- 利用者負担（運賃）に関しては、どの年代も「増加を容認する」意見が多数派となっています。
- 税負担よりも利用者負担の方が、「増加を容認する」意見の割合が高くなっています。

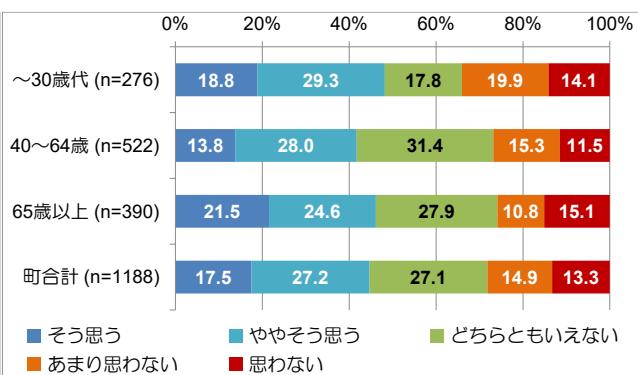
#### ▼ 税負担を増加させても、

じゅんかい君の運行を拡充させた方がよいと思うか



#### ▼ 利用者負担(運賃)を増加させても、

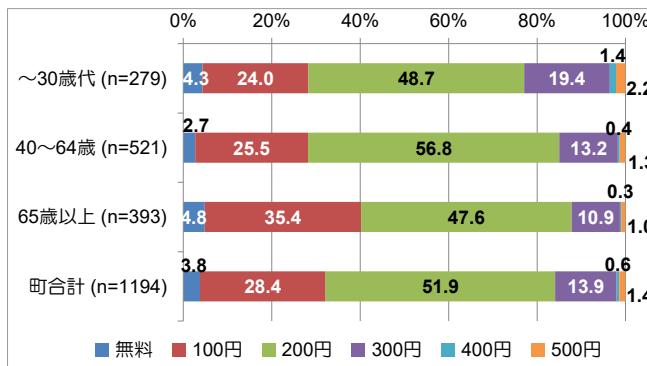
じゅんかい君の運行を拡充させた方がよいと思うか



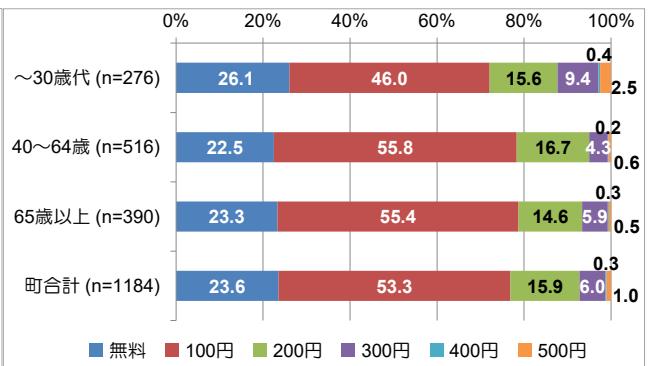
#### ④運行維持や利便増進のために値上げせざるを得ないとした場合に、許容できる運賃

- 令和7年現在は、1乗車100円（中学生以下・65歳以上は無料）という運賃です。
- どの年代においても、1乗車の運賃は「200円」まで許容できるという回答が最も多くなっています。
- 高齢者の1乗車の運賃についても、「100円」まで許容できるという回答が最も多くなっています。

#### ▼ 1乗車の運賃はいくらまで許容できるか

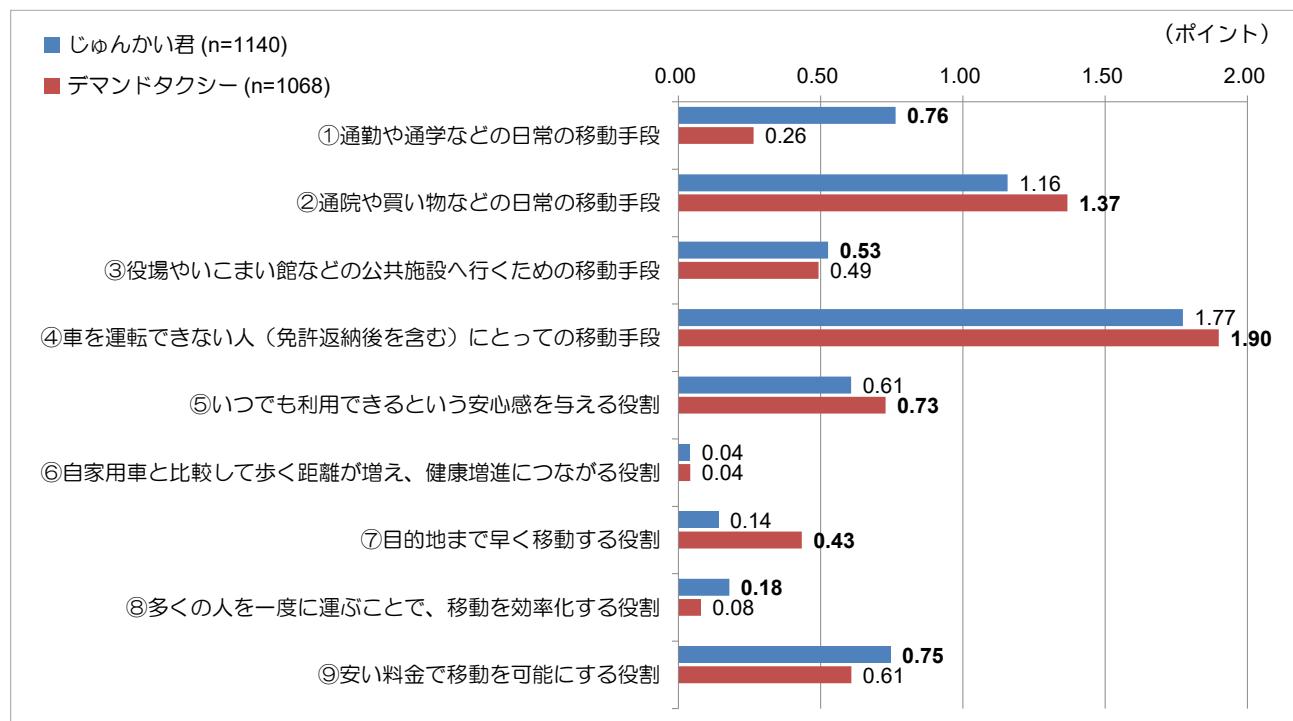


#### ▼ 高齢者の1乗車の運賃はいくらまで許容できるか



#### ⑥公共交通の役割

- じゅんかい君とデマンドタクシーは共に、「②通院や買い物での移動」や「④車を運転できない人の移動」といった役割に対して、重要度が高くなっています。
- じゅんかい君はデマンドタクシーと比較して、「①通勤や通学での移動」や「⑨安い料金での移動」といった役割に対して、重要度が高くなっています。
- デマンドタクシーはじゅんかい君と比較して、「⑤いつでも利用できる安心感を与える」や「⑦目的地まで早く移動する」といった役割に対して、重要度が高くなっています。

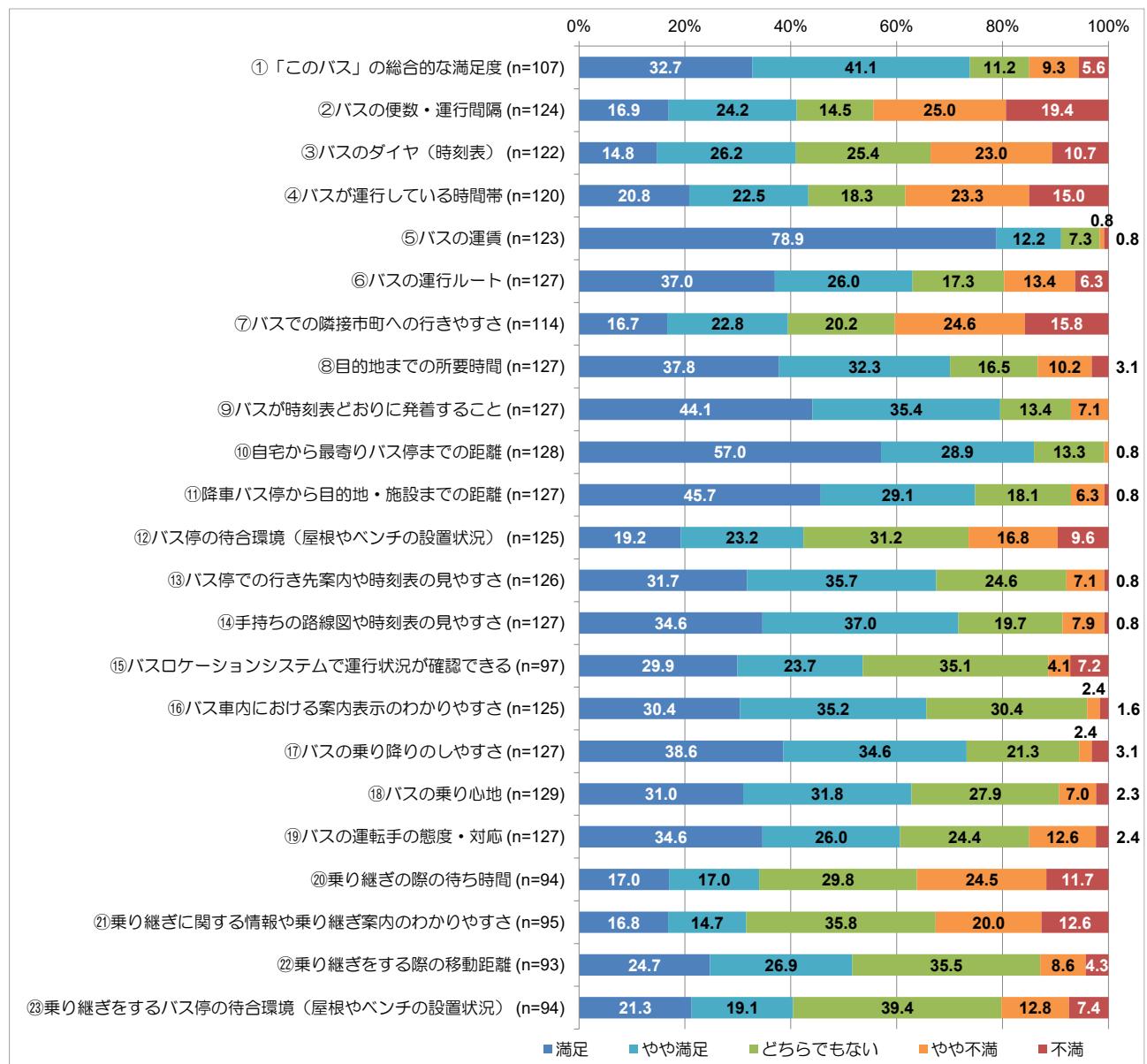


### (3) バス利用者アンケート調査

#### ①バスサービス項目別満足度（じゅんかい君）

- 総合的な評価としての満足度（「満足」 + 「やや満足」 = 73.8%）は、不満割合（「不満」 + 「やや不満」 = 14.9%）を上回っています。
- 「⑤バスの運賃」や「⑨バスが時刻表どおりに発着すること」、「⑩自宅から最寄りバス停までの距離」などの項目で満足度が高くなっています。
- 「②バスの便数・運行間隔」や「⑦バスでの隣接市町の行きやすさ」、「⑩乗り継ぎの際の待ち時間」などの項目では、不満割合が満足度を上回っています。

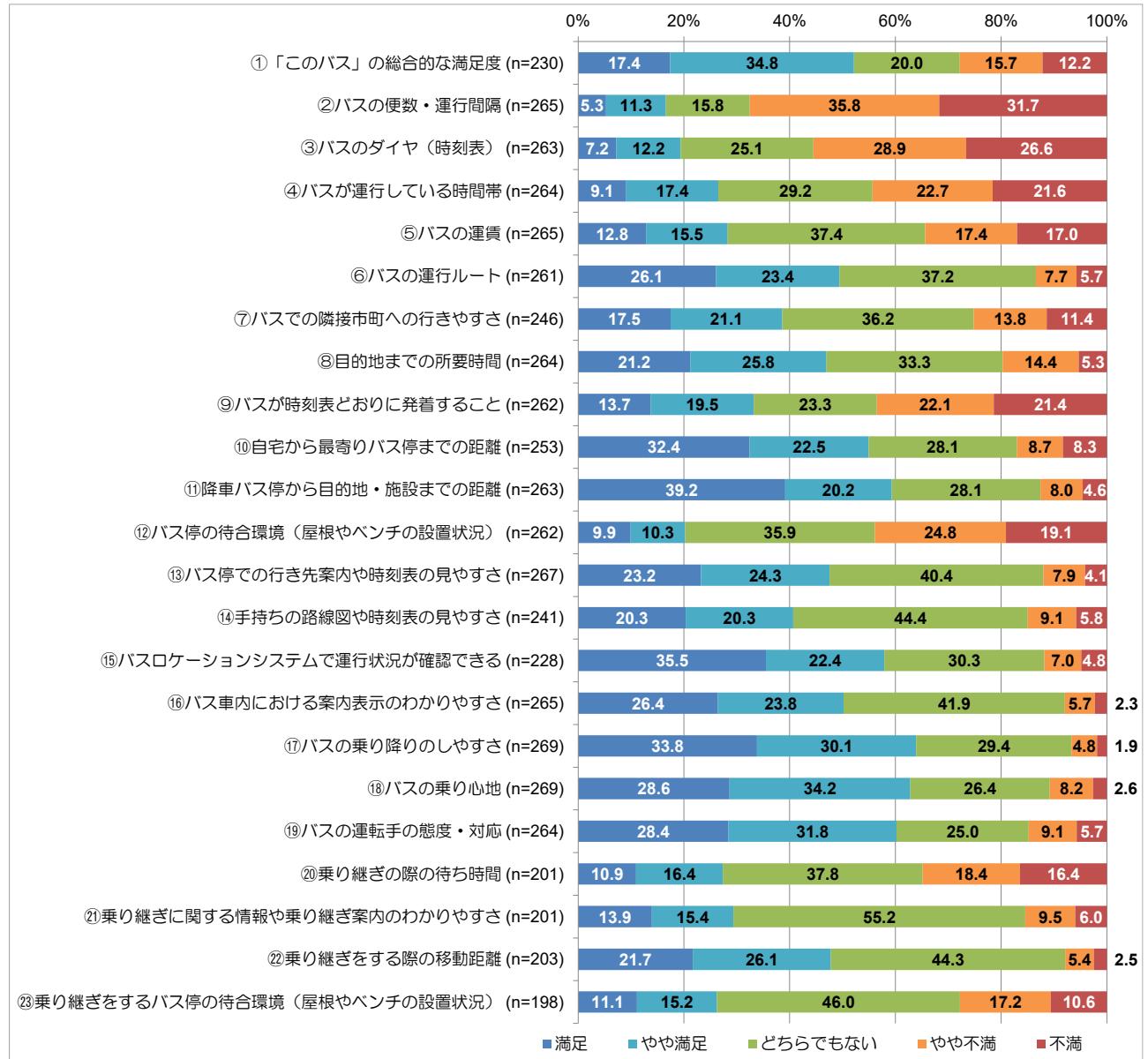
#### ▼ じゅんかい君のバスサービス項目別満足度



## ②バスサービス項目別満足度（名鉄バス）

- 総合的な評価としての満足度（「満足」 + 「やや満足」 = 52.2%）は、不満割合（「不満」 + 「やや不満」 = 27.9%）を上回っています。
- 「⑥バスの運行ルート」や「⑩・⑪自宅や目的地とバス停の距離」、「⑯バスの乗り降りのしやすさ」などの項目で満足度が高くなっています。
- 「②バスの便数・運行間隔」や「⑨バスが時刻表どおりに発着すること」、「⑫バス停の待合環境」などの項目では、不満割合が満足度を上回っています。

### ▼ 名鉄バスのバスサービス項目別満足度

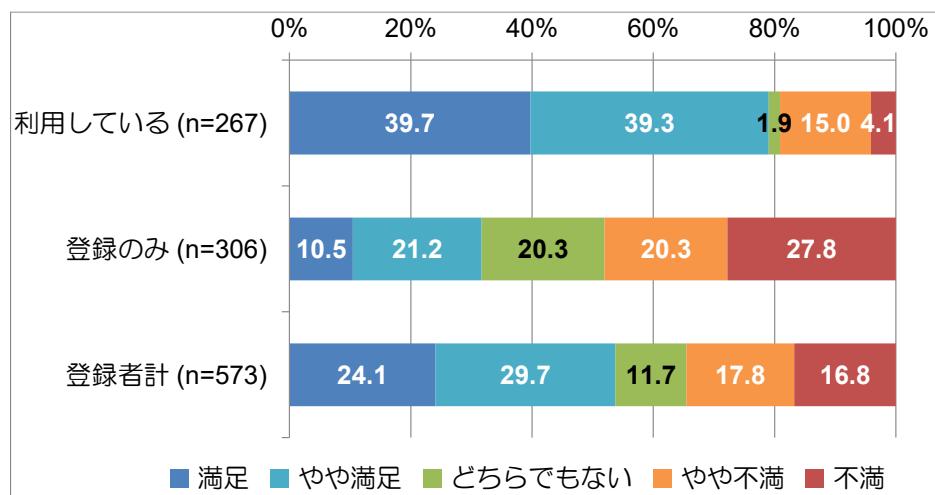


#### (4) デマンドタクシー登録者アンケート調査

##### ①デマンドタクシーの満足度

- 満足度（「満足」 + 「やや満足」 = 53.8%）は、不満割合（「不満」 + 「やや不満」 = 34.6%）を上回っています。
- 利用の有無別にみると、利用している人は満足度が高く、不満割合が低くなっています。

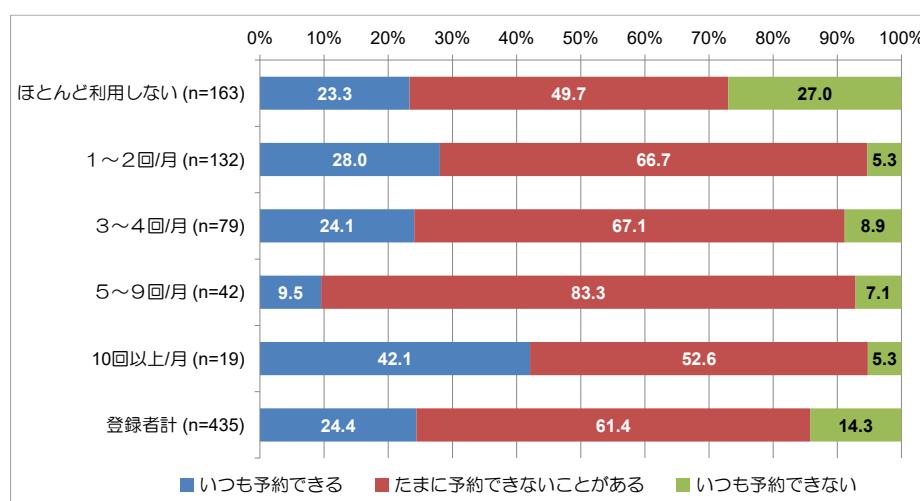
▼ デマンドタクシーの満足度（1ヶ月の利用有無別）



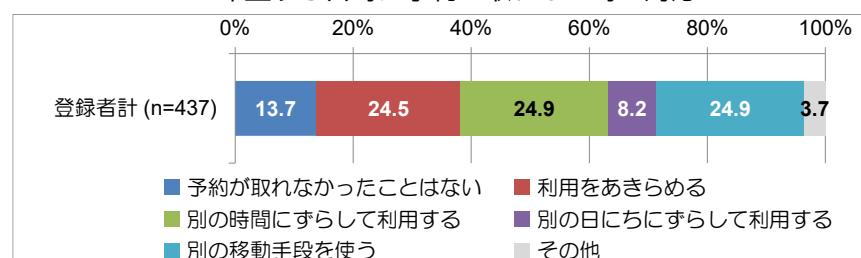
##### ②予約の成立状況、希望する日時に予約が取れない時の対応

- 予約の成立状況は「たまに予約できないことがある」が最も高い割合となっています。
- 利用頻度別にみると、最もよく利用する層を除いて、頻度が高くなるにつれて「予約できないことがある」割合が高まっています。
- 予約が取れない時の対応で「利用をあきらめる」割合が 24.5% を占めています。

▼ 予約の成立状況（1ヶ月の利用頻度別）



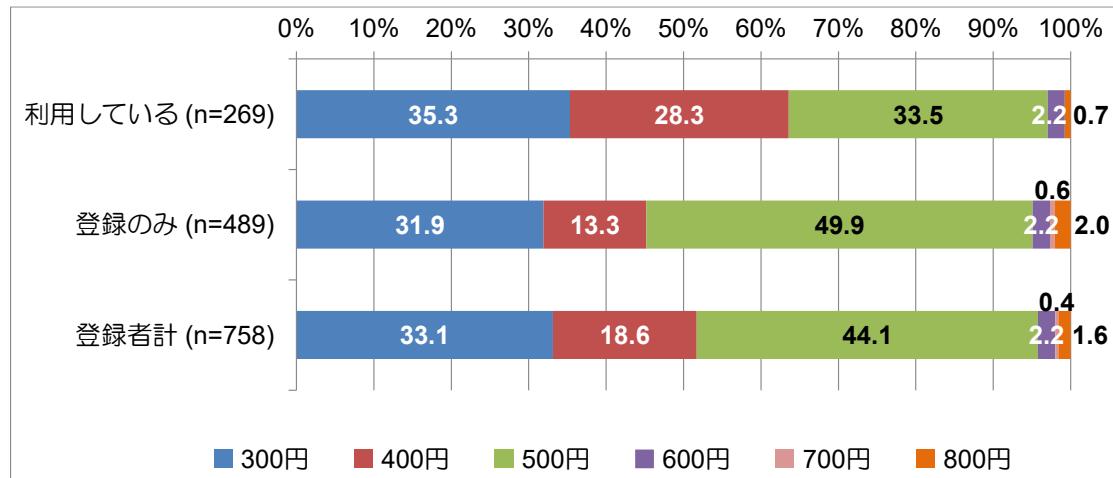
▼ 希望する日時に予約が取れない時の対応



③運行維持や利便増進のために値上げせざるを得ないとした場合に、許容できる金額

- 利用している人では、「300円」と「500円」が同程度となっています。
- 登録のみしている人では、「500円」の割合が最も高くなっています。

▼ 値上げせざるを得なくなった場合に許容できる金額（1ヶ月の利用有無別）



## (5) 住民懇談会

懇談会の目的			
①東郷町の公共交通の現状についての情報提供を行い、身近な公共交通について関心を持ってもらうきっかけ作りの場とする。			
②計画策定に向けて、東郷町内の公共交通に対する生の声（意見）を聞くとともに、「良いところ」「改善するところ」という観点で意見を整理し、計画における課題設定の参考とする。			
開催日（令和7年）	対象地区	開催場所	参加者数
8月21日：AM	部田	部田コミュニティセンター	2名
8月22日：AM	祐福寺	祐福寺公民館	5名
8月27日：AM	清水・兵庫・三ツ池	部田山コミュニティセンター	8名
9月25日：AM	諸輪	諸輪公民館	34名
9月26日：AM	和合ヶ丘	和合ヶ丘コミュニティセンター	6名
9月30日：PM	諸輪住宅	諸輪住宅集会所	9名
10月1日：PM	御岳	御岳コミュニティセンター	20名
10月9日：PM	春木台	春木台コミュニティセンター	9名
10月10日：AM	和合	和合公民館	2名
10月16日：AM	白土・西白土	白土コミュニティセンター	9名
10月17日：PM	傍示本	傍示本公民館	6名
10月20日：AM	北山台	北山台コミュニティセンター	5名
10月22日：PM	白鳥・押草団地	白鳥コミュニティセンター	9名
11月2日：PM	東郷町全体	町民会館	9名

### ▼ 懇談会の様子



## ■普段の暮らしについて

頻出した普段のおでかけ先		
買い物	病院	その他
<ul style="list-style-type: none"> <li>・パレマルシェ東郷店×54</li> <li>・ららぽーと愛知東郷×40</li> <li>・イオン三好店×20</li> <li>・アオキスーパー白鳥店×17</li> <li>・タチヤ東郷店×14</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋市×9</li> <li>・本多医院×8</li> <li>・おりど病院×8</li> <li>・藤田医科大学病院×8</li> <li>・わごうヶ丘クリニック×7</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋市×43</li> <li>・役場（役場、いこまい館、体育館、図書館）×39</li> <li>・コミュニティセンター・公民館×9</li> <li>・日進市×5</li> <li>・みよし市×3</li> </ul>

■町内の公共交通について

交通機関	良い点・残したいところ
名鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・赤池駅と日進駅へ行くバスがあるのでありがたい×14</li> <li>・東西線があること×9</li> <li>・赤池 - 豊田線の本数が多い×4</li> <li>・祐福寺 - 前後線：路線があるだけありがたい×4</li> <li>・朝早くと帰りのバスが比較的多くて良い×2</li> </ul>
じゅんかい君	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安い料金で使えるのはありがたい×21</li> <li>・じゅんかい君があることはありがたい×14</li> <li>・バス停近い！×8</li> <li>・運転手さんの対応が良く、丁寧×5</li> <li>・町内の行き来がしやすい（ららぽーとなど）×5</li> <li>・時間通りに来る×4</li> <li>・北コースは1時間に1本きて便利×3</li> <li>・日進駅に行ける×2</li> <li>・米野木駅まですぐ行けた×2</li> <li>・上手な利用の仕方を聞きたい×2</li> </ul>
デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・制度があるだけありがたい×6</li> <li>・安い料金で使えるのはありがたい×5</li> </ul>
一般タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アプリが使える×4</li> <li>・早朝や夜でも便利×4</li> <li>・事故などで公共交通が使えないときは便利×2</li> <li>・名鉄タクシー、⑦タクシー、つばめタクシーの運転手が優しい×2</li> <li>・概ね時間通りに来てくれる×2</li> </ul>

交通機関	改善点・課題と感じるところ
名鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西線の本数が少ない（毎時1本欲しい、16時～19時台の増便）×8</li> <li>・運賃が高い×7</li> <li>・バス停の位置を変更してほしい×5</li> <li>・前後駅方面：朝一と夕方しかないので日昼の時間もほしい×3</li> <li>・祐福寺線：本数が少ない（全時間帯）×3</li> <li>・名鉄バスとじゅんかい君で上手く連携してほしい（施策や時間）×3</li> <li>・遅延がある×2</li> <li>・東郷からみよしの方へ行きづらい×2</li> <li>・バスのサイズを小型化×2</li> <li>・赤池線：時間によりバスのない時刻があるので増やしてほしい</li> <li>・愛教大線の本数が少ない</li> <li>・バスマップに愛教大線と祐福寺線の時刻表も載せてほしい</li> </ul>
じゅんかい君	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東コース、南西コースの本数が少ない×57</li> <li>・利便性向上の為の値上げは問題ない×23</li> </ul>

交通機関	改善点・課題と感じるところ
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行終了時間が早すぎる×9</li> <li>・ららぽーと、鉄道駅などの乗り継ぎの改善、新設×9</li> <li>・ららぽーとを経由地にして役場、いこまい館を起終点とする×6</li> <li>・東コースのルートが長い×5</li> <li>・町民しかもらえない年間パスポートを作成する×5</li> <li>・カネヨシプレイスやベイシア三好などの主要場所へ行ける手段がない×5</li> <li>・運転手の運転が荒いもしくは口頭がきつい×5</li> <li>・赤池駅まで延ばしてほしい×5</li> <li>・バス停の改善（人が待つスペースを作る）×4</li> <li>・他の市町のコミュニティバスとの乗り継ぎができる（共有停留所）×3</li> <li>・バスマップのルート図がわかりにくい×3</li> <li>・土日の朝夕便や年末の便がほしい×2</li> <li>・北コースの12時台の便がない×2</li> <li>・時刻通りに来ない×2</li> <li>・椅子を柔らかくしてほしい×2</li> <li>・高齢者と幼児の年齢マップを見てバス停を決めてほしい×2</li> <li>・北コース左回り日進駅に朝7:30までに到着できる便が欲しい×2</li> <li>・足が弱く、バス停が遠く使えない×2</li> <li>・学校行事に利用するほか、体験乗車を開催する×2</li> <li>・藤田医大バスをじゅんかい君に切り替える</li> </ul>
	<p><b>特定の地区で頻出した意見</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小学生の通学に合わせたダイヤ設定×7</li> <li>・「大坊公園」と「木戸西」間の御岳1丁目にバス停の新設×5</li> <li>・「ららぽーと愛知東郷」と「清水」間の「池池」と「下鏡田」にバス停を新設×4</li> <li>・以前、東郷製作所寮前や一里塚、清水ヶ根にあったバス停の復活×4</li> <li>・御岳公園を一周するルートの再考×4</li> <li>・「諸輪公民館前」のバス停復活×2</li> </ul>
デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・曜日や時刻によって取りづらい。×33</li> <li>・町外移動ができない×16</li> <li>・運行時間がのびて欲しい×3</li> <li>・周知不足×3</li> <li>・値上げしてもよい×2</li> <li>・運賃が高い×2</li> <li>・同じ人が何度も利用している実態がある×2</li> <li>・病院へ行く人を優先してほしい×2</li> </ul>
一般タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日進駅、米野木駅に待機タクシーがない×9</li> <li>・運賃が高い×5</li> <li>・タクシー予約できない（不足）×4</li> </ul>

## 5 前計画の評価

令和3年3月に策定された東郷町地域公共交通計画は、令和8年度を計画目標としており、本年度が最終年次にあたることから、目標や各種事業について評価・分析を行います。

### (1) 計画目標

#### 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。

指標1-1

#### 公共交通全体の利用者数(目標1-1に対応)

<努力目標>

目標値(R8)	評価	
路線全体でR1年度利用者数の維持 (約214万人)	△	
現況値(R2)	中間評価(R4)	最終評価(R6)
1,735,044人	▶ 1,918,225人	▶ 2,093,461人

<必達目標>

目標値(R8)	評価	
じゅんかい君の年間利用者数 150,000人	○	
現況値(R2)	中間評価(R4)	最終評価(R6)
139,473人	▶ 170,558人	▶ 216,032人

#### 【結果】

東郷・藤田医大バスやデマンドタクシーなど、計画策定以降に運行を開始した移動サービスに加え、各公共交通が新型コロナウィルス感染症の影響が最も強かった状態から回復しています。

その結果、計画の現況値から中間評価時において利用者数が大きく増加し、その傾向が継続していましたが、最終評価において計画の努力目標値には届きませんでした。

また、必達目標としている「じゅんかい君の年間利用者数」について、令和6年度はじゅんかい君の運行開始以降、初めて年間利用者数が20万人を超え、目標値の15万人を6万人以上上回り、目標を達成しました。

▼ 路線別利用者数

路線	現況値[R2]	中間評価[R4]	最終評価[R6]	
幹線バス	名鉄バス（東西線を除く） （仮称）ららぽーと徳重線	1,560,304 人 —	1,656,470 人 19,027 人	1,815,527 人 —
	名鉄バス 東西線	29,267 人	32,344 人	34,681 人
準幹線バス	じゅんかい君 北コース	84,522 人	111,531 人	145,285 人
	東郷・藤田医大バス	—	3,516 人	5,036 人
	じゅんかい君 南西コース	22,115 人	24,988 人	33,794 人
支線バス	じゅんかい君 東コース	32,836 人	34,039 人	36,953 人
	タクシー	6,000 回(人)	8,255 回(人)	9,653 回(人)

\*名鉄バス（東西線を除く）はバス年度（令和5年10月～令和6年9月）の集計

\*その他の交通機関は会計年度（令和6年4月～令和7年3月）の集計

\*（仮称）ららぽーと徳重線は令和4年8月以降運行休止中

\*タクシーの利用回数は高齢者・障がい者・妊産婦タクシー料金助成事業の合計値

## 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。

指標1-2

### 都市拠点内の利用者数(目標1-2に対応)

目標値(R8)		評価
1,200人／日		△
現況値(R2)	中間評価(R4)	最終評価(R6)
1,015人／日	1,190人／日	1,164人／日

\*目標値は「和合西口」、「和合」、「いこまい館」、「ららぽーと愛知東郷」の4ヶ所計

#### 【結果】

ららぽーと愛知東郷開業・バスターミナル開設に合わせて、じゅんかい君の路線再編に加え、名鉄バス愛教大線がバスターミナルに乗入れるようになり、都市拠点内のバス停利用者数は増加しました。

しかし、ららぽーと愛知東郷と地下鉄徳重駅を結ぶバスが休止されたことにより最終評価では中間評価時と比べて利用者数が微減し、計画の目標値には届きませんでした。

#### ▼ 交通機関別・バス停別利用者数（1日あたり 単位：人）

交通機関	ららぽーと 愛知東郷		和合		和合西口		いこまい館		合計	
	R 4	R 6	R 4	R 6	R 4	R 6	R 4	R 6	R 4	R 6
名鉄バス	52.5	74.8	221.4	232.2	551.1	522.8			825.0	829.8
じゅんかい君	176.1	241.5					50.4	71.5	226.5	313.0
東郷・藤田医大バス	14.5	20.7							14.5	20.7
徳重バス	124.4	—							124.4	—
合計	367.5	337.0	221.4	232.2	551.1	522.8	50.4	71.5	1190.4	1163.5

\*年間利用者数を年間運行日数で除して算出しているため、小数点以下の数値が発生しています

## 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。

### 指標2-1

### じゅんかい君の満足度(不満割合)(目標2-1に対応)

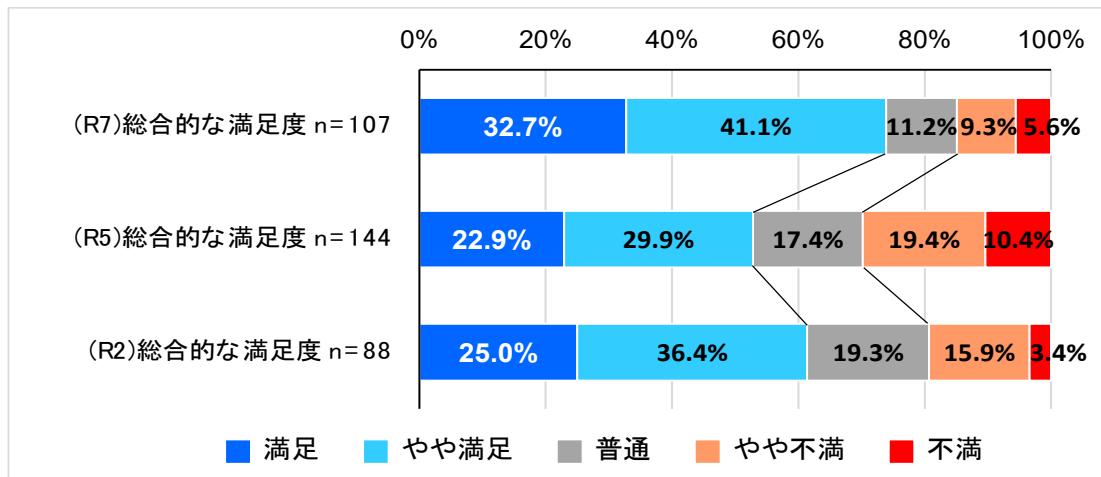
目標値(R8)		評価
現状(19.3%)未満		○
現況値(R2)	中間評価(R5)	最終評価(R7)
19.3%	29.8%	14.9%

#### 【結果】

じゅんかい君の不満割合は14.9%となり、現況値よりも4.4%減少し、計画の目標値を達成しました。

ららぽーと愛知東郷のバスターミナル開設に合わせた路線再編により、利用者の生活圏（到達できる施設など）に変化が生じ、中間評価時には不満割合が増加しましたが、路線・利用方法の定着が進み、不満割合が減少したものと考えられます。

#### ▼ じゅんかい君の総合的な満足度（利用者アンケート調査）



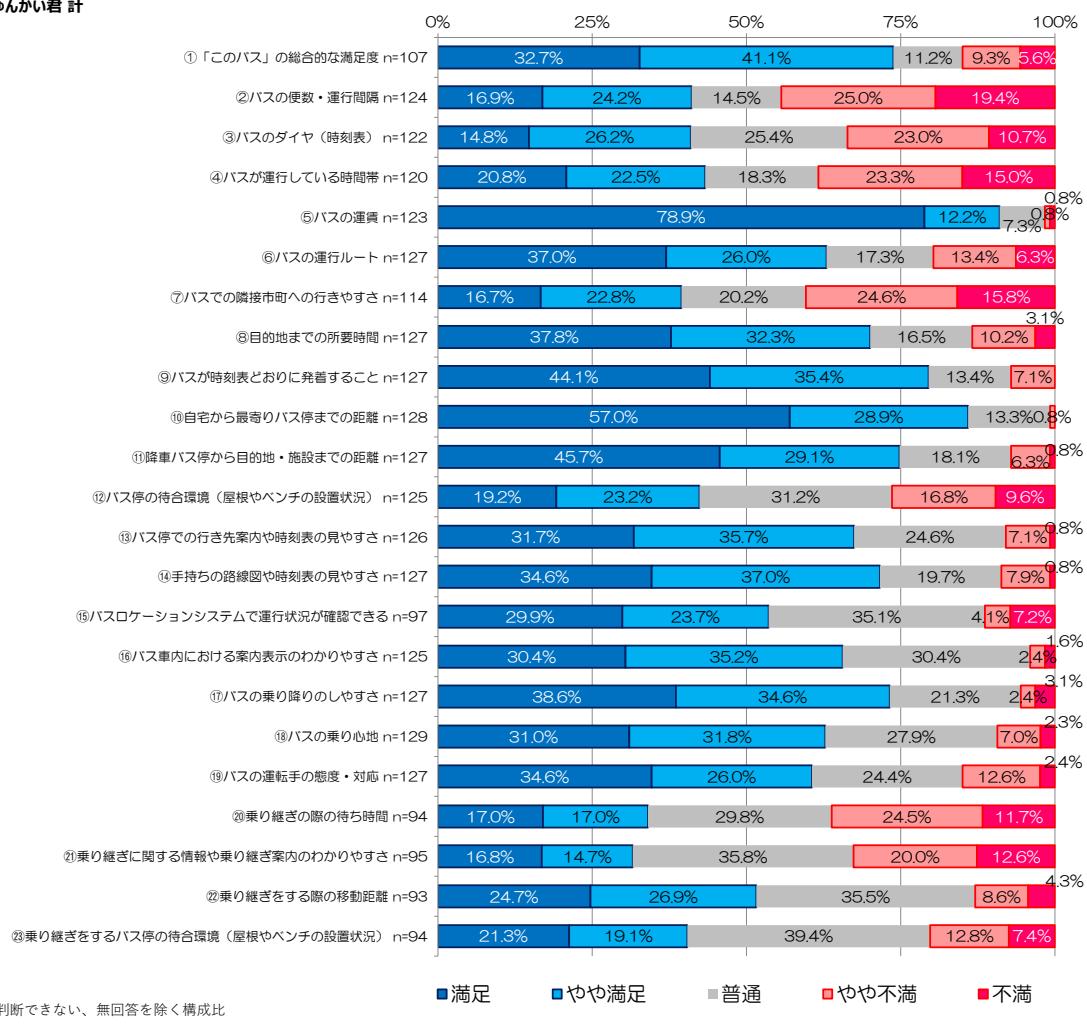
#### 参考指標

#### 公共交通機関の整備に対する満足度(総合計画住民意向調査)

参考目標(R12)	参考評価
25.5%	○
現況値(H30)	住民意向調査結果(R6)
13.4%	39.7%

## ▼ じゅんかい君のサービス項目別満足度（利用者アンケート調査）上：R 7、下：R 2

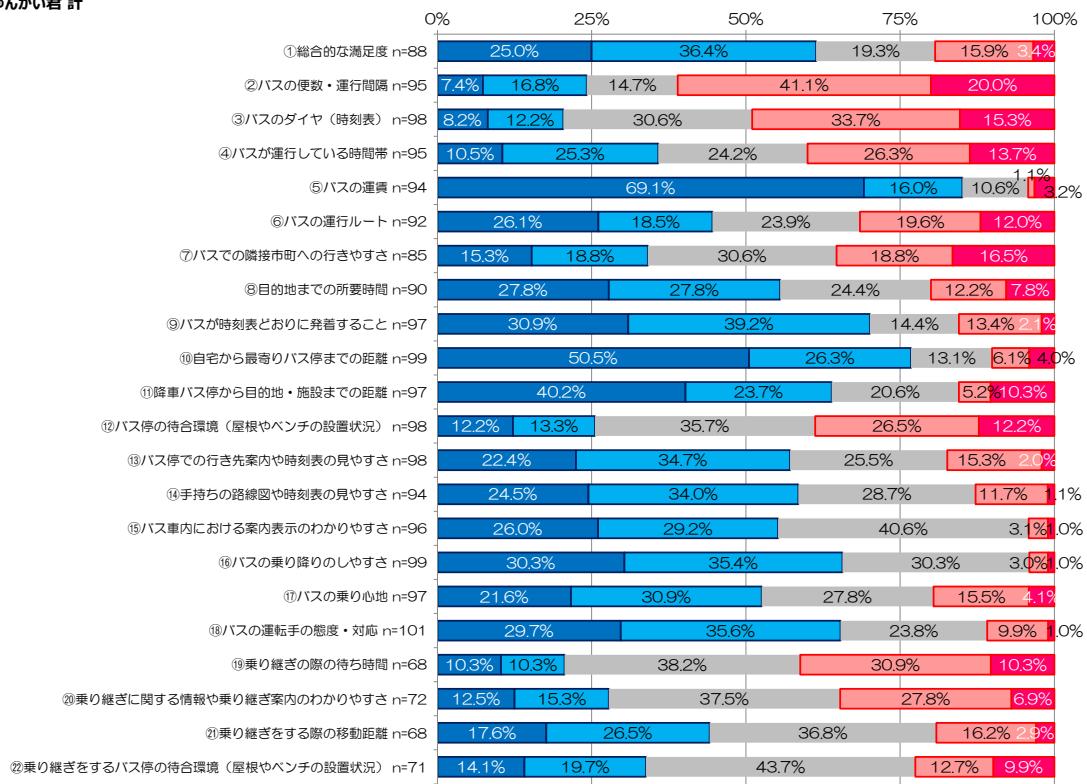
### じゅんかい君 計



■満足 ■やや満足 ■普通 ■やや不満 ■不満

※判断できない、無回答を除く構成比

### じゅんかい君 計



■満足 ■やや満足 ■普通 ■やや不満 ■不満

※判断できない、無回答を除く構成比

### 基本方針3 東郷町の公共交通に関す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。

指標3-1

#### 府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)

目標値(R8)	評価	
12件／年 (1件／月)	○	
現況値(R1)	中間評価(R4)	最終評価(R6)
9件／年	15件／年	14件／年

※現況値(R1)は、5事業9件の取組を実施（タウンミーティング、バスの乗り方教室、地域公共交通会議等）

#### 【結果】

府内他部署や近隣市、交通事業者、商業施設など、さまざまな関係者と連携・協働した取組を年間通じて実施し、年間の通算件数が14件となったことから、計画の目標値を達成しています。

#### ▼ 各種取組の様子



## 6 公共交通を取り巻く社会環境の変化

### (1) 「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト

国土交通省では、全国の「地域の足」「観光の足」を確保するための「交通空白」の解消に向けた取組や、地域の多様な関係者の「共創」により、地域交通の利便性・生産性・持続可能性を高める取組、さらには地域公共交通計画の策定・アップデート等を広域的に推し進める人材の育成を後押ししています。

#### ▼ 共創モデル実証運行事業／モビリティ人材育成事業の概要

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（令和7年度）  
**共創モデル実証運行事業／モビリティ人材育成事業**

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」（連携・協働）<sup>※</sup>によりその維持・活性化に取り組む実証事業、人材育成を支援します！ ※「共創」：「官民共創」「交通事業者間共創」「他分野共創（交通と他分野の垣根を越えた連携）」

**1. 共創モデル実証運行事業**

**補助対象事業者**

交通事業者等<sup>※</sup>を含む複数主体で構成される協議会や連携スキーム等（共創プラットフォーム）

※交通事業者等：一般乗合・一般乗用旅客自動車運送事業者、鉄道事業者、一般旅客定期航路事業者、公共交通ライドシェアの実施主体、シェアサイクル等の事業実施主体、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送サービスの実施主体 等

（注）単一の事業者のみでは補助対象となりません。

**補助対象経費**

新たな事業の立ち上げ及び実証運行に係る以下の経費に対して支援を実施

①基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費（有識者謝金・会場使用料等）  
②システム構築（配車・運行管理・AIオントラム等）、実証運行に使用する車両導入（車両の購入・リース等）による取得・改造に要する経費  
③実証事業に要する経費（新規運行に係る経費、実証環境の整備等）

**▲他分野共創の分類例**

**補助率**

A 中小都市、過疎地など (人口10万人未満の自治体)	B 地方中心都市など (人口10万人以上の自治体)	C 大都市など (東京23区・三大都市圏の政令指定都市)
500万円以下は定額、 500万円超部分は2/3	補助率2/3	補助率1/3

**【事業例】** ※R5年度：77事業、R6年度：256事業を支援

- スクールバス・介護輸送・商業施設送迎等の地域輸送資源の混乗化、遊休時間帯における地域路線への活用
- 介護予防プログラムの一環として公共交通を利用した外出を促進（介護予防財源の活用）
- 教育委員会との連携による児童の登下校・部活動送迎にあわせたティント交通等の実証運行
- 商工会議所・商工会や社会福祉協議会・観光協会・地域金融機関・農協等の地域経済界による取組 等

**2. モビリティ人材育成事業** （定額：上限3,000万円）

**補助対象事業者** 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う都道府県、市町村・民間事業者等

**補助対象経費** 地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費 （注）市町村域を超えた広域的な取組に限ります。

**問合せ先** 各地方運輸局交通政策部交通企画課等（別紙参照） **公募期間** 令和7年3月10日（月）～4月7日（月） **【採択時期】** 令和7年5月上旬（予定） 【採択時期】 令和7年5月上旬（予定）

（資料：国土交通省）

#### コラム 本町における取組～三好自動車学校の送迎バスを活用した地域の移動手段確保～

##### ■ 地域の輸送資源活用事業

###### ＜概要＞

自動車学校スクールバスの空席を活用した地域住民の混乗化を実施  
実施期間：R7.6～R8.3（実証運行）

利用料金：無料

対象者：65歳以上の人で乗降可能な住民

運行日：自動車学校の営業日（スクールバス運行日）

ルート：ららぽーと・三ツ池線

便数：4便/日

###### ＜経緯＞

**コミバス路線再編後、不満割合が増加**（10.5ポイント悪化）したことを受け実施

減便した地域を走行するスクールバスを活用することで、**コミバス便数を仮想的に倍増**（コミバス4便+スクールバス4便）させた。



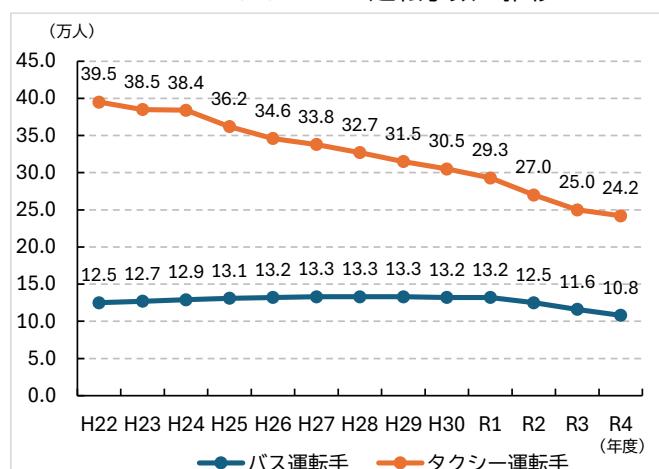
##### 【協力事業者協定締結式】



## (2) 担い手不足

路線バスは、少子高齢化・人口減少の進展や、マイカーの普及やライフスタイルの変化等により、これまでも輸送需要そのものが減少していましたが、運転手不足を理由として、全国各地で減便や廃止が相次いでおり、地域住民や観光客の移動手段の確保の観点から大変深刻な状況となっています。

### ▼ バス・タクシーの運転手数の推移



(資料：国土交通省)

## (3) 交通DX

交通事業者は、従来から経営環境が厳しく、その上コロナ禍による需要の減少、燃料費の高騰・不安定化、人材不足などによって危機に瀕しており、こうした状況を打開するためには、DXを通じたサービスの効率化・高度化による利便性の向上と、事業者の生産性の向上による経営力の強化が不可欠となっています。

### ▼ 国土交通省による交通DXによる省力化等に対する支援

**DX・GXによる省力化・経営改善支援**

【担当部署】  
・都市・自動車局（旅客課）・鉄道局（鉄道事業課）  
・海事局（内航課）・航空局（航空事業課）

**地域公共交通のリ・デザインと社会的課題解決を一体的に推進するため、交通DX・交通GXにより交通分野における省力化・利便性向上を通じた経営力強化を支援します！**

**補助対象事業者** 旅客自動車運送事業者、鉄軌道事業者  
離島航路・本邦航空運送事業者 等

**補助対象経費** 機器・システムの導入にかかる初期費用  
(機器購入費、システム開発費、設置工事費等)

**交通DX**

**新たな決済手段の普及・拡大**

**補助率** 1／3  
**補助対象** クレジットカードタッチ決済、二次元コード決済、交通系ICカード決済にかかる機器等の導入・更新  
※新規導入・機能向上を伴う更新・単純更新の類型ごとに優先順位を付けて補助を行う可能性がある。

**クレカタッチ決済**

**デジタル技術活用等による省力化等の推進**

**補助率** 1／2  
**補助対象** ・乗務日報自動作成システムの導入 ・運行管理支援システムの導入  
・配車アプリの導入 ・スマートバス停の導入  
・列車位置情報提供システム等の導入  
・船客予約システム等の導入  
・自動チェックイン機の導入

**スマートバス停**

**列車位置情報提供サービス**

(資料：国土交通省)

## 7 東郷町における地域公共交通の課題

東郷町のようすや公共交通の現状、各種ニーズ調査結果、住民懇談会での意見、現行計画の評価で整理した事項から、東郷町の交通将来像や上位・関連計画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。

調査項目	各調査からみえる特徴	集約課題との対応		
		1	2	3
1 東郷町のようす	1 本町の人口は令和2年現在で増加傾向にあるが、推計では令和7年をピークとして減少傾向に転じる。	●		
	2 高齢化率は令和2年現在で23.6%となっており、一貫して増加傾向となっている。	●		
	3 人口密度は町の西部と北部で高く、高齢者に限った人口密度は北部で高い。	●	●	
	4 町内の多くの主要施設はバス路線沿線に立地しており、鉄道駅へのアクセスも保たれている。	●		
	5 通勤・通学動流において、本町は名古屋市やみよし市といった東西方向の結びつきが強い。	●		
	6 本町に関連する移動の交通手段では、自動車が70~75%を占めている。	●		●
2 公共交通の現状	7 鉄道駅から800m、バス停から300mを圏域とした場合の公共交通人口カバー率は87.7%となっている。	●	●	
	8 鉄道駅やバス停へのアクセスが困難な人や、時間的に利用が難しい移動ニーズに対応した、デマンドタクシーや一般タクシーが運行されている。		●	
	9 路線バスの利用者数は、コロナ禍前の約92%まで回復し、令和6年時点では横ばい傾向に移行している。	●	●	●
	10 じゅんかい君の利用者数は、令和3年の路線再編後増加傾向が継続しているが、コースによって増加具合が異なる。	●	●	●
	11 東郷・藤田医大バスの利用者数は増加傾向にあるが、利用者1人あたりの町負担金は、本町が運行費を負担している		●	
	12 デマンドタクシーは、運行開始から利用者数の増加が続いている、それに伴って運行負担金も増加している。		●	●
3 町民ニーズ・意向	13 町内の公共交通全体の満足度は23.1%で、不満割合の49.7%よりも低い。	●	●	●
	14 じゅんかい君が便利になる条件は「運行本数が増える」、「行きたいところに行ける」、「駅などで乗り継ぎが便利になる」の順となっている。		●	●
	15 じゅんかい君の運行を拡充するためには、税負担や利用者負担を増加させてもよいという回答が多い。		●	
	16 じゅんかい君の運行の維持・拡充のための運賃値上げでは、1乗車200円（高齢者100円）まで許容できるという回答が多くあった。		●	
	17 じゅんかい君の役割は「車を運転できない人の移動手段」や「通院や買い物の移動手段」、「通勤や通学の移動手段」が求められている。		●	●
	18 デマンドタクシーの役割は、「車を運転できない人の移動手段」や「通院や買い物の移動手段」、「いつでも利用できる安心感を与える役割」が求められている。		●	●
4 バス利用者ニーズ・意向	19 公共交通に期待する役割のうち、健康面や環境面に対する役割を求める割合は低い。			●
	20 じゅんかい君の総合的な満足度は73.8%で、不満割合の14.9%よりも高い。	●	●	
	21 「バスの便数・運行間隔」や「乗り継ぎの際の待ち時間」等では不満割合が満足度を上回っている。	●	●	
	22 名鉄バスの総合的な満足度は52.2%で、不満割合の27.9%よりも高い。	●	●	
	23 「バスの便数・運行間隔」や「バスが時刻表どおりに発着すること」等では不満割合が満足度を上回っている。	●	●	
5 デマンドタクシーユーザーニーズ・意向	24 じゅんかい君の運行を拡充するためには、税負担や利用者負担を増加させてもよいという回答が多い。		●	
	25 デマンドタクシーの満足度は53.8%で、不満割合の34.6%よりも高く、利用している人の方が満足度が高い。	●	●	
6 住民懇談会	26 運行維持などのために値上げせざるを得ない場合は、「500円」という回答が多い。		●	
	27 町内を東西方向へ路線バスが運行していることや、じゅんかい君が駅へアクセスしていること、タクシーのアプリが使えること等が「良い点」として挙げられた。	●		●
	28 名鉄バスについては、本数の少なさ（東西線、祐福寺線）や遅延すること、乗るまでの情報が少ないと改められた。	●	●	●
	29 じゅんかい君の運賃について、複数の地区で少しでも便利にするために「無料対象者（特に高齢者）の有料化」や「1乗車200円」といった意見が出された。		●	
	30 デマンドタクシーについて、予約が取りづらい時間帯があるという意見が多く出された。			●
7 現行計画の評価	31 公共交通の利用者数は、計画策定時よりも全ての交通モードで増加し、必達目標を達成したものの、努力目標は達成していない。	●		●
	32 じゅんかい君の満足度（不満割合）は、計画策定時から路線再編を経て一時的に悪化したが、路線や利用方法が定着したことから、不満割合が低下し目標を達成した。		●	●
	33 計画策定後から、様々な関係者と連携した利用促進策や利便増進策を実施し、目標を達成した。			●

### 【課題整理にあたっての視点】

#### <東郷町地域公共交通計画の交通将来像>

公共交通が暮らしどともにある  
安心して住み続けられるまち

→公共交通がまちづくりの実現を支援・誘導するとともに、町民が安心して暮らし、住み続ける上で必要な都市インフラの1つとして機能・利用されることを期待する。

#### <公共交通の上位・関連計画>

- コンパクト+ネットワークを基本とし、公共交通を利用しやすくすることで、誰もが外出しやすいまちをつくることを目指している。
- 環境面からも「脱炭素」を目指し、町内や尾三地区等において公共交通ネットワークの連携を強化することで、公共交通機関の利用を促進することとしている。

#### <公共交通を取り巻く社会環境>

- 地域の多様な関係者と公共交通について「共創」する取組が行われている。
- 全国的にバス運転手人手不足が深刻化しており、人手不足に起因する路線の廃止等が起こっている。
- デジタル技術を活用した利用者の利便性向上や事業者の効率化・高度化を図る交通DXの取組が進んでいる。

### 東郷町の地域公共交通の集約課題（案）

- 1 町内各地域とつながり、広域的な移動を可能にする公共交通ネットワークが引き続き必要
- 2 町内移動を便利なものにすると同時に、各公共交通が持続的に運行できることが必要
- 3 様々な関係者が自分事として公共交通を育む、連携・協働した取組が必要

## ■前計画の課題との関係

前計画（令和3年3月策定）で定めた交通将来像《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》のもと、課題の解決・目標の達成を目指して様々な取組を行ってきました。

その結果として、目標に大きく届かなかった指標はなく、引き続き同じ交通将来像という軸を定めた上で、地域公共交通の課題の解決に向かっていくこととします。

ここでは、今回設定した地域公共交通の課題は、どのような現状や社会環境を受け、令和3年3月に策定された前計画における地域公共交通の課題から変化したのかについて整理します。

