

5 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
1-1 東郷町のようす	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。		●	
	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。		●	
	人口密度は町の西部と北部が高く、高齢者に限った人口密度は北部が高い。		●	●
	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。	●		
	通勤・通学流動において、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。	●		
1-2 公共交通の現状	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。	●		●
	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。	●	●	
	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。		●	
	路線バスの利用者数は、コロナ禍前の約94%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。	●	●	●
	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。		●	●
2-1 町民ニーズ・意向	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他のバス交通の6倍以上となっている。		●	
	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おり、それに伴って運行負担金も増加している。		●	●
	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。	●	●	●
	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。		●	●
	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。		●	
2-2 バス利用者 ニーズ・意向	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。		●	
	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ている割合は低い。			●
	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。		●	●
	「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。		●	●
	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。	●		●
2-3 デマンドタクシー 利用者ニーズ・意向	「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。	●		●
	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。		●	
2-4 住民懇談会	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。		●	●
	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。		●	
3 前計画の評価	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。	●		●
	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ことなどが「改善点」として挙げられた。	●	●	●
	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。		●	
	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。			●
3 前計画の評価	公共交通の利用者数は、前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。	●		●
	じゅんかい君の満足度（不満割合）は、前計画策定時から路線再編を経て一時的に悪化したことが、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。		●	●
	前計画策定後から、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>

公共交通が暮らしとともにある
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不可欠な都市インフラの1つとして機能・利用されることを期待する。

<4-1 公共交通に関連する上位・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。

<4-2 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の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

- 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の確保
- 2 町内移動の利便性の向上及び各公共交通の持続可能な運行
- 3 様々な関係者が自分事として公共交通を育む、連携・協働した取組の推進

(1) 集約課題1

1-1 東郷町のようす
① 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。
② 通勤・通学流動において、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。
③ 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。
1-2 公共交通の現状
④ 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。
⑤ 路線バスの利用者数は、コロナ禍前の約94%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。
2-1 町民ニーズ・意向
⑥ 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。
2-2 バス利用者ニーズ・意向
⑦ 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。
⑧ 「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。
2-4 住民懇談会
⑨ 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。
⑩ 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ことなどが「改善点」として挙げられた。
3 現行計画の評価
⑪ 公共交通の利用者数は、前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。



【主な個別課題等】
● 鉄道駅が立地していない本町における、広域的な公共交通移動を担うバス路線の維持・活性化
● 町内各地域から、町外の鉄道駅や町内の交通結節点へのアクセスの確保・維持
● 遅延の減少や運行間隔の改善等、路線バスに対する信頼感の向上による利用者の確保



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の確保

(2) 集約課題2

1-1 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。
1-2 公共交通の現状
④ 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。
⑤ 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。
⑥ 路線バスの利用者数は、コロナ禍前の約94%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。
⑦ 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。
⑧ 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他のバス交通の6倍以上となっている。
⑨ 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おり、それに伴って運行負担金も増加している。
2-1 町民ニーズ・意向
⑩ 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。
⑪ 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。
⑫ 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。
⑬ 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。
2-2 バス利用者ニーズ・意向
⑭ 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。
⑮ 「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。
⑯ 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。
2-3 デマンドタクシー利用者ニーズ・意向
⑰ 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。
⑱ 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。
2-4 住民懇談会
⑲ 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ことなどが「改善点」として挙げられた。
⑳ 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。
3 現行計画の評価
㉑ じゅんかい君の満足度（不満割合）は、前計画策定時から路線再編を経て一時的に悪化したのが、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。

【主な個別課題等】

- 人口減少や高齢化の進行に伴う、町内・地域内での移動需要の高まりへの対応
- じゅんかい君・デマンドタクシー利用者の満足度の維持と不満の解消
- 町内の公共交通を持続可能な運行に近づけるための運行と運賃設定の適正化

2 町内移動の利便性の向上及び各公共交通の持続可能な運行

(3) 集約課題3

1-1 東郷町のようす
① 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。
② 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。
1-2 公共交通の現状
③ 路線バスの利用者数は、コロナ禍前の約94%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。
④ 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。
⑤ 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おり、それに伴って運行負担金も増加している。
2-1 町民ニーズ・意向
⑥ 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。
⑦ 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。
⑧ 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ている割合は低い。
2-2 バス利用者ニーズ・意向
⑨ 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。
⑩ 「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。
⑪ 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。
⑫ 「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。
2-3 デマンドタクシー利用者ニーズ・意向
⑬ 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。
2-4 住民懇談会
⑭ 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。
⑮ 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ことなどが「改善点」として挙げられた。
⑯ 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。
3 前計画の評価
⑰ 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。
⑱ じゅんかい君の満足度（不満割合）は、前計画策定時から路線再編を経て一時的に悪化したのが、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。
⑲ 前計画策定後から、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。

【主な個別課題等】

- 町内の公共交通に関する情報の周知・PRを契機とした、モビリティ・マネジメントの実施
- 公共交通を利用することによる様々な効果（健康・環境・経済等）の発信・周知
- 行政・交通事業者・地域企業・学校等、様々な関係者との連携の継続

3 様々な関係者が自分事として公共交通を育む、連携・協働した取組の推進

6 地域公共交通の基本的な方針

前章では、各種調査によって抽出した個別の特徴や課題を、本町の交通将来像や社会環境、上位・関連計画と照らし合わせ、集約課題を設定しました。ここでは、設定した集約課題の解決や社会潮流への対応などに向けた基本的な方針を設定します。

(1) 交通将来像

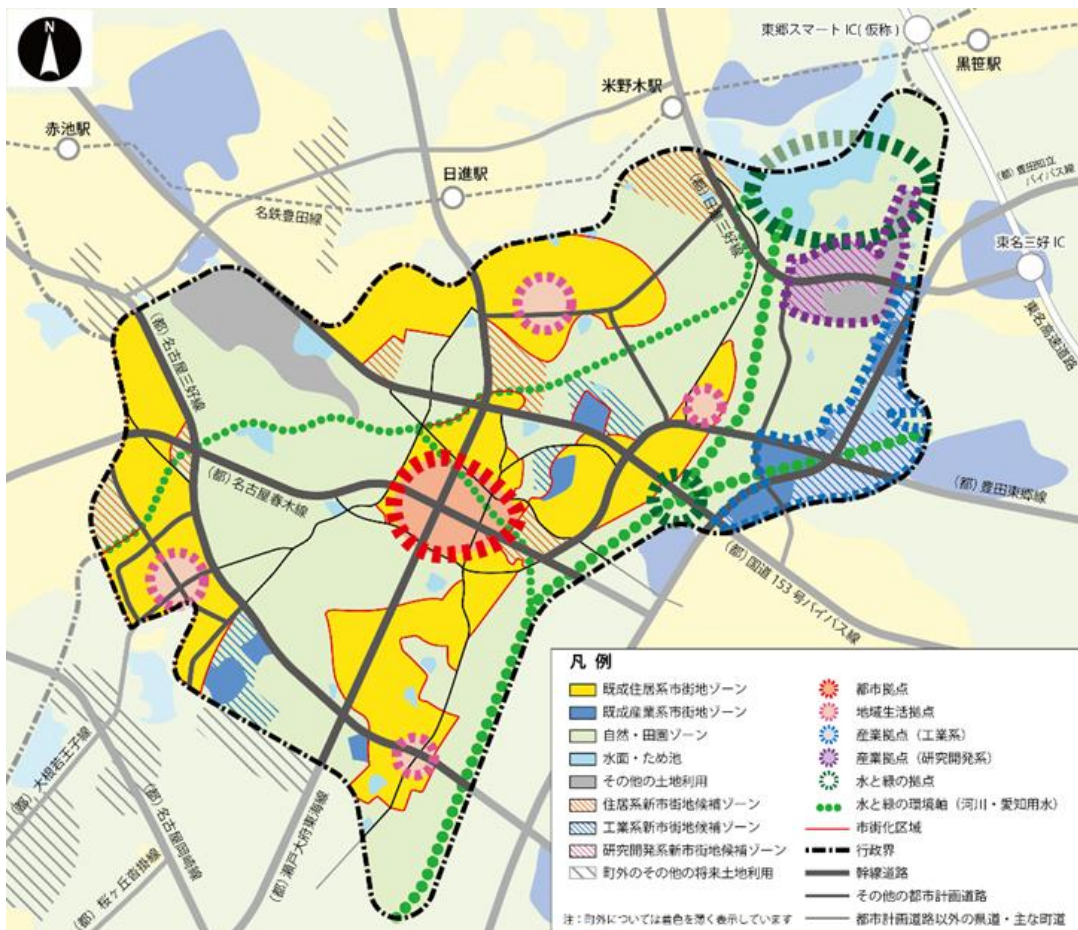
東郷町都市計画マスタープラン（令和3年策定）では、東郷セントラル地区を中心とした賑わいと多様な交流のある都市拠点、日常的な生活利便施設が充実した地域生活拠点を形成し、これら拠点相互や住宅地等を公共交通で連絡するコンパクト+ネットワークのまちづくりを進め、誰もが住みたい・住み続けたいまちの実現を目指しています。

公共交通分野では、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不可欠な都市インフラの1つとして機能・利用されることを長期的な視点で期待することから、集約課題抽出の視点にも使用した、前計画の交通将来像を踏襲し、「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」と定めます。

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

▼ 将来都市構造図（東郷町都市計画マスタープランより）



(2) 基本的な方針

集約課題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の確保

基本方針Ⅰ 広域公共交通を活かした町民の暮らしネットワークを構築します

- 東郷町の各種上位・関連計画では、東郷セントラル地区を都市拠点とした将来都市構造を目指しており、都市拠点を東郷町内での暮らしの中心とするとともに、尾三地区の拠点の1つとして機能する公共交通ネットワークを構築します
- 東郷町は町内に鉄道駅を有しておらず、広域的な公共交通ネットワークを民間路線バスが担っていることから、町内を運行する民間路線バスのネットワークを維持・活性化するため、町内交通と連携した利用促進策を調整・実施します
- 東郷町巡回バス「じゅんかい君」では、鉄道駅（日進駅・米野木駅）と都市拠点及び住宅地を連絡しており、広域的な公共交通と暮らしを結ぶネットワークを確保します

【目標】 広域的に運行する公共交通の維持・活性化

【想定する施策例】

- 各公共交通の運行維持・活性化
- 民間路線バスの利用促進
- 交通結節点機能の強化 等

集約課題2 町内移動の利便性の向上及び各公共交通の持続可能な運行

基本方針Ⅱ 身近な公共交通を強化しつつ、運行を続けられる仕組みを目指します

- 町内人口の高齢化に伴って近距離（町内）移動の需要が高まっていることから、東郷町巡回バス「じゅんかい君」の見直しによって需要に対応します
- 公共交通の持続可能性を高めるため、東郷町が運行主体となっている公共交通について、事業の効率性・有効性を考慮した運行内容の見直しを進めます
- 各種公共交通の見直しに対応し、利用しやすさを向上させるため、従来の案内や支払方法を継続しながら、DXを取り入れた利便性向上策を実施します

【目標】 町内公共交通の充実と持続可能性の向上

【想定する施策例】

- 町内公共交通の利便性向上と合理化
- 持続可能性向上のための運賃適正化
- 公共交通の収益構造の多角化 等

集約課題3 様々な関係者が自分事として公共交通を育む、連携・協働した取組の推進

基本方針Ⅲ 関係者それぞれが考え・連携し、公共交通を創り・育てる環境をつくります

- 東郷町は、公共交通に関する各種情報（乗り方・行き先・税負担額・公共交通利用の効果等）について、交通事業者等と協力して、町民や利用者に分かりやすく発信するとともに、調和のとれた公共交通に向けたコーディネートを行います
- 交通事業者は、公共交通の運行に係るノウハウを活かした適切な効率化を図りながら、安心・安全なサービスを提供するとともに、公共交通の見直しや効率化のために必要なデータ等の提供を行います
- 町民は、公共交通の情報を受け取り、自分自身の暮らしの中で公共交通の利用機会を見つけ・増加させるなど積極的な利用に努め、自家用車に過度に依存しない「公共交通も利用できる暮らし」を体感することが重要です
- 地域が主体となって、地域ごとに必要な移動手段をデザイン・運行・評価する仕組みについて、町が支援する枠組みを設定します
- 全国的な公共交通の担い手不足への対応について、官民が一丸となって取り組むことが重要です
- 東郷町の公共交通について、「東郷町・交通事業者・住民」だけではなく、多くの関係者（商業事業者・各種学校・医療施設・各種団体等）と連携・協働して、暮らしの移動手段を確保する取組を検討・実施することが重要です

【目標】公共交通に対する興味・関心の向上と関係者間の連携・協力体制の構築・強化

【想定する施策例】

- 世代ごとのモビリティ・マネジメントの実施
- 地域の移動手段を育む活動への支援
- 乗務員の確保に向けた取組の展開 等

▼ 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	<路線バス> ・星ヶ丘豊田線 ・愛教大線 ・祐福寺線 ・豊明団地線
		運行事業者 尾三地区自治体	<路線バス> ・(仮称)尾三南北線
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 (星ヶ丘豊田線(御岳経由))
		東郷町 ※運行は交通事業者に委託	<じゅんかい君> ・北コース
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、通学や買い物、通院に利用可能となるサービス水準を確保すべき路線。	東郷町 ※運行は交通事業者に委託	<じゅんかい君> ・東コース ・西コース ・南コース
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、個別の需要に応じ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 (デマンドタクシーを含む) ・福祉タクシー

下記の路線については、いずれも町内の重要な公共交通ネットワークを構築する路線ですが、自治体や事業者の運営努力のみでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用することで運行を確保・維持する必要があります。

機能分類	路線・系統	区間			実施主体	補助区分
		起点	主な経由地	着地		
準幹線バス	東西線 (星ヶ丘豊田線(御岳経由))	赤池駅	御岳	イオン三好店 アイモール前	名鉄バス	地域間幹線 系統補助
	じゅん かい君	北コース	ららぽーと 愛知東郷	日進駅		
支線バス		南西コース	ららぽーと 愛知東郷	祐福寺、白土	ららぽーと 愛知東郷	東郷町 (運行を事業者 に委託)

※上記路線は全て一般乗合旅客自動車運送事業・**路線定期運行**(道路運送法第4条)での運行

※じゅんかい君車両の導入にあたっては、車両購入費補助を活用して導入