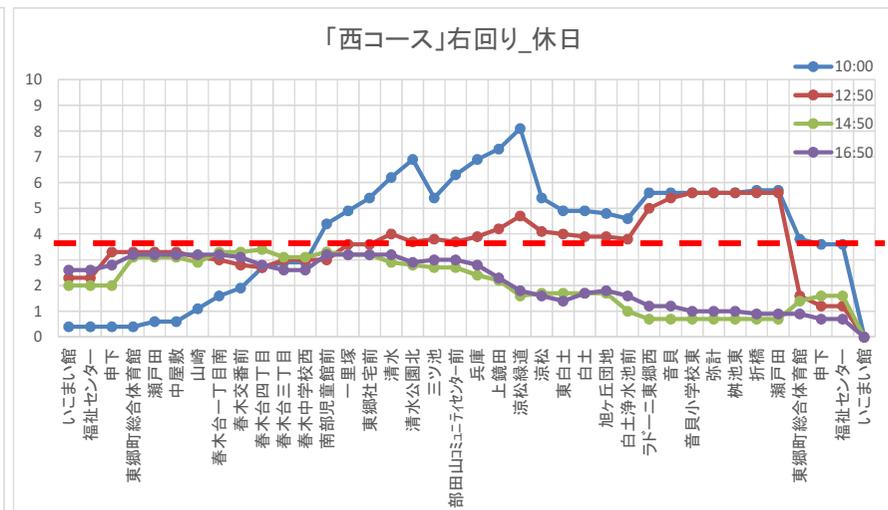
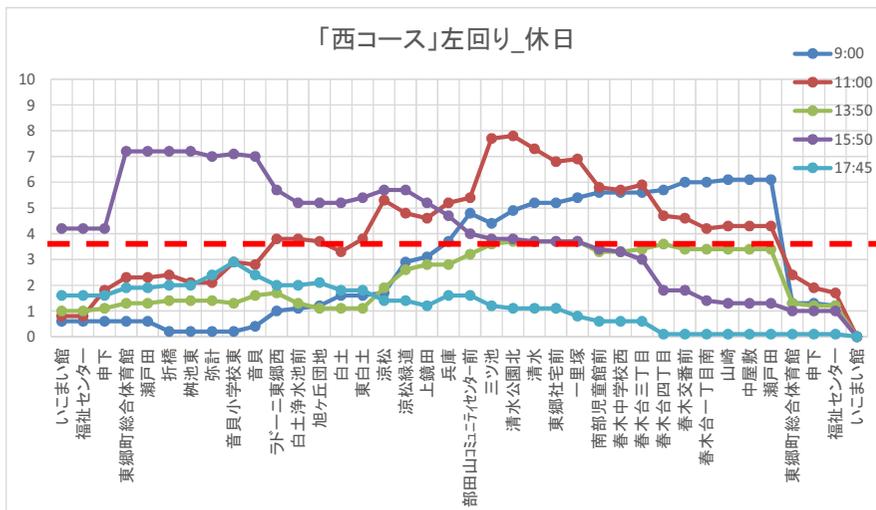
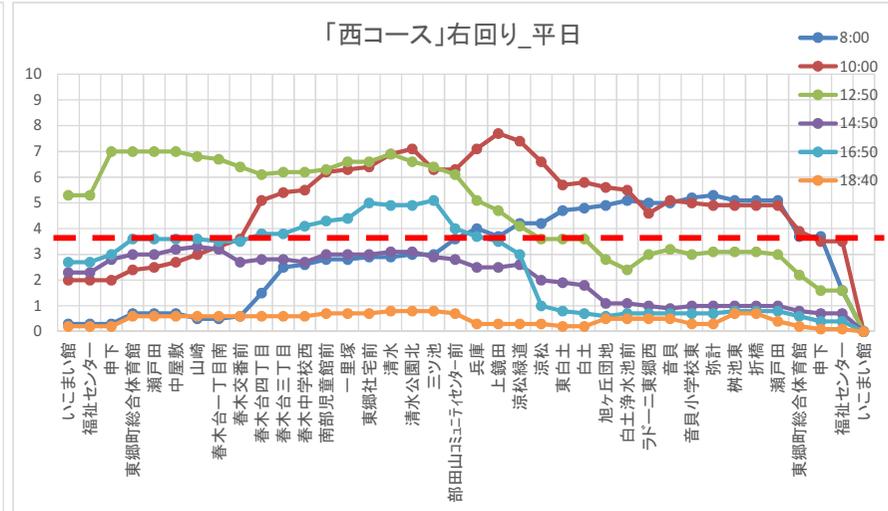
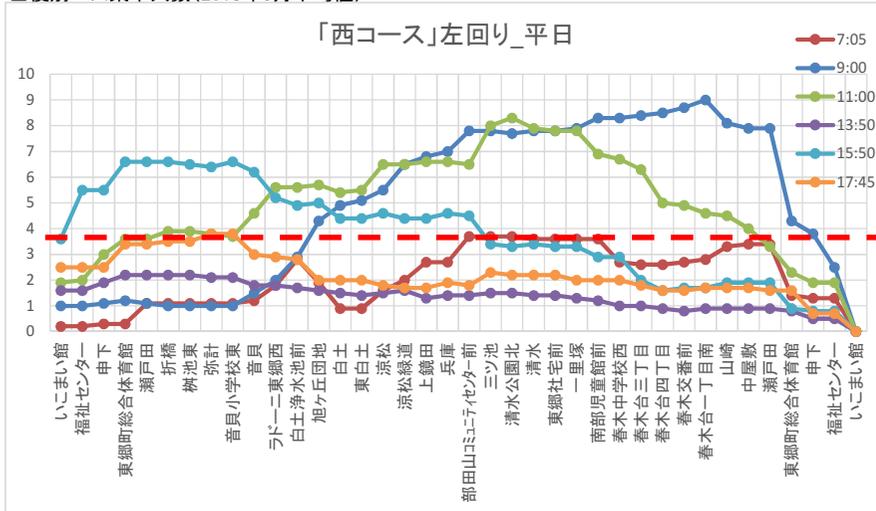


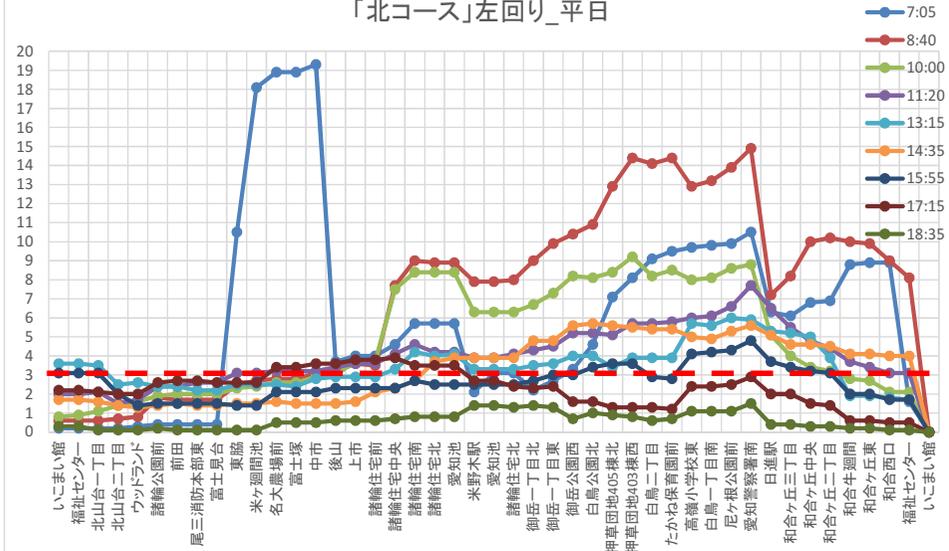
【資料 1】

■便別バス乗車人数(2018年6月平均値)

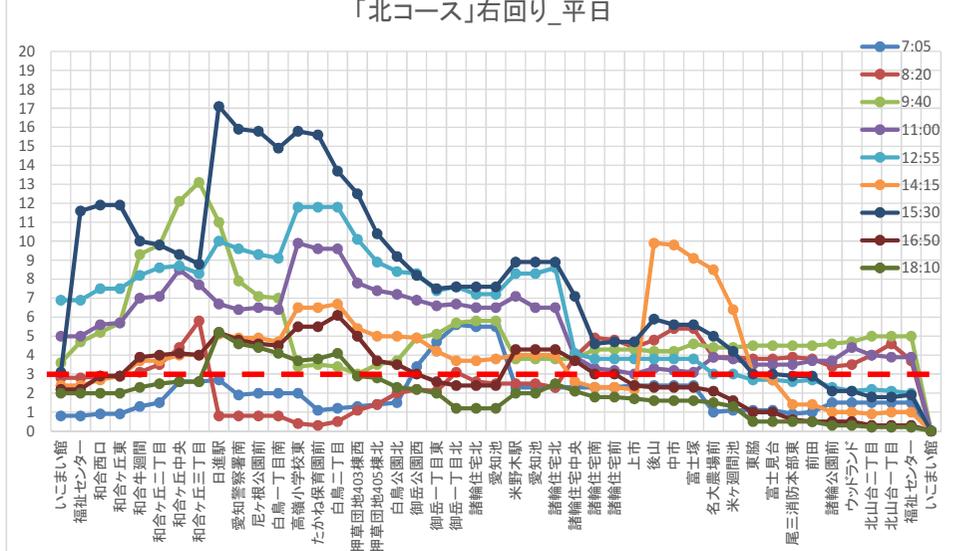


■便別バス乗車人数(2018年6月平均値)

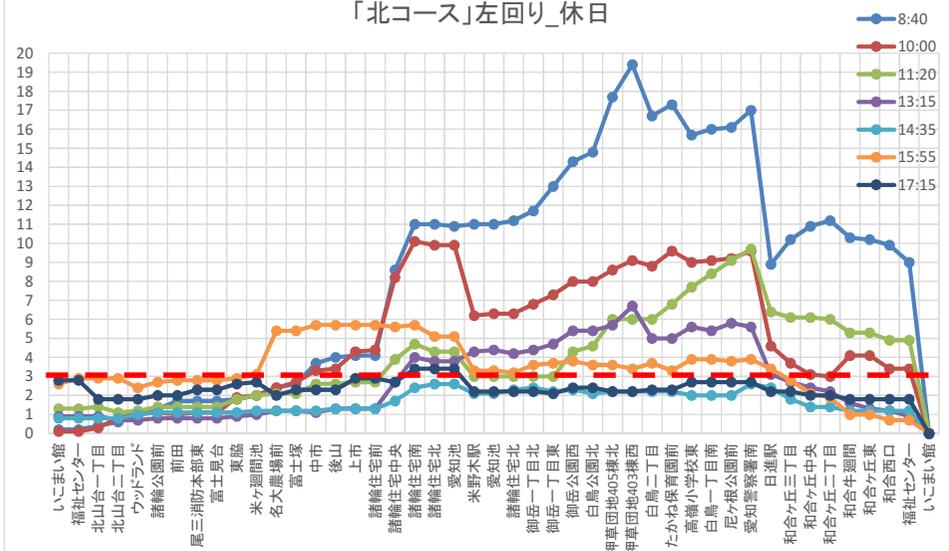
「北コース」左回り_平日



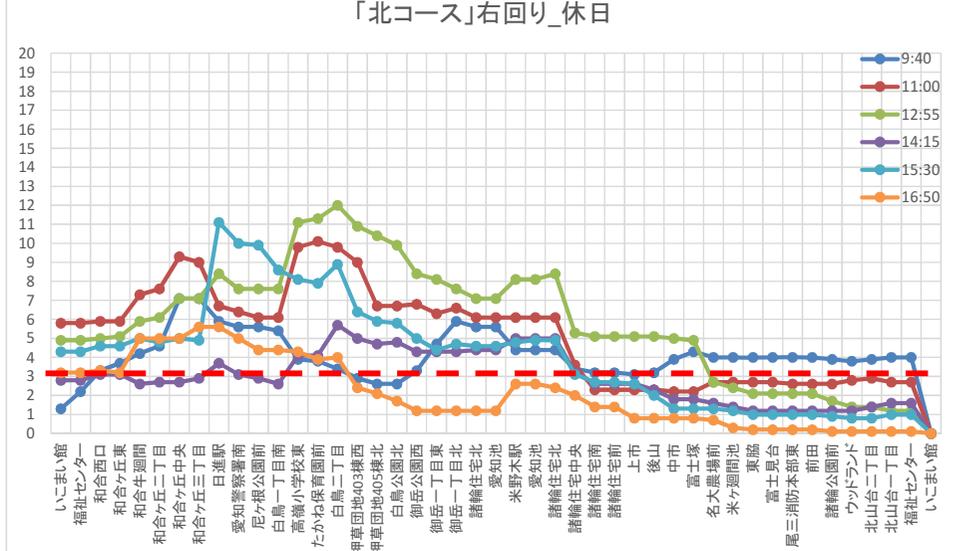
「北コース」右回り_平日



「北コース」左回り_休日

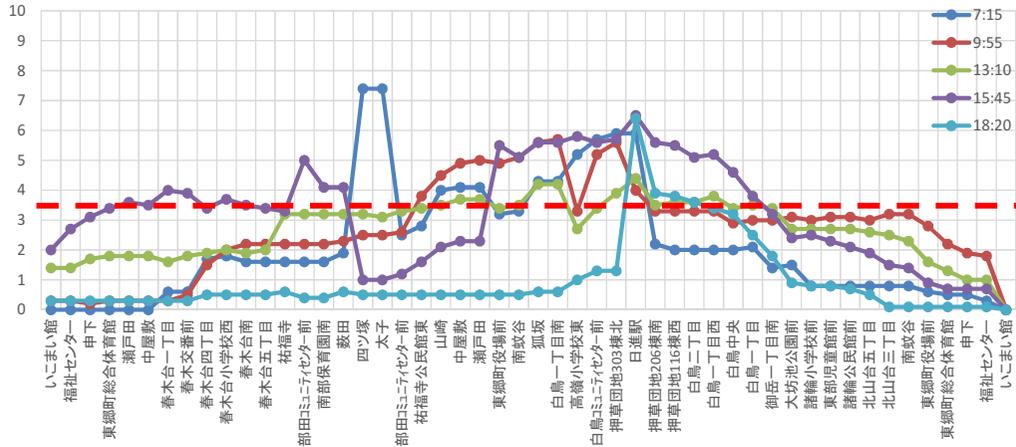


「北コース」右回り_休日

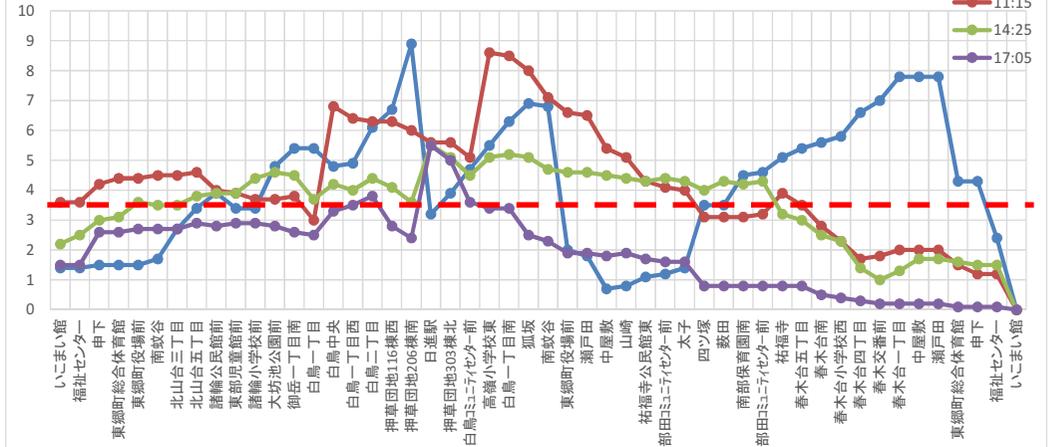


■ 便別バス乗車人数 (2018年6月平均値)

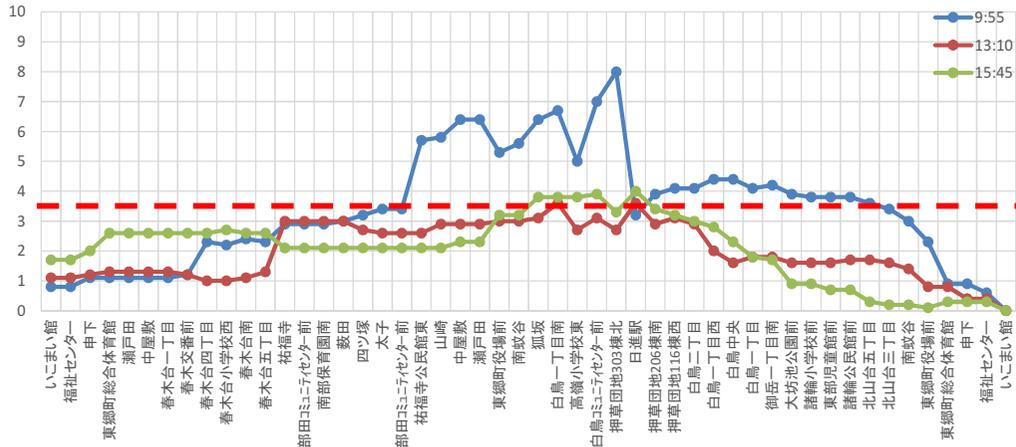
「南北コース」左回り_平日



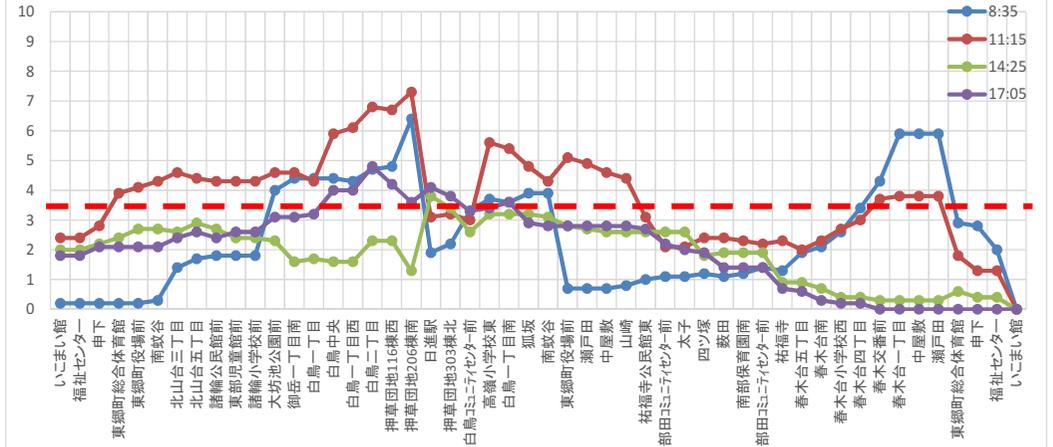
「南北コース」右回り_平日



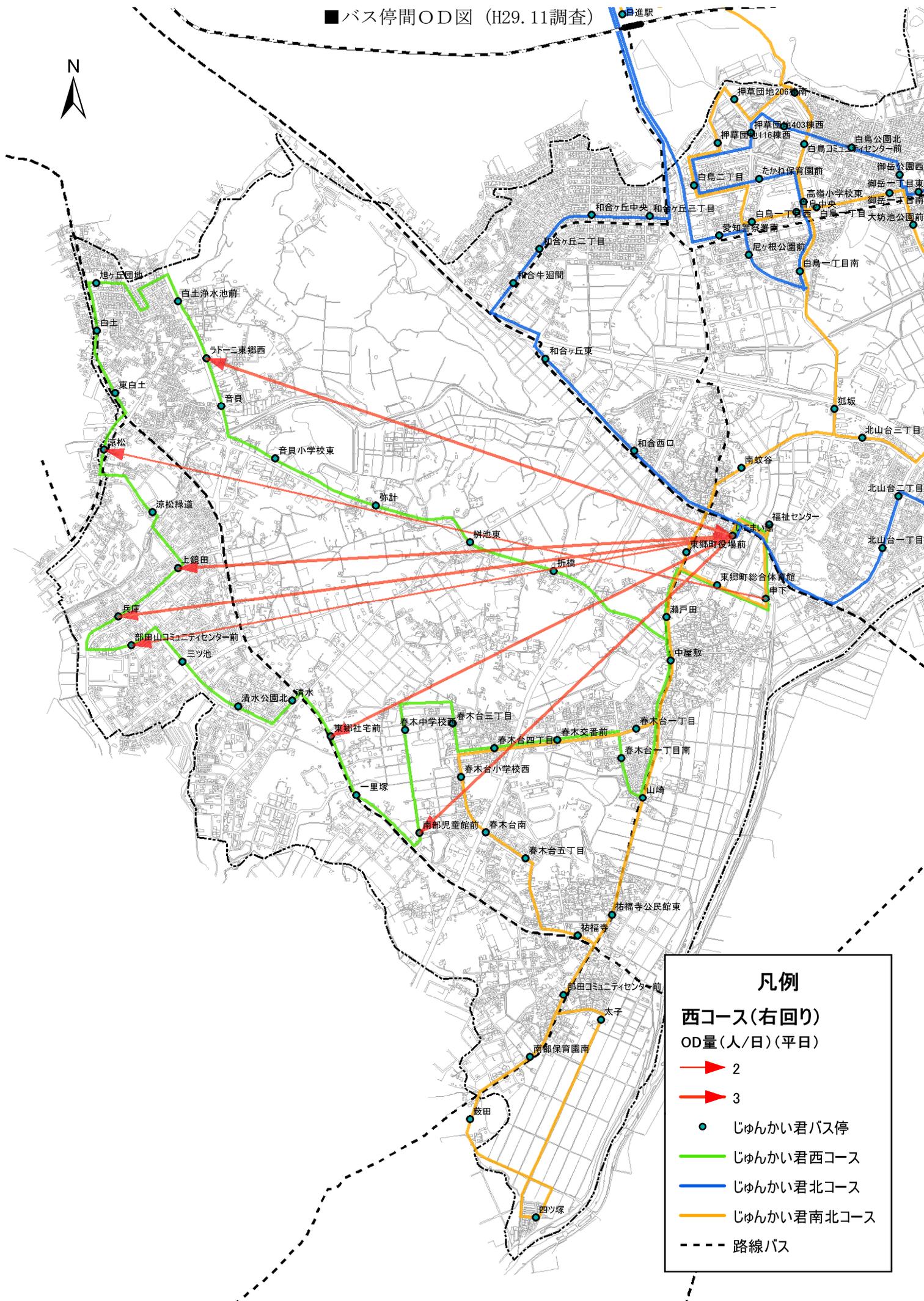
「南北コース」左回り_休日



「南北コース」右回り_休日



■バス停間OD図 (H29.11調査)



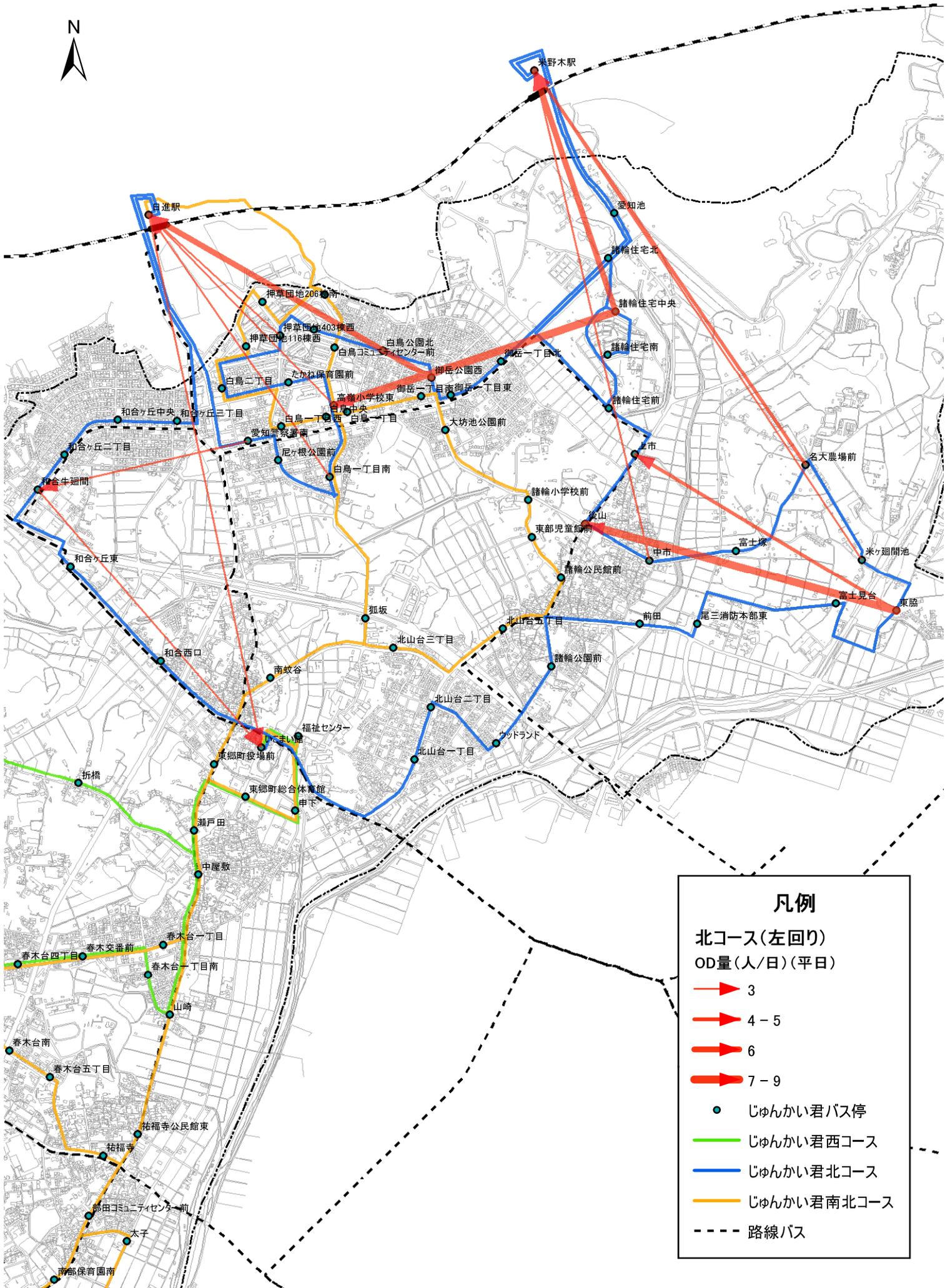
凡例

西コース(右回り)
OD量(人/日)(平日)

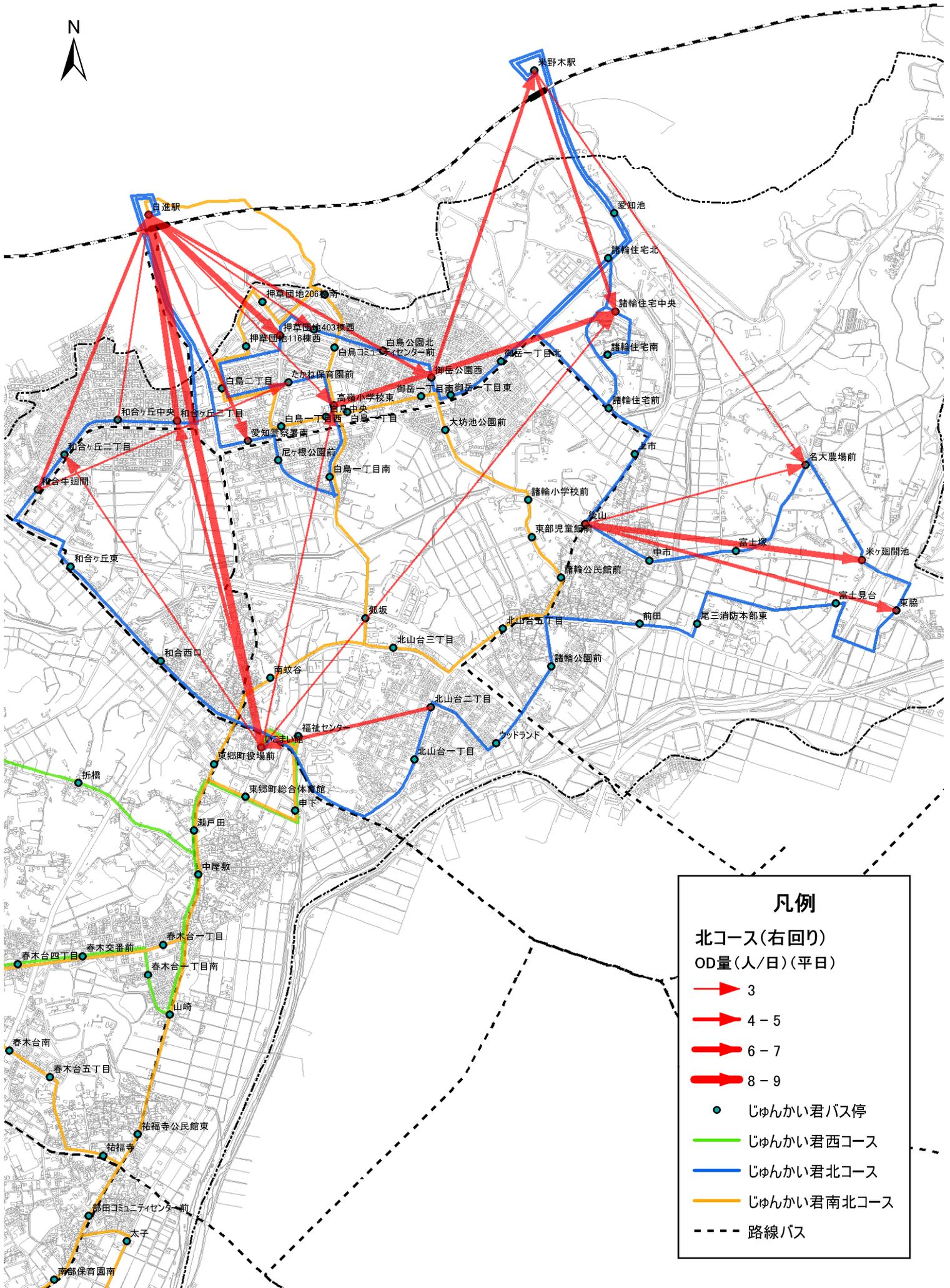
➡ 2
➡ 3

● じゅんかい君バス停
— じゅんかい君西コース
— じゅんかい君北コース
— じゅんかい君南北コース
- - - 路線バス

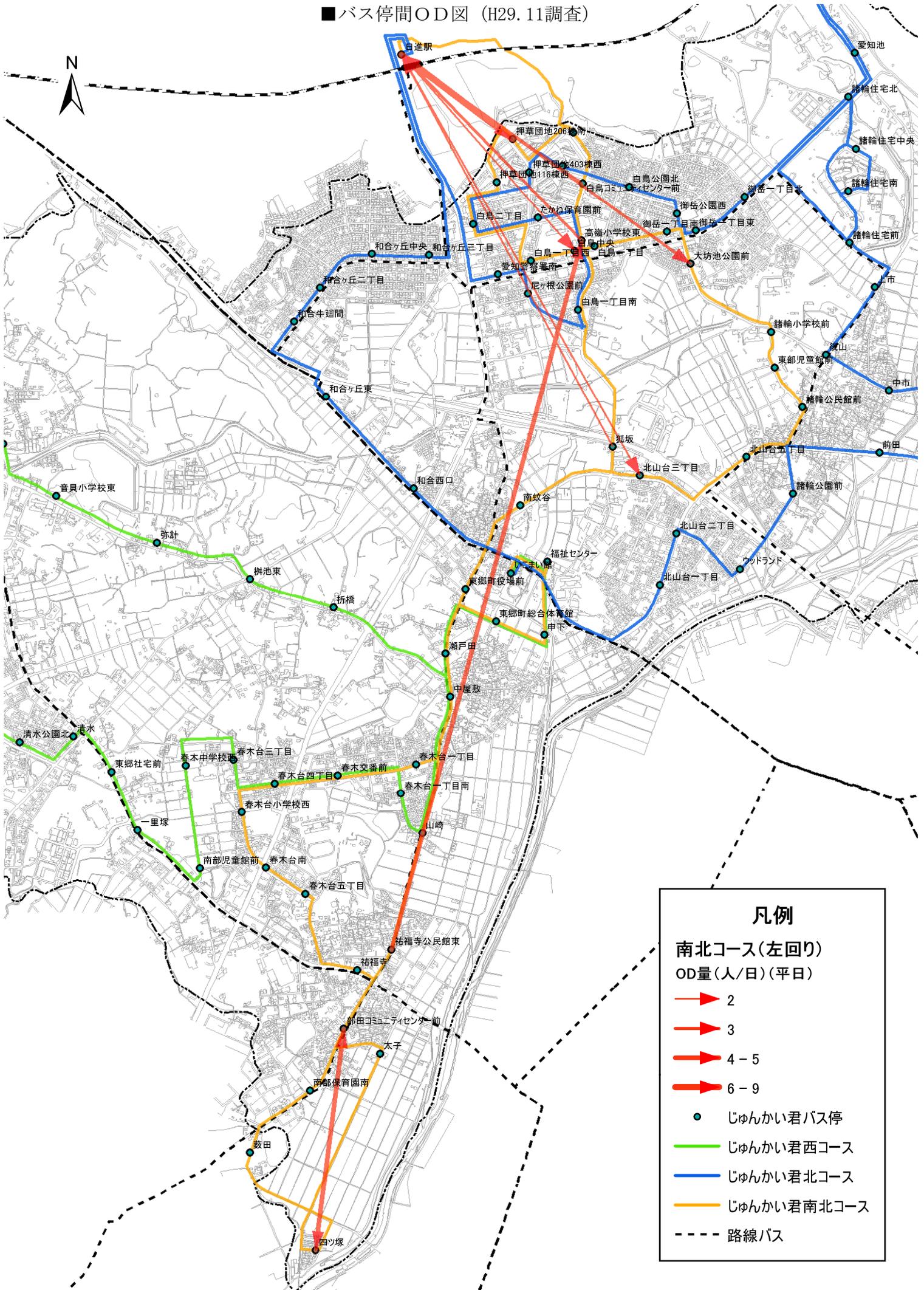
■バス停間OD図 (H29.11調査)



■バス停間OD図 (H29.11調査)



■バス停間OD図 (H29.11調査)



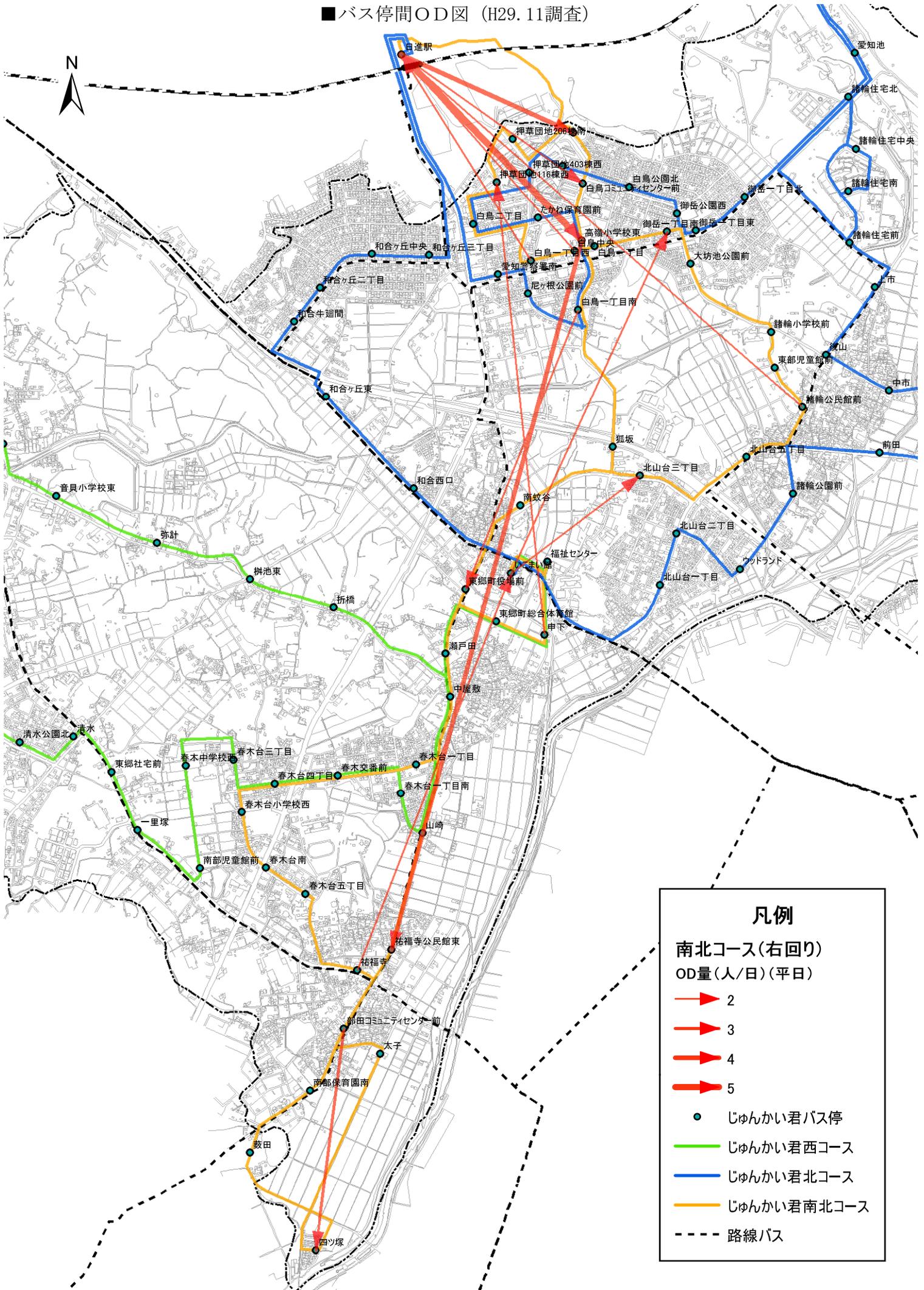
凡例

南北コース(左回り)
OD量(人/日)(平日)

- 2
- 3
- 4-5
- 6-9

- じゅんかい君バス停
- じゅんかい君西コース
- じゅんかい君北コース
- じゅんかい君南北コース
- - - 路線バス

■バス停間OD図 (H29.11調査)



凡例

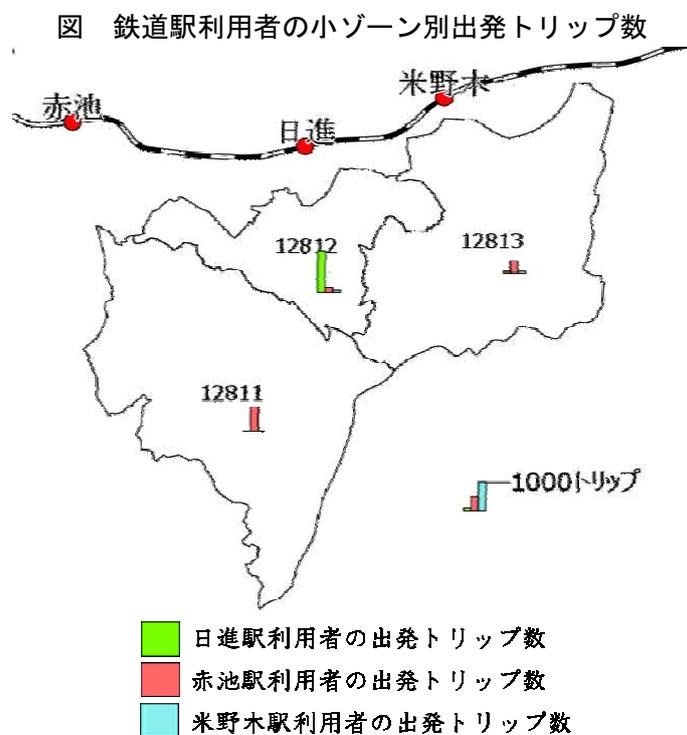
南北コース(右回り)
OD量(人/日)(平日)

- 2
- 3
- 4
- 5

- じゅんかい君バス停
- じゅんかい君西コース
- じゅんかい君北コース
- じゅんかい君南北コース
- - - 路線バス

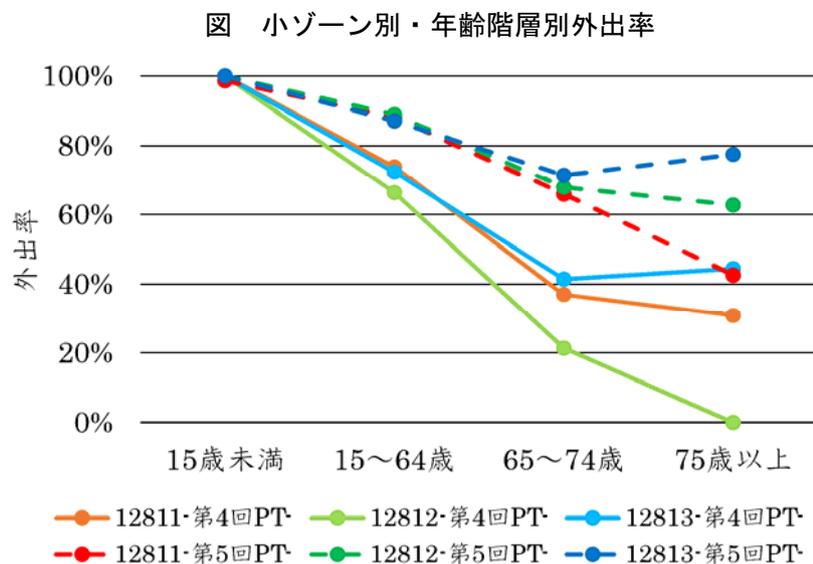
(6) 鉄道駅利用者の小ゾーン別の出発地 (第5回PT)

- 東郷町の最寄駅である日進駅・赤池駅・米野木駅を利用したトリップの出発地を東郷町の小ゾーンごとに示した図をみると、和合ヶ丘・押草団地を含む小ゾーン【12812】は日進駅の利用者数が多く、名古屋市に隣接する小ゾーン【12811】は赤池駅の利用者数が多い。

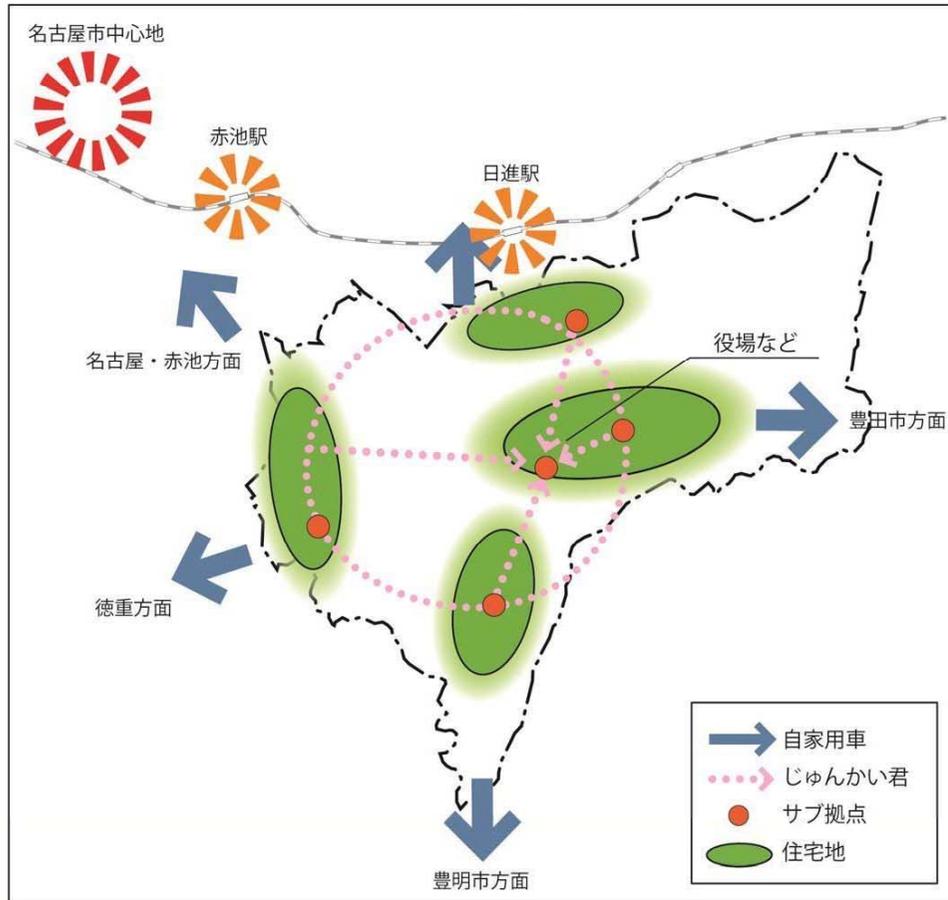


(7) 小ゾーン別・年齢階層別外出率 (第4回PT～第5回PT)

- 小ゾーン別・年齢別の外出率の推移をみると、どの年代においても外出率が高くなっており、特に、高齢者の外出率が高くなっている
- 74歳以下までの外出率に各ゾーンによる違いはあまり見られないが、75歳以上においてゾーンによる違いが顕著になっている。



①現在の拡散型都市構造を放置した場合



②セントラル地区を整備し、集約型都市構造を実現した場合

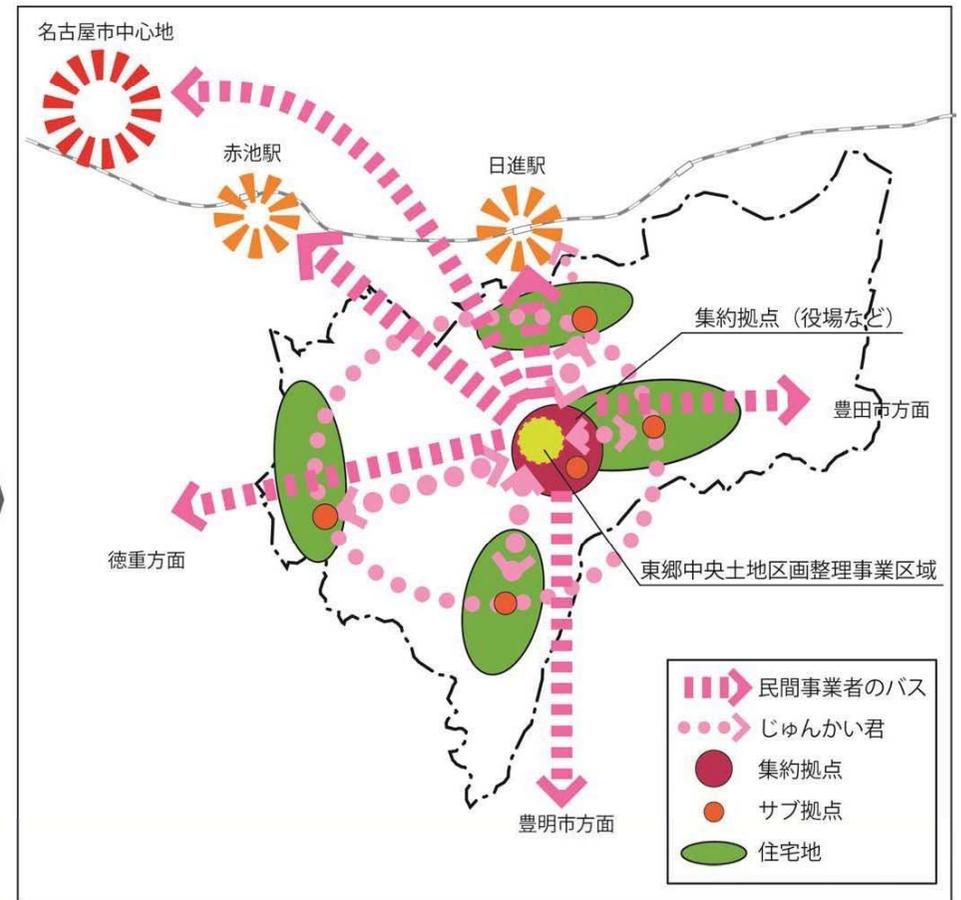


図 4-3 現在の拡散型都市構造を放置した場合と東郷セントラル地区を整備し集約型都市構造を実現した場合の比較

- ・町内各所で小規模な宅地開発が行われ、低密度な市街地の拡散が生じ、町中心部の求心性が更に低下。
- ・市街化の拡散により、自家用車の依存度が増大し、交通渋滞が更に悪化。
- ・市街化の拡散が財政を圧迫し、町全域にわたる行政サービスの維持、移手段の確保が困難になり、自家用車を運転しない高齢者等の利便性が低下（買い物難民が出る 等）。

- ・公共施設や商業・利便施設などが集約することにより、町の求心性が高まり、町の活性化につながる。
- ・集約拠点を集中的に整備することで、市街化の拡散が阻止できる。また、集約拠点とサブ拠点の連携により、市街地全体としてコンパクトなまちづくりができ、効率的な都市運営が期待できる。
- ・集約拠点にバスターミナルを整備し、公共交通の連携を図ることにより、公共交通の利便性が向上し、自家用車を運転しない高齢者等も移動しやすいまちが実現できる。
- ・自家用車の利用距離が短縮されるとともに、自家用車の利用そのものも減少する。