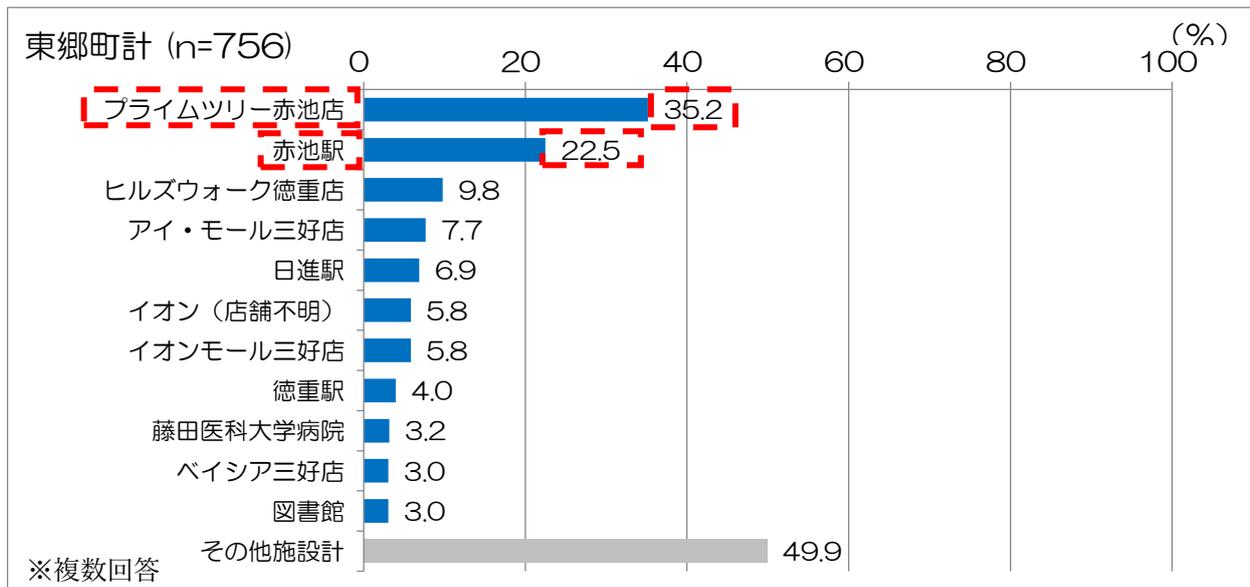


■赤池駅への巡回バス路線の検討

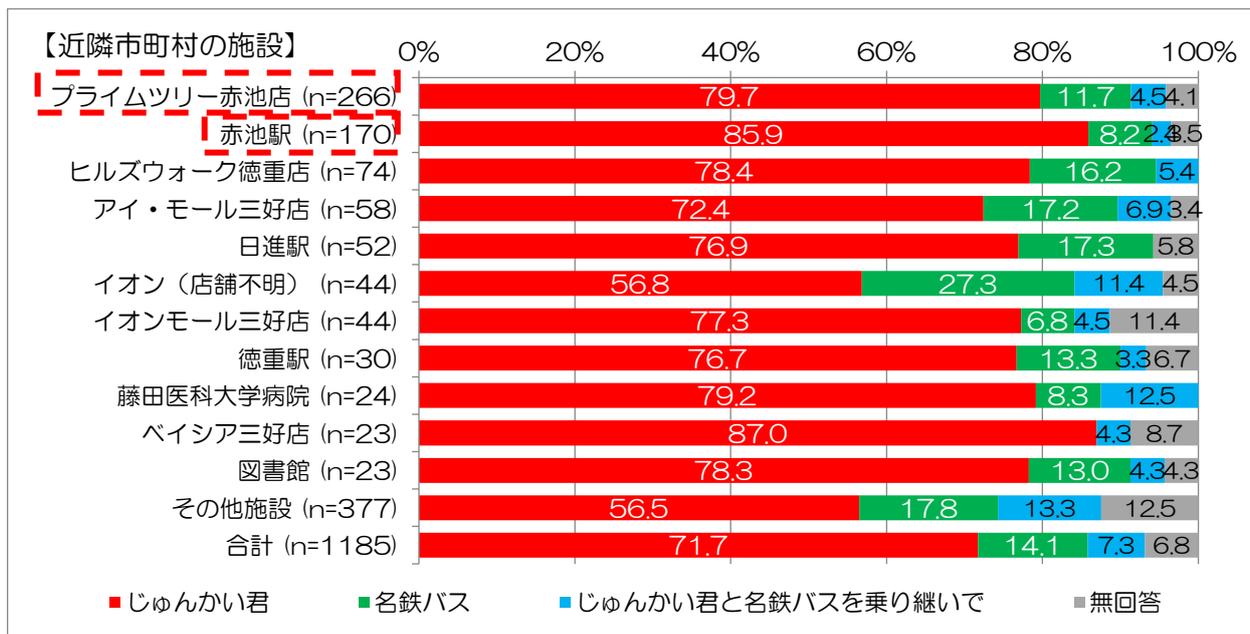
赤池地区（赤池駅を含む。）へは、現在名鉄バスの複数の路線（星ヶ丘・豊田線（和合経由）、東西線（御岳経由）、祐福寺線、豊明団地線等が運行しており、沿線の町民に幅広く利用されている。

一方で、赤池地区への巡回バスでの乗り入れは、平成 30 年 5 月に就任した町長の公約事項でもあり、巡回バスで赤池地区へ行きたいという町民のニーズも依然として高く、東郷町公共交通に関する町民アンケート（平成 31 年 1 月）における赤池地区への巡回バスでの移動意向は、目的地としては回答の約 58 パーセントと最も高く、そのうちの約 8 割が巡回バスを手段としたいとしていた。また、週 1 回以上利用したいと答えた方が半数程度あった。

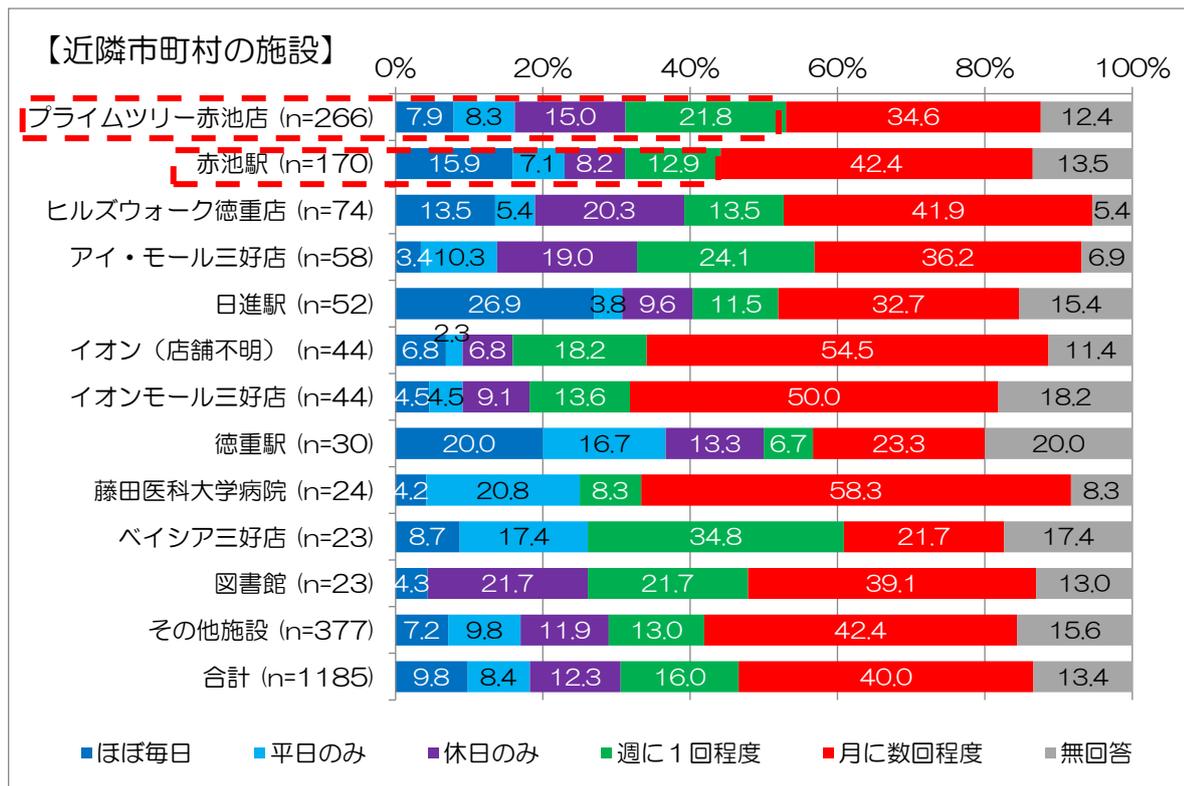
これらのことから、赤池地区への巡回バスの乗り入れの検討を行った。



東郷町公共交通に関する町民アンケート結果（平成 31 年 1 月）より、【問 5】③東郷町の近隣市にあるバスを使っていきたい施設（上位 10 施設）



東郷町公共交通に関する町民アンケート結果（平成 31 年 1 月）より、【問 5】③東郷町の近隣市にあるバスで行きたい施設へ利用したいバス



東郷町公共交通に関する町民アンケート結果（平成 31 年 1 月）より、【問 5】③東郷町の近隣市にあるバスで行きたい施設の利用したい頻度

■巡回バスの目的との整合性

本来、巡回バスは「交通空白地域の解消」及び「町内交流の促進及び活性化」が運行の目的であり、鉄道駅へのアクセスは、幹線バスである名鉄バスが担うよう役割分担していることから、巡回バスでの赤池地区へのアクセスはこれらとの調整を図る必要がある。

一方で、北コースや南北コースは、近接する鉄道駅として日進駅や米野木駅への乗り入れを行っていることから、赤池地区へのアクセスについても理由付けが可能か検討する。

■乗り入れを検討する路線について

過去の町民アンケート（H26.12）におけるじゅんかい君の達成度では、「隣接市町と接続し、町外施設への移動を容易にする役割」の達成度が低い（果たしている 15%、果たしていない 40%）状況の中、西コースのみ町外鉄道駅へアクセスしていない。

また、じゅんかい君全コースの中で、西コースは最も利用者が少なく、年々減少傾向にあり利用者増の対策が必要である。

上記を踏まえ、西コースについて以下の案を検討する。

【案1】

赤池駅 接続案	
概略図	<p>The map shows the Akai Station area with several proposed bus routes. A red line connects Akai Station to the city center. A green line forms a loop in the western part of the city. A blue line forms a loop in the eastern part. A yellow line connects the city center to the northern part. A legend in the bottom right corner identifies the routes: red dot for Akai Station, green line for the West Course, blue line for the North Course, yellow line for the South Course, and a dashed line for the Express Bus. A scale bar at the bottom indicates 0, 500, 1,000, and 2,000 meters.</p>
運行距離 (往復)	3.94 km (延長分)
所要時間 (往復・概算)	約12分 (延長分) 全体 約45分→約1時間 (渋滞を含まず。)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民や利用者からの接続要望の高い、赤池駅への接続が可能となる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 所要時間の増大により、運行本数が左・右回りあわせて、<u>少なくとも3便減少</u>する。
考慮すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 赤池駅周辺の慢性的な渋滞（特に朝夕及び休日）により、定時制の確保のためには、更なる減便を考えなければならない。 ・ 西コースの一部は、名鉄バス祐福寺線と重なっており、競合路線となる可能性がある。 ・ 現状の運賃では、名鉄バスとの競合を促進しかねないため、適切な運賃設定が必要である。
検討結果	<p>現在の名鉄バス路線となるべく重ならないように配慮した場合でも、路線延伸に伴う減便、渋滞による定時制の確保への影響、名鉄バスとの競合等、多くの問題があることから、<u>上記案での運行は困難</u>である。</p> <p>赤池地区への巡回バスの乗り入れには、上記問題の検討のほか、既存路線バスの利用者増の対策や巡回バスからの乗り継ぎ利便性の向上等、交通関係者全体が協力し合い、公共交通利用者全体の増加を図る必要がある。</p>

【案2】

赤池地区 接続案	
概略図	
運行距離 (往復)	3.52km (延長分)
所要時間 (往復・概算)	約11分 (延長分) 全体 約45分→約1時間 (渋滞を含まず。)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民や利用者からの接続要望の高い、赤池地区への接続が可能となる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 所要時間の増大により、運行本数が左・右回りあわせて、少なくとも3便減少する。
考慮すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 赤池駅周辺の慢性的な渋滞（特に朝夕及び休日）により、定時制の確保のためには、更なる減便を考えなければならない。 ・ 西コースの一部は、名鉄バス祐福寺線と重なっており、競合路線となる可能性がある。 ・ 現状の運賃では、名鉄バスとの競合を促進しかねないため、適切な運賃設定が必要である。
検討結果	<p>現在の名鉄バス路線となるべく重ならないように配慮した場合でも、路線延伸に伴う減便、渋滞による定時制の確保への影響、名鉄バスとの競合等、多くの問題があることから、上記案での運行は困難である。</p> <p>赤池地区への巡回バスの乗り入れには、上記問題の検討のほか、既存路線バスの利用者増の対策や巡回バスからの乗り継ぎ利便性の向上等、交通関係者全体が協力し合い、公共交通利用者全体の増加を図る必要がある。</p>

