



東浦町 地域公共交通網形成計画

Local Public Transportation Network Plan

平成 28 年 11 月
東 浦 町

目 次

第1章 東浦町地域公共交通網形成計画策定の趣旨等	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の区域	2
3 計画の期間	3
第2章 まちづくりの方針	5
第3章 地域公共交通に関する現状	6
1 公共交通を取り巻く諸環境の把握	6
2 中京都市圏パーソントリップ調査等からみる東浦町	10
3 公共交通の現況	17
第4章 公共交通の利用実態・ニーズ把握に関する調査	23
1 住民アンケート調査	24
2 バス乗降調査	26
3 住民グループインタビュー	28
第5章 地域公共交通に関する課題の整理	29
第6章 東浦町地域公共交通網形成計画の基本方針・目標	31
1 計画の基本方針	31
2 計画の目標	34
第7章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	37
1 施策の体系	37
2 施策の内容	38
第8章 東浦町地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項	47
1 進行管理・評価・定期的な見直し	47
2 評価の方法及びスケジュール	47
参考資料 各種アンケート調査結果	50
1 住民アンケート調査	50
2 バス路線利用者調査	65
3 住民グループインタビュー	84
4 各種調査に基づく課題	95

第1章 東浦町地域公共交通網形成計画策定の趣旨等

1 計画策定の趣旨

東浦町は、愛知県知多半島の北東部に位置し、東西約6km、南北約8km、総面積は31.14km²で、町の東を南北に伸びる国道366号線とＪＲ武豊線に沿って主要な市街地が形成され、中央部の丘陵地には畑地、東部には水田が広がっています。

町内の公共交通は、東部はＪＲ武豊線、西部の町境付近は名鉄河和線が南北に通っており、その間に広がる鉄道空白地域を繋ぐように町運行バス「う・ら・ら」（以下、「う・ら・ら」という。）が運行しています。「う・ら・ら」は、緒川駅東口を起点とし、北部の国立長寿医療研究センターを結ぶ路線、西部の東ヶ丘団地を結ぶ路線、南部の平池台団地を結ぶ路線、東部の刈谷市を結ぶ路線の計4系統5路線があり、1日37便が運行しています。また、民間運行バス（知多乗合）は、北部の森岡台団地とＪＲ大府駅を結ぶ大府循環線、西部の東ヶ丘団地と名鉄巽ヶ丘駅を結ぶ東ヶ丘団地線が運行しています。周辺他市町のバスは町内には乗り入れていませんが、北の大府市には循環バス、東の刈谷市には公共施設連絡バス、西の阿久比町には循環バスが、それぞれ町界近くまで運行しています。

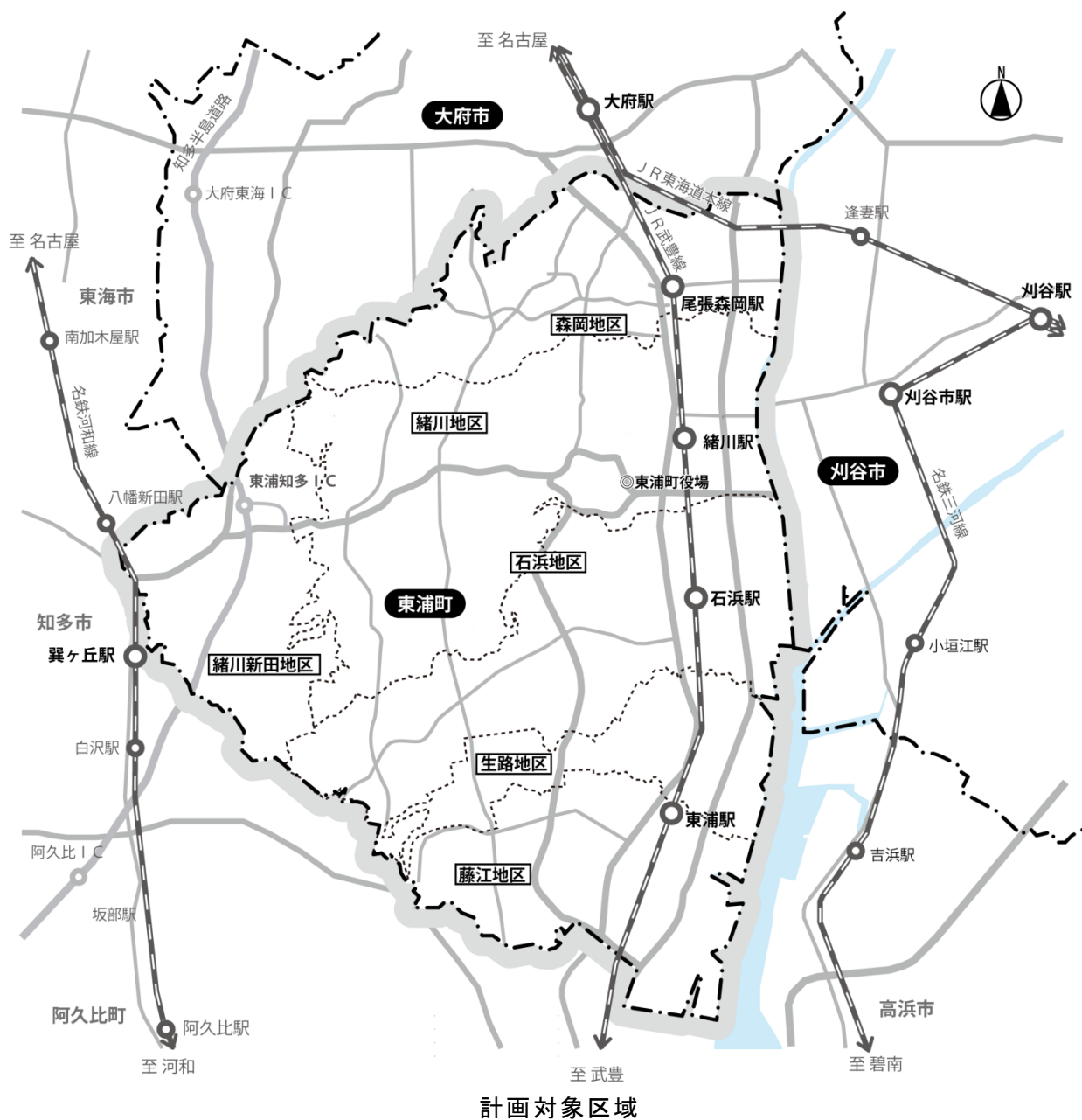
町内では、モータリゼーションが著しく進展したことで、路線バスの廃止・減便が進み、公共交通機関利用者の減少が続いていましたが、「う・ら・ら」の運行開始以降は歯止めがかかりました。しかしながら、今後、高齢化の急速な進展や人口減少によって、地域社会のあり方に深刻な影響を及ぼすことが懸念される中、公共交通機関も対応を迫られることになります。

以上のことから、今後は「公共交通」が、移動制約者（高齢者・障がい者・妊産婦・子ども等）の移動手段の確保はもとより、コンパクトシティの実現、まちのにぎわいの創出や健康増進、人の交流の活発化、低炭素社会への対応など多面的な役割を有していることを踏まえ、その維持・改善が、交通分野の課題の解決にとどまらず、地域社会の活力を維持・向上させ、将来のまちづくりにおいても重要であると認識することが必要です。

そこで、第5次東浦町総合計画の将来都市像『笑顔と緑あふれるいきいき都市』の実現のため、「公共交通」を地域社会全体の価値向上のための一つ的手段としてとらえ、地域の特性や生活環境の変化を踏まえ、利用者のニーズに即した持続可能な公共交通網を構築し、まちづくり施策と連携しながらその実現を図ることを目指します。

2 計画の区域

本計画の対象区域は、本町の行政区域全域（31.14 k m²：全域が都市計画区域）、大府市の一部及び刈谷市の一部とします。



3 計画の期間

計画期間は、上位計画である第5次東浦町総合計画及び東浦町都市計画マスタープランとの整合を図り平成28年度（2016）から平成32年度（2020）の5年間として設定します。

また、社会情勢、経済情勢や国の制度改正も勘案し、必要に応じて計画の見直しを図ります。

さらに、東浦町地域公共交通再編実施計画等の関連計画に応じて、期間終了後の継続性について考慮できるものとします。

（参考）

- ・ 第5次東浦町総合計画（2011年度⇒2020年度）
- ・ 東浦町都市計画マスタープラン（2011年度⇒2020年度）

【計画期間】 平成28年度（2016）～平成32年度（2020）の5年間



現行のう・ら・ら路線マップ

第2章 まちづくりの方針

本計画は、第5次東浦町総合計画（2011▶2020）を上位計画とし、東浦町都市計画マスタープラン、衣浦定住自立圏共生ビジョンなどの関連諸計画との整合を図りつつ、それらと連携、連動するものとする。

なお、東浦町公共交通網形成計画（2016▶2020）は、本町の公共交通の計画として位置づける。

第5次東浦町総合計画（2011▶2020）

基本理念：健康で笑顔あふれるまち、潤いと活力のあるまち

将来の都市像：笑顔と緑あふれるいきいき都市

第5次実施計画（2016▶2018）

将来の都市像を実現するために、各分野におけるまちづくりの目標と施策の方向性を設定した計画

東浦町都市計画マスタープラン（2011▶2020）

まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地域別のあるべき姿を示すとともに、まちづくりの様々な課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動などを支える諸施設の計画などをきめ細かくかつ総合的に定める都市計画の方針として定めた計画

コンパクトなまちづくり計画

町内のJR武豊線各駅と町外の名鉄河和線巽ヶ丘駅の5つの駅を地域の拠点として、駅の利便性の向上を図ることで利用者の確保・増加を行い、拠点を中心とした区域に生活に必要な諸機能・施設等の集積を図るとともに、公共交通サービスの確保及び利便性の向上により歩いて暮らせるまちづくりをするための計画

衣浦定住自立圏共生ビジョン（2012▶2016）

刈谷市を中心市とし、知立市、高浜市、東浦町の4市町の圏域において、生活に必要な都市機能の確保や地域の魅力の向上を図るため、圏域の将来像や連携について定めた計画

ウェルネスバレー基本計画

大府市と東浦町において、あいち健康の森、あいち健康プラザ、国立長寿医療センターなど、健康・医療・福祉に関する施設が多数立地した地域を有効に活用するための具体的な施策や土地利用の方針

東浦町地域公共交通網形成計画（2016▶2020）

本町の「公共交通」を地域社会全体の価値向上のための一つの手段としてとらえ、地域の特性、生活環境の変化を踏まえ、利用者のニーズに即した持続可能な公共交通網を構築し、まちづくり施策と連携しながらその実現を図ることを目指すための計画

本町のまちづくりのキーワード・方向性

第3章 地域公共交通に関する現状

1 公共交通を取り巻く諸環境の把握

(1) 東浦町の位置

町の位置（役場）

東 経	136° 58′
北 緯	34° 58′
海 抜	13.37 m

町の大きさ

東 西	6.2km
南 北	7.7km
面 積	31.14km ²

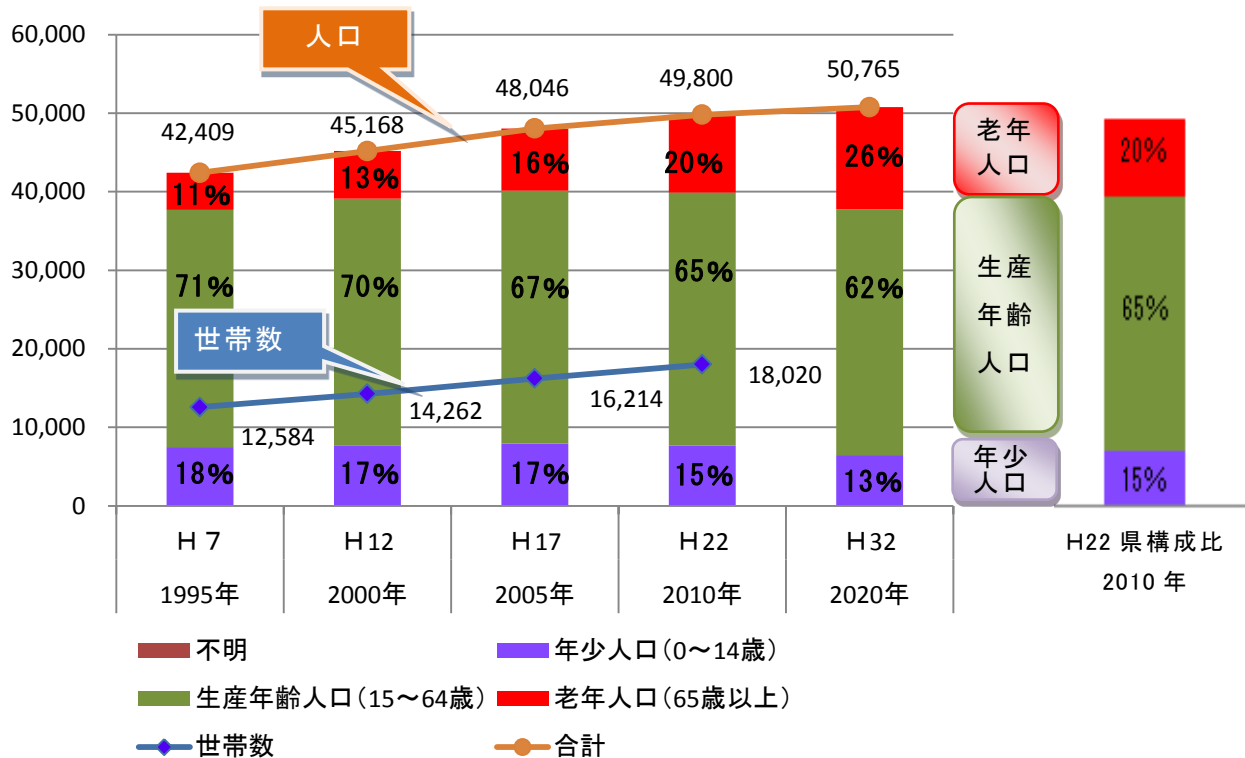


愛知県38市14町2村
(平成27年4月1日現在)

資料：ひがしうらのすがた平成27年度版

(2) 人口・世帯数

- ・平成22年の人口は49,800人で、平成7年(42,409人)以降、増加傾向でした。
- ・今後は自然増が鈍化すると思われます。一方、比較的良好な住環境と交通の利便性から住宅立地が進むと考えられ、社会増が続くと見込まれるため、当面は人口増加傾向を維持していけると想定されます。
- ・平成22年の世帯数は18,020世帯で、平成7年(12,584世帯)と比較すると人口を上回る増加傾向(人口は1.2倍、世帯は1.4倍)で、今後も核家族化が進展すると考えられます。
- ・年齢構成は、平成22年には65歳以上の高齢者が20%を占めていますが、平成32年には26%まで上昇し、超高齢化に進むと考えられます。



資料：H7～H22は国勢調査による実績値

H32年は国立社会保障・人口問題研究所の日本の将来推計人口H25年3月推計値

(3) 人口密度

- ・本町の人口密度は、県平均より高く(平成22年)、増加傾向にあります。

人口密度の推移

	平成12年	平成17年	平成22年	愛知県(H22)
人口密度(人/k㎡)	1,453.3	1,545.9	1,602.3	1,434.8

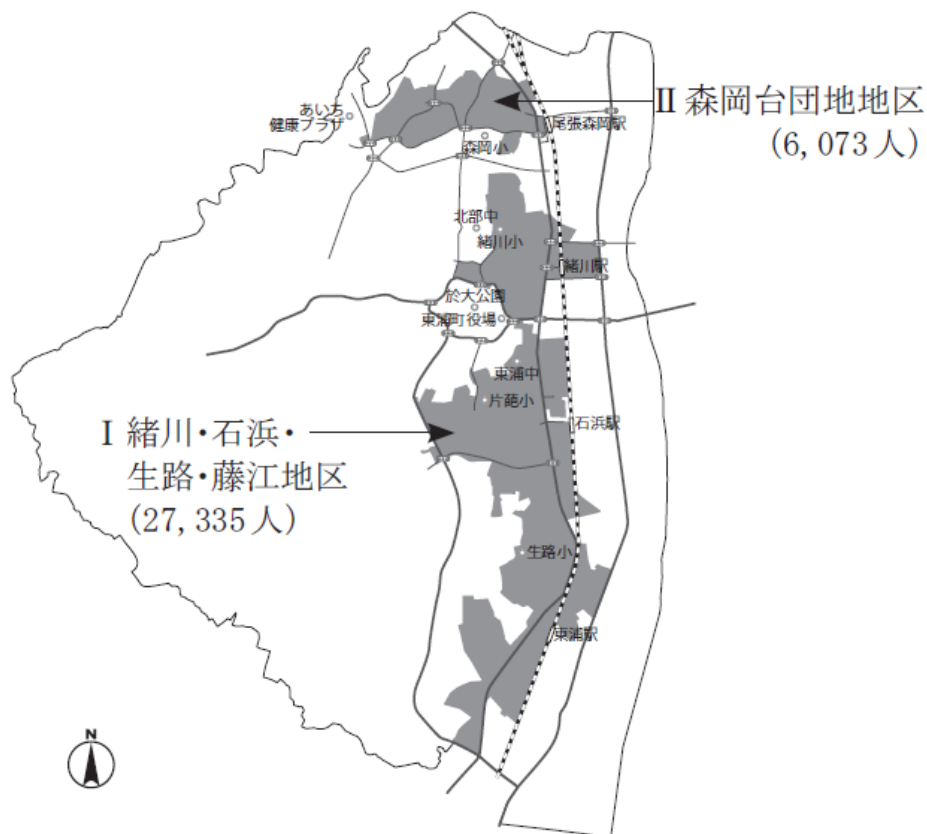
(資料：国勢調査)

(4) 人口集中地区 (D I D)

- ・人口集中地区 (D I D) とは、国勢調査によって定められる、人口5,000人以上を有し、人口密度が1km²あたり4,000人以上となる地域のことです。
- ・東浦町では、下表のとおり2地域にあり、人口・面積はともに増加傾向、人口密度は漸減傾向となっています。

人口集中地区の推移

	平成 17 年	平成 22 年
人口 (総数に占める割合)	26,883人 (56.0%)	33,408人 (67.1%)
面積 (総数に占める割合)	3.97km ² (12.8%)	4.97km ² (16.0%)
人口密度	6,771.5人/km ² (全域：1,545.9)	6,721.9人/km ² (全域：1,602.3)



東浦町における人口集中地区 (D I D)

(資料：ひがしうらのすがた平成 27 年度版)

(5) 通勤・通学流動（※15歳以上就学者）

【流入人口】

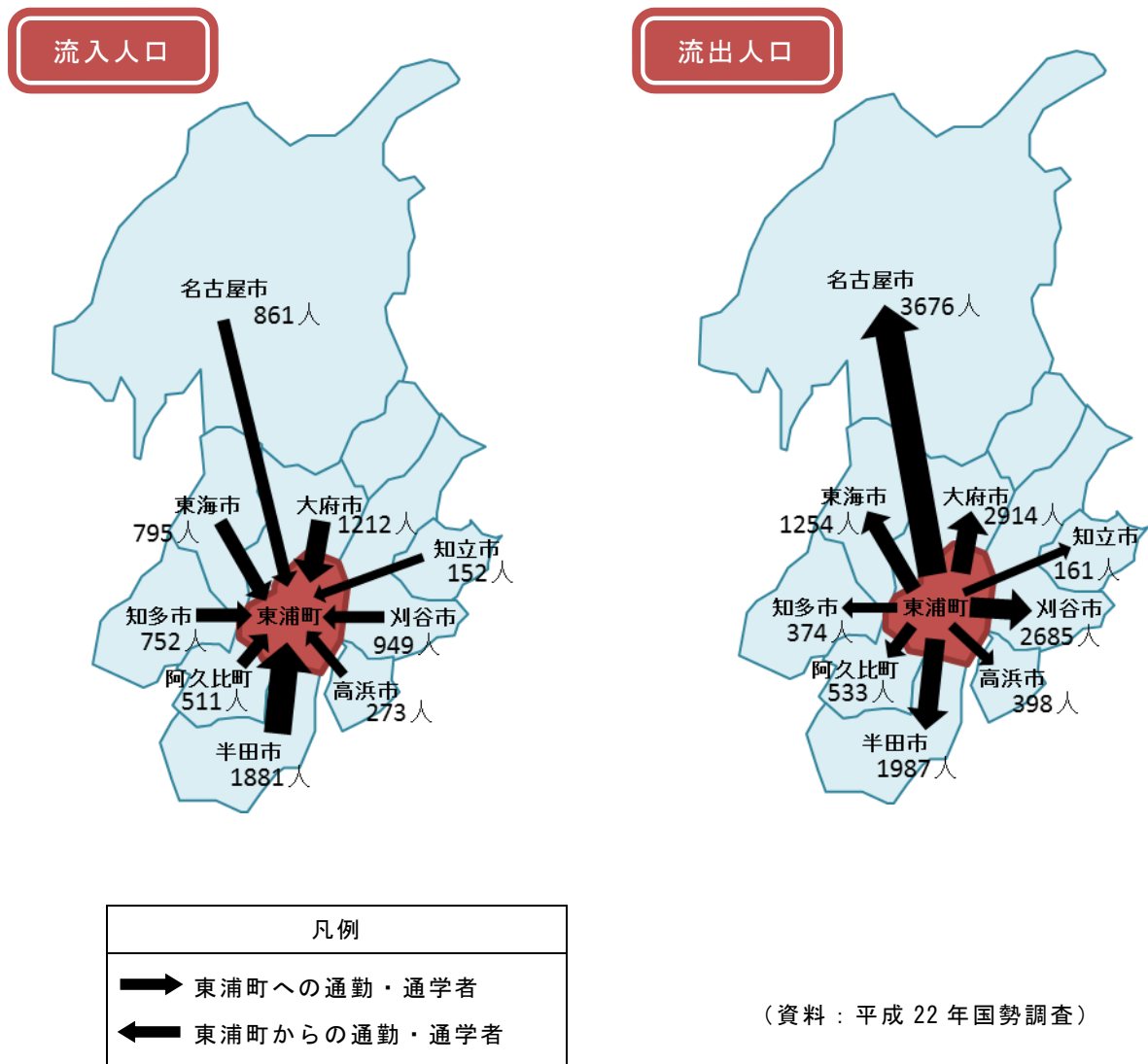
- ・流入人口は総数 9,302 人（通勤 8,999 人、通学 303 人）となっています。
- ・東浦町に通勤する就業者は半田市が最も多く 1,881 人、大府市 1,212 人、刈谷市 949 人となっています。
- ・東浦町への通学者は半田市 139 人、刈谷市 36 人、大府市 30 人となっています。

【流出人口】

- ・流出人口は総数 17,216 人（通勤 15,225 人、通学 1,991 人）となっています。
- ・町外へ通勤する就業者は名古屋市が最も多く 3,676 人、大府市が 2,914 人、刈谷市が 2,685 人となっています。
- ・町外への通学者は名古屋市 2,991 人、大府市 2,675 人、刈谷市 2,479 人となっています。

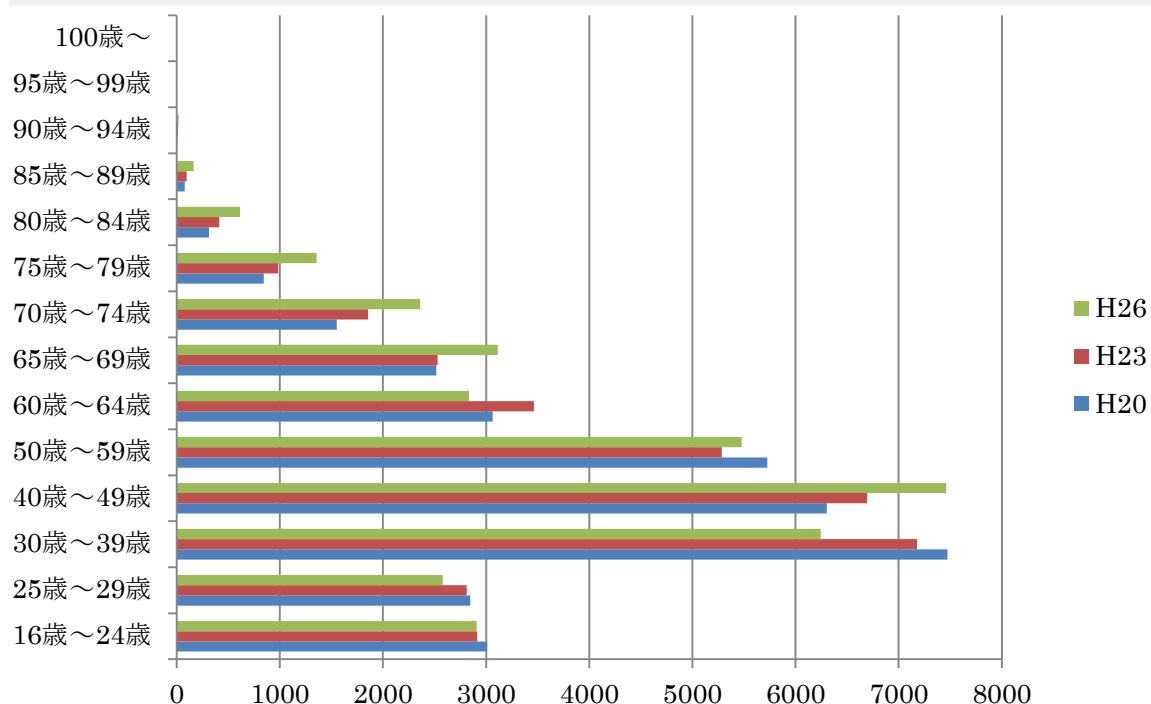
【昼間人口】

- ・昼間人口は 41,836 人で、昼夜間人口比率は 84% となっています。



(6) 運転免許保有者数

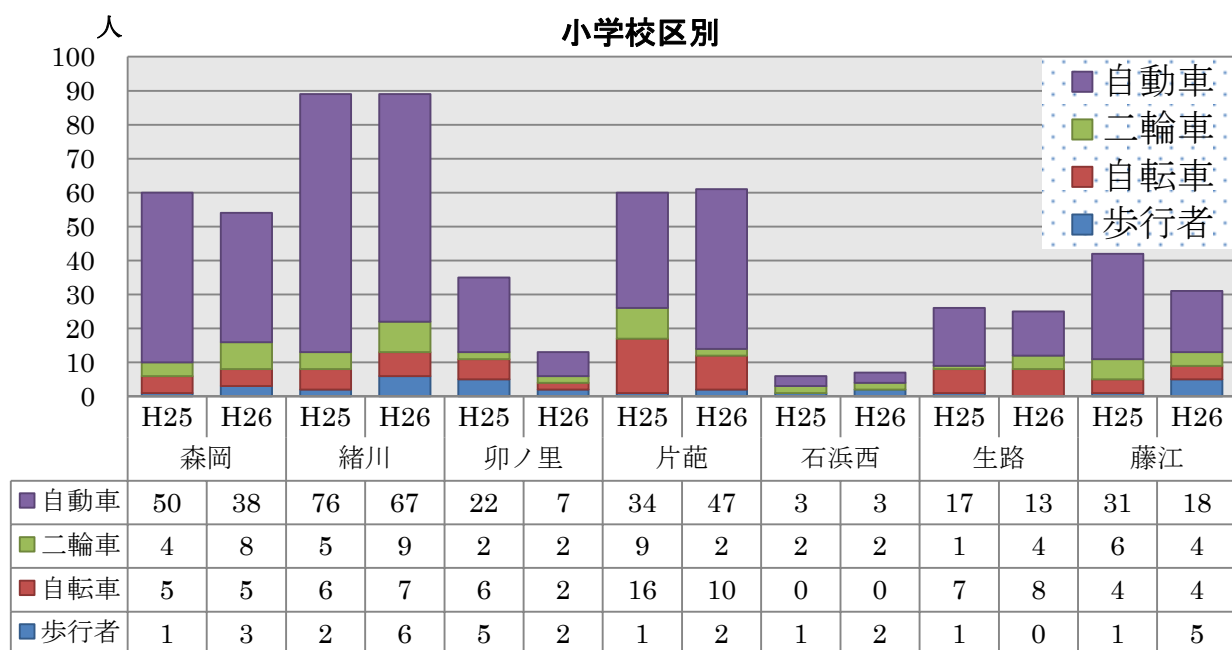
- ・16歳～24歳、25歳～29歳、30歳～39歳の若い世代の運転免許保有者数は減少傾向にあります。
- ・前期高齢者（65歳～74歳）、後期高齢者（75歳以上）は、増加傾向にあります。



(資料：愛知県警察「愛知県の運転免許人口」)

(6) 小学校区別の交通事故者数の推移

- ・合計を比較すると、卯ノ里、藤江では大きく減少していますが、概ね横ばい傾向にあります。



資料：愛知県警察半田警察署

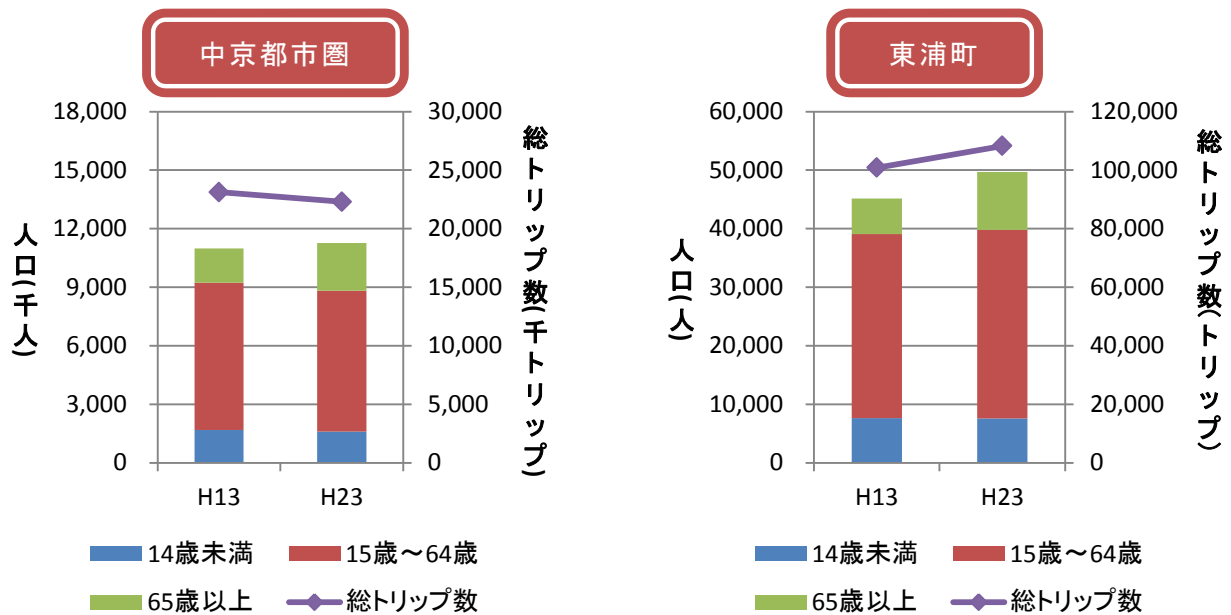
2 中京都市圏パーソントリップ調査等からみる東浦町

【パーソントリップ調査とは】

- ・パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）は、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるものです。
- ・この調査は、昭和46年から10年ごとに調査を実施しており、平成23年に第5回目が実施されました。

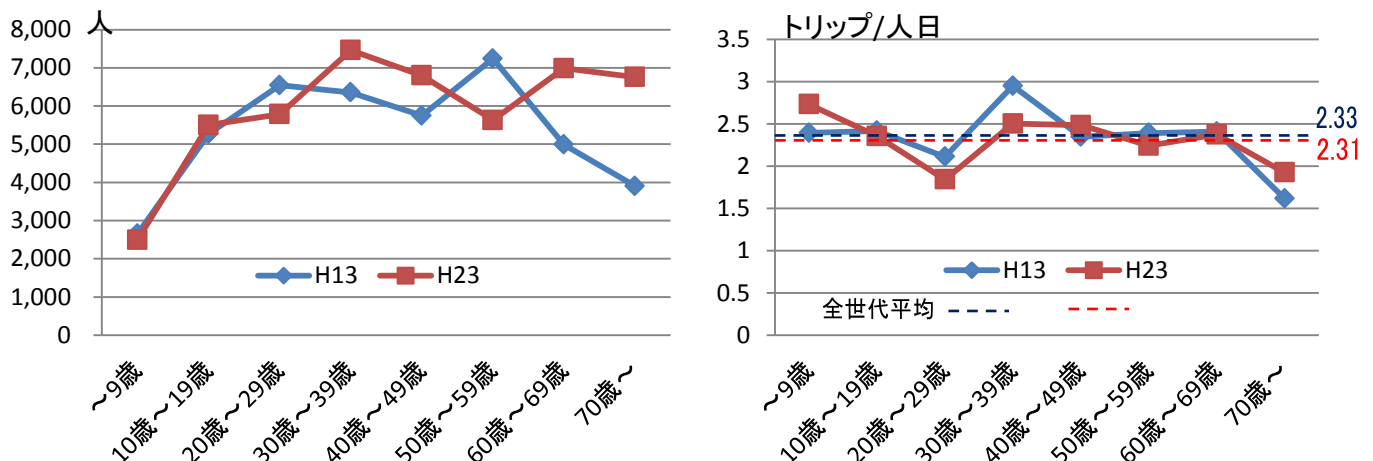
（1）人口・トリップ数の推移（中京都市圏と東浦町の比較）

- ・中京都市圏は、人口は微増し、総トリップ数が減少しています。
- ・東浦町は、人口に比例し、総トリップ数も増加しています。



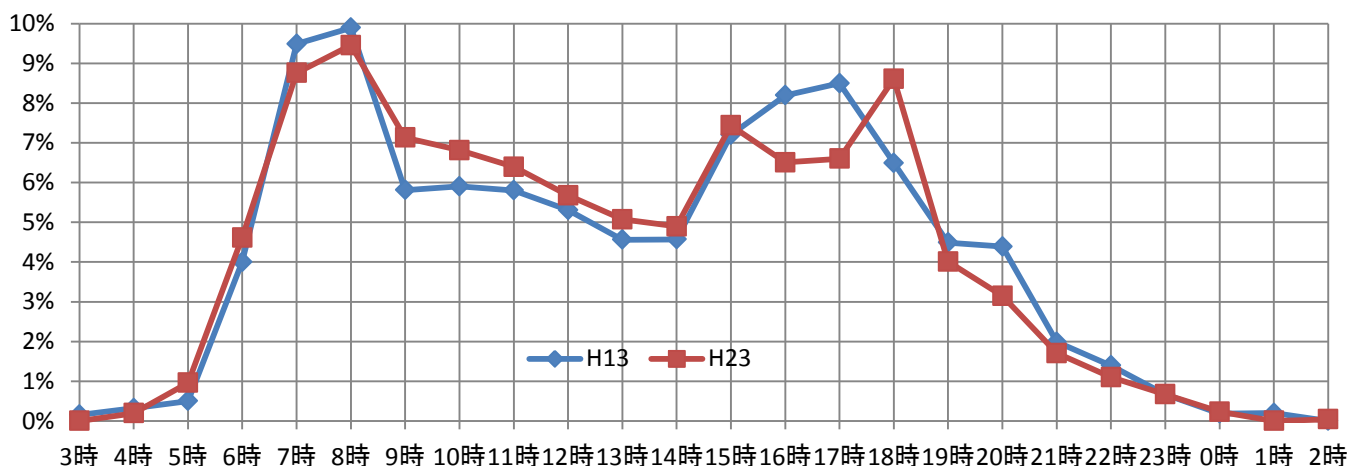
（2）年齢階層別の人口の推移・年齢階層別一人あたりのトリップ数の推移

- ・年齢階層別の人口は、50歳～59歳が減少し、30歳～39歳、40歳～49歳が増加、60歳以上の年齢が大幅に増加しています。
- ・年齢階層別一人あたりのトリップ数では、20歳～29歳、30歳～39歳のトリップ数は減少しているが、9歳までと70歳以上のトリップ数が増加しています。



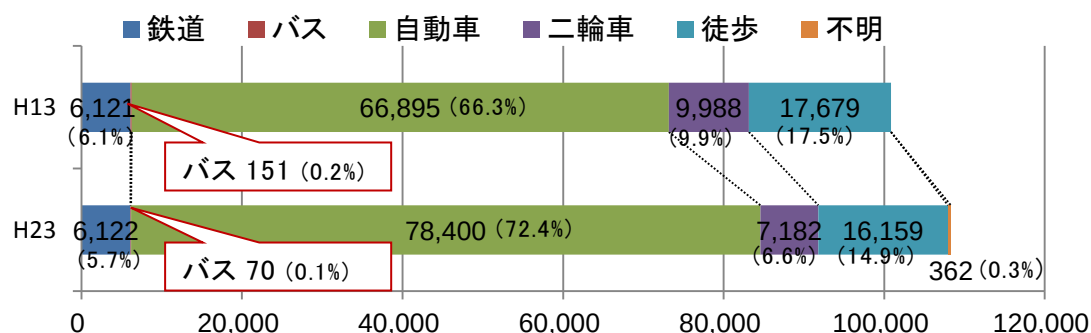
(3) 時間帯別自動車トリップ数の割合の推移

- ・朝 7 時台から 8 時台のトリップ数の割合は減少したものの、全体のトリップ数の 2 割近くを占めています。
- ・朝 9 時台から昼 14 時台までのトリップ数は増加していますが、夕方 16 時台、17 時台のトリップ数は減少し、18 時台が増加しています。



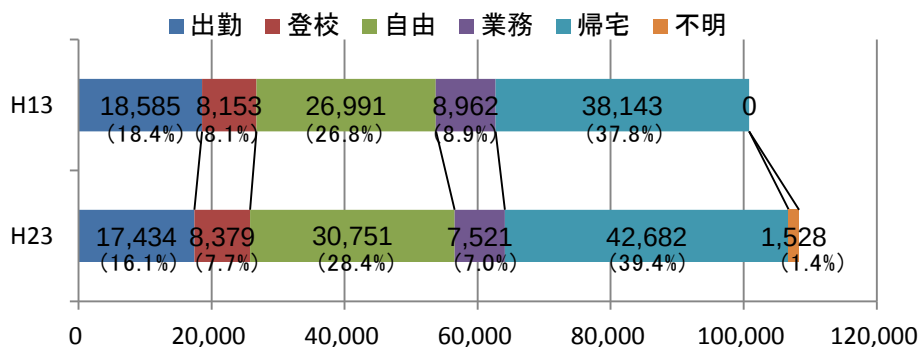
(4) 代表交通手段別トリップ数の推移

- ・鉄道は横ばいですが、バスは約 54% 減、二輪車は約 28% 減、徒歩は約 8% 減となっており、自動車は約 17% 増となっています。



(5) 目的別トリップ数の推移

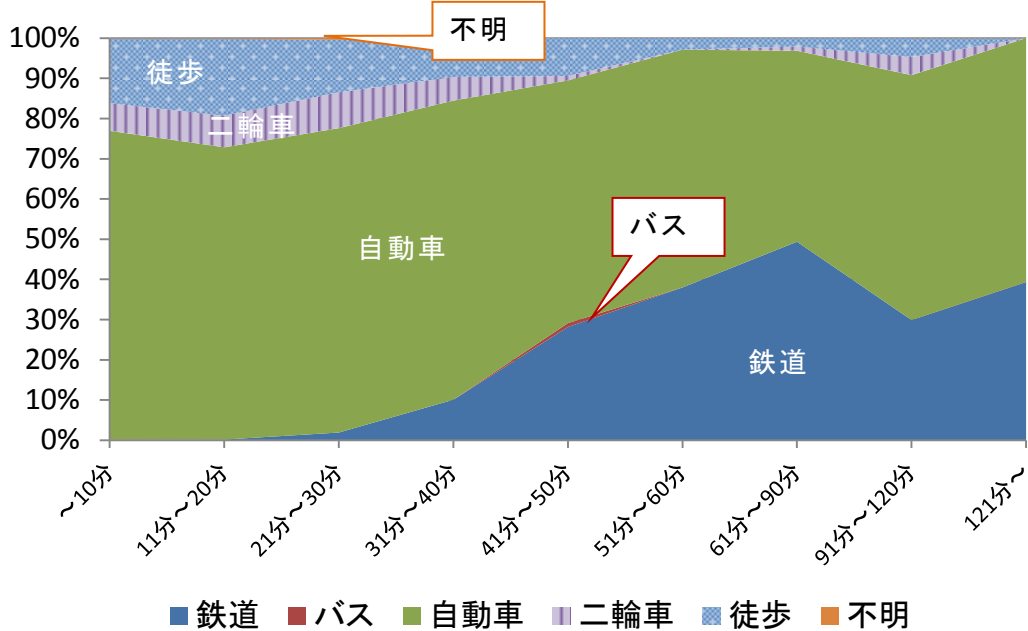
- ・登校は横ばいですが、出勤は約 6% 減、業務は約 16% 減となっており、自由と帰宅が約 10% 増となっています。



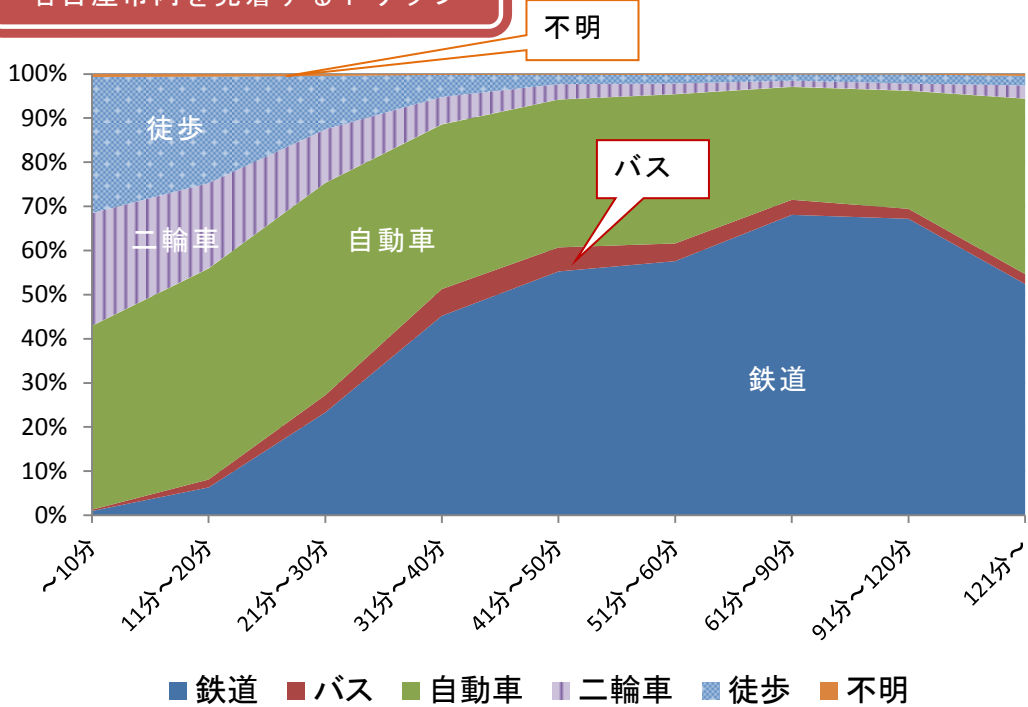
(6) 代表手段別トリップ数と所要時間の関係

- ・東浦町内の移動は、自動車が多く利用されています。
- ・公共交通（鉄道・バス）は、名古屋市内を発着する移動で多く利用されています。

東浦町内を発着するトリップ

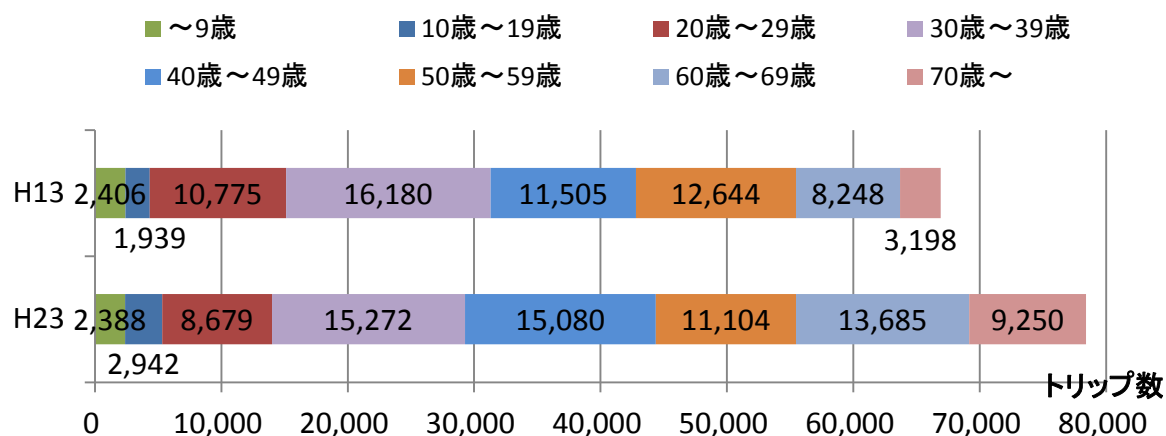


名古屋市内を発着するトリップ



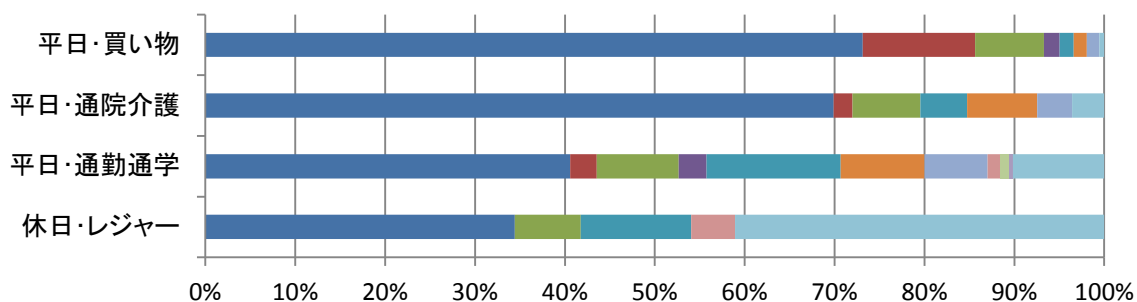
(7) 自動車利用トリップの年齢構成の推移

- ・10歳～19歳で約50%増、40歳～49歳で約30%増、60歳～69歳で約65%増となっており、70歳以上では約190%増と大きく変化しています。
- ・逆に、20歳～29歳で約19%減、30歳～39歳で約6%減、50歳～59歳で約12%減となっています。



(8) 東浦町からの外出目的別の行き先

- ・平日の買い物と平日の通院介護の行き先はともに、7割以上が町内となっています。また、休日のレジャーは3割以上、平日の通勤通学は4割近くが町内となっています。

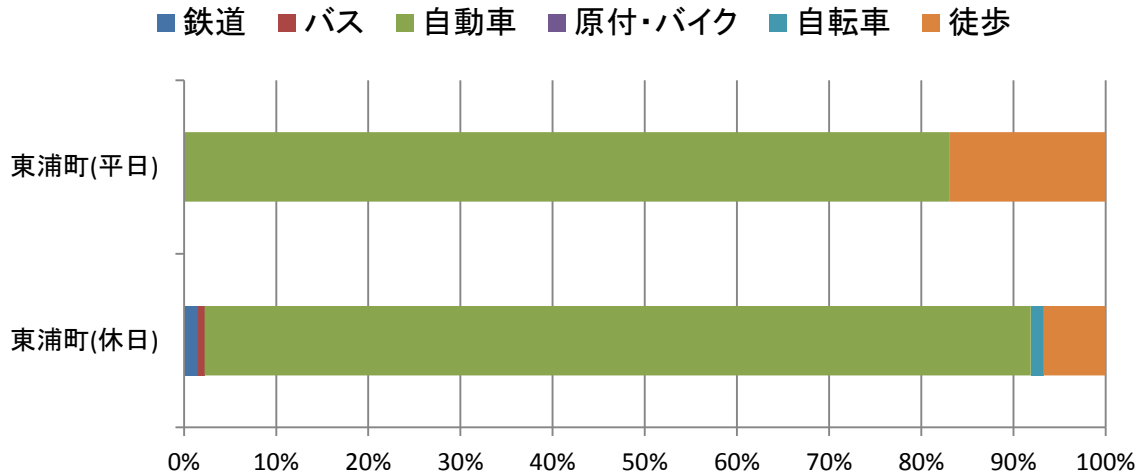


	休日・レジャー	平日・通勤通学	平日・通院介護	平日・買い物
■ 東浦町	765	10,375	1,483	5,004
■ 阿久比町	0	756	45	857
■ 大府市	163	2,329	160	522
■ 東海市	0	788	0	120
■ 名古屋市	273	3,815	110	108
■ 刈谷市	0	2,391	166	99
■ 半田市	0	1,791	82	95
■ 知多市	108	360	0	0
■ 高浜市	0	266	0	0
■ 知立市	0	95	0	0
■ その他	913	2,595	76	38

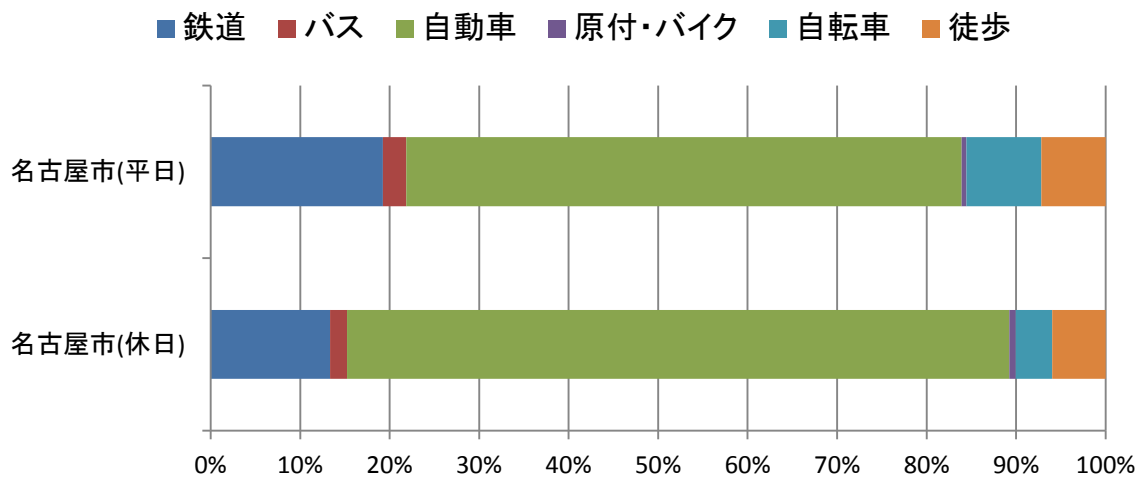
(9) 観光・レクリエーション目的移動の代表交通手段分担率

- ・東浦町の観光・レクリエーション目的での移動手段は、平日、休日ともに自動車が8割を超えています。
- ・名古屋市の観光・レクリエーション目的での移動手段は、自動車が大半を占めるものの、鉄道が約2割、自転車や徒歩も約1割、また、バスで移動している場合もあり、複数の交通手段が利用されています。

東浦町



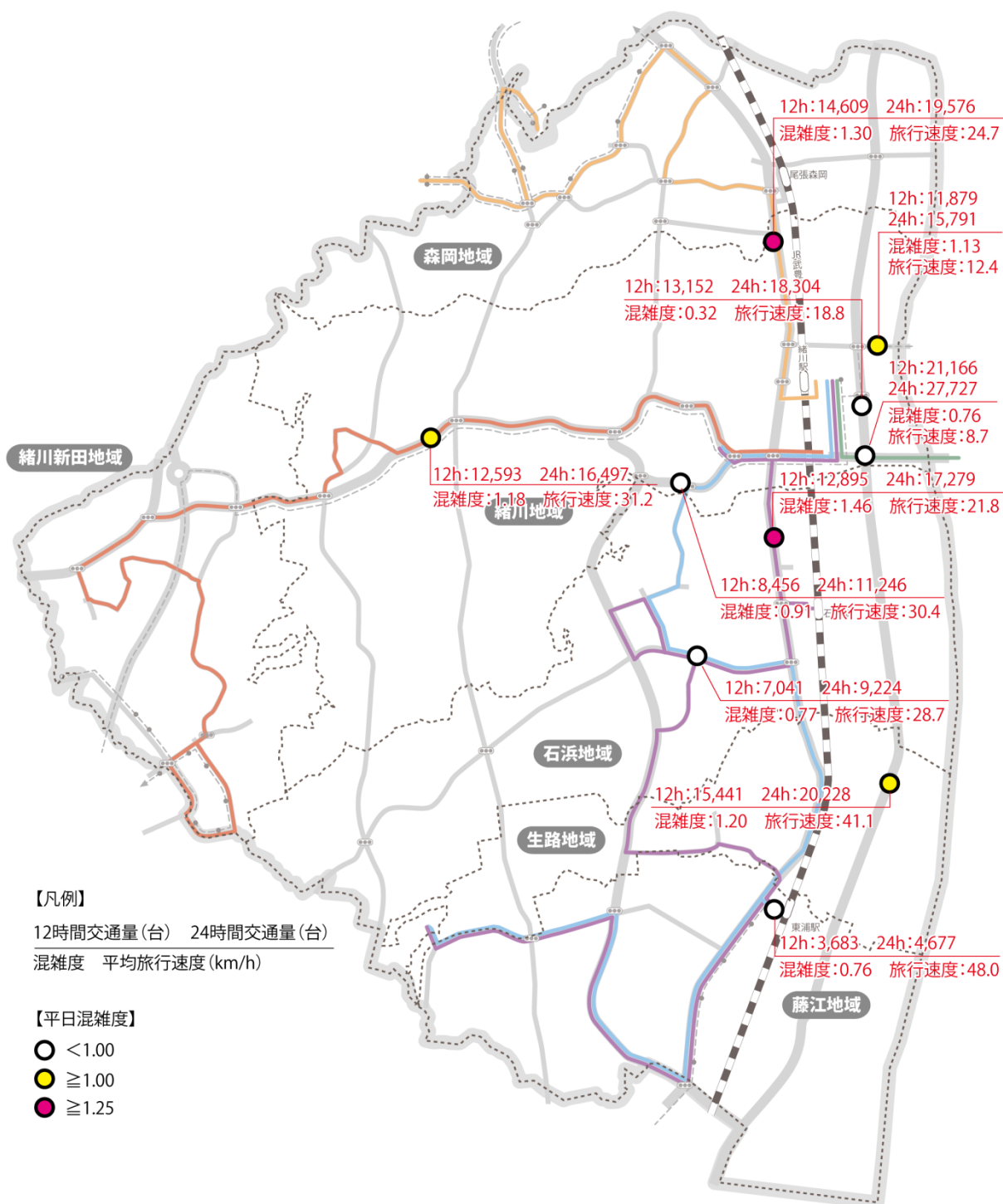
名古屋市



(10) 道路交通量

- ・町内では、国道366号、県道23号（東ヶ丘線ルート）で混雑度が1.0以上となっています。特に、国道366号の平池台線（ふじが丘経由）のルートで混雑度が高く（1.46）なっています。

※混雑度が1.0以上で渋滞が発生している状況を表します。



3 公共交通の現況

(1) 鉄道

J R 武豊線は東部の既成市街地に沿って通っており、町内に4駅設置されています。鉄道駅の乗車客数は平成9年から平成11年にかけて減少傾向でしたが、平成12年以降は緩やかながら増加傾向にあります。

J R 東浦駅の利用が最も多く、年間約67万人の乗客があります。また、平成13年7月にJ R 緒川駅東に大規模商業施設がオープンしたこともあり、平成13年度のJ R 緒川駅の乗車客数が50%近く増加しています。

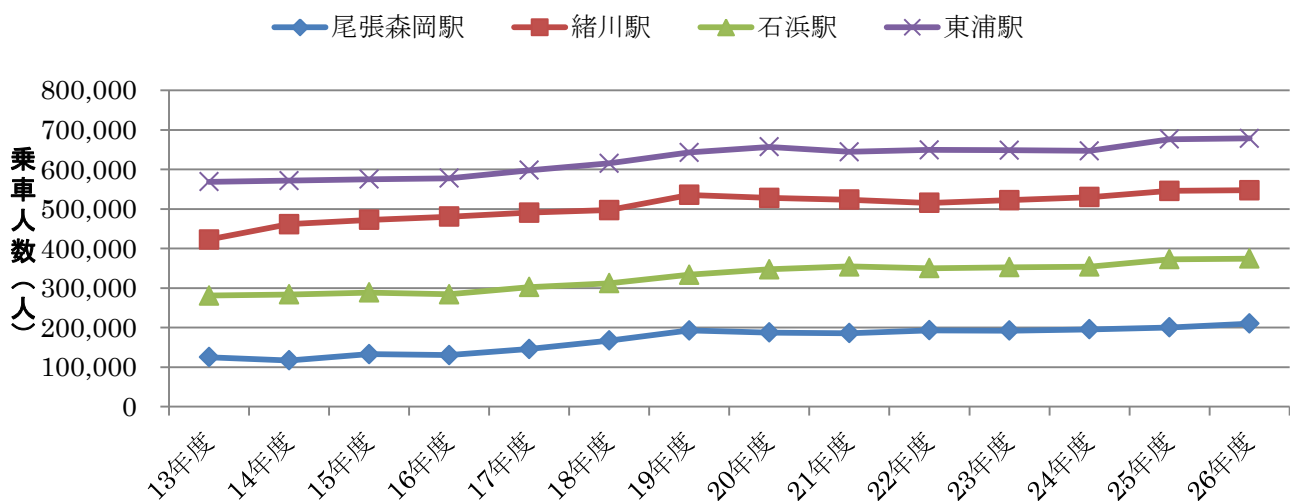
名鉄河和線は鉄道敷が一部町内を通るものの、町内に駅は設置されていません。しかし、隣接する知多市に名鉄巽ヶ丘駅が設置されており、西部地区の住民の大切な足として利用されています。

J R 武豊線 駅別乗車数の推移

	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
尾張森岡駅	125,280	117,070	132,867	130,226	145,721	167,150	192,723
緒川駅	422,625	461,691	472,485	480,520	490,799	497,380	535,474
石浜駅	281,150	283,803	288,627	284,433	302,503	312,150	333,610
東浦駅	568,771	571,714	575,458	577,682	598,094	615,467	643,070
4駅合計	1,397,826	1,434,278	1,469,437	1,472,861	1,537,117	1,592,147	1,704,877

	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
尾張森岡駅	187,582	185,793	193,248	192,160	195,487	200,382	210,079
緒川駅	528,136	523,428	515,313	522,104	529,894	545,947	547,482
石浜駅	347,311	354,840	350,423	352,733	354,468	372,866	374,692
東浦駅	656,999	644,554	649,308	648,663	646,797	676,580	678,648
4駅合計	1,720,028	1,708,615	1,708,292	1,715,660	1,726,646	1,795,775	1,810,901

J R 武豊線 駅別乗車数の推移



資料：J R 東海

(2) バス路線

①町運行バス「う・ら・ら」

平成11年4月1日より、町運行バス「う・ら・ら」の前身である「東浦町東西連絡バス」の試行運転が、東浦町役場から新田分団詰所まで1日往復4便（日・祝日運休・バス停7か所）で開始しました。

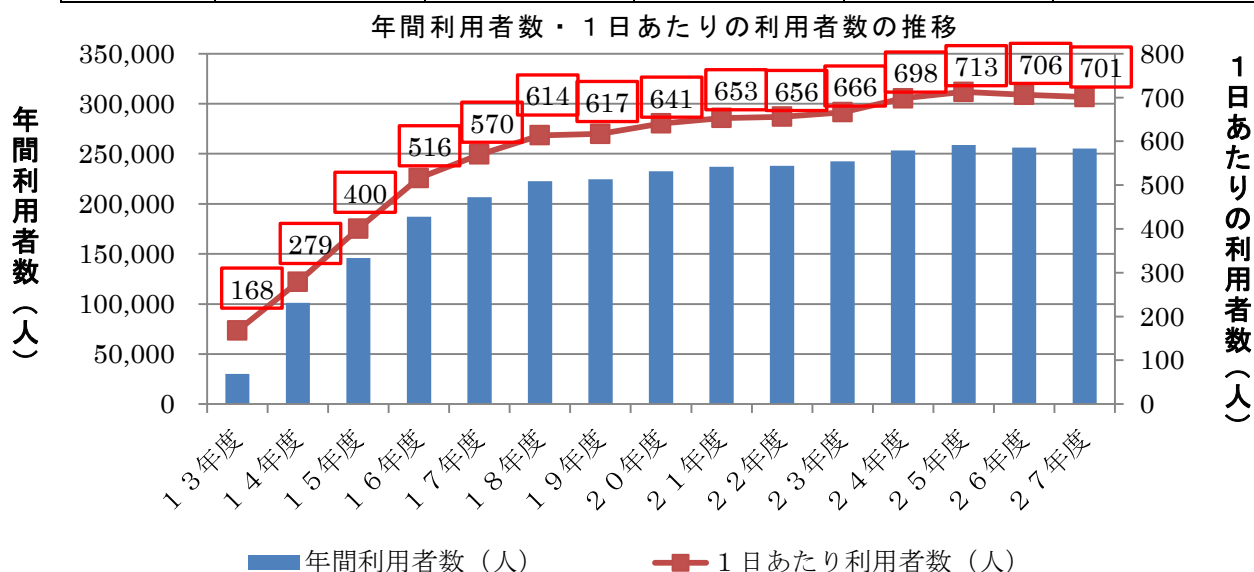
平成13年10月1日より、町運行バス「う・ら・ら」の運行を開始し、当初は1路線であったものの、1年後には1号線・2号線の2路線に、現在では、刈谷線・長寿線・東ヶ丘線・平池台線（体育館経由）・平池台線（ふじが丘経由）の4路線5系統に達し、1日37便を運行しています。また、平成13年10月に国立長寿医療研究センター始め大府市内の一部に、平成20年10月に刈谷豊田総合病院を始め刈谷市内の一部まで運行路線を延伸し運行しています。

また、平成20年度には地域公共交通会議を立ち上げ、地域公共交通総合連携計画（H20年度～H22年度）を策定し、それに基づき「う・ら・ら」を運行してきました。

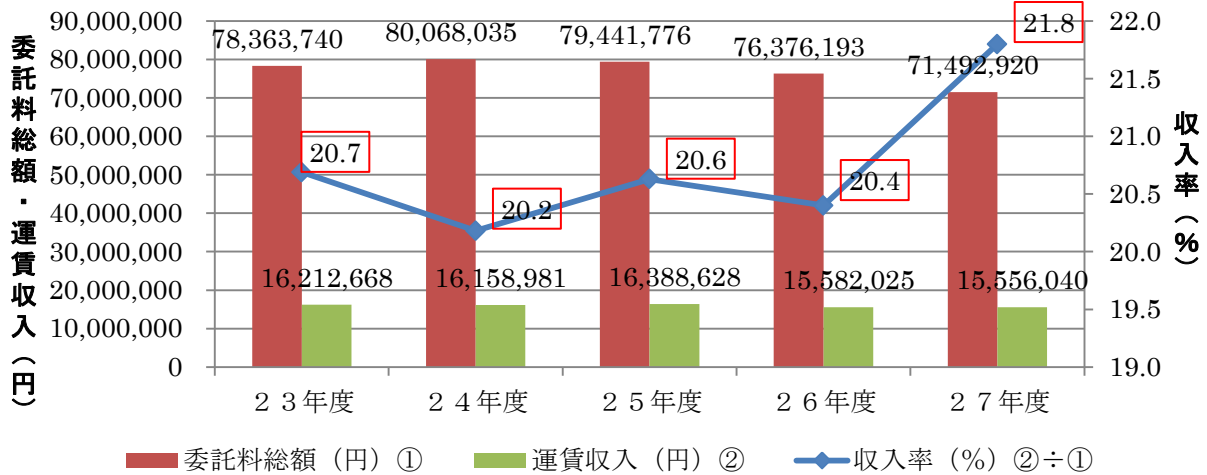
乗車人数については、平成27年度では乗車人数255,214人、1日あたり701人が利用しており、高齢者や子ども、障がい者はもとより、町民や来訪者にとって重要な交通手段となっています。

路線別の乗車人数をみると、東ヶ丘線は増加、平池台線（ふじが丘経由）は減少、長寿線は横ばいで推移しています。平成27年10月の改正前後では、便数の変更に伴い東ヶ丘線は増加しましたが、刈谷線と平池台線（体育館経由）は減少しました。

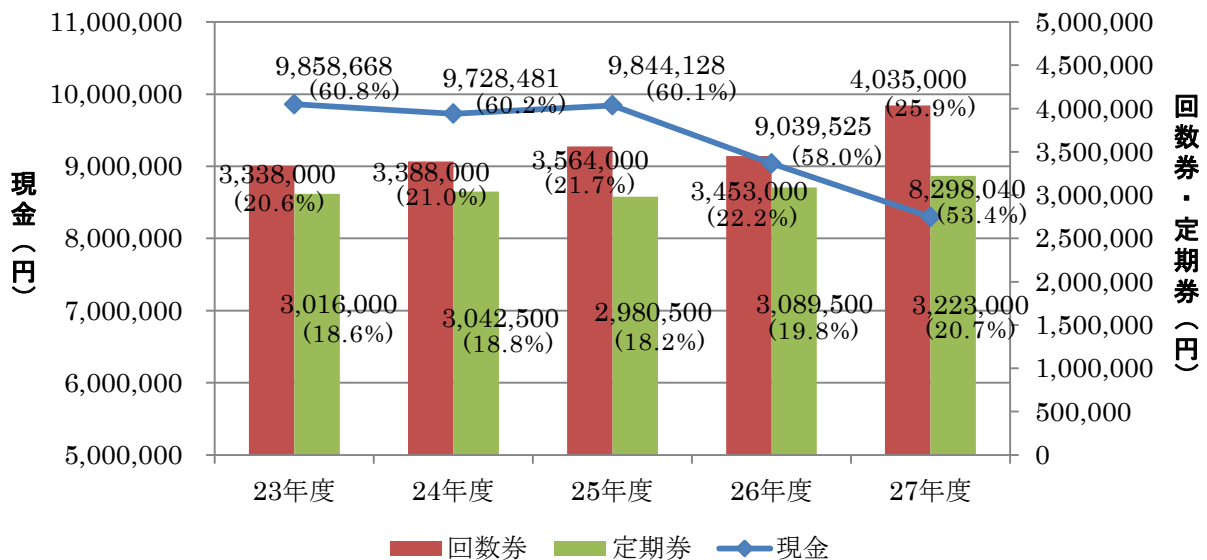
系 統 名	刈谷線	長寿線	東ヶ丘線	平池台線 体育館経由	平池台線 ふじが丘経由
料 金	100 円				
運行区間	緒川駅東口 ～刈谷豊田 総合病院～ 刈谷駅南口	緒川駅東口 ～げんきの 郷～長寿医 療研究セン ター	緒川駅東口 ～東ヶ丘マ ルス～東ヶ 丘集会所	緒川駅東口 ～東浦駅～ 平池台	緒川駅東口 ～石浜駅～ 平池台



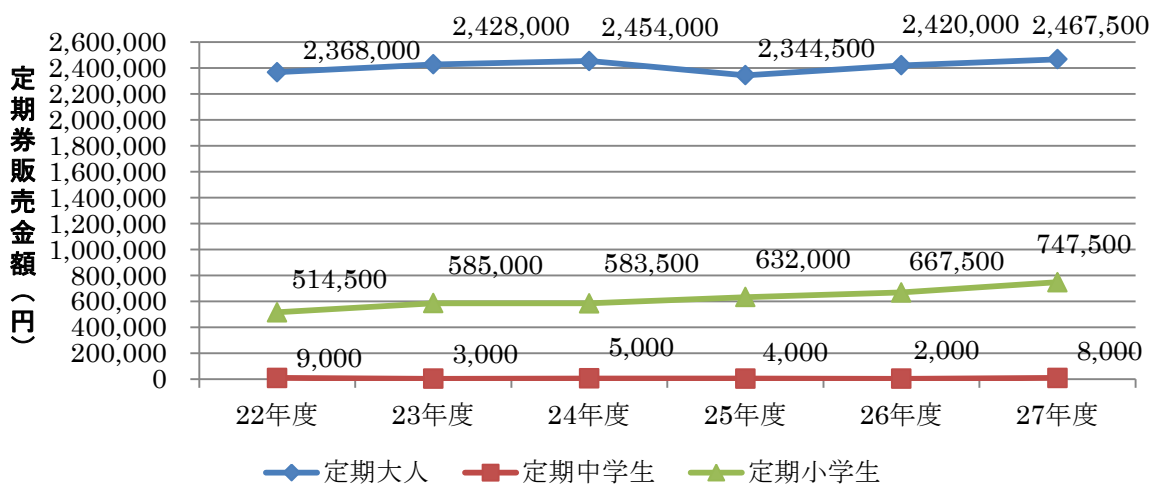
委託料総額、運賃収入及び収入率

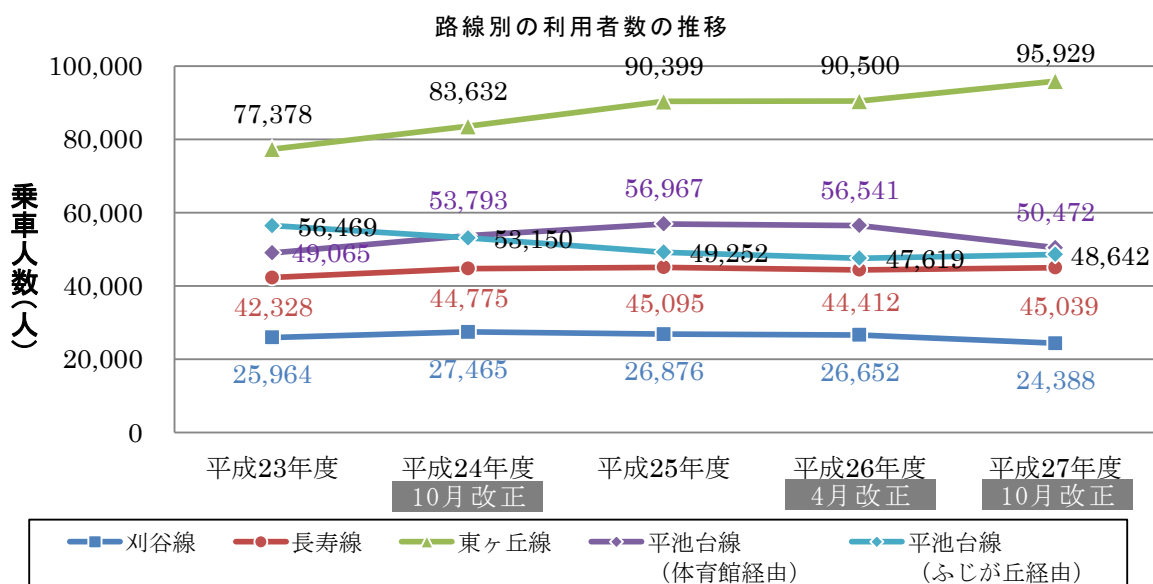


運賃支払方法別推移



定期券区別販売推移





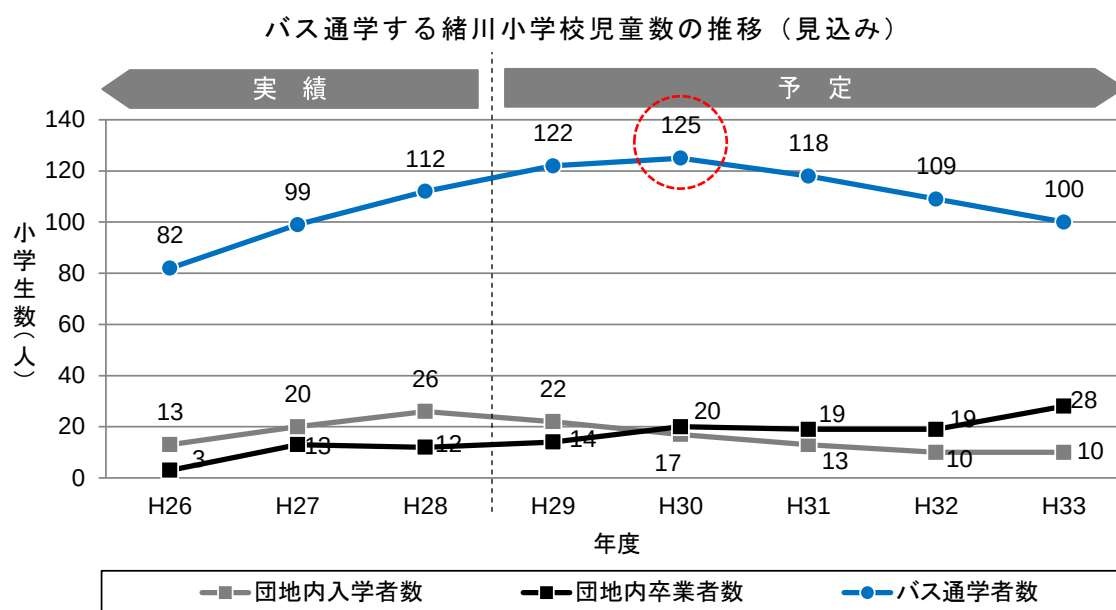
※現況路線にあわせ、平成23年度の長寿線については2系統の合計値 (資料：東浦町)

◎小学生の利用状況及び利用見込

町運行バス「う・ら・ら」の東ヶ丘線と平池台線は、朝夕に緒川小学校と藤江小学校の児童の通学に利用されています。

特に、東ヶ丘線については、相生の丘、相生の松、長坂商店等のバス停において緒川小学校児童の乗降が非常に多くなっています。相生の丘の団地開発に伴う子育て世帯の増加が続いており、通学する小学生の人数は平成30年度がピークの125名となる見込みです。

一方、朝7時台の東ヶ丘線は町運行バス「う・ら・ら」2台で運行していますが、一般利用客と小学生が同乗するため、現在も乗車が飽和に近い状況となっています。そのため、平成29・30年度のバス利用小学生数ピーク時の対応が必要となります。



※インター南、鰻池、相生の丘、相生の松、長坂商店の5つのバス停の利用者合計 (資料：東浦町)

②民間運行バス「知多バス」(知多乗合株)

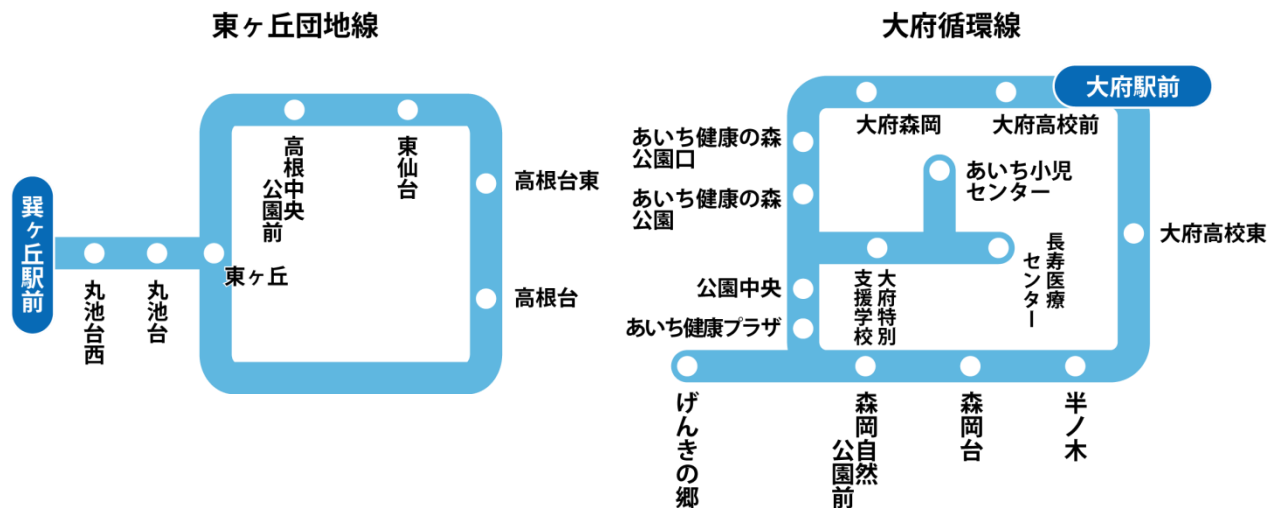
町内を運行している知多バスは、次の2路線です。

なお、知多バス有脇線の町内区間(知多リハビリ病院前～東浦駅)が、利用者僅少のため、平成28年3月末限りで廃止になりました。

路線名	東ヶ丘団地線	大府循環線
町運行バス「う・ら・ら」と隣接しているバス停名	東ヶ丘マルス、東ヶ丘西、東ヶ丘南、集会所南、東ヶ丘集会所	長寿医療研究センター、あいち健康プラザ、げんきの郷、自然公園、森岡台、半ノ木
料金	170円～距離に応じて	
主な行き先	名鉄巽ヶ丘駅	J R 大府駅

東ヶ丘団地線は、東ヶ丘団地から名鉄巽ヶ丘駅を結び、平日27便/日、土日25便/日が運行しています。大府循環線は、森岡台団地とJ R 大府駅を結び、11便/日が運行しています。

東ヶ丘団地線の平日昼間の運行は、平成26年10月から取り止めになっています。



③中部国際空港直行バス(知多乗合株)

中部国際空港直行バスは、知立駅前から刈谷駅前(北口)、緒川駅前(東口)を経由して、中部国際空港を結び、町内から空港への移動はもとより、知立駅～緒川駅前間は区間利用が可能で、近隣市(知立駅前・刈谷駅前・東陽町(刈谷市)・刈谷市駅口の各バス停)との行き来に利用できます。運行は、1日に27便となっています。

中部国際空港線直行バス



④ タクシー

鉄道・バスでは対応ができない少量の移動需要に対応しています。

町内は狭い街路が多く、また、バス停まで歩くことが困難な高齢者や障がい者のためにきめ細かいサービスを提供することが可能です。

町内のタクシー利用状況については、午前中の通院利用がほとんどで、駅から自宅まで、駅から事業所までのニーズはわずかとなっています。

東浦町を含む知多地域5市4町の知多交通圏を営業エリアにするタクシー会社は10社あり、そのうち町内JR駅に待合所があるのは3社（安全タクシー、名鉄知多タクシー、大興タクシー）となっています。

⑤ 駅・バス停カバー率

町全体において、駅・バス停によりどれだけの地域をカバーできているか確認したところ、徒歩圏人口カバー率は91.6%となっています。

公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

対象路線	町総人口 (人)	カバー人口 (人)	人口カバー率 (%)
J R 武豊線、名鉄河和線及びバス路線	49,800	45,595	91.6
J R 武豊線、名鉄河和線	49,800	25,819	51.8
バス路線	49,800	41,024	82.4

出典：「コンパクトなまちづくり計画」（H28年2月）東浦町

※公共交通路線の徒歩圏人口カバー率に関しては、鉄道駅勢圏は半径800m、バス停勢圏は半径300mで算出。

※鉄道の駅は、JR武豊線（大府駅、尾張森岡駅、緒川駅、石浜駅、東浦駅）と名鉄河和線（八幡新田駅、巽ヶ丘駅）の駅。

第4章 公共交通の利用実態・ニーズ把握に関する調査

調査目的

東浦町における公共交通の利用実態及びニーズを把握するため、住民や公共交通の利用者等を対象として調査を実施しました。

調査は、住民アンケート調査、バス乗降調査、住民グループインタビューを実施しました。各調査の目的は以下のとおりです。

各調査の目的

調 査 名	調査の目的
1 住民アンケート調査	公共交通（鉄道、路線バス、東浦町運行バス「う・ら・ら」、タクシー等）に対する住民の利用状況や意識について把握をすることを目的に実施
2 バス乗降調査	東浦町運行バス「う・ら・ら」及び知多バス（大府循環線、東ヶ丘団地線、空港線）の利用者を対象として、その利用実態（OD等）を把握することを目的に実施
3 住民グループインタビュー	住民の公共交通に対する意識、利用状況、政策に対する意向等を把握することを目的にグループインタビュー形式でヒアリングを実施

1 住民アンケート調査

(1) 調査の概要

本調査は、公共交通に対する住民の利用状況や意識等を把握することを目的に実施しました。

配布者数1,000名に対して有効回答数は466票、回収率は約47%でした。

住民アンケート調査の概要

調査期間	平成28年1月30日から平成28年2月8日まで
調査方法	郵送配布・回収
調査対象	住民基本台帳に登録されている12歳以上の住民を無作為抽出
配布者数	1,000名
有効回答数	466票
回収率	46.6%

住民アンケート調査設問（調査票は参考資料を参照）

項 目	設 問 内 容
属性	①性別／②年齢／③職業／④家族構成／⑤居住地
普段の外出	⑥自動車運転免許の所有状況 ⑦自家用車の利用状況 ⑧普段の外出状況 ⑨自家用車・バイクからの転換可能性
東浦町内の公共交通	⑩「う・ら・ら」の認知度 ⑪「う・ら・ら」の利用状況等 ⑫タクシーの利用 ⑬東浦町の交通体系に対する満足度
公共交通政策のあり方	⑭「う・ら・ら」に対する財政負担 ⑮公共交通に対する財政負担
その他	⑯公共交通に対する自由意見

※注意：集計結果の回答比率は百分率（%）で表しており、小数点以下2位を四捨五入しているため100%にならない場合があります。

(2) 調査結果 (概要)

① う・ら・らについて

- ・う・ら・らの認知度は約97%と非常に高くなっています。
- ・う・ら・らを普段から利用している人は約15%で、それ以外の住民の主な移動手段は約73%が自家用車でした。
- ・自家用車やバイクによる移動をやめられない理由は「バス・鉄道だけでは目的地に行けない」「バス・鉄道の移動時間がかかりすぎる」が多くなっていました。
- ・う・ら・らの利用目的は「買い物」が最も高い割合であり、頻度は「週に数日」。買い物の主な目的地は「イオンモール東浦」で(図1)、う・ら・らが利用しやすくなった場合の利用目的地も「イオンモール東浦」でした。
- ・う・ら・らのダイヤ改正(平成27年10月)に伴い、利用しなくなった住民が約15%存在しており(図2)、主に平池台線の沿線住民(通勤者)からの回答でした。
- ・う・ら・らの改善意向としては、目的地は各駅、運行本数は「30分~60分」に1本、延長すべき時間帯は朝7時~夜20時で多くなくなっていました。また、森岡、生路、藤江地区で「増便」に対する意向がみられました。

② 乗り継ぎ

- ・バスと鉄道の乗り継ぎで必要な点としては約43%が「待ち時間が短い」と回答していました。

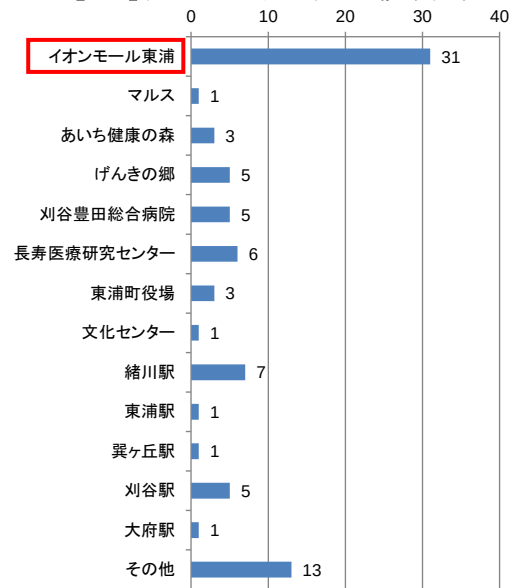
③ タクシー

- ・タクシーの利用は自宅より「大府駅」からの方が多くなっていました。

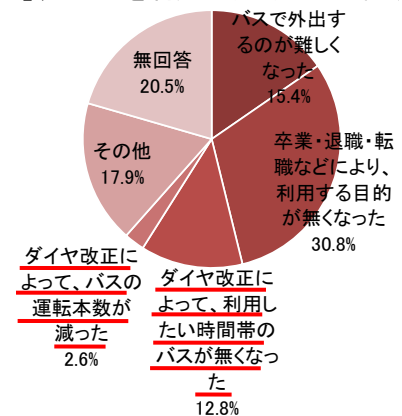
④ 今後の公共交通政策

- ・う・ら・らの行政負担額に対しては、現在の負担額(町民1人あたり年間約1,216円)は妥当との回答割合が多い(図3)一方、経費抑制よりも経費増額による利便性向上を望む意見の方が多くなっていました。(図4)

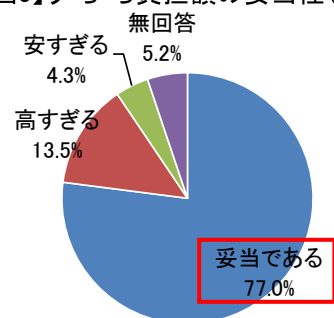
【図1】う・ら・らの利用目的(複数回答)



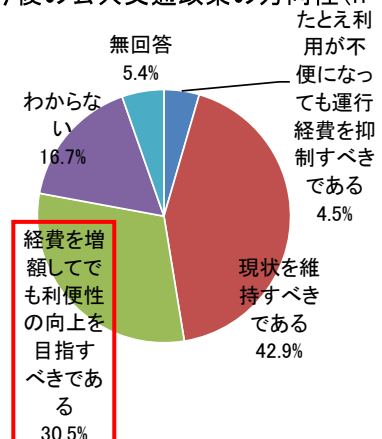
【図2】う・ら・らを利用しなくなった理由(n=39)



【図3】う・ら・ら負担額の妥当性(n=466)



【図4】今後の公共交通政策の方向性(n=466)



2 バス乗降調査

(1) 調査の概要

- ・本調査は、東浦町運行バス「う・ら・ら」及び知多バス（大府循環線、東ヶ丘団地線、空港線）の利用者を対象（平・休各1回）として、その利用実態（OD等）を把握することを目的に実施しました。
- ・う・ら・らにて実施した「利用者アンケート」の調査票は「参考資料 各種アンケート調査結果について」を参照。

調査概要

	調査日	調査対象	調査内容
平日	平成28年 2月22日（月）	知多バス利用者 （中学生以上）	・乗降バス停
	平成28年 3月2日（水）	う・ら・ら利用者 （中学生以上）	・乗降バス停 ・利用者アンケート（往復利用／JRとの乗り継ぎ／移動目的／目的地／属性／満足点・不満点）
休日	平成28年 2月28日（日）	う・ら・ら利用者 （中学生以上）	・乗降バス停 ・利用者アンケート（往復利用／JRとの乗り継ぎ／移動目的／目的地／属性／満足点・不満点）
	平成28年 3月5日（土）	知多バス利用者 （中学生以上）	・乗降バス停

※利用者アンケートはサンプル調査

(2) 調査結果（概要）

①知多バス

- ・知多バスの3路線（大府循環線、東ヶ丘団地線、空港線）の利用状況及び、乗り継ぎ状況は以下のとおりです。

路 線 名	結 果 概 要
大府循環線	・平日7、8時台には森岡から「大府駅」へ利用（25人/日）されていました。これらは通勤・通学者と考えられます。
東ヶ丘団地線	・平日朝6、7時台に東ヶ丘団地から「巽ヶ丘駅」へ利用（30人/日）が見られ、名鉄特急への乗り継ぎにあわせた便で利用が多くなっていました。これらは名古屋方面への通勤者と考えられます。
空港線	・平日は、緒川駅から刈谷市駅口や刈谷駅前の利用は非常に少ない状況です。（平日3人/日程度） ・休日は、刈谷から本町内への移動が、町内から刈谷に比べて多くなっていました。
乗り継ぎ状況	・知多バスとう・ら・らの間の乗り継ぎは平日・休日ともに存在しませんでした。

②う・ら・ら

- ・う・ら・らの4路線の利用状況及び、路線間の乗り継ぎ状況は以下のとおりです。

項 目	結 果 概 要
全路線共通	・う・ら・らは小学生から高齢者まで利用世代が幅広い。
東ヶ丘線	・緒川小学校以外では、東ヶ丘団地からは「イオンモール東浦」「げんきの郷」の移動が比較的多い。 ・刈谷方面に比べ「大府方面」が多い
平池台線	・大府方面と刈谷方面では、利用者数はほぼ同等 ・利用者は平池台線が2系統経由している「県営住宅」や「東浦駅」周辺で多い。（1系統のみの地域は運行頻度が少ないため利用が少ないことが考えられる）
刈谷線	・東ヶ丘線より「平池台線」からの乗り換え利用が多い。
長寿線	・緒川駅や森岡から「げんきの郷」への利用が多い。 ・平池台線より「東ヶ丘線」からの乗り換え利用が多い。
乗り継ぎ状況	・乗り継ぎの必要のない路線で利用者数が多いことから、乗り継ぎに対する抵抗があると考えられます ・刈谷線より「長寿線」への乗り継ぎの方が多くなっていました。 ・平池台線と刈谷線乗り継ぎは、行きより帰りの方が多くことから、行きの便はニーズにあっていないことが考えられます。

3 住民グループインタビュー

(1) 調査の概要

- ・本調査は、住民の公共交通に対する意識、利用状況、政策への意向を把握するため、小学校区（7地区）にてグループインタビュー形式でヒアリングを実施しました。

調査概要

小学校区	開催日時	参加者数
卯ノ里	平成28年2月20日（土）10:00～11:00	11名
森岡	平成28年2月20日（土）13:30～14:30	10名
緒川	平成28年2月20日（土）15:30～16:30	11名
生路	平成28年2月27日（土）10:00～11:00	9名
藤江	平成28年2月27日（土）15:30～16:30	12名
石浜西	平成28年2月28日（日）10:00～11:00	9名
片葩	平成28年2月28日（日）13:30～14:30	7名

調査内容

- ①町内、刈谷、健康の森方面へのニーズについて
- ②う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）について
- ③知多バス（東ヶ丘団地線、中部国際空港直行バス（空港線））について

(2) 調査結果

意見の対象		意見概要
う・ら・ら	全線共通	・利用者は、利便性向上のためなら値上げもやむを得ないとの意向 ・運行時間帯の延長（7時台の復活、20時台の利用希望）
	東ヶ丘線	・通学時間帯（緒川小）における利用環境の改善（増便等） ・名鉄異ヶ丘駅への昼間時の移動手段の確保（卯ノ里） ・大府方面へのバス所要時間の短縮（卯ノ里）
	平池台線	・住宅地内におけるバス運行（生路・藤江） ・平池台線（体育館経由）の増便 ・大府方面へのバス所要時間の短縮（藤江）
	刈谷線	・7時台の刈谷豊田総合病院行の増便 ・刈谷豊田総合病院からの復路（13時台）の増便
	長寿線	・長寿医療研究センターからの復路（13時台）の増便
知多バス		・東ヶ丘・相生の丘～名鉄異ヶ丘駅間（昼間時）のバス運行
タクシー		・タクシーの利用環境の向上
移動ニーズ		・森岡、卯ノ里地区は大府方面、石浜、生路、藤江地区は刈谷方面への移動ニーズが比較的高い ・近年は刈谷豊田総合病院より長寿医療センターを利用傾向

第5章 地域公共交通に関する課題の整理

本町のまちづくりの方針（第2章）、地域公共交通に関する現状（第3章）及び公共交通の利用実態・ニーズ把握に関する調査（第4章）を踏まえ、本町の地域公共交通に関する課題を以下に整理しました。（※番号は課題の番号と整合しています）

第3章 地域公共交通に関する現状

●社会情勢

- ・人口は平成22年（49,800人）までは増加傾向。今後も当面は現状を維持していけると予測 **1 4**
- ・高齢化率は平成22年で約20%、平成32年までには約26%まで増加すると予測 **1 2**
- ・世帯数は平成22年（18,020世帯）以降増加傾向。今後は更に核家族化が進行 **2**
- ・運転免許保有者数は若い世代で減少する一方、高齢者が増加傾向 **2**

●都市構造

- ・DID（人口集中地区）はJR武豊線沿線に集中 **1**
- ・JR緒川駅前の大規模商業施設の他、石浜地区、東ヶ丘団地にも商業施設が立地。駅から離れた場所に役場などの公共施設が集積。病院や文化施設は近隣市（刈谷市、大府市）に集積 **1**

●交通特性

- ・通勤・通学では町内へ来る人より、町外へ出る人の方が多く、主な通勤・通学先は「名古屋市」「大府市」「刈谷市」 **3**
- ・代表交通手段の割合は、「自動車」が約72%と非常に高く増加傾向、「鉄道」は約6%、「バス」は0.1%と公共交通の占める割合は非常に少なく、減少傾向 **4**
- ・町内移動は自動車、名古屋（長距離トリップ）は公共交通を利用する割合が高い **2**
- ・通勤・業務関連の移動は減少、「自由」な移動は増加 **2**
- ・若い世代の移動は減る一方、高齢者（70歳以上）の移動は増加し、その多くが自動車による移動 **2**
- ・平日の買い物と通院・介護の7割以上、通勤通学の4割近くが町内移動
- ・国道366号、県道23号で渋滞が発生 **4 2 3**

●公共交通の現況

- ・JR武豊線の乗車人数は近年増加傾向 **1 4**
- ・名鉄異ヶ丘駅は西部からの利用が多い **3 4**
- ・「う・ら・ら」は、運行開始以降、乗車人数が増加傾向。平成27年度は約26万人、1日あたり約700人が利用され収支率約22% **2 3 4**
- ・「う・ら・ら」は緒川小学校の通学にも利用されており、小学生の定期券販売額が増加傾向 **3**
- ・緒川小学校のうらら通学利用者が平成30年度にピークを迎える見込み **3**
- ・知多バスは2路線が運行（東ヶ丘団地線、大府循環線）。東ヶ丘団地線は平日昼間時の運行が廃止となった **4**
- ・中部国際空港直行バスは緒川駅、刈谷駅を経由し1日27便運行 **4**
- ・タクシーは町内JR駅に待合所（3社）があるが、営業所はない **3**
- ・公共交通による徒歩圏人口カバー率は91.6% **1 2**

第2章 まちづくりの方針

●東浦町都市計画マスタープラン

- ・誰もが使いやすく便利な交通体系 **2**
- ・子ども、高齢者、障がい者など全ての住民の生活利便性の向上に資する交通ネットワークの構築 **2 3**

●コンパクトなまちづくり計画

- ・鉄道駅を地域の生活拠点とする、歩いて暮らせるまちづくり **1**
- ・徒歩または公共交通によって、日常生活に必要な町の機能や生活利便施設などにアクセスできるコンパクトシティ **1**

第4章 公共交通の利用実態・ニーズ把握に関する調査

●住民アンケート調査

- ・う・ら・らの認知度は約97%と非常に高いが、「普段から利用している人」は約15%に留まる **3**
- ・う・ら・らの利用目的は「買い物」が約44%。目的地は「イオンモール」が最も多い **3**
- ・ダイヤ改正に伴いう・ら・らを利用しなくなった住民が約15%存在 **3**
- ・う・ら・らの改善希望としては、目的地は鉄道駅（異ヶ丘駅等）、運行本数は「30分～60分に1本」、運行時間帯は「7時～20時」。特に森岡、生路、藤江地区で「増便」希望が多い **3**
- ・バスと鉄道の乗り継ぎは「待ち時間が短い」ことが望まれていた **3**
- ・バスに対する財政負担については「現状維持」が最も多い（約43%）一方、経費抑制（約5%）に比べ「経費増額による利便性の向上」（約31%）の方が多く **4**

●バス乗降調査

- ・う・ら・らは、東ヶ丘団地から「イオンモール東浦」や「げんきの郷」への移動、「県営住宅」や「JR東浦駅」周辺で乗降人数が多い **3**
- ・う・ら・らは幅広い年齢層（10代～80代）が利用 **3**
- ・知多バスの中部国際空港直行バスの緒川駅～刈谷駅間は町民には利用されていない **4**
- ・知多バス路線は、朝夕の通勤時間帯に比較的利用が多い **4**

●住民グループインタビュー

- ・利便性向上のための値上げはやむを得ない **4**
- ・通学時間帯における緒川小学生の安全な乗車の確保 **3**
- ・道路の狭い住宅地内（石浜、藤江等）におけるバス運行 **3 4**
- ・通院（刈谷線、長寿線）しやすい運行ダイヤ **3**
- ・名鉄異ヶ丘駅へのバス乗り入れ **3**
- ・タクシーの利用環境の向上 **3**

地域公共交通に関する主な課題

課題1 コンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

今後の急激な人口減少と高齢化の進行を見据え、高齢者や子育て世代が安心して生活できる環境づくりと持続可能な都市経営を行うため、鉄道を軸とした歩いて暮らせるまちづくりを進める必要があります。そのため、地域公共交通網は、各地域から鉄道駅周辺の生活拠点への移動手段としての役割が求められます。

課題2 高齢者が自動車に過度に頼らなくても生活できる公共交通ネットワークの形成

高齢化の進展とともに、高齢者ドライバーが増加しています。一方で、高齢者による交通事故発生が問題となるとともに、核家族化が進行し、家族による送迎も困難な状況が予想されます。そのため、地域公共交通は、高齢者が運転免許証を返納しても日常的な生活が送れるセーフティネットかつくらしの足としての役割が求められます。

課題3 住民のニーズや需要に応じた移動サービスの提供

現状の地域公共交通は、通院に適した運行時間帯が確保できていません。また、小学生の通学利用が多く、今後状況がより深刻化することが懸念されています。そのため、地域の需要や潜在ニーズに応じた地域公共交通網の形成が必要です。

課題4 効率的・効果的な運行による持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

民間バスと町運営バスはほぼ補完関係にあります。空港線の緒川駅～刈谷駅間など、乗車人数が少なく有効に利用されていない区間があります。また、タクシーは希望どおりに利用できず、移動の選択の幅を狭めています。そのため、各輸送手段を有効に活用するとともに、相互に連携することで投資効果の高い地域公共交通網の構築が必要です。

第6章 東浦町地域公共交通網形成計画の基本方針・目標

1 計画の基本方針

第5次東浦町総合計画の将来都市像『笑顔と緑あふれるいきいき都市』の実現のため、公共交通がその一助となるように、基本方針を次のとおりとします。

基本方針1 コンパクトなまちづくりと連携した地域社会の活力の維持・向上

今後本格化する人口減少・超高齢社会において、都市・地域の活性化を図るためには、市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持向上を図る「コンパクトシティ」の形成が必要です。本町でも「コンパクトなまちづくり計画」において、徒歩圏内に生活利便施設を集約した拠点をつくり、その拠点と居住地域を結ぶ利用者のニーズに合致した公共交通サービスを提供することで、自家用車に依存しない「歩いて暮らせるまち」を実現することを掲げています。

本町が現在運行するバス「う・ら・ら」は、通院、買い物等の日常生活上不可欠な移動手段の確保を最も重要な目的としています。今後はさらなる高齢化に対応し、高齢者の余暇活動や交流活動を通して健康増進と生きがいつくり等を支援するため、JR 緒川駅を交通結節拠点とした中心市街地の形成と、そこに町内各地の居住地域から公共交通で行き来することができる交通体系の構築を目指します。

また、短期的な取組として、健康課主催の健康づくり啓発事業、各種検診事業、介護予防事業等を「う・ら・ら」のダイヤを考慮し開催するなど、公共交通機関を積極的に利用することにより、自動車からバスへ転換し、歩くことで健康を増進します。また、商工振興課や東浦町観光協会とも連携し、まちの活性化事業などの施策も進めていきます。

基本方針2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立

「公共交通のサービス水準向上」並びに「公共交通を利用していない人の公共交通利用意識の喚起・醸成」により、公共交通利用を促進していくことが必要です。

自動車から公共交通への転換を促すためには、公共交通の利用しやすい環境を整えながら継続的に取り組むことが必要となります。使いやすい路線や運行ダイヤとするために、変化していくまちにあわせて柔軟に対応します。また、近隣市町とも連携し、乗継の確保や広域路線を検討するなどさらなる利便性の向上を目指していきます。さらに、わかりやすい公共交通案内システムや、公共交通を利用することによる利点を周知する取組も進めます。

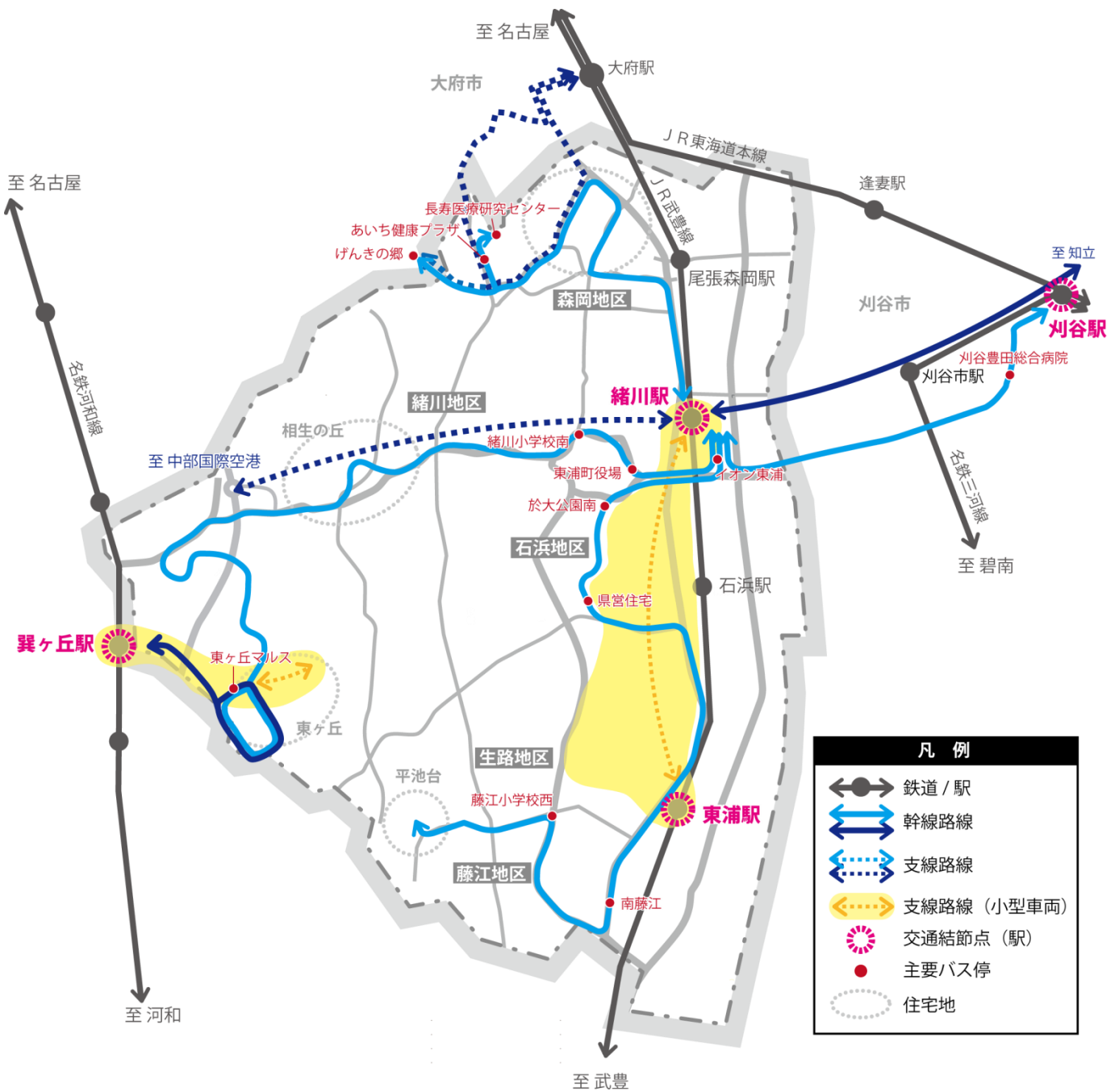
基本方針 3

「くらしの足」を支え、安心して利用できる生活圏スケールでの公共交通網形成

地域公共交通に関する課題の解決やきめ細かいサービスの実現に向け、地域住民・利用者・事業者・学識者・行政などが参画し協働できる場をつくり機能させることにより、「持続可能な公共交通網」を構想し、実現を進めます。また、近隣市町及び衣浦定住自立圏域である刈谷市、知立市、高浜市とも密接に連携し、生活圏スケールでの利便性の向上を図っていきます。

公共交通網は、町内外の交流を促進する幹線交通と、それに連絡するフィーダー（支線）交通の組み合わせからなります。それぞれの幹線・支線について、地域や路線の特性に応じた交通サービスを選択し、それらを結節させ組み合わせ、くらしの足を確保し、住民のQOL（※）を保証します。

※Quality of Life の略。生活の質という意味。



本計画が目指す公共交通網のイメージ図

2 計画の目標

計画の基本方針を達成するための目標設定については、次のように設定します。

目標1

まちづくりと公共交通の一体性の確保をめざし、暮らしている人が暮らし続けたいまち、新たに住みたいまちが増えるまちづくりを支える公共交通網を構築する。

(1) プロセス目標

■指標1：駅勢圏半径800m、バス停勢圏半径300mにおける人口カバー率

現 状	平成 32 年度
91.6%	94.0%

※ 現状の数値は、「コンパクトなまちづくり計画（H28年2月 東浦町）」より抜粋（32年度の数値はコンパクトなまちづくり計画の数値ではない。）

※ 駅は、JR 武豊線のうち、尾張森岡駅・緒川駅・石浜駅・東浦駅及び名鉄河和線のうち、八幡新田駅・巽ヶ丘駅

※ バス停は、「う・ら・ら」及び知多乗合(株)のバス停

(2) 成果目標

■指標1：住民の公共交通機関への満足度

現 状	平成 32 年度
34.6%	40.6%

※ 現状の数値は、平成 26 年度住民意識調査より抜粋

■指標2：町運行バス「う・ら・ら」の満足度

現 状	平成 32 年度
21.8%	33.3%

※ 現状の数値は、平成 27 年度住民アンケート調査より抜粋

目標2

過度な自動車依存から脱却し、公共交通への転換により自動車交通量の削減、外出頻度の増加を目指す。

(1) プロセス目標

■指標1：町運行バス「う・ら・ら」全路線1便あたりの乗車人数の増加

現 状	平成32年度
刈谷線：5.4人	刈谷線：6.4人
長寿線：6.9人	長寿線：7.9人
東ヶ丘線：13.9人	東ヶ丘線：14.9人
平池台線（体）：14.6人	平池台線（体）：15.6人
平池台線（ふ）：17.9人	平池台線（ふ）：18.9人

※ 現状の数値は、平成27年度の実績値

※ 平池台線（体）は、平池台線体育館経由、平池台線（ふ）は、平池台線ふじが丘経由を指す。

(2) 成果目標

■指標1：高齢者（65歳以上）の自動車運転免許証返納件数の増加

現 状	平成28年度～32年度の平均
51人	100人

※ 現状の数値は、平成27年度の実績値

■指標2：高齢者（65歳以上）の外出頻度の増加

現 状	平成32年度
4.6回/週	5.6回/週

※ 現状の数値は、平成27年度アンケート調査より抜粋

目標3

生活圏スケールで「くらしの足」を確保し、住民及び利用者のQOL（※）を保証する。（※QOL：Quality of Lifeの略。生活の質）

（１）プロセス目標**■指標１：町運行バス「う・ら・ら」の利用者の増加**

現 状	平成 32 年度
255,214 人	290,000 人

※ 現状の数値は、平成 27 年度の実績値

■指標２：町運行バス「う・ら・ら」刈谷線及び長寿線の利用者の増加

現 状	平成 32 年度
刈谷線：24,388 人 長寿線：45,039 人	刈谷線：33,000 人 長寿線：52,000 人

※ 現状の数値は、平成 27 年度の実績値

■指標３：タクシーの利用台数の増加

現 状	平成 32 年度
27,488 台	33,000 台

※ 利用台数は、東浦町内での乗車台数とする

※ 乗車台数は、名鉄知多タクシー（株）、大興タクシー（株）、安全タクシー（株）での合計台数

※ 現状の数値は、平成 27 年度の実績値

（２）成果目標**■指標１：住民の公共交通機関への満足度**

現 状	平成 32 年度
34.6%	40.6%

※ 現状の数値は、平成 26 年度住民意識調査より抜粋

■指標２：町運行バス「う・ら・ら」への財政投入額（住民一人あたりの年間負担額）

現 状	平成 32 年度
990 円	990 円

※ 現状の数値は、平成 27 年度の実績値

第7章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

1 施策の体系

地域公共交通網が有効に機能するために、基本方針及び計画の目標に基づき、実施する事業及び実施主体を次のように定めます。

基本方針	目 標	施 策	実施主体
基本方針 1 コンパクトなまちづくりと連携した地域社会の活力の維持・向上 今後の人口減少・超高齢社会に対応し、駅を中心とした市街地の形成と、各居住地域と中心地をつなぐ交通体系を構築する。	目標 1 まちづくりと一体となった公共交通網の構築 まちづくりと公共交通の一体性の確保を目指し、暮らしている人が暮らしたくつづけたくなるまち、新たに住みたくする人が増えるまちづくりを支える公共交通網を構築する。	1-1 公共交通の運行	◎地域公共交通会議 ◎利用者部会 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者 ○バス事業者 ○タクシー事業者
		1-2 乗り継ぎに配慮した便利な路線及びダイヤの設定	◎地域公共交通会議 ◎利用者部会 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者 ○バス事業者
		1-3 走行・待合・乗降環境の改善	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ○バス事業者 ○う・ら・ら運行受託業者 ◎タクシー事業者
		1-4 まちづくり部局や観光部局、教育部局との連携強化	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ◎東浦町観光協会
基本方針 2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立 公共交通のサービス水準の向上及び公共交通に対する意識の醸成により公共交通の利用促進を図る。	目標 2 公共交通への転換による過度な自動車依存からの脱却 過度な自動車依存から脱却し、バスなどへの転換により自動車交通量の削減、外出頻度の増加を目指す。	2-1 公共交通に対する意識啓発	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者 ○バス事業者 ○タクシー事業者 ○地域住民
		2-2 公共交通に親しむイベントの開催	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者 ○バス事業者 ○地域住民
		2-3 高齢者の自動車運転免許自主返納の促進	◎東浦町 ◎半田警察署 ○地域住民
		2-4 総合地域公共交通マップの作成	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者 ○バス事業者 ○タクシー事業者
		2-5 町運営バス「う・ら・ら」の利用環境の整備及び利用促進	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者
		2-6 民間路線バスの利用促進	◎地域公共交通会議 ◎バス事業者 ◎東浦町
		2-7 タクシーの利用促進	◎地域公共交通会議 ◎タクシー事業者 ◎東浦町
		2-8 タクシーの運賃負担軽減策の実施	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ◎タクシー事業者
基本方針 3 「くらしの足」を支え安心して利用できる生活圏スケールでの公共交通網形成 地域住民・利用者・交通事業者・学識者・行政等の協働により「持続可能な公共交通網」を構想し、その実現を図る。	目標 3 くらしの足の確保による住民のQOL※の保証 生活圏スケールで「くらしの足」を確保し、住民及び利用者のQOLを保証する。(※QOL: Quality of Lifeの略。生活の質)	3-1 町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し	◎地域公共交通会議 ◎利用者部会 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者 ○バス事業者 ○近隣市町
		3-2 運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者 ○バス事業者 ○東浦町商工会
		3-3 生活圏スケールでの公共交通利用に向けた連携	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者 ○近隣市町
		3-4 町運行バス「う・ら・ら」の車両及びバス停留所への協賛促進	◎地域公共交通会議 ◎東浦町 ○う・ら・ら運行受託業者

※施策及び実施主体の詳細については、次頁以降を参照。

2 施策の内容

目標1 まちづくりと一体となった公共交通網の構築

1-1 公共交通の運行

事業概要

- 計画に基づき域内において、公共交通を運行する。

実施主体

個別の事業内容	実施主体
・民間運行バス	◎東浦町地域公共交通会議 ・バス事業者
・町運行バス「う・ら・ら」	◎東浦町地域公共交通会議 ◎町運営バス「う・ら・ら」利用者部会 ◎東浦町（防災交通課） ・町運営バス「う・ら・ら」運行受託業者（※）
・タクシー運行	◎東浦町地域公共交通会議 ・タクシー事業者

◎：中心の実施主体を表す

※運行受託業者は、平成31年9月30日までは大興タクシー（株）

実施期間

- 平成28年度～平成32年度

目標1 まちづくりと一体となった公共交通網の構築

1-2 乗り継ぎに配慮した便利な路線及びダイヤの設定

事業概要

- 緒川駅における乗り継ぎダイヤの調整を行い、乗り継ぎに配慮した便利な路線及びダイヤを設定する。

実施主体

個別の事業内容	実施主体
・民間運行バス	◎東浦町地域公共交通会議 ・バス事業者
・町運行バス「う・ら・ら」	◎東浦町地域公共交通会議 ◎町運営バス「う・ら・ら」利用者部会 ◎東浦町（防災交通課、都市整備課等） ・町運営バス「う・ら・ら」運行受託業者（※）

◎：中心の実施主体を表す

実施期間

- 平成28年度～平成32年度

目標1 まちづくりと一体となった公共交通網の構築

1-3 走行・待合・乗降環境の改善

事業概要

- バスやタクシーの走行環境や、各停留所における待合・乗降環境の改善を行い、利用者が利用しやすい環境を整備する。

実施主体

個別の事業内容	実施主体
・民間運行バス	◎東浦町地域公共交通会議 ・バス事業者 ・東浦町（防災交通課、都市整備課、土木課等）
・町運行バス「う・ら・ら」	◎東浦町地域公共交通会議 ◎東浦町（防災交通課、都市整備課、土木課等） ・町運営バス「う・ら・ら」運行受託業者（※）
・タクシー運行	◎東浦町地域公共交通会議 ◎タクシー事業者 ・東浦町（防災交通課、都市整備課、土木課等）

◎：中心的な実施主体を表す

実施期間

- 平成28年度～平成32年度

目標1 まちづくりと一体となった公共交通網の構築

1-4 まちづくり部局や観光部局、教育部局等との連携強化

事業概要

- まちづくり部局や観光部局等との連携を強化することにより、まちの活性化を図る。
- また、教育部局とも連携を強化し、「う・ら・ら」を通学用バスとして利用している小学生の利便性・安全性を確保する。

実施主体

◎東浦町地域公共交通会議／◎東浦町（防災交通課、都市整備課、商工振興課、学校教育課等）／東浦町観光協会（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成28年度～平成32年度

目標2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立

2-1 公共交通に対する意識啓発

事業概要

- 地域公共交通の必要性や、住民自ら地域公共交通を維持していくという意欲を促進するシンポジウム、セミナーなどを開催する。

実施主体

◎東浦町地域公共交通会議／◎東浦町（防災交通課）／町運行バス「う・ら・ら」運行受託業者／バス事業者／タクシー事業者、地域住民

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成28年度～平成32年度



目標2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立

2-2 公共交通に親しむイベントの開催

事業概要

- バスギャラリー、園児向けの乗り方教室などのイベントを実施し、子供から大人まで楽しめる公共交通イベントを開催する。

実施主体

◎東浦町地域公共交通会議／◎東浦町（防災交通課、児童課等）／町運行バス「う・ら・ら」運行受託業者／バス事業者、地域住民

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成28年度～平成32年度



目標2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立

2-3 高齢者の自動車運転免許自主返納の促進

事業概要

- 高齢者の交通事故の減少及び公共交通機関の利用の促進を目的として高齢者の自動車運転免許の自主返納者に対する支援を行う。

実施主体

◎東浦町（防災交通課、福祉課等）／半田警察署、地域住民

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成28年度～平成32年度



目標2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立

2-4 総合地域公共交通マップの作成

事業概要

- 利用啓発や潜在需要の掘り起こしを図るため、バス路線のルートや乗り方案内などを記載した、総合地域公共交通マップを作成する。

実施主体

◎東浦町地域公共交通会議／◎東浦町（防災交通課等）／町運行バス「う・ら・ら」運行受託業者／バス事業者／タクシー事業者

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成31年度～平成32年度



目的別時刻表

（資料：十勝バス（株））

2-5 町運行バス「う・ら・ら」の利用環境の整備及び利用促進

事業概要

- バス停留所やホームページ等において利用者に分かりやすい情報提供を行うとともに、バスロケーションシステムの導入や公共交通検索サービスの導入などの利用促進策を実施する。

実施主体

- ◎東浦町地域公共交通会議／◎東浦町（防災交通課等）／町運行バス「う・ら・ら」運行受託業者

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成28年度～平成32年度



バスロケーションシステム

2-6 民間路線バスの利用促進

事業概要

- 東浦町地域公共交通会議は、乗車人数や利用者ニーズなどについて、バス事業者と相互に情報提供を行い、利用促進を図る。
- また、バス停留所やホームページ等において利用者に分かりやすい情報提供を行う。
- 加えて、現在運行している知多バスの中部国際空港直行バス（刈谷中部空港線）の緒川駅－刈谷駅間の区間利用に対する理解を深め、利用促進を図る。

実施主体

- ◎東浦町地域公共交通会議／◎バス事業者／東浦町（防災交通課等）

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成28年度～平成32年度



中部国際空港直行バス

目標2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立

2-7 タクシーの利用促進

事業概要

- タクシー乗り場やホームページ等において分かりやすい情報提供を行うことにより、利用者がタクシーを呼びやすく、乗りやすい環境を整備する。
- また、乗車人数や利用者ニーズなどについて東浦町地域公共交通会議と相互に情報提供を行い、東浦町地域公共交通会議と協力して、利用促進を図る。
- 加えて、全ての人がタクシーを利用しやすくするため、ユニバーサルデザイン（UD）タクシーの普及を図る。



UDタクシー（資料：国土交通省）

実施主体

◎東浦町地域公共交通会議／◎タクシー事業者／東浦町（防災交通課等）

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成28年度～平成32年度

目標2 過度な自動車依存からの脱却と外出交流促進の両立

2-8 タクシーの運賃負担軽減策の実施

事業概要

- タクシーの利用促進を図るため、東浦町地域公共交通会議において、タクシーと町運行バス「う・ら・ら」との相互利用割引制度の導入やタクシー乗車助成券などの運賃負担軽減策を協議し、実施する。

実施主体

◎東浦町地域公共交通会議／◎東浦町（防災交通課等）／タクシー事業者

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成28年度～平成32年度

3-1 町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し

事業概要

- 平池台線ふじが丘経由を廃止し、平池台線体育館経由に一本化して増便する。平池台線ふじが丘経由沿線及び、道路幅員の狭い住宅地内において小型車両を導入し、きめ細かに地域をカバーする路線を新設する。
- 東ヶ丘線については、知多バス東ヶ丘団地線とも調整しつつ、東ヶ丘団地線も含めて東ヶ丘団地周辺における全体的な経路見直しを行う。また、既存路線ではカバーしきれていないエリアにおいて小型車両の導入などによるカバーを図る。
- 平成27年10月のダイヤ改定による減便等に伴い利用者が減少した刈谷線を増便する。また、他路線との役割分担に配慮しつつ、刈谷線の経路見直しを行う。

実施主体

◎東浦町地域公共交通会議／◎町運営バス「う・ら・ら」利用者部会／◎東浦町（防災交通課等）／町運営バス「う・ら・ら」運行受託業者／バス事業者／近隣市町

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施期間

- 平成31年度～平成32年度

3-2 運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入

事業概要

- 公共交通の利便性の高まる運賃設定の改善や、商業施設などと連携した企画乗車券の導入について、交通事業者や地元事業者などと協議し、実施する。

事業概要

◎東浦町地域公共交通会議／◎東浦町（防災交通課、商工振興課等）／町運営バス「う・ら・ら」運行受託業者／バス事業者／東浦町商工会

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施主体

- 平成30年度～平成32年度



目的提案型企画乗車券の例

（資料：十勝バス（株））

目標3 「くらしの足」を支える安心して利用できる生活圏スケールの公共交通網形成

3-3 生活圏スケールでの公共交通利用に向けた連携**事業概要**

- 生活圏スケールにおいて、公共交通がスムーズに利用ができるよう、近隣市町と情報共有していくとともに、連携を強化する。

事業概要

◎東浦町地域公共交通会議／◎東浦町（防災交通課等）／町運営バス「う・ら・ら」運行受託業者／近隣市町

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施主体

- 平成28年度～平成32年度

目標3 「くらしの足」を支える安心して利用できる生活圏スケールの公共交通網形成

3-4 町運行バス「う・ら・ら」の車両及びバス停留所への協賛促進**事業概要**

- 公費負担額縮減と、地元企業等による公共交通を支える意識の拡大のため、町運行バス「う・ら・ら」の車両及びバス停留所への協賛促進を図る。

事業概要

◎東浦町地域公共交通会議／◎東浦町（防災交通課、商工振興課等）／町運営バス「う・ら・ら」運行受託業者

（◎：中心的な実施主体を表す）

実施主体

- 平成28年度～平成32年度

事業内容とスケジュール

基本的な方針	事業の内容	実施主体	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
連携・志向した地域社会の活力の維持と発展	1-1 公共交通の運行	東浦町地域公共交通会議、利用者部会 東浦町、うらら運行受託業者 バス事業者、タクシー事業者	●	→	→	→	→
	1-2 乗り継ぎに配慮した便利な路線及びダイヤの設定	東浦町地域公共交通会議、利用者部会 東浦町、うらら運行受託業者 バス事業者	●	→	→	→	→
	1-3 走行・待合・乗降環境の改善	東浦町地域公共交通会議、東浦町、 バスタクシー事業者、うらら運行受託業者	●	→	→	→	→
	1-4 まちづくり部局や観光部局、教育部局等との連携強化	東浦町地域公共交通会議、東浦町、 バスタクシー事業者、うらら運行受託業者	●	→	→	→	→
立地・交通・環境・安全・安心	2-1 公共交通に対する意識啓発 (シンポジウム、セミナーなどの開催等)	東浦町地域公共交通会議、東浦町、住民 うらら運行受託業者、バスタクシー事業者	●	→	→	→	→
	2-2 公共交通に親しむイベントの開催 (バスギャラリーなどの公共交通イベントの開催)	東浦町地域公共交通会議、東浦町、 うらら運行受託業者、バス事業者、住民	●	→	→	→	→
	2-3 高齢者の自動車運転免許自主返納の促進 (自動車運転免許自主返納制度の周知・利用促進等)	東浦町、半田警察署、地域住民	●	→	→	→	→
	2-4 総合地域公共交通マップの作成	東浦町地域公共交通会議、東浦町、 うらら運行受託業者、バスタクシー事業者	●	→	→	→	→
	2-5 町運行バス「う・ら・ら」の利用環境の整備及び利用促進 (バスロケーションシステムの導入などの利用促進策を実施等)	東浦町地域公共交通会議、東浦町、 うらら運行受託業者	●	→	→	→	→
	2-6 民間路線バスの利用促進 (分かりやすい情報提供等)	東浦町地域公共交通会議、バス事業者 東浦町	●	→	→	→	→
	2-7 タクシーの利用促進 (分かりやすい情報提供等)	東浦町地域公共交通会議、タクシー事業者 東浦町	●	→	→	→	→
	2-8 タクシーの運賃負担軽減策の実施 (タクシー助成券などの運賃負担軽減策の協議・実施)	東浦町地域公共交通会議、東浦町、 タクシー事業者	●	→	→	→	→
「生活圏」の形成	3-1 町運行バス「う・ら・ら」の経路見直し	東浦町地域公共交通会議、利用者部会 東浦町、うらら運行受託業者 バス事業者、近隣市町	●	→	→	→	→
	3-2 運賃制度の改善、運賃割引制度等の導入 (企画乗車券の導入等)	東浦町地域公共交通会議、東浦町、 うらら運行受託業者、バス事業者、 東浦町商工会	●	→	→	→	→
	3-3 生活圏スケールでの公共交通利用に向けた連携 (近隣市町との情報共有及び連携強化)	東浦町地域公共交通会議、東浦町、 うらら運行受託業者、近隣市町	●	→	→	→	→
	3-4 町運行バス「う・ら・ら」の車両及びバス停留所への協賛促進	東浦町地域公共交通会議、東浦町、 うらら運行受託業者	●	→	→	→	→

※ 事業の内容及び実施主体の詳細については、「第7章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事業」における各「実施する事業」を参照。

第8章 東浦町地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

1 進行管理・評価・定期的な見直し

本計画の推進については、東浦町地域公共交通会議で管理を行います。ただし、交通事業者が実施主体である事業については、東浦町地域公共交通会議への情報提供を行うとともに連携し、また必要に応じて協議を行います。

進捗管理については、PDCAサイクルにより、「計画の目標を達成するために行う事業」の進捗状況を把握し、「計画の目標」の達成状況の評価・検証するとともに、運行データをもとに自己評価を行っていきます。その結果を事業の見直し・改善、必要に応じて計画の変更を行うなど、反映させていきます。

また、進捗管理の結果については公表し、透明性を確保します。

PDCAサイクルの概要

項 目	計画期間のPDCA
Plan（計画）	地域公共交通網形成計画
Do（実行）	計画に基づく各種事業の実施
Check（評価）	運行・利用状況等の評価 実施事業の評価
Action（改善）	地域公共交通網形成計画・実施事業の見直し及び改善

2 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、最終年度（平成32年度）には各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び地域公共交通全体の再編の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討します。

バス路線などの利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、前年度以上の数値を目標に毎年度実施します。

■PDCAサイクル

	平成28年度					平成29年度					平成30年度					平成31年度					平成32年度				
	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期		第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期		第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期		第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期		第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	
	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
地域公共交通会議スケジュール (利用者部会は適宜開催)																									
P (計画)																									
東浦町地域公共交通網形成計画																									
D (実行)																									
計画に基づく事業の実施																									
C (評価)																									
運行・利用状況等の評価、実施事業の評価 (適宜、各種アンケート調査を実施)																									
A (改善)																									
計画・事業の見直し及び改善																									

■計画の各目標の評価スケジュール

【凡例】 ●：実施 ▲：必要に応じて実施

計画の目標	目 標 内 容	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	備 考
目標1 まちづくりと一体となった 公共交通網の構築	駅勢圏半径800m、バス停勢圏300mにおける人口カバー率			▲		●	別途調査
	住民の公共交通機関への満足度			▲		●	住民アンケート調査を実施
	町運営バス「う・ら・ら」の満足度			▲		●	利用者アンケート調査を実施
目標2 公共交通への転換による 過度な自動車依存からの脱却	町運営バス「う・ら・ら」全路線1便あたりの乗車人数の増加	●	●	●	●	●	
	高齢者(65歳以上)の自動車運転免許証自主返納件数の増加	●	●	●	●	●	
	高齢者(65歳以上)の外出頻度の増加						
	町運営バス「う・ら・ら」の利用者の増加	●	●	●	●	●	住民アンケート調査を実施
目標3 くらしの足の確保による 住民のQOL※の保証 (※QOL:Quality of Lifeの略。生活の質。)	町運営バス「う・ら・ら」谷谷線及び長寿線の利用者の増加	●	●	●	●	●	
	タクシー利用台数の増加	●	●	●	●	●	
	住民の公共交通機関への満足度						住民アンケート調査を実施
	町運営バス「う・ら・ら」への財政投入額	●	●	●	●	●	

参 考 資 料

参考資料 各種アンケート調査結果

1 住民アンケート調査

(1) 調査の概要

- ・平成 28 年 1 月～2 月に公共交通に対する住民の利用状況等を把握することを目的に住民アンケート調査を実施しました。
- ・配布者 1,000 名に対して有効回答数は 466 票で、回収率は約 47%

アンケート調査の概要

項 目	概 要
調査期間	平成 28 年 1 月 30 日から平成 28 年 2 月 8 日まで
調査方法	調査票の郵送配布・郵送回収
調査内容	下表参照
調査対象	住民基本台帳に登録されている 12 歳以上の住民を無作為抽出
配布者数	1,000 名
回収数（有効回答数）	466 票
回収率	46.6%

表 アンケート調査内容（概要）

項 目	設問概要
属性	①性別 ②年齢 ③職業 ④家族構成 ⑤居住地
普段の外出	⑥自動車運転免許の所有状況 ⑦自家用車の利用状況 ⑧普段の外出状況 ⑨自家用車・バイクからの転換可能性
東浦町内の公共交通	⑩「う・ら・ら」の認知度 ⑪「う・ら・ら」の利用状況等 ⑫タクシーの利用 ⑬東浦町の交通体系に対する満足度
公共交通政策のあり方	⑭「う・ら・ら」に対する財政負担 ⑮公共交通に対する財政負担
その他	⑯公共交通に対する自由意見

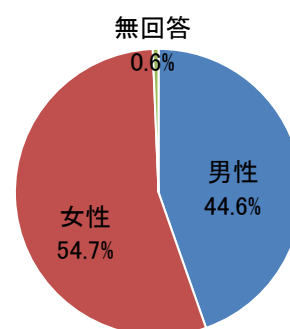
(2) 調査結果 (※小数点第二位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合があります)

【回答者属性について】

① 性別 【単一回答】

- ・回答者の男女比は、若干「女性」が多くなっていました。

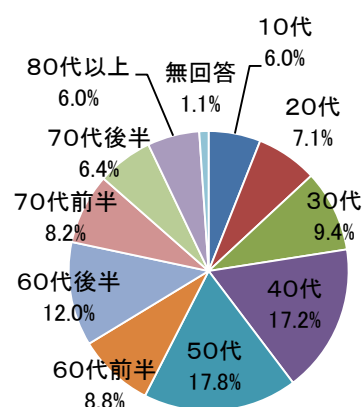
選択肢	回答数	割合
1 男性	208	44.6%
2 女性	255	54.7%
無回答	3	0.6%
合 計	466	100.0%



② 年齢 【単一回答】

- ・10代、20代は他の年代より少ないものの、各年代とも概ね同割合で回答がありました。

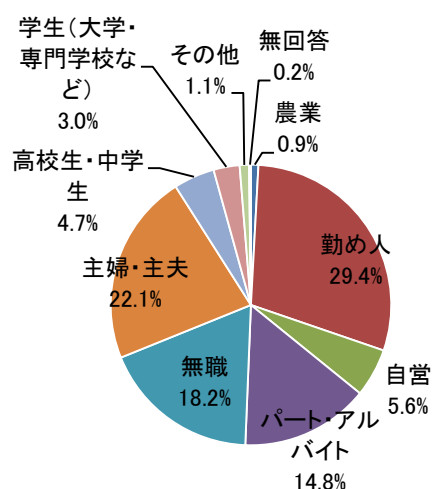
選択肢	回答数	割合
1 10代	28	6.0%
2 20代	33	7.1%
3 30代	44	9.4%
4 40代	80	17.2%
5 50代	83	17.8%
6 60代前半	41	8.8%
7 60代後半	56	12.0%
8 70代前半	38	8.2%
9 70代後半	30	6.4%
10 80代以上	28	6.0%
無回答	5	1.1%
合 計	466	100.0%



③ 職業 【単一回答】

- ・「勤め人」が約30%で最も高い一方、公共交通の利用する機会の多い「無職」、「主婦・主夫」もあわせて約40%の回答がありました。

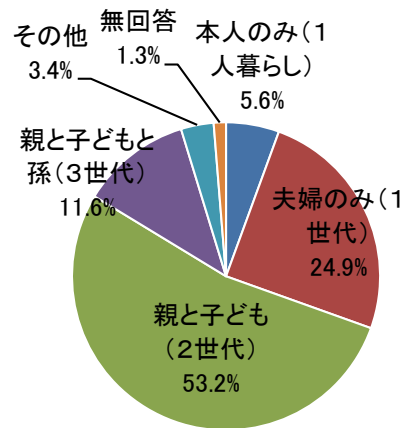
選択肢	回答数	割合
1 農業	4	0.9%
2 勤め人	137	29.4%
3 自営	26	5.6%
4 パート・アルバイト	69	14.8%
5 無職	85	18.2%
6 主婦・主夫	103	22.1%
7 高校生・中学生	22	4.7%
8 学生(大学・専門学校など)	14	3.0%
9 その他	5	1.1%
無回答	1	0.2%
合 計	466	100.0%



④ 家族構成 【単一回答】

- ・家族構成としては「親と子ども2世代」が最も多い（半数以上）ことから、1人以上の子どもの同居する世帯の回答が多いと考えられます。
- ・「本人のみ（1人暮らし）」と「夫婦のみ（1世代）」は高齢者世帯が多いと予想されます。（約30%）

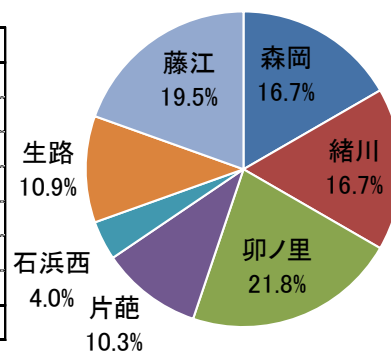
選択肢	回答数	割合
1 本人のみ(1人暮らし)	26	5.6%
2 夫婦のみ(1世代)	116	24.9%
3 親と子ども(2世代)	248	53.2%
4 親と子どもと孫(3世代)	54	11.6%
5 その他	16	3.4%
無回答	6	1.3%
合 計	466	100.0%



⑤ 居住地（小学校区単位） 【単一回答】

- ・小学校区単位の居住地としては、石浜西地区以外は概ね同程度の割合で回答がありました。

選択肢	回答数	割合
森岡	29	16.7%
緒川	29	16.7%
卯ノ里	38	21.8%
片葩	18	10.3%
石浜西	7	4.0%
生路	19	10.9%
藤江	34	19.5%
合 計	174	100.0%

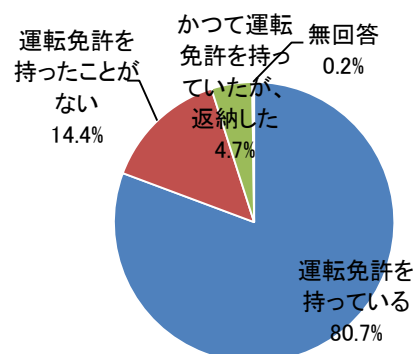


【普段の外出について】

⑥ 自動車の運転免許（２輪含む）の所有状況 【単一回答】

- ・運転免許を持っている方が約81%と高い割合でした。
- ・運転免許を持っていない方（運転免許を持ったことがない若しくは、免許返納者）も約19%存在しました。

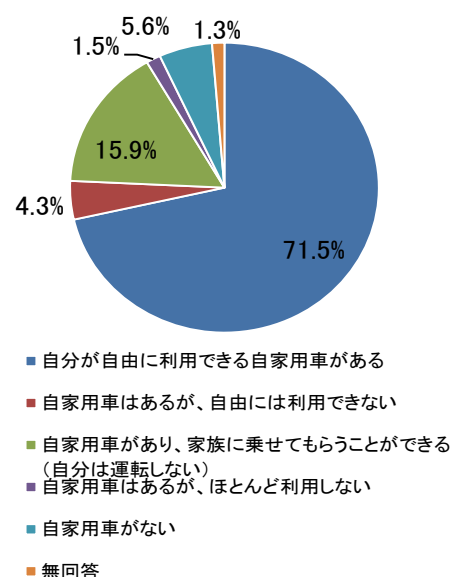
選択肢	回答数	割合
1 運転免許を持っている	376	80.7%
2 運転免許を持ったことがない	67	14.4%
3 かつて運転免許を持っていたが、返納した	22	4.7%
無回答	1	0.2%
合 計	466	100.0%



⑦ 自家用車の利用状況 【単一回答】

- ・「自分が自由に利用できる自家用車がある」、「自家用車があり、家族に乗せてもらうことができる（自分は運転しない）」をあわせた約87%が自家用車を利用しています。
- ・一方、自家用車が利用できない若しくは、利用しない方は約11%存在します。

選択肢	回答数	割合
1 自分が自由に利用できる自家用車がある	333	71.5%
2 自家用車はあるが、自由には利用できない	20	4.3%
3 自家用車があり、家族に乗せてもらうことができる（自分は運転しない）	74	15.9%
4 自家用車はあるが、ほとんど利用しない	7	1.5%
5 自家用車がない	26	5.6%
無回答	6	1.3%
合 計	466	100.0%

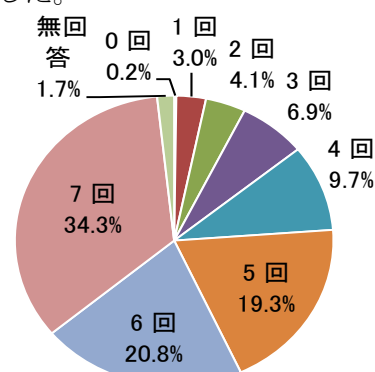


⑧ 普段の外出状況

⑧－１ 外出の頻度 【単一回答】

- ・外出頻度は、週5日以上（平日毎日）が約74%を占めていました。

記入式	回答数	割合
0 回	1	0.2%
1 回	14	3.0%
2 回	19	4.1%
3 回	32	6.9%
4 回	45	9.7%
5 回	90	19.3%
6 回	97	20.8%
7 回	160	34.3%
無回答	8	1.7%
合 計	466	100.0%

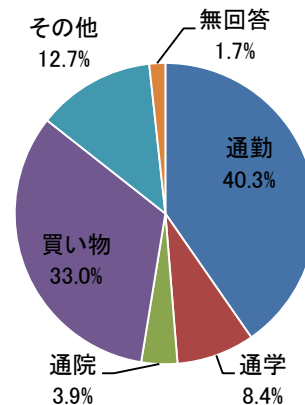


⑧-2 最も頻度の多い外出目的 【単一回答】

- ・外出目的は、「通勤」と「買い物」の割合が高い割合でした。

選択肢	回答数	割合
1 通勤	188	40.3%
2 通学	39	8.4%
3 通院	18	3.9%
4 買い物	154	33.0%
5 その他	59	12.7%
無回答	8	1.7%
合 計	466	100.0%

※無回答に無効票を含む

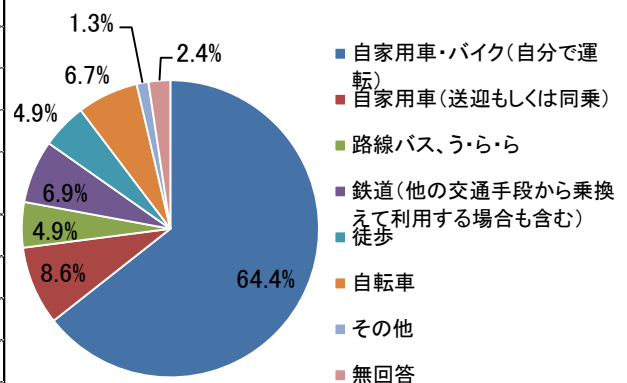


⑧-3 外出の際の主な交通手段 【単一回答】

- ・交通手段は、自家用車・バイク（自分で運転もしくは送迎・同乗）が約73%、それ以外はほぼ同程度の割合（5、6%）でした。

選択肢	回答数	割合
1 自家用車・バイク(自分で運転)	300	64.4%
2 自家用車(送迎もしくは同乗)	40	8.6%
3 路線バス、う・ら・ら	23	4.9%
4 鉄道(他の交通手段から乗換えて利用する場合も含む)	32	6.9%
5 徒歩	23	4.9%
6 自転車	31	6.7%
7 その他	6	1.3%
無回答	11	2.4%
合 計	466	100.0%

※無回答に無効票を含む

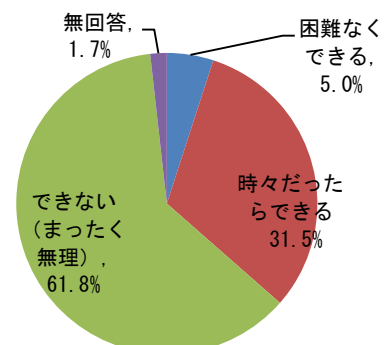


⑨ 自家用車・バイクの利用について

⑨-1 自家用車・バイクと回答した方の利用をやめることに対する可能性 【単一回答】

- ・自家用車・バイクの利用をやめることができるかについては、「できない（まったく無理）」が約62%と高い割合でした。
- ・一方、「困難なくできる」「時々だったらできる」との回答も約36%存在しており、公共交通への転換が期待できます。

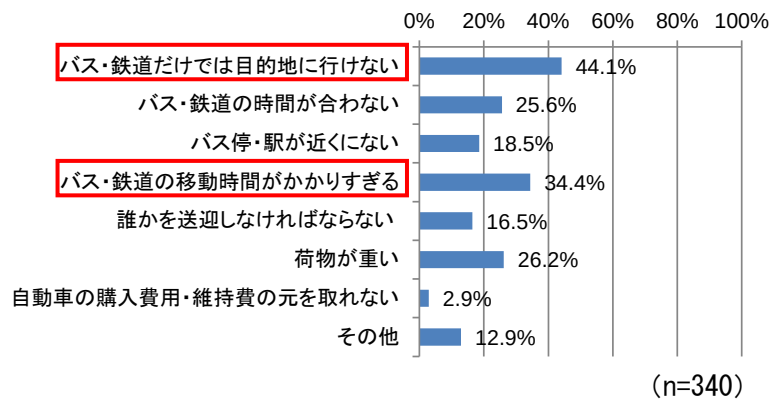
選択肢	回答数	割合
1 困難なくできる	17	5.0%
2 時々だったらできる	107	31.5%
3 できない（まったく無理）	210	61.8%
無回答	6	1.7%
合 計	340	100%



⑨-2 自家用車・バイクをやめることが困難な理由 【複数回答】

- ・自家用車・バイクをやめられない理由としては、1位が「バス・鉄道だけでは目的地に行けない」、2位が「バス・鉄道の移動時間がかかりすぎる」と回答がありました。

選択肢	回答数
1 バス・鉄道だけでは目的地に行けない	150
2 バス・鉄道の時間が合わない	87
3 バス停・駅が近くにない	63
4 バス・鉄道の移動時間がかかりすぎる	117
5 誰かを送迎しなければならない	56
6 荷物が重い	89
7 自動車の購入費用・維持費の元を取れない	10
8 その他	44
合 計	616



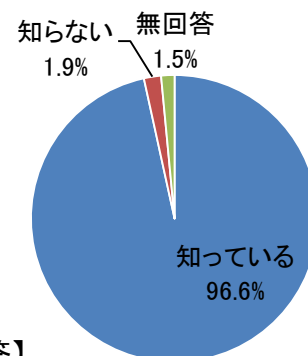
【東浦町内の公共交通について】

⑩ 「う・ら・ら」の認知度について

⑩-1 「う・ら・ら」に対する認知 【単一回答】

- ・約97%が「う・ら・ら」を「知っている」と回答しており、認知度は非常に高い状況です。

選択肢	回答数	割合
1 知っている	450	96.6%
2 知らない	9	1.9%
無回答	7	1.5%
合 計	466	100.0%

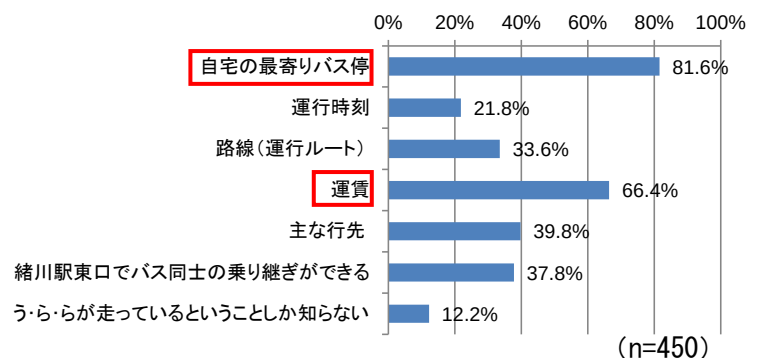


⑩-2 「う・ら・ら」についての知っていること 【複数回答】

(⑩-1で「1. 知っている」と回答した人のみ)

- ・知っていることとしては、「自宅の最寄りバス停」が最も多く、次いで「運賃」となっていました。
- ・また、「緒川駅東口でのバス同士の乗り継ぎ」についても「主な行き先」と同程度認知されていました。

選択肢	回答数
1 自宅の最寄りバス停	367
2 運行時刻	98
3 路線(運行ルート)	151
4 運賃	299
5 主な行き先	179
6 緒川駅東口でバス同士の乗り継ぎができる	170
7 う・ら・らが走っているということしか知らない	55
合 計	1,319

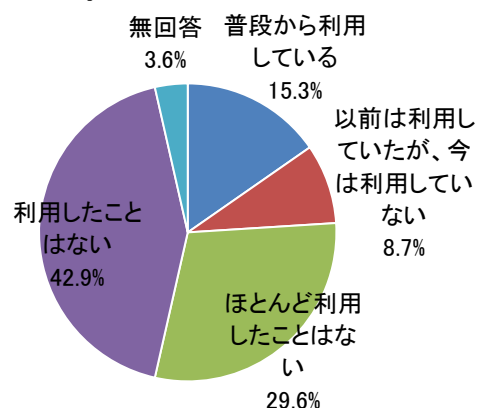


⑪ 「う・ら・ら」の利用状況等について（⑩-1で「1. 知っている」と回答した人のみ）

⑪-1 自宅の最寄りバス停からの「う・ら・ら」の利用 【単一回答】

- ・これまでに「う・ら・ら」を利用したことがある人は約23%でした。

選択肢	回答数	割合
1 普段から利用している	69	15.3%
2 以前は利用していたが、今は利用していない	39	8.7%
3 ほとんど利用したことはない	133	29.6%
4 利用したことはない	193	42.9%
無回答	16	3.6%
合 計	450	100.0%

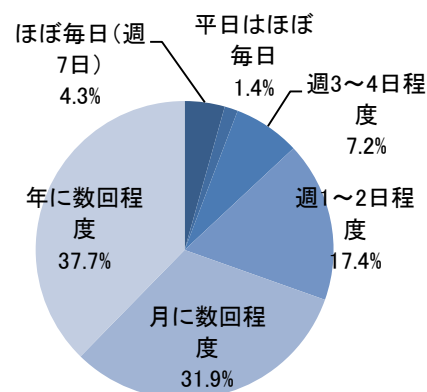


⑪-2 全目的をあわせた「う・ら・ら」の利用頻度

（⑪-1で「1. 普段から利用している」と回答した方のみ）

- ・全ての目的をあわせた「う・ら・ら」の利用頻度は、「年に数回程度」が最も高い割合（約38%）であり、4分の1以上が「週に1日以上」利用していました。

選択肢	回答数	割合
1 ほぼ毎日（週7日）	3	4.3%
2 平日はほぼ毎日	1	1.4%
3 週3～4日程度	5	7.2%
4 週1～2日程度	12	17.4%
5 月に数回程度	22	31.9%
6 年に数回程度	26	37.7%
合 計	69	100.0%

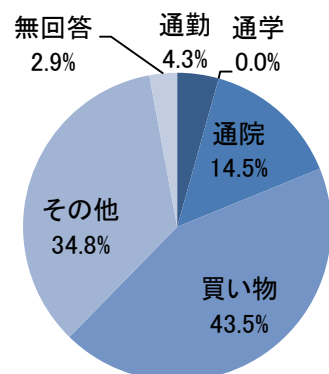


⑪-3 「う・ら・ら」の利用目的

⑪-3-1 最も多い利用目的（⑪-1で「1. 普段から利用している」と回答した人のみ）【単一回答】

- ・「その他」を除くと「買い物」が約44%、通院が約15%でした。
- ・朝早い時間帯、夕方の遅い時間帯の運行がないため、「通勤」はわずか約4%のみでした。

選択肢	回答数	割合
1 通勤	3	4.3%
2 通学	0	0.0%
3 通院	10	14.5%
4 買い物	30	43.5%
5 その他	24	34.8%
無回答	2	2.9%
合 計	69	100.0%



※無回答に無効票を含む

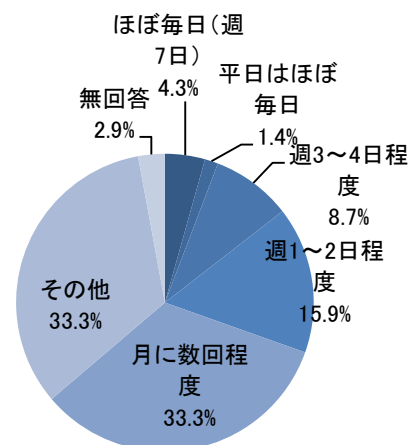
【その他】 駅や名古屋等へ行く（4人）、習い事（2人）等

⑪-3-2 その目的時のう・ら・らの利用頻度

(⑪-1 で「1. 普段から利用している」と回答した人のみ)

- ・全目的の利用頻度（⑪-2）と同様の傾向となっていました。「その他」については、主に年に数回との回答でした。

選択肢	回答数	割合
1 ほぼ毎日(週7日)	3	4.3%
2 平日はほぼ毎日	1	1.4%
3 週3～4日程度	6	8.7%
4 週1～2日程度	11	15.9%
5 月に数回程度	23	33.3%
6 その他	23	33.3%
無回答	2	2.9%
合 計	69	100.0%

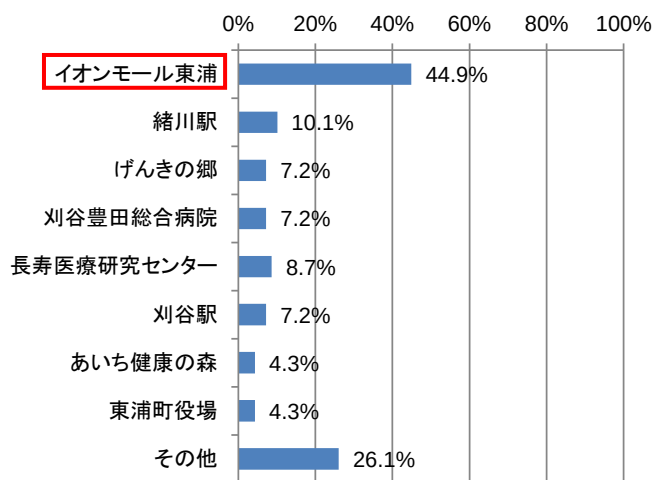


⑪-3-3 その際の主な目的地（記入式）【複数回答】

(⑪-1 で「1. 普段から利用している」と回答した人のみ)

- ・「イオンモール東浦」の回答が非常に多くなっていました。
- ・それ以外では、ＪＲ・名鉄の「駅」及び、「医療施設」(刈谷、長寿)、「あいち健康の森」「げんきの郷」等が挙げられていました。

記入式	回答数
1 イオンモール東浦	31
2 緒川駅	7
3 げんきの郷	5
4 刈谷豊田総合病院	5
5 長寿医療研究センター	6
6 刈谷駅	5
7 あいち健康の森	3
8 東浦町役場	3
9 その他	18
合 計	83



(n=69)

【その他】 マルス、文化センター、東浦駅、巽ヶ丘駅、大府駅、お墓、介護施設、図書館、名古屋等

⑪-4 「う・ら・ら」を利用しなくなった理由

(⑪-1で「2. 以前は利用していたが、今は利用していない」と回答した人のみ)

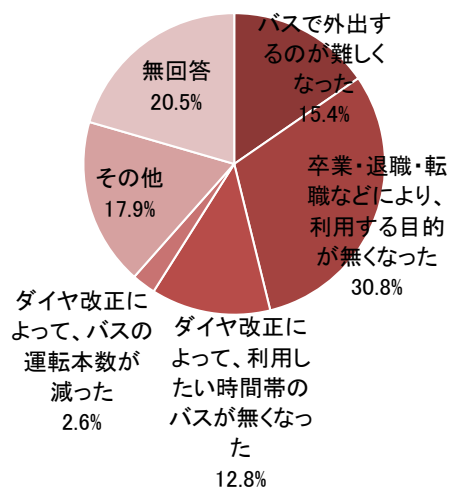
- ・「卒業・退職・転職などにより利用する目的が無くなった」が約31%と最も高い割合を占める一方、ダイヤ改正に伴い利用しなくなった方も約15%存在しました。

選択肢	回答数	割合
1 バスで外出するのが難しくなった	6	15.4%
2 卒業・退職・転職などにより、利用する目的が無くなった	12	30.8%
3 ダイヤ改正によって、利用したい時間帯のバスが無くなった	5	12.8%
4 ダイヤ改正によって、バスの運転本数が減った	1	2.6%
5 その他	7	17.9%
無回答	8	20.5%
合 計	39	100.0%

※無回答は無効票を含む

【その他】

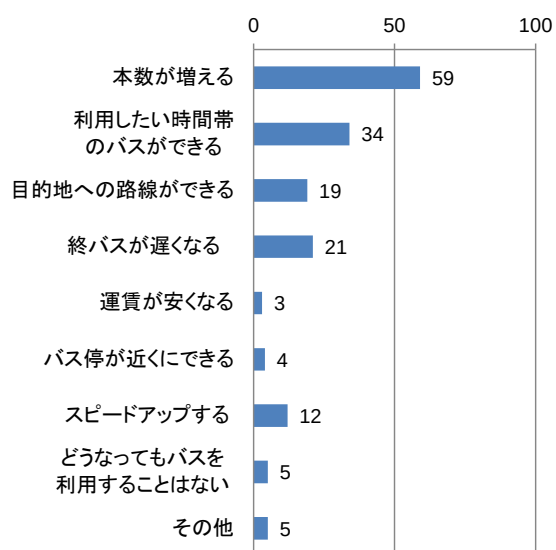
- ・車を運転するようになった(1人)
- ・通院の必要がなくなった(1人)
- ・買い物先が町内から名古屋に変わった(1人)等



⑪-5 「う・ら・ら」や路線バスを今より利用するための条件 【複数回答】

- ・今よりバスを利用するための条件としては、「本数が増える」と「利用したい時間帯のバスができる」が特に多くなっていました。

選択肢	回答数
1 本数が増える	59
2 利用したい時間帯のバスができる	34
3 目的地への路線ができる	19
4 終バスが遅くなる	21
5 運賃が安くなる	3
6 バス停が近くにできる	4
7 スピードアップする	12
8 どうなってもバスを利用することはない	5
9 その他	5
合 計	162



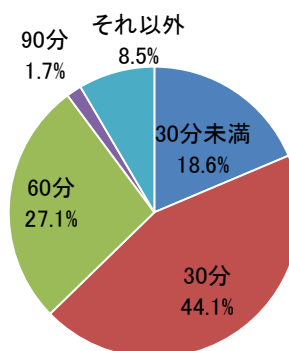
意見の多い上位4つをさらに分析

⑪－５－１ 何分に１本バスが運行すべきか（記述式）

（⑪－５で「1. 本数が増える」と回答した人のみ）

- ・「30分以内に1本」が約63%も占めました。

分 類	回答数	割合
30分未満	11	18.6%
30分	26	44.1%
60分	16	27.1%
90分	1	1.7%
それ以外	5	8.5%
合 計	59	100.0%



⑪－５－２ 何時ごろにどこへ向かうバスが運行すべきか（記述式）

（⑪－５で「2. 利用したい時間帯のバスができる」と回答した人のみ）

- ・「7時頃」に「駅」へ向かうバスの意見が比較的多く挙げられており、駅では「緒川駅」が最も多くなっていました。
- ・13時以降については概ね帰りの便と考えられます。

	緒川駅	東ヶ丘 方面 ※1	刈谷駅	大府駅	東浦駅	イオン モール	生路 方面 ※2	刈谷豊田 総合病院	図書館	無回答	合計
6時頃	1										1
7時頃	1		1	1	3			1			7
8時頃						1					1
9時頃	2					1		1			4
11時頃									1		1
12時頃		1									1
13時頃	1					1	1				3
14時頃		1									1
16時頃			2				1				3
17時頃		1					1				2
19時頃			1								1
20時頃	1										1
21時頃		2									2
無回答	2			2						4	8
合計	8	5	4	3	3	3	3	2	1	4	36

注：往復記入2名あり

※1) 東ヶ丘、緒川新田、相生の丘、東ヶ丘マルス

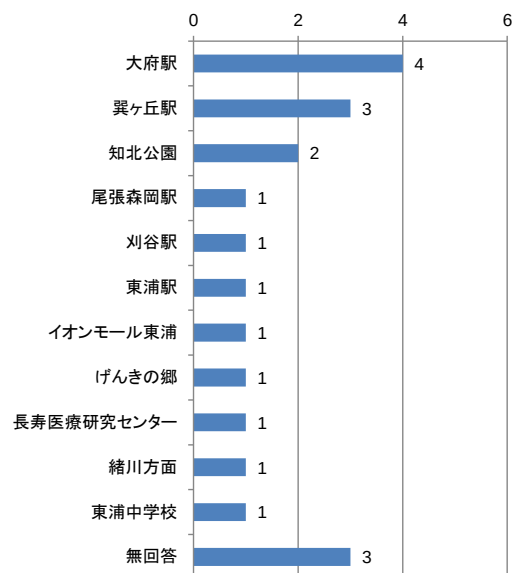
※2) 生路、ふじが丘

⑪-5-3 どこへ向かうバスを運行すべきか（記述式） 【複数回答含む】

（⑪-5 で「3. 目的地への路線ができる」に回答した人のみ）

- ・目的地としては、主に「駅」が挙げられていました。
- ・特に、現在「う・ら・ら」が乗り入れていない「大府駅」や「巽ヶ丘駅」において回答が比較的多くなくなっていました。

分 類	回答数
大府駅	4
巽ヶ丘駅	3
知北公園	2
尾張森岡駅	1
刈谷駅	1
東浦駅	1
イオンモール東浦	1
げんきの郷	1
長寿医療研究センター	1
緒川方面	1
東浦中学校	1
無回答	3
合 計	20

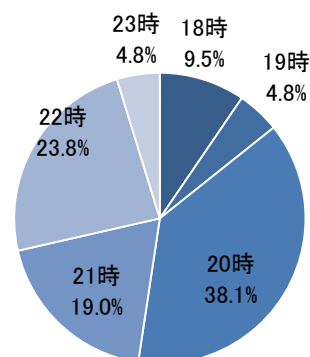


⑪-5-4 終バスの時刻（記述式）

（⑪-5 で「4. 終バスが遅くなる」と回答した人のみ）【単一回答】

- ・終バスの時刻は「20 時」が最も多く、次いで「22 時」が多い結果でした。

分 類	回答数	割合
18時	2	9.5%
19時	1	4.8%
20時	8	38.1%
21時	4	19.0%
22時	5	23.8%
23時	1	4.8%
合 計	21	100.0%



⑪－６ 「う・ら・ら」や路線バスが利用しやすくなった場合の目的地と利用頻度

⑪－６－１ 最も行きたいと思うところ・行きたいと思う頻度（記述式）

- ・最も多いのは「イオンモール」であり、頻度は「週 2、3 回」でした。

行き先 頻度	イオン モール 東浦	あいち健 康の森	げんきの 郷	刈谷豊田 総合病院	刈谷 方面	刈谷駅	緒川駅	大府駅	巽ヶ丘駅	図書館	合計
月に1回未満	1			1							2
月に1回	5				2						7
月に2回、3回	1									1	2
週に1回	7	1			1	1	4			1	15
週に2、3回	12	1	1			3	2	1	1		21
週に4回以上	1	1	2						1		5
合計	27	3	3	1	3	4	6	1	2	2	52

⑪－６－２ 2 番目に行きたいと思うところ・行きたいと思う頻度（記述式）

- ・2 番目に行きたい場所についても「イオンモール」が最も多く、頻度は「週 1～3 日」でした。

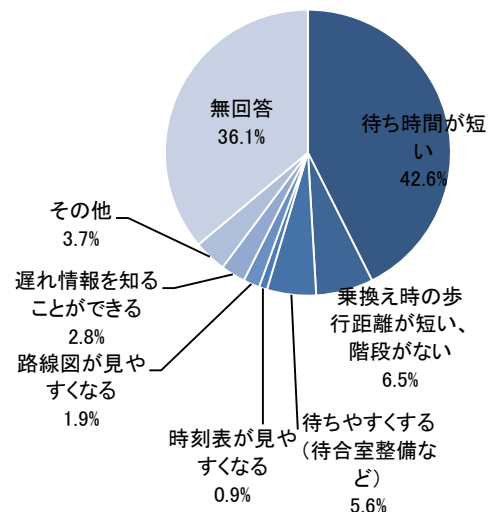
行き先 頻度	イオン モール 東浦	あいち健 康の森	げんきの 郷	刈谷豊田 総合 病院	刈谷 方面	刈谷駅	緒川駅	大府駅	長寿医 療研究 センター	図書館	東浦町 役場	合計
月に1回未満	1		1				1				1	4
月に1回			1	1		1			1		1	5
月に2回、3回										1		1
週に1回	4	1	2		1		1		2	1		12
週に2、3回	4	2	1		1			1				9
合計	9	3	5	1	2	1	2	1	3	2	2	31

⑪－７ バスと鉄道の乗り継ぎのしやすさに重要なこと 【単一回答】

- ・バスと鉄道の乗り継ぎのしやすさについては、「待ち時間が短い」が最も多く約43%を占めました。

選択肢	回答数	割合
1 待ち時間が短い	46	42.6%
2 乗換え時の歩行距離が短い、階段がない	7	6.5%
3 待ちやすくする(待合室整備など)	6	5.6%
4 時刻表が見やすくなる	1	0.9%
5 路線図が見やすくなる	2	1.9%
6 遅れ情報を知ることができる	3	2.8%
7 その他	4	3.7%
無回答	39	36.1%
合 計	108	100.0%

※無回答には無効票を含む



⑫ タクシーの利用について

⑫-1 タクシーの利用頻度（年に何回）と主な乗車場所（記述式）

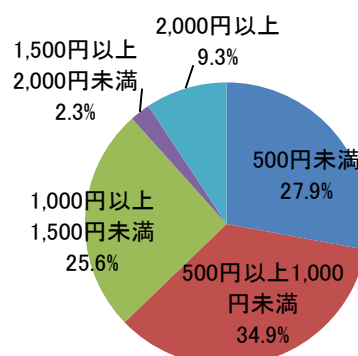
- ・タクシーの乗車場所は「大府駅」が最も多く、頻度は「年に1～5回」でした。

乗車場所 頻度	自宅	大府駅	刈谷駅	緒川駅	巽ヶ丘駅	東浦駅	駅	名古屋	その他	合計
1～5回	5	10	1	1	2	1	4	2	2	28
6～10回	1	3	1						2	7
10回以上	3	1						1	2	7
合計	9	14	2	1	2	1	4	3	6	42

⑫-2 最寄り駅・主要バス停と自宅との間を移動するためのタクシー（他の乗客との乗り合いの可能性あり）に対して支払っても良いと思う金額（記述式）

- ・「500円以上1,000円未満」が約35%と最も多く、1,000円以上も同割合でした。

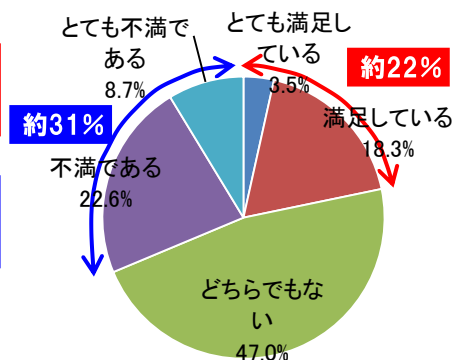
分 類	回答数	割合
1 500円未満	12	27.9%
2 500円以上1,000円未満	15	34.9%
3 1,000円以上1,500円未満	11	25.6%
4 1,500円以上2,000円未満	1	2.3%
5 2,000円以上	4	9.3%
合 計	43	100.0%



⑬ 東浦町の交通体系（「う・ら・ら」）に対する満足度 【単一回答】

- ・「どちらでもない」を除くと、満足より不満の方が10ポイント高い結果でした。
- ・「とても満足している」「満足している」をあわせると約21.8%を占めていました。

選択肢	回答数	割合
1 とても満足している	4	3.5%
2 満足している	21	18.3%
3 どちらでもない	54	47.0%
4 不満である	26	22.6%
5 とても不満である	10	8.7%
合 計	115	100.0%



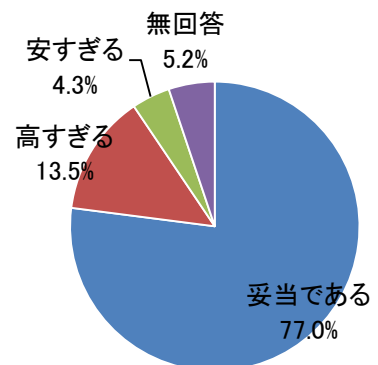
【東浦町の公共交通政策のあり方について】

⑭ 「う・ら・ら」に対する財政負担について

⑭－１ 町は「う・ら・ら」運行のために、平成 26 年度に年間約 61,146 千円（町民 1 人あたり年間約 1,216 円）を支出しています。この負担額が妥当だと思うか。 【単一回答】

・負担額に対しては「妥当」が約77%と高い割合を占め、「高すぎる」も約14%存在しました。

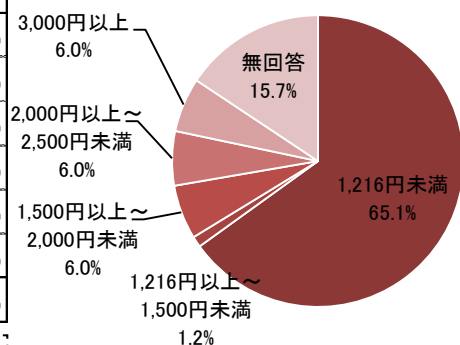
選択肢	回答数	割合
1 妥当である	359	77.0%
2 高すぎる	63	13.5%
3 安すぎる	20	4.3%
無回答	24	5.2%
合 計	466	100.0%



⑭－２ 「う・ら・ら」運行に関する町民 1 人あたりの妥当な負担額（記述式）

・現在の負担額未達の割合が 6 割以上を占めていました。

分 類	回答数	割合
1,216円未満	54	65.1%
1,216円以上～1,500円未満	1	1.2%
1,500円以上～2,000円未満	5	6.0%
2,000円以上～2,500円未満	5	6.0%
3,000円以上	5	6.0%
無回答	13	15.7%
合 計	83	100.0%



【1,216円未満の回答】

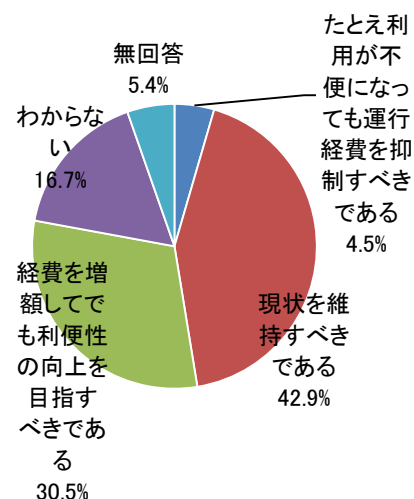
0円(5人)、100円(2人)、200円(1人)、300円(1人)、
500円(20人)、600円(1人)、800円(5人)、1,000円(19人)

⑮ 公共交通に対する財政負担について

「う・ら・ら」を含めた公共交通の充実（増発や新路線開設など）には、現在よりも多くの町費（税金）の投入が必要になります。このことを踏まえた上で、今後町は公共交通へどのように対応していけばよいと思うか。【単一回答】

- ・「現状を維持すべき」が約43%を占める一方、「経費を増額してでも利便性の向上を目指すべき」も約30%を占め、「運行経費を抑制すべき」より26ポイントも多くなっていました。

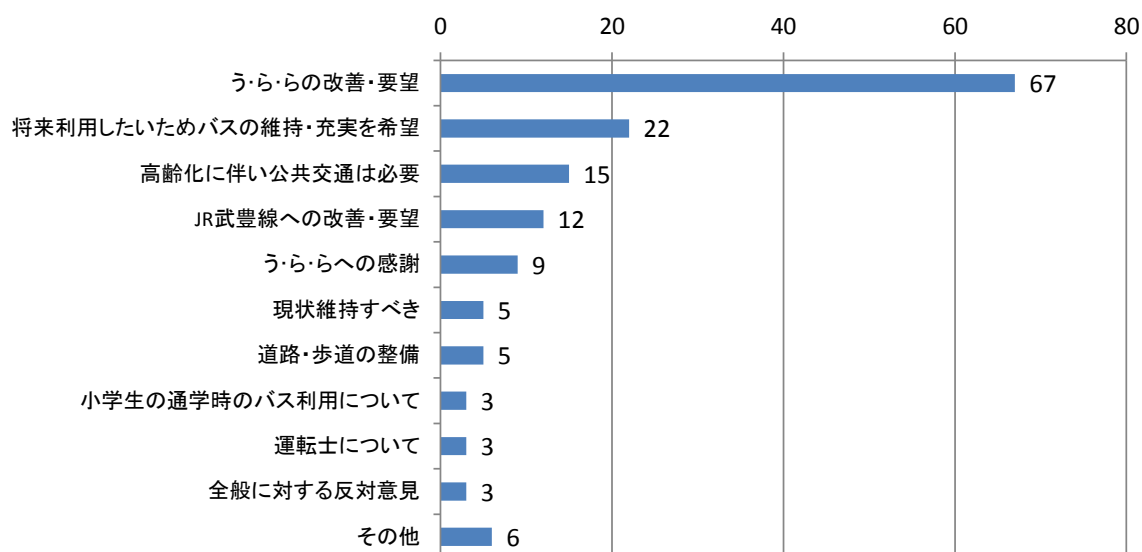
選択肢	回答数	割合
1 たとえ利用が不便になっても運行経費を抑制すべきである	21	4.5%
2 現状を維持すべきである	200	42.9%
3 経費を増額してでも利便性の向上を目指すべきである	142	30.5%
4 わからない	78	16.7%
無回答	25	5.4%
合 計	466	100.0%



【その他】

⑯ 公共交通に関する自由意見

- ・アンケート調査の回答者466人のうち、137人（約30%）から自由意見に対する回答がありました。これらの意見を類型化して意見数を以下に整理しました。
- ・自由意見では、「う・ら・らの改善・要望」が最も多くなっていました。「将来利用したいためバスの維持・充実を希望」「高齢化に伴い公共交通は必要」とする意見は基本的にバス運行に賛成の意見でした。



2 バス路線利用者調査

(1) 調査概要

ア 調査目的

平成 28 年 2 月～3 月に「う・ら・ら」と知多バス（大府循環線、東ヶ丘団地線、空港線）の利用者を対象として、その利用実態（OD 等）等を把握することを目的に実施しました。

イ 調査方法

バス車内に調査員が同乗し、アンケート調査形式で実施するとともに、緒川駅にて「う・ら・ら」の乗継状況を調査しました。また、調査対象は、利用者のうち中学生以上とし、全数ではなくサンプル調査としました。

ウ 調査項目及び調査日時

下表及び次頁のアンケート調査票を参照

表 調査日時

	平 日		休 日	
調査日	H28年2月22日(月) 晴れ	H28年3月2日(水) 晴れ	H28年2月28日(日) 晴れ	H28年3月5日(土) 晴れ
調査対象	知多バス (中学生以上の利用者)	う・ら・ら (中学生以上の利用者)	う・ら・ら (中学生以上の利用者)	知多バス (中学生以上の利用者)
調査内容	・乗降バス停	・乗降バス停 ・往復利用 ・JR との乗り継ぎ ・移動目的 ・最終目的地 ・属性 ・評価（満足/不満）	・乗降バス停 ・往復利用 ・JR との乗り継ぎ ・移動目的 ・最終目的地 ・属性 ・評価（満足/不満）	・乗降バス停

【アンケート調査票】

うらら利用アンケート調査のお願い

東浦町では、今後の交通計画に活かすため、本日バスの利用実態調査を実施しております。お忙しいところ大変恐れ入りますが、調査の趣旨をご理解の上、下記の設問にお答えいただきますよう、よろしくお願いいたします。

調査員記入欄

調査日

始発時刻 時 分

調査員名

調査便

■乗車バス停に○印、降車バス停に×印を付けてください(う・ら・らに乗り換える場合、最終の降車バス停)。

刈谷線	0緒川駅東口		16イオン東浦	
	69刈谷豊田総合病院 70刈谷駅南口			
長寿線	1緒川コミュニティセンター	2宮戸橋	3ドミー前	4森岡
	5村木神社	6森岡中町	7森岡高峯	8森岡一色畑 9半ノ木
	10森岡台	11森岡台集会所南	12自然公園	13げんきの郷
	14あいち健康プラザ	15長寿医療研究センター		
東が丘線	17JA東浦支店	18図書館北	19東浦町役場	
	20緒川小学校南	21猪伏釜	22長坂商店	23相生の松 24相生の丘
	25鰻池	26インター南	27インター西	28緒川新田 29新田分団詰所
	30JA新田支店	31新田保育園	32巽ヶ丘ハイツ	33高根口 34東ヶ丘集会所
平池台線	35集会所南	36東ヶ丘南	37東ヶ丘西	38東ヶ丘マルス
	17JA東浦支店	18図書館北	19東浦町役場	
	53於大公園南	54片葩小学校西	18図書館北	39文化センター 40芦間
	41石浜駅	42石浜	43石浜南	44石浜住宅口
	45石浜西保育園	46アイブラ前	47県営住宅	48南ヶ丘 49東和荘
	50ふじが丘	51東浦高校下	52厄松池	59生路 60東浦駅
	61藤江北	62渡船場口	63藤江	64南藤江 65荒子団地
	66藤江西	68平池台	67藤江小学校西	68平池台

■往復のご利用

- 1片道のみ 2帰りも同じ経路(時 分発の便)
3帰りは異なる経路(お手数ですが、次の乗車の際に再度ご記入お願いいたします)

■JRとの乗り継ぎ

- 1あり 2なし

■目的

- 1帰宅 2通勤 3通学 4通院 5仕事 6買い物・食事 7その他()

■行き先(最終目的地)

- ()

■年齢

- 1.10歳未満 2.10代 3.20代 4.30代 5.40代 6.50代
7.60～64歳 8.65～69歳 9.70～74歳 10.75～79歳 11.80歳以上

■職業

- 1学生 2勤め人 3自営業 4主婦(夫) 5無職 6その他()

■性別

- 1男性 2女性

■うららに満足している面

- 1本数が多い 2利用したい時間に便がある 3目的地へ行ける
4運行時間帯が適当 5運賃が安い 6バス停が近くにある
7運行速度が適当 8その他()

■うららに不満な面

- 1本数が少ない 2利用したい時間に便がない 3目的地へ行きづらい
4朝が遅い／夜が早い 5運賃が高い 6バス停が近くにない
7運行速度が遅い 8その他()

ご協力ありがとうございました

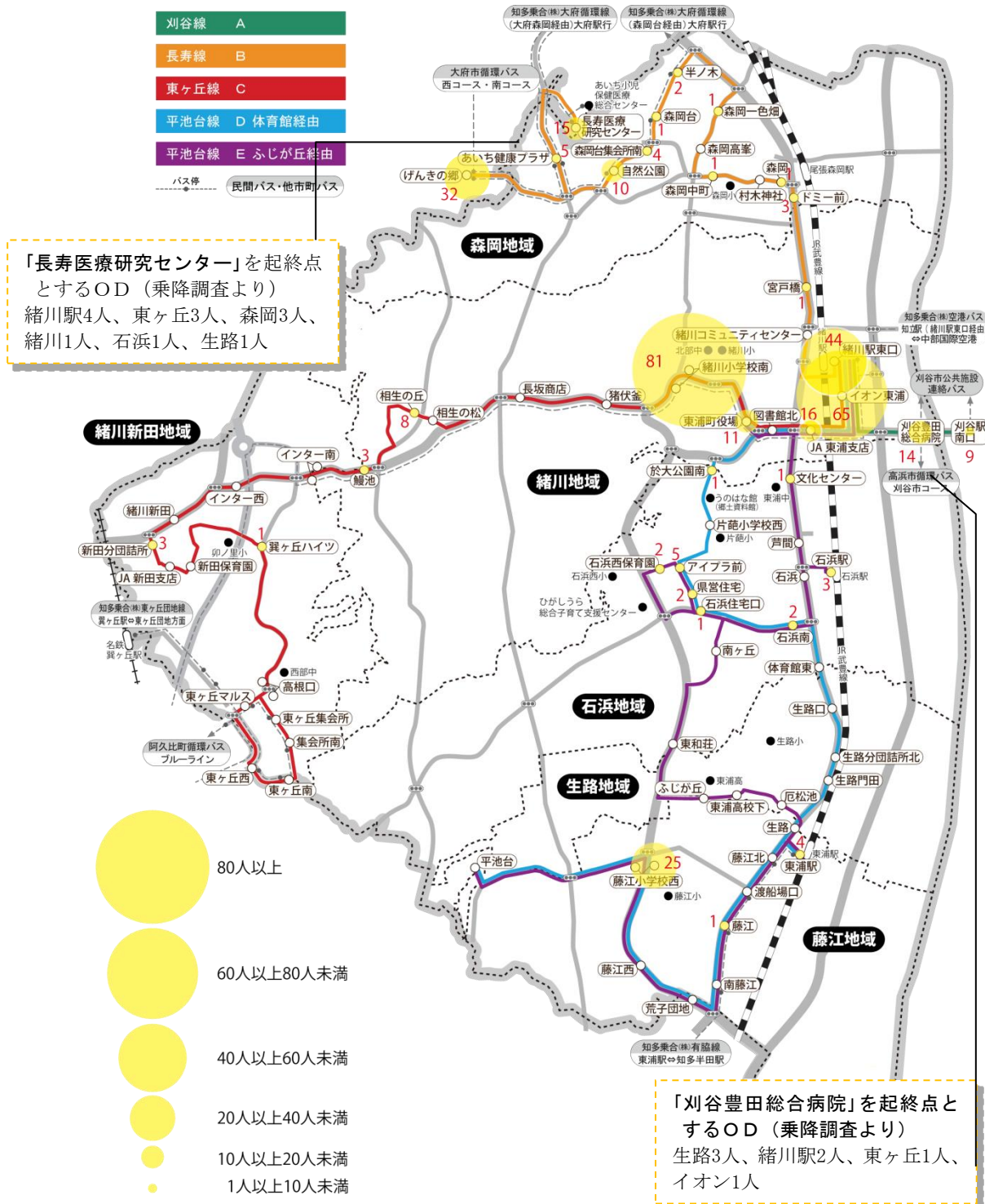
(2) 調査結果

【う・ら・ら】

①降車人数

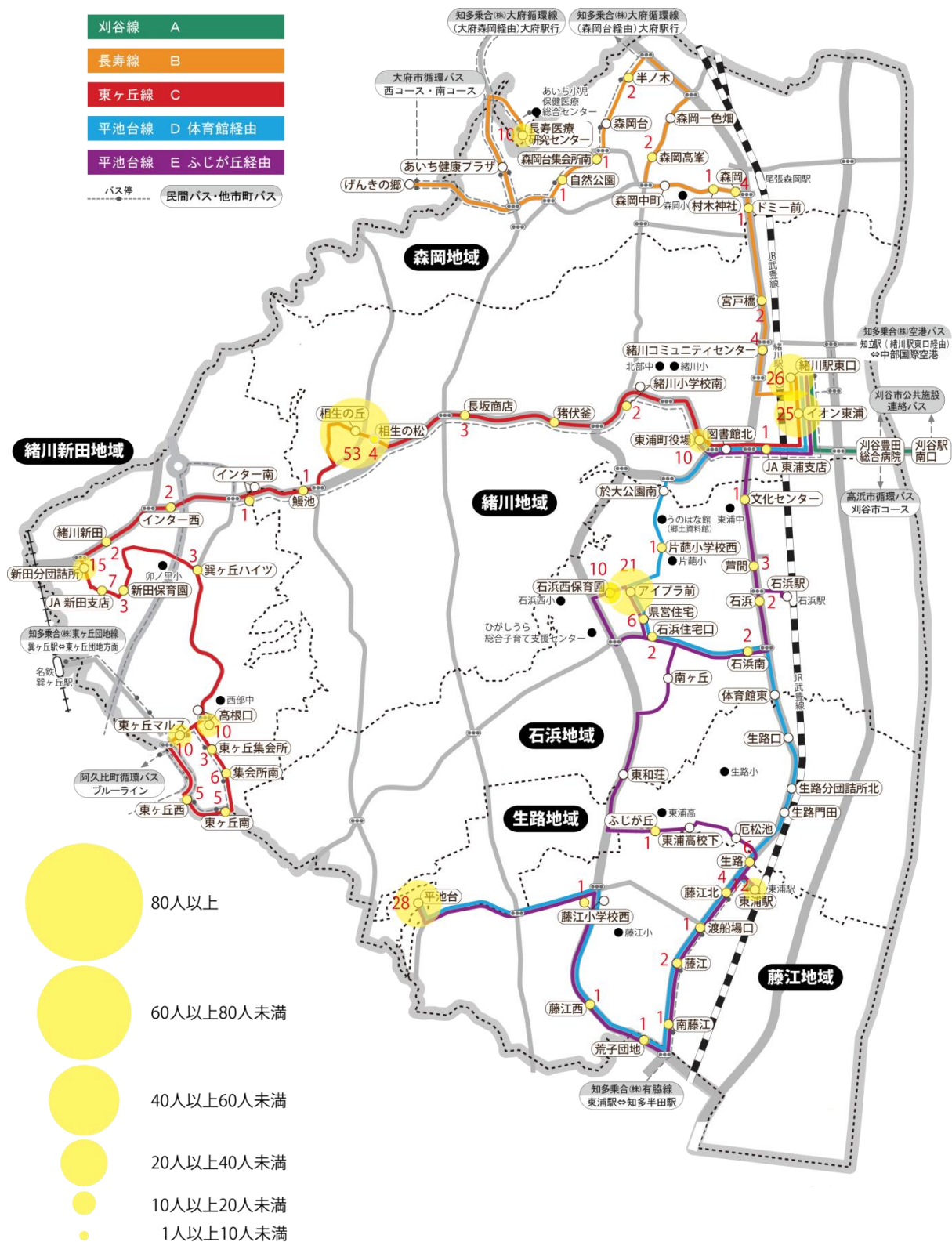
【平日：上り（東ヶ丘・平池台⇒長寿・刈谷行）】

- ・平日上りの合計は378人で、東ヶ丘線の「緒川小学校南」の降車人数が最も多く（81人）、小学生の通学利用でした。また、「藤江小学校西」についても平池台からの通学利用（25人）でした。
- ・それ以外では「イオン東浦」、「緒川駅東口」、「げんきの郷」で多く、「長寿医療研究センター」、「刈谷豊田総合病院」は同程度の降車人数でした。



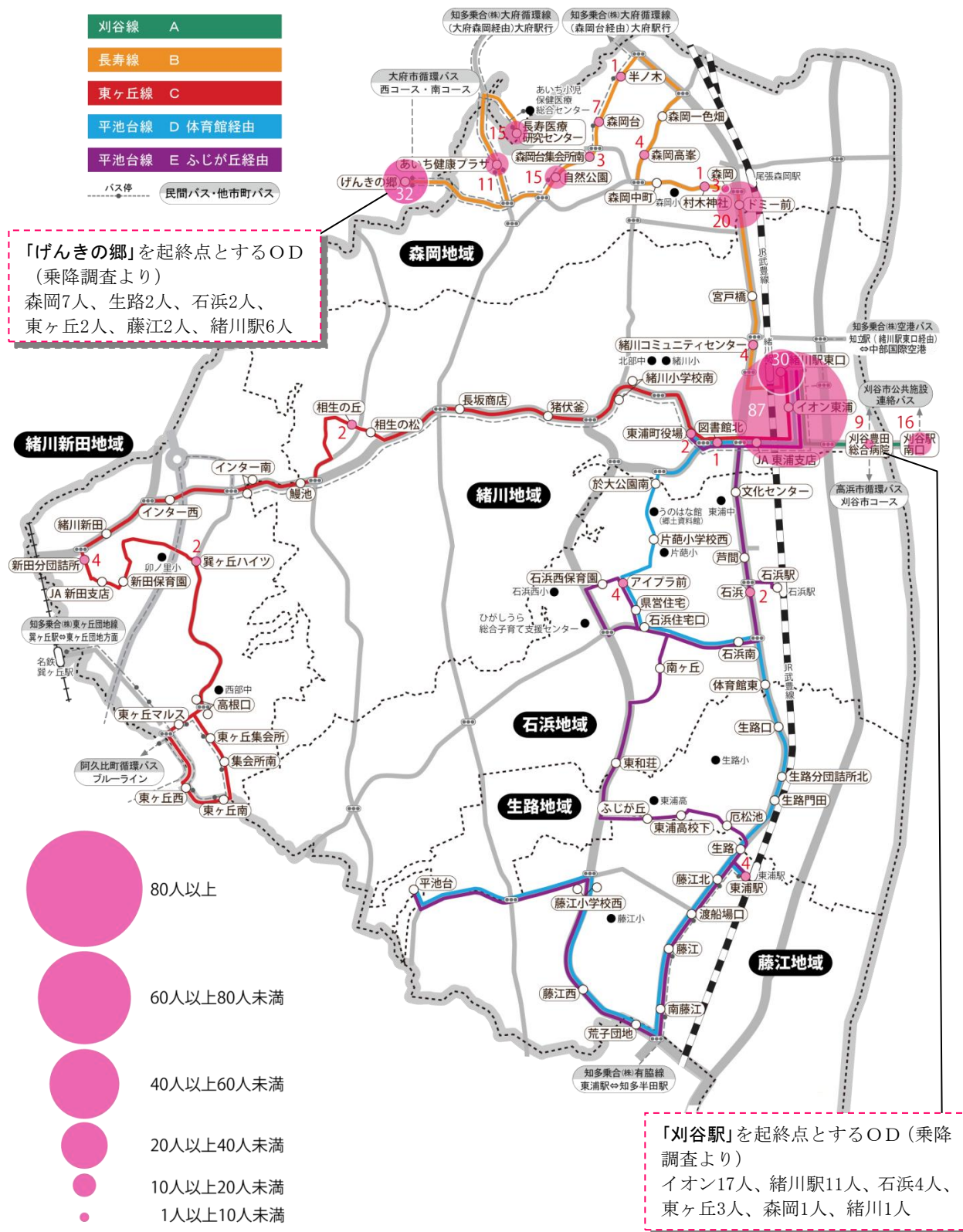
【平日：下り（長寿・刈谷⇒東ヶ丘・平池台行）】

- ・平日下りの合計は331人でした。「相生の丘」や「平池台」は小学生の利用が多いと考えられます。
- また、「イオン東浦」や「緒川駅東口」は森岡方面や刈谷方面からの利用者と考えられます。
- ・それ以外では、「アイプラ前」、「新田分団詰所」、「東浦駅」、東ヶ丘団地周辺での降車が多くなっていました。



【休日：上り（東ヶ丘・平池台⇒長寿・刈谷行）】

・休日上りの合計は279人で、平日とは異なり、通学利用はなく「イオン東浦」の降車人数が多くなっていました（上り：平日65人、休日73人）。また、「ドミー前」、「あいち健康プラザ」、「刈谷駅南口」も平日よりも降車人数が多くなっていました。



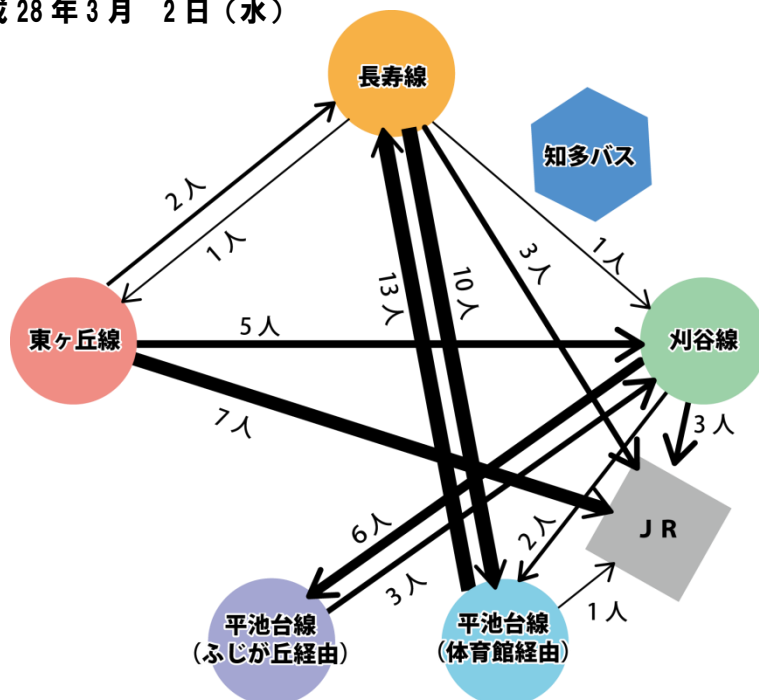
- ・平日下りの合計は258人でした。「イオン東浦」、「緒川駅東口」以外では、東ヶ丘線の「新田分団詰所」の降車人数が多くなっており（29人）、目的地はイオンモールとであり（乗降調査より）、名鉄異ヶ丘駅からの乗り継ぎと考えられます（グループインタビューより）。
- ・「アイプラ前」、「県営住宅」、「新田分団詰所」等では、降車人数は平日より休日の方が多くなっていました。



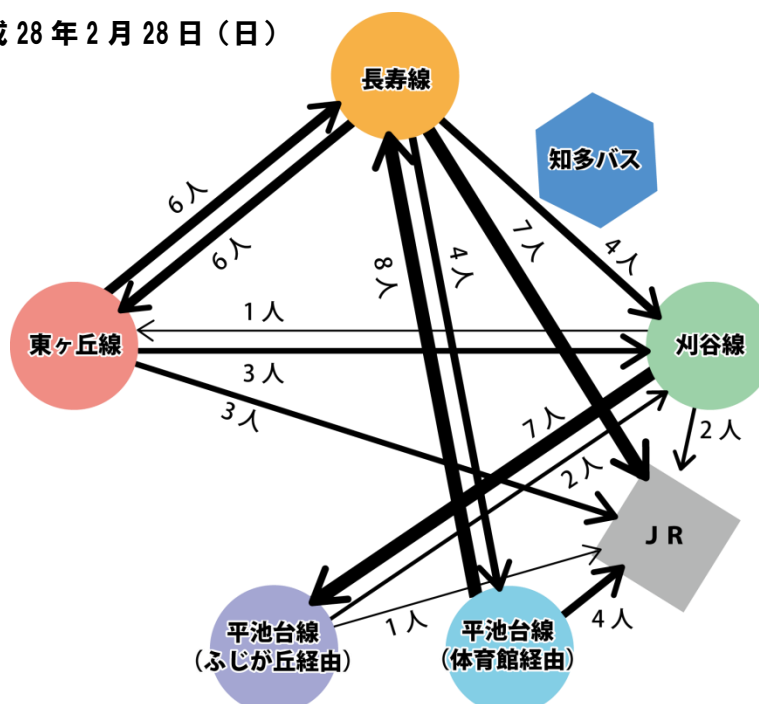
②緒川駅における乗継状況

- ・平日の乗継状況は、平池台線（体育館経由）と長寿線の間で最も多くなっていました。
- ・石浜・藤江地区の生活圏が刈谷方面であることを考慮すると、現在のダイヤでは刈谷豊田総合病院に朝行くことができないため利用が少ないと考えられます。
- ・休日は、平日に比べＪＲへの乗り継ぎが増加（14人→17人）していました。また、東ヶ丘線と長寿線との間の乗り継ぎも増加しており、これは「げんきの郷」「あいち健康の森」を目的とした乗り継ぎと考えられます。
- ・平日、休日ともう・ら・らから知多バスへの乗り継ぎはありませんでした。

■平日：平成 28 年 3 月 2 日（水）



■休日：平成 28 年 2 月 28 日（日）



③利用アンケート調査

■回収状況

- ・乗降調査時に実施したアンケート調査の回収数は以下のとおりでした。休日については概ね利用者全員から回答を得ていると考えられます。

	アンケート回収数	参考：降車人数
平日（H28年3月2日）	264 票	709 人
休日（H28年2月28日）	396 票	537 人

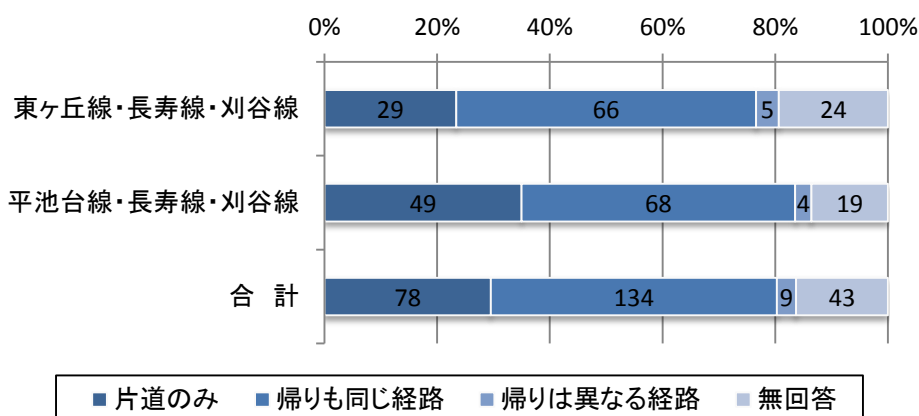
■集計結果

- ・平日・休日別、路線別にアンケートを集計し、各路線の傾向を把握しました。

【平日：平成28年3月2日（水）】

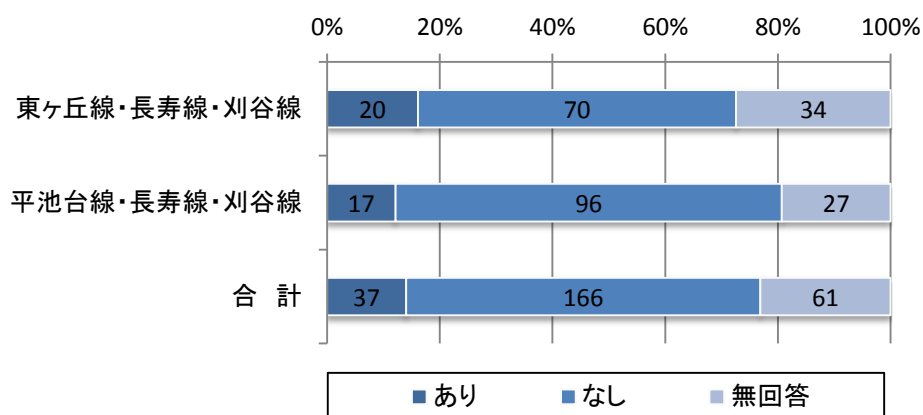
往復利用

- ・各路線とも「帰りも同じ経路」が約半数を占めていました。東ヶ丘線より平池台線の方が「片道のみ」の割合が高くなっていました。
- ・片道利用については、長寿線や刈谷線の昼の帰りの便がないためと予想されます。



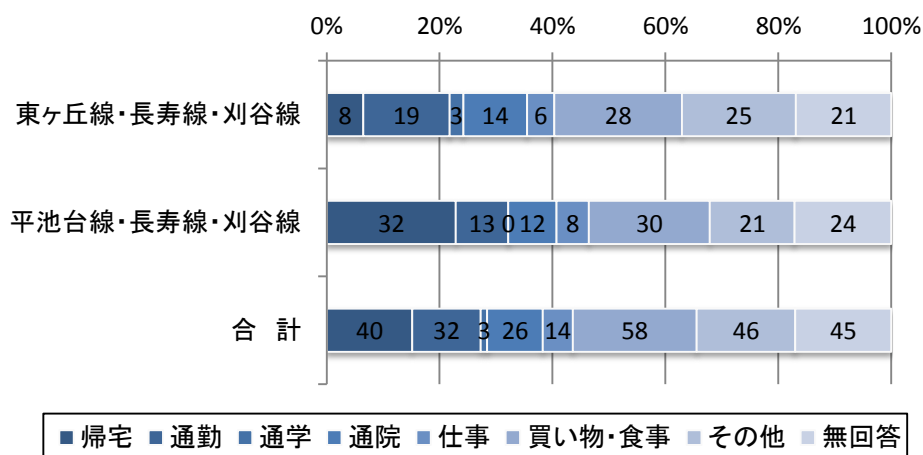
J Rとの乗り継ぎ

- ・う・ら・らからJRに乗り継ぎすると回答した割合は全体の約14%でした。
- ・なお、乗り継ぎ調査より、平日におけるう・ら・らからJRへの乗り継ぎは14名でした。



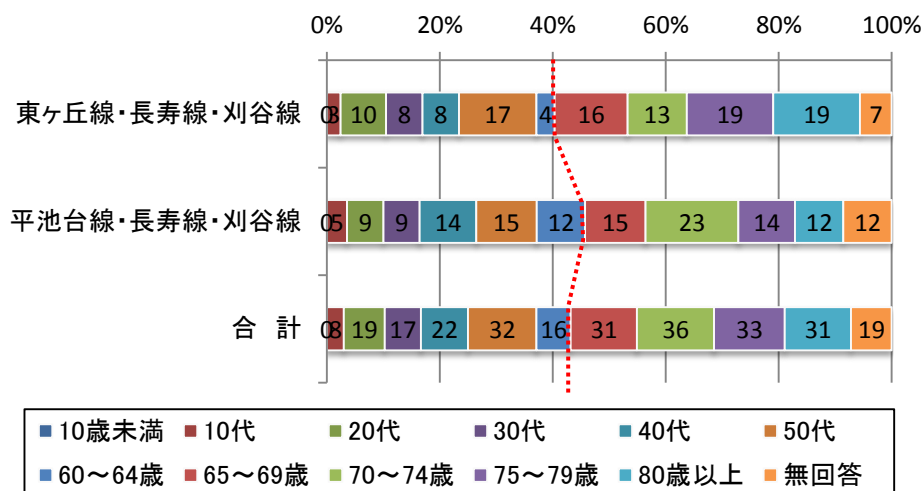
目的

- ・ 平日の目的としては、「帰宅」を除くと「買い物・食事」が最も多く（約23%）、次いで「通勤」（約15%）となっていました。
- ・ なお、小学生以下は調査しなかったことから、「通学」は低い結果となっています。



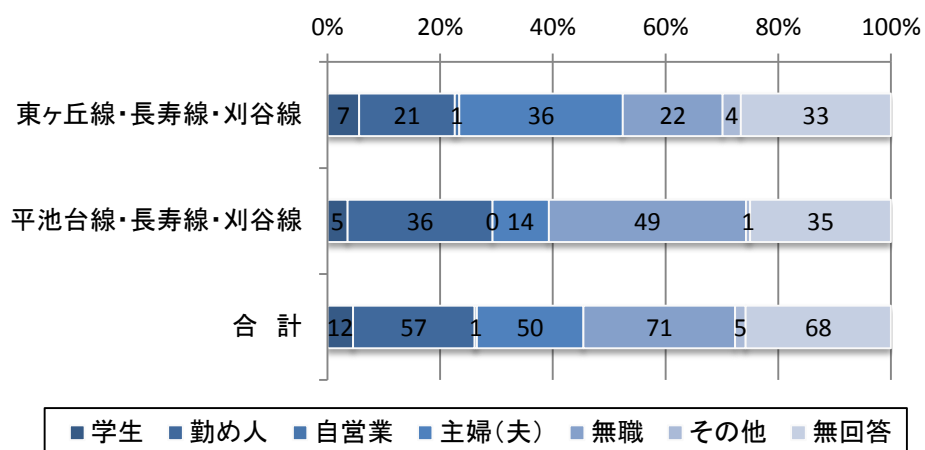
年齢

- ・ 高齢者（65歳以上）とそれ以外の割合がほぼ50%ずつとなっており、幅広い年代層に利用されていることが分かります。
- ・ なお、通学の小・中学生は調査対象外でありカウント数に含んでいません。



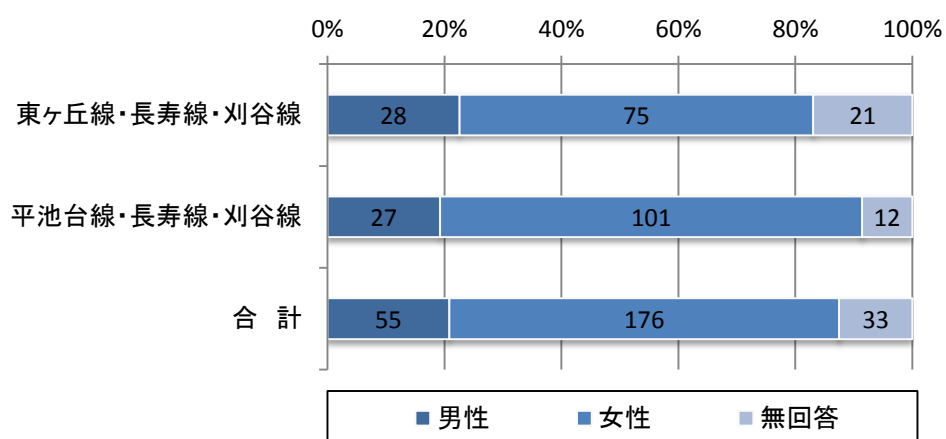
職業

- ・「無職」の割合が高い（約27％）一方、「勤め人」の割合も約22％を占めており、特に平池台線については、「主婦（夫）」より「勤め人」の方が高い割合を占めていました。



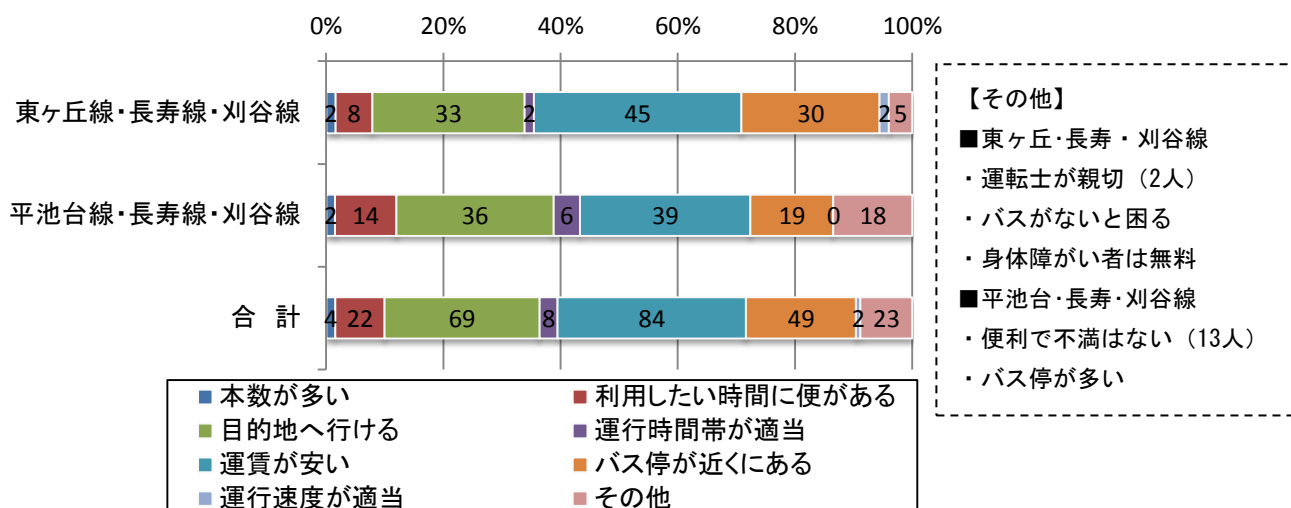
性別

- ・「女性」が全体の約67％を占め、男性の3倍以上となっていました。



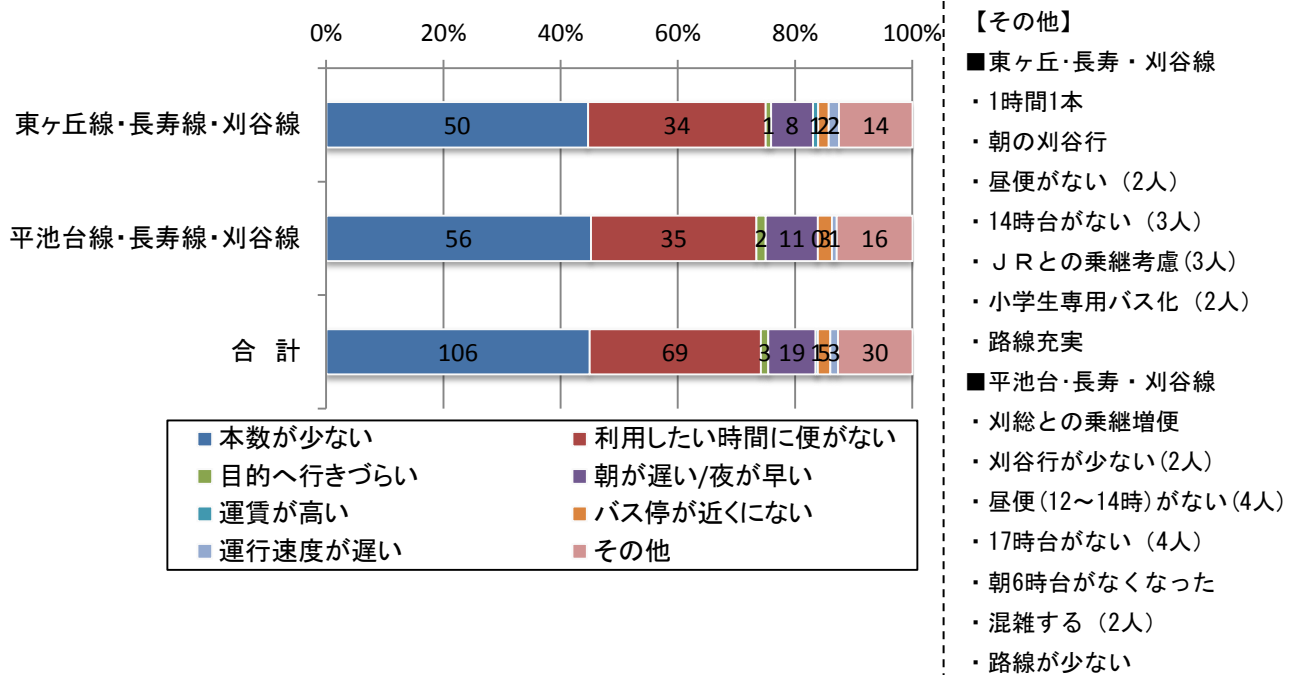
う・ら・らに満足している面（複数回答）

- ・満足している面としては、「運賃が安い」の割合が最も高く、次いで「目的地へ行ける」「バス停が近くにある」の順になっていました。逆に「本数が多い」や「利用したい時間帯に便がある」については約10%程度の割合であり、これらの項目については不満があると考えられます。
- ・路線別では、東ヶ丘線に比べ平池台線は「バス停が近くにある」の割合が若干低くなっていました。
- ・「その他」では、平池台線で「不満はない」との意見が比較的多くなっていました。



う・ら・らに不満な面（複数回答）

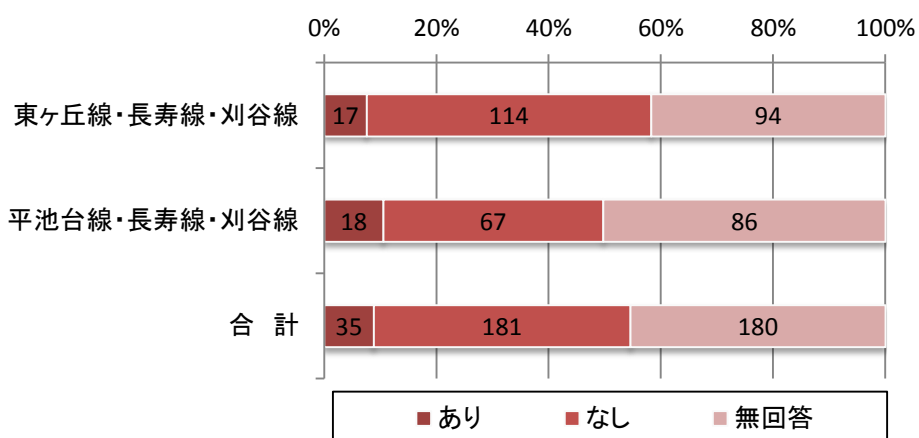
- ・不満な面としては、「本数が少ない」が50%近くを占め最も多くなっていました。
- ・「その他」については、「昼便（12時～14時台）がない」、「刈谷行きの増便」等の意見が挙げられていました。



【休日：平成28年2月28日（土）】

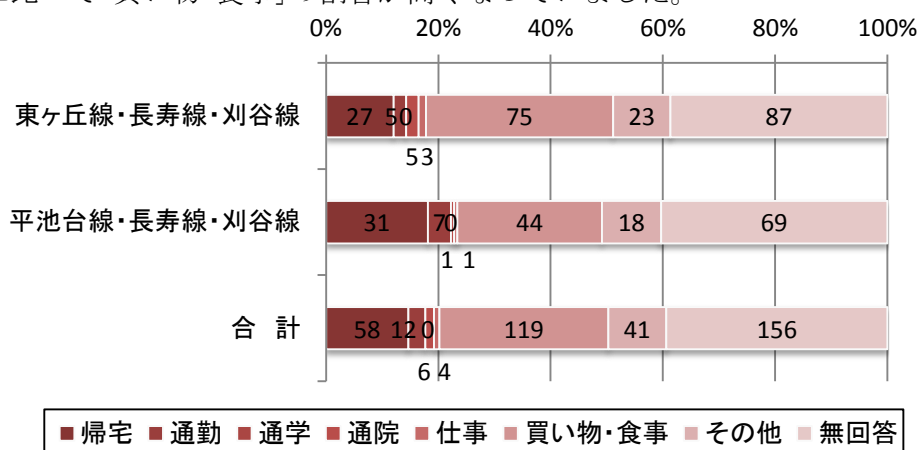
J Rとの乗り継ぎ

- ・平日に比べJ Rと乗り継ぎするありの割合が低くなっていました。（平日：約14%、休日：約9%）



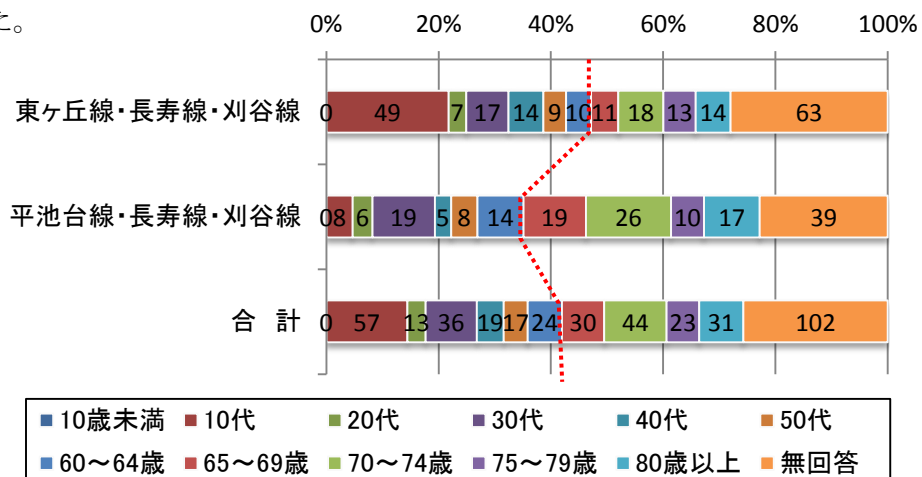
目的

- ・平日に比べて「買い物・食事」の割合が高くなっていました。



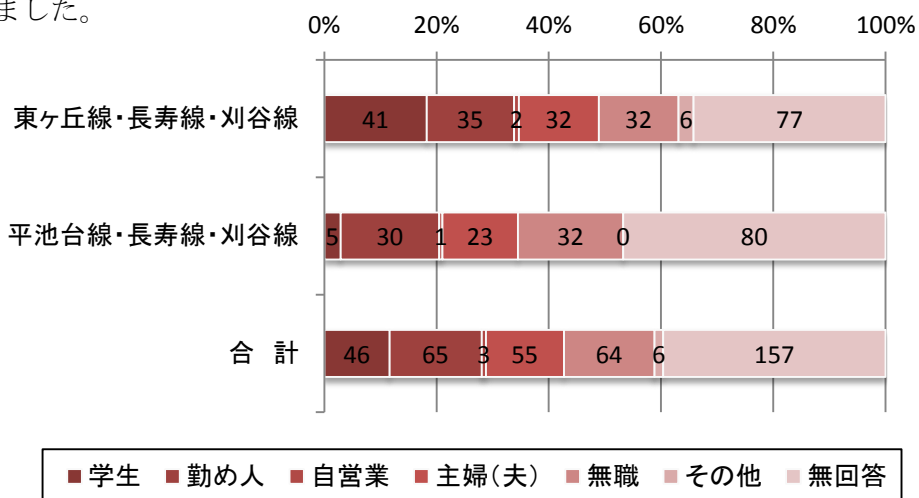
年齢

- ・休日のため小学生による通学利用はないですが、10代の利用が最も多い割合を占めていました。



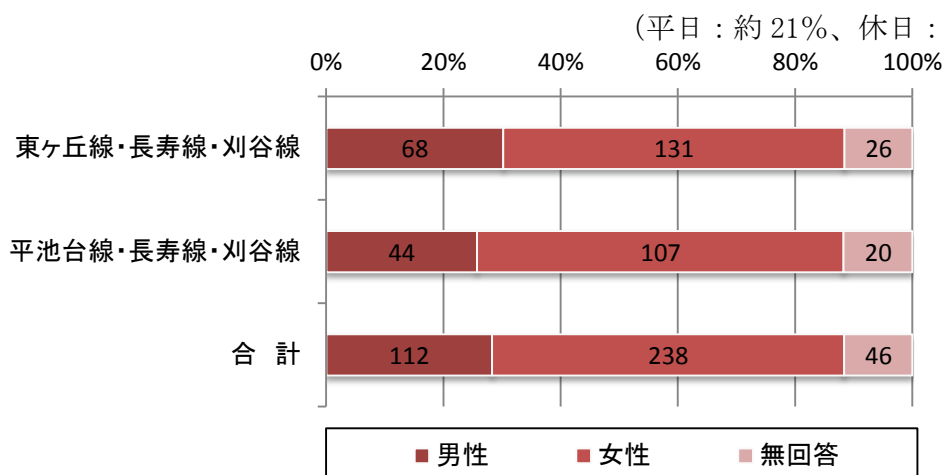
職業

- ・平日に比べ、「主婦（夫）」や「無職」の割合より「学生」や「勤め人」が占める割合が高くなっていました。



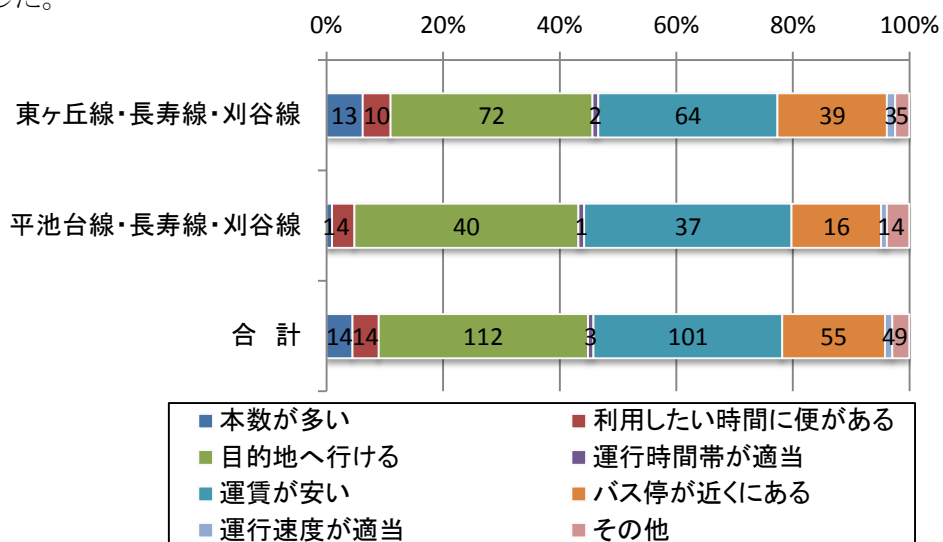
性別

- ・平日に比べて若干「男性」の占める割合が高くなっていました。
(平日：約 21%、休日：約 28%)



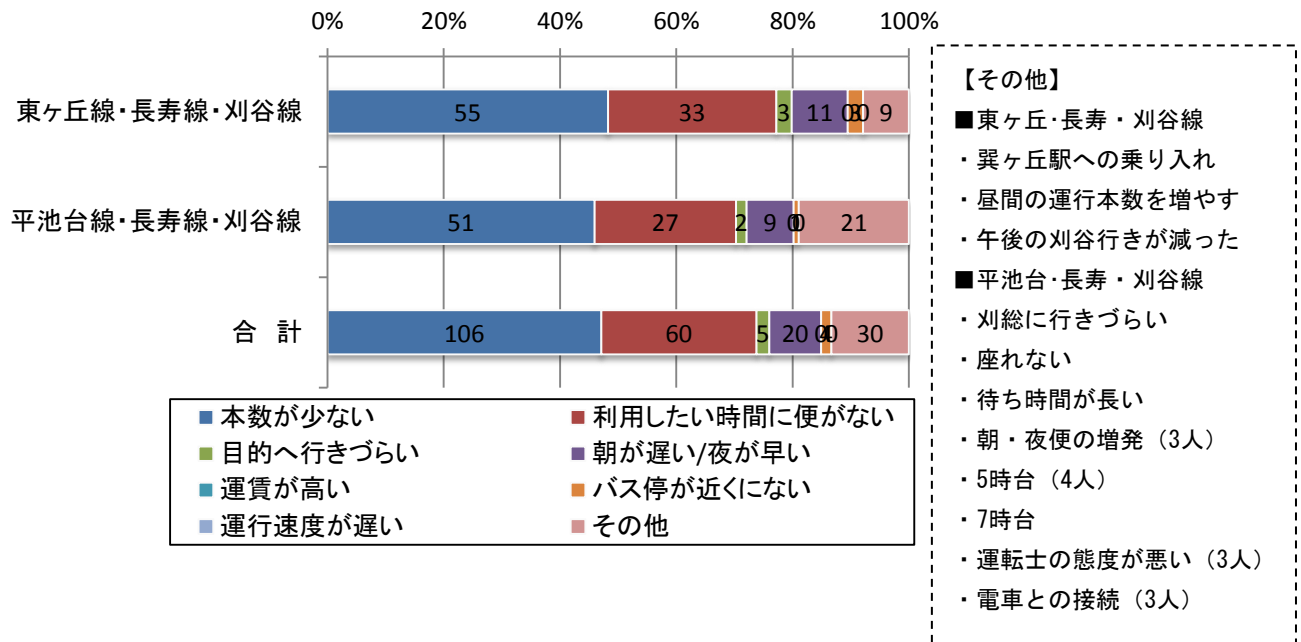
う・ら・らに満足している面（複数回答）

- ・満足している面では、平日と同様に「目的地へ行ける」「運賃が安い」の割合が高くなっていました。



う・ら・らに不満な面（複数回答）

- ・不満な面では、平日と同様に「本数が少ない」が 50%近くを占め最も多く、次いで「利用したい時間帯に便がない」の順となっていました。
- ・「その他」としては、「朝・夜便の増発」に関する意見等が挙げられていました。

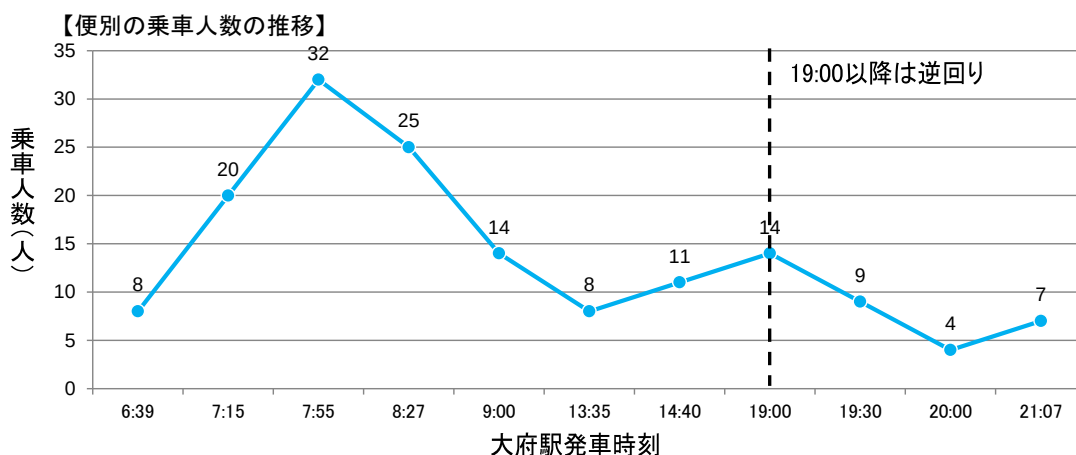
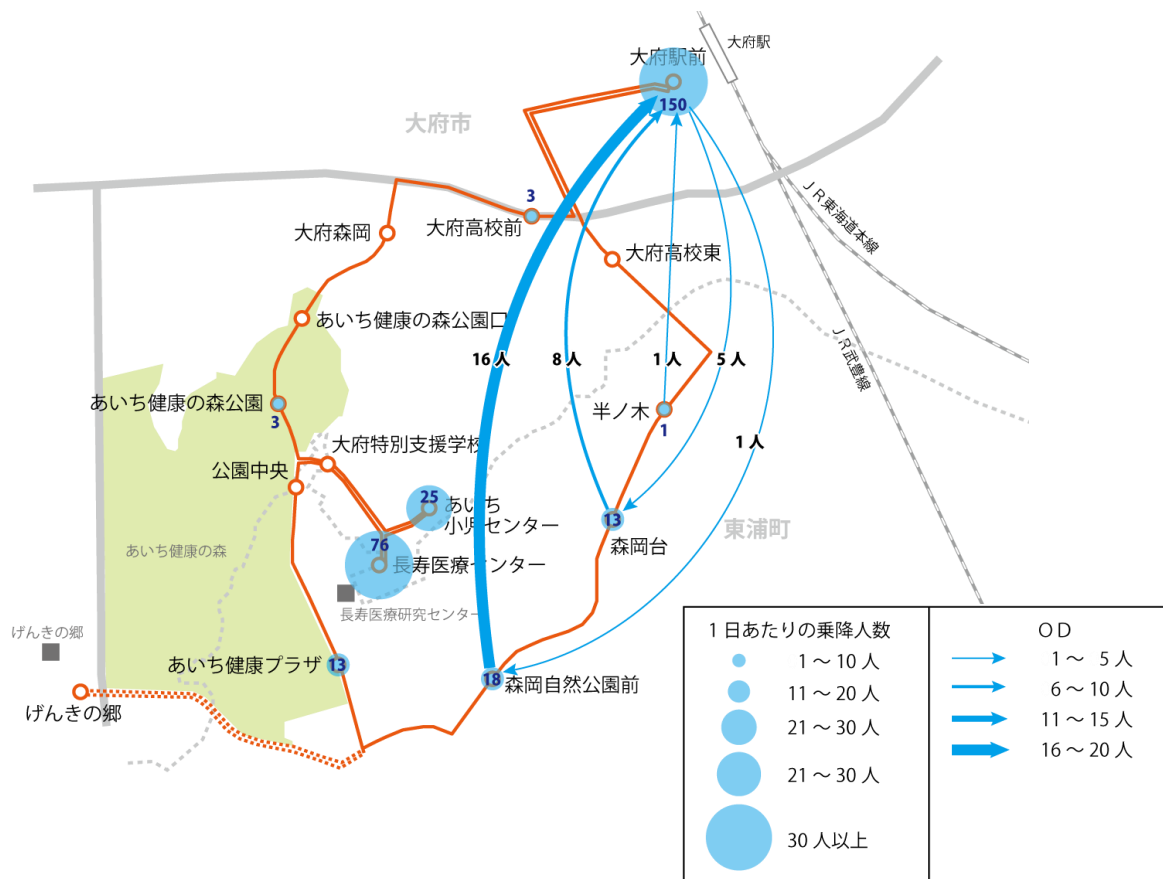


【知多バス（大府循環線/東ヶ丘団地線/空港線）】

①大府循環線

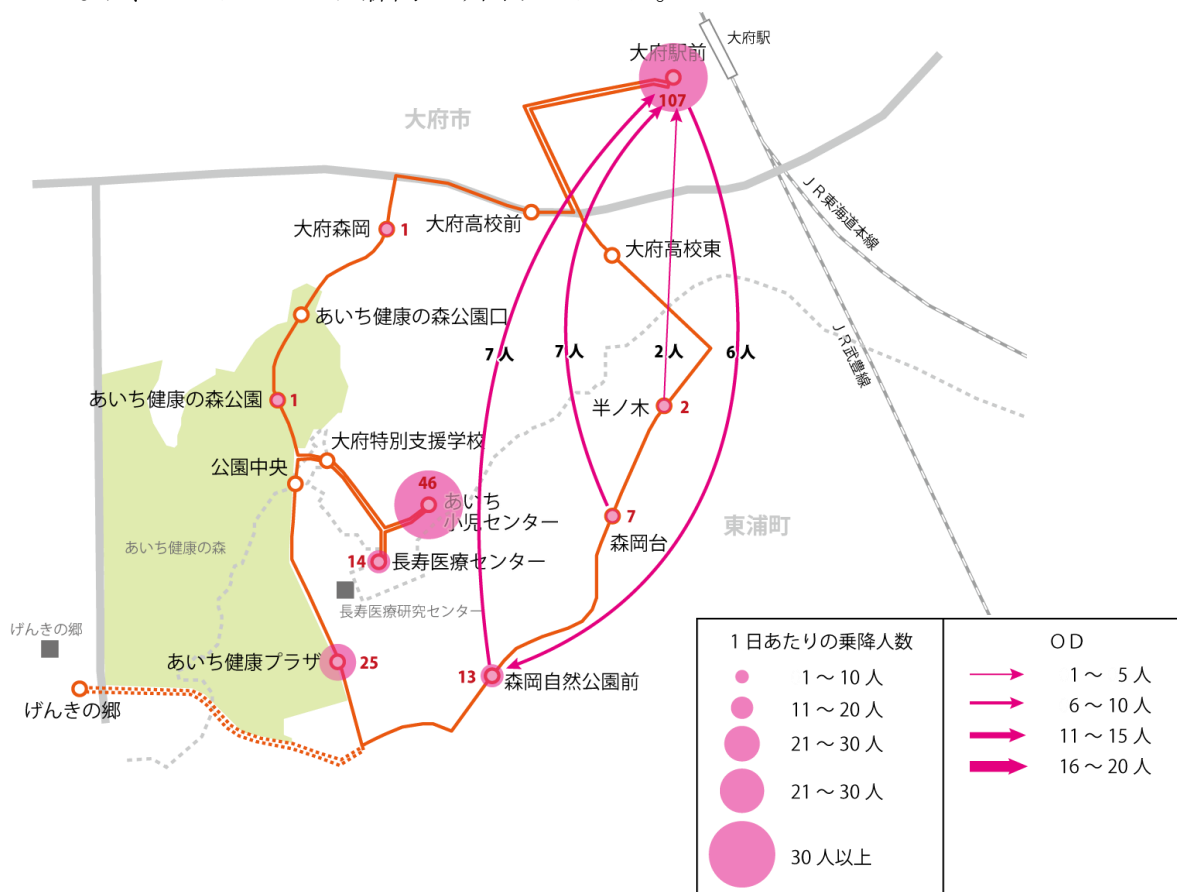
【平日：H28年2月22日（月）】

- ・町内（森岡）では「森岡自然公園前」における乗降人数が最も多く(18人)、すべてのODが「大府駅前」が起終点となっていました。
- ・便別の乗車人数より、大府駅前7:55発（森岡地域8時台発）が最も多く(32人)なっていました。
- ・なお、ODについては森岡地区発着分のみ図示しました。

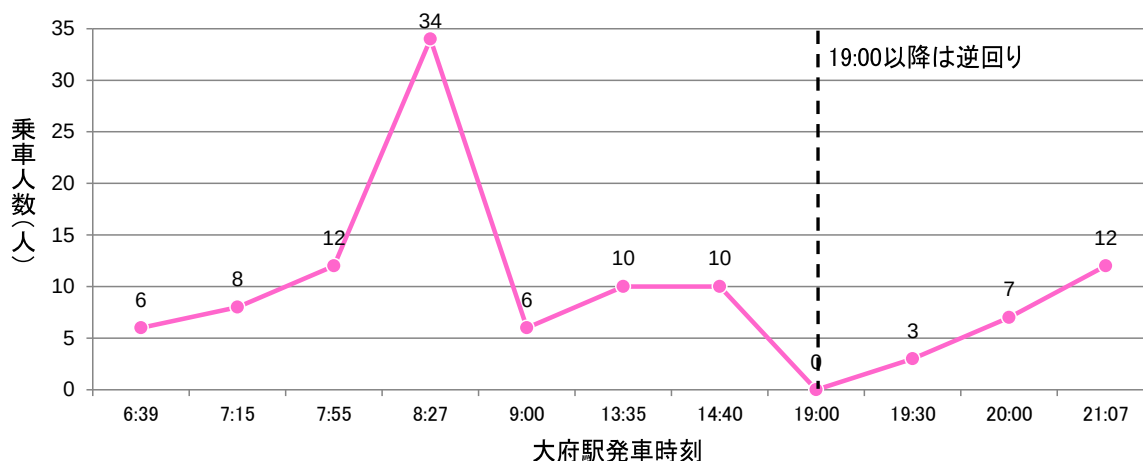


【休日：H28年3月5日（土）】

- ・休日の乗降人数は、平日と比べ「長寿医療センター」が少なく、「あいち小児センター」や「あいち健康プラザ」は多くなっていました。
- ・町内（森岡）においてはすべて「大府駅前」を起終点としており、平日と同様に「森岡自然公園前」における乗降人数が多く（13人）なっていました。
- ・便別では、大府駅前8:27発（森岡地域8時40分頃発）の利用が最も多く（34人）なっていました。
- ・なお、ODについては森岡のみ図示しました。



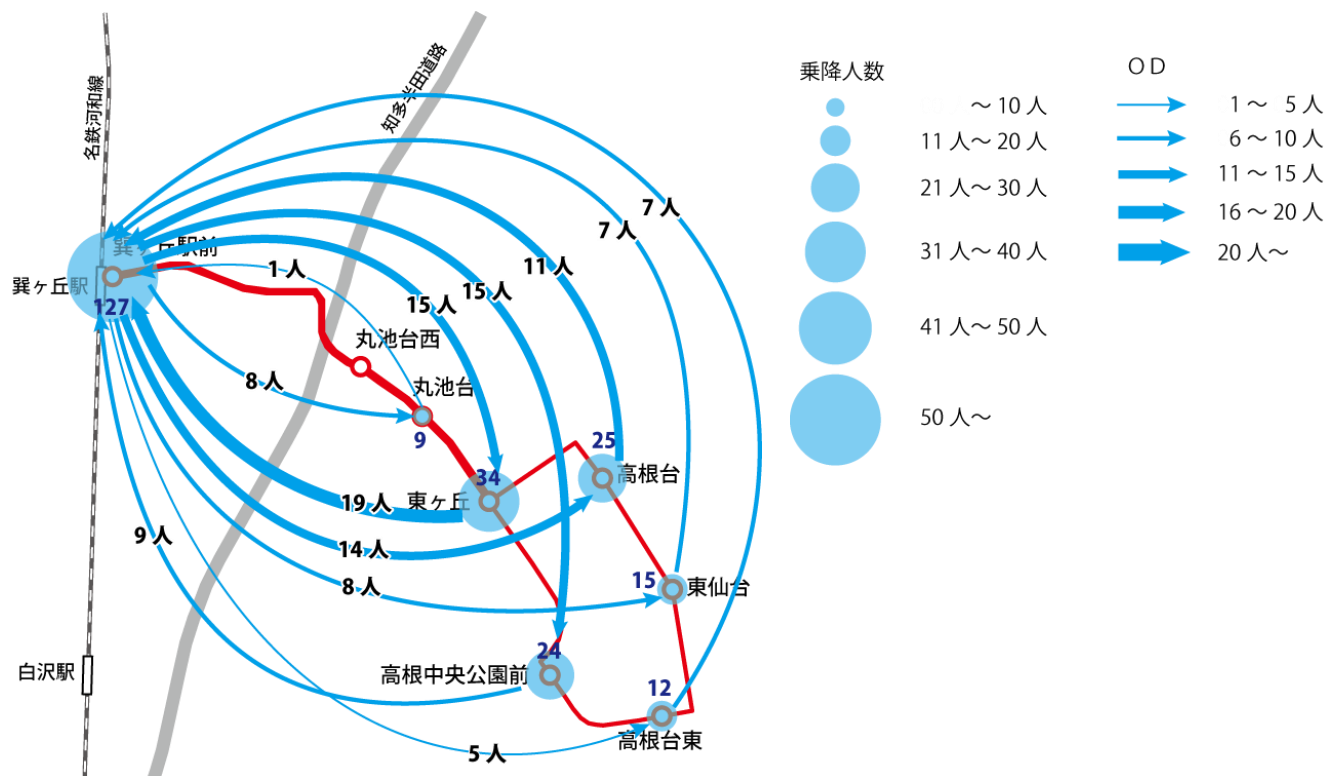
【便別の乗車人数の推移】



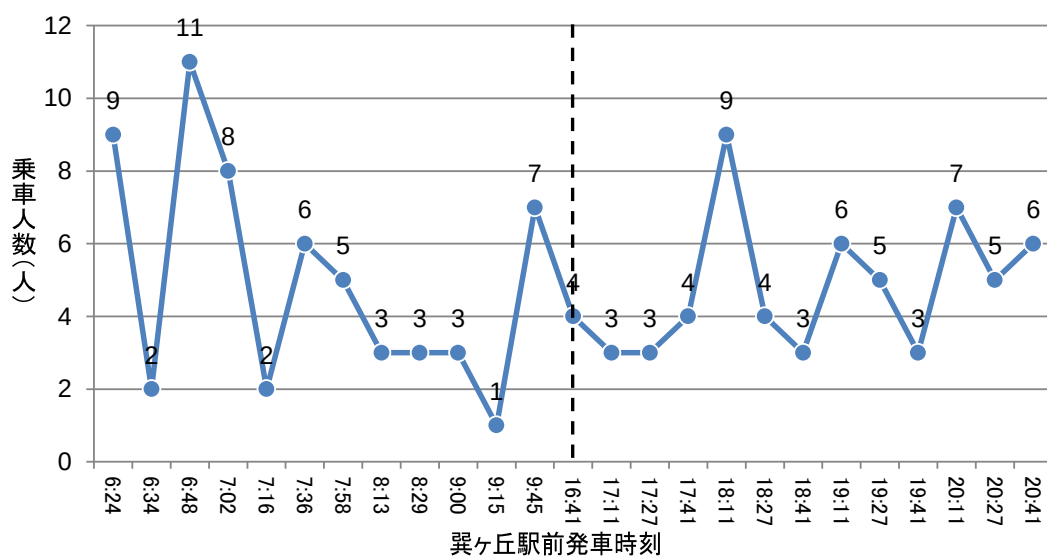
②東ヶ丘団地線

【平日：H28年2月22日（月）】

- ・すべて巽ヶ丘駅を起終点とするODであり、団地内では「東ヶ丘」の乗降人数が最も多くなっていました。
- ・「丸池台」「高根中央公園前」「東仙台」「高根台」では、行き（巽ヶ丘駅行き）より帰り（団地行き）のODの方が多くなっていました。
- ・便別では、6時48分巽ヶ丘駅前発で乗車人数が最も多く（11人）なっていました。6:24発、6:48発、7:02発、7:36発はいずれも名鉄の「特急」に乗り継げるため多いと考えられます。

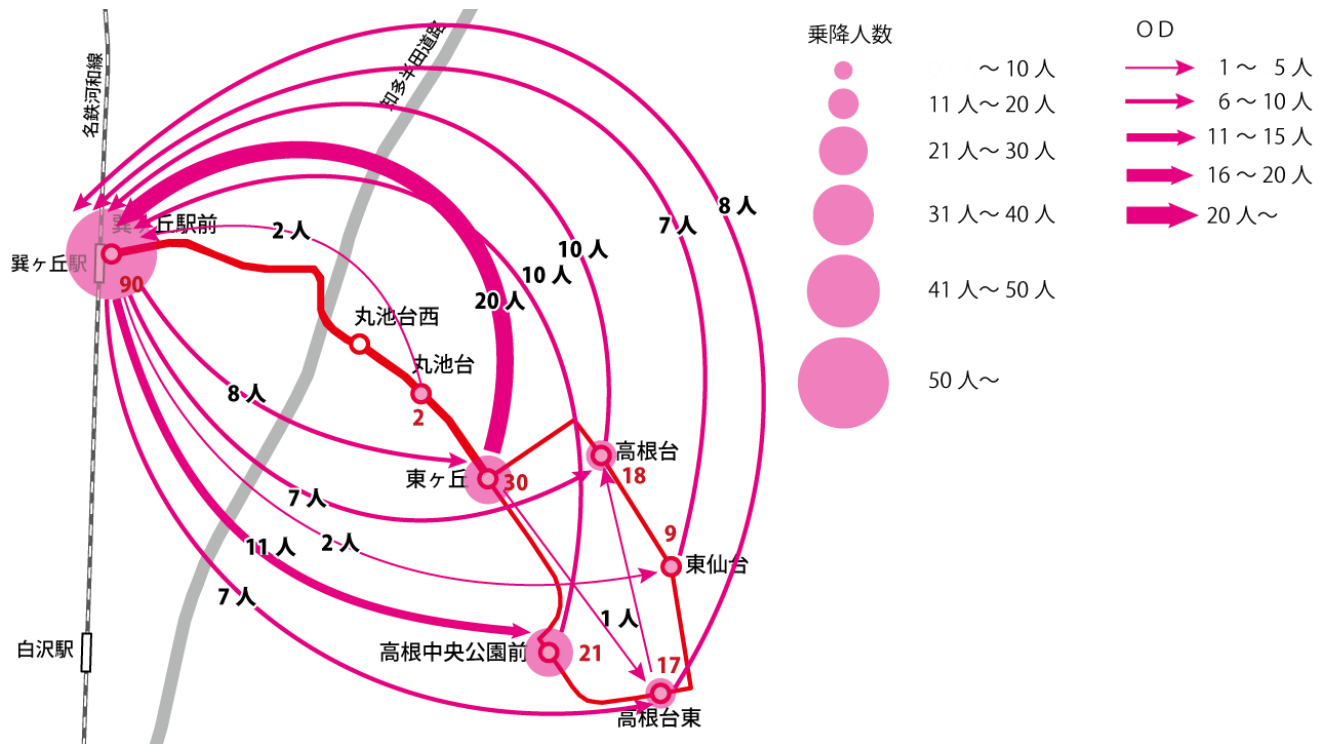


【便別の乗車人数の推移】

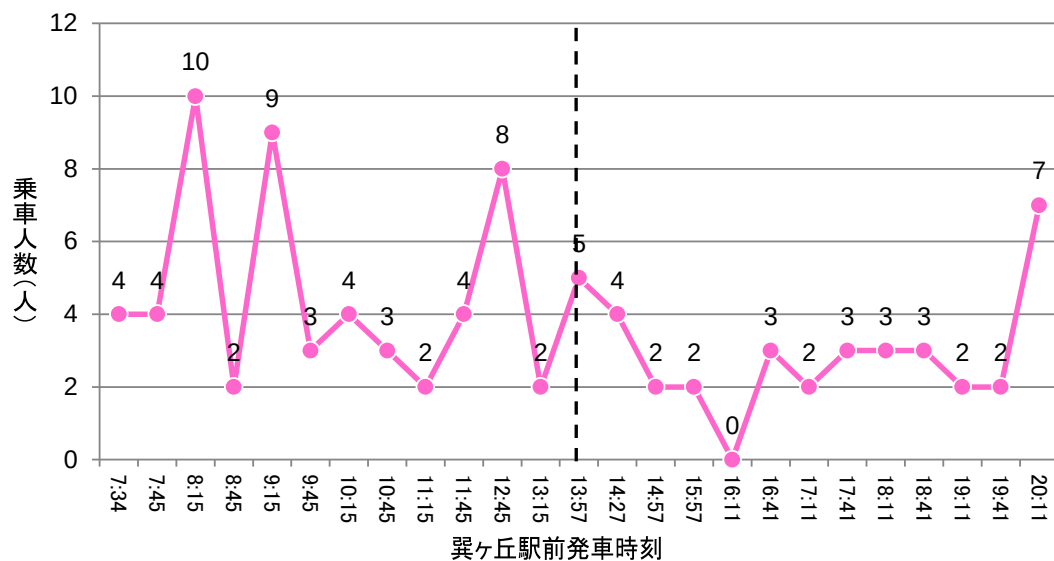


【休日：H28年3月5日（土）】

- ・ほとんどが「巽ヶ丘駅」を起終点とするODでした。
- ・休日は、平日に比べ、帰り（団地方面行き）より行き（巽ヶ丘駅行き）が多くなっていました。



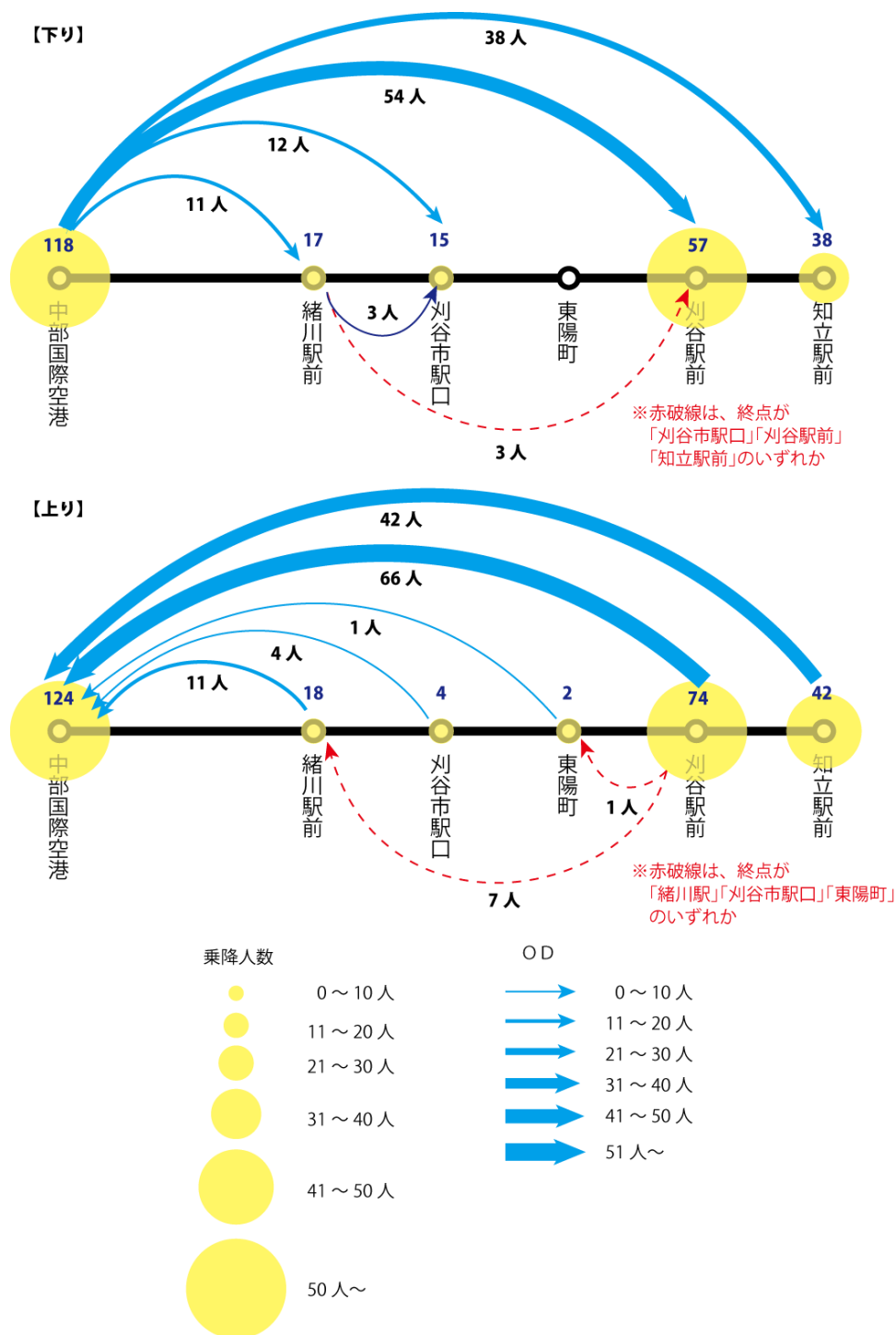
【便別の乗車人数の推移】



③空港線

【休日：H28年3月5日（土）】

- 中部国際空港を起終点とするODがほとんどですが、「緒川駅前」については、「刈谷駅前」や「刈谷市駅口」間のODが存在しました。



3 住民グループインタビュー

(1) 調査概要

ア 調査目的

平成28年2月に住民の公共交通に対する意識、利用状況、政策への意向を把握するため、グループインタビュー形式でヒアリングを実施しました。

イ 調査方法

町内の7小学校区単位で開催し、小学校区ごとに10名程の住民に対して1時間程度のヒアリングを実施しました。

ウ 調査日時・場所

開催日時・場所及び各回の参加者数は以下のとおりでした。

■小学校区別のグループインタビュー開催日時・場所

小学校区名	開催日時・場所	参加者数
卯ノ里	・平成28年2月20日（土）10:00～11:00 ・卯ノ里コミュニティセンター	11名
森岡	・平成28年2月20日（土）13:30～14:30 ・森岡コミュニティセンター	10名
緒川	・平成28年2月20日（土）15:30～16:40 ・緒川コミュニティセンター	11名
生路	・平成28年2月27日（土）10:00～11:00 ・生路コミュニティセンター	9名
藤江	・平成28年2月27日（土）15:30～16:30 ・藤江コミュニティセンター	12名
石浜西	・平成28年2月28日（日）10:00～11:00 ・県営住宅自治会集会所	9名
片葩	・平成28年2月28日（日）13:30～14:30 ・石浜コミュニティセンター	7名

エ 調査内容

本調査は、小学校区ごとに個別テーマを設定し、テーマの内容についてヒアリングを行いました。調査の流れと各小学校区の個別テーマの内容は以下のとおりです。

【調査の流れ】

①自己紹介（公共交通（電車・バス・タクシー）との関わり）

②公共交通維持の仕組みを説明

③個別テーマに関するヒアリング

小学校区名	個別テーマ
卯ノ里	・知多バスについて（日中に利用するか） ・う・ら・らについて（ダイヤ/緒川、刈谷、健康の森方面へのニーズ）
森岡	・う・ら・らについて（緒川、刈谷、その他方面）
緒川	・う・ら・らについて（刈谷や健康の森方面へのニーズ）
生路	・町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ（う・ら・ら、知多バスの空港バス） ・う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）
藤江	・町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ（う・ら・ら、知多バスの空港バス） ・う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）
石浜西	・町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ（う・ら・ら、知多バスの空港バス） ・う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）
片葩	・町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ（う・ら・ら、知多バスの空港バス） ・う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）

④感想用紙の記入・提出

(2) 地区別意見の整理

ヒアリングで参加者から出された意見概要を地区別に以下に整理しました。

①卯ノ里小学校区

【開催概要】

- 日 時：平成28年2月20日（土）10:00～11:00
- 場 所：卯ノ里コミュニティセンター
- 参加者数：11名（男:6名、女:5名）うち小学生1名
- 備 考：免許証保有者7名
- 個別テーマ：知多バスについて（日中の利用）
う・ら・らについて（ダイヤ／緒川、刈谷、健康の森プラザ方面へのニーズ）



【意見概要】

分類	意見内容
緒川、巽ヶ丘、 その他町内への ニーズ	・東ヶ丘団地（上高根台等）、相生の丘から巽ヶ丘駅へニーズがある。 ・う・ら・ら東ヶ丘線を途中下車（新田分団詰所等）して巽ヶ丘駅へ行く人がおり、う・ら・ら利用者も巽ヶ丘駅へのニーズがある。 ・緒川方面については、昼間時のイオンや高校生による緒川駅利用などのニーズがある。 ・バス停（図書館北）から文化センターは少し距離がある。
大府方面への ニーズ	・緒川方面ではなく、長寿医療研究センターやげんきの郷、あいち健康の森方面へのニーズが多い。 ・知北平和公園を経由し、最短距離で目的地（げんきの郷等）へ行けるとよい。
う・ら・らの サービス水準 （運賃、本数、 時間帯）	・【ダイヤ】長寿医療研究センターや刈谷豊田総合病院から帰る13時台の便がなく長時間（約2時間半）の待ち時間がある。（12時35分長寿発に間に合わないことがある） ・【ダイヤ】学生が帰宅利用できる時間帯くらいまで運行していると使い易い。 ・【運賃】1乗車100円は安く感じるため、13時台の増便にあわせた値上げ（1乗車200円等）であれば抵抗は少ない。 ・【その他】東ヶ丘線は通学時間帯に小学生の利用が多く、低学年も座れず危険。
タクシー	・う・ら・らの路線から離れた地域の移動ニーズに対応するためタクシーを活用できるとよい。（乗り合いタクシー）
その他	・小学生がバスに乗る時間帯は地域住民のボランティアで交通安全活動を実施できると良い。 ・役場前のバス転回時に一般車と交錯して危険である。

②森岡小学校区

【開催概要】

- 日 時：平成28年2月20日（土）13:30～15:30
- 場 所：森岡コミュニティセンター
- 参加者数：10名（男:5名、女:5名）
- 個別テーマ：
 - ・う・ら・らについて（緒川、刈谷、その他方面へのニーズ）



【意見概要】

分類	意見内容
緒川、刈谷、 その他町内への ニーズ	・以前に比べ刈谷豊田総合病院より長寿医療研究センターの利用が増えている。 ・イオンへのニーズは大人も子どもも多い。 ・行きは歩きで、帰りはドミーやゲンキーからバスを利用する人がいる。
大府方面への ニーズ	・大府駅から電車に乗り名古屋方面に行くことが多く、大府方面へのニーズがある。
う・ら・らの サービス水準 （運賃、本数、時 間帯）	・【ダイヤ】 帰る便が、都合のよい時間帯になくて困る。（待ち時間が長い） ・【運賃】 現在より運行本数が増えれば運賃を値上げ（1乗車200円等）してもよい。
タクシー	・タクシーは予約しておかないと電話してもすぐには来ない。
その他	・う・ら・らの運営状況をもっと町民に周知した方がよい。

③緒川小学校区

【開催概要】

- 日 時：平成28年2月20日（土）15:30～16:30
- 場 所：緒川コミュニティセンター
- 参加者数：11名（男:4名、女:7名）うち小学生2名
- 個別テーマ：
 - ・う・ら・らについて（刈谷や健康の森方面へのニーズ



【意見概要】

分類	意見内容
緒川、刈谷、その他町内ニーズ	・刈谷豊田総合病院より長寿医療研究センターへ行く傾向にある。 ・将来的に高校生が通学に利用できるよう相生の丘から巽ヶ丘駅へのバスがあるとよい。
う・ら・らのサービス水準 （運賃、本数、時間帯）	・【ダイヤ】長寿医療研究センターから帰る便が都合のよい時間帯になく、長い時間（約2時間半）待つことになる。（もしくはタクシーや徒歩で帰宅） ・【ダイヤ】朝の始発が遅く、夜の終発が早いため通勤には利用できない。 ・【運賃】運行本数が増えれば1乗車200円でも利用したい。 ・【その他】一般客が多い場合、緒川小学生が乗り切れないことがある。（その場合、親が送迎もしくは次の便まで待っている）
空港バス （知多バス）	・空港バスで安価に刈谷方面へ行ければ利用したい。
タクシー	・夜間に緒川駅にタクシーが待機していないため、巽ヶ丘駅からタクシーに乗車しているが、緒川駅にタクシーがいれば利用したい。
その他	・対応がよくない運転士がいる。 ・緒川小学生がバスに乗れない時やバスの遅延情報などがホームページで確認できるとよい。 ・西知多総合病院へのニーズは現在のところない。

④生路小学校区

【開催概要】

■日 時：平成28年2月27日（土）10:00～11:00

■場 所：生路コミュニティセンター

■参加者数：9名（男:5名、女:4名）

■個別テーマ：

- ・町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ（う・ら・ら、知多バスの空港バス）
- ・う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）



【意見概要】

分類	意見内容
町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ	・長寿医療研究センターより刈谷豊田総合病院よりへ行く傾向にある。 ・生路地区からの場合、げんきの郷まで遠くバスで行くことは少ない。（乗り継ぎ、運行本数から行きづらい） ・半田方面へのニーズはない。（リハビリ病院は送迎あり） ・車に乗らない方は買い物に近所の店舗へ行き、ドミー等の利用はない。また、買い物にＪＲを利用することもない。
う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）	・【ダイヤ】刈谷豊田総合病院から昼に帰宅する便がなく、タクシーや電車で帰宅することになる。（13時台もしくは14時台の増便） ・【運行本数】30分～1時間に1本程度の運行本数があるとよい。 ・【運賃】1乗車100円が望ましい。値上げする場合、サービス水準の向上（1時間に1本運行、病院からの帰り便の増発）が必要。 ・【ルート】生路郷中にバスを運行できれば利用者は増えると思う。（せめて生路コミュニティセンターまで運行）
空港バス（知多バス）	・生路地区か緒川駅へ行き、空港バスを利用するという発想がない。（ＪＲを活用）
タクシー	・郷中におけるバス運行（デマンド運行等）

⑤藤江小学校区

【開催概要】

■日 時：平成28年2月27日（土）15:30～16:30

■場 所：藤江コミュニティセンター

■参加者数：12名（男:7名、女:5名）

■個別テーマ：

- ・町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ（う・ら・ら、知多バスの空港バス）
- ・う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）



【意見概要】

分類	意見内容
町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ	・藤江地区のニーズは、半田方面ではなく、刈谷・大府方面。 ・半田方面へは JR を利用する。 ・長寿医療研究センターやげんきの郷へ行く際に1時間以上と時間がかかりすぎる。 ・バスで行きたい場所は、イオンモール、げんきの郷、長寿医療研究センター、刈谷豊田総合病院が多い。若い世代は於大公園。 ・コノミヤにバスで行く人は多少いるが、自転車利用が主。
う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）	・【ダイヤ】 昼の時間帯の便がなく、13時に乗り遅れると15時まで待つ必要がある。（イオン、刈谷） ・【運賃】 利用者は本数が増えるのであれば運賃値上げ（200円）も受け入れられるが、それ以外の人には現状維持が望ましい。 ・【ルート】 ふじが丘経由と体育館経由をわけず運行本数を増やせないか。

⑥石浜西小学校区

【開催概要】

■日 時：平成28年2月28日（日）10:00～11:00

■場 所：県営住宅自治会集会所

■参加者数：9名（男:3名、女:6名）

■備 考：免許証保有者6名

■個別テーマ：

- ・町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ
（う・ら・ら、知多バスの空港バス）
- ・う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、
時間帯）



【意見概要】

分類	意見内容
緒川、その他町内へのニーズ	・刈谷豊田総合病院と長寿医療研究センターの両方が利用されているが、最近は長寿医療研究センターの利用が増えている。 ・買い物もかつては刈谷だったが、現在はイオンのニーズの方が高い。
刈谷方面へのニーズ	・生活圏は大府方面ではなく刈谷方面にあるが、刈谷方面というよりは「刈谷豊田総合病院」にニーズがある。 ・う・ら・らの7時台の便がなくなり、刈谷豊田総合病院へ行けなくなり困っている。
う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、時間帯）	・【ダイヤ】 刈谷豊田総合病院から帰る時間帯に都合のよい便（13時台、14時台）がなくて困る。 ・【ダイヤ】 朝の便がなくなり、通勤や長寿医療研究センターへ行く方が減った。（朝の時間帯の増便） ・【運賃】 運賃100円や定期券2,000円/月は高い印象ではないが、ワンコインの方が支払いやすい。
タクシー	・タクシーに電話してもすぐには迎えに来てもらえず予約が必要である。 ・県営住宅にタクシーが待機していれば利用すると思う。（あのりタクシー）

⑦片葩小学校区

【開催概要】

■日 時：平成28年2月28日（日）13:30～14:30

■場 所：石浜コミュニティセンター

■参加者数：7名（男:2名、女:5名）

■備 考：免許証保有者2名

■個別テーマ：

- ・町内、刈谷、健康の森方面へのニーズ
（う・ら・ら、知多バスの空港バス）
- ・う・ら・らのサービス水準（運賃、本数、
時間帯）



【意見概要】

分類	意見内容
町内、健康の森 方面へのニーズ	・長寿医療研究センターへのニーズもある。 ・イオンの利用者が多く、アイプラ前から乗車すると座れないことが多い。
刈谷方面への ニーズ	・生活圏は大府方面ではなく、刈谷方面にある。 ・う・ら・らの7時台の便がなくなり、刈谷豊田総合病院に行けなくなり困る。（8時台に病院へ行く方が多い）
う・ら・らの サービス水準 （運賃、本数、 時間帯）	・【ダイヤ】昼にイオン等から帰る場合、都合のよい便がない。 ・【運行本数】1時間に1本程度の運行本数があると利用しやすい。 ・【ルート】石浜郷中にバス停がなくバスを利用しづらいため、乗車時間が長くなっても平池台線はいずれも石浜大通り経由とし、運行本数を増やしたい。（片葩小学校西や於大公園のバス停は経由せずに県営住宅で折り返す） ・【ルート】集落に近い位置（平池台と藤江小学校西のバス停の中間）にバス停を新設して欲しい。 ・【運賃】定期券2,000円/月は安い印象である。
タクシー	・タクシーは利用したい時にすぐに来てくれず予約が必要であり、利用しづらい。

（３）調査結果のまとめ

各地区におけるグループインタビューの結果より、全地区共通及び地区別の意見について移動手段別に以下に整理しました。（次頁の図面に対応）

※全地区共通の意見は★、◎は複数の地区で出された意見、△は個別地区の意見を表します。

う・ら・ら

【全線共通】

★運賃や定期が高いという印象はない。増便されるなら値上げしてもやむを得ない

（1乗車200円、乗り継ぎ時に追加100円、遠方は200円に値上げ、定期券値上げ等）

◎運行頻度を増やす（1時間に1本程度）

◎朝・夜の時間帯の増便（7時台、20時台等）

【刈谷線・長寿線】

◎刈谷豊田総合病院行きの7時台増便

★長寿医療研究センターや刈谷豊田総合病院からの復路の増便（13時台）

【東ヶ丘線】

◎通学時間帯の増便（小学生が座って通学できる運行）

◎う・ら・らの巽ヶ丘駅への乗り入れ

△文化センターへの乗り入れ（図書館北バス停から距離がある）【卯ノ里】

△知北平和公園への乗り入れ（大府方面に早く行きたい）【卯ノ里】

【平池台線】

◎郷中におけるバス運行【生路／藤江】

△平池台線（体育館経由）のルートを石浜通り経由に見直し【片葩】

△平池台以北におけるバス停新設【片葩】

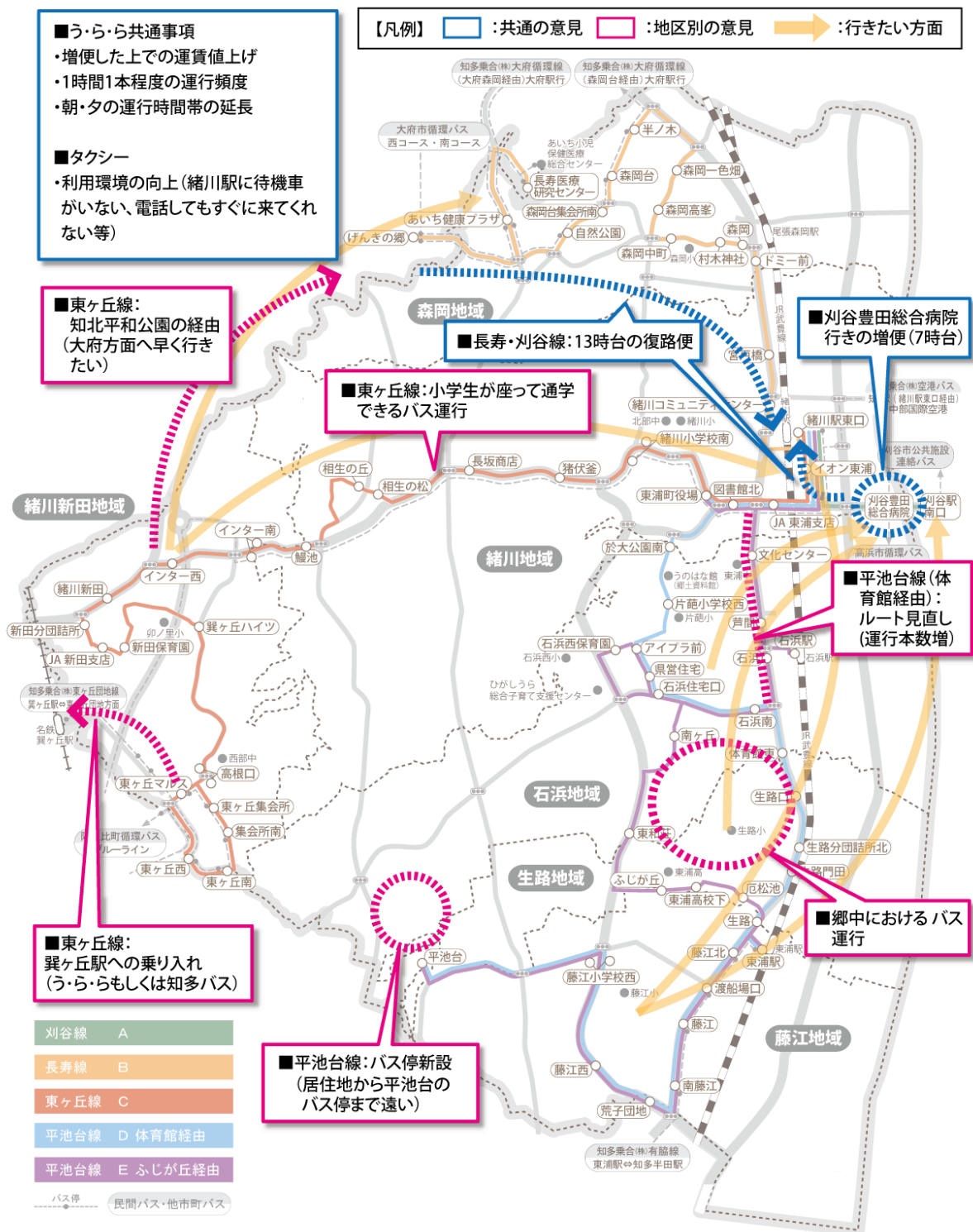
△大府方面へ行くのに時間がかかりすぎる（1時間以上）【藤江】

知多バス

◎東ヶ丘、相生の丘～巽ヶ丘駅のバス運行（知多バスへの補助）

タクシー

★タクシーの利用環境の向上（緒川駅前等で利用したくても待機車がない、電話してもすぐに来ない）



調査結果のまとめ

4 各種調査に基づく課題

住民アンケート調査、バス乗降調査、住民グループインタビューの結果に基づき、本町の公共交通に対する課題を以下とおり整理します。

- 町内各地域から「イオンモール東浦」へのニーズが最も多くなっていました。また、東ヶ丘方面からあいち健康の森方面、生路・藤江方面から刈谷方面への移動ニーズがあることから、それらに対応したバス路線の充実が必要です。
- 前回のダイヤ改正に伴い利用が困難となった住民も存在することから、バスのサービス水準の向上による利用者拡大が必要です。(ダイヤ改正に伴い朝7時台の刈谷方面行が減便)
- 石浜・生路・藤江地域から刈谷方面へのニーズがありますが、平池台線は2系統に分かれており、1系統しか運行しない地域はバスの運行頻度が少なく利用しにくい点、住宅地内にバスが運行していない点などの改善が必要です。一方、東浦～刈谷駅間を運行区間としている空港バスは十分に活用されていないことから、空港バスの活用を視野に入れた公共交通ネットワークの見直しが必要です。
- 緒川小学生の通学時間帯は東ヶ丘線を2台のバス車両を用いて運行していますが、一般利用者と小学生の混在による混雑や、小学生の乗り残し等が発生していることから、小学生が安全・安心に通学できるバス運行が必要です。
- 現在、通院利用者は、行きはバスを利用していますが、帰りは都合のよい時間帯に便がなく、長時間病院で待つ、もしくは別の交通手段で帰宅することが多いことから、長寿医療研究センターや刈谷豊田総合病院からの13時台の増便による利便性の向上が必要です。
- 知多バス東ヶ丘団地線は、昼間時の運行がなくなった一方、朝夕は東ヶ丘団地～名鉄異ヶ丘駅間で利用があるとともに、住民アンケート調査やグループインタビューより、昼間時の東ヶ丘団地・緒川新田地域～名鉄異ヶ丘駅間が望まれていることから、移動手段の確保が必要です。
- タクシーは町内に営業所がないことから、利用したい時にすぐに利用できない環境にあり、町内よりも大府駅等からの利用が多くなっています。タクシーも公共交通として位置づけられることから、タクシーの利用環境の改善が必要です。
- う・ら・ら同士の乗り継ぎについては、利用者が多少なりとも負担となっていると思われます。また、鉄道とバスの乗り継ぎ時間の短縮が望まれていることから、う・ら・らと鉄道との接続時間の調整及び、乗り継ぎの少ない運行が必要です。
- 今後の更なる利用者拡大を目指し、財政負担の維持もしくは、増額によるバスサービス水準の向上が必要です。
- 町民は自家用車による移動が多く、う・ら・らの利用者也全体に対しては多くないことから、今後も公共交通の利用促進策に取り組んでいく必要があります。



東浦町地域公共交通網形成計画

平成28月11月

発行 東浦町

〒470-2192

愛知県知多郡東浦町大字緒川字政所 20 番地

TEL 0562-83-3111（代表）

製作 東浦町総務部防災交通課
