

平成 21 年度

上郷・末野原地域
地域バス導入検討のための
アンケート調査

報 告 書

平成 22 年 3 月

豊田市 上郷支所
財団法人 豊田都市交通研究所

目 次

1 . はじめに	1
1.1 調査の目的	1
1.2 本書の構成	2
2 . アンケート調査の実施	3
2.1 調査方法	3
2.2 自治区別回収状況	13
3 . 基本集計	14
3.1 基本集計の概要	14
3.2 個人属性	14
(1) 年齢	14
(2) 性別	15
(3) 職業	16
(4) 自動車運転免許の保有	17
(5) 自由に使える自動車の保有	18
3.3 地域バスの取り組みに対する認知状況	19
3.4 福祉バス（高嶺交流コース）に対する不満点	20
3.5 地域バスの利用可能性	21
4 . 詳細クロス集計	22
4.1 分析の視点	22
4.2 上郷地域	24
(1) 年齢層別	24
ア . 普段の外出状況	24
イ . 地域バスの利用可能性	33
ウ . 地域バスの利用内容	34
(2) 自治区別	40
ア . 自治区別の回答者属性	40
イ . 普段の外出状況	43
ウ . 地域バスの利用可能性	52
エ . 地域バスの利用内容	53

(3) 自動車運転免許保有別	58
(4) 自動車保有別	58
(5) 移動目的別	59
ア． 普段の外出状況	59
イ． 地域バスの利用内容	67
(6) まとめ	72
4.3 未野原地域	74
(1) 年齢層別	74
ア． 普段の外出状況	74
イ． 地域バスの利用可能性	83
ウ． 地域バスの利用内容	84
(2) 自治区別	90
ア． 自治区別の回答者属性	90
イ． 普段の外出状況	93
ウ． 地域バスの利用可能性	102
エ． 地域バスの利用内容	103
(3) 自動車運転免許保有別	108
(4) 自動車保有別	108
(5) 移動目的別	109
ア． 普段の外出状況	109
イ． 地域バスの利用内容	117
(6) まとめ	122
4.4 自由回答のまとめ	124
5 . 今後の導入検討に向けた課題	126
5.1 運行の必要性	126
5.2 ターゲット	126
5.3 運行頻度	126
5.4 運賃	126
5.5 運行ルートとバス停位置	126
5.6 地域バスとしての役割（まとめ）	127

1 . はじめに

1.1 調査の目的

豊田市上郷地区 では、愛知環状鉄道が区域の中央を南北に走り、駅から近距離の地域に居住する市民には公共交通の利便性が高いものの、沿線から離れた地域では、高齢者や学生を中心とした自家用車を自由に利用することができない住民の生活の足を確保することが重要な課題となっている。上郷地区内では、豊田市公共交通基本計画の中で位置づけられる基幹バスは運行されておらず、地域バスのうち福祉バス（高嶺交流コース）が、民営バスでは名鉄バス岡崎市内線が地区南部で運行されている。しかし、現在これらのバス路線のみでは地区の移動ニーズをカバーできるほどのサービスが提供されていない状況であると考えられ、住民の新たな交通手段として公共交通の導入検討が急務であるといえる。これらの背景を踏まえ、上郷地区では運行計画段階より地域が主体となって運営していく地域バスの新規導入を検討している。

地域が本当に必要とし、利便性の高い地域公共交通を創り上げるためには、地域住民と市との共働によって、運行コンセプト、運行頻度（運行曜日、時間）、ルート、運賃等の設定などを検討していく必要があり、その第一段階として、現在の公共交通の利用状況やバスに対する潜在的なニーズを適切に把握することが重要である。本調査では、上郷地区内の地域バスの導入検討のため、地域住民を対象としたアンケートの実施により、地域バス導入に関する意識を把握し、導入検討に向けた基本事項を抽出、整理することを目的としている。

本調査で対象とする地域は、「豊田市地域自治区条例（H17）」において定められる「上郷地域自治区」の区域であるが、本報告書においては当該区域の呼称として、慣例的に用いられる「上郷地区」を使用する。人口などの各種統計書に記載される「上郷地区(合併前の旧上郷町域に相当)」とは異なることに留意されたい。

1.2 本書の構成

本報告書は以下のように構成される。

2．アンケート調査の実施では、アンケート調査の実施要領、調査対象者の考え方、回収状況等について述べる。

3．基本集計では、本調査より得られる基本的情報を把握するために、回答者の個人属性、地域バスの取り組みの認知状況、福祉バスの不満点、地域バスの利用可能性について、地域や小学校区別に考察をする。

4．詳細クロス集計では、地域バスの利用ニーズをより詳細に把握するため、地域別に項目間のクロス集計分析を行っている。分析視点として、「年齢層」「自治区」「自動車運転免許保有」「自動車保有」「移動目的」を取り上げて考察するとともに、自治区別に回答者属性の傾向を整理している。

5．今後の導入に向けた課題では、本調査におけるデータ分析の結果を踏まえ、今後の上郷地区内の地域バスの導入に向けた課題に対し、検討方針の提言を行っている。

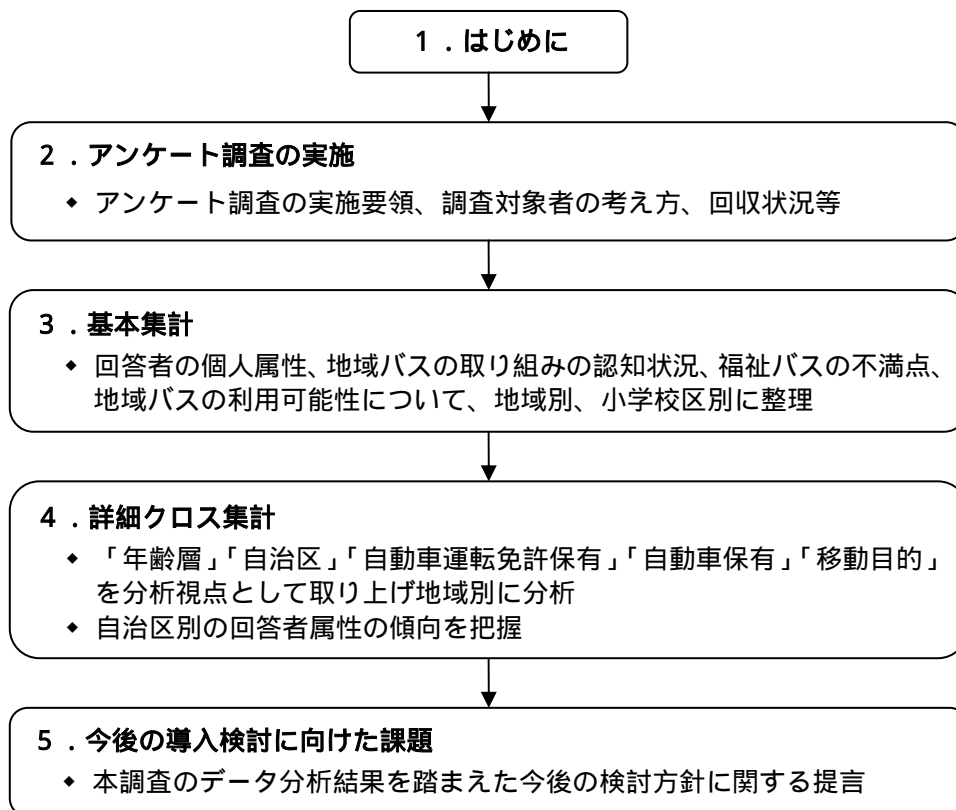


図-1.1 本書の構成

2. アンケート調査の実施

2.1 調査方法

アンケート調査は、表-2.1 に示す要領で実施した。本調査は、上郷地区における地域バスの新規導入検討を目的として組織された「地域バス検討準備委員会」における討議を経て内容を調整し、実施されたものである。地域バス検討準備委員会は、上郷地区内の2つの地域（上郷地域、末野原地域）にそれぞれ設置されており、各地域の地域会議、区長会、老人クラブ連合会、PTA等の団体推薦を受けた委員で構成されている。

地域バス利用の潜在ニーズに関する情報を多く引き出すために、調査票は上郷地区内全世帯を対象に1世帯あたり2部ずつ配布し（自治区長経由）、高齢者や学生等、地域バスの想定利用者から回答が得られるように配慮した（調査票の冒頭に「なるべくバスを使いそうな方を優先して、お答え下さい」と注記）。また、調査票には、アンケート依頼文書のほか、「基幹バス」「地域バス」等の豊田市における公共交通の取り組みに関する基本的事項の簡単な説明資料を添付した。

本調査では、上郷地区内の地域協議会として設置されている上郷地域会議、末野原地域会議の所管区域をそれぞれ「上郷地域」「末野原地域」と呼ぶこととする。

表-2.1 調査概要

調査時期	平成 21 年 12 月
調査対象	豊田市上郷地区に居住する中学生以上の住民
配布・回収方法	自治区長経由にて1世帯あたり2部ずつ配布 自治区長経由にて回収
回収数/配布数	上郷地域：4,523/9,982（回収率 45.3%） 末野原地域：5,193/18,644（回収率 27.9%）
調査内容	・個人属性 ・豊田市における地域バスの認知度 ・福祉バス（高嶺交流コース）の不満【高嶺小学校区内のみ】 ・普段の外出状況 ・地域バスの利用可能性 ・地域バスの利用内容

配布数は、平成 21 年 4 月現在の世帯数（出典：平成 21 年度自治区加入世帯数報告）を 2 倍した参考数値。

調査項目の詳細を表-2.2 に示す。両地域の設問内容の相違点は、福祉バス（高嶺交流コース）が運行されていない末野原地域には「 ．福祉バスの不満」に関する質問を設けていない点である。アンケートで使用した調査票と添付資料は、pp.5~12(図-2.1~2.8)に示すとおりである。

表-2.2 調査内容

大項目	小項目	設問番号	
		上郷地域	末野原地域
．個人属性	年齢、性別、住所、自治区名、職業、自動車運転免許保有、自動車保有	問 1	問 1
．豊田市地域バスの認知度		問 2	問 2
．福祉バス（高嶺交流コース）の不満 【高嶺小学校区内のみ】		問 3	
．普段の外出状況	目的地、外出目的、外出回数、外出曜日、移動手段（行き・帰り）、家を出る時刻、目的地に着く時刻、目的地を出る時刻、家に着く時刻	問 4	問 3
．地域バスの利用可能性		問 5	問 4
．地域バスの利用内容	利用先、乗車時刻（行き・帰り）、利用回数、利用曜日、利用目的、片道運賃	問 6	問 5

上郷地区にお住まいのみなさまへ

平成21年12月

「地域バス導入検討のためのアンケート調査」ご協力のお願い

豊田市 上郷支所長 成瀬 勝

時下、ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。日頃は豊田市の地域自治行政にご協力いただきお礼申し上げます。

さて、今年度から豊田市では、各地域会議で検討する「地域課題の解決策」や「地域の活性化策」を市の事業として予算化し、実施する地域予算提案事業の取り組みを始めております。

上郷地域会議では、地域内の公共交通問題について、住民の代表者により構成される「地域バス検討準備委員会」を設置し、地域バスの運行について、その必要性を含めた検討を進めています。

本アンケート調査は、地域にお住まいの皆様の日頃の交通行動と地域バス運行に関する率直なご意見をお伺いし、今後の地域バス検討準備委員会における導入検討に反映させていくことを目的とした非常に重要な資料となります。

そのため、できるだけ幅広く、多くの方のご意見を頂戴したく、各世帯に2名分の調査票を同封しております。ご回答は、ご家族の中で公共交通を利用している方もしくは地域バスを利用する可能性がある方にご回答くださいますようお願い致します。

※ アンケートでご回答頂きました内容につきましては、統計的に分析されますので、皆様の個人情報が入りに漏洩することは一切ございません。

※ ご回答頂きました用紙は、お手数ですが期日までに組長さん又は区長さんへお渡しくださいますようお願い致します。お忙しい時期であることとは思いますが、是非ともご協力の程、よろしくお願い致します。

<お問い合わせ先>

本アンケート調査についてご不明の点がございましたら、下記までご連絡ください。

豊田市 上郷支所 地域振興担当（羽根田・鈴木）

電話：0565-21-0001 FAX：0565-21-5025

図-2.1 アンケート依頼文書

地域バス導入検討のためのアンケート 調査票

- ◆ お住まいの地区に「地域バス」を走らせることを考えるためのアンケート調査です。
- ◆ 中学生以上の人で、なるべくバスを使いそうな方を優先して、お答え下さい。

「地域バス」とは・・・

- お住まいの地区内の公共施設や病院、商店、駅、学校など、日常生活の移動に使うバスです。
 - 地域の皆さんが自分たちで考えて、運行するバスです。
 - 現在、市内 17 地域で運行されています。
- ※ 詳しくは「ご協力のお願い」用紙の裏面をご覧ください。



【つぎの問 1 から問 6 までの質問にお答え下さい】

問 1. あなたご自身についておうかがいします。

- 年齢： _____ 歳
- 性別： 男 ・ 女
- 住所： 豊田市 _____ 町
- 自治区名： _____
- 職業： 1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. 大学・専門学校・予備校生
- 4. 高校生 5. 中学生 6. パート・アルバイト
- 7. 専業主婦 8. 無職 9. その他〔 _____ 〕
- 自動車運転免許を持っていますか？ 1. 持っている 2. 持っていない
- 自由に使える自動車を持っていますか？ 1. 持っている 2. 持っていない

問 2. 豊田市の「地域バス」の取り組みについてご存じでしたか？ あてまるもの 1 つに ○ をつけてください。

1. 知っていた〔何を通して？ _____ 〕 2. このアンケートで知った

問 3. **高嶺小学校区内にお住まいの方におうかがいします。** 現在運行されている福祉バス（高嶺交流コース）について、不満はありますか？ あてはまるものすべてに ○ をつけてください。

1. 特に不満はない 2. 行きたいところに行けない 3. 運行されている日が少ない
4. 運行されている時間が短い 5. 運行の本数が少ない 6. バス停が遠くて使いにくい
7. 利用者が限定されているため使いたくても使えない 8. 福祉バスを知らない

内側の面にも質問がありますのでお答えください。

問4. あなたの普段の外出状況を、おうかがいします。
 主な外出先（3つまで）について、目的地、外出の目的、回数、
 移動手段、出発・到着時刻などを、記入例にならってお答えくださ
 い。⑤⑧の移動手段については、右の選択肢の中からあてはまる
 番号を選び、乗り換える場合は利用順にお答えください。

「⑤⑧移動手段」の選択肢

- | | | | | |
|---------------|------------|------------------|----------|-------------|
| 1. 自動車（自分で運転） | 2. 自動車（送迎） | 3. 二輪車 | 4. 自転車 | 5. 徒歩 |
| 6. 愛知環状鉄道 | 7. 名鉄三河線 | 8. 名鉄名古屋本線 | 9. 名鉄豊田線 | 10. JR東海道本線 |
| 11. タクシー | 12. 名鉄バス | 13. 福祉バス（高齢者コース） | 14. その他 | |

	記入例	外出先1	外出先2	外出先3
① 目的地 (具体的な施設名・住所などを記入)	○×病院			
② 外出の目的 (あてはまるもの1つだけ○)	1.通勤 2.通学 ③通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕
③ この目的で外出する回数 (あてはまるもの1つだけ○)	1.週に5日以上 ②週に3~4日 3.週に1~2日 4.月に1~2日	1.週に5日以上 2.週に3~4日 3.週に1~2日 4.月に1~2日	1.週に5日以上 2.週に3~4日 3.週に1~2日 4.月に1~2日	1.週に5日以上 2.週に3~4日 3.週に1~2日 4.月に1~2日
④ 外出する曜日 (あてはまるものすべてに○)	1.月 ②火 ③水 4.木 ⑤金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日
行き	⑤ 移動手段 (選択肢から番号を選び、 乗り換えの場合は利用順に記入)	自動車(送迎)(2)→愛知環状鉄道(6)→徒歩(5) の場合は、このように利用順に記入。 2 → 6 → 5 ※ 電車利用の場合 はじめに <u>三河上郷</u> 駅から乗る	※ 電車利用の場合 はじめに _____ 駅から乗る	※ 電車利用の場合 はじめに _____ 駅から乗る
	⑥ 家を出る時刻 (午前/午後を選び時刻を記入)	⑥午前・午後 8 時 00 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)
	⑦ 目的地に着く時刻 (午前/午後を選び時刻を記入)	⑥午前・午後 9 時 00 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)
帰り	⑧ 移動手段 (選択肢から番号を選び、 乗り換えの場合は利用順に記入)	10 ※ 電車利用の場合 最後に _____ 駅で降りる 電車を使わない 場合は記入しない	※ 電車利用の場合 最後に _____ 駅で降りる	※ 電車利用の場合 最後に _____ 駅で降りる
	⑨ 目的地を出る時刻 (午前/午後を選び時刻を記入)	⑥午前・午後 12 時 30 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)
	⑩ 家に着く時刻 (午前/午後を選び時刻を記入)	午前・⑥午後 1 時 50 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)

裏面の質問にもお答えください。

図-2.3 アンケート調査票（上郷地域 p.2~3）

問5. 地域バスが運行された場合、バスを利用しますか？ あてはまるもの1つに○をつけてください。

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. 今すぐにも利用したい | 2. 今から5年以内には利用すると思う |
| 3. 今から5年以上先には利用すると思う | 4. 利用しないと思う |

問6. 地域バスを利用するとすれば、どのように利用したいですか？ そのために片道の運賃としていくらまでなら支払っても構いませんか？ 記入例にならって、希望順に3つまでお答えください。

		記入例	希望1	希望2	希望3
利用する区間 (選択肢から 番号を選んで記入)		自宅付近から 20 まで	自宅付近から _____まで	自宅付近から _____まで	自宅付近から _____まで
バスに 乗る時刻	行き	午前・午後 9 時頃	午前・午後 _____時頃	午前・午後 _____時頃	午前・午後 _____時頃
	帰り	午前・午後 1 時頃	午前・午後 _____時頃	午前・午後 _____時頃	午前・午後 _____時頃
利用する回数		月・週に 3 日	月・週に _____日	月・週に _____日	月・週に _____日
利用したい曜日 (あてはまるもの すべてに○)		1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日
移動の目的 (あてはまるもの 1つだけ○)		1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他()	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他()	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他()	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他()
片道の運賃		150 円まで	_____円まで	_____円まで	_____円まで

選択肢

【鉄道駅・高速バス停】

- 愛 環： 1. 三河上郷駅 2. 永覚駅 3. 末野原駅 4. 三河豊田駅 5. 北野柵塚駅
名 鉄： 6. 若林駅 7. 竹村駅 8. 土橋駅 バス停： 9. 東名上郷バス停（高速バス）

【公共施設・学校・公園】

10. 上郷支所・交流館 11. 末野原交流館 12. 豊野高校 13. 豊田南高校 14. 豊田工業高校
15. 地域文化広場 16. 河合池運動公園 17. 柳川瀬公園

【病院・福祉施設】

18. 南豊田病院 19. 家田病院 20. 桜ヶ丘病院 21. トヨタ記念病院 22. かずえの郷 23. 豊寿園

【スーパー・大型店舗】

24. メグリア本店 25. メグリア若園店 26. メグリア豊南店 27. メグリア永覚店
28. Aコープ畷部店 29. えびろん大林店 30. ケーズデンキ永覚店 31. エイデン大林店

【郵便局・銀行など】

32. 上郷郵便局 33. 豊田大林郵便局 34. 豊田永覚郵便局 35. 豊信上郷支店 36. 碧信上郷支店
37. JA上郷支店 38. JAすえの支店 39. JA和会支店 40. JA畷部支店

【その他】※その他は、豊田市内の施設について()内に名称を記入し、回答欄に41と書いて下さい。

41. その他()

<地域バス導入検討に関するご意見がございましたら、ご自由にご記入ください>

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

図-2.4 アンケート調査票（上郷地域 p.4）

地域バス導入検討のためのアンケート 調査票

- ◆ お住まいの地区に「地域バス」を走らせることを考えるためのアンケート調査です。
- ◆ 中学生以上の人で、なるべくバスを使いそうな方を優先して、お答え下さい。

「地域バス」とは・・・

- お住まいの地区内の公共施設や病院、商店、駅、学校など、日常生活の移動に使うバスです。
- 地域の皆さんが自分たちで考えて、運行するバスです。
- 現在、市内 17 地域で運行されています。

※ 詳しくは「ご協力のお願い」用紙の裏面をご覧ください。



【つぎの問 1 から問 5 までの質問にお答え下さい】

問 1. あなたご自身についておうかがいします。

- | | |
|---|--------------|
| ● 年齢：_____ 歳 | ● 性別： 男 ・ 女 |
| ● 住所：豊田市_____ 町 | ● 自治区名：_____ |
| ● 職業： 1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. 大学・専門学校・予備校生 | |
| 4. 高校生 5. 中学生 6. パート・アルバイト | |
| 7. 専業主婦 8. 無職 9. その他〔 _____ 〕 | |
| ● 自動車運転免許を持っていますか？ 1. 持っている 2. 持っていない | |
| ● 自由に使える自動車を持っていますか？ 1. 持っている 2. 持っていない | |

問 2. 豊田市の「地域バス」の取り組みについてご存じでしたか？ あてまるもの1つに○をつけてください。

1. 知っていた〔何を通して？_____〕 2. このアンケートで知った

内側の面にも質問がありますのでお答えください。

問3. あなたの普段の外出状況を、おうかがいします。
 主な外出先（3つまで）について、目的地、外出の目的、回数、
 移動手段、出発・到着時刻などを、記入例にならってお答えくださ
 い。⑤⑧の移動手段については、右の選択肢の中からあてはまる
 番号を選び、乗り換える場合は利用順にお答えください。

「⑤⑧移動手段」の選択肢

- | | | | | |
|---------------|------------|------------|----------|-------------|
| 1. 自動車（自分で運転） | 2. 自動車（送迎） | 3. 二輪車 | 4. 自転車 | 5. 徒歩 |
| 6. 愛知環状鉄道 | 7. 名鉄三河線 | 8. 名鉄名古屋本線 | 9. 名鉄豊田線 | 10. JR東海道本線 |
| 11. タクシー | 12. 名鉄バス | 13. その他 | | |

	記入例	外出先1	外出先2	外出先3	
① 目的地 (具体的な施設名・住所などを記入)	○×病院				
② 外出の目的 (あてはまるもの1つだけ○)	1.通勤 2.通学 ③通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	
③ この目的で外出する回数 (あてはまるもの1つだけ○)	1.週に5日以上 ②週に3~4日 3.週に1~2日 4.月に1~2日	1.週に5日以上 2.週に3~4日 3.週に1~2日 4.月に1~2日	1.週に5日以上 2.週に3~4日 3.週に1~2日 4.月に1~2日	1.週に5日以上 2.週に3~4日 3.週に1~2日 4.月に1~2日	
④ 外出する曜日 (あてはまるものすべてに○)	1.月 ②火 ③水 4.木 ⑤金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	
行き	⑤ 移動手段 (選択肢から番号を選び、 乗り換えの場合は利用順に記入)	2 → 6 → 5 ※ 電車利用の場合 はじめに 末野原 駅から乗る	※ 電車利用の場合 はじめに _____ 駅から乗る	※ 電車利用の場合 はじめに _____ 駅から乗る	※ 電車利用の場合 はじめに _____ 駅から乗る
	⑥ 家を出る時刻 (午前/午後を選び時刻を記入)	⑧午前・午後 8 時 00 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)
	⑦ 目的地に着く時刻 (午前/午後を選び時刻を記入)	⑧午前・午後 9 時 00 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)
帰り	⑧ 移動手段 (選択肢から番号を選び、 乗り換えの場合は利用順に記入)	10 ※ 電車利用の場合 最後に _____ 駅で降りる	※ 電車利用の場合 最後に _____ 駅で降りる	※ 電車利用の場合 最後に _____ 駅で降りる	※ 電車利用の場合 最後に _____ 駅で降りる
	⑨ 目的地を出る時刻 (午前/午後を選び時刻を記入)	⑧午前・午後 12 時 30 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)
	⑩ 家に着く時刻 (午前/午後を選び時刻を記入)	午前・⑧午後 1 時 50 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)	午前・午後 ____ 時 ____ 分 (10分単位で記入)

裏面の質問にもお答えください。

図-2.6 アンケート調査票（末野原地域 p.2~3）

問4. 地域バスが運行された場合、バスを利用しますか？ あてはまるもの1つに○をつけてください。

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. 今すぐにでも利用したい | 2. 今から5年以内には利用すると思う |
| 3. 今から5年以上先には利用すると思う | 4. 利用しないと思う |

問5. 地域バスを利用するとすれば、どのように利用したいですか？ そのために片道の運賃としていくらまでなら支払っても構いませんか？ 記入例にならって、希望順に3つまでお答えください。

	記入例	希望1	希望2	希望3
利用する区間 (選択肢から 番号を選んで記入)	自宅付近から __20__ まで	自宅付近から __ まで	自宅付近から __ まで	自宅付近から __ まで
バスに 乗る時刻	行き ○午前・午後 9 時頃	午前・午後 __ 時頃	午前・午後 __ 時頃	午前・午後 __ 時頃
	帰り 午前 ○午 1 時頃	午前・午後 __ 時頃	午前・午後 __ 時頃	午前・午後 __ 時頃
利用する回数	月 ○ 日に 3 日	月・週に __ 日	月・週に __ 日	月・週に __ 日
利用したい曜日 (あてはまるもの すべてに○)	1.月 ○ 2.火 ○ 3.水 ○ 4.木 ○ 5.金 ○ 6.土 ○ 7.日 ○	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日	1.月 2.火 3.水 4.木 5.金 6.土 7.日
移動の目的 (あてはまるもの 1つだけ○)	1.通勤 2.通学 ○ 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕	1.通勤 2.通学 3.通院 4.買い物 5.趣味・娯楽 6.その他〔 〕
片道の運賃	150 円まで	__ 円まで	__ 円まで	__ 円まで

選択肢

【鉄道駅・高速バス停】

- 愛 環： 1. 三河上郷駅 2. 永覚駅 3. 末野原駅 4. 三河豊田駅 5. 北野榎塚駅
名 鉄： 6. 若林駅 7. 竹村駅 8. 土橋駅 バス停： 9. 東名上郷バス停（高速バス）

【公共施設・学校・公園】

10. 上郷支所・交流館 11. 末野原交流館 12. 豊野高校 13. 豊田南高校 14. 豊田工業高校
15. 地域文化広場 16. 河合池運動公園 17. 柳川瀬公園

【病院・福祉施設】

18. 南豊田病院 19. 家田病院 20. 桜ヶ丘病院 21. トヨタ記念病院 22. かずえの郷 23. 豊寿園

【スーパー・大型店舗】

24. メグリア本店 25. メグリア若園店 26. メグリア豊南店 27. メグリア永覚店
28. Aコープ畷部店 29. えびろん大林店 30. ケーズデンキ永覚店 31. エイデン大林店

【郵便局・銀行など】

32. 上郷郵便局 33. 豊田大林郵便局 34. 豊田永覚郵便局 35. 豊信上郷支店 36. 碧信上郷支店
37. JA上郷支店 38. JAすえの支店 39. JA和会支店 40. JA畷部支店

【その他】

※その他は、豊田市内の施設について〔 〕内に名称を記入し、回答欄に41と書いて下さい。
41. その他〔 〕

<地域バス導入検討に関するご意見がございましたら、ご自由にご記入ください>

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

図-2.7 アンケート調査票（末野原地域 p.4）

豊田市の「基幹バス」と「地域バス」とは？

1. 豊田市の公共交通はどのように計画されているの？

豊田市では、市民生活の移動手段として自動車大きな役割を担っています。しかし、これからの高齢社会や地球環境問題などを考えると、自動車に頼りすぎず、誰もが安全で安心に移動ができ、かつ交流が促進され、地域の活性化につながるような交通システムをつくっていく必要があります。

そこで、市民の移動の状況に適した公共交通ネットワークをつくり、使いやすいサービスを展開するために、「**豊田市公共交通基本計画**」を定めて公共交通の整備をすすめています。

2. 公共交通基本計画ではどのような取り組みがあるの？

豊田市では、交通の視点から見た目指すべき将来像を定めています。

- 人と環境にやさしい交通体系で活発な交流ができるまち
- 自動車に過度に依存しない利便性と選択性の高いまち
- 地域に合った交通を地域で創り、育てるまち

これらの将来像を実現するために、① 鉄道、② 基幹バス、③ 地域バス等、④ 交通結節点、⑤ 利用促進策の5つの取り組みを定め、連携して展開しています。



3. 地域バスと基幹バス（とよたおいでんバス）との違いは？

基幹バスとは、都心、駅、支所等を相互に連絡して、都市の一体性を形成するための基幹路線です。人の動きの状況、都市構造・土地利用等を考慮し、効率的な利便性の高いネットワークを構築することを目的にしています。

市民の意見を聞きながら、市が計画的に整備します。



地域バスとは、地域内を運行し、交通結節点（基幹バスのバス停、鉄道駅等）に連絡する公共交通です。地域の人々の通院・買物などの日常生活に密着した路線を運行することを目的にしています。

地域の実情に応じた公共交通を目指して、地域と市が共働で、バス等の大きさや運行経路、運行形態を検討します。実現後の実際の運営も、地域が主体となって進めます。

図-2.8 調査票に添付した基幹バス・地域バスの説明資料

2.2 自治区別回収状況

表-2.3 に、自治区別の調査票回収状況を示す。

表-2.3 自治区別の回収状況

地区	小学校区	自治区	配布数	回収数	回収率
上郷地域	畝部	配津町	530	262	49.4%
		国江	108	77	71.3%
		阿弥陀堂	318	201	63.2%
		畝部中切	176	126	71.6%
		上中島	114	57	50.0%
		川端	280	127	45.4%
		宗定	160	49	30.6%
		榑塚東町	314	244	77.7%
		川田	660	518	78.5%
		畝部団地	450	101	22.4%
	畝部小学校区合計		3,110	1,762	56.7%
	高嶺	榑塚西町	2,262	1,047	46.3%
		上郷大成	2,728	647	23.7%
		福受	352	208	59.1%
		上和会	522	341	65.3%
		中和会	434	187	43.1%
		下和会	292	138	47.3%
		広美町	282	193	68.4%
	高嶺小学校区合計		6,872	2,761	40.2%
末野原地域	寿恵野	豊栄町一区	1,176	193	16.4%
		渡刈町	952	396	41.6%
		幸町	236	93	39.4%
		鴛鴨	2,480	1,054	42.5%
		豊栄二区	2,156	317	14.7%
		隣松寺	166	126	75.9%
		永覚	892	364	40.8%
		寿恵野小学校区合計		8,058	2,543
	大林	永覚新町	1,508	657	43.6%
		第1永覚アパート	464	68	14.7%
		第2永覚アパート	778	121	15.6%
		永覚宿舎	310	38	12.3%
		御幸本町	2,590	833	32.2%
		大林町	4,600	915	19.9%
		第4大林社宅	336	18	5.4%
大林小学校区合計		10,586	2,650	25.0%	

3. 基本集計

3.1 基本集計の概要

本調査における基本的情報を把握するために、回答者の個人属性、地域バスの取り組みの認知状況、福祉バスの不満点、地域バスの利用可能性について単純集計を行った。上郷地域内の高嶺小学校区の居住者のみが対象の設問である「福祉バス（高嶺交流コース）の不満点」以外の項目については、地域別および小学校区別に特徴を考察している。なお、本調査では「不明」「無回答」を除いた有効回答のみを分析対象としているため、分析項目ごとにサンプル数が異なっている。

3.2 個人属性

(1) 年齢

回答者の年齢構成をみると、全体的に上郷地域の方が年齢が高い傾向にある（平均年齢：上郷地域 54.2 歳、末野原地域 51.8 歳）。高齢者（65 歳以上）の割合は、上郷地域で約 30%、末野原地域で約 25% である。小学校区別では、大林小学校区が他と比べて 60 歳以上の割合が低くなっている。

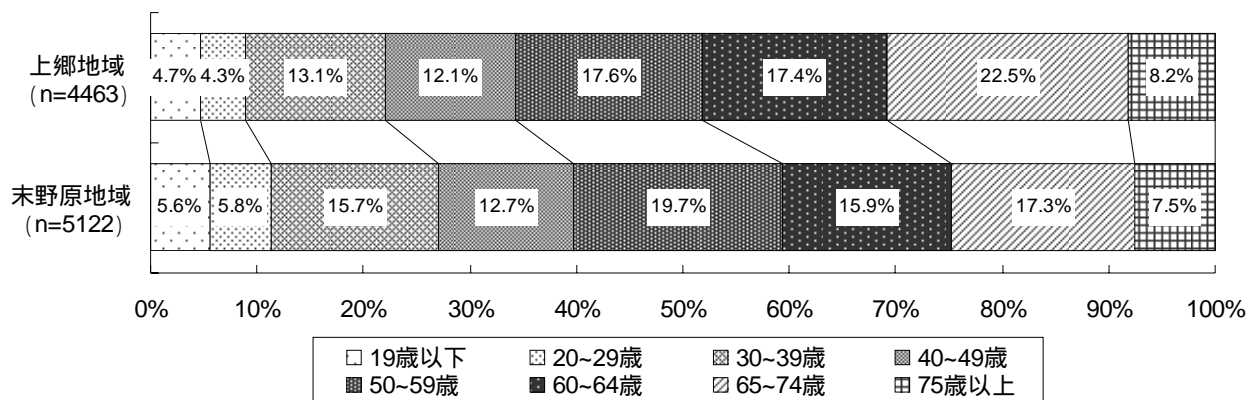


図-3.1 年齢層（地域別）

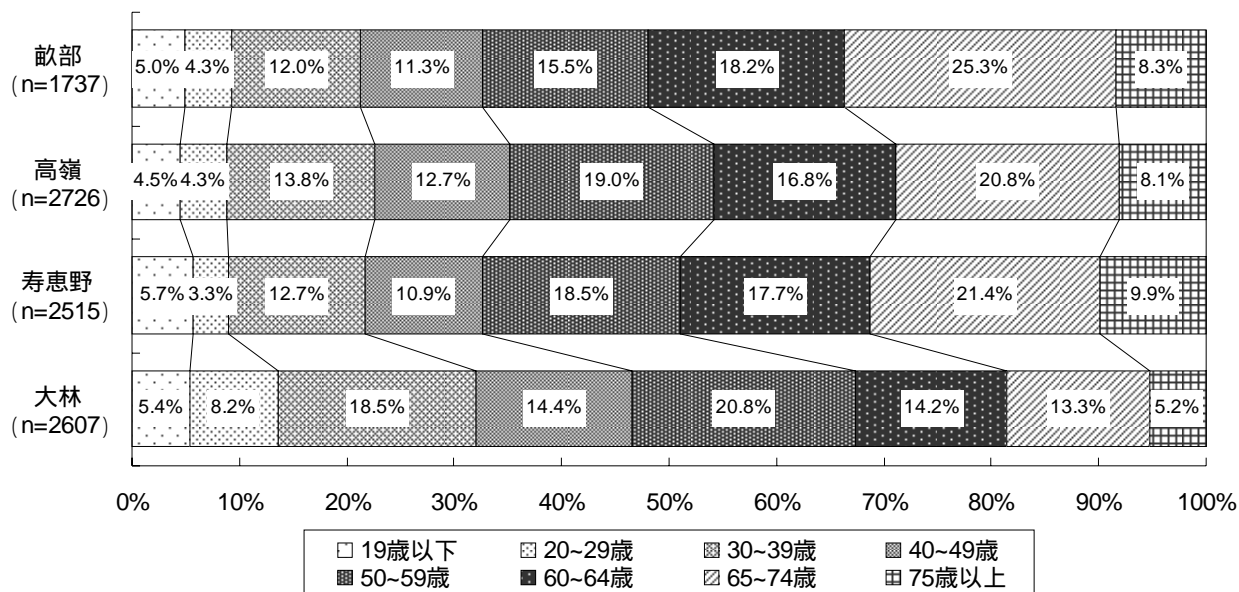


図-3.2 年齢層（小学校区別）

(2) 性別

回答者の性別は、男性よりもやや女性の方が割合が高く、地域別、小学校区別いずれにおいても大きな差は見られず同様の傾向を示している。

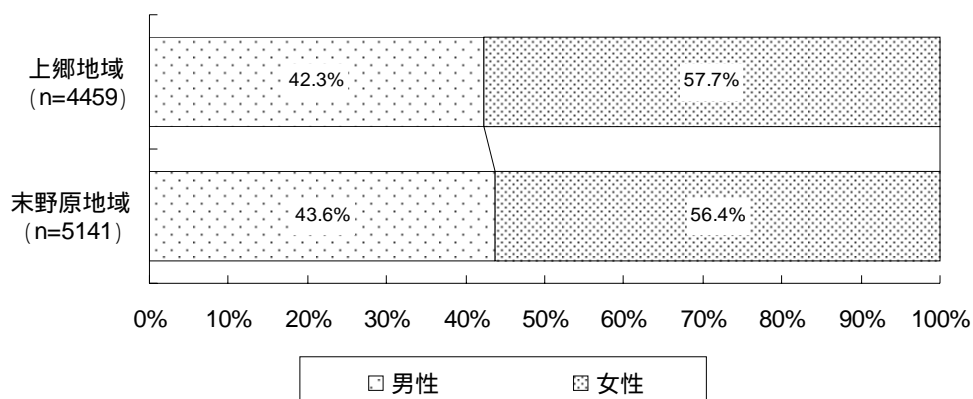


図-3.3 性別（地域別）

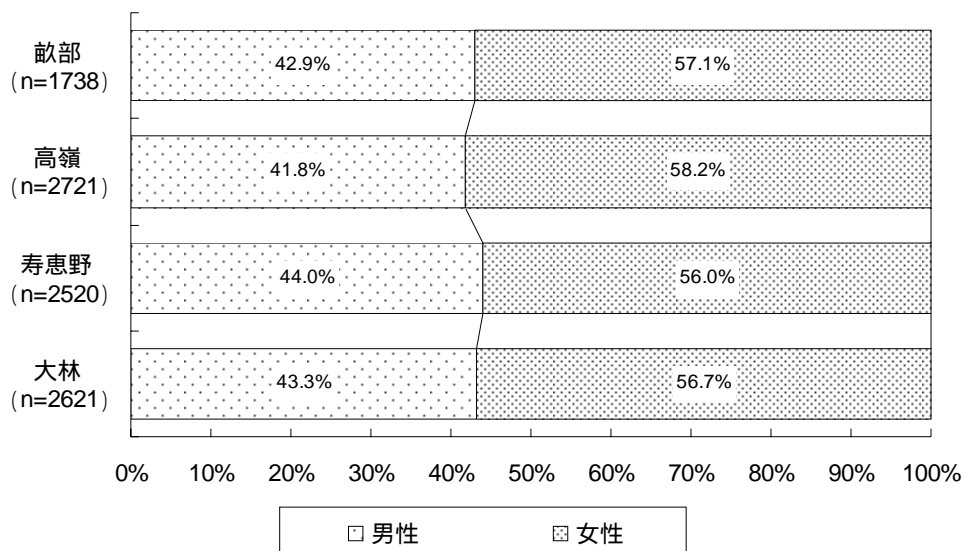


図-3.4 性別（小学校区別）

(3) 職業

職業は、上郷地域で「会社員・公務員」が26.1%と最も高い割合を示しており、続いて「無職」、「専業主婦」、「パート・アルバイト」の順が多い。末野原地域では、「無職」より「専業主婦」の方が多くなっているが統計的に有意な差はない。他は上郷地域と同様の傾向を示している。

小学校区別にみると、大林小学校区で「会社員・公務員」の占める割合が他と比べて高く「無職」の割合が低くなっている。

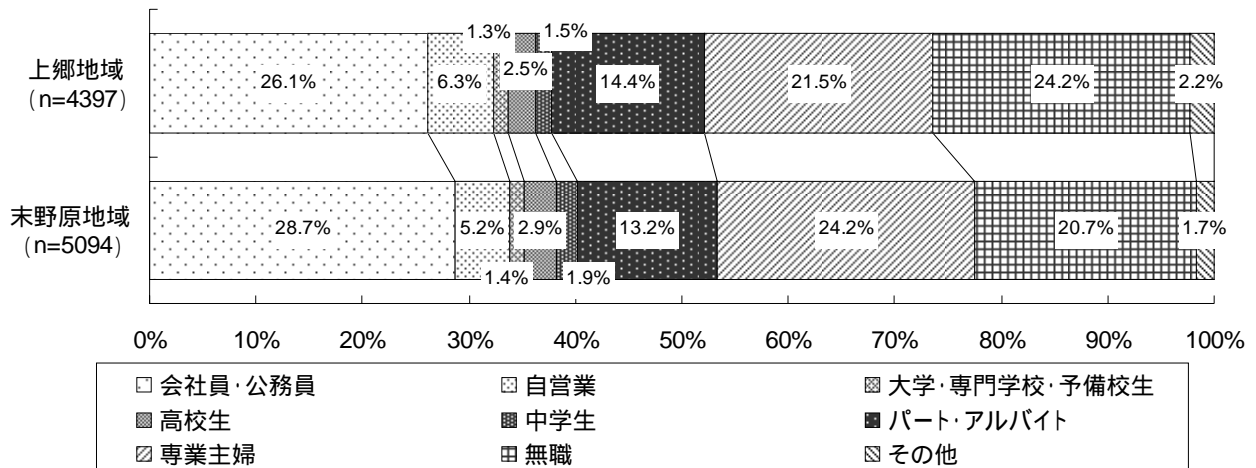


図-3.5 職業 (地域別)

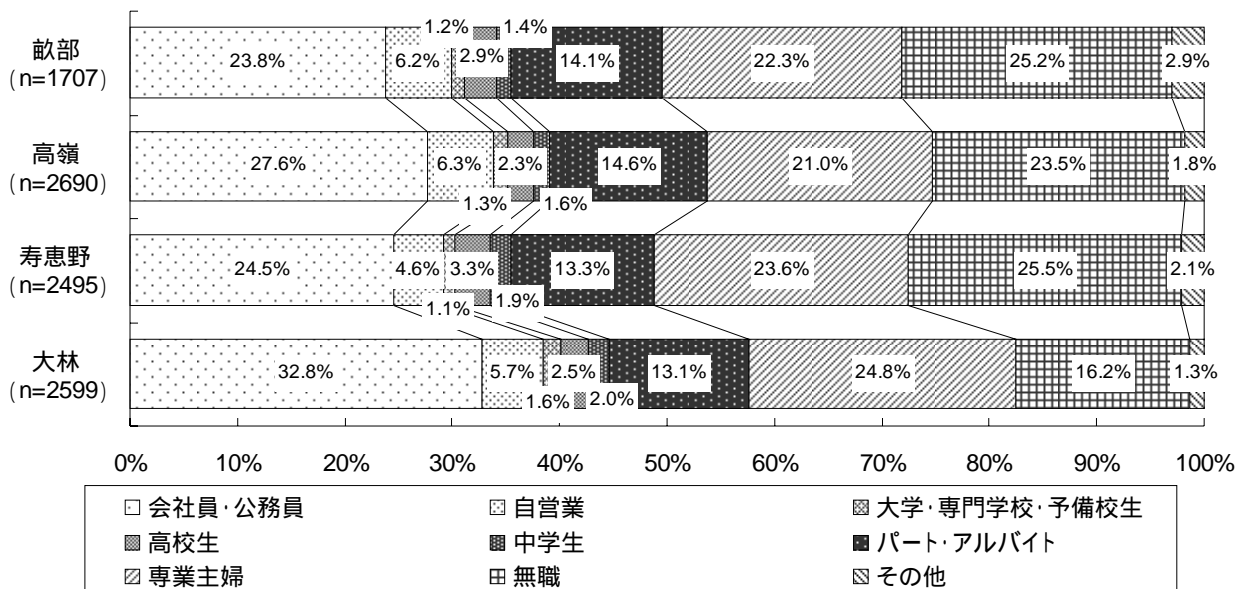


図-3.6 職業 (小学校区別)

(4) 自動車運転免許の保有

自動車運転免許の保有状況については、地域別では双方とも約80%の免許保有率を示している。小学校区別でも保有率に大きな差は認められない。

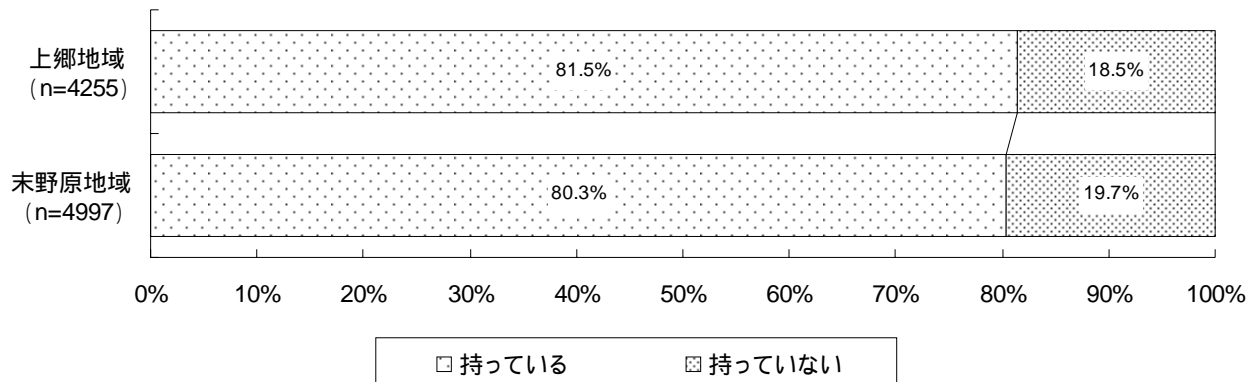


図-3.7 自動車運転免許の保有（地域別）

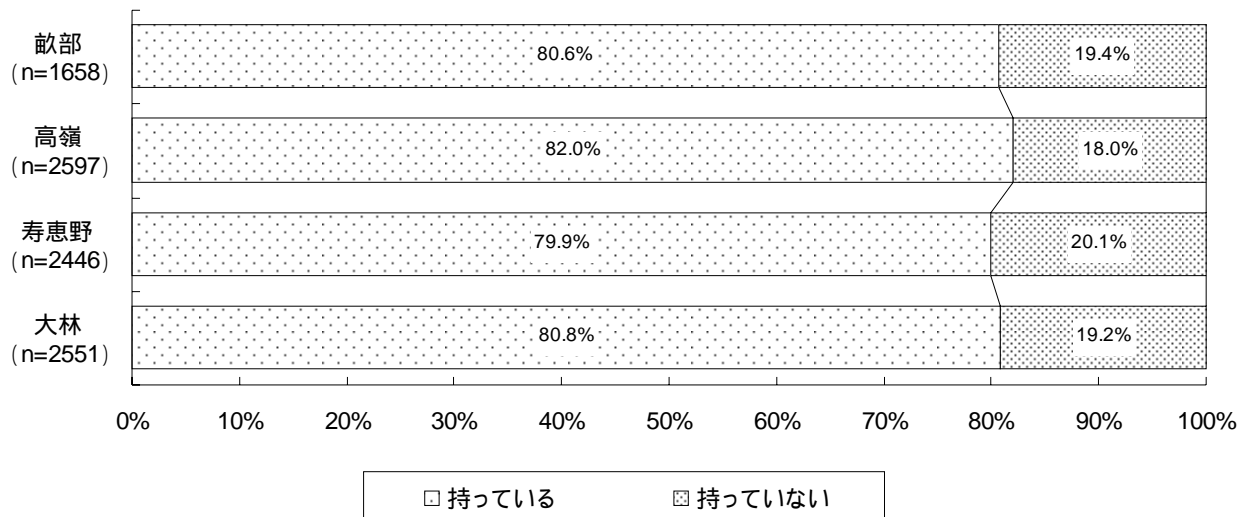


図-3.8 自動車運転免許の保有（小学校区別）

基本集計

(5) 自由に使える自動車の保有

自由に使える自動車の保有状況については、地域別では、末野原地域の方が「持っていない」の割合が高くなっている。小学校区別に見ると、畝部小学校区で保有率が高く、大林小学校区で相対的に低くなっており、その差は統計的に有意な差がある。

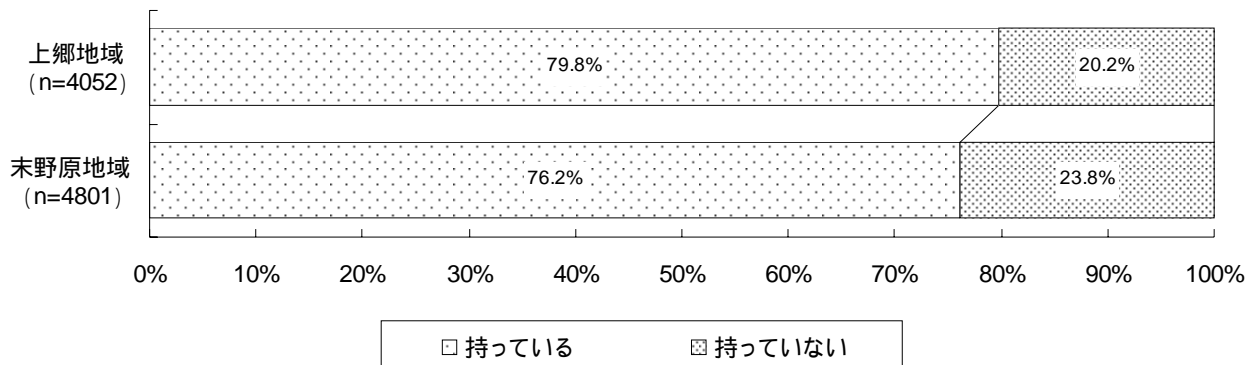


図-3.9 自由に使える自動車の保有（地域別）

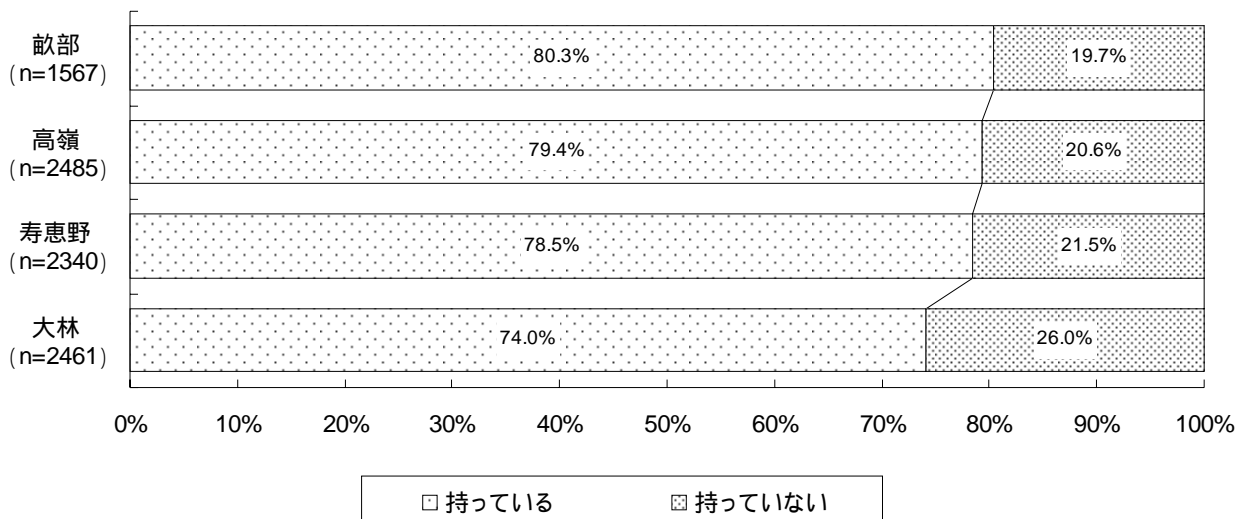


図-3.10 自由に使える自動車の保有（小学校区別）

3.3 地域バスの取り組みに対する認知状況

豊田市の地域バスの取り組みに対する認知状況については、上郷地域で 28.6%、末野原地域で 19.6%が「知っていた」と回答している。なお、両者の統計的有意差は認められない。小学校区別に見ると大林小学校区でやや認知率が低いですが、地域別と同様、統計的な有意差はみられない。

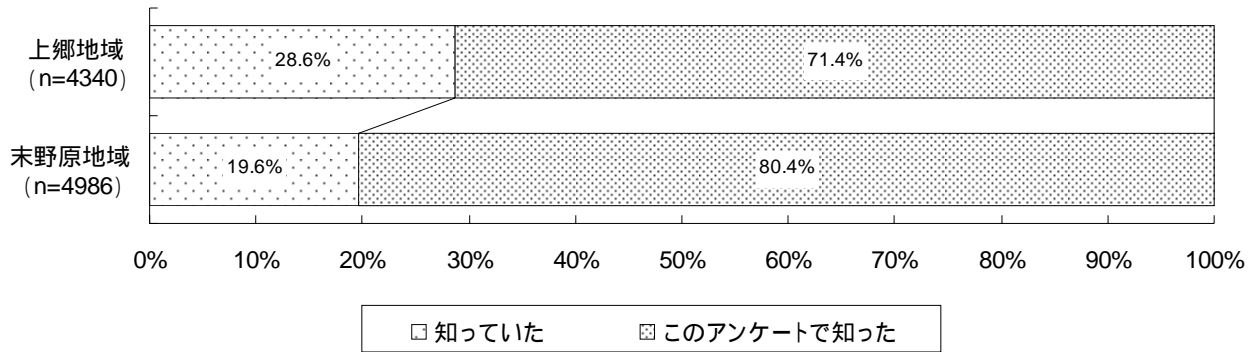


図-3.11 地域バスの取り組みに対する認知状況（地域別）

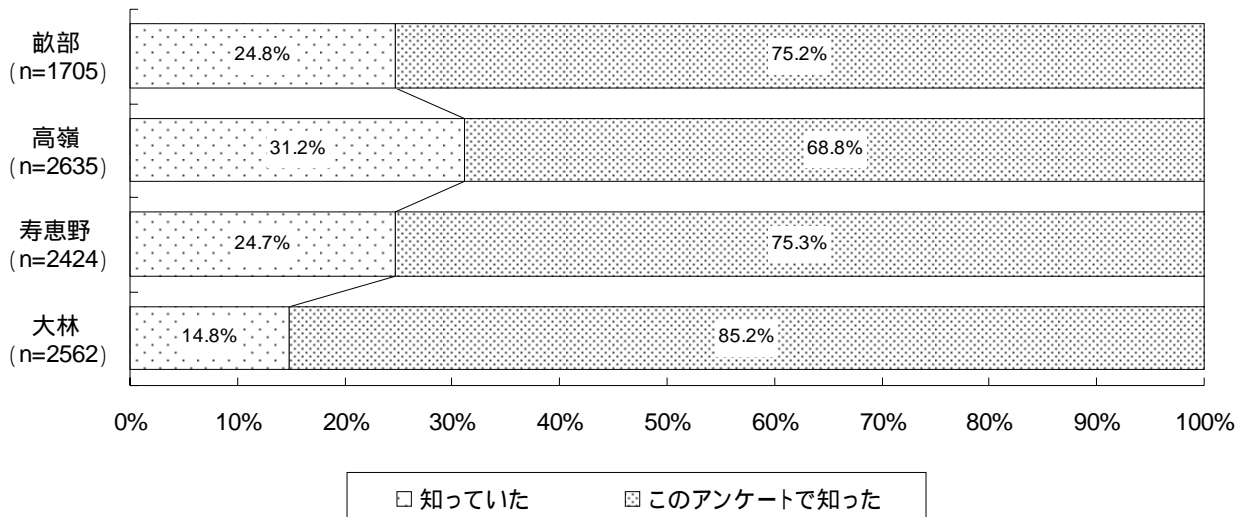


図-3.12 地域バスの取り組みに対する認知状況（小学校区別）

3.4 福祉バス（高嶺交流コース）に対する不満点

高嶺小学校区の住民にのみ対象とした、現行の福祉バス（高嶺交流コース）に対する不満に関する設問については、「特に不満はない」が21.9%となっており、約8割弱の回答者が何らかの不満を抱いている。その中で最も多い者が「福祉バスを知らない」で、53.9%と半数以上に認知されていない状況である。福祉バスを認知している回答者の中では、「行きたいところに行けない」(18.8%)、「運行の本数が少ない」(17.6%)が最も割合が多く、ルートと運行頻度に不満が多いことが分かる。

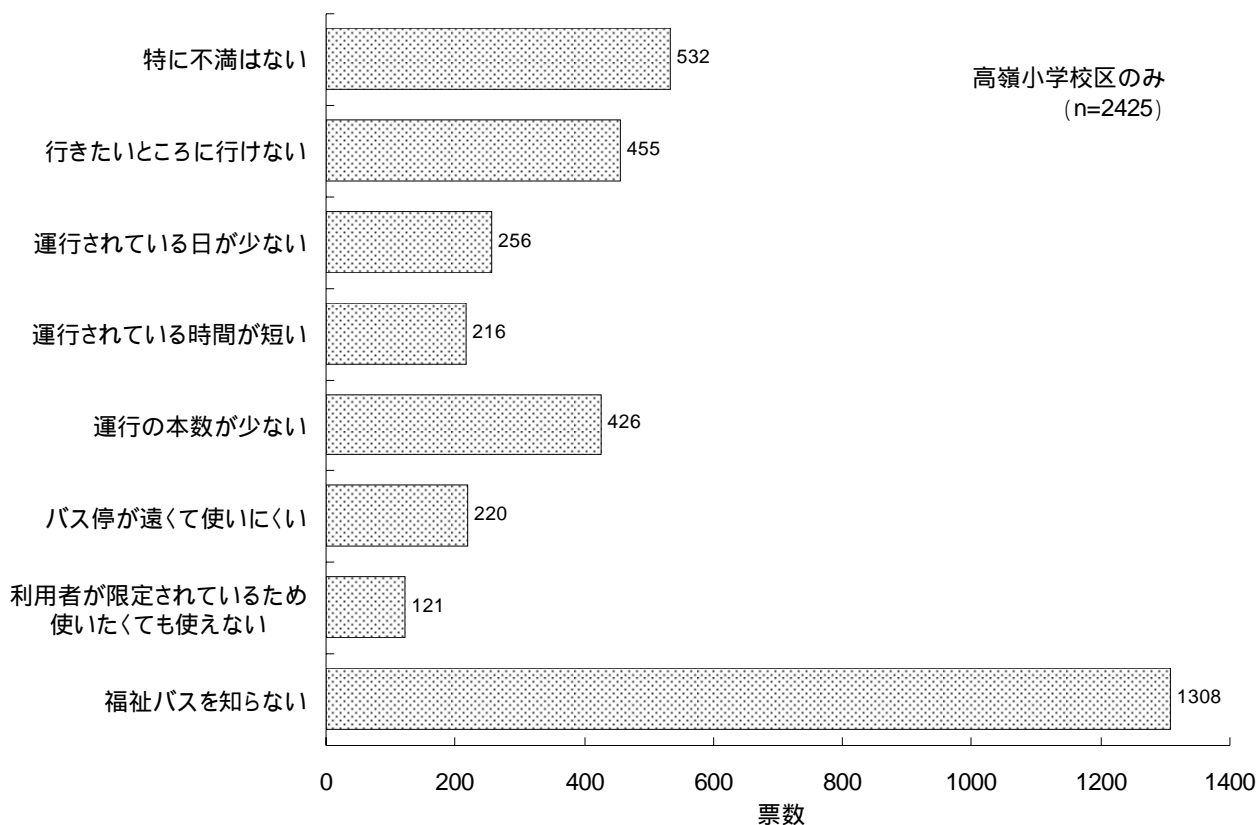


図-3.13 福祉バス（高嶺交流コース）に対する不満

3.5 地域バスの利用可能性

今後地域バスが導入される場合の利用可能性については、「今すぐにでも利用したい」が上郷地域で17.2%、末野原地域で23.0%と2割程度となっているが、5年以上先を見越した利用可能性については両地域とも半数を超えて利用意志があり、加齢に伴う生活スタイルの変化によって地域バスの利用可能性が今後高まることが推察される。高嶺小学校区で利用意向が低い影響を受け、上郷地域の方で利用可能性が低いように思われるが、統計的に有意な差は地域間、小学校区間ともに認められない。

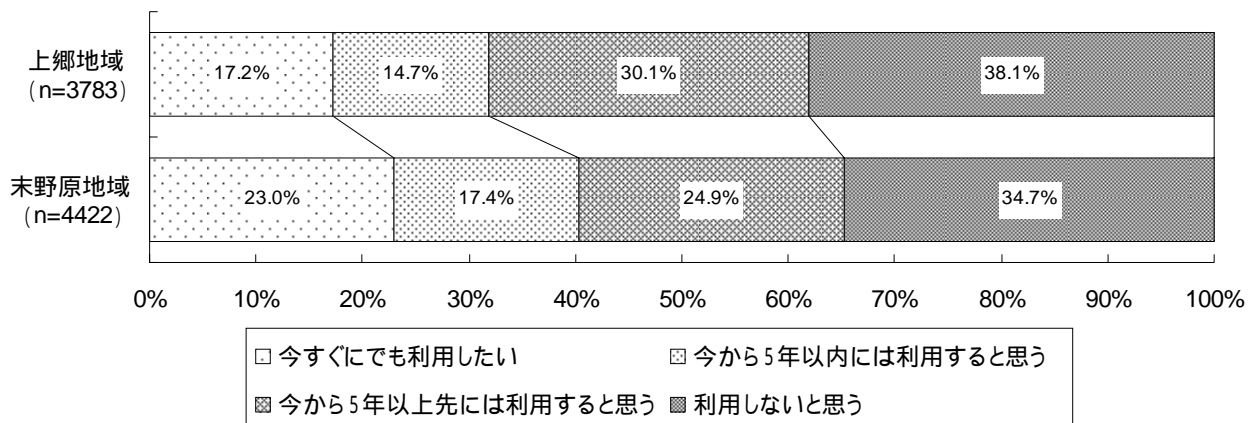


図-3.14 地域バスの利用可能性（地域別）

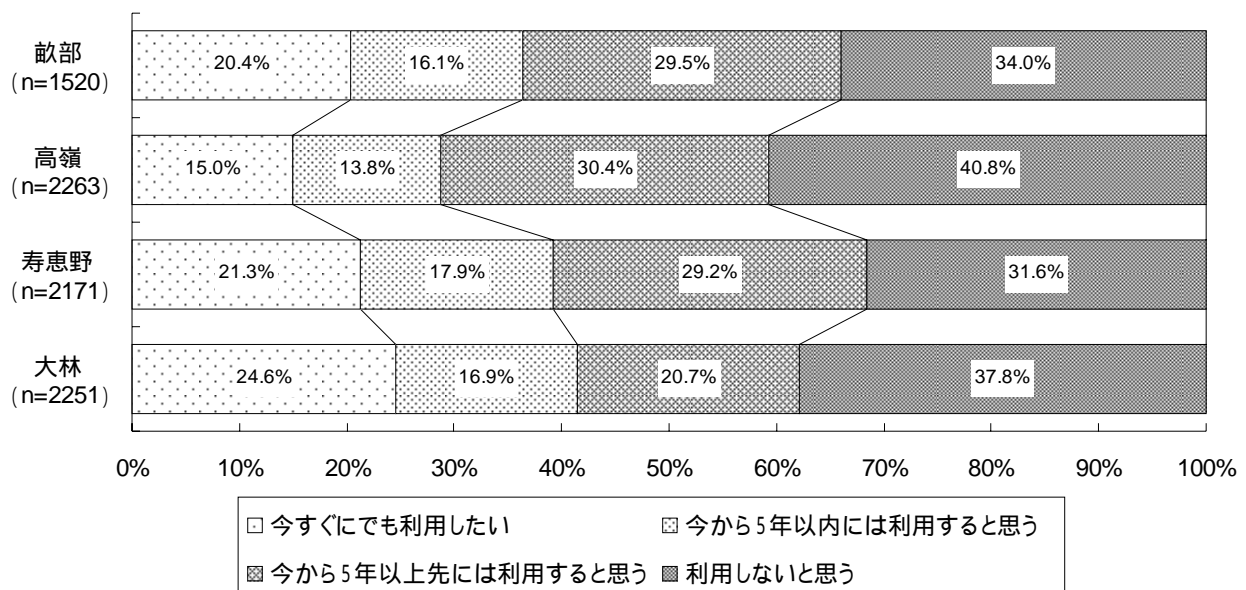


図-3.15 地域バスの利用可能性（小学校区別）

4 . 詳細クロス集計

4.1 分析の視点

地域バスの利用ニーズをより詳細に把握するため、項目間のクロス集計分析を行った。分析の視点についてまとめたものを表-4.1 に示す。本章におけるグラフ内の「全体」とは、上郷地域、末野原地域それぞれの地域での全体サンプルを指す（「不明」「無回答」を除く）。

表-4.1 詳細クロス分析の視点

クロス項目	対象項目	主な目的
年齢層別	普段の外出状況 ^{注1)} 利用可能性 地域バスの利用内容	◆ 想定している主な利用者層（高齢者、学生）の傾向が見えるように、交通実態、利用意向等を把握する。
自治区別	年齢層 免許保有 自動車保有 普段の外出状況 利用可能性 地域バスの利用内容	◆ 居住区域別の傾向をより詳細に把握する。 自治区別の回答者属性の傾向 愛環沿線自治区と非沿線自治区との違い ^{注2)} バスのスペック設定に向けた基礎的情報の取得
免許保有別 自動車保有別	利用可能性	◆ 免許・自動車保有別に利用意向を把握する。
目的別	普段の外出状況 地域バスの利用内容	◆ 移動目的別に外出状況と利用内容を把握する。

注1) 普段の外出状況のうち、交通手段については、回答データから下記のように「代表交通手段」と「端末交通手段」を抽出し、分析を行った。

- ◆ 「代表交通手段」
出発地点から到着地点までの動きを代表する交通手段を「代表交通手段」という。交通手段に優先順位をあらかじめ定めて、その動きの中で最も優先順位の高い手段を指すものである。

【本調査における交通手段の優先順位】

愛知環状鉄道 名鉄三河線 その他鉄道 バス タクシー
自動車 二輪車 自転車 徒歩

- ◆ 「端末交通手段」
地域バスのルート選定に対する基本情報を引き出すために、鉄道利用者の駅までの交通手段である「端末交通手段」を抽出した。利用する手段の中に「愛知環状鉄道」がある回答を分析対象とし、その中から、「利用駅」が「三河上郷駅」「永覚駅」「末野原駅」「三河豊田駅」「北野榊塚駅」であるサンプルを抽出し、それぞれの駅までの交通手段を抽出した。

注2) 愛知環状鉄道「三河上郷駅」「永覚駅」「末野原駅」「三河豊田駅」「北野榊塚駅」の5駅を中心とした1km圏内に、区域の大半が存在する自治区を「沿線自治区」、そうでない自治区を「非沿線自治区」として分類し、地域別の特徴を把握した。（豊田市生活交通確保基本計画では、鉄道駅から半径1kmの範囲を「駅勢圏」として位置づけられている。）

- ◆ 沿線自治区
上郷地域：榊塚東町、榊塚西町、上郷大成、上和会
末野原地域：豊栄町一区、鷺鴨、豊栄二区、永覚、永覚新町、第1永覚アパート、第2永覚アパート、永覚宿舎、御幸本町、大林町、第4大林社宅
- ◆ 非沿線自治区
上郷地域：配津町、国江、阿弥陀堂、畝部中切、上中島、川端、宗定、川田、畝部団地、福受、中和会、下和会、広美町
末野原地域：渡刈町、幸町、隣松寺

駅中心 1km バックア (愛環)

赤字：沿線自治区
青字：非沿線自治区



1:23,500

図-4.1 上郷地区内の駅圏 (愛環状鉄道各駅より 1km 圏内)

4.2 上郷地域

(1) 年齢層別

ア．普段の外出状況

外出目的

外出目的については、19歳以下では「通学」が50.3%と高い割合を占め、20～59歳までは構成割合に大きな変化が見られないが、60歳以上では年齢が高くなるにつれ「通勤」の割合が低くなり、「通院」の割合が高くなる傾向にある。75歳以上では「通院」が49.7%を占める。また、20歳以上のどの年齢層においても、「買い物」が少なくとも30%の割合を占めている。

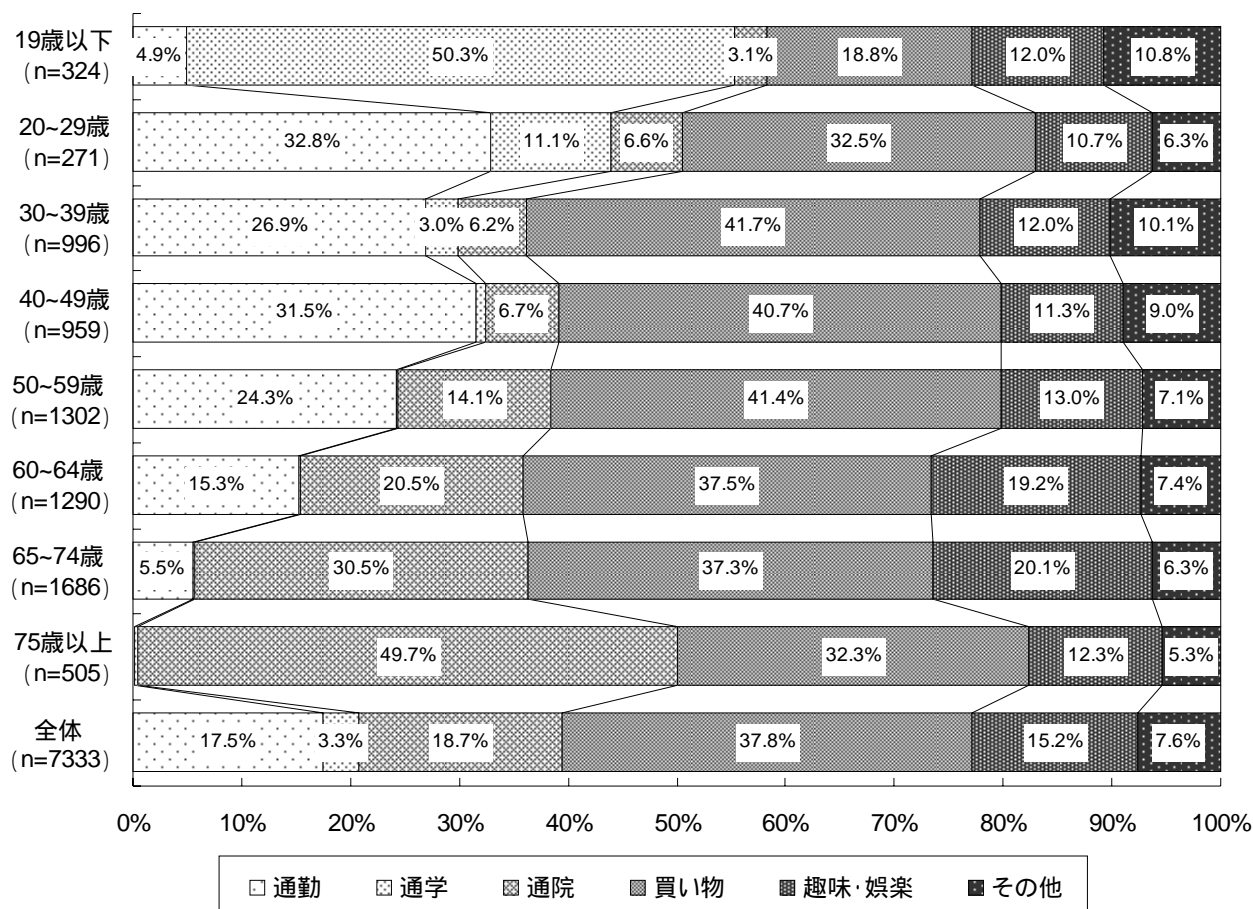


図-4.2 外出目的

外出先あたりの外出回数

外出先あたりの外出回数については、年齢が高くなるにつれて少なくなる傾向にある。75歳以上では55.7%が「月に1~2回」程度の外出内容となっている。

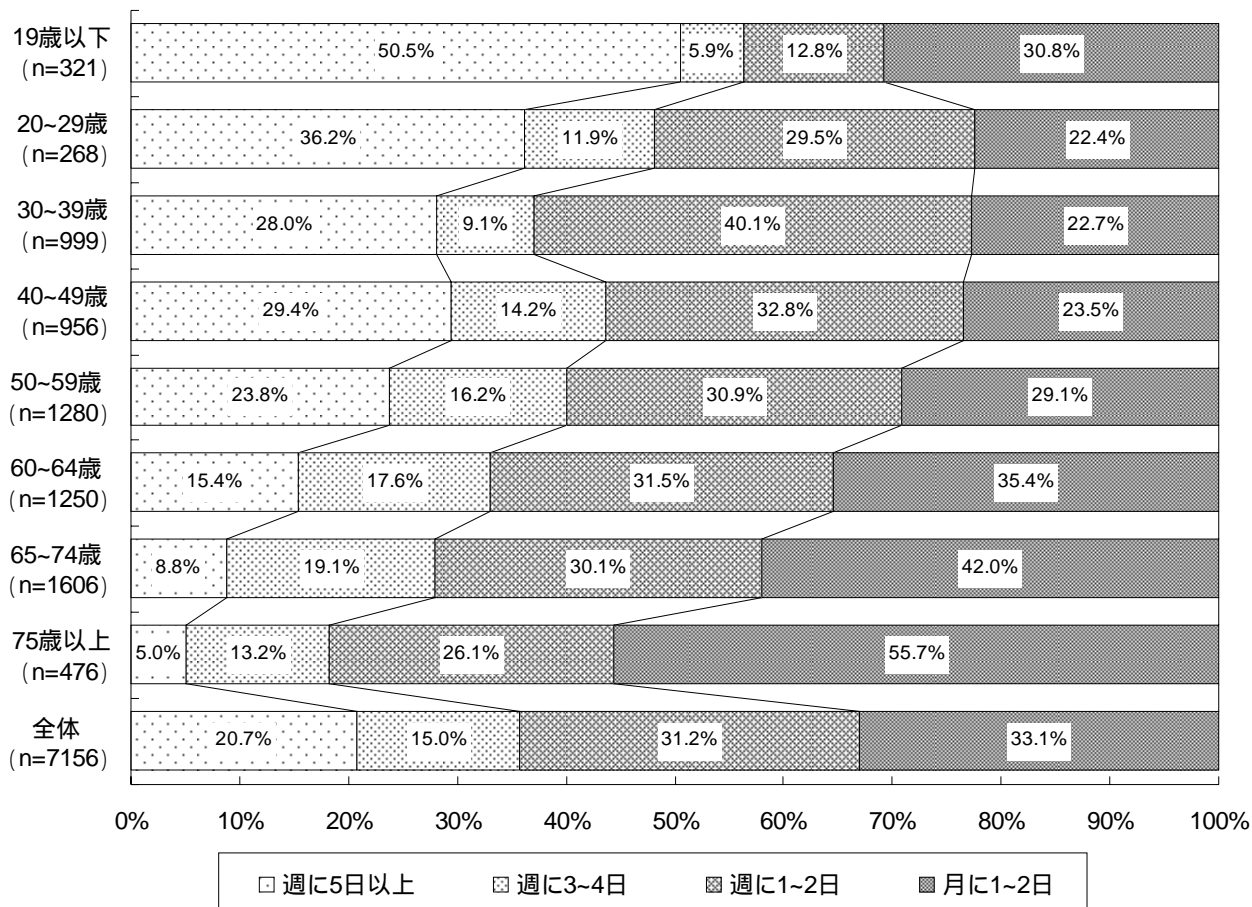


図-4.3 外出先あたりの外出回数

外出曜日

外出曜日については、年齢層による大きな傾向の差異は認められない。

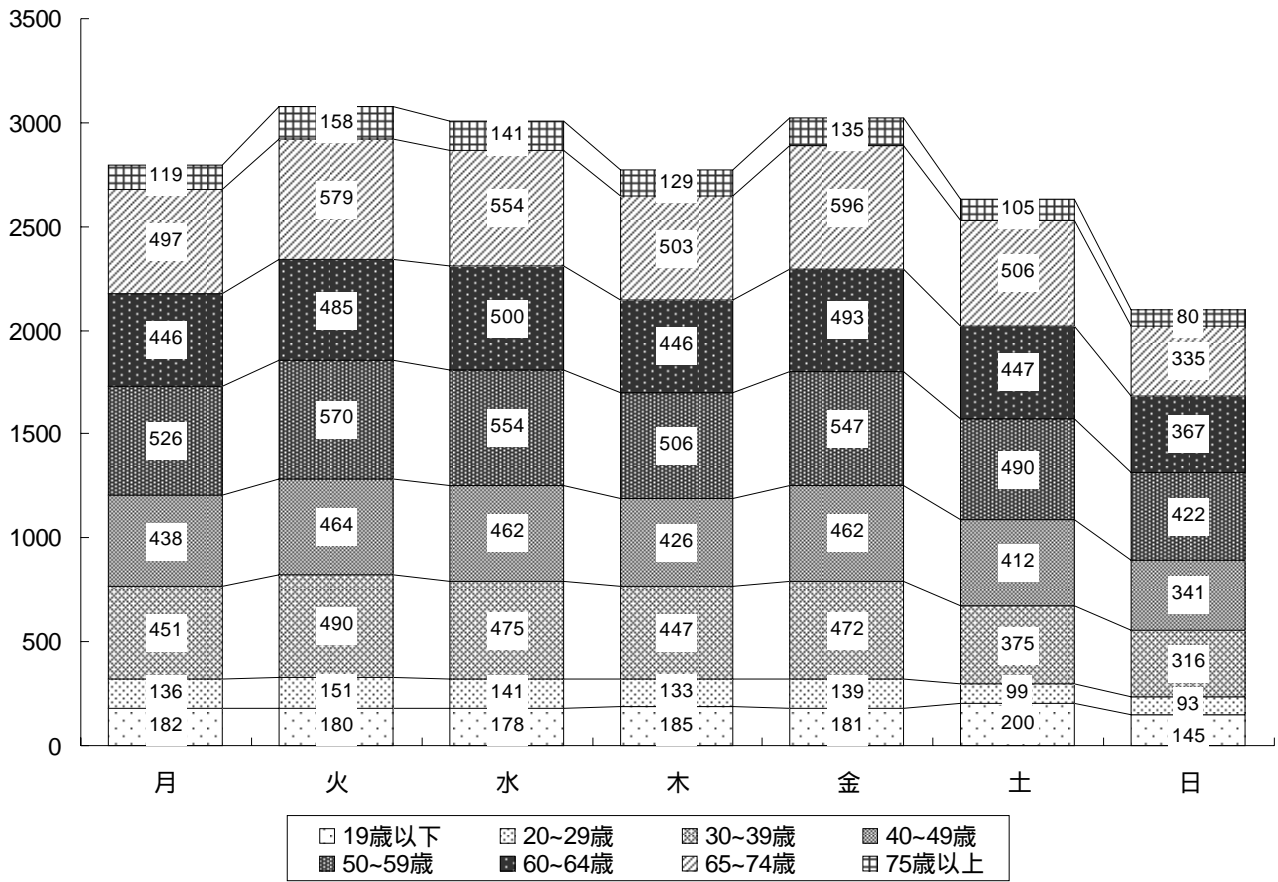


図-4.4 外出曜日

代表交通手段（行き）

代表交通手段については、19歳以下の若年層において、「愛知環状鉄道」の割合が他の年齢層と比べて高い。30歳以上は大部分を「自動車・二輪車」が占めており、その割合は高齢になると徐々に低くなり、鉄道の利用割合が高くなっている。また、19歳以下、75歳以上では「自動車（送迎）」の割合が25%を超え、他の年齢層と比べて高い。

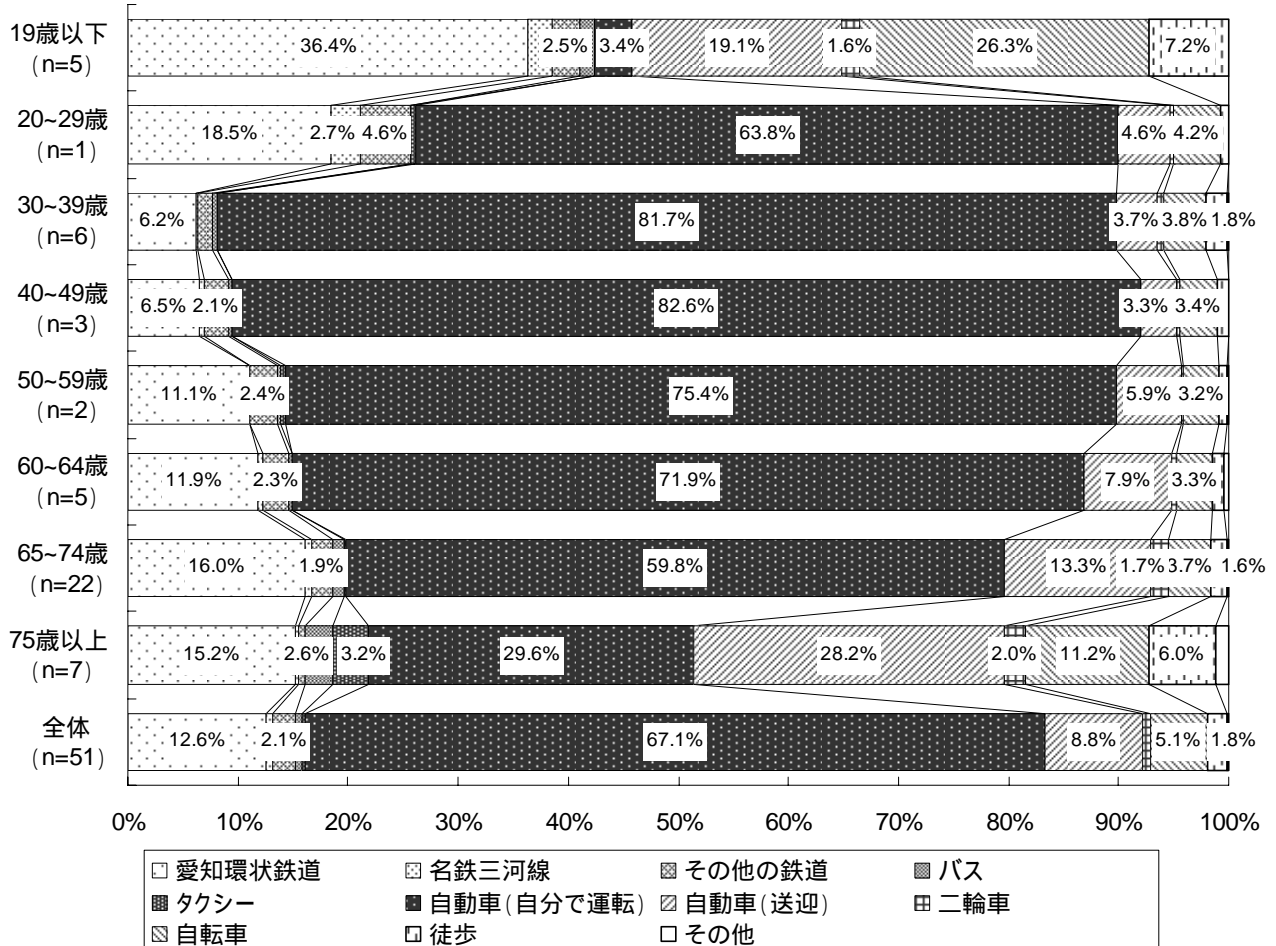


図-4.5 代表交通手段（行き）

端末交通手段（行き）

利用駅までの交通手段（端末交通手段）については、「自動車（自分で運転）」「自動車（送迎）」「二輪車」の合計が50歳代までは30%程度みられ、若年層では送迎の割合が他より高い。また、60～74歳で割合が約45%最も高くなり、75歳以上では30%程度となる。

20歳代までは「自転車」が半数近くを占めており、構成率が最も高い。「徒歩」は年齢が高くなるにつれ割合が高くなるが、40歳代をピークに60歳代までは減少し、65歳以上となると再び20%近くとなっている。

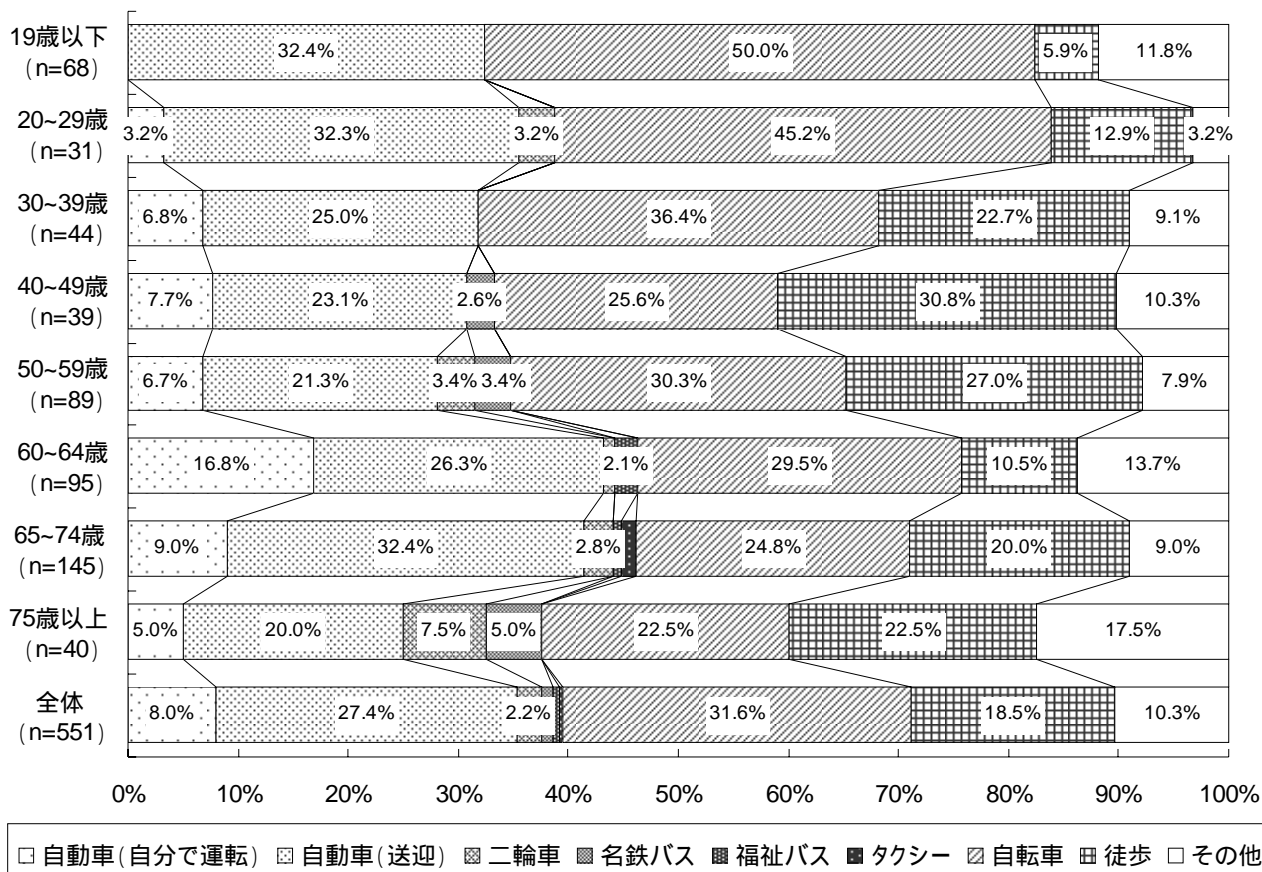


図-4.6 端末交通手段（行き）

外出時刻（行き）

家を出る時刻については、20歳代までの若年層では7時台に一度のみ外出ピークが存在するが、30～64歳では7時台の他に10時台にも再び外出が増える。65歳以上の高齢者では、外出ピークが9時台のみとなっている。目的地に着く時刻においても同様の傾向が認められる。

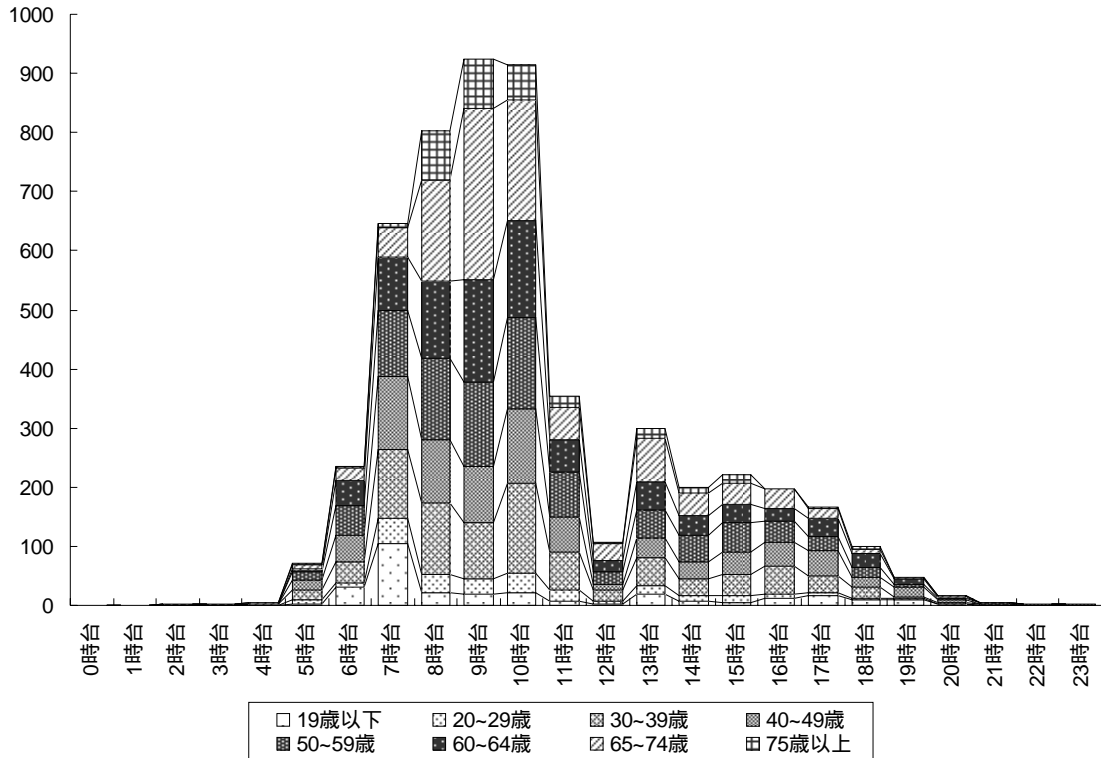


図-4.7 家を出る時刻（行き）

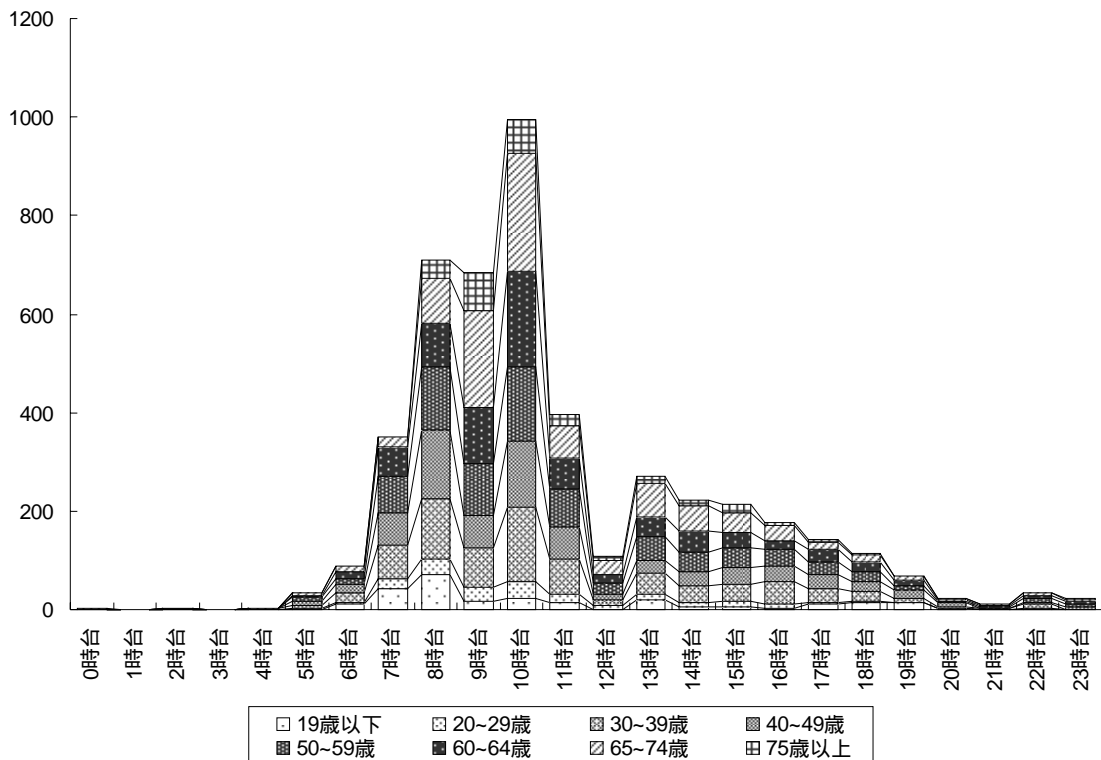


図-4.8 目的地に着く時刻（行き）

代表交通手段（帰り）

帰りの代表交通手段については、行きとほぼ同様な傾向を示している。

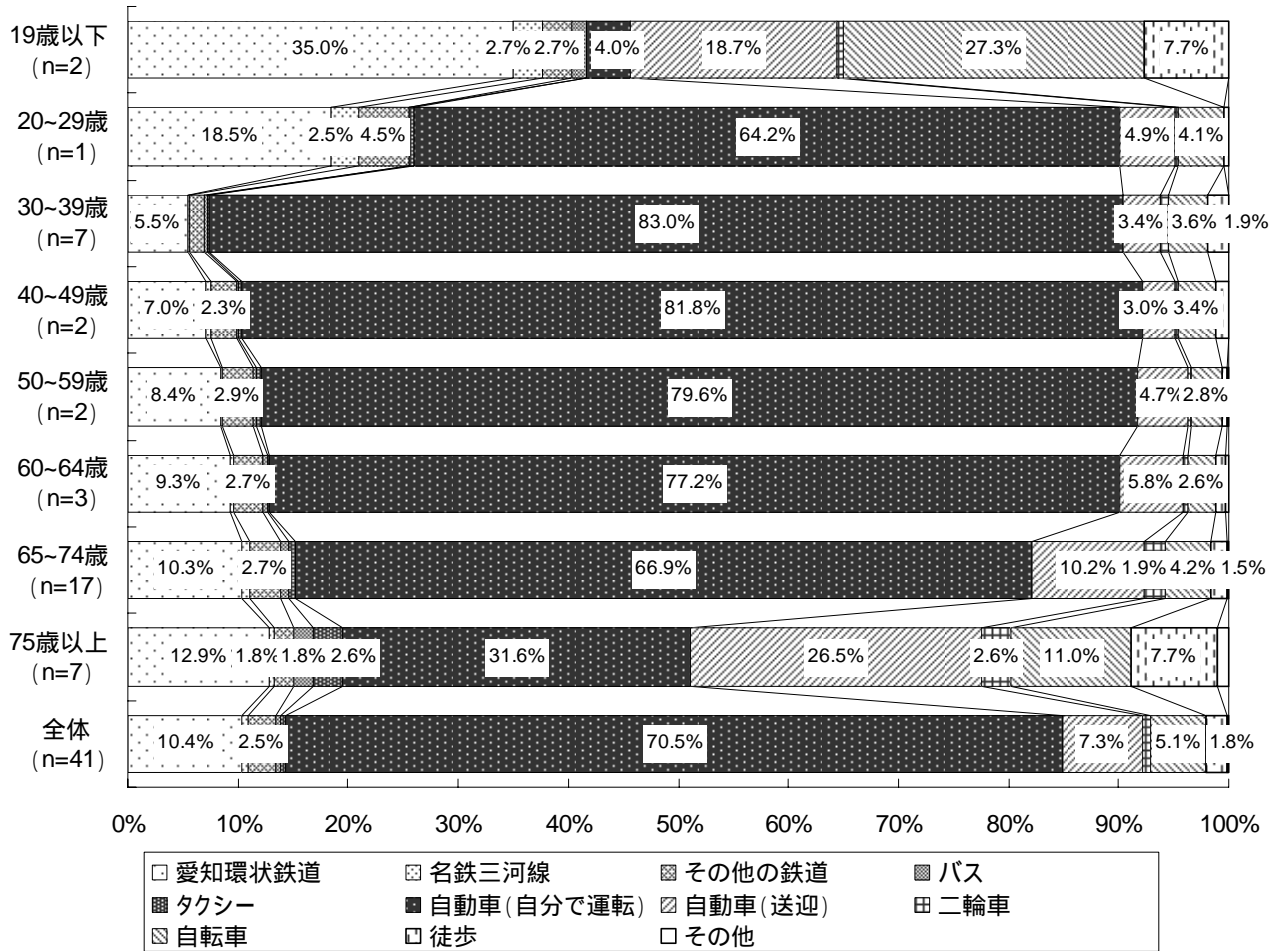


図-4.9 代表交通手段（帰り）

端末交通手段（帰り）

帰りの端末交通手段については、行きとほぼ同様の傾向を示している。

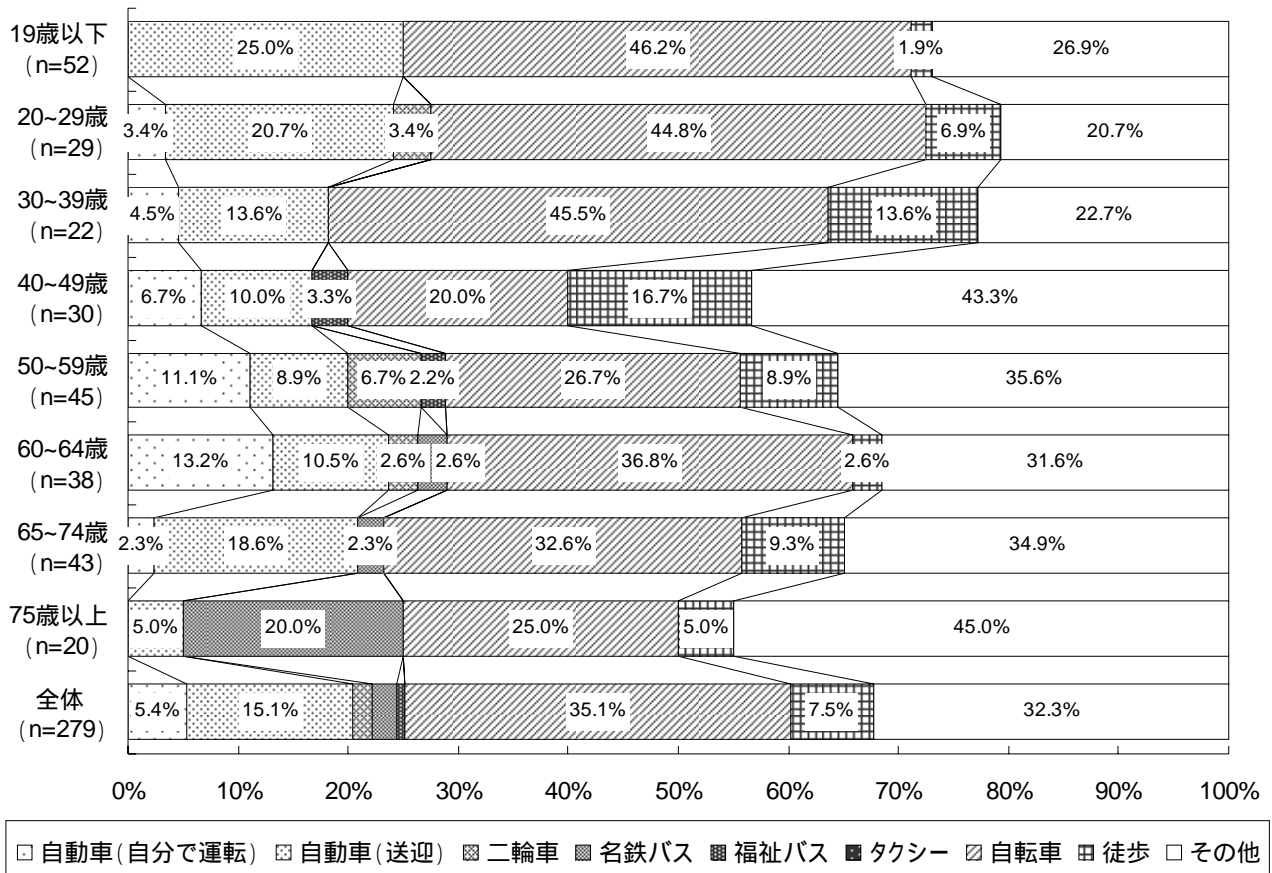


図-4.10 端末交通手段（帰り）

帰宅時刻（帰り）

家に着く時刻については、19歳以下では16～18時台、20歳代では17～18時台で多く以後は徐々に少なくなる。30～64歳では午前と午後に、65歳以上では午前の方にピークが存在している。60歳以上では高齢であるほど帰宅時刻が早くなる傾向がある。

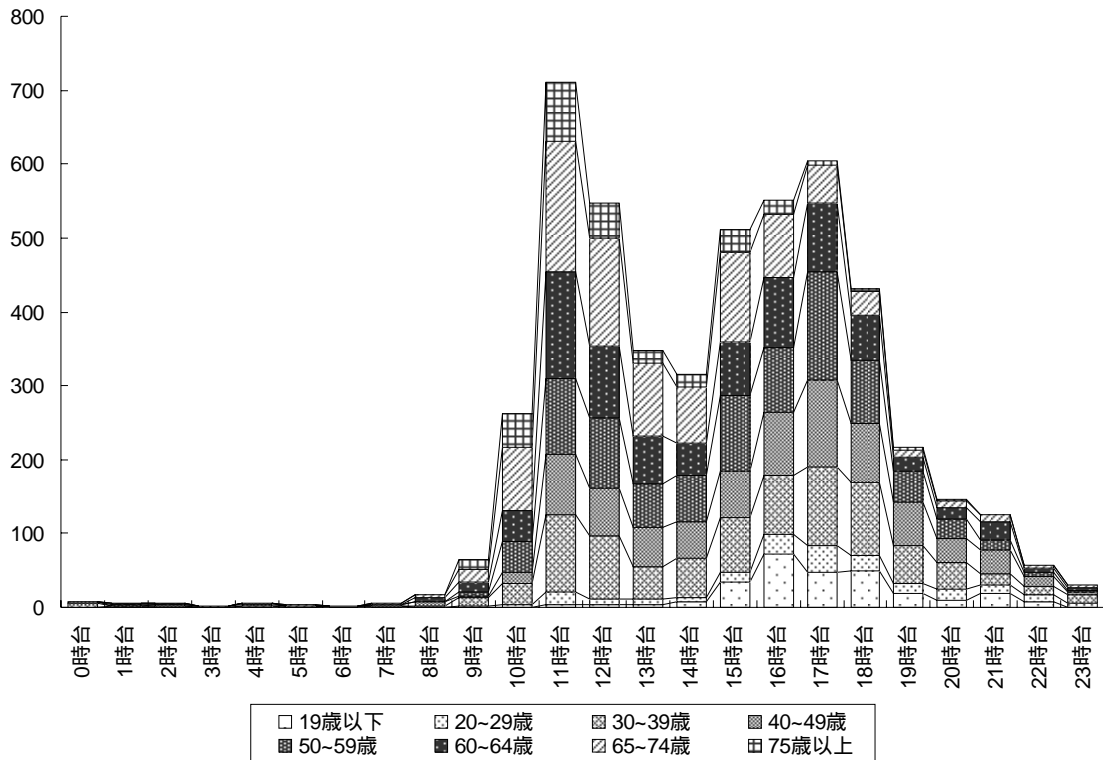


図-4.11 目的地を出る時刻（帰り）

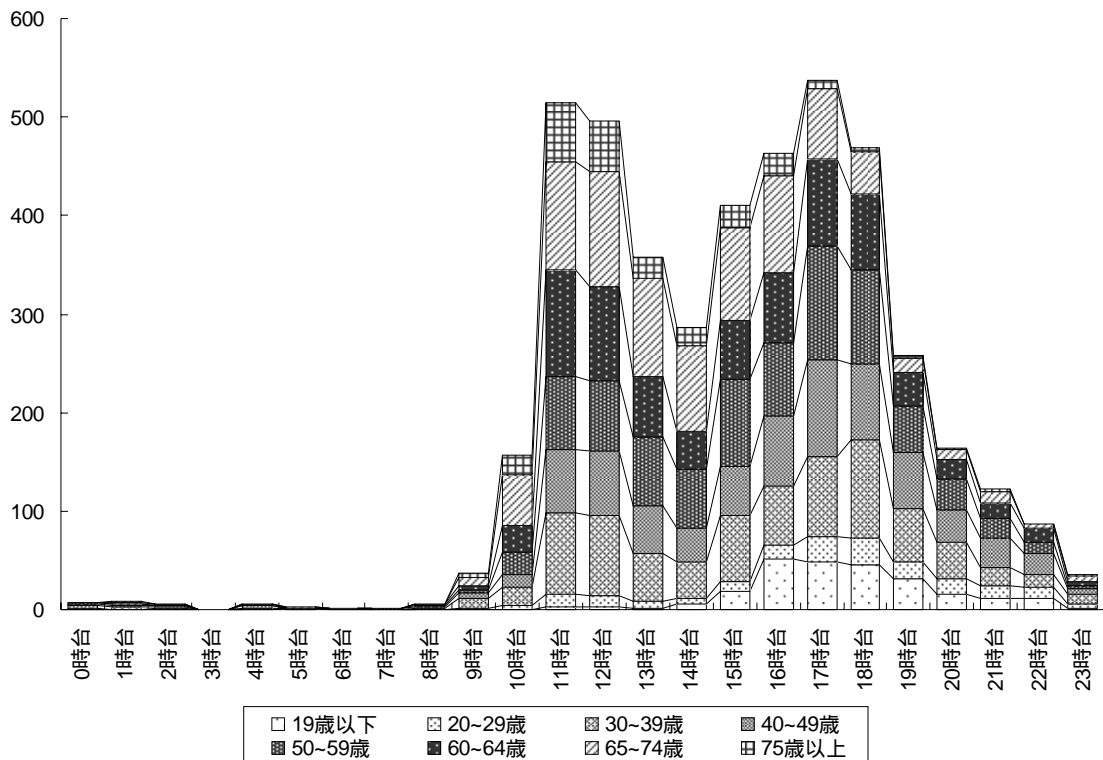


図-4.12 家に着く時刻（帰り）

イ．地域バスの利用可能性

地域バスの利用可能性については、「今すぐにでも利用したい」「今から5年以内には利用すると思う」を合わせて19歳以下で61.7%、65～74歳で41.1%、75歳以上で64.1%を占めており、利用ニーズが高いものと思われる。30～50歳代では比較的使用意向が低いものの、「今から5年以上先には利用すると思う」の割合は、高齢になるにつれ顕著に高くなっており、将来の生活スタイルの変化によって地域バスの利用意向が高まると考えているものと推察できる。

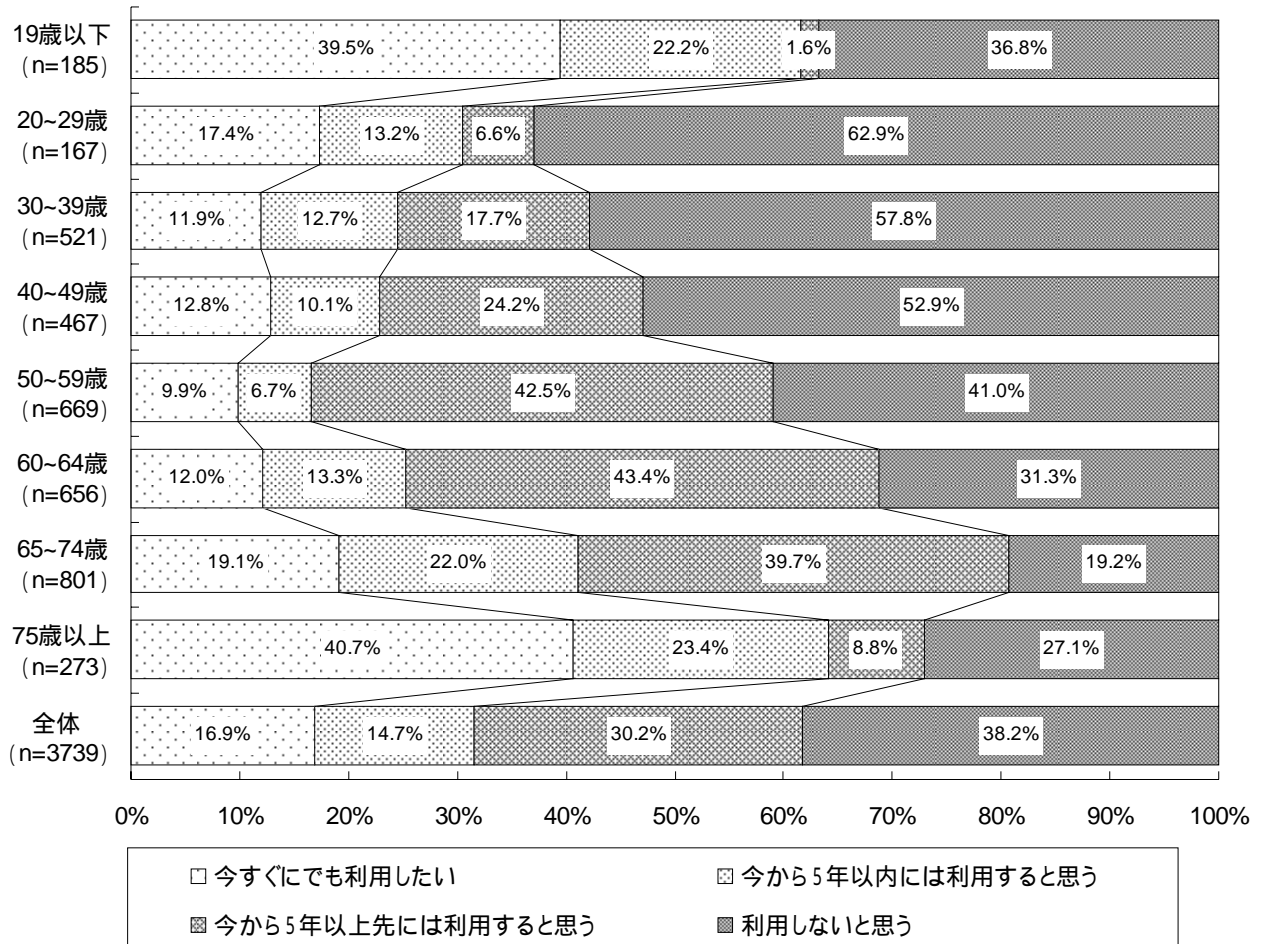


図-4.13 地域バスの利用可能性

ウ．地域バスの利用内容

利用先

バスの利用先については、いずれの年齢層においても「三河上郷駅」「トヨタ記念病院」「メグリア本店」が目立って多い。高齢になるにつれ、病院を選択する傾向が若干強い。

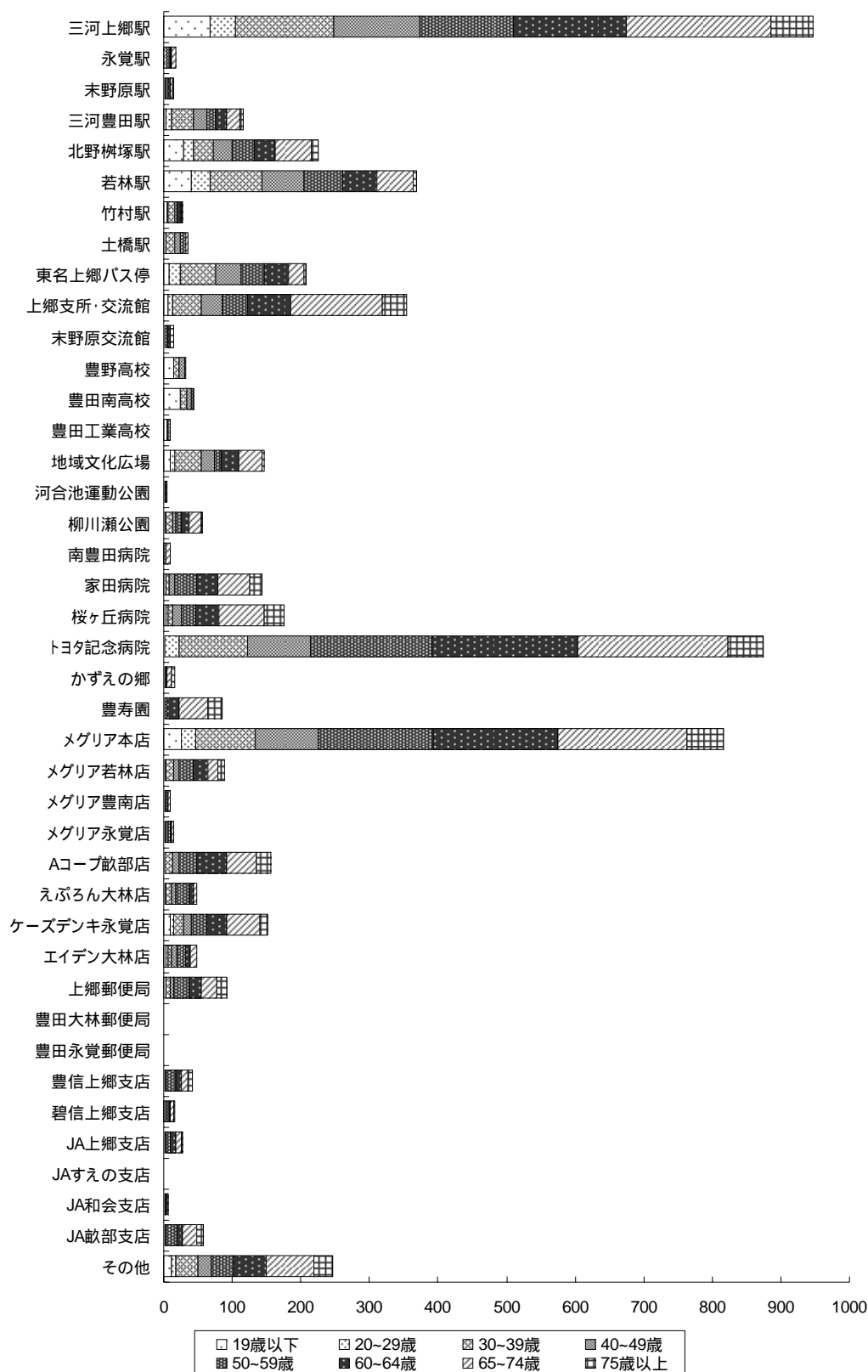


図-4.14 バスの利用先

乗車時刻（行き）

行きのバス乗車時刻については、いずれの年齢層においても午前のみピークが存在しており、ピークの時間は19歳以下で7時台、他では9～10時台となっている。帰りについては、19歳以下で17時台に、60歳以上では13時頃に利用ニーズが高い状況である。

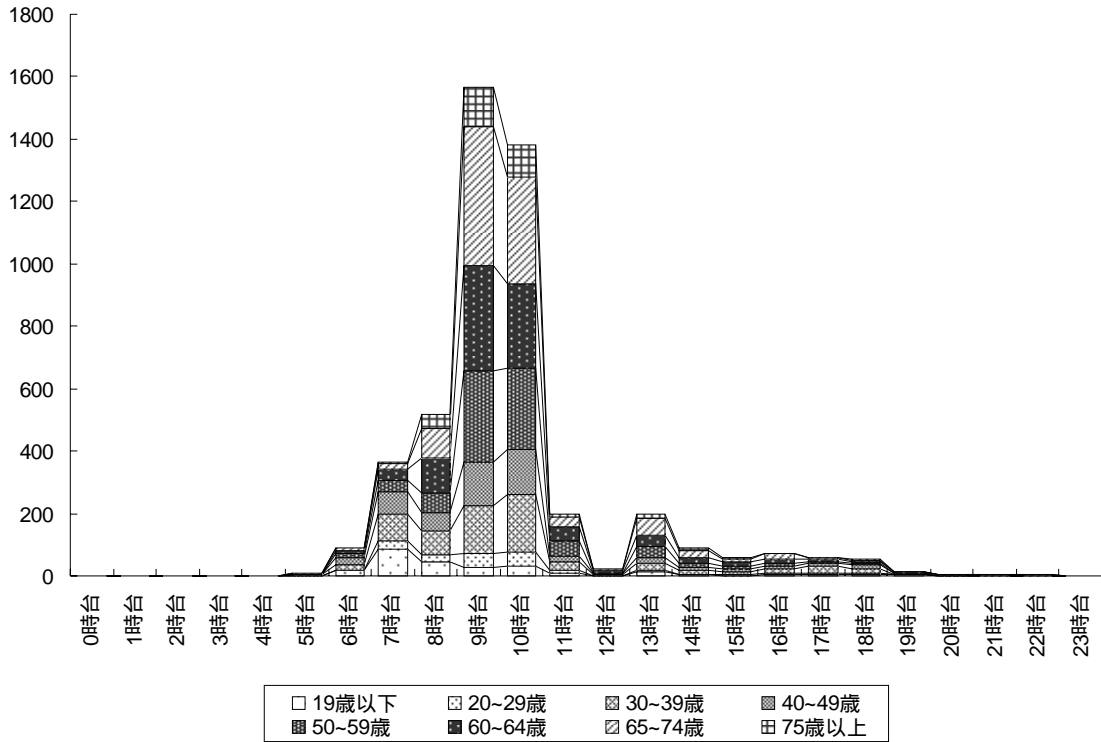


図-4.15 バスの乗車時刻（行き）

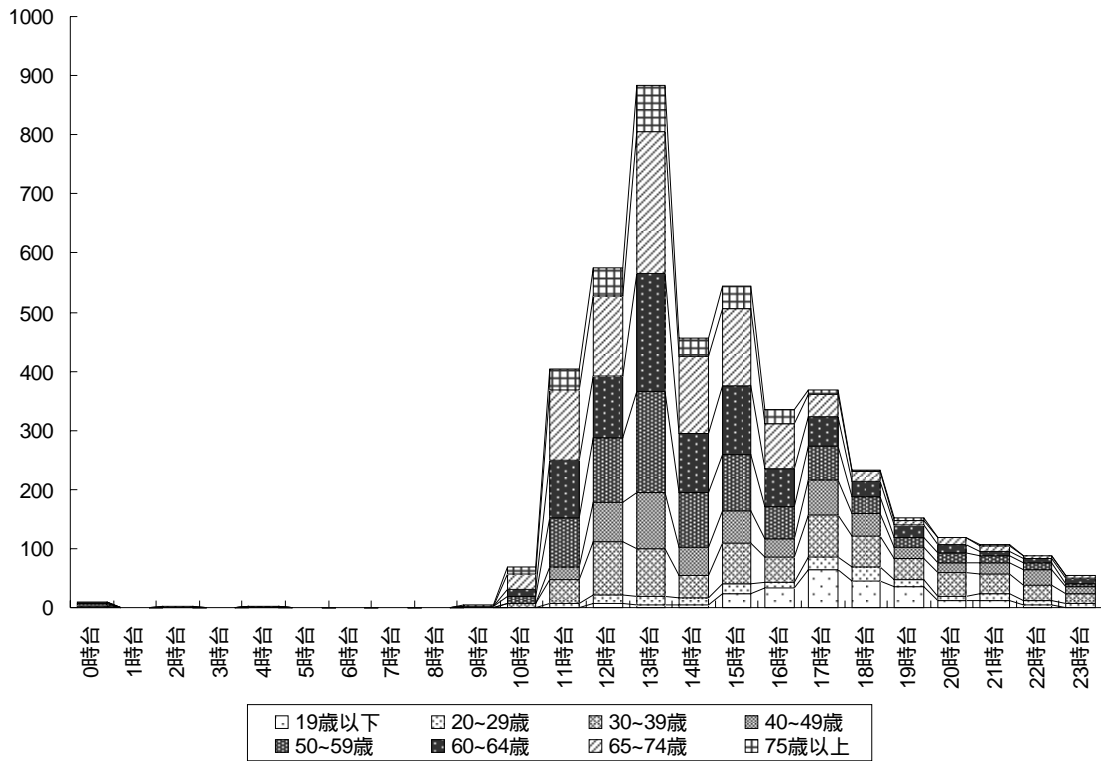


図-4.16 バスの乗車時刻（帰り）

利用先あたりの利用回数

利用先あたりのバス利用回数については、19歳以下で44.1%が「週に5日以上」となっており、年齢が高くなるにつれ、少なくなる傾向にある。これは、高齢になるほど「通学」「通勤」から「通院」へと主な外出目的が変化することが要因として考えられる。

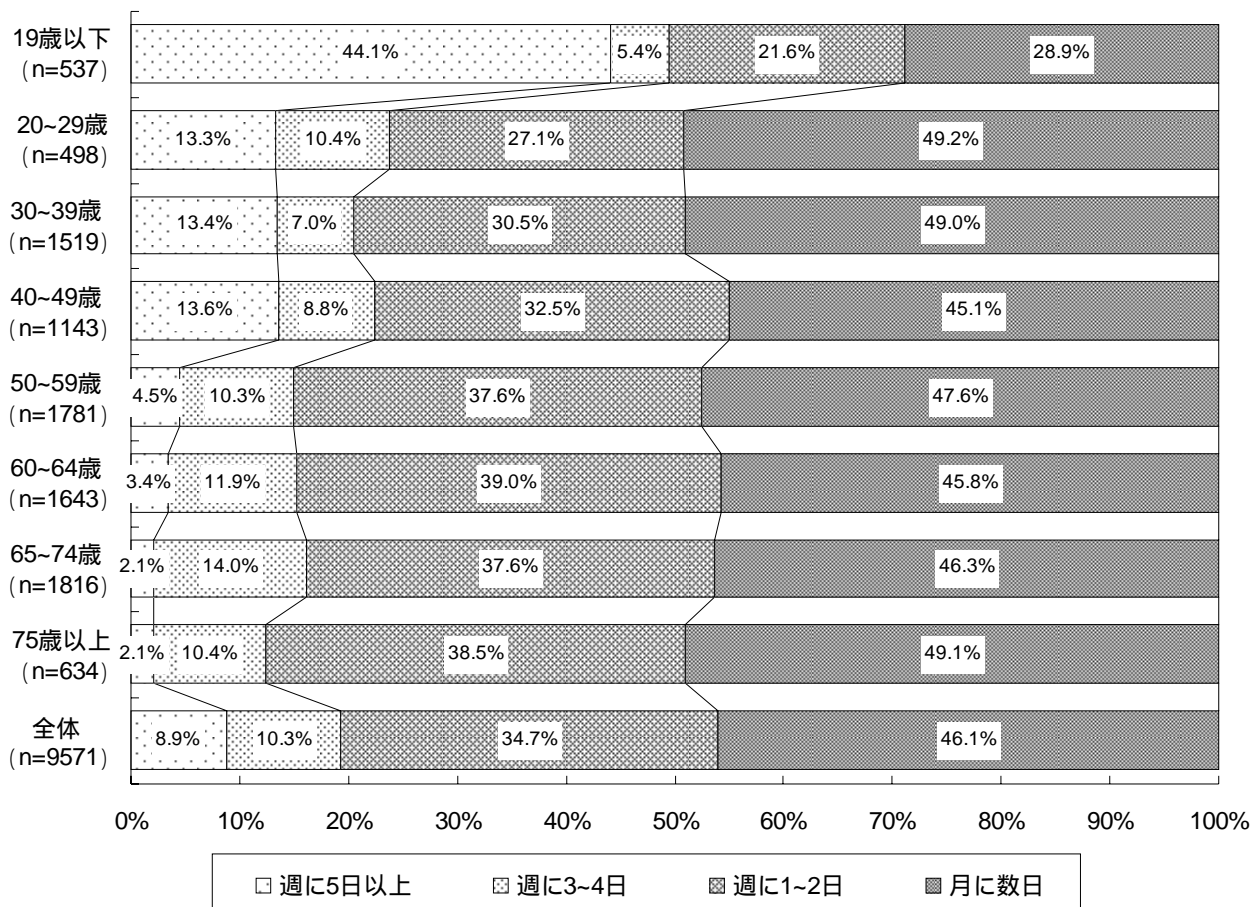


図-4.17 利用先あたりのバス利用回数

利用曜日

バスの利用曜日については、いずれの年齢層においても土日よりも木曜日以外の平日の方が
多い傾向にある。

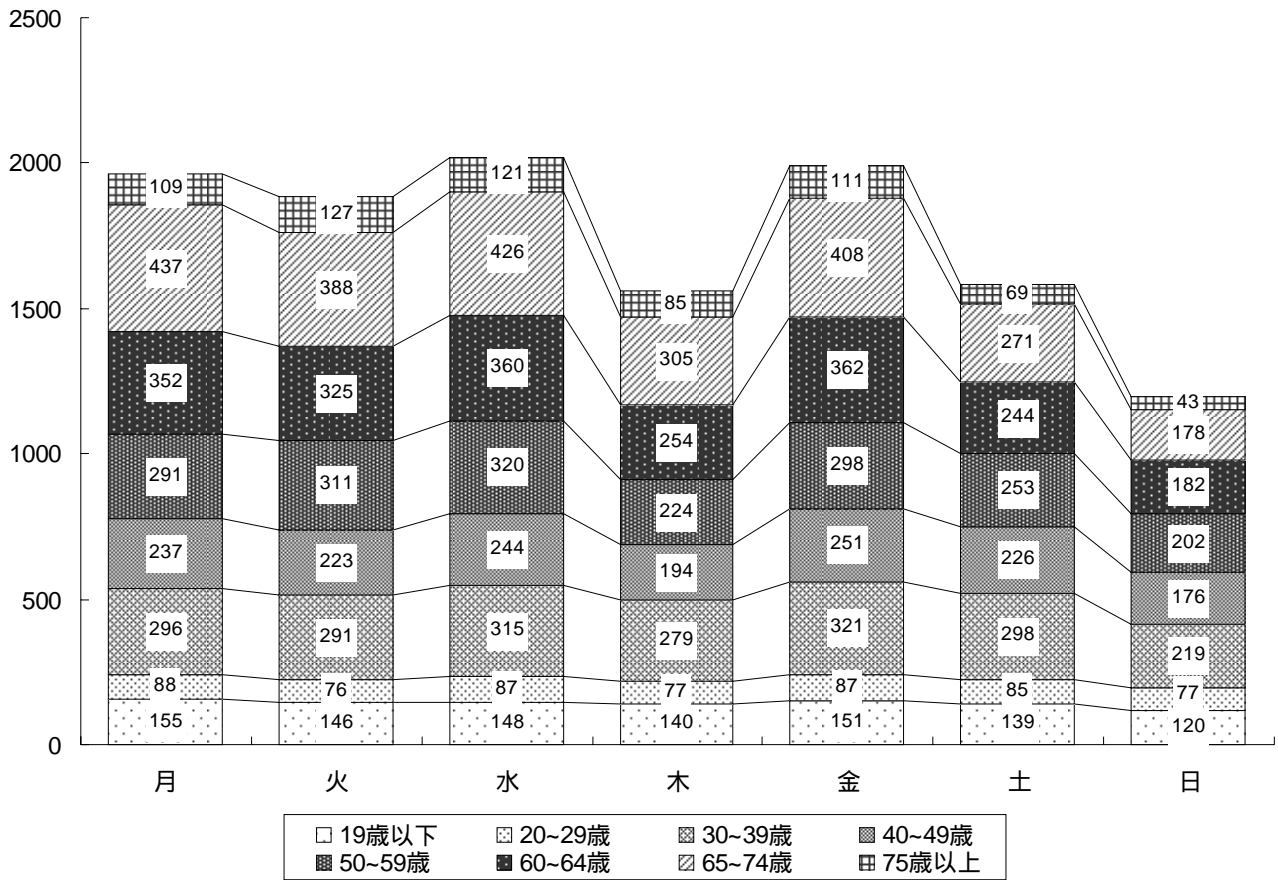


図-4.18 バスの利用曜日

利用目的

バスの利用目的については、19歳以下で半数以上が「通勤」「通学」であり、年齢が高くなるにつれ、「通院」の割合が増加する。「買い物」の割合はどの年齢層にも一定の割合が認められる。これらの傾向は、「普段の外出傾向」と同様のものとなっている。

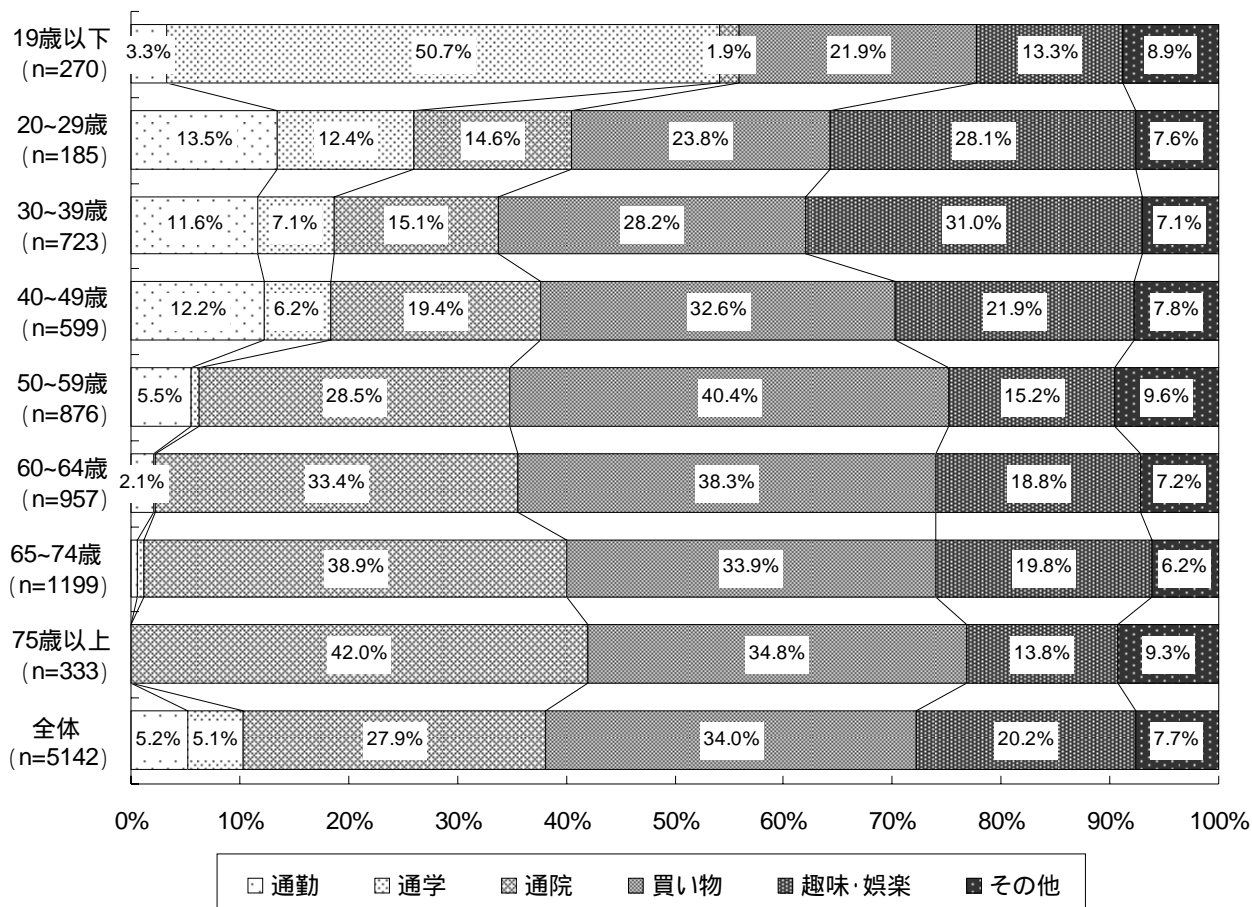


図-4.19 バスの利用目的

運賃

バスの運賃については、19歳以下で他の年齢層と比べて安価である他は、いずれの年齢層でも、150円以上で約55%の利用を、100円以上では90%以上の利用を占めている。

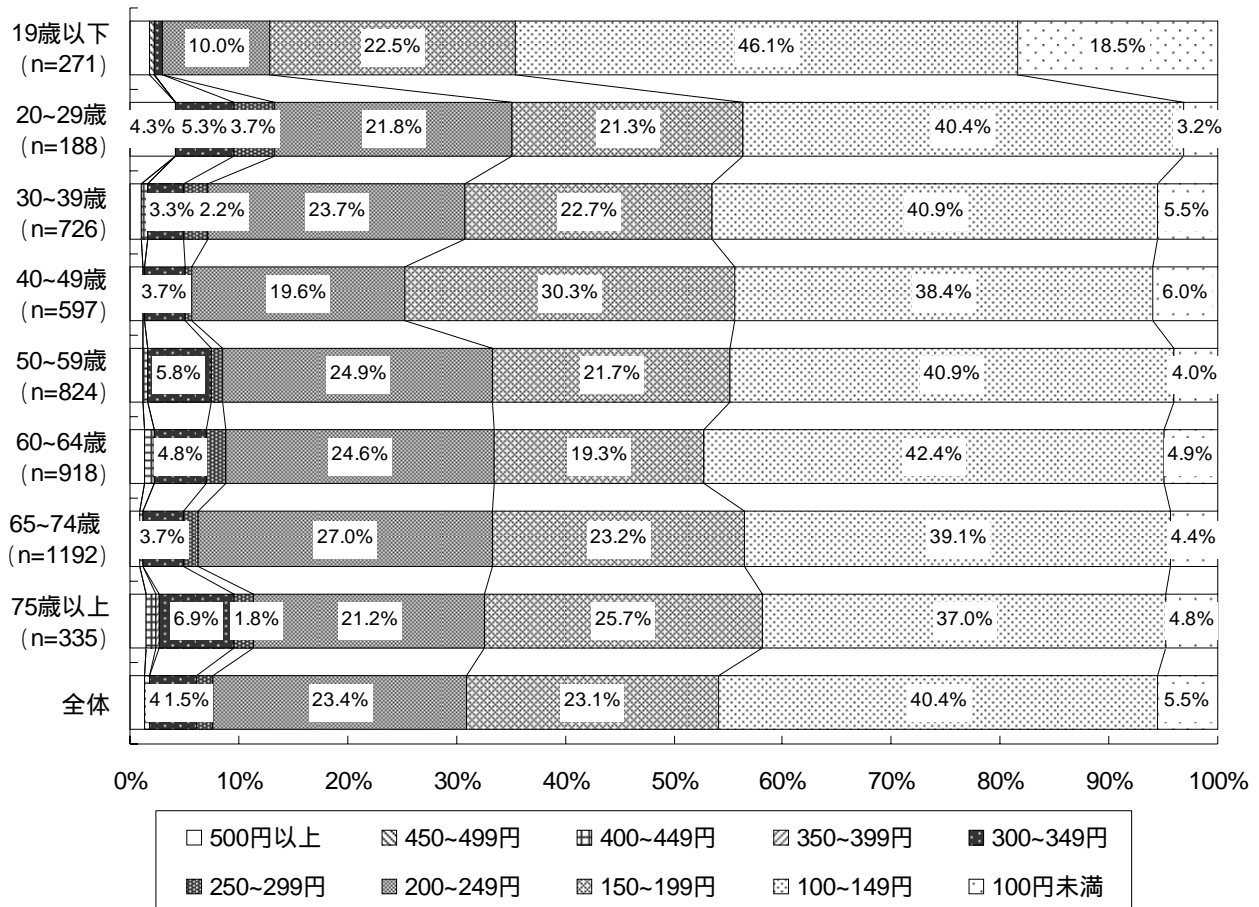


図-4.20 バスの運賃

(2) 自治区別

ア. 自治区別の回答者属性

年齢

回答者の年齢については、非沿線自治区の方が高齢者の占める割合が高くなっている。

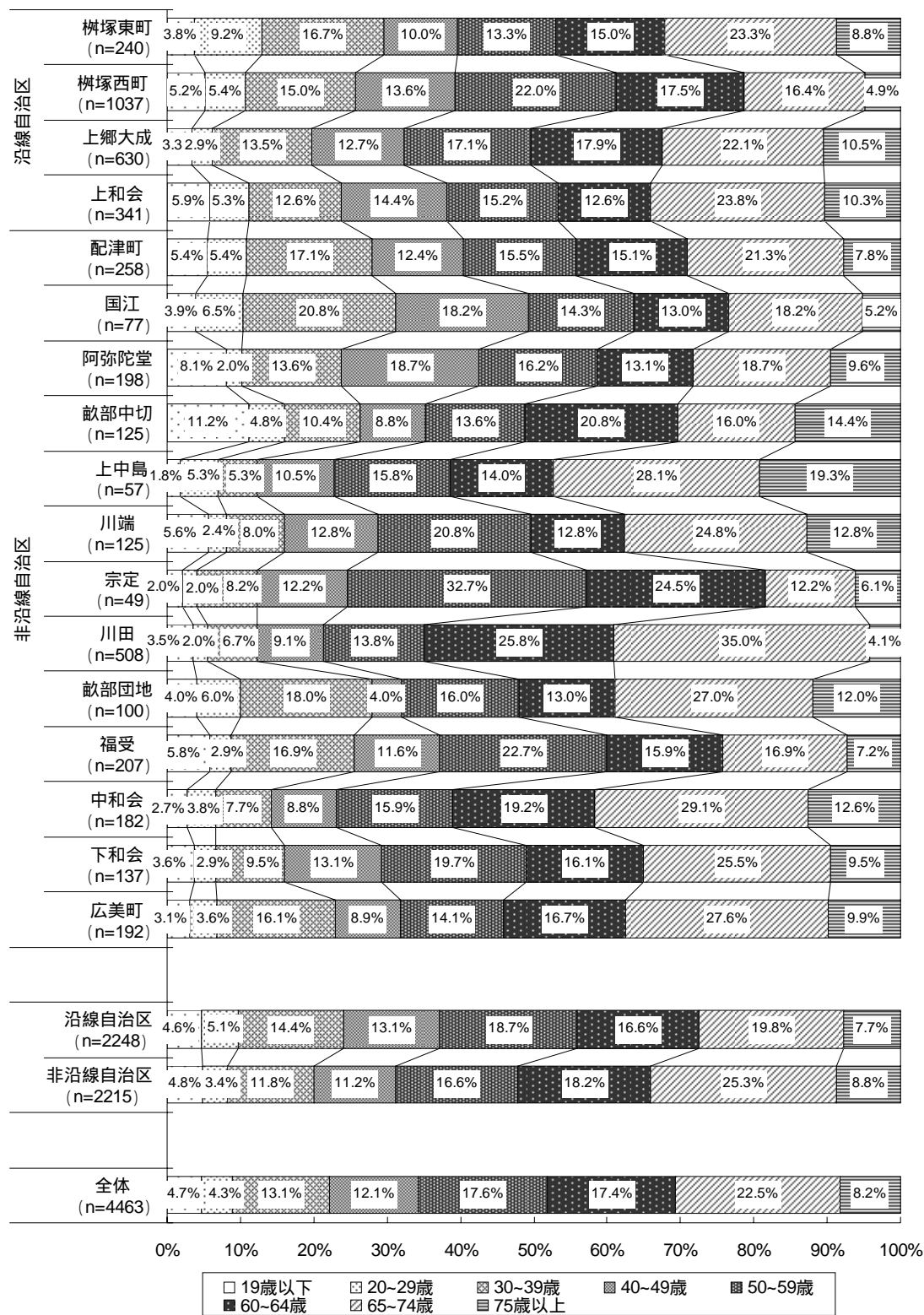


図-4.21 自治区別年齢層構成

自動車運転免許の保有

回答者の免許保有状況については、「畝部団地」で比較的保有率が低い他は、自治区による大きな差は認められない。

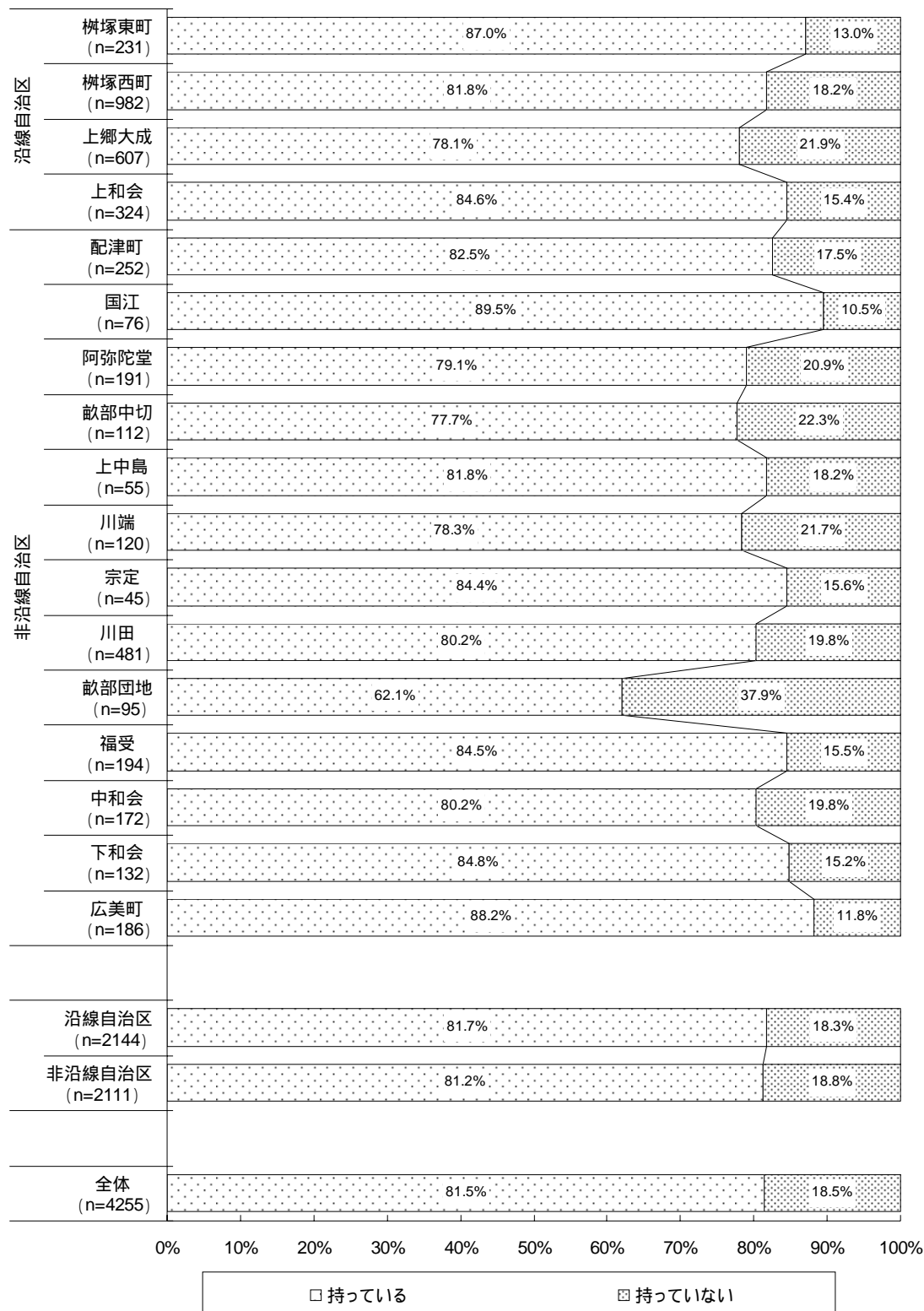


図-4.22 自治区別自動車運転免許保有状況

自動車の保有

回答者が自由に使える自動車の保有状況については、「畝部団地」で比較的保有率が低い他は、自治区による大きな差は認められない。

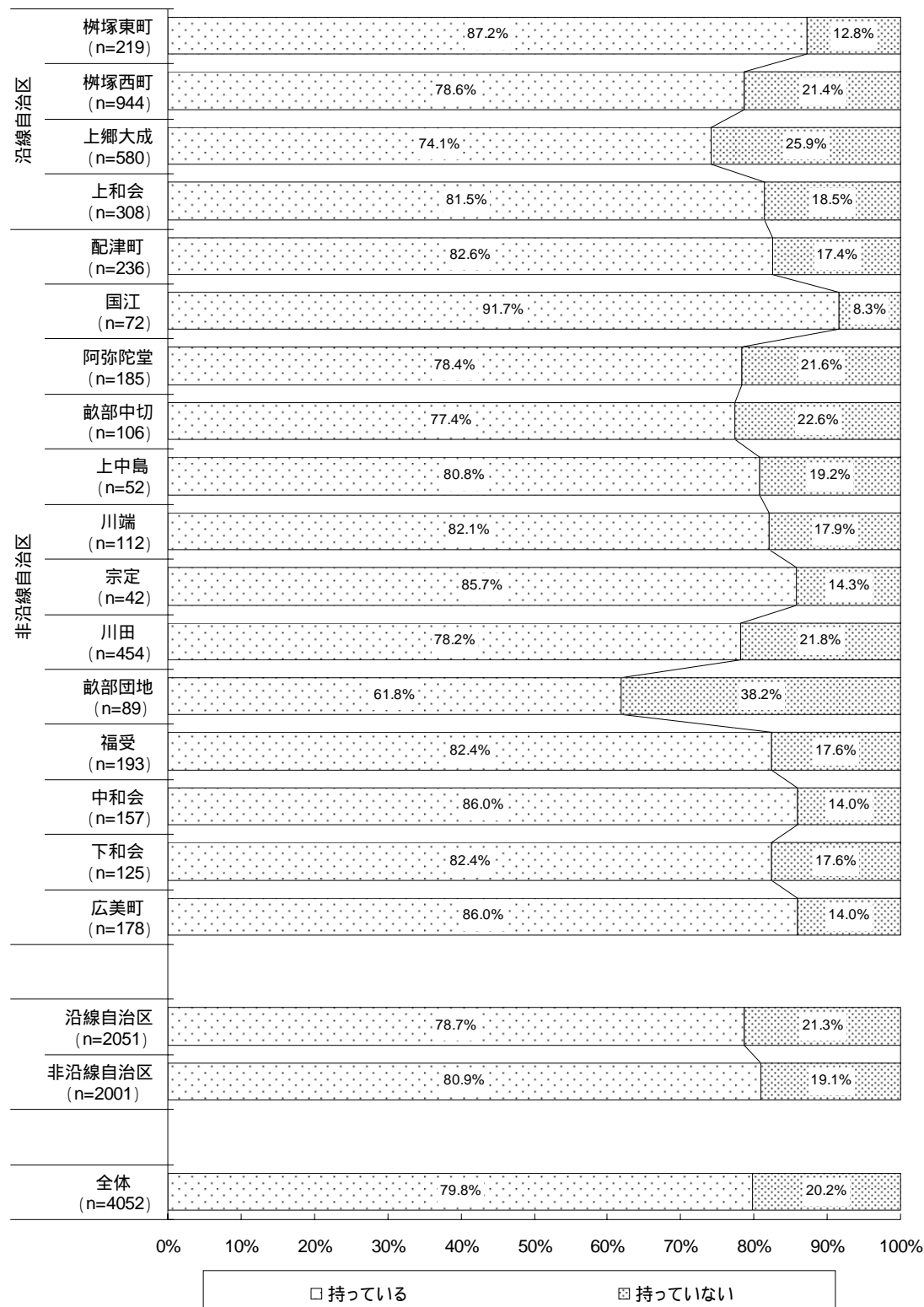


図-4.23 自治区別自動車保有状況

イ．普段の外出状況

外出目的

外出目的については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

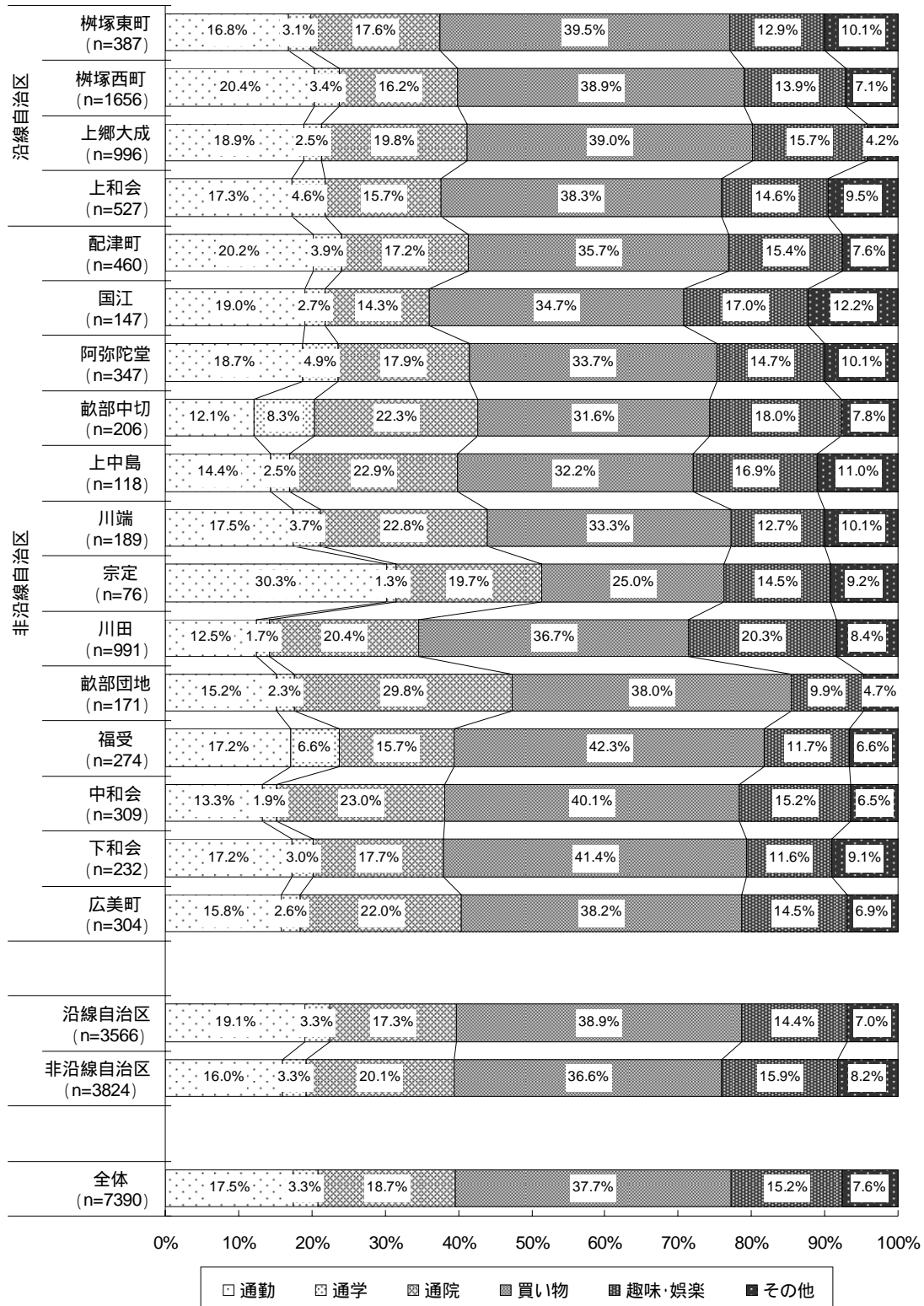


図-4.24 外出目的

外出先あたりの外出回数

外出先あたりの外出回数については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

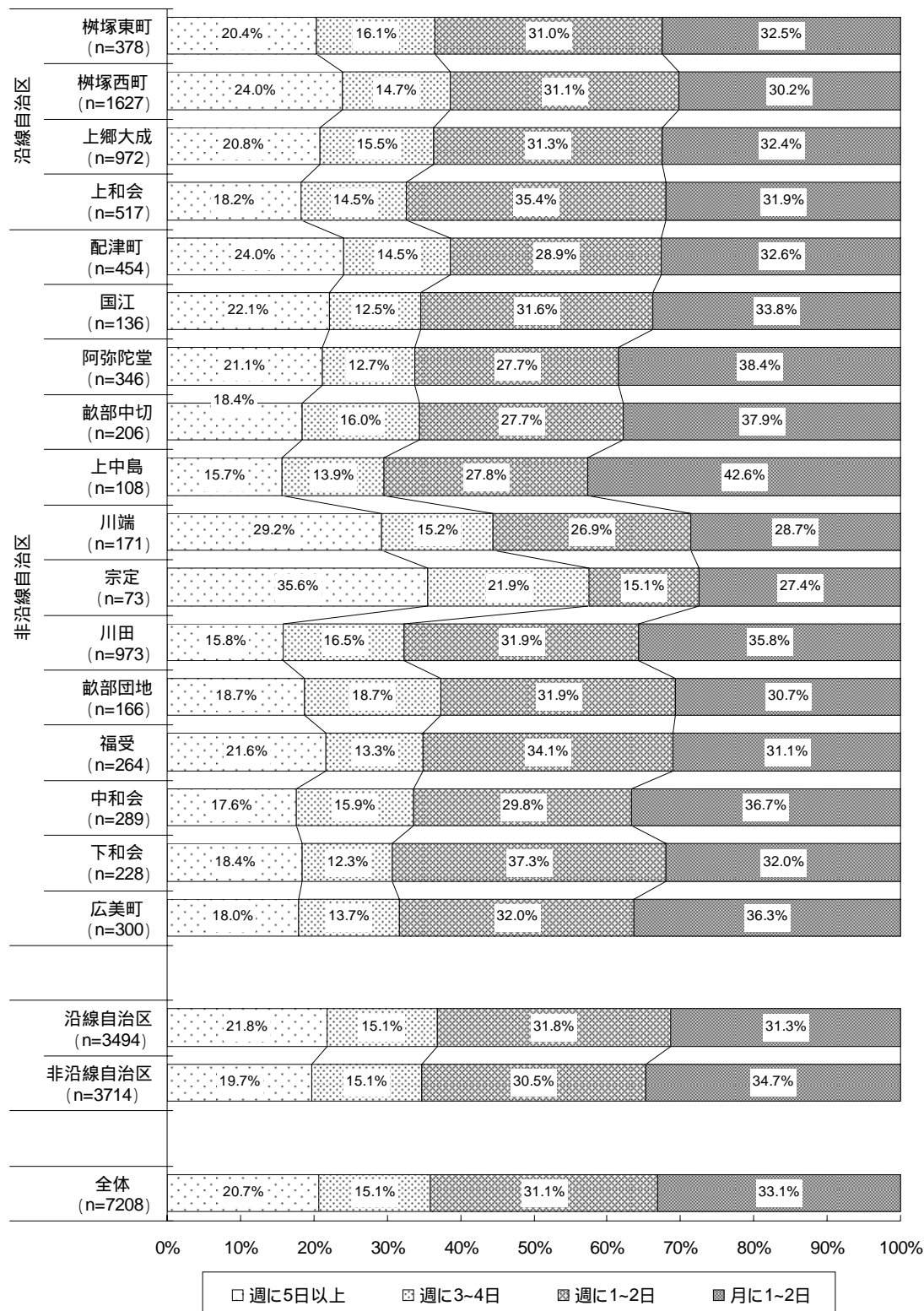


図-4.25 外出先あたりの外出回数

外出曜日

外出曜日については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

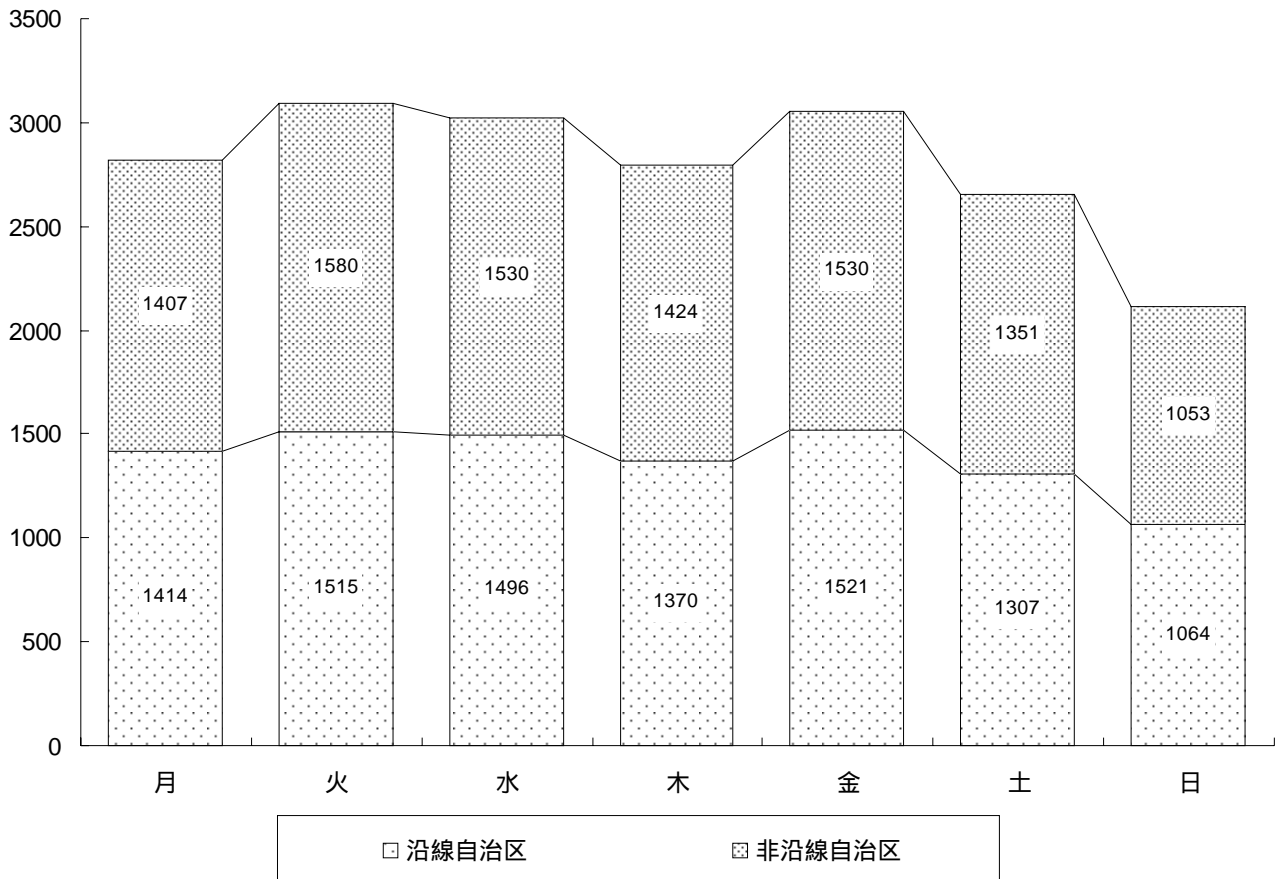


図-4.26 外出曜日

代表交通手段（行き）

代表交通手段については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

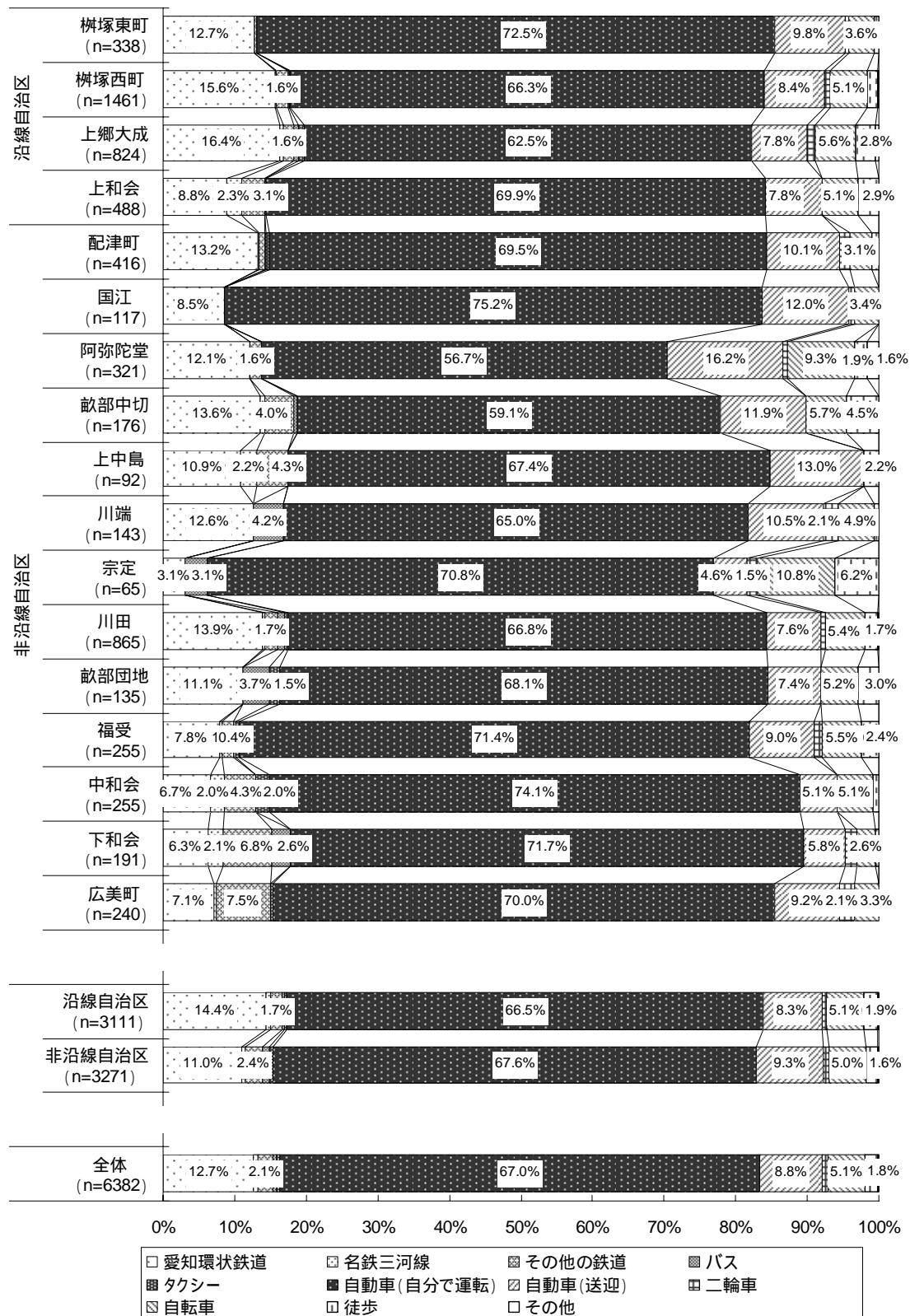


図-4.27 代表交通手段（行き）

端末交通手段（行き）

行きの端末交通手段については、「自動車（自分で運転）」「自動車（送迎）」「二輪車」を合わせた割合が、沿線自治区では約 20% であるのに対し、非沿線自治区では約 55% と高く、その傾向は特に「自動車（送迎）」で強い。沿線自治区では「徒歩」の占める割合が 32.6% と、非沿線自治区の 4.3% と比べると非常に高い。「自転車」の割合は双方とも約 30% で同程度である。

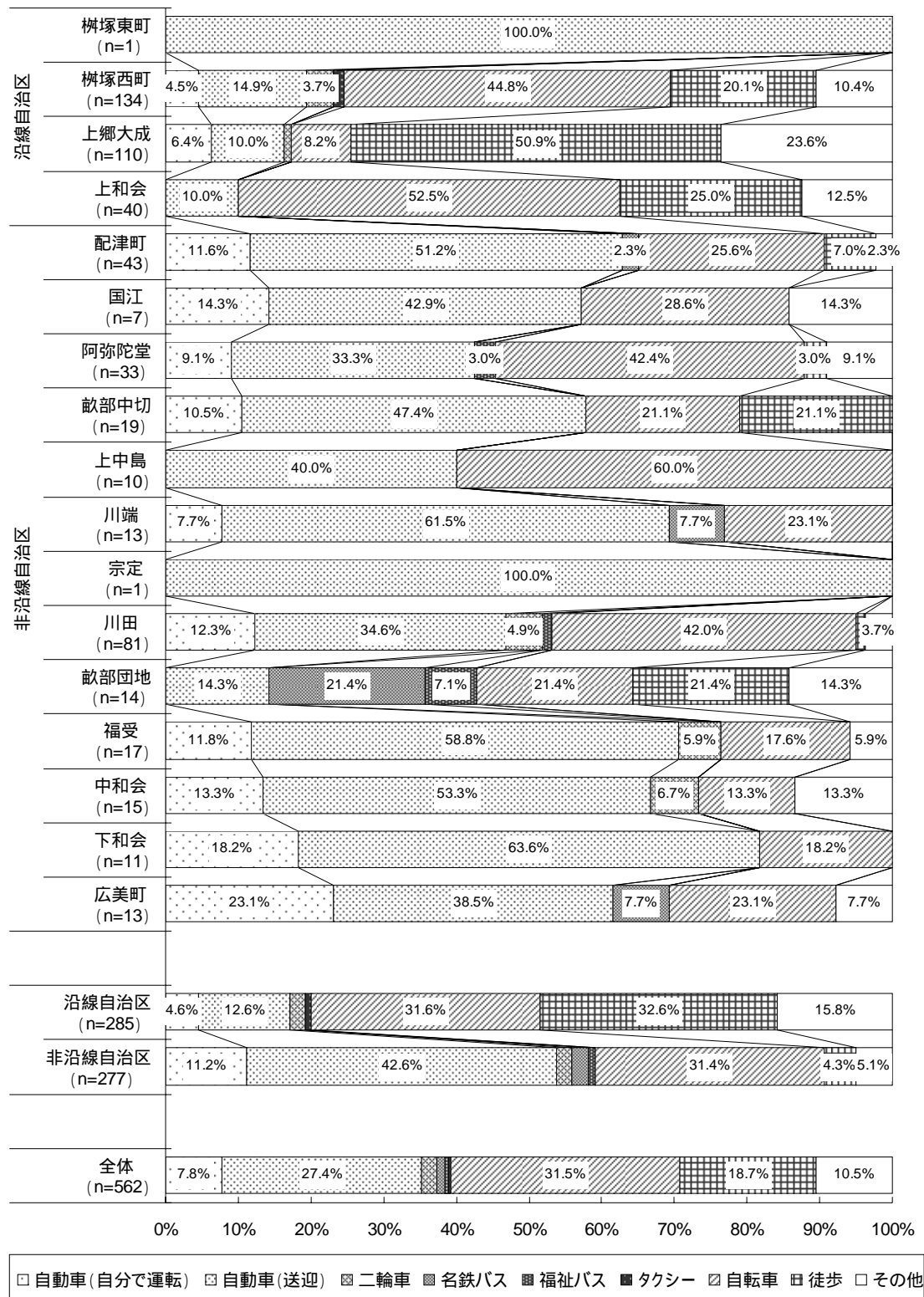


図-4.28 端末交通手段（行き）

外出時刻（行き）

普段の外出時刻については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

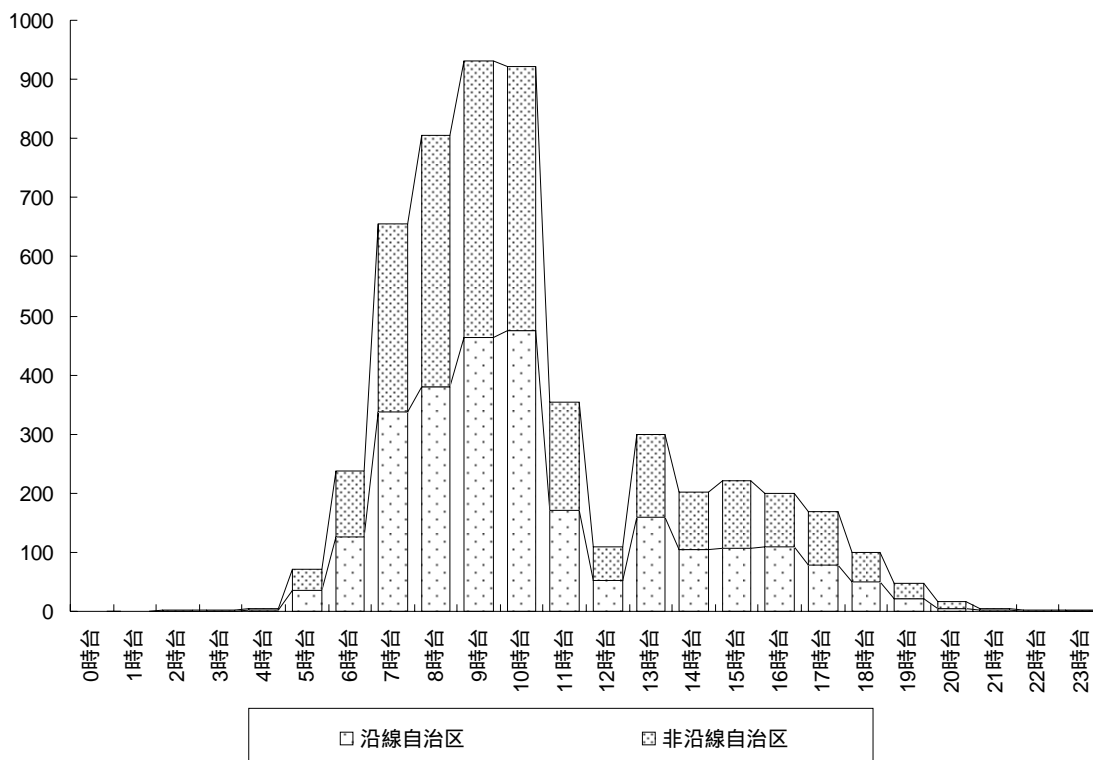


図-4.29 家を出る時刻（行き）

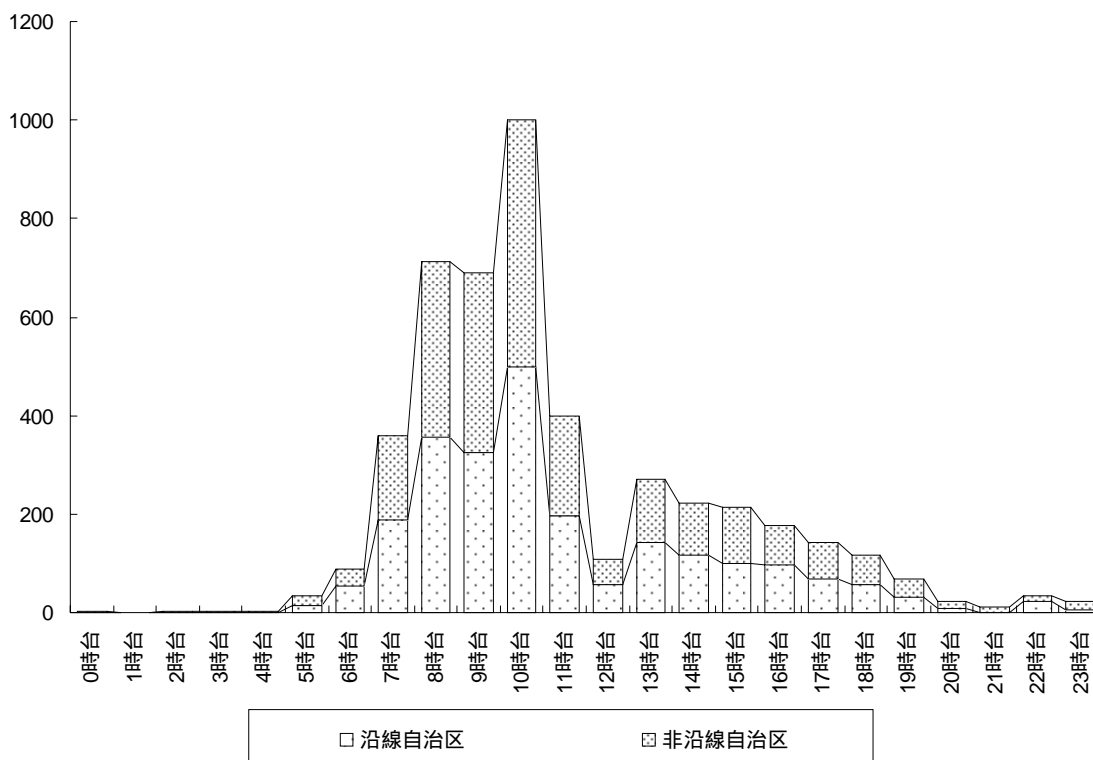


図-4.30 目的地に着く時刻（行き）

代表交通手段（帰り）

帰りの代表交通手段については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

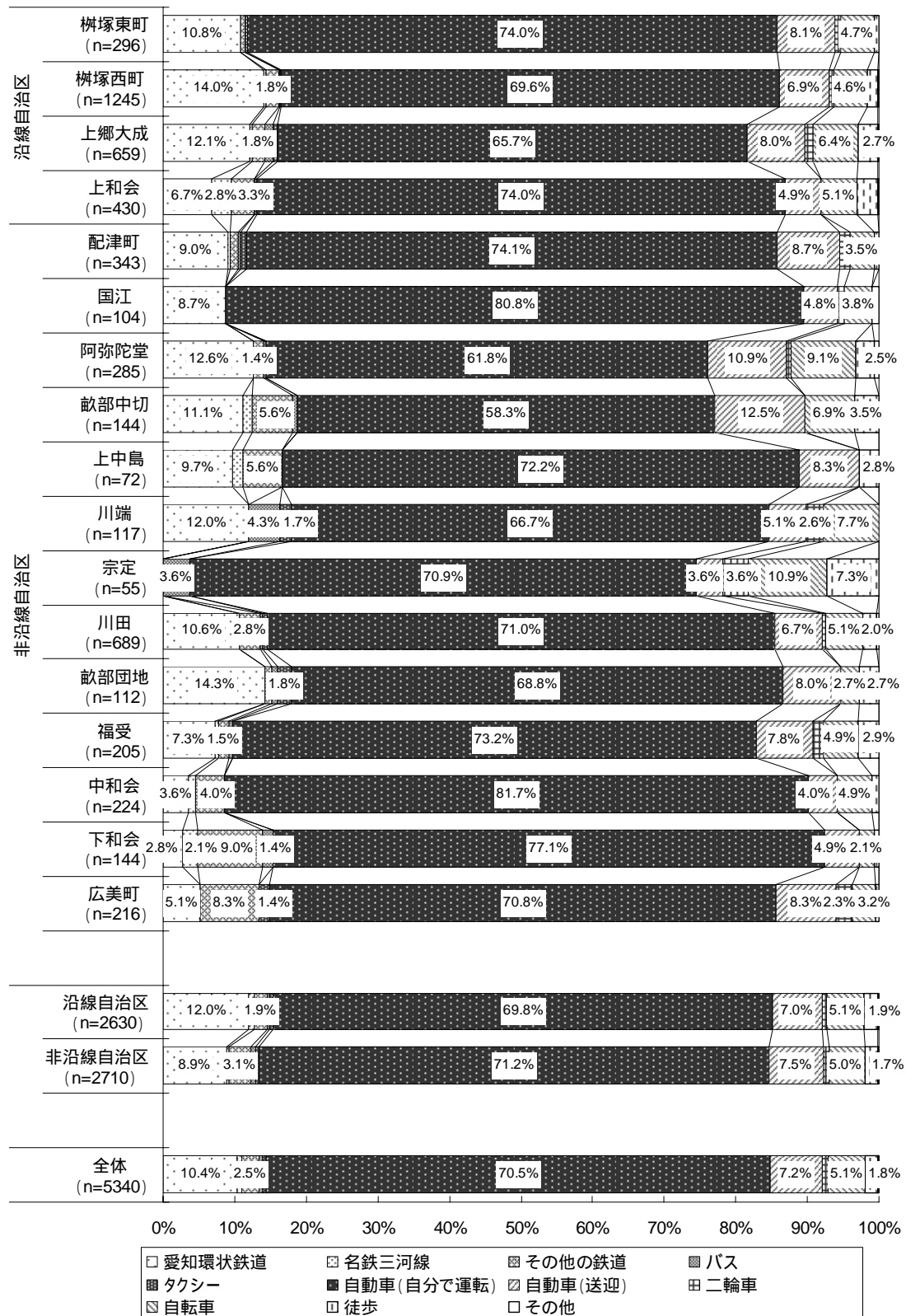


図-4.31 代表交通手段（帰り）

端末交通手段（帰り）

帰りの端末交通手段については、行きの端末交通手段と同様の傾向を示しており、沿線自治区の方が「自動車」「二輪車」の利用率が低く、「徒歩」の割合が高くなっている。

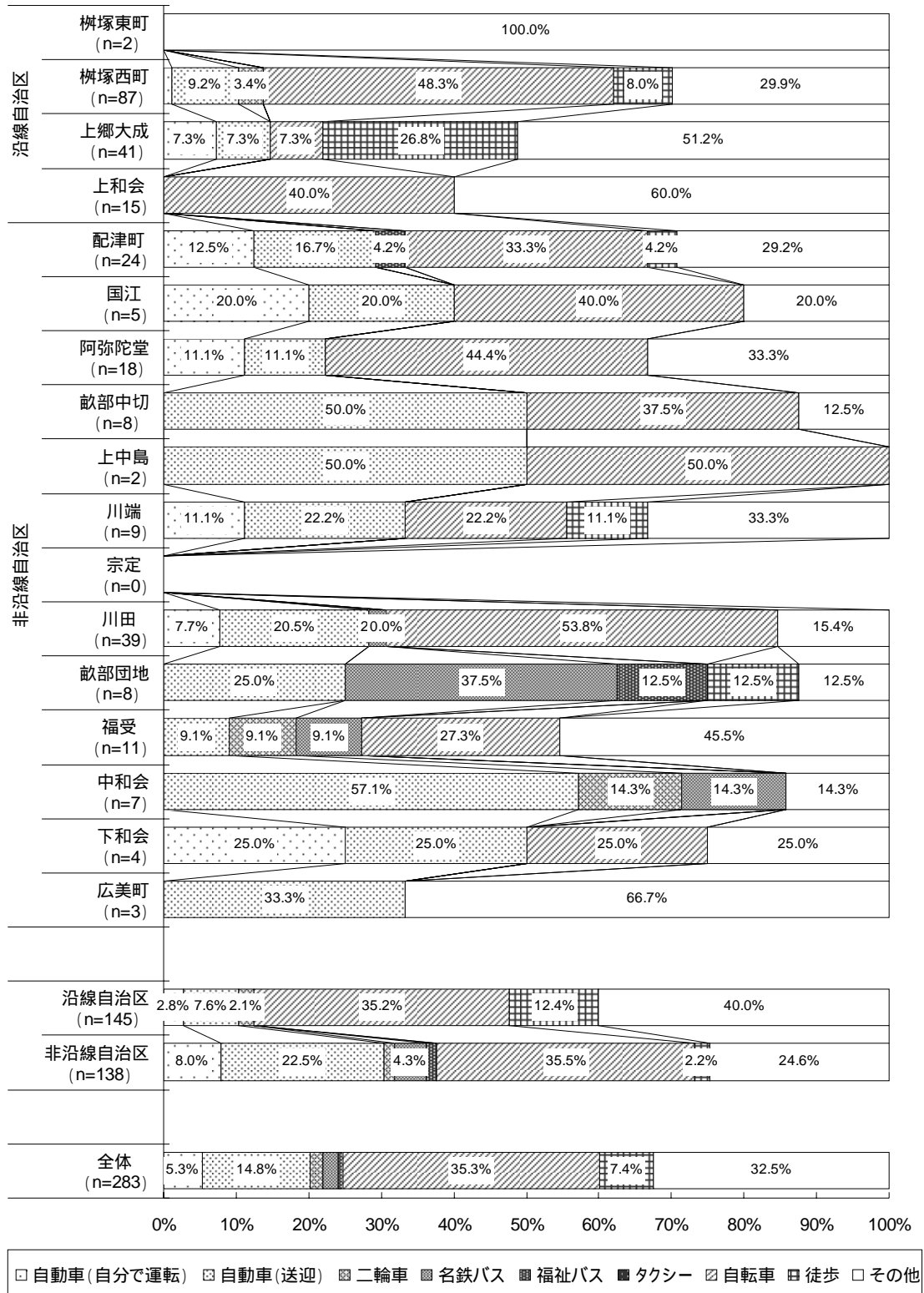


図-4.32 端末交通手段（帰り）

帰宅時刻（帰り）

普段の帰宅時刻については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

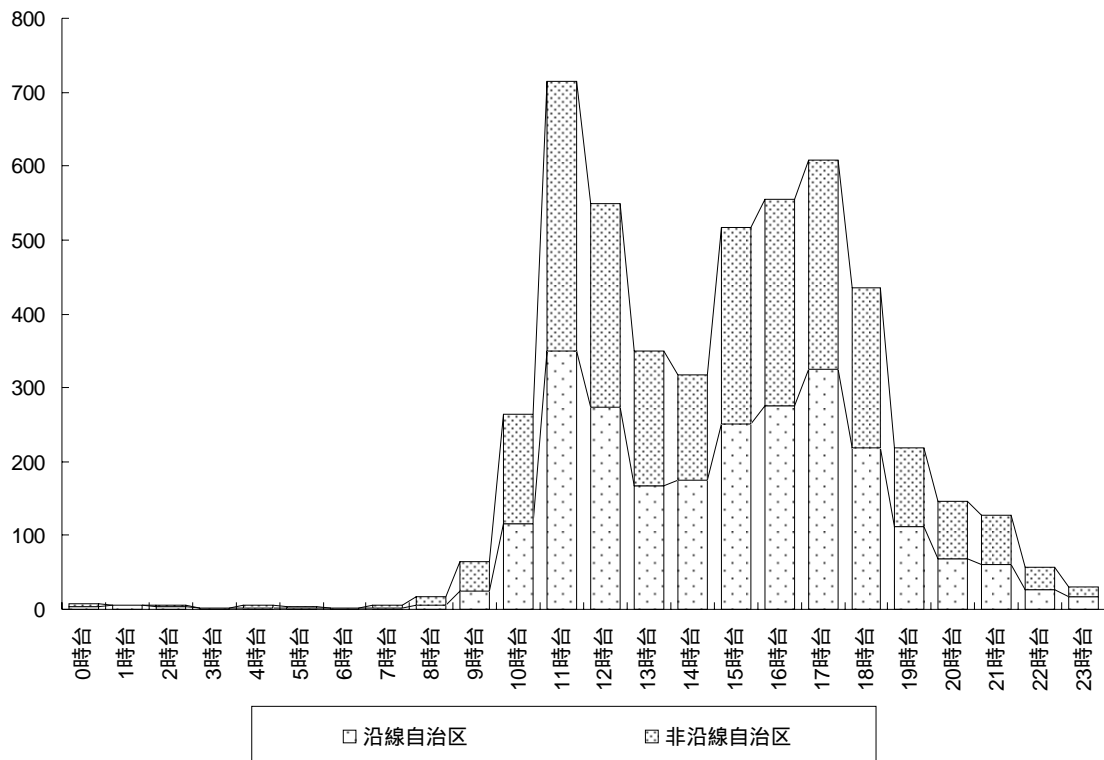


図-4.33 目的地を出る時刻（帰り）

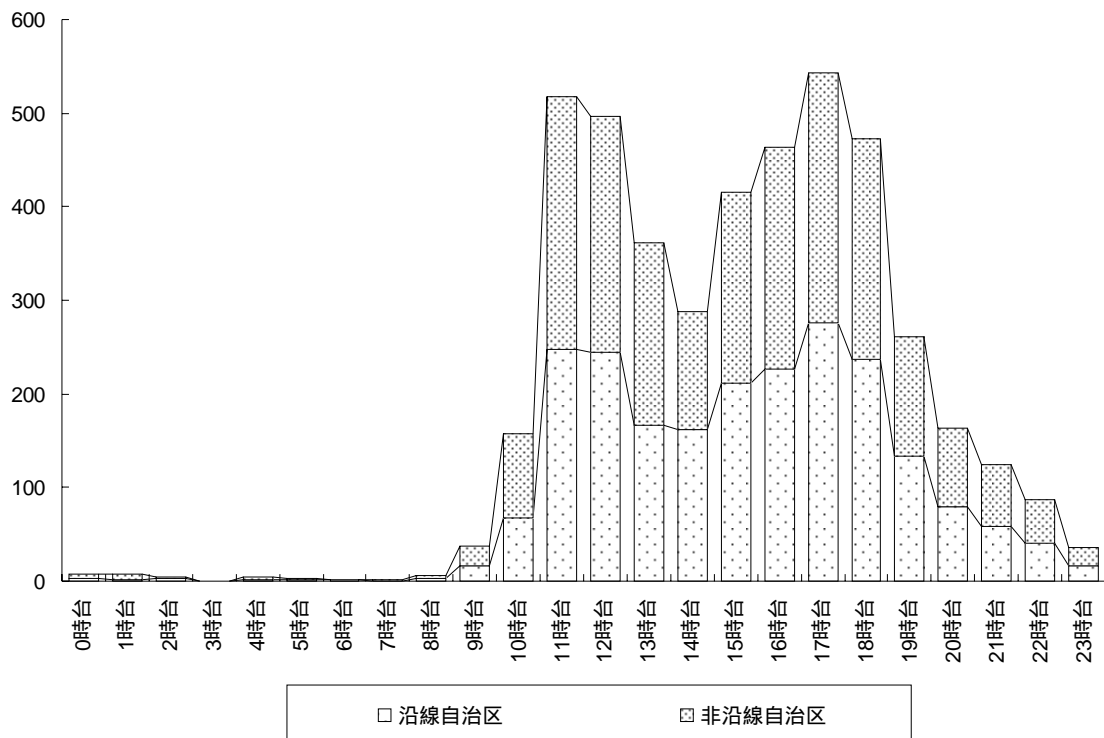


図-4.34 家に着く時刻（帰り）

ウ．地域バスの利用可能性

地域バスの利用意向については、「今すぐにも利用したい」「今から5年以内には利用すると思う」を合わせた割合が、沿線自治区では27.9%、非沿線自治区では35.6%、「今から5年以上先には利用すると思う」を合わせると、沿線自治区では57.0%、非沿線自治区では66.7%と、非沿線自治区の方がバスの利用ニーズが高い。

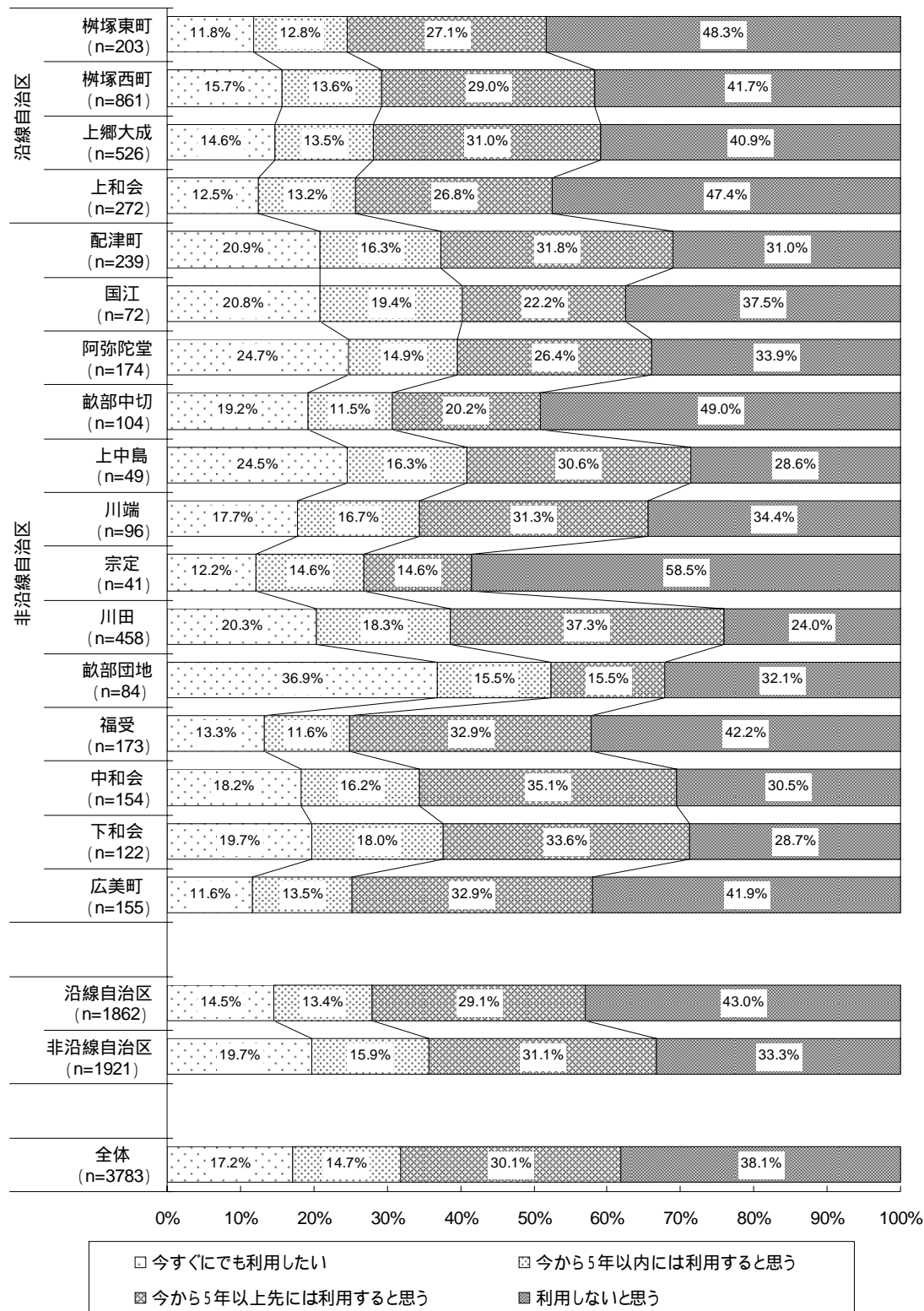


図-4.35 地域バスの利用可能性

エ．地域バスの利用内容

利用先

バスの利用先については、「三河上郷駅」への利用希望が、沿線自治区よりも非沿線自治区の方が多くなっているが、他の駅では双方の顕著な差は認められない。駅以外では「上郷郵便局」で非沿線自治区の希望が比較的多い他は、ほぼ同様の傾向を示している。

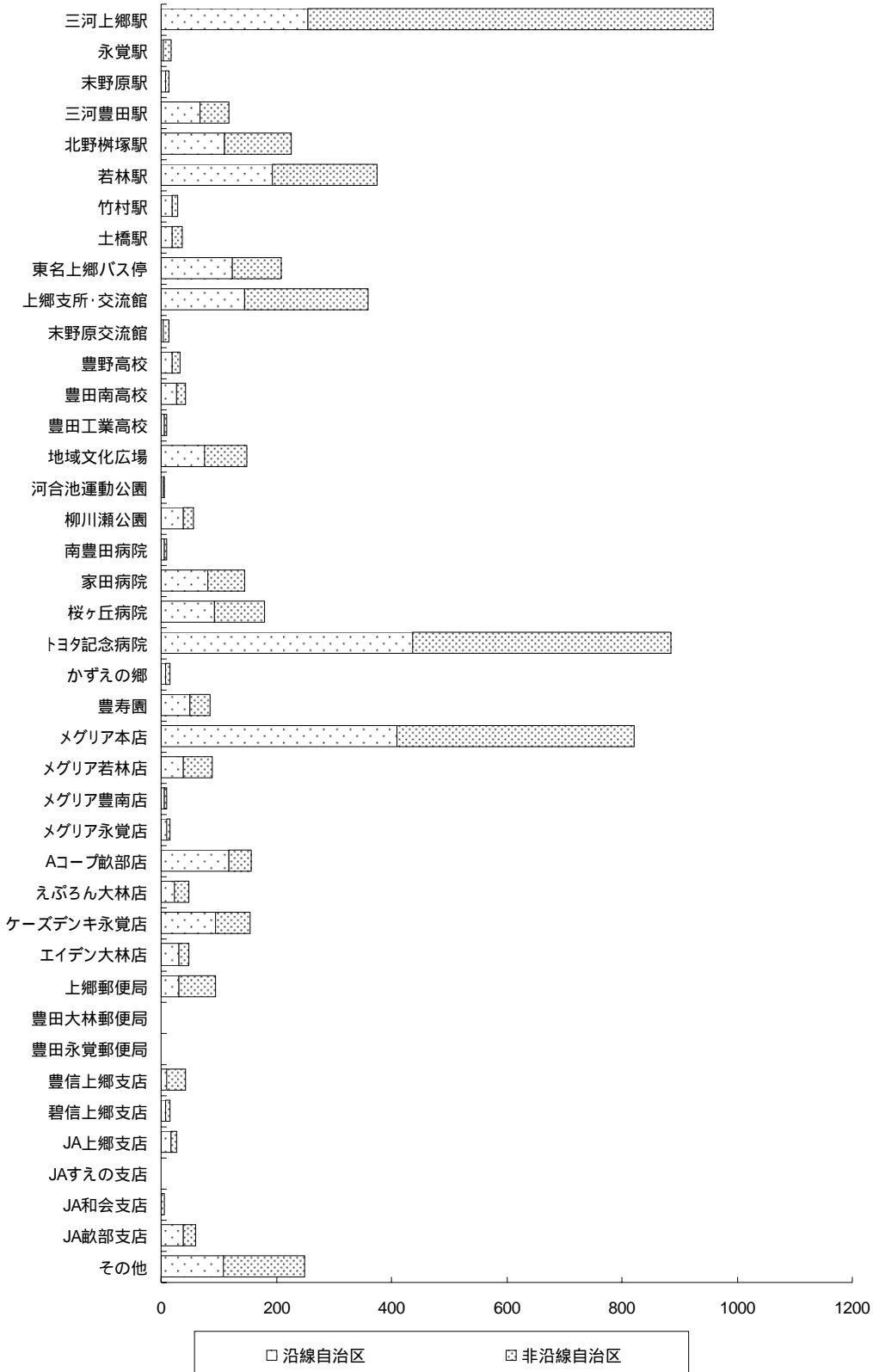


図-4.36 バスの利用先

乗車時刻（行き）

バスの乗車時刻については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

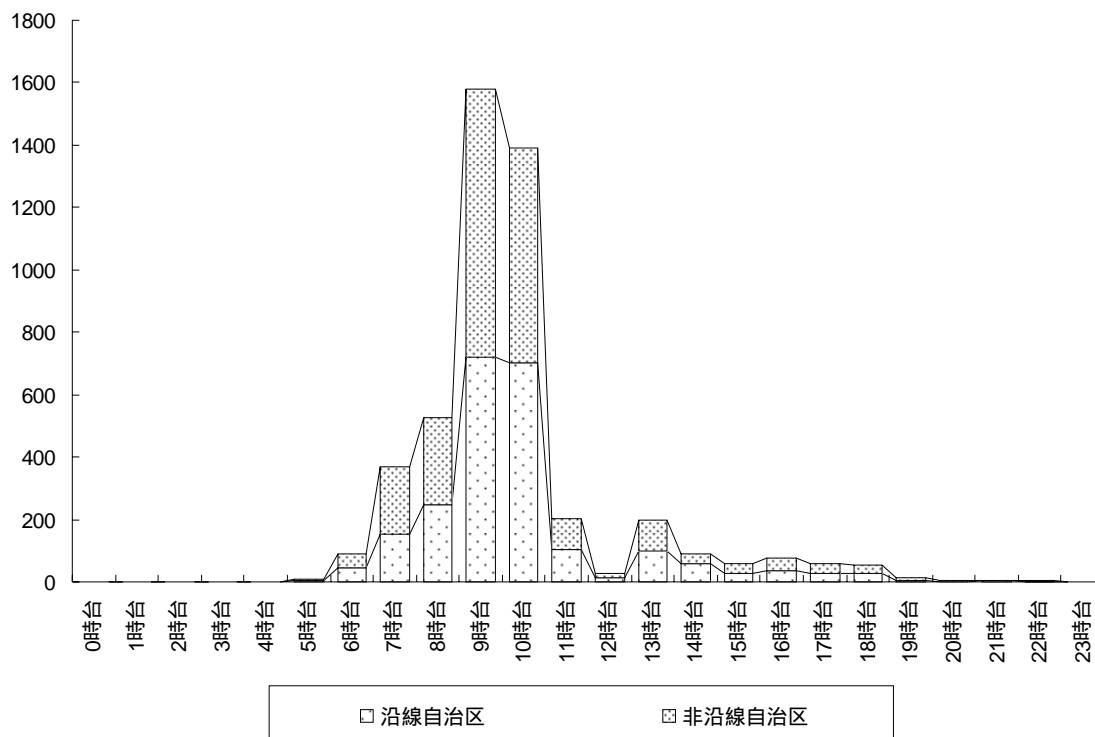


図-4.37 バスの乗車時刻（行き）

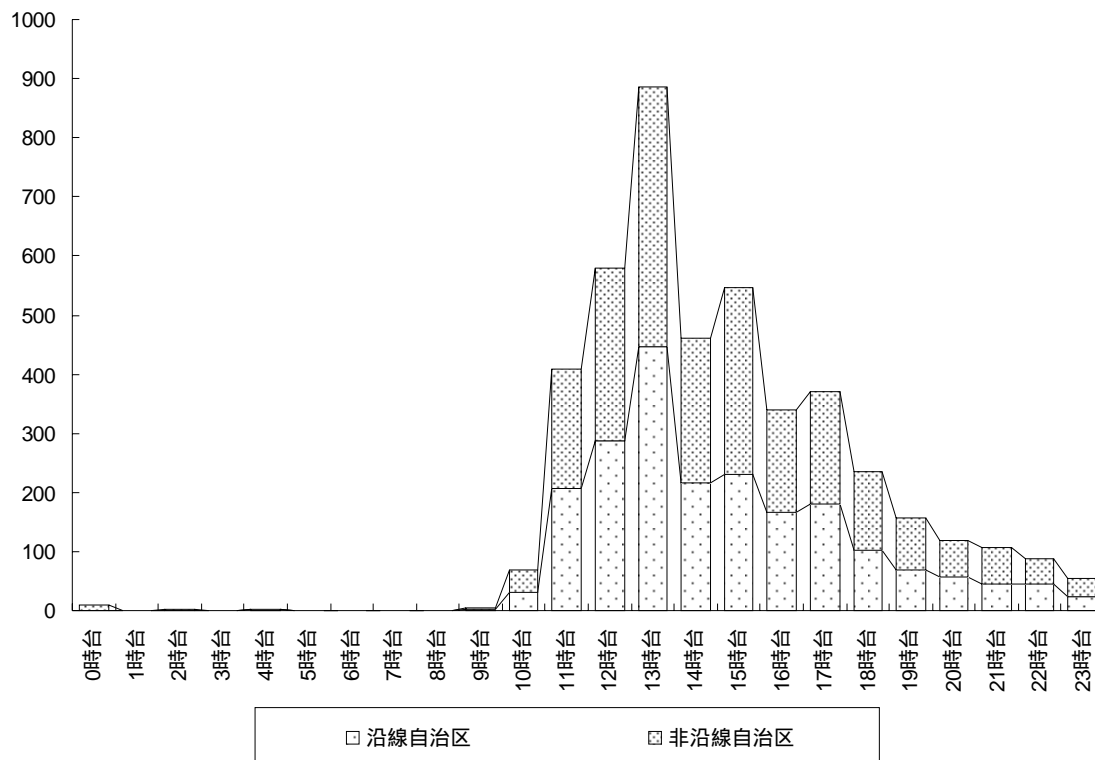


図-4.38 バスの乗車時刻（帰り）

利用先あたりの利用回数

利用先あたりのバス利用回数については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

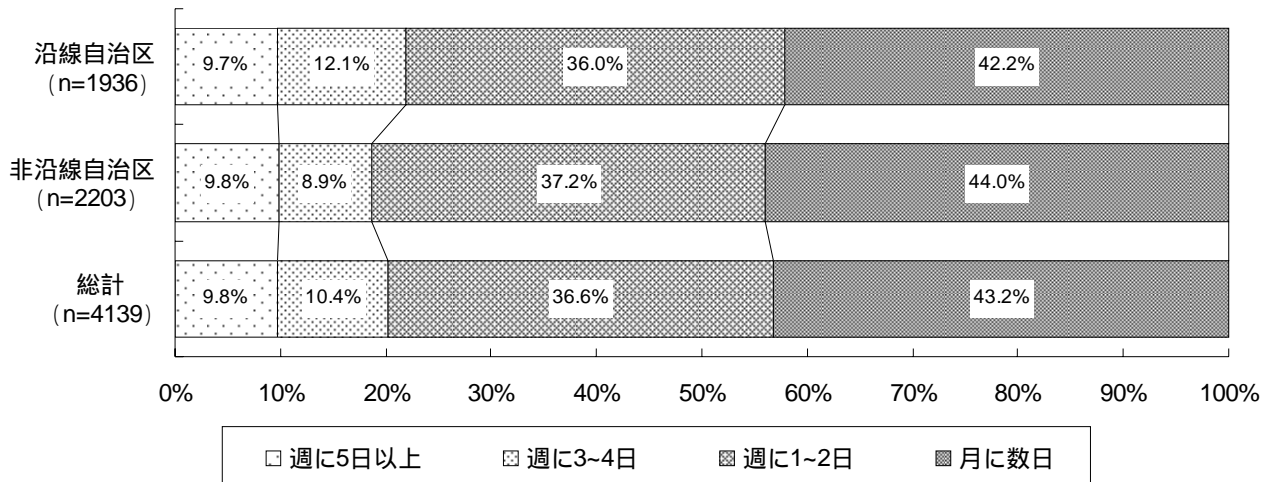


図-4.39 利用先あたりのバス利用回数

利用曜日

バス利用曜日については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

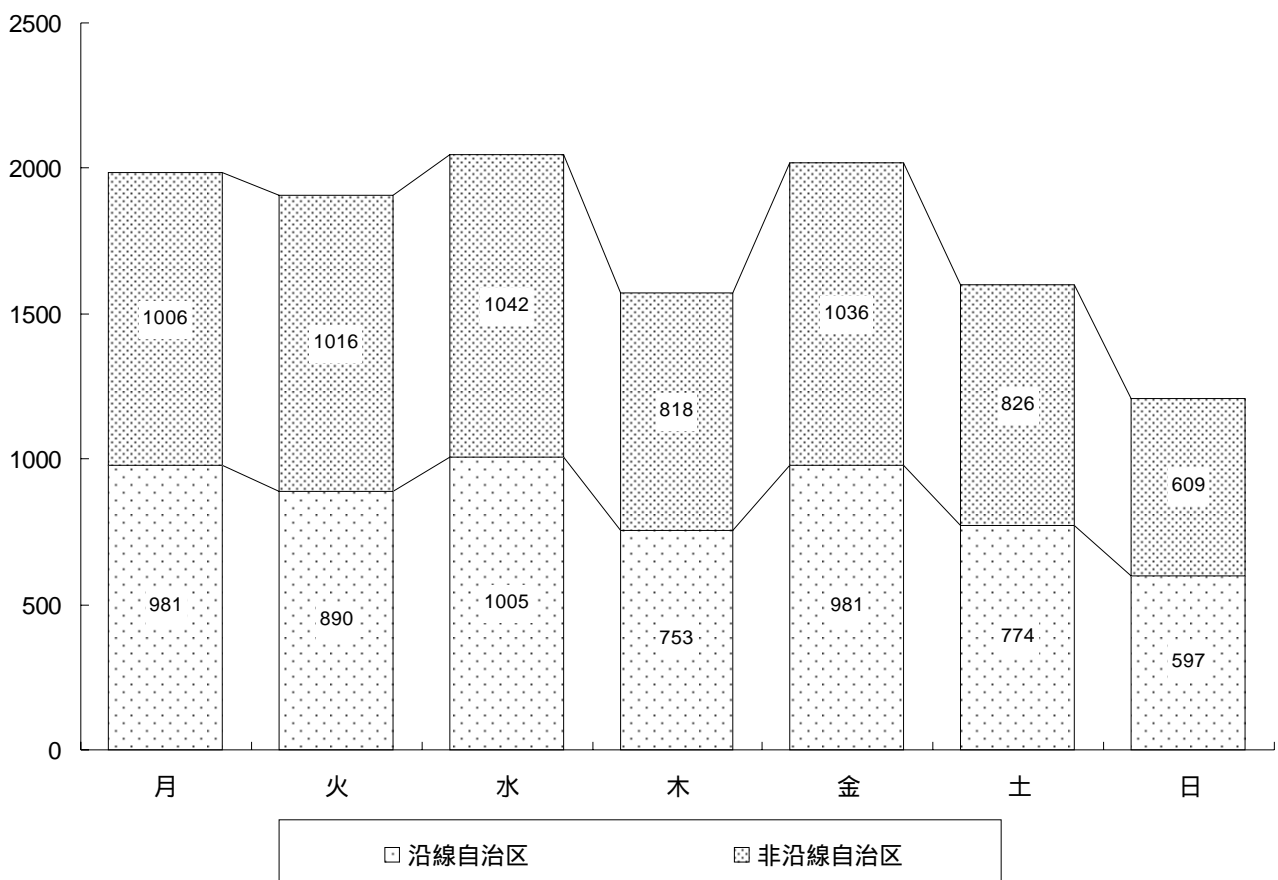


図-4.40 バスの利用曜日

利用目的

バスの利用目的については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

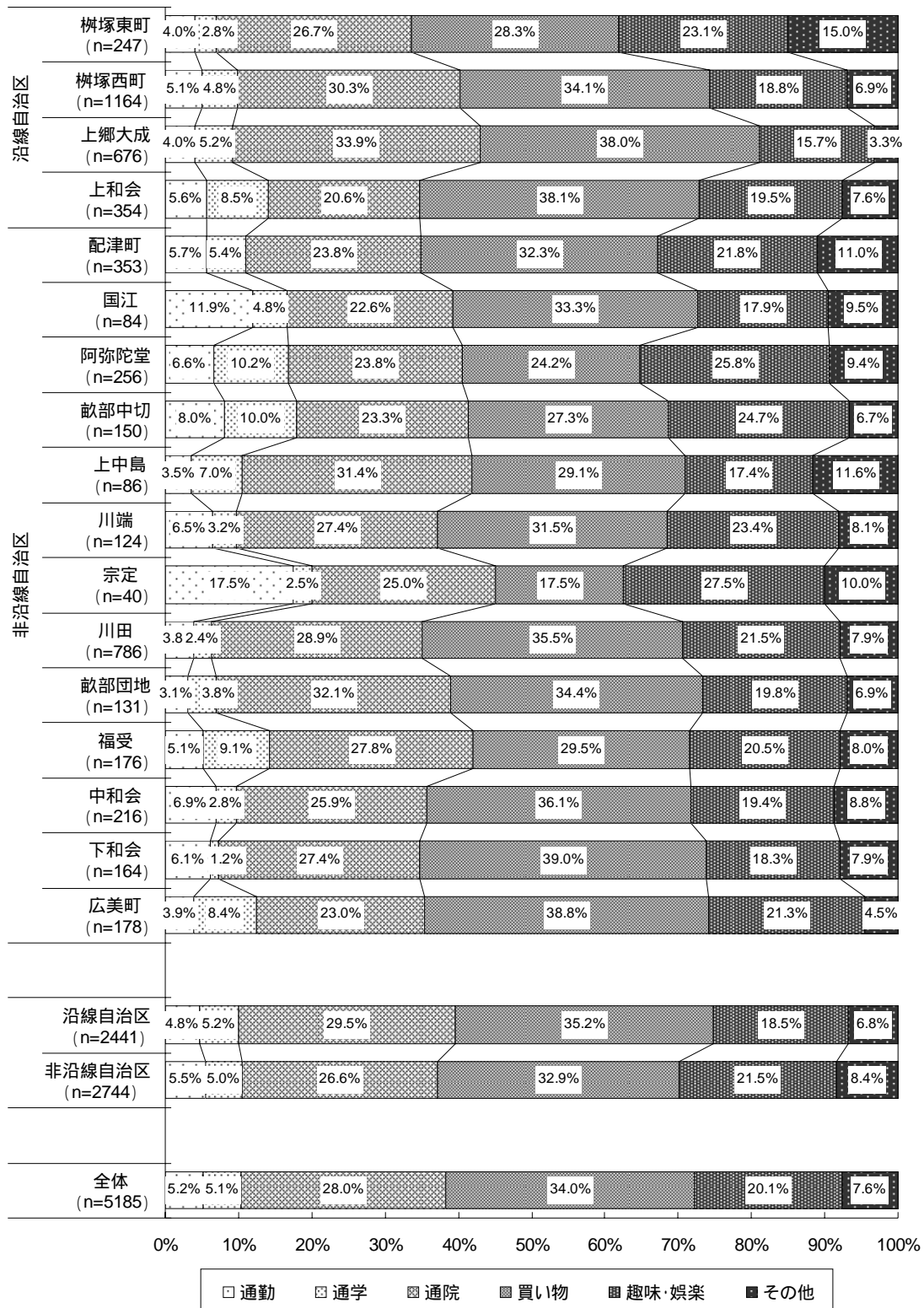


図-4.41 バスの利用目的

運賃

バスの利用運賃については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

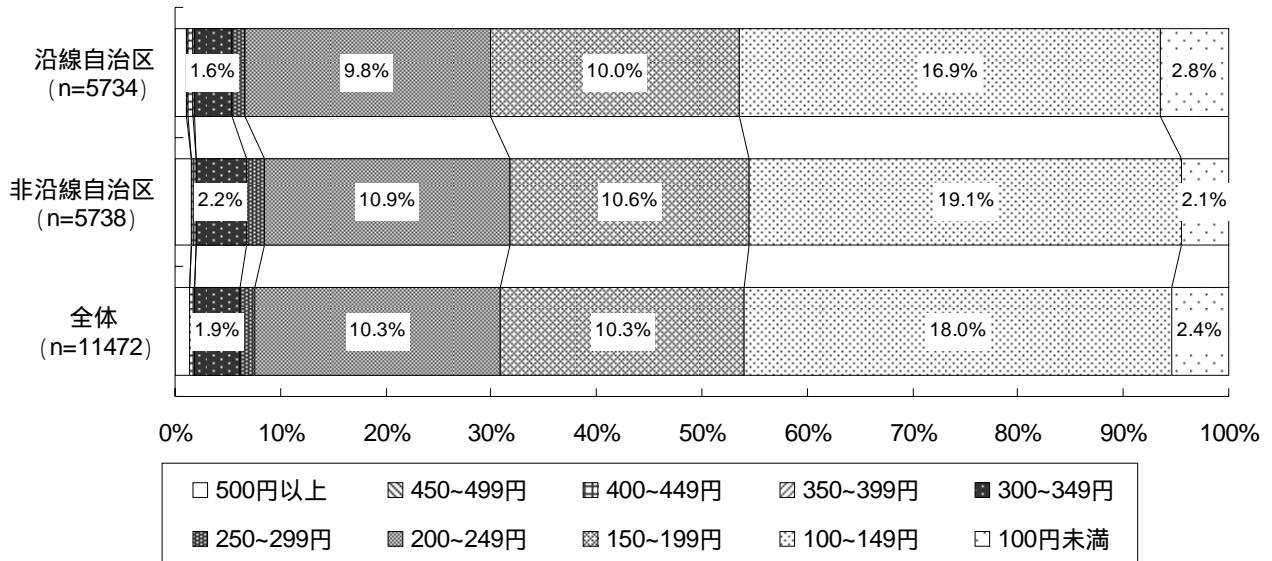


図-4.42 バスの運賃

(3) 自動車運転免許保有別

自動車運転免許の保有別に地域バスの利用可能性をみると、運転免許を「持っていない」の方が「持っている」よりもバス利用意向が高く、特に「今すぐにでも利用したい」の割合が「持っている」で10.3%に対して「持っていない」で49.2%と顕著である。ただし、運転免許を「持っている」回答者の中でも、約60%が先を見据えた利用意向を示しており、将来的な地域バス利用ニーズの増加が見込まれる。

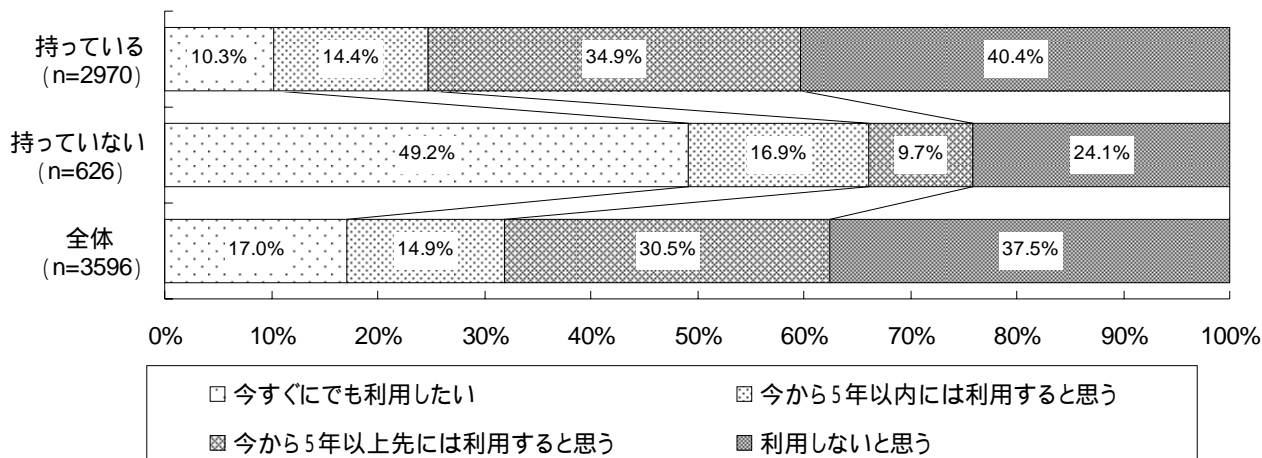


図-4.43 自動車運転免許保有別の地域バス利用可能性

(4) 自動車保有別

回答者が自由に使える自動車の保有別の地域バス利用可能性は、運転免許保有別とほぼ同様の傾向を示している。

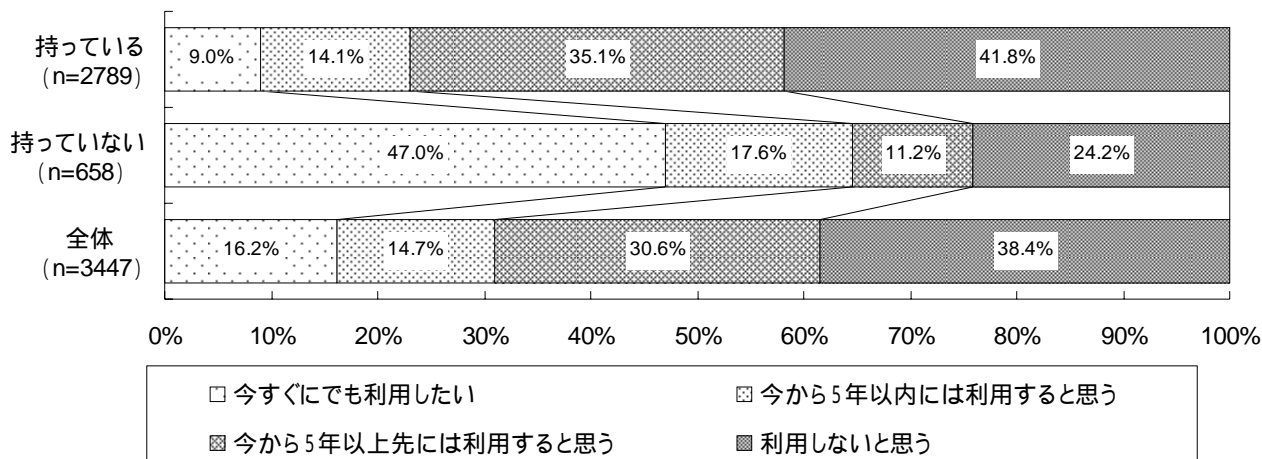


図-4.44 自動車保有別の地域バス利用可能性

(5) 移動目的別

ア. 普段の外出状況

外出先あたりの外出回数

外出先あたりの外出回数については、通勤、通学で、約80%が「週に5日以上」となっており、通院では「月に1~2日」が73.3%と高い割合を占めている。買い物については、「月に1~2日」「週に1~2日」を合わせて75.4%となっている。

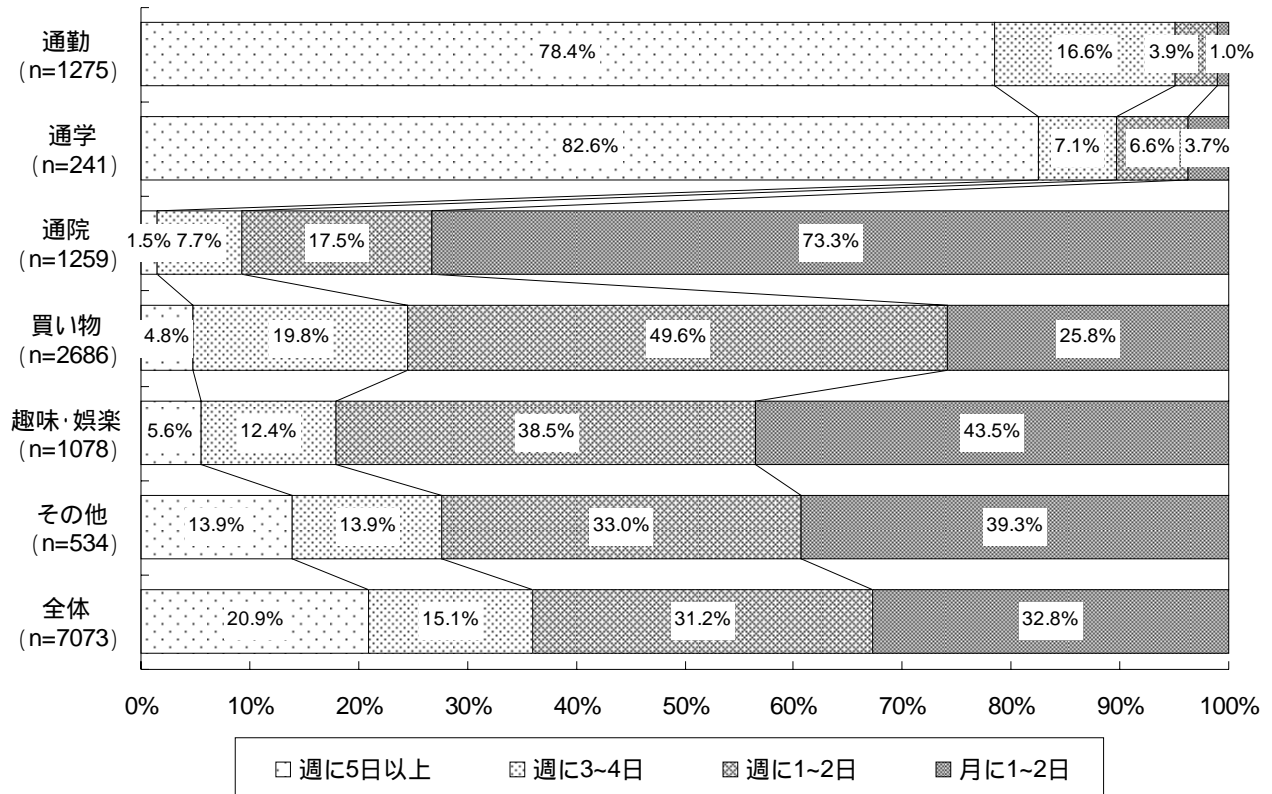


図-4.45 外出先あたりの外出回数

外出曜日

外出曜日については、「通勤」「通学」「通院」で平日の方が多い一方で、「買い物」では土日の方が多くなっている。

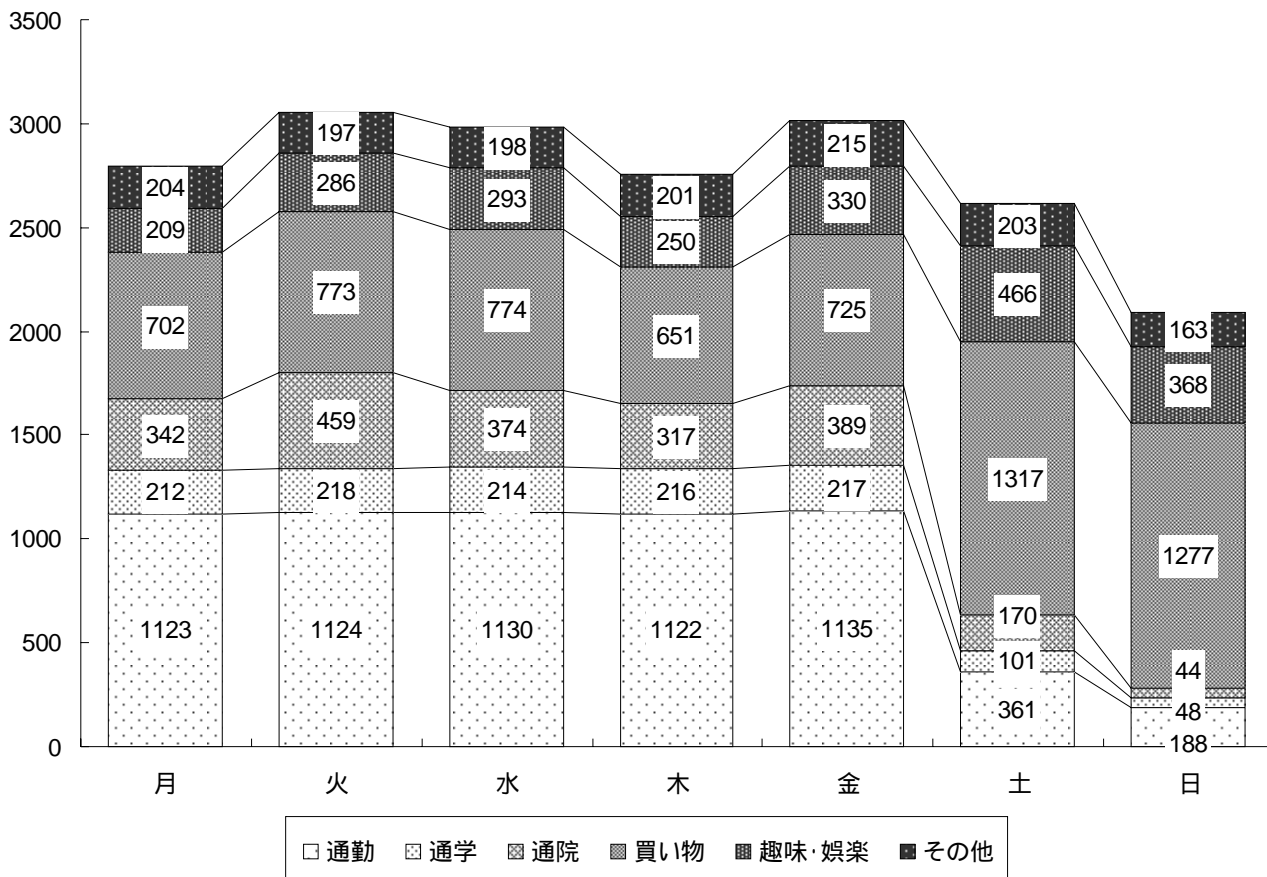


図-4.46 外出曜日

代表交通手段（行き）

代表交通手段については、通学で「愛知環状鉄道」の割合が 35.7%と最も高い割合を示しており、通院では 19.3%を占めている。通学以外では「自動車・二輪車」の割合が約 70～80%と非常に高い。

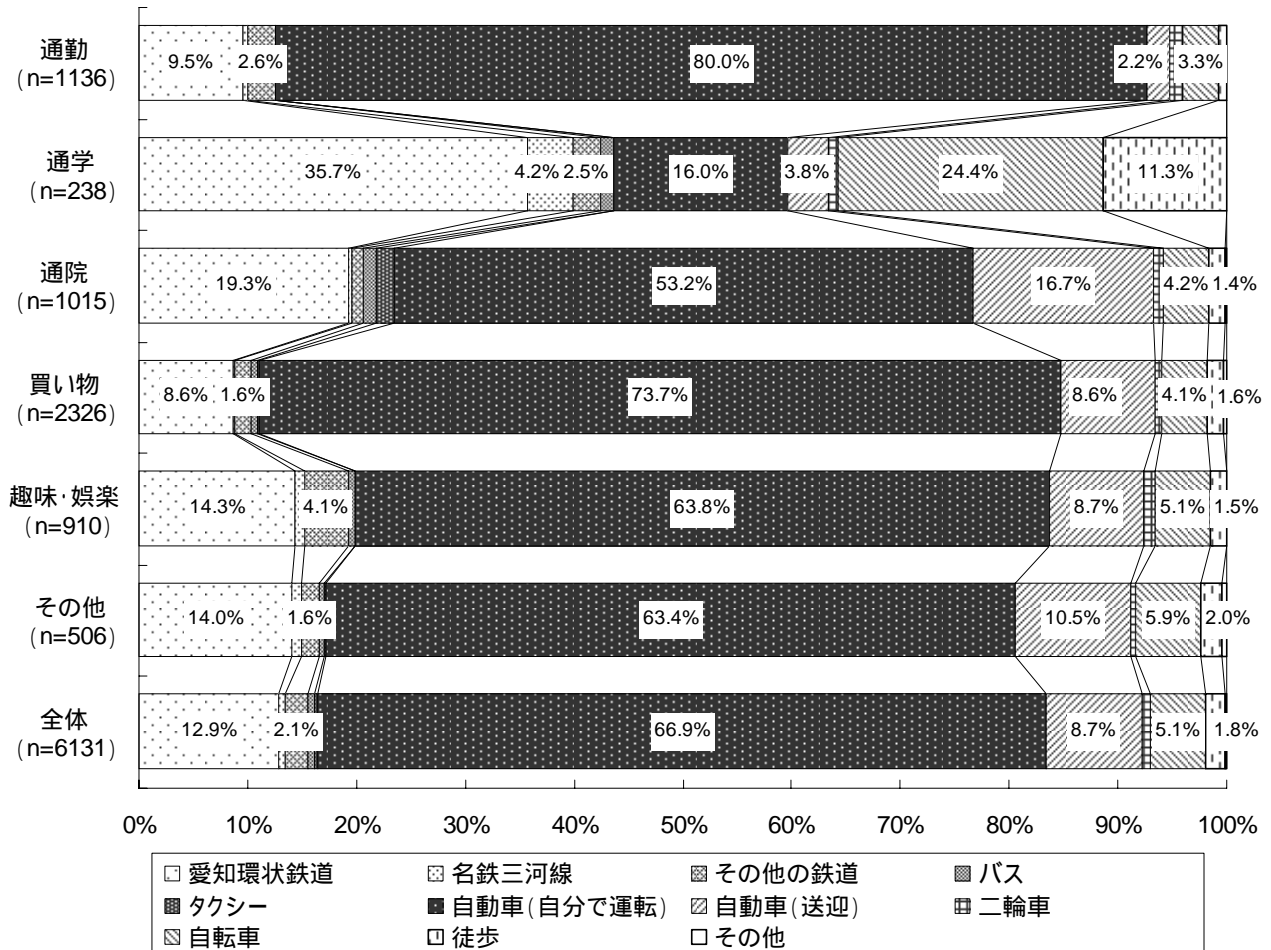


図-4.47 代表交通手段（行き）

端末交通手段（行き）

利用駅までの交通手段（端末交通手段）については、「自動車（自分で運転）」「自動車（送迎）」「二輪車」を合わせた割合が、いずれの目的でも約30～40%程度である。通学では「自動車（自分で運転）」の割合が0%であった。また、通学で「自転車」の割合が49.0%と非常に高くなっている。

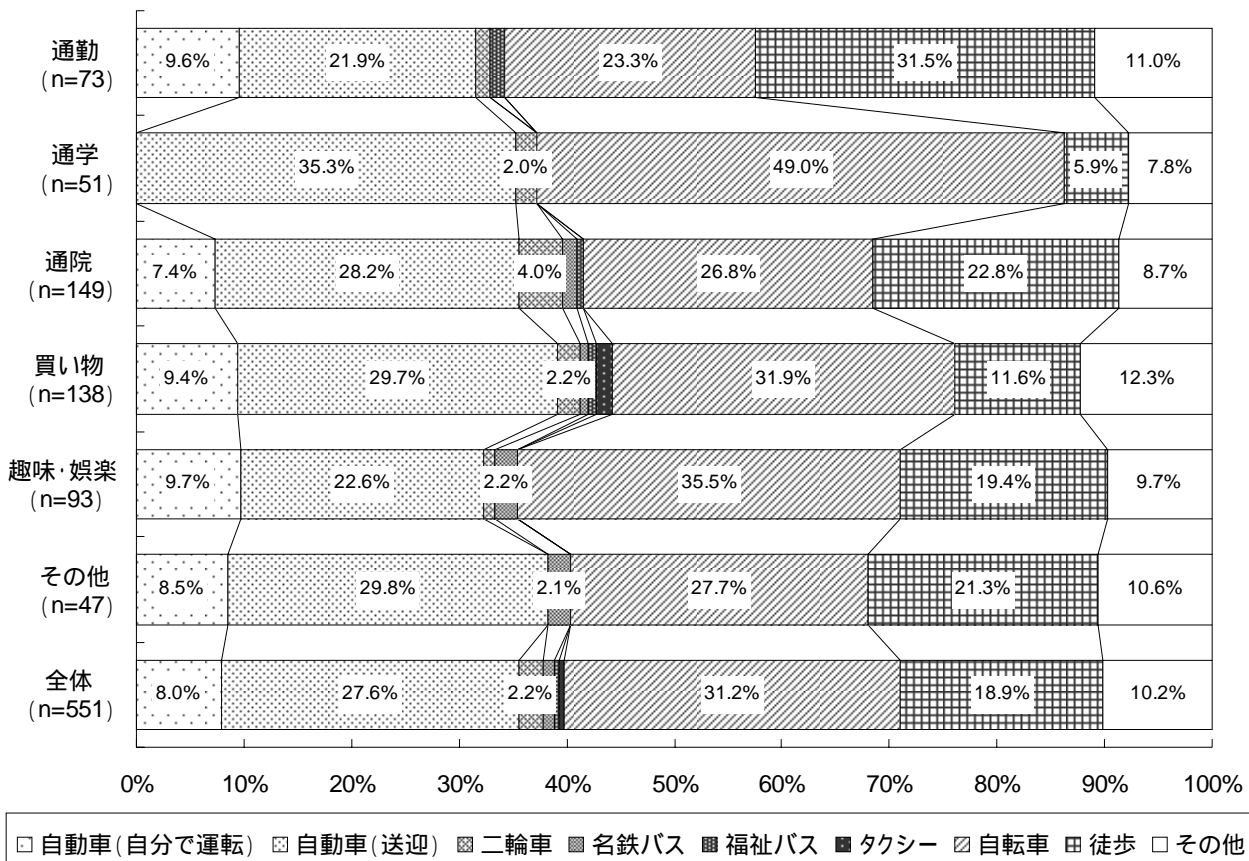


図-4.48 端末交通手段（行き）

外出時刻（行き）

普段の外出時刻については、家を出る時刻のピークが通勤、通学で7時台、通院で8～9時台、趣味・娯楽で9時台、買い物で10時台と外出目的ごとに異なっている。買い物については、ピーク時以外にも外出時刻がばらついている。

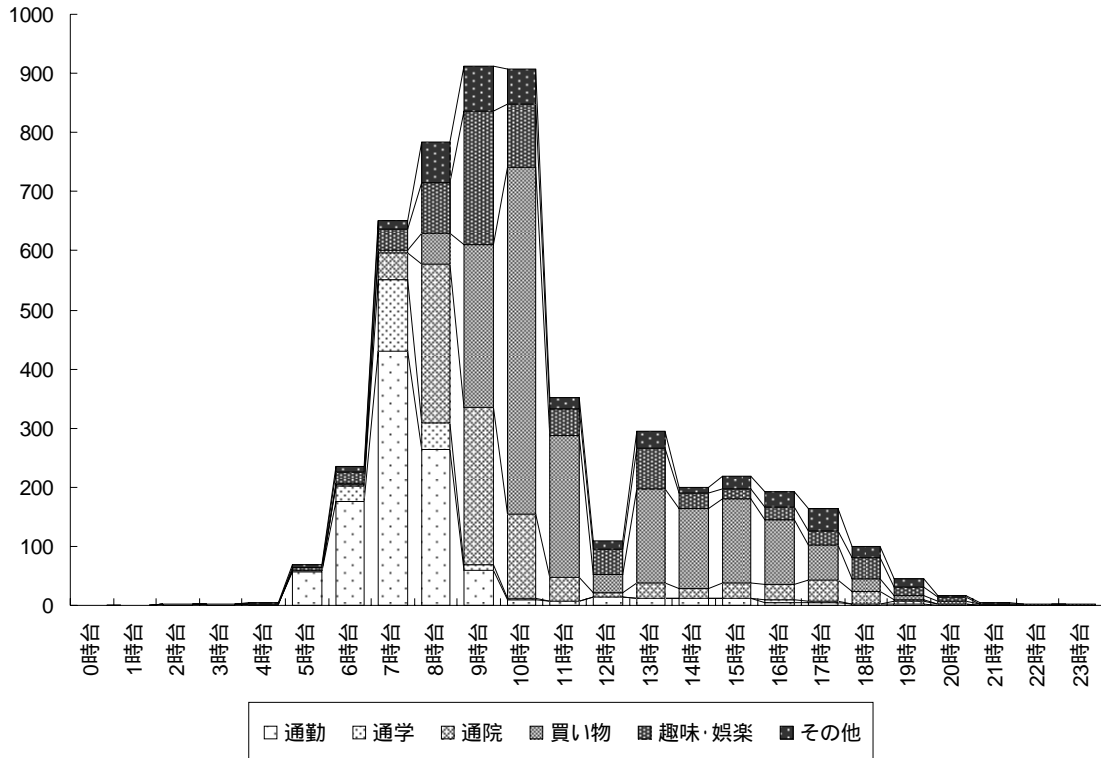


図-4.49 家を出る時刻（行き）

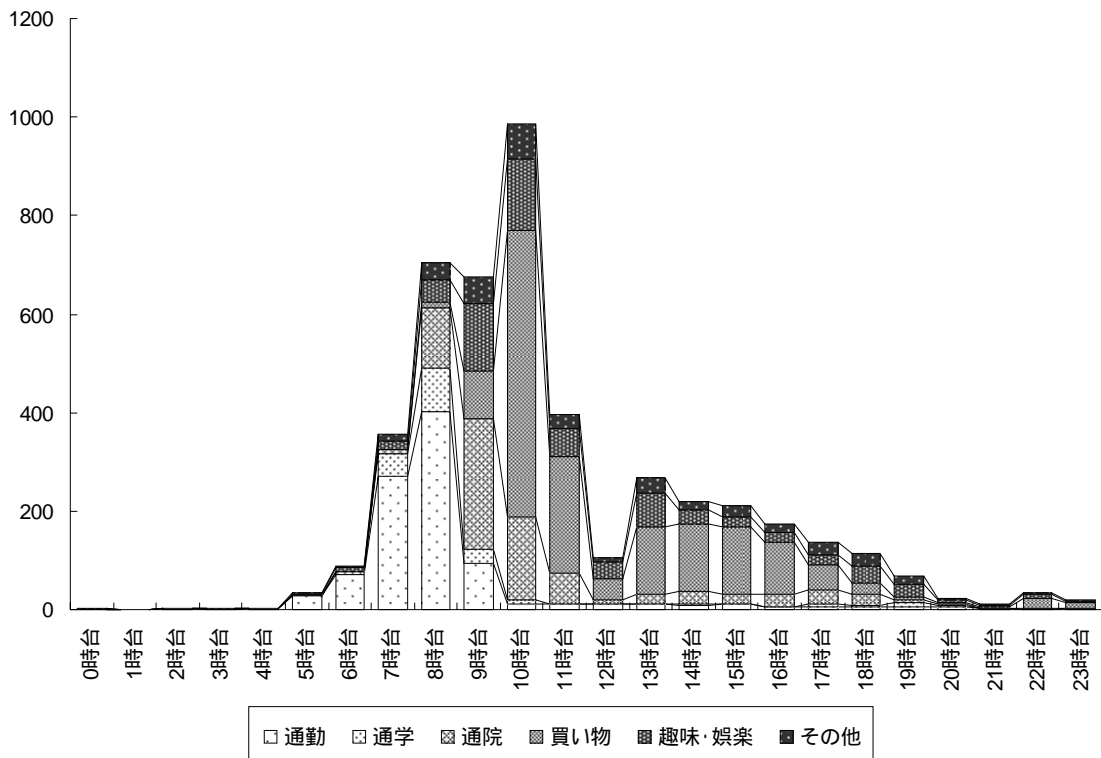


図-4.50 目的地に着く時刻（行き）

代表交通手段（帰り）

帰りの代表交通手段は、行きとほぼ同様の傾向を示している。

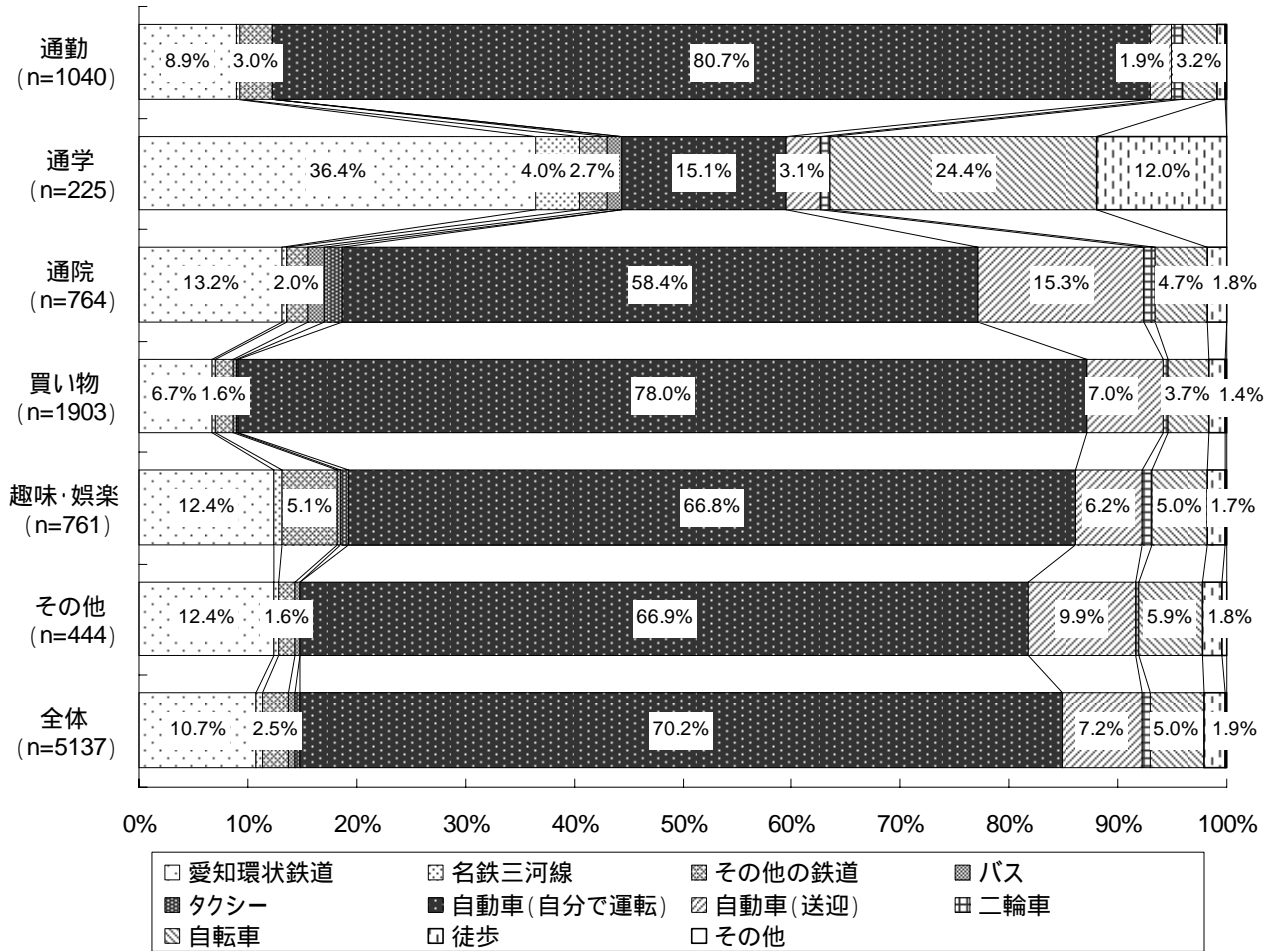


図-4.51 代表交通手段（帰り）

端末交通手段（帰り）

帰りの端末交通手段は、行きとほぼ同様の傾向を示している。

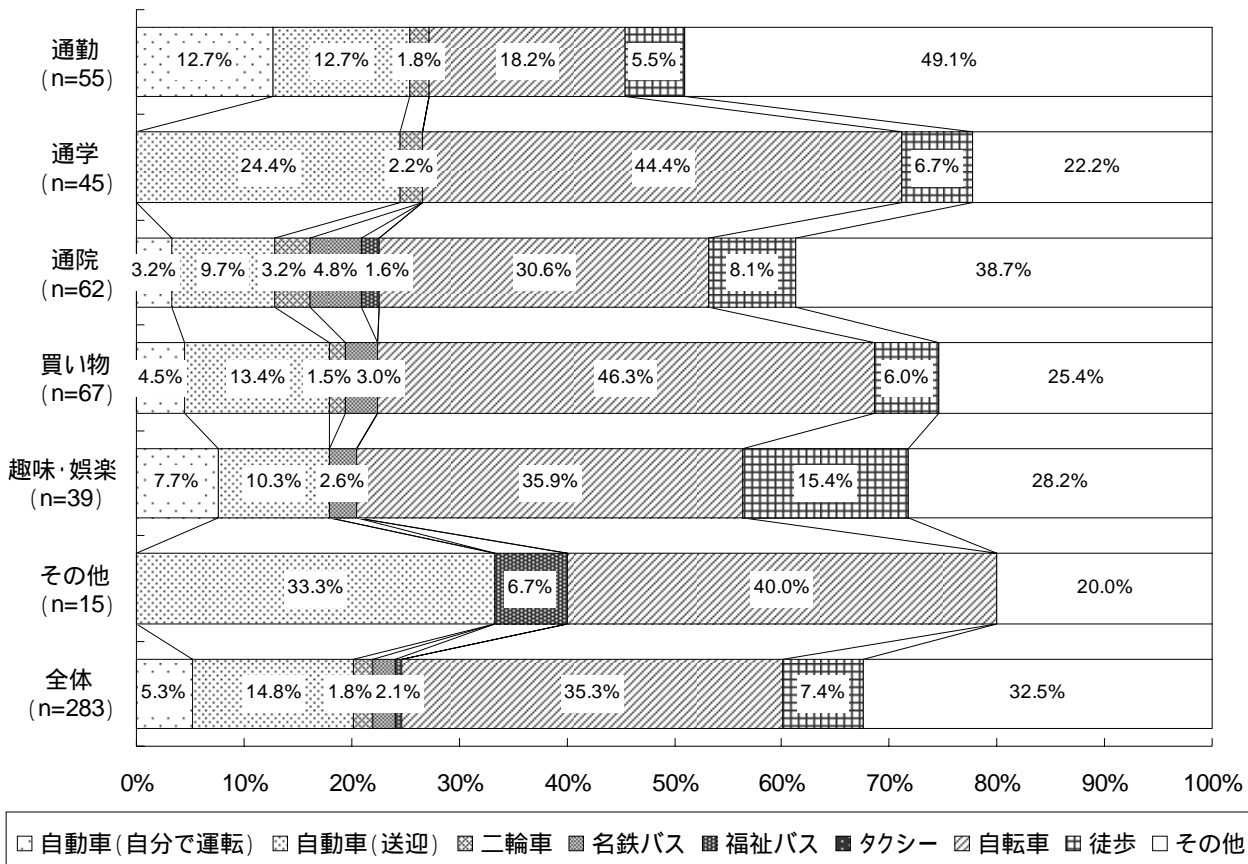


図-4.52 端末交通手段（帰り）

帰宅時刻（帰り）

家に着く時刻については、ピークが通勤で17～18時台に、通学で16～17時台に、通院で11～12時台に、買い物で11時台にある。買い物については、外出時刻と同様、ピーク時以外にも帰宅時刻がばらついている。

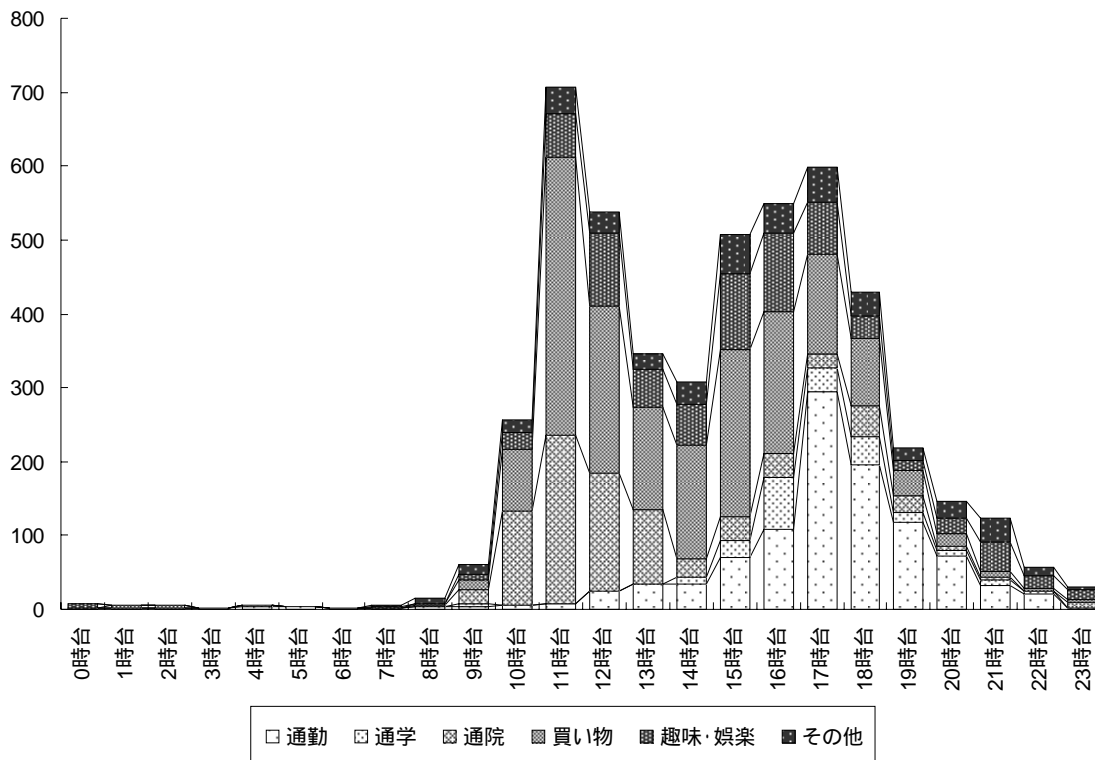


図-4.53 目的地を出る時刻（帰り）

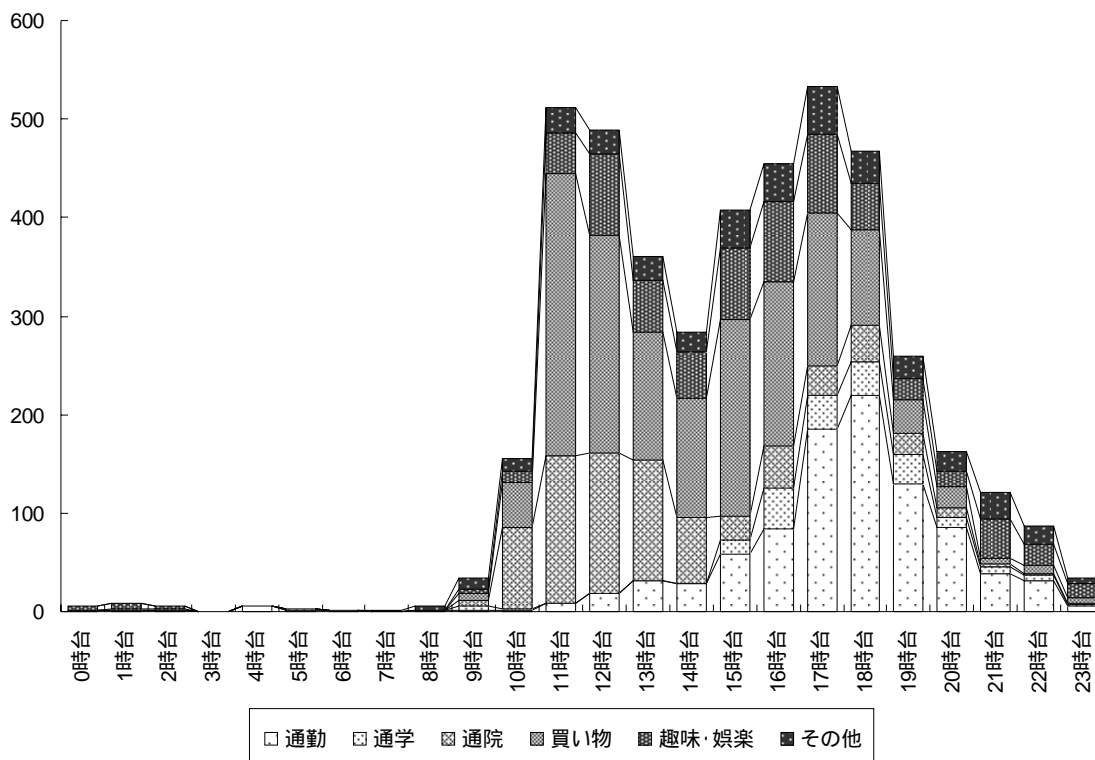


図-4.54 家に着く時刻（帰り）

イ．地域バスの利用内容

利用先

バスの利用先は、通勤、通学で「三河上郷駅」「若林駅」の順で、通院で「トヨタ記念病院」「家田病院」「三河上郷駅」の順で、買い物で「メグリア本店」「三河上郷駅」「Aコープ畷部店」の順で希望が多くなっている。

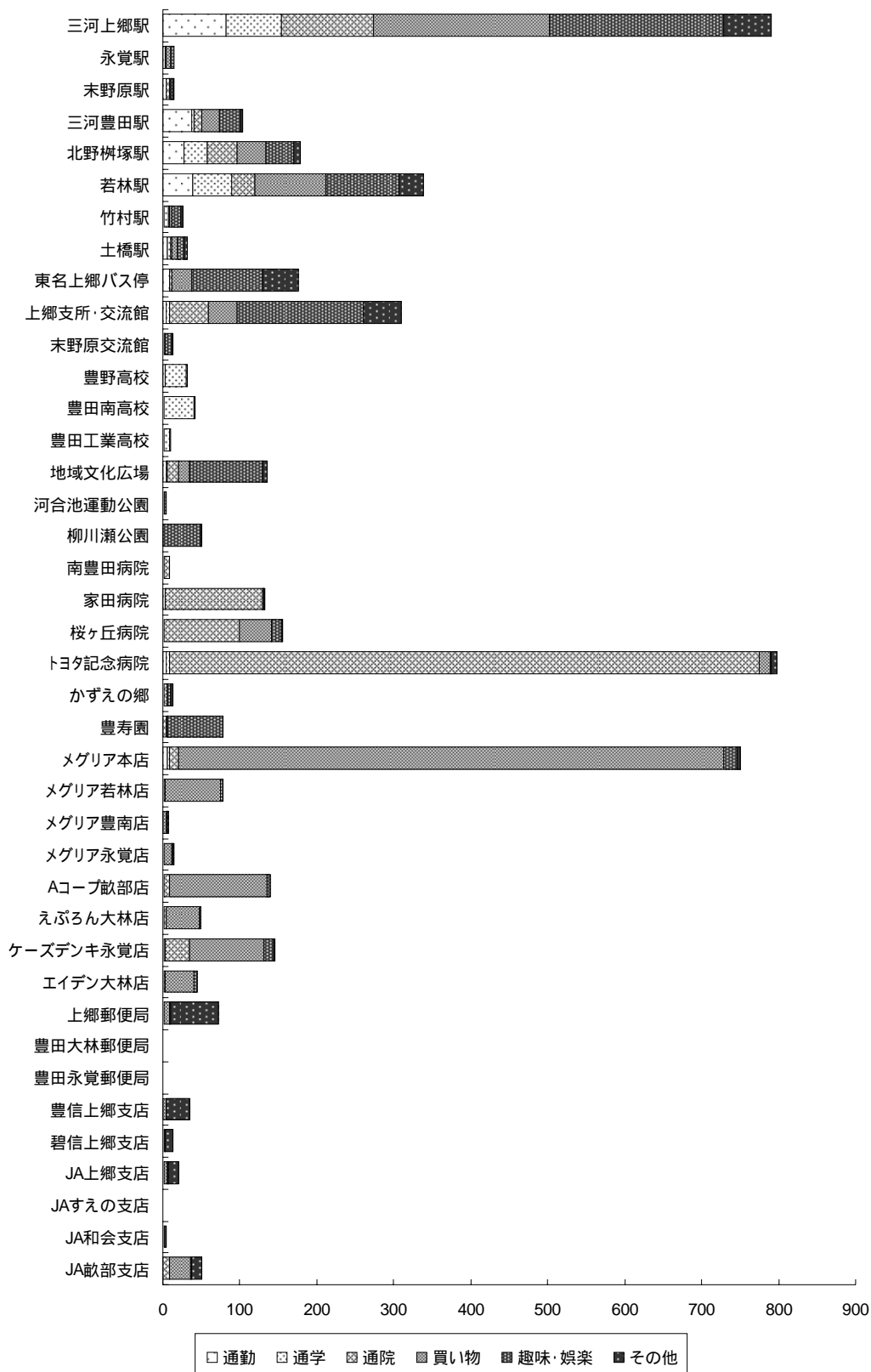


図-4.55 バスの利用先

乗車時刻（行き）

バスの乗車時刻は、普段の外出時刻、帰宅時刻とほぼ同様の傾向を示している。

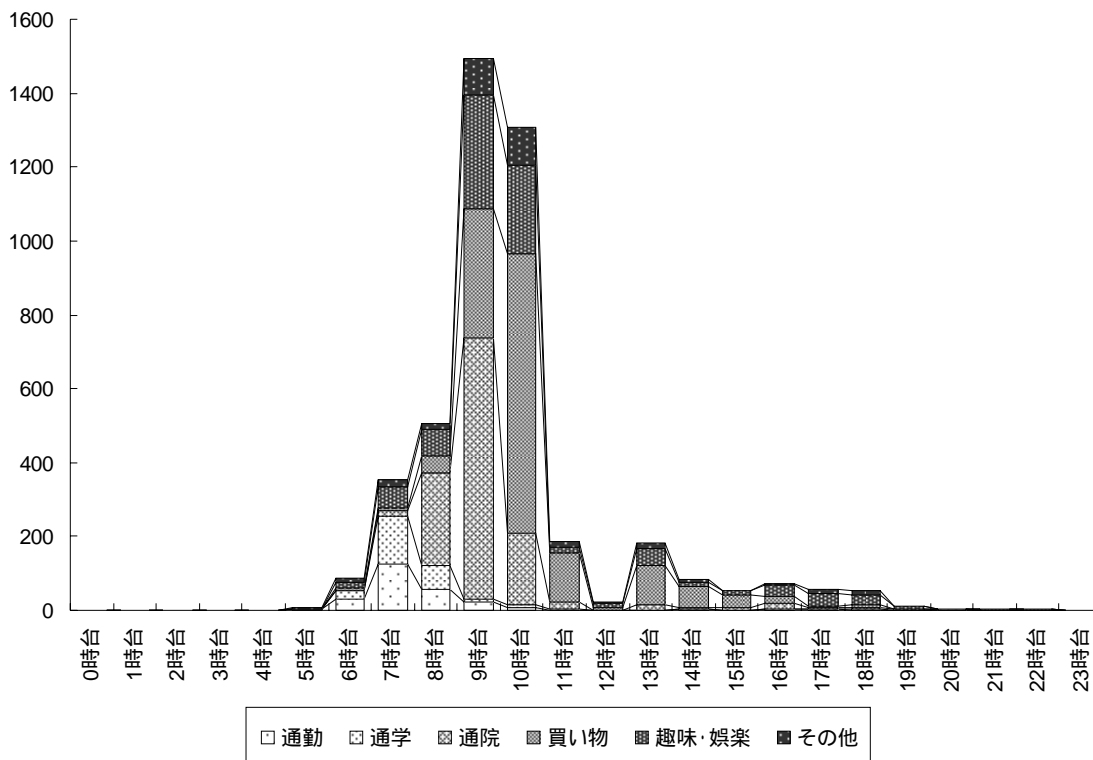


図-4.56 バスの乗車時刻（行き）

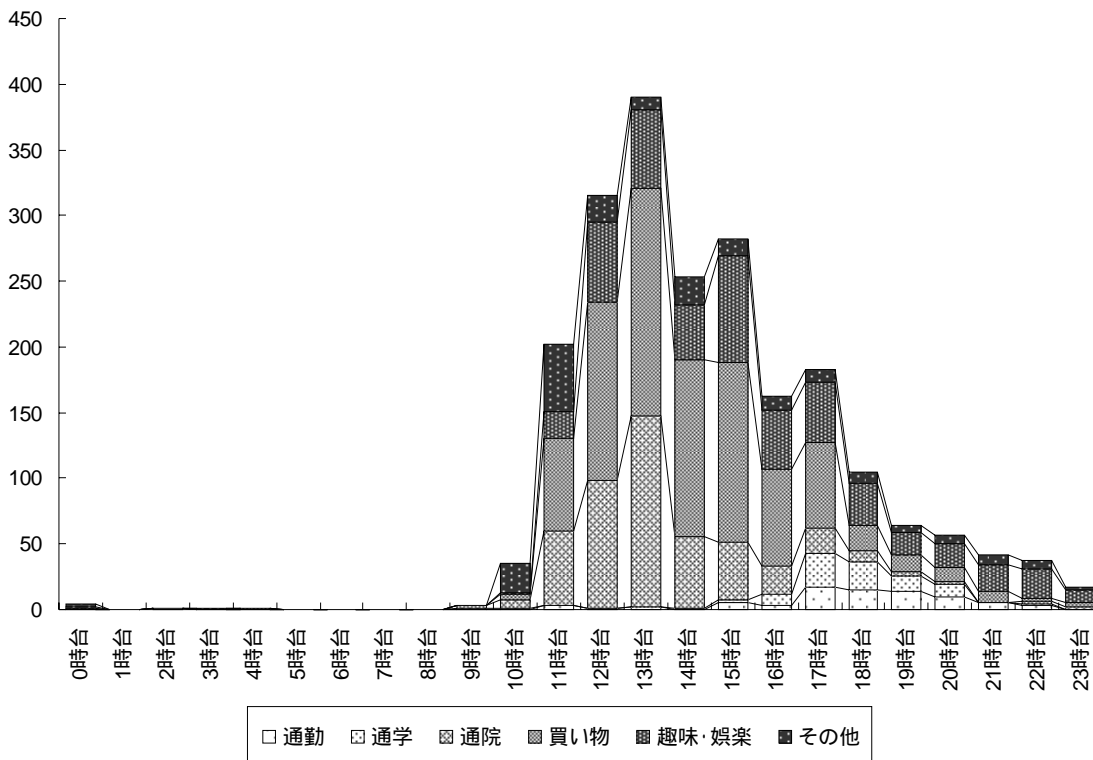


図-4.57 バスの乗車時刻（帰り）

利用先あたりの利用回数

利用先あたりのバス利用回数については、通学で「週に5日以上」が85.6%を示しているが、「通勤」では62.4%へ低下し、他の割合が増加する。通院では「月に数日」が54.8%を占め、買い物では「月に数日」「週に1~2日」を合わせて85.8%となっている。

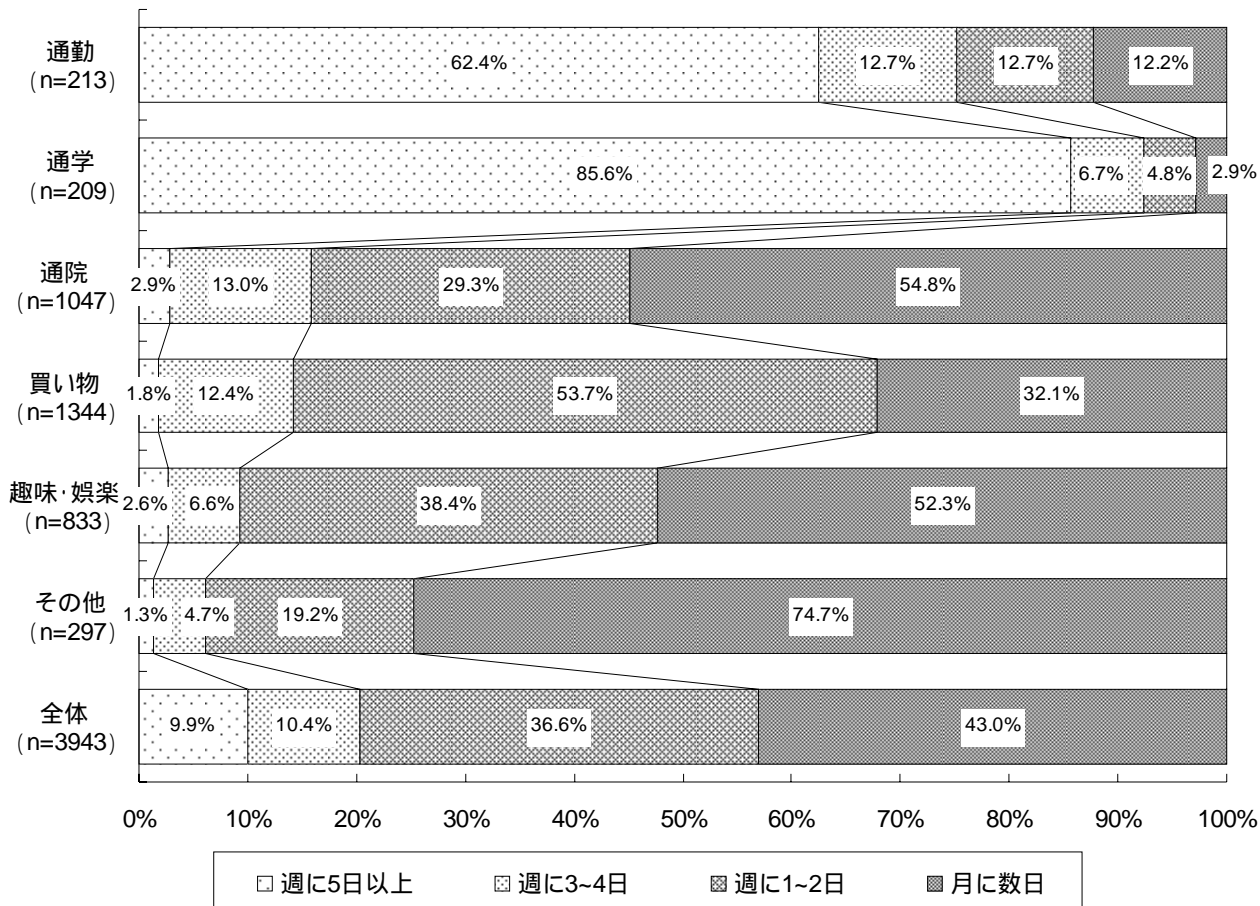


図-4.58 利用先あたりのバス利用回数

利用曜日

バスの利用曜日については、普段の外出状況と同じ傾向を示している。

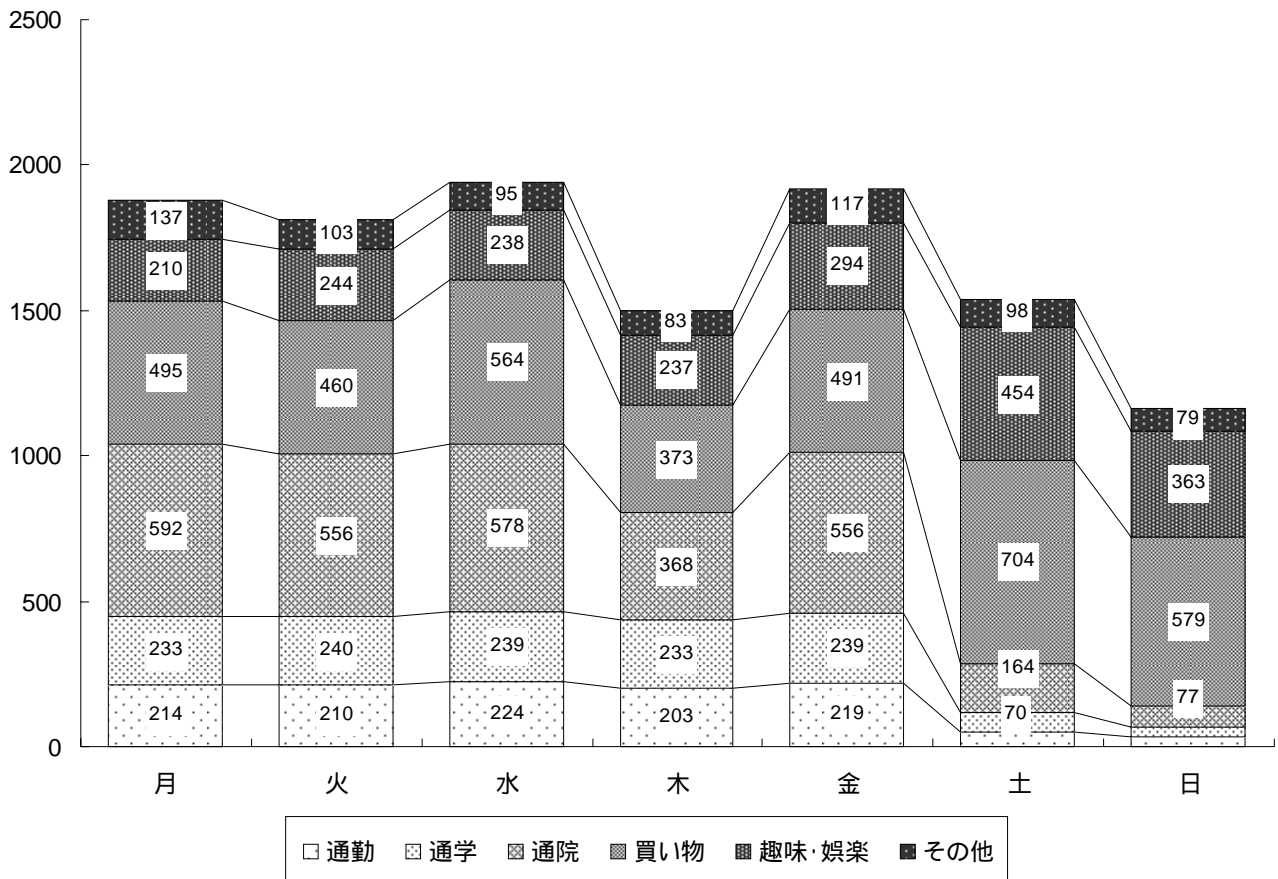


図-4.59 バスの利用曜日

運賃

バスの運賃については、通学、その他で安価傾向であり、他では 150 円以上で約 50%、100 円以上で 90% 以上の利用を占めている。

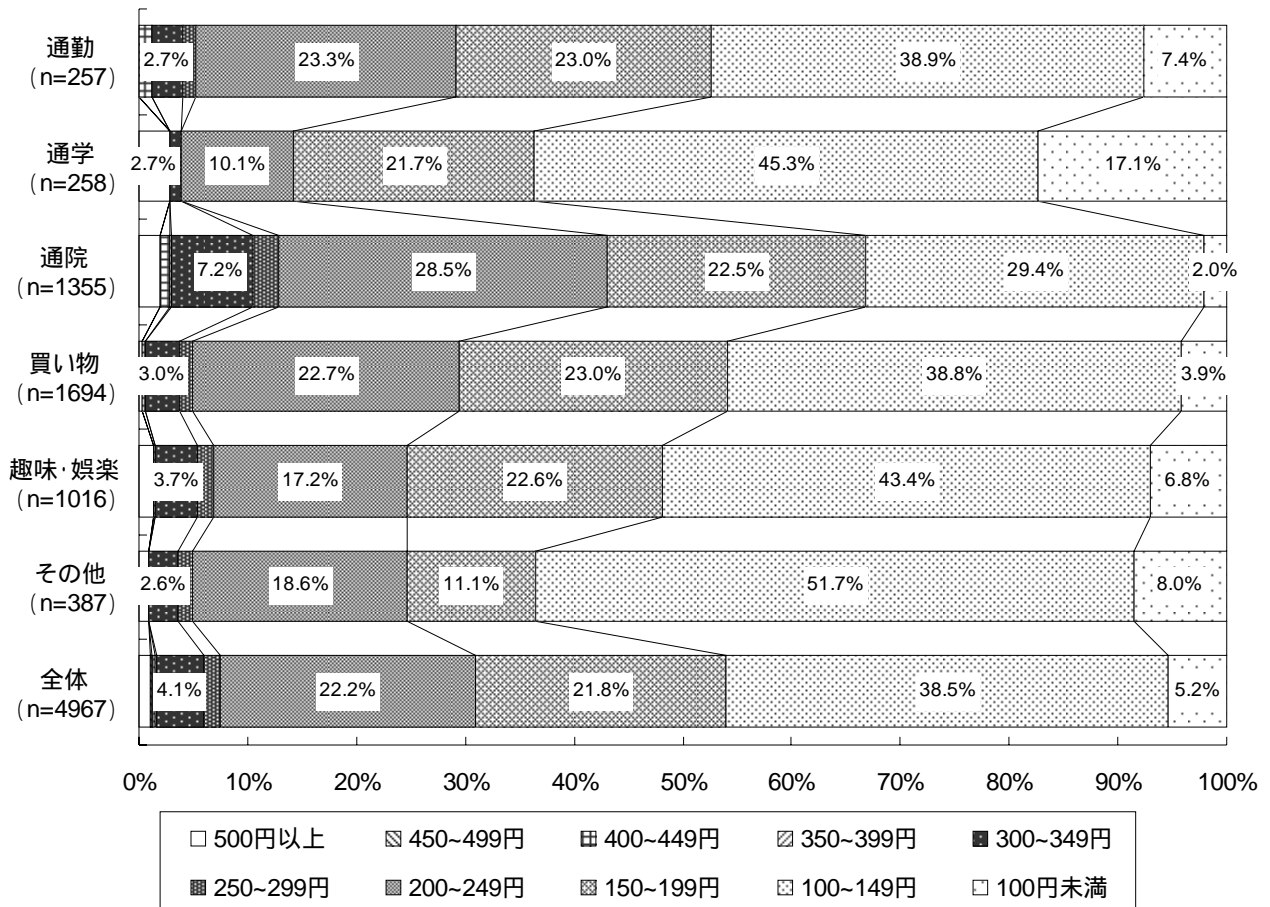


図-4.60 バスの運賃

(6) まとめ

上郷地域における詳細クロス集計分析の結果をまとめると、表-4.2~4.3 のようになる。

表-4.2 詳細クロス分析の結果まとめ(上郷地域その1)

項目	全体傾向	年齢層別	自治区別	運転免許、自動車保有別	移動目的別
普段の外出状況	外出目的	<ul style="list-style-type: none"> 「買い物」の割合が最も高く(約40%)、続いて「通院」「通学」の順に多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下では「通学」が多い。 60歳以上では年齢が高くなるにつれて「通勤」の割合が低くなり、「通院」の割合が増加 その他の年齢層では「買い物」の割合が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。
	外出先あたりの外出回数	<ul style="list-style-type: none"> 「月に1~2日」が最も多く(約35%)、続いて「週に1~2日」が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢であるほど少なくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤、通学で、約80%が「週に5日以上」。 通院で、約73%が「月に1~2日」。 買い物で、「月に1~2日」「週に1~2日」を合わせて75.4%。
	外出曜日	<ul style="list-style-type: none"> 土日よりも平日の方が多い。 平日の中では月曜と木曜の外出数が比較的少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤、通学、通院では平日の方が多い。 買い物では土日の方が多い。
	代表交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ほとんどが「自動車・二輪車」が占める(約75%)。 「愛知環状鉄道」は1割強。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下では「愛知環状鉄道」が多い(36.4%)。 30歳以上では「自動車・二輪車」が大部分を占め、高齢になるにつれ徐々に低くなる。 高齢になるにつれ「愛知環状鉄道」の割合が増える。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 「愛知環状鉄道」の割合は、通学で35.7%で最も高い割合、通院で19.3%。 通学以外では、「自動車・二輪車」が70~80%と非常に高い割合。
	愛環駅までの端末交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の割合が最も高い(約30%)。 自動車は約35%で、そのうち送迎が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 20歳代までは「自転車」が半数近くを占める。 「自動車・二輪車」の割合が30~50歳代、75歳以上では3割程度。60~74歳で最も高く(約45%)、特に「自動車(送迎)」の割合が高くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 「自動車・二輪車」の割合が、沿線自治区よりも非沿線自治区で顕著に高い。特に「自動車(送迎)」で傾向が強い。 「徒歩」の割合が、非沿線自治区よりも沿線自治区で顕著に高い。 「自転車」の割合は、双方とも同程度。 	<ul style="list-style-type: none"> 「自動車・二輪車」の割合が、いずれの目的でも30~40%程度。 通学で「自転車」の割合が49.0%と高い。
	外出時刻	<ul style="list-style-type: none"> 9~10時台にピークがあり、午後にはばらついている。 	<ul style="list-style-type: none"> 20歳代までは7時台にピーク。 30~64歳では7時台と10時台にピーク。 65歳以上では9時台にピーク。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 家を出る時刻のピークが通勤、通学で7時台、通院で8~9時台、趣味・娯楽で9時台、買い物で10時台。 買い物についてはピーク時以外にもばらついている。
	帰宅時刻	<ul style="list-style-type: none"> 11~12時、15~18時にピークがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下では16~18時台、20歳代では17~18時台で多く以後は徐々に少なくなる。 30~64歳では午前と午後、65歳以上では午前だけにピークが存在。高齢であるほど帰宅時刻が早い。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 家に着く時刻のピークが通勤で17~18時台、通学で16~17時台、通院で11~12時台、買い物で11時台。 買い物についてはピーク時以外にもばらついている。
地域バスの利用可能性	<ul style="list-style-type: none"> 「今すぐにも利用したい」と「5年以内には利用すると思う」を合わせて約30%。 「今から5年以上先には利用すると思う」を合わせると、約60%とニーズが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 「今すぐにも利用したい」「5年以内には利用すると思う」の合計割合が、19歳以下で61.7%、65~74歳で41.1%、75歳以上で64.1%。 30~50歳代では、「今から5年以上先には利用すると思う」の割合が高齢になるにつれ顕著に増加。 	<ul style="list-style-type: none"> 「今すぐにも利用したい」「5年以内には利用すると思う」の合計割合が、沿線自治区で27.9%、非沿線自治区で35.6%。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許を「持っていない」の方が「持っている」よりもバス利用意向が高い。 特に「今すぐにも利用したい」の割合に差が現れている。 免許保有と自動車保有は、同様の傾向にある。 	

表-4.3 詳細クロス分析の結果まとめ（上郷地域その2）

項目	全体傾向	年齢層別	自治区別	運転免許、自動車保有別	移動目的別	
地域バスの利用内容	利用先	<ul style="list-style-type: none"> 「三河上郷駅」「トヨタ記念病院」「メグリア本店」が代表的な利用先。 続いて、「若林駅」「上郷支所」が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢になるにつれ、病院を選択する傾向が若干強い。 	<ul style="list-style-type: none"> 「三河上郷駅」への利用希望が、沿線自治区よりも非沿線自治区の方が多くなっている。 他の駅では双方の顕著な差は認められない。 駅以外では「上郷郵便局」で非沿線自治区の方で希望が多い他は、ほぼ同様の傾向。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 「通勤」「通学」で「三河上郷駅」「若林駅」の順が多い。 「通院」で「トヨタ記念病院」「家田病院」「三河上郷駅」の順が多い。 「買い物」で「メグリア本店」「三河上郷駅」「Aコープ畷部店」の順が多い。
	乗車時刻	<ul style="list-style-type: none"> 行きは9～10時にピークがあり、午前偏っている。 帰りは13時にピークがあり、午後にもばらついている。 	<ul style="list-style-type: none"> 行きのピーク時間は、19歳以下で7時台、他では9～10時台。 帰りのピーク時間は、19歳以下で17時台に、60歳以上では13時頃に利用ニーズが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 普段の外出時刻、帰宅時刻とほぼ同様の傾向。
	利用先あたりの利用回数	<ul style="list-style-type: none"> 「月に数日」が約45%で最も多く、続いて「週に1～2日」が多い（約35%）。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下で44.1%が「週に5日以上」となっており、年齢が高くなるにつれ、少なくなる傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 通学で「週に5日以上」が85.6%。 通勤で「週に5日以上」が62.4%。 通院で「月に数日」が54.8%。 買い物で「月に数日」「週に1～2日」を合わせて85.8%。
	利用曜日	<ul style="list-style-type: none"> 土日よりも平日が多い。 ただし木曜日は土曜日と同程度の水準。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 普段の外出時刻、帰宅時刻とほぼ同様の傾向。
	利用目的	<ul style="list-style-type: none"> 買い物が最も割合が高く（約35%）、続いて通院が多い（約30%）。 通勤、通学は5%程度。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下で半数以上が「通勤」「通学」であり、年齢が高くなるにつれ、「通院」の割合が増加。 「買い物」の割合はどの年齢層にも一定の割合 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	_____	_____
	運賃	<ul style="list-style-type: none"> 150円以上で約55%、100円以上で90%以上の利用を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下で他の年齢層と比べて安価傾向。 他はいずれの年齢層でも、150円以上で約55%の利用を、100円以上では90%以上の利用を占めている。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 通学、その他で安価傾向。 他では150円以上で約50%、100円以上で90%以上の利用を占める。

4.3 末野原地域

(1) 年齢層別

ア．普段の外出状況

外出目的

外出目的については、19歳以下では「通学」が48.6%と高い割合を占め、20～59歳までは構成割合に大きな変化が見られないが、50歳以上では年齢が高くなるにつれ「通勤」の割合が低くなり、「通院」の割合が高くなる傾向にある。75歳以上では「通院」が44.1%を占める。また、20歳以上のどの年齢層においても、「買い物」が少なくとも35%の割合を占めている。

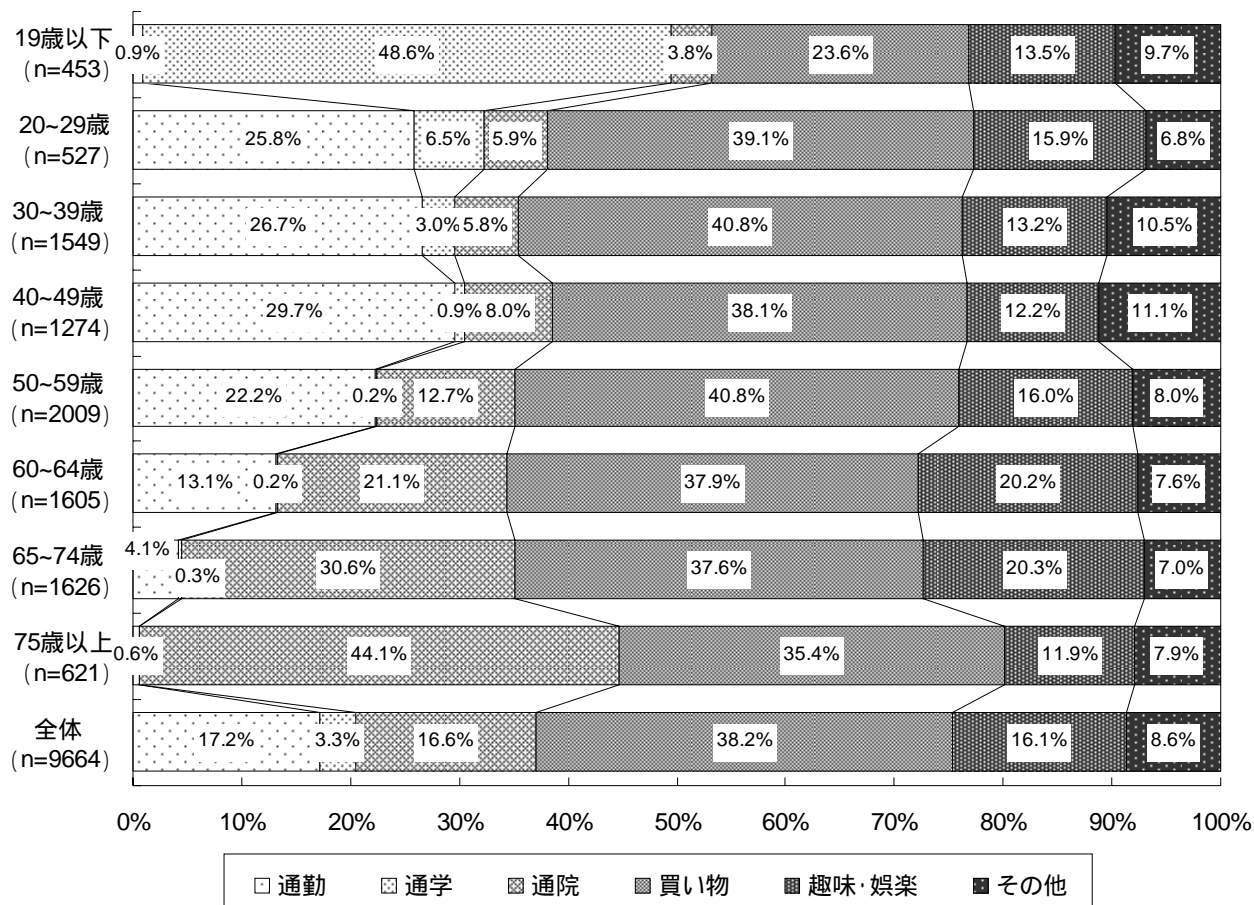


図-4.61 外出目的

外出先あたりの外出回数

外出先あたりの外出回数については、年齢が高くなるにつれて少なくなる傾向にある。75歳以上では46.3%が「月に1~2回」程度の外出内容となっている。

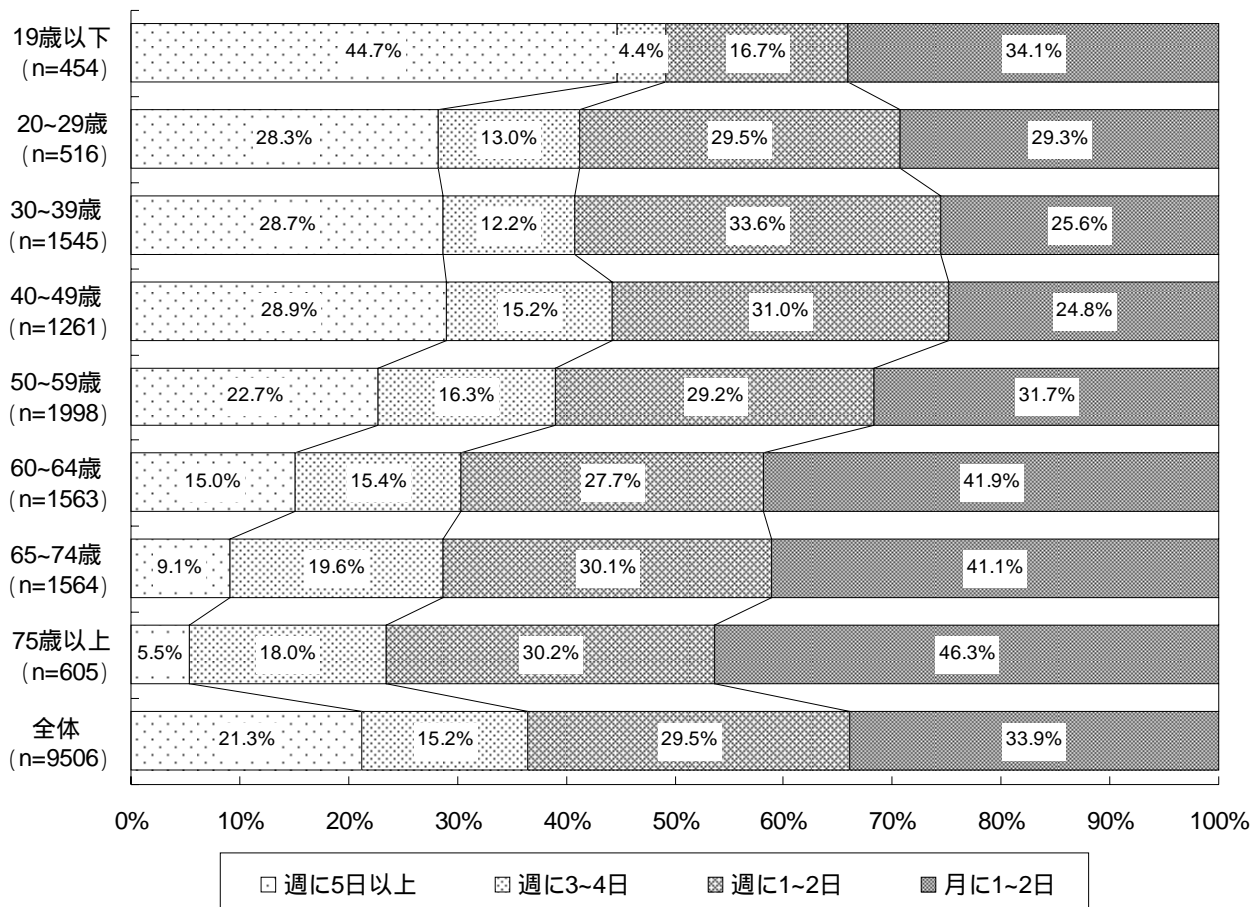


図-4.62 外出先あたりの外出回数

外出曜日

外出曜日については、年齢層による大きな傾向の差異は認められない。

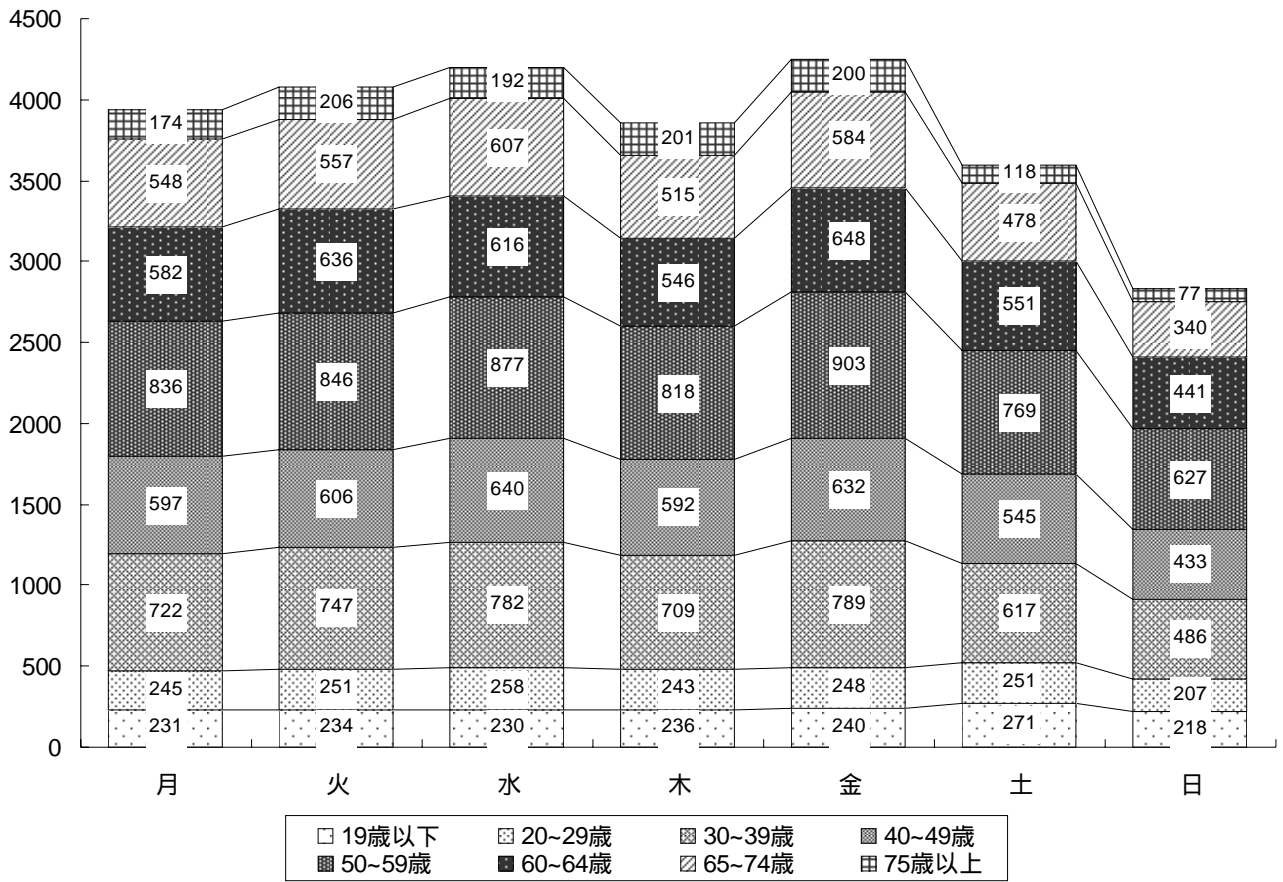


図-4.63 外出曜日

代表交通手段（行き）

代表交通手段については、19歳以下の若年層において、「愛知環状鉄道」の割合が他の年齢層と比べて高い。30歳以上は大部分を「自動車・二輪車」が占めており、その割合は高齢になると徐々に低くなり、鉄道の利用割合が高くなっている。また、19歳以下、75歳以上では「自動車（送迎）」の割合が25%を超え、他の年齢層と比べて高い。

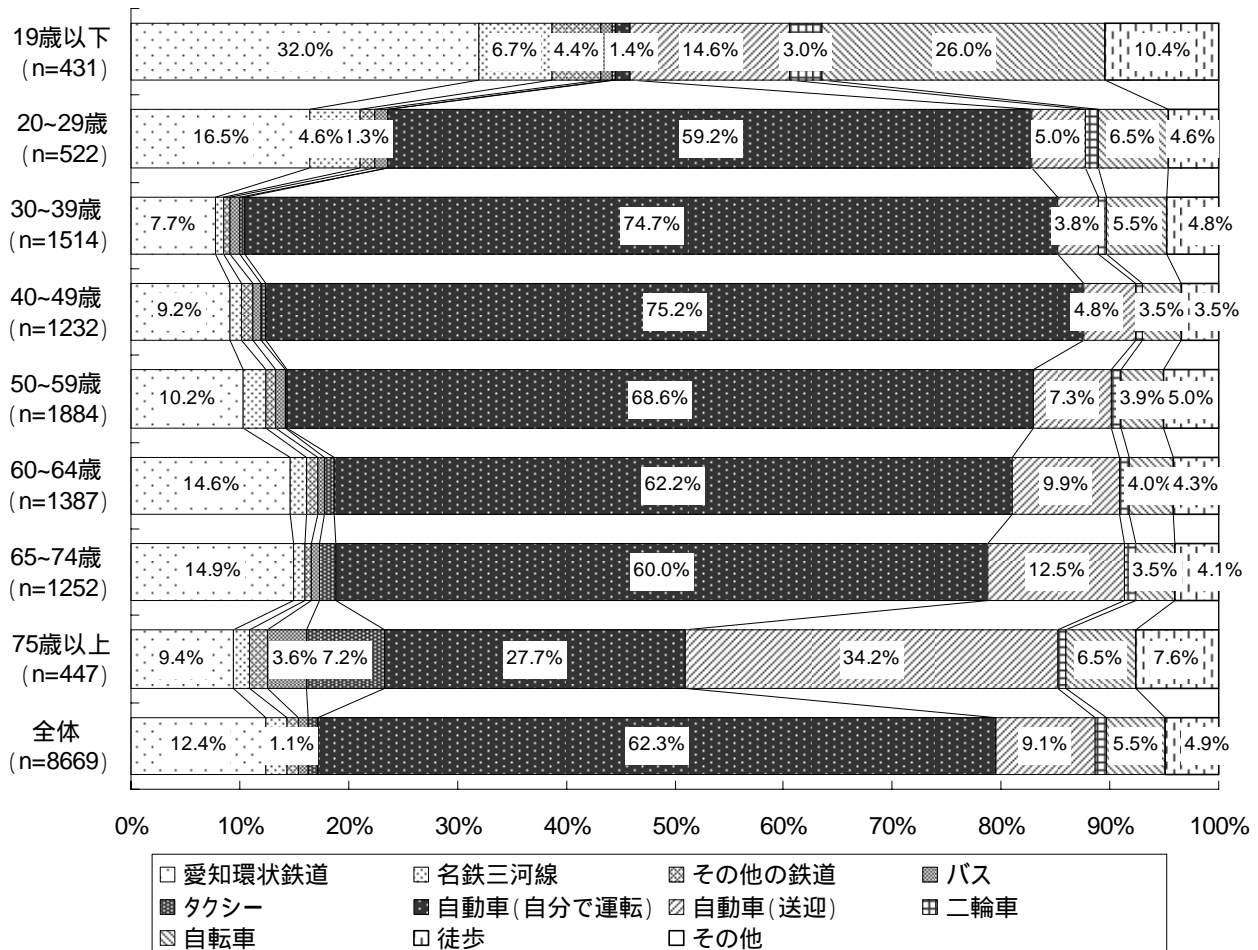


図-4.64 代表交通手段（行き）

端末交通手段（行き）

利用駅までの交通手段（端末交通手段）については、「自動車（自分で運転）」「自動車（送迎）」「二輪車」の合計割合が64歳までは20～30%程度であるが、65～74歳では約35%、75歳以上では約55%と高く、特に「自動車（送迎）」の割合が高くなる傾向にある。19歳以下では「自転車」が44.7%で最も多く、他の年齢層と比べても高い割合である。「徒歩」は20～64歳では約半数を占めているが、65歳以上では高齢となるほど割合が低くなっている。

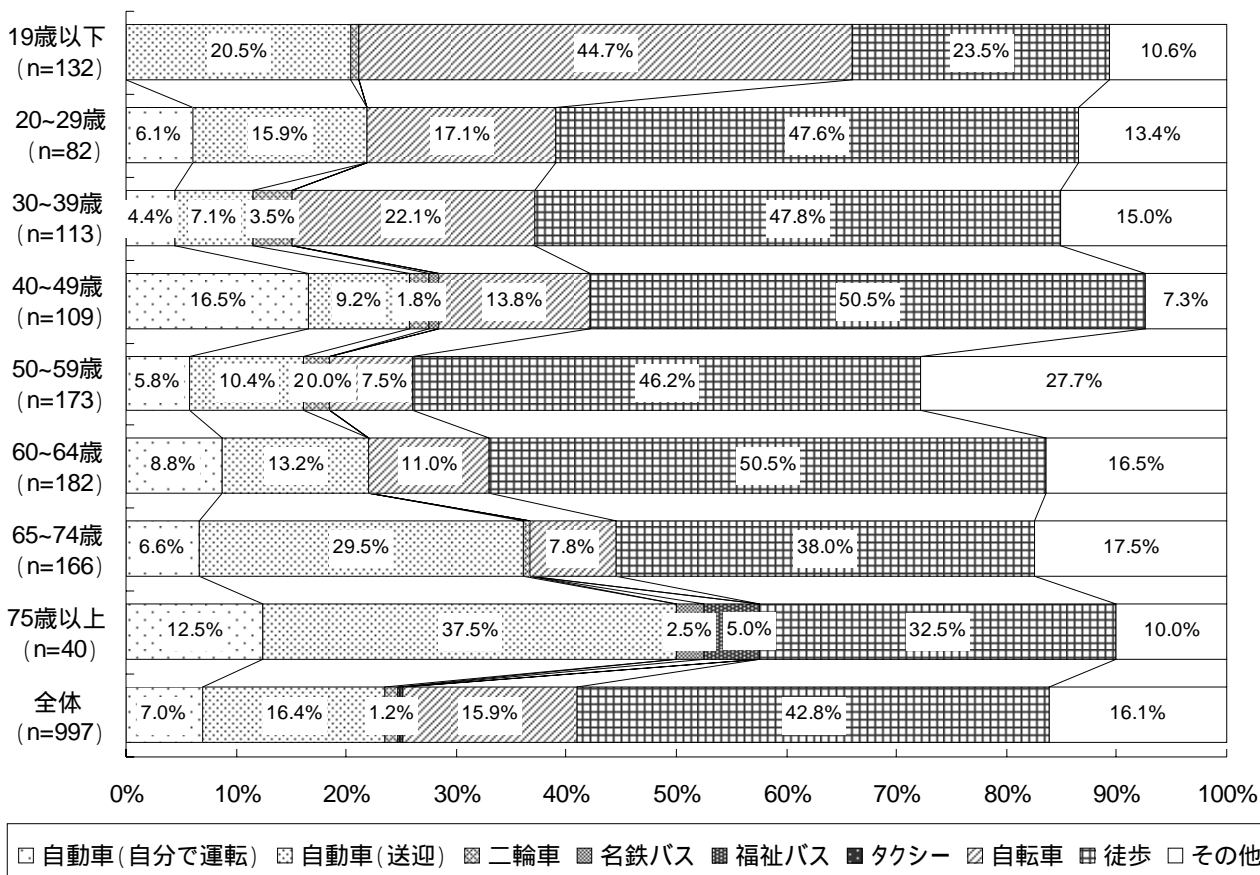


図-4.65 端末交通手段（行き）

外出時刻（行き）

家を出る時刻については、29歳以下では7時台と10時台に外出ピークが存在し、30～49歳では午前のお出が多いものの明確なピークはない。50歳以上では、外出ピークが9～10時台となっている。目的地に着く時刻においても同様の傾向が認められる。

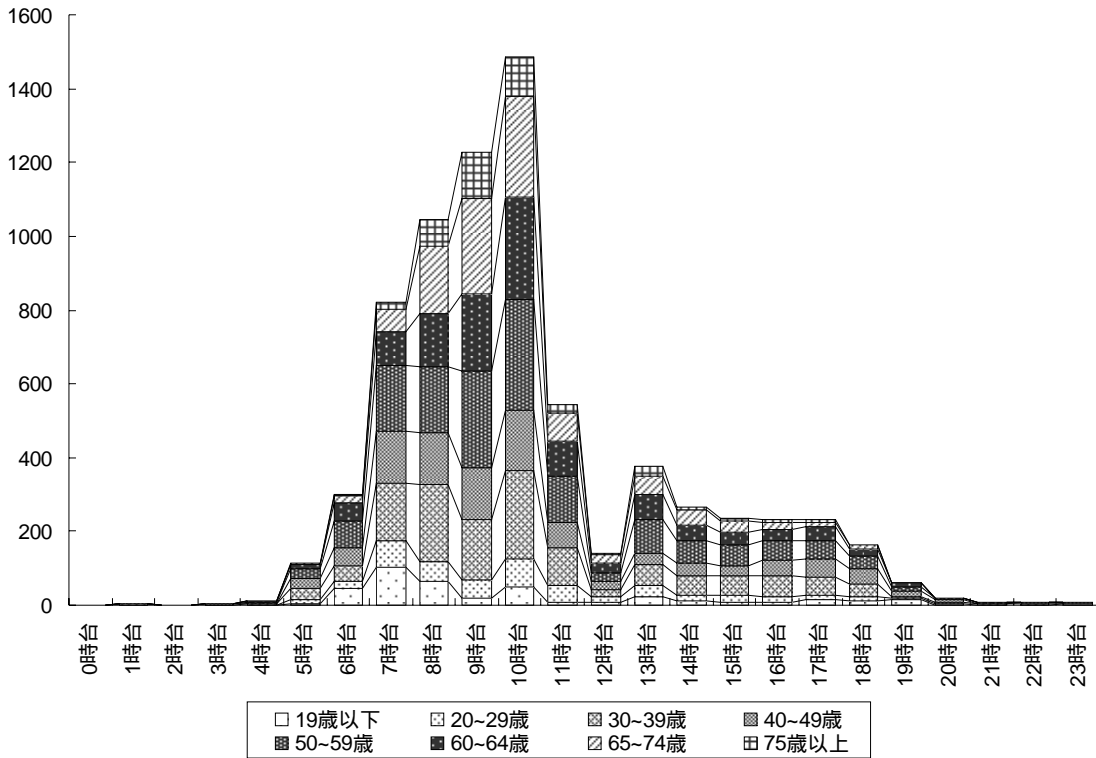


図-4.66 家を出る時刻（行き）

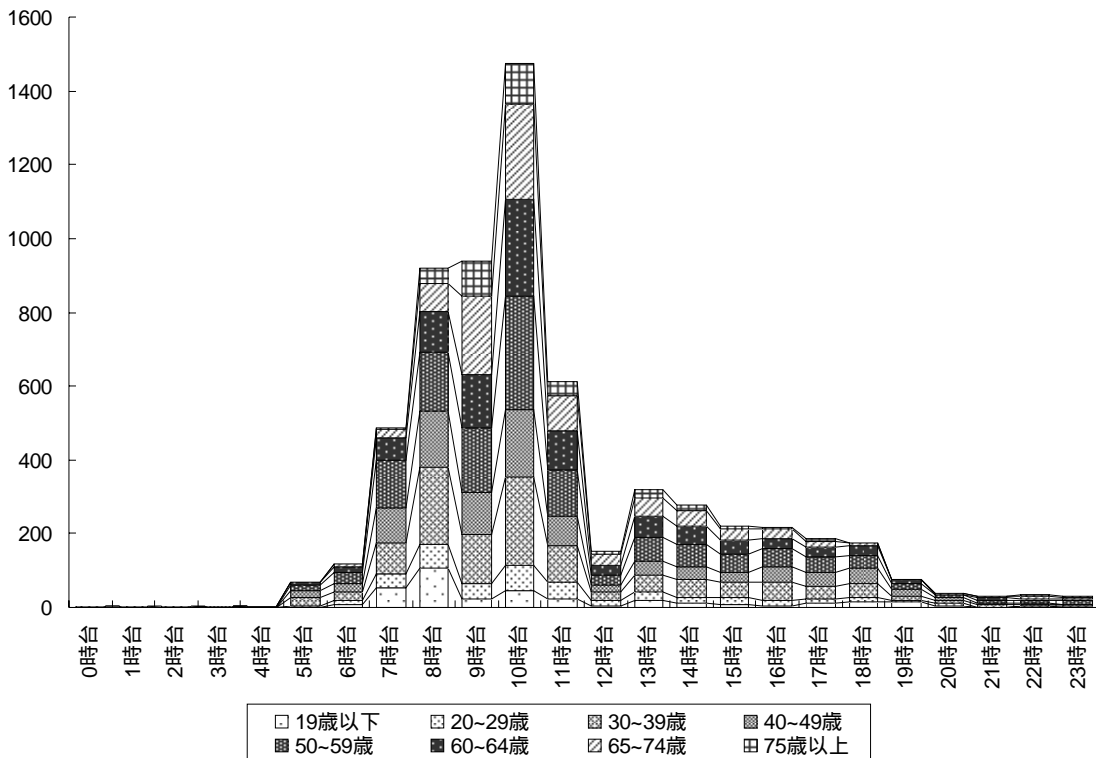


図-4.67 目的地に着く時刻（行き）

代表交通手段（帰り）

帰りの代表交通手段については、行きとほぼ同様な傾向を示している。

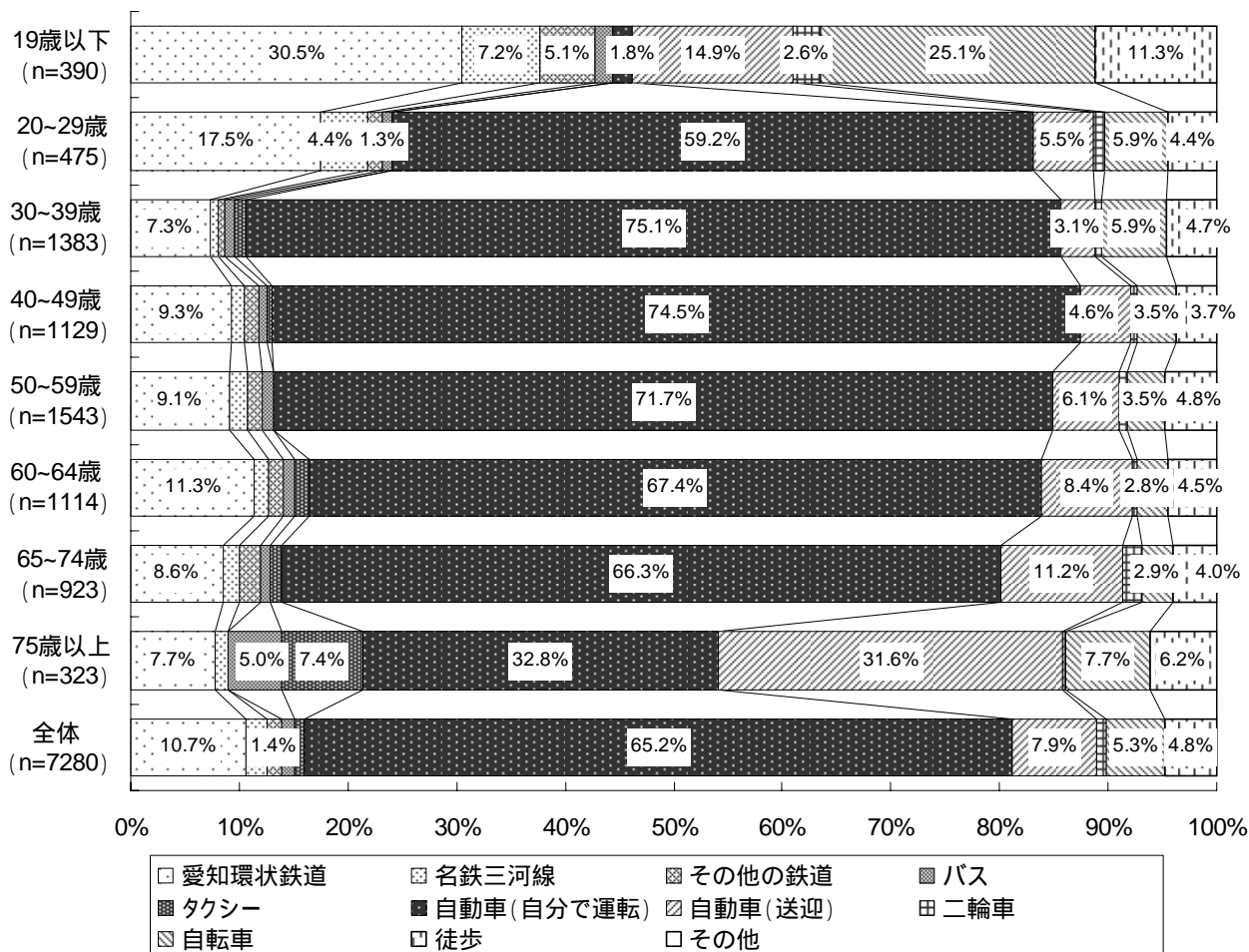


図-4.68 代表交通手段（帰り）

端末交通手段（帰り）

帰りの端末交通手段については、行きとほぼ同様の傾向を示している。

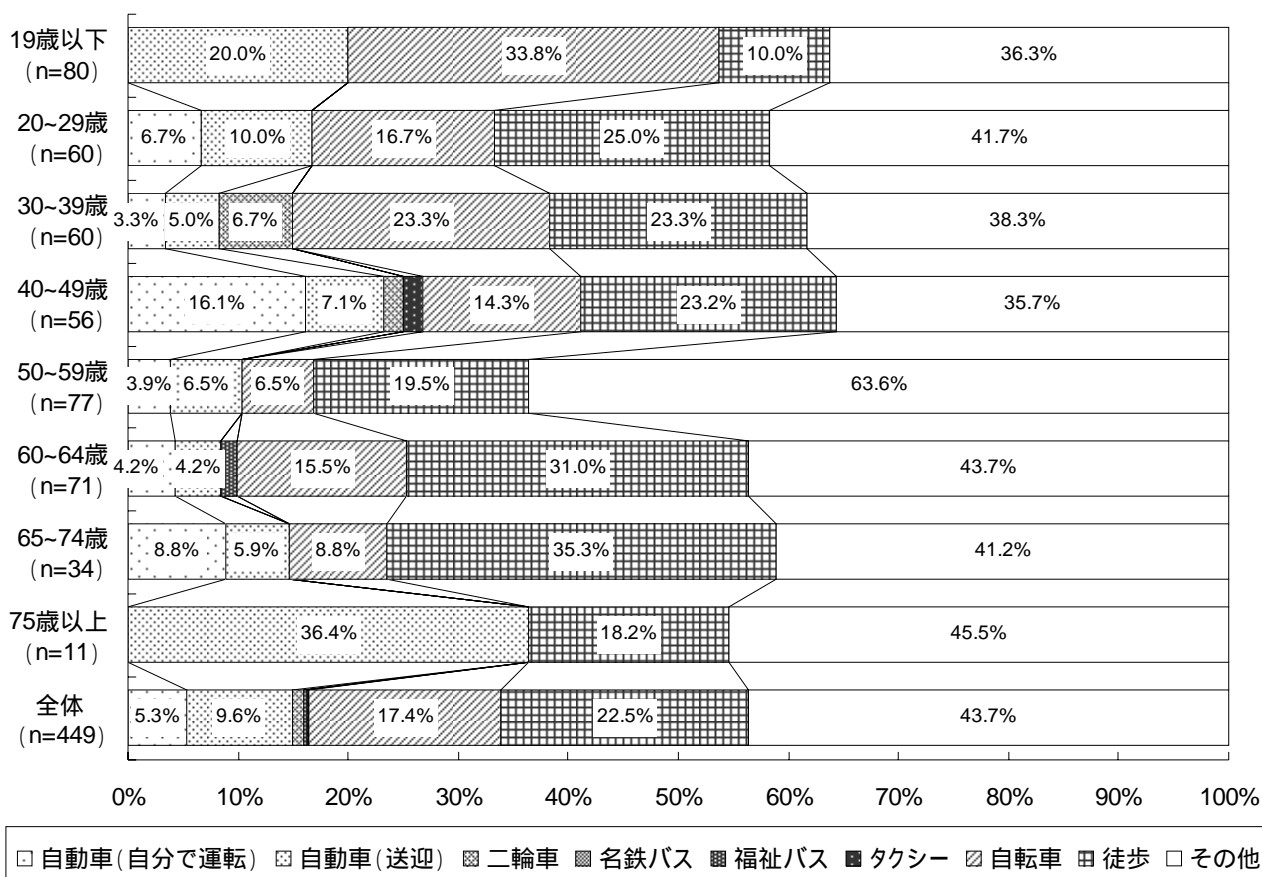


図-4.69 端末交通手段（帰り）

帰宅時刻（帰り）

家に着く時刻については、19歳以下では16～18時台、20歳代では17～19時台で多く以後は徐々に少なくなる。30～64歳では午前と午後に、65歳以上では午前の方にピークが存在している。60歳以上では高齢であるほど帰宅時刻が早くなる傾向がある。

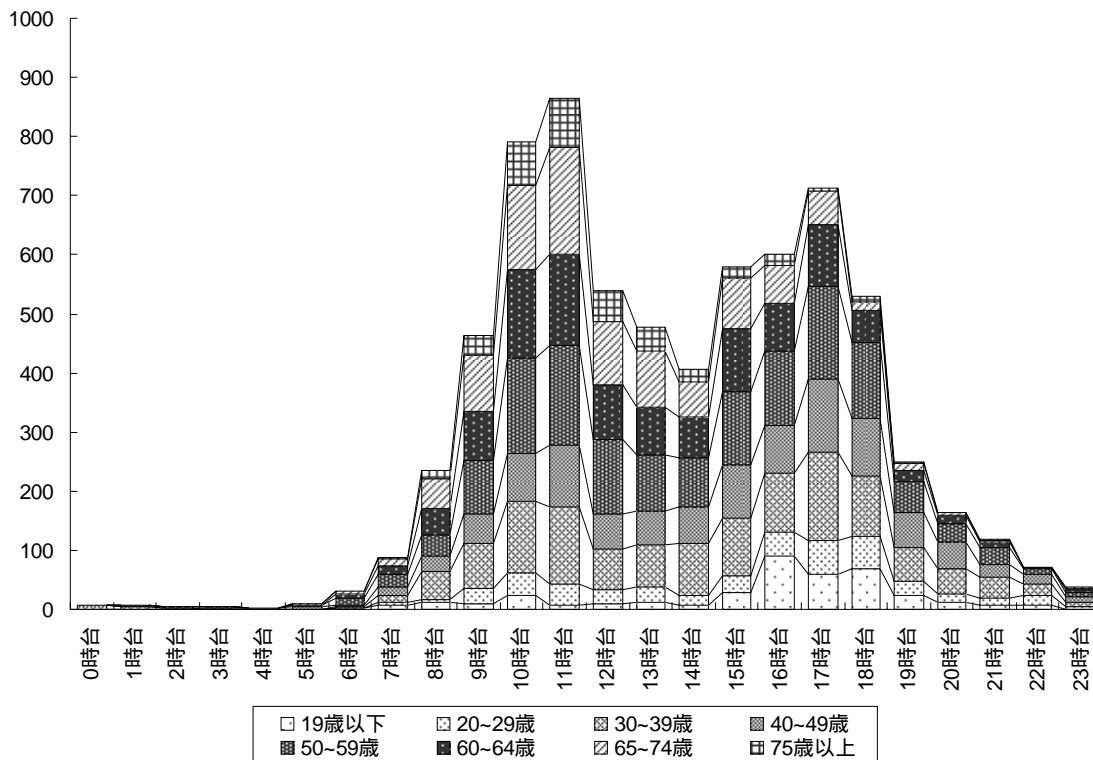


図-4.70 目的地を出る時刻（帰り）

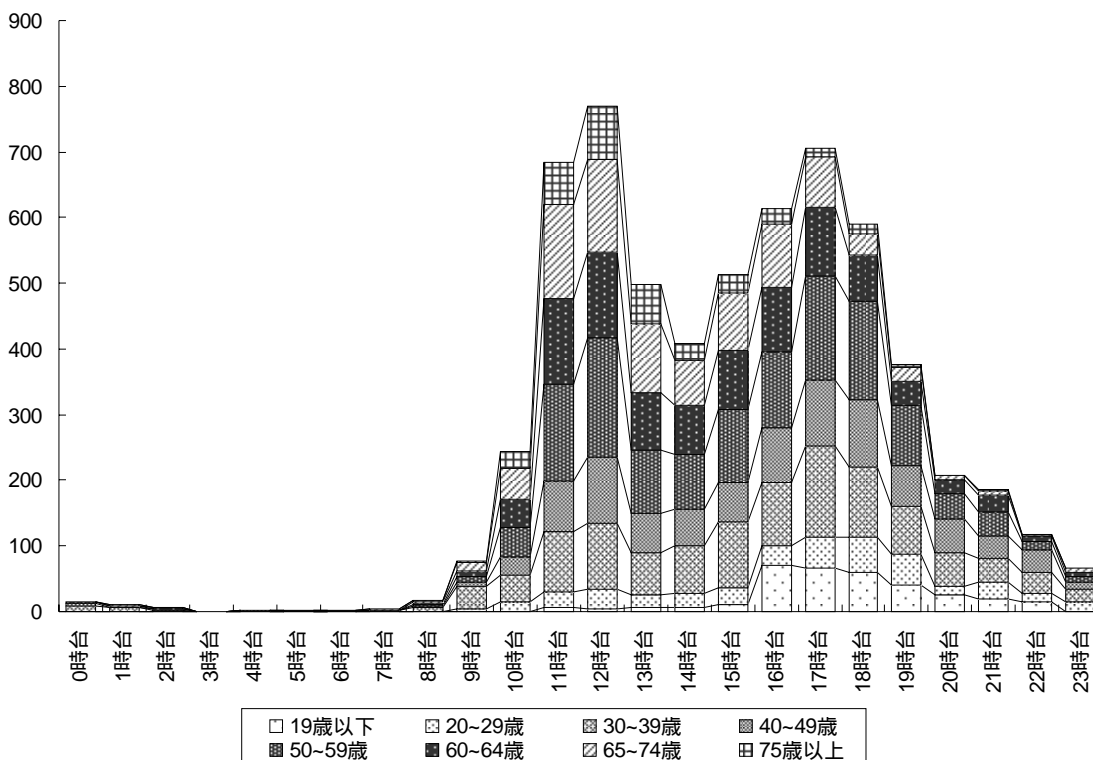


図-4.71 家に着く時刻（帰り）

イ．地域バスの利用可能性

地域バスの利用可能性については、「今すぐにでも利用したい」「今から5年以内には利用すると思う」を合わせて19歳以下で76.8%、65～74歳で約48.5%、75歳以上で76.1%を占めており、利用ニーズが高いものと思われる。30～50歳代では比較的用意意向が低いものの、「今から5年以上先には利用すると思う」の割合は、高齢になるにつれ顕著に高くなっており、将来の生活スタイルの変化によって地域バスの利用意向が高まると考えているものと推察できる。

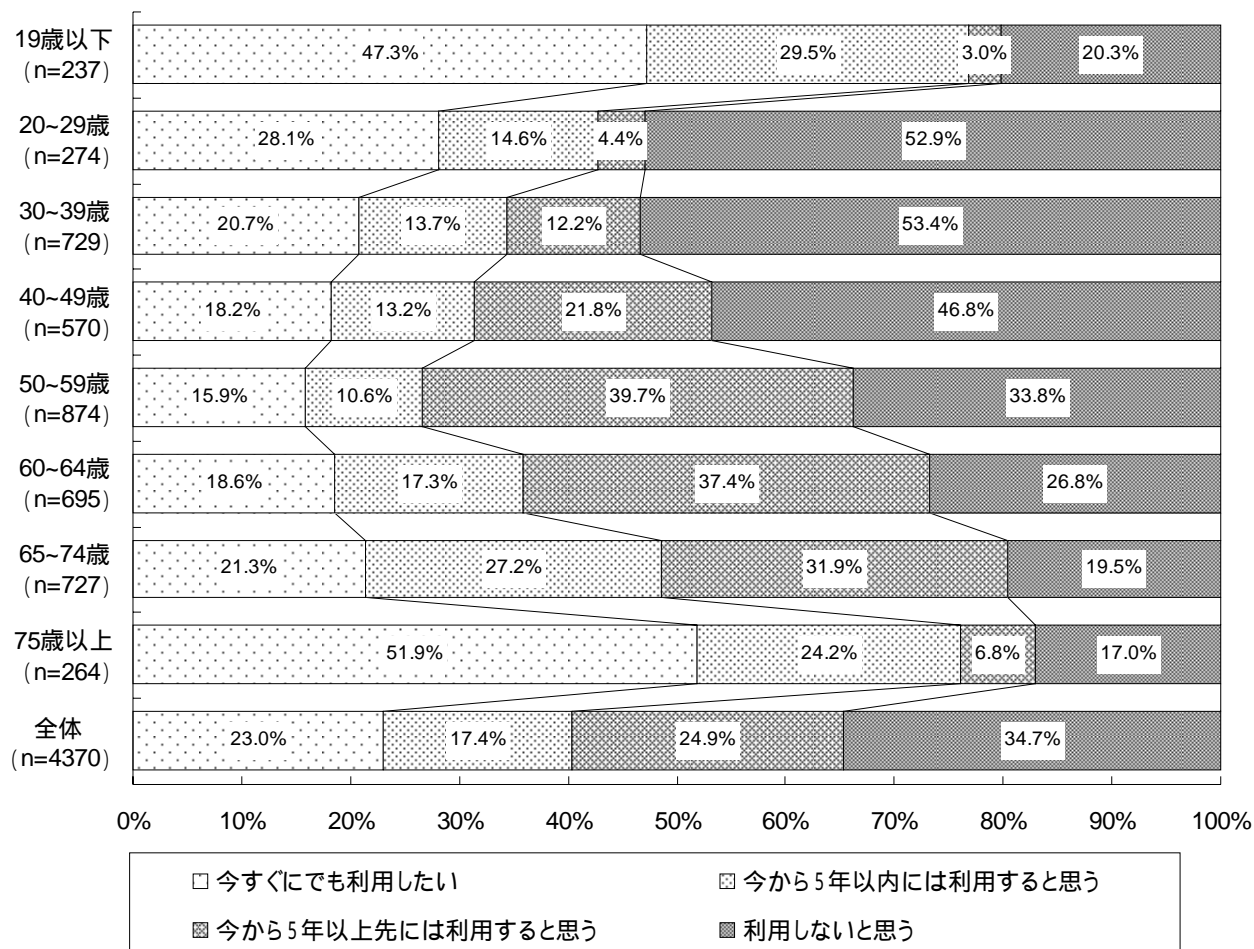


図-4.72 地域バスの利用可能性

ウ．地域バスの利用内容

利用先

バスの利用先については、若年層では「末野原駅」「土橋駅」を選択する傾向が強いが、高齢になるにつれ「トヨタ記念病院」「メグリア本店」の選択率が高くなる。

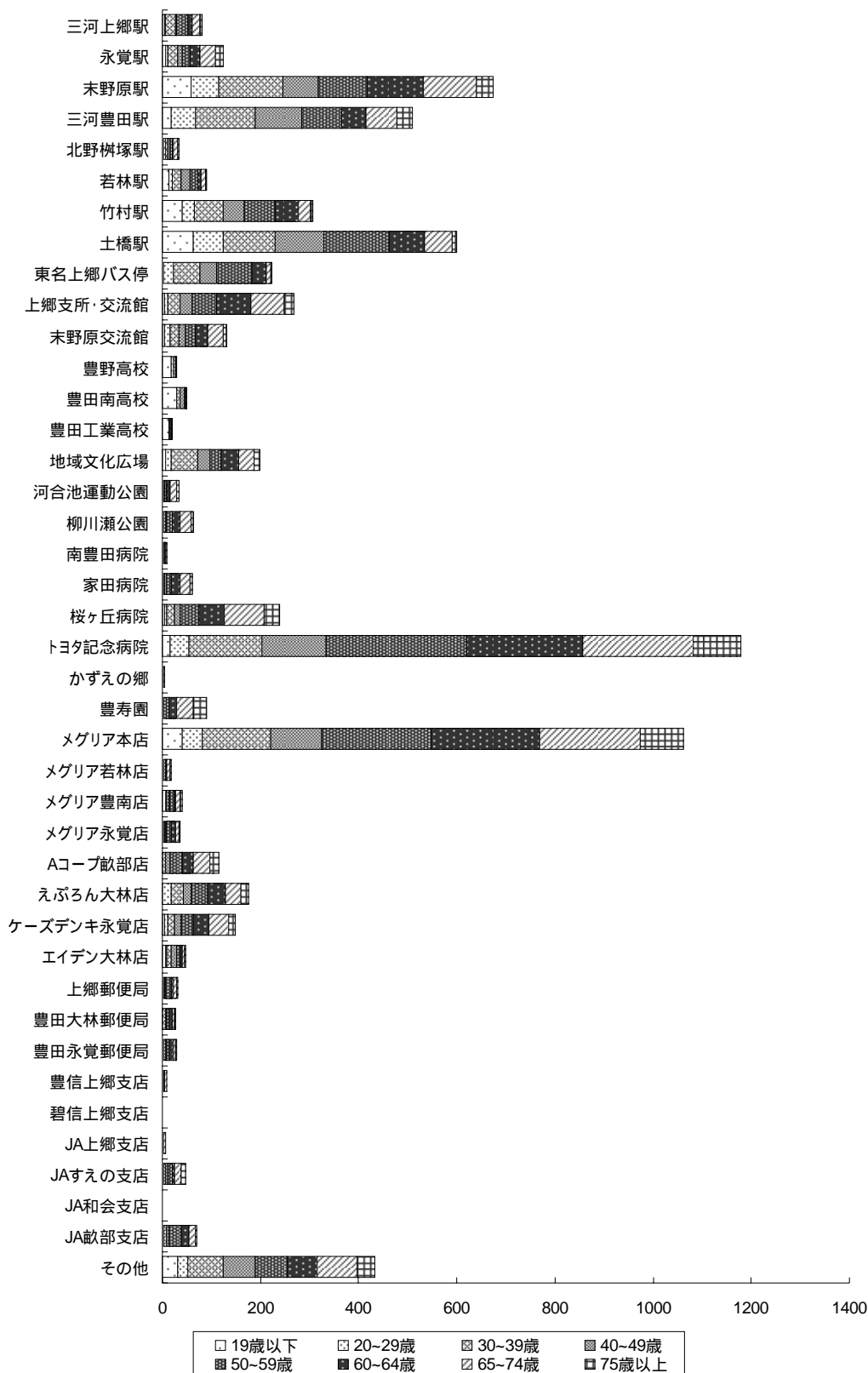


図-4.73 バスの利用先

乗車時刻（行き）

行きのバス乗車時刻については、いずれの年齢層においても午前のみピークが存在しており、ピークの時間は19歳以下で7時台、他では9～10時台となっている。帰りについては、19歳以下で17～18時台に、60歳以上では13時頃に利用ニーズが高い状況である。

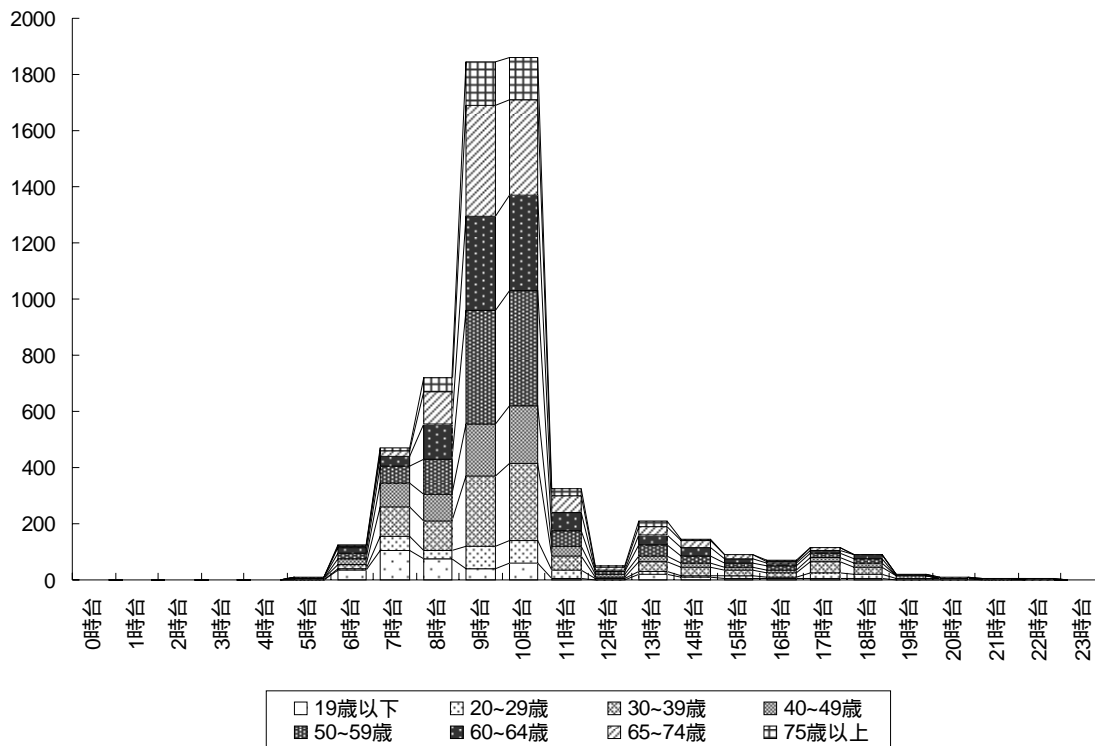


図-4.74 バスの乗車時刻（行き）

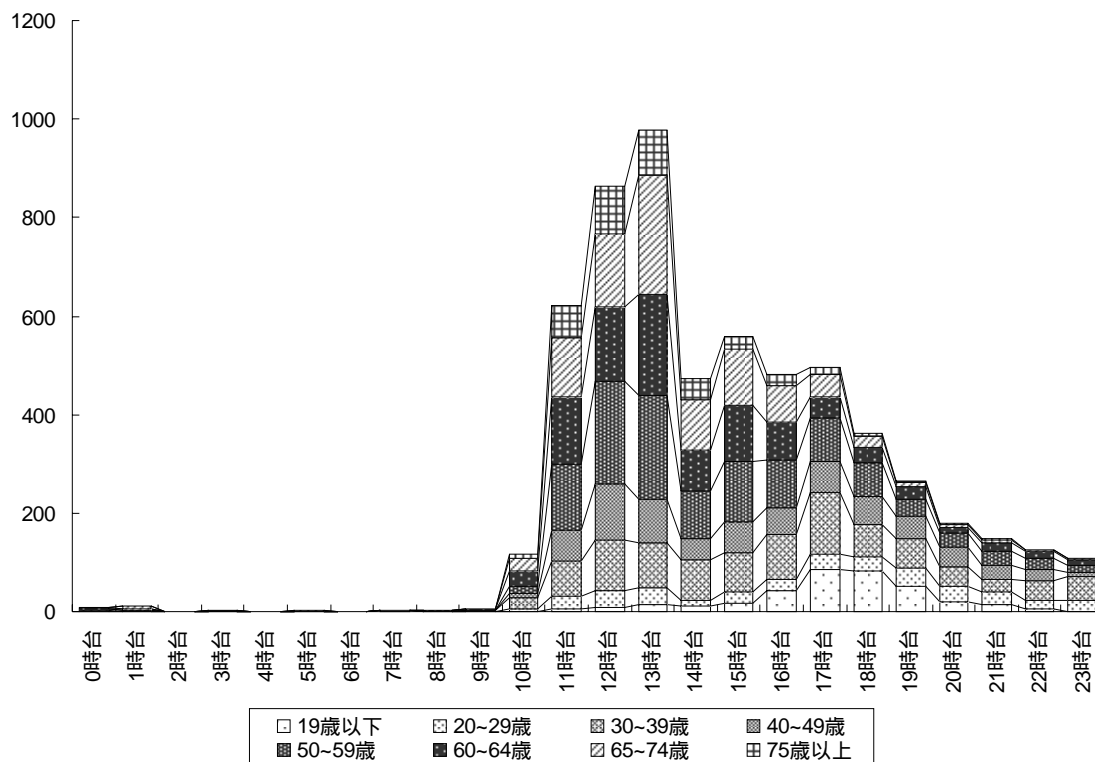


図-4.75 バスの乗車時刻（帰り）

利用先あたりの利用回数

利用先あたりのバス利用回数については、19歳以下で41.8%が「週に5日以上」となっており、年齢が高くなるにつれ、やや少なくなる傾向にある。これは、高齢になるほど「通学」「通勤」から「通院」へと主な外出目的が変化することが要因として考えられる。

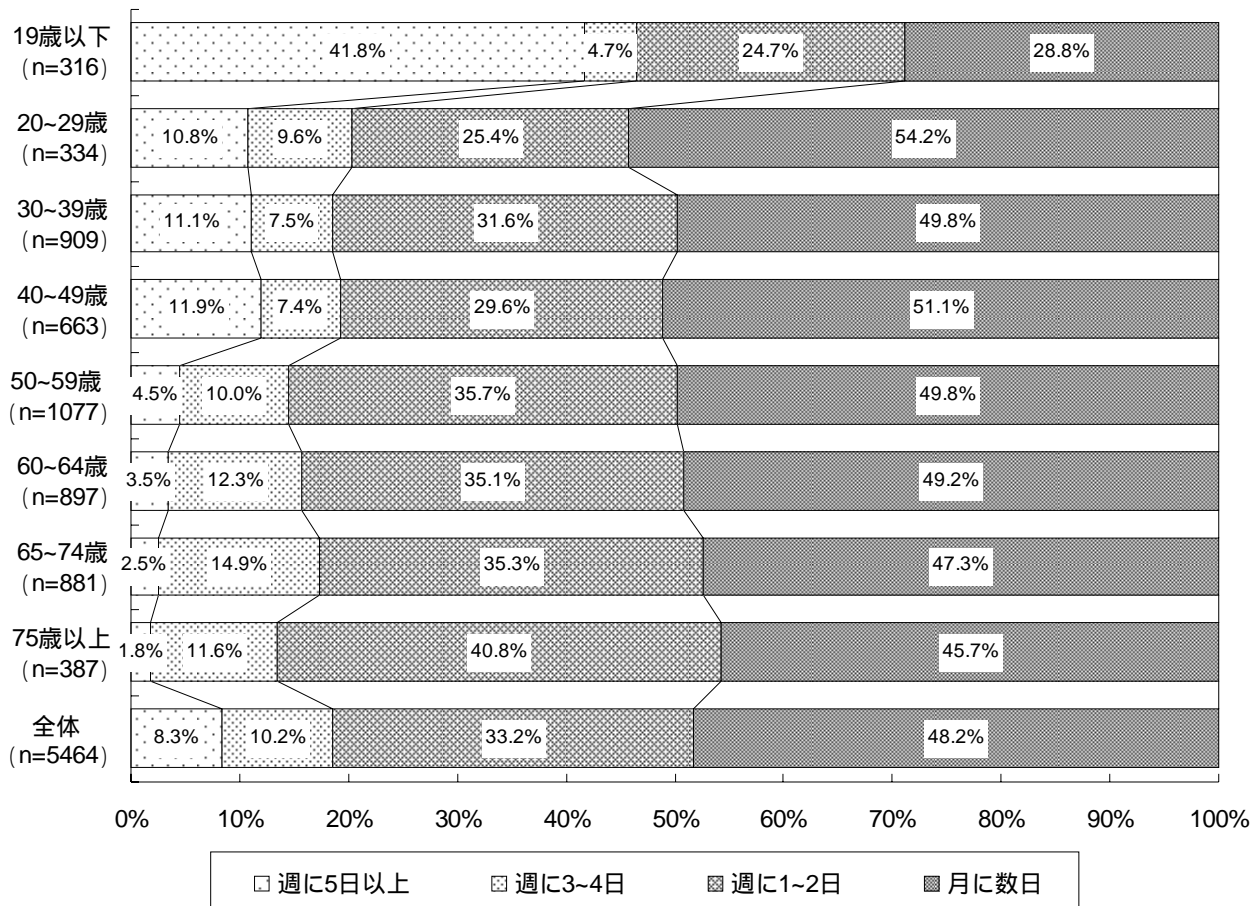


図-4.76 利用先あたりのバス利用回数

利用曜日

バスの利用曜日については、いずれの年齢層においても土日よりも木曜日以外の平日の方が
多い傾向にある。

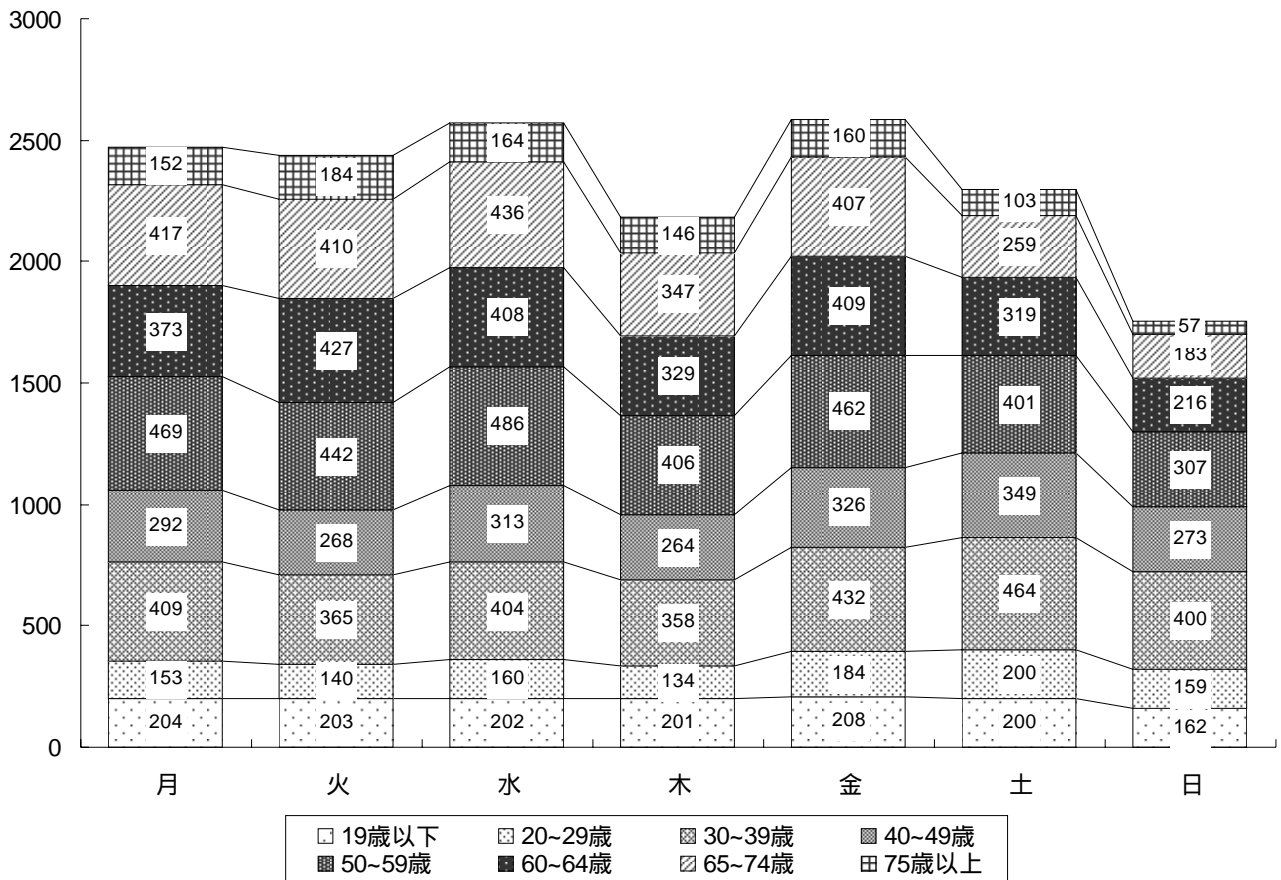


図-4.77 バスの利用曜日

利用目的

バスの利用目的については、19歳以下でほぼ半数が「通勤」「通学」であり、年齢が高くなるにつれ、「通院」の割合が増加する。「買い物」の割合はどの年齢層にも一定の割合が認められる。これらの傾向は、「普段の外出傾向」と同様のものとなっている。

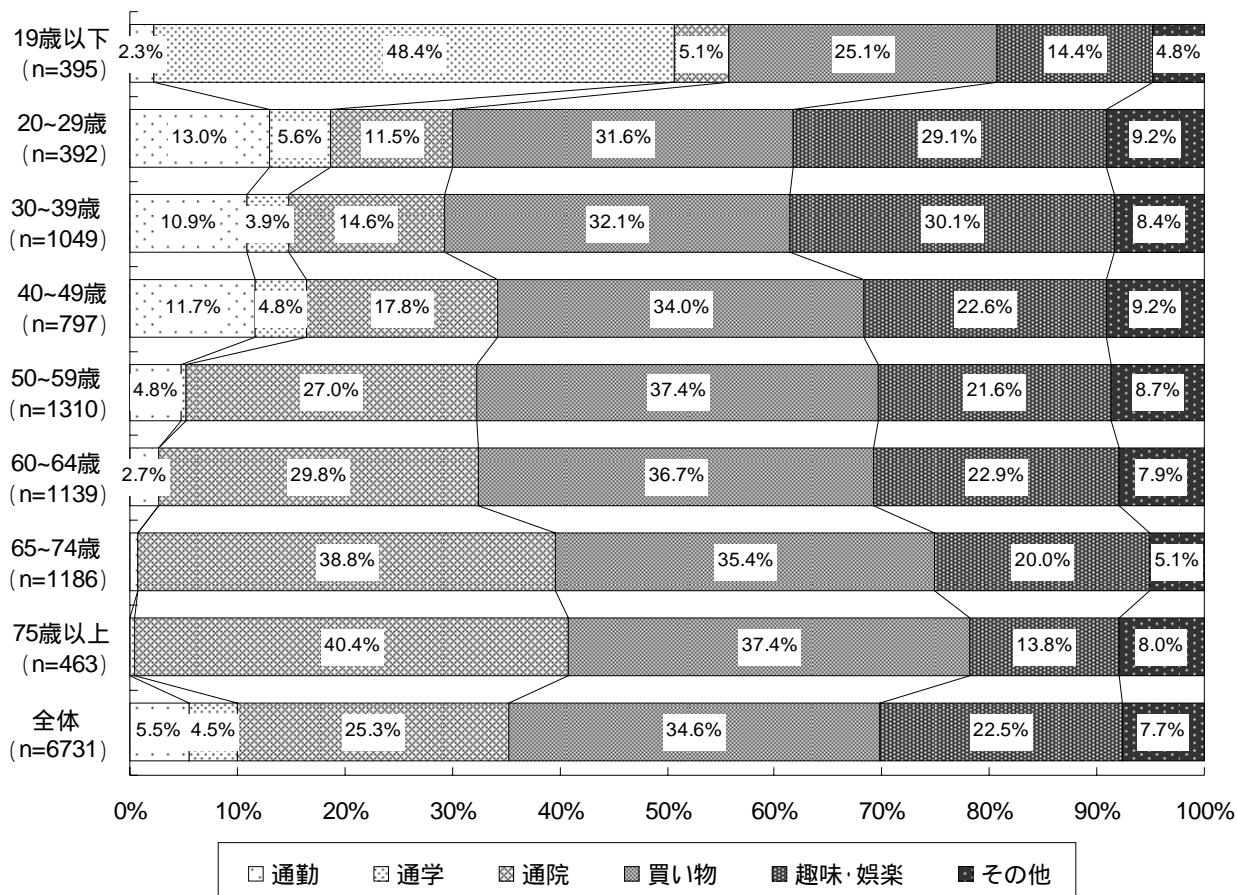


図-4.78 バスの利用目的

運賃

バスの運賃については、年齢層が低いほど希望料金が安くなる傾向にある。150 円の設定で 50 歳以上では 50% 強の利用希望をカバーできるが、19 歳以下では 40% 強となる。100 円ではいずれの年齢層においても 90% 以上の利用を占めている。

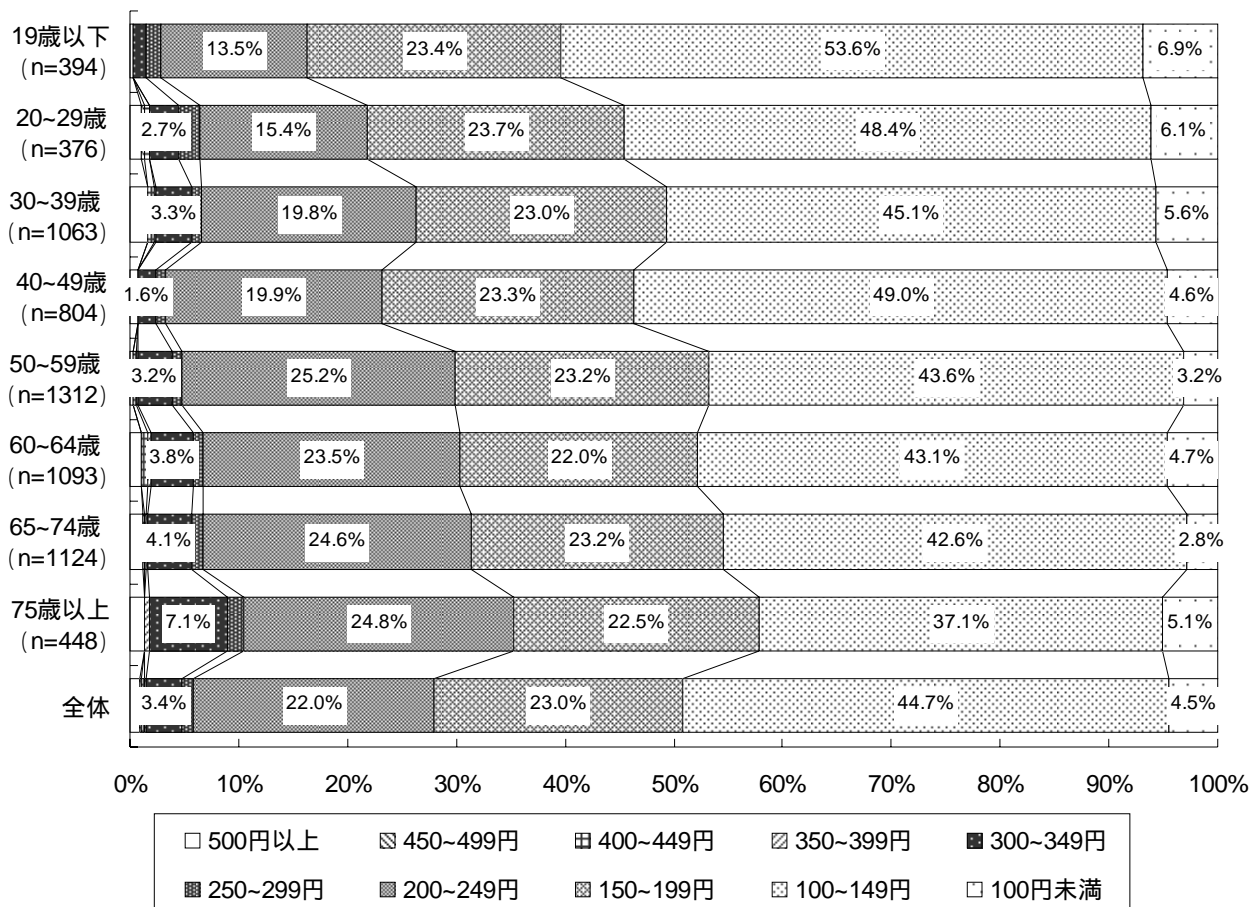


図-4.79 バスの運賃

(2) 自治区別

ア. 自治区別の回答者属性

年齢

回答者の年齢については、非沿線自治区の方が高齢者の占める割合が高くなっている。「第1永覚アパート」「第2永覚アパート」「第4大林社宅」では、20~39歳の占める割合が圧倒的に高く、居住者の年齢特徴が強く反映されている。「永覚宿舎」「幸町」では他と比べて年齢層が高齢となっている。

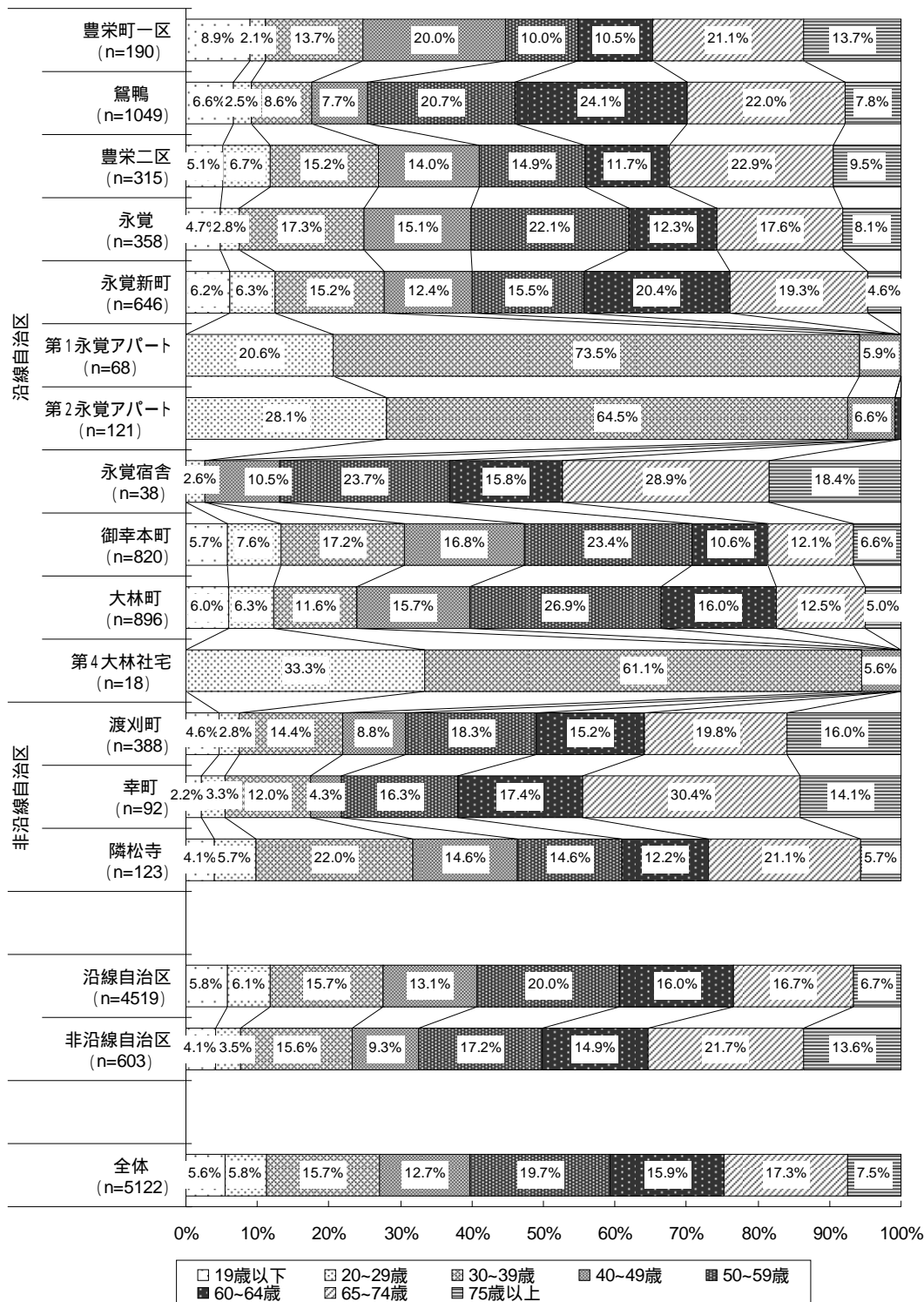


図-4.80 自治区別年齢層構成

自動車運転免許の保有

回答者の免許保有状況については、「第1永覚アパート」「第2永覚アパート」「第4大林社宅」で高く、「永覚宿舎」では比較的低い保有率となっている。他の自治区では大きな差はみられない。

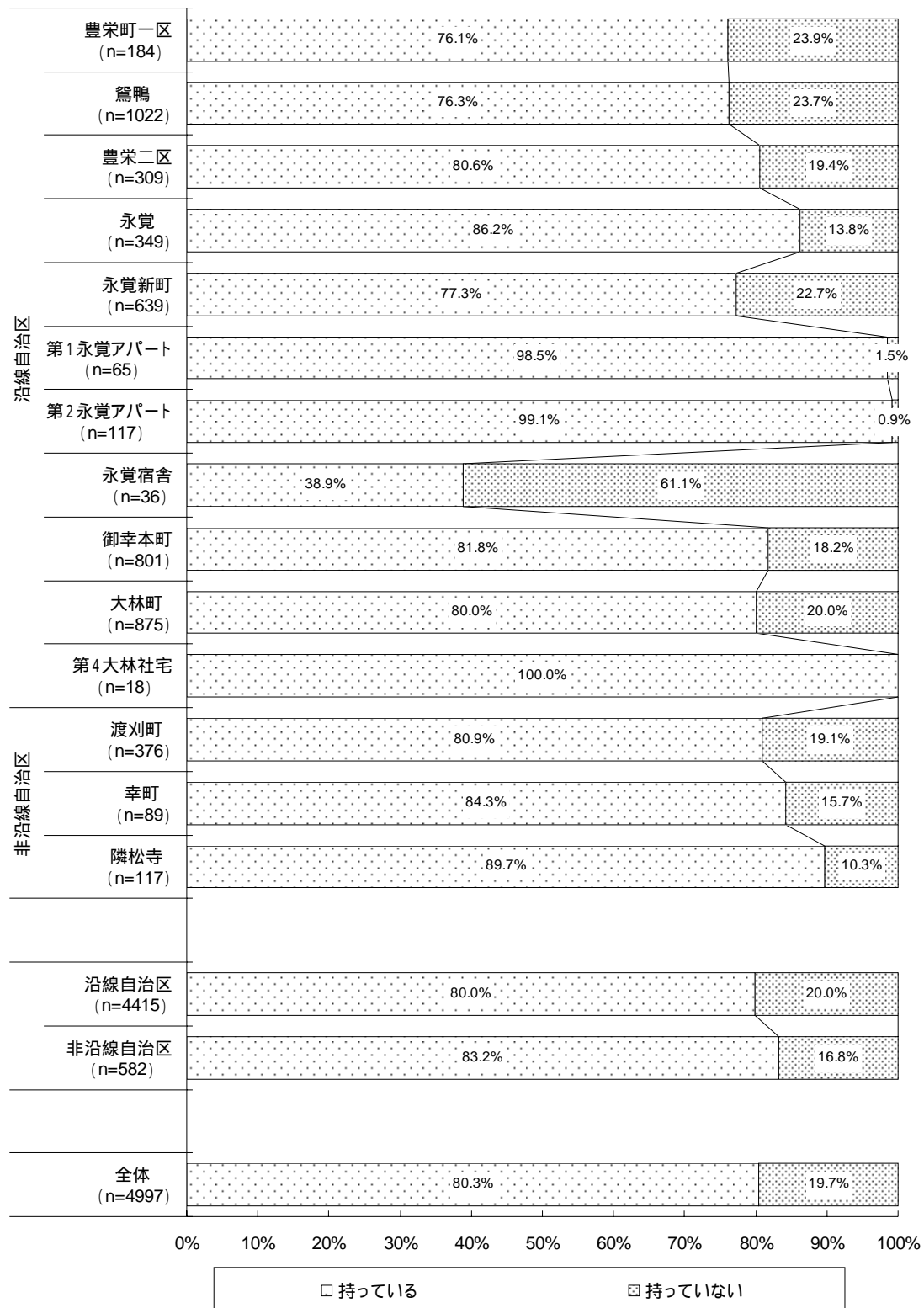


図-4.81 自治区別自動車運転免許保有状況

自動車の保有

回答者が自由に使える自動車の保有状況については、「第1永覚アパート」「第2永覚アパート」でやや高く、「永覚宿舎」では低い保有率となっている。他の自治区では大きな差異はみられない。免許保有率が高い「第4大林社宅」は、自動車保有率では他の自治区と同じ水準である。

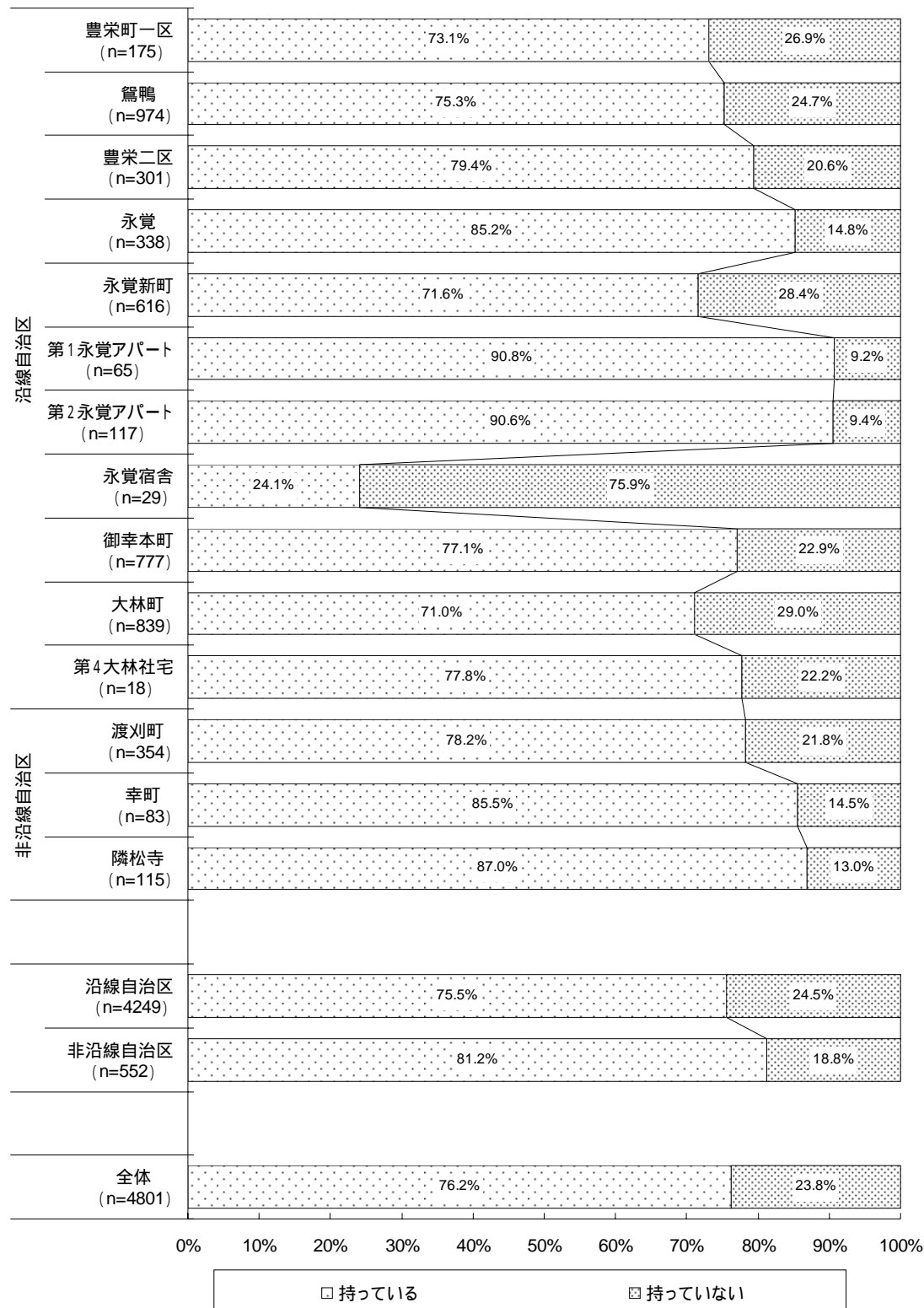


図-4.82 自治区別自動車保有状況

イ．普段の外出状況

外出目的

外出目的については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。自治区別では、「永覚宿舎」「幸町」で比較的「通院」の割合が高い。

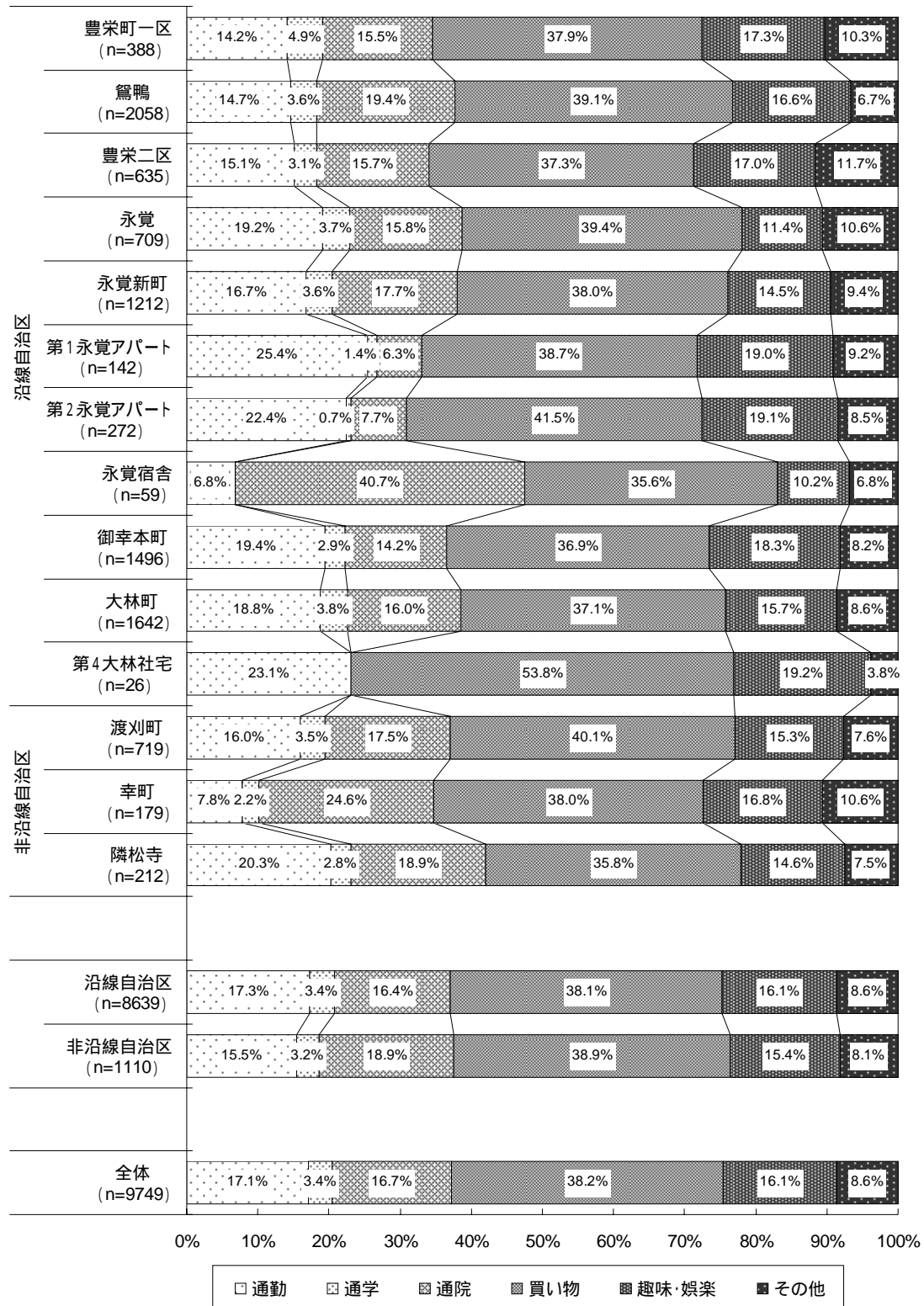


図-4.83 外出目的

外出先あたりの外出回数

外出先あたりの外出回数については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

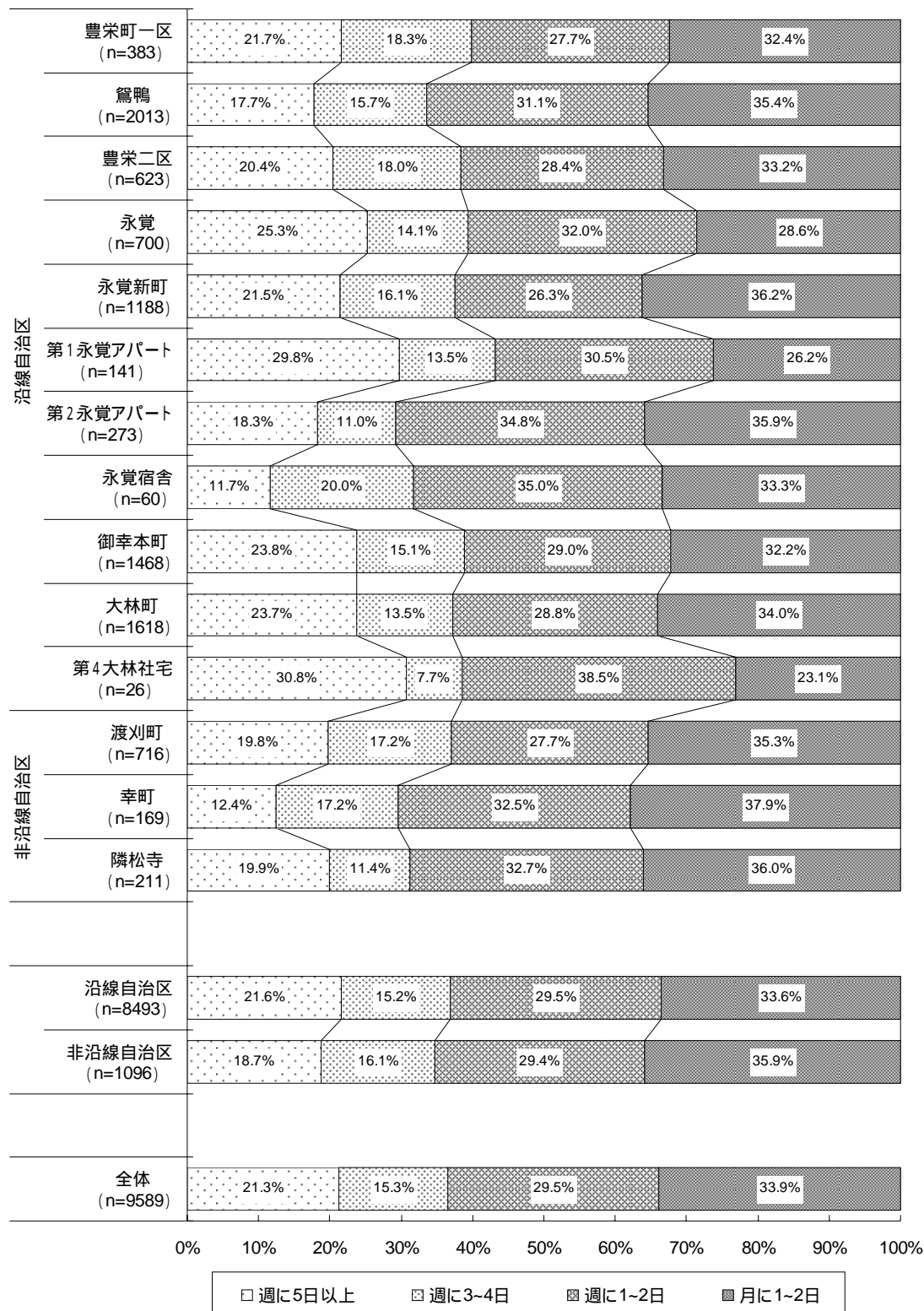


図-4.84 外出先あたりの外出回数

外出曜日

外出曜日については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

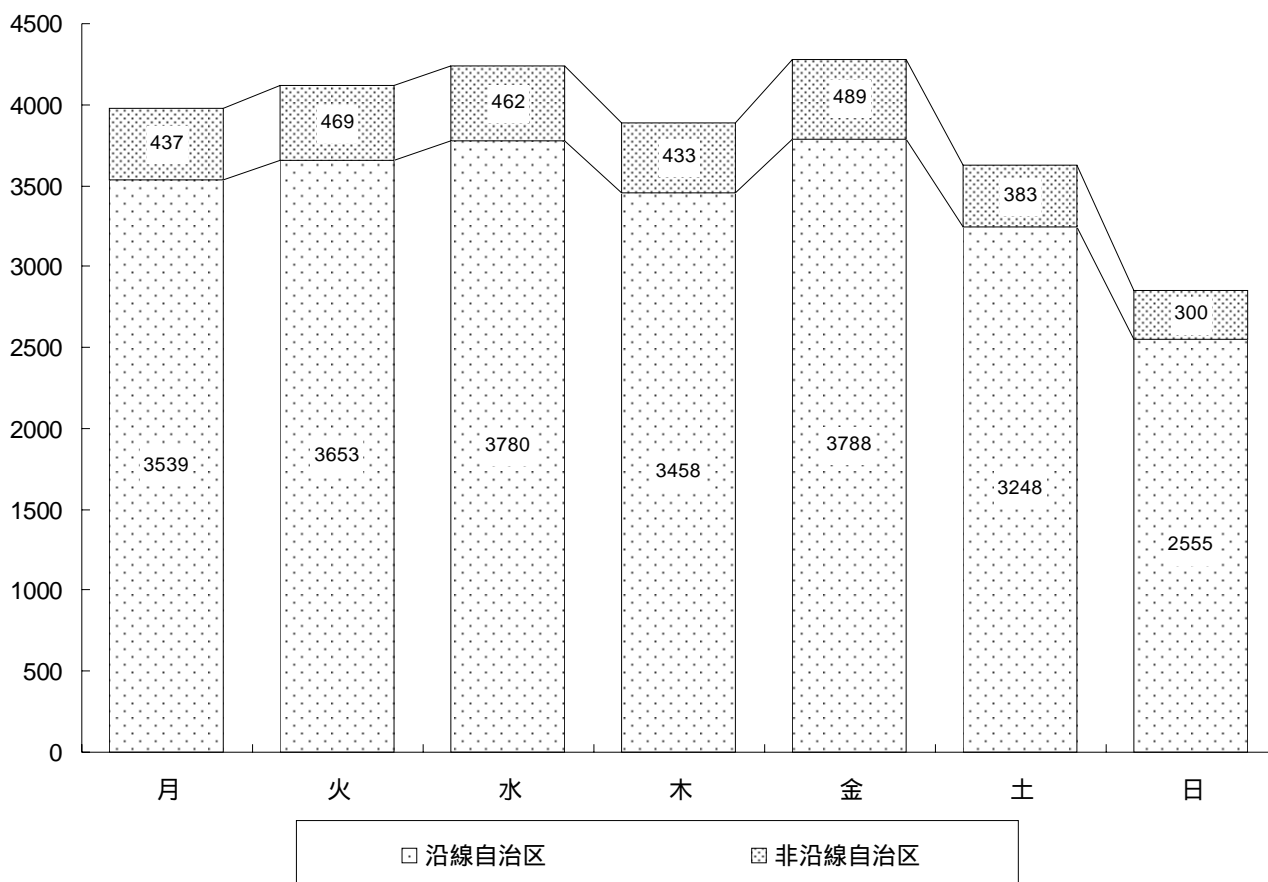


図-4.85 外出曜日

代表交通手段（行き）

代表交通手段については、沿線自治区よりも非沿線自治区で「自動車・二輪車」の割合が高く、「愛知環状鉄道」の割合が少なくなっている。自治区別では、「永覚宿舎」「永覚新町」で「愛知環状鉄道」の割合が比較的高い。「永覚宿舎」では、「タクシー」「二輪車（送迎）」の割合も高くなっている。

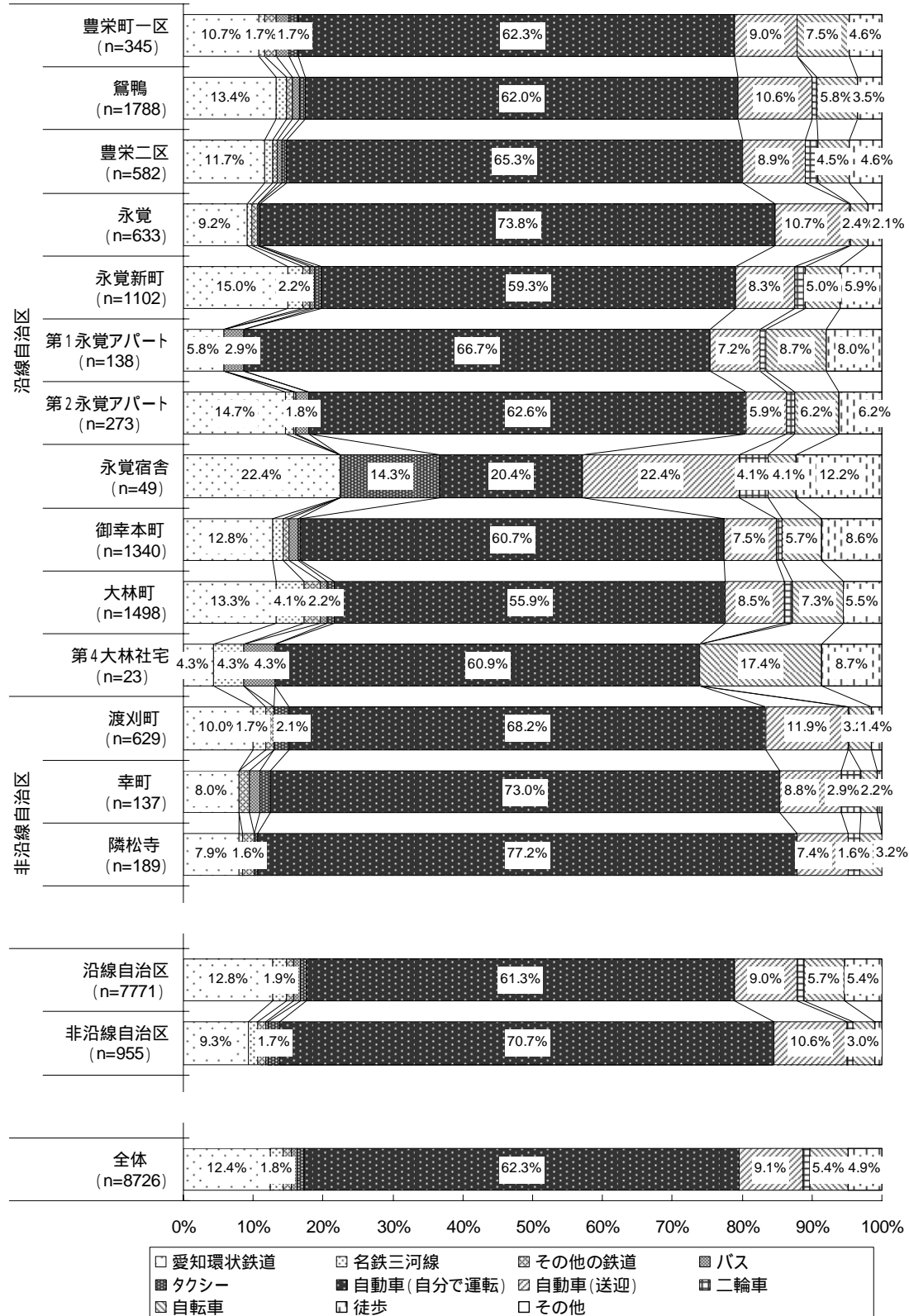


図-4.86 代表交通手段（行き）

端末交通手段（行き）

行きの端末交通手段については、「自動車（自分で運転）」「自動車（送迎）」「二輪車」を合わせた割合が、沿線自治区では約 20%であるのに対し、非沿線自治区では約 65%と高く、その傾向は特に「自動車（自分で運転）」「自動車（送迎）」で強い。沿線自治区では「徒歩」の占める割合が 45.8%と、非沿線自治区の 10.6%と比べると非常に高い。自治区別では「幸町」で自動車の割合が高くなっており、「永覚宿舎」の自転車の割合が高い。

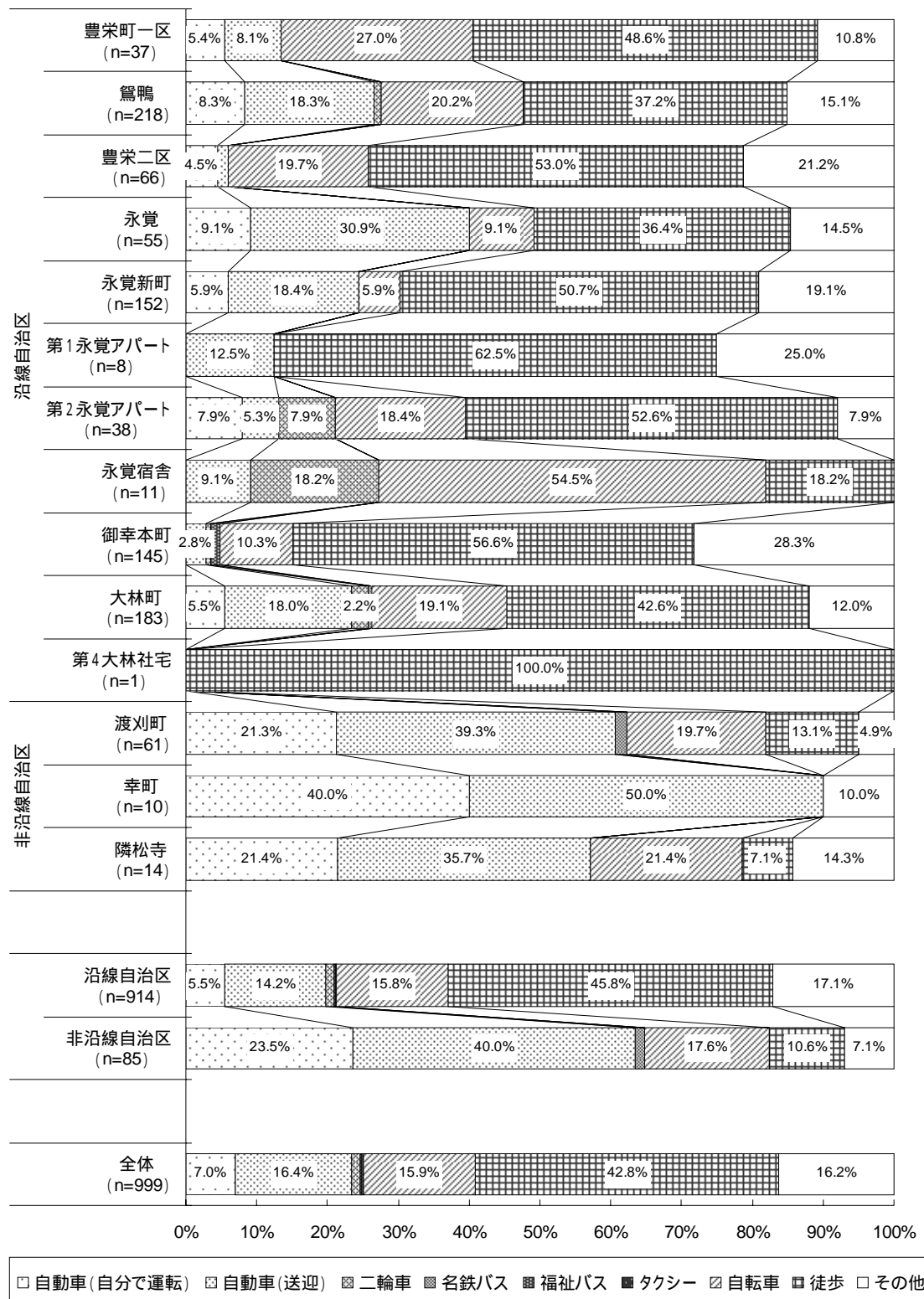


図-4.87 端末交通手段（行き）

外出時刻（行き）

普段の外出時刻については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

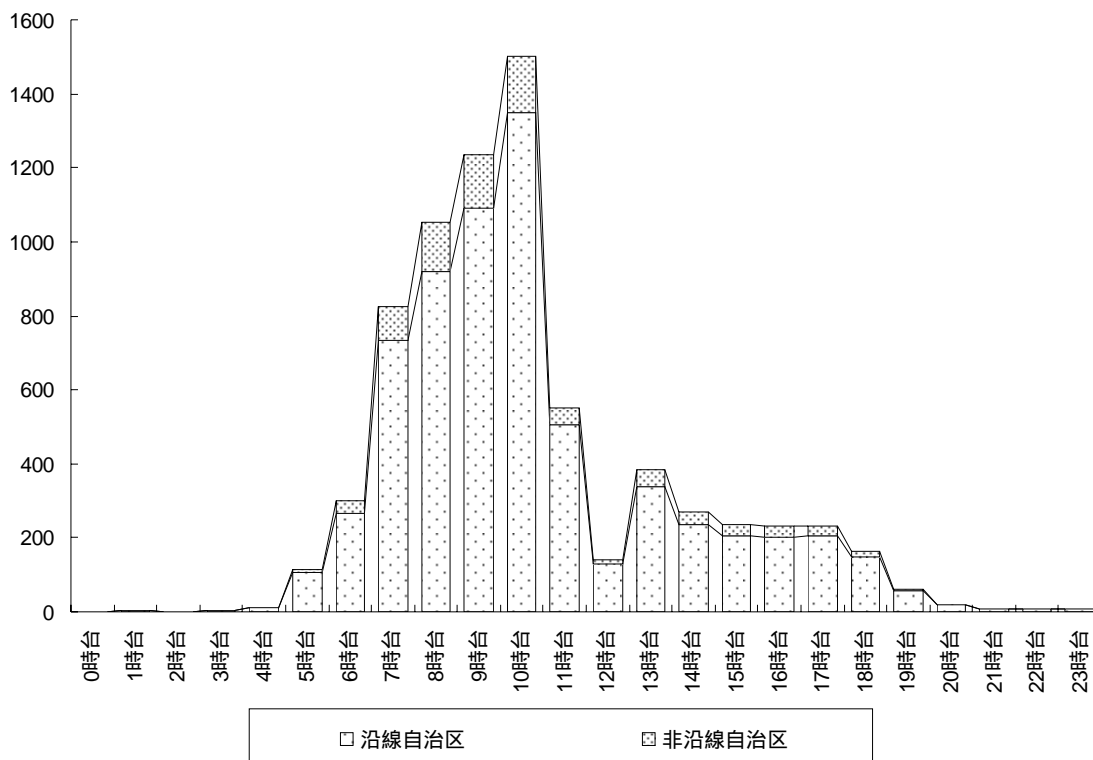


図-4.88 家を出る時刻（行き）

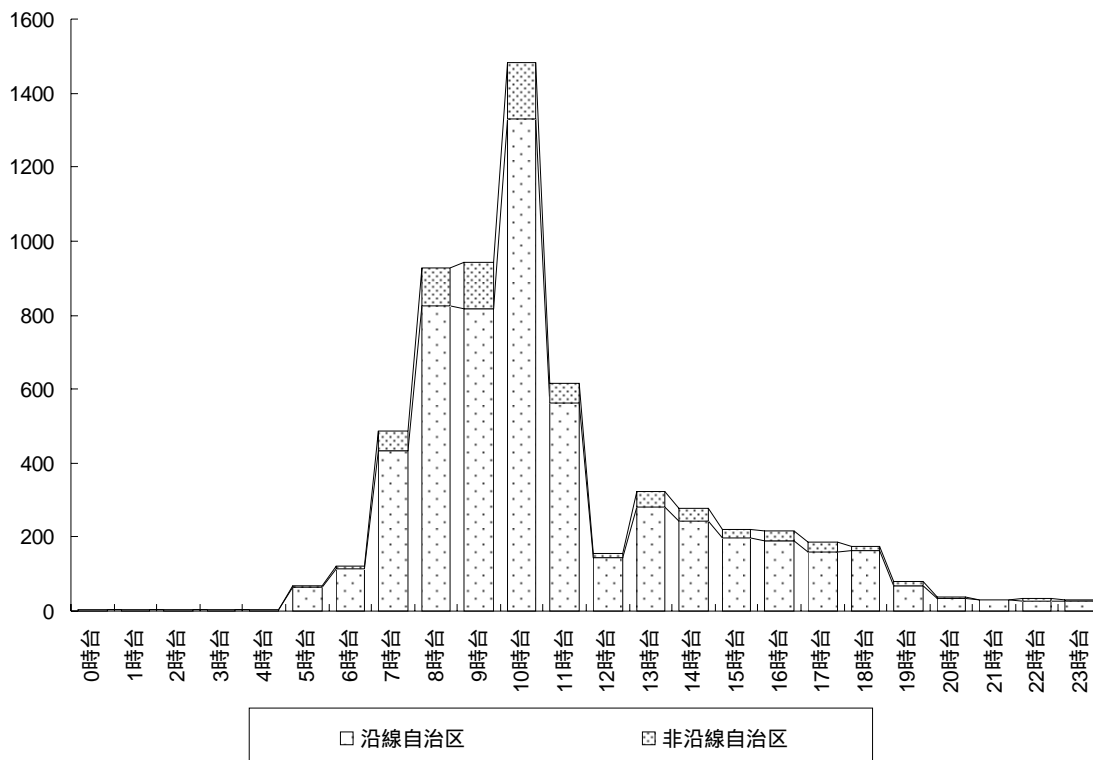


図-4.89 目的地に着く時刻（行き）

代表交通手段（帰り）

帰りの代表交通手段については、行きの端末交通手段と同様の傾向を示しており、沿線自治区の方が「自動車」「二輪車」の利用率が低く、「愛知環状鉄道」の割合が高くなっている。

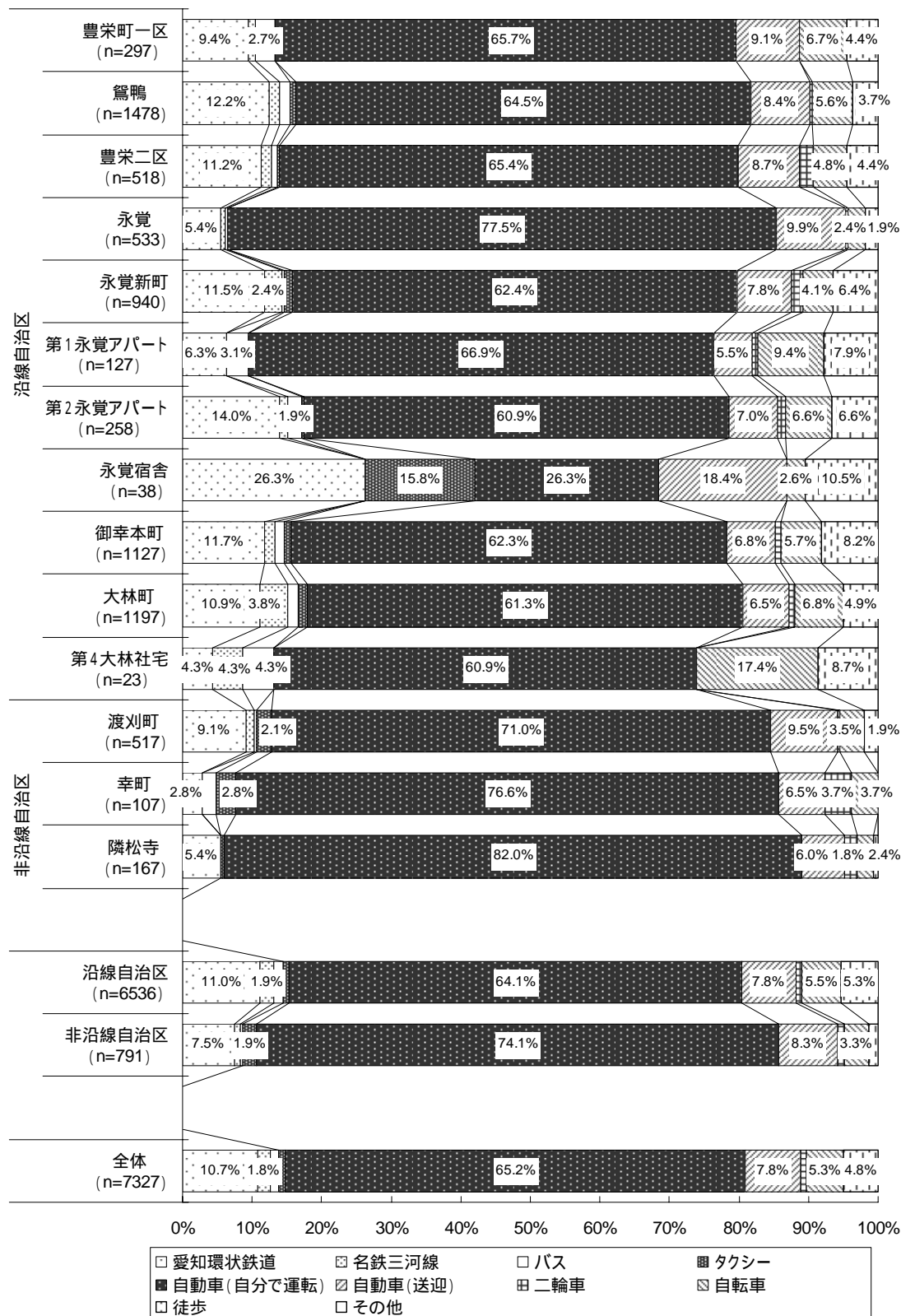


図-4.90 代表交通手段（帰り）

端末交通手段（帰り）

帰りの端末交通手段については、行きの端末交通手段と同様の傾向を示しており、沿線自治区の方が「自動車」「二輪車」の利用率が低く、「徒歩」の割合が高くなっている。

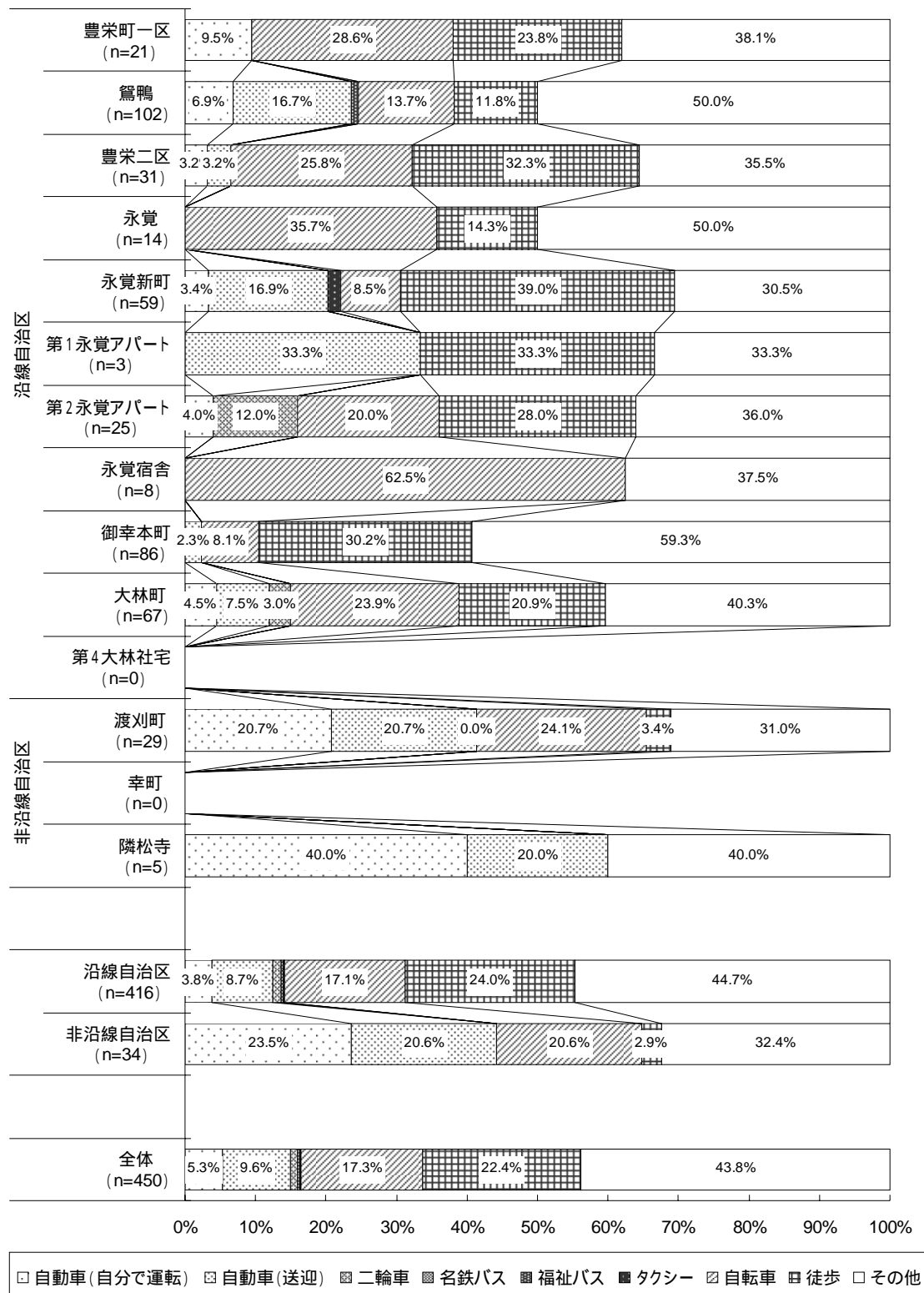


図-4.91 端末交通手段（帰り）

帰宅時刻（帰り）

普段の帰宅時刻については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

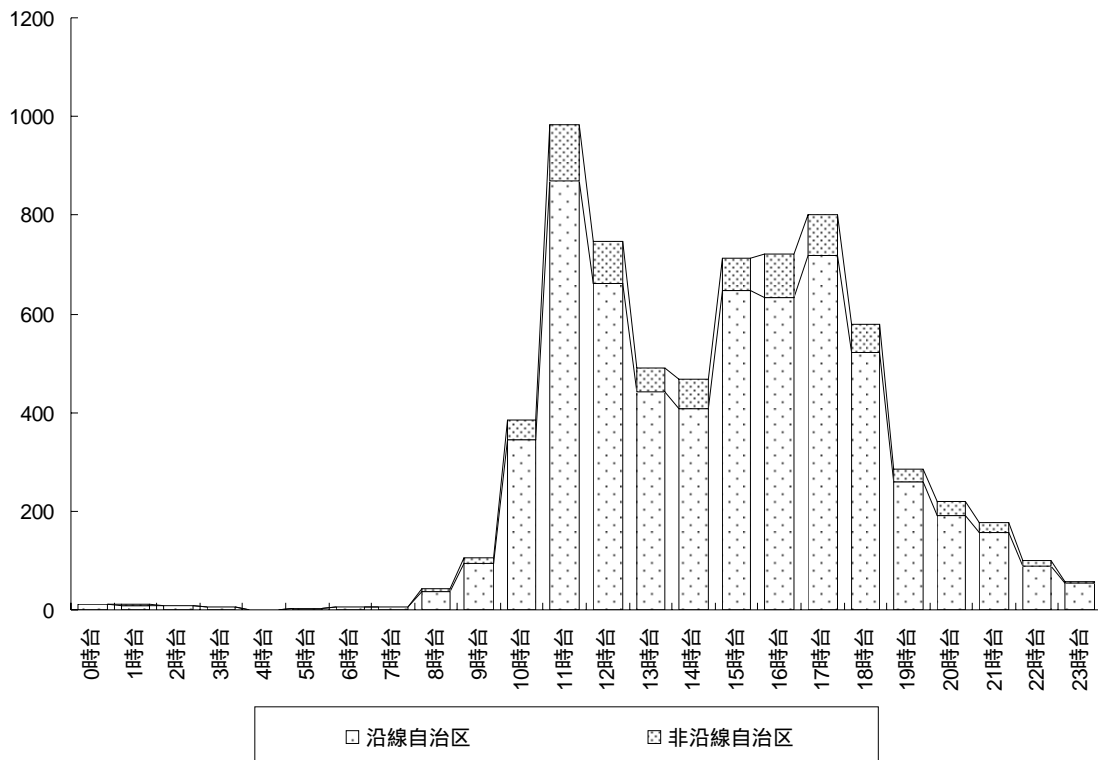


図-4.92 目的地を出る時刻（帰り）

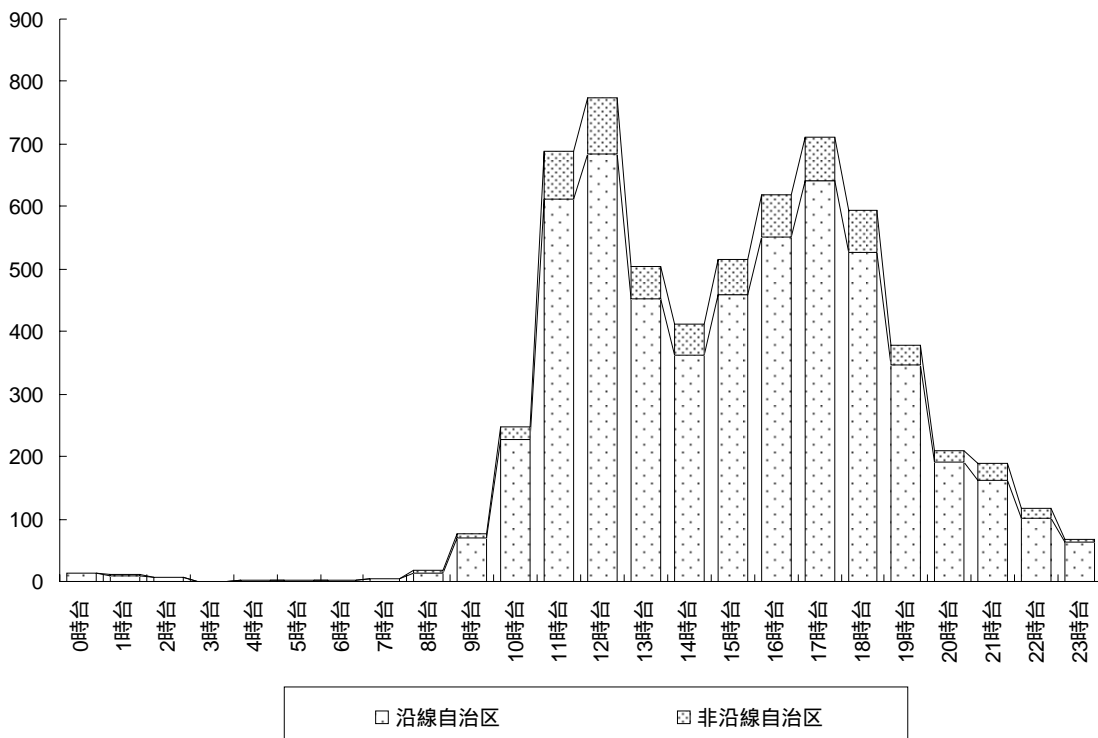


図-4.93 家に着く時刻（帰り）

ウ．地域バスの利用可能性

地域バスの利用意向については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。自治区別では、「今すぐにでも利用したい」「今から5年以内には利用すると思う」を合わせた割合が、「永覚宿舎」で92.6%、「第2永覚アパート」で54.5%、「豊栄町一区」で47.6%、「幸町」で47.0%、「第4大林住宅」で46.6%と高くなっている。

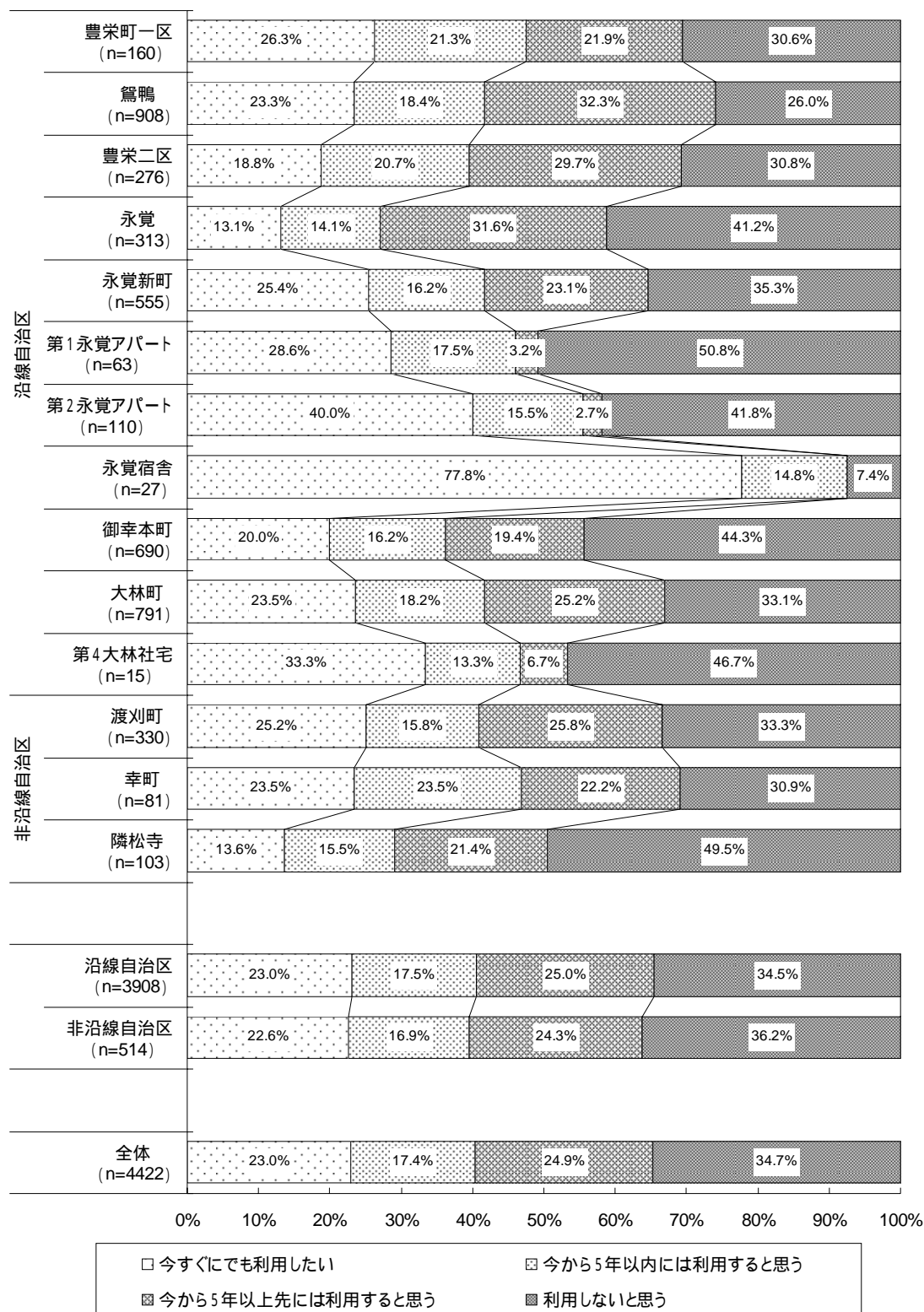


図-4.94 地域バスの利用可能性

エ．地域バスの利用内容

利用先

バスの利用先については、沿線自治区では「トヨタ記念病院」「メグリア本店」「土橋駅」の希望が多い一方で、非沿線自治区では「未野原駅」「メグリア本店」「トヨタ記念病院」の希望が多くなっている。

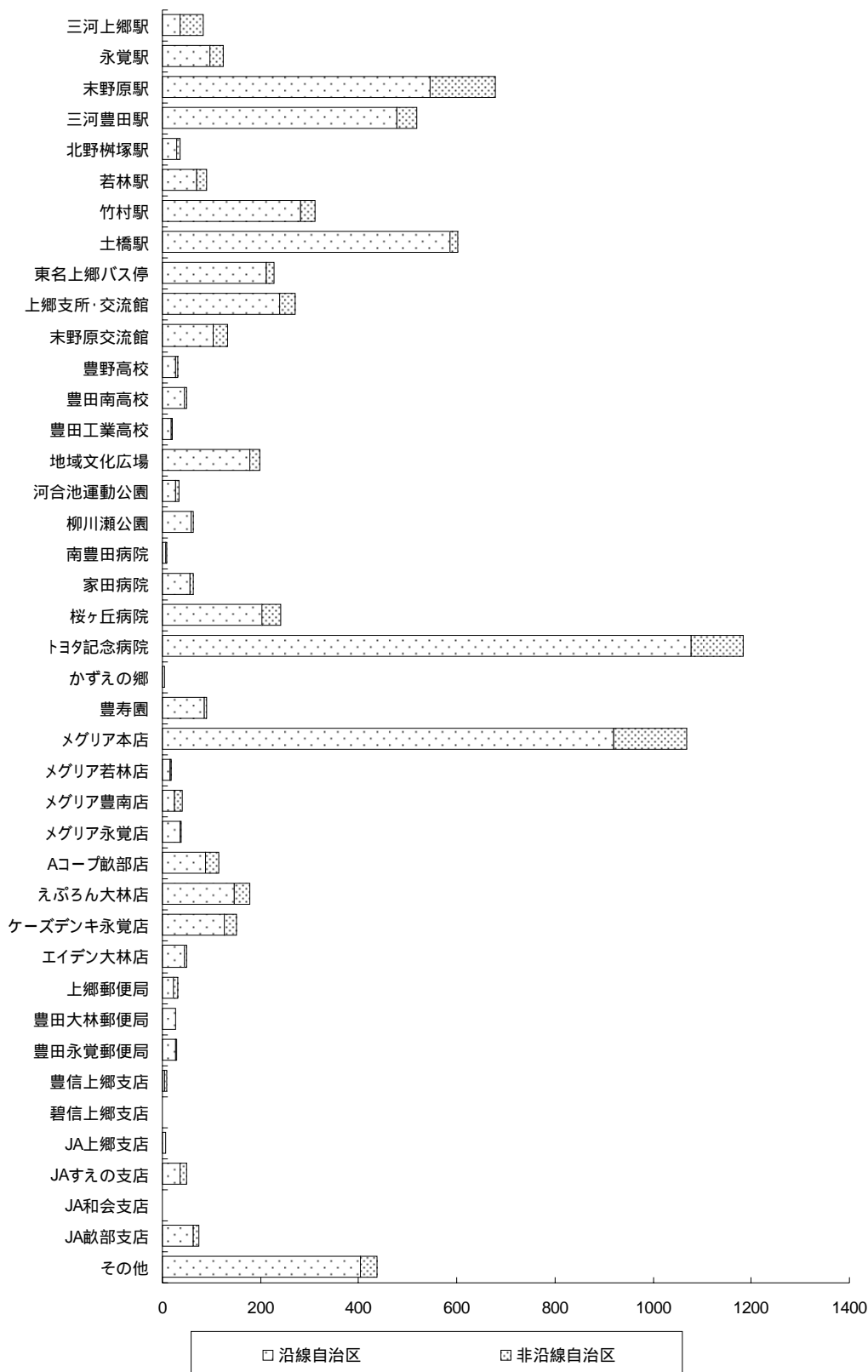


図-4.95 バスの利用先

乗車時刻（行き）

バスの乗車時刻については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

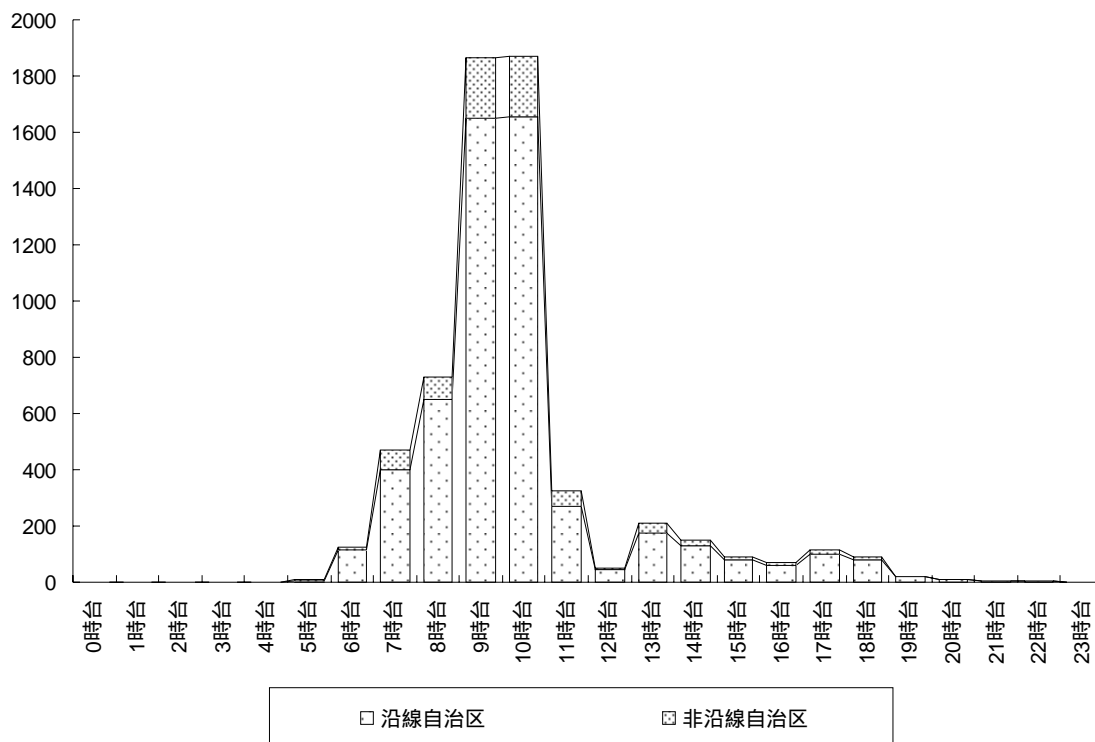


図-4.96 バスの乗車時刻（行き）

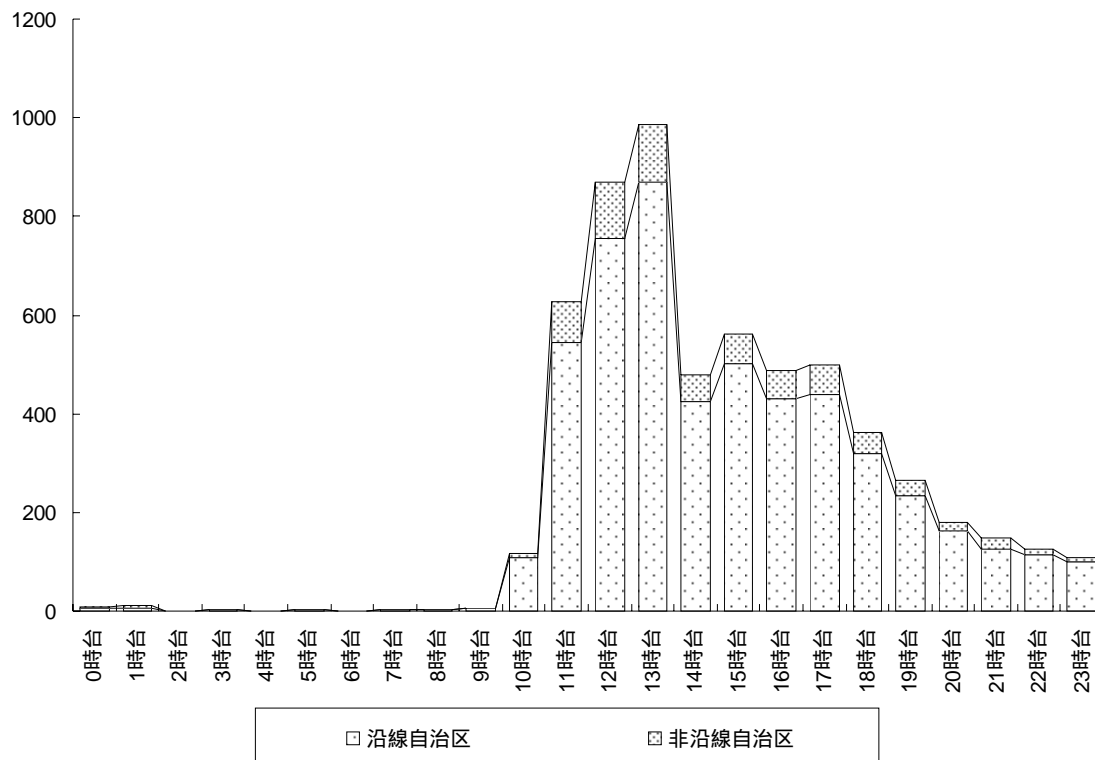


図-4.97 バスの乗車時刻（帰り）

利用先あたりの利用回数

利用先あたりのバス利用回数については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

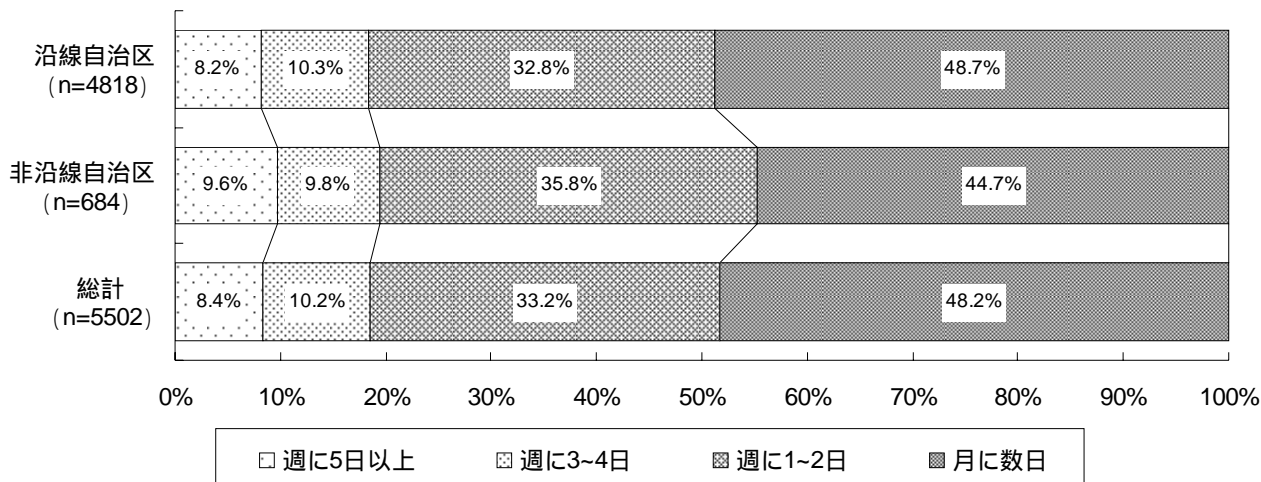


図-4.98 利用先あたりのバス利用回数

利用曜日

バス利用曜日については、沿線自治区と非沿線自治区とで大きな傾向の差異は認められない。

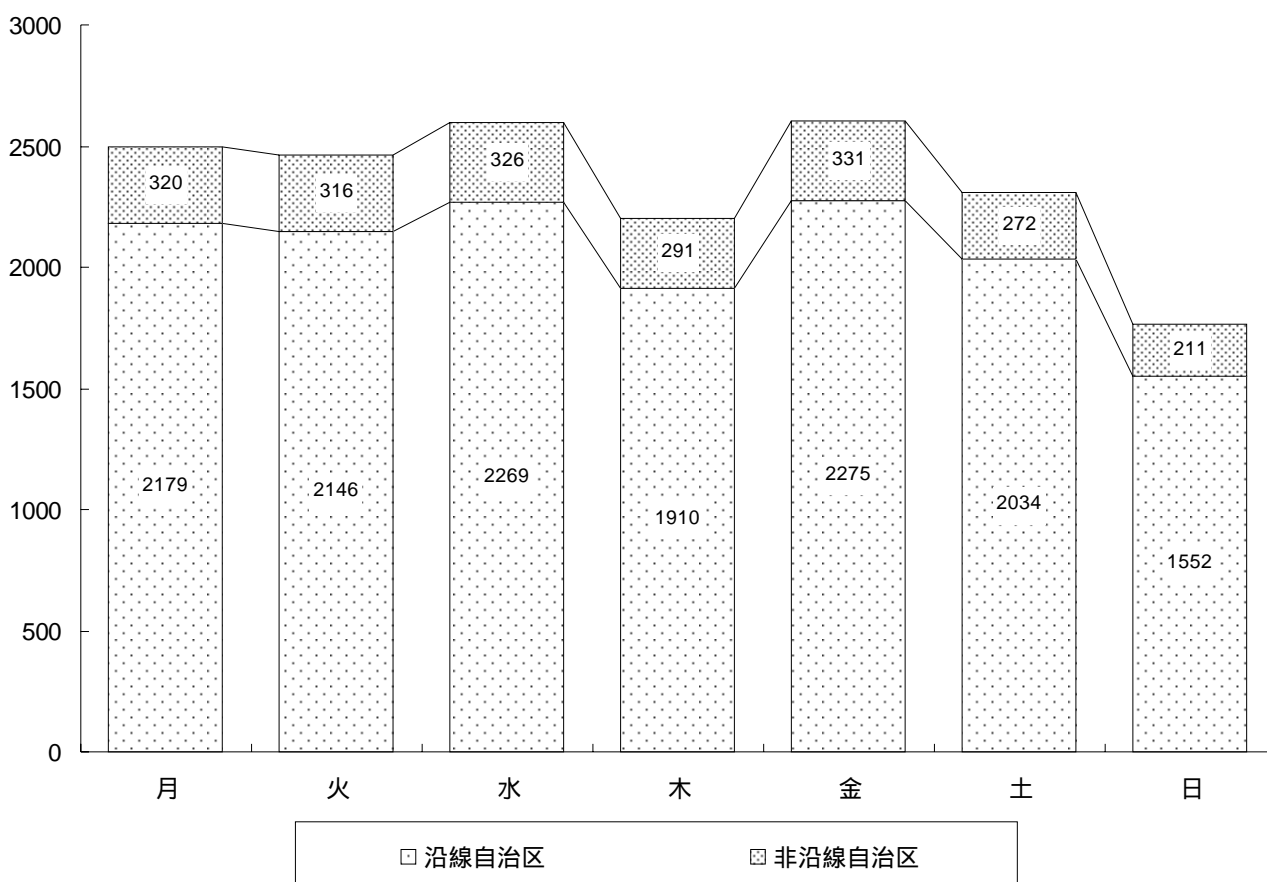


図-4.99 バスの利用曜日

利用目的

バスの利用目的については、非沿線自治区の方が「買い物」の割合がやや高くなっている。

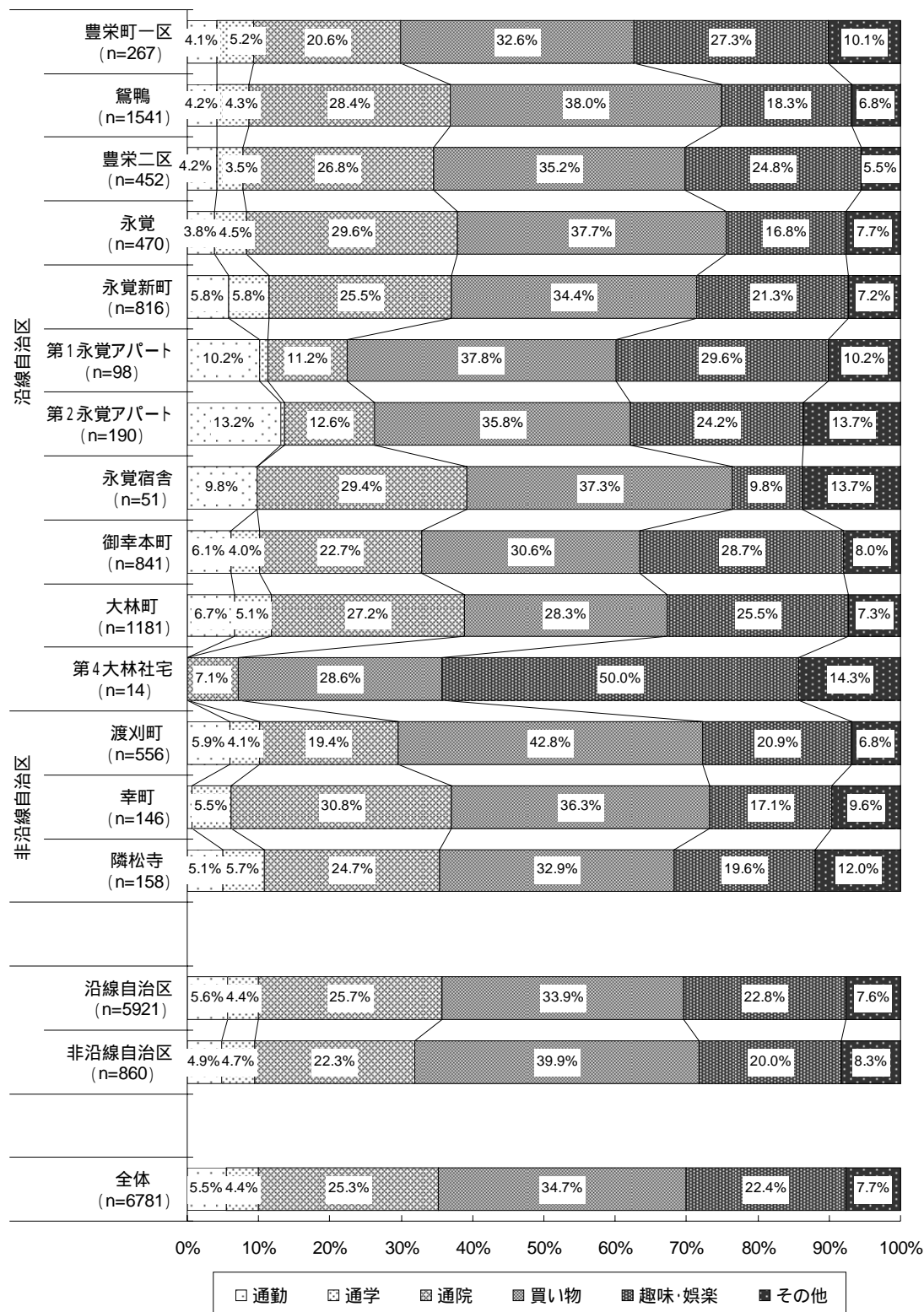


図-4.100 バスの利用目的

運賃

バスの利用運賃については、非沿線自治区の方でやや安価料金を希望する傾向がある。

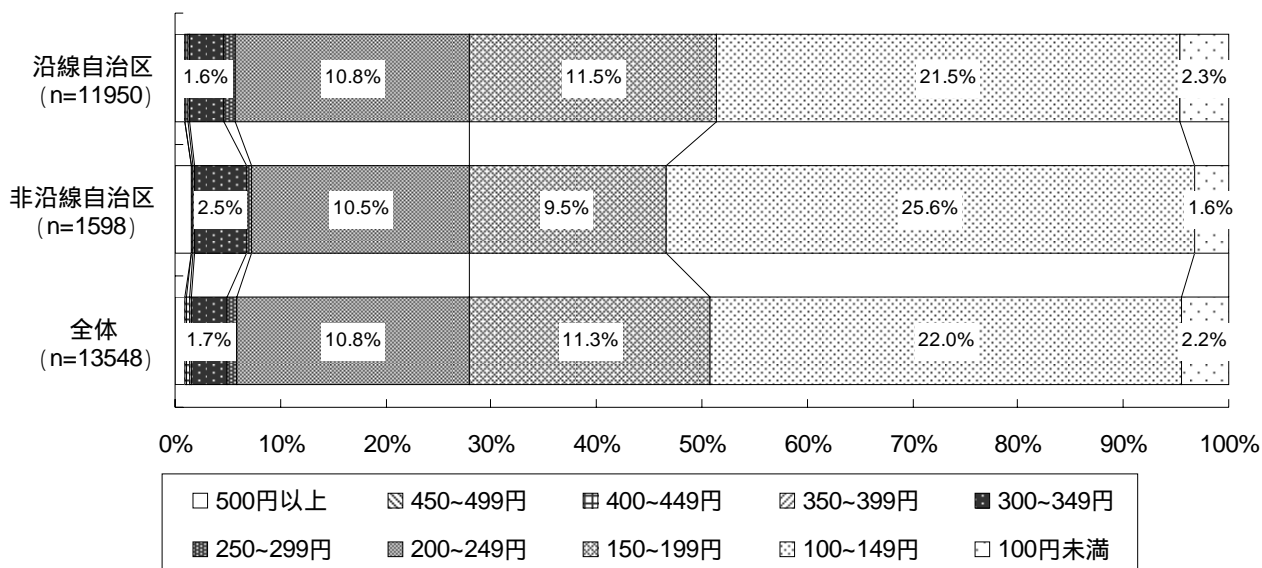


図-4.101 バスの運賃

(3) 自動車運転免許保有別

自動車運転免許の保有別に地域バスの利用可能性をみると、運転免許を「持っていない」の方が「持っている」よりもバス利用意向が高く、特に「今すぐにでも利用したい」の割合が「持っている」で15.7%に対して「持っていない」で54.6%と顕著である。ただし、運転免許を「持っている」回答者の中でも、約65%が先を見据えた利用意向を示しており、将来的な地域バス利用ニーズの増加が見込まれる。

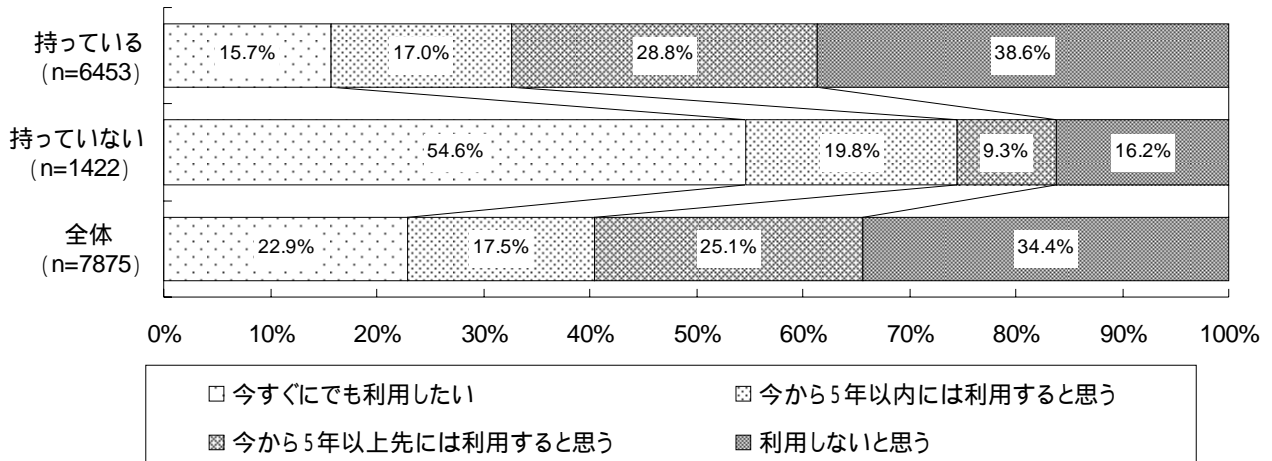


図-4.102 自動車運転免許保有別の地域バス利用可能性

(4) 自動車保有別

回答者が自由に使える自動車の保有別の地域バス利用可能性は、運転免許保有別とほぼ同様の傾向を示している。

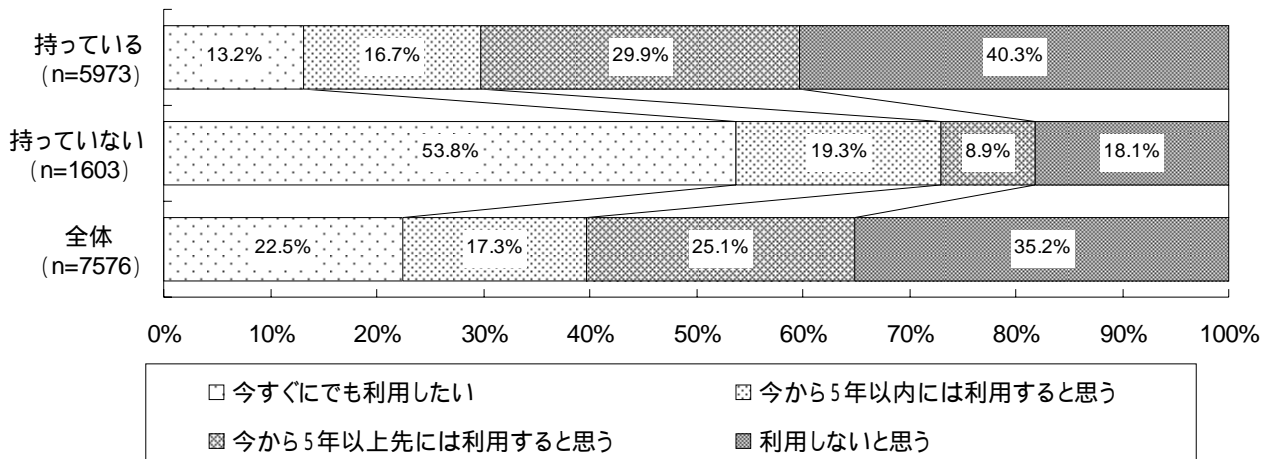


図-4.103 自動車保有別の地域バス利用可能性

(5) 移動目的別

ア. 普段の外出状況

外出先あたりの外出回数

外出先あたりの外出回数については、通勤、通学で、約80%が「週に5日以上」となっており、通院では「月に1~2日」が72.9%と高い割合を占めている。買い物については、「月に1~2日」「週に3~4日」を合わせて70.1%となっている。

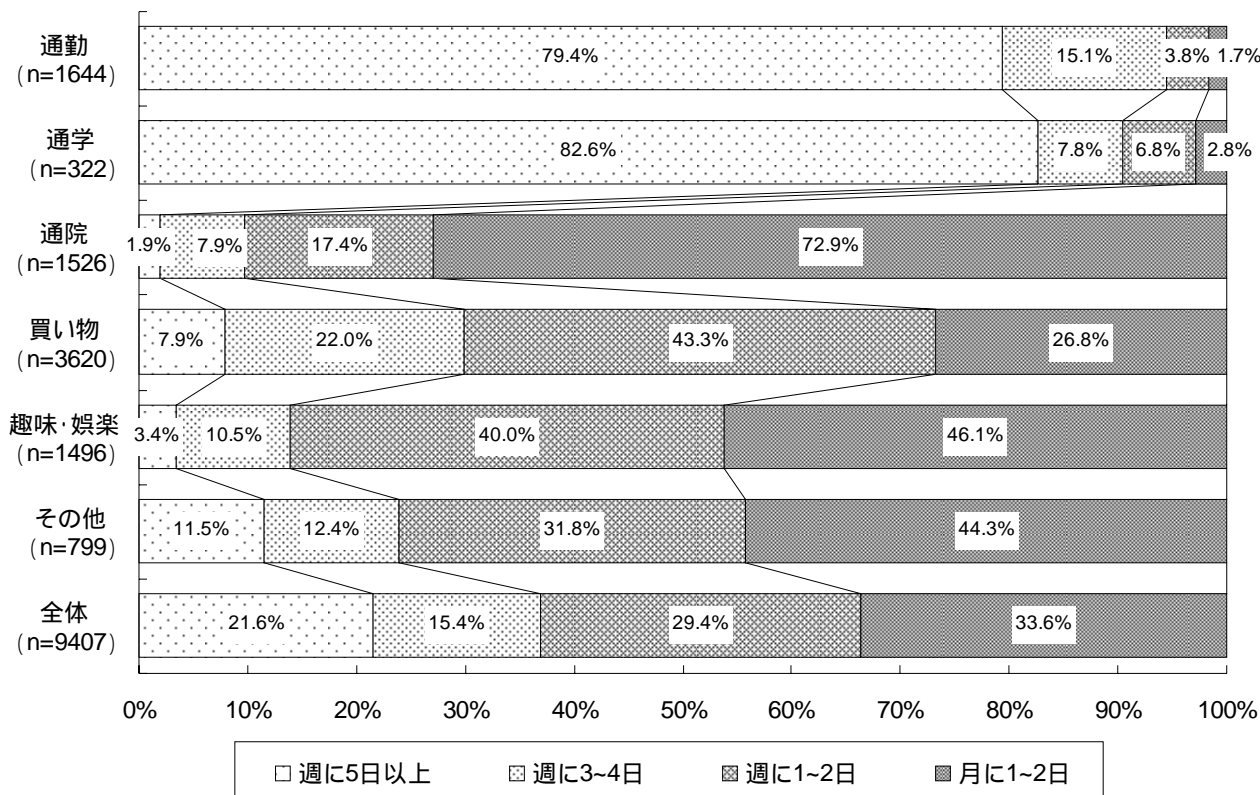


図-4.104 外出先あたりの外出回数

外出曜日

外出曜日については、「通勤」「通学」「通院」で平日の方が多い一方で、「買い物」「趣味・娯楽」では土日の方が多くなっている。

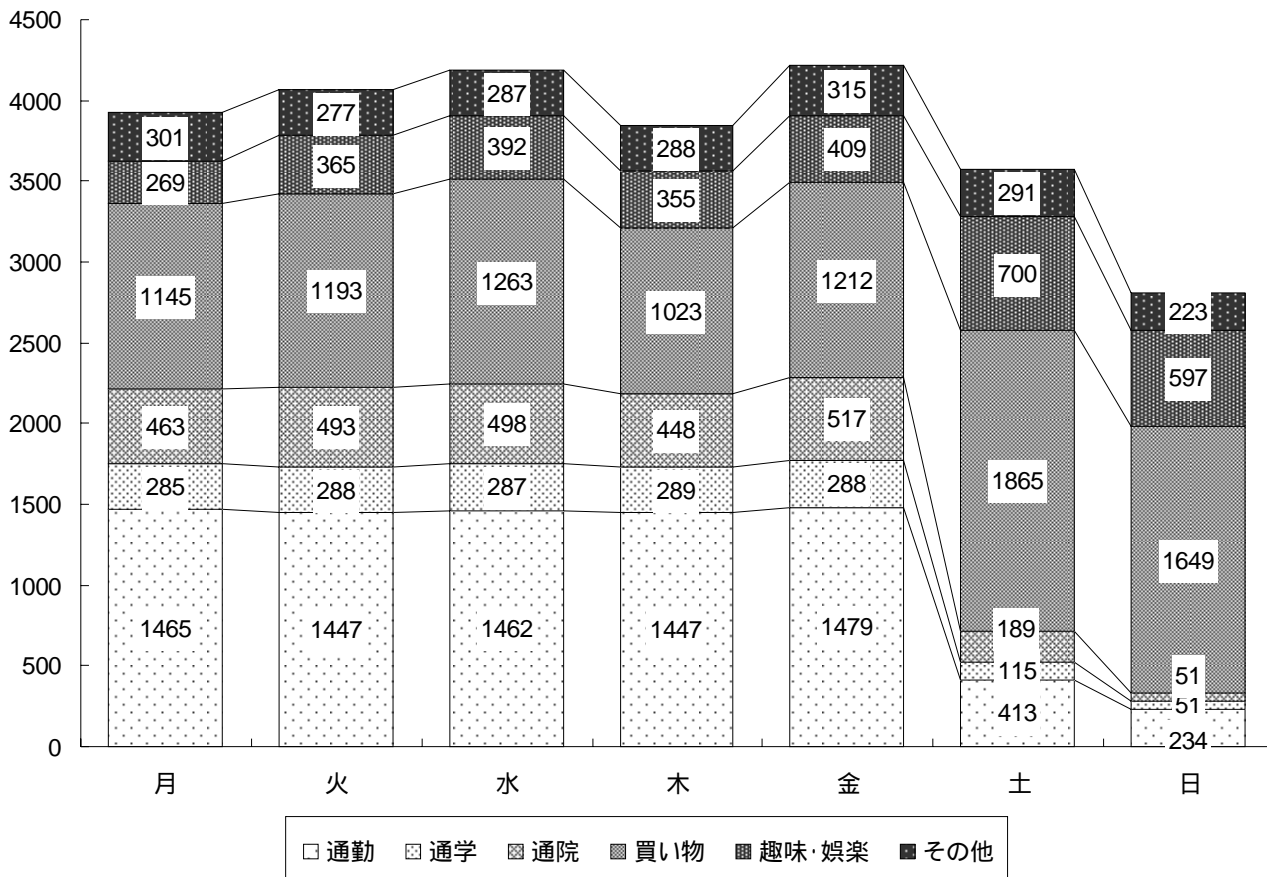


図-4.105 外出曜日

代表交通手段（行き）

代表交通手段については、通学で「愛知環状鉄道」の割合が26.3%と最も高い割合を示しており、通院では14.3%を占めている。通学以外ではどの移動目的でも「自動車・二輪車」の割合が約70～80%と非常に高い。

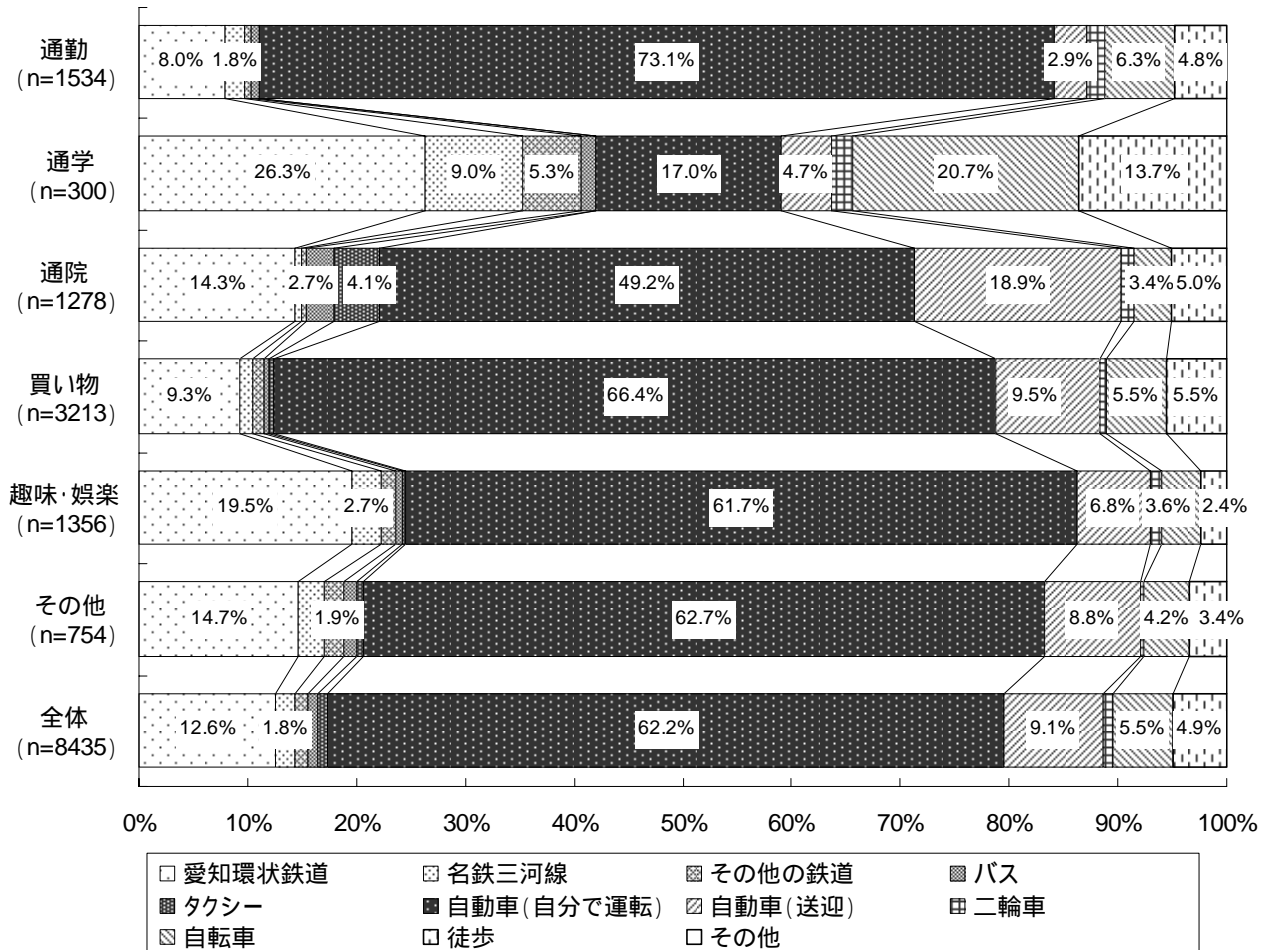


図-4.106 代表交通手段（行き）

端末交通手段（行き）

利用駅までの交通手段（端末交通手段）については、「自動車（自分で運転）」「自動車（送迎）」「二輪車」を合わせた割合が、通勤、通学、通院では30%程度であるのに対し、買い物、趣味・娯楽では20%程度と低くなる。通学では「自動車（自分で運転）」の割合が0%であった。また、通学で「自転車」の割合が33.8%と高くなっている。

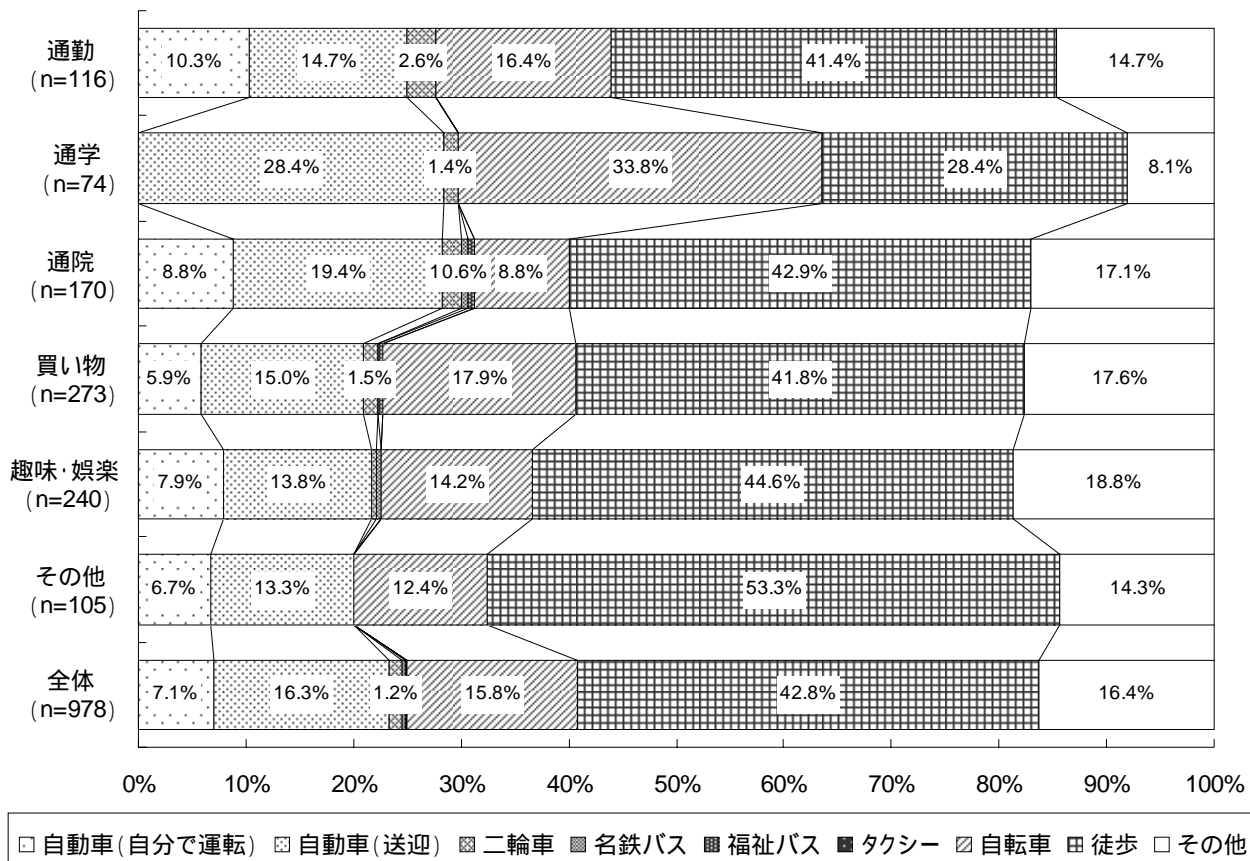


図-4.107 端末交通手段（行き）

外出時刻（行き）

普段の外出時刻については、家を出る時刻のピークが通勤、通学で7時台、通院で8～9時台、趣味・娯楽で9時台、買い物で10時台と外出目的ごとに異なっている。買い物については、ピーク時以外にも外出時刻がばらついている。

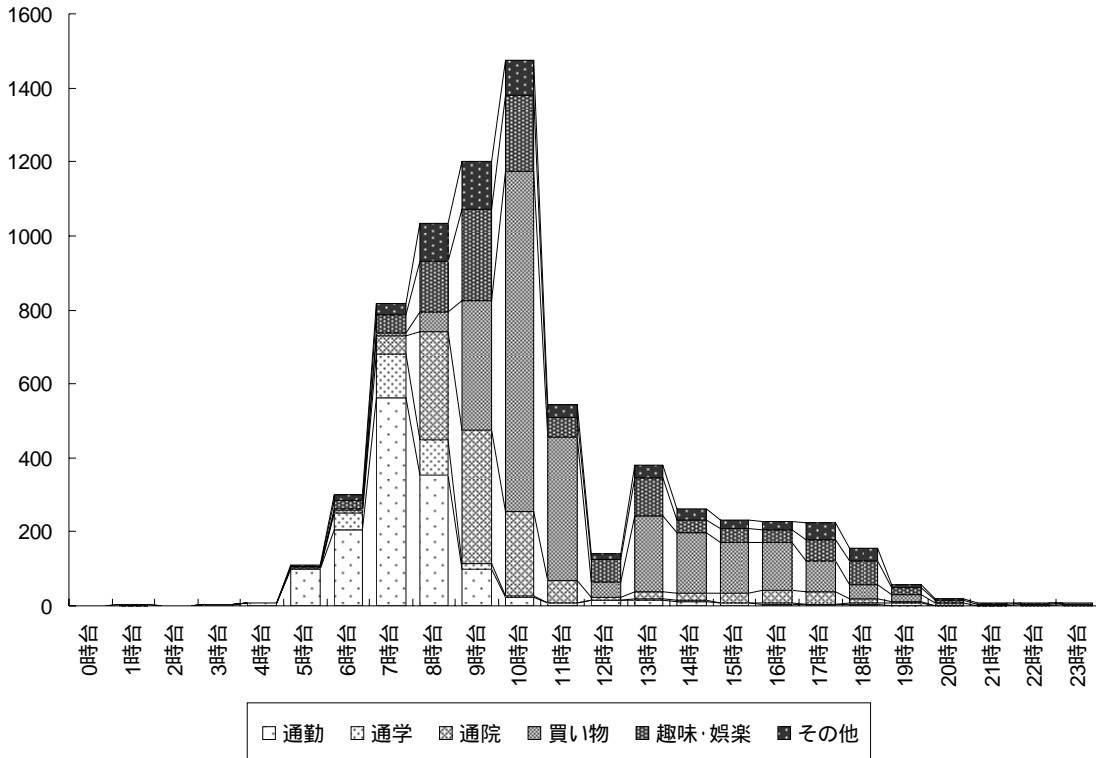


図-4.108 家を出る時刻（行き）

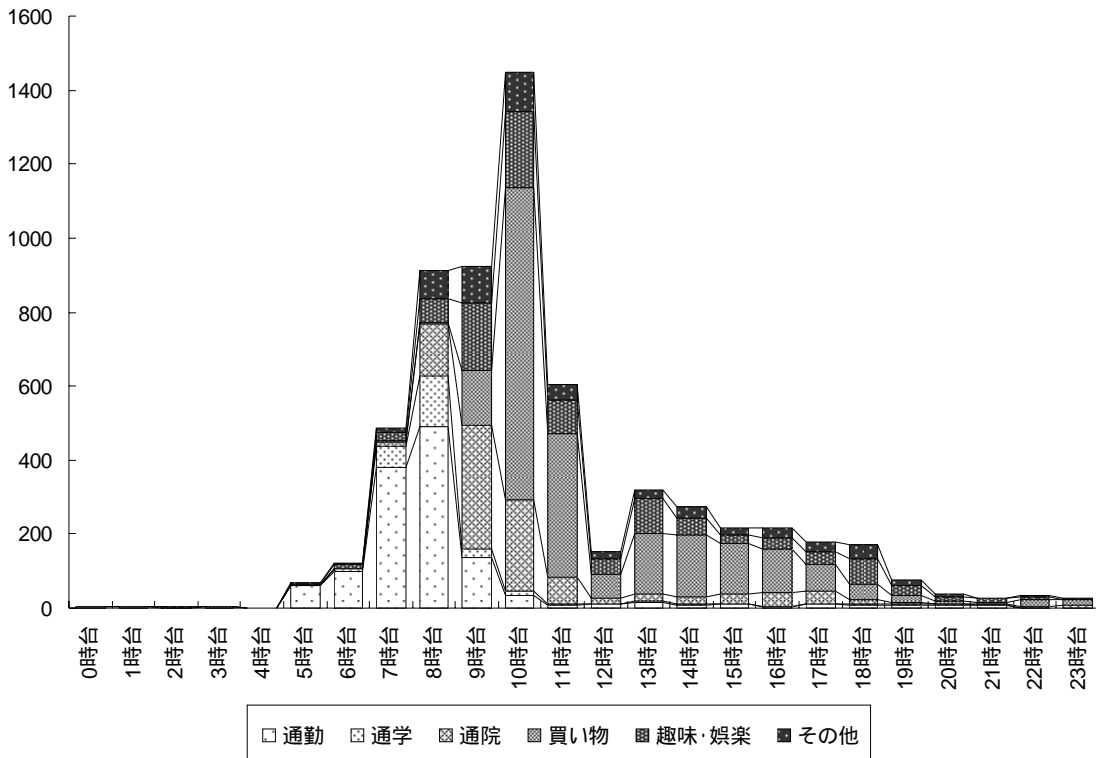


図-4.109 目的地に着く時刻（行き）

代表交通手段（帰り）

帰りの代表交通手段は、行きとほぼ同様の傾向を示している。

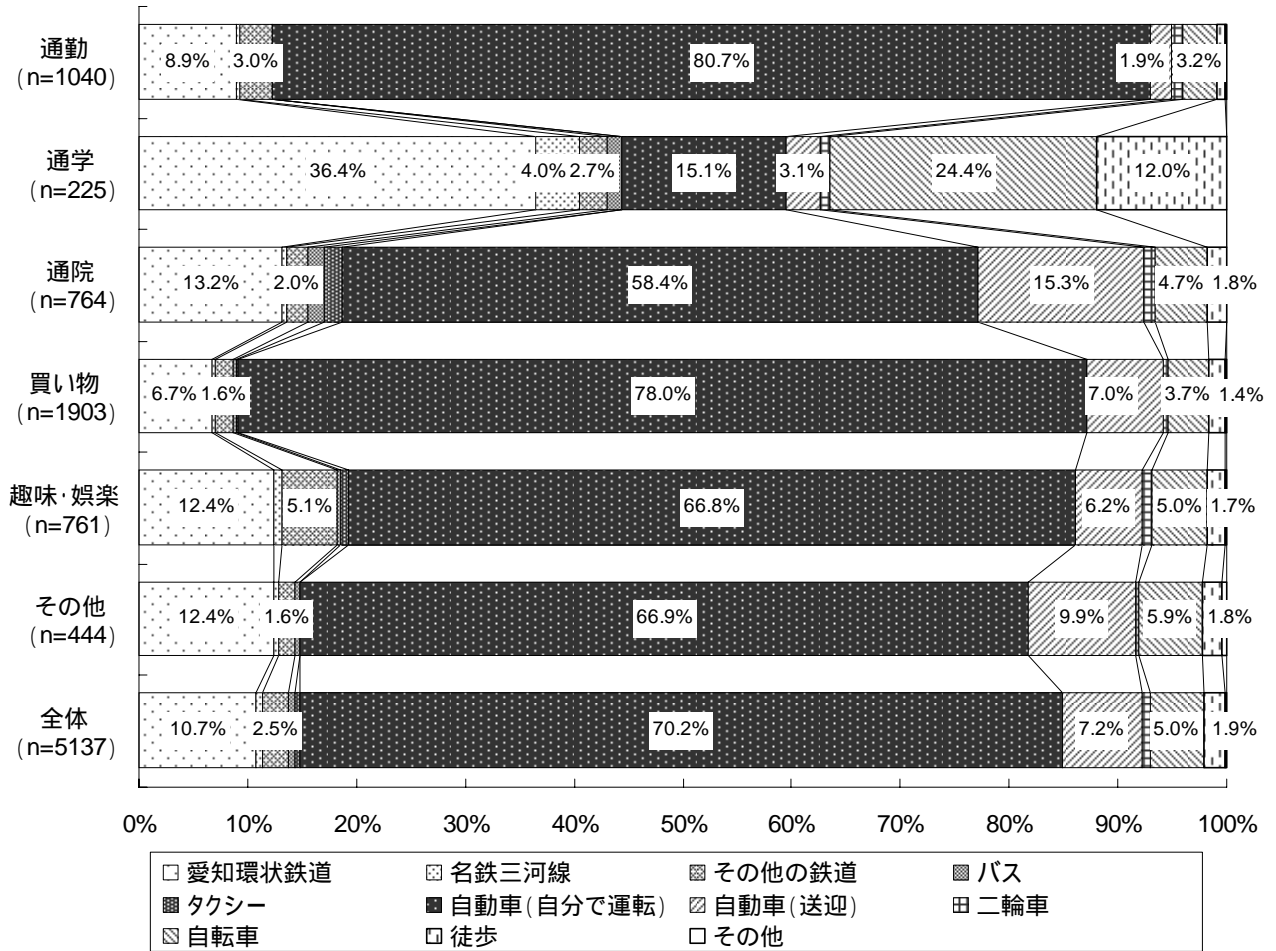


図-4.110 代表交通手段（帰り）

端末交通手段（帰り）

帰りの端末交通手段は、行きとほぼ同様の傾向を示している。

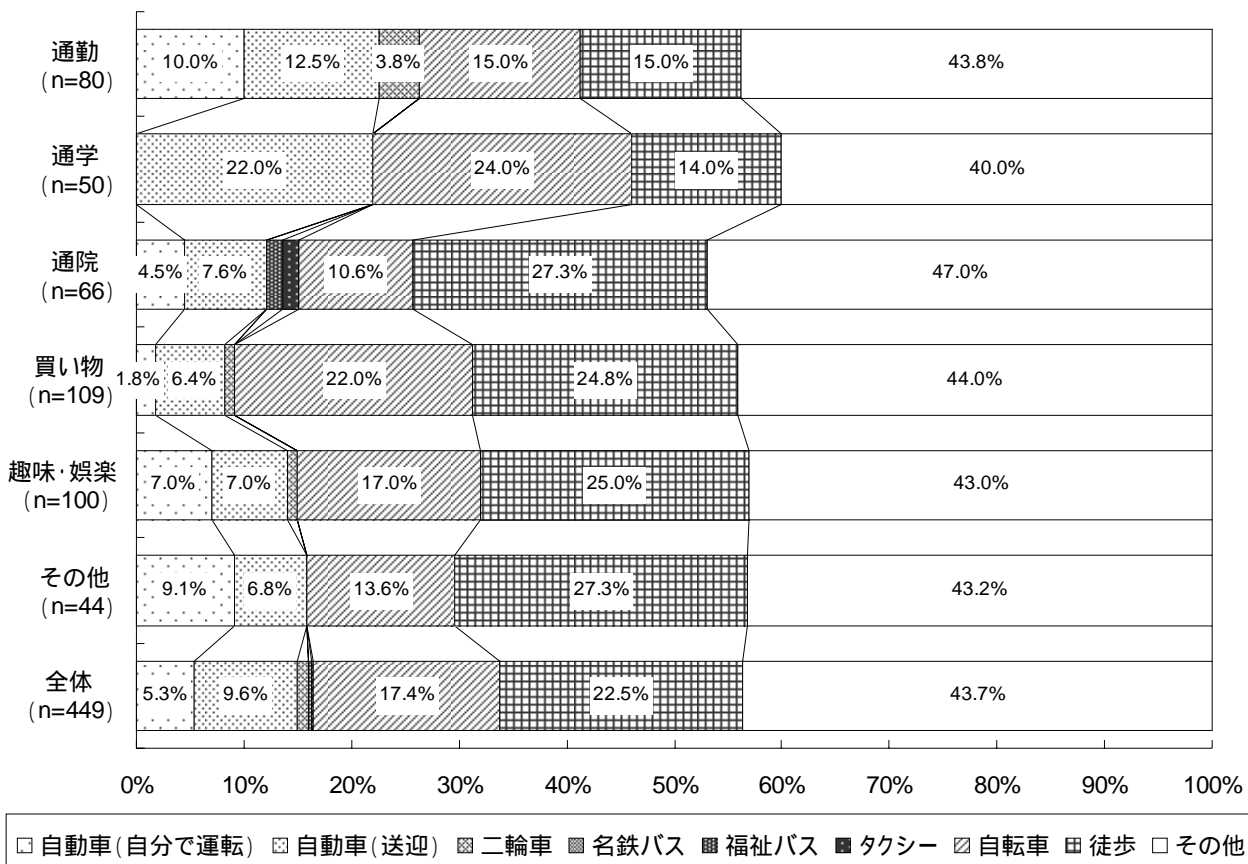


図-4.111 端末交通手段（帰り）

帰宅時刻（帰り）

家に着く時刻については、ピークが通勤で17～18時台に、通学で16～17時台に、通院で11～12時台に、買い物で11時台にある。買い物については、外出時刻と同様、ピーク時以外にも帰宅時刻がばらついている。

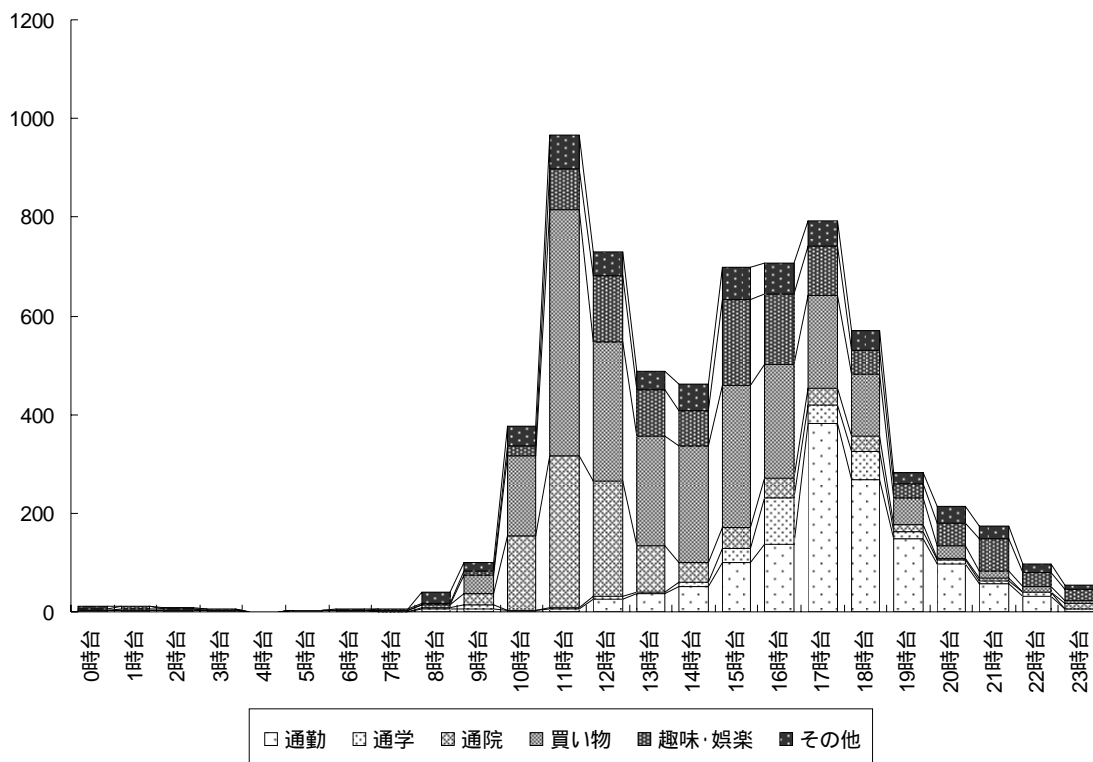


図-4.112 目的地を出る時刻（帰り）

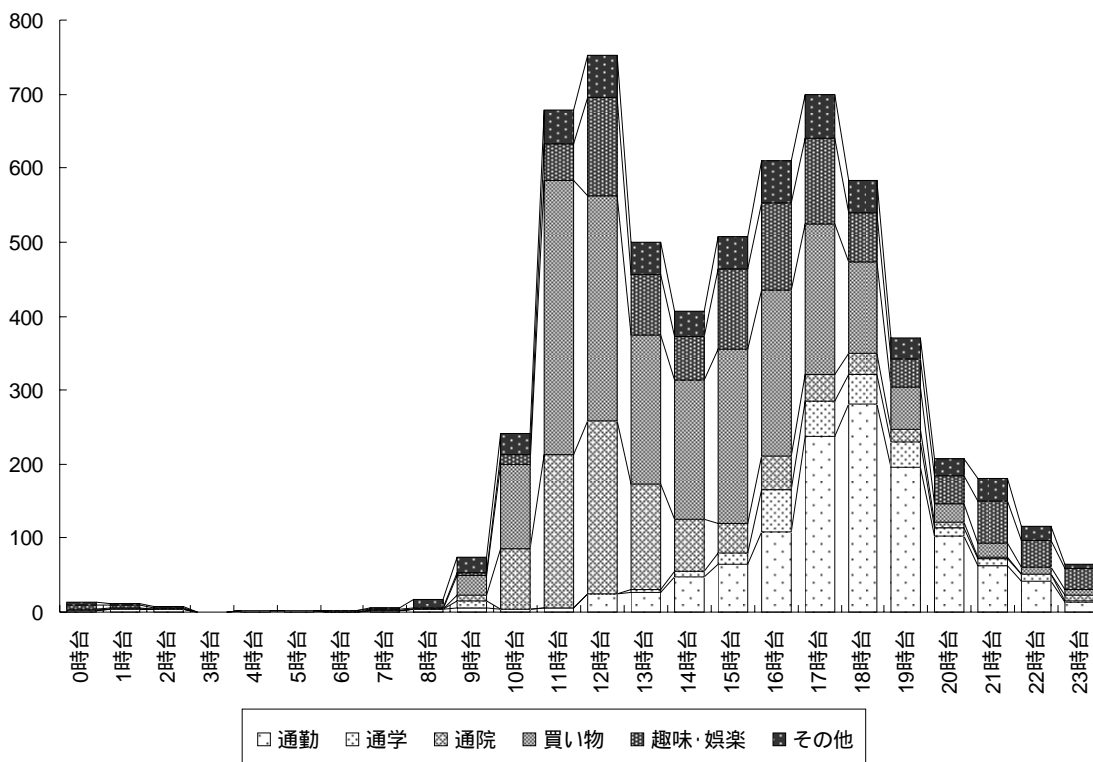


図-4.113 家に着く時刻（帰り）

イ．地域バスの利用内容

利用先

バスの利用先は、通勤で「未野原駅」「三河豊田駅」「土橋駅」の順で、通学で「未野原駅」「土橋駅」の順で、通院で「トヨタ記念病院」「桜ヶ丘病院」の順で、買い物で「メグリア本店」「未野原駅」「土橋駅」の順で希望が多くなっている。

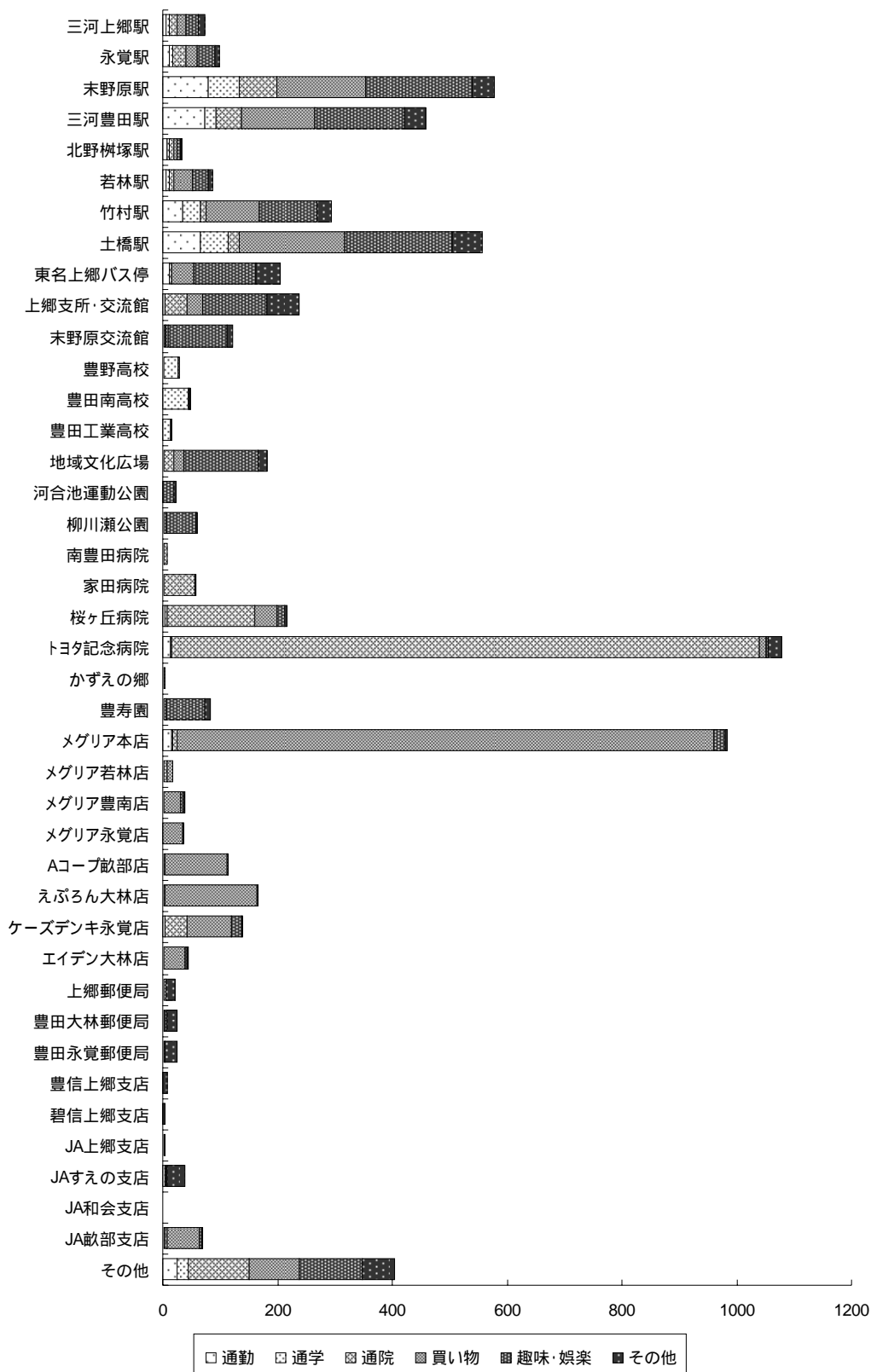


図-4.114 バスの利用先

乗車時刻（行き）

バスの乗車時刻は、普段の外出時刻、帰宅時刻とほぼ同様の傾向を示している。

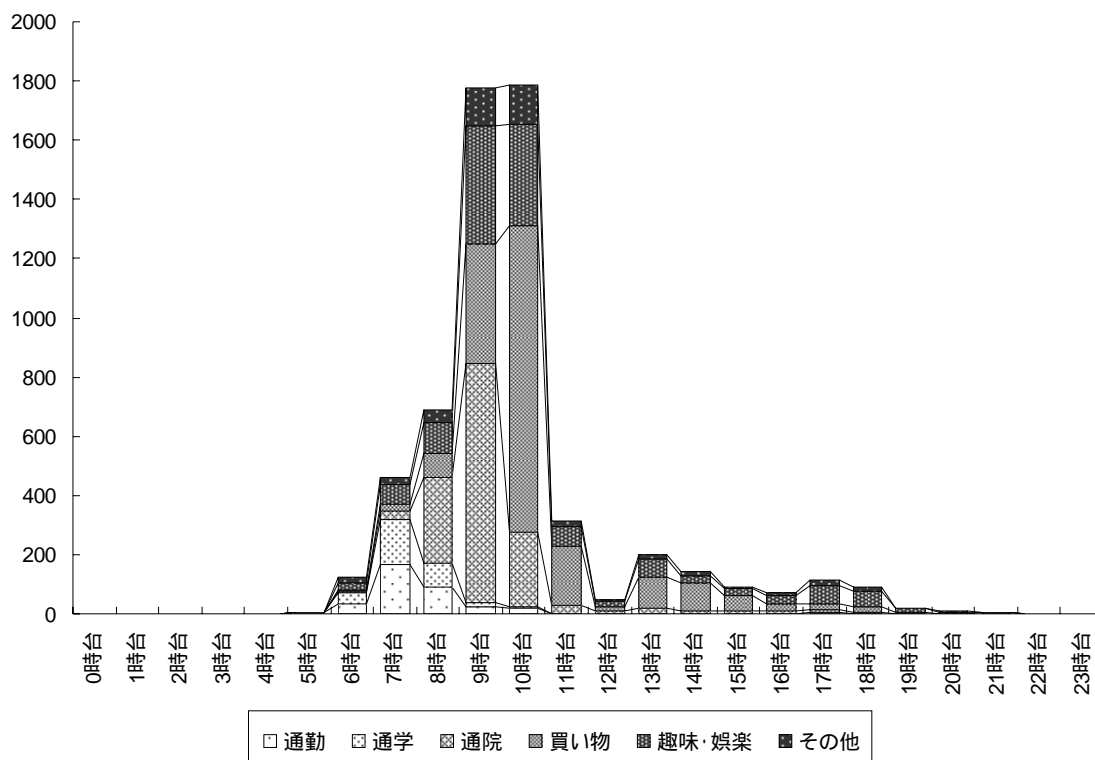


図-4.115 バスの乗車時刻（行き）

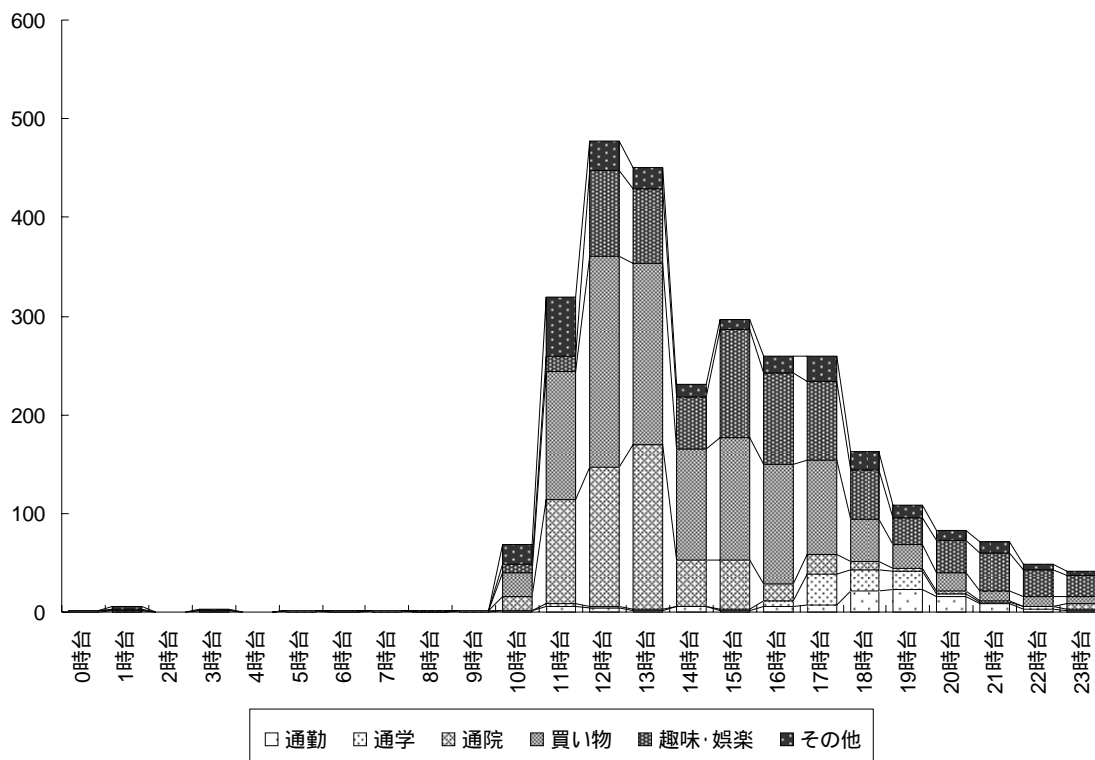


図-4.116 バスの乗車時刻（帰り）

利用先あたりの利用回数

利用先あたりのバス利用回数については、通学で「週に5日以上」が82.5%を示しているが、「通勤」では61.1%へ低下し、「週に3~4日」の割合が増加する。通院では「月に数日」が63.3%を占めており、買い物では「月に数日」「週に1~2日」を合わせて83.0%となっている。

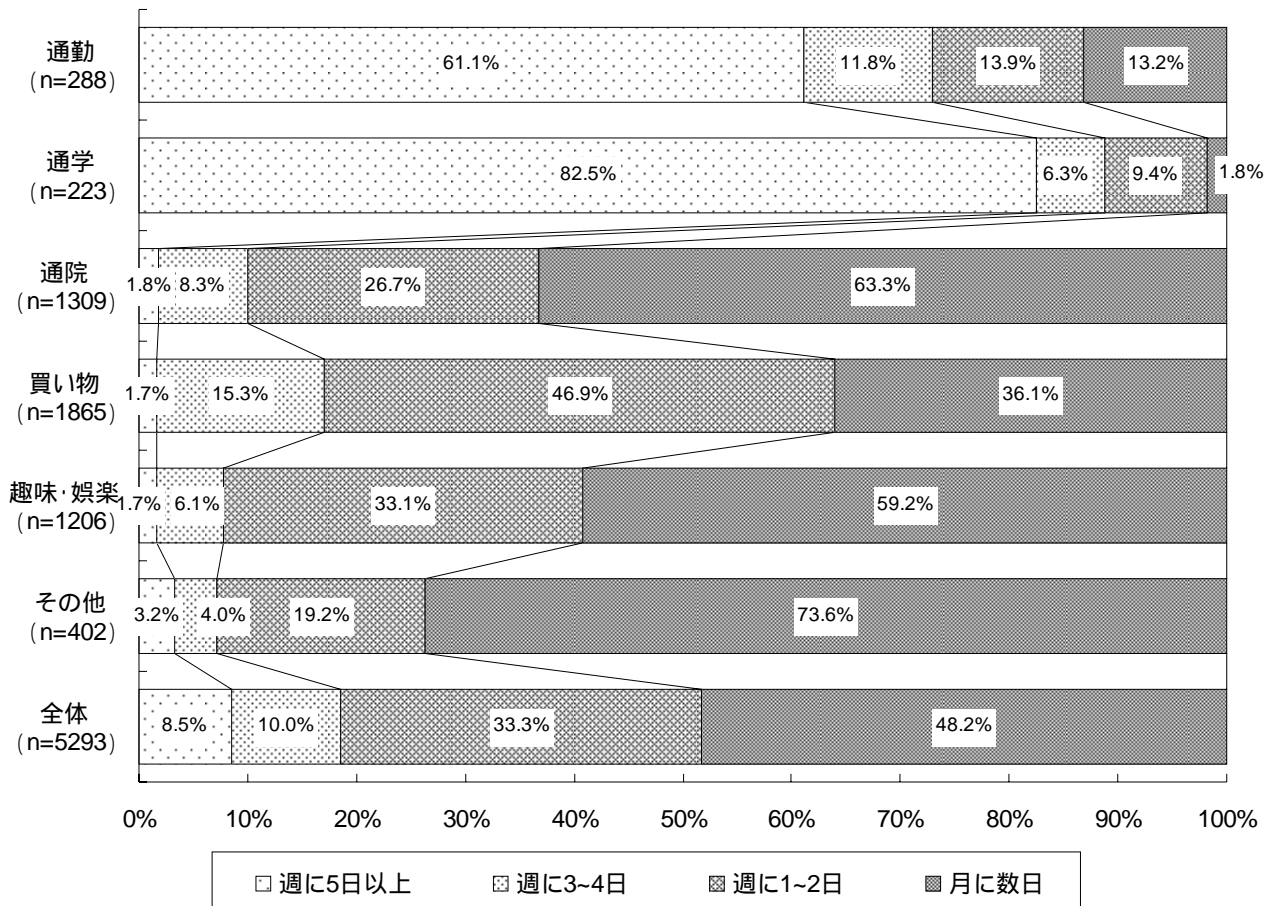


図-4.117 利用先あたりのバス利用回数

利用曜日

バスの利用曜日については、普段の外出状況と同じ傾向を示している。

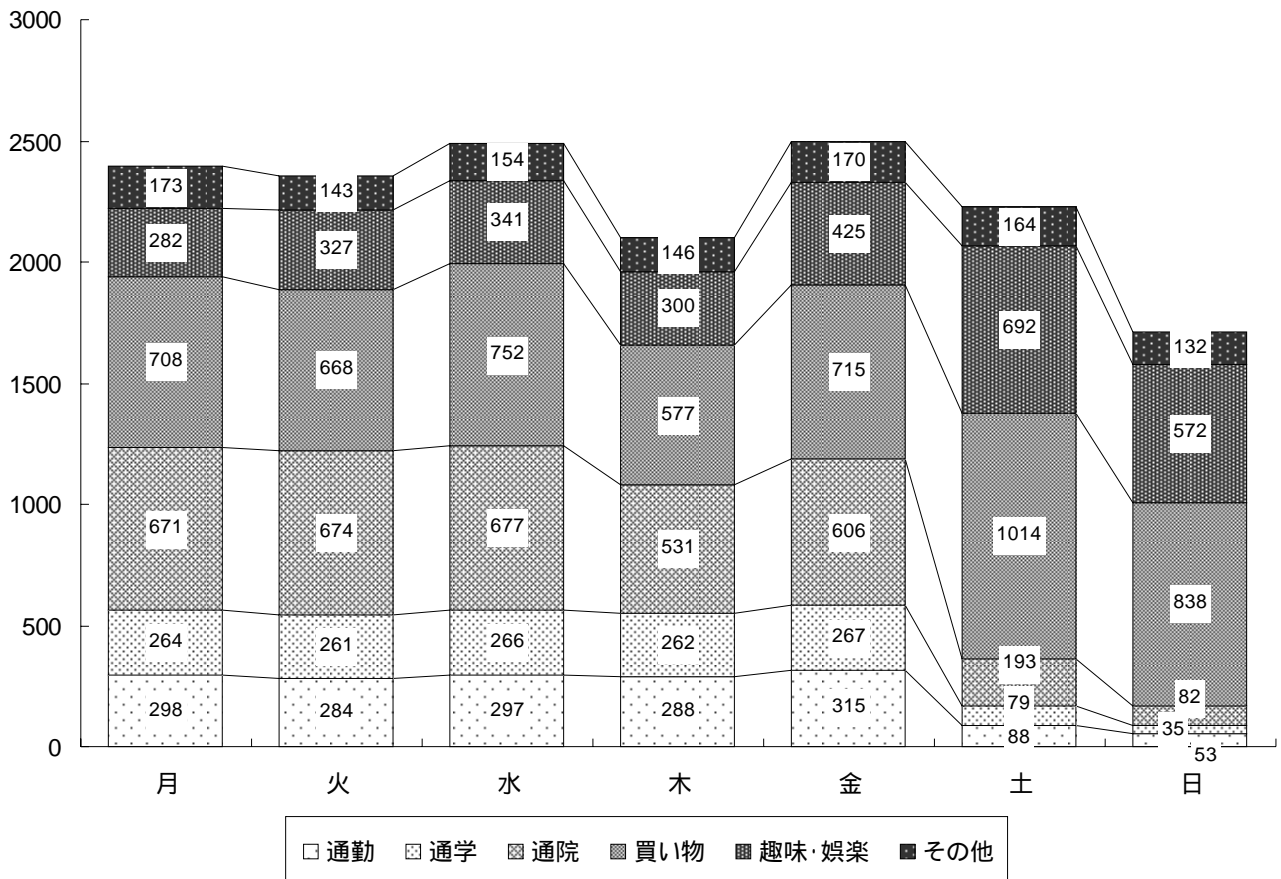


図-4.118 バスの利用曜日

運賃

バスの運賃については、通院において150円の設定で約65%の利用を占めており、他の目的と比べてやや高い料金でも利用意向がある割合が高い（全体では150円で約50%の利用を占める）。その他ではほぼ同様の傾向を示している。

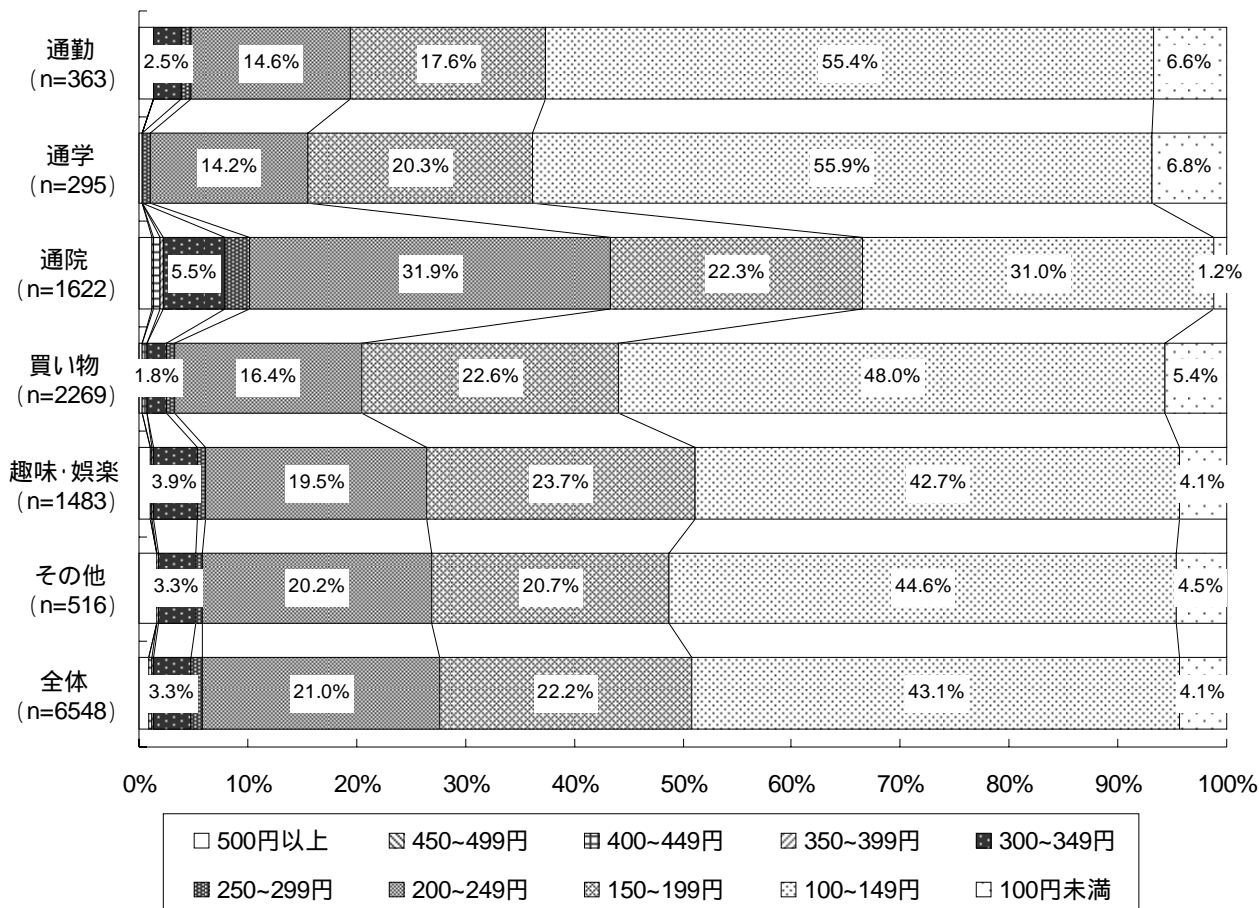


図-4.119 バスの運賃

(6) まとめ

末野原地域における詳細クロス集計分析の結果をまとめると、表-4.4~4.5 のようになる。

表-4.4 詳細クロス分析の結果まとめ(末野原地域その1)

項目	全体傾向	年齢層別	自治区別	運転免許、自動車保有別	移動目的別
普段の外出状況	<ul style="list-style-type: none"> 「買い物」の割合が最も高く(約40%)、続いて「通院」「通学」の順に多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下では「通学」が多い。 60歳以上では年齢が高くなるにつれて「通勤」の割合が低くなり、「通院」の割合が増加 その他の年齢層では「買い物」の割合が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 「永覚宿舎」「寺町」で比較的「通院」の割合が高い。 	_____	_____
外出先あたりの外出回数	<ul style="list-style-type: none"> 「月に1~2日」が最も多く(約35%)、続いて「週に1~2日」が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢であるほど少なくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 通勤、通学で、約80%が「週に5日以上」。 通院で、約73%が「月に1~2日」。 買い物で、「月に1~2日」「週に1~2日」を合わせて70.1%。
外出曜日	<ul style="list-style-type: none"> 土日よりも平日の方が多。 平日の中では木曜の外出数が比較的少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 通勤、通学、通院では平日の方が多。 買い物、趣味・娯楽では土日の方が多。
代表交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ほとんどが「自動車・二輪車」が占める(約70%)。 「愛知環状鉄道」は1割強。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下では「愛知環状鉄道」が多い(32.0%)。 30歳以上では「自動車・二輪車」が大部分を占め、高齢になるにつれ徐々に低くなる。 高齢になるにつれ「愛知環状鉄道」の割合が増える。 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線自治区よりも非沿線自治区で「自動車・二輪車」の割合が高く、「愛知環状鉄道」の割合が少ない。 「永覚宿舎」「永覚新町」で「愛知環状鉄道」の割合が比較的高い。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 「愛知環状鉄道」の割合は、通学で26.3%と最も高い割合、通院で14.3%。 通学以外では、「自動車・二輪車」が70~80%と非常に高い割合。
愛環駅までの端末交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の割合が最も高い(約45%)。 自動車は約25%で、そのうち送迎が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下では「自転車」が半数近くを占める。 「自動車・二輪車」の割合が64歳までは20~30%程度であるが、65~74歳では約35%、75歳以上では約55%と高く、特に「自動車(送迎)」の割合が高くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 「自動車・二輪車」の割合が、沿線自治区よりも非沿線自治区で顕著に高い。特に「自動車(自分で運転)」「自動車(送迎)」で傾向が強い。 「徒歩」の割合が、非沿線自治区よりも沿線自治区で顕著に高い。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 「自動車・二輪車」の割合が、通勤、通学、通院で30%程度、買い物、趣味・娯楽では20%程度。 通学で「自転車」の割合が33.8%と高い。
外出時刻	<ul style="list-style-type: none"> 9~10時台にピークがあり、午後にはばらついている。 	<ul style="list-style-type: none"> 29歳以下では7時台と10時台に外出ピーク。 30~49歳では午前中の外出が多いものの明確なピークはない。 50歳以上では、外出ピークが9~10時台。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 家を出る時刻のピークが通勤、通学で7時台、通院で8~9時台、趣味・娯楽で9時台、買い物で10時台。 買い物についてはピーク時以外にもばらついている。
帰宅時刻	<ul style="list-style-type: none"> 10~12時、15~18時にピークがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下では16~18時台、20歳代では17~19時台で多く以後は徐々に少なくなる。 30~64歳では午前と午後に、65歳以上では午前のみピークが存在。高齢であるほど帰宅時刻が早い。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	_____	<ul style="list-style-type: none"> 家に着く時刻のピークが通勤で17~18時台、通学で16~17時台、通院で11~12時台、買い物で11時台。 買い物についてはピーク時以外にもばらついている。
地域バスの利用可能性	<ul style="list-style-type: none"> 「今すぐにも利用したい」と「5年以内には利用すると思う」を合わせて約40%。 「今から5年以上先には利用すると思う」を合わせると、約65%とニーズが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 「今すぐにも利用したい」「5年以内には利用すると思う」の合計割合が、19歳以下で76.8%、65~74歳で約48.5%、75歳以上で76.1%。 30~50歳代では、「今から5年以上先には利用すると思う」の割合が高齢になるにつれ顕著に増加。 	<ul style="list-style-type: none"> 「今すぐにも利用したい」「今から5年以内には利用すると思う」を合わせた割合が、「永覚宿舎」で92.6%、「第2永覚アパート」で54.5%、「豊栄町一区」で47.6%、「幸町」で47.0%、「第4大林住宅」で46.6%と高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許を「持っていない」の方が「持っている」よりもバス利用意向が高い。 特に「今すぐにも利用したい」の割合に差が現れている。 免許保有と自動車保有は、同様の傾向にある。 	_____

表-4.5 詳細クロス分析の結果まとめ（末野原地域その2）

項目	全体傾向	年齢層別	自治区別	運転免許、自動車保有別	移動目的別
地域バスの利用内容	利用先	<ul style="list-style-type: none"> 「トヨタ記念病院」「メグリア本店」が代表的な利用先。 続いて、「末野原駅」「上橋駅」が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 若年層では「末野原駅」「土橋駅」を選択する傾向が強い。 高齢になるにつれ「トヨタ記念病院」「メグリア本店」の選択率が高くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線自治区では「トヨタ記念病院」「メグリア本店」「土橋駅」の希望が多い。 非沿線自治区では「末野原駅」「メグリア本店」「トヨタ記念病院」の希望が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤で「末野原駅」「三河豊田駅」「土橋駅」の順が多い。 通学で「末野原駅」「土橋駅」の順が多い。 「通院」で「トヨタ記念病院」「桜ヶ丘病院」の順が多い。 「買い物」で「メグリア本店」「末野原駅」「土橋駅」の順が多い。
	乗車時刻	<ul style="list-style-type: none"> 行きは9～10時にピークがあり、午前偏っている。 帰りは13時にピークがあり、午後にもばらついている。 	<ul style="list-style-type: none"> 行きのピーク時間は、19歳以下で7時台、他では9～10時台。 帰りのピーク時間は、19歳以下で17～18時台に、60歳以上では13時頃に利用ニーズが高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 普段の外出時刻、帰宅時刻とほぼ同様の傾向。
	利用先あたりの利用回数	<ul style="list-style-type: none"> 「月に数日」が約50%で最も多く、続いて「週に1～2日」が多い（約35%）。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下で44.8%が「週に5日以上」となっており、年齢が高くなるにつれ、少なくなる傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 通学で「週に5日以上」が82.5%。 通勤で「週に5日以上」が61.1%。 通院で「月に数日」が63.3%。 買い物で「月に数日」「週に1～2日」を合わせて83.0%。
	利用曜日	<ul style="list-style-type: none"> 土日よりも平日が多い。 ただし木曜日は土曜日よりもやや低い水準。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 特徴的な傾向はみられない。 	<ul style="list-style-type: none"> 普段の外出時刻、帰宅時刻とほぼ同様の傾向。
	利用目的	<ul style="list-style-type: none"> 買い物が最も割合が高く（約35%）、続いて通院が多い（約25%）。 通勤、通学は5%程度。 	<ul style="list-style-type: none"> 19歳以下でほぼ半数が「通勤」「通学」であり、年齢が高くなるにつれ、「通院」の割合が増加。 「買い物」の割合はどの年齢層にも一定の割合 	<ul style="list-style-type: none"> 非沿線自治区の方が「買い物」の割合がやや高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 通院において150円の設定で約65%の利用を占めており、他の目的と比べてやや高い料金でも利用意向がある割合が高い。
	運賃	<ul style="list-style-type: none"> 150円以上で約50%、100円以上で90%以上の利用を占める。 	<ul style="list-style-type: none"> 年齢層が低いほど希望料金が安くなる傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 非沿線自治区の方でやや安価料金を希望する傾向がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 通院において150円の設定で約65%の利用を占めており、他の目的と比べてやや高い料金でも利用意向がある割合が高い。

4.4 自由回答のまとめ

ここでは回答者より得られた自由回答（アンケート票の最後に設定）の内容を整理する。自由回答の内容を、地域バスに対する要望、地域バスに対する評価、地域バス以外の手法、現状の不满、その他の5つのカテゴリーに分類し、それぞれの回答数と回収数に対する割合を地域ごとに沿線自治区/非沿線自治区別にまとめたものが表-4.6である。自由回答全体の割合（回収数に対する自由回答票数の割合）は末野原地域で高く、両地域とも非沿線自治区の方で高い。各カテゴリーにおける特徴は以下の通りである。

地域バスに対する要望

地域、沿線/非沿線に関わらず「行き先、ルート」で最も回答割合が高く、非沿線の方が高い回答割合を示している。具体的には、駅や病院、スーパー等を効率よく周回するルートの提案や、行き先として豊田市中心市街地のほかに、上郷地域では新安城や岩津といった岡崎市や安城市への運行を希望する記述が多く見られた。「バス停位置」についても非沿線の方で回答割合が高く、自宅付近の設置を望む声が目立った。「運賃」では末野原地域で回答割合が高く、割引・

表-4.6 自由回答のまとめ

		上郷地域		末野原地域	
		沿線自治区	非沿線自治区	沿線自治区	非沿線自治区
アンケート回収数		2279	2244	4578	615
自由回答票数		315 (13.8%)	425 (18.9%)	812 (17.7%)	138 (22.4%)
地域バスに対する要望	行き先、ルート	78 (3.4%)	123 (5.5%)	133 (2.9%)	22 (3.6%)
	バス停位置	19 (0.8%)	47 (2.1%)	56 (1.2%)	13 (2.1%)
	運賃	15 (0.7%)	23 (1.0%)	75 (1.6%)	10 (1.6%)
	車両	11 (0.5%)	7 (0.3%)	14 (0.3%)	2 (0.3%)
	頻度	16 (0.7%)	34 (1.5%)	33 (0.7%)	9 (1.5%)
	時間帯	13 (0.6%)	23 (1.0%)	14 (0.3%)	4 (0.7%)
	その他	33 (1.4%)	42 (1.9%)	55 (1.2%)	10 (1.6%)
地域バスに対する評価	便利になる	13 (0.6%)	17 (0.8%)	48 (1.0%)	12 (2.0%)
	必要	34 (1.5%)	57 (2.5%)	153 (3.3%)	40 (6.5%)
	不必要	32 (1.4%)	24 (1.1%)	68 (1.5%)	5 (0.8%)
	現在必要ないが将来的に必要	46 (2.0%)	71 (3.2%)	147 (3.2%)	29 (4.7%)
	自分に必要ないが他の人に必要	27 (1.2%)	37 (1.6%)	103 (2.2%)	17 (2.8%)
地域バス以外の手法		2 (0.1%)	6 (0.3%)	16 (0.3%)	5 (0.8%)
現状の不满		31 (1.4%)	55 (2.5%)	94 (2.1%)	32 (5.2%)
その他		79 (3.5%)	78 (3.5%)	103 (2.2%)	20 (3.3%)

表中の数字は票数で、括弧内は回収数に対する各項目の票数の割合を示す。

無料券、学割定期券、年間パス、学生・高齢者優遇パスの導入を望んでいる記述がみられた。「車両」では、車イス・カート・チャイルドシート・ベビーカー対応の車両、小回りの利く小型車、環境に配慮したエコ車両の採用のほか、デザインを親しみやすくすべきであるという意見もある。「頻度」では、いずれの地域においても沿線よりも非沿線の方で約2倍の回答割合となっており、中には「毎日ではない」といった効率的な運行頻度を重視する回答者もいた。「時間帯」については、具体的な運行希望時間帯の記述が多くみられたが、飲酒時に利用できるように夜遅い時間帯までの運行を希望するものもある。「その他」については、デマンドシステムやフリー乗降システム（路線上のどこでも乗降可能なシステム）の導入、運転手の質の確保、他交通機関との乗り継ぎの円滑化、広報による周知の徹底、雨よけ・ベンチの設置、障がい者や妊婦に配慮した利用環境づくりといった内容が見受けられた。

地域バスに対する評価

地域バスがあると「便利になる」と回答した割合は、末野原地域の非沿線自治区で高くなっている。地域バスの必要性については両地域ともに「必要」が「不必要」よりも回答割合が高く、特に末野原地域の非沿線自治区で地域バスに肯定的な意見が多い。上郷地域では、必要性に関する記述の中で「現在必要ないが将来的に必要」が最も多く、加齢に伴って自動車を利用しなくなることを想定した回答のほかに、現在は主な外出先が岡崎だがバスが運行されれば豊田市内への外出頻度が高まるという意見もみられた。また「自分に必要ないが他の人に必要」の割合も低くなく、高齢者に必要、将来子どもが中学校、高校に入学した際に必要といった意見や、通学時間帯における駅～学校間の運行を望む声もある。

地域バス以外の手法

地域交通対策として地域バス以外に、タクシー運賃の補助制度、自動車の共同利用(相乗り)、路面電車、運転サービスといったものを挙げる記述もみられた。

現状の不満

現状の不満に関する回答の割合は、上郷地域よりも末野原地域の方で、沿線よりも非沿線の方で高く、駅までのアクセス手段や買い物施設の不足状況、夜間の末野原駅における防犯上の課題等について意見がみられた。

その他

上記のいずれにもカテゴライズされない意見として以下のようなものがあった。

- ・ パークアンドライドの促進
- ・ 地域バスの導入による渋滞発生に対する懸念
- ・ 地域バスの目的や方向性、コンセプト提示の必要性
- ・ 財政上の課題
- ・ 地域バスの環境面・防犯面における効果
- ・ 地域の活性化の重要性
- ・ アンケートの項目、方法に対する批判
- ・ 本調査の結果報告の必要性

5 . 今後の導入検討に向けた課題

本調査により得られたデータの分析結果に基づき、上郷地区における地域バスの導入に向けた検討課題として、以下のことを提言する。

5.1 運行の必要性

全体傾向として、5年以内には利用する意向のある人が上郷地域で約30%、末野原地域で約40%あり、5年以上先を見据えた場合は上郷地域で約60%、末野原地域で約65%と、地域バスに対するニーズは高いため、地域バスの運行は前向きに検討していくことがよいものと思われる。

5.2 ターゲット

両地域とも、19歳以下と65歳以上で、5年以内に利用する意向のある人の割合が高く、運転免許・自動車を持っていない人の利用希望が非常に強くなっている。想定する利用目的としては、若年層は通学、高齢層は通院目的が主である。

非沿線自治区では、駅までの交通手段が「自動車(自分で運転)」「自動車(送迎)」が多いことから、駅までの自動車利用の代替交通手段としての役割を果たすようなバス運行が望まれる。特に上郷地域では非沿線自治区において、5年以内の利用意向割合が35.6%と沿線自治区と比べてより需要が高く、地域バスの運行により潜在ニーズが引き出される可能性は低いものと考えてよい。

5.3 運行頻度

「平日」「木曜日・土曜日」「日曜日」の順に利用希望が多く、曜日別にダイヤを効果的に設定することも有効であると思われる。平日は、例えば様々な目的の利用が集中する午前中を基本とし、午後は週あたりの利用回数の高い通学利用者を軸に、通院利用者・買い物利用者の想定される利用状況を詳細に検討することが望まれる。土曜日、日曜日は買い物や趣味・娯楽といった非日常的な利用が考えられるため、地域バスでどこまでの利用を対象とするかを慎重に検討することが重要である。

5.4 運賃

運賃は、おおむね150円前後の設定で多くの利用ニーズをカバーできるものと思われるが、特に上郷地区外への比較的長距離な運行を視野に入れる場合は、バスの利用距離に応じた運賃の設定方法などを慎重に検討していく必要がある。上郷地域では、19歳以下の通学者に安価な運賃を希望する傾向がみられたため、通学を対象とした運賃割引形態の導入を視野に入れることも代替案の一つとして考えられる。

5.5 運行ルートとバス停位置

詳細なルートおよびバス停位置は次年度の検討事項であるが、ニーズの高い施設(トヨタ記念病院、メグリア本店、三河上郷駅等)を効率的に結ぶルート、バス停位置を検討する必要がある。ただし、上郷地区外への利用ニーズに対してどのように対応するか検討する必要もある。

5.6 地域バスとしての役割（まとめ）

豊田市では、市域全体の一体性を形成するための基幹路線として、地区間や都心を結ぶ「基幹バス（とよたおいでんバス）」と、地域内で地域住民の日常生活に密着した運行を行う「地域バス」の役割分担を明確にしている。

上郷地区では、現在は基幹バスの運行は行われていないものの、「公共交通基本計画」の中では本地区内を東西に横切り、愛知環状鉄道と名古屋鉄道三河線を結ぶことで、より利便性の高い公共交通ネットワークを実現するための基幹バス路線の計画が示されている。

今回、検討している地域バスは、平成 23 年度の運行を目指したものであるが、今後、上述のような基幹バス路線整備のスケジュールを考慮しながら、地域バスとしての役割を柔軟に設定し、本運行へとつなげていくことが、本地区内での抜本的かつ効率的な交通利便性向上となるう。

上郷・末野原地域
地域バス導入検討のための
アンケート調査 報告書
平成 22 年 3 月

豊田市 社会部 上郷支所

〒470-1218

愛知県豊田市上郷町 5 丁目 1 番地 1

電 話 : 0565 (21) 0001

FAX : 0565 (21) 5025

E-mail : kamigou-shisho@city.toyota.aichi.jp

委託先 : 財団法人 豊田都市交通研究所

〒471-0026

愛知県豊田市若宮町 1 丁目 1 番地

電 話 : 0565 (31) 7543

FAX : 0565 (31) 9888

E-mail : ttri_mail@ttri.or.jp

