

豊田市基幹バスの評価結果 一覧表

資料5

※平成25年12月の豊田市公共交通会議に付議する路線

No	基幹バス 路線名	定量的指標				定性的指標（各視点からの必要性）					評価結果		
		チェック1		チェック2		チェック3(基準を満たす評価項目割合)					評価区分	評価コメント	ポイント・留意点
		基準値		基準値		I. 地域住民		II. 利用者		III. 行政			
		40.0%		6.40人		①存在 価値	②協力 意向	③存在 価値	④目標 達成	⑤市民 賛同			
1	旭・豊田線	50.5%	OK	6.33人	■	80%	75%	40%	60%	50%	A+	現行サービス維持	<p>目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:チェック2の値が基準値に近いものの達していないことから、利用促進策の検討が望ましい。</p>
2	豊田・渋谷線	56.5%	OK	9.57人	OK	90%	75%	40%	40%	50%	S)	需要に応じた増便等	<p>目標は達成。需要に応じ、混雑する時間帯などでは増便の検討も望まれる。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1が基準をクリアしており、朝ピーク時間帯に乗せこぼしが発生しそうな容量不足が見られるため「S」とする。 ②ポイント・留意点:多くの地域住民が価値を認めており、協力意向も高い。代替手段のある利用者が比較的多く、今後もそのような利用者の確保に努めることが望ましい。</p>
3	保見・豊田線	61.8%	OK	4.53人	■	80%	63%	60%	40%	50%	A+	現行サービス維持	<p>目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、定期的に乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:利用者数は微増で安定しているが、チェック2については、利用者数が基準値に達していないため利用促進策の検討が望ましい。通学・通院目的をカバーでき、利用者にとっての必要性は高い。</p>
4	小原・豊田線	46.6%	OK	6.39人	■	80%	75%	20%	80%	50%	A+	現行サービス維持	<p>目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、定期的に乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:チェック2については、基準値に近いものの達していないため、利用促進策の検討が望ましい。代替手段があるという利用者が比較的多いが、さまざまな目的で利用されている。</p>
5	藤岡・豊田線 (西中山経由)	44.1%	OK	9.03人	OK	80%	63%	40%	80%	50%	A+	現行サービス維持	<p>目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、定期的に乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:チェック1は、車両費が加算されたにもかかわらず前回より向上し、利用者数も前回より大幅に増加しており、問題は無い。</p>
6	藤岡・豊田線 (加納経由)	44.0%	OK	6.66人	OK	80%	63%	20%	40%	50%	A+	現行サービス維持	<p>目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、定期的に乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:チェック1は、車両費が加算されたにもかかわらず前回より向上し、利用者数は増加傾向が安定して続いており、問題は無い。</p>
7	下山・豊田線	62.5%	OK	4.63人	■	90%	88%	75%	25%	50%	A+	現行サービス維持	<p>目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、定期的に乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:利用者数は増加傾向にあるものの、チェック2については利用者数が基準値に達していないため、利用促進策の検討が望ましい。</p>
8	稲武・足助線	14.0%	■	5.58人	■	80%	88%	20%	75%	50%	B)	適正なサービスに改編	<p>必要最小限の運行にするなど、適正なサービスへの改編が望まれる。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1, 2ともに基準をクリアしていないものの、チェック2は基準値に近い値であること、チェック3において地域住民の協力意向が比較的高く見られることから「B」とする。 ②ポイント・留意点:収支率の改善・利用促進が必要である。利用者減少の原因を明確にしながら、抜本的な改編の検討も必要と考えられる。過疎地区間を結ぶ補助対象路線であることも考慮すること。</p>
9	中心市街地 玄関口バス	37.5%	■	74.43人	OK	70%	38%	25%	100%	50%	A)	現行サービス維持	<p>現行サービス水準を維持しながら、増収のための利用促進が望まれる。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしていないが、チェック2は大きくクリアしていることから「A」とする。 ②ポイント・留意点:利用者の減少が続いており、利用促進策の検討が望まれる。地域住民の生活路線としてではなく、都心の短距離交通であるという路線特性を考慮した改善が望ましい。</p>
10	さなげ・足助線	43.2%	OK	12.91人	OK	80%	63%	40%	40%	50%	A+	現行サービス維持	<p>目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、定期的に乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:チェック1の評価基準は満たしているものの指標値は低く、収支率の改善が望まれる。ただし道路の形状上、小型車両しか導入できず経費が増加する反面、高校生の通学利用が多く、通学割引等で収支率は低くなってしまふ点は配慮すること。</p>
11	旭・足助線 (旧旭・新盛線)	12.3%	■	3.97人	■	90%	75%	—	—	50%	C)	サービス形態の変更	<p>運行形態を再検討し、適正なサービスに改編することが望ましい。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1, 2ともに基準をクリアしていない上、チェック3においてアンケート等から見た必要性が高くないことから「C」とする。 ②ポイント・留意点:収支率の改善・利用促進が必要である。利用者減少の原因を明確にしながら、抜本的な改編の検討も必要と考えられる。また、地域バスとの路線重複を改善する必要がある。</p>
12	豊田東環状線	46.2%	OK	10.50人	OK	80%	75%	40%	40%	50%	A+	現行サービス維持	<p>目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:利用者数は増加傾向にあるが、他路線と比較して運行経費が非常に高額になっている状況について、改善検討が望まれる。沿線の大規模事業所との連携による利用促進が効果的であると考えられる。</p>
13	土橋・トヨタ 記念病院線	40.2%	OK	14.53人	OK	80%	38%	40%	20%	50%	A+	現行サービス維持	<p>目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:地域住民としての協力意向は低いものの、沿線企業への通勤・業務利用が多い。この特性を活かした改善策検討が望まれる。利用者は前年比で4割以上増加しており、利用状況の推移および土橋区画整理事業の状況を考慮しながら改編案の検討が必要である。</p>
14	上郷・若林線	8.1%	■	0.49人	■	70%	50%	80%	25%	50%	D)	路線の廃止	<p>路線廃止を検討することが望ましい。</p> <p>①評価区分の理由:チェック1, 2ともに基準をクリアしていない上、指標値が極めて低く、チェック3におけるアンケート等から見た必要性が低いことから「D」とする。 ②ポイント・留意点:速やかに定量的指標値を向上させる方策を講じることができない場合は、路線再編しながら地域バスに移行することや廃線の検討を行うこと。</p>

豊田市地域バスの評価結果 一覧表

※平成25年12月の豊田市公共交通会議に付議する路線…

No	地域バス 路線名	定量的指標		定性的指標（各視点からの必要性）					評価結果		ポイント・留意点		
		チェック1 基準値	チェック2 基準値	チェック3(基準を満たす評価項目割合)					地域の努力	評価区分		評価コメント	
		10.0%	6.40人	Ⅰ. 地域住民	Ⅱ. 利用者	Ⅲ. 行政	① 存在 価値	② 協力 意向					③ 存在 価値
1	保見地域バス	6.0%	■ 6.87人	OK	80%	50%	67%	67%	50%	チラシ・ポケットティッシュ・ポスターにより周知活動実施。	A) 現行サービス維持	現行サービス水準を維持しながら、増収のための利用促進が望まれる。	①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしていないが、チェック2はクリアしており、年間利用者数が増加傾向にあることから「A」とする。 ②ポイント・留意点:運行経費の削減と収入確保の両面から見直しが見込まれる。
2	水源東バス	3.2%	■ 11.17人	OK	80%	63%	33%	—	50%	利用ポイントカード導入	B+) 適正なサービスに改編	今後利用者が増えなければ、減便など適正なサービスへの改編が望ましい。	①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしていないが、チェック2はクリアしている。しかし利用者数が横ばい傾向にあることから「B+」とする。 ②ポイント・留意点:経費削減の見直しが必要と考えられる。買物の移動手段確保のための一部路線延伸により、平成25年1月の利用者数が前年同月比53%増となったことは評価できる。沿線にある娯楽施設や医療施設の利用と絡めて、さらなる利用促進策の検討が望まれる。
3	高岡ふれあいバス	34.0%	OK 11.48人	OK	80%	50%	67%	33%	50%	パンフレット、体験乗車会など	A+) 現行サービス維持	目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。	①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:運営協議会の歴史が古く組織として成熟されており、運営や利用状況は安定しているが、一方で1番路線のみに着目するとチェック2の値は基準値を下回っており、1番路線における利用促進策の検討が望まれる。
4	松平ともえ号	6.3%	■ 4.10人	■	80%	88%	100%	100%	50%	地域住民に対するアンケート調査実施、自治会・老人クラブ・PTA総会へ出席して利用促進のPR活動の実施	B) 適正なサービスに改編	必要最小限の運行にするなど、適正なサービスへの改編が望まれる。	①評価区分の理由:チェック1、2ともに基準をクリアしていないものの、チェック3において必要性が高く、利用者数が増加傾向にあることから「B」とする。 ②ポイント・留意点:平成25年4月から開始したデマンド運行の効果を見ながら、定量的指標値を速やかに向上させる方を検討すること。また、名鉄バス路線(補助路線)との重複に関しても、改善策を検討する必要がある。
5	つくばねバス	3.3%	■ 5.29人	■	90%	75%	100%	50%	50%	地域の運営組織無し	C) サービス形態の変更	運行形態を再検討し、適正なサービスに改編することが望ましい。	①評価区分の理由:チェック1、2ともに基準をクリアしていない上、チェック3においてアンケート等から見た必要性も高くないことから「C」とする。 ②ポイント・留意点:地域住民にとっての必要性は認められるものの利用者数は減少傾向にあり、運行形態を含めた抜本的な見直しが必要。地域組織による運営体制を整えた上で、利用形態を明確にした改編策の検討が必要で、今後、定量的評価指標値の向上が無ければ、廃線を視野に入れた検討も必要である。
6	鞍ヶ池バス	1.1%	■ 2.34人	■	80%	63%	100%	100%	50%	地域の運営組織無し	C) サービス形態の変更	運行形態を再検討し、適正なサービスに改編することが望ましい。	①評価区分の理由:チェック1、2ともに基準をクリアしていない上、チェック3においてアンケート等から見た必要性も高くないことから「C」とする。 ②ポイント・留意点:地域住民にとっての必要性は認められるものの利用者数は減少傾向にあり、運行形態を含めた抜本的な見直しが必要。地域組織による運営体制を整えた上で、利用形態を明確にした改編策の検討が必要で、今後、定量的評価指標値の向上が無ければ、廃線を視野に入れた検討も必要である。
7	福祉バス(ささゆりコース)	7.8%	■ 14.58人	OK	90%	75%	67%	50%	50%	地域の運営組織無し	B+) 適正なサービスに改編	今後利用者が増えなければ、減便など適正なサービスへの改編が望ましい。	①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしていないが、チェック2はクリアしている。しかし利用者数が横ばい傾向にあることから「B+」とする。 ②ポイント・留意点:運行経費削減と収入確保の両面からの見直しが必要である。地域組織による運営体制を整えた上で、利用形態を明確にした改編策の検討が必要である。
8	福祉バス(石野交流館コース)	5.7%	■ 3.95人	■	90%	75%	67%	50%	50%	地域の運営組織無し	B) 適正なサービスに改編	必要最小限の運行にするなど、適正なサービスへの改編が望まれる。	①評価区分の理由:チェック1、2ともに基準をクリアしていないが、チェック3においてアンケート等から見た必要性は認められ、利用者数が増加傾向にあることから「B」とする。 ②ポイント・留意点:チェック1、2が基準未達成であり、運行経費と収入確保の両面からの見直しが必要である。地域組織による運営体制を整えた上で、利用形態を明確にした改編策の検討が必要である。
9	福祉バス(高嶺交流館コース)	0.2%	■ 0.34人	■	70%	63%	67%	100%	50%	地域の運営組織無し	D) 路線の廃止	※既に路線廃止が予定されている(平成26年1月)	①評価区分の理由:チェック1、2ともに基準をクリアしていない上、指標値が極めて低く、チェック3におけるアンケート等から見た必要性が低いことから「D」とする。 ②ポイント・留意点:廃止と同時に運行開始を予定している(仮)上郷地域バスにおいて、地域住民により積極的な運営がなされ、良好な地域バス路線となることに期待する。
10	福祉バス(若園コース)	6.8%	■ 1.69人	■	70%	50%	100%	—	50%	地域の運営組織無し	C) サービス形態の変更	運行形態を再検討し、適正なサービスに改編することが望ましい。	①評価区分の理由:チェック1、2ともに基準をクリアしていない上、チェック3においてアンケート等から見た必要性も高くなく、利用者数も横ばいであることから「C」とする。 ②ポイント・留意点:今後、地域組織による運営体制を整えた上で、定量的評価指標値の向上が無ければ廃線を視野に入れた検討が必要である。
11	藤岡地域バス(西市野々線、三箇線、川口飯野線)	9.9%	■ 11.20人	OK	80%	75%	67%	33%	75%	前回評価以降、基幹バスから地域バスとなった川口飯野線沿線でアンケート実施。ルートや時刻表検討の部会を設置	A) 現行サービス維持	現行サービス水準を維持しながら、増収のための利用促進が望まれる。	①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしていないが、チェック2はクリアしている。利用者数の増加は川口・飯野線が取り込まれたことによるが、それ以前も増加傾向にあったことから「A」とする。 ②ポイント・留意点:地域による活発な運営活動を活かし、さらなる効率化の検討が望まれる。なお、基幹バス路線とのネットワーク機能の改善が必要である。(起終点の重複などの問題があるため)
12	しもやまバス	2.4%	■ 2.49人	■	80%	75%	67%	—	50%	広報紙の発行や各種団体に対する報告など実施。活動の認知度が高い。	C) サービス形態の変更	運行形態を再検討し、適正なサービスに改編することが望ましい。	①評価区分の理由:チェック1、2ともに基準をクリアしていないが、チェック3においてアンケート等から見た必要性は認められる。しかし利用者数が減少傾向にあることから「C」とする。 ②ポイント・留意点:運行経費削減と収入・利用者数確保の両面から見直しが必要。地域の運営協議会の活動は積極的であり、デマンド運行へ変更や地域協力金などの導入を検討中であることは評価に値する。しかしながら、今後、定量的評価指標値の向上が無ければ、廃線を視野に入れた検討も必要である。
13	小原地域バス	4.7%	■ 2.08人	■	80%	88%	100%	—	75%	年3回の広報紙発行、アンケート調査実施など	B) 適正なサービスに改編	必要最小限の運行にするなど、適正なサービスへの改編が望まれる。	①評価区分の理由:チェック1、2ともに基準をクリアしていないが、チェック3においてアンケート等から見た必要性は認められ、利用者数が増加傾向にあることから「B」とする。 ②ポイント・留意点:運行経費削減と収入確保の両面から見直しが必要である。しかし利用者は増加しており、平成25年4月から平日毎日運行に拡張すると同時に料金を200円に設定した改編の結果に期待される。
14	稲武地域バス	10.6%	OK 2.69人	■	90%	88%	67%	50%	50%	アンケート調査実施、ポスター作成など協議会活動の認知度は高い	A+) 現行サービス維持	目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。	①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:チェック1の基準をクリアしているものの、利用者数が増加していない。より効率的な運行、利用促進が望まれる。運営協議会は積極的に活動しており、地域住民の認知度も高いことは評価でき、今後も地域による運営努力が続けられることに期待する。
15	旭地域バス	12.7%	OK 3.01人	■	90%	100%	100%	—	75%	地域の広報紙にバスの話題を年数回掲載。活動の認知度が非常に高い。	A+) 現行サービス維持	目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。	①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:利用者数は増加傾向が見られ、今後に期待される。協議会の活動は活発で、利用促進の活動費として地域から1世帯あたり100円を集めていることは評価でき、今後も地域による運営努力が続けられることに期待する。
16	足助地域バス	19.1%	OK 2.84人	■	80%	50%	67%	50%	50%	商工会と連携し、チラシを作成	A+) 現行サービス維持	目標は達成。現行サービス水準の維持が望ましい。今後も多くの利用を期待する。	①評価区分の理由:チェック1は基準をクリアしているが、乗せこぼしが発生するほどの容量不足は見られないため「A+」とする。 ②ポイント・留意点:チェック1の基準をクリアしているものの、利用者数が減少している。より効率的な運行、利用促進が望まれる。また、基幹バス路線との重複を改善する必要がある。

路線改編内容一覧

【基幹バス】

NO	路線名 【評価区分】		ダイヤ				
			ダイヤ	ルート	便数	バス停	その他
1	旭・豊田線 【A+）現行サービス維持】	現行	最大5分程度の遅れが発生している。 「広瀬」バス停での乗継に関する問い合わせが多くある。	1系統 ①豊田市→小渡	【平日】24便 上り:小渡⇒豊田市 12便 下り:豊田市⇒小渡 12便 【休日】20便 上り:小渡⇒豊田市 10便 下り:豊田市⇒小渡 10便		
		改編後	遅れ時間を考慮したダイヤに改正 接続する「さなげ・足助線」のダイヤも遅れ時間を考慮しダイヤ改正を実施。	2系統に変更 ①豊田市→小渡 ②豊田市→広瀬	【平日】25便 上り:小渡⇒豊田市 12便 広瀬⇒豊田市 1便 下り:豊田市⇒小渡 11便 豊田市⇒広瀬 1便 【休日】20便 上り:小渡⇒豊田市 10便 下り:豊田市⇒小渡 10便		
2	豊田・渋谷線 【S）需要に応じた増便等】	現行	最大6分程度の遅れが発生している。	4系統 ①豊田市→東山5丁目 ②豊田市→南山 ③豊田市→桑原公園 ④豊田市→桑原公園→豊田市(循環) ※「自然観察の森」経由含む	【平日】 上り:東山5⇒豊田市 14便 南山⇒豊田市 1便 下り:豊田市⇒東山5 13便 豊田市⇒桑原公園 1便 循環:豊田市→桑原公園→豊田市 11便 【休日】 上り:東山5⇒豊田市 11便 南山⇒豊田市 1便 下り:豊田市⇒東山5 11便 豊田市⇒桑原公園 1便 循環:豊田市→桑原公園→豊田市 9便		
		改編後	遅れ時間を考慮したダイヤに改正	変更なし	【平日】 上り:東山5⇒豊田市 10便 南山⇒豊田市 4便 下り:豊田市⇒東山5 10便 豊田市⇒桑原公園 1便 循環:豊田市→桑原公園→豊田市 13便 【休日】 上り:東山5⇒豊田市 8便 南山⇒豊田市 2便 下り:豊田市⇒東山5 9便 豊田市⇒桑原公園 1便 循環:豊田市→桑原公園→豊田市 11便		※「東山5」から「南山」の間で利用が見込めるため運行便の割合を増やす。
3	保見・豊田線 【A+）現行サービス維持】	現行	最大6分程度の遅れが発生している。 「浄水駅」での乗り継ぎに関する問い合わせが多くある。	2系統 ①豊田市→浄水 ②浄水→保見→浄水(循環)	【平日】 上り:浄水⇒豊田市 13便 下り:豊田市⇒浄水 13便 循環:浄水⇒保見⇒浄水 39便 【休日】 上り:浄水⇒豊田市 11便 下り:豊田市⇒浄水 11便 循環:浄水⇒保見⇒浄水 34便		
		改編後	遅れ時間を考慮したダイヤに改正 浄水駅における名古屋方面の鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤに改正	変更なし	変更なし	【新設】3箇所 (新豊田駅西、豊田厚生病院南、東保見町大門)	

路線改編内容一覧

【基幹バス】

NO	路線名 【評価区分】		ダイヤ					
			ダイヤ	ルート	便数	バス停	その他	
4	小原・豊田線 【A+）現行サービス維持】		現行	最大15分程度の遅れが発生している。	1系統 ①豊田市→上仁木 ※「緑化センター」経由を含む	【平日】24便 上り:上仁木⇒豊田市 12便 下り:豊田市⇒上仁木 12便 【休日】20便 上り:上仁木⇒豊田市 10便 下り:豊田市⇒上仁木 10便		
			改編後	遅れ時間を考慮したダイヤに改正	変更なし	【平日】25便 上り:上仁木⇒豊田市 12便 下り:豊田市⇒上仁木 13便 【休日】20便 上り:上仁木⇒豊田市 10便 下り:豊田市⇒上仁木 10便	【新設】1箇所(京町)	
5	藤岡・豊田線(西中山経由) 【A+）現行サービス維持】		現行	最大15分程度の遅れが発生している	1系統 ①豊田市→藤岡中学校前 ※「緑化センター」経由を含む	【平日】18便 上り:藤岡中学校前⇒豊田市 9便 下り:豊田市⇒藤岡中学校前 9便 【休日】12便 上り:藤岡中学校前⇒豊田市 6便 下り:豊田市⇒藤岡中学校前 6便		
			改編後	遅れ時間を考慮したダイヤに改正	2系統に変更 ①豊田市→藤岡中学校前 ②豊田市→加茂丘高校前 ※「緑化センター」経由を含む	【平日】17便 上り:藤岡中学校前⇒豊田市 6便 加茂丘高校前⇒豊田市 3便 下り:豊田市⇒藤岡中学校前 5便 豊田市⇒加茂丘高校前 3便 【休日】12便 上り:藤岡中学校前⇒豊田市 6便 下り:豊田市⇒藤岡中学校前 6便	【新設】1箇所(京町)	
6	藤岡・豊田線(加納経由) 【A+）現行サービス維持】		現行	最大15分程度の遅れが発生している。	2系統 ①豊田市→藤岡支所 ②豊田市→医療センター ※「こども発達センター」経由 「けやきワークス」経由 を含む	【平日】27便 上り:藤岡支所⇒豊田市 11便 医療センター⇒豊田市 2便 下り:豊田市⇒藤岡支所 12便 豊田市⇒医療センター 2便 【休日】20便 上り:藤岡支所⇒豊田市 10便 下り:豊田市⇒藤岡支所 10便		
			改編後	遅れ時間を考慮したダイヤに改正	1系統に変更 ①豊田市→藤岡支所 ※「こども発達センター」経由 「けやきワークス」経由 を含む	【平日】24便 上り:藤岡支所⇒豊田市 12便 下り:豊田市⇒藤岡支所 12便 【休日】20便 上り:藤岡支所⇒豊田市 10便 下り:豊田市⇒藤岡支所 10便		
7	下山・豊田線 【A+）現行サービス維持】		現行	最大5分程度の遅れが発生している。	1系統 ①豊田市→大沼	【平日】25便 上り:大沼⇒豊田市 13便 下り:豊田市⇒大沼 12便 【休日】20便 上り:大沼⇒豊田市 10便 下り:豊田市⇒大沼 10便		
			改編後	遅れ時間を考慮したダイヤに改正	2系統に変更 ①豊田市→大沼 ②豊田市→新双竜橋北	【平日】25便 上り:大沼⇒豊田市 13便 下り:豊田市⇒大沼 11便 豊田市⇒新双竜橋北 1便 【休日】20便 上り:大沼⇒豊田市 10便 下り:豊田市⇒大沼 10便		※朝の通学利用の多い下り線の便について「鵜ヶ瀬」以降の利用が少ないため「新双竜橋北」止まりの系統を新設する。

路線改編内容一覧

【基幹バス】

NO	路線名 【評価区分】	ダイヤ				便数	バス停	その他
		ダイヤ	ルート	便数	バス停			
8	稲武・足助線 【B）適正なサービスに改編】	現行	最大5分程度の遅れが発生している。	2系統 ①どんぐりの湯前-足助病院 ②稲武-足助病院	【平日】22便 上り:どんぐりの湯前⇒足助病院 5便 稲武⇒足助病院 6便 下り:足助病院⇒どんぐりの湯前 8便 足助病院⇒稲武 3便 【休日】18便 上り:どんぐりの湯前⇒足助病院 4便 稲武⇒足助病院 5便 下り:足助病院⇒どんぐりの湯前 1便 足助病院⇒稲武 8便	「下山・豊田線」と同一名称のバス停が存在する。		
		改編後	遅れ時間を考慮したダイヤに改正	変更なし	変更なし	「郡界橋」バス停の名称を変更する。		
9	中心市街地玄関口バス 【A）現行サービス維持】	現行	起終点での待機時間が無く、遅れを取り戻せないダイヤ(毎時3便) ※運行時間:8時～18時43分	1系統 ①豊田市-福祉センター	【平日】46便 上り:福祉センター⇒豊田市 23便 下り:豊田市⇒福祉センター 23便 【休日】41便 上り:福祉センター⇒豊田市 21便 下り:豊田市⇒福祉センター 20便			
		改編後	毎時2便(豊田市発「0分」「30分」とする ※運行時間を7時台～20時台に拡大する。	変更なし	【平日】50便 上り:福祉センター⇒豊田市 25便 下り:豊田市⇒福祉センター 25便 【休日】44便 上り:福祉センター⇒豊田市 22便 下り:豊田市⇒福祉センター 22便			
10	さなげ・足助線 【A+）現行サービス維持】	現行	最大5分程度の遅れが発生している。 「広瀬」バス停での乗継に関する問い合わせが多くある。	4系統 ①百年草-厚生病院 ②足助病院-厚生病院 ③広瀬-厚生病院 ④西中金-厚生病院 ※「浄水駅」発着便を含む	【平日】44便 上り:百年草⇒厚生病院 17便 足助病院⇒厚生病院 2便 広瀬⇒厚生病院 1便 西中金⇒厚生病院 2便 下り:厚生病院⇒百年草 17便 厚生病院⇒足助病院 3便 厚生病院⇒広瀬 1便 厚生病院⇒西中金 1便 【休日】30便 上り:百年草⇒厚生病院 15便 下り:厚生病院⇒百年草 15便			
		改編後	遅れ時間を考慮したダイヤに改正 接続する「旭・豊田線」のダイヤも遅れ時間を考慮しダイヤ改正を実施。	変更なし	変更なし	【新設】1箇所 (「浄水町原山」バス停の東)		

路線改編内容一覧

【基幹バス】

NO	路線名 【評価区分】	ダイヤ				便数	バス停	その他
		ダイヤ	ルート	便数	バス停			
11	豊田東環状線 【A+】現行サービス維持	現行	沿線大規模事業所の通勤利用が多い	2系統 ①豊田市－三河豊田駅前 ②豊田市－五ヶ丘－豊田市(循環)	【平日】 上り:豊田市⇒三河豊田駅前 36便 下り:三河豊田駅前⇒豊田市 35便 循環:豊田市－五ヶ丘－豊田市 9便 【休日】 上り:豊田市⇒三河豊田駅前 22便 下り:三河豊田駅前⇒豊田市 22便 循環:豊田市－五ヶ丘－豊田市 6便			
		改編後	運行曜日の変更 (平日ダイヤ:平日、成人の日、建国記念の日、春分の日、海の日、敬老の日、秋分の日、体育の日、文化の日、勤労感謝の日、天皇誕生日、振替休日 休日ダイヤ:土曜日、日曜日、1月1日、1月2日、1月3日、昭和の日、憲法記念日、みどりの日、こどもの日、8月13日、8月14日、8月15日、12月29日、12月30日、12月31日)	変更なし	【平日】 上り:豊田市⇒三河豊田駅前 39便 下り:三河豊田駅前⇒豊田市 36便 循環:豊田市－五ヶ丘－豊田市 7便 【休日】 上り:豊田市⇒三河豊田駅前 16便 下り:三河豊田駅前⇒豊田市 14便 循環:豊田市－五ヶ丘－豊田市 13便			
12	土橋・トヨタ記念病院線 【A+】現行サービス維持	現行	遅れが発生し、土橋駅等での乗り継ぎに影響が出ている。 沿線大規模事業所の通勤利用が多い	1系統 ①土橋駅－トヨタ記念病院	【平日】84便 上り:土橋駅⇒トヨタ記念病院 42便 下り:トヨタ記念病院⇒土橋駅 42便 【休日】56便 上り:土橋駅⇒トヨタ記念病院 28便 下り:トヨタ記念病院⇒土橋駅 28便			
		改編後	遅れを考慮したダイヤに改正し、鉄道への乗継利便性の向上を図る。 運行曜日の変更 (平日ダイヤ:平日、成人の日、建国記念の日、春分の日、海の日、敬老の日、秋分の日、体育の日、文化の日、勤労感謝の日、天皇誕生日、振替休日 休日ダイヤ:土曜日、日曜日、1月1日、1月2日、1月3日、昭和の日、憲法記念日、みどりの日、こどもの日、8月13日、8月14日、8月15日、12月29日、12月30日、12月31日)	変更なし	【平日】84便 上り:土橋駅⇒トヨタ記念病院 42便 下り:トヨタ記念病院⇒土橋駅 42便 【休日】55便 上り:土橋駅⇒トヨタ記念病院 28便 下り:トヨタ記念病院⇒土橋駅 27便			

【地域バス】

1	福祉バス 若園コース 【C】サービス形態の変更	現行		1系統 ①名鉄竹村駅－名鉄三河八橋駅	【平日】12便 上り:名鉄竹村駅⇒名鉄三河八橋駅 4便 下り:名鉄三河八橋駅⇒名鉄竹村駅 4便		
		改編案					・路線の廃止