

(参考) 豊田市公共交通評価会議

平成 22 年 第 2 回 会議資料

平成 22 年 11 月 16 日

目 次

評価結果と路線改編について

評価・改善について 1

基幹バス 改編案 3

地域バス 改編案 7

豊田市基幹バス・地域バスの評価・改善について

1 評価方法と評価の実施

(1) 「豊田市公共交通評価会議」(学識経験者5名で組織)で評価方法を確定(7月)
評価指標

チェック1 負担割合の評価: 運行経費に対する収入負担割合を確認
基幹バス(4/10以上必要)
地域バス(1/10以上必要)

チェック2 利用実態の評価: 沿線人口に見合った利用者数を確認
基幹バス(沿線人口100人当たり2人以上の利用が必要)
地域バス(沿線高齢者人口100人あたり2人以上の利用が必要)

チェック3 必要性の評価
路線や沿線地域の特徴など数値では表せない必要性を「沿線住民」「利用者」「行政」のそれぞれの立場からアンケート調査等により確認

(2) 評価の実施結果と市民からの意見徴収

評価の実施結果

種別	路線・地域数	チェック1達成	チェック2達成	チェック3達成
基幹バス	12路線	8路線	12路線	12路線
地域バス	17地域	3地域	14地域	16地域

(見直しの方向性) 増便、維持、改編、サービス形態変更、廃止

市民からの意見(8月1日広報に掲載、意見募集8/1~31)

寄せられた意見の数: 24件(ダイヤ改正やバス停等に関する要望)

2 評価結果に基づく改善案の検討・実施

(1) 改善案の検討

基幹バス 「豊田市公共交通利用促進会議: 学識経験者、利用者代表、運行事業者で組織」にて改善策を検討。(9月、11月に開催)

地域バス 各地域会議に改善策の検討について諮問(7~8月)。11月に答申。

(2) 改善案の検討結果

基幹バス 通勤定期の購入促進、利用者が少ない平日昼間・土日休日の利用促進のため割引運賃を検討するための社会実験を実施

地域バス 全ての路線で、地域主体による広報やキャンペーン等の利用促進策を実施

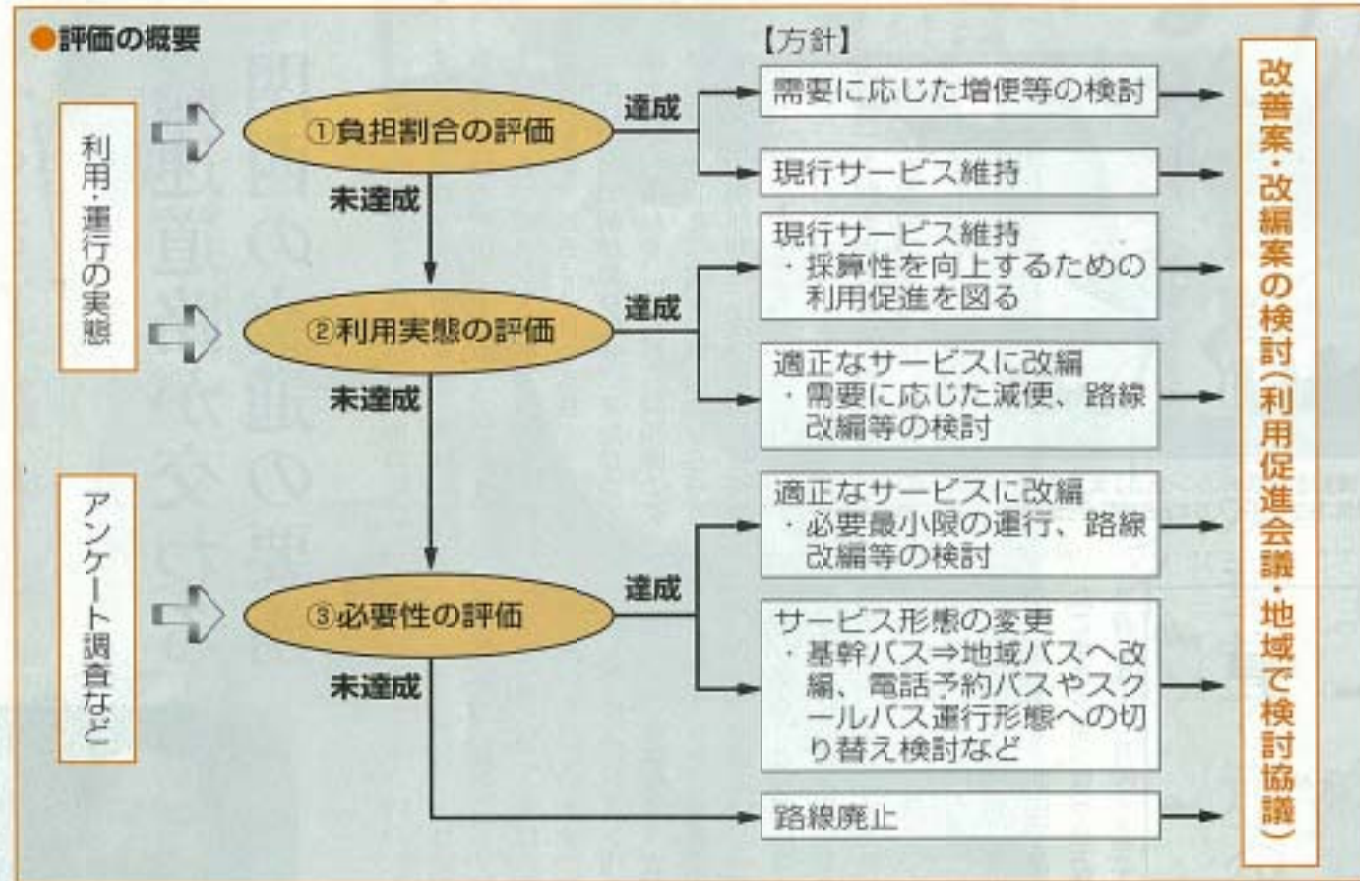
その他改善内容

種別	増便	路線変更	バス停増設	減便	廃止統合
基幹バス	5路線	2路線	5路線	3路線	
地域バス		8地域	8地域		*1地域

(3) 改善の実施

地域や関係機関との協議が整った路線から改善を実施

- ・地域バス「平井バス」は、基幹バス「旭・豊田線」の路線変更に伴ない、地域の同意を得て廃止統合
- ・公共交通会議への付議(12月、2月) 平成23年4月から実施
- ・一部路線、地域については、平成23年度も継続検討



評価結果 ※色数字は目標値達成

平成21年度の運行収支と平成22年5月の利用状況に基づいた「①負担割合の評価」「②利用実態の評価」による結果は下表のとおりでした。2つの基準で目標を満たさなかったバス路線については「③必要性的の評価」を実施します。

●おいでんバス

目 標 値	○負担割合	◎利用実態
	40%以上	2%以上
路 線 名		
1 旭・豊田線	40%	5%
2 豊田・浜谷線	81%	6%
3 保見・豊田線	68%	4%
4 小原・豊田線	45%	5%
5 藤岡・豊田線(西中山経由)	43%	6%
6 藤岡・豊田線(加納経由)	34%	5%
7 下山・豊田線	55%	3%
8 稲武・足助線	25%	7%
9 中心市街地玄関口バス	50%	77%
10 さなび・足助線	43%	10%
11 旭・新盛線	15%	6%
12 川口・坂野線	5%	4%

●地域バス

目 標 値	①負担割合	◎利用実態
	10%以上	2%以上
路 線 名		
1 保見地域バス	3%	3%
2 水源東バス	3%	3%
3 平井バス	1%	0.1%
4 高岡ふれあいバス(2路線)	33%	11%
5 松平ともえ号(3路線)	5%	6%
6 つくばバス	5%	3%
7 駿ヶ池バス	4%	5%
8 福社バス(ささゆりコース)	7%	13%
9 福社バス(石野交流コース)	3%	2%
10 福社バス(高瀬交流コース)	3%	1%
11 福社バス(若園コース)	5%	1%
12 藤岡地域バス(2路線)	8%	6%
13 しもやまバス(5路線)	3%	2%
14 小原地域バス	4%	2%
15 稲武地域バス(10路線)	11%	6%
16 旭地域バス(4路線)	9%	2%
17 足助地域バス(14路線)	20%	2%



豊田市基幹バス(とよたおいでんバス) 地域バスの評価を実施します

バスの評価とは

市では、公共交通は社会資本の1つとしてとらえ、市民・交通事業者・行政が共働で支えていくものとしています。運営収入で賄えない額は市が負担しています。平成21年度は「とよたおいでんバス」や「地域バス」を運行するために、約5億6千万円を市が負担しました。これは、市民1人当たり年間約千300円を使っていることとなります。

今後もこれらのバス路線を継続していくためには、常に改善を行い利便性や効率性を向上し、多くの市民が利用するバスにしていけることが必要です。

そこで、バスの運営や利用実態について、3つの基準によって定期的に評価を実施し、適正な公共交通の構築を目指します。

評価対象のバスは

豊田市が運行している「とよたおいでんバス」と「地域バス」が対象となります。

おいでんバス/都心、駅、支所などを相互に連絡し、都市構造、土地利用などを考慮して効率的な利便性の高いネットワークを構築す

ることを目的に市が主体となって運行するバス。
地域バス/地域の実情に応じて地帯が主体となって企画・運営するバス。

評価の実施はいつ

バスの評価は3年ごとに実施し、専門知識を持つ有識者5人で構成される「豊田市公共交通評価委員会」で実施します。そして評価結果を地域の皆さんに公表しながら、より良い地域の公共交通を目指して改善案を検討していきます。

評価方法は

「①負担割合の評価」「②利用実態の評価」は、目標値を設定し数値データに基づき評価を行います。どちらも目標に満たないバスについては「③必要性的の評価」として数値では表すことができない部分をアンケート調査などで評価し、改善・改編の方向性を定めていきます。



ご意見をお寄せください

評価の内容や皆さんが普段利用しているバス、身近に走っているバスに関するご意見をお寄せください。

■受付期間 8月1日(日)~31日(火)
■意見提出方法 〒住所、氏名、ご意見を郵送かファックス、Eメールで交通政策課(〒471-8501、西町3-60、FAX33-2433、koutsu@city.toyota.aichi.jp)

●目標値(平成22年度)

	おいでんバス	地域バス
①負担割合の評価	運行経費の40%以上が運営収入等により確保できていること	運行経費の10%以上が運営収入等により確保できていること
②利用実態の評価	沿線人口100人当たり1日平均利用者数2人以上あること	沿線高齢者人口100人当たり運行日1日平均利用者数2人以上あること

豊田市では、平成19年に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、公共交通の整備を進めています。より良い地域の公共交通を築き上げるため、利用実態や運行状況を把握し、定期的に「評価」を行い、市民の皆さんからご意見をいただきながら公共交通の改善を図っていきます。

豊田市基幹バスの改編案について

基幹バス		定量的指標 チェック				公共交通評価会議からの提言（評価結果と見直しの方向性）		利用促進会議での検討結果(改善案)				
No	路線名	1		2		評価区分	見直しのポイント・留意点	ダイヤ (時刻表・便数)	ルート (経由・バス停)	運賃	車両	その他
		40.0%	OK	5.4%	2.0%							
1	旭・豊田線	40.2%	OK	5.4%	2.0%	A+	現行サービス維持 地区によって利用者数が大きく異なっている。 平日、休日ともに(上り)18:00以降の時間帯では極めて利用者数が少ない 車内混雑に対応した車両変更の検討が必要。	ダイヤ変更 (10月1日実施済)	経路変更 (10月1日実施済)	昼間および休日の割引 運賃設定によるオフピーク時の利用促進 【基幹バス全体】	小型 中型へ車両 サイズの変更 (H23.4.1予定)	利用の少ない地区での利用促進
		効果予測				今回の路線改編は、新規路線の開設に伴い、地域の利便性や豊田市全体の公共交通ネットワークを考慮して実施した。 この路線における評価は、3年後の2サイクル目にて路線評価及び評価結果を反映させた改編を実施する。						
2	豊田・渋谷線	81.8%	OK	6.8%		A+	現行サービス維持 利用者が極めて少ない時間帯がある。 利用促進策などの検討を行う。 車内混雑に対応した車両変更の検討が必要。	ダイヤ変更 (10月1日実施済)	経路変更 (8月1日実施済)	昼間および休日の割引 運賃設定によるオフピーク時の利用促進 【基幹バス全体】	中型バス車両の追加 (H23.4.1予定)	沿線地域での利用促進
		効果予測				今回の路線改編は、新規路線の開設に伴い、地域の利便性や豊田市全体の公共交通ネットワークを考慮して実施した。 この路線における評価は、3年後の2サイクル目にて路線評価及び評価結果を反映させた改編を実施する。						
3	保見・豊田線	66.0%	OK	4.0%		S	サービス向上 検討 朝の通勤・通学時間帯では平均乗車密度が極めて高い。 増便による運行頻度向上や鉄道アクセスの最適化などの検討が必要。	・鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤの改正 ・ピーク時における増便	バス停の増設 (2箇所)	・昼間および休日の割引 運賃設定によるオフピーク時の利用促進 【基幹バス全体】	-	沿線地域での利用促進
		効果予測				ダイヤ改正に伴う、利用者の利便性向上 バス停の増設による公共交通利用可能者の拡大 【予測見込み】 ダイヤの改正に伴う経費負担：約147万円 増加 負担割合を維持するためには：10,354人/年(29人/日)の利用増が必要						

豊田市基幹バスの改編案について

基幹バス		定量的指標 チェック				公共交通評価会議からの提言（評価結果と見直しの方向性）		利用促進会議での検討結果（改善案）					
		1 40.0%		2 2.0%		評価区分	見直しのポイント・留意点	ダイヤ （時刻表・便数）	ルート （経由・バス停）	運賃	車両	その他	
No	路線名												
4	小原・豊田線	45.1%	OK	6.2%		S	サービス向上 検討	朝夕の時間帯は、平均乗車密度が極めて高い。 乗せこぼしの問題が生じることもある。 利用者の増加も見られ、藤岡・豊田線（西中山経由）と併せた増便や 車両の大型化を視野に入れた検討が必要。	・ピーク時における増便 （藤岡・豊田線と一体的に検 討）	バス停の増設 （1箇所）	昼間および休日の割引 運賃設定によるオフピー ク時の利用促進 【基幹バス全体】	藤岡・豊田線と一体 的に検討 中型 大型へ車両 サイズの変更（23.4.1 予定）	沿線地域での利用促進
		効果予測					藤岡・豊田線（西中山経由）と合わせて改編 ダイヤ改正に伴う、利用者の利便性向上 車両の大型化に伴う、車内混雑の緩和 バス停の増設による公共交通利用可能者の拡大 【予測見込み】 ダイヤ改正及び車両の増加に伴う経費負担：約857万円 増加 負担割合を維持するためには：41,147人/年（113人/日）の利用増が必要						
5	藤岡・豊田線 （西中山経 由）	43.1%	OK	5.9%		S	サービス向上 検討	小原・豊田線と併せた増便や車両大型化の検討が必要である。	ピーク時における増便 （小原・豊田線と一体的に検討）	バス停の増設 （1箇所）	昼間および休日の割引 運賃設定によるオフピー ク時の利用促進 【基幹バス全体】	小原・豊田線と一体 的に検討 中型 大型へ車両 サイズの変更 （23.4.1予定）	沿線地域での利用促進
		効果予測					小原・豊田線と合わせて改編 ダイヤ改正に伴う、利用者の利便性向上 車両の大型化に伴う、車内混雑の緩和 バス停の増設による公共交通利用可能者の拡大 【予測見込み】 ダイヤ改正及び車両の増加に伴う経費負担：約857万円 増加 負担割合を維持するためには：41,147人/年（113人/日）の利用増が必要						
6	藤岡・豊田線 （加納経由）	34.4%		5.4%	OK	A	現行サービス 維持	時間帯によって、利用者数に大きな差がある。 極めて利用者数が少ない時間帯は、利用促進策や運行ダイヤ等の 見直しを視野に入れた検討が必要。 乗せこぼし対策として、車両の大型化を視野に入れた検討が必要。	利用時間帯のニーズに 合わせたダイヤの調整	-	昼間および休日の割引 運賃設定によるオフピー ク時の利用促進 【基幹バス全体】	小型 中型へ車両 サイズの変更 （23.4.1予定）	沿線地域での利用促進
		効果予測					ダイヤ改正に伴う、利便性の向上及び経費の最適化 車両の大型化に伴う、車内混雑の緩和 【予測見込み】 ダイヤの改正に伴う経費負担：約40万円 1便減便することで、1,095人/年（3人/日）の利用減が見込まれるため、医療センター 豊田市間（4片増）で確保する必要がある。						

豊田市基幹バスの改編案について

基幹バス		定量的指標 チェック				公共交通評価会議からの提言（評価結果と見直しの方向性）		利用促進会議での検討結果(改善案)					
		1 40.0%		2 2.0%		評価区分	見直しのポイント・留意点	ダイヤ (時刻表・便数)	ルート (経由・バス停)	運賃	車両	その他	
No	路線名												
7	下山・豊田線	55.2%	OK	3.8%	S	サービス向上 検討	人口が少なく、利用者数が少ない区間がある。 下山地区から中心部へのアクセス交通手段としては必要性が認められる。 朝夕の時間帯においては、平均利用者密度が極めて高い。 平日(上り)19:30以降の時間帯で利用者がほとんど無い状態がある。 利用促進策やダイヤの見直しを検討していく必要がある。 乗せこぼし対策として増便や車両の大型化を視野に入れた検討が必要。	ピーク時(朝)の増便	バス停の増設 (1箇所)	昼間および休日の割引 運賃設定によるオフピーク時の利用促進 【基幹バス全体】	中型 大型へ車両 サイズの変更 (23.4.1予定)	沿線地域での利用促進	
		効果予測					ダイヤ改正に伴う、利用者の利便性向上 バス停の増設に伴う、公共交通利用可能者の拡大 車両の大型化に伴う、車内混雑の緩和 【予測見込み】 ダイヤの改正に伴う経費負担：約171万円 増加 負担割合を維持するためには：5,712人/年(15.6人/日)の利用増が必要						
8	稲武・足助線	25.4%		7.9%	OK	B+	適正なサービス に改編	全体的な利用者数は少ないが、沿線人口あたり利用者数は多い。 時間帯によって利用者数が大きく異なる。 利用促進策や減便等を視野に入れた検討が必要。	夕方利用者の少ない 時間帯の減便を検討	バス停の増設 (1箇所)	昼間および休日の割引 運賃設定によるオフピーク時の利用促進 【基幹バス全体】	-	沿線地域での利用促進
		効果予測					ダイヤの減便に伴う、経費の最適化 バス停の増設に伴う、公共交通利用可能者の拡大 【予測見込み】 ダイヤの改正に伴う経費負担：約636万円(7.8%減) 評価データより減便時間帯に乗車している日平均利用者は、0人～1人であり、減便に伴う収入減は、約40万円/年(見込み)である。						
9	中心市街地 玄関口バス	50.6%	OK	77.0%	A+	現行サービス 維持	他路線との乗継ぎもあり、中心部の移動手段としての必要性がある。 基幹病院の移転による利用者の減少について、対応策の検討が必要。	-	-	昼間および休日の割引 運賃設定によるオフピーク時の利用促進 【基幹バス全体】	-	沿線地域での利用促進	
		効果予測					運行路線上にある、公共施設「豊田市福祉センター」の完成に伴い、路線改編及びバス停の新設を予定。						

豊田市基幹バスの改編案について

基幹バス		定量的指標 チェック				公共交通評価会議からの提言（評価結果と見直しの方向性）		利用促進会議での検討結果（改善案）					
		1 40.0%		2 2.0%				評価区分	見直しのポイント・留意点	ダイヤ (時刻表・便数)	ルート (経由・バス停)	運賃	車両
No	路線名												
10	さなげ・足助線	43.1%	OK	10.4%		S	サービス向上検討	足助地区から中心部へのアクセス交通手段としての必要性がある。朝夕の時間帯においては、平均乗車密度が極めて高い。利用者が極端に少ない時間帯もある。利用者が少ない時間帯の利用促進策やダイヤの見直しを検討する必要がある。乗せこぼし対策として増便の検討が必要。	・ピーク時における増便 ・運行ダイヤの見直し	-	・昼間および休日の割引運賃設定によるオフピーク時の利用促進【基幹バス全体】	増台など、輸送能力を拡大	沿線地域での利用促進
		効果予測					【予測見込み】 ダイヤの改正及び車両の増加に伴う経費負担：約 595万円 増加 負担割合を維持するためには：24,969人/年(68.41人/日)の利用増が必要						
11	旭・新盛線	15.9%		4.3%	OK	B+	適正なサービスに改編	旭地区と足助地区を結ぶ路線としては、必要性が認められる。公的負担率が高い。利用が極めて少ない時間帯は、利用促進策や減便などを検討する必要がある。	利用の少ない時間帯を対象に減便	ニーズに応じた経路変更	昼間および休日の割引運賃設定によるオフピーク時の利用促進【基幹バス全体】	-	沿線地域での利用促進
		効果予測					地域住民と運行経路及びダイヤ等について検討中であり、運行経費を増やすことなく、路線変更等を実施する。						
12	川口・飯野線	5.1%		4.7%	OK	B+	適正なサービスに改編	利用者が極めて少なく、収支率は5%程度である。基幹バスとしてのサービス提供には問題がある。平日(上り)7:37の便では利用者が多い。利用者が非常に少ない時間帯が多く、運行形態を再検討する必要がある。	-	-	昼間および休日の割引運賃設定によるオフピーク時の利用促進【基幹バス全体】	-	地域で利用しやすいバスを検討
		効果予測					地域バスへ移管し、地元利用者のニーズに応じた路線改編などを実施する。						

豊田市地域バスの改編案について

地域バス		公共交通評価会議からの提言（評価結果と見直しの方向性）		地域会議からの答申			改編等の効果及び課題
		評価区分	見直しのポイント・留意点	路線等の見直しについて	利用促進について	改編等のスケジュール	
No	路線名						
1	保見地域バス	A 現行サービス維持	利用の無い日、便が多い。 1便あたりの利用者数が極めて少ない。 サービス内容の見直しや利用促進策の検討必要。 運行日や時間帯、路線の変更、デマンド運行等も視野に入れた収支率の改善策の検討必要。	豊田厚生病院及び浄水駅への路線延伸。 保見町へ運行区域の拡大。 路線の見直しを行い、「広幡・八草コース」、「田粕・篠原コース」の2路線設定。	住民への周知の徹底を図る。 地域に親しまれるバスとするため、バスに愛称をつける。	【路線改正】 平成23年4月	【改編の効果】 運行経費 1路線8往復から2路線6往復とし大きな経費増はない。 利用予測 買い物、病院での需要増加。運行区域拡大(保見町)による需要増加が見込まれる。 【課題】 地域でのPR及び利用促進策の展開が必要。
2	水源東バス	A 現行サービス維持	利用者の無い日・便が多い。 サービス内容の見直しや利用促進策の検討必要。 デマンド運行等を視野に入れ収支率の改善策を検討する必要がある。		地域住民の利用促進のためわかりやすい時刻表を作成し、地域に配布する。	平成22年度に実施	【課題】 平成22年4月に大幅な路線変更を行っており、早期に改編は行わないが、地域での利用促進策の積極的な展開が必要である。
3	高岡ふれあいバス (2路線)	A+ 現行サービス維持	収支率改善に向けて、明知下公民館6:04発や若林駅西9:35発の便など利用者の少ない時間帯の利用促進策を検討する。	朝の時間帯に停車バス停を減らす特急便の運行を検討する。 みよし市のさんさんバスとのダイヤ接続強化を図る(明知下公民館)。		平成23年度に検討	【課題】 地域での利用促進策の積極的な展開が必要である。
4	松平ともえ号 (3路線)	A 現行サービス維持	経年変化を見てみると、平成19年度から利用者数は増加傾向にあるものの、収支率が減少傾向にあるため、利用者を増やすための利用促進策を検討する。 利用者の少ない定時定路線の再検討を行い、収支率の改善を検討する必要がある。	通学困難小学生を支援するため、平日登下校時間帯に定時定路線4路線を新規に開設。 早朝利用要望に応えるため、運行開始時間を1時間早める。	地区内全世帯へ利用案内配布 専用回数券の販売 地域イベントでの利用PR	【路線改正】 平成23年4月	【改編の効果】 運行経費 利用予測 通学便の小学生の利用者増加が見込まれる。 【課題】 通学便の増設や運行時間延長により経費が増大。地域でのPRや利用促進策の積極的な展開が必要。

豊田市地域バスの改編案について

地域バス		公共交通評価会議からの提言（評価結果と見直しの方向性）		地域会議からの答申			改編等の効果及び課題
No	路線名	評価区分	見直しのポイント・留意点	路線等の見直しについて	利用促進について	改編等のスケジュール	
5	つくばねバス	A	<p>現行サービス維持</p> <p>デマンド便の1便当りの利用者数(1.2人/便)は定時便の利用者数(2.6人/便)と比べて少なく、より効率的な利用の仕方を地域で考える必要がある。</p>	<p>本年度、地域の公共交通のあり方についてのアンケート調査を実施。</p>	<p>利用促進策を地域住民自身が協議する組織を立ち上げ、利用促進に取り組む。</p>	平成23年度に検討	<p>【課題】</p> <p>本年度、石野地域で実施しているアンケート調査及び石野区長会での公共交通についての自主研究を踏まえ、平成23年度に地域組織とともに改善案、利用促進案の検討を展開すべきである。</p>
6	鞍ヶ池バス	A	<p>現行サービス維持</p> <p>1便当りの利用者数が定時定路線では1.6人/便、デマンド運行では1.5人/便と少なく、デマンドバスが利用されない曜日もあり、地域住民への利用促進策を検討すると共に運行日や運行方法を見直す必要がある。</p>	<p>運行対象エリアの拡大(池田町も含める。)デマンドをやめ定時定路線のみとする。中学生が利用できるように週5日運行とする。高橋町まで延伸を図る。</p>	<p>自治区だよりでのPR 自治区行事、老人クラブ行事での地域バスの利用促進 交流館行事参加への地域バスの利用促進 高橋中学校生徒の利用PR</p>	平成23年度に検討	<p>【課題】</p> <p>地域会議からの路線改編案は名鉄バス矢並線と並行して運行することとなり、公共交通ネットワークを考えると、高橋町への延伸については慎重な議論が必要。また、新規の中学生の利用や運行日の増加などについては、地域でのアンケート調査、需要予測調査を行う必要がある。</p>
7	福祉バス ささゆりコース	B+	<p>適正なサービスに改編</p> <p>10時台の時間帯別の日平均利用者数が極めて少ない状況であるため、この時間帯での利用促進策やダイヤ変更などを検討する。 また、今後の利用動向を踏まえ、運行日や運行時間帯、デマンド方式への変更など、見直しの必要がある。</p>	<p>本年度、地域の公共交通のあり方についてのアンケート調査を実施。</p>	<p>利用促進策を地域住民自身が協議する組織を立ち上げ、利用促進に取り組む。</p>	平成23年度に検討	<p>【課題】</p> <p>本年度、石野地域で実施しているアンケート調査及び石野区長会での公共交通についての自主研究を踏まえ、平成23年度に地域組織とともに改善案、利用促進案の検討を展開すべきである。</p>
8	福祉バス 石野交流館コース	B+	<p>適正なサービスに改編</p> <p>1便当りの利用者数が、1人未満と極めて少ない状況であり、利用者が無い時間帯が多く見受けられるため、利用促進策を検討する。 運行時間帯、運行本数、デマンド方式への変更など、見直しの必要がある。</p>	<p>本年度、地域の公共交通のあり方についてのアンケート調査を実施。</p>	<p>利用促進策を地域住民自身が協議する組織を立ち上げ、利用促進に取り組む。</p>	平成23年度に検討	<p>【課題】</p> <p>本年度、石野地域で実施しているアンケート調査及び石野区長会での公共交通についての自主研究を踏まえ、平成23年度に地域組織とともに改善案、利用促進案の検討を展開すべきである。</p>

豊田市地域バスの改編案について

地域バス		公共交通評価会議からの提言（評価結果と見直しの方向性）		地域会議からの答申			改編等の効果及び課題	
No	路線名	評価区分	見直しのポイント・留意点	路線等の見直しについて	利用促進について	改編等のスケジュール		
9	福祉バス 高嶺交流 コース	C	サービス形態 変更	1便当りの利用者数が少なく、利用の無い日や時間帯、1人しか利用しない時間帯が多くあり、運行時間帯、運行ルートの再検討、利用対象者の見直しによる地域バスへの運行形態を変更するなど、需要に応じたサービスを検討する必要がある。	上郷地区と末野原地区で地域バスの検討組織を設立し、現在、地域バスの運行を検討しており、平成23年度中の運行を目指している。検討中の地域バスは現行の福祉バス路線を再編するものであり、地域バスの運行にあわせて福祉バスは廃止する。		平成23年度中に地域バスの運行開始	【課題】 現在検討中の地域バスは、評価基準を満たすべく需要調査等を行い路線設定を行う必要がある。
10	福祉バス 若園コース	C	サービス形態 変更	1便当りの利用者数が少なく、利用の無い日や時間帯、1人しか利用しない時間帯が多くあり、運行時間帯、運行ルートの再検討、利用対象者の見直しによる地域バスへの運行形態を変更するなど、需要に応じたサービスを検討する必要がある。	【若園地域会議】 存続は必要(ただし、現状では存続の意味なしとの意見もあり)。 【若林地域会議】 今後、高齢者の増加が見込まれ、継続は必要。 【竜神地域会議】 廃止はやむなし。		平成23年度に検討	【課題】 3地域で運行しており、存続か廃止かは地域によって意見が分かれた。福祉バスから地域バスへの転換が必要であり、地域で検討組織を作り、運行区域を変更するなど路線等の大幅な再見直しを行う必要がある。
11	ふじバス (2路線)	A	現行サービス 維持	朝夕に利用の無い時間帯があるため、地域での利用促進を図ると共に運行時間帯の見直しなどを検討する必要がある。	中学生、高校生の利用増加に対応するため、藤岡中学校、加茂丘高校までの路線延伸及びダイヤ改正。 第2藤岡中学校への通学利用者のためのバス停増設及びダイヤ改正。 通学需要の大幅増が見込まれ、バス車両を大型化する。 (現在:小型バス1両、ワゴン車1両 改編後:小型バス2両)		【路線改正】 平成23年4月	【改編の効果】 運行経費 バス車両の変更及び路線の延伸により年間経費 約16百万円増(34百万円 50百万円) 利用予測 年間利用者5,300人増(17,300人 22,600人) 【課題】 通学事情など地域の特別な理由があるが、運行経費が大幅に増加する。利用者も年間31%の増加をみこんでいるが、より効率的な運行を再検討することや利用促進策の積極的展開が必要である。
12	しもやまバス (5路線)	A	現行サービス 維持	毎日運行の阿蔵大沼線は、1便当りの利用者数が0.3人/便と極めて少ないため、定時定路線の利用を促進を図るか、運行日、運行時間帯の見直しを検討する必要がある。	下山地域全体のニーズと効率性、採算性を反映した路線の検討。 ダイヤを通勤通学とともに過疎高齢化、定住対策を交えて検討。 小中学校のスクールバスとの一体運行も含めた効率的な運行検討。 地域でバスを支える体制作りの検討。	地域会議、しもやまバス利用促進協議会、地区区長会、コミュニティ会議、老人クラブ、小中学校PTAなどでのPRの実施 しもやま支所だより、豊田・下山路線だよりで地域住民に対し、利用促進を情報発信する。 地域のイベントなどとタイアップした利用促進策の実施。 バス停整備とともに待合場所、施設の充実を図る。	平成23年度に検討	【課題】 地域での利用促進策の積極的な展開が必要である。また、路線によっては利用の極端に少ない便もあり、地域での改編検討は早急に進めるべきである。

豊田市地域バスの改編案について

地域バス		公共交通評価会議からの提言（評価結果と見直しの方向性）		地域会議からの答申			改編等の効果及び課題
No	路線名	評価区分	見直しのポイント・留意点	路線等の見直しについて	利用促進について	改編等のスケジュール	
13	おばら桜バス	A	<p>現行サービス維持</p> <p>デマンド方式による運行だが、1便当りの利用者数が1.3人/便と乗合（1台に2人以上利用）で利用されない便が多いため、できるだけ乗り合って利用する方策など利用促進策を地域で検討することが必要である。</p> <p>今後、1便当りの利用者数が現状より下回る場合は、運行日や運行時間帯の変更・縮減を検討する必要がある。</p>	<p>運行曜日、バス停の位置の検討を行う。</p> <p>アンケート調査を行い、地域の意見を改めてまとめる。</p> <p>デマンドバスの乗合率を高める施策の検討を行う。</p>	<p>バスマップ、名刺サイズの利用メモの全戸配布。</p> <p>高齢者を対象にしたひまわり懇談会での予約方法のPRや回数券の販売。</p> <p>潜在的顧客（運転免許がない高齢者で利用していない人）の発掘、誘導。</p> <p>午後の時間帯の利用者増加策の検討。</p> <p>福祉的側面として訪問サポーター（地域の高齢者の話し相手制度）を活用した利用促進策の実施</p> <p>地域商業活性化と連動した利用促進策の実施（小原商工会との連携）。</p>	平成23年度に検討	<p>【課題】</p> <p>地域での利用促進策の積極的な展開が必要である。</p>
14	稲武地域バス（10路線）	A+	<p>現行サービス維持</p> <p>朝夕の利用者がいない時間帯や運行日も見受けられるため、地域での利用促進を図ると共に、運行時間帯の見直しなど検討する必要がある。</p>	<p>効率的な運行内容とするため、週1日運行路線（8路線）でデマンド運行を実施する。</p>		<p>【路線改正】</p> <p>平成23年4月</p>	<p>【改編の効果】</p> <p>運行経費 デマンド導入（予約経費も含む）により年間経費 約2百万円増（40百万円 42百万円）</p> <p>利用予測 週1便日利用者9人増（3人 12人）</p> <p>【課題】</p> <p>デマンド導入による運行経費に対し、利用促進策の積極的展開により収入率が確保できる利用者増が必要。また、予約方法の周知などPRを十分に行う必要がある。</p>
15	旭地域バス（4路線）	A	<p>現行サービス維持</p> <p>運行日によって利用の無い時間帯があるため、地域での利用促進を図ると共に、運行日、運行時間帯の見直しを検討する必要がある。</p>	<p>旭地域バス4路線は各路線週2日運行で、定時定路線で1日各3便となっている。実績から利用の少ない第3便目をデマンド化し、基幹バスと地域バスとの乗継を強化するなど利便性の向上を図る。</p>		<p>【路線改正】</p> <p>平成23年4月</p>	<p>【改編の効果】</p> <p>運行経費 デマンド導入（予約経費も含む）により年間経費 約1百万円増（9百万円 10百万円）</p> <p>利用予測 年間利用者約500人増（4,000人 4,500人）</p> <p>【課題】</p> <p>デマンド導入による運行経費に対し、利用促進策の積極的展開により収入率が確保できる利用者増が必要。また、予約方法の周知などPRを十分に行う必要がある。</p>

豊田市地域バスの改編案について

地域バス		公共交通評価会議からの提言（評価結果と見直しの方向性）		地域会議からの答申			改編等の効果及び課題
		評価区分	見直しのポイント・留意点	路線等の見直しについて	利用促進について	改編等のスケジュール	
No	路線名						
16	足助地域バス (14路線)	A+	<p>現行サービス維持</p> <p>経年変化から収支率・利用者共に減少傾向にあり、Cコースや町内巡回線など1便あたりの利用者数が1人/便前後と利用のない運行日や路線も見受けられるため、地域での利用促進を図ると共に、地域の需要に応じた運行を検討する必要がある。</p>	<p>利用増加を図るため町内巡回線を増便(1日1便1日3便)。</p> <p>基幹バス旭・新盛線のルート変更に伴う路線の一部減便。</p> <p>基幹バスへの接続強化(月原線を基幹バス旭・豊田線と接続)。</p> <p>近隣地域バスとの接続強化(松平、下山、稲武)。</p>	<p>商工会との連携による商店街での買い物割引制度の創設。</p> <p>区長会、足助病院、商店街と連携したPRの実施。</p> <p>H22設置したバス利用促進協議会で課題、利用促進を継続協議。</p>	<p>【路線改正】 平成23年4月</p>	<p>【改編の効果】 運行経費 50万円の減(920万円 870万円) 利用予測 近隣との接続アップによる利用者の増加効果あり。</p> <p>【課題】 現在、利用者の少ない巡回線を増便により利用者をいかに増やすのが課題である。</p>