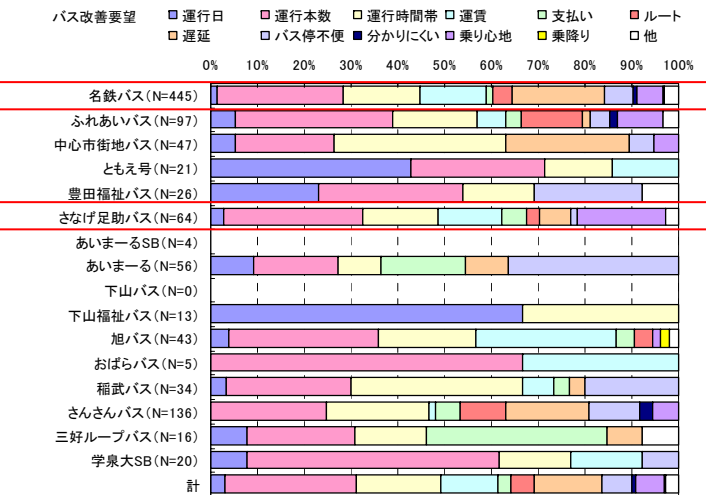
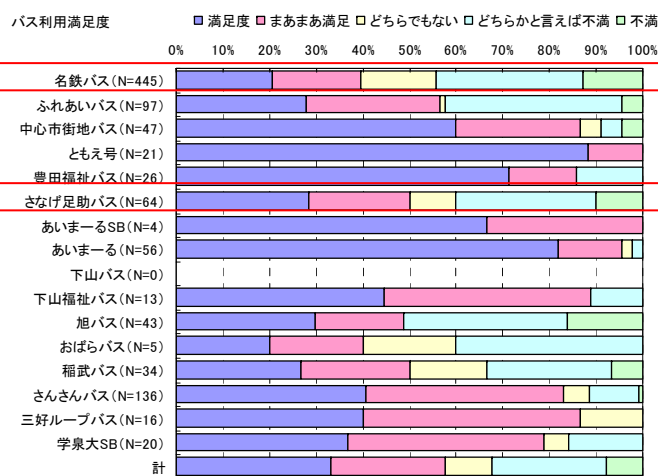
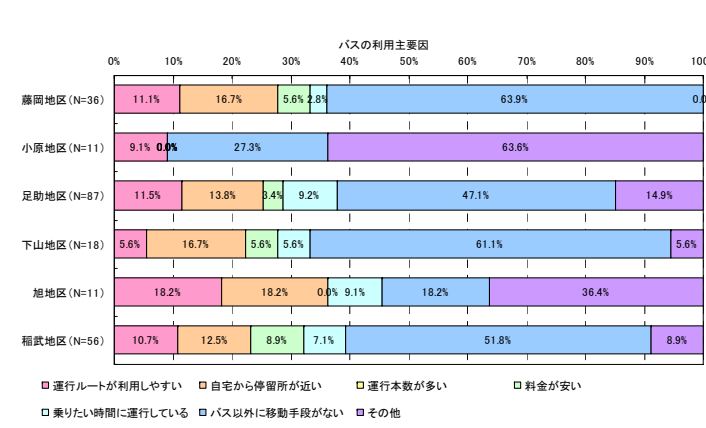
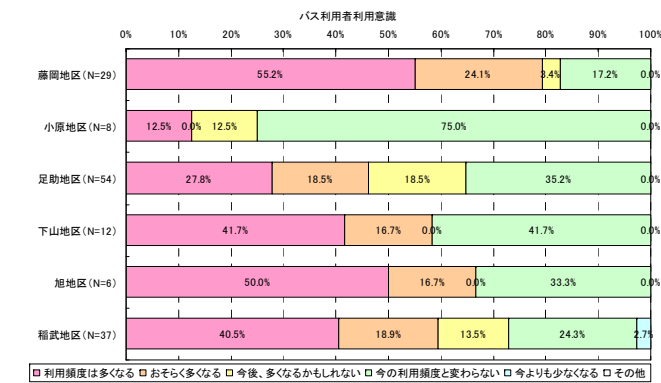
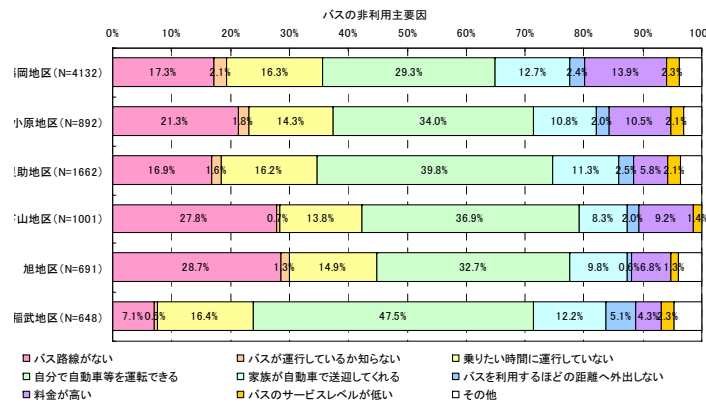
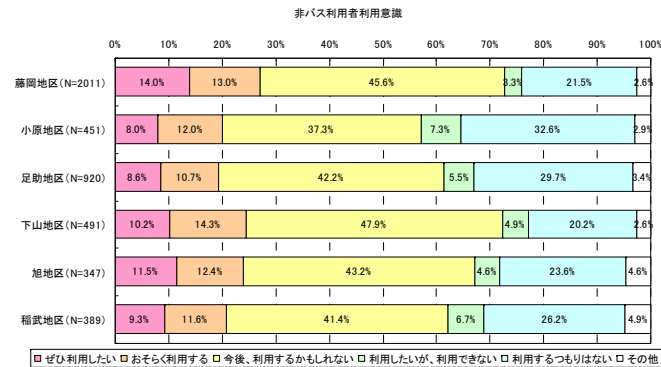


# ◆ 5 基幹公共交通のサービス水準の方向性

- 今後の詳細な検討に向けて、検討すべき要点を抽出するために、アンケート調査等を用いて、市民や利用者の公共交通ニーズを概観する。

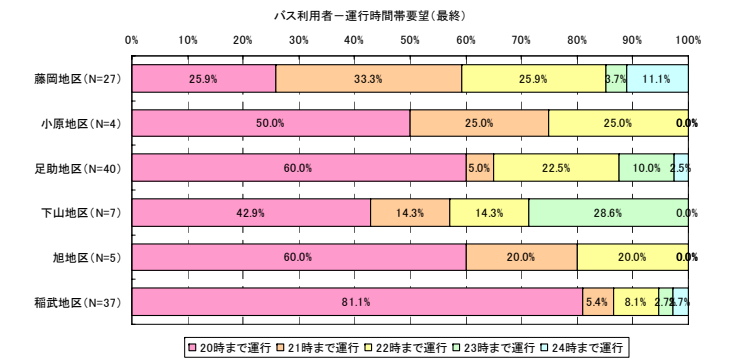
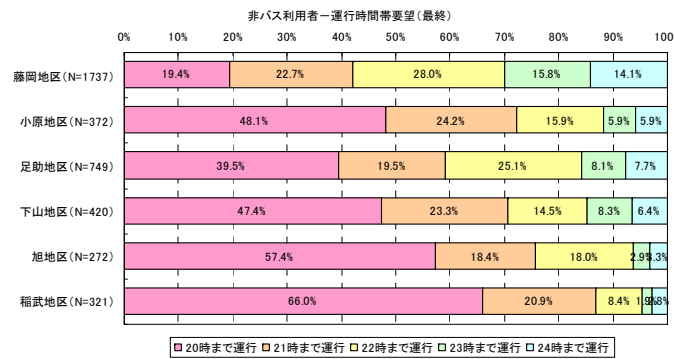
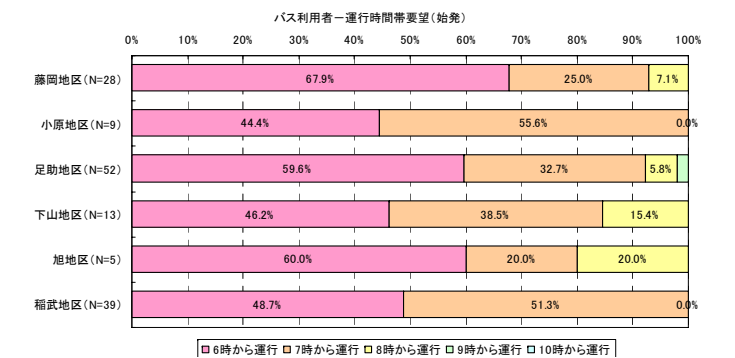
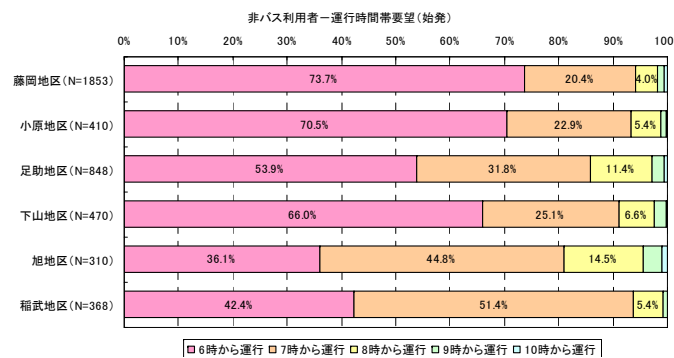
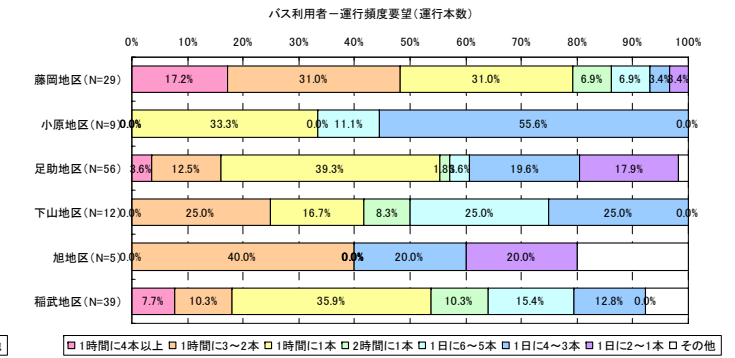
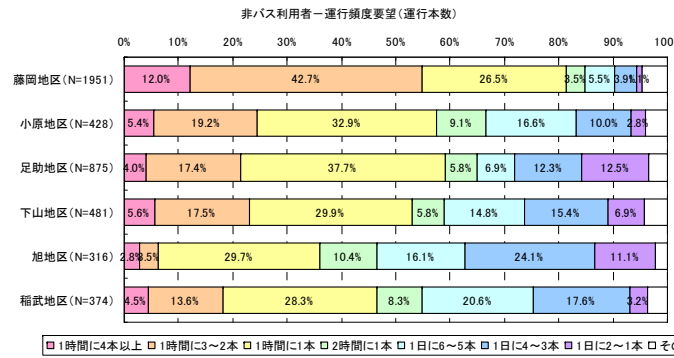
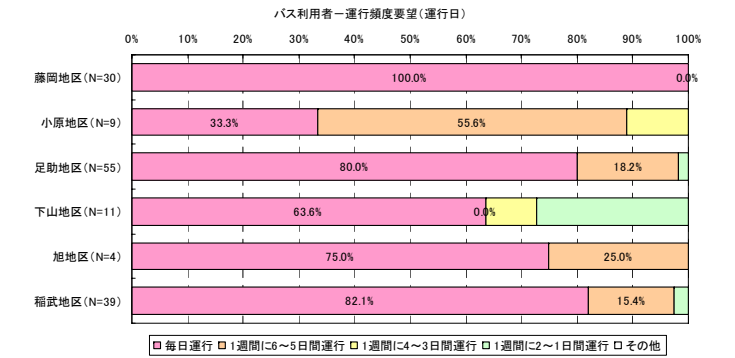
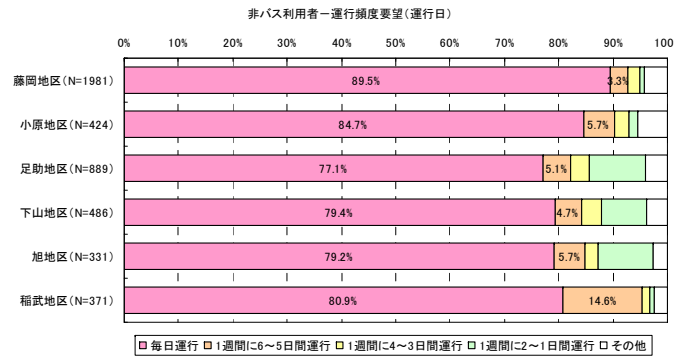
## (1) サービス水準の検討項目

- 現在公共交通を利用していない人でも、サービス等が改善されれば公共交通を利用する意識は伺える。
- 現状は、少なくとも公共交通が使える状況にない（路線がない、時間が合わない）ことが、公共共通利用の少なさの大きな要因の一つ。
- 根本的なサービスとして、「①路線提供」、「②運行時間帯」、「③運行本数」はニーズに応じた確保がなされなければならない。
- 提供されるサービスとして、「④定時性」がある程度保障される必要がある。
- 提供するサービスとして、「⑤運賃」は需要の創出に繋がるものとする必要がある。



## (2) 利用者ニーズからみたサービス水準

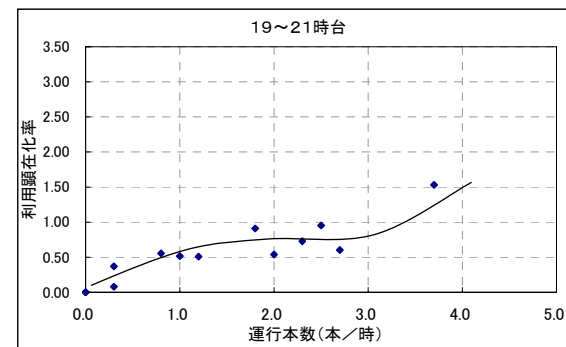
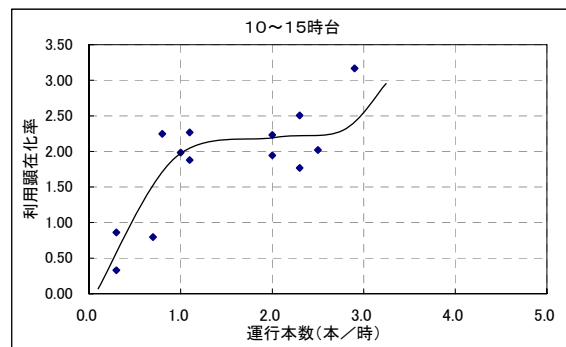
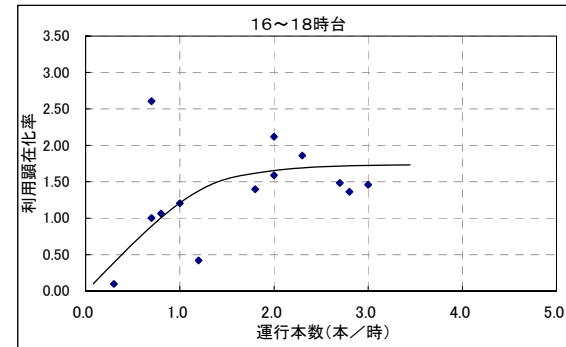
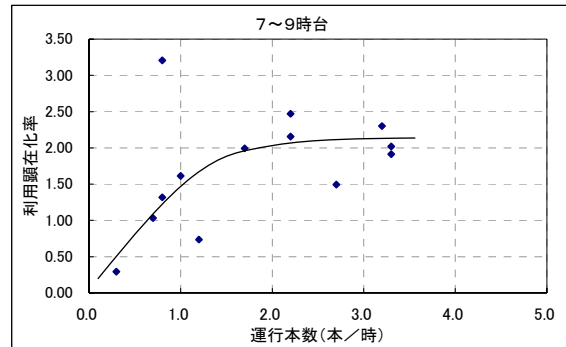
- 運行日：毎日
- 運行本数：1本/時以上
- 運行時間帯：始発6時台～ 最終21時台（都心部から近いほど遅い時間帯までを望む）  
⇒ これらは旧町村地域の意見であるため、都市部では異なる可能性はある。  
⇒ サービスレベル的には低い側の基準と考える。



(3) 旧豊田市内のサービス水準（運行本数）

【豊田市生活交通確保基本計画より】

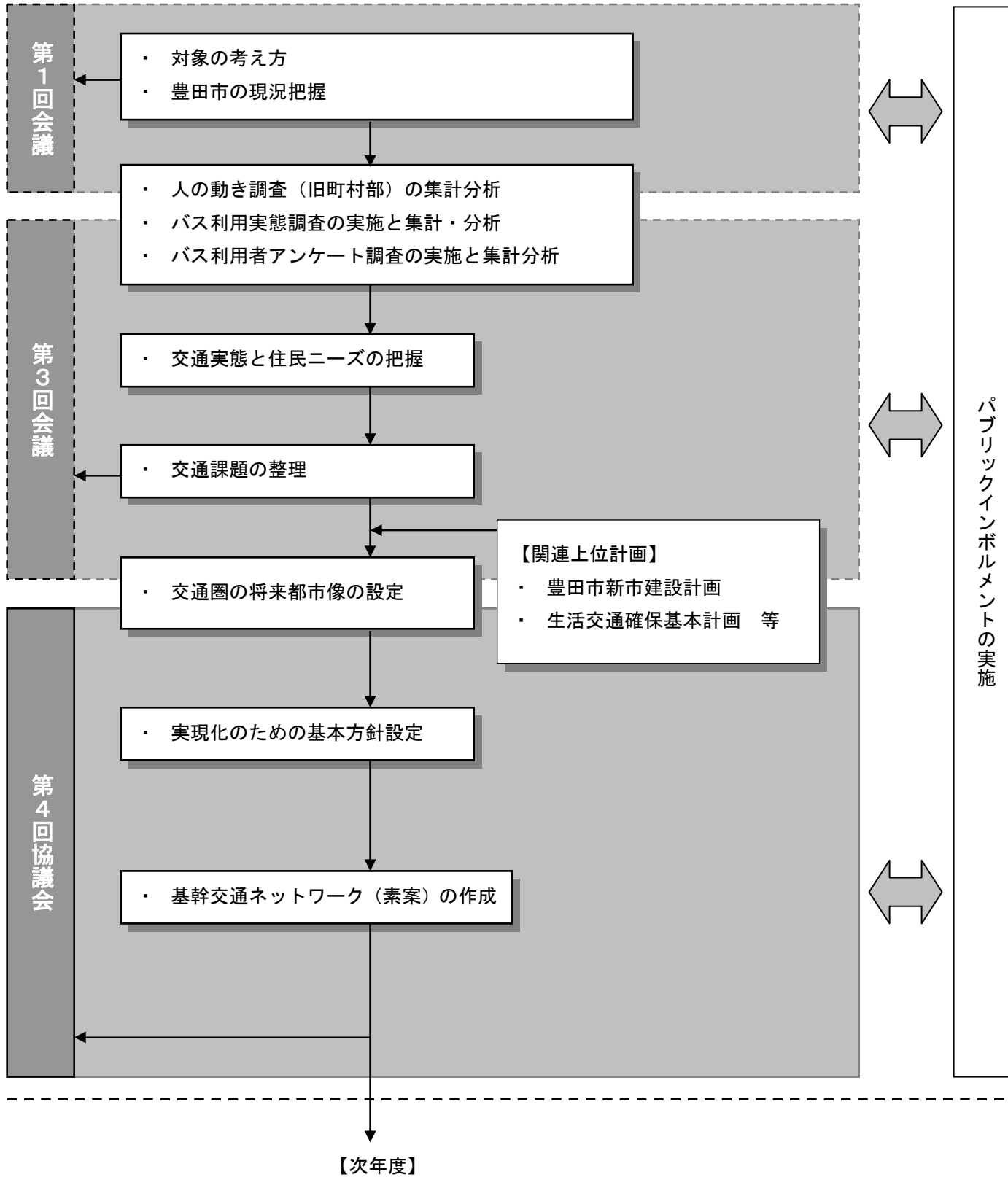
- ・ 旧豊田市内においては、民間バス路線の現状の運行本数、利用者数から分析し、ピーク時2本以上、オフピーク時1本以上を目安としていた。



(1) ~ (3) の現状を踏まえ、サービス水準については、平成 18 年度当初に社会実験を実施し、その分析結果等を踏まえて総合的に検討し、決定する予定。

## ◆ 6 今後の進め方

【今年度の調査項目と流れ】



【次年度の調査項目と流れ】

