

武 豊 町

地域公共交通総合連携計画

平成22年3月4日

武 豊 町

<目 次>

序章 地域公共交通総合連携計画の趣旨	1
1. 背景・目的.....	1
2. 検討体制.....	2
3. 報告書の構成	4
第1章 交通に関する現況	5
1. 総合計画での位置づけ.....	5
2. 潜在需要となる人口動向.....	7
3. 平成15年度の巡回バス試行運行評価.....	10
4. 地域公共交通に関する現況調査のまとめ	18
第2章 アンケート調査等に見る地域の意向	19
1. 調査概要.....	19
2. 外出時の交通行動.....	21
3. 町内の主な立ち寄り先.....	26
4. 新しい地域公共交通に対する意向	28
5. 主要企業の意向（ヒアリング結果）	31
第3章 武豊町における地域公共交通の基本的考え方.....	32
1. 武豊町における地域公共交通の現状と課題.....	32
2. 地域公共交通総合連携計画の基本方針（将来像）・計画期間・対象地域	32
3. 計画の目標：地域公共交通（コミュニティバス）のサービス設定の考え方.....	33
第4章 目標を達成するために行う事業とその実施主体.....	34
1. 武豊町コミュニティバス事業.....	34
2. 事前予約制バス（タクシー）事業	39
3. 利用促進事業	41
4. 事業スケジュール.....	42
第5章 PDCAサイクルの導入による事業評価の実施	43
1. PDCAの導入.....	43
2. 事業評価.....	45
3. 試行（実証）運行による段階的な事業化	46

序章 地域公共交通総合連携計画の趣旨

1. 背景・目的

武豊町は、面積 25.81 k m²、人口 42,351 人（平成 21 年 3 月現在）で、名鉄河和線の 3 駅、JR 武豊線 1 駅の鉄軌道があるが、路線バスについては運行されていない。

バスによる地域公共交通サービスの提供については、平成 13 年度に町職員巡回バス検討チームを発足、町議会では巡回バス特別委員会を設置し検討を重ね、平成 15 年 8 月から 10 月の 3 か月間、通勤ターバンを使用した公共施設を結ぶ巡回バスの試行運行事業を実施した。

期間中、延べ 3,251 人の利用があったが、1 台当たりの利用者が平均 2.2 人と低乗車率であり、乗客、町政モニター、住民抽出アンケートでその必要性についての結果が十分に得られなかった等の理由で本運行に至らなかった。

しかし、今後のまちづくりにおいて、着実に到来する少子高齢化・人口減少社会に対応した生活交通の確保は不可欠であり、地域公共交通体系のあり方について、協議する必要性が生じた。

そこで、道路運送法に基づく地域公共交通会議及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 10 月 1 日施行）に規定する法定協議会として、「武豊町地域公共交通会議」を平成 21 年 4 月に組成し、武豊町における地域公共交通として取り組む事業について協議し「武豊町地域公共交通総合連携計画」としてとりまとめた。

2. 検討体制

地域公共交通総合連携計画は、下記に示すメンバーからなる「武豊町地域公共交通会議」において協議し、次頁に示す3回の検討を通してとりまとめた。

武豊町地域公共交通会議 委員名簿

番号	区分	役職	氏名	備考
1	住民及び利用者の代表（7人）	武豊町議会議長	小山 茂三	監事
2		長尾部長	竹内 和良	
3		大足区長	山田 豊	
4		富貴区長会長	大岩 蒼生男	
5		武豊町社会福祉協議会長	大岩 正巳	
6		武豊町老人クラブ連合会長	森田 勝	監事
7		武豊町商工会長	天木 一馬	会計
8	学識経験者（1人）	名古屋産業大学環境情報ビジネス学部教授	伊豆原 浩二	座長
9	愛知運輸支局長又はその指名するもの（2人）	愛知運輸支局首席運輸企画専門官（企画調整担当）	高橋 正旨	
10		愛知運輸支局首席運輸企画専門官（輸送担当）	小林 裕之	
11	一般旅客自動車運送事業者（3人）	知多乗合(株)常務取締役	渡辺 吉明	
12		名鉄知多タクシー(株)代表取締役社長	岡本 一志	
13		安全タクシー(株)代表取締役	鈴木 丈雄	
14	一般旅客自動車運送事業者が組織する団体（2人）	社団法人愛知県バス協会専務理事	長崎 三千男	
15		愛知県タクシー協会専務理事	永井 靖之	
16	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体（1人）	愛知県交通運輸産業労働組合協議会幹事	守山 睦	
17	関係行政機関職員（5人）	愛知県地域振興部交通対策課長	宮崎 秀嗣	
18		愛知県知多建設事務所維持管理課長	安藤 義行	
19		愛知県半田警察署交通課長	平井 美博	
20		武豊町長	初山 芳輝	会長
21		武豊町副町長	田中 敏春	副会長

検討経過

日時	検討項目
第1回 平成21年4月30日	1. 委員委嘱 2. 会議規約の承認 3. 報告事項：地域公共交通活性化・再生総合事業等 4. 議事 ○第1号議案：事業計画について ○報告事項：地域公共交通総合連携計画（案）について
第2回 平成21年6月25日	1. 議事 ○協議事項：地域公共交通総合連携計画（案）について 2. 運行申請内容の協議 3. フォーラム・パブリックコメントについて
平成21年7月23日	車両試乗体験会の開催（参加者アンケート調査）
平成21年9月12日	フォーラムの開催（来場者アンケート調査）
平成21年9月24日～ 10月23日	パブリックコメントの募集
第3回 平成21年12月10日	1. 議事 ○第1号議案：パブリックコメント及び国の確認事項への対応案について ○第2号議案：運行申請内容について ○第3号議案：事後評価について ○報告事項：試行運行委託事業者選定方法について
平成22年1月	地区説明会の実施
第4回 平成22年3月4日	1. 新しい委員の委嘱等について 2. 議事 ○報告事項1：武豊町コミュニティバス地区説明会の開催状況について ○報告事項2：試行運行委託事業者の決定について ○報告事項3：武豊町地域公共交通総合連携計画（案）の変更について ○第1号議案：平成21年度地域公共交通会議事業計画の変更について ○第2号議案：平成22年度地域公共交通会議事業計画について

3. 報告書の構成

章タイトル	主な内容
序章 総合連携計画の趣旨	地域公共交通総合連携計画の趣旨、検討体制、計画の構成を整理した。
第1章 交通に関する現況	上位計画での交通施策の位置づけ、潜在需要としての人口動向、平成15年度の試行運行評価について整理した。
第2章 アンケート調査等に見る地域の意向	住民向け及び鉄道利用者向けアンケート調査結果、主要企業ヒアリング調査結果等から、地域の交通に対する意向を整理した。
第3章 地域公共交通についての基本的考え方	武豊町における地域公共交通の課題をふまえ、地域公共交通を構築するための基本方針（将来像）、計画期間、対象地域、サービス設定の考え方を整理した。
第4章 目標を達成するために行う事業とその実施主体	基本的考え方をふまえ、想定される地域交通（バス）の基本設計プランを整理した。
第5章 PDCA サイクルの導入による実験運行の実施	実証運行による段階的な事業化、PDCAの導入、事業評価などの適切な事業運営に必要な事項を整理した。

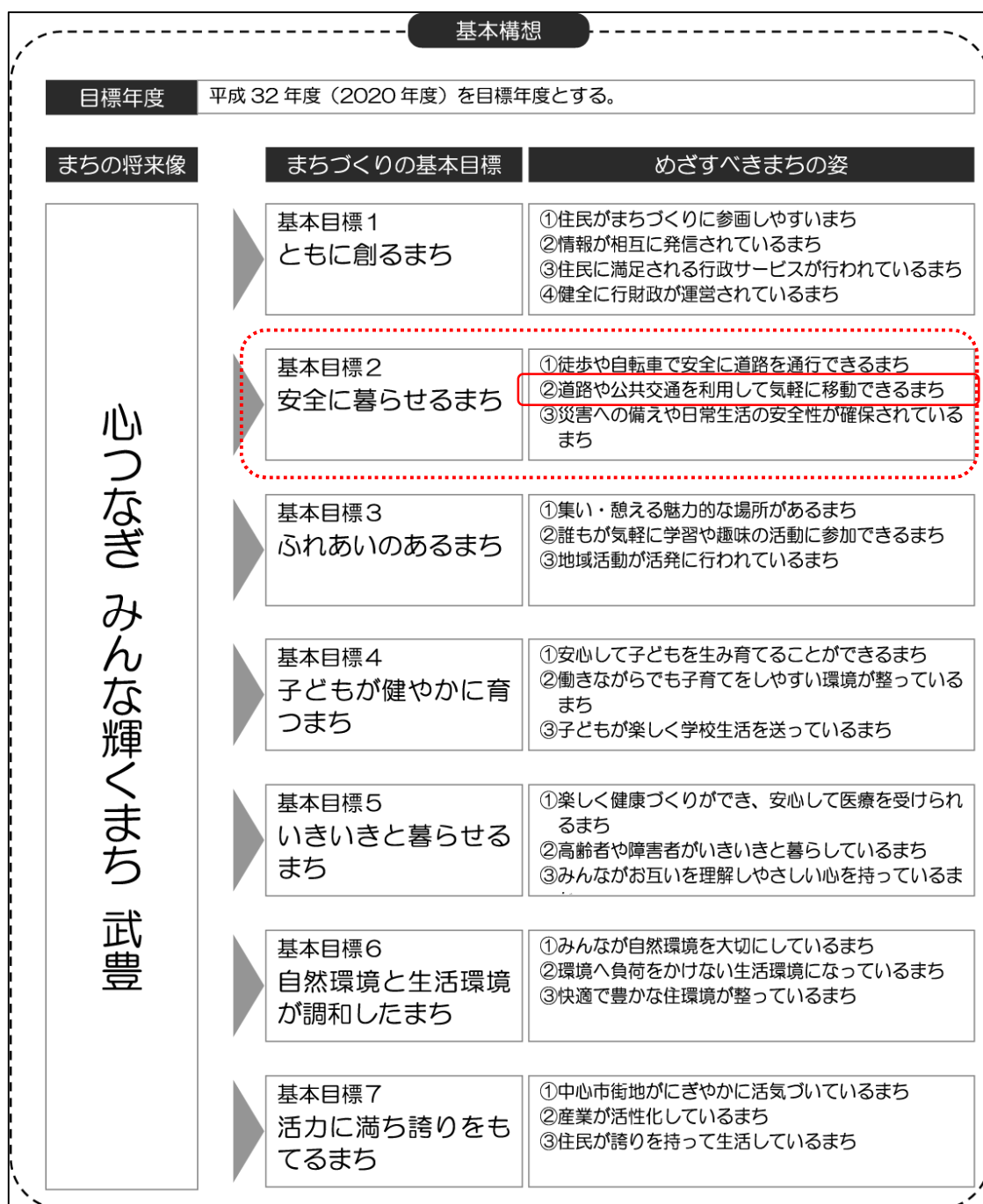
第1章 交通に関する現況

1. 総合計画での位置づけ

(1) 基本構想での位置づけ

「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画」では、7つの基本構想のうちの一つとして「安全に暮らせるまち」を挙げており、この基本目標の分野別将来像の一つとして「道路や公共交通を利用して気軽に移動できるまち」を挙げている。これが総合計画の中での、地域公共交通に関する基本的な位置づけである。

図1-1 「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画」基本構想

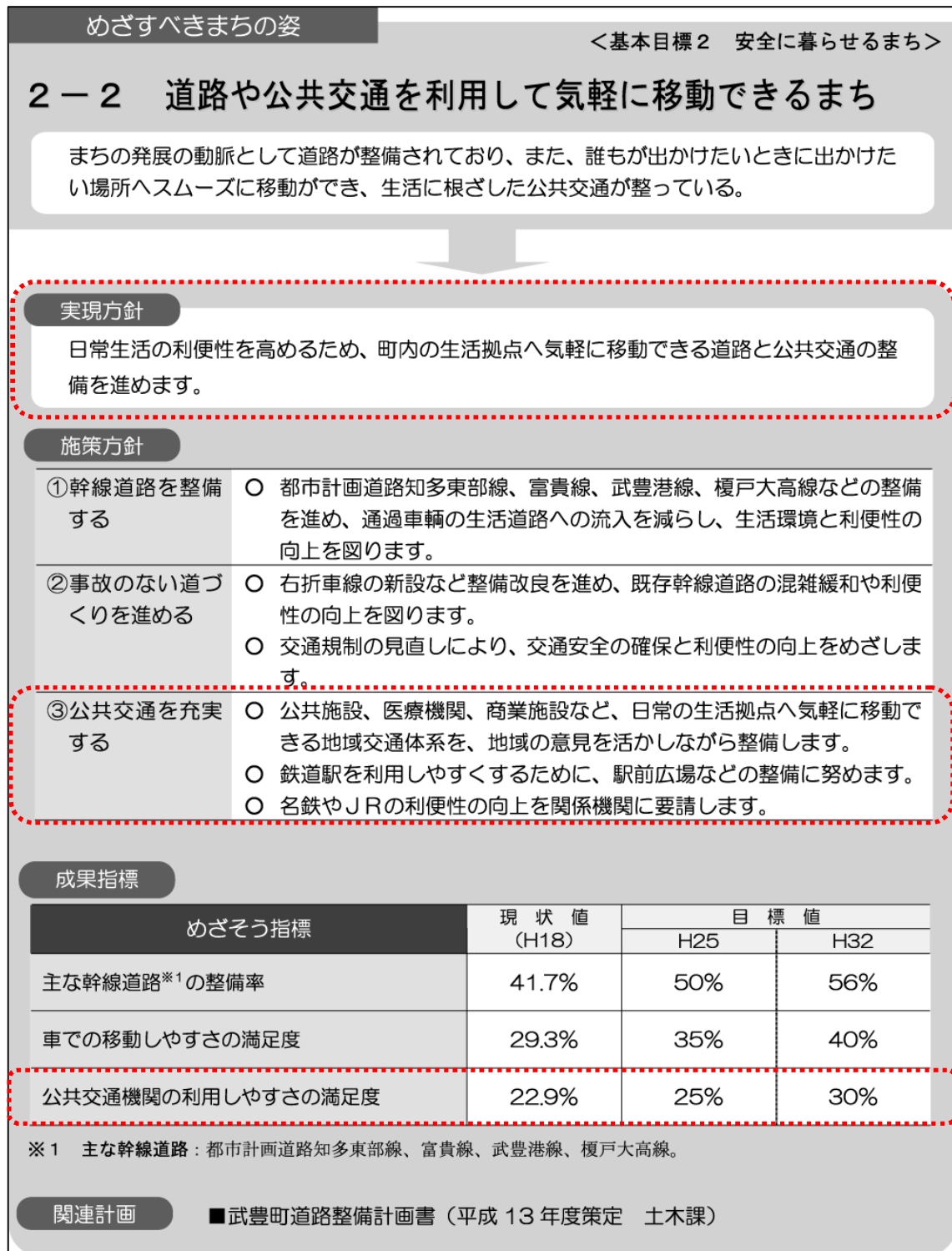


〈資料〉たけとよ ゆめたろうプラン

(2) 実現方針・施策方針

「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画」では、(1)で述べた分野別将来像を実現するための「実現方針」と「施策方針」、「成果指標」を示している。地域公共交通に関する分野別将来像「道路や公共交通を利用して気軽に移動できるまち」に対しては、下図のように位置づけている。

図 1-2 実現方針・施策方針・成果指標

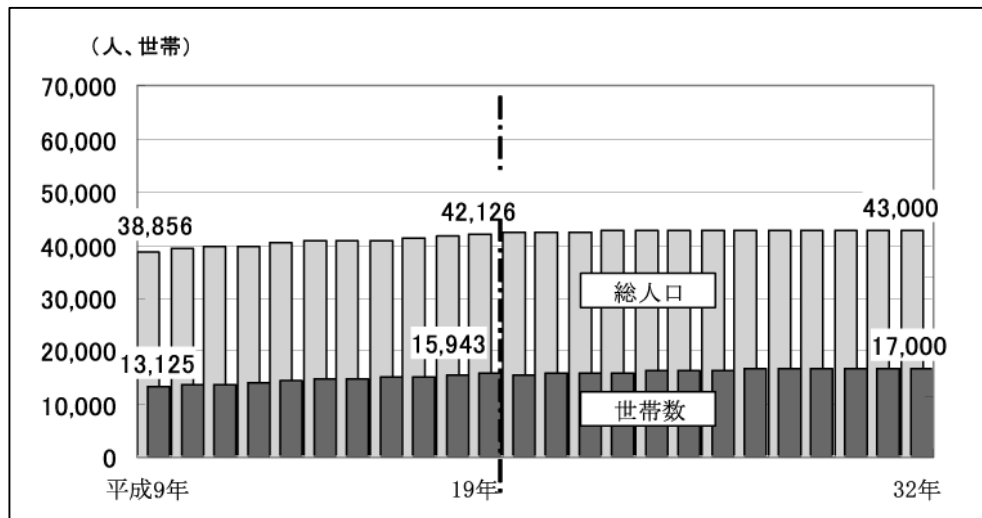


2. 潜在需要となる人口動向

(1) 武豊町の人口推移

武豊町の人口は、現在も増加傾向にあり、平成 20 年 1 月 1 日時点で 42,155 人であった。「たけとよ ゆめたろうプラン 第 5 次武豊町総合計画」によると、人口の増加傾向は今後しばらく続き、平成 29 年にピークを迎えてその後はゆるやかに減少し、平成 32 年には約 43,000 人になる見込みである。

図 1-3 武豊町の総人口・世帯数



〈資料〉たけとよ ゆめたろうプラン 第 5 次武豊町総合計画

(2) 流出入人口 (15 歳以上)

平成 17 年度国勢調査における武豊町の流出入人口 (15 歳以上) は下表のようになっている。流入人口を流出人口が上回り、特に半田市、名古屋市、常滑市への流出が激しいことがわかる。一方で、南知多町及び美浜町からは流入人口が流出人口を上回っている。

なお、昼夜間人口比率 (常住人口 100 人あたりの昼間人口の割合) は、0.86 となっている。

この流出入人口のうち、公共交通バスのターゲットを名古屋市・半田市への通勤・通学者及び名古屋市・半田市からの通勤・通学者を対象にした場合には、鉄道駅までの公共交通の潜在利用者が認められる。

表 1-1 流出入人口

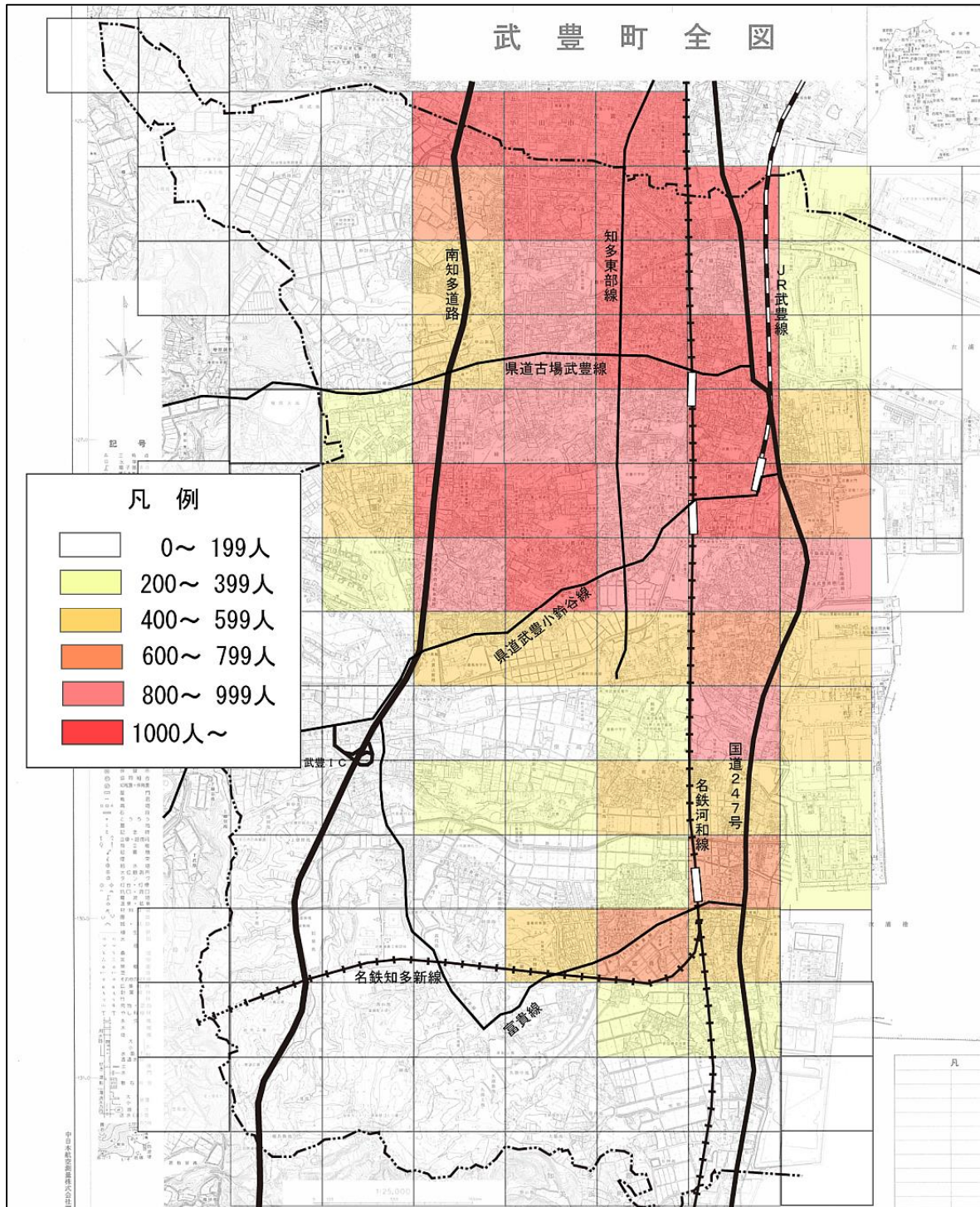
区分	流入人口			流出人口		
	総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
名古屋市	267	263	4	2,150	1,725	425
半田市	2,852	2,748	104	5,511	5,139	372
常滑市	884	829	55	1,350	1,324	26
阿久比町	258	248	10	319	253	66
東浦町	173	165	8	229	220	9
南知多町	574	527	47	288	250	38
美浜町	1,307	1,250	57	660	508	152
その他	1,019	1,004	15	2,519	2,090	429
総数	7,334	7,034	300	13,026	11,509	1,517

〈資料〉平成 17 年度国勢調査

(3) 地区別人口

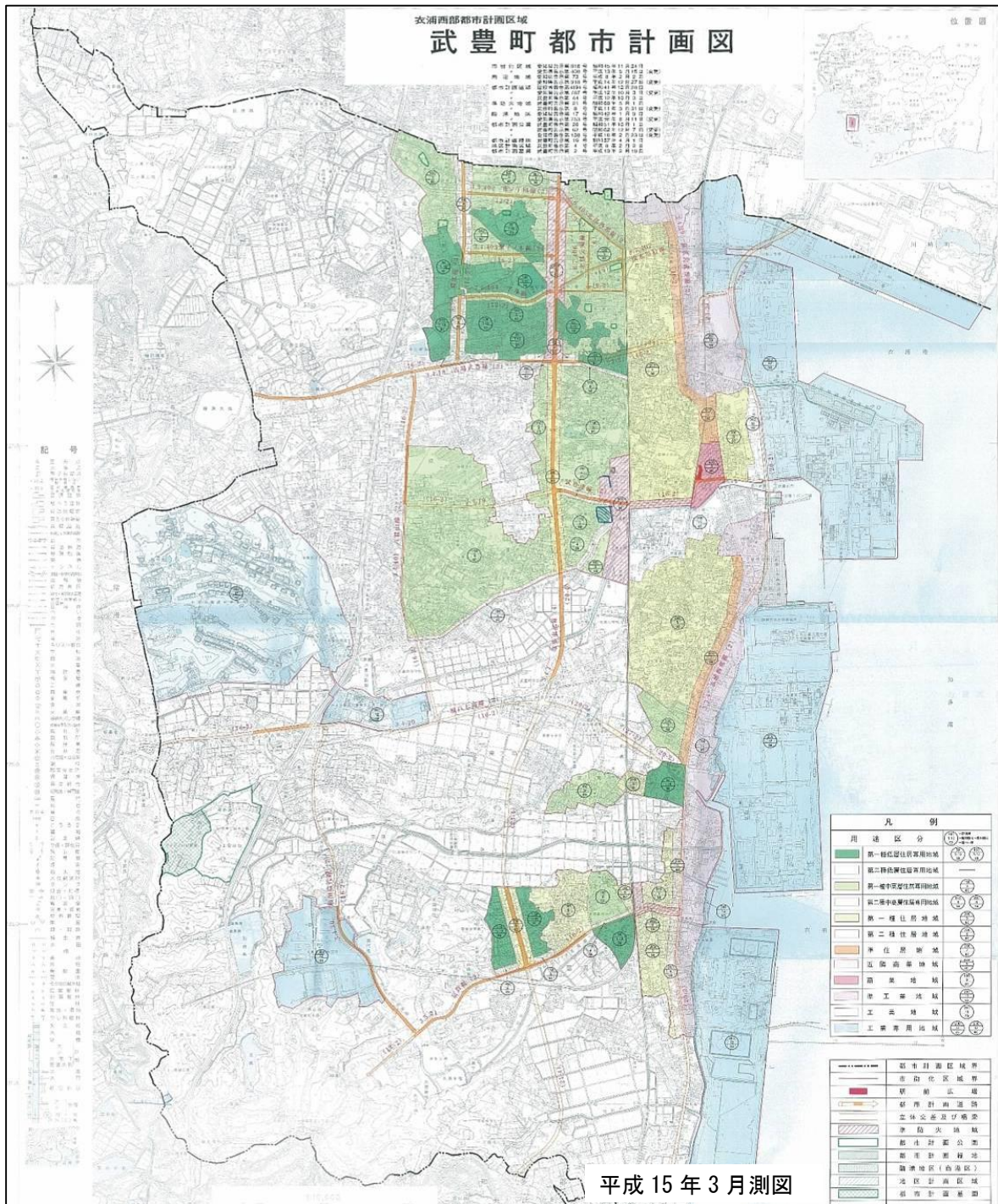
下の図は、武豊町の地区別人口を地図上に示したものである。JR 武豊線及び名鉄河和線沿線に人口が集中していることがわかる。また、この人口が集中しているエリアは、都市計画法上の「市街化区域」と概ね一致する。

図 1-4 武豊町 地区別人口



〈資料〉平成17年度国勢調査(技研商事『Market Analyzer』を用いて作成)

图 1-5 武豊町都市計画図



3. 平成 15 年度の巡回バス試行運行評価

武豊町では、平成 15 年に公共施設の利便性を高めることをねらいとした「巡回バス運行」を試行している。ここでは、当時の試行運行の実施概要、利用状況と利用者アンケート結果を整理する。

(1) 試行運行実施概要

平成 15 年 2 月策定の「武豊町巡回バス試行運行事業基本計画」等によると、試行運行の概要は以下のようになっている。

図 1-6 武豊町巡回バス試行運行実施概要

<p>○実施の目的</p> <p>町内の各施設を結び、公共施設の利便性を高めることをねらいとした「巡回バス運行」を、平成 15 年度中に試行することにより、利用状況等を把握し、本格実施、中止・延期等も含めた 16 年度以降の方向性を判断することを目的とする。</p>
<p>○運行日</p> <p>平成 15 年 8 月 1 日(日)から平成 15 年 10 月 31 日(日)まで</p>
<p>○経路</p> <p>役場本庁舎を中心に、北西・南東コース、北東・南東コースの 2 コースを巡回(次ページ参照)</p>
<p>○停留所</p> <p>北西・南東コース 30 か所 北東・南西コース 25 か所</p>
<p>○事業方式</p> <p>旅客運送専門業者へ委託</p>
<p>○運行時間</p> <p>8:00~17:00(12:00~13:00 は休憩時間)、1 日 8 便、一周約 60 分</p>
<p>○車両</p> <p>9 から 10 人乗りワゴン(乗客定員 8~9 人) 2 台</p>
<p>○料金</p> <p>1 回 100 円(各コース間の乗り継ぎは乗車 1 回とする)</p>
<p>○事業費</p> <p>バス運行費：6,405,000 円 バス停作成費等：758,582 円 計：7,163,582 円</p>

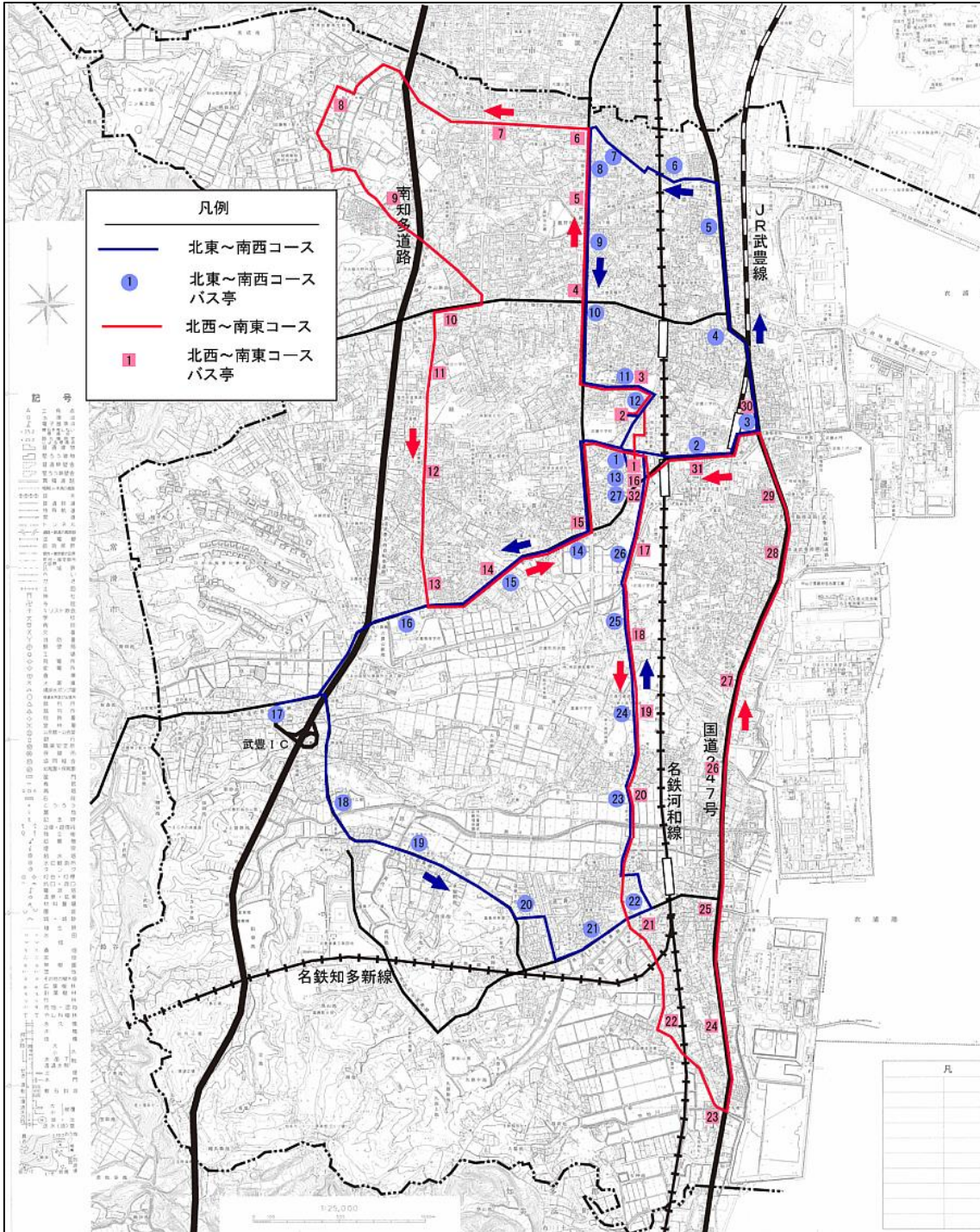
(2) 利用状況

下表は、巡回バス試行運行の利用状況を示したものである。全体の利用者数が 1 日あたり 35.5 人、バス 1 台あたり 2.2 人となっている。また、人口の多い北部地域を広くカバーする北西～南東コースが、北東～南西コースの 2 倍程度の利用者を得ていることがわかる。

表 1-2 試行運行利用状況 (単位:人)

	総利用者数	1日あたり 平均利用者数	1台あたり 平均利用者数
北東～南西コース	1,083	11.8	1.5
北西～南東コース	2,168	23.7	3.0
計	3,251	35.5	2.2

図 1-7 試行運行コース図



(3) アンケート結果

①巡回バス利用者（車内）アンケート調査結果

表 1-3 武豊町巡回バス施行運行車内アンケート集計表

H15.11.10現在

コース 実施月	馬場・市原				北山・新田				合計	
	8月	9月	10月	小計	8月	9月	10月	小計	合計	比率
1、あなたの年齢はどの年齢層になりますか。										
①満20歳未満	29	12	10	51	66	33	25	124	175	9%
②満20歳以上～60歳未満	40	43	53	136	129	109	133	371	507	26%
③満60歳以上	67	81	128	276	218	310	457	985	1,261	65%
1、の計	136	136	191	463	413	452	615	1,480	1,943	100%
乗車人員	394	327	362	1,083	727	725	716	2,168	3,251	
回収率	35%	42%	53%	43%	57%	62%	86%	68%	60%	
2、これからどこへいきますか。										
①役場・保健センター等公共機関	28	43	45	116	120	125	173	418	534	27%
②スーパー・商店等	27	25	51	103	87	96	156	339	442	22%
③病院・治療院等	21	25	45	91	58	81	136	275	366	19%
④その他	60	44	59	163	155	147	167	469	632	32%
2、の計	136	137	200	473	420	449	632	1,501	1,974	100%
乗車人員	394	327	362	1,083	727	725	716	2,168	3,251	
回収率	35%	42%	55%	44%	58%	62%	88%	69%	61%	
3、何回目のご利用ですか。										
①初めて	65	26	24	115	133	73	58	264	379	20%
②2回～5回目	60	45	45	150	196	120	109	425	575	30%
③6回～10回目	8	27	38	73	58	116	127	301	374	19%
④10回目以上	3	38	81	122	25	134	319	478	600	31%
3、の計	136	136	188	460	412	443	613	1,468	1,928	100%
乗車人員	394	327	362	1,083	727	725	716	2,168	3,251	
回収率	35%	42%	52%	42%	57%	61%	86%	68%	59%	

②住民向けアンケート調査結果

表 1-4 巡回バス試行運行について アンケート集計表

H15.12.1現在

質問1	あなたは、どの年齢層になりますか。		
	1 満19歳以下	20	5%
	2 満20歳以上から59歳まで	256	62%
	3 満60歳以上	136	33%
	合計	412	100%
質問2	武豊町巡回バス試行運行の内容をどれくらい知っていますか。		
	1 おおよその走行コースまで知っていた	77	19%
	2 町内を走っていることは知っていた	257	62%
	3 全く知らなかった	78	19%
	合計	412	100%
質問3	武豊町巡回バスに乗ったことはありますか。		
	1 2回以上乗った	13	3%
	2 1回乗った	4	1%
	3 1回も乗ったことはない	395	96%
	合計	412	100%
質問4	利用料金は一回100円(乗り継ぎ可能)ですがどう思われますか。		
	未回答	12	3%
	1 無料又はもっと安くするべき	31	8%
	2 100円で適当である	294	71%
	3 もっと高くするべき	75	18%
	合計	412	100%
質問5	巡回バスを本稼動すると年間2,555万円以上の経費がかかりますが、実施する必要があると思いますか。		
	未回答	2	0%
	1 必要がある	94	23%
	2 不明	131	32%
	3 必要ない	185	45%
	合計	412	100%

※アンケート依頼数1,011通(アンケート郵送依頼数1,017通-返送・返戻6通)

※回収率41%(回収件数412÷アンケート依頼数1,011×100)

※%は、小数点以下四捨五入

③町政モニターアンケート調査結果

- ・回答率 33人中 31人 (94%)
- ・グラフ内のパーセンテージは、回答者31人を100%とした場合の割合

図 1-8 町政モニターアンケート結果 (質問1～3)

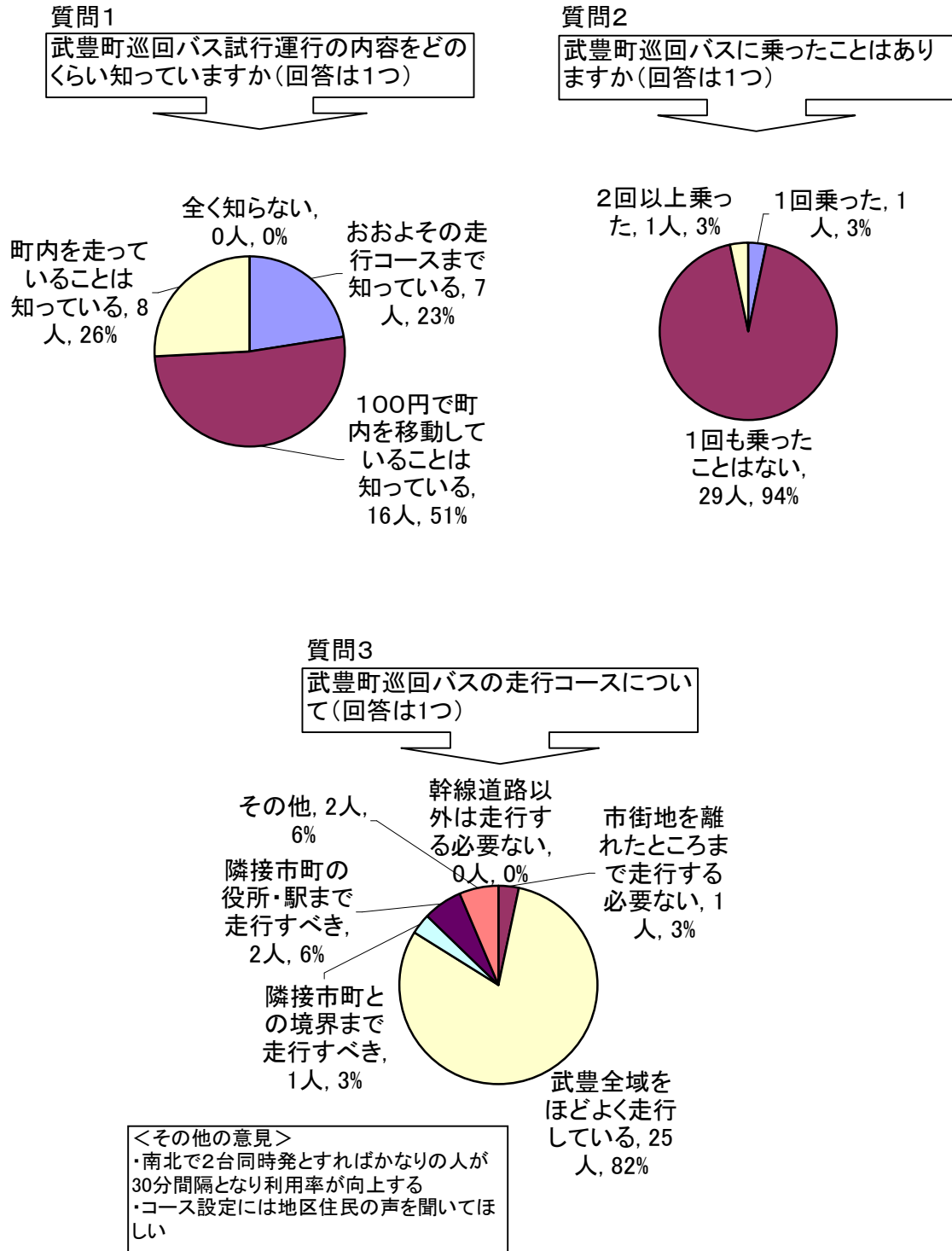
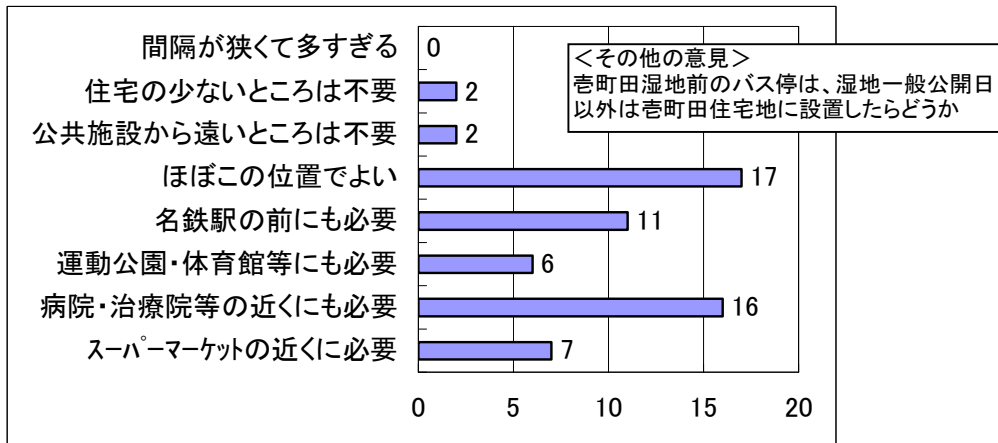


図 1-9 町政モニターアンケート結果（質問 4～6）

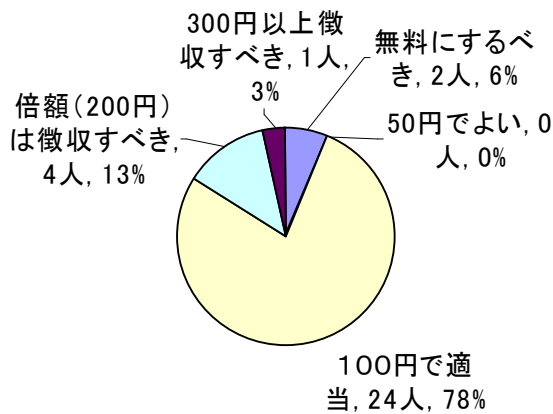
質問4

停留所設置場所について(複数回答可)



質問5

利用料金は一回 100 円 (乗り継ぎ可能) について (回答は 1 つ)



質問6

未就学児の利用料金は無料となっていますがどう思いますか(回答は1つ)

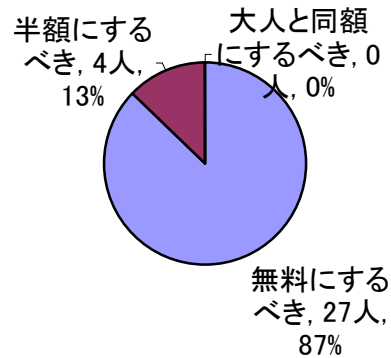
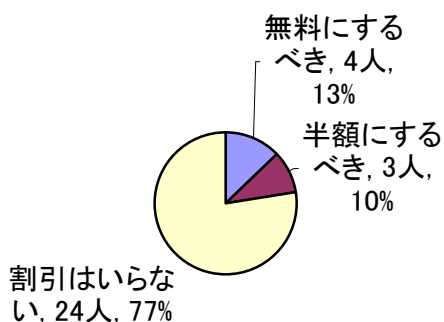


図 1-10 町政モニターアンケート結果（質問7～10）

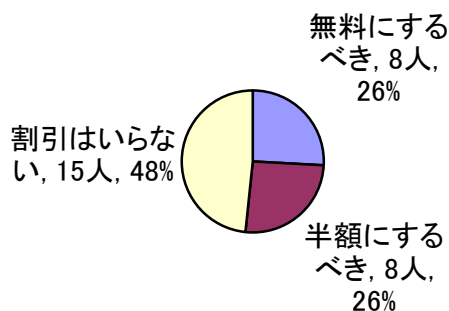
質問7

満60歳以上の人の利用料金の割引はありませんがどう思いますか(回答は1つ)



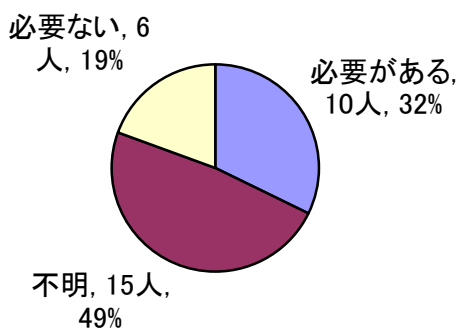
質問8

障害者の利用料金の割引はありませんがどう思いますか(回答は1つ)



質問9

巡回バスを本稼動すると年間2,500万円以上の経費がかかりますが、実施する必要があると思いますか(回答は1つ)



質問10

巡回バス試行運行意見・質問

今回の運行について

- ・PR不足(4人)
- ・町民へ利用状況を知らせるべき(2人)
- ・利用数に対し経費がかかりすぎ(3人)
- ・利用者が少ない(5人)
- ・利用者には好評、継続を望む声を聞く(4人)

本稼動について

- ・利用者が増えれば価値はあるが、現段階では利用者が少ないため実施する必要はない(4人)
- ・財政状況で判断を。厳しいなら延期すべき(5人)
- ・公共施設利用の向上も含め、より良い方法の検討を(2人)
- ・利用者の声(利用目的、コース等)を聞き判断を
- ・他事業の経費削減で実施可能では。他市町との比較も必要。
- ・運行時間を延長し、利用時間帯を調査することで本数調整をする必要あり
- ・本格導入のための検討をもっとするべき(年間経費を見通した節約、運行時間帯を交互にしバスを1台にするなど)(2人)

<その他の意見>

- ・運転手の車内喫煙はやめてほしい
- ・バスの必要性について学校の協力を得て児童に家庭で話し合いをさせ、クラス毎にまとめることで意見を集約することができるのでは。

表 1-5 町政モニターアンケート結果（データシート）

質問1	武豊町巡回バス試行運行の内容をどのくらい知っていますか(回答は1つ)		
1	おおよその走行コースまで知っている	7	23%
2	100円で町内を移動していることは知っている	16	52%
3	町内を走っていることは知っている	8	26%
4	全く知らない	0	0%
	合計	31	100%

質問2	武豊町巡回バスに乗ったことはありますか(回答は1つ)		
1	1回乗った	1	3%
2	1回も乗ったことはない	29	94%
3	2回以上乗った	1	3%
	合計	31	100%

質問3	武豊町巡回バスの走行コースについて(回答は1つ)		
1	幹線道路以外は走行する必要ない	0	0%
2	市街地を離れたところまで走行する必要ない	1	3%
3	武豊全域をほどよく走行している	25	81%
4	隣接市町との境界まで走行すべき	1	3%
5	隣接市町の役所・駅まで走行すべき	2	6%
6	その他	2	6%
	合計	31	100%

質問4	停留所設置場所について(複数回答可)		
1	スーパーマーケットの近くに必要	7	23%
2	病院・治療院等の近くにも必要	16	52%
3	運動公園・体育館等にも必要	6	19%
4	名鉄駅の前にも必要	11	35%
5	ほぼこの位置でよい	17	55%
6	公共施設から遠いところは不要	2	6%
7	住宅の少ないところは不要	2	6%
8	間隔が狭くて多すぎる	0	0%
	合計	31	100%

質問5	利用料金は一回100円(乗り継ぎ可能)について(回答は1つ)		
1	無料にするべき	2	6%
2	50円でよい	0	0%
3	100円で適当	24	77%
4	倍額(200円)は徴収すべき	4	13%
5	300円以上徴収すべき	1	3%
	合計	31	100%

質問6	未就学児の利用料金は無料となっていますがどう思いますか(回答は1つ)		
1	無料にするべき	27	87%
2	半額にするべき	4	13%
3	大人と同額にするべき	0	0%
	合計	31	100%

質問7	満60歳以上の人の利用料金の割引はありませんがどう思いますか(回答は1つ)		
1	無料にするべき	4	13%
2	半額にするべき	3	10%
3	割引はいらない	24	77%
	合計	31	100%

質問8	障害者の利用料金の割引はありませんがどう思いますか(回答は1つ)		
1	無料にするべき	8	26%
2	半額にするべき	8	26%
3	割引はいらない	15	48%
	合計	31	100%

質問9	巡回バスを本稼動すると年間2,500万円以上の経費がかかりますが、実施する必要があると思いますか(回答は1つ)		
1	必要がある	10	32%
2	不明	15	48%
3	必要ない	6	19%
	合計	31	100%

4. 地域公共交通に関する現況調査のまとめ

(1) 総合計画での位置づけ

「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画」での、地域公共交通の位置づけをまとめると以下のようにになっている。

○基本構想

「安全に暮らせるまち」

○分野別将来像

「道路や公共交通を利用して気軽に移動できるまち。」

○実現方針

「日常生活の利便性を高めるため、町内の生活拠点へ気軽に移動できる道路と公共交通の整備を進めます。」

○施策方針

「公共施設、医療機関、商業施設など、日常の生活拠点へ気軽に移動できる地域公共交通体系を、地域の意見を活かしながら整備します。」

(2) 潜在需要となる人口動向

- ・武豊町の人口は、平成29年までゆるやかに増加する見込みである。
- ・国勢調査結果から通勤・通学者の内に鉄道を利用していると思われる人が一定以上おり、これらをターゲット（潜在需要）と捉えることも可能である。
- ・ルート設定の判断材料として人口分布をみると、市街化区域に人口が集中していることが確認された。

(3) 平成15年度の巡回バス試行運行評価

- ・2路線それぞれ1日8便の試行運行を行ったが、1日あたりの平均利用者が35.5人と低い水準に留まった。
- ・住民アンケートでは、本稼働の「必要がある」と回答した住民は全体の23%、「必要ない」は45%であった。
- ・町政モニターアンケートでは、本稼働の「必要がある」と回答した住民は全体の32%、「必要ない」は19%であった。

第2章 アンケート調査等に見る地域の意向

住民アンケート等をもとに把握された武豊町民の交通行動の特性等をもとに、今後の公共交通（バス）に対する要望や留意点を整理した。

1. 調査概要

(1) 住民アンケート調査実施概要

図 2-1 住民アンケート調査実施概要

実施期間	平成 20 年 7 月中旬～8 月上旬
調査対象	武豊町在住者 3,000 名を抽出
調査方法	郵送配付・郵送回収
回収数	1,505 件
回収率	50.2%
回答者の構成	<ul style="list-style-type: none"> 居住地域 町内の全域より回答を得ることができた 年齢構成 幅広い世代より回答を得ることができた 性別 男性 4 割強 女性が 5 割強と女性からの回答が多かった

(2) 鉄道利用者アンケート調査実施結果

図 2-2 鉄道利用者アンケート調査実施概要

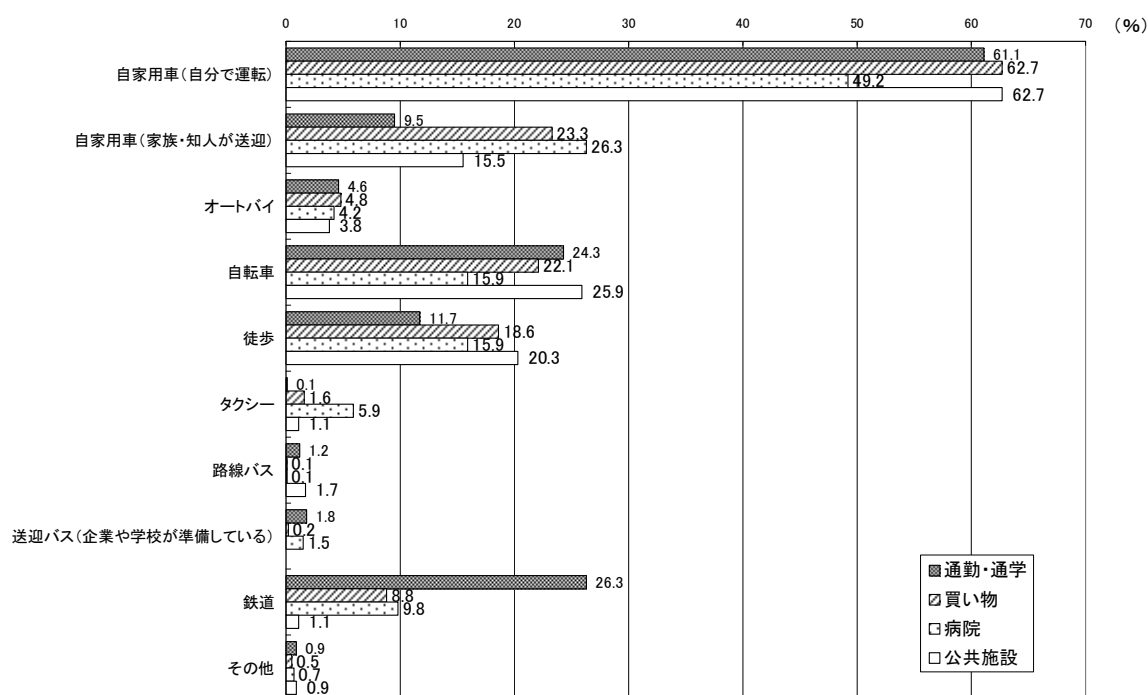
実施期間	平成 20 年 7 月中旬～8 月上旬
調査対象	町内鉄道駅利用者 1,000 名に配付
調査方法	主要駅での直接配付・郵送回収 < JR 武豊・知多武豊・富貴 >
回収数	242 件
回収率	24.2%
回答者の構成	<ul style="list-style-type: none"> 居住地 駅近隣の地域に居住する方からの回答が多かった 年齢構成 40～60 歳代の通勤利用者を中心に、幅広い世代より回答を得ることができた 性別 男女比はほぼ均等であった

2. 外出時の交通行動

(1) 利用する交通手段の現状

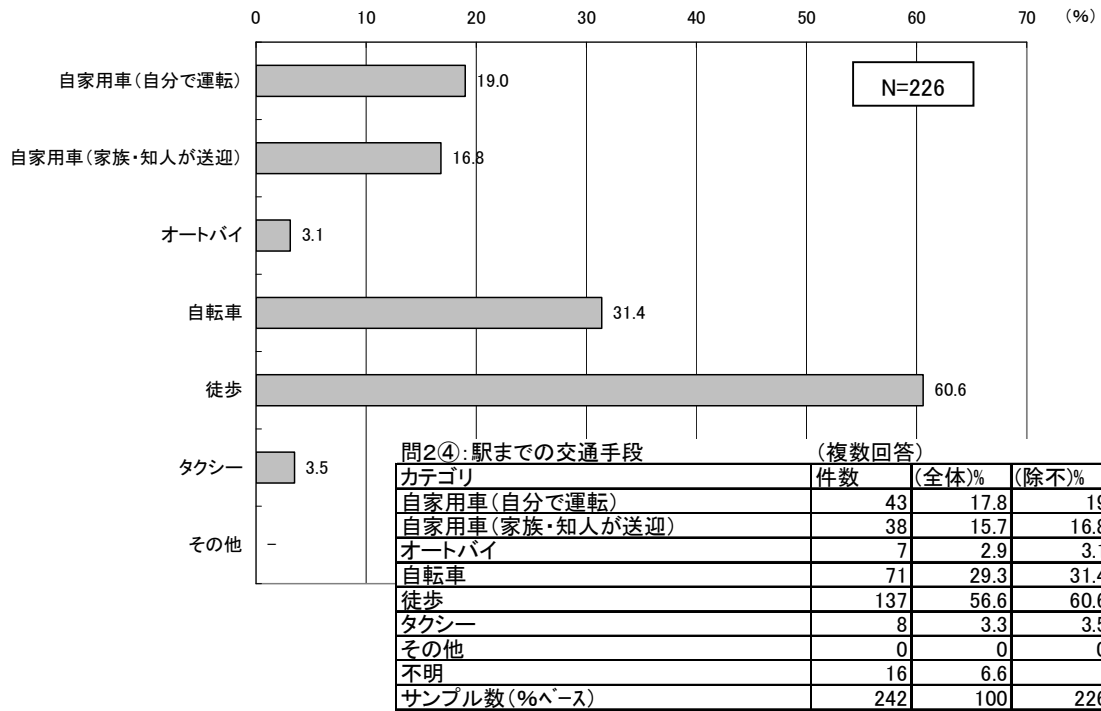
- ・外出の目的毎の交通手段としては、自家用車を利用するケースがいずれの場合でも多かった。なお、通勤・通学については鉄道を利用するケースが多い。
- ・自家用車の利用については、家族や知人が送迎するケースを含めると全体の8割近くになっており、武豊町民の多くが自家用車に依存した交通行動を取っている。
- ・その他の手段としては、買い物や公共施設への訪問において、自転車を利用するケースも多い。

図 2-3 住民アンケートにみる外出目的別利用交通手段（複数回答）



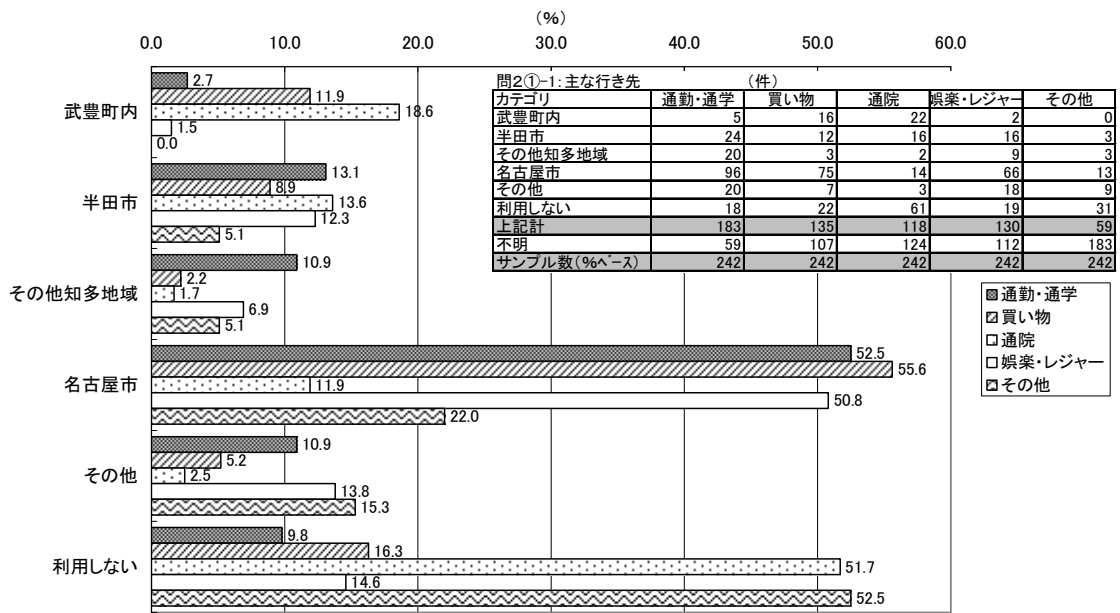
※複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても100%にならない場合があります。

図 2-4 鉄道利用者アンケートにみる駅までの交通手段と主な行き先



※複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても 100%にならない場合があります。

主な行き先まとめ (単一回答)



※四捨五入の都合から、比率を合算しても 100%にならない場合があります。

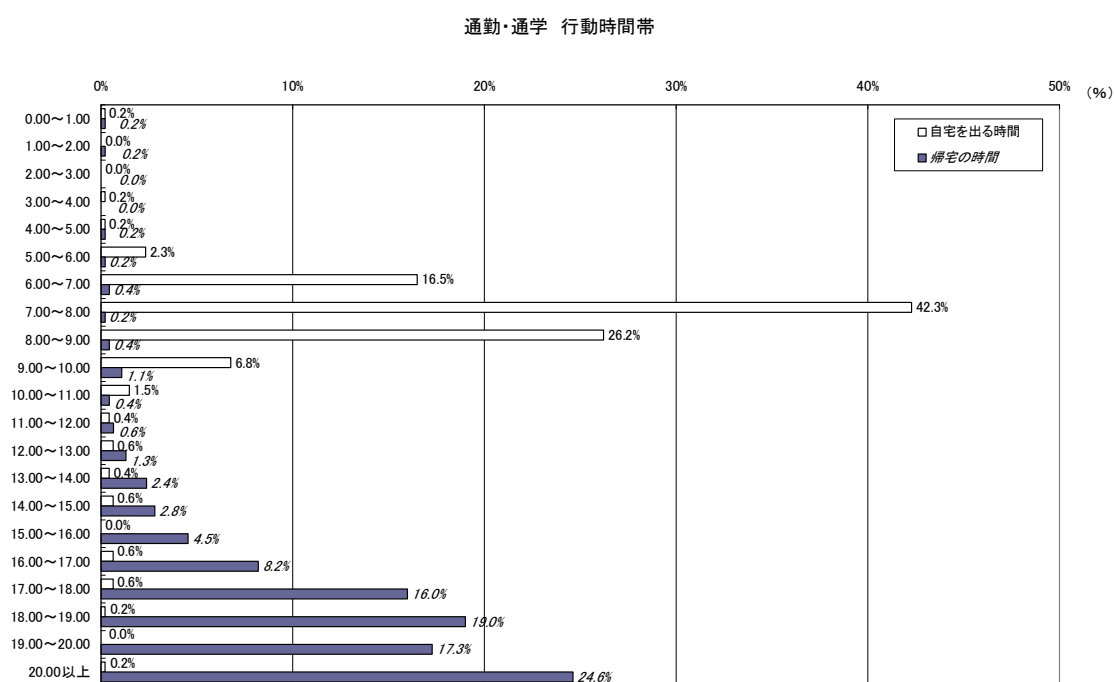
【主な留意点】

- 自家用車に依存した交通行動。
- 「買い物」「通院」「公共施設」等の利用は、頻度等を考慮して、バス導入を検討すべき。
- 鉄道利用者の多くが通勤・通学で、駅までは徒歩・自転車を利用する人が多い。
鉄道駅への結節は、時間と目的を想定してバス導入を検討すべき。

(2) 外出・帰宅の時間帯

- ・「通勤・通学」については7時台から、「通院」については8時台から外出される比率が大きく伸びている。なお、買い物については10時台からが多い。
- ・「通勤・通学」については、最終目的地までの時間から逆算して自宅を出ている行動パターンを示しており、出勤時は早く、帰宅時は遅い。
- ・「通院」については施設開所時刻にあわせて行動しているケースが伺われる。
- ・「買い物」については施設開所時刻とともに、他の用事を済ませた後に向かうケースも推察され、分散している。

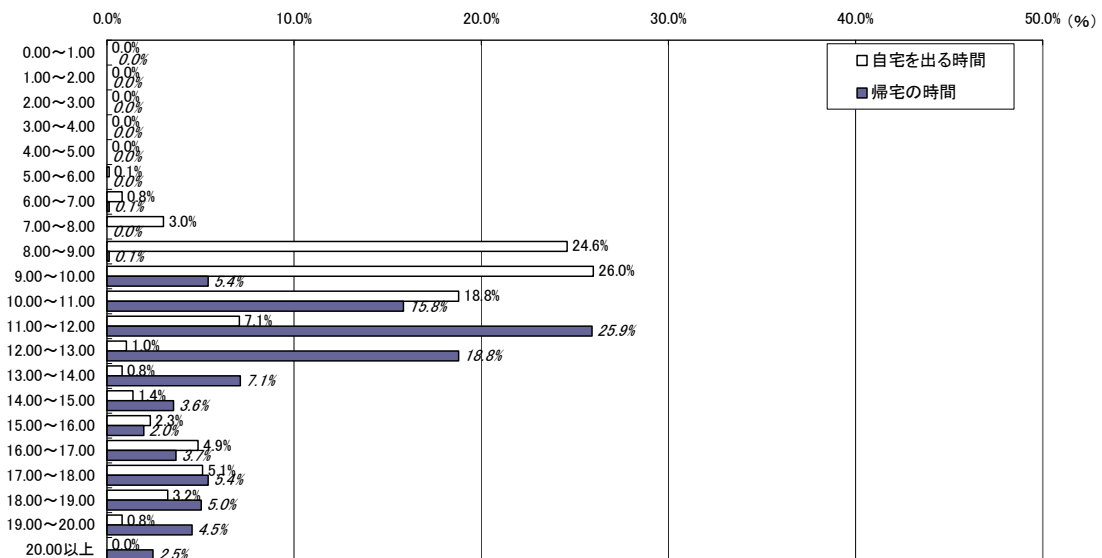
図 2-5 住民アンケートにみる通勤・通学の行動時間帯（単一回答）



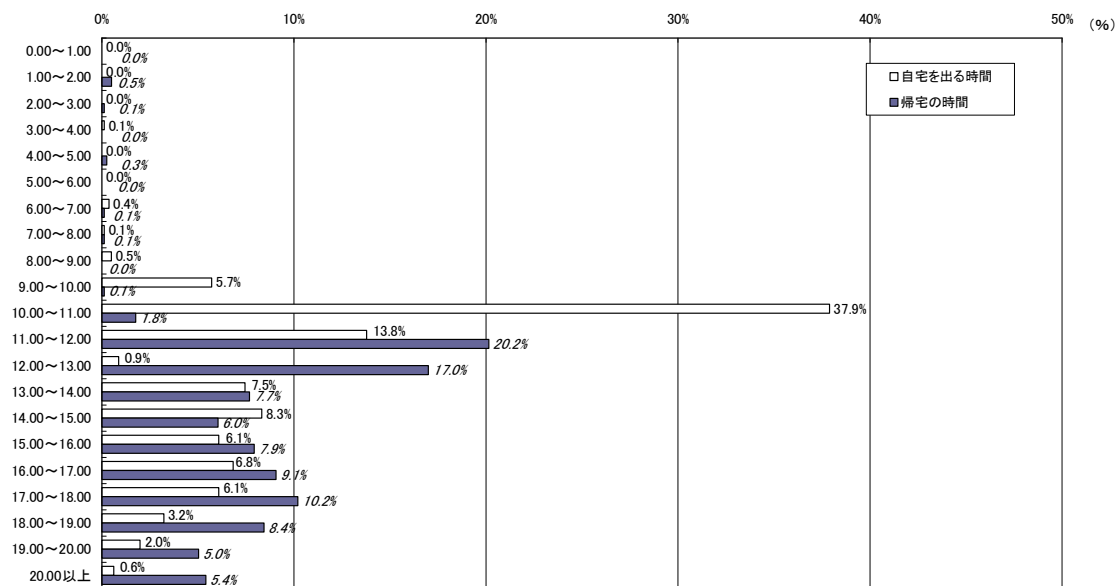
※四捨五入の都合から、比率を合算しても100%にならない場合があります。

図 2-6 住民アンケートにみる通院・買い物の行動時間帯（単一回答）

○通院の行動時間帯



○買い物の行動時間帯



※四捨五入の都合から、比率を合算しても 100%にならない場合があります。

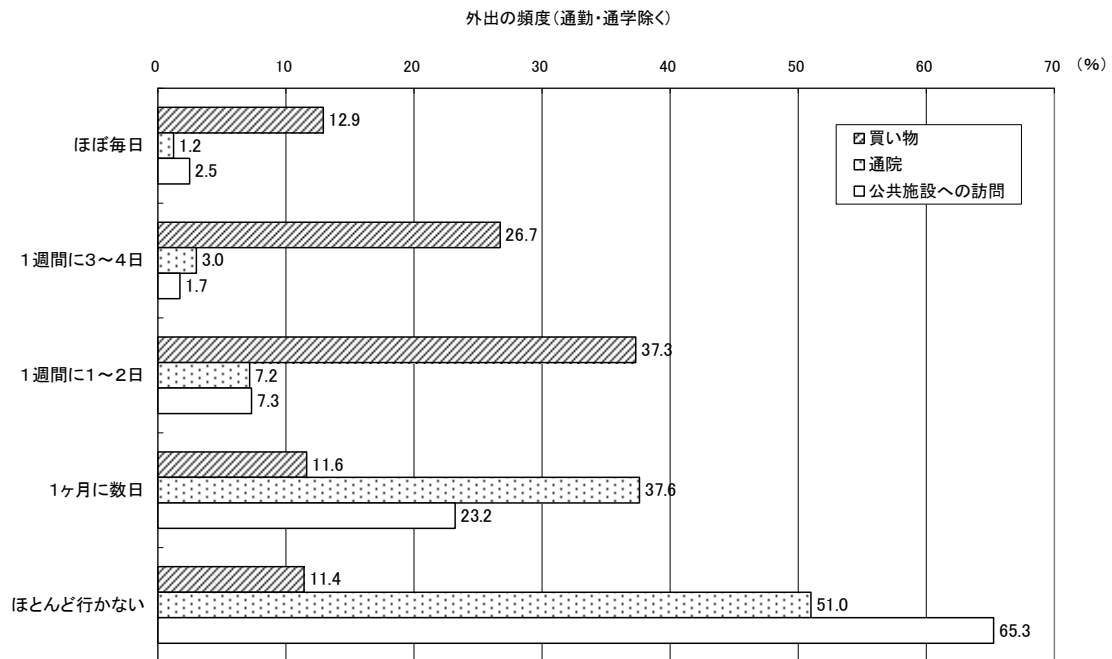
【主な留意点】

- 6～8 時台が通勤目的、9 時台～が買い物・その他の目的。
- 運行時間の設定、時間帯に応じてルートや停留場所を変更させることも重要。
- 運行スケジュールについて、用事を済ませる所要時間として1～2時間程度を想定し、上下便のダイヤ設定を検討することも重要。
- 「通勤・通学」目的への対応は要検討。

(3) 外出頻度

- ・「買い物」「通院」「公共施設への訪問」のなかで、「買い物」の頻度は高く週に1, 2回程度出掛けるケースが多い。
- ・「通院」「公共施設への訪問」の頻度は月に数日程度が多く、多頻度なケースとしても週に1回程度となっている。

図 2-7 住民アンケートにみる外出の頻度（単一回答）



※四捨五入の都合から、比率を合算しても100%にならない場合があります。

【主な留意点】

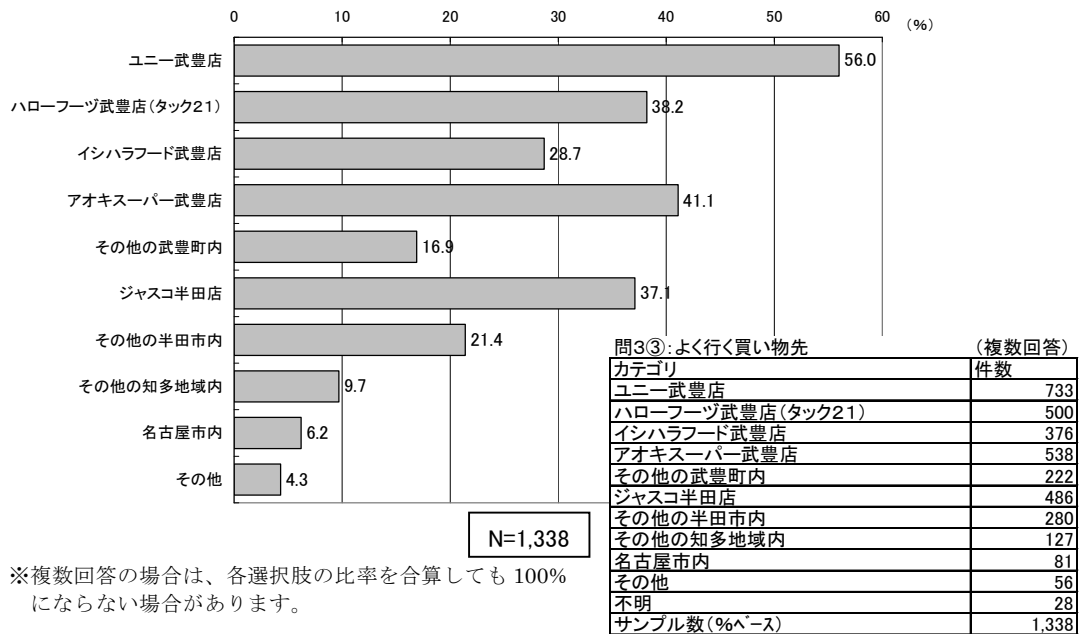
- 「買い物」「通院」の利用頻度に応じた、運行頻度設定が重要。
- 買い物は週2, 3回程度、通院や公共施設は月に数回の頻度でカバー可能。

3. 町内の主な立ち寄り先

(1) 買い物行動

- ・「ユニー武豊店」の利用が半数以上となっている。このほか、「アオキスーパー武豊店」、「ハローフーズ武豊店」と続いている。ジャスコ半田店の利用も認められる。

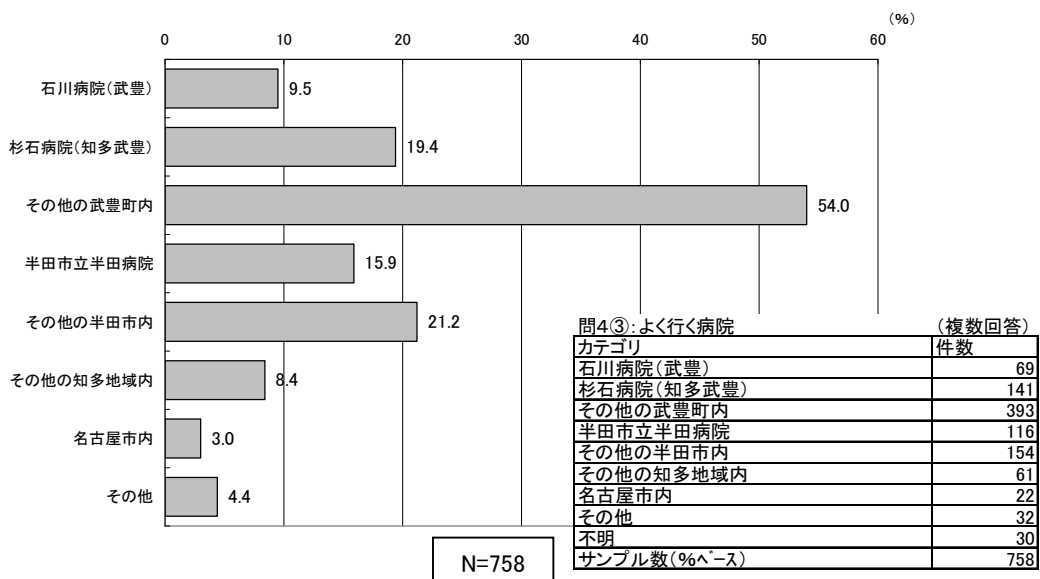
図 2-8 住民アンケートにみる買い物先（複数回答）



(2) 通院行動

- ・通院先については武豊町内での病院利用が多く、半田市立半田病院への利用は、全体の2割に満たない。

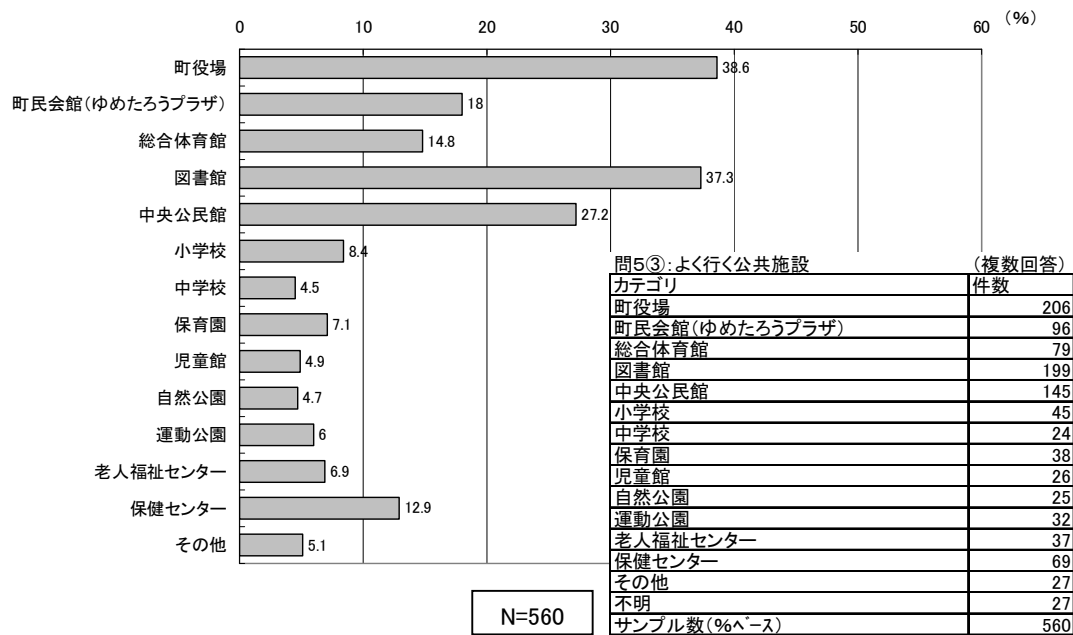
図 2-9 住民アンケートにみる通院先（複数回答）



(3) 公共施設

- ・利用意向の高い公共施設としては、「町役場」「図書館」「中央公民館」「町民会館（ゆめたろうプラザ）」となっている。

図 2-10 住民アンケートにみる利用する公共施設（複数回答）



※複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても 100% にならない場合があります。

【主な留意点】

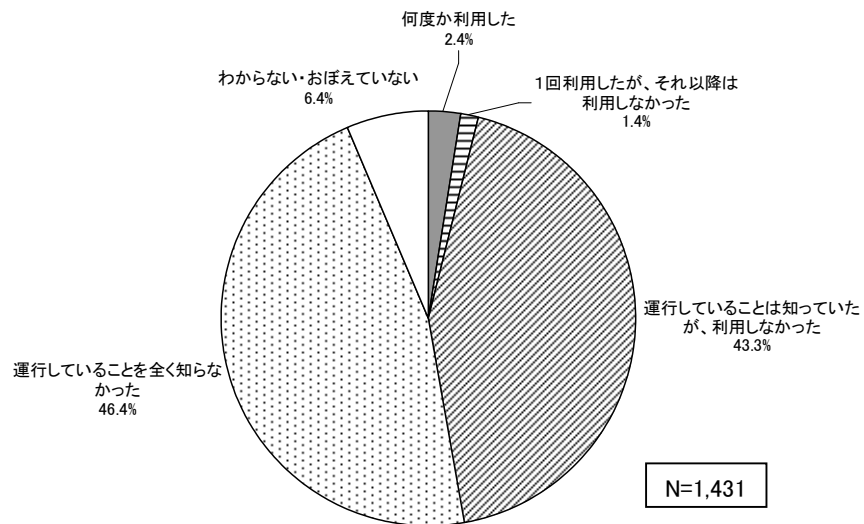
- 主な立ち寄り先については、町外(半田市)の利用も認められるが、概ね武豊町内での利用が多いことが確認できた。(町内移動を優先的に検討すればニーズはカバー)。
- ルートや停留所の設定は、ニーズの高い施設に配慮した設定が重要。

4. 新しい地域公共交通に対する意向

(1) 平成15年度実施の武豊町巡回バス試行運行の認知度

- ・武豊町巡回バスの利用経験者は4%未満。
- ・全く知らなかった住民も4割強見られた。

図 2-11 住民アンケートにみる巡回バス試行運行の認知度（単一回答）



※四捨五入の都合から、比率を合算しても100%にならない場合があります。

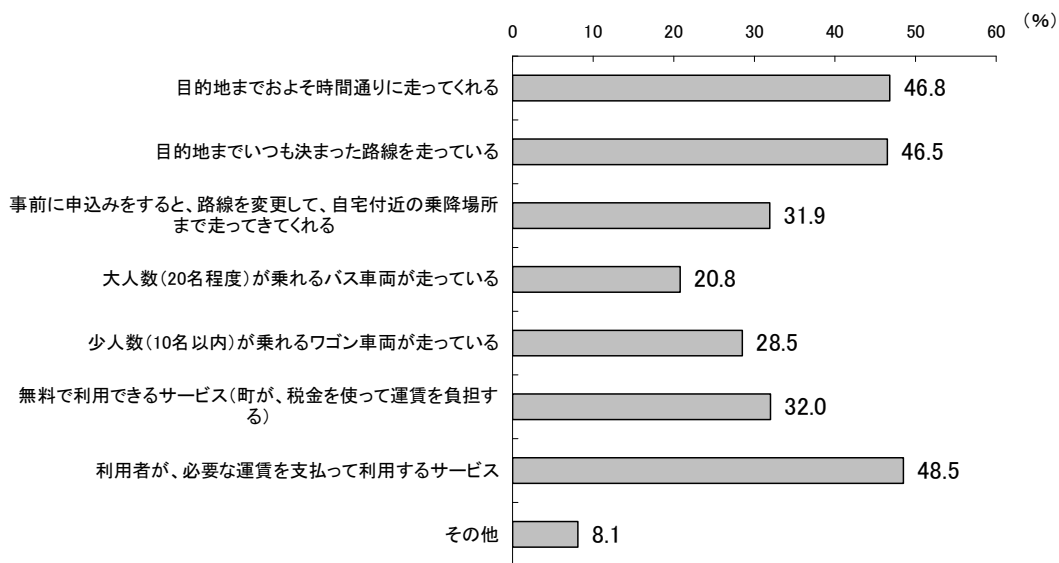
【主な留意点】

- バス利用促進は、認知度向上が必要不可欠。周知方法が重要。
- 町内のイベントとのタイアップによる体験利用、町内の各種団体との連携や市民活動団体への情報提供などの利用促進も必要とされる。

(2) 地域公共交通サービスに対する期待

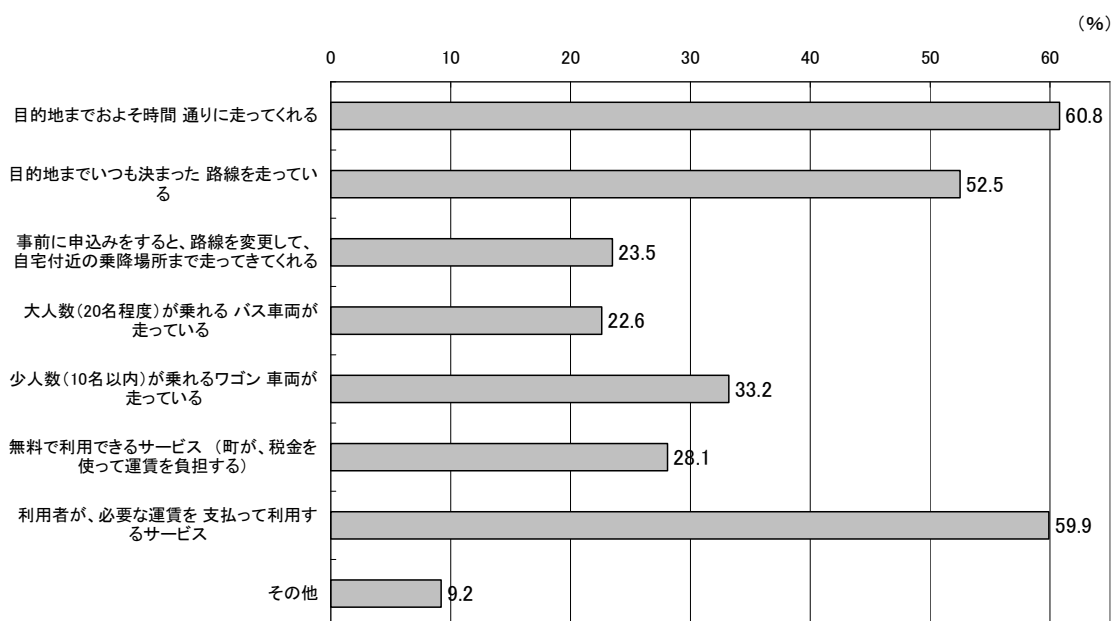
- ・ 定時定路線型で小型車両を利用した効率的なイメージをもつ交通サービスに対する意向が高い。
- ・ 受益者負担（運賃負担）に対する理解も高い。
- ・ 運営方式について、行政による支援・補助に対する要請強い。
- ・ 公共交通のイメージは、「町内の手軽な移動手段」「環境に優しい」という意見が多い。

図 2-12 どのような地域公共交通サービスを実施すべきか
○住民アンケートにみる公共交通への要請（複数回答）



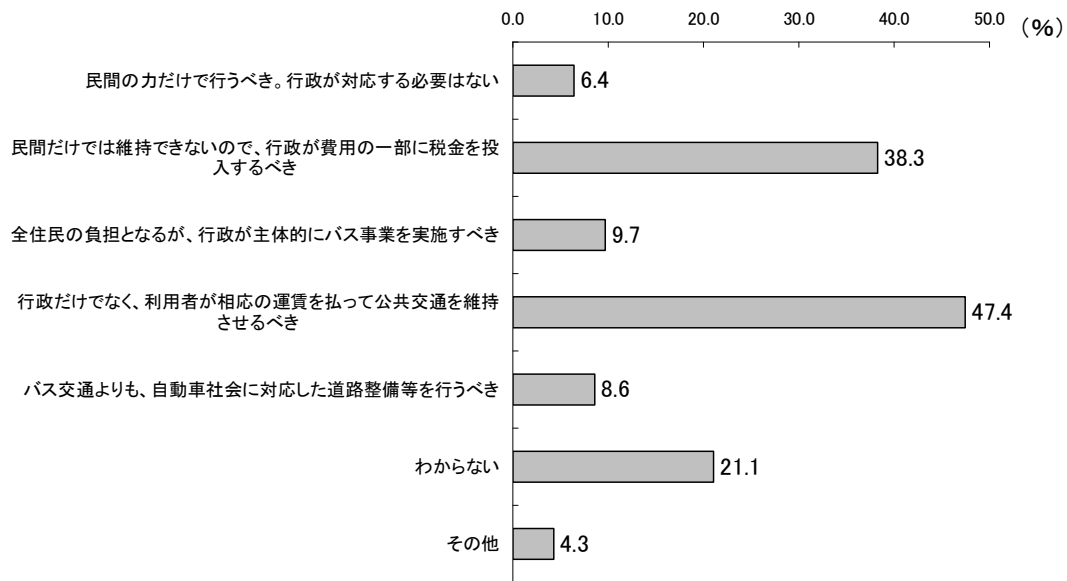
※複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても 100% にならない場合があります。

○鉄道利用者アンケートにみる地域公共交通への要請（複数回答）



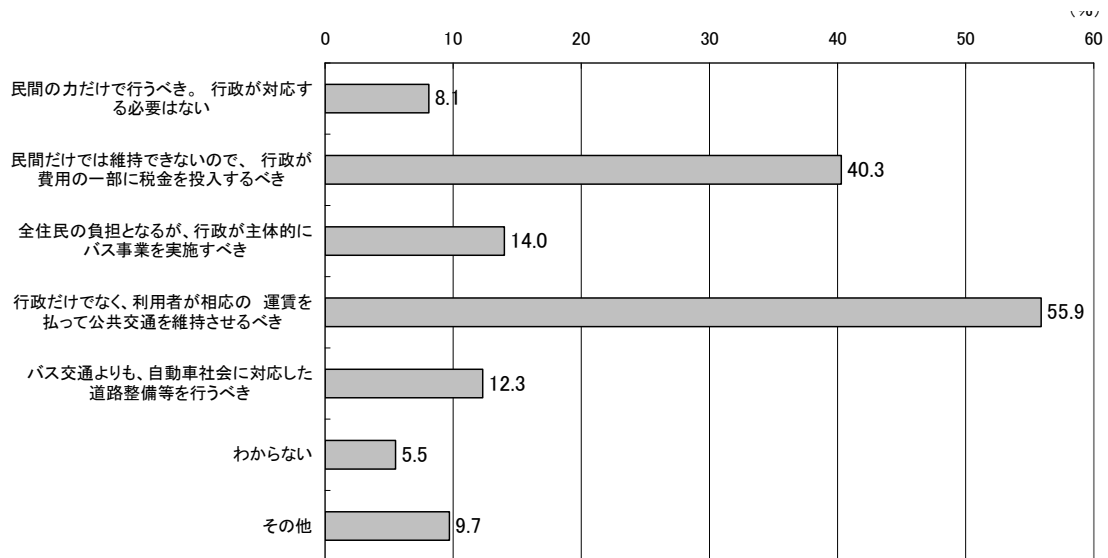
※複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても 100% にならない場合があります。

図 2-13 地域公共交通（バス）の整備をどう進めるべきか
 ○住民アンケートにみる整備方法意向（複数回答）



※複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても 100% にならない場合があります。

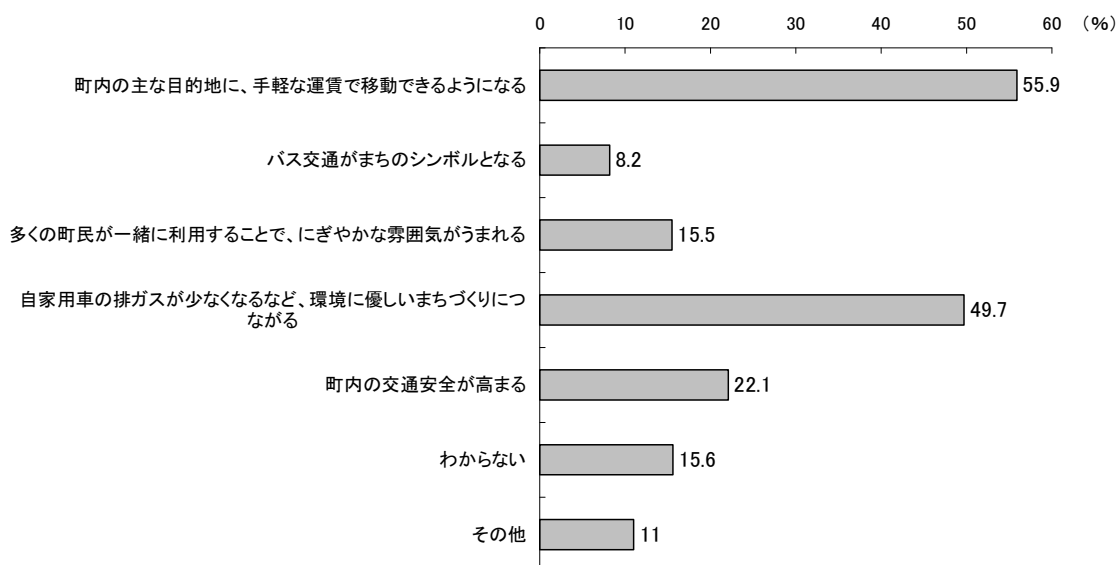
○鉄道利用者アンケートにみる整備方法意向（複数回答）



※複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても 100% にならない場合があります。

図 2-14 地域公共交通に求めるイメージ

○住民アンケートにみるバスのイメージ（複数回答）



※複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても 100% にならない場合があります。

【主な留意点】

- 地域公共交通(バス交通)の想定されるイメージの構築には、応分の料金負担と行政による税金投入により整備することが住民ニーズである。
- 定時定路線による小型車両の運行、町内を手軽に移動できる有料の事業、税金投入により維持というイメージが強い。

5. 主要企業の意向（ヒアリング結果）

武豊町内の主要企業として、日油株式会社（愛知事業所）、ファイザー株式会社（製造部門名古屋工場）、JFEスチール株式会社（知多製造所）、旭硝子株式会社（愛知工場）に対するヒアリングを通して、従業員の通勤実態や地域交通の利用見通し等について確認した。

主要企業従業員における地域公共交通（バス）の利用見通しは、自動車通勤の定着、交代勤務や残業等の勤務状況等により、地域公共交通（バス）が利用されるとは考えにくい。

また、一部企業から企業誘致の観点から送迎バスの運行要請が認められるものの、周辺企業との共同送迎に対する協議が全く行われておらず、経済界としてまとまったレベルでの要望でないことから、特定企業に限った送迎サービスの運行の実施は考えづらい。

以上より、今回検討しているコミュニティバスにおいて、町内立地企業（従業員）に対するサービス提供は想定しないものとする。加えて、企業所有のバスをコミュニティバスとして、開放・活用することも企業の理解が得られず難しい。

第3章 武豊町における地域公共交通の基本的考え方

1. 武豊町における地域公共交通の現状と課題

(1) 上位計画にみる対応

- ・「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画」にて、地域公共交通を充実する施策方針をたて、「公共施設、医療機関、商業施設など、日常の生活拠点へ気軽に移動できる地域交通体系を、地域の意見を活かしながら整備する」こととしている。

(2) 地域ニーズにみる対応

○外出時の交通行動

- ・現状の外出時の交通手段としては、自家用車が圧倒的に多い。
- ・通勤通学を除く外出頻度としては、買い物は週2～3回、通院や公共施設へは月に数回となっている。

○地域公共交通サービスへの期待と利用意向

- ・定時定路線、小型車両を利用した効率的なイメージを持つ交通サービスに対する意向が認められる。
- ・運賃負担に対する理解も認められるが、行政による運行支援の期待も強い。

2. 地域公共交通総合連携計画の基本方針（将来像）・計画期間・対象地域

(1) 計画の基本方針（将来像）

地域公共交通総合連携計画における基本方針（将来像）は、「たけとよ ゆめたろうプラン 第5次武豊町総合計画」での考え方を踏襲し、武豊町の移動制約者であるお年寄り等が、安全に暮らせ、気軽に移動できる環境を構築することを目指す。

基本方針（将来像）：「お年寄り等が、安全に暮らせ、気軽に移動できる生活の足の確保」

(2) 計画期間

平成21年度に武豊町地域公共交通会議にて地域公共交通総合連携計画を策定、翌平成22年度を計画のスタート時とし、計画期間は5年間とする。

計画期間：「平成22年度～平成26年度」

(3) 対象地域

対象地域は、「武豊町全域」とする。

3. 計画の目標：地域公共交通（コミュニティバス）のサービス設定の考え方

武豊町の新たなコミュニティバスの導入に当たり、その計画の目標として事業目的やサービス対象等について、下記のように設定する。

（1）市街化区域内（工業系を除く）での地域公共交通空白地域を解消する。

武豊町におけるコミュニティバスの導入目的は、地域公共交通のない空白地域の解消とする。

地域公共交通サービスの導入に当たり、財源的な制約を理由として、武豊町全域を導入当初からカバーすることは想定しない。

当初は、潜在的利用者の多いと思われる市街化区域内（工業系を除く）をカバーする地域を対象とする。

市街化調整区域や市街化区域内の工業系用途地域については、市街化区域内での事業を先行的に進め、2年目以降に段階的に対応するものとする。

（2）移動制約者に対して地域公共交通サービスを提供する（サービス提供先）。

サービス提供先としては、昼間時に、自動車にて外出できない移動制約者を対象とした地域公共交通サービスを提供する。

通勤通学利用が想定される朝夕時間帯については、移動制約者の対象外と想定し、行政として特に地域公共交通サービスを提供しない。

（3）武豊町の拠点エリア・基本的な目的施設へアクセスできるサービスを提供する。

地域公共交通サービスの導入に当たり、そのルート設定については、目的地となる主要施設を抽出し、それら施設にアクセスできるように設定する。

基本的な目的施設としては、「鉄道駅、スーパーマーケット、病院、銀行、郵便局、図書館、保健センター、総合体育館、町民会館、役場」を想定する。

第4章 目標を達成するために行う事業とその実施主体

1. 武豊町コミュニティバス事業

(1) ルート設計の考え方

①武豊町のまちづくりを念頭においた基幹ルートの構築

市街化区域内でも基本的な目的施設が立地している拠点エリアの活性化を支える地域公共交通を設置する。

拠点エリア内の巡回バスを基幹ルートとして位置づける。

②市街化区域内の居住エリアと基幹ルートとの接続による面的カバー

拠点エリア以外の市街化区域内に、基幹ルートと接続した巡回バス（サブルート）を設置する。

市街化区域内の居住者には、乗り換えが発生するが、基本的な目的施設にはアクセス可能な環境を確保する（鉄道駅までは乗り換えなく接続させる）。

③基幹ルートとサブルートの運行頻度に差をもたせたネットワーク（車両2台投入）

○基幹ルート（緑ルート）

基幹ルートは、1周30分以内で巡回するルートとする。

○サブルート（赤・青ルート）

サブルートも1周30分程度で巡回するルートとする。

○基幹・サブ構築の考え方

基幹ルートとサブルート（赤）、基幹ルートとサブルート（青）それぞれに各1台を投入し、基幹ルートを重複運行させることで、運行密度に差を持たせる。

④計画区域

路線計画とその対象区域は、下記の通り設定する。

	対象路線	対象区域
武豊町 コミュニティ バス	基幹線（緑ルート）	名鉄知多武豊駅前～武豊～名鉄知多武豊駅前
	北部線（赤ルート）	名鉄知多武豊駅前～六貫山～名鉄知多武豊駅前
	南部線（青ルート）	名鉄知多武豊駅前～富貴～名鉄知多武豊駅前

⑤ルート・バス停位置

ルート設定については、使用する車両が走行しやすい道路幅員が確保できること、冗長的にならないようにすること等に配慮して設定する。

バス停位置については、一定程度等間隔になるように配置すると共に、道路管理者との協議により、安全に利用できる場所に設置する。

⑥市街化調整区域への対応

市街化調整区域は、市街化を抑制するエリアであることをふまえ、市街化区域の基幹・サブルートの実業化を第一段階とし、2年目以降に試行（実証）運行を想定する。

なお、事業内容としては、みよし市で導入している事前予約制バス（タクシー）運行サービスを念頭に置き、対応するエリアについては、住民の利用が見通せることが重要であるため、事前予約制バス（タクシー）の導入について住民と協議し合意を得たエリアにおいてモデル的に実施するものとする。

⑦老人福祉センター送迎バスについて

福祉施策として無償により運行している老人福祉センター送迎バスについては、事前予約制のバス（タクシー）運行サービスと競合する可能性があるため、当該事業の実施後における相互の利用者数の変化をモニタリングし、場合によっては事業主体の武豊町において老人福祉センター送迎バスの事業存続について検討するものとする。

（２）運行日・運行時間

事業目的、サービス対象の設定に鑑み、運行日は週7日とする。ただし、12月29日から1月3日（6日間）は運休とする。運行時間は概ね8：30～17：30までとする。

（３）実施主体

武豊町地域公共交通会議が事業主体となり、交通事業者に委託する。

(4) 導入車両

導入車両の確保は、武豊町による調達を想定する。

導入車両の規模と車両イメージとしては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）に適応した車両とすることを前提に、利用者数の変化に耐えられるようにするため、ジャンボタクシーではなくバス車両を導入することとし、コミュニティバスとしてイメージが定着している下記車両と同等クラスの車両を想定する。

定員数は、車いす、座席、立席等のシートレイアウトによって決定するものとする。

図 4-1 導入車両イメージ



資料：日野自動車ホームページ <http://www.hino.co.jp/poncho/concept/index.html> より

※武豊町による車両調達を選択した理由

当初は、初期投資を抑え、事業リスクを軽減するために、運行委託先の交通事業者による車両調達を想定した。しかしながら、交通事業者に車両調達を委ねると、投資体力の交通事業者のみに限定されてしまい、事業者選定の選択肢が狭まってしまうデメリットがある（競争原理が働かないため、コスト削減・サービス向上効果が得られない）。

当該事業は、平成 15 年度の実証実験と異なり、永続的な事業継続を念頭においているため、初期投資規模よりも、事業者選定にかかるリスク・コスト削減効果を重視すべきだと判断した。

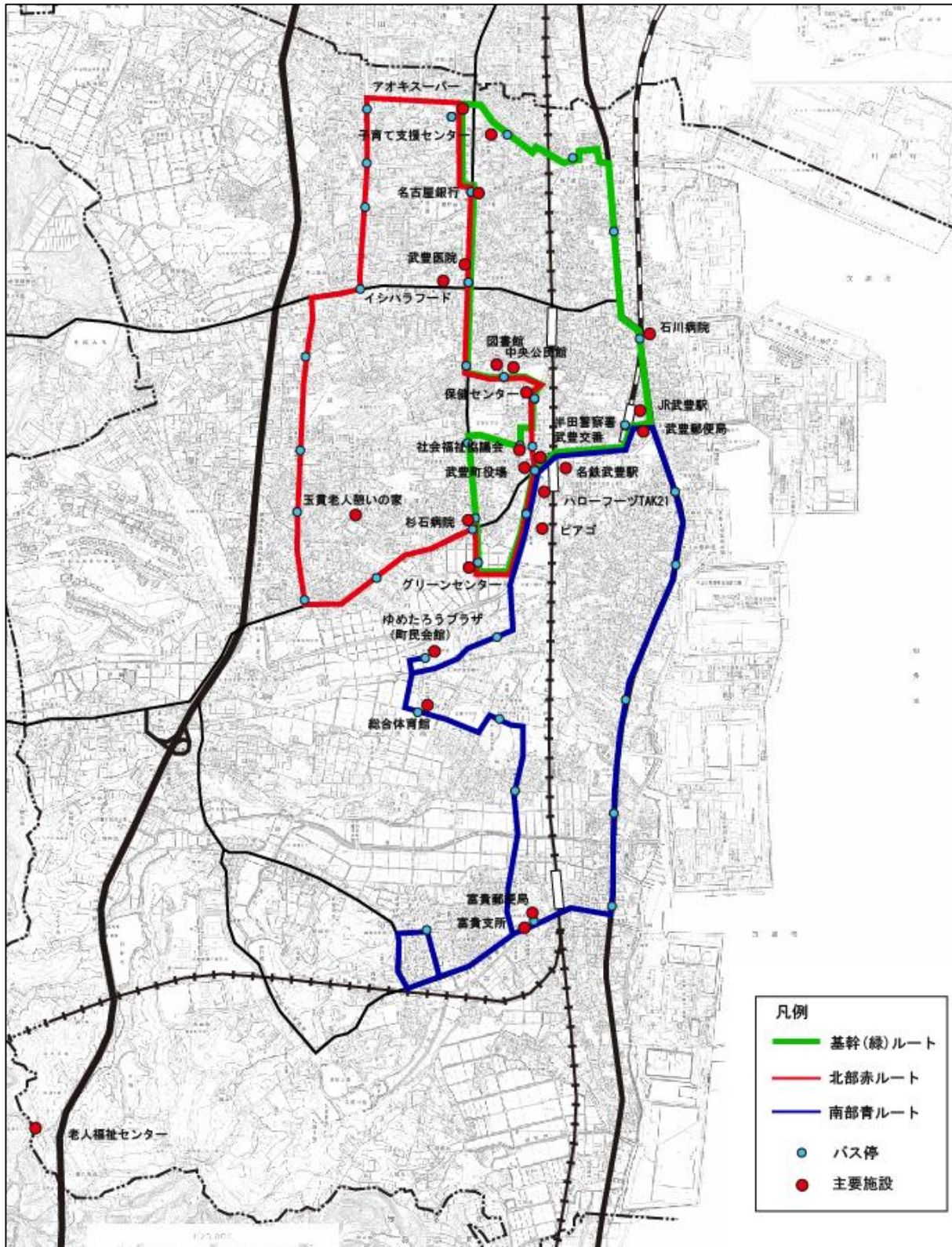
なお、車両タイプの選定については、平成 21 年 7 月 23 日に開催した、車両体験会における参加者アンケート調査結果をふまえ、小型バス車両を選択している。

(5) 運賃設定

運賃収入により事業経費を賄えるように料金設定すべきであるが、周辺自治体の料金設定状況や利用者の利用しやすさ等から、一律 1 回ワンコイン「100 円」と設定する。運賃収入で賄えない欠損金を武豊町が補てんし、原則割引制度等は導入しない。

(6) 基本ルート案

図 4-2 基本ルート案



※ルート・バス停位置は当初案。地元調整や道路整備状況、利用状況に応じて変更する。

(7) ダイヤ設定

表 4-1 想定ダイヤ

	便数	緑1	緑3	緑5	緑7	緑9	緑11	緑13	緑15
	車輛番号	1号車	1号車	1号車	1号車	1号車	1号車	1号車	1号車
基幹（緑）ルート【右周り】	名鉄知多武豊駅前	8:30	9:30	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30	16:30
	ピアゴ西								
	向陽三丁目								
	杉石病院前								
	野菜茶業研究所東	8:35	9:35	10:35	11:35	13:35	14:35	15:35	16:35
	町役場前								
	保健センター前								
	図書館・公民館前								
	長尾児童館前	8:40	9:40	10:40	11:40	13:40	14:40	15:40	16:40
	武豊平井畑								
	名古屋銀行前								
	アオキスーパー前	8:45	9:45	10:45	11:45	13:45	14:45	15:45	16:45
	下砂川橋								
	石川橋								
	口田	8:50	9:50	10:50	11:50	13:50	14:50	15:50	16:50
	石川病院前								
	JR武豊駅前	8:53	9:53	10:53	11:53	13:53	14:53	15:53	16:53
	名鉄知多武豊駅前	8:55	9:55	10:55	11:55	13:55	14:55	15:55	16:55
	休憩	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分
	便数	緑2	緑4	緑6	緑8	緑10	緑12	緑14	緑16
車輛番号	2号車	2号車	2号車	2号車	2号車	2号車	2号車	2号車	
名鉄知多武豊駅前	9:00	10:00	11:00	12:00	14:00	15:00	16:00	17:00	
JR武豊駅前	9:02	10:02	11:02	12:02	14:02	15:02	16:02	17:02	
石川病院前									
口田	9:05	10:05	11:05	12:05	14:05	15:05	16:05	17:05	
石川橋									
下砂川橋									
アオキスーパー前	9:10	10:10	11:10	12:10	14:10	15:10	16:10	17:10	
名古屋銀行前									
武豊平井畑									
長尾児童館前	9:15	10:15	11:15	12:15	14:15	15:15	16:15	17:15	
図書館・公民館前									
保健センター前									
町役場前									
野菜茶業研究所東	9:20	10:20	11:20	12:20	14:20	15:20	16:20	17:20	
杉石病院前									
向陽三丁目									
ピアゴ西									
名鉄知多武豊駅前	9:25	10:25	11:25	12:25	14:25	15:25	16:25	17:25	
休憩	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	

	便数	赤1	赤2	赤3	赤4	赤5	赤6	赤7	赤8
	車輛番号	2号車	2号車	2号車	2号車	2号車	2号車	2号車	2号車
北部赤ルート	名鉄知多武豊駅前	8:30	9:30	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30	16:30
	ピアゴ西								
	向陽三丁目								
	旭ヶ丘二丁目								
	武豊高校北	8:35	9:35	10:35	11:35	13:35	14:35	15:35	16:35
	六貴山保育園西								
	北中根								
	緑丘小学校北	8:40	9:40	10:40	11:40	13:40	14:40	15:40	16:40
	平井								
	梨子ノ木南								
	梨子ノ木北								
	新鹿子田橋南	8:45	9:45	10:45	11:45	13:45	14:45	15:45	16:45
	アオキスーパー前								
	名古屋銀行前								
	武豊平井畑								
	長尾児童館前	8:50	9:50	10:50	11:50	13:50	14:50	15:50	16:50
	図書館・公民館前								
	保健センター前								
	町役場前								
	名鉄知多武豊駅前	8:55	9:55	10:55	11:55	13:55	14:55	15:55	16:55
休憩	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	
便数	青1	青2	青3	青4	青5	青6	青7	青8	
車輛番号	1号車	1号車	1号車	1号車	1号車	1号車	1号車	1号車	
名鉄知多武豊駅前	9:00	10:00	11:00	12:00	14:00	15:00	16:00	17:00	
ピアゴ西									
白山									
ゆめたろうプラザ前	9:05	10:05	11:05	12:05	14:05	15:05	16:05	17:05	
総合体育館前									
東大高保育園東									
東大高公民館西	9:10	10:10	11:10	12:10	14:10	15:10	16:10	17:10	
中道									
富貴支所前									
富貴駅東	9:15	10:15	11:15	12:15	14:15	15:15	16:15	17:15	
東大高									
廻間住宅前									
道仙田	9:20	10:20	11:20	12:20	14:20	15:20	16:20	17:20	
南保育園西									
JR武豊駅前	9:23	10:23	11:23	12:23	14:23	15:23	16:23	17:23	
名鉄知多武豊駅前	9:25	10:25	11:25	12:25	14:25	15:25	16:25	17:25	
休憩	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	

2. 事前予約制バス（タクシー）事業

（1）事業主旨

武豊町コミュニティバス（基幹（緑）ルート及びサブ（赤・青）ルート）で武豊町内の主要地域を概ねカバーできるが、市街化調整区域など武豊町コミュニティバスでカバーできない地域住民から公共交通を確保してほしいとの要望があがった場合、これに対処するために、道路運送法第4条に基づく乗合旅客サービスの提供を行う。

対応方法としては、住民の利用が見通せることが重要であるため、事前予約制バス（タクシー）の導入について住民と協議し合意を得たエリアにおいてモデル的に実施するものとする。

（2）実施主体

武豊町地域公共交通会議が事業主体となり、交通事業者に委託する。事業化に伴い必要となる車両の調達は、交通事業者が行う。

（3）運行区間及び運行路線

運行区間は、地域が指定した停留所を起点とし、武豊町コミュニティバスの主要停留所を終点とする。

（4）運行方法

予約制とし、予約がある便についてのみ運行する。運行する便に複数の予約がある場合は、可能な限り乗合での利用を適用する。

運行主体は、乗合によって発生する積み残しに対応するため、予約状況に応じたタクシー車両の配車を行う。

（5）利用方法

利用者が利用する際には電話による事前予約を必要とし、予約に関する事務は運行主体が行う。予約受付は、前日までとし、運行主体は、電話で予約を受けるため、専用に電話を受けられる環境（電話回線・電話対応）を整える。

（6）使用車両

使用車両は、道路運送法第4条に定める一般乗用旅客自動車運送事業許可を受けた営業車両（以下「タクシー車両」という。）とする。

（7）運行時間及び運行回数

運行時間は、起点バス停留所の発車時間及び終点バス停留所の到着時刻を設定し、(10) 経路及び (11) ダイヤ（発車到着時刻）のとおりとする。

(11)ダイヤ（発車時刻）に示す運行数を最大運行回数とし、予約の無い場合は運休とする。

(8) 運賃

1乗車1人100円の定額制とする。

(9) 運休日及び運行日

運行日は、武豊町コミュニティバスの運行日と同じ週7日とする。ただし、12月29日から1月3日（6日間）は運休とする。

(10) 路線図（運行経路）

運行区間が、地域が指定した停留所を起点とし、武豊町コミュニティバスの主要停留所を終点とするため、運行経路は、当該バス停留所間を結ぶルートとする。

(11) ダイヤ設定

運行区間が、地域が指定した停留所を起点とし、武豊町コミュニティバスの主要停留所を終点とするため、ダイヤ設定は、武豊町コミュニティバスの停留所に接続できるように時間設定する。

3. 利用促進事業

(1) 事業主旨

より良いコミュニティバスの構築には、住民の積極的な利用だけでなく、「自分たちで守り育てる」というマイバス意識をもった協力が必要不可欠である。

当該計画は、武豊町（地域公共交通会議）から住民に対して地域公共交通サービスを提供する、行政主導の事業となっている。そのため、当該事業における住民参画を促すための利用促進施策を推進する必要がある。

「地域公共交通総合連携計画」に基づく地域公共交通の構築に当たり、下記に示す利用促進事業を展開する。

表 4-2 実施する利用促進策

件名	内容	導入年度
広報事業	時刻表を作成・配布し、新しいコミュニティバス事業のPRを行う。	平成 22 年度
無料お試し券	実際に利用・体感してもらわなければ、利用方法やその便利さを確認できない。 まず、試行（実証）運行を始める前に、広報事業と併せて無料利用券の配布を行う。 また、イベント時のタイアップ利用を想定した無料利用券の発券について検討を行う。	平成 22 年度 試行運行立ち上げ時に実施。
サポーター制度	住民・事業者からの協賛を募る。 協賛方法は、協賛金・寄付金だけでなく、バス停停留所の設置時における私有地の使用協力、ベンチ・風雨よけ・花壇等の提供、停留所の清掃活動など、住民・事業者の自由な発想による協力を仰ぐ。	平成 22 年度以降に詳細を検討・実施。
広告事業	時刻表・バス停・バス車両等における広告協力	

(2) 実施主体

武豊町地域公共交通会議より受託し武豊町が事業主体となり実施する。

4. 事業スケジュール

武豊町地域公共交通総合連携計画の全体計画期間の5か年と、地域公共交通活性化・再生総合事業に該当する3か年の区分し、下記の通りスケジュールを設定する。

なお、計画期間中の各年度に事業評価を行い、事業の必要性を確認すると共に、事業の見直しや改善をその都度行うこととする。

表 4-3 事業スケジュール

	平成22年度			平成23年度			平成24年度			平成25年度			平成26年度			平成27年度以降			
	2010/7/1			2011/4/1			2012/4/1			2013/4/1			2014/4/1			2015/4/1			
連携計画 計画期間	●————→																		
活性化・再生総合事業	●————→																		
1. コミュニティバス事業	●————→			●————→			●————→			●————→			●————→			●————→			
	運行開始			評価見直し			運行			評価見直し			運行			評価見直し			
2. 事前予約制バス(タクシー)事業				●————→			●————→			●————→			●————→			●————→			
				運行			評価見直し			運行			評価見直し			本格運行化			
3. 利用促進事業	●————→			●————→			●————→			●————→			●————→			●————→			
	時刻表・無料お試し券配布			検討・実施															
事業評価活動	●————→			●————→			●————→			●————→			●————→			●————→			
	手法設定確認			評価			手法設定確認			評価			手法設定確認			評価			
地域公共交通会議の開催	●			●	●		●	●		●	●		●	●		●	○		○

第5章 PDCA サイクルの導入による事業評価の実施

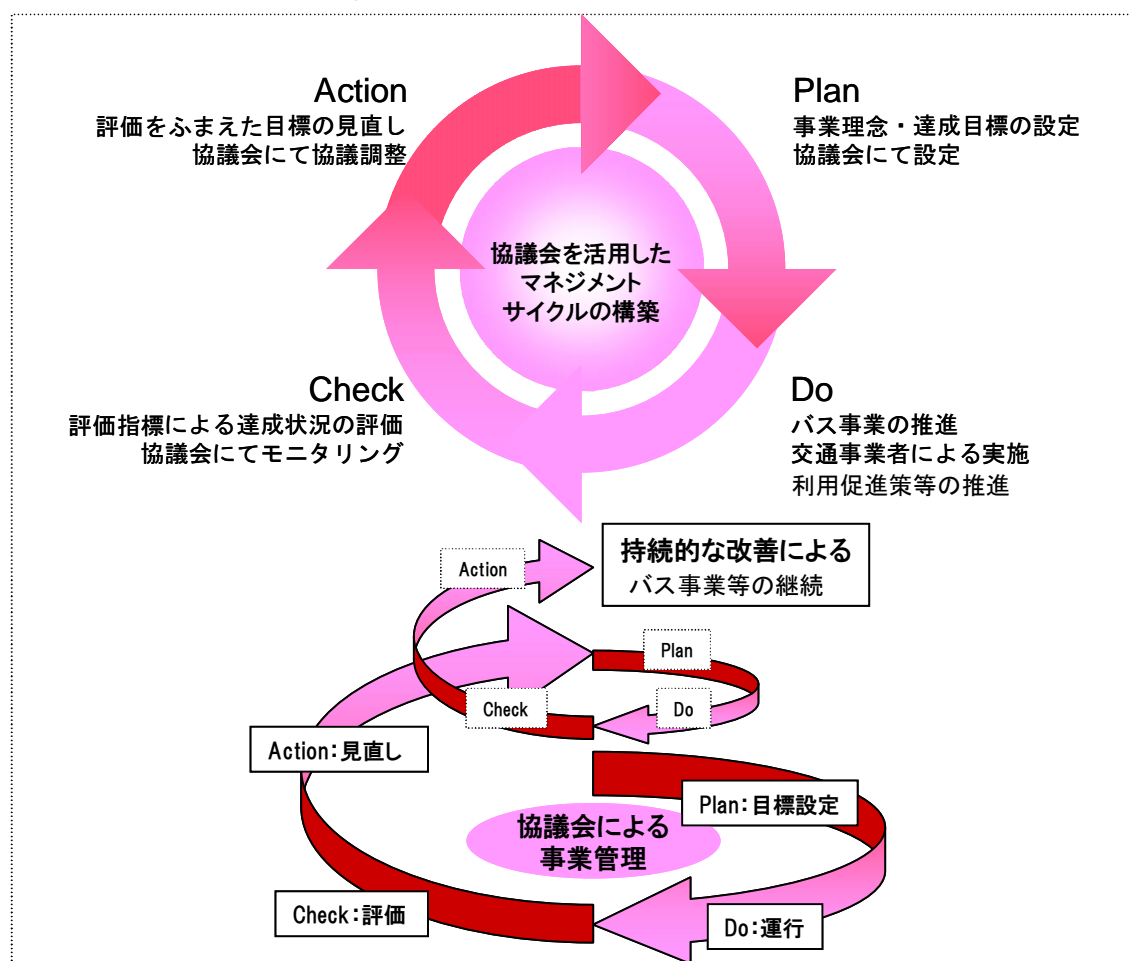
1. PDCAの導入

(1) PDCAの考え方

コミュニティバスの事業性を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善等を行うため、下図に示すように武豊町地域公共交通会議（法定協議会）において、コミュニティバスのPDCAを実施する。

事業の達成目標を地域公共交通会議（法定協議会）メンバーの共通理解のもとで設定（Plan）し、事業目的を踏まえた上で交通事業者によるバス運行及び利用促進策を展開（Do）する。そして、事前に設定した評価指標を用いてバス事業を評価（Check）すると共に、評価結果をふまえた運行内容等の見直し（Action）を行う。

図 5-1 PDCA サイクルのイメージ

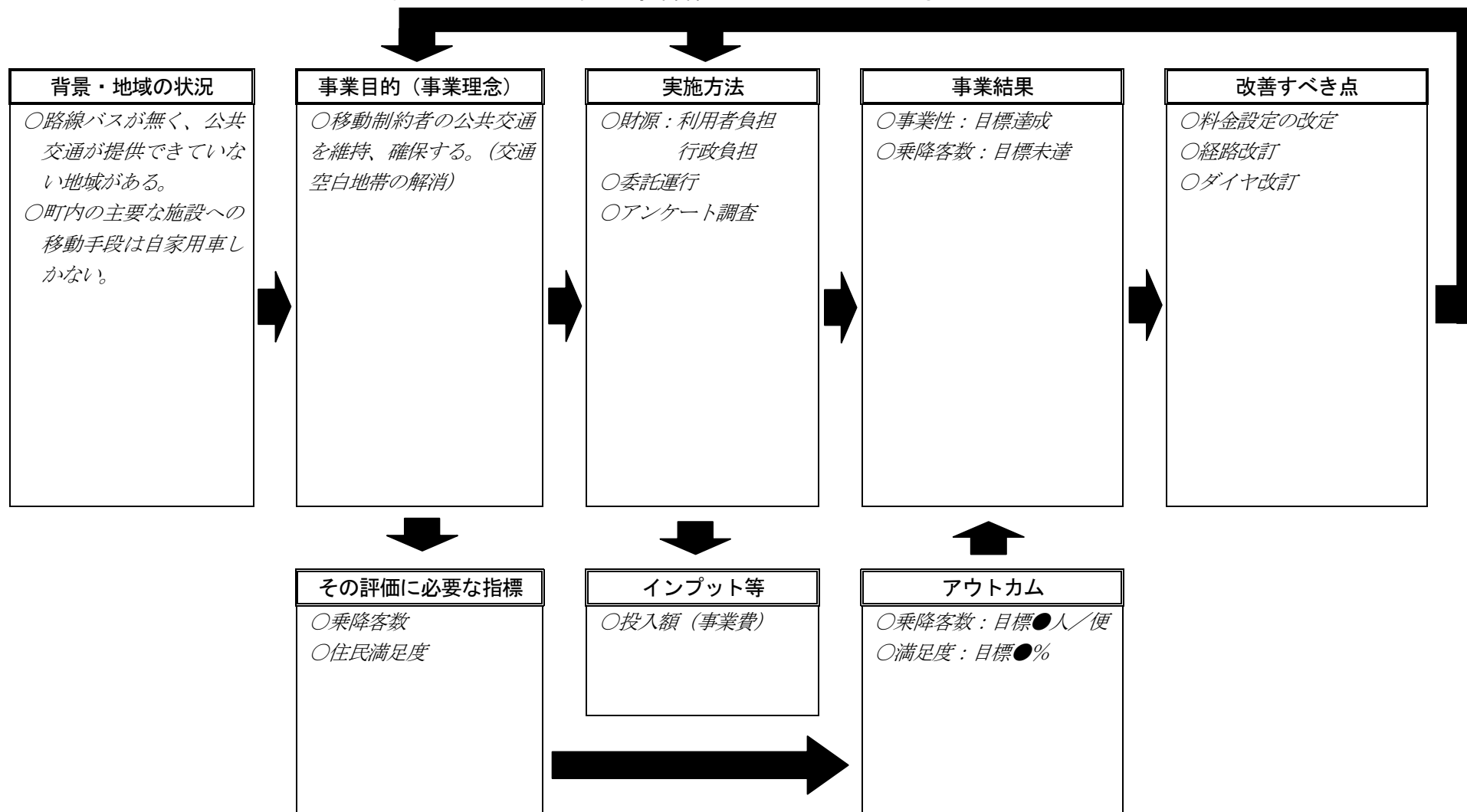


(2) プロセスフロー

次頁に示す「コミュニティバス事業評価のプロセスフロー・フォーマットシート」を用いて、毎年事業評価を行い、事業改善を行う。

事業の実施状況に応じて評価指標やその評価手法も変化するため、当該フォーマットシートを参考に毎年度武豊町地域公共交通会議（法定協議会）にてPDCAプロセスフローを作成する。

図 5-2 コミュニティバス事業評価のプロセスフロー・フォーマットシート



注) 表中の○印・斜体文字は、記入項目の例示

資料：中部運輸局「コミュニティバス等評価プログラム策定調査検討会」会議資料より

2. 事業評価

PDCA のチェックを行うための事業評価指標は、下記の通りとする。

○事業背景・目的

当該コミュニティバスは、新たな事業であることを鑑み、地域公共交通空白地域の解消が達成されたかという目的に加え、バス事業の普及定着と住民ニーズへの的確な対応を目的とする。

○評価指標

指標 1：市街化区域面積に対する基幹・サブルートของバス停カバー面積割合

- ・市街化区域内において、基幹・サブルートของバス停の 300m 圏域がどれだけの面積をカバーしているか、面積カバー率を評価指標とする。
- ・事業目標値：80%

指標 2：乗降者数・収支率の推移にみる必要性評価

- ・事業の必要性、事業の定着を確認するため、期間中における乗降者数と収支率（事業経費に対する運賃収入割合）の推移を確認し、利用者の増加・収支率の向上を目指す。
- ・事業目標値：対前年比プラス

指標 3：利用者満足度の向上

- ・利用者満足度の調査と、それに伴う事業改善により利用者満足度の向上を目指す。
- ・事業目標値：定期的に行うアンケート調査の満足度値の向上

なお、事業の継続必要性については、これら評価指標と定期的に行う住民及び利用者アンケート調査による必要性評価を総合的に判断し評価するものとする。

3. 試行（実証）運行による段階的な事業化

新しいコミュニティバスの導入に当たっては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、地域公共交通活性化・再生総合事業費の活用を想定し、平成 22 年度より、試行（実証）運行として実施する。

具体的には、基幹ルート及びサブルートを第一段階とし、地域公共交通活性化・再生総合事業費が認められる 3 か年の間に、平成 15 年度の巡回バス試行運行時の利用（2.2 人／便）を超える利用が見込まれるか実験的に運行する。

3 か年の運行の中で、利用状況等から事業の継続の必要性について判断し、利用状況に応じた見直しを図るものとする。

また、市街化調整区域の事前予約制バス（タクシー）運行サービスについては、2 年目以降に運行を実施するものとする。