

武 豊 町

地域公共交通総合連携計画(案)

平成21年 月

武豊町地域公共交通会議



## <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 .....	3
第1章 交通に関する現況 .....	4
1. 総合計画での位置づけ.....	4
2. 潜在需要となる人口動向.....	6
3. 平成15年度の巡回バス試行運行評価.....	9
4. 公共交通に関する現況調査のまとめ.....	17
第2章 アンケート調査等に見る地域の意向 .....	18
1. 調査概要.....	18
2. 外出時の交通行動.....	20
3. 町内の主な立ち寄り先.....	24
4. 新しい公共交通に対する意向.....	26
5. 主要企業の意向（ヒアリング結果） .....	29
第3章 武豊町における地域公共交通の基本的考え方.....	30
1. 武豊町における地域交通の現状と課題.....	30
2. 基本目標・計画期間・対象地域.....	30
3. 地域交通（コミュニティバス）のサービス設定の考え方（基本的な方針） .....	31
第4章 総合連携計画に基づく事業.....	32
1. ルートの設計の考え方.....	32
2. 運行時間.....	33
3. 導入車両.....	33
4. 運賃設定.....	33
5. 基本ルート案 .....	34
6. ダイヤ設定.....	35
7. 利用促進に向けた対応.....	36
8. 目標を達成するために行う事業とその実施主体.....	37
9. 事業スケジュール.....	38
第5章 PDCAサイクルの導入による実験運行の実施.....	39
1. PDCAの導入.....	39
2. 事業評価.....	41
3. 試行（実証）運行による段階的な事業化 .....	42



## 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 m<sup>2</sup>、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、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 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		長尾部部長	福田 雅之	
3		大足区区長	伊藤 幹久	
4		富貴区長会会長	森田 泉	
5		武豊町社会福祉協議会会長	大岩 正巳	
6		武豊町老人クラブ連合会会長	森田 勝	監事
7		武豊町商工会会長	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)専務取締役	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課長	宮崎 秀嗣	
18		愛知県知多建設事務所維持管理課課長	安藤 義行	
19		愛知県半田警察署交通課課長	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 9 月	フォーラムの開催
第 3 回 平成 21 年 11 月	1. 議事 第 1 号議案：地域公共交通総合連携計画（案）について 第 2 号議案：運行申請内容について 2. 活性化再生総合事業の事業評価について
第 4 回 平成 22 年 3 月	1. 議事 平成 22 年度事業計画案について

### 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交通の課題をふまえ、地域交通を構築するための基本目標、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 総合連携計画に基づく事業	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。

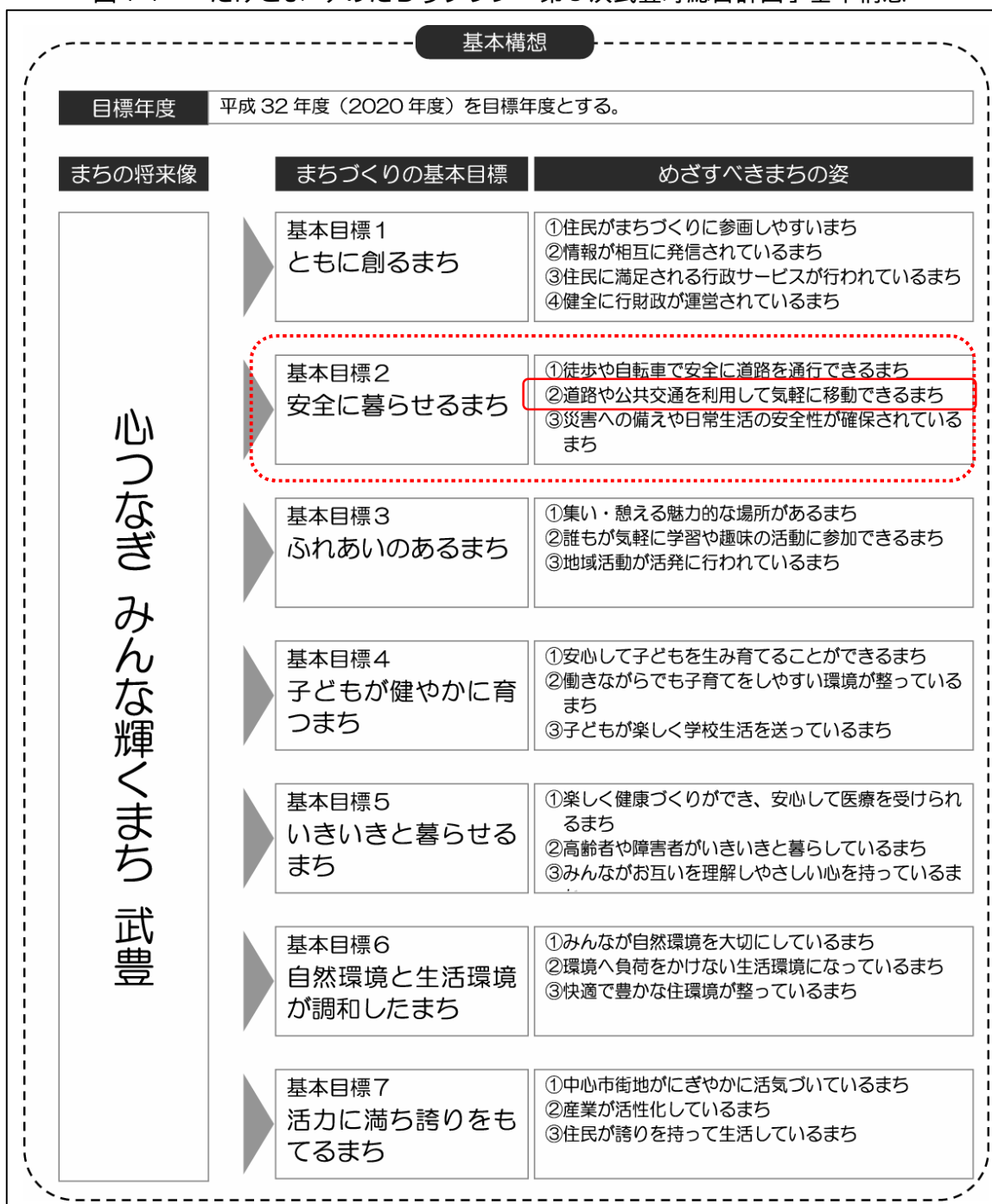
## 第1章 交通に関する現況

### 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、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



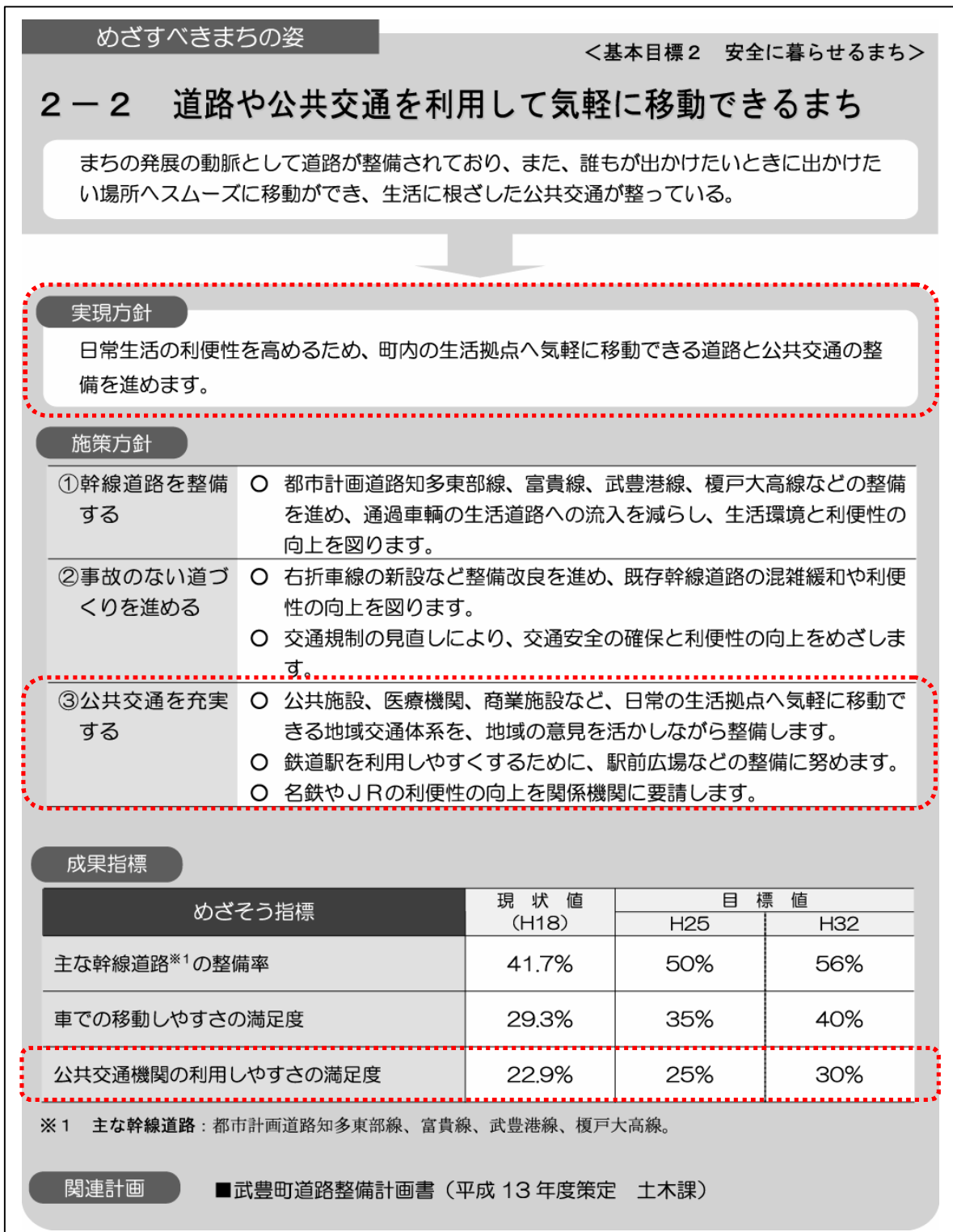
資料 たけとよ ゆめたろうプラン



(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。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

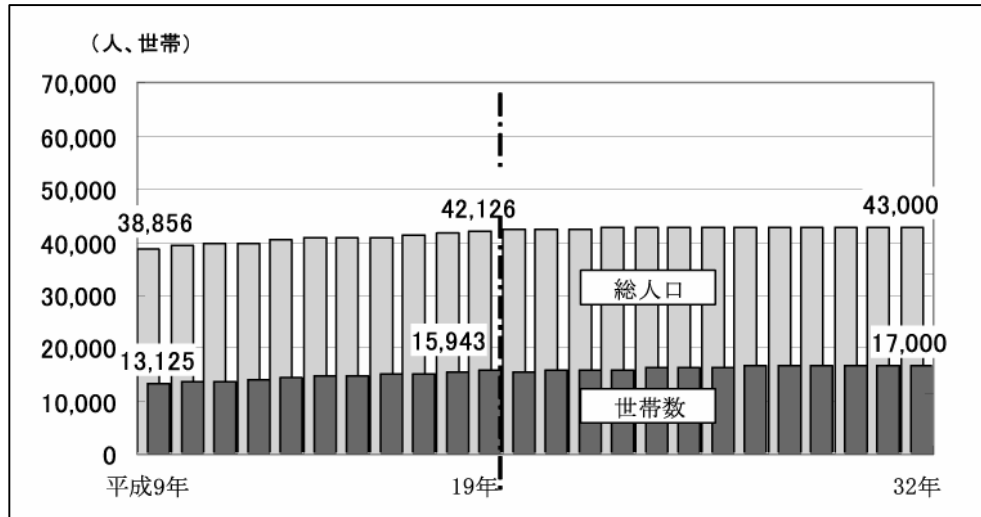


## 2. 潜在需要となる人口動向

### (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。流入人口を流出入口が上回り、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入口を上回っている。

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・通学者の内の鉄道利用者に絞ったとしても、かなりの潜在需要が認められる。

表 1-1 流出入人口

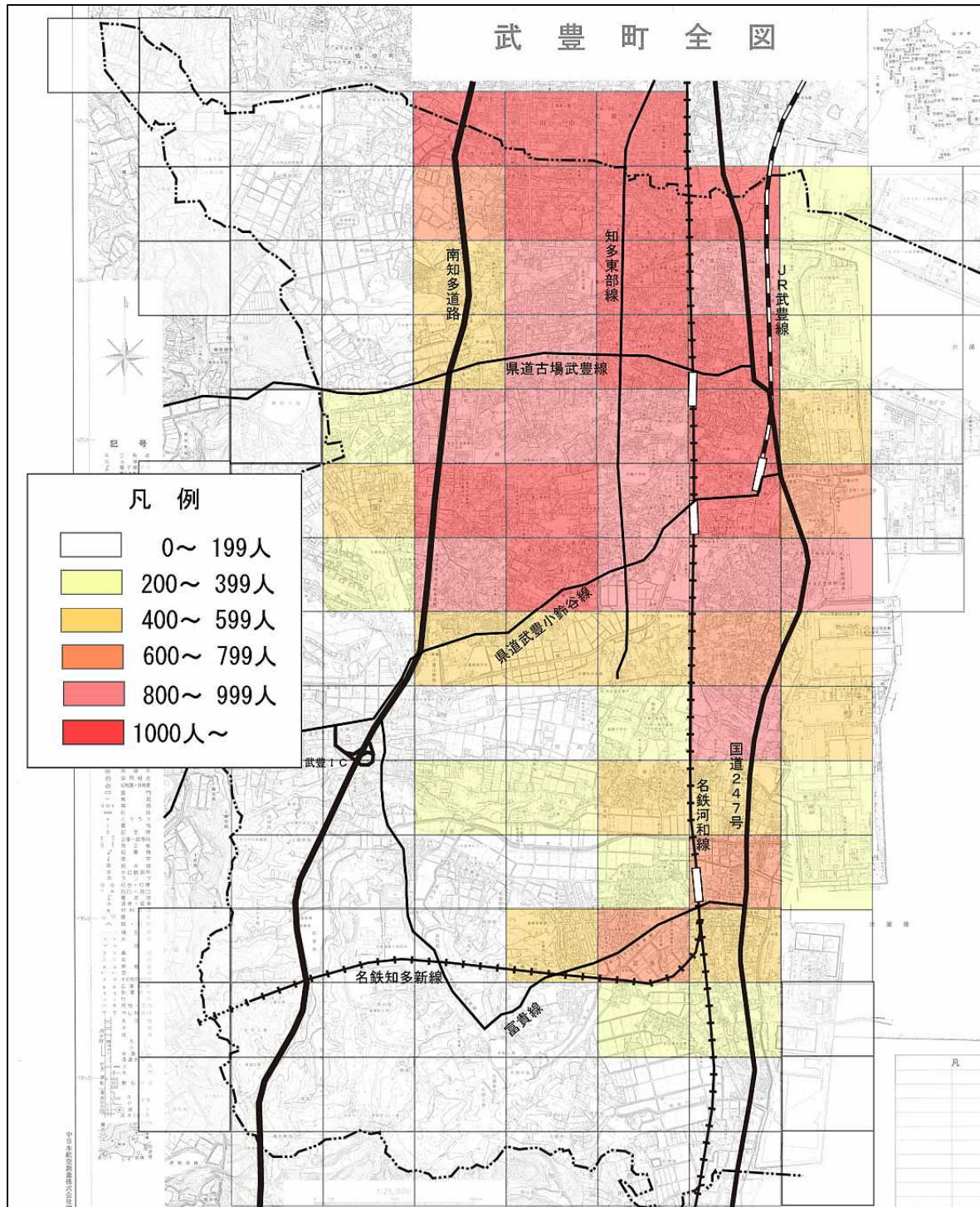
区分	流入人口			流出入口		
	総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
名古屋市	267	263	4	2,150	1,725	425
半田市	2,852	2,748	104	5,511	5,139	372
常滑市	884	829	55	1,350	1,324	26
阿久比町	258	248	10	319	253	66
東浦町	173	165	8	229	220	9
南知多町	574	527	47	288	250	38
美浜町	1,307	1,250	57	660	508	152
その他	1,019	1,004	15	2,519	2,090	429
総数	7,334	7,034	300	13,026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



### 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や、利用状況や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><b>実施の目的</b></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><b>運行日</b></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><b>経路</b></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><b>停留所</b></p> <p>北西・南東コース 30 か所 北東・南西コース 25 か所</p>
<p><b>事業方式</b></p> <p>旅客運送専門業者へ委託</p>
<p><b>運行時間</b></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><b>車両</b></p> <p>9 から 10 人乗りワゴン(乗客定員 8 ~ 9 人) 2 台</p>
<p><b>料金</b></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><b>事業費</b></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>

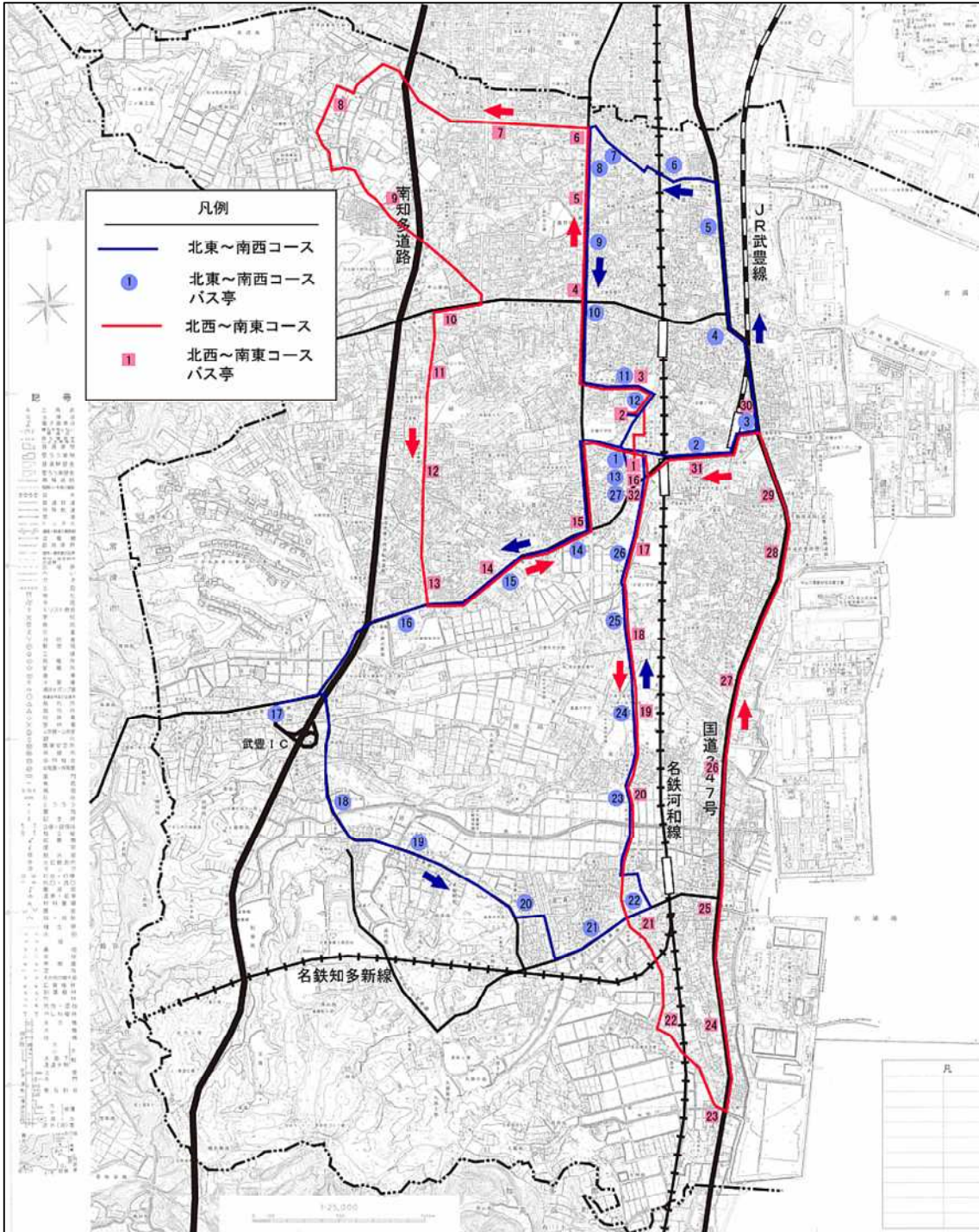
#### (2) 利用状況

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

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。										
満20歳未満	29	12	10	51	66	33	25	124	175	9%
満20歳以上～60歳未満	40	43	53	136	129	109	133	371	507	26%
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。										
役場・保健センター等公共機関	28	43	45	116	120	125	173	418	534	27%
スーパー・商店等	27	25	51	103	87	96	156	339	442	22%
病院・治療院等	21	25	45	91	58	81	136	275	366	19%
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。										
初めて	65	26	24	115	133	73	58	264	379	20%
2回～5回目	60	45	45	150	196	120	109	425	575	30%
6回～10回目	8	27	38	73	58	116	127	301	374	19%
10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%	

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べき	31	8%
	2 100円で適当である	294	71%
	3 もっと高くすべき	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



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)

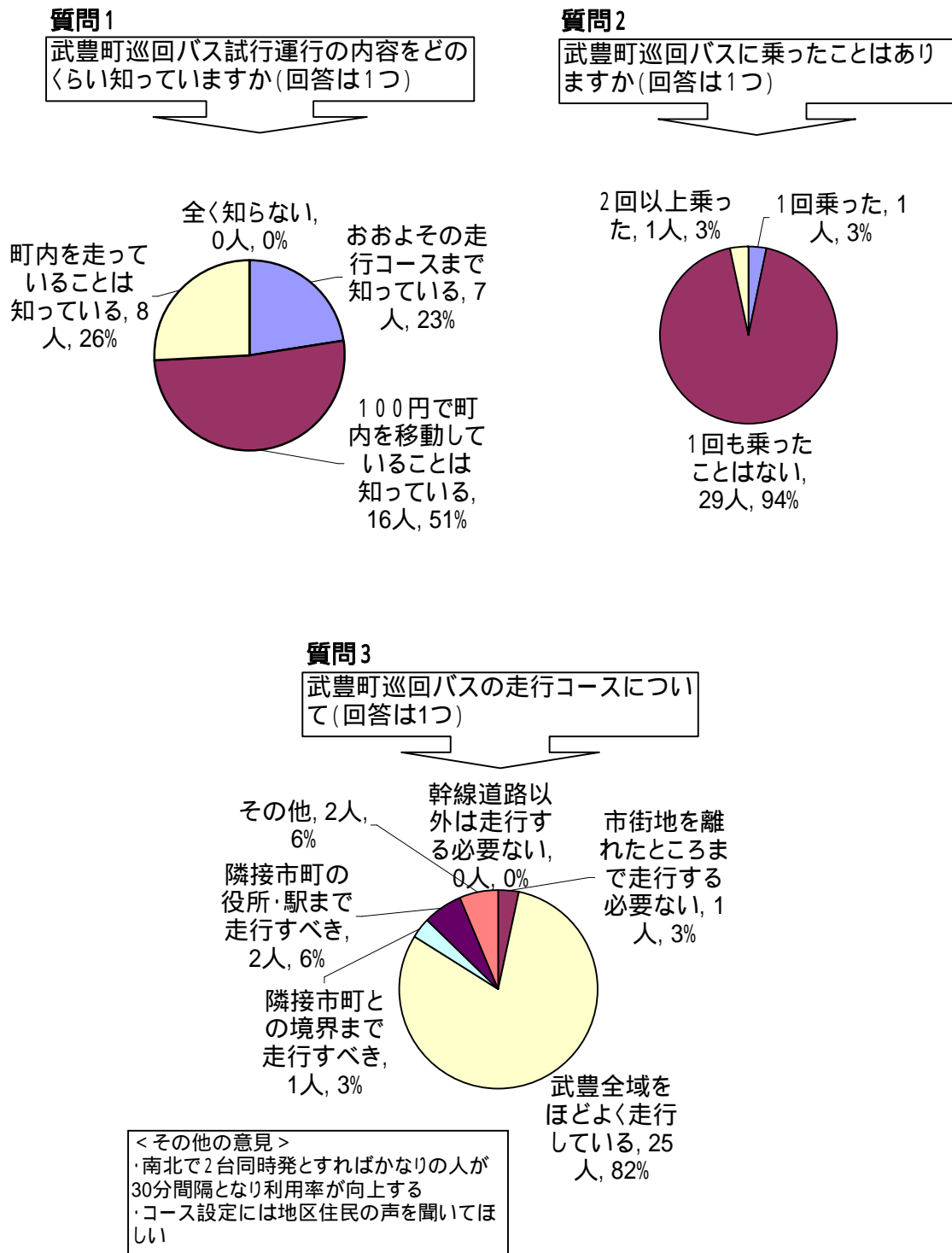
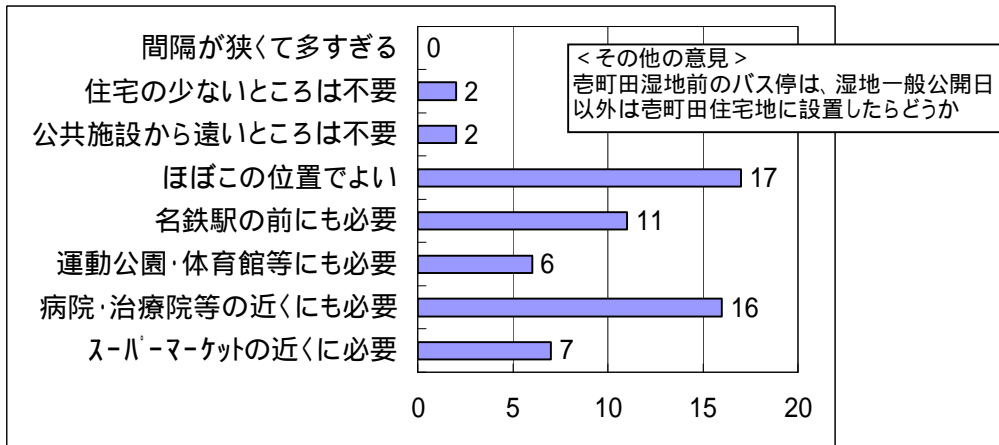


図 1-9 町政モニターアンケート結果（質問 4 ～ 6）

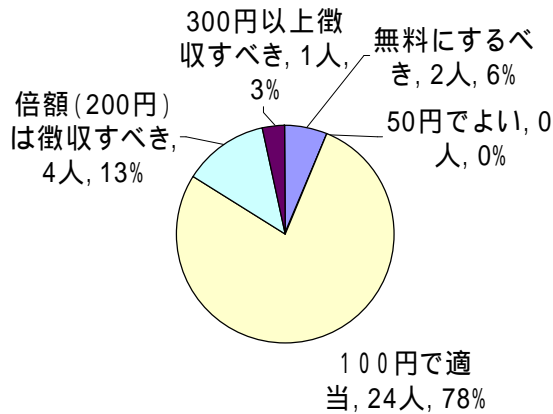
**質問4**

停留所設置場所について(複数回答可)



**質問5**

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)



**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)

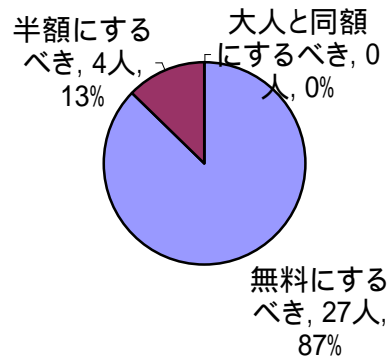
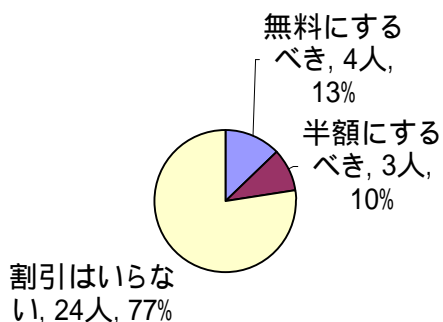


図 1-10 町政モニターアンケート結果（質問7～10）

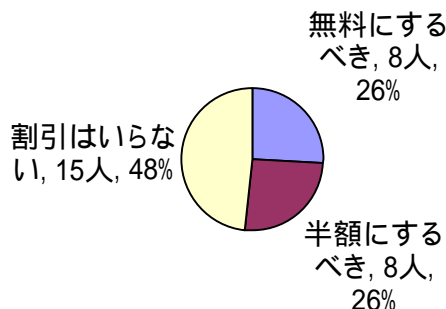
**質問7**

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)



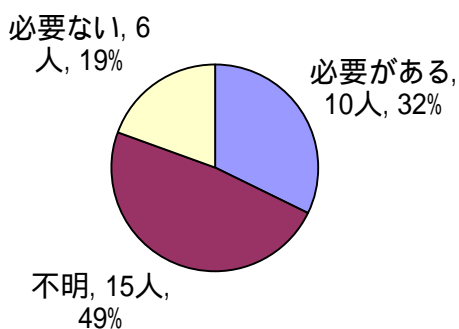
**質問8**

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. 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、公共交通バスの位置づけをまとめると以下のようになっている。

###### 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。

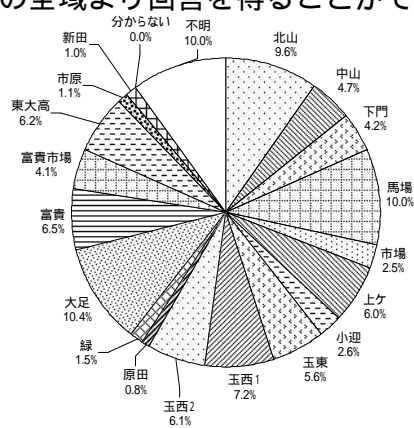
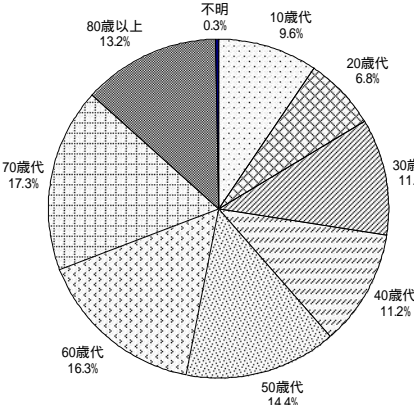
## 第2章 アンケート調査等における地域の意向

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"> <li>・ 居住地域 町内の全域より回答を得ることができた</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年齢構成 幅広い世代より回答を得ることができた</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul>

(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

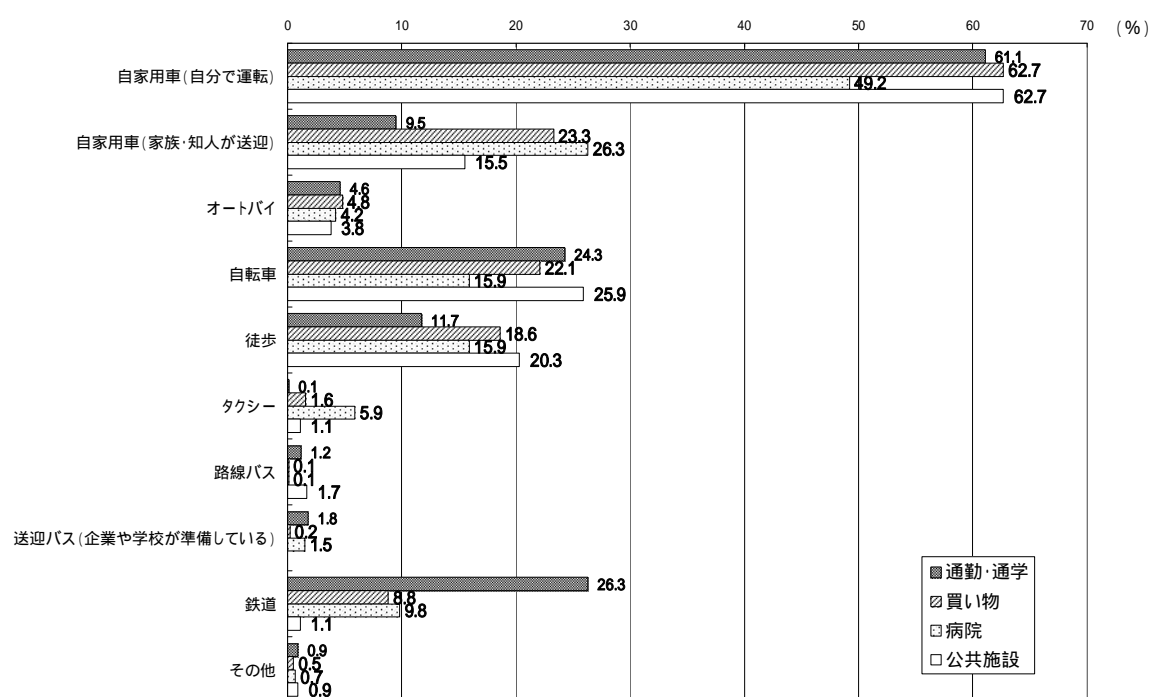
実施期間	平成 20 年 7 月中旬 - 8 月上旬
調査対象	町内鉄道駅利用者 1,000 名に配付
調査方法	主要駅での直接配付・郵送回収 < J R 武豊・知多武豊・富貴 >
回収数	242 件
回収率	24.2%
回答者の構成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 居住地 駅近隣の地域に居住する方からの回答が多かった</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 年齢構成 40～60 歳代の通勤利用者を中心に、幅広い世代より回答を得ることができた</li> </ul> <ul style="list-style-type: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

## 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。

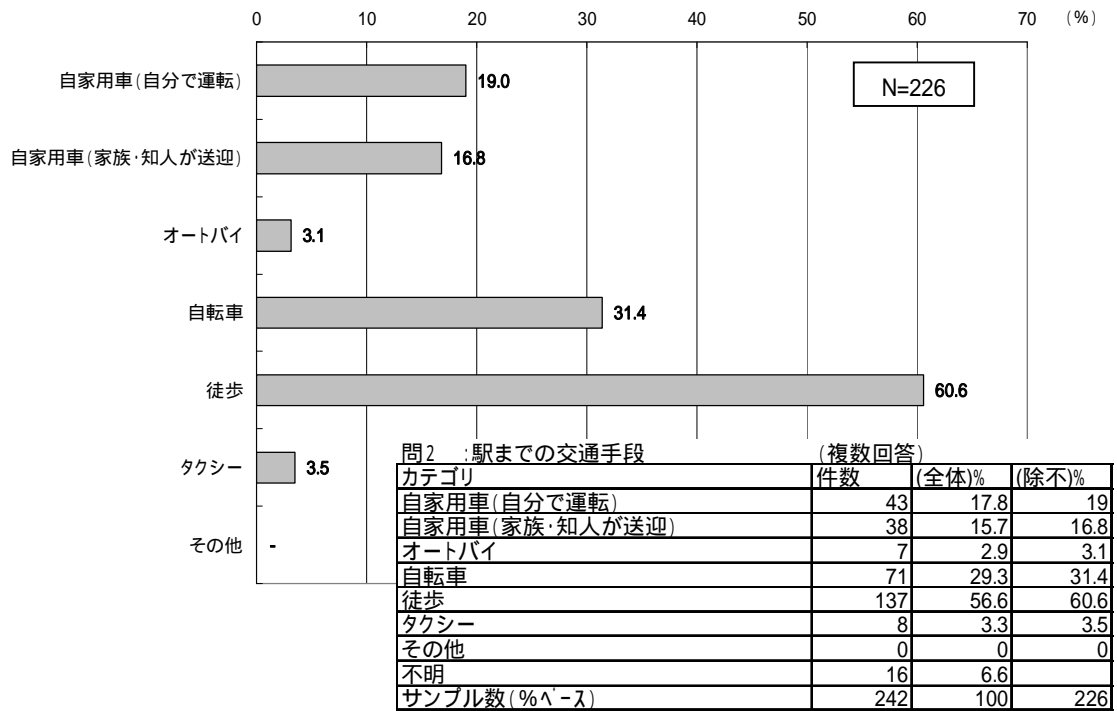
図 2-3 住民アンケートにみる外出目的別利用交通手段（複数回答）



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。

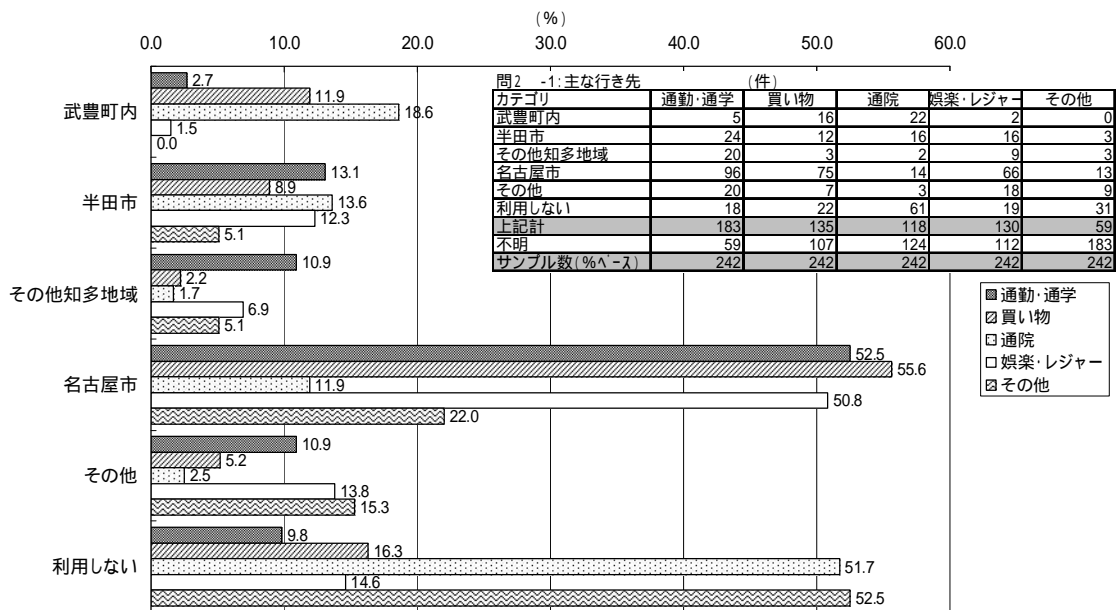


図 2-4 鉄道利用者アンケートにみる駅までの交通手段と主な行き先



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。

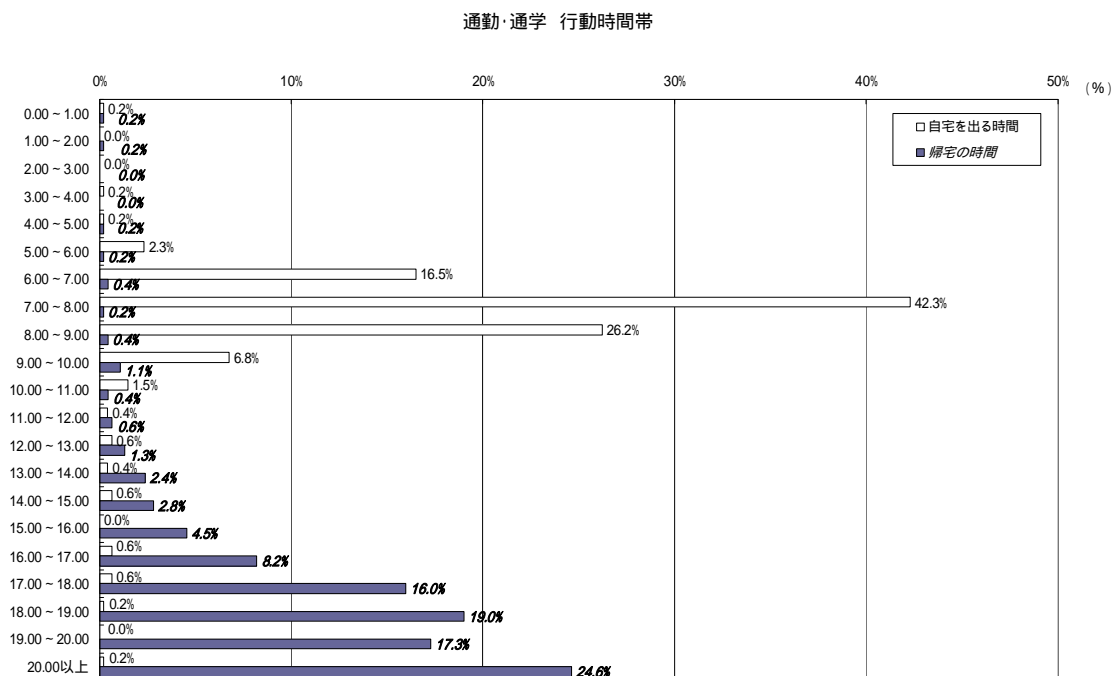
鉄道利用者の多くが通勤・通学で、駅までは徒歩・自転車を利用する人が多い。

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」「公共施設への訪問」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」「公共施設への訪問」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。

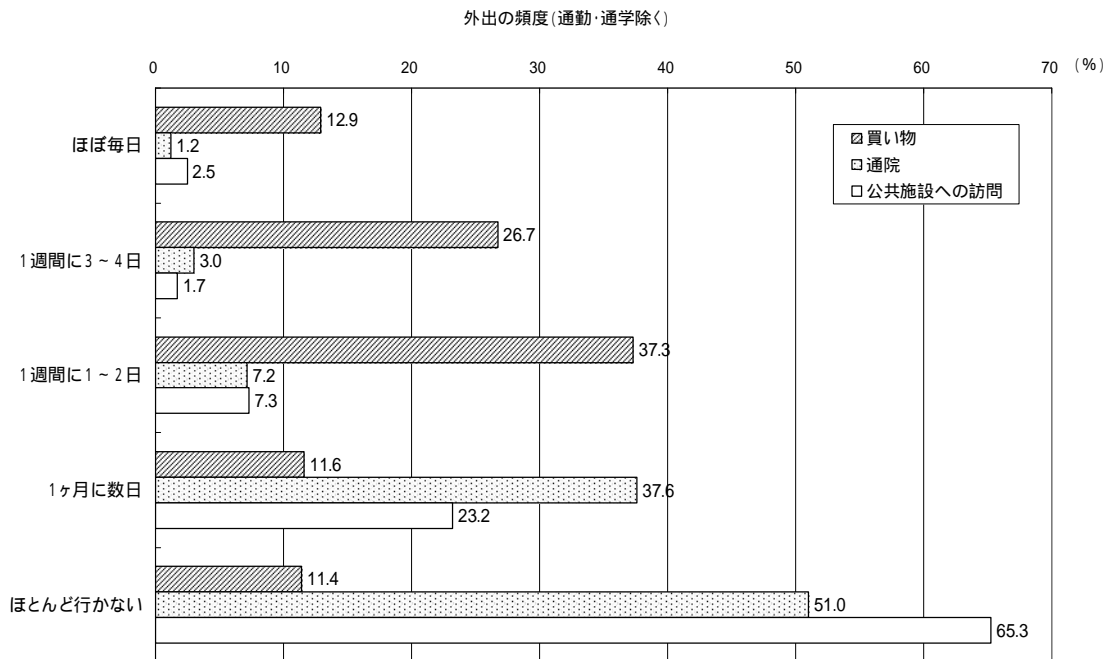
【主な留意点】

- 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2-6 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。

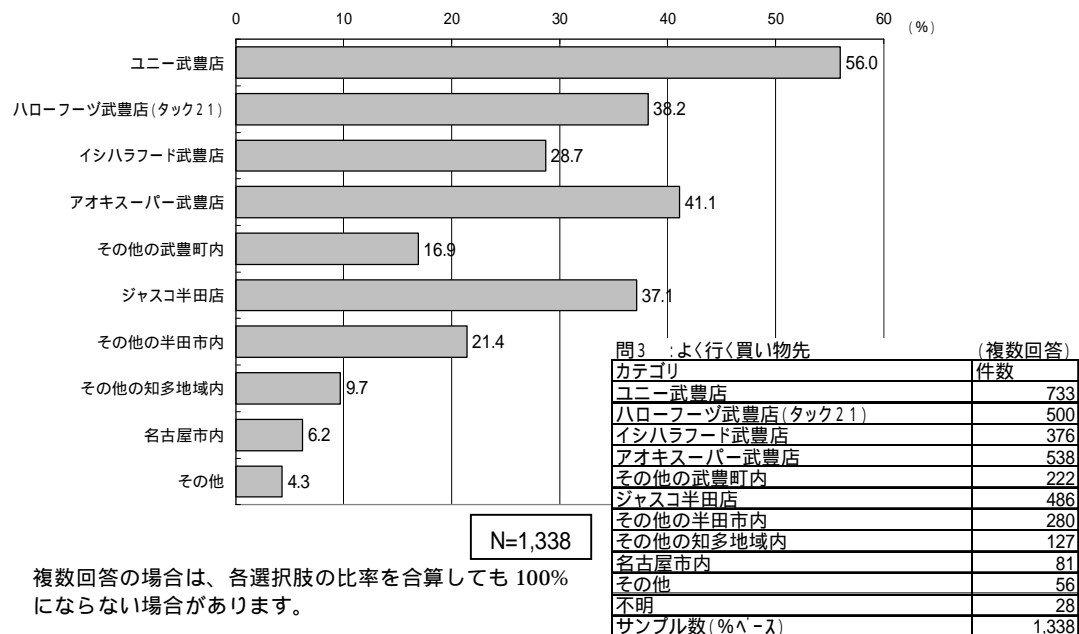
買い物は週2, 3回程度、通院や公共施設は月に数回の頻度でカバー可能。

### 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。

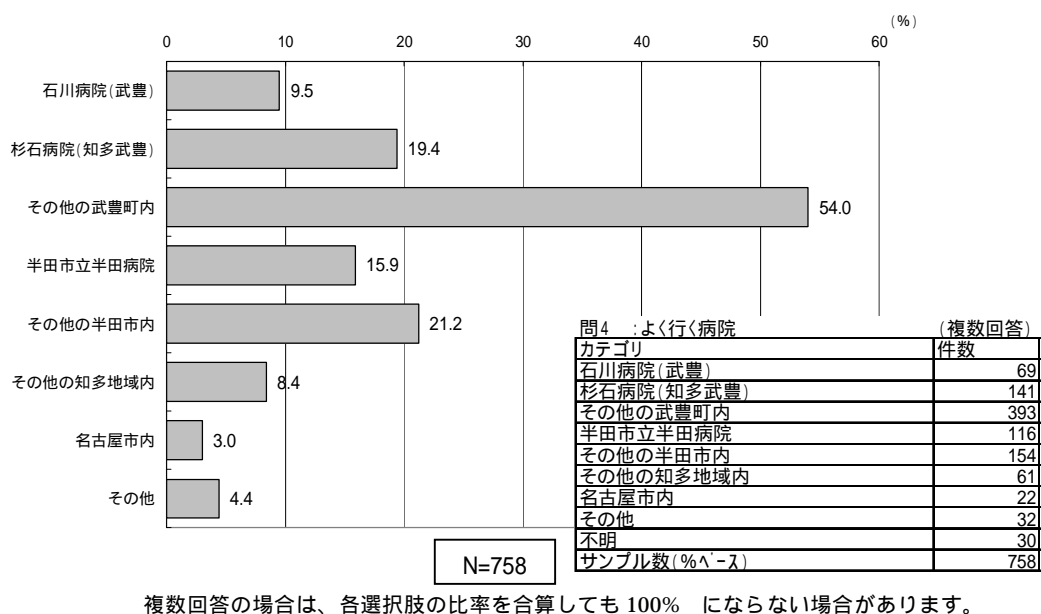
図2-7 住民アンケートにみる買い物先（複数回答）



#### (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。

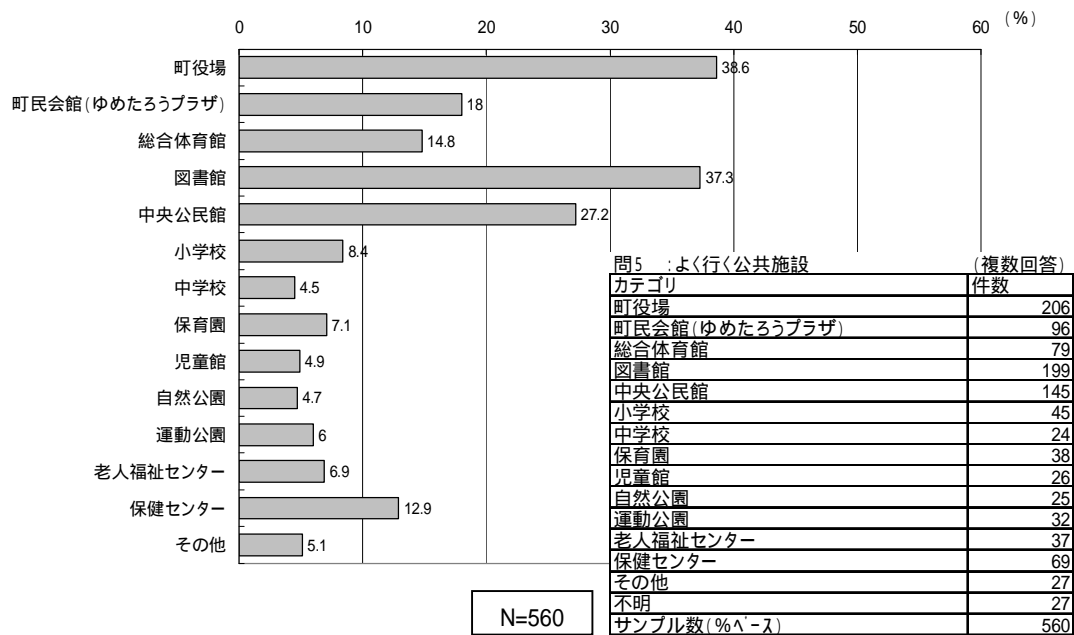
図2-8 住民アンケートにみる通院先（複数回答）



(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 2-9 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】

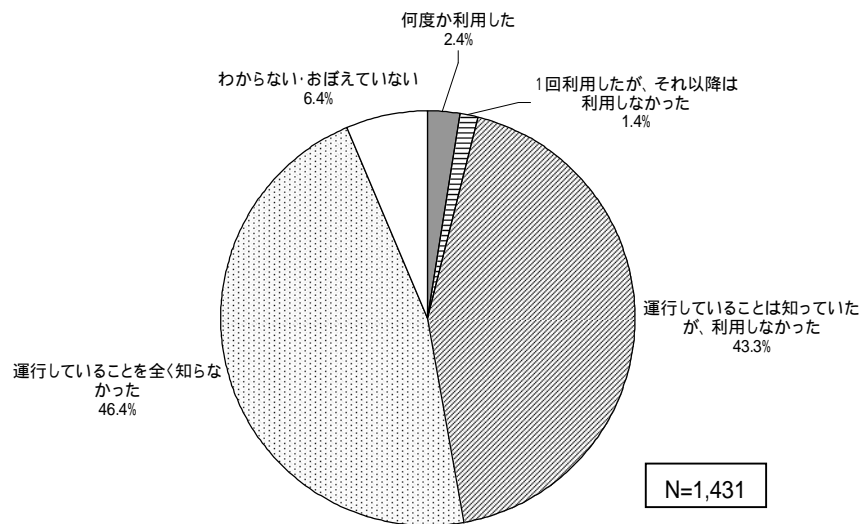
主な立ち寄り先については、町外(半田市)の利用も認められるが、概ね武豊町内での利用が多いことが確認できた。(町内移動を優先的に検討すればニーズはカバー)。ルートや停留所の設定は、ニーズの高い施設に配慮した設定が重要。

#### 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2-10 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】

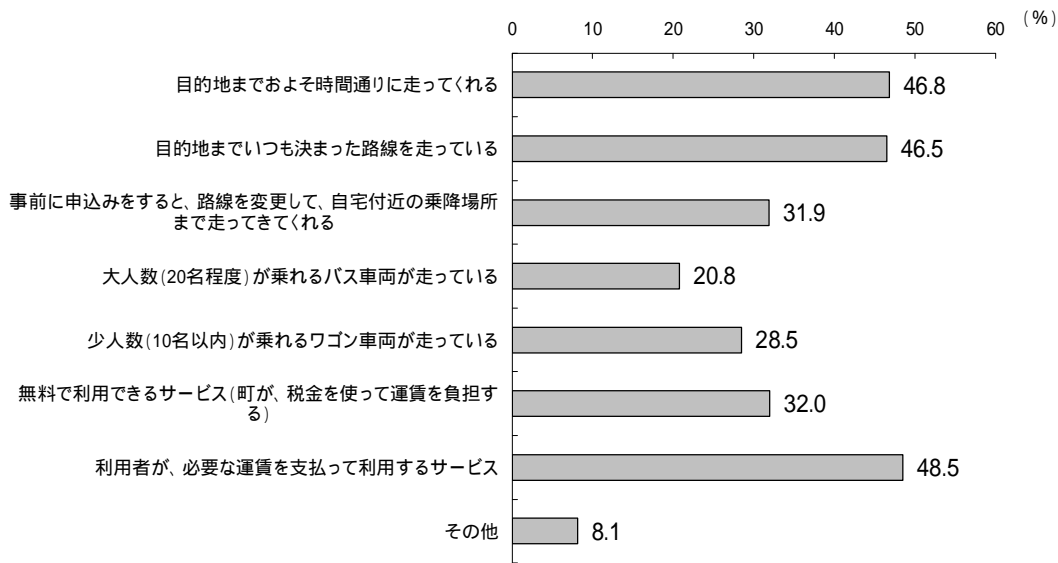
バス利用促進は、認知度向上が必要不可欠。周知方法が重要。

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) 公共交通サービスに対する期待

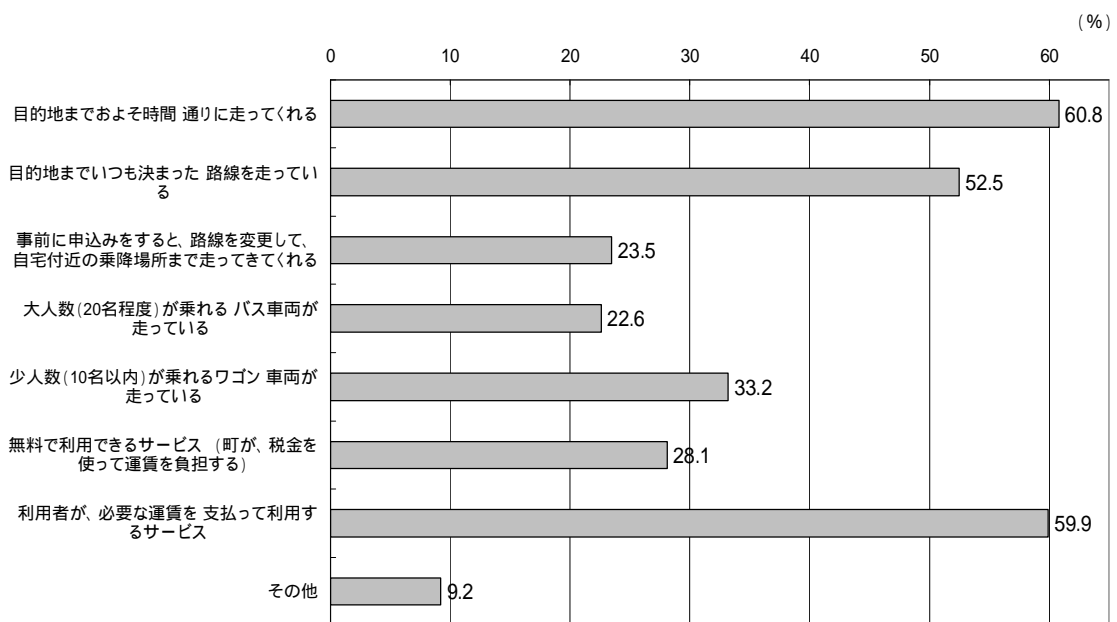
- ・ 定時定路線型で小型車両を利用した効率的なイメージをもつ交通サービスに対する意向が高い。
- ・ 受益者負担（運賃負担）に対する理解も高い。
- ・ 運営方式について、行政による支援・補助に対する要請強い。
- ・ 公共交通のイメージは、「町内の手軽な移動手段」「環境に優しい」という意見が多い。

図 2-11 どのような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）



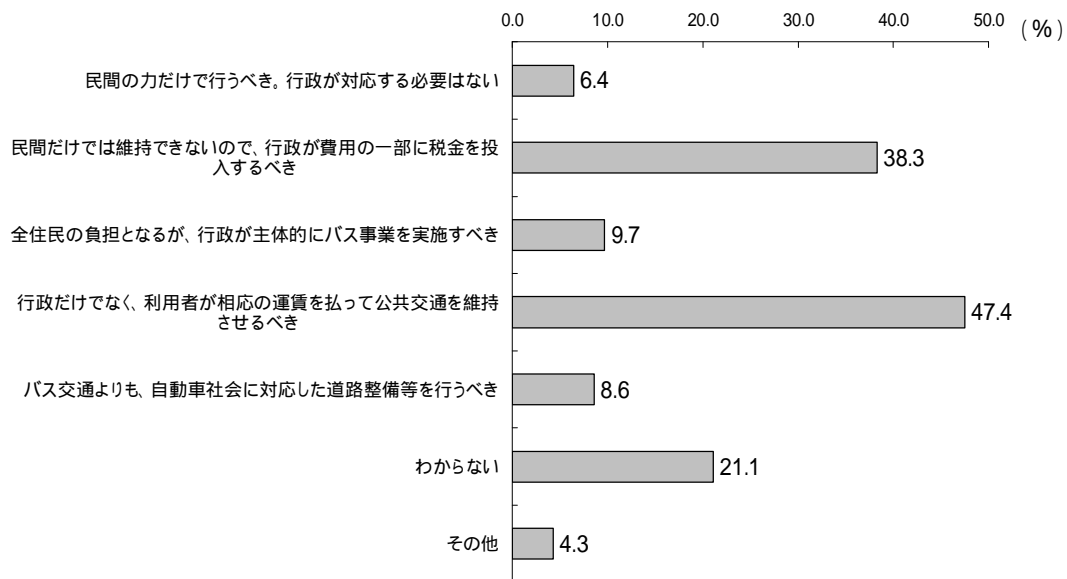
複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても 100% にならない場合があります。

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）



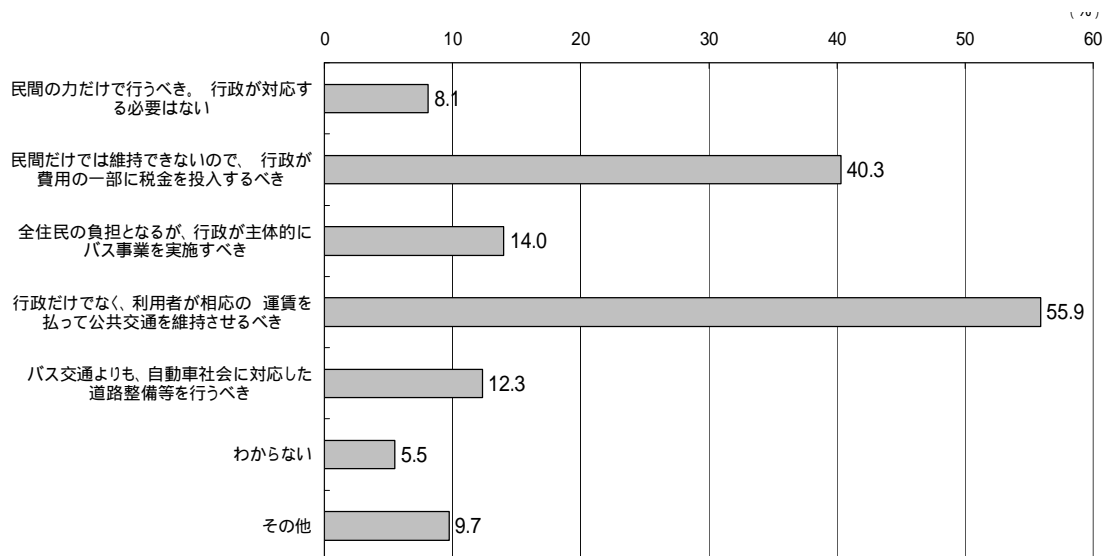
複数回答の場合は、各選択肢の比率を合算しても 100% にならない場合があります。

図 2-12 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。

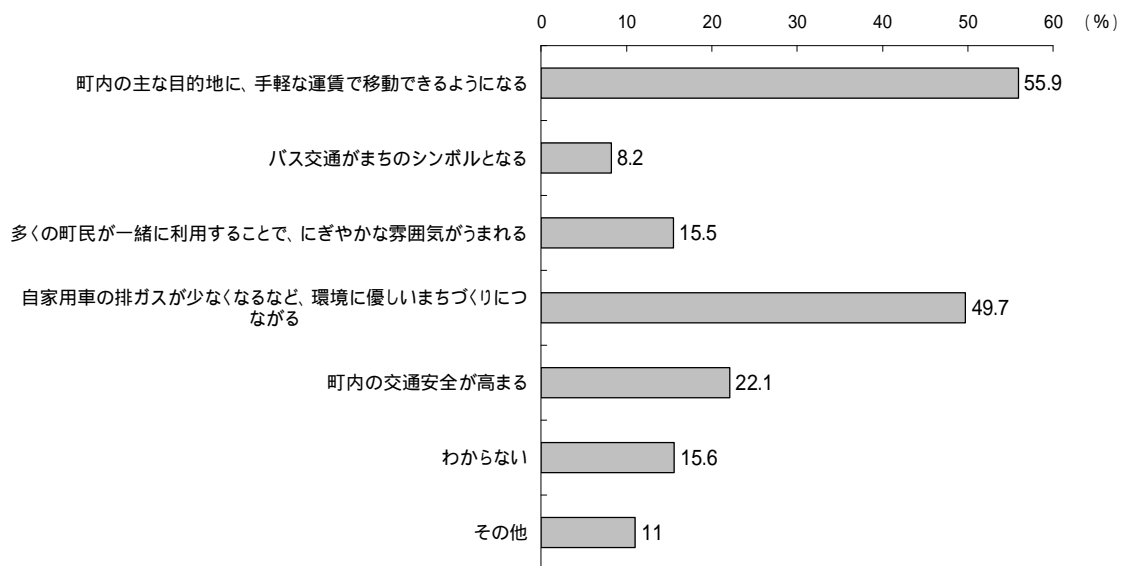
鉄道利用者アンケートにみる整備方法意向（複数回答）



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 2-13 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】

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、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、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。

##### 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. 基本目標・計画期間・対象地域

#### (1) 基本目標

「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。

**基本目標：「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構築」**

#### (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. 地域交通（コミュニティバス）のサービス設定の考え方（基本的な方針）

武豊町の新たなコミュニティバスの導入に当たり、その基本的な方針としての事業目的やサービス対象について、下記のように設定する。

#### （1）市街化区域内（工業系を除く）での交通空白地域の解消

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

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優先的に進め、想定した利用が見込まれた場合に、その必要性に応じて段階的に対応するものとする。

#### （2）移動制約者に対する公共交通サービスの提供：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提供

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 総合連携計画に基づく事業

### 1. ルートの設計の考え方

#### (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。

車両としては、1台を投入する。

##### 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。

車両としては、2つのルートを1台で対応する。

##### 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	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
コミュニティバス	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。

なお、設定にあたっては、住民説明会等において住民意向を確認し設定するものとする。

#### (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り、当初の事業化の段階ではバスサービス供給は想定しない。

市街化区域の基幹・サブルートでの利用が想定以上だった場合に、地域のニーズを確認した上で導入を検討する。

なお、現時点で導入を想定する場合は、三好町で導入している事前予約制のバス(タクシー)運行サービスを念頭に置く。

#### (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、新しいコミュニティバスと事業統合が可能かどうか、あわせ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、月～土曜日までの概ね8:30～17:30までとする。

### 3. 導入車両

導入車両の確保は、運行委託先の交通事業者による調達を想定する(ただし、交通事業者との調整の中で、事業者の了解が得られない場合は、武豊町が確保することも念頭におく)

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

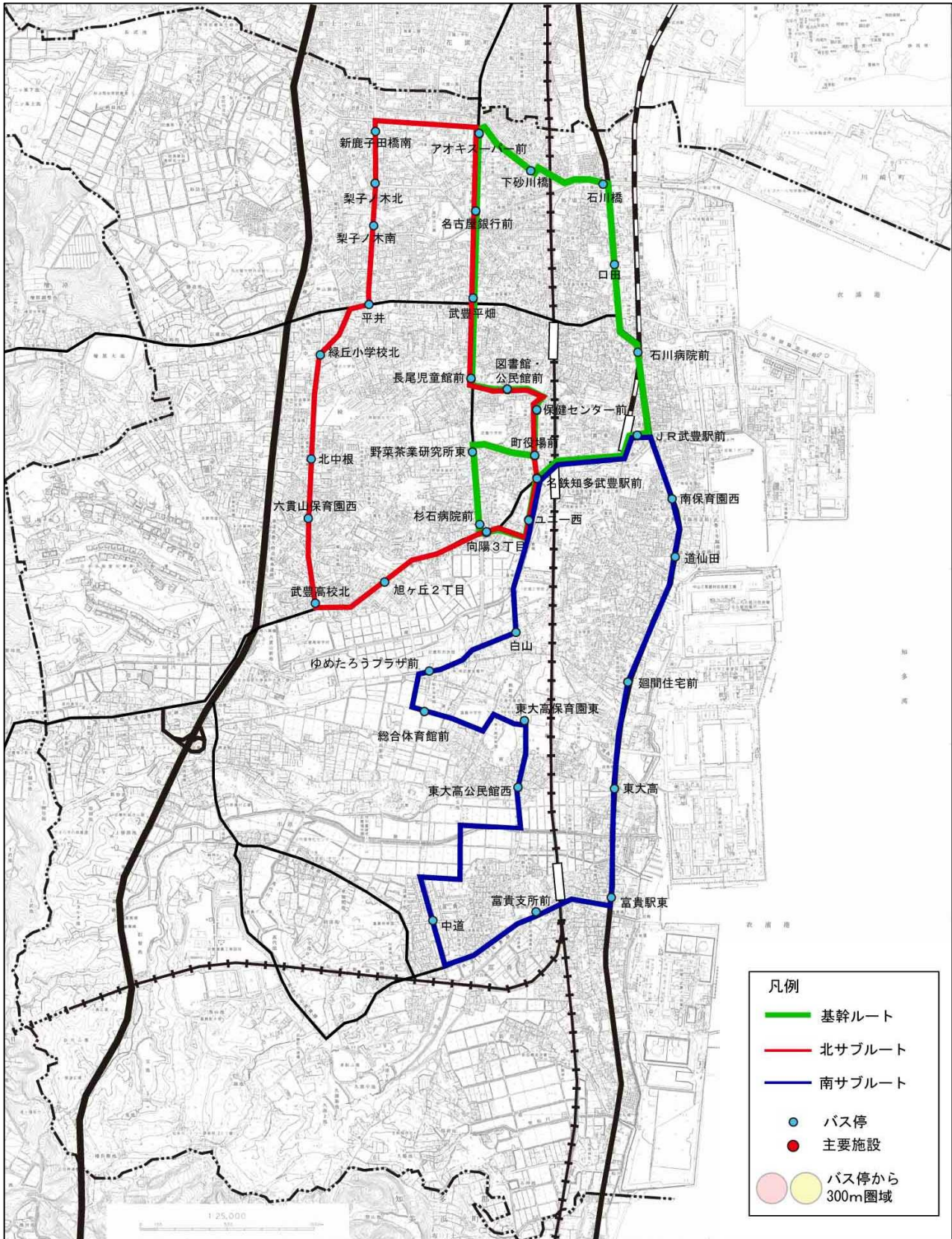


資料：日野自動車ホームページ <http://www.hino.co.jp/poncho/concept/index.html> より

### 4. 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。

## 5. 基本ルート案



ル - 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。

6. ダイヤ設定

表 4-1 想定ダイヤ

基幹 (緑) ルート	便数	緑1	緑2	緑3	緑4	緑5	緑6	緑7	緑8	緑9	緑10	緑11	緑12	緑13	緑14	緑15	緑16	
	車輛番号	1号車	2号車	1号車	2号車	1号車	2号車	1号車	2号車	1号車	2号車	1号車	2号車	1号車	2号車	1号車	2号車	
	名鉄知多武豊駅前	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	
	ユニー西																	
	向陽3丁目																	
	杉石病院前																	
	野菜茶業研究所東	8:35	9:05	9:35	10:05	10:35	11:05	11:35	12:05	13:35	14:05	14:35	15:05	15:35	16:05	16:35	17:05	
	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	9:10	9:40	10:10	10:40	11:10	11:40	12:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	
	武豊平畑																	
	名古屋銀行前																	
	アオキスーパー前	8:45	9:15	9:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:15	16:45	17:15	
	下砂川橋																	
	石川橋																	
	口田	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	11:50	12:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	
	石川病院前																	
	JR武豊駅前	8:53	9:23	9:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23	13:53	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	
	名鉄知多武豊駅前	8:55	9:25	9:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	
休憩	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分	5分		
北部 赤 ルート	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									
	名鉄知多武豊駅前	8:30	9:30	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30	16:30									
	ユニー西																	
	向陽3丁目																	
	旭ヶ丘2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										
南部 青 ルート	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									
	ユニー西																	
	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									

## 7. 利用促進に向けた対応

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 考えられる利用促進策

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 21 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）運行の事業立ち上げ時に、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 21 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	



## 8. 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の試行(実証)運行

#### 事業内容

武豊町コミュニティバスを新設し、実験的に運行する。

#### 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バス車両の調達は、交通事業者が行う。

### (2) 利用促進活動(広告事業・無料お試し券)

#### 事業内容

武豊町コミュニティバスの利用促進を図るため、住民に対するPRを行うための時刻表等の作成、利用者発掘のための無料お試し券の発券を行う。

#### 実施主体

武豊町地域公共交通会議が事業主体となり実施する。

### (3) 事業評価活動(モニタリング・評価のための調査分析)

#### 事業内容

上記事業の実施状況を確認するため、乗降客数や利用者ニーズ・満足度等についてアンケート調査等を実施し、定期的にモニタリングを行い、その事業性を分析する。

#### 実施主体

武豊町地域公共交通会議が事業主体となり実施する。

表4-3 地域公共交通活性化・再生総合事業

No	事業内容	主な実施主体	該当頁
1	武豊町コミュニティバスの試行(実証)運行	交通事業者	P32
2	利用促進活動(広告事業・無料お試し券)	武豊町地域公共交通会議	P36
3	事業評価活動(モニタリング・評価のための調査分析)	武豊町地域公共交通会議	P41

## 9. 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4-4 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		
	2010/4/1			2011/4/1			2012/4/1			2013/4/1			2014/4/1		
連携計画 計画期間	●————▶														
活性化・再生総合事業(実験期間)	●————▶														
1. コミュニティバスの試行(実証) 運行	●————▶			●————▶			●————▶			●-----▶			●-----▶		
	運行開始			評価見直し			運行			評価見直し			運行		
2. 利用促進活動	●————▶			●-----▶			●-----▶			●-----▶			●-----▶		
	時刻表・無料お試し券配布			検討・実施											
3. 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		
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実験運行の実施

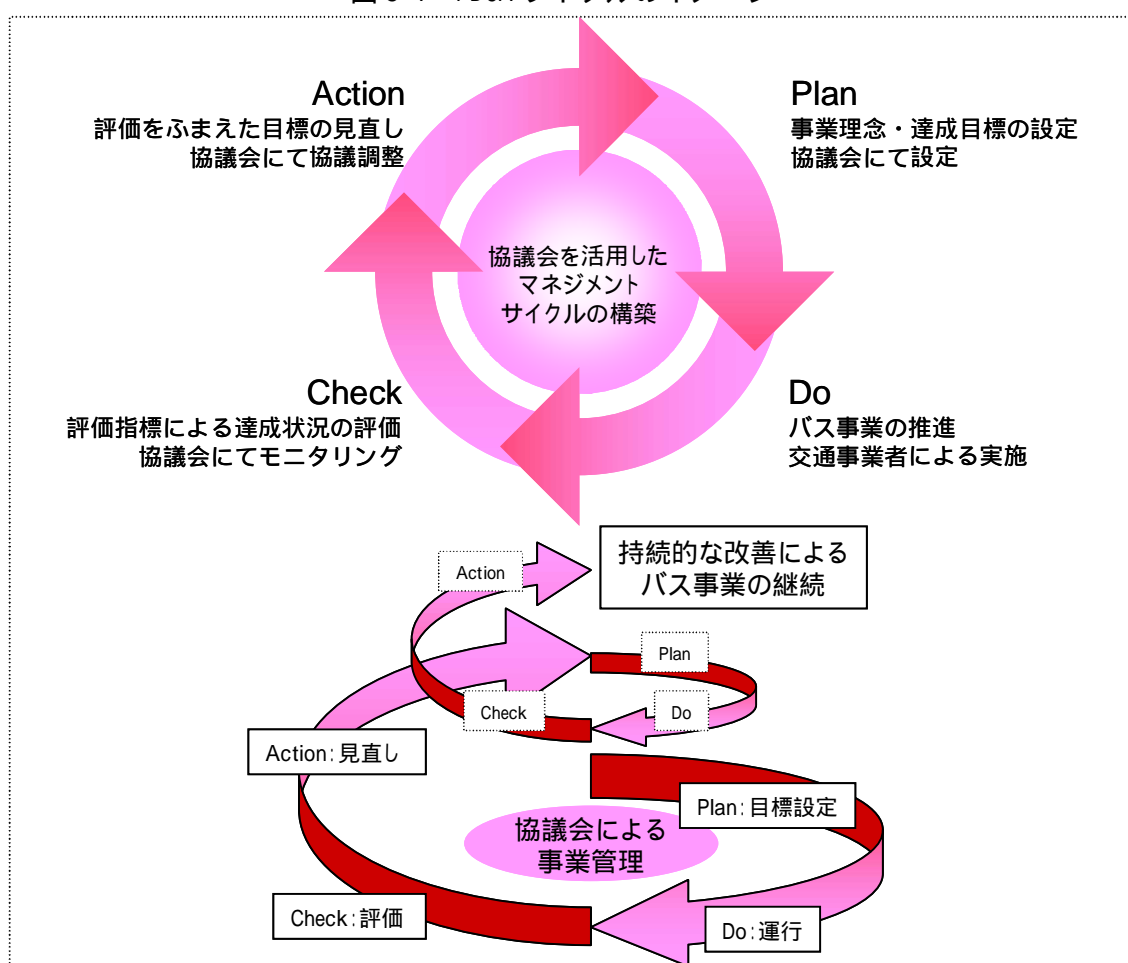
### 1. PDCAの導入

#### (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）を活用し、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りバスを運行（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

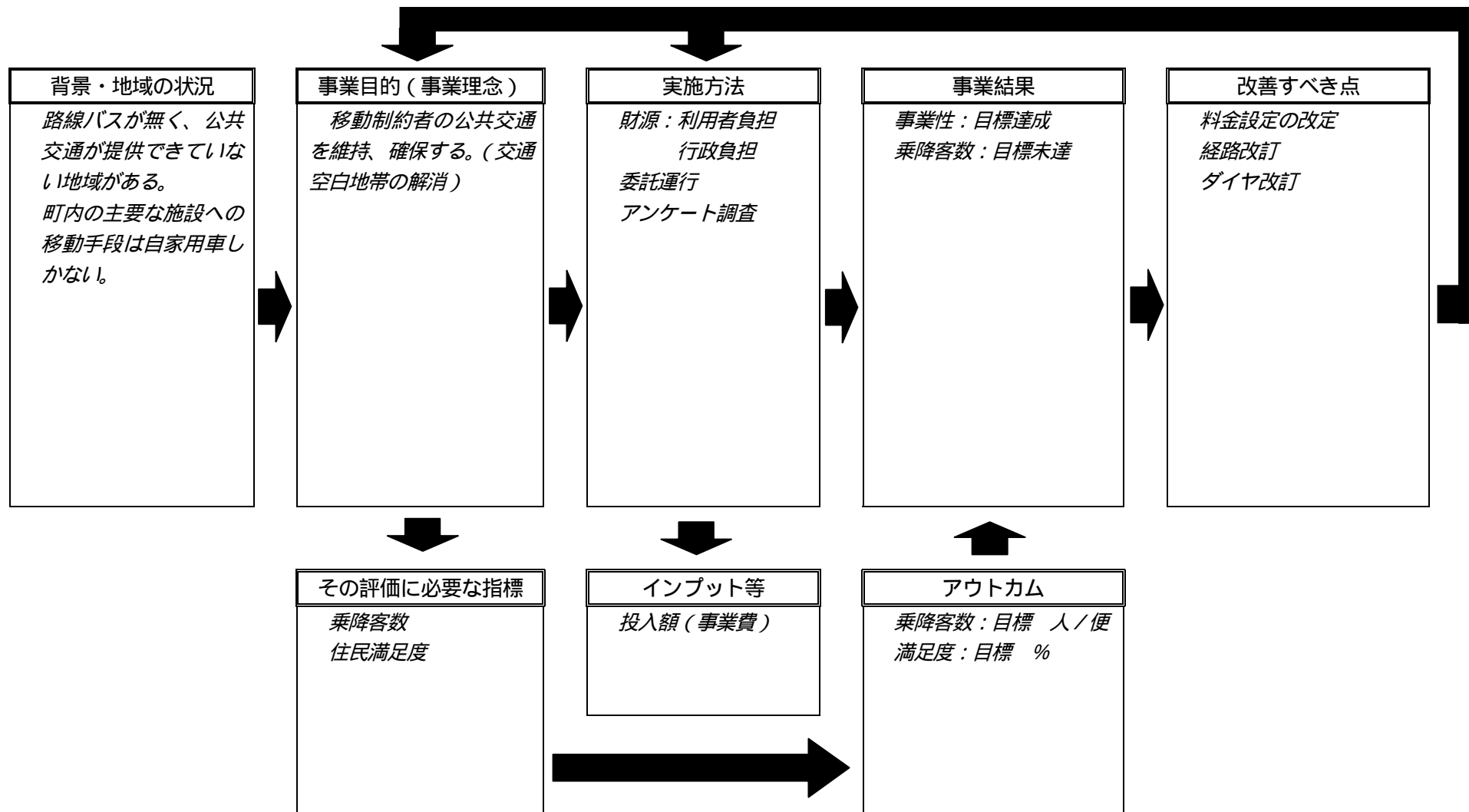


#### (2) プロセスフロー

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、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

- ・交通空白地域として設定した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：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：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：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 か年の間に想定され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、上記基幹ルート及びサブルートの実験的運行が想定以上に利用された段階で、地域のニーズを確認しながら導入を検討し、第二段階として導入を図るものとする。