

■交通空白地解消のための実験的取組等におけるモデル地区の選定について

1. 趣旨

○地域公共交通総合連携計画の基本方針の1つ

「交通空白地解消のための実験的取組等の実施（短期的対応）」として、以前から「形原地区コミュニティバス運行検討委員会」を設置し、公共交通について議論していた「形原地区」をモデル地域として選定し、交通空白地解消の検討を行う。

2. 協議体制

- ・形原地区の各地区総代（元職含む）、長寿会会長、民生児童委員会長、公民館館長、文化広場館長、小中 PTA 会長、市議会議員等、地元関係者からなる「形原地区公共交通協議会」を設置。
- ・蒲郡市は協議会からの要請により参加

3. 協議経過

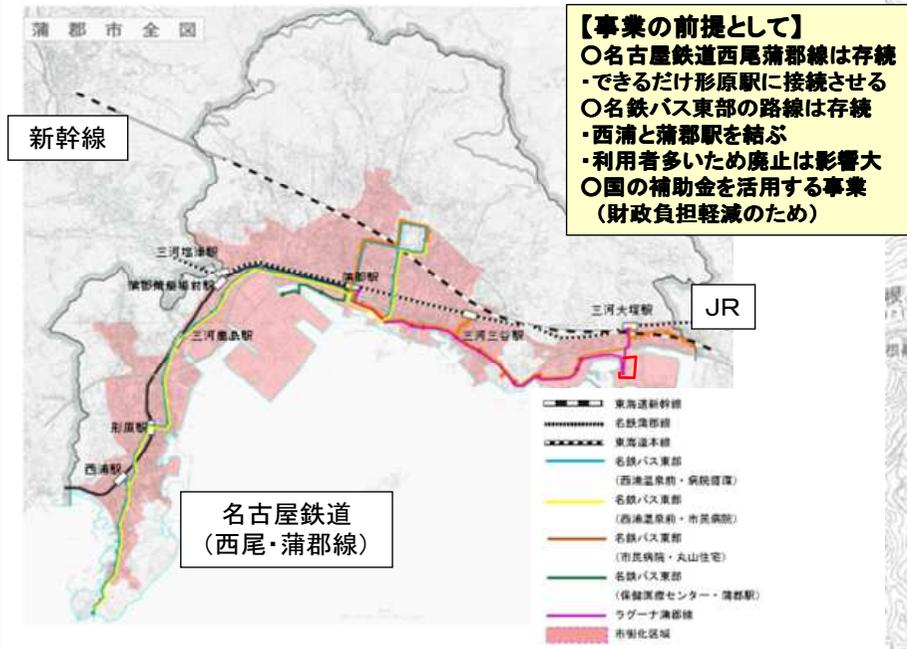
日時	取組内容・主な協議テーマ
平成 26 年 3 月 26 日	○蒲郡市の公共交通に関する検討経緯の報告 ○モデル地区への立候補についての協議 ※形原地区コミュニティバス運行検討委員会として開催 ※検討委員会から「形原地区公共交通協議会」の設置協議
平成 26 年 5 月 20 日	■第 1 回形原地区公共交通協議会の開催 ○「要望書（公共交通空白地におけるフィーダー路線の事業化の形原地区での実施について）」の確認 （地元関係者のみによる協議）
同日	○市長への「要望書」の提出
同日	○公共交通空白地におけるフィーダー路線（支線的路線）の事業化について ・地域公共交通総合連携計画の内容確認 ・考えられる地域内交通の考え方の説明 （デマンド型（予約型）交通とはどんなものか） ○協議スケジュールの確認 （蒲郡市の参加による協議）
平成 26 年 6 月 17 日 （開催予定）	■第 2 回形原地区公共交通協議会の開催 ○形原地区で考えられる地域内交通について ・定時定路線型、デマンド型（予約制・定路線型）についての比較検討

※月 1 回程度の頻度で協議会を開催し、9 月頃を目途に、事業計画案を構築する。

※10 月に開催予定の「地域公共交通会議」にて事業計画案を報告する予定。

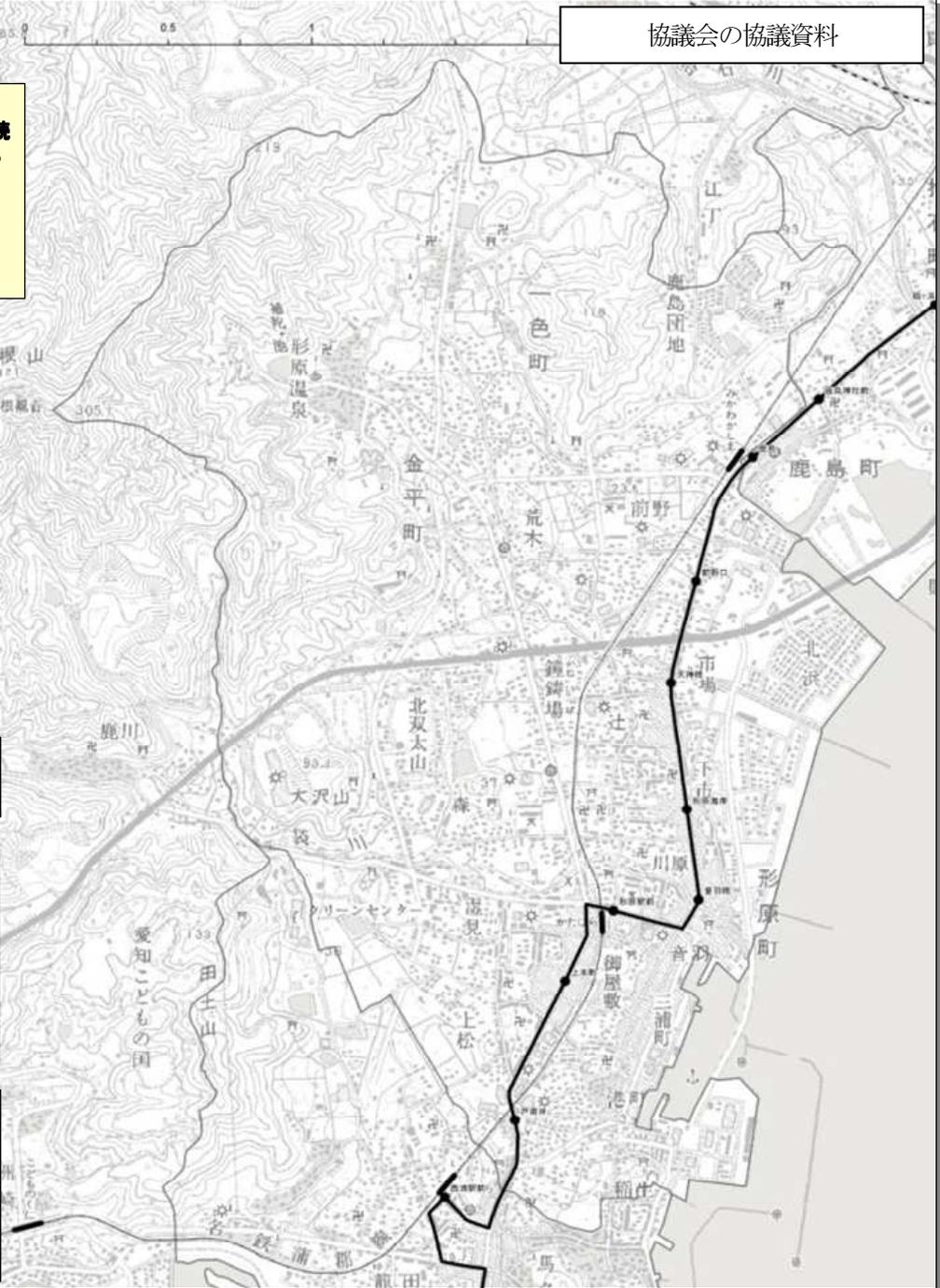
蒲郡市 形原地区で考えられる地域内交通の考え方

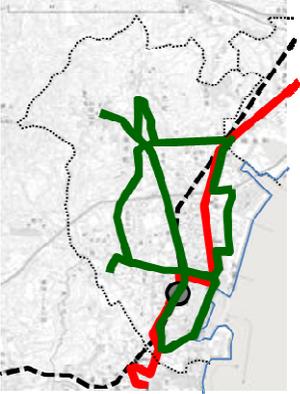
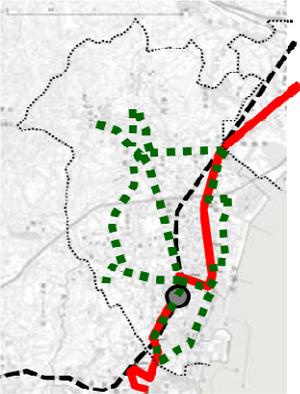
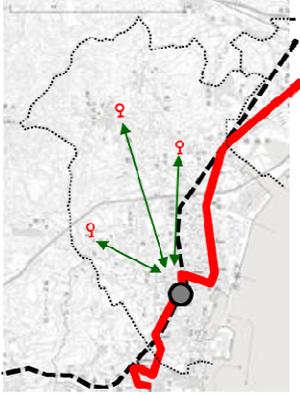
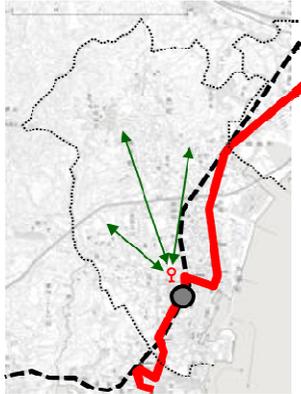
協議会の協議資料



公共交通の構築に当たって決めなければならないこと。

- 1. 将来のまちの姿・イメージは？**
 自動車中心の生活スタイルで良いか？ 車を持たない生活をイメージするか？
 本当に困っている人を、地域でどのように支えるのか？ コミュニティの姿は？
- 2. 想定する利用者は？**
 本当に困っている人を救う
 ・高齢者、身体障害者の生活の足
 ・通院、買い物
 ・高校生の通学 どこまでカバーするのか？
- 3. 利用したい時間帯は？**
 高齢者等の生活の足であれば
 9:00～17:00頃
 通院、買い物であれば
 9:00～17:00頃
 高校生の通学 = 7:00～18:00頃
 部活動などがあると20:00頃？
 通勤まで = 7:00～20:00頃
 どこまでカバーするのか？
- 4. 運賃は？**
 利用者の負担だけ？
 地域・行政負担、その他の方法は？
- 5. 目的地・頻度は？**
 通院・・・週2日ぐらい？
 ・市の総合病院？ ・地元の病院？
 買い物・・・週1日可？
 ・地元商店？ ・ベシア・クラスポ等？
 ・蒲郡駅まで？
 学校などその他・・・毎日？
 ・名鉄「形原駅」 ・蒲郡駅まで
 どこまでカバーするのか？
- 6. 車両は？(利用人数？)**
 名鉄バスぐらい(幹線的な道路のみ)
 小型バス(ある程度の道路、専用車)
 ジャンボタクシーぐらい
 (どこでも可、専用車両)
 空車のタクシーを活用
 (昼間の暇な時間帯のみ)
 利用人数などに応じて



	通常のバス(予約なし)	デマンド型のバス(予約制)		
	定時定路線	定路線型	自由経路ミーティングポイント型	自由経路ドアツードア型
概要	形原地区内を時間を定めて巡回する1周1時間のルート設定。	形原地区内を時間を定めて巡回する1周1時間のルート設定(予約時のみ)	形原地区内の予め定めたバス停間を設置し、駅と接続。	形原地区内ならどこでも自由な場所から駅まで接続。(自宅前も可)
利用者	主に高齢者	主に高齢者	主に高齢者 (停留所の設置場所次第)	主に高齢者
時間帯	9:00~17:00 (1時間1便運行で7便/日程度)	9:00~17:00 (1時間1便運行で7便/日程度)	9:00~17:00 (1時間1便運行で7便/日程度)	9:00~17:00 (1時間1便運行で7便/日程度)
目的・頻度	買い物・通院(駅も接続) (週2~3日の運行で可)	買い物・通院(駅も接続) (週2~3日の運行で可)	駅接続を前提(鉄道・バス乗継) (毎日でも可)	駅接続を前提(鉄道・バス乗継) (毎日でも可)
よくある車両	ジャンボタクシーサイズ	ジャンボタクシーサイズ	ジャンボタクシー or セダンタイプ	ジャンボタクシー or セダンタイプ
よくある運賃	1乗車100~200円程度	1乗車100~200円程度	1乗車300~600円	1乗車500円以上
運行イメージ				
運行主体	バスorタクシー事業者に運行委託	予約対応できるタクシー事業者への運行委託	タクシー事業者に運行委託	タクシー事業者に運行委託
事業費	1000~1500万円程度 車両・運転手を専用確保するため (バス事業者の方が割高ケース多い)	800~1000万円程度 車両・運転手を専用確保するため	ジャンボタクシー(専用車両) =600~800万円程度 セダンタイプ(需要に応じて) =300~500万円程度	ジャンボタクシー(専用車両) =600~800万円程度 セダンタイプ(需要に応じて) =300~500万円程度
良い点	既存のバス事業と同じで最も馴染みがある。	予約の手間が発生するが、既存のバス事業に近い。 空バスが走る悪いイメージはない。	需要が乏しい場合、空車タクシーの利用時は事業費が低くなる。 ジャンボサイズでも、定路線よりも駅まで直接行ける。	需要が乏しい場合、空車タクシーの利用時は事業費が低くなる。 ジャンボサイズでも、定路線よりも駅まで直接行ける。
悪い点	利用者が少ないと事業効率が最も悪くなる。	予約が無い場合でも待機(車両・運転手)経費が発生する。	停留所の設置箇所数の拡大に対する要望が止まらない。 (駅以外の接続要望も)	駅以外の接続要望が発生する。 (バス・タクシーと競合する)

定路線型の運行イメージ

