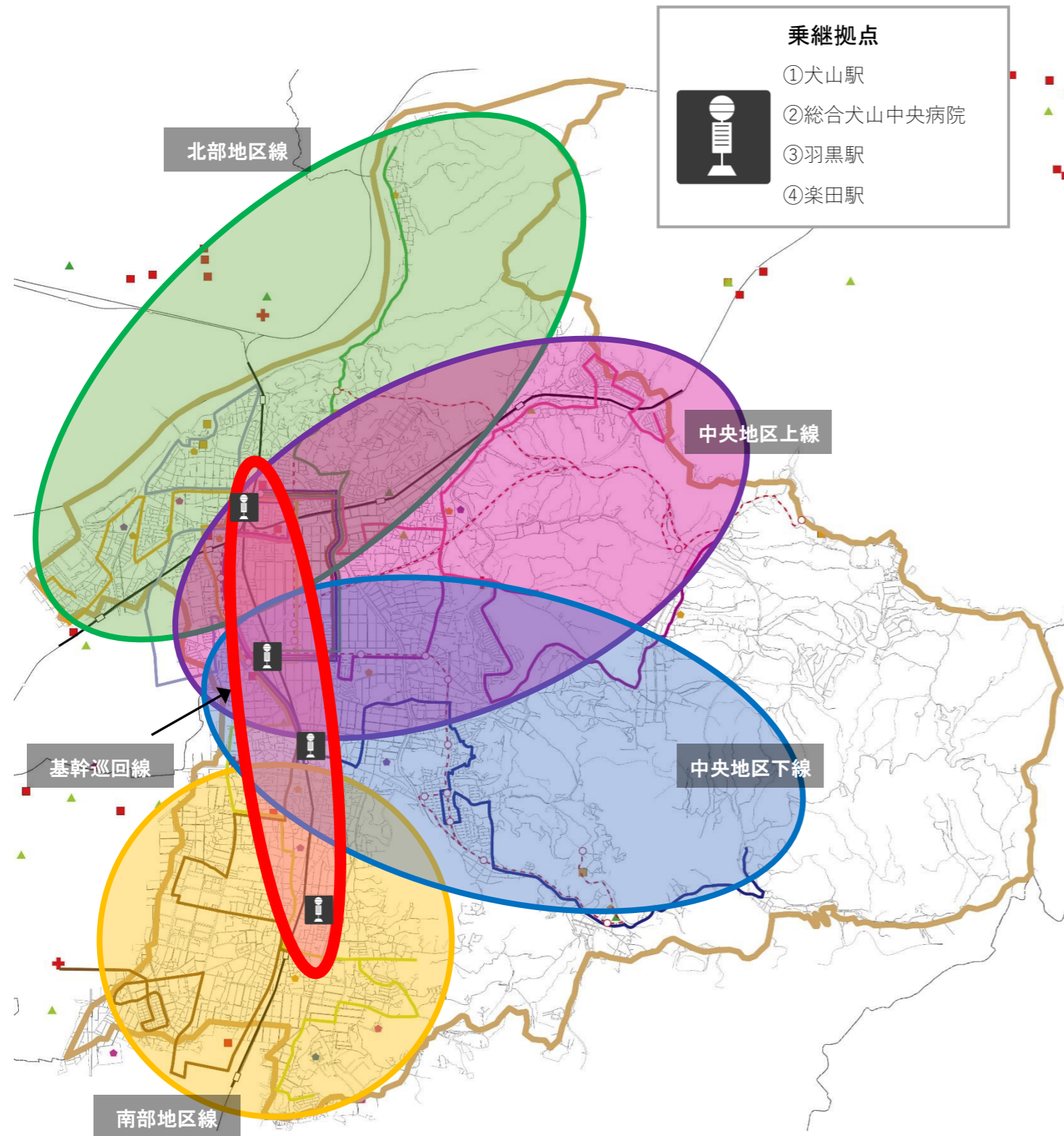


◆犬山市公共交通再編イメージ

【 再編イメージ A 生活圏を重視とした再編イメージ 】



再編イメージ A について（乗り継ぎ方式）

バス必要台数：5台
（ポンチョ：3台、ローザ：2台）

【特徴】

- ・ 現行の運行負担金で毎日運行を実現させるために考案
- ・ 犬山駅、総合犬山中央病院へ行くために乗り継ぎが必要な路線がある

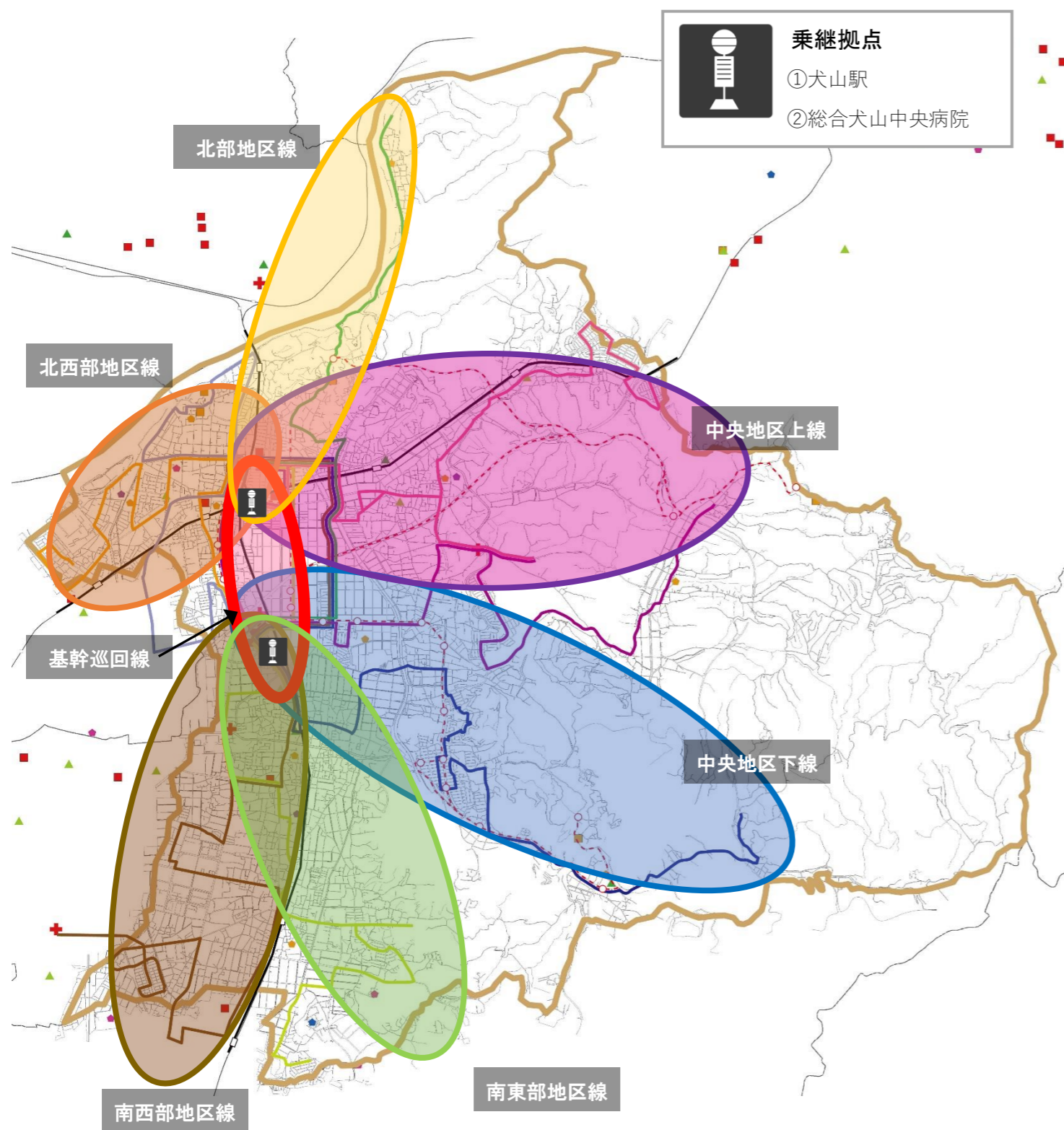
【メリット】

- ・ 現行の運行負担金程度で運行可能
- ・ 毎日運行が実現できる

【デメリット】

- ・ 犬山駅及び総合犬山中央病院へ行くために乗り継ぎが必要となる
- ・ 増便効果は低い
- ・ 交通空白地が残る

【 再編イメージ B 犬山駅と総合犬山中央病院を中心とした再編イメージ 】



再編イメージ B について（乗り継ぎ方式）

バス必要台数：7台
（ポンチョ：5台、小型：2台）

【特徴】

- ・ コミュニティバスに対する一番のニーズである毎日運行を実現させるために考案
- ・ 現行と比べ増便も可能
- ・ 犬山駅、総合犬山中央病院へは乗り継ぎが必要となるが、現行と比較しても乗車時間の影響は少ない

【メリット】

- ・ 毎日運行が実現できる
- ・ 交通空白地の減少
(北部地区線及び南部地区線において、小型車両を導入した場合)
- ・ 増便効果が高い

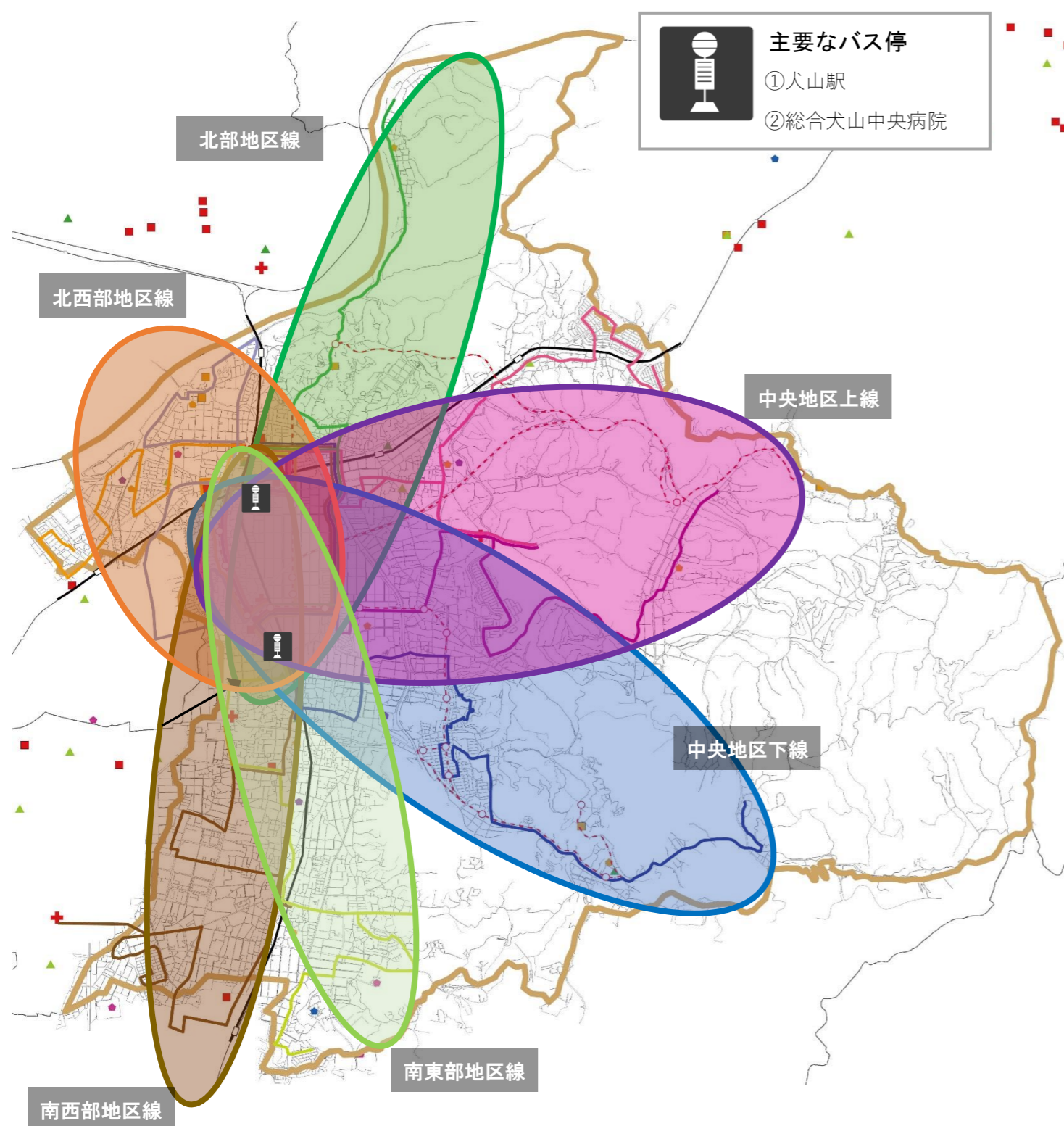
【デメリット】

- ・ 運行負担金が増える
- ・ 犬山駅及び総合犬山中央病院へ行くために乗り継ぎが必要となる

【 再編イメージC 犬山駅と総合犬山中央病院へのアクセスと生活圏を重視した再編イメージ 】

再編イメージCについて

バス必要台数：6台
 (ポンチョ：4台、小型：2台)



【特徴】

- ・ コミュニティバスに対する一番のニーズである毎日運行を実現させるために考案
- ・ 現行の運行負担金への影響を少なくする
- ・ 犬山駅、総合犬山中央病院へは全路線において直接行くことができる

【メリット】

- ・ 現行路線を基本とするため、路線再編による利用者への影響が少ない
- ・ 毎日運行が実現できる
- ・ 交通空白地の減少

(北部地区線及び南東部地区線において、小型車両を導入した場合)

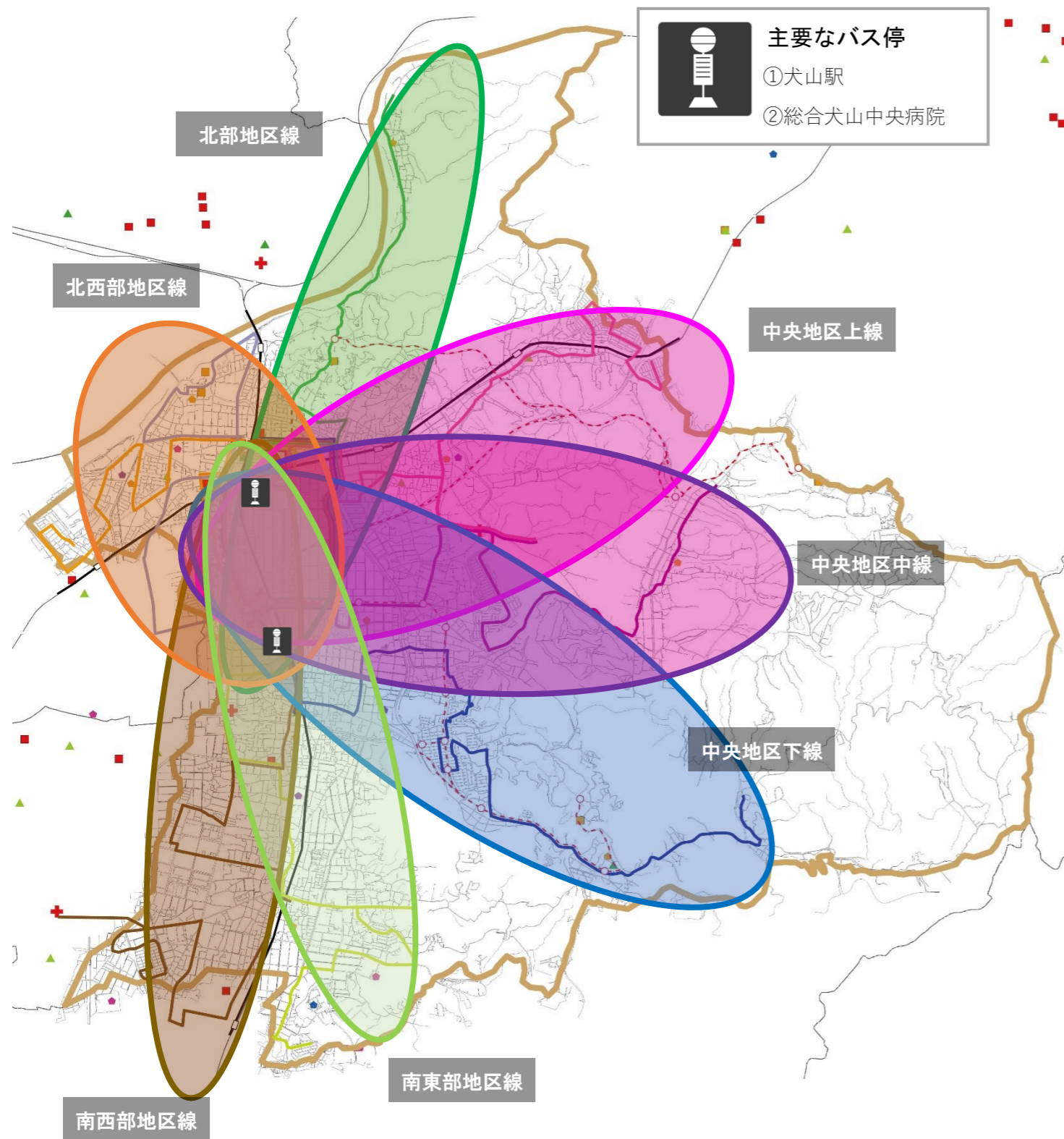
【デメリット】

- ・ 運行負担金が増える
- ・ 増便効果は低い
- ・ 中央地区上線においては長大な路線となる (現行の便数より減少する可能性有)

【 再編イメージD 犬山駅と総合犬山中央病院へのアクセスを重視した再編イメージ 】

再編イメージDについて

バス必要台数：7台
(ポンチヨ：5台、小型：2台)



【特徴】

- ・ コミュニティバスに対する一番のニーズである毎日運行を実現させるために考案
- ・ 犬山駅、総合犬山中央病院へは全路線において直接行くことができる

【メリット】

- ・ 現行路線を基本とするため、路線再編による利用者への影響が少ない
- ・ 毎日運行が実現できる
- ・ 交通空白地の減少
(北部地区線及び南東部地区線において、小型車両を導入した場合)

【デメリット】

- ・ 運行負担金が増える
- ・ 増便効果は低い