

## ◆平成30年度再編（案）について

【 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

路線名（仮称）	（片道） 距離 【km】	（片道） 所要時間 【分】	（片道） 運行間隔 【分】	（片道） 日運行本数 【本】	（片道） 1週間当たり 運行本数 【本】	（年間） 総走行距離 【km】	（年間） 運行経費 【万円】	国庫 補助金 【万円】	（年間） 料金収入 【万円】	（年間） 市負担金 【万円】
基幹巡回線	20	57	90	7	35	33,000	6,400	290	770	5,340
北部地区線	24	78	120	5	25	29,000				
中央地区上線	24	64	90	7	35	40,000				
中央地区下線	33	82	120	5	25	40,000				
南部地区線	21	61	90	7	35	34,000				

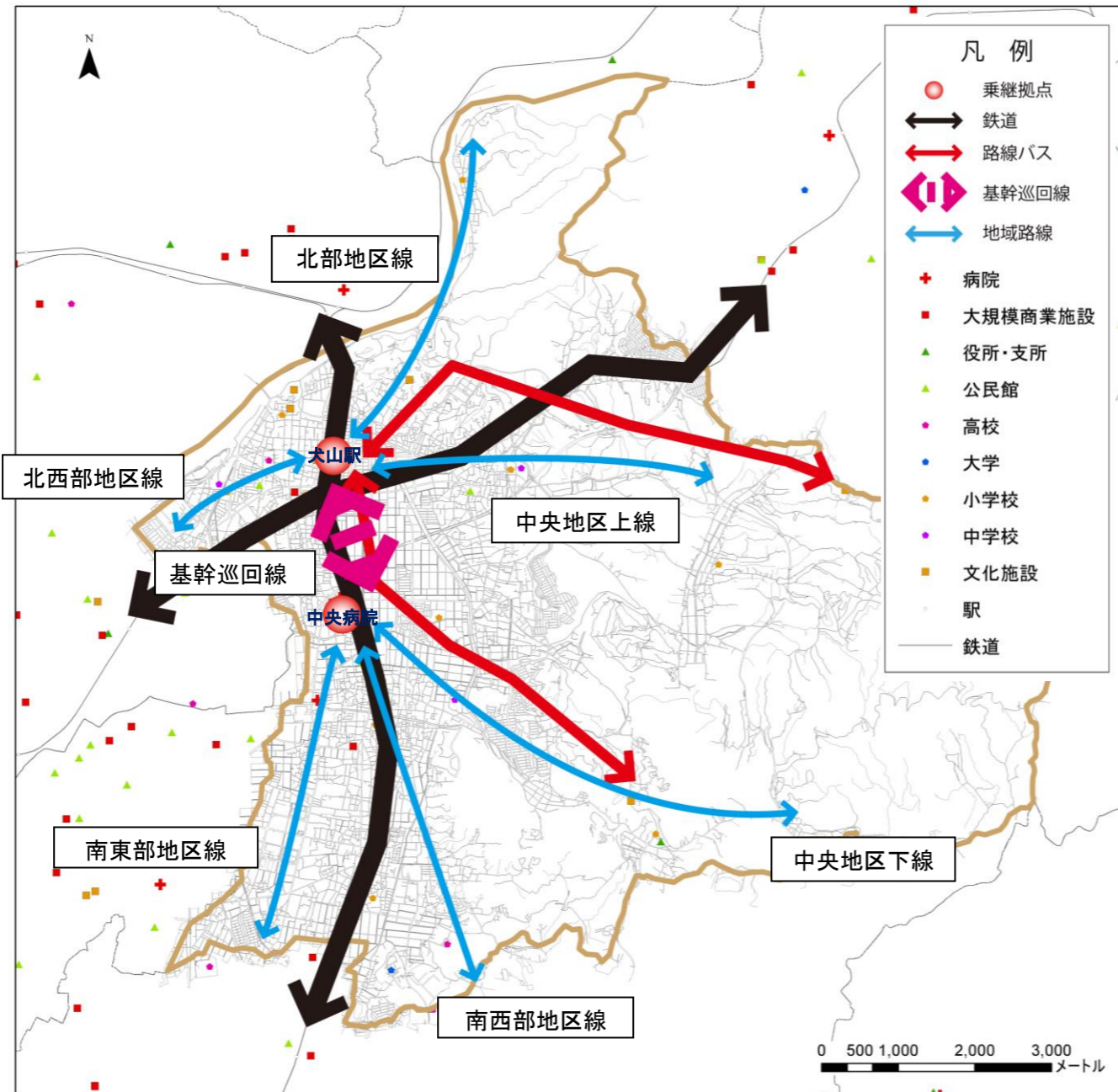
※距離、所要時間、総走行距離、運行経費は机上計測による概算の値であり、経由するルートにより変更あり。

※運行間隔は所要時間及び休憩時間（15分以上）を考慮して設定。

※運行時間帯を7：30～18：30の11時間として日運行本数を設定。

※運行経費は国が示す平成29年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）の地域キロ当たり標準経常費用361.31円/kmを用いて算出。料金収入と国庫補助金は含めず。

【 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】

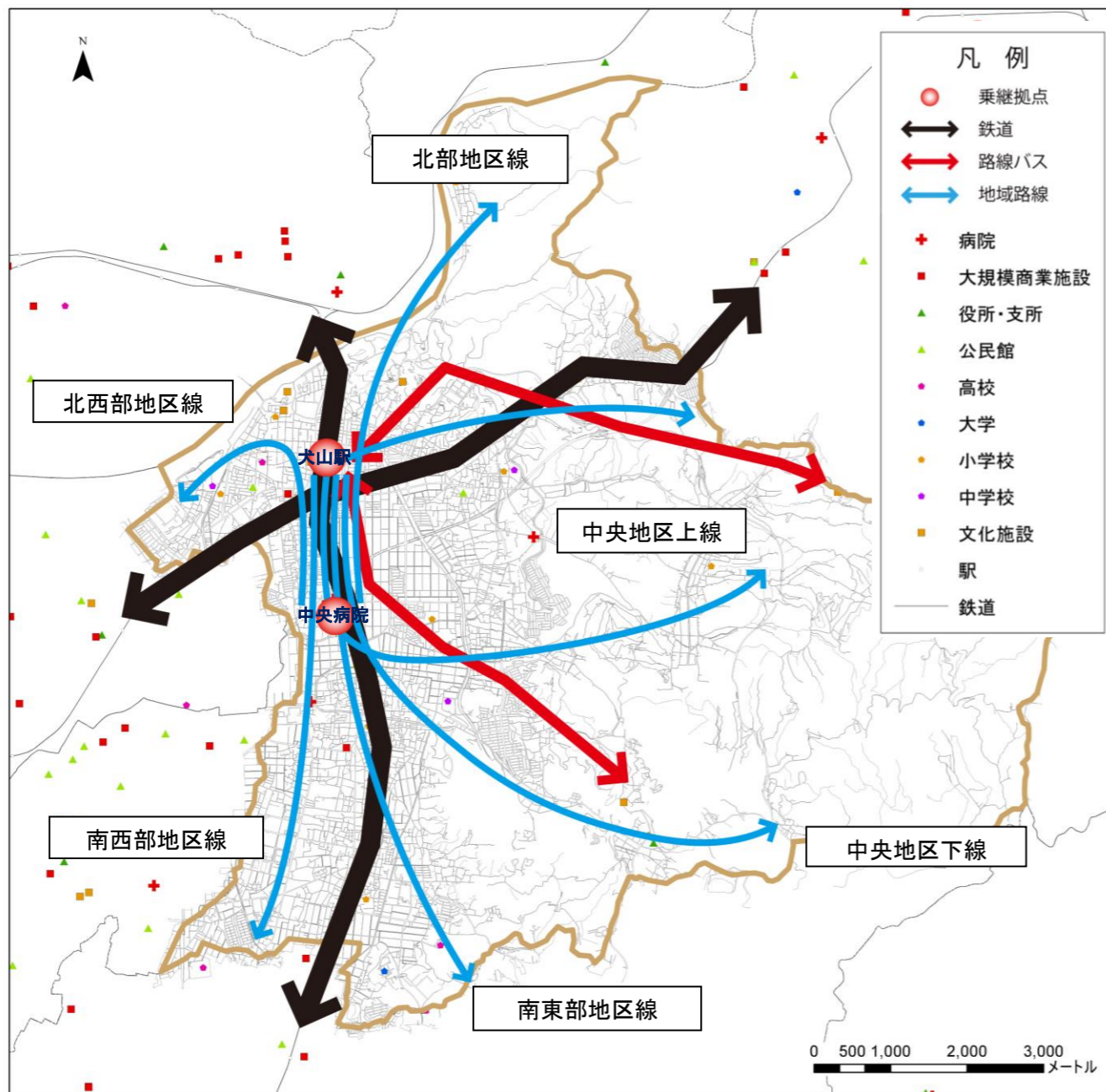
- ・ 運行負担金が増える
- ・ 犬山駅及び総合犬山中央病院へ行くために乗り継ぎが必要となる

路線名 (仮称)	(片道) 距離 [km]	(片道) 所要時間 [分]	(片道) 運行間隔 [分]	(片道) 日運行本数 [本]	(片道) 1週間当たり運行本数 [本]	(年間) 総走行距離 [km]	(年間) 運行経費 [万円]	国庫補助金 [万円]	(年間) 料金収入 [万円]	(年間) 市負担金 [万円]
基幹巡回線	9	25	60	11	55	23,000	7,200	290	1,078	5,832
北部地区線	7	21	60	11	55	18,000				
北西部地区線	9	29	60	11	55	23,000				
中央地区上線	19	53	90	7	35	32,000				
中央地区下線	12	31	60	11	55	33,000				
南西部地区線	14	45	60	11	55	37,000				
南東部地区線	12	34	60	11	55	32,000				

※距離、所要時間、総走行距離、運行経費は机上計測による概算の値であり、經由するルートにより変更あり。  
 ※運行間隔は所要時間及び休憩時間（15分以上）を考慮して設定。  
 ※運行時間帯を 7：30～18：30 の 11 時間として日運行本数を設定。  
 ※運行経費は国が示す平成 29 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）の地域キロ当たり標準経常費用 361.31 円/km を用いて算出。料金収入と国庫補助金は含めず。



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)

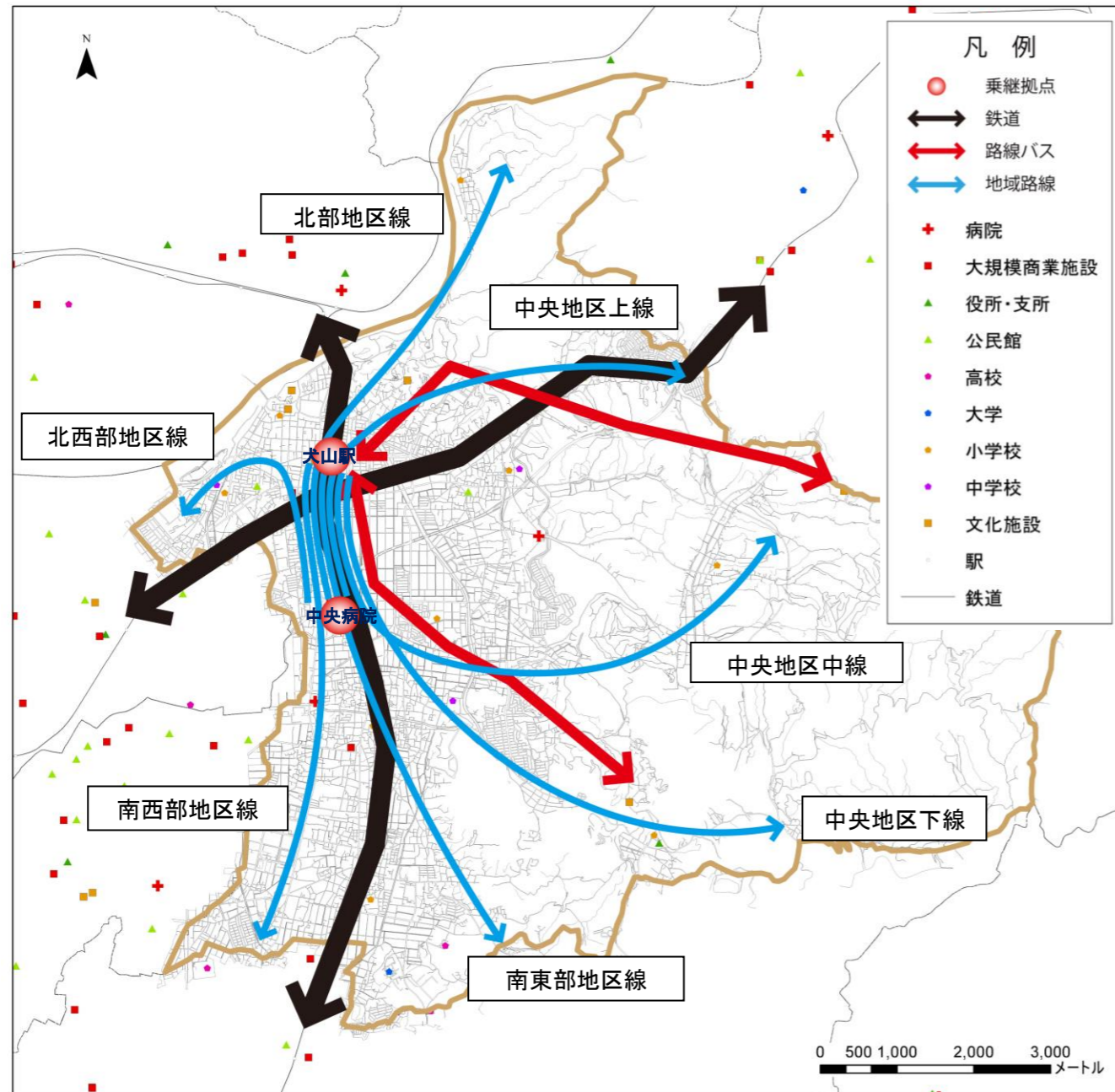
【デメリット】

- ・ 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)

路線名(仮称)	(片道) 距離 [km]	(片道) 所要時間 [分]	(片道) 運行間隔 [分]	(片道) 日運行本数 [本]	(片道) 1週間当たり 運行本数 [本]	(年間) 総走行距離 [km]	(年間) 運行経費 [万円]	国庫 補助金 [万円]	(年間) 料金収入 [万円]	(年間) 市負担金 [万円]
北部地区線	11	34	60	11	55	30,000	7,500	290	920	6,290
北西部地区線	13	43	60	11	55	35,000				
中央地区上線	24	64	90	7	35	40,000				
中央地区下線	17	41	60	11	55	44,000				
南東部地区線	17	47	90	7	35	28,000				
南西部地区線	19	59	90	7	35	31,000				

※距離、所要時間、総走行距離、運行経費は机上計測による概算の値であり、経由するルートにより変更あり。  
 ※運行間隔は所要時間及び休憩時間(15分以上)を考慮して設定。  
 ※運行時間帯を7:30~18:30の11時間として日運行本数を設定。  
 ※運行経費は国が示す平成29年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(陸上交通)の地域キ口当たり標準経常費用361.31円/kmを用いて算出。料金収入と国庫補助金は含めず。

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

路線名(仮称)	(片道) 距離 [km]	(片道) 所要時間 [分]	(片道) 運行間隔 [分]	(片道) 日運行本数 [本]	(片道) 1週間当たり 運行本数 [本]	(年間) 総走行距離 [km]	(年間) 運行経費 [万円]	国庫 補助金 [万円]	(年間) 料金収入 [万円]	(年間) 市負担金 [万円]
北部地区線	11	34	60	11	55	30,000	8,500	290	1,078	7,132
北西部地区線	13	43	60	11	55	35,000				
中央地区上線	16	47	90	7	35	27,000				
中央地区中線	15	38	60	11	55	40,000				
中央地区下線	17	41	60	11	55	44,000				
南東部地区線	17	47	90	7	35	28,000				
南西部地区線	19	59	90	7	35	31,000				

※距離、所要時間、総走行距離、運行経費は机上計測による概算の値であり、経由するルートにより変更あり。  
 ※運行間隔は所要時間及び休憩時間(15分以上)を考慮して設定。  
 ※運行時間帯を7:30~18:30の11時間として日運行本数を設定。  
 ※運行経費は国が示す平成29年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(陸上交通)の地域キロ当たり標準経常費用361.31円/kmを用いて算出。料金収入と国庫補助金は含めず。