

目指す姿を達成するための運行形態（市内コース）

	運行形態	メリット	デメリット	交通事業者の意見	当市で導入した場合における課題等	目標達成見込み
民	タクシー助成 <small>（市の補助で、一部負担または無料によりドアツードアでタクシーを利用できる。）</small>	<ul style="list-style-type: none"> いつでも利用可能 乗降場所に制限なし 他の利用者の乗車なし 乗車時間が短い 	<ul style="list-style-type: none"> 補助額や利用回数の上限設定や対象者を限定される場合あり 利用者が多く、対応できなければ待ち時間が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズの高い時間帯は、対応が困難 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズの高い時間帯は、運転手や車両の確保が困難である。 オペレーションシステムの導入が必要である。 	△ <ul style="list-style-type: none"> 利便性は高いが、交通事業者より実施することが困難という意見があったため、目標の達成は難しいと判断した。
	乗合タクシー <small>（市の補助で、一部負担または無料によりドアツードアで乗合タクシーが利用できる。異なる目的地の複数の利用者が乗車する。）</small>	<ul style="list-style-type: none"> いつでも利用可能 乗降場所に制限なし 乗車時間が短い 	<ul style="list-style-type: none"> 利用時に予約が必要で乗車まで待ち時間が発生 他の利用者が乗車することで、定時性の確保が困難 利用者が多く、対応できなければ待ち時間が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズの高い時間帯は、対応が困難 	<ul style="list-style-type: none"> 予約が必要で利用を控える可能性がある。（乗合タクシーのみ） 利用者が増えた際の対応を考える必要がある。 	△ <ul style="list-style-type: none"> 利便性は高いが、交通事業者より実施することが困難という意見があったため、目標の達成は難しいと判断した。
	定時定路線型拡大 <small>（現状のいきいき号の運行形態をベースに、車両台数を2台から3台に増やす。）</small>	<ul style="list-style-type: none"> 決まった場所及び時刻に乗降車でき、計画的な利用が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 停留所から遠いと利用しづらい 目的地によっては、迂回や乗り継ぎが必要 乗り継ぎに待ち時間が発生 乗車時間が長い 公共交通における空白地域を埋めることは困難 		<ul style="list-style-type: none"> 大量輸送を想定した運行形態で、高浜市の特性を踏まえると適していない。 乗り換え時間の改善には限界がある。 1台バスを増やしても、乗りたい時間にすることができない。 全ての空白地域に停留所を設置することは困難である。 	× <ul style="list-style-type: none"> 台数を1台増やしても乗り換え時間や乗車時間を大幅に改善できない。 市内全域をカバーするために、全ての空白地域に停留所を設置することは現実的ではない。
	定時定路線型 & デマンド型交通 <small>（現状のいきいき号の運行形態をベースに定時定路線型を1台、市内全域を運行エリアとするデマンド型交通を1台運行する。）</small>	※定時定路線型とデマンド型交通のメリット・デメリット				<ul style="list-style-type: none"> 1台ずつで実施した場合、それぞれのメリットを生かし切ることができない。 定時定路線型がより不便になるため、デマンド型に利用者が集中した際に対応できない。
公	デマンド型交通 <small>（利用予約に応じ、出発地・目的地の付近の停留所で乗降する。異なる目的地の複数の利用者が乗車する。）</small>	<ul style="list-style-type: none"> 空白地域に停留所を設置 自宅から停留所まで徒歩圏内 乗り換えの時間が発生しない 乗車時間が短い 	<ul style="list-style-type: none"> 利用時に予約が必要で乗車まで待ち時間が発生 他の利用者が乗車することで、定時性の確保が困難 利用者が多く、対応できなければ待ち時間が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 台数が足りないのでは（※） タクシー利用者数に影響がないか心配（※） 	<ul style="list-style-type: none"> 予約が必要で利用を控える可能性がある。 利用者が増えた際の対応を考える必要がある。 	○ <ul style="list-style-type: none"> 乗り換え時間は発生しない。 停留所を徒歩圏内に設置することも可能である。 利便性が向上することで、コミュニティバスの取組に共感する人が増え、スポンサーや利用者数が増える。

※デマンドバス及びタクシーで利用できる**お得な共通チケット**を配布するなど、タクシーの利用促進に努める。

※**デマンドバスの実証運行**により、データを分析し課題等があれば改善する。（「月別・週別・曜日別利用実績」「乗降場所別利用実績」「乗合率実績」「予約方法別利用実績」「時間帯・地区別利用実績」「性別・年齢別登録者数」など）

※現在の土曜日の運行は中止し、利用者は市民に限る。

「誰一人取り残さない」利便性の高い市民に喜ばれる地域公共交通を実現するために掲げた各目標に対する達成見込み

目標1「便利と思う市民の割合」：乗り換え時間がなく、停留所を多く設置することにより利便性が向上

目標2「停留所人口カバー率」：200m圏域で停留所を設置した場合、達成可能

目標3「事業スポンサー数」：事業所への停留所設置やイベント等との連携により、多くの事業者とつながり、商店の活性化に寄与

目標4「実利用者数」：利便性が向上し市内を気兼ねなくちょっと移動できる足として、利用者が増加

方向性

刈谷市コースは

定時定路線で現行どおりとし

市内コースを

デマンド型交通に変更