

新ルート案選定表

資料3-2

	現況		案①		案②		案③		案④	
	南北ルート 中岡崎・東岡崎接続		南北ルート 中岡崎・東岡崎接続		南北ルート 中岡崎・東岡崎接続		南北ルート 東岡崎接続		南北線ルート 踏襲	
ルート										
中岡崎接続	○		○		○		×		×	
東岡崎接続	○		○		×		○		×	
運行距離	南北ルート 東行き 約5.1km	東西ルート 東行き 約6.2km	東行き 約7.3km		東行き 約6.3km		東行き 約6.1km		東行き 約5.1km	
	西行き 約5.7km	西行き 約6.2km	西行き 約7.5km		西行き 約6.2km		西行き 約7.0km		西行き 約5.7km	
運行時間目安	南北ルート 東行き 約17分	東西ルート 東行き 約37分	東行き 約28分		東行き 約23分		東行き 約22分		東行き 約17分	
	西行き 約20分	西行き 約37分	西行き 約34分		西行き 約23分		西行き 約31分		西行き 約20分	
1日当たり必要な運転手数	12人（東西 4人・南北 8人）		8人		8人		8人		8人	
便数	南北ルート 東行き 1時間2本	東西ルート 東行き 1時間1本	南北ルート 東行き 1時間2本		南北ルート 東行き 1時間2本		南北ルート 東行き 1時間2本		南北ルート 東行き 1時間2本	
	南北ルート 西行き 1時間2本	東西ルート 西行き 1時間1本	南北ルート 西行き 1時間2本		南北ルート 西行き 1時間2本		南北ルート 西行き 1時間2本		南北ルート 西行き 1時間2本	
車両数	4台目安（東西線・南北線各2台）		3～4台目安		3～4台目安		3～4台目安		3～4台目安	
運行経費（概算）	約7,100万円		約6,500万		約6,400万		約6,400万		約6,300万	
比較項目 〈対応する課題〉	理由	評価	理由	評価	理由	評価	理由	評価	理由	評価
ダイヤ設定 〈課題①現在のダイヤ設定による運転手への負担への対応〉	2ルートあり、車両数もそれぞれ2台で現行の体制と変わらないため、ダイヤは変わらない。（△）	△	1ルートであり、車両数も3～4台使用可能であるため、ゆとりのあるダイヤが設定可能。（○）	○	1ルートであり、車両数も3～4台使用可能であるため、ゆとりのあるダイヤが設定可能。（○）	○	1ルートであり、車両数も3～4台使用可能であるため、ゆとりのあるダイヤが設定可能。（○）	○	1ルートであり、車両数も3～4台使用可能であるため、ゆとりのあるダイヤが設定可能。（○）	○
運転手数の削減 〈課題②まちバスに割く運転手数の増加への対応〉	現状維持であり運転手不足の解決にはならない。（△）	△	まちバスに割く運転手数を12人→8人に減らすことが可能。（○）	○	まちバスに割く運転手数を12人→8人に減らすことが可能。（○）	○	まちバスに割く運転手数を12人→8人に減らすことが可能。（○）	○	まちバスに割く運転手数を12人→8人に減らすことが可能。（○）	○
便数の確保 〈課題③東岡崎接続による便数の減少への対応〉	東西・南北両ルートで1時間2本の便数の確保は不可能。（△）	△	1時間2本の便数の確保が可能である。（○） 東西ルートは名鉄バス路線の利用で代替でき、便数もある。（○）	○	1時間2本の便数の確保が可能である。（○） 東西ルートは名鉄バス路線の利用で代替でき、便数もある。（○）	○	1時間2本の便数の確保が可能である。（○） 東西ルートは名鉄バス路線の利用で代替でき、便数もある。（○）	○	1時間2本の便数の確保が可能である。（○） 東西ルートは名鉄バス路線の利用で代替でき、便数もある。（○）	○
運行経費の抑制 〈課題④運行経費の増加への対応〉	現状維持または増加である。（△）	△	路線が南北ルートのみとなり、現状より経費削減が見込める。（○）	○	路線が南北ルートのみとなり、現状より経費削減が見込める。（○）	○	路線が南北ルートのみとなり、現状より経費削減が見込める。（○）	○	路線が南北ルートのみとなり、現状より経費削減が見込める。（○）	○
公共交通への転換の可能性 〈課題⑤循環型バスとしての利便性の向上への対応〉	現状維持である。（△）	△	南北ルートが中岡崎と東岡崎に接続するため、ルート沿線住民の駅までの移動手段について、自家用車による送迎からバスの利用への転換が期待できる。（○）	○	南北ルートが中岡崎に接続するため、ルート沿線住民の駅までの移動手段について、自家用車による送迎からバスの利用への転換が期待できる。（○） 東岡崎については接続していないので、公共交通への転換は期待できない。（×）	△	南北ルートが東岡崎に接続するため、ルート沿線住民の駅までの移動手段について、自家用車による送迎からバスの利用への転換が期待できる。（○） 中岡崎については接続していないので、公共交通への転換は期待できない。（×）	△	中岡崎と東岡崎のどちらにも接続していないので、公共交通への転換は期待できない。（×）	×
駅への接続 〈課題⑤循環型バスとしての利便性の向上への対応〉	東西ルートが東岡崎と中岡崎に接続している。（○）	○	南北ルートが中岡崎と東岡崎に両方接続しているため、利用者にとって駅への貴重な移動手段となる。（○） 東西ルートを利用していた人も名鉄バス路線や名古屋鉄道を利用すれば東岡崎に行くことが可能。（○）	○	南北ルートが中岡崎に接続しているため、利用者にとって中岡崎駅への貴重な移動手段となるが、東岡崎駅には接続していない。（△） 東西ルートを利用していた人も名鉄バス路線や名古屋鉄道を利用すれば東岡崎に行くことが可能。（○）	△	南北ルートが東岡崎に接続しているため、利用者にとって東岡崎駅への貴重な移動手段となるが、中岡崎駅には接続していない。（△） 東西ルートを利用していた人も名鉄バス路線や名古屋鉄道を利用すれば東岡崎に行くことが可能。（○）	△	中岡崎・東岡崎の両方に接続していないため、駅への移動手段としては適さない。（×）	×
総合評価	－		○		△		△		×	