

さんさんバス路線再編に向けての基本方針（案）

1 はじめに

(1) 経緯と再編の目的

平成 25 年 11 月に交通政策基本法が制定されるとともに、平成 26 年 11 月には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）が改正され、地方公共団体が地域公共交通網形成計画を策定できるようになりました。

本市においては、上記の法律の制定・改正される前の平成 11 年から試験的に「さんさんバス」を運行し、平成 13 年から本格運行を開始しました。また、「乗合タクシー」は平成 14 年に試験運行を行い、平成 16 年から本格運行を開始しております。これまでの約 20 年間に、さんさんバスの路線の見直しやダイヤ改正、車両の増加などにより市民ニーズに合わせてさまざまな取組を実施してきました。

このような中、さんさんバスの利用者数は、周辺市町のコミュニティバスと比較しても高い水準ですが、平成 28 年度をピークに利用者が伸び悩んでいる状況にあります。また、市民の高齢化や周辺市町での大規模商業施設等の立地など、本市の公共交通を取りまく環境は大きく変化しています。

こうした背景の下、本市は、鉄道・路線バス・コミュニティバス及びタクシーが連携した公共交通サービスの提供や交通体系のあり方の検討を行い、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、みよし市地域公共交通計画を策定しています。

みよし市地域公共交通計画では、本市に関わる公共交通の課題を踏まえ、路線ごとの機能分類の整理などにより基本目標を設定しました。ここでは、その内容を踏まえ、さんさんバスの再編に向けた基本方針を示すこととします。

(2) 再編の予定

- 令和 2 年度 みよし市地域公共交通会議において、さんさんバス路線再編の内容を確定

開催日	内容
第 1 回会議 (5 月頃)	● さんさんバス路線再編に向けての基本方針の決定
第 2 回会議 (9 月頃)	● さんさんバス路線再編のルート、バス停、運行ダイヤ等の検討
第 3 回会議 (11 月頃)	
第 4 回会議 (2 月頃)	● さんさんバス再編運行に向けた周知・PR の実施

- 令和 3 年度 4～9 月 運行認可申請ののち、再編運行の周知・PR を実施

- 令和 3 年度 10 月～ 再編運行開始

2 さんさんバス路線再編の全体方針

- 1 路線を短縮化し、長大路線の解消を図ります。
- 2 市役所周辺と三好ヶ丘駅などの拠点の連携を図ります。
- 3 地域を巡回する路線を配置するとともに、市役所周辺や三好ヶ丘駅、利用の多い豊田厚生病院を結ぶ路線では、速達性を持たせた路線とします。
- 4 公共公益施設や大規模商業施設、地域の中核医療を担う病院が立地するエリアへのアクセスを考慮します。
- 5 市内の交通空白地帯の解消を目指します。
- 6 さんさんバスの効率的な運行のための乗合（乗継）タクシーを引き続き運行します。
- 7 路線の短縮化に伴い、他のさんさんバス路線に無料で乗り継ぐことができる「乗継ポイント」を設定します。
 - ▶「乗継ポイント」とは...乗継ポイントは、乗車した路線から、指定するバス乗降場で、別の系統の路線に乗車することにより、市内の各地域に行くことができる場所のことです。
- 8 定時性の確保に向けた路線配置や、定時性の確保に向けたダイヤの設定を行います。
- 9 民間バス路線等との連携や、広域的なバスネットワークを考慮します。
- 10 利用実態に合わせた効率的な運行をします。（バス停、ダイヤ、乗合タクシーなど）

3 運行目的

再編にあたっての運行目的

コミュニティバスであるさんさんバスは、次の5つの運行目的を定めるものとします。

- ①「日常生活における移動手段の確保」
- ②「交通弱者の社会参加の促進」
- ③「市中心部や駅へのアクセス確保」
- ④「地域間の交流促進」
- ⑤「環境負荷の低減と交通の円滑化の推進」

4 個別方針

(1) ルート

- 長大路線を解消し、路線の短縮化を図ります。
- 路線の短縮化にあたっては、公共公益施設などが立地する市役所周辺へ、可能な限り乗継が少なくすむルートを設定します。
- 市役所周辺と駅前拠点（三好ヶ丘駅）や豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線を新設します。
- 利用者が多く乗継が見込まれるバス停においては、新たに乗継ポイントを設けます。
- 利用実態を考慮した効率的なルートとするため、さんさんバスの補完的な役割として乗合（乗継）タクシーを運行します。
- 民間バス路線等との連携や、広域的なバスネットワークを考慮します。

(2) バス停

- さんさんバスのバス停は、500m間隔での設置を基本とします。
- 丘陵地などの地形的要因や、公共公益施設の立地などに配慮したバス停設置とします。
- ルートの効率性を踏まえつつ、地域の要望や意見を考慮したバス停設置とします。
- 道路整備に合わせた待合環境の整備を行います。

(3) ダイヤ

- 定時性を確保できるダイヤの設定を行います。
- 運転手が余裕を持ち、安全な運行を確保できるダイヤの設定を行います。
- 利用実態を考慮した、効率的なダイヤを設定します。
- 乗継ポイントにおいては、各路線の乗継時間に最大限配慮したダイヤを設定します。

(4) 運賃

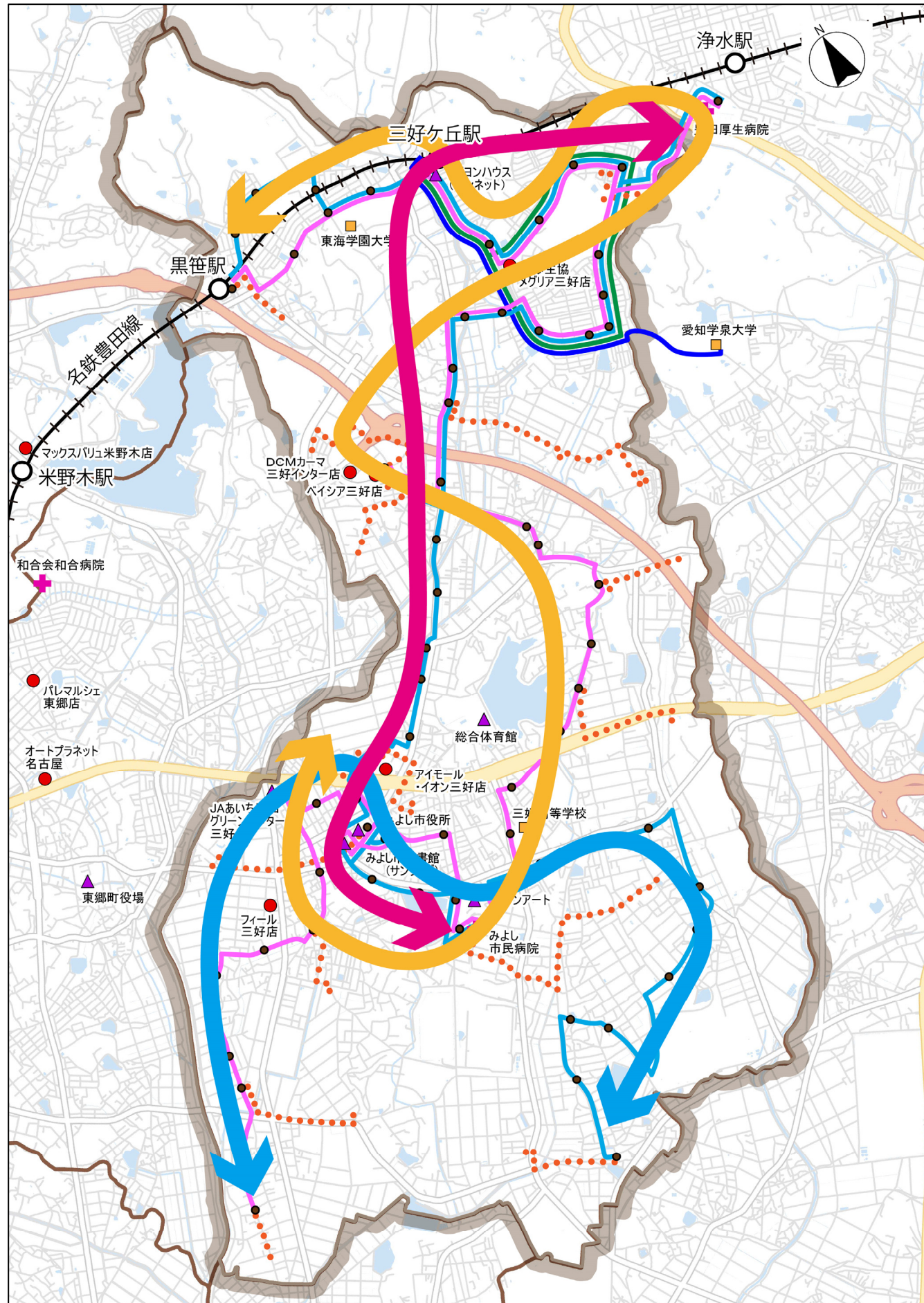
- 受益者負担の観点から、すべての利用者が負担するものとします。
- 誰もが気軽に乗車でき、過度な負担とならない手軽な料金とするため、100円と設定します。
- 乗継ポイントによるさんさんバス相互、またさんさんバスと乗合タクシー間における乗継に対しては「乗継券」を発行し、乗り継いでも1乗車（片道）とみなします。
- さんさんバスの定期券を販売します。
- さんさんバスの運賃支払い方法について、キャッシュレスの導入を検討します。

(5) 車両

- 運行本数などのサービス水準を維持するため、路線数の増加に対応したバスの増車をを行います。
- 高齢者や身体障がい者に配慮し、乗り降りしやすく、車イスでの乗車が可能な車両（ノンステップバス等）とします。
- 生活道路を走行することを考慮し、小型バスで運行します。

5 ルートイメージの比較検討

(1) A案

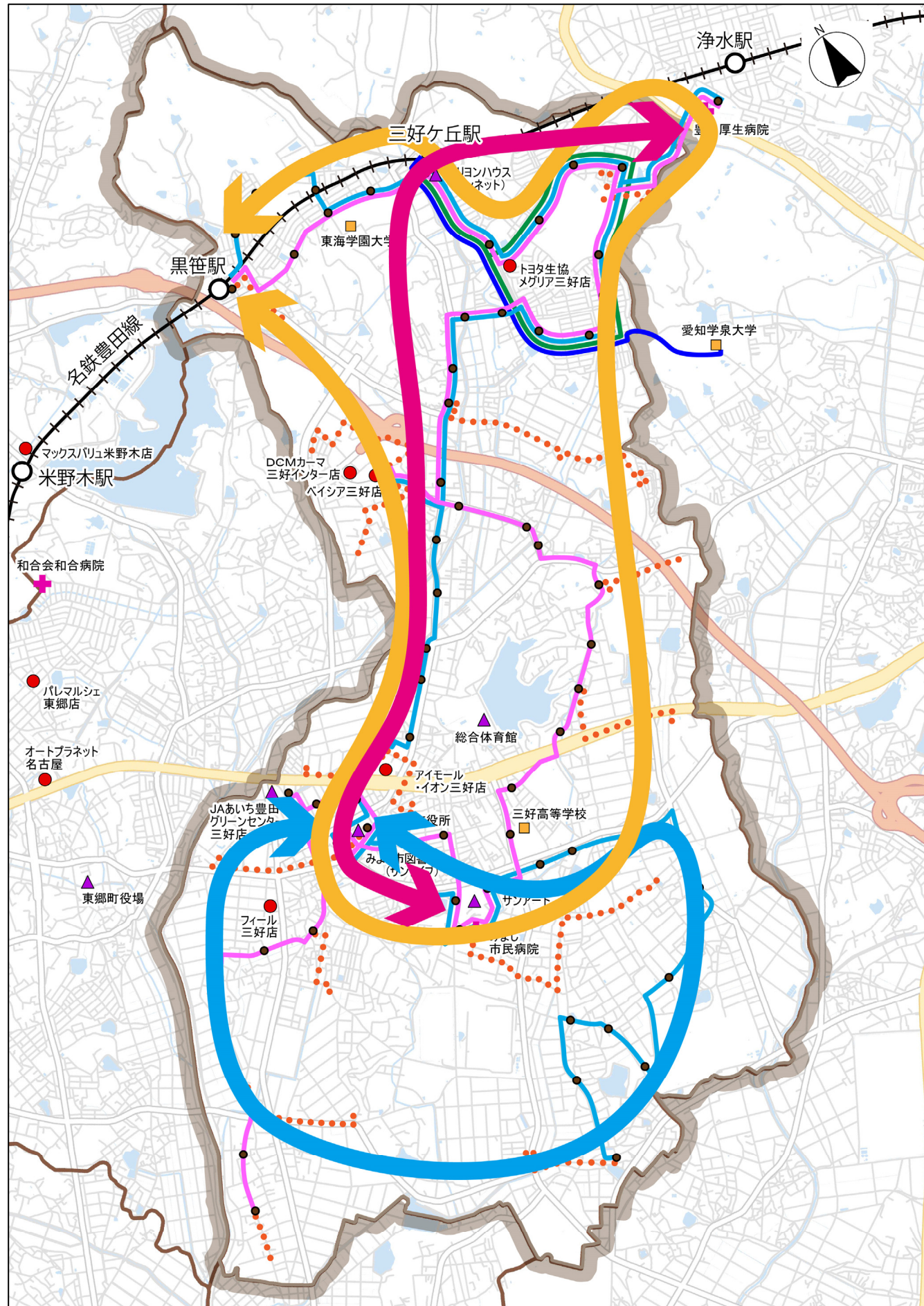


【A案の考え方】

- 市役所周辺と三好ヶ丘駅、豊田厚生病院を直線的に結び、**速達性を持たせた路線を新設**し、南北公共交通軸となる路線とする。⇒
 - **市役所周辺で全ての路線に乗り継ぐ**ことのできる路線配置とする。⇒
 - 市役所周辺とおかよし地域、きたよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒
 - 市役所周辺となかよし地域、みなよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒
- 以上のことから3路線とする。

項目		評価	評価内容
ルート設定の考え方 (路線機能の明確化)			<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線ルートは主要 OD となる都市中心拠点と三好ヶ丘駅、豊田厚生病院間を連絡 ・ 支線ルートは都市中心拠点を中心に南北地域を各路線でカバーするため地域間の利便性も確保される
ルート	長大路線の解消	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南北の長大路線を解消 ・ 市役所周辺を中心としたルートを設定 ・ 各路線とも長大路線が解消されることで、運行頻度を高めることが可能
	市役所周辺(都市中心拠点)へのアクセス性	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各地区から乗継なしで利用可能
	南北幹線の配置	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市役所周辺～三好ヶ丘駅～厚生病院相互を連絡する幹線ルートを設定
	乗継ポイント	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市役所周辺、三好ヶ丘駅でのバス相互の乗り継ぎ利便性を確保
	乗合タクシーのエリア	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通空白地帯の解消として、現行に近い運行
	路線のわかりやすさ	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ B案と同様に、路線数がC案より少ないため、乗継ポイントでの案内表示が複雑にならない
利用者 OD		○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域間の移動に対応している ・ 一部 OD では乗継が必要(明知上～三好ヶ丘6丁目のODのみ)
将来都市構造との連携		◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線、支線ともに都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を乗継なしで移動が可能
広域的移動(都市間交流)		◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三好ヶ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、みよしIC周辺で高速バスとの連携を確保
A案		37点	<p>項目の内容について、◎を5点(満たしている)、○を3点(概ね満たしている)、△を1点(満たしていない部分がある)とする。</p>

(2) B案

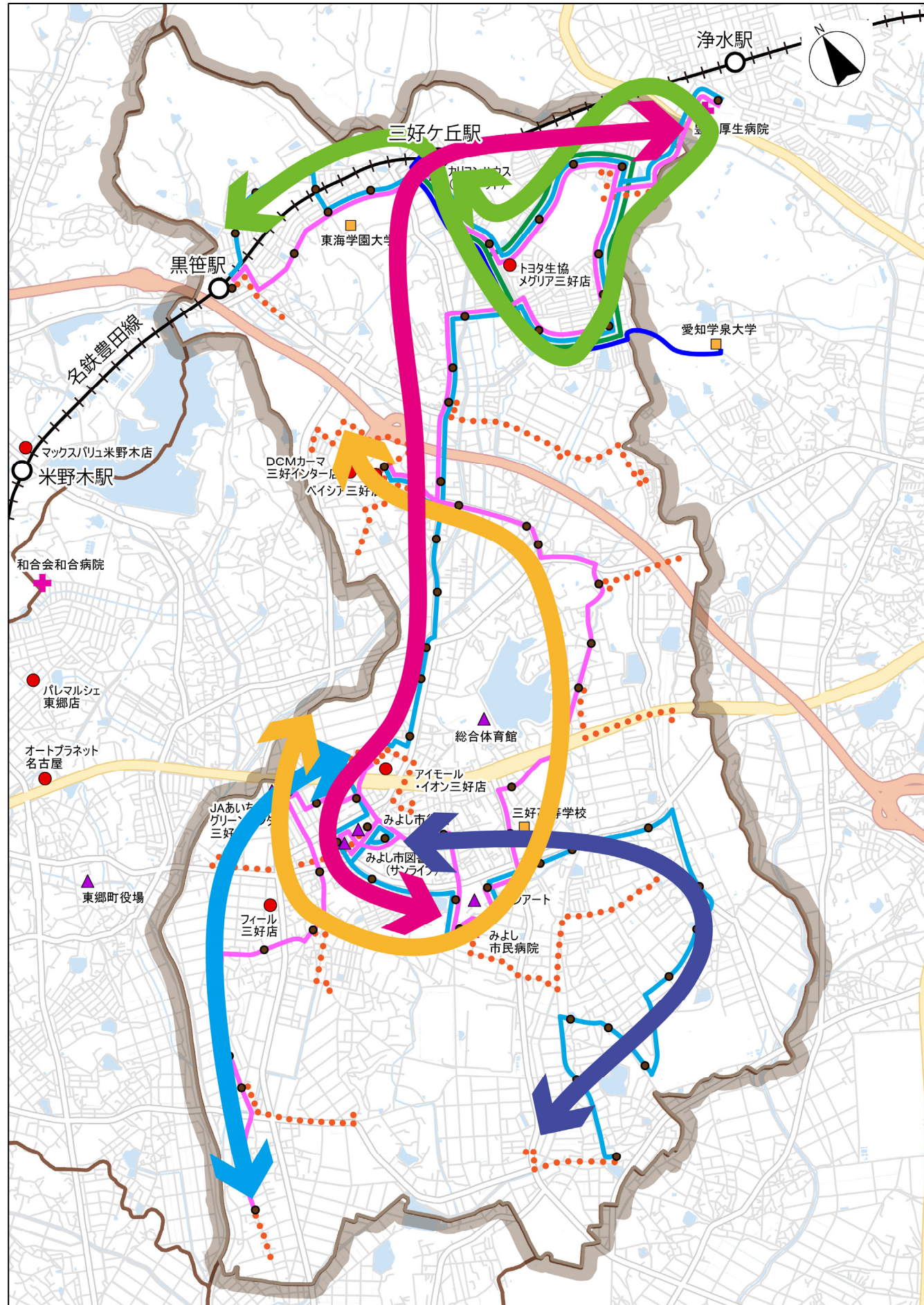


【B案の考え方】

- 市役所周辺と三好ヶ丘駅、豊田厚生病院を直線的に結び、**速達性を持たせた路線を新設**し、南北公共交通軸となる路線とする。⇒
 - **市役所周辺で全ての路線に乗り継ぐ**ことのできる路線配置とする。⇒
 - 市役所周辺ときたよし地域、おかよし地域、みなよし地域を**循環する路線**とする。⇒
 - 市役所周辺となかよし地域、みなよし地域を**循環する路線**とする。⇒
- 以上のことから3路線とする。

項目		評価	評価内容
ルート設定の考え方 (路線機能の明確化)			<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線ルートは主要 OD となる都市中心拠点と三好ヶ丘駅、豊田厚生病院間を連絡 ・ 支線ルートは比較的広域的な利用圏域となる一方、路線距離(所要時間)が長大化する
ルート	長大路線の解消	△	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南北の長大路線を解消 ・ 市役所周辺、黒笹駅を中心としたルートを設定 ・ 市役所周辺ときたよし地域、おかよし地域、みなよし地域を連絡するルートにおいて路線が長大化し、遅延が発生する可能性がある ・ 長大化する路線では運行頻度を高めることが困難
	市役所周辺(都市中心拠点)へのアクセス性	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各地区から乗継なしで利用可能だが、循環型ルートのため所要時間を要する場合もある
	南北幹線の配置	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市役所周辺～三好ヶ丘駅～豊田厚生病院相互を連絡する幹線ルートを設置
	乗継ポイント	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市役所周辺、三好ヶ丘駅でのバス相互の乗り継ぎ利便性を確保
	乗合タクシーのエリア	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ きたよし地域でさんさんバスによる対応可能な区域と新たに乗合タクシーの導入が必要な区域の入れ替えが発生 ・ みなよし地域でさんさんバスによる対応可能な区域が発生
	路線のわかりやすさ	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ A案と同様に、路線数がC案より少ないため、乗継ポイントでの案内表示が複雑にならない
利用者 OD	△	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域間の移動に対応している ・ 一部 OD では乗継が必要(明知上～三好ヶ丘6丁目間の OD は乗継が必要、筋生～豊田厚生病院間の OD は乗合タクシーを含めた利用となる) 	
将来都市構造との連携	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線、支線ともに都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を乗継なしで移動が可能 	
広域的移動(都市間交流)	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三好ヶ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、みよし IC 周辺で高速バスとの連携を確保 	
B案	31点	項目の内容について、◎を5点(満たしている)、○を3点(概ね満たしている)、△を1点(満たしていない部分がある)とする。	

(3) C案



【C案の考え方】

- 市役所周辺と三好ヶ丘駅、豊田厚生病院を直線的に結び、**速達性を持たせた路線を新設**し、南北公共交通軸となる路線とする。⇒ ■
 - 地域路線を設けることで**1つの路線を短く**するとともに、**地域をきめ細かく巡回・連絡する路線**とする。
 - ・ おかよし地域内を巡回する路線とする。⇒ ■
 - ・ 市役所周辺ときたよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒ ■
 - ・ 市役所周辺となかよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒ ■
 - ・ 市役所周辺とみなよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒ ■
- 以上のことから5路線とする。

項目		評価	評価内容
ルート設定の考え方 (路線機能の明確化)			<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線ルートは主要 OD となる都市中心拠点と三好ヶ丘駅、豊田厚生病院間を連絡 ・ 支線ルートは各地区をカバー圏域とするため路線機能が明確化される一方、乗継が発生
ルート	長大路線の解消	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南北の長大路線を解消 ・ 各地区を中心とした最短ルートを設定 ・ 各路線とも長大路線が解消されることで、運行頻度を高めることが可能
	市役所周辺（都市中心拠点）へのアクセス性	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ きたよし地域、なかよし地域、みなよし地域は乗継なしで利用可能だが、おかよし地域からの利用は1回の乗継を要する
	南北幹線の配置	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市役所周辺～三好ヶ丘駅～厚生病院相互を連絡する幹線ルートを設置
	乗継ポイント	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市役所周辺、三好ヶ丘駅でのバス相互の乗継利便性を確保
	乗合タクシーのエリア	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通空白地帯の解消として、現行に近い運行
	路線のわかりやすさ	△	<ul style="list-style-type: none"> ・ A、B案と比較して路線数が多く、乗継ポイントでの案内表示が複雑なものとなる ・ 路線数が多くなるため、路線図や時刻表の情報量が多くなる
利用者 OD	△	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域間の移動に対応している ・ 一部 OD では乗継が必要（市役所周辺～東海学園大学間、助生～豊田厚生病院間、明知上～三好丘6丁目間の OD） 	
将来都市構造との連携	○	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線は都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を乗継なしで移動が可能 	
広域的移動（都市間交流）	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三好ヶ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、みよし IC 周辺で高速バスとの連携を確保 	
C案	31点		項目の内容について、◎を5点（満たしている）、○を3点（概ね満たしている）、△を1点（満たしていない部分がある）とする。

表 3案の評価比較

評価項目		A案	B案	C案
ルート設定の考え方 (路線機能の明確化)		<ul style="list-style-type: none"> 幹線ルートは主要 OD となる都市中心拠点と三好ヶ丘駅、豊田厚生病院間を連絡 支線ルートは都市中心拠点を中心に南北地域を各路線でカバーするため地域間の利便性も確保される 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線ルートは主要 OD となる都市中心拠点と三好ヶ丘駅、豊田厚生病院間を連絡 支線ルートは比較的広域的な利用圏域となる一方、路線距離（所要時間）が長大化する 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線ルートは主要 OD となる都市中心拠点と三好ヶ丘駅、豊田厚生病院間を連絡 支線ルートは各地区をカバー圏域とするため路線機能が明確化される一方、乗継が発生
ルート	長大路線の解消	○ <ul style="list-style-type: none"> 南北の長大路線を解消 市役所周辺を中心としたルートを設定 各路線とも長大路線が解消されることで、運行頻度を高めることが可能 	△ <ul style="list-style-type: none"> 南北の長大路線を解消 市役所周辺、黒笹駅を中心としたルートを設定 市役所周辺ときたよし地域、おかよし地域、みなよし地域を連絡するルートにおいて路線が長大化し、遅延が発生する可能性がある 長大化する路線では運行頻度を高めることが困難 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 南北の長大路線を解消 各地区を中心とした最短ルートを設定 各路線とも長大路線が解消されることで、運行頻度を高めることが可能
	市役所周辺（都市中心拠点）へのアクセス性	◎ <ul style="list-style-type: none"> 各地区から乗継なしで利用可能 	○ <ul style="list-style-type: none"> 各地区から乗継なしで利用可能だが、循環型ルートのため所要時間を要する場合もある 	○ <ul style="list-style-type: none"> きたよし地域、なかよし地域、みなよし地域は乗継なしで利用可能だが、おかよし地域からの利用は1回の乗継を要する
	南北幹線の配置	◎ <ul style="list-style-type: none"> 市役所周辺～三好ヶ丘駅～厚生病院相互を連絡する幹線ルートを設置 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 市役所周辺～三好ヶ丘駅～厚生病院相互を連絡する幹線ルートを設置 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 市役所周辺～三好ヶ丘駅～厚生病院相互を連絡する幹線ルートを設置
	乗継ポイント	◎ <ul style="list-style-type: none"> 市役所周辺、三好ヶ丘駅でのバス相互の乗り継ぎ利便性を確保 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 市役所周辺、三好ヶ丘駅でのバス相互の乗り継ぎ利便性を確保 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 市役所周辺、三好ヶ丘駅でのバス相互の乗継利便性を確保
	乗合タクシーのエリア	○ <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地帯の解消として、現行に近い運行 	○ <ul style="list-style-type: none"> きたよし地域でさんさんバスによる対応可能な区域と新たに乗合タクシーの導入が必要な区域の入れ替えが発生 みなよし地域でさんさんバスによる対応可能な区域が発生 	○ <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地帯の解消として、現行に近い運行
	路線の分かりやすさ	○ <ul style="list-style-type: none"> B案と同様に、路線数がC案より少ないため、乗継ポイントでの案内表示が複雑にならない 	○ <ul style="list-style-type: none"> A案と同様に、路線数がC案より少ないため、乗継ポイントでの案内表示が複雑にならない 	△ <ul style="list-style-type: none"> A、B案と比較して路線数が多く、乗継ポイントでの案内表示が複雑なものとなる 路線数が多くなるため、路線図や時刻表の情報量が多くなる
利用者 OD	○ <ul style="list-style-type: none"> 地域間の移動に対応している 一部 OD では乗継が必要（明知上～三好丘 6 丁目の OD のみ） 	△ <ul style="list-style-type: none"> 地域間の移動に対応している 一部 OD では乗継が必要（明知上～三好丘 6 丁目間の OD は乗継が必要、筋生～豊田厚生病院間の OD は乗合タクシーを含めた利用となる） 	△ <ul style="list-style-type: none"> 地域間の移動に対応している 一部 OD では乗継が必要（市役所周辺～東海学園大学間、筋生～豊田厚生病院間、明知上～三好丘 6 丁目間の OD） 	
将来都市構造との連携	◎ <ul style="list-style-type: none"> 幹線、支線ともに都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を乗継なしで移動が可能 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 幹線、支線ともに都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を乗継なしで移動が可能 	○ <ul style="list-style-type: none"> 幹線は都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を乗継なしで移動が可能 	
広域的移動（都市間交流）	◎ <ul style="list-style-type: none"> 三好ヶ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、みよし IC 周辺で高速バスとの連携を確保 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 三好ヶ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、みよし IC 周辺で高速バスとの連携を確保 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 三好ヶ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、みよし IC 周辺で高速バスとの連携を確保 	
総合評価	37 点	31 点	31 点	