資料２

パブリックコメントを踏まえたさんさんバス路線等再編に向けての基本方針（案）

「パブリックコメント実施結果【資料１】」の内容を、基本方針（案）の５つの個別方針に基づき分類・整理し、まとめています。

＜資料２の見かた＞

個別方針
（１）ルート

パブリックコメント前の方針を
記載しています。

＜パブリックコメントの意見と市の考え方＞

ご意見	市の考え方

ご意見・市の考え方を要約し、簡潔にまとめ整理しています。
ご意見欄の(数字)は、【資料１】の番号に連動しており、必要に応じて【資料１】を確認してください。

個別方針
（１）ルート（パブリックコメントを踏まえた修正）

パブリックコメントを踏まえた、修正後の各個別方針を記載しています。
「(2) バス停」のみ修正あり

1　全体方針（変更なし）

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（市役所、イオン三好、市民病院）と駅前拠点（三好ケ丘駅）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、市役所周辺や三好ケ丘駅、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、地域の中枢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（広域的ネットワーク）との接続、連携を考慮します。

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）

2　運行目的（変更なし）

再編にあたっての運行目的

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」

3　個別方針

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てすむルートを設定します。
- 市役所周辺（市役所、イオン三好、市民病院）と駅前拠点（三好ケ丘駅）や豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線を設定します。
- 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（広域的ネットワーク）との接続、連携を考慮します。

<パブリックコメントの意見と市の考え方>

ご意見	市の考え方
●共通事項	●ルートイメージは現在の利用状況を考慮して設定しており、具体的なルート設定は利用状況などを考慮し、バス停やダイヤとともに今後設定します。
●IT 事業者や自動車メーカーと連携した「デマンド方式」等の運行…(1)	●さんさんバスの補完的な役割としての「乗合タクシー」の運行を継続する。将来的な ICT 化の検討を行います。
●直通ルートのベイシアを経由しないルートの設定…(3)	●各地域にバス停を設け、商業施設やその周辺を経由しながら、市民の移動手段としての役割を果たしています。
●市中心部から黒笹駅への直通アクセスの向上…(4)、(6)	●市役所周辺から三好ケ丘駅を経由して豊田厚生病院を直線的に結ぶルート設定し、三好ケ丘駅などの乗継ポイント（黒笹駅への乗換え）では、乗継時間に配慮したダイヤを検討します。
●三好ヶ丘ループバスのベイシアへの延伸、根浦地区のルート拡充…(3)、(5)	●民間バス路線である三好ヶ丘ループバスは、現状のルートを運行します。さんさんバスとの役割分担により、市全体のルートや効率性の視点も入れながらルート設定を検討します。
●開発が進む新しい住宅地へのバス乗入…(2)、(5)、(13)	●愛知大学跡地などの住宅開発が進む地区について、まずは乗合タクシーの運行を検討します。

相違

●さんさんバスの他市町への乗入れ、連携…(6)	●路線バスや他市町のコミュニティバスとの連携を考慮したルート設定としています。
●地域差のない路線の充実、現行以上のサービス提供…(7)、(9)	●さんさんバスを持続可能な地域公共交通とするために、効率性や生産性の視点を踏まえ、収支率なども考慮しながら再編を進めます。
●朝夕だけ、利用の多いバス停を特定して結ぶ快速便の新設…(10)	●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て済むルートを設定することとしており、市役所周辺と三好ケ丘駅や豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線の設定を考えています。
●現状の路線になじんでいる利用者が分かりやすいルート設定…(11)	●再編後は路線が増えるため、分かりやすい案内表示等を心掛けます。

（1）ルート の方針についての修正なし

個別方針

（２）バス停

- さんさんバスのバス停は、概ね 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。
- バス停の周辺施設との連携や道路整備に併せた待合環境の整備を行います。

<パブリックコメントの意見と市の考え方>

ご意見	市の考え方
●共通事項	●具体的なバス停の位置は、利用状況などを考慮し、市全体でのルート及びダイヤと併せて検討します。
●開発が進む新しい住宅地へのバス乗入（再掲）…(2)、(5)、(13)	●愛知大学跡地などの住宅開発が進む地区については、まずは乗合タクシー乗降場を設置します。
●バスを待つ場所がないバス停の移設…(12)	●安全性を考慮したバス停位置の検討・調整を行います。
●三好特別支援学校付近へのバス停設置…(14)	●市全体でのルートを検討する中で、効率性等を考慮し、設定・検討をします。設置が難しい場合は、既存の乗合タクシーの利便性が向上するように検討します。
●交通空白地帯の解消…(15)	●さんさんバスを補完する乗合タクシーを引き続き運行することで交通空白地帯の解消を目指します。
●乗継ポイントの待合環境の充実…(16)	●乗継ポイントは、誰もが安心して待つことのできる待合環境と、分かりやすい案内表示となるよう考慮します。

個別方針

（２）バス停（パブリックコメントを踏まえた修正）

- さんさんバスのバス停は、概ね 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。
- バス停の周辺施設との連携や道路整備に併せた待合環境の整備を行います。
- **バス乗降に際し、安全性を考慮したバス停位置の検討・調整を行います。【追加】**

個別方針

（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。

<パブリックコメントの意見と市の考え方>

ご意見	市の考え方
●共通事項	●具体的なダイヤは、利用状況などを考慮し、市全体でのルート及びバス停位置と併せて検討します。
●これまでより運行頻度を高めること…(9)、(17)	●ダイヤはルートやバス停と併せて検討するとともに、運転手の休憩時間なども考慮し、安全な運行ができる設定とします。
●スムーズな乗継が可能となるダイヤ設定…(16)	●乗継ポイントにおいては各路線の乗継時間に極力配慮したダイヤを設定します。
●「時刻表どおりに発着すること」への対策…(18)、(20)	●現在の遅延状況を考慮して、定時性が確保できる設定とします。
●22 時台以降の運行時間帯の拡大…(19)	●利用実態を考慮するとともに、効率性や生産性といった面にも配慮したダイヤを設定し、最終便のダイヤは、電車との乗り継ぎを考慮します。

（3）ダイヤ の方針についての修正なし

個別方針

（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。
- さんさんバス回数券を引き続き販売するとともに、今後、新たに定期券の販売をしていきます。
- 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。

<パブリックコメントの意見と市の考え方>

ご意見	市の考え方
●子どもから高齢者まで利用しやすい現状の運賃１００円の維持…(24)	●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。
●運行経費（税負担）を考慮した運賃設定…(21)、(26)	●限られた車両の中でルート設定を行うなどの効率性や、運行経費に占める運賃収入の割合である収支率などの生産性の視点を踏まえ再編を進めます。
●運転免許の自主返納者（高齢者）に対する１度きりではない運賃の支援策の導入…(23)	●高齢者を含めた乗り方教室の参加者に乗車チケットを配布するなど、乗ってもらうためのきっかけづくりを行います。また、受益者負担を原則としながら、定期券の導入により、よく利用する方が割安に利用できるようにしていきます。
●さんさんバスと三好ヶ丘ループバスの乗継（券）は可能であるか…(22)	●民間バス路線である三好ヶ丘ループバスと、市が運営するさんさんバスの乗継において、「乗継券」の発行は考えていません。
●IC カード（manaca 含む）での運賃の支払い実施…(25)	●キャッシュレス決済サービスの導入に向けた試行事業を実施として、WAON など４種類の電子マネーが利用できます。manaca 等の交通系 IC カードの検討は行いましたが、膨大な経費を要することから導入に至りませんでした。
●回数券の販売場所の拡充、定期券の発行…(25)	●利用促進に向けて、利用者にとって購入しやすい販売方法の検討をします。利用する人が定額で割安に乗ることのできる定期券の導入を今後予定しています。

（４）運賃 の方針についての修正なし

個別方針

（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。

<パブリックコメントの意見と市の考え方>

ご意見	市の考え方
●利用の少ない時間帯の小型車両（ミニバン等）での運行…(6)、(28)	●利用実態等を踏まえ、現在と同様の小型バスで運行することを想定しており、乗り降りしやすく、車椅子での乗車が可能な車両（ノンステップバス等）で運行します。
●ディーゼルエンジンから EV へのシフトによる CO_2 削減…(27)	●現在の小型バスは、大気汚染物質の一つである窒素酸化物（NOx）を窒素と水に分解する装置を備えた環境に配慮した車両となっています。今後は、水素燃料車等の次世代バスの導入に向けた検討を行っていきます。

（５）車両 の方針についての修正なし

4　全体

<パブリックコメントの意見と市の考え方>

ご意見	市の考え方
●居住地域からアイモール、市役所、市民病院へのアクセスを中心に考えれば良く、三好ケ丘駅、豊田厚生病院へのアクセスも重要と考える。…(8) ●本市はかなり恵まれた環境であり、人口減少、高齢化、一般交通機関縮小の地域は苦労している。これを県や国としては共通課題と認識して、これからの様々な課題対応に向けた先進的な取り組みをしてはどうか。…(29)	●長大路線を解消し、路線の短縮化を図り、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て済むルートを設定します。 ●みよし市地域公共交通計画に基づき、国、県及び各交通事業者とも連携しながら、関係する路線の存続・維持に向けた取組を進めていきます。
●定時運行について、渋滞解消に向けた対策が必要であり、右折レーンの設置や延長、右折矢印の設置など現行の中で改善できる方策を総合的に行ってほしい。…(30)	●交通状況を考慮し、定時性を確保できるダイヤ設定を行うと同時に、運転手が余裕を持ち、安全な運行を確保できるダイヤ設定を行います。各道路管理者、公安委員会、運行事業者をはじめ、地域や利用者の皆様などのご理解のもと、ご指摘のような対策に一歩ずつ取り組んでいきます。

<今後も継続的に研究・検討していく事項>

- ●乗合タクシーのインターネット予約や運行状況の表示など、ICT を活用した新しい技術の導入
- ●大規模な住宅開発が進み、人口が増加してきた地域へのバスの乗入れ
- ●民間バスや他市町コミュニティバスとの連携の検討
- ●道路環境の改善に併せたバス停の待合環境の整備
- ●持続可能な地域公共交通とするため、収支率などの生産性を考慮した運賃形態
- ●利用者の多い manaca や新たな決済サービスの導入検討
- ●さんさんバスの運行に適した新型車両が開発された際の導入検討
- ●みよし市地域公共交通計画に基づき、国、県及び各交通事業者とも連携しながら、関係する路線の存続・維持に向けた取組の推進
- ●定時性確保のための渋滞解消に向けた対策として、各道路管理者、公安委員会、運行事業者をはじめ、地域や利用者との連携