令和２年３月

みよし市地域公共交通計画

みよし市

みよし市地域公共交通計画の策定にあたって

本市の公共交通は、名鉄豊田線をはじめ、路線バス、タクシー、そしてコミュニティバスの「さんさんバス」で構成されています。これらは、市民の皆さまの通勤や通学、買い物や通院など、市民生活を支える移動手段として重要な役割を果たしています。

こうしたなか、今後の公共交通のあり方を考えるにあたっては、人口減少や少子高齢化を見据えるとともに、移動ニーズの多様化や現代のモータリゼーションの進展に対応したものへと見直し、いかに市民の足を確保しつつ、それぞれの公共交通が連携し、有機的にネットワークを形成していくかが課題となります。

また、平成３１年（２０１９年）３月に策定した第２次みよし市総合計画における公共交通に関する取組のねらいとして、公共交通のサービス向上により、自家用車に過度に頼ることなく、子どもから高齢者まで、誰もが気軽に外出できるまちをめざすこととしています。

このような背景を踏まえ、市内外の人と人とを公共交通で結び、交流を創出することがこれからの公共交通の役割と考え、本市の公共交通のめざす姿に「人とまちをつなぐ　快適交流都市　みよし」を掲げ、「みよし市地域公共交通計画」を策定しました。

今後は、利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けて、地域住民・交通事業者・行政が一体となって本計画に掲げる事業に取り組んでまいります。市民の皆さまの一層のご理解・ご協力を賜りますようお願いいたします。

結びに、計画の策定に当たり、多くの貴重なご意見をいただきました市民の皆さま、熱心にご審議・ご検討いただいた「みよし市地域公共交通会議」の委員の皆さまをはじめ、ご協力をいただきました関係各位の皆さまに心より感謝申し上げます。

令和２年（２０２０年）３月

みよし市長　小野田　賢　治

目　　次

はじめに　みよし市地域公共交通計画策定の背景と目的

（１）計画策定のねらい …… 1

（２）計画の位置付け …… 2

第１章　みよし市の地域概況の整理

（１）上位・関連計画の整理 …… 3

（２）みよし市の概況整理 …… 6

（３）公共交通の現状整理 …… 11

（４）周辺自治体の交通分析及び整理 …… 18

第２章　各種利用実態及びニーズ調査の実施･分析

（１）市民アンケート …… 25

（２）65歳以上市民アンケート …… 28

（３）バス等利用者アンケート …… 31

（４）乗降調査 …… 34

（５）主要集客施設調査 …… 40

（６）住民懇談会 …… 43

（７）交通事業者ヒアリング …… 44

第３章　みよし市における地域公共交通の課題

（１）各種調査結果からみた個別課題の抽出 …… 45

（２）個別課題から導かれる集約課題 …… 47

第４章　計画の区域と計画期間

（１）計画の区域 …… 65

（２）計画期間 …… 66

第５章 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針と目標

（１）みよし市の公共交通のめざす姿 …… 67

（２）基本方針及び基本目標 …… 68

第６章 基本目標の具体的展開と目標指標

（１）基本目標の具体的展開 …… 70

（２）目標指標の設定 …… 72

第７章 目標を達成するために実施する施策・事業とその実施主体

（１）公共交通の機能分類とサービス確保の考え方…… 75

（２）基本目標と施策の展開 …… 78

（３）具体的施策と個別事業の内容（公共交通の維持・活性化） …… 79

（４）事業を実施するスケジュールと実施主体の整理 …… 87

（５）地域（組織）と協働した取組…… 89

（６）中長期的な視点に対応した事業の展望 …… 90

第８章 計画を評価するサイクルと指標の整理

（１）計画の評価と検証の考え方とそのサイクル…… 91

（２）評価にかかる基準値と評価を行う時期 …… 92

資料編

（１）みよし市地域公共交通会議要綱 …… 94

（２）みよし市地域公共交通会議委員名簿 …… 96

（３）みよし市地域公共交通会議開催状況 …… 97

（４）住民懇談会（ワークショップ）開催状況…… 99

（５）パブリックコメント実施状況…… 99

（６）目標指標のチェックシート…… 100

はじめに　みよし市地域公共交通計画策定の背景と目的

(1)計画策定のねらい

わたしたちが普段から利用する、電車、バス、タクシーといった公共交通。これら公共交通が身近にあることで、わたしたちは“移動”について不安なく過ごすことができます。しかし、全国的には人口減少や少子高齢化による輸送人員の減少で運行本数が削減されるなど、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。

このような状況の下、交通政策基本法が制定（平成 25 年 11 月）されるとともに、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（平成 26 年 11 月）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。

地域公共交通網形成計画では、地域公共交通の現状、問題点、課題の整理を踏まえつつ、まちづくりと連携した公共交通ネットワーク全体を一体的に形作り、持続させることを目的に、地域全体の公共交通システムのあり方や、市民・交通事業者・行政の役割を定めるものとしています。

また、愛知県では総合的な公共交通ネットワークの構築を目指し、国・県・市町村・交通事業者など、関係機関と連携した取組を促進するため、「あいち公共交通ビジョン」が策定（平成 29 年 3 月）されています。

一方、本市においては、高齢化は進行するものの、人口は今後 20 年間増加し続けると見込まれています。また、自動車保有台数は増え続けており、マイカーでの移動が主な交通手段となっています。本市では、交通政策基本法が制定される前の、平成 11 年に試験的に「さんさんバス」を運行し、市民病院の移転に合わせ、平成 13 年に本格運行を開始、また、平成 14 年に試験的に「乗合タクシー」を運行し、平成 16 年にさんさんバスと一体となった運行を開始しております。令和元年までの約 20 年間、さんさんバスの路線の見直しやダイヤの改正、車両を増やすことなど、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です。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巻く社会環境は大きく変化しています。

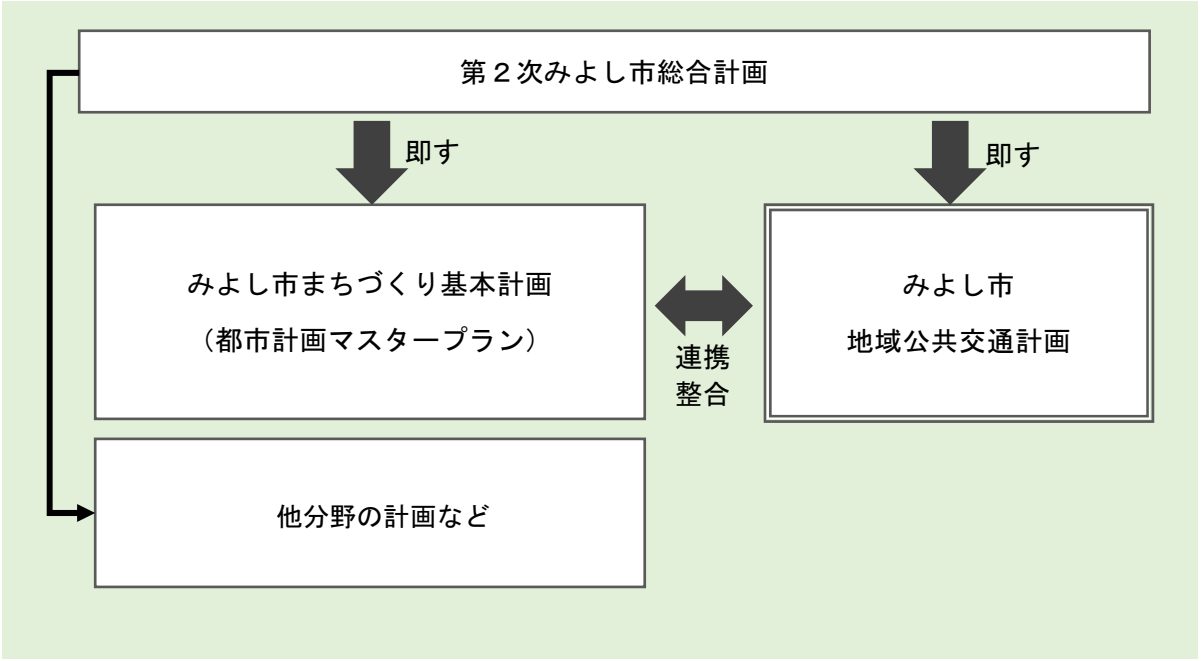
こうした背景の下、本市は、コミュニティバスをはじめ、鉄道、路線バス及びタクシーが連携した公共交通サービスの提供や、交通体系のあり方の検討を行い、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、みよし市地域公共交通計画を策定しました。

なお、本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づく、地域公共交通網形成計画として位置づけて、みよし市地域公共交通計画と称しています。

(2)計画の位置付け

本計画は、第２次みよし市総合計画に即して、みよし市まちづくり基本計画（都市計画マスタープラン）や、みよし市中心市街地基本構想の内容との連携や整合を図りつつ、「地域公共交通活性化再生法」の規定に基づきながら、地域の実状や市民のニーズを踏まえた持続可能な公共交通網の形成に向けた方向性を定めるものです。

図　はじめに-1　みよし市地域公共交通計画の位置付け



第１章 みよし市の地域概況の整理

(1)上位・関連計画の整理

1)第2次みよし市総合計画（計画期間：令和元年度（2019年度）～令和20年度（2038年度））

①将来像

「みんなで育む　笑顔輝く　ずっと住みたいまち」

②基本目標

1　安心して子どもを産み育て、誰もが豊かな心を育むまち
2　健康で生き生きと暮らせるまち
3　安全で安心して暮らせるまち
4　魅力と活力があふれるまち
5　自然環境を守り未来へつなぐまち
6　快適で暮らしやすいまち

③基本計画

「基本目標６　快適で暮らしやすいまち」の取組方針「２　便利で快適な住環境をつくろう」取組分野「①公共交通」において、さんさんバスの年間利用者数 330,000 人を目標値（令和 10 年）として掲げています。

市民の公共交通に対する満足度は低く、さらなるサービスの向上が求められていることへの主な取組として、「さんさんバスの充実」、「地域公共交通網形成計画の策定と計画内容の実践」、「自家用車に過度に頼らない環境づくり」を挙げています。

●目標指標

指標名	指標の定義	現状値（平成 29 年）	中間値（令和5年）	目標値（令和 10 年）
さんさんバスの利用者数	さんさんバスの年間利用者数	286,191 人	315,000 人	330,000 人

●主な取組

１ さんさんバスの充実

子どもから高齢者まで、誰もが安心して公共交通を利用でき、気軽に外出できるようにさんさんバスの運行を充実します。

２ 地域公共交通網形成計画の策定と計画内容の実践

地域全体の公共交通のあり方や役割を定めた計画を策定し、その実現に向けた取り組みの実践や鉄道、バスなどの公共交通の利用促進のための取り組みを推進します。

３ 自家用車に過度に頼らない環境づくり

公共駐輪場を整備し、サイクル＆ライド*を推進することで、公共交通の利用を促進します。

＊サイクル＆ライド：自転車でバス停や駅まで移動し、バスや電車に乗り換えるシステムのこと。

2）みよし市まちづくり基本計画（計画期間：令和2年度（2020年度）～令和11年度（2029年度））

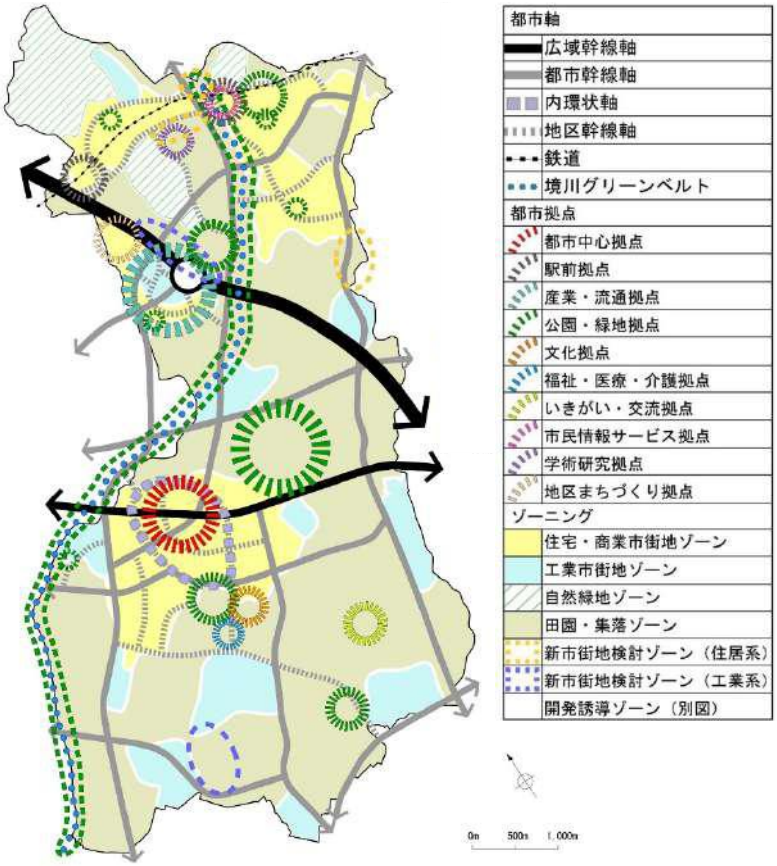
①将来像

「魅力ある自立したまち、いつまでも住み続けたいまち・みよし」

②まちづくりの基本目標

1　快適な暮らしの環境をコーディネートする
2　水と緑の環境を守り、未来へつなぐ
3　交通ネットワーク、公共交通を充実する
4　産業の発展と交流の促進によるにぎわいをつくる
5　安全で安心できる都市生活を確保する
6　参加と協働のまちづくりを進める

図1-1　将来都市構造図



③道路・交通の方針

公共交通の充実

自家用車に過度に頼らず、子どもから高齢者まで誰もが気軽に外出できるようにするため、公共交通のサービス向上を図ります。

そのため、地域全体の公共交通のあり方や役割を定める「地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）」に基づき、鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通相互の連携を図り、さんさんバスの運行の充実や「みよしの顔」となる都市中心拠点と北の玄関口の一つである三好ケ丘駅の駅前拠点の連携強化など、人と環境にやさしい公共交通の利用促進やネットワークの形成を図ります。

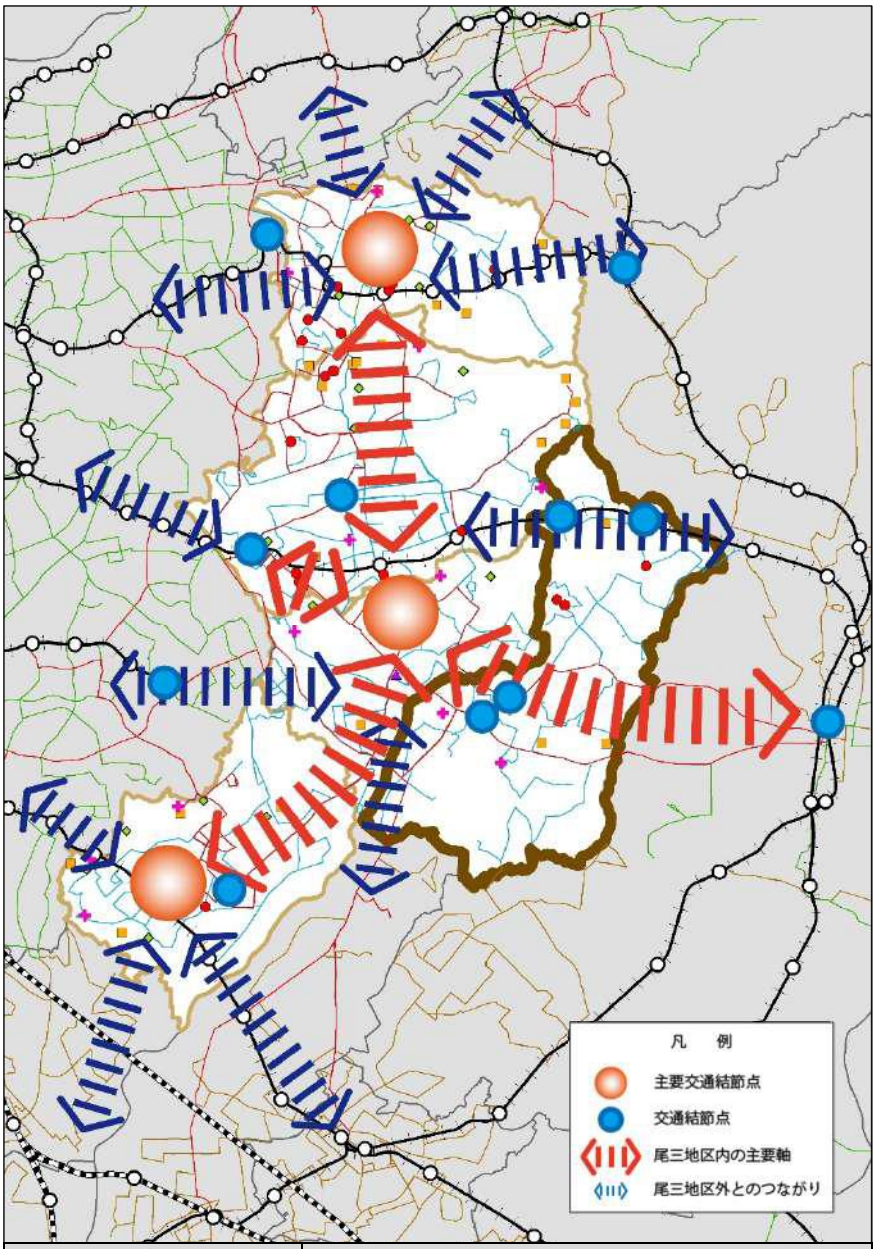
また、公共駐輪場を整備し、サイクル＆ライドを推進することで、公共交通の利用を促進します。

3)尾三地区*広域公共交通推進基礎調査事業（平成30年2月）

■今後の方向性

- ●尾三地区内の今後の方向性を検討
- ●尾三地区地域公共交通網形成計画（案）の策定
- ●尾三地区としての交通結節点*の選定・該当箇所での結節点整備
- ●交通結節点での鉄道・路線バス・コミュニティバス等の接続調整
- ●交通結節点を中心とした路線バス・コミュニティバス等の相互乗り入れ
- ●広域的なバス路線の新設による尾三地区の南北軸の形成

図 1-2　広域公共交通網の路線構想に向けた今後の方向性（イメージ図）



ハブ拠点	候補となる交通結節点
北のハブ拠点	長久手古戦場駅、愛知医科大学病院　等
中央のハブ拠点	東郷セントラル地区、日進駅　等
南のハブ拠点	前後駅、藤田保健衛生大学病院　等

＊尾三地区：みよし市、日進市、東郷町、豊明市、長久手市からなる地区のこと。
＊交通結節点：複数の交通機関の結節（乗換）場所のこと。歩道や駐輪場があるなど利用しやすい施設であることや、乗継がスムーズに行えること、安全で安心して待てる空間であることなどが求められる。

（2）みよし市の概況整理

1）人口の推移と将来見通し

■令和20年（2038年）の将来人口は65,000人と想定

■65歳以上人口は速いペースで増加

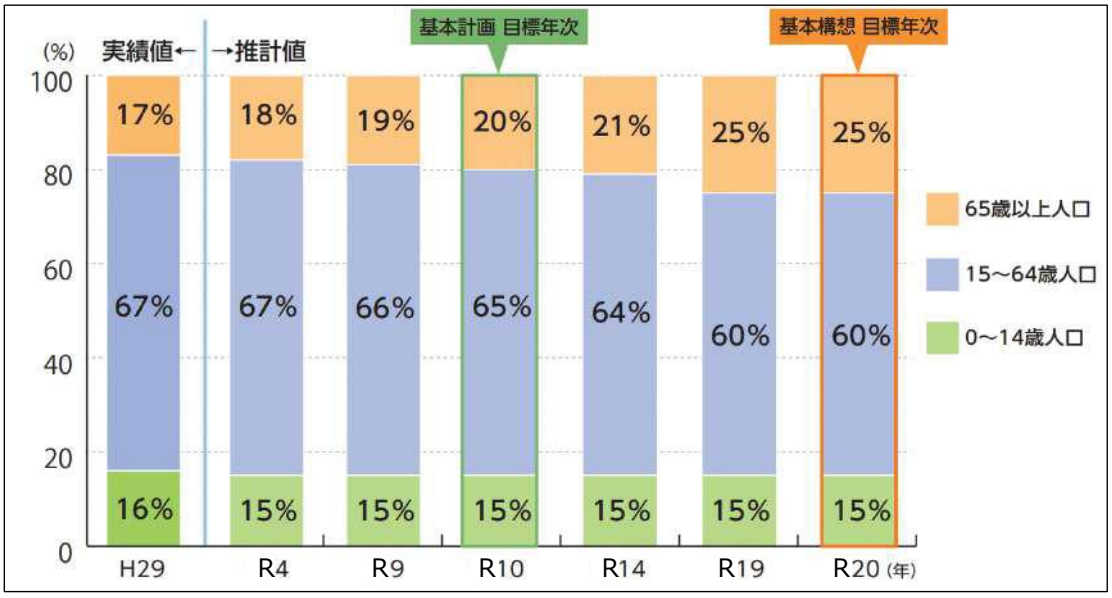
本市の人口は一貫して増加を続けており、平成元年から平成29年までに約２倍となりました。第２次みよし市総合計画では、基本構想の目標年次である令和20年の将来人口を65,000人と想定しています。

人口構成を見ると、令和20年頃に65歳以上人口が25%となり、４人に１人が65歳以上という状態になるとされています。

図 1-3　将来推計人口

出典：第２次みよし市総合計画

図 1-4　年齢３区分別人口割合の見通し



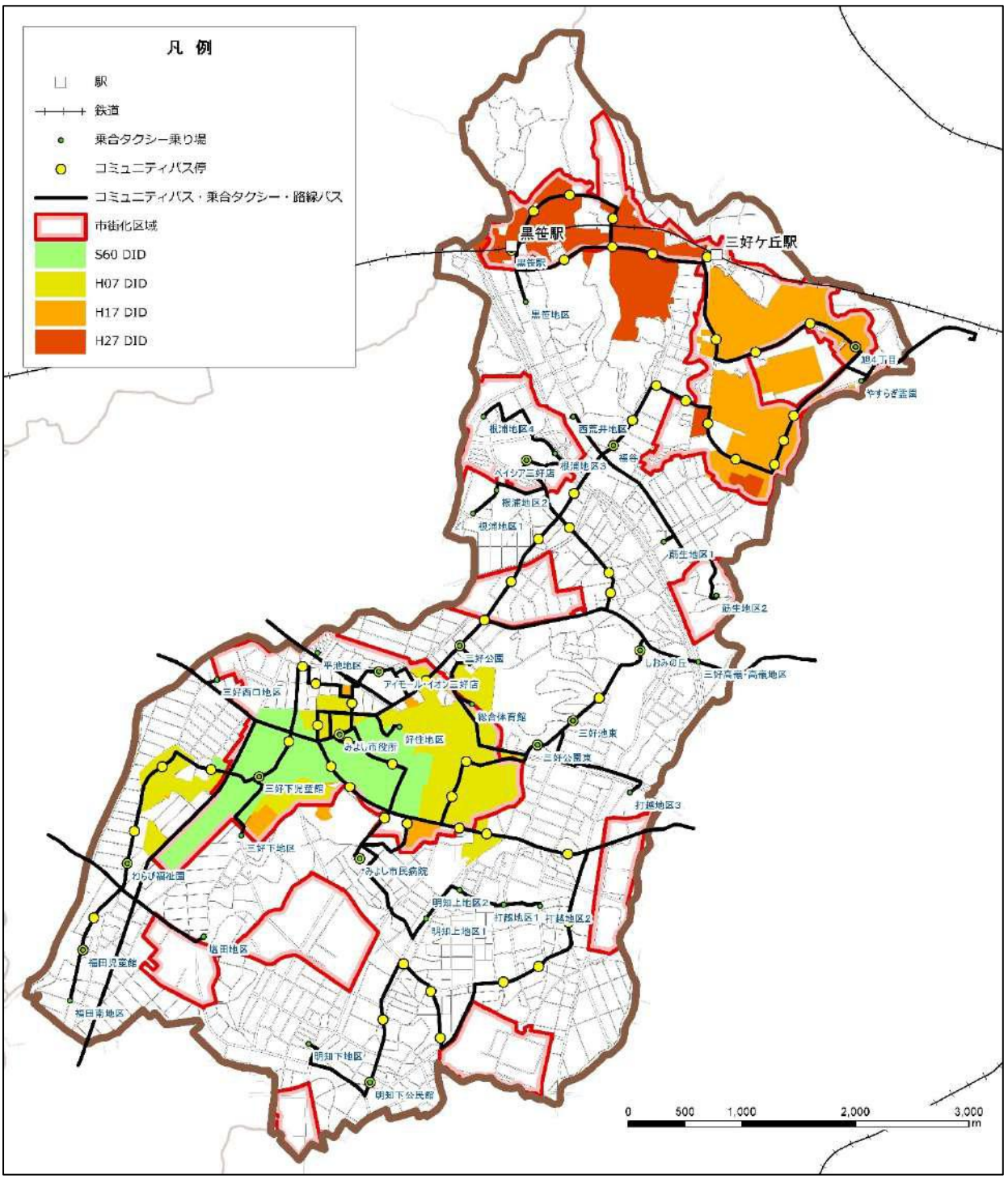
出典：第２次みよし市総合計画

2）DID（人口集中地区）の変遷

■DIDは市役所周辺を中心に拡大

本市におけるDID（人口集中地区）*は市役所周辺を中心に拡大を続け、おかよしの鉄道駅周辺においては、平成17年には三好ケ丘駅周辺、平成27年には黒笹駅周辺にも広がっています。平成27年時点では554ha（市域の17.2%）となっています。

図 1-5　DID の変遷



資料：国勢調査

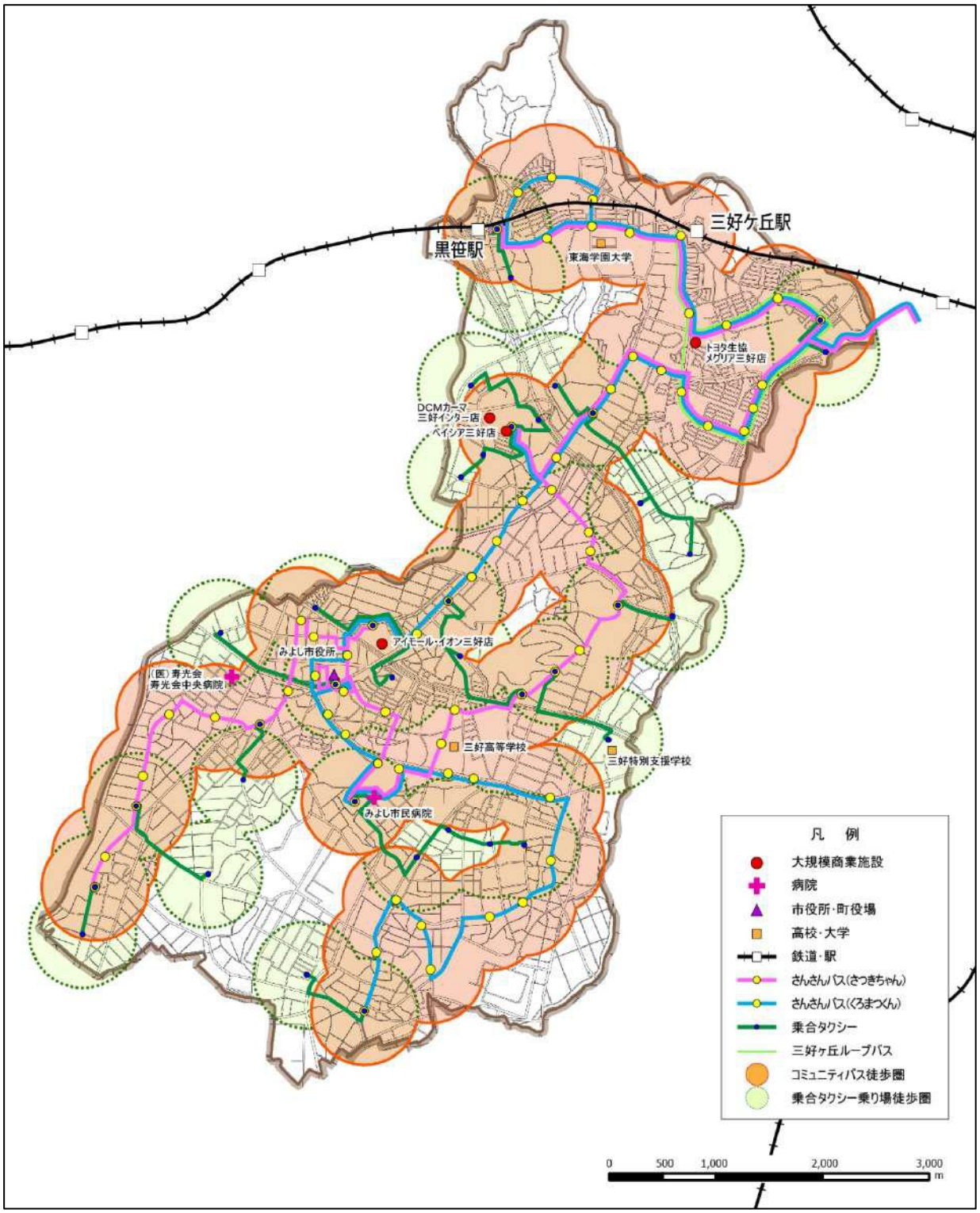
＊DID：Densely Inhabited District（人口集中地区）：国勢調査で設定される区域で、人口密度が 4,000 人/km^2 以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域のこと。

3）公共交通路線網

■さんさんバス・乗合タクシーの人口カバー率は96%

さんさんバス・乗合タクシーの利用圏域（バス停・乗降場から半径500mと設定）と居住地を重ねてみると、人口カバー率は96%とほぼ全人口をカバーしています。

図1-6 さんさんバス・乗合タクシーの人口カバー率

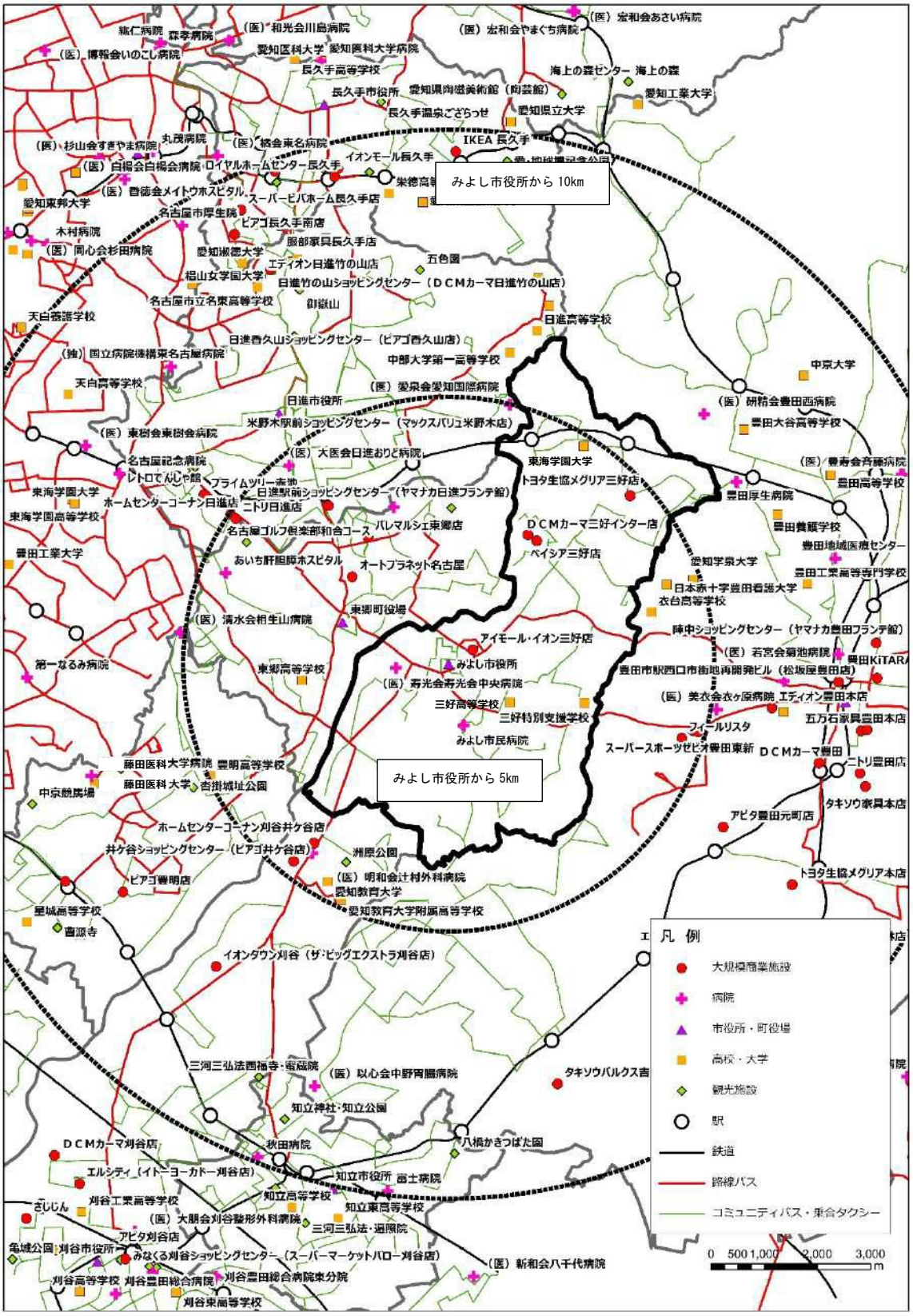


4）みよし市を中心とした施設の立地状況

■主要施設は市の中心部に立地

市役所や大規模商業施設、市民病院など、主要施設の多くは市の中心部に位置しています。路線バスやさんさんバスにより、中心部へアクセス可能となっています。

図 1-7　主要集客施設と公共交通路線網



資料：全国大型小売店総覧

5）通勤・通学流動

■豊田市、名古屋市との結びつきが強い

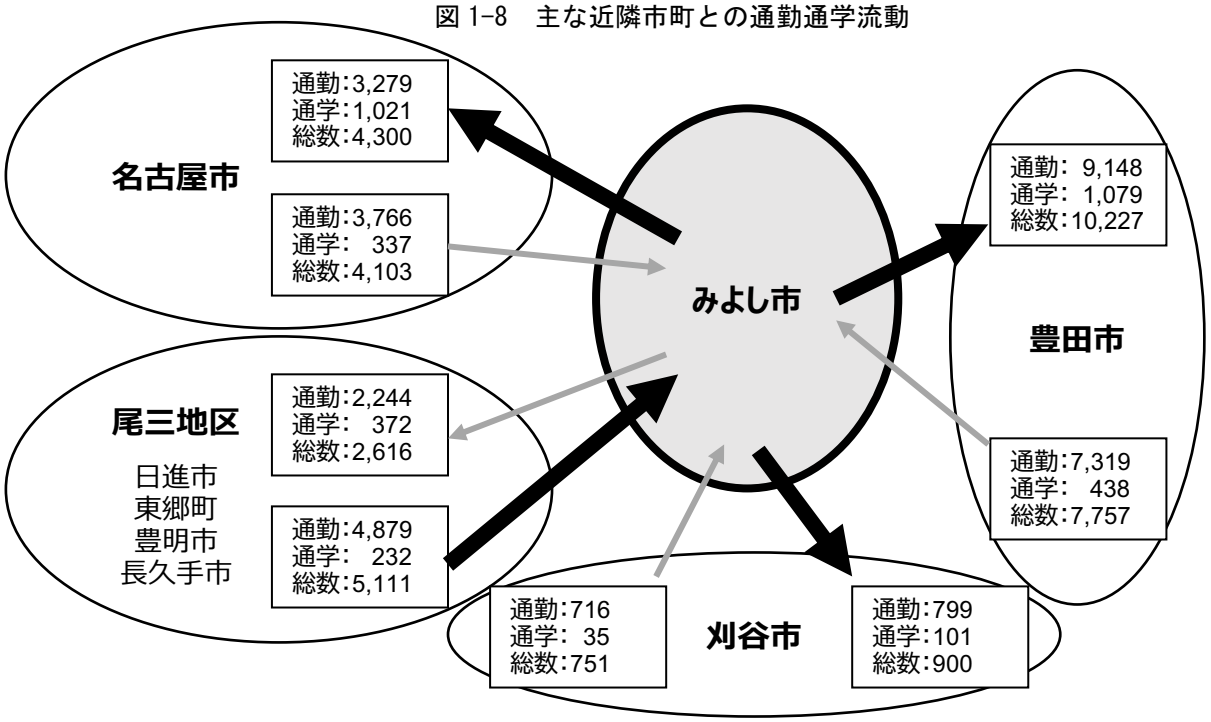
平成27年の国勢調査における15歳以上の通勤・通学流動状況を見ると、みよし市で従業・通学する人は市内常住者より多く、流入超過となっています。また、市外との結びつきを見ると、豊田市、名古屋市との結びつきが強くなっています。

表 1-1　通勤・通学流動（表中の青数値は流入超過量、赤数値は流出超過量）

流出					流入－流出	流入				
		総数	就業者	通学者		総数	就業者	通学者		
みよし市に常住する就業者・通学者		34,175	29,930	4,245	2,050	36,225	33,255	2,970	みよし市に従業・通学する者	
みよし市内で従業・通学		13,044	11,783	1,261	0	13,044	11,783	1,261	みよし市内に常住	
他市区町村で従業・通学		20,371	17,428	2,943	1,948	22,319	20,656	1,663	他市区町村に常住	
近隣市町	名古屋市	4,300	3,279	1,021	-197	4,103	3,766	337	名古屋市	近隣市町
	春日井市	149	108	41	110	259	221	38	春日井市	
	瀬戸市	196	145	51	209	405	385	20	瀬戸市	
	長久手市	281	210	71	22	303	284	19	長久手市	
	日進市	1,173	988	185	703	1,876	1,780	96	日進市	
	東郷町	875	797	78	1,369	2,244	2,156	88	東郷町	
	豊明市	287	249	38	401	688	659	29	豊明市	
	大府市	132	126	6	45	177	173	4	大府市	
	豊田市	10,227	9,148	1,079	-2,470	7,757	7,319	438	豊田市	
	刈谷市	900	799	101	-149	751	716	35	刈谷市	
	知立市	172	147	25	219	391	373	18	知立市	
	安城市	222	220	2	155	377	341	36	安城市	
	岡崎市	457	344	113	397	854	806	48	岡崎市	
愛知県その他の市町村		583	526	57	986	1,569	1,280	289	愛知県その他の市町村	
県外		315	245	70	250	565	397	168	県外	

資料：平成 27 年国勢調査

図 1-8　主な近隣市町との通勤通学流動



（3）公共交通の現状整理

1）サービス水準の整理

①名古屋鉄道豊田線

表1-2　名鉄豊田線の運行体系

路線名			運行本数（本/日）		みよし市内駅発着時間帯	運賃
			平日	休日		
豊田線	赤池－梅坪	豊田市方面	79	70	6-24時台	距離制
		地下鉄伏見・上小田井方面	80	71	5-23時台	

資料：名古屋鉄道（令和2年3月現在）

②路線バス

表1-3　路線バスサービスの運行体系

事業社名	路線名	運行本数(平日)		運行所要時間	運行時間帯		運賃
		往路	復路		始発	終着	
名鉄バス	星ヶ丘豊田線（衣ヶ原経由）	31	31	1時間15分	6：22	23：18	距離制
	星ヶ丘豊田線（新屋経由）	30	32	1時間10分	6：06	22：32	
	イオン赤池線	6	7	35分	7：00	21：19	
	愛教大線	11	10	47分	6：01	21：02	
愛知つばめ交通㈱	三好ヶ丘ループバス	17		12分	6：23	22：19	100円
愛知学泉大学	愛知学泉大学スクールバス ※一般利用可能	23	22	7分	8：10	19：42	100円

資料：名鉄バス、愛知つばめ交通、愛知学泉大学（令和2年3月現在）

③タクシー

表1-4　タクシーの運行体系

初乗運賃	1.178kmまで	600円
加算運賃	251mまでごとに	90円
時間距離併用運賃	時速10km以下となった場合 1分35秒までごとに	90円
待料金	1分35秒までごとに	90円
迎車回送料金	1両1回ごとに	120円
深夜早朝割増	22時から翌朝5時まで	2割増

資料：愛知県タクシー協会（令和2年3月現在）

④とよたおいでんバス

表1-5　とよたおいでんバスの運行体系

運行日	毎日
運行時間	平日5：43～23：15　休日5：50～23：07
運賃	距離制（障がい者、介護者：半額）

資料：豊田市（令和２年３月現在）

⑤豊田市高岡地域バス（ふれあいバス）

表1-6　高岡地域バスの運行体系

運行日	毎日
運行時間	平日5：55～22：45　休日6：49～21：55
利用料金	大人：200円／小人：100円／未就学児：無料 障がい者：半額

資料：豊田市（令和２年３月現在）

⑥豊田市保見地域バス

表1-7　保見地域バスの運行体系

運行日	火曜・木曜
運行時間	8：00～17：10
運賃	大人：100円／小人：50円／未就学児：無料

資料：豊田市（令和２年３月現在）

⑦さんさんバス・乗合タクシー

表1-8　さんさんバスサービスの運行体系

愛称等	くろまつくん	さつきちゃん
運行日	毎日	
所要時間	1時間11分	1時間16分
運行本数	往：13／復：12	往：13／復：12
運行時間	7：14～21：05	6：44～20：46
利用料金	大人：100円／未就学児・介助者：無料	
乗合タクシー	19箇所のバス停に接続	

資料：みよし市（令和２年３月現在）

⑧高速バス

表1-9　高速バスの運行体系

路線名	名鉄バス 空港バス （豊田市～中部国際空港）	JR バス 東名ハイウェイバス （名古屋駅～静岡駅）
運行日	毎日	毎日
運行時間	5：00～23：38	名古屋駅行 9：42／静岡駅行 19：35
運賃	距離制	距離制

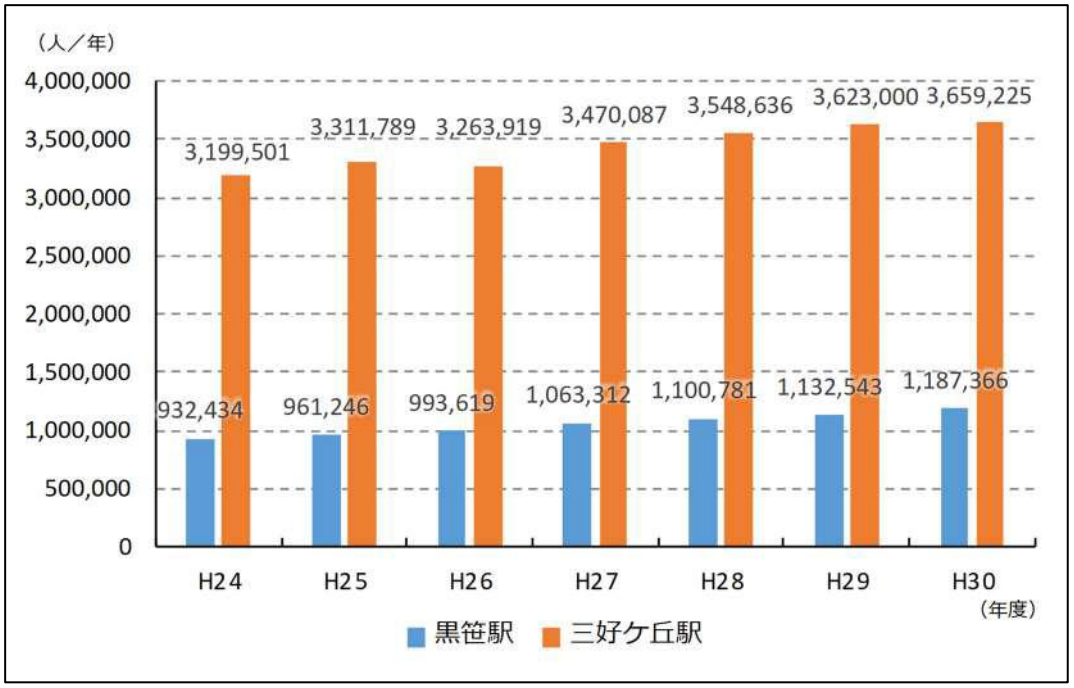
資料：名鉄バス・JR バス（令和２年３月現在）

2）公共交通の利用状況の整理

①名古屋鉄道豊田線

黒笹駅、三好ケ丘駅の乗降者数は、どちらもわずかに増加傾向にあります。

図 1-9　名鉄豊田線の年間駅別乗降者数の推移



資料：名古屋鉄道

②路線バス

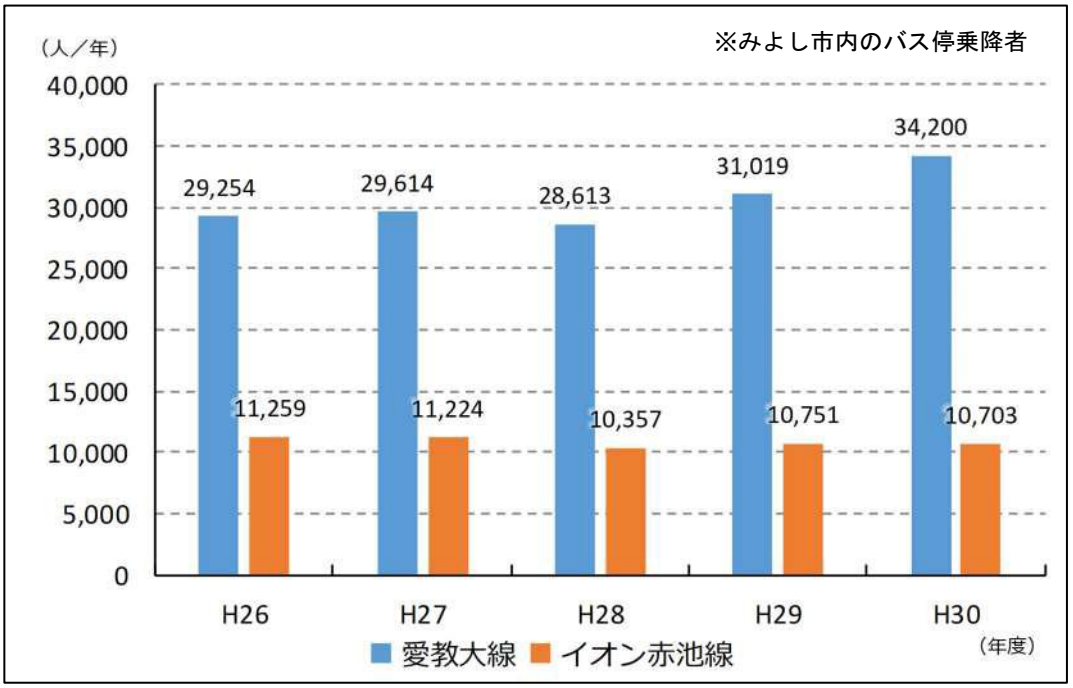
＜名鉄バス＞

愛教大線、イオン赤池線の乗降者数は横ばいの傾向です。

（※星ヶ丘豊田線の全バス停乗降者数は

平成29年度：1,211,466人、平成30年度：1,189,706人）

図 1-10　名鉄バスの年間乗降者数の推移



資料：名鉄バス

＜三好ヶ丘ループバス＞

三好ヶ丘ループバスの乗降者数は平成22年をピークに増減を繰り返し、近年は減少傾向にあります。
なお、さんさんバスとの回数券相互利用が可能です。

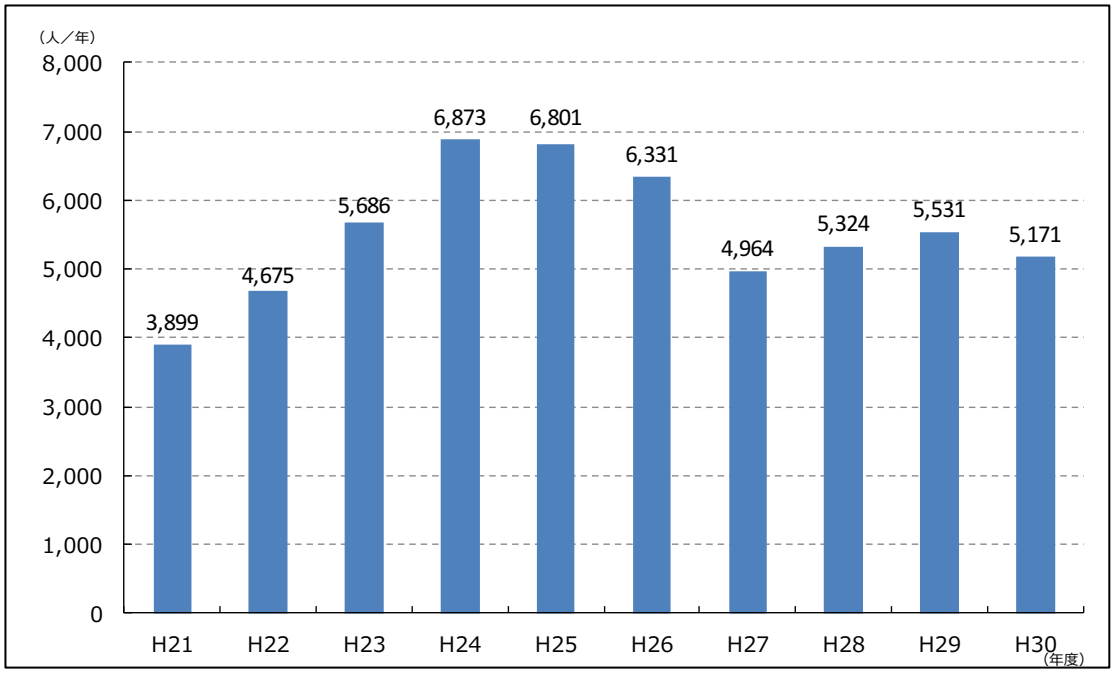
図 1-11　三好ヶ丘ループバスの年間乗降者数

資料：みよし市

＜愛知学泉大学スクールバス＞

愛知学泉大学のスクールバスの一般利用者数は平成24年をピークとして、近年では年間5,000人前後の利用となっています。

図 1-12　愛知学泉大学スクールバスの一般利用の年間乗降者数

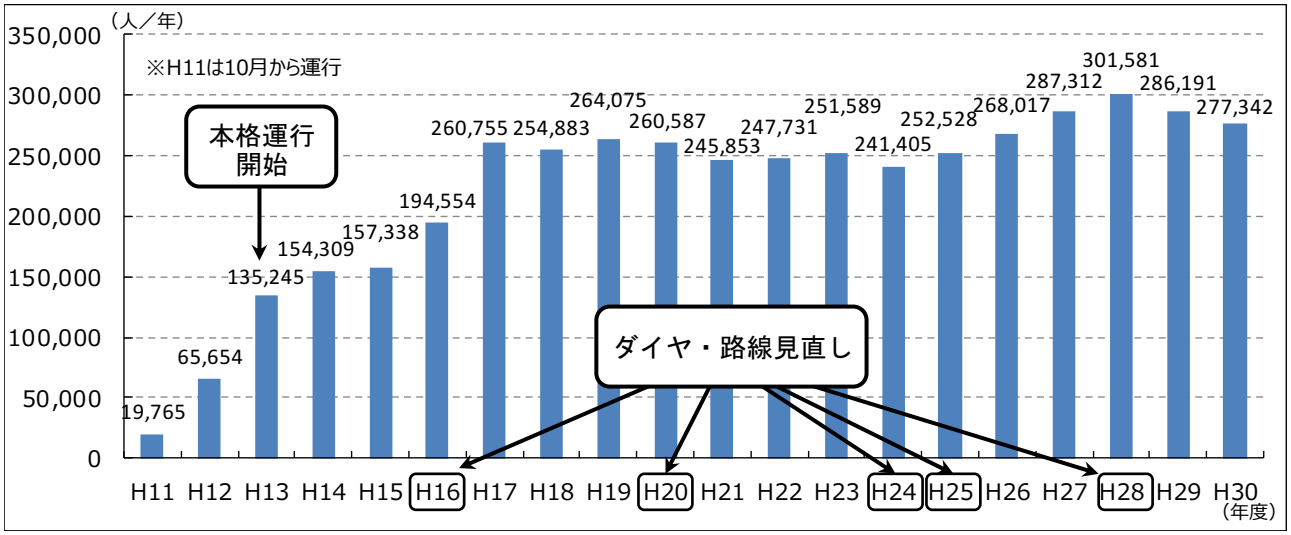


資料：愛知学泉大学

③さんさんバス・乗合タクシー

さんさんバスは運行開始からルート変更やダイヤの改正を繰り返し行ってきました。利用者は、平成28年をピークに減少傾向にありますが、年間利用者数はみよし市人口の約4.5倍で、周辺市町のコミュニティバス利用者数と比較しても高い水準となっています。

図 1-13　さんさんバスの年間利用者数



資料：みよし市

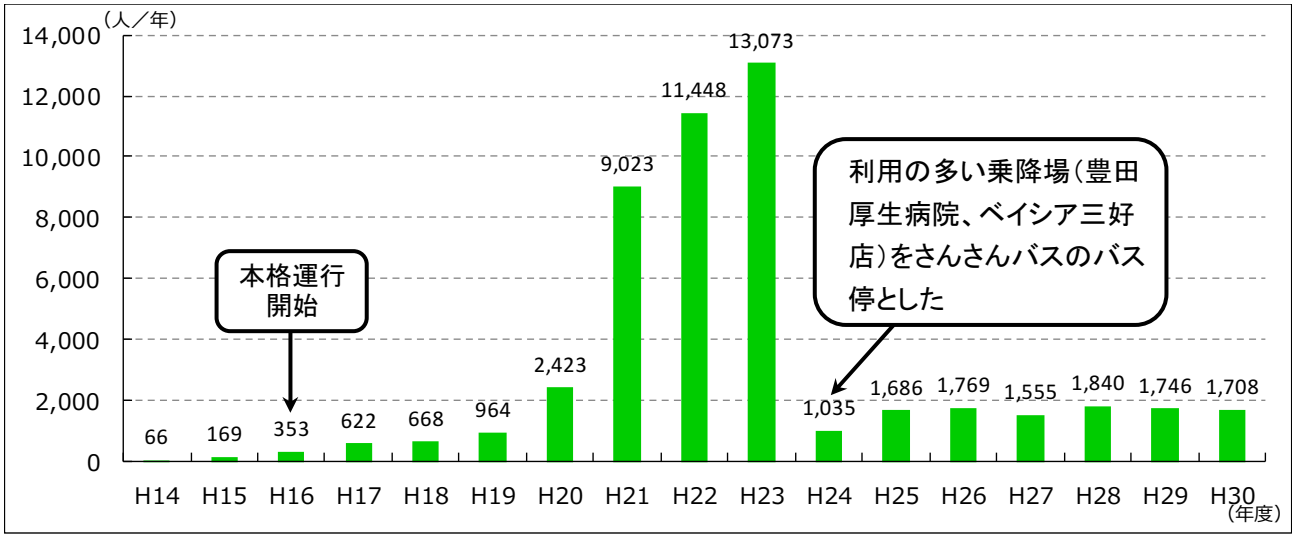
表 1-10　周辺市町のコミュニティバス利用者数

	人口（人）（①） 平成31年４月１日時点	平成30年度コミュニティバス 利用者数（人）（②）	利用者割合 （②／①）
みよし市	61,153	277,342	4.5
日進市	90,974	320,251	3.5
東郷町	43,833	179,805	4.1
豊明市	68,817	184,667	2.7
長久手市	58,545	260,513	4.4

資料：みよし市、日進市、東郷町、豊明市、長久手市

乗合タクシーは平成23年に約1.3万人の利用がありましたが、利用の多い乗降場をさんさんバスのバス停にしたことで減少し、その後は横ばい傾向となっています。

図 1-14　乗合タクシーの年間乗降者数

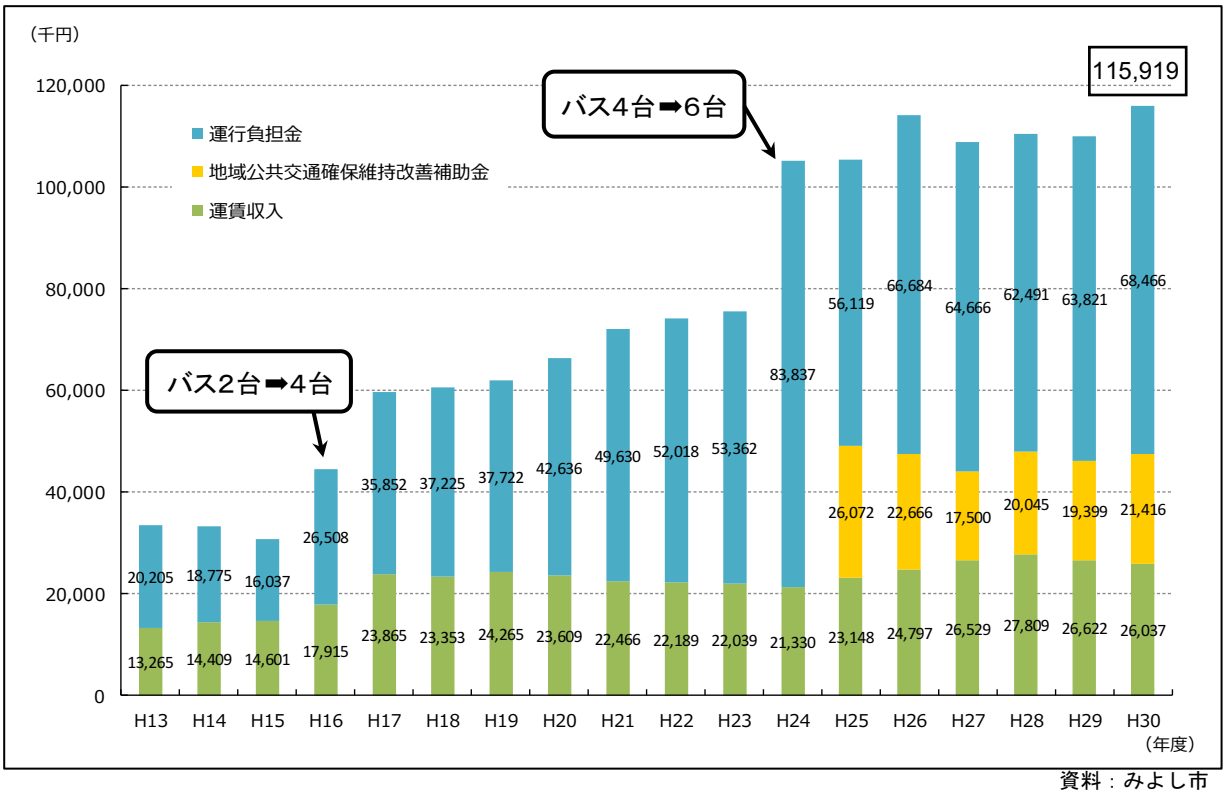


資料：みよし市

さんさんバスの平成30年度の運行経費総額は、115,919千円となっています。内訳を見ると、運賃収入が26,037千円、補助金*が21,416千円、市の運行負担金が68,466千円です。

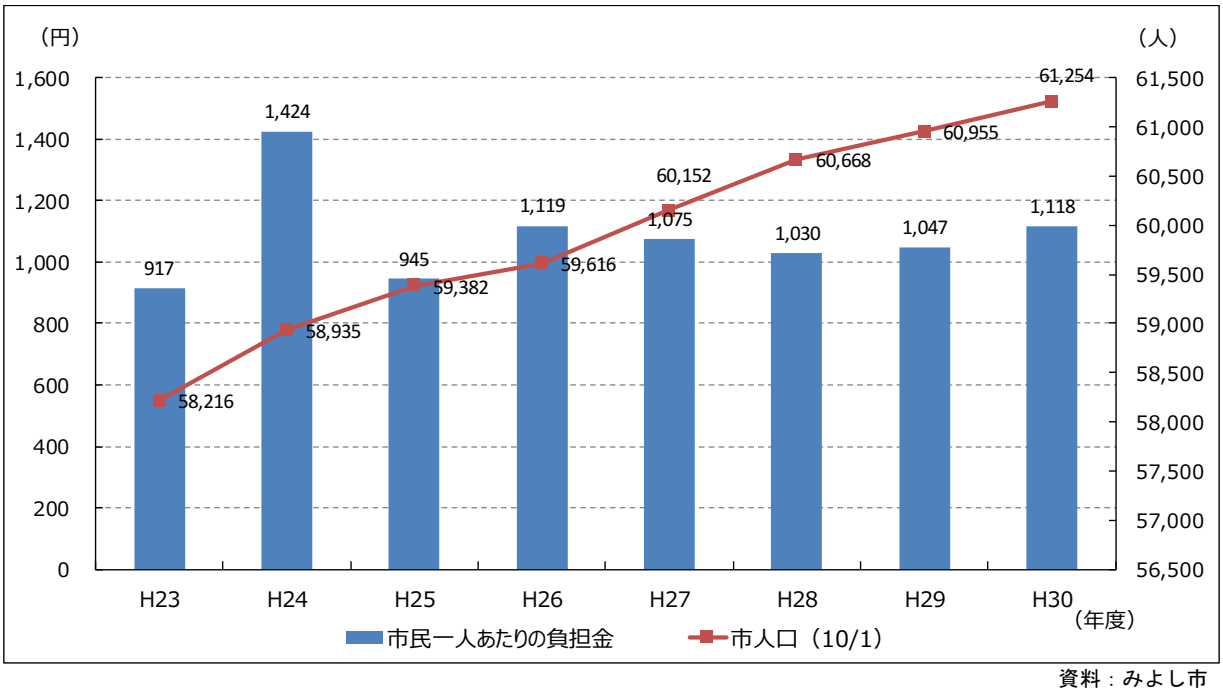
総額に対する市の負担割合は59.1%、運賃収入を総額で割った収支率は22.5%となっています。市の運行負担金を人口で割った、市民一人当たりの負担額に換算すると1,118円となっています。

図1-15　さんさんバスの運行経費



資料：みよし市

図1-16　市民一人当たりの負担分推移（市運行負担金／人口）



資料：みよし市

＊地域公共交通確保維持改善事業費補助金のうち、複数の自治体にまたがって運行しているなど、幹線としての役割を持つバス路線に対する国の補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）のこと。

4）パーソントリップ調査等のデータ活用

①市民の交通特性

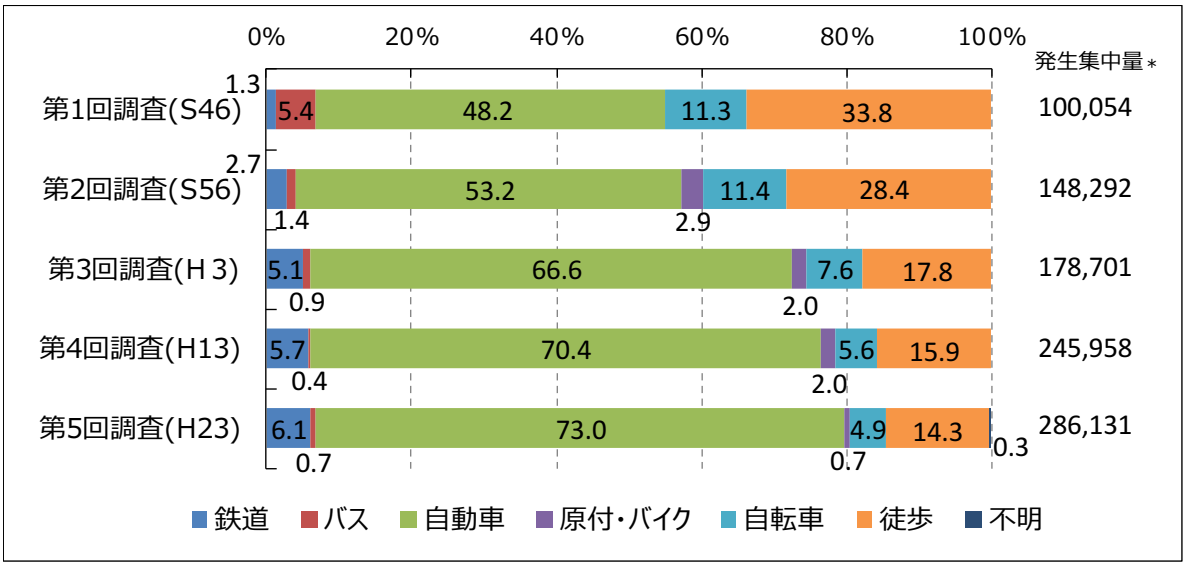
■移動目的は、自由目的（買い物・通院等）の割合が増加

■交通手段は、自動車利用の割合が増加

第１回調査から第５回調査までの代表交通手段別トリップ数*の推移では、自動車トリップの構成割合が増加傾向にあることがわかります。

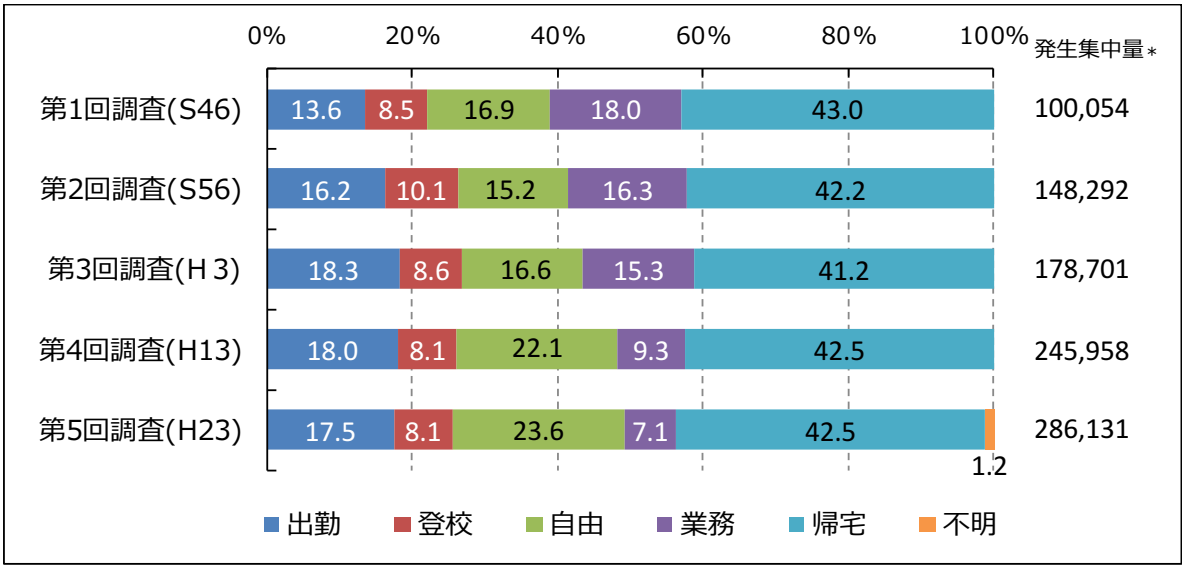
目的別発生集中トリップ数の推移では、自由目的の外出が増加する一方で、業務目的が年々減少しています。

図 1-17　代表交通手段構成の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

図 1-18　みよし市の目的別発生集中トリップ数の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

＊代表交通手段：ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段のことをいい、どの交通手段を代表とするかの優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とする。

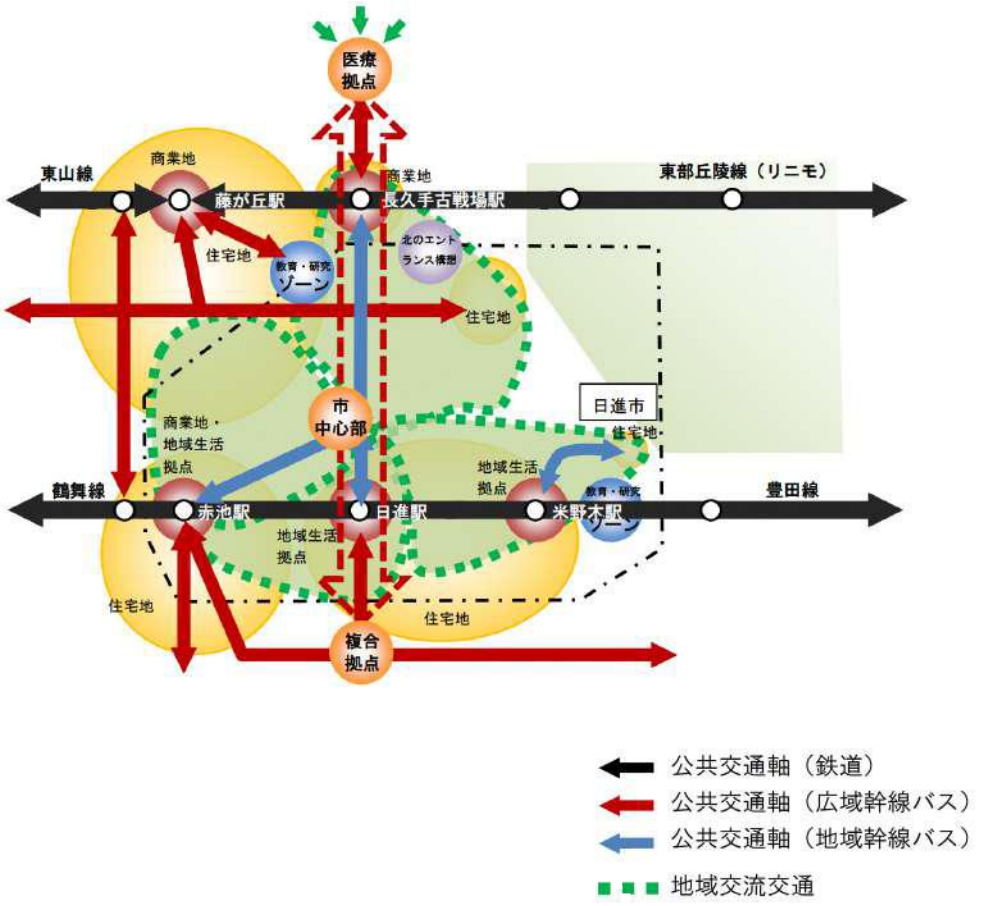
＊トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、１回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも１トリップと数える。

＊発生集中量：ある地域において、出発するトリップの量を発生量、到着するトリップの量を集中量といい、これらを合計した量のこと。

（4）周辺自治体の交通分析及び整理

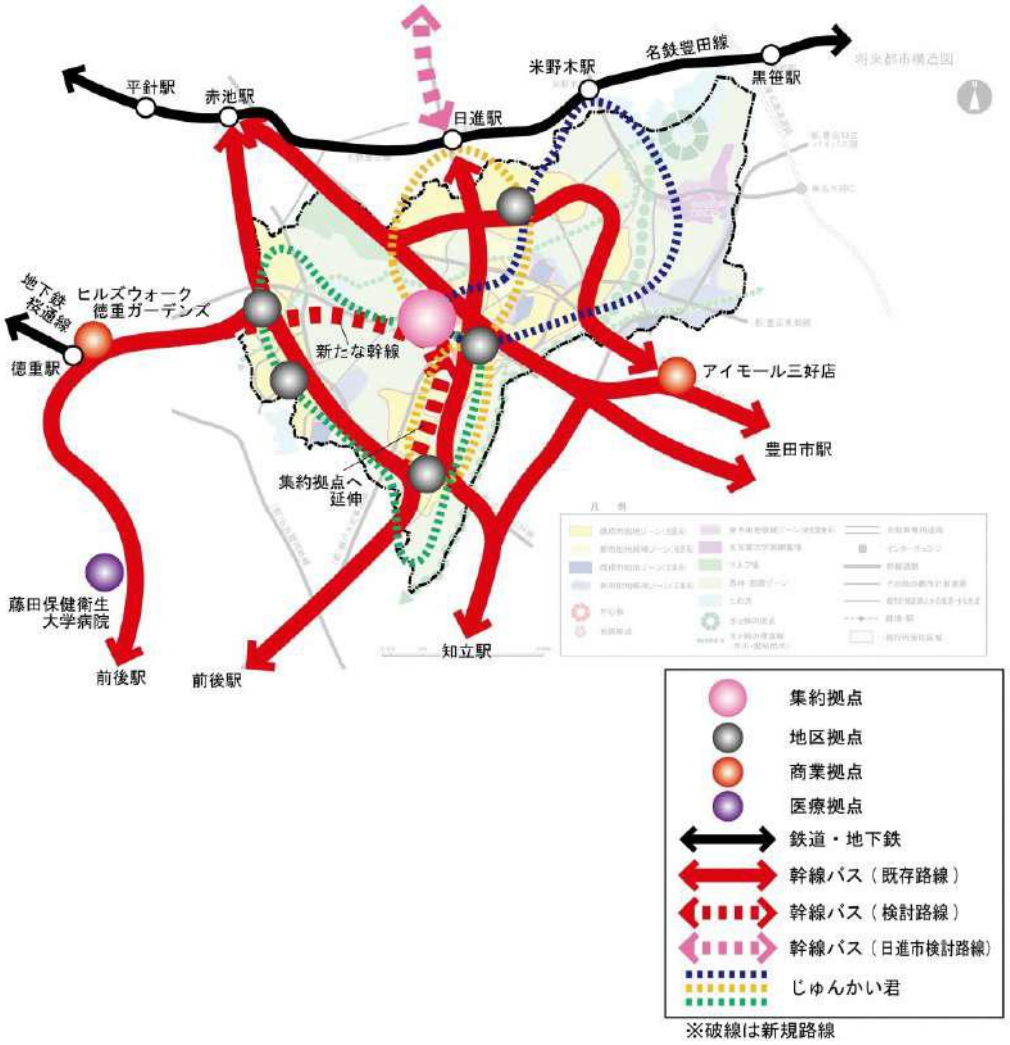
1）周辺市町の公共交通の整理

①日進市地域公共交通網形成計画

交通将来像	公共交通を利用して、誰もが安心して出かけられる、交通環境が充実したまち
公共交通体系のイメージ	
広域連携にあたっての公共交通の課題	✓ 市北部は名古屋方向への移動ニーズが多く、市南部は赤池駅や日進駅への移動ニーズが多いといった、特性の異なる地域間をうまく連絡する公共交通ネットワークの形成が必要 ✓ 長久手古戦場駅や愛知医大の新たな交通結節点へのアクセス利便性の向上が必要 ✓ 東郷セントラル地区へのアクセス利便性の確保が必要

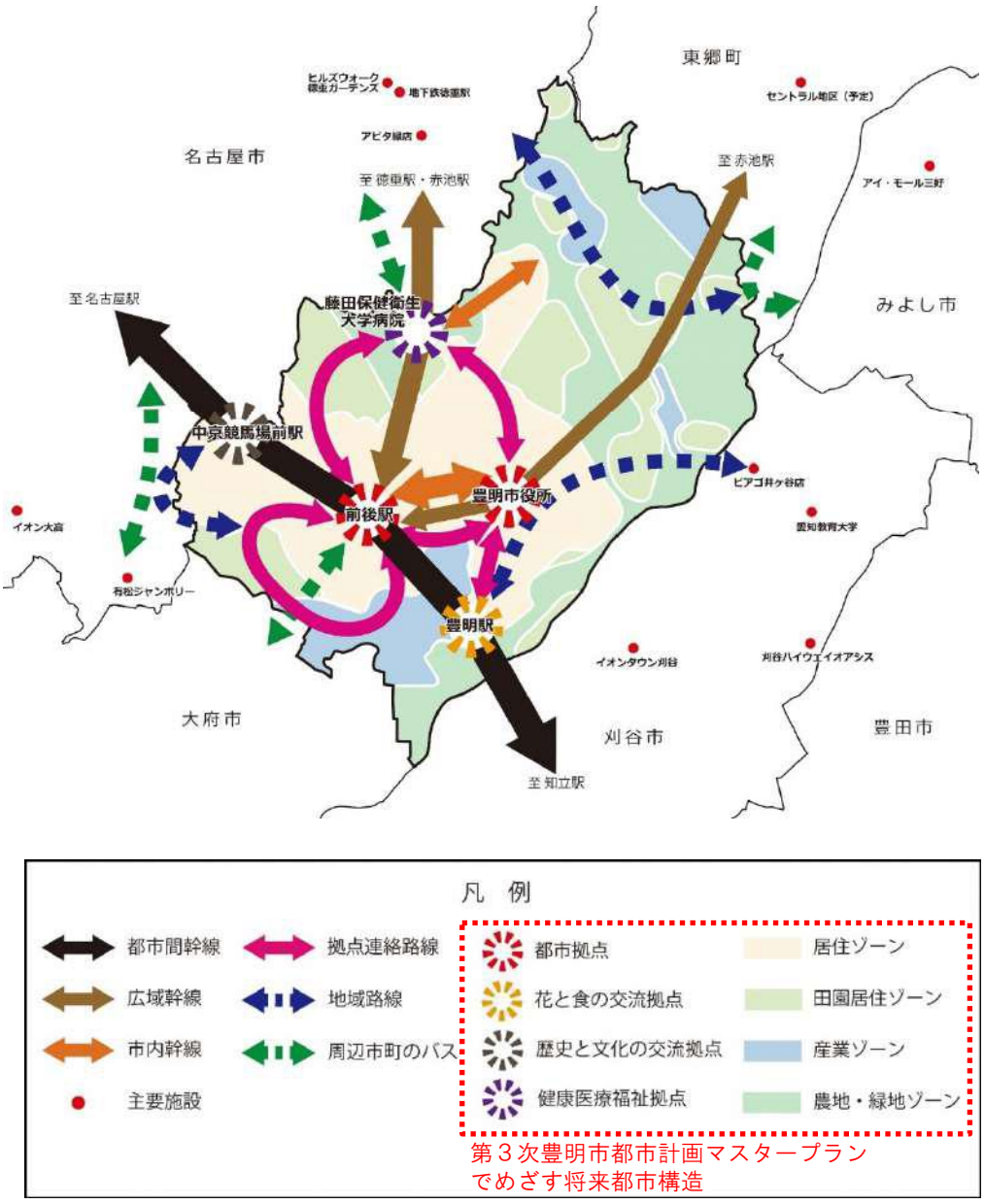
資料：尾三地区広域公共交通推進基礎調査事業 報告書

②東郷町地域公共交通網形成計画

交通の将来像	公共交通が暮らしになじみ　気軽に出かけたくなるまち
交通の将来像 イメージ	 ※破線は新規路線
広域連携に あたっての 公共交通の課題	✓　東郷セントラル地区へのアクセス利便性の確保が必要 ✓　予約型乗合タクシーと幹線コミュニティバスとの接続利便性の向上が必要 ✓　愛知教育大学、刈谷ハイウェイオアシスへのアクセス利便性の向上が必要

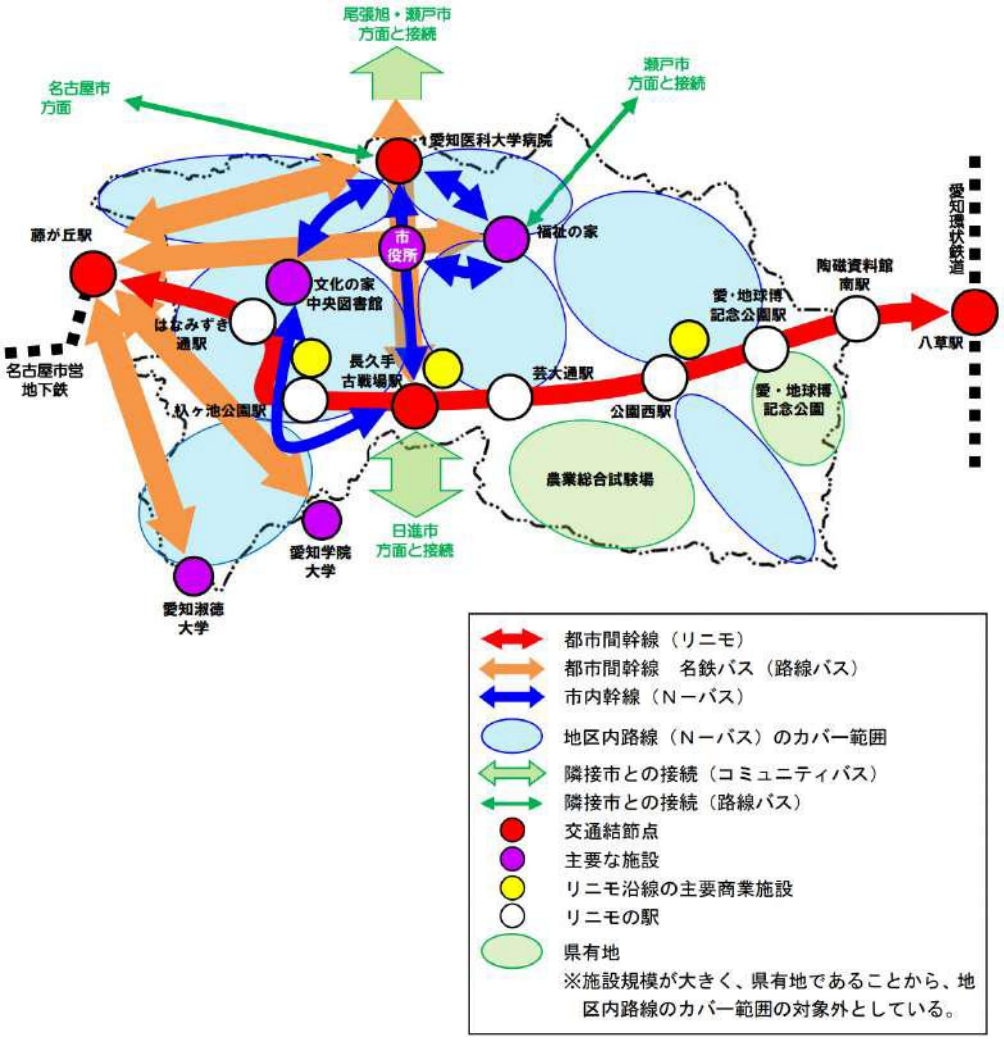
資料：尾三地区広域公共交通推進基礎調査事業 報告書

③豊明市地域公共交通網形成計画

交通将来像	公共交通が　人と人をつなぐ　しあわせのまち
地域公共交通のネットワークイメージ	
広域連携にあたっての公共交通の課題	✓　日常的な移動ニーズの多い名鉄前後駅へのアクセス利便性の向上が必要 ✓　藤田保健衛生大学病院の交通結節点の機能強化が必要 ✓　イオン大高、ヒルズウォーク徳重といった移動ニーズの多い市外商業施設へのアクセス利便性の向上が必要

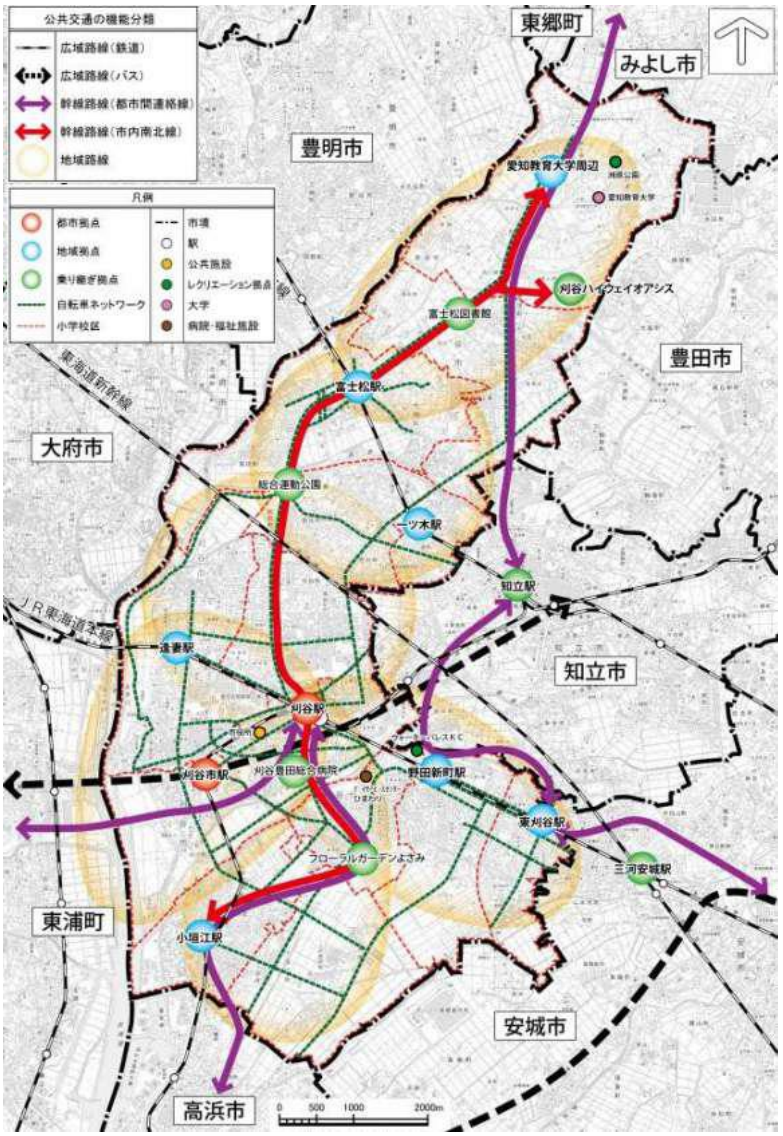
資料：尾三地区広域公共交通推進基礎調査事業 報告書

④長久手市地域公共交通網形成計画

将来像	みんながつながり笑顔があふれる公共交通
公共交通 ネットワークの 将来像の イメージ	
広域連携に あたっての 公共交通の課題	✓ 長久手古戦場駅や愛知医大の新たな交通結節点の機能強化とともに、隣接市への公共交通による移動利便性の向上が必要 ✓ 市内の大規模商業施設や愛知医大といった大きな拠点の存在を認識し、市外からのアクセス利便性の向上を図ることが必要

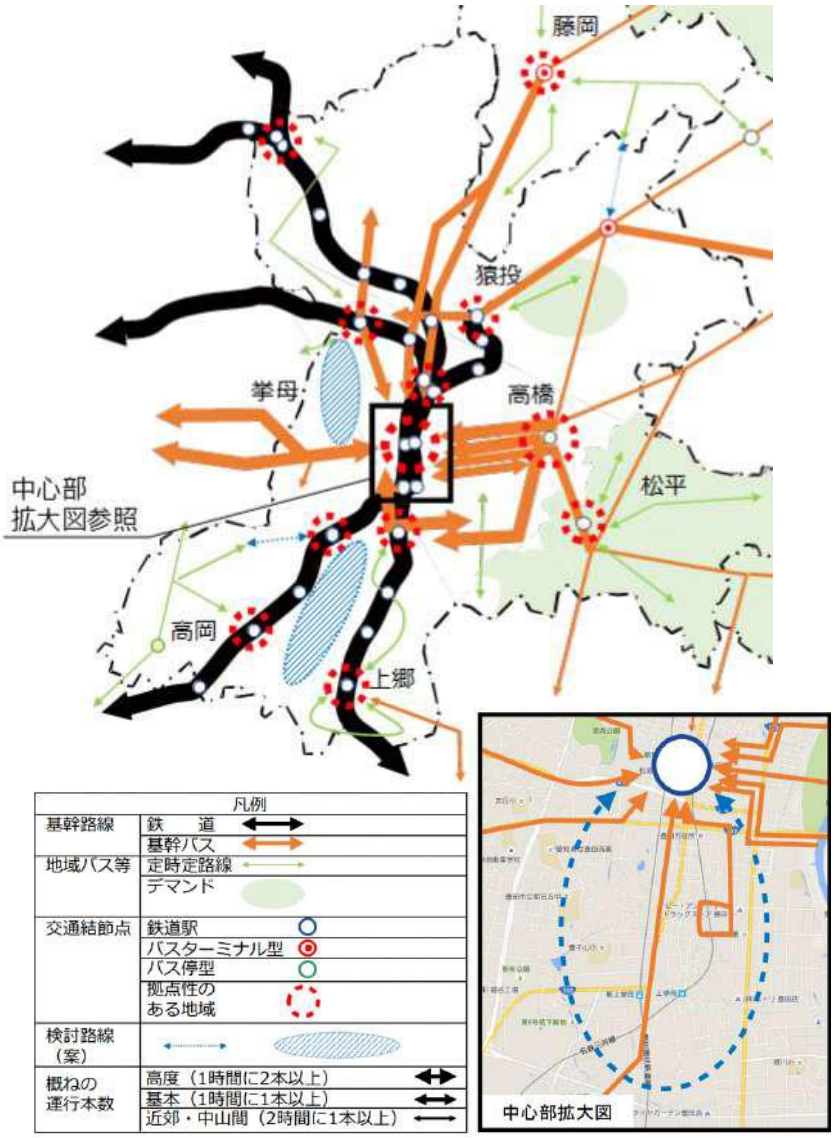
資料：第２次 長久手市地域公共交通網形成計画

⑤刈谷市都市交通戦略

基本理念	“ひと”と“環境”にやさしく、持続可能な都市交通体系
公共交通 ネットワーク再編 の具体的展開 イメージ	
広域連携に あたっての 公共交通の課題	✓ 隣接市町の路線バス、コミュニティバスとの連携強化が必要 ✓ 乗継ぎバス停へのアクセス利便性確保が必要

資料：刈谷市都市交通戦略

⑥豊田市公共交通基本計画

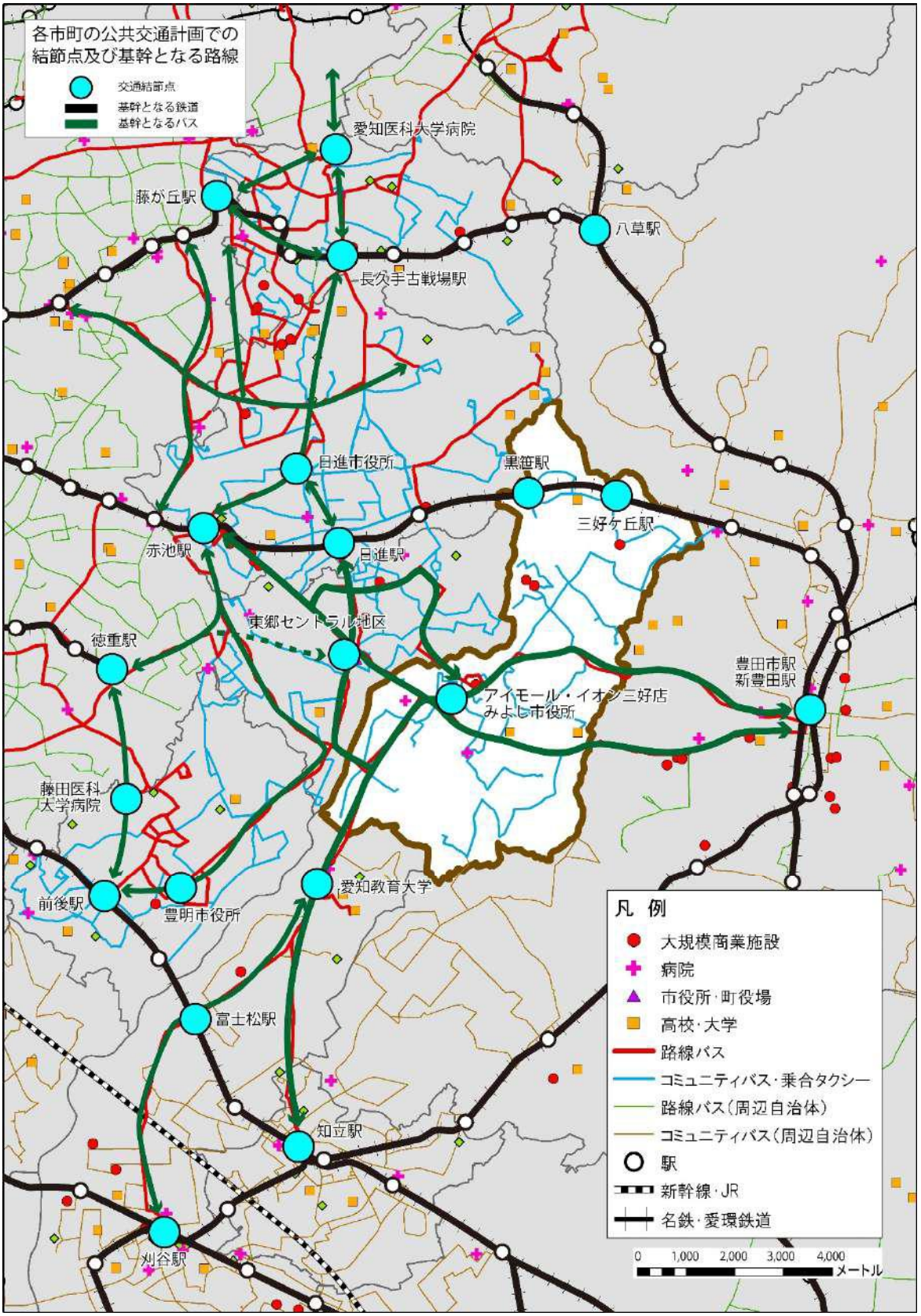
めざすべき姿	様々な暮らし方を質の高い多様な移動で支えるまちの実現
公共交通 ネットワーク イメージ	
広域連携に あたっての 公共交通の課題	✓ 市外の公共交通機関等と連携した乗継の向上や、相互乗り入れによる利便性の向上が必要 ✓ 鉄道駅周辺の区画整理などのまちづくりとの連携が必要 ✓ 交通結節点の整備が必要

資料：豊田市公共交通基本計画

2)各市町の公共交通計画における公共交通ネットワーク

各市町の公共交通計画で定められた将来の公共交通ネットワークについて、周辺市町における都市間をまたぐ将来の公共交通ネットワークを整理します。

図 1-19　各市町の公共交通計画で定められた周辺市町の将来公共交通ネットワークイメージ



第２章　各種利用実態及びニーズ調査の実施・分析

(1)市民アンケート

1)調査実施概要

・調査目的　　市民の移動実態、公共交通に期待する役割、費用負担のあり方等の把握のため
・調査時期　　調査票発送：平成 30 年 10 月 31 日（水）
　　回 答 期 限：平成 30 年 11 月 15 日（木）
・調査対象　　15 歳以上の市民から無作為に抽出した 2,000 人
・調査方法　　郵送による配布、回収
・回収結果　　回収数：1,102 件／回収率：55.1%

2)調査結果(抜粋)

①公共交通の認知度と利用頻度について

さんさんバスの運行の認知度（市全体）は 98.5%と高い一方で、さんさんバス・乗合タクシーを実際に利用している人は 25.8%に留まっています。

図 2-1　公共交通について知っていること

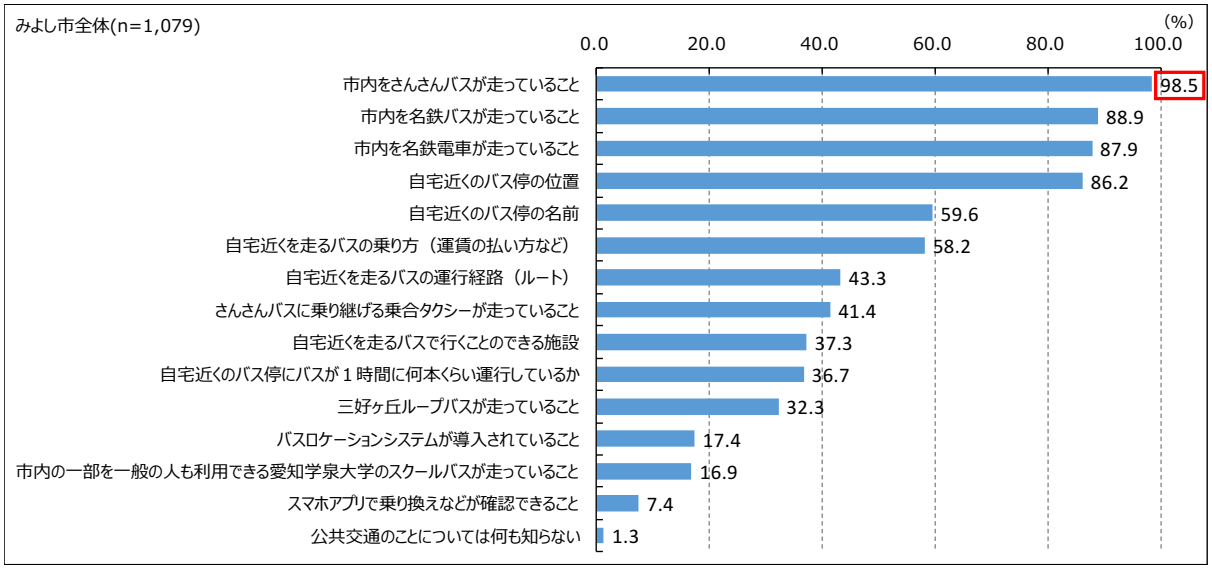
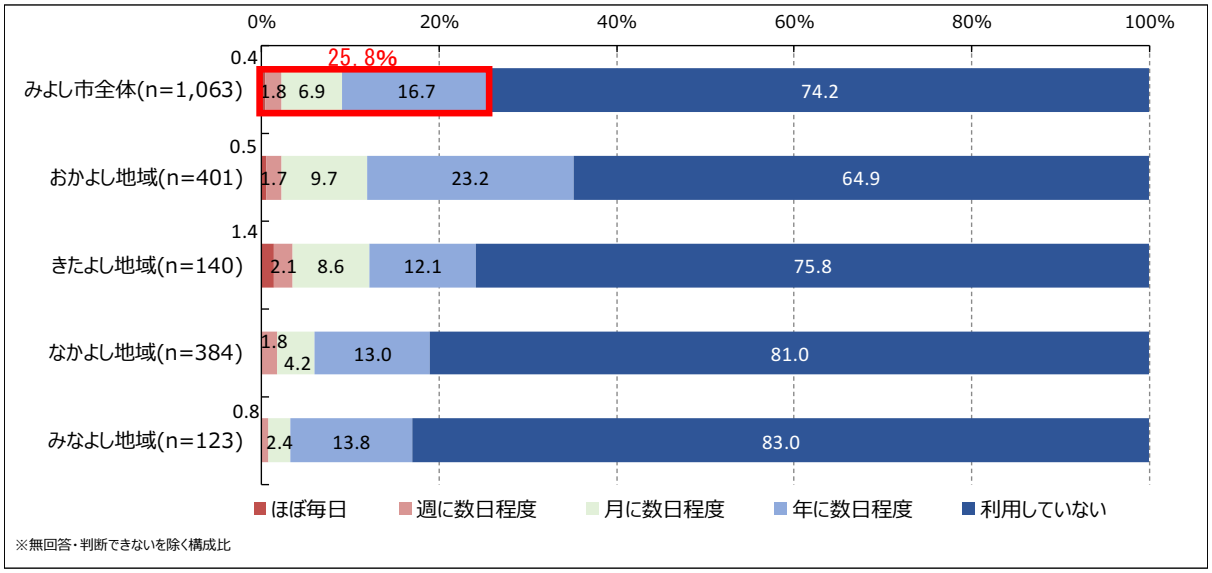


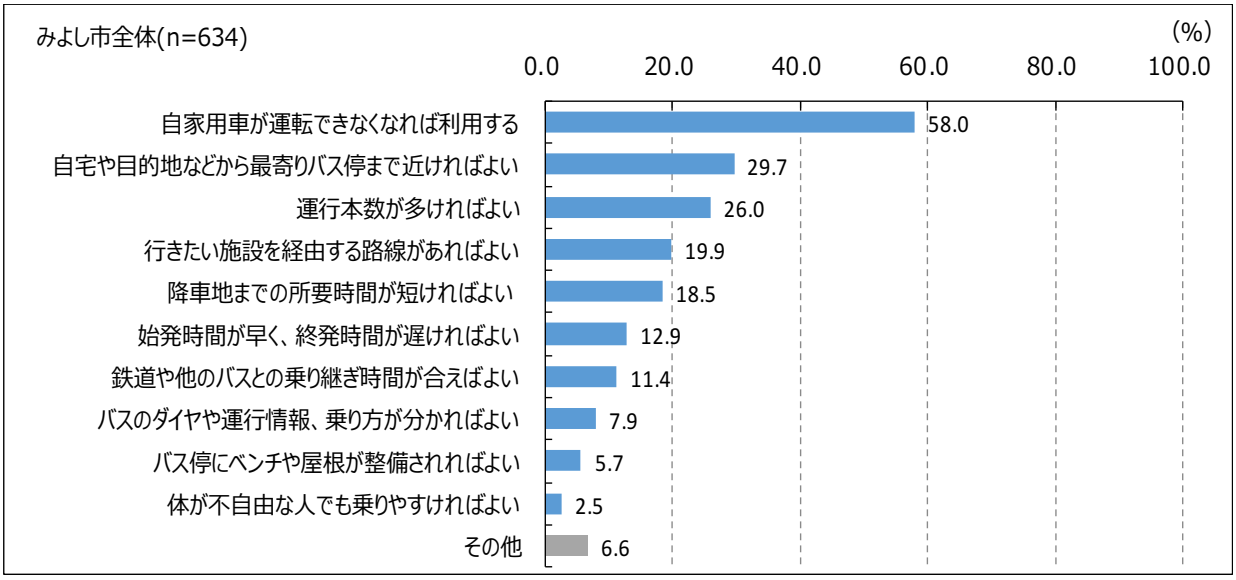
図 2-2　さんさんバス・乗合タクシーの利用頻度



②さんさんバス・乗合タクシーの利用条件について

利用していない人が利用するための条件は、「自家用車が運転できなくなれば」という回答が最も多くなっています。

図 2-3　さんさんバス・乗合タクシーの利用条件（非利用者）



③バスで行きたい施設について

バスで行きたい施設については、市内、近隣市町ともに大規模商業施設や鉄道駅、病院の利用意向が高くなっています。

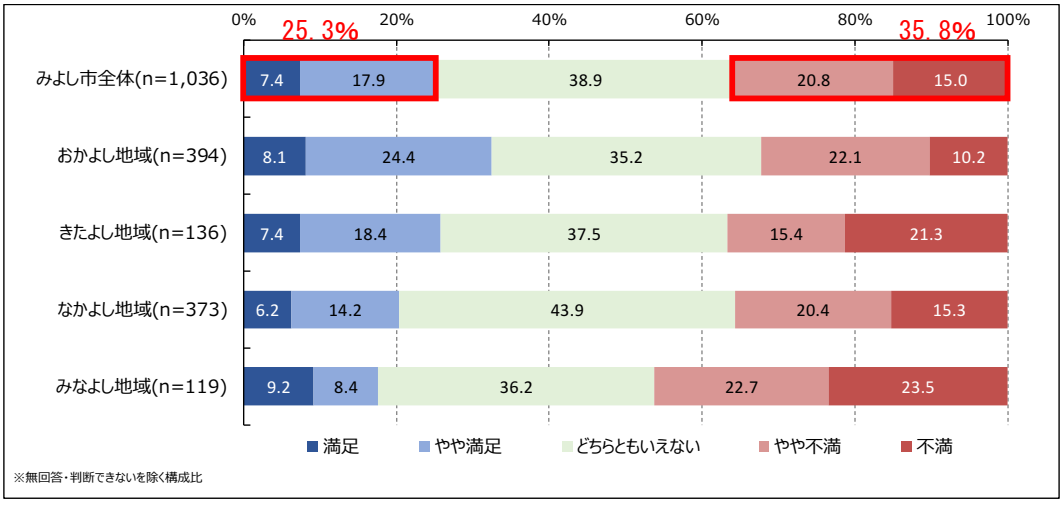
表 2-1　バスで行きたい施設

みよし市内	（人）	近隣市町	（人）
アイ・モール三好（イオン三好店）	140	プライムツリー赤池（日進市）	51
ベイシア三好店	44	赤池駅（日進市）	41
みよし市図書館学習交流プラザ サンライブ	25	豊田市駅（豊田市）	22
三好ケ丘駅	23	松坂屋豊田店（豊田市）	21
みよし市民病院	20	イオンモール長久手（長久手市）	19
		豊田厚生病院（豊田市）	19

④公共交通全体の満足度について

公共交通全体の満足度は、みよし市全体では満足（満足＋やや満足）が 25.3%、不満（やや不満＋不満）が 35.8%で、不満が上回っています。

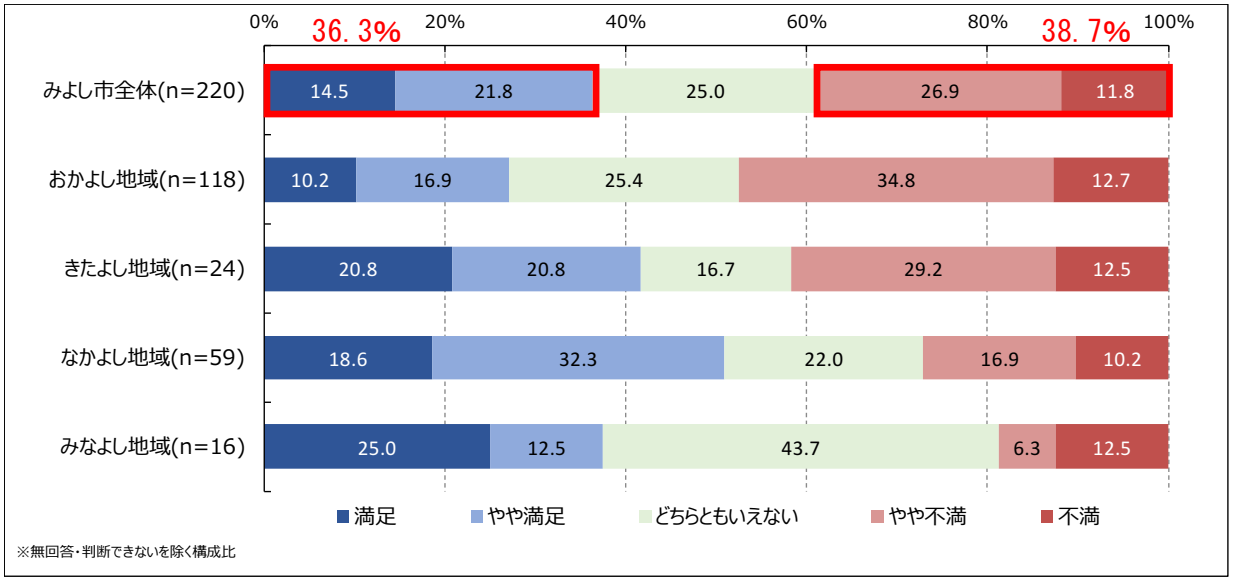
図 2-4　公共交通全体の満足度



⑤さんさんバス・乗合タクシーの満足度について

さんさんバスの満足度は、みよし市全体では満足（満足+やや満足）が 36.3%、不満（不満+やや不満）が 38.7%ですが、地域によって満足度に違いがあることがわかります。

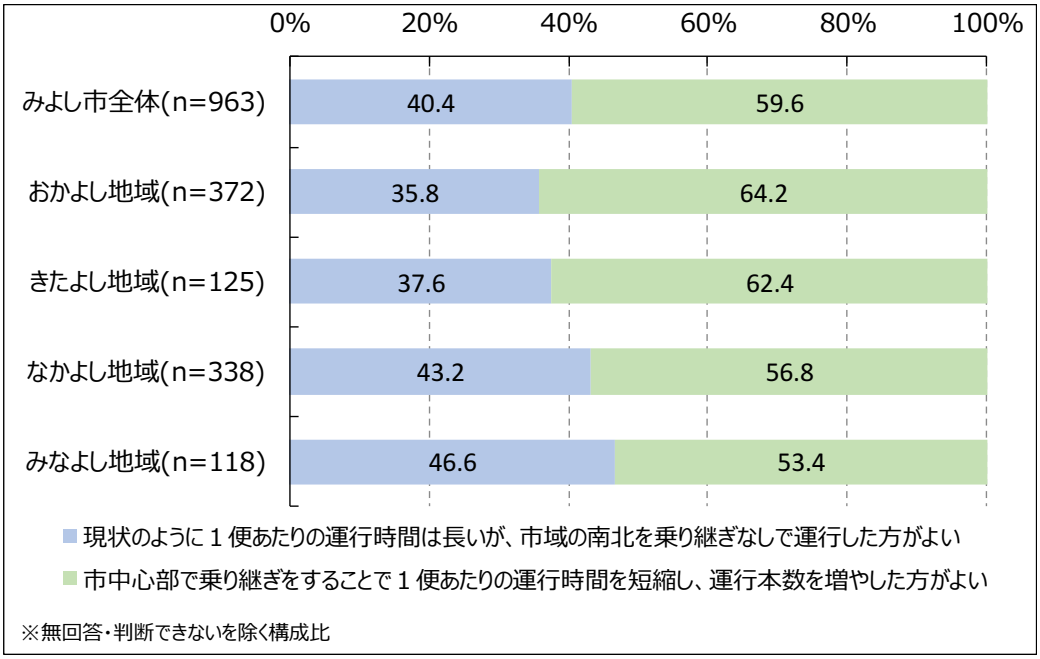
図 2-5　さんさんバス・乗合タクシーの満足度



⑥さんさんバスの今後の運行のあり方について

「市中心部で乗り継ぎをすることで 1 便あたりの運行時間を短縮し、運行本数を増やした方がよい」とする意見が半数を超えています。

図 2-6　「長大路線」または「乗り継ぎ路線」の考え方



(2)65歳以上市民アンケート

1)調査実施概要

・調査目的　今後の超高齢社会を見据え高齢者の移動確保のための意向や期待する役割の把握のため
・調査時期　調査票発送：平成 30 年 10 月 31 日（水）
　　回 答 期 限：平成 30 年 11 月 15 日（木）
・調査対象　65 歳以上の市民から無作為に抽出した 1,000 人
・調査方法　郵送による配布、回収
・回収結果　回収数：724 件／回収率：72.4%

2)調査結果

①自動車運転免許について

自動車の利用は69.1%を占めており、運転免許の返納は80歳頃と回答した人が多くなっています。返納理由については「運転に自信がなくなったから」が最も高く、返納後はさんさんバス・乗合タクシーに乗ると回答した人が72.4%を占めています。

図 2-7　免許の有無と自家用車の運転

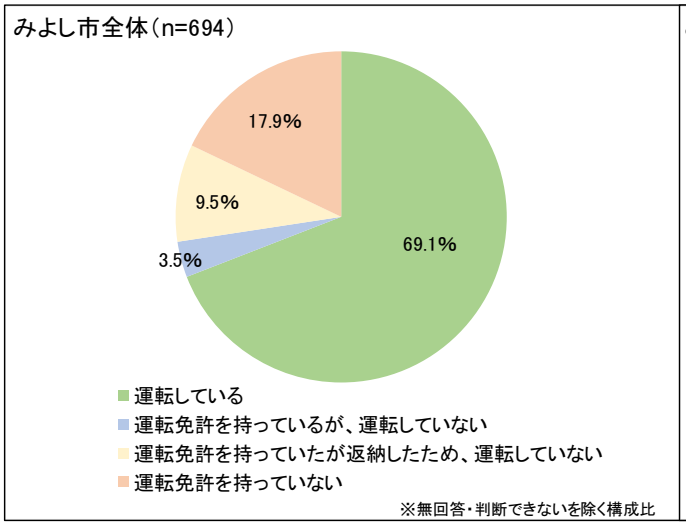


図 2-8　運転免許を返納した（しようと思う）年齢

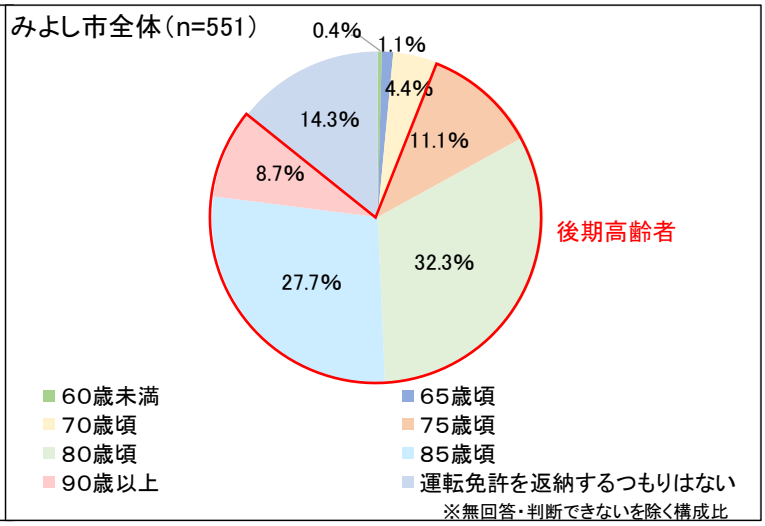


図 2-9　免許を返納した（しようと思う）理由

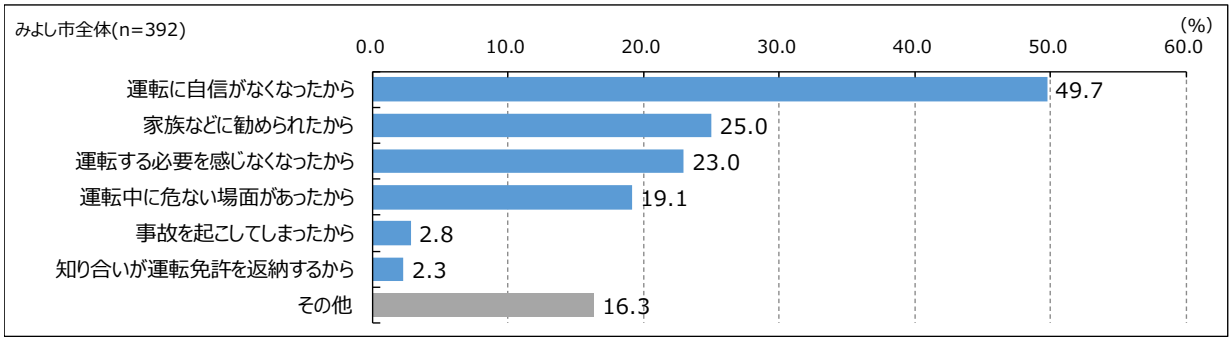
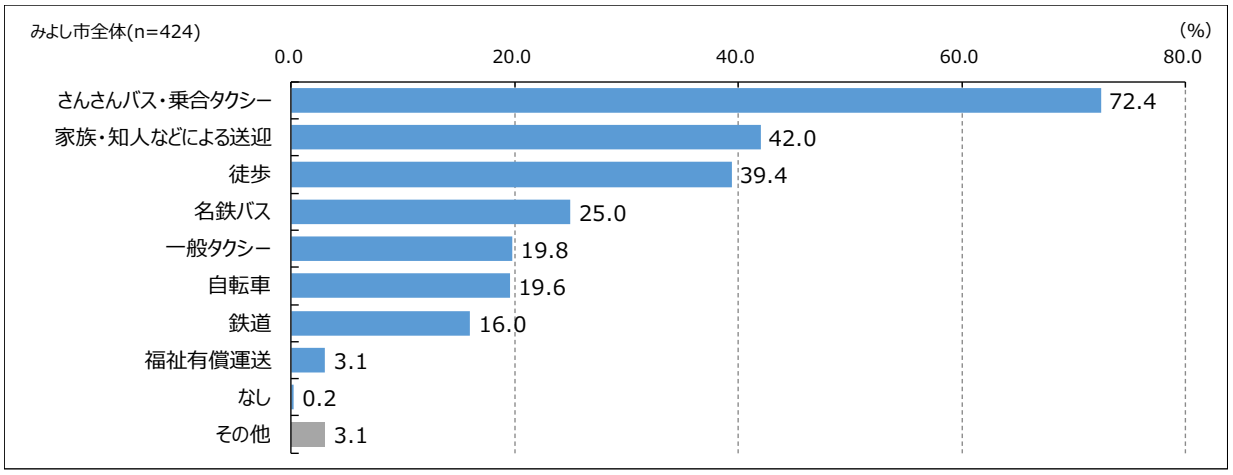


図 2-10　免許を返納後に利用している（したい）交通手段



②公共交通の認知度と利用頻度について

さんさんバスの運行の認知度は94.8%と高い割合となっています。また、さんさんバス・乗合タクシーを年に数日程度以上利用している人は34.6%となっています。

図 2-11　公共交通について知っていること

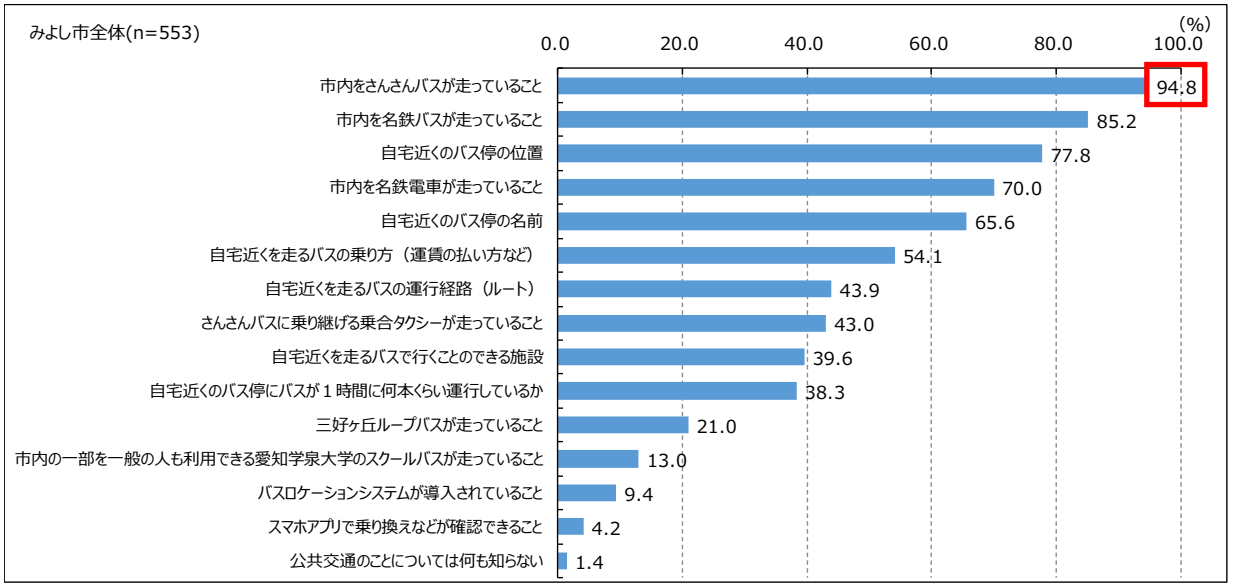
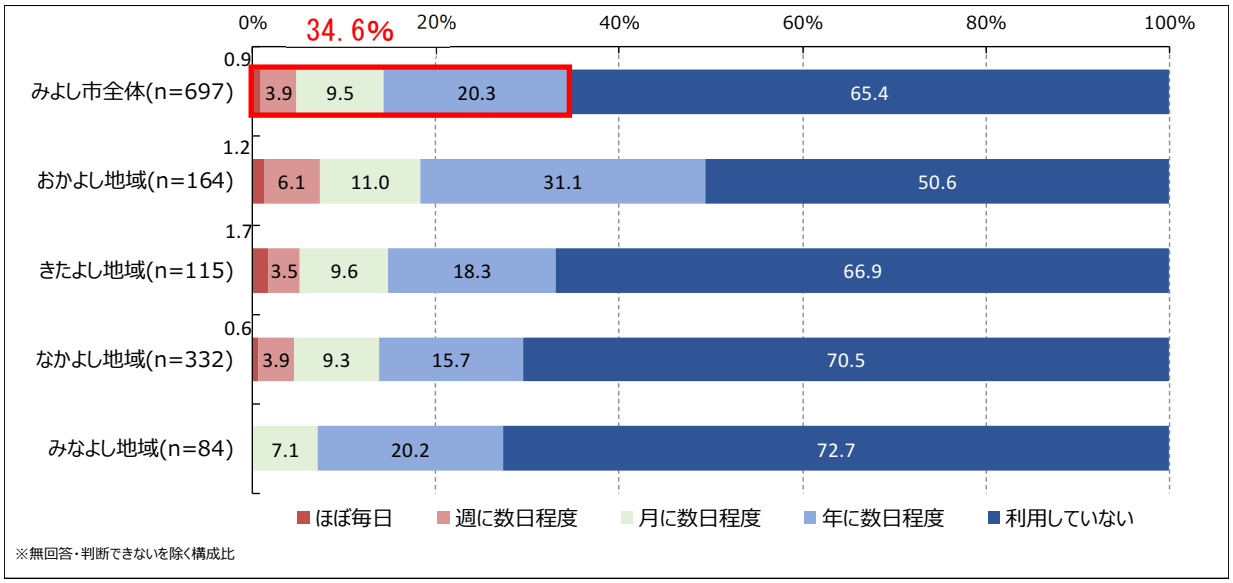


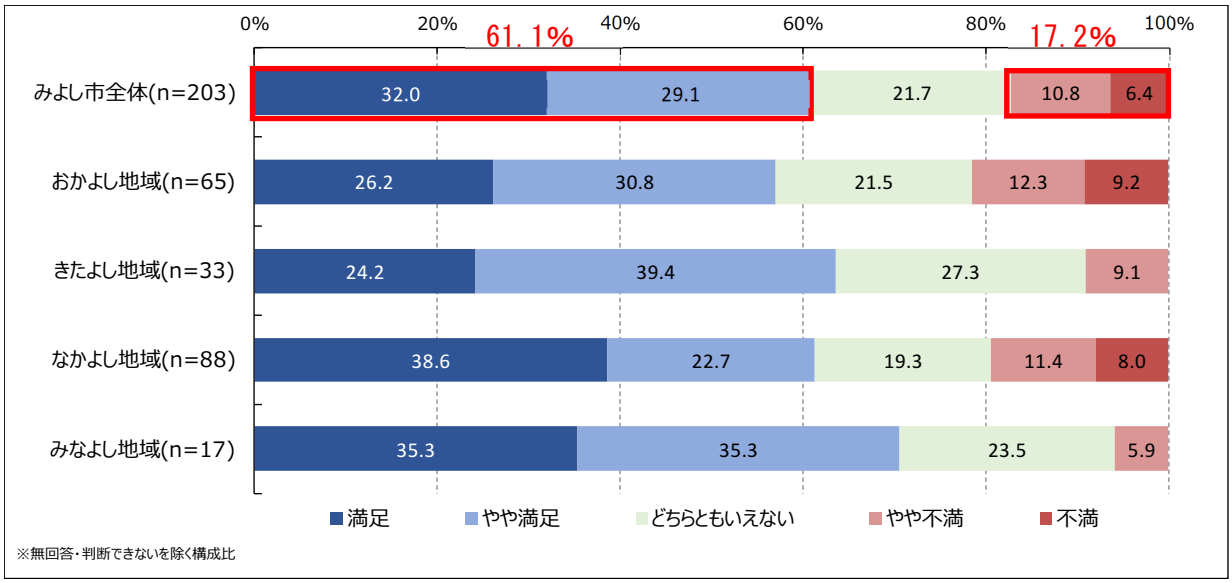
図 2-12　さんさんバスの利用頻度



③さんさんバス・乗合タクシーの満足度について

満足度は、いずれの地域も満足（満足+やや満足）が不満（不満+やや不満）を上回っています。

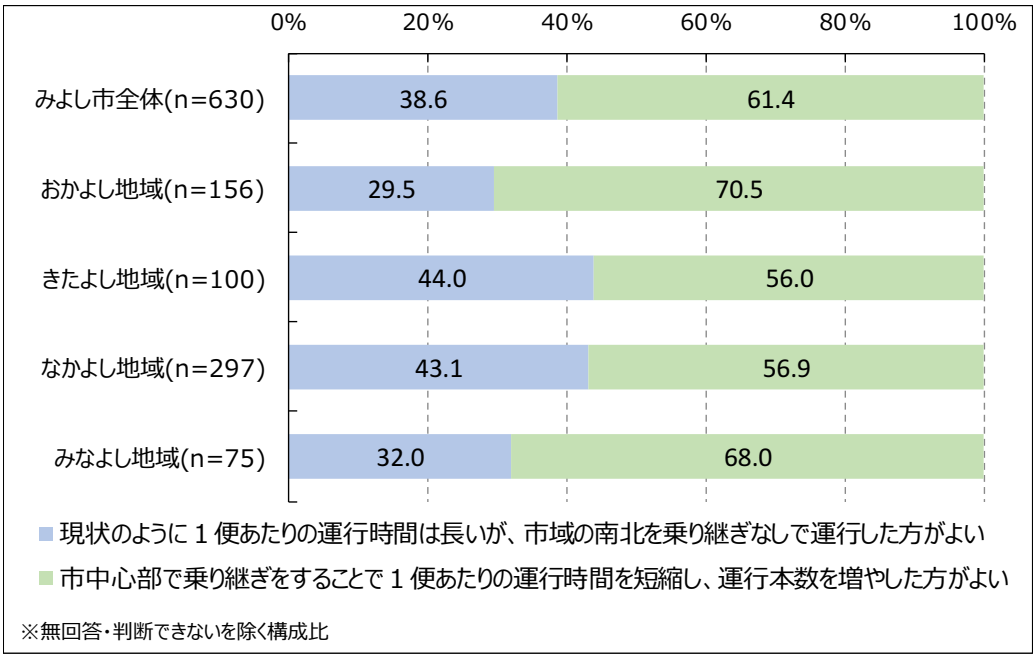
図 2-13　さんさんバス・乗合タクシーの満足度



④さんさんバスの今後の運行のあり方について

どの地域でも「市中心部で乗り継ぎをすることで1便あたりの運行時間を短縮し、運行本数を増やした方がよい」とする意見が半数を超えています。

図 2-14　「長大路線」または「乗り継ぎ路線」の考え方



(3)バス等利用者アンケート

1)調査実施概要

・調査目的　公共交通の満足度、改善事項、利用促進のアイデアなどの把握のため

・調査時期　調査票配布：

①さんさんバス・名鉄バス　平成 30 年 11 月 9 日（金）、11 日（日）　計 2 日間

②乗合タクシー　平成 30 年 11 月 9 日（金）～15 日（木）　計 7 日間

回収期限：平成 30 年 11 月 22 日（木）

・調査対象　さんさんバス、乗合タクシー、名鉄バス星ヶ丘豊田線、名鉄バス愛教大線の利用者

・調査方法　バス車内に調査員が乗車し、利用者に調査票を配布（配布数：2,658 件）

期間中一人一件の配布、郵送による回収

・回収結果　回収数：526 件／回収率：19.8%

2)調査結果

①各路線の満足度について

総合的な満足度について、バス利用者全体では満足（満足+ほぼ満足）が 36.6%、不満（不満+やや不満）が 23.6%。名鉄バスは、満足（満足+ほぼ満足）が 34.6%、不満（不満+やや不満）が 24.9%。

さんさんバスは、満足（満足+ほぼ満足）が 40.2%、不満（不満+やや不満）が 20.4%となっています。

図 2-15　バス利用者全体の満足度

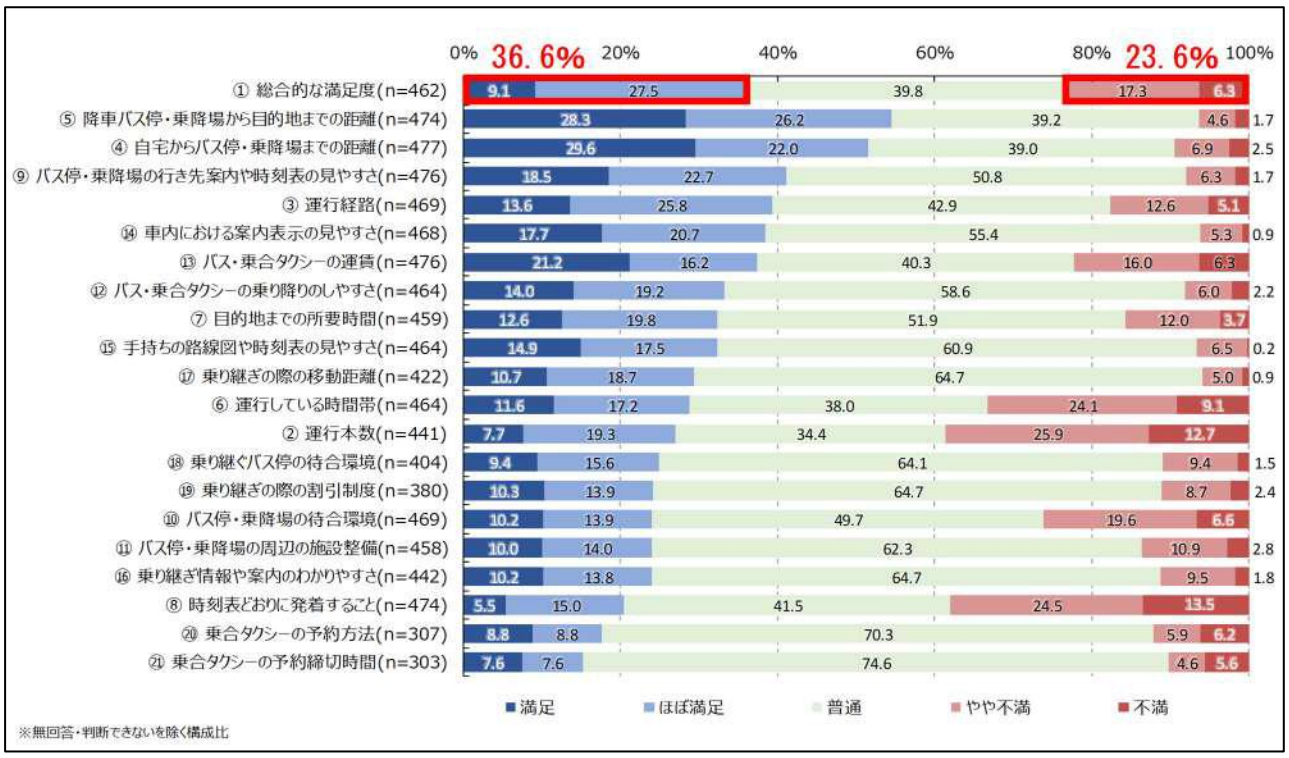


図 2-16　名鉄バスの満足度

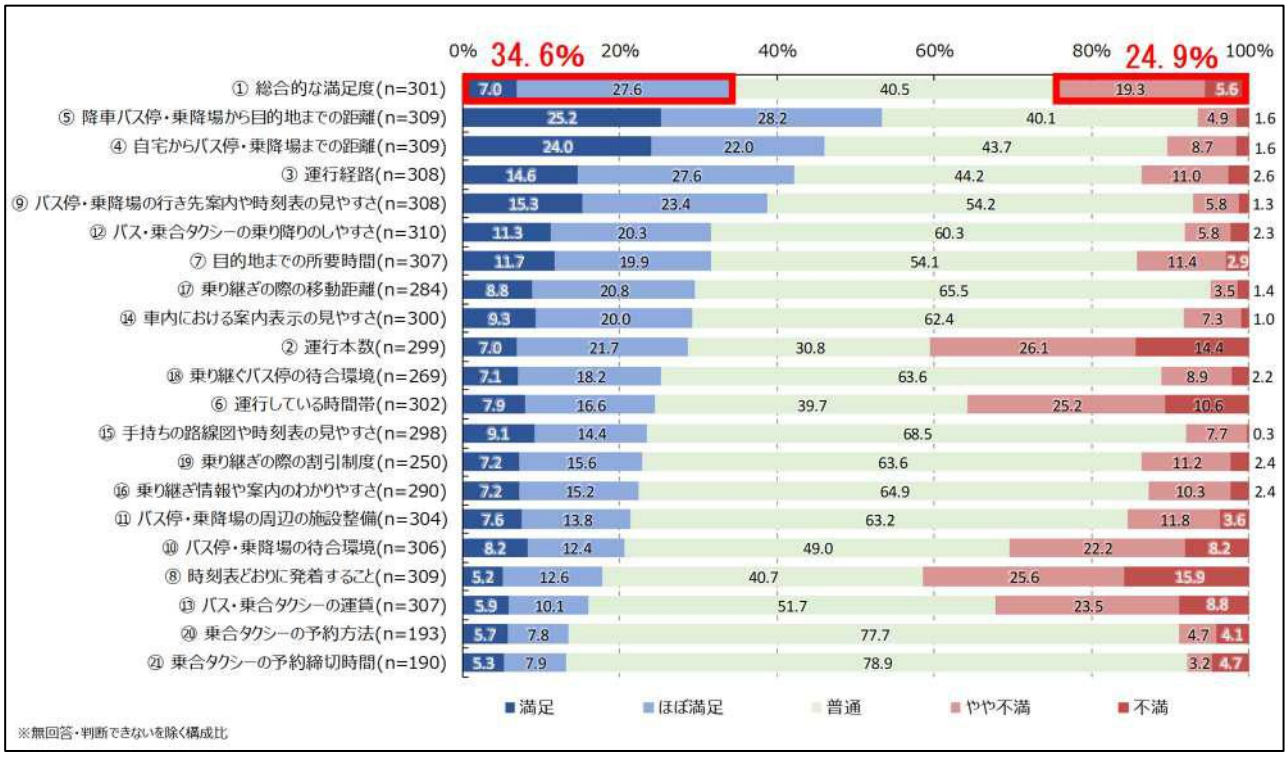
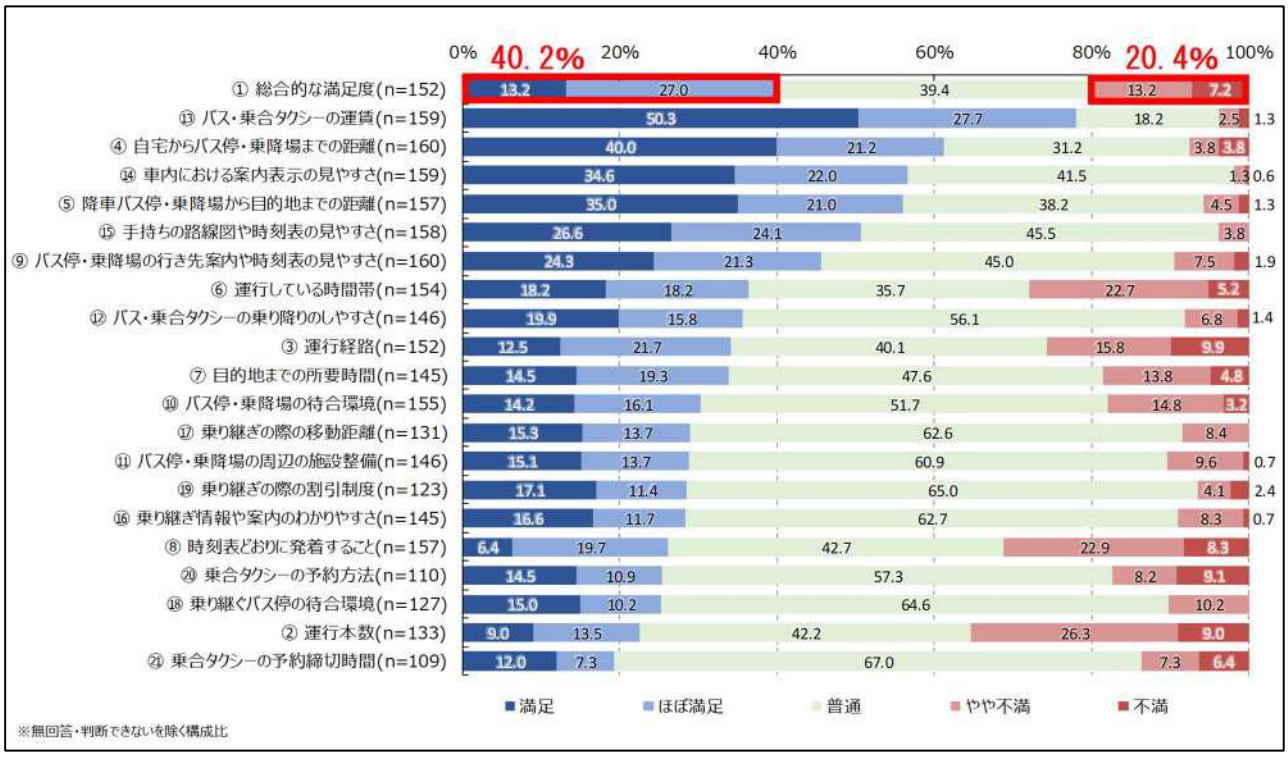


図 2-17　さんさんバスの満足度

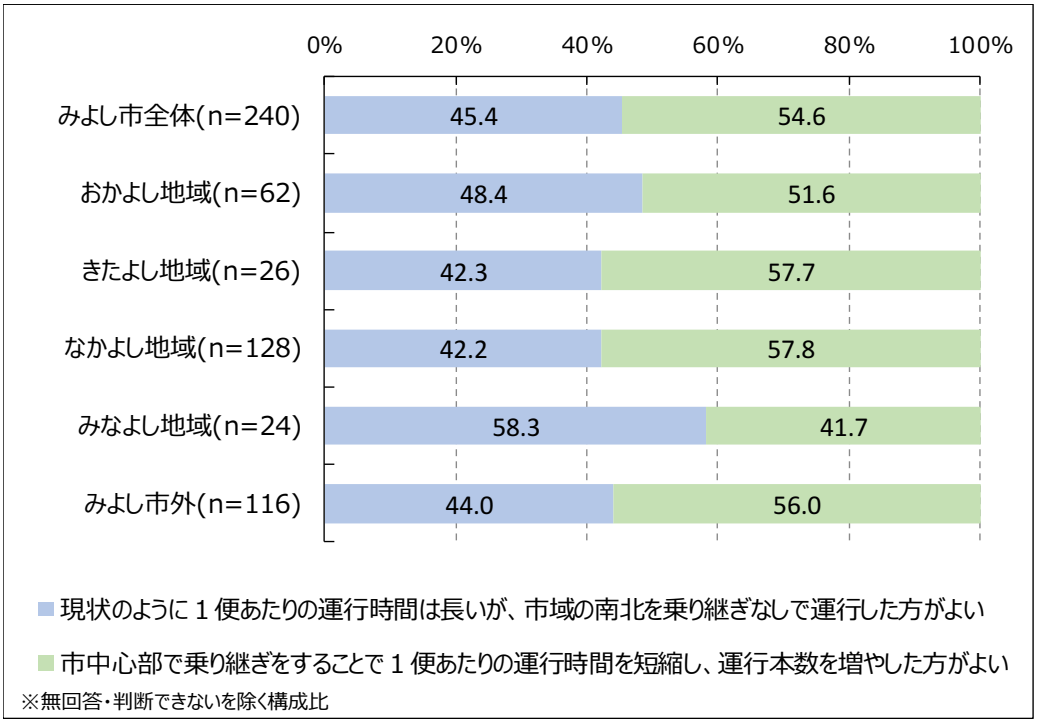


②さんさんバスの今後の運行のあり方について

さんさんバスの今後の運行のあり方について、利用者全体では「市中心部で乗り継ぎをすることで１便あたりの運行時間を短縮し、運行本数を増やした方がよい」とする意見が半数を超えています。

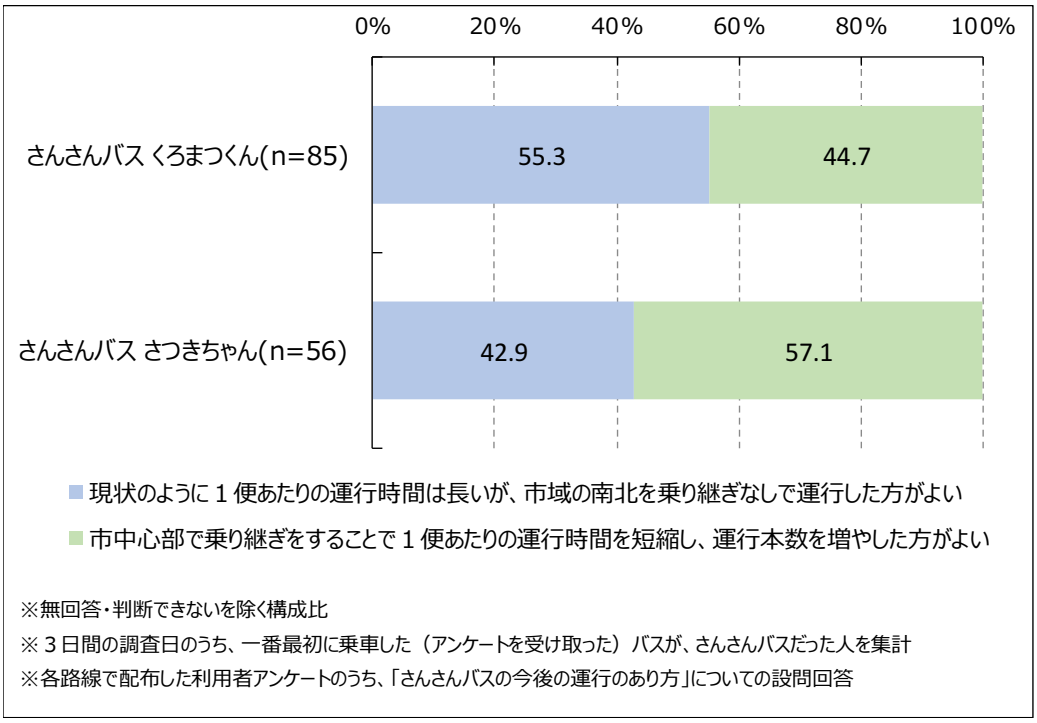
図 2-18　「長大路線」または「乗り継ぎ路線」の考え方

▼地域別



※無回答・判断できないを除く構成比

▼利用路線別



※無回答・判断できないを除く構成比
※３日間の調査日のうち、一番最初に乗車した（アンケートを受け取った）バスが、さんさんバスだった人を集計
※各路線で配布した利用者アンケートのうち、「さんさんバスの今後の運行のあり方」についての設問回答

(4)乗降調査

1)調査実施概要

・調査目的　路線別、便別、停留所別の利用実態（OD*）、及び公共交通相互の乗継利用等の把握のため

・調査時期　平日：平成30年11月 9日（金）
休日：平成30年11月11日（日）　計2日間

・調査対象　さんさんバス（くろまつくん、さつきちゃん）全便
名鉄バス（星ヶ丘豊田線、愛教大線）抽出便※
※名鉄バスは時間帯、系統、行先に偏りのないよう、215 便中 96 便を抽出

・調査方法　バス乗車時にビンゴカード形式のＯＤカードを配布し、降車時回収

・配布数　平日

路線		回収数
さんさんバス	くろまつくん	476
	さつきちゃん	373
さんさんバス計		849
名鉄バス	星ヶ丘豊田線	1,269
	愛教大線	366
名鉄バス計		1,635
合計		2,484

休日

路線		回収数
さんさんバス	くろまつくん	288
	さつきちゃん	189
さんさんバス計		477
名鉄バス	星ヶ丘豊田線	862
	愛教大線	295
名鉄バス計		1,157
合計		1,634

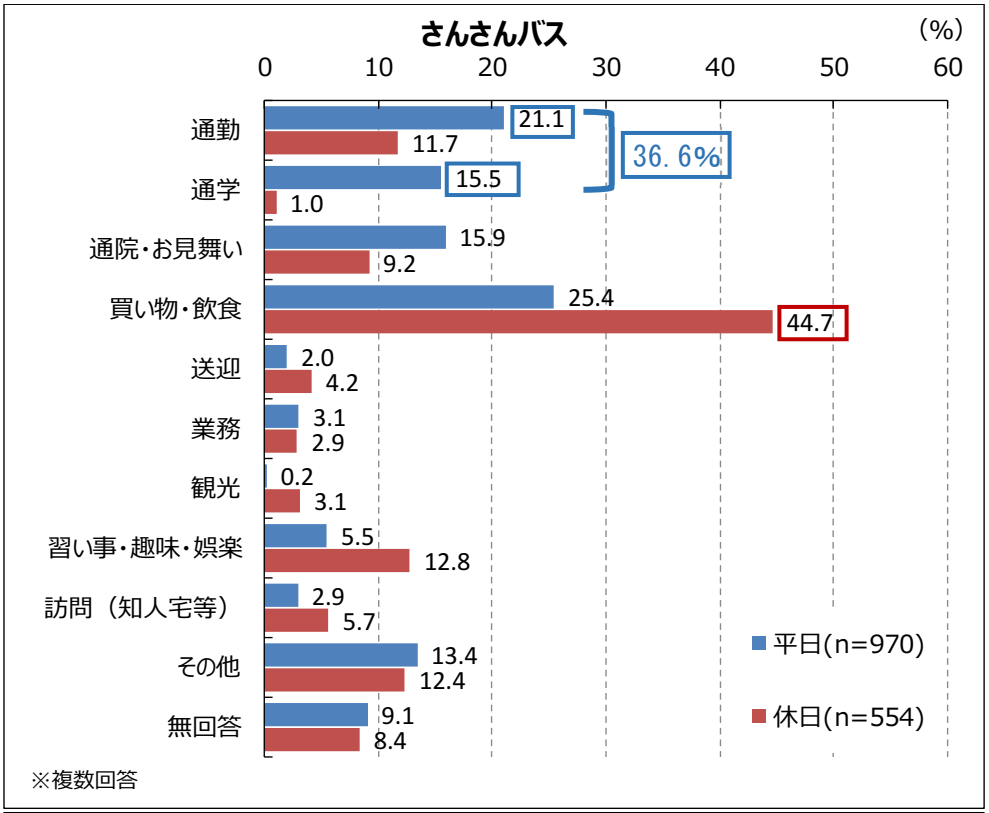
＊OD：あるゾーン（出発地:origin）からあるゾーン（到着地:destination）へ移動する交通量のこと。

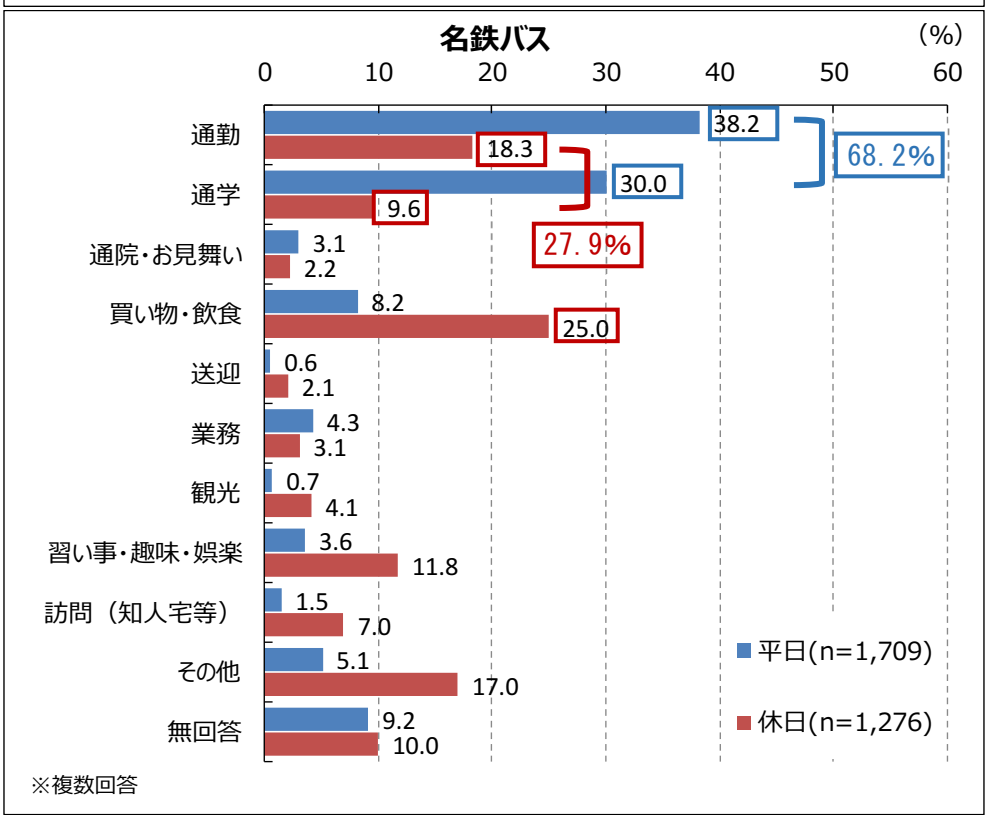
2)調査結果

①利用目的について

さんさんバスの利用目的は、平日は通勤・通学が36.6%、休日は買い物・飲食が44.7%を占めます。名鉄バスについては、平日は通勤・通学が 68.2%、休日は通勤・通学が 27.9%、買い物・飲食が25.0%となっています。

図 2-19　利用目的



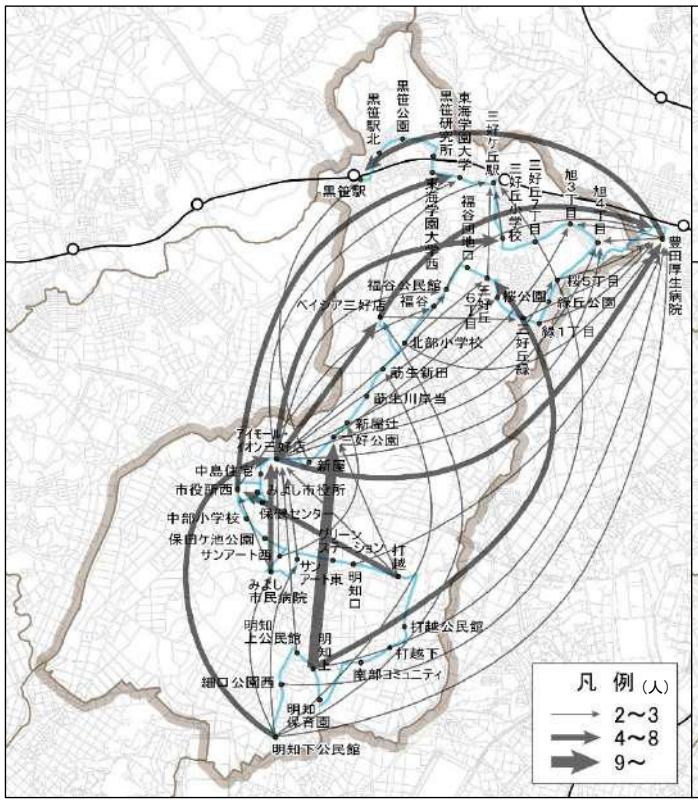


②バス停間 OD について

さんさんバスのバス停間 OD から、市中央部の大規模商業施設を中心におかよし地域・きたよし地域やみなよし地域の各地域間の利用（需要）が多いことがわかります。

図 2-20　バス停間 OD（さんさんバス　くろまつくん）

▼黒笹駅行　平日



▼明知下公民館行　平日

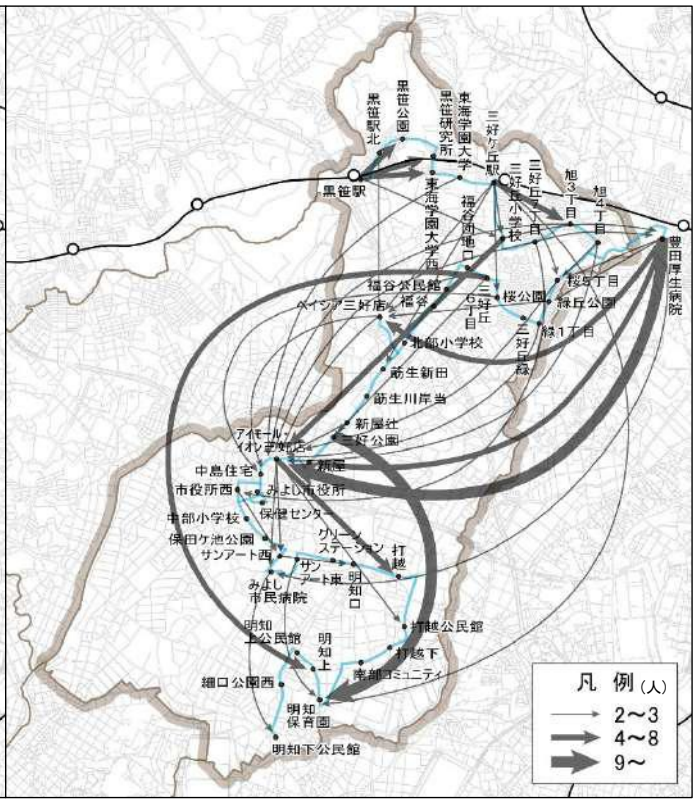
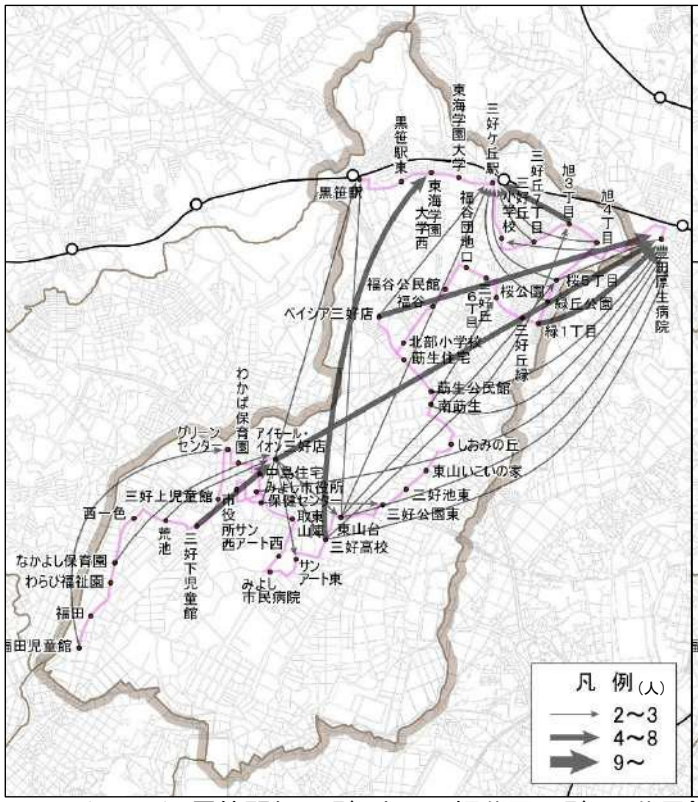
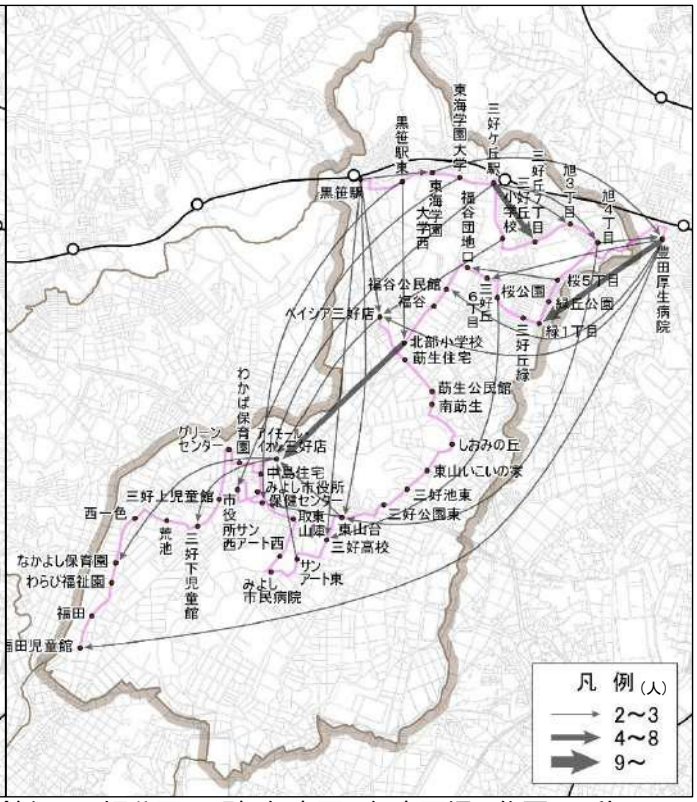


図 2-21　バス停間 OD（さんさんバス　さつきちゃん）

▼黒笹駅行　平日



▼福田児童館行　平日

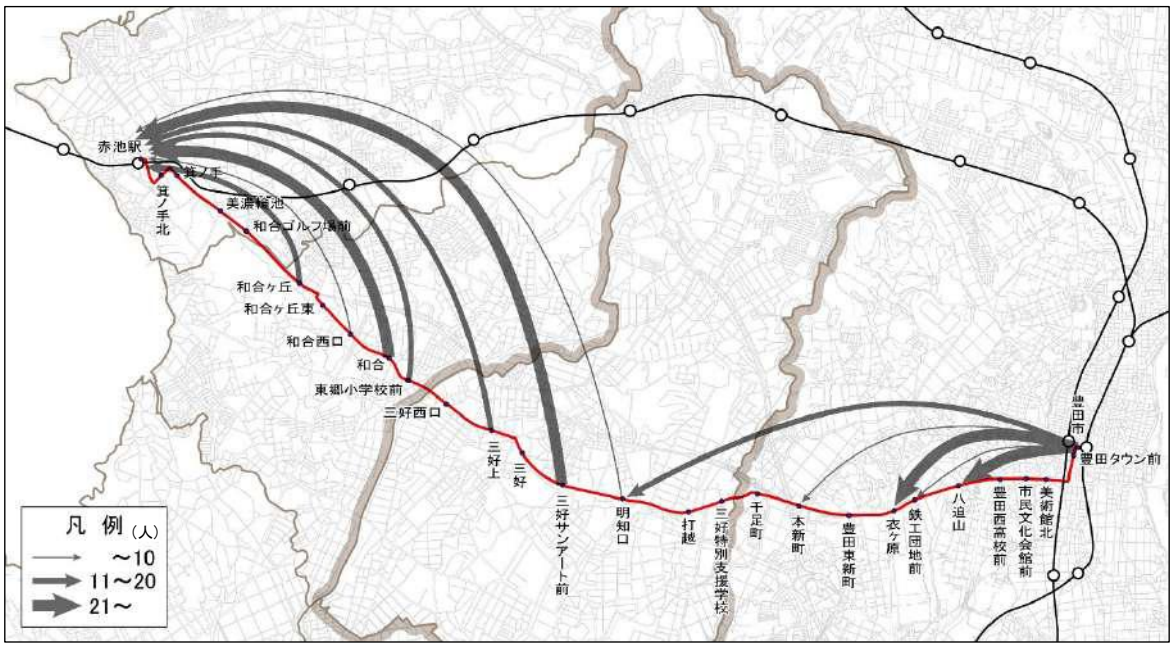


※くろまつくん黒笹駅行の明知上～三好公園、明知下公民館行の三好公園～明知保育園は保育園児の集団での移動（給食センターへの往復）があったため利用が多くなっています。

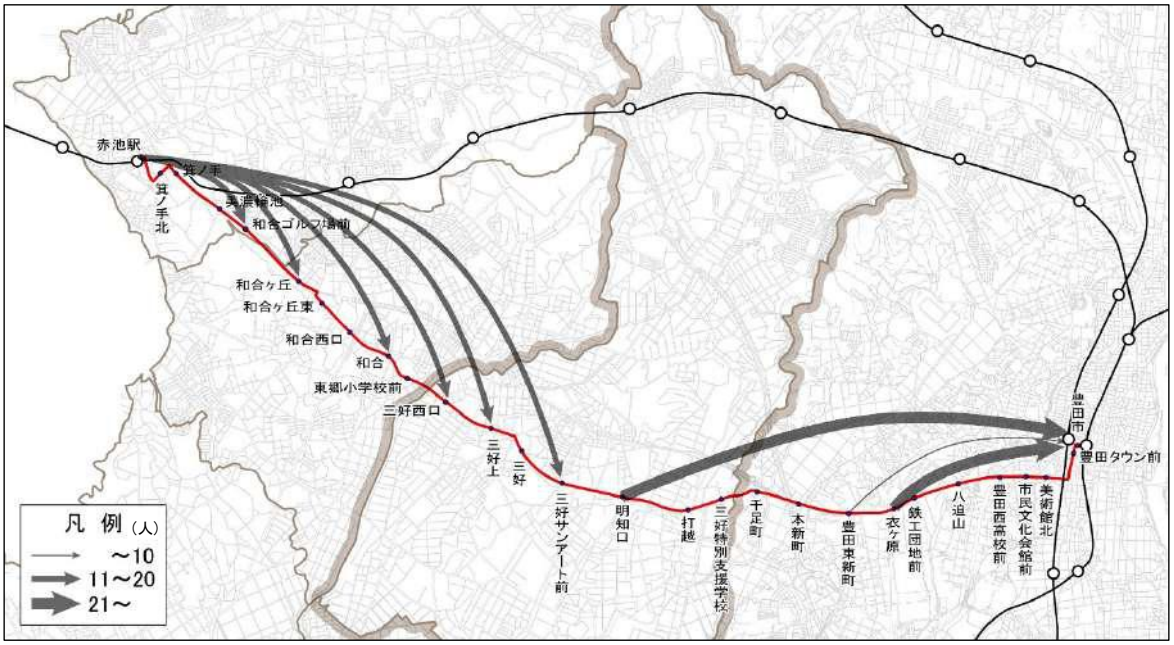
名鉄バス星ヶ丘豊田線の衣ヶ原経由については、明知口前後のバス停を境に、西側が赤池駅、東側が豊田市駅を起終点とした移動に分かれています。新屋経由については、みよし市内の新屋～三好高嶺間、みよし市内と豊田市間の移動は少なく、アイモール・イオン三好店と赤池間の利用が多くなっています。

図 2-22　バス停間 OD（名鉄バス　星ヶ丘豊田線 衣ヶ原経由）

▼赤池駅行　平日



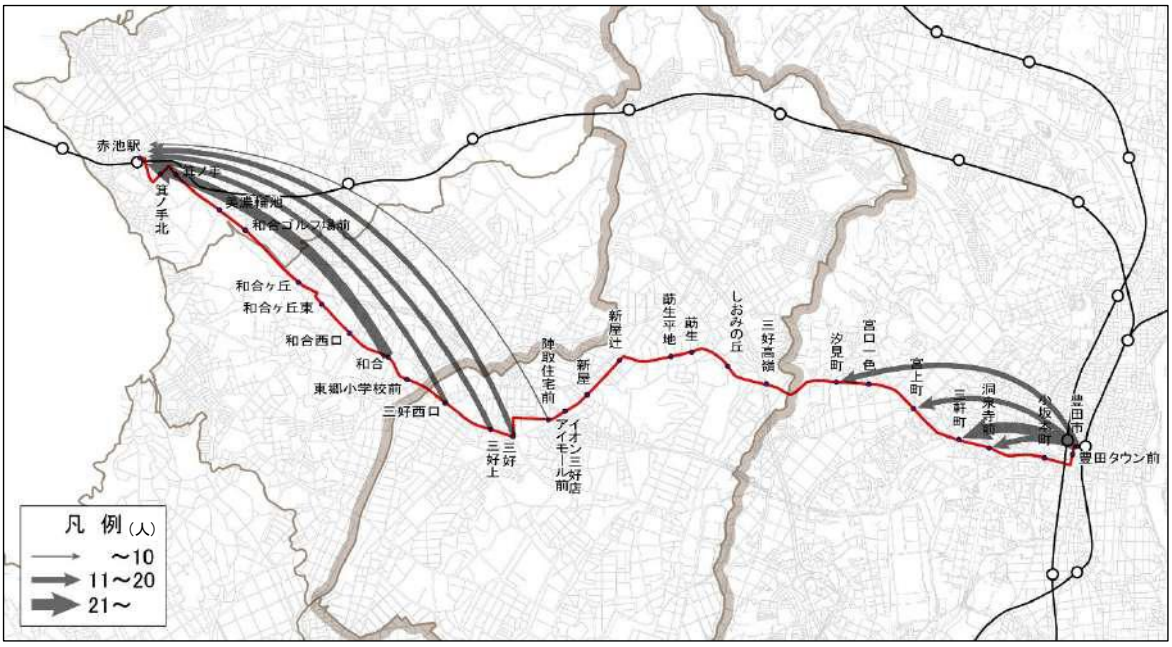
▼豊田市行　平日



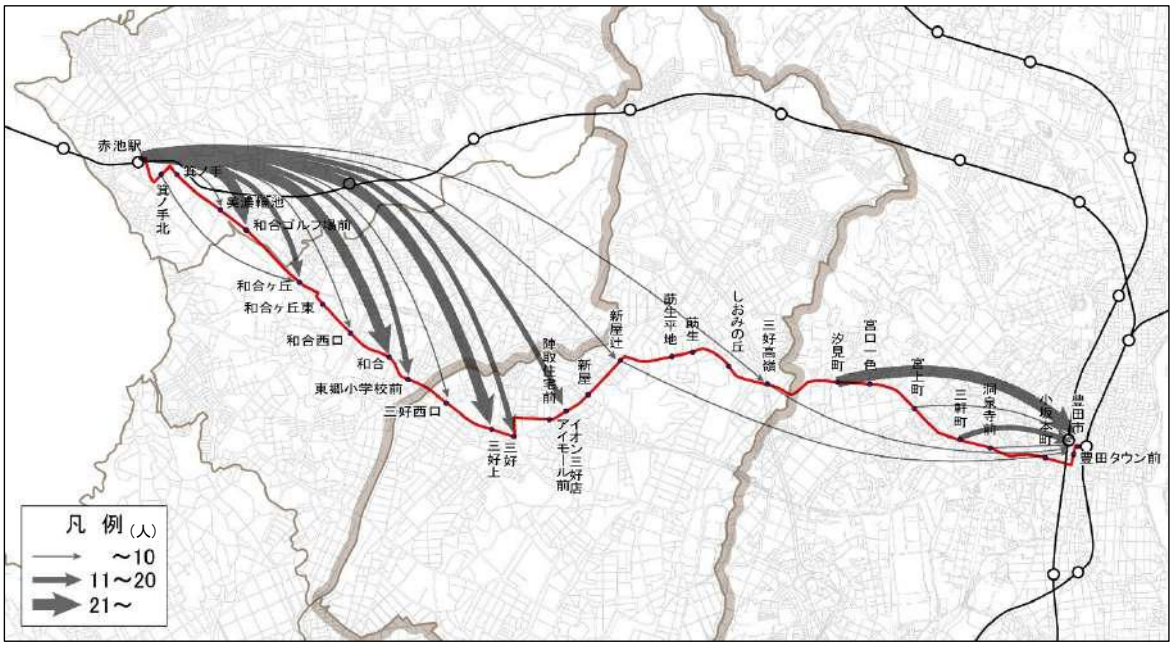
※乗降調査で得られた星ヶ丘豊田線全体の乗車人数から算出した、みよし市内のバス停で乗車した人の割合は 22.2%です。

図 2-23　バス停間 OD（名鉄バス　星ヶ丘豊田線 新屋経由）

▼赤池駅行　平日



▼豊田市行　平日



名鉄バス愛教大線については、愛知教育大前と知立駅間の移動が中心になっています。

図 2-24　バス停間 OD（名鉄バス　愛教大線 和合・祐福寺・福田経由）

▼知立駅行　平日

▼日進駅行　平日

図 2-25　バス停間 OD（名鉄バス　愛教大線 三好・福田経由）

▼アイモール前イオン三好店行　平日

▼知立駅行　平日

(5)主要集客施設調査

1)調査実施概要

・調査目的　公共交通の認知度、公共交通が利用可能となる条件、利用意向の把握のため

・調査概要

調査施設名称	調査日	天候	実施時間	回収数
三好ケ丘駅	平成30年11月 9日（金）	曇り	6：00～22：00	196
	平成30年11月11日（日）	快晴	7：00～21：30	142
アイモール・イオン三好店	平成30年11月 9日（金）	曇り	10：00～21：00	138
	平成30年11月11日（日）	快晴	10：00～21：00	167
みよし市役所	平成30年11月 9日（金）	曇り	8：00～20：00	163

・調査方法　対面聞き取り式のアンケート調査

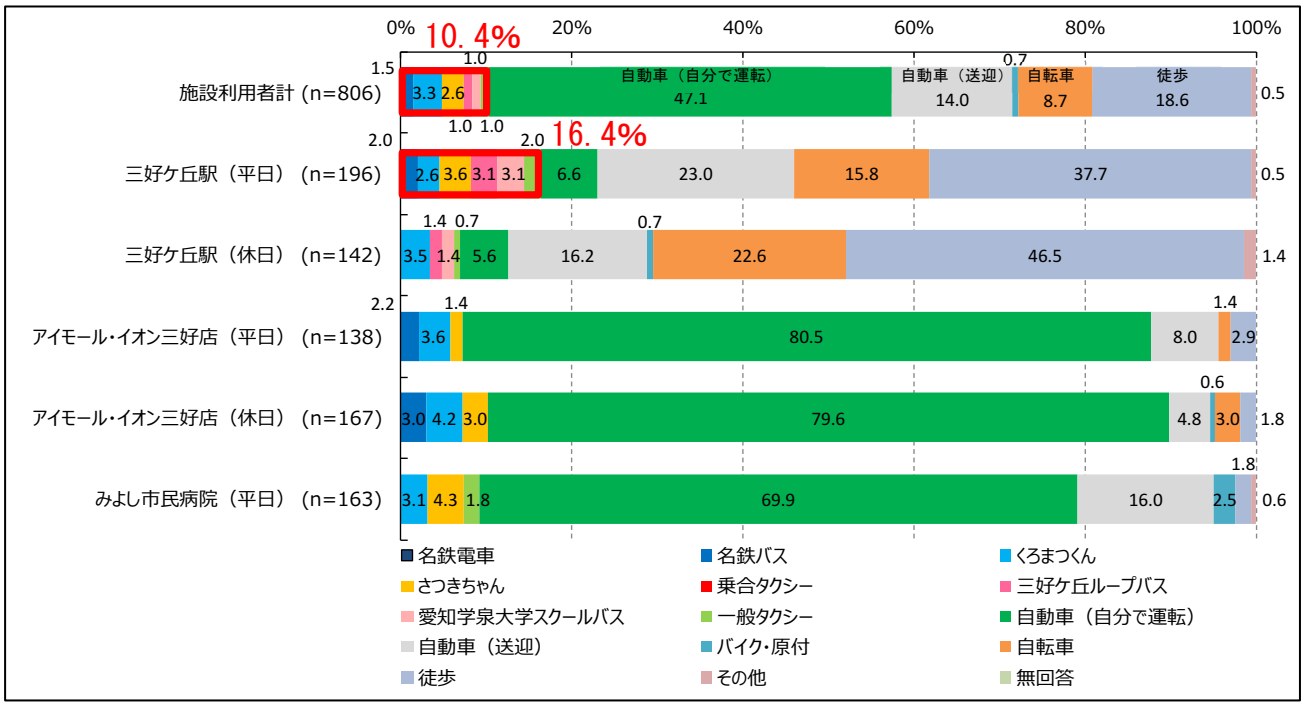
2)調査結果

①利用交通手段について

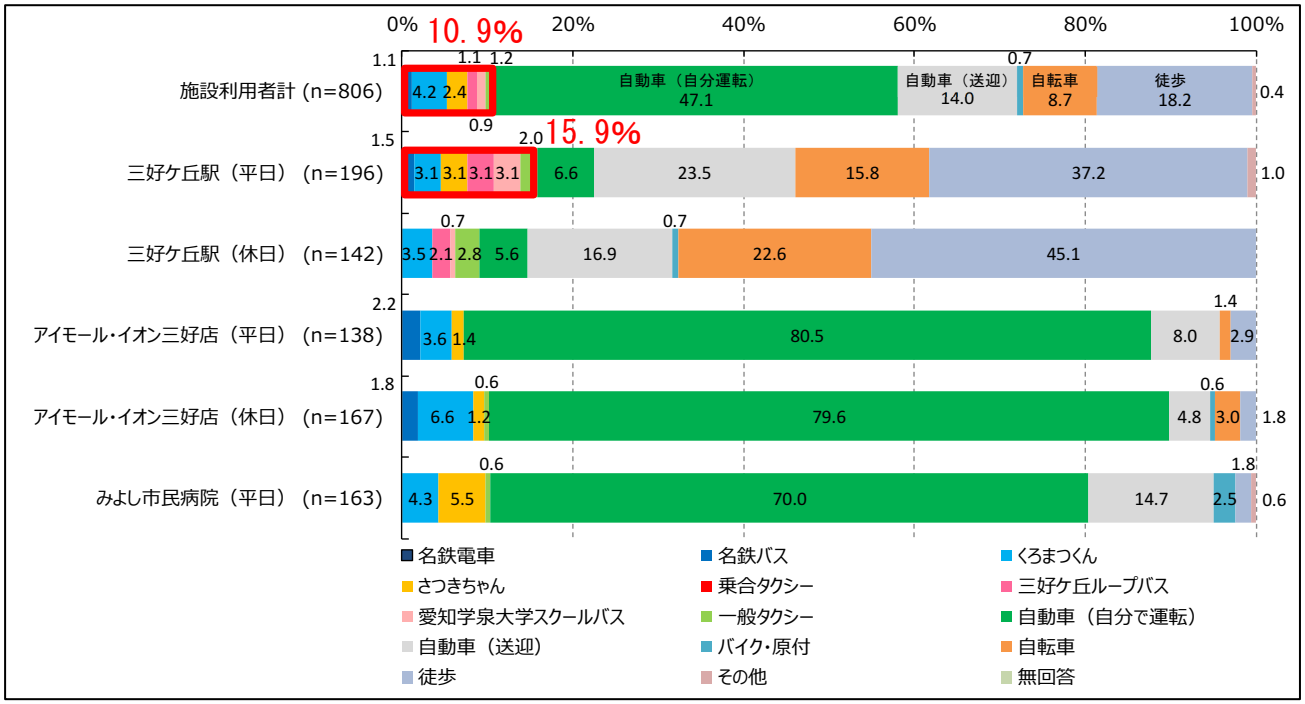
利用交通手段は三好ケ丘駅では徒歩が高い割合、アイモール・イオン三好店と市民病院は自分で運転する自動車の割合が約 70～80%となっており、公共交通手段を利用した人の割合が最も高い平日の三好ケ丘駅（行き）でも 16.4%となっています。

図 2-26　利用交通手段

▼行き



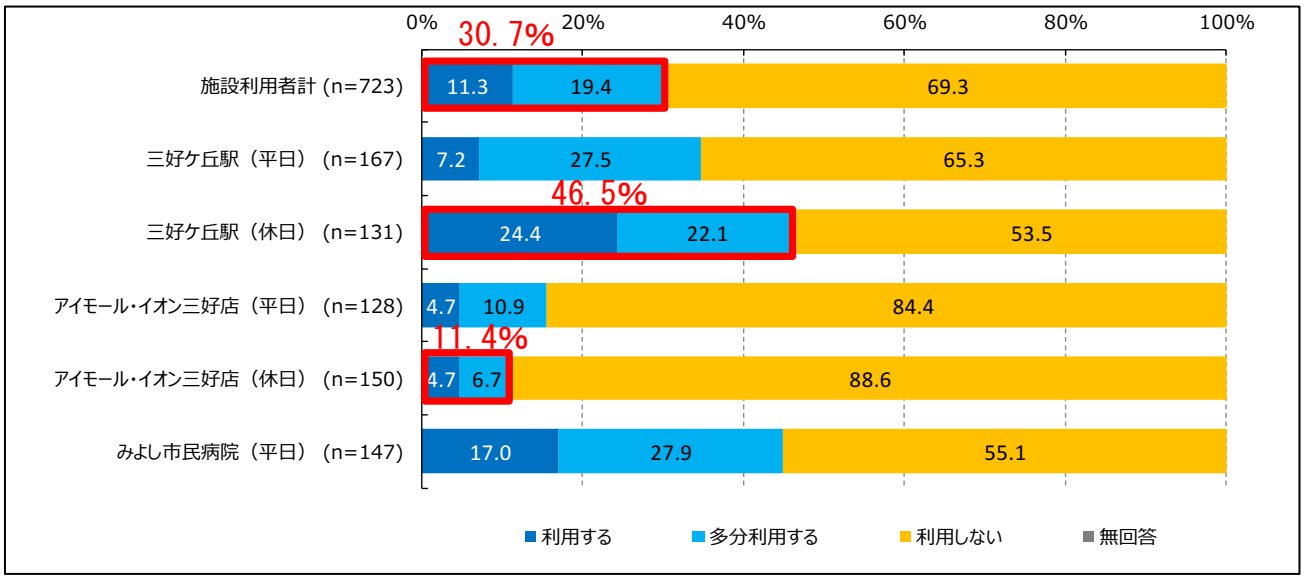
▼帰り



②今後のバスの利用意向について

今後のバス利用意向（利用する+多分利用する）は施設全体で 30.7%であり、最も利用意向が高い休日の三好ケ丘駅で 46.5%、最も低い休日のアイモール・イオン三好店は 11.4%となっています。

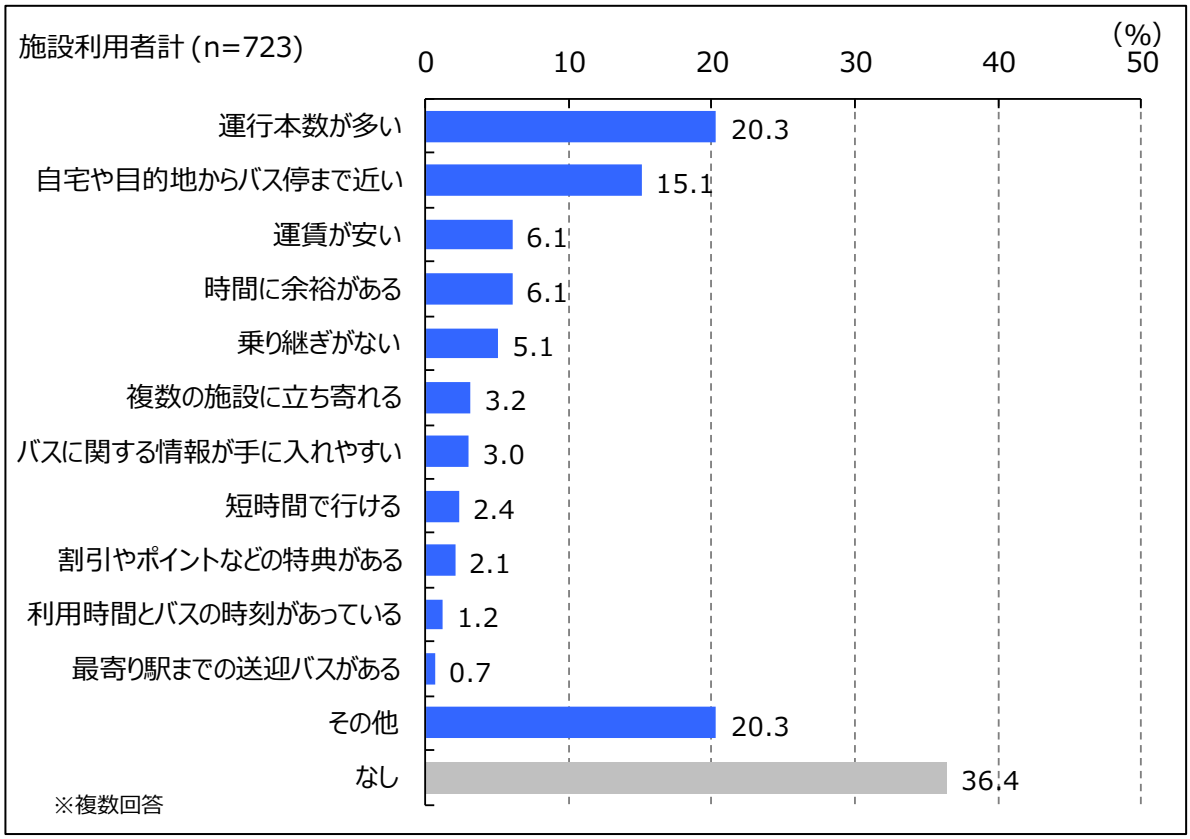
図 2-27 今後のバスの利用意向



③今後のバスの利用条件について

3 施設の利用者を合計すると、「運行本数が多い」、「自宅や目的地からバス停まで近い」が上位となり、3 位以下とは 9 ポイント以上の差が開いています。

図 2-28　今後のバスの利用条件



（6）住民懇談会

1）開催概要

・開催目的　　市民がさんさんバスや鉄道、路線バス等に期待する役割を整理し、その役割を果たすうえで必要となる現行サービスの改善点などを把握するため

・開催日時　　平成31年1月25日（金）、26日（土）14：00～16：00

・開催場所　　図書館学習交流プラザ「サンライブ」 3階会議室1・2・3

・参加人数　　1月25日（金）：17名、26日（土）：15名

2）開催結果

集約意見

- これまでのさんさんバスの５つの運行目的について、どれも重要な目的であるという意見が多く出された。

  ①市内の交通空白地帯の解消
  ②高齢者・移動困難者の社会参加の支援
  ③公共公益施設などへの交通手段の確保
  ④地域間の交流促進
  ⑤交通の安全と円滑化の促進

- 「②高齢者・移動困難者の社会参加の支援」に対しては、対象を絞ることなく、誰もが使いやすい公共交通とすることが重要であるという意見。
- 「④地域間の交流促進」に対しては、市内に乗継拠点を設けることで、路線が短くなるメリットが生まれるという意見。
- さんさんバスの良い点については、主に以下のような意見。
  ・ワンコインであること
  ・市内のどこへでも行けること
  ・１時間に１本運行されていること
  ・子どもや特別支援学校の生徒に優しく対応する運転士がいること
- さんさんバスの改善点については、主に以下のような意見。
  ・路線が長く目的地まで時間がかかること
  ・遅延が発生していること
  ・乗合タクシーとの乗継バス停においての環境整備
  ・時刻表が見にくいこと
- 鉄道・路線バス・タクシーの良い点については、主に以下のような意見。
  ・定時性に優れており、東西方向（名古屋市・豊田市方向）への移動に便利であること
- 鉄道・路線バス・タクシーの改善点については、主に以下のような意見。
  ・赤池駅で初乗り運賃が加算されること
  ・地下鉄との割引運賃の設定
  ・駅設備の更新
  ・最終バスの早さ
- 住民懇談会の感想として、様々な意見を聞くことができ、さんさんバスについての知識を高めることができたことや、今後も継続的な開催を望む声が聞かれた。

(7)交通事業者ヒアリング

1)調査実施概要

・調査目的　　交通事業者が抱える運行上の問題点や改善点の把握のため
・調査時期　　平成 31 年 3 月
・調査対象　　みよし市内の路線バスを運行するバス事業者（名鉄バス、愛知つばめ交通）
　　みよし市内に営業所のあるタクシー事業者（愛知つばめ交通）
・調査方法　　聞き取り方式（ヒアリングシートを事前に事業者へ送付）

2)ヒアリング調査結果

図2-29　交通事業者ヒアリングで指摘された運行上の問題点や危険と思われる箇所

① くろまつくん・さつきちゃん
黒笹駅行に全時間帯で３～５分程度の遅延が発生。ダイヤ見直し必要。

② くろまつくん・さつきちゃん
(黒笹駅行)朝 10 分程度の遅延が発生。右折レーン等交差点改良を希望。

③ くろまつくん・さつきちゃん
三好ケ丘駅ロータリー内において、バス停に駐停車する車両多数あり。

④ さつきちゃん
朝夕に豊田方面へ右折する車両が多く渋滞。信号の設置を希望。

⑤ 名鉄バス愛教大線
イオン外周の左カーブで対向車が来るとバスが曲がれない。

⑥ くろまつくん・さつきちゃん
アイモール・イオン三好店で一般車両のバス停への駐車が度々ありバスが停車できない。専用レーン検討を希望。

⑦ くろまつくん・さつきちゃん
保健センターバス停から市民病院バス停の区間で恒常的に５分程度の遅延が発生。ダイヤ見直し必要。

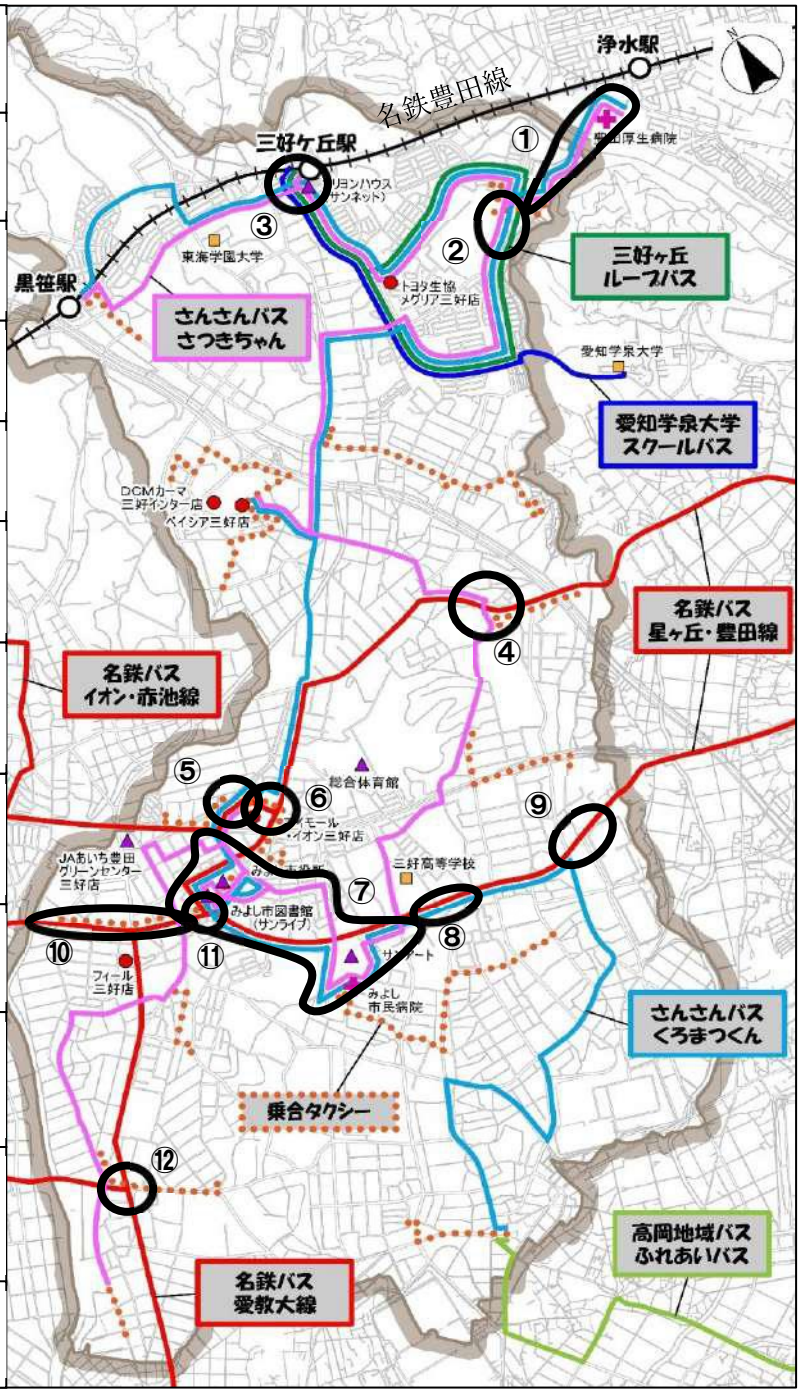
⑧ 名鉄バス星ヶ丘豊田線
明知口バス停から打越バス停の区間は片側歩道で幅員が狭く、かつ中高生の自転車が多いため危険。

⑨ 名鉄バス星ヶ丘豊田線
通勤時間帯の打越池下交差点において、右折車の渋滞による遅延が発生。

⑩ 名鉄バス2路線
県道 218 号の幅員が狭く危険な区間であることに加え、三好森下交差点で右左折しづらい状況。

⑪ 名鉄バス星ヶ丘豊田線
赤池駅行がみよし市役所西交差点を右折する際、交差道路の信号が早く青になり危険。矢印信号やタイミング調整が必要。

⑫ 名鉄バス愛教大線
朝夕の時間帯で、交差点の全方向に渋滞発生。遅延の原因となっている。



第３章 みよし市における地域公共交通の課題

(1)各種調査結果からみた個別課題の抽出

これまでに整理したみよし市の概況や各種ニーズ調査結果からみられる傾向や動向（個別課題）を抽出するとともに、個別課題から導かれる地域公共交通の課題（集約課題）を整理します。

調査分類	各種調査における傾向と動向（個別課題）	集約課題との対応			
		①	②	③	④
みよし市の概況	・第２次みよし市総合計画では公共交通に対する主な取組として以下が位置付けられている ①さんさんバスの充実 ②地域公共交通網形成計画の策定と計画内容の実践 ③自家用車に過度に頼らない環境づくり	○	○	○	○
	・三好町交通基本計画では、広域、市内の基幹路線と近隣市町を結ぶ、基幹路線及び地区内の路線のネットワーク整備が方針とされている	○	○		
	・本市人口はみよし市まち・ひと・しごと創生【人口ビジョン・総合戦略】によると 2045 年まで増加し続けるとされるが、生産年齢は 2025 年にピークを迎えて減少に転じ、老年人口が早いペースで増加			○	
	・さんさんバス・乗合タクシーによるみよし市人口カバー率は 96%（停留所から半径 500mの利用圏域）			○	
	・主要集客施設は鉄道駅から離れた場所に分散して立地		○		
	・通勤・通学流動は市内の移動が 4 割、市外では豊田市、名古屋市との結びつきが強い	○	○		
公共交通の現状	・名鉄豊田線の各駅乗降者数は増加傾向にあり、平成 30 年度は黒笹駅：約 118 万人/年、三好ケ丘駅：約 366 万人/年	○			
	・路線バス利用者は横ばい傾向にあり、平成 30 年度は愛教大線：約 3.4 万人/年、イオン赤池線：約 1.1 万人/年（みよし市内バス停乗降者）、星ヶ丘豊田線：約 119 万人/年（全バス停乗降者）	○	○		
	・さんさんバスは平成 13 年の運行開始からダイヤ・路線見直しを繰り返しながら利用者が増加。平成 30 年度は約 28 万人/年（本市人口の 4.5 倍）		○	○	
	・近隣市町への移動は、名鉄電車や路線バスが中心になっているが、一部で豊田市へのコミュニティバス乗継が可能となっている	○		○	
パーソントリップ(PT)調査データ活用	・市民の移動目的は、自由目的（買い物、通院、習い事、食事など）の割合が増加し、代表交通手段は自動車の利用割合が増加	○	○		
	・みよし市と周辺都市間において流動トリップ数が多いのは、名古屋市・日進市・東郷町・豊田市				
	・目的別の都市間流動トリップ数が多いのは、出勤目的では名古屋市・豊田市、通学目的では名古屋市、自由目的では豊田市・東郷町				
	・代表交通手段別の都市間流動でトリップ数が多いのは、鉄道では名古屋市、バスでは豊田市、自動車では豊田市・東郷町				
市民アンケート	・半数以上が 80 歳頃まで運転の意向があり、運転免許証を返納した後の移動手段については、65 歳以上の市民の 66.5%が「さんさんバス・乗合タクシー」と回答している			○	○
	・日頃の外出で最もよく使う移動手段は、82.0%の人が「自家用車（自分で運転）」と回答しており、「さんさんバス」は 5.0%である			○	○
	・公共交通に関する認知度について「市内をさんさんバスが走っていること」の認知度は 98.5%である。また「市内を名鉄電車が走っていること」、「市内を名鉄バスが走っていること」及び「自宅近くのバス停の位置」の 3 項目についても 80%以上である。その一方で、「自宅近くを走るバスで行くことのできる施設」の認知度は 37.3%である			○	○
	・公共交通全体の満足度は、満足（満足＋やや満足）25.3%＜不満（やや不満＋不満）35.8%			○	
	・名鉄豊田線の駅までの交通手段は、「徒歩」36.3%、「自家用車（送迎）」18.8%、「さんさんバス」10.9%。満足度は、不満（やや不満＋不満）33.6%＜満足（満足＋やや満足）46.1%。鉄道非利用者の今後の利用条件は「自宅から乗降駅が近ければよい」「自家用車が運転できなくなれば利用する」が高い	○	○	○	
	・名鉄バスの満足度は、満足（満足＋やや満足）30.7%＜不満（やや不満＋不満）38.1%。非利用者の今後の利用条件は「自宅や目的地から最寄りバス停まで近ければよい」「自家用車が運転できなくなれば利用する」が高い				
	・さんさんバス・乗合タクシーの利用頻度は、年に数日以上利用している割合が 25.8%。満足度は、満足（満足＋やや満足）36.3%＜不満（やや不満＋不満）38.7%。非利用者の今後の利用条件は「自家用車が運転できなくなれば利用する」「自宅や目的地から最寄りバス停まで近ければよい」が高い				
	・みよし市内のバスで行きたい施設の１位は「アイモール・イオン三好店」、２位は「ベイシア 三好店」、３位は「みよし市図書館学習交流プラザサンライブ」で、近隣市町の１位は「プライムツリー赤池（日進市）」、２位は「赤池駅（日進市）」、３位は「豊田市駅（豊田市）」		○	○	
	・公共交通機関で行けることが重要な場所は、１位「鉄道駅（周辺の施設も含む）」２位「市中心部（市役所・サンライブ）」		○	○	

みよし市における地域公共交通の課題（集約課題）

①周辺市町と連絡する広域公共交通ネットワークの形成

②市内中央部と各地域間を交流する都市内公共交通ネットワークの形成

③利用しやすくわかりやすい公共交通サービスの充実

④みよし市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働した取組の展開

調査分類	各種調査における傾向と動向（個別課題）	集約課題との対応			
		①	②	③	④
市民アンケート	・さんさんバスに期待する役割の重要度について、１位は「自動車などを利用できない人や、利用できなくなった場合の交通手段」、２位は「通院・買い物するための交通手段」			○	
	・名鉄バスに期待する役割の重要度について、１位「通勤・通学するための交通手段」、２位「自動車などを利用できない人や、利用できなくなった場合の交通手段」			○	
	・さんさんバスの市の負担額や運賃について、「現在の運行本数や運賃を維持するため、市の負担額は現状程度で良い」という意見が 42.0%ある一方で、「運行本数の増加」など、利便性の向上を求める意見は 46.7%。運賃は 46.2%が現行の 100 円まで、45.4%が 200 円までなら支払ってもよいと回答			○	○
	・さんさんバスの今後の運行のあり方について、「市中心部で乗継をすることで１便あたりの運行時間を短縮し、運行本数を増やした方がよい」が「現状のように１便あたりの運行時間は長いが、市域の南北を乗継なしで運行した方がよい」を上回る		○	○	
	・公共交通を確保・維持するため協働・連携して取り組める内容について、いずれの地域も「公共交通を積極的に利用する」、「地域企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」の回答が多い				○
65 歳以上 市民アンケート	・普段外出する際に最もよく使う交通手段は、62.6%の人が「自家用車（自分で運転）」と回答しており、「さんさんバス」は 22.4%である			○	
	・さんさんバスの税負担や運賃について、「現在の運行本数や運賃を維持するため、市の負担額は現状程度で良い」という意見が 39.4%ある一方で、運行本数の増加など、利便性の向上を求める意見は 48.7%ある。運賃は 42.1%が現行の 100 円まで、48.6%が 200 円までなら支払ってもよいと回答			○	○
	・さんさんバスの今後の運行のあり方について、「市中心部で乗継をすることで１便あたりの運行時間を短縮し、運行本数を増やした方がよい」が「現状のように１便あたりの運行時間は長いが、市域の南北を乗継なしで運行した方がよい」を上回る		○	○	
利用者アンケート	・名鉄バス星ヶ丘豊田線：現状の総合的な満足度は不満（やや不満＋不満）22.9%＜満足（満足＋やや満足）34.7%。今後の重要度が高い項目は、運行本数、時刻表どおりの発着、時間帯	○		○	
	・名鉄バス愛教大線：現状の総合的な満足度は、不満（やや不満＋不満）33.9%＜満足（満足＋やや満足）34.0%。今後の重要度の高い項目は、運行本数、時間帯、運賃	○		○	
	・さんさんバス：現状の満足度は、くろまつくん：不満（やや不満＋不満）21.3%＜満足（満足＋やや満足）41.6%、さつきちゃん：不満（やや不満＋不満）19.0%＜満足（満足＋やや満足）38.1%。今後の重要度が高い項目は、運行本数、時刻表どおりの発着、経路		○	○	
	・さんさんバスの市の負担額や運賃について、さんさんバスの利用者は「現在の運行本数や運賃を維持するため、市の負担額は現状程度で良い」が 39.2%。運賃については、63.6%が現行の 100 円まで、30.3%が 200 円まで払ってよいと回答			○	○
	・さんさんバスの今後の運行のあり方について、みよし市全体のバス利用者は「現状のように１便あたりの運行時間は長いが、市域の南北を乗継なしで運行した方がよい」45.4%＜「市中心部で乗継をすることで１便あたりの運行時間を短縮し、運行本数を増やした方がよい」54.6%。 なお、さんさんバスの利用者は「市中心部で乗継をすることで１便あたりの運行時間を短縮し、運行本数を増やした方がよい」49.6%＜「現状のように１便あたりの運行時間は長いが、市域の南北を乗継なしで運行した方がよい」50.4%		○	○	
乗降調査	・名鉄バス：星ヶ丘豊田線・愛教大線とも利用者は 30 歳代以下が 61.3%を占めている。平日・休日ともに通勤・通学を目的とした移動が最も多いが、休日は買い物・飲食を目的とした利用も多い。最終目的地は半数以上がみよし市外である。バス停間ＯＤは、星ヶ丘豊田線については豊田市及び赤池駅を起終点とした利用が多く、愛教大線については知立駅～愛教大前間の利用が多い	○	○		
	・さんさんバス：平日・休日全体の利用者は 30 歳代以下が 43.3%を占めているが、60 歳以上も 37.6%を占めている。平日は通勤・通学を目的とした移動が 36.6%、休日は買い物・飲食を目的とした移動が 44.7%と最も多い。乗継を伴わない利用が 53.4%で、最終目的地は 69.8%が市内である。バス停間ＯＤは、豊田厚生病院やアイモール・イオン三好店を起終点とした利用が多い				
主要集客施設調査	・平日の三好ケ丘駅では、公共交通を利用して訪れる人が 16.4%を占めるが、アイモール・イオン三好店や市民病院において公共交通を利用して訪れる人は 10%程度である		○		○
	・今後のバス利用意向（利用する＋多分利用する）は施設全体で 30.7%であり、市民病院や三好ケ丘駅では 40%を超えるが、アイモール・イオン三好店は 13.3%である。利用が可能となる条件は「運行本数が多いこと」「自宅や目的地からバス停までの近いこと」が多い			○	○
住民懇談会	・さんさんバスの現在の運行目的については概ね理解が示されたが、高齢者・移動困難者の移動支援という目的に関しては、誰もが使いやすく幅広い世代への対応が望まれた			○	○
	・さんさんバスの良い点は、利用者にやさしい対応、ルート・バス停の適切な設定、車両の大きさや色分け、時間を気にしなければ市内施設へ移動可能、料金設定、比較的定時性が保たれている、人口カバー率の高さ、路線バスや隣接市町のコミュニティバスとの連携など		○	○	
	・さんさんバスの不満な点は、所要時間が長く定時性が悪いこと、ルート（主要拠点を結ぶ直行便希望）、情報提供の不足、高齢者も有料、バス停の環境整備、朝夕の運行本数の不足、始発時間の遅さ、ＩＣカード非対応、ハイブリッド車両非導入、ＰＲ活動の不足など		○	○	

＜再掲＞

みよし市における地域公共交通の課題（集約課題）

①周辺市町と連絡する広域公共交通ネットワークの形成

②市内中央部と各地域間を交流する都市内公共交通ネットワークの形成

③利用しやすくわかりやすい公共交通サービスの充実

④みよし市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働した取組の展開

（2）個別課題から導かれる集約課題

みよし市の概況、公共交通の現状、各種利用実態及びニーズ調査結果からみられる傾向や動向（個別課題）

みよし市における地域公共交通の課題（集約課題）

①周辺市町と連絡する広域公共交通ネットワークの形成

- 本市に関連する広域的な移動需要に対応するため、豊田市や名古屋市等の東西方向を連絡する広域公共交通ネットワークを確保・維持する必要があります。
- 長久手市、日進市、東郷町、豊明市の尾三地区や刈谷市、知立市といった、南北方向の各都市を連絡する広域公共交通ネットワークを形成する必要があります。

②市中央部と各地域間を交流する都市内公共交通ネットワークの形成

- 都市内公共交通は、広域的な公共交通へのアクセスを確保する必要があります。
- 市内地域間の交流を促進するため、都市内公共交通ネットワークを強化する必要があります。
- 各地域や各拠点と、都市中心拠点との連携・交流の支援に向け、路線機能を明確にする必要があります。

③利用しやすくわかりやすい公共交通サービスの充実

- さんさんバスは、通勤や通学、買い物や通院といった目的で利用する人が多く、また幅広い年齢層の人が利用していることから、さまざまな利用目的に配慮して運行する必要があります。
- 市民アンケートにおけるさんさんバスの評価から、満足度を高め、不満足度を低くするため、多様な市民ニーズに対応する必要があります。
- 利用者アンケートにおけるバスサービス項目別の満足度からは、利用しやすく、わかりやすいバスサービスの確保・維持が必要と言えます。

④みよし市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働した取組の展開

- さんさんバスの認知度は非常に高い一方、バスで行くことのできる施設の認知度については低い状況にあるため、バスに関する情報提供を積極的に行う必要があります。
- 持続可能な地域公共交通を確保していくためには、公共交通に関わる全ての関係者が情報を共有し、連携・協働する必要があります。
- みよし市域を越える広域的な移動需要に対しては、周辺市町と連携・協働した取組を継続的に実施していく必要があります。

集約課題①　周辺市町と連絡する広域公共交通ネットワークの形成

個別課題から導かれる現状や背景

- 上位・関連計画に位置付けられる近隣市町を結ぶ基幹路線及び地区内路線のネットワーク整備
- 豊田市・名古屋市との結びつきが強い通勤・通学流動
- 名鉄豊田線の利用者数は増加、名鉄バス愛教大線・イオン赤池線の利用者数は横ばい傾向
- みよし市関連トリップ*は目的別：自由目的（買い物・通院等）、代表交通手段*別：自動車利用が増加
- みよし市関連トリップの流動先は、豊田市、名古屋市、東郷町、日進市等の周辺市町が多い
- 名鉄バス星ヶ丘豊田線のバス停間 OD*は、豊田市駅及び赤池駅を起終点とした利用が多い

都市間流動特性

・みよし市に関連する交通の都市間流動をみると、通勤・通学目的では豊田市、名古屋市との結びつきが強い一方、買い物や通院等の目的で豊田市に加え、東郷町や日進市といった隣接する市町との結びつきも強く見られます。なお、尾三地区*ではバスデータの GTFS*化や広域的なバス路線の新設による南北軸の形成など、尾三地区の各市町が連携した取組が検討・実施されており、広域的な移動の利便性を確保するためには、今後ともこれらの取組を進める必要があります。（図 3-1、表 3-1）

広域的な移動ニーズと公共交通ネットワーク

・市民アンケートの「バスで行きたい施設」をみると、市内施設とともに周辺市町に立地するプライムツリー赤池（日進市）、赤池駅（日進市）、豊田市駅（豊田市）、松坂屋豊田店（豊田市）、イオンモール長久手（長久手市）等の大規模商業施設や鉄道駅の利用意向が高い結果となっています。（表 3-2）
・みよし市及び周辺市町における公共交通ネットワークをみると、北部を名鉄豊田線、中央部及び南部を名鉄バス星ヶ丘豊田線が東西方向に豊田市や名古屋市方面等の広域的な移動需要に対応したサービスが提供される一方、尾三地区や刈谷市、知立市等を連絡する南北方向の広域的な移動需要に対しては、名鉄バス愛教大線や祐福寺線が整備されているものの、尾三地区等を南北に移動できる広域的な公共交通ネットワークは形成されておらず、自動車利用が主体を占めています。（図 3-2）

交通需要が発生・集中する背景

・みよし市を含めた周辺地区は、今後も人口増加が見込まれる市町が隣接する県内でも唯一のエリアであり、大学や総合病院等の都市機能が集積する他、近年、大規模商業施設の立地が進行するなど、今後も移動需要の増加が見込まれるエリアです。（図 3-3）

これらにより、みよし市に関連する広域的な移動需要に対応するため、豊田市や名古屋市等の東西方向を連絡する名鉄豊田線、名鉄バス星ヶ丘豊田線のサービスを確保・維持するとともに、長久手市、日進市、東郷町、豊明市の尾三地区や刈谷市、知立市との各都市を連絡する南北方向の広域公共交通ネットワークを形成するため、名鉄バス愛教大線や祐福寺線の既存公共交通の維持が必要です。

＊トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも 1 トリップと数える。
＊代表交通手段：ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段のことをいい、どの交通手段を代表とするかの優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とする。
＊OD：あるゾーン（出発地:origin）からあるゾーン（到着地:destination）へ移動する交通量のこと。
＊尾三地区：みよし市、日進市、東郷町、豊明市、長久手市からなる地区のこと。
＊GTFS：General Transit Feed Specification の略称。公共交通機関の時刻表や地理的情報を公開するために標準化されたデータ形式のこと。

図 3-1　H23 第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査における全目的全手段の都市間交通流動

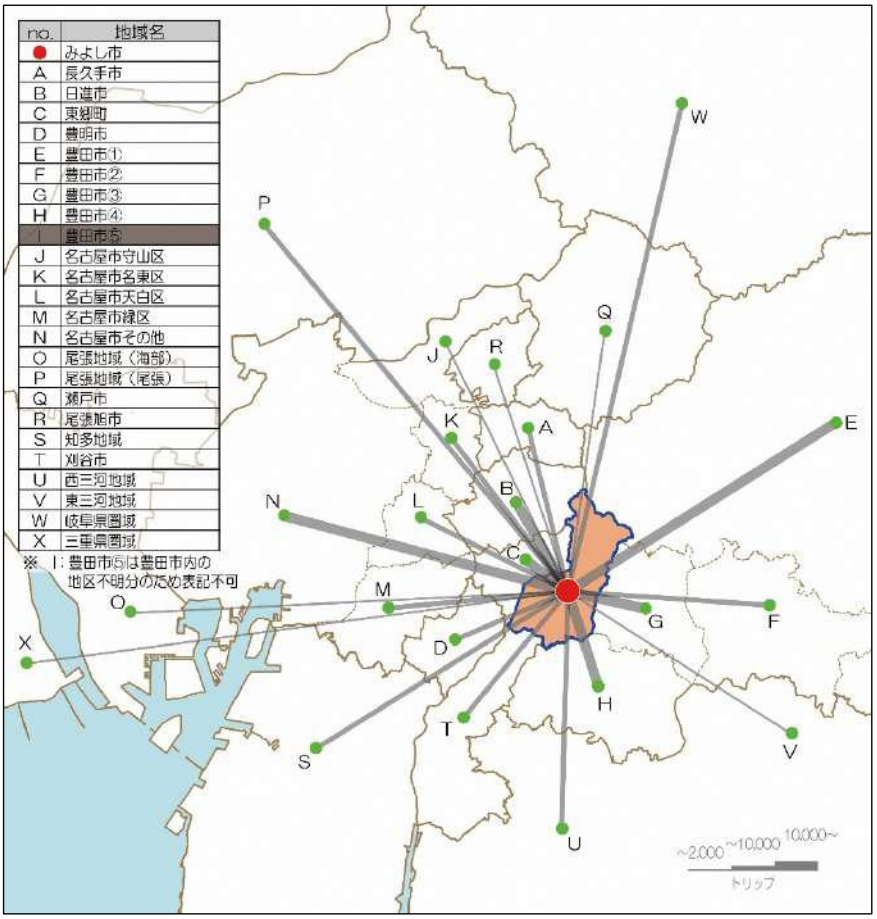


表 3-1　H23 第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査における目的・代表交通手段別の都市間交通流動
（圏域外流動量を除く）

	no.	全目的全手段	代表的な目的・全手段			代表交通手段		
			出勤	登校	自由目的	鉄道	バス	自動車
長久手市	A	2,152	664	44	448	43	0	2,109
日進市	B	11,064	2,332	580	3,110	402	184	9,680
東郷町	C	12,859	2,118	176	4,509	0	0	11,767
豊明市	D	2,629	632	60	727	60	0	2,408
豊田市①	E	13,356	3,058	612	3,148	404	200	12,219
豊田市②	F	4,114	1,107	147	837	222	82	3,746
豊田市③	G	26,708	7,484	487	5,563	1,850	151	23,770
豊田市④	H	12,730	3,972	428	2,087	580	0	11,501
豊田市⑤	I	3,051	749	162	508	873	62	2,116
名古屋市守山区	J	967	158	275	62	315	0	532
名古屋市名東区	K	2,188	678	89	397	238	0	1,950
名古屋市天白区	L	4,202	1,231	188	713	950	90	3,104
名古屋市緑区	M	4,012	1,350	76	576	208	0	3,804
名古屋市その他	N	15,776	3,448	1,952	1,491	7,935	139	7,388
尾張地域（海部）	O	966	92	155	273	84	0	572
尾張地域（尾張）	P	4,509	974	869	139	1,330	0	3,073
瀬戸市	Q	1,761	518	119	349	80	0	1,637
尾張旭市	R	998	155	60	291	120	0	878
知多地域	S	2,708	476	94	502	110	0	2,598
刈谷市	T	4,536	1,176	92	903	184	0	4,178
西三河地域	U	5,823	1,814	163	604	353	0	5,384
東三河地域	V	1,729	78	333	112	495	0	1,144
岐阜県圏域計	W	3,203	248	698	168	1,570	0	1,633
三重県圏域計	X	478	35	204	0	478	0	0
計		142,519	34,547	8,063	27,517	18,884	908	117,191

※網掛けは各目的または各手段でみよし市との結びつきが強い上位 5 都市・ゾーンを示す
※「自由目的」とは、買い物や通院、趣味、食事、娯楽等の目的のこと

表 3-2　バスで行きたい施設

みよし市内の施設			みよし市外の施設		
順位	施設名	回答数	順位	施設名	回答数
1	アイ･モール三好(イオン三好店)	140	1	プライムツリー赤池(日進市)	51
2	ベイシア　三好店	44	2	赤池駅(日進市)	41
3	みよし市図書館学習交流プラザ「サンライブ」	25	3	豊田市駅(豊田市)	22
4	三好ケ丘駅	23	4	松坂屋豊田店(豊田市)	21
5	みよし市民病院	20	5	イオンモール長久手(長久手市)	19
6	みよし市勤労文化会館「サンアート」	16		豊田厚生病院(豊田市)	19
7	トヨタ生協メグリア　三好店	13	7	豊田スタジアム(豊田市)	11
8	黒笹駅	9	8	IKEA 長久手(長久手市)	9
9	DCM カーマ　三好インター店	8	9	愛知牧場　バーベキューガーデン(日進市)	8
	フィール三好店	8		名古屋駅(名古屋市)	8
	東名三好バス停	8			

資料：市民アンケート

図 3-2　みよし市及び周辺市町における公共交通ネットワークと路線構想イメージ

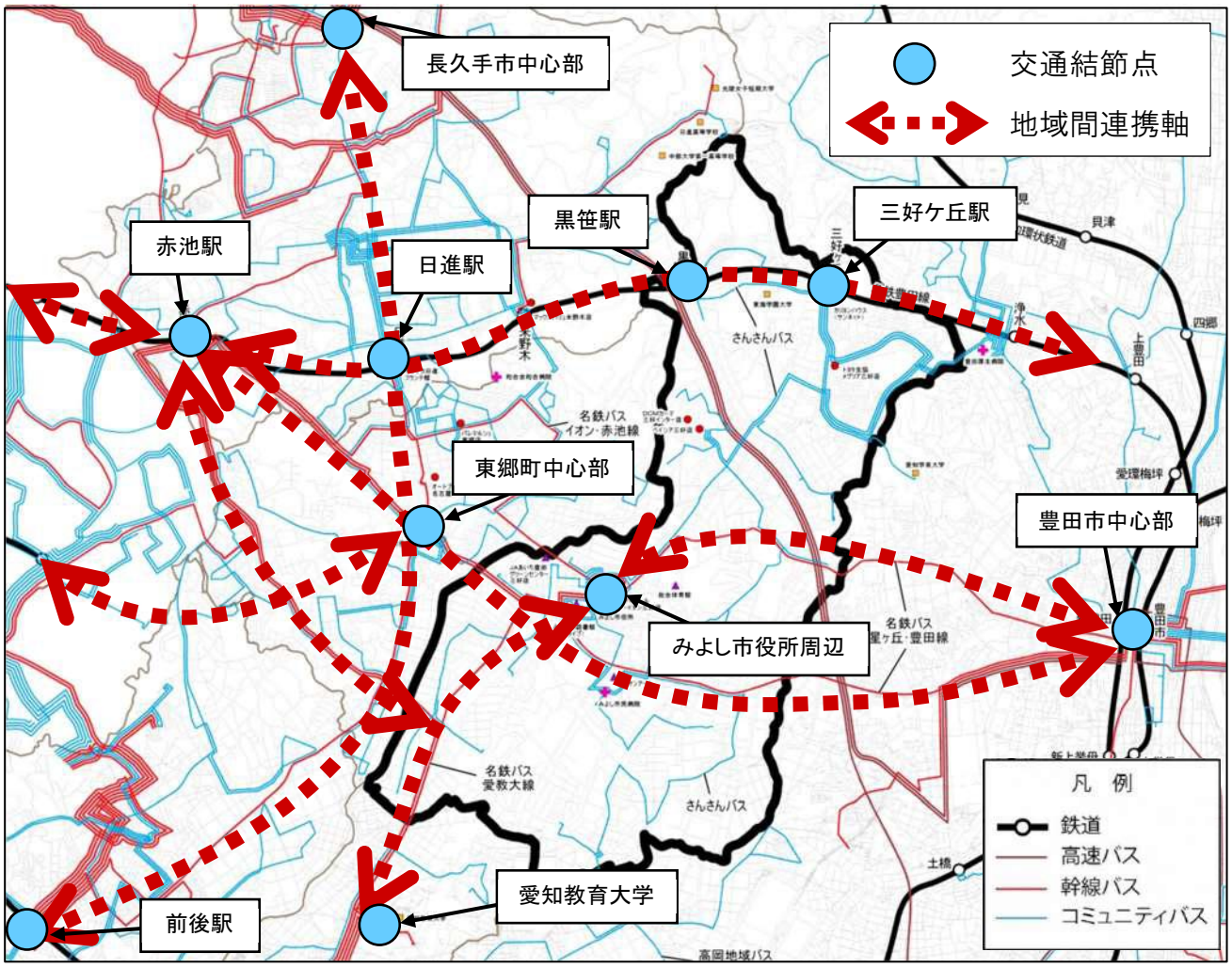
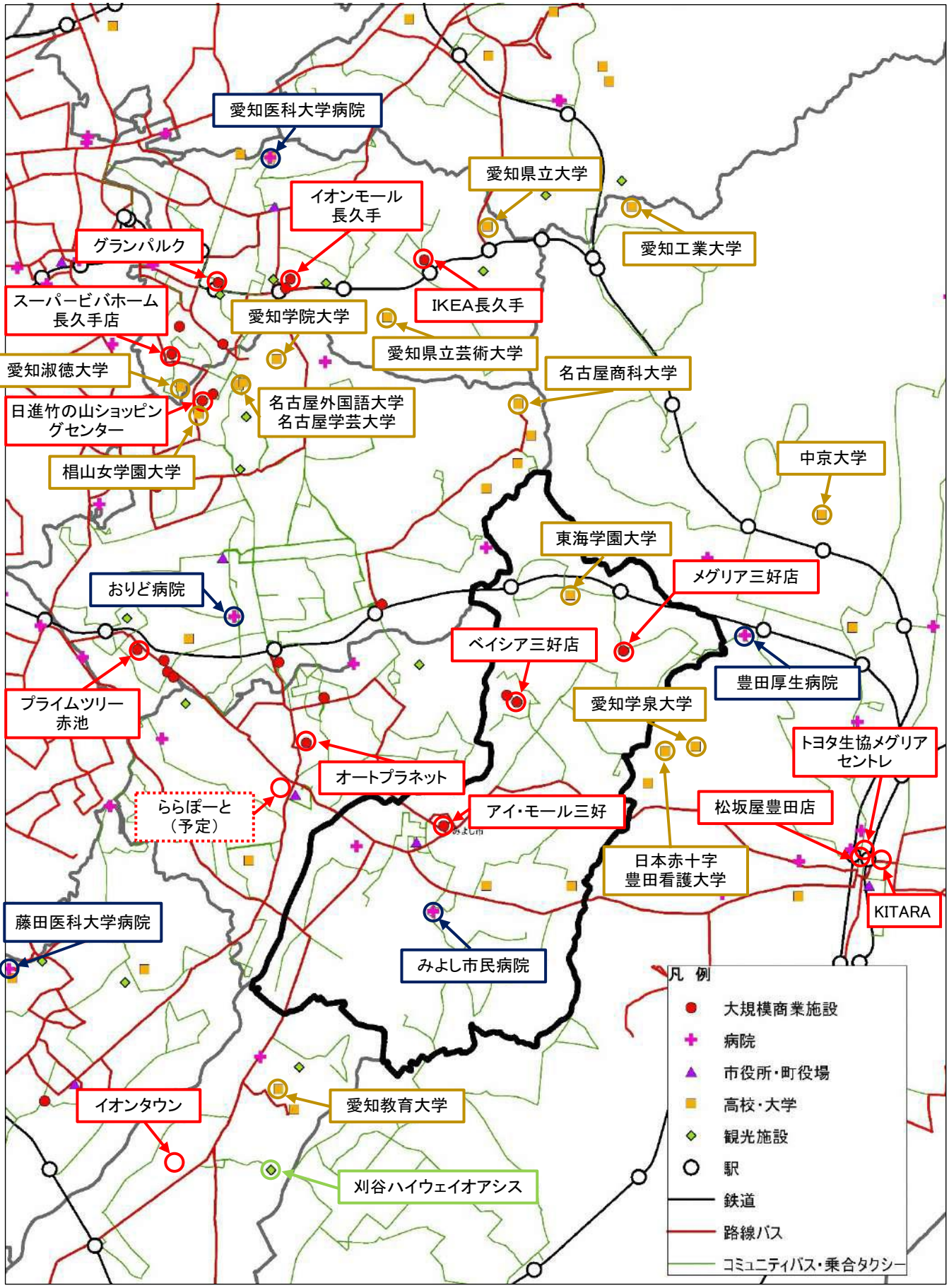


図 3-3　みよし市及び周辺市町における主要集客施設の立地状況



資料：国土数値情報

集約課題②　市内中央部と各地域間を交流する都市内公共交通ネットワークの形成

個別課題から導かれる現状や背景

- さんさんバスは市域を南北に縦断する長大ルートだが、利用実態は市中央部と各地域間の移動が主
- 長大ルートにより遅延が発生し、所要時間が長い
- 都市機能が集積する都市中心拠点を核とした、移動手段の確保

利用実態に即した南北方向の運行サービスの改善

・みよし市は南北に長い地形であり、交通需要が発生する背景となる人口分布をみると、北部の三好ケ丘駅周辺に分布する住宅団地や市中央部の市街地において人口密度が高くなっています。また、交通需要が集中する背景となる主要集客施設の立地状況をみると、市中央部に大規模商業施設や市役所、図書館学習交流プラザ「サンライブ」、市民病院等が立地しています。これら人口分布や主要集客施設の立地状況と公共交通路線網の関係をみると、名鉄豊田線が北部、名鉄バス星ヶ丘豊田線が中央部を東西方向に、都市間の移動需要に対応するとともに、さんさんバスや乗合タクシーが南北方向の地域間の連携・交流に対応しています。（図 3-4、3-5）

・市内の地域間を南北方向に連携・交流するさんさんバス（くろまつくん、さつきちゃん）の利用実態をバス停間 OD からみると、中央部の大規模商業施設を中心に北部や南部の各地域間の利用（需要）が多く、市内を南北に縦断する長大ルートの現行サービス（供給）と異なっています。また、所要時間が 1 時間を超過する便の存在など、現行の長大ルートでは所要時間が長くなっており、各種アンケートや懇談会等において、所要時間の短縮による利便性の向上や定時性の確保を求める声が挙げられています。（図 3-6、3-7、3-8）

連携型都市構造の構築を支援する公共交通ネットワークの充実

・みよし市の将来都市構造では、市中央部に公共・商業・医療施設等の各種都市機能が集積する都市中心拠点を核に、おかよし地域やきたよし地域の駅前拠点、市内に分布する公園・緑地拠点、文化拠点等を結ぶ連携型の都市構造を目指しています。このため、市域の一体性を確保するためには、都市中心拠点を核とした南北方向の連携・交流を支援する公共交通手段（さんさんバス等）の充実が必要です。（図 3-9）

これらにより、南北方向のアクセス向上に向けた取組や、将来都市構造における都市中心拠点を核とした路線機能を明確にすることが必要となります。これに併せ、所要時間の短縮や定時性の確保による都市内公共交通ネットワークを強化する必要があります。

図 3-4　H27 人口密度分布と公共交通路線網

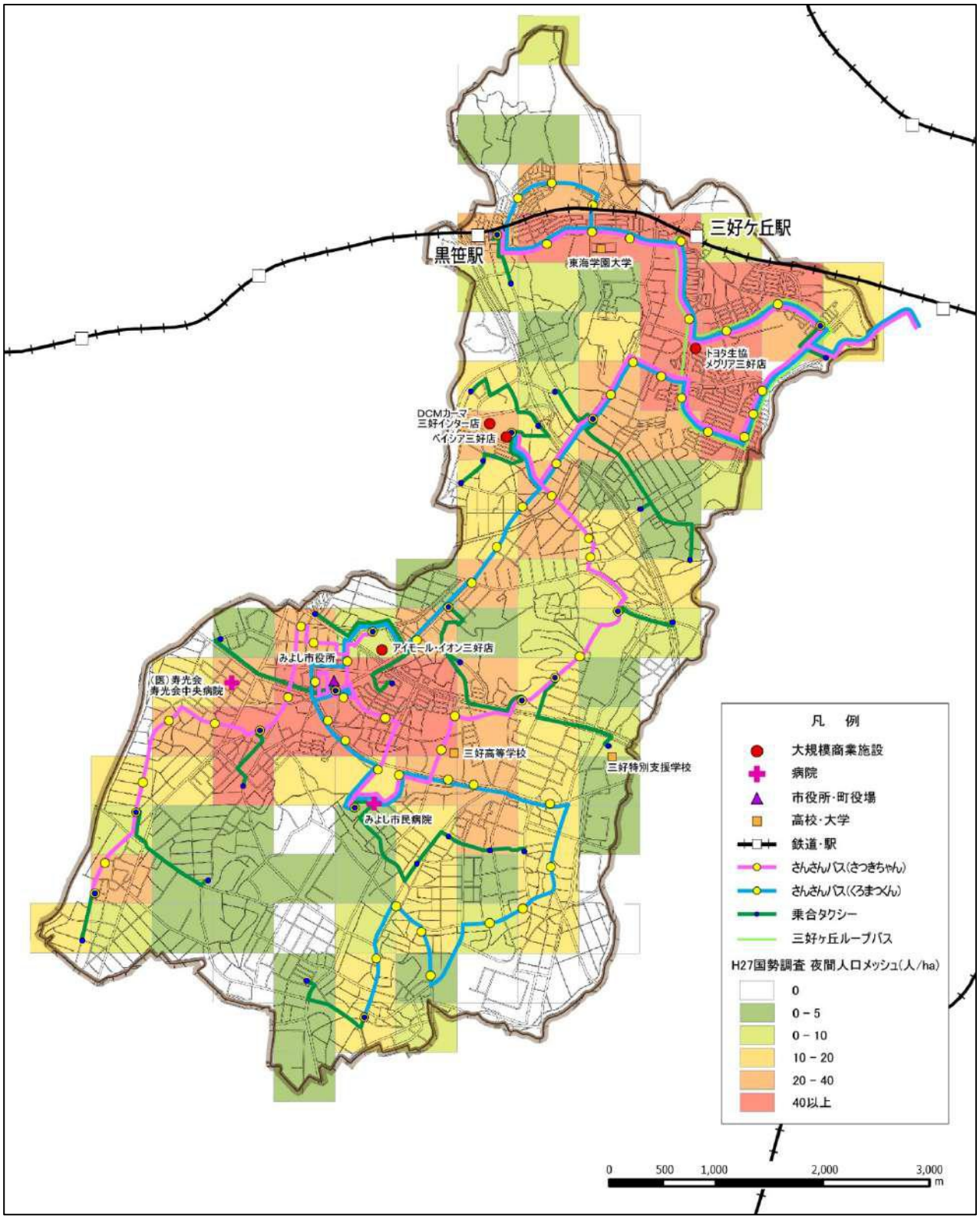


図 3-5　主要集客施設と公共交通路線

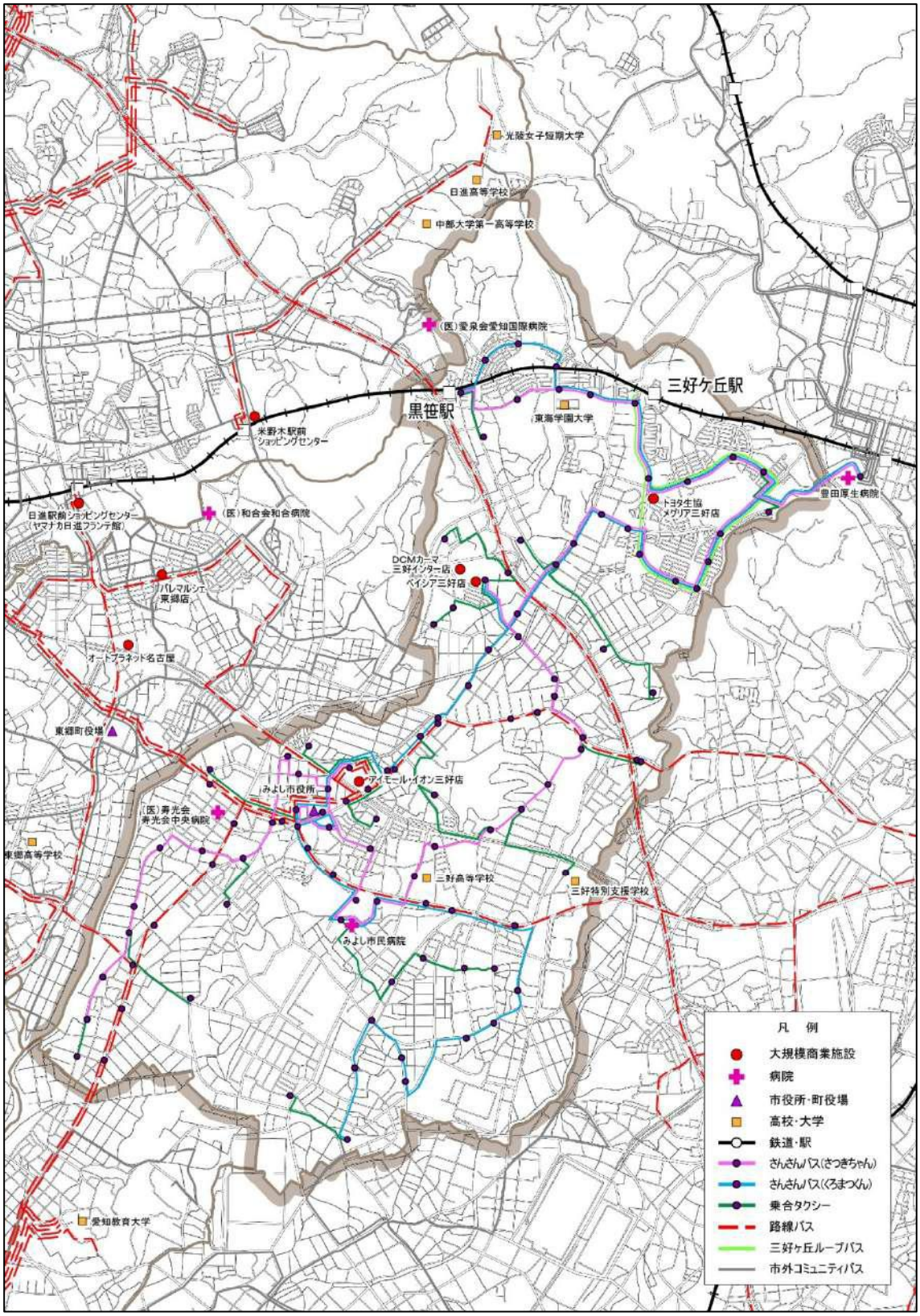
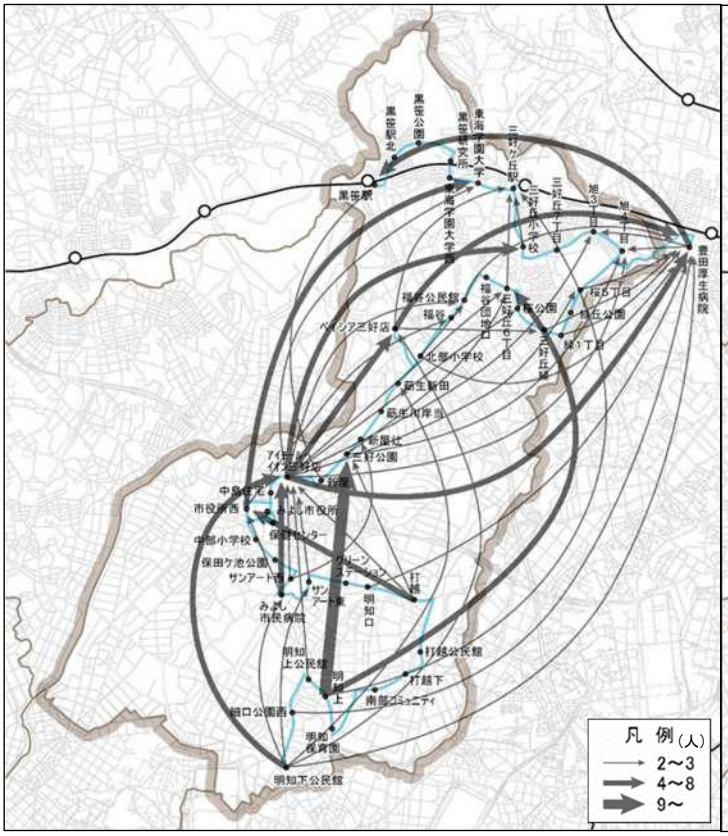


図 3-6　バス停間 OD（さんさんバス くろまつくん）（再掲）

▼黒笹駅行　平日



▼明知下公民館行　平日

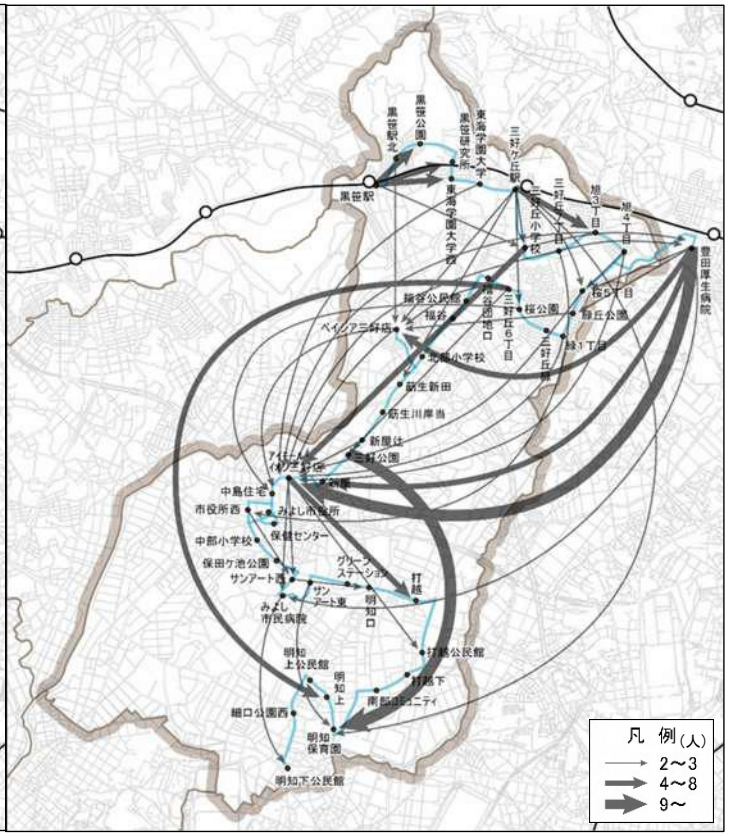
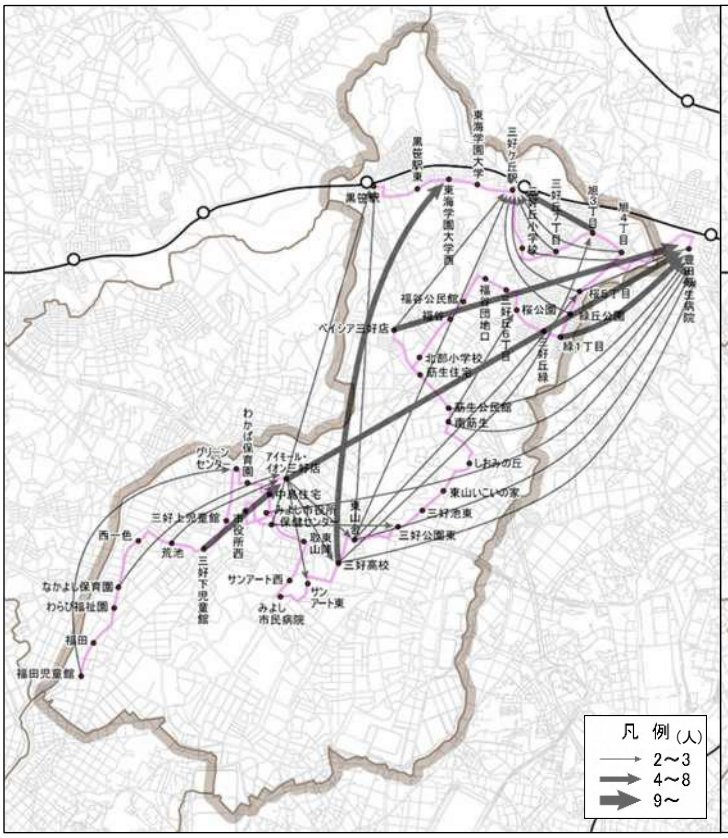
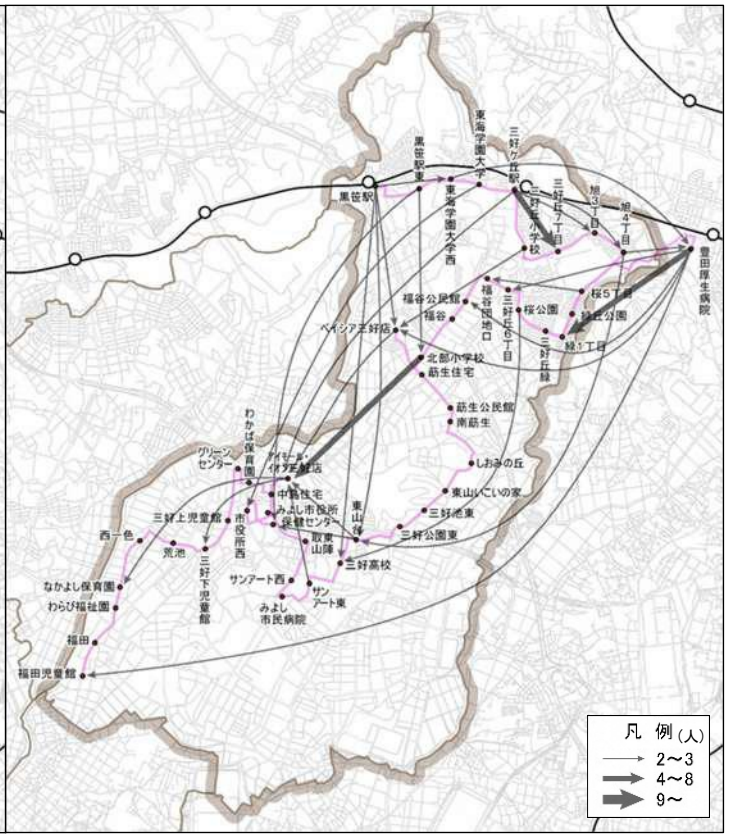


図 3-7　バス停間 OD（さんさんバス さつきちゃん）（再掲）

▼黒笹駅行　平日



▼福田児童館行　平日

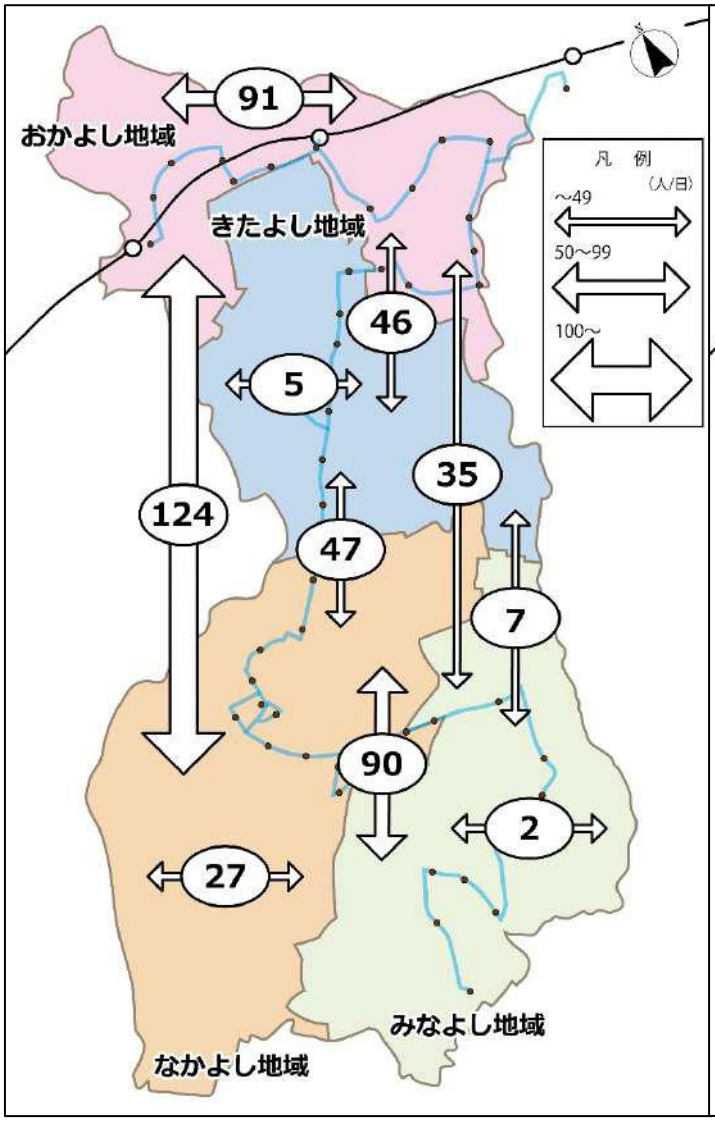


資料：乗降調査

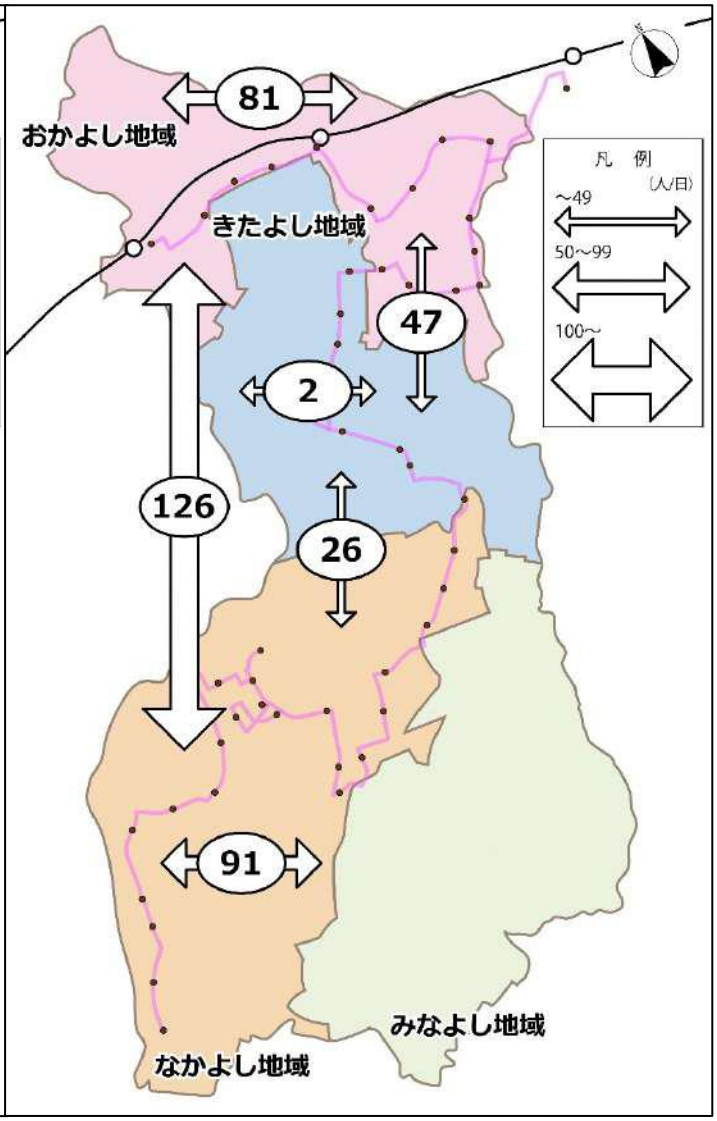
※くろまつくん黒笹駅行の明知上～三好公園、明知下公民館行の三好公園～明知保育園は保育園児の集団での移動（給食センターへの往復）があったため利用が多くなっています。

図 3-8　さんさんバスを利用した市内４地域別 OD

＜くろまつくん　平日＞

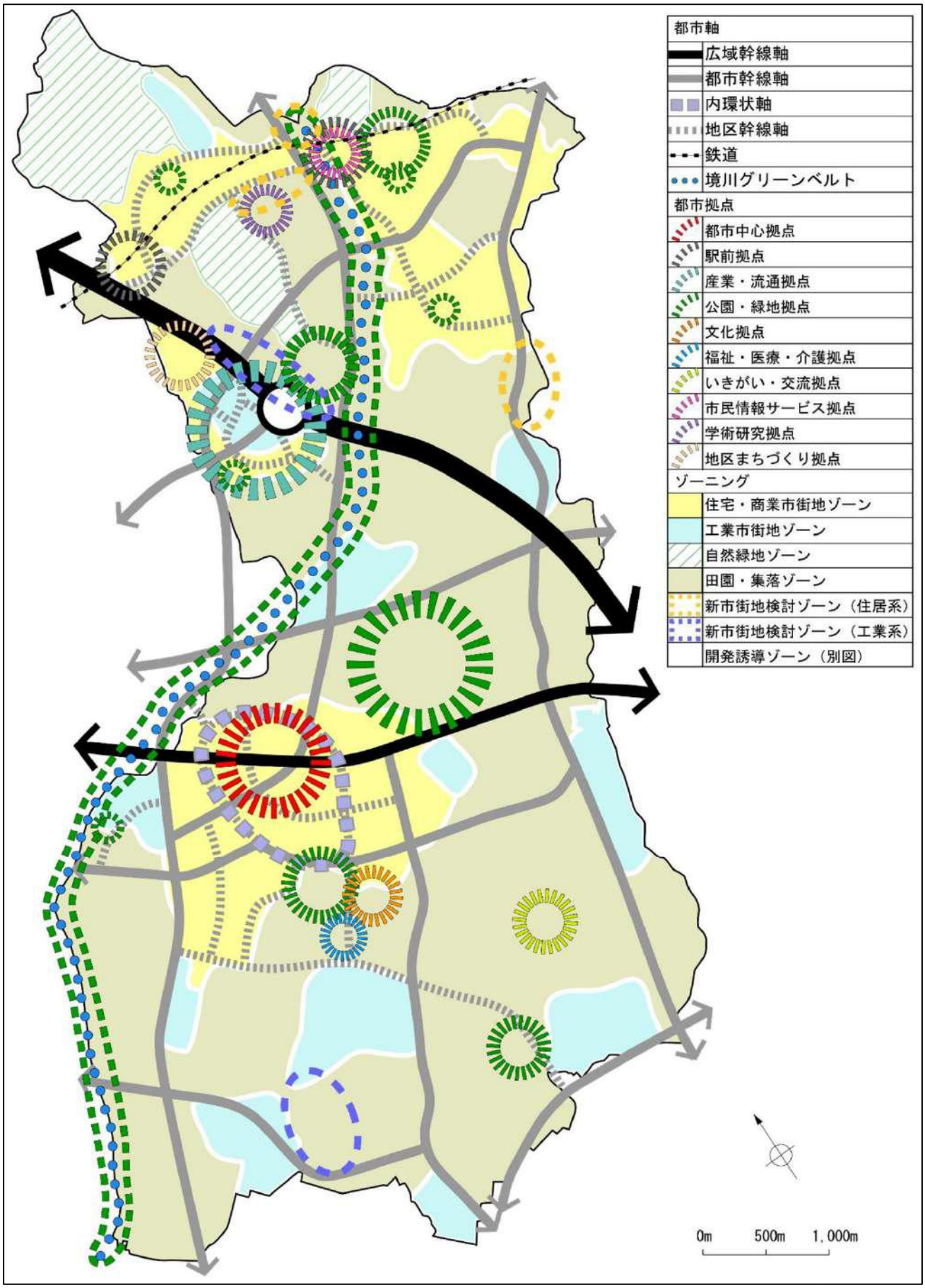


＜さつきちゃん　平日＞



資料：乗降調査

図 3-9　将来都市構造（再掲）



資料：みよし市まちづくり基本計画

集約課題③　利用しやすくわかりやすい公共交通サービスの充実

個別課題から導かれる現状や背景

- 市域全体をきめ細かにカバーし、市民の日常的な生活交通手段を支えるさんさんバス・乗合タクシー
- 市民アンケートによるさんさんバス・乗合タクシーの満足度は 36.3%に対し、不満割合は 38.7%
- 幅広い世代の多様な利用目的（ニーズ）に対応した運行サービスの確保
- 運賃設定、バス停の近接性、案内表示の見やすさなどの満足度は高い
- 公共交通を利用していない人が利用できるような条件の改善
- 利用者の満足度が向上する施策への対応と、不満度を低くするための対応

多様なニーズに対応した運行サービスの確保

・これまで市民等のニーズを踏まえ、さんさんバスや乗合タクシーの見直しを実施してきた結果、バス停から500m圏域内の人口カバー率は 96%で、平成 30 年度には約 28 万人の利用者で、人口の約 4.5 倍となっており、市民の日常的な生活交通手段として定着していることが伺えます。（図 3-10、3-11）

・平日において、名鉄バスの利用目的は通勤や通学が 68.2%を占めていますが、さんさんバスの利用目的は通院や買い物が 41.3%と最も多くなっています。さんさんバスも通勤や通学での利用目的が 36.6%あり、利用している年齢層は、20 歳から 50 歳代が 38.4%を占めています（60 歳以上は 33.9%）。また、みよし市の人口動向として将来的には高齢化の進展が予測されることから、通勤や通学目的に対応させるとともに、高齢者を対象とした買い物や通院目的にも配慮する必要があります。（図 3-12、3-13）

さんさんバスの利便性及び満足度が向上するバスサービスの確保・維持・改善

・利用者アンケートでは、「100 円という運賃設定」、「自宅から乗車バス停までの距離」、「降車バス停から目的地までの距離といったバス停の近接性」、「車内における案内表示の見やすさ」、「手持ちの路線図や時刻表の見やすさ」などのバスサービス項目の満足度について満足が不満を大きく上回っています。利用者の利便性を今後も確保していくためには、これら満足項目で挙げられる利用しやすくわかりやすいバスサービスの確保・維持が必要です。（図 3-17、3-18）

・市民アンケート結果からみたさんさんバスや乗合タクシーの満足度は、満足（満足+やや満足）36.3%に対して、不満（不満+やや不満）38.6%と不満が満足を若干上回っています。こうしたことから、利便性向上や新たな利用者につなげるための条件として、運行本数や時間帯の拡大、乗継利便性の改善など、多様なニーズに対応した利用しやすいサービスへの改善が必要です。（図 3-14、3-15、3-16）

これらにより、持続可能な交通手段を確保するためには、みよし市の人口動向と連動して変化する、市民や利用者の多様なニーズに対応した、利用しやすくわかりやすい公共交通サービスを充実させる必要があります。

図3-10　さんさんバス・乗合タクシーの人口カバー圏域（再掲）

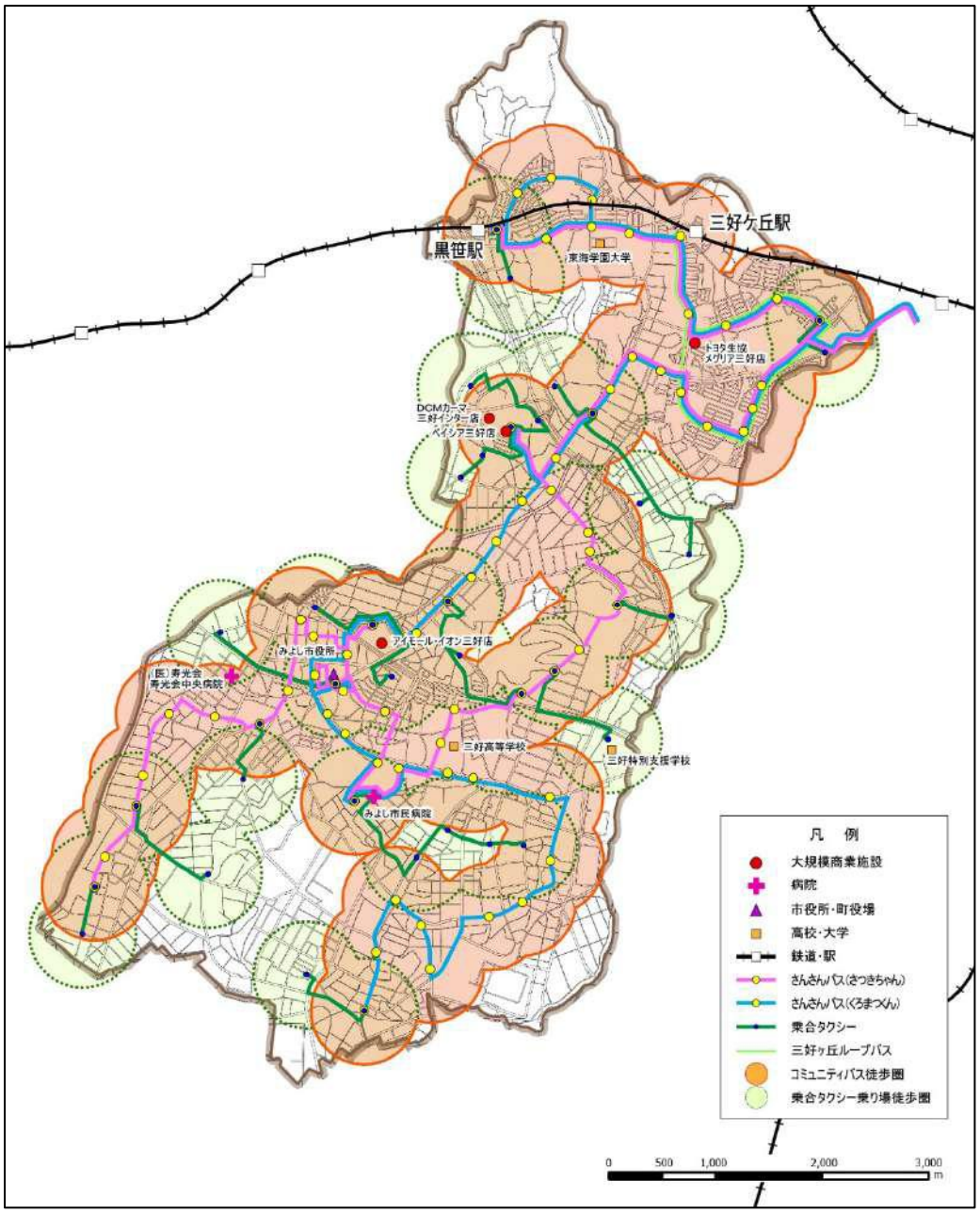
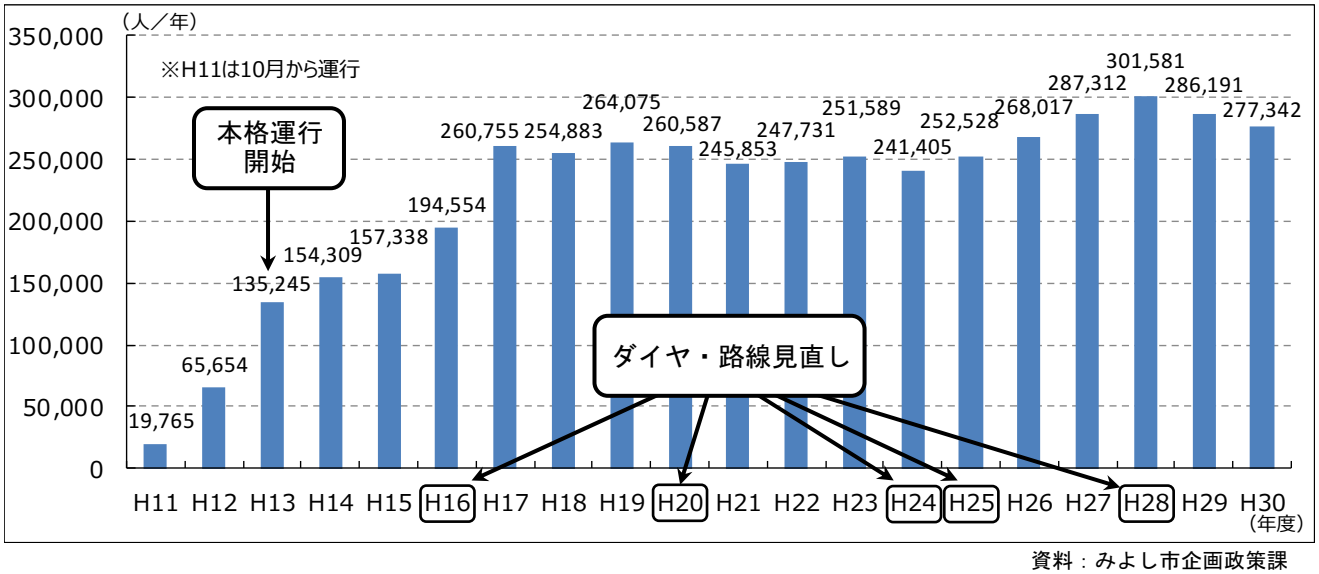
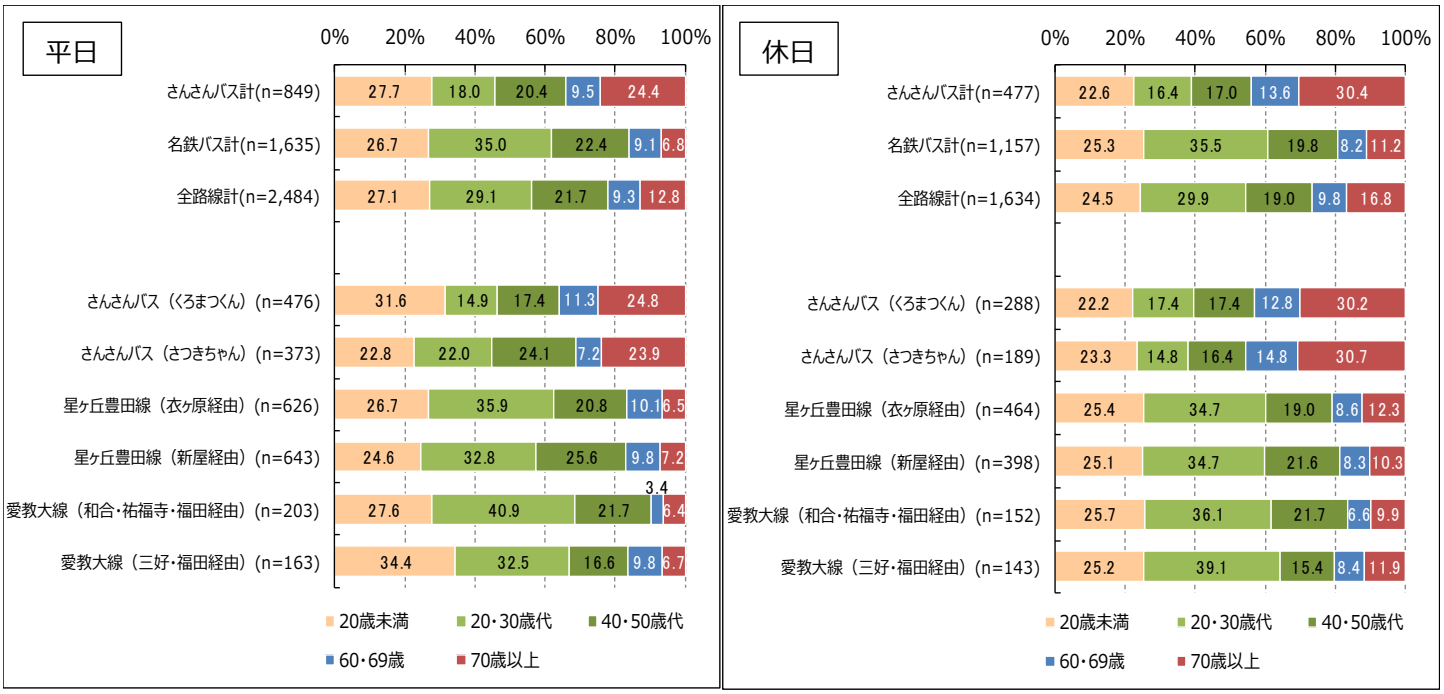


図 3-11　さんさんバスの年間利用者数（再掲）



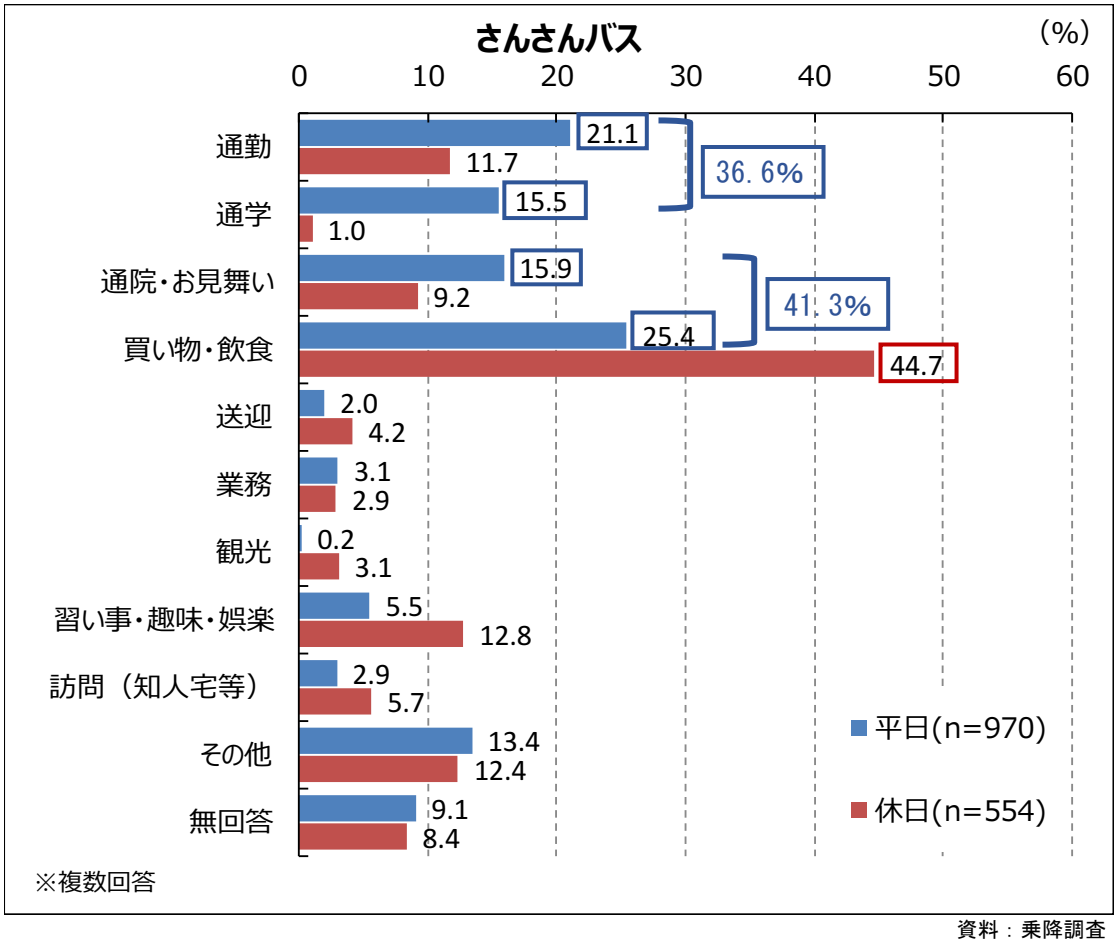
資料：みよし市企画政策課

図 3-12　バスの利用特性（年齢層）



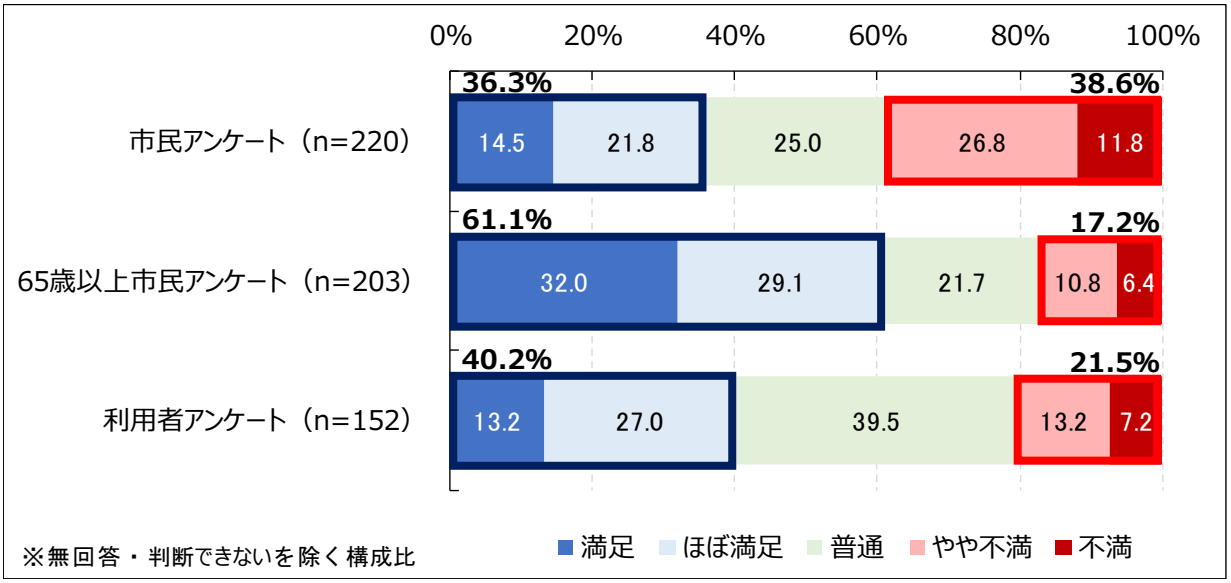
資料：乗降調査

図 3-13　さんさんバスの利用特性（利用目的）（再掲）



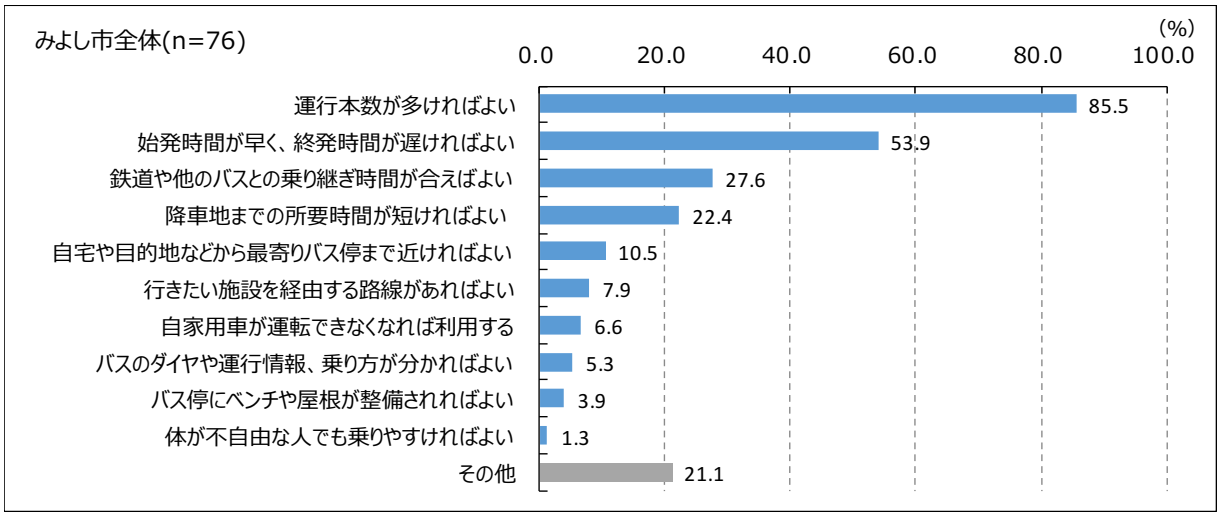
資料：乗降調査

図 3-14　さんさんバス・乗合タクシーの満足度（利用者）



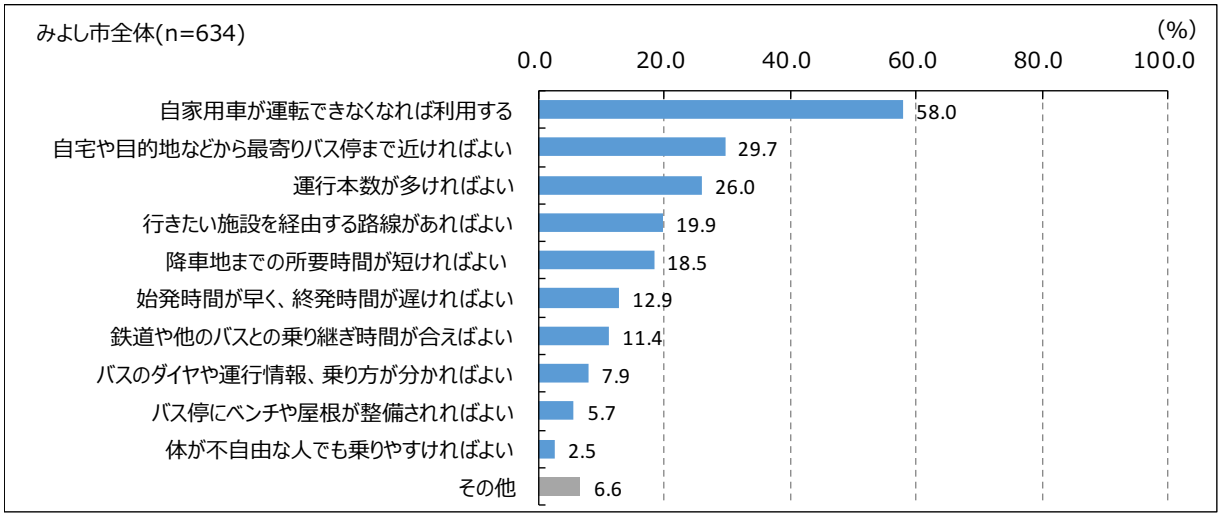
資料：市民・65 歳以上市民・利用者アンケート

図 3-15　さんさんバス・乗合タクシーの利用条件（利用者のうち不満がある人）



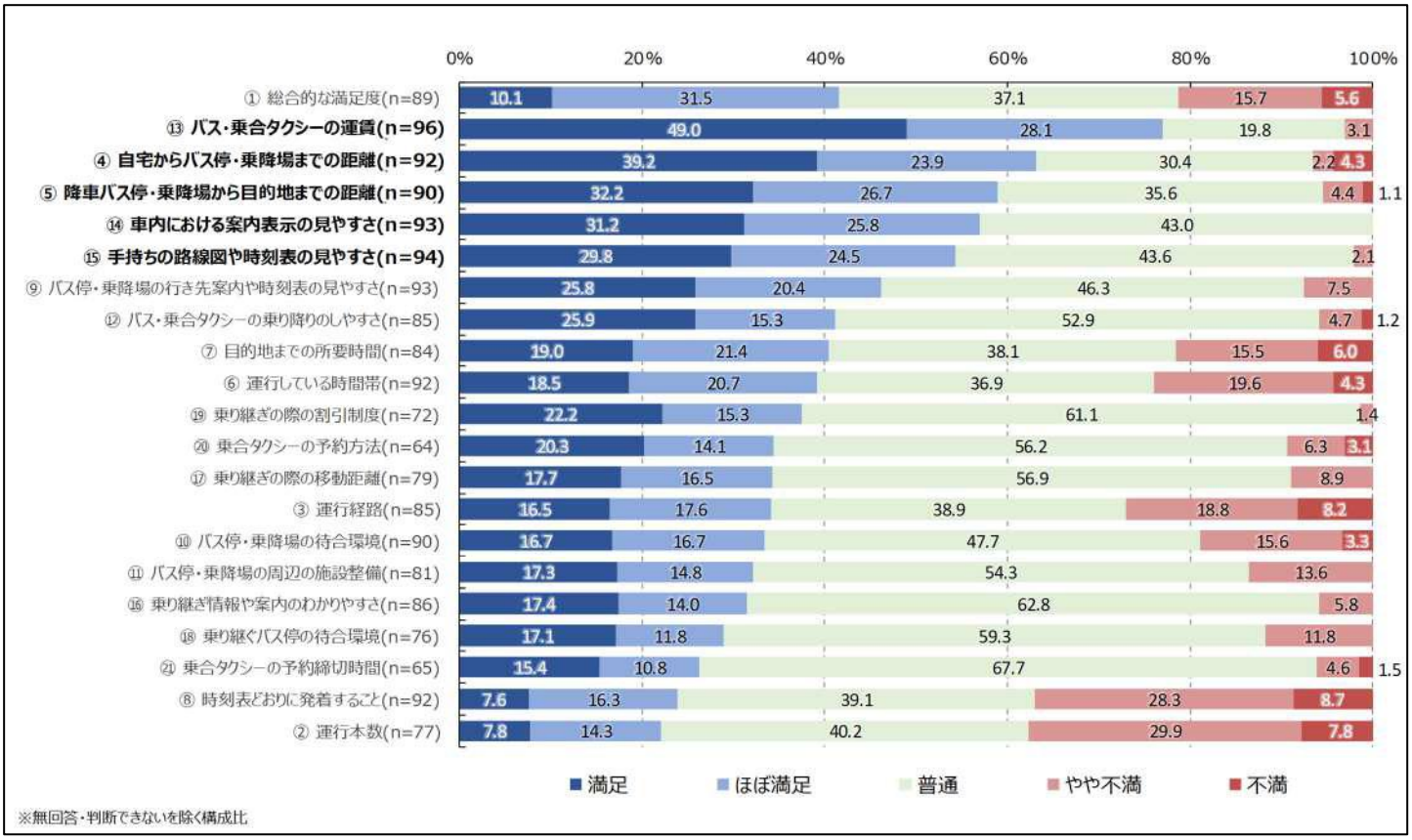
資料：市民アンケート

図 3-16　さんさんバス・乗合タクシーの利用条件（非利用者）（再掲）



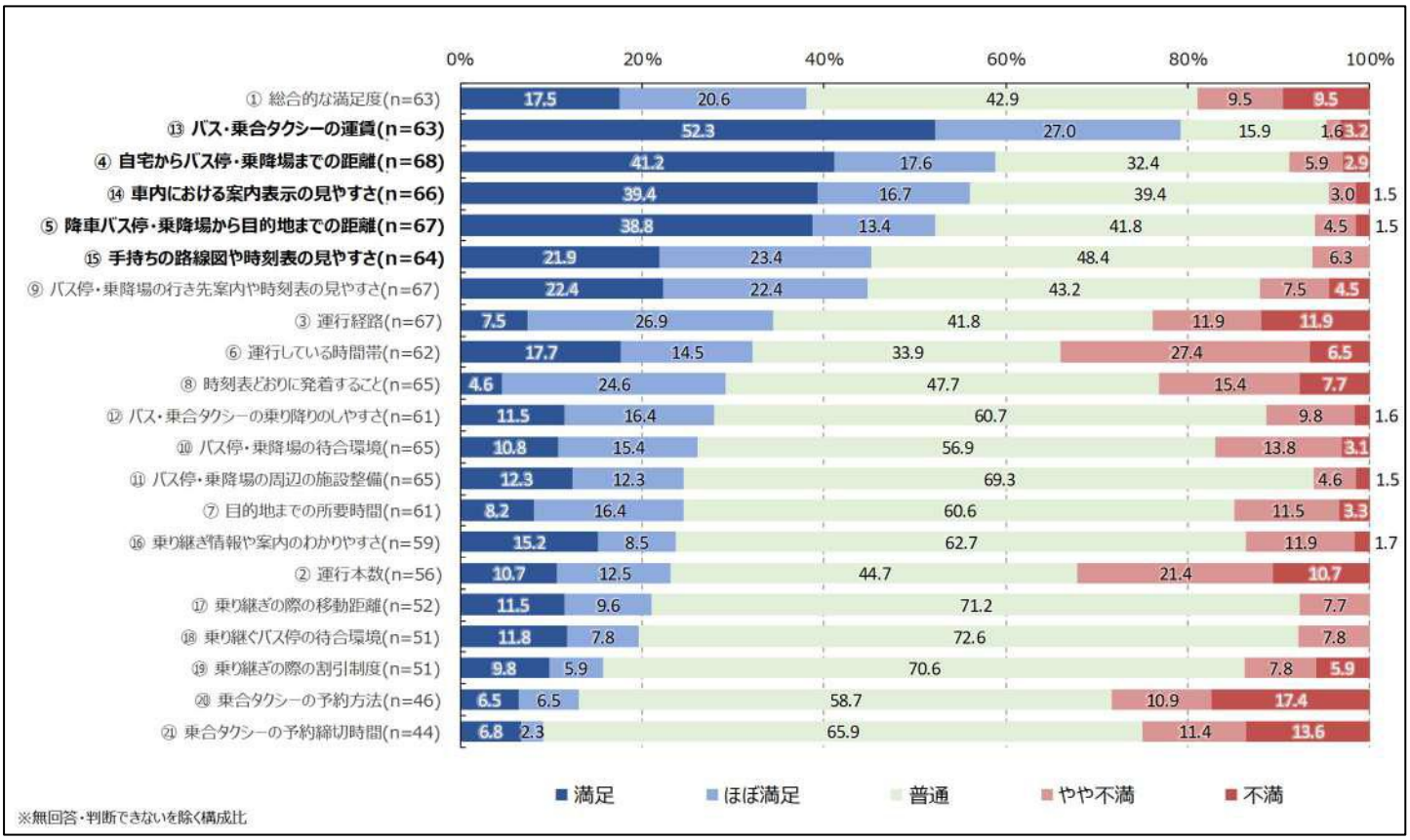
資料：市民アンケート

図 3-17　さんさんバス・乗合タクシーのサービス項目別の満足度（くろまつくん）



資料：利用者アンケート

図 3-18　さんさんバス・乗合タクシーのサービス項目別の満足度（さつきちゃん）



資料：利用者アンケート

集約課題④　みよし市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働した取組の展開

個別課題から導かれる現状や背景

- 「自動車などが利用できない人や、利用できなくなった場合の交通手段」としての役割の重要性
- さんさんバスの認知度は 98.5%と高い一方、バスで行くことのできる施設の認知度は 37.3%に留まる
- 公共交通を積極的に利用することや、地域で公共交通について話し合う場を設けるなどの取組の必要性

さんさんバスに期待する役割

・さんさんバスに期待する役割として「自動車などを利用できない人や、利用できなくなった場合の交通手段」を重要とする意見が最も多く、さんさんバスの運行を確保・維持していくことが重要であるといえます。（図 3-19）

さんさんバスとバスで行ける施設の認知度

・市民のさんさんバス認知度は 98.5%と高い一方で、バスで行くことのできる施設の認知度については 37.3%に留まっており、将来バスを利用する際の障壁となる可能性があるため、バスに関する情報提供を積極的に行うことが重要です。（図 3-20）

公共交通を確保・維持するために協働・連携して取り組める内容

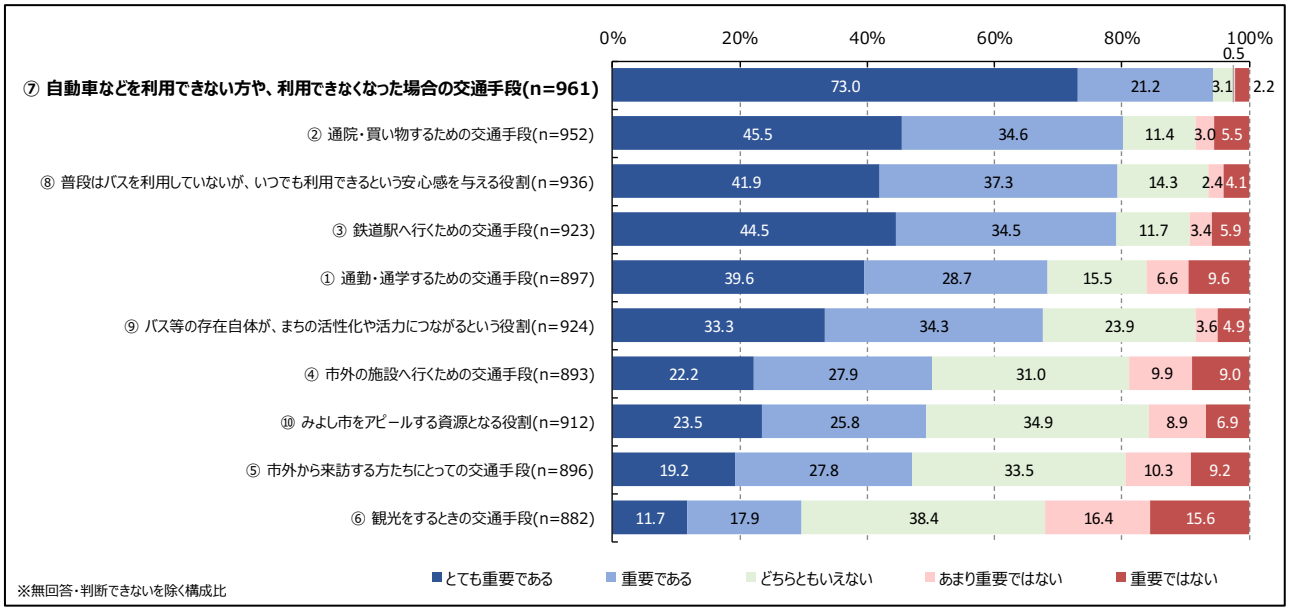
・公共交通を確保・維持するために協働・連携して取り組める内容として、市民の 33.3%が公共交通を積極的に利用するとの回答が多く、地域で公共交通を活用したイベント等を実施するという回答や、地域で公共交通について話し合う場や組織を設置するといった回答も見られます。（図 3-21）

公共交通に関わる全ての関係者の連携・協働

・公共交通の充実に向けては、都市基盤の整備や福祉などのまちづくりとの整合を図るとともに、地域や行政、そして公共交通に関わる全ての関係者が情報を共有し、連携・協働することが重要です。地域公共交通を確保・維持していくためには、地域のための公共交通であることから、地域が主体となった取組を実施することが必要となります。また、みよし市域を越える広域的な移動需要に対しては、近隣市町が連携・協働した取組を継続的に実施していくことが大切です。

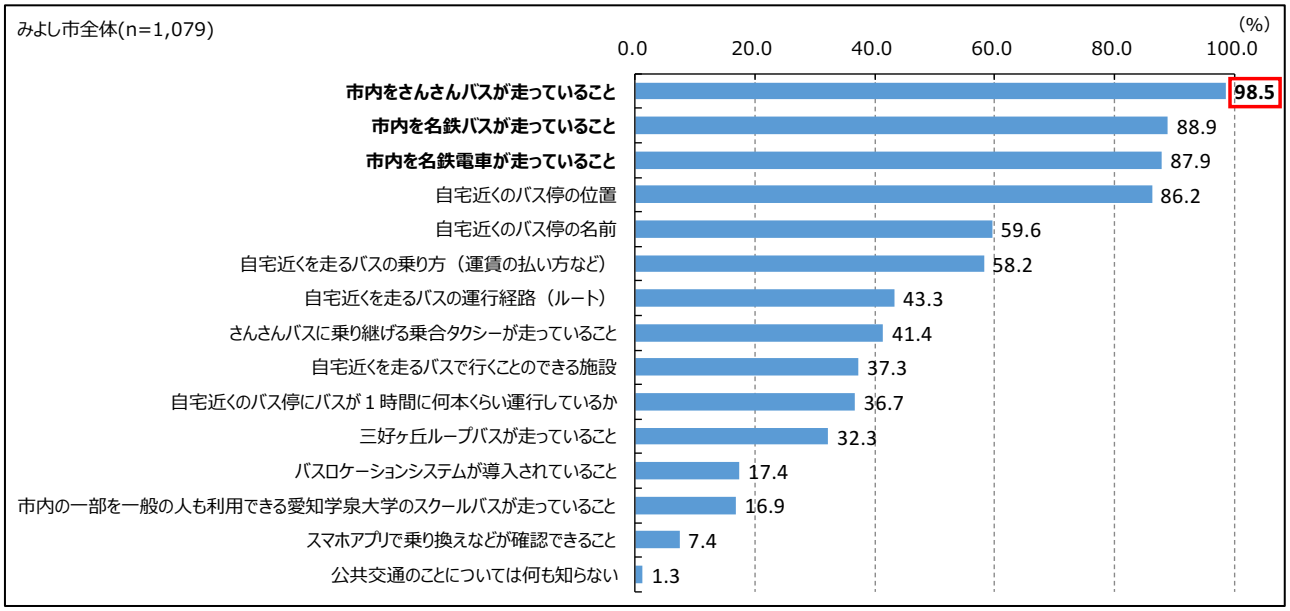
これらにより、さんさんバスをはじめとした公共交通が今後も確保され、持続的なものとなるためには、地域や行政、交通事業者など、公共交通に関わる関係者が、意見交換やイベント等を通じて、市民の期待に応えられるようにする、連携・協力した取組が重要となります。

図 3-19　さんさんバスに期待する役割



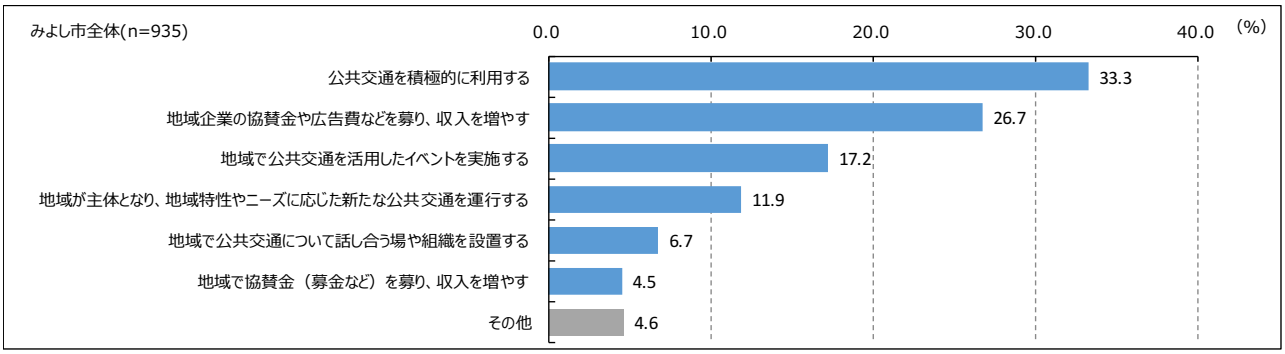
資料：市民アンケート

図 3-20　公共交通について知っていること（再掲）



資料：市民アンケート

図 3-21　公共交通を確保・維持するために協働・連携して取り組める内容



資料：市民アンケート

第４章 計画の区域と計画期間

(1)計画の区域

本計画は、市内公共交通全体を一体的に取り扱うことから、計画の区域はみよし市全域とします。

ただし、住民等の日常生活における交通圏や本市と周辺市町とを連絡する公共交通ネットワークの形成状況から、周辺市町に関わる事項等については、個別に協議・調整を図ります。

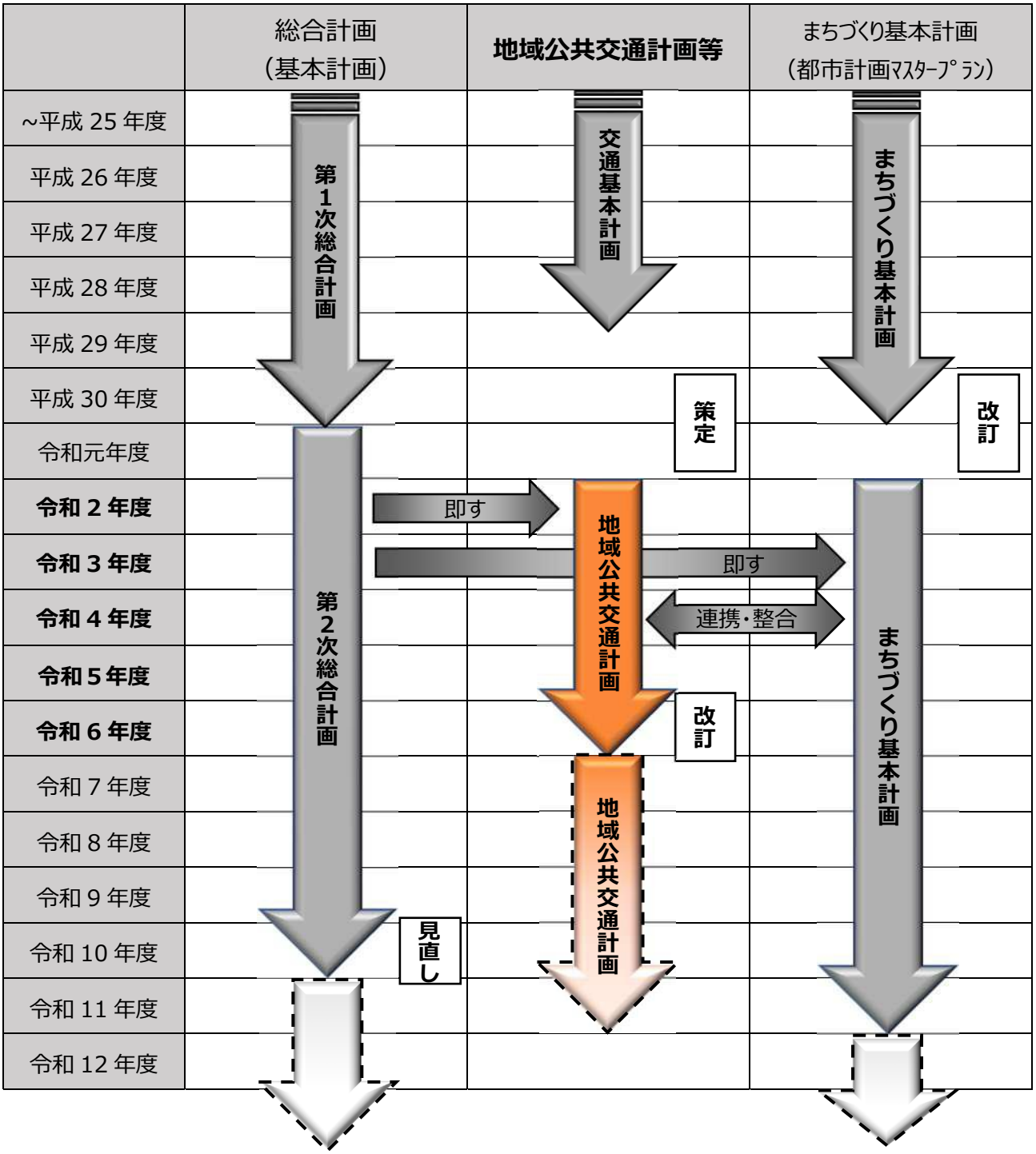
図 4-1　計画の区域

(2)計画期間

本計画の計画期間は、地域公共交通活性化再生法の基本方針で示される５年程度を原則としつつ、第 2 次総合計画やまちづくり基本計画で示される将来都市構造に向けた公共交通ネットワークの再編を図る視点に考慮する必要があることから、これら上位・関連計画との整合性を図り、**令和２年度から令和６年度までの５か年**とします。

なお、計画期間内であっても、公共交通の利用に係る安全性の確保や利便性の向上について、個別の見直し事項等が発生した場合には、適切な時期に見直しを実施するものとします。

表 4-1　上位・関連計画の期間



第５章 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針と目標

(1)みよし市の公共交通のめざす姿

第２次みよし市総合計画では、生活に必要な都市機能*を適正に配置させることで、にぎわいと交流を創出させる都市中心拠点の形成や、暮らしを支える生活機能の整備・充実とともに、交通結節点*の機能を生かした活気ある駅前拠点の形成を目指しています。また、みよし市まちづくり基本計画では、公共交通が拠点間の交流を促進する都市軸として位置付けられ、市内の一体化や都市機能の連携強化を目指しています。

さらに、三好ケ丘駅前広場周辺のにぎわいづくりと都市施設の充実に向け、都市計画道路三好ヶ丘停車場線（駅前広場）整備事業が進められるなど、公共交通とまちづくりが一体となって進めることで、連携型の将来都市構造の構築を目指していきます。

これらにより、市内の各地域と多様な都市機能が集積する都市中心拠点や駅前拠点を公共交通でつなぐとともに、市内外の人と人とを公共交通で結び、交流を創出することがこれからの公共交通の役割と考え、みよし市の公共交通のめざす姿を**「人とまちをつなぐ 快適交流都市 みよし」**と定めます。

なお、みよし市における地域公共交通の活性化及び再生の推進にあたっては、地域公共交通に関わる全ての関係者と連携・協働した取組を推進することで、みよし市の公共交通のめざす姿を実現します。

図 5-1　土地利用構想図

＊都市機能：行政や教育・文化、商業、金融、医療などの機能を持つ施設のことで、市役所や図書館、病院などを指す。

＊交通結節点：複数の交通機関の結節（乗換）場所のこと。歩道や駐輪場があるなど利用しやすい施設であることや、乗継がスムーズに行えること、安全で安心して待てる空間であることなどが求められる。

(2)基本方針及び基本目標

1)社会潮流の整理

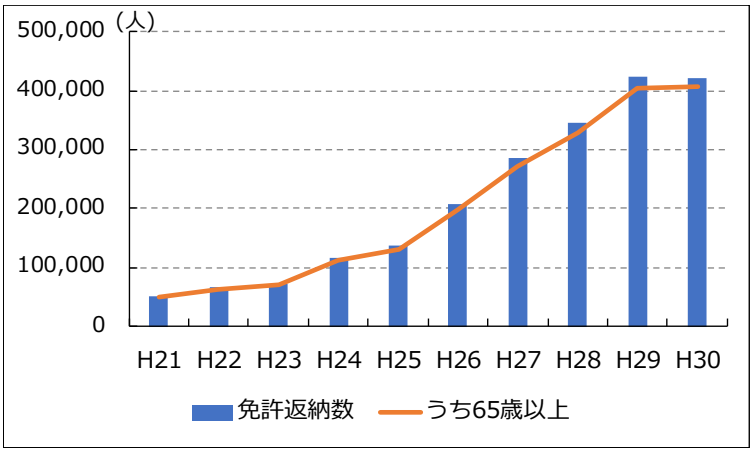
● コンパクト・プラス・ネットワークを考慮したまちづくり

平成 26 年に地域公共交通活性化再生法が改正されました。これにより「地域公共交通網形成計画」を作成できるようになり、まちづくりと一体となった、面的な生活圏を見据えた公共交通ネットワークの形成を目指すことや、公共交通の持続性という観点から、生産性を向上させることが求められるようになりました。

● 運転免許証の返納者の増加

近年、運転免許証を保有する高齢者が増加しているなか、高齢ドライバーの事故がしばしば取り上げられるようになっており、運転に不安を覚え、運転免許証を返納する方が急激に増加しています。

図 5-2　運転免許返納件数の推移（全国）



資料：運転免許統計

● 外国人労働者やインバウンド旅行者の増加

平成 31 年４月に施行された改正「出入国管理及び難民認定法」では、外国人労働者の受け入れについて、５年間で最大約 34 万人が見込まれています。なお、現在本市では 2,100 人を超える外国人の方が在住しています。

また、日本を訪れる外国人旅行者は平成 30 年度に 3,000 万人を超え、過去最高となっているなか、観光庁では令和２年に 4,000 万人、令和 12 年に 6,000 万人という目標を掲げており、これからも増加していくものと考えられます。

● 公共交通における ICT*の活用

公共交通の経路検索やタクシーの配車といった機能に加え、利用した公共交通の運賃決済まで完了できるアプリケーションが開発されてきており、MaaS*の実証実験が各地で行われるなど、近年、公共交通に関する ICT を活用した動きは劇的に変化しています。

● 持続可能な開発目標（SDGs）

持続可能な開発目標（SDGs）とは、2015 年９月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」にて記載された国際目標です。17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。公共交通においても、さまざまなゴールやターゲットに対する取組により、SDGs の実現に寄与できるものと考えられます。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

＊ICT：Information and Communication Technology（情報通信技術）の略称。通信技術を活用したコミュニケーションを指し、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスの総称のこと。

＊MaaS：Mobility as a Service の略称。情報通信技術を活用することで、自家用車以外の全ての交通手段による移動を、１つのサービスとして捉え、途切れなく最適化された移動サービスを提供すること。

2)地域公共交通の基本方針及び基本目標の設定

先に整理した本市の地域公共交通の課題及び本市の公共交通のめざす姿、社会潮流を踏まえ、以下に地域公共交通の基本方針及び基本目標を設定します。

基本方針

＜公共交通のめざす姿＞

人とまちをつなぐ 快適交流都市 みよし

みよし市の＜公共交通のめざす姿＞は次の状態をあらわしています

- ✓ 公共交通により、人と人との交流や人とまち（都市）との連携が生まれ、地域が活性化されています。
- ✓ 子どもから高齢者までの誰もが利用しやすく、わかりやすい移動環境が整っています。
- ✓ 多様な交通モード*により、誰もが公共交通を利用した快適な暮らしの実現と地球環境への負担が軽減されています。

そして、本市における地域公共交通に求められる役割は次のとおりとします。

① 地域住民の日常的な移動手段を確保すること
② 外出機会の増加による、まちのにぎわいを創出すること
③ 各地域と都市中心拠点を結ぶ交通手段を提供すること
④ 移動の利便性や回遊性を向上させ、人による交流を活発化すること

基本目標

＜基本目標Ⅰ＞生活圏を見据えた広域的な交通ネットワークの形成
⇒集約課題①（P48）に対応

＜基本目標Ⅱ＞市内の各地域を結ぶ利便性の高い交流ネットワークの形成
⇒集約課題②（P52）に対応

＜基本目標Ⅲ＞みんなが利用しやすく、わかりやすい公共交通サービスの充実
⇒集約課題③（P58）に対応

＜基本目標Ⅳ＞乗り続けられる地域公共交通のための取組の展開
⇒集約課題④（P63）に対応

＊交通モード：鉄道や自動車（バスやタクシー、自家用車等）、自転車、徒歩といった交通手段のこと。

第６章 基本目標の具体的展開と目標指標

(1)基本目標の具体的展開

第５章で設定した４つの基本目標について、目標を達成するための施策・事業の展開の方向性を示します。

＜基本目標Ⅰ＞生活圏を見据えた広域的な交通ネットワークの形成

- 名鉄豊田線、高速バス（名鉄バス・ＪＲ東海バス）、名鉄バス星ヶ丘豊田線及びイオン赤池線を東西方向の公共交通軸として位置付け、サービス水準を維持します。
- 名鉄バス愛教大線及びコミュニティバスを含めた各種バス交通を南北方向の公共交通軸として位置付け、サービス水準を維持します。
- 広域的な交通ネットワークを形成するとともに、公共交通軸上の交通結節点*においては、快適に公共交通が利用できる乗継環境を創出します。

＜基本目標Ⅱ＞市内の各地域を結ぶ利便性の高い交流ネットワークの形成

- 各種都市機能が集積する都市中心拠点を核として、駅前拠点など各拠点間の連携・交流を促進する路線を配置します。
- 鉄道駅周辺の高密度な住居系市街地においては、鉄道駅とのアクセス利便性を確保します。
- みなよし地域及びなかよし地域に分布している居住地においては、通勤・通学に加え、買い物や通院などの需要に応じた、きめ細やかな交通サービスを展開します。
- 長大路線で遅延が発生しやすい状況にあるさんさんバスについては、生活圏域を踏まえた路線の短縮化により、定時性の確保や便数の増加など、サービス水準の向上を図ります。
- バス停周辺に自転車をとめてバスに乗り換えるサイクル＆ライド*を促進するため、主要なバス停周辺では駐輪場の整備を進めます。
- 交通結節点においては、バス路線相互の接続を確保し、利便性の高い域内交流ネットワークを形成するとともに、広域的なネットワークにも円滑に接続できる環境を整備します。

＊交通結節点：複数の交通機関の結節（乗換）場所のこと。歩道や駐輪場があるなど利用しやすい施設であることや、乗継がスムーズに行えること、安全で安心して待てる空間であることなどが求められる。

＊サイクル＆ライド：自転車でバス停や駅まで移動し、バスや電車に乗り換えるシステムのこと。

＜基本目標Ⅲ＞みんなが利用しやすく、わかりやすい公共交通サービスの充実

- 情報案内板やインターネット等の各種媒体を使用したわかりやすい情報（ルート・バス停・運行状況等）の提供を継続するとともに、現在のバス停までの距離を維持することで、バス停まで徒歩でのアクセスを考慮し、交通サービスの維持・提供を図ります。
- 運転免許を返納した高齢者等に対しては、閉じこもりを防ぎ、外出機会を失わないための施策を展開するとともに、増加が予測される外国人に対しても、情報案内の多言語化を行うなど、利用しやすい環境整備を進めていきます。
- ICT＊を活用した情報案内などの取組を行うとともに、スマートシティ＊に対応したサービス提供の取組の検討を進めていきます。
- 交通結節点においては、鉄道とバス、バス相互の乗継環境の改善等、乗継に係る不安や不満の解消に向けた、サービスの改善を行います。

＜基本目標Ⅳ＞乗り続けられる地域公共交通のための取組の展開

- この先、公共交通が市民の日常生活に馴染み、誰もが公共交通を利用できるよう、市民や地域が愛着を持って公共交通を支え続けていくための取組を推進します。そのため、さまざまな主体が連携・協働した取組を展開していきます。
- 交通事業者と一体となり、地域公共交通のサービスの拡充や改善を行うとともに、持続可能な地域公共交通を確保するため、効率性や生産性の視点を考慮した取組を進めます。
- これからの地域公共交通の確保に向けては、交通事業者やみよし市だけではなく、市民や各種団体等、地域公共交通に関わる全ての関係者が対等な立場で連携し、協働による取組を推進・継続します。

＊ICT：Information and Communication Technology（情報通信技術）の略称。通信技術を活用したコミュニケーションを指し、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスの総称のこと。

＊スマートシティ：先端技術を用いて、基礎インフラと生活インフラのサービスを効率的に管理・運営し、環境に配慮しながら、人々の生活の質を高め、継続的な経済発展を目的とした新しい都市のこと。

（2）目標指標の設定

第５章で示した「みよし市の公共交通のめざす姿」の実現に向け、よりよい公共交通体系の確立とその利用環境を創出するため、地域公共交通の基本目標に基づく目標指標を設定します。

目標指標を設定する上での視点

公共交通のめざす姿　**人とまちをつなぐ　快適交流都市　みよし**

- 市内の公共交通はより利用されるようになったか？（市内公共交通全体の利用者数）
- 市内の公共交通は利用しやすくなったか？（市内公共交通全体の不満割合※）

基本目標Ⅰ　**生活圏を見据えた広域的な交通ネットワークの形成**

- 名古屋市や豊田市への移動で鉄道が利用されているか？（名鉄豊田線の利用者数）
- 尾三地区などの周辺市町への移動でバスが利用されているか？（名鉄バスの利用者数）

基本目標Ⅱ　**市内の各地域を結ぶ利便性の高い交流ネットワークの形成**

- さんさんバスは市内の交流ネットワークとして機能しているか？（さんさんバスの利用者数）

基本目標Ⅲ　**みんなが利用しやすく、わかりやすい公共交通サービスの充実**

- 公共交通は利用しやすく、わかりやすいものとなったか？（案内や情報に関する不満割合※）

基本目標Ⅳ　**乗り続けられる地域公共交通のための取組の展開**

- 地域住民等が連携・協力した取組が行われているか？（利用促進の実施状況）

※不満割合を目標指標に設定することについて

公共交通に関する取組などを実践していくことで、市民アンケートなどの満足度割合を高めていくことは重要なことです。しかし、それ以上に公共交通について関心がなく不満と答えた市民などに対し、少しでも公共交通を利用し、公共交通の実態を理解してもらうことで、不満な状態から脱してもらうことが重要と考え、不満割合を指標として設定します。

また、不満を減らすことは、公共交通の底上げができるものと考えます。

表 6-1　目標指標の基準値（1/2）

<table>
<tr><th>めざす姿 ・ 基本目標</th><th>目標基準値（令和６年度）</th></tr>
<tr><td>【公共交通のめざす姿】
「人とまちをつなぐ 快適交流都市 みよし」</td><td>
【目標指標】市内公共交通全体の利用者数の増加

<table>
<tr><th></th><th>目標値</th><th>現況値[平成 30 年度]</th></tr>
<tr><td>公共交通全体の
年間利用者数※1,2,3,4,5</td><td>3,170,000 人</td><td>3,131,432 人</td></tr>
</table>
（交通事業者提供データ・みよし市）

【目標指標】市内公共交通全体の不満割合の減少

<table>
<tr><th></th><th>目標値</th><th>現況値[平成 30 年度]</th></tr>
<tr><td>公共交通全体の不満割合※6</td><td>現況値未満</td><td>35.8%</td></tr>
</table>
（市民アンケート）

※1：公共交通全体の年間利用者数は、鉄道、路線バス、さんさんバス・乗合タクシー、三好ヶ丘ループバス、一般タクシーの年間利用者数の合計値。
※2：鉄道の年間利用者数は、名鉄豊田線の市内の２駅（三好ケ丘駅、黒笹駅）の年間乗車客数の合計値。
※3：名鉄バスの利用者数は以下の値の合計値。
①星ヶ丘豊田線は、星ヶ丘豊田線全体の年間利用者数に対し、乗降調査で得られたみよし市内のバス停での利用者比率（22.2%）を乗じた値。
②愛教大線及びイオン赤池線は、交通事業者より提供された、みよし市内での年間利用者数。
※4：バスの年間利用者数は、上記※3 で得られた値の他、さんさんバス・乗合タクシー、三好ヶ丘ループバスの年間利用者数の合計値。
※5：タクシーの年間利用者数は、みよし市内に営業所がある事業者の提供データ。（みよし市内の営業所の輸送実績）
※6：公共交通全体の不満割合は、市民アンケート（p.26 図 2-4）における公共交通全体の満足度のうち、「不満」と「やや不満」の回答割合の合計値。
</td></tr>
<tr><td>【基本目標Ⅰ】
生活圏を見据えた広域的な交通ネットワークの形成</td><td>
【目標指標】名鉄豊田線・名鉄バスの利用者数の増加

<table>
<tr><th></th><th>目標値</th><th>現況値[平成 30 年度]</th></tr>
<tr><td>名鉄豊田線の年間利用者数※2</td><td>現況値以上</td><td>2,427,861 人</td></tr>
<tr><td>名鉄バスの年間利用者数※3</td><td>現況値以上</td><td>309,530 人</td></tr>
</table>
（交通事業者提供データ）

※2：鉄道の年間利用者数は、名鉄豊田線の市内の２駅（三好ケ丘駅、黒笹駅）の年間乗車客数の合計値。
※3：名鉄バスの利用者数は以下の値の合計値。
①星ヶ丘豊田線は、星ヶ丘豊田線全体の年間利用者数に対し、乗降調査で得られたみよし市内のバス停での利用者比率（22.2%）を乗じた値。
②愛教大線及びイオン赤池線は、交通事業者より提供された、みよし市内での年間利用者数。
</td></tr>
</table>

表 6-1 目標指標の基準値（2/2）

<table>
<tr><th>めざす姿 ・ 基本目標</th><th>目標基準値（令和６年度）</th></tr>
<tr><td>【基本目標Ⅱ】
市内の各地域を結ぶ利便性の高い交流ネットワークの形成</td><td>【目標指標】さんさんバスの利用者数の増加

<table>
<tr><th></th><th>目標値</th><th>現況値[平成 30 年度]</th></tr>
<tr><td>さんさんバスの年間利用者数※7</td><td>318,000 人</td><td>277,342 人</td></tr>
</table>
（みよし市）

※７：第２次みよし市総合計画において、さんさんバス利用者数の目標について、中間年度の令和５年度で 315,000 人、最終年度の令和 10 年度で 330,000 人と定めていることから、中間年度と最終年度の間の各年増加分を 3,000 人と求め、中間年度の目標値 315,000 人に 3,000 人を加えた数値。</td></tr>
<tr><td>【基本目標Ⅲ】
みんなが利用しやすく、わかりやすい公共交通サービスの充実</td><td>【目標指標】案内や情報に関する不満割合の減少

<table>
<tr><th></th><th>目標値</th><th>現況値[平成 30 年度]</th></tr>
<tr><td>バス停・乗降場の行き先案内や時刻表の見やすさの不満割合※8</td><td>現況値未満</td><td>8.0%</td></tr>
<tr><td>乗継情報や案内のわかりやすさの不満割合※9</td><td>現況値未満</td><td>11.3%</td></tr>
</table>
（利用者アンケート）

※８：バス停・乗降場の行き先案内や時刻表の見やすさの不満割合は、バス等利用者アンケート（p.31 図 2-15）における「⑨バス停・乗降場の行き先案内や時刻表の見やすさ」の「不満」と「やや不満」の回答割合の合計値。
※９：乗継情報や案内のわかりやすさの不満割合は、バス等利用者アンケート（p.31 図 2-15）における「⑯乗継情報や案内のわかりやすさ」の「不満」と「やや不満」の回答割合の合計値。</td></tr>
<tr><td>【基本目標Ⅳ】
乗り続けられる地域公共交通のための取組の展開</td><td>【目標指標】市民を対象とした乗り方教室の実施状況

<table>
<tr><th></th><th>目標値</th><th>現況値[平成 30 年度]</th></tr>
<tr><td>市民を対象とした
乗り方教室の実施</td><td>年３回以上</td><td>０回</td></tr>
</table>
（みよし市）</td></tr>
</table>

第７章　目標を達成するために実施する施策・事業とその実施主体

（1）公共交通の機能分類とサービス確保の考え方

計画の目標を達成するため、みよし市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働して展開していく施策を整理するうえで、みよし市の公共交通ネットワークを構成している鉄道や各種バス交通及びタクシーの機能と、そのサービス確保の考え方について、以下に整理します。

図 7-1　基本目標を展開した公共交通ネットワークイメージ

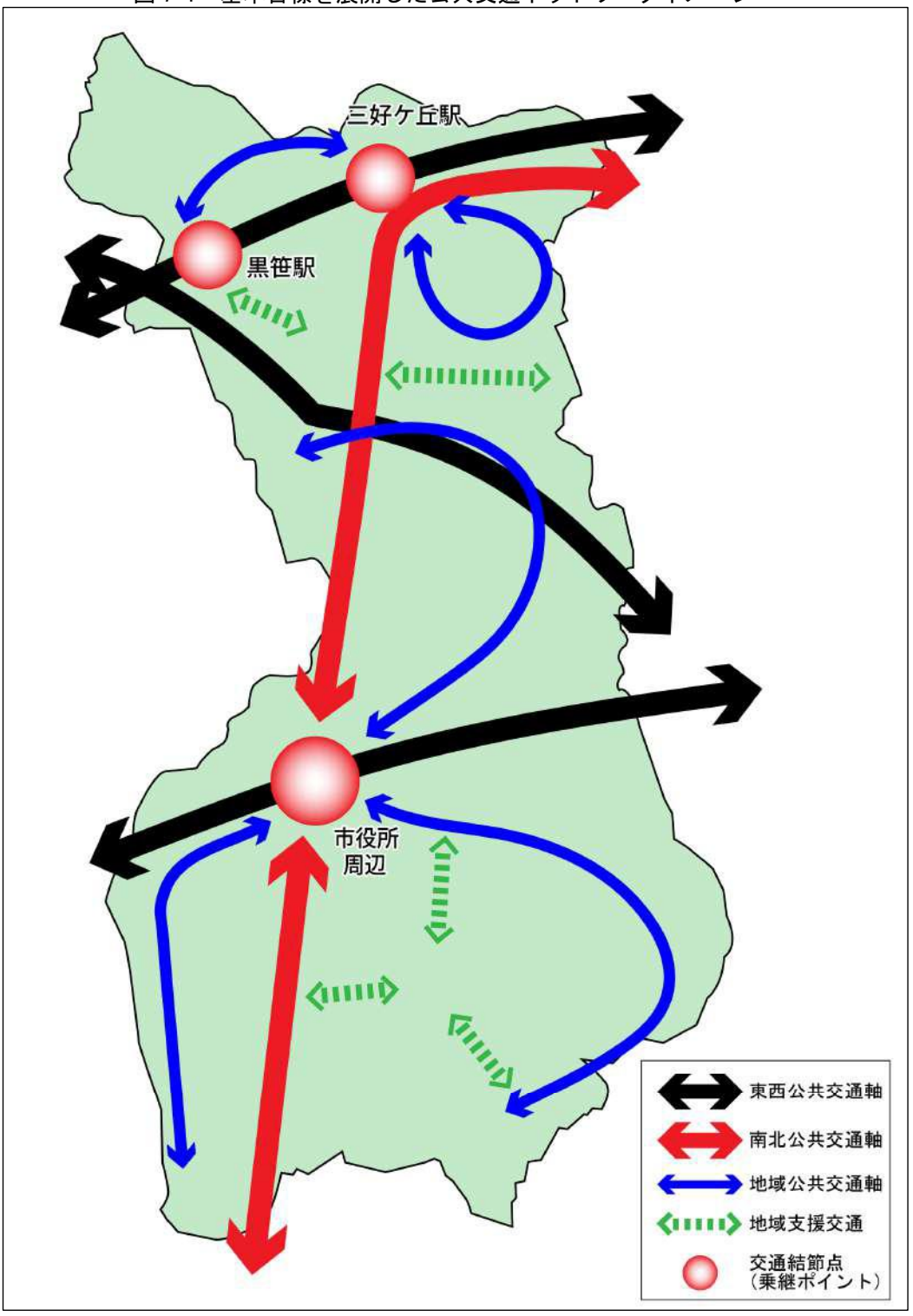


表 7-1　公共交通の機能分類とサービス確保の考え方

種類	路線機能	サービス確保の考え方	運営	料金体系	該当する路線
東西公共交通軸	名古屋市及び豊田市などの東西方向を結ぶ都市間移動ニーズに対応する鉄道とバス路線	・移動ニーズに応じた現行サービス水準を確保 ・交通事業者が主体的に運行	交通事業者	距離制運賃	名鉄豊田線 高速バス (名鉄バス･JR東海バス) 名鉄バス星ヶ丘豊田線 名鉄バスイオン赤池線
南北公共交通軸	南北方向を結ぶ、広域的な移動ニーズに対応する各種バス路線	・移動ニーズに応じた現行サービス水準を確保 ・愛教大線は交通事業者が、さんさんバスはみよし市が主体的に運行	交通事業者 みよし市	距離制運賃 均一運賃	名鉄バス愛教大線 さんさんバス
地域公共交通軸	市内の地域を連携し、市域内の移動利便性を向上させ、本市の移動の核となるバス路線 交通結節点では、他の公共交通との接続に配慮するとともに、必要に応じ他市町と連携する路線	・移動ニーズに応じた現行サービス水準の向上 ・上記公共交通や、市域内バス同士の乗継を考慮したダイヤ設定 ・みよし市が主体的に運行	みよし市	均一運賃	さんさんバス
地域支援交通	人口密度の高い市街地と駅前拠点を結び、上記公共交通軸の補完的な機能を担うバス路線	・地域の移動ニーズに応じたサービス水準を確保 ・交通事業者が主体的に運行（市と連携）	交通事業者	均一運賃	三好ヶ丘ループバス
地域支援交通	地域の移動ニーズに対応し、地域公共交通軸と乗り換えることに重点を置いた交通システム	・地域の移動ニーズに応じたサービス水準を確保 ・みよし市が主体的に運行	みよし市	均一運賃 (さんさんバスと連携)	乗合タクシー
個別輸送	個別の移動ニーズに対応し、上記公共交通だけではカバーできない移動ニーズに対応	・移動ニーズに応じたサービス水準を確保 ・交通事業者が主体的に運行	交通事業者	対距離時間制運賃	一般タクシー

大量輸送 ⇔ 個別輸送

図7-2　交通手段の役割の整理

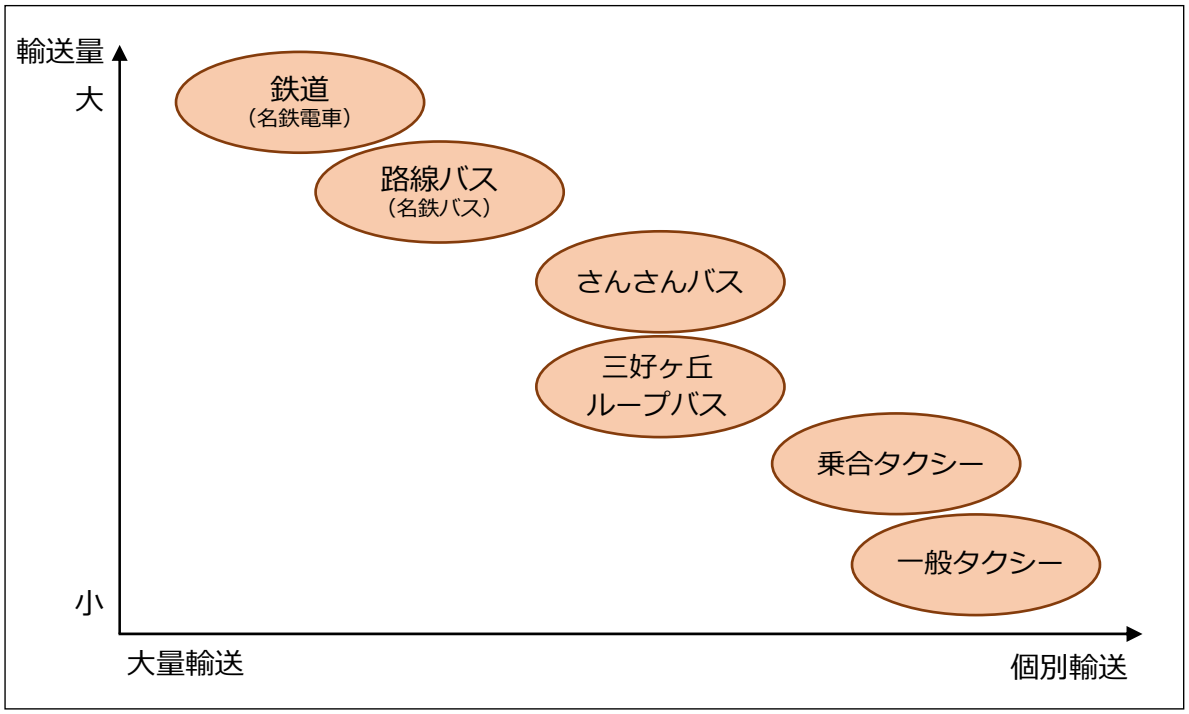
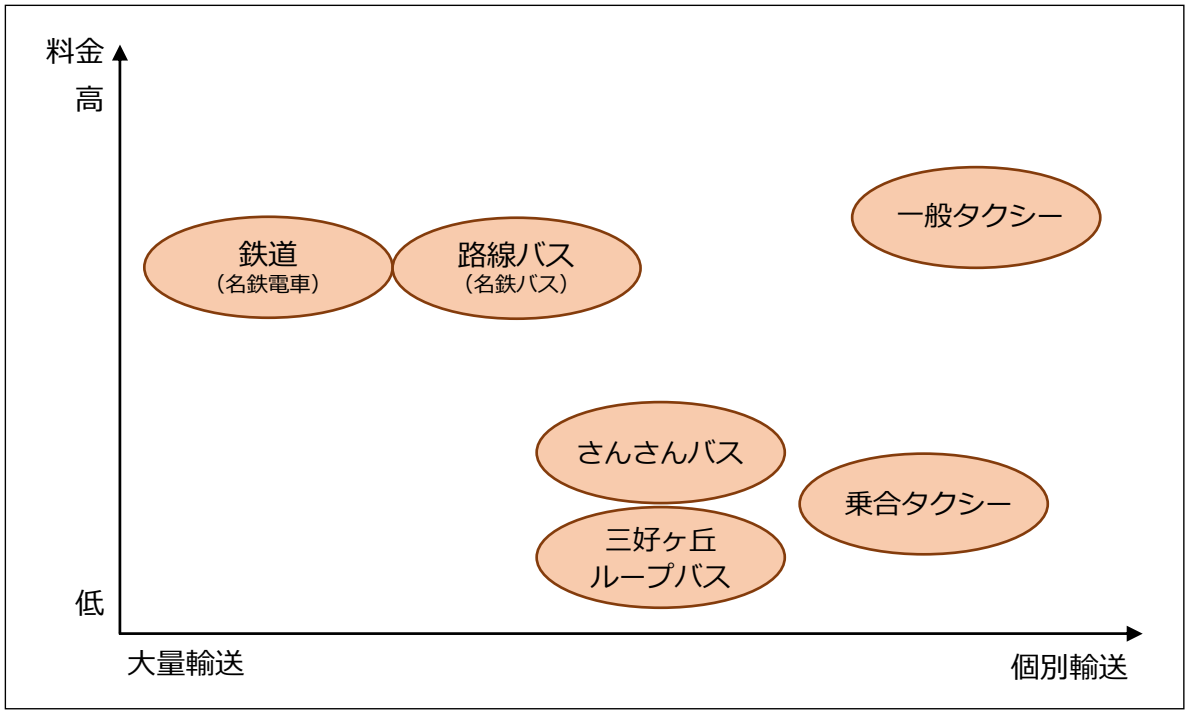


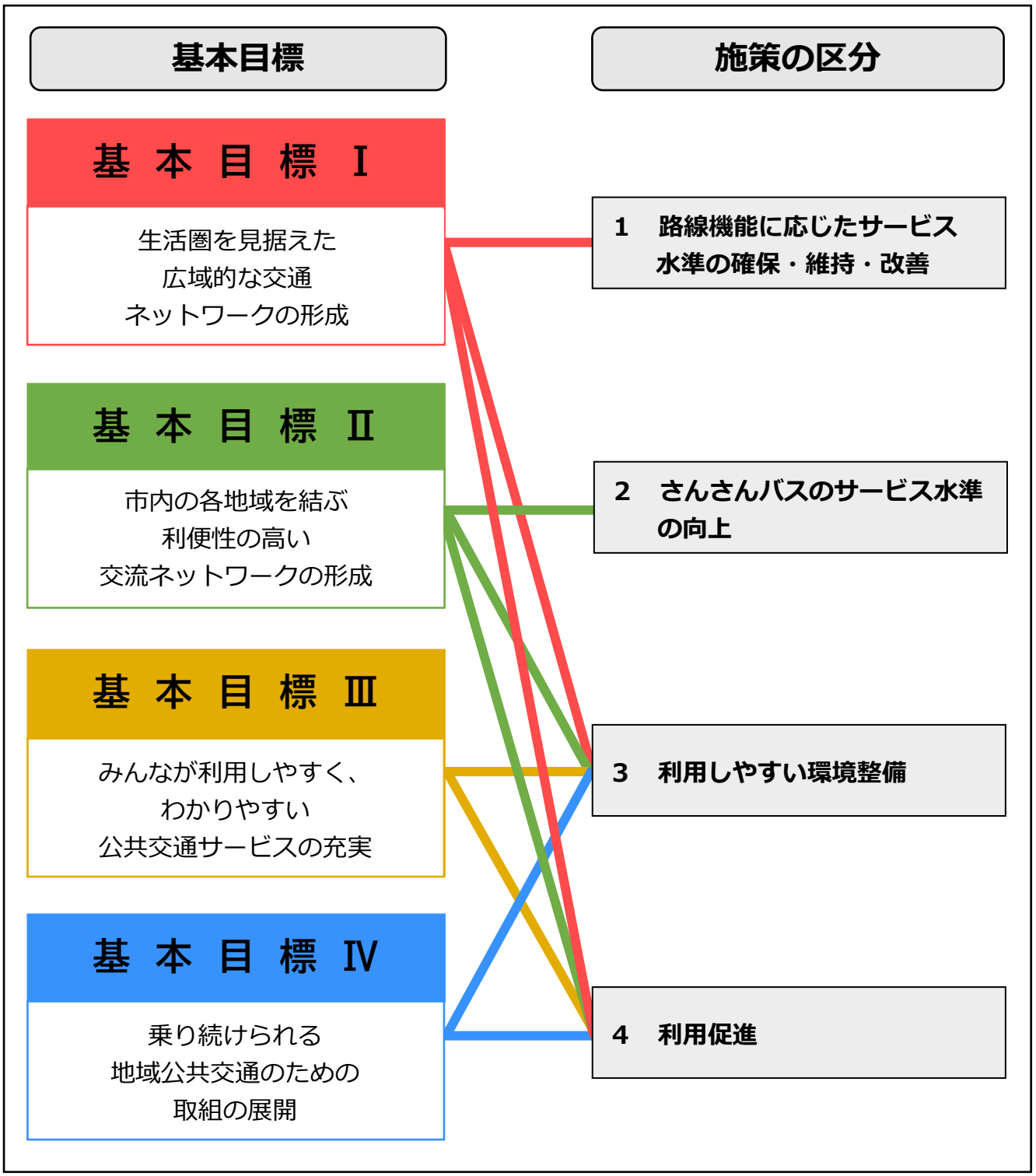
図7-3　交通手段の料金体系の整理



（2）基本目標と施策の展開

基本目標を達成するために実施する施策の展開について、基本目標との関連を整理します。

図7-4　基本目標と施策展開の関連



（3）具体的施策と個別事業の内容（公共交通の維持・活性化）

1）路線機能に応じたサービス水準の確保・維持・改善

広域的な公共交通ネットワークの形成に向け、東西公共交通軸や南北公共交通軸について、今後も引き続き存続させるため、関係する路線の存続・維持に向けた取組を進めます。

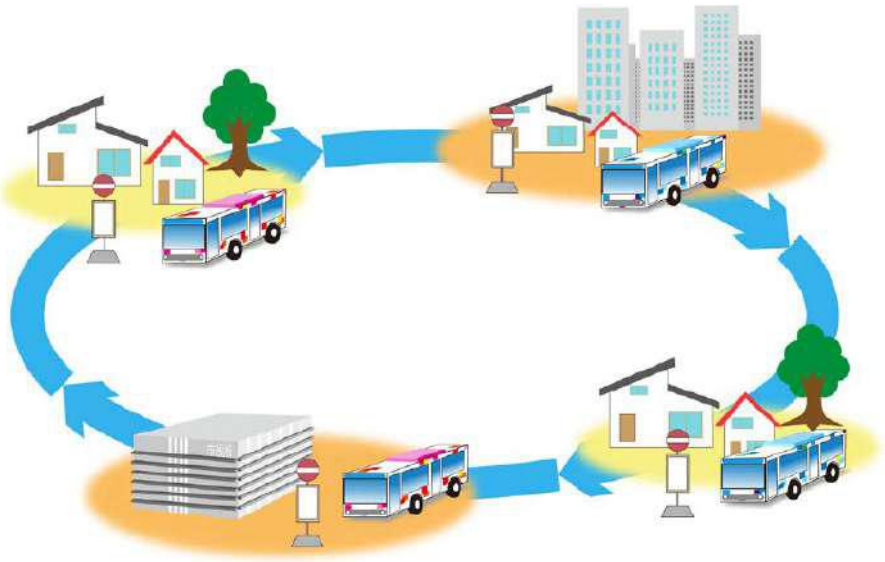
また、広域ネットワークに接続するための、公共交通軸であるさんさんバスの改善にむけた取組を進めます。

取組の視点	取組の方向性
▼みよし市の東西を結ぶ公共交通の運行水準を確保	● 名古屋市や豊田市方向の広域的な交通需要に対応するため、名鉄豊田線、高速バス（名鉄バス・ＪＲ東海バス）、名鉄バス星ヶ丘豊田線及びイオン赤池線を東西方向の公共交通軸とします ● 交通事業者が主体となり、需要に応じた運行サービスを確保、継続します
▼みよし市の南北を結ぶ公共交通をネットワーク化	● 豊田厚生病院や知立市方向の市内外交通需要に対応するため、名鉄バス愛教大線及びさんさんバス（一部路線）を南北方向の公共交通軸とします ● さんさんバスは、みよし市の都市中心拠点と市外へ連絡するための駅前拠点へと結ぶ路線とします
▼みよし市内の人とまち(都市)を結ぶ公共交通の利便性の向上	● さんさんバスは、現行の市域北端と南端を結ぶ長大路線を見直します ● おかよし・きたよし・なかよし・みなよしの各地域の住宅地と主要集客施設を経由しつつ、都市中心拠点を結ぶ路線に再編します
▼地域の移動ニーズに対応した交通の確保	● 三好ヶ丘ループバスは、人口密度の高い三好ヶ丘地区の朝夕の交通需要に対応し、運行を継続します ● 乗合タクシーは、バス交通を補完する機能を持ち、行政や運行事業者、地域住民との協議を重ねながら、きめ細かなサービスを展開します

計画期間中の具体的施策と個別事業の内容では、持続可能な開発目標（SDGs）のゴールやターゲットとの関連付けを行い、SDGs のアイコンを表記しています。

＜具体的な事業内容＞

事業内容	実施主体
東西公共交通軸機能の維持（名鉄豊田線、高速バス(名鉄バス･ＪＲ東海バス)、名鉄バス星ヶ丘豊田線、イオン赤池線）	交通事業者
南北公共交通軸機能の維持（名鉄バス愛教大線）	交通事業者
南北公共交通軸･地域公共交通軸の改善（さんさんバス）	みよし市･交通事業者
地域公共交通軸の維持（三好ヶ丘ループバス）	交通事業者
地域支援交通の維持（乗合タクシー）	みよし市･地域 交通事業者
個別輸送の維持（一般タクシー）	交通事業者



2)さんさんバスのサービス水準の向上

上位関連計画や利用実態に即した、市内の各地域を結ぶ利便性の高い交流ネットワークの形成に向け、核となるさんさんバスの路線再編やダイヤの見直しに向けた取組を進めます。

取組の視点	取組の方向性
▼みよし市内の人とまち(都市)を結ぶ公共交通の利便性の向上	● バス運行の定時性を確保するため、長大路線を見直します ● おかよし・きたよし・なかよし・みなよしの各地域の住宅地と主要集客施設を経由しつつ、都市中心拠点を結ぶ路線に再編します

<具体的な事業内容>

事業内容	実施主体
さんさんバスの路線再編・サービス水準の向上	みよし市・交通事業者
利用実態調査の実施	みよし市・交通事業者

3)利用しやすい環境整備

市民や来訪者などに、わかりやすいバス運行情報や案内を提供するとともに、利用しやすいバス停の環境整備に向けた取組を進めます。

取組の視点	取組の方向性
▼乗継しやすい環境づくりやわかりやすい案内表示の推進	● 鉄道とバス、バスとバスを乗り継ぐことができる場所を交通結節点*として位置づけ、乗り継ぐための環境を整えます ● さんさんバスで、乗った系統と別の系統の路線に乗り継ぐことのできる指定されたバス停を、乗継ポイントとして位置づけます ● 広域的な公共交通とみよし市内の公共交通の乗継利便性を確保します ● 運行情報について ICT*等を活用することで、わかりやすい情報提供を行います ● 行き先や乗継の案内を充実させます

＜具体的な事業内容＞

事業内容	実施主体
交通結節点（駅前広場）の整備	みよし市
駐輪場の整備	みよし市
バス停までの道路環境（歩道、横断歩道、信号）の整備	みよし市・交通事業者 道路管理者・警察
待合環境の整備	市民・みよし市 交通事業者・道路管理者
乗継ポイントでの情報表示	みよし市・交通事業者
バスロケーションシステム*の活用	みよし市・交通事業者
GTFS*の活用	みよし市・交通事業者

＊交通結節点：複数の交通機関の結節（乗換）場所のこと。歩道や駐輪場があるなど利用しやすい施設であることや、乗継がスムーズに行えること、安全で安心して待てる空間であることなどが求められる。

＊ICT：Information and Communication Technology（情報通信技術）の略称。通信技術を活用したコミュニケーションを指し、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスの総称のこと。

＊バスロケーションシステム：インターネットを利用してバスが現在走っている位置を知ることができるシステムのこと。

＊GTFS：General Transit Feed Specification の略称。公共交通機関の時刻表や地理的情報を公開するために標準化されたデータ形式のこと。

4)利用促進

市民が地域の公共交通に対して親しみを持ち、利用したくなる楽しく快適な環境づくりを進めていくため、地域・行政・運行事業者など、地域公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働した利用促進にむけた取組を進めます。

取組の視点	取組の方向性
▼公共交通を利用したくなる、楽しく快適な環境づくりの推進	● 利用者目線によるわかりやすい情報・案内を提供します ● 公共交通を利用したくなる施策を展開します ● 公共交通に対する地域の意識と愛着を高める施策を展開します
▼公共交通を利用できる環境の確保・維持	● 市民等の輸送を担う人材を確保するための取組を実施します

<具体的な事業内容>

①公共交通の利用を促進させる施策

実施内容	実施主体	取組状況	取組のねらい
さんさんバス定期券の販売	みよし市 交通事業者	新規取組	・新規利用者の獲得 ・既存利用者の利用頻度の増加
キャッシュレス決済の導入	みよし市 交通事業者	新規取組	
障がい者の鉄道やバス・タクシーでの割引運賃、タクシー料金助成制度	みよし市 交通事業者	既存の取組の改善	
サイクル＆ライド*の促進	市民 みよし市	既存の取組の改善	
公共交通と連携したハイキング･ウォーキングの開催、参加	市民・地域 交通事業者	新規取組	
市イベント時のバス無料化	みよし市 交通事業者	新規取組	
各種イベント時の利用促進キャンペーン	みよし市 交通事業者	新規取組	
ユニバーサルデザインタクシー*の導入	みよし市 交通事業者	既存の取組の改善	
低公害車やノンステップバス車両の導入	みよし市 交通事業者	既存の取組の改善	
次世代バス（水素燃料車等）の導入に向けた検討	みよし市 交通事業者	新規取組	
グリーンスローモビリティ*等の導入に向けた検討	みよし市 交通事業者	新規取組	

＊サイクル＆ライド：自転車でバス停や駅まで移動し、バスや電車に乗り換えるシステムのこと。
＊ユニバーサルデザインタクシー：誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両"であり、誰もが普通に使える一般のタクシーのこと。
＊グリーンスローモビリティ：電気を動力として、時速 20km 未満で公道を走ることが可能な 4 人乗り以上の乗り物のこと。

＜事業事例＞

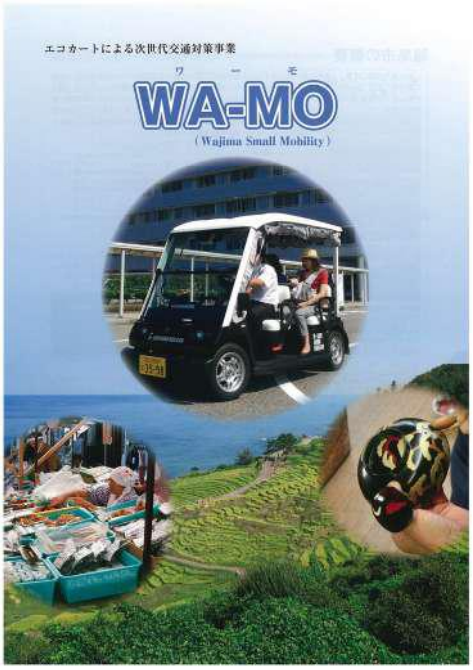
【公共交通に親しむイベントの開催（長崎県佐世保市）】

・イベント実施に合わせた公共交通利用促進キャンペーンを展開
・複数事業者の共通１日乗車券を販売
・トレインシミュレーターや切符販売体験、こども制服試着体験、バス運転席体験、バス営業所見学など、公共交通に関する各種体験イベントを実施

資料：佐世保市 Web サイト

【グリーンスローモビリティの調査走行（輪島市商工会議所）】

・移動手段を持たない高齢者の生活の足の確保、点在する観光スポットを回遊する手段の確保といった課題を解決するための調査
・４人乗りまたは７人乗りのゴルフカートを使用し、一部区間ではカートが走る動線を公道に敷設する形式の自動運転も実施



資料：輪島市商工会議所

②地域のマイバス意識*と愛着を高める施策

実施内容	実施主体	取組状況	取組のねらい
公共交通を考えるワークショップの開催、参加	市民 みよし市	既存の取組の改善	公共交通を支え育む意識の醸成
バスの愛称やデザインの募集、応募	市民 みよし市	新規取組	
利用者目線のバスマップ作成（総合交通マップ・多言語対応・観光ルートマップ等）	市民 みよし市	新規取組	
マイ時刻表（モデルダイヤ）の作成	市民 みよし市	新規取組	
乗り方教室の実施、参加	市民・地域 みよし市 交通事業者 警察	新規取組	
高齢者交通安全サポーター*の周知、 ももカード*の周知	市民 みよし市 警察	新規取組	
バス車内への広告掲載	みよし市・地域 交通事業者	既存の取組の改善	

＜事業事例＞

【小学生を対象としたバスの乗り方教室（知多乗合）】

・バスの乗り方教室の開催を小学校に呼びかけ、希望校において実施

資料：東海市地域公共交通会議資料

＊マイバス意識：地域を走るバスは、地域で守り育てていくという意識のこと。

＊高齢者交通安全サポーター：運転経歴証明書又はももカードを代金支払時に提示することで優遇措置を受けられる制度を導入する企業（店舗）のこと。

＊ももカード：街頭で模範行為をした場合の他に、交通安全教室や交通安全ボランティア活動等に参加した高齢者に警察署から配布されるカードのこと。

【車内モニターによる情報提供（都営交通局）】

・バス運転席後方に設置したモニターで、
バス停案内やバス停周辺の見どころ等を紹介

・都営交通ならではの観光スポットや、鉄道の運行情報、
天気予報、ニュースなどの多彩な情報を提供

資料：都営交通局

③市民等の輸送を担う人材の確保

実施内容	実施主体	取組状況	取組のねらい
将来の担い手確保に向けた運転手への就職・転職 PR の実施	みよし市・国県・交通事業者	既存の取組の改善	将来に渡る運転手の担い手確保

＜事業事例＞

【バス・トラック運転・乗車体験会（愛知運輸支局）】

・自動車運送事業における若者や女性の活躍を
推進し、併せて就業への関心を高めることを目
的として、運転・乗車体験会を開催

・運転体験の他、現役の若手・女性運転士との
座談会を用意

資料：中部運輸局愛知運輸支局

(4)事業を実施するスケジュールと実施主体の整理

本計画で実施する各事業の実施スケジュールと、その実施主体について一覧で整理します。

表 7-2　事業の実施スケジュールと実施主体（アクションプラン）

□事業実施準備・検討　■事業見直し等　■事業実施

基本目標	施策の区分		事業内容	令和２年度（2020年） １年目	令和３年度（2021年） ２年目	令和４年度（2022年） ３年目	令和５年度（2023年） ４年目	令和６年度（2024年） ５年目	実施主体
基本目標Ⅰ	1 路線機能に応じたサービス水準の確保・維持・改善		1 東西公共交通軸機能の維持（名鉄豊田線、高速バス(名鉄バス・JR東海バス)、名鉄バス星ヶ丘豊田線、イオン赤池線）	■	■	■	■	■	交通事業者
			2 南北公共交通軸機能の維持（名鉄バス愛教大線）	■	■	■	■	■	交通事業者
			3 南北公共交通軸・地域公共交通軸の改善（さんさんバス）	□	□	■	■	■	みよし市・交通事業者
			4 地域公共交通軸の維持（三好ヶ丘ループバス）	■	■	■	■	■	交通事業者
			5 地域支援交通の維持（乗合タクシー）	■	■	■	■	■	みよし市・地域*・交通事業者
			6 個別輸送の維持（一般タクシー）	■	■	■	■	■	交通事業者
基本目標Ⅱ	2 さんさんバスのサービス水準の向上		7 さんさんバスの路線再編・サービス水準の向上	□	□	■	■	■	みよし市・交通事業者
			8 利用実態調査の実施			■			みよし市・交通事業者
基本目標Ⅰ～Ⅳ	3 利用しやすい環境整備		9 交通結節点（駅前広場）の整備	■					みよし市
			10 駐輪場の整備	■					みよし市
			11 バス停までの道路環境（歩道・横断歩道・信号）の整備	■	■	■	■	■	みよし市・交通事業者・道路管理者・警察
			12 待合環境の整備	□	□	□ 整い次第実施	□	□	市民・みよし市・交通事業者・道路管理者
			13 乗継ポイントでの情報表示	■	■	■	■	■	みよし市・交通事業者
			14 バスロケーションシステムの活用	■	■	■	■	■	みよし市・交通事業者
			15 GTFSの活用	■	■	■	■	■	みよし市・交通事業者
	4 利用促進	①公共交通の利用を促進させる施策	16 さんさんバス定期券の販売		□	■	■	■	みよし市・交通事業者
			17 キャッシュレス決済の導入	□	□	□ 整い次第実施	□	□	みよし市・交通事業者
			18 障がい者の鉄道やバス・タクシーでの割引運賃、タクシー料金助成制度	■	■	■	■	■	みよし市・交通事業者
			19 サイクル＆ライドの促進	■	■	■	■	■	市民・みよし市
			20 公共交通と連携したハイキング・ウォーキングの開催、参加				□	■	市民・地域・交通事業者
			21 市イベント時のバス無料化	□	■	■	■	■	みよし市・交通事業者
			22 各種イベント時の利用促進キャンペーン	■	■	■	■	■	みよし市・交通事業者
			23 ユニバーサルデザインタクシーの導入	■	■	■	■	■	みよし市・交通事業者
			24 低公害車やノンステップバス車両の導入	■	■	■ 車両更新時に実施	■	■	みよし市・交通事業者
			25 次世代バス（水素燃料車等）の導入に向けた検討			□ 整い次第実施	□	□	みよし市・交通事業者
			26 グリーンスローモビリティ等の導入に向けた検討			□ 整い次第実施	□	□	みよし市・交通事業者
		②地域のマイバス意識と愛着を高める施策	27 公共交通を考えるワークショップの開催、参加	■	■	■ 年１回程度	■	■	市民・みよし市
			28 バスの愛称やデザインの募集、応募	□	■	■	■	■	市民・みよし市
			29 利用者目線のバスマップ作成(総合交通マップ・多言語対応・観光ルートマップ等)	□	□	□ 整い次第実施	□	□	市民・みよし市
			30 マイ時刻表（モデルダイヤ）の作成		□	□	□ 整い次第実施	□	市民・みよし市
			31 乗り方教室の実施、参加	■	■	■	■	■	市民・地域・みよし市・交通事業者・警察
			32 高齢者交通安全サポーターの周知、ももカード*の周知	■	■	■	■	■	市民・みよし市・警察
			33 バス車内への広告掲載	■	■	■	■	■	みよし市・地域・交通事業者
		③市民等の輸送を担う人材の確保	34 将来の担い手確保に向けた運転手への就職・転職PRの実施	■	■	■	■	■	みよし市・国・県・交通事業者
	評価・推進体制		35 みよし市地域公共交通会議（会議の開催、計画・事業の評価等）	■	■	■	■	■	みよし市・地域・交通事業者等
			36 尾三地区*広域公共交通推進協議会（協議会の開催、情報の共有等）	■	■	■	■	■	尾三地区市町

＊「地域」には地域住民をはじめ、地域の各種団体、企業、事業者を含んでいます。
＊尾三地区：みよし市、日進市、東郷町、豊明市、長久手市からなる地区のこと。

基本目標を達成するために展開する事業の方向性と実施する施策の関係について、一覧で整理します。

表 7-3　基本目標に沿って展開する事業の方向性と実施する施策の関係

基本目標	**関連する事業内容**（P87の事業内容の番号）
＜基本目標Ⅰ＞生活圏を見据えた広域的な交通ネットワークの形成	
名鉄豊田線、高速バス（名鉄バス・JR東海バス）、名鉄バス星ヶ丘豊田線及びイオン赤池線を東西方向の公共交通軸として位置付け、サービス水準を維持します。	1
名鉄バス愛教大線及びコミュニティバスを含めた各種バス交通を南北方向の公共交通軸として位置付け、サービス水準を維持します。	2　3　7
広域的な交通ネットワークを形成するとともに、公共交通軸上の交通結節点においては、快適に公共交通が利用できる乗継環境を創出します。	9　10　11　12　13　14　15
＜基本目標Ⅱ＞市内の各地域を結ぶ利便性の高い交流ネットワークの形成	
各種都市機能が集積する都市中心拠点を核として、駅前拠点など各拠点間の連携・交流を促進する路線を配置します。	3　7
鉄道駅周辺の高密度な住居系市街地においては、鉄道駅とのアクセス利便性を確保します。	3　4　5　6　7　8
みなよし地域及びなかよし地域に分布している居住地においては、通勤・通学に加え、買い物や通院などの生活需要に応じた、きめ細やかな交通サービスを展開します。	3　5　6　7　8
長大路線で遅延が発生しやすい状況にあるさんさんバスについては、生活圏域を踏まえた路線の短縮化により、定時性の確保や便数の増加など、サービス水準の向上を図ります。	7　8
バス停周辺に自転車をとめてバスに乗り換えるサイクル＆ライドを促進するため、主要なバス停周辺では駐輪場の整備を進めます。	9　10　13　19
交通結節点においては、バス路線相互の接続を確保し、利便性の高い域内交流ネットワークを形成するとともに、広域的なネットワークにも円滑に接続できる環境を整備します。	1　2　3　4　9　11　12　13　14　15
＜基本目標Ⅲ＞みんなが利用しやすく、わかりやすい公共交通サービスの充実	
情報案内版やインターネット等の各種媒体を使用したわかりやすい情報（ルート・バス停・運行状況等）の提供を継続するとともに、現在のバス停までの距離を維持することで、バス停まで徒歩でのアクセスを考慮し、交通サービスの維持・提供を図ります。	11　12　13　14　15
運転免許を返納した高齢者等に対しては、閉じこもりを防ぎ、外出機会を失わないための施策を展開するとともに、増加が予測される外国人に対しても、情報案内の多言語化を行うなど、利用しやすい環境整備を進めていきます。	16　17　18　21　22　23　24　26　27　29　30　31　32
ICTを活用した情報案内などの取組を行うとともに、スマートシティに対応したサービス提供の取組の検討を進めていきます。	14　15　17　25　26
交通結節点においては、鉄道とバス、バス相互の乗継環境の改善等、乗継に係る不安や不満の解消に向けた、サービスの改善を行います。	9　10　11　12　13　14　15
＜基本目標Ⅳ＞乗り続けられる地域公共交通のための取組の展開	
この先、公共交通が市民の日常生活に馴染み、誰もが公共交通を利用できるよう、市民や地域が愛着を持って公共交通を支え続けていくための取組を推進します。そのため、さまざまな主体が連携・協働した取組を展開していきます。	12　20　27　28　29　30　31　32　33　34　35　36
交通事業者と一体となり、地域公共交通のサービスの拡充や改善を行うとともに、持続可能な地域公共交通を確保するため、効率性や生産性の視点を考慮した取組を進めます。	22　27　33　35　36
これからの地域公共交通の確保に向けては、交通事業者やみよし市だけではなく、市民や各種団体等、地域公共交通に関わる全ての関係者が対等な立場で連携し、協働による取組を推進・継続します。	1～36

（5）地域（組織）と協働した取組

市民をはじめとする地域の役割は、地域公共交通に関わる当事者としての意識を持つこと、そして行政や交通事業者などの関係者と関わりを持っていくことです。これら全ての関係者が一体となり、公共交通の確保・維持・改善に向けて取組を行う必要があります。

こうした市民や地域との協働による取組は、マイバス意識を高めるとともに、利用の促進にもつながります。一人一人の取組や地域での取組を進めることで、「私たちの地域の交通」へと展開していくことを、これからのステップとしてとらえ、市民や地域が自ら考え、行動へと移していくこととします。

＜取組事例＞

【萩原町連区交通協議会（愛知県一宮市）】

・約 15 社からバス運行に対する協賛を受け、地域住民と企業が一体となってバスを支える活動を展開

・ニコニコふれあいバス記念感謝デーを毎年開催し、情報提供による利用を啓発する活動を実施

・バス路線沿線の史跡を訪ねるツアーを実施

資料：平成 29 年度あいちエコモビリティライフ推進表彰資料

【内海・山海まちづくり協議会「絆の会」（愛知県南知多町）】

・住民にとって利用しやすい公共交通にむけた取組を展開

・コミュニティバス「海っ子バス」の利用者ヒアリング調査を実施

・バス停の待合所やベンチを作製、バス停の移動も担当

・運行事業者と連携し、バスの乗り方教室を実施するとともに、海っ子バスでの町内見学ツアーを実施

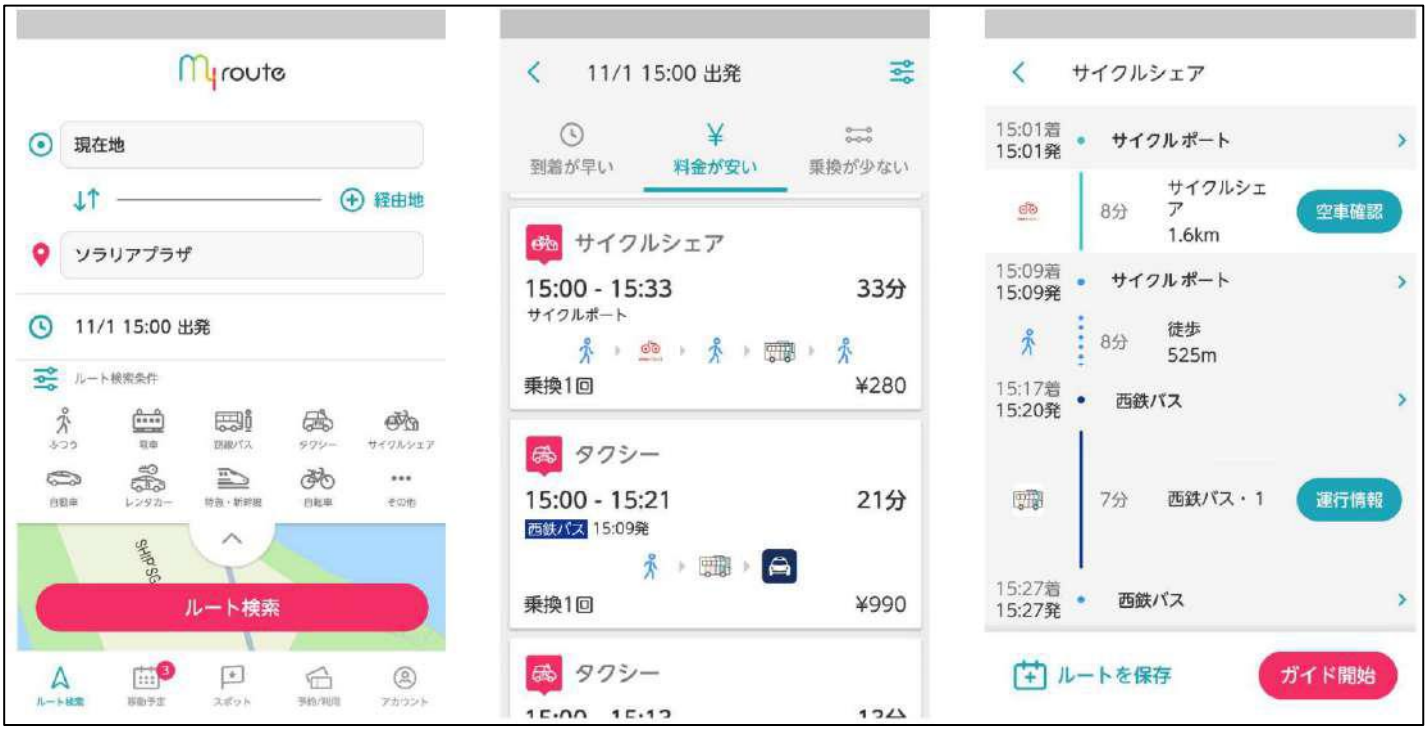
資料：平成 25 年度あいちエコモビリティライフ推進表彰資料

（6）中長期的な視点に対応した事業の展望

自動車産業や IT 産業における技術革新により、公共交通に使用される新しい技術を搭載した車両の開発や、ICT*を活用した MaaS*の実現に向けた動きの中で、公共交通の利用環境が大きく変化しようとしています。また、まちづくりの分野においても、ICT を活用することが注目されており、スマートシティ*の実現に向けた取組が進められており、新しい技術を生活に取り入れ、豊かな暮らしを実現しようとする動きが広がっています。

そうした中、本市の公共交通においても ICT を活用した情報提供に取り組むことや、自動運転等の新しい技術の導入を積極的に検討していくため、計画期間を越えて、継続的に検討していくこととします。こうした事業については、社会情勢などを考慮しながら、具体的な実施事業の内容を検討するものとします。

図 7-5　MaaS の実現に向けた取組事例



資料：西日本鉄道

＊ICT：Information and Communication Technology（情報通信技術）の略称。通信技術を活用したコミュニケーションを指し、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスの総称のこと。

＊MaaS：Mobility as a Service の略称。情報通信技術を活用することで、自家用車以外の全ての交通手段による移動を、１つのサービスとして捉え、途切れなく最適化した移動サービスを提供すること。

＊スマートシティ：先端技術を用いて、基礎インフラと生活インフラのサービスを効率的に管理・運営し、環境に配慮しながら、人々の生活の質を高め、継続的な経済発展を目的とした新しい都市のこと。

第８章 計画を評価するサイクルと指標の整理

(1)計画の評価・検証の考え方とそのサイクル

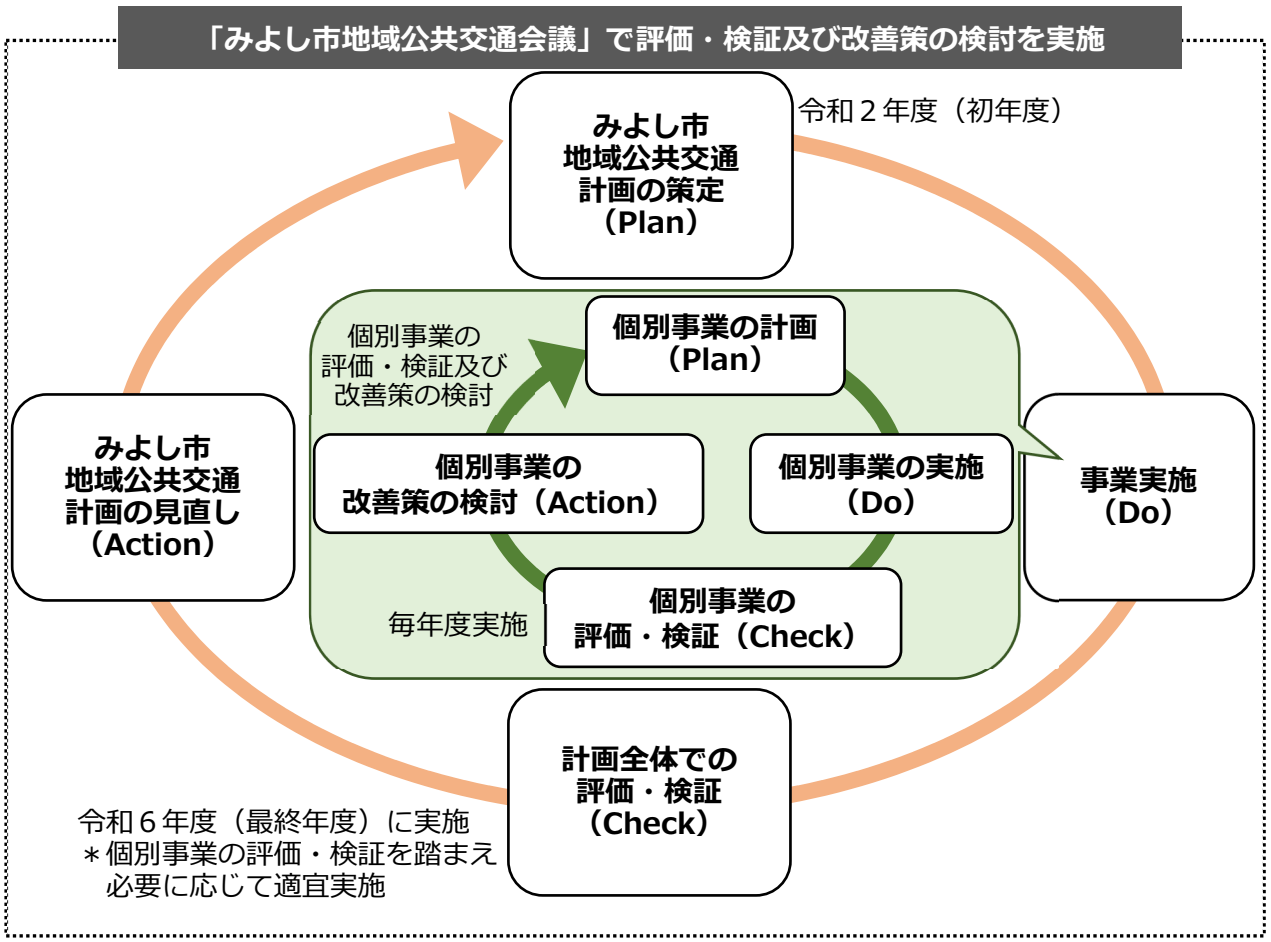
本計画（Plan）で掲げた事業を計画的に実行し、設定した目標を達成するため、事業の実施（Do）、結果の成果を評価し（Check）、改善策の検討・計画の見直し（Action）、さらに次の計画（Plan）へとつなげるＰＤＣＡサイクルを実行します。

また、実施した事業の効果や影響を総合的に捉え、目標の達成状況を評価・検証することで、計画期間最終年度にみよし市地域公共交通計画の見直しを行うこととします。

＜評価・検証の考え方＞

・個別事業については、毎年度、各実施主体が実施状況等を自己評価・検証するとともに、みよし市地域公共交通会議で進捗管理を行い、必要に応じて改善策の検討を実施します。
・計画全体としては、計画期間の最終年度にみよし市地域公共交通会議にて評価と検証を行い、改善策を検討します。
・本計画の目標年度である令和６年度を最終年度として、みよし市地域公共交通会議にてみよし市地域公共交通計画の見直しを実施します。

図 8-1　計画の評価・検証の流れ



(2)評価にかかる基準値と評価を行う時期

1)毎年度の評価

<評価の対象>

・評価は、表 7-2（P.87）に示した事業内容を対象とします。

<評価の方法>

・評価の実施主体は、表 7-2（P.87）に示した事業項目の実施主体とします。
・表 7-2（P.87）のうち、「１　路線機能に応じたサービス水準の確保・維持・改善」に係る事業については、以下（表 8-1）に示す値を評価基準として、達成状況を把握します。
・その他の事業については、事業の実施状況について評価を行います。

<評価の時期>

・表 7-2（P.87）に示した個別事業の評価は、計画期間中（令和２年度～令和６年度）の毎年度実施することとします。

表 8-1　路線単位での目標指標・目標値

【公共交通のめざす姿】の目標指標のうち「市内公共交通全体の利用者数の増加(P73)**」の内訳**

路線名		**目標値**	現況値（平成 30 年度）
東西公共交通軸	名鉄豊田線	各路線とも **現況値以上** （令和６年度には、これら全ての合計値が 317 万人になることを目標とします。）	2,427,861 人
	名鉄バス星ヶ丘豊田線		264,627 人
	名鉄バスイオン赤池線		10,703 人
南北公共交通軸	名鉄バス愛教大線		34,200 人
南北公共交通軸 地域公共交通軸	さんさんバス		277,342 人
地域公共交通軸 地域支援交通	三好ヶ丘ループバス		29,584 人
地域支援交通	乗合タクシー		1,708 人
個別輸送	一般タクシー		85,407 人
			3,131,432 人

＊鉄道の年間利用者数は、名鉄豊田線の市内の２駅（三好ケ丘駅、黒笹駅）の年間乗車客数の合計値。
＊名鉄バス星ヶ丘豊田線の利用者数は、星ヶ丘豊田線全体の年間利用者数に対し、乗降調査で得られたみよし市内のバス停での利用者比率（22.2%）を乗じて算出した値。
＊名鉄バスイオン赤池線及び愛教大線の利用者数はみよし市内のバス停での年間利用者数。
＊一般タクシーはみよし市内の営業所での輸送実績に基づく利用者数。

2)計画全体の評価

＜評価の対象＞

・評価の対象は、令和６年度における表 8-2 に示す目標指標とします。

＜評価の方法＞

・評価の実施主体は、みよし市地域公共交通会議とします。

・表 8-2 に示した公共交通のめざす姿及び基本目標別の目標指標について、その達成状況を評価・分析します。

＜評価の時期＞

・評価の時期については、本計画の目標年度である令和６年度中とし、本計画の見直しを行います。

表 8-2　計画の目標で設定した全体及び基本目標別の目標指標

公共交通のめざす姿及び基本目標	目標指標
【公共交通のめざす姿】 「人とまちをつなぐ　快適交流都市　みよし」	・市内公共交通全体の利用者数の増加 ・市内公共交通全体の不満割合の減少
【基本目標Ⅰ】 生活圏を見据えた広域的な 交通ネットワークの形成	・名鉄豊田線の利用者数の増加 ・名鉄バスの利用者数の増加
【基本目標Ⅱ】 市内の各地域を結ぶ利便性の高い 交流ネットワークの形成	・さんさんバスの利用者数の増加
【基本目標Ⅲ】 みんなが利用しやすく、わかりやすい 公共交通サービスの充実	・案内や情報に関する不満割合の減少
【基本目標Ⅳ】 乗り続けられる地域公共交通のための 取組の展開	・市民を対象とした乗り方教室の実施状況

※目標指標の具体的な目標基準値は、P.73、74 のとおり。

資料編

(1)みよし市地域公共交通会議要綱

平成 30 年３月２日

（趣旨）

第１条　この要綱は、みよし市附属機関の設置に関する条例（平成 21 年三好町条例第２号。(以下「条例」という。）第３条の規定に基づき、みよし市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）の運営に関し、必要な事項を定める。

（所掌事務）

第２条　交通会議は、次に掲げる事項について調査及び審議するものとする。

(1)　道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域需要に応じた市民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。

(2)　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）の規定に基づき、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関すること。

(3)　みよし市の公共交通施策の推進に関すること。

(4)　前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第３条　委員は、条例別表みよし市地域公共交通会議の項に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

２　委員の任期は、委嘱された日の属する年度の翌々年度末とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

３　公職をもって委嘱された委員は、その公職を離れたときは、当該委員を辞したものとみなす。

４　委員は、再任されることができる。

（会長）

第４条　交通会議に会長及び副会長を置く。

２　会長は、委員の互選によってこれを定め、副会長は委員の中から会長が指名する。

３　会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

４　副会長は会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、その職務を代行する。

（会議）

第５条　交通会議は、会長が招集し、会長がその会議の議長となる。

２　交通会議は、委員の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。

３　交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

４　会長が必要と認めたときは、委員以外の関係者に会議への出席を求め、意見を聴き、又は関係資料を提出させることができる。

５　交通会議において協議が調った事項について、委員はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（事務局）

第６条　交通会議の事務局は、地域公共交通担当課に置く。

（雑則）

第７条　この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附　則

１　この要綱は平成 30 年４月１日から施行する。

２　みよし市さんさんバス利用促進審議会要綱（平成 21 年４月１日）は、廃止する。

(2)みよし市地域公共交通会議委員名簿

◎：会長、○：副会長

氏　名	団体名	役職名
◎　伊豆原　浩　二	学識経験者	元愛知工業大学客員教授　ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク理事長
○　松　本　幸　正		名城大学　教授
伊　藤　久　司		東海学園大学　教授
稲　見　恒　弘	区長会	好住区長
久　野　文　仁	民生児童委員協議会	会長
(前)野々山　勝　利		
岡　本　則　之	いきいきクラブみよし連合会	副会長
(前)鈴　木　伸　幸		
猪　飼　可　奈	子育てクラブ連絡協議会	監事
(前)角　野　知　子		
小　林　裕　之	愛知県バス協会	専務理事
(前)古　田　　寛		
吉　岡　　実	名鉄バス株式会社	運行部運行課長
(前)近　藤　博　之		取締役　運輸本部　計画部長兼計画課長
大　竹　　宏	愛知県タクシー協会豊田支部	支部長
(前)加　藤　憲　治		
山　口　直　毅	愛知つばめ交通	常務取締役
毛　利　康　浩	愛知県交通運輸産業労働組合協議会	幹事
(前)深　町　明　弘		
河　合　貴　夫	名古屋鉄道株式会社	東部支配人室　営業総務課長
上　井　久仁彦	愛知運輸支局	首席運輸企画専門官
(前)二　輪　昭　宏		
渡　邊　重　之	愛知県都市整備局交通対策課	主幹
(前)榊　原　　仁	愛知県振興部交通対策課	主幹
岩　月　康　男	愛知県豊田加茂建設事務所維持管理課	課長
宇都野　佳　也	愛知県豊田警察署交通課	課長
(前)志　水　昌　吾		
水　野　恭　幸	みよし商工会	副会長
新　谷　千　晶	特定非営利活動法人あいちNPO市民ネットワークセンター	理事長
永　井　勝　義	愛知県ITS 推進協議会	トヨタ自動車統括部　統括・ブランドマネジメント室
中　野　美　咲	学生代表	東海学園大学学生
酒　井　喜　市	みよし市	副市長
(前)鈴　木　　淳		
柴　田　　浩	みよし市都市建設部	部長
(前)岡　本　隆　広		

(3)みよし市地域公共交通会議開催状況

平成 30 年度

日　程	内　　容	
平成 30 年 5 月 22 日（火）	平成 30 年度第 1 回 みよし市地域公共交通会議	● 協議事項 (1)みよし市地域公共交通会議の位置付けについて (2)地域公共交通網形成計画の策定について ● 報告事項 (1)平成 29 年度さんさんバス実績報告について (2)平成 29 年度地域間幹線系統確保維持計画に係る事業評価について ● その他 みよし市の公共交通体系について
平成 30 年 10 月 12 日（金）	平成 30 年度第 2 回 みよし市地域公共交通会議	● 協議事項 (1)さんさんバス「乗合タクシー乗降場」の新設について (2)みよし市地域公共交通網形成計画策定のための各種ニーズ調査の内容について (3)地域の公共交通を考える住民懇談会の開催について
平成 31 年 2 月 27 日（水）	平成 30 年度第 3 回 みよし市地域公共交通会議	● 協議事項 (1)各種ニーズ調査結果について (2)地域公共交通の課題について ● 報告事項 (1)住民懇談会の開催結果について (2)地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について (3)名鉄バス星ヶ丘豊田線（東西線）の時刻表の見直しについて (4)GTFS 形式（標準的なバス情報フォーマット）の導入について (5) 2 月 1 日からのさんさんバス新時刻表及び路線図について

平成 31 年度（令和元年度）

日　程	内　　容	
令和元年 5月 24 日（金）	令和元年度第１回 みよし市地域公共交通会議	● 協議事項 (1)平成 30 年度さんさんバス等の実績報告について (2)地域公共交通の課題の対応について (3)みよし市地域公共交通網形成計画（素案）について ● その他 みよし市の公共交通体系について
令和元年 9月 20 日（金）	令和元年度第２回 みよし市地域公共交通会議	● 協議事項 みよし市地域公共交通網形成計画（案）について ● 報告事項 住民懇談会の開催について ● その他 みよし市地域公共交通網形成計画（案）パブリックコメントの実施について
令和元年 12 月 20 日（金）	令和元年度第３回 みよし市地域公共交通会議	● 協議事項 (1)みよし市地域公共交通網形成計画（案）のパブリックコメント実施結果について (2)さんさんバス路線再編に向けての基本方針（案）について ● 報告事項 住民懇談会の開催結果について
令和２年 3月 13 日（金） （中止）	令和元年度第４回 みよし市地域公共交通会議 （中止のため協議事項(1)について書面決議を実施）	● 協議事項 (1)みよし市地域公共交通網形成計画の策定について (2)さんさんバス路線再編に向けての基本方針（案）について

（4）住民懇談会（ワークショップ）開催状況

日　程	内　　容
平成 31 年 1月 25 日（金） 26 日（土） <場所> 図書館学習交流プラザ 「サンライブ」 3 F 会議室 <参加人数> 25 日：17 名 26 日：15 名	（1）開会あいさつ （2）公共交通の現状と各種ニーズ調査結果の説明 （3）講演：「地域の公共交通について考えてみよう！」 （4）グループ討議（さんさんバスに期待することについて、鉄道・路線バス・タクシーの良い点や現行サービスの改善点について） （5）各グループの結果発表（会場全体で意見を共有） （6）総評 （7）閉会あいさつ
令和元年 10 月 4 日（金） 5 日（土） <場所> 図書館学習交流プラザ 「サンライブ」 3 F 会議室 <参加人数> 4 日：10 名 5 日：7 名	（1）開会あいさつ （2）みよし市地域公共交通網形成計画（案）について （3）講演：「地域の足は自分たちで 地域が育てるふれあいバス」 （4）グループ討議（鉄道・路線バス・さんさんバス・タクシーを利用したくなるアイデアについて、公共交通のために協力して取り組めることについて） （5）各グループの結果発表（会場全体で意見を共有） （6）総評 （7）閉会あいさつ

（5）パブリックコメント実施状況

- 募集期間
  令和元年１０月１５日（火）から令和元年１１月１４日（木）まで

- 募集方法
  郵便、ファクス、電子メール及び直接持参による方法

- 募集結果
  (1) 提 出 者 数：０人
  (2) 提出意見数：０件
  (3) その他質問：なし

（6）目標指標のチェックシート

	平成30年度（現況値）	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
名鉄豊田線	2,427,861人						
名鉄バス星ヶ丘豊田線	264,627人						
名鉄バスイオン赤池線	10,703人						
名鉄バス愛教大線	34,200人						
さんさんバス	277,342人						
三好ヶ丘ループバス	29,584人						
乗合タクシー	1,708人						
一般タクシー	85,407人						
合計値	3,131,432人						

＊鉄道の年間利用者数は、名鉄豊田線の市内の２駅（三好ケ丘駅、黒笹駅）の年間乗車客数の合計値。
＊名鉄バス星ヶ丘豊田線の利用者数は、星ヶ丘豊田線全体の年間利用者数に対し、乗降調査で得られたみよし市内のバス停での利用者比率（22.2%）を乗じて算出した値。
＊名鉄バスイオン赤池線及び愛教大線の利用者数はみよし市内のバス停での年間利用者数。
＊一般タクシーはみよし市内の営業所での輸送実績に基づく利用者数。

目標値
3,170,000人

みよし市地域公共交通計画

令和2年(2020 年)3月　発行

● **発　行**　みよし市
● **編　集**　政策推進部 企画政策課　　〒470-0295　愛知県みよし市三好町小坂 50 番地
● **ＴＥＬ**　0561-32-2111（代表）
● **ＦＡＸ**　0561-32-2165
● **ＵＲＬ**　http://www.city.aichi-miyoshi.lg.jp/

笑顔がいいじゃん!みよし市
My City
Miyoshi