

令和 6 (2024) 年度第 4 回みよし市地域公共交通会議 次第

日時：令和 6 (2024) 年12月20日(金)

午後 2 時から

場所：みよし市役所 6 階 601・602会議室

1 会長あいさつ

2 協議事項

- (1) みよし市地域公共交通計画（素案）について 【資料 1】
- (2) 令和 6 (2024) 年度生活交通確保維持改善事業評価(案)について 【資料 2】
- (3) おでかけタクシー運行事業について 【資料 3】
- (4) その他情報提供

みよし市地域公共交通計画（案）

令和 7（2025）年 3 月

みよし市

目 次

第1章 はじめに	1
(1) 計画改定のねらい	1
(2) 計画の位置づけ	2
(3) 計画区域	2
(4) 計画期間	2
(5) 公共交通のめざす姿	3
(6) 上位・関連計画の整理	4
第2章 みよし市の地域概況の整理	7
(1) みよし市の概況整理	7
(2) 公共交通の現状整理	11
(3) 周辺自治体の交通分析及び整理	19
第3章 各種利用実態及びニーズ調査の実施・分析	24
(1) 各種アンケート調査・実態調査の概要	24
(2) 調査結果	25
(3) 住民懇談会	34
第4章 前計画の達成度評価	35
第5章 みよし市における地域公共交通の課題	41
第6章 地域公共交通の基本目標	48
(1) 公共交通のめざす姿と課題・基本目標の関係	48
(2) 基本目標と展開方針	49
第7章 目標を達成するために実施する事業	50
(1) 目標値の設定と実施する施策・事業	50
(2) 事業実施スケジュール	59
第8章 計画の推進について	60
(1) 評価・検証の考え方	60
(2) 確認指標	62
資料編	63
(1) 公共交通ネットワークイメージと公共交通の機能分類	63

第1章 はじめに

ここでは、本計画の改定のねらいや位置付け、計画の期間や区域、本市の公共交通のめざす姿などを整理します。

(1) 計画改定のねらい

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。これらの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新型コロナウイルス感染症の流行をきっかけとした生活様式の変化による輸送人員の減少、運転士・運転手不足の深刻化等により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、交通政策の推進に当たっての基本理念を打ち立て、関係者の連携と役割分担の下に、政策を総合的に推進する体制を構築していくため、交通政策基本法が制定（平成25(2013)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（地域交通法）が改正（令和2(2020)年11月）され、地方公共団体において地域公共交通計画を策定することが努力義務となりました。地域公共交通計画は公共交通のマスタープランとして、地域の総合的な行政を担う地方公共団体が、地域公共交通の現状や問題点、課題の整理を踏まえつつ、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として、そのあり方や、市民・交通事業者・行政等、地域公共交通の関係者の役割を定めることとされています。また、地域における移動手段の確保・維持は、まちづくりをはじめ、商業・医療・健康・福祉・環境・観光等、幅広い分野に対して効果をもたらします。

本市では、持続可能な地域公共交通ネットワークを再構築し、鉄道・バス・タクシーなど公共交通全体で市民の移動の利便性を向上させるため、令和2(2020)年3月にみよし市地域公共交通計画を策定しました。

その中で、令和2(2020)年度から令和3(2021)年度において、みよし市地域公共交通計画で定めた基本方針を踏まえ、さんさんバス等路線再編に向けた具体的なルート・バス停・ダイヤなどの運行計画を検討し、令和4(2022)年4月1日にさんさんバスの路線等再編を実施しました。また、令和5(2023)年度は、さんさんバスの利用者数が過去最大となった一方、鉄道や民間バス路線についても新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出自粛による利用者の減少から回復途上となっています。

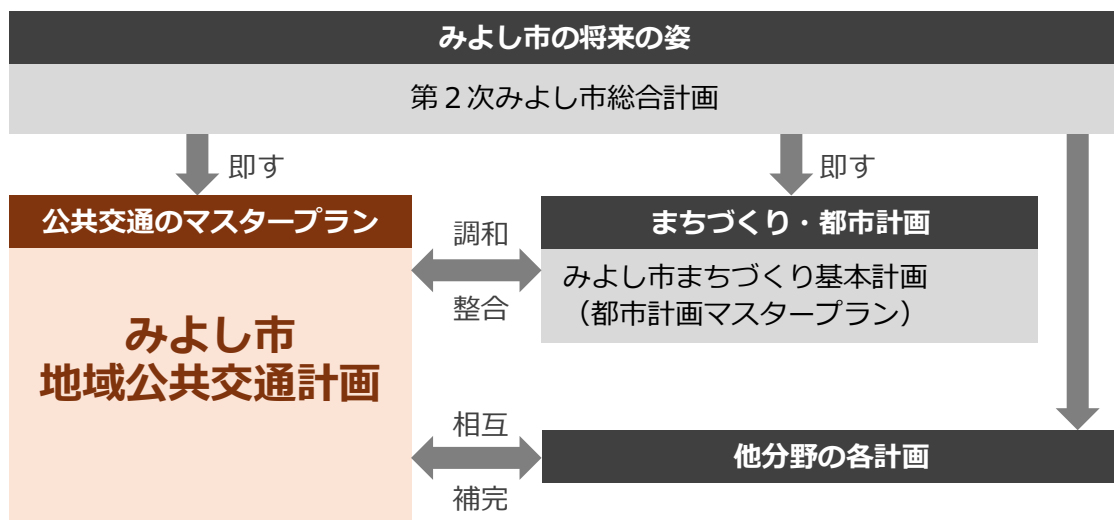
順調に思える本市の公共交通ですが、公共交通を日常的に利用している人と、ほとんど利用しない人との間に、公共交通に対する認識や満足感などで、大きな差が生まれています。

こうした背景の下、令和2(2020)年に策定した計画を踏襲し、継続させつつ、新たな課題等に対応するため、みよし市地域公共交通計画を改定しました。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、第2次みよし市総合計画に即し、みよし市まちづくり基本計画（都市計画マスタープラン）の内容との調和や整合を図りつつ、「地域交通法」の規定に基づきながら、地域の実情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 1-1 計画の位置づけ



(3) 計画区域

本計画は、市内の公共交通全体を一体的に取り扱うため、**計画区域はみよし市全域**とします。

ただし、市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・調整を図ることとします。

(4) 計画期間

本計画は、本市の上位計画（第2次みよし市総合計画）の見直しを受けて次期計画への改定を行うため、**計画期間を5年間（令和7（2025）年度～令和11（2029）年度）**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おいては、適切な時期に計画の見直し等を実施します。

表 1-1 計画期間

	～令和6 (2024) 年度	令和7 (2025) 年度	令和8 (2026) 年度	令和9 (2027) 年度	令和10 (2028) 年度	令和11 (2029) 年度	令和12 (2030) 年度～
第2次みよし市総合計画 (後期基本計画)	令和6(2021)年度～令和10(2028)年度					次期計画	
みよし市まちづくり 基本計画	令和2(2020)年度～令和11(2029)年度						次期計画
みよし市 地域公共交通計画	前計画	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度					次期計画

（５）公共交通のめざす姿

第２次みよし市総合計画では「みんなで育む 笑顔輝く ずっと住みたいまち」を将来像として掲げ、基本目標６「快適でくらしやすいまち」では都市基盤の整備として、公共交通についての取組が示されています。

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。

このことから、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、市内外の人と人との公共交通で結び、交流を創出することが引き続き公共交通の役割と考え、「人とまちをつなぐ 快適交流都市 みよし」をみよし市の公共交通のめざす姿と設定します。

【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、分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や駅前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

(6) 上位・関連計画の整理

①第2次みよし市総合計画 後期基本計画(計画期間:令和6(2024)年度～令和10(2028)年度)

第2次みよし市総合計画基本計画について、これまでの取り組みに関する基本的な方向性を継承しつつ、社会情勢の移り変わりに対応するため、令和6(2024)年度からの5年間のまちづくりの指針となる「第2次みよし市総合計画後期基本計画」を策定しました。

将来像	みんなで育む 笑顔輝く ずっと住みたいまち
基本目標	1 安心してこどもを産み育て、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
基本目標6の取組方針	1 生活の基盤が整ったまちをつくろう 2 便利で快適な住環境をつくろう 3 多様な世代の定住・移住を促進しよう
取組分野(抜粋)	①公共交通 【取組分野のねらい】 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、こどもから高齢者まで、誰もが気軽に外出できるまちを目指します。
公共交通の主な取組	1 持続可能な公共交通ネットワークの形成 鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通が相互に連携、協力し、それぞれの機能に応じたサービスを確保、維持、改善していくことで持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。 2 利用しやすい環境整備 運行情報についてICTなどを活用した分かりやすい情報提供に努めるとともに、バス停周辺の待合環境整備など利用しやすい環境整備を進めます。 3 次世代バスの導入 環境負荷の低減や持続可能な地域社会の形成に向けて、さんさんバスにおいて次世代バス(EVやFCVなど)の導入を進めます。 4 公共交通の利用促進 近隣市町や交通事業者と連携したイベントなどを実施し、公共交通全体の利用を促進するとともに、公共交通に対する愛着の醸成を図ります。

●目標指標

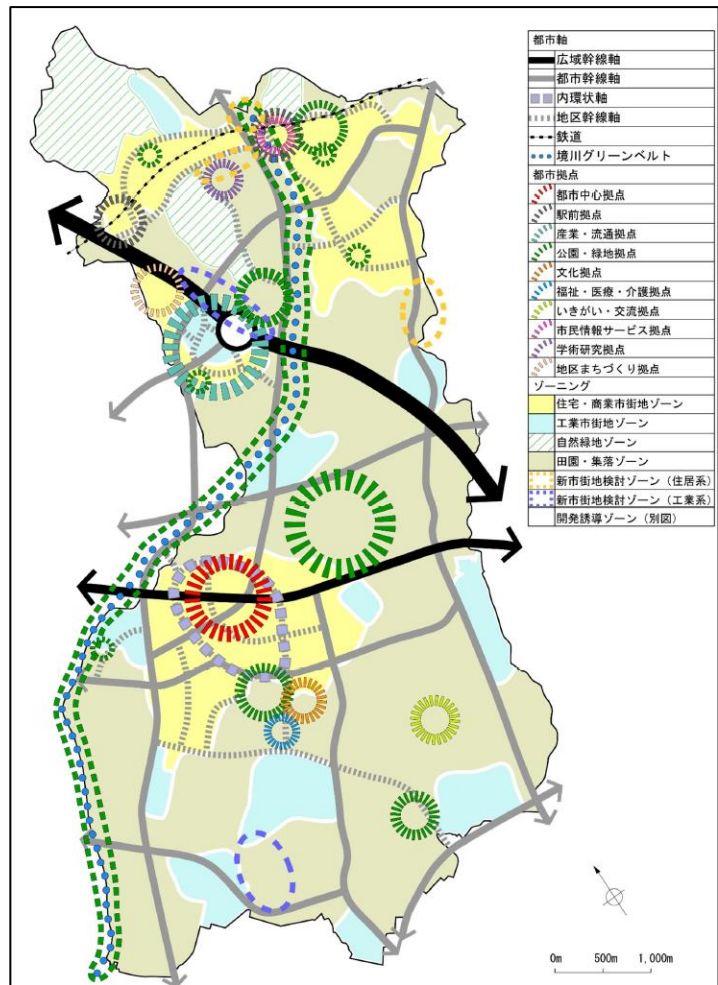
指標名	指標の定義	基準値 平成29(2017)年	現状値 令和5(2023)年	目標値 令和10(2028)年
さんさんバスの利用者数	さんさんバスの年間利用者数	286,191人	349,815人	330,000人

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

まちづくり基本計画は、まちづくりの目標、土地利用の方針、都市施設などの整備の方針、自然環境保全の方針そのほかのまちづくりの方針を定めることにより、みよし市基本構想に基づくまちづくり像の実現を目的として策定する計画です。

策定した計画は、市の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）として位置づけています。

図2-1 将来都市構造



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
まちづくりの 基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 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
公共交通に 関連する方針	<p>■公共交通の充実</p> <p>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。</p> <p>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ヶ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。</p> <p>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。</p>

③第2次みよし市環境基本計画（計画期間：令和3(2021)年度～令和12(2030)年度）

複雑・多様化する環境問題や環境を取り巻く社会状況を踏まえ、環境分野における取組を市民・事業者・行政が一体となり、総合的かつ計画的に推進するため、本市の環境の現状を踏まえた新たな計画として「第2次みよし市環境基本計画」を策定しました。

将来像	循環・共生する持続可能なずっと住みたいまち
施策分野	1 脱炭素のまちづくり 2 自然共生のまちづくり 3 循環型のまちづくり 4 安全・安心のまちづくり 5 協働による環境行動のまちづくり
公共交通に関連する施策展開	1. ②. 2 公共交通機関の整備と利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道・バスの相互連携の強化 ● 公共交通機関の利用促進
公共交通に関連する行動指針	【市民】 <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通機関が利用できる場合は、自動車の利用を極力控え公共交通機関による移動に努めます。 【事業者】 <ul style="list-style-type: none"> ● 移動の際には、できる限り自転車や公共交通機関を利用します。 ● 従業員の通勤においては、公共交通機関や自転車の利用を促します。 【市】 <ul style="list-style-type: none"> ● 市民の移動手段を確保するため、コミュニティバスを含めた市内公共交通機関を連携します。 ● 駅などに駐輪場を整備し、公共交通機関の利用を促進します。 ● 移動の際には、できる限り自転車や公共交通機関を利用します。 ● 地域を対象にした乗り方教室を開催し、これまで公共交通をあまり利用したことがない人達に向けても利用促進を図ります。

●公共交通に関連する取組指標

指標名	現状値 令和元(2019)年度	中間目標値 令和7(2025)年度	目標値 令和12(2030)年度
市内公共交通全体の利用者数 (千人)	3,131	3,170	3,200
さんさんバスの利用者数 (千人)	281	321	336
市民を対象とした 乗り方教室の実施状況(回)	0	3	4

第2章 みよし市の地域概況の整理

ここでは、みよし市の人口などの地域概況、公共交通の現状等について整理します。

(1) みよし市の概況整理

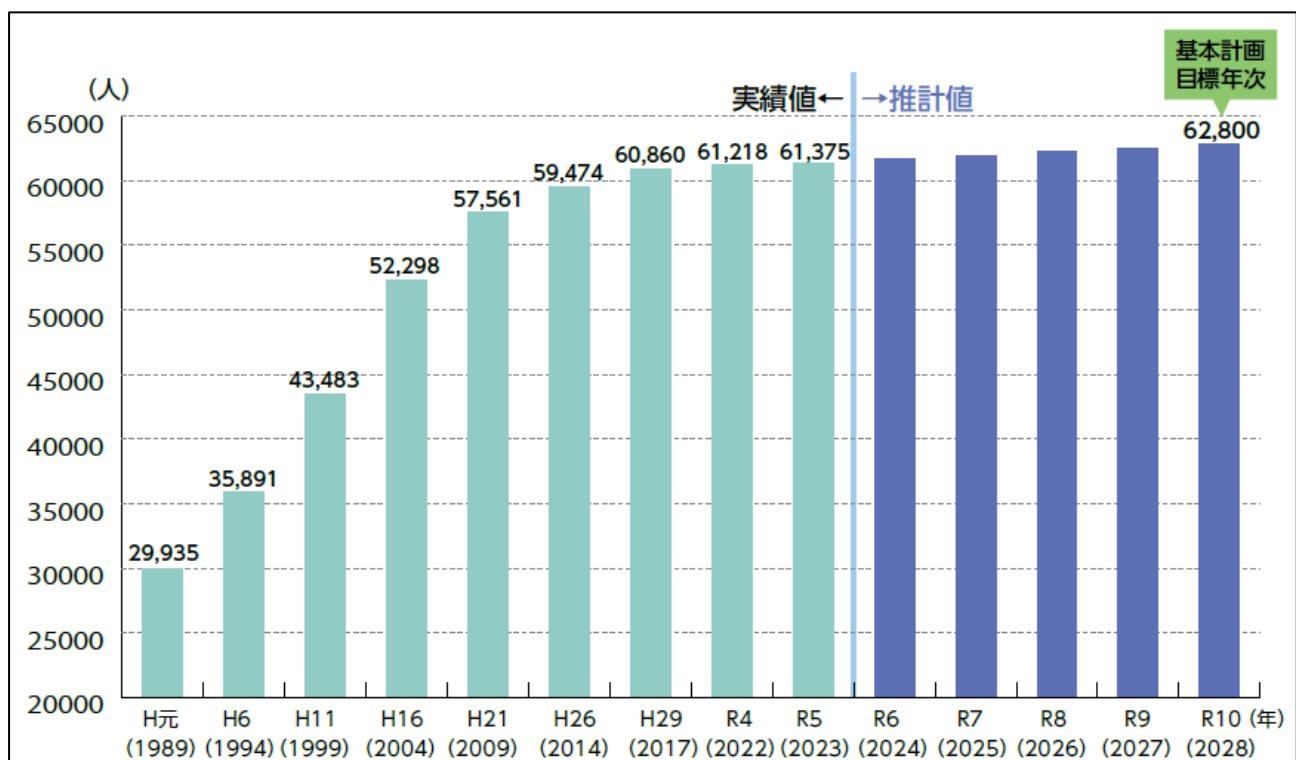
①人口の推移と将来見通し

- 急速な人口増加傾向から、緩やかな増加傾向へ移行
- 緩やかに高齢化が進行

本市の人口は平成元(1989)年から平成 29(2017)年までに約 2 倍となり、急速な人口増加傾向が続きましたが、令和 5 (2023)年現在では、微増傾向が継続しています。

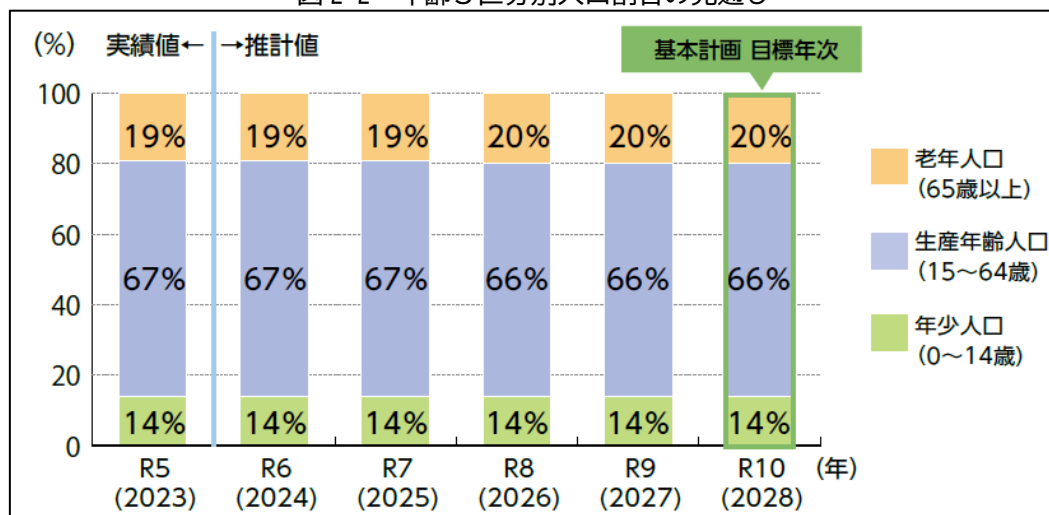
年齢別の人口構成は、令和 10(2028)年までの期間では緩やかに高齢化が進行する見通しとなっています。

図 2-1 将来推計人口



出典：第2次みよし市総合計画 後期基本計画

図 2-2 年齢3区分別人口割合の見通し



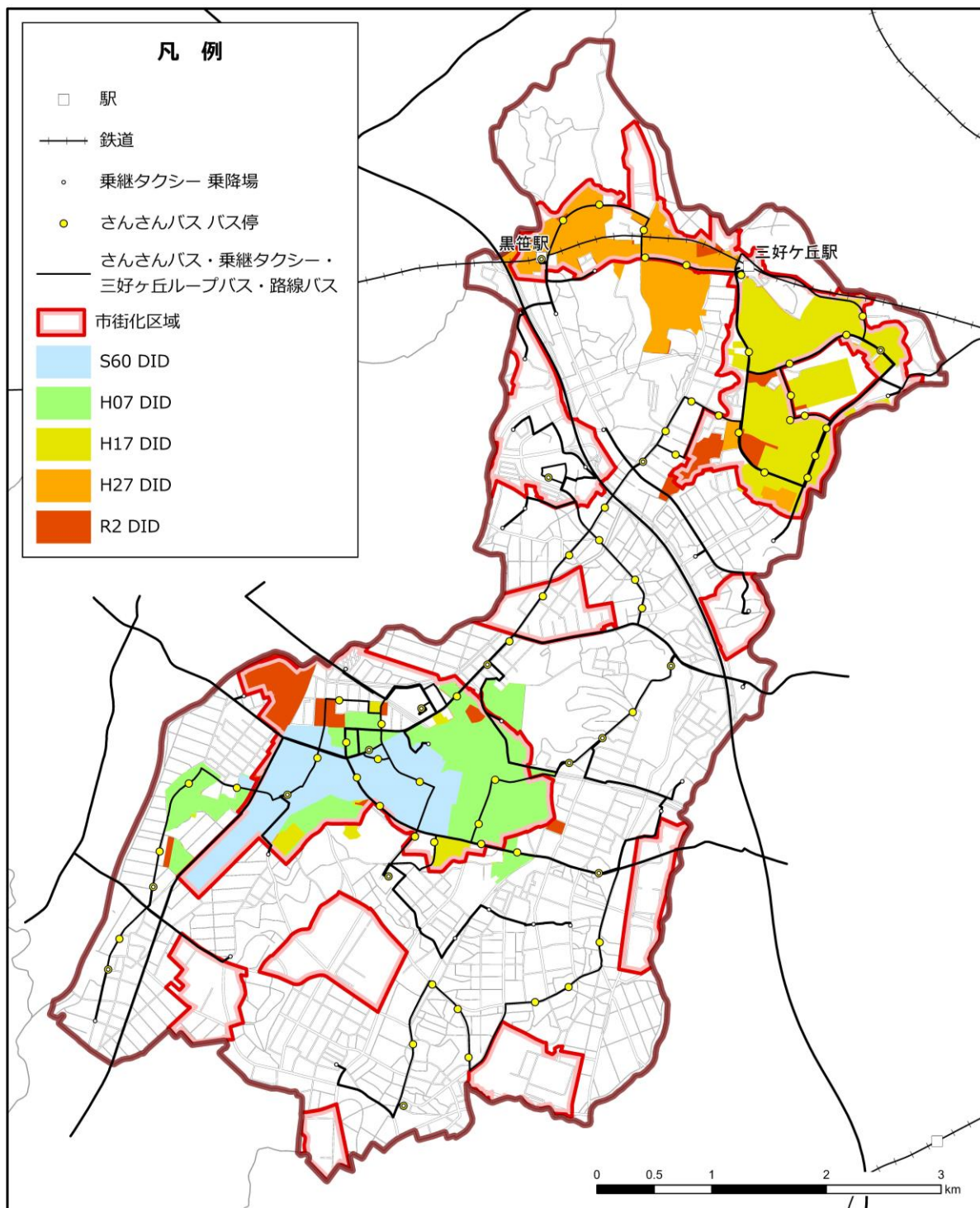
出典：第2次みよし市総合計画 後期基本計画

②人口集中地区（DID）の変遷

- 市役所周辺を中心として徐々に拡大
- 鉄道駅周辺では平成 17(2005)年ごろから拡大

本市における人口集中地区（DID）は市役所周辺を中心に拡大を続けており、令和 2（2020）年の国勢調査において市中西部などが人口集中地区となりました。また、おかよし地域の鉄道駅周辺では、平成 17(2005)年に三好ヶ丘駅周辺、平成 27(2015)年には黒笹駅周辺が人口集中地区となっています。

図 2-3 人口集中地区（DID）の変遷



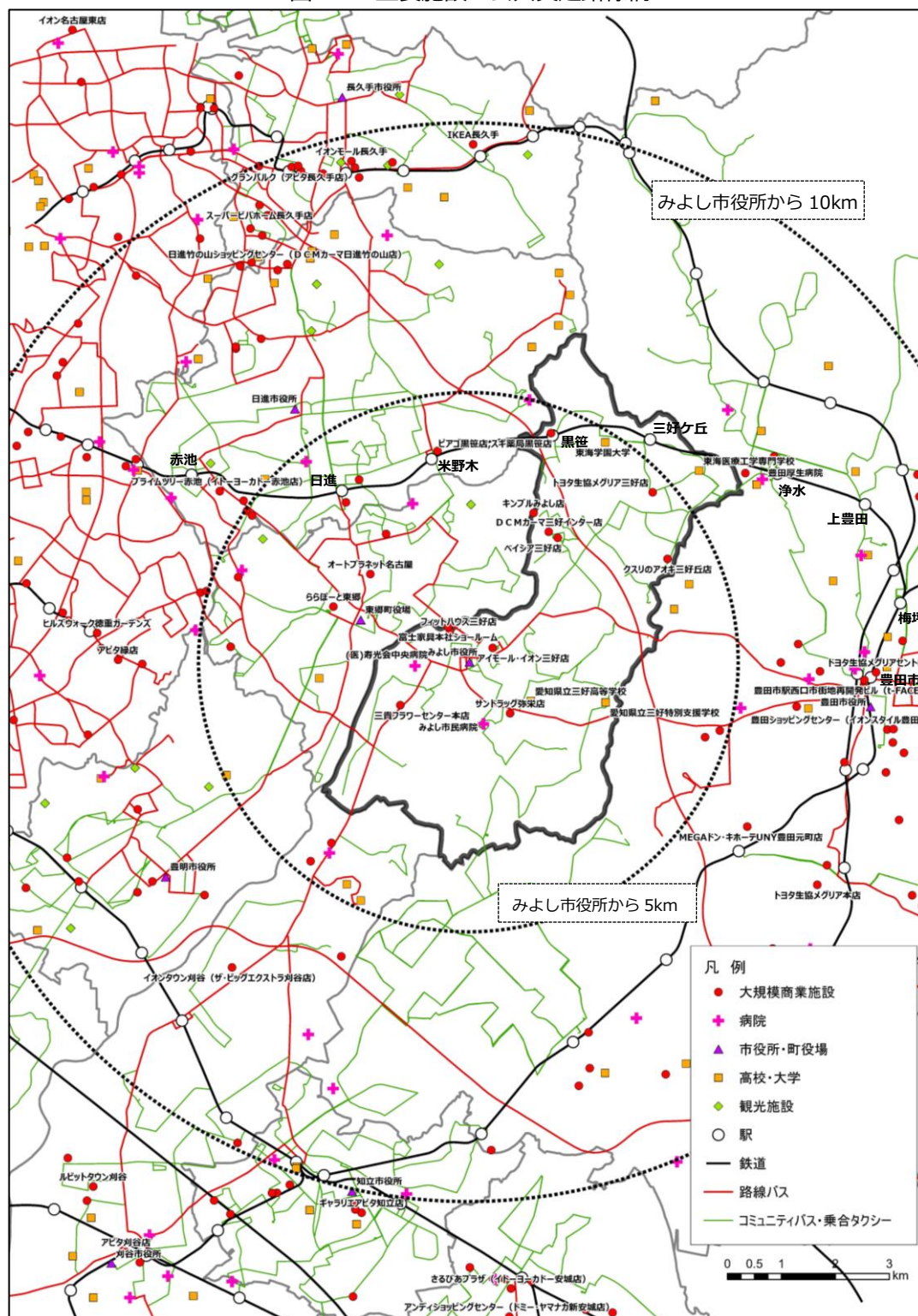
資料：国勢調査（e-stat）

③主要施設の立地状況

■ 市内の主要施設は市中心部と東名三好インター周辺に立地

市役所や市民病院などは市の中心部に立地しているほか、市内の大規模商業施設は中心部と東名三好インター周辺に立地しています。路線バスやさんさんバスによって、これらの施設にアクセスできるようになっています。

図 2-4 主要施設と公共交通路線網



資料：国土数値情報、全国大型小売店総覧

※大規模商業施設は、みよし市内では店舗面積 1,000m² 以上のものを位置・名称ともに表示
みよし市外では 1,000m² 以上のものを位置のみを表示し、名称は 10,000m² 以上のものを表示

④通勤・通学の流動

■ 豊田市や名古屋市との結びつきが強い

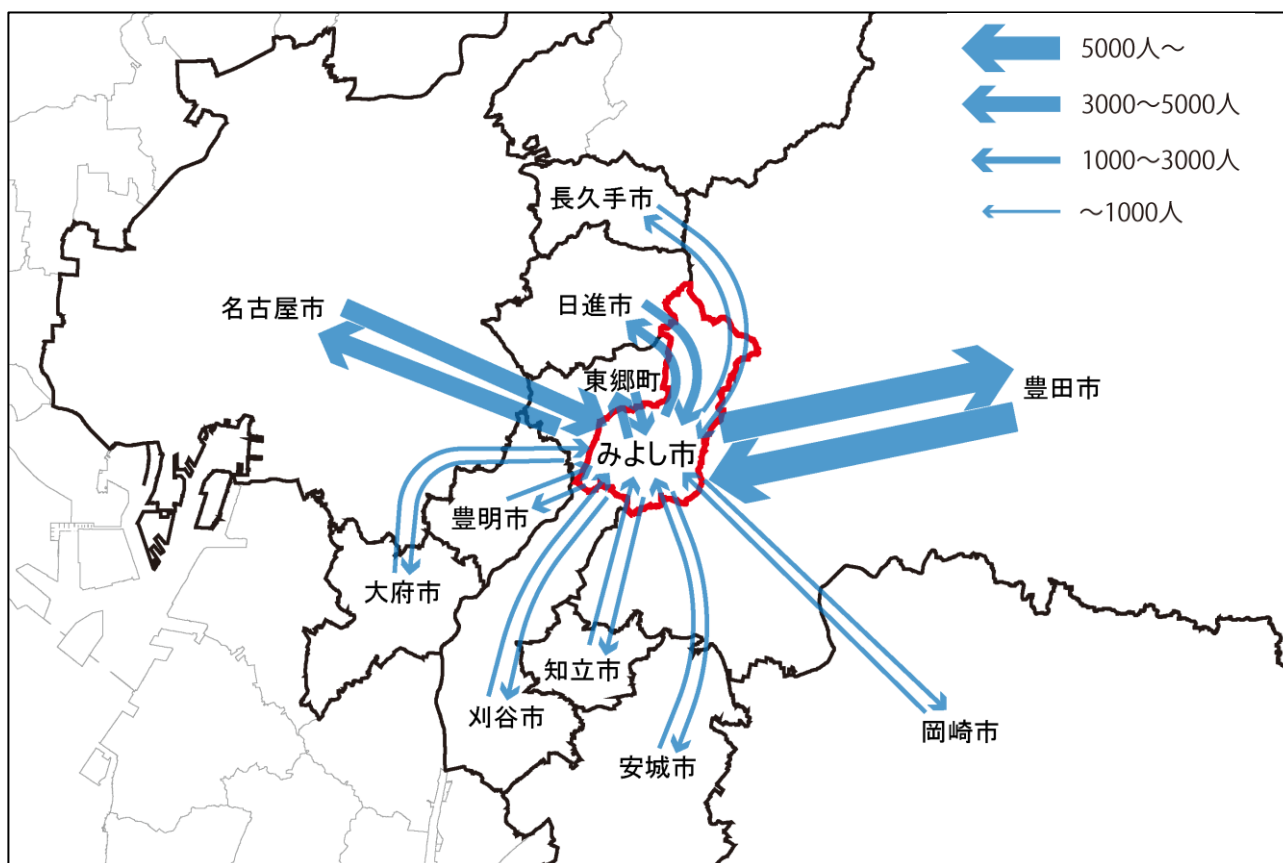
令和2(2020)年の国勢調査における15歳以上の通勤・通学流動をみると、みよし市は688人の流入超過となっています。また、近隣市町との結びつきは豊田市や名古屋市との結びつきが強くなっています。

表2-1 通勤・通学流動（青字数値は流入超過量、赤字数値は流出超過量）

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				688	35,938	33,487	2,451	みよし市に就業・通学する者	
みよし市内で従業・通学				0	13,444	12,452	992	みよし市内に常住	
他市区町村で従業・通学				422	21,448	20,064	1,384	他市区町村に常住	
近 隣 市 町	名古屋市	4,124	3,166	958	-177	3,947	3,665	282	名古屋市
	長久手市	323	237	86	-19	304	292	12	長久手市
	日進市	1,283	1,065	218	730	2,013	1,947	66	日進市
	東郷町	1,060	966	94	1,053	2,113	2,035	78	東郷町
	豊明市	285	255	30	380	665	657	8	豊明市
	大府市	142	134	8	22	164	154	10	大府市
	豊田市	10,396	9,450	946	-3,171	7,225	6,848	377	豊田市
	刈谷市	927	830	97	-235	692	648	44	刈谷市
	知立市	157	137	20	243	400	380	20	知立市
	安城市	283	280	3	68	351	335	16	安城市
岡崎市	484	383	101	313	797	764	33	岡崎市	
愛知県その他の市町村				1,059	2,321	1,989	332	愛知県その他の市町村	
県外				156	456	350	106	県外	

資料：国勢調査（e-stat）

図2-5 通勤・通学流動



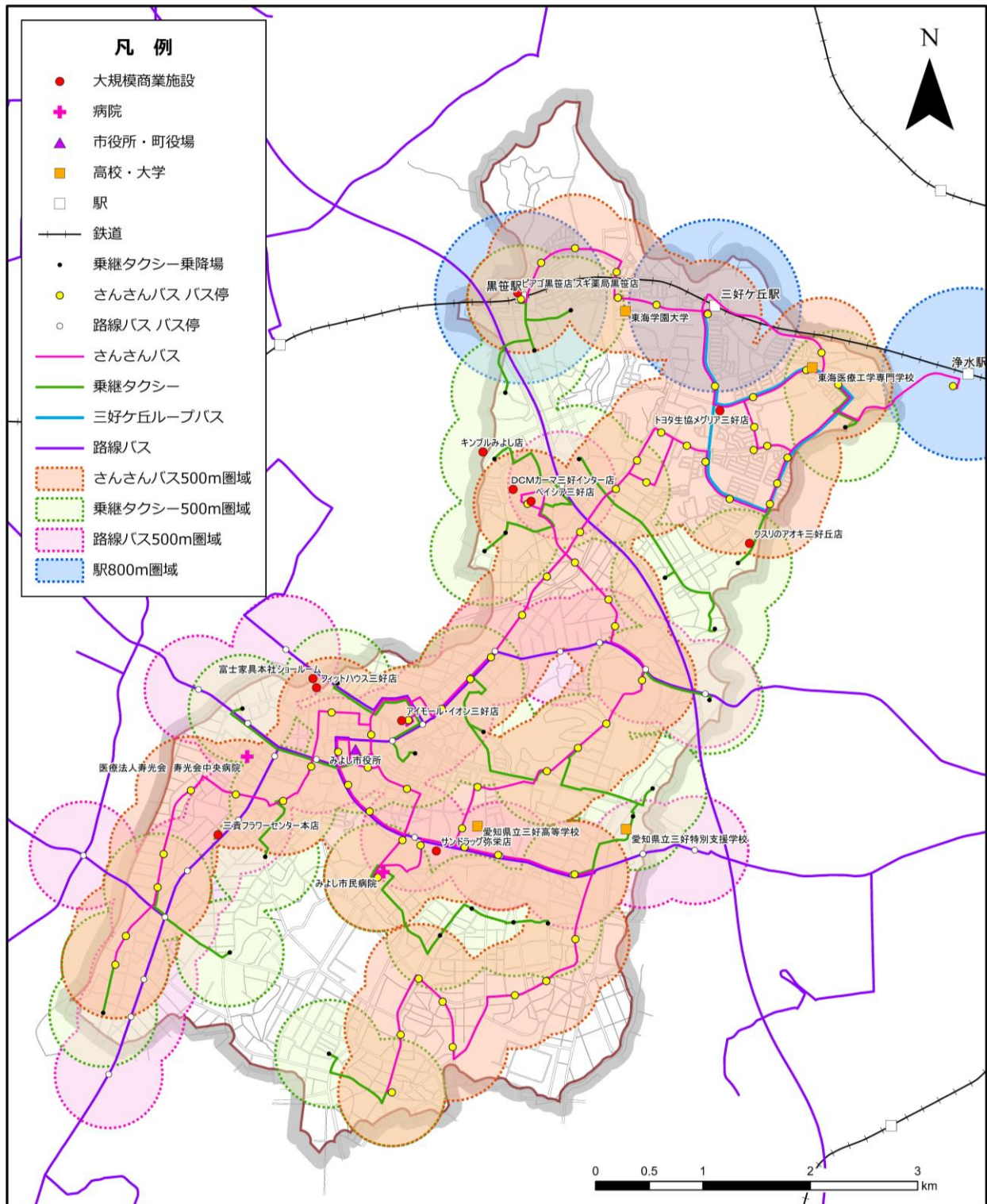
(2) 公共交通の現状整理

① 公共交通路線網

■ 公共交通の人口カバー率は 96.6%

市内の公共交通の利用圏域（鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 500m と設定）は、人口の 96.6%をカバーしており、ほぼ全人口がカバーされています。

図 2-6 公共交通の人口カバー圏域



資料：国土数値情報、みよし市

②サービス水準の整理

(a) 鉄道

路線名	起終点	方面	運行本数		みよし市内駅 発着時間帯	運賃
			平日	休日		
名鉄 豊田線	赤池―梅坪	豊田市方面	79	71	6-24時台	距離制
		赤池・伏見・上小田井方面	79	71	5-23時台	

資料：名古屋鉄道 Web サイト（令和6（2024）年9月現在）

(b) 民間路線バス

事業者	路線名	運行区間	運行本数(平日)		みよし市内 運行時間帯	運賃
			往路	復路		
名鉄バス	[50,51,52] 星ヶ丘豊田線	赤池駅―三好―新屋―豊田市	33	30	6-23時台	距離制
	[53,54] 星ヶ丘豊田線	赤池駅―三好―衣ヶ原―豊田市	28	30		
	[15] イオン赤池線	イオン三好店アイモール前―赤池駅	7	6	7-19時台	
	[23,25] 愛教大線	知立駅―愛知教育大学―福田―日進駅	13	12	6-21時台	
	[24] 愛教大線	知立駅―愛知教育大学―福田― イオン三好店アイモール前	9	10	6-20時台	
愛知つばめ交通	三好ヶ丘ループバス	三好ヶ丘駅―[循環]―三好ヶ丘駅	17		6-21時台	100円

資料：名鉄バス Web サイト・みよし市（令和6（2024）年9月現在）

(c) さんさんバス・乗継タクシー

愛称等	いいじゃんライン (拠点連携線)	さつきライン (三好黒笹線)	くろまつライン (福田明智線)
運行日	毎日		
運行本数	往復：16	往復：15	往復：15
運行時間帯	6-21時台	6-22時台	6-21時台
料金	1乗車：100円／未就学児・介助者：無料（65歳以上無料化事業あり）		
乗継タクシー	乗降場：28箇所→17箇所のバス停に接続		

資料：みよし市（令和6（2024）年9月現在）

(d) とよたおいでんバス（豊田厚生病院で接続）

運行日	毎日
運行本数	さばげ・足助線 往路：14／復路：12 保見・豊田線 保見方面：12／豊田市方面：10
運行時間帯	豊田厚生病院：8-22時台
料金	距離制（小学生、障がい者、介護者：半額／未就学児：無料）

資料：豊田市（令和6（2024）年9月現在）

(e) 高岡ふれあいバス（明知下公民館で接続）

運行日	毎日
運行本数	若林駅西 行：12／明知下公民館 行：10（平日）
運行時間帯	明知下公民館：5-20時台
料金	大人：200円／小学生、障がい者、介護者：半額／未就学児：無料

資料：豊田市（令和6（2024）年9月現在）

(f) 保見地域バス（豊田厚生病院で接続）

運行日	毎週火曜日・木曜日（12月29日～1月3日は運休）
運行本数	広幡・八草コース 上り：3／下り：2 田𪚩コース 上り：2／下り：2 広幡・八草・田𪚩コース 下り：1
運行時間帯	8-17時台
料金	1回：100円（小学生50円）／未就学児：無料

資料：豊田市（令和6（2024）年9月現在）

(g) 高速バス（東名三好バス停）

事業者	ジェイアール東海バス
路線名	東名ハイウェイバス 急行東名501号・502号
運行日	毎日
運行本数	静岡駅 行：1／名古屋駅 行：1
運行時間帯	静岡駅 行：19:35／名古屋駅 行：9:42
料金	距離制

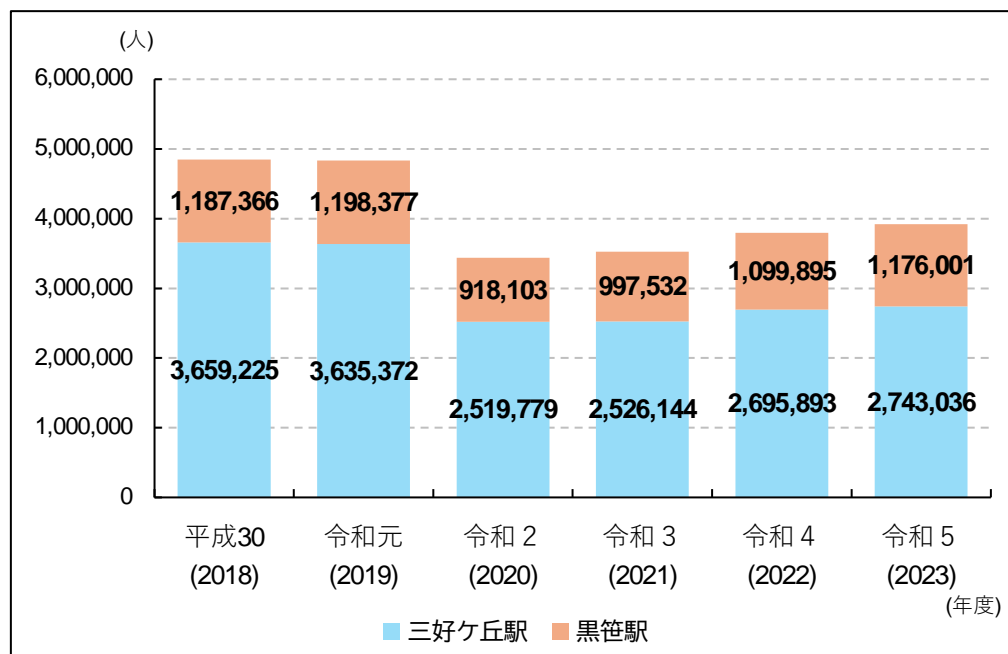
資料：ジェイアール東海バス（令和6（2024）年9月現在）

③利用状況の整理

(a) 鉄道

市内2駅の利用者数は、令和2(2020)年の新型コロナウイルス感染症の流行に伴う、外出自粛や生活様式の転換により大きく落ち込みましたが、令和5(2023)年現在では増加傾向にあります。

図 2-7 名鉄豊田線市内2駅の年間利用者数の推移



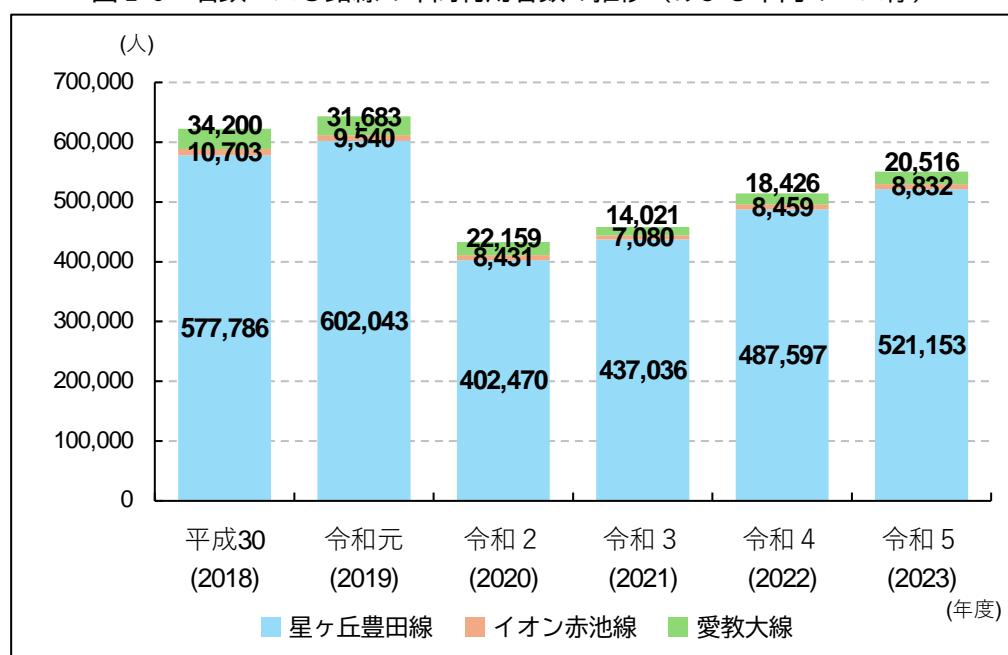
資料：名古屋鉄道

(b) 路線バス

<名鉄バス>

市内を運行する3路線の利用者数は、鉄道と同様に令和2(2020)年の新型コロナウイルス感染症の流行に伴う、外出自粛や生活様式の転換により大きく落ち込みましたが、令和5(2023)年現在では増加傾向にあります。

図 2-8 名鉄バス3路線の年間利用者数の推移（みよし市内のバス停）

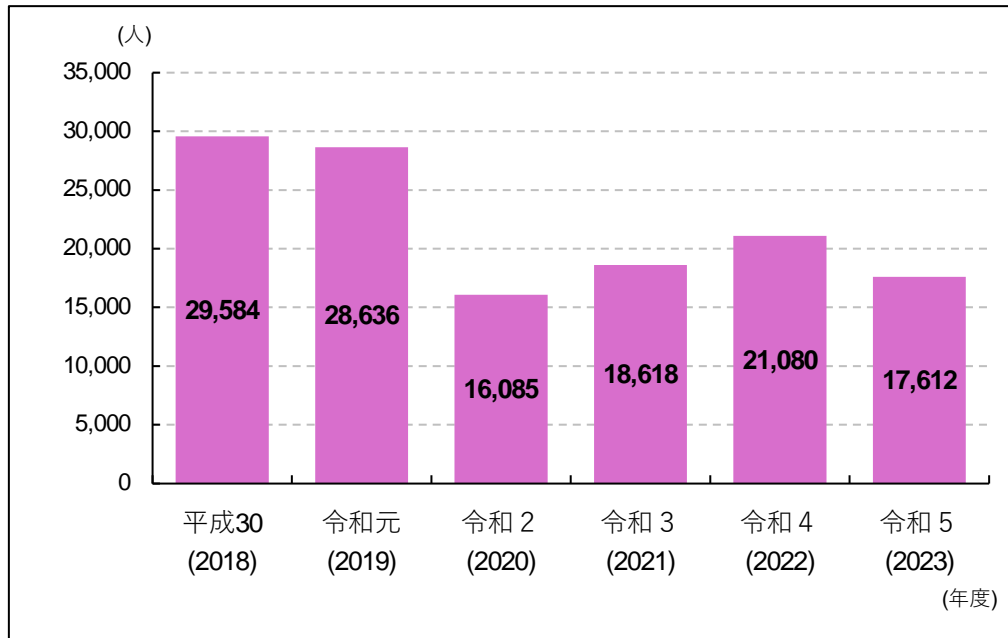


資料：名鉄バス

＜三好ヶ丘ループバス＞

三好ヶ丘ループバスの利用者数は、他の公共交通機関と同様に令和2(2020)年に大きく落ち込んだのち増加傾向に転じました。しかし、令和5(2023)年から土日祝日等の運行が取り止めになるなど、運行便数の減少の影響により、利用者数が減少しています。

図 2-9 三好ヶ丘ループバスの年間利用者数の推移

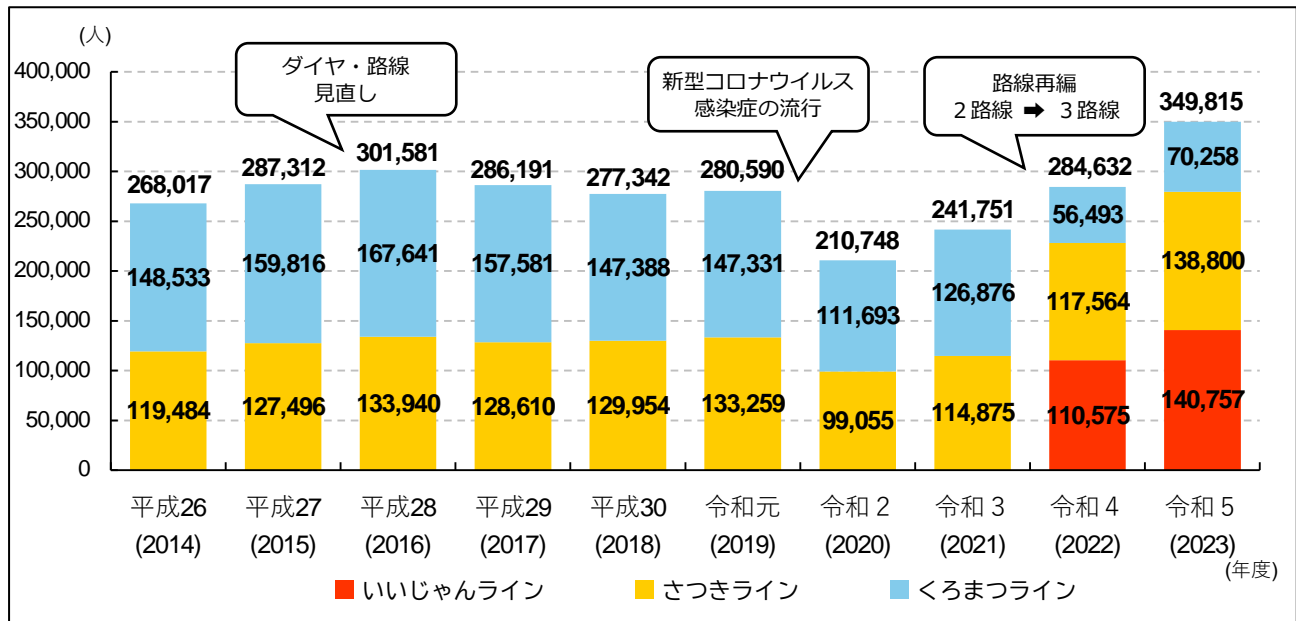


資料：みよし市

(c) さんさんバス・乗継タクシー

さんさんバスは市民・利用者のニーズに合わせて路線やダイヤの見直しを繰り返し行ってきました。利用者数は平成 28(2018)年度をピークに 1 度減少傾向となりましたが、令和 4 (2021)年 4 月には車両を 6 台から 9 台へ増車するとともに、路線を 2 路線から 3 路線へ再編し、1 日当たり合計 92 便を運行しています。この結果、令和 5 (2023)年度には平成 28(2016)年度を超えて、過去最大の利用者数となりました。

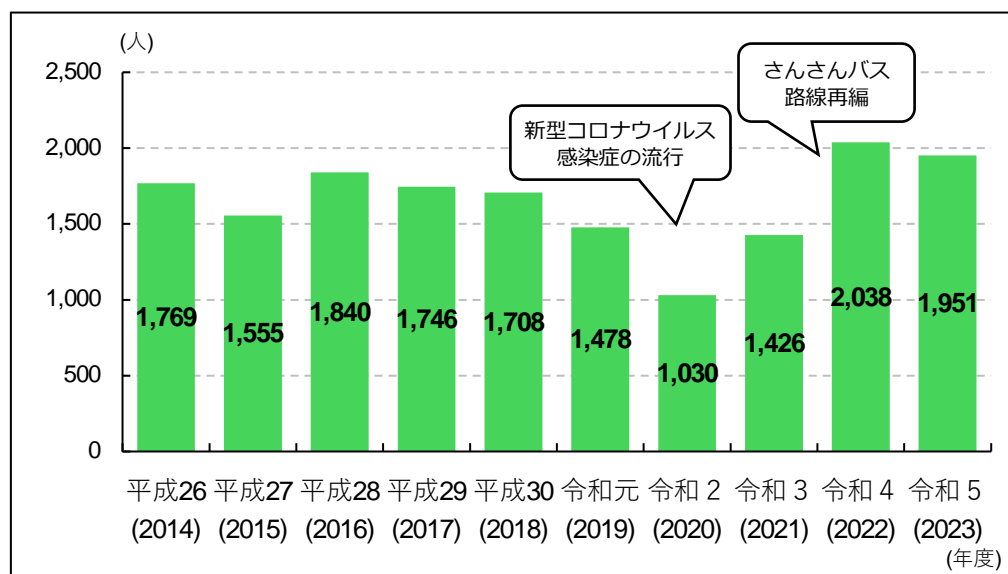
図 2-10 さんさんバスの年間利用者数の推移



資料：みよし市

乗継タクシーは 1,000 人台の利用で推移していましたが、令和 4 (2021)年 4 月のさんさんバス路線再編において、利用の少ないバス停を乗継タクシー乗降場とした影響で利用が増加し、令和 4 (2021)年度は 2,000 人を超える利用がありました。

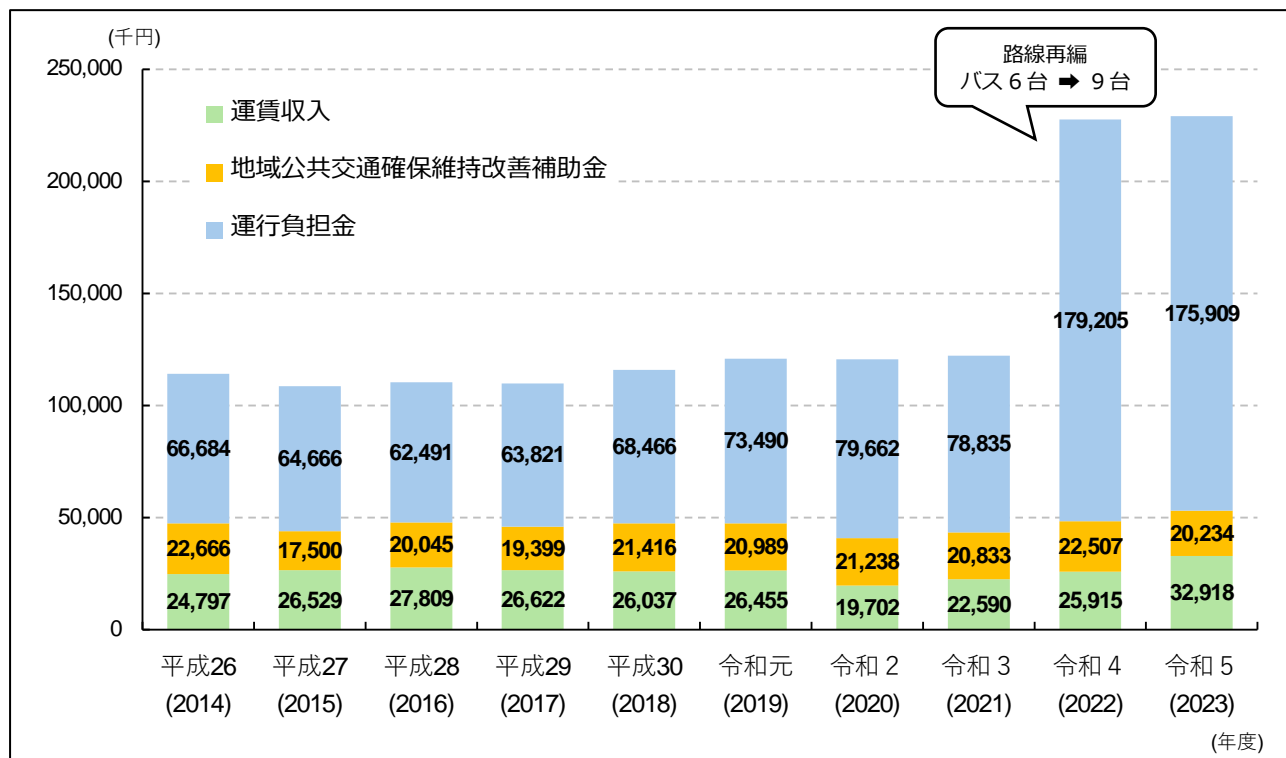
図 2-11 乗継タクシーの年間利用者数の推移



資料：みよし市

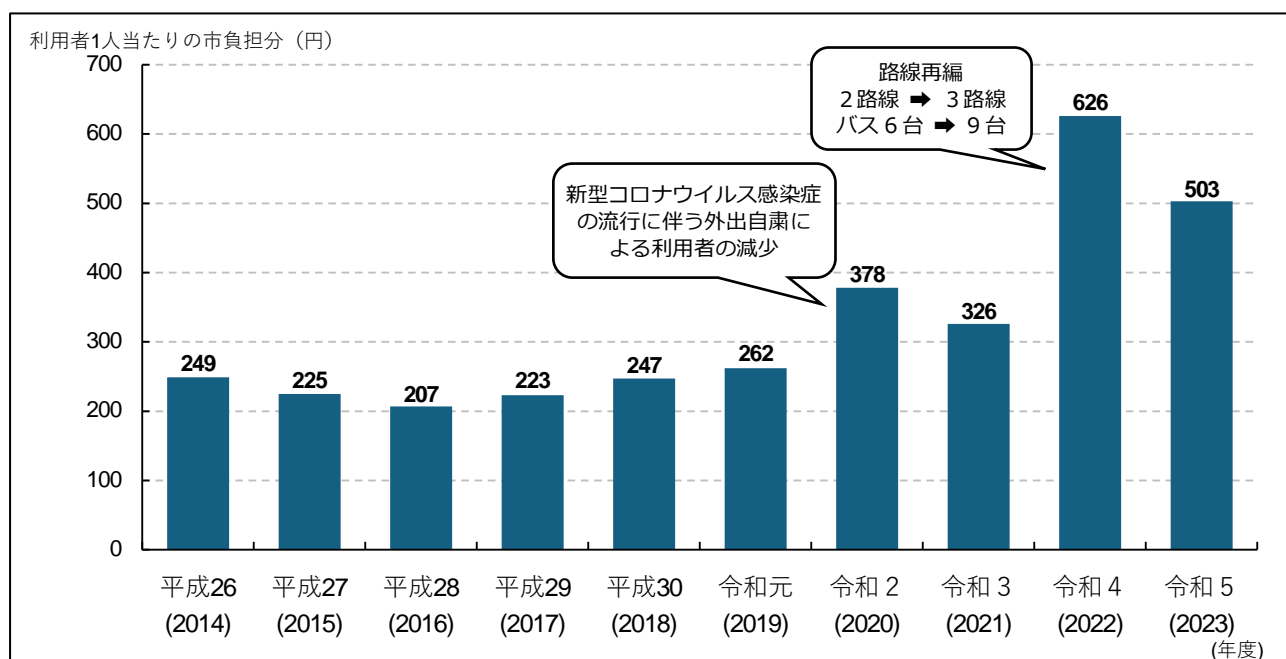
令和4(2022)年4月に車両を6台から9台へ増車し、1日当たり50便から92便へ増便したことから、運行経費が大幅に増加しています。令和5(2023)年の状況について、運賃収入を総額で割った収支率は14.4%となっています。また、市の運行負担金について、利用者数で割った利用者1人当たりの負担額は503円、人口で割った市民1人当たりの負担額は2,865円となっています。

図2-12 さんさんバス・乗継タクシーの運行経費の推移



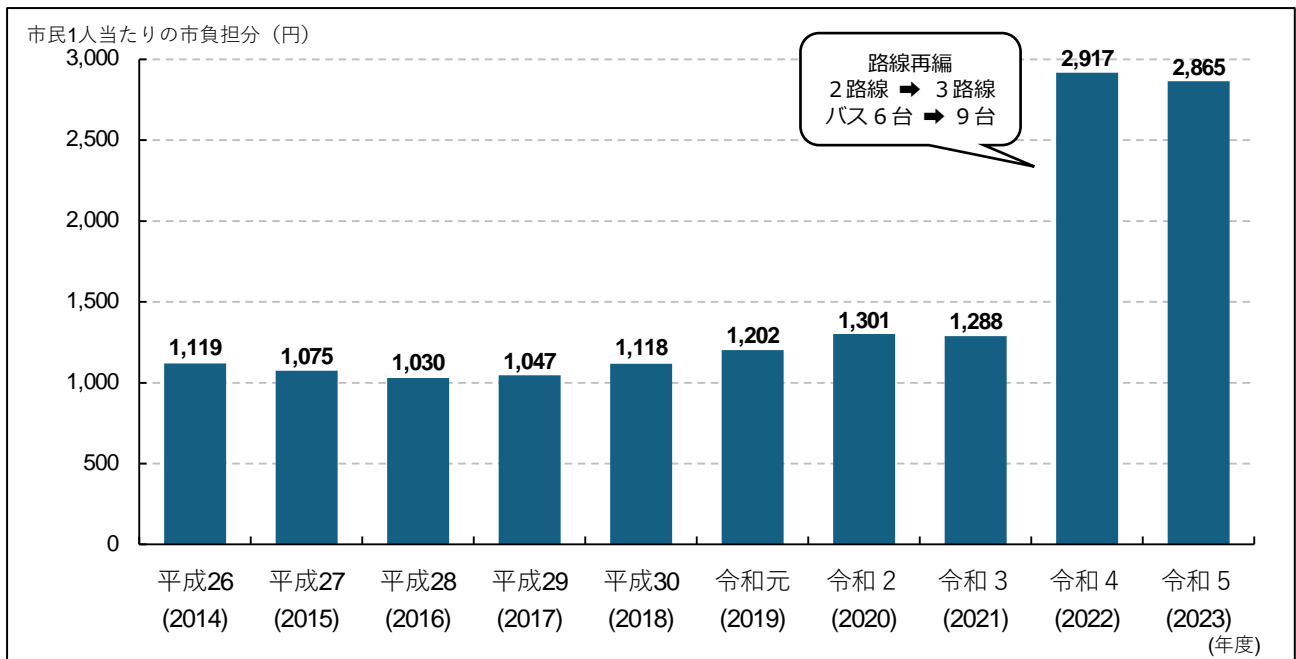
資料：みよし市

図2-13 利用者1人当たりの市負担分（運行負担金）の推移（運行負担金／利用者数）



資料：みよし市

図 2-14 市民 1 人当たりの市負担分（運行負担金）の推移（運行負担金／人口）

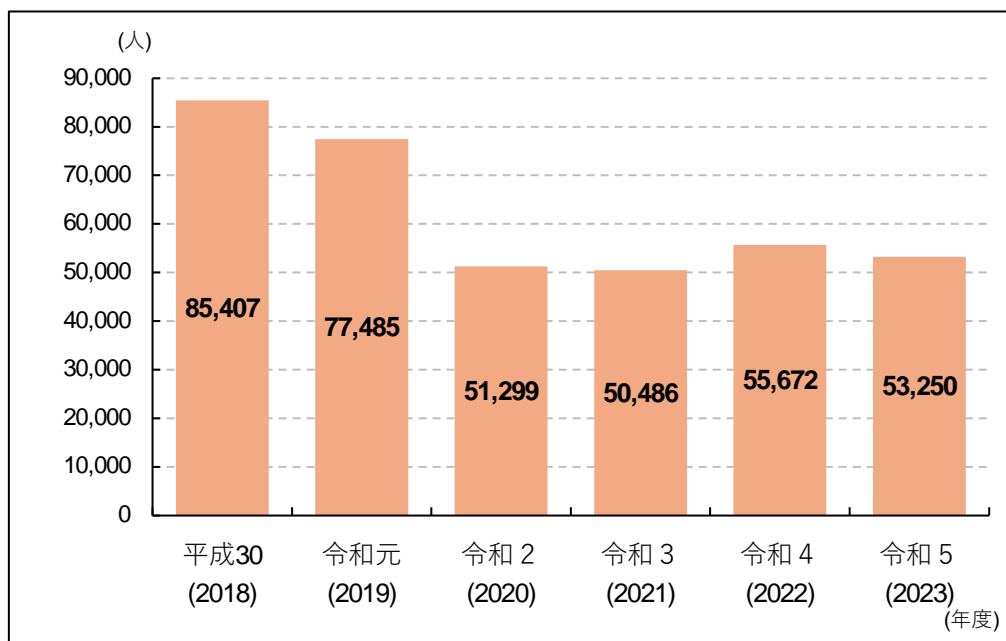


資料：みよし市

(d) 一般タクシー

一般タクシーの利用者数は、令和2(2020)年の新型コロナウイルス感染症の流行に伴う、外出自粛や生活様式の転換により大きく落ち込んで以降横ばい傾向となり、回復に向かっていません。

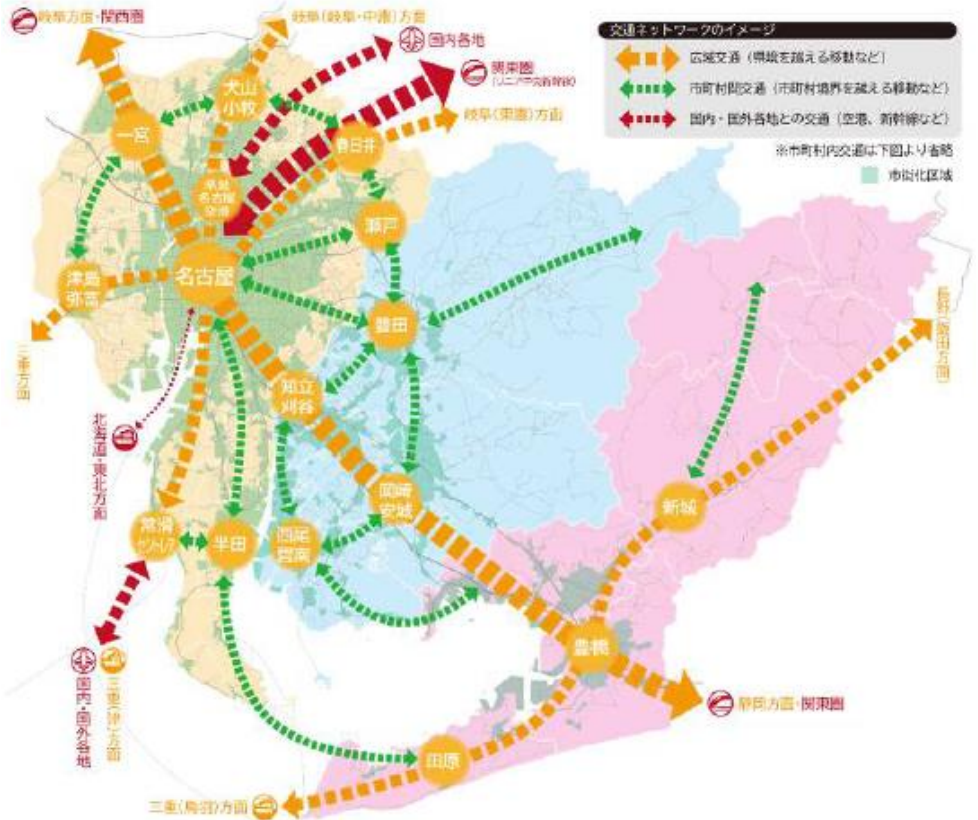
図 2-15 一般タクシーの利用者数（みよし市内関連分）



資料：愛知つばめ交通

(3) 周辺自治体の交通分析及び整理

① 愛知県地域公共交通計画

交通将来像	安心・便利な暮らしと、活発な経済活動を支える公共交通の維持・充実
公共交通体系のイメージ	
方針	<p>1 広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実</p> <p>① リニアインパクトを県内全域に広げ、国内外ともつながる広域交通を維持・充実していきます。</p> <p>② 県民の暮らしや、観光や産業などの経済活動を支える市町村間交通を維持・充実していきます。</p> <p>2 公共交通ネットワークを支える仕組みづくり</p> <p>③ 暮らしに必要な市町村間交通を地域の特性に合わせて形成するための支援をしていきます。</p> <p>④ 広域交通・市町村間交通と、市町村内交通がつながるよう、交通拠点での乗り継ぎ環境を充実します。</p> <p>3 公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成</p> <p>⑤ 県民や来訪者など、一人ひとりの積極的な公共交通利用を促していきます。</p> <p>⑥ 事業者や学校など、組織や団体としての積極的な公共交通の利用を促していきます。</p>

②日進市地域公共交通計画

交通将来像	みんなで支える公共交通環境が、活力とにぎわいを生むまち
公共交通体系のイメージ	<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 基幹公共交通軸（鉄軌道） 基幹公共交通軸（路線バス） 広域交流幹線 地域交流幹線 地域コミュニティ交通 近隣連携路線 <p>交通拠点</p> <p>観光・商業・医療拠点</p> <p>教育・研究拠点</p> <p>★：幹線補助に該当する系統がある路線</p> <p>◆：フィーダー補助に該当する系統がある路線</p>
方針	<ol style="list-style-type: none"> 1 市内外の拠点へアクセスし、都市としての発展を支える交通を確保・維持します 2 にぎわいある中心交通拠点を整備し、多様な交通が連携した乗継環境を創出します 3 子どもから高齢者まで、みんなが利用しやすい地域に根ざした公共交通体系を構築します

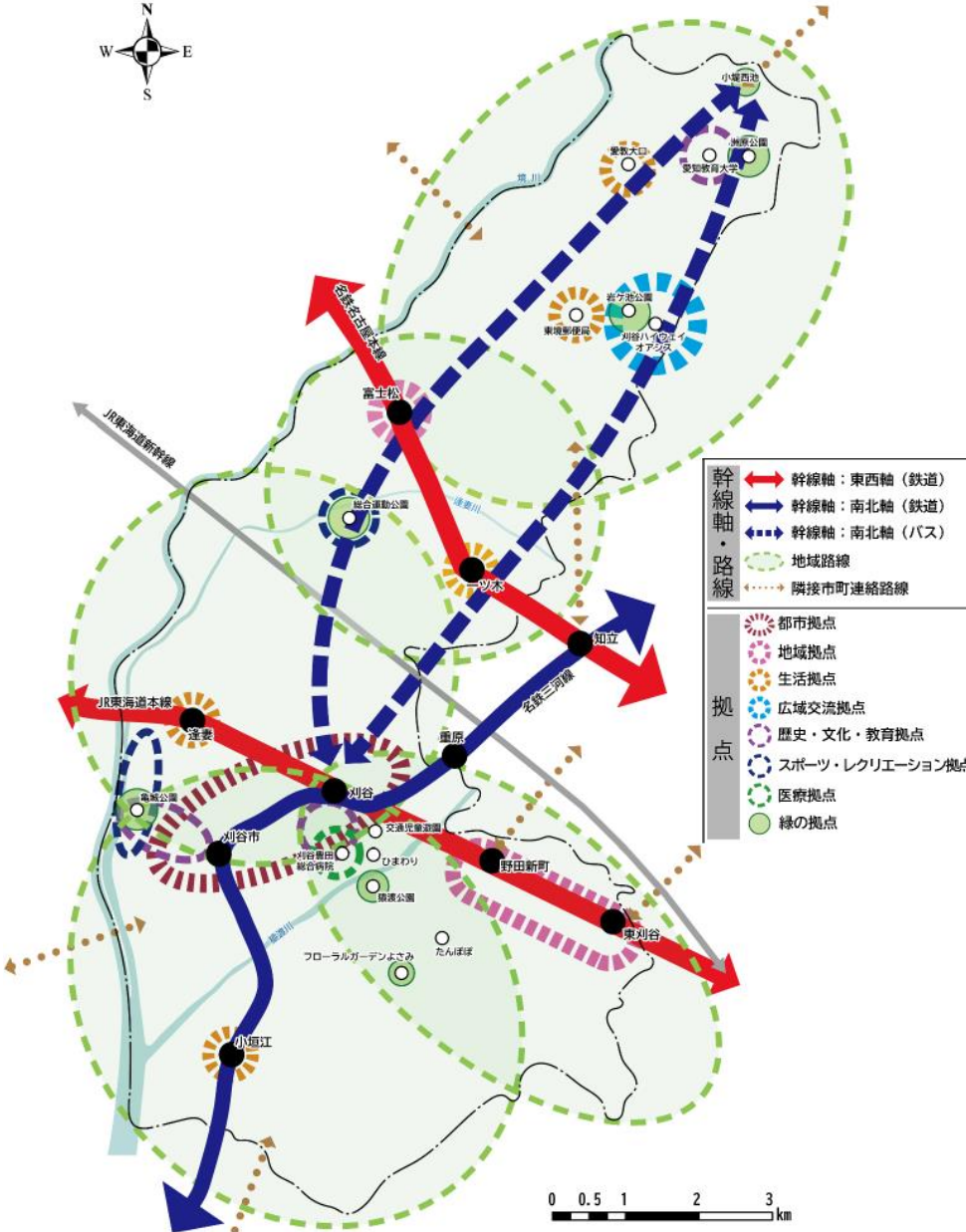
③東郷町地域公共交通計画

<p>交通将来像</p>	<p>公共交通が暮らしとともにある 安心して住み続けられるまち</p>
<p>公共交通体系のイメージ</p>	<p>The map illustrates a comprehensive public transport network centered around the 'Central Area' (セントラル地区). It shows connections to major stations like Hironaka Station (平針駅) and Akai Station (赤池駅), and links to surrounding areas like the Ise City (伊勢市) and Maibara City (三好市). The network includes various bus lines (幹線バス, 準幹線バス, 支線バス) and rail/subway lines (鉄道・地下鉄). A legend on the right provides a key for the symbols used, such as urban nodes (都市拠点), local life nodes (地域生活拠点), commercial nodes (商業拠点), and medical nodes (医療拠点).</p>
<p>基本方針と目標</p>	<ol style="list-style-type: none"> 町内各地域及び尾三地区等の広域的な連携・交流を強化します。 <ul style="list-style-type: none"> 目標 1-1：東郷セントラル地区を中心とした利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。 目標 1-2：東郷セントラル地区のバスターミナルを活用し、公共交通相互の連携を強化します。 多様な公共交通手段により、地域に適した移動サービスを確保・導入します。 <ul style="list-style-type: none"> 目標 2-1：既存の公共交通に新たなモビリティ（デマンド型交通等）を加えた多様な公共交通手段を提供します。 東郷町の公共交通に関わる全ての関係者が交通と福祉の視点で連携・協働し、公共交通を支え育む取組を展開します。 <ul style="list-style-type: none"> 目標 3-1：交通と福祉の視点で全ての関係者が連携・協働した取組を展開します。 目標 3-2：公共交通を安心して利用できる対策の実施と情報を提供します。

④ 豊田市地域公共交通計画

<p>交通将来像</p>	<p>人々が暮らしやすく「魅力」「活気」「交流」を生む交通社会</p>
<p>公共交通体系のイメージ</p>	
<p>基本方針と基本目標</p>	<p>【基本方針】 持続可能なまちを支える交通体系の構築</p> <p>【基本目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 まちのにぎわいを生み出す交通 市内において拠点となる地域核等の交通環境を整備し、主に公共交通での利用を促すことで人々が集まり、まち全体のにぎわいを創出します。 2 多様な移動手段を活用できる交通 地域・事業者・行政それぞれが互いに理解を深め、支え合いながら多様な移動手段を生み育て、地域特性に合った持続可能な移動サービスを実現します。 3 ミライへつなげる交通 SDGs、カーボンニュートラルといった共通課題へ対応しつつ、将来にわたって利用可能な交通モードの検討を進め、次世代の人々も移動に困らない環境をつないでいきます。

⑤刈谷市地域公共交通計画

<p>計画の基本方針</p>	<p>市民の暮らしを支え、交流を促し活気を創出する公共交通の実現</p>
<p>公共交通体系のイメージ</p>	
<p>目標</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 市民の移動ニーズを踏まえた公共交通 2 市民・来訪者が便利に使い続けられる公共交通 3 市民・事業者・行政が共に創り支え合う持続可能な公共交通

第3章 各種利用実態及び二一ズ調査の実施・分析

市民の移動実態や公共交通の利用状況、満足度などを把握し、計画策定のための基礎データとするため、各種調査を実施しました。

(1) 各種アンケート調査・実態調査の概要

①市民アンケート調査

項目	内容
調査実施日	令和6(2024)年7月26日(金)～8月13日(火)
調査対象	15歳以上の市民2,700人(1人1票)
調査方法	調査票を郵送で送付、郵送またはWeb回答
回収数・回収率	1,019票回収・回収率37.7% ※公共交通計画策定時調査…1,313票回収(うちWeb186票)・43.8%

②バス乗降調査

項目	内容			
調査実施日	令和 6 (2024)年 6 月 28 日（金）、6 月 30 日（日）			
調査対象	さんさんバス			
調査方法	OD カードを乗車時に手渡しで配布、降車時に回収 ※「OD」…利用者それぞれの発地(Origin)と着地(Destination)のこと			
配布・回収数 ※全数回収	路線名	平日	休日	合計
	いいじゃんライン	427	294	721
	さつきライン	452	258	710
	くろまつライン	211	169	380
	乗降調査 計	1,090	721	1,811

③バス利用者アンケート調査

項目	内容			
調査実施日	令和 6 (2024)年 6 月 28 日（金）、6 月 30 日（日）			
調査対象	名鉄バス星ヶ丘豊田線、名鉄バス愛教大線、さんさんバス			
調査方法	乗降調査後にバス車内での配布・郵送回収(期間中 1 人 1 枚) + Web 回答 期限は令和 6 (2024)年 7 月 19 日（金）			
配布数・回収数	路線名	配布数	回収数	回収率
	名鉄バス	2,178	292	13.4%
	さんさんバス	865	256	30.6%
	無回答	-	14	-
	利用者アンケート調査 計	3,043	562	18.5%

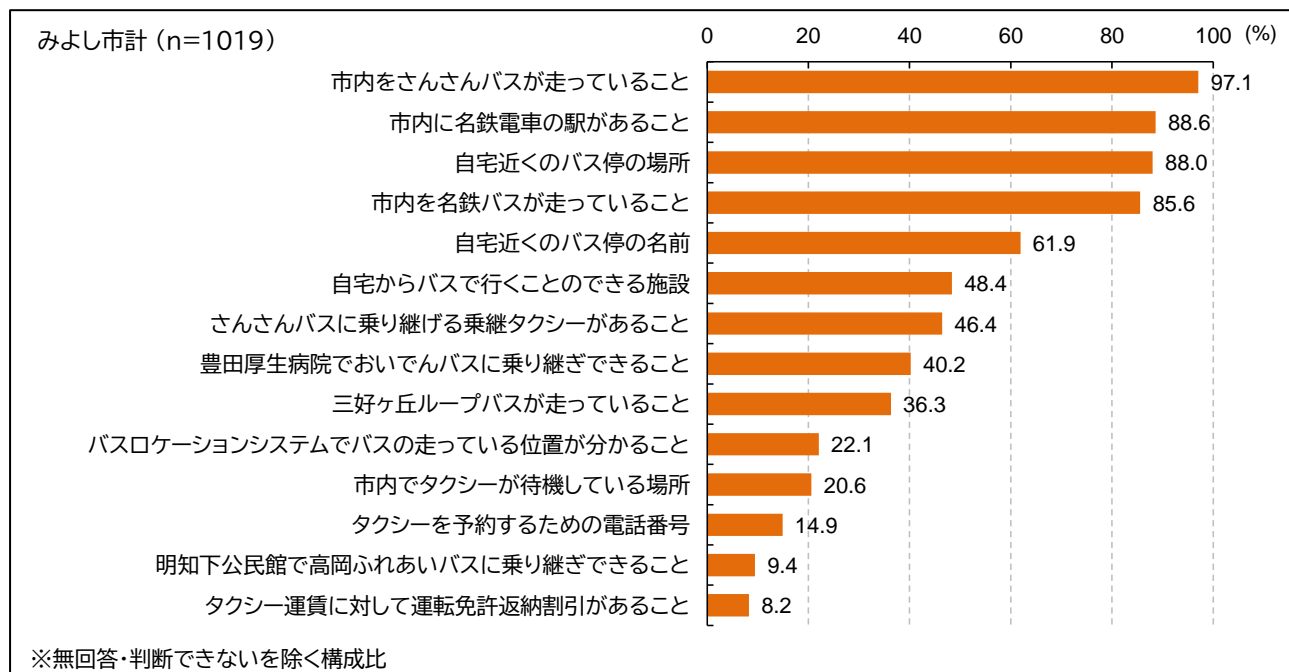
(2) 調査結果

①市民アンケート調査

(a) 公共交通について知っていること

さんさんバスの運行についての認知度は97.1%でとても高い一方、「自宅からバスで行けることのできる施設」は48.4%で半数以下となっています。

図 3-1 公共交通について知っていること

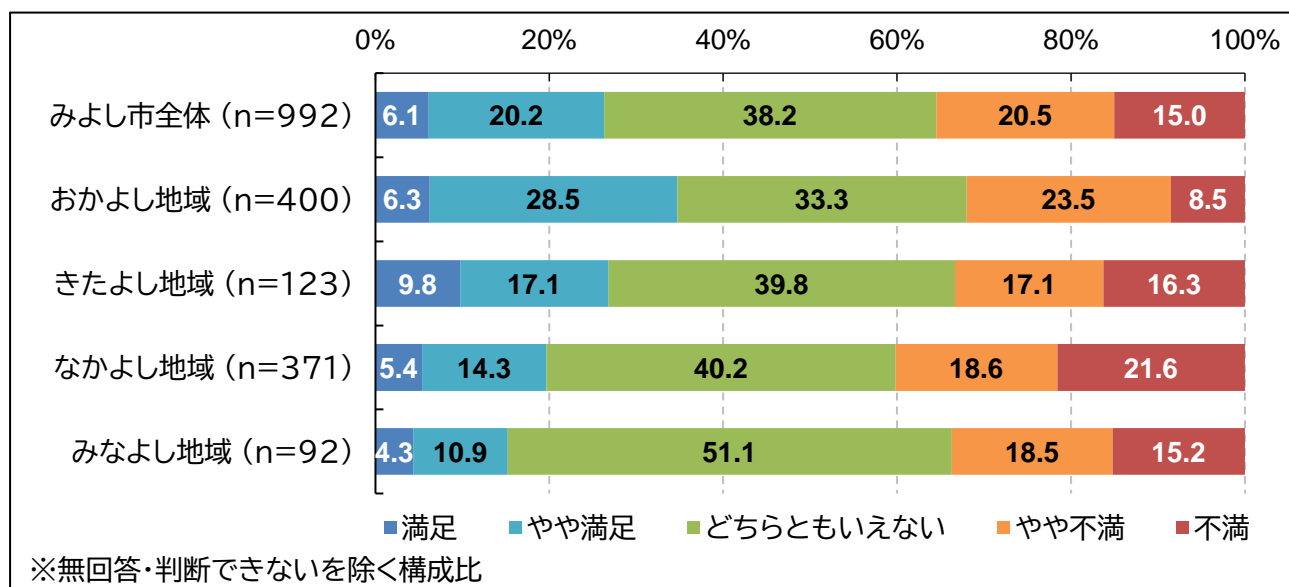


(b) 公共交通全体の満足度

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26.3%、不満（不満＋やや不満）が35.5%で、不満が上回っています。

地域別にみると、南部の地域ほど満足度が低い傾向となっています。

図 3-2 公共交通全体の満足度



(c) 各公共交通の利用頻度と満足度

各公共交通の利用頻度は、名鉄豊田線が 62.1%で最も高くなっています。いずれの公共交通も「年に数回」利用する人が多くなっています。

また、各公共交通の満足度は、いずれの公共交通も不満（不満+やや不満）が満足（満足+やや満足）を上回っています。

図 3-3 各公共交通の利用頻度（みよし市全体）

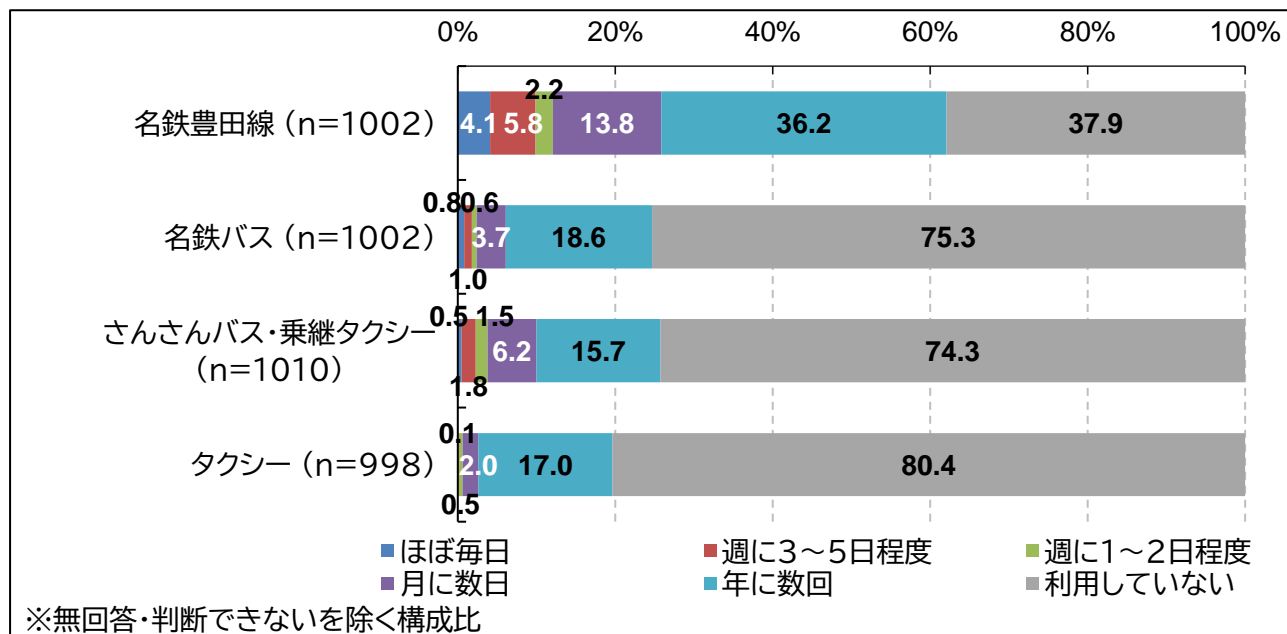
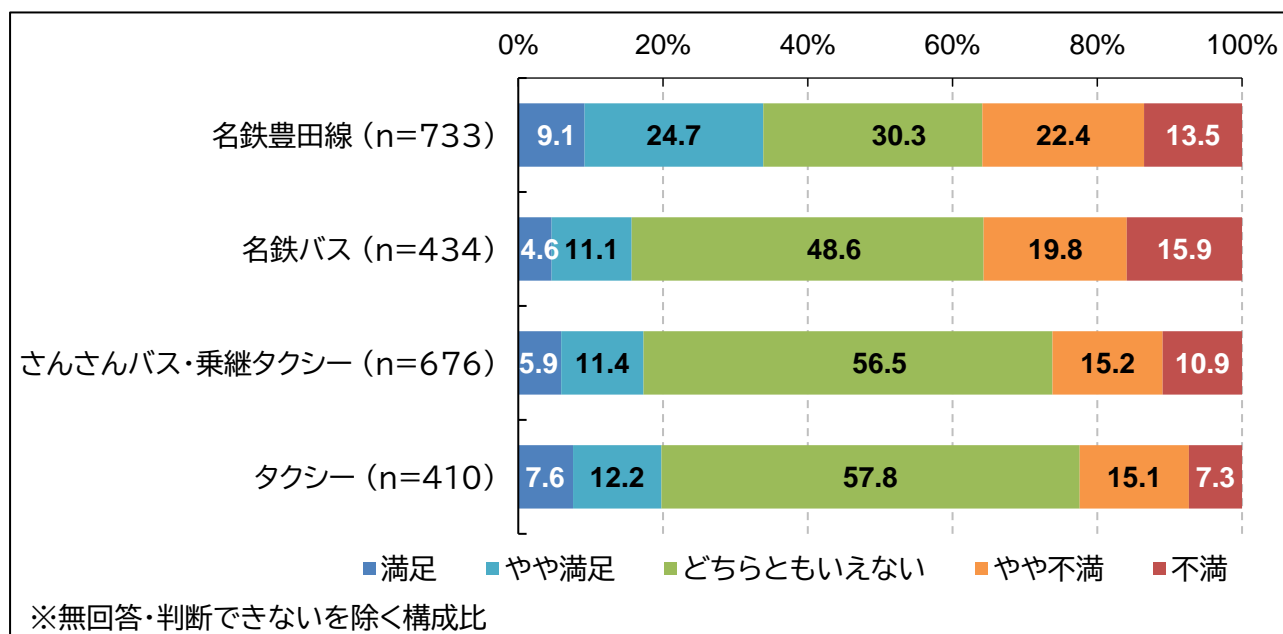


図 3-4 各公共交通の満足度（みよし市全体）



(d) バス交通に期待する役割

名鉄バス・さんさんバスのそれぞれに対して最も期待する役割は「自動車などを利用できない方や、利用できなくなった場合の交通手段」となり、さんさんバスの方がより期待度が高い結果となりました（名鉄バス：1.30点、さんさんバス：1.53点）。

名鉄バスでは「通勤・通学するための交通手段」や「鉄道の駅へ行くための交通手段」といった、朝夕で比較的遠距離移動が見込まれる移動需要に対応する役割が上位なのに対し、さんさんバスでは「買い物するための交通手段」や「通院するための交通手段」といった、昼間帯で比較的近距離移動となる移動需要に対応する役割が上位となりました。

図 3-5 名鉄バスに期待する役割（上位 5 項目）

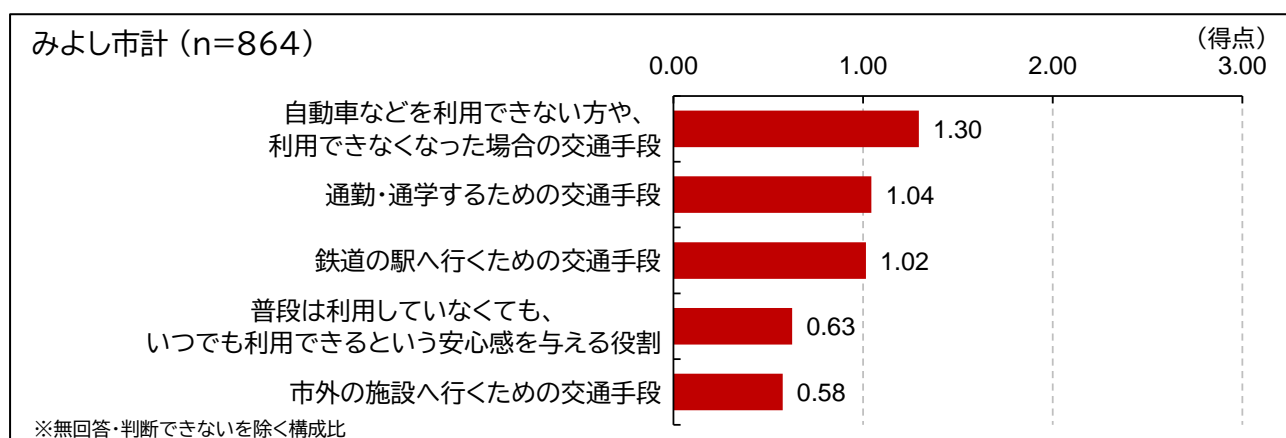
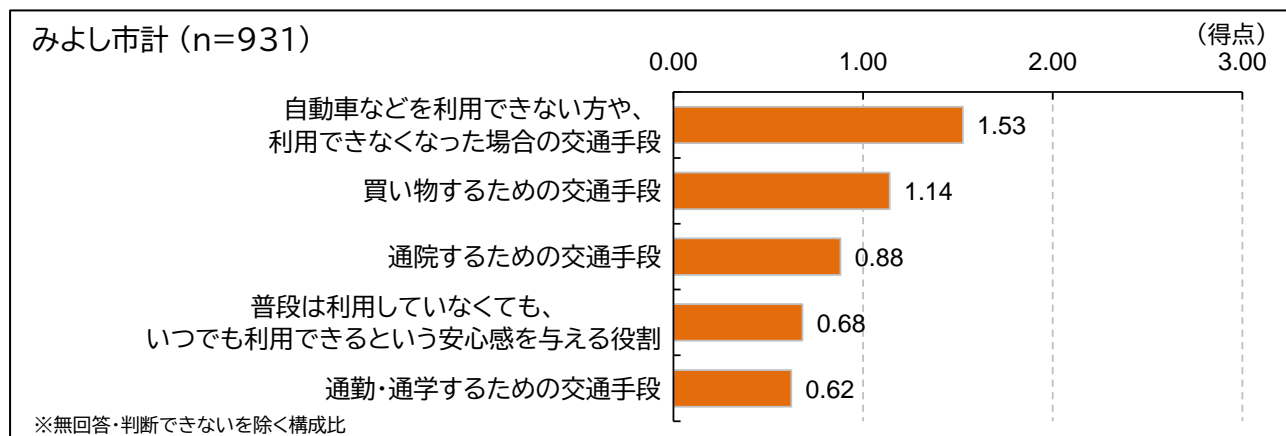


図 3-6 さんさんバスに期待する役割（上位 5 項目）

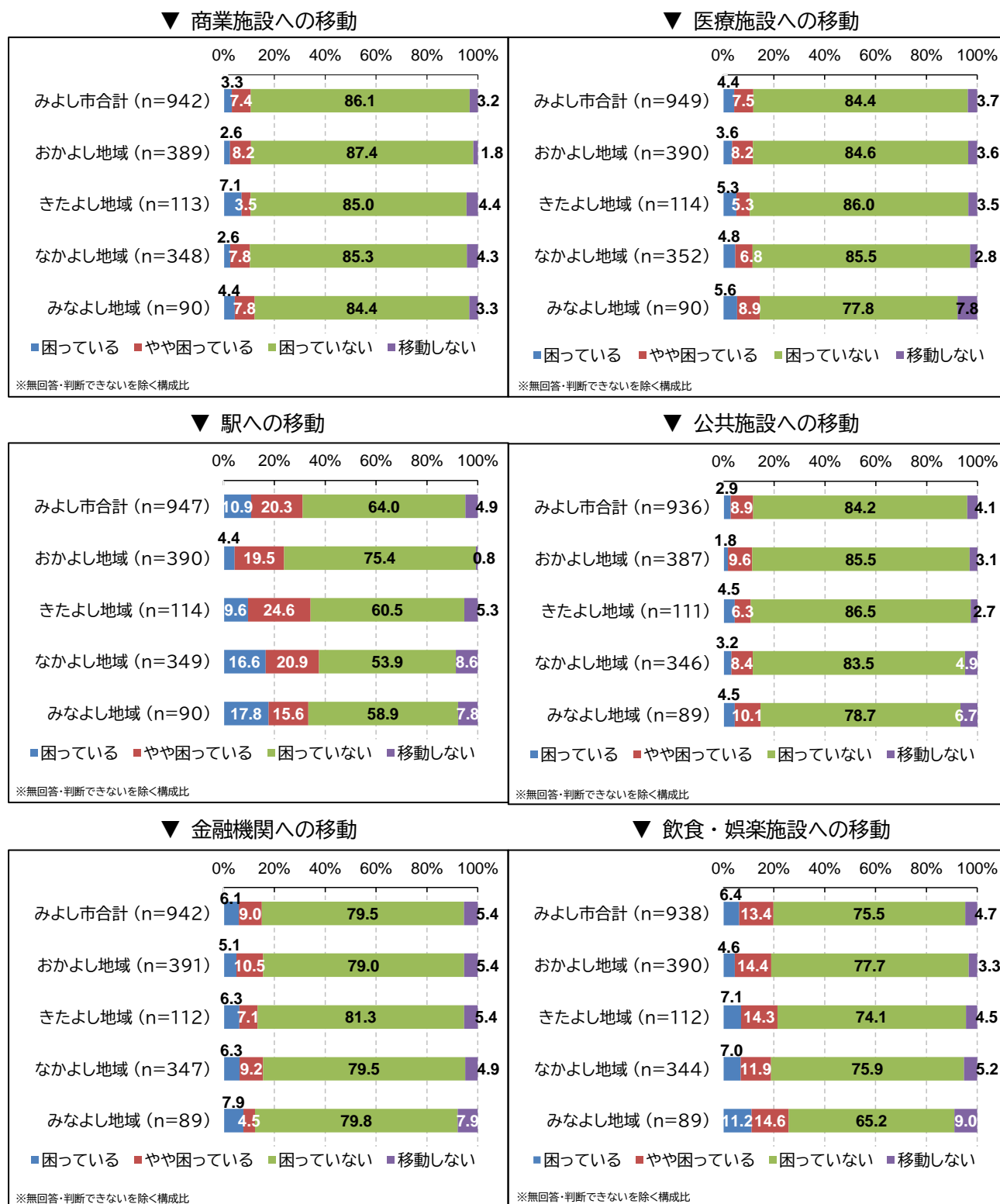


※得点は上位 3 つの回答に対して「1 位＝3 点・2 位＝2 点・3 位＝1 点」と点数化して集計し、回答者数で除しています

(e) 普段の移動での困りごと

普段の移動で困っているかについては「駅への移動」において、他の移動目的と比較して“困っている”や“やや困っている”と回答した人の割合が高くなっています。

図 3-7 移動目的別の普段の移動での困りごと



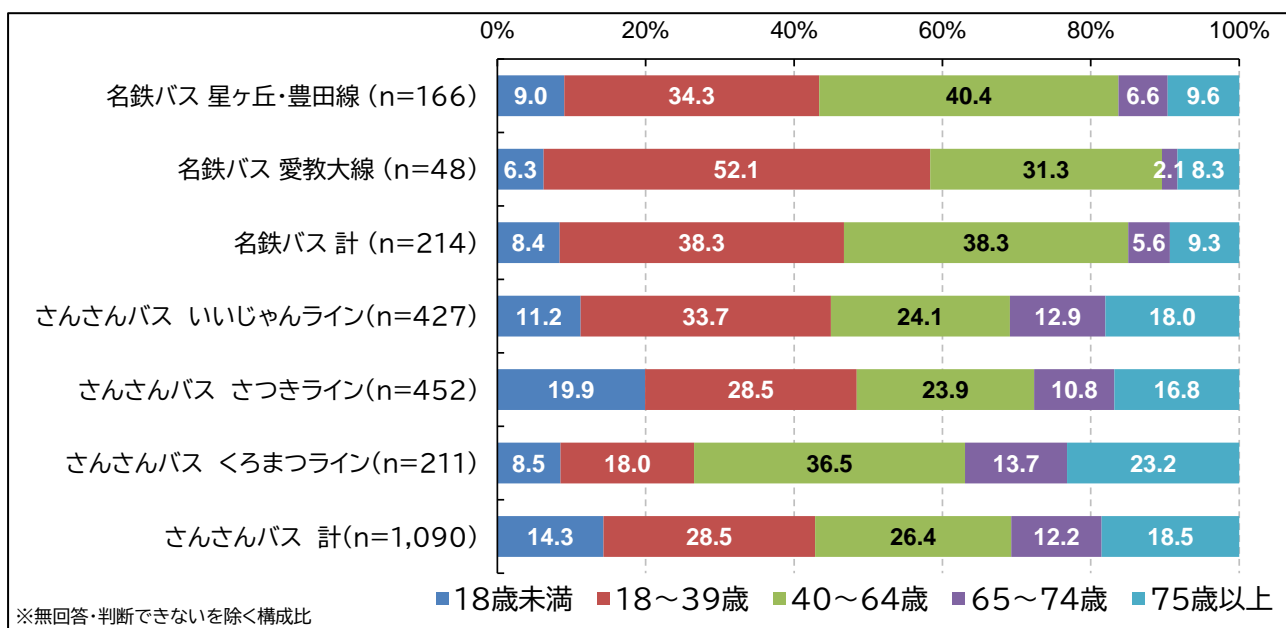
②利用実態調査・利用者アンケート調査

(a) 回答者の年齢

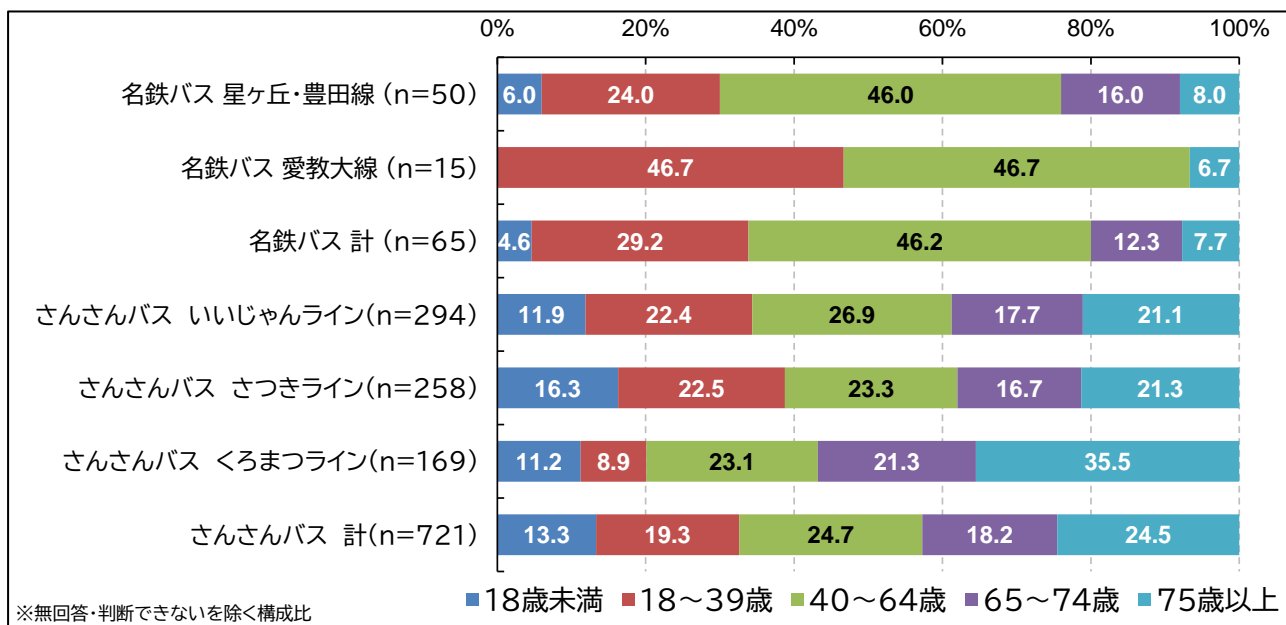
名鉄バスでは「18～39 歳」と「40～64 歳」の割合が高く、さんさんバスは名鉄バスと比較して「65 歳～74 歳」や「75 歳以上」の割合が高くなっています。

図 3-8 回答者の年齢
(名鉄バスは利用者アンケート調査、さんさんバスは利用実態調査)

▼ 平日調査



▼ 休日調査

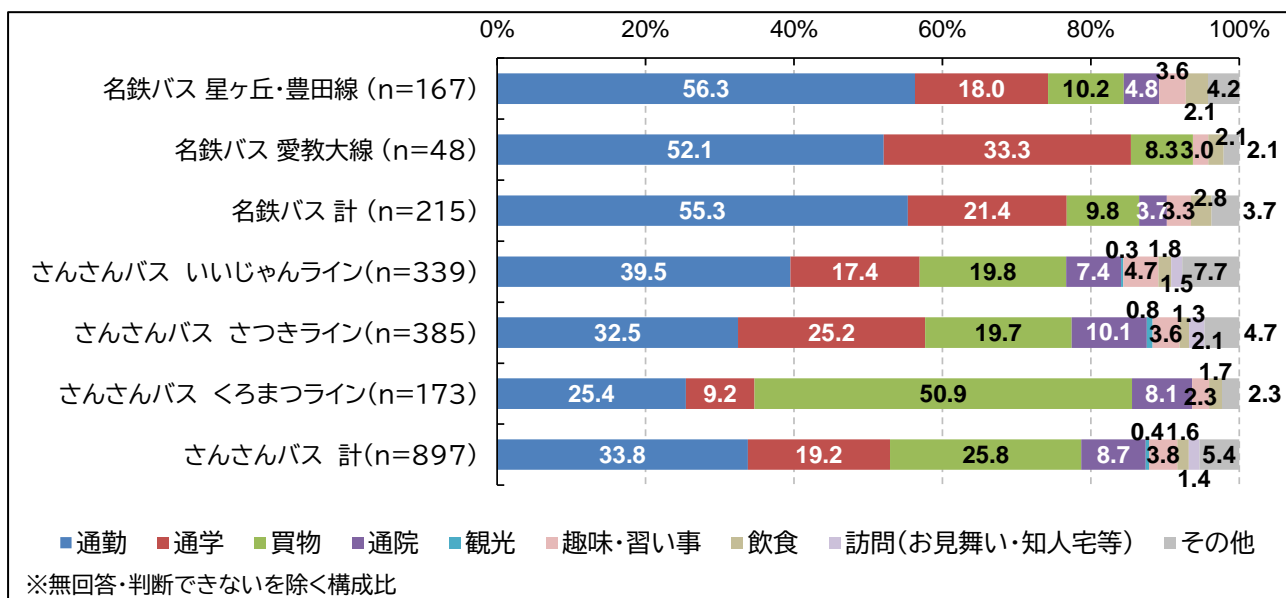


(b) 利用目的

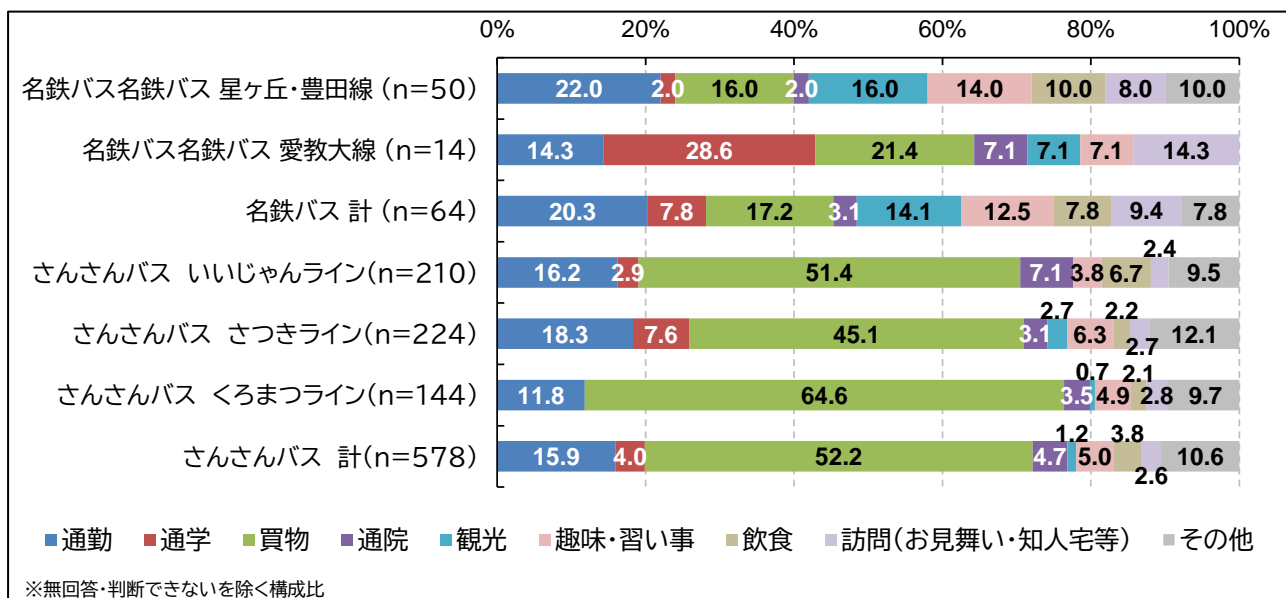
名鉄バスでは「通勤」と「通学」の割合が高く、さんさんバス（特にくろまつライン）は名鉄バスと比較して「買物」や「通院」の割合が高くなっています。

図 3-9 利用目的
(名鉄バスは利用者アンケート調査、さんさんバスは利用実態調査)

▼ 平日調査



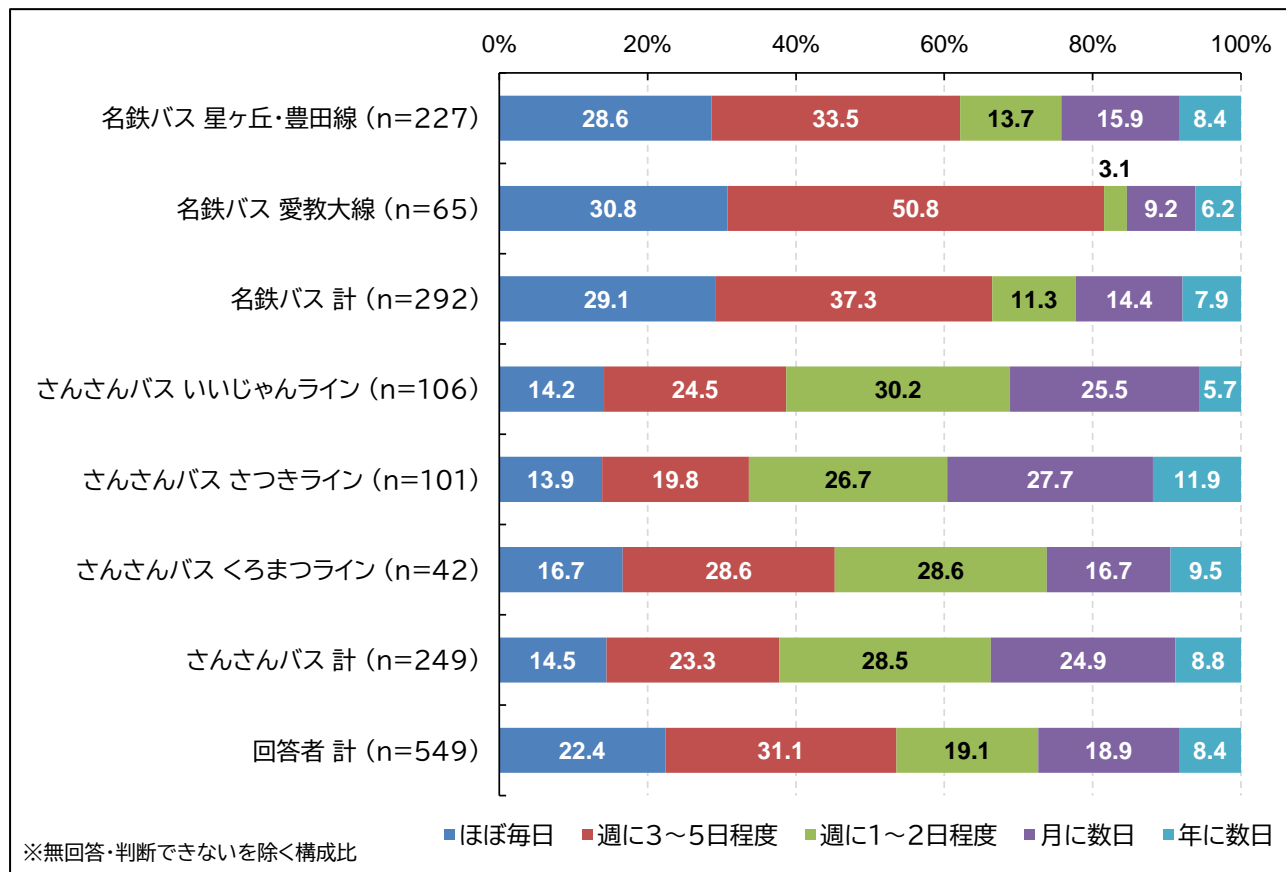
▼ 休日調査



(c) 回答者のバス利用頻度

名鉄バスでは「ほぼ毎日」・「週に3～5日程度」の割合が高く、さんさんバスは名鉄バスと比較して「週に1～2日程度」・「月に数日」の割合が高くなっています。

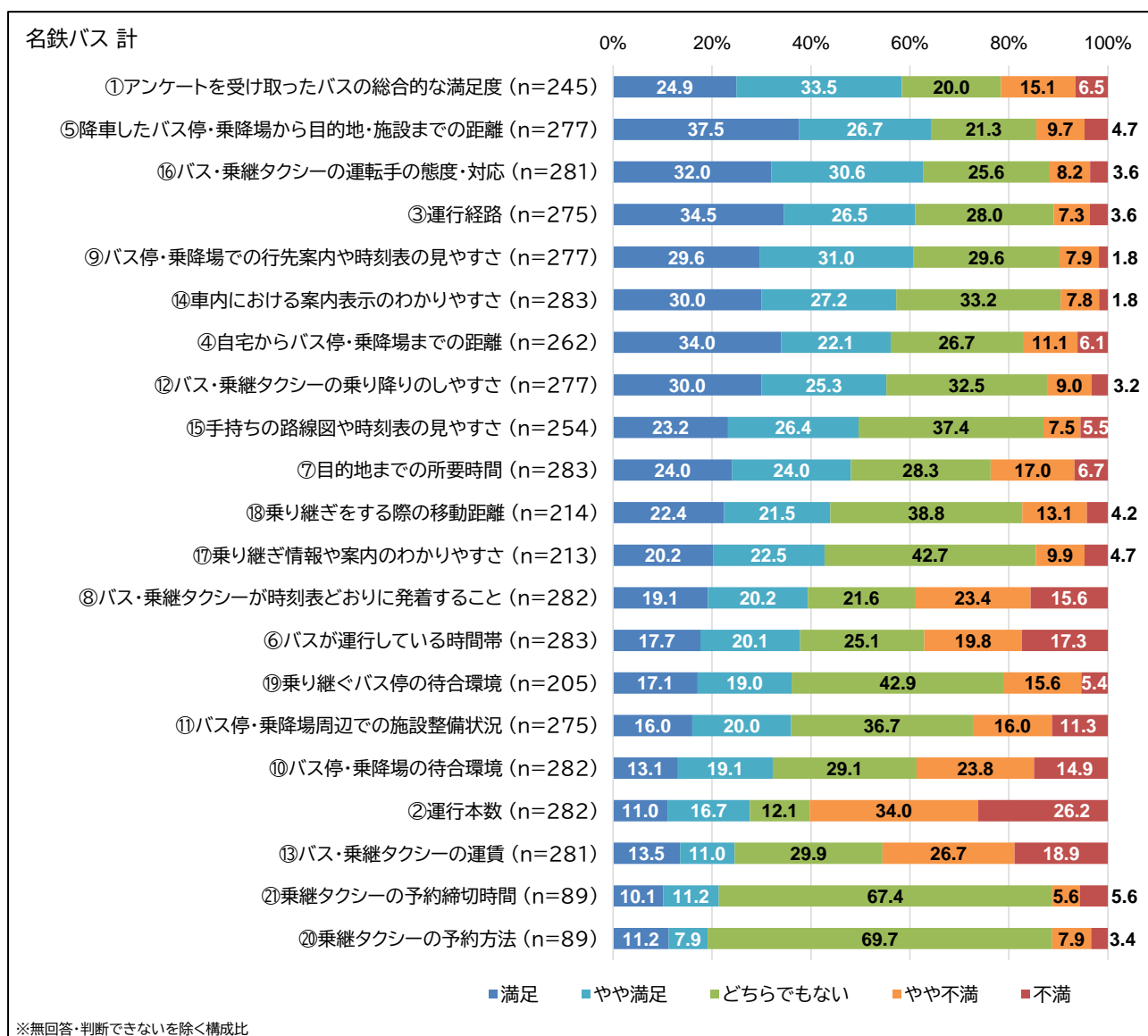
図 3-10 バス利用頻度（利用者アンケート調査）



(d) サービス項目別満足度

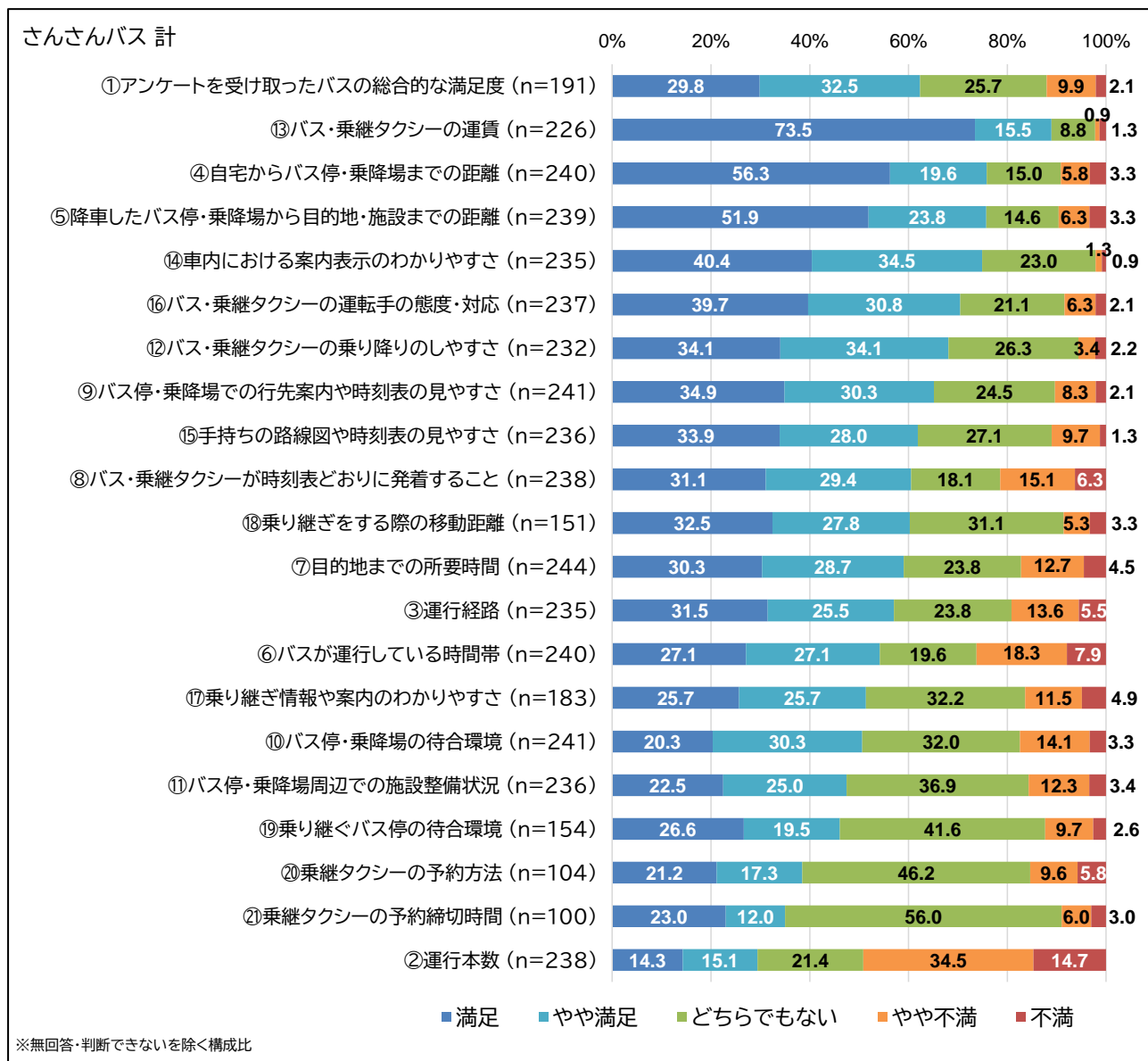
名鉄バスの総合的な満足度（満足＋やや満足）は58.4%で、不満割合（不満＋やや不満）の21.6%を上回っています。項目別では「降車バス停から目的地までの距離（64.2%）」が最も満足度が高く、次いで「運転手の態度・対応（62.6%）」、「運行経路（61.0%）」の順となっています。

図 3-11 バスサービス項目別満足度（名鉄バス）（利用者アンケート調査）



さんさんバスの総合的な満足度（満足+やや満足）は62.3%で、不満割合（不満+やや不満）の12.0%を上回っています。項目別では「運賃（89.0%）」が最も満足度が高く、次いで「自宅からバス停までの距離（75.9%）」、「降車バス停から目的地までの距離（75.7%）」の順となっています。

図 3-12 バスサービス項目別満足度（さんさんバス）（利用者アンケート調査）



(3) 住民懇談会

①開催概要

日にち	時間	場所	参加者数
令和6(2024)年8月25日(日)	10:00～12:00	みよし市役所 3階 研修室	11名
令和6(2024)年8月28日(水)			23名
目的			
みよし市地域公共交通計画の改定に向け、実施する各種ニーズ調査の1つとして、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こと。			

②開催結果（抜粋）

交通機関	良い点／ 残したいところ	改善点／ 課題と感じるところ	解決アイデア／ 私たちにできること
名鉄豊田線	<ダイヤ> ・早朝から深夜まで運行 ・本数がある ・大きな変化がない <東西へのアクセス> ・名古屋、豊田へ便利 ・地下鉄への乗入れ	<駅施設> ・無人駅であること <アクセス> ・駅まで行くのが大変 <駐車場> ・黒笹駅に駐車場が欲しい ・三好ヶ丘駅駐車場が高い	<駅施設の活用> ・無人駅の活用 <乗継ぎの利便性向上> ・さんさんバスとの乗継ぎ ・さんさんバスの乗継を便利に <駐車場料金> ・駐車場代を安くする
名鉄バス／ ループバス	<バスロケ> ・スマホでバスの位置を確認できる仕組み <ダイヤ> ・遅くまで運行している ・日進へ行ける(福田地区) <ループバス> ・ループバス助かる	<バス停環境> ・バス停に屋根がない <ルート> ・北部地区にルートがない <ループバス> ・駅までの渋滞時間がかかる ・あざぶの丘の学生のために三好ヶ丘駅行が必要	<バス停環境> ・バス停に雨除けを設置する ・バス停の周辺を明るく <ルート再考> ・愛教大線を三好ヶ丘駅発 ・ループバスを双方向運転 ・新規住宅地へ乗入れ
さんさんバス／ 乗継タクシー	<料金> ・100円で乗れる ・65歳以上の人が無料 <ダイヤ・ルート> ・本数が増えた ・みよし全体をカバーしている ・時刻表通りの運行 <車両> ・車内がいつも綺麗 <コミュニティの場> ・地域の足になっている	<ダイヤ> ・道路の状況に課題がある <バス停> ・バス停を公民館へ ・上下線のバス停が同じ場所だと乗り違える <利便性> ・回数券の存在を知らない ・バスのラッピングが覚えにくい <PR不足> ・しくみ等が認識されていない	<渋滞> ・バスレーンの指定などの推進 <バスルート> ・夕方も特急を設ける <情報発信・PR> ・市内観光バスルート作成 ・車両を活用したイベント <利便性向上> ・路線ごとに色分けにする ・回数券をコンビニでも販売 <ライフスタイル> ・バスの時間で行事を開催
タクシー	<便利> ・四六時中、運行があること ・目的地まで快適、早い	<少ない> ・深夜等、駅にいないことが多い <料金> ・価格を安く	<料金補助> ・市内は補助を出す <その他> ・料金例を明示する

第4章 前計画の達成度評価

前計画が計画期間満了を迎えることから、計画の達成度を評価します。

なお、名鉄バス星ヶ丘豊田線については、前計画期間中に集計方法が変更となったため、当該路線が関連する指標については、新旧の方法で集計した数値を表中で併記し、評価は新しい集計方法の数値で行います。

①公共交通のめざす姿



- 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）

【目標指標】市内公共交通全体の年間利用者数の増加（交通事業者輸送実績）

表 4-1 公共交通のめざす姿の目標とする指標（利用者数）

目標とする指標	現況値 〔前計画策定時〕 [2018(H30)]	評価値 [2023(R5)]	目標値 〔前計画策定時〕 [2024(R6)]
公共交通全体の年間利用者数	3,131,432 人	2,686,245 人	3,170,000 人
※名鉄バス星ヶ丘豊田線の 集計方法変更を加味	3,444,591 人	2,935,425 人	3,480,000 人

表 4-2 評価に関係する各公共交通機関の利用者数

公共交通機関	現況値 〔前計画策定時〕 [2018(H30)]	評価値 [2023(R5)]	評価値/現況値
名鉄豊田線（2 駅）	2,427,861 人	1,962,296 人	80.8%
名鉄バス（3 路線）	309,530 人	301,321 人	97.3%
※集計方法変更後	622,689 人	550,501 人	88.4%
さんさんバス（3 路線）	277,342 人	349,815 人	126.1%
乗継タクシー	1,708 人	1,951 人	114.2%
三好ヶ丘ループバス	29,584 人	17,612 人	59.5%
一般タクシー	85,407 人	53,250 人	62.3%

公共交通全体の年間利用者数は、平成 30(2018)年度の現況値約 344 万人から、令和 5 (2023)年度の評価値約 294 万人となり、**目標値である 348 万人を達成していません**。

令和 2 (2020)年の新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出自粛や、行動様式の変化により、各公共交通機関の利用者数が大幅に減少しました。**評価現在においては、利用者の回復がみられるものが多くあります**が、三好ヶ丘ループバスでは運転手不足や利用者数に応じた減便の影響、また一般タクシーでは深夜時間帯の利用者の減少などの影響により、鉄道や他のバス交通と比較して現況値から大きく減少しています。

【目標指標】市内公共交通全体の不満割合の減少（市民アンケート調査）

表 4-3 公共交通のめざす姿の目標とする指標（不満割合）

目標とする指標	現況値 〔前計画策定時〕 [2018(H30)]	評価値 [2024(R6)]	目標値 〔前計画策定時〕 [2024(R6)]
公共交通全体の不満割合	35.8%	35.5%	現況値未満

図 4-1 平成 30(2018)年調査

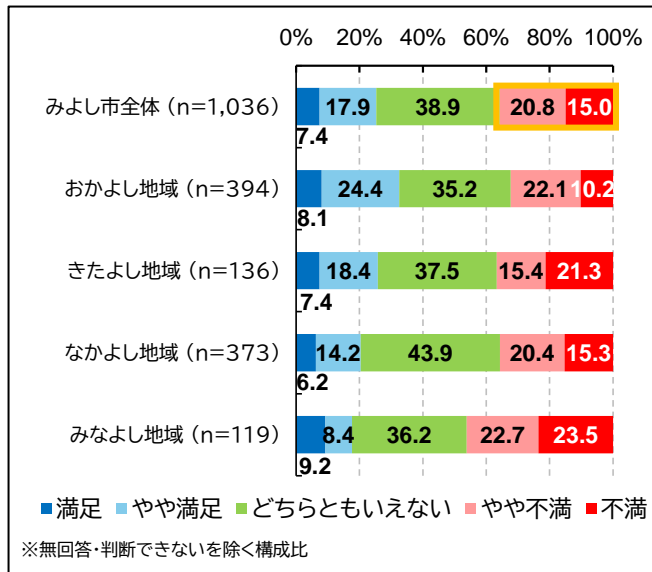
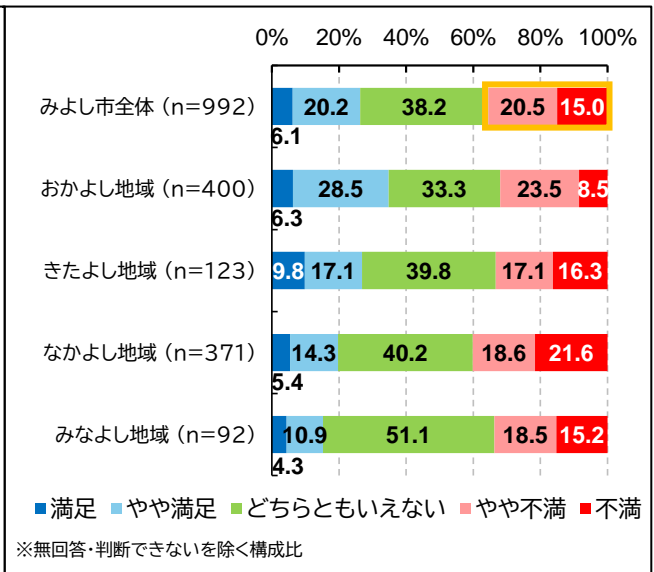


図 4-2 令和 6 (2024)年調査



公共交通全体の不満割合は、平成 30(2018)年度の現況値 35.8%から、令和 6 (2024)年度の評価値 35.5%となり、「**現況値未満**」を目標値としていたため、**目標を達成しました**。

地域別では、なかよし地域を除く 3 地域において不満割合が減少しており、特にみなよし地域では 10%以上減少しています。

満足度（満足＋やや満足）をみると、みよし市全体では増加（＋1.0%）している一方で、**なかよし地域やみなよし地域では満足度が減少しています**。

②基本目標Ⅰ



- 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）

【目標指標】名鉄豊田線・名鉄バスの利用者数の増加（交通事業者輸送実績）

表 4-4 基本目標Ⅰの目標とする指標

目標とする指標	現況値 〔前計画策定時〕 [2018(H30)]	評価値 [2023(R5)]	目標値 〔前計画策定時〕 [2024(R6)]
名鉄豊田線の年間利用者数	2,427,861 人	1,962,296 人	現況値以上
名鉄バスの年間利用者数	309,530 人	301,321 人	現況値以上
※名鉄バス星ヶ丘豊田線の 集計方法変更を加味	622,689 人	550,501 人	現況値以上

表 4-5 鉄道駅別・バス路線別の利用者数

公共交通機関	現況値 〔前計画策定時〕 [2018(H30)]	評価値 [2023(R5)]	評価値/現況値
黒笹駅	598,848 人	589,500 人	98.4%
三好ヶ丘駅	1,829,013 人	1,372,796 人	75.1%
星ヶ丘豊田線	264,627 人	271,973 人	102.3%
星ヶ丘豊田線 ※集計方法変更後	577,786 人	521,153 人	90.2%
イオン赤池線	10,703 人	8,832 人	82.5%
愛教大線	34,200 人	20,516 人	60.0%

※鉄道の利用者数は各駅の乗車数、名鉄バスの利用者数はみよし市内のバス停での乗降者数をカウント

名鉄豊田線の年間利用者数は、平成 30(2018)年度の現況値約 243 万人から、令和 5 (2023)年度の評価値約 196 万人となり、**目標値である「現況値以上」を達成していません。**

また、名鉄バスの年間利用者数は、平成 30(2018)年度の現況値約 62 万人から、令和 5 (2023)年度の評価値約 55 万人となり、**目標値である「現況値以上」を達成していません。**

公共交通全体の利用者数と同様に、令和 2 (2020)年の新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出自粛や、行動様式の変化により、各公共交通機関の利用者数が大幅に減少しました。名鉄豊田線、名鉄バスともに**評価現在においては、利用者の回復がみられます。**

しかし、駅・路線ごとに回復具合が異なっており、名鉄豊田線では黒笹駅は現況値に対して 98.4%となっている一方で、三好ヶ丘駅では 75.1%にとどまっています。また、名鉄バスでは星ヶ丘豊田線は現況値に対して 90.2%ですが、愛教大線は 60.0%に留まっています。

③基本目標Ⅱ



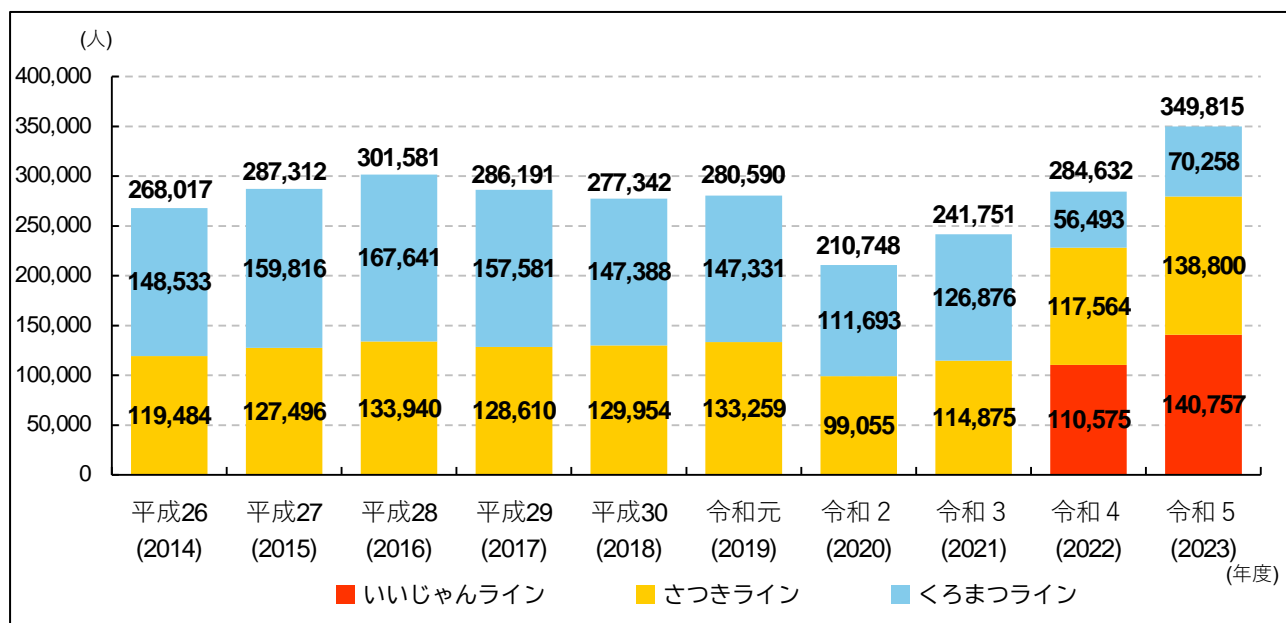
- さんさんバスは市内の交流ネットワークとして機能しているか？（さんさんバスの利用者数）

【目標指標】さんさんバスの利用者数の増加（交通事業者輸送実績）

表 4-6 基本目標Ⅱの目標とする指標

目標とする指標	現況値 〔前計画策定時〕 [2018(H30)]	評価値 [2023(R5)]	目標値 〔前計画策定時〕 [2024(R6)]
さんさんバスの年間利用者数	277,342 人	349,815 人	318,000 人

図 4-3 さんさんバス路線別の利用者数（再掲）



さんさんバスの年間利用者数は、平成 30(2018)年度の現況値約 28 万人から、令和 5 (2023)年度の評価値約 35 万人となり、**目標値である「318,000 人」を超えたため目標を達成しています。**

令和 4 (2022)年 4 月には車両を 6 台から 9 台へ増車するとともに、路線を 2 路線から 3 路線へ再編し、1 日当たり 50 便から 92 便に増便したことにより、令和 5 (2023)年度の**利用者数は過去最大となりました。**

④基本目標Ⅲ



- 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）

【目標指標】案内や情報に関する不満割合の減少（利用者アンケート調査）

表 4-7 基本目標Ⅲの目標とする指標

目標とする指標	現況値 〔前計画策定時〕 [2018(H30)]	評価値 [2024(R6)]	目標値 〔前計画策定時〕 [2024(R6)]
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	8.0%	9.9%	現況値未滿
乗継情報や案内のわかりやすさの不満割合	11.3%	15.1%	現況値未滿

図 4-4 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

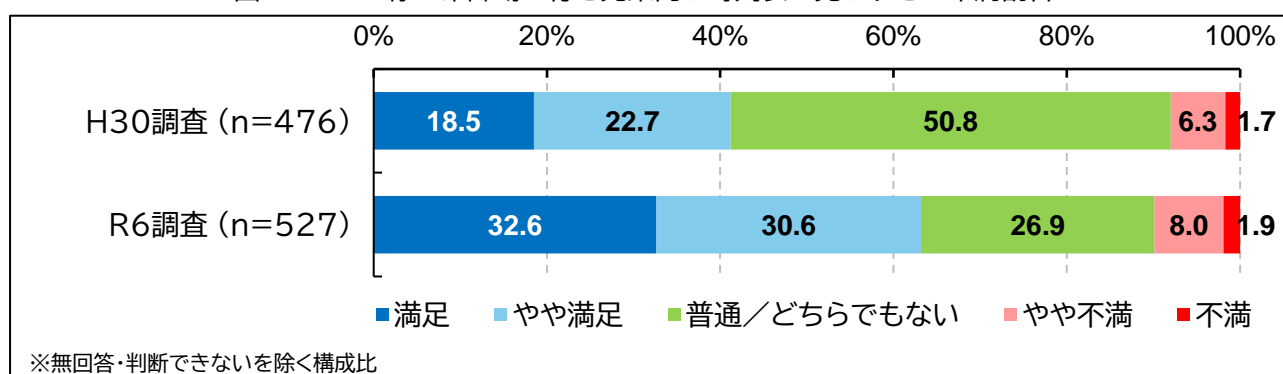
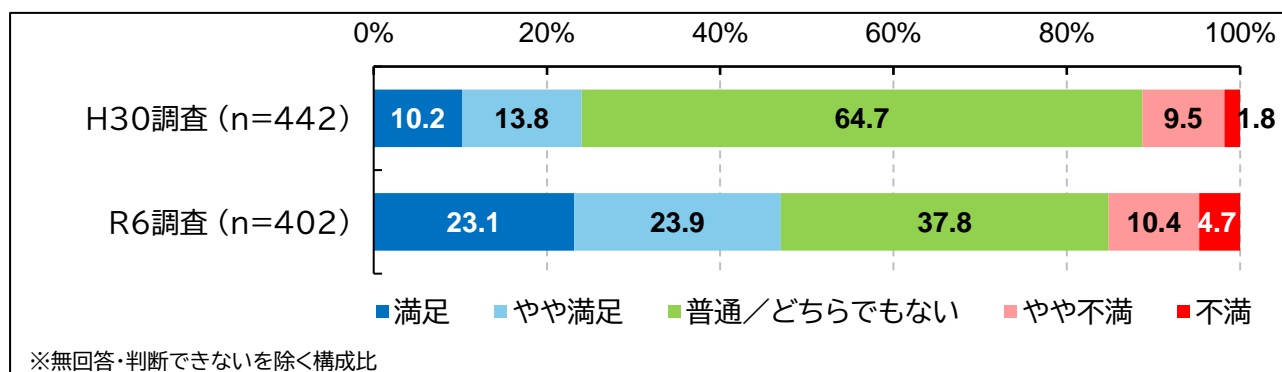


図 4-5 乗継情報や案内のわかりやすさの不満割合



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、平成 30(2018)年度の現況値 8.0% から、令和 6(2024)年度の評価値 9.9%となり、「**現況値未滿**」を目標値としていたため、**目標を達成しませんでした**。

また、乗継情報や案内のわかりやすさの不満割合についても、平成 30(2018)年度の現況値 11.3% から、令和 6(2024)年度の評価値 15.1%となり、「**現況値未滿**」を目標値としていたため、**目標を達成しませんでした**。

さんさんバスの再編により路線数が増加し、「乗継ポイント」を設けたことで、複数の路線が 1つのバス停に停車することとなったため、行き先が分かりにくいといった意見があった一方で、令和 6(2024)年度調査では**どちらの項目においても満足度（満足＋やや満足）が上昇しています**。

⑤基本目標Ⅳ



- 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）

【目標指標】市民を対象とした乗り方教室の実施状況（みよし市実績）

表 4-8 基本目標Ⅳの目標とする指標

目標とする指標	現況値 〔前計画策定時〕 [2018(H30)]	評価値 [2023(R5)]	目標値 〔前計画策定時〕 [2024(R6)]
市民を対象とした 乗り方教室の実施	0 回	4 回	年 3 回以上

図 4-6 乗り方教室のようす



市民を対象とした乗り方教室の実施について、令和 5 (2023) 年度の実績は 1 回でしたが、「産業フェスタみよし」や「バスフェスティバル」への出展、「さんさんバスの日 利用促進イベント」の実施といった地域や市民と連携・協力した取組を実施したため、令和 5 (2023) 年度の評価値を 4 回とします。

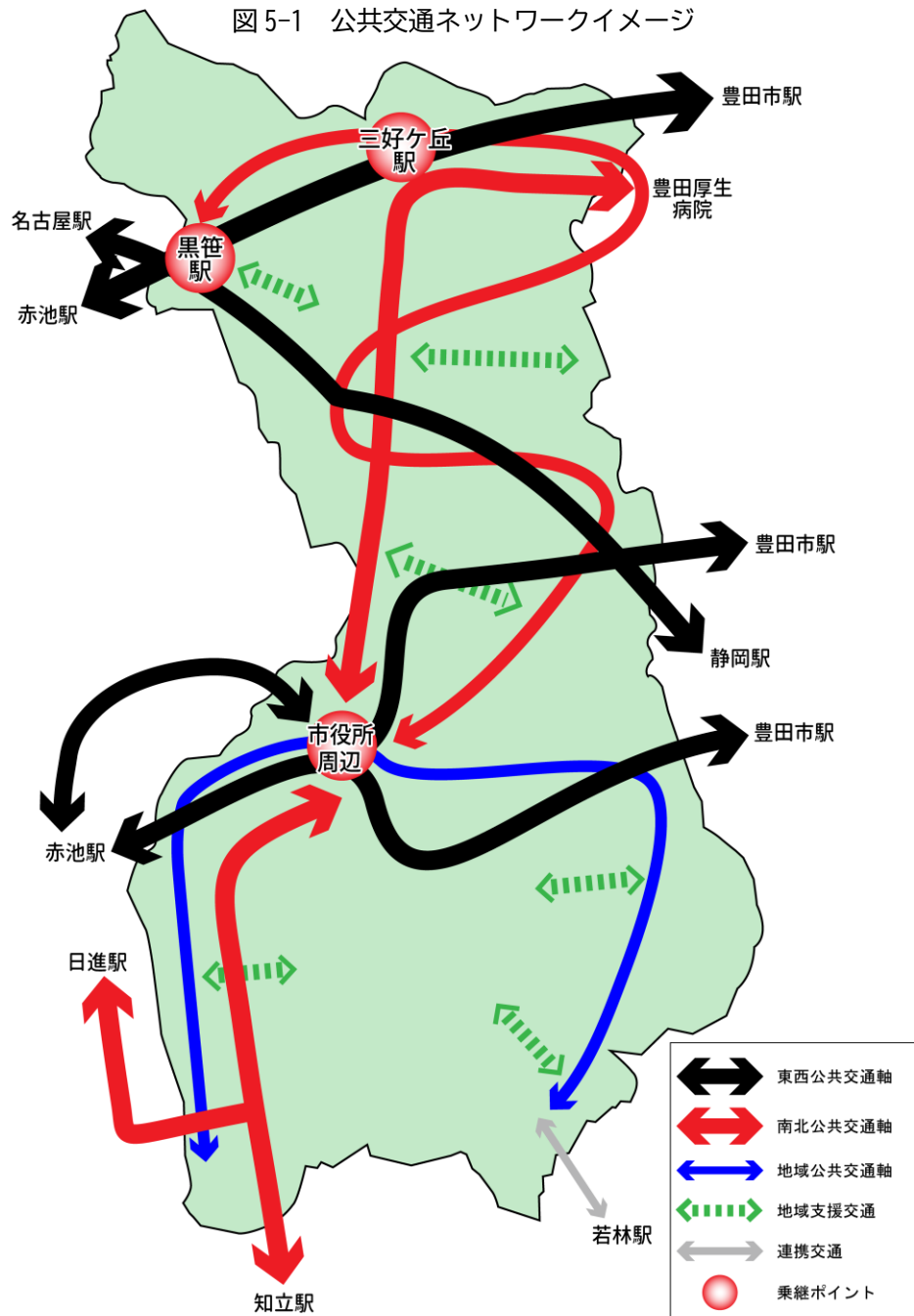
（参考）前計画期間中の乗り方教室やイベント等の開催・参加実績

年度	開催・参加実績
令和 3 (2021) 年度	● 小学生を対象とした乗り方教室
令和 4 (2022) 年度	● 小学生を対象とした乗り方教室 ● みよし×東郷×アイ・モール三好地域バスクーポンの配布 ● みよし安全安心大作戦 2022 みよし市×東郷町×名鉄バス 3 者共同利用促進イベントの実施
令和 5 (2023) 年度	● 小学生を対象とした乗り方教室 ● 産業フェスタみよし 2023 へのブース出展 ● バスフェスティバル（イオン三好ショッピングセンター） ● 「さんさんバスの日」利用促進イベント

第5章 みよし市における地域公共交通の課題

本市の人口は今後緩やかな増加傾向と推計され、高齢化についても緩やかに進行していくとされています。公共交通の利用者数については、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響による減少から回復しているとともに、さんさんバスにおいては令和4(2022)年4月の路線再編以降で大幅に増加し、令和5(2023)年度には過去最多の利用者数となっています。また、バス利用者アンケート調査結果では、バスに対する総合的な評価において高い満足度を獲得しています。このため、3ページに示す「公共交通のめざす姿」があらわす状態を満たすには、下図に示す現行の公共交通ネットワーク（図5-1 資料編参照）を維持することが適当と考えます。これらを踏まえたうえで、みよし市における地域公共交通の課題を次ページ以降で設定します。

図5-1 公共交通ネットワークイメージ



第2章～第4章の整理結果

■みよし市の地域概況

- 人口は微増傾向が継続するとともに、緩やかに高齢化が進行（p.7）
- 人口集中地区が拡大しており、既存住宅地周辺での住宅開発が進行（p.8）

■公共交通の現状整理

- 名鉄豊田線の利用者数は、令和2（2020）年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少したのち、令和5（2023）年度まで回復傾向が続いているものの、黒笹駅に比べ、三好ヶ丘駅の利用者数の回復が緩やか（p.14）
- 三好ヶ丘ループバスの利用者数は、令和2（2020）年度から令和4（2022）年度まで増加したが、運行便数の減少に伴い令和5（2023）年度では減少（p.15）
- 一般タクシーの利用者数は、令和2（2020）年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少して以降、横ばい状態（p.18）

■各種利用実態・ニーズ調査

- さんさんバスの運行についての認知度は97.1%でとても高い一方、「自宅からバスで行けることのできる施設」は48.4%で半数以下（p.25）
- 公共交通全体の満足度は、不満割合が満足割合を上回っている状態（p.25）
- バスに求める役割として、名鉄バスは「通勤・通学での移動」や「鉄道駅への移動」、さんさんバスでは「買い物での移動」や「通院での移動」が上位項目（p.27）
- 普段の移動では、鉄道駅への移動について「困っている」と回答した割合が高い（p.28）
- 名鉄バスやさんさんバスについて、利用頻度が低い人より利用頻度が高い人の方が満足度が高い（p.26,31,32）
- 住民懇談会における意見やアイデア
パーク・アンド・ライド駐車場の整備、新しい住宅地における公共交通の確保、1か所で複数の路線が発着するバス停の案内の分かりにくさ、タクシー台数の少なさ等（p.33）

■計画目標の達成度評価

- 利用者数に関連する目標については、さんさんバスを除いて、令和2（2020）年度に新型コロナウイルス感染症の影響での利用者数の減少により、目標未達成（p.34,36,37）
- 公共交通全体の不満割合が0.3%減少し、「現況値未滿」とする目標を達成（満足割合は1.0%増加）（p.35）
- 案内や情報に関する不満割合については、2つの評価項目のどちらも「現況値未滿」とする目標を未達成（なお、満足割合は両項目とも増加）（p.38）

みよし市がめざす将来像

■上位・関連計画等

- 第2次みよし市総合計画
- みよし市まちづくり基本計画 等
- 隣接自治体の交通分析及び整理

公共交通を取り巻く法制度や社会情勢の変化

■社会情勢

- 地域公共交通のり・デザイン
- カーボンニュートラルの実現に向けた取組
- 運転士・運転手不足の深刻化 等

■みよし市の公共交通のめざす姿が表す状態

- ✓ 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、分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

みよし市における地域公共交通の課題

課題1 既存の公共交通ネットワークの利用者の確保

課題2 利用につながる分かりやすさと関心の向上

課題3 公共交通に関する新たな技術や状況への対応

課題 1 既存の公共交通ネットワークの利用者の確保

多くの公共交通において、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛等の影響による利用者の減少から**回復に向かっている**ことが明らかとなりましたが、鉄道では三好ヶ丘駅、路線バスでは愛教大線・三好ヶ丘ループバスの利用者数が**他の駅や路線と比較して回復が緩やか**であることに加え、一般タクシーでは令和2(2020)年度以降横ばい傾向であるなど、**全ての公共交通において好調・回復基調という状況ではない**ことも分かりました(図5-2,3,4,5,6,7)。

一方で、さんさんバスにおいては令和4(2022)年の路線再編もあって、令和5(2023)年度の利用者数が過去最高となり(図5-4)、**日常的な生活交通として利用が定着している**ことが伺えます。

また、全国的に人口減少の傾向が進む中、**みよし市では当面の間は人口増加が継続されると推計**されています。

公共交通の利用状況やみよし市の人口推移の一方で、みよし市のまちづくりの方針である第2次みよし市総合計画後期基本計画では、公共交通分野の主な取組の一つに「持続可能な公共交通ネットワークの形成」を設定し、**各公共交通の機能に応じたサービスを確保、維持、改善していくことで持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ること**としています。

また、みよし市まちづくり基本計画では、**鉄道、路線バス、タクシーなどの公共交通相互の連携を図ることが求められています**。

公共交通の運行は利用者によって支えられており、利用者が減少した状態が続いた場合には、減便や廃止といったとなる可能性があります。みよし市の公共交通のめざす姿があらわす状態のうち「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が実現されている状態」を路線や便数を減らさないように維持していくためには、利用が定着している路線再編後のさんさんバスをはじめとした各公共交通利用者数を回復または向上させることが必要と考え、みよし市における地域公共交通の課題を「**既存の公共交通ネットワークの利用者の確保**」と設定します。

図5-2 将来都市構造・都市拠点(みよし市まちづくり基本計画)

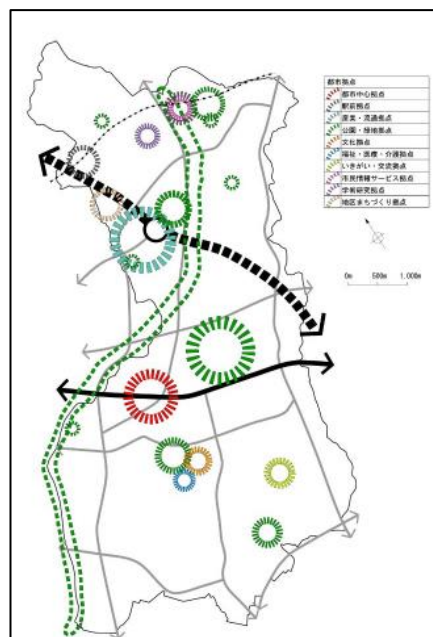


図 5-3 名鉄豊田線（市内2駅）利用者数の推移

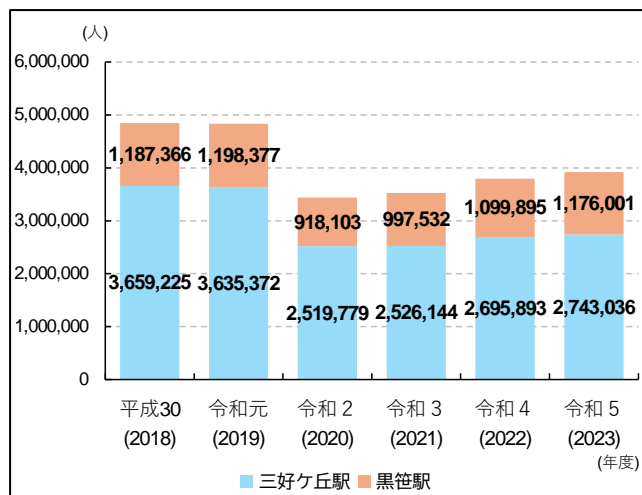


図 5-4 名鉄バス利用者数の推移（市内バス停）

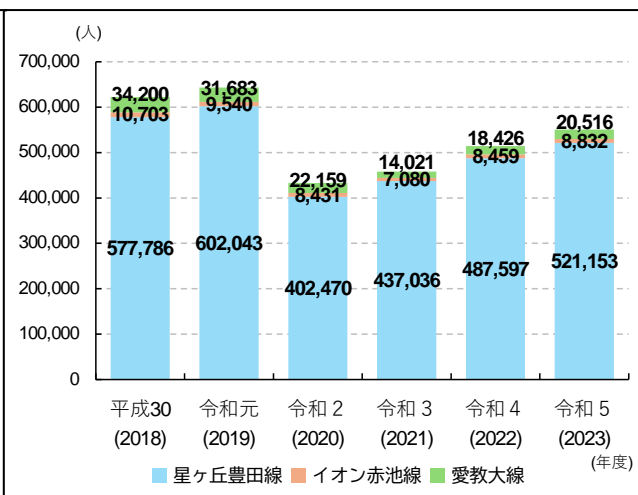


図 5-5 さんさんバス利用者数の推移

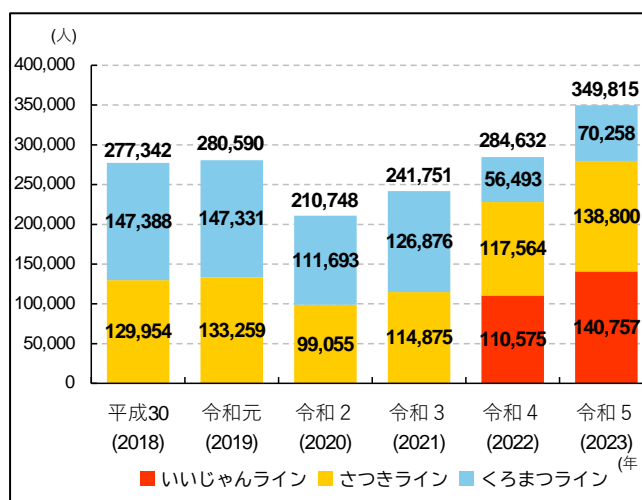


図 5-6 乗継タクシー利用者数の推移

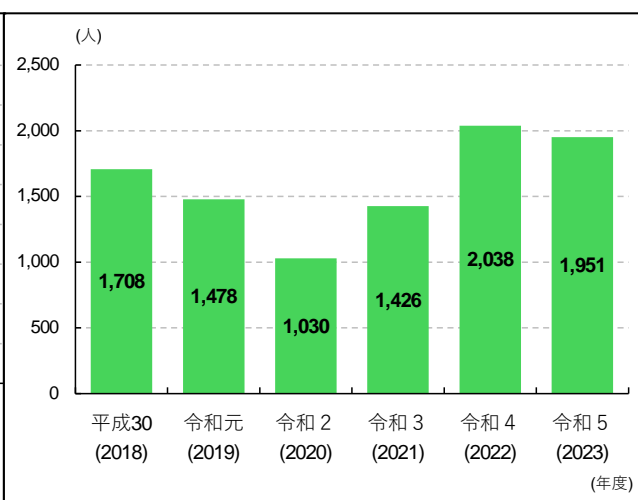


図 5-7 三好ヶ丘ループバス利用者数の推移

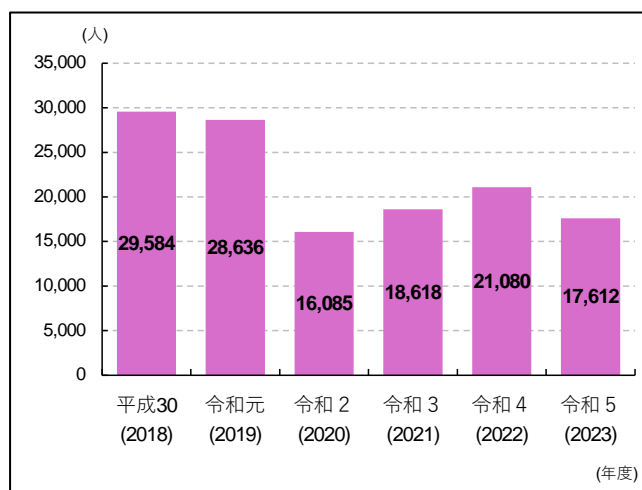
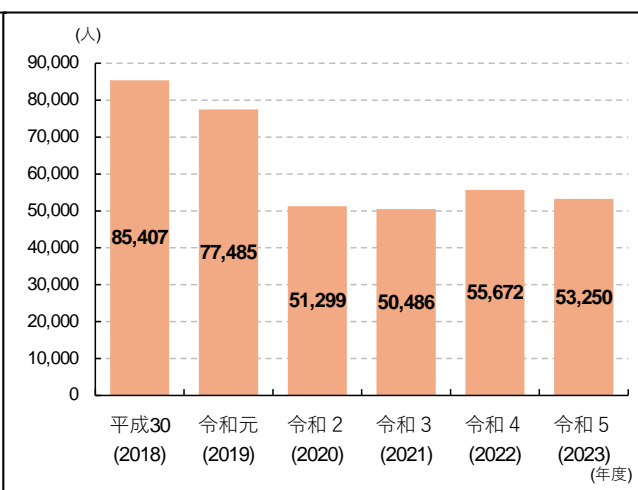


図 5-8 一般タクシー利用者数の推移



課題2 利用につながる分かりやすさと関心の向上

利用者アンケート調査結果によると、公共交通の案内や情報に関する不満割合は、バス停・乗降場の行き先案内や時刻表の見やすさ（図 5-8）については、平成 30(2018)年の 8.0%から、令和 6(2024)年は 9.9%、乗継情報や案内の分かりやすさ（図 5-9）について、平成 30(2018)年の 11.3%から、令和 6(2024)年は 15.1%となっています。その要因としては、さんさんバス路線等再編により路線数や総運行便数が増加し、**市内のバス路線が充実した半面、案内の分かりやすさが低下**していることが考えられます。

また、市民アンケート調査結果によると、公共交通の認知度において「市内をさんさんバスが走っていること」では高い認知度（97.1%）がある一方で、**実際に利用するために必要な情報である「自宅近くのバスで行ける施設」を認知している割合は半数を下回っています**（48.4%）（図 5-10）。

行き先案内・乗継情報の分かりやすさや時刻表の見やすさについて不満割合が増加していることや、利用するために必要な情報が周知されていない状況は、みよし市の公共交通のめざす姿があらわす状態のうち「子どもから高齢者までの誰もが利用しやすく、分かりやすい移動環境が整っている状態」から離れた状態あります。**公共交通に関する分かりやすい情報提供を行うとともに、その情報を市民・利用者が積極的に受け取る意識が醸成されていることが必要**と考え、みよし市における地域公共交通の課題を「**利用につながる分かりやすさと関心の向上**」と設定します。

図 5-9 バス停・乗降場の行き先案内や時刻表の見やすさの満足度

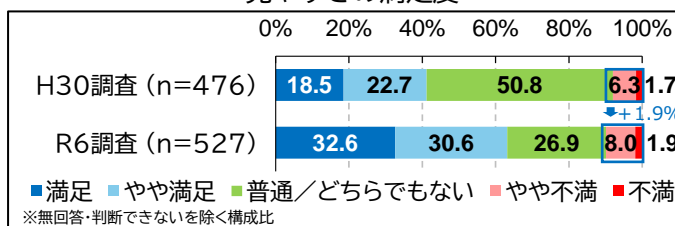


図 5-10 乗継情報や案内の分かりやすさの満足度

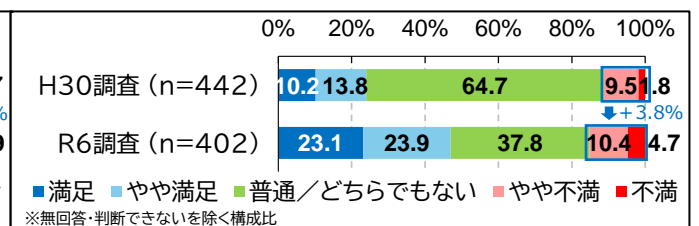
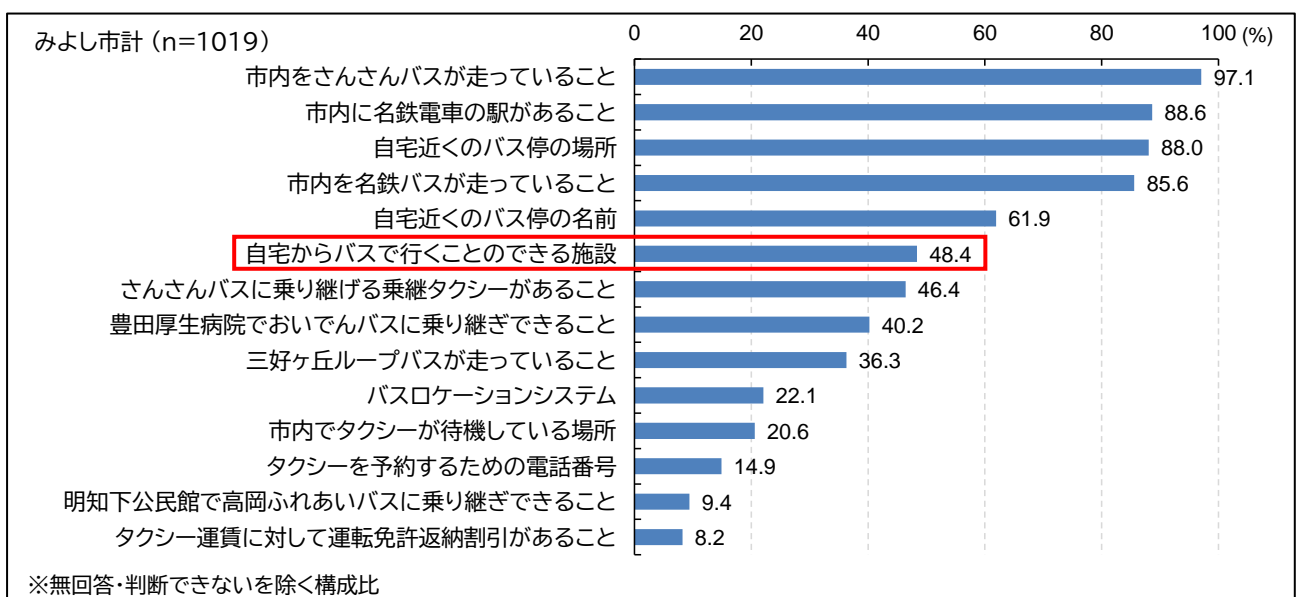


図 5-11 みよし市の公共交通に関して知っていること（認知度）



課題3 公共交通に関する新たな技術や状況への対応

わが国では気候変動への対応として、2050年までにカーボンニュートラルを目指すこととなりました。さらに、SDGsの実現に向けた取組についても、積極的に取り組むことが求められています。こうした世界的・全国的な要求事項に対し、交通分野における環境負荷の低減や持続可能な地域社会の形成に向けて、**人にも環境にもやさしい車両への更新**が求められています。

そうした中、本市内の一部でハイブリッド車のバスやタクシーが導入されていますが、**さんさんバスにおいては導入が進んでいません**。

一方で、公共交通の運行に欠かせない運転士・運転手は全国的に不足している状況にあり、バスの減便等が取りざたされています。本市においても住民懇談会では「**駅に待機しているタクシーが少ない**」といった意見が出されました。

現在は、さんさんバスに適したサイズの低公害車両はあまり実用化されていない状況ですが、今後適合する車両が登場する可能性があります。また、全国的な運転士・運転手不足への対応として、自動運転車の実証実験が各地で実施されていたり、「日本版ライドシェア」と呼ばれる事業が解禁されたりしています。

こうした公共交通に関連する社会情勢などに合わせるとともに、新しい技術や車両の登場に柔軟に対応していくことで、みよし市の公共交通のめざす姿があらわす状態のうち「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る状態」につながると考え、みよし市における地域公共交通の課題を「**公共交通に関する新たな技術や状況への対応**」と設定します。

図 5-12 カーボンニュートラルのイメージ

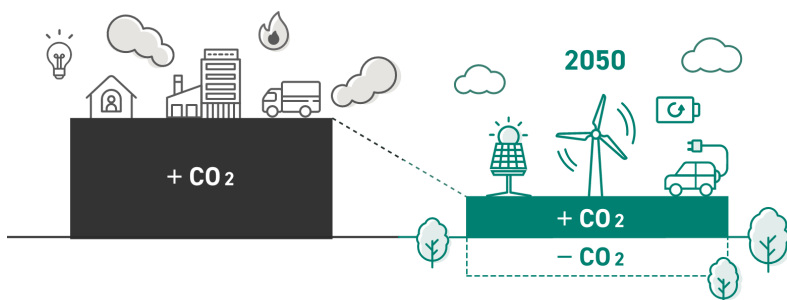


図 5-13 SDGs の 17 の目標



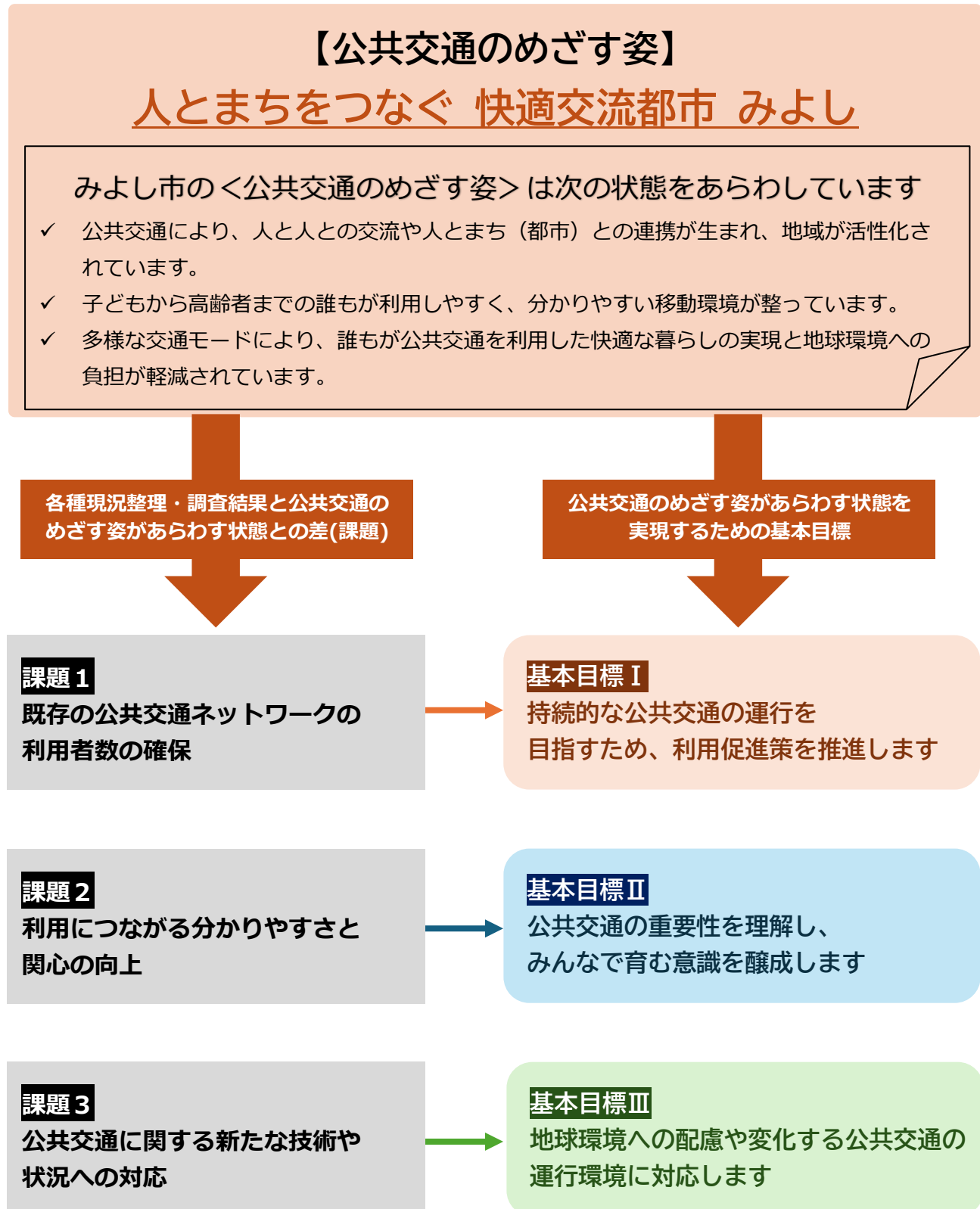
図 5-14 FCV バス



第6章 地域公共交通の基本目標

ここでは、第1章で設定した「公共交通のめざす姿」を実現するため、前章で整理した課題の解決を目指す基本目標とその展開方針を設定します。

(1) 公共交通のめざす姿と課題・基本目標の関係



(2) 基本目標と展開方針

基本目標Ⅰ 持続的な公共交通の運行を目指すため、利用促進策を推進します

【展開方針】

- 名鉄豊田線や名鉄バス、三好ヶ丘ループバス、一般タクシーにおいては、利用者の確保が進むよう、変化した生活様式に合わせた利用促進策を推進します。
- さんさんバス・乗継タクシーにおいては、路線再編によって拡充されたサービスを楽しく使いこなす利用促進策を実施します。

基本目標Ⅱ 公共交通の重要性を理解し、みんなで育む意識を醸成します

【展開方針】

- 公共交通が理解され、かつ利用されるよう、分かりやすい情報提供をデジタル・アナログの両面でそれぞれ展開します。
- 公共交通に関する様々な情報を市民が受け取り、学ぶことができるようにします。
- 公共交通を利用する機会が少ない人でも、それぞれのライフスタイルの中で公共交通の利用機会を見つけやすくなるようにします。

基本目標Ⅲ 地球環境への配慮や変化する公共交通の運行環境に対応します

【展開方針】

- 環境負荷の低い先進的なバス・タクシー車両の登場や、D Xによる日々の業務の効率化など、全国的な公共交通を取り巻く状況を踏まえながら、本市への導入・適用を目指します。
- 市内における新たな住宅地や商業施設等の開発による公共交通運行への影響等に関して、庁内で情報共有するとともに、関係者と連携・協力し対応します。
- 本市に関連する公共交通の運営状況や各種事業の情報共有・連携を交通事業者や関係市町と図ります。

第7章 目標値の設定と実施する施策・事業

ここでは、第6章で設定した「地域公共交通の基本目標」の達成度を評価する目標値を設定するとともに、その目標を達成するために実施する施策・事業やその実施主体、実施スケジュールを整理します。

(1) 目標値の設定と実施する施策・事業

第6章で設定した3つの基本目標について、進捗・達成状況の評価するための評価指標を設定します。また、その目標を達成するために実施する施策・事業を整理します。

基本目標Ⅰ 持続的な公共交通の運行を目指すため、利用促進策を推進します

■展開方針（再掲）

- 名鉄豊田線や名鉄バス、三好ヶ丘ループバス、一般タクシーにおいては、利用者の確保が進むよう、変化した生活様式に合わせた利用促進策を推進します。
- さんさんバス・乗継タクシーにおいては、路線再編によって拡充されたサービスを楽しく使いこなす利用促進策を実施します。

■評価指標と目標値

評価指標	現状値	目標値	
	令和5(2023)年度	令和11(2029)年度	
名鉄豊田線の年間利用者数 ^{*1,4}	1,962,296 人	▶▶	現状値以上
名鉄バスの年間利用者数 ^{*2,4}	550,501 人	▶▶	現状値以上
さんさんバスの年間利用者数 ^{*4}	349,815 人	▶▶	400,000 人
三好ヶ丘ループバスの年間利用者数 ^{*4}	17,612 人	▶▶	現状値以上
一般タクシーの年間利用者数 ^{*3,4}	53,250 人	▶▶	55,000 人

*1：三好ヶ丘駅及び黒笹駅の年間利用者数（乗車客数）

*2：名鉄バス星ヶ丘豊田線、イオン赤池線及び愛教大線のみよし市内バス停の年間利用者数

*3：愛知つばめ交通の利用実績を集計

*4：運行実績データより集計

■実施する施策・事業

施策① 公共交通利用の促進

	事業内容	実施主体
1	公共交通と連携したウォーキングイベント等の開催	交通事業者・みよし市
2	各種イベント参加者への公共交通利用促進策の展開 (公共交通利用来場者に対する復路分の補助 等)	みよし市・イベント主催者・ 交通事業者
3	公共交通を利用したおでかけモデルコースの作成	みよし市
4	小・中学生乗車キャンペーン	みよし市・交通事業者

取組事例

ミニバス de お出かけ モデルコース <愛知県知立市>

知立市はコミュニティバス「ミニバス」の利用促進事業として、ミニバスを利用したおでかけモデルコース集を作成しており、コースの範囲は知立市内だけでなく、隣接する刈谷市や安城市のバスを活用するコースも収録しています。



♪桜の名所とハイウェイオアシスにお出かけ♪
春の行楽コース

所要時間: 約8時間 乗車料金: 300円(大人)
ミニバス: 小学生以下は運賃無料
かりまる: 利用料金はどなたも無料
高岡ふれあいバス: 小学生100円、未就学児は無料

乗車料金 100円

9:15 発 知立駅
【3(オレンジ)コース】
9:39 着 東刈谷駅北口
《乗り換え待ち》
9:46 発 東刈谷駅北口
【東刈谷・逢妻線】
逢妻駅南口行
10:37 着 刈谷市体育館
徒歩 約3分
① 亀城公園
徒歩 約4分
11:49 発 司町4丁目
【小垣江・依佐美線】
小垣江駅東口行
12:07 着 刈谷駅南口
《乗り換え待ち》
12:38 発 刈谷駅南口
【東境線】
洲原温水プール行
13:35 着 洲原公園北口
徒歩 約5分
② 洲原公園
徒歩 約5分
14:30 発 洲原公園北口
【東境線】
刈谷市役所行
14:44 着 刈谷ハイウェイオアシス
徒歩 約3分
③ 刈谷ハイウェイオアシス
徒歩 約10分
16:31 発 ハイウェイオアシス東
【路線②】知立駅行
17:03 着 知立駅
乗車料金 200円

① 亀城公園
所在地: 刈谷市城町1-1-1
刈谷城址であり、桜の名所としても知られ、四季折々の花も美しく、小鳥のさえずりも聞こえる公園です。

② 洲原公園
所在地: 刈谷市井ヶ谷町洲原4-1
洲原池を中心として、周囲に広がる松林を背景にした丘陵地にある公園です。

③ 刈谷ハイウェイオアシス
所在地: 刈谷市東境町吉野5-5
岩ヶ池公園と伊勢湾岸自動車道の刈谷パーキングエリアが隣接する人気の複合施設です。

資料: 知立市 Web サイト

施策② 公共交通の乗車抵抗の軽減

事業内容		実施主体
5	運賃のキャッシュレス決済対応の拡充	交通事業者・みよし市
6	サイクル&ライドの促進	みよし市・商業事業者
7	障がい者等を対象とした公共交通の割引運賃や タクシー料金の助成制度の運用	交通事業者・みよし市・警察
8	バス待ち環境の整備	みよし市・道路管理者・交通事業者

取組事例

待合環境の整備 ＜愛知県みよし市＞

雨天時などにおけるさんさんバスの待合環境を良くするため、乗車数が多く、歩道の幅員を確保できるバス停に雨よけ及びベンチを設置しています。

また、周辺が暗いバス停にはソーラーライトを設置し、夜間でも安心安全な待合環境となるよう改善しています。






資料：みよし市

基本目標Ⅱ 公共交通の重要性を理解し、みんなで育む意識を醸成します

■展開方針（再掲）

- 公共交通が理解され、かつ利用されるよう、分かりやすい情報提供をデジタル・アナログの両面でそれぞれ展開します。
- 公共交通に関する様々な情報を市民が受け取り、学ぶことができるようにします。
- 公共交通を利用する機会が少ない人でも、それぞれのライフスタイルの中で公共交通の利用機会を見つけやすくなるようにします。

■評価指標と目標値

評価指標	現状値	目標値
	令和 5 (2023)年度	令和 11(2029)年度
公共交通に関するイベントの実施件数 ^{*5}	4 回 	6 回
「自宅からバスで行くことのできる施設」の認知度 ^{*6,7}	48.4 % 	50.0 %
公共交通の利用割合 ^{*6,8}	72.9 % 	75.0 %

* 5 : みよし市開催実績により集計

* 6 : 市民アンケート調査による指標の現状値は令和 6 (2024)年度

* 7 : 市民アンケート調査の設問『公共交通について知っていること』で、「自宅からバスで行くことのできる施設」について“知っている”と回答した市民の割合

* 8 : 市民アンケート調査の設問『各公共交通（名鉄豊田線、名鉄バス、さんさんバス・乗継タクシー、一般タクシー）の利用頻度』で、いずれかの公共交通手段について「年に数回」以上と回答した市民の割合（無回答は「利用していない」とカウントする）

■実施する施策・事業

施策③ 分かりやすい公共交通に向けた取組

事業内容		実施主体
9	公共交通に関する情報公開	みよし市・交通事業者
10	交通結節点における分かりやすい案内表示	みよし市・交通事業者
11	GTFS データの継続的な更新・運用	みよし市・交通事業者
12	MaaS アプリ等を活用した地域のおでかけ情報の発信	交通事業者・みよし市

取 組 事 例

刈谷市×CentX 「かりまる」でおでかけキャンペーン

＜愛知県刈谷市、名古屋鉄道（CentX）＞

刈谷市は名古屋鉄道がリリースしているエリア版 MaaS アプリ「CentX」とコラボしたおでかけキャンペーンを実施しました。

キャンペーンは、刈谷市公共施設連絡バス「かりまる」に乗って刈谷市美術館へ行くと、企画展の入場料割引と「かりまる」グッズが貰えるものです。



資料：刈谷市 Web サイト

施策④ 公共交通の重要性についての理解を広げ、みんなで育む意識を醸成する取組

事業内容		実施主体
13	乗り方教室の実施	みよし市・交通事業者・市民
14	公共交通に関するワークショップの実施	みよし市・交通事業者・市民
15	公共交通に関心を持つためのツール作成・配布	交通事業者・みよし市
16	地域や学校等と連携した モビリティマネジメントの実施	みよし市・交通事業者・地域・学校・ 企業等
17	さんさんバスの日の公共交通イベント実施	みよし市・交通事業者
18	尾三地区広域公共交通推進協議会でのイベント開催	尾三地区市町・交通事業者等

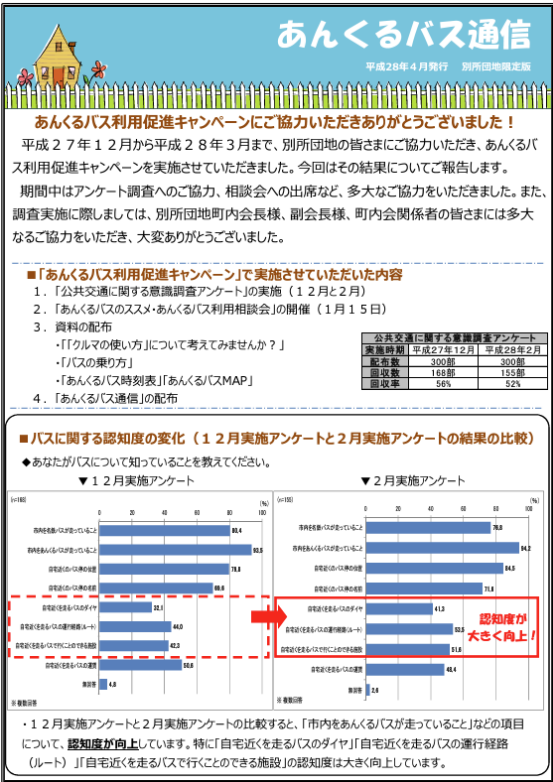
取組事例

地域に対するモビリティマネジメントの取組

＜愛知県安城市＞

安城市は別所団地地区を対象に普段の交通手段等に関するアンケートを実施し、バスの使い方や具体的なおでかけプランの紹介、公共交通を利用することのよい点等についての説明会と個別のプラン作成会を開催しました。

説明会後に皆さんの移動についてどのような変化があったかを再度アンケートを実施した結果、地域を走るバスについての認知度が高まり、公共交通を利用する意識が高まったことが分かりました。




資料：安城市 Web サイト

基本目標Ⅲ 地球環境への配慮や変化する公共交通の運行環境に対応します

■展開方針（再掲）

- 環境負荷の低い先進的なバス・タクシー車両の登場や、D Xによる日々の業務の効率化など、全国的な公共交通を取り巻く状況を踏まえながら、本市への導入・適用を目指します。
- 市内における新たな住宅地や商業施設等の開発による公共交通運行への影響等に関して、庁内で情報共有するとともに、関係者と連携・協力し対応します。
- 本市に関連する公共交通の運営状況や各種事業の情報共有・連携を交通事業者や関係市町と図ります。

■評価指標と目標値

評価指標	現状値	目標値
	令和 6 (2024)年度	令和 11(2029)年度
低公害車両の導入割合		

■実施する施策・事業

施策⑤ 公共交通に関する地球環境にやさしい取組

事業内容		実施主体
19	低公害車両の導入	交通事業者・みよし市
20	様々な主体が連携したエコ通勤・通学の実践	市民・企業・みよし市・交通事業者

取組事例

エコ通勤強化月間 <愛知県岡崎市>

年末で慌ただしく交通事故も多い時期である12月を「エコ通勤強化月間」とし、公共交通機関を使ったゆとりのある行動を呼びかけるものです。

強化月間中に2日間の「集中取組日」を設定し、エコ通勤の実施・効果検証に協力した市民・企業に対し「エコ通勤協力証」を発行します。この協力証を対象店舗等へ提示することで特典が受けられます。

令和6年
12月2日
~27日

おかざきスマートムーブアクション2024

エコ通勤強化月間



年末で慌ただしく交通事故も多い時期、公共交通機関を使ってゆとりのある行動をしてみませんか。

公共交通 利用のメリット

環境に
やさしい

健康維持に
つながる

交通事故の
リスク減

集中取組日にエコ通勤の実施・効果検証に協力していただける
市民・企業を募集！

集中取組日 令和6年 12月4日(水)・12月20日(金)

参加方法

登録
【11月1日~12月13日】
岡崎市ホームページから
参加登録

実施
【12月4日・20日】
エコ通勤を実施
まずは体験を！

事後アンケート
【エコ通勤実施後】
集中取組日の通勤方法、
通勤時間、所感等に関
するアンケートを実施

問合せ：岡崎市総合政策部地域創生課 TEL 0564-23-6486

詳しくはこちらから



資料：岡崎市 Web サイト

施策⑥ 公共交通の運行環境に対応する取組

事業内容		実施主体
21	既存公共交通の利用が困難な方の移動手段の確保	みよし市・交通事業者・市民
22	次世代モビリティの導入に向けた検討	みよし市・交通事業者・市民
23	運転士・運転手確保に向けた取組	交通事業者・みよし市
24	みよし市公共交通事業者連絡会の開催	みよし市・交通事業者
25	みよし市地域公共交通会議の開催	みよし市・交通事業者・地域等
26	尾三地区広域公共交通推進協議会の開催	尾三地区市町・愛知県

取組事例

運転体験会&会社説明会 <愛知県豊橋市>

豊橋市では、市内公共交通を維持確保するため、路線バスやタクシーの運転士を目指す方への支援事業を実施しています。

この取組では、教習コースを使って実際の路線バス・タクシーを運転することができる「運転体験会」と市内交通事業者４社による「会社説明会」を開催します。当日は、キャリアコンサルタントによる就職支援セミナーや、市役所による事業説明会を実施しました。

「路線バス・タクシー運転体験会 & 会社説明会」

教習コースを使って実際の路線バス・タクシーを運転することができる「**運転体験会**」と市内交通事業者4社による「**会社説明会**」を開催します。

当日は、キャリアコンサルタントによる**就職支援セミナー**や、市役所による**事業説明会**も実施します。

日時：11月27日(水)

①13:00～ ②15:00～

場所：とよはし産業人材育成センター

対象：普通自動車免許(AT 限定可)所有者

または1年以内に取得見込みの方

(※運転体験は免許所有者のみ)

バス・タクシー両方の運転体験会に参加することも可能です！

タイムスケジュール

第1部 13:00～ (受付 12:30～)

12:30～ 13:00	受付	
13:00～ 13:05 13:10 13:15	事業説明会	
13:10～ 15:00	会社説明会	運転体験会
	バス	タクシー
①13:10～ 13:40 ②13:45～ 14:15 ③14:20～ 14:50	13:10～	13:10～
15:00～ 15:35	就職支援セミナー (35分)	
15:35～ 15:40	アンケート サポートコース受付	

時間内であればいつでも体験できます！

第2部 15:00～ (受付 14:30～)

14:30～ 15:00	受付	
15:00～ 15:35	就職支援セミナー (35分) ※第2部は先にセミナーに参加していただきます。	
15:35～ 16:50	会社説明会	運転体験会
	バス	タクシー
①15:35～ 16:10 ②16:20～ 16:50	15:35～	15:35～
16:50～ 17:00	アンケート サポートコース受付	

※ 就職支援セミナー(15:00～15:35)は参加必須になります。

※ 当日は参加人数に応じて、体験の順番を調整させていただきます。

※ 第1部参加者多数により時間内に回りきれなかった場合でも、引き続き、第2部へ参加いただけますので、安心してご参加ください。

問合せ：豊橋市 都市交通課

(☎0532-51-2463) ☐toshikotsu@city.toyohashi.lg.jp

資料：豊橋市 Web サイト

(2) 事業実施スケジュール

基本目標	事業内容	令和7(2025)年度	令和8(2026)年度	令和9(2027)年度	令和10(2028)年度	令和11(2029)年度	実施主体
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	
基本目標Ⅰ	1 公共交通と連携したウォーキングイベント等の開催		交通事業者主催イベントに合わせて実施				交通事業者・みよし市
	2 各種イベント参加者への公共交通利用促進策の展開			実 施			みよし市・イベント主催者・交通事業者
	3 公共交通を利用したおでかけモデルコースの作成	準 備		実 施			みよし市
	4 小・中学生乗車キャンペーン			実 施			みよし市・交通事業者
	5 運賃のキャッシュレス決済対応の拡充	みよし市内の公共交通に適したキャッシュレス決済手段について検討・導入					交通事業者・みよし市
	6 サイクル&ライドの促進	準備・検討			実 施		みよし市・商業事業者
	7 障がい者を対象とした公共交通の割引運賃やタクシー料金の助成制度の運用			実 施			交通事業者・みよし市
	8 バス待ち環境の整備			実 施			みよし市・道路管理者・交通事業者
基本目標Ⅱ	9 公共交通に関する情報公開			実 施			みよし市・交通事業者
	10 交通結節点における分かりやすい案内表示	「分かりやすい案内表示」について調査・研究し、必要に応じて実施					みよし市・交通事業者
	11 GTFS データの継続的な更新・運用			実 施			みよし市・交通事業者
	12 MaaS アプリ等を活用した地域のおでかけ情報の発信			実 施			交通事業者・みよし市
	13 乗り方教室の実施			実 施			みよし市・交通事業者・市民
	14 公共交通に関するワークショップの実施		実 施			実 施	みよし市・交通事業者・市民
	15 公共交通に関心を持つためのツール作成・配布			実 施			交通事業者・みよし市
	16 地域や学校等と連携したモビリティマネジメントの実施		事業13・14・15と連動して実施				みよし市・交通事業者・地域・学校・企業等
	17 さんさんバスの日の公共交通イベント実施		毎年3月第3週日曜日に実施				みよし市・交通事業者
	18 尾三地区広域公共交通推進協議会でのイベント開催			実 施			尾三地区市町・交通事業者
基本目標Ⅲ	19 低公害車両の導入		みよし市内での運行に適した車両について検討・導入				交通事業者・みよし市
	20 様々な主体が連携したエコ通勤・通学の実践	準備・検討			実 施		市民・企業・みよし市・交通事業者
	21 既存公共交通の利用が困難な方の移動手段の確保			実 施			みよし市・交通事業者・市民
	22 次世代モビリティの導入に向けた検討		調査・研究し、状況に応じて導入				みよし市・交通事業者・市民
	23 運転士・運転手確保に向けた取組			実 施			交通事業者・みよし市
	24 みよし市公共交通事業者連絡会の開催			実 施			みよし市・交通事業者
	25 みよし市地域公共交通会議の開催			実 施			みよし市・交通事業者・地域等
	26 尾三地区広域公共交通推進協議会の開催			実 施			尾三地区市町・愛知県

第8章 計画の推進について

ここでは、本計画を推進するためのスケジュールについて整理するとともに、第7章で設定した評価指標を補完する確認指標を設定します。

（１）評価・検証の考え方

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。なお、最終年度以外であっても、地域公共交通の情勢に変化が生じた場合には、本計画を適宜改定します。

【計画全体及び個別事業の評価・検証の考え方】

- ・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。（図8-1）
- ・本計画の目標年度である令和11(2029)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。
- ・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。（表8-1）

図 8-1 計画の評価・検証の流れ（PDCAサイクル）

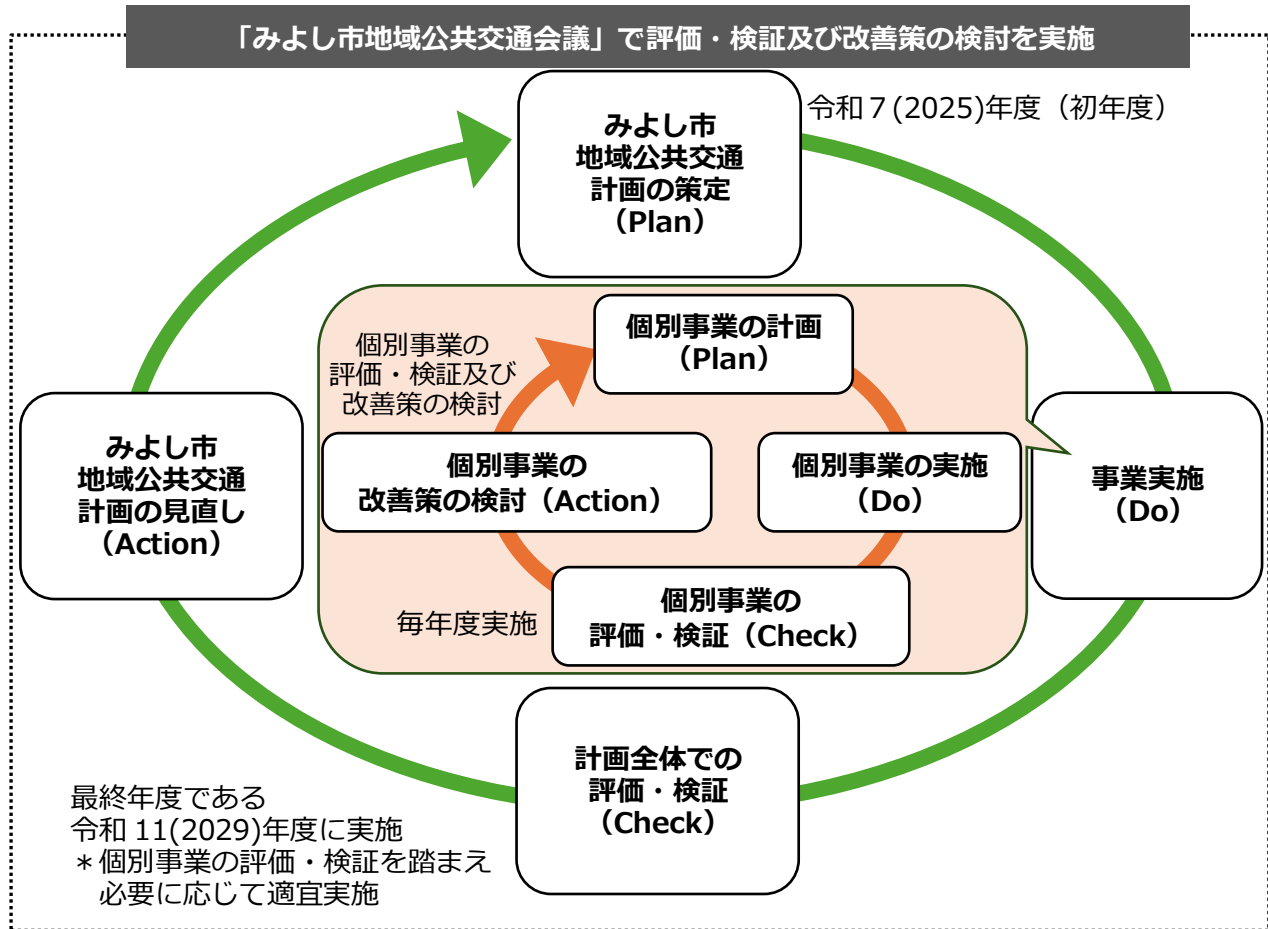


表 8-1 事業実施（Do）の評価・検証のスケジュール（PDCAサイクル）

	令和 7 (2025) 年度		令和 8 (2026) 年度		令和 9 (2027) 年度		令和 10 (2028) 年度		令和 11 (2029) 年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
P_{LAN}	次年度 実施事業の計画		反映		反映		反映		反映	
D₀	事業の実施 (利用促進等)		反映		反映		反映		反映	
C_{CHECK}	実施事業の進捗確認・評価 確認指標の評価・検証		評価		評価		評価		最終評価	
A_{CCTION}	次年度以降の実施事業 改善・反映		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		必要に応じて 部分見直し		次期地域公共 交通計画策定	

(2) 確認指標

第7章で設定した計画の評価指標や各事業の進捗確認とともに、以下に設定する確認指標についても適切な時期に確認・検証することとします。

確認指標	現状値 令和5(2023)年度
さんさんバス・乗継タクシーの運行負担金 ^{*10}	175,909 千円
さんさんバス・乗継タクシーの利用者1人当たりの 運行負担金 ^{*10}	503 円

*10：運行負担金 … さんさんバス・乗継タクシーを運行するにあたり市が公費負担する額です。

運行主体である市は、交通事業者に運行を委託しており、あらかじめ見積もった運行経費から実際に利用者が支払った運賃収入及び国庫補助金を差し引いた額を運行負担金として、交通事業者に支払っています。

〈参考：令和5年度実績〉

さんさんバス・乗継タクシーの運行経費…229,061 千円

さんさんバスの運賃収入 …32,918 千円（高齢者や障がい者等への運賃助成として、市が交通事業者を支払う額を含んでいます 17,226 千円）

地域公共交通確保維持改善補助金 …20,234 千円

(1) 公共交通ネットワークイメージと公共交通の機能分類

図 資-1 公共交通ネットワークイメージ（再掲）

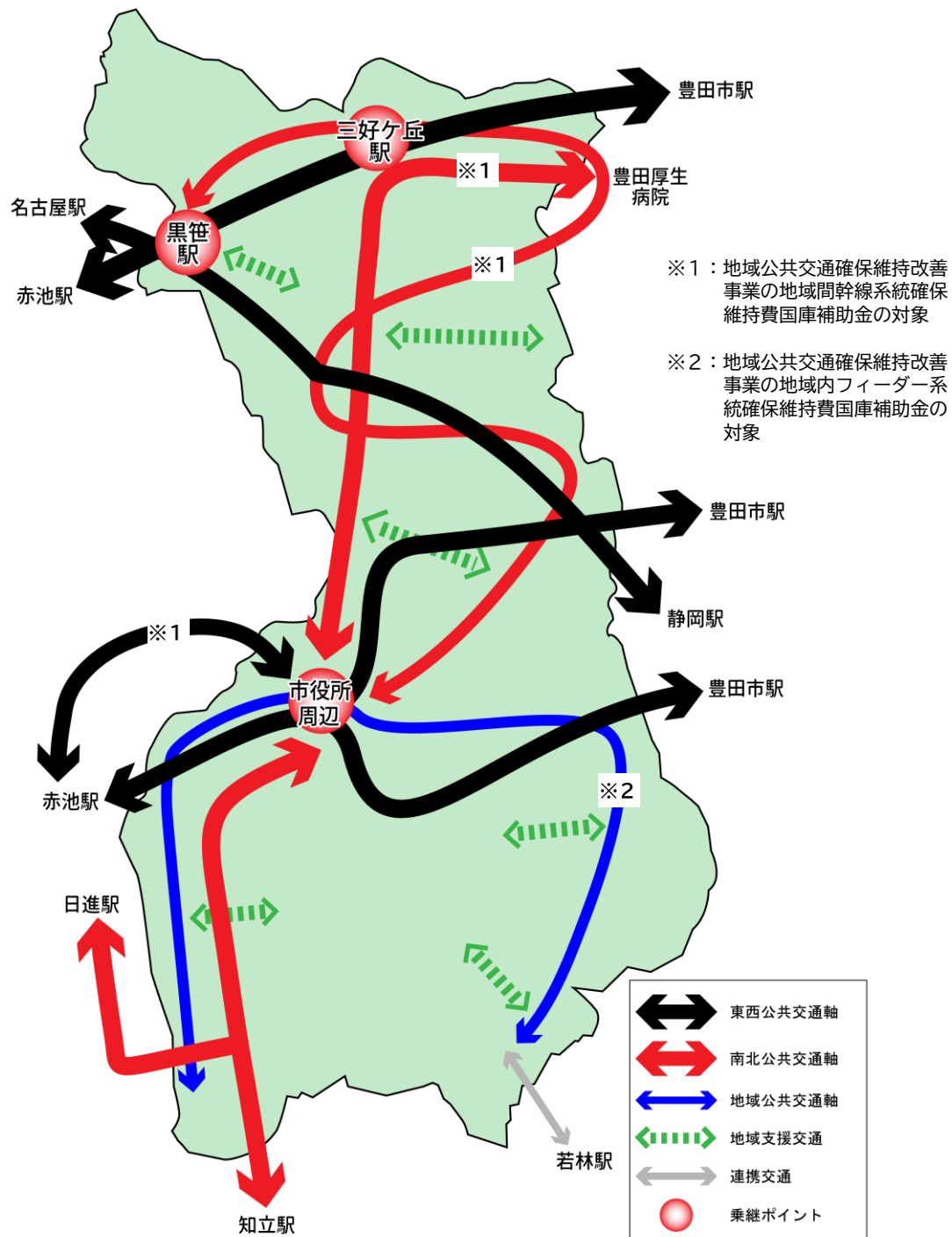


表 資-1 公共交通の機能分類とサービス確保の考え方

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
<div>大量輸送</div> <div>↑</div>	東西公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・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(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	<ul style="list-style-type: none"> ・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し、地域公共交通確保維持改善事業を活用し持続可能な運行を行う 	交通事業者 みよし市 (運行は交通事業者 に委託)	距離制運賃 均一運賃	名鉄バス愛教大線 さんさんバス拠点連携線 さんさんバス三好黒笹線
	地域公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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し、地域公共交通確保維持改善事業を活用し持続可能な運行を行う 	みよし市 (運行は交通 事業者 に委託)	均一運賃	さんさんバス福田明知線
		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	交通事業者	均一運賃	三好ヶ丘ループバス
	地域支援交通	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の移動ニーズに応じ、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 	みよし市 (運行は交通 事業者 に委託)	均一運賃 (さんさんバスと連携)	乗継タクシー
個別輸送	個別輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・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

※連携交通（高岡ふれあいバス(1)）は、地域（ふれあいバス運営協議会）や交通事業者（高岡ふれあいバス運行共同企業体）及び行政（豊田市）が主体的に運行する路線であるため、本計画での取組の対象としませんが、必要に応じて連携・調整を図ります。

■ 南北公共交通軸と地域公共交通軸におけるさんさんバス路線の必要性について

- ・南北公共交通軸のさんさんバス拠点連携線・三好黒笹線は、地域幹線系統に位置づけられ、市中心部から市北部の鉄道駅、市域外の病院への移動を可能としており、通勤・通学、通院、買い物・飲食などの移動を確保するため、重要な役割を担っています。特に、市中心部のイオン三好アイ・モール、市北部の三好ヶ丘駅、市域を跨ぐ豊田厚生病院のバス停の利用が多く、南北に長い本市の移動を確保することができています。

一方で、自治体や事業者の努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統国庫補助金（車両購入費も含む））により運行を維持する必要があります。

- ・地域公共交通軸のさんさんバス福田明知線は、フィーダー系統に位置付けられ、鉄道や地域間幹線がない市南部地域で運行しており、地域内の日常生活を支え、通院、買い物・飲食などの移動を確保することができています。

また、市中心部の交通結節点において地域間幹線系統と接続しており、市北部への移動、また、民間路線による東西の移動も可能にしていることから、市内全域並びに市域外への移動を支える重要な路線となっています。

一方で、自治体や事業者の努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統国庫補助金）により運行を維持する必要があります。

表 資-2 地域公共交通の事業概要

種類	路線	起点	経由	終点	事業許可 区分	実施主体	
東西公共交通軸	名古屋鉄道 豊田線	赤池	三好ヶ丘	梅坪	第一種 鉄道事業	交通 事業者	
	JR 東海バス 東名ハイウェイバス	名古屋駅 (新幹線口)	東名三好	静岡駅（北口）	一般乗合 旅客自動車 運送事業 (路線定期 運行)		みよし市 ※交通事業 者に委託
	名鉄バス 星ヶ丘豊田線 イオン赤池線	赤池駅 赤池駅	三好 御岳	豊田市 イオン三好店アイモール			
南北公共交通軸	名鉄バス 愛教大線	イオン三好店アイモール 日進駅	福田	知立駅		一般乗合 旅客自動車 運送事業 (路線定期 運行)	
	さんさんバス 拠点連携線	みよし 市民病院	三好ヶ丘駅	豊田 厚生病院			
	さんさんバス 三好黒笹線	イオン三好 アイ・モール	豊田厚生病院	黒笹駅			
地域公共 交通軸	さんさんバス 福田明知線	福田児童館	イオン三好 アイ・モール	明知下 公民館	一般乗合 旅客自動車 運送事業 (路線定期 運行)	交通 事業者	
	三好ヶ丘 ループバス	三好ヶ丘駅	(循環)	三好ヶ丘駅			
地域支援 交通	乗継タクシー					一般乗用 旅客自動車 運送事業	みよし市 ※交通事業 者に委託
個別 輸送	一般タクシー				交通 事業者		

第 3 回地域公共交通会議において計画案（第 1 章から 6 章まで）についてのご意見

意見内容（要約）	回答・対応
公共交通の情報提供は良いことであるが、情報発信をしても受け取り手の意識がないと届かない。受け取り手の意識を醸成することについて盛り込まれるとよい。	施策④において市民・利用者が育む意識をもつような施策を実施内容に記載する。
基本目標Ⅲについて、環境負荷の低減と公共交通の新たな環境という 2 つの「環境」という言葉があり、意味を取り違えてしまう可能性がある。	それぞれを「地球環境」、「公共交通の運行環境」と記載し、環境の意味を明確化した。
鉄道や路線バスについて、コロナ禍前の 100%には戻らないと言われている中で、課題 1 の「利用者数の回復・向上」という記載は元通りになるような印象を与え、そこで止まってしまうイメージがある。	課題 1 を「既存の公共交通ネットワークの利用者の確保」とした。

令和 6 (2024) 年度生活交通確保維持改善計画について

1 地域間幹線系統と地域内フィーダー系統とは

(1) 地域間幹線系統

複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスは「地域間幹線系統」として、交通ネットワークの背骨となり、利用者の様々な移動を支える上で重要な役割を果たしている。

本市においては、豊田市と接続するさんさんバス「いいじゃんライン(拠点連携線)」及び「さつきライン(三好黒笹線)」の2路線が地域間幹線系統に位置付けられている。

※県が地域間幹線系統確保維持計画を策定し、路線の役割や目標設定等を定める。

(2) 地域内フィーダー系統

複数の市町村をまたがって走る路線が地域間幹線系統であるのに対し、自治体内を走行し、地域内の移動を支える路線が「地域内フィーダー系統」である。

地域内フィーダー系統は、地域間幹線系統を補完する路線として位置付けられており、地域内フィーダー系統として認められるためには、地域間幹線系統と接続している必要がある。

本市においては、「くろまつライン(福田明知線)」が市役所周辺で地域間幹線系統と接続することから、地域内フィーダー系統に位置付けられている。

※路線を有する市町村において生活交通確保維持改善計画を策定し、路線や役割や目標設定を定める。



2 生活交通確保維持改善計画の策定

地域公共交通確保維持改善事業費補助「地域内フィーダー系統補助」の申請を行うにあたっては、地域の実情に応じた生活交通ネットワークを確保、維持するための計画として、本市が「生活交通確保維持改善計画」を策定する必要がある。

なお、地域内フィーダー系統は地域間幹線系統と密接に結びついていることが要件の1つとなるため、地域間幹線系統との関係性について十分に整理を行った上で計画を策定する必要がある。また、本会議の路線等再編に向けた協議を踏まえ、6月末までに国へ計画を申請し、認定された場合は、以下の補助金申請を行う。

【申請予定の補助金の概要】

補助金名：地域公共交通確保維持改善事業費補助金「地域内フィーダー系統補助」（国交省）

補助対象：運行事業者

対象路線：さんさんバス「福田明知線」

補助内容：運行経費の補助

スケジュール（認定申請から補助金交付まで）

令和5(2023)年度												令和6(2024)年度											
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
					事業終了		補助金交付申請		事業評価(一次評価)	事業評価(二次評価)	交付決定及び額確定												
令和5(2023)年度事業 (前回申請の事業)																							
	計画(案)作成	計画認定申請			計画認定	事業開始	公共交通会議開催 ※前年度事業の事業評価(案)を協議										事業終了		補助金交付申請		事業評価(一次評価)	事業評価(二次評価)	交付決定及び額確定
						令和6(2024)年度事業(今回申請の事業) (地域内フィーダー系統補助)																	
公共交通会議開催 ※計画(案)を協議																						公共交通会議開催 ※計画(案)を協議	

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名: みよし市地域公共交通会議(R5.10月～R6.9月)

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名 等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備 内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業に おいて、車両減価償却費等及び公有民営方式車 両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている 場合、離島航路に係る確保維持事業において離 島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を 受けている場合は、その旨記載】	【事業評価の評価対象期間 において、前回の事業評価 結果をどのように生活交通 確保維持改善計画に反映さ せた上で事業を実施したか を記載】	A・B・C 評価 【計画に基づく事業が適切に実 施されたかを記載。計画どおり 実施されなかった場合には、理 由等記載】	A・B・C 評価 【計画に位置付けられた定量的な 目標・効果が達成されたかを、目 標ごとに記載。目標・効果が達成 できなかった場合には、理由等を 分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記 載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地 域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果 を生活交通確保維持改善計画にどのように反映 させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載 すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその 旨記載
愛知つばめ交通株式会社	さんさんバス 福田明知線 (福田児童館～イオン三好アイ・モール ～明知下公民館)	【評価結果:期待する取組】 ・待合環境は重要であるた め、雨よけやソーラーライト、 また、交通結節点における 乗換案内標識の設置など、 引き続き、待合環境が整備 されることを期待します。 ・「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」が悪化しているこ とについては、その理由が 丁寧分析されるほか、高 齢者等バスロケーションシ ステムの利用が難しい方には 乗り方教室で体験してもら うなど、更に工夫されること を期待します。 【反映状況】 ・バス待合環境整備として、 カネヨシブレイス東及びカ ネヨシブレイス西バス停に雨 除け・ベンチの設置をいたし ました。また、旭2丁目バス 停にソーラーライトを設置 いたしました。 ・バス車両の走行路線の視 認性向上のため、車両正 面、出入口付近、及び後 方にステッカーを貼りました。	A 補助対象期間の開始日から、運 休や大幅な遅れもなく、所定 の事業計画どおりの運行が実 施された。	A ◎事業の目標・効果 目標利用者数 57,093人 利用者実績数 74,035人(達成) (当初目標利用者数 72,000人) ・目標を達成できた。令和5年4月 以降の月別利用者数は前年同月 と比較して毎月増加し続けており、 バス年度においては前年度比＋ 10,000人の増加があることや、乗 継ポイントにおいて、イオン三好ア イ・モールでの幹線への乗り継ぎ が乗継利用者全体の約99%を占 めることから、市中心部への移動 手段、幹線系統への乗継手段とし ての役割を果たすことができてい る。	⑤のとおり目標は達成できたが、さらな る利用者の増加を目指し下記事項に 取り組む。 ・快適にバスを利用できるよう待合環 境整備を今後も計画的に進めていくこ とで、乗車機会の創出を図る。 ・本路線と地域間幹線系統が結節する 商業施設において、尾三地区自治体 (豊明市、日進市、長久手市、東郷町、 みよし市)と交通事業者が連携した利 用促進イベント(バス車両展示、乗り方 教室、ワークショップ)を実施し、マイバ ス意識の醸成を図る。 ・乗り方教室の開催を、これまで対象と していた中部小学校だけでなく、フィー ダー系統が走る南部地域の小学校、 高齢者が参加する敬老会、市内の各 イベント等を新たに追加することで、公 共交通への関心を高め、乗車機会の なかった人への機会創出を図る。 ・利用促進は、コミュニティバスのみな らず公共交通全体の課題であるため、 昨年度組織した事業者連絡会での意 見交換を一層活発化させ、利用促進イ ベントを効果的に実施するほか、今般 課題となっている運転手不足解消に向 けた連携事業等も検討する。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名:	みよし市地域公共交通会議
-------	--------------

評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
----------	----------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>さんさんバスの運行目的は、</p> <ol style="list-style-type: none">(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促進 <p>であり、市内のどこに住んでいても容易に利用可能な利便性の高い路線網を構築し、市民の通勤・通学、通院、買い物・飲食など様々な移動を支えていく必要がある。そうした中、本路線は市南部地域を網羅し、鉄道や地域間幹線となる路線がない地域において、商業施設等が集積する市中心部への移動手段、また、鉄道駅のある北部地域を通る地域間幹線の結節点(乗継ポイント)までの移動手段として必要な路線となっている。</p> <p>本市においても、高齢者人口は今後も増加していくことが避けられない状況であり、また、免許返納等による移動困難者の増加は今後も続くことが見込まれる。</p> <p>地域住民の移動手段を将来にわたって確保、維持し、みよしの公共交通の目指す姿である「人とまちをつなぐ 快適交流都市 みよし」の実現を図るためには、本事業を維持することが必要不可欠である。</p>
-----------------------------	---

令和 6 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
概要（全体）

みよし市地域公共交通会議

平成 2 1 年 4 月 1 日設置

令和 2 年 3 月 みよし市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和 2 年 4 月～令和 7 年 3 月)

令和 5 年 6 月 2 2 日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和 6 年 6 月 4 日 令和 5 年度評価結果送付

【みよし市の概要】

- 1 人口：61,343人（令和6年12月1日現在）
- 2 特性：市北部に名鉄豊田線三好ヶ丘駅、黒笹駅が所在
名古屋市と豊田市の間に位置し、南北に長い地形



【公共交通の目指す姿】

人とまちをつなぐ 快適交流都市 みよし

【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

【基本目標Ⅱ】

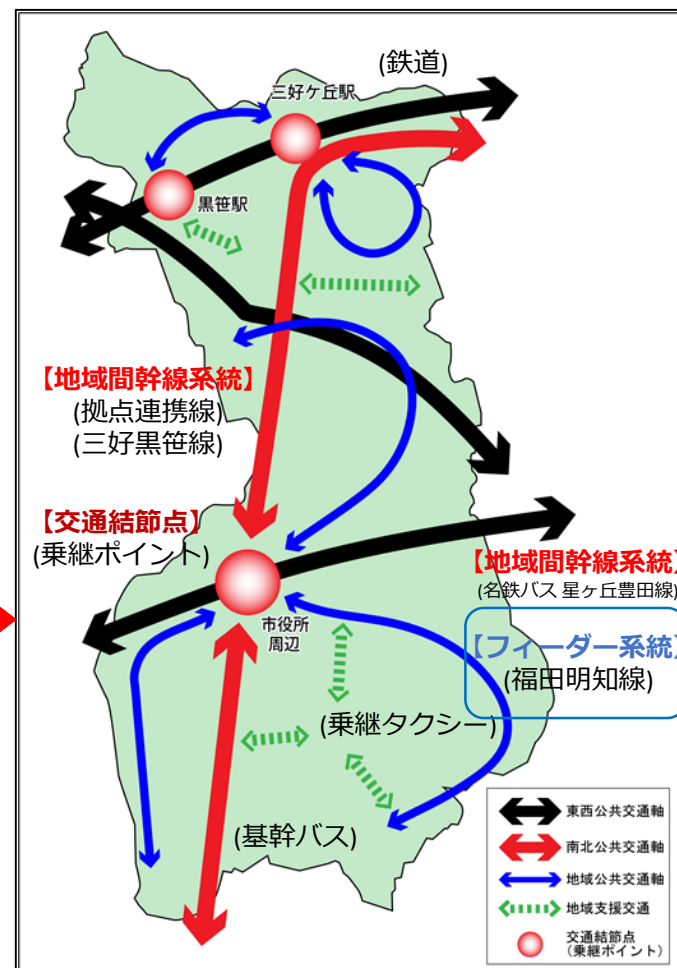
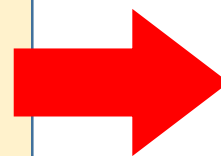
市内の各地域を結ぶ利便性の高い交流ネットワークの形成

【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

【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



① 利用促進イベントの実施

- ◎ さんさんバスの日イベントの実施
 - ・ 3月の第3日曜日をさんさんバスの日と
制定し、曜日別の利用者が最も少ない
日曜日に、商業施設でイベントを実施
 - ・ R6.3月: イベント参加者359人
 - ・ バス車両展示、抽選会、ワークショップ
を実施
 - ・ マイバス意識の醸成及び利用機会の創出
を達成
- ◎ バスフェスティバルの実施
 - ・ 尾三地区自治体、交通事業者及び商業施
設が連携した広域的なPRイベントを実施
 - ・ R6.2月: イベント参加者673人
 - ・ バス車両展示、EVバス乗車体験、抽選会、
ワークショップを実施
- ◎ さんさんバス乗り方教室の実施
 - ・ 中部小学校2年生14人に生活科の学習活
動の一環として、生活を支える公共交通
の役割への気づきの機械として実施
 - ・ さんさんバスの役割、車両の装備等の説
明、乗車体験、質疑応答を実施
- ◎ 産業フェスタ2023へのブース出展
 - ・ ワークショップ、啓発品配布を実施

② 待合環境の整備

- ◎ 快適にバスを利用できるよう、乗車数
が多く歩道部分を確保できるバス停に
雨よけ及びベンチを設置
- ◎ 周辺が暗いバス停に**ソーラーライトを
設置**し、夜間でも安全安心な待合環境
に改善

【参考】

既に整備済のバス停(R5利用実績順に表記)

①イオン三好アイ・モール	63,915人
②豊田厚生病院	31,702人
③三好ヶ丘駅	31,023人
④ベイシア三好店	25,624人
⑤黒笹駅	12,222人

↓

⑧三好丘小学校(R5整備)	8,159人
⑭カネヨシプレイス東(R6整備)	4,987人
⑱カネヨシプレイス西(R6整備)	4,160人

(R7は昉生新田㊿に設置予定)

【参考】

R5: 三好丘小学校バス停



③ バス車両へのわかりやすい表示

バスへの乗車、乗換え時における乗り間違えの防止策として、バス車両の車両正面、出入口付近及び後方にステッカーを貼ることで、**バス車両の走行路線の視認性を向上**することができた。



④ おでかけタクシー実証実験の実施

◎ 実証実施期間

令和5年度：12月1日～2月29日
(平日のみ)

令和6年度：6月1日～11月30日
(土日祝含む)

◎ 対象者

バスの利用が困難※で、下記の要件を満たす市民

- ・ 65歳以上の高齢者、障がい者、要介護・要支援認定者、妊産婦（妊娠中または出産後1年以内の人）

※バス停までの移動が困難もしくはバスに
乗車することが困難

◎ 対象区域及び乗降可能場所

市内全域で指定なし（市内移動に限る）

◎ 利用料金

300円（現金のみ）

◎ 実証実験結果（利用回数・利用人数）

令和5年度：680回（115人）

令和6年度：2,558回（153人）

令和6年度利用人数は10月までの合計

⇒バスの利用が困難で外出を控えていた方の
外出促進及び移動需要を把握ができた。

評価指標	数値目標	実績	達成状況 (達成率)	考察
公共交通 年間利用者数	3,170,000人	2,686,245人 (R5年度)	未達成 (84.7%)	新しい生活様式を実践する動きが続き、通勤・通学の利用者が回復しなかった。
さんさんバス 年間利用者数	318,000人	349,815人 (R5年度) 366,702人 (バス年度R6)	達成 (110.0%) 達成 (115.3%)	令和6年度に入り、月別利用者数が前年度比+約3,000人となり、月平均約30,000人の利用がある。
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	現況値未満 (H30 : 8.0%)	9.9% (R6年度)	未達成	交通結節点(乗継ポイント)において行き先や乗継方法に戸惑う利用者がいた。
乗り方教室の 実施	年間3回以上	4回 (R5年度)	達成 (100.0%)	小学校への呼びかけ、商業施設への協力依頼により目標値を達成できた。

※数値目標は、令和6年度時点の結果目標

評価指標	数値目標	実績	達成状況 (達成率)	考察
さんさんバス くろまつライン (フィーダー) 年間利用者数	57,093人 72,000人 (当初目標)	74,035人 (バス年度R6) 70,258人 (R5年度)	<div>達成 (129.7%)</div> <div>達成 (123.1%)</div>	目標を達成できた。 令和5年4月以降の 月別利用者数は前年 同月と比較して毎月 増加し続けており、 バス年度においては 前年度比+10,000人 の増加があることや、 乗継ポイントにおい て、イオン三好ア イ・モールでの幹線 への乗り継ぎが乗継 利用者全体の約99% を占めることから、 市中心部への移動手 段、幹線系統への乗 継手段としての役割 を果たすことができ ている。

【課題①】公共交通の利用者数が目標に達しなかった。

◎対策 ➡ 利用者増に向けた公共交通利用促進策を実施

取組 1 ➡ 乗り方教室等の更なる実施

フィーダー系統が走る南部地域の小学校、高齢者が参加する敬老会の他、市内の各イベントにおいて乗り方教室、出前講座等を実施し、マイバス意識を醸成することで乗車機会の創出を図り、家族での利用者数を増加させる。

取組 2 ➡ 広域連携イベントの実施

尾三地区自治体、交通事業者及び商業施設が連携した広域的な公共交通のPRイベントを実施することで、公共交通全体の利用促進を図る。



【課題②】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が目標に達しなかった。

◎対策 ➡ バスロケーションシステムの活用促進及び案内標識や待合環境の整備

取組 1 ➡ 乗り方教室等の実施に合わせた利用案内の実施

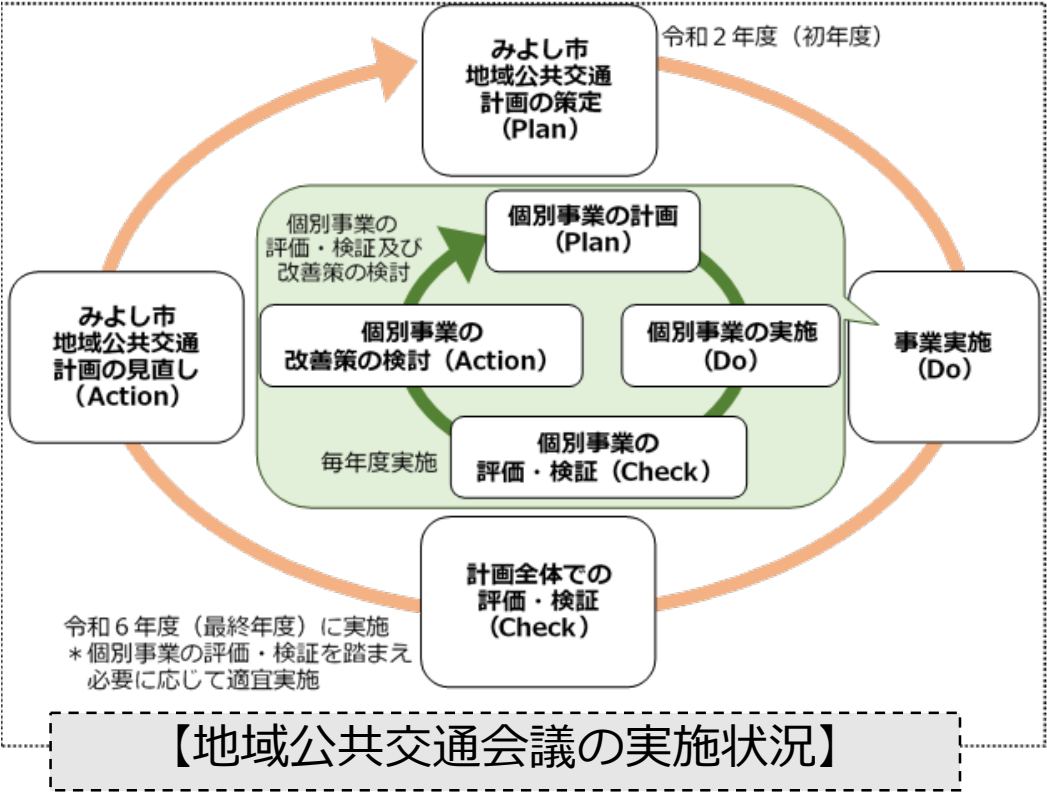
システム利用を促進するため、乗り方教室等の実施に合わせて利用案内を実施する。

取組 2 ➡ バス車両等へのわかりやすい表示及び待合環境整備

交通結節点(乗継ポイント)において、路線の乗り間違えを減少するよう、バス車両の走行路線の視認性を向上する。バスの待合環境整備として、計画的な上屋の整備、周辺が暗いバス停に照明を設置することで、利用しやすく安全安心なバス停に整備する。



年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況	今後の対応方針
前 回	<p>「さんさんバスの日」の制定とそれに併せた利用促進イベントや乗り方教室、商業施設を会場とした公共交通利用促進イベントの開催等、公共交通の利用促進と関心喚起につながる取り組みを実施し、継続していることを評価します。</p> <p>待合環境は重要であるため、雨よけやソーラーライト、また、交通結節点における乗換案内標識の設置など、引き続き、待合環境が整備されることを期待します。</p>	商業施設や公共施設等において 利用促進イベント を昨年度に引き続き実施したほか、安全対策、利用促進のため、市内小学校を対象に 乗り方教室 を実施した。	本路線と地域間幹線系統が結節する商業施設や市内の各イベント等において、利用促進イベント(バス車両展示、乗り方教室、出前講座、ワークショップ)を実施し マイバス意識の醸成を図る 。
		さんさんバスバス停において、 雨よけ・ベンチ及びソーラーライトの設置 を行った。	今後も待合環境の整備として、雨よけ・ベンチの設置を計画的に進めていき、 利用促進に繋げていく 。
前々回	<p>利用促進や安全対策に向けたイベントを商業施設やさんさんバス及び市内を運行する事業者間の連携が深まることを意識して取り組まれるよう期待します。</p>	商業施設や公共施設等において 利用促進イベント を実施したほか、安全対策のため、市内小学校を対象に 乗り方教室 を実施した。	本路線と地域間幹線系統が結節する商業施設等において、利用促進イベント(バス車両展示、乗り方教室、ワークショップ)を実施し、 マイバス意識の醸成を図る 。
		市内の交通を持続可能な移動手段として維持していくため、本市と交通事業者間で意見交換を行う 事業者連絡会 を組織し、課題の抽出を行った。	利用促進は公共交通全体の課題であるため、本年度新たに組織した事業者連絡会での意見交換を一層活発化させ、 利用促進につながる連携事業を遂行する 。



(令和5年度)
第1回(5/12)
議題：R5事業計画、確保維持改善計画について
第2回(8/28)
議題：おでかけタクシー実証実験について
みよし市地域公共交通計画一部変更について
第3回(1/10)
議題：確保維持事業の事業評価について
R6事業計画案について

(令和6年度)
第1回(5/10)
議題：R6事業計画、交通計画別紙について
おでかけタクシー実証実験について
第2回(9/18)
議題：交通計画改定に係るアンケート結果について
第3回(11/11)
議題：みよし市地域公共交通計画素案について
第4回(12/20)
議題：みよし市地域公共交通計画素案について
確保維持事業の事業評価について
第5回(2/26開催予定)
議題：みよし市地域公共交通計画改定について
R7事業計画案について

中 運 交 企 第 1 9 1 号
令 和 6 年 3 月 21 日

みよし市地域公共交通会議
会長 伊豆原 浩二 殿

中 部 運 輸 局 長
(公 印 省 略)

令和4・5年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について(通知)

日頃より国土交通行政にご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、先般報告された標記事業にかかる一次評価について、これを基に二次評価を行ったため、別紙のとおり通知します。

なお、二次評価結果は協議会等において共有するとともに、次年度以降の計画等に反映いただくようお願いいたします。

【問合せ先】
中部運輸局交通政策部 交通企画課
TEL: 052-952-8006

(別紙) 中部運輸局二次評価結果 令和6年3月21日付け中運交企第191号通知

自治体・協議会名	みよし市地域公共交通会議
評価対象事業	地域内フィーダー系統

二次評価結果

評価できる取組

- ・令和4年4月の路線再編に加え、順次、雨よけやソーラーライトの設置など、待合環境の整備に取り組まれていることを評価します。
- ・市内交通事業者連絡会を立ち上げ、定期的な情報交換と連携強化に努めていること、また、当該連絡会をきっかけにバスフェスティバルを初開催して連携した利用促進に取り組まれたことを評価します。
- ・「さんさんバスの日」の制定とそれに併せた利用促進イベントや乗り方教室、商業施設を会場とした公共交通利用促進イベントの開催等、公共交通の利用促進と関心喚起につながる取り組みを実施し、継続していることを評価します。

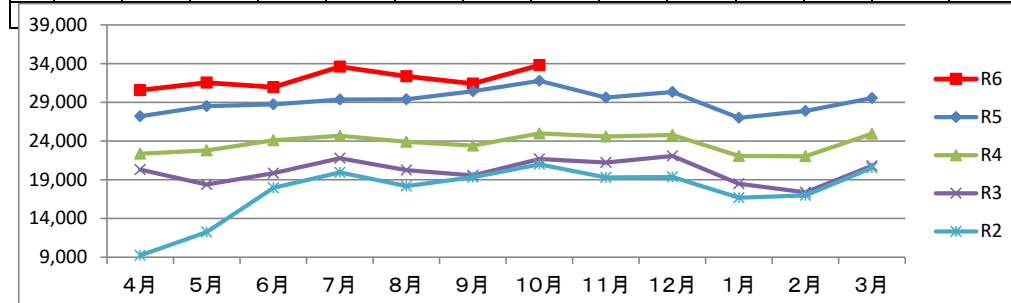
期待する取組

- ・乗り方教室の実施は利用者の意識醸成に有効と考えますが、数値目標としては開催回数だけでなく参加人数などアウトカム指標も設定されることを期待します。
- ・「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」が悪化していることについては、その理由が丁寧に分析されるほか、高齢者等バスロケーションシステムの利用が難しい方には乗り方教室で体験してもらうなど、更に工夫されることを期待します。
- ・待合環境は重要であるため、雨よけやソーラーライト、また、交通結節点における乗換案内標識の設置など、引き続き、待合環境が整備されることを期待します。
- ・豊田市との連携による事業者路線の利用促進などについても検討されることを期待します。

さんさんバスの月別利用状況

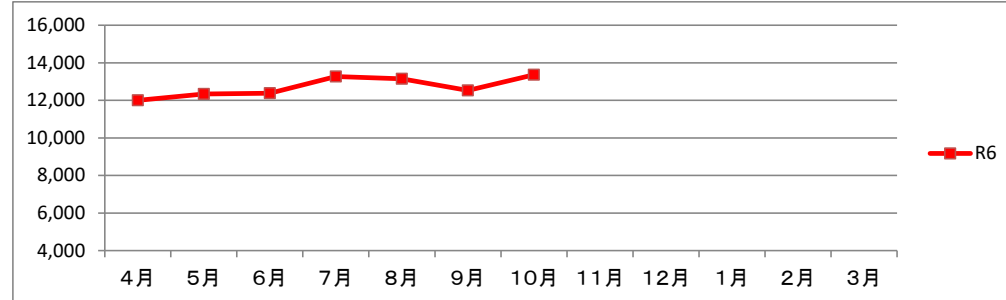
ア 月別利用者数（総計）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1か月平均	年間合計	補助金申請用
R6	30,574	31,561	30,969	33,614	32,349	31,424	33,799						32,041	224,290	190,491
R5	27,196	28,503	28,727	29,354	29,383	30,441	31,780	29,621	30,351	26,998	27,897	29,564	29,151	349,815	176,211
R4	22,362	22,790	24,085	24,685	23,904	23,402	24,992	24,576	24,786	22,069	22,036	24,945	23,719	284,632	366,702
R3	20,298	18,379	19,848	21,777	20,254	19,553	21,671	21,232	22,079	18,487	17,380	20,793	20,146	241,751	
R2	9,230	12,243	17,946	19,950	18,202	19,329	20,990	19,287	19,376	16,680	16,965	20,550	17,562	210,748	



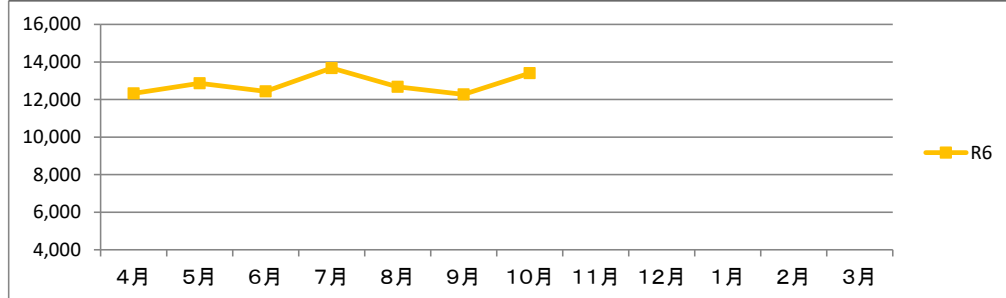
イ 月別利用者数（いいじゃんライン）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1か月平均	年間合計	補助金申請用
R6	12,000	12,335	12,383	13,266	13,153	12,528	13,361						12,718	89,026	75,665
R5	10,866	11,388	11,629	11,863	12,006	12,415	12,859	11,845	12,144	10,730	11,144	11,868	11,730	140,757	70,590
															146,255



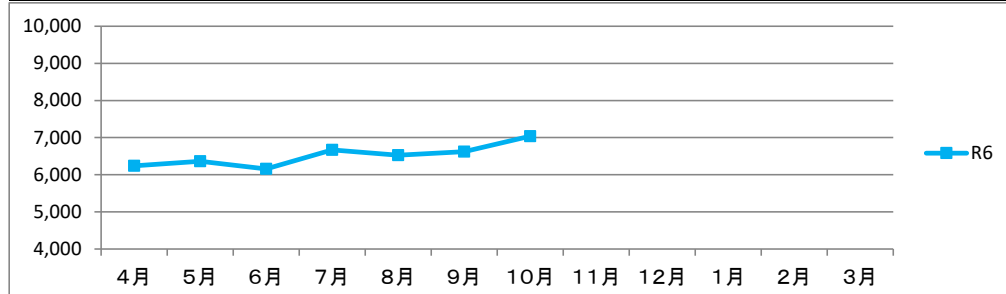
ウ 月別利用者数（さつきライン）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1か月平均	年間合計	補助金申請用
R6	12,331	12,866	12,429	13,677	12,672	12,272	13,399						12,807	89,646	76,247
R5	10,992	11,315	11,467	11,533	11,357	11,971	12,609	11,864	11,915	10,915	11,154	11,708	11,567	138,800	70,165
															146,412



エ 月別利用者数（くろまつライン）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	1か月平均	年間合計	補助金申請用
R6	6,243	6,360	6,157	6,671	6,524	6,624	7,039						6,517	45,618	38,579
R5	5,338	5,800	5,631	5,958	6,020	6,055	6,312	5,912	6,292	5,353	5,599	5,988	5,855	70,258	35,456
															74,035



おでかけタクシー実証実験 利用者アンケート 集計結果

資料 3

令和 5 年度

期間 令和 5 年 12 月から令和 6 年 2 月まで（3 か月）
利用者数 初回利用者数 115 名 延べ利用者数 679 名

令和 6 年度

令和 6 年 6 月から 1 0 月まで（5 か月） ※ 1 1 月は集計中
初回利用者数 153 名 延べ利用者数 1,886 名

Q1 お住まいの地域を教えてください。

令和 5 年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 なかよし地域	44	38%	268	39%
2 きたよし地域	22	19%	83	12%
3 みなよし地域	16	14%	97	14%
4 おかよし地域	31	27%	213	31%
回答なし	2	2%	18	3%

令和 6 年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 なかよし地域	60	39%	764	41%
2 きたよし地域	29	19%	354	19%
3 みなよし地域	17	11%	246	13%
4 おかよし地域	44	29%	479	25%
回答なし	3	2%	43	2%

Q2 バスの利用が困難な理由を教えてください。

令和 5 年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 バス停までの移動が困難	79	69%	469	69%
2 バスに乗るのが困難	25	22%	172	25%
3 その他	10	9%	27	4%
回答なし	1	1%	11	2%

令和 6 年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 バス停までの移動が困難	106	69%	1357	72%
2 バスに乗るのが困難	30	20%	454	24%
3 その他	15	10%	46	2%
回答なし	2	1%	29	2%

Q3 おでかけタクシーが無かったら、今回の移動には何を使っていましたか。

令和 5 年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 徒歩	9	8%	65	10%
2 自転車	0	0%	1	0%
3 一般タクシー	72	63%	438	65%
4 家族、知人の送迎	11	10%	61	9%
5 さんさんバス	10	9%	53	8%
6 名鉄バス	0	0%	2	0%
7 三好ヶ丘ループバス	0	0%	1	0%
8 おでかけしなかった	7	6%	39	6%
9 その他	1	1%	3	0%
回答なし	5	4%	16	2%

令和 6 年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 徒歩	9	6%	86	5%
2 自転車	0	0%	3	0%
3 一般タクシー	102	67%	1439	76%
4 家族知人の送迎	14	9%	116	6%
5 さんさんバス	19	12%	209	11%
6 名鉄バス	2	1%	3	0%
7 三好ヶ丘ループバス	0	0%	11	1%
8 おでかけしなかった	13	8%	118	6%
9 その他	11	7%	14	1%
回答なし	1	1%	32	2%

Q4 希望する時間帯で乗車できましたか。

令和5年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 乗車できた	105	91%	636	94%
2 予約できず、他の時間帯に変更し乗車した	7	6%	23	3%
3 予約できず、別日に変更し乗車した	0	0%	7	1%
回答なし	3	3%	13	2%

令和6年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 乗車できた	143	93%	1816	96%
2 予約できず、他の時間帯に変更し乗車した	5	3%	28	1%
3 予約できず、別日に変更し乗車した	2	1%	2	0%
回答なし	3	2%	40	2%

Q5 今回の利用目的を教えてください。

令和5年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 買い物・飲食	26	23%	206	30%
2 通院・お見舞い	71	62%	385	57%
3 趣味・娯楽	0	0%	12	2%
4 訪問(知人宅など)	1	1%	17	3%
5 通勤	1	1%	3	0%
6 その他	15	13%	48	7%
回答なし	1	1%	8	1%

令和6年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 買い物・飲食	44	29%	864	46%
2 通院	80	52%	773	41%
3 趣味・娯楽	3	2%	63	3%
4 訪問(知人宅など)	5	3%	21	1%
5 お見舞い	0	0%	3	0%
6 通勤	3	2%	9	1%
7 その他	16	10%	111	6%
回答なし	2	1%	42	2%

Q6 おでかけタクシーの利用によって、外出する機会(頻度)は増えましたか。

令和5年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 増えた	25	22%	258	38%
2 やや増えた	21	18%	161	24%
3 変わらない	22	19%	142	21%
4 やや減った	1	1%	1	0%
5 減った	0	0%	0	0%
6 まだ分からない	43	37%	102	15%
回答なし	3	3%	15	2%

令和6年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 増えた	63	41%	1057	56%
2 やや増えた	17	11%	282	15%
3 変わらない	32	21%	477	25%
4 やや減った	2	1%	0	0%
5 減った	1	1%	2	0%
6 まだ分からない	34	22%	36	2%
回答なし	4	3%	32	2%

Q7 おでかけタクシーの利用によって、外出する範囲は広がりましたか。

令和5年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 広がった	32	28%	264	39%
2 やや広がった	22	19%	162	24%
3 変わらない	19	17%	132	19%
4 やや狭まった	0	0%	0	0%
5 狭まった	0	0%	0	0%
6 まだ分からない	38	33%	102	15%
回答なし	4	3%	19	3%

令和6年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 広がった	65	42%	1022	54%
2 やや広がった	19	12%	304	16%
3 変わらない	32	21%	484	26%
4 やや狭まった	0	0%	0	0%
5 狭まった	0	0%	2	1%
6 まだ分からない	36	24%	43	2%
回答なし	1	1%	31	2%

Q8 おでかけタクシーの利用によって、生活は充実しましたか。

令和5年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 充実した	45	39%	334	49%
2 やや充実した	22	19%	162	24%
3 変わらない	10	9%	97	14%
4 やや充実していない	1	1%	4	1%
5 充実していない	1	1%	2	0%
6 まだ分からない	34	30%	69	10%
回答なし	2	2%	11	2%

令和6年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 充実した	77	50%	1126	60%
2 やや充実した	25	16%	366	19%
3 変わらない	20	13%	330	17%
4 やや充実していない	0	0%	2	0%
5 充実していない	0	0%	1	0%
6 まだ分からない	30	20%	31	2%
回答なし	1	1%	30	2%

Q9 おでかけタクシーは生活に必要なサービスになりますか。

令和5年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 必要である	103	90%	603	89%
2 あれば使う程度である	10	9%	62	9%
3 そこまで必要ではない	1	1%	2	0%
回答なし	1	1%	12	2%

令和6年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 必要である	134	88%	1721	93%
2 あれば使う程度である	16	10%	101	5%
3 そこまで必要ではない	2	1%	33	2%
4 必要ない	0	0%	1	0%

Q10 おでかけタクシーを利用して課題に感じたことがあれば教えてください。（複数回答）

令和5年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 特にない	70	61%	333	49%
2 予約がとりにくい	12	10%	84	12%
3 利用可能な時間帯が短い	14	12%	172	25%
4 利用運賃が高い	0	0%	1	0%
5 土日が利用できない	5	4%	38	6%
6 予約時間通りにタクシーが来ない	1	1%	4	1%
7 予約方法が電話しかない	6	5%	15	2%
8 帰りの予約がとれない	2	2%	4	1%
9 その他	3	3%	7	1%
回答なし	2	2%	21	3%

令和6年度				
	初回利用者 (人)	割合	延べ利用者 (人)	割合
1 特にない	92	60%	1396	74%
2 予約がとりにくい	17	11%	171	9%
3 利用可能な時間帯が短い	36	24%	210	11%
4 利用運賃が高い	0	0%	2	0%
5 予約時間通りにタクシーが来ない	1	1%	14	1%
6 予約方法が電話しかない	4	3%	55	3%
7 帰りの予約が取れない	5	3%	39	2%
8 その他	10	7%	59	3%
回答なし	4	3%	38	2%