

さんさんバス路線等再編に向けての基本方針

1 はじめに

(1) 経緯

昭和 63 年の三好ヶ丘の街びらき以来、急速に増加する人口と相反するように市内の公共交通手段である民間バス路線は、路線の一部廃止により縮小していきました。

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

最近では、平成 24 年 4 月から、乗合タクシーの乗継利用が多かった豊田厚生病院とベイシア三好店をバス路線に組み入れるとともに、車両を 2 台増車して、現在と同じ 6 台体制による各 25 便の運行としました。その後、路線とダイヤの一部見直しを経て、現在に至ります。

令和元年度には、交流路線「くろまつくん」、生活路線「さつきちゃん」の 2 路線合わせて 280,590 人の利用があり、近年では、通勤・通学や買い物・飲食などを目的とした利用も多く、他の公共交通機関との連携を強め、公共交通としての役割を担うようになってきました。

(2) 再編の目的

みよし市の交通体系は、おかよし地域では名鉄電車が東西方向に、なかよし地域、みなよし地域では名鉄バスが東西方向に運行し、南北方向軸の連絡をさんさんバスが担っています。

高齢化の進展や、今後、運転免許証返納者の増加が見込まれ、また通勤・通学や買い物・飲食などを目的として、市民の移動手段としてさんさんバスの果たす役割は、ますます重要となっています。こうした中、近年のさんさんバス利用者数は、伸び悩んでいる状況でありながら、市民アンケートでは、今後も、公共交通であるさんさんバスに期待する声があがっています。

こうしたことから、さんさんバスにしかできない役割をしっかりと担っていくため、さんさんバスの路線等の再編を行うものです。

なお、令和 2 年 3 月には、さんさんバスを含めた市内の公共交通のあり方や、市民・交通事業者・行政の役割を定めたみよし市地域公共交通計画を策定しており、公共交通のめざす姿である「人とまちをつなぐ 快適交流都市 みよし」の実現を目指し、路線等の再編を進め、その基本となる「さんさんバス路線等再編に向けての基本方針」を定めます。

(3) 再編の予定

時 期	内 容
令和 2 年度	さんさんバス路線等再編に向けての基本方針の決定
令和 2 年度～3 年度	さんさんバス路線等再編のルート、バス停、運行ダイヤ等の検討
令和 3 年度	さんさんバス再編運行に向けた周知・PR の実施
令和 3 年度下期	運行事業者による許認可の申請・届出
令和 4 年度春	再編による運行開始（目標）

2 さんさんバス路線等再編に向けての「みよし市地域公共交通計画」での位置づけ

さんさんバス路線等再編に向けての基本方針の策定にあたっては、みよし市地域公共交通計画に記載されている4つの基本目標の具体的展開を基に、さんさんバス路線等再編に係る全体方針、運行目的、個別方針を定め、これらを総合的に考慮した再編後のルートイメージを示します。なお、さんさんバスの路線等再編については、基本目標Ⅱの内容を基本として位置づけられています。

▼みよし市地域公共交通計画の基本目標とその具体的展開（抜粋）

＜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。
- 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。

＜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。
- 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

- 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。

* 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。

3 さんさんバス路線等再編の全体方針

さんさんバス路線等再編の全体方針は、上位計画となる地域公共交通計画を踏まえて定めています。

▼さんさんバス路線等再編の全体方針

- 1 路線を短縮化し、長大路線の解消を図ります。
- 2 市役所周辺（市役所、イオン三好、市民病院）と駅前拠点（三好ヶ丘駅）などの拠点の連携を図ります。
- 3 地域を巡回する路線を配置するとともに、市役所周辺や三好ヶ丘駅、利用の多い豊田厚生病院を結ぶ路線では、速達性を持たせた路線とします。
- 4 公共公益施設や大規模商業施設、地域の中核医療を担う病院が立地するエリアへのアクセスを考慮します。
- 5 市内の交通空白地帯の解消を目指します。
- 6 さんさんバスの効率的な運行のための乗合（乗継）タクシーを引き続き運行します。
- 7 路線の短縮化に伴い、他のさんさんバス路線に無料で乗り継ぐことができる「乗継ポイント」を設定します。
 - ▶「乗継ポイント」とは...乗車した路線から、指定するバス乗降場で、別の系統の路線に乗車することにより、市内の各地域に行くことができる場所のことです。
- 8 定時性の確保に向けた路線配置や、定時性の確保に向けたダイヤの設定を行います。
- 9 民間バス路線等（広域的ネットワーク）との接続、連携を考慮します。
- 10 利用実態に合わせた効率的な運行をします。（バス停、ダイヤ、乗合タクシーなど）

4 運行目的

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

再編にあたっての運行目的

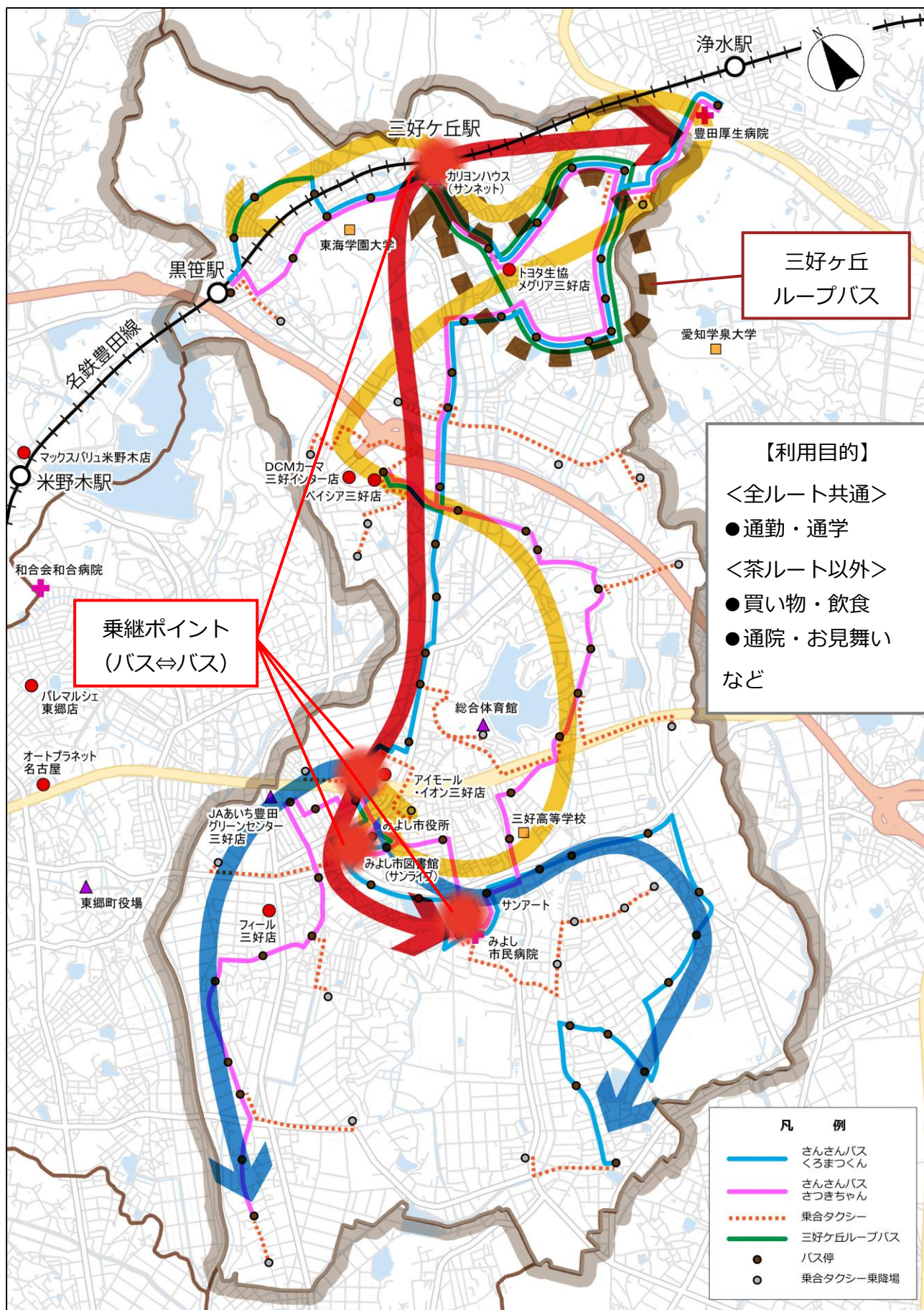
- ①「日常生活における移動手段の確保」
- ②「交通弱者の社会参加の促進」
- ③「市中心部や駅へのアクセス確保」
- ④「地域間の交流促進」
- ⑤「環境負荷の低減と交通の円滑化の推進」

5 個別方針

(1) ルート

- 長大路線を解消し、路線の短縮化を図ります。
- 路線の短縮化にあたっては、公共公益施設などが立地する市役所周辺へ、可能な限り乗継が少なくてすむルートを設定します。
- 市役所周辺（市役所、イオン三好、市民病院）と駅前拠点（三好ヶ丘駅）や豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線を設定します。
- 利用者が多く乗継が見込まれるバス停においては、新たに乗継ポイントを設けます。
- 利用実態を考慮した効率的なルートとするため、さんさんバスの補完的な役割として乗合（乗継）タクシーを運行します。
- 民間バス路線等（広域的ネットワーク）との接続、連携を考慮します。

◆ 再編後ルートイメージ図（参考）



※上図はイメージ図として大まかな位置や方向を示しており、必ずしも矢印が描かれている位置を通ることを示すものではありません。

赤ルート（南北公共交通軸）

特 徴	市中心部（起点）から三好ヶ丘駅を経由し豊田厚生病院（終点）までの路線 県道豊田知立線を中心に走行し、起終点で折り返す路線
ルートのねらい	市中心部と鉄道駅という本市の拠点を連絡するとともに、利用者の多い商業施設や病院等を結ぶことで、南北公共交通軸となる路線
所要時間	40分～50分程度（起点から終点まで）
主な所要時間	アイモール・イオン三好店～豊田厚生病院 間を30～35分程度で走行
運行時間帯	7時台～21時台（概ね40～50分に1本の運行を想定）
バスの台数	2台～3台を想定

黄ルート（市役所周辺からおかよし地域までの連絡便）

特 徴	市中心部（起点）から東山のなかよし地域、筋生や福谷のきたよし地域を経由し、豊田厚生病院、おかよし地域を経て黒笹駅（終点）までを結ぶ、起終点で折り返す路線
ルートのねらい	赤ルートが通らない（重複しない）おかよし地域・きたよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線
所要時間	60分～70分程度（起点から終点まで）
主な所要時間	アイモール・イオン三好店～豊田厚生病院 間を45～55分程度で走行
運行時間帯	7時台～21時台（概ね60分に1本程度の運行を想定）
バスの台数	3台を想定

青ルート（市役所周辺からなかよし・みなよし地域までの連絡便）

特 徴	市中心部から福田方面のなかよし地域、また明知方面のみなよし地域までを連絡し、この両地域を折り返す路線
ルートのねらい	福田方面のなかよし地域、明知や打越方面のみなよし地域から、市中心部へのアクセスを確保する路線
所要時間	45分～50分程度（起点から終点まで）
主な所要時間	福田児童館～アイモール・イオン三好店 間を15～20分程度で走行 明知下公民館～アイモール・イオン三好店 間を25～30分程度で走行
運行時間帯	7時台～21時台（概ね60分に1本程度の運行を想定）
バスの台数	2台～3台を想定

茶ルート（三好丘内巡回）：愛知つばめ交通(株)による三好ヶ丘ループバス【参考】

特 徴	三好丘地内における通勤・通学のバス 三好ヶ丘駅を起終点に左回りの巡回路線
ルートのねらい	域内交通に重点を置いた路線（旧名鉄バスの路線の一部を継承）
所要時間	三好ヶ丘駅を発車して、三好ヶ丘駅へ到着するまで12分程度で走行
運行時間帯	平日：朝6時台～8時台（7便）、夜18時台～22時台（10便） 休日：朝7時台～8時台（4便）、夜18時台～21時台（8便）
バスの台数	1台

※ 三好ヶ丘ループバスは、愛知つばめ交通(株)が自主運行している路線で、さんさんバス路線の再編対象ではありませんが、さんさんバスの補完的な機能を担うバス路線であることから図示しています。人口密度の高い市街地と駅前拠点を結び、令和元年度の利用者数は28,636人でした。

(2) バス停

- さんさんバスのバス停は、概ね 500m 間隔での設置を基本とします。
- 丘陵地などの地形的要因や、公共公益施設の立地などに配慮したバス停設置とします。
- ルートの効率性を踏まえつつ、地域の要望や意見を考慮したバス停設置とします。
- バス停の周辺施設との連携や道路整備に併せた待合環境の整備を行います。
- バス乗降に際し、安全性を考慮したバス停位置の検討・調整を行います。

(3) ダイヤ

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

(4) 運賃

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

(5) 車両

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