

みよし市地域公共交通網形成計画（案）

令和元年 1 0 月

みよし市

目 次

はじめに みよし市地域公共交通網形成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

はじめに みよし市地域公共交通網形成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、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、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものとしています。

また、愛知県の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」が制定（平成 29 年 3 月）されています。

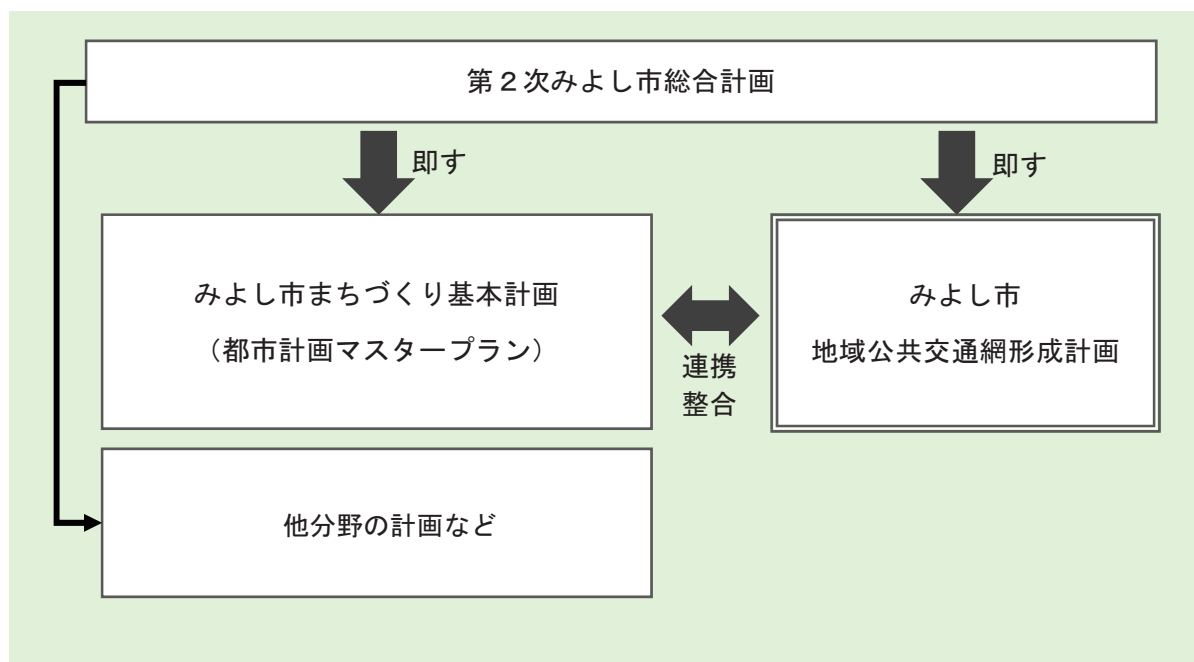
一方、本市においては、高齢化は進行するものの、人口は今後 20 年間増加し続けると見込まれています。また、自動車保有台数は増え続けており、マイカーでの移動が主な交通手段となっています。本市では、交通政策基本法が制定される前の、平成 11 年から試験的に「さんさんバス」を運行し、市民病院の移転に合わせ、平成 13 年から本格運行を開始、また、平成 14 年から試験的に「乗合タクシー」を運行しました。平成 16 年からは本格運行を開始し、令和元年までの約 20 年間、さんさんバスの路線の見直しやダイヤ改正、車両の増加など、市民ニーズに合わせてさまざまな取組を実施してきました。利用者数は周辺市町のコ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、本市を取りまく現況は、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、みよし市の公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

このような背景の下、本市は、鉄道・路線バス・コミュニティバス及びタクシーが連携し、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網形成計画を策定することとしました。

(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網形成計画の位置付け



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2019～2038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組の実践や、鉄道、バスなどの公共交通の利用促進のための取組を推進します。

3 自家用車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。

2)みよし市まちづくり基本計画(2020年3月策定予定)

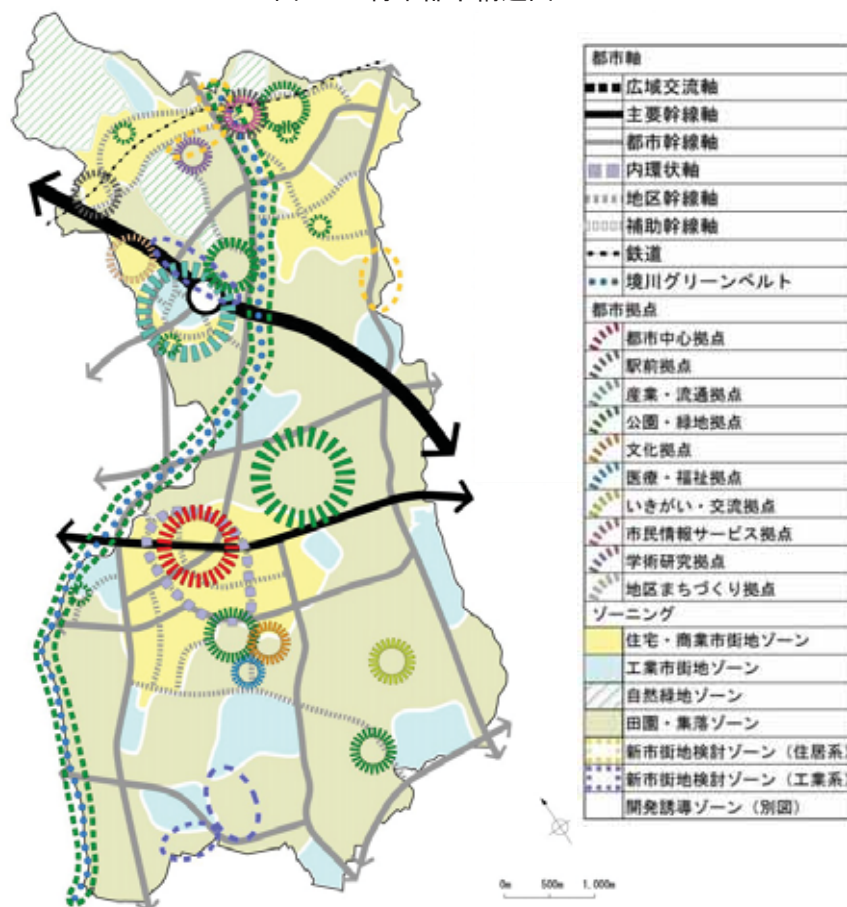
①将来像

「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」を策定し、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拡大や「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。

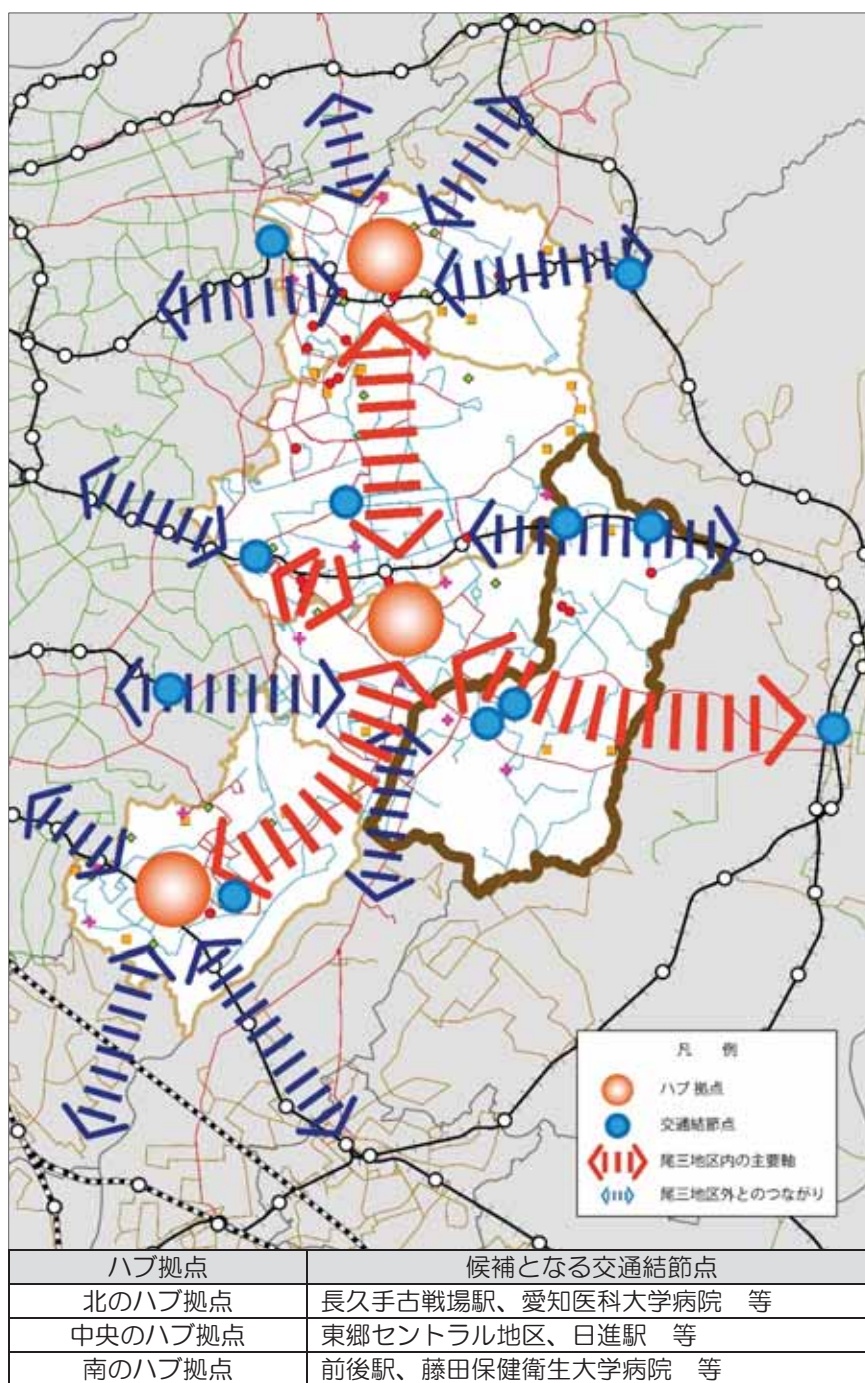
また、公共駐輪場を整備し、サイクル&ライドを推進することで、公共交通の利用を促進します。

3)尾三地区* 広域公共交通推進基礎調査事業(2018年2月)

①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



* 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。

* 交通結節点：異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗換、乗継施設。

(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年で約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。

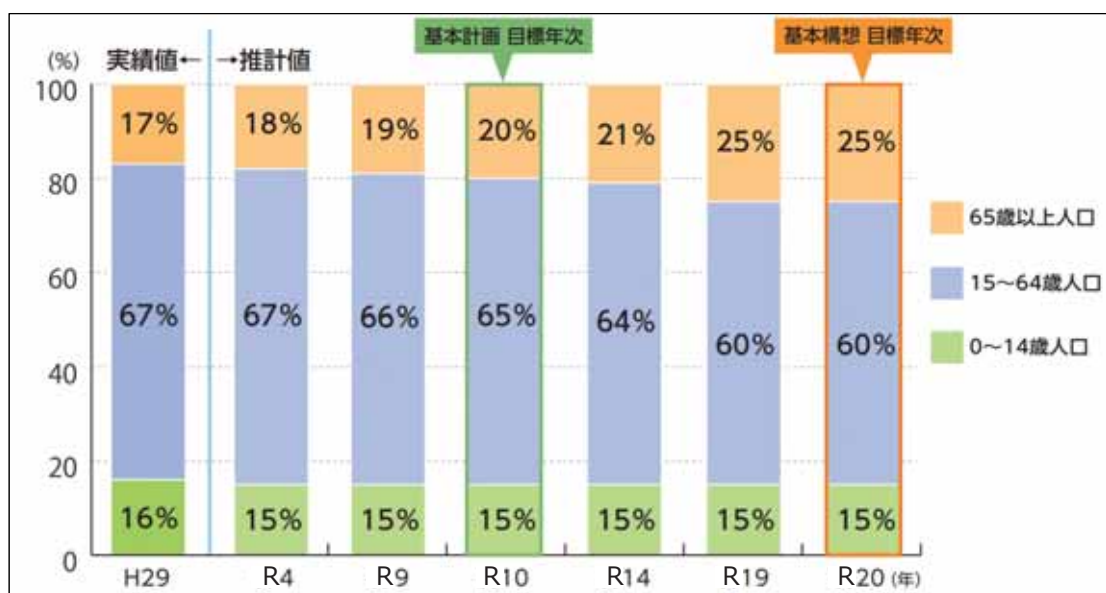
人口構成を見ると、令和20年頃に65歳以上人口が25%となり、4人に1人が65歳以上という状態になるとされています。

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



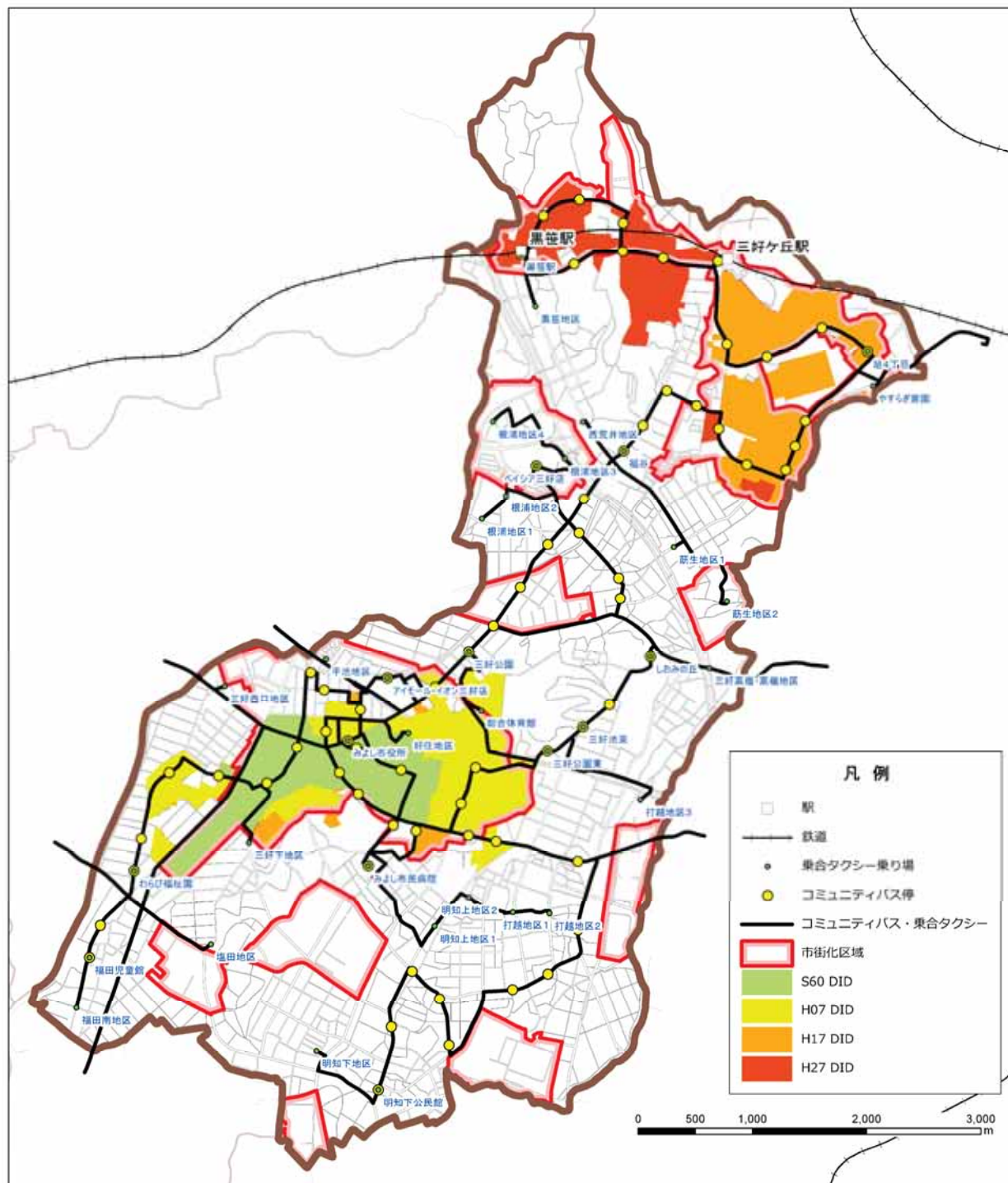
出典：第2次みよし市総合計画

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る一方、おかよしの鉄道駅周辺において、平成17年には三好ヶ丘駅周辺、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

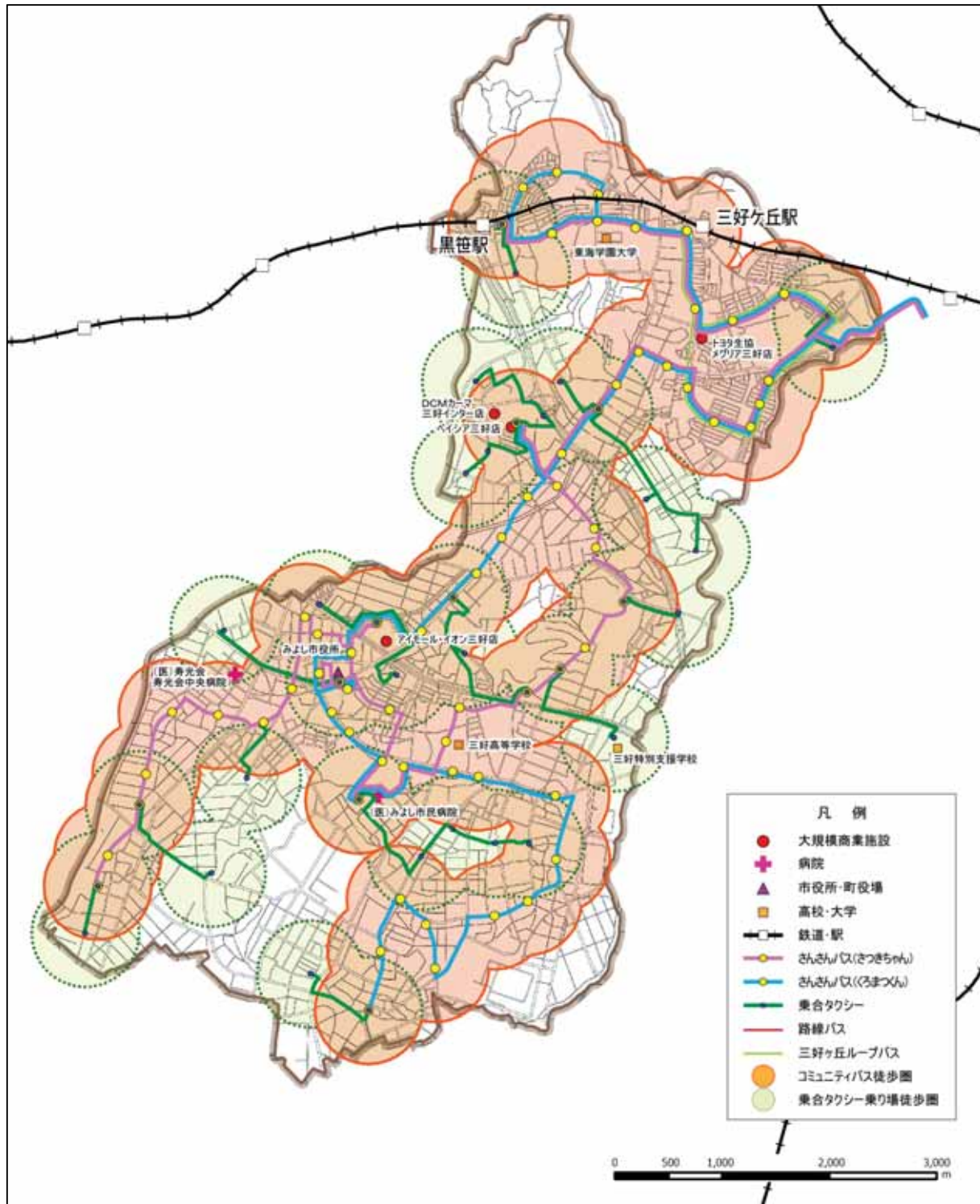
* DID : Densely Inhabited District（人口集中地区）：国勢調査で設定される区域で、人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。

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

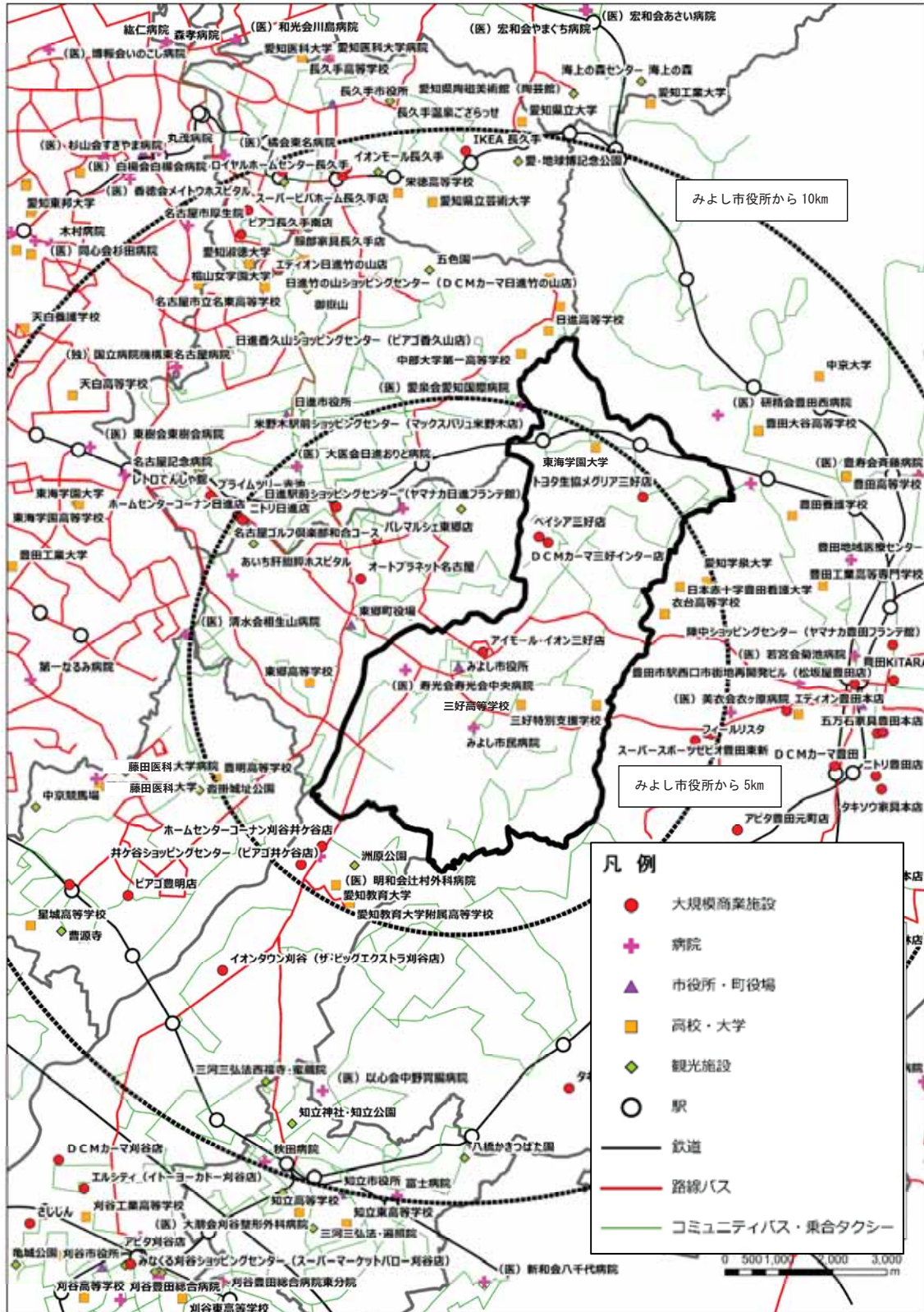


4) みよし市を中心とした施設の立地状況

■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

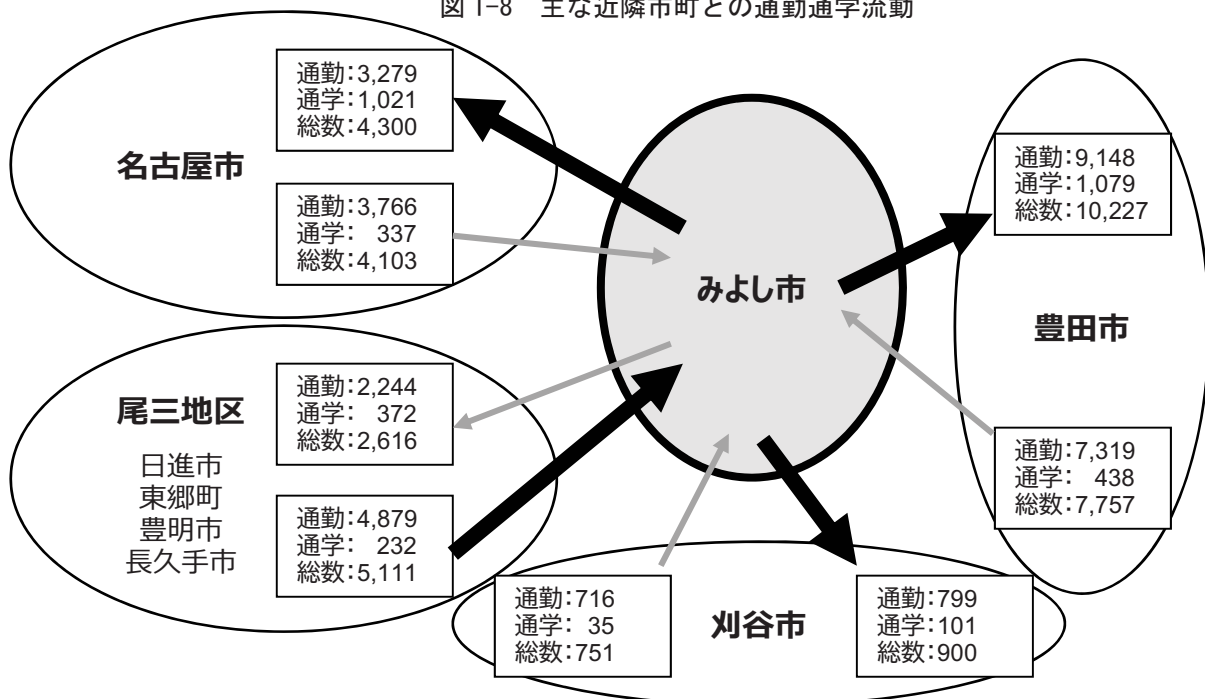
2015年の国勢調査における15歳以上の通勤・通学流動状況を見ると、みよし市で従業・通学する人は市内常住者より多く、流入超過となっています。また、市外との結びつきを見ると、豊田市、名古屋市との結びつきが強くなっています。

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	
	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（令和元年5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	6:34	21:32	距離制
	星ヶ丘豊田線 (新屋経由)	30	32	1時間10分	6:46	22:18	
	イオン赤池線	6	7	35分	9:20	20:21	
	愛教大線	11	10	47分	6:35	21:02	
愛知つばめ 交通(株)	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（令和元年5月現在）

③タクシー

表1-4 タクシーの運行体系

初乗運賃	1.05kmまで	450円
加算運賃	235mまでごとに	80円
時間距離併用運賃	時速10km以下となった場合 1分25秒までごとに	80円
待料金	1分25秒までに	80円
迎車回送料金	1両1回ごとに	200円
深夜早朝割増	22時から翌朝5時まで	2割増し

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
運賃	距離制（障がい者、介護者：半額）

資料：豊田市（令和元年5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5：55～22：06
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（令和元年5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（令和元年5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（令和元年5月現在）

⑧高速バス（近距離高速線）

表1-9 高速バスの運行体系

路線名	名古屋・豊田線（名鉄バスセンター～豊田市）
運行日	毎日
運行時間	平日6：25～23：22
運賃	距離制

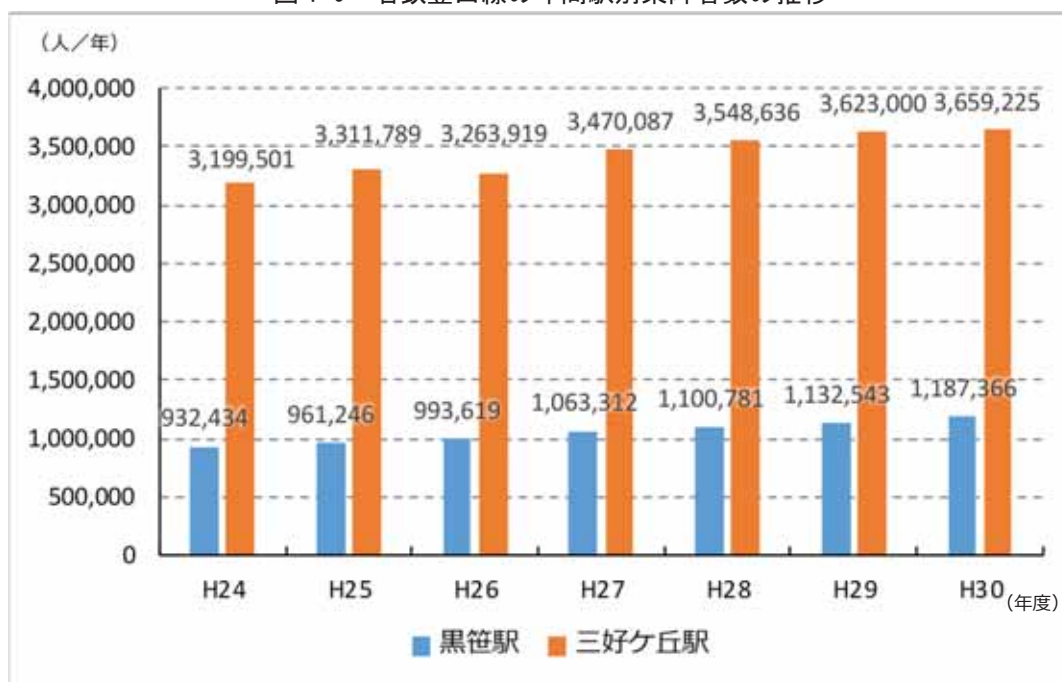
資料：名鉄バス（令和元年5月現在）

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、三好ヶ丘駅の乗降者数は、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

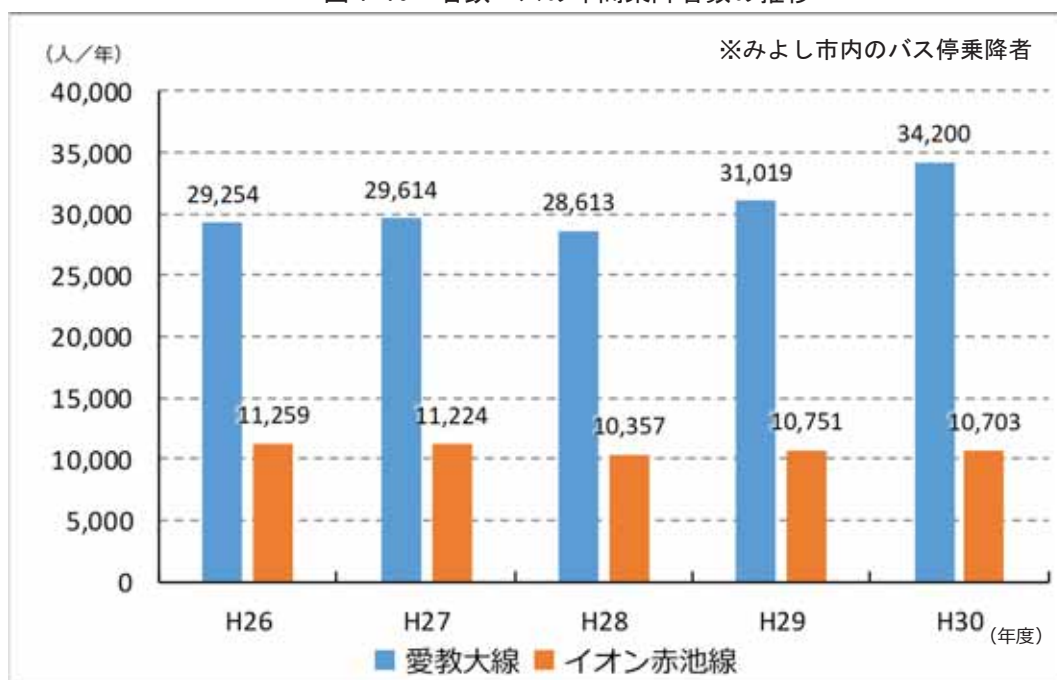
<名鉄バス>

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

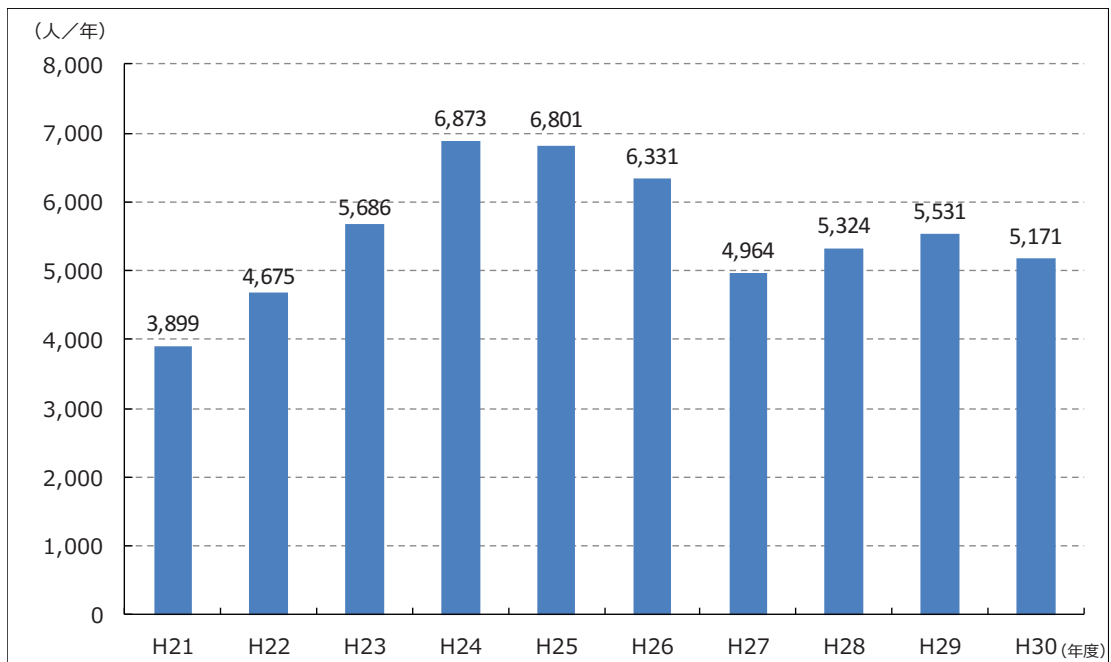


資料：みよし市企画政策課

＜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

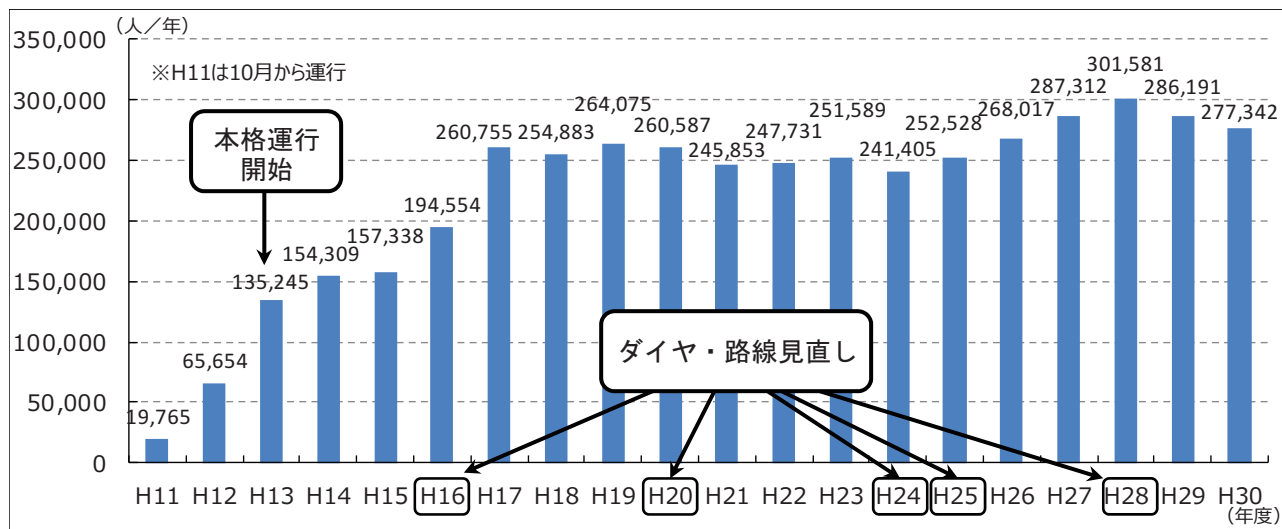


資料：愛知学泉大学

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。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：みよし市企画政策課

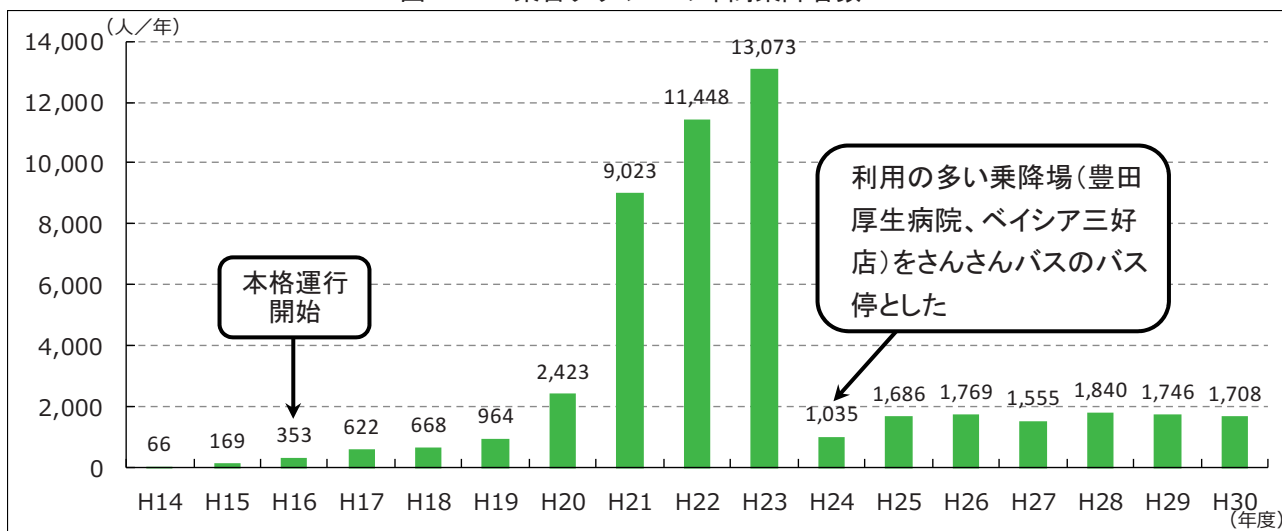
表 1-10 周辺市町のコミュニティバス利用者数

	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、長久手市、日進市、豊明市、東郷町

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

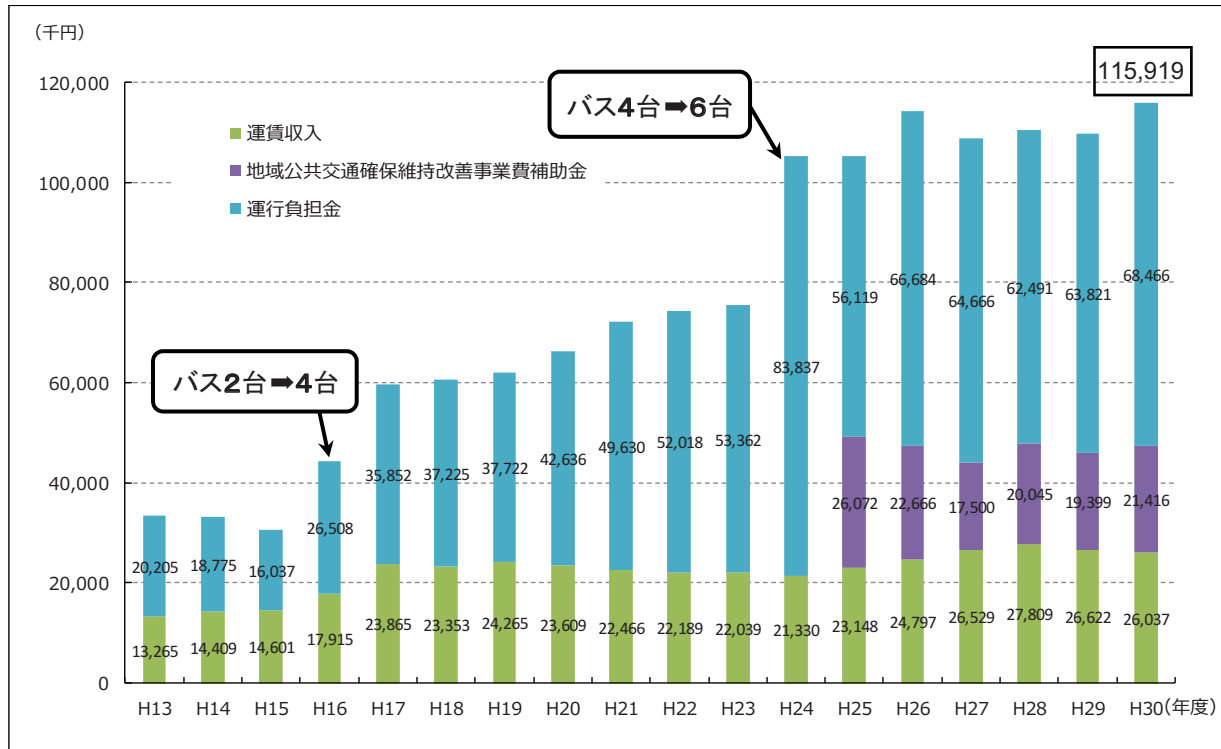


資料：みよし市企画政策課

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。

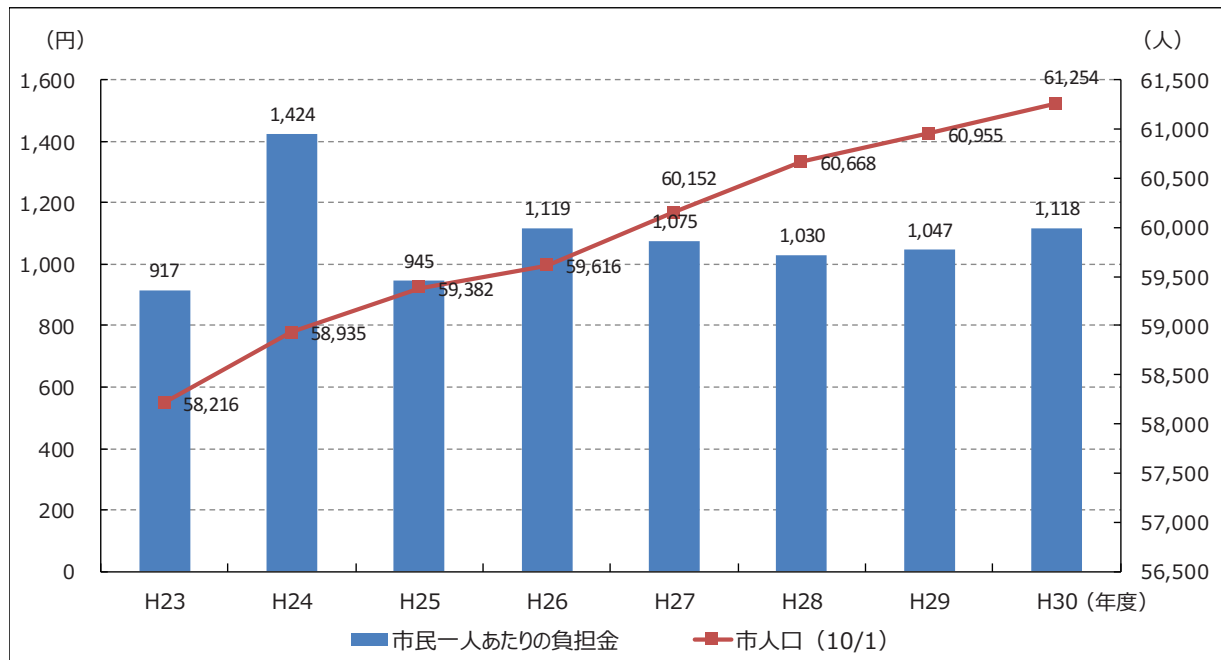
市の負担割合は59.1%、運賃収入を総額で割った収支率は22.5%となっています。市の運行負担金を人口で割った、市民一人当たりの負担額に換算すると1,118円となっています。

図1-15 さんさんバスの運行経費



資料：みよし市企画政策課

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：みよし市企画政策課

* 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。

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

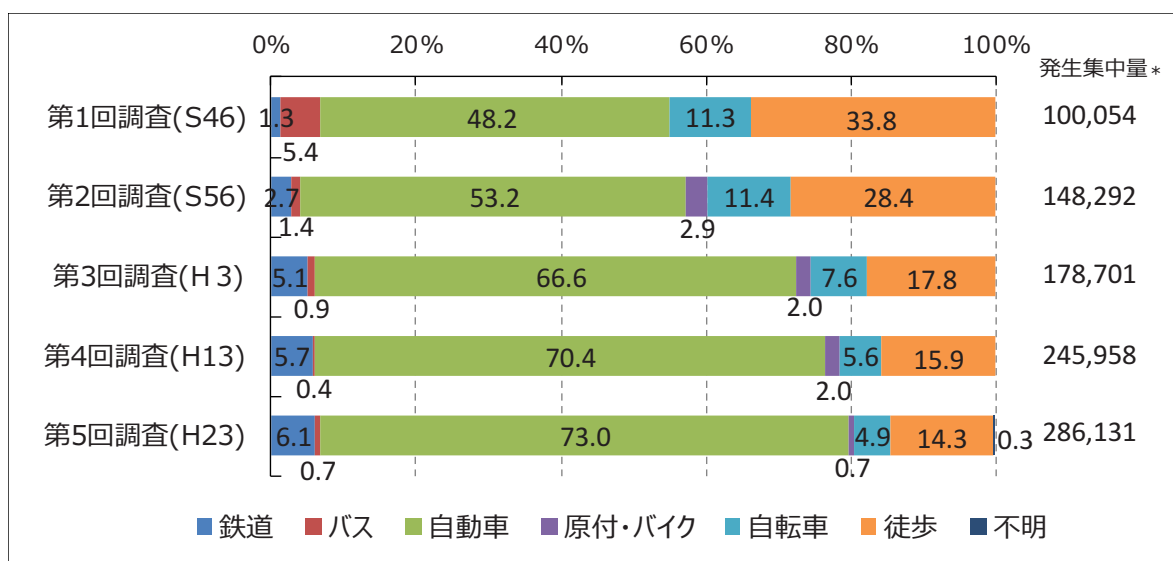
■ 移動目的は、自由目的(買い物・通院等)の割合が増加

■ 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。

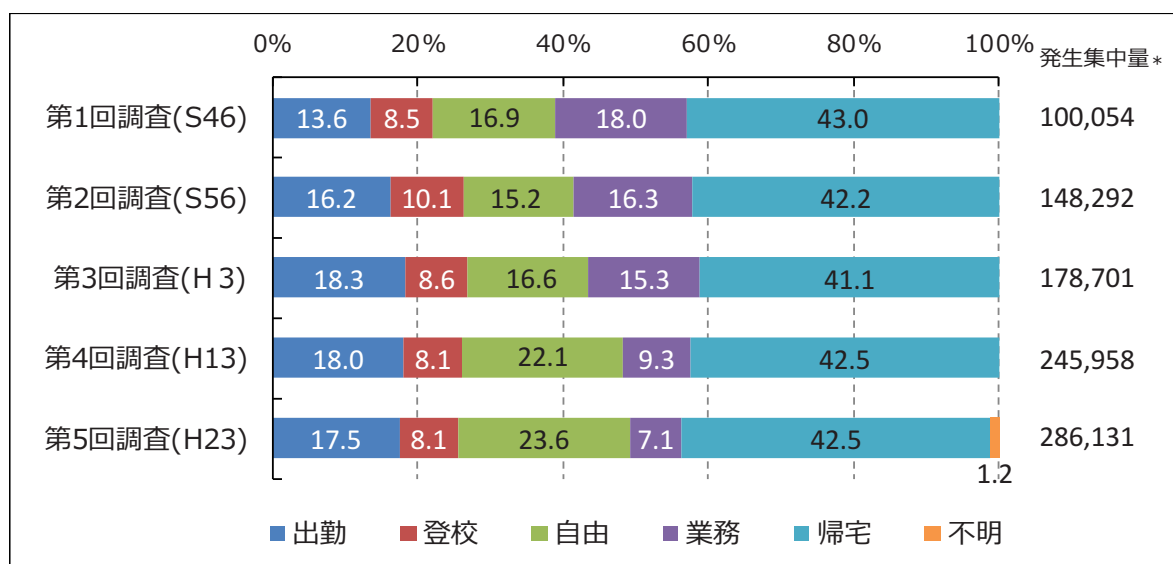
目的別発生集中トリップ数*の推移では、自由目的の外出が増加する一方で、業務目的が年々減少しています。

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

*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。

*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

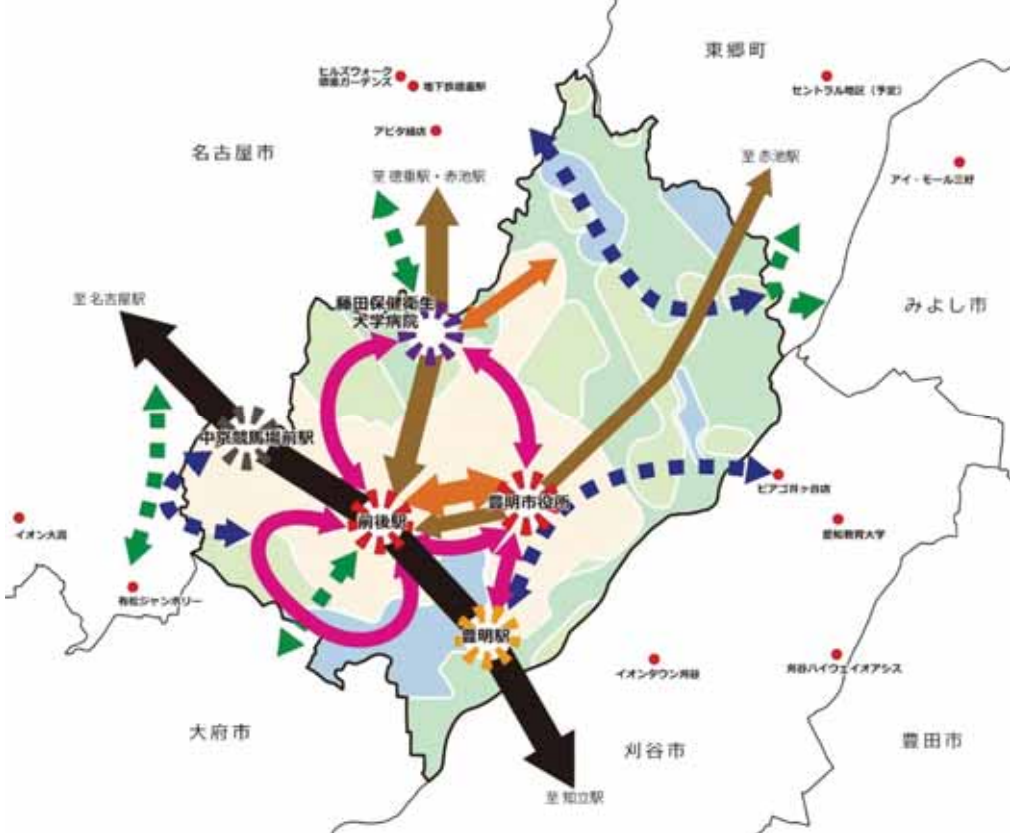
資料：尾三地区広域公共交通推進基礎調査事業 報告書

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	
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	 凡 例 <table><tr><td>都市間幹線</td><td>拠点連絡路線</td><td>都市拠点</td><td>居住ゾーン</td></tr><tr><td>広域幹線</td><td>地域路線</td><td>花と食の交流拠点</td><td>田園居住ゾーン</td></tr><tr><td>市内幹線</td><td>周辺市町のバス</td><td>歴史と文化の交流拠点</td><td>産業ゾーン</td></tr><tr><td>主要施設</td><td></td><td>健康医療福祉拠点</td><td>農地・緑地ゾーン</td></tr></table> 第3次豊明市都市計画マスタープラン でめざす将来都市構造	都市間幹線	拠点連絡路線	都市拠点	居住ゾーン	広域幹線	地域路線	花と食の交流拠点	田園居住ゾーン	市内幹線	周辺市町のバス	歴史と文化の交流拠点	産業ゾーン	主要施設		健康医療福祉拠点	農地・緑地ゾーン
都市間幹線	拠点連絡路線	都市拠点	居住ゾーン														
広域幹線	地域路線	花と食の交流拠点	田園居住ゾーン														
市内幹線	周辺市町のバス	歴史と文化の交流拠点	産業ゾーン														
主要施設		健康医療福祉拠点	農地・緑地ゾーン														
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																

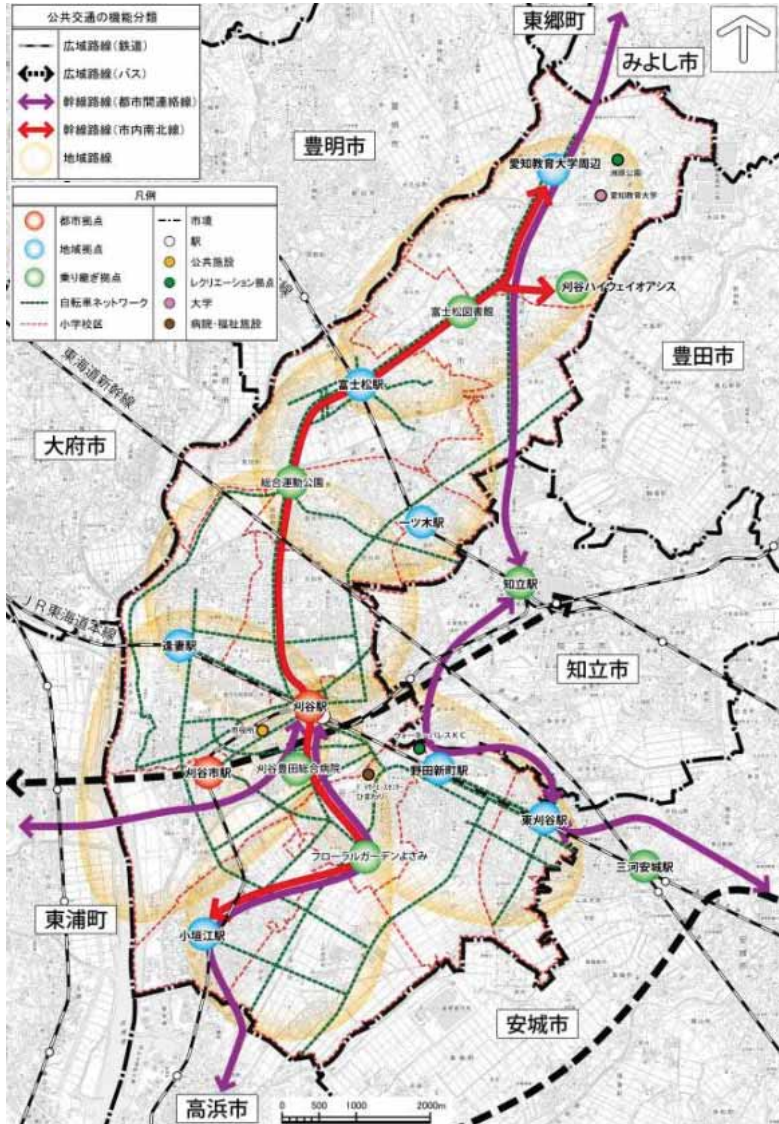
資料：尾三地区広域公共交通推進基礎調査事業 報告書

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	都市間幹線（リノモ） 都市間幹線 名鉄バス（路線バス） 市内幹線（Nーバス） 地区内路線（Nーバス）のカバー範囲 隣接市との接続（コミュニティバス） 隣接市との接続（路線バス） 交通結節点 主要な施設 リノモ沿線の主要商業施設 リノモの駅 県有地 ※施設規模が大きく、県有地であることから、地区内路線のカバー範囲の対象外としている。
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

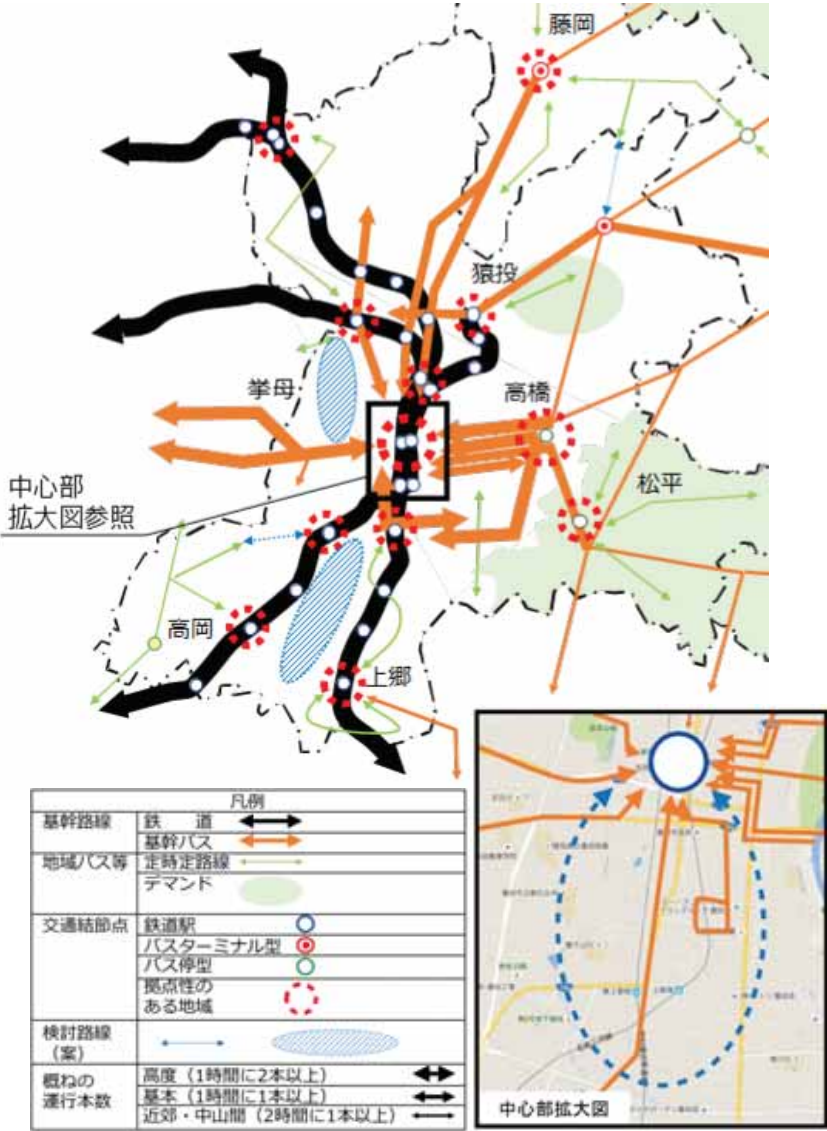
資料：第2次 長久手市地域公共交通網形成計画

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	 中心部 拡大図参照 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">凡例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>基幹路線</td> <td>鉄 道</td> </tr> <tr> <td>地域バス等</td> <td>基幹バス</td> </tr> <tr> <td></td> <td>定時定路線</td> </tr> <tr> <td></td> <td>デマンド</td> </tr> <tr> <td>交通結節点</td> <td>鉄道駅</td> </tr> <tr> <td></td> <td>バスターミナル型</td> </tr> <tr> <td></td> <td>バス停型</td> </tr> <tr> <td></td> <td>拠点性のある地域</td> </tr> <tr> <td>検討路線(案)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>概ねの運行本数</td> <td>高度(1時間に2本以上)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>基本(1時間に1本以上)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>近郊・中山間(2時間に1本以上)</td> </tr> </tbody> </table> 中心部拡大図	凡例		基幹路線	鉄 道	地域バス等	基幹バス		定時定路線		デマンド	交通結節点	鉄道駅		バスターミナル型		バス停型		拠点性のある地域	検討路線(案)		概ねの運行本数	高度(1時間に2本以上)		基本(1時間に1本以上)		近郊・中山間(2時間に1本以上)
凡例																											
基幹路線	鉄 道																										
地域バス等	基幹バス																										
	定時定路線																										
	デマンド																										
交通結節点	鉄道駅																										
	バスターミナル型																										
	バス停型																										
	拠点性のある地域																										
検討路線(案)																											
概ねの運行本数	高度(1時間に2本以上)																										
	基本(1時間に1本以上)																										
	近郊・中山間(2時間に1本以上)																										
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
- ・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

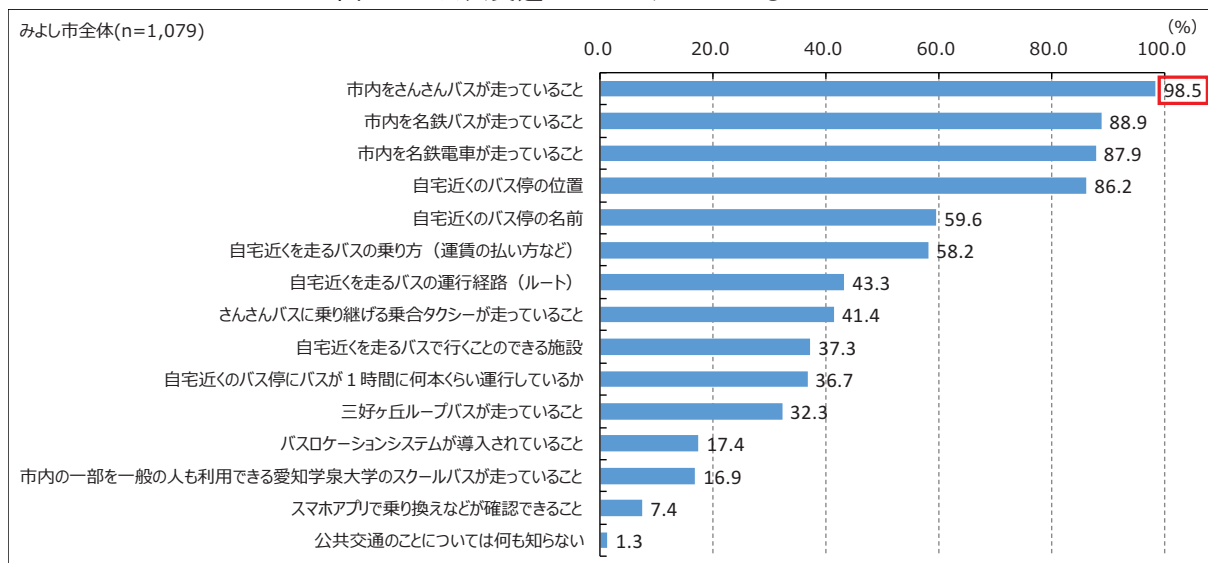
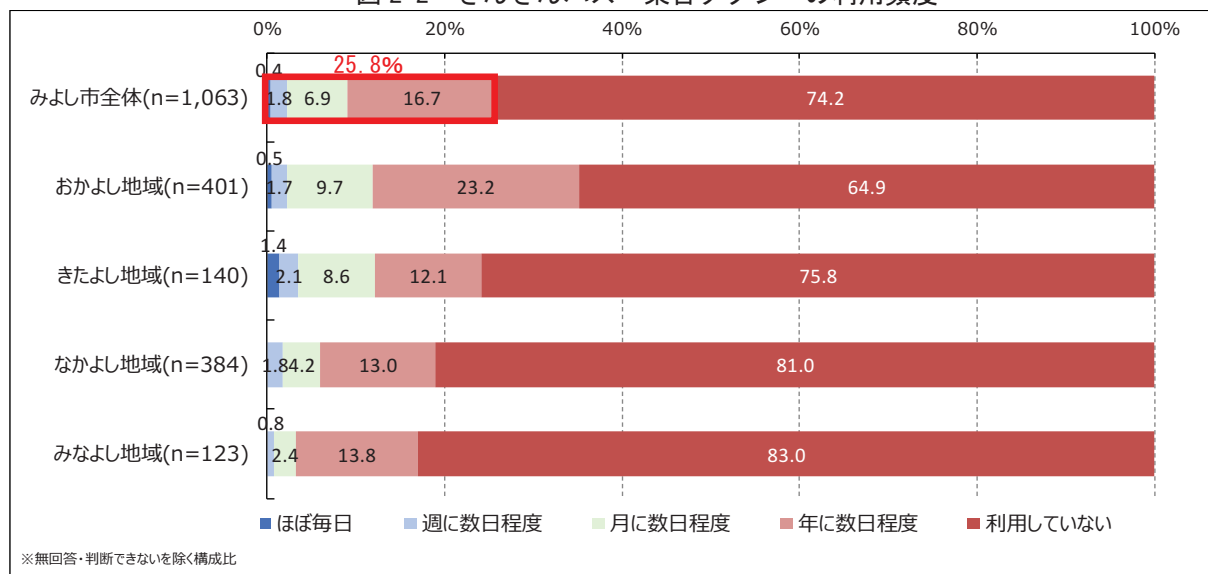


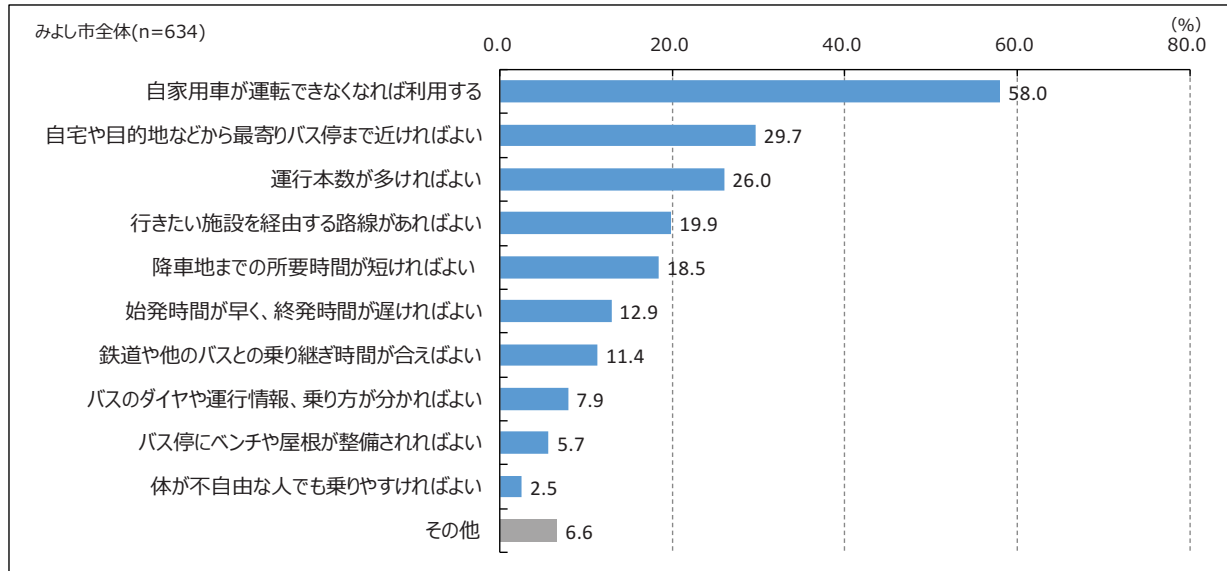
図 2-2 さんさんバス・乗合タクシーの利用頻度



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としては、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。

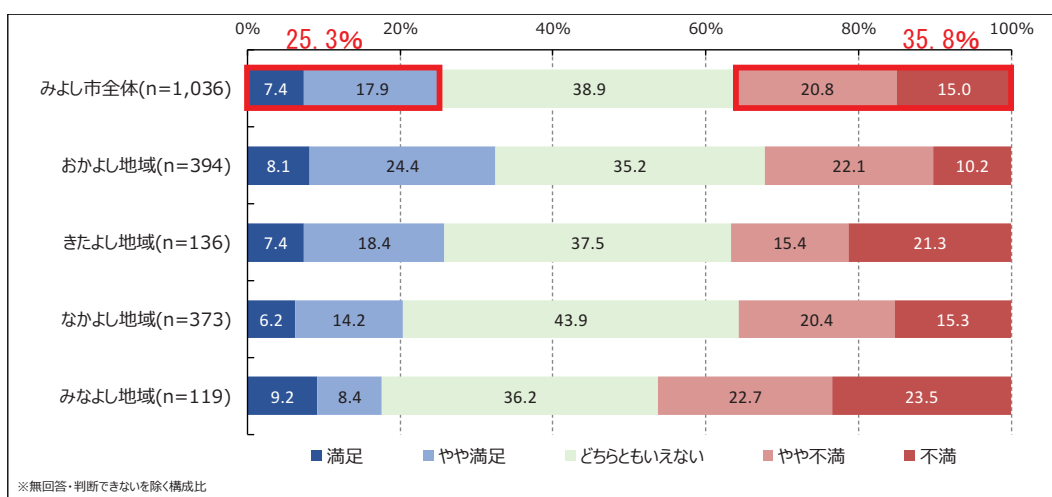
表 2-1 バスで行きたい施設

みよし市内		近隣市町	
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 サンライズ	25	豊田市駅(豊田市)	22
三好ヶ丘駅	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）の 25.3%＜不満（やや不満＋不満） 35.8%で、不満が上回っています。

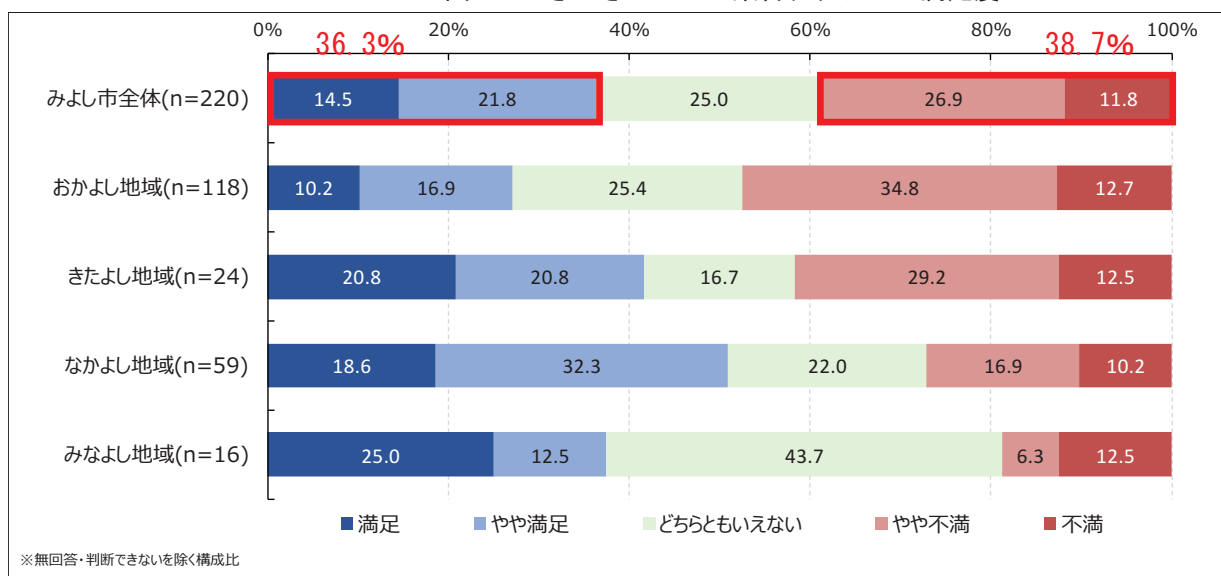
図 2-4 公共交通全体の満足度



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、満足（満足+やや満足）36.3%＜不満（不満+やや不満）38.7%ですが、地域によって満足度に違いがあります。

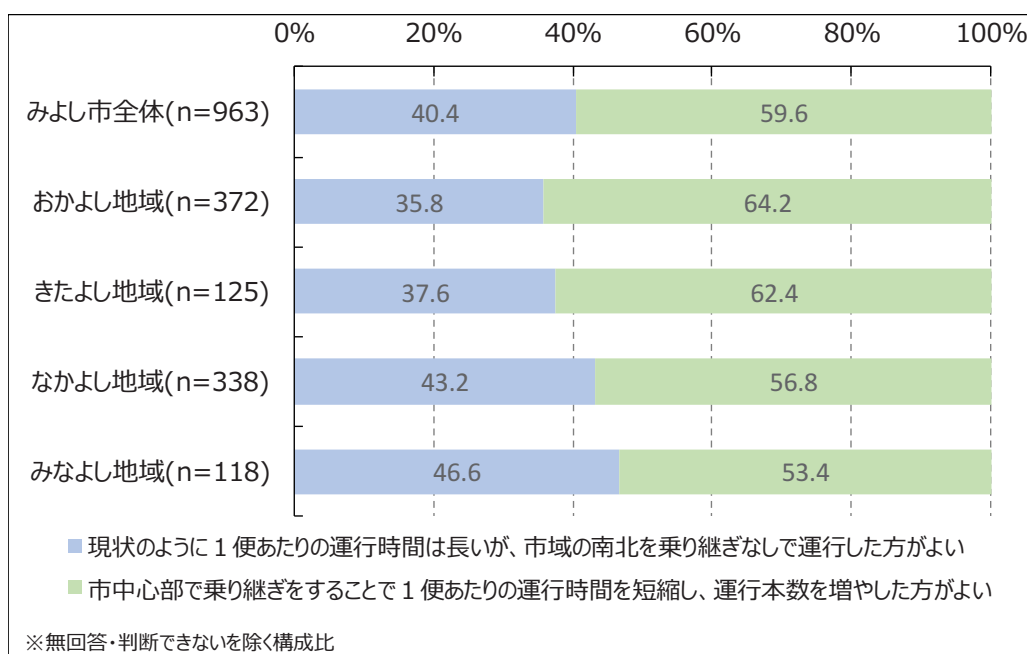
図 2-5 さんさんバス・乗合タクシーの満足度



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」とする意見が過半数を超える割合となっています。

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
- ・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

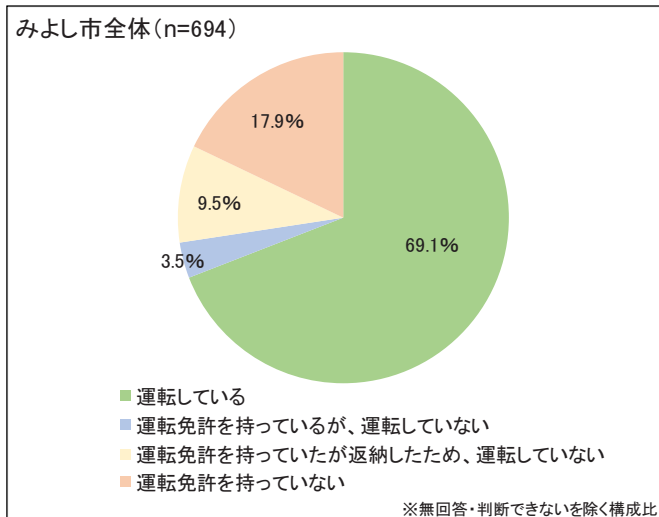


図 2-8 運転免許を返納した（しようと思う）年齢

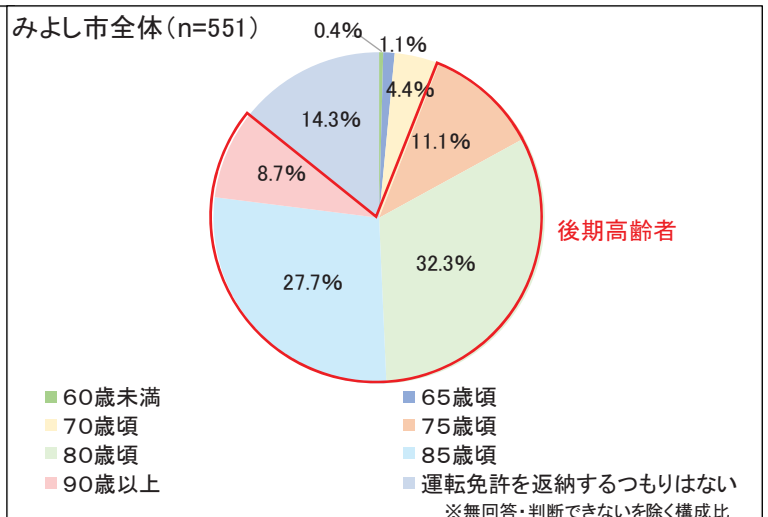


図 2-9 免許を返納した（しようと思う）理由

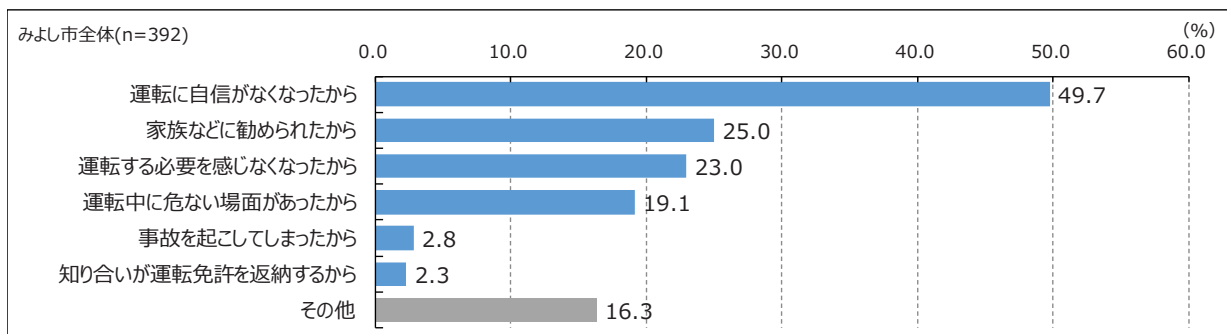
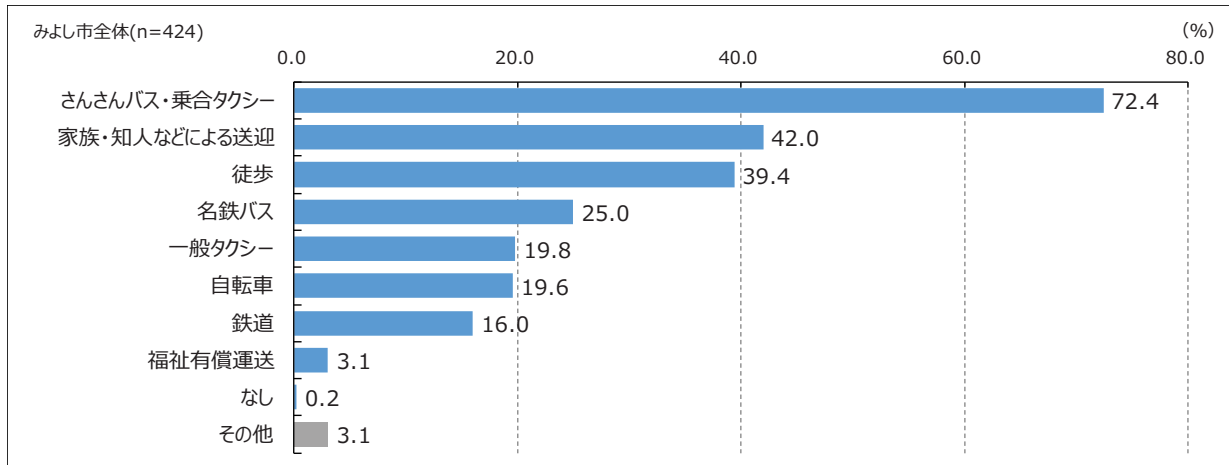


図 2-10 免許を返納後に利用している（したい）交通手段



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

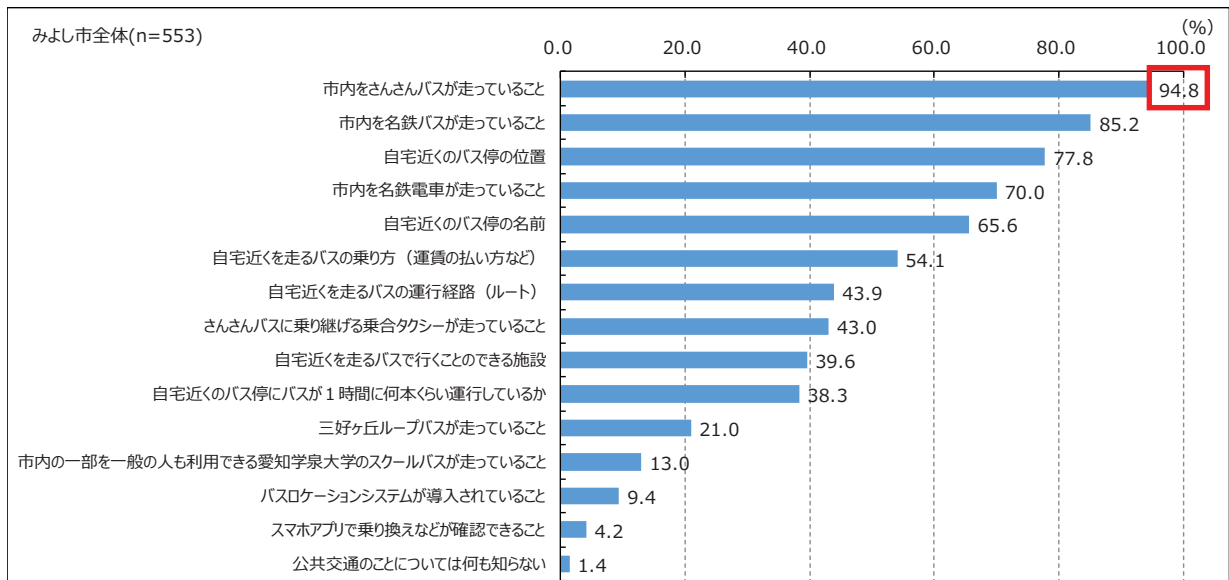
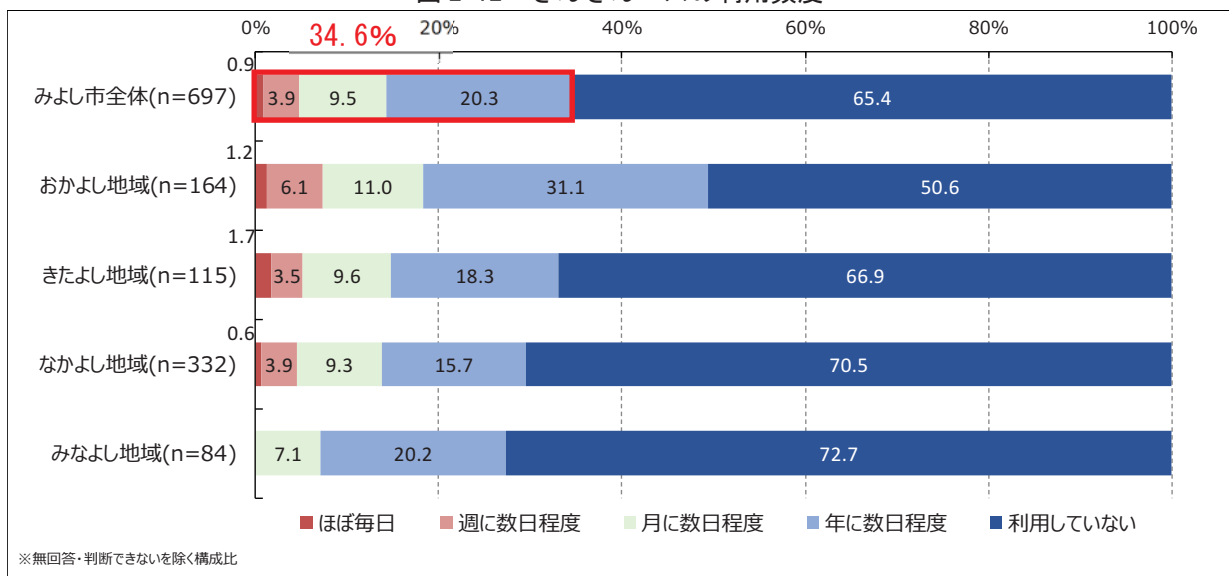


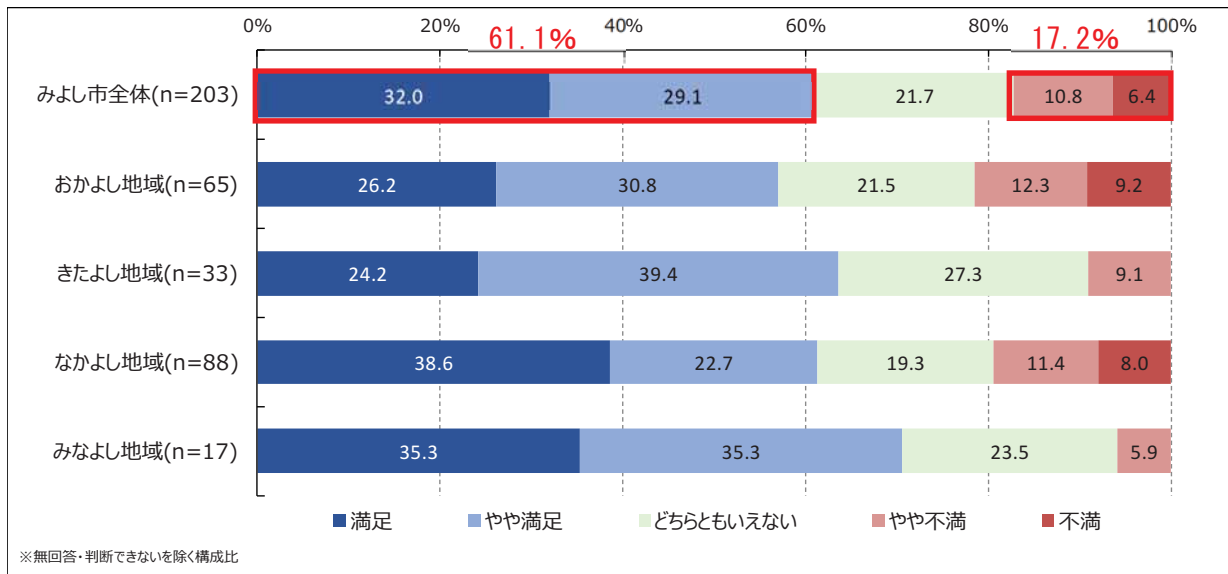
図 2-12 さんさんバスの利用頻度



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。

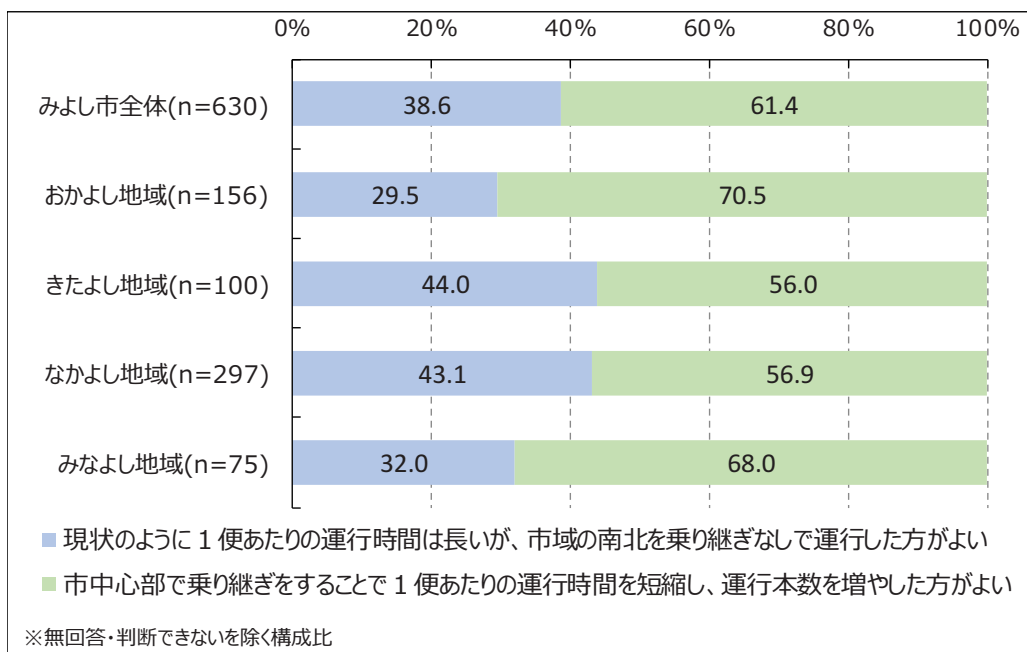
図 2-13 さんさんバス・乗合タクシーの満足度



④さんさんバスの今後の運行のあり方について

さんさんバスの今後の運行のあり方については、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」とする意見が過半数を超える割合となっています。

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
- ・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）36.6%＞不満（不満+やや不満）23.6%。名鉄バスは、満足（満足+ほぼ満足）34.6%＞不満（不満+やや不満）24.9%。さんさんバスは、満足（満足+ほぼ満足）40.2%＞不満（不満+やや不満）20.4%となっています。

図 2-15 バス利用者全体の満足度

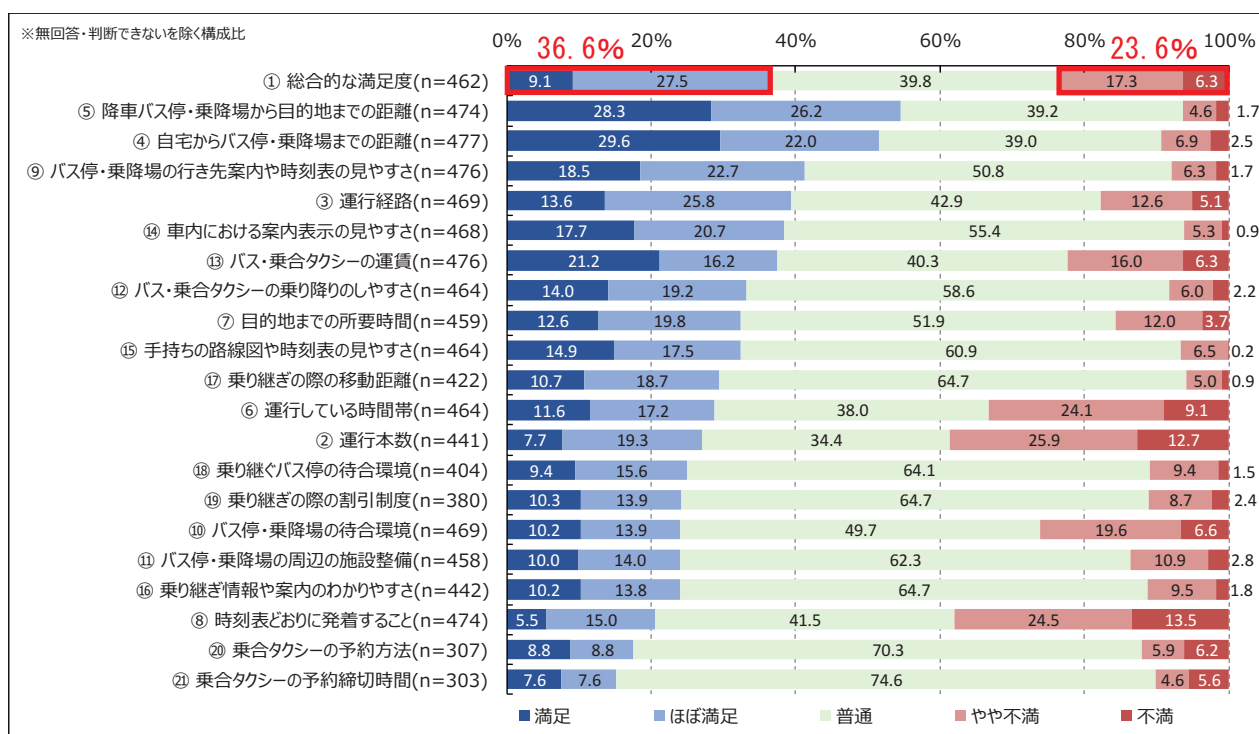


図 2-16 名鉄バスの満足度

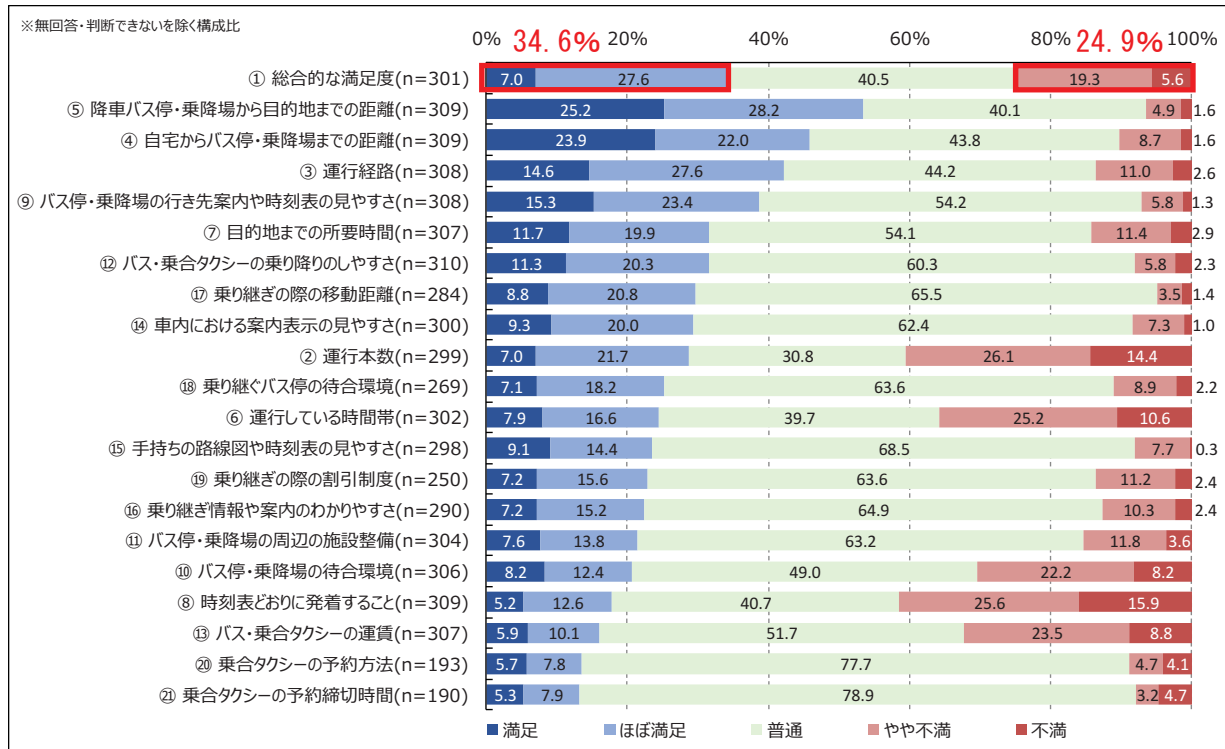
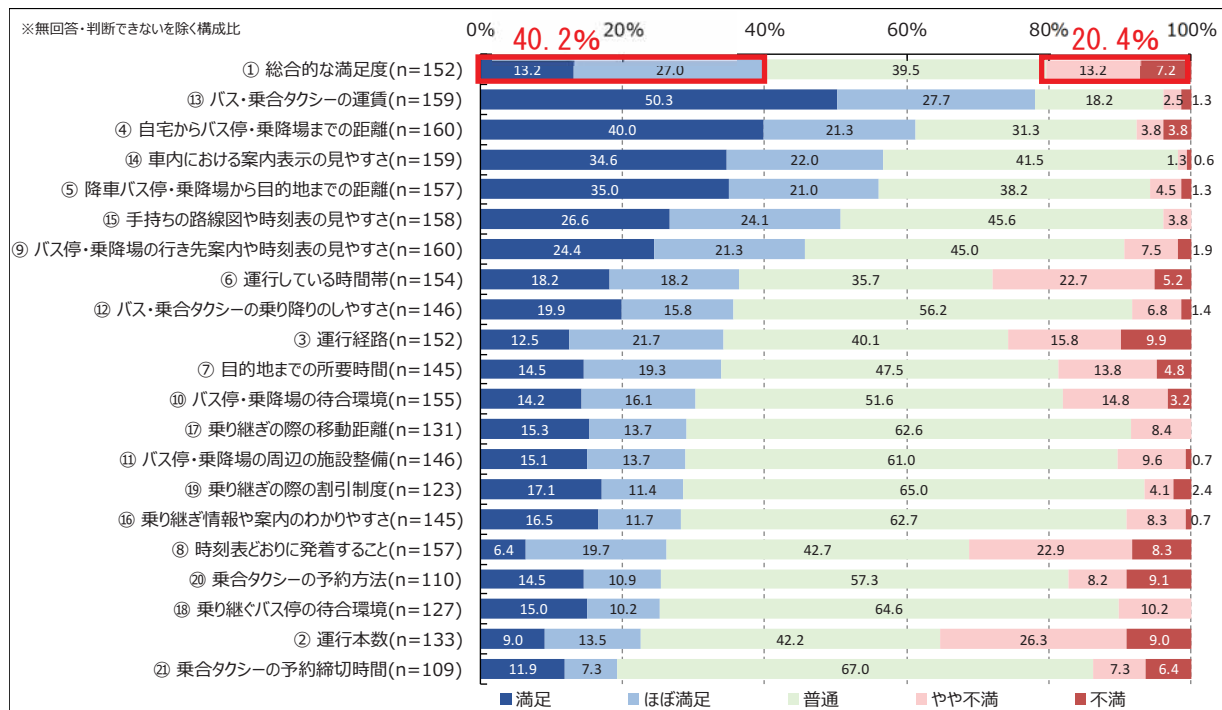


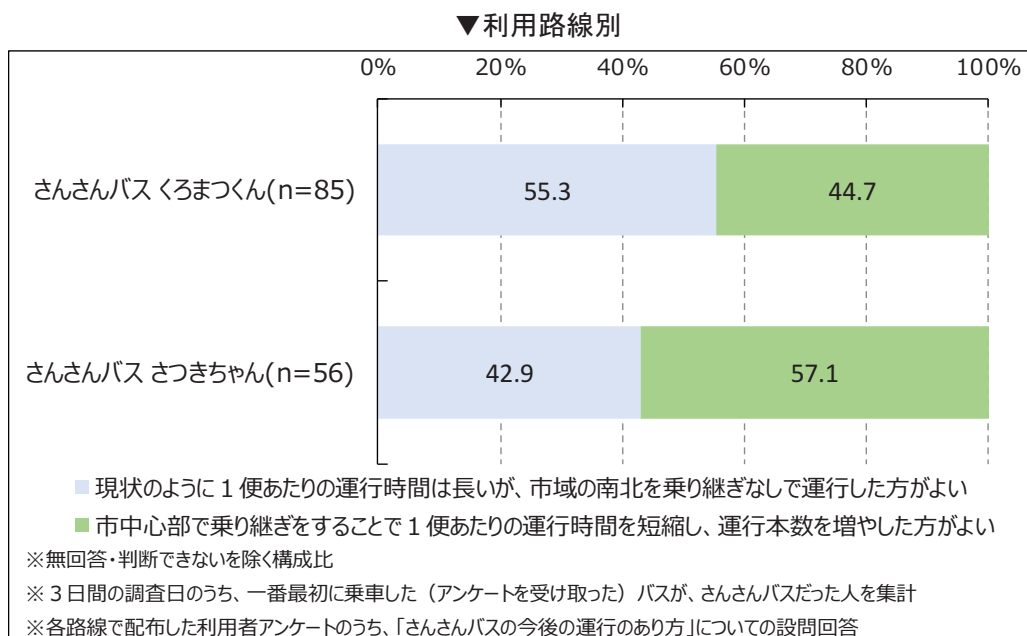
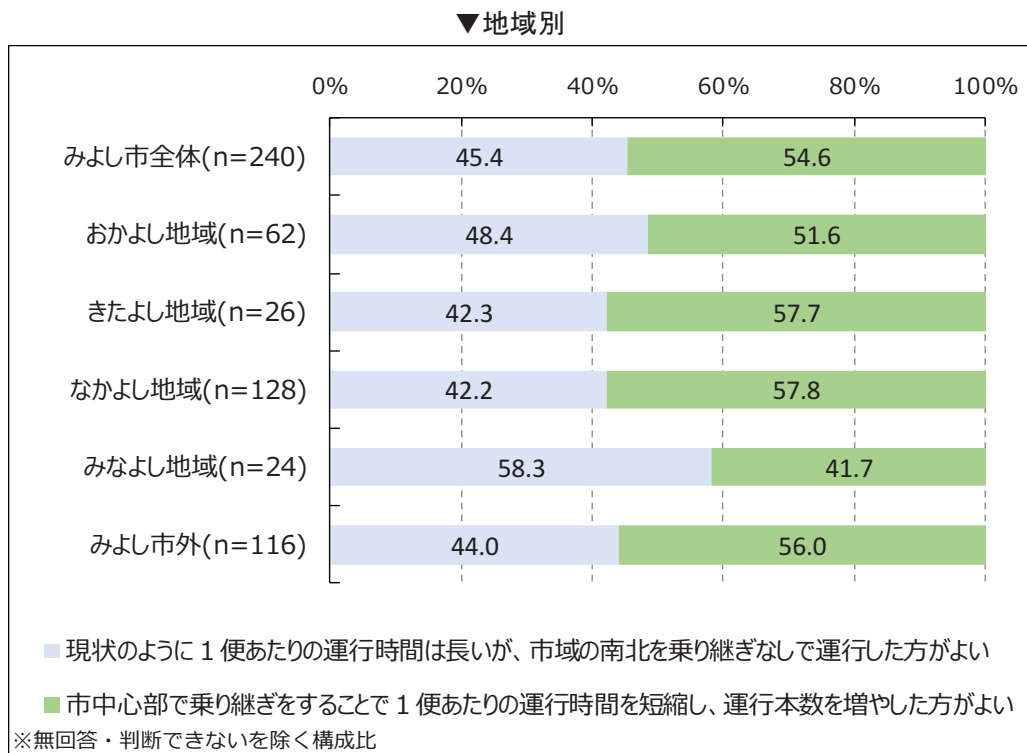
図 2-17 さんさんバスの満足度



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」とする意見が過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



(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を把握する。
- ・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

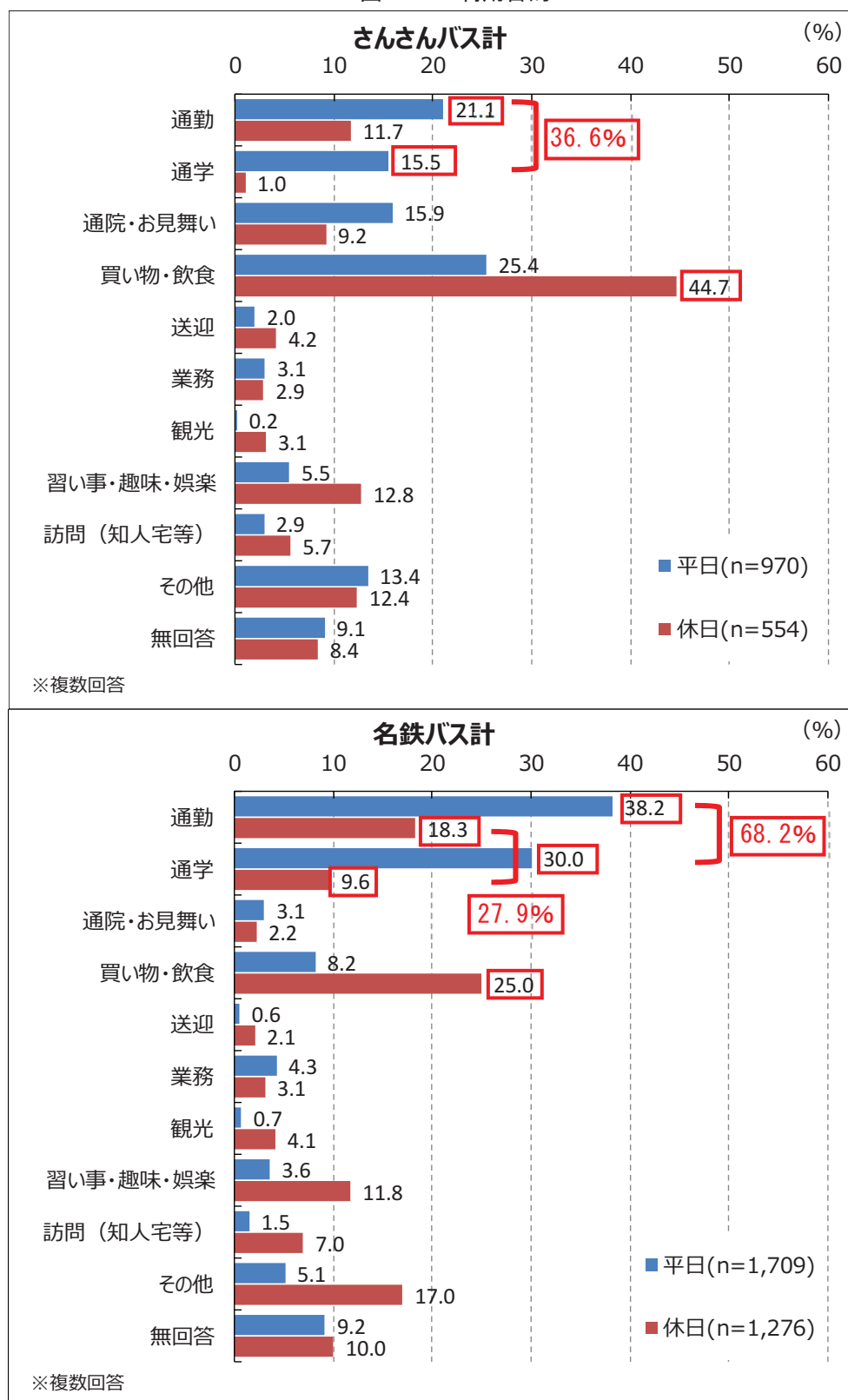
*OD：あるゾーン（出発地:origin）からあるゾーン（到着地:destination）へ移動する交通量。

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北部地域や南部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

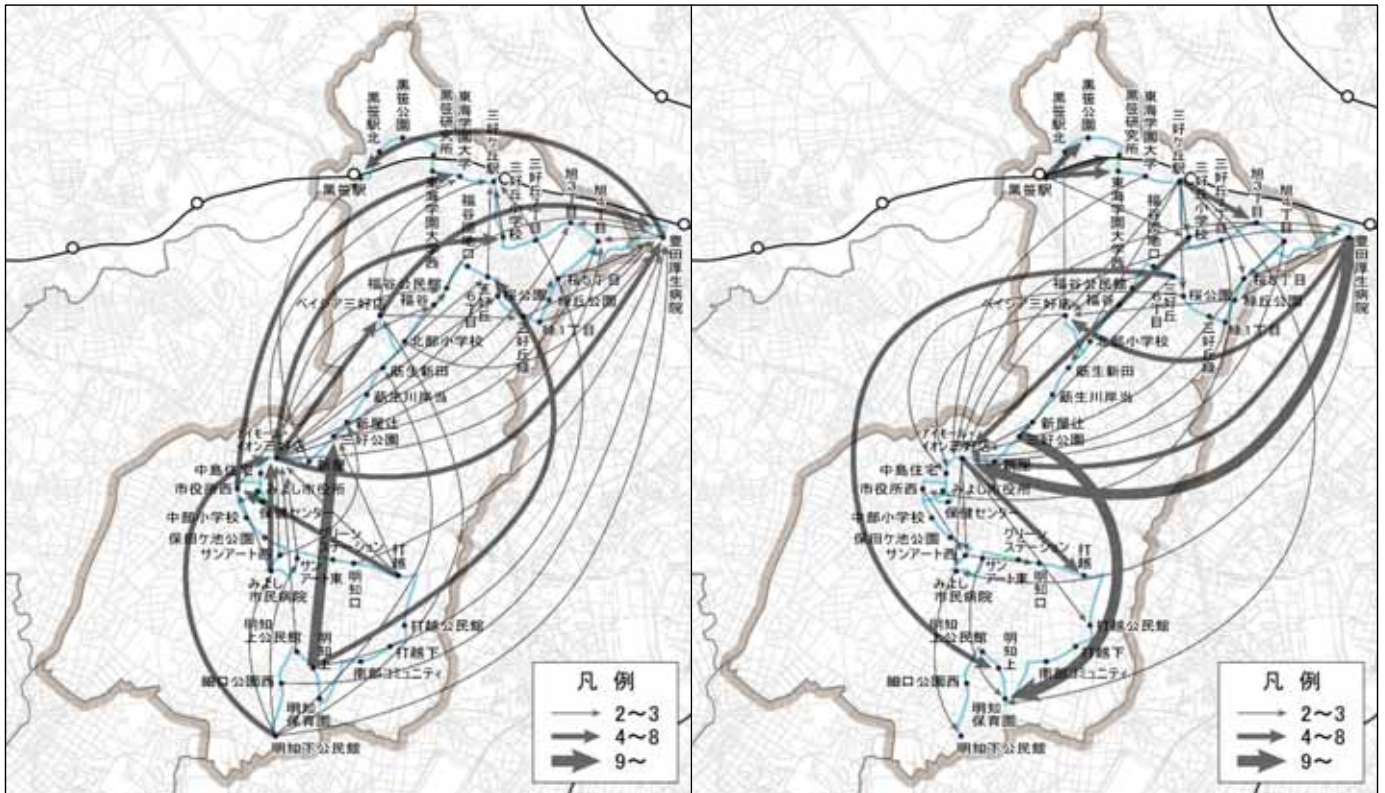
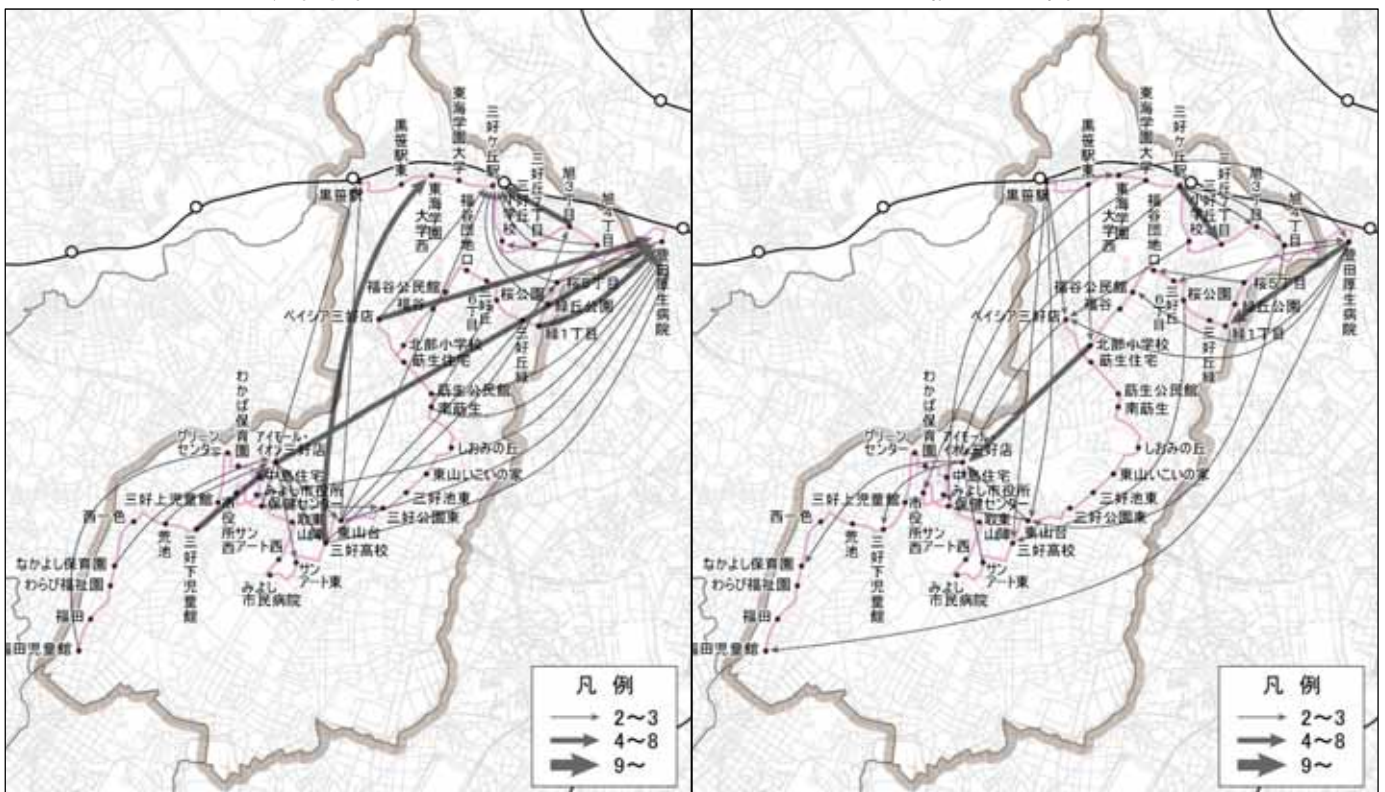


図 2-21 バス停間 OD（さんさんバス さつきちゃん）

▼黒笹駅行 平日

▼福田児童館行 平日

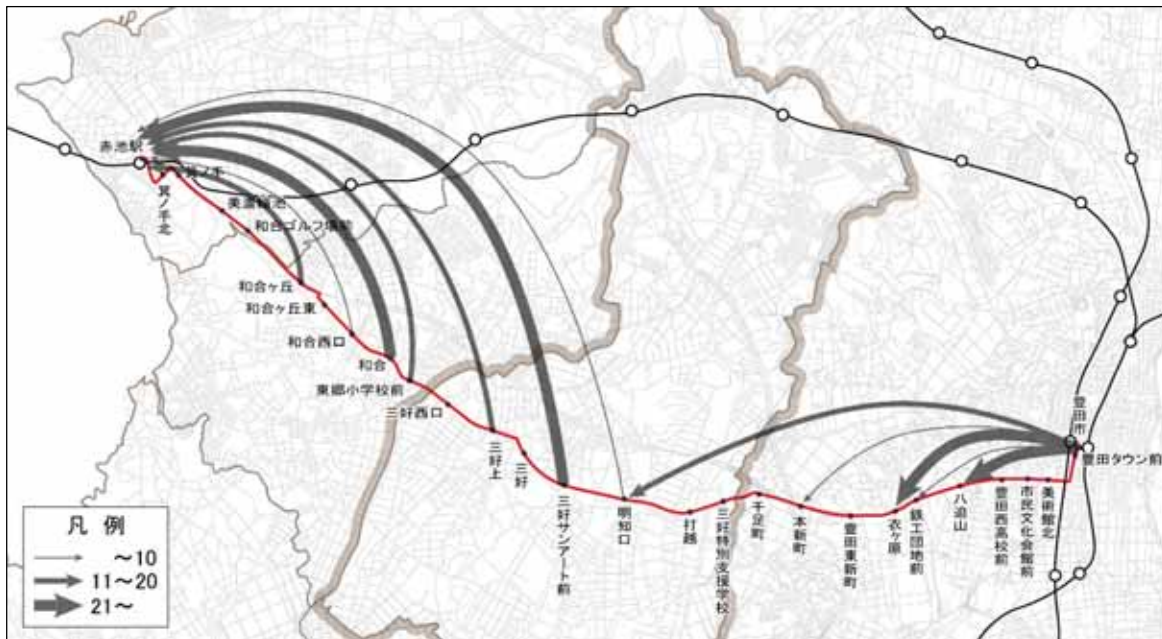
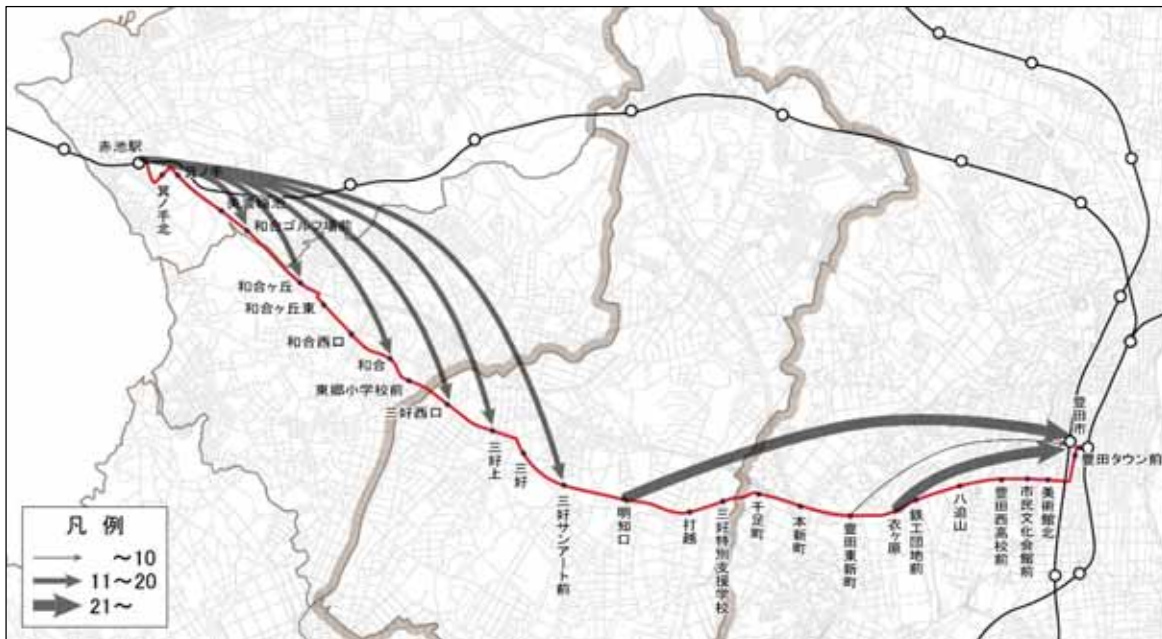


※くろまつくん黒笹駅行の明知上～三好公園、明知下公民館行の三好公園～明知保育園は保育園児の集団での移動（給食センターへの往復）があったため利用が多くなっています。

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 0D (名鉄バス 星ヶ丘豊田線 衣ヶ原経由)

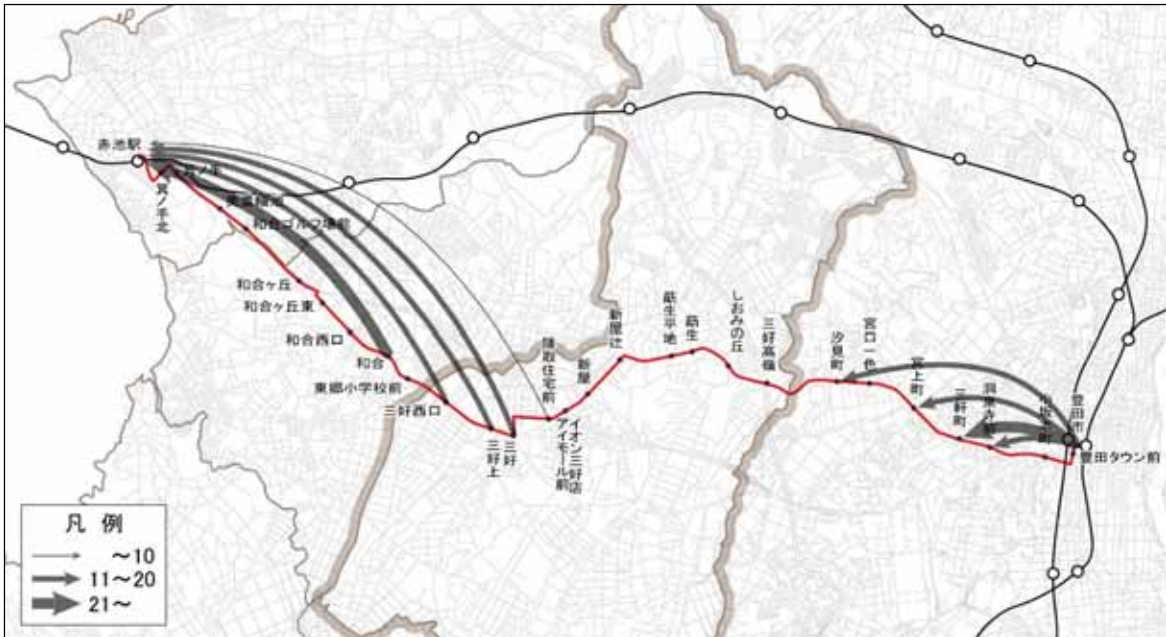
▼赤池駅行 平日

▼**豐田市行** 平日

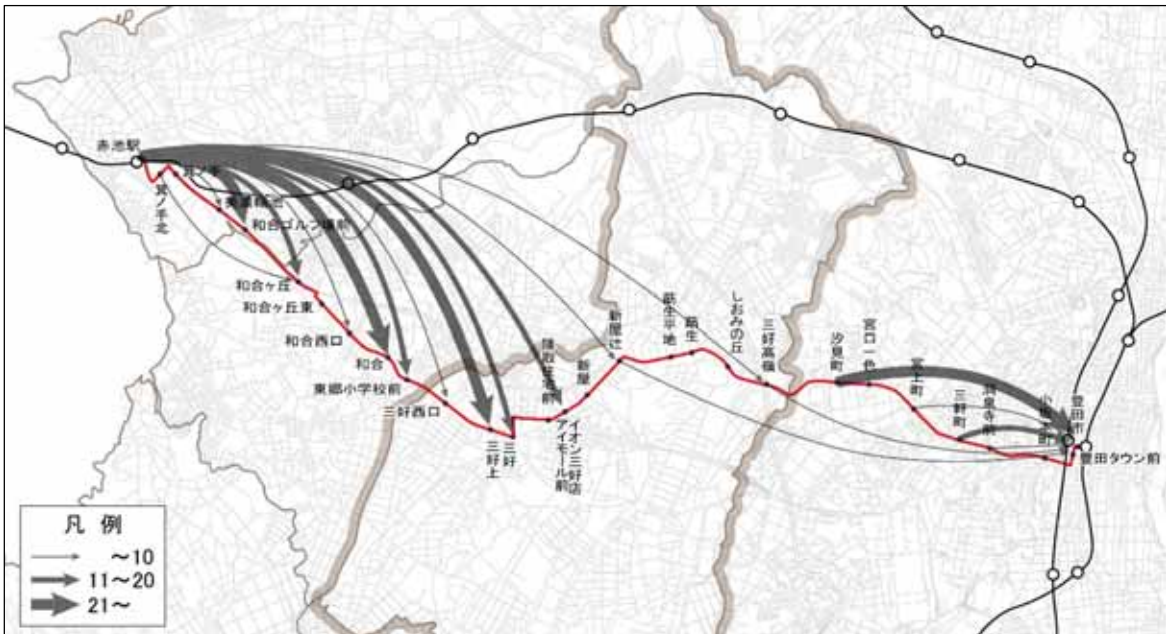
※乗降調査で得られた星ヶ丘豊田線全体の乗車人数から算出した、みよし市内のバス停で乗車した人の割合は22.2%です。

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
- ・調査概要

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

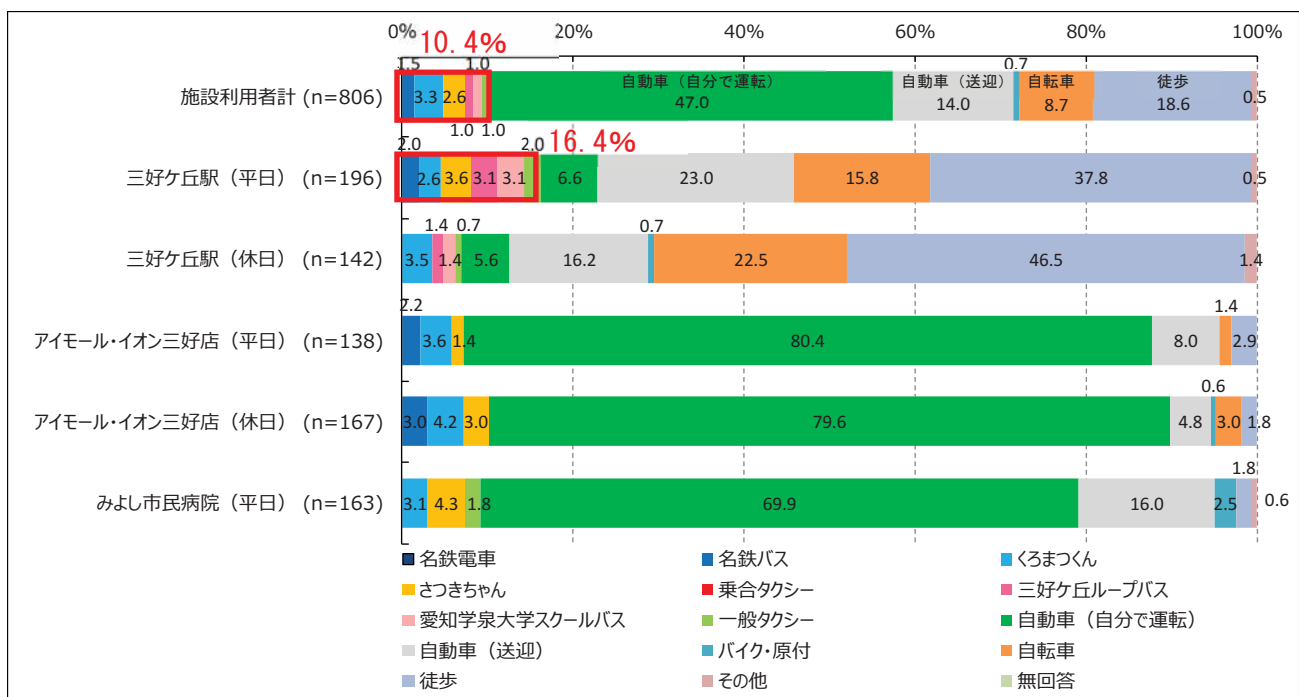
2)調査結果

①利用交通手段について

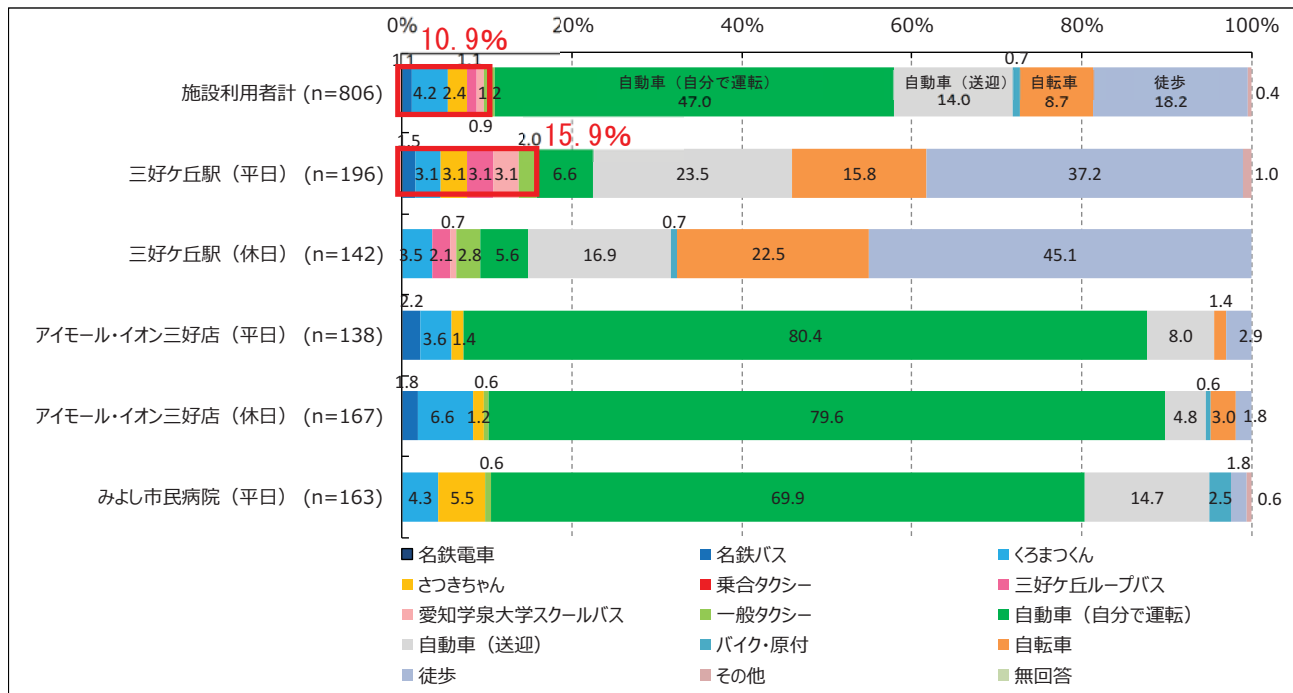
利用交通手段は三好ヶ丘駅では徒歩が高い割合、アイモール・イオン三好店と市民病院は自分で運転する自動車の割合が約70～80%となっており、公共交通手段を利用した人の割合が最も高い平日の三好ヶ丘駅（行き）でも16.4%となっています。

図 2-26 利用交通手段

▼行き



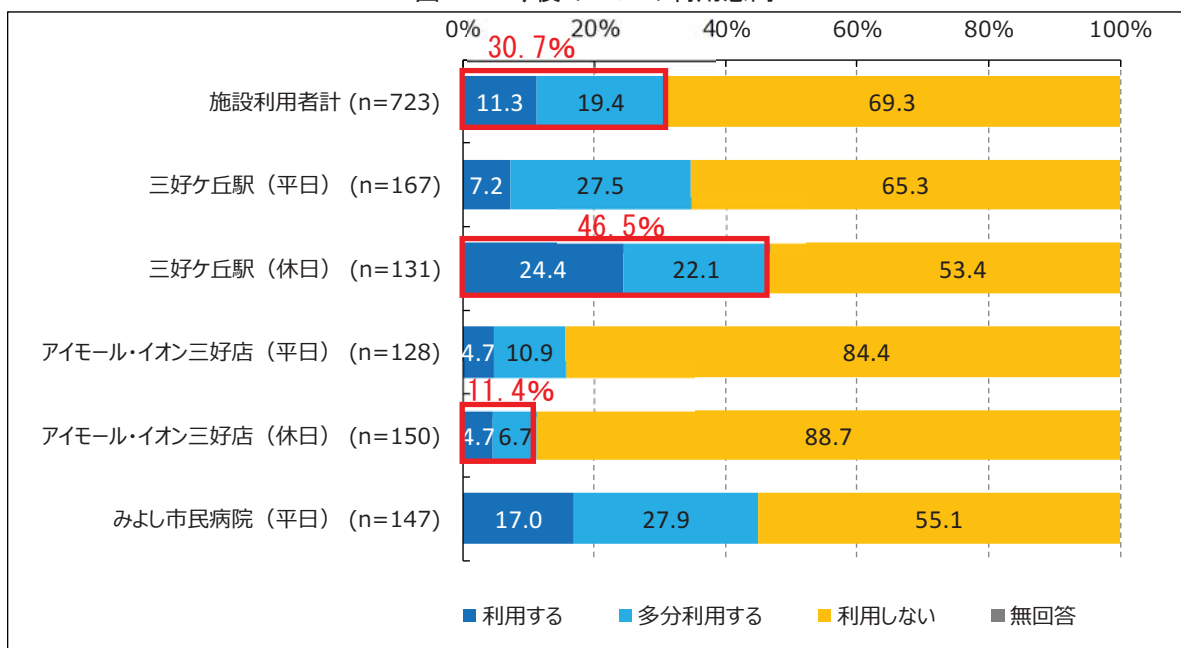
▼帰り



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ヶ丘駅で 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。

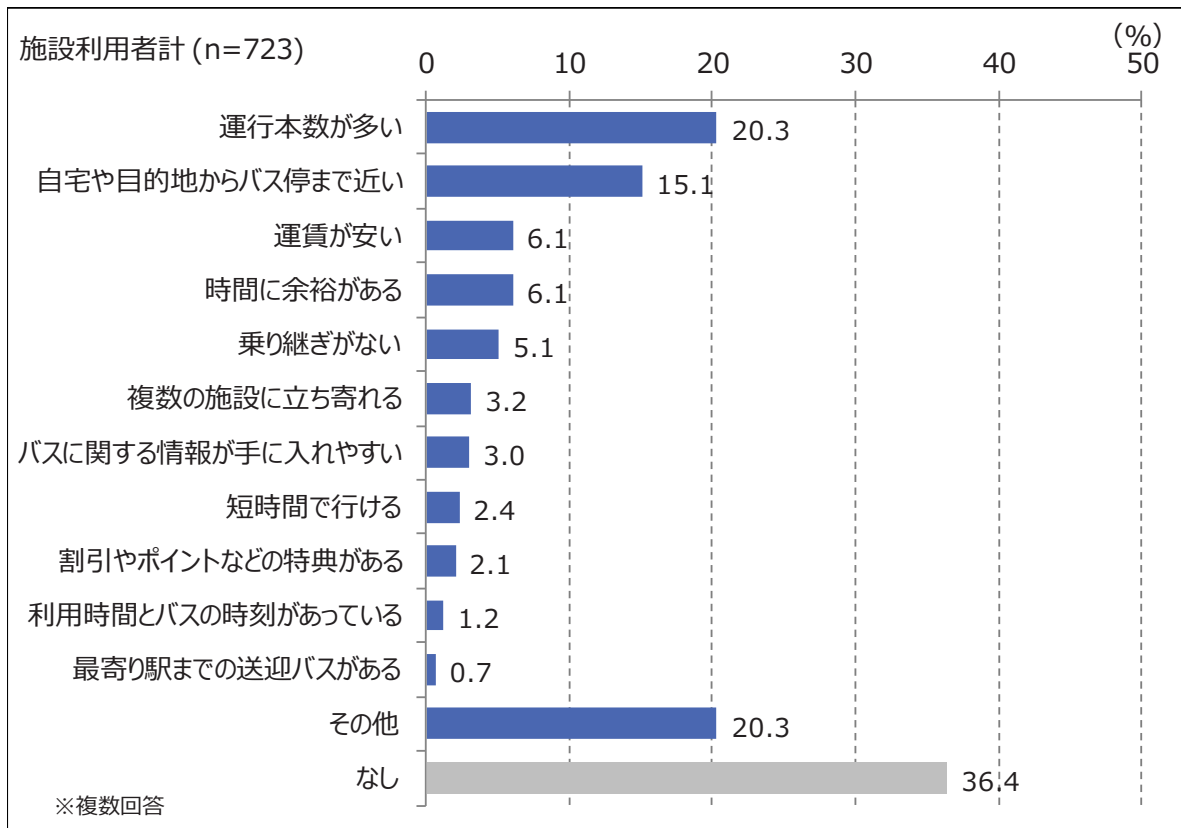
図 2-27 今後のバスの利用意向



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の把握
- ・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「サンライズ」 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。

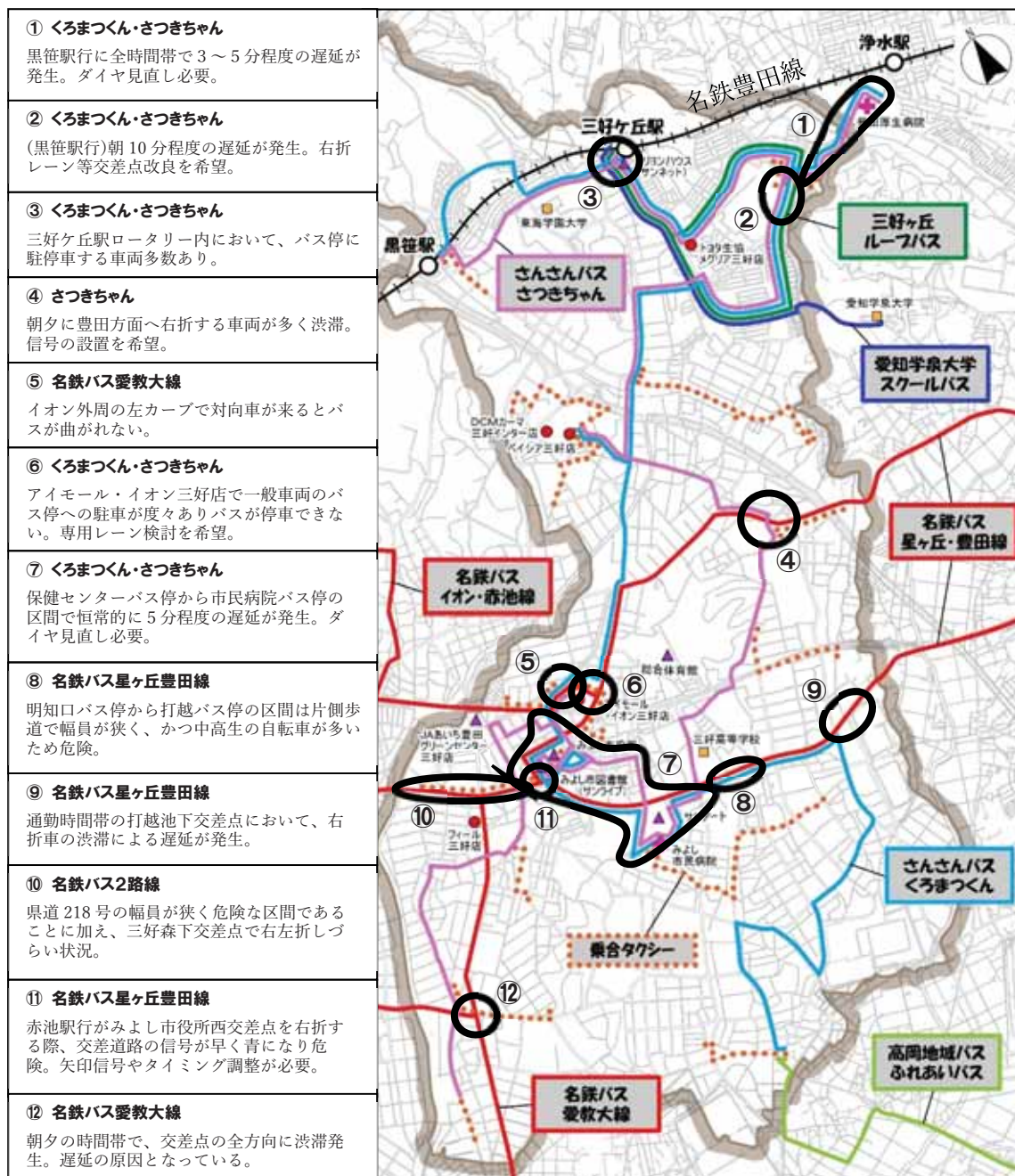
(7)交通事業者ヒアリング

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
- ・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



空白ページ

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、三好ヶ丘駅：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	・平日の三好ヶ丘駅では、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、市民病院や三好ヶ丘駅では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) 利用しやすい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、通院や買い物、通勤や通学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されていることから、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。

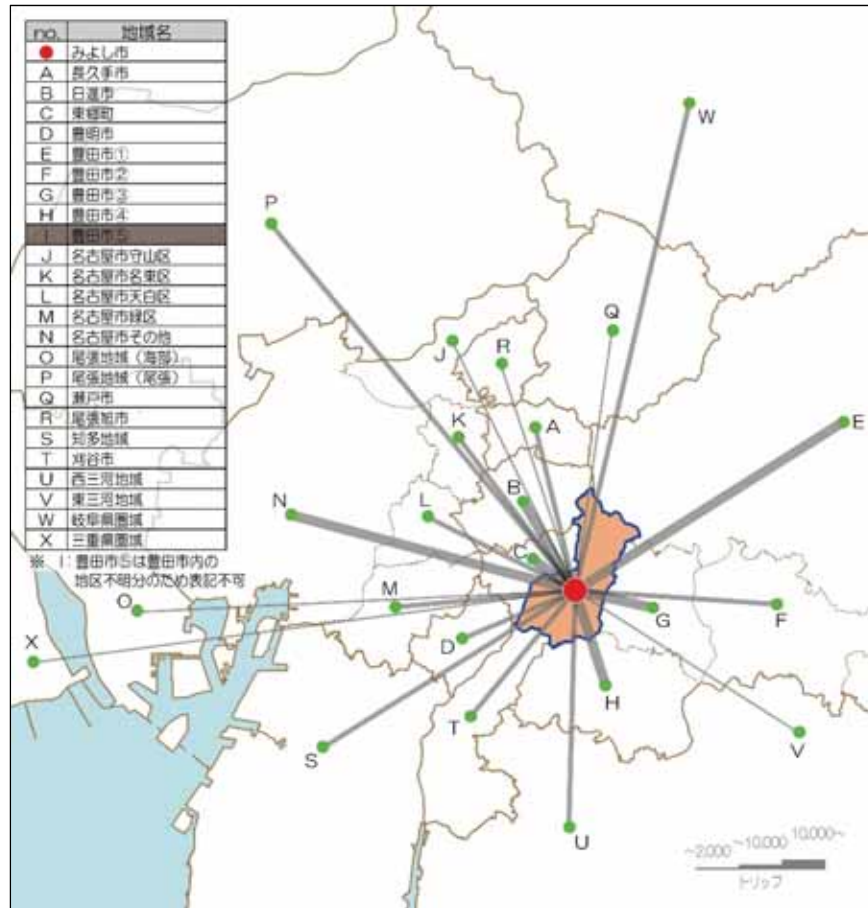
* 代表交通手段：ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段のことをいい、どの交通手段を代表とするかの優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とする。

* 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。

* 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。

* 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。

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

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	三好ヶ丘駅	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

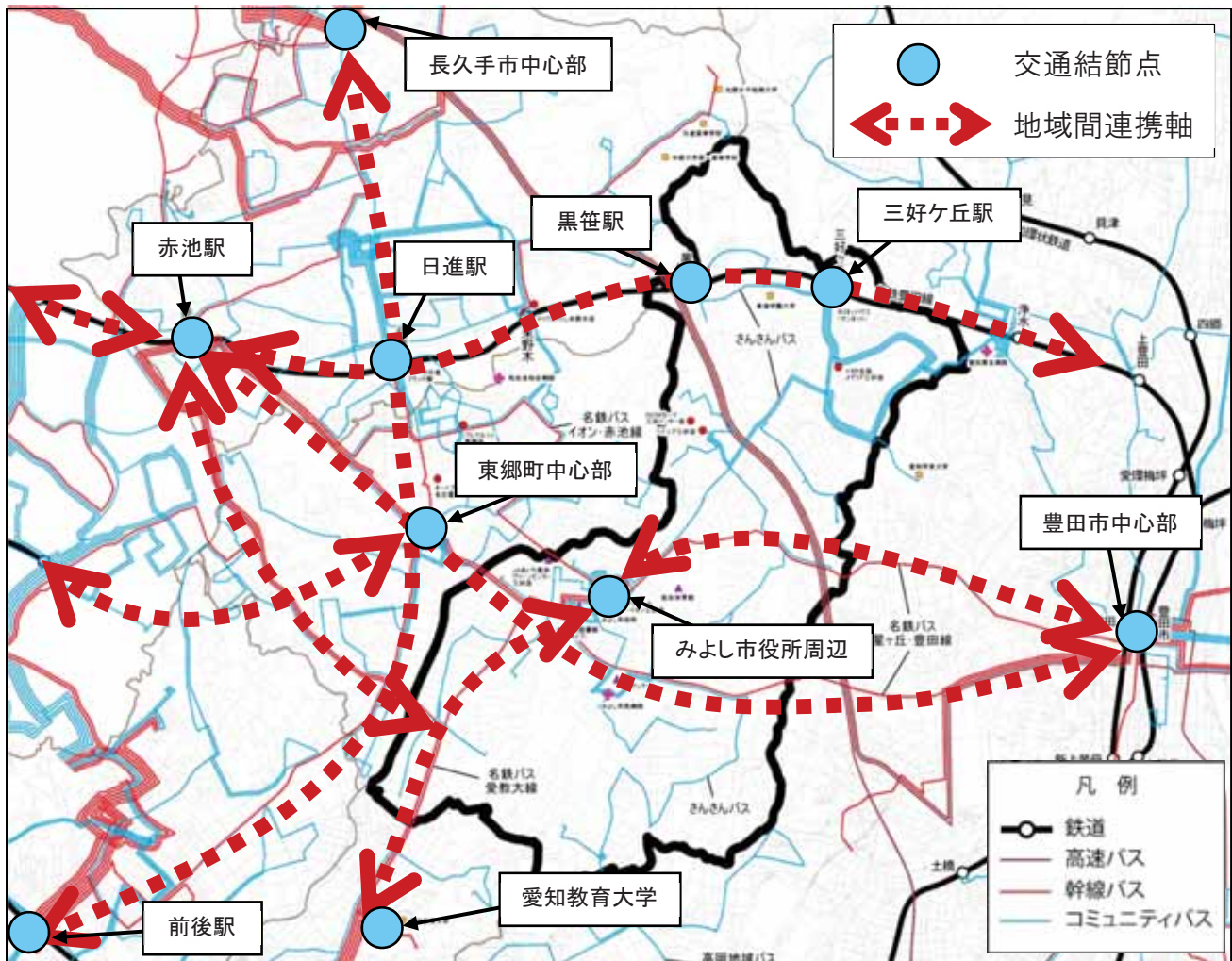
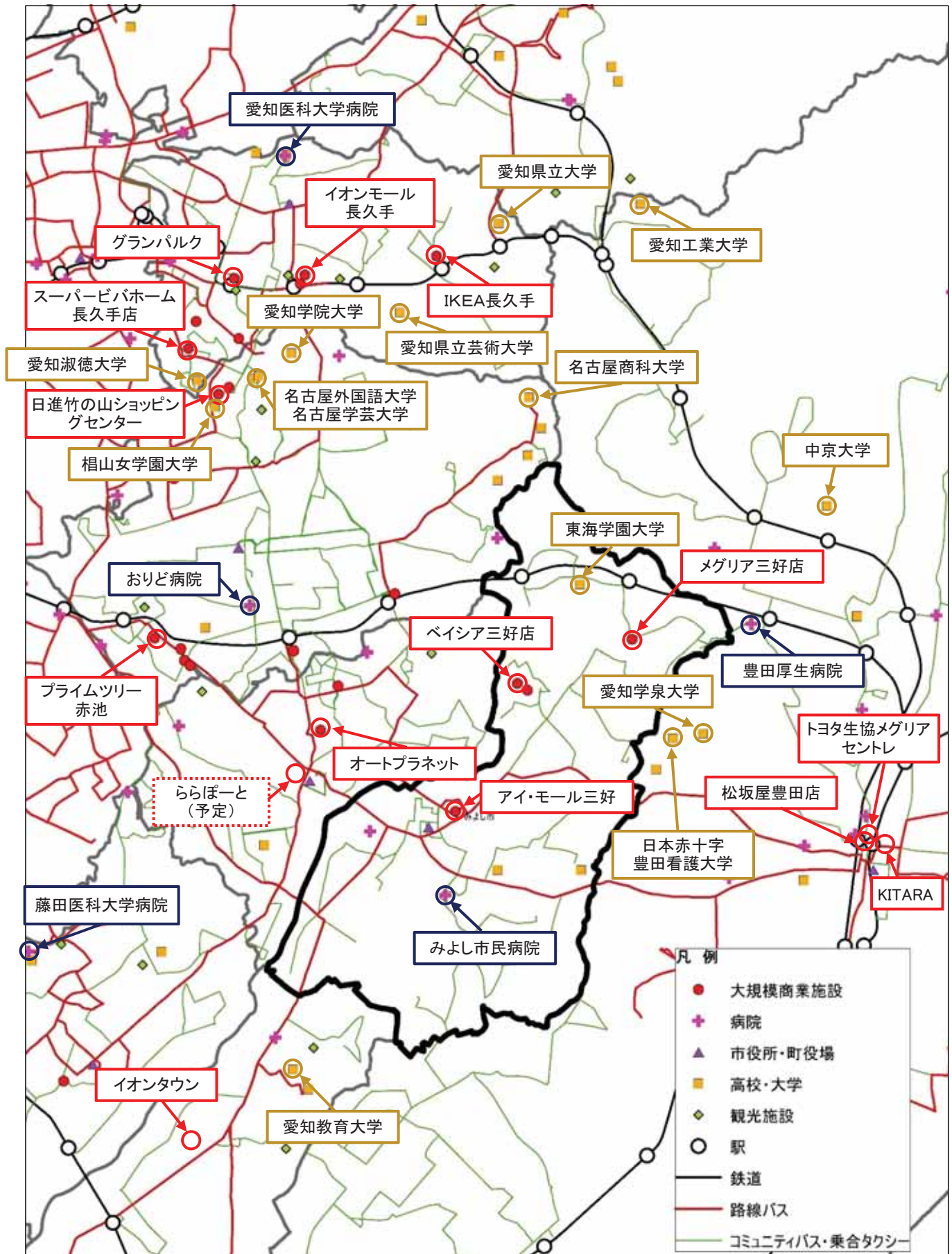


図 3-3 みよし市及び周辺市町における主要集客施設の立地状況



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、公共交通手段（さんさんバス等）の充実

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、北部の三好ヶ丘駅周辺に分布する住宅団地や市中央部の市街地に人口密度の高い地区が集中しています。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「サンライズ」、市民病院等が集積しています。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の悪化を招いており、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や定時性の向上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、北部の駅前拠点や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おり、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

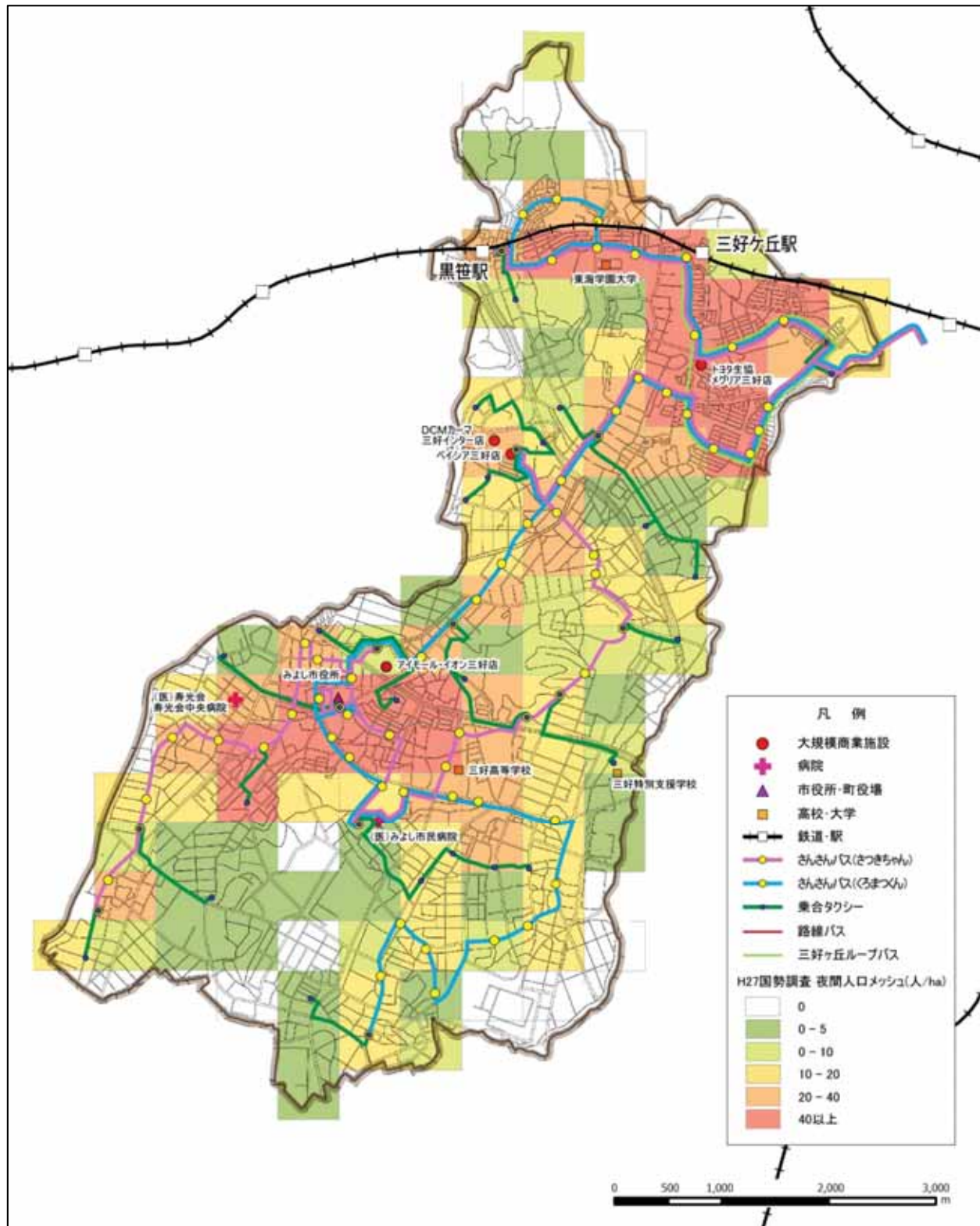


図 3-5 主要集客施設と公共交通路線

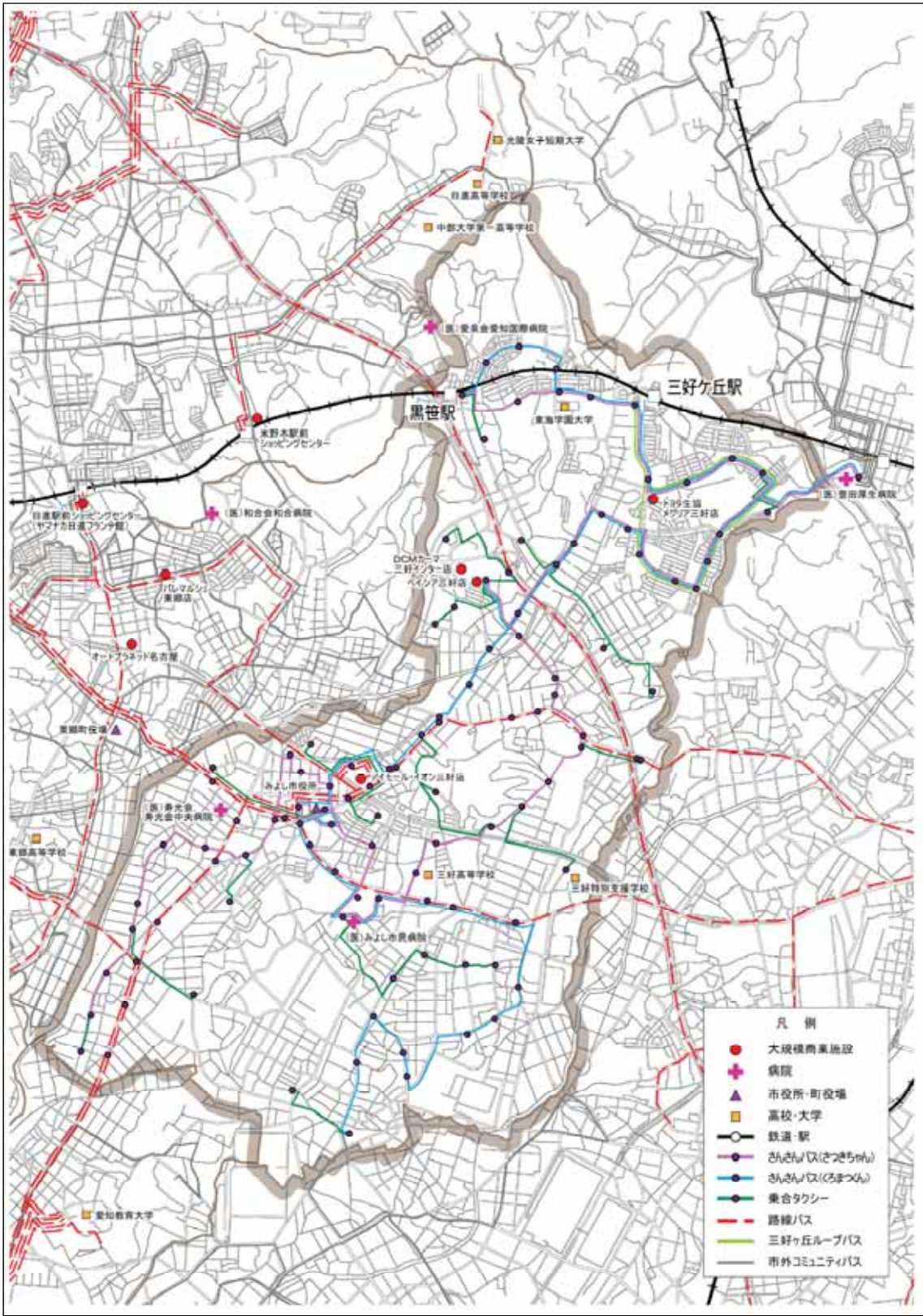


図3-6 バス停間OD（さんさんバス くろまつくん）（再掲）

▼黒笹駅行 平日

▼明知下公民館行 平日

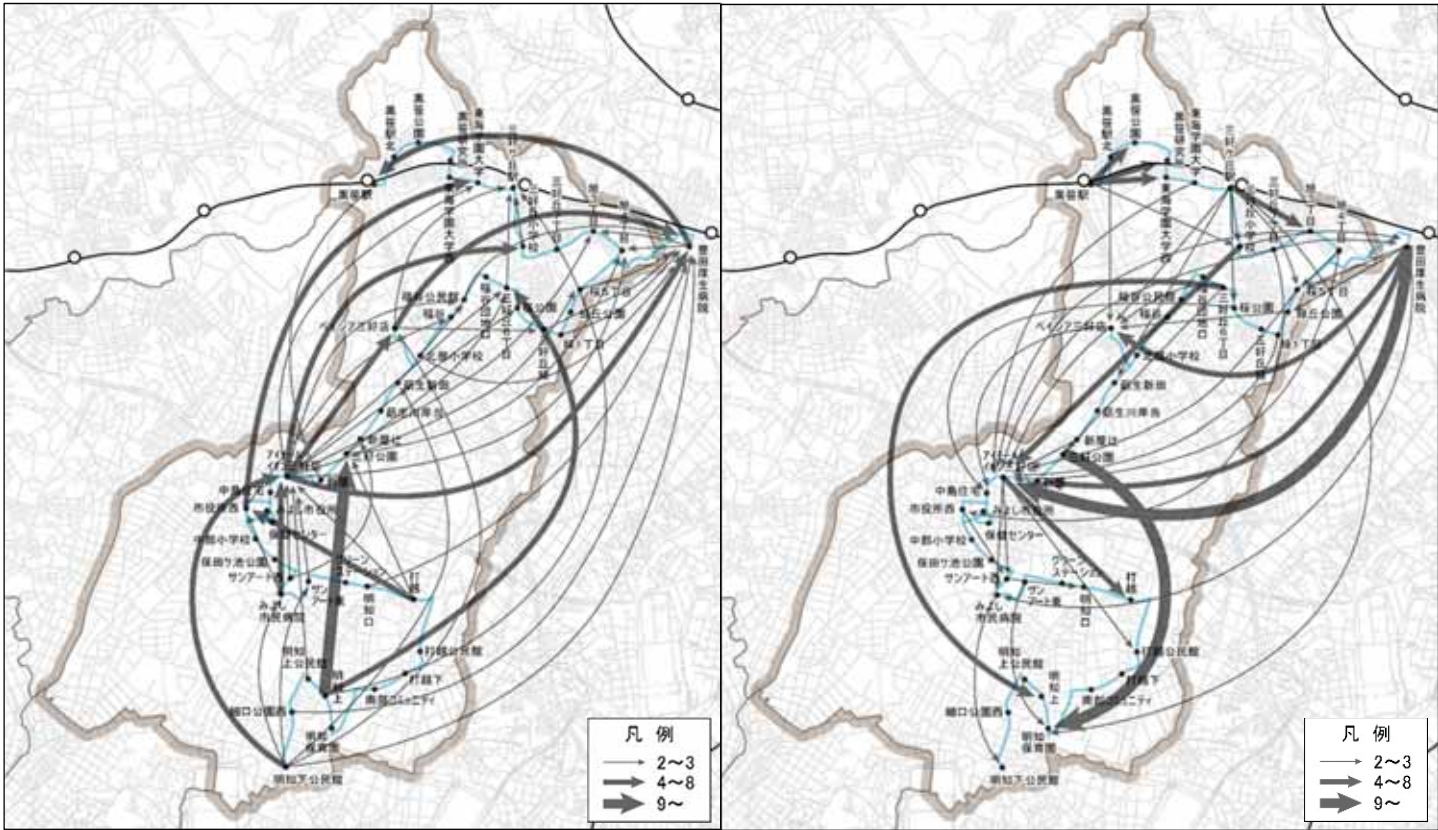
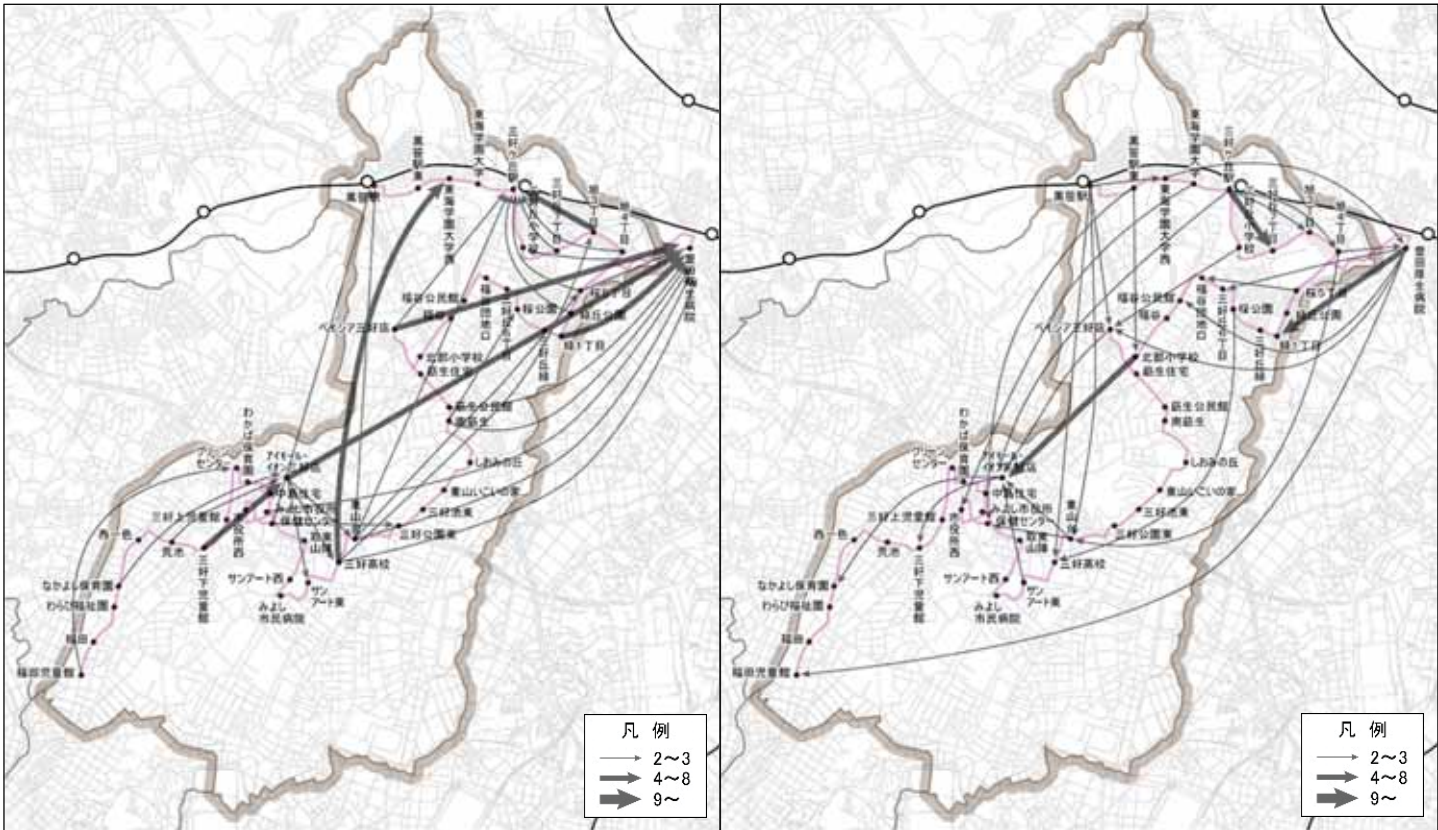


図3-7 バス停間OD（さんさんバス さつきちゃん）（再掲）

▼黒笹駅行 平日

▼福田児童館行 平日



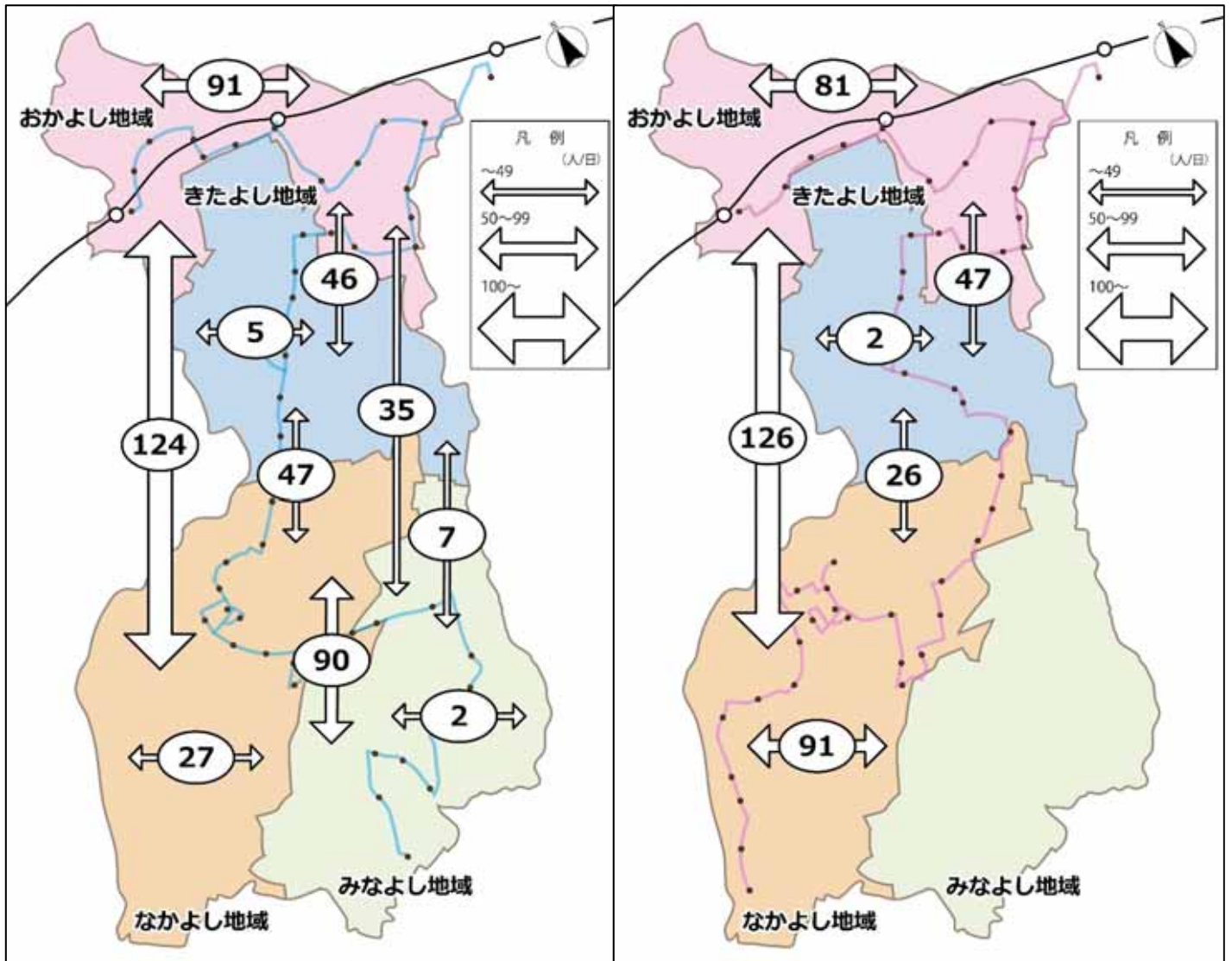
資料：乗降調査

※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

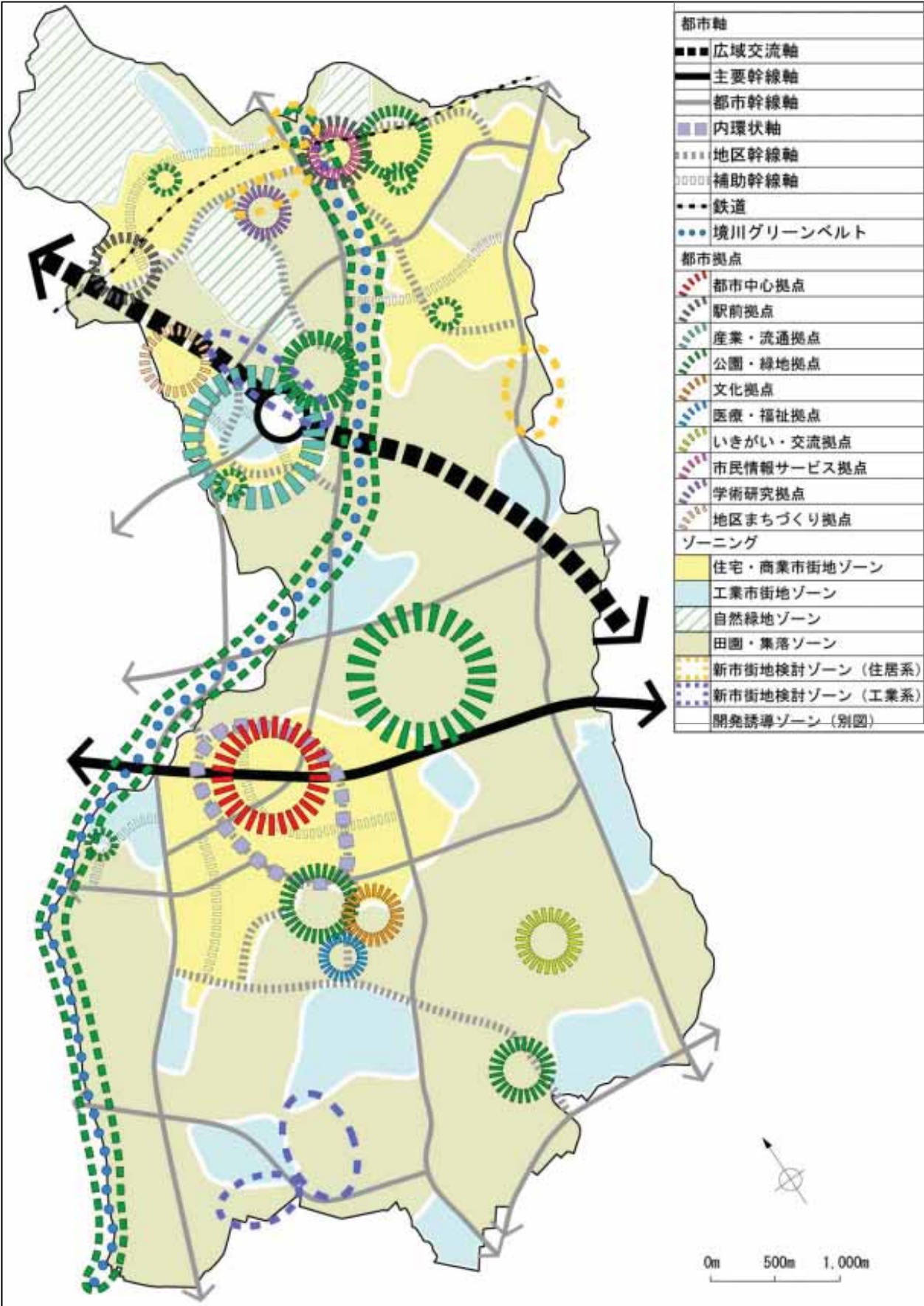
<くろまつくん 平日>

<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
- 市民のさんさんバス・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 年には約 28 万人の利用者となり、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 65.3%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 40.3%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、高齢者を対象とした買い物や通院目的に対応しつつ、通勤や通学目的の利用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」といったバスサービス項目の満足度は満足が不満を大きく上回っていることから、利用者の利便性を確保するためには、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）38.7%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）

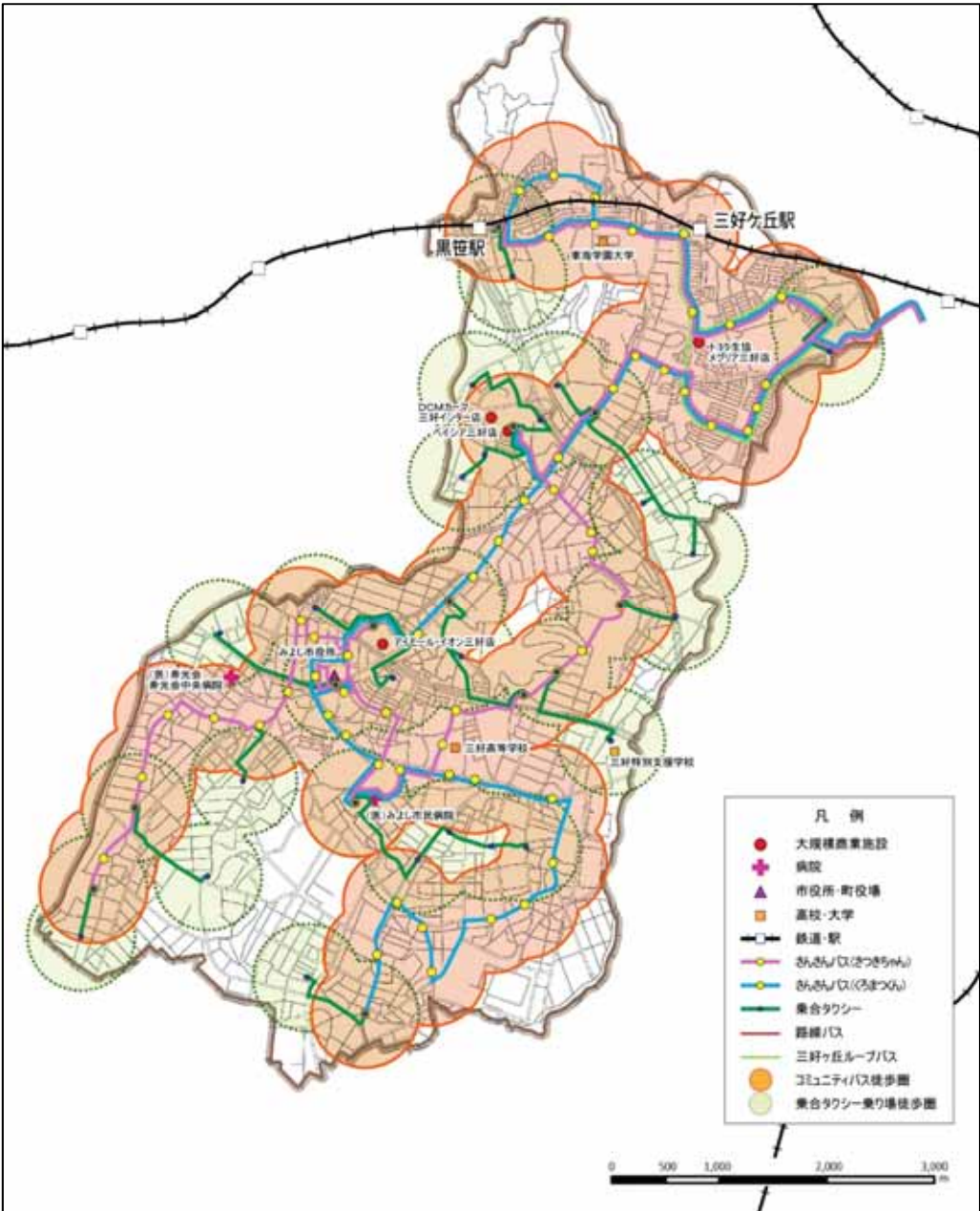
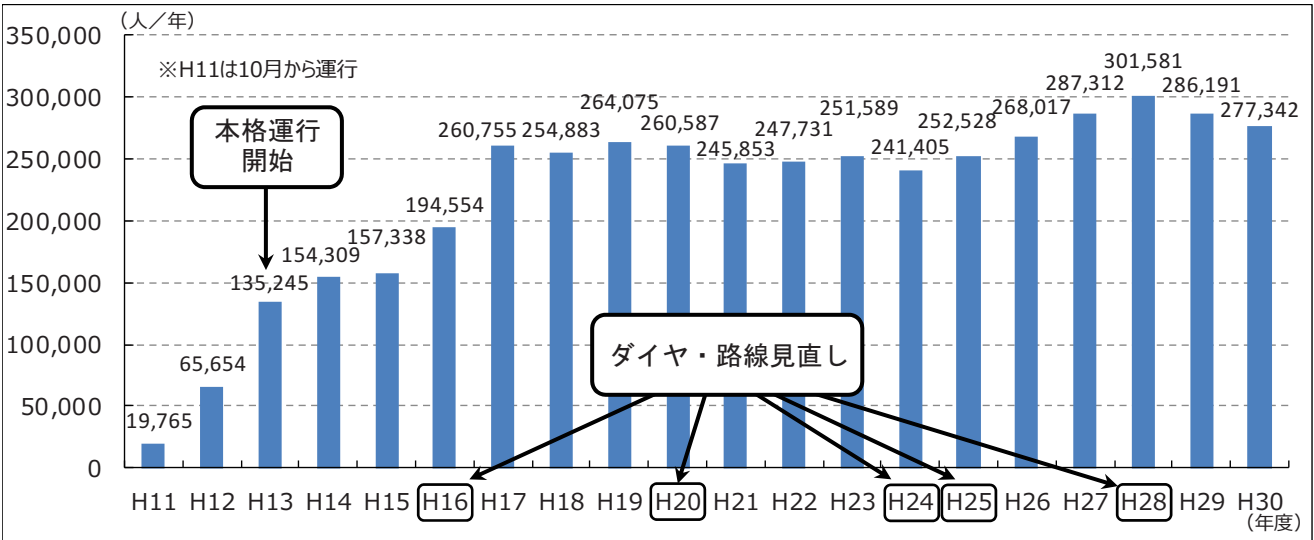
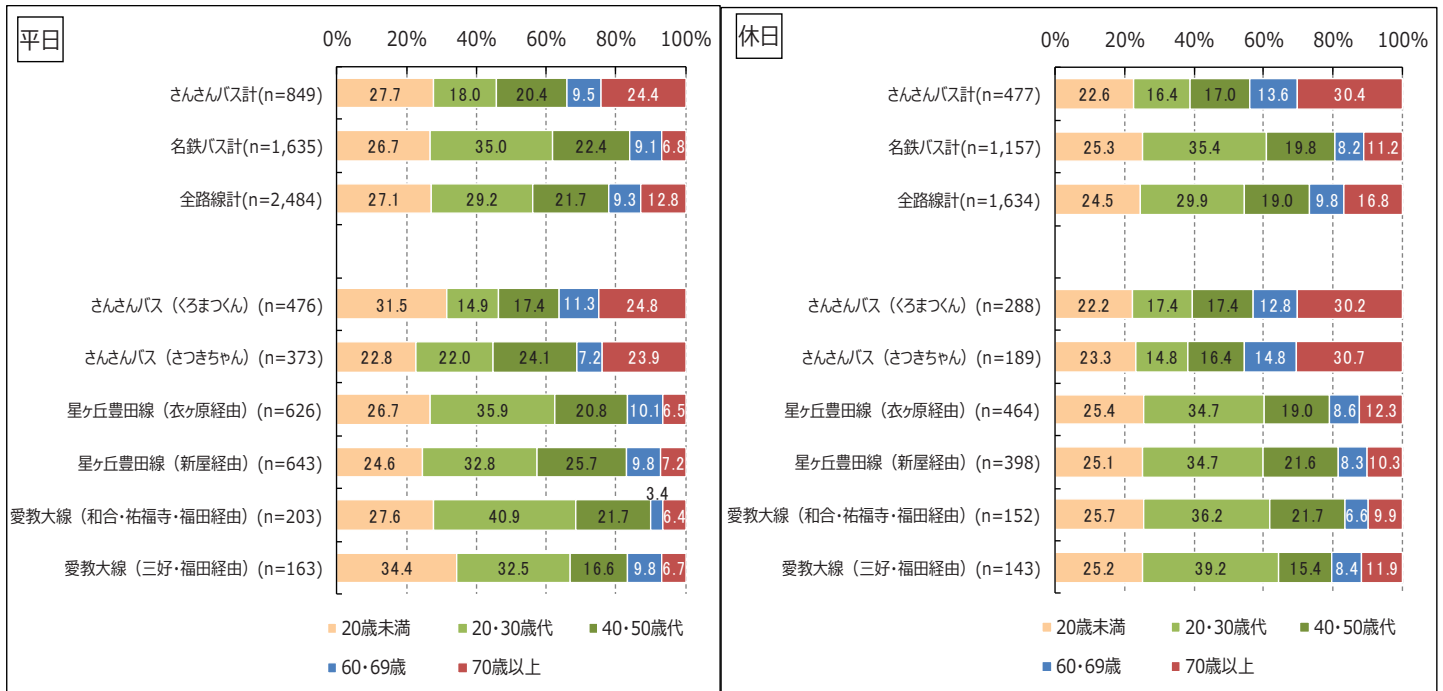


図 3-11 さんさんバスの年間利用者数（再掲）



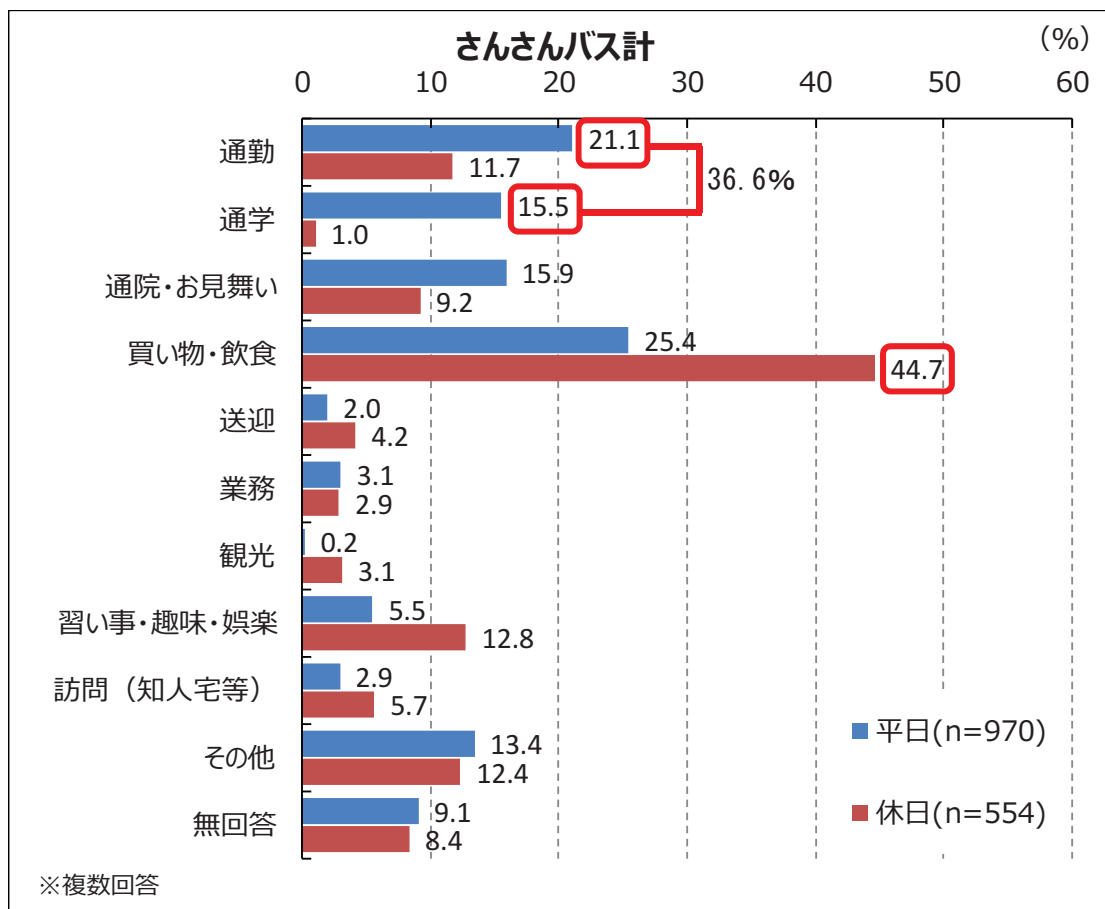
資料：みよし市企画政策課

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）

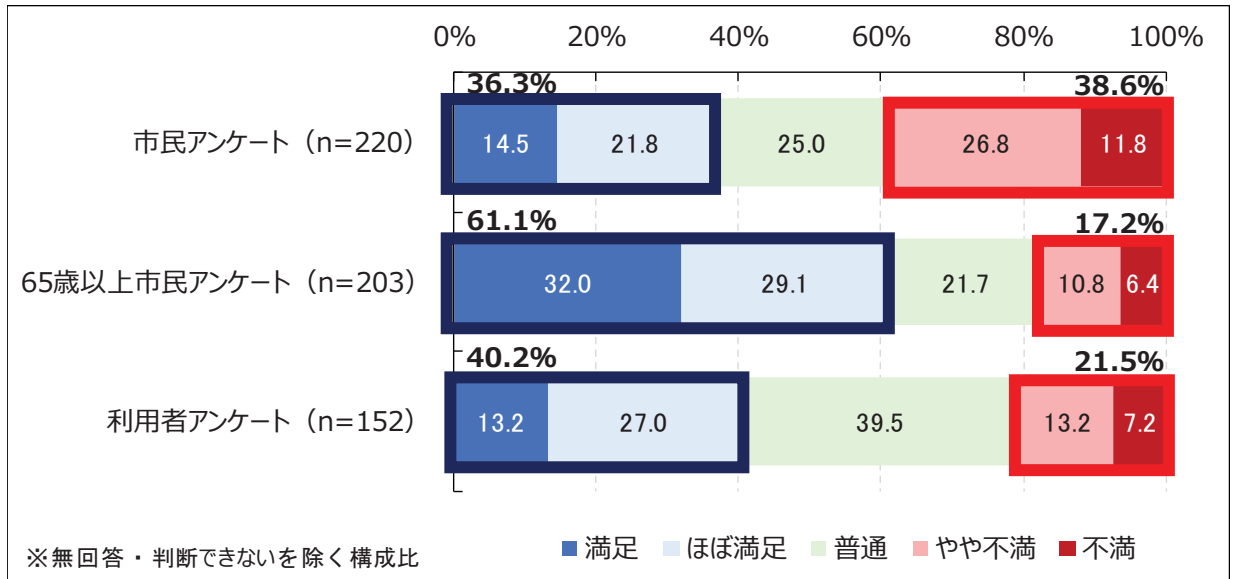


図 3-15 さんさんバス・乗合タクシーの利用条件（不満利用者）

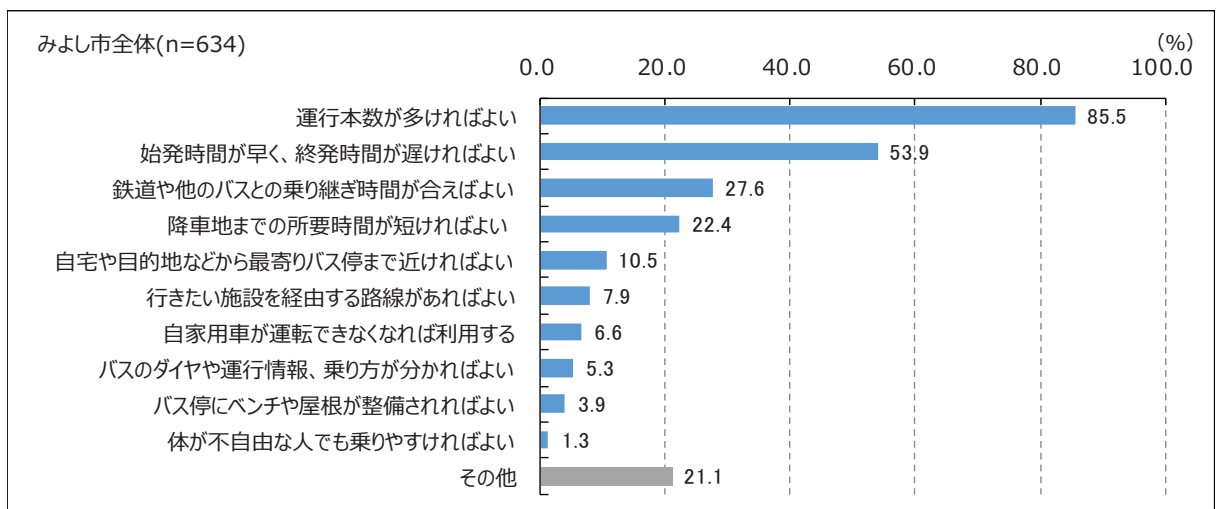


図 3-16 さんさんバス・乗合タクシーの利用条件（非利用者）（再掲）

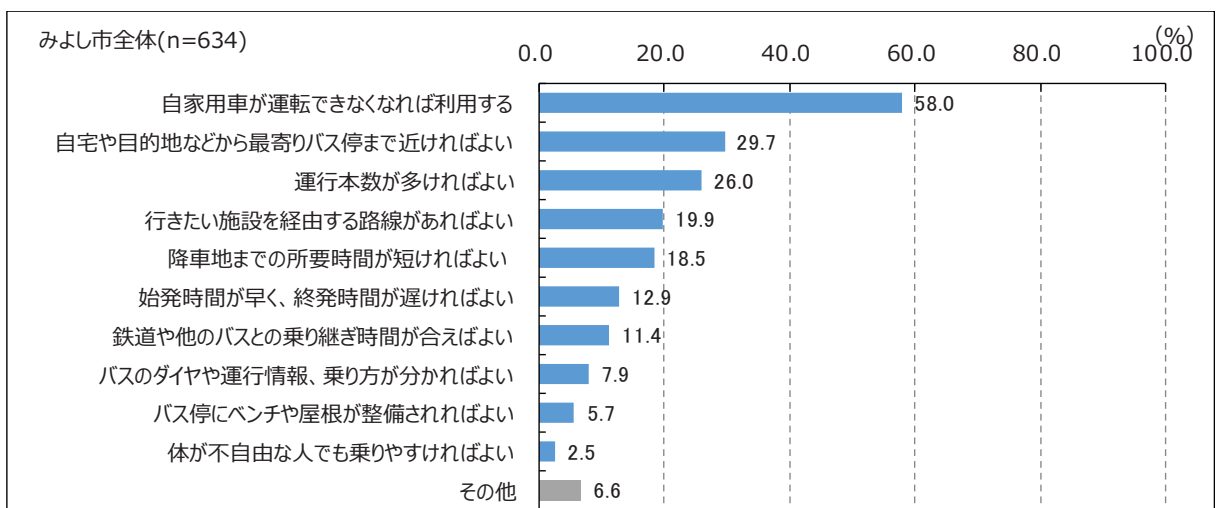
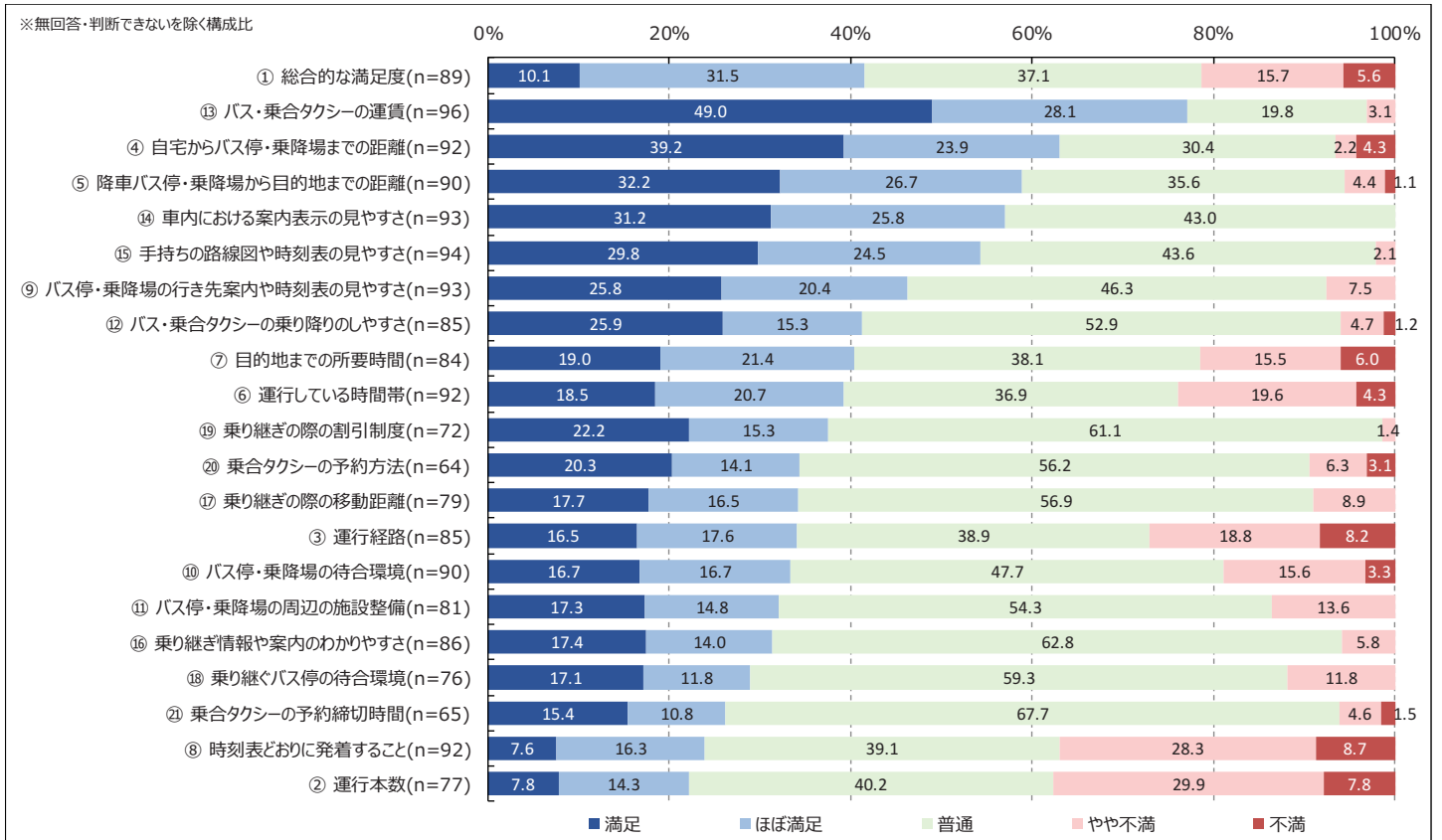
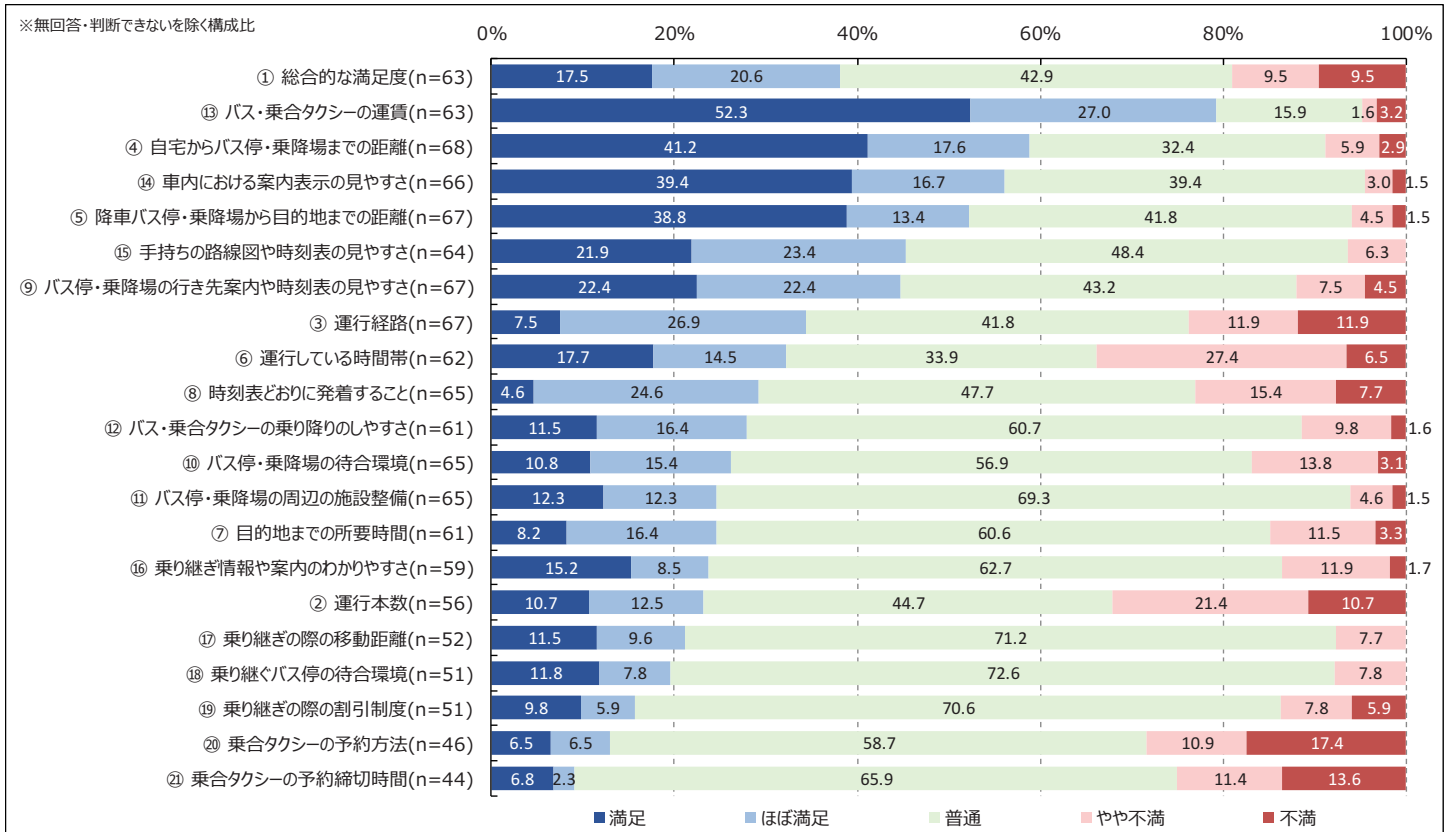


図 3-17 さんさんバス・乗合タクシーのサービス項目別の満足度（くろまつくん）



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

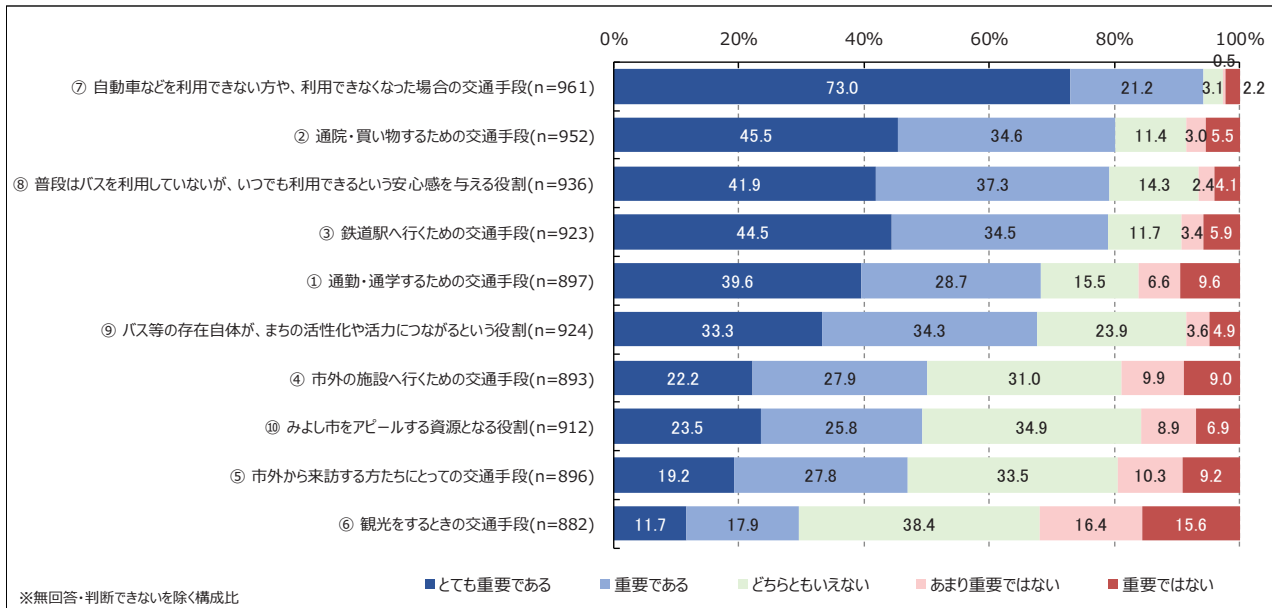
・公共交通を確保・維持するために協働・連携して取り組める内容として、市民の 33.3%が公共交通を積極的に利用するとしている一方で、地域で公共交通を活用したイベント等を実施するという意見や、地域で公共交通について話し合う場や組織を設置するといった意見も出されています。（図 3-21）

公共交通に関わる全ての関係者の連携・協働

・地域公共交通を確保・維持していくためには、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。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。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必要があります。

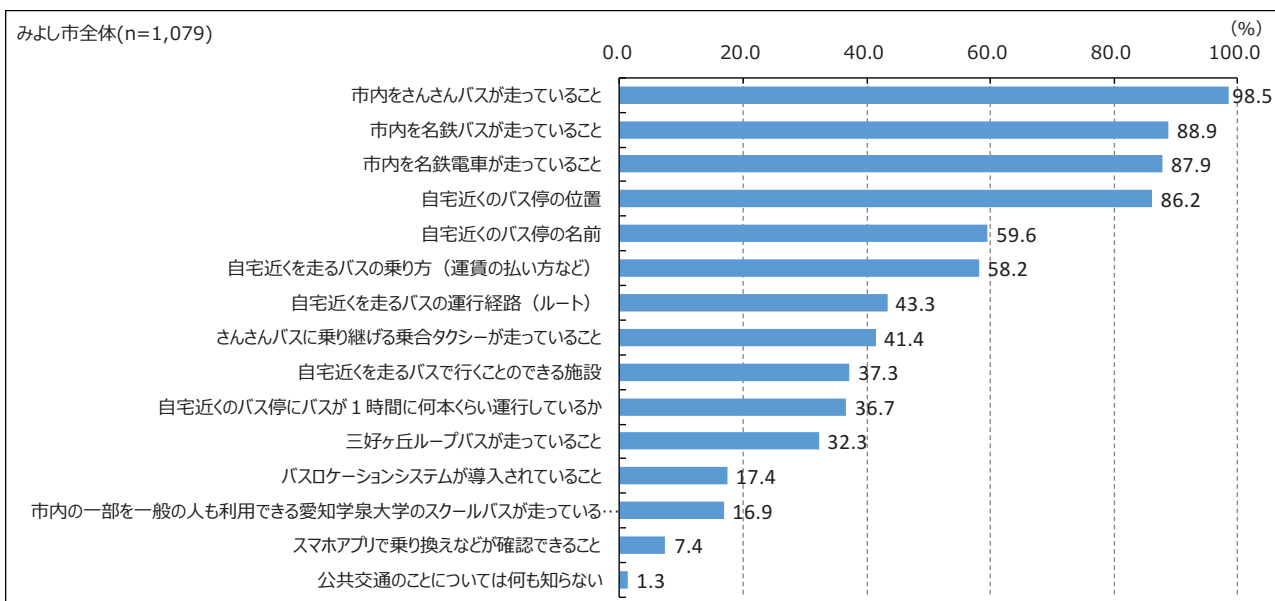
これらにより、さんさんバスをはじめとした公共交通が今後も確保され、持続的なものとなるためには、地域や行政、交通事業者など、公共交通に関わる関係者が、意見交換やイベント等を通じて、市民に期待に応えられるようにする、連携・協力した取組が重要となります。

図 3-19 さんさんバスに期待する役割



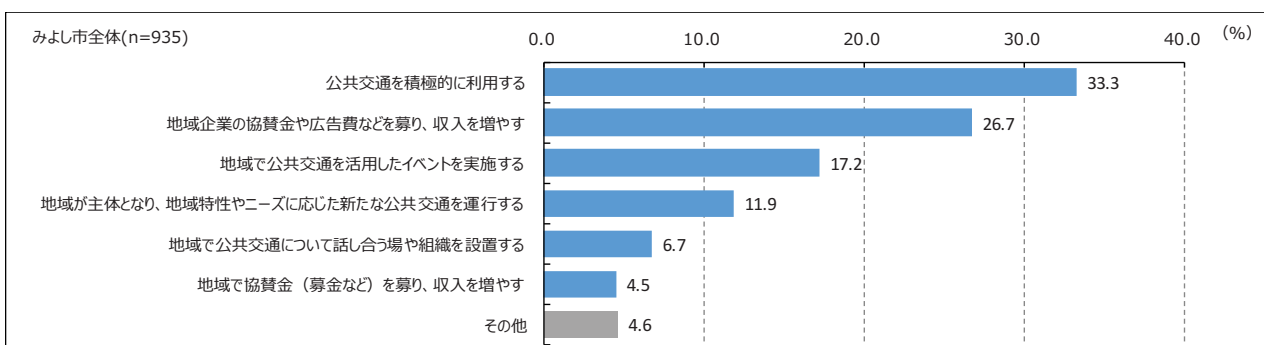
資料：市民アンケート

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と本市及び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が発生した場合には、個別に協議・調整を図ります。

図 4-1 計画の区域

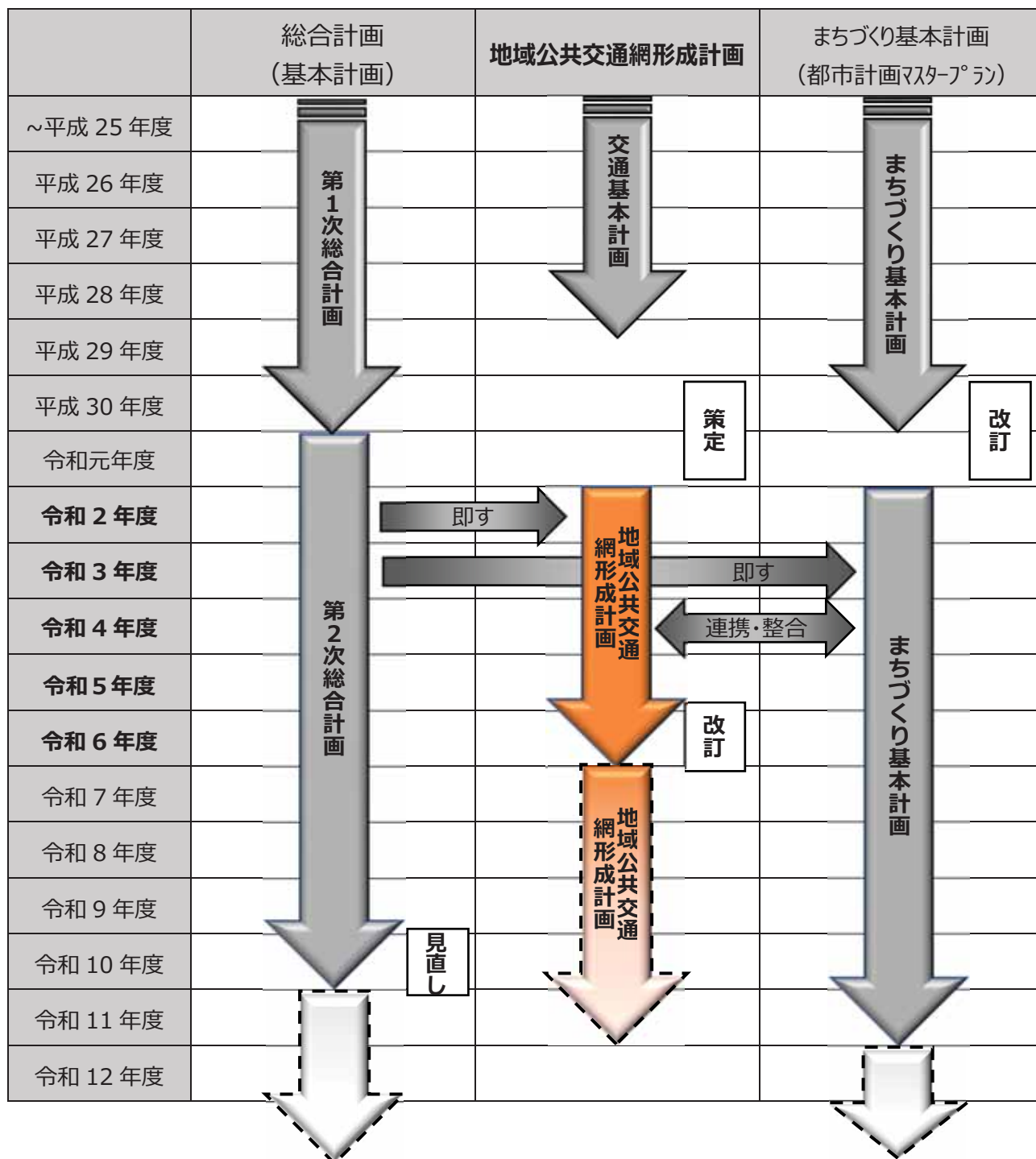


(2)計画期間

本計画の計画期間は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律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

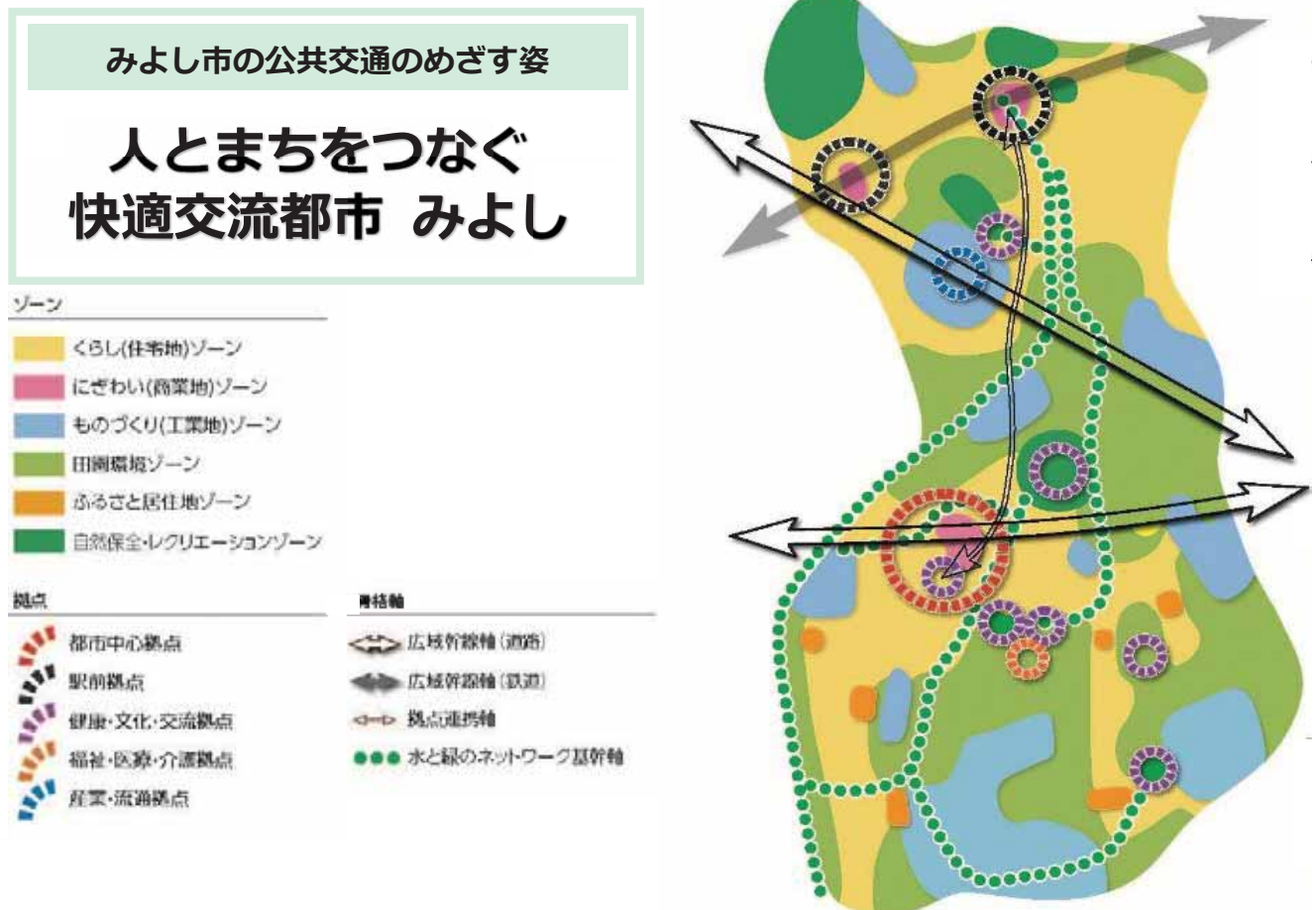
第2次みよし市総合計画では、生活に必要な都市機能*を適正に配置させることで、にぎわいと交流を創出させる都市中心拠点の形成や、暮らしを支える生活機能の整備・充実とともに、交通結節点*の機能を生かした、活気ある駅前拠点の形成を目指しています。また、みよし市まちづくり基本計画では、公共交通が拠点間の交流を促進する都市軸として位置付けられ、市内の一体化や都市機能の連携強化を目指しています。

さらに、三好ヶ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、市内外の人と人との公共交通で結び、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

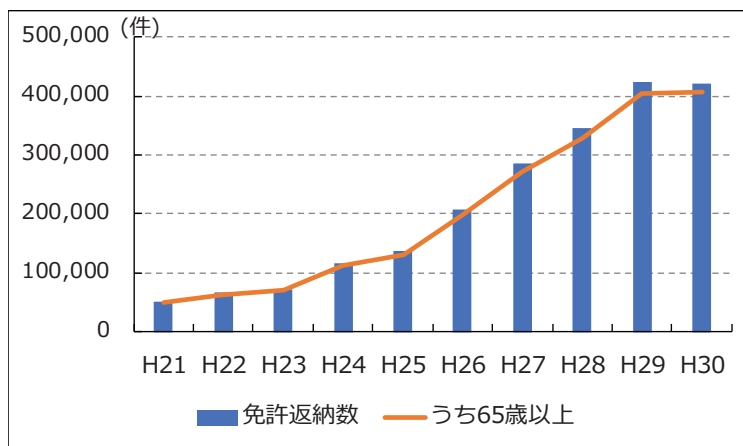
● コンパクト・プラス・ネットワークを考慮したまちづくり

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。これにより市が「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 年に出入国管理及び難民認定法が改正され、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きています。

* 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。

* 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、途切れなく移動のサービスを提供する新しい考え方。

2)地域公共交通の基本方針及び基本目標の設定

先に定め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・事業の具体的な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、周辺市町との連携により、広域的な交通ネットワークを形成します。
- 広域的な交通ネットワークの形成に向け、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集落地においては、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、主要なバス停では駐輪場の整備を進めます。
- 交通結節点においては、域内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：電車やバスなどの交通機関の結節（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。

＜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の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、継続的な公共サービスに向けスマートシティ*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を解消するため、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。

* スマートシティ：インターネットの空間と現実の社会を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会。

空白ページ

(2)目標指標の設定

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及び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。

なお、公共交通のめざす姿や各基本目標の目標指標は、計画期間終了時に評価します。

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移動されているか？（名鉄豊田線の利用者数）
- 尾三地区などの周辺市町へ移動されているか？（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・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？（利用促進や乗り方教室の実施状況）

※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、それ以上に不満と答えた公共交通について関心のなかった市民などに対し、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、不満な状態を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)

めざす姿 ・ 基本目標	目標基準値（令和 6 年度）									
【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」	【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</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・みよし市企画政策課）		目標値	現況値	公共交通全体の年間利用者数※1,2,3,4,5	3,170,000 人	3,131,432 人			
		目標値	現況値							
公共交通全体の年間利用者数※1,2,3,4,5	3,170,000 人	3,131,432 人								
【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</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、名鉄豊田線の市内に位置する 2 駅（三好ヶ丘駅、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名鉄バス路線について、星ヶ丘豊田線は、乗降調査で得られた星ヶ丘豊田線全体の利用者数から、みよし市内のバス停での利用者比率（22.2%）を同路線の年間利用者数に乘じた推計値。 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。		目標値	現況値	公共交通全体の不満割合※6	現況値未満	35.8%			
	目標値	現況値								
公共交通全体の不満割合※6	現況値未満	35.8%								
【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	【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</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、名鉄豊田線の市内に位置する 2 駅（三好ヶ丘駅、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名鉄バス路線について、星ヶ丘豊田線は、乗降調査で得られた星ヶ丘豊田線全体の利用者数から、みよし市内のバス停での利用者比率（22.2%）を同路線の年間利用者数に乘じた推計値。 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。		目標値	現況値	名鉄豊田線の年間利用者数※2	現況値以上	2,427,861 人	名鉄バスの年間利用者数※3	現況値以上	309,530 人
	目標値	現況値								
名鉄豊田線の年間利用者数※2	現況値以上	2,427,861 人								
名鉄バスの年間利用者数※3	現況値以上	309,530 人								

表 6-1 目標指標の基準値 (2/2)

めざす姿 ・ 基本目標	目標基準値（令和 6 年度）		
【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	【目標指標】さんさんバスの利用者数の増加		
		目標値	現況値
	さんさんバスの年間利用者数※ ⁷	318,000 人	277,342 人
	(みよし市企画政策課)		
	※ 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。		
【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	【目標指標】案内・情報に関する不満割合の減少		
		目標値	現況値
	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	現況値未満	8.0%
	乗継の情報や案内のわかりやすさの不満割合※ ⁹	現況値未満	11.3%
	(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「⑩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。		
【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	【目標指標】利用促進や乗り方教室の実施状況		
		目標値	現況値
	市民を対象とした利用促進や乗り方教室の実施	年 3 回以上	0 回
	(みよし市企画政策課)		

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

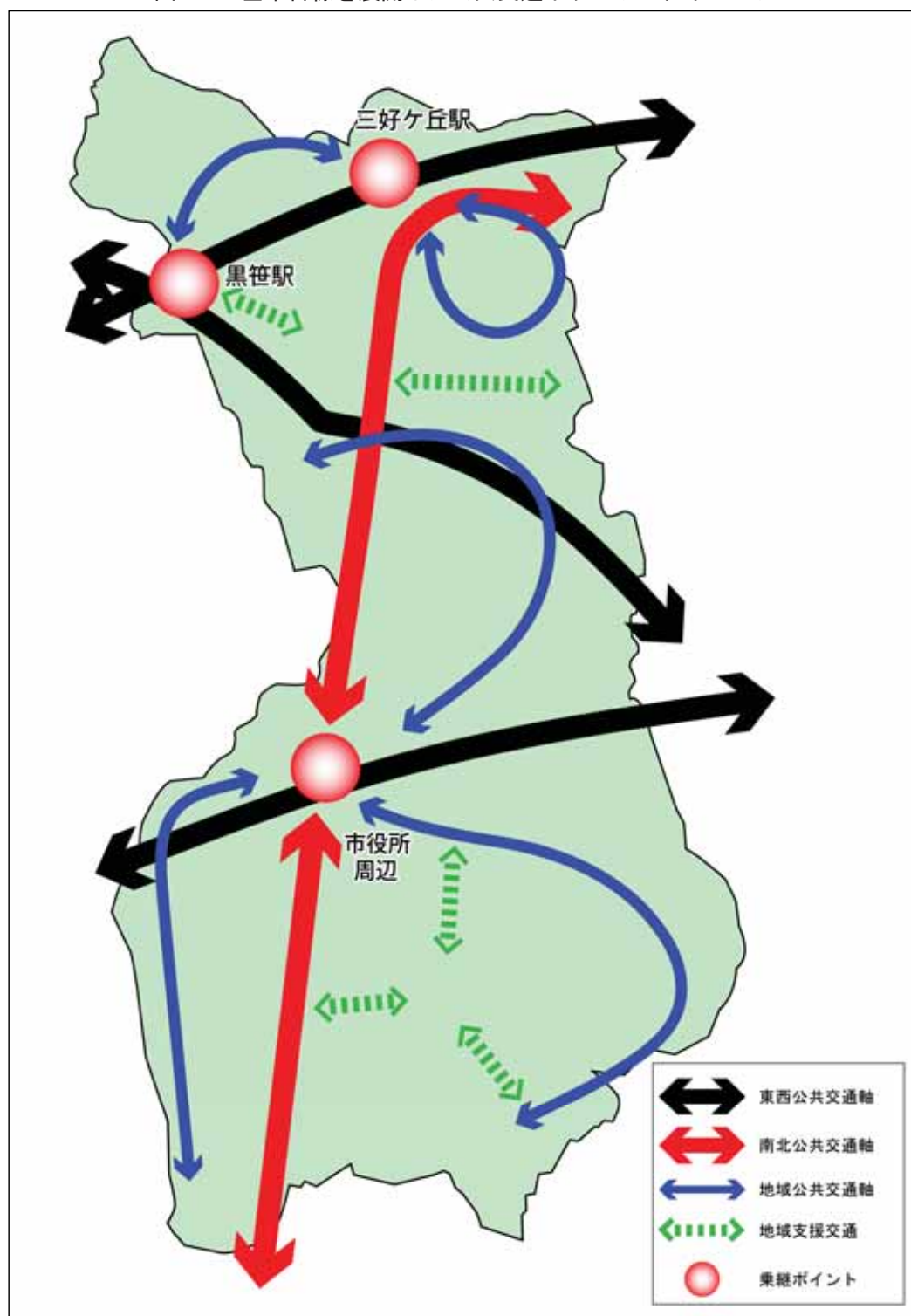


表 7-1 公共交通の機能分類とサービス確保の考え方

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
大量輸送 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及びバス路線。	・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	対キロ制運賃	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
	通勤・通学をはじめとした広域的な移動ニーズに対応し、南北方向を結ぶことで、広域公共交通ネットワークを形成するバス路線。	・ピーク時30～60分に1本の運行 ・運行時間帯は6～23時台 ・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	対キロ制運賃 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	市内と地域との連携を強化し、市域内の移動利便性を向上することで、本市の移動の核となるバス路線。 乗継ポイントにおいて、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。	・概ね60分に1本の運行 ・運行時間帯は6～21時台 ・上記公共交通や、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
	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提供するバス路線。	・地域の移動ニーズに応じたサービス水準を確保 ・交通事業者とみよし市が協働しながら主体的に運行する	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、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 ・地域の意見を反映したルート、バス停を設定	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

図7-2 交通手段の役割の整理

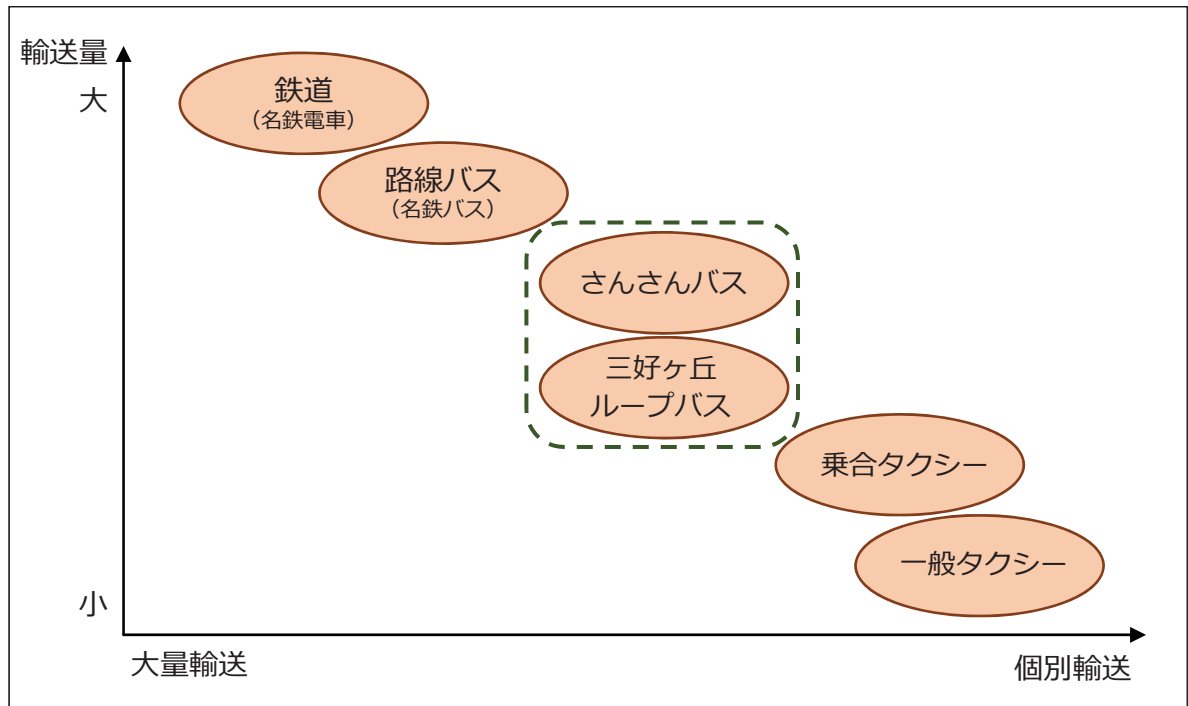
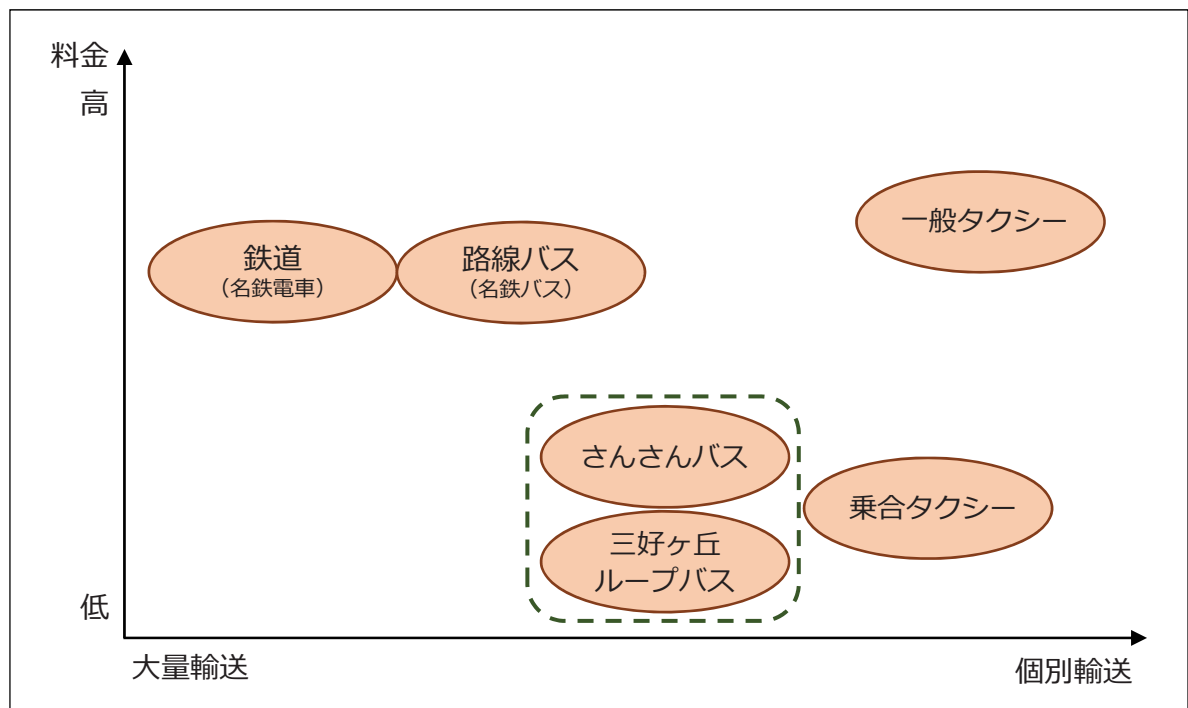


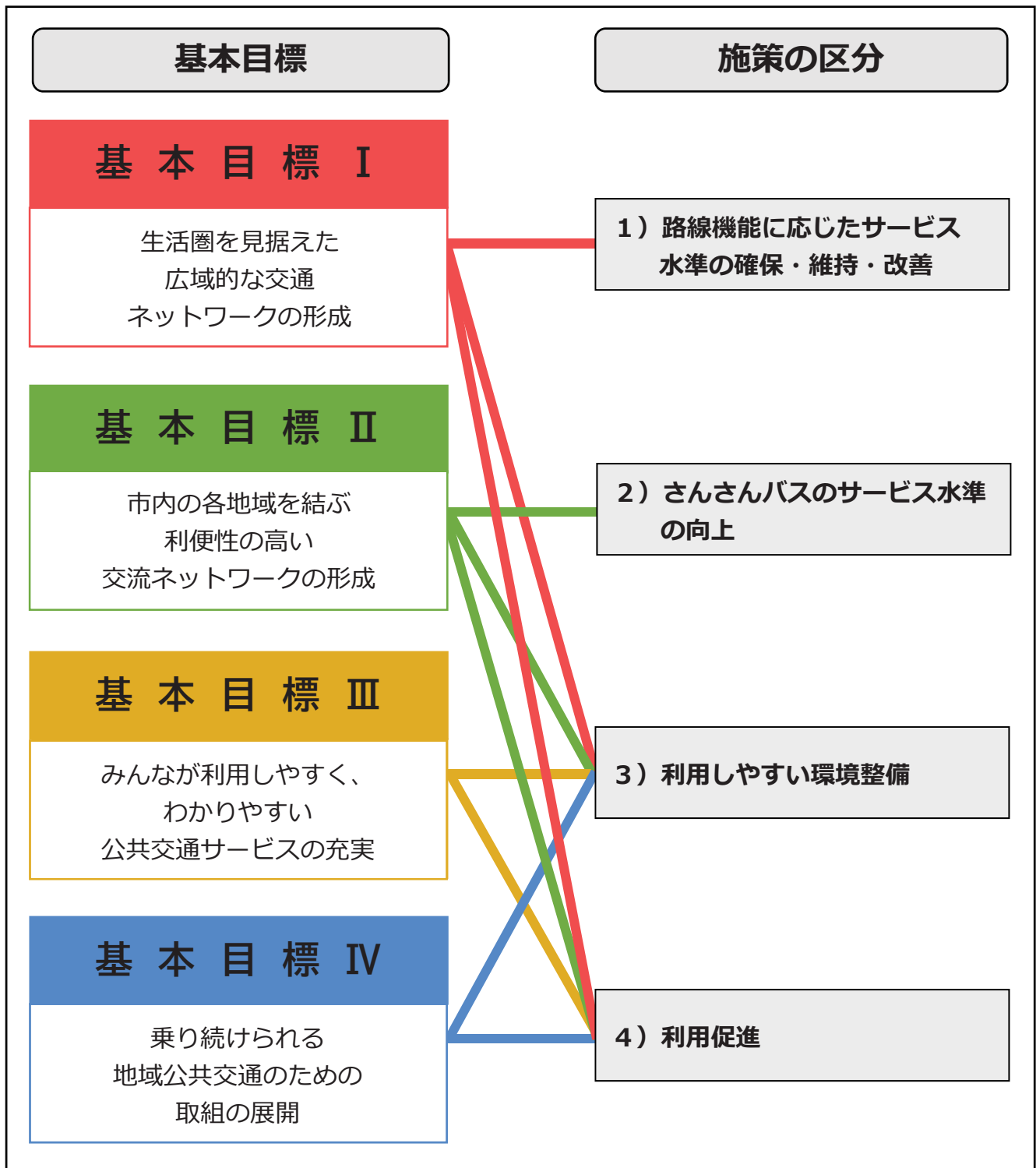
図7-3 交通手段の料金体系の整理



(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、東西交通軸や南北交通軸について、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	取組内容
▼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駅前拠点及び市外の交通結節点へと結ぶ路線に再編します
▼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、市域北端と南端を結ぶ長大路線を再編します ● 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經由しつつ、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



＜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・J R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・交通事業者・ 地域
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

まちづくり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むけた取組を進めます。

取組の視点	取組内容
▼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、長大路線を再編します ● 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むけた取組を進めます。

取組の視点	取組内容
▼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、バスとバスの乗継環境や、バスを待てる環境を充実させる場所を、交通結節点*として位置付けます ● 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
乗継ポイントでの情報表示	市民・みよし市・交通事業者
バスロケーションシステム*の導入・活用	みよし市・交通事業者
GTFS*の継続・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。

* 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。

* 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。

4)利用促進

市民が地域の公共交通に対して親しみをもち、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、行政・運行事業者・地域など、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	取組内容
▼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	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。

* 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。

* 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。

＜事業事例＞

【事例：公共交通に親しむイベントの開催（長崎県佐世保市）】

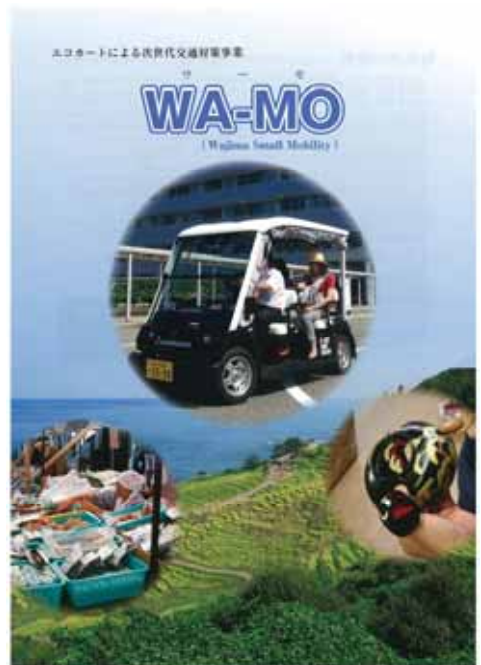
- ・イベント実施に合わせた公共交通利用促進キャンペーンを展開
- ・複数事業者の共通 1 日乗車券を販売
- ・トレインシミュレーターや切符販売体験、こども制服試着体験、バス運転席体験、バス営業所見学など、公共交通に関する各種体験イベントを実施



資料：佐世保市 Web サイト

【事例：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、
点状の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

※ 上記の事業については、中長期的な視点に立って実施することから、その他の事業の評価・検証方法とは異なるため、本章（６）に示す方向性で取組を行います。

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	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	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	みよし市・交通事業者・警察・地域	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・交通事業者・地域	既存の取組の改善	

<事業事例>

【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。

* 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配布されるカード。

【事例：車内モニターによる PR の実施（愛知県武豊町）】

- ・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
- ・武豊町の PR キャラクターである武豊乙姫が、歴史遺産やまちなみの他に、バス停周辺で行われる祭り等を紹介



資料：武豊町 Web サイト

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 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>

【事例：バス運転体験会（神姫バス）】

- ・地域の足を維持するために、採用活動の一環としてバス運転体験会を実施
- ・参加対象者を女性に絞り、現役の女性運転士との座談会を用意

5. 乗務員不足の解決に向けて
《採用活動》

昨今、バス業界では全国的に乗務員不足が深刻化しています。そのような状況で、地域のみなさまの足を維持していくため、私たちは採用活動の一環として、バスの運転に触れるきっかけづくりに取り組んでいます。

◆運転体験会◆



神姫の現役女性運転士



資料：稲美町地域公共交通会議資料

空白ページ

(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）

基本目標			施策の区分	事業内容	1年目 令和2年度（2020年）		2年目 令和3年度（2021年）		3年目 令和4年度（2022年）		4年目 令和5年度（2023年）		5年目 令和6年度（2024年）		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			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・交通事業者・地域*			
				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			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			
基本目標Ⅰ～Ⅳ	3．利用しやすい環境整備			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			
				乗継ポイントでの情報表示									市民・みよし市・交通事業者			
				バスロケーションシステムの導入・活用									みよし市・交通事業者			
				GTFSの継続・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	さんさんバス定期券の販売											みよし市・交通事業者
					キャッシュレス決済の導入											みよし市・交通事業者
					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
					サイクル＆ライドの促進											市民・みよし市
					公共交通と連携したハイキング・ウォーキングの開催											市民・地域・交通事業者
					市イベント時のバス無料化											みよし市・交通事業者
					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
					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
					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
					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
				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	
	②地域のマイバス意識と愛着を 高める施策	公共交通を考えるワークショップの開催													市民・みよし市	
		バスの愛称やデザインの募集													市民・みよし市	
		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	
		マイ時刻表（モデルダイヤ）の作成													市民・みよし市	
		乗り方教室の実施													みよし市・交通事業者・警察・地域	
		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	
		バス車内への広告掲載													みよし市・交通事業者・地域	
	③市民等の輸送を担う人材の確保	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・交通事業者	
評価・推進体制			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
			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。

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		施策					
＜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。	P.76	サービス確保の考え方	P.79	東西方向の公共交通軸の位置付け	P.80	東西方向の公共交通の維持	
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、周辺市町との連携により、広域的な交通ネットワークを形成します。	P.76	サービス確保の考え方	P.79	南北方向の公共交通軸の位置付け	P.80	南北方向の公共交通の維持	
広域的な交通ネットワークの形成に向け、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。	P.79	広域的な公共交通ネットワーク形成	P.82	利用しやすい環境整備	P.82	交通結節点の整備	
＜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中心として、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。	P.75	市内拠点間の公共交通軸位置付け	P.79	市内拠点間を結ぶ路線の再編			
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。	P.81	市内の人とまちを結ぶ公共交通の確保					
みなよし地域及びななかよし地域に分布している集落地においては、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。	P.79	地域のニーズに対応した公共交通の確保					
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。	P.75	公共交通軸の位置付け	P.79-80	公共交通軸の利便性向上			
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、主要なバス停では駐輪場の整備を進めます。	P.82	利用しやすい環境整備					
交通結節点においては、域内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。	P.82	乗継しやすい環境づくり	P.82	交通結節点の整備			
＜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の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。	P.79	地域のニーズに対応した公共交通の確保	P.82-83	わかりやすい案内表示	P.82	バス停までの道路環境の整備	
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。	P.79	地域のニーズに対応した公共交通の確保	P.82-83	わかりやすい案内表示			
ICTを活用した情報案内などの取組を行うとともに、継続的な公共サービスに向け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。	P.82-83	わかりやすい案内表示					
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を解消するため、サービスの改善を行います。	P.82	利用しやすい環境整備	P.82	交通結節点の整備			
＜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。	P.83	市民・行政・運行事業者の連携	P.85	マイバス意識と愛着を高める施策			
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。	P.79-81	ニーズに対応した路線再編	P.86	市民の輸送を担う人材確保施策			
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。	P.83	地域・行政・運行事業者の連携	P.83-86	利用促進施策	P.86	市民の輸送を担う人材確保施策	

(5)地域(組織)と協働した取組

市民をはじめとした地域の役割としては、地域公共交通に関わる当事者としての意識を持って行政や交通事業者などの関係者と関わりを持つことです。これらの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。

【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 年度あいエコモビリティライフ推進表彰資料

【事例：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



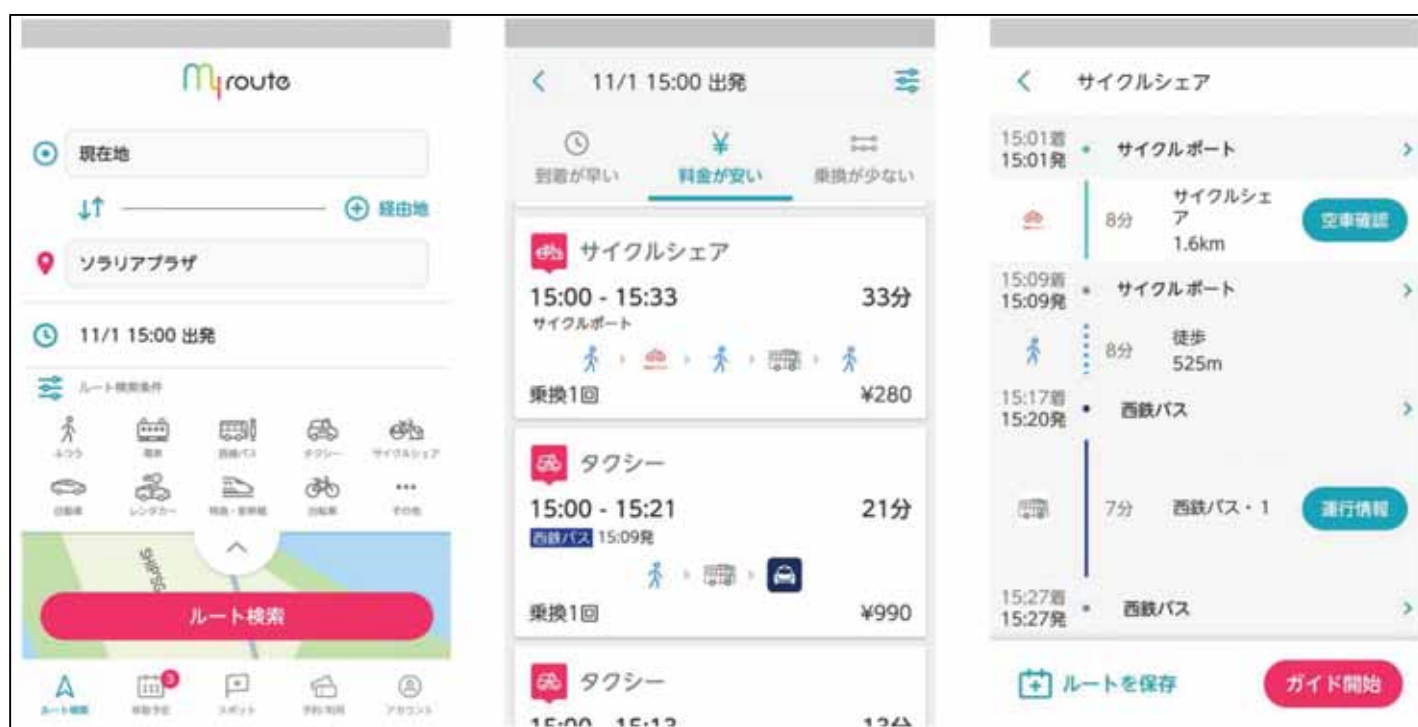
資料：平成 25 年度あいエコモビリティライフ推進表彰資料

(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、新しい技術を搭載した公共交通に使用される車両の開発や、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。

そうしたなか、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。

* 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、途切れなく移動のサービスを提供する新しい考え方。

* 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) 計画の評価と検証の考え方とそのサイクル

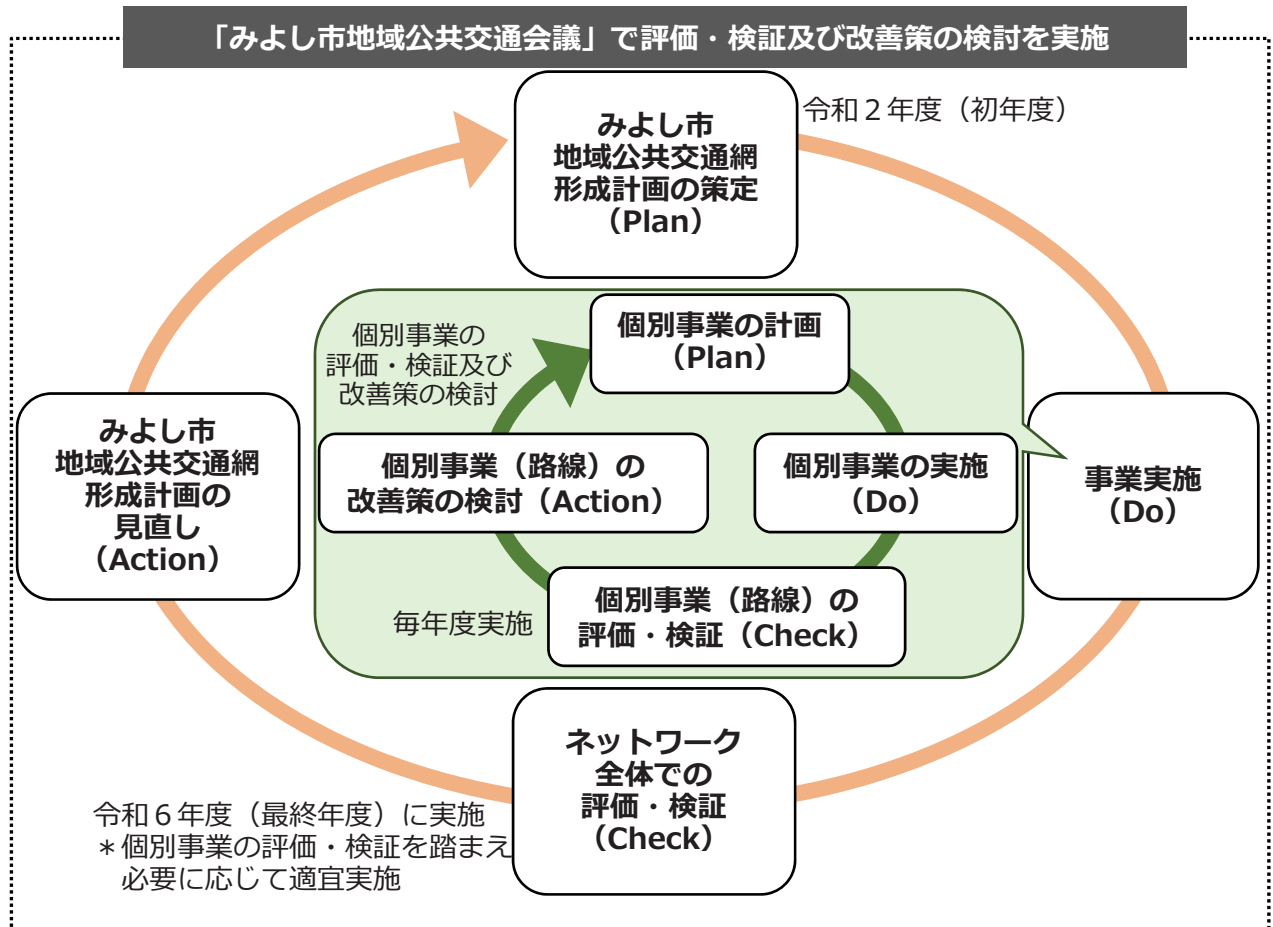
本計画で掲げた事業を計画的に実行し、設定した目標を達成するため、事業の実施（Do）、結果の成果を評価し（Check）、改善策の検討・計画の見直し（Action）、さらに次の計画（Plan）へとつなげるPDCAサイクルを実行します。

また、実施した事業の効果や影響を総合的に捉え、計画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網形成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、各事業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。
- ・公共交通ネットワーク全体としては、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・検証及び改善策の検討を実施します。
- ・目標年度の令和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網形成計画の見直しを実施します。

図 8-1 公共交通ネットワークの評価・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

【目標指標】 鉄道・バス等路線別の年間利用者数			
路線名		目標値（令和 6 年度）	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	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
公共交通軸	さんさんバス		277,342 人
地域支援交通	三好ヶ丘ループバス		29,584 人
	乗合タクシー		1,708 人
個別輸送	一般タクシー		85,407 人

* 現況値は全て平成 30 年度。

* 鉄道の年間利用者数は、名鉄豊田線の市内に位置する 2 駅（三好ヶ丘駅、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、乗降調査で得られた星ヶ丘豊田線全体の利用者数から、みよし市内のバス停での利用者数を抽出し、算出した市内利用者比率（22.2%）を、路線としての年間利用者数に乗じて算出した推計値。

* 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に示した交通将来像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

交通将来像及び基本目標	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・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	・利用促進や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。

