資料２

さんさんバス路線等再編に向けての基本方針（案）

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４月～	再編運行開始（目標）

2　さんさんバス路線再編に向けての「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。

特に再編に関わる部分に

＜基本目標Ⅱ＞市内の各地域を結ぶ利便性の高い交流ネットワークの形成

- 各種都市機能が集積する都市中心拠点を核として、駅前拠点など各拠点間の連携・交流を促進する路線を配置します。
- 鉄道駅周辺の高密度な住居系市街地においては、鉄道駅とのアクセス利便性を確保します。
- みなよし地域及びなかよし地域に分布している居住地においては、通勤・通学に加え、買い物や通院などの需要に応じた、きめ細やかな交通サービスを展開します。
- 長大路線で遅延が発生しやすい状況にあるさんさんバスについては、生活圏域を踏まえた路線の短縮化により、定時性の確保や便数の増加など、サービス水準の向上を図ります。
- 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　さんさんバス路線再編の全体方針

さんさんバス路線再編の全体方針は、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　市役所周辺と三好ケ丘駅などの拠点の連携を図ります。

3　地域を巡回する路線を配置するとともに、市役所周辺や三好ケ丘駅、利用の多い豊田厚生病院を結ぶ路線では、速達性を持たせた路線とします。

4　公共公益施設や大規模商業施設、地域の中枢医療を担う病院が立地するエリアへのアクセスを考慮します。

5　市内の交通空白地帯の解消を目指します。

6　さんさんバスの効率的な運行のための乗合（乗継）タクシーを引き続き運行します。

7　路線の短縮化に伴い、他のさんさんバス路線に無料で乗り継ぐことができる「乗継ポイント」を設定します。

▶「乗継ポイント」とは...乗継ポイントは、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　民間バス路線等との連携や、広域的なバスネットワークを考慮します。

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」

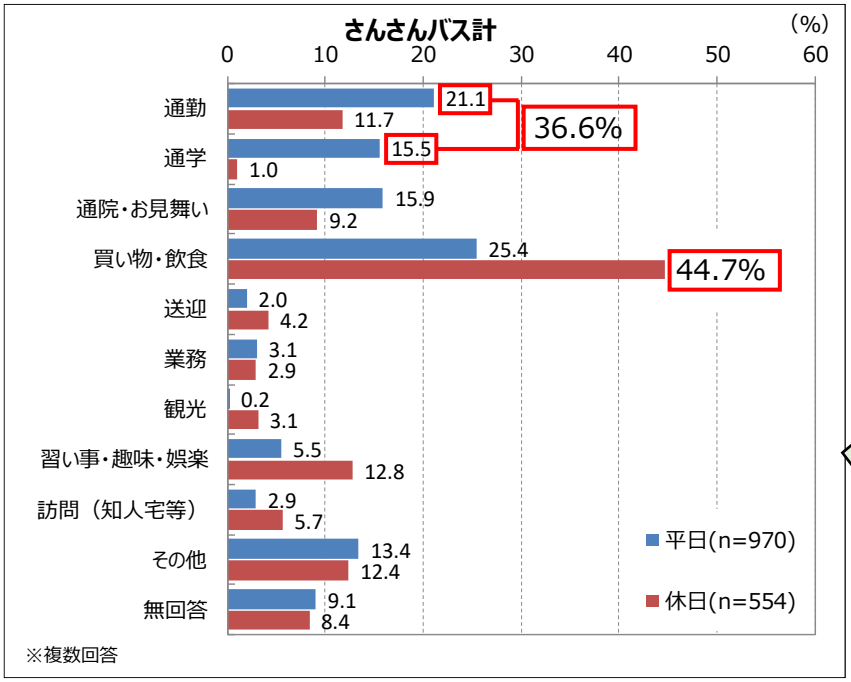
参考

＜運行目的設定の理由・背景＞

① 利用実態やアンケート調査の結果から、その様々な利用目的に対応するものとします。（図３-１、図３-２、図３-３）
② 障がい者などの交通弱者や、免許を持たない、また、返納した方々が社会で活躍できる移動手段とします。（図３-３）
③ 本市の都市構造や公共交通ネットワークイメージに基づき、公共公益施設や大規模商業施設、病院などが立地する市役所周辺や、駅への接続を確保します。
④ 各地域の一体性や連携を強化し、地域間の交流を促進します。（図３-４）
⑤ 第２次みよし市総合計画に基づく取組分野（地球環境の保全、公共交通）を踏まえ、自家用車に過度に頼ることをなくし、CO_2排出量の削減や、この結果による交通の円滑化を目指します。（図３-５）

＜関連する資料＞

図３－１　さんさんバスの利用目的

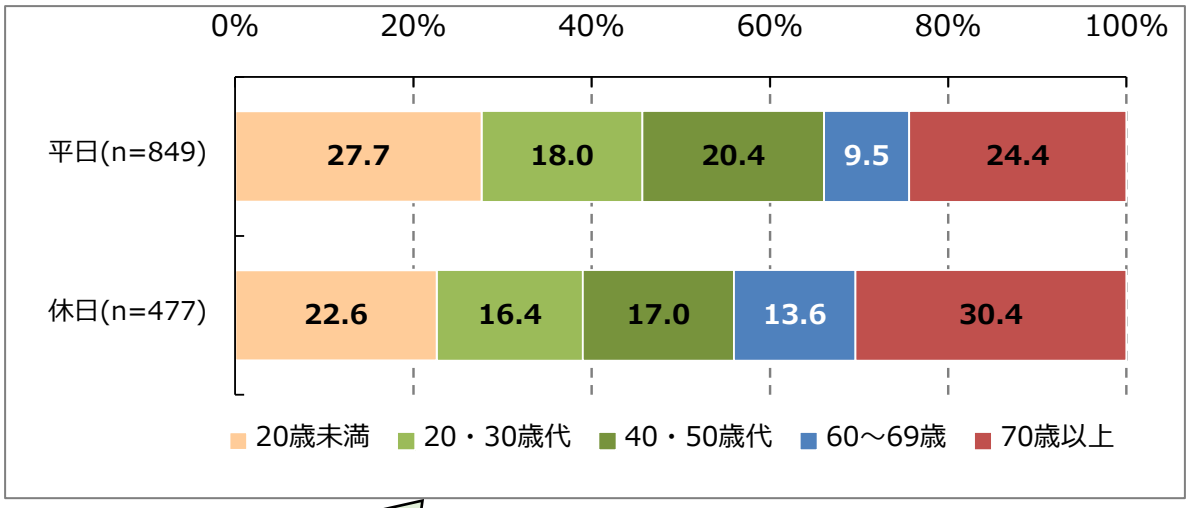


平日は「通勤」「通学」、休日は「買い物・飲食」が中心となっていますが、その他の目的で利用されている人も多くいることがわかります。

資料：H30 年度乗降調査

参考

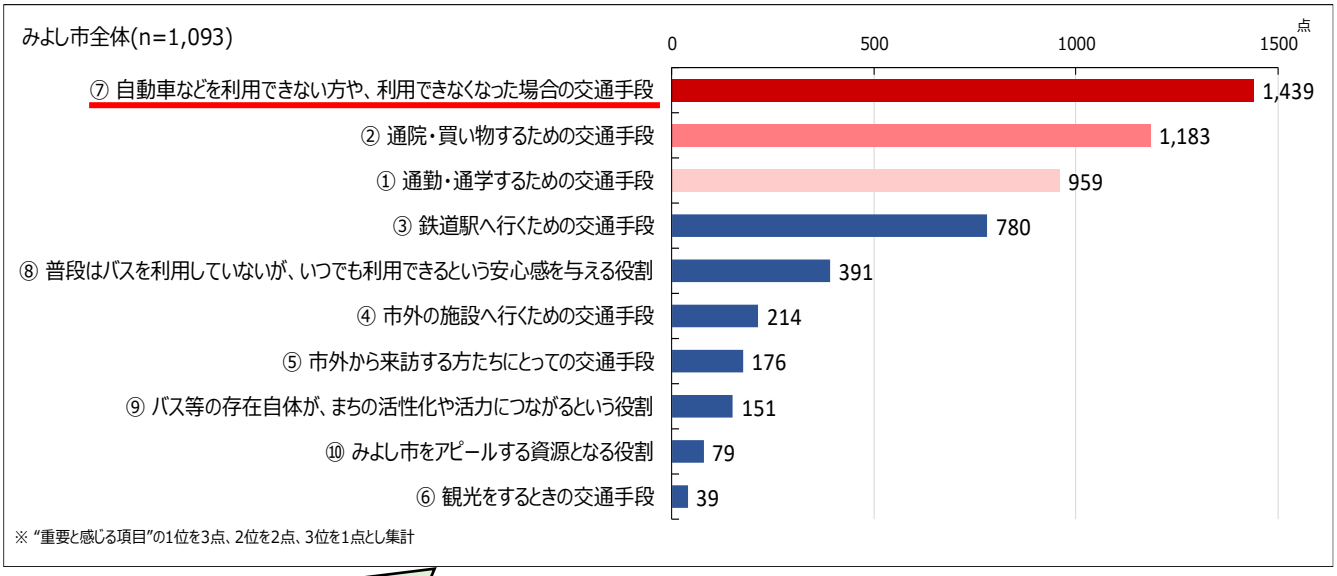
図３－２　さんさんバス利用者の年齢



資料：H30 年度乗降調査

さんさんバスは 20 歳未満の若者から、70 歳以上の高齢者まで、幅広い世代の人に利用されていることがわかります。

図３－３　さんさんバスに期待する役割



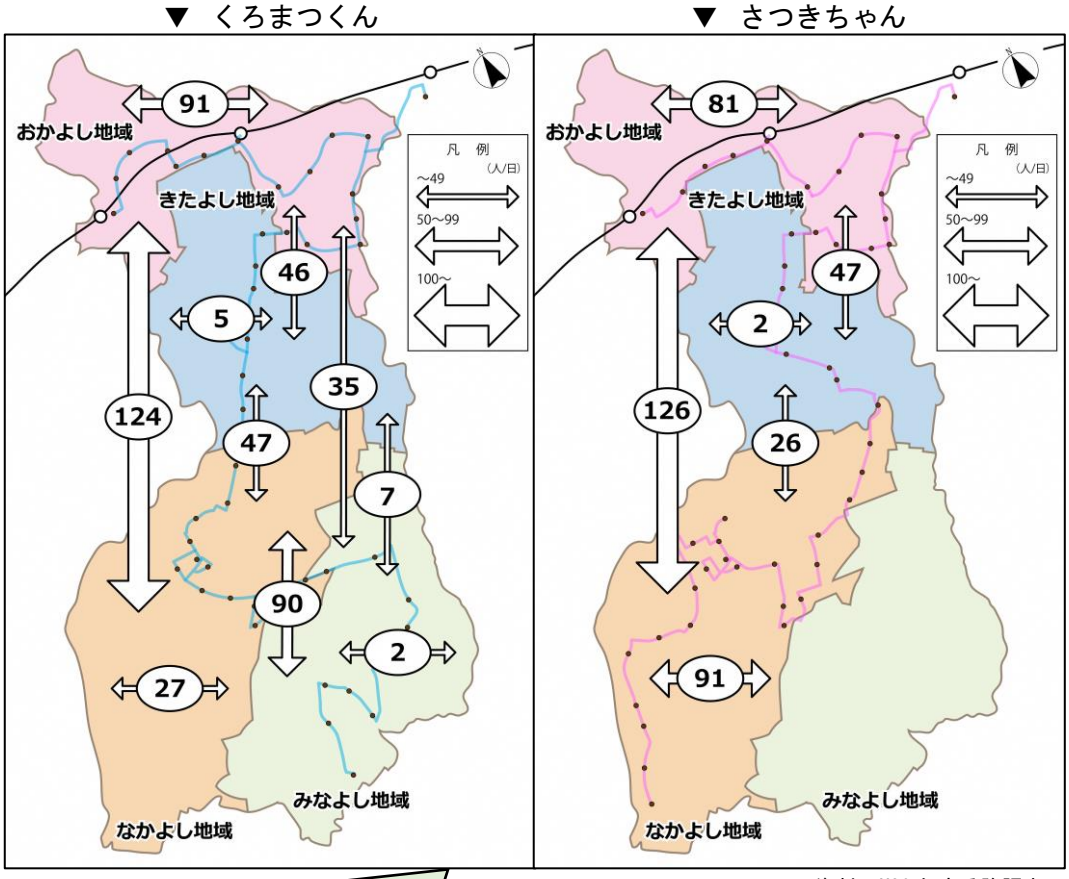
※ “重要と感じる項目”の1位を3点、2位を2点、3位を1点とし集計

資料：H30 年度市民アンケート

さんさんバスは「自動車などを利用できない」という場合の交通手段としての役割のほか、「通院・買い物」や「通勤・通学」の交通手段として期待されていることがわかります。

参考

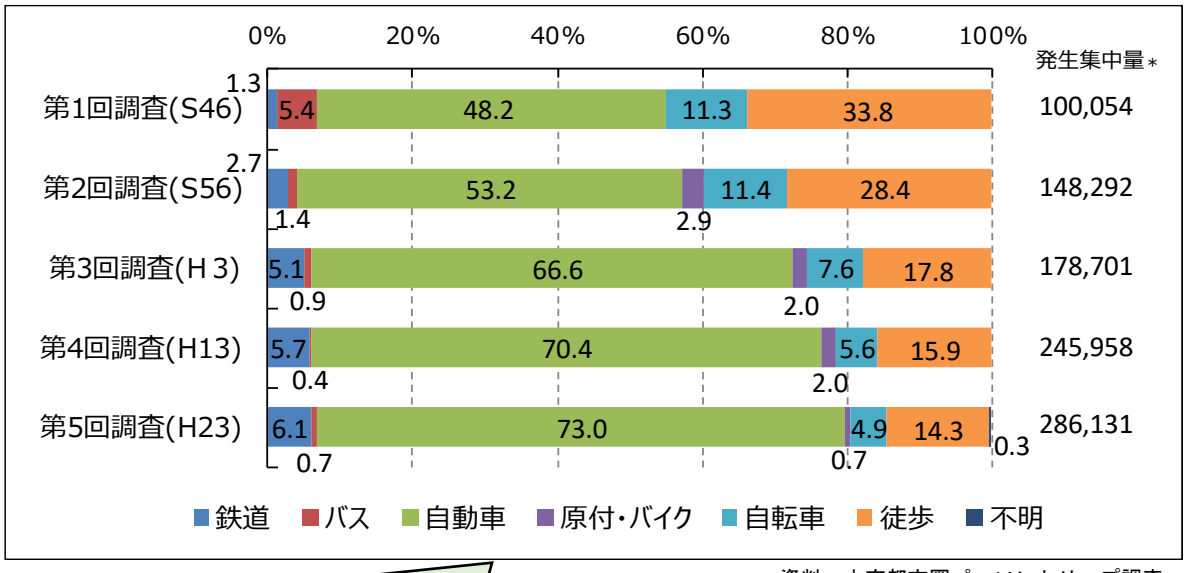
図３－４　さんさんバスを利用した市内の地域内・地域間の移動量



資料：H30 年度乗降調査

地域内（ヨコ方向）に比べて、地域間（タテ方向）の移動が多く、地域間の交流が促進されています。

図３－５　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

みよし市に関連するトリップ*では、自動車の構成割合が増加していることがわかります。

＊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。

＊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。

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すむルートを設定します。
- 市役所周辺と駅前拠点（三好ケ丘駅）や豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線を設定します。
- 利用者が多く乗継が見込まれるバス停においては、新たに乗継ポイントを設けます。
- 利用実態を考慮した効率的なルートとするため、さんさんバスの補完的な役割として乗合（乗継）タクシーを運行します。
- 民間バス路線等との連携や、広域的なバスネットワークを考慮します。

参考

<ルートの方針設定に関する現状整理>

- ✓ みよし市地域公共交通計画では、市役所周辺を核として、駅前拠点などの各拠点間の連携・交流を促進する路線を配置することで、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」を達成するとされている。
- ✓ 現在のさんさんバスはくろまつくん・さつきちゃんの２路線が運行されており、運行距離はいずれも約 27km であり、所要時間は１時間を超過する長大路線である。（表４-１）
- ✓ 各種アンケートでは、市役所周辺で乗継をすることで１便あたりの運行時間を短縮する考え方が支持されている。（図４-１）
- ✓ 住民懇談会において、市役所周辺で乗継をする運行方式に対して理解が示されている。
- ✓ 住民懇談会において、市役所周辺と三好ケ丘駅や豊田厚生病院等の北部へ、速く行く路線の新設を望む意見が聞かれた。
- ✓ 乗降調査で得られた OD*では、市の南部と北部を縦断して利用する数は少数であり、主たる OD は各地域と市の中心部を結ぶ利用や、市の中心部と豊田厚生病院を結ぶ利用である。（図４-２、図４-３）

<関連する資料>

表４－１　さんさんバス各路線の運行時間

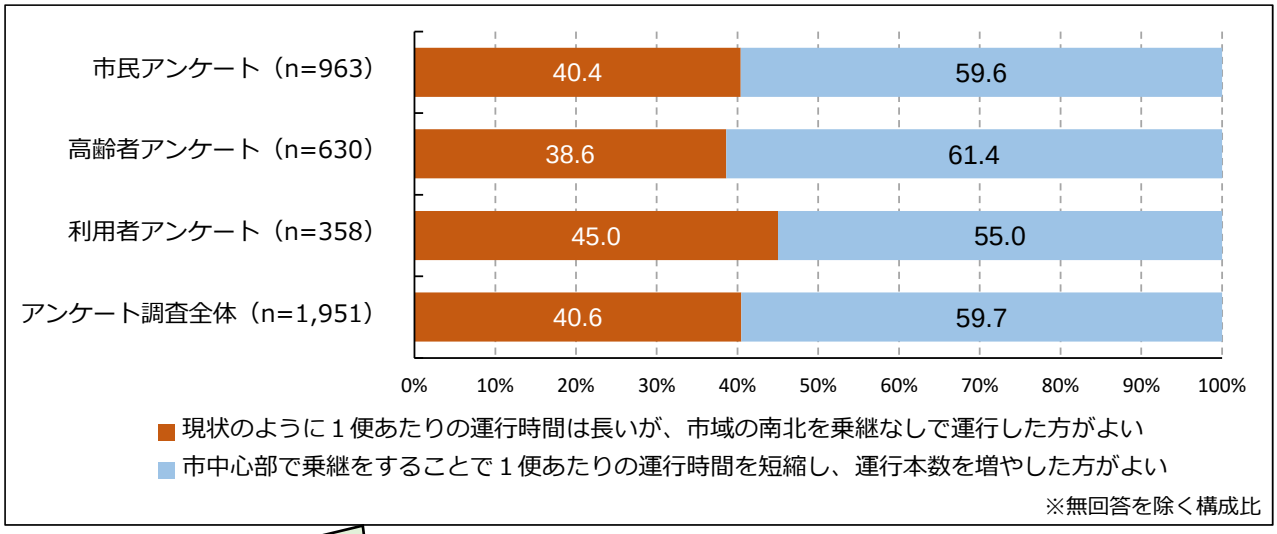
	北→南	南→北
くろまつくん	1時間9分 （朝便：52分）	1時間11分 （朝便：58分）
さつきちゃん	1時間15分 （朝便：55分）	1時間16分 （朝便：51分）

さんさんバスは朝便を除き、１便が１時間を超える長大路線となっており、路線の終着地近くでは、大きな遅延が発生することがあります。

＊OD：あるバス停（出発地:origin）からあるバス停（到着地:destination）へ移動する交通量。

参考

図４－１　さんさんバスの今後の運行のあり方

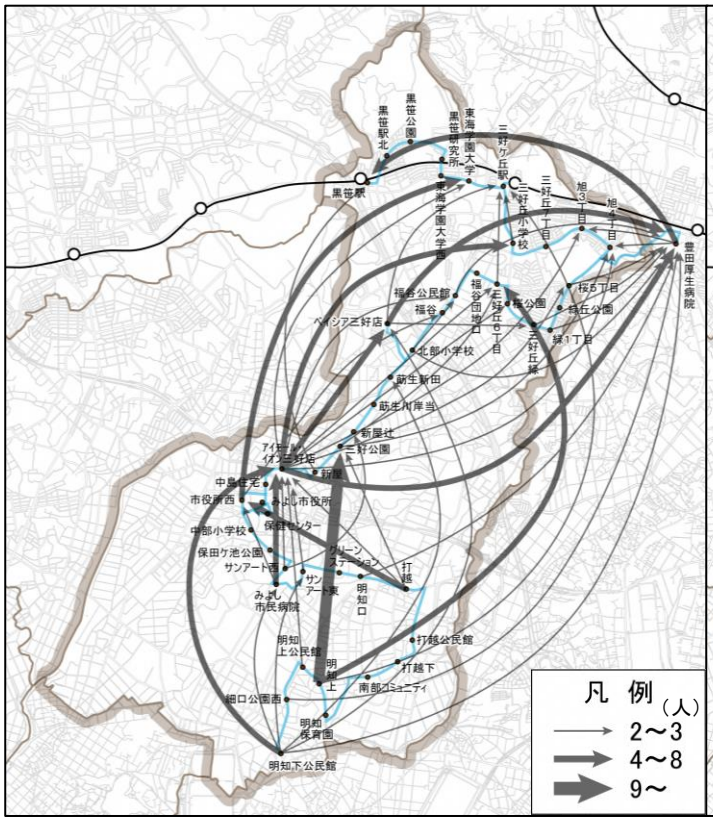


資料：H30 年度各種アンケート

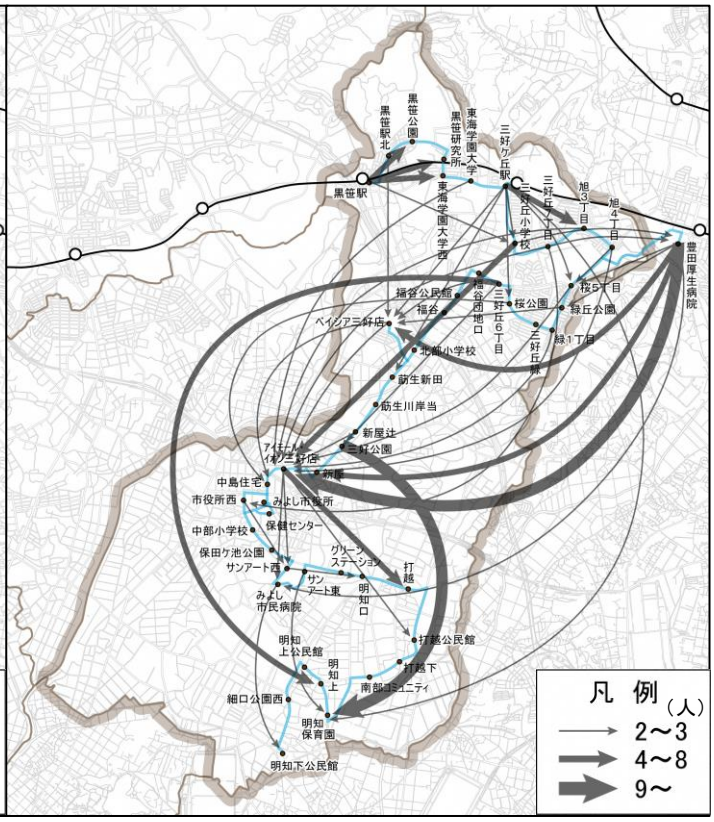
各種アンケートでは、市役所周辺で乗継をすることで１便当たりの運行時間を短縮する考え方を、約６割の人が支持しています。

図４－２　さんさんバス（くろまつくん）平日ＯＤ

▼ 黒笹駅 行



▼ 明知下公民館 行



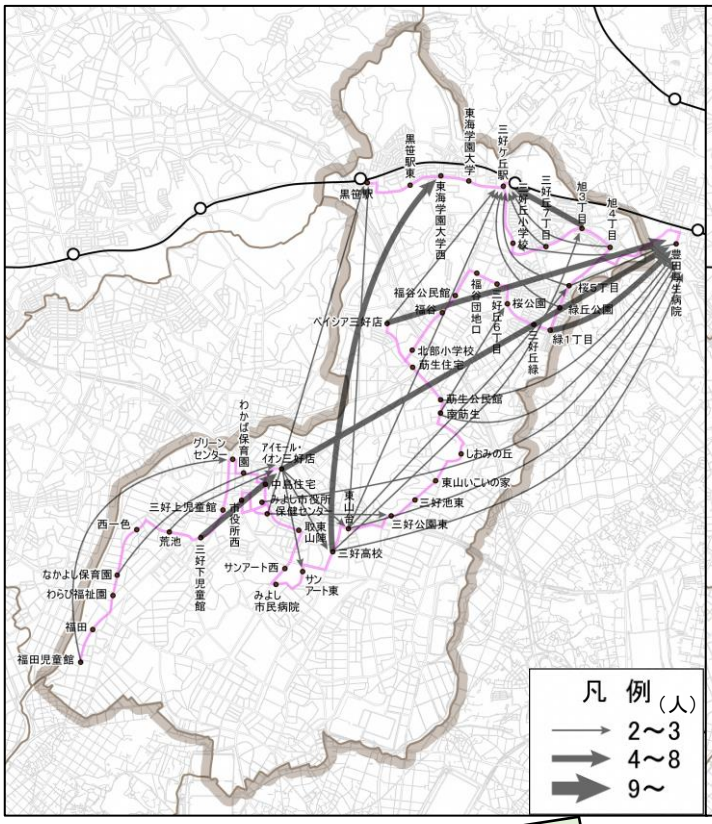
資料：H30 年度乗降調査

※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（給食センターとの往復）があったため

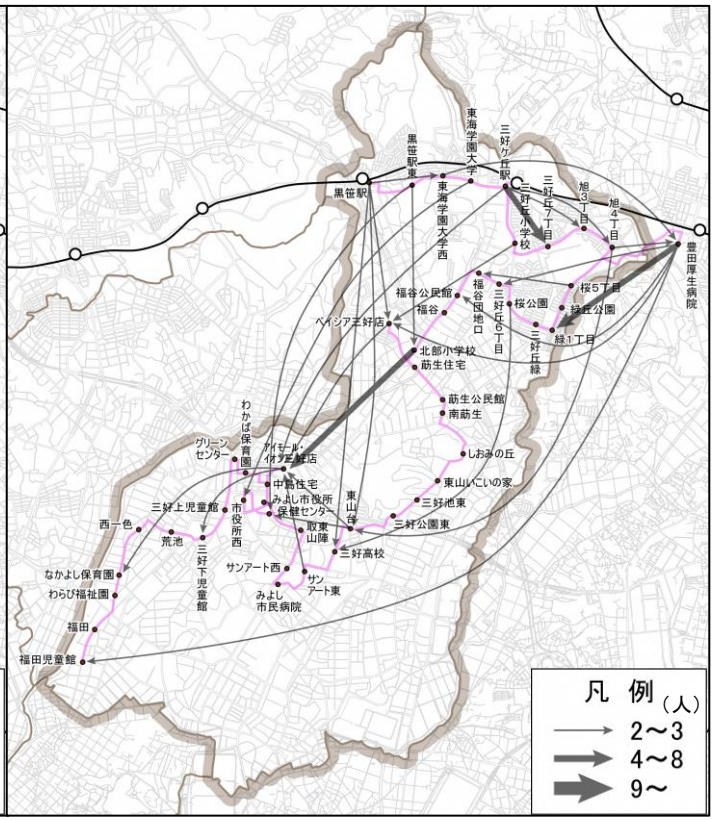
参考

図４－３　さんさんバス（さつきちゃん）平日ＯＤ

▼ 黒笹駅 行



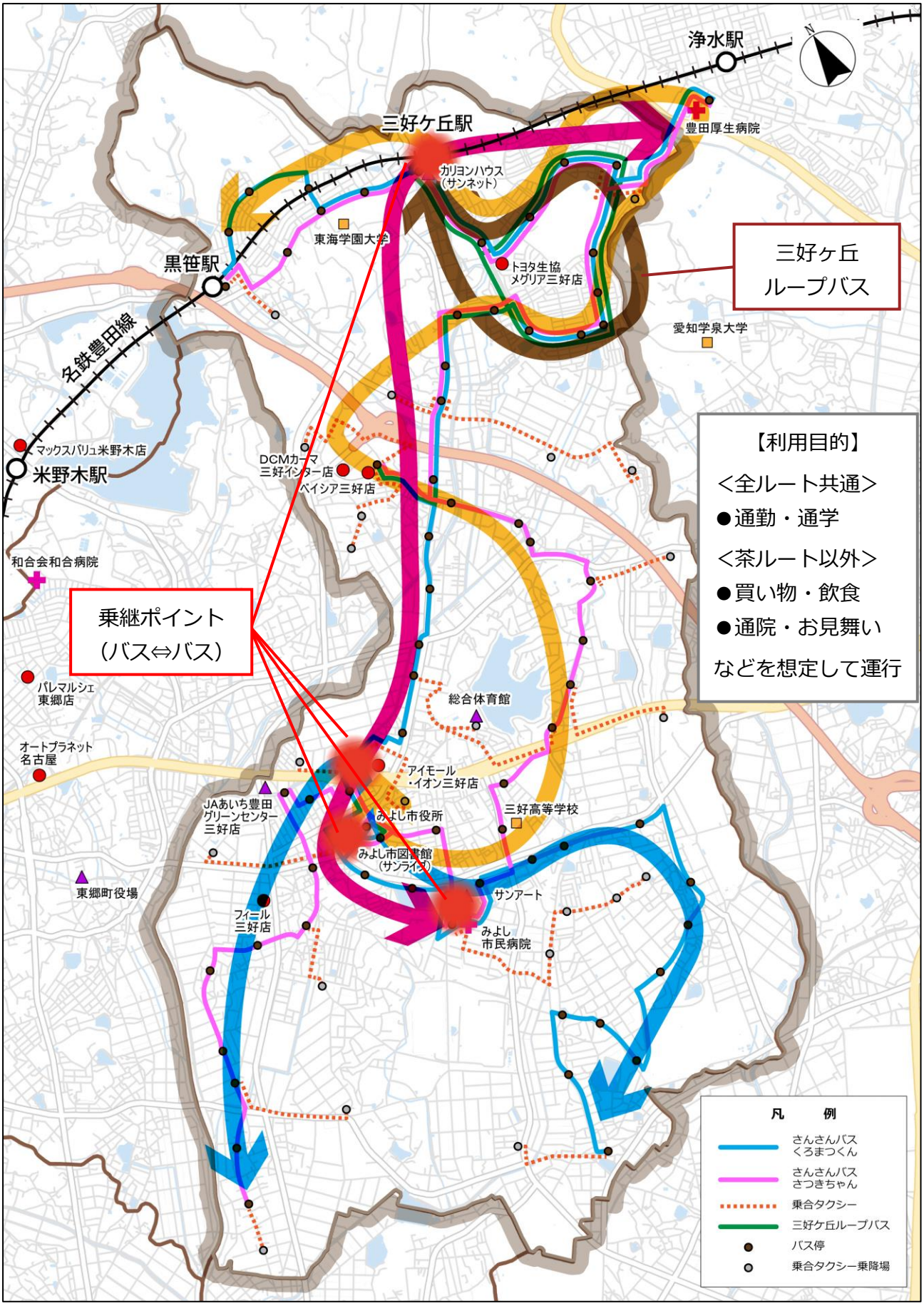
▼ 福田児童館 行



資料：H30 年度乗降調査

さんさんバスのくろまつくん・さつきちゃんのどちらも、市の中心部をまたいだ利用は少数であり、市の中心部と市役所周辺を結ぶ利用や、市の中心部と豊田厚生病院を結ぶ利用が主体であることがわかります。

◆ 再編後ルートイメージ図



※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。

↓↓↓　各路線の特徴・サービス水準のめやす　↓↓↓

赤ルート（南北公共交通軸）

特　　徴	市中心部（起点）から三好ケ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）
運行時間帯	7 時台 ～ 21 時台
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㈱による三好ヶ丘ループバス

特　　徴	三好丘地内における通勤・通学のバス　三好ケ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	12 分程度
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、人口密度の高い市街地と駅前拠点を結び、さんさんバスの補完的な機能を担うバス路線
（令和元年度の乗車数：28,636 人）

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、茨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）
運行時間帯	7 時台 ～ 21 時台
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（起点）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、起終点で折り返す路線
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）
運行時間帯	7 時台 ～ 21 時台
バスの台数	2 台 ～ 3 台を想定

【考え方】

- 市役所周辺と三好ケ丘駅、豊田厚生病院を直線的に結び、**速達性を持たせた路線を新設**し、南北公共交通軸となる路線とする。⇒
- **市役所周辺で全ての路線に乗り継ぐ**ことのできる路線配置とする。⇒
- 市役所周辺とおかよし地域、きたよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒
- 市役所周辺となかよし地域、みなよし地域を巡回・連絡する路線とする。⇒

以上のことから３路線とする。

項目		項目の説明
ルート設定の考え方（路線機能の明確化）		・赤ルートは主要 OD となる都市中心拠点と三好ケ丘駅、豊田厚生病院間を連絡 ・黄、青ルートは都市中心拠点を中心に南北地域を各路線でカバーするため地域間の利便性も確保される
ルート	長大路線の解消	・南北の長大路線を解消 ・市役所周辺を中心としたルートを設定 ・各路線とも長大路線が解消されることで、運行頻度を高めることが可能
	市役所周辺（都市中心拠点）へのアクセス性	・各地区から乗継なしで利用可能
	南北公共交通軸	・市役所周辺～三好ケ丘駅～厚生病院相互を連絡するルートを配置
	乗継ポイント	・市役所周辺、三好ケ丘駅でのバス相互の乗り継ぎ利便性を確保
	乗合タクシー	・交通空白地帯の解消として、現行と同規模のサービス
	路線のわかりやすさ	・どのルートも現行と概ね同様の経路を運行
利用者 OD		・地域間の移動に対応している ・一部 OD では乗継が必要だが、乗降者数の多いバス停を含む多くのバス停では乗継なく移動できる
将来都市構造との連携		・都市中心拠点、駅前拠点、産業・流通拠点等の各拠点相互を移動が可能 ・１回の乗継で市内のどこへでも行けるルート設定
広域的移動（都市間交流）		・三好ケ丘駅、黒笹駅で名鉄豊田線、市役所周辺で名鉄バス、東名三好 IC 周辺で高速バスとの連携を確保

（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。
- 道路整備に合わせた待合環境の整備を行います。

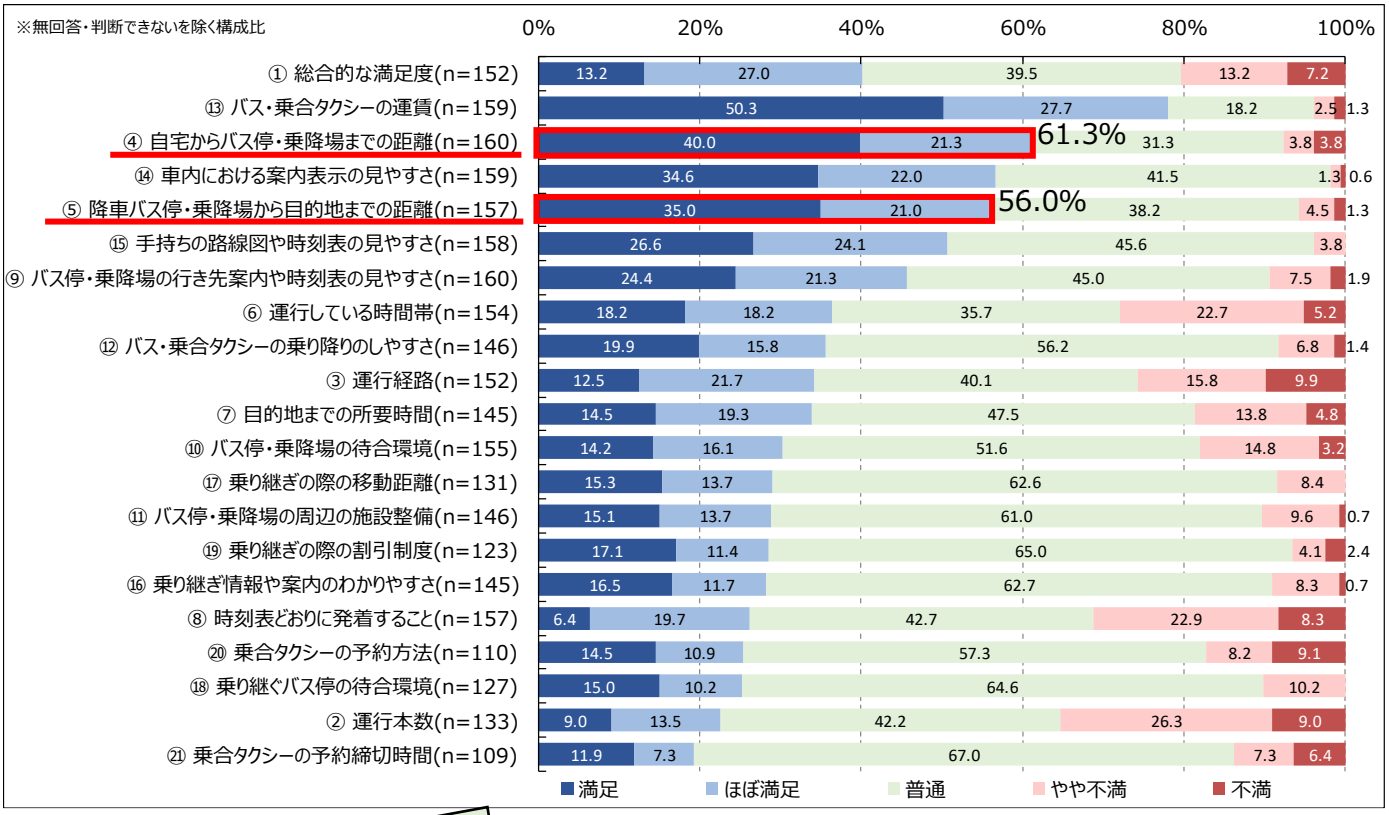
参考

＜バス停の方針設定に関する現状整理＞

- ✓ さんさんバスは、500m 間隔にバス停を設置することを基本として、公共公益施設やバス停設置環境、地元の要望を加味して設置している。
- ✓ 利用者アンケートでは、「④自宅からバス停・乗降場までの距離」や「⑤降車バス停・乗降場から目的地までの距離」といった項目について、他のサービス項目と比較して満足度（満足＋やや満足）の割合が高い。（図４-４）
- ✓ さんさんバスと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）は、みよし市の人口の 96%となっている。（図４-５）

＜関連する資料＞

図４−４　さんさんバスのサービス項目別満足度

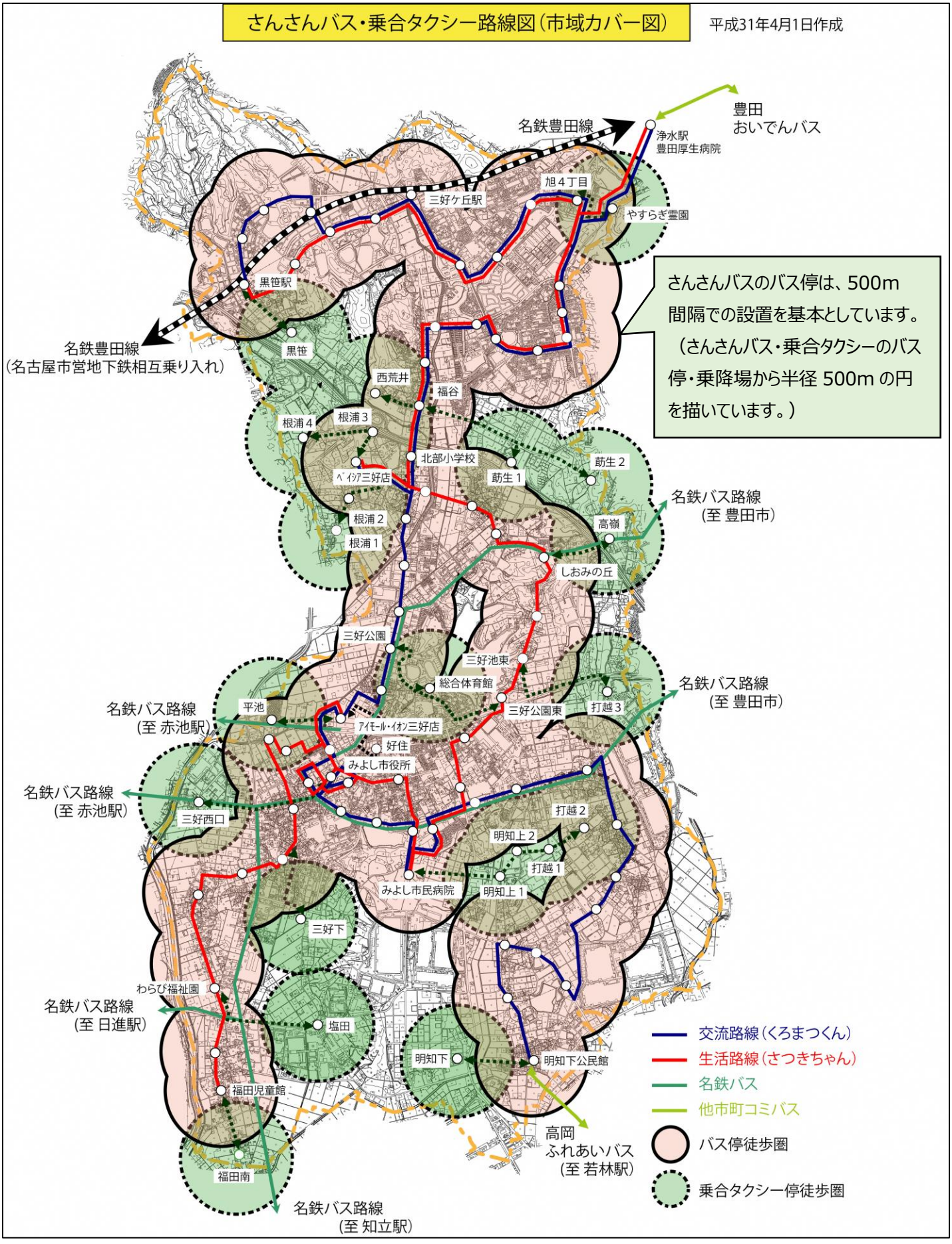


資料：H30 年度利用者アンケート

利用者アンケートでは、「自宅からバス停までの距離」や「バス停から目的地までの距離」といった項目は、他のサービス項目と比較して満足度（満足＋ほぼ満足）が高くなっています。

参考

図４－５　さんさんバス・乗合タクシー 市域カバー図



（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。

参考

＜ダイヤの方針設定に関する現状整理＞

- ✓ さんさんバスは、6 時台後半から 21 時台前半までの時間帯に、概ね 1 時間に 1 本の間隔で運行している。（表４-２）
- ✓ さんさんバスは長大路線であるがゆえに定時性が低い状態であり、朝夕を中心に大きな遅延が発生していることが、運行事業者ヒアリング時に確認された。
- ✓ 利用者アンケートでは、ダイヤに関連する「⑧時刻表どおりに発着すること」について、不満度（不満＋やや不満）の割合が、他のサービス項目と比較して高い状態にある。（図４-６）
- ✓ 各種アンケートでは、市役所周辺で乗継をすることで 1 便あたりの運行時間を短縮する考え方が一定程度支持されている。
- ✓ さんさんバスの運行時間帯について、市民アンケートでは 57.3%が「現在、運行している時間帯でよい」としている。（図４-７）
- ✓ 各種アンケートでは、半数前後の割合で、運行本数の増加などの利便性の向上が求められている。
- ✓ 曜日別・便別の利用者数では、他の曜日・便と比較して、土曜日・日曜日の 1 便で利用者数が少ない状態にある。

＜関連する資料＞

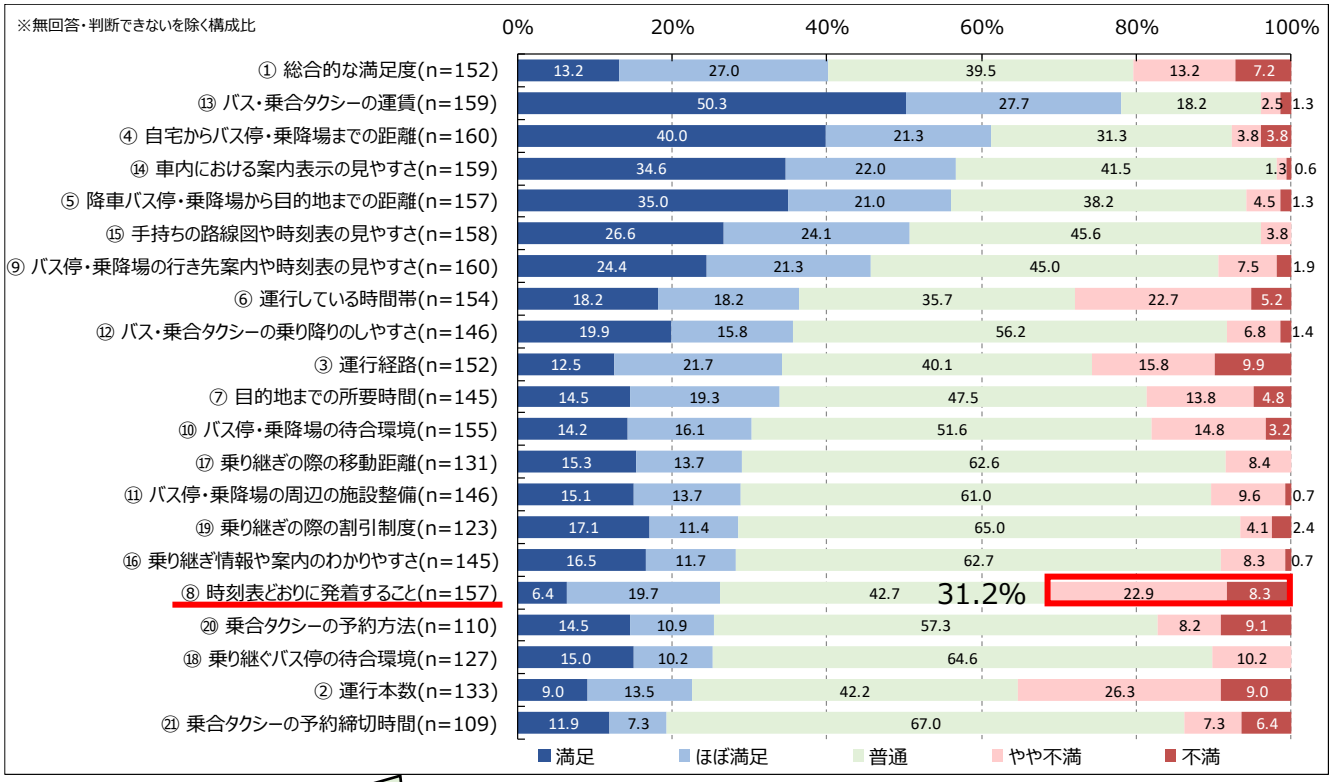
表４−２　さんさんバスの運行本数と運行時間帯

	くろまつくん	さつきちゃん
運行本数	往路：13便／復路：12便	往路：13便／復路：12便
運行時間帯	7:14～21:05	6:44～20:46

さんさんバスは６時台～21 時台まで運行しているため、開店前など、経由する施設が空いていない時間帯があります。そうした事情を考慮することで、効率的なダイヤとなります。

参考

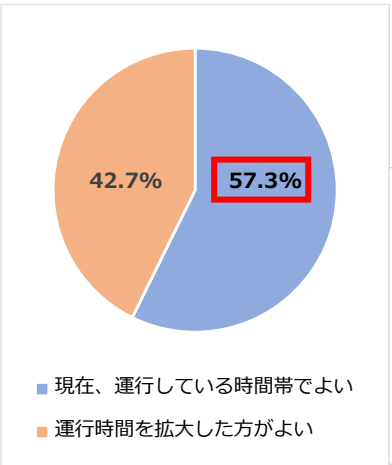
図４－６　さんさんバスのサービス項目別満足度（再掲）



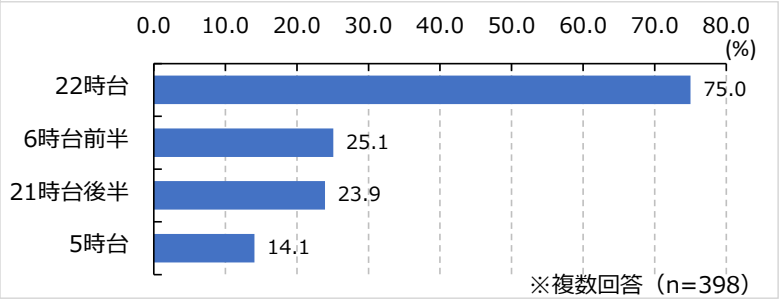
資料：H30 年度利用者アンケート

利用者アンケートでは、「時刻表どおりに発着すること」について、
不満度（不満＋やや不満）が高くなっています。

図４－７　さんさんバスの運行時間帯の拡大（市民）



▼（参考）拡大を希望する時間



市民アンケートでは、半数を超える人が現在の運行時間帯でよいと回答していることがわかります。

資料：H30 年度市民アンケート

（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。
- さんさんバスの定期券を販売します。
- 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。

【障がい者への支援について】

みよし市に居住しており、「障害者手帳」をお持ちの方について、自発的に外出できるよう、移動の支援を目的として、さんさんバスの運賃を福祉施策により助成する制度を令和２年６月から実施しています。

【高齢者への支援について】

運賃設定の方針に基づいたものとしますが、運転免許の自主返納が今後、さらに進むことを考慮し、高齢者を対象とした乗り方教室の参加者に対して、利用促進としての乗車チケットを配布するなど、さんさんバスに乗ってもらうきっかけづくりをします。

なお現在、みよし市社会福祉協議会が、運転免許を自主返納した方に対し、閉じこもりを防ぎ、外出機会の応援等を目的として、さんさんバス回数券 2,000 円分と、交通系電子マネー（manaca）3,000 円分を交付し、支援を行っています。

参考

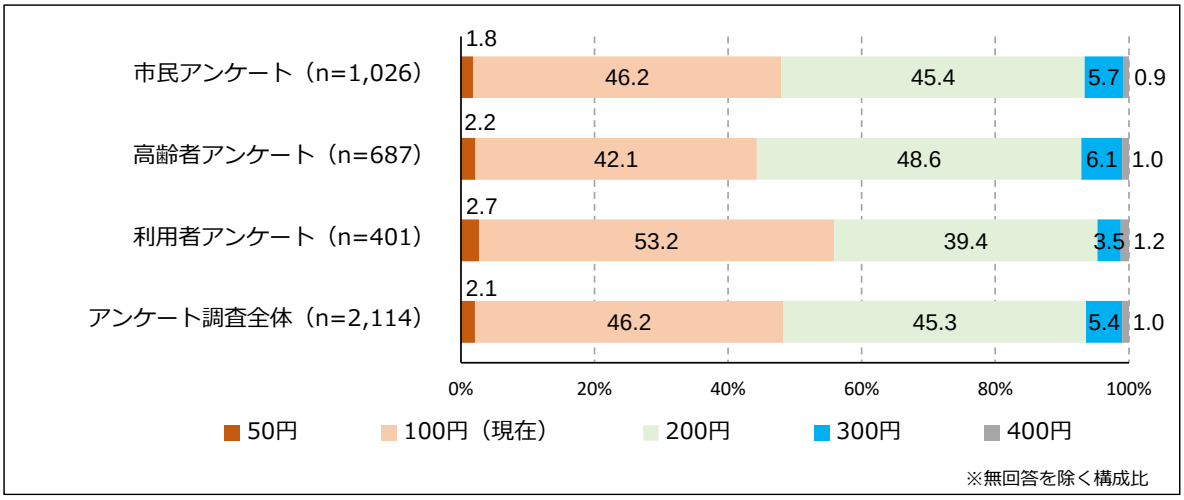
＜運賃の方針設定に関する現状整理＞

- ✓ さんさんバスの運賃は、ワンコイン（100 円）で気軽に乗れるという観点や、過度な負担とならない料金という観点から、１回（１乗車）100 円と設定されている。
- ✓ 各種アンケートでは、利用者負担（運賃）は現状程度とする意見が多くを占めている。
- ✓ 現状の 100 円を妥当とする意見が高い割合を占める一方で、200 円を妥当とする意見も一定程度支持されている。（図４-８）
- ✓ 利用者アンケートでは、バスの運賃の満足度は、他のサービス項目と比較して、高い満足度（満足＋やや満足）となっている。（図４-９）
- ✓ 令和元年度のさんさんバスの運行経費総額は 120,934 千円となっており、このうち市の運行負担金を市民１人あたりに換算すると 1,202 円、利用者１人あたりに換算すると 262 円となっている。（図４-10、図４-11、図４-12）
- ✓ 運賃収入を運行経費で除した収支率は 21.8%であり、中部運輸局管内で運行されているコミュニティバスと比較すると、収支率 20～30%は上位 20%以内に入る数値である。
- ✓ さんさんバスの平日の利用目的は、「通勤」「通学」で 36.6%と高い割合となっている。
- ✓ みよし市地域公共交通計画のアクションプランには、さんさんバスの定期券販売やキャッシュレス決済の導入について記載されている。

参考

<関連する資料>

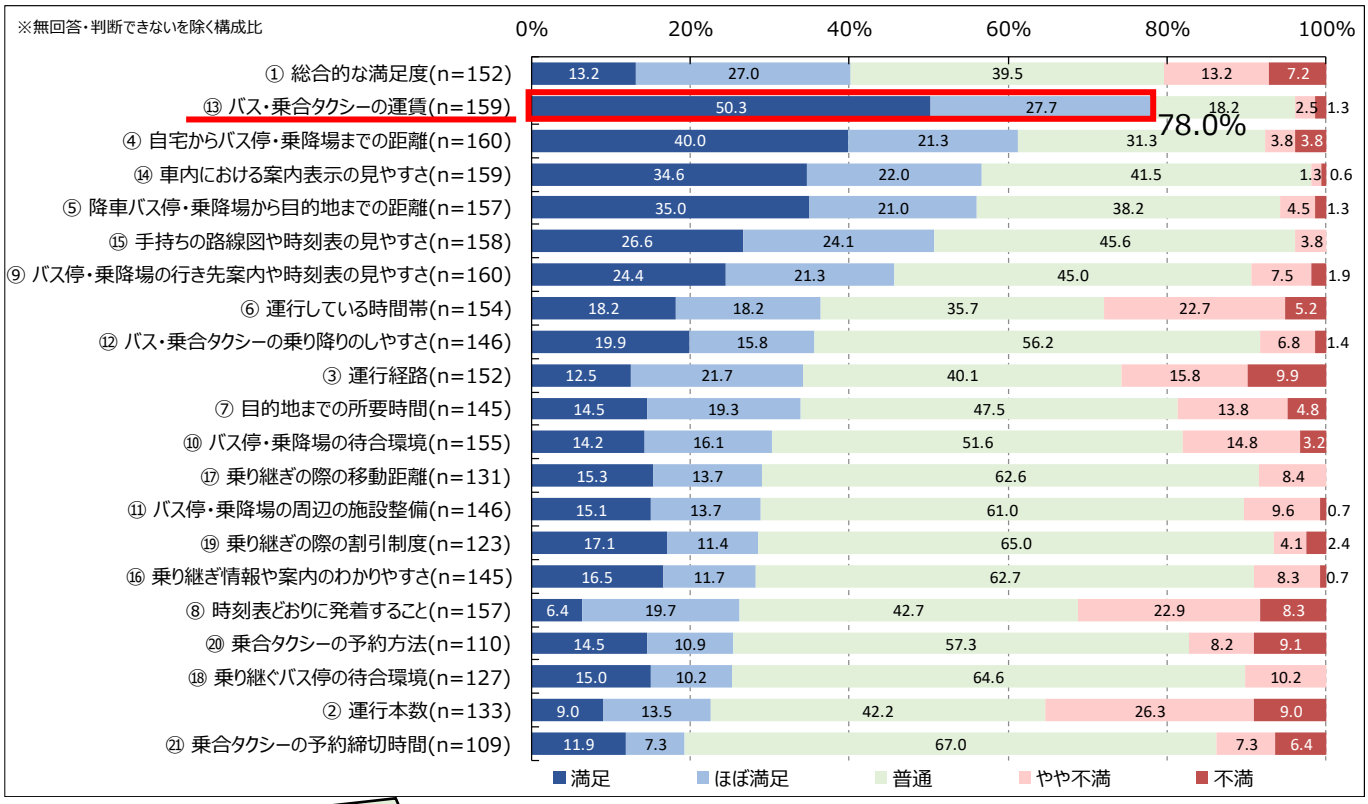
図４－８　さんさんバスの運賃について



資料：H30 年度各種アンケート

さんさんバスの運賃について、現状の「100 円」が妥当であるという意見が最も多いものの、「200 円」という運賃も一定程度支持されていることがわかります。

図４－９　さんさんバスのサービス項目別満足度（再掲）

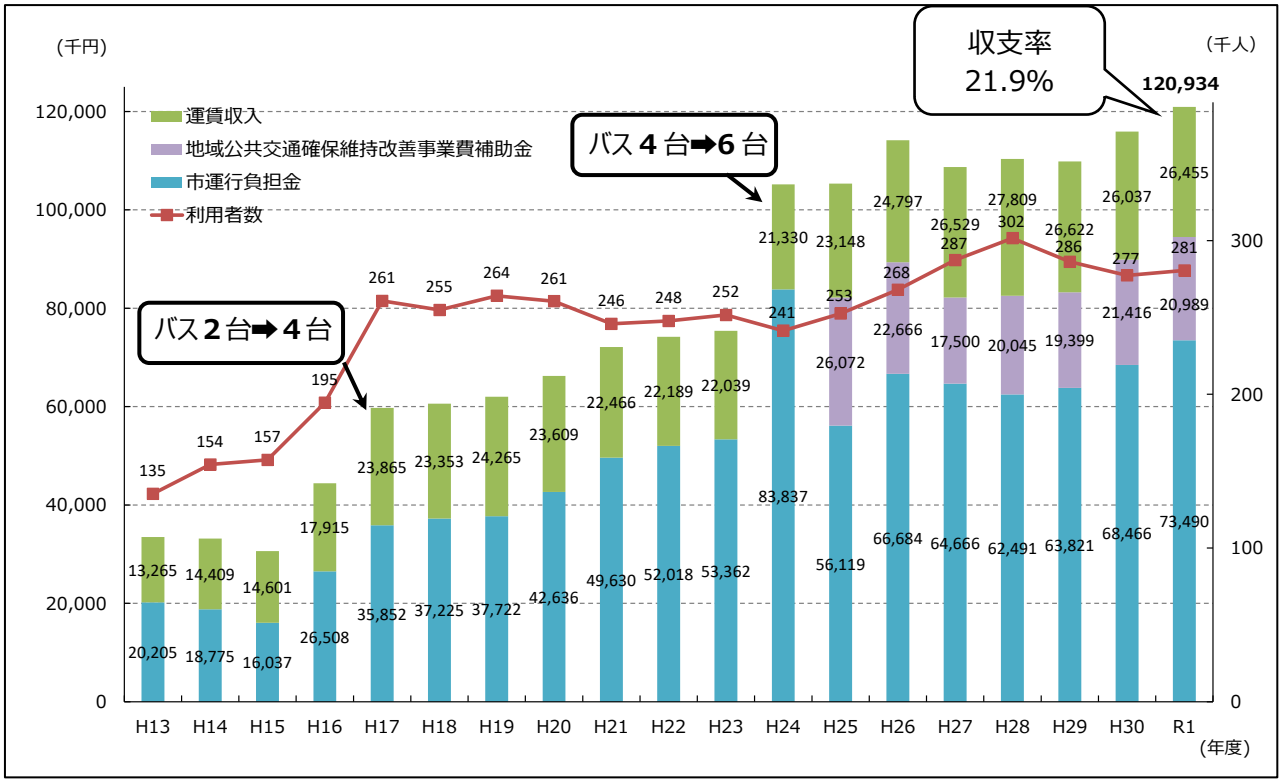


資料：H30 年度利用者アンケート

さんさんバスのバスサービス項目のうち、運賃は最も満足度（満足＋ほぼ満足）が最も高い項目です。

参考

図４−10　さんさんバスの運行経費推移

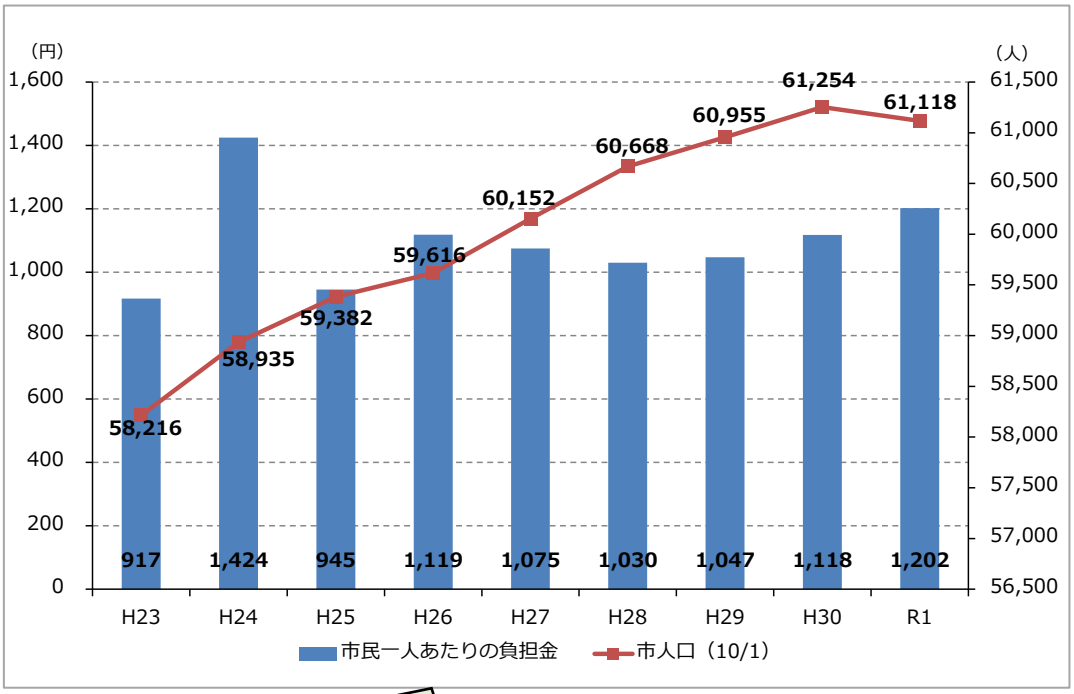


資料：みよし市企画政策課

※バス１台あたりの経費：20,156 千円（120,934 千円／６台）
（約２千万円）

さんさんバスの運行経費は、バスを増車したタイミングで大きく増加しています。
また、バスを増車していない期間においても増加傾向にあります。

図４−11　市民１人あたりの市負担額推移（市運行負担金／人口）

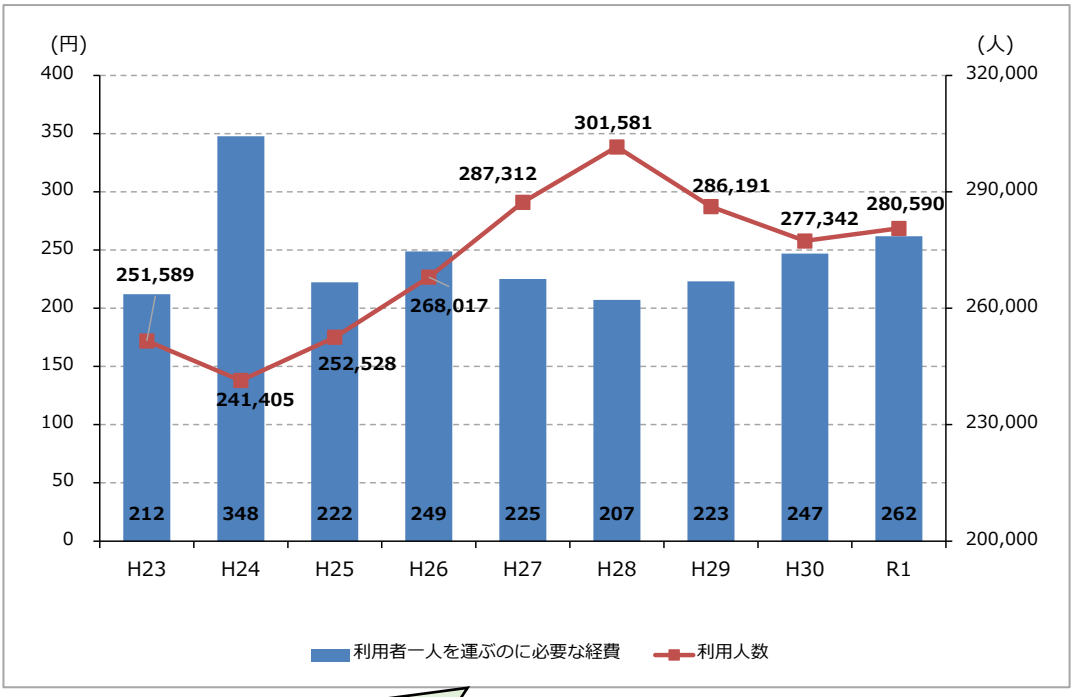


資料：みよし市企画政策課

市民１人当たりの市負担額の推移は、近年横ばいの傾向が続いています。

参考

図 4-12　利用者 1 人あたりの市負担額推移（市運行負担金／利用者数）

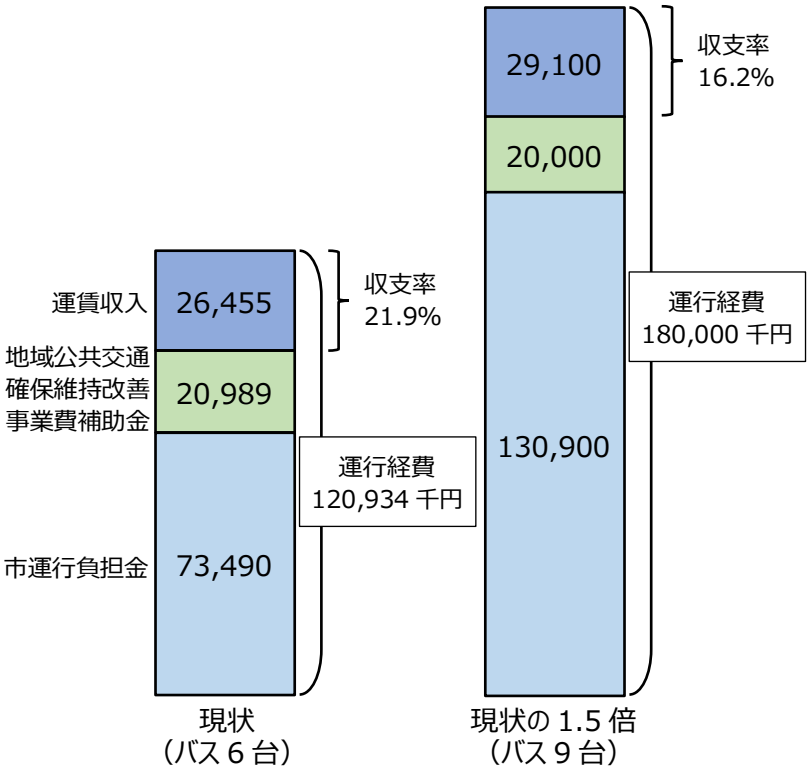


資料：みよし市企画政策課

利用者 1 人当たりの市負担額の推移は、利用者の増減によって変動しています。

<仮シミュレーション>

◎前提条件
- 単純にバスサービスを現状の 1.5 倍相当（バスを 3 台増車し、 9 台で運行）とする
- バス 1 台あたりの運行経費は 20,000 千円とする
- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金は、現状通りの額と仮定（20,000 千円）
- 利用者数は、現状の 1.1 倍と仮定（280,590 人×1.1＝308,649 人）
- 運賃収入は、現状の 1.1 倍と仮定（26,455 千円×1.1≒29,100 千円）
（サービスが 1.5 倍になっても、利用者数が 1.5 倍にならないと考える）



この場合における…

①市民 1 人あたりの市負担額
（参考：図 4-11）
130,900 千円／61,118 人
＝2,142 円（現状 1,202 円の約 1.8 倍）

②利用者 1 人あたりの市負担額
（参考：図 4-12）
130,900 千円／308,649 人
＝424 円（現状 262 円の約 1.6 倍）

③収支率
（参考：図 4-10）
29,100 千円／180,000 千円
＝16.2%（現状 21.9%より 5.7%低下）

（５）車両

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

参考

＜車両の方針設定に関する現状整理＞

- ✓ みよし市地域公共交通計画による、公共交通ネットワークイメージの実現に向けて、市役所周辺でバス路線を分割した場合、路線数が増加することとなる
- ✓ さんさんバスは車いす乗車対応のノンステップバスで、乗車定員は 36 人（座席 11 人・立席 24 人・乗務員１人）の車両で運行している
- ✓ さんさんバスは、一部狭あいな道路を通ることや利用者数から、小型バスで運行することとしている

＜関連する資料＞

▼ さんさんバス

▼ 車イス用スロープ板

▼ 車イス固定装置

【参考車両の定員】
・座席：11 人
・立席：24 人　　最大乗車定員：36 名
・乗務員：１人

現在のさんさんバスでは、車イスのまま乗車できる、広い平面スペースを有した車両を使用しています。