中部様式

令和５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）

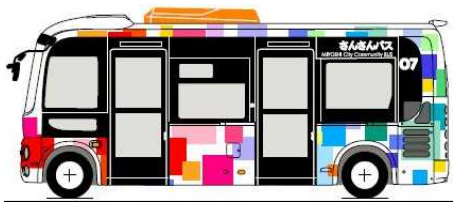
みよし市地域公共交通会議

平成２１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４年６月２７日　フィーダー系統　確保維持計画策定等

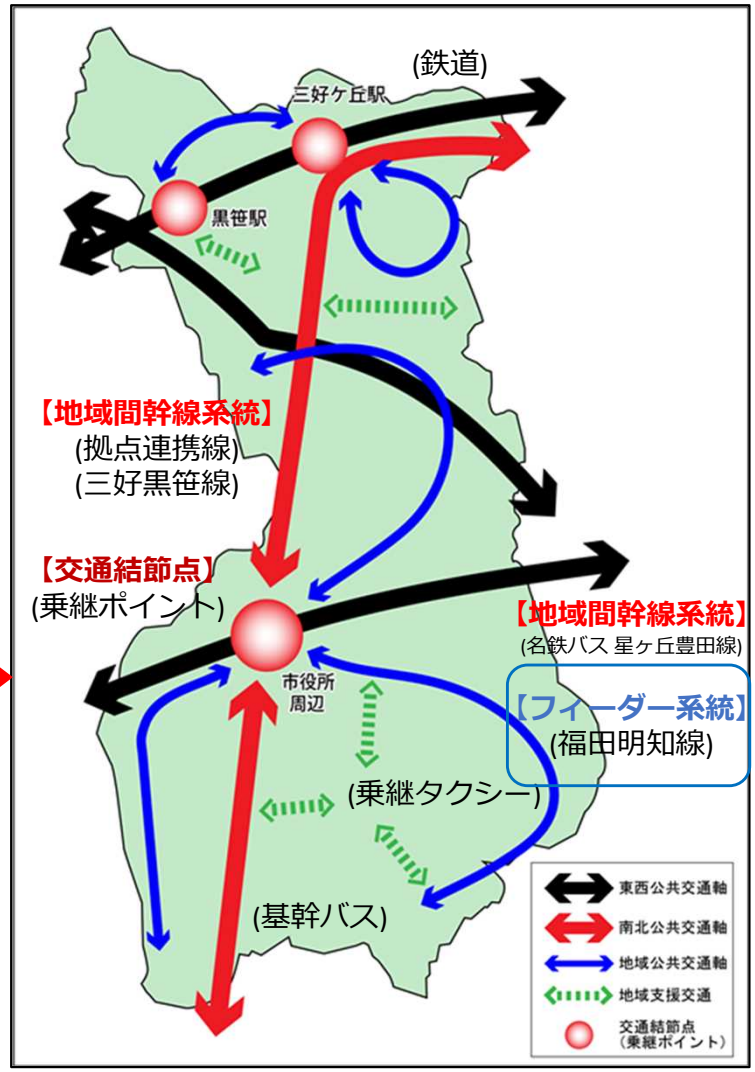
【みよし市の概要】
1 人口：６１，４６６人（令和５年１２月１日現在）
2 特性：市北部に名鉄豊田線三好ケ丘駅、黒笹駅が所在
名古屋市と豊田市の中間に位置し、南北に長い地形



【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.【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

令和４年４月に長大路線の解消、利便性向上等を目的に路線再編を実施 ➡ 地域間幹線2路線、フィーダー1路線で運行
また、バス路線の交通空白地では乗継タクシーを活用し、タクシー乗降場とバス停間を接続

2.【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

①路線再編の実施

◎ **路線数**　２路線 → ３路線

➡長大路線の解消

◎ **便数**　５０便/日 → ９２便/日

(くろまつラインは、うち３０便/日)

➡利便性の向上

◎ **ダイヤ**　始発　6:44 → 6:10

終発 19:54 → 21:10

(くろまつラインは、始発 6:48　終発20:40)

➡利便性の向上

◎ **乗継ポイントの設置**

※市中心部などの主要バス停で他路線への乗り継ぎを可能とする仕組みを導入

➡イオン三好アイ・モールでの乗継者数が乗継全体の9割以上を占め、他路線への乗り継ぎに対応

★遅延率が減少※10分以上の遅延割合で算出

(再編前) R3：24.0% → (再編後) R4：3.1%

★再編後に利用を開始した割合が１５％

(R4路線再編フォローアップ調査)

②待合環境の整備

◎ 快適にバスを利用できるよう、乗車数が多く道路幅員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(R4利用実績順に表記)

①イオン三好 アイ・モール	52,450人
②豊田厚生病院	27,981人
③三好ケ丘駅	22,931人
④ベイシア三好店	19,468人
⑤黒笹駅	11,468人
↓	
⑧中島住宅(R4整備)	5,951人
↓	
⑩三好丘小学校(R5整備)	5,359人

(R6は⑰カネヨシプレイス東、⑲カネヨシプレイス西に設置予定)

【参考】

R4:中島住宅バス停

③「さんさんバスの日」を制定

３月の第３日曜日をさんさんバスの日と制定し、曜日別の利用者数が最も少ない日曜日に、商業施設でイベントを実施

【実績】

実施日　：令和５年３月１９日(日)
実施場所：イオン三好ショッピングセンター
実施目的：マイバス意識の醸成
　　利用機会の創出
実施内容：バス車両展示、抽選会、
　　ワークショップ(缶バッジ作成)

参加者数：５３５人
実施効果：日曜日平均の約２.２倍の利用があった
※初めてのイベントであったため、当日は無料乗車DAY！を実施

④市内交通事業者連絡会の開催

市内の交通を持続可能な移動手段として維持するため、交通事業者と意見交換を行う連絡会を新たに組織

【実績】

開催日：第１回　８月２日
　　第２回　12月７日
　　※市交通会議前に開催
構成員：名古屋鉄道㈱、名鉄バス㈱、
　　愛知つばめ交通㈱
内　容：利用促進連携イベントの検討
　　各事業者の利用者状況の意見交換

【参考】

尾三地区自治体(豊明市、日進市、長久手市、東郷町、みよし市)においても既にH26から広域公共交通推進会議を組織し、共同イベントや意見交換を実施している。

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

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	2,552,740人 (R４年度)	未達成 (80.5%)	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	284,632人 (R４年度) 317,065人 (バス年度R5)	未達成 (90.0%) (99.7%)	令和５年度に入り、月別利用者数が前年度比＋5,000人となり、月平均約30,000人の利用があり、**過去最高の利用者数**となる見込みである。
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%)	16.7% (R４年度)	未達成	交通結節点(乗継ポイント)において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	３回 (R４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

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

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	71,000人	63,403人 (バス年度R4) 56,493人 (R４年度)	未達成 (89.3%) 未達成 (79.6%)	利用者数については目標を達成できなかったものの、令和５年４月以降の月別平均利用者数は約5,800人で前年度比＋1,000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９割以上を占めることから、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。

4.【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針　の作成

【課題①】公共交通・さんさんバス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(マイバス意識の醸成)

【取組１】乗り方教室の更なる実施

フィーダー系統が走る南部地域の小学校において乗り方教室を実施し、公共交通の関心を高め、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

事業者連絡会の意見交換を一層活発化させるほか、地域間幹線系統と結節する商業施設等において、尾三地区自治体や交通事業者等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】バスロケーションシステムの活用促進

システムを周知するため、利用パンフレットを行政区や老人クラブ等へ配布し、アクセス回数の増加を図る。

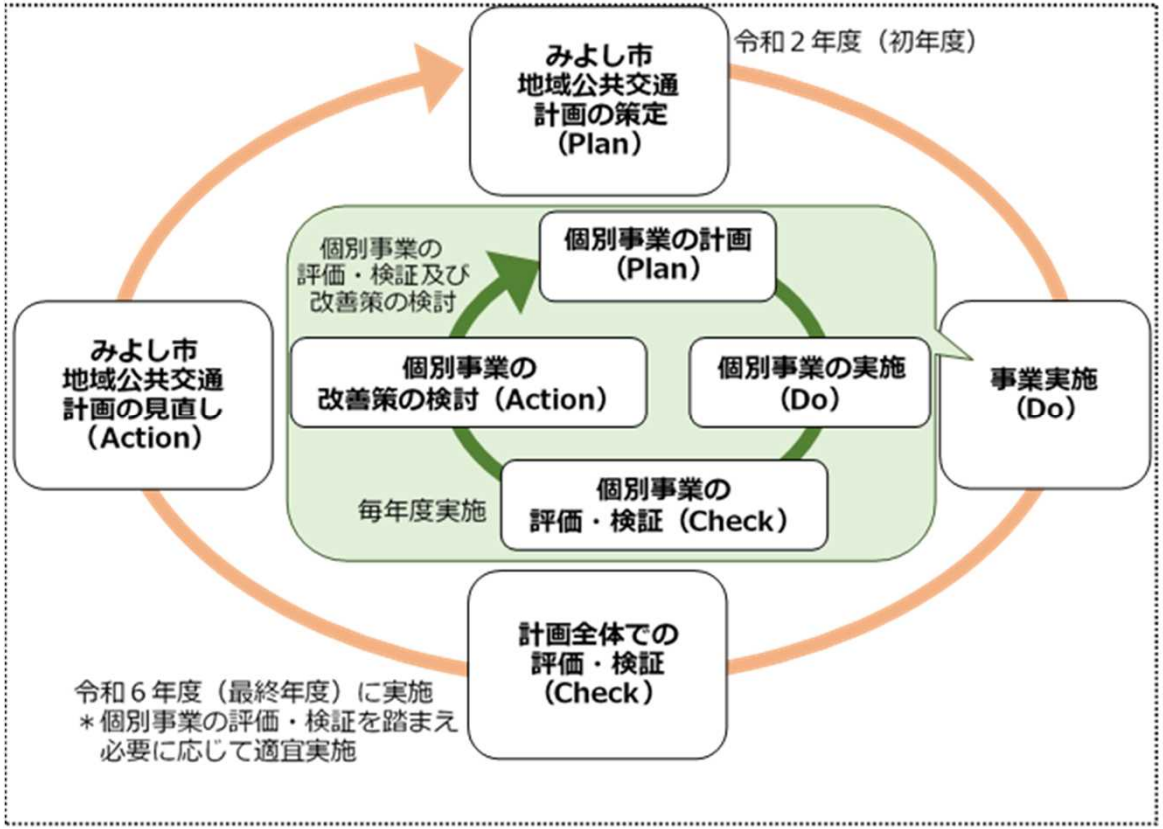
【取組２】乗換案内標識等わかりやすい表示

交通結節点(乗継ポイント)において、スムーズな乗り継ぎが可能となるようにバス停標識に案内看板等を設置する。
バス停周辺が暗い場所に対し、ソーラーライト等を設置し、安全安心なバス停に整備する。

5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

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	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。	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。
前々回	令和４年４月からの運行のため、事業評価なし		

6.計画・評価の推進体制



【地域公共交通会議の実施状況】

(令和４年度)
第１回(5/30)
　議題：R4事業計画、確保維持改善計画について
第２回(9/9)
　議題：路線再編フォローアップ調査について
第３回(1/24)※本日
　議題：路線再編フォローアップ調査結果について

(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

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6年1月10日

協議会名： みよし市地域公共交通会議（R4.10月～R5.9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】** 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。 **【反映状況】** ・令和4年10月に名鉄バス㈱、東郷町と連携した利用促進イベントを商業施設(イオン三好ショッピングセンター)で実施した。 ・3月の第3日曜日を「さんさんバスの日」と新たに制定し、令和5年3月に利用促進イベントや利用時の安全対策に向けた乗り方教室を商業施設(イオン三好ショッピングセンター)で実施した。 ・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、交通事業者(名古屋鉄道㈱、名鉄バス㈱、愛知つばめ交通㈱)と意見交換を行う事業者連絡会を組織し、令和5年8月に第1回を開催した。 （今後も公共交通会議前に実施予定）	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。	B	◎事業の目標・効果 目標利用者数　71,000人 利用者実績数　63,403人（未達成） ・令和4年4月の路線再編以降、月別利用者数は増加傾向にあるものの、新型コロナウイルスが5類感染症に移行される令和5年5月までの間、利用が伸び悩んだため、目標達成ができなかったと分析する。 ・利用者数については目標を達成できなかったものの、令和5年4月以降の月別平均利用者数は約5,800人で前年度比＋1,000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・モールでの乗り継ぎが全体の9割以上を占めることから、市中心部への移動手段、幹線系統への乗り継ぎ手段としての役割を果たすことができている。	・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、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。 ・本路線と地域間幹線系統が結節する商業施設でのイベント等において、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広域的な公共交通のPR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。 ・特にフィーダー系統が走る南部地域の小学校を対象に授業の一環として乗り方教室を実施し、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諮り、家族での利用者数を増加させる。 ・交通結節点(乗継ポイント)において、スムーズな乗り継ぎが可能となるようにバス停標識に案内看板等を設置するほか、バス停周辺が暗い場所に対し、ソーラーライト等を設置し、安全安心なバス停に整備する。

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6年1月10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）	さんさんバスの運行目的は、 ⑴　日常生活における移動手段の確保 ⑵　交通弱者の社会参加の促進 ⑶　市中心部や駅へのアクセス確保 ⑷　地域間の交流促進 ⑸　環境負荷の低減と交通の円滑化の促進 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。 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。 地域住民の移動手段を将来にわたって確保、維持し、みよし市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。