

「さんさんバス路線等再編に向けての基本方針（案）」のパブリックコメント実施結果

- 1 案件名
さんさんバス路線等再編に向けての基本方針（案）
- 2 募集期間
令和2年10月16日（金）から11月16日（月）まで
- 3 募集方法
電子メール、ファクシミリ、郵便及び直接持参による
- 4 募集結果
 - (1) 提出者数 : 10人
 - (2) 提出意見数 : 30件

5 寄せられた意見とみよし市の考え方

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
1	<p>最近、語彙としては良く耳にする「デマンド方式」で、ユーザーのスマホやPCに一目瞭然のバス運行状況の見える化や、ワンタッチで乗降地の場所と希望時間をインプットすると、定時運行の便のお知らせや、無い時には「仮称）ウーバー釦」をクリックすると、バス運行事業者の方で自動生成のユニバーサル便が瞬時にできて運行スタートするとか、最近のIT事業者や自動車メーカーと連携したら便利なシステムが実現しないかと「妄想」したりします。</p> <p>ある東北の山間部での例をお聞きしたことがあります。ご老人は、「PCは勿論、スマホも使えない！」「だから定時運行しかない」と聞きましたが、自宅電話でもガラ携でも構わないので、ワンタッチダイヤルして貰えば、専任担当者（兼任で良いが）が受けて、代わりに入力して、お返事するとか無理でしょうか。</p>	<p>現在、さんさんバスの補完的な役割としてデマンド方式の乗合タクシーを運行しています。</p> <p>利用方法としては、乗合タクシーを利用してからバスに乗り継ぐ場合は、運行会社にフリーダイヤルで予約することができます。バス乗車後にタクシーを利用する場合は、乗車時に運転手に申し出てもらうことで利用できます。</p> <p>乗合タクシーを含め、将来的にスマホのアプリを活用した予約など、ICTを活用した、より利便性の高い利用環境の整備を検討していきます。</p>	ルート
2	<p>平池住宅の東側にある広場（現在、建築中の家屋多数あり）を通行して、イオン三好店へ行く路線を新設してはどうですか。この場合、現在ある平池停留所（乗合タクシー）はそのまま、またはその付近に移動させる。</p>	<p>具体的な路線の設定については、利用状況などを考慮し、市全体でのルート、ダイヤ及びバス停の位置と併せて検討します。</p>	ルート バス停

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
3	<p>おかよしと市役所までの直通バスの路線設定ありがとうございます。今まで遠回りし不便でしたので大変助かります。</p> <p>一方で黄色線に関しては少々変更するべきかと思えます。黒笹から浄水まではすでに電車が通っており、わざわざバスの路線に組み込む必要はないのではと思えます。</p> <p>さらにメグリアとベイシアの両方を通す必要もないのではと思えます。特にベイシアは経由するために明らかな遠回りをしているので、ルートからはずし、空白になっているところを埋めるべきではと思えます。</p> <p>ベイシアについては通す必要が大きいのならループバスを設定するのがよいと思えます。</p>	<p>三好ヶ丘ループバスは、愛知つばめ交通(株)が運行する民間バス路線です。運行の経緯としては、平成16年の名鉄バス三好ヶ丘団地線の撤退に伴い、さんさんバスの三好ヶ丘地区への乗り入れが始まりましたが、さんさんバスの運行時間から外れる早朝、深夜の通勤・通学用として、それまで名鉄バスで利用できていた時間帯をカバーする路線として、地域の方の会員制一般貸切バスとして運行が開始されました。</p> <p>現在は、会員制を廃止し、一般乗合バスとしてどなたでもご乗車いただける民間バス路線となっています。</p> <p>こうした経緯などから、ループバスの設定を変えることは難しいものと考えますが、ループバス、さんさんバスの役割分担により、市全体のルートや、効率性の視点も入れながら、さんさんバスのルート設定を検討していきます。</p> <p>また、再編にあたっての運行目的として、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、以上5つを掲げており、この運行目的を基に市内全体を対象として運行を行います。</p> <p>こうした考えのもと、黒笹駅、三好ヶ丘駅、豊田厚生病院（浄水駅）の各駅を結ぶバス停としてではなく、駅と駅の間各地域にもバス停を設け、ベイシアなどの商業施設を経由しながら、市民の移動手段としての役割を果たしています。</p> <p>なお、具体的な路線は利用状況などを考慮し、市全体でのルート、ダイヤ及びバス停の位置と併せて検討します。</p>	ルート

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
4	<p>さんさんバスを月1で利用しています。利用料金がとても安くありがたいのですが、黒笹行きがとても長くて困っています。市役所から乗っても寄り道が多く、幼児をつれて市外へ遊びに行くのが大変です。</p> <p>値上げしても良いので、市役所周辺から黒笹への直通便を出してほしいです。</p>	<p>再編にあたっての運行目的に基づき、市内全域を対象として運行を行います。</p> <p>直通便については、利用状況などを考慮し、市役所周辺から三好ヶ丘駅を経由して豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線の設定を検討しています。</p> <p>市全体でのルートを検討する中で、限られたバス車両の中でルート設定を行うなどの効率性や、運行経費に占める運賃収入の割合である収支率などの生産性の視点を踏まえ、ルート設定を行い、乗継ポイントにおいては乗継時間に配慮したダイヤとなるよう検討を行います。</p> <p>また、運賃は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、引き続き100円と設定しています。なお、乗継ポイントで乗り換える場合、新たに100円を支払うことなく別の路線に乗れるようにしていく予定です。</p>	ルート 運賃
5	<p>（ルートに関する提案として）</p> <p>案1 三好ヶ丘ループバスの延長 三好ヶ丘地区と根浦地区のバスループ 根浦地区にもバスに乗り電車利用できるシステム。 ベイシア→根浦地区→ミヨシミライトコミュニティセンター前→黒笹→三好ヶ丘（既存部）</p> <p>案2 根浦地区ループバスを新設 ベイシア→根浦地区→ミヨシミライトコミュニティセンター前→黒笹→福谷公園前→ベイシア</p> <p>案3 基本方針案のP10黄色ルートの延長 黒笹駅→ベイシア→イオンではなく、ベイシア→ミヨシミライトコミュニティセンター前→黒笹→ベイシア→イオン</p> <p>※こちらだと、根本的に路線短縮化の方針に合っていないが。</p>	<p>三好ヶ丘ループバスは、愛知つばめ交通(株)が運行する民間バス路線であり、どなたでもご乗車いただける民間バス路線となっています。</p> <p>ループバスの設定を変えることは難しいものと考えますが、ループバス、さんさんバスの役割分担により、市全体のルートや、効率性の視点も入れながら、さんさんバスのルート設定を検討していきます。</p> <p>また、住宅開発が進む愛知大学跡地（ミヨシミライト）などを経由するルートについては、市全体でのルートイメージを作成する過程において検討を行いました。まずは、さんさんバスと接続する乗合タクシー乗降場を設置し、その利用状況を把握した後、必要に応じてルートを見直す中で、バス停設置を検討する方法が考えられます。</p>	ルート バス停

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
6	<p>路線について</p> <p>現状、時間帯によっては利用者が少ないケースもあります。高齢化による免許返納による代替えによる交通手段としてコミュニティバスの存在は欠かせないので、今一度、利用状況を調査して再編を考えてほしいと思います。生活路線、交流路線の仕切りがうまく理解できないのが現状です。バス1台が通れるスペースでの走行は安全性に欠けると感じます。</p> <p>要望案1 三好ヶ丘駅から市役所への所要時間が長すぎます。快速線の提案。黒笹駅～三好ヶ丘駅～三好丘小～福谷公民館～筋生川岸当～三好公園～アイモール～市役所</p> <p>要望案2 東郷町ららぽーと線を設置して、東郷町コミュニティバスを乗り継ぎ徳重（桜通線）へのアクセスを充実してほしい。</p> <p>要望案3 来るジブリパーク開園によるアクセスとして保見駅を経由する路線がほしい。</p> <p>要望案4 自動車産業に特化した時間帯を設けてほしい。（バス利用による二酸化炭素排出の低減） 例：黒笹駅5時発～三好ヶ丘～桜公園～緑～あざぶの丘～トヨタ三好～トヨタ下山～トヨタ明知～三五八和田</p>	<p>今回の再編における路線については、現在の長大路線を解消し、路線の短縮化を図り、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済むルートを設定することとしており、市役所周辺と三好ヶ丘駅や豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線の設定を考えています。</p> <p>現在、他市町のコミュニティバスの連携として、豊田厚生病院で豊田市のおいでんバスや保見地域バスと接続し、明知下公民館で高岡地域バスと接続しています。今後も、民間バス路線との接続を含めた、他市町との連携について考慮していきます。</p> <p>また、今回の再編の主な利用目的として、通勤・通学、買い物・飲食、通院・お見舞いなどを想定しています。運行開始当初の福祉バスの利用目的から、最近においては通勤・通学などの利用も多くなっていますので、こうした点も考慮してまいります。</p> <p>車両については、一部狭い道路を通ることや利用者数を考慮して、現在と同じ小型バスで運行することを想定しています。</p> <p>具体的な路線は、利用状況などを考慮し、市全体でのルート、ダイヤ及びバス停の位置と併せて検討します。</p>	ルート 車両
7	<p>過去のワークショップで殆どが「おかよし・きたよし」の参加者が多かったにも関わらず、「なかよし・みなよし」路線が充実しているように思えました。</p>	<p>地域の公共交通を考える住民懇談会は、平成30年度、令和元年度に2回ずつ、合計4回開催させていただき、参加者の皆様から多くの貴重なご意見を頂戴しました。</p> <p>路線については、再編にあたっての運行目的に基づき、市内全域を対象として運行していきます。</p>	ルート

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
8	<p>再編の基本方針は賛成です。居住地域からアイモール、市役所、市民病院へのアクセスを中心に考えれば良いと思います。</p> <p>また、三好ヶ丘駅、豊田厚生病院へのアクセスも重要と考えます。</p>	<p>今回の再編における路線については、現在の長大路線を解消し、路線の短縮化を図り、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済むルートを設定することとしており、市役所周辺と三好ヶ丘駅や豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線を設定します。</p> <p>この路線のねらいとしては、市中心部と三好ヶ丘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南北公共交通軸とするものです。</p>	全体
9	<p>さんさんバスのサービス項目別満足度で不満の割合が大きかったのが「運行本数」です。黄ルートと青ルートともに現行と変化がなく、1時間に1本です。また、赤ルートも運行経路によっては、おおよし地区の一部で本数減となります。</p> <p>① 黄ルートと青ルートの運行間隔を時間帯によって45～50分間隔にする。</p> <p>② 赤ルートはおおよし地区の運行経路を現行と同様にする。</p> <p>などを行ってください。現行以上のサービスとならないと市民の賛同は得られないと思います。</p>	<p>基本方針で示している、路線ごとのサービス水準は、あくまで目安であり、今後、増車するバス台数やダイヤの設定によって、運行間隔なども変わってきます。</p> <p>今回の再編において路線の増加やバスの増車など、サービス水準を向上させる中で、さんさんバスを持続可能な地域公共交通とするために、効率性や生産性の視点を踏まえ、運行経費に占める運賃収入の割合である、収支率なども考慮しながら再編を進めていきます。</p> <p>今後予定する乗り方教室の開催により、今までバスに乗ったことがない人も含め、多くの方に乗っていただけるようにし、バスの収支率を高め、生産性の向上に努めていくことで、持続可能な地域公共交通としていきたいと考えます。</p> <p>なお、具体的な路線やダイヤの設定は、利用状況や運転手の休憩時間など安全なバスの運行を考慮し、市全体でのルート、ダイヤ及びバス停の位置と併せて検討します。</p>	ルート ダイヤ
10	<p>全体方針3「地域を巡回する路線を配置するとともに、市役所周辺や三好ヶ丘駅、利用の多い豊田厚生病院を結ぶ路線では、速達性を持たせた路線とします。」について</p> <p>朝夕だけ、利用の多いバス停を数か所特定して結ぶ「快速便」の新設をお願いしたいです。</p>	<p>今回の再編における路線については、現在の長大路線を解消し、路線の短縮化を図り、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済むルートを設定することとしており、市役所周辺と三好ヶ丘駅や豊田厚生病院を直線的に結ぶ路線の設定を考えています。</p> <p>具体的なバス停の位置は、利用状況などを考慮し、市全体でのルート及びダイヤと併せて検討します。</p>	ルート

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
11	<p>意見2 バスの運行路線について</p> <p>現行のさんさんバスの運行路線は、市役所を含む三好地区と新しい居住空間として開かれた三好ヶ丘、黒笹地区とを位置付け、三好池をはさんだ西路線、東路線も理解しやすい図柄で親しまれています。この路線パターンを南北に結び付け、全市的な理解をしやすいことでの好感を持ち、なじんできています。</p> <p>路線の細分化や混雑化はなるべくしない方向での検討を期待しています。</p>	<p>今回、利用実態を捉えたうえでバス路線を2路線から3路線にし、路線の短縮化を図るとともに、バスの増車等により、より利用しやすいよう再編を行うものです。</p> <p>再編時には極力、バスの行き先を分かりやすい表示にし、新路線でも利用者が戸惑うことがないよう案内をするなどの準備を進めていきます。</p>	ルート
12	<p>現在あるグリーンセンター停留所の北側（砂後川沿い）は非常に危険である。したがってグリーンセンター付近へ変更願いたい。</p>	<p>バス停の設置は、安全性を考慮して検討・調整を行っていきます。</p> <p>なお、具体的なバス停の位置は、利用状況などを考慮し、市全体でのルート及びダイヤと併せて検討します。</p>	バス停
13	<p>現在、住宅開発がされている愛知大学跡地へのサービスはどのようになっていますか。検討をお願いします。</p>	<p>住宅開発が進む愛知大学跡地などを経由するルートについては、市全体でのルートイメージを作成する過程において検討を行いました。まずは、さんさんバスと接続する乗合タクシー乗降場を設置し、その利用状況等を踏まえたうえで、必要に応じてルートを見直す中で、バス停設置を検討する方法が考えられます。</p>	ルート バス停
14	<p>全体方針4「公共公益施設や大規模商業施設、地域の中核医療を担う病院が立地するエリアへのアクセスを考慮します。」について</p> <p>みよし市手をつなぐ親の会としては、三好特別支援学校付近へのバス停設置を強く希望しています。</p>	<p>三好特別支援学校付近には、乗合タクシー乗降場を設置しており、さんさんバスとの乗継を利用して登下校されていると認識しています。</p> <p>三好特別支援学校付近へのバス停設置については、市全体でのルートイメージを作成する過程において検討を行いましたが、市全体のルートを検討する中で、効率性を考慮すると難しいこともあり、現在のルートイメージとなりました。</p> <p>現在、乗合タクシー乗降場を設けておりますが、ルートの再編に併せて、接続性をより良くするなど、少しでも使いやすい乗合タクシーとなるよう改善していきたいと考えております。</p>	バス停

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
15	<p>全体方針5「市内の交通空白地帯の解消を目指します。」について</p> <p>南北路線の複線化検討されませんか。現在南北路線は県道54号線（豊田知立線）を運行していますが、県道232号線（鴛鴨三好線）を活用されるのも一案かと思えます。朝夕の渋滞が課題になると思いますが、ご検討いただけるとありがたいです。</p>	<p>再編によって現在の利用者が極力、不便にならないようにするため様々な検討を行った結果、現在のルートイメージとなっています。</p> <p>また、さんさんバスを補完する乗合タクシーを引き続き運行することで、路線等再編の全体方針で掲げる交通空白地帯の解消を目指して再編していきます。</p>	バス停
16	<p>全体方針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。」について</p> <p>乗継ポイントは、①人目があって寂しくない場所、②時間がある程度過ぎせる場所、③安心して利用できるトイレがある事、に配慮して設置をお願いします。</p> <p>スムーズな乗り継ぎができるダイヤ編成を期待します。</p> <p>乗継ポイントを利用しないと南北へ移動ができなくなりますか。乗り継ぐことが困難な方はさんさんバスを利用し辛くなります。</p>	<p>路線の短縮化に伴い設置される乗継ポイントでは、市役所などの公共施設や駅などの公益施設、商業施設を想定しており、誰もが安心して待つことのできる待合環境、分かりやすいダイヤや案内表示により、バス待ちストレスの軽減に努めていきます。</p> <p>また、乗継ポイントでは、連絡する他のバス路線の発車時間に極力配慮したうえでのダイヤとなるよう検討を進めていく予定です。</p>	バス停 ダイヤ

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
17	<p>赤ルートについて、最も利用度が高く、時間も短縮化を目指していると思いますが、ベイシアを通るのでしょうか。赤ルートで、ベイシアを通らなければ、筋生新田→北部小学校というルートになり、かなり時短になると思います。現行ダイヤで考えて、5分ほど短くなると思いますが。</p> <p>その後、福谷公民館から三好ヶ丘駅までは、どのルートでしょうか。福谷公民館から直接三好ヶ丘駅へ行き、三好ヶ丘駅からは、現行の三好ヶ丘小学校、三好ヶ丘七丁目、旭三丁目、旭四丁目を通り、豊田厚生病院へのルートでしょうか。</p> <p>運行時間帯が、概ね40～50分に1本の運行が想定されているのは、かなりの増車で、利便性が高まると思います。</p> <p>青ルートについて、バス台数が2～3台を想定、概ね60分に1本程度の想定となっておりますが、片道が50分程なので、もう少し本数を増やすことができるのではないのでしょうか。赤ルートも片道50分程で、バスの台数2～3台を想定となっていて、概ね40～50分に1本の運行が想定となっております。青ルートは、利用者が少ないと見込んでのことでしょうか。現行、黄ルート、青ルートとも、60分に1本程度運行されています。</p> <p>P12には、長大路線の解消により、各路線とも運行頻度を高めることが可能となっているのに反するのではないのでしょうか。利用頻度の多い時間帯に、本数を増加することが可能だと思います。</p>	<p>この基本方針（案）では、再編後ルートイメージ図における各路線の特徴・サービス水準のめやすとして、所要時間や運行時間帯、バス台数等をお示ししています。</p> <p>赤ルートのねらいとしては、市中心部と三好ヶ丘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南北公共交通軸とするものです。</p> <p>青ルートのねらいとしては、なかよし地域、みなよし地域から、市中心部へのアクセスを確保するものです。</p> <p>具体的なダイヤの設定は、利用状況などを考慮し、市全体でのルート、ダイヤ及びバス停の位置と併せて検討します。</p> <p>なお、路線の本数については、極力、短いピッチで運用できるよう検討していきますが、効率性や生産性、運転手の休憩時間など安全なバスの運行も考慮して行っていきます。</p>	ダイヤ

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
18	<p>ダイヤについて</p> <p>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の不満が多い。特に、朝夕の遅延が確認されているが、時間帯による発着時刻の実態を生かし、ダイヤ設定の見直しをしてはどうでしょうか。現行のダイヤが、朝夕と昼間帯ともに同じ間隔になっているのに無理があるのではないのでしょうか。休日は、同じ間隔でもそれほどの違いはでないでしょうか。本来、休日と平日のダイヤを変更すればよいのですが、それも難しいことも分かります。</p> <p>全体方針の8にあるように、定時性の確保に向けたダイヤ設定で、ぜひ、ゆとりのある計画を立てていただきたいと思います。運転手さんの、遅延による精神的負担を軽減するためにも。</p> <p>早く到着したら、時間調整すればよいと思います。車イスの方や介助の方がどれ程利用されているのか分かりませんが、障がい者の方にも気持ちよく乗ってもらえるよう、ゆとりあるダイヤが望まれます。</p>	<p>一部地域においては、朝夕の交通状況により遅延が発生していますので、今後作成するダイヤ等は現在の交通状況も考慮し、検討していきます。</p> <p>個別方針（ダイヤ）で記載しているとおり、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っていきます。</p> <p>また、遅延時間の解消や、乗継時間を考慮するため、乗継ポイントにおいてバスが時間調整するための時間を設けることを検討するとともに、利用者にとって分かりやすいダイヤになるよう努めていきます。</p>	ダイヤ

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
19	<p>（ダイヤに関する提案として）</p> <p>三好ヶ丘ループバス及び根浦ループバス（仮）の運行時間拡大について</p> <p>22時台後半、23時台後半に1台ずつでも運行してもらいたい。現状だと、最終が21時前後の為、名古屋市で働いているサラリーマンは20時までしか働くことができない。飲み会が名古屋市であっても、20時で帰らなくてはならない。また、新幹線等の出張等で帰りが遅くなっても、家の近くまで帰る手段がなく現状は、赤ちゃん・幼児を家に置き車で家内に迎えに来てもらうか、40分ほど歩くか、電話で呼んでも1時間以上待っても来ないタクシーを待つしかない。（豊田市勤務でも同様）非常に生活し辛いのが現状です。</p> <p>基本方針案P16の市民アンケート（57.3%現状の時間帯で良い）は全市民によるもので。中部・南部には22時以降は不要なのは理解できます。できれば、もう一度北部の市民に対しアンケートを行ってほしいです。</p>	<p>運行時間帯の拡大については、利用状況を考慮しながら検討していきます。</p> <p>利用者の利便性の観点からは運行時間の拡大をすることが考えられますが、同時に運行時間が延びれば運行経費も増大することになります。双方のバランスを考慮したうえで、効率性や生産性を考慮したダイヤとなるように設定していきます。</p> <p>なお、バス最終便の発車ダイヤは、電車からの乗継を考慮し、運行するよう検討していきます。</p>	ダイヤ
20	<p>意見1 時刻表どおりのバスの運行について</p> <p>実際に運行しているバスの到着時刻と目的地への到着時刻を示していただければそれでよいのです。運行の実態に合わせた時刻表を表示されれば利用する側はこれを利用し、別に不満はないでしょう。</p>	<p>交通状況を考慮し、定時性を確保できるダイヤ設定を検討のうえ再編を進めます。</p> <p>また、バス停によっては調整時間を設けるなど運転手が余裕を持ち、安全な運行を確保できるダイヤ設定を行います。</p> <p>なお、乗継ポイントではバスロケーションシステムのモニターを設置して、到着時間を把握しやすいように努めていきます。時刻表においても、利用者自身がよく乗る時刻表を書き込めるマイ時刻表（モデルダイヤ）を作成できるようにしていきます。</p>	ダイヤ

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
21	<p>費用が1乗車あたり、かなりの赤字（税負担）だという事も解りましたが、折角あるデータも活用しながら、第一目標「100円以下」第二目標「0円以下」と言った『目標値』を設定した上で、解決策を作っていく事業も始めたらどうか。</p>	<p>運賃は、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、引き続き100円の設定とすることを考えております。</p> <p>今回の再編において路線の増加やバスの増車など、サービス水準が向上する中で、さんさんバスを持続可能な地域公共交通とするために、効率性や生産性の視点を踏まえ、再編を進めていきます。</p>	運賃
22	<p>三好ヶ丘ループバス（参考）について</p> <p>さんさんバスとループバスの乗り継ぎは可能でしょうか。案では、三好ヶ丘の各所へは、黄ルートで行けると思いますが、三好ヶ丘駅での乗り継ぎが可能なら、選択肢が増えると思えますが。</p>	<p>三好ヶ丘ループバスは、三好ヶ丘地内における通勤・通学のバスとして、三好ヶ丘駅を起終点とした民間事業者が運営する巡回路線であるため、さんさんバスとループバスを無料で乗り継ぐことは考えていません。</p> <p>なお、回数券の相互利用は、これまで同様に再編後も可能となります。</p>	運賃
23	<p>障がい者への支援について</p> <p>とても良い方策だと思います。この支援策について、PRを増やし、多くの障がい者に知っていただきたいと思えます。</p> <p>高齢者への支援について</p> <p>運転免許の自主返納者への支援がありますが、1度きりの支援で、次への継続につながることは少ないのではないのでしょうか。ある年齢を基準に（たとえば、満80歳以上）障がい者同様に、運賃を助成する制度を実施してほしいと思えます。</p> <p>その際には、障がい者支援と同様に、PRに努めてほしいと思えます。市の「いきいきクラブ連合会」などを通じて、説明会を開催するなどして。</p>	<p>障がい者への支援については、本市に居住し、障害者手帳をお持ちの方について、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。障がい者自らが社会生活・社会活動を行えるように支援していくことが重要であり、その支援に努めていくことが大切だと考えます。</p> <p>高齢者への支援については、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、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。</p> <p>今後は高齢者をはじめ、地域の方々を対象に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行っていきます。</p> <p>運賃については、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考えております。さんさんバスをよく利用される方に対しては、定期券の販売により、少しでも割安に乗車できるよう検討を進めます。</p>	運賃

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
24	<p>運賃について</p> <p>100円が妥当だと思います。200円というアンケート結果も45%ありますが、1～2・3区間乗るだけでも、200円は高いというイメージになります。200円だと収支率は高まるでしょうが、みよし市のまちづくり基本計画「いつまでも住み続けたいまち みよし」の将来像につながるよう、低運賃で、子どもから高齢者までが利用しやすい現状を維持してほしいと思います。</p>	<p>運賃は、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、引き続き100円と設定していきたいと考えております。</p> <p>今回の再編において路線の増加やバスの増車など、サービス水準が向上する中で、さんさんバスを持続可能な地域公共交通とするために、効率性や生産性の視点を踏まえ、運行経費に占める運賃収入の割合である、収支率なども考慮しながら再編を進めていきます。</p> <p>また、乗り方教室を開催し、今までバスに乗ったことがない人も含め、多くの方に乗っていただけるようにすることで、バスの収支率を高め、生産性の向上に努めていくことで、持続可能な地域公共交通としていきたいと考えます。</p>	運賃
25	<p>運賃について</p> <p>利便性向上のアイテムとしてICカード利用を提案したが、試験的に運行しているカードがWAONのみでシェアも少ない。この地方ならmanacaが基本でなければならない。2018年に三重県を中心に高校総体が開催され、母校の後輩を応援するため伊勢市へ行ったとき改札口が渋滞していたので順番待ちをしていたところICカードが使えず現金で降車しました。ICが普及し、スマートフォンでのパスが今の時代です。</p> <p>要望案 1</p> <p>ICカードでの運賃払いを可能にする。100円にこだわらなくてもいい。150円もしくは200円でもいい。 (手数料や今までの赤字分を取り戻すなら納得できる)</p> <p>要望案 2</p> <p>ワンコイン100円は継続。回数券も継続。ただし回数券についてはバス利用時だけでなく、各集会所、公民館、交流センター、市役所、サンネット、コンビニ等でも販売し、バス利用を促進する。たとえ購入者がバスを利用しなくても市の利益になる。</p> <p>要望案 3</p> <p>免許返納者や高齢者として証明できるものがあれば無料にする。</p> <p>要望案 4</p> <p>学生・通勤利用者のための定期券の発行</p>	<p>運賃については、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、引き続き100円と設定し、受益者負担の観点から全ての利用者が負担するものであると考えております。</p> <p>こうした中、福祉施策として、障害者手帳をお持ちの方への運賃助成制度や、運転免許を自主返納した方に対するさんさんバス回数券等を配布する支援を行っています。</p> <p>現在、キャッシュレス決済サービスの導入に向けた試行事業として、令和2年9月から令和3年2月までの6か月間、WAONなど4種類の電子マネーの利用ができます。利用者が多いとされるmanacaなどの交通系ICカードの利用についても検討を行いました。現時点では膨大な経費がかかるため現実的ではないと考えております。</p> <p>また、利用促進に向けて回数券を引き続き販売することとしており、現在、バス車内及び運行事業者の営業所で購入することができます。今後、新たに定期券の販売を地域公共交通会議で検討し、回数券の販売と併せて、購入しやすい環境での販売を検討していきます。</p> <p>なお、今回の再編において路線の増加やバスの増車など、サービス水準が向上する中で、さんさんバスを持続可能な地域公共交通とするために、効率性や生産性の視点を踏まえ、運行経費に占める運賃収入の割合である、収支率なども考慮しながら再編を進めていきます。</p>	運賃

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
26	<p>事業費について、バス3台の増車が予定され、シミュレーションでは5,740万円余り市の負担が増加します。2台増車で運営の可能性など、経費節減を検討してください。</p> <p>5,740万円余り市の負担が増えるのに地域によってはサービスが低下する心配があります。基本目標は正しいのですが、基本方針のとおり実施したのではサービスの向上とはならないと思います。改善をお願いします。</p>	<p>バスを増車してサービス水準を向上することに比例して、運行経費は増加していきます。</p> <p>市全体でのバランスを考慮しつつ、さんさんバスを持続可能な地域公共交通とするために、効率性や生産性の視点を踏まえ、運行経費に占める運賃収入の割合である、収支率なども考慮しながら再編を進めていきます。</p> <p>今後実施予定の乗り方教室を開催し、今までバスに乗ったことがない人も含め、多くの方に乗っていただけるようにし、バスの収支率を高め、生産性の向上に努めていくことで、持続可能な地域公共交通としていきたいと考えます。</p>	運賃
27	<p>コスト考えると余計に難題ですが、ディーゼルバスから電動バスにしてCO2削減に寄与できるといいのでは。</p>	<p>車両は、現在と同じ小型バスで運行する予定です。</p> <p>みよし市地域公共交通計画において、低公害車の導入を行うこととしており、現在使用している小型バスでは、排気ガスをクリーン化するため、排気ガスに尿素水を噴射し、大気汚染物質の一つである窒素酸化物（NOx）を窒素と水に分解する装置を備えた環境に配慮した車両となっています。</p> <p>また、地域公共交通計画では、水素燃料車等の次世代バスの導入に向けた検討を行うこととしています。</p>	車両
28	<p>車両について</p> <p>福祉バス目的のためスタイルはそのままでもいいが、利用者の少ない時間については、バンまたはミニバンか。例：ハイエース</p>	<p>車両については、利用実態等を踏まえ、再編後においても現在と同様の小型バスで運行することを想定しています。車両の選定にあたっては、高齢者や身体障がい者への配慮、乗り降りしやすく、車椅子での乗車が可能な車両（ノンステップバス）であることが重要と考えております。</p>	車両
29	<p>みよし市はかなり恵まれた環境で、他の過疎地での人口減少・高齢化・一般交通機関縮小の市区町村はみよし以上に苦労されていると思います。</p> <p>どこも同じ苦しみを抱えていると思います。</p> <p>県や国としては共通課題と認識して、これからの上記のような課題対応に向けた先進的な取り組みはされていないのでしょうか。</p>	<p>さんさんバスを始めとした地域公共交通が連携し、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、令和2年3月に「みよし市地域公共交通計画」を策定しました。</p> <p>この中で、国、県及び各交通事業者とも連携しながら、関係する路線の存続・維持に向けた取組を進めることとしています。</p>	全体

番号	ご意見の趣旨	市の考え方（対応）	個別方針 の分類
30	<p>定時運行について、渋滞解消に向けた対策が必要です。右折レーンの設置や延長、右折矢印の設置など現行の中で改善できる方策を総合的に行ってください。</p>	<p>交通状況を考慮し、定時性を確保できるダイヤ設定を行うと同時に、運転手が余裕を持ち、安全な運行を確保できるダイヤ設定を行います。</p> <p>コミュニティバスであるさんさんバスを含めた地域の公共交通における様々な課題は、本市の努力だけでは解決できません。</p> <p>各道路管理者、公安委員会、運行事業者をはじめ、地域や利用者の皆様などのご理解のもと、ご指摘のような対策に一步ずつ取り組んでいきます。</p>	全体