

新城市地域公共交通網形成計画(案)

平成29年1月

新城市地域公共交通会議

卷頭言 会長

A large, empty rounded rectangular box with a thin black border, intended for the Chairman's opening remarks. The corners are smoothly rounded.

卷頭言 座長

A large, empty rounded rectangular box with a thin black border, intended for the Chair's opening remarks. The corners are smoothly rounded.

目次

I	はじめに	1
1.	計画策定の趣旨及び位置付け	1
2.	計画の区域	1
3.	計画の期間	1
II	地域の現状等	2
1.	地勢・地理	2
2.	社会状況・経済状況	3
3.	地域自治区制度	13
III	上位計画の整理	14
1.	新都市総合計画後期基本計画	14
2.	都市計画マスタープラン	16
3.	観光基本計画	17
4.	新都市中心市街地活性化基本計画	18
5.	新都市まち・ひと・しごと創生総合戦略	19
IV	公共交通の現状	20
1.	公共交通の整備状況	20
2.	公共交通の利用状況	25
3.	連携計画の振り返りと課題	33
4.	利用者の意向等（調査の流れ）	37
V	地域公共交通の課題整理	47
1.	モデルテーマの課題整理	47
2.	地域別の課題整理	48
VI	基本的な方針と施策・事業	49
1.	基本理念	49
2.	基本方針	49
3.	将来の公共交通ネットワーク	50
4.	具体的な事業	51
5.	事業の実施計画	68
VII	計画の達成状況の評価	69
1.	計画の目標	69
2.	計画の推進と評価	71

1 はじめに

1. 計画策定の趣旨及び位置付け

本市では平成20年2月に「新城市地域公共交通総合連携計画（以降、連携計画）」を策定し、バス路線や鉄道の維持・活性化に向けた施策に取り組んできました。

しかしながら、人口減少・少子高齢化・モータリゼーションなどにより、公共交通の利用者は減少が続いており、公共交通の維持が危機的な状況となっています。

連携計画は、策定から8年が経過し、新たな課題の顕在化や周辺状況の変化が起きてきており、こうした課題に対応しづらくなっています。その他、将来にわたり市民が利用しやすく持続可能な公共交通体系を確保・維持していくためには、より一層の効率的・効果的な公共交通体系を検討する必要があります。

こうした背景を踏まえながら、地域住民が公共交通に関心を持ち、地域で公共交通を守り育てる仕組みの構築に向け、地域住民の機運が高まる方策を整理し、計画として取りまとめるものです。

2. 計画の区域

計画の区域は「新城市内」とします。

3. 計画の期間

平成29年度～平成33年度（5か年）とします。

II 地域の現状等

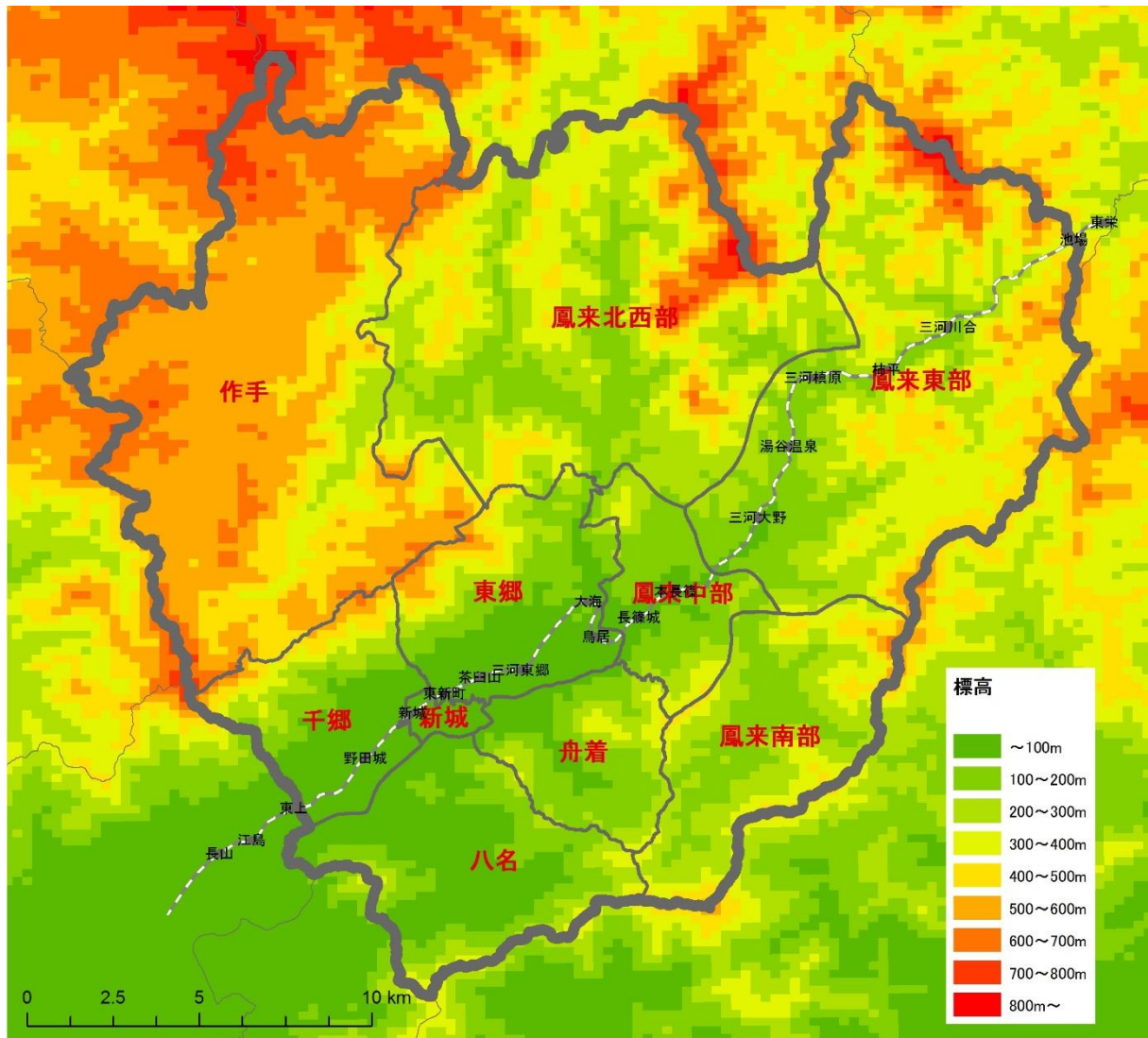
1. 地勢・地理

新城市は、新城市、鳳来町、作手村の新設合併によって平成 17 年 10 月 1 日に誕生しました。愛知県の東部、東三河の中央に位置し、東は静岡県に接しています。

東西約 29.5 キロメートル、南北約 27.3 キロメートルで、県内 2 番目の広さとなる 499.23 平方キロメートルを有しています。

市域の 84 パーセントは、三河山間部を形成する豊かな緑に覆われ、東三河一帯の水源の役割を果たしています。

赤字は新城市が有している「地域自治区制度」の自治区名を表しています。



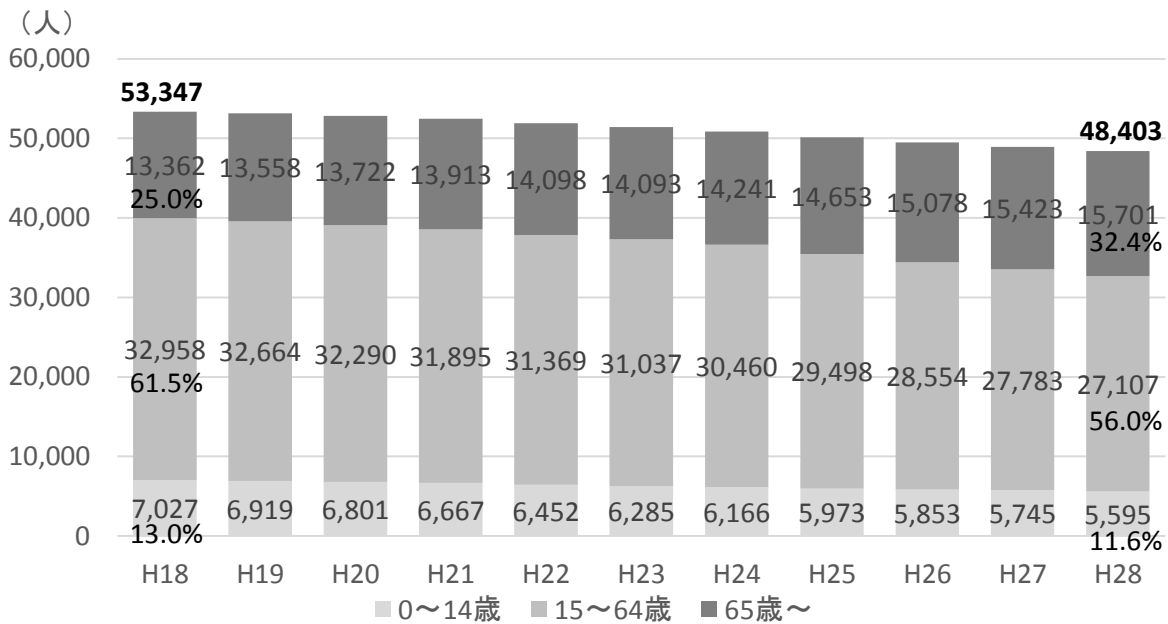
資料：「5次メッシュ標高」国土数値情報より作成
新城市の地勢・地理

2. 社会状況・経済状況

(1) 人口の推移

新城市では、平成 18 年度は 53,347 人あった人口が、平成 28 年度には 48,403 人に減少するなど、人口減少が進んでいます。

65 歳未満の人口は減少していますが、65 歳以上の高齢者は 13,362 人から 15,701 人に増加し、その割合も 25.0%から 32.4%に増えています。



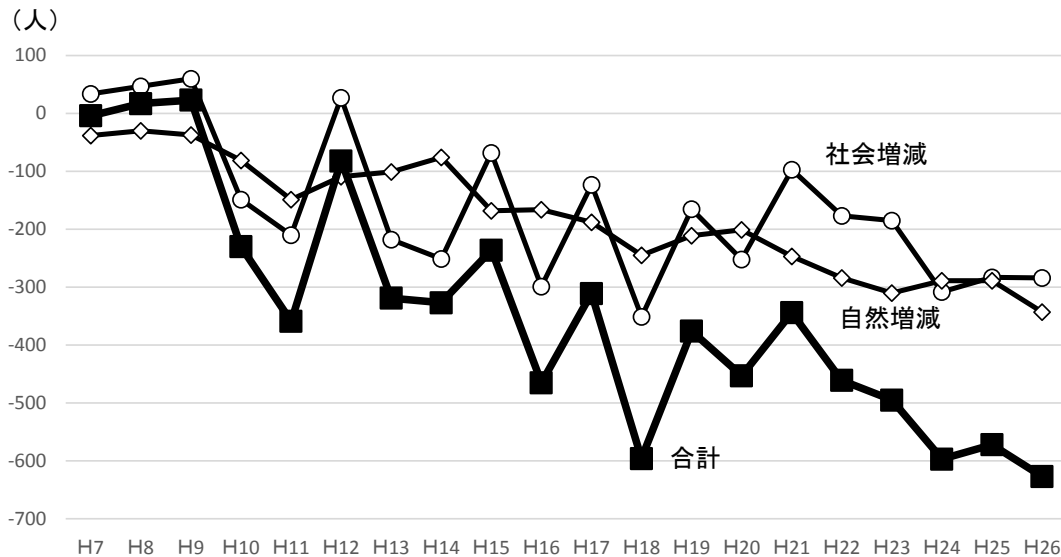
資料：住民基本台帳（毎年 4 月 1 日現在）

新城市の年齢3区分別人口推移

本市では、1997年まで自然増減（出生数・死亡数の差）は死亡数が出生数をわずかに上回り自然減の状態でしたが、社会増減（転入数・転出数の差）が転入超過となっていたため、人口増減は均衡していました。

1998年以降、自然増減は減少幅が徐々に拡大しています。これは、少子高齢化の進行による影響が大きな要因と考えられます。

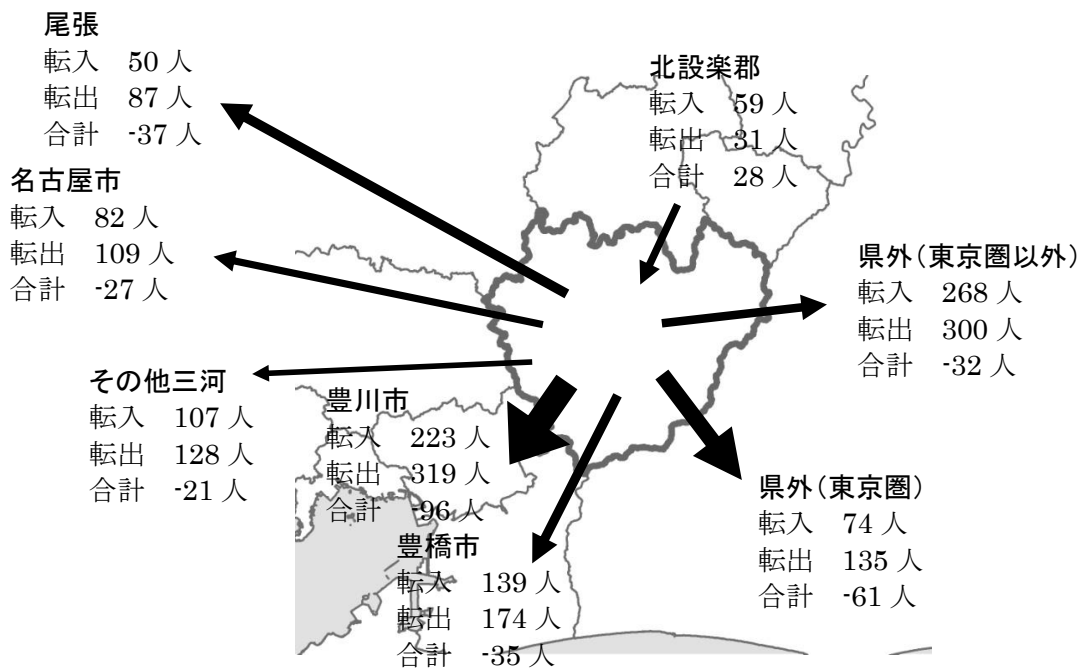
社会増減の推移では、2001年以降は毎年転出超過となり、変動はあるものの、自然増減と同じく減少幅が拡大しています。



資料：新城市人口ビジョン

自然増減・社会増減の推移

エリア別の社会増減をみると、北設楽郡からは転入超過、その他のエリアは転出超過となっています。豊川市への人口移動が最も大きくなっている状況がわかります。

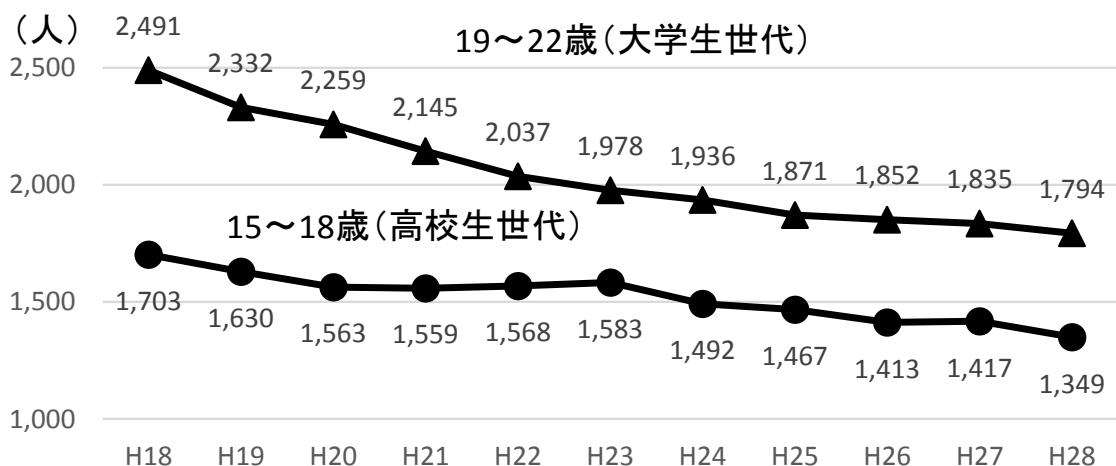


資料：新城市人口ビジョン（住民基本台帳人口移動報告（2013年）を特別集計）

エリア別社会増減

(2)若者世代の動向

また、大学生世代、高校生世代の人数は減少傾向を続けています。特に大学生世代の減少が著しく、高校卒業後に就職や進学などで住民票を移してしまう人が多いものと考えられます。

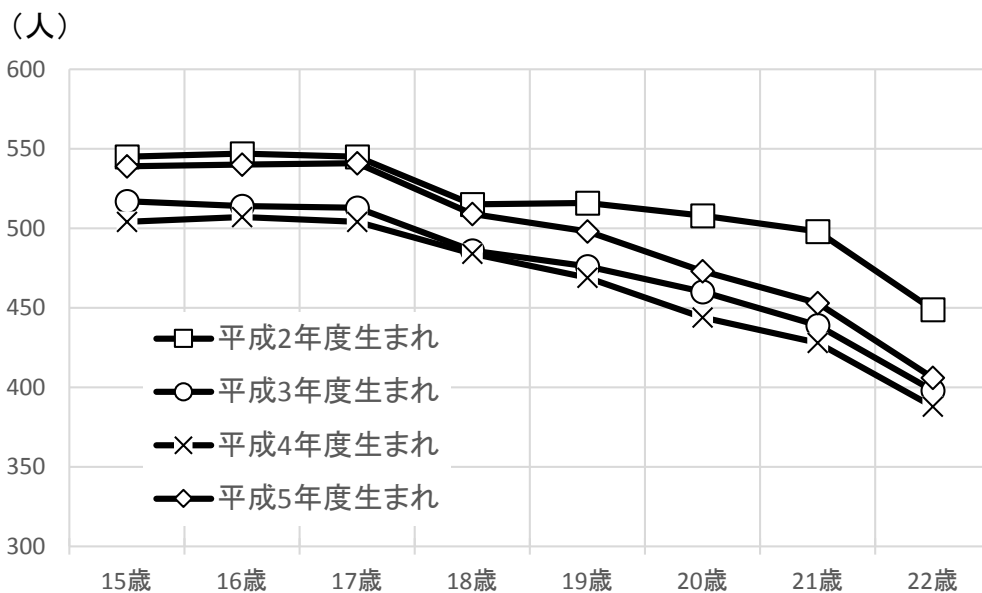


※高校生は15～17歳、大学生は18～21歳の日本人の年齢別人口を足し合わせたもの

資料：住民基本台帳（毎年4月1日現在）

新城市の高校生世代・大学生世代の人口推移

以下は、平成2～5年度生まれの人を抽出して、毎年4月1日現在の年齢別人口の推移を示したものです。18歳頃から人口流出（住民票を移している）が続くことが分かります。



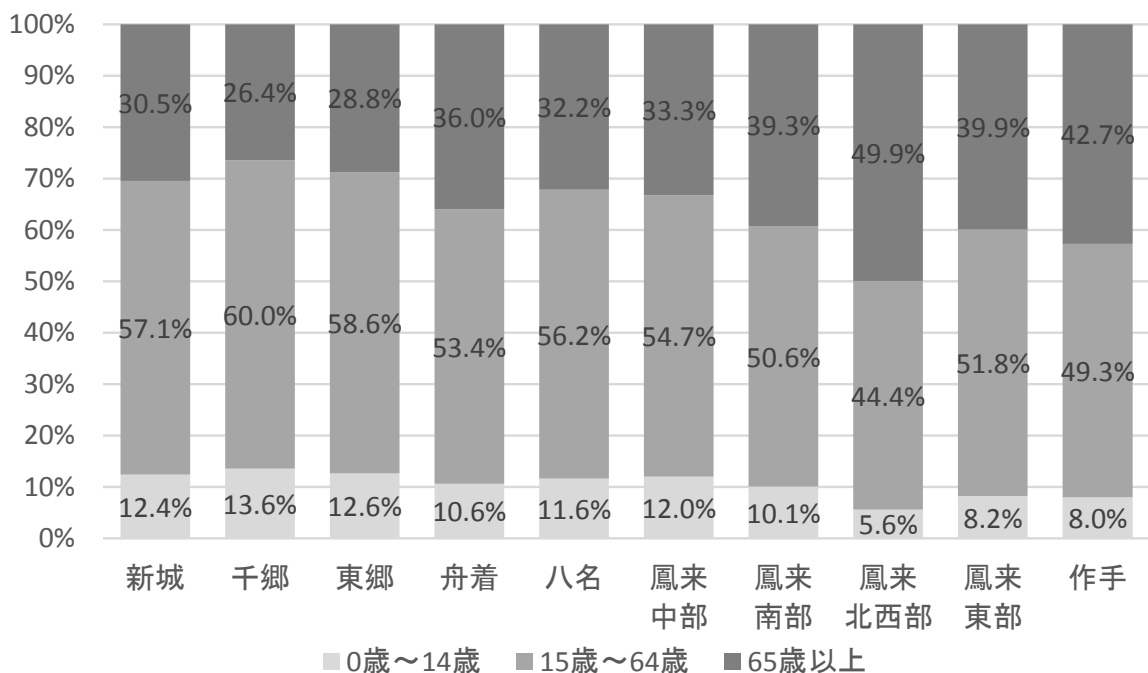
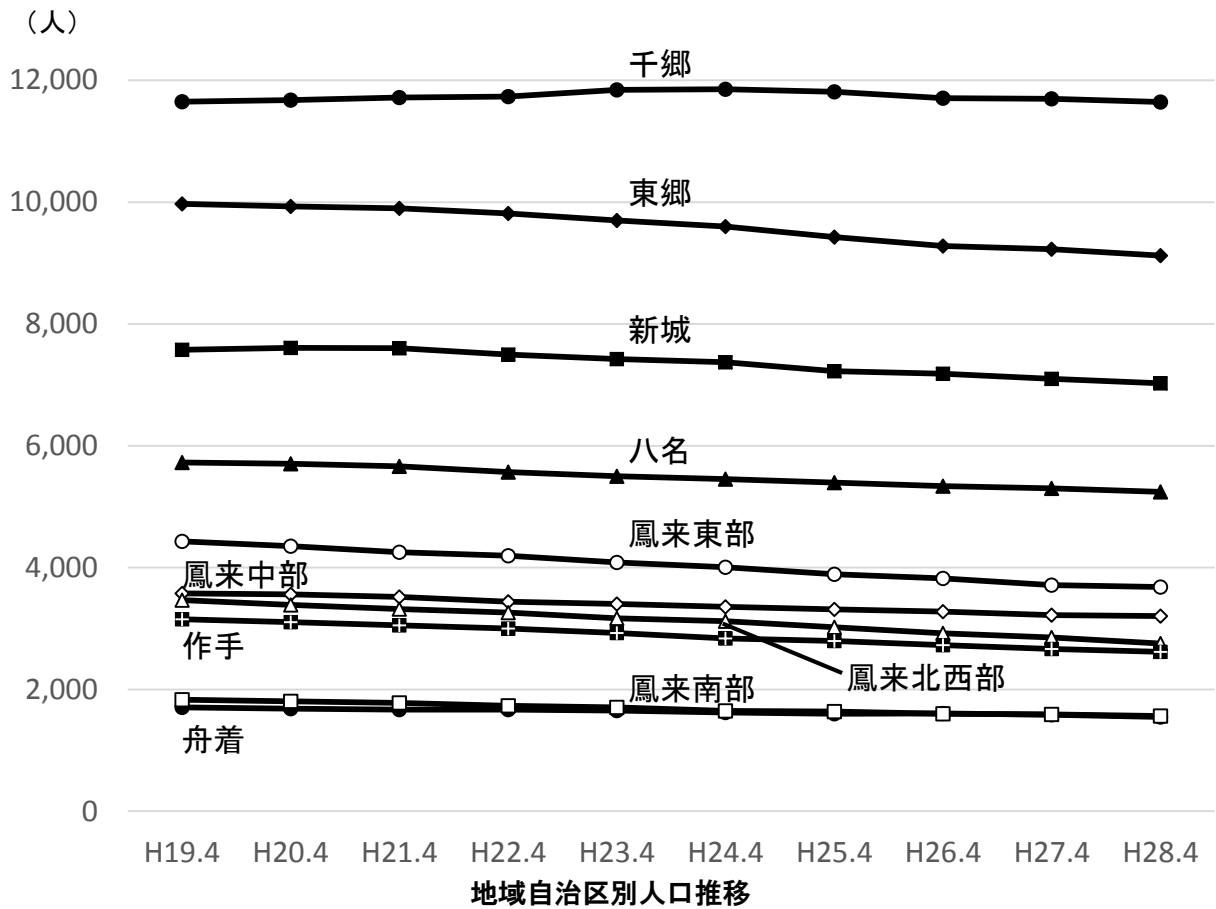
※平成2年度生まれの15歳人口は、平成18年4月1日の15歳の人口総数としている

資料：住民基本台帳（毎年4月1日現在）

新城市の高校生世代・大学生世代の人口推移

(3) 地域自治区別の人口動態

多くの地域で高齢化・人口減少が見られていますが、千郷地域では人口を維持しており、高齢化率も3割を下回っています。

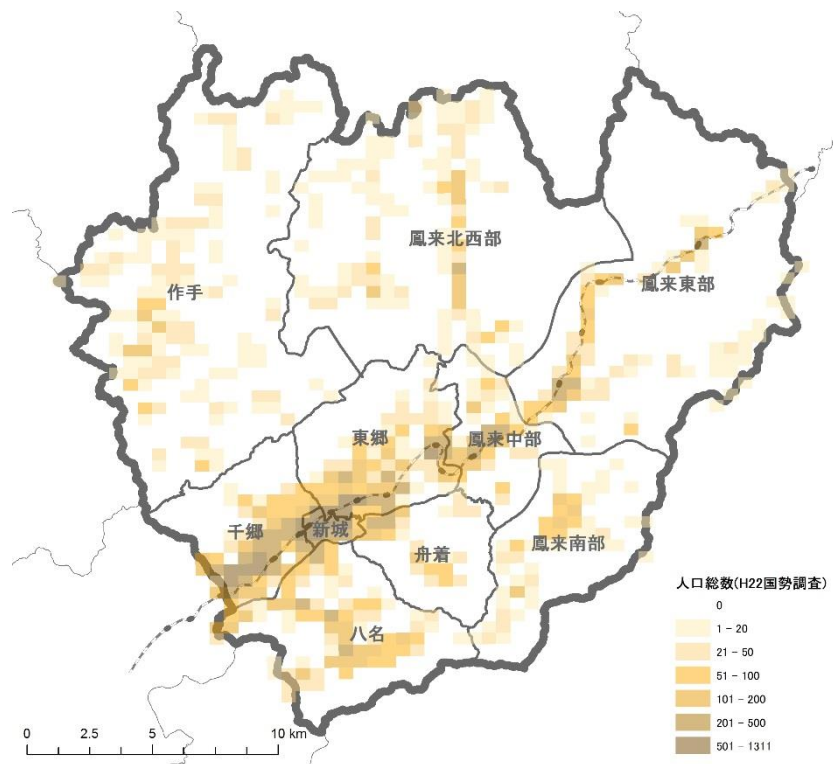


資料：住民基本台帳（毎年4月1日現在）

地域自治区別年齢3区分人口割合(H28.4)

(4)人口と施設分布

新城市では、飯田線沿いに人口が集中しており、特に旧新城市での人口集積が見られています。一方、各地域自治区にも中心部で一定の人口集積がみられますが、全体に人口が分散しています。



人口分布



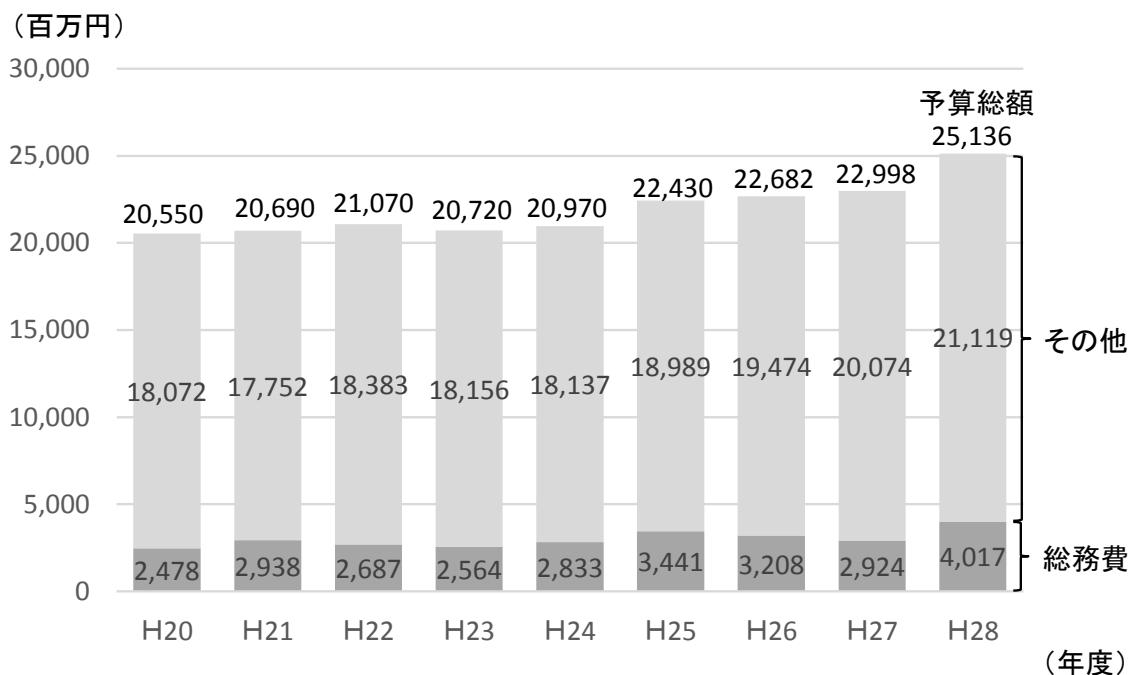
平成 28 年 4 月現在

公共施設の分布

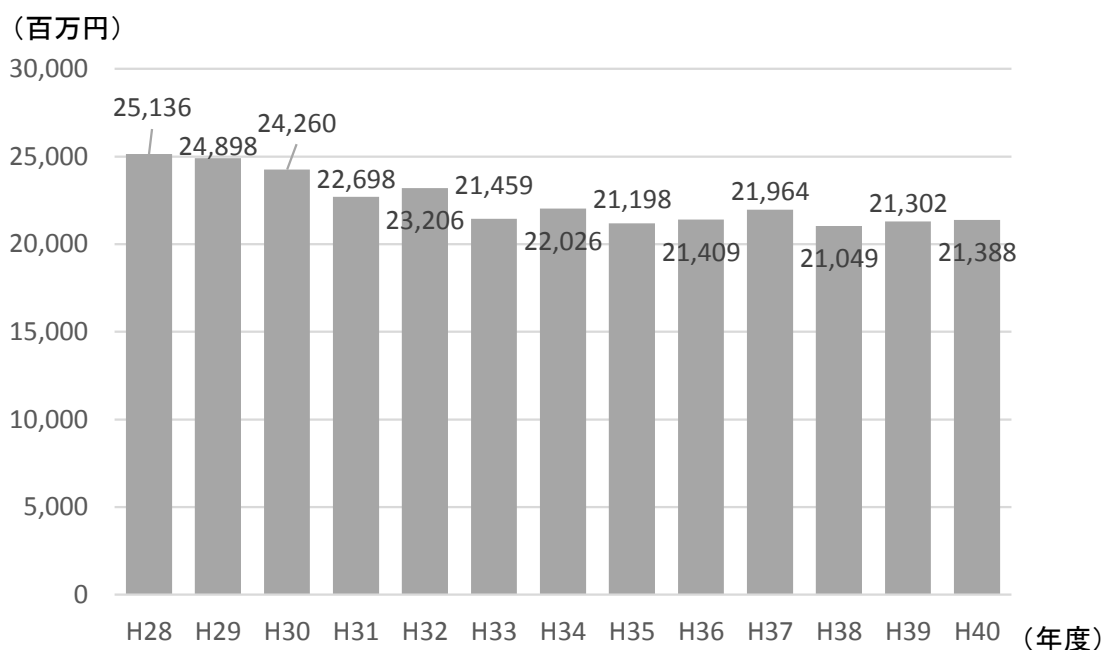
(5)財政状況

新城市の予算額は、概ね200～220億円で推移していましたが、近年は増加に転じており、昨年度は251億円に達しました。バスの予算が含まれる総務費も30億円弱で推移していましたが、こちらも昨年度は40億円を超えました。

しかし、近年、急激に予算総額が増加している主な理由は、普通建設事業や、地方創生関連の国庫支出金や市債の歳入が増えたためであり、新城市の税収が増えた訳ではありません。また、平成40年度までの市予算額の推計を見ると、予算額は減少傾向であることが分かります。したがって、限りある予算の中で、市民の足を支える公共交通としては適切な規模を維持していくことが求められます。



市予算額の推移

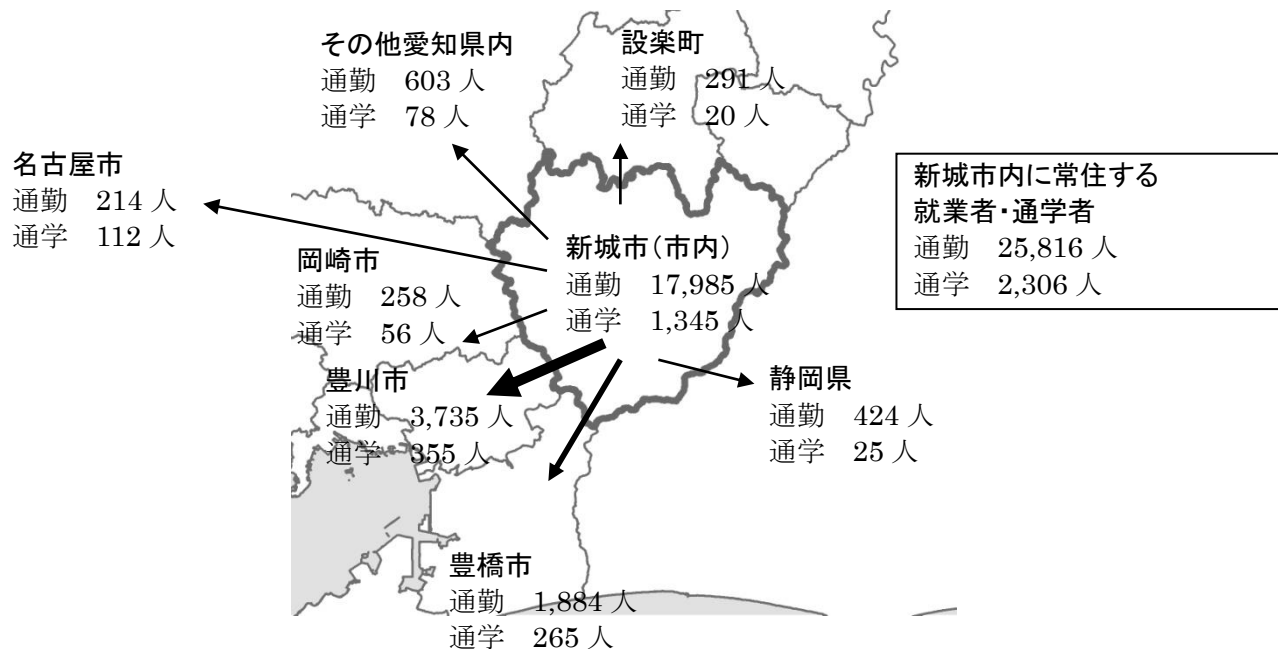


市予算額の推計

(6)日常生活圏

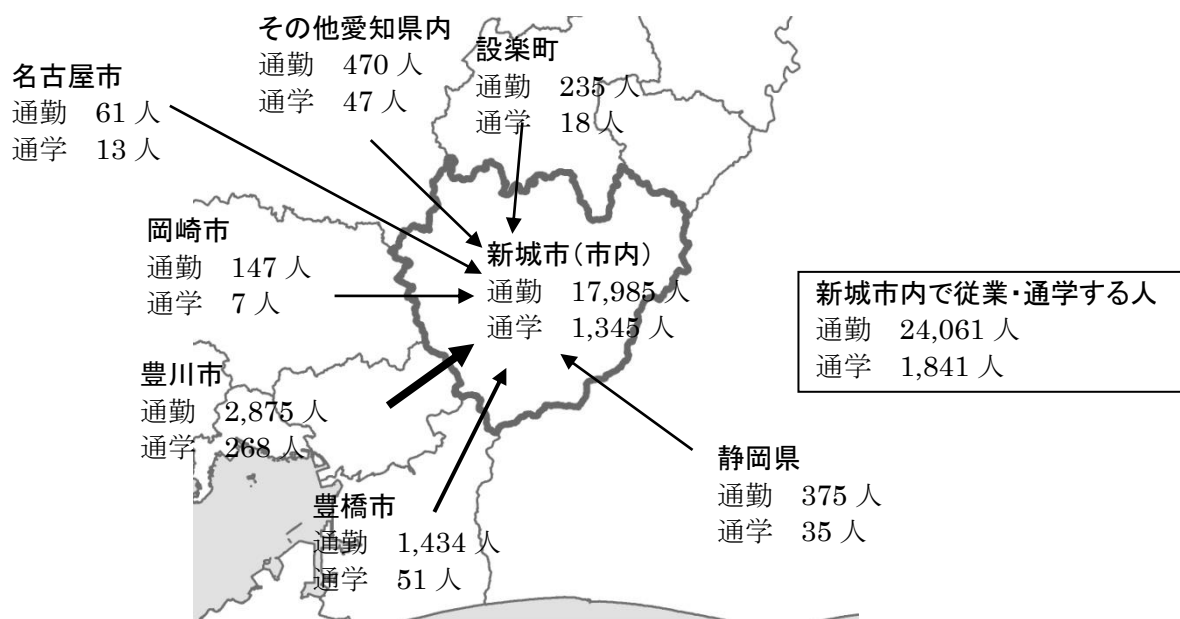
平成 22 年国勢調査によると、新城市に常住する就業者は 25,816 人、通学者は 2,306 人となっています。

そのうち、就業者の約 7 割、通学者の約 6 割は市内で通勤・通学していますが、その他は豊川市や豊橋市等へ通勤・通学しています。



新城市からの従業地別の通勤通学者の人数

一方、新城市内で就業する人は 24,061 人、通学する人は 1,841 人となっており、その約 7 割は市内在住の人によるものですが、その他は豊川市や豊橋市からの通勤・通学となっています。



※「通勤」は 15 歳以上通勤者、「通学」は 15 歳以上通学者の人数を指している。

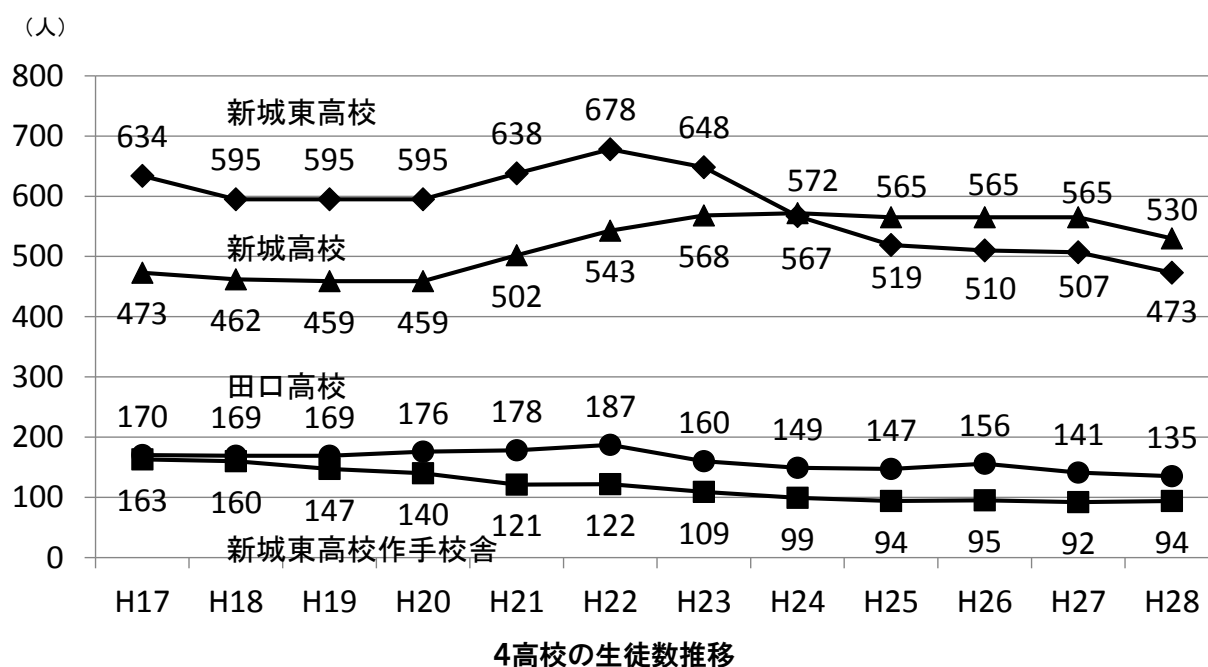
資料：平成 22 年国勢調査

新城市への常住地別の通勤通学者の人数

(7) 高校生に関する現状整理

市内には「新城高校」「新城東高校」「新城東高校 作手校舎」の3校が存在しており、更に、田口新城線の終点である田口停留所には「田口高校」があります。いずれも東三河の各地から通学しているため、公共交通機関が不可欠となっています。

新城高校以外は減少傾向であり、公共交通の利用者数にも大きな影響を与えていると考えられます。



なお、愛知県教育委員会では「県立高等学校教育推進実施計画」（2016～2020年度）の中で東三河地区の高校再編を掲げており、平成33年度までに新城東高校と新城高校が「新城有教館高校」として統合され、現在の新城高校の敷地に集約されることが決まっています。なお、新城東高校作手校舎や田口高校については存続の方向性が示されています。



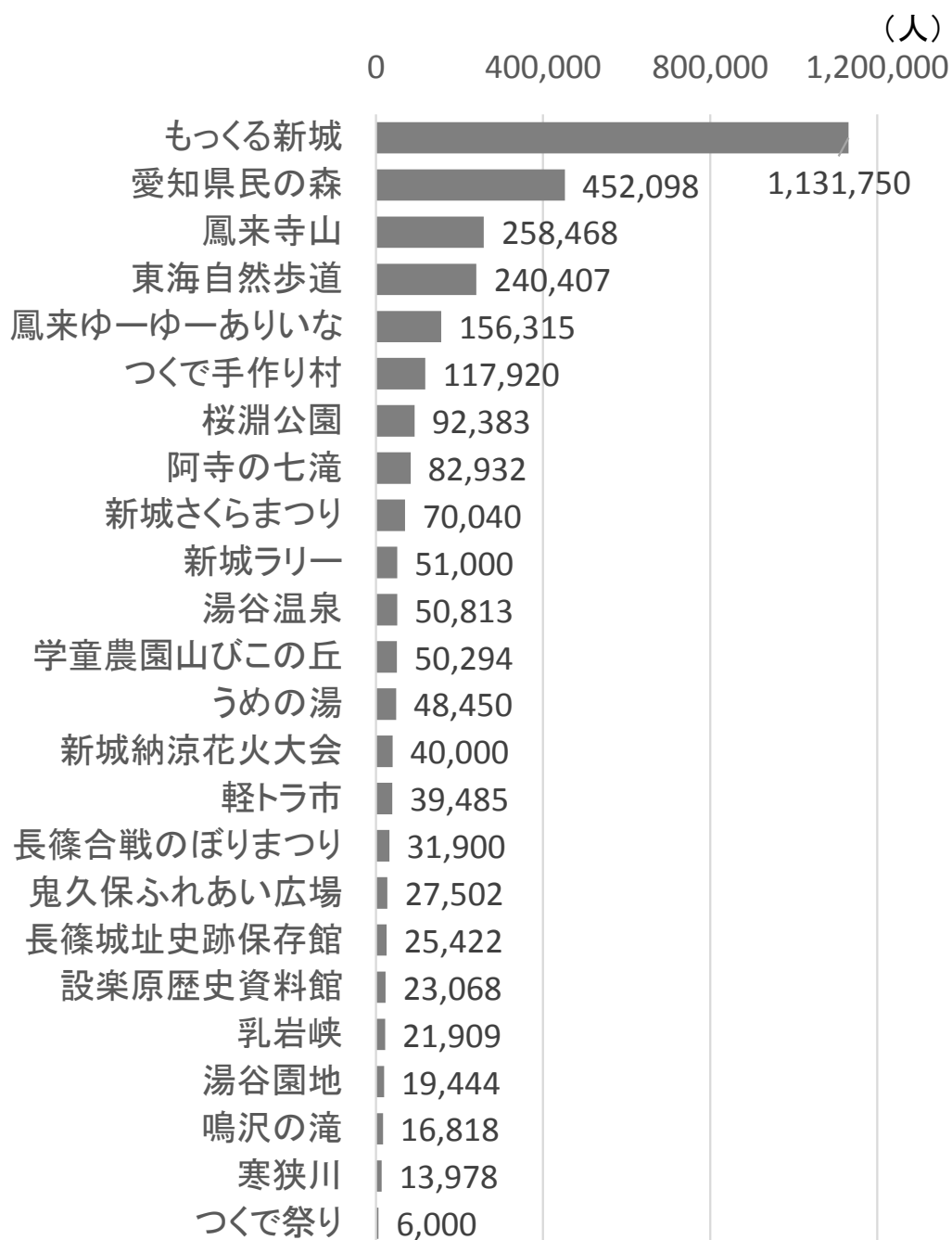
新城高校と新城東高校の位置

新城市内3高校の統合スケジュール

年度	スケジュール	新城高校校地	新城東高校校地	作手校舎
29		◆新城高校 1～3年	◆新城東高校 1～3年	◆新城東高校校舎 1～3年
30		◆新城高校 1～3年	◆新城東高校 1～3年	◆新城東高校校舎 1～3年
31	・新城有教館高校開校 ・新城・新城東高校（本校）募集停止	◆新城高校 2、3年	◆新城東高校 2、3年 ◆新城有教館高校 1年	◆新城東高校校舎 1～3年
32		◆新城高校 3年 ◆新城有教館高校 1、2年	◆新城東高校 3年	◆新城東高校校舎 1～3年
33	・新城・新城東高校閉校	◆新城有教館高校 1～3年		◆新城有教館高校校舎 1～3年

(8) 観光入込客数

新城市内の観光施設の入込客数について、「もっくる新城」が多施設の倍以上の入込となって最も入込客数が多くなっています。次いで、「愛知県民の森」「鳳来寺山」「東海自然歩道」等となっています。

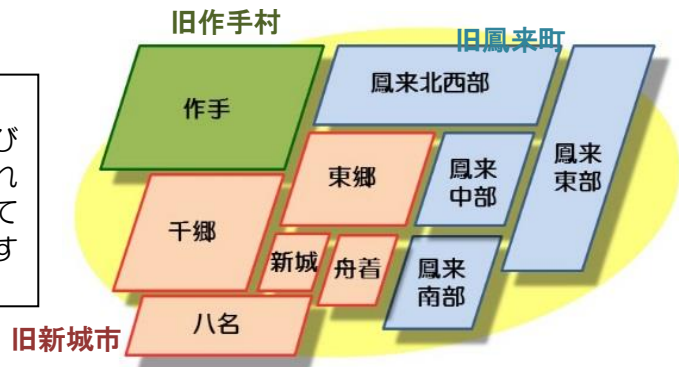


資料：「観光レクリエーション利用者統計」愛知県
平成 27 年度における新城市内施設の観光入込客数

3. 地域自治区制度

新城市では、限られた財源を効果的に使って、地域ごとに異なる課題への対応や将来への取り組みができるよう、市民と市役所が一緒になって考え、活動する地域自治を推進する「地域自治区制度」を有しています。同制度を有している地方自治体は、愛知県では、豊田市と新城市のみであるため、特徴的な制度と言えます。

新城市地域自治区条例
第2条市長権限の事務を分掌させ、及び地域の住民の意見を反映させつつこれを処理させるため、市の区域を分けて定める区域ごとに地域自治区を設置する。



地域自治を推進するしくみ



III 上位計画の整理

1. 新城市総合計画後期基本計画

(1) 策定年次・目標年次

策定：平成 27 年度、目標年次：平成 30 年度

(2) まちの将来像

「市民(ひと)がつなぐ 山の湊(みなと) 創造都市」

(3) 基本戦略

「市民自治社会創造」「自立創造」「安全・安心の暮らし創造」「環境首都創造」の4つが掲げられており、(4)で詳述しますが、公共交通部門は「自立創造」の中に位置付けられています。

「自立創造」にかかわらず、総合計画で掲げられた基本戦略の実現に貢献できるようにしていく必要があります。



新城市総合計画の構成図

(4)公共交通の位置づけ

公共交通については、「基本戦略2 自立創造」の中の「重点2-3-1-1：公共交通網の整備と利用向上を進めます」として位置付けられています。

【施策の基本方針】

少子化に伴う学校の統廃合や高齢者の増加に伴い、公共バスやJR飯田線への期待は今後ますます高まることが予測されます。このため、公共交通網の要であるJR飯田線が利用しやすくなるよう要望活動を行うとともに、結節に配慮したバス路線網を構築し、通学や通院など日常生活の足を確保します。

【施策の現状・経過】

新城市地域公共交通総合連携計画に基づき、市内バス路線の見直し、料金体系の見直しなどを行ってきました。今後も引き続き、幹線バスである新豊線、田口新城線等も含め、路線等の見直しを進めていきます。また、「路線を守り育てる会」の意見を基に、より利用しやすいバス路線網を構築します。

1. 施策の達成状況

【1】市民満足度による実績及び目標（％）

施策達成度指標	H22年度	H26年度		H30年度	測定方法
	実績	目標	実績	目標	
「通学や生活の足としての公共交通機関等の充実」の満足度	37.1	50.0	36.2	55.0	市民満足度調査

【2】成果指標による目標

施策達成度指標①	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
バス路線利用者満足度	1.09	1.10	1.11	1.12	1.13
指標①の内容	バスに乗車した方（13路線）に、年1回アンケート調査を実施。（各項目を数値化し満足度として示す（満足1.2～不満0.8））				

2. 施策実施上の留意点

- いつまでも利用していただける路線とするため、常に利用者のニーズに留意し、運行時刻や路線の見直しなどを行う必要がある。



3. 主な事業名と内容、成果（活動）指標、協働指標

※H25年度は実績、H26年度以降は目標

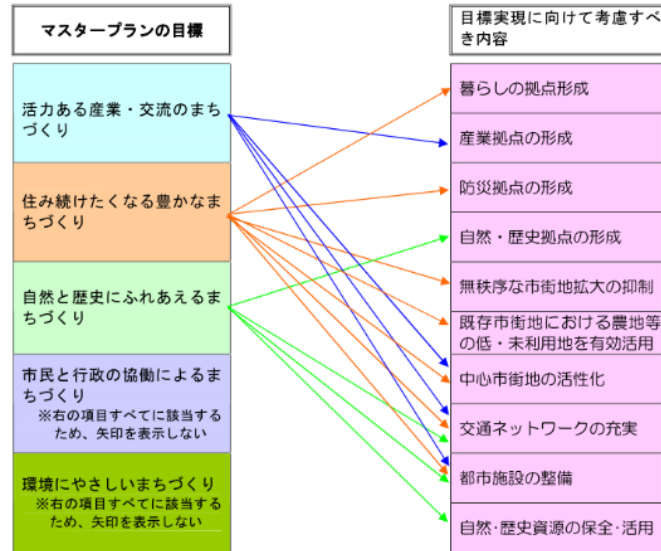
事業名	主な内容						市民協働指数
公共バス運行事業	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バス運行 ・バス運行マップの作成 ・満足度調査 ・市営バス車両更新 						② 行政主導
成果（活動）指標	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	
(成果) 利用者数	156千人	163千人	171千人	179千人	187千人	196千人	
(成果) 路線満足度	1.09	→	→	→	→	→	

2. 都市計画マスタープラン

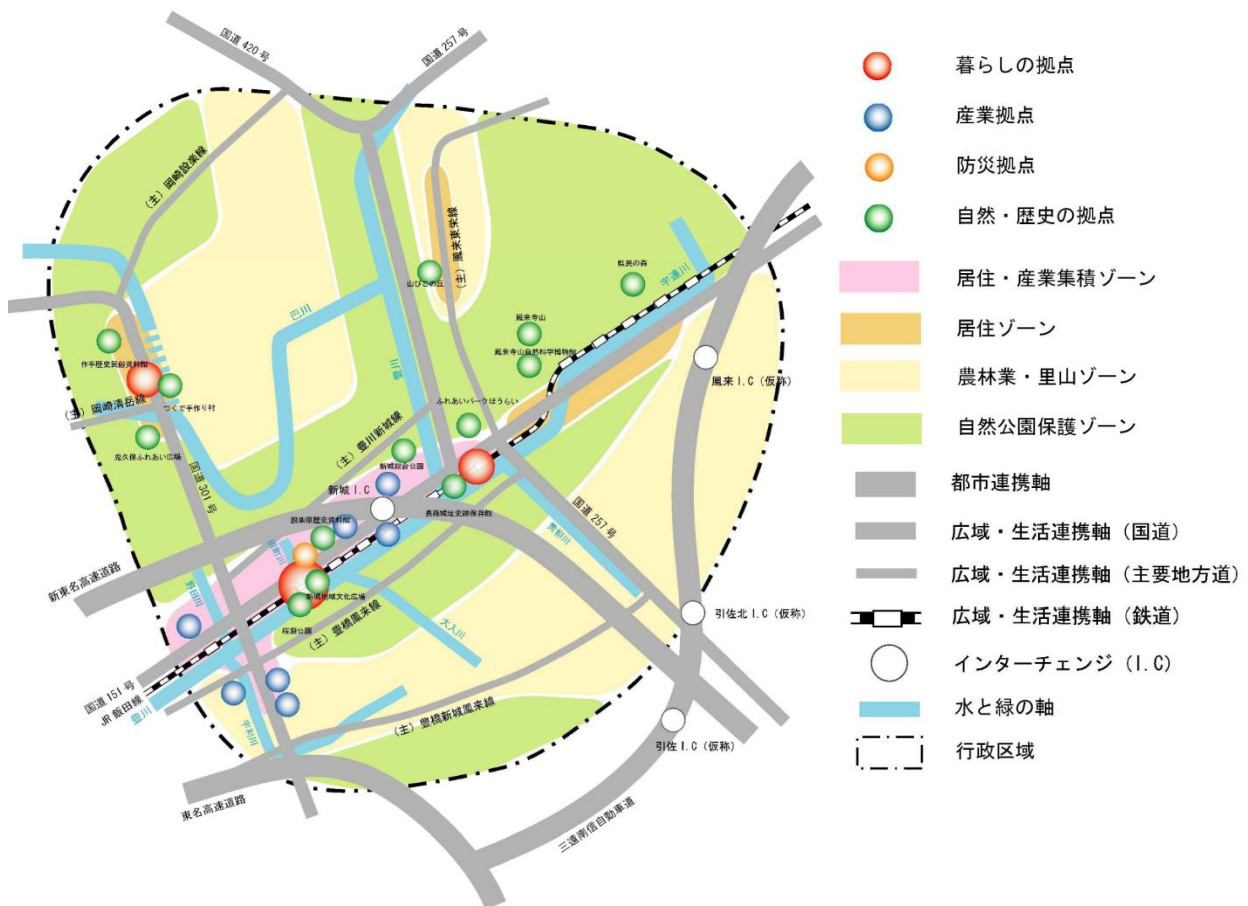
(1) 策定年次・目標年次

策定：平成 20 年度 目標年次：概ね 10 年間

(2) 将来都市構造



「暮らしの拠点」として、新城地区と、鳳来地区、作手地区それぞれの総合支所のある長篠地域、作手高里地域が位置付けられています。



(3)公共交通の位置づけ

公共交通については、以下の通り位置付けられています。

高齢化社会における公共交通は移動手段を持たない市民の生活基盤として、維持することが必要です。本市内には現在、鉄道、路線バス、コミュニティバスの公共交通があり、市民の移動のための交通手段として利用されています。

今後も、市民生活に密着した公共交通機関の維持・拡充を図るとともに、利用者のニーズに合わせ、住民に身近で親しみやすい公共交通の確保を図ります。

<鉄道の整備方針>

JR 飯田線の利便性の向上と利用を促進するため、関係機関との調整を図るとともに、新城駅前広場の整備や駅舎のバリアフリー化など、駅周辺の環境整備を図ります。また、東新町駅周辺整備として、市道上平井線歩道設置改良に伴い、狭小であった若杉踏切の拡幅を行うとともに、東新町駅の駅舎の改修を進めます。

<バス路線の整備方針>

通学者や高齢者が利用する路線バス及びコミュニティバスの維持・拡充や、駅や公共機関、病院、商業施設などを経由するルート設定の検討など、利用者ニーズを把握し反映するとともに、利便性の高いバス路線と料金体系の整備を進め、身近な交通手段としての利便性の確保を図ります。

また、厳しい財政状況から、利用の少ない路線については廃止も必要となってきます。市民が公共バスの維持についての重要性を認識し、市民が支援するバス運行の仕組みの検討も進めます。

3. 観光基本計画

(1)策定年次・目標年次

策定：平成 22 年 3 月 目標年次：平成 31 年度

アクションプラン前期：平成 25～27 年度

アクションプラン後期：平成 28～31 年度

(2)目指す姿

「観光交流による地域の活性化」

(3)観光入込客数の目標

平成 31 年：300 万人（平成 20 年：192.9 万人）

(4)公共交通の位置づけ

公共交通については、以下の通り位置付けられています。

重点課題 3 交通アクセス

(2) 駅からの二次交通の確保

二次交通手段の確保

駅からの交通手段について、来訪者の観光目的に応じて対応できるよう、Sバス（コミュニティバス）、路線バスやタクシーとの連携やレンタカー利用など交通手段の提供を検討します。

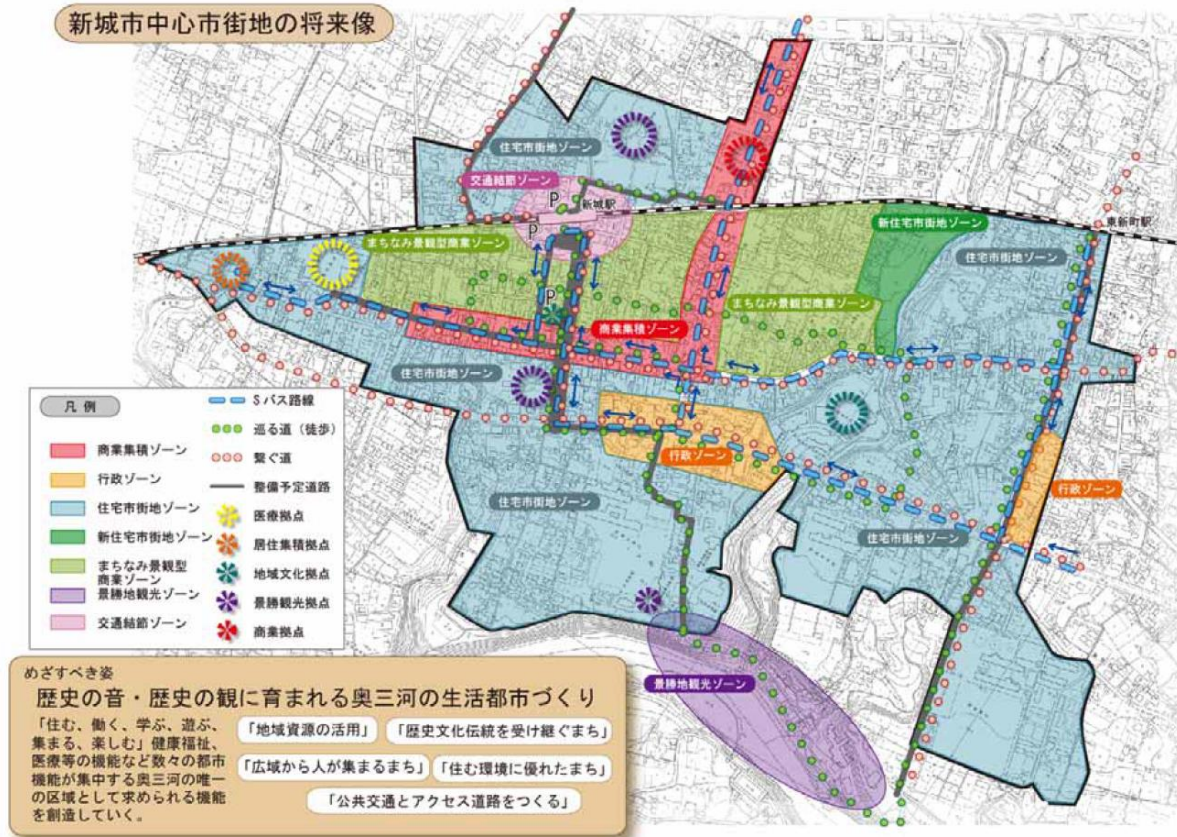
4. 新城市中心市街地活性化基本計画

(1) 策定年次・目標年次

策定：平成 21 年 3 月 目標年次：平成 31 年度

(2) 目指す姿

「歴史の音・歴史の観に育まれる奥三河の生活都市づくり」



(3) 公共交通の位置づけ

公共交通については、以下の通り位置付けられています。

第 8 章 4 から 7 までに掲げる事業及び措置と一体的に推進する事業に関する事項

事業名	実施主体	目標達成のための位置付け及び必要性
新城駅バリアフリー促進事業	新城市	J R 新城駅の改築に合わせバリアフリー化を進める。
S バス試験運行事業	新城市	現在、S バス北部線と同様にジャンボタクシーを使って、公共交通空白地の新城西部地区と中心市街地内を巡回する新たなコースを S バス西部線として試験運行しており、利用実態を把握した上で、本格運行を検討する。
新公共交通システム構築		平成 20 年 2 月に市が策定した新城市地域公共交通総合連携計画に基づき、鉄道駅とバス路線、あるいはバス路線間の乗り継ぎの利便性を高め、中心市街地への人の流れを生み出す。

5. 新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略

平成 28 年 2 月に策定された「新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、高校生に対してアンケート調査を行った結果、「住み続けたいが、通勤・通学が不便だからできないと思う」との回答が約 5 割と多かったことが課題となりました。この課題を受け、当戦略では、新城～名古屋間の高速バス運行事業が位置付けられました。この事業は、同年 7 月から運行が開始されています。

基本目標 4 市内へのひと流れを創る

戦略

2

定住人口の流出抑制

施策方針

公共交通網の整備と利用向上を進めます

公共交通の不便を解消し、暮らしやすいまちにするため、新東名新城インターチェンジ開設を機に、新城～名古屋間高速バス路線を整備し、通勤・通学・観光等の利便性の向上を図ります。



重要業績評価指標(平成 31 年度 K P I)	基準値	目標値
「通学や生活の足としての公共交通機関等の充実」の満足度	36.2%(H26)	55.0%
新城～名古屋間高速バス乗客	—	120 人/日
高校生アンケート(住み続けたいが、通勤・通学が不便だからできないと思う)	47.5%(H27)	35.0%

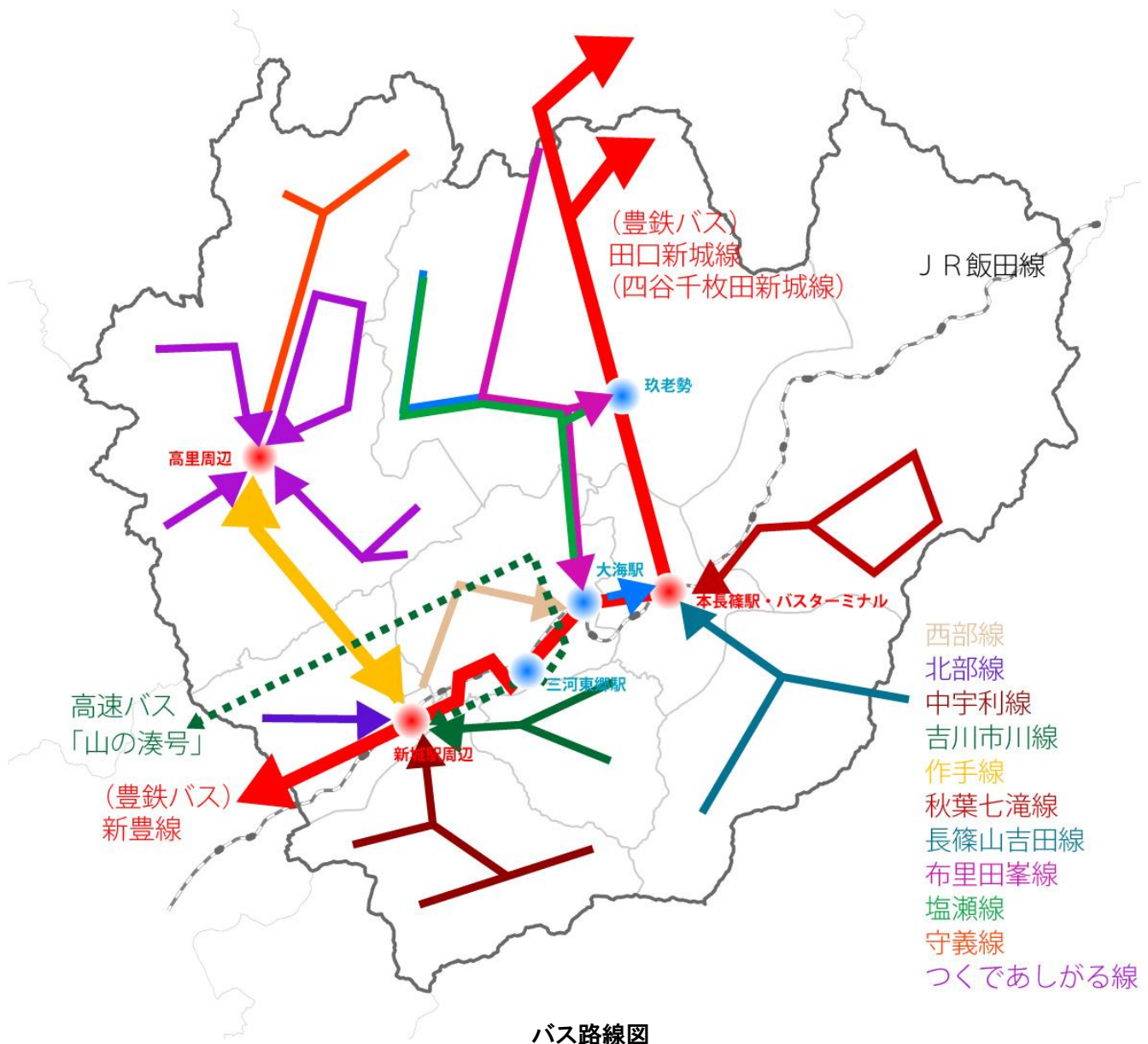
具体的事業	目的・事業内容
新城～名古屋間往復高速バス運行事業(行政課)	新東名新城インターチェンジ開設等のアクセスの向上機会を活かし、高等教育機関や大企業が集積する名古屋市への通学・就労と名古屋市からの観光等に利用可能な新公共交通環境の整備を行います。

IV 公共交通の現状

1. 公共交通の整備状況

(1) バス路線図

現在、新城市の公共交通機関には、『JR飯田線』、『バス（豊鉄バス、Sバス）』、『高速バス』、『タクシー』があります。



(2)運行概要

新城市内の公共交通の運行概要は、以下の通りとなっています。

①鉄道

鉄道のサービス概要

路線	方面	終点	運行状況
J R 飯田線 (新城駅)	上り (豊橋方面)	豊橋	普通 34 便 (平日・土休日) 快速 1 便 (平日) 特急 2 便 (平日)
		天竜峡	4 便
	下り (本長篠方面)	本長篠	8 便
		中部天竜	3 便
		飯田	特急 2 便
		岡谷	2 便
		上諏訪	1 便
		水窪	2 便

平成 28 年 4 月現在

②バス

路線と運営・運行主体と運賃

路線名		運営主体	運行事業者	運賃
豊鉄バス (株)	田口新城線	豊鉄バス(株) 4 条乗合		距離に応じた運賃
	四谷千枚田新城線※1			
	新豊線			
Sバス	西部線	市 4 条乗合	豊鉄タクシー(株)	1 乗車 200 円
	北部線		豊鉄バス(株)	
	中宇利線			
	吉川市川線			
	作手線		ゾーン制運賃※2	
	秋葉七滝線	市 79 条市町村有 償運送	(株)西三交通へ委託	1 乗車 200 円
	長篠山吉田線			
	布里田峯線			
	塩瀬線			
	守義線			
つくであしがる線				

※1 平成 27 年度までは本長篠海老線

平成 28 年 4 月現在

※2 新城地区内 200 円、作手地区内 200 円、両地区をまたがる乗車の場合は 400 円

Sバスのサービス概要は以下のとおりです。

Sバスのサービス概要

路線名	運行日	便数(上下計)	上り始発/下り終発 時刻
Sバス西部線	月~金	10 便	7:35/16:00
Sバス北部線	月~金	10 便	7:40/冬 16:33・夏 16:59
Sバス中宇利線	月~金	8 便	7:39/17:06
Sバス吉川市川線	月~金	8 便	7:48/冬 16:00・夏 17:05
Sバス作手線	毎日	平日 14 便 土休日 9 便	平日 6:15/19:28 土休日 7:00/17:23
Sバス秋葉七滝線	月~土	平日 15 便 土休日 11 便	6:28/月~金 17:50・土 16:21
Sバス長篠山吉田線	月~土	12 便	6:16/17:50
Sバス布里田峯線	月~土	月~金 10 便 土 7 便	月~金 6:06/18:13 土 6:06/16:49
Sバス塩瀬線	月~土	月~金 10 便 土 7 便	月~金 5:56/18:13 土 5:56/16:49
Sバス守義線	月~土	4~10 月 10 便 11~3 月 9 便	4~10 月 7:20/18:10 11~3 月 7:20/16:29
Sバスつくであしがる線	月~土	4 便	月(田原・黒瀬・木和田・岩波・鴨ヶ谷)7:35/16:15 火(田原・中河内・長ノ山)7:35/16:15 水土(市場・戸津呂・小林・大和田)7:30/15:45 木(須山・市場・戸津呂・和田)7:30/16:15 金(市場・相寺・戸津呂・赤羽根・田代)7:40/15:45

※お盆や年末年始は運休になる場合あり

平成 28 年 4 月現在

※登校日のみ運行される便あり

③高速バス「山の湊号」

平成 28 年 2 月開通の新東名高速道路を活用し、当市から通勤・通学できる環境を整備し、定住人口の確保につなげるとともに、名古屋圏からの観光客の誘致を図り交流人口を増加させることを目的に平成 28 年 7 月より運行開始されました。

山の湊号のサービス概要

運行区間	亀姫通・新城市役所・川路～藤が丘駅・長久手古戦場駅
走行距離(実車)	亀姫通～長久手古戦場駅 79.1 km 長久手古戦場駅～亀姫通 79.6 km
片道運賃	大人 1,000 円 小人 500 円
便数(上下計)	平日：6 便 土休日：4 便
上り始発/下り終発	6:50/19:05
運行事業者	豊鉄バス(株)

平成 28 年 7 月現在

④タクシー

市内には、以下の2社が営業しています。

新城市内のタクシー事業者

事業者名	車両保有台数
カネタタクシー(有)	1台(一般1台)
新城交通(有)	10台(ジャンボ1台、一般9台)

平成28年4月現在

(参考)タクシーの待合状況

新城交通(有)について、稼働中の一般車はすべて新城駅前待機しており、ジャンボは予約のあるときのみ稼働しています。

(参考)福祉有償運送

市内には以下のような福祉有償運送事業者がいます。運賃は事業者によって様々です。

新城市内の福祉有償運送事業者

団体名	車両	許可区域	会員登録人数
生活協同組合コープあいち 福祉サービス新城	スロープ付車両 1	新城市	11人
社会福祉法人新城福祉会	スロープ付車両 2 回転シート付車両 1 セダン型車両 4	新城市 豊川市	86人
NPO法人パルク	スロープ付車両 1 セダン型車両 3	豊川市 新城市	8人
NPO法人のんほい・ほうらい	スロープ付車両 1 セダン型車両 3	新城市 豊川市	121人
NPO法人ゆう	スロープ付車両 セダン型車両 7	豊川市 新城市	0人
NPO法人恵みの郷 MIKAWA 家	セダン型車両 3	新城市	13人
NPO法人なないろサポート	スロープ付車両 1	新城市 豊川市	4人

平成28年8月現在

(参考)福祉バス

市社会福祉協議会が運営する「しんしろ福祉会館」や「虹の郷」では、無料の外出支援サービス(福祉バス)を運行しています。



資料：新城市社会福祉協議会

(3)かつて存在した鉄道路線(豊橋鉄道田口線)

かつてこの地域で鉄道が存在していました。

明治 33 年に豊川鉄道が豊橋～長篠(現在の大海)で営業を始め、大正 12 年には鳳来寺鉄道が長篠から三河河合までの運行を開始しました。

その後、昭和 4 年 5 月 22 日、最初の完成区間である鳳来寺口(現在の本長篠駅)～三河海老間で田口鉄道が営業を始めました。工事途中での経路変更といった問題を乗り越えつつ、昭和 7 年 12 月 22 日、本長篠～三河田口 22.6km が開通します。

なお、当初の計画では長篠から寒狭川に沿って玖老勢～海老～田峯竹桑田～清崎～田口という経路の予定でしたが、鳳来寺鉄道や鳳来寺からの出資を募るため、鳳来寺口を経由することとなりました。

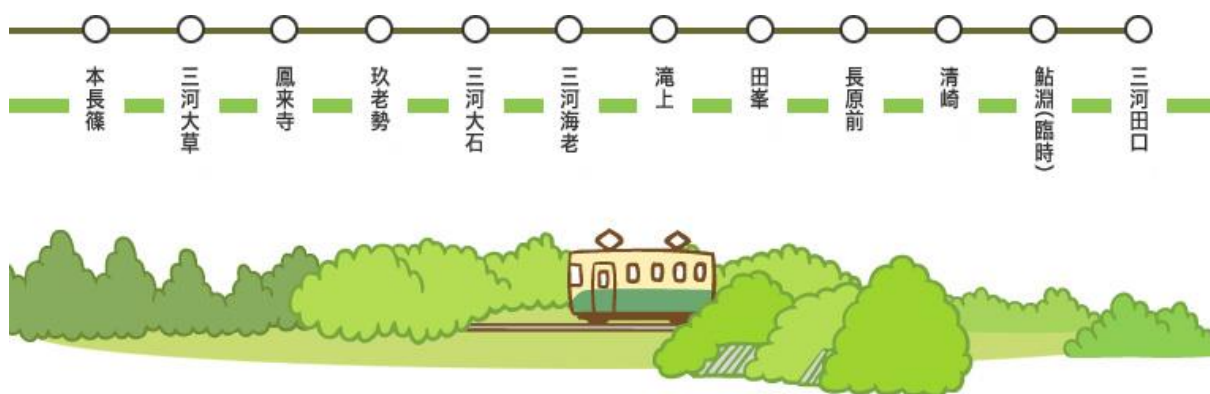
昭和 20 年代半ばをピークに利用者が減少し始め、昭和 31 年に豊橋鉄道に買収され豊橋鉄道田口線となり、昭和 43 年には廃線となりました。

現在は豊鉄バス(榊田口新城線)がほぼ同じ路線を運行しています。



豊橋鉄道田口線の概要

路線距離	本長篠 - 三河田口間 22.6km
駅数	11 駅 (終点含む、起点の本長篠は国鉄管理のため除く)
軌間	1067mm
複線区間	なし (全区間単線)
電化区間	全線 (直流 1500V)
閉塞方式	タブレット閉塞式



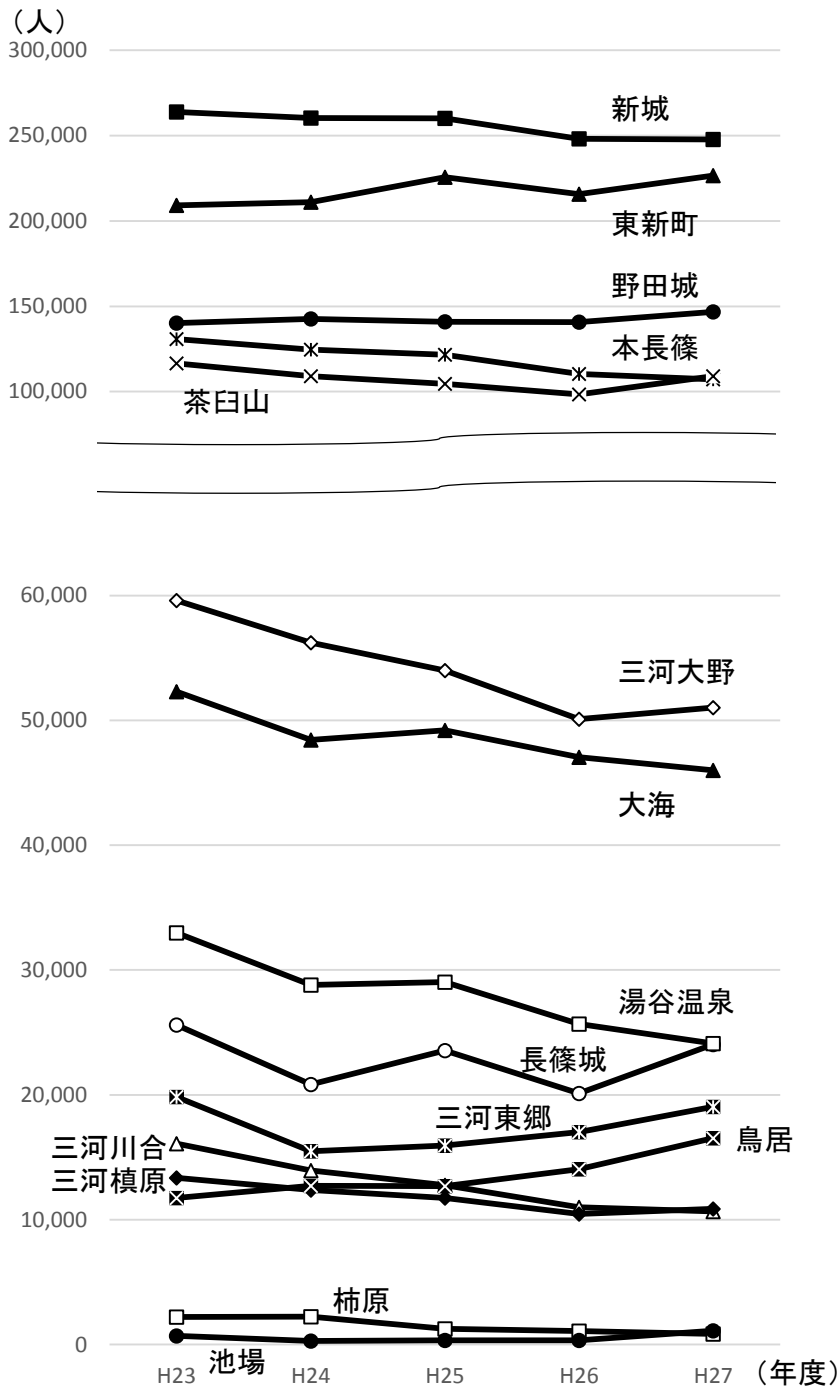
資料：キラッと奥三河観光ナビ(<http://www.okuminavi.jp/history/page.php?p=taguchisen>)
田口線(田口鉄道)、今甞る(<http://www.tokai-mg.co.jp/enkaku.htm>)

2. 公共交通の利用状況

(1) JR駅の利用状況

乗車人員 10 万人以上の駅で見ると、東新町や野田城は微増ですが、新城や本長篠は微減傾向にあります。乗車人員 2 万人以上の駅で見ると、三河大野、大海、湯谷温泉が大きく減少傾向にあります。

その結果、全駅の総乗車人員は、平成 23 年度は約 1,095 千人であったのが、平成 27 年度には約 1,041 千人となり、全体で約 5%減少しています。

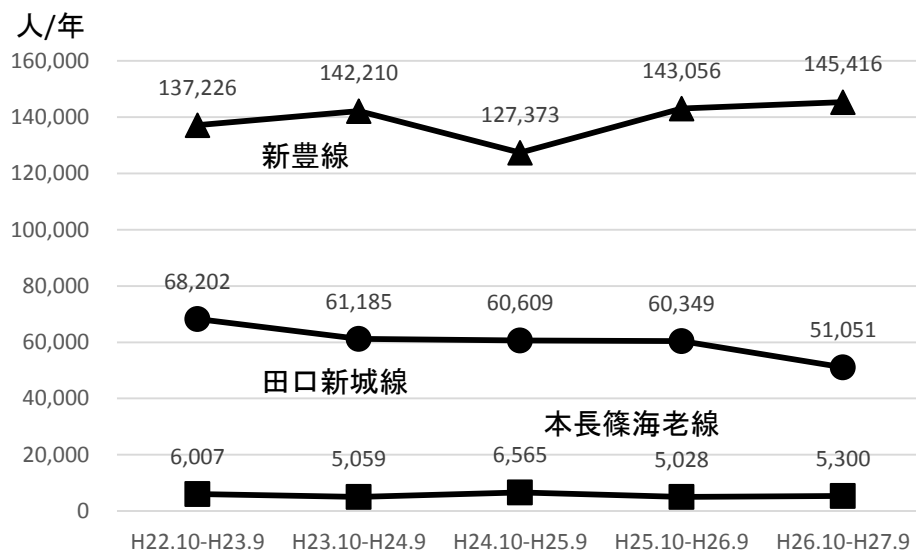


資料：東海旅客鉄道株

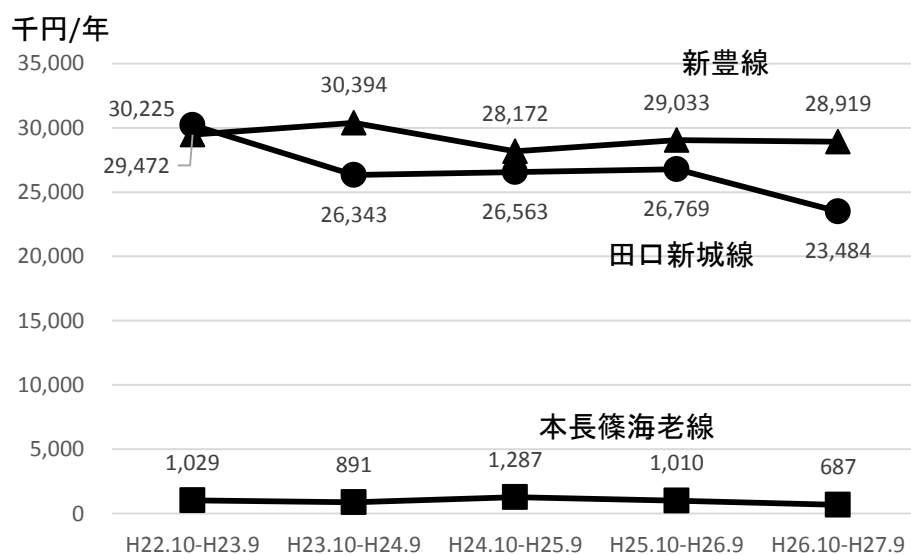
市内駅の乗車人員(降車は含まない)

(2) 民間路線バスの利用状況

新豊線と本長篠海老線は比較的堅調に推移を続けていますが、田口新城線は利用者が大きく減少しています。運賃収入も同様な傾向を示しています。



民間路線バスの運賃収入の推移



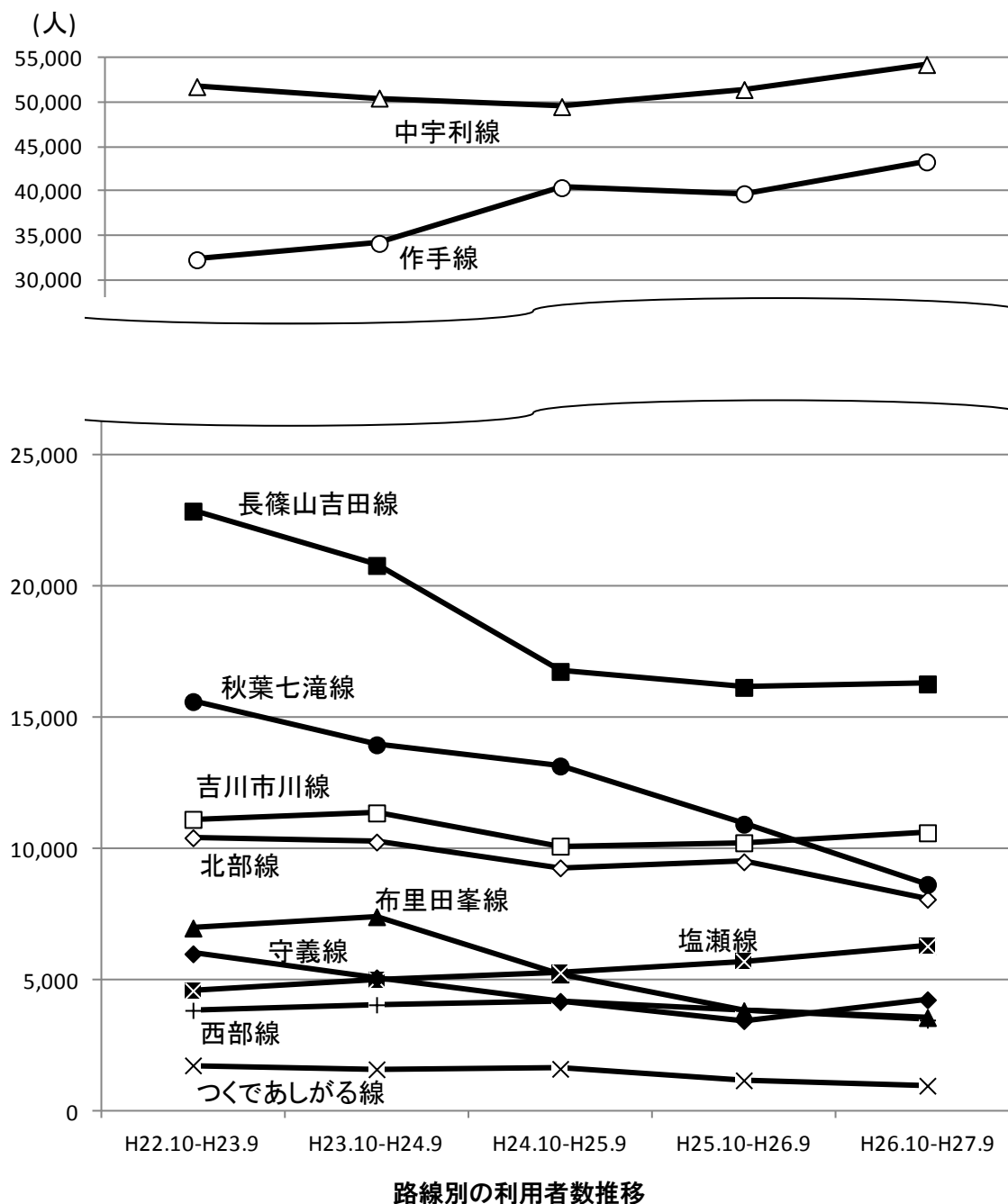
※毎年6月に行う乗降調査による

民間路線バスの年間利用者数の推移

(3)Sバスの利用状況

①全体の利用状況

路線別に利用者数をみると、西部線、中宇利線、吉川市川線、作手線、塩瀬線は増加から横ばい傾向にありますが、北部線、秋葉七滝線、長篠山吉田線、布里田峯線、守義線、つくであしがる線は減少傾向にあります。



②スクールバスの利用状況

当市においては、豊鉄バス・Sバスともに小中学生のスクールバスとしての役割があるため、小中学生による利用が一定程度存在し、売上の一部も定期券売上が担っています。

そのため、利用者数や売上を見る際は、一般利用と小中学生利用とで分けることが必要であり、ここではまずスクールバスの利用状況を整理しました。

通学定期購入状況(平成 26 年度)

学校名	該当路線		通学定期費用		
			人員	半年分	年間
千郷小学校	豊鉄バス	新豊線	185	3,784,360	7,660,630
東郷東小学校	Sバス	北部線	11	178,200	356,400
舟着小学校	Sバス	吉川市川線	21	340,200	680,400
八名小学校	Sバス	中宇利線	105	1,701,000	3,402,000
鳳来中部小学校	Sバス	長篠山吉田線	3	48,600	97,200
鳳来寺小学校	豊鉄バス	本長篠海老線／田口新城線	14	262,290	531,180
鳳来西小学校	Sバス	塩瀬線	13	210,600	421,200
東陽小学校	Sバス	秋葉七滝線	16	259,200	502,200
鳳来中学校	Sバス	長篠山吉田線	33	1,069,200	2,138,400
	Sバス	秋葉七滝線	3	97,200	194,400
	Sバス	布里田峯線	9	291,600	583,200
	Sバス	塩瀬線	1	0	0
	豊鉄バス	本長篠海老線／田口新城線	33	2,907,380	5,897,850
作手中学校	Sバス	守義線	6	194,400	362,400

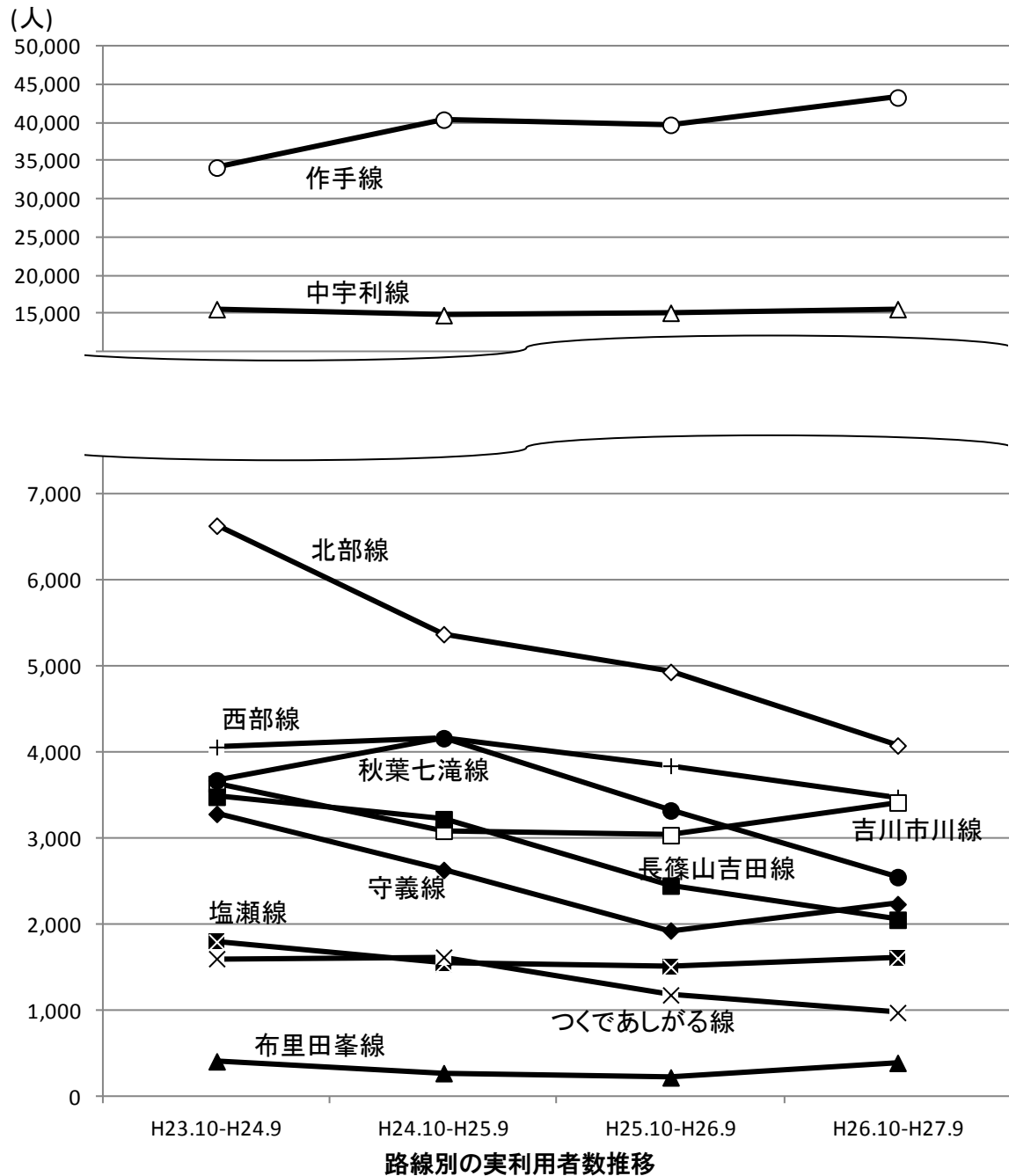
※Sバスは6か月分で 32,400 円（小学生は半額 16,200 円）

※豊鉄バスは、距離制運賃

※鳳来中の塩瀬線利用者は、布里田峯線を乗り継ぎ利用のため 0 円

③Sバスの実利用者数推移(推計)

利用者からスクールバス利用者数(推計)を引いた「実利用者数」で見ますと、中宇利線、吉川市川線、作手線、布里田峯線、塩瀬線は増加から横ばい傾向にありますが、西部線、北部線、秋葉七滝線、長篠山吉田線、守義線、つくであしがる線は減少傾向にあります。



(4)バス事業の実態の整理

「利用者数」「経費」「収入」に対して、さらに「スクールバス利用者数」「スクールバス定期券収入」などの数値を活用し、スクールバス以外の実際の住民の利用を「実利用者数」として推計しました。

さらに、路線ごとの収支状況や費用対効果を比較するために、「1人当たり輸送コスト」「収支率」の2つの指標を用い、それぞれ実利用者・実収入を用いて、小中学生を除く一般利用の状況の確認を行いました。

これによると、全体の利用者数160,000人のうち、約半分である80,000人が実利用者であるため、スクールバス利用と一般利用は概ね1:1です。これは収入状況とも一致しており、19百万円の収入のうち、実収入が約半分となり、やはり1:1となります。

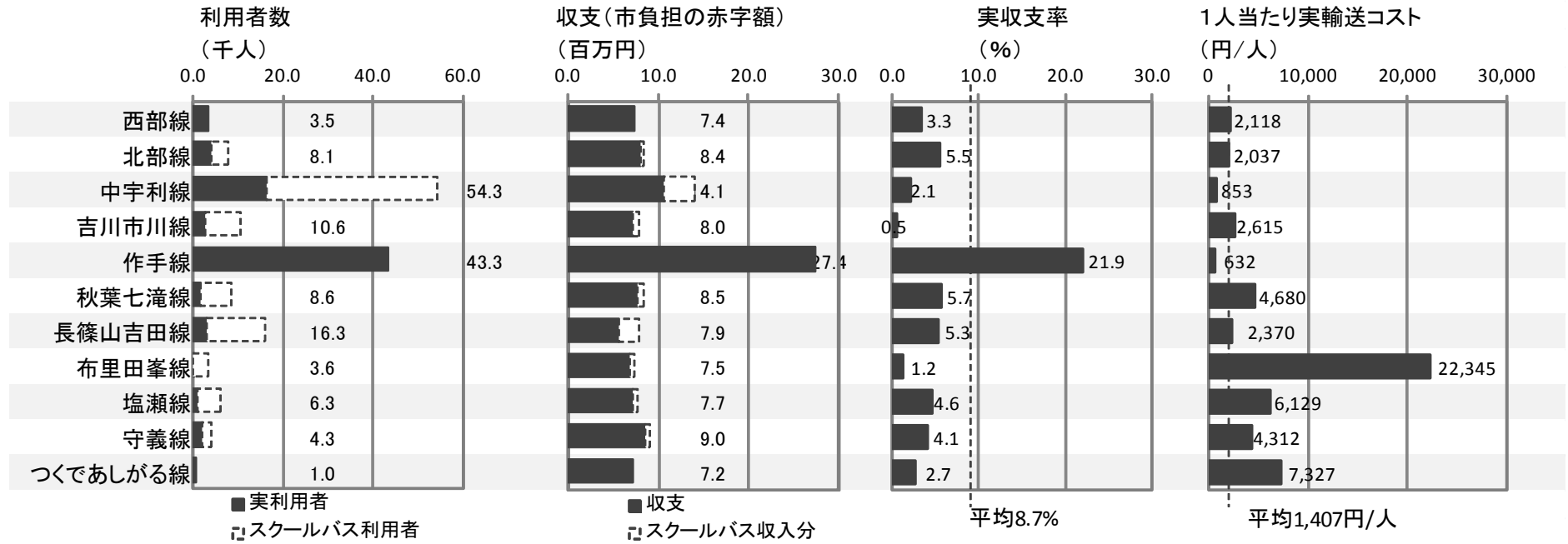
収入を経費で除した「収支率」をみますと、全体の収支率は15.8%ですが実収支率では10%を下回り、事業性は決して良くありません。作手線は20%を超えて高くなっていますが、その他路線は全て6%以下となっています。

全体的に、利用者数の割に売上が低い傾向があります。

路線別のバス経営状況

	経費 (千円) A	利用者数 (人) B	実利用者数 (人) B'	収入 (千円) C	実収入 (千円) C'	収支 (市負担 千円) A-C	実収支 (市負担 千円) A-C'	収支率 (%) C/A	実収支率 (%) C'/A	1人当たり 輸送コスト (円/人) (A-C)/B	1人当たり 実輸送コスト (円/人) (A-C')/B'
西部線	7,625	3,480	3,480	255	255	7,370	7,370	3.3	3.3	2,118	2,118
北部線	8,881	8,082	4,122	843	486	8,038	8,395	9.5	5.5	995	2,037
中宇利線	14,366	54,297	16,497	3,700	298	10,666	14,068	25.8	2.1	196	853
吉川市川線	8,032	10,617	3,057	719	38	7,313	7,994	8.9	0.5	689	2,615
作手線	35,085	43,326	43,326	7,688	7,688	27,397	27,397	21.9	21.9	632	632
秋葉七滝線	8,967	8,646	1,806	1,212	516	7,755	8,452	13.5	5.7	897	4,680
長篠山吉田線	8,332	16,290	3,330	2,676	440	5,656	7,892	32.1	5.3	347	2,370
布里田峯線	7,575	3,575	335	673	90	6,902	7,486	8.9	1.2	1,931	22,345
塩瀬線	8,081	6,298	1,258	792	370	7,289	7,710	9.8	4.6	1,157	6,129
守義線	9,402	4,252	2,092	744	381	8,659	9,021	7.9	4.1	2,036	4,312
つくであしがる線	7,350	976	976	200	200	7,151	7,151	2.7	2.7	7,327	7,327
総計・平均	123,697	159,839	80,279	19,500	10,762	104,197	112,935	15.8	8.7	652	1,407

※平成26年10月～平成27年9月のデータで作成



路線別のバス経営状況

(5)まとめ

路線別にみると、作手線は、市負担は大きいですが一般利用者は増加して収支率も好調となっています。

一方、布里田峯線やつくであしがる線は、市負担の割には一般利用者数が少なく、更に減少傾向となっており、実収支率や1人当たり実輸送コストが悪い値を示しています。

路線別の評価

	実利用者数	収支 (市負担の状況)	実収支率	1人当たり 実輸送コスト
西部線	減少傾向	普通	悪	普通
北部線	減少傾向	普通	やや悪	普通
中宇利線	横ばい	普通	悪	良
吉川市川線	横ばい	普通	悪	普通
作手線	増加傾向	高額	良	良
秋葉七滝線	減少傾向	普通	やや悪	やや悪
長篠山吉田線	減少傾向	普通	やや悪	普通
布里田峯線	横ばい	普通	悪	悪
塩瀬線	横ばい	普通	悪	悪
守義線	減少傾向	普通	悪	やや悪
つくであしがる線	減少傾向	普通	悪	悪

評価基準

	実収支率	1人当たり実輸送コスト
良	20%以上	1,000円未満
普通	10～20%	1,000～2,000円
やや悪	5～10%	2,000～4,000円
悪	5%未満	5,000円以上

3. 連携計画の振り返りと課題

(1) 連携計画が目指したこと

○計画の基本的な考え方

新都市における新公共交通システムの構築

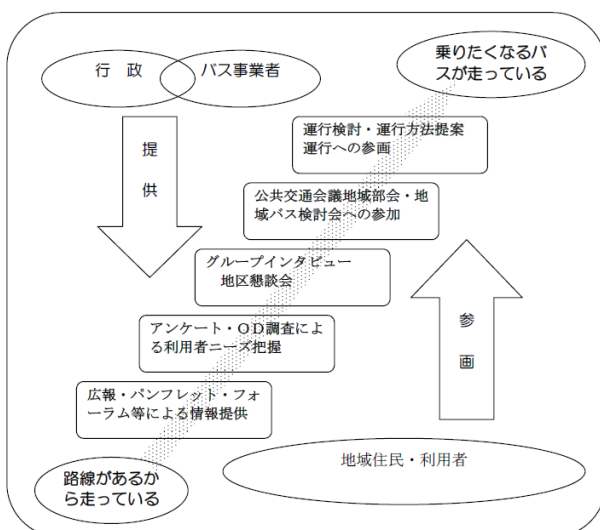
○基本構想

1. 運行形態・路線網の検討 → 効率的な路線へと見直しと、鉄道⇄バスやバス⇄バスの乗継ダイヤの調整
2. ニーズの把握と反映 → 乗降調査以外にも、住民や利用者に対する調査を定期的に行う
3. 利用しやすい料金体系 → 合併前から残る運賃体系の不均衡の是正
4. バス関連施設の整備 → 乗継拠点や、待合環境の充実したバス停の整備
5. 地域・利用者の参画 → 「必要な路線」として地域住民に意識してもらうために参画促進
6. 積極的な情報提供 → Sバスと豊鉄バスの一体的な情報提供（パンフレット等）

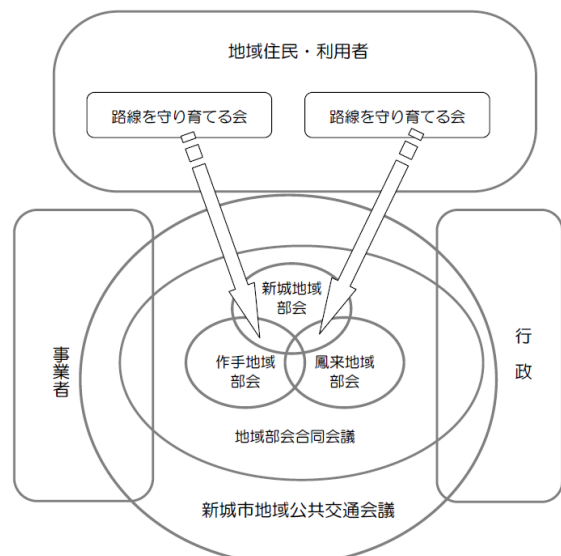
○地域・利用者の参画（基本構想5）のイメージ

- ・「地域及び利用者が自ら足を守る」という意識醸成のためには、事業者や行政による一方的な計画立案ではいけないという基本的な考え方。
- ・地域住民や利用者にも、要望・意見を聞く機会を増やすとともに、運行の計画に参画する仕組みを作る。
- ・将来的には、地域住民が主体的にバス運行を担う仕組みも生み出していく。
- ・支線バスを対象に「路線を守り育てる会」を設置し、改善や利用促進の協議を行い、地域部会に反映させる仕組みを作る

地域・利用者参画のイメージ



新公共交通システム支援のための組織図



○路線構築のイメージ（基本構想の1・4）

効率的な運行を目指し、地域間移動のための「幹線公共交通」と、地域内移動のための「支線バス」に分け、幹線と支線で乗継しやすいよう「乗継拠点」を整備することを目指しました。

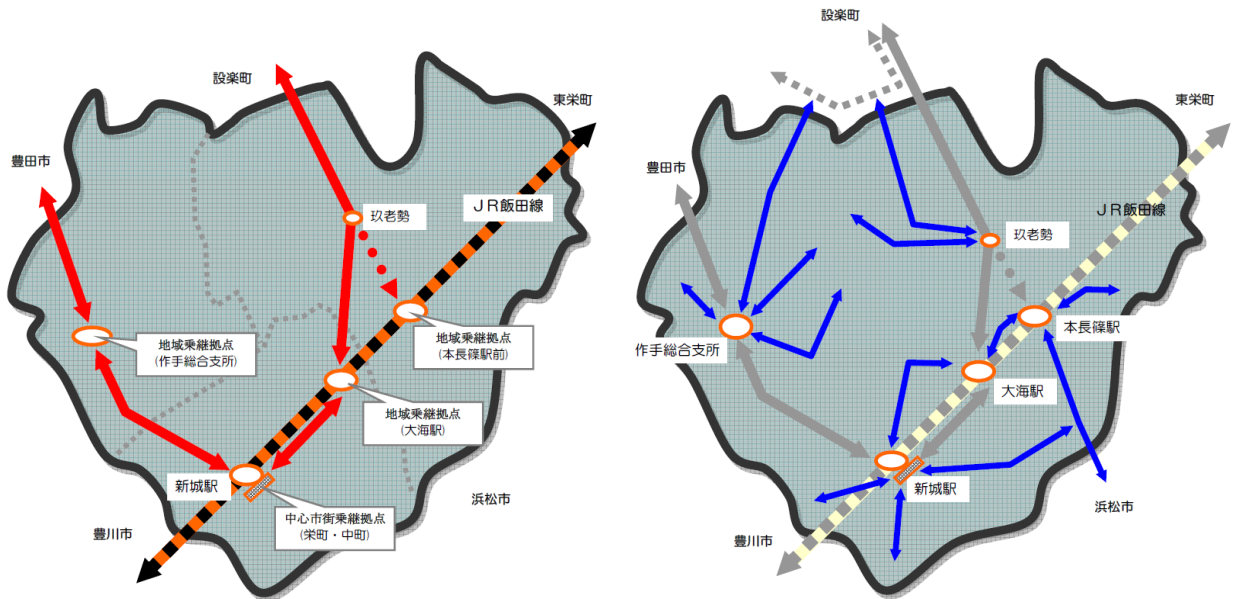
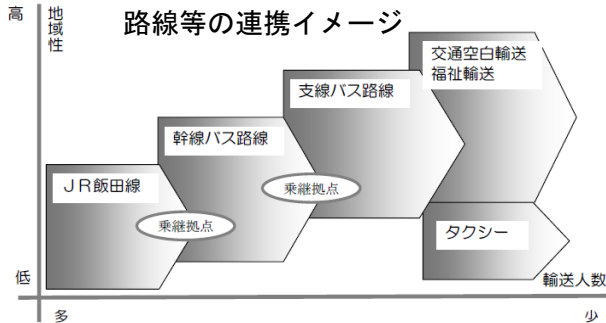
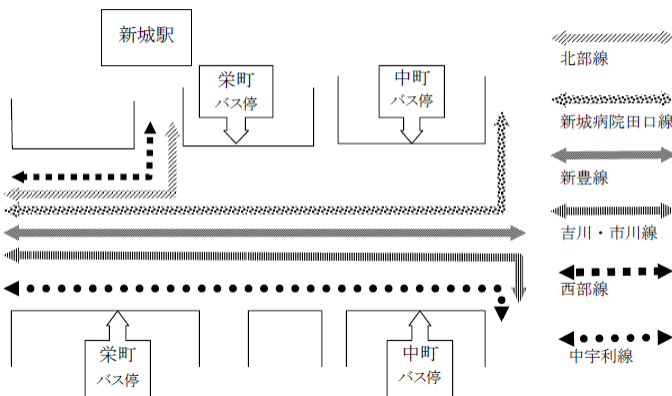


図 新公共交通システムの全体像

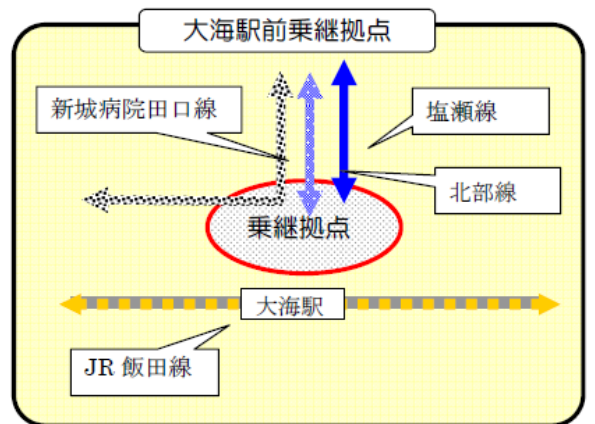
- ◆ 幹線公共交通 ()
- ◆ 公共交通乗継拠点 ()
- ◆ 支線バス路線 ()



中心市街地の乗継拠点となる栄町・中町バス停



将来的な乗継拠点



(2)進捗状況と自己評価

連携計画で位置付けられた事業の進捗状況は以下の通りです。概ね達成できましたが、乗継に関する項目で「×」が多く見られており、これらは新しい計画で考えていきます。

連携計画の進捗状況と自己評価

項目	内容	実施主体	実施状況	自己評価
運行ダイヤ	守義線のダイヤ拡充	新城市	○	H20.4 増便
	守義線の運行ルート短縮	新城市	○	H20.4 路線短縮(高里～くらがり)。
	布里田峯線の運行ルート延長	新城市	○	H20.10 路線延長(西保育園～玖老勢)
	北部線の運行ルート変更	豊鉄タクシー	○	H22.4 一部ルート変更
実証運行	つくであしがる線の実証運行	新城市	○	H20.4 実証運行、H21.4 木曜ルートの変更(大和田線をスクールバスに、つくであしがる線で代行)
	西部線の実証運行	新城市	○	H20.6 新設、H21.4 ルート変更・減便、H22.4 ダイヤ変更
	塩瀬線の実証運行	新城市	○	H20.10 新設(塩瀬線、鳳来寺線の代替)
	作手線の増便	豊鉄バス	○	H20.4 増便
路線廃止	鳳来寺線の廃止	豊鉄バス	○	H20.9 廃止
	大和田線の廃止	新城市	○	H20.3 廃止(スクールバスに移行)
	本長篠海老線臨時便廃止	豊鉄バス	○	廃止
運賃	Sバスの料金統一(200円)	新城市	○	Sバスの料金は200円で統一できた。(ただし、一部路線ではゾーン制となっている。)
	Sバスの共通定期券創出	新城市 ・豊鉄バス ・豊鉄タクシー	△	Sバス全線で利用可能な共通の回数券の創出 定期券については未実施
停留所整備	つくであしがる線バス停整備	新城市	○	新設バス停は全て設置
	作手地区乗継拠点の整備	新城市	○	作手総合支所の待合所整備、高里停留所の整備
	本長篠バスターミナル整備	新城市	×	未実施
	新城地区乗継拠点の整備	新城市	×	未実施
	バス停環境整備エリアのバス停整備	新城市	×	未実施
情報提供	乗継情報案内板の設置	新城市	×	未実施
	バス総合パンフレットの作成	新城市	○	数回作成
	バス案内チラシの作成	新城市	○	豊鉄バス作成のチラシを市内高校(作手高校、新城高校、新城東高校)入学時に配布
利用促進活動	ラッピングバス導入 (つくであしがる線、守義線、塩瀬線、北部線、西部線)	新城市	○	つくであしがる線、守義線、塩瀬線、北部線、西部線で実施済
意見把握・反映	路線を守り育てる会 (つくであしがる線、西部線、布里田峯線・塩瀬線、秋葉七滝線)	新城市	△	「布里田峯線・塩瀬線」、「秋葉七滝線」は現在も実施中だが、「西部線」は平成22年度以降未実施、「つくであしがる線」は休止
	OD調査の実施	新城市	○	随時実施している
	アンケートの実施	新城市	○	利用者満足度調査を年1回実施

○:実施済み

△:一部実施

×:不実施

(3)課題整理

①地域と行政の関係づくりが不十分(=やや「行政主導」)

「路線を守り育てる会」は連携計画の特徴的な取り組みでしたが、つくであしがる線では休止してしまう等、地域組織の成長を促すことができませんでした。

その原因として、やや「行政主導」で会議を進めていたため、変化がないと会議が開かれず、地域組織は「待ち」の状態となってしまったことが挙げられます。

「路線を守り育てる会」が休止した路線では利用者数の減少がみられる事から、こうした地域組織を支援していく事が利用促進には不可欠と考えられます。新しい計画では、目標達成に向けて行政と地域が協働できる関係づくりを進めていく必要があります。

②PDCAが不十分(=定期的なデータの取得とカイゼン活動を行っていなかった)

計画全体の目標値について、連携計画の中では設定していませんでした。

国の補助金をいただく際、路線ごとに「利用者数」「収支率」「利用者満足度」を指標として自己評価していますが、その評価内容を次年度の改善に活かすことができませんでした。

利用者、収入、満足度が下がった際には直ちにその原因を突き止めるとともに、その数値を高めるための「カイゼン」を行う仕組みが必要です。

③地域の活力増進に向け、地域資源との連携を図る必要性

全体の利用者数の動向だけで路線の状態を考えてしまい、詳細な分析をしてきませんでした。当市のバスではスクールバス利用の路線も多いことから、子ども利用を除いた一般利用の動向等について詳細な分析をする必要があります。

高校生の通学利便を促進し、高校生の維持増加に寄与する交通を検討します。

④路線ごと・便ごとの役割を明確化する必要性

Sバスはこれまで、路線ごと・便ごとの目的が明確化されておらず、「そもそも買物がしやすいダイヤになっているのか確認ができない」「路線の役割に反する地域からの要望に対して、適切な回答ができていない」などといった課題がありました。

今回の計画を通じて、「この便は〇〇小学校の通学のため」「この便はスーパーに行って帰るため」等と言った役割を明確化し、PDCAに活かします。

4. 利用者の意向等(調査の流れ)

(1)市全体を対象とした調査

今回の調査では、潜在・顕在ニーズを明らかにした各種調査結果を市内 10 地域ごとに分類して「地域別カルテ」としてとりまとめ、市全体としての課題を整理しました。そのため、ここでは各調査の概要をまとめます。

各調査の概要

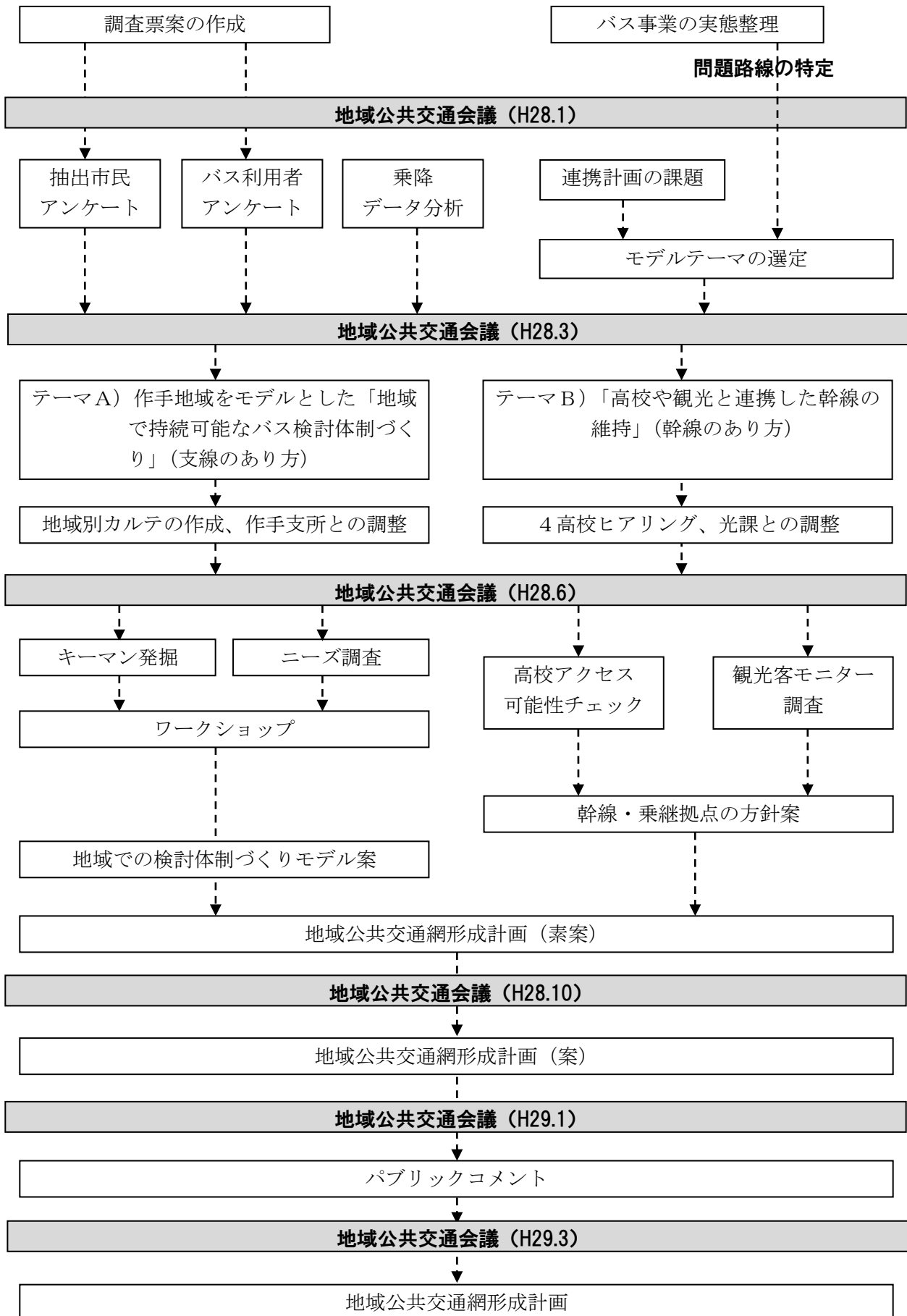
	市民アンケート	利用者アンケート	乗降データ分析
調査対象	市内にお住まいの 2000 世帯	市内のバス路線（豊鉄バス・Sバス）全線	バスの利用者
調査目的	市民の意向や利用状況を把握する	利用者の意向やODを把握する	停留所・便の利用状況を把握する
調査方法	郵送配布・郵送回収 ※ただし、配布 1 世帯に対して 3 通の回答用紙を封入	手渡し配布・郵送回収 ※ただし、つくであしがる線は曜日により路線が変わるため運転手が 2 週間にわたり配布	新豊線・本長篠海老線・田口新城線・作手線・吉川市川線・中宇利線：調査員が乗りこんでカウント 北部線・西部線：利用実績から鳳来・作手の路線：運転手がカウント
調査期間	平成 28 年 3 月 2～16 日	平成 28 年 3 月 3～5 日 (木・金・土)	○新豊線 平成 27 年 6 月 8～9 日 ○本長篠海老線・田口新城線 平成 27 年 6 月 1～2 日 ○作手線 平成 27 年 6 月 4～5 日 ○吉川市川線・中宇利線 平成 27 年 12 月 7～12 日 ○北部線・西部線 平成 26 年 4 月～ 平成 27 年 10 月 ○長篠山吉田線・塩瀬線・秋葉七滝線・布里田峯線・守義線 平成 27 年 12 月 7～19 日 ○つくであしがる線 平成 27 年 12 月 14 日～ 平成 28 年 2 月 20 日
配布数／回収数	2,000 世帯 (6,000 通)／1,394 通	234 通／104 通	—
主な調査内容	○普段の外出状況 ○公共交通の認知状況 ○公共交通の利用状況 ○タクシーの利用状況 ○バスの改善策 ○市による赤字補てんに対する考え ○回答者属性	○本日のバス利用状況（乗車・降車の停留所名） ○目的と目的地 ○バスの利用頻度 ○乗継の頻度 ○市による赤字補てんに対する考え ○回答者属性	○停留所別・便別の乗車・降車数

(2)モデルテーマの選定

新城市は愛知県で2番目の面積を有しており、市街地から山間部まで多様です。そのため、今回の調査では市内全域を対象とするのではなく、以下の2つのテーマの基、モデル的な実施を行いました。

テーマ	選定の理由	検討する内容
<p>A 【地域との連携】 つくであしがる線の見直しを通じた持続可能な公共交通・運営体制づくり・PDCAのあり方検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○Sバスの中で、つくであしがる線が年間利用者が最も少なく、補助金の要件を一部の曜日・便では満たさなくなっている ○つくであしがる線の「守り育てる会」が解散となっており、これまでの「行政主導型」から転換し、地域自治区制度を活用した真の意味での「地域協働型」の仕組みを考える必要がある ○新城市内他地区とは標高差があり、地域内で一定の買物・医療ができる経済圏を有している ○「作手地域まちづくり計画」を昨年10月に策定。この計画に基づき、住民主体のまちづくりを目指した取り組みを進めている 	<ul style="list-style-type: none"> ○つくであしがる線が、地域にとって真に必要とされ、使いやすい地域公共交通の姿 ○「守り育てる会」の解散要因を把握し、そうならないための無理のない持続可能な運営体制のあり方 ○上記をモデルとし、これを他地域へ展開する方策のあり方 ○自治振興事務所との連携
<p>B 【既存資源との連携】 ・市内高校へ通う高校生への利用促進策づくり ・観光資源を中心とした、お出かけしたくなる利用促進策の検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○前計画では路線の再編関係は実施されたが、鉄道とバスの乗継利便性向上は宿題として残された ○新城地区や本長篠駅での乗継利便性向上について、観光の視点から検討する ○前計画では小中学生に関する検討を行い、現在までに概ね再編がなされた ○しかし、高校生については検討しなかった事から、本調査にて検討を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ○利便促進に資するダイヤの調整 ○高校の意見を反映させるPDCAの構築 ○観光・商業施設等との連携方策 ○バス車内広告の確保を始めとする利用促進策

(3) 調査の流れ



(4)テーマAに関する調査結果

①つくであしがる線・守義線の運転手 ヒアリング

作手地域内を運行しているつくであしがる線と守義線の運転手に対して、ヒアリング調査・アンケート調査を行いました。その意見まとめは以下の通りです。

【全体】

- ・バス利用者は、「廃止されると困る」と言う。バスがあることに感謝しているようだ。
- ・ただし、ほぼ決まったお客さんが利用しているのが現状で、新規の利用者がほとんどいない。
- ・最終便の利用は両路線ともほぼないため、運行経費がかかっているのであれば廃止しても良いのではないか。
- ・Sバスよりも、虹の郷が運行している福祉バスの方が利用されている。Sバスに乗ってない人で乗る可能性のある人は、ほとんどこちらを利用しているのではないか。
- ・バスの行き先としては、Aコープ、作手診療所、作手農村環境改善センター（ゲートボールのため）といった場所が多い。
- ・「ゆ〜ゆ〜ありいな」に行きたいと言う声強い。
- ・「このように変えてほしい」という要望はないが、デマンド運行に対する要望は聞く。
- ・バスに乗らなくなる理由は、体が動かなくなったことや施設入所が大半。
- ・「停留所まで出てくるのに困っている人がいる」と言う話は聞かない。
- ・選挙の際に、作手総合支所まで利用される方はいる。
- ・水曜日はAコープが休みなので、バスを乗り継いで豊川まで行かれる方はいる。

【つくであしがる線】

- ・利用者が概ね決まっている。概ね月に1回は利用されるが、毎週利用する人も少ない。
- ・実人数でいえば、月曜は3人、火曜は1〜2人、水曜は2人、木曜は3人、金曜は5〜6人である。計20人程度だ。
- ・そのうち7割近くは女性で、全員後期高齢者と思われる。
- ・診療所に第1便で来て、第2便で帰る人が多い。
- ・戸津呂から作手線に乗り換える人もいる。
- ・鬼久保ふれあい広場方面を利用する人はいないため、必要ないと思う。
- ・和田から乗ってくる人がいたが最近見ない。
- ・月曜日の下木和田〜岩波がやや短いので、もう少し伸ばしてほしい。

【守義線】

- ・中学生の通学利用、買物が中心で、新城東高校作手校舎への通学でも2名ほど利用している。
- ・伍領のバス停を利用される方は多い。菅沼に定期的に利用する親子がいる。
- ・ダンプカーが通ることも多いので、車両をもう少し小さくしても良いのではないか。

②老人クラブ代表者 グループヒアリング

現在は利用をしていませんが、今後、利用する可能性が高い人からの公共交通に関する意見をきくため、老人クラブへのヒアリングを行いました。

【現在のバス利用について】

- ・6人とも、バスは利用しておらず、主に自家用車で移動をしている。

【現状のバスに対する考え方】

- ・車が運転できなくなった時に利用する可能性があるのですが、なくなると困る。
- ・生活の足としてだけでなく、利用することで健康づくりにもつながるので、できれば利用したい。
- ・要介護認定を受けると福祉バスを利用できるようになるので、公共交通は、車が運転できなくなってから介護認定を受けるまでのつなぎのようなものになるかもしれない。
- ・利用している人の話を聞くとバスに対して切実な思いを持っている。必要な人にはなくてはならないものだと思う。

【作手地区のバス利用に関する現状】

- ・利用していると思われる人のほとんどが90歳以上である。
- ・田代や中河内といった地区では、デイサービスや施設への入所によりバスに乗る人が少なくなってきた。
- ・バスに乗らなくなる理由としては、亡くなってしまうことや施設へ入ってしまうことの他に子供と同居をすることで送迎がお願いできるようになったということも考えられる。
- ・木和田ではそういった要因で、乗る人がまったくいないという状態になってしまった。
- ・これから利用するであろう地域としては、田代は80歳以上で車に乗っている人がたくさんいるので、期待ができると思う。
- ・また、改善センターにはゲートボール場があり、それを目的に集まる人がいるので、うまく時間を合わせれば利用が増えると思う。
- ・作手地域は集落が点在しているので、全てをカバーするのは大変だと思う。

【どのようなバスであれば利用したいか】

- ・電話予約ができて、軒先まで来てくれるタクシーのようなバスがあれば、利用したい。
- ・スクールバスと一体となって、時間と本数をカバーできるようなバスであれば利用すると思う。

③ワークショップ

平成 28 年 9 月 16 日に、作手総合支所にてワークショップを行いました。

【実施内容】

- ・ 開会挨拶
- ・ 作手地区公共交通の現状説明・本ワークショップの趣旨説明
- ・ ワークショップの進め方に関する説明
- ・ ワークショップ
「あなたのよく行く・行きたい・集まるところとその困りごとは何ですか？」
- ・ 講話「地区とバスのあり方について」 （西三交通株式会社 神谷氏）
- ・ 閉会挨拶

【実施の様子】



【出された意見】

Aグループ



Bグループ



Cグループ



【主な意見】

- ・車がないと生活ができない。
- ・乗車1回あたり数千円も経費がかかっているとは知らなかった。もっと利用しないといけない。
- ・便と便が空き過ぎて待ち時間が長い。便が直せないとしても、待っても苦痛にならないまちづくりについて、作手全体として考えなければいけないのではないか。
- ・支所の前に山村交流施設ができるが、診療所とAコープの間のため、待ち時間に使える。山村交流施設のオープンに合わせて、山村交流施設を活用したダイヤやルートに見直せないか。
- ・鬼久保方面で利用が全くないとのことであるが、鬼久保にはプールがあり、夏休みには子どもがプールに行く。夏休みは特別ダイヤにできないだろうか。
- ・最終便の利用がほとんどないのであれば、もう少し工夫できないか。
- ・広い作手地域をカバーするためにはデマンド運行も選択肢ではないか。

(5)テーマBに関する調査

①4高校ヒアリング

市内3高校と田口高校の先生に対して、ヒアリングを行いました。その結果は以下の通りです。

4高校ヒアリングまとめ

高校名	新城高校	新城東高校	新城東高校 作手校舎	田口高校
全校生徒数(H28)	530人	473人	94人	135人
始業時間／終業時間	8:40 / 15:30	8:40 / 15:40	8:30 / 15:10	9:05 / 16:00
学生の主な出身市町村	市内6割(作手出身はない)、豊川・豊橋から4割、設楽町1人	市内305人、豊川市156人、豊橋市15人、設楽町14人、東栄町14人、豊根村2人、浜松市1人	21人が作手千郷から来る学生は多い	大半は北設楽郡新城市からは鳳来中学出身が多い
学生寮の状況	なし	なし	・20名ほどで、月曜と金曜は必ずバスで登下校	・13名ほどで、月曜と金曜は必ずバスで登下校
バスの利用状況	・大半は自転車で、雨の日は利用する学生がいる。	・作手や設楽からがほぼすべて。 ・豊橋・豊川・浜松の学生は茶臼山から徒歩か、新城駅から自転車。	・47人がバス利用で、その大半が作手以外。 ・作手の学生は自転車や家族送迎が多い。	・田口新城線のみ利用が14人、JR本長篠駅から田口新城線を利用するのが7人(計21人が田口新城線を利用)
バスに対する要望	・新城止まりの電車がが多いので、新城駅と学校を結ぶバスがあれば利用の可能性はある。 ・中宇利の学生にとって不便のため、中宇利線が使えるようになると良い。	・中宇利の学生が自転車で来ているが、雨の日などは大変だ。乗継利便を図れないか。 ・東高校の時刻表があると良いだろう。	・家庭の収入が厳しい学生が多く、授業料実質無料になると交通費の負担感が増大。 ・作手支所で回数券が買えることは是非周知したい。 ・午前は7時の便に乗り遅れると、昼までバスがない。午前中にもう1便あるとありがたい。 ・業後の委員会や指導のため16時過ぎに1便ほしい。 ・終業式は10時半には終わってしまうため、終業式だけでも11時台の便があると良い。	・ <u>鳳来中出身や本長篠駅利用の学生が多いので、今のルートが望ましい。</u> ・北設の自治体では定期券補助があるが、新城市には無い。授業料実質無料の学生にとっては交通費の負担感がある。 ・本数が少ない。16:30に終ると18:14まで待つ必要。 ・テスト期間中だけでも12時台のバスがあるとありがたい。 ・本長篠B.Tがわかりにくい。 ・新城駅には駅員がいるが、新城駅で設楽へ行くバスを探すのは難しい。
(補足)高速バスについて	・卒業生のうち、就職が6割、進学(専門学校・短大)が2~3割程度 ・就職先は豊川や豊橋が多い。就職で名古屋に出るのはまれ。	・卒業生のうち、大半は名古屋の大学。 ・愛知大、名城大、愛知学院大、名古屋学院大などが比較的多い。大半は下宿。 ・愛知大や名城大は名古屋駅が近い。 ・卒業生に調査するには、卒業前から連絡する必要。	・在学中に運転免許を取得する学生が多く、就職した学生は卒業後すぐ運転。 ・進学する学生の大半は下宿。作手から通う学生はほとんどいない。高校生は出て行きたいようだ。	—

②高校アクセス可能性チェック

市内の3高校について、公共交通でのアクセス可能性を確認しました。

舟着、八名、小島、下吉田辺りの地域で高校への通学に支障があることが分かりました。

市内3高校への公共交通でのアクセス可能性

中学校	代表停留所	新城高校	新城東高校	新城東高校 作手校舎
新城中	新城中学校	自転車通学可能な距離	自転車通学可能な距離	○ 通学可能である
	舟着小学校前			× ただし作手線沿線まで行けば通学可能である
千郷中	千郷小学校前			○ 通学可能である
東郷中	新城富永			○ 通学可能である
八名中	黒田(中宇利線)	△ 始業・終業は良いが、部活後は間に合わない	△ 始業・終業は良いが、朝補習・部活後は間に合わない	× 始業に間に合わない 部活終了後にも間に合わない
鳳来中	本長篠B.T または 本長篠駅	○ 終業後は多少待つ必要がある	○ 終業後・部活後は多少待つ必要がある	○ 通学可能である
	小島	△ 始業・終業は良いが、部活後は間に合わない	△ 始業・終業は良いが、部活後は間に合わない	△ 始業・終業は良いが、部活後は間に合わない
	海老	○ 終業後は多少待つ必要がある	○ 終業後・部活後は多少待つ必要がある	○ 通学可能であるが、新城市民病院での待ち時間がある
	下吉田	△ 始業・終業は良いが、部活後は間に合わない	△ 終業後は乗継時間が長く、部活後も間に合わない	△ 終業での新城駅・本長篠駅での乗継がよくない 部活後は間に合わない
作手中	作手高里	○ 終業後・部活後は多少待つ必要がある	○ 終業後・部活後は多少待つ必要がある	自転車通学可能な距離
豊川方面	豊川駅	○ 終業後は多少待つ必要がある	○ 終業後は多少待つ必要がある	○ 通学可能である
三河大野駅方面	三河大野駅	○ 終業後は多少待つ必要がある	○ 終業後は多少待つ必要がある	○ 通学可能である

○乗継時間はあっても始業・就業・部活・朝補習に間に合う

△始業・終業はなんとかなるが、部活後や朝補習に間に合わない

×始業・終業に間に合わない

③観光モニター調査

乗継拠点での乗継のしやすさや観光との連携に向けて、名古屋市内に勤務し新城市に初めて訪れる人を「モニター」として選定し、行程のみを知らせたうえで、道中の課題を調査しました。

11:42	→	12:43	12:50	→	13:18	→	四谷の千枚田を散策	→	14:25	→	15:04	→	道の駅もつくる新城で買物・休憩	→	16:35	→	17:45				
豊橋駅		(JR飯田線)	本長篠駅		本長篠BT		(豊鉄バス四谷千枚田新城線 660円)		四谷千枚田口停留所		(徒歩で15分)		八束穂停留所		(徒歩)		川路停留所		(山の湊号)		藤が丘停留所

モニター調査の行程

本長篠駅・バスターミナル



バス時刻表が掲載されているが、B.Tまでの地図や連絡先はない。



駅とB.Tが離れており、利用者目線の案内や事業者間の連携が求められる。

四谷千枚田口停留所



四谷の千枚田までの地図がなく、道を間違えて遠回りしてしまった。

もつくる新城



八束穂停留所からもつくる新城が見えるので、迷わずに行ける。

川路停留所



名古屋方面と反対側の停留所で待ってしまった。

藤が丘停留所



新城行きがこの停留所で発着することが分かりにくい。せめて写真を入れたい。

モニター調査で挙げられた主な課題

V 地域公共交通の課題整理

1. モデルテーマの課題整理

(1) 地域との連携に関する課題

① つくであしがる線の利用者が極めて少ない

つくであしがる線は、年間利用者数が 1,000 人未満で、1 人 1 回運ぶのに 7,000 円以上かかっており、大変高コストとなっています。新城市全体から見て人口密度は低いため、ある程度仕方ない側面はありますが、他路線と比べると際立っています。

② 固定客のみが利用しており、新規利用や低頻度の利用がほとんどない

運転手にヒアリングすると、つくであしがる線は実人数 20 名程度の利用にとどまり、その他の人の利用はほとんどないとのことでした。これら 20 名の方からは「廃止されたら困る」という切実な声があり不可欠な存在となっている一方で、利用しない人にとって不公平の可能性もあります。

③ 集まる場・待合の場と合わせて検討する必要性(ライフスタイルの提案)

ワークショップでは、イベントを除いて「人が集まる場」がほとんど挙げられませんでした。また、A コープや診療所に行くためにバスを利用する人は見られますが、便と便の間の待ち時間が長いのは仕方ないとしても、待合の場がないことが課題として挙げられました。

2017 年には山村交流施設がオープンする予定ですが、診療所と A コープの間にあるため、人が集まり待合の場にしていくことが求められるとともに、そうした 1 日の時間の使い方(ライフスタイル)について、提案・周知していく必要があります。

(2) 既存資源との連携に関する課題

① 乗継拠点の整備(連携計画からの宿題)

連携計画では新城駅周辺と本長篠駅周辺での乗継環境の改善を目指していましたが、路線の変更を先行させたため、実施することができませんでした。両駅では、バス停と駅が少し離れているため、乗継が難しくなっています。公共交通の確保・維持のためには、乗継環境の改善を図って行く必要があります。

② 市内3高校にバスで通えないエリアが存在する(入学希望から外れてしまう可能性)

東三河地域全体で少子化が進んでいることから、愛知県教育委員会では公立高校の統廃合を計画しています。特に、舟着、八名、小島、下吉田等の地区では市内 3 高校へのアクセスが制限され、高校生自身では通学が困難な状況です。中学 3 年生に高校の選択肢を提供し、高校に通いやすい環境を整えることが求められています。

③ 観光部局との連携による交流人口拡大の必要性

新城市の多くの路線は小中学生の通学を支援する目的でダイヤが整備されており、市外からの観光客のための視点が不十分でした。鳳来地域を中心に新城市では魅力的な観光資源を有しており、高齢者のウォーキング人気の高まりを追い風として、公共交通の利用促進につなげていくことが求められます。

2. 地域別の課題整理

地域別カルテの結果から、地域自治区別に市の平均に比べた現状や課題を整理しました。

	乗降データ・バス会社保有データ		市民アンケート		
	バスの利用状況	自家用車保有	Sバスの認知度	タクシー利用	バスの改善策
(1)新城地域	○市民アンケートでは、バスの利用は平均よりやや高くなっている。 ○ピアゴ新城店や市民病院、Aコープしんしる店に行くケースが見られる。	○自家用車の保有割合は低い。	○Sバスの運行時刻、路線、運賃に関する認知度は低い。	○タクシーの利用は多く、2,000円未満の利用が7割以上を占める。	○バスが改善されたら行きたい場所として、ピアゴ新城店と新城市民病院に対する意見が特に多い。
(2)千郷地域	○新豊線は多くの千郷小の児童が利用するが、それ以外の利用が少ない。 ○バス利用者は、西部線を利用してピアゴ新城店や市民病院に行くケースや、新豊線を利用して豊川方面に行くケースが見られる。	○自家用車の保有割合は低い。	○Sバスの運行時刻や運賃や主な行き先に対する認知度は高い。	○タクシーの利用は多く、1,000円未満の利用が4割以上を占める。	○バスが改善されたら行きたい場所として、ピアゴ新城店に対する意見が特に多い。 ○バスの改善策としては、自宅近くにバス停と言う意見が多い。
(3)東郷地域	○北部線は一定の利用者が見られるものの、一般利用者数の減少が激しい。	○自家用車の保有割合は高い。	○Sバスの存在に対する認知度は高い。	○タクシーの利用は多く、1,000～3,000円で半数を占める。	○バスが改善されたら行きたい場所として、ピアゴ新城店に対する意見が特に多い。
(4)舟着地域	○吉川市川線の利用者はほぼ舟着小の児童に限られ、一般の利用が1日1人程度である。	○自家用車の保有割合は高い。	○Sバスの運行時刻や運賃や主な行き先に対する認知度はかなり低い。	○タクシーの利用は多く、2,000円以上の利用が約半数を占める。	○バスの改善策としては、本数や行き先に関する内容が多く、改善されればピアゴ新城店や新城駅に行きたいという回答が多い。
(5)八名地域	○中宇利線の利用者はほぼ八名小の児童に限られ、一般の利用が1日5人程度である。	○自家用車の保有割合は高い。	○Sバスの運行時刻や運賃、主な行き先に対する認知度は高い。	○タクシーの利用は多く、2,000～3,000円の利用が多い。	○バスの現状維持に対する希望は強い一方で、改善策として便数増に対する要望が強い。
(6)鳳来中部地域	○利用者アンケートでは回答が2名と少なく、市民アンケートでも利用頻度が低いことから、バス利用者自体が少ない地域と言える。	○自家用車の保有割合は市平均程度。	○Sバスの存在に対する認知度は低い。	○タクシーの利用も少ない。金額は全て2,000円以上の利用であった。	○バスが改善されたら行きたい場所として、ピアゴ新城店や市民病院に対する意見が特に多い。
(7)鳳来南部地域	○長篠山吉田線の利用者はほぼ鳳来中の生徒に限られ、一般の利用が1日8人程度である。長篠山吉田線の利用者数は減少傾向にある。	○自家用車の保有割合は高い。	○Sバスの運行時刻や運賃や主な行き先に対する認知度は高い。	○タクシー利用者は少ない。	○バス利用者の中での不満が多い。 ○バスの改善してほしい内容として、「目的地への路線ができる」が特に多くっており、行きたい施設として、ピアゴ新城店や新城市民病院が特に多い。
(8)鳳来東部地域	○秋葉七滝線の利用者は東陽小や鳳来中の児童生徒が多いが、一般の利用も0～3人/便程度見られる。しかしながら、利用者数は減少傾向にある。	○自家用車の保有割合は低い。	○Sバスの運行時刻や運賃や主な行き先に対する認知度は低い。	○タクシーの利用者は少ない。	○バスが改善されたら行きたい場所として、ピアゴ新城店や市民病院、バロー新城店に対する意見が特に多い。
(9)鳳来北西部地域	○布里田峯線・塩瀬線は鳳来中や鳳来西小の児童生徒による利用が大半であったが、鳳来西小についてはスクールバスに代わった。一般の利用では、塩瀬線は上下合わせて1日6人程度、布里田峯線は上下合わせて1日1人程度の利用である。 ○利用者としては、田口新城線を使って新城地域に行くケースと、民間診療所等に行くケースがある。	○自家用車の保有割合は低い。	○Sバスの存在に対する認知度は高いが、走っている事程度しか認知されていない。	○タクシーの利用者は少ない。	○バスが改善されたら行きたい場所として、ピアゴ新城店に対する意見が特に多い。
(10)作手地域	○作手線は利用が見られるが、守義線は1日5人程度であり、つくであしがる線も、曜日によっては1日2人程度のルートも見られる。	○自家用車の保有割合は市平均程度。	○Sバスの運行時刻や運賃、主な行き先に対する認知度は高い。	○タクシーの利用者は少ない。	○バスに対する満足度は高い。 ○バスが改善されたら行きたい場所として、ピアゴ新城店に対する意見が特に多い。

VI 基本的な方針と施策・事業

1. 基本理念

地域と人をつなぎ、まちづくりと賑わいを下支えることで、
市民から愛される公共交通を創ります

2. 基本方針

【方針1】 定期的な整備により、公共交通ネットワークの構築を推進します

- 1-1 幹線の将来にわたる運行
- 1-2 支線の役割明確化と地域との協働による支線の運行
- 1-3 自家用有償旅客運送の活用
- 1-4 高速バスの将来にわたる運行
- 1-5 乗継拠点の整備
- 1-6 二次交通としてのタクシーの役割強化

【方針2】 組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます

- 2-1 高校との定期的な意見交換による高校生の利便促進
- 2-2 観光部局や交通事業者などとの連携による交流人口の拡大
- 2-3 各種施設整備の際の公共交通ネットワークへの位置づけ
- 2-4 健康づくりと関連させた利用促進
- 2-5 高齢者の運転免許自主返納の促進と公共交通を利用しやすい環境整備

【方針3】 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を創ります

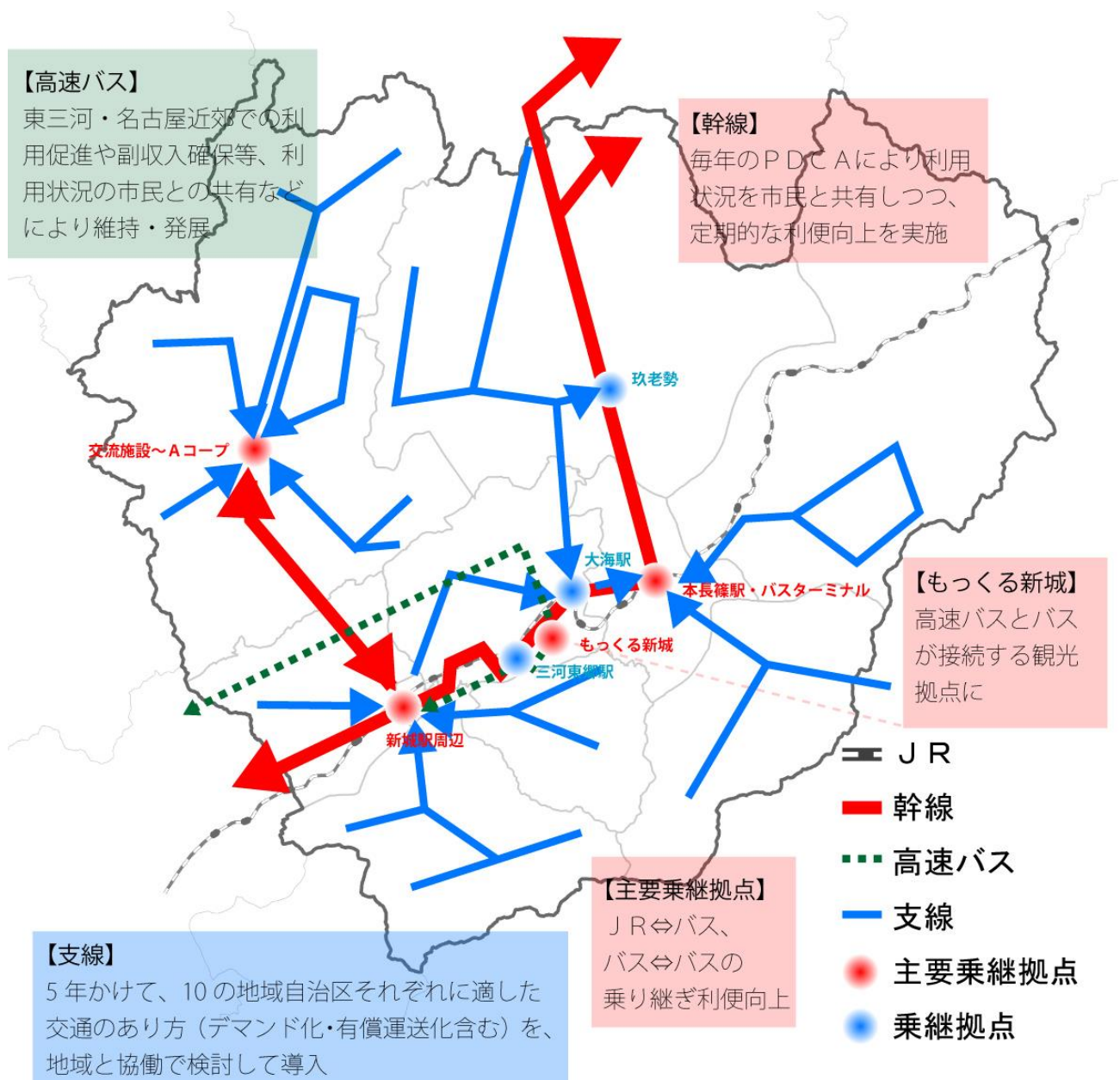
- 3-1 バス総合マップの整備
- 3-2 「マイマップ」の提供
- 3-3 検索サイトへのSバスのダイヤ情報掲載
- 3-4 バス乗車体験イベントの実施

3. 将来の公共交通ネットワーク

連携計画から引き続き、現在の新豊線、田口新城線（四谷千枚田新城線）、作手線を「幹線」として位置付け、将来にわたって維持を図ります。これらとJR飯田線、高速バス「山の湊号」との接続を高め、市内外への移動しやすい環境づくりを行います。

地域内の移動については「支線」が担いますが、各地域との対話により地域の実情に応じたサービス内容としていきます。

また、市内に4つの「主要乗継拠点（新城中心市街地・本長篠バスターミナル・作手総合支所周辺・もっくる新城）」と3つの「乗継拠点（三河東郷駅・大海駅・玖老勢）」を位置付け、乗継案内の整備やモード間の連携を図り、乗継利便を促進します。



将来の公共交通ネットワーク

4. 具体的な事業

【方針1】 定期的な整備により、公共交通ネットワークの構築を推進します

1-1 幹線の将来にわたる運行

現状

市民の移動は地域内だけで完結するものではなく、通勤通学を中心に地域外・市外にも及んでおり、J R 飯田線、豊鉄バス（田口新城線、四谷千枚田新城線、新豊線）、Sバス作手線はこうした地域外への移動を担っています。

取組内容

これらを「幹線」として位置付け、将来にわたって運行するようにします。

飯田線の運行区間と役割

路線名	運行区間	主たる役割
J R 飯田線	豊橋駅（豊橋市） ～ 辰野駅（長野県辰野町）	○三遠南信地域の南北軸として観光などに利用 ○特に東三河地域の高校生を輸送する通学路線として重要

各幹線の運行区間と役割

路線名	運行区間	主たる役割
田口新城線	新城市民病院 ～ 本長篠駅前 ～ 田口	○設楽町・鳳来北西部と新城市中心部やJ R 飯田線との連絡 ○特に鳳来中学校や田口高校への通学路線として重要
四谷千枚田新城線	新城市民病院 ～ 本長篠駅前 ～ 四谷千枚田口	○鳳来北西部と新城市中心部やJ R 飯田線との連絡 ○特に鳳来中学校への通学路線として重要 ○J R 飯田線から四谷の千枚田への観光路線
新豊線	豊橋駅前 ～ 新城富永	○J R 飯田線の補完 ○千郷小学校の通学利用
作手線	新城富永 ～ 作手高里	○作手地区と新城市街との連絡 ○新城東高校や新城東高校作手校舎への通学路線として重要

【今後の主たる改善点】

- 料金体系の見直し
 - 運行本数の見直し
 - 運行経路の見直し
 - 他の運行系統とのダイヤ接続の見直し
- ※沿線住民や近隣市町村、交通事業者との協議の上、改善を行う。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課等）、地域、交通事業者、近隣市町

1-2 支線の役割明確化と地域との協働による支線の運行

○支線の役割明確化

現状

支線は地域の身近な足として、細かいダイヤをふまえて設定されており、特に小中学校への通学の役割を担っている路線もあります。

取組内容

小中学生の通学に資する便は、小中学生がいなくなる限り維持させていき、小中学生の動向に合わせてダイヤやルート of 微調整をしていきます。

一方、買物や通院については、デマンド化や有償運送化も含めて、地域の需要量やニーズに適した公共交通を地域と協働で導入していきます。

各支線の運行区間と役割

路線名	主たる役割
西部線	○千郷地域と中心市街地の移動を担う ○1便・2便・3便は高齢者の通院・買い物を担う
北部線	○東郷地域と中心市街地の移動を担う ○1便・2便・3便は高齢者の通院・買い物を担う ○1便・4便・5便は東郷東小学校への通学を担う
中宇利線	○八名地域と中心市街地との移動を担う ○1便・2便は高齢者の通院・買い物を担う ○1便・3便・4便は八名小学校への通学を担う
吉川市川線	○舟着地域と中心市街地との移動を担う ○1便・2便は高齢者の通院・買い物を担う ○1便・3便・4便は舟着小学校への通学を担う
秋葉七滝線	○鳳来東部地域と鳳来中部地域との移動を担う ○2便・4便は高齢者の通院・買い物を担う ○1便・2便・7便・8便は鳳来中学校への通学を担う ○2便・3便・6便・7便は東陽小学校への通学を担う
長篠山吉田線	○鳳来南部地域と鳳来中部地域との移動を担う ○3便は高齢者の通院・買い物を担う ○1便・2便・5便・6便は鳳来中学校への通学を担う
布里田峯線	○鳳来北西部地域と鳳来中部地域との移動を担う ○3便・4便は高齢者の通院・買い物を担う ○1便・2便・4便・5便は鳳来中学校への通学を担う
塩瀬線	○鳳来北西部地域と鳳来中部地域との移動を担う ○2便・3便は高齢者の通院・買い物を担う ○1便・2便・4便・5便は鳳来中学校への通学を担う
守義線	○作手地域での移動を担う ○2便・3便は高齢者の通院・買い物を担う ○1便・4便・5便は作手中学校への通学を担う
つくであしが る線	○作手地域での移動を担う ○1便・2便・3便は高齢者の通院・買い物を担う

○地域との協働

現状

新城市では地域自治区制度を採用しており、地域のことを地域で考える風土づくりに努めています。

取組内容

作手地域での検討を受け、以下に支線の検討に向けた手順書を取りまとめました。公共交通は地域や個人のニーズに迅速に対応する必要があるため、地域の路線の検討の際は、地域自治区と協働して進めていきます。

【支線の検討に向けた手順書】

ステップ① 地域別カルテの作成・大まかな傾向や課題の把握・地域への周知

- ・利用者調査や乗降調査結果を市民に分かりやすく加工し、地域や路線の状況を分かりやすく示す。
- ・特に、市内他地域に比べてどのような位置にいるかを示す。
- ・地域別カルテの内容を地域に周知し、公共交通の深刻な状況の理解を求める。

ステップ② 自治振興事務所・地域住民と連携し、地域のキーマンを発掘

- ・利用者や潜在利用者、地域の商店や施設、バス運転手など、多様な意見を聞けるよう、自治振興事務所・地域住民と協力して人選を行う。

ステップ③ キーマンたちとの意見交換の実施・課題の抽出

- ・ワークショップやグループインタビュー等、キーマンと一緒にバスや地域の事について考える場を設置する。
- ・バスの利用状況や経営状況を理解してもらうことで、単なる要望の場にせず、協働の場としていく。

ステップ④ 新たな交通手段の基本方針の選択

- ・キーマンや地域代表等と、既存の交通手段の見直しか、デマンド型運行など新しい交通手段にするのか、選択肢を提示し、検討を行う。
- ・当該地域に適した支線の役割・あり方を検討し、自家用旅客有償運送の際は運営主体を検討する。






ステップ⑤ 実証運行の実施

- ・ステップ④の検討を踏まえ、2年間の実証運行を行う。
- ・市全体からみて妥当な目標値(利用者数・収支率等)を設定し、定期的に地域に情報発信する。
- ・目標値をクリアすることを通じて、協働意識やコスト意識の醸成を図る。

ステップ⑥ 本格運行

- ・ステップ⑤の目標値をクリアできれば本格運行を行う。(クリアできなければ、運行形式等を修正して再度実証運行を実施する)

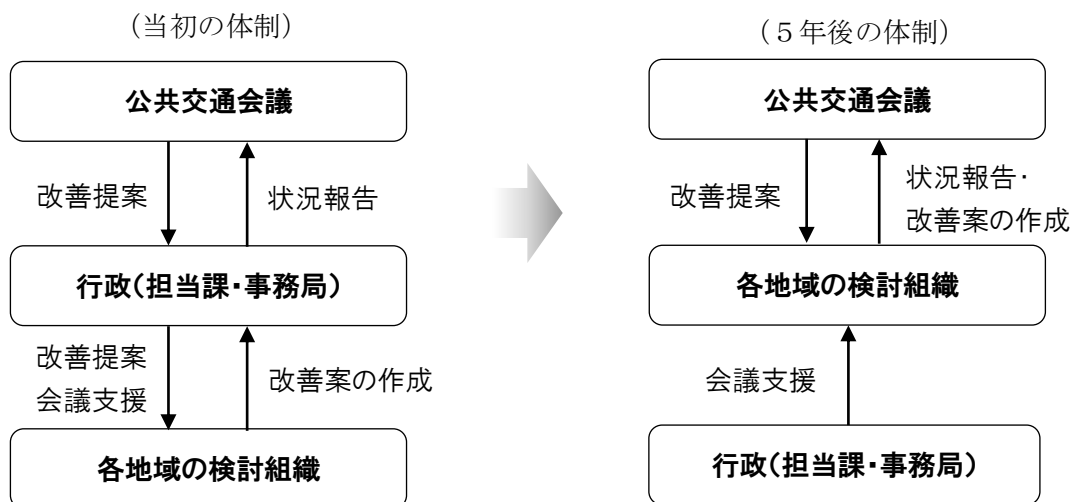
- ・本格運行は5年間とし、目標値のクリアを目指しつつ、地域への浸透を図る。

地域代表	市役所・支所	利用者(交通弱者)	商店主	交通事業者
 <ul style="list-style-type: none"> ・地域課題の把握 	 <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議などの調整 ・運行委託 	 <ul style="list-style-type: none"> ・改善策の提案 ・運賃支払いによる経営支援 	 <ul style="list-style-type: none"> ・経営面の課題把握 ・買い物・医療サービスの利用しやすい環境づくり 	 <ul style="list-style-type: none"> ・ルート・ダイヤの設計 ・移動サービスの提供

地域に適した支線の検討に向けたキーマンの役割

地域を走るバスが地域に根付いて利用を伸ばしていくためには、運行開始前よりも運行開始後の方が重要です。つまり、責任ある検討組織を設置して、利用状況をモニタリングして定期的に改善を続けて行くことが必要です。そこで、公共交通会議の下部組織として各地域の検討組織を位置づけ、1年に1度、検討組織と公共交通会議で状況を報告し、改善案を検討する仕組みを作ります。

ただし、現状では地域と行政でバスを考える風土が根付いているとは言えません。そこで、まずは行政（担当課・事務局）が橋渡しを行い、地域で公共交通を考える風土づくりを進め、一定の経験を得たのち、地域主体に進められるようにします。



公共交通会議と各地域で設置する検討組織の関係図

参考 代行・輸送サービス等の組み込み

新城市は県内で2番目に大きい市域を有しており、近くに買い物施設や公共施設がない地域もみられています。そうした中で、公共交通を物流にも活用することで、効率的な行政サービスや買物利便を提供できる可能性があります。

京丹後市では、タクシー事業に助成することで、タクシー空白地の解消、低額運賃による移動支援、代行・輸送サービスによる行政サービスの拡充及び副収入源確保を行っています。こうした事例をふまえ、公共交通の付加価値を高めて維持につなげていきます。



規制緩和により、次のサービスが実現できるようになりました!!

EV乗合タクシー(丹タク)の 代行・輸送サービス

買い物代行 網野町・久美浜町域のみ	料金 15分ごとに400円
見守り代行 網野町・久美浜町域のみ	料金 別途見積り
図書館代行 網野町・久美浜町域のみ	料金 15分ごとに400円
病院予約代行 網野町・久美浜町域のみ	料金 15分ごとに400円
小荷物輸送サービス 網野町・久美浜町域のみ	料金 15分ごとに400円

丹後海陸交通株式会社
予約専用 ☎ 0772-42-0390 (ご予約は随時承ります)
 (受付時間 7:30~18:30)
 京丹後市EV乗合タクシー(丹タク)に関するお問い合わせはこちら
 丹後海陸交通株式会社 本社営業課 ☎0772-42-0321
 京丹後市役所 企画課 課長 ☎0772-69-0120

資料：京丹後市

代行・輸送サービスも行う「EV乗合タクシー」

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課、自治振興課等）、地域、交通事業者

1-3 自家用有償旅客運送の活用

現状

近年では自家用有償旅客運送の規制緩和の動きが進んでおり、自家用有償旅客運送は以前よりも取り組みやすくなっています。

取組内容

地域での支線の検討に合わせて、地域のNPO法人や地域自治体等の意向をふまえて、「市町村運営有償運送（交通空白）」や「公共交通空白地有償運送」を担ってもらうことで、地域における交通の充実につなげます。

特に、当市の福祉有償運送は、多くの団体で運営資金が十分ではなく、存続が危ぶまれていることから、一般輸送を強化することで経営の安定化につなげられる可能性があります。

なお、これら検討の前提として、民間の路線バスやタクシーに影響がない「公共交通空白地」であることとします。

自家用有償旅客運送について



自家用有償旅客運送制度（平成18年創設）

- 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度
- 輸送の安全（運行管理体制、運転者の要件等）や利用者の保護（収受する対価の揭示義務等）に係る規定を設けることにより、安全かつ安心して利用できるサービスの普及を促進

自家用有償旅客運送

※実施団体数は平成27年3月31日時点

住民等のための「自家用有償旅客運送」 （市町村運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送）

交通空白地域において、住民等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



実施団体数：市町村運営有償運送（424団体）
公共交通空白地有償運送（95団体）

身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」 （市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送）

福祉タクシー等による輸送サービスが提供されていない地域において、身体障害者等の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送



実施団体数：市町村運営有償運送（118団体）
福祉有償運送（2432団体）

自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲

- 「第4次分権一括法」の成立（平成26年5月28日）によって、平成27年4月1日より自家用有償旅客運送の事務・権限については移譲を希望する市町村などに対し移譲を行うこととなった。（手挙げ方式による権限移譲）
- 平成27年4月1日に事務・権限の移譲を行う11自治体（3県、8市町村）を同日指定。

資料：「国家戦略特区WGヒアリング説明資料 H27.9.17」（国土交通省）

図 自家用有償旅客運送の概要

参考 地域の実情に応じて自家用有償旅客運送を生活交通ネットワークに組み込む例

自家用有償旅客運送の活用事例（兵庫県豊岡市）



各交通手段の適切な役割分担にもとづく最適な生活交通ネットワークの構築



資料：「国家戦略特区WGヒアリング説明資料 H27.9.17」（国土交通省）

参考 中部運輸局管内の公共交通空白地有償運送

初期はNPO等の発意に対して自治体が支援するものが見られましたが、近年では地元自治体と協働で将来に続くよう仕組みを考えるものが見られています

中部運輸局管内の公共交通空白地有償運送

県	市町村	運営主体	名称
愛知県	設楽町	津具商工会	いってこまい
	豊根村	豊根村社会福祉協議会	がんばらマイカー
岐阜県	飛騨市	北飛騨商工会	ポニーカー
	中津川市	NPO法人かしもむら	かしも巡回バス
		NPO法人つけちスポーツクラブ	付知地区巡回バス
		NPO法人阿木ふるさと福祉村	阿木地区巡回バス
恵那市	飯地地域自治区運営委員会	いいじ里山バス	
三重県	熊野市	NPO法人のってこらい	のってこらい
	菰野町	菰野町社会福祉協議会	あいあい自動車
静岡県	浜松市	NPO法人がんばらまいか佐久間	がんばらまいか佐久間
		NPO法人春野のえがお	春野のえがお
	静岡市	NPO法人フロンティア清沢	やまびこ号

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課、福祉課等）、地域、NPO法人等

1-4 高速バスの将来にわたる運行

現状

高速バス「山の湊号」を将来にわたって運行していくためには、利便向上と利用者増の好循環を生み出していく必要があります。新城市や北設楽郡の人たちだけでなく、名古屋市周辺の利用も取り込む必要があります。

取組内容

利用者からは、運行本数、運行時間、設備、運賃、停留所など、様々な意見が寄せられており、それらに対応した利便向上に取り組み、将来にわたって運行・維持します。

○新城市・近隣市町村での取り組み

利用者や市民からの意見聴取を定期的を実施し、そこで出た内容を基に利便向上を図っていきます。また、J Rや幹線・支線とのダイヤ接続の改善やパーク＆ライドのための駐車場整備等により、新城市だけでなく、近隣市町村からも利用がしやすい環境を作ります。

なお、今後長久手市では大規模な商業施設がオープンし、高速バス停留所がある藤が丘駅・長久手古戦場駅の沿線では定期的にウォーキングイベントが開催されています。高速バス「山の湊号」の周知の際に、こうした施設・イベントを合わせて紹介することで利用促進を図ります。

表 長久手市内で想定される大規模施設整備

平成 28 年 12 月	イオンモール長久手 オープン
平成 29 年 10 月	I K E A長久手 (仮) オープン

○名古屋市周辺での取り組み

名古屋市や長久手市、名古屋東部の大学等と連携したPRを行い、名古屋周辺からの利用を取り込みます。また、名古屋周辺から来た方が高速バスを降りた後、公共交通で観光できるモデルコースを作成し利用の促進を図ります。

長久手市の「公共交通かわら版」への掲載

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課等）、交通事業者

1-5 乗継拠点の整備



参考 小さな拠点

乗継拠点の整備にあたっては、単に交通機関だけの問題ではなく、様々な生活施設と一体的に考えることで、賑わいが生まれ、豊かな待ち時間が過ごせる事となります。

そうした中で、小学校区など複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地域活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、生活を支える新しい地域運営の仕組みをつくる取組「小さな拠点」に注目が集まっています。

新都市では、こうした考え方を基に乗継拠点の整備を進めていきます。



※「小さな拠点」は  で囲んだエリア、「ふるさと集落生活圏」は  のエリアです。

資料：国土交通省

「小さな拠点」のイメージ

参考 自転車を活用した拠点化

近年では、新都市内でも市外から来て自転車道を通る人をよく見かけるようになりました。このように、スポーツ自転車の利用者は今後増加していくと考えられます。

そうしたことから、観光拠点等での駐輪場整備やレンタサイクル拠点の設置を検討するとともに、バスで自転車が運べるようなキャリア設置について進めていきます。



資料：厚木市
自転車積載ラックバス

取組内容

○中心市街地活性化と合わせた拠点整備

「中心市街地活性化基本計画」の整備に合わせ、連携を図りながら、案内の充実や待合環境整備を進めます。

特に、新城駅～栄町までの区間の案内を整備し、駅を利用する人がスムーズにバスに乗り継げるようにします。



資料：新城市中心市街地活性化基本計画

中心市街地活性化事業

○作手総合支所周辺

モデル地域のワークショップから、作手地域のバスは便数が少ないため待ち時間が長く、待合環境の整備が課題であることが分かりました。

現在、作手線の終点は作手高里の一方、つくであしがる線や守義線の終点は作手診療所です。現在建設中の山村交流施設の活用を図りつつ、利用者等の意向をふまえてダイヤ編成を行い、交流施設～Aコープの間を「小さな拠点」として位置付け、高齢者や高校生が楽しく待合ができる方法を提案します。

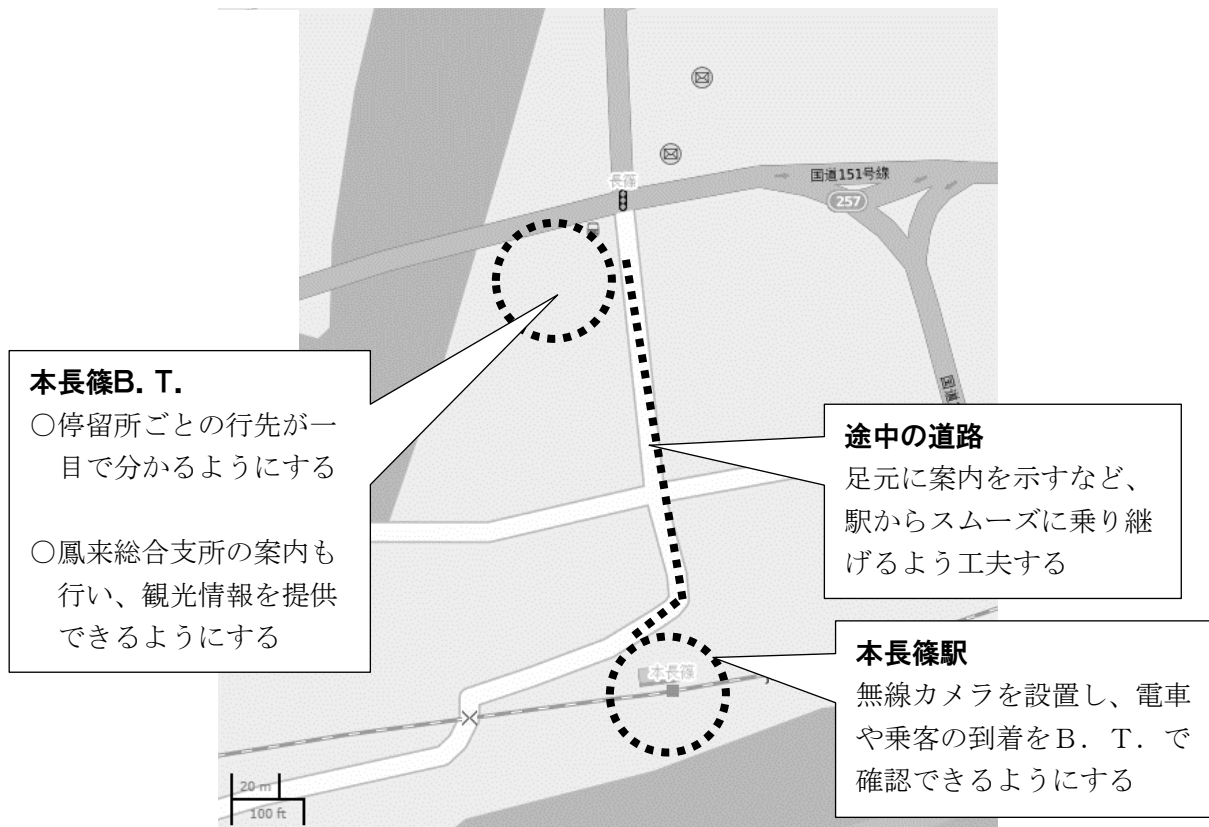


作手総合支所周辺

○本長篠駅・本長篠バスターミナル

観光モニター調査では、JRから四谷千枚田新城線への乗継時間が5分しかなく、運賃清算に遅れたため乗り換えに間に合いませんでした。

本長篠駅～バスターミナルまでの間の案内を充実させるとともに、JRと各バスとのダイヤの調整を行います。さらに事業者間の連絡調整ができるようにすることで、初めて本長篠駅・本長篠バスターミナルに来た人でも安心して乗り継ぎができるようにします。また、新城市に来る前の段階での案内を徹底し、ICカード利用によるトラブルの回避等にも努めます。



本長篠駅とバスターミナルの整備例

○もつくる新城

もつくる新城は、市内で最大の観光入込客数を誇る集客施設であるとともに、「奥三河ハブステーション」として位置付けられています。

しかしながら、大型バスが入れる動線・スペースが確保されておらず、公共交通の接続が弱い状況となっています。交通事業者などと協議を行い、高速バスや田口新城線との接続ができるようにするとともに、タクシーや自転車を利用しやすくすることで、「奥三河ハブステーション」の実現を図ります。



資料：キラッと奥三河観光ナビ

もつくる新城

○その他乗継拠点

主要乗継拠点・乗継拠点では、JRのダイヤ変更に合わせてダイヤ見直しや待合環境の整備を、沿線住民等と一緒に進めていきます。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課、観光課等）、地域、交通事業者

1-6 二次交通としてのタクシーの役割強化

現状

平成21年に成立したタクシー適活法では、タクシーを「地域公共交通として重要な役割」を担っているとしており、新城市においてもバスでは担えないニーズを補完しています。

しかしながら、市福祉課が高齢者・障がい者等に交付しているタクシー割引券について、交付数の割に利用者数が少ない等、タクシー利用が浸透していない可能性があります。

取組内容

イベント時にタクシーの紹介ブースを設置したり、地域路線の検討の際にタクシーの役割をふまえる等、地域公共交通の一員としてタクシーを維持していきます。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課等）、交通事業者

【方針2】 組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます

2-1 高校との定期的な意見交換による高校生の利便促進

現状

総合連携計画では、高校生の通学に関する視点が不足していました。一部の路線では利用者の大半が高校生であり、高校生の通学利便を図ることは重要と言えます。

取組内容

平成 33 年度の高校再編に向けて、全ての中学校区から各高校にバスで通えることを目指し、以下の体制づくりを行います。

○路線の検討における高校生・保護者の参画

高校アクセス可能チェックの結果、舟着、八名、鳳来北西部、鳳来南部等の地域において、通学に支障があることが分かりました。

路線の検討等の際に、高校生や保護者の意見を把握し、安全・安心な通学ができるようにしていきます。

○高校との定期的に意見交換ができる体制づくり

高校ではテストや始業式等の際には登下校時間が変動するため、ダイヤを柔軟に対応することが求められます。こうしたことから毎年、市内 3 高校と意見交換する場を持ち、イベントや統廃合に対応するための体制を構築します。また、高校統合に合わせて、文化会館や図書館を活用した待合環境の提案を行っていきます。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課等）、地域、高校

2-2 観光部局や交通事業者などとの連携による交流人口の拡大

現状

新城市やその周辺には多様な観光資源が存在しますが、それぞれが連携しておらず、またバス路線との連携も十分とはいえませんでした。

取組内容

○停留所の観光拠点化

主要観光施設の最寄り駅・停留所において、観光施設までの行き方が分かるような案内版の設置等や、観光部局や地元団体等との連携を図り、停留所の観光拠点化を進めます。

○パッケージプランの策定

熊本県を拠点とする九州産交バス(株)では、既存の路線バス運賃と観光施設入場料等をパッケージ化した「日帰りバス旅」という商品を販売しています。気軽に迷わずお値打ちに観光ができる上、既存のバス路線の活性化につながっています。

豊鉄バス(株)においても、「奥三河再発見ツアー」として、特定の日に限ってパッケージ商品を販売していますが、路線バスを活用したものとはなっていません。

関係者間で一体となって、通年で路線バスを活用できるツアーを企画し、全市で観光客をおもてなしできるように関係者間の連携に努めます。



資料：九州産交バス(株)

【参考】日帰りバス旅

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課、観光課等）、新城市観光協会、交通事業者

2-3 各種施設整備の際の公共交通ネットワークへの位置づけ

現状

公共交通はそれだけでは利用されるものではなく、必ず目的地が必要になります。しかしながら、もつくる新城や作手地域の山村交流施設など、近年の新しい施設において、公共交通利用者の利便が十分考えられているとはいえない状況でした。

取組内容

平成30年4月完成予定の市役所新庁舎など、今後の施設整備の際は公共交通利用者の利便を促進できるようにします。また、既存施設についても公共交通によるアクセス利便の向上を検討していきます。



図 もつくる新城



図 市役所新庁舎(イメージ図)

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課等）、市内各施設管理者

2-4 健康づくりと関連させた利用促進

現状

新城市で団塊の世代が75歳以上となり超高齢化社会となる2025年に向けて「高齢になってもいつまでも元気で健康寿命をのばしましょう」をテーマに健康づくり事業を行っています。

平成27年度は市内21会場で認知症予防運動やこれからの心配事の相談を行う「健康づくり教室・相談会」を実施しました。

取組内容

バスの利用は知力・体力を使い、健康づくりとの相性が高いため、「健康づくり教室・相談会」でのバスの乗り方講座の実施や健康づくりのためのバスとウォーキングを合わせたモデルコースの作成を健康医療部と連携して行い、利用促進を図ります。

参考事例

焼津市では、「バスでお出かけモデルコース」を作っています。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課、介護保険課、地域包括ケア推進室等）



資料：焼津市

2-5 高齢者の運転免許自主返納の促進と公共交通を利用しやすい環境整備

現状

高齢者人口の増加が進む中で、高齢者による交通事故が問題となっています。

取組内容

こうした事故の減少及び公共交通機関の利用促進を目的として高齢者の運転免許の自主返納者に対する支援を行い、返納の促進を図ります。

また、免許を返納した高齢者がスムーズに公共交通を利用できるよう、ノンステップバスの導入やバス停の整備といった交通バリアフリーの環境を整備します。

こうした施策の実施により、自動車が運転できる段階から公共交通を利用し、そこから長く公共交通が利用できるという体制を作っていきます。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課、福祉課等）、新城警察署、交通事業者

【方針3】 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を創ります

3-1 バス総合マップの整備

現状

適切な情報の提供が「利用したくなる」公共交通作りには重要と考えられます。

取組内容

新城市では現在、バス総合マップを発行しておりますが、路線の変更があった時だけではなく、利用者の意見を聞きながら、より利用しやすいものに整備していきます。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課等）、地域、交通事業者



新城市バスマップ

3-2 「マイマップ」の提供

現状

高齢者を中心に、公共交通総合マップだけでは乗継や商業施設の位置が分かりにくいという意見が出ています。

取組内容

一人ひとりが使うところだけをカードにまとめた自分仕様の時刻表「マイマップ」を提供します。一人ひとりの行き先は異なるため、特定の商業施設や医院にも行きやすくなります。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課等）、地域、交通事業者



資料：敦賀市

【参考】「私の時刻表」

3-3 検索サイトへのSバスのダイヤ情報掲載

現状

中部運輸局では、コンテンツプロバイダが提供するサービスを活用し、鉄道や路線バス、コミュニティバスなどを含めた乗り換え案内サービスの普及を目的とした地域公共交通ネットワークの「見える化」を推進しています。

取組内容

Sバスのダイヤについても掲載されるよう、中部運輸局などと連携して進めていきます。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課等）、交通事業者



資料：中部運輸局

地域公共交通の「見える化」

3-4 バス乗車体験イベントの実施

取組内容

新城市では、新城市商工会や豊鉄バス㈱と協力し、平成 27 年度から「しんしろ軽トラ市のんほいロット」においてバス乗車体験を実施しています。

こうしたイベントを通じて、バスに乗ることに対して親しみを持って頂き、広く市民の利用を促します。

参考事例

富士市では「バスの日（毎年秋分の日）」に利用促進イベントを開催しています。

バス車両の展示や乗り方教室、子供向けのスタンプラリーだけでなく、行き先がわからないバスに 1～2 時間乗る「無料ミステリーツアー」も開催しています。

また、岐阜乗合自動車㈱ではイベント当日に車両に貼られた専用シールの上に絵を描いてもらう「お絵かきラッピングバス」を実施し、その後は実際の運行に配置させることで、子どもに関心を持ってもらう内容になっています。

こうした企画を参考とし、新城市でもバスを身近に感じてもらおうよう努めます。

実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市（行政課等）、交通事業者



乗車体験の様子

平成28年9月22日（秋分の日）
午前9時～午後1時
バスの日イベント
富士市中央公園多目的広場

明治36年9月20日に京都市で初めて乗合バスが走ったことを記念し、毎年9月20日を「バスの日」と定め、バスに親しむイベントが各地で開催されています。

【開催内容】

- 無料ミステリーツアー（9時受付開始先着順：3コース各1便）
行き先がわからないバスに乗って、1～2時間程度でちょっと旅行へ
- バス車両の展示
路線バス・観光バス・コミュニティバスが
動かし、運転席に座ったり、運転士の制服
を着たりできるよ（記念撮影もOK）
- バスの乗り方教室
バスでのお金の支払い方ってどうするの？
- スタンプラリー（対象は小学生以下）
達成した人に抽選でお菓子や図書券のプレゼント
※他にも「ぬりえコーナー」や「グッズ販売」などもあるよ

おききお問合わせおきき

富士島野バス 71-2495
山交タウンコーポ 055-223-0808
富士市都市計画課 55-2304

資料：富士市

【参考】富士市のイベントチラシ

5. 事業の実施計画

基本方針	具体的な事業	実施主体				
		H29	H30	H31	H32	H33
【方針1】 定期的な整備により、公共交通ネットワークの構築を推進します	幹線の将来にわたる維持・発展	期間を通じて継続的に実施				
	支線の役割明確化と地域との協働による支線の運行	期間を通じて検討協議して運行(5年間で10地区)				
	自家用有償旅客運送の活用	随時実施(期間を通じて協議改善)				
	高速バスの将来にわたる運行	期間を通じて継続的に実施				
	乗継拠点の整備	随時実施(期間を通じて協議改善)				
	二次交通としてのタクシーの役割強化	期間を通じて継続的に実施				
【方針2】 組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便向上に努めます	高校との定期的な意見交換による高校生の利便促進	調整	実施 ★新城高校校地人員減 ★新城高校校地人員増 ★高校統合完了			
	観光部局や交通事業者などとの連携による交流人口の拡大	期間を通じて継続的に実施				
	各種施設整備の際に公共交通ネットワークへの位置づけ	施設整備に合わせて適宜実施				
	健康づくりと関連させた利用促進	期間を通じて継続的に実施				
	高齢者の運転免許自主返納の促進と公共交通を利用しやすい環境整備	期間を通じて継続的に実施				
【方針3】 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を創ります	バス総合マップの整備	提供(ダイヤ変更に合わせて更新)				
	「マイマップ」の提供	調整	実施			
	検索サイトへのSバスのダイヤ情報提供	調整	実施			
	バス乗車体験イベントの実施	実施	実施	実施	実施	実施

VII 計画の達成状況の評価

1. 計画の目標

(1) Sバス等の利用者数・市支出額

市が運営主体の公共交通 利用者数
【実績】 160 千人程度（平成 27 年度） ⇒ 【目標】 現状維持（平成 33 年度）

市が運営主体の公共交通への市支出額
【実績】 113 百万円程度（平成 27 年度） ⇒ 【目標】 現状維持（平成 33 年度）

市民バスについては、今後予想されている人口減少なども勘案すると、利用者数は減少するものと考えられます。しかしながら、交通弱者の潜在需要は高いと考えられることから、そうした需要を掘り起こすことを想定し、現状維持として設定します。

(2) 民間路線バス・高速バスの利用者数

民間路線バス利用者数
【実績】 202 千人程度（平成 27 年度） ⇒ 【目標】 現状維持（平成 33 年度）

高速バスの 1 便あたり利用者数
【実績】 4 人/便程度（平成 28 年度） ⇒ 【目標】 20 人/便程度（平成 31 年度）

民間路線バスも、市民バスと同様に現状維持として設定します。

高速バスについては、将来の完全民営化を見据え、採算ラインである「23 人/便」に近づけるため、「20 人/便」として設定します。ただし、貨客混載等による副収入で代替できれば可とします。

(3) 「地域交通」の運行地域数

地域交通の運行地域数
【実績】 0 地域（平成 27 年度） ⇒ 【目標】 全地域（平成 33 年度）

作手地域でのモデル実施の結果から、地域と一緒にその地域の課題を考え、公共交通のあり方を検討していくことの有効性が得られました。そのため、今後はこうした地区数を増やしていき、地域交通の実施地域を拡げていくものとします。

(4) 公共交通の満足度

バス利用者の満足度
【実績】 1.10（平成 27 年度） ⇒ 【目標】 1.15（平成 33 年度）

バスの利便向上を図るとともに、バスの経営状況の報告等も行うことで、バス利用者の満足度を高めていきます。

(5) 高校との協議会の場の設置

高校との協議会の設置件数
【実績】 0 校（平成 26 年度） ⇒ 【目標】 市内全校（平成 33 年度）

公共交通の利用促進と高校生への維持を図るため、年に 1 回以上、市内高校との協議の場を設置します。必要に応じて、高校生から直接意見を聞く場を設け、ダイヤの変更を行います。

(6)路線別の目標

(1)(4)に掲げたSバス全体の目標を達成するため、以下のように路線別の目標を設定します。

路線名	利用者数(人)			満足度			実質収支(千円)		
	【実績】 H27		【目標】 H33	【実績】 H27		【目標】 H33	【実績】 H27		【目標】 H33
西部線	3,480	⇒	現状維持	1.04	⇒	1.15	7,370	⇒	現状維持
北部線	8,082	⇒	現状維持	1.08	⇒	1.15	8,395	⇒	現状維持
中宇利線	54,297	⇒	現状維持	1.11	⇒	1.15	14,068	⇒	現状維持
吉川市川線	10,617	⇒	現状維持	1.15	⇒	1.15	7,994	⇒	現状維持
作手線	43,326	⇒	現状維持	1.00	⇒	1.15	27,397	⇒	現状維持
秋葉七滝線	8,967	⇒	現状維持	1.17	⇒	1.17	7,755	⇒	現状維持
長篠山吉田線	16,290	⇒	現状維持	1.06	⇒	1.15	5,656	⇒	現状維持
布里田峯線	3,575	⇒	現状維持	1.09	⇒	1.15	6,902	⇒	現状維持
塩瀬線	6,298	⇒	現状維持	1.14	⇒	1.15	7,289	⇒	現状維持
守義線	4,252	⇒	現状維持	1.12	⇒	1.15	8,659	⇒	現状維持
つくであしがる線	976	⇒	現状維持	1.19	⇒	1.19	7,151	⇒	現状維持

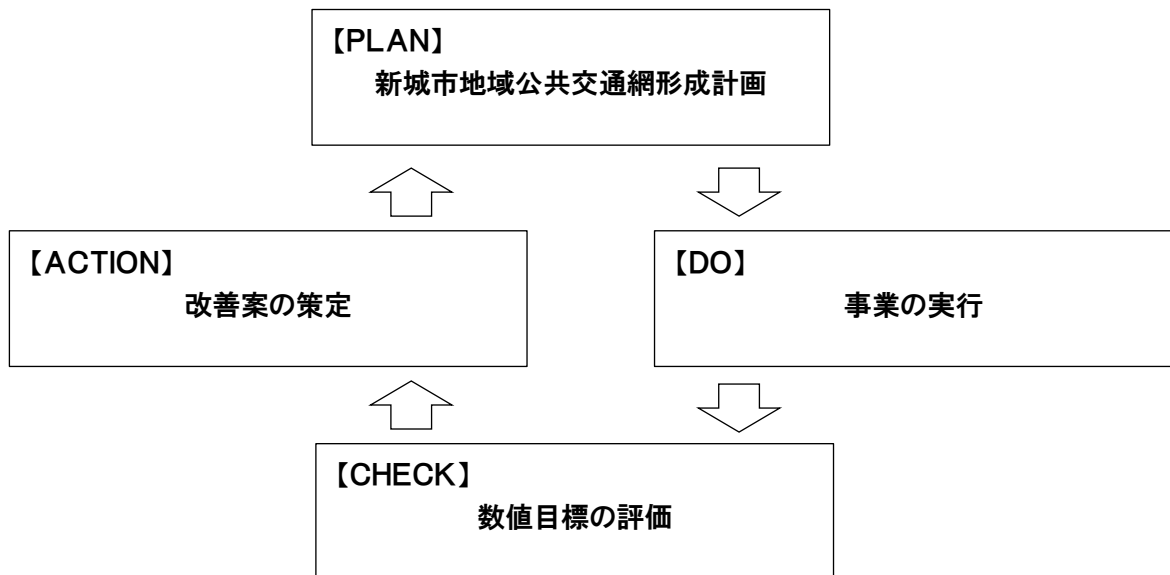
2. 計画の推進と評価

(1) 全体のPDCA

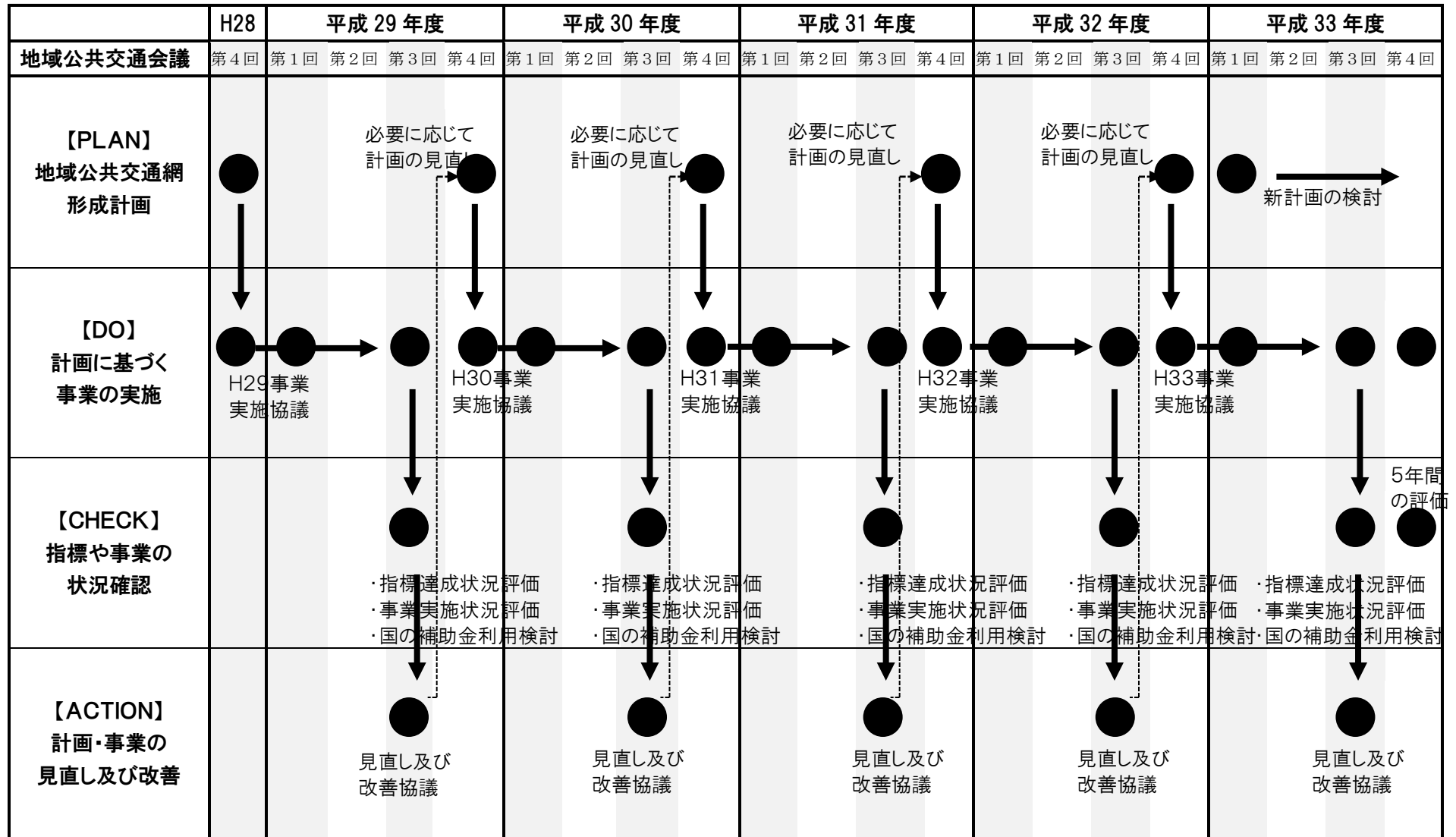
計画の評価・検証、改善策の検討は、毎年年度末に、新都市地域公共交通会議の場で実施します。

具体的には、計画の目標で定めた成果指標だけでなく、それを実現するための「路線単位での評価」についても確認を行います。

目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により実施します。

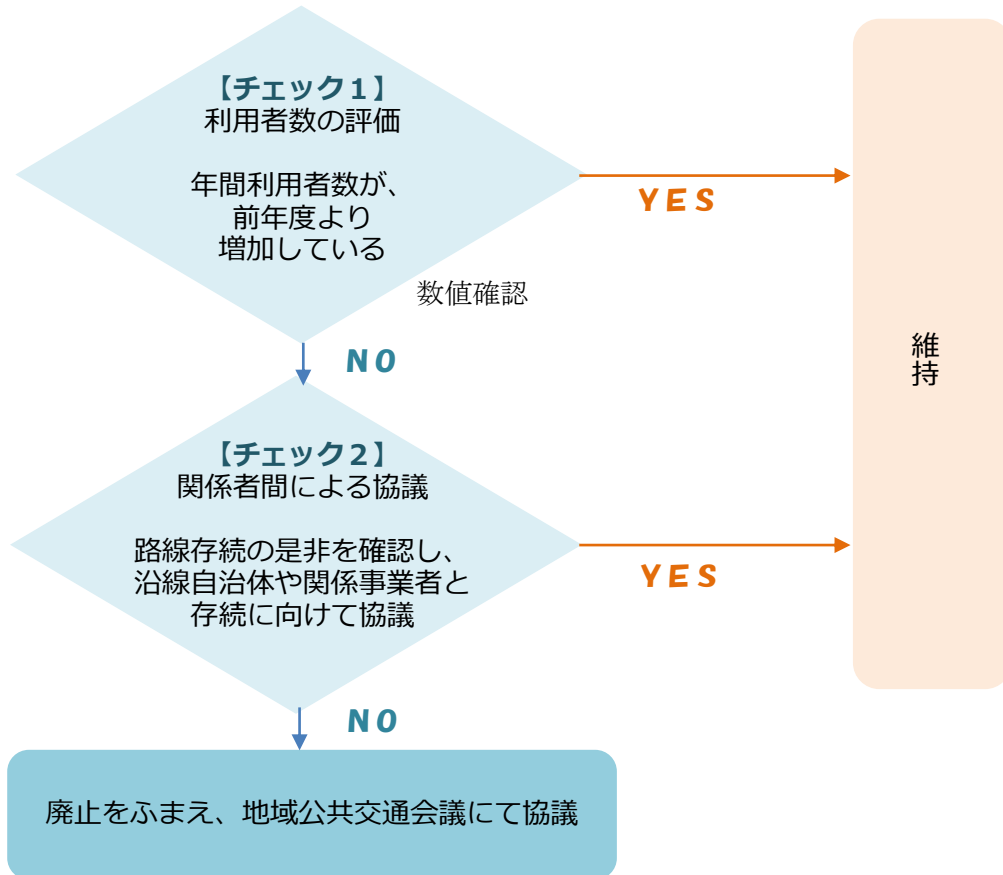


P D C Aサイクルのスケジュール



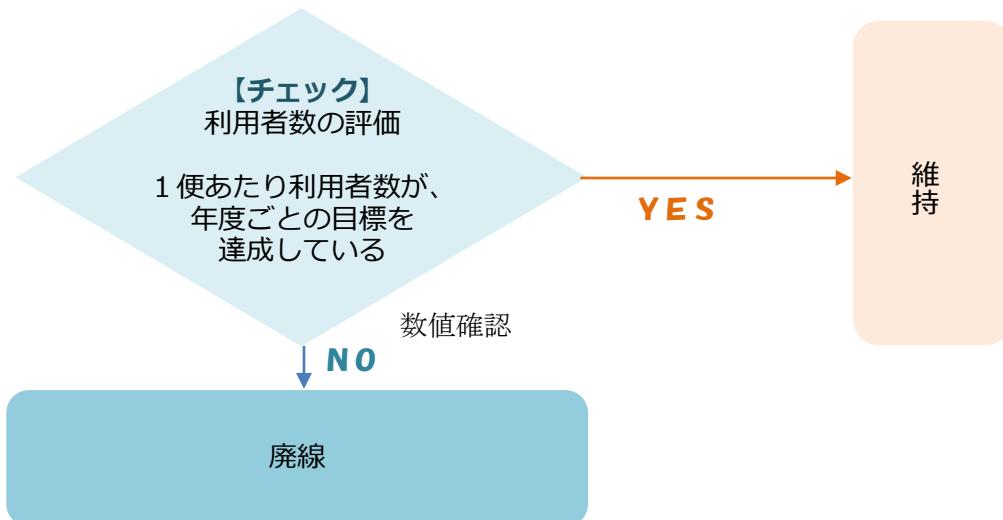
(2) 幹線のPDCA

作手線は好調ですが、それ以外の幹線はいずれも横ばい～減少傾向となっています。目標で掲げる「現状維持」に向け、以下のようなPDCAを構築します。



(3) 高速バスのPDCA

高速バスについては、数値目標を車内や市広報に掲載し、維持に向けた意識啓発を図るとともに、数値目標に対する責任を明確にし、全市を挙げて維持します。

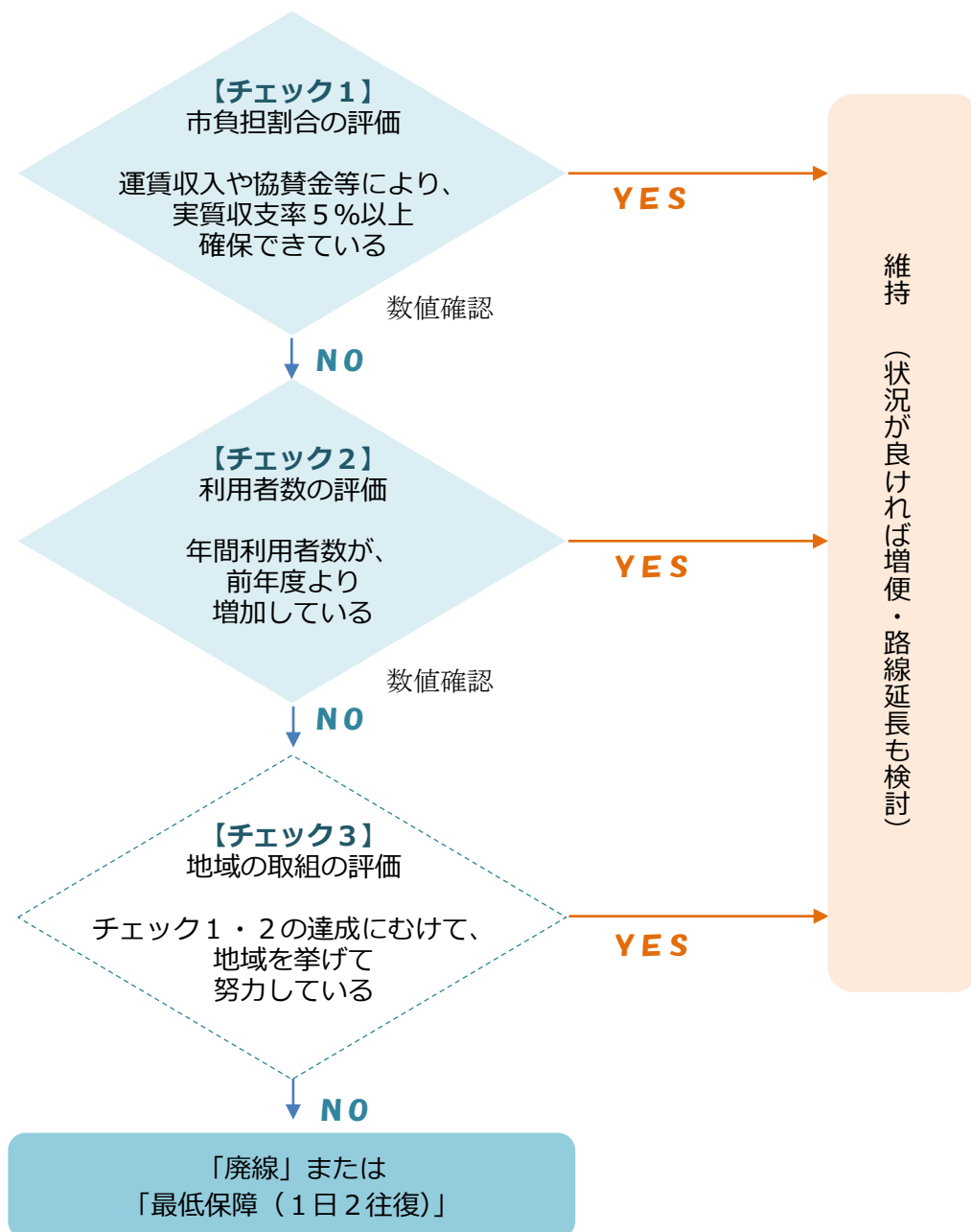


平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
8 人/便	15 人/便	20 人/便

(4)支線のPDCA

支線はいずれも収支率が極めて低く、通常であれば廃線となる水準です。これ以上の市負担は他の行政サービスの悪影響を与えかねないことから、以下のようなPDCAを導入します。

この仕組みは、支線を再編した地域から導入し、原則、チェック1・2が未達成であれば、廃線または最低保障（1日2往復）となります。ただし、チェック1・2の達成に向けた地域住民自身の取組に対しては一定の評価を行います。



(参考) 路線延長の際の考え方

平成27年度の「ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価」では、東海ブロックの原価は約360円/キロとなっています。「360円/キロ」および「実収支率5%以上」を鑑みて、路線延長の是非を検討します。例えば1日8往復の路線の終点を3km延ばす際は、毎日1名以上利用することが条件になります。

見込まれる経費増： $3\text{km} \times 8\text{往復} \times 360\text{円/キロ} = \text{約} 9000\text{円}$

必要な収入： $200\text{円} \times 2\text{回} (1\text{往復}) \div 5\% (行政補填の目安) \times 1\text{人} = \text{約} 8000\text{円}$