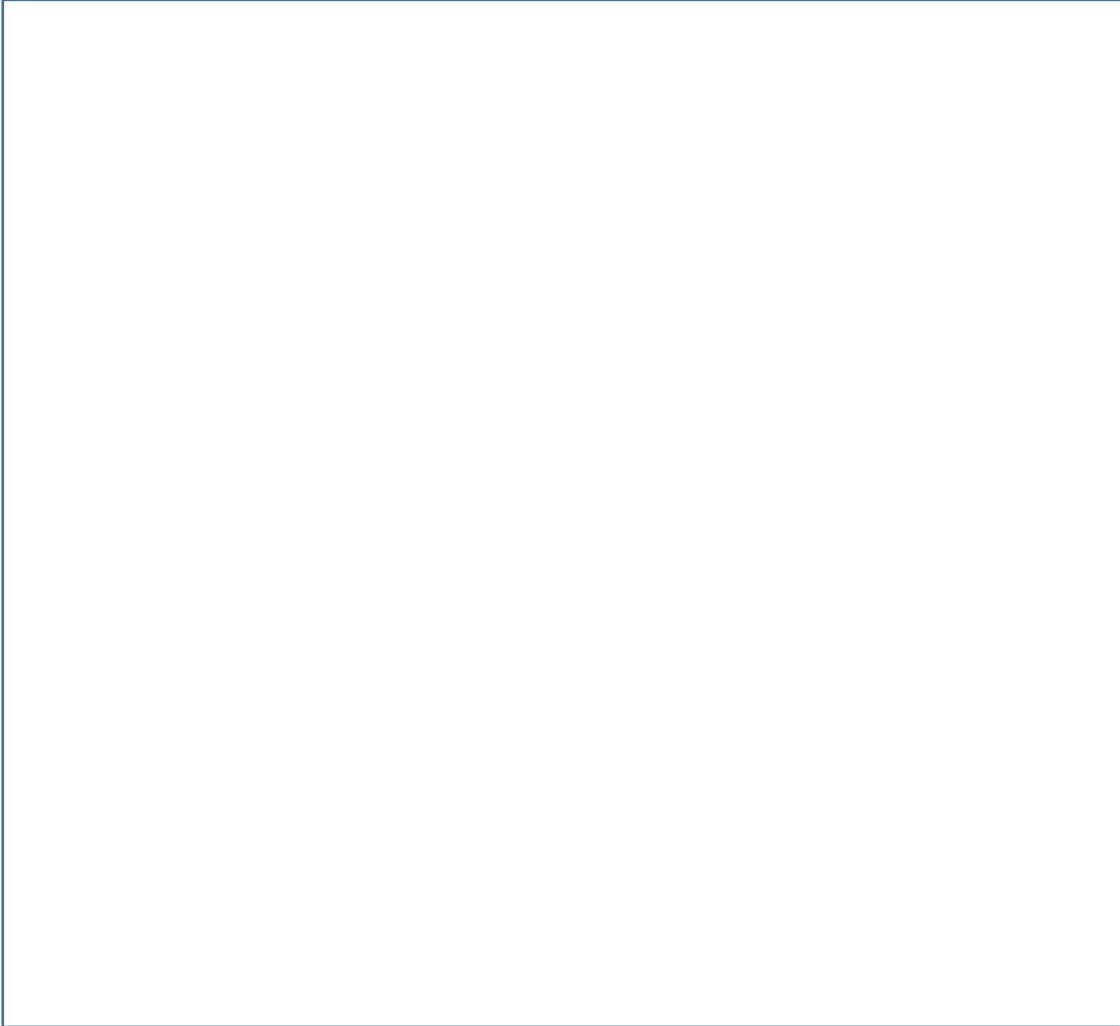


新城市地域公共交通計画（素案）

令和4年3月

新城市地域公共交通会議

はじめに



新城市地域公共交通会議 会長

新城市長 下江洋行

目 次

第1章 新都市地域公共交通計画の策定について

1. 趣旨	1
2. 関連計画との連携	1
3. 地域計画との関係	8
4. 計画の区域	10
5. 計画の期間	10

第2章 現状と課題

1. 公共交通の現状	11
2. 公共交通の課題	
(1) 公共交通不便地域の存在	12
(2) 移動ニーズへの対応	14
(3) 三大都市圏との交流拡大に向けた対応	16
(4) 公共交通サービスの持続的な維持・確保	17
(5) 地域公共交通の利用促進	20
3. 課題の整理	21

第3章 基本的な方針

1. 基本方針	23
2. 新都市における公共交通ネットワーク形成方針	24
3. 新都市地域公共交通に関するルール	25

第4章 公共交通施策

1. 施策の体系	26
2. 公共交通施策	27

第5章 計画の進捗管理と評価

1. 計画の達成状況の評価	34
2. 推進体制	36
3. 新都市地域公共交通会議の運営方針	37

第1章 新都市地域公共交通計画の策定について

1. 趣旨

新型コロナウイルスの感染拡大の影響や社会経済情勢の変化に伴う公共交通サービスの需要縮小等により、地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。

このような背景のもと、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法が令和2年11月に施行され、地域が自ら交通をデザインし、地域の移動ニーズを踏まえた地域公共交通に関するマスタープランとなる地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。

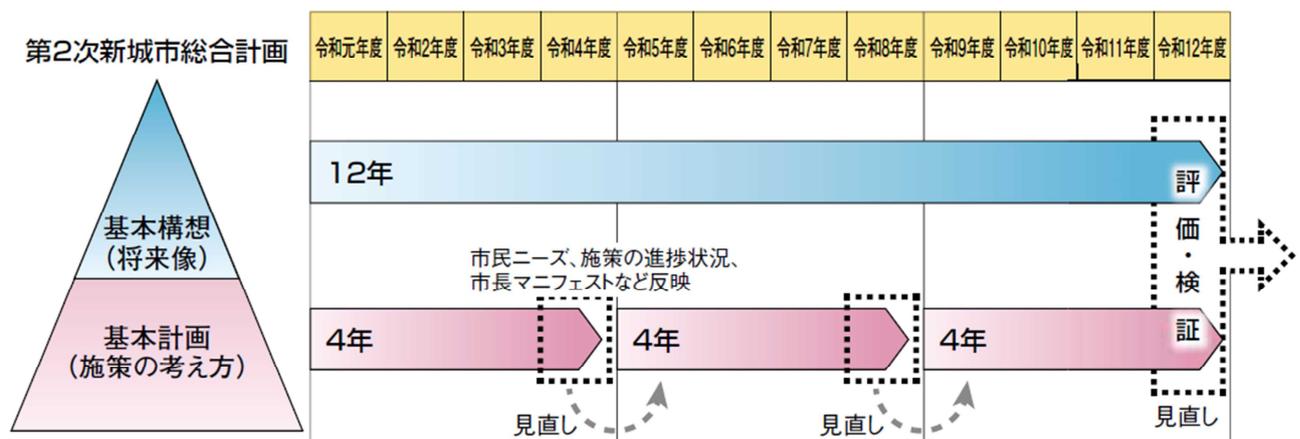
地方公共団体が中心となって多様な関係者と連携して、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要です。

本市においては、人口減少や少子高齢化が進展する中、平成25年度に地方自治法に基づく地域自治区制度を導入し、持続可能な市民自治社会づくりを進めてきました。地域自らが地域課題の解決や地域の活性化に向けた地域計画を策定する中で、地域における地域公共交通への関心も高まり、地域住民が安心して暮らすことのできる移動手段の確保に向けた住民主体の検討が始まっています。

JR飯田線はもとより、新東名高速道路の開通を契機に実現できた東京・大阪・名古屋とダイレクトにアクセスできる高速バスや市内の貴重な交通資源を最大限に活かし、市内外の移動を持続可能な公共交通サービスでつなぐ利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築するとともに、公共交通を使って気軽にお出かけできるようにするために、新都市地域公共交通会議において、本市における公共交通の課題を共有し、協議し、合意を図りながら、令和3年度をもって期間満了となる「新都市地域公共交通網形成計画」に続く新たな計画「新都市地域公共交通計画」（以下「本計画」）を策定します。

2. 関連計画との連携

本計画は、第2次新都市総合計画を上位計画として、関連する計画に基づき実施される施策との連携を図ることにより、本市の公共交通施策の方向性を定めます。



基本構想の実現や基本計画の具体化に向けた個別事業は、毎年度検討します。

本計画に関連がある計画及び各計画に記載されている公共交通に関する内容等

第2次新城市総合計画基本計画（令和元年度～令和4年度）

○目指すべき姿Ⅱ 快適で潤いあるちいきに暮らしています

政策目標1 居心地の良い暮らしをつくります

施策 4 理想的な地域公共交通網をつくります

【施策の基本方針】

人口減少や少子高齢化の状況、公共交通の現状を地域で共有し、生活圏など地域特性に合わせた公共交通網を地域、行政、交通事業者で構築します。

【取組み内容】

- ・公共交通の利用を促す積極的な情報発信を行います。
- ・地域やまちの拠点を結ぶネットワーク機能を充実します。
- ・鉄道事業者と連携して駅のバリアフリー化や駅周辺整備などを進めます。

○目指すべき姿Ⅲ 活力にあふれたまちになっています

政策目標1 経済と生活を支える都市基盤を整えます

施策 3 理想的な地域公共交通網をつくります

【施策の基本方針】

鉄道駅や公共施設などへのアクセスできる公共交通ネットワークの構築等により、利便性を確保します。

【取組み内容】

- ・拠点と拠点を結ぶ交通網を整備し、利用向上を図ります。
- ・二次交通の在り方の検討を進めます。
- ・鉄道事業者や沿線自治体等と連携してJR飯田線の魅力向上を図ります。

新城市都市計画マスタープラン（令和2年度～令和13年度）

○まちづくりの目標

（1）暮らしやすさを支える集約型都市構造推進への転換

- ・利便性が確保された市の中心核と地域中心核や地域が公共交通などの交通軸で結ばれる多核連携型の交通ネットワークの形成を目指します。
- ・自動運転、エアモビリティなど日々開発の進む新技術の導入などに積極的に取り組み、社会変革に対応した交通システムの形成を目指します。

（5）環境や気候変動に配慮した環境負荷の小さなまちづくりの推進

- ・公共交通の利用促進により自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、緑地の保全や緑化推進の実施など、都市部における低炭素化を目指します。

○都市施設整備の方針

（1）道路・交通

- ・市の中心核と地域中心核を結ぶ交通ネットワーク、各地域とまちの核を結ぶ交通ネットワークの形成、利便性の向上に取り組みます。
- ・自由度や周遊性が高く、住む人、訪れる人、商う人の動機付けとなるような付加価値の高い公共交通を検討します。
- ・市の中心核の新城駅周辺と、広域アクセス点の新城ICに隣接する道の駅もつくる新城周辺に交通結節点となるバスステーションを整備します。

- ・公共交通の持続性を確保するため、公共交通の積極的利用など、守り持続させる仕組みづくりを、地域とともに検討します。
- ・各地域に適した移動手段の確保を、地域とともに検討します。

○各種方針

(2) 環境の方針

- ・過度に自動車に依存しない生活への転換を目指し、公共交通の利便性向上や市民意識の変革等に向けた取り組みなどを検討します。

(3) 観光・交流の方針

- ・名古屋都市圏からの交流人口の増加を図るため、高速乗合バス「山の湊号」の運行の継続などを検討します。

○重点施策

賑わいと活気のある市の中心核と暮らしを結ぶ交通ネットワーク



出典：第2次新城市都市計画マスタープラン

新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和２年度～令和６年度）

基本目標２ 魅力を創る

戦略３ ひとの流れを支える観光基盤の整備

①観光受け入れ態勢の整備を進めます

基本目標３ 移住・定住の流れを創る

戦略２ ひとの流れを支える社会基盤の整備

①社会基盤の整備と機能強化を進めます

【上記に基づく事業内容】

公共バス運行事業

利用者の目的にあった路線の変更や満足度が高く効率的な公共交通の充実を図ります。基幹となるＪＲや高速バスと観光二次交通のアクセス向上を図るための路線再編、ダイヤの見直し及び交通結節点の充実に取り組むと共に、ＧＴＦＳやＭａａＳの導入の検討を進めます。

高速バス運行事業

新東名高速道路の開通により名古屋から９０分圏内になったことから、新城名古屋間を結ぶインフラとしての高速バスを運行し、観光客誘致等、交流人口増加による経済効果を図り、地域の活性化につなげます。

新城市地域福祉計画（令和２年度～令和６年度）

基本目標３ 「尊厳が守られる」環境をつくる

（４）地域での移動支援の充実

- ・地域で生活し続けられるための足を確保する公共交通の再編（公共交通対策室）
市内のどこに住んでいても生活の足が確保され、孤立化することがないようにＳバスの路線経路の見直しやデマンド型区域運行の普及を図るなど、生活圏と生活の質を重視した公共交通の再編を促進します。
- ・高齢者、障がいのある方等に対する外出支援（福祉課・高齢者支援課）
タクシー利用料金助成等の継続及び公共交通機関、タクシー、福祉バス等の交通手段の活用を視野に入れた余暇活動の場などの充実や創出を図り、買い物や通院に限らず様々な外出ができる環境づくりについて検討を行います。
- ・有償運送の適正な運営の確保（高齢者支援課・新城市社会福祉協議会）
新城市有償運送運営協議会において、ＮＰＯ法人等による有償運送の適正な運営の確保と、市民の福祉の向上等により公共の福祉の増進を図ります。
- ・買い物・外出の支援（新城市社会福祉協議会）
交通や買い物の不便が課題とされている地域で、福祉バスが活用されるよう支援します。車を運転しない方の移動手段に関する相談・支援を行います。

第２次新城市観光基本計画前期アクションプラン（令和３年度～令和５年度）

基本方針２ 観光基盤設備の整備

取り組みの方向（２）観光施設の魅力ある改修

道の駅もつくる新城

奥三河の観光ハブステーションとしての機能拡充を図ります。

新城市中心核のグランドデザイン2040（令和4年度～）

つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろの中心核

目標1 自動車に過度に依存しない歩いて暮らせるまちづくり

1-1 豊かな歩行空間等の創出

1-2 公共交通の利便性向上

<策定中>

新城市立地適正化計画（令和4年度策定予定）

立地適正化計画では、都市の現状や将来予測により課題を明確にしたうえで、どのようなまちづくりを目指すかという「まちづくりの方針」、実現に向けた「目指すべき都市の骨格構造、施策・誘導方針」、具体的な区域、施設として「誘導区域、誘導施設、誘導施策」を定めます。

【方向性】

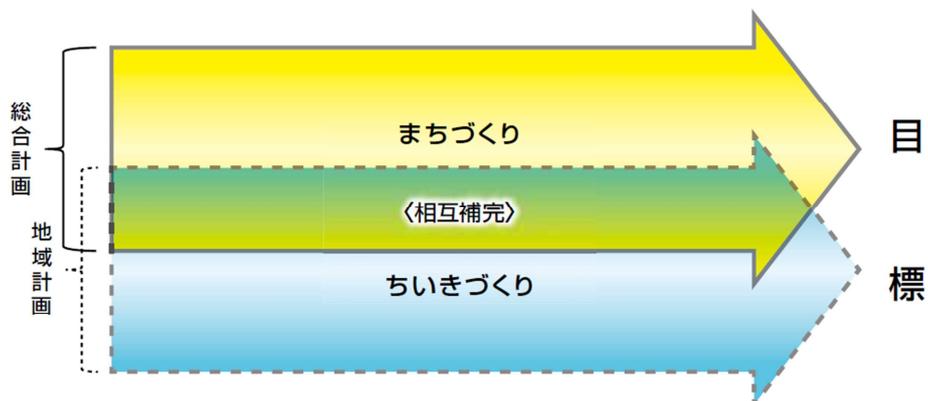
「第2次新城市都市計画マスタープラン」に掲げた「市の中心核」と「地域中心核」への都市機能集約・集積及び交通ネットワーク形成により、過度に自動車に依存しない、歩いて暮らせる集約型都市構造に転換する方針に基づき、「市の中心核」における市街地の形成を推進するために策定した「新城市中心核のグランドデザイン2040」の実現化を通じて「市の中心核」の拠点性を向上するとともに、本市の中心的な地域の人口集積や都市機能を維持・向上させることを目的として策定します。

3. 地域計画との関係

地域自治区では、地域の将来像や地域づくりの方向性、住民の思いなど、地域住民が共有するものとして地域自治区ごとに「地域計画」を策定しています。

第2次新城市総合計画は、地域計画と相互補完の関係性を保ちながら、まちづくりを進めていくこととしていますので、本計画においても同様に進めていくものとします。

総合計画と地域計画の関係性イメージ



地域計画に掲げられている地域課題

新城地域自治区	しんしろ地域計画（令和2年度～令和6年度） Always しんしろまちなか
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の外出支援、日常生活の助け合い ・こどもの習い事のための送迎 ・まちなかや桜淵公園に足を運んでもらう 	
千郷地域自治区	みんなが活躍できるまちづくり計画 （令和元年度～令和10年度） 思いやりと健康で暮らしやすいまち千郷
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の「交通手段の確保」が重要 ・通院、買い物に苦勞している（将来不安） ・地域交通の充実・強化 	
東郷地域自治区	東郷地域計画（令和3年度～令和12年度） わくわくするまち 東郷
<ul style="list-style-type: none"> ・通院や買い物などの日常生活の移動手段への支障（不安の増加） ・生活の一部としてSバスの利用を考える 	
舟着地域自治区	舟着地区コミュニティ計画（令和4年度～令和13年度） 明るさとやさしさで絆を結ぶ舟着の郷
<ul style="list-style-type: none"> ・買い物や通院など外出に困る（地域内に生活必需品を買う店舗が無い） ・交通手段が十分に確保できない 	
八名地域自治区	八名地域計画（令和元年度から概ね4年間） 八名でいつまでも元気で楽しく暮らしたい！
<ul style="list-style-type: none"> ・スーパーが近くななくなり、車がない人や車に乗れない人にとっては不便 ・電車が通っておらず、バスも本数が少ない ・豊橋に行くバスがなく、土日祝日はバスの運行自体が無い 	
鳳来中部地域自治区	鳳来中部地域計画（令和元年度～令和10年度） めざそう人交密度No.1～人があつまるふれあうつながる 鳳来中部～
<ul style="list-style-type: none"> ・電車、バスの本数が少ない、駅まで遠い ・車がないと移動が困難 	
鳳来南部地域自治区	鳳来南部地域計画（令和元年度～令和10年度） 山よし 田よし 住むによし～人と自然と歴史・文化がふれあう 元気なまち～
<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型乗合交通への期待 ・利便性のある足（公共交通）を確保した上での免許返納の推奨 	
鳳来東部地域自治区	鳳来東部地域計画（令和元年度～令和10年度） 鳳来東部2030プロジェクト～子どもからお年寄りまで安心して暮らし続けられる地域を～
<ul style="list-style-type: none"> ・過疎化・少子化・高齢化が進み、公共交通のシステムと利用者の実態が合わない 	
鳳来北西部地域自治区	住みたくなるまちづくり計画（平成30年度～令和9年度） 3つの柱「地域振興」「子育て」「生き生き」
<ul style="list-style-type: none"> ・通園・通学にかかる時間が長くなり、保護者の負担が増加 ・保護者の送り迎えやスクールバスの通行が危険な箇所があり、安全対策が必要 ・買い物や通院など自家用車に頼らざるを得ない 	
作手地域自治区	作手地域まちづくり計画（平成27年度～令和6年度） 手をつなぎ 作ろう未来の ふるさと作手
<ul style="list-style-type: none"> ・暮らしの中での移動や買い物など、お年寄りの生活サポートが必要 ・子どもやお年寄りなどの足として、公共交通の充実が必要 	

4. 計画の区域

計画の区域は、新城市内とします。

隣接する市町の一部地域が地域住民の生活圏域となっている現状に即した施策や地域間を跨いで運行する公共交通の利用促進などについては、連携・協力体制を取りながら進めていきます。

5. 計画の期間

計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5か年とします。

計画名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
新城市地域公共交通計画								改					
第2次新城市総合計画				見				見				改	
新城市都市計画マスタープラン													改
新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略						改							
新城市地域福祉計画						改							
新城市観光基本計画					見			見			改		
新城市中心核のランドデザイン2040													
新城市立地適正化計画									見				

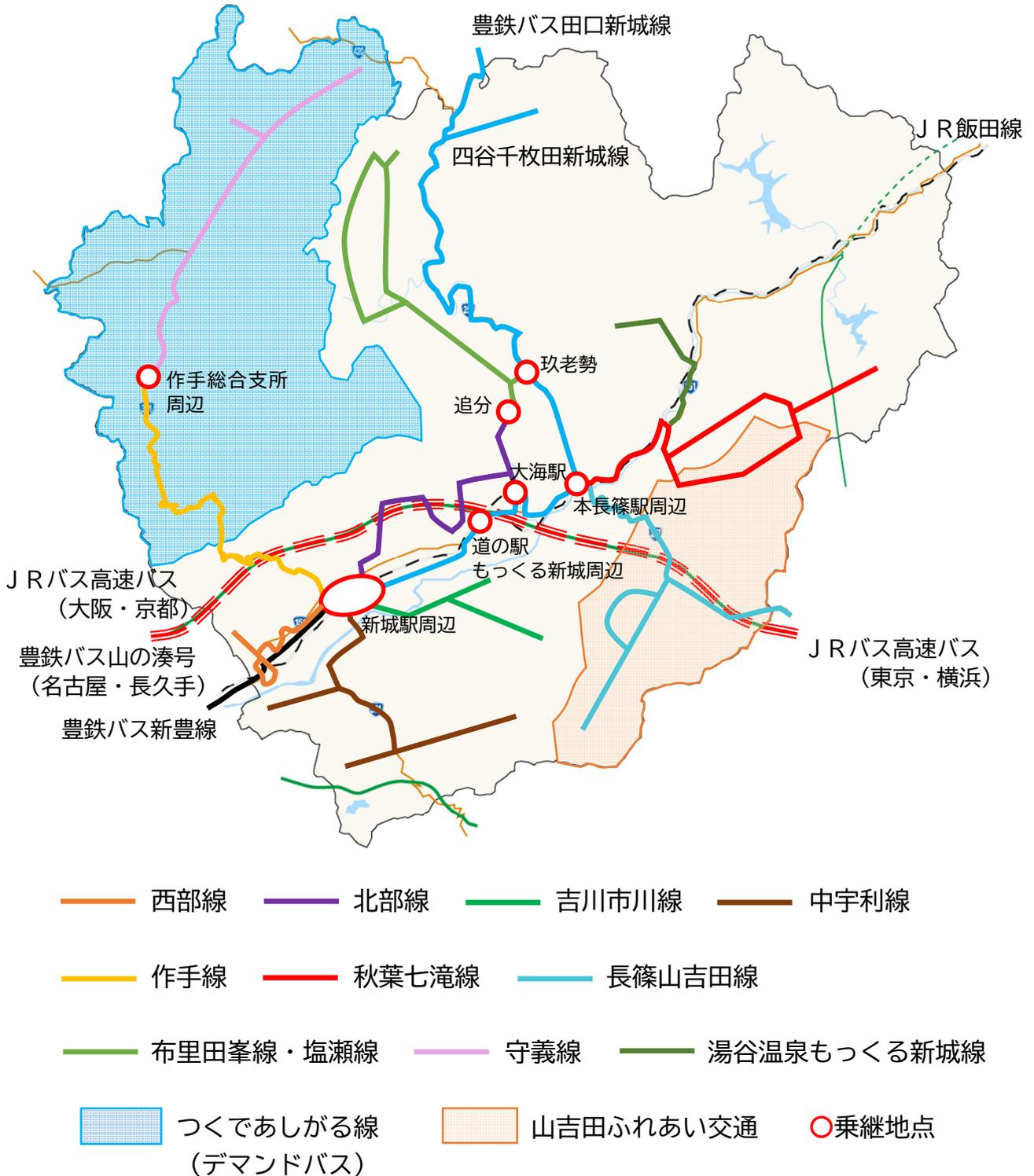
改…改定 見…見直し

第2章 現状と課題

1. 公共交通の現状

現在、新城市の公共交通には、J R飯田線、路線バス（豊鉄バス、Sバス）、高速バス（J Rバス、豊鉄バス）、タクシーがあります。このほか、交通空白地有償運送、福祉有償運送、スクールバスなどにより、市民の移動手段が確保されています。

また、各公共交通機関をつなぐ乗継地点が市内各所に位置づけられています。



2. 新城市における公共交通の課題

(1) 公共交通不便地域の存在

本市の日常生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率は、市街化区域で医療施設、福祉施設、公共交通が概ね9割、商業施設が約8割となっていますが、市街化調整区域ではすべて項目においても十分なカバーができていないといえます。

これらを地域自治区別にみると、舟着地区では医療施設の人口カバー率が0%、八名・鳳来南部・鳳来北西部・作手地区では商業施設の人口カバー率が0%となっており、日常生活において地区外への移動が必要不可欠な地域が存在することがわかります。

公共交通路線については、鉄道駅が6駅あるものの、わずか2.6%となっている鳳来東部地区や鉄道駅がない舟着・八名・鳳来南部・鳳来北西部・作手地区においては、バスでのカバー率を向上させていくほかありません。

また、特に山間地域においては、バス停までの道のりが起伏の激しい道路形状となることが多く、バス停まで徒歩300m圏内であったとしても、徒歩でバス停まで行くことが困難な「公共交通不便地域」も存在します。

地域自治区別の都市機能評価（日常生活における徒歩圏人口カバー率）

評価指標		新城市全体	市街化区域	市街化調整区域	新城	千郷	東郷	舟着	八名	鳳来中部	鳳来南部	鳳来東部	鳳来北西部	作手
生活サービス	※医療施設	57.9	88.9	47.4	97.5	62.8	74.0	0.0	32.0	81.2	38.6	39.0	34.0	14.2
	※福祉施設	52.3	88.8	39.9	100.0	73.9	87.9	60.9	37.9	51.3	52.7	40.6	36.3	14.2
	※商業施設	35.8	76.3	22.1	100.0	59.3	25.7	4.2	0.0	49.4	0.0	1.1	0.0	0.0
公共交通	※鉄道駅	42.3	88.9	26.5	89.0	39.9	78.2	0.0	0.0	82.3	0.0	2.6	0.0	0.0
	バス停	65.2	91.2	56.4	92.4	65.9	74.9	77.5	57.8	55.9	36.5	35.1	61.5	52.5

※は各施設から半径800m、バス停は300mの範囲で算出。（出典：第2次新城市都市計画マスタープラン）

<鉄道>

JR飯田線は、1日に上り34本、下り33本（特急伊那路、快速を除く）を運行しています。市内15駅のうち、豊橋駅側から数えて市内2番目の駅である新城駅までは上下ともに1時間に約2本、9番目の本長篠駅までは1時間に約1～2本、本長篠駅以降は1～2時間に約1本という運行本数です。

特に、バス運行もなく公共交通手段がJR飯田線のみとなっている湯谷温泉駅以北の地域では、昨今の大雨に伴う土砂災害等による運休が増加傾向にあることもあり、通学、通院、買い物など日常生活における公共交通への不安を抱える地域といえます。

JR飯田線運行状況

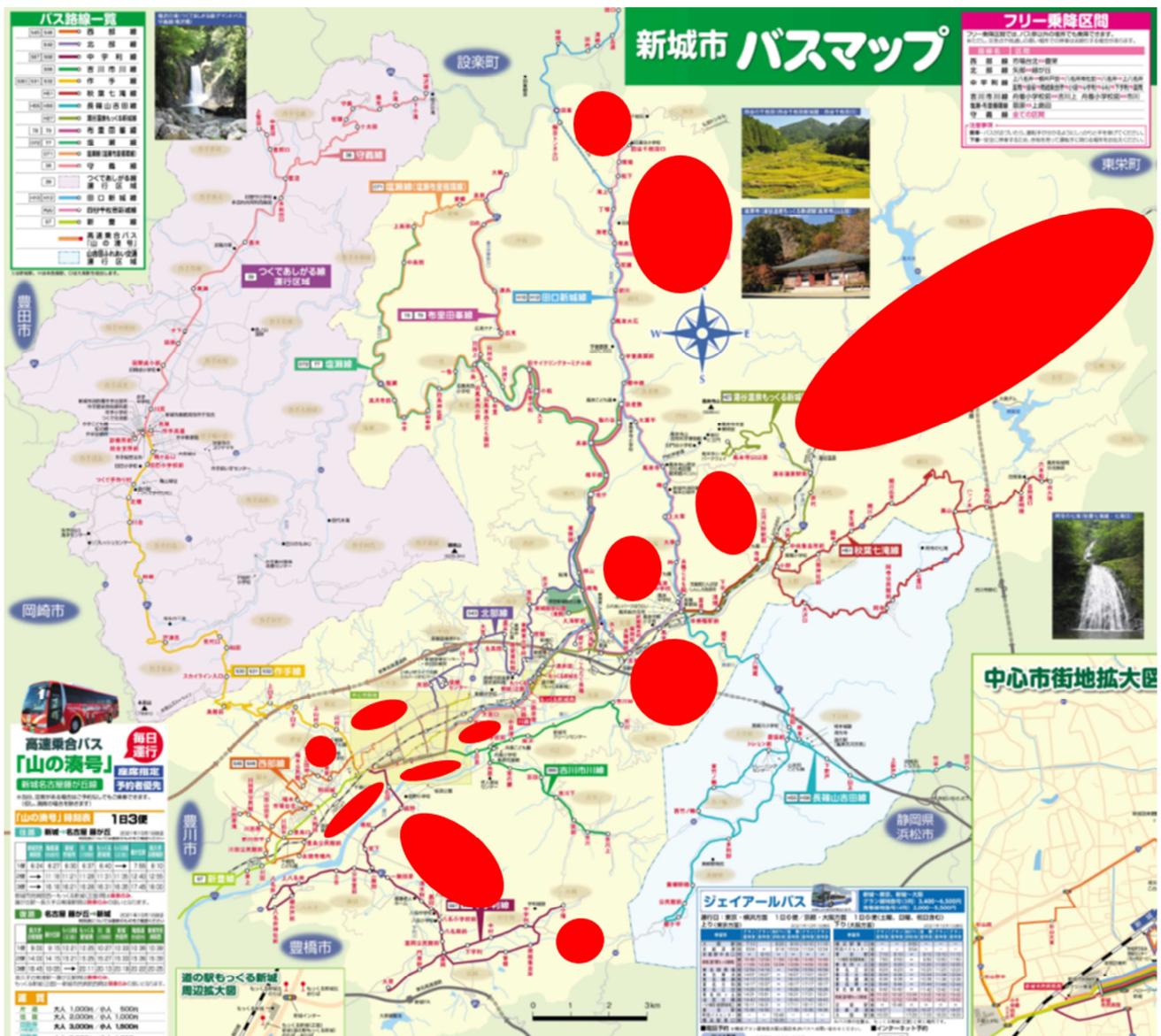
上り（豊橋方面）		下り（飯田方面）	
運行本数	34本	運行本数	33本
新城駅発	13本	新城駅止まり	13本
本長篠駅発	9本	本長篠駅止まり	8本
その他駅発	12本	その他駅止まり	12本

<バス>

本市のバス路線のうち、地域間幹線系統路線は、旧市町村間を結ぶ路線として長年にわたり主に国県道沿線集落を通るルートでの運行を行っています。フィーダー系統路線は、JR飯田線や地域間幹線系統路線に接続する生活路線として、概ね各域自治区内のまとまった集落をカバーする運行となっています。

公共交通手段がバスのみ地域では、特に旧市町村境や地域自治区境、狭小道路の多い集落において、バスが近くを通っていない又はバスが入っていけないためバス停を設置できないなど、バスの利用が不便な地域が存在します。

バスが通っていない・バス停までの距離があり不便と考えられる地域



<タクシー>

本市は、人口規模からみて都市部のようにタクシー需要が見込まれない地域ですが、愛知県下2番目となる広い市域面積を誇り、少ない車両数で市域全体をカバーするには困難な地域であるため、特に山間部ではタクシー利用における不便地域が存在します。

地域住民と行政、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者が様々なかたちで連携し、地域住民の公共交通の不便さを解消することが、日常生活や観光などでの移動に関する不安や不満の解消につながり、地域住民の豊かな生活や社会経済活動の活性化に向けた第一歩となります。地域公共交通の需要が高まれば、やがては公共交通全体の利用促進につながっていくものと考えます。

(2) 移動ニーズへの対応

市内民生委員の皆様の協力による主に高齢者を対象に実施した「移動手段に関するアンケート」(回答数1, 637人)において、「お出かけする場所」「お出かけしたい場所」について調査したところ、各地域を運行するバスで行くには困難と思われる場所が多数あることがわかりました。

本市では近年、人口減少や少子高齢化の影響に伴う店舗、病院等の廃業、学校の統廃合が進んだことや新東名高速道路及び新城インターチェンジの設置を見据えた道路網の整備が進められてきたことで、道路沿線への新店舗や病院の開業などが相次いでいることに伴い、地域住民の移動ニーズが変化していると考えられます。

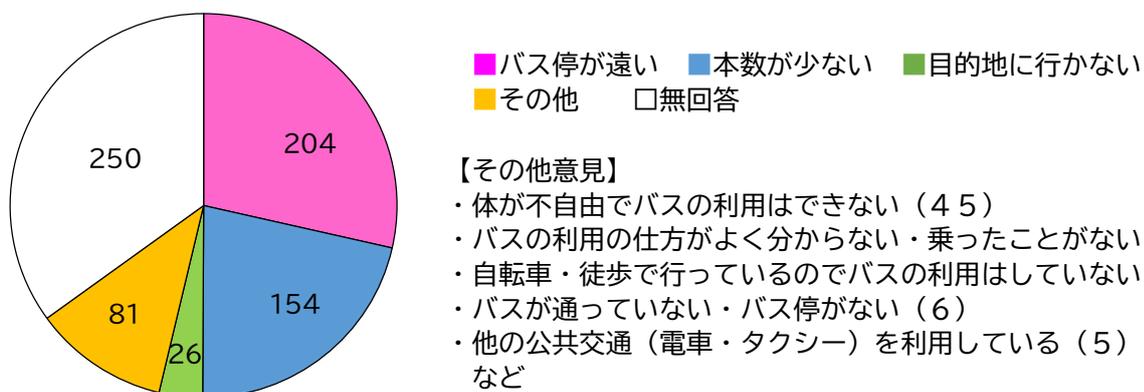
しかしながら、移動ニーズの変化に伴うバス路線の見直しは進んでいません。

また、自動車運転免許証について、「持っていない」「持っているが運転しない」と回答した人のうち約65%の人が「バス利用が困難」と回答していますが、バス利用が困難な理由については、地域でのバスの運行状況によって挙げられた回答が異なります。

小中学生の通学の足としても運行している地域では、大型バスでの運行となることから主に幹線道路沿いにバス停を設置しており、家からバス停までの距離が遠い人にとっては利用しづらい状況です。一方、小型バス(ワゴン)による運行を行っている地域では、地域を隈なく運行することで1運行あたりの時間が長くなってしまうため、1日の運行本数の確保が難しくなってしまいます。

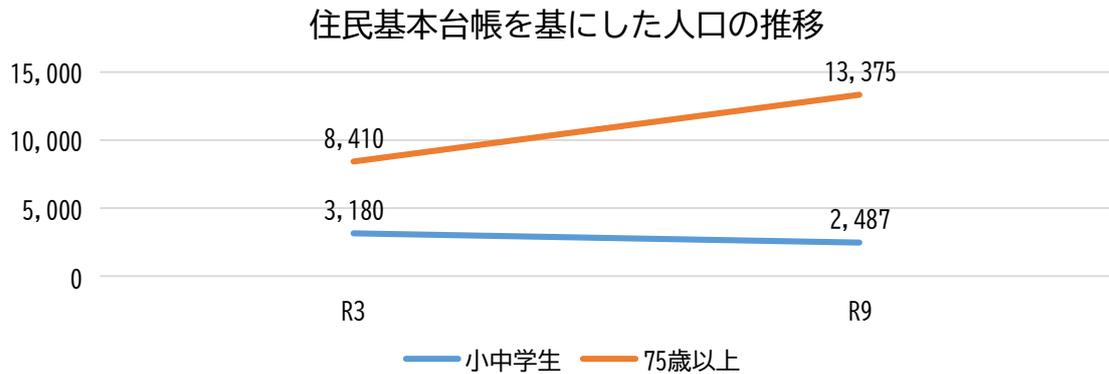
同アンケート結果では、移動手段について「今は困っていないが将来的に困る」と回答した人が全体の約60%を占めていることから、日常生活における移動手段の確保について不安を感じている人は、市内に多数存在していると考えられます。

バス利用が困難な理由

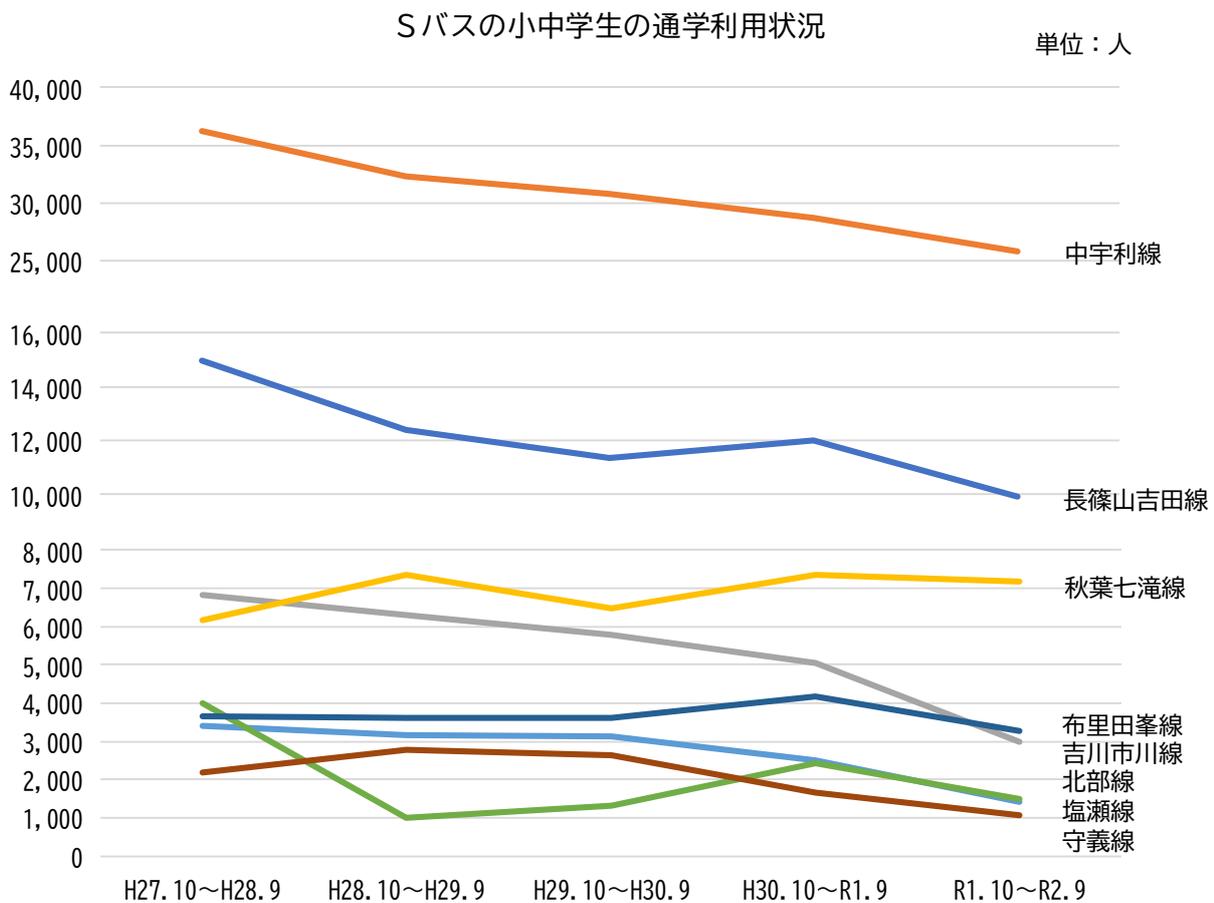


令和3年4月1日付け、住民基本台帳を基にした現在と令和9年時点（本計画期間満了時）の小中学生と75歳以上の人口推移をみても明らかに少子高齢化が進む状況であり、今後さらに少子高齢化が進展していくことが推測される本市において、地域住民が安心して暮らし続けることができるよう移動ニーズに即した移動手段を確保することが必要となります。

Sバスの小中学生の通学利用もすでに減少傾向であり、高齢者の移動手段の確保が急務となれば、高齢者の移動ニーズに軸足を置いたSバスの路線再編とともにスクールバスの活用方法についても検討を進めていく必要があります。



（参考）令和3年4月1日現在の住民基本台帳



東郷東小学校…北部線 舟着小学校…吉川市川線 八名小学校…中宇利線
 東陽小学校…秋葉七滝線 鳳来中学校…長篠山吉田線、秋葉七滝線、布里田峯線、塩瀬線

(3) 三大都市圏との交流拡大に向けた対応

平成28年7月から実証運行を開始した高速バス「山の湊号」は、令和2年度からの本運行に移行し、現状では主に名古屋圏の大学・企業等への通学・通勤、高度医療機関への通院、買い物などの目的で地域住民の日常生活における移動手段を確保するため、また、名古屋圏からの観光誘客などによる地域経済の活性化のために必要な路線として地域間幹線系統に位置づけて運行を行っています。

そして、令和3年10月28日からは、東京・横浜と大阪・京都をつなぐジェイアールバスの新東名高速道路を利用するルートが開通しました。開通と同時に、道の駅もつくる新城内に停留所が設置され、新城市から東京・横浜方面、京都・大阪方面それぞれにアクセスできる高速バスに乗り降りができるようになり、本市は東京・大阪・名古屋の三大都市圏と直結する全国的にも有数の交通結節点として観光振興や地方創生に大きな効果を生み出す可能性を持つ新たな資源を手に入れました。また、高速バス山の湊号の停留所がある長久手市では、ジブリパークの開業も控えています。



これをチャンスと捉え、都市部の住民にとって魅力的な旅行プランの提供することや地域の農作物・工芸品などの特産品を東京・大阪・名古屋へ持ち込んで「新城」をPRするとともに、東京・大阪・名古屋へ行かなければ購入できなかった銘菓などを市内でも手に入れることができるようにするなど、ヒトやモノの交流活性化の促進により市全域に賑わいを作り上げることができれば、本市の知名度向上やブランディング化、販路拡大にもつながります。

そのために、道の駅もつくる新城内への必要な整備や市内各地域との公共交通の接続を進めるとともに、新城インター周辺を中心とした渋滞緩和や駐車場不足の解消につながる施策が必要です。

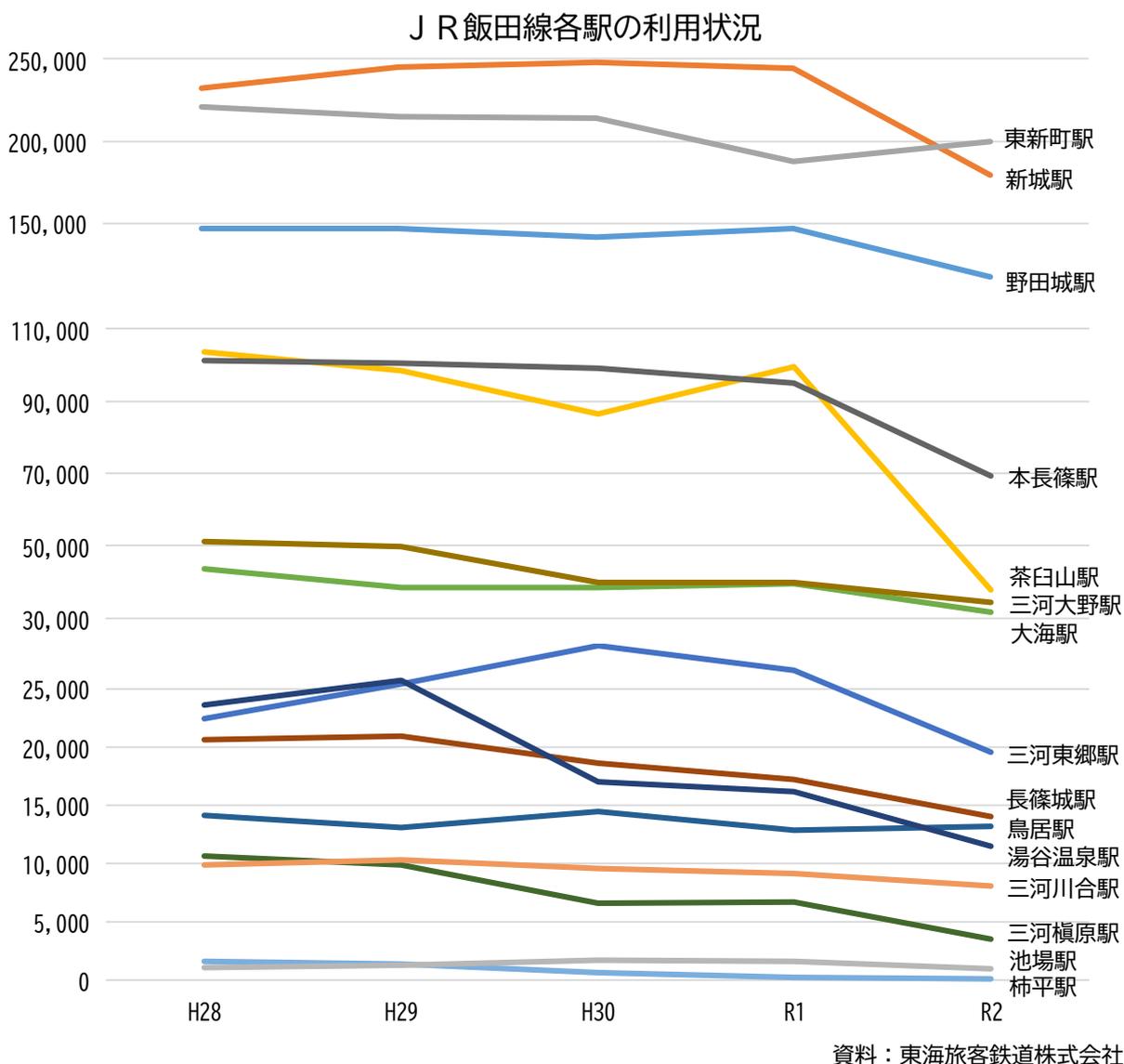
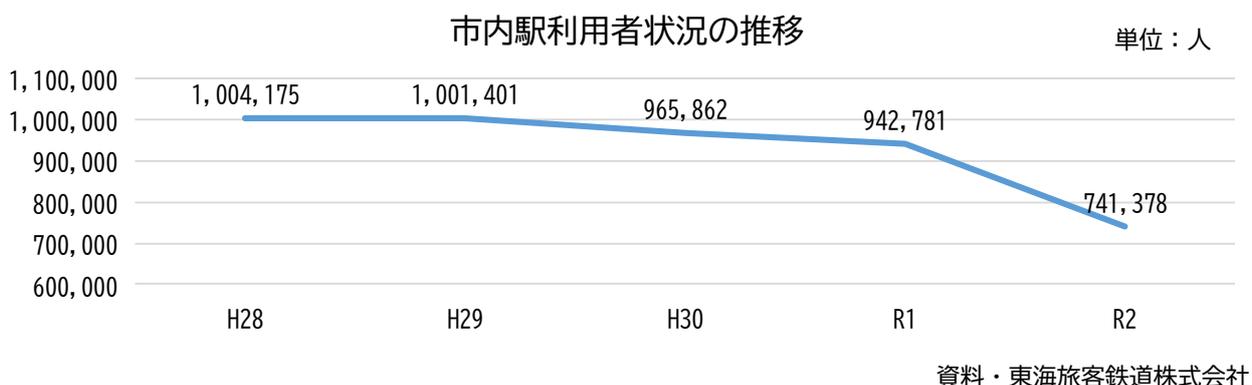
(4) 公共交通サービスの持続的な維持・確保

<鉄道>

J R 飯田線は、主に通勤通学の足として利用されますが、年々減少傾向にあります。

令和2年度については、新型コロナウイルス感染拡大防止のための休校や不要不急の外出自粛等に伴い、平成28年度比で約26%減少しています。

東新町駅の増加の要因は、新城東高校と新城高校の統合により新城有教館高校への通学に完全に移行したことに伴い、茶臼山駅利用が減少した分の増加と思われる。



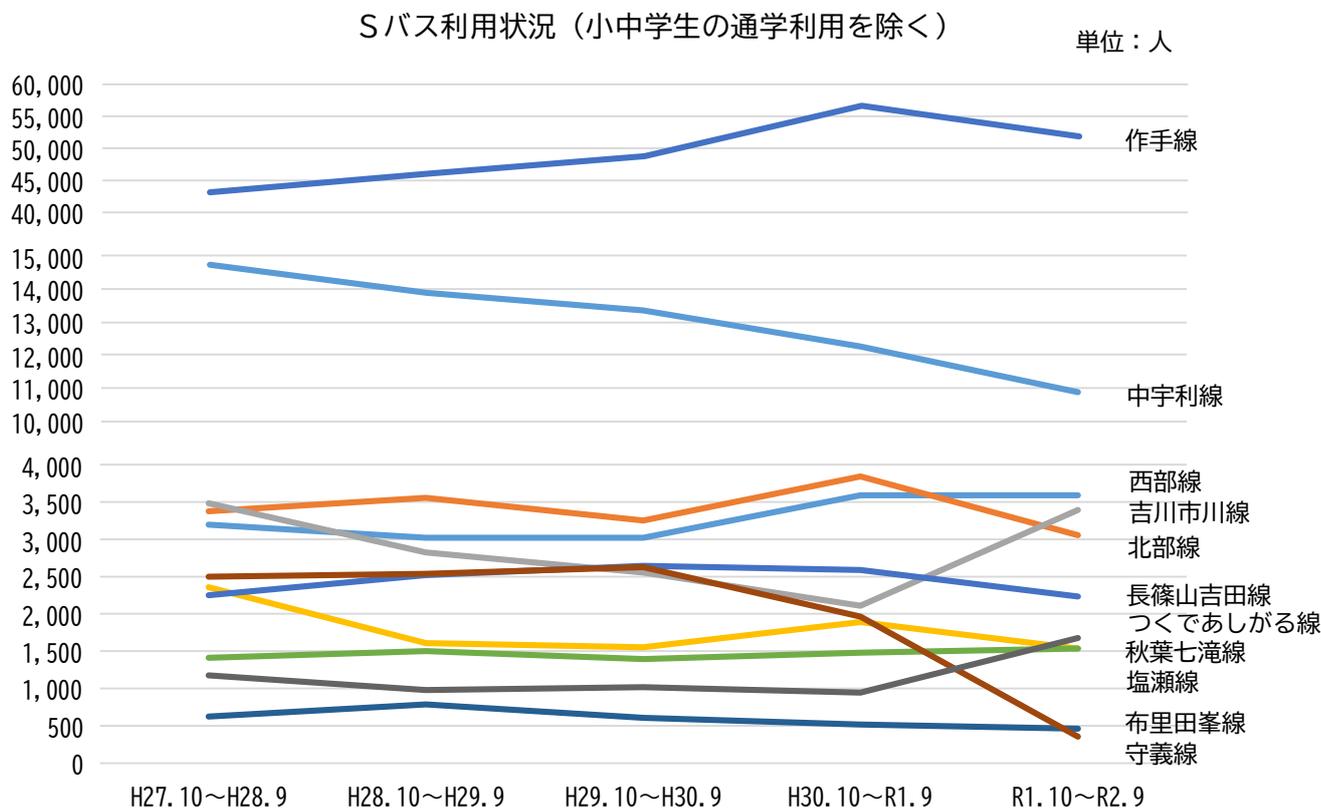
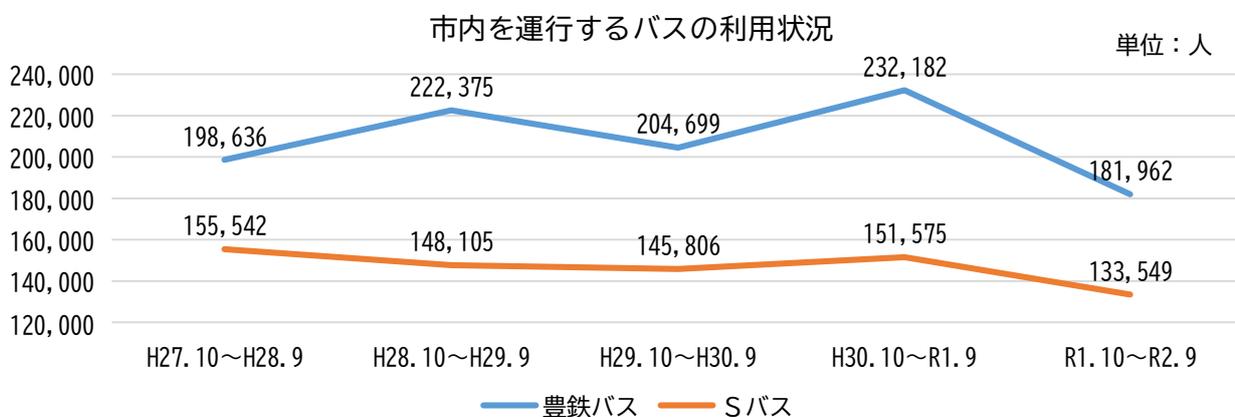
新城駅では、駅構内のエレベーター設置や階段への屋根の設置が完了し、新城駅前広場についても暫定整備が完了しました。また、東新町駅及び本長篠駅では、平成24年度に駅の無人化に対応するためにJR職員OBを配置し、駅の利便性維持を図っています。

市内駅利用の状況は、年々減少傾向にあります。JR飯田線の維持確保のために市内15駅における公共交通との接続や観光案内の整備などによる利便性向上を図ることにより、JR飯田線を利用しやすい環境をつくり出していく必要があります。

<バス>

豊鉄バス路線は、主に市町村間を跨ぐ地域間幹線系統のバスを、Sバス路線は主にJR飯田線駅や地域間幹線系統路線につなぐバスとしてバス事業者に運行を委託しています。

令和2年度については、新型コロナウイルス感染拡大防止のための休校や不要不急の外出自粛等に伴い、豊鉄バス、Sバスともに大きく減少しています。



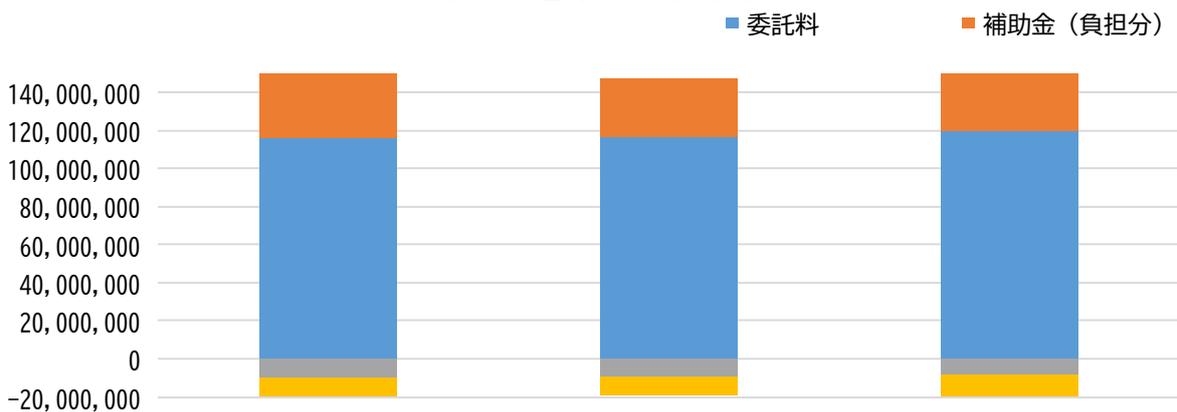
作手地区では、令和元年10月に守義線を朝夕のみの運行とし、つくであしがる線をデマンド運行に見直しましたが、守義線の一般利用は減少しているものの、日中2台の車両でデマンド運行に対応している効果により、つくであしがる線の利用が増加傾向となっています。また、鳳来地区では、令和2年10月から布里田峯線を朝夕のみの運行とし、日中は塩瀬線で布里田峯線ルート沿線をカバーする循環運行とすることで、懸案となっていた道の駅もつくる新城と湯谷温泉、鳳来寺山山頂を結ぶ観光二次交通及び鳳来東部地区住民の生活の足となる湯谷温泉もつくる新城線を新設することができました。

バス運行の持続的な維持・確保に向けては、運行委託料や補助金等の行政負担の増大抑制にも考慮し、地域ごとに最大限の費用対効果を生み出していく工夫が必要です。

また、本市は過疎地域自立促進特別措置法により、鳳来地区及び作手地区については過疎地域とされており、鳳来地区及び作手地区のバス運行に係る経費に過疎対策事業債を活用しています。しかし、令和4年度から5か年をかけてバス運行に係る経費として過疎対策事業債を活用することができなくなります。

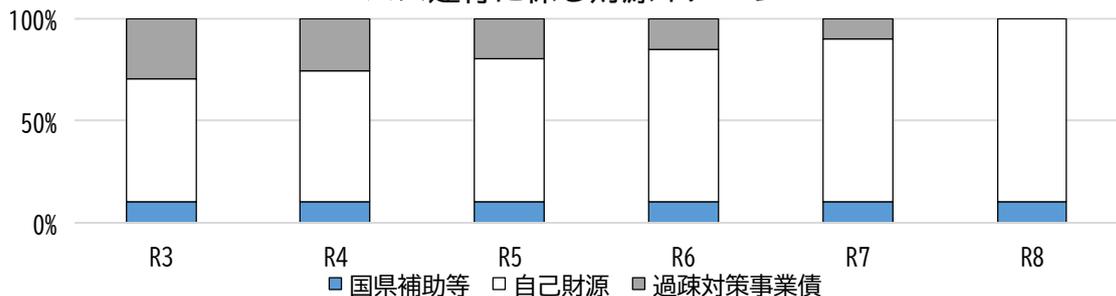
こうしたことから、路線バスの維持確保のために路線再編による効率化や利用促進による運賃収入の増収を図るとともに、広告収入などの新たな財源確保のための施策を積極的に行うことにより、自己財源に係る行政負担の軽減につなげていく必要があります。

路線バス運行に係る費用



	H30	R1	R2
①委託料	115,921,797円	115,942,246円	119,956,989円
②補助金(負担)	38,156,000円	31,306,000円	37,508,000円
③運賃収入等	10,060,900円	9,038,650円	8,238,300円
④国県補助	9,648,000円	9,659,000円	11,523,000円
市負担額 ①+②-③-④	134,368,897円	128,550,596円	137,703,689円

バス運行に係る財源イメージ



※自己財源…一般財源、運賃収入等

3. 課題の整理

本市を取り巻く公共交通の現状や問題点を理解し、取り組むべき地域公共交通施策を導くために、SWOT分析を用いて課題を整理しました。

(SWOT分析とは)

内部環境を強み、弱み、外部要因を機会、脅威という4つの視点で整理し、現状分析を行う方法。内部環境と外部要因を照らし合わせて、強みを活かして挑戦すべきことや弱みを補う方策などを考える際に効果的なフレームワークの一つ。

新都市の内部的環境と外的な環境・要因のまとめ

公共交通にかかわる本市の内部的環境を「強み」と「弱み」に、外的な環境・要因を「機会」と「脅威」に分類しました。

	プラス要因	マイナス要因
新都市の内部的環境	強み	弱み
	<ul style="list-style-type: none"> ・住民自治の根付き（自治区制度） ・幹線道路の整備 ・自然が豊富 ・観光資源が豊富 ・豊橋、豊川につながる公共交通 ・名古屋への直通高速バス ・市内各地域での路線バス運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域が存在 ・財源確保 ・山間地域の病院、スーパーの減少 ・駐車場が少ない ・駅前整備が困難 ・バス路線の見直しが進んでいない ・土休日の公共交通運行が少ない
外的な環境・要因	機会（チャンスと考えられること）	脅威（危険と考えられること）
	<ul style="list-style-type: none"> ・新東名高速道路・新城ICの開通 ・東京、大阪への直通高速バス ・ジブリパークの開業 ・スーパー、個人医院の立地 ・地域公共交通への関心の高まり ・国の地域公共交通政策の推進 ・自動運転技術の発達 ・Ma a Sの普及 ・SDGsの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化 ・人口減少 ・若者の流出 ・高齢者の自動車事故 ・交通事業者の廃業撤退 ・公共交通利用者の減少 ・行楽シーズンの渋滞 ・新型コロナウイルスの影響 ・自然災害に伴う公共交通の停止

クロス分析によるキーワードの抽出

分類した「強み」・「弱み」と「機会」・「脅威」をクロス分析し、強みを活かした方策や弱みを補う方策を見出すためのキーワードをまとめました。

「機会」×「強み」＝（Ⅰ）新都市の強みを機会に活かし、大きく成長する

「機会」×「弱み」＝（Ⅱ）新都市の弱みを補強して、機会を活かせるよう対策する

「脅威」×「強み」＝（Ⅲ）新都市の強みを活かし、脅威を避ける、機会をつくる

「脅威」×「弱み」＝（Ⅳ）新都市の弱みを理解し、影響を最小限にする

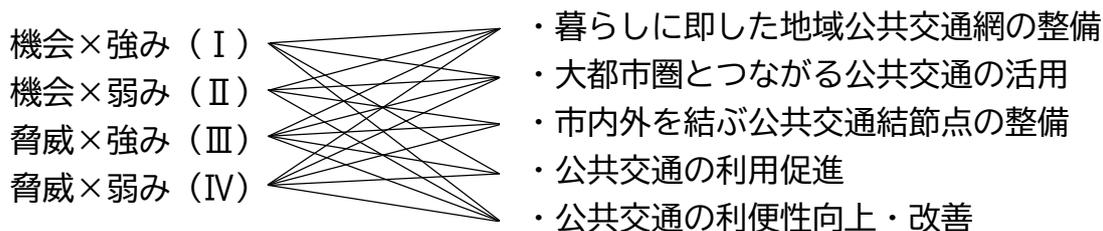
クロス分析

		新都市の内部的環境	
		強み	弱み
外的な環境・要因	機会	機会×強み (I) ○地域住民主体の交通 日常生活に即したバスのルート見直し等 ○新城からジブリパークへ！ ジブリの玄関口 もっくる新城 ○都市圏からの観光客獲得 ○新城で自然を満喫、仕事もできる ワークーション、二居住生活も ○東京・大阪・名古屋へ お出かけ促進、旅行商品開発 ○環境にやさしいまち・新城 (エコツーリズムの推進)	機会×弱み (II) ○もっくる新城を公共交通結節点として整備 ○新城から東京・大阪・名古屋へ 東京・大阪・名古屋から新城へ ○土休日もSバス運行 ○地域でこれからの移動について考える。⇒具体のアクションへ ○国県の制度を活用して財源確保 ○新城駅とまちなかを結ぶ 自動運転 or GSMの検討 ○交通不便地域における自動運転、GSMの検討
	脅威	脅威×強み (III) ○名古屋へ通えるまち・新城 山の湊号の運行本数を増やす 新城から通う、大学へ！仕事へ！ ○道路環境に即したバスのルート見直し ○観光MM (バスで観光) Sバスに乗るっ！ ○豊橋・豊川への利便性向上 ○新城独自のGoToトラベル！ 密をさけるツーリズム ○高齢者の免許返納推進 60歳からの公共交通入門	脅威×弱み (IV) ○ルートの見直しを進めよう！ 運行経路、バス停、待合場所等 ○近年出店、開業したお店や病院の アクセス手段確保 ○乗り継ぎできる場所、環境の整備 ○10代、20代への利用促進策、 利便向上策 ○高校進学を選択肢を減らさない 新城からでも高校に通える！ ○土日の運行が急務！ ○公共交通勉強会、MMの実施、 意識向上 → 担い手へ



クロス分析により抽出したキーワードから導かれる5つの施策項目

施策項目



第3章 基本的な方針

1. 基本方針

第2次新城市総合計画における目指すべき将来像「つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろ」の実現に向けて2030年(令和12年度)の「ひと」「ちいき」「まち」の姿にふさわしい地域公共交通をつくるため、本計画の基本方針を以下のとおりとしました。

この基本方針に沿って、本市公共交通施策を実施するとともに、本計画の施策を通じて「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成にもつなげていきます。

ひと	地域公共交通を支える“ひと”を育みます
<p>人口減少社会においては、一人ひとりが多様な能力を発揮して、地域公共交通をつくる一員となって活躍できる地域社会を構築することが必要です。</p> <p>公共交通の現状と必要性を市全体で共有し、一人ひとりが自分ごととして地域公共交通を支える「ひと」を育みます。</p>	
ちいき	安心して住み続けられる“ちいき”の足を確保します
<p>小中学校の統廃合や商店、病院等の減少により、徒歩や自転車での通学、通院、買い物等が困難となった地域など、地域における日常生活の舞台は徐々に広域化しており、特に、車を持たない、運転できない人にとっては、地域で暮らし続けることができるようになるための移動手段の確保が必要です。</p> <p>地域が主体となって地域の特性に合わせた公共交通の再構築を図り、住民が安心して暮らし続けられる「ちいき」の足を確保します。</p>	
まち	活力にあふれる“まち”の公共交通をつくります
<p>本市と近隣市町村をつなぐJR飯田線や既存の地域間幹線系統のバス路線、新東名高速道路新城ICを起点とした東京、大阪、名古屋への直通高速バス路線と地域のバス路線網との乗継利便性を確保し、交通アクセスの向上を図ることが必要です。</p> <p>市民の日常生活のみならず、市内外との交流人口の拡大を促し、活力にあふれる「まち」の基盤となる公共交通をつくります。</p>	

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

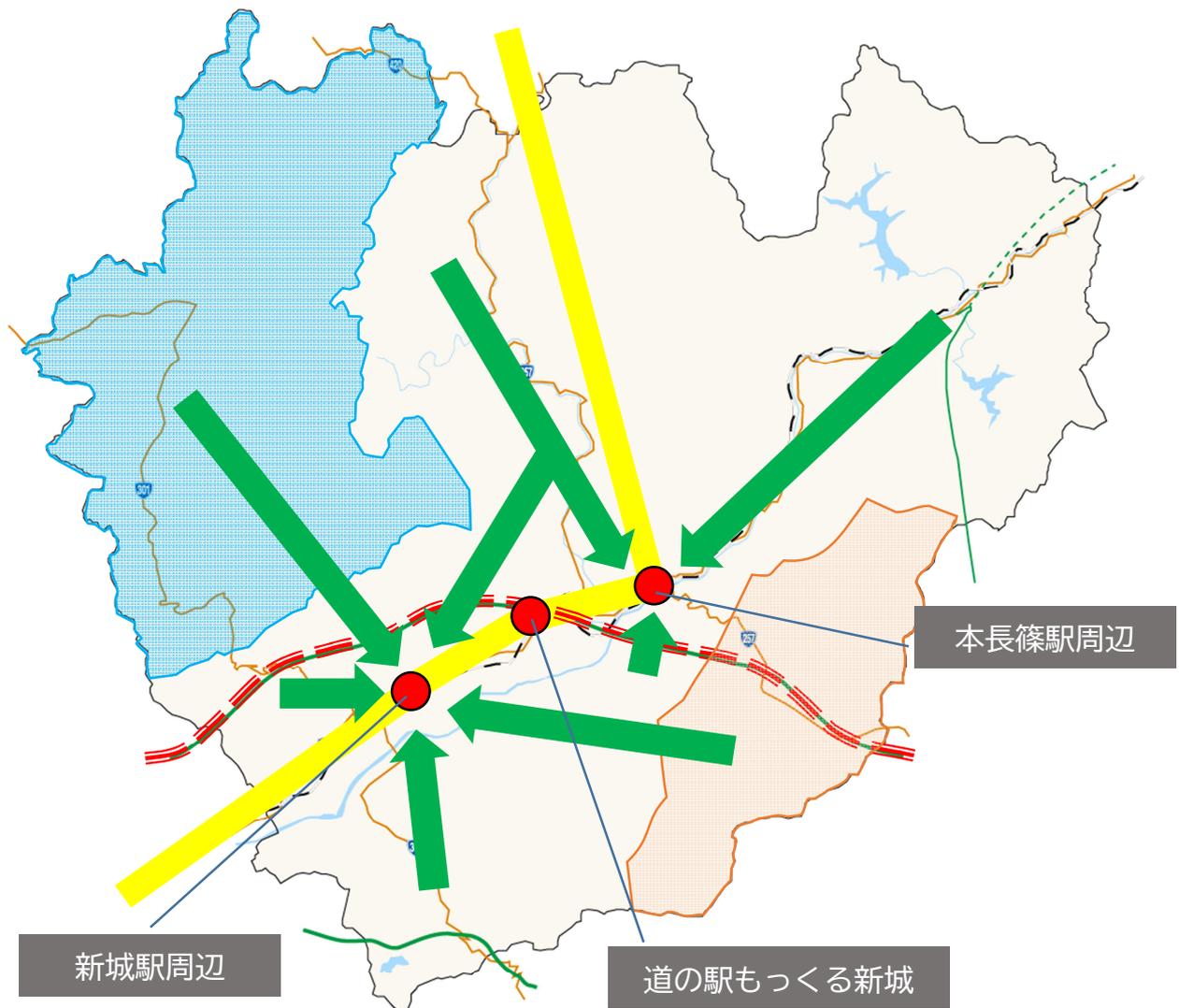


2. 新城市における公共交通ネットワーク形成方針

第2次新城市総合計画をはじめとした本市の各種計画に掲げる方針や課題整理した結果や地域住民の移動ニーズ、観光需要などからみて、本市の中心市街地における主要駅であるJR飯田線新城駅及び鳳来地域の中心核に位置する本長篠駅、東京、大阪、名古屋へとつながる高速バス路線のバス停がある「道の駅もつくる新城」の3か所が本市における公共交通の中心的な拠点となります。

しかしながら、3拠点のいずれも立地環境が良好とはいえないため、その周辺地域を含めて整備を進めていく必要があります。3拠点をしっかりと接続させることで、拠点間の移動効率性を高めるとともに、各地域での検討をもとにつくりあげる地域の移動手段を最寄りの拠点につなげることで、市内外のお出かけに最適な公共交通ネットワークを形成していきます。

新城市における公共交通ネットワーク形成のイメージ



3. 新都市地域公共交通に関するルール

本市公共交通ネットワーク形成にあたり、本市独自の「地域協働型公共交通システム」により地域・行政・交通事業者等が協働して公共交通を支える体制をつくり、バスの路線再編や移動手段の確保維持に向けた取り組みを進めます。

新都市地域協働型公共交通システム

①公共交通の現状の共有

- ・公共交通の利用状況や収支状況、アンケート結果等を地域住民にわかりやすく加工し「地域カルテ」を作成。地域協議会や行政区、住民団体等に示す。

②地域住民主体の検討組織の設置

- ・地域自治区単位を基本とした地域の移動手段の確保維持に係る地域住民が主体となって検討等を行う組織の立ち上げ。

【検討組織の要件】

- 区長会や各行政区、地域協議会等との連携が可能であり、継続的に活動できる。
- 組織の活動内容や代表者（連絡担当者）が明確である。
- 地域内の公共交通課題を十分に認識している、若しくは、把握するために主体的に活動ができる。
- 地域住民の移動ニーズの把握や意見のとりまとめ、調整、市や地域公共交通会議との協議など、主体的に参画できる。

③地域の移動手段確保維持に向けた調査・検討

- ・利用者や潜在的利用者、地域の施設、学校、企業等、行政とともに地域住民の移動手段の確保維持について一緒に考える場をつくる。
(例) ワークショップ、グループインタビュー、移動ニーズ調査、地域公共交通利用状況調査、利用促進策、既存路線の見直し案や新たな移動手段の研究及び導入の検討 など
- ・地域自治区を跨ぐ路線の再編に関する検討は、必要に応じて検討組織が合同で調査及び検討を行う。

④新都市地域公共交通会議との連携

- ・地域の移動手段確保維持に向けた調査・検討に基づく既存路線の見直しや新たな移動手段の導入について新都市地域公共交通会議に提案、協議、意見交換。

⑤提案内容の実施（実証を含む）

- ・新都市地域公共交通会議の協議を経て実施。
- ・実証運行が必要である場合には、実証運行の状況を見て本格運行の可否を判断。
- ・運行にあたり、地域での成果指標（目標値）を設定し、達成状況を把握。

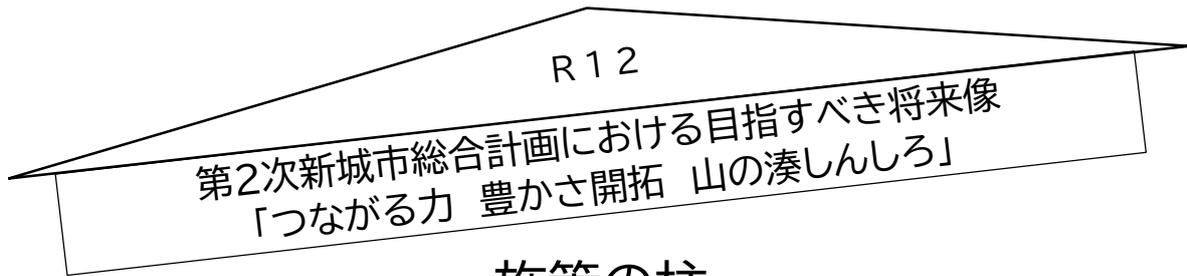
⑥継続的な活動

- ・引き続き、新都市地域公共交通会議と連携し、利用状況の把握や利用促進策の実施及び見直し・改善等の検討・提案を行っていく。

第4章 公共交通施策

1. 施策の体系

本計画基本方針を計画推進の土台として、課題整理の結果から導き出した5つの項目を“施策の柱”に据え、第2次新城市総合計画における目指すべき将来像の達成に向けた取り組みを展開していきます。



施策の柱

(1) 巡らす 暮らしに即した地域公共交通網の整備	(2) 拓く 大都市圏につながる公共交通の活用	(3) 繋ぐ 市内外を結ぶ公共交通結節点の整備	(4) 促す 公共交通の利用促進	(5) 改める 公共交通の利便性向上・改善
-------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	----------------------------	---------------------------------

新城市地域公共交通計画基本方針		
ひと 地域公共交通を支える“ひと”を育みます	ちいき 安心して住み続けられる“ちいき”の足を確保します	まち 活力にあふれる“まち”の公共交通をつくります

2. 公共交通施策

		基本方針		
		ひと	ちいき	まち
(1)	巡らす【暮らしに即した地域公共交通網の整備】			
	①地域協働型公共交通システムの確立	○	○	
	②既存路線の見直し	○	○	○
(2)	拓く【大都市圏とつながる公共交通の活用】			
	①東京・大阪・名古屋との交流人口拡大	○	○	○
	②東京・大阪・名古屋へのお出かけ利便性向上		○	○
(3)	繋ぐ【市内外を結ぶ公共交通結節点の整備】			
	①公共交通主要拠点の整備		○	○
	②公共交通主要拠点間の接続		○	○
(4)	促す【公共交通の利用促進】			
	①運賃等の見直し		○	
	②モビリティ・マネジメントの実施	○	○	
	③イベントの実施	○	○	
	④高齢者の運転免許自主返納の促進	○	○	
(5)	改める【公共交通の利便性向上・改善】			
	①まちなか循環交通の整備		○	○
	②公共交通案内の拡充		○	
	③バス停の改善		○	
	④地域における公共交通拠点の整備		○	
	⑤車両の維持管理		○	
	⑥土休日のSバス運行（実証運行及び調査）		○	○
	⑦財源の確保			○

重点施策と先行施策

5つの施策の柱ごとの個別施策については、施策によっては「重点施策」「先行施策」に位置づけて取り組みを推進します。

【重点施策】 … ■

本計画の重要施策として、5か年計画の中で計画的に取り組む。
実施手順・行程等欄には、実施予定年度ごとに取り組む内容を示す。

【先行施策】 … ■

早期実現に向け、積極的に取り組む。
実施手順・行程等欄には、プロセス及びクリアすべき課題等を示す。

個別施策の概要

施策の柱 (1) 巡らす【暮らしに即した地域公共交通網の整備】						
施策	①新城市地域協働型公共交通システムの確立		ひと	ちいき	まち	SDGs
			○	○		
取組内容	(ア) ○地域公共交通カルテを作成します。 ・地域の現状や課題、公共交通見直しの経過などの共有。 (イ) ○新城市地域協働型公共交通システムの適宜改善を図ります。 ・路線の見直しや導入にあたり追加すべき基準やルールの変更。					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者					
実施手順 行程等	令和8年度まで随時実施する。					
施策	②既存路線の見直し		ひと	ちいき	まち	SDGs
			○	○	○	
取組内容	(ア) ○新城市役所バス停を移設します。 ・バス停設置場所の選定及び関係機関との調整。 ・ルート、ダイヤの調整。 ・新城市地域公共交通会議での協議・承認。 ・新城市役所バス停の移設及び新城文化会館前バス停の新設。					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等					
実施手順 行程等	施策実施にあたって庁内調整、及び関係機関との調整。移設に向けた準備及び実施。（※令和6年度までを目途に）					
取組内容	(イ) ○新しい鳳来総合支所駐車場内へのバス停を設置します。 ・関係機関との調整。 ・新城市地域公共交通会議での協議・承認。（令和5年3月予定） ・令和5年5月開庁予定。（バス停設置完了）乗り入れ開始。					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等					
実施手順 行程等	関係機関との調整。新城市地域公共交通会議での協議・承認。（令和5年3月予定）令和5年5月開庁予定。（バス停設置完了）乗り入れ開始。					
取組内容	(ウ) ○Sバス作手線の見直しを行います。 ・新城有教館高校作手校舎への通学と作手地区の高校生が帰宅しやすい運行に見直し。 ・夕方以降のJR飯田線に合わせて運行する予約制運行システムの導入。 （参考：岐阜県白川町の事例）					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、作手地区住民、交通事業者、新城有教館高校等					
実施手順 行程等	施策実施にあたって庁内調整、及び関係機関との調整。Sバス作手線の運行見直しと予約制運行システムの導入を同時に行う。（※令和5年4月開始を目途に）					
取組内容	(エ) ○地域協働型公共交通システムにより、各地域のSバスを見直し、地域に適した移動手段を確保・維持します。					
	新城地域自治区	西部線、北部線、中宇利線、吉川市川線				
	千郷地域自治区	西部線、中宇利線				
	東郷地域自治区	西部線、北部線、中宇利線、塩瀬線				
	舟着地域自治区	吉川市川線				
	八名地域自治区	中宇利線				
	鳳来中部地域自治区	長篠山吉田線、秋葉七滝線、湯谷温泉もつくる新城線				
	鳳来南部地域自治区	長篠山吉田線				
	鳳来北西部地域自治区	北部線、塩瀬線、布里田峯線				
	鳳来東部地域自治区	秋葉七滝線、湯谷温泉もつくる新城線				
作手地域自治区	つくであしがる線					

実施主体	新都市地域公共交通会議、新都市、市民（関係団体）、交通事業者等
実施手順 行程等	令和8年度まで随時実施するが、地域主体の検討会の検討状況により実現時期は変化。 新城地区の5自治区については、(3)①(イ)に合わせて実施。

施策の柱 (2) 拓く【大都市圏とつながる公共交通の活用】

施策	①東京・大阪・名古屋との 交流人口拡大		ひと	ちいき	まち	SDGs
			○	○	○	
取組内容	<p>(ア) ○山の湊号の利便向上のため、関係機関との連携を更に図りますを図ります。 ・ジブリパークへの交通手段としての利便性向上について愛知県と協議。 ・中部国際空港からのインバウンド需要について関係者と協議。 (イ) ○東京・大阪・名古屋から新城への旅行商品を絡めた企画乗車券等の拡充を図ります。 ・山の湊号と豊鉄バス路線との企画乗車券の拡充。 ・山の湊号と絡めて旅行商品とのタイアップ強化。 ・JRバス高速バス路線と絡めて旅行商品とのタイアップ強化。 (ウ) ○東京・大阪・名古屋でのPRイベントを実施します。 ・新城の農産物等の活用など工夫しながら、東京・大阪・名古屋で新都市をPR。 (エ) ○貨客混載を活用し、東京・大阪・名古屋との交流促進を図ります。 ・新城の農産物等を東京・大阪・名古屋で販売。 ・東京・大阪・名古屋からの商品を新城で販売。</p>					
実施主体	新都市、バス事業者（豊鉄バス、JRバス関東）、愛知県、関係機関（農協など）、旅行事業者等					
実施手順 行程等	<p>(ア) 関係機関との連携 令和8年度まで随時実施する。 (イ) 企画乗車券等の拡充 令和4年度：新たな企画乗車券の内容検討、タイアップ先の選定・打診。 令和5年度：新たな企画乗車券の販売（令和8年度まで随時実施）、 旅行商品とのタイアップに向けた関係機関との調整。 令和6年度：旅行商品とのタイアップ企画の実施。（令和8年度まで随時実施） (ウ) PRイベントの実施 令和8年度まで随時実施する。 (エ) 貨客混載の活用 関係機関との調整を進め、実施の目途が付き次第、令和8年度まで随時実施する。</p>					
施策	②東京・大阪・名古屋への お出かけ利便性向上		ひと	ちいき	まち	SDGs
			○	○	○	
取組内容	<p>(ア) ○山の湊号の利便向上を図ります。 ・地域間幹線系統の維持確保に向けた施策について豊鉄バス及び関係者と協議。 ・利用状況及びニーズ調査を毎年実施。 ・山の湊号の活用に係るマーケティング調査の実施。 (イ) ○東京・大阪の夜行便の乗降の可能性について協議します。 ・夜行便の乗降についてJRバス関東と協議。 ・東京行き的高速バス新城IC経由について豊鉄バスに要望。 (ウ) ○東京・大阪・名古屋への旅行商品を絡めた企画乗車券等の拡充を図ります。 ・山の湊号と市内バス路線との企画乗車券の発売。 ・山の湊号と絡めて旅行商品とのタイアップ強化。 ・JRバス高速バス路線と絡めて旅行商品とのタイアップ強化。</p>					
実施主体	新都市、バス事業者、旅行事業者等					
実施手順 行程等	<p>(ア) 利便向上に向けた取り組み及び(イ)夜行便の乗降可能性の協議。 令和8年度までの計画期間中に実現を目指す。 (ウ) 企画乗車券等の拡充。 令和4年度：新たな企画乗車券の内容検討、タイアップ先の選定・打診。</p>					

令和5年度：新たな企画乗車券の販売。(令和8年度まで随時実施) 旅行商品とのタイアップに向けた関係機関との調整。 令和6年度：旅行商品とのタイアップ企画の実施。(令和8年度まで随時実施)

施策の柱 (3) 繋ぐ【市内外を結ぶ公共交通結節点の整備】

施策	①公共交通主要拠点の整備		ひと	ちいき	まち	SDGs
				○	○	
取組内容	(ア) ○東京・大阪・名古屋と新城をつなぐ公共交通主要拠点として、道の駅もつくる新城周辺区域を整備します。 ・バス停付近への待合環境の整備。 ・パーク&ライド駐車場の確保・拡張。 ・道の駅もつくる新城内でのバス情報案内表示。 ・道の駅もつくる新城駐車場の歩行者及び車両の導線確保。					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者					
実施手順 行程等	関係部署との調整を進め、実施目途がつき次第、計画期間中に随時実施する。					
取組内容	(イ) ○中心市街地における公共交通主要拠点として、JR新城駅周辺区域を整備します。 ・亀姫通りバス停の設置。(新城栄町・新城駅口バス停を移設) ・カラー舗装や看板等を用いた導線づくり。(亀姫通り⇄JR新城駅) ・待合環境の整備 → まちなみ情報センターの活用を検討。 ・乗り継ぎできる環境へ！新城駅、新城市民病院への輸送方法検討。					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者					
実施手順 行程等	関係部署との調整を進め、実施目途がつき次第、計画期間中に随時実施する。 (1) ② (エ) に配慮して行う。					
取組内容	(ウ) ○鳳来地区の公共交通拠点として、JR本長篠駅から本長篠バスターミナル周辺区域を整備します。 ・カラー舗装や看板等を用いた導線づくり。(JR本長篠駅⇄本長篠バスターミナル) ・待合環境の工夫 → 乗り継ぎしたくなる環境へ！					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者					
実施手順 行程等	関係部署との調整を進め、実施目途がつき次第、計画期間中に随時実施する。 (1) ② (イ) も含めて進める。					
施策	②公共交通主要拠点間の接続		ひと	ちいき	まち	SDGs
				○	○	
取組内容	(ア) 亀姫通り・道の駅もつくる新城・本長篠バスターミナルの区間の運行を充実させます。 ・既存のJR飯田線、豊鉄バス田口新城線を活用した3拠点間の運行充実。 ・より多くの飯田線・高速バスとの乗り継ぎを意識したバス時刻・経路の見直し。ぎ運行ダイヤを設定。 ・既存路線バスだけでなく、他の運行形態方法についても検討。					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者、鉄道事業者					
実施手順 行程等	(3) ①の実施状況に拘らず、関係機関との調整を進め、実施目途がつき次第、計画期間中に随時実施する。					

施策の柱 (4) 促す利する【公共交通の利用促進】						
施策	①モビリティ・マネジメントの実施	ひと	ちいき	まち	SDGs	
			○	○		
取組内容	(ア) 公共交通の利用を増やすモビリティ・マネジメントを実施します。 ・バス活用プランを考えるワークショップの開催。バス+地域の魅力再発見。 ・事業者と協力して地域協働型交通の担い手育成。 ・交通事業者への就職支援等担い手育成。 ・バス乗降調査の実施。 ・地域主体のSバスを使ったお出かけ機会づくり活動の推進。 (イ) 公共交通に関わる人を増やし、育てるモビリティ・マネジメントを実施します。 ・新城市地域協働型公共交通システムの担い手育成。 ・交通事業者への就職支援等、公共交通の運行に係る担い手育成。					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者、タクシー事業者、市民					
実施手順 行程等	令和8年度まで随時実施する。					
施策	②イベントの実施	ひと	ちいき	まち	SDGs	
		先	○	○		
取組内容	(ア) 公共交通利用促進のためのPRイベントを実施します。 ・東三河地域公共交通活性化協議会との共同イベントによるPR。 ・新城軽トラ市等での豊鉄バス・JRバス展示及び乗り方紹介。 ・60歳からの公共交通！ → バスの利用方法・お試し乗車体験					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市					
実施手順 行程等	令和8年度まで随時実施する。					
施策	③高齢者の運転免許証自主返納の促進	ひと	ちいき	まち	SDGs	
		○	○			
取組内容	(ア) 高齢者の運転免許証自主返納の促進 ・返納者へSバス回数券、高速バス回数券、タクシー券等の配布。 ・免許返納者及び免許返納予定者の移動ニーズ調査の実施。					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、新城警察署					
実施手順 行程等	令和8年度まで継続して随時実施する。					

施策の柱 (5) 改める【公共交通の利便性向上・改善】						
施策	①運賃等の見直し	ひと	ちいき	まち	SDGs	
		先	○			
取組内容	(ア) ○バス運賃の見直しを行います。 ・ゾーン制運賃の導入→乗り継ぎ拠点に基づく設定を想定し、実現可能性について協議。 (イ) ○ICカードをの導入します。検討(豊鉄バス)					
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者、市民					
実施手順 行程等	関係機関との調整を進め、計画期間中の実現を目指す。					

取組内容	(ウ) ○回数券の見直しを行います。 ・ Sバス、豊鉄バス、タクシー共通回数券の新規販売発売。 ・ 1日乗り放題券の新規販売発行。
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者、タクシー事業者、市民
実施手順 行程等	令和4年度中に、共通回数券・1日乗り放題券の販売を開始する。

取組内容	(工) ○後期高齢者のSバス利用を無償化します。 ・高齢者タクシー料金助成の改善や地域の移動手段の確保・維持の状況を踏まえ、無償化の在り方を検討。 ・Sバス無償化制度のサービス内容を検討するにあたり、令和4年度に1年間かけて高齢者タクシー料金助成制度の利用状況調査を実施する(高齢者支援課)。							
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者、市民							
実施手順 行程等	令和4年度：高齢者タクシー料金助成制度の利用状況調査の実施 令和5年度～令和6年度：高齢者タクシー料金助成制度の改善内容と連動させながら、Sバス無償化制度のサービス内容を検討。及び関係機関との調整。 令和7年度：後期高齢者のSバス無償化制度を開始(令和7年10月を目途に)							
施 策	②まちなか循環交通の整備	ひと	ちいき	まち	SDG s			
			○	○				
取組内容	(ア) まちなかでの運行方法を整備し、利便向上を図ります。 ・既存路線のまちなかルートの不規則性を改善。 ・地域住民のまちなかでの移動ニーズに基づくルートを検討・反映。							
実施主体	新城市、バス事業者、タクシー事業者、市民(関係団体)							
実施手順 行程等	(3) ①(イ) JR新城駅周辺区域の公共交通主要拠点整備に合わせて、実施する。							
施 策	③公共交通案内の拡充	先	ひと	ちいき	まち	SDG s		
				○				
取組内容	(ア) 利用者にわかりやすい公共交通案内を行います。 ・バスマップの各戸配布、マイバス時刻表の継続。 ・G T F Sデータの適切な更新を継続。 ・公共施設、乗継拠点、スーパー、病院等への案内版・デジタルサイネージ等の設置。 ・バスマップの各戸配布、マイバス時刻表の継続。 ・G T F Sデータの適切な更新。 ・バスロケーションシステムの導入検討。							
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者、タクシー事業者等							
実施手順 行程等	令和8年度まで随時実施する。 案内板・デジタルサイネージ等の新規設置、バスロケーションシステムの導入は、関係機関との調整を進め、実施目途がつき次第、計画期間中に随時実施する。							
施 策	④バス停の改善	先	ひと	ちいき	まち	SDG s		
				○				
取組内容	(ア) 利用者が利用しやすいバス停を設置します。 ・住民にわかりやすいバス停名称への変更。 ・住民にわかりやすい位置へのバス停の移動・新設。 ・バスを待てる環境整備。							
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、バス事業者、市民							
実施手順 行程等	令和8年度まで随時実施する。							
施 策	④地域における公共交通拠点の整備	先	ひと	ちいき	まち	SDG s		
				○				
取組内容	(ア) 地域住民の公共交通利用につながる拠点整備を支援します。 ・利用者が公共交通を待てる場所づくり。(地域活性化のための施設等) ・利用者のパーク&ライド駐車場整備。							
実施主体	新城市地域公共交通会議、新城市、市民(関係団体)							
実施手順 行程等	関係機関との調整を進め、実施目途がつき次第、計画期間中に随時実施する。							

施 策	⑤車両の維持管理	ひと	ちいき	まち	SDG s	
			○			
取組内容	(ア) より安全に運行できるよう、市所有バス車両の適正な維持管理を行います。 ・計画的なメンテナンス・修繕等。 ・運行形態に合った車両の更新。					
実施主体	新城市、バス事業者、市民（関係団体）					
実施手順 行程等	令和8年度まで随時実施する。					
施 策	⑥土休日のSバス運行		ひと	ちいき	まち	SDG s
				○	○	  
取組内容	(ア) 土休日のSバス運行を検討します。 ・新城軽トラ市開催日（第4日曜日）におけるSバス実証運行。 ・実証運行期間中は、利用促進策も実施する。 ・Sバス土日運行のニーズ調査、あり方の検討。					
実施主体	新城市、バス事業者、市民（関係団体）					
実施手順 行程等	令和4年度： 第4日曜日実証運行に向けて、利用促進策の内容も含めて関係機関との調整を進める。 令和5年度： 第4日曜日実証運行を行う。 利用状況、財政負担、住民の評価から総合的に勘案して継続の可否、第4日曜日以外の土休日の運行の可否を協議する。 令和6年度： 検討結果を踏まえ、継続する場合は本格運行へ移行する。					
施 策	⑦財源の確保	ひと	ちいき	まち	SDG s	
			○			
取組内容	(ア) 厳しい財政状況の中でも、地域公共交通維持のための財源確保を行います。 ・路線再編による効率化。 ・運賃収入はもとより、他の方策による収入源の確保。					
実施主体	新城市、バス事業者、市民（関係団体）					
実施手順 行程等	令和8年度まで随時実施する。					

第5章

1. 計画の進捗管理と評価

本計画に掲げた基本方針に沿って実施する公共交通施策に対する評価指標として、以下の指標を設定します。毎年、新城市地域公共交通会議において、実績データ、調査データ等をもとに達成状況を評価し、進捗状況を管理します。

計画の達成状況を評価する指標

施策の柱（1）巡らす【暮らしに即した地域公共交通網の整備】	
評価指標	現状及び目標
公共交通アクセス 徒歩圏人口カバー率	公共交通アクセス徒歩圏内の人口が、市全体の人口に占める割合。（鉄道駅半径800m、バス停半径300m） 現状： %（R2）→ 目標： %（R8）
地域主体の検討組織数	地域の移動手段確保・維持のために立ち上げられた地域自治区ごとの住民主体の検討組織数。 現状：5/10（R3）→ 目標：10/10（R8）
施策の柱（2）拓く【大都市圏とつながる公共交通の活用】	
評価指標	現状及び目標
道の駅もつくる新城 来場者数（入込客数）	高速バスの道の駅もつくる新城内バス停設置後の利用者数。（1月～12月の数値） 現状： 921,560人（R2）→ 目標：1,302,000人（R8）
新城市観光客入込客数	新城市観光地全体の観光客入込客数。（1月～12月の数値） 現状：2,346,253人（R2）→ 目標：3,368,000人（R8）
交流人口（名古屋から 新城へ来た人）	高速バス山の湊号下り（名古屋→新城）利用者数。（10月～9月の数値） 現状： 5,325人（R3）→ 目標： 7,500人（R8）
交流人口（東京・大阪から 新城へ来た人）	JRバス「道の駅もつくる新城」の利用者数。 令和4年度実績を算出し、目標数値を設定。（令和4年度改定） 現状： 人（R4）→ 目標： 人（R8）
施策の柱（3）繋ぐ【市内外を結ぶ公共交通結節点の整備】	
評価指標	現状及び目標
道の駅もつくる新城 来場者数（入込客数） 【再掲】	高速バスの道の駅もつくる新城内バス停設置後の利用者数。（1月～12月の数値） 現状：921,560人（R2）→ 目標：1,302,000人（R8）
豊鉄バス田口新城線 「もつくる新城北」の バス停利用者数	高速バスの道の駅もつくる新城内バス停設置後の田口新城線「もつくる新城北」バス停の利用者数。 令和3年度実績を算出し、目標数値を設定。（令和4年度改定） ※変更前八束穂はバス停 現状： 人（R3）→ 目標： 人（R8）

施策の柱（４）促す【公共交通の利用促進】	
評価指標	現状及び目標
豊鉄バス田口新城線・四谷千枚田新城線の利用者数	豊鉄バス田口新城線及び四谷千枚田新城線の利用者数。 （１０月～９月の数値） 現状： 44,540人（Ｒ２）→ 目標： 59,550人（Ｒ８） ※新型コロナの影響前水準
Sバス利用者数	Sバスの利用者数。（１０月～９月の数値） 現状： 133,549人（Ｒ２）→ 目標： 151,575人（Ｒ８） ※新型コロナの影響前水準
J R 飯田線駅利用者数	J R 飯田線駅利用者数。（年度） 現状： 741,378人（Ｒ２）→ 目標： 942,781人（Ｒ８） ※新型コロナの影響前水準
タクシー助成制度の利用率（券回収率）	高齢者タクシー助成券の利用率（年度） ※検討中 現状： 41.3%（Ｒ２）→ 目標： %（Ｒ８）
タクシー利用台数	タクシー利用台数。（年度） 現状： 29,521台（Ｒ１）→ 目標：現状維持 ※新型コロナの影響前水準
施策の柱（５）改める【公共交通の利便性向上・改善】	
評価指標	現状及び目標
豊鉄バス田口新城線・四谷千枚田新城線の利用者数【再掲】	豊鉄バス田口新城線及び四谷千枚田新城線の利用者数。 （１０月～９月の数値） 現状： 44,540人（Ｒ２）→ 目標： 59,550人（Ｒ８） ※新型コロナの影響前水準
Sバス利用者数【再掲】	Sバスの利用者数。（１０月～９月の数値） 現状： 133,549人（Ｒ２）→ 目標： 151,575人（Ｒ８） ※新型コロナの影響前水準
J R 飯田線駅利用者数【再掲】	J R 飯田線駅利用者数。（年度） 現状： 741,378人（Ｒ２）→ 目標： 942,781人（Ｒ８） ※新型コロナの影響前水準
タクシー利用台数【再掲】	タクシー利用台数。（年度） 現状： 29,521台（Ｒ１）→ 目標：現状維持 ※新型コロナの影響前水準
市の歳入額（バス使用料）	利便性向上・改善施策を実施したことによるSバス使用料及び過疎バス使用料の歳入状況。（年度） 現状： 8,238千円（Ｒ２）→ 目標： 9,308千円（Ｒ８） ※新型コロナの影響前水準
市の歳入額（その他）	Sバス使用料及び過疎バス使用料以外の収入源確保策の成果。（年度） 現状： 0千円（Ｒ２）→ 目標： 1,000千円（Ｒ８）

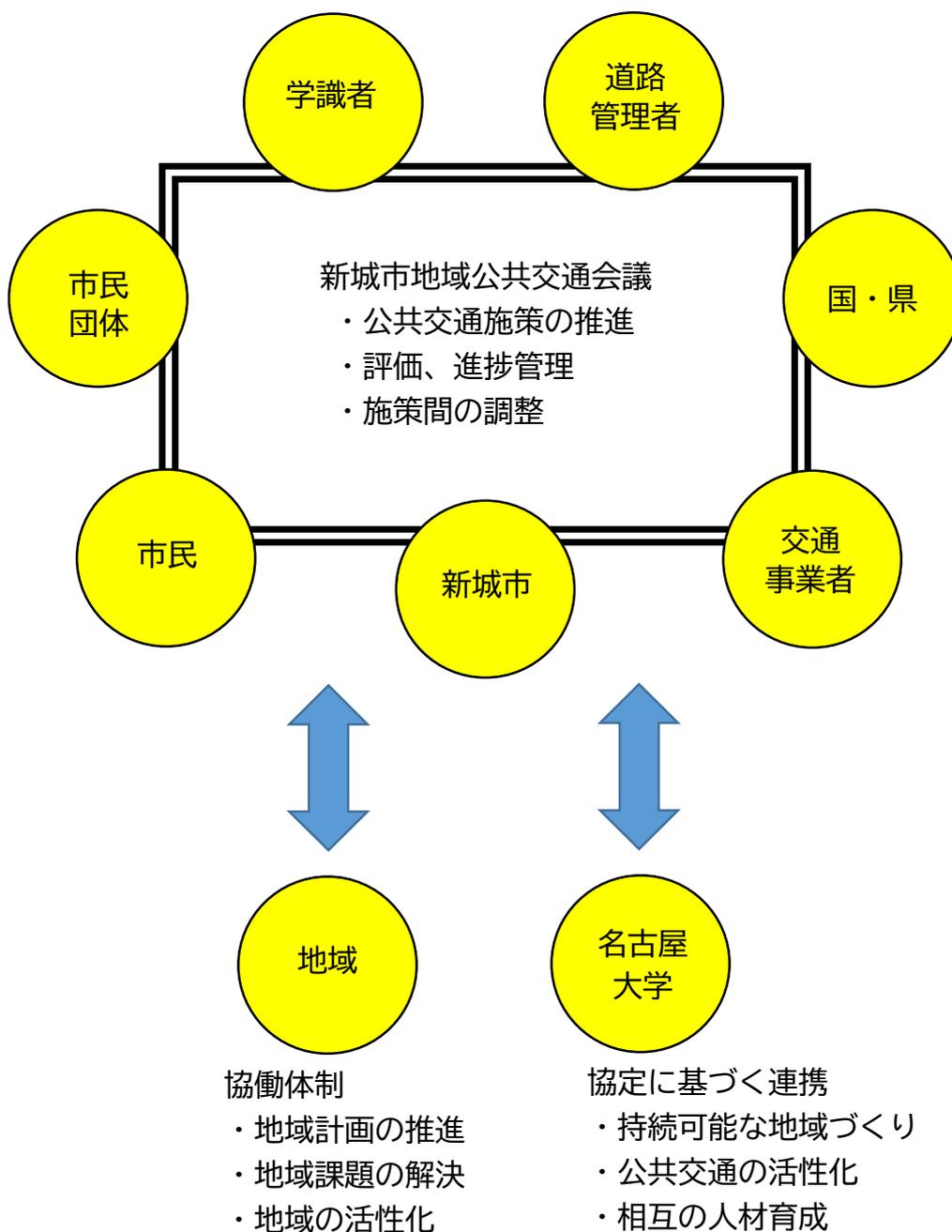
2. 推進体制

本計画の策定にあたり設置した「新城市地域公共交通会議」において、本計画で設定した公共交通施策の推進及び評価、進捗管理を行います。

なお、公共交通施策の実施にあたっては、地域住民と行政との検討や交通事業者間及び交通事業者と行政間での実務的な協議や調整が必要になることを想定し、施策の進捗状況に応じて関連する組織等と連携しながら行います。

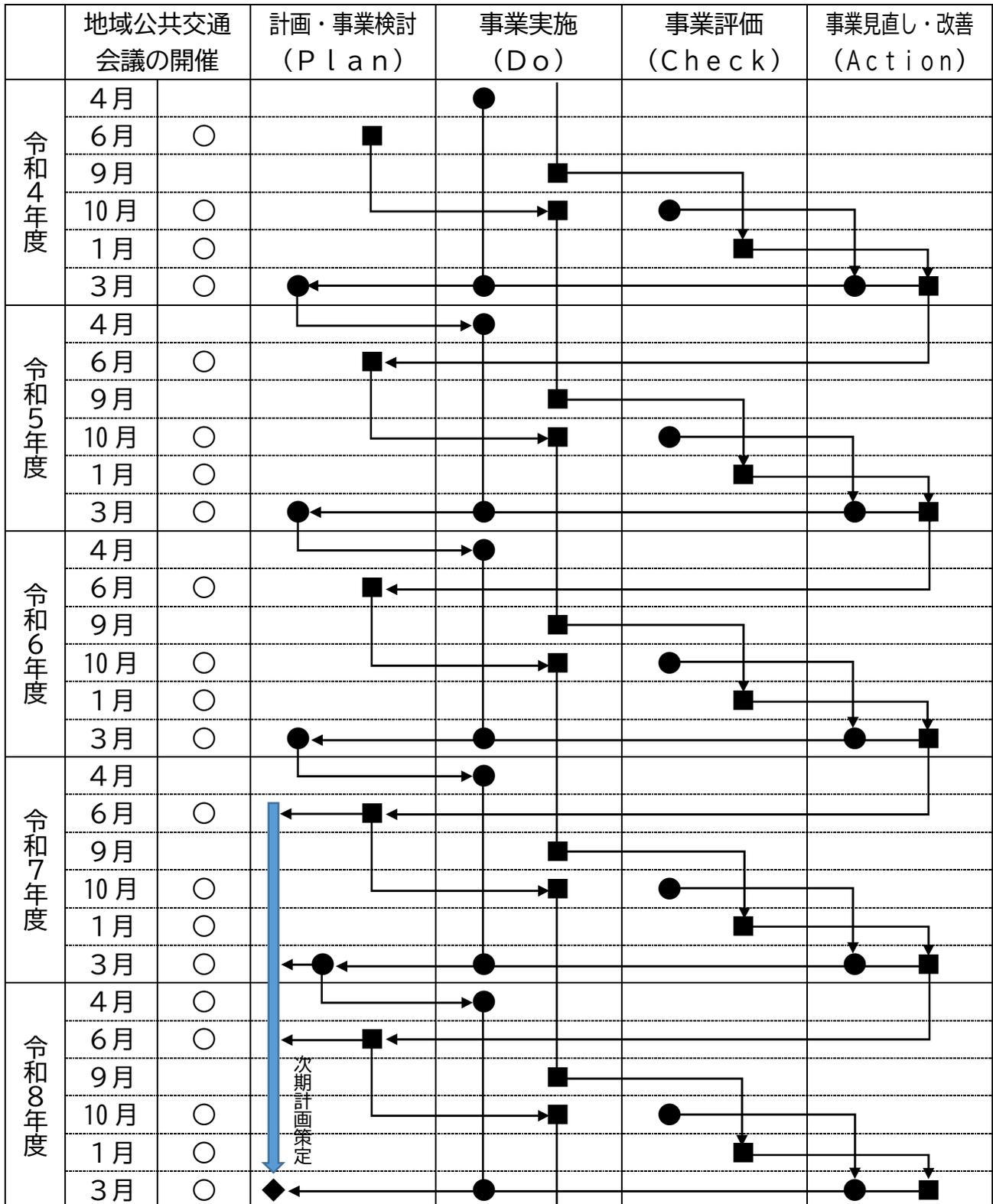
特に、地域住民と行政との検討では、地域自治区ごとの地域計画に掲げられている地域の課題解決に向けた取り組みとの協働体制をとりながら推進していきます。

また、令和3年1月8日に「公共交通施策に関する協定」を締結した国立大学法人東海国立大学機構名古屋大学大学院環境学研究科とも連携し、本計画の推進にあたります。



3. 新都市地域公共交通会議の運営方針

本計画の推進にあたり、新都市地域公共交通会議において施策を推進し、評価し、進捗状況を管理していきます。



●新都市地域公共交通計画
◆次期公共交通計画

■地域公共交通確保維持改善計画

おわりに



新城市地域公共交通会議

座長 加藤久美子