

「地域公共交通計画」の策定について

■地域公共交通計画とは？

令和2年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正に伴い、「地域公共交通網形成計画」に代わる新たな法定計画として、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。

地域公共交通計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン（ビジョン＋事業体系を記載するもの）としての役割を果たすものであり、地域の社会経済の基盤となるものです。既存のバスやタクシーを最大限に活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送などの地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取り組みを盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保していくことが求められます。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者で構成する法定協議会（＝新城市地域公共交通会議）を開催しながら、協議・意見交換・合意のもとに作成していきます。

また、地域公共交通計画は、従来の計画に対し対象や内容、位置づけ、実効性確保のそれぞれの面で拡充させ、新たな計画とすることで、地域交通に関する各種の取り組みを更に促進していくことを目的としています。

地域公共交通計画と従来計画の違い

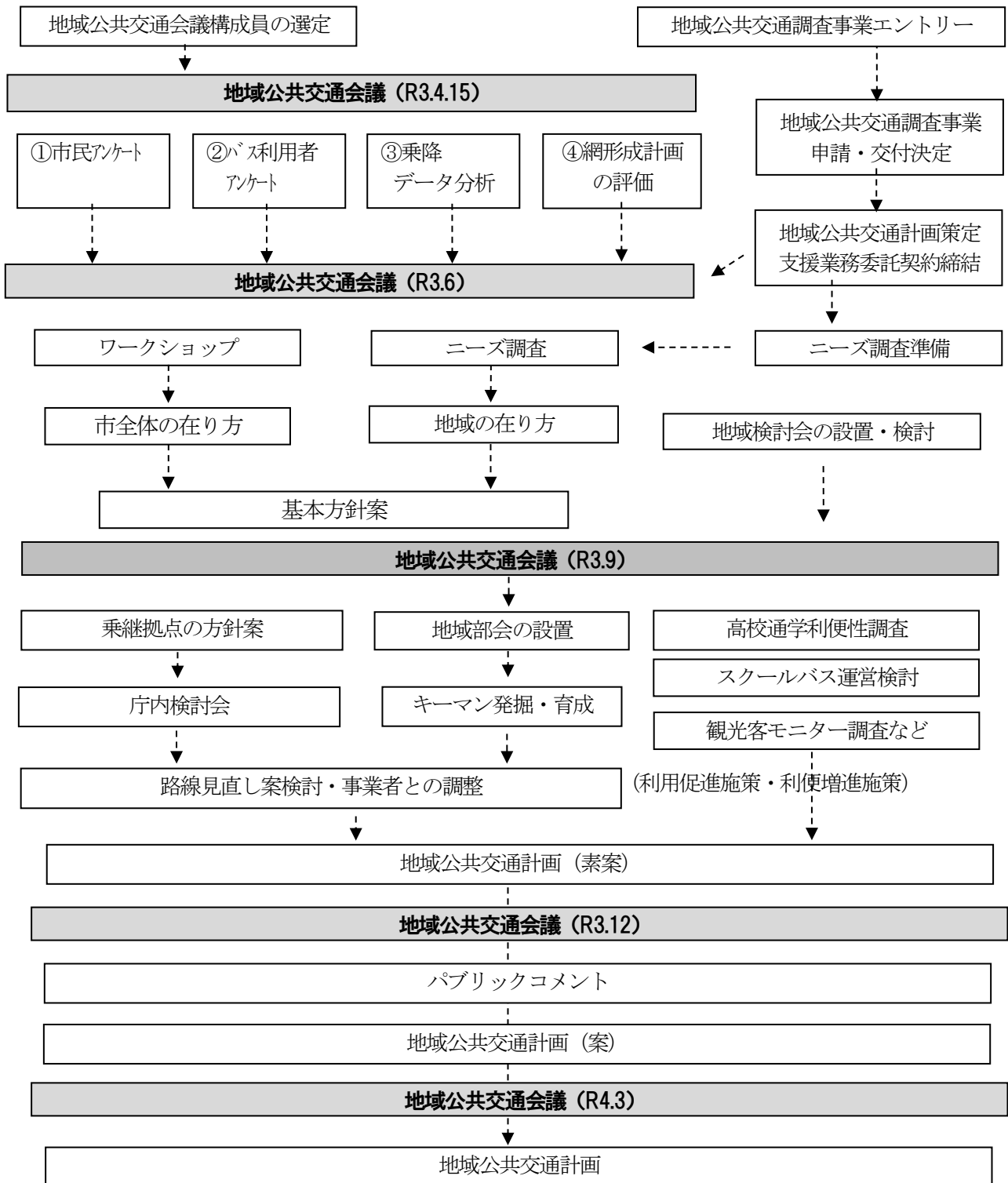
	地域公共交通計画 令和2年～	地域公共交通網形成計画 平成26年～	地域公共交通総合連携計画 平成19年～
計画の対象	<ul style="list-style-type: none"> ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え、改善や充実に取り組む。 地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象とする。 	<ul style="list-style-type: none"> バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能。
位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体による作成を法的に努力義務化。 基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む 	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体による作成が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村による作成が可能。（ただし、複数市町村での作成も可能。）
実効性確保	<ul style="list-style-type: none"> 定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化。 定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化。 	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り具体的な数値目標を明示。 原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価。 	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り具体的かつ明確な目標を設定。

■なぜ計画策定が必要か？

市ではこれまで、「新城市地域公共交通総合連携計画」（計画期間：平成21年～29年度）、「新城市地域公共交通網形成計画」（計画期間：平成29年度～令和3年度）に基づき、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が、人口減少・少子化・自家用車の普及などにより、公共交通の利用者は減少が続いており、公共交通の維持確保が危機的な状況に変わりはありません。

令和3年度は新城市地域公共交通網形成計画の最終年度となることから、令和4年度以降の公共交通施策を確実に実施していくための新たな計画を策定する必要があります。

■策定までの流れ



1. はじめに

(1) 計画策定の背景

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の進展などにより、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。

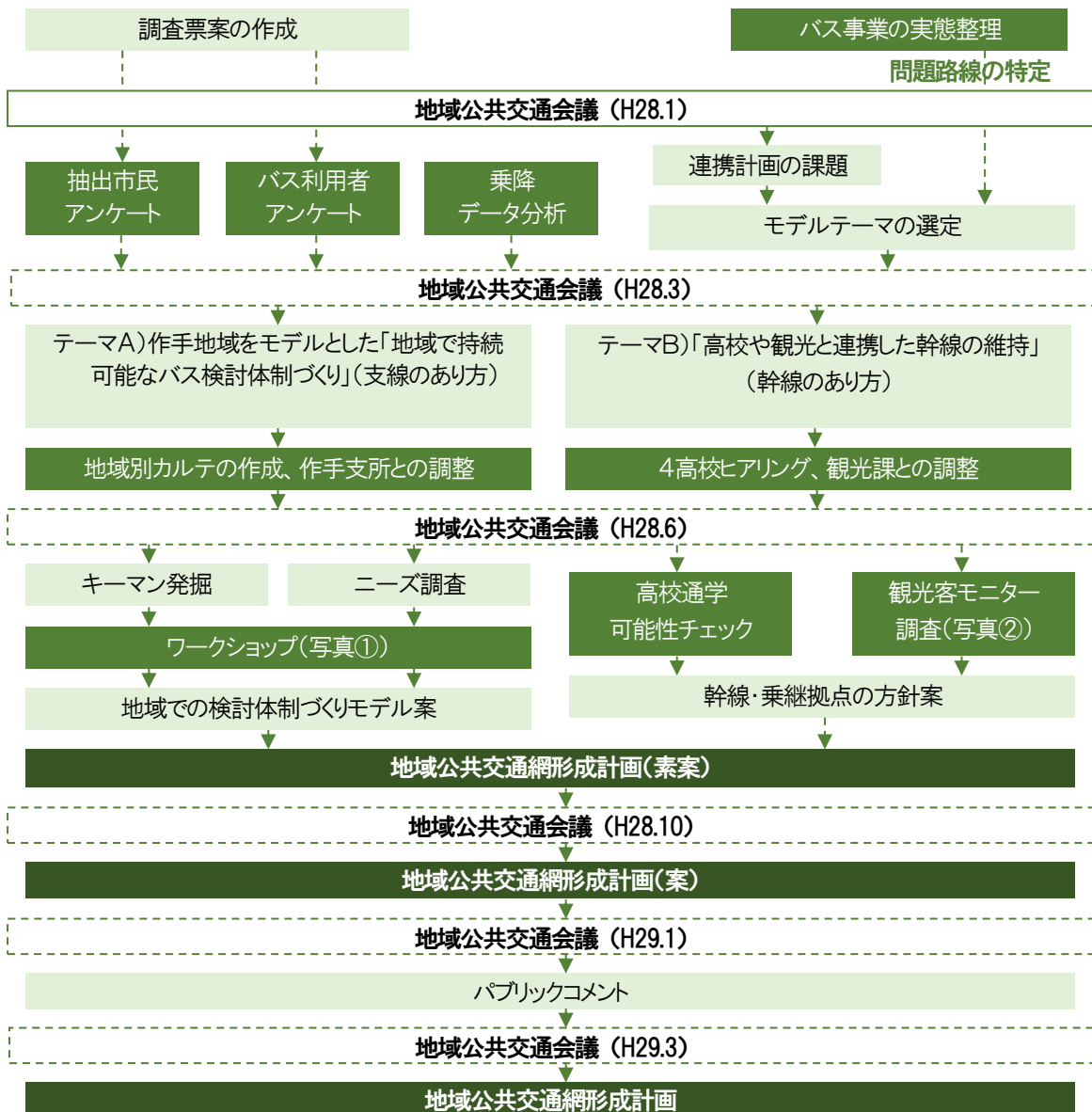
連携計画は、策定から8年が経過し、新たな課題の顕在化や周辺状況の変化が起きてきており、こうした課題に対応しづらくなっています。その他、将来にわたり市民が利用しやすく持続可能な公共交通体系を確保・維持していくためには、より一層の効率的・効果的な公共交通体系を検討する必要があります。

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) 計画の期間・区域

計画の期間：平成29年度～平成33年度（5カ年）	計画の区域：新城市内
--------------------------	------------

2. 計画策定の流れ



3. 地域公共交通の課題整理

(1) 連携計画の課題

- 地域と行政の関係づくりが不十分（＝やや「行政主導」）
- PDCA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）
- 地域の活力増進に向け、地域資源との連携を図る必要性
- 路線ごと・便ごとの役割を明確化する必要性

(2) 地域との連携に関する課題

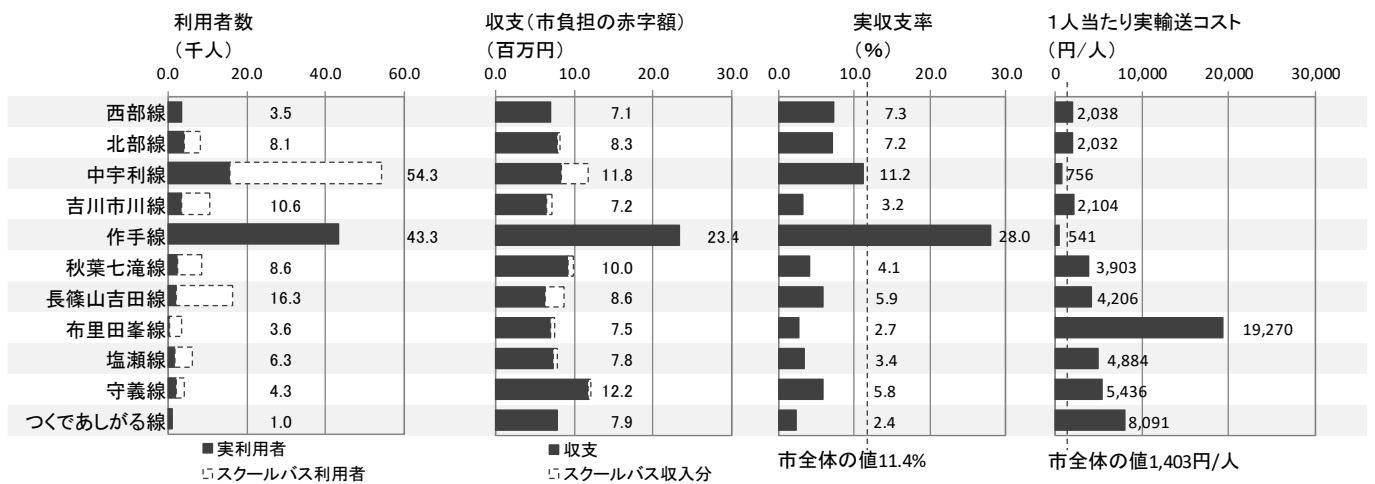
- つくであしがる線の利用者が極めて少ない
- 固定客のみが利用しており、新規利用や低頻度の利用がほとんどない
- 集まる場・待合の場と合わせて検討する必要性（ライフスタイルの提案）

(3) 既存資源との連携に関する課題

- 乗継拠点の整備（連携計画からの宿題）
- 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）
- 観光部局との連携による交流人口拡大の必要性

(4) 地域別の課題

市民アンケート、バス利用者アンケート、乗降データ分析等から、10地域それぞれの課題を整理しました。



路線別の経営状況

写真① ワークショップ実施の様子



写真② 観光モニター調査



本長篠駅

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。



四谷千枚田口停留所

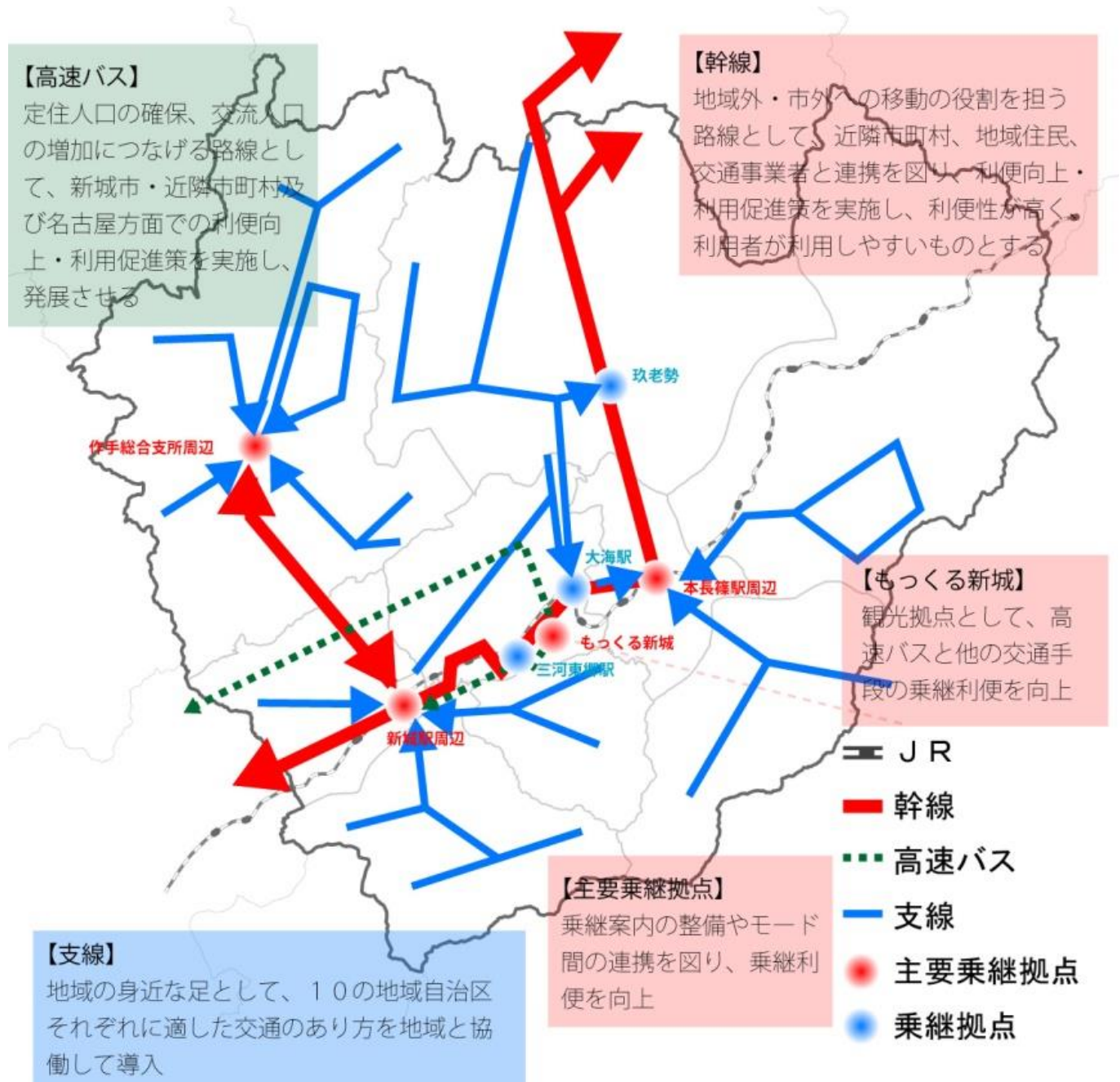
四谷の千枚田までの地図がなく、道を間違えて遠回りしてしまった。

4. 基本的な方針と施策・事業

(1) 基本理念

公共交通の現状と必要性を全市で共有し、
一人ひとりが公共交通を維持・発展させていきます

(2) 将来の公共交通ネットワーク



(3)基本方針と具体的な事業

基本方針	具体的な事業	実施主体
【方針1】 公共交通の現状を地域と共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります	1-1 地域・行政・交通事業者で公共交通を支える体制作り	新城市地域公共交通会議、新城市、地域住民、交通事業者
	1-2 幹線の運行 利便向上策・利用促進策の実施	新城市地域公共交通会議、新城市、近隣市町村、地域住民、交通事業者
	1-3 支線の運行 利便向上策・利用促進策の実施	新城市地域公共交通会議、新城市、地域住民、交通事業者
	1-4 高速バスの運行 利便向上策・利用促進策の実施	新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者
	1-5 タクシーの運行・利用促進	新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者
	1-6 福祉有償運送の運行	新城市地域公共交通会議、新城市、福祉有償運送事業者
	1-7 スクールバスの運行と公共交通との役割明確化	新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者
	1-8 近隣市町村・交通事業者と連携した公共交通ネットワークの形成	新城市地域公共交通会議、新城市、近隣市町村、交通事業者
	1-9 乗継拠点の整備	新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者
	1-10 公共交通空白地有償運送の普及	新城市地域公共交通会議、新城市、NPO法人等
	1-11 代行輸送サービスの導入	新城市地域公共交通会議、新城市、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向上にさせます	2-1 高校と連携した高校生の通学利便促進	新城市地域公共交通会議、新城市、高校
	2-2 観光部局や交通事業者との連携による交流人口の拡大	新城市地域公共交通会議、新城市、新城市観光協会、交通事業者
	2-3 各種施設周辺バス停の待合環境改善	新城市地域公共交通会議、新城市、市内各施設管理者
	2-4 健康づくりと連携した利用促進策の実施	新城市地域公共交通会議、新城市
	2-5 高齢者の運転免許自主返納を促進する施策の実施	新城市地域公共交通会議、新城市、新城警察署、交通事業者
	2-6 交通バリアフリー化の推進	新城市地域公共交通会議、新城市、新城警察署、交通事業者
【方針3】 地域に愛され、「利用しやすくなる」公共交通を作ります	3-1 バス総合マップの改善	新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者
	3-2「マイマップ」の提供	新城市地域公共交通会議、新城市
	3-3 検索サイトへのSバスのダイヤ情報掲載	新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者
	3-4 バス乗車体験イベントの実施	新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者
	3-5 バス乗り方教室・出前授業の実施	新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者

5. 計画の達成状況の評価

(1)計画の目標

目標		現状	目標
①Sバス等の利用者数・市支出額・収支率	Sバスの利用者数	159,839人 (H27) ⇒	170,000人 (H33)
	Sバスへの市負担額	111,809千円 (H27) ⇒	現状維持 (H33)
	Sバスの収支率	18.3% (H27) ⇒	19.4% (H33)
②民間路線バスの利用者数	民間路線バス利用者数	201,767人 (H27) ⇒	現状維持 (H33)
③高速バスの利用者数	高速バスの利用者数	4人/便程度 (H28) ⇒	20人/便程度 (H31)
④バス利用者の満足度	バス利用者の満足度	1.10 (H27) ⇒	1.16 (H33)
⑤Sバスに対する認知度	Sバスに対する認知度	82.1% (H27) ⇒	90.0% (H33)
⑥「地域での検討会議」の設置数	「地域での検討会議」の設置数	0地域 (H27) ⇒	全地域 (H33)
⑦高校との協議会の場の設置	高校との協議会の場の設置	0校 (H27) ⇒	市内全校 (H33)

(2)評価の方法及びスケジュール

○計画の評価は、最終年度（平成33年度）には各種アンケート調査を実施し、計画全体及び地域公共交通全体の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討します。

○Sバス路線の利用者数・満足度・収支率の評価については、計画に定めた最終の数値目標を基に毎年度数値目標を設定し、実施します。

○評価結果については、新城市地域公共交通会議だけではなく、各地域に報告し、フィードバックを行い、改善につなげていきます。

計画の達成状況の評価

(1) 計画の目標

目標		現状(H27)	目標(H33)	令和2年度実績
(1) Sバス等の利用者数・市支出額・収支率	Sバスの利用者数	159,839 人 ⇒	170,000 人	133,549 人
	Sバスへの市負担額	111,809 千円 ⇒	現状維持	121,410 千円
	Sバスの収支率	18.3% ⇒	19.4%	14.8%
(2) 民間路線バスの利用者数	民間路線バス利用者数	201,767 人 ⇒	現状維持	176,117 人
(3) 高速バスの利用者数	高速バスの利用者数	4 人/便程度 ⇒	20 人/便程度	5.3 人/便
(4) バス利用者の満足度	バス利用者の満足度	1.10 ⇒	1.16	1.09
(5) Sバスに対する認知度	Sバスに対する認知度	82.1% ⇒	90.0%	※令和3年度に実施予定
(6) 「地域での検討会議」の設置数	「地域での検討会議」の設置数	0 地域 ⇒	全地域	3 地域 (千郷、東郷、作手)
(7) 高校との協議会の場の設置	高校との協議会の場の設置	0 校 ⇒	市内全校	0 校

※(1)及び(2)の利用者数は10月～9月の実績、(3)の利用者数は4月～3月の実績。

路線別の目標

(1)(2)(4)に掲げた目標を達成するため、Sバス路線別の目標を設定。

路線名	利用者数 (人)			満足度			市負担額 (千円)			収支率 (%)		
	【現状】 H27	【目標】 H33	【実績】 R2	【現状】 H27	【目標】 H33	【実績】 R2	【現状】 H27	【目標】 H33	【実績】 R2	【現状】 H27	【目標】 H33	【実績】 R2
西部線	3,480	⇒ 3,690	3,602	1.04	⇒ 1.10	1.08	7,091	⇒ 現状維持	8,663	7.3%	⇒ 7.7%	6.2%
北部線	8,082	⇒ 8,560	4,479	1.08	⇒ 1.14	1.18	8,239	⇒ 現状維持	9,212	11.2%	⇒ 11.9%	5.9%
中宇利線	54,297	⇒ 57,750	36,614	1.11	⇒ 1.17	1.00	11,793	⇒ 現状維持	11,524	36.8%	⇒ 39.0%	22.6%
吉川市川線	10,617	⇒ 11,250	6,407	1.15	⇒ 1.20	1.20	7,191	⇒ 現状維持	7,814	12.4%	⇒ 13.1%	7.1%
作手線	43,326	⇒ 45,930	51,755	1.00	⇒ 1.06	1.00	23,419	⇒ 現状維持	24,458	28.0%	⇒ 29.7%	30.4%
秋葉七滝線	8,967	⇒ 9,510	8,722	1.17	⇒ 1.20	1.20	9,953	⇒ 現状維持	8,925	10.8%	⇒ 11.4%	12.4%
長篠山吉田線	16,290	⇒ 17,270	12,119	1.06	⇒ 1.12	1.02	8,639	⇒ 現状維持	8,276	30.3%	⇒ 32.1%	22.4%
布里田峯線	3,575	⇒ 3,790	3,724	1.09	⇒ 1.15	1.09	7,534	⇒ 現状維持	8,398	10.2%	⇒ 10.8%	8.8%
塩瀬線	6,298	⇒ 6,800	3,020	1.14	⇒ 1.20	1.11	7,849	⇒ 現状維持	9,037	8.6%	⇒ 9.1%	2.9%
守義線	4,252	⇒ 4,590	1,428	1.12	⇒ 1.18	1.10	12,154	⇒ 現状維持	10,806	8.6%	⇒ 9.1%	2.3%
つくであしがる線	976	⇒ 1,030	1,679	1.19	⇒ 1.20	1.20	7,897	⇒ 現状維持	14,212	2.4%	⇒ 2.5%	2.1%

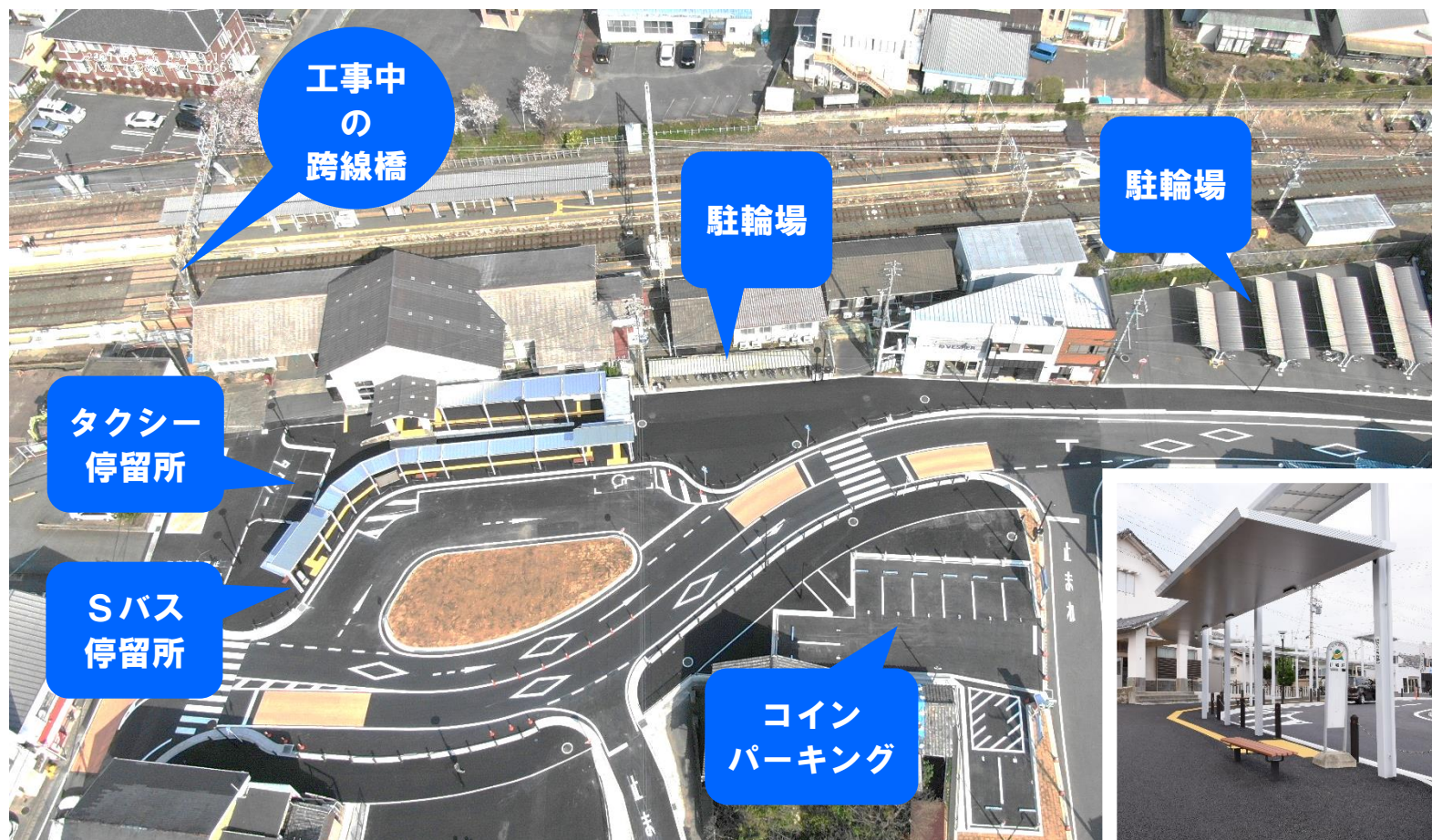
※利用者数は、総数（一般＋スクール）の実績で算出。

新城駅前広場の整備及び新城駅構内バリアフリー化工事の状況について

令和元年度から新城駅前広場整備を進めており、同年7月に180台収容できる駐輪場を整備、令和3年3月にロータリーやコインパーキングが完成しました。

ロータリーから駅舎まで屋根付きの通路でつながったため、バス利用時や車での送迎時には、雨の日でも傘を使用せずに駅を利用できるようになりました。また、歩道と車道を分離し、歩行者の安全を確保しています。

さらに、令和3年度中には新城駅構内の跨線橋にエレベーターを設置し、バリアフリーに対応する予定です。



駅構内の現在の様子



完成予定図



現在のバス停の様子