

# 新城市地域公共交通網形成計画

平成29年3月

新城市

## はじめに

本市では平成20年2月に「新城市公共交通総合連携計画」を策定し、市民にとって満足度が高い新たな公共交通システムの構築を実現するため、新規路線の運行、バス運賃の改正など様々な取り組みを行ってまいりましたが、利用者減少の傾向は止まらず、路線の存続が危ぶまれてきています。また、市内各地における公共交通のニーズも計画策定時と比較して変化しています。

平成26年11月に地域公共交通活性化再生法が改正されたことにより、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、これまでの「新城市公共交通総合連携計画」に代わり、「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・発展させる風土を創ります」を基本理念として「新城市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

第1次新城市総合計画では、「市民（ひと）がつなぐ 山の湊（みなと）創造都市」を将来像として掲げ、人が集い暮らす「山の湊」を創るため、公共交通網の整備と利用向上を進めています。

「新城市地域公共交通網形成計画」に基づき、利便性を向上させ、地域に愛され利用したくなる公共交通網が再構築されることで、かつて馬による陸運と豊川を利用した舟運とが交わる人と物の交流拠点の宿場として大いに栄え、「山湊馬浪」という言葉であらわされた新城の賑わいを市内各所で実現させたいと思います。

最後に、この計画の策定にあたり、貴重な時間の中で真剣にご検討をいただいた「新城市地域公共交通会議」の委員の皆様をはじめ、関係の方々に心から感謝申し上げます。

平成29年3月

新城市地域公共交通会議 会長

新城市長 穂積亮次

# 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	76
VII	計画の達成状況の評価	77
1.	計画の目標	77
2.	計画の推進と評価	80



# Ⅰ 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。

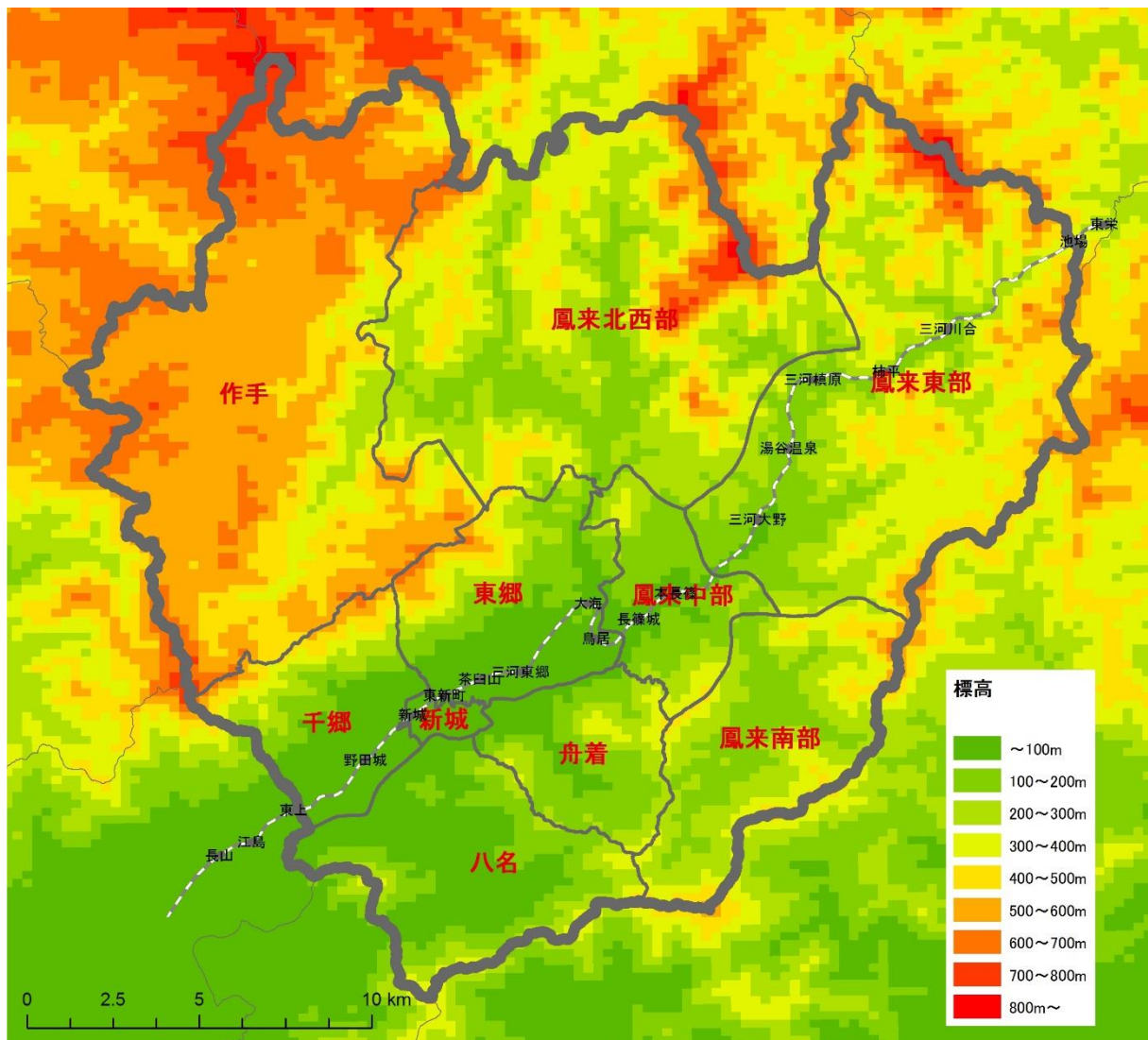
## II 地域の現状等

### 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%は、三河山間部を形成する緑に覆われ、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。



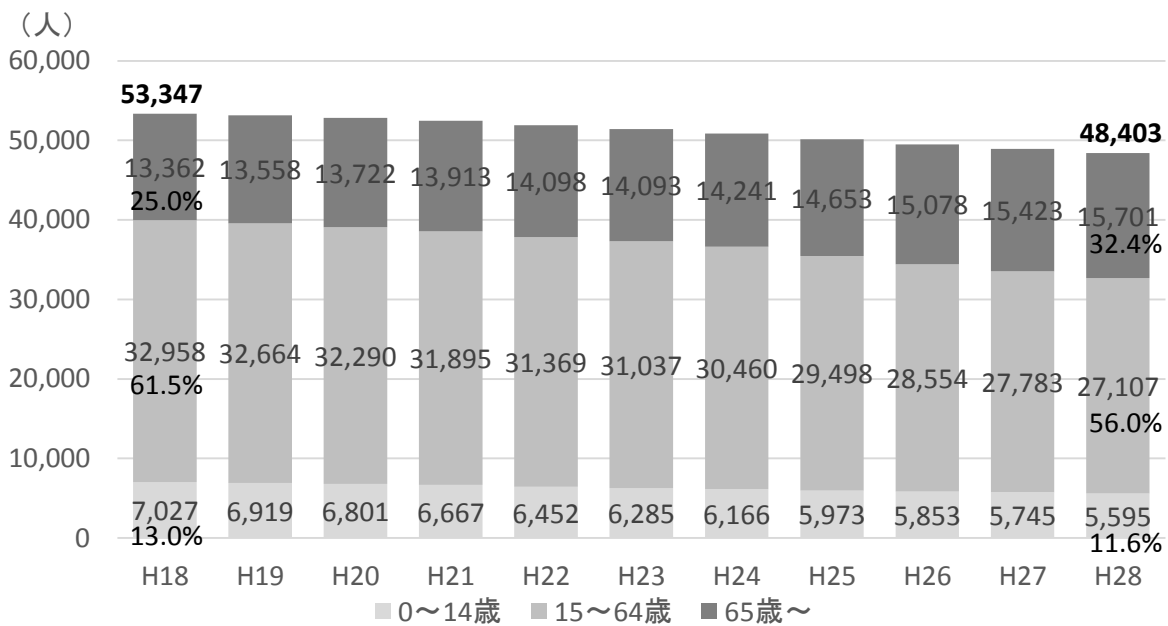
資料：「5次メッシュ標高」国土数値情報より作成  
新城市の地勢・地理

## 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。



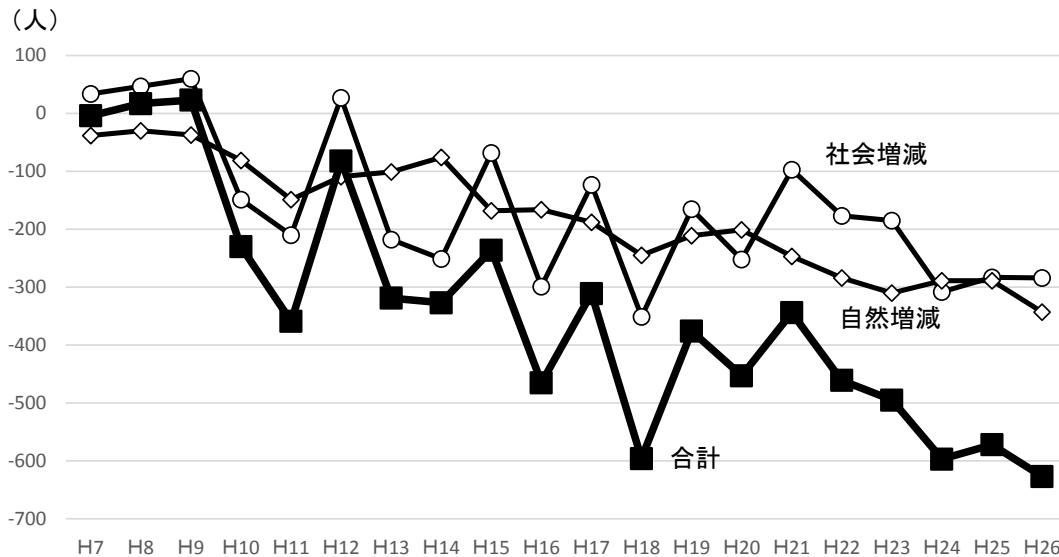
資料：住民基本台帳（毎年 4 月 1 日現在）

### 新城市の年齢3区分別人口推移

本市では、平成9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。

平成10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。

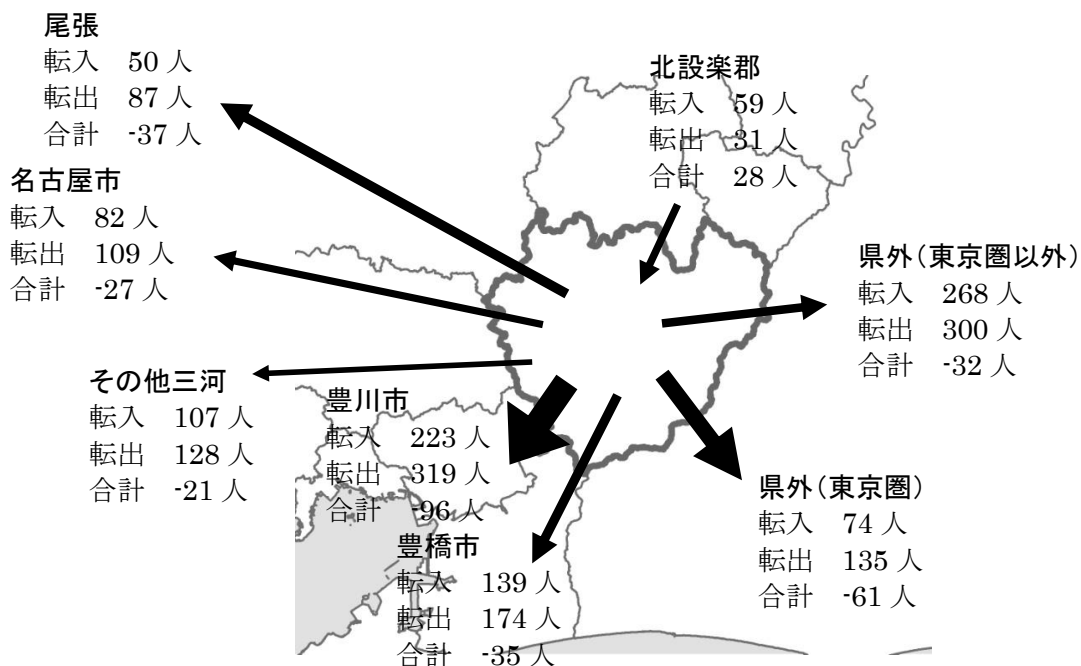
社会増減の推移では、平成13年以降は毎年転出超過となり、変動はあるものの、自然増減と同じく減少幅が拡大しています。



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。



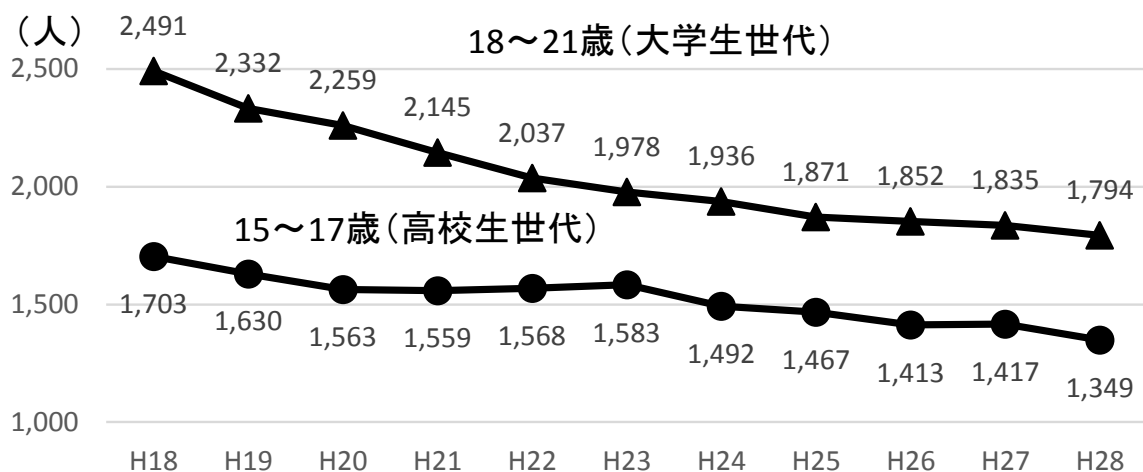
資料：新城市人口ビジョン（住民基本台帳人口移動報告（2013年）を特別集計）

### エリア別社会増減



## (2)若者世代の動向

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。

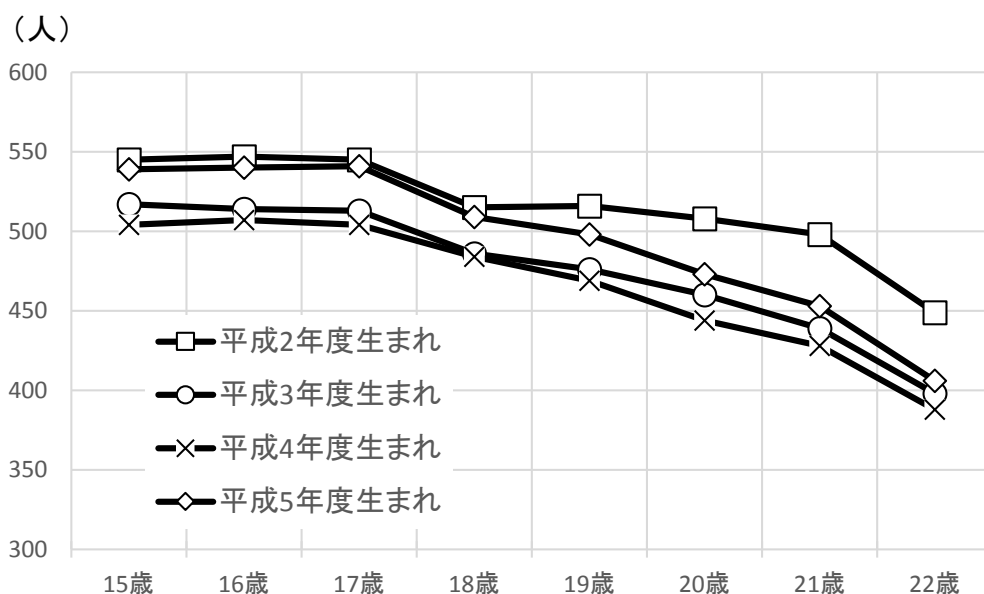


※高校生は15～17歳、大学生は18～21歳の日本人の年齢別人口を足し合わせたもの

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。



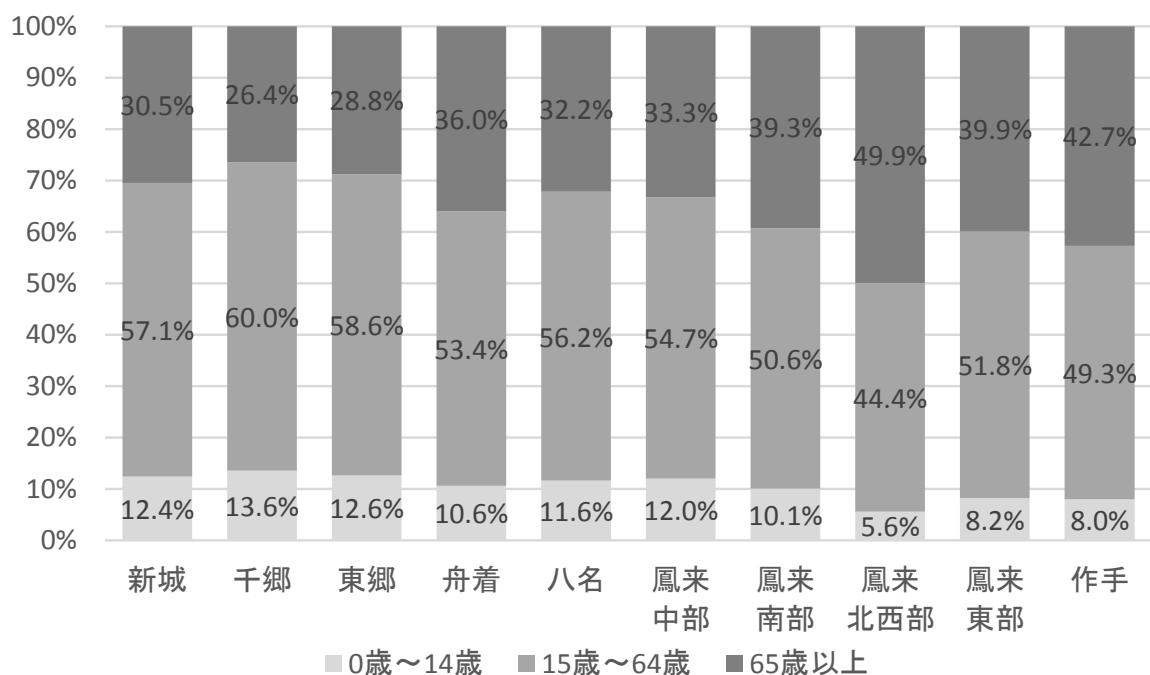
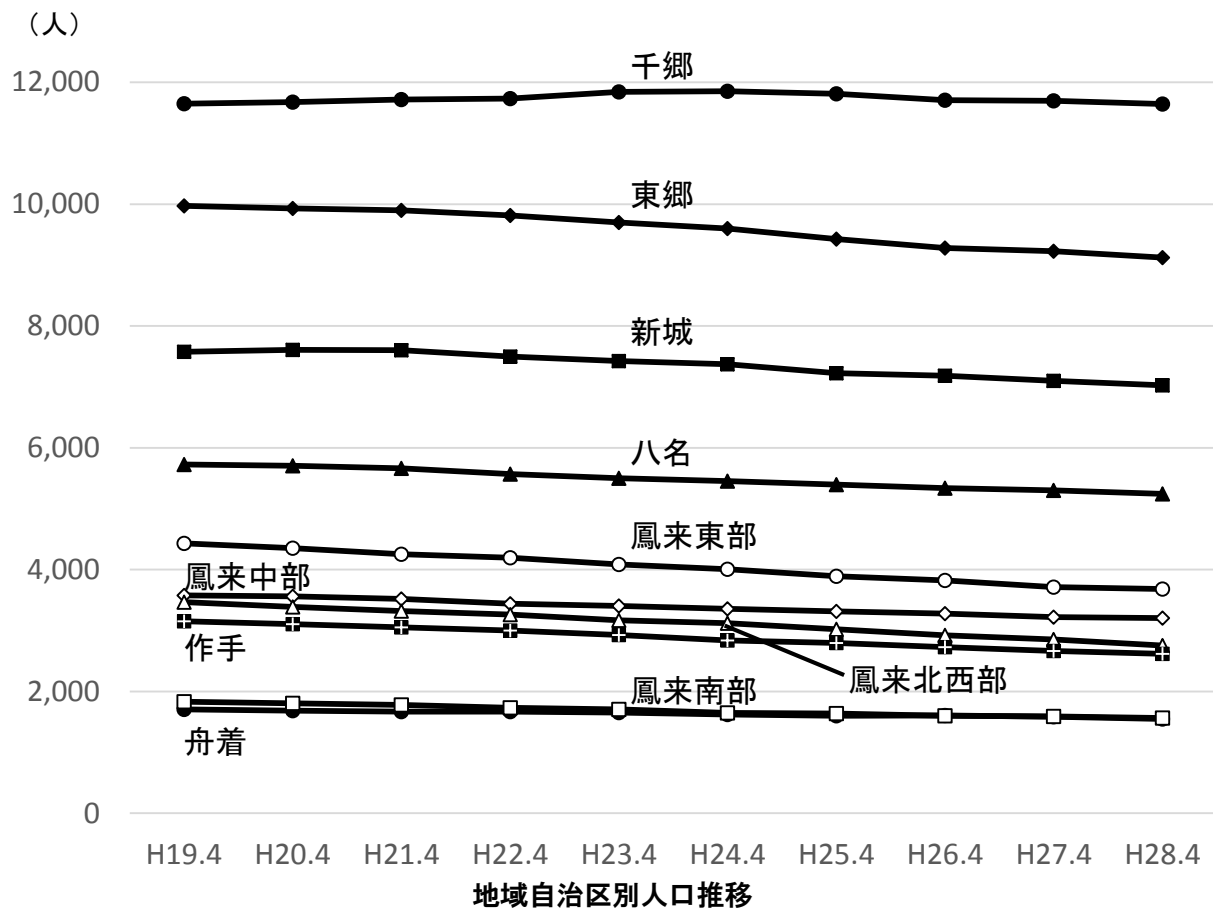
※平成2年度生まれの15歳人口は、平成18年4月1日の15歳の人口総数としている

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。

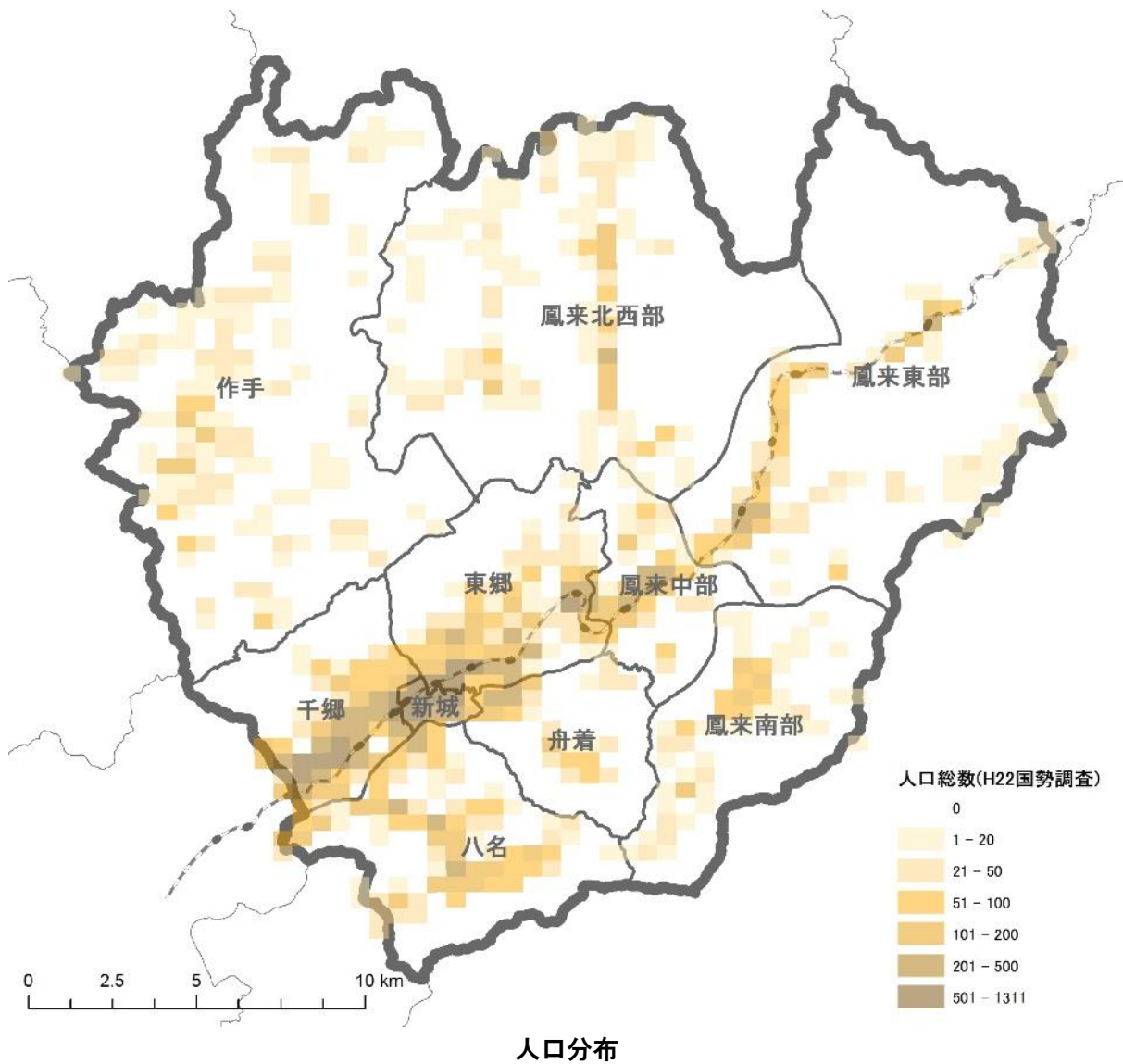


資料：住民基本台帳（毎年4月1日現在）

地域自治区別年齢3区分人口割合(H28.4)

#### (4)人口分布

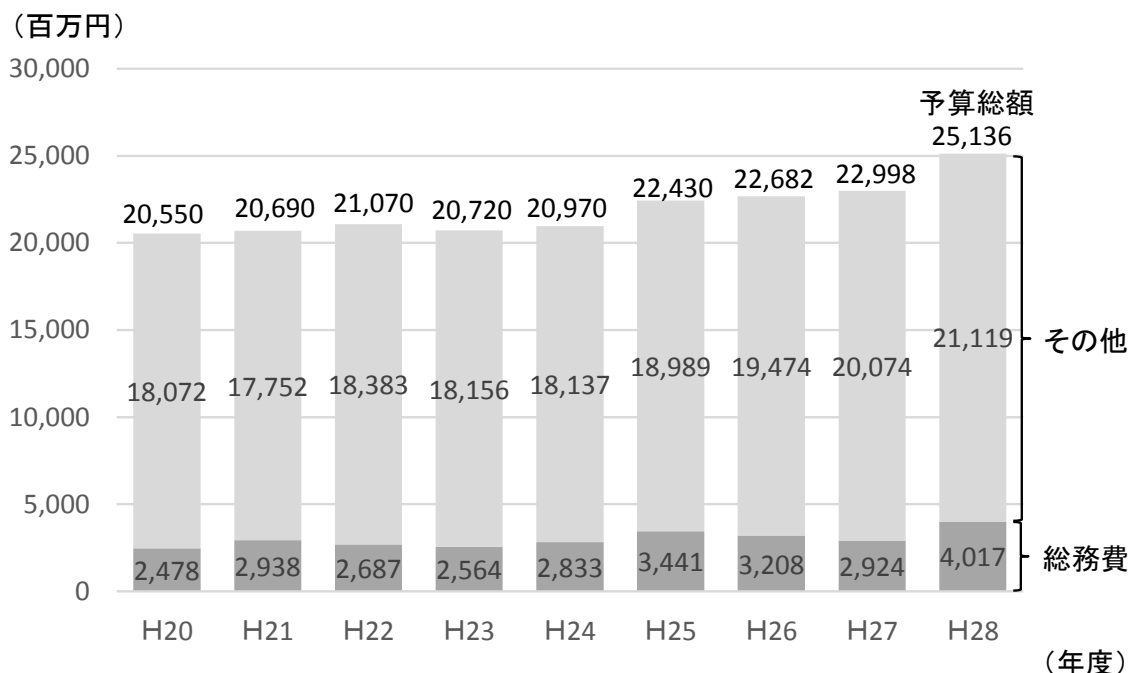
新城市では、飯田線沿いに人口が集中しており、特に旧新城市での人口集積が見られています。一方、各地域自治区にも中心部で一定の人口集積がみられますが、全体に人口が分散しています。



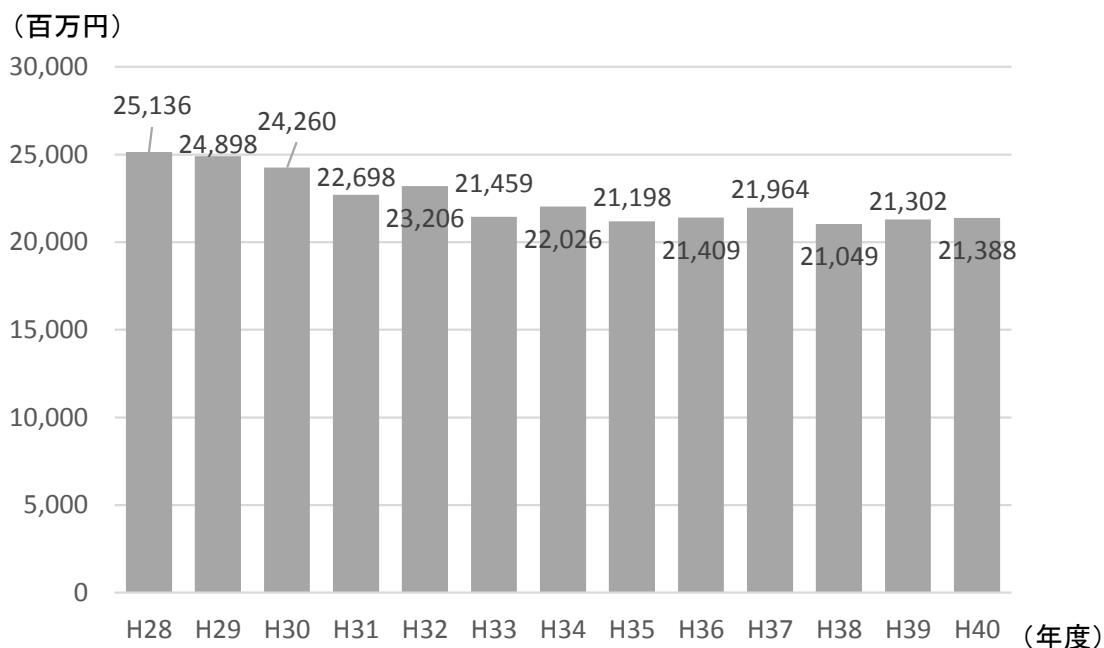
### (5)財政状況

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、27年度は251億円に達しました。バス運行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

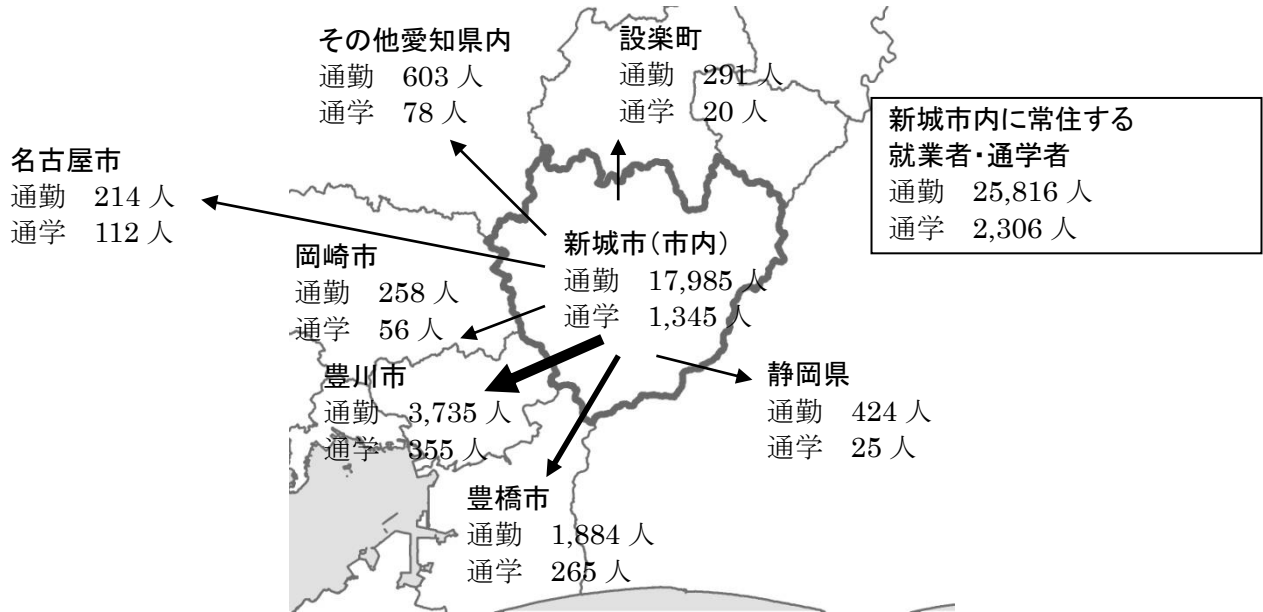


市予算額の推計

## (6)日常生活圏

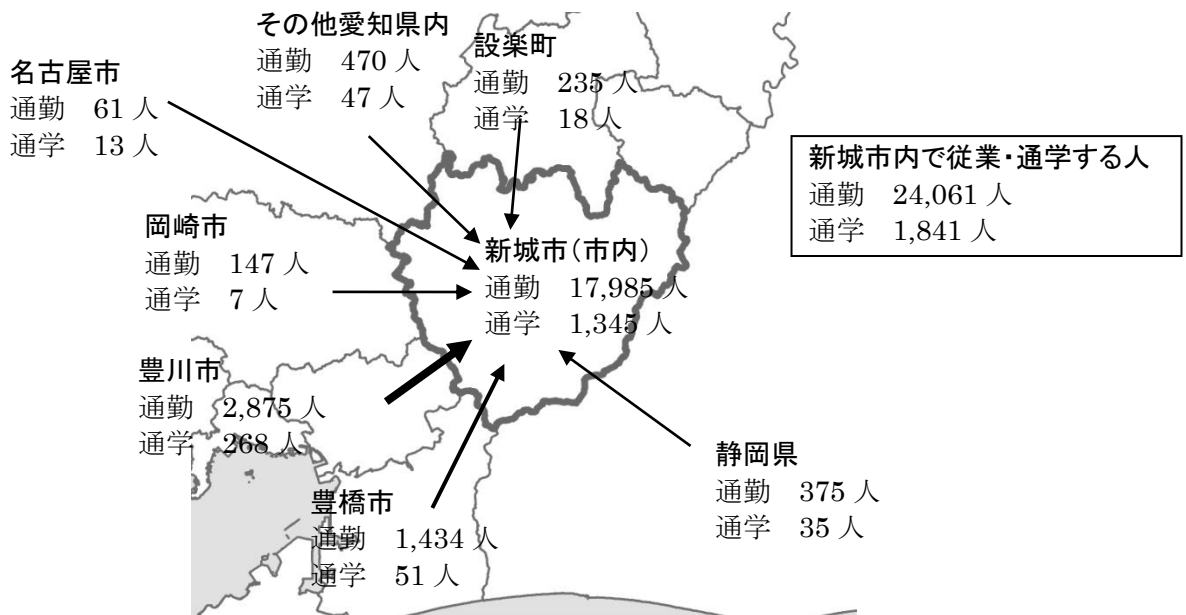
平成 22 年国勢調査によると、新城市に常住する就業者は 25,816 人、通学者は 2,306 人となっています。

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。

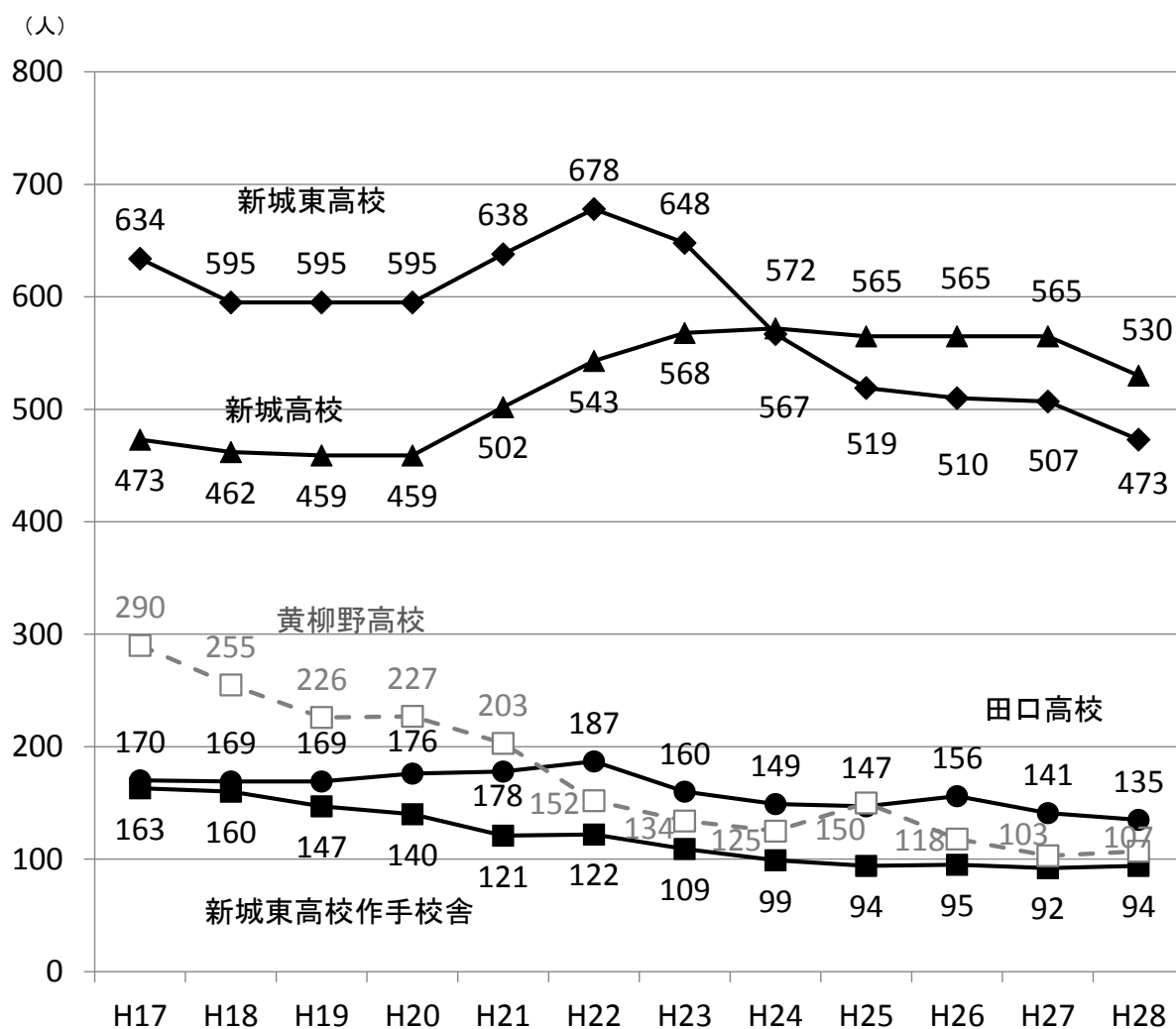
資料：平成 22 年国勢調査

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

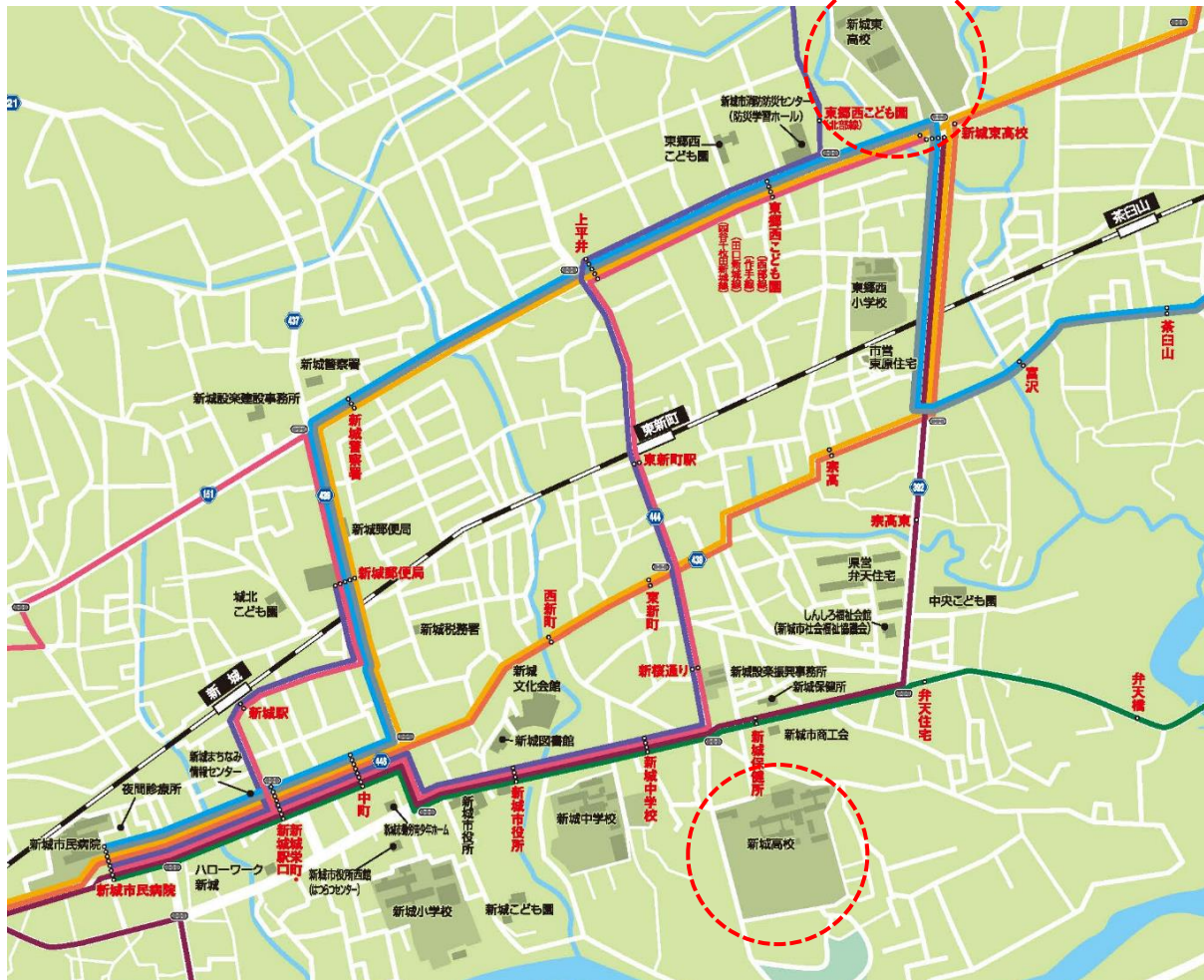
市内には、県立の「新城高校」「新城東高校」「新城東高校 作手校舎」と私立の「黄柳野高校」の4校が存在しており、更に、田口新城線の終点である田口停留所には県立の「田口高校」があります。いずれの高校も東三河の各地から生徒が通学しているため、公共交通機関が不可欠となっていますが、黄柳野高校については寮に入るのが一般で、自校でスクールバスも運行しています。

なお、新城高校以外はいずれも減少傾向であり、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。



5高校の生徒数推移

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。



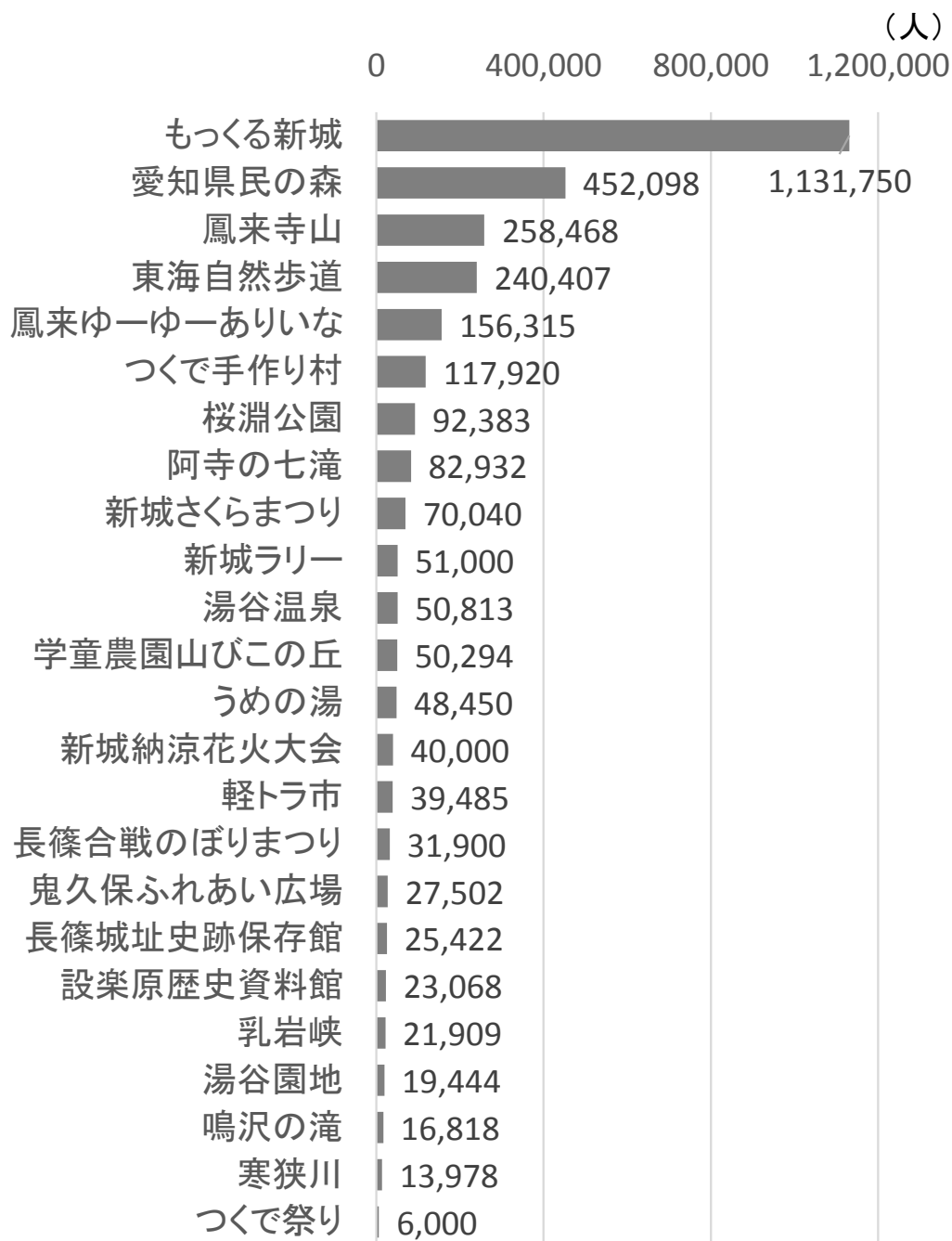
新城高校と新城東高校の位置

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」が多施設の倍以上となって最も多くなっています。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。



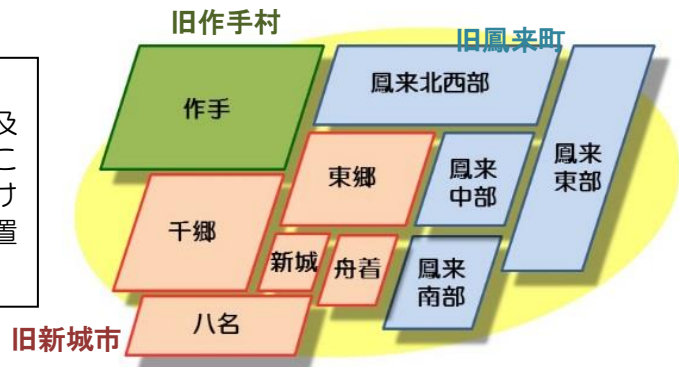
資料：「観光レクリエーション利用者統計」愛知県  
平成 27 年における新城市内施設の観光入込客数



### 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

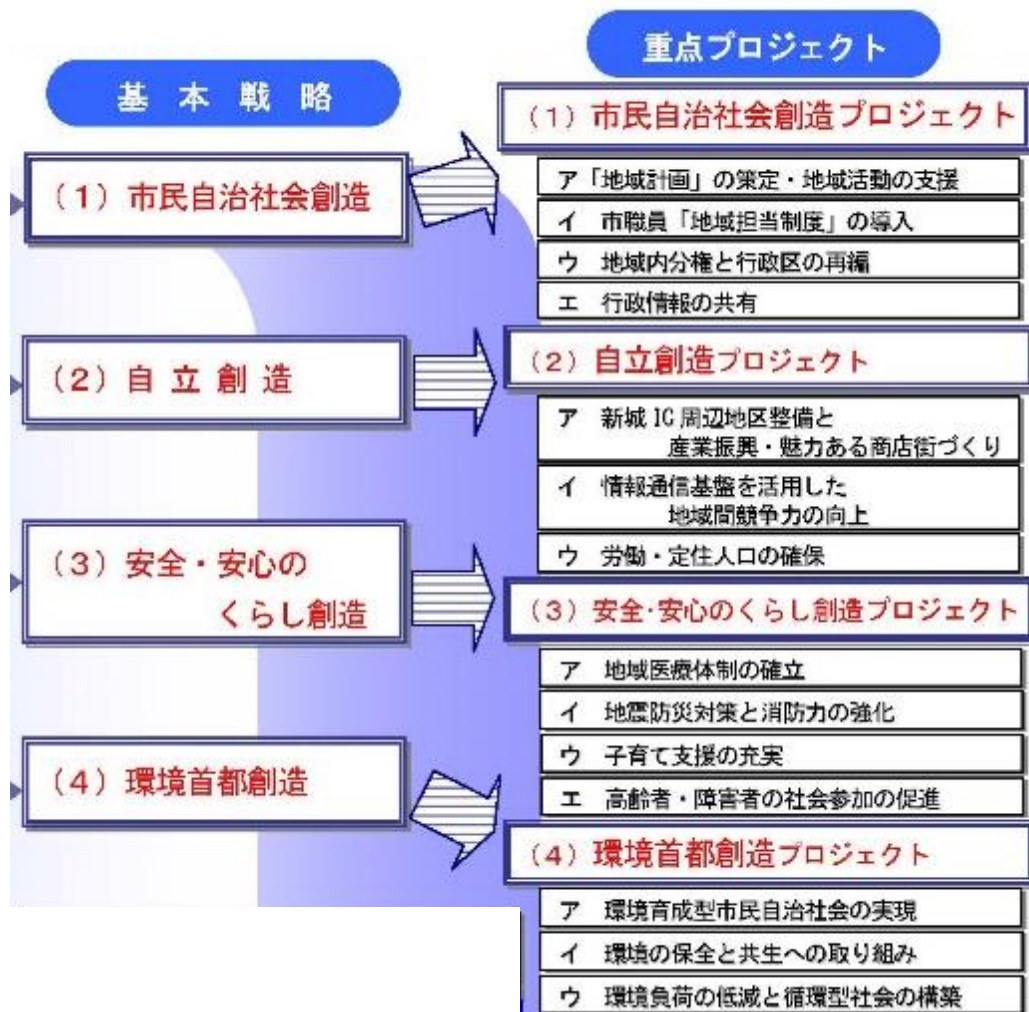
##### (2) まちの将来像

「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

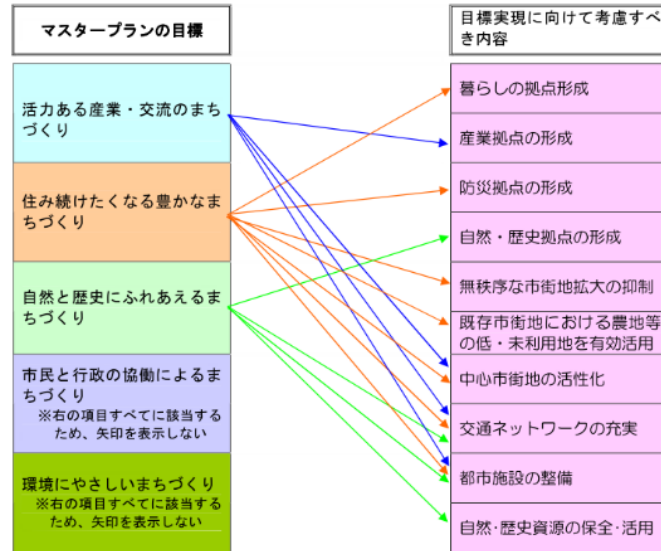
事業名	主な内容						市民協働指数
公共バス運行事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市営バス運行</li> <li>・バス運行マップの作成</li> <li>・満足度調査</li> <li>・市営バス車両更新</li> </ul>						② 行政主導
成果（活動）指標	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	
(成果) 利用者数	156千人	163千人	171千人	179千人	187千人	196千人	
(成果) 路線満足度	1.09	→	→	→	→	→	

## 2. 都市計画マスタープラン

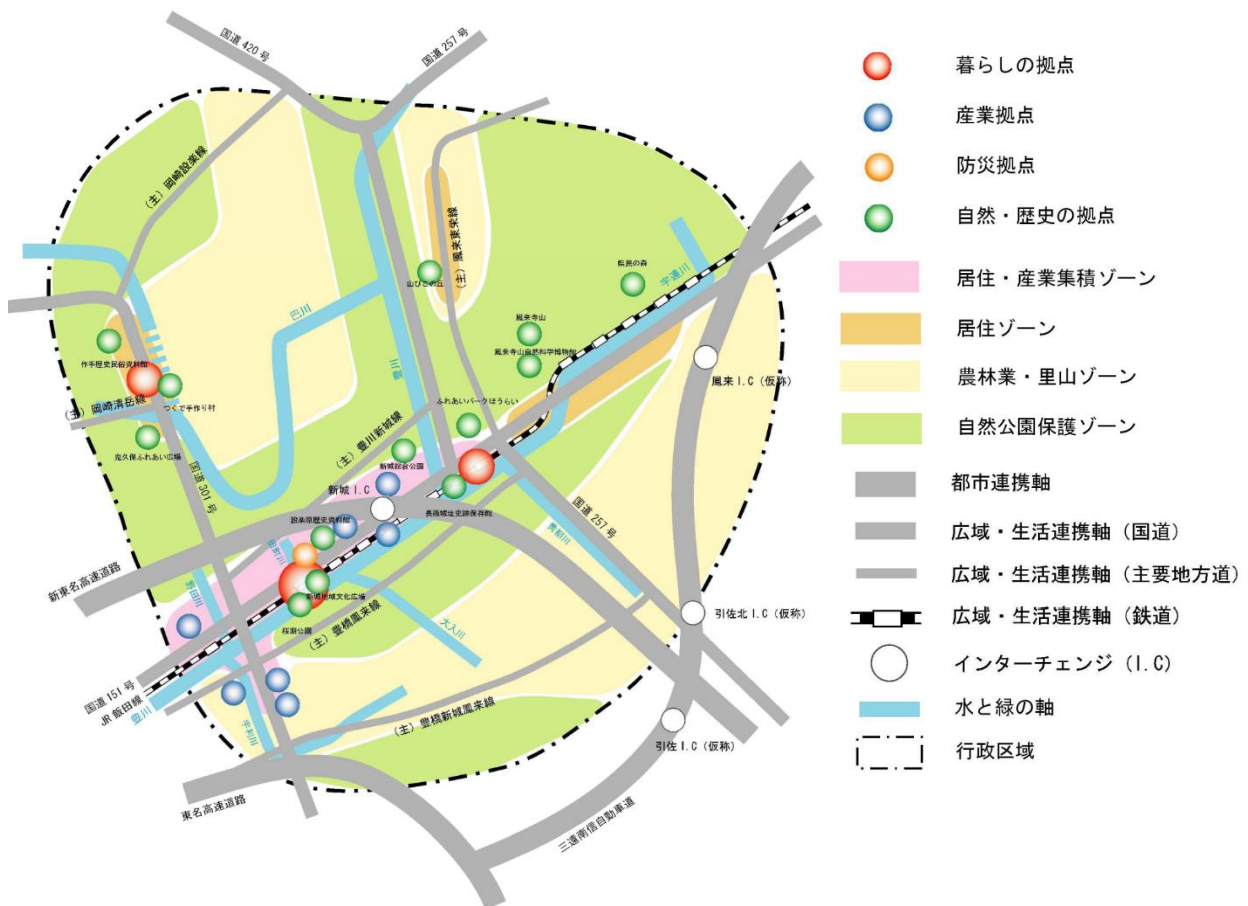
### (1) 策定年次・目標年次

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。

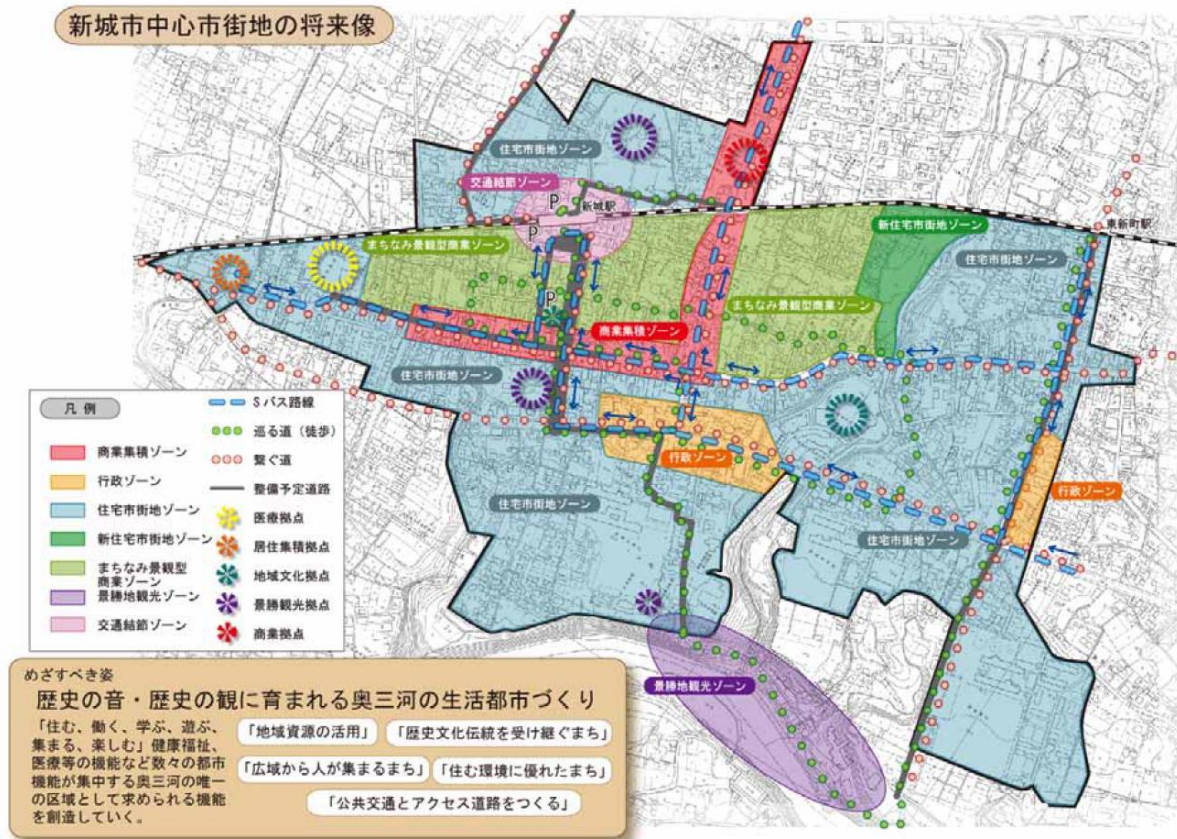
## 4. 新城市中心市街地活性化基本計画

### (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%

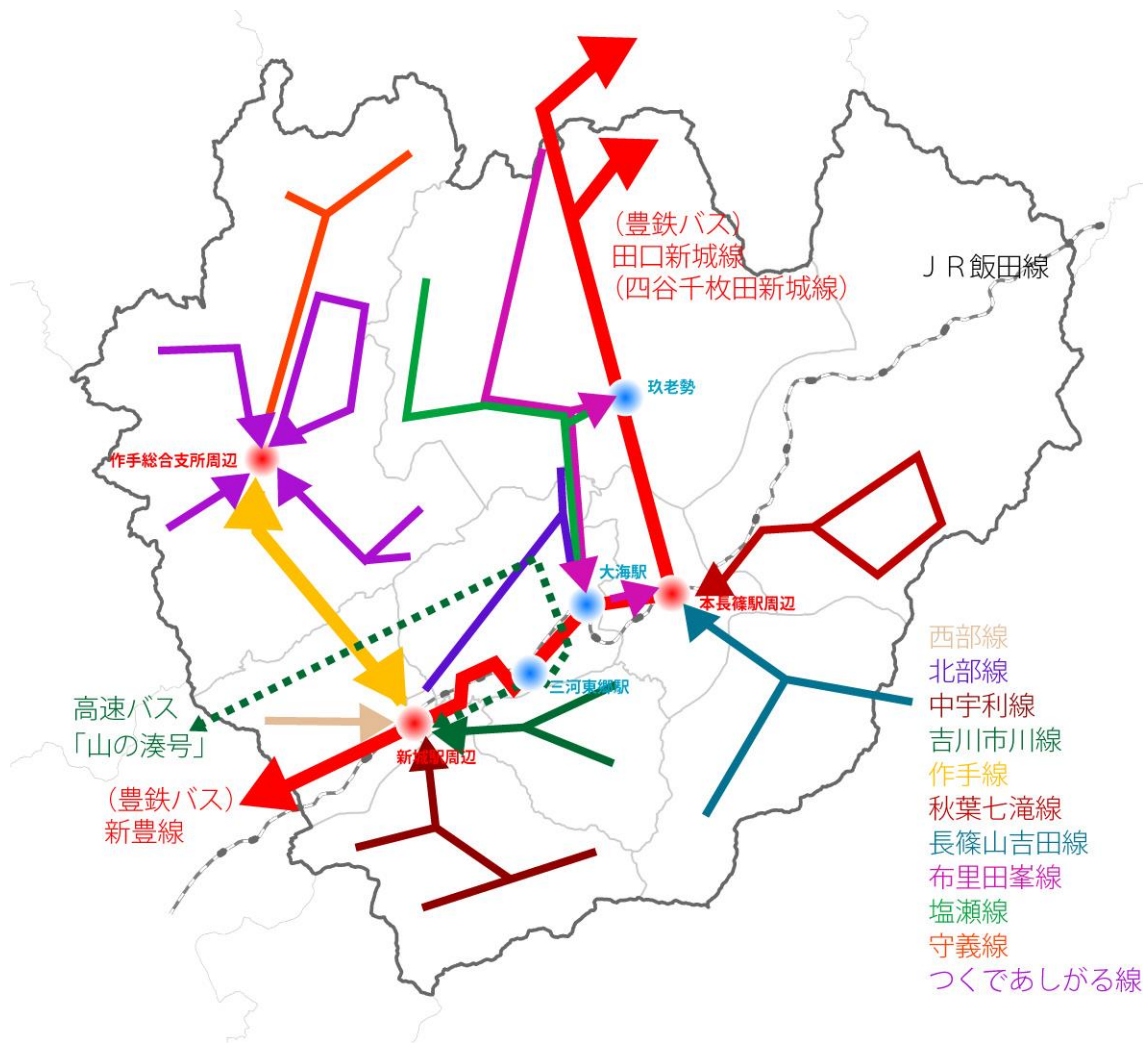
具体的事業	目的・事業内容
新城～名古屋間往復高速バス運行事業(行政課)	新東名新城インターチェンジ開設等のアクセスの向上機会を活かし、高等教育機関や大企業が集積する名古屋市への通学・就労と名古屋市からの観光等に利用可能な新公共交通環境の整備を行います。

# 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、新都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。



バス路線図



## (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
		本長篠	8 便
	下り (本長篠方面)	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			ゾーン制運賃※2
	吉川市川線			
	作手線	市 79 条市町村有 償運送	(株)西三交通へ委託	1 乗車 200 円
	秋葉七滝線			
	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
回数券(4枚つづり)	大人 3,000 円 小人 1,500 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㈱

平成 29 年 1 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で待機しており、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・市町村有償運送(福祉)

市内には、以下のような福祉有償運送・市町村有償運送(福祉)が運行されています。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	新城市 豊川市	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	新城市 豊川市	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

##### 新城市内の市町村有償運送(福祉)事業者

団体名	車両	許可区域	会員登録人数
新城市(社会福祉協議会へ委託)	軽車両 2	新城市	57人

平成28年3月現在



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川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。

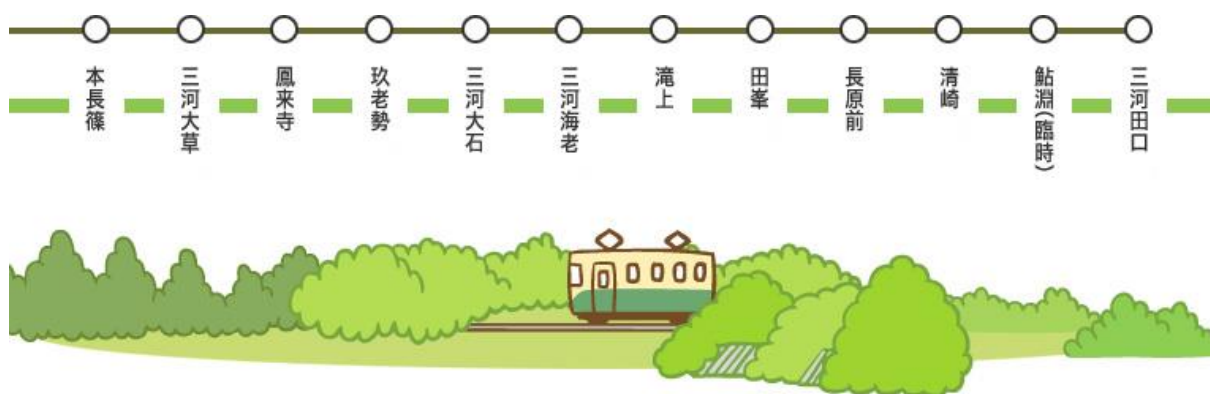
昭和 20 年代半ばをピークに利用者が減少し始め、昭和 31 年に豊橋鉄道に買収され豊橋鉄道田口線となり、昭和 43 年には廃線となりました。

現在は豊鉄バス(榎田口新城線)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



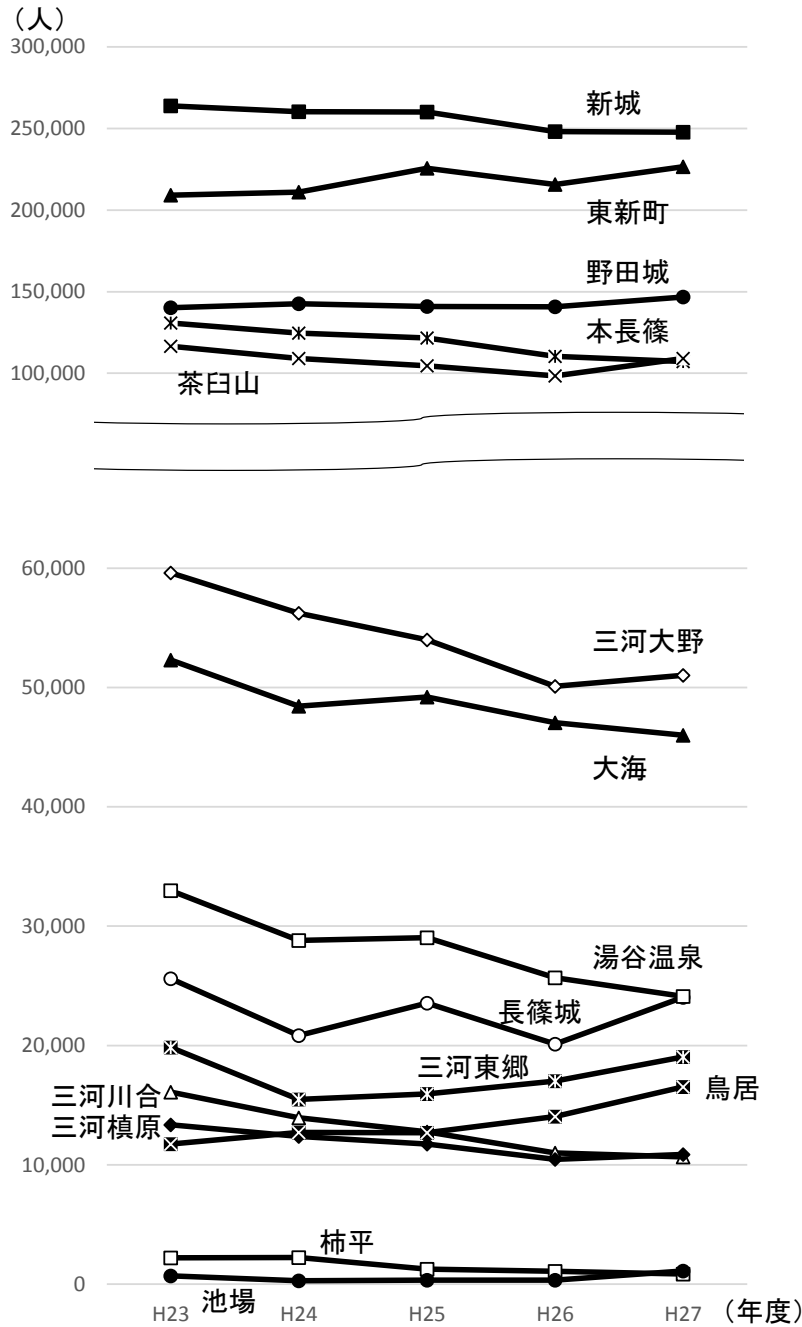
資料 : キラッと奥三河観光ナビ(<http://www.okuminavi.jp/history/page.php?p=taguchisen>)  
田口線(田口鉄道)、今甦る(<http://www.tokai-mg.co.jp/enkaku.htm>)

## 2. 公共交通の利用状況

### (1) JR駅の利用状況

本市はJR駅が15駅あり、そのうち乗車人員10万人以上の駅は5駅（新城駅、東新町駅、野田城駅、本長篠駅、茶臼山駅）です。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。

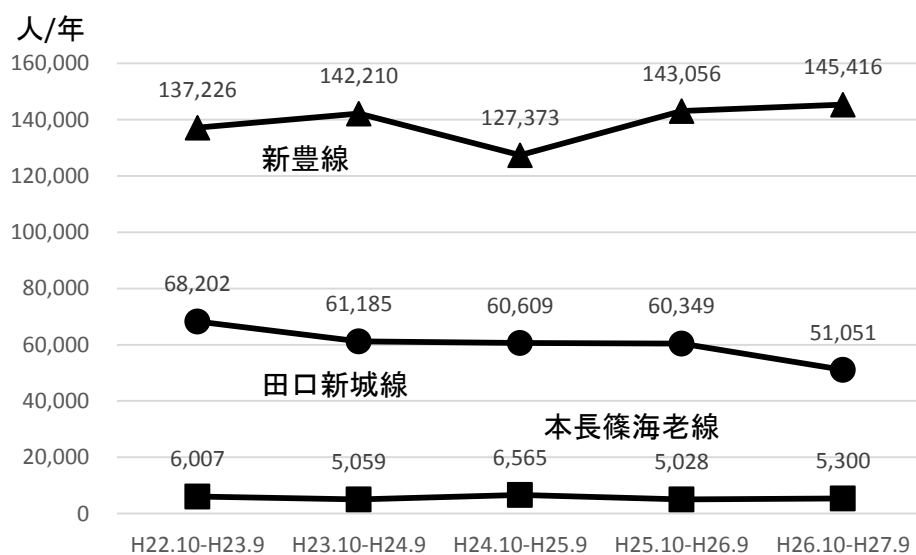
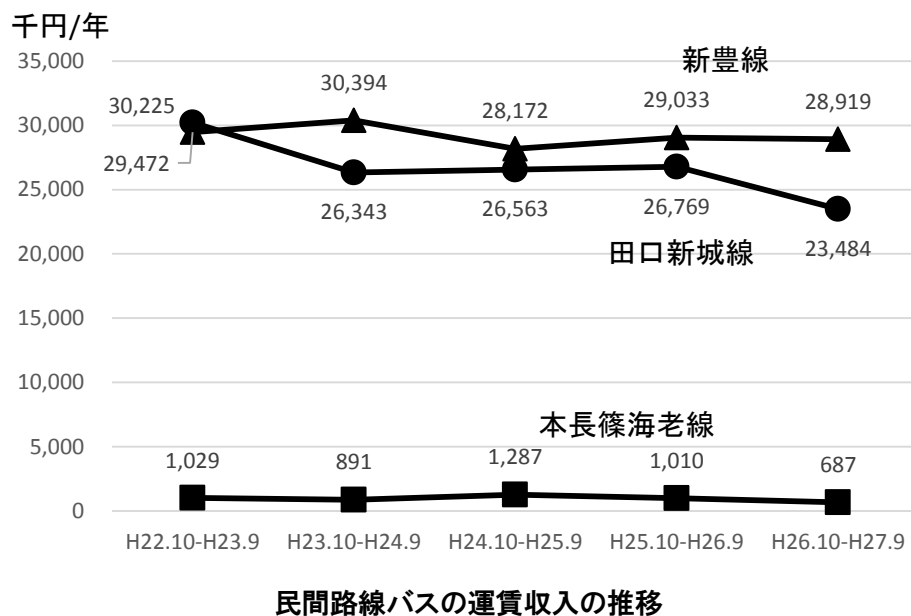


資料：東海旅客鉄道株

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利用者が比較的堅調に推移を続けていますが、田口新城線は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。



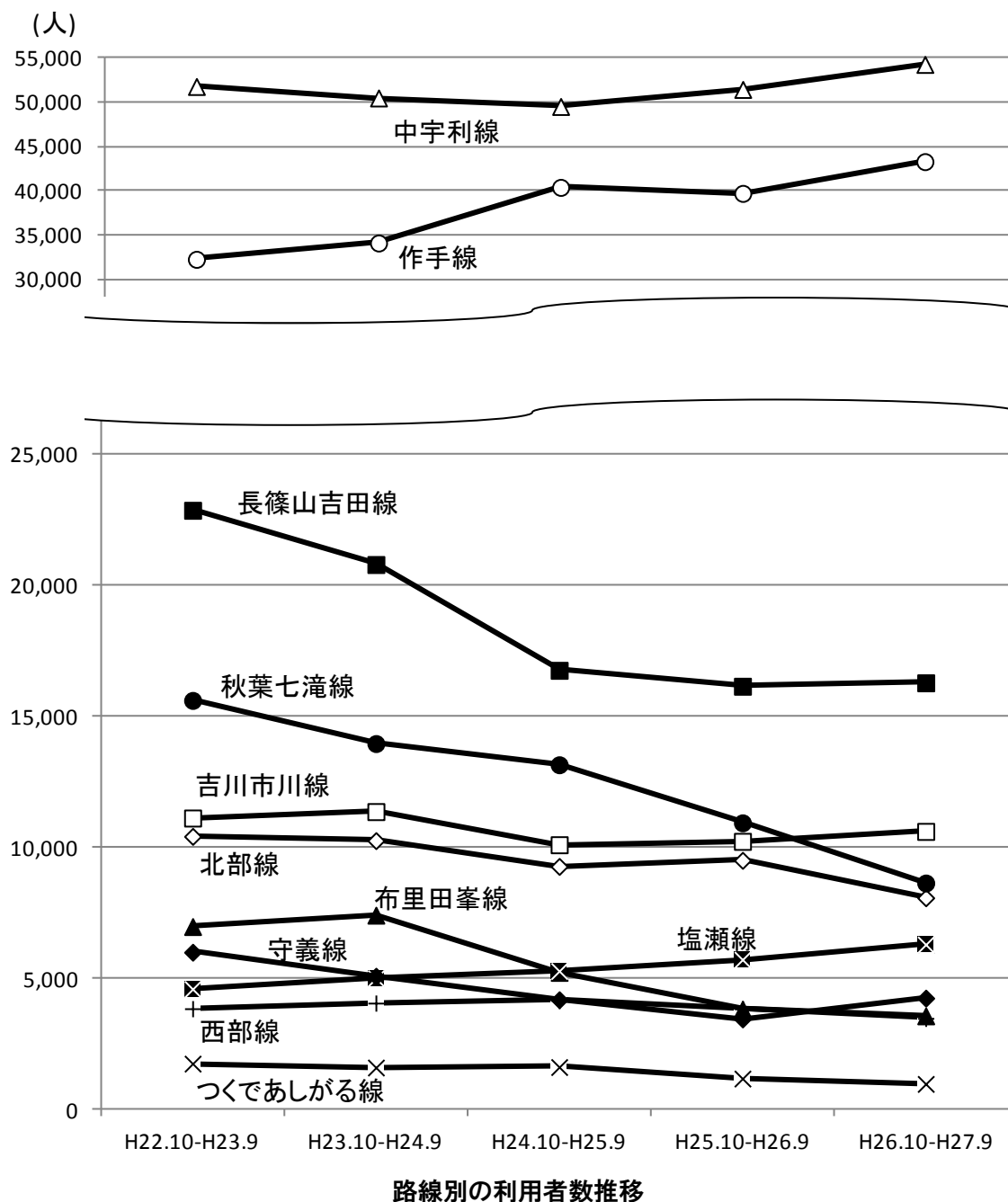
※毎年6月に行う乗降調査による

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、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、西部線、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）

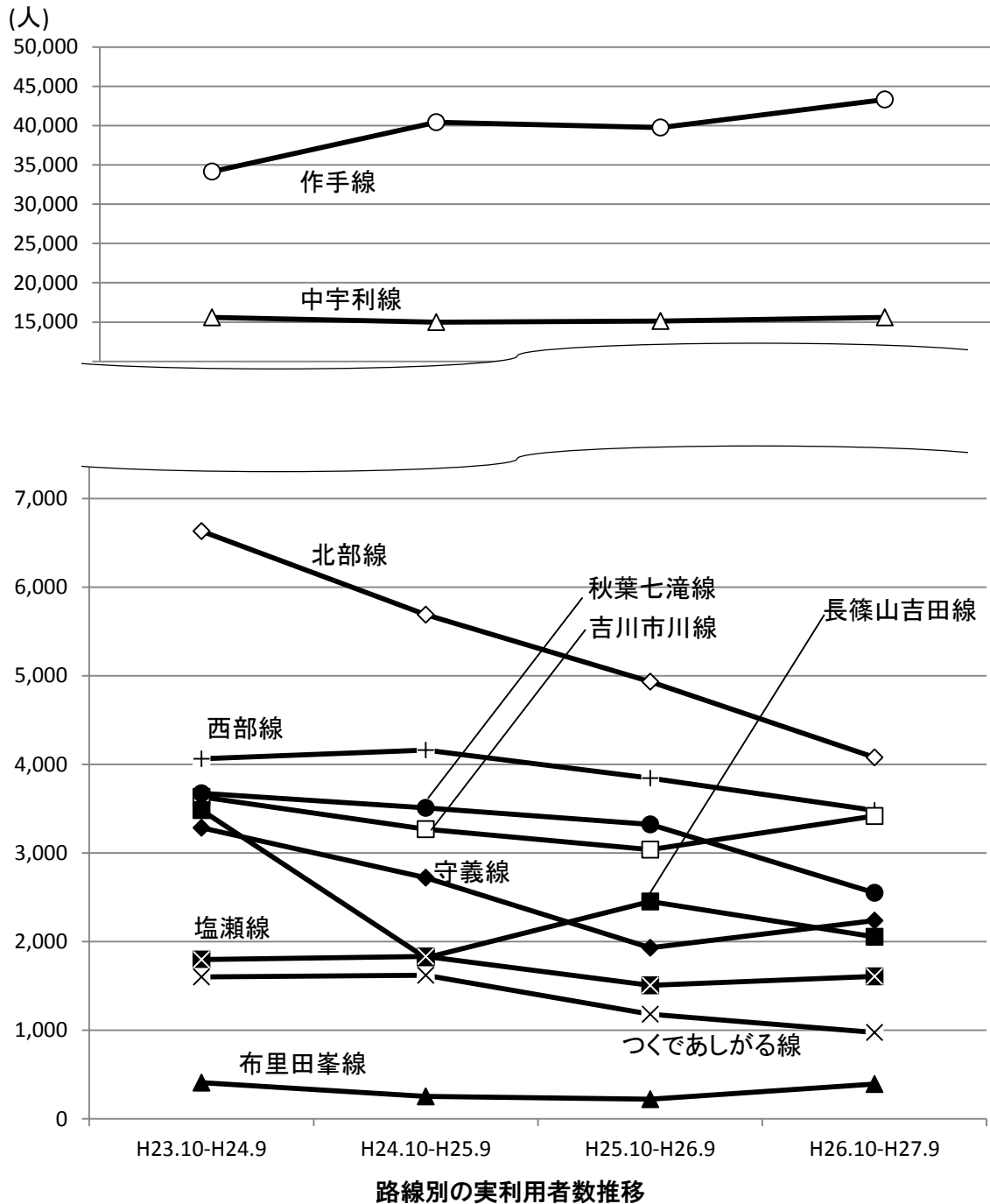
※豊鉄バスは、距離制運賃

※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、「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。収支状況については、23百万円の収入のうち、実収入は14百万円となっております。

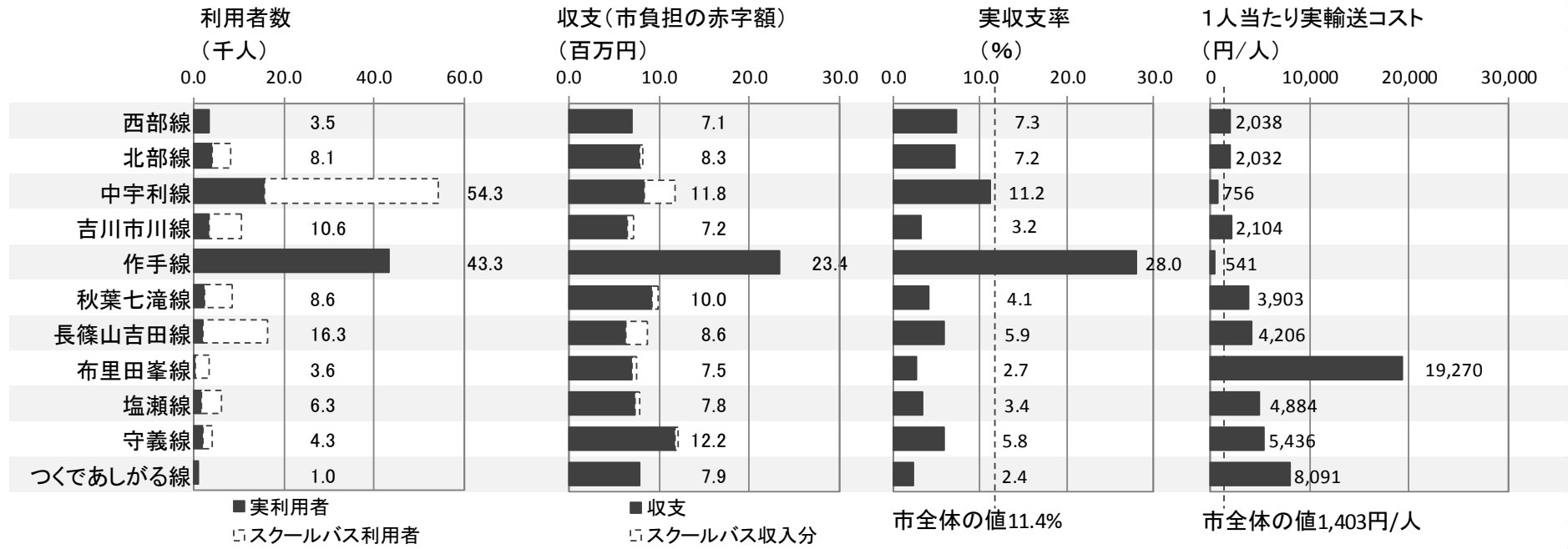
収入を経費で除した「収支率」をみますと、全体の収支率は18.3%ですが実収支率では11.4%であり、事業性は決して良くありません。実収支率を路線別に見ると、作手線が25%と高くなっています。

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	7,648	3,480	3,480	556	556	7,091	7,091	7.3	7.3	2,038	2,038
北部線	8,930	8,082	4,079	998	641	7,933	8,289	11.2	7.2	982	2,032
中宇利線	13,275	54,297	15,597	4,885	1,483	8,391	11,793	36.8	11.2	155	756
吉川市川線	7,429	10,617	3,417	919	238	6,510	7,191	12.4	3.2	613	2,104
作手線	32,536	43,326	43,326	9,117	9,117	23,419	23,419	28.0	28.0	541	541
秋葉七滝線	10,378	8,646	2,550	1,121	424	9,257	9,953	10.8	4.1	1,071	3,903
長篠山吉田線	9,181	16,290	2,054	2,778	542	6,403	8,639	30.3	5.9	393	4,206
布里田峯線	7,740	3,575	391	789	205	6,951	7,534	10.2	2.7	1,944	19,270
塩瀬線	8,127	6,298	1,607	699	278	7,428	7,849	8.6	3.4	1,179	4,884
守義線	12,900	4,252	2,236	1,108	746	11,792	12,154	8.6	5.8	2,773	5,436
つくであしがる線	8,091	976	976	194	194	7,897	7,897	2.4	2.4	8,091	8,091
総計・平均	126,235	159,839	79,713	23,164	14,426	103,071	111,809	18.3	11.4	645	1,403

※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、更に減少傾向の路線もあり、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	やや悪	やや悪
北部線	減少傾向	普通	やや悪	やや悪
中宇利線	横ばい	普通	普通	良
吉川市川線	横ばい	普通	悪	やや悪
作手線	増加傾向	高額	良	良
秋葉七滝線	減少傾向	普通	悪	やや悪
長篠山吉田線	減少傾向	普通	やや悪	やや悪
布里田峯線	横ばい	普通	悪	悪
塩瀬線	横ばい	普通	悪	やや悪
守義線	減少傾向	普通	やや悪	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%	2,000~5,000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

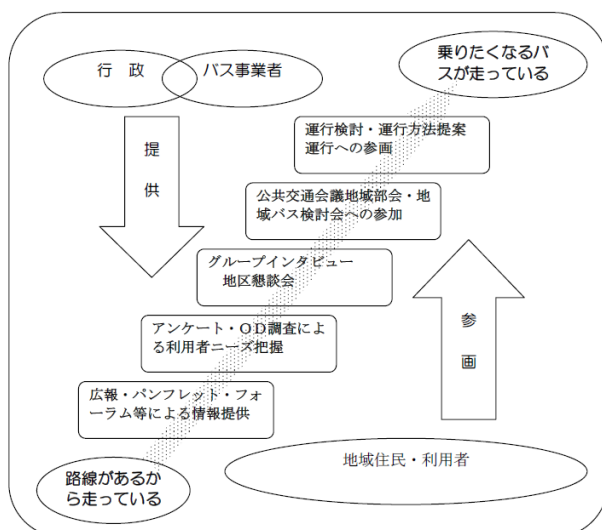
○ 基本構想

1. 運行形態・路線網の検討 → 効率的な路線への見直しと、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）

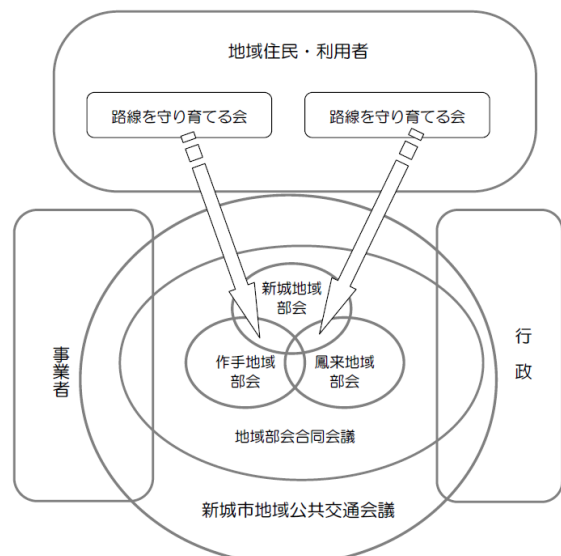
○ 地域・利用者の参画イメージ

- ・ 「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。

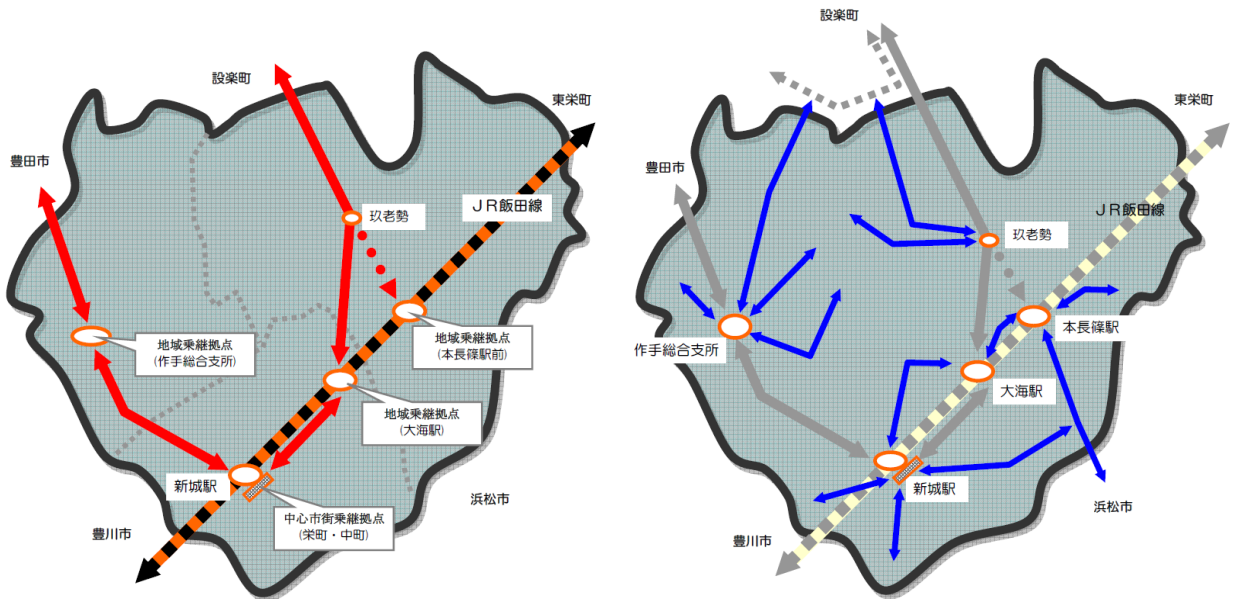
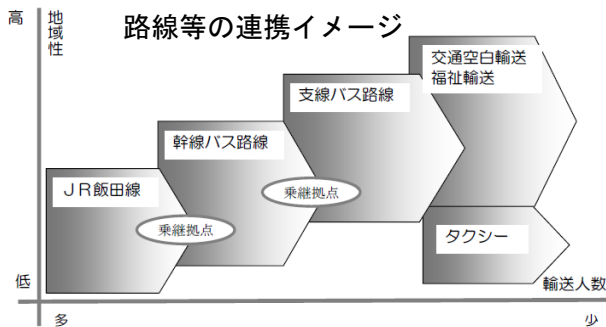
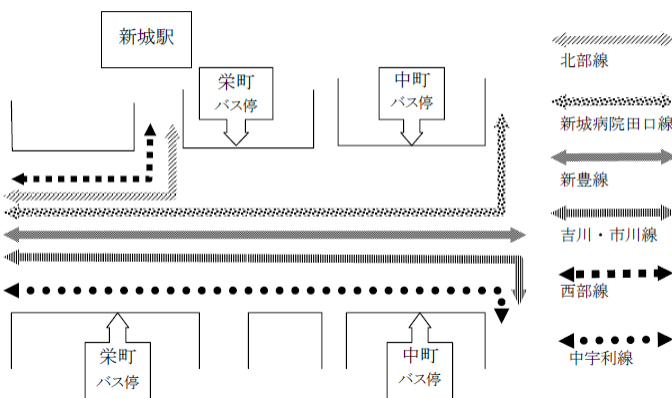


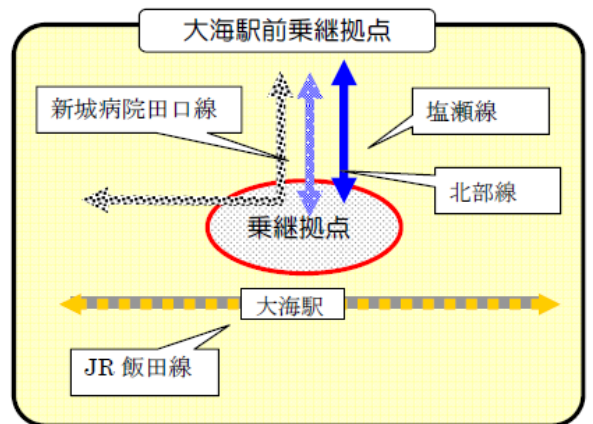
図 新公共交通システムの全体像



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」は現在も活動中だが、「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。

国の補助金を受ける際、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

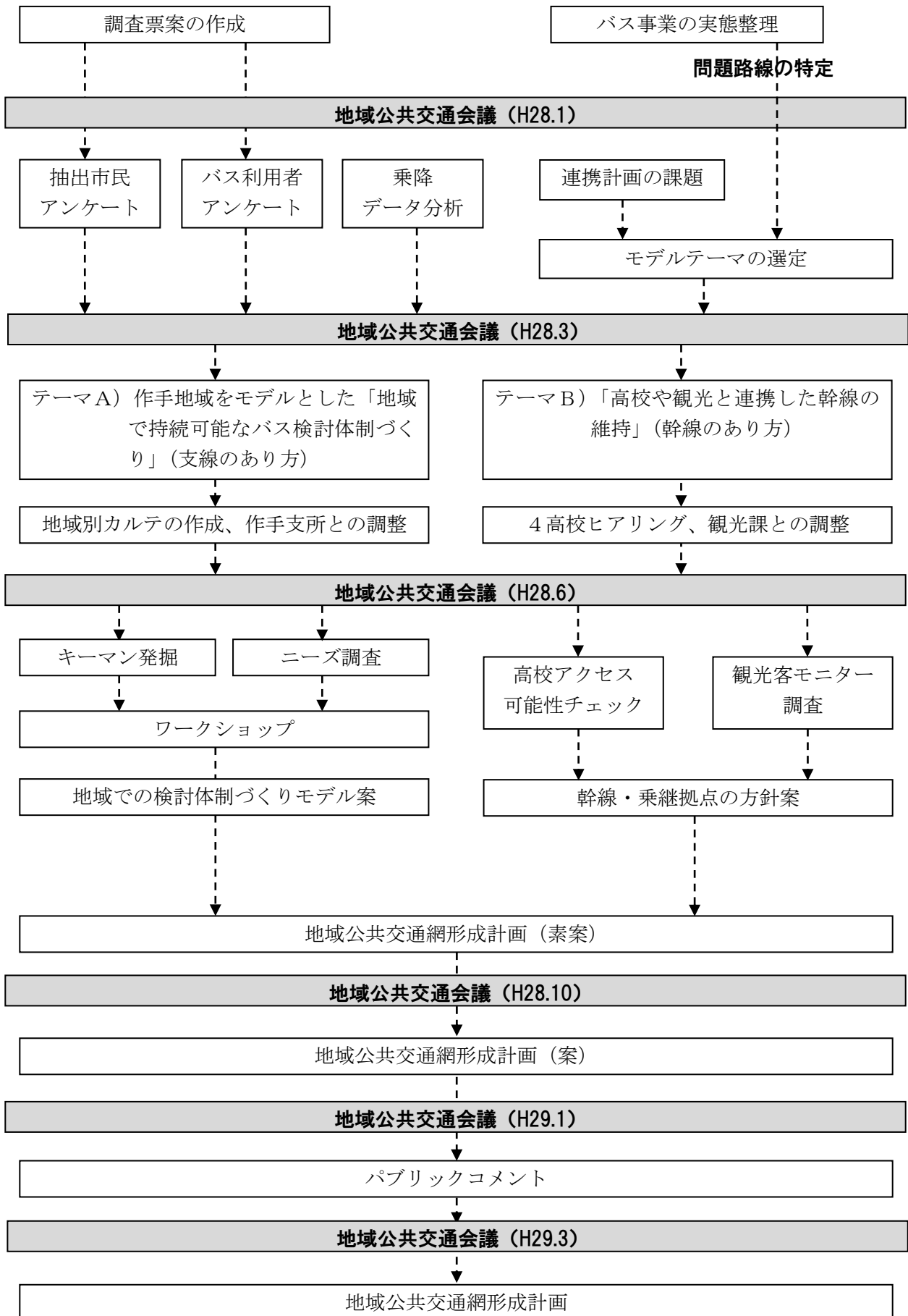
	市民アンケート	利用者アンケート	乗降データ分析
<b>調査対象</b>	市内にお住まいの 2000 世帯	市内のバス路線（豊鉄バス・Sバス）全線	バスの利用者
<b>調査目的</b>	市民の意向や利用状況を把握する	利用者の意向やODを把握する	停留所・便の利用状況を把握する
<b>調査方法</b>	郵送配布・郵送回収 ※ただし、配布 1 世帯に対して 3 通の回答用紙を封入	手渡し配布・郵送回収 ※ただし、つくであしがる線は曜日により路線が変わるため運転手が 2 週間にわたり配布	新豊線・本長篠海老線・田口新城線・作手線・吉川市川線・中宇利線：調査員が乗りこんでカウント 北部線・西部線：利用実績から鳳来・作手の路線：運転手がカウント
<b>調査期間</b>	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
<b>配布数／回収数</b>	2,000 世帯 (6,000 通)／1,394 通	234 通／104 通	—
<b>主な調査内容</b>	○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><b>A</b> <b>【地域との連携】</b> 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"> <li>○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。</li> <li>○つくであしがる線の「守り育てる会」が解散しており、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。</li> <li>○作手地域と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。</li> <li>○「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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○「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</li> <li>○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</li> <li>○自治振興事務所との連携</li> </ul>
<p><b>B</b> <b>【既存資源との連携】</b> ・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"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○小中学生は対応した一方で、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利便促進に資するダイヤの調整</li> <li>○高校の意見を反映させるPDCAサイクルの構築</li> <li>○観光・商業施設等との連携方策</li> <li>○バス車内広告の確保を始めとする利用促進策</li> </ul>

(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。その結果は以下の通りです。

##### 【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。
- ・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有償運送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。
- ・実人数20人のうち7割近くは女性で、全員が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聞くため、老人クラブのうち代表者 6 人へヒアリング調査を行いました。その結果は以下の通りです。

### 【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もので、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有償運送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。
- ・ 木和田では施設へ入ってしまうことや子供と同居し送迎がお願いできるようになったことが要因で、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】

- ・ 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）

#### 【実施の様子】



#### 【出された意見】

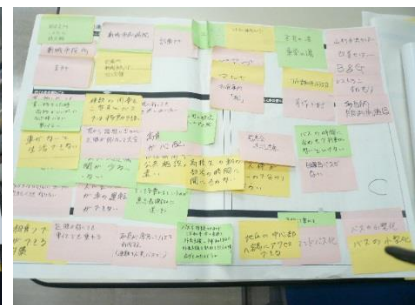
Aグループ



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。 ・終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。	・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。	—

※黄柳野高校は全寮制のため、調査対象から外しました。



## ②高校通学可能性チェック

市内の3高校について、公共交通での通学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通学可能性

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	△ 終業は良いが、始業に1時間近く早く着く、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		本長篠駅	本長篠B・T		四谷千枚田口停留所				四谷千枚田口停留所		八束穂停留所				川路停留所		藤が丘停留所
	(JR飯田線)				(豊鉄バス四谷千枚田新城線 660円)		(徒歩で15分)		(徒歩で15分)		(豊鉄バス四谷千枚田新城線 810円)		(徒歩)		(徒歩)		(山の湊号)

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 8,000 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高コストと言えます。

##### 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、行きたい場所として、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ています。

## 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コープしんしろ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」が特に多くなっており、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

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. 基本方針

#### 【方針1】 公共交通の現状を地域で共有し、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
- 1-2 幹線の運行 利便向上策・利用促進策の実施
- 1-3 支線の運行 利便向上策・利用促進策の実施
- 1-4 高速バスの運行 利便向上策・利用促進策の実施
- 1-5 タクシーの運行・利用促進
- 1-6 福祉有償運送の運行
- 1-7 スクールバスの運行と公共交通との役割明確化
- 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
- 1-9 乗継拠点の整備
- 1-10 公共交通空白地有償運送の普及
- 1-11 代行輸送サービスの導入

#### 【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 高校と連携した高校生の通学利便促進
- 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
- 2-3 各種施設周辺バス停の待合環境改善
- 2-4 健康づくりと連携した利用促進策の実施
- 2-5 高齢者の運転免許自主返納を促進する施策の実施
- 2-6 交通バリアフリー化の推進

#### 【方針3】 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を作ります

- 3-1 バス総合マップの改善
- 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
- 3-5 バス乗り方教室・出前授業の実施

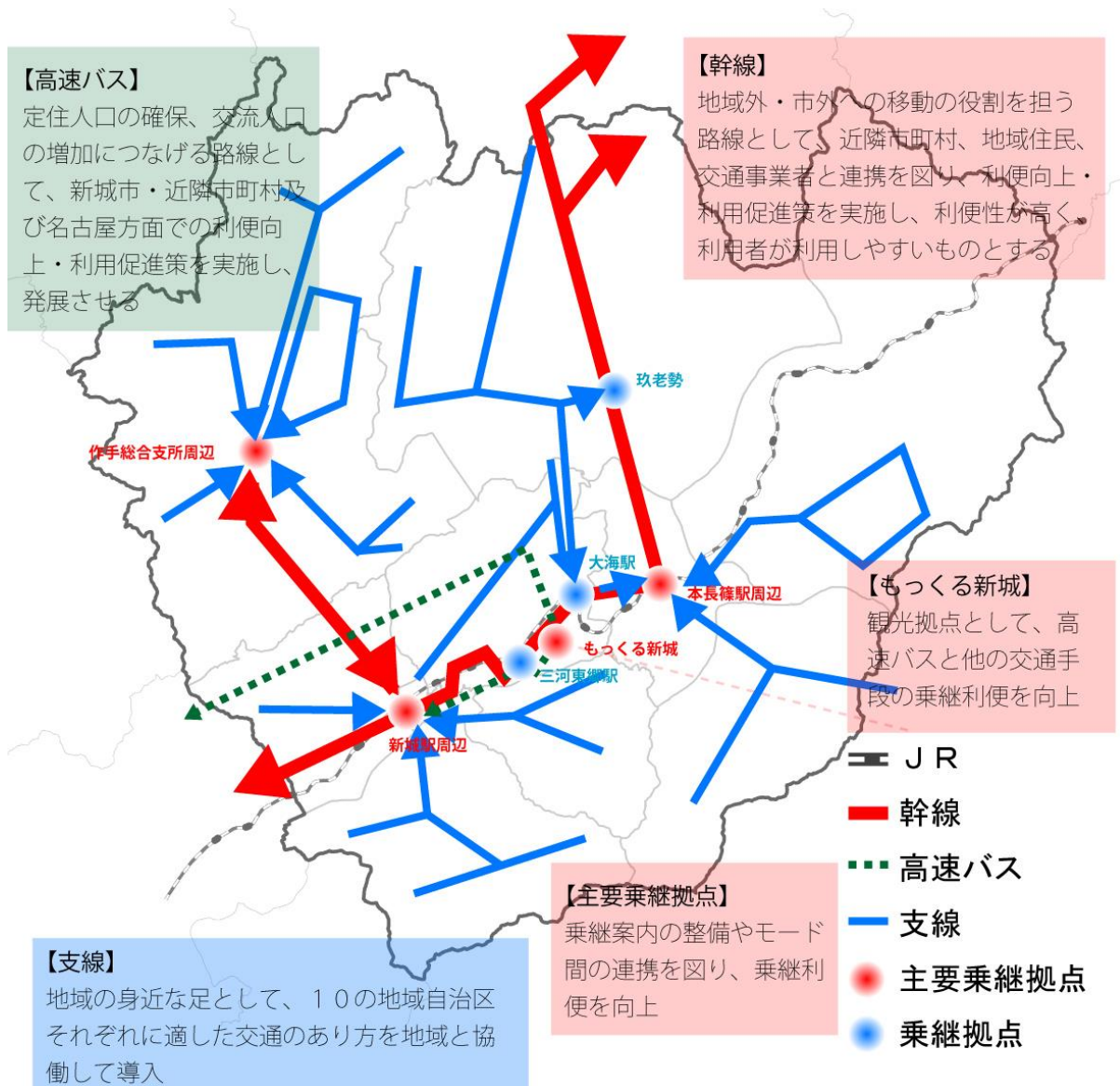


### 3. 将来の公共交通ネットワーク

連携計画から引き続き、現在のJR飯田線、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、将来にわたって運行します。これらの路線の利便向上を図り、また、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（新城駅周辺・本長篠駅周辺・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、乗継利便を向上させます。



将来の公共交通ネットワーク

## 4. 具体的な事業

### 【方針1】 公共交通の現状を地域で共有し、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

##### 現状

「路線を守り育てる会」は行政主導で会議を進めていたため、変化があるときしか会議が開かれず、一部の路線では休止してしまうといった課題がありました。

一方で、地域自治体制度の導入により、公共交通だけでなく、地域全体の課題について協議ができる場も整いました。

##### 取組内容

モデル地区である作手地域での検討を受け、以下に各地域で公共交通を検討する際の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ため、各地域自治体と連携して進めていきます。

また、既存の「路線を守り育てる会」とも連携を図り、それぞれの意向を踏まえつつ、この検討組織の中で活躍できるようにしていきます。

## 手順書

**ステップ① 公共交通の現状の共有（地域で公共交通を支える必要性を地域に浸透）**  
・バスの利用状況や収支状況、アンケート結果（地域別カルテ）を市民に分かりやすく加工し、公共交通の現状や、この地域が市全体の中で良い状況なのか悪い状況なのかを示す。

**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・地域住民と連携して人選を行う。

**ステップ③ 検討組織の立上げ 行政とキーマンが協力して、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、キーマンと行政でバスや地域のこと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・利用促進策の検討と実施**

**○既存路線の見直しが可能かどうかを確認**  
・路線の部分的な変更、新規路線の追加、運行日やダイヤの見直し、バス停の移設や新設などの見直しが可能であれば、地域住民、行政、交通事業者で見直し案を作成する。

**○既存路線の見直しが困難な場合は交通手段の見直し**  
・デマンド型運行などの新しい運行形態や自家用有償運送などの新しい運行主体なども含め、当該地域のニーズに合わせて、行政や交通事業者から選択肢を提示したうえで検討を行う。

**○利用促進策の検討と実施**  
・既存の路線について、利用促進策を実施することで利用者増につながるということがあれば、検討を行い、実施する  
※交通手段の見直しや利用促進策の検討において、地域活動交付金や地域自治区予算を活用できるようなことがあれば、自治振興事務所と協議の上、進めていく。

**ステップ⑤ 実証運行の実施**  
・ステップでの検討を踏まえ、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・満足度）を設定し、定期的に情報発信する。目標値をクリアすることを通じて、コスト意識やコスト意識の醸成を図る。

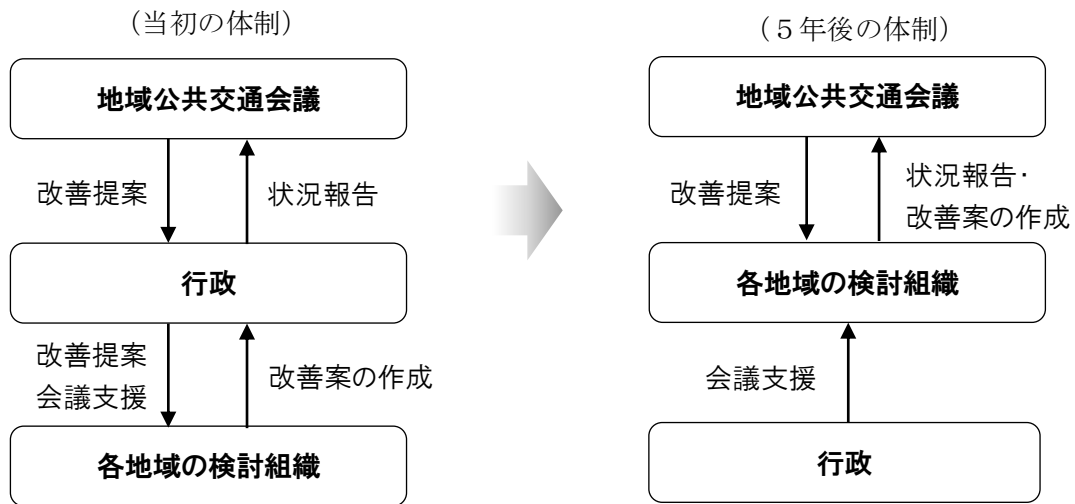
**ステップ⑥ 本格運行**  
・実証運行の目標値をクリアできれば本格運行を行う。（クリアできなければ、運行形式等を修正して再度実証運行を実施する）  
・本格運行後も、目標値のクリアを目指しつつ、地域への浸透を図る。





各地域の検討組織は、公共交通会議の下部組織として位置づけ、1年に1度、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

**【今後の実施予定】**

平成 28 年度：作手地域

平成 29 年度：作手地域、各地域で現状共有・キーマン発掘（ステップ①②）

平成 30 年度以降：H29 の状況をふまえて、検討会議の設置（ステップ③④）

**実施主体**

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

### 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、高齢者の通院・買い物を中心に地域外・市外にも及んでいます。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・市外への移動の役割を担っています。

### 運行

これらを「幹線」として位置付け、計画の期間中の運行を行います。  
また、以下のような施策を実施し、利便向上、利用促進を図ります。

#### JR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

### 利便向上・利用促進策

#### ○他の路線との乗継利便向上

主要乗継拠点・乗継拠点での他の幹線・支線・高速バスとのダイヤ調整や待合環境の整備を行い、乗継利便を向上させます。

#### 田口新城線・四谷千枚田新城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

### 利便向上・利用促進策

#### ○田口新城線活性化戦略会議（仮称）の設置

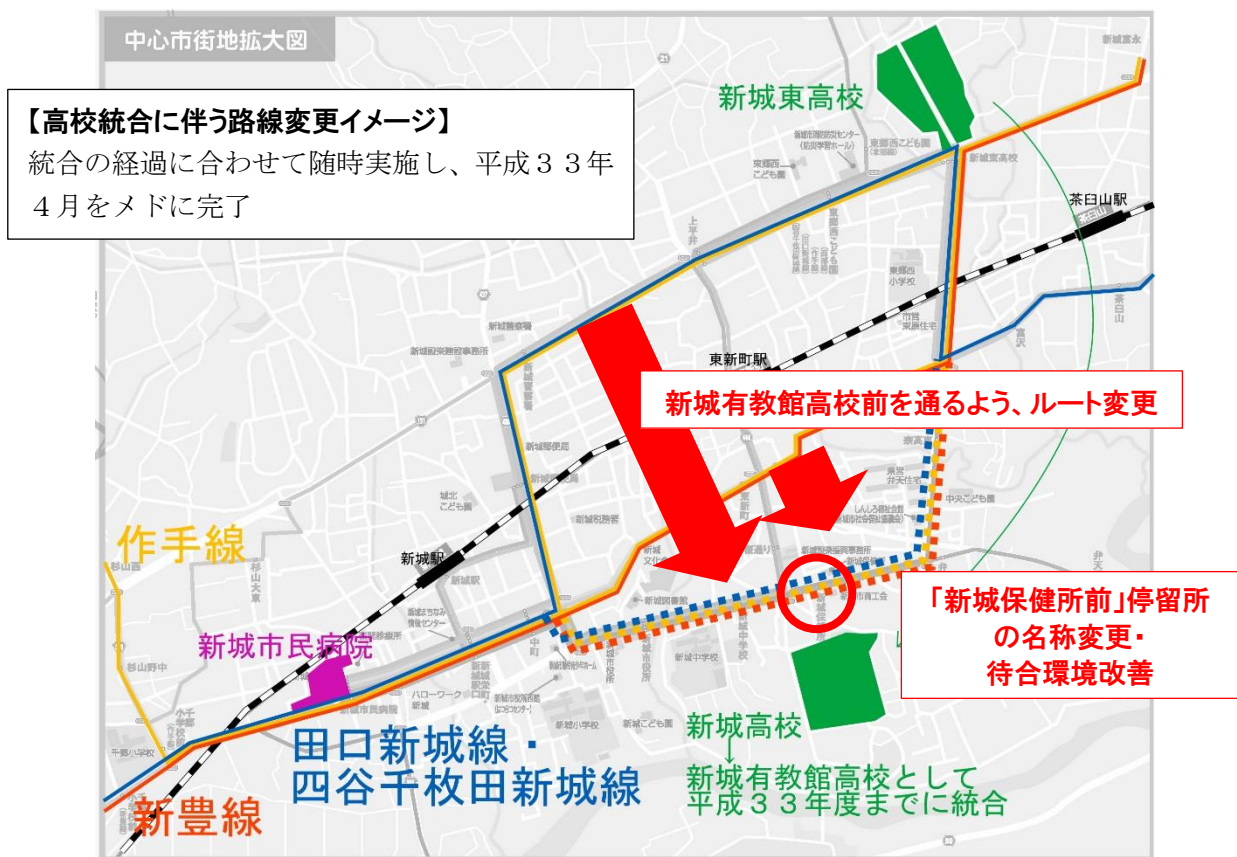
田口新城線は、平成22年10月から平成27年9月までに利用者数が1万7千人減少しており、新城東高校と新城高校の統廃合によって大きな影響を受けることから、関係者が一体となり、課題の抽出、利用者のニーズ把握、改善案の作成を行うなど、早急に対応していきます。

#### 田口新城線活性化戦略会議

構成メンバー	愛知県、新城市、設楽町、豊鉄バス、地元住民等
--------	------------------------

### ○高校統廃合に合わせた運行経路の見直し

現状のルートでは田口新城線沿線から、現在の新城高校の位置へ通学することは困難であるため、統合の経過に合わせたルートの見直しを行い、高校生の通学利便を確保します。



### ○他の路線との乗継利便向上

主要乗継拠点・乗継拠点でのJR飯田線・支線・高速バスとの乗継ダイヤの調整や待合環境の整備を行い、乗継利便を向上させます。

### ○観光路線としての役割強化

田口新城線・四谷千枚田新城線の沿線には、もつくる新城や鳳来寺山、四谷の千枚田といった観光入込客数の多い施設があるため、観光部局や交通事業者、地元住民と連携し、観光案内版の設置や停留所の観光案内強化を進めます。

### ○料金体系の見直し・割引運賃制度の導入

田口新城線・四谷千枚田新城線は新城市内を走る路線で唯一、距離制運賃となっています。関係者と協議を行い、料金体系の見直し・割引運賃制度の導入を進めます。



### 作手線の運行区間と役割

路線名	運行区間	主たる役割
作手線	新城富永 ～ 作手高里	○作手地区と新城市街地との連絡 ○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

#### 利便向上・利用促進策

##### ○作手地域と連携した利便向上・利用促進策の実施

作手線は作手地域と新城市街地とを結ぶ重要な路線であるため、作手地域と協働して、支線との接続ダイヤ調整や乗継拠点の整備を行い、利便向上・利用促進を図ります。

##### ○高校生の通学利便向上策の実施

作手線は作手地域から新城市街地の高校へ通う高校生及び新城東高校作手校舎に通う高校生にとって、必要不可欠な通学手段であることから、年1回の利用者アンケート及び高校へのヒアリングを実施し、利便向上を図ります。

### 新豊線の運行区間と役割

路線名	運行区間	主たる役割
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

#### 利便向上・利用促進策

##### ○沿線市町村と連携した利用促進策の実施

新豊線は新城市から豊川市、豊橋市への移動を担う路線であることから、沿線市町村と連携し、バスに乗って行ける施設情報をホームページやバス停に掲載するなどして、利用促進を図ります。

##### ○小学生の通学利便向上

新豊線は千郷小学校の通学便として利用されていることから、保護者や学校へのヒアリングを行い、小学生の通学利便を向上させていきます。

#### 実施主体

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

#### 現状

支線は地域の身近な足として、小中学校への通学や高齢者の通院・買い物など様々な役割として利用されています。

今回の利用者アンケート及び過去の利用者アンケート結果から分かった各路線・各便の役割については以下のとおりです。

#### 各支線の役割

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・8便・10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



**運行**

これらの役割及び現状の利用者数や収支率、満足度を地域と共有し、地域・行政・交通事業者が協働して、計画の期間中、支線を運行していきます。

また、以下のような施策を実施し、利便向上、利用促進を図ります。

**利便向上・利用促進策**

**○地域と協働した路線の見直し**

支線の中には、1便当たりの利用者数が1人を割っている路線もあり、地域の移動ニーズに対応できているとは言えない状況があります。こうした路線について、優先的に地域に入っていく、地域と協働し、路線の見直しを進めます。また、毎年行う、利用状況のフィードバックの際、見直しや改善の要望が挙がった地域についても、優先的に見直しを進めていきます。

**○地域活動交付金・地域自治区予算を活用した施策の実施**

地域との協働の中で、地域活動交付金・地域自治区予算を活用して、対応できる事業があれば、各自治振興事務所と協議の上、実施し、利用者増につなげていきます。地域活動交付金を活用して、または地域主導で行われた取組みには以下のようなものがあります。

**・秋葉七滝線のダイヤ変更・増便**

平成26年度、秋葉七滝線の運行に問題があると考えた地域住民が団体を組織し、地域活動交付金を活用して様々な調査を行い、その結果を報告書としてまとめました。

この報告書をベースに守り育てる会で協議し、ダイヤ変更・増便が行われました。



秋葉七滝線

**・「つくでバスかわら版」発行**

つくであしがる線を守り育てる会では、地元住民が自発的に目的地や利用者の声を紹介したかわら版を発行し、利用促進を図りました。

### つくでバスかわら版 秋号

年回(季刊) 市営バスのホットな情報をお届けします。

「あしがる線」の運行を支援し、利用者の声や地域の要望を伝えるために、秋葉七滝線の運行に問題があると考えた地域住民が団体を組織し、地域活動交付金を活用して様々な調査を行い、その結果を報告書としてまとめました。この報告書をベースに守り育てる会で協議し、ダイヤ変更・増便が行われました。

つくであしがる線を守り育てる会では、地元住民が自発的に目的地や利用者の声を紹介したかわら版を発行し、利用促進を図りました。

#### おすすぬ情報

**急ぎの近頃用ルートで 秋葉七滝線へバスを乗る**

急ぎの近頃用ルートで秋葉七滝線へバスに乗る。下り時刻のバスや乗車を待たないが、秋葉七滝線へ乗るには...

急ぎの近頃用ルートで 秋葉七滝線へバスを乗る

**急ぎの近頃用ルートで 秋葉七滝線へバスを乗る**

急ぎの近頃用ルートで秋葉七滝線へバスに乗る。下り時刻のバスや乗車を待たないが、秋葉七滝線へ乗るには...

急ぎの近頃用ルートで 秋葉七滝線へバスを乗る

**急ぎの近頃用ルートで 秋葉七滝線へバスを乗る**

急ぎの近頃用ルートで秋葉七滝線へバスに乗る。下り時刻のバスや乗車を待たないが、秋葉七滝線へ乗るには...

急ぎの近頃用ルートで 秋葉七滝線へバスを乗る

**急ぎの近頃用ルートで 秋葉七滝線へバスを乗る**

急ぎの近頃用ルートで秋葉七滝線へバスに乗る。下り時刻のバスや乗車を待たないが、秋葉七滝線へ乗るには...

急ぎの近頃用ルートで 秋葉七滝線へバスを乗る

**実施主体**

新城市地域公共交通会議、新城市、地域住民、交通事業者

59

## 1-4 高速バスの運行 利便向上策・利用促進策の実施

### 現状

高速バス「山の湊号」は当市から通勤・通学が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月より運行を開始しました。

### 運行

今後も、新城からの転出を防ぎ、名古屋圏からの交流人口を増やす重要な手段として、運行させていきます。

また、以下のような施策を実施し、利便向上、利用促進を図ります。

### 利便向上策

現在までに、利用者へのアンケート調査を実施し、そこで出た意見を基に回数券導入などの利便向上策を実施してきました。今後は利用者だけでなく、利用をしていない市民の方にも定期的にアンケートを実施し、利便向上を図ります。

また、利用者アンケートで要望の多かった以下の点については、早急に対応していきます。

#### ○パーク&ライド駐車場の増設

現在、パーク&ライドとして利用できるバス停は新城市役所のみであり、利用者アンケートでは特に鳳来地区、北設楽郡の人からパーク&ライド駐車場の増設を望む声がありました。

こういった要望に応えるため、新設のパーク&ライドができるバス停を設置します。

#### ○もっくる新城周辺へのバス停の新設

利用者アンケートでは、もっくる新城周辺に車を停めて高速バスに乗車したいという声や、もっくる新城で観光をしてから、高速バスに乗車したいという声がありました。

こういった要望に応えるため、もっくる新城周辺にバス停を新設します。

### 利用促進策 新城市・近隣市町村での取組み

#### ○高校へのPR実施

「新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」で行った高校生へのアンケート調査では「新城市に住み続けたいが、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。

また、年代別の人口を見ても、高校を卒業する年齢で人口が大きく減少しています。

こうした若い世代の流出を抑えるため、高校生に対して、高速バスを利用して通うことのできる大学や行くことのできる施設のPRを行い、利用促進を図ります。

#### ○企業へのPR実施

新城市・近隣市町村にある企業の中には、名古屋に本社や支社を置いている企業もあります。利用者アンケートの使用目的の中には、出張という回答も多くあることから、そうした企業に高速バスの紹介や回数券の案内を行うことで、利用促進を図ります。

#### ○名古屋方面の施設・イベントと連携した市内向けPR実施

現在、長久手市には大規模な商業施設がオープンしており、高速バス停留所がある藤が丘駅・長久手古戦場駅沿線では、定期的にリニモと関連したイベントが開催されています。こうした施



設・イベントと連携したPRを市内向けに行い、利用促進を図ります。

**利用促進策** 名古屋方面での取組み

○周辺市町村・施設・イベントと連携したPR実施

名古屋方面からの交流人口を増やすため、周辺市町村や施設・イベントで発行されるチラシへの高速バス情報の掲載や、イベントの際の新城市PRブースの出展といった施策を関係者と連携して行い、利用促進を図ります。

The collage features several key elements:
 

- Top Left:** A bus schedule table for N-Bus routes, listing destinations like Nagoya and Toyota with specific departure times.
- Top Right:** The cover of the 7th issue of the 'のりやあせ' (Noriyaase) magazine, featuring a scenic landscape and the title in large, stylized characters.
- Middle Left:** A notice for 'N-Bus 三ヶ峯線の週末旅' (N-Bus Mikasano Line Weekend Trip), detailing weekend service details and contact information.
- Middle Right:** A notice for 'リニモで魅力あふれる日本庭園へ' (To a Japanese Garden Full of Charm with Rinnimo), promoting a bus tour to local gardens.
- Bottom Left:** A notice for '新城名古屋 議が丘線 運行開始' (New City Nagoya Giga Line Operation Start), announcing the start of a new bus route.
- Bottom Center:** A notice for '長久手球場 駅前広場' (Chikusa Stadium Station Plaza), providing information about the station area.
- Bottom Right:** A notice for '公共交通連携メンバーの募集' (Recruitment of Public Transport Cooperation Members), seeking individuals to promote bus services.

長久手市の「公共交通かわら版」への掲載(市民主体で作成している情報紙)



リニモ沿線と連携したPRイベント

○高速バスと連携した市内モデルコースの作成

名古屋方面から来た人が、高速バスを降りた後、観光をできるよう、モデルコースを作成し、利用促進を図ります。

**実施主体**

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

### 現状

平成21年に成立したタクシー適正化・活性化法（正式名称：特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特例措置法）では、タクシーは「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、新都市においても、鉄道・バスでは担えないニーズを補完しています。

しかし、現在まで、タクシーと鉄道・バスといった他の公共交通機関との連携は十分とは言えない状況でした。

### 運行

当計画では、タクシーを地域公共交通として位置づけ、運行を行います。

また、以下のような施策を実施し、利用促進を図ります。

### 利用促進策

#### ○「高齢者福祉タクシー料金助成」「障害者福祉タクシー料金助成」の周知強化

当市の福祉課では、高齢者と障害者を対象として、タクシーの料金助成を行っています。しかし、給付数に対しての利用数が5割程度と、利用が浸透していません。

今後は、他の公共交通と合わせた周知を実施するなどの施策を行い、利用促進を図ります。

#### ○イベントやマップでのタクシー情報の周知

イベントの際のタクシーブースの設置やタクシー紹介、マップへのタクシー乗り場や予約電話番号の記入により、利用促進を図ります。

### 実施主体

新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者

## 1-6 福祉有償運送の運行

### 現状

現在、新都市ではNPO法人や社会福祉法人が行う福祉有償運送と、市町村が行う福祉有償運送を運行しています。

これらの福祉有償運送の協議について、NPO法人や社会福祉法人等が行うものについては、新都市福祉有償運送運営協議会で行い、市町村が行う福祉有償運送については、新都市地域公共交通会議で行っています。

### 取組内容

福祉有償運送は、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー、その他の公共交通機関を利用することが困難な人にとって、重要な交通手段となることから、今後も現在の協議体制を維持しながら、運行を行います。

また、現在、福祉有償運送を担っているNPO法人等の中には、経営が厳しくなっている団体もあることから、両協議会で連携を図りながら運行をさせていきます。

### 実施主体

新都市地域公共交通会議、新都市、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

### 現状

現在、新城市のスクールバスには、既存の路線をスクールバスとして利用して、通学定期を補助しているものと、市の公用車をスクールバスとして走らせているものの2つの方法があります。

スクールバスとして利用されている路線において、小中学生の利用は利用者数やダイヤに大きな影響を与えています。

### 取組内容

現在でも、利用者数を算出する際は、一般利用とスクールバス利用を分けて出していますが、今後も継続して行います。

また、教育委員会との連携を強化し、学校のカリキュラムの変更や利用者数の増減に対応できる体制としていきます。また、生徒数の減少により、スクールバスとしての利用が見込まれなくなる路線については、一般利用者に合わせたダイヤ・ルートへの変更を行います。

また、路線のスクールバスと公用車のスクールバスを同時に走らせることは、既存路線の利用者の減少や経費の増加につながることから、既存路線の利用を第一に考え、やむを得ない理由がある場合のみ、公用車のスクールバスを活用することとします。

### 実施主体

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

### 現状

当市の公共交通は、豊橋市・豊川市・設楽町・浜松市と結んでおり、市内だけで完結するものではありません。こうした他市町村でダイヤやルートが変更された場合には、調整を行う必要があります。

### 取組内容

近隣市町村やバス事業者との連携を強化し、毎年のダイヤ変更の際には住民の意向を踏まえながら、ダイヤやルートの調整を図ります。

### 実施主体

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

### 現状

総合連携計画では、乗継拠点の整備は十分ではありませんでした。当計画では、他の計画や周辺施設と合わせた乗継拠点の整備を進めます。

### 取組内容

#### ○中心市街地活性化と合わせた新城駅周辺の拠点整備

「新城市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。

平成31年度から平成32年度にかけて、新城駅（南地区）の駅前広場暫定整備が予定されていることから、それに合わせて担当課、地域住民との協議を行い、Sバスの待合所やタクシーの待合所の設置、新城駅から新城栄町・新城駅口までの区間の案内整備を行います。



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

## ○作手総合支所周辺の整備

モデル地区でのワークショップや新城東高校作手校舎へのヒアリングから、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、作手線は新城東高校作手校舎の生徒の利便を考え、作手高里バス停を終点に、つくであしがる線や守義線は高齢者の通院の利便を考え、作手診療所バス停を終点に設定してあります。

平成29年4月から開設予定のつくで交流館の活用を図りつつ、地域住民や高校生の意見を踏まえたルート設定、バス停の設定を行い、待合がしやすい環境としていきます。

また、作手総合支所周辺を「小さな拠点」として位置づけ、高齢者や高校生が楽しく待合ができるような提案型の待合環境としていきます。



作手総合支所周辺

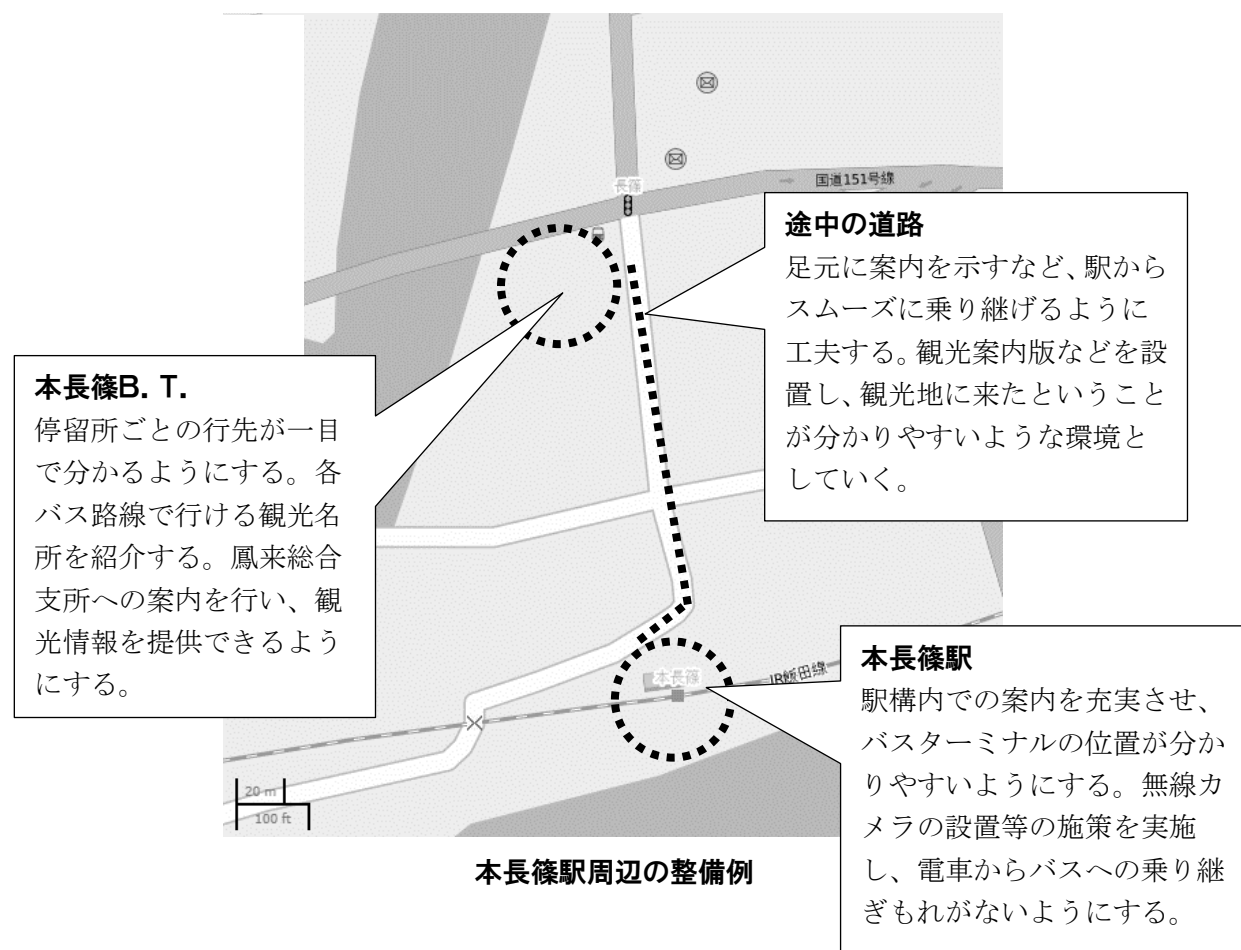


## ○本長篠駅周辺の整備

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の5分の間に運賃の精算にてまどい、また、本長篠駅周辺の案内も十分でなかったため、乗り換えに間に合いませんでした。

本長篠駅は特に、秋に開催される鳳来寺山もみじまつりのシーズンには多くの観光客が訪れることから、そういった方が駅を降りてすぐにバスターミナルの位置が分かるように、案内を充実させるとともに、駅を降りてすぐに観光地に来たと分かるように、駅前の整備を行っていきます。

また、JRからバスへの乗り継ぎが問題なく行えるように、事業者間の連携強化やダイヤ調整を行います。



## ○もっくる新城の整備

もっくる新城は、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、「奥三河観光ハブステーション」として位置づけられています。

しかし、安全性の面から現在、高速バス「山の湊号」や田口新城線といった大型バスの乗り入れができず、公共交通の接続が弱い状況となっています。

大型バスの乗り入れには、道路環境の整備や施設環境の整備が必要なことから、当面は周辺バス停の整備やタクシーや自転車などの交通手段を利用しやすい環境とすることで、乗継利便を向上させていきます。

施設内への乗り入れについては、引き続き、交通事業者、施設管理者との協議を行ってまいります。



資料：キラッと奥三河観光ナビ

### もっくる新城

## ○その他乗継拠点

その他の乗継拠点についてはJR、幹線、支線、高速バスでの乗り継ぎが行われます。それぞれのダイヤ変更に合わせて見直しや、待合環境の整備を地域、交通事業者と一体になって進めていきます。

## ○乗継拠点へのレンタサイクルの整備

各乗継拠点にレンタサイクルを整備し、公共交通から自転車へ乗り換えて観光ができるような環境としていきます。

### 実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者



### 湯谷温泉レンタサイクル

現状

平成27年4月の規制緩和により、それまで市町村やNPO法人、社会福祉協議会等でしか実施主体となれなかった公共交通空白地有償運送が自治会や青年団などの「権利能力なき社团」でも実施主体となることが可能になりました。

国土交通省

### 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

<p style="text-align: center;"><b>住民等のための「自家用有償旅客運送」</b> (市町村運営有償運送(交通空白)、公共交通空白地有償運送)</p> <p>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</p> <p style="font-size: small;">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)</p>	<p style="text-align: center;"><b>身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」</b> (市町村運営有償運送(福祉)、福祉有償運送)</p> <p>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</p> <p style="font-size: small;">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)</p>
---	--

**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。

---

国土交通省

### 自家用有償旅客運送制度の見直し(H27.4省令改正)

<p style="text-align: center;"><b>①実施主体の弾力化</b></p> <p>従来は、実施主体については法人格のある非営利団体に限定していたところ。⇒営利を目的としない自治会、青年団、観光関係の協議会などの「権利能力なき社团」についても実施主体として認めることとします。</p>	<p style="text-align: center;"><b>従来の実施主体</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村</li> <li>・NPO</li> <li>・社会福祉法人 等</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>新たに実施主体として認められる団体</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自治会、青年団などの「権利能力なき社团」</li> </ul>	<p style="text-align: center;">+</p>
<p style="text-align: center;"><b>②旅客の範囲の拡大</b></p> <p>従来は、旅客の対象を地域住民又は実施主体が作成する旅客の名簿に記載された者に限定していたところ。⇒地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合には、地域外からの来訪者等も運送できることとします。</p>	<p style="text-align: center;"><b>従来の旅客の範囲</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の住民</li> <li>地域の学生</li> <li>地域の勤務者</li> <li>地域内における生活支援ボランティア</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>新たに対象となる旅客</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域外からの来訪者</li> </ul> <p style="font-size: x-small;">※地域の交通が著しく不便であることその他交通手段を確保することが必要な事情があることを市町村長が認めた場合に限り</p>	<p style="text-align: center;">+</p>

※その他、「過疎地有償運送」の名称について、都市部等においても当該運送を必要とする地域がある実態を踏まえ、「公共交通空白地有償運送」に改める。

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）

自家用有償旅客運送の概要

取組内容

地域での協議の際、NPO法人や地域自治体の意向を踏まえて、運行が可能であれば、公共交通空白地有償運送の普及を進めます。

なお、普及の前提として、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。

現在の新都市地域公共交通会議の要綱では公共交通空白地有償運送を取り扱えないことから、要綱の改正を行い、取り扱えるようにしていきます。

実施主体

新都市地域公共交通会議、新都市、NPO法人等



## 1-11 代行輸送サービスの導入

### 現状

新城市は県内で2番目の面積を有しており、近くに買い物施設や公共施設がない地域もあります。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い物利便を提供できます。

### 取組内容

地域での協議の際に、買い物代行や荷物輸送といった付加価値を公共交通に付け、利用者の利便向上と副収入の確保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

	<b>買い物代行</b> 網野町・久美浜町域のみ <b>料金 15分ごとに400円</b>
買い物と代金の支払い・商品のお届けまでを運転手が代行いたします。※お荷物から購入品へ、持ち帰る送料(購入品の種類と支払いの確率を考慮いたします。※お荷物から購入品へ、持ち帰る送料(購入品の種類と支払いの確率を考慮いたします。※お荷物から購入品へ、持ち帰る送料(購入品の種類と支払いの確率を考慮いたします。))	
	<b>見守り代行</b> 網野町・久美浜町域のみ <b>料金 別途見積り</b>
1人暮らしの高齢者のお宅へ伺い、郵便物が溜まっていないかなど、見守り・安否確認をいたします。	
	<b>図書館代行</b> 網野町・久美浜町域のみ <b>料金 15分ごとに400円</b>
利用者カードをお預かりし、本の借受・返却を代行いたします。※お荷物から図書館へ、持ち帰る希望される本の貸し出し予約をお願いいたします。※予約方法(図書館ホームページ・館内カウンター)図書館へ行ってから希望の本を貸す場合、貸し出し中で借りられない可能性があるためです。※貸受の代行サービスは未定です。《休館日(祝日の場合は火曜日)・毎月1日(土日の場合は火曜日)・年末年始など)》	
	<b>病院予約代行</b> 網野町・久美浜町域のみ <b>料金 15分ごとに400円</b>
診察券をお預かりし、診療順番の申込みを代行いたします。	
	<b>小荷物輸送サービス</b> 網野町・久美浜町域のみ <b>料金 15分ごとに400円</b>
忘れ物・農作物・衣類などの小荷物や少量貨物を輸送サービスいたします。※乗車前にお荷物・衣類などの小荷物や少量貨物を輸送サービスいたします。※乗車前にお荷物・衣類などの小荷物や少量貨物を輸送サービスいたします。※乗車前にお荷物・衣類などの小荷物や少量貨物を輸送サービスいたします。	

●特急さんごりー1号の到着時刻  
網野駅 9:58～10:09  
●丹後あかま1号の到着時刻  
網野駅 12:10～12:20 (久美浜線) 12:34～12:44  
●特急はしだて6号の到着時刻  
網野駅 14:58～15:08 (久美浜線) 15:17～15:27

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 本社営業所 ☎0772-42-0321 京丹後市役所 企画課業務 ☎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、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 高校と連携した高校生の通学利便促進

#### 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です。

また、高校通学可能性チェックの結果、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。

平成33年度の高校再編に向けて、全ての中学校区から、各高校に公共交通で通えることを目指し、また、現状、バスを利用している高校生の利便促進を図るべく、以下のような施策を実施します。

#### 取組内容

##### ○路線の協議における高校生・保護者の参画

路線の協議の際、高校生や保護者の意見を把握し、安心・安全な通学ができるようにしていきます。

##### ○意見交換が行える体制の構築

高校では、テストや始業式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させ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、イベントや新城東高校と新城高校の統廃合に対応するための体制を構築します。

また、この体制を生かし、つくで交流館や新城図書館を利用した待合環境の提案を行っていきます。

##### ○利用者アンケートの実施

利用者のニーズと動向を把握するため、年に1回、利用者アンケートを実施します。このアンケートで出た意見を基に利便向上につなげていきます。

#### 実施主体

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

### 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、バス路線との連携も十分とは言えませんでした。

また、総合連携計画でも、観光との連携に関する視点は不足していました。

公共交通を観光に利用し、交流人口を拡大させるため、観光部局や交通事業者と連携して、以下のような施策を実施します。

### 取組内容

#### ○停留所の観光案内強化による拠点化

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先が分かるような案内板の設置や周遊マップの設置を行います。

観光部局や地元住民との連携を図り、駅や停留所をベースに観光客の方が観光できるような拠点としていきます。

#### ○パッケージプランの策定

観光部局や交通事業者等の関係者間で一体となり、既存のバス路線を活用したパッケージプランを企画し、観光客の方が安価に観光ができるようにしていきます。また、既存のバス路線の活性化にもつなげていきます。

当市では、平成29年2月から5月まで、高速バス「山の湊号」と新城観光協会が連携し、「ちょっとそこまで ♪ 湯谷温泉へ80分の旅」というパッケージプランを策定しました。今後も観光部局や交通事業者と連携し、こうしたパッケージプランを企画します。

**「ちょっとそこまで ♪ 湯谷温泉へ80分の旅」**  
特別価格をご用意しました！月曜日～木曜日の宿泊限定  
4名様以上でのお申込みです。(5月末までの限定プラン)

**旅館ひさご** 若旦那の手料理と洞窟のようなお風呂が評判の宿。  
¥9,800/人  
0536-32-1252

**湯の風HAZU** 渓谷の眺めが絶景の湯宿。大きな露天風呂が人気。  
¥9,800/人  
0536-32-1211

**旅荘みつい** 良質な源泉掛け流しと風采牛が食べられる宿  
¥9,800/人  
0536-32-1545

**離れのお宿 松風苑** 全室離れ形式の宿。  
¥10,000/人  
0536-32-1578

**湯谷観光ホテル 泉山閣** お風呂はすべて源泉掛け流し、貸切風呂も充実。  
¥12,960/人  
0536-32-1535

**はづ別館** 民芸調の木造造りが魅力の宿。  
¥12,960/人  
0536-32-1211

**はづ木** 5室だけの小宿に料理は漢方薬膳会席  
¥19,440/人  
0536-32-1211

料金は1泊2食付です (サービス料消費税含まれます)  
主催: 湯谷発展会 後援: 新城市観光協会

資料：湯谷発展会

### 高速バスを活用した観光パッケージプラン

#### 実施主体

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

### 現状

公共交通はそれだけで利用されるものではなく、目的地が必要となります。しかしながら、利用者アンケートの目的地として多かった新城市民病院や近年建設された施設であるもつくる新城や作手地域のつくで交流館などの周辺バス停は、公共交通利用者の利便が十分に考えられているとは言えない状況でした。

### 取組内容

既存の各種施設周辺のバス停について、関係者と連携を図り、公共交通利用者の利便性が高いものとしていきます。また、平成30年4月完成予定の市役所新庁舎など、今後できる施設の周辺バス停についても、関係者との協議を行い、利便性の高いものとしていきます。



### 実施主体

もつくる新城

市役所新庁舎(イメージ図)

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

### 現状

新城市では、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」を実施しています。

この「健康づくり教室・相談会」で行ったアンケートの中には、公共交通に関する意見も見られました。

### 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良いため、「健康づくり教室・相談会」でのバス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、関係部局と連携して行い、利用促進を図ります。

また、「健康づくり教室・相談会」は高齢者にとっての重要な目的地となるため、会場までの公共交通での行き方を紹介するなどの施策も行います。

### 実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市

## 健康づくり教室・相談会 を開催します！

- ☆ 認知症予防運動プログラム「コグニサイズ」を始めましょう！
- ☆ 元気で不安のない暮らしを続けるため、自らの健康づくりに励み、認知症予防など地域みんなで健康づくりをしましょう！
- ☆ 地域に向向いて開催しますので、お近くの会場へご参加ください。(※)／

### 実施内容

- 予防・健康づくりをはじめましょう。
- 健康マイレージを活用しよう。
- 保健師からの話  
・健康づくり・認知症予防について。
- 認知症予防運動「コグニサイズ」をやってみよう！  
・いそいそでもできる簡単な運動です。
- 心配ごと相談会  
・気になることなど気軽に相談してみよう！

場 所：裏面 一覧表のとおり  
※お近くの会場へご参加ください。  
持ち物：飲み物、タオル、体操のできる服装、シューズ  
参加費：無料  
申込み：電話・FAX 又はメールでお申込みください。  
定 員：各会場の定員になり次第締め切ります。

健康づくり教室・相談会

## 2-5 高齢者の運転免許返納自主返納を促進する施策の実施

### 現状

高齢者人口の増加が進む中で、当市でも高齢者が加害者となる交通事故が問題となっています。高齢者による交通事故の減少及び公共交通機関の利用促進を目的として、関係者と連携した取り組みを行います。

### 取組内容

#### ○免許返納者への支援策の実施

免許返納者に対して、Sバスの回数券や定期券を配布するといった支援策を実施します。

#### ○警察署と市が連携した公共交通PRの実施

警察署が発行する運転免許自主返納促進チラシへの公共交通情報の掲載や警察署が主催・協賛する高齢者向けの説明会において、公共交通の紹介を行うなどのPRを実施します。

#### ○交通事業者が行っている高齢者割引制度のPR強化

豊鉄バスが65歳以上の方を対象として販売している、豊鉄バス全線で1乗車が100円となる「元気パス」等の高齢者割引制度について、高齢者対象の説明会での周知や市内各種施設へのチラシ配架などを行い、PRを強化していきます。

### 実施主体

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

### 現状

利用者アンケートでは「バスのステップが高くて乗りづらい」、「近くのバス停は利用するのに不便」といった声がありました。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、環境の整備を行います。

### 取組内容

#### ○バリアフリー車両の導入

交通事業者と協議を行い、ノンステップバスやUDタクシーなどの、高齢者でも利用がしやすいバリアフリー車両の導入を進めます。

#### ○既存のバス停位置の見直し

既存のバス停についても、設置されてから今日までの道路状況の変化や環境の変化により、利用が不便・危険になっているものがあると考えられることから、地域住民や警察署と協働し、見直しを行います。

また、バス乗降の際にステップを用意するなど、バス停で乗降がしやすい環境づくりも行います。

### 実施主体

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、「利用したくなる」公共交通を作ります

### 3-1 バス総合マップの改善

#### 現状

当市では平成26年度にバス総合マップの大幅な見直しを行いダイヤの変更に応じて改定作業を行っています。

#### 取組内容

バス総合マップについて、路線の変更があった時だけでなく、利用者の意見を聞きながら、乗継案内の掲載やタクシー情報の掲載を行うなど、より利用しやすいものに改善していきます。

#### 実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市、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

現在のバス総合マップについて、高齢者を中心に乗継や商業施設周辺のバス停がどこなのか分かりにくいといった意見が出ています。

#### 取組内容

一人一人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。一人一人の行き先はそれぞれ異なるため、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

### 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」を推進していますが、Sバスのダイヤ情報は掲載されておらず、「見える化」がされていません。

#### 取組内容

中部運輸局などと連携し、Sバスのダイヤについても掲載されるように情報提供を行っています。

#### 実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市、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

#### 現状

新城市では平成27年度からバスに乗ることに対して、親しみを持っていただき、広く市民の方に利用していただくため、新城市商工会や豊鉄バスと協力し「しんしろ軽トラ市のんほいロット」において、バス乗車体験イベントを実施しています。



乗車体験の様子

#### 取組内容

今後も継続的に「しんしろ軽トラ市のんほいロット」でのバス乗車体験イベントを実施し、バスに対して親しみを持っていただき、広く市民の方に利用していただけるようにしていきます。

また、関係者と協議を行い、他会場での開催や市内をめぐるツアー企画を導入するといった取組みを行い、バスをより身近に感じられるようにしていきます。

#### 実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者

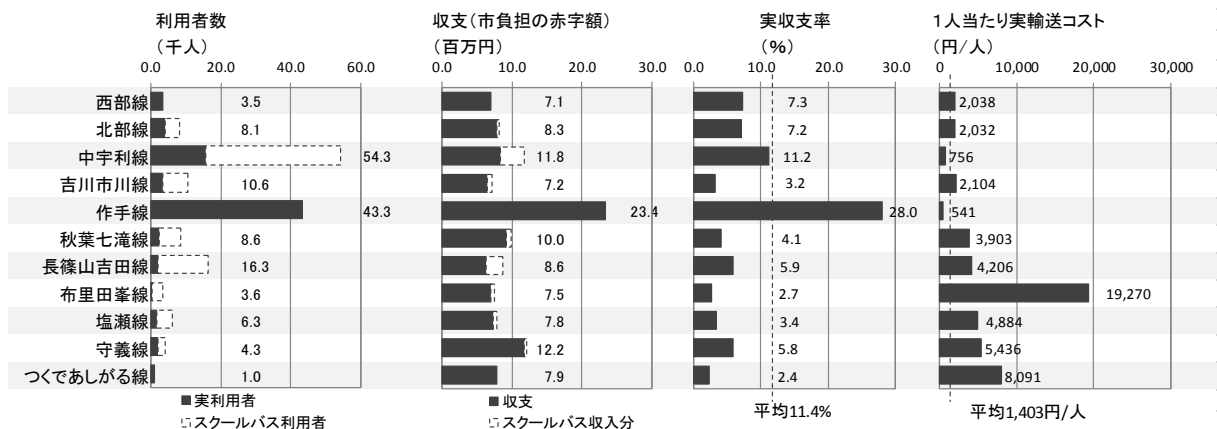
### 3-5 バス乗り方教室・出前授業の実施

#### 現状

当市では、平成28年度から市民の皆さんの希望に応じ、市職員が集会や会合等に出向き、市の仕事や制度について分かりやすく説明する「新城市お出かけ講座」を実施しています。

#### 取組内容

バスについて、「どのようなバスが走っているか分からない」、「乗り方が分からない」といった声があることから、お出かけ講座を利用し、バスの置かれた現状や路線の紹介、バスの乗り方についての説明を行い、バスに対する認知度向上と利用促進を図ります。



#### 実施主体

新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者



5. 事業の実施計画

基本方針	具体的な事業	実施主体	実施計画					
			H29	H30	H31	H32	H33	
【方針1】 公共交通の現状を地域で共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通を支える体制作り	1-1 地域・行政・交通事業者で公共交通を支える体制作り	新都市地域公共交通会議、新都市、地域住民、交通事業者	ステップ①②	ステップ③④⑤⑥				
	1-2 幹線の運行 利便向上・利用促進	運行	新都市地域公共交通会議、新都市、近隣市町村、地域住民、交通事業者	期間を通じて継続的に実施				
		利便向上 利用促進		期間を通じて継続的に検討協議・実施				
	1-3 支線の運行 利便向上・利用促進	運行	新都市地域公共交通会議、新都市、地域住民、交通事業者	期間を通じて継続的に実施				
		利便向上 利用促進		期間を通じて継続的に検討協議・実施				
	1-4 高速バスの運行 利便向上・利用促進	運行	新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者	期間を通じて継続的に実施				
		利便向上 利用促進		期間を通じて継続的に検討協議・実施				
	1-5 タクシーの運行・利用促進	運行	新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者	期間を通じて継続的に実施				
		利用促進		期間を通じて継続的に検討協議・実施				
	1-6 福祉有償運送の運行	新都市地域公共交通会議、新都市、福祉有償運送事業者	期間を通じて継続的に実施					
	1-7 スクールバスの運行(公共交通との役割分担)	新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者	期間を通じて継続的に検討協議・実施					
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	新都市地域公共交通会議、新都市、近隣市町村、交通事業者	期間を通じて継続的に協議						
1-9 乗継拠点の整備	新城駅前	新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者	協議	整備	開始			
	作手		協議	協議結果を基に整備実施				
	本長篠		協議	整備				
	もつくる新城		周辺整備	期間を通じて検討協議実施				
1-10 公共交通空白地有償運送の普及	新都市地域公共交通会議、新都市、NPO法人等	関係者と協議の上、調整して普及・導入						
1-11 代行輸送サービスの導入	新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者	関係者と協議の上、調整して普及・導入						
【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 高校と連携した高校生の通学利便促進	新都市地域公共交通会議、新都市、高校	会議	会議	会議	会議	会議	
	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	停留所観光案内	統合に向けた調整					
		パッケージプラン	整備					
	2-3 各種施設周辺バス停の待合環境改善	新都市地域公共交通会議、新都市、市内各施設管理者	期間を通じて継続的に検討協議・実施					
	2-4 健康づくりと連携した利用促進の実施	新都市地域公共交通会議、新都市	期間を通じて継続的に検討協議・実施					
	2-5 高齢者の運転免許自主返納を促進する施策の実施	免許返納支援	新都市地域公共交通会議、新都市、新城警察署、交通事業者	内容協議	実施			
		警察と連携		関係者と協議の上、継続的に実施				
2-6 交通バリアフリー化の推進	車両	新都市地域公共交通会議、新都市、新城警察署、交通事業者	関係者と協議の上、随時導入					
	バス停		関係者と協議の上、随時実施					
【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	新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者	提供(ダイヤ変更・利用者ニーズに合わせて更新)					
	3-2 「マイマップ」の提供	新都市地域公共交通会議、新都市	内容協議	依頼に応じて随時提供				
	3-3 検索サイトへのSバスのダイヤ情報掲載	新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者	調整	掲載(ダイヤ変更に合わせて更新)				
	3-4 バス乗車体験イベントの実施	新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者	実施	実施	実施	実施	実施	
	3-5 バス乗り方教室・出前授業の実施	新都市地域公共交通会議、新都市、交通事業者	依頼に応じて随時実施					



## 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・収支率

Sバスの利用者数 【現状】159,839人（平成27年度） ⇒ 【目標】170,000人（平成33年度）
Sバスへの市負担額 【現状】111,809千円（平成27年度） ⇒ 【目標】現状維持（平成33年度）
Sバスの収支率 【現状】18.3%（平成27年度） ⇒ 【目標】19.4%（平成33年度）

S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、利用者数の大幅増を見込むことは難しいものの、地域に合わせた運行方法や運行主体を導入することにより、利用者を増やしていきます。

市負担額については、市予算が減少傾向であることも考え、現状維持として設定します。

#### (2) 民間路線バスの利用者数

民間路線バス利用者数 【現状】201,767人（平成27年度） ⇒ 【目標】現状維持（平成33年度）
---

田口新城線については、平成22年10月から平成27年9月までに利用者が1万7千人減少しています。近隣市町村との連携を図り、利用者の減少を食い止めることを想定し、目標を現状維持として設定しました。

#### (3) 高速バスの利用者数

高速バスの利用者数 【現状】4人/便程度（平成28年度） ⇒ 【目標】20人/便程度（平成31年度）
---

高速バスについては、市内・近隣市町村及び名古屋方面での利便向上・利用促進策の実施により、利用者増を目指し、上記の目標を設定しました。

#### (4) バス利用者の満足度

バス利用者の満足度 【現状】1.10（平成27年度） ⇒ 【目標】1.16（平成33年度）
--

バスの利便向上を図るとともに、経営状況の報告も行い、バス利用者の満足度を高めていくため、上記の目標を設定しました。満足度については、1.0を基準値（普通）とし、不満を0.8、満足度を1.2として、その範囲内で変化する値で満足度を量るものです。

#### (5)Sバスに対する認知度

##### バス利用者の認知度

**【現状】 82.1%（平成 27 年度） ⇒ 【目標】 90.0%（平成 33 年度）**

バス乗車体験イベントやバス乗り方教室・出前授業の実施により、Sバスの認知度向上を目指すため、上記の目標を設定しました。

#### (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

**【現状】 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、地域と一体になって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確認できました。そのため、今後はこうした地区数を増やしていくため、上記の目標を設定しました。

#### (7)高校との協議会の場の設置

##### 高校との協議会の設置数

**【現状】 0 校（平成 27 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のバス利用者維持を図るため、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、ダイヤの変更に反映させるため、上記の目標を設定しました。

## 路線別の目標

(1) (4) に掲げた目標を達成するため、以下のようにSバス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)		収支率(%)	
	【現状】 H27	【目標】 H33	【現状】 H27	【目標】 H33	【現状】 H27	【目標】 H33	【現状】 H27	【目標】 H33
西部線	3,480 ⇒	3,690	1.04 ⇒	1.10	7,091 ⇒	現状維持	7.3% ⇒	7.7%
北部線	8,082 ⇒	8,560	1.08 ⇒	1.14	8,239 ⇒	現状維持	11.2% ⇒	11.9%
中宇利線	54,297 ⇒	57,750	1.11 ⇒	1.17	11,793 ⇒	現状維持	36.8% ⇒	39.0%
吉川市川線	10,617 ⇒	11,250	1.15 ⇒	1.20	7,191 ⇒	現状維持	12.4% ⇒	13.1%
作手線	43,326 ⇒	45,930	1.00 ⇒	1.06	23,419 ⇒	現状維持	28.0% ⇒	29.7%
秋葉七滝線	8,967 ⇒	9,510	1.17 ⇒	1.20	9,953 ⇒	現状維持	10.8% ⇒	11.4%
長篠山吉田線	16,290 ⇒	17,270	1.06 ⇒	1.12	8,639 ⇒	現状維持	30.3% ⇒	32.1%
布里田峯線	3,575 ⇒	3,790	1.09 ⇒	1.15	7,534 ⇒	現状維持	10.2% ⇒	10.8%
塩瀬線	6,298 ⇒	6,800	1.14 ⇒	1.20	7,849 ⇒	現状維持	8.6% ⇒	9.1%
守義線	4,252 ⇒	4,590	1.12 ⇒	1.18	12,154 ⇒	現状維持	8.6% ⇒	9.1%
つくであしが る線	976 ⇒	1,030	1.19 ⇒	1.20	7,897 ⇒	現状維持	2.4% ⇒	2.5%

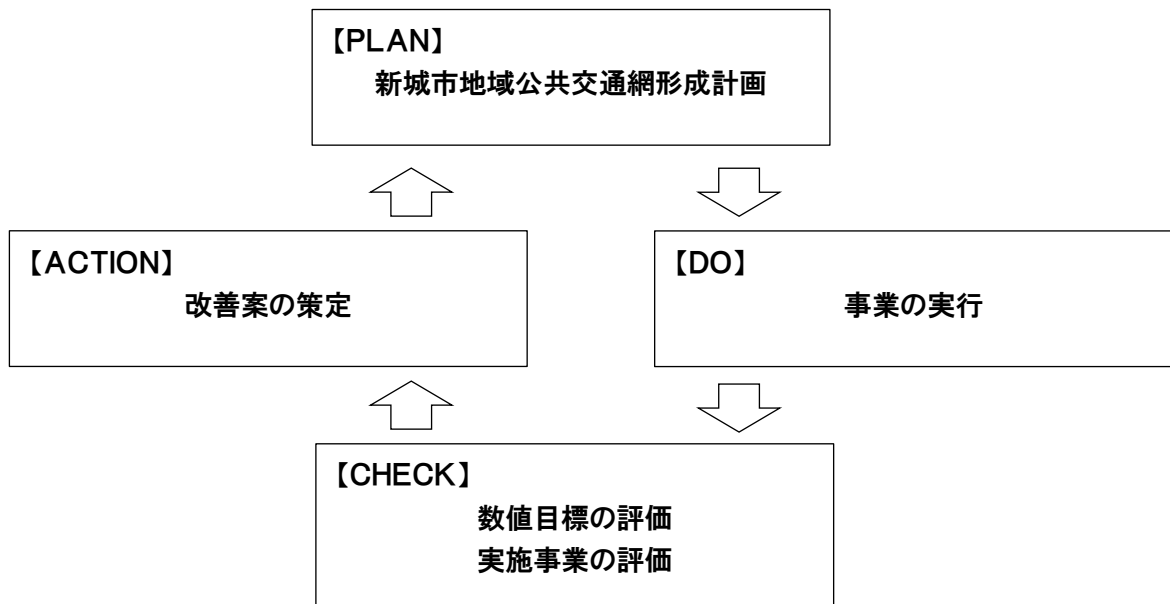
## 2. 計画の推進と評価

### (1) 計画の評価と検証

計画の評価・検証、改善策の検討は、毎年年度末・年度はじめに開催される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。



### (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。

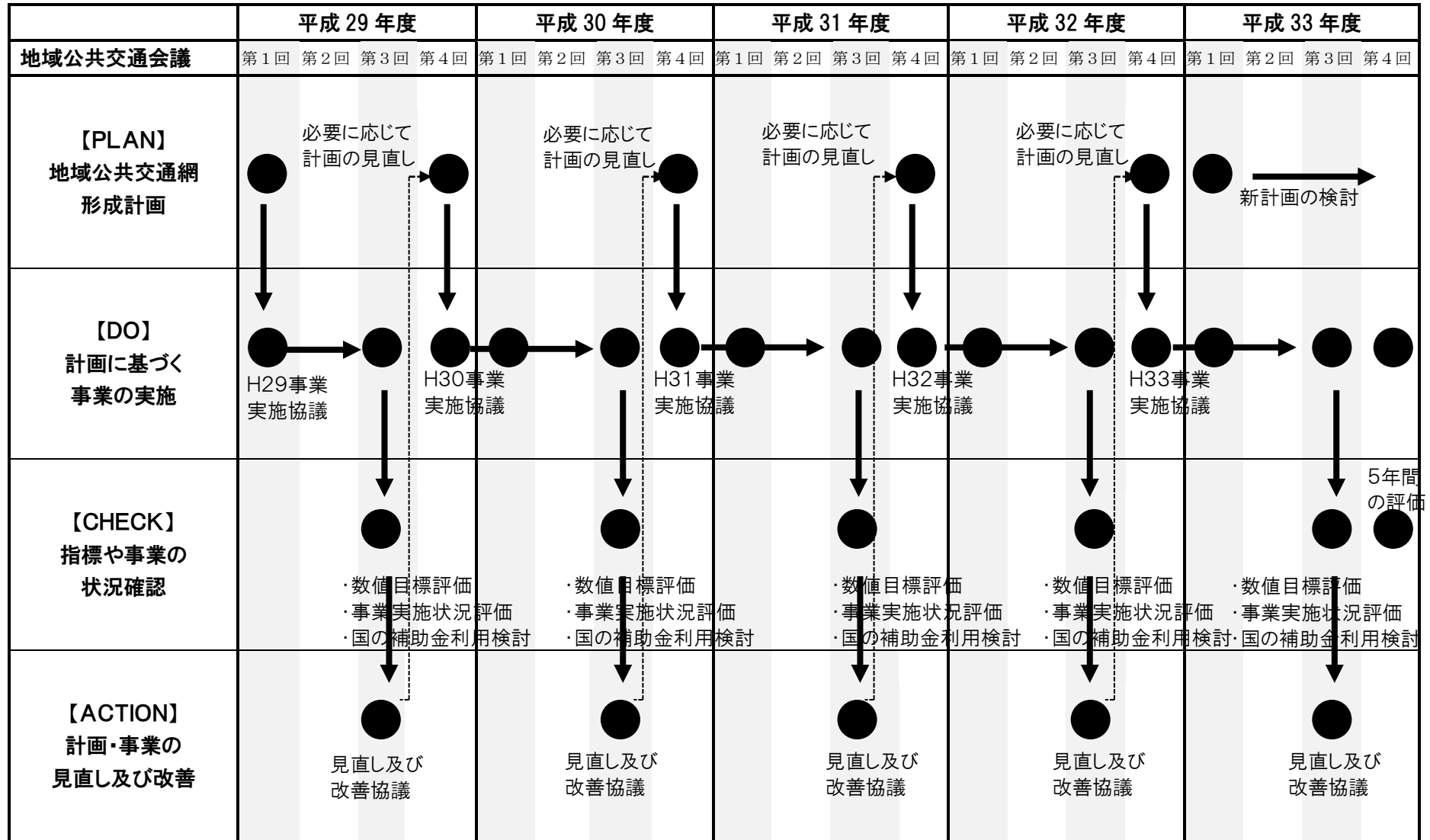
Sバス路線の利用者数・満足度・収支率の評価については、計画に定めた最終の数値目標を基に毎年度数値目標を設定し、実施します。

利用者数・収支率については、全体の数字だけでなく、小中学生のスクールバス利用を抜いた実利用者数・実収支率についても数値目標を設定し、評価します。

幹線・高速バスの利用者数・満足度の評価についても、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、新都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。

P D C Aサイクルのスケジュール



## おわりに

市民の皆様には、日頃より地域公共交通会議にご指導、ご鞭撻を賜り感謝を申し上げます。今般、新城市地域公共交通網形成計画が策定されました。

当方はバス利用者として、また地域社会の未来を描く一人の市民として、会議に参加させて頂いております。

市民の皆様は、どんな地域の明るい未来を、繁栄を描かれているでしょうか。

Sバスの走る車窓からは、透き通った水がきらきら輝く川が見えます。また、新緑の頃、また紅葉の頃には絵画の世界にいるような感覚を覚えます。当方は、この美しきまちの体験を、多くの方と共有できたらと考えています。

市民の皆様の豊かな暮らし、この豊かさには色々な要素がございます。

時々感じるのですが、行政サービスにおいて、都合の良い市民を描き出し、想定して立案をされていることがあります。市民の皆さんの中にも、都合の良い行政を描き出して、想定と違うとの意見を述べる方がいます。

何の為の地域社会なのか、自分に出来ることは何かないかな、と皆さんに今一度お考えを頂けましたら幸いです。市のバスは、市民の皆さんで走らせているバスです。市民の方の中で、関係の無い方はおりません。

この計画の実行に際し、より良いものと花開くよう、みんなで協力して参りましょう。

有難うございます。

平成29年3月

新城市地域公共交通会議 座長

夏目善之

新城市役所 総務部 行政課

電話 : 0536-23-7611

F A X : 0536-23-2002

メール : [gyousei@city.shinshiro.lg.jp](mailto:gyousei@city.shinshiro.lg.jp)