

令和 7 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

新城市地域公共交通会議 (新城市)

平成 1 9 年 1 2 月 2 6 日設置

令和 4 年 3 月 新城市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和 4 年 4 月～令和 1 0 年 3 月)

評価対象の地域公共交通確保維持事業
・ 地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

(1) 新都市の概要

人口：41,713人（R7.11.1現在）
鉄道：JR飯田線が市を横断するように走る
面積：499.2km（愛知県内で2番目に広い）
特徴：森林面積が約8割、高齢化率は36.1%

(2) 公共交通の概要

JR飯田線、路線バス（豊鉄バス、Sバス）、高速バス（ジェイアールバス、豊鉄バス、WILLER EXPRESS）、タクシーがある。また、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、市全体の移動手段が確保されている。

(3) 新都市地域公共交通計画

- 1) 計画の期間：令和4年度～令和10年度
- 2) 基本理念

ひと	地域交通を支える“ひと”を育みます
ちいき	安心して住み続けられる“ちいき”の移動手段を確保します
まち	活力にあふれる“まち”の公共交通をつくります

3) 基本方針

人が地域が輝き、生涯にわたり健やかで
幸せに暮らせるまちを支える

- 方針1 暮らしに即した地域公共交通をつくる
- 方針2 大都市圏と地域をつなぐ公共交通をつくる
- 方針3 持続可能な地域公共交通をつくる

地域概要図



フィーダー補助路線



※括弧内数字は計画内の施策番号

方針1 暮らしに即した地域公共交通をつくる

※下線はフィーダー系統に係る施策

(1) 地域公共交通の現状を共有します。

→第6回岡崎市・新城市地域公共交通意見交換会（2月21日）

岡崎市住民と新城市の検討組織と意見交換会。お互いの地域の現状や課題について情報交換。

第7回新城市地域公共交通意見交換会（9月8日）の実施

(6) 各地域のSバスを見直し、地域に適した移動手段を確保します。

→10月1日Sバス海老連谷線の運行開始。（新規フィーダー路線）

田口新城線への一本化に伴う路線廃止区域の代替路線として自家用有償旅客運送による区域運行路線を1年間の実証運行を経て運行開始。

◎3行政区内の運行及び地域間幹線系統である田口新城線に繋ぐ。
これまでバスの運行が全くなかった地域も利用できるようになった。

(4) 新城市役所の前にバス停を設置します。

→田口新城線、吉川市川線、やな線、ちさと線、東郷線が市役所バス停を経由するようになった。中学生の部活の学校間の移動にも利用されている

岡崎市と意見交換



新城市役所バス停



方針2 大都市圏と地域をつなぐ公共交通をつくる

(8) 高速バスの持つ付加価値を高めます。

(9) 高速バス「山の湊号」の利便性向上を図ります。

→藤が丘中央商店街振興組合、愛知東農業協同組合等の協力のもと、貨客混載事業（山の湊市）の定期開催。名古屋圏でのイベントへ出展し、市の特産物と一緒にPR。運賃助成キャンペーンを夏と冬の年2回実施し、利用者が落ち込む時期の利用者確保、新規利用者の獲得。キャンペーン期間後の回数券販売数の増加。

紅葉シーズンの11月は、往復企画切符が最も多く利用されるため、鳳来寺山もつくる新城線を毎日運行し、名古屋圏から訪れる観光客の二次交通を確保した。

山の湊市



金山商店街まつり

方針3 持続可能な地域公共交通をつくる

(17) 公共交通利用促進のためのPRイベントを実施します。

→夏休み小学生50円バス及び利用促進イベントの実施

東三河地域の公共交通をテーマにしたポスターコンクールの実施。

8月には、東三河市町村、交通事業者と共に豊川市内の商業施設で公共交通フェスタを開催。
イベント参加者に50円バスのチラシを配布し、PRを行った。

→令和7年3月13日豊鉄バス及びJR飯田線本長篠駅まで交通系ICカードの導入

3月のしんしろ軽トラ市で、豊鉄バス、JR東海と合同で周知イベントを実施。



(21) 田口新城線の利便増進を図ります。

→ゾーン制運賃の導入

従来の距離制運賃から、200円〜500円の間ゾーン制運賃を導入。市内の他地域と同水準の運賃体系となり、利用しやすくなった。

→運行ルートの見直し

まちなかでの運行ルートや、通勤利用を促すため企業団地、住宅地を通るルートに見直し。

→Sバス・田口新城線1日乗車券の導入(令和6年10月1日)

ゾーン制運賃を導入し、コミバス(Sバス)と同一の料金体系となったことでSバス(コミバス)、田口新城線で利用できる1日乗車券の販売開始。

3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

※利用者数は、
小中学生のスクールバス利用を除いた値で算出
※目標値は地域公共交通計画より引用。

評価基準
A・利用者数の達成度が100%以上の場合
B・利用者数の達成度が75%以上100%未満の場合
C・利用者数の達成度が75%を下回った場合

路線名			利用者数（カッコ内は総数）				自己 評価
			目標値	7 年度	6 年度 参考	達成度	
新城	幹線	作手線	56,580	49,875	55,438	88%	B
	—	やな線	10,698 (35,718) ※中宇利線	1,472 (11,049)	153 (1,025) ※ R 6.8 運行開始	14%	C
	—	吉川市川線	3,233 (6,113)	3,373(6,493)	3,464 (6,704)	104%	A
	—	東郷線	3,627 (5,356)	2,714(4,674)	3,620 (3,940)	75%	B
	フィーダー	ちさと線	3,070	1,122	1,396	36%	C
鳳来	県過疎バス	布里線	330 (3,140)	151 (2,517)	129 (2,414)	45%	C
	フィーダー	塩瀬線	1,930 (3,139)	1,024(2,386)	1,056 (2,055)	53%	C
	県過疎バス	秋葉七滝線	1,707 (9,726)	1,878 (6,829)	1,800 (7,098)	110%	A
	—	長篠山吉田線	1,733(11,700)	1,029(11,113)	1,265 (10,777)	60%	C
	フィーダー	鳳来寺山もつくる新城線	1,258	2,446	2,605	194%	A
	フィーダー	海老連谷線	437 (中学生含む田口新城線へ 乗り換えた人数)	523 (中学生含む田口新城線へ 乗り換えた人数)	総数R7（中学生含む） 1,413	119%	A
作手	フィーダー	つくであしがる線	2,397	3,160	3,321	131%	A
	県過疎バス	守義線	555 (1,765)	217 (903)	355 (1,541)	39%	C
広域 路線	幹線	田口新城線	49,512	47,187	47,187	95%	B
	幹線	新城名古屋藤が丘線	13,622	19,775	18,801	145%	A

全体の評価							
	目標	7年度	達成度		目標	6年度	達成度
Sバス利用者数	87,158	68,909	91.9%	地域間幹線利用者数	63,134	65,988	104%

達成状況についての考察

(1) 路線別評価がAとなった路線

・ 鳳来寺山もっくる新城線

新城名古屋藤が丘線の運賃助成キャンペーン効果、高速バス+路線バスの往復企画切符の販売が好調なことから、名古屋圏から鳳来寺を訪れる利用者が安定して多い。

・ つくであしがる線

高校生の通学利用により利用者数を維持している。

・ 海老連谷線

連合地区の中学生の通学利用がほぼ毎日ある。観光客の四谷の千枚田や棚山への足としても利用がある。

・ 新城名古屋藤が丘線

名古屋圏での認知度向上、キャンペーンによる利用者増により、利用者数が伸び続けている。

(2) 路線別評価がCとなった路線

・ やな線、 ちさと線

事前予約が利用のネックになっている。高齢者にはスマホからの予約が難しく、電話予約が必要なため、利用につながらない。運行方法の複雑さも要因にある。

・ 布里線

対前年比では微増だが、朝夕の中学生の通学に特化したダイヤ、運行回数となっており、一般市民は利用しにくいダイヤとなっている。

・ 塩瀬線

朝夕の中学生の通学利用以外の日中の循環線、夕方の便では、利用が少なく、フィーダー補助金の要件を下回る系統もある。高齢化による沿線人口の減少、バス停まで行くことが困難、乗り換えが困難であることが要因と考える。

・ 長篠山吉田線

利用者の高齢化が進み、バスを利用できなくなった。山吉田ふれあい交通の利用に切り替えたことが考えられる。

・ 守義線

定期的に利用していた方が利用しなくなった。

目標：公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上

評価基準

A・カバー率100% B・カバー率向上が見込まれる C・カバー率に変化なし

R 2 現状値は、バス停から300mの範囲内人口が市全体に占める割合。出典：第2次新城市都市計画マスタープラン
R 6 の最新値は算出困難のため、見直しによりカバー率の向上が見込まれるかを評価。

バスによる 徒歩圏人口カバー率 (バス停から300m)		自治区ごとのバス停までの徒歩圏人口カバー率		自己 評価
		R2（現状）	取り組み状況・考察	
新城	新城	92.4%	R6.10 タクシークーポン付き1日乗車券の販売開始	B
	千郷	65.9%	R5.4 定時定路線から区域運行に見直し、エリア全域で利用できるようになった。R5.9指定乗降場所2か所新設。	B
	東郷	74.9%	地域の検討組織と路線見直し。R8.4運行開始予定	B
	舟着	77.5%	路線バス廃止エリアの貸切タクシーによる代替を実証実験中。 R8.1運行ルート、運行回数を見直し予定。	B
	八名	57.8%	R6.8 区域運行に移行し、八名全域で利用できるようになった。	B
鳳来	鳳来中部	55.9%	R6.10 田口新城線の運行経路変更によりバス停を1か所新設。	B
	鳳来南部	36.5%	R3.4 山吉田ふれあい交通が全域で利用できる。 R8 浜松市への乗り入れを検討。	A
	鳳来東部	35.1%	—	C
	鳳来北西部	61.5%	R5.10 路線バスの代替路線として区域運行を開始。	B
作手	作手	52.5%	R1.10つくであしがる線を区域運行に見直し。※R2の現状値に反映されていない	B
全体	新城市全体	65.2%	地域と検討した路線見直しの結果、 区域全域で利用できる路線となる地区が多い。	B

○課題①：過疎地域を運行する路線の利用者が減少傾向にある

ほとんどの路線で通学に利用される便以外は利用者が少なく、補助を受けている路線では、輸送量の要件を満たさない系統も存在する。

今後の取組方針：

利用者が少ないとはいえ、乗り継いでまちなかへ行くといった利用はあるため、需要を満たしつつより利用しやすい路線への見直しが必要。塩瀬線について検討を進めていきたいが、他地域と比べ地域住民に主体による路線見直しの要望、動きがなく、対応に苦慮している。

○課題②：移動手段の確保に向けた取り組みの進捗状況に地域格差が出始めている。

地域の自主的な検討組織が立ち上がり、路線見直しにつなげている地域と、公共交通への潜在的な要望はあるものの地域での継続的な検討が行われないために、見直しが進まない地区との差が顕著になってきた。

今後の取組方針：

市全域での意見交換会への参加を継続して呼びかけし、他地区の事例を見聞きすることで意識を高めることや、名古屋大学との連携協定を活かし、地域での積極的なモビリティマネジメントの実施するなどして、地域におけるキーパーソンを発掘する。

○課題②：区域運行に移行した路線の利用者の増加に至っていない。

定時定路運行から、自治区エリア全体をカバーする事前予約の区域運行に移行したものの、運行の仕組みが複雑になり、事前予約制であるために不便を感じ、利用促進の足かせになっている。

今後の取組方針：

個別の乗り継ぎを示したマイバス時刻表の作成、地域検討組織によるお出かけツアーの開催により、バス利用を身近に感じてもらう。検討組織メンバーやバス利用者から、新規利用者へとバスの使い方を伝授する体系を構築する。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回 (令和6年度)	<ul style="list-style-type: none">・東三河8市町村及び交通事業者と連携し、地域公共交通の利用促進に資する取組を継続的に行っていることを評価します。また、東三河地域MaaSの実証実験など、東三河8市町村及び交通事業者と連携して公共交通の利便性向上に向けた取組を実施していることを評価します。・地域公共交通利便増進実施計画を作成し、海老地区デマンドバスも実証運行しながら、地域公共交通の確保維持に努められたことを評価します。・地域の実情に合わせたきめ細かなSバスの見直し等を継続的に実施していることを評価します。	<ul style="list-style-type: none">・東三河地域で連携したイベントやMaaSの実施を継続。地域公共交通利便増進実施計画に基づき、運行ルート見直し、ゾーン制運賃の導入等利用促進策を実施。	令和6年7月に策定した利便増進実施計画に基づき、各施策を実施。 本長篠駅やもっくる新城の主要交通結節点の公共交通案内施設として利便性の向上を図る。
	<p>北設楽郡ほか周辺地域とも連携し、今後も引き続き地域全体の公共交通の利便性向上と利用促進につながる施策に取り組むことを期待します。</p> <ul style="list-style-type: none">・豊鉄バスのICカード導入、飯田線のICカード対応等とも連携し、相乗効果が上がるような取組がなされることを期待します。	交通系ICカードが同日に導入されることから、市、豊鉄バス、JR東海で連携した周知イベントを実施した。	今後も東三河地域、運行事業者、地域住民らと連携し、利用促進に取り組む。

※前回：令和7年3月27日

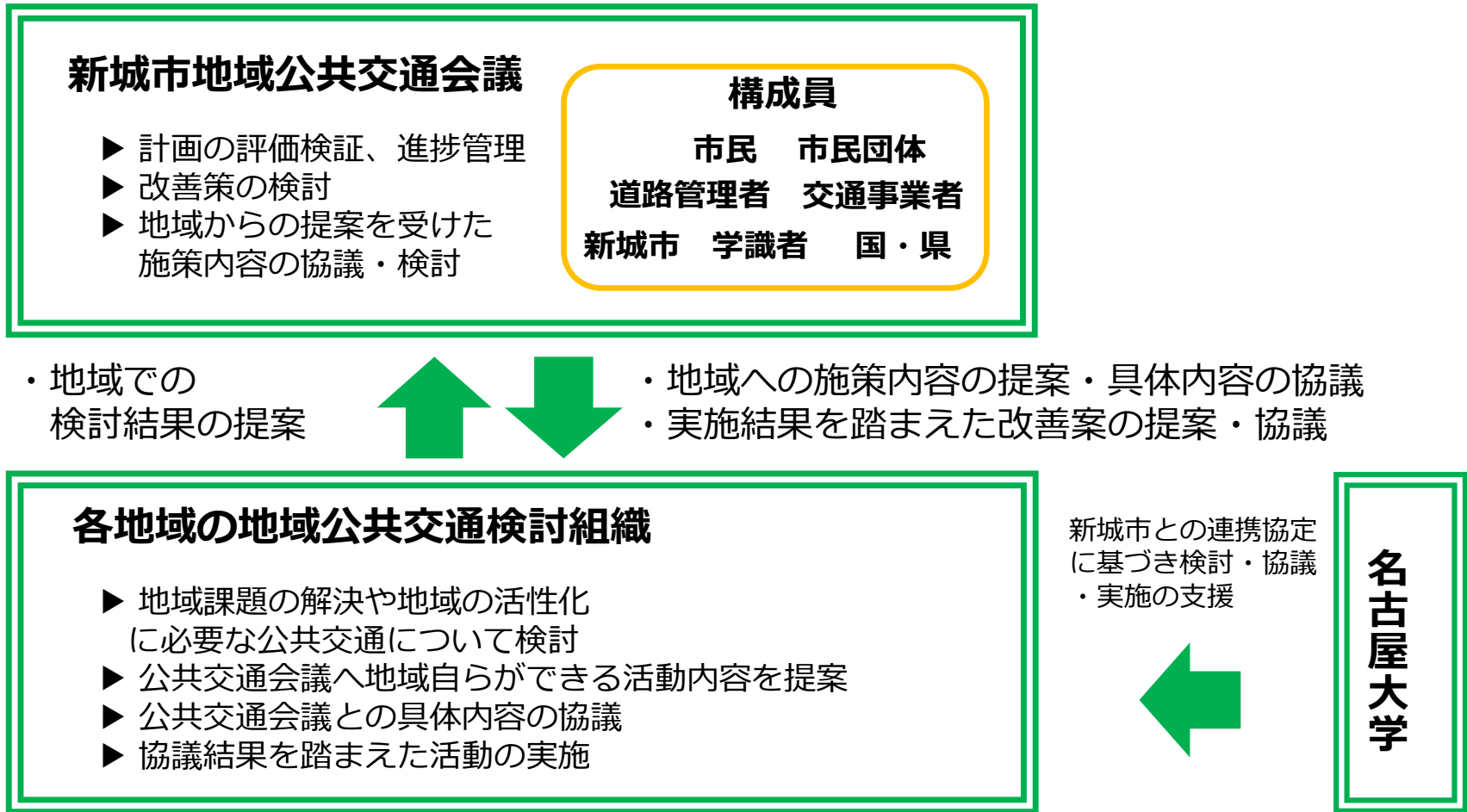
年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回 (令和5年度)	北設楽郡と共に現在作成中の地域間幹線系統（田口新城線）を中心とする利便増進実施計画について、本計画が有効なものとなるよう、引き続き、関係者や地域住民を交え、連携・共創の下、検討や策定が進められることを期待します。	田口新城線は、愛知県の活性化協議会を中心とした構成員のもと、設楽町と連携し、田口新城線の新たな運賃制度、経路の見直しを検討した。1日乗車券や、沿線沿いでのイベント実施、田口新城線の一部見直しによる実証実験の開始などが具体的な取組であり、その結果、令和6年度の補助基準は達成した。	令和6年7月に策定した利便増進実施計画に基づき、各施策を実施。本長篠駅やもっくる新城等の主要交通結節点の整備を行う。
	上記検討に合わせ、Sバスをはじめとする地域内交通とも有機的に連携し、乗り継ぎ利用も想定し、引き続き、地域全体の公共交通の利便性向上と利用促進につながる施策に取り組むことを期待します。	田口新城線の見直しにより接続するSバスのダイヤも変更。登下校で田口新城線に接続して利用されているSバス鳳来路線（布里田峯線、塩瀬線、もっくる新城線）のダイヤの見直しを検討した。	今後予定される田口新城線のダイヤの変更に合わせ、接続している鳳来地区の3路線のSバスのダイヤ変更を実施する。デマンドバスの利用促進を行う。

※前々回：令和6年3月21日

1. 推進体制

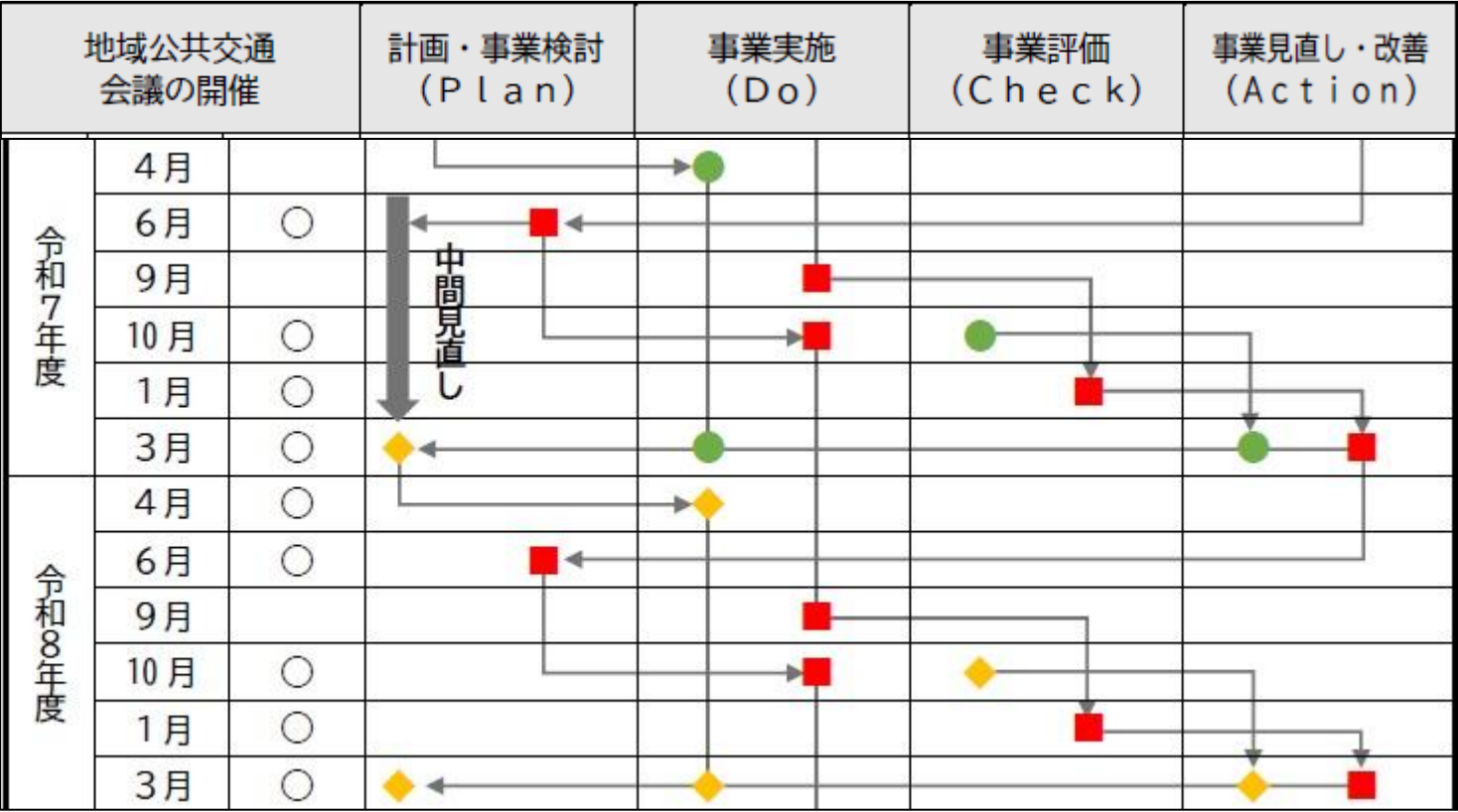
本計画の評価・検証、改善策の検討は新城市地域公共交通会議が主体となって実施します。
本計画の基本方針「人が地域が輝き、障害にわたり健やかで幸せに暮らせるまちを支える」に沿って掲げられている施策の実施にあたって、住民・地域・交通事業者・行政等がそれぞれの役割分担のもと、一体となって取り組むことが必要です。

そのため、新城市地域共創型公共交通システムに基づき、地域公共交通について住民や地域と行政や交通事業者が一緒になって検討し、地域公共交通会議へ提案し、同会議において検討・協議を行っていきます。



2. 運営方針・直近の公共交通会議

- 新都市公共交通計画
- 生活交通確保維持改善計画
- ◆ 公共交通計画見直し後



【協議会の実施状況】

- 第1回協議会 6月17日 主な議題：フィーダー計画、ふれあい交通の乗降場所新設
- 第2回協議会 9月30日 主な議題：Sバス吉川市川線の見直し、公共交通計画見直し
- 第3回協議会 12月22日 主な議題：自己評価、Sバス東郷線の見直し
- 第4回協議会 3月 主な議題：地域公共交通計画の見直し ほか