協議資料2（利便増進実施計画抜粋）

新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進実施計画（案）

令和６年７月策定

令和７年６月改訂

新城市
北設楽郡設楽町
北設楽郡東栄町
北設楽郡豊根村

１．計画の概要

（１）計画の目的

令和４年３月に策定した「新城市地域公共交通計画」（令和６年３月改訂）並びに令和６年３月に策定した「北設楽郡地域公共交通計画」に基づき、新城市と北設楽郡設楽町を結ぶ当該地域の公共交通ネットワークに欠かすことのできない重要バス路線である田口新城線及びそのフィーダー交通の将来にわたる維持確保、地域住民の利便性向上・利用促進を図るための具体的な事業に関して示す「新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。

（２）計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という）を根拠法令とし、新城市地域公共交通計画並びに北設楽郡地域公共交通計画の実施計画として位置づける。

新城市地域公共交通計画　　北設楽郡地域公共交通計画

↓　　↓

新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進実施計画
田口新城線 ・路線の再編・集約による運行効率化 ・運賃の見直し ・案内表示、待合環境の整備 その他 ・フィーダー路線の位置づけ ・利用促進策の実施

（３）計画期間

令和６年度から令和１０年度の５年間

本計画については、新城市地域公共交通計画並びに北設楽郡地域公共交通計画の期間内において、その進捗状況、社会状況等を踏まえ必要な見直し・変更等の検討を行う。

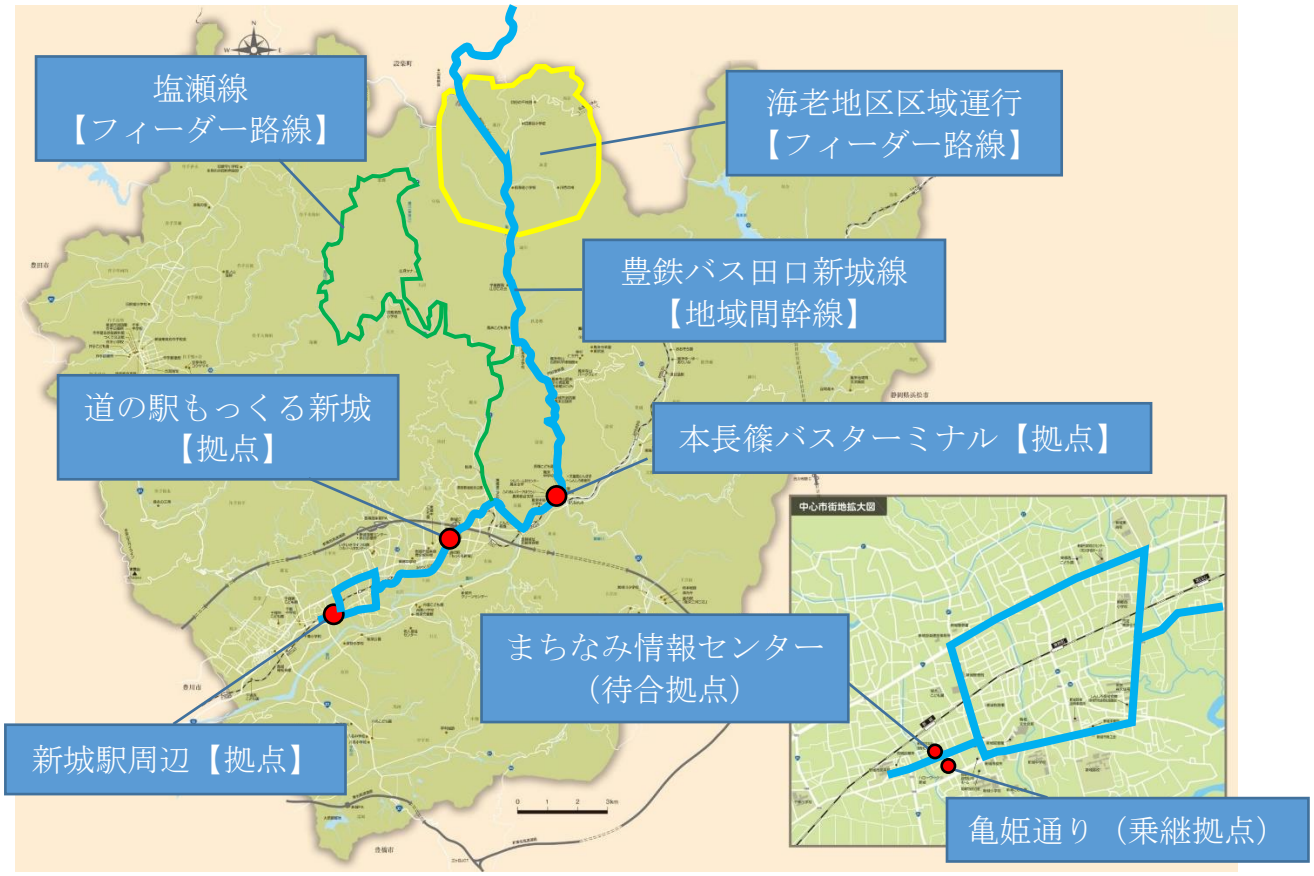
計画名	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10
新城市地域公共交通計画							
北設楽郡地域公共交通網形成計画							
北設楽郡地域公共交通計画							
新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進実施計画							

※新城市地域公共交通計画は、令和５年度に改訂し、計画期間を２か年延長。

（4）計画の区域

【新城市】

・新城市の全域



【北設楽郡】

・北設楽郡設楽町・東栄町・豊根村の全域

（５）地域公共交通計画に定められている利便増進事業に関連する事項

【新城市】
新城市地域公共交通計画

○基本理念

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

○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
	１－１　地域共創型公共交通システムの確立
	１－２　既存路線の見直し
方針２	大都市圏と地域をつなぐ公共交通をつくる
	２－１　名古屋・東京・大阪との交流人口拡大
	２－２　公共交通主要拠点の整備
	２－３　公共交通主要拠点間の接続
方針３	持続可能な地域公共交通をつくる
	３－１　モビリティ・マネジメントの実施
	３－２　公共交通の利用促進
	３－３　公共交通の利便性向上・改善

○新城市における公共交通ネットワーク形成方針

本市における公共交通の中心的な拠点（中心市街地主要駅である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、大都市圏へとつながる高速バス路線が乗り入れる「道の駅もっくる新城」）の整備、主要拠点間の移動効率性の向上、生活交通の軸となるバス路線の維持及び地域の特性に合った地域の移動手段との接続により、市内外を問わずおでかけに使いやすい公共交通ネットワークをつくる。

○利便増進事業の位置づけ

新城市公共交通計画に記載された公共交通施策一覧		対応する本計画の実施項目
方針	公共交通施策	
1―1	（1）地域公共交通の現状を共有します	
1―1	（2）地域共創型公共交通システムの適宜改善を図ります	
1－2	（3）Ｓバス作手線の見直しを行います	
1－2	（4）新城市役所の前にバス停を設置します	1
1－2	（5）新しい鳳来総合支所にバス停を設置します	
1－2	（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	2
2－1	（7）大都市圏と新城の双方向で旅行商品を絡めた企画乗車券等の拡充を図ります	
2－1	（8）高速バスの付加価値を高めます	
2－1	（9）高速バス「山の湊号」の利便向上を図ります	
2－1	（10）東京・大阪への夜行便の乗降可能性について協議します	
2－1	（11）大都市圏と新城をつなぐ公共交通主要拠点として、道の駅もっくる新城周辺区域を整備します	5
2－2	（12）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	5
2－2	（13）鳳来地区の公共交通主要拠点として、本長篠バスターミナル周辺区域を整備します	5
2－3	（14）公共交通主要３拠点間の移動利便性を高めます	1
3－1	（15）公共交通の利用促進のためのモビリティ・マネジメントを実施します	
3－1	（16）地域公共交通の担い手育成につながるモビリティ・マネジメントを実施します	
3－2	（17）公共交通利用促進のためのＰＲイベントを実施します	8
3－2	（18）高齢者の運転免許自主返納を推進します	
3－2	（19）後期高齢者のＳバス利用を無償化します	
3－3	（20）バス・タクシー共通の回数券等を導入します	
3－3	（21）田口新城線の利便増進を図ります	1,3,7
3－3	（22）利用者にわかりやすい公共交通案内表示を行います	8
3－3	（23）利用者にわかりやすく使いやすいバス停に改善します	
3－3	（24）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	
3－3	（25）安全運行のための市所有バスの適正管理を行います	
3－3	（26）土休日のＳバス運行を検討します	

【北設楽郡】
北設楽郡地域公共交通計画

○基本方針

「この地に暮らしたい」想いを支える　おでかけ環境を創り・守り・育てる
目標①　高校の卒業まで安心して通学できる
目標②　高齢者が安心して暮らし続けられる
目標③　郡外からの来訪者や新たな利用者の確保
目標④　おでかけ環境を維持可能とするための体制構築

○北設楽郡におけるにおける公共交通ネットワーク形成方針

北設楽郡では過疎化・少子高齢化の進む中、郡内３町村が協働して住民の通院・通学・買い物などの移動手段を支えるために、北設楽郡総合交通システム「おでかけ北設」を構築し、取り組みを進めてきた。

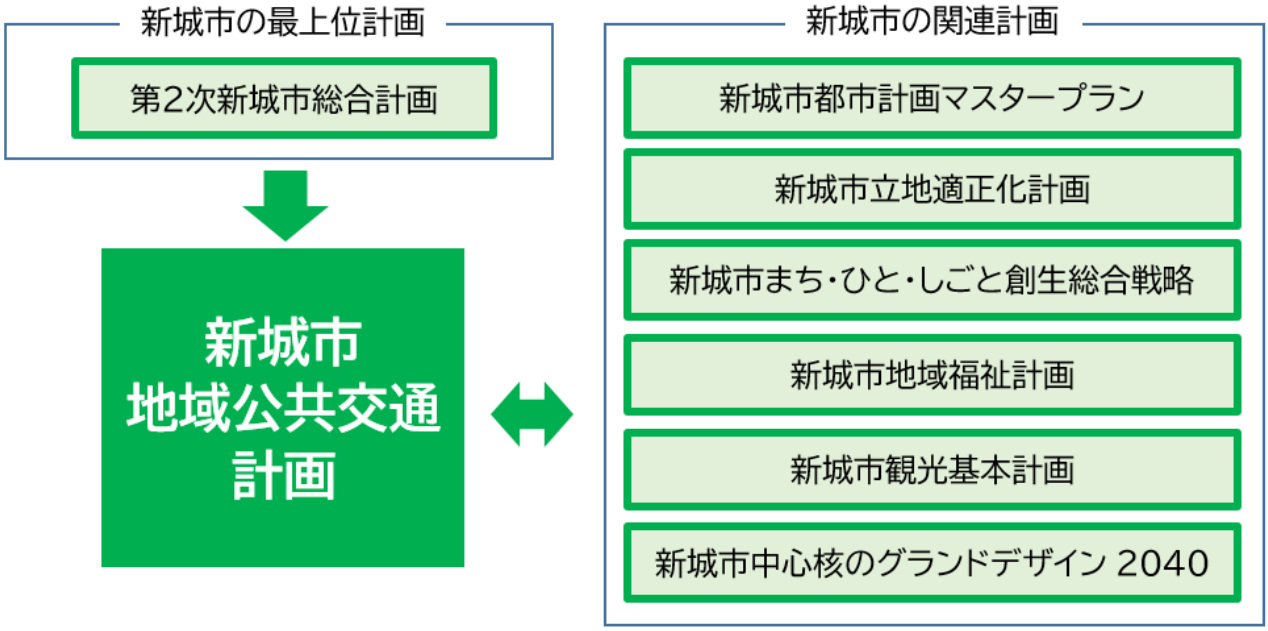
暮らしたいと思う人が暮らせる地域であるために、地域の交通網で支える住民の移動環境の確保に取り組むこととする。

○利便増進事業の位置づけ

北設楽郡公共交通計画に記載された公共交通施策一覧			対応する本計画の実施項目
目標	公共交通施策		
①②③	基幹バスの運行		
①②③	支線バス・予約バスの運行		7
②	タクシーの運行		
①②③④	バスサービスの評価と見直し		
①　③	田口新城線の活性化	地域公共交通利便増進事業として実施	1,7
①　③	ＪＲ飯田線の利用促進	ＪＲ飯田線のダイヤに合わせたバスの運行	
②　③	公共交通を活用した利用プラン	公共交通による郡内周遊モデルプランの作成・公開	8
②　③	公共交通に親しみを持ってもらう取組み	バス装飾の実施	
		夏休み５０円バスの活用促進	
②	バス停の魅力向上	田口バスターミナル及びバス停の魅力向上	5
		デジタルサイネージによる情報発信	5
②　③	沿線施設と連携したバス利用特典の実施		
③	ＧＴＦＳデータを活用した情報化推進		4
③	おでかけ北設ＨＰの見直し		

（６）地域公共交通計画に定められている都市機能の増進に必要な施設の立地適正化、観光振興、その他の関係する施策との連携に関する事項

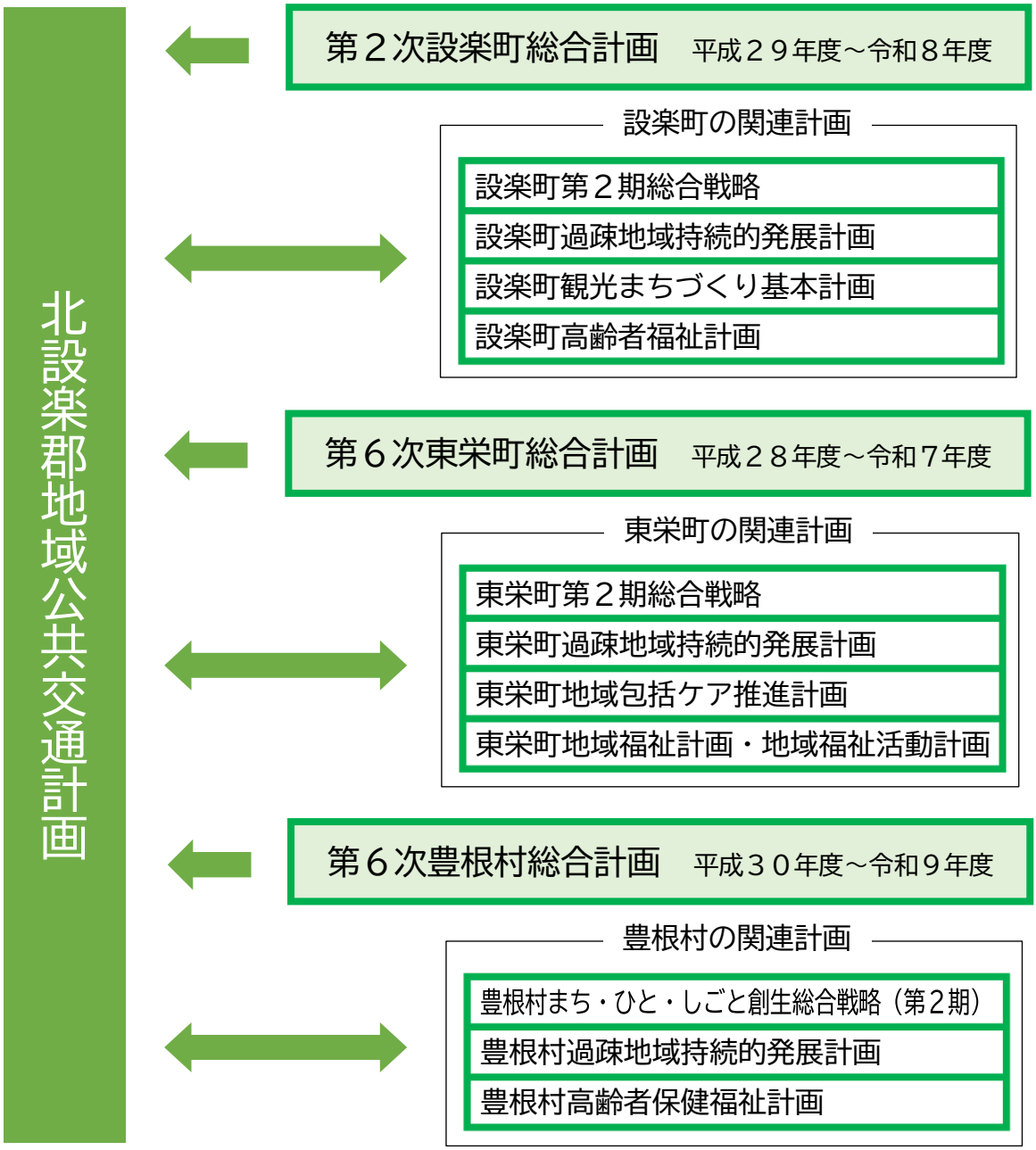
【新城市】



○新城市都市計画マスタープラン（令和２年度～令和１３年度）	
	・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っ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。
○新城市立地適正化計画（令和５年度～令和１４年度）	
	・市の中心核及び地域中心核への都市機能を集約・集積、交通ネットワークの形成による「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」に転換するため、新城市地域公共交通計画に位置づける施策を推進し、公共交通を持続可能な形で維持することを目指します。
○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）	
	・道の駅もっくる新城について、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～）	
	・駅前広場にアクセスする道路や公共交通の乗り換えの場となる結節点等の施設の改善、公共交通の利便性を高めることが重要です。

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

北設楽郡地域公共交通計画は、各町村の最上位計画である「総合計画」をはじめとするまちづくりや公共交通の方向性を定めた既往計画等と整合を図るものとします。



（７）地域公共交通利便増進事業の内容・実施主体

地域公共交通利便増進事業（以下、「利便増進事業」という。）は、地域交通法第２条第１３項において、「地域公共交通の利用の容易性の向上又は利用の円滑化その他地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う事業」とされている。

本計画に掲げる利便増進事業と地域交通法における事業内容の分類を、以下に示す。

【本計画に掲げる利便増進事業と事業内容の分類】

~~事業~~ 実施項目		事業内容の分類　【法第２条１３号】	
1	田口新城線の路線の集約・再編 ・ＪＲ飯田線や高速バスとの接続や新城市及び設楽町内教育機関への通学、事業所への通勤に配慮し、各学校や沿線地域住民のニーズ把握に努めながら設定する。	イ（１）	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更
2	四谷千枚田新城線の廃止代替手段となる自家用有償旅客運送の導入	イ（３）	自家用有償旅客運送の導入又は路線若しくは運送の区域の変更
3	田口新城線の利用しやすい運賃体系への見直し	ロ（１）	運賃又は料金の設定
4	バス停等の待合環境の整備 【規則９条の３　二】 【規則９条の３　三】	ハ	イ又はロに掲げる事業と併せて行う事業であって、地域公共交通の利用者の利便の増進を図るための事業として国土交通省令で定めるもの
5	その他の利用促進、利便増進事業 【規則９条の３　七】 ・田口新城線案内冊子の作成 ・公共交通を活用したおでかけプランの構築 ・交通系ＩＣカードの利用促進イベントの実施		

６　上記のうち、現在実施中の事業

・北設楽郡内全路線のＧＴＦＳ対応【規則９条の３　三】

・田口新城線へのＩＣカード導入支援【規則９条の３　四】

７　上記以外の関連事業

・ＪＲ飯田線本長篠駅から本長篠バスターミナルの整備

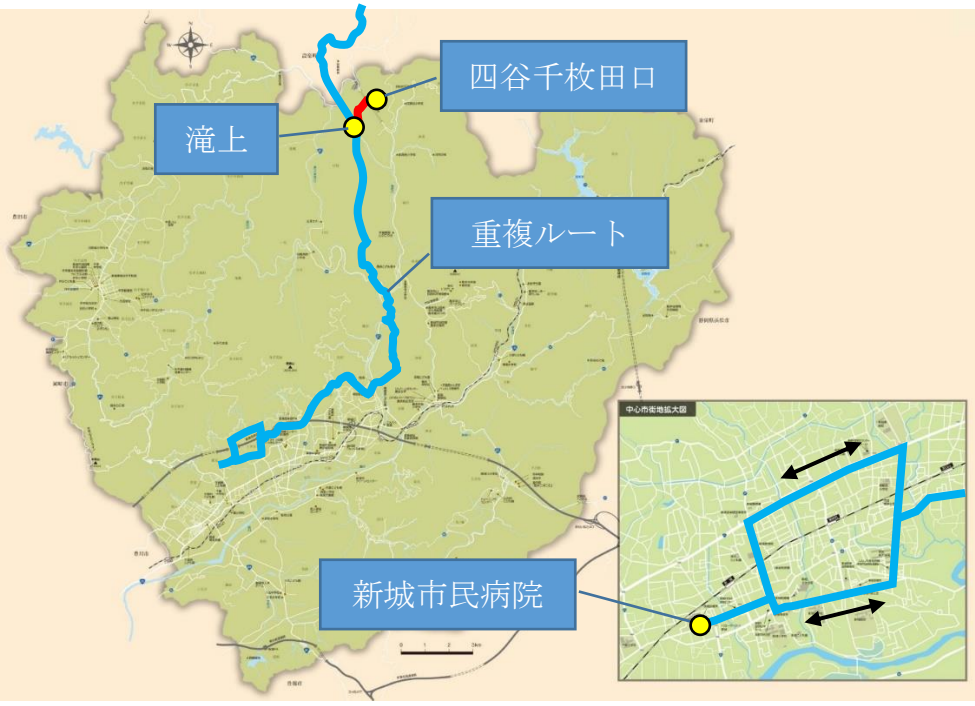
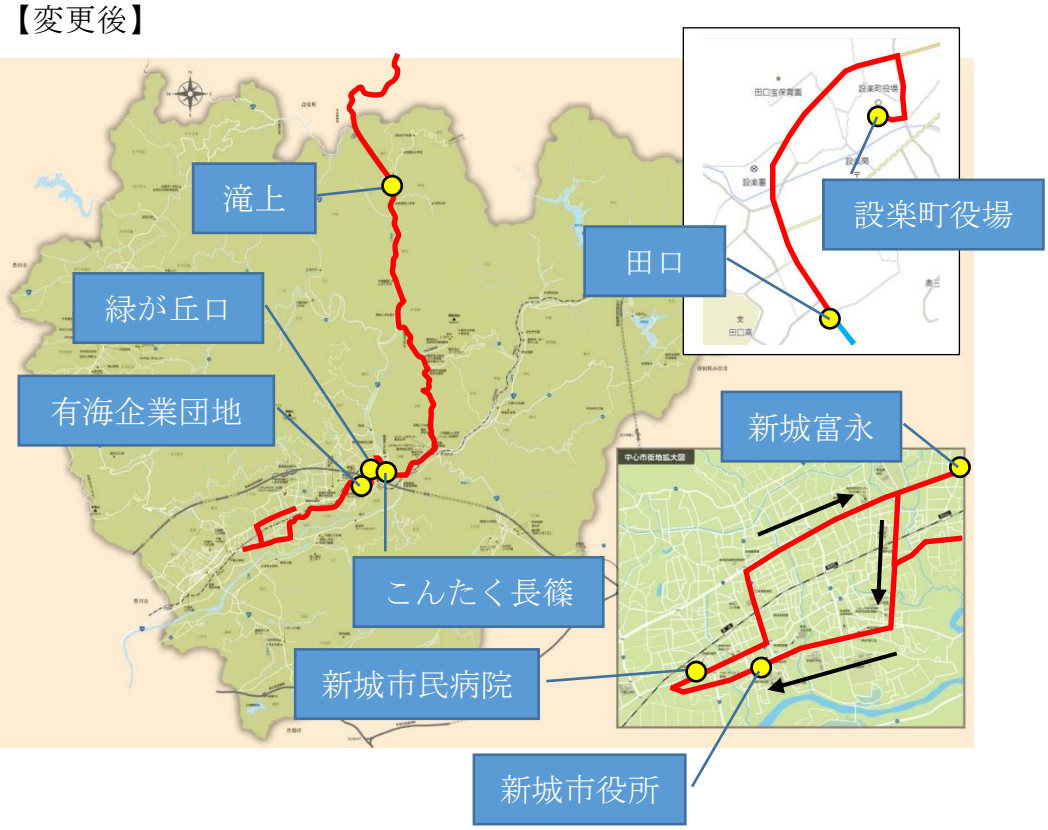
・田口新城線の路線再編に伴う塩瀬線の見直し

・三都橋豊邦線における乗降制限の解除及びダイヤ改正

・バス路線図、時刻表の作成及び配布

・連携による各種イベントの開催

新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進事業（全体計画）

実施項目１	田口新城線の路線の集約・再編【法２条第１３号イ（１）】
実施年度	令和６年度
実施主体	豊鉄バス株式会社、新城市、設楽町
事業概要	①四谷千枚田新城線の廃止・田口新城線に統合 ②田口新城線の路線見直し 【変更前】  【変更後】 

背景・経緯	・田口新城線と四谷千枚田新城線の運行経路は、新城市民病院から滝上までの区間が重複している。 ・四谷千枚田新城線の滝上から四谷千枚田口までの利用は、年間を通じて中学生２名の通学以外はほとんどない。 ・道路は狭く、他の車とのすれ違いが困難な箇所がある。 ・運行経路に近接する工業団地及び住宅団地へ現状乗り入れておらず、企業従業員の通勤や地域住民の生活等に不便を生じている。 ・新城市中心市街地における田口新城線は、時間帯ごとの需要にあわせて旧新城東高校経由、新城有教館高校経由に分けて運行していたが、時間帯により行きたいバス停に行けない等不合理がある。 ・設楽町役場へのバスの乗り入れがなく、域外等からのアクセス性が不十分となっている。
実施内容 ・効果	①四谷千枚田新城線の廃止・田口新城線に統合 ・運行経路が重複している新城市民病院から滝上までの区間は、田口新城線に統合し、滝上から四谷千枚田口までの区間を廃止する。 ・田口新城線の支線として、予約制区域運行を導入する。 （※実施項目２を参照） ②田口新城線の路線見直し （１）新城市中心市街地における路線延長及び効率化 ・時間帯ごとの需要により分けていた系統を統合し、効率化及び利便性を確保できるよう運行経路を見直す。 【新城富永バス停、新城市役所バス停を新設】 【変更後】 ※全ての便を時計回りで運行する。

新城富永

新城市役所

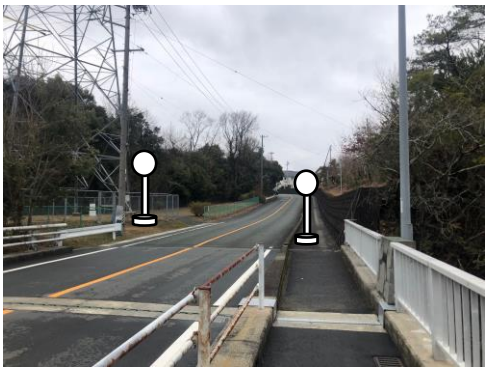
（２）清井田から大海駅前までの区間における路線延長

・近接する工業団地及び住宅団地への乗り入れにより、企業従業員の通勤と地域住民の利便性向上を図る。

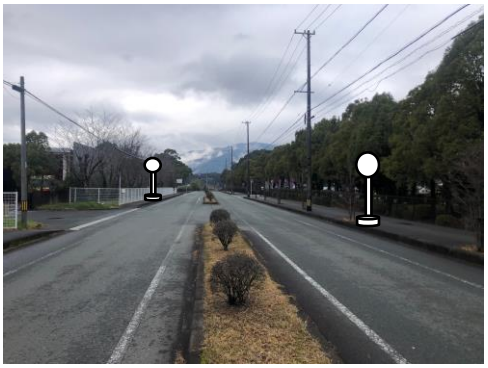
【清井田バス停の廃止、有海企業団地バス停、緑が丘口バス停を新設】

有海企業団地周辺拡大図

変更前ルート　　変更後ルート



緑が丘口



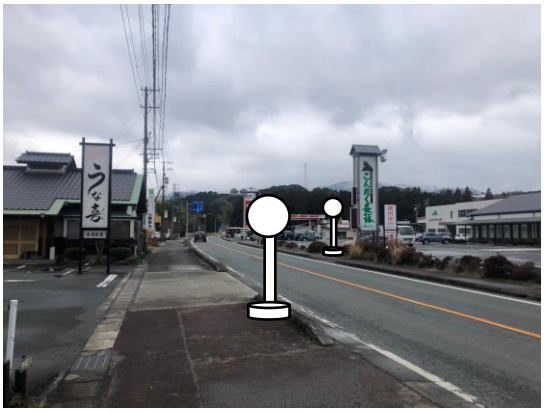
有海企業団地

（３）観光誘客につながる運行経路に変更

・愛知東農協が運営する「こんたく長篠」通るルートに見直し、観光誘客を促す。【こんたく長篠バス停の新設、水上バス停の廃止】

長篠西地区周辺拡大図

変更前ルート　　変更後ルート

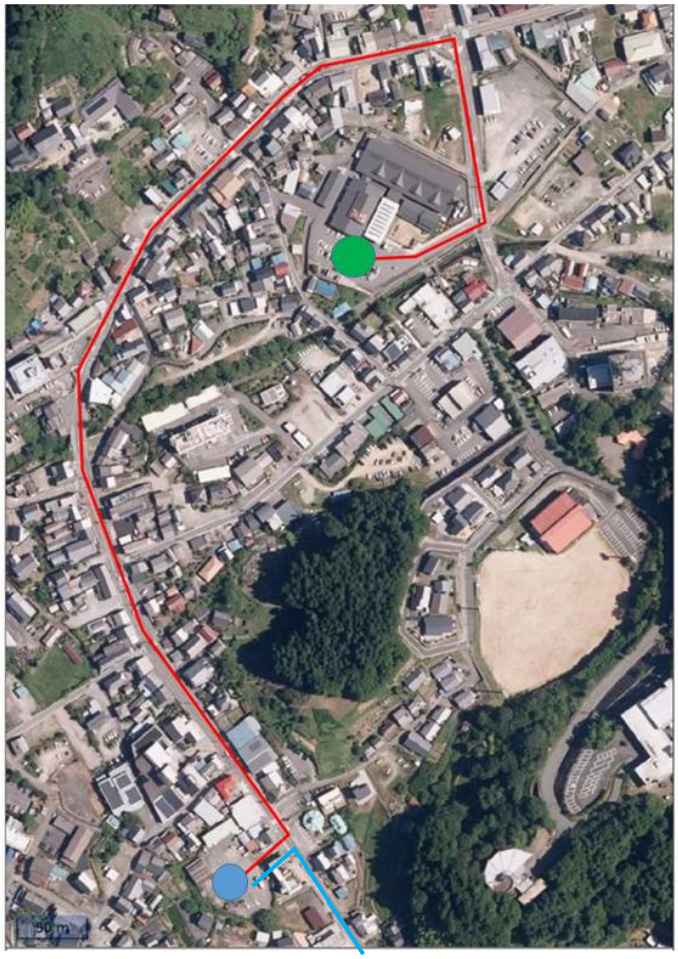


こんたく長篠

（~~3~~ 4）田口バス停から設楽町役場までの区間における路線延長

・田口から設楽町役場までの路線延長により、パーク＆ライド駐車場を確保し、利用者の利便性向上を図る。【設楽町役場バス停の新設】

【変更後】



設楽町役場

現行ルート

新規ルート

設楽町役場バス停

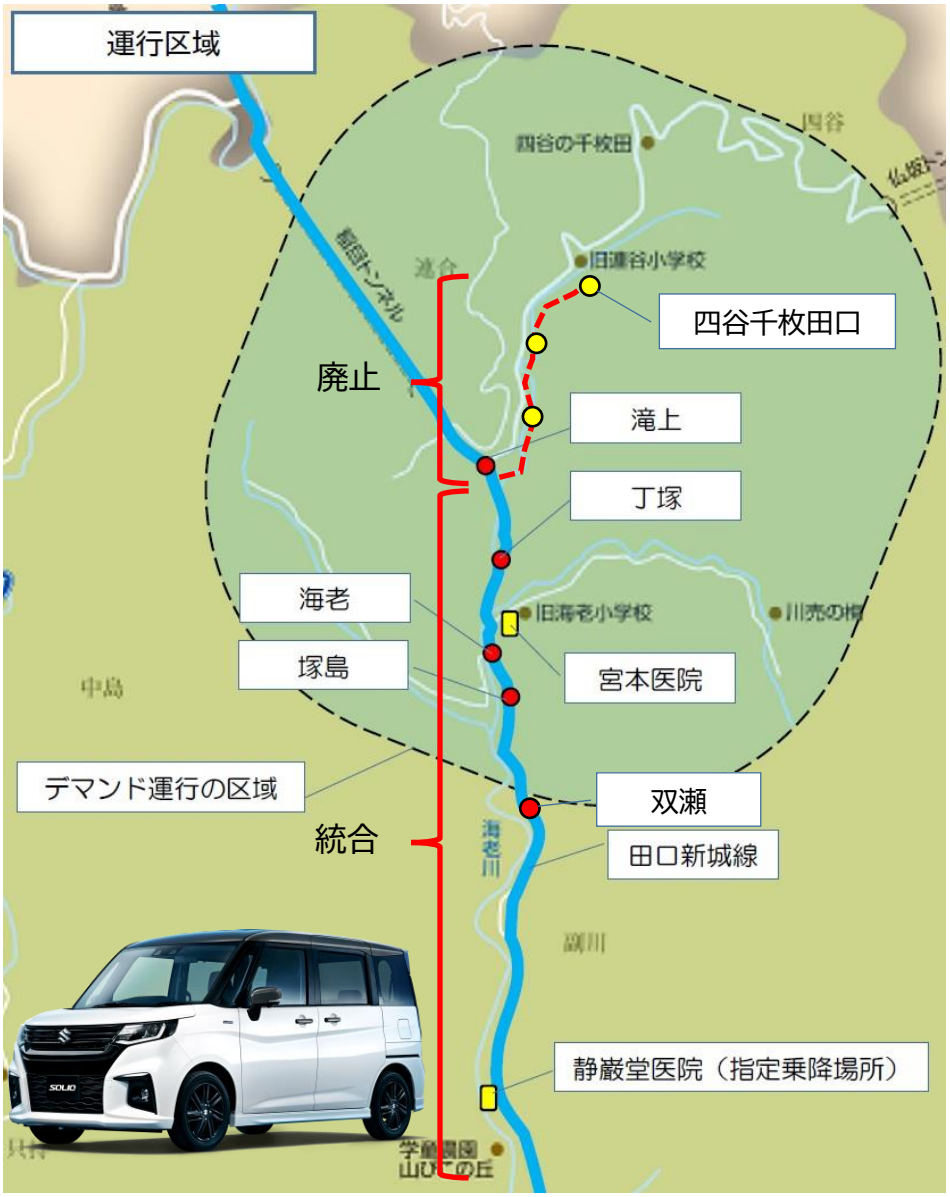
田口バス停

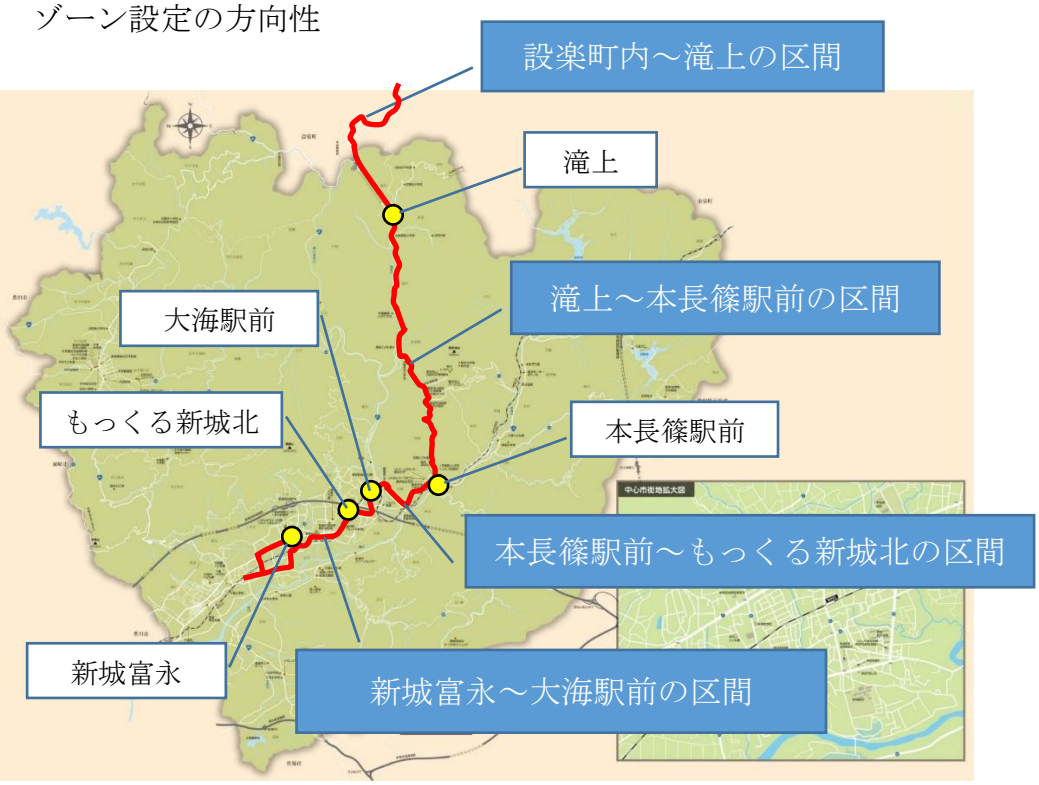
現状（令和５年９月）

	起点	主な経由地	終点	キロ	回数
田口新城線１	新城市民病院	旧新城東高校、新城郵便局、本長篠駅前、滝上　※新城有教館高校を経由しない	田口	35.6	平日 9 土休日 6
田口新城線２	新城市民病院	新城文化会館、新城有教館高校、本長篠駅前、滝上 ※旧新城東高校を経由しない	田口	34.5	平日 9 土休日 6
四谷千枚田新城線	新城市民病院	旧新城東高校、新城郵便局、本長篠駅前、滝上　※新城有教館高校を経由しない	四谷千枚田口	26.6	月－土 3
四谷千枚田新城線	本長篠駅前	滝上	四谷千枚田口	14.6	月－土 3 月－金 1

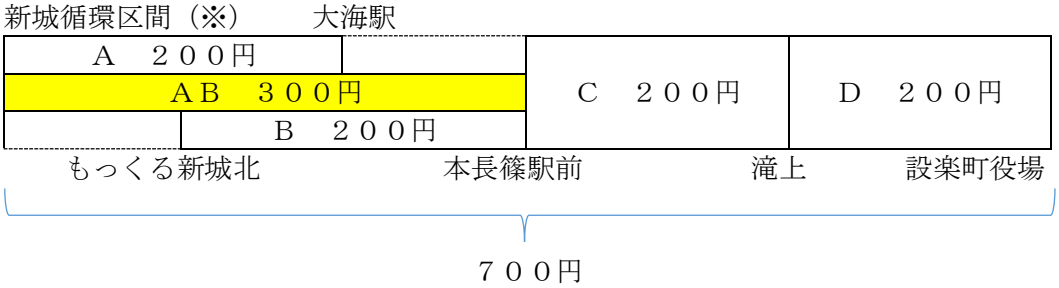
路線の集約・再編後

	起点	主な経由地	終点	キロ	回数
田口新城線１	新城富永	旧新城東高校、新城郵便局、新城市民病院、新城有教館高校、有海企業団地、本長篠駅前、滝上、田口	設楽町役場	40.5	平日　7 土休日 0
田口新城線２	新城富永	旧新城東高校、新城郵便局、新城市民病院、新城有教館高校、有海企業団地、本長篠駅前、滝上	田口	39.7	平日 13 土休日 14
四谷千枚田新城線	田口新城線に統合（運行がなくなる区間は、実施項目２による代替）				

実施項目２	自家用有償旅客運送の導入（海老地区）【法２条第１３号イ（３）】
実施年度	令和６年度
実施主体	新城市、地域住民（海老・四谷・連合）
事業概要	③田口新城線の支線として、予約制区域運行を導入
背景・経緯	・実施項目１により四谷千枚田線を廃止することによる代替交通を確保する必要がある。 ・海老地区には、田口新城線・四谷千枚田新城線を利用したくてもバス停までの距離が遠く、タクシーも利用しづらい地域住民の移動手段の確保が必要である。
実施内容 ・効果	③田口新城線の支線として、予約制区域運行を導入 ・海老地区（海老・四谷・連合）を運行区域とした予約制区域運行の導入（新城市が自家用有償旅客運送により実施） ・乗用車で地域を隈なく運行（※車両はイメージ） ・田口新城線のバス停（滝上、丁塚、海老、塚島、双瀬）に接続するフィーダー系統に位置づける。 

実施項目３	利用しやすい運賃体系への見直し【法２条第１３号ロ（１）】
実施年度	令和６年度
実施主体	豊鉄バス株式会社、新城市、設楽町
事業概要	④田口新城線にゾーン制運賃を適用
背景・経緯	・現行の対キロ区間制の運賃が高額であり、Ｓバスやおでかけ北設等を利用する沿線住民との負担額に大きな格差がある。乗継ぎ利用者にとってもわかりづらい運賃体系となっている。
実施内容 ・効果	④田口新城線にゾーン制運賃を適用 ・田口新城線沿線地区住民と新城市のＳバス及び北設楽郡のおでかけ北設運行地域の住民との運賃負担格差を是正するとともに、わかりやすく、利用しやすい運賃体系を構築する。 ・官民連携による運賃割引サービス等の利用促進策に活かしやすい運賃設定を行う。 【現状】 田口新城線　　田口～新城市民病院　１，２５０円 新城市Ｓバス　１乗車２００円～４００円 おでかけ北設　１乗車１００円～５００円 【変更後】 地域公共交通ネットワークの形成方針に即した移動効率性の向上と新城市Ｓバス及びおでかけ北設の運賃、生活圏等を踏まえて設定する。 ゾーン設定の方向性 

ゾーン制運賃設定



※新城循環区間

新城富永、旧新城東高校、宗高東、新城有教館高校、新城中学校、新城文化会館、新城市役所、新城市民病院、栄町・新城駅口、中町、新城郵便局、新城警察署、上平井、消防防災センターの区間

考え方・参考

Ａゾーン・Ｂゾーン

・Ｓバス東郷線（北部線）は、新城循環区間から大海駅前まで２００円
・ＪＲ飯田線は、新城と大海の区間、本長篠と三河東郷の区間が２１０円
・ＪＲ飯田線は、新城と本長篠の区間が２４０円
・豊川市は、東西ゾーン区間は各２００円、またぎ利用は３００円

Ｃゾーン

・長篠山吉田線、秋葉七滝線、湯谷温泉もっくる新城線は本長篠駅前まで２００円
・本長篠駅前は、鳳来地区のバスの起点となっている

Ｄゾーン

・三都橋豊邦線は、田峯と田口の区間が２００円
・新城市内における設楽町の最寄りバス停は滝上バス停である

実施項目４	バス停等の待合環境の整備【法２条第１３号ハ】
実施年度	令和７年度、令和８年度
実施主体	新城市、設楽町、豊橋鉄道株式会社、豊鉄バス株式会社、東海旅客鉄道株式会社
事業概要	交通結節施設における乗降場の改善【規則９条の３　二】 ⑤バス停等の待合環境の整備、公共交通案内所の整備 旅客の乗継に関するわかりやすい情報提供【規則９条の３　三】 ⑥デジタルサイネージの整備
背景・経緯	・新城市・北設楽地域における公共交通結節点は、ＪＲ飯田線、高速バス、Ｓバスやおでかけ北設などあらゆる路線と接続する田口新城線の沿線に集中しているが、過疎地域における少ない運行本数や高速バスなどの運行の遅れに対して、安心して待つことのできる環境が十分に整っていない。

実施内容 ・効果	⑤バス停等の待合環境の整備、公共交通案内所の整備 ・ＪＲ飯田線、高速バス、Ｓバスとの結節点において、快適に待ち時間を過ごせる環境を整える。 ⑥デジタルサイネージの整備、活用 ・ＪＲ飯田線、高速バス、Ｓバスやおでかけ北設との接続時間等の運行情報や周辺地域観光情報などを提供できる設備整備を行う。 【整備実施場所】 （１）本長篠バスターミナル ・施設改修（待合スペース、公衆トイレの整備） ・デジタルサイネージの設置（運行情報及び観光情報等の提供） ・ＪＲ飯田線本長篠駅から本長篠バスターミナルの区間の相互誘導（待合案内表示等の整備） 長篠バスターミナル （２）道の駅もっくる新城 ・施設整備（待合スペース） ・デジタルサイネージの設置（運行情報及び観光情報等の提供） 道の駅もっくる新城 （３）新城駅前周辺 ・~~施設整備（風雨防除）~~バス停等の待合環境の整備 ・デジタルサイネージの~~設置~~活用（運行情報及び観光情報等の提供） 亀姫通り 新城まちなみ情報センター

（４）田口バスターミナル

・施設改修（冷暖房、Wi-Fi、
　勉強スペース等の整備）

・デジタルサイネージの設置
（運行情報及び観光情報等の提供）

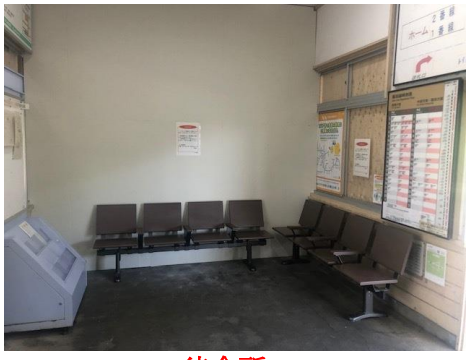
田口バスターミナル

（５）本長篠駅

・駅舎内公共交通案内所の整備

・デジタルサイネージの設置（運行情報及び観光情報等の提供）

本長篠駅駅舎

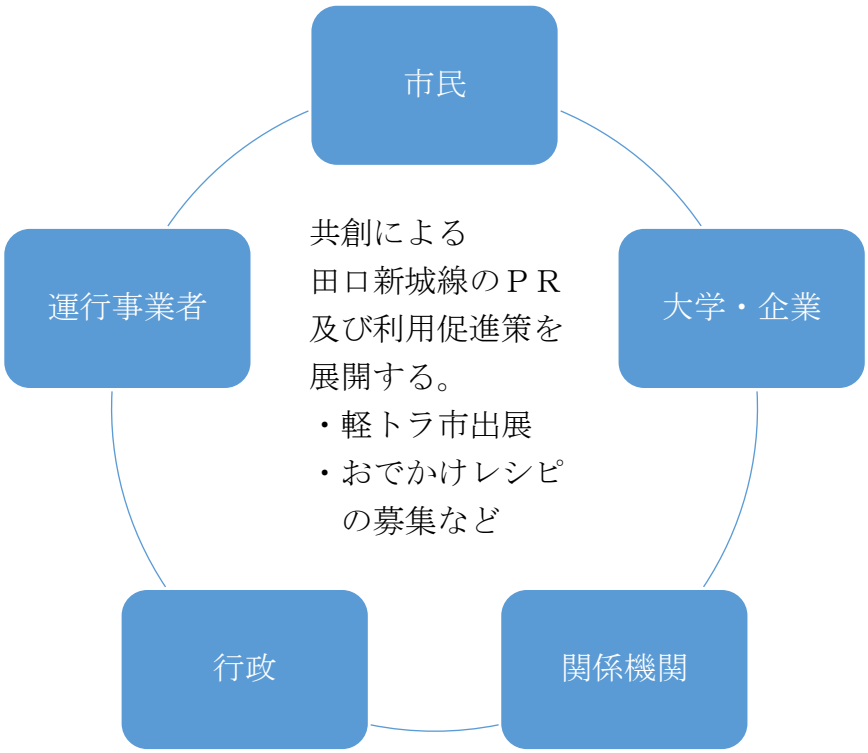


待合所

（令和７年５月現在）

デジタルサイネージ設置・活用場所	対象路線
道の駅もっくる新城	高速バス、新城名古屋藤が丘線、鳳来寺山もっくる新城線、田口新城線の乗継情報
本長篠バスターミナル	ＪＲ飯田線本長篠駅、長篠山吉田線、秋葉七滝線、鳳来寺山もっくる新城線、田口新城線の乗継情報
しんしろまちなみ情報センター	ＪＲ飯田線新城駅、ちさと線、東郷線、中宇利やな線、吉川市川線、作手線、新城名古屋藤が丘線、新豊線、田口新城線の乗継情報
田口バスターミナル	田口新城線、三都橋豊邦線、東栄設楽線、豊根設楽線、津具線、稲武線、宇連長江線の乗継情報
本長篠駅駅舎内公共交通案内所	ＪＲ飯田線本長篠駅、長篠山吉田線、秋葉七滝線、鳳来寺山もっくる新城線、田口新城線の乗継情報

実施項目５	その他の利用促進、利便増進事業【規則９条の３　七】
事業概要	⑦田口新城線案内冊子の作成 ⑧公共交通を活用したおでかけプランの構築
実施年度	令和６年度～
実施主体	新城市、設楽町、田口新城線応援隊（仮称）
背景・経緯	・田口新城線は、新城市及び北設楽郡の地域公共交通ネットワーク形成のために重要な路線である。 ・田口線の時代から、長年にわたり当該地域住民の移動を支えてきた歴史ある地域公共交通である。 ・地域間幹線系統として確保維持のために、これまで以上に利用促進を図る必要がある。
実施内容 ・効果	田口新城線を盛り上げていくための地域主体の検討組織「田口新城線応援隊（仮称）」を中心に関係者が共創し、取り組む。 ⑦田口新城線案内冊子の作成 田口新城線の歴史やバス停ごとの穴場的スポット、珍データ等を掲載した旅案内冊子を作成する。 ⑧公共交通を活用したおでかけプランの構築 おでかけレパートリーを増やしてもらうために、田口新城線を活用した多くのおでかけレシピを考案・提案する機会を創出（イベント・コンテスト等）し、おでかけレシピを集めたレシピ本を発行する。 【事業実施のイメージ】



事業概要	⑨交通系ＩＣカードの利用促進イベントの実施
実施年度	令和 ~~7~~ 6 年度～
実施主体	新城市、設楽町、田口新城線応援隊（仮称）、豊鉄バス㈱、ＪＲ東海等
背景・経緯	・豊鉄バス㈱は、令和７年３月からバスの全車両を対象とした交通系ＩＣカードの運用を開始予定である。（※実施項目７⑪を参照） ・東海旅客鉄道株式会社は、令和７年春頃からＪＲ飯田線での交通系ＩＣカードの運用について、豊川駅から本長篠駅までの区間延長を予定している。 ・これまで、新城市及び設楽町内の公共交通機関での利用ができなかったこともあり、交通系ＩＣカードの利用に係る情報が少なく、同カードの所持率が低いと思われることから、当該地域住民の利便性向上のため、官民連携による利用促進策が必要である。
実施内容 ・効果	豊鉄バス㈱と東海旅客鉄道株式会社、市内事業者、行政等が共創して、交通系ＩＣカードの公共交通利用だけでなく、市民の日常生活の中での利用につながるよう、ＩＣカード所持率アップのためのＰＲイベントを実施する。

実施項目６	上記のうち、現在実施中の事業
事業概要	⑩北設楽郡内全路線のＧＴＦＳ対応【規則９条の３　三】
実施年度	令和５年度～
実施主体	設楽町、東栄町、豊根村

背景・経緯	・おでかけ北設においては、公共交通の情報を利用者に届ける手段の一つとして世界で普及が進んでいるＧＴＦＳ対応が進んでいないため、インターネット等での経路検索ができないなど利用者が容易に公共交通の情報を取得できない状況となっている。
実施内容 ・効果	・標準的なバス情報フォーマット（GTFS）に基づくオープンデータを整備・公開し、多様な主体によるバス情報の活用を促進し、バスの利用機会の創出を図る。 ・担当者が対応できるようにするための研修会の開催
事業概要	⑪田口新城線へのＩＣカード導入支援【規則９条の３　四】
実施年度	令和５～６年度
実施主体	豊鉄バス株式会社、新城市、設楽町、（豊橋市、豊川市、田原市）
背景・経緯	・昨今、MaaS を始めとした交通事業におけるデジタル化が急速に進む中、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う非接触方式による決済が拡大し、利用者から IC カードの導入を求める声が継続的に寄せられている。交通系 IC カード対応は地域価値の向上に繋がる他、新しい生活様式への変化に対応していく事が必要である。

実施内容 ・効果	・豊鉄バス株式会社による全車両を対象としたＩＣカード導入のため、豊鉄バス沿線５市町が導入に係る補助を行う。 （令和７年３月運用開始予定） 新城市…田口新城線、新豊線、新城名古屋藤が丘線、作手線、 中宇利線、吉川市川線 設楽町…田口新城線、津具線 全国相互利用交通系 IC カード「ｍａｎａｃａ」 ㈱エムアイシー（名古屋鉄道グループ）と㈱名古屋交通開発機構（名古屋市出資の第三セクター）が発行するサイバネ規格の IC カード乗車券で、現在、名古屋鉄道、名鉄バス、名古屋市交通局、名古屋ガイドウェイバス、愛知高速交通、豊橋鉄道が参画している。

実施項目７	上記以外の関連事業
実施年度	令和６年度～
実施主体	新城市、設楽町、豊鉄バス株式会社等
事業概要	⑫ＪＲ飯田線本長篠駅から本長篠バスターミナルの整備 ＪＲ飯田線本長篠駅と本長篠バスターミナル間が１５０ｍ程離れており、結節がわかりづらいため、導線を考慮した案内表示等による利便性の向上を図る。

	⑮バス路線図、時刻表の作成及び配布 　新城市・北設楽郡の地域公共交通路線図及び時刻表を掲載した地域公共交通マップを作成、配布 ⑯連携による各種イベントの開催 　さわやかウォーキングなど飯田線から田口新城線に乗り継ぎ、バス停を拠点にスタートするウォーキング大会の実施 ・ダイヤ改正により田口新城線と三都橋豊邦線を相互利用した移動手段の拡充
	⑬田口新城線の再編に伴う塩瀬線の見直し 　田口新城線の運行ルートやダイヤの見直し、ゾーン制運賃の導入等に伴い、フィーダー路線である塩瀬線の利便性向上のための見直しを行い、田口新城線の利用促進を図る。 ⑭三都橋豊邦線における乗降制限の解除及びダイヤ改正 　沿線地区へのスクールバス導入に対する対応及び商業施設オープンに合わせた利便増進のため、田口新城線と重複している区間において、三都橋豊邦線に設定されている乗降制限を解除するとともにダイヤ改正を実施し、田口新城線との相互利用による公共交通の利便性向上を図る。 【変更前】 　田口新城線との重複区間（田口バス停～田峯バス停留所）の乗降制限があるため、三都橋豊邦線の利用者は、道の駅したら及び商業施設の最寄りのバス停を利用できない。 【変更後】 ・重複区間における乗降制限の解除

（８）地方公共団体による支援の内容

利便増進事業に対する支援内容について、以下に示す。

①運行費の補助

新城市及び北設楽郡の公共交通網を確保維持していくため、交通事業者に対して運行事業費の支援を行う。

②利用促進の取り組みの支援

・利便増進事業について、住民への情報発信を行い、利用促進の効果を高める働きかけを行う。
・利用者や潜在的利用者、地域の施設、学校、企業等に対するモビリティ・マネジメントを行う。
・地域住民が主体となって実施する利便性向上や利用促進等の取り組みを支援する。

（９）事業実施に必要な資金の額・調達方法

計画期間中における利便増進事業の実施に必要な資金の額及び調達方法について、以下のとおり設定する。

単位：千円

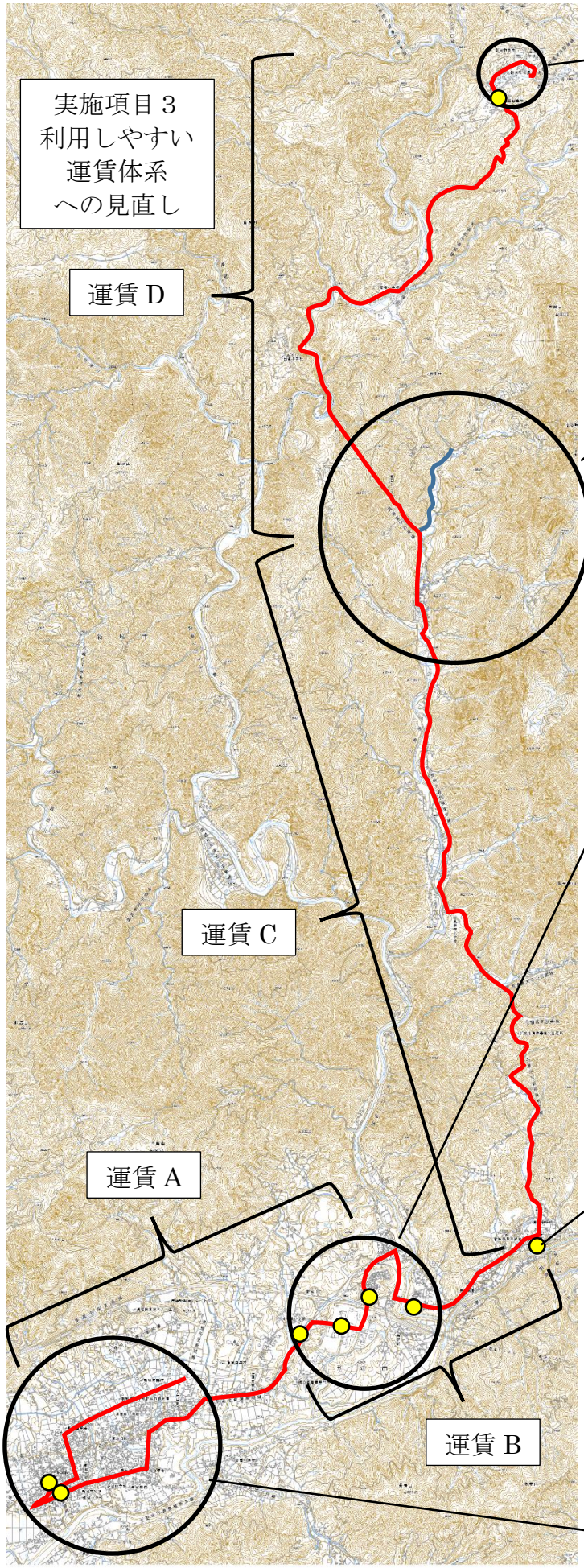
実施項目	総事業費	内訳	調達方法		年度
~~路線の集約・再編~~ ~~運賃体系への見直し~~ 田口新城線の路線の集約・再編	68,322	6,970	国	地域間幹線補助	R6
		6,970	愛知県	生活交通路線維持費補助	
		31,145	新城市	バス路線維持費補助	
		9,529	設楽町	バス路線維持費補助	
		13,708	豊鉄バス		
	102,320	20,954	国	地域間幹線補助	R7以降
		20,954	愛知県	生活交通路線維持費補助	
		46,258	新城市	バス路線維持費補助	
		14,154	設楽町	バス路線維持費補助	
自家用有償旅客運送の導入（海老地区）	8,807	4,403	国	フィーダー補助	R6以降
		4,404	新城市		
バス停等の待合環境の整備					
本長篠バスターミナル公衆トイレの整備	3,500	1,750	国	社会資本整備総合交付金	R7
		648	新城市		
		1,102	豊橋鉄道		
道の駅もっくる新城待合スペース整備	19,635	9,817	国	社会資本整備総合交付金	R8
		9,818	新城市		
新城駅前（亀姫通り）施設整備	2,000	1,000	国	社会資本整備総合交付金	R8以降
		1,000	新城市		
本長篠駅駅舎内公共交通案内所の整備	20,000	10,000	国	社会資本整備総合交付金	R7 R8
		10,000	新城市		
デジタルサイネージの~~整備~~設置・活用	9,383	3,469	国	社会資本整備総合交付金	R8
		3,469	新城市		
		2,445	設楽町		R7
その他の利便増進事業 ・IC カード利用促進	2,000	1,000	国	利便増進計画推進事業補助	R6
		250	新城市		
		250	北設楽郡		
		250	ＪＲ東海		
		250	豊鉄バス		

（１０）事業の効果

①利便増進事業の実施による効果

利便増進事業の実施による効果を整理する。

実施項目	事業の効果
１．田口新城線の路線の集約・再編	・新城市中心市街地の循環することにより、どの便でも目的地に行くことができる。 ・有海企業団地への乗り入れにより通勤利便性が向上する。 ・ ~~北部東郷~~線で約４０分かかっていた緑が丘地区住民の利便性が向上する。 ・こんたく長篠バス停の設置により利用者のおでかけの幅が広がる。
２．自家用有償旅客運送の導入 （海老地区）	・田口新城線の最寄りバス停までのアクセス性が向上し、外出しやすくなる。 ・区域内を隈なく運行とすることで、自宅や区域内の目的地近くでの乗降が可能となる。 ・自家用車に代わる移動手段が確保され、高齢者の免許返納の促進につながる。 ・通院、通学の手段が確保されることで地域に住み続けられる。
３．利用しやすい運賃体系への見直し	・高校への通学、高齢者の通院、買い物など利用しやすい安価な料金体系となり、新城市及び設楽町のコミュニティバスの運賃体系との調和により相互利用しやすくなる。
４．バス停等の待合環境の整備	・バス~~の~~を待つことへの負担を軽減させる。 ・待ち時間が明確になり、時間を有効利用できる。 ・観光資源へのアクセス性向上による観光交流の増加につながる。
５．その他の利用促進・利便増進事業	・田口新城線への愛着、確保維持の意識高揚 ・田口新城線の利用促進 ・新城市及び北設楽郡の公共交通ネットワークの充実 ・バス利用観光客の確保



実施項目１②（４）
田口バス停から設楽町役場
までの区間における路線延長
実施項目４⑤⑥（１）
バス停等の待合環境の整備
デジタルサイネージの設置
・田口バスターミナル

実施項目１①
四谷千枚田新城線の廃止
実施項目２③
自家用有償旅客運送の導入

実施項目１②（２）
清井田から大海駅前までの
区間における路線延長
実施項目１②（３）
観光誘客につながる
運行経路~~へのに~~変更
実施項目４⑤⑥（~~３~~２）
バス停等の待合環境の整備
デジタルサイネージの設置
・道の駅もっくる新城

実施項目４⑤⑥（~~２~~１）
バス停等の待合環境の整備
デジタルサイネージの設置
・本長篠バスターミナル
実施項目４⑤⑥（５）
駅舎内公共交通案内所等整備
デジタルサイネージの設置
・本長篠駅

実施項目１②（１）
新城市中心市街地における
路線延長及び効率化
実施項目４⑤⑥（~~４~~３）
バス停等の待合環境の整備
デジタルサイネージの活用
・亀姫通り
・新城まちなみ情報センター

②地域公共交通計画の目標に対する寄与

利便増進事業の実施により新城市地域公共交通計画及び北設楽郡地域公共交通計画に掲げる成果指標の達成にも寄与する。

【新城市地域公共交通計画】

利便増進実施計画の着実な実施を見据え、計画期間を令和１０年度まで延長したため、令和７年度の時点で令和８年度目標値を踏まえた本計画の達成状況を評価し、計画最終年度の目標値を設定する。

豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持

	現状（R3）		目標（R8）	目標（R10）
豊鉄バス田口新城線利用者数	39,618 人	➠	49,512 人	➠　設定

※数値は、１０月～９月の合計値。

Ｓバス利用者数の維持

	現状（R3）		目標（R8）	目標（R10）
Ｓバス利用者数 （小中学生の通学を除く。）	87,158 人	➠	現状維持	➠　設定

※現状（R3）数値は、令和２年１０月～令和３年９月の合計値。

【北設楽郡地域公共交通計画】

目標	評価指標	目標値
高校の卒業まで安心して通学できる	高校生自宅通学率	現状以上
郡外からの来訪者や新たな利用者の確保	田口新城線の定期外利用者数	現状以上

（１１）その他利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項

一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更

・田口新城線の路線分別

現状では、本長篠から新城市民病院までの区間の利用者が少ないことから、本計画により運行ルートの変更（新城市中心市街地の循環ルート及び有海企業団地への乗入れ等）により利用者の増加を図ることとしているが、結果として路線全体の輸送量増加につながっていかない場合には、当該区間を切り離した上で地域間幹線として存続を図ることも検討する必要がある。