

3. 計画の達成状況の評価

本計画の達成状況の評価するため、また、基本方針の実現に向けて取り組む公共交通施策の成果を評価するため、計画最終年度となる令和8年度の目標値を以下のとおり設定しました。

令和6年3月の計画改定により、計画期間を令和10年度まで延長しましたので、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の評価し、計画最終年度の目標値を新たに設定します。

令和8年3月の計画見直しに向けて、令和6年度の間接値を算出した上で、計画最終年度である令和10年度の目標値を新たに設定しました。

目標① 公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上

公共交通にアクセスできる鉄道駅・バス停等の徒歩圏域（鉄道駅半径 800m、バス停半径 300m）内人口が、市全体の人口に占める割合を評価します。

新都市地域創型公共交通システムによる地域の状況に即した公共交通の実現により、公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上をめざします。

★第2次新都市都市計画マスタープラン策定において算出した方法と同じ手法で算出します。

※本目標数値については、令和6年度間接値の算出はできなかったため、令和10年度において最終評価のみ実施することにします。

	計画策定当初値 (R2)		目標値 (R10)
公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率	65.2%	⇒	81.2%以上

目標② 地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加

地域主体の検討により実現したSバス等の見直し事例の数を評価します。

地域でのモビリティ・マネジメントの実施や地域計画との連携を深めていく中で、新都市地域創型公共交通システムを普及させ、地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加をめざします。

計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
なし	⇒	3 路線	⇒	S バス全路線で実施

目標③ J R 飯田線駅利用者数の維持

J R 飯田線駅の利用者数を評価します。

地域公共交通ネットワークの形成を図ることや利用者にとってわかりやすい案内表示、利用促進策の実施などにより、J R 飯田線駅利用者数の新型コロナウイルス感染拡大前水準（令和元年度）での維持をめざします。

★東海旅客鉄道株式会社からデータを取得します。

	計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
J R 飯田線駅利用者数	741,378 人	⇒	855,570 人	⇒	942,781 人

※数値は、4月～3月の合計値。

目標④

豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持

本市の主要路線である豊鉄バス田口新城線の利用者数を評価します。

地域でのモビリティ・マネジメントの実施や利用促進を図ることにより、豊鉄バス田口新城線利用者数の新型コロナウイルス感染拡大前水準（令和元年度）での維持をめざします。

★運行事業者からの利用者数の報告を集約します。

また、令和6年10月より運行開始の海老連谷線については、地域間幹線系統である田口新城線に接続する路線のため、田口新城線の利用者増を図るため、実証運行の実績を元に田口新城線のバス停に乗り継ぐ利用をした人数を目標の指標とする。

	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
豊鉄バス田口新城線利用者数	39,618 人	⇒	47,187 人	⇒	49,512 人
海老連谷線と田口新城線の 乗り継ぎ利用者数	-	⇒	44 人 (他 中学生利用 683 人)	⇒	44 人

※数値は、10月～9月の合計値。

目標⑤

Sバス利用者数の維持

Sバス路線ごとに利用者数の推移を確認しつつ、Sバス全体の利用者数を評価します。

地域でのモビリティ・マネジメントの実施や利用促進を図ることにより、Sバス利用者数の現状維持をめざします。

★運行事業者からの利用者数の報告を集約します。

	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）	87,158 人	⇒	80,536 人	⇒	79,537 人

※数値は、10月～9月の合計値。

Sバスの路線別利用者数（小中学生の通学利用を除く。）の現状及び目標値

	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
ちさと線	3,070 人	⇒	1,396 人	⇒	3,588 人
東郷線	3,627 人	⇒	3,620 人	⇒	3,850 人
やな線	-	⇒	153 人(R6.8・9月)	⇒	918 人(R6×6月)
中宇利線	10,698 人	⇒	5,527 人 (R6.8・9月除く)	⇒	-
舟着線	3,233 人	⇒	3,464 人	⇒	2,101 人
作手線	56,580 人	⇒	55,438 人	⇒	56,673 人
秋葉七滝線	1,707 人	⇒	1,800 人	⇒	1,889 人
長篠山吉田線	1,773 人	⇒	1,265 人	⇒	2,598 人
布里線	330 人	⇒	129 人	⇒	519 人
塩瀬線	1,930 人	⇒	1,056 人	⇒	1,472 人
鳳来寺山もつくる新城線	1,258 人	⇒	2,605 人	⇒	2,605 人 (R6)
守義線	555 人	⇒	355 人	⇒	2,917 人
つくであしがる線	2,397 人	⇒	3,321 人	⇒	
海老連谷線	-		407 人	⇒	407 人 (R6)

※数値は、10月～9月の合計値。

目標⑥ 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加

市内外を結ぶ公共交通結節点「道の駅もつくる新城」周囲のバス停乗降者数を評価します。
公共交通主要拠点の整備及び公共交通ネットワーク形成を図り、大都市圏との交流拡大を推進することにより、道の駅もつくる新城周辺のバス停乗降者数の増加をめざします。

★運行事業者からの乗降者数の報告を集約します。

計画策定当初値 (R4)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
11,812 人	➡	14,484 人	➡	15,000 人

※数値は、10月～9月の合計値。

対象とするバス停

バス停名称	路線名	バス停設置者
もつくる新城（正面）	高速バス山の湊号	豊鉄バス(株)
	鳳来寺山もつくる新城線	新城市
もつくる新城南	高速バス山の湊号	豊鉄バス(株)
	鳳来寺山もつくる新城線	新城市
もつくる新城北	田口新城線・四谷千枚田新城線	豊鉄バス(株)
新城（道の駅もつくる新城）	東京・大阪方面高速バス路線	ジェイアールバス関東(株)
道の駅もつくる新城	東京方面高速バス路線	WILLER EXPRESS(株)

目標⑦ 新城名古屋藤が丘線（高速乗合バス「山の湊号」）利用者数の増加

本市の地域間幹線系統に位置づけている新城名古屋藤が丘線（高速乗合バス「山の湊号」）の利用者数を評価します。

名古屋圏との交流拡大や利用促進を図ることにより、高速乗合バス「山の湊号」の新型コロナウイルス感染拡大前水準（令和元年度）での維持をめざします。

★運行事業者からの利用者数の報告を集約します。

	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
高速乗合バス「山の湊号」利用者数	10,303 人	➡	18,801 人	➡	20,000 人

※数値は、10月～9月の合計値。

令和4年度以降、利用者数は目標値を上回る実績となったため、目標を上方修正します。
令和7年度に達成見込みの過去最高値である20,000人の維持をめざします。

目標⑧ タクシー利用台数の増加

本市のタクシーの利用台数を評価します。

バス・タクシー共通回数券の導入やタクシーの利用促進を図ることにより、タクシー利用台数の増加をめざします。

地域でのモビリティ・マネジメントの実施や利用促進を図ることにより、令和2年度に廃業したタクシー事業者の新型コロナウイルス感染拡大前水準（令和元年度）での維持をめざします。

★運行事業者からの利用者数の報告を集約します。

	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
タクシー利用台数	22,291 台	➡	19,678 台	➡	29,521 台

対象とするタクシー事業者 豊鉄タクシー（株）、東栄タクシー（有）

目標⑨

高齢者福祉タクシー料金助成制度の利用率の向上

本市の高齢者福祉タクシー料金助成制度を活用する人の利用率を評価します。

後期高齢者のＳバス利用の無償化の検討と併せた制度の見直しや地域でのモビリティ・マネジメントの実施により、制度を活用する人の利用率増加をめざします。

★高齢者支援課の利用実績データから算出します。

	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
高齢者福祉タクシー 料金助成利用率	41.8%	→	33.2%	→	増加

目標⑩

バス等の運行に係る市民一人当たりの市負担額の抑制

本市のバス等の運行に係る市民一人当たりの市負担額を評価します。

新都市地域共創型公共交通システムによる地域でのＳバスの見直しや新たな移動手段の確保により、バス利用者の増加に伴うバス運行に係る市民一人当たりの市負担額の抑制をめざします。

★決算資料及び年度当初の人口から算出します。

バス運行に係る委託料及び補助金の合計額 ÷ ４月１日現在の住民基本台帳（日本人＋外国人）

	計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
バス運行に係る市民一 人当たりの市負担額	3,786 円	→	4,429 円	→	4,026 円

4. 公共交通施策の概要

(1) 重点施策

本計画の重点施策に位置づけた施策については、計画期間の中で計画的に進めていきます。

基本方針 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)	地域公共交通の現状を共有します	SDGs											
													
施策目標 ・地域公共交通カルテを毎年度作成 ・全地域で地域主体の検討組織立ち上げ 【内容】 ・各地域の公共交通の概要や見直しの経緯、利用者数の推移、運行に係る経費、地域の移動ニーズや問題点などについて、地域住民が共有し、地域の移動手段の検討資料となる「地域公共交通カルテ」を毎年作成し協議に活用。 ・地域公共交通カルテは、地域自治区ごとに作成し地域と共有。 【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・カルテを年度末に作成し検討組織で共有・活用予定 ・Sバス13路線中9路線の見直しを進めている。 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者 目標② 地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加 【評価指標】 地域主体で実現した公共交通の見直しの状況<table><tr><th>計画策定当初値 (R3)</th><th></th><th>中間値 (R6)</th><th></th><th>目標値 (R10)</th></tr><tr><td>なし</td><td>➡</td><td>3路線</td><td>➡</td><td>Sバス全路線で実施</td></tr></table> 【スケジュール】 ・毎年、6月の地域公共交通会議における資料として作成 ・地域主体の検討組織の活動等に活用 【令和8年度以降の展開】 ・完了路線のノウハウ活用と他地区への横展開検討 ・カルテを活用し、進捗と課題の住民共有を引続き徹底				計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	なし	➡	3路線	➡	Sバス全路線で実施
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)									
なし	➡	3路線	➡	Sバス全路線で実施									

基本方針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											
(2)	地域共創型公共交通システムの適宜改善を図ります	SDGs											
													
施策目標 ・地域共創型公共交通システムの普及 ・地域共創型公共交通システムの向上 【内容】 ・各地域の検討の過程や地域公共交通会議での協議等を通じ、必要に応じて基準の見直しやルールの改善を行うことにより、よりよいしくみの構築をめざす。 【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・地域共創型公共交通システムの普及・向上を進めており、Sバス13路線中9路線の見直しを進めている。 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者、関係機関 目標② 地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加 【評価指標】 地域主体で実現した公共交通の見直しの状況 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>なし</td><td>➡</td><td>3路線</td><td>➡</td><td>Sバス全路線で実施</td></tr></table> 【スケジュール】 ・適宜、改善を図る。 【令和8年度以降の展開】 ・地域共創型公共交通システムのバージョンアップとして、「地域交通自治システム」への移行を目指す。				計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	なし	➡	3路線	➡	Sバス全路線で実施
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)									
なし	➡	3路線	➡	Sバス全路線で実施									

基本方針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
(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	SDGs   

施策目標

- ・大都市圏との交流人口増加による地域経済の活性化
- ・大都市圏へのおでかけ利便性の向上

【内容】

- ・山の湊号と豊鉄バス路線及びSバス路線との企画乗車券の発売
- ・山の湊号を絡めた旅行商品とのタイアップ
- ・ジェイアールバス高速バス路線と絡めた旅行商品とのタイアップ

【令和7年度末時点 進捗状況】 「遅延」

- ・山の湊号と豊鉄バス路線及びSバス路線との企画乗車券の販売（鳳来寺山・湯谷温泉）

【実施主体】

新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者、旅行者

目標⑥

道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加

目標⑦

高速バス「山の湊号」の利用者数の増加

【評価指標】

道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数

計画策定当初値 (R4)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
11,812 人	➡	14,484 人	➡	15,000 人

高速バス「山の湊号」利用者数

計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
10,303 人	➡	18,801 人	➡	20,000 人

【スケジュール】

令和4年度：新たな企画乗車券の内容検討
令和5年度：新たな企画乗車券の販売・旅行商品とのタイアップに向けた関係機関との調整
令和6年度：旅行商品とのタイアップ企画の実施（令和10年度まで随時実施）

【令和8年度以降の展開】

- ・新たな企画乗車券や旅行商品の発売について旅行業者、交通事業者および地域事業者と検討を進める。

○利便増進事業

基本方針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																				
(11)	大都市圏と新城をつなぐ公共交通主要拠点として、道の駅もつくる新城周辺区域を整備します	SDGs																				
		3 持続可能な開発目標 8 働きがいと経済成長 17 パートナーシップによる目標達成																				
施策目標 ・道の駅もつくる新城の交通拠点機能の強化 【内容】 ・バス停付近への待合環境の整備 ・パーク＆ライド駐車場の確保・拡張 ・道の駅もつくる新城内でのバス情報案内表示の整備 ・道の駅もつくる新城駐車場の歩行者及び車両の導線の確保 【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・道の駅もつくる新城におけるバス待合所及びデジタルサイネージ（観光情報・時刻表表示）の整備について、新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進実施計画に位置づけた。現在、早期事業化に向けた予算確保等の庁内調整を進めている。 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者																						
目標④ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 目標⑥ 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数の増加 【評価指標】 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>39,618 人</td><td>➡</td><td>47,187 人</td><td>➡</td><td>49,512 人</td></tr></table> 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R4)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>11,812 人</td><td>➡</td><td>14,484 人</td><td>➡</td><td>15,000 人</td></tr></table> 【スケジュール】 ・関係部署との調整を進め、実施目途がつき次第、計画的に順次実施 【令和8年度以降の展開】 ・もつくる新城内バス待合所等の整備工事を実施し、早期の供用開始を目指す。施設整備を通じ待合環境と案内機能を向上させ、交通結節点としての利便性を強化する。			計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	39,618 人	➡	47,187 人	➡	49,512 人	計画策定当初値 (R4)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	11,812 人	➡	14,484 人	➡	15,000 人
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																		
39,618 人	➡	47,187 人	➡	49,512 人																		
計画策定当初値 (R4)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																		
11,812 人	➡	14,484 人	➡	15,000 人																		

○利便増進事業

基本方針 2 大都市圏と地域をつなぐ公共交通をつくる		2-2 公共交通主要拠点の整備																															
(12)	中心市街地における公共交通主要拠点として J R 新城駅 周辺区域を整備します	SDGs																															
			 																														
施策目標 ・新城地区の公共交通拠点としての機能強化																																	
【内容】 ・亀姫通りにバス停の設置 (新城栄町・新城駅口バス停を移設) ・カラー舗装や看板等を用いた導線づくり (亀姫通り⇄J R 新城駅) ・待合環境の整備を検討 (まちなみ情報センターの活用) ・亀姫通りに設置するバス停と新城駅、新城市民病院 を結ぶ輸送方法の検討																																	
【令和 7 年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・亀姫通りへのバス停設置は令和 5 年 4 月に完了した。あわせて、まちなみ情報センター内にバスマップや時刻表等を設置し、バス待ち環境としての機能を持たせるなど、利用環境の向上を図っている。																																	
【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者																																	
		目標③ J R 飯田線駅利用者数の維持 目標④ 豊鉄バス田口新城線利用者数の維持 目標⑥ S バス利用者数の維持 【評価指標】 J R 飯田線駅利用者数 <table><tr><th>計画策定当初値 (R2)</th><th></th><th>中間値 (R6)</th><th></th><th>目標値 (R10)</th></tr><tr><td>741, 378 人</td><td>⇒</td><td>855, 570 人</td><td>⇒</td><td>942, 781 人</td></tr></table> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table><tr><th>計画策定当初値 (R3)</th><th></th><th>中間値 (R6)</th><th></th><th>目標値 (R10)</th></tr><tr><td>39, 618 人</td><td>⇒</td><td>47, 187 人</td><td>⇒</td><td>49, 512 人</td></tr></table> S バス利用者数 (小中学生の通学利用を除く。) <table><tr><th>計画策定当初値 (R3)</th><th></th><th>中間値 (R6)</th><th></th><th>目標値 (R10)</th></tr><tr><td>87, 158 人</td><td>⇒</td><td>80, 602 人</td><td>⇒</td><td>79, 537 人</td></tr></table> 【スケジュール】 ・関係部署との調整を進め、実施目途がつき次第、計画的に順次実施 【令和 8 年度以降の展開】 ・市民病院の移設も含め新城駅周辺交通の検討を始める。 ・新城駅利用者へバスの案内を表示する。		計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	741, 378 人	⇒	855, 570 人	⇒	942, 781 人	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	39, 618 人	⇒	47, 187 人	⇒	49, 512 人	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	87, 158 人	⇒	80, 602 人	⇒	79, 537 人
計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																													
741, 378 人	⇒	855, 570 人	⇒	942, 781 人																													
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																													
39, 618 人	⇒	47, 187 人	⇒	49, 512 人																													
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																													
87, 158 人	⇒	80, 602 人	⇒	79, 537 人																													

○利便増進事業

基本方針 2 大都市圏と地域をつなぐ公共交通をつくる		2-2 公共交通主要拠点の整備		SDGs   																														
(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																																	
施策目標 ・ 鳳来地区の公共交通拠点としての機能強化					目標③ J R 飯田線駅利用者数の維持 目標④ 豊鉄バス田口新城線利用者数の維持 目標⑤ S バス利用者数の維持																													
【内容】 ・ カラー舗装や看板等を用いた導線づくり （J R 本長篠駅⇄本長篠バスターミナル） ・ 待合環境の整備 ・ 公共交通案内所の整備					【評価指標】 J R 飯田線駅利用者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R2)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>741, 378 人</td><td>➡</td><td>855, 570 人</td><td>➡</td><td>942, 781 人</td></tr></table> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>39, 618 人</td><td>➡</td><td>47, 187 人</td><td>➡</td><td>49, 512 人</td></tr></table> S バス利用者数（小中学生の通学利用を除く。） <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>87, 158 人</td><td>➡</td><td>80, 602 人</td><td>➡</td><td>79, 537 人</td></tr></table>	計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	741, 378 人	➡	855, 570 人	➡	942, 781 人	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	39, 618 人	➡	47, 187 人	➡	49, 512 人	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	87, 158 人	➡	80, 602 人	➡
計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																														
741, 378 人	➡	855, 570 人	➡	942, 781 人																														
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																														
39, 618 人	➡	47, 187 人	➡	49, 512 人																														
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																														
87, 158 人	➡	80, 602 人	➡	79, 537 人																														
【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・ 令和8年6月までに本長篠駅舎内公共交通案内所の整備を完了する予定。また、令和7年度中に本長篠バスターミナルの公衆トイレを改修予定 ・ 本長篠駅舎内デジタルサイネージ（観光情報・時刻表表示）の整備について、新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進実施計画に位置づけた。現在、早期事業化に向けた予算確保等の庁内調整を進めている。				【スケジュール】 ・ 関係部署との調整を進め、実施目途がつき次第、計画的に順次実施																														
【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者				【令和8年度以降の展開】 ・ 本長篠駅舎内公共交通案内所の整備に合わせ、デジタルサイネージの設置（運行・観光情報等提供）調整を行う。																														

基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる		3-2 公共交通の利用促進												
(19)	後期高齢者のSバス利用を無償化します	SDGs   												
施策目標 ・すべての地域で利用できることを前提に検討を進める。		目標⑥ Sバス利用者数の維持 目標⑩ バス運行に係る市民一人当たりの市負担額の抑制												
【内容】 ・高齢者タクシー料金助成制度の改善や地域の移動手段の確保・維持の状況を踏まえ、無償化のあり方を検討 ・Sバス無償化制度の内容を検討するにあたり、令和4年度に1年間かけて高齢者タクシー料金助成制度の利用状況調査を実施		【評価指標】 Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。） <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画策定当初値 (R3)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>87,158 人</td><td>⇒ 80,602 人</td><td>⇒ 79,537 人</td></tr> </tbody> </table> バス運行に係る市民一人当たりの市負担額 <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画策定当初値 (R2)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3,786 円</td><td>⇒ 4,429 円</td><td>⇒ 4,026 円</td></tr> </tbody> </table>	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	87,158 人	⇒ 80,602 人	⇒ 79,537 人	計画策定当初値 (R2)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	3,786 円	⇒ 4,429 円	⇒ 4,026 円
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)												
87,158 人	⇒ 80,602 人	⇒ 79,537 人												
計画策定当初値 (R2)	中間値 (R6)	目標値 (R10)												
3,786 円	⇒ 4,429 円	⇒ 4,026 円												
【令和7年度末時点 進捗状況】 「遅延」 ・令和6年10月よりタクシークーポン付き1日乗車券を導入し、負担軽減を行った。一方、無償化については、全地区での運行見直し及び移動環境の格差是正を優先すべきと判断し、当初計画での実施を見送った。		【スケジュール】 令和4年度 ・高齢者タクシー料金助成制度の利用状況調査の実施 令和5年度～令和6年度 ・Sバス無償化制度の内容を検討及び関係機関と調整（高齢者タクシー料金助成制度の改善内容と連動） 令和7年度（令和7年10月を目途に） ・後期高齢者のSバス無償化制度を開始												
【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者		【令和8年度以降の展開】 ・未完了地区の運行見直し及びタクシー助成制度の改善を進め、市内全域で公平な利用環境を整える。無償化については、将来的な財政負担のリスクを十分に考慮しながら、あり方も含め慎重に検討を行う。												

基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる		3-3 公共交通の利便性向上・改善						
(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	SDGs   						
施策目標 ・地域づくりの視点で検討を進める。		目標⑥ Sバス利用者数の維持						
【内容】 ・利用者が公共交通を待てる場所づくり（地域活性化のための施設等） ・利用者のパーク＆ライド駐車場の整備		【評価指標】 Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。） <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画策定当初値 (R3)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>87,158 人</td><td>⇒ 80,602 人</td><td>⇒ 79,537 人</td></tr> </tbody> </table>	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	87,158 人	⇒ 80,602 人	⇒ 79,537 人
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)						
87,158 人	⇒ 80,602 人	⇒ 79,537 人						
【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・単独施設建設ではなく、地域拠点との連携による環境確保を推進した。新鳳来総合支所の庁舎内待合スペース活用や、つくであしがる線の下山交流館（豊田市）への乗り入れによる待合環境の確保など、既存施設を有効活用した待てる場所づくりを着実に実施している。		【スケジュール】 ・地域での検討を行い、関係部署との調整を進め、実施目途がつき次第、計画的に順次実施						
【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等		【令和8年度以降の展開】 ・バス停周辺の公共施設や地域施設を有効活用したり、ベンチの設置や利用許可を得る等の調整を推進する。ハード整備ではなく、地域の協力によるソフト面の連携で、持続可能な拠点整備を図る。						

(2) 先行施策

本計画の先行施策に位置づけた施策については、早期実現に向けて積極的に進めていきます。

基本方針1 暮らしに即した地域公共交通をつくる		1-2 既存路線の見直し	
(3)	Sバス作手線の見直しを行います	SDGs	
			 

施策目標

- Sバス作手線の利便性向上
- Sバス作手線の利用者数の維持

【内容】

(ア) 新城有教館高校作手校舎への通学と作手地区の高校生の帰宅がしやすい運行に見直し。

(イ) 夕方以降のＪＲ飯田線に合わせて運行する予約制運行システムの導入。
(参考：岐阜県白川町の事例)

【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」

- 利用者の多い作手行きの月曜朝の臨時便運行を行ってきたが、有教館高校作手校舎の募集停止（令和12年閉校）決定に伴い、状況が一変した。令和7年11月には作手地域協議会より「バス路線等の見直し」に関する建議書が提出されたことを受け、作手線だけでなく、つくであしがる線や守義線も含めた、作手地域全体のあり方を再検討することとなった。
- 令和7年度に地域住民が主体となった検討組織が立ち上がり、今後のスケジュールなどを検討するための会合を数回開催した。

【実施主体】

新城市地域公共交通会議、新城市、作手地区住民、交通事業者、関係機関
新城有教館高校等



通学時間帯の作手線車内の様子

目標⑤ Sバス利用者数の維持

【評価指標】

Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）

計画策定当初値（R3）		中間値（R6）		目標値（R10）
87,158 人	➡	80,602 人	➡	79,537 人

【スケジュール】

(ア)

- 新城有教館高校及び作手校舎への通学に係る運行時刻等の具体的な希望確認
- 作手地区の高校生・保護者等との意見交換
- 運行事業者との打合せ及び運行ダイヤ見直し案の調整
- 作手地区住民、新城有教館高校及び作手校舎と運行ダイヤ見直し案について調整
- 新城市地域公共交通会議での協議

(イ)

- 予約制運行システムの調査検討
- 利用者への予約制運行についての意見聴取
- 運行事業者との調整
- 予約制運行システム導入に係る予算化の調整
- 予約制運行システム案の関係者との調整
- 新城市地域公共交通会議での協議

【令和8年度以降の展開】

- 地域協議会からの建議を踏まえ、地域検討組織が主体となり、作手線・つくであしがる線・守義線の3路線を包括した抜本的な再編を行う。高校生の市街地通学や高齢者の通院・買い物など、校舎閉校後も地域住民が安心して住み続けられる地域の足を確立する。



通学時間帯の作手線車内の様子

○利便増進事業

基本方針1 暮らしに即した地域公共交通をつくる		1－2 既存路線の見直し									
(4)	新城市役所の前にバス停を設置します	SDGs									
											
施策目標 ・市役所利用者の利便性向上 ・新城地区のSバス利用者数の維持 【内容】 ・新城市役所バス停は現在、新城文化会館の近くにあるため本庁付近に新たな新城市役所バス停を設置するとともに、現在のバス停を「新城文化会館」に改称する。 【令和7年度末時点 進捗状況】 「完了」 ・令和5年4月に本庁舎第2駐車場にバス停移設・新設が完了した。これにより、高齢者や障がい者を含む来庁者の移動負担が大幅に軽減された。あわせて、旧バス停を新城文化会館へ改称し、利用者への案内を適正化した。 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等		目標① 公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上									
		目標⑤ Sバス利用者数の維持									
		【評価指標】 公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率									
		<table><tr><th>計画策定当初値 (R2)</th><th></th><th>目標値 (R10)</th></tr><tr><td>65.2%</td><td>➡</td><td>81.2%以上</td></tr></table>	計画策定当初値 (R2)		目標値 (R10)	65.2%	➡	81.2%以上			
		計画策定当初値 (R2)		目標値 (R10)							
65.2%	➡	81.2%以上									
Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）											
<table><tr><th>計画策定当初値 (R3)</th><th></th><th>中間値 (R6)</th><th></th><th>目標値 (R10)</th></tr><tr><td>87,158 人</td><td>➡</td><td>80,602 人</td><td>➡</td><td>79,537 人</td></tr></table>	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	87,158 人	➡	80,602 人	➡	79,537 人	
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)							
87,158 人	➡	80,602 人	➡	79,537 人							
【スケジュール】 ・バス停設置場所の選定及び関係機関との調整 ・運行ルート、ダイヤの調整 ・新城市地域公共交通会議での協議 【令和8年度以降の展開】 ・市役所バス停でのSバス各路線やタクシーとの乗り継ぎ円滑化を検討する。ベンチや上屋等の維持管理を適切に行い、常に快適な利用環境を維持する。											

基本方針 1 暮らしに即した地域公共交通をつくる		1-2 既存路線の見直し											
(5)	新しい鳳来総合支所にバス停を設置します	SDGs											
		  											
施策目標 ・鳳来総合支所利用者の利便性向上 ・鳳来地区Sバス利用者数の維持 目標⑥ Sバス利用者数の維持 【評価指標】 Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。） <table><tr><td>計画策定当初値（R3）</td><td></td><td>中間値（R6）</td><td></td><td>目標値（R10）</td></tr><tr><td>87,158 人</td><td>➡</td><td>80,602 人</td><td>➡</td><td>79,537 人</td></tr></table> 【スケジュール】 ・関係機関及び庁内調整 ・運行ルート、ダイヤの調整 ・新城市地域公共交通会議での協議 ・令和5年5月開庁予定 （バス停設置完了後、乗り入れ開始） 【令和8年度以降の展開】 ・鳳来地域の交通ハブとして、Sバスやタクシーとの乗り継ぎ円滑化を図る。また、庁舎内待合スペースにおける運行情報案内の充実など、ソフト面の機能強化を継続する。 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等				計画策定当初値（R3）		中間値（R6）		目標値（R10）	87,158 人	➡	80,602 人	➡	79,537 人
計画策定当初値（R3）		中間値（R6）		目標値（R10）									
87,158 人	➡	80,602 人	➡	79,537 人									

○利便増進事業

基本方針 1 暮らしに即した地域公共交通をつくる		1-2 既存路線の見直し																																										
(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	SDGs   																																										
施策目標 ・市内全域において、地域住民が公共交通に関わり続けられる地域主体の検討の場づくり		目標① 公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上 目標② 地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加 目標③ J R 飯田線駅利用者数の維持 目標④ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 目標⑤ Sバス利用者数の維持 目標⑥ タクシー利用台数の増加 目標⑩ バス運行に係る市民一人当たりの市負担額																																										
【内容】 ・地域共創型公共交通システムにより、各地域のSバスを見直し、地域に適した移動手段を確保		【評価指標】 公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率 <table border="1"> <tr> <th>計画策定当初値 (R2)</th><th></th><th>目標値 (R10)</th></tr> <tr> <td>65.2%</td><td>→</td><td>81.2%以上</td></tr> </table> 地域主体で実現した公共交通の見直しの状況 <table border="1"> <tr> <th>計画策定当初値 (R3)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> <tr> <td>なし</td><td>→ 3路線</td><td>→ Sバス全路線で実施</td></tr> </table> J R 飯田線駅利用者数 <table border="1"> <tr> <th>計画策定当初値 (R2)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> <tr> <td>741,378人</td><td>→ 855,570人</td><td>→ 942,781人</td></tr> </table> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table border="1"> <tr> <th>計画策定当初値 (R3)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> <tr> <td>39,618人</td><td>→ 47,187人</td><td>→ 49,512人</td></tr> </table> Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。） <table border="1"> <tr> <th>計画策定当初値 (R3)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> <tr> <td>87,158人</td><td>→ 80,602人</td><td>→ 79,537人</td></tr> </table> タクシー利用台数 <table border="1"> <tr> <th>計画策定当初値 (R3)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> <tr> <td>22,291台</td><td>→ 19,678台</td><td>→ 29,521台</td></tr> </table> バス運行に係る市民一人当たりの市負担額 <table border="1"> <tr> <th>計画策定当初値 (R2)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> <tr> <td>3,786円</td><td>→ 4,429円</td><td>→ 4,026円</td></tr> </table>	計画策定当初値 (R2)		目標値 (R10)	65.2%	→	81.2%以上	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	なし	→ 3路線	→ Sバス全路線で実施	計画策定当初値 (R2)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	741,378人	→ 855,570人	→ 942,781人	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	39,618人	→ 47,187人	→ 49,512人	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	87,158人	→ 80,602人	→ 79,537人	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	22,291台	→ 19,678台	→ 29,521台	計画策定当初値 (R2)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	3,786円	→ 4,429円	→ 4,026円
計画策定当初値 (R2)		目標値 (R10)																																										
65.2%	→	81.2%以上																																										
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																																										
なし	→ 3路線	→ Sバス全路線で実施																																										
計画策定当初値 (R2)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																																										
741,378人	→ 855,570人	→ 942,781人																																										
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																																										
39,618人	→ 47,187人	→ 49,512人																																										
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																																										
87,158人	→ 80,602人	→ 79,537人																																										
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																																										
22,291台	→ 19,678台	→ 29,521台																																										
計画策定当初値 (R2)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																																										
3,786円	→ 4,429円	→ 4,026円																																										
新城 ちさと線、東郷線、やな線、舟着線 千郷 ちさと線、やな線 東郷 ちさと線、東郷線、やな線、塩瀬線 舟着 舟着線 八名 やな線 鳳来中部 東郷線、長篠山吉田線、秋葉七滝線、鳳来寺山もつくる新城線 鳳来南部 長篠山吉田線、山吉田ふれあい交通 鳳来東部 秋葉七滝線、鳳来寺山もつくる新城線 鳳来北西部 塩瀬線、布里線 海老連谷線 ※田口新城線の維持確保対応策として、四谷千枚田新城線を廃止し、海老地区（海老・四谷・連合）に予約制区域運行を導入 作手 作手線、守義線、つくであしがる線		【スケジュール】 ・地域カルテの共有、モビリティ・マネジメント、意見交換会等の実施 ・地域主体の検討会立ち上げ ・地域主体の調査・検討 ・地域の移動手段の方向性の決定 ・交通事業者、関係機関との調整 ・新城市地域公共交通会議での協議 ・地域の移動手段の確保 ※上記について、地域の状況により進める。																																										
【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・地域共創型公共交通システムに基づき、各地域での住民主体の検討組織との協働による路線再編が進んでいる。現在、Sバス13路線中9路線の見直しを進めている。		【令和8年度以降の展開】 ・見直しが完了した路線については、利用状況のモニタリングと改善を継続し、地域交通としての定着を図る。未実施の地域については、先行事例のノウハウを活用しながら検討を加速させ、令和10年度までに市内全域で地域に適した移動手段の確保を目指す。																																										
【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等																																												

基本方針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																					
(8)	高速バスの持つ付加価値を高めます	SDGs																					
			 																				
施策目標 ・新都市の知名度向上 ・大都市圏からの誘客増加 【内容】 ・高速バス（ジェイアールバス・山の湊号）のトラックに新城の農産物等特産品を積載し、名古屋・東京・大阪での販売機会の創出 ・シティブロモーションとしても貨客混載を活用し、高速バスや観光についてのPRイベントを実施 【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・藤が丘商店街での月例「山の湊市」や金山駅イベントへの出店を通じ、高速バスを活用した貨客混載事業を確立した。新鮮野菜等の継続的な販売により、新城産品の認知度向上と沿線地域との連携強化を図った。また、あわせて高速バス企画切符をPRすることで、山の湊号の利用率向上及び交流人口拡大につながっている。 【実施主体】 新都市、市民（関係団体）、交通事業者等 目標⑥ 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加 目標⑦ 高速バス「山の湊号」の利用者数の増加 【評価指標】 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R4)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>11,812 人</td><td>➡</td><td>14,484 人</td><td>➡</td><td>15,000 人</td></tr></table> 高速バス「山の湊号」利用者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>10,303 人</td><td>➡</td><td>18,801 人</td><td>➡</td><td>20,000 人</td></tr></table> 【スケジュール】 ・関係機関及び庁内調整 ・取り扱う商品の検討・調整 ・運搬に関する検討及びPRの準備、実施 （令和10年度まで随時実施） 【令和8年度以降の展開】 ・名古屋だけでなく、東京や大阪方面路線における活用可能性についても模索し推進していく。				計画策定当初値 (R4)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	11,812 人	➡	14,484 人	➡	15,000 人	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	10,303 人	➡	18,801 人	➡	20,000 人
計画策定当初値 (R4)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																			
11,812 人	➡	14,484 人	➡	15,000 人																			
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																			
10,303 人	➡	18,801 人	➡	20,000 人																			

○利便増進事業

基本方針 2 大都市圏と地域をつなぐ公共交通をつくる		2-3 公共交通主要拠点間の接続																					
(14)	公共交通主要 3 拠点間の移動利便性を高めます	SDGs																					
																							
施策目標 ・主要 3 拠点間の接続強化 【内容】 ・既存の J R 飯田線、豊鉄バス田口新城線を活用した 3 拠点間の運行充実 ・ J R 飯田線・高速バスとの乗り継ぎを意識したバス時刻・経路の見直し ・他の運行形態についても検討 【令和 7 年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・鉄道、路線バス、高速バスの結節点における接続状況を調査した上で、ダイヤの改正や見直しを実施する際には、乗り継ぎが円滑にできるように工夫している。 ・東三河で共同で開発・運用している M a a S「いこまい」も活用し、主要 3 拠点間の乗り継ぎ案内の充実に努めている。 【実施主体】 新都市、市民（関係団体）、交通事業者等 目標④ 目標⑥ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加 【評価指標】 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>39,618 人</td><td>➡</td><td>47,187 人</td><td>➡</td><td>49,512 人</td></tr></table> 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R4)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>11,812 人</td><td>➡</td><td>14,484 人</td><td>➡</td><td>15,000 人</td></tr></table> 【スケジュール】 ・関係機関との調整を進め、目途がつき次第、計画期間中に随時実施 【令和 8 年度以降の展開】 ・鉄道・バスのダイヤ連携強化やデジタル技術の活用により、3 拠点間の乗り継ぎ利便性を更に向上させる。				計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	39,618 人	➡	47,187 人	➡	49,512 人	計画策定当初値 (R4)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	11,812 人	➡	14,484 人	➡	15,000 人
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																			
39,618 人	➡	47,187 人	➡	49,512 人																			
計画策定当初値 (R4)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																			
11,812 人	➡	14,484 人	➡	15,000 人																			

○利便増進事業

基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる		3-2 公共交通の利用促進
(17)	公共交通利用促進のためのPRイベントを実施します	SDGs
		3 良好な健康と生活 17 パートナーシップによる目標の達成

施策目標

・東三河地域合同でのイベント実施

・交通事業者と共同でのイベント実施

【内容】

・東三河地域公共交通活性化協議会でのイベントによるPR

・新城軽トラ市等イベントでの豊鉄バス・ジェイアールバスの展示及び乗り方紹介

・バス利用方法・お試し乗車体験の機会創出

【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」

・東三河広域や愛知県と連携した「夏休み50円バス」「愛知県民の日無料乗車」を実施し、新規利用の掘り起こしを図った。また、軽トラ市でのICカードPRや長久手市（イオンモール等）での出張PRや「山の湊号」キャンペーンに加え、各地域の検討組織が主体となった独自イベントも開催されるなど、行政・事業者・地域が一体となった多角的な利用促進活動が定着している。

【実施主体】

新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等

目標③

J R 飯田線駅利用者数の維持

目標④

豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持

目標⑤

S バス利用者数の維持

目標⑥

道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加

目標⑦

高速バス「山の湊号」利用者数の増加

目標⑧

タクシー利用台数の増加

目標⑩

バス運行に係る市民一人当たりの市負担額

【評価指標】

J R 飯田線駅利用者数

計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
741,378 人	⇒	855,570 人	⇒	942,781 人

豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持

計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
39,618 人	⇒	47,187 人	⇒	49,512 人

S バス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）

計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
87,158 人	⇒	80,602 人	⇒	79,537 人

道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数

計画策定当初値 (R4)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
11,812 人	⇒	14,484 人	⇒	15,000 人

高速バス「山の湊号」利用者数

計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
10,303 人	⇒	18,801 人	⇒	20,000 人

タクシー利用台数

計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
22,291 台	⇒	19,678 台	⇒	29,521 台

バス運行に係る市民一人当たりの市負担額

計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
3,786 円	⇒	4,429 円	⇒	4,026 円

【スケジュール】

・令和10年度まで継続して随時実施。

【令和8年度以降の展開】

・東三河地域公共交通活性化協議会や近隣自治体との広域連携を強化し、市単独では難しい大規模なキャンペーンや商業施設でのPRを展開する。

・交通事業者との協働によるイベント企画を充実させ、行政と事業者が一体となって新規需要の開拓と利用者の裾野拡大を図る。

基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる		3-3 公共交通の利便性向上・改善																															
(20)	バス・タクシー共通回数券等を導入します	SDGs																															
			 																														
施策目標 ・バス及びタクシー利用者の利便性向上 【内容】 ・バス、タクシー共通回数券の導入 ・1日乗り放題券の導入 【令和7年度末時点 進捗状況】 「完了」 ・令和5年4月にバスタクシー共通回数券の導入完了 ・令和6年10月に1日乗車券（タクシークーポン付き含む）を導入完了 ・東三河Ma a S「いこまい」により、デジタルチケット販売も導入し、紙券とデジタルの併用による利用者の選択肢拡大と利便性向上を実現している。 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等 目標④ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 目標⑤ Sバス利用者数の維持 目標⑧ タクシー利用台数の増加 【評価指標】 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>39,618 人</td><td>➡</td><td>47,187 人</td><td>➡</td><td>49,512 人</td></tr></table> Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。） <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>87,158 人</td><td>➡</td><td>80,602 人</td><td>➡</td><td>79,537 人</td></tr></table> タクシー利用台数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>22,291 台</td><td>➡</td><td>19,678 台</td><td>➡</td><td>29,521 台</td></tr></table> 【スケジュール】 ・令和4年度内に、共通回数券・1日乗り放題券の発売をめざす。 【令和8年度以降の展開】 ・共通回数券等の継続提供及び利用拡大を目指す。 ・東三河Ma a S「いこまい」により、デジタルチケットの利用を促進する。				計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	39,618 人	➡	47,187 人	➡	49,512 人	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	87,158 人	➡	80,602 人	➡	79,537 人	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	22,291 台	➡	19,678 台	➡	29,521 台
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																													
39,618 人	➡	47,187 人	➡	49,512 人																													
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																													
87,158 人	➡	80,602 人	➡	79,537 人																													
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																													
22,291 台	➡	19,678 台	➡	29,521 台																													

○利便増進事業

基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる		3-3 公共交通の利便性向上・改善																			
(21)	田口新城線の利便増進を図ります	SDGs																			
			 																		
施策目標 - 豊鉄バス田口新城線の利用促進 - 豊鉄バス田口新城線の方向性整理																					
【内容】 - ゾーン制運賃導入の実現可能性を関係者と協議 - 東三河関係市町とともに豊鉄バスICカード導入支援 - 田口新城線と四谷千枚田線を統合するとともに、田口新城線の一部路線を改変 - 地域間幹線系統路線としてのあり方を協議																					
【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 利便増進実施計画に基づき、幹線（田口新城線）の再編と、支線として予約型バス（海老連谷線）の導入を行い、持続可能な運行体制を構築した。あわせて、1日乗車券の適用範囲拡大やICカード利用環境の整備支援を行い、利用者利便の向上を実現した。																					
【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等																					
目標④ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 目標⑥ 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加 目標⑦ 高速バス「山の湊号」利用者数の増加 【評価指標】 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td>中間値 (R6)</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>39,618 人</td><td>➡ 47,187 人</td><td>➡ 49,512 人</td></tr></table> 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R4)</td><td>中間値 (R6)</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>11,812 人</td><td>➡ 14,484 人</td><td>➡ 15,000 人</td></tr></table> 高速バス「山の湊号」利用者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td>中間値 (R6)</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>10,303 人</td><td>➡ 18,801 人</td><td>➡ 20,000 人</td></tr></table>				計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	39,618 人	➡ 47,187 人	➡ 49,512 人	計画策定当初値 (R4)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	11,812 人	➡ 14,484 人	➡ 15,000 人	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	10,303 人	➡ 18,801 人	➡ 20,000 人
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																			
39,618 人	➡ 47,187 人	➡ 49,512 人																			
計画策定当初値 (R4)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																			
11,812 人	➡ 14,484 人	➡ 15,000 人																			
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																			
10,303 人	➡ 18,801 人	➡ 20,000 人																			
【スケジュール】 - 関係機関との調整を進め、計画期間中の実現をめざす。 【令和8年度以降の展開】 - 利便増進実施計画に基づき、待合環境や案内表示の整備を進める。また、支線の接続状況を注視し、円滑な乗り継ぎ環境を確立する。																					

○利便増進事業

基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる		3-3 公共交通の利便性向上・改善											
(22)	利用者にわかりやすい公共交通案内表示を行います	SDGs											
			 										
施策目標 ・公共交通利用者の利便性向上													
【内容】 ・バスマップの作成及び配布、マイバス時刻表の作成サービスの継続 ・G T F Sデータの適切な更新の継続 ・公共施設、乗継拠点、スーパー、医療機関等への案内版・デジタルサイネージ等の設置													
【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・主要拠点の環境整備に加え、個人の利用区間に合わせたマイバス時刻表の作成サービスを継続的に展開し、高齢者の利用不安解消につなげている。 ・地域検討組織が中心となって、住民にとってより身近で分かりやすい乗降場所のデザインや案内表示板を作成した。													
【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等													
目標③ J R 飯田線駅利用者数の維持 目標④ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 目標⑤ Sバス利用者数の維持 目標⑦ 高速バス「山の湊号」利用者数の増加 目標⑩ バス運行に係る市民一人当たりの市負担額													
【評価指標】 J R 飯田線駅利用者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R2)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>741,378 人</td><td>⇒</td><td>855,570 人</td><td>⇒</td><td>942,781 人</td></tr></table>				計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	741,378 人	⇒	855,570 人	⇒	942,781 人
計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)									
741,378 人	⇒	855,570 人	⇒	942,781 人									
豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>39,618 人</td><td>⇒</td><td>47,187 人</td><td>⇒</td><td>49,512 人</td></tr></table>				計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	39,618 人	⇒	47,187 人	⇒	49,512 人
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)									
39,618 人	⇒	47,187 人	⇒	49,512 人									
Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。） <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>87,158 人</td><td>⇒</td><td>80,602 人</td><td>⇒</td><td>79,537 人</td></tr></table>				計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	87,158 人	⇒	80,602 人	⇒	79,537 人
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)									
87,158 人	⇒	80,602 人	⇒	79,537 人									
高速バス「山の湊号」利用者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>10,303 人</td><td>⇒</td><td>18,801 人</td><td>⇒</td><td>20,000 人</td></tr></table>				計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	10,303 人	⇒	18,801 人	⇒	20,000 人
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)									
10,303 人	⇒	18,801 人	⇒	20,000 人									
バス運行に係る市民一人当たりの市負担額 <table><tr><td>計画策定当初値 (R2)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>3,786 円</td><td>⇒</td><td>4,429 円</td><td>⇒</td><td>4,026 円</td></tr></table>				計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	3,786 円	⇒	4,429 円	⇒	4,026 円
計画策定当初値 (R2)		中間値 (R6)		目標値 (R10)									
3,786 円	⇒	4,429 円	⇒	4,026 円									
【スケジュール】 ・令和10年度まで継続して随時実施。 ・案内板・デジタルサイネージ等の新規設置、バスロケーションシステムの導入については、実施目途がつき次第、随時実施。													
【令和8年度以降の展開】 ・路線情報や観光情報を発信するため、もつくる新城・本長篠駅・本長篠バスターミナルにデジタルサイネージを設置に関し、早期事業化に向けた予算確保等の庁内調整を進める。 ・デジタル案内が進む中でも、高齢者等にとって不可欠な紙のマイバス時刻表や見やすい案内表示の提供を堅持する。 ・地域検討組織が中心となり、独自のバスマップを作成することに対し支援していく。													

基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる		3-3 公共交通の利便性向上・改善	
(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	SDGs	
			

施策目標

- バス停の認知度向上
- バスの利便性向上
- 新たな財源確保

【内容】

- わかりやすいバス停名称への変更
- わかりやすい位置へのバス停の移動・新設
- バスを待てる環境の整備

【令和7年度末時点 進捗状況】 「やや順調」

- 新城市役所や鳳来総合支所、亀姫通りなどの主要な交通結節点におけるバス停の新設・移設を重点的に実施した。
- 地域検討組織が中心となって、住民にとってより身近で分かりやすい乗降場所のデザインや案内表示板を作成した。
- ちさと線・やな線・東郷線等の運行見直しにあたっては、地域からの要望を最大限に取り入れ、集落の実情や利用者のニーズに応じた場所にきめ細かく乗降場所を設置し、アクセスの利便性を飛躍的に向上させた。

【実施主体】

新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等



バス停のイメージ

目標①

公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上

目標②

地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加

目標④

豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持

目標⑤

Sバス利用者数の維持

【評価指標】

公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率

計画策定当初値 (R2)		目標値 (R10)
65.2%	➡	81.2%以上

地域主体で実現した公共交通の見直しの状況

計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
なし	➡	3路線	➡	Sバス全路線で実施

豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持

計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
39,618人	➡	47,187人	➡	49,512人

Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）

計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)
87,158人	➡	80,602人	➡	79,537人

【スケジュール】

- 令和10年度まで随時実施

【令和8年度以降の展開】

- 地域検討組織が中心となって、住民構成の変化や移動ニーズの変容に合わせて、柔軟に乗降場所の位置を見直していくことで、常に地域にとって一番使いやすい場所にある乗降場所を目指す。
- 市内全域のバス停点検を定期的に行い、さびや破損、時刻表の汚れ等を早期に発見・修繕する「維持管理サイクル」を確立する。単に機能を改善するだけでなく、文字を大きくする等のユニバーサルデザイン化を並行して進め、常に清潔で分かりやすい待合環境を提供する。

基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる		3-3 公共交通の利便性向上・改善	
(26)	土休日のSバス運行を検討します	SDGs	
			 
施策目標 ・土休日における公共交通利便性向上 目標② 地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加 目標⑥ Sバス利用者数の維持 目標⑩ バス運行に係る市民一人当たりの市負担額			
【内容】 ・新城軽トラ市開催日（第4日曜日）におけるSバス実証運行 ・実証運行期間中は、利用促進策も実施 ・土休日のSバス運行のニーズ調査、あり方を検討			
【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・令和7年7月の「軽トラ市」・「ちさと夏まつり」に合わせた実証運行を実施した。定期的なイベントだけでなく、地域固有の季節行事における移動需要についても検証を行い、土休日運行のあり方を判断するための多角的なデータを収集した。			
【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、市民（関係団体）、交通事業者等			
 「新城軽トラ市」の様子			
【スケジュール】 令和4年度 ・第4日曜日実証運行に向けて、利用促進策の内容も含めて関係機関との調整 令和5年度 ・利用状況、財政負担、住民の評価から総合的に勘案して継続の可否、第4日曜日以外の土休日の運行の可否を協議 令和6年度 ・第4日曜日実証運行の実施検討 ・検討結果を踏まえ、継続する場合は本格運行へ移行			
【令和8年度以降の展開】 ・実証運行の知見を活かし、市内各地域の祭礼や行事等を網羅的に洗い出し、土休日の潜在的な住民の移動需要を詳細に把握する。その調査結果に基づき、真に必要なとされる行事にターゲットを絞ったスポット運行等の導入を検討する。 ・鳳来寺山もつくる新城線の恒常的な日曜祝日の運行を検討する。			

(3) その他の公共交通施策

基本方針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												
(9)	高速バス「山の湊号」の利便向上を図ります	SDGs 3 持続可能な消費と生産 8 働きがいと経済成長 17 パートナーシップで目標を達成しよう												
施策目標 ・高速バス「山の湊号」利用者の利便性向上。 【内容】 ・地域間幹線系統の維持確保に向けた施策について豊鉄バス及び関係者と協議 ・利用状況及びニーズ調査 ・ジブリパークへの交通手段としての利便性向上について愛知県と協議 ・中部国際空港からのインバウンド需要について関係者と協議 【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・令和7年3月に交通系ICカードが導入されたことで利用者の利便性が向上した。 ・毎年度2回実施している運賃助成キャンペーンにおいて、助成券配布の際に利用状況及びニーズ調査を行っている。 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者 目標⑥ 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数の増加 目標⑦ 高速バス「山の湊号」利用者数の増加 【評価指標】 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数 <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画策定当初値 (R4)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11,812 人</td><td>➡ 14,484 人</td><td>➡ 15,000 人</td></tr> </tbody> </table> 高速バス「山の湊号」利用者数 <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画策定当初値 (R3)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10,303 人</td><td>➡ 18,801 人</td><td>➡ 20,000 人</td></tr> </tbody> </table> 【スケジュール】 ・関係部署との調整を進め、実施目途がつき次第、計画的に順次実施 【令和8年度以降の展開】 ・ジブリパークへのアクセス手段としての定着を図るため、施設側や愛知県と連携した利用促進策を検討する。 ・中部国際空港の空港バスや鉄道との乗り継ぎ利便性を高めたり、外国人向け企画乗車券の造成について関係者と協議する。			計画策定当初値 (R4)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	11,812 人	➡ 14,484 人	➡ 15,000 人	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	10,303 人	➡ 18,801 人	➡ 20,000 人
計画策定当初値 (R4)	中間値 (R6)	目標値 (R10)												
11,812 人	➡ 14,484 人	➡ 15,000 人												
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)												
10,303 人	➡ 18,801 人	➡ 20,000 人												

基本方針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						
(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	SDGs 3 持続可能な消費と生産 8 働きがいと経済成長 17 パートナーシップで目標を達成しよう						
施策目標 ・利用者の利便性向上 【内容】 ・夜行便の乗降可能性についてジェイアールバス関東と協議 ・東京行き的高速バス新城IC経由について豊鉄バスに要望 【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・令和5年12月にWILLER EXPRESSによる東京・ディズニーリゾート方面の夜行バス運行が開始 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者 目標⑥ 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数の増加 【評価指標】 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数 <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画策定当初値 (R4)</th><th>中間値 (R6)</th><th>目標値 (R10)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>11,812 人</td><td>➡ 14,484 人</td><td>➡ 15,000 人</td></tr> </tbody> </table> 【スケジュール】 ・関係部署との調整を進め、実施目途がつき次第、計画的に順次実施 【令和8年度以降の展開】 ・夜行バス利用者が安心して利用できるように、道の駅もつくる新城のバス待合所の整備を進めます。			計画策定当初値 (R4)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	11,812 人	➡ 14,484 人	➡ 15,000 人
計画策定当初値 (R4)	中間値 (R6)	目標値 (R10)						
11,812 人	➡ 14,484 人	➡ 15,000 人						

基本方針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																			
(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	SDGs																			
																					
施策目標 ・地域公共交通の利用を促す 【内容】 ・公共交通の活用を考えるワークショップ等を通じたモビリティ・マネジメント (公共交通＋地域の魅力再発見など) 【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・これまでの取組みとして、バスの乗り方教室、高齢者サロン、各種イベント、各地域での茶話会や勉強会を重ね、公共交通を行政が用意するサービスから地域で守り育てるものと捉える意識の醸成を数多くの機会を実施してきた。その結果、地域主体での利用促進活動が自発的に行われるなど、住民意識の変容が見られる。 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者 目標③ J R 飯田線駅利用者数の維持 目標④ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 目標⑤ Sバス利用者数の維持 【評価指標】 J R 飯田線駅利用者数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R2)</td><td>中間値 (R6)</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>741, 378 人</td><td>➡ 855, 570 人</td><td>➡ 942, 781 人</td></tr></table> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td>中間値 (R6)</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>39, 618 人</td><td>➡ 47, 187 人</td><td>➡ 49, 512 人</td></tr></table> Sバス利用者数 (小中学生の通学利用を除く。) <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td>中間値 (R6)</td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>87, 158 人</td><td>➡ 80, 602 人</td><td>➡ 79, 537 人</td></tr></table> 【スケジュール】 ・令和10年度まで随時実施 【令和8年度以降の展開】 ・地域主体の利用促進活動が自発的に展開されるよう、引き続き多くの機会での公共交通の利用啓発活動を行う。				計画策定当初値 (R2)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	741, 378 人	➡ 855, 570 人	➡ 942, 781 人	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	39, 618 人	➡ 47, 187 人	➡ 49, 512 人	計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)	87, 158 人	➡ 80, 602 人	➡ 79, 537 人
計画策定当初値 (R2)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																			
741, 378 人	➡ 855, 570 人	➡ 942, 781 人																			
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																			
39, 618 人	➡ 47, 187 人	➡ 49, 512 人																			
計画策定当初値 (R3)	中間値 (R6)	目標値 (R10)																			
87, 158 人	➡ 80, 602 人	➡ 79, 537 人																			

基本方針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											
(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	SDGs											
		 											
施策目標 ・地域住民の公共交通に対する意識の高揚													
【内容】 ・新城市地域共創型公共交通システム活用の担い手育成につながるモビリティ・マネジメント ・交通事業者への就職の支援等、公共交通運行に係る担い手育成につながるモビリティ・マネジメント													
【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・各地域検討組織が集まり意見交換を行う場である、地域意見交換会を年に2回ほど開催し、各住民組織の活動や公共交通に関する情報を共有することで、地域住民の公共交通に対する意識の高揚が図られている。													
【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者													
目標② 地域検討組織が主体となったSバス等の見直し事例数の増加 【評価指標】 地域主体で実現した公共交通の見直しの状況 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>なし</td><td>➡</td><td>3 路線</td><td>➡</td><td>Sバス全路線で実施</td></tr></table> 【スケジュール】 ・令和10年度まで随時実施 【令和8年度以降の展開】 ・地域貢献としての「市職員の運転業務副業」や、はつらつ・子育て世代等が隙間時間に行う「住民ドライバー制度」の導入を検討する。 ・住民が住民にバスの魅力を伝えたりバスの乗り方を教える「バスマイスター（仮称）」の育成や、住民主体の利用促進の成果（運賃収入）を次の活動原資として地域へ還元する仕組みの検討を行う。				計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	なし	➡	3 路線	➡	Sバス全路線で実施
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)									
なし	➡	3 路線	➡	Sバス全路線で実施									

基本方針 3 持続可能な地域公共交通をつくる		3－2 公共交通の利用促進																																									
(18)	高齢者の運転免許自主返納を推進します	SDGs																																									
																																											
施策目標 ・高齢者の自動車事故リスクの軽減 【内容】 ・返納者へSバス回数券、高速バス回数券、タクシー券等の配布 ・免許返納者及び免許返納予定者の移動ニーズ調査の実施 【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・令和4年度に免許返納者に対し移動ニーズのアンケート調査を実施した。 ・令和5年4月にバスタクシー共通回数券の導入完了 ・令和6年10月に1日乗車券（タクシークーポン付き含む）を導入完了 ・免許返納者に選択制でバスタクシー共通回数券や高速バス回数券4枚つづりを配布している。 【実施主体】 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者 目標④ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 目標⑤ Sバス利用者数の維持 目標⑧ タクシー利用台数の増加 目標⑨ 高齢者福祉タクシー料金助成制度の利用率の向上 【評価指標】 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>39,618 人</td><td>➡</td><td>47,187 人</td><td>➡</td><td>49,512 人</td></tr></table> Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。） <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>87,158 人</td><td>➡</td><td>80,602 人</td><td>➡</td><td>79,537 人</td></tr></table> タクシー利用台数 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>22,291 台</td><td>➡</td><td>19,678 台</td><td>➡</td><td>29,521 台</td></tr></table> 高齢者福祉タクシー料金助成利用率 <table><tr><td>計画策定当初値 (R3)</td><td></td><td>中間値 (R6)</td><td></td><td>目標値 (R10)</td></tr><tr><td>41.8%</td><td>➡</td><td>33.2%</td><td>➡</td><td>増加</td></tr></table> 【スケジュール】 ・令和10年度まで随時実施 【令和8年度以降の展開】 ・回数券配布等の支援を継続するほか、マイバス時刻表の普及に注力し、免許返納後の安心な移動生活を支える。				計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	39,618 人	➡	47,187 人	➡	49,512 人	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	87,158 人	➡	80,602 人	➡	79,537 人	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	22,291 台	➡	19,678 台	➡	29,521 台	計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)	41.8%	➡	33.2%	➡	増加
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																																							
39,618 人	➡	47,187 人	➡	49,512 人																																							
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																																							
87,158 人	➡	80,602 人	➡	79,537 人																																							
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																																							
22,291 台	➡	19,678 台	➡	29,521 台																																							
計画策定当初値 (R3)		中間値 (R6)		目標値 (R10)																																							
41.8%	➡	33.2%	➡	増加																																							

基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる		3-3 公共交通の利便性向上・改善												
(25)	安全運行のための市所有バスの適正管理を行います	SDGs												
														
施策目標 ・Sバスの安全運行 【内容】 ・計画的なメンテナンス・修繕等 ・運行形態に合った車両の更新 【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」 ・法定点検に加え、計画的な自主点検や修繕を確実に実施し、車両トラブルによる運休を防ぐなど安全運行を実施してきた。また、経年劣化した車両については、更新計画に基づき計画的な入れ替えを行い、利用者が安心して乗車できる快適な環境を維持している。 【実施主体】 新城市、交通事業者 目標⑤ 目標⑩ Sバス利用者数の維持 バス運行に係る市民一人当たりの市負担額 【評価指標】 Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。） <table><tr><td>計画策定当初値（R3）</td><td>中間値（R6）</td><td>目標値（R10）</td></tr><tr><td>87,158 人</td><td>⇒ 80,602 人</td><td>⇒ 79,537 人</td></tr></table> バス運行に係る市民一人当たりの市負担額 <table><tr><td>計画策定当初値（R2）</td><td>中間値（R6）</td><td>目標値（R10）</td></tr><tr><td>3,786 円</td><td>⇒ 4,429 円</td><td>⇒ 4,026 円</td></tr></table> 【スケジュール】 ・令和10年度まで随時実施 【令和8年度以降の展開】 ・車両更新計画に基づき、老朽化車両の更新を継続する。利用実態に見合った車両サイズへのダウンサイジングを検討し持続可能な車両管理を行う。			計画策定当初値（R3）	中間値（R6）	目標値（R10）	87,158 人	⇒ 80,602 人	⇒ 79,537 人	計画策定当初値（R2）	中間値（R6）	目標値（R10）	3,786 円	⇒ 4,429 円	⇒ 4,026 円
計画策定当初値（R3）	中間値（R6）	目標値（R10）												
87,158 人	⇒ 80,602 人	⇒ 79,537 人												
計画策定当初値（R2）	中間値（R6）	目標値（R10）												
3,786 円	⇒ 4,429 円	⇒ 4,026 円												

第5章 計画の推進体制

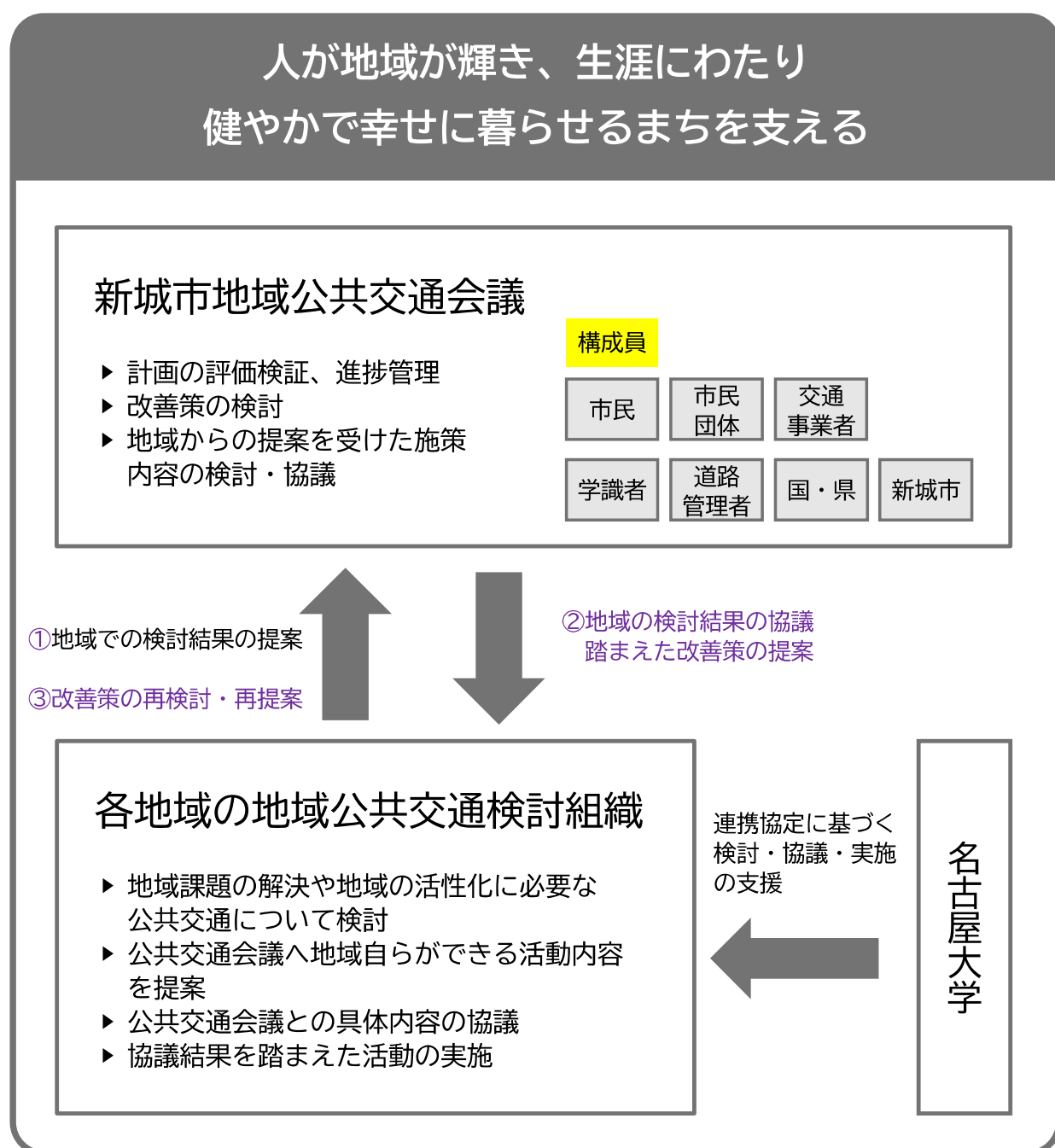
1.推進体制

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、生涯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公共交通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必要があります。

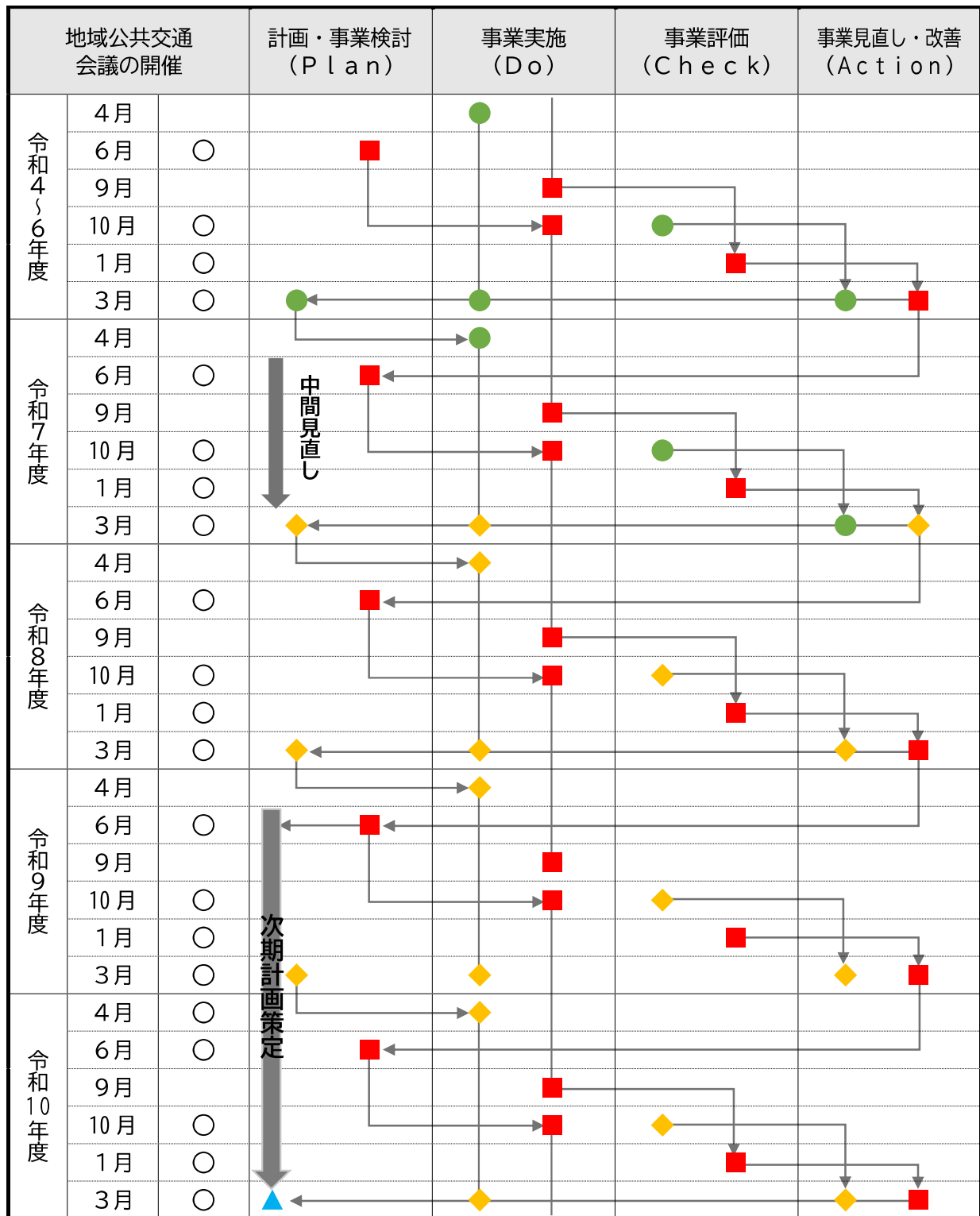
そのため、新城市地域共創型公共交通システムに基づき、地域公共交通について住民や地域と行政や交通事業者が一緒になって検討し、地域公共交通会議へ提案し、同会議において検討・協議を行います。

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



2. 新城市地域公共交通会議の運営方針

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



●新城市地域公共交通計画

■生活交通確保維持改善計画

◆中間見直し後の計画

▲次期新城市地域公共交通計画

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、ご鞭撻を賜り感謝申し上げます。

私は、バス利用者として、また、これからの地域社会が明るくなるようにと思う一人の市民として、会議に参加させていただいています。

Sバスに乗り、揺られながらいつも思うことは、ぜひ一度バスに乗ってみてほしいということ。会議や意見交換会、聞き取り調査で多くの方から、

「まだ、運転免許証を持っているから。」

「車が生活には必要な土地だから」

というご意見を伺いました。

「そのとおりだね。」

と思う反面、いつ免許証を返納することになるか分からない、いざその状況になった時、家族が運転を引き受けてくれなかったら、どうするのだろうかと心配になりました。

そんな時、日頃からバスに乗り慣れていたら。

バスの時刻表に合わせなきゃいけないということはあると思いますが、一度乗ってしまえば、目的地近くのバス停まで安心して乗っていられます。

バスに乗ると、新城市の四季模様をいつもより高い視点から見ることができます。

通学や買い物、通院だけでなく、行楽やお友達に会うといった「おでかけ」の場面で、Sバスが活躍できたらと思います。

市内にある公共交通機関は、Sバスだけではありません。

鉄道、タクシー、民間のバス、スクールバス等々、いろいろな公共交通を使って、皆さんが「おでかけ」を楽しみ、いつまでも笑顔で豊かに暮らせるまちになるようになればという想いを馳せ、私はこの「新城市地域公共交通計画」の検討に加わりました。

私たち自らで、地域の皆さんにとって使いやすい公共交通をつくりあげていきましょう。

令和4年3月

新城市地域公共交通会議

座長 加藤 久美子

用語解説

【50音順】

エアモビリティ 【掲載 P 8】

ドローンや空飛ぶクルマなどによる身近で手軽な空の移動手段。

(出典：国土交通省HP)

営業区域外旅客運送 【掲載 P 5 他】

道路運送法上禁止されている所、台風等の災害時や過疎地での夜間対応など、隣接市町村のタクシーの方が近い場合や24時間対応可能な場合など、地域や時間帯によって、営業区域を超えた移動ニーズへの対応が発生した場合、災害時は禁止規定の適用除外とともに、受け入れる側の地域において協議が整った場合で、輸送の安全又は旅客の利便確保に支障を及ぼす恐れがないと国土交通大臣が認めるとき営業区域外旅客運送を可能とするもの。

(出典：新城市HP)

エコツーリズム 【掲載 P 21】

地域ぐるみで自然環境や歴史文化など、地域固有の魅力を観光客に伝えることにより、その価値や大切さが理解され保全につながっていくことを目指していくこと。

(出典：環境省HP)

Sバス 【掲載 P 3ほか】

新城市のコミュニティバス。「西部線」「北部線」「吉川市川線」「中宇利線」「作手線」「秋葉七滝線」「長篠山吉田線」「布里田峯線」「塩瀬線」「塩瀬線(塩瀬布里循環線)」 「湯谷温泉もつくる新城線」「守義線」「つくであしがる線」。

Sバスの“S”には、新城のSのほかに、学校(School)・買い物(Shopping)・安全(Safety)など。(これ以降は広報ほか平成22年4月号参照)

(出典：新城市広報ほか 平成22年4月号掲載)

過疎対策事業債 【掲載 P 16】

過疎地域自立促進特別措置法(平成12年法律第15号)第6条に規定する過疎地域自立促進市町村計画に基づいて実施する公共施設や情報通信基盤等整備する事業を対象とする地方債。

(出典：総務省HP)

居宅介護支援事業所 【掲載 P 19】

介護保険法による利用者の要介護度や心身の状態等に適切な介護サービスを調整し、立案(含費用の計算)・実施・評価を総合的に行う事務所のこと。

(出典：厚生労働省HP)

グリーンスローモビリティ 【掲載 P 21】

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両を含めた総称のこと。

(出典：国土交通省HP)

高速バス「山の湊号」 【掲載 P 4 他】

愛知県新城市と名古屋市名東区・長久手市を結ぶ高速バス。路線名は、「新城名古屋藤が丘線」。

平成28年7月1日より、社会実証実験として路線設置された。1日往復3便運行。

(出典：新城市HP)

交通空白地有償運送 【掲載 P 3 他】

バスやタクシーなどの公共交通機関によっては、住民に対する移動手段が確保できないと認められる場合において、市町村又はNPO法人などの非営利団体が営利目的とは認められない範囲の運送の対価によって自家用自動車を利用して運行する運送形態。

(出典：国土交通省HP)

市街化調整区域 【掲載 P 10 他】

都市計画法(第7条第3項)に基づき、都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街地を図るため必要があるときに定める区域区分のうち、市街化を抑制すべき区域として定める区域。

(出典：国土交通省HP)

G T F S データ 【掲載 P 7 他】

(General Transit Feed Specification) の略称。経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットのこと。

(出典：公共交通トリセツHP)

事業者協力型自家用有償旅客運送 【掲載 P 5】

市町村やNPO法人等が行う自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が、運行管理、車両整備管理で協力する制度を活用し、運送を行うもの。

(出典：国土交通省HP)

持続可能な開発目標(SDGs) 【掲載 P 22】

(Sustainable Development Goals) の略称。2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月に国連サミットで決められた国際社会共通の目標。17の目標と169のターゲット(具体目標)で構成されている。

(出典：外務省HP)

ジブリパーク 【掲載 P 21 他】

スタジオジブリ作品の世界観を再現したテーマパーク。愛知県長久手市の愛・地球博記念公園に建設。令和4年11月1日に第1期開業。第2期開業は、2023年の予定。

(出典：愛知県HP)

自立支援協議会 【掲載 P 19】

障害者自立支援法等の一部改正により、平成24年4月から法定化された（自立支援）協議会は、地域の関係者が集まり、個別の相談支援の事例を通じて明らかになった地域の課題を共有し、その課題を踏まえて、地域のサービス基盤の整備を着実に進めていく役割を担っている団体。

（出典：厚生労働省HP）

SWOT分析 【掲載 P 21】

外部環境と内部環境をプラス面、マイナス面に分けて分析することで、戦略策定等最適化などを行うための枠組み（構造）の一つ。

内部環境で、Strength（強み）、Weakness（弱み）、外部環境で、Opportunity（機会）、Threat（脅威）の4つの要素の頭文字をつなげた分析方法。

（出典：経済産業省HP）

生活交通確保維持改善計画 【掲載 P 53】

地域の交通計画の確保や維持、改善を行うために、都道府県や市区町村、交通事業者等からなる協議会が、地域の生活交通の実情やニーズを的確に把握しつつ、議論を経て策定する地域の特性や実情に応じた最適な移動手段の提供を行うための計画。

（出典：国土交通省HP）

ゾーン制運賃 【掲載 P 4他】

鉄道やバスなど公共交通の運賃制度の一つ。地域内をいくつかのゾーンに分類し乗車してから降車するまでに通過するゾーンの数で運賃を決める方式。

（出典：国土交通省HP）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（地域交通法） 【掲載 P 1他】

持続可能な地域公共交通網の形成に向けて、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取り組み及び創意工夫の総合的・一体的・効率的に推進し個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とした法律。（平成19年5月25日法律第59号）

（出典：国土交通省HP）

地域自治区制度 【掲載 P 1他】

限られた財源を効果的に使って、地域ごとに異なる困りごと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仕組み。新城市内を10に区分けした「地域自治区」を設置。

（出典：新城市HP）

デジタルサイネージ 【掲載 P 46】

公共空間や交通機関等の様々な場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使い、情報発信を行うシステムのこと。広告・宣伝等のほか、災害時の情報伝達手段としての役割も期待されている。

（出典：総務省HP）

パーク＆ライド駐車場 【掲載 P 6他】

市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車し、市街地では公共交通機関を利用するシステムのこと。

（出典：国土交通省HP）

バスロケーションシステム 【掲載 P 46】

GPSなどを用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムのこと。

（出典：国土交通省HP）

東三河地域公共交通活性化協議会

【掲載 P 44】

東三河8市町村で組織する、この地域の公共交通の利用促進や利便性向上に係る支援などを行い、東三河地域の公共交通の活性化を図ることを目的に組織された会議体。

（出典：東三河地域公共交通活性化協議会規則）

福祉有償運送 【掲載 P 3他】

障がい者や要介護者等を対象にNP0等の非営利法人や市町村が乗車定員11人未満の自家用自動車（白ナンバー）で行うドアトゥドアの個別輸送サービスのこと。

（出典：公共交通トリセツHP）

MaaS 【掲載 P 8】

（Mobility as a Service）の略称。地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済を一括で行うサービスで、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要手段となるもの。

（出典：国土交通省HP）

モビリティ・マネジメント 【掲載 P 7他】

当該の地域や都市を「過度な自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

（出典：国土交通省HP）

ワーケーション 【掲載 P 21】

ワーク（仕事）とバケーション（休暇）のことを言い、長期滞在先でパソコンなどを使って仕事をするなど。

（出典：国土交通省HP）



新城市地域公共交通計画

策定 令和4年3月

改定 令和8年3月

発行 新城市市民協働部公共交通対策課

〒441-1392 愛知県新城市字東入船 115 番地

TEL 0536-23-7692 FAX 0536-23-2002

E-mail kotsu@city.shinshiro.lg.jp

【愛知県新城市】新城市「地域交通自治システム」構築に向けたモビリティ担い手育成・体制強化事業

モビリティ人材・組織育成タイプ

応募様式A

事業主体

新城市

事業実施地域

愛知県新城市
全域

事業費

事業全体費用：5,240千円
補助対象経費：4,764千円

事業背景・目的

今般、深刻化する運転手不足や高齢者の移動支援ニーズに対し、行政や事業者だけがサービスを提供する従来の体制は限界を迎えつつある。

「交通空白の解消」は単なる移動手段の確保にとどまらず、高齢者の社会参加や健康寿命の延伸、地域内消費の喚起など、多様な地域課題を解決し地域活性化を牽引するまちづくりの根幹である。

この理念のもと、本市の基本姿勢「市民が主役のまちづくり」を交通分野で具現化する「地域交通自治システム」の確立を目指す。これは、住民が「サービス消費者」から脱却し、自ら地域の足を「自分ごと」として支える「実働的な担い手」へと変わる、地域社会の価値観と仕組みの抜本的な転換である。

本事業を通じ、計画の“実行”を担う新たな3つの住民主体組織を立ち上げる。①利用を支援する「おでかけマイスター」、②運行を担う「副業・住民ドライバー」、③利用促進を企画する「次世代（中学生・若者）」といった多様な交通人材を創出・育成し、全国のモデルとなる自立的かつ持続可能なモビリティ確保の体制を構築する。

実施手順

4月～6月 3つの計画実行組織（おでかけマイスター・ドライバーズバンク・若者による利用促進）の設立・体制構築・検討会議の開催・年間スケジュールの決定など

7月～9月 おでかけマイスター制度要綱策定・公共交通利用促進企画検討、「徒歩圏人口カバー率」データ算出・分析の委託実施

10月～12月 おでかけマイスター募集・ドライバーズバンク制度検討・地域交通自治キックオフシンポジウム開催など

1月～2月 公共交通利用促進企画の実施・市内での国交省認定講習会の場所提供スキームづくり・次年度に向けた計画検討など

事業概要

① **実行組織立ち上げとEBPM推進、気運醸成シンポジウムの開催**
計画の“実行”を担う中核組織としてモビリティマネジメントに関わる3つの住民主体の計画実行組織を新たに立ち上げる。また、客観的データに基づくマネジメントを行えるよう、計画の重要指標である「徒歩圏人口カバー率」等の現状調査を実施する。さらに、地域交通自治システム発足に先立ち、有識者（大学教授）の招聘や住民自身による事例発表を交えた「地域交通自治キックオフシンポジウム」を開催し、地域全体の気運醸成を図る。

②人材育成（おでかけマイスター・ドライバーズバンク）

バスの乗り方や時刻表の見方などを教える「おでかけマイスター制度（仮称）」の実施。また、運行の担い手不足解消のため、運行を担う市職員副業制度や住民のドライバー登録制度を検討する。さらに、県内では遠方でしか受講できなかった「国交省認定講習会」の場所提供のスキームをつくり、運行の担い手不足解消を後押しする。

③住民主体の利用促進（次世代共創型モビリティ教育実践）

住民が主体となり、「公共交通利用促進企画」を実施。本イベントの企画・運営は地元の中学生や若者を中心とした実行委員会に委託し、将来の地域交通を支える次世代モビリティ人材の育成を図る。また、育成したマイスターのOJTの場としても機能させる。

見込まれる事業効果

【行政の負担軽減とEBPMの定着】

実行組織の自立稼働とマイスターによる地域内での案内対応により、市役所への問い合わせや調整時間が減少。データに基づく的確な施策展開が可能となる。

【交通空白の解消と次世代育成】

地域のドライバー不足が補完され、路線の維持・強化が可能に。また若者の参画により、持続可能な交通リテラシーが世代間で継承される。

事業実施体制

