

# 新城市地域公共交通総合連携計画

- 山の湊 創造都市を支える  
公共交通づくりに向けて -

平成 2 0 年 2 月

新 城 市

# 目 次

第1章 策定の背景	
1. 背景と経過	1
2. 研究会開催経緯	2
3. 研究会委員	3
4. 道路運送法改正の概要	4
5. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要	5
6. 新城市地域公共交通会議設置要綱	6
7. 新城市地域公共交通会議名簿	8
第2章 公共交通等移動手段確保の現状	
1. 鉄道・バスの現状	9
2. バス運行経費と公的補助	16
3. 作手地区アンケート結果	17
4. 鳳来地区乗降調査結果	20
第3章 公共交通の課題	
1. 鉄道連携の課題	22
2. 地理的な課題	23
3. 学生輸送の課題	24
4. 高齢化に伴う課題	27
5. 公共交通空白地域の課題	28
第4章 公共交通整備の考え方	
1. 計画の位置づけ	29
2. 基本的な考え方	30
3. 計画区域と期間	31
4. 基本構想	35
5. 具体的な方策	43
(1) 運行形態・路線網の検討	44
(2) ニーズの把握と反映	47
(3) 利用しやすい料金体系	48
(4) バス関連施設の整備	51
(5) 地域・利用者の参画	52
(6) 積極的な情報提供	53
第5章 公共交通整備の進め方	
1. 計画推進のための組織	54
2. スケジュール	56
3. 計画推進のためのP D C Aと住民参画	57
第6章 地域公共交通総合連携計画に基づく事業	
1. 路線の見直し	58
(1) 作手地区	58
(2) 鳳来地区	62
(3) 新城地区	66
2. 利用促進活動	70
(1) バス停等待合い環境整備	70
(2) 情報提供等	71
3. 事業スケジュール	72
4. 事業概要及び事業の実施主体	73

## 第 1 章 策定の背景

### 1 . 背景と経過

新城市における公共交通は、ＪＲ飯田線と複数の民間バス事業者が担ってきました。民間バス業者は、それぞれの路線において運賃収入による採算を維持しつつ、多様な路線と十分な本数を地域住民に提供してきました。しかし、自家用車の普及に伴うバス利用者の減少によって、多くの路線において採算が困難となり、廃止を余儀なくされる路線が出てきました。そのため、主要道路のほとんどをカバーしていたバス路線は、公的な補助によって存続する状況となり、そのための経費も増加する傾向となっています。

こうしたなか、少子化に伴う学校の統廃合が進み、学童の通学手段としてのバスの必要性が高まり、多くの小学校において生徒の通学にバス路線を利用するようになりました。こうして、新城市におけるバス運行は、通学バスの要素を含みながら国・県の補助を受けつつ、路線の維持に取り組んできました。一方、人口に占める高齢者の比率は年々高まっており、高齢者の移動手段確保という意味においても、バスの必要性が高まっています。

新城市の公共交通への取り組みにおいては、従来バス路線の維持に力点が置かれてきましたが、それらの中には必ずしも利用者のニーズに適合していないものもあります。また、厳しい財政状況下において、交通弱者のためのバス運行といえども、経済性・効率性を無視して運行し続けることはできなくなってきました。このため、旧新城市では平成 17 年度に、「新城市公共バス交通研究会」を設置し、魅力ある使いやすい公共交通を目指して検討を行ないました。

その後、平成 17 年 10 月 1 日の市町村合併により、新たな新城市が発足したことにより、市域の拡大や地域の課題もさまざまとなり、新たに検討する必要が生まれました。そこで、平成 18 年度からこの研究会を引き継ぎ、本市における公共交通の目指す目標と具体的な取り組みにつき研究することとなりました。

さらに、本研究会での検討のさなかである平成 18 年 10 月 1 日に、バス・タクシー事業を所管する「道路運送法」が改正（概要は 4 . で説明）され、平成 19 年 10 月 1 日には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行（概要は 5 . で説明）されたことから、これらの新制度に基づいた公共交通施策の進め方についても検討を迫られることになりました。

以上をふまえ、新城市公共バス交通研究会は平成 19 年 12 月に報告書をまとめ、その推進を図るために同月、前述の 2 つの法律に基づく「新城市地域公共交通会議」を設置しました。本計画は、新城市公共バス交通研究会報告書の内容を、ほぼそのまま受け継いだものであり、新城市地域公共交通会議を通じて実現を進めていくために策定されるものです。

## 第 1 章

### 2 . 研究会開催経緯

開催回数	開催日	内 容
第 1 回	平成 18 年 7 月 27 日	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 新城市のバス交通の利用状況</li><li>・ スクールバスの利用状況</li><li>・ 各高校の通学状況</li><li>・ 小中学校のバス利用状況</li><li>・ 路線バス「富岡線」廃止対応について</li><li>・ 改正道路運送法の概要について</li><li>・ 福祉有償運送の状況について</li></ul>
第 2 回	平成 19 年 7 月 11 日	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 新城市におけるバス運行の現状</li><li>・ 公共バス政策の基本的な考え方</li><li>・ 具体的な路線の見直し</li><li>(ア) 路線の見直しについて</li><li>(イ) 路線の新設について</li><li>・ S バス支援チケットの創設</li></ul>
第 3 回	9 月 13 日	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 作手線について</li><li>・ 新城病院田口線・本長篠海老線 鳳来寺線について</li><li>・ 中心市街地巡回バスについて</li><li>・ 西部線について</li><li>・ その他路線について</li><li>・ 支援チケットについて</li></ul>
第 4 回	12 月 12 日	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 基本方針の確定</li><li>・ 作手地域バス路線見直し</li><li>・ 鳳来地域バス路線見直し</li><li>・ 新城地域バス路線見直し</li><li>・ 路線見直しスケジュール</li><li>・ 研究報告書について</li></ul>

## 3 . 研究会委員

構 成	氏 名		所 属
	平成 1 8 年度	平成 1 9 年度	
学識経験者	水尾衣里		名城大学准教授
〃	加藤博和		名古屋大学准教授
事 業 者	富安隆徳	夏目典佳	豊橋鉄道（豊鉄バス）
〃	澤田佐智雄		豊鉄タクシー
住 民 代 表	古瀬 剛	中川和男	千郷小学校 PTA
〃	加藤尋康	浅見好雄	八名小学校 PTA
〃	山本宏枝	林 治雄	鳳来中学校 PTA
〃	竹本一美	長谷川博	鳳来西小学校 PTA
〃	原田栄司	太田保文	作手中学校 PTA
〃	佐宗太賀男	田中利明	協和小学校 PTA
〃		鈴木宏幸	老連会長
〃		森下源吉	老連鳳来支部長
〃		小林利秋	老連作手支部長
教育委員会	下山多喜男		学校教育課（庶務課）
事務局	鈴木久雄		企画部長
〃	夏目 修		企画課長
〃	熊谷昌紀		企画課 副課長
〃		松本博也	企画課
〃	貝崎禎重		企画課
〃	瀬野尾充彰		鳳来総合支所地域振興課
〃	加藤勝彦	荻野まり子 加藤勝彦	作手総合支所地域振興課

## 4 . 道路運送法改正の概要

### 道路運送法改正の経緯

乗合バス事業は、昭和 26 年の道路運送法施行以来、需給調整規制を基本として、安全性と安定的なサービスを確保してきました。しかし、車社会の到来とともに利用者は減少し、地域の実状に即した運行形態やサービスの必要性が高まりました。このため、平成 14 年 2 月に需給調整規制の廃止を柱とする道路運送法の改正が行なわれ、新規事業者の参入、多様なサービスが提供されるようになりました。しかし、少子高齢化の進展や過疎化の進行により、地域によって公共交通機関に求められるサービスはさらに多様化し、これに対応する形でコミュニティバスやボランティア有償運送サービスが全国各地で実施されるようになりました。平成 17 年 9 月に学識経験者や利用者、事業者、労働組合などをメンバーとする懇談会が設置され、懇談会の報告を基に道路運送法の一部を改正する法律が閣議決定され、平成 18 年 10 月 1 日より現行の道路運行法が施行されました。

### 道路運送法改正の概要

道路運送法改正により、コミュニティバス・乗合タクシー等の普及促進と、市町村バスや NPO 等によるボランティア有償運送の制度化が図られました。

これまでは、一般乗合旅客自動車運送事業と、一般貸切旅客自動車運送事業とは区別されており、乗合事業による運送が不可能な場合にのみ、貸切事業者が乗合旅客運送を行なうことが可能でした（いわゆる 21 条許可）。今回の改正により、この制度は臨時的運行の場合を除いて廃止された一方、乗合事業の対象範囲が拡大し、乗合事業許可でより多種の運送サービスの提供が可能となり、その参入にあたっての基準も緩和が図られました。また、乗合事業の運賃・料金についても、不当に高いもしくは安い運賃等が設定されないよう許可が必要でしたが、地域関係者の合意がある場合（下参照）は運賃・料金について事前の届出で足りることとなりました。

市町村バスや NPO 等によるボランティア有償運送は、改正前は例外的な許可となっていました。今回の改正では、公共の福祉を確保する観点から、新たに登録制度が設けられ、法律上の位置付けが明確となりました。登録においては、輸送の安全や利便の確保が必要であること、登録後の状況の変化を定期的にチェックする必要があることなどから、有効期限が 2 年と定められました。

- 地域関係者の合意とは -

市町村運営有償運送および一般乗合運送事業の場合

『地域公共交通会議』（下に示す関係者で組織）で協議が調うこと

- ・ 地域公共交通会議を主宰する市町村長
  - ・ 一般乗合旅客自動車運送事業者、その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
  - ・ 住民または旅客
  - ・ 地方運輸局長
- 地域公共交通会議を主宰する市町村長が必要と認めるとき
- ・ 道路管理者
  - ・ 都道府県警察
  - ・ 学識経験者等会議の運営上必要と認められる者

## 5．地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

### 本法律施行の経緯

道路運送法の対象はバス・タクシー事業に限られています。しかし、地域公共交通を構成する交通機関には鉄道や船舶などもあり、地域公共交通の見直しにあたってはこれら機関の充実やバスとの連携強化などについても検討していくことが必要です。そのために、従来の道路運送法・鉄道事業法・軌道法・海上運送法という縦割り型の法制度を包括し、地域公共交通を活性化・再生するための新しい枠組みが必要であるという認識が高まりました。平成19年10月1日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」はこの認識のもとにつくられた新しい法律です。

### 本法律の概要

#### 1．地域公共交通特定事業

以下の5つの事業を「地域公共交通特定事業」と呼び、これらの推進をはかるための手続き円滑・弾力化、自治体の起債対象化が行われました。

- ・軌道運送高度化事業：より優れた加減速性能を有する車両を利用。上下分離制度
- ・道路運送高度化事業：より大型のバス（連接バス等）を利用。交通規制など道路交通の円滑化に資する措置と併用
- ・海上運送高度化事業：より優れた加速・減速性能を有する船舶を利用
- ・乗継円滑化事業：接続ダイヤの改善、乗車船券の共通化、乗降場の改善等
- ・鉄道再生事業：事業廃止届出がされた鉄道事業の維持を、地域の支援によって図る

#### 2．法定協議会と地域公共交通総合連携計画

地域公共交通活性化・再生策（1の地域公共交通特定事業のほか、バス再編なども含めた地域公共交通活性化・再生策）を実施するにあたり、関係主体（市町村・公共交通事業者・道路管理者・港湾管理者・公安委員会・住民等）による協議会を設け、「地域公共交通総合連携計画」を策定することができます。この計画に沿って行われる各事業を対象に、国の補助制度の拡充などが図られることになっています。

この法定協議会では、公共交通事業者・道路管理者等に参加応諾義務が科せられています。また、道路運送法による地域公共交通会議をそのまま法定協議会と位置づけることも可能となっています。この場合、バス・タクシーのみが協議対象となりますが、委員を拡充することで他の交通機関についても協議対象とすることができます。

新都市では、平成19年12月に発足した地域公共交通会議を、この法定協議会としても位置づけています。当面はバス・乗合タクシーを対象とします。

#### 3．新地域旅客運送事業

DMV（Dual Mode Vehicle：鉄道線路も道路も走れる車両）や水陸両用車といった、従来は複数の法律にまたがっていた交通機関の導入促進のため、事業許可手続きの合理化を図りました。

## 第 1 章

---

### 6 . 新城市地域公共交通会議設置要綱

( 設置 )

#### 第 1 条

新城市は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）の規定に基づき、市民生活に必要なバス等の旅客運送の確保を図り、利用者の利便増進のための施策及び地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、新城市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

( 協議事項 )

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- ( 1 ) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- ( 2 ) 市が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- ( 3 ) 市の公共交通政策の推進に関する事項
- ( 4 ) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

( 組織 )

第 3 条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- ( 1 ) 市長及びその指名する者
- ( 2 ) 一般乗合自動車運送業者、その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- ( 3 ) 住民又は利用者の代表
- ( 4 ) 中部運輸局長（愛知運輸支局長）又はその指名する者
- ( 5 ) 一般旅客自動車運送業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- ( 6 ) 愛知県における関係行政機関の職員
- ( 7 ) 学識経験者その他交通会議が必要と認める者

2 委員の任期は、委嘱の日の属する年度の翌年度末までとする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は再選を妨げない。

( 役員 )

第 4 条 交通会議に下記の役員を置く。

- ( 1 ) 会長 1 名
- ( 2 ) 副会長 1 名
- ( 3 ) 座長 1 名
- ( 4 ) 会計 1 名
- ( 5 ) 監事 2 名

2 会長は市長とし、交通会議を代表する。

3 副会長及び会計並びに監事は会長が指名する。

4 座長は委員の互選により決める。

5 座長は交通会議の議長となる。



( 会議の運営 )

第 5 条 交通会議は、会長が必要に応じて召集する。

2 委員は委任状により代理者を出席させることができる。

3 交通会議は委員の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。

4 交通会議の議決は全会一致を原則とするが、成立しない場合においては出席した委員の 4 分の 3 をもって決することとする。

5 交通会議は原則として公開とする。

6 会長は、必要があると認める場合は、委員以外の者を会議に出席させ、説明もしくは意見を聞くことができる。

( 地域部会 )

第 6 条 交通会議は地域ごとの案件を協議するため、新城地域部会、鳳来地域部会、作手地域部会を置く。

2 地域部会の委員は、第 3 条に定める委員及びその他の者で、協議の内容により会長が必要と認めた者で構成する。

3 各地域部会は、協議した結果を交通会議に提出することができる。

( 協議結果の取扱い )

第 7 条 交通会議において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

( 会計 )

第 8 条 交通会議の収入及び支出に関する必要事項は別に定める。

( 庶務 )

第 9 条 交通会議の庶務は、企画部企画課において処理する。

( その他 )

第 10 条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この要綱は、平成 19 年 12 月 26 日から施行する。

## 第 1 章

### 7 . 新城市地域公共交通会議名簿

役 職 等	氏 名	備考
新城市長	穂 積 亮 次	会長
名古屋大学大学院環境学研究科 都市環境学専攻准教授	加 藤 博 和	副会長
バス利用者代表	夏 目 善 之	座長
社団法人愛知県バス協会専務理事	鈴 木 肇	
豊鉄バス株式会社常務取締役	東 田 昭 夫	
豊鉄タクシー株式会社取締役社長	鈴 木 三 久	
豊橋鉄道労働組合中央執行委員長	原 田 重 徳	
新城市社会福祉協議会長	藤 原 眞 治	
新城市老人クラブ連合会長	鈴 木 宏 幸	
新城市小中学校 P T A 連絡協議会 (千郷小学校 P T A 会長)	中 川 和 男	監事
バス利用者代表	田 村 太 一	監事
中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官	佐々木 和久	
愛知県地域振興部交通対策課長	青 木 透	
愛知県新城警察署交通課長	丸 山 育 男	
愛知県新城設楽建設事務所維持管理課長	山 本 章	
新城市企画部長	鈴 木 久 雄	
新城市福祉健康部長	小 林 薫	

事務局 新城市企画部企画課

## 第 2 章 公共交通等移動手段確保の現状

## 1. 鉄道・バスの現状

## 鉄道

新城市には、新城市川田から池場間を J R 飯田線が運行しており、旧新城市および旧鳳来町内の基幹的な公共交通となっています。J R 飯田線は市内に 15 の駅があり、通勤・通学のための手段として重要な役割を果たしています。15 個ある駅のうち東新町駅と茶臼山駅、本長篠駅は高校の最寄り駅であることから、学生が多く利用しています。新城駅から豊橋方面に向かう列車は、通勤時間帯には 1 時間に 3 本程度が運行しており、それ以外の時間帯は 1 時間に 2 本程度で、1 日に 36 ~ 7 本が運行しています。豊橋から新城へ向かう下り線も同様です。新城以北の駅については、おおむね 1 時間に 1 本程度の運行となっています。

## 主要駅発着運行本数（平日）

新城駅		本長篠駅	
	本長篠方面(下り)	豊橋方面(上り)	中部天竜方面(下り)
37本	22本	24本	15本



## 第2章

---

広域・幹線路線バス（生活交通路線維持費補助<国・県 対象路線）

広域・幹線路線バスは3路線が運行しており、いずれも旧の市町村を連絡する路線で、市民の貴重な移動手段として、長年役割を果たしてきました。しかし、自家用車の普及とともに、路線バスの利用者は減少を続け、どの路線においても国・県の補助を得なければ運行できない状況となっています。

新 豊 線：豊橋駅前～豊川駅前～新城栄町～新城車庫前  
平日 11往復  
土・休日 10往復  
千郷小学校通学児童200名が利用  
通学時に臨時便を追加運行

新城病院田口線：新城病院前～鳳来寺～田口  
(H19.10.1 一部経路変更 新城病院上平井田口線)  
新城病院前～上平井～鳳来寺～田口  
平日 8往復  
土・休日 8往復  
鳳来寺高校・田口高校・新城高校・新城東高校の通学に利用。  
一般利用者の大半が新城病院への通院で利用

作 手 線：新城車庫前～和田～高里  
平日 4往復  
土・休日 3往復  
作手高校の通学に利用

### 自主運行バス

#### 【補助による運行バス】

自主運行バスのうち補助による運行バスは2路線あり、運行事業者に対し市が欠損補助を行うことで路線を維持しています。広域・幹線路線バス同様、利用者は減少しており、年々補助金額は増加しています。

鳳 来 寺 線：本長篠バスターミナル～鳳来寺～塩瀬  
平日 3往復  
土・休日 3往復  
鳳来中学校・鳳来寺高校の通学に利用  
一般利用者の大半が通院のための利用  
一般利用者は年々減少傾向

本長篠海老線：本長篠バスターミナル～鳳来寺～海老  
平日 3往復  
土・休日 学校登校日のみ運行  
鳳来中学校・鳳来寺高校の通学に利用  
一般利用者の大半が通院のための利用  
豊橋鉄道（豊鉄バス）が運行（欠損分を市が補填）

#### 【廃止路線代替バス】

自主運行バスのうち廃止路線代替バスは2路線が運行しており、市が運行事業者に委託し運行しています。補助による運行バス同様利用者は減少しており、運行に要する費用も増加しています。

吉川・市川線：吉川～新城病院前  
平日 4往復  
土・休日 運休  
舟着小学校の通学に利用

中宇利線：新城大谷大学～小畑  
平日 4往復  
土・休日 運休  
八名小学校の通学に利用  
一般利用者の大半が通院で利用  
新城大谷大学関係者（学生含）の利用は少数  
市が豊橋鉄道（豊鉄バス）に運行委託（欠損分を市が補填）



吉川市川線

## 第2章

### 【交通空白地対策バス】

自主運行バスのうち交通空白地対策バスは1路線が運行しており、市が運行事業者に委託し運行しています。当初乗合バスで運行していましたが平成15年度から乗合タクシーに変更しました。利用者は着実に増加しています。

北 部 線： 緑が丘～新城病院前～新城保健所  
平日 5往復  
土・休日 運休  
東郷東小学校の通学に利用  
通学時に臨時便を追加運行  
一般利用者の大半が通院で利用

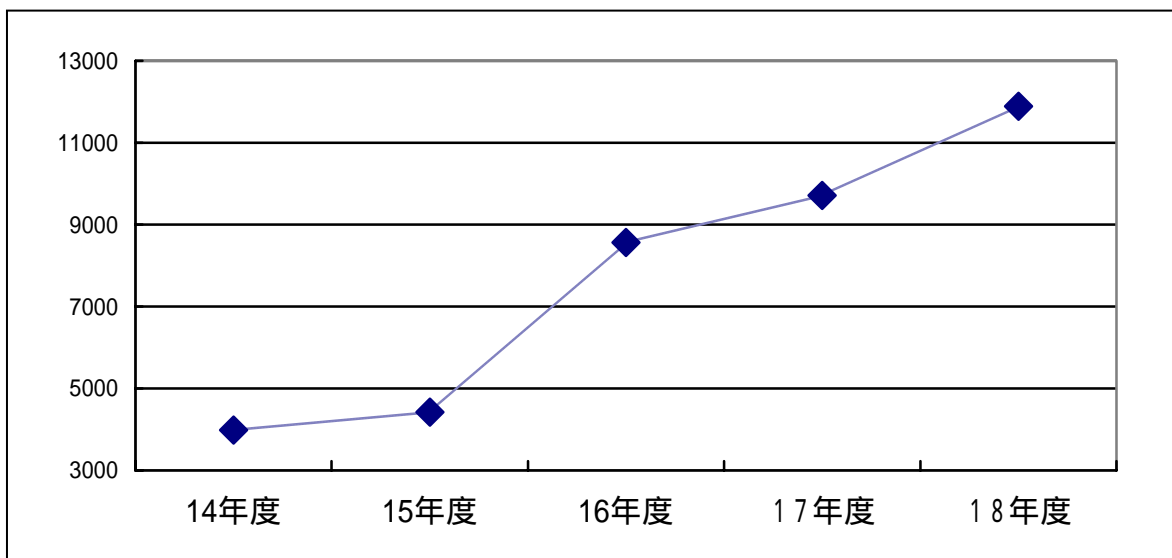
市が豊鉄タクシーに運行委託  
(ジャンボタクシー)



### 北部線年間利用者数

平成14年度	平成15年度		平成16年度	平成17年度	平成18年度
	～9月	10月～			
3,985人	1,739人	2,685人	8,565人	9,711人	11,887人

平成15年10月よりジャンボタクシー



## 直接運行バス

## 【廃止路線代替バス】

直接運行バスは廃止路線代替バスが主であり、5路線が運行しています。そのうち4路線は県の過疎バス補助路線であり、残る1路線についても県の補助金を利用しつつ市が運行しています。

## - 鳳来地区

布 里 田 峰 線 : 鳳来西保育園前～田峰

平日 5往復

土曜日 2往復

休日 運休

鳳来中学校の通学およびスクールバス兼用として、鳳来西小学校の通学に利用

秋 葉 七 滝 線 : 本長篠～細川～七郷一色(巢山)～阿寺～本長篠

平日 7往復

土曜日 5往復

休日 運休

東陽小学校・鳳来中学校の通学に利用

長 篠 山 吉 田 線 : 本長篠～郷ヶ平～田沢～本長篠

平日 6往復

土曜日 6往復

休日 運休

鳳来中部小学校・山吉田小学校・鳳来中学校の通学に利用  
(代替バスではなく、自主運行に伴い、路線バスが廃止された)

## 鳳来地区市営バスの年間利用者数

路線名	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
布 里 田 峰 線	2,216 人	1,721 人	4,567 人	4,338 人
秋 葉 七 滝 線	25,869 人	23,793 人	21,131 人	21,160 人
長 篠 山 吉 田 線	1,912 人	21,084 人	22,346 人	25,476 人

長篠山吉田線は平成16年3月運行開始のため、1ヶ月間の利用客数

## 第2章

### 作手地区

大和田線：大和田～戸津呂

平日 3往復

土曜日 3往復

休日 運休

協和小学校・作手中学校の通学に利用。

守義線：鳴沢橋～上菅沼～くらがり

平日 3往復

土曜日 3往復

休日 運休

作手中学校の通学に利用

### 作手地区市営バスの年間利用者数

路線名	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
守義線	9,089人	8,649人	8,893人	6,379人
大和田線	10,754人	9,669人	8,298人	8,038人

### スクールバス

鳳来西小学校：大輪・恩原・日向・島田（上）・塩瀬（高月時・中平・知幸部）

菅守小学校：木和田・菅沼（上）・守義

協和小学校：保永（和田・見代・戸津呂）

作手中学校：田代・杉平・保永（見代・戸津呂）

### 患者輸送バス

作手診療所：作手各地区～診療所

作手地区の各集落を巡回し、自宅と作手診療所間を送迎

平成20年3月末をもって終了予定

### 福祉有償運行

新城市内において福祉有償運送を行っている事業者は4事業者あり、いずれも利用者の自宅から目的地までの距離により利用料金を設定しています。

(NPO法人)自立支援センター 四岳館：新城市

(NPO法人)のんほい・ほうらい：新城市

(NPO法人)パルク：新城市・豊川市・蒲郡市・宝飯郡

(社会福祉法人)新城福祉会：新城市







## 第2章

### 2. バス運行経費と公的補助

バス運行の現状で述べた生活路線バスについては、地域住民の生活に必要なバス運行の維持・確保を目的に国と愛知県の補助対象となり、運行経費の補填がなされています。規定収益に満たない場合は、市町村の支出が必要になりますが、基本的には国及び愛知県の補助により運行されています。一方、自主運行バスについては、バス会社またはタクシー会社に委託する形で運行しており、運行経費の赤字分補填は市が行なっています。直接運行バスについては、新城市がバスを所有し、運転のみを委託していますので、運転手の賃金が毎年発生します。自主運行バス路線のうち4路線は過疎バスとして位置付けられており、愛知県からの補助を受けています。新城市におけるバス運行に係る経費の総額を下表に示します。平成19年度におけるバス運行経費（予算ベース）は約6千5百万円でした。

新城市におけるバス運行経費 千円

路線名	歳出	歳入		市補助金および負担額
		運賃収入	県補助金	
北部線	7,350			7,350
吉川市川線・中宇利線	10,000			10,000
本長篠海老線・鳳来寺線	16,913			16,913
千郷小学校臨時便	4,000			4,000
布里田峰線	6,842	273	911	5,658
秋葉七滝線	13,712	2,547	3,330	7,835
長篠山吉田線	9,545	3,991	1,635	3,919
守義線	6,233	2,271	1,560	2,402
大和田線	8,791	486	849	7,456
合計	83,386	9,568	8,285	65,533

新城市内の多くの小学校では、生徒の通学にバスを利用しており、そのための運賃を新城市が負担しています。また、中学校については鳳来中学校及び作手中学校において通学にバスを利用しており、小学校と同様に生徒の運賃を負担しています。各学校における通学運賃負担額は下表のとおりです。

通学定期券の市負担額 千円

学校名	定期券負担額	学校名	定期券負担額
千郷小学校	8,304	山吉田小学校	272
東郷東小学校	604	東陽小学校	1,173
舟着小学校	1,347	鳳来東小学校	13
八名小学校	6,051	協和小学校	782
鳳来中部小学校	238	鳳来中学校	22,500
鳳来寺小学校	412	作手中学校	2,717
小・中学校定期負担額計	44,413		

## 3. 作手地区アンケート結果

作手地区におけるバス利用の現状と利用者意見把握のため、高齢者を対象としたアンケートを行いました。

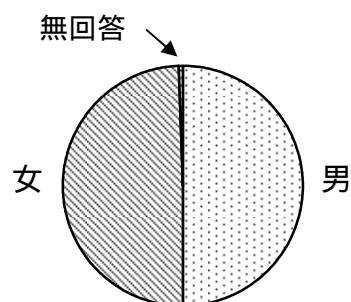
調査対象：作手地区老人クラブ会員

配布数：878人

回答数：469人

性別

男	234人
女	232人
無回答	3人



運転免許証と運転について

運転免許証を持っていないものは26.2%でした。運転免許を持っているが、運転を控えている、または運転しないという回答が30人おり、免許を持たないものと合わせると、全体の32.6%でした。

運転免許と運転

免許を持っていない。	123人
免許を持っているが、運転しない。	16人
免許を持っているが、できるだけ運転しないようにしている。	14人
免許を持っており、運転している。	309人
無回答	7人

通院状況

通院については、313人が病院に通っており、通院している病院は作手地区が第1位で183人（複数回答）、次いで新城地区の173人（複数回答）でした。

この回答により作手地区の高齢者のほとんどが作手地区及び新城地区の病院に通っていることが分かります。

通院

病院に通っている。	313人
病院に通っていない。	155人
無回答	1人

病院の所在地（複数回答）







作手	183人
新城	173人
鳳来	16人
岡崎	27人
豊田	9人
その他	21人

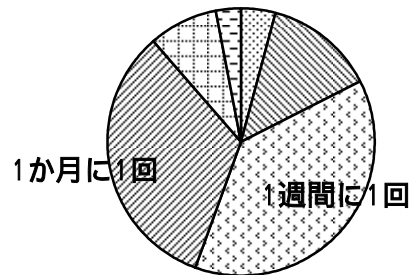
## 第2章

### 新城地区に行く回数

作手地区の高齢者が新城地区へ行く場合、最も多いケースは1週間に1回で、次いで1か月に1回でした。目的としては、買い物最も多く、次いで通院でした。

#### 新城地区に行く回数


ほとんど毎日行く。		19人
1か月に10回		63人
1週間に1回		178人
1か月に1回		156人
ほとんど行かない。		39人
無回答		14人

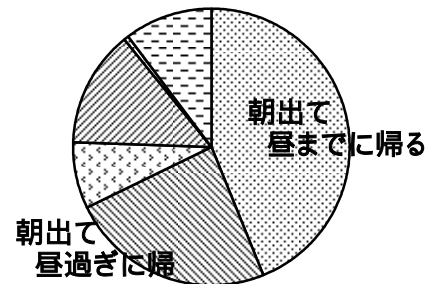


### 新城地区に出かける時間帯

新城地区にでかける時間帯は、朝出かけて昼までに帰ると応えたものが206人おり、全体の43.9%でした。次いで朝出かけて昼過ぎに帰るものが112人で、全体の23.9%でした。帰る時間が昼過ぎとなるのは、作手線の運行が昼過ぎになっていることが影響していると推測されます。この結果から作手地区から新城地区に出かける時間帯は、午前中がほとんどということが分かります。

#### 新城地区に出かける時間帯

朝出て昼までに帰る。		206人
朝出て昼過ぎに帰る。		112人
昼前に出て夕方帰る。		36人
昼過ぎに出て夕方帰る。		64人
夕方出て夜帰る。		3人
無回答		48人

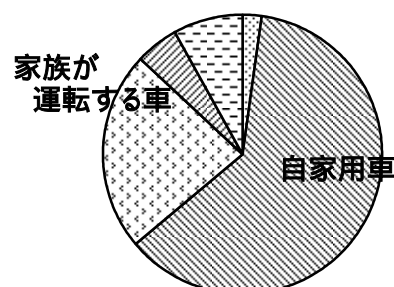


### 新城地区に出かける手段

新城地区に出かける手段としては、自家用車が最も多く288人で全体の61.4%でした。バスを利用するものはわずかに23人と寂しい結果でした。また、家族の運転する車で出かけるものが109人おり、外出時に家族をたよるケースが多いことが分かります。

#### 新城地区に出かける手段


原付・バイク		11人
自家用車		288人
家族が運転する車		109人
バス		23人
無回答		38人

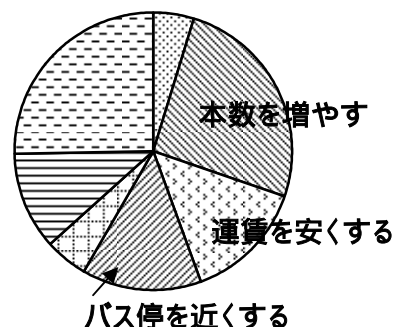


どうすればバスを利用するか。

バスを利用するには何が重要かという問いには、「本数を増やす」が120人で最も多く、次いで「運賃を安くする」と「バス停を近くに作る」が66人でした。



どうすればバスを利用するか。

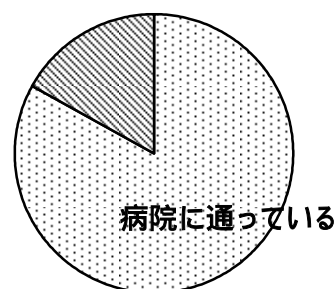
運行時刻を変える。		22 人
本数を増やす。		120 人
運賃を安くする。		66 人
バス停を近くに作る。		66 人
運行ルートを変える。		23 人
その他		53 人
無回答		119 人



以下は運転免許を持たないもの、運転免許を持っているが運転しないまたは運転しないようにしているもの153人を抽出した結果です。

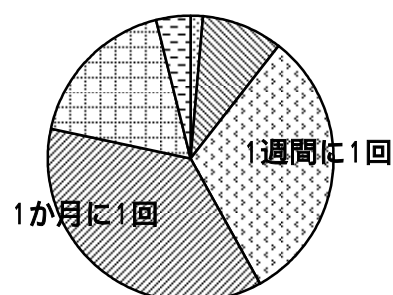
通院状況

病院に通っている。		127 人
病院に通っていない。		26 人
無回答		0 人



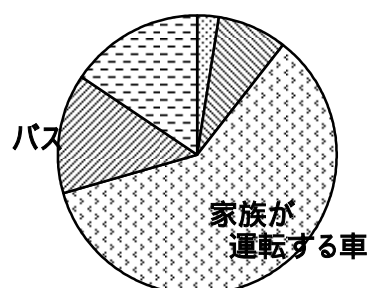
新城地区に出かける回数

ほとんど毎日行く。		2 人
1か月に10回		14 人
1週間に1回		48 人
1か月に1回		56 人
ほとんど行かない。		27 人
無回答		6 人



新城地区に出かける手段

原付・バイク		4 人
自家用車		12 人
家族が運転する車		92 人
バス		21 人
無回答		24 人



## 第2章

### 4. 鳳来地区乗降調査結果

鳳来地区の設楽方面路線バスについて乗降調査を行なった結果は次のとおりでした。

調査対象：新城病院田口線・本長篠海老線・鳳来寺線・本長篠海老線臨時便

調査日：平成19年6月8日

午前6時24分～8時30分

海老から本長篠駅前方面

< 新城病院田口線 >

調査区間及び時間（海老 6:24 本長篠駅前 6:45）

	小学生	中学生	高校生	一般
既乗車人数	0	3	0	0
乗車人数	0	18	0	2
降車人数	0	21	0	1

< 新城病院田口線 >

調査区間及び時間（海老 6:59 本長篠駅前 7:21）

	小学生	中学生	高校生	一般
既乗車人数	0	3	5	1
乗車人数	0	23	0	2
降車人数	0	26	0	1

< 本長篠海老線 >

調査区間及び時間（海老車庫 7:32 本長篠駅前 7:53）

	小学生	中学生	高校生	一般
既乗車人数	0	4	0	1
乗車人数	5	13	0	0
降車人数	5	17	0	1

< 鳳来寺線 >

調査区間及び時間（玖老勢 7:41 本長篠駅前 7:54）

	小学生	中学生	高校生	一般
既乗車人数	0	5	0	1
乗車人数	0	0	0	0
降車人数	0	5	0	1

< 新城病院田口線 >

調査区間及び時間（海老 8:00 本長篠駅前 8:21）

	小学生	中学生	高校生	一般
既乗車人数	0	0	0	13
乗車人数	0	0	1	1
降車人数	0	0	1	4

## 本長篠駅前から海老方面

## &lt; 本長篠海老線 &gt;

調査区間及び時間 (本長篠駅前 7:09 海老車庫 7:30)

	小学生	中学生	高校生	一般
既乗車人数	0	0	2	1
乗車人数	0	0	0	0
降車人数	0	0	2	1

## &lt; 新城病院田口線 &gt;

調査区間及び時間 (本長篠駅前 7:34 海老 7:55)

	小学生	中学生	高校生	一般
既乗車人数	0	0	1	0
乗車人数	0	0	19	7
降車人数	0	0	14	7

## &lt; 本長篠海老線臨時便 &gt;

調査区間及び時間 (本長篠駅前 8:09 鳳来寺 8:17)

	小学生	中学生	高校生	一般
既乗車人数	0	0	0	0
乗車人数	0	0	23	0
降車人数	0	0	23	0

## &lt; 新城病院田口線 &gt;

調査区間及び時間 (本長篠駅前 8:09 海老 8:30)

	小学生	中学生	高校生	一般
既乗車人数	0	0	2	0
乗車人数	0	0	9	1
降車人数	0	0	8	1

第3章 公共交通の課題

1. 鉄道連携の課題

新城駅については、駅前に十分な広場がないために大型バスの乗り入れができないため、自家用車で送迎と徒歩・自転車でのアクセスが多い状況です。夜間になると豊橋方面からの列車が新城止まりとなることが多いため、出迎えの車で駅前が混雑する状況も見られます。

もう1つの主要な乗継地点である本長篠駅については、駅前にバス乗り入れの十分なスペースがないため、100m程離れた国道沿いにバスターミナルが整備されています。ここは設楽町方面、布里・塩瀬方面、山吉田方面、七郷一色方面の各バスの発着点となっていますが、待合所としての施設は改修が必要です。その他の駅においてもバスが結節している駅が少ないため、飯田線利用者は徒歩・自転車を利用するケースが多く、駅からの距離が離れている場合は車での送迎に頼っています。このようなことから鉄道からバスへの乗り換えについては、利便が図られているとはいえ、とりわけ新城市の玄関ともいえる新城駅については、バスへの乗り換えのための根本的整備が必要となっています。

さらに高校への最寄駅となっている東新町駅・茶臼山駅は道路幅員が狭いため、バス路線が結節していません。



新城駅



本長篠駅



東新町駅



茶臼山駅



## 2. 地理的な課題

新城市は平成17年10月1日の3市町村合併により、面積が499 km<sup>2</sup>となり愛知県で2番目の広さとなりました。市域の83.5%を森林が占めており、その森林からは多くの河川が流れ一部の河川を除き豊川に流れ込んでいます。多くの集落は河川と並行して走る道路で結ばれ、集落ごとの距離も離れています。

中心市街は旧新城市の中央に位置し、病院や大型店舗が集中しており、郊外からのバス利用者の目的地となっています。市内にはある程度人口を有する集落が全体に点在しており、新城地区については新城駅周辺、鳳来地区については本長篠駅周辺、作手地区については高里地区を結ぶバス路線が通っています。

広範な市域の中に集落が点在していることから、どの地区にもバス運行の要望が存在しますが、効率的に運行しようにも地形的に巡回路線は計画しにくい状況です。このため、1つの路線で担うことができる集落は限られ、直線的な折り返し運転を組み合わせた大回りルートになっている路線も少なくありません。また、廃止路線に対応する形で継ぎ足したルートもあり、利用者にとっては目的地への時間を長くする要因となっています。例えば、中宇利線において、小畑・中宇利と富岡東部、さらに一鍬田地区をそれぞれ経由しなければならなくなっています。これは吉川・市川線や長篠山吉田線、秋葉七滝線についても同様で、1つの路線で複数の地区を通るため、時間を犠牲にしなければなりません。



一路線で多くの地区をカバーしている例

3. 学生輸送の課題

小学生の通学状況

本市におけるバス路線は、市内各小学校に通う児童の足として重要な役割を果たしています。それは、現在の小学校が幾度も統合を行い、その都度廃校となる児童の通学手段をバスにより確保してきたためです。このため、現在運行されているバス路線のほとんどが、スクールバスとしての役割を担っており、小学校の授業開始時間が同じであるため、通学時間帯となる朝7時～8時には、市内において同時に大量のバス運行を行わなければなりません。この状況は下校時間帯にも同じことが言えます。とりわけ新城市の西部に位置する千郷小学校においては、バス通学の児童数が200人という状況となっており、2台の大型バスが2往復することで対応しています。

通学時間帯でのバス運行は、朝の第1便は学童輸送が第一の目的となり、路線によっては生徒を運んだ後通常の路線運行を開始するものもあります。当然、病院や買い物を目的とする一般の利用者は、遠回りを余儀なくされ、希望する時間までに到着できないケースも出ています。また、生徒が利用しない昼間の運行については、小型のバスで十分対応が可能であるにもかかわらず、朝・夕の通学利用により小型化ができない状況となっています。

中学生の通学状況

中学生の登下校に関しては、多くの中学校で徒歩または自転車を利用しており、鳳来中学校と作手中学校において一部の生徒が通学にバスを利用しています。鳳来中学校では校庭内にあった寮を閉鎖した経緯から、バス通学の生徒が多い状況です。鳳来中学校の通学に利用されているバス路線は、新城病院田口線・鳳来寺線・秋葉七滝線・長篠山吉田線・布里田峰線です。また、作手中学校については、作手線・守義線・大和田線です。

中学校では、部活動のために比較的早い時間に学校に到着する必要があるとともに、朝の部活動がない生徒にも対応しなければならないため、2つの時間帯にバスが必要となっています。

小中学生のバス利用路線と人数

	路線名	利用人数	路線名	利用人数
小学生	新豊線	200	北部線	14
	新城病院田口線	12	布里田峰線	7
	作手線	11	秋葉七滝線	23
	鳳来寺線		長篠山吉田線	15
	吉川・市川線	28	大和田線	24
	中宇利線	119	守義線	8
中学生	新豊線		北部線	
	新城病院田口線	49	布里田峰線	4
	作手線	9	秋葉七滝線	12
	鳳来寺線	23	長篠山吉田線	49
	吉川・市川線		大和田線	3
	中宇利線		守義線	17

### 高校生の通学状況

新城市内には公立高校が4校と私立高校が1校あります。唯一の私立高校である黄柳野高校は全寮制のため、通学における公共交通機関の利用はごく稀です。新城地区にある新城東高校と新城高校については、比較的近い距離の生徒は徒歩または自転車で通学しており、その他の生徒はJR飯田線を利用しています。作手地区の生徒が新城地区の高校に通学する場合は、利用できる公共交通機関がないため、多くの生徒が家族の送迎に頼っています。

鳳来寺高校については、鉄道とバスを利用する生徒が、全生徒数の約63%を占め、バスのみ利用の生徒が約13%となっており、合計で76%の生徒がバスを利用しています。

作手高校においては、鉄道とバス利用の生徒が全生徒数の約8%で、バスのみ利用の生徒が約23%となっており、鳳来寺高校と比べバスの依存は少ない状況です。特徴としては、寮があるために月曜日と金曜日のバス利用が極端に多いことです。寮の生徒については、比較的遠方の者が多くバスによる通学は時間的に難しい状況となっています。

市内の高校で比較的バス通学の依存が高い鳳来寺高校及び作手高校の状況を下表に示します。

#### 鳳来寺高校の通学状況

出身校	徒歩	自転車 バイク	鉄道 バス	バスのみ	親等の 送迎	人 計
新城中学校			8			8
千郷中学校		1	11			12
東郷中学校		1	2			3
八名中学校			4			4
鳳来中学校	2	15	4	12	2	35
豊川・豊橋			25			25
設楽・東栄			1			1
県外			1			1
合計	2	17	56	12	2	89

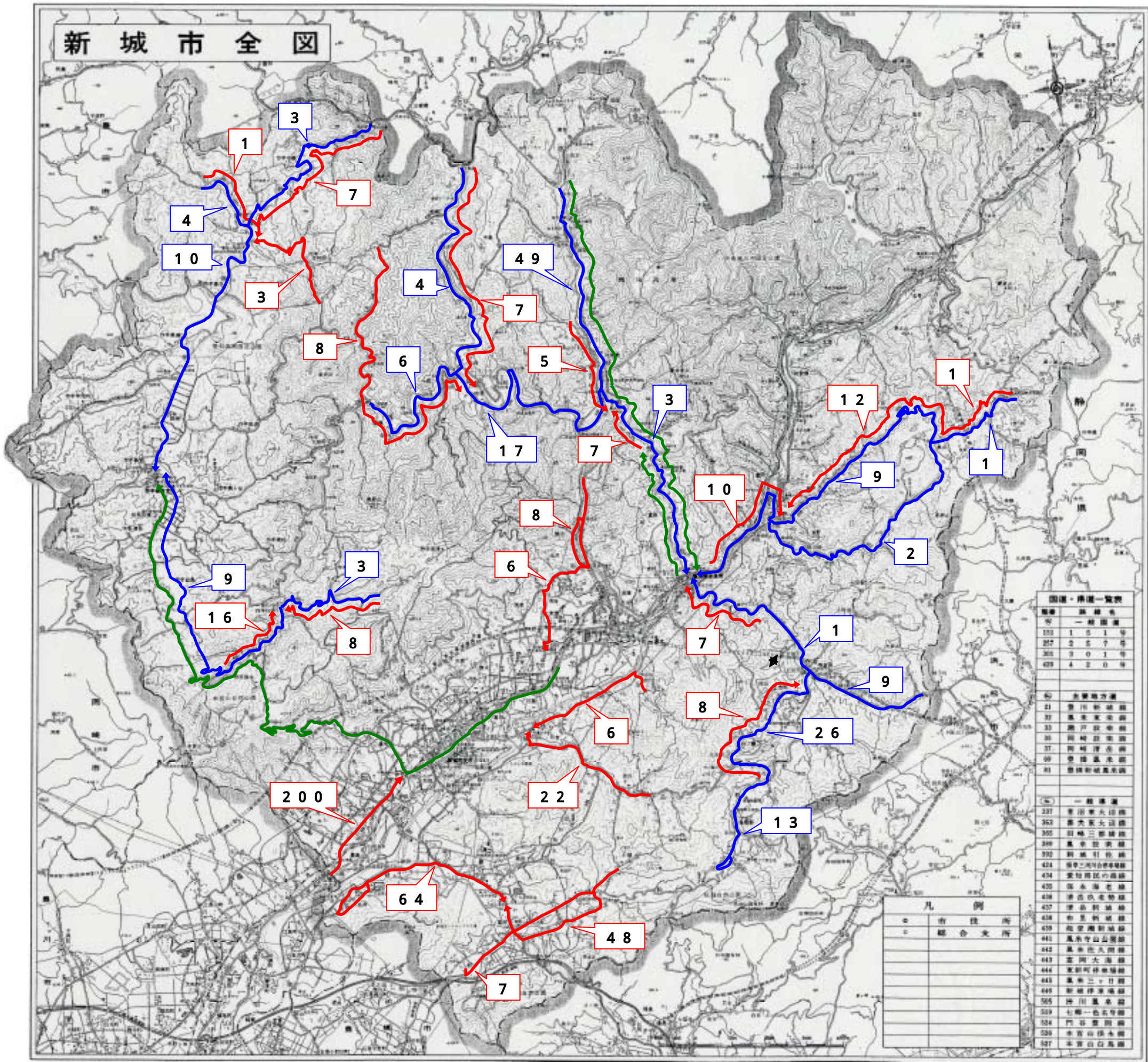
#### 作手高校の通学状況

通学手段	徒歩	自転車 バイク	鉄道 バス	バスのみ	寮 下宿	人 親等の 送迎
生徒数 142人	4	38	12	33	42	13

バス通学 の内訳	新城地区 (中部)	新城地区 (西部)	新城地区 (北部)	新城地区 (南部)	鳳来地区	作手地区
生徒数 33人	5	14	3	7	0	4



# 新城市全図



小学生バス利用路線と人数

中学生バス利用路線と人数

高校生バス利用路線

路線・乗車一覽表

路線番号	路線名	乗車人数
101	1 0 1 号	
207	2 0 7 号	
300	3 0 0 号	
409	4 0 9 号	

凡例

路線番号	路線名
21	新川新線
22	新川東線
23	新川西線
24	新川南線
25	新川北線
26	新川東線
27	新川西線
28	新川南線
29	新川北線
30	新川東線
31	新川西線
32	新川南線
33	新川北線
34	新川東線
35	新川西線
36	新川南線
37	新川北線
38	新川東線
39	新川西線
40	新川南線
41	新川北線
42	新川東線
43	新川西線
44	新川南線
45	新川北線
46	新川東線
47	新川西線
48	新川南線
49	新川北線
50	新川東線
51	新川西線
52	新川南線
53	新川北線
54	新川東線
55	新川西線
56	新川南線
57	新川北線



## 4. 高齢化に伴う課題

平成19年4月1日現在における新城市の人口は52,160人で、そのうち65歳以上人口は13,540人でした。本市の高齢化率は26.0%で、愛知県平均の18.4%を7.6ポイント上回っています。3市町村が合併し、新しい新城市が誕生した平成17年10月1日の高齢化率が25.2%であったことから、高齢化が確実に進行していることが分かります。一人暮らしの高齢者は1,503人おり、車を持たない者にとっては、家族の送迎も期待できず日用品の調達などに不自由していることが推測されます。

新城市の174行政区のうち、高齢化率が50%を超える、いわゆる限界集落が15行政区あり、郊外の山間部に集中しています。そうした行政区では、地域活動そのものの存続も厳しい状況が生まれており、高齢者の生活に対する援助は地域の中で担いきれないといった心配も生まれています。新城市においては、こうした集落が今後も増えることが予測されます。

そうした地域に対して何らかの移動手段を確保することは、重要な課題であるものの、小規模集落全てにバス運行を確保することはできないため、福祉有償運送制度や、訪問診療などを組み合わせた高齢者に対する政策が必要です。

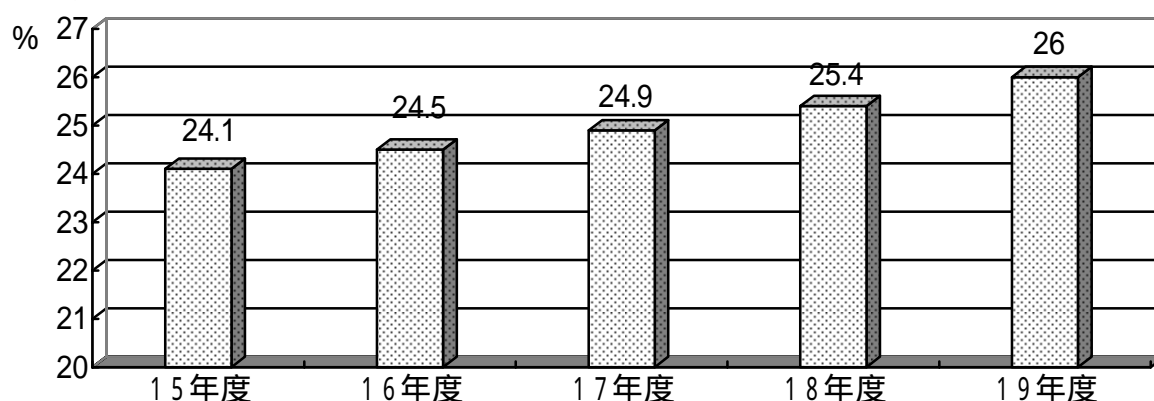
## 新城市及び近隣市町村の高齢化率

新城市	豊橋市	豊川市	蒲郡市	田原市
26.0%	17.8%	18.3%	25.4%	20.4%

## 新城市における高齢化率の経年変化

年 度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度
総人口	53,798人	53,349人	53,060人	52,467人	52,160人
高齢者	12,961人	13,089人	13,184人	13,345人	13,540人
高齢化率	24.1%	24.5%	24.9%	25.4%	26.0%

## 高齢化率経年変化



5 . 公共交通空白地域の課題

新城市の公共交通機関はJR飯田線とバスです。市内には鉄道もバスも通らない、公共交通空白地域がいくつかあります。

鉄道やバスの運行本数に差があることから、満足度は地区ごとに異なりますが、路線が存在する地区は空白地域としないこととし、現状を下表に示します。公共交通空白地域の人数は5,120人で、全人口に占める割合は約1割となっています。空白地域では高齢化率が高いことが特徴で、移動手段が必要な地域であることが分かります。

こうした地域は比較的人口も少なく、バス運行での移動手段確保は難しい状況が多く、少数の需要にこたえる手立てが必要です。

新城地区では西部において公共交通空白地域が存在しており、その他の地区については、鉄道とバス路線によって公共交通が確保されています。

鳳来地区については、塩瀬以北の地区と海老地区の一部、乗本地区、七郷地区の一部において空白地域が存在し、作手地区においては、木和田及び中河内地区が空白地域となっています。

地区別公共交通の状況

	バス利用可	鉄道利用可	空白地域	人口
新城地区	32,583人	21,356人	2,486人	35,817人
鳳来地区	9,745人	4,352人	2,205人	13,197人
作手地区	2,717人	0人	429人	3,146人
新城市	45,045人	25,708人	5,120人	52,160人

新城地区

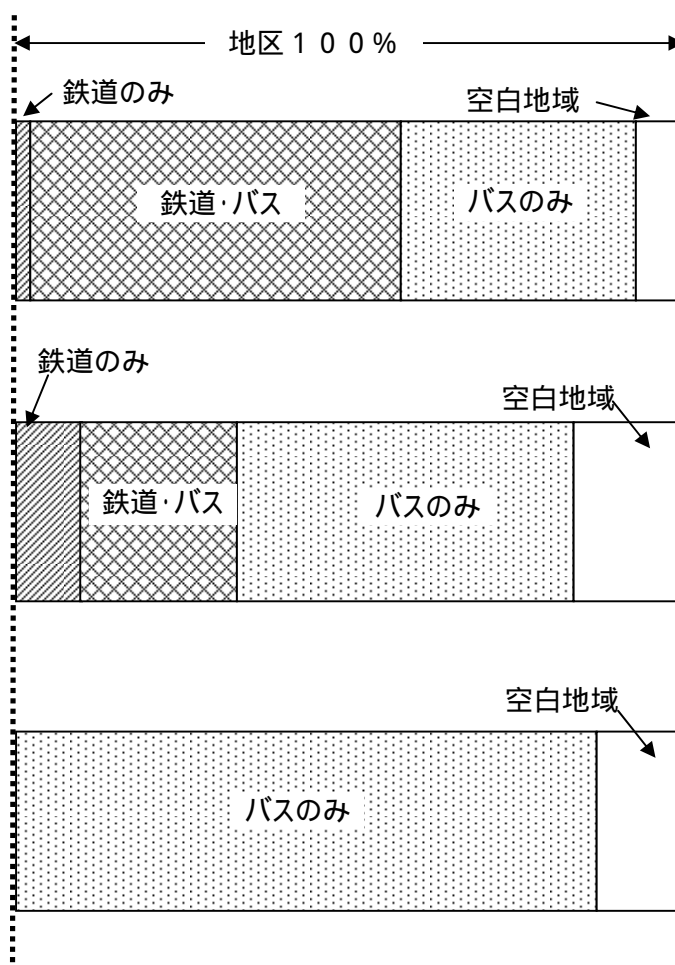
公共交通	人数
鉄道のみ	748人
鉄道・バス	19,801人
バスのみ	12,782人
空白地域	2,486人
計	35,817人

鳳来地区

公共交通	人数
鉄道のみ	1,247人
鉄道・バス	3,105人
バスのみ	6,640人
空白地域	2,205人
計	13,179人

作手地区

公共交通	人数
鉄道のみ	0人
鉄道・バス	0人
バスのみ	2,717人
空白地域	429人
計	3,146人



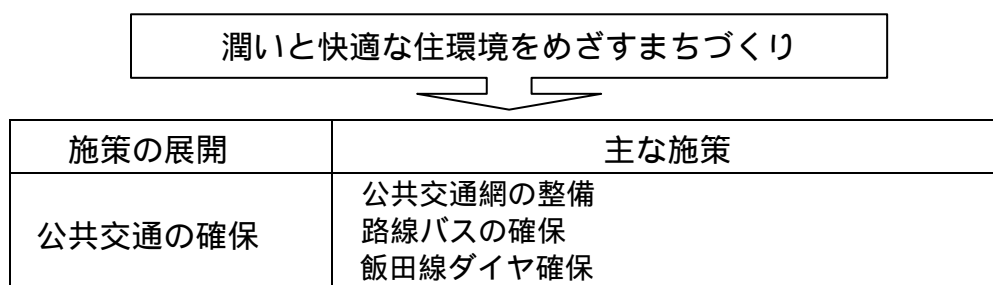
## 第4章 公共交路線整備の考え方

### 1. 計画の位置づけ

#### 新市まちづくり計画

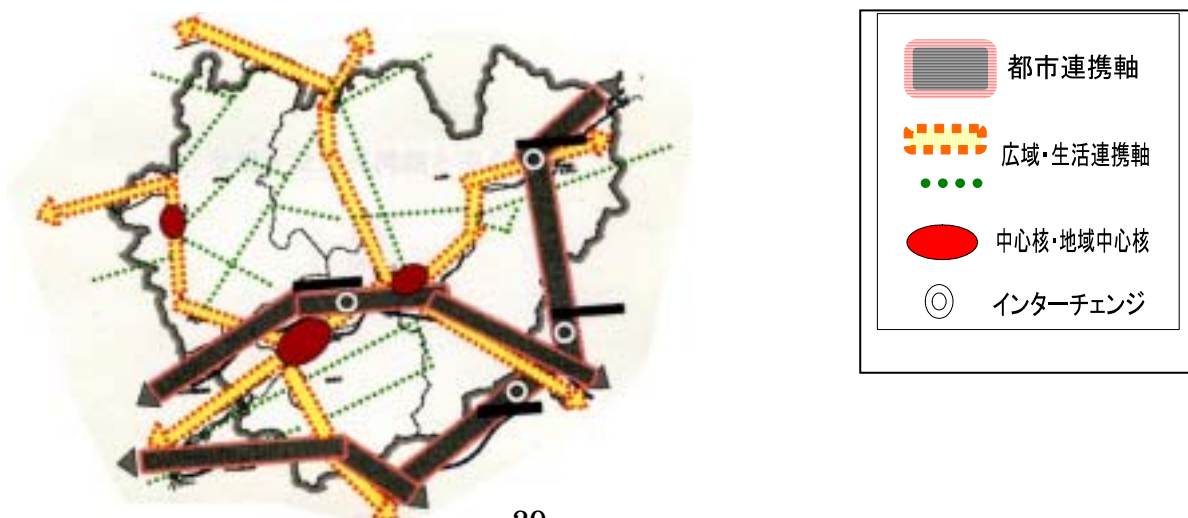
平成17年10月1日に旧新城市・旧鳳来町・旧作手村が合併し、新しい新城市が誕生しました。新たなまちづくりの将来構想を「笑顔・活力創造都市」と定め、その実現のため7つのまちづくりを基本方針とする新市まちづくり計画が策定されました。この計画の基本方針の1つである「潤いと快適な住環境をめざすまちづくり」では、都市基盤・生活基盤としての公共交通の整備を図ることとしています。具体的には主要施策として、通学や高齢者の足としての路線バス及びコミュニティバスの維持・拡充が位置づけられています。

#### まちづくりの基本方針



#### 総合計画

新城市の第1次総合計画は、平成20年3月の策定を目指して作業が進められています。総合計画では、目指すまちの将来像を「市民がつなく山の湊 創造都市」としました。総合計画における土地利用の方向のなかで、新城中部地区を市の中心核と位置づけ、道路など基礎的なインフラの整備を積極的に行い、医療・福祉・行政機能の一体的な整備を進めることとしています。また、鳳来総合支所及び作手総合支所周辺地域を、地域中心核と定め、地域における生活の拠点としてインフラ整備を進めることとしています。この構想に沿い、3つの中心核を結節点とする、利便性の高い公共交通システムの構築を目指すとともに、「山の湊創造都市」を支える公共交通づくりに向けた取り組みを進めます。



2. 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**

新都市のように市域が広く、集落間や市街地までの距離が比較的遠い自治体では、市民にとって自家用車は今後も主要な移動手段であり続けます。他方、少子化に伴う学校の統廃合や高齢化の進展に伴い、公共交通への期待は今後ますます高まることが予測されます。

全国的に、これまでバス運行を担ってきた民間バス事業者が、利用者の減少による運行経費の拡大などから、既存路線からの撤退を余儀なくされるなか、多くの自治体が運行を引き継ぐ形で路線の維持に努めてきました。新都市においても、委託運行や直接運行といった方法で路線の維持に努めてきましたが、従来どおりの運行継続は根本的な解決にはならず、利用者の減少が続き経済的な負担も増加しています。

新都市では、小中学生の通学や高齢者の移動手段としての役割に着目して、バス運行について効率性の観点からの検証が行われてきませんでした。また、利用者の状況調査やニーズの把握も十分とはいえず、このことが、一部の路線における実情にそぐわない運行や、非効率な運行を続ける結果となっています。バス利用者の減少に歯止めがかからず、運行にかかる経費も拡大を続けるなか、これまでのような既存路線の存続だけを主眼においた対応では、真に住民の生活に必要なバス運行はできません。

道路運送法が改正され、地域がその気になれば自らが必要とする公共交通を作り出すことが可能となった今、自治体が公共交通に対して、本気で取り組む覚悟で臨まなければなりません。

そこで、新都市は既存路線の維持というこれまでの考え方を改め、市民にとって満足度の高い、新たな公共交通システムを構築するため「新都市地域公共交通総合連携計画」を策定します。



## 3. 計画区域と期間

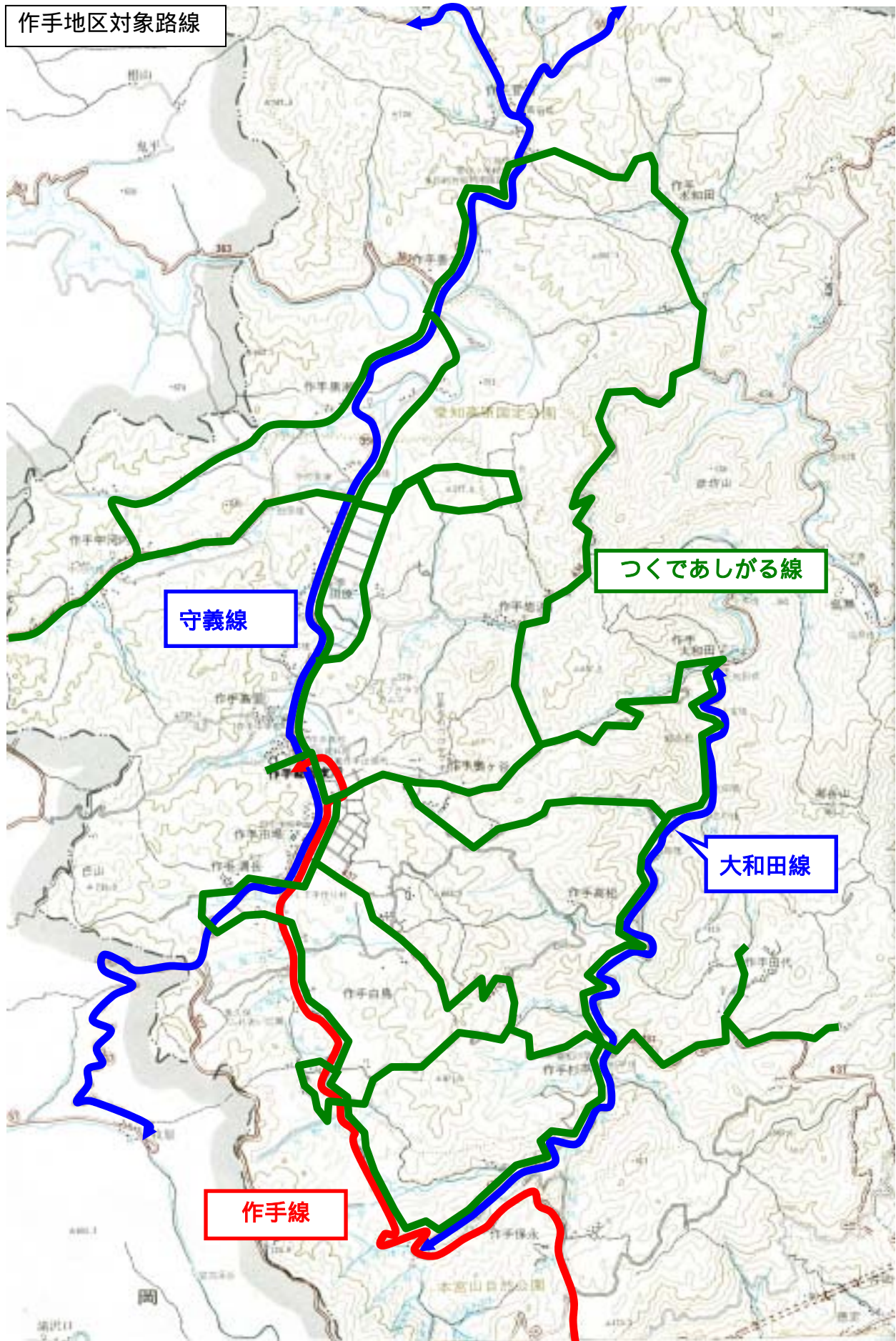
## 区域

計画の対象区域は、新城市全域とします。  
対象路線は下記のとおりです。

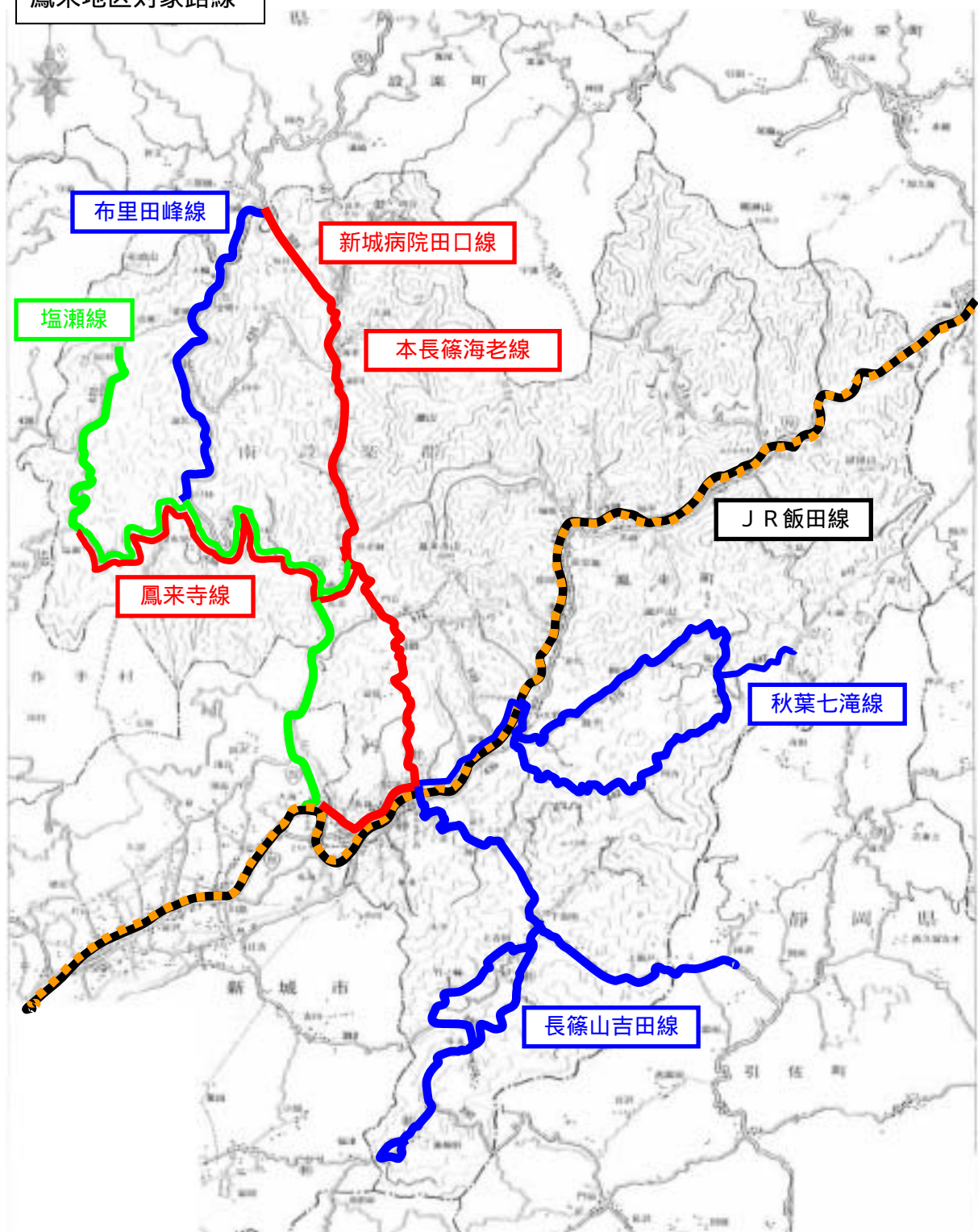
対象路線名		対象区域
鉄道	JR飯田線	野田城～池場
バス	新豊線	川田～新城車庫
	新城病院田口線	新城病院前～滝上
	作手線	高里～新城車庫
	鳳来寺線	塩瀬～玖老勢～本長篠バスターミナル
	本長篠海老線	本長篠駅前～海老車庫前
	吉川・市川線	吉川公会堂前～市川～新城病院前
	中宇利線	小畑～新城大谷大学正門
	北部線	緑が丘～新城保健所
	布里田峰線	西保育園前～田峰
	秋葉七滝線	本長篠バスターミナル～向久保
	長篠山吉田線	本長篠バスターミナル～郷ヶ平～田沢
	守義線	くらがり～高里～鳴沢橋
	大和田線	戸津呂～大和田
	つくであしがる線	高里～木和田～中河内～大和田
	塩瀬線	塩瀬～玖老勢～大海
西部線	川田原～東高校	

## 計画期間

本計画の期間は10年間（平成20年度～平成29年度）とし、計画の実現を目指します。

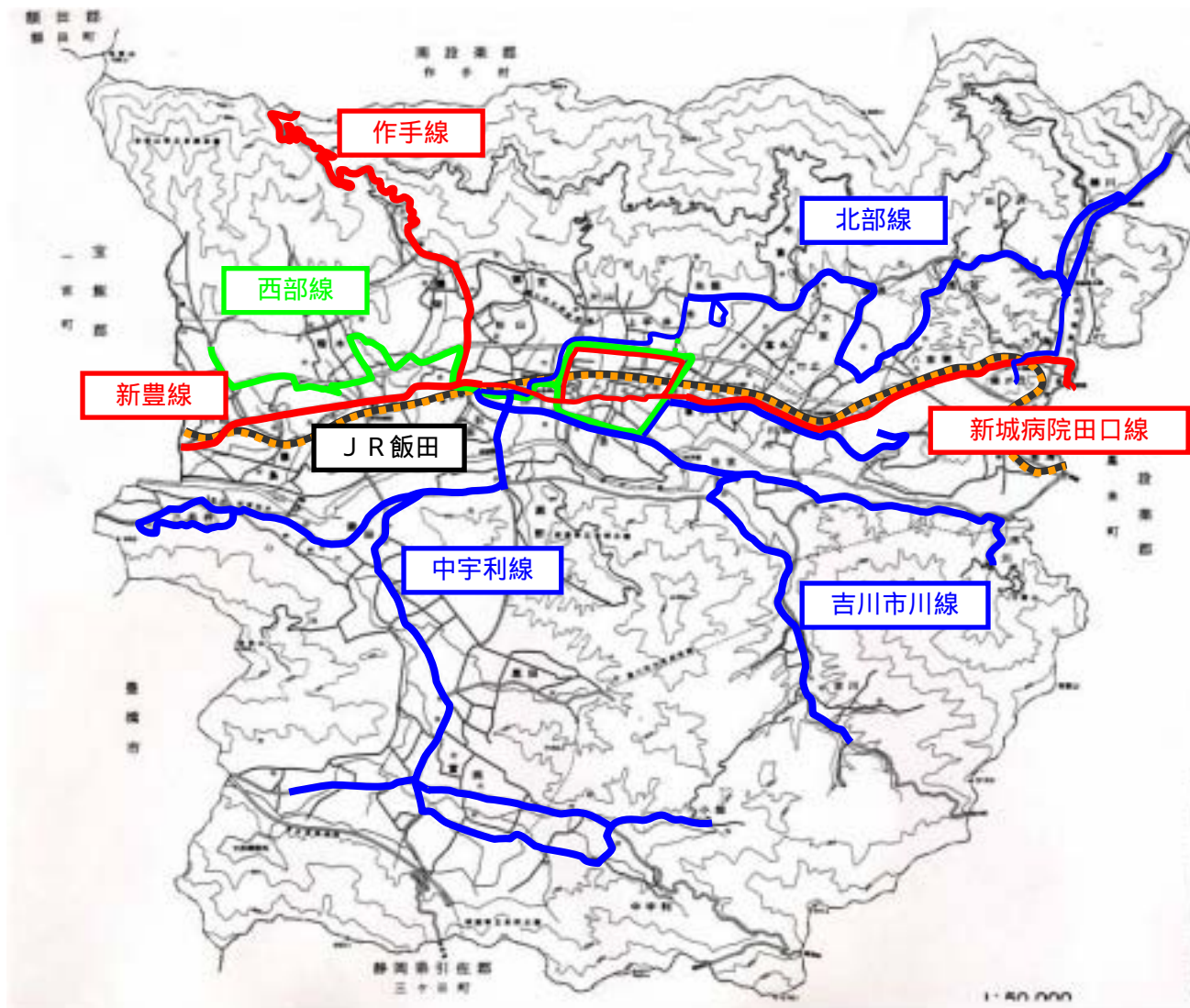


鳳来地区対象路線





新城地区対象路線



## 4. 基本構想

## 目的

新城市の公共交通政策はこれまで、既存バス路線の維持を基本としてきました。そこから脱却し、より住民にとって利便性が高く、かつ効率的な運行を作りあげるため、推進のための6つのポイントを掲げ、着実に実行しながら改善を繰り返し、住民に親しまれ、住民が支え、住民にとって便利な公共交通網の構築を目指します。

## 新公共交通システム推進の6つのポイント

## 1. 運行形態・路線網の検討

新城市の公共交通は、地域によって多様な運行形態がとられていますが、一部路線にはミスマッチも見られることから、利用者の増減や地域の実情に合わせ、効率のよい運行形態を採用します。さらに、鉄道との連携や路線間の乗り継ぎが円滑に行われるよう乗継拠点を整備し、運行ダイヤについても見直しを行います。

## 2. ニーズの把握と反映

これまで年1回の乗降調査によって利用者ニーズを把握してきました。今後は、利用者のみでなく地域住民のニーズ調査やアンケートなど、さまざまな方法によるニーズ把握に努め、反映させることで要望に沿った公共交通を提供します。

## 3. 利用しやすい料金体系

現在、新城市内のバス料金は、距離制のものや均一料金のものなど、統一が図られていませんでした。そこで、市営バス料金を統一するとともに、民間バス事業者とも協議を行ない、上限料金を設けるなど利用しやすい料金体系構築を進めます。

## 4. バス関連施設の整備

市内のバス停には、イスもなく雨の日などはバスを長時間待つことが困難なところが多くあります。そこで、計画的にバス停の整備を進めるとともに、乗継拠点についても設備の改修や整備を進めます。

## 5. 地域・利用者の参画

厳しい財政状況の中で、バス路線を存続させるためには、利用者にとってまた地域にとって必要な路線として位置づけられ、意識づけられる必要があります。そこで、地域及び利用者が運行に参画できる仕組みづくりを進めます。

## 6. 積極的な情報提供

これまで市営バスの情報と民間バスの情報は別々に紹介されてきました。今後は高齢者にも見やすく、市内のバス・鉄道路線が一目で見られるパンフレットの作成などにより、情報を積極的に提供します。

## 新公共交通システムにおける主要利用者への対応

### 1. 小・中学生の通学

新城市では多くの小中学生が、通学のために路線バスを利用しています。このため、路線バスは引き続き主要な通学手段としての役割を担わなければなりません。しかし、路線によっては、一般の利用客にとって不便なルートになっている場合もあります。このため、一般利用者の人数や通学利用生徒数、学校の統廃合に伴う通学形態の変化などを見極めつつ、スクールバスへの移行を進めます。

### 2. 高校生の通学

新城市にある4つの県立高校のうち、鳳来寺高校と作手高校については、通学手段におけるバスの依存が高い状況です。このため、両校に通うバス路線は確保されています。一方、作手地区の高校生が作手高校以外に通う場合は、現在のところ公共交通が整っておらず、保護者の送迎などに頼っている状況です。新公共交通システムでは、こうした状況を解消し、市内高校への通学便の整備を図ります。

愛知県の高校再編整備計画において、2009年度に鳳来寺高校と新城高校を統合する方針が示されました。また、作手高校においても新城東高校の分校とすることや、存続のための入学者数の基準も示されました。このことは、高校への通学状況を大きく変化させる要素であるため、実情把握に努めながら適切なバス運行を提供します。

### 3. 高齢者の移動手段

新城市の高齢化率は26%（H19.4.1）で、東三河5市のうちで最も高齢化が進んだ状況です。このことは、新城市における高い公共交通の必要性を示しています。公共交通は、車を持たない高齢者にとって、通院や生活用品購入のための貴重な移動手段ですから、できるだけ広範な地域をカバーしたいところです。しかし、厳しい財政状況下では、市内の全てに公共交通を整備することはできません。このため、交通弱者の足を確保するという視点と、公的資金投入の許容範囲を十分考慮し、福祉輸送、交通空白地輸送などの手段と合わせ、実情に即した移動手段による整備を図ります。



## 新公共交通システムの構成

### J R 飯田線

新都市の公共交通網において、J R 飯田線の担う役割は非常に大きい状況です。他市町村への通勤や通学の移動手段として、公共交通網の要と位置づけ結節に配慮したバス路線を構築します。

### 幹線バス路線

バス路線の基幹は、設楽町と新都市を結ぶ新城病院田口線、作手地区と新城地区を結ぶ作手線です。将来的には、豊田市や岡崎市方面を結ぶ路線を創設し、幹線として位置づけます。

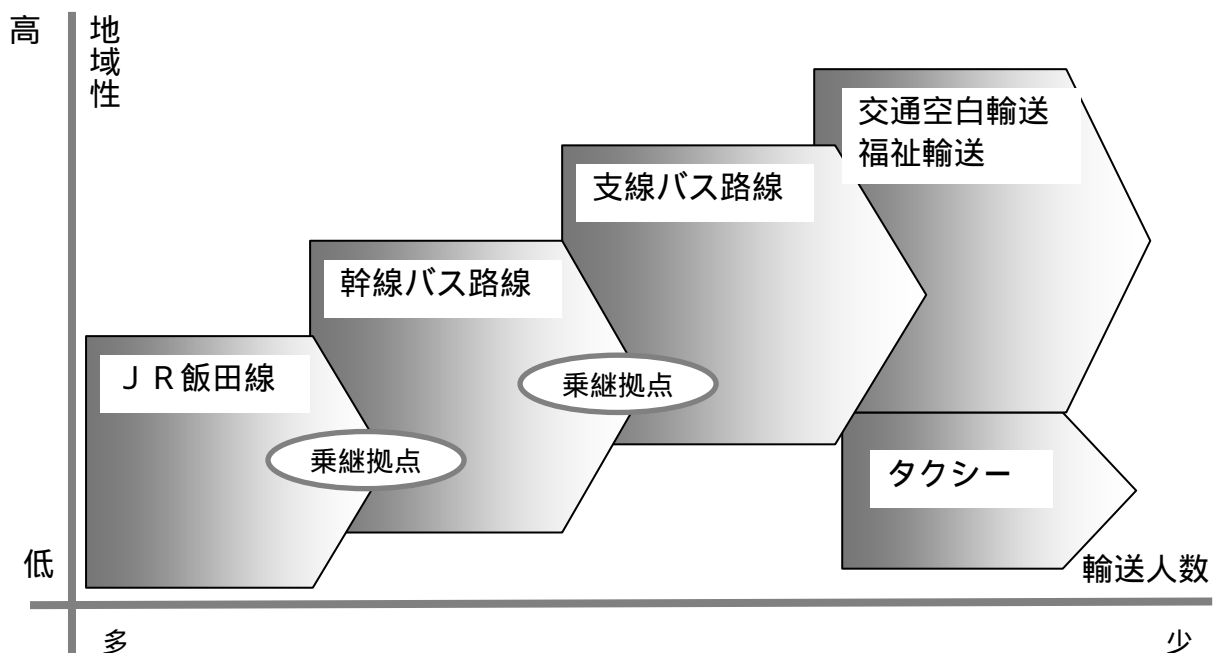
### 支線バス路線

支線バス路線については、地域の乗継拠点から各地区を結ぶ路線として、地域の特性に応じた運行を実施します。現在は市営バス・自主運行バス・Sバスの呼称に分かれていますが、全てSバスに統一し支線バスの位置づけを明確にします。

### 空白地域の輸送

支援バス路線においてもカバーできない需要の少ない地区や、ドア・ツー・ドアの輸送が必要な場合などに対しては、タクシーや交通空白輸送・福祉輸送により実情に即した輸送手段を確保します。

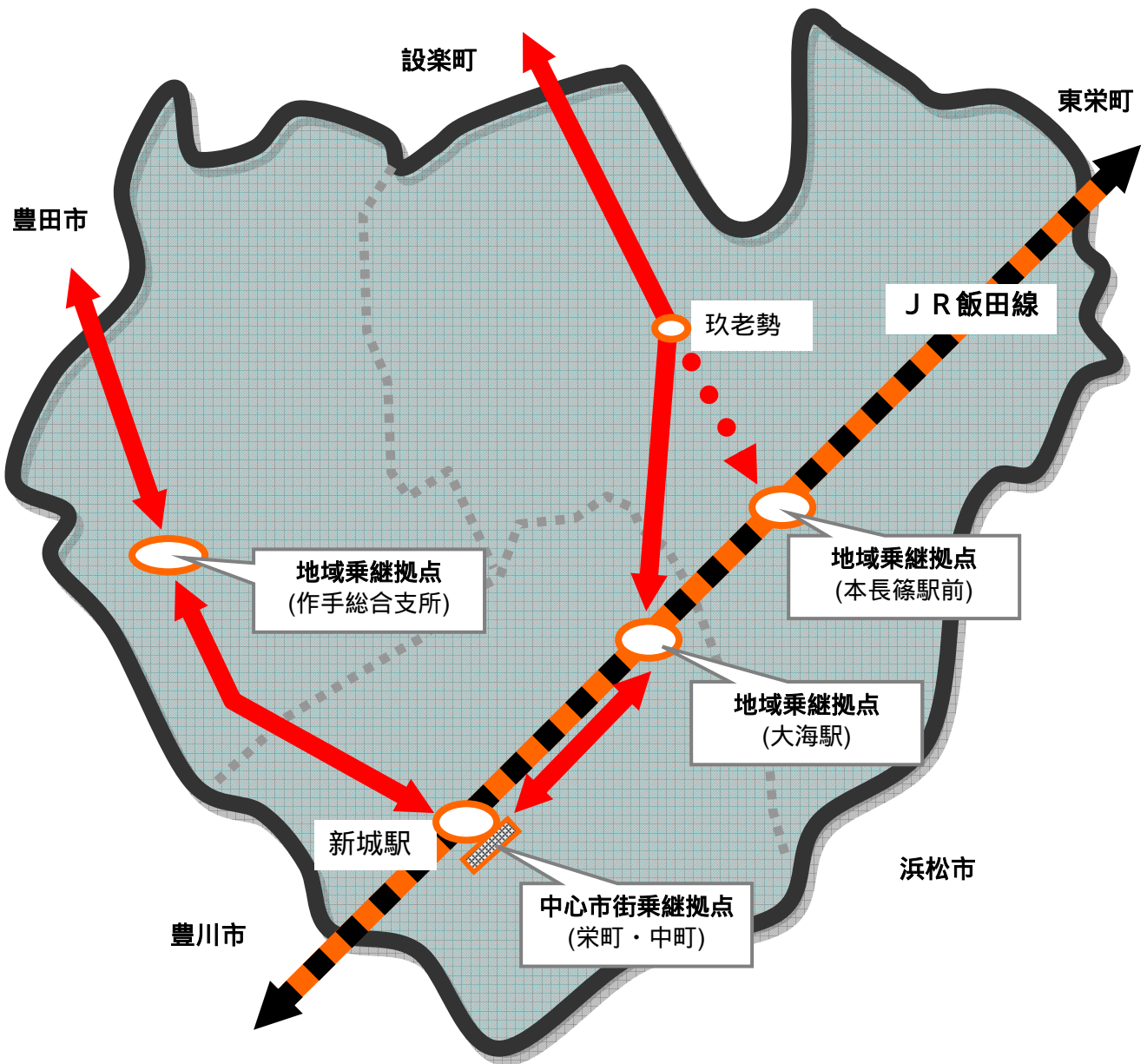
### 路線等の連携イメージ



新公共交通システムの幹線及び乗継拠点

幹線公共交通 (  )

公共交通乗継拠点 (   )

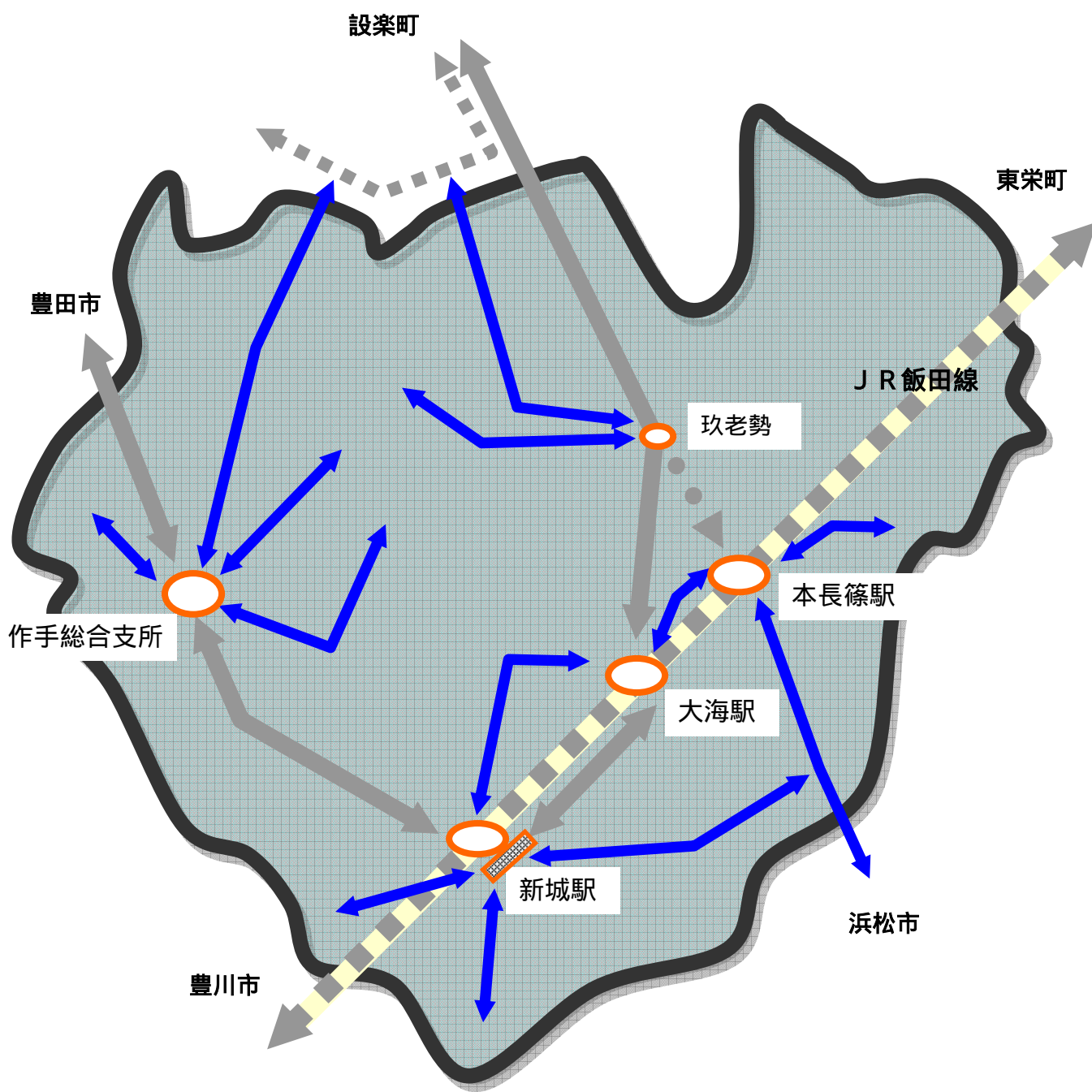




新公共交通システムの支線バス路線

支線バス路線 (  )

乗継拠点からのフィーダー機能を担う支線バス路線を下記のとおり整備します。



## 新公共交通システムの乗継拠点

## J R 飯田線との接続

新城市においてJ R 飯田線は、公共交通の要です。しかし、中心駅である新城駅前には道路が狭く、大型のバスが乗り入れできない状況です。公共バスの利用の利便性を考えるうえで、主要駅である新城駅からのバス乗り継ぎは市民にとって、また市外からの来訪者にとって不可欠です。そこで、将来的な駅前整備計画に、バス発着スペースを盛り込んで整備したいと考えます。しかし、新城駅前の整備は、道路拡幅を含んでおり早急には実現しません。そのため、駅を結ぶ道路整備とあわせて当面は栄町・本町間を面的なバス発着エリアとします。

もう1つの主要な駅である本長篠駅については、現在約100m離れた場所にバスターミナルが整備されています。この場所を鳳来地区の主要な乗継地点と位置づけ、待合施設の整備や各方面の発着時間の調整などを行ないます。将来的には、大海駅前とともに、乗継拠点としての機能を確保します。



新城駅前広場



本長篠駅バスターミナル

## 乗継地点の考え方

公共交通の中で、バス同士は比較的乗り継ぎ抵抗が高いといわれています。そのため、目的地には乗り継ぎなしで移動できることが望まれます。しかし、新城市の地形や集落分布を見たとき、乗り継ぎはやむをえません。そんな場合でも乗継地点から多くの目的地へ向かうバスが発着していれば、最小限の乗り継ぎで済ませることができます。新城市では、バス利用者の多くは通院と買い物です。そうした施設が集まる場所を目的地とし、同時に乗継地点とします。また、運行本数によっては、待ち時間が長くなることが考えられるため、待合施設についても待ち時間が苦痛にならないような魅力あるスペースとなるよう整備します。

新城市総合計画（策定中）では、新城中部地区を交流・交通連携の中心核と位置づけ、鳳来総合支所及び作手総合支所周辺地域を地域中心核と定めています。この3箇所は、多くのバス路線が集中しています。このため、新城駅前周辺を乗継拠点、本長篠駅及び作手総合支所を地域乗継拠点とし、待ち時間の調整や待合所の機能充実を進めます。

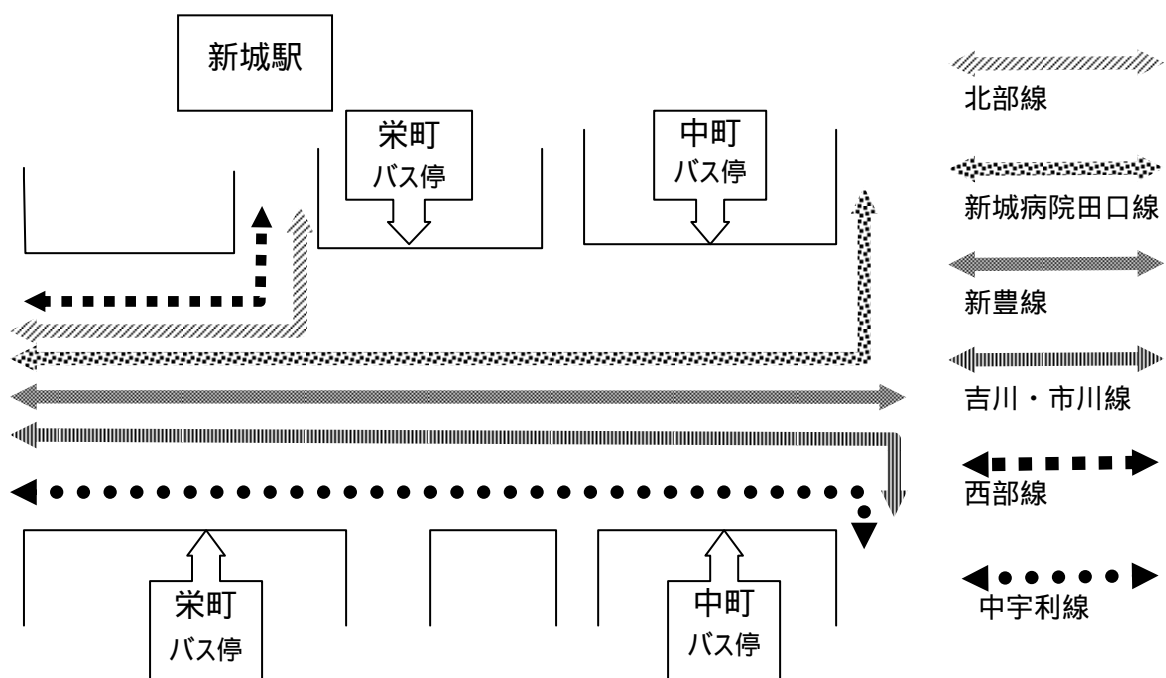
### 中心市街地乗継拠点（トランジットモール）

新城駅及び新城市民病院付近は、バス路線が密集する地域であり、各方面から訪れた利用者が、第1の目的を済ませて再び目指す方面のバスを待つ場所となります。新城市の主要駅である新城駅前は、現在の道路状況から見て、バス路線の乗継拠点としての機能を担うことはできません。そこで、新城駅前の道路の一定区間を「トランジットモール」として整備します。

トランジットモールは、欧米で多く取り入れられている公共交通機関だけが通行できる街路のことで、一般車両の乗り入れが制限されているため、バス利用者が安全に乗降できることや、周辺の商店や歩道整備により待ち時間も楽しく過ごすことができるなどのメリットがあります。しかし、日本では狭小な道路事情や法規制などもあり、欧米型のトランジットモールを導入するには、交通渋滞や当該地域の理解が得られにくいなど、問題も多くあります。完全導入には迂回路や一方通行の検討、エリア内の生活者への影響、地区内の魅力向上など、多角的な検討と取り組みが必要です。

そこで、当面一定の区間の道路をトランジットモール化し、中心市街を訪れた利用者の乗り継ぎがスムーズにできるような整備を進めます。本格的な導入は、交通規制等の地域の協力が不可欠なため、市街地活性化やまちづくりの観点で進めることとします。この「乗継拠点」は、新城駅に近く、バス路線が集中する栄町・中町区間とします。

### 中心市街地の乗継拠点となる栄町・中町バス停

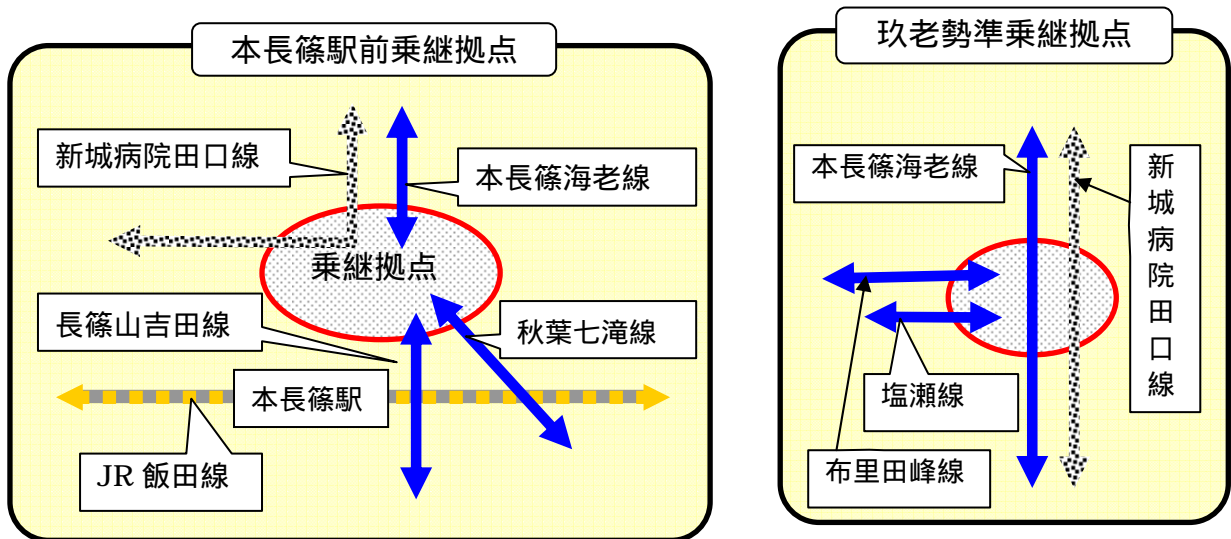


地域乗継拠点

新城市総合計画（策定中）では、地域の中心核を鳳来総合支所及び作手総合支所周辺地域と定めていることから、それぞれの中心核を新公共交通システムにおける乗継拠点と位置づけ、整備することとします。

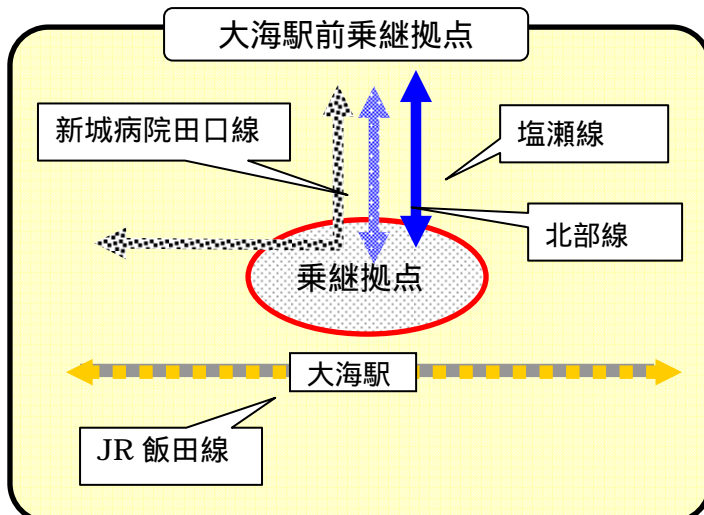
本長篠駅前

鳳来地区のバス路線における乗継拠点としては、現在の本長篠駅前バスターミナルが適しています。ここには、鳳来地域のバス路線のほとんどが集結しており、JR飯田線への乗り継ぎも比較的容易です。この他、玖老勢バス停を準乗継拠点として位置づけます。



将来的な乗継拠点

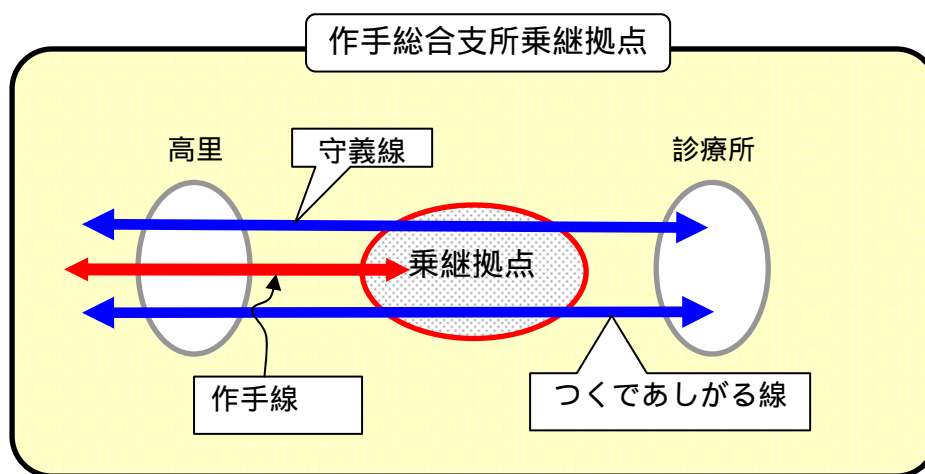
JR飯田線及び、幹線バス路線との結節点として、鳳来地区の本長篠駅前バスターミナルは引き続き重要です。ただし、将来的な鳳来寺高校の新城高校統合の動きの中で、通学生徒数の大きな変化が予測されます。そこで、大海駅の乗継拠点機能を整備し、本長篠駅バスターミナルとともに支線への乗り継ぎ拠点とします。



## 作手総合支所

作手地域のバス路線における乗継拠点としては、作手総合支所が適しています。現在の高里バス停の待合室は、木作りで2部屋あり学生にとっては利用しやすい施設となっていますが、診療所利用者にとっては距離があり移動も大変です。バス利用者の多くは高齢者ですから、待合所として快適な場所を提供します。

そこで、作手総合支所を乗継拠点とし、バス路線の案内やバス関係のPRなども行う作手地域のバス拠点として整備します。また、高里バス停も全路線を經由させます。



高里バス停



作手総合支所

### 5. 具体的な方策

#### (1) 運行形態・路線網の検討

公共バスを走らせるとき、利用者のニーズに合わせた運行を目指すことは重要です。しかし、利用者ニーズはさまざまですから、すべての利用者が完全に満足いく運行は、効率の面から見て最善でないことがあります。少なくとも利用者ニーズに沿わず、かつ非効率な運行を続けることは避けなければなりません。このため、地域ごとの利用に即したバス運行形態を検討し提供していきます。また、バスの大きさの適正もさることながら、運行形式も重要です。まったく利用がない時間帯には運行を休止することや、要求に応じて運行するデマンド運行の検討も行う必要があります。さらに、商店や医療機関などの協賛金制度や、地域住民の協議会がバスを運営する方式など、バスを必要とする者が主体的に運行に関わる仕組みも生み出していかなければなりません。

#### 運行種別

##### 乗合バス等

##### ・乗合バス（路線バス）

一般的に通勤や買い物に利用されるバスのことをいいます。そのほか、旅行などで利用する高速バスや定期観光バスもこれに含まれます。路線と時間を決めて、定期的に運行します。

##### ・貸切バス（観光バス）

一般的には観光や冠婚葬祭などの際に利用されるバスのことをいいます。法的には乗合バスやタクシー以外の旅客自動車運送事業で、正式名は「一般貸切旅客自動車運送事業」といいます。

##### ・自家用バス

会社の仕事のために従業員を送り迎えするなど、経営する事業のために使用するバスをいいます。

##### ・コミュニティバス

地域住民の方々の生活の足として、地域住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスのことをいいます。

##### ・デマンドバス

通常の運行ルートを走るバスとは違い、連絡を受けた時だけ運行するというような、弾力的な運行をするバスのことをいいます。

#### 乗合タクシー

##### ・乗合タクシー

近年、過疎地、公共交通空白地帯等でのバスの需要や住民のニーズに対応するため、乗合バスではなく、乗車定員10人以下の自動車、いわゆるタクシーを使用するものです。



## 市町村運営有償運送

市町村が運営する有償運送には、道路運送法施行規則第49条第1号の規定により、交通空白輸送と市町村福祉輸送があります。各輸送の概要は次のとおりです。

### 「交通空白輸送」

過疎地域や一部の都市地域などの交通空白地帯において、一般乗合旅客自動車運送事業によって地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保することが困難となっている場合、市町村が自ら住民の旅客輸送の確保のために必要な運送を行うものです。一般乗合旅客自動車運送事業の路線の廃止又は休止を受けて、地域住民の生活交通を確保するために行う運送も含まれます。

- ・ 交通空白輸送は、以下に掲げる自動車により行います。

バス：乗車定員11人以上の自動車

普通自動車：乗車定員11人未満の自動車（リフト等移動制約者の乗降を円滑にする設備が整備された車両も含まれます。

- ・ 旅客の範囲

当該市町村に在住する住民及びその親族、その他当該市町村に日常の用務を有する者を基本とします。

### 「市町村福祉輸送」

身体障害者、要介護認定者等であって、市町村に会員登録を行った住民に対する外出支援のために、市町村自らが行う、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものです。

- ・ 市町村福祉輸送は、乗車定員11人未満の自動車であって以下に掲げる自動車により行います。

寝台車：車内に寝台（ストレッチャー）を固定する設備を有する自動車

車いす車：車いすの利用者が車いすのまま車内に乗り込むことが可能な自動車であってスロープまたはリフト付きの自動車

兼用者：ストレッチャー及び車いすの双方に対応した自動車

回転シート車：回転シート（リフトアップシートを含む。）を備える自動車

セダン等：貨物運送の用に供する自動車を除きます。

- ・ 旅客の範囲

当該市町村に在住する住民のうち身体障害者、要介護認定者等で、当該市町村に会員登録を行った方が対象です。

## 福祉有償運送

介護を必要とする高齢者や障害者など、単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者を対象として、NPO等が営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して有償で行うドア・ツー・ドア輸送サービスです。

輸送対象者は、あらかじめ会員登録した方です。

デマンド運行

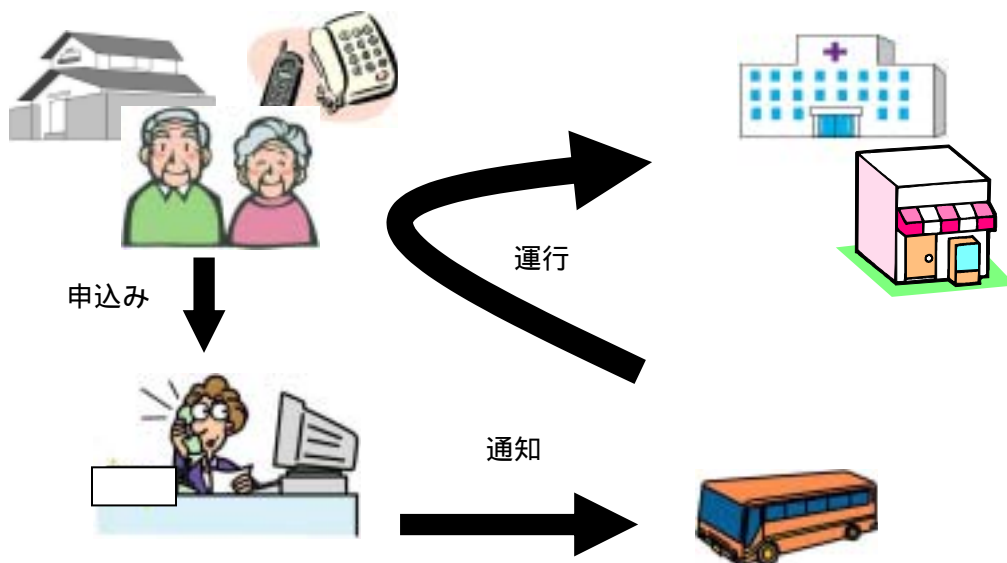
効率的なバス運行の方法に、全国の各地で取り組みが始まりつつあるデマンド運行があります。デマンド運行には、路線や運行時間など、運行要素によりさまざまな組み合わせが考えられます。デマンド運行の利点としては、要求に応じてバスを運行するため、待ち時間が短いことや最短で目的地にいけることなどがあります。利用者が少ない地域において、運行経費を節約できることも利点といえます。しかし、要求を受けてバスを手配するためのシステムが必要なことや、地域によってはデマンド運行にそぐわないところもあるなど課題もあります。導入には利用状況や地域の実情を把握する必要があります。

運行要素を、運行路線、運行時間、バス停と定め、要求に対応するレベルを固定、半固定、フリーとすると下表のようになりますが、採用には十分な検討が必要です。

運行要素と対応レベルの関係

	運行路線	運行時間	バス停
固定	運行ルート固定	発着時間及びバス停通過時間が固定	乗降はバス停のみ
半固定	発着地点は同じで、路線の一部を変更	あらかじめ決められているが、要求がなければ運休	あらかじめ決められているが、要求により通過が決定
フリー	路線はあらかじめ決められていない	要求に応じて運行	バス停は未固定、フリー乗降

デマンド運行のイメージ



## (2) ニーズの把握と反映

新都市内のバス運行を、市民にとって満足度の高い内容に近づけるかどうかの鍵を握る要素に、ニーズの把握があります。単にバス利用者のニーズを把握するだけでなく、バスを利用していない住民のニーズ把握、さらには現在バス路線が存在していないために埋もれているニーズなど、幅広い意味での利用者ニーズを把握することが必要です。そのため、乗降調査や、潜在的なニーズを把握するための地区調査などを組み合わせ、利便性の高いバス運行を提供します。

## 利用者ニーズの把握

## 乗降調査

バス利用の実態を調査する上で、基本となるのが乗降調査です。路線ごとにどの時間帯にどのような利用者があるかをつかむことは、バス運行の現状を知る上で重要です。そこで、OD（起終点）調査を基本として路線ごとの状況を把握します。

## 利用者アンケート

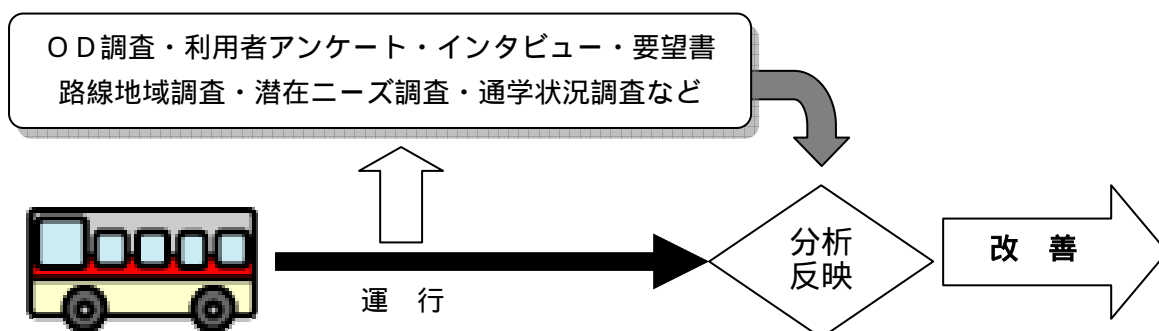
利用者にとって利便性を高めサービス向上を図るためには、アンケートによって得たニーズを実際のバス運行に反映することが必要です。そのため、定期的に利用者アンケートを実施します。

## 地区調査

地区調査には、バス運行ルート周辺の地域の調査と、バスが運行していない地域の潜在的ニーズを把握するための調査があります。バス運行地区のみの調査では、本来バスを走らせるべき地区のニーズを把握できないことがありますので、できる限り広範な地域の調査を実施します。

## 分析と反映

バス運行を、利用者のニーズにあった満足度の高いものにしていくためには、収集した調査結果を分析し、反映させなければなりません。調査結果には、直接利用しているもののサービスに対する要望や、現在はバスを利用していませんが、将来的にバスを利用する人々の潜在的なニーズも含まれます。こうした調査結果を分析し、サービス内容に関するものや、運行ルート、運行時間など分野ごとの要求が、反映に値するデータかどうかを的確に捉える必要があります。その上で、必要なものはできるだけ早い時期に反映していきます。



(3) 利用しやすい料金体系

料金の現状

バス料金は、停留所間の距離に応じて料金を定める方式や、距離に関係なく1乗車ごとに料金が定められているもの、一定の区間を定めて同一区域内の移動は同額にしてあるものなど、運行主体や地域の実情によって様々です。新城市の場合は、豊鉄バスが運行している路線と作手地域の市営バスが、距離制の料金体系になっており、鳳来地域の市営バス及び新城市のSバス北部線が定額料金制を採用しています。市営バスにおいてもこのような料金の違いがあるのは、合併前に採用されていた料金体系を引き継いだためです。

現在のバス料金

路線名		料金制度	路線名		料金制度
国 県 補 助	新豊線	距離制	市 営	北部線	200円
	新城病院田口線	距離制		布里田峰線	210円
	作手線	距離制		秋葉七滝線	210円
市 補 助	鳳来寺線	距離制		長篠山吉田線	210円
	本長篠海老線	距離制		大和田線	距離制
	吉川・市川線	距離制		守義線	距離制
	中宇利線	距離制			

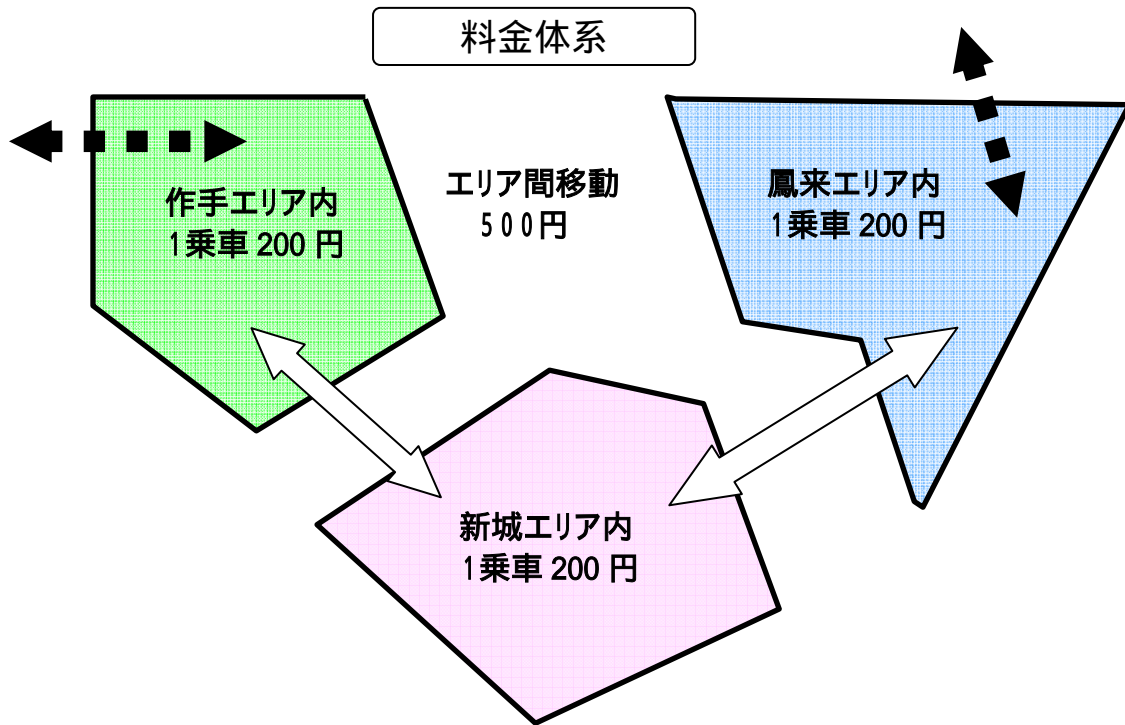
料金体系の確立

現在新城市内を運行しているバスは、路線によって料金体系が異なります。しかし、利用者にとっては、できる限り単純で分かりやすい料金となっていることが望まれます。中部運輸局管内のコミュニティバスの収益比率の平均は23.8%とかなり低く、利用料金のみで経費を賄うことは難しい状況です。限られた経費で市内のバスネットワークを維持するためには、利用者にもある程度の負担を求めなければなりません。

以上に留意し、将来的にゾーン制を基本とする料金体系の構築を目指します。まず、新城・鳳来・作手の各地区をひとつのエリアとし、現在の料金を基本として1乗車200円の均一料金とします。エリアを越えて移動する場合は、距離も長くなるため500円を基本として均一料金とします。他市町村をまたぐ路線の場合は、市外からの利用者との区別に配慮しつつエリア間料金を確立します。

基本方針

- ・エリアを越えない路線は200円の均一料金
- ・エリア間を移動する場合は500円の均一料金
- ・他市町村を繋ぐ路線の場合は、市外利用者に配慮しつつ安価な料金を提供



将来のバス料金体系

路線名		料金制度
幹線バス	新豊線	200円 / エリア間料金
	新城病院田口線	距離制 / 上限設定
	作手線	200円 / エリア間料金
	鳳来寺線	路線廃止
支線バス (Sバス)	本長篠海老線	200円
	吉川・市川線	200円
	中宇利線	200円
	北部線	200円
	布里田峰線	200円
	秋葉七滝線	200円
	長篠山吉田線	200円
	守義線	200円
	つくであしがる線	200円
	塩瀬線	200円
西部線	200円	



### 新しい料金制度

バス路線を維持するためには、第一に利用者を増やし、運行経費を少しでも多く獲得することです。利用者を増やすためには、バスに関する情報を積極的に提供することや、乗り継ぎを便利にすることも効果がありますが、なにより利用しやすい料金を提供することが効果的です。そうすることにより、これまでバスを利用してこなかった市民も、バスを利用するきっかけとなります。

そこで、市内の全てのバス路線で利用可能な共通券（チケット）の発行に向け検討を進めます。このチケットは、新城市内のバス路線全てに利用可能なものとし、乗り換えの都度、料金を支払う手間を省き、さらにバスを一定以上利用する者にとっては、料金も安くなるように設定します。このチケットの目的は、バス利用の利便を向上させることで利用者を増やし、最終的には運賃収入の増額を目指すものです。そのため、潜在的なバス利用者の把握や、チケットの金額設定などさらに詳細な調査と検討が必要です。

### Sバスサポーターズチケット

新城市内を走るバス全てに利用可能な定期券で、複数のバスを乗り継ぐことが多い利用者や、バスを毎日利用する高校生などに便利なチケットとします。

- ・対象範囲：新城市内の全てのバス路線

生活交道路線の市民病院田口線・新豊線については、他市町村間の運行となっているため、現時点では導入できません。利用料金の按分につきさらに検討する必要があります。

- ・利用範囲：新城市内のバス路線を利用する全ての者
- ・種類：1日券、1ヶ月券、6ヶ月券

#### (4) バス関連施設の整備

##### バス停

バス停の整備は、新城市のように高齢者の利用が多い地域において、重要な課題です。狭い道路をバス路線として利用している場合は、一般車両の通行や利用者の安全に大きな影響を及ぼしますから、バス停の設置や整備は慎重に検討する必要があります。新城市のバス停は、道路の路肩にぽつんとバス停が置かれていることが多く、ベンチも上屋もないところがたくさんあります。また、長年利用されていないバス停が、そのまま設置され続けている例もあり、利用者にとって必要なバス停はどこで、安全に乗降できる場所はどこかという検討を、これまで以上に進める必要があります。運営の主体が異なる場合はバス停が個別におかれ、狭い歩道をさらに狭くしている状況も見られます。こうした状況をなくすため、業者間の調整を図ることや統一したデザインとして景観に配慮するなどの努力を行います。利用者が多い病院や官公庁、大規模店舗などでは、乗降時間が長くなり、利用者の危険も増します。そこで、施設敷地内への乗り入れや駐車スペースを利用したバス停設置などにも考慮します。

一部のバス停においては地域の住民がバス停建設にかかわり、手作りで待合所を設置したところもあります。こうしたバス停は「私たちのバス停」という意識が強く、待ち時間を利用者が快適に過ごすため、貸本が備えられていたりします。このようにバス停に対する愛着を育てることも、施設を良好に維持管理するためには有効な手段です。



住民手作りの戸津呂バス停

##### 乗継拠点

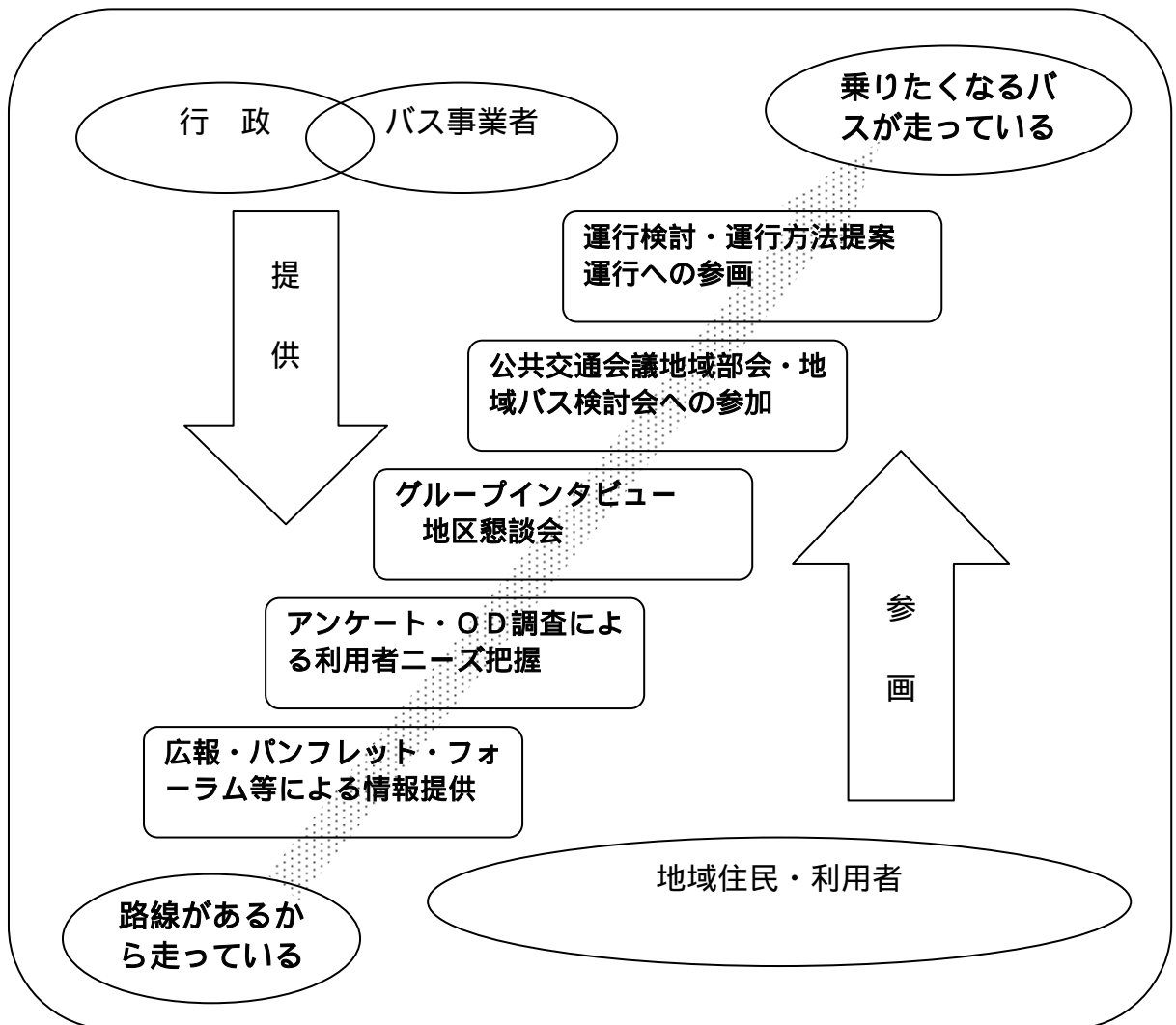
乗り継ぎ拠点は単にバス利用者が乗降する場所ではなく、場合によっては長時間その場に留まることや、乗り継ぐバスを探す場合もあります。そのため、バスの出入りに支障がないことはもちろんですが、ベンチや屋根を備えた待合所が必要です。さらに大きな待合拠点であれば、トイレや運転手控え室なども備えたいところです。こうした施設を一度に整備することは難しいため、計画的に整備していく必要があります。バス乗継拠点としての整備に関する要件は下記のとおりです。

- ・バスの発着が容易であること。
- ・バス路線に関する情報が十分提供されていること。
- ・長い待ち時間に耐えられる設備が整っていること。
- ・安全にバスを待つことができること。

(5) 地域・利用者の参画

バス運行の維持や利用促進のためには、地域及び利用者が自らの足を守るという意識を醸成するための仕掛けが必要です。事業者または行政が、一方的な計画立案やそれに基づく運行を続けているかぎりは、地域住民や利用者へ参画の意識は育ちません。バスの利用者は、そのバス運行を最も理解するものであり、地域住民は将来的な利用者になりうることも認識しなければなりません。同時に地域住民や利用者は、バス運行に対する要望やアイデアを多く持つものでもあります。そこで、バス運行に対する要望や意見を積極的に聞くことはもちろん、バス運行の計画や実際の運行に参画していく仕組みを整えます。そうすることで、地域住民や利用者のバスに関する興味や関心を促し、利用を促進するとともに、将来的には、地域の住民が主体的にバス運行を担うような仕組みも生み出していくこととします。

地域・利用者参画のイメージ



## (6) 積極的な情報提供

新城市内のバス路線には、民間事業者運行による生活交通路線と市自主運行バスがあります。自主運行バスについては、ホームページや広報によって運行経路や運行時間を利用者に知らせています。しかし、ホームページは高齢者にとって利用しにくいこと、広報についても運賃や運行時間といった詳細な情報を提供していないことから、情報提供が十分行なわれているとは言えません。

新城市の場合、バス利用者の多くは学生や高齢者です。特にバスを利用する高齢者にとっては、普段利用するバスの情報が、分かり易く常に確認できる媒体として身近にあることが望まれます。また、遠方へ出かける場合の乗り継ぎ地点や、乗り継ぐバスの時刻、帰りの時間なども容易に確認できれば、安心してバスを利用することができます。さらに、バスのみでなく鉄道との乗り継ぎなども事前に知っていたい項目です。

そのため、常に公共交通に関する情報を積極的に、分かりやすい形で提供し続けなければなりません。新城市では、これまで市営バスに関する情報は、提供してきたものの、それは市内の公共交通機関を網羅する内容ではなく、利用者はそれぞれの運営主体に確認しなければならない状況でした。

先進的な取り組みを実施している自治体では、市営バス情報のみでなく広範な公共交通情報を、一度に見ることができる冊子を発行しているところもあります。そうした冊子は、鉄道との乗継地点や時刻、さらには飛行機の時間まで確認することができます。また、ITを活用した情報提供を行なっているところもあり、バス停におけるバス接近表示やアナウンス、携帯電話を利用した運行状況表示や予約などを実施しています。このような情報提供は1つの例であるが、少なくとも利用者がバスを利用する時、情報を得やすくする取り組みを積極的に進めます。



## 第5章 公共交通整備の進め方

### 1. 計画推進のための組織

#### 新城市地域公共交通会議

新城市の市民生活に必要な公共交通のあり方を協議するため、平成19年12月26日に「新城市地域公共交通会議」を設置しました。この会議では、具体的に実施するバス路線の新設や、路線変更を協議するとともに地域としての合意を形成する会議となります。

新城市では、この会議の下部組織として地域部会を設置しました。この地域部会で検討された素案を、新城市地域公共交通会議にて審議します。

#### 地域部会と地域部会合同会議

新城市では、地域公共交通会議の下部組織として新城・鳳来・作手の3つの地域部会を設けました。この部会は、それぞれの地域において、バス運行のあり方を検討するもので、単に地域の要望を聞くための会議ではありません。当該地域のバス路線の問題点や運行の方法など、実質的な見直しの母体となる組織です。このため、地域部会では、地域の実情把握に努めるとともに、地域住民を巻き込んだバス運行の議論を継続的に行うこととします。

地域ごとの部会で協議された内容は、必要があれば地域公共交通会で審議する前に、各地域の主要な委員で構成される地域部会合同会議により、新城市全体でのバス運行として協議します。

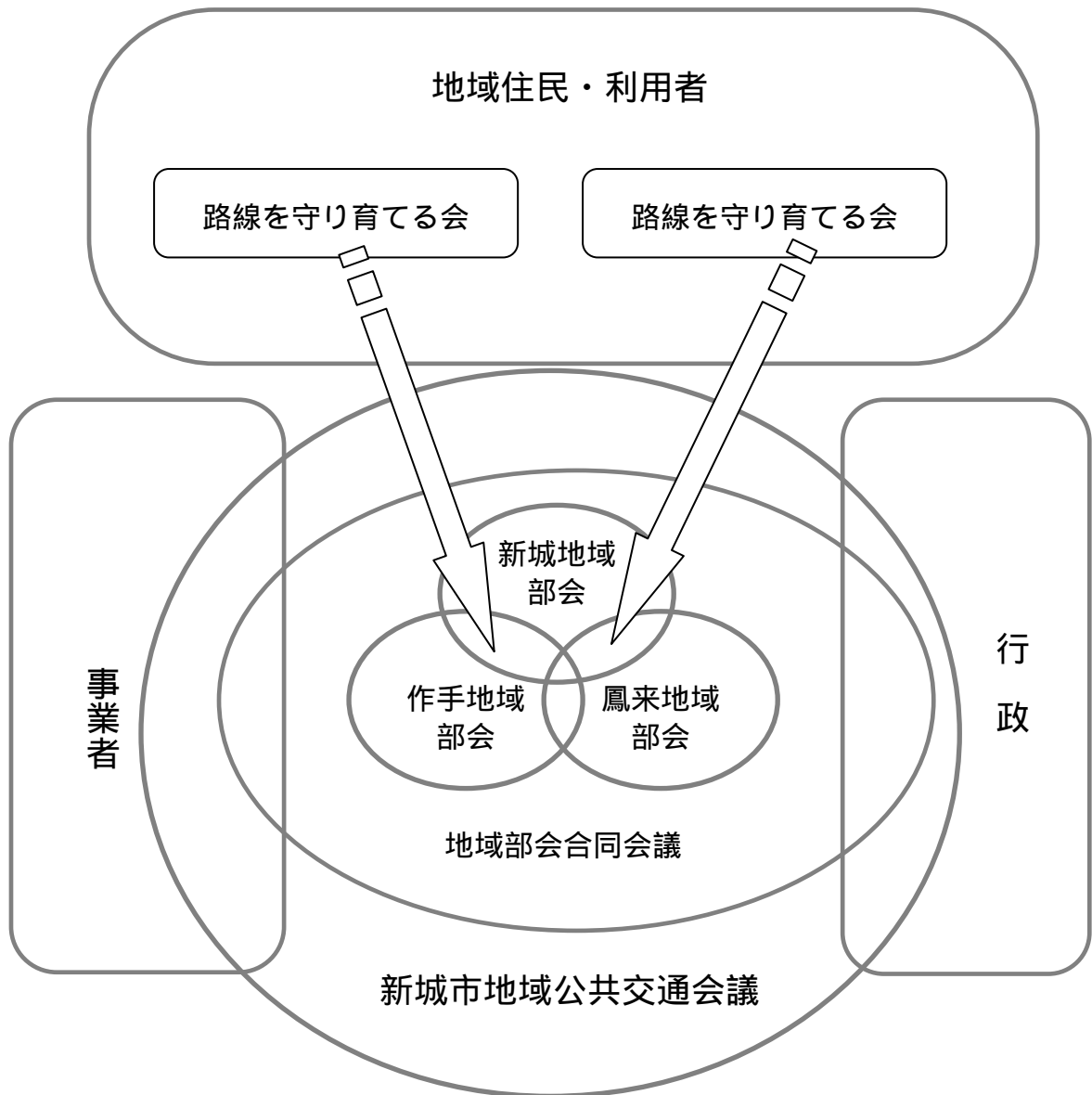
#### 路線を守り育てる会

新城市の新公共交通システムには、幹線を担う公共交通と支線バス路線があります。支線バス路線は、運行距離も短く限られた地域の住民が対象となるため、「地域のバス」としての認識が生まれます。また、運行経路についても、利用者の意見を反映して、ルートを見直していくことも可能です。

そこで、支線バス路線を対象に「路線を守り育てる会」を設置し、運行するバス路線に関わる住民と利用者が、行政区の枠を超えて利用促進のための協議や、より自分たちの使い勝手のよい路線とするために話し合います。ここで話し合われた内容は、地域公共交通会議の作業部会である、各地域部会においても協議の対象とし、できる限り利用者の手による見直しを進めることとします。



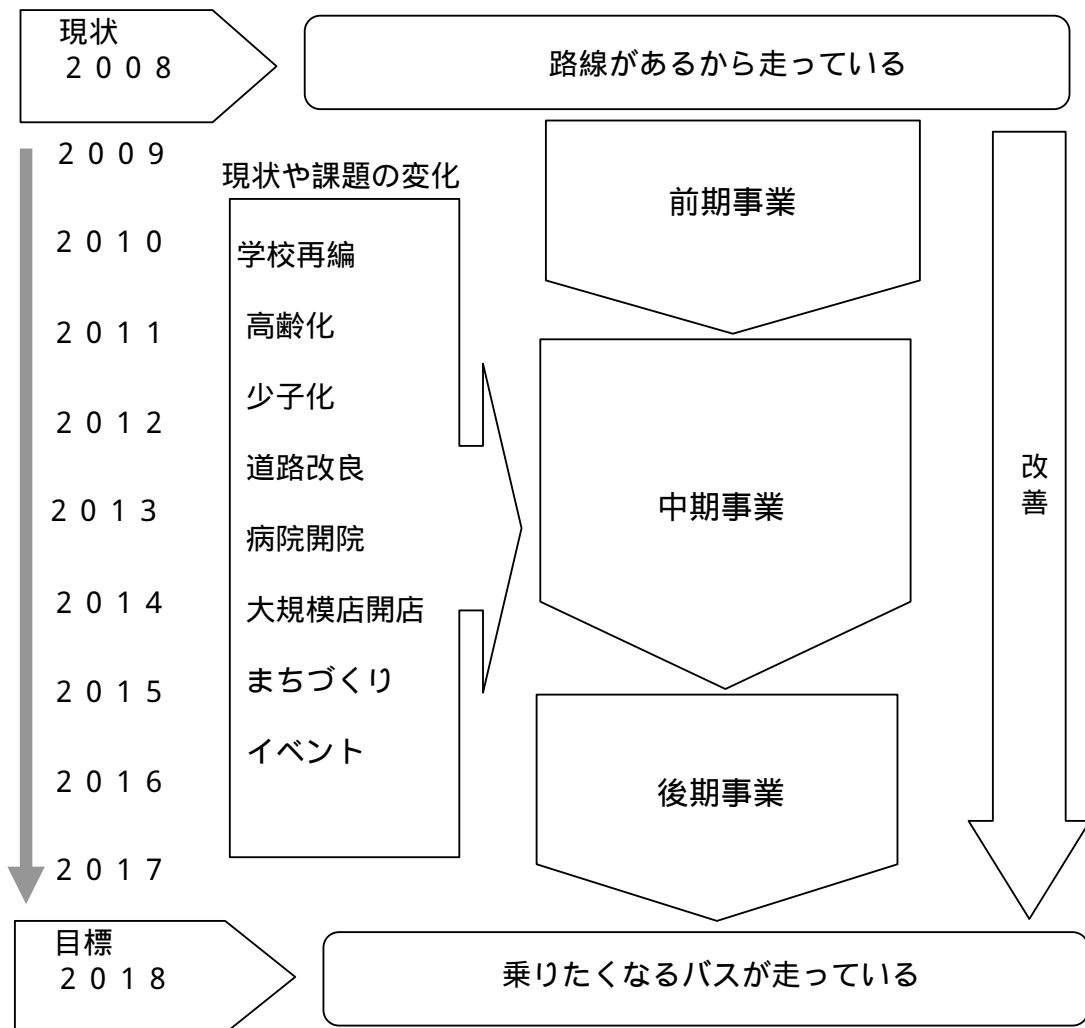
新公共交通システム支援のための組織図



2. スケジュール

本計画では、現在の公共交通の現状と課題を基に、望ましい運行を検討した結果であり、全ての地区に対する調査を行った訳ではありません。そのため、まだまだ改善の余地はあります。また、大型店や病院の建設などによって、利用者の目的地は常に変化します。さらに、高校の再編も現実的なものとなってきたため、見直しは継続して実施していく必要があります。

そこで、目標達成に向けた取り組みの計画年次を10年と定め、段階ごとに進めることとします。各路線については、試行運行路線に限らず全ての路線について、原則として1年後には検証を行い2年後には実情に即した見直しを行います。



### 3. 計画推進のためのP D C Aと住民参加

本計画では市内各地域の公共交通の実情を調査し、できる限り利用者にとって使いやすく、かつ効率にも配慮した検討を重ねてきました。その結果、従来のバス運行ルートの特長や、路線そのものを新設することを盛り込んでいます。しかし、調査できなかった地域があることや、利用者からの届いていない要望もたくさんあることを忘れてはなりません。また、小中学校の通学状況や、高校再編による利用者の変化については、バス運行に大きく関わる要素であり、さらに店舗や病院の建設、道路の改良なども、利用者の目的地が変化する要素となります。

そうした変化に対応して、見直しができる健全なP D C Aサイクルを維持することは重要であり、改善のためのP D C Aサイクルの各段階に、住民や利用者の意見を反映しなければ、真の改善は実現しません。

このため、今回の提案は終わりではなく、改善の始まりであることを認識し、見直しのための組織を機能させながら、住民に対して最良の公共交通の提供に努めます。

#### P L A N (計画)

計画には、行政や事業者のみでなく、住民や利用者の参加により、計画を立案します。

#### D O (実施)

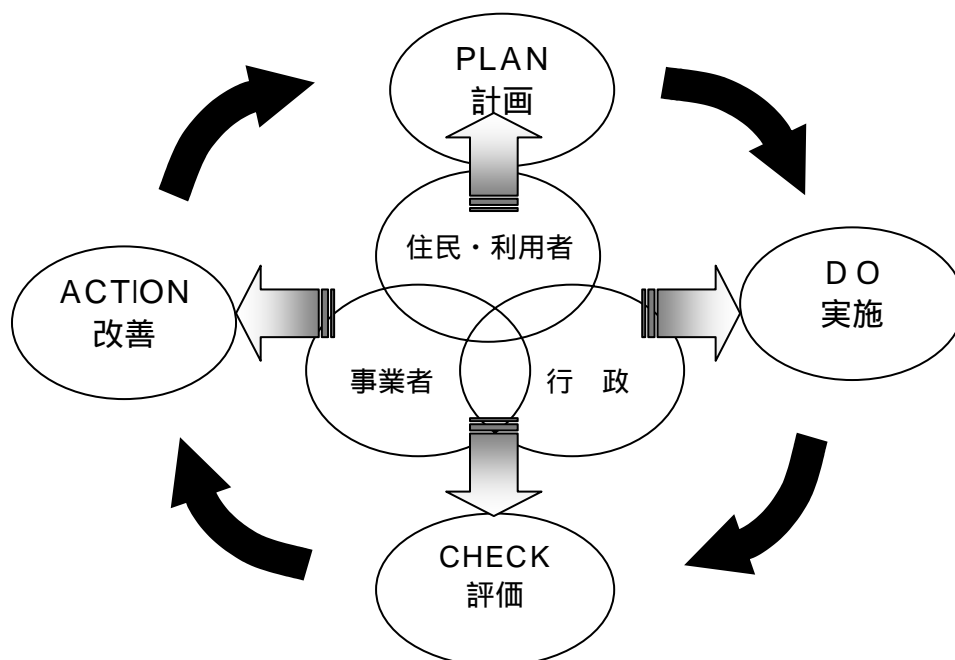
立案した計画を着実に実行し、利用促進の取り組みを進めます。

#### C H E C K (評価)

実施したバス運行等については、利用者の意見や利用状況を調査し、よりよい運行に向けた分析を行います。

#### A C T I O N (改善)

調査・分析の結果を反映したバス路線等の改善を継続的に行います。



第6章 地域公共交通総合連携計画に基づく事業

本計画に基づき、今後3年間に取り組むべき事業を示します。事業計画は各地区の現状と課題を把握し、路線の見直しや利便向上の取り組みを具体的に示しました。

1. バス路線の見直し

(1) 作手地区

バス運行の現状

作手地区は、幹線となる豊鉄バス作手線が新城地区と高里（作手高校・作手総合支所近く）を結んで、1日4往復運行しています。高里および作手診療所を中心に、鳴沢橋～くらがり（岡崎市）間に、市営バス守義線が運行しています。また、戸津呂～大和田間に市営バス大和田線が運行しています。市営バスはすべてフリー乗降方式をとっており、運行ダイヤは作手線に合わせた設定となっています。

その他の交通手段としては、地域内唯一の診療施設である作手診療所の送迎バスが、曜日ごとに地区内の患者を輸送しています。

バス運行の課題

作手地区から新城地区の病院に通う場合、診療を終えて作手に帰る作手線の便は14時台後半しかなく、待ち時間が長くなっています。

守義線については、菅守方面から作手中学校への通学利用が多い状況です。一方、高里～くらがり間の利用者は極端に少なく効率が悪い状況が続いています。また、大和田線の利用の大半は、協和小学校の生徒です。

作手診療所の患者送迎として運行していた診療所バスが、平成19年度末をもって廃止されるため、免許を持たない者にとっては通院が困難になることが心配されます。

地区の要望等

作手地区の高齢者を対象とするアンケートによる意見（抜粋）

1	作手線の増便を望む	17人
2	現在は自家用車利用だが将来的にバス利用になる	12人
3	作手地域のバス運行の現状維持を望む	11人
4	朝・夕の作手線増便を望む	7人
5	バス運行ルートを検討を望む	6人
6	フリー乗降を提案する	4人
7	バスの小型化を提案する	4人

計画のポイント

- ・ 作手線を学生の通学実態に合わせてダイヤ見直しを行い、充実を図ります。
- ・ 守義線の運行時間を、作手線を考慮し変更します。
- ・ 作手地内の乗継拠点として、作手総合支所付近を整備します。
- ・ 大和田線はスクールバスとします。
- ・ 診療所送迎バスの廃止を補い、全域をカバーする路線を新設します。
- ・ 利用しやすい運賃体系を確立します。

## 路線別事業計画

### 作手線

現在、作手地区から新城地区の高校へ通う生徒が、通学に利用できる便が運行していない状況です。市内の高校生が市内の高校に通う便の確保は、新公共交通システムの基本です。このため、運行方式及び運賃も含めた整備を進めます。

アンケートで要望が多かった、新城地区から12時前後に高里に帰る便を増やします。これにより、作手地区から新城地区へ通院、買い物に出かける利用者の利便向上を図ります。

### 守義線

車庫を現在の守義地区から作手総合支所に移します。これにより、通学時間帯に鳴沢橋行きのダイヤを運行することができ、設楽町営バスと接続させて田口高校に通う生徒の利用に対応します。

利用の少ない高里～くらがり間を廃止し、高里～鳴沢橋間を充実させます。

### 大和田線

現在の通学・一般利用の併用から、スクールバス専用に変更します。現行車両はスクールバス運行とともに、小学校でのイベント時移動にも利用します。

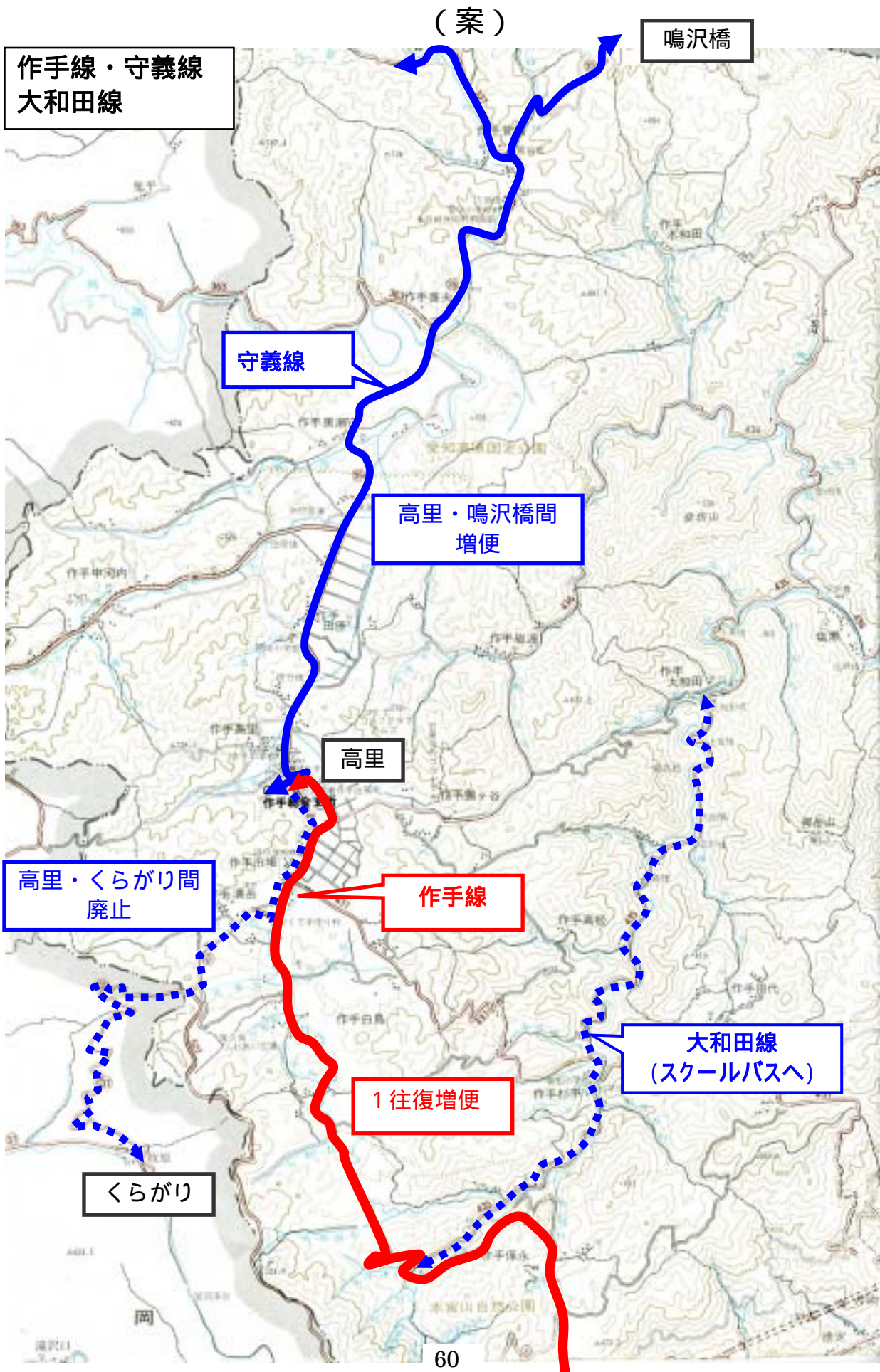
### その他路線

現在、守義線で運行している高里～くらがり間を廃止することで、作手地区へのアクセスは新城地区からのバス路線のみとなります。作手地区には、岡崎市・豊田市方面からの来訪者も多いことから、国道301号線ルートについて、要望を把握しつつ検討していきます。

## 実証運行

### つくであしがる線

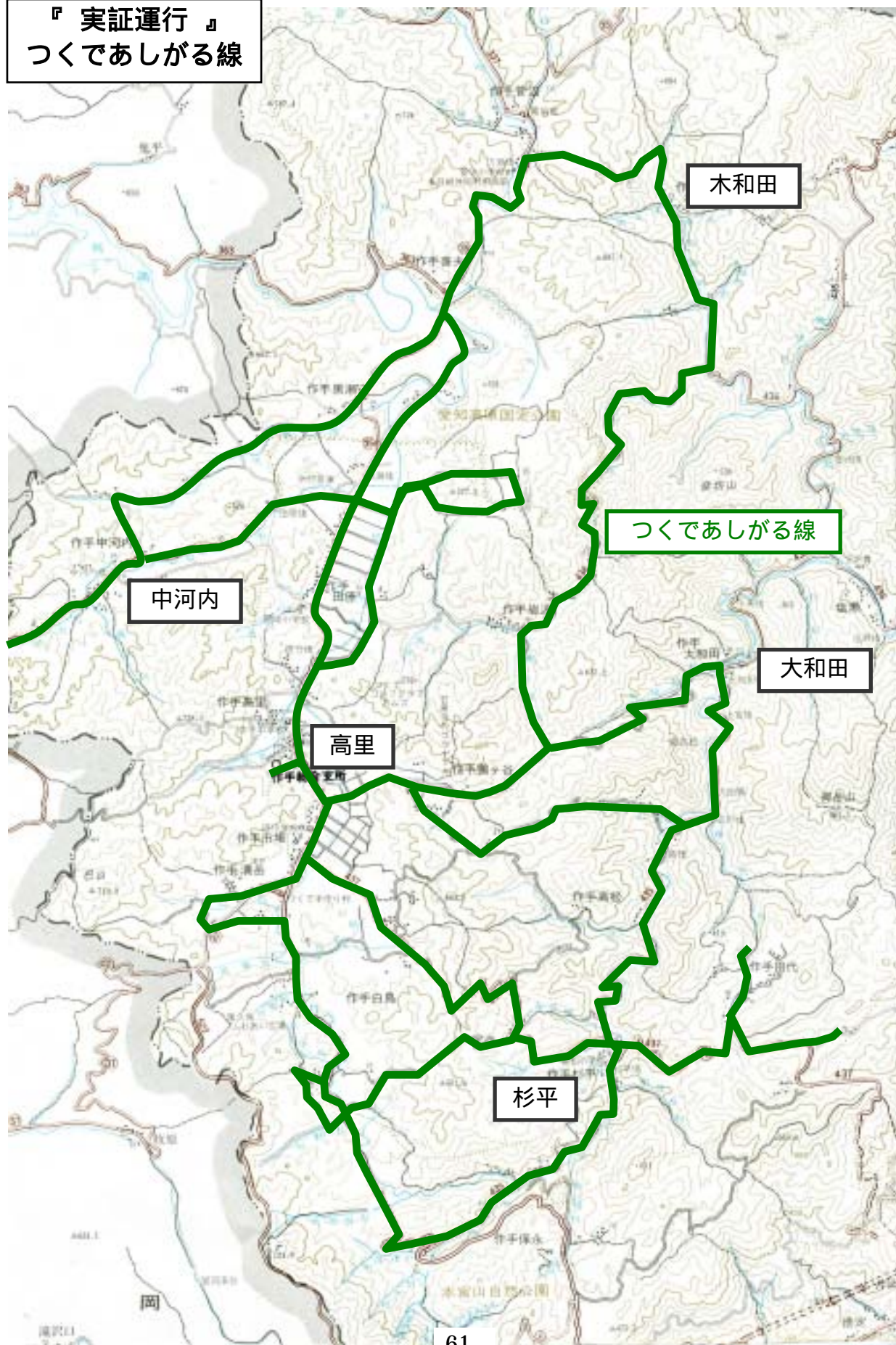
診療所送迎バスとして使用されていたバス車両（15人乗）を利用し、作手地域を広範にカバーする巡回路線を新設します。増便した作手線との接続も考慮した運行時間とします。運行方法は曜日によって運行する地区を定め、平日及び土曜日に各地域を回ります。この路線は2年間の試行運行とし、利用状況調査やアンケートなどによって、デマンド運行を含めた最適な運行形態を検討します。





(案)

『実証運行』  
つくであしがる線



(2) 鳳来地区

バス運行の現状

鳳来地区は、新城地域から豊鉄バスの新城病院田口線が、本長篠駅前を經由し設楽町まで運行しており、本長篠駅前バスターミナルからは自主運行の本長篠海老線、鳳来寺線が運行しています。これらの路線は、鳳来中学校の生徒と、鳳来寺高校及び田口高校の生徒が利用しており、鳳来寺バス停から大栗平バス停の一区間のみを、小学生が利用しています。その他には、市営バスの長篠山吉田線、秋葉七滝線が本長篠駅前バスターミナルを発着点として運行していますが、いずれも小中学校の通学バスとしても利用されています。

鳳来西地区においては、布里～田峰間を市営バス布里田峰線が運行しています。湯谷・川合方面については、主な集落がJR飯田線沿いに集中していることから、現在バスは運行されていません。

バス運行の課題

鳳来地域のバス路線は、各方面から鳳来中学校の生徒を輸送する必要があるため、必然的に本長篠駅前のバスターミナルが発着点となっています。このため、一般の利用者が新城方面に向かう場合は、新城病院田口線を除き、本長篠でバスを乗り換えるか、鉄道を利用して新城に向かうこととなります。鳳来西地区の住民が新城方面に向かう場合は、国道257号線を利用するルートが距離と時間が短縮でき、山吉田地区の住民も吉川経由ルートが便利です。

そうした地区の要望に応えるためには、本長篠ルートとは別に新たなバス路線を運行する必要がありますが、経費負担を考えると難しい状況です。

本長篠駅前～鳳来寺間においては、鳳来寺高校の生徒輸送のために、同じ時間に2台が連なって走る場面も見られますが、6月の乗降調査では、1台で十分輸送可能な利用者数でした。

見直しのポイント

- ・ 鳳来寺への臨時便については、利用者数を調査し適正にします。
- ・ 鳳来西地区から新城に向かうバス路線を新設します。
- ・ 鳳来寺線を廃止し、布里田峰線の運行区間を玖老勢まで延長します。
- ・ 新城病院田口線は、鳳来寺高校の通学状況を考慮しルートを検討します。
- ・ 本長篠駅前バスターミナルにおける乗り継ぎ利便性を高めます。
- ・ 従来の学生輸送に支障をきたさないよう配慮します。

## 路線別事業計画

### 新城病院田口線

新城市と設楽町を結ぶ重要な路線として、国県補助を受ける生活交通路線となっており、新公共交通システムにおいても幹線バス路線として位置づけます。高校生を含めた多くの学生輸送を担っていることから、従来の運行を当面継続します。

### 本長篠海老線

新城病院田口線と同様に、鳳来中学校の生徒と鳳来寺高校の生徒の通学を担う重要な路線のため運行を維持します。ただし、8時台の便は、新城病院田口線と同時刻であり、2台連続での運行となっていますが、1台で輸送が可能のため廃止します。

上記2路線については、鳳来寺高校の新城高校統合による通学利用者数の減少を把握し、将来的には玖老勢から大海駅ルートを含めた路線再編を検討します。

### 鳳来寺線・布里田峰線

乗降調査の結果、塩瀬方面からの利用者は小型バスで対応可能な数であることが分かりました。このため、鳳来寺線を廃止し、代わりに布里田峰線を玖老勢まで延長することで鳳来寺線が輸送していた中学生の通学に対応します。

### その他路線

山吉田地区には現在長篠山吉田線が運行しており、本長篠駅前が発着点となっています。JR飯田線利用者にとっては、使いやすいルートであるものの、新城方面が目的地の利用者には、乗り換えが必要であり、最短ルートともいえません。新城方面への利用ニーズがどれだけあるかは未調査のため、新たなバス路線が必要であるかどうかは判断できません。現在の吉川・市川線の山吉田方面への延長も視野に入れて検討する必要があります。

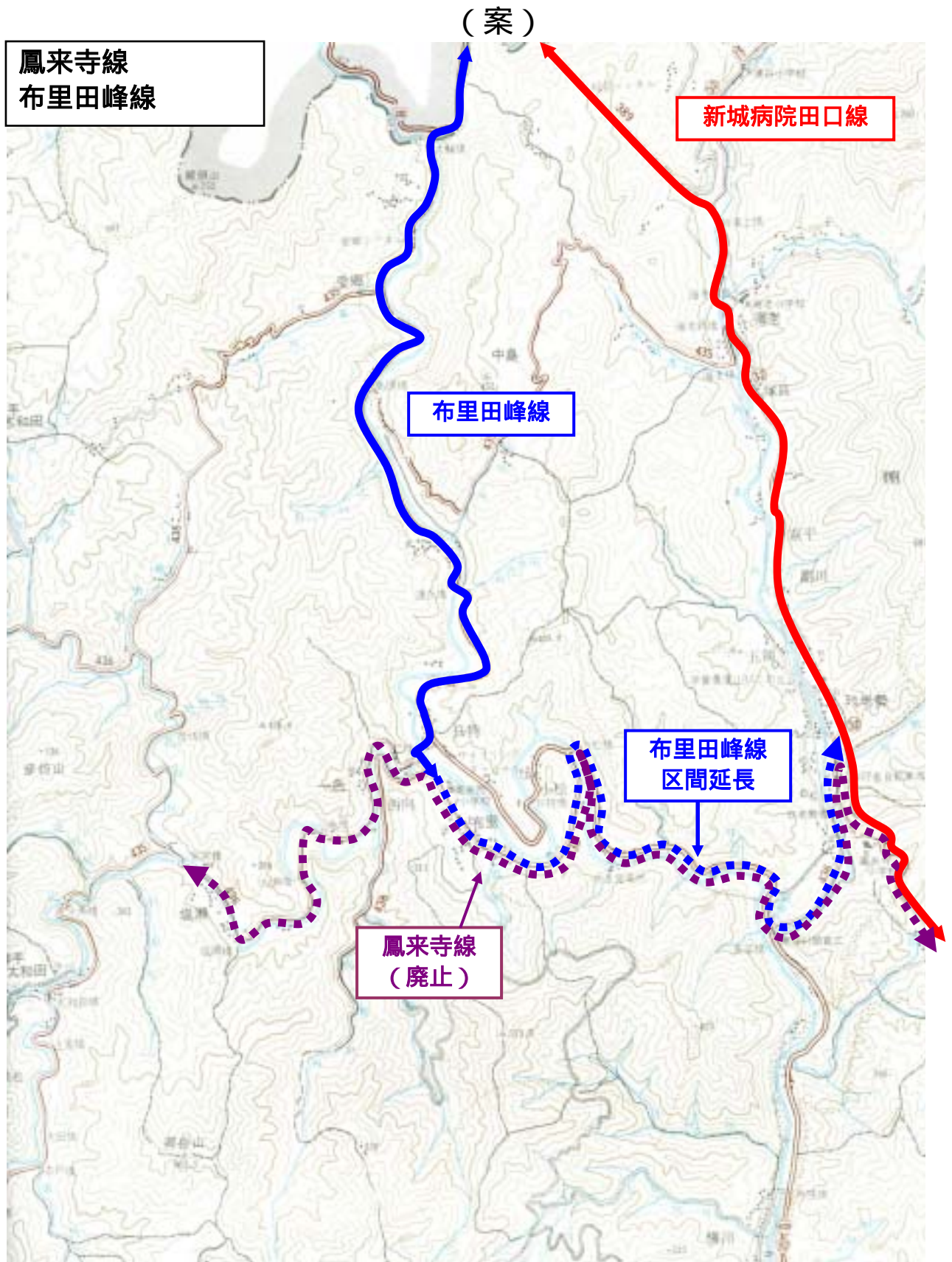
当路線については、静岡方面との結節のためのルートとなっていますが、実際の利用者数を調査し、状況によってはルートの変更を検討する必要があります。

## 実証運行

### 塩瀬線

塩瀬方面から新城に向かう通院及び買い物目的の利用者に対応するため、塩瀬以北から大海駅を区間として試行運行を行ないます。鳳来寺線を利用していた小中学生および高校生の通学を考慮し、運行ルート及び運行時刻を検討します。塩瀬以北については、新ルートのため、2年間の試行運行を経て、利用状況によっては運行ルートの短縮や廃止も検討します。









( 3 ) 新城地区

バス運行の現状

新城地区内には 6 路線のバスが運行しています。そのうち 3 路線が国県補助を受ける広域・幹線路線バスで、豊橋駅から新城車庫を結ぶ新豊線、設楽町と新城市を結ぶ新城病院田口線、作手地区と新城地区を結ぶ作手線です。この他には廃止路線代替として中宇利線及び吉川・市川線が運行しています。交通空白地域であった北部地区には、平成 13 年度より北部線が運行しています。これにより新城地区の交通空白地域は西部地区のみとなります。

バス運行の課題

新城地区の主要鉄道駅である新城駅において、バスとのスムーズな乗継が出来ない状況のため、駅前の根本的な整備を進める必要があります。廃止路線代替の 2 路線は、いずれも複数の地域を 1 台で担っており、遠回りのルートとなっています。西部地区においては、新豊線が運行していますが運行にかかる補助金は年々増加しており、千郷小学校生徒の通学手段確保と合わせた検討が必要です。当該地区内には人口からみて最も大きな公共交通空白地域があり、バス路線新設の潜在的要望が存在すると推測されます。

公共交通空白地域の状況

西部地区は諏訪地区と川田原地区に住宅団地があり、新城市の中でも住宅が多い地域です。両団地とも分譲されてから年数が経過しており、バス運行を希望する住民が増えつつあることが予測されます。当該地区の高校進学状況及び、市民病院の通院状況を調査した結果、中心部への移動者数も相当あります。

西部地区における公共交通空白地域は下表のとおりですが、この他の行政区においてもバスを利用できない区域は存在します。

新城地区西部の公共交通空白地域と人口

行政区名	高齢者数	人口	行政区名	高齢者数	人口
徳定	84 人	286 人	稲木	179 人	688 人
今出平	48 人	268 人	川田原	84 人	642 人
諏訪	139 人	602 人	計	534 人	2,486 人

西部地区からの新城病院外来患者数（平成 19 年 3 月・4 月の月平均）

地区名	患者数	地区名	患者数
石田	132 人	杉山	238 人
市場台	79 人	徳定	49 人
稲木	197 人	豊島	79 人
片山	68 人	豊栄	186 人
川田	342 人	野田	301 人



### 見直しのポイント

- ・ 新城地区の主要乗継拠点となる栄町・中町バス停を整備します。
- ・ 新豊線は、千郷小学校スクールバス導入と合わせて市営バスへの移行を検討します。
- ・ 北部線の運行時刻及びルートを、塩瀬線との結節を考慮し変更します。
- ・ 公共交通空白地域である西部にSバスを運行します。

### 路線別事業計画

#### 新豊線

新豊線は、千郷小学校における児童200人が通学手段として利用しており、一台のバスでは運びきれず、臨時便を出して対応する状況となっています。一般の利用客は、それほど多くない状況です。そこで、千郷小学校児童の通学を切り離し、スクールバスによる輸送を検討します。千郷小学校をスクールバスとした場合、一般の利用客のみでは、現在の運行は存続できないため、西部線の運行を考慮しながら、市営バス移行に向けた検討を進めます。

#### 北部線

塩瀬線の運行により、大海地区において2路線の接続が必要です。塩瀬線の乗客が新城方面に向かう場合は、大海駅からJR飯田線を利用するか、北部線に乗り換える必要があります。そこで、スムーズな乗り換えが可能となるよう、運行ルート、運行時間を調整します。

#### その他路線

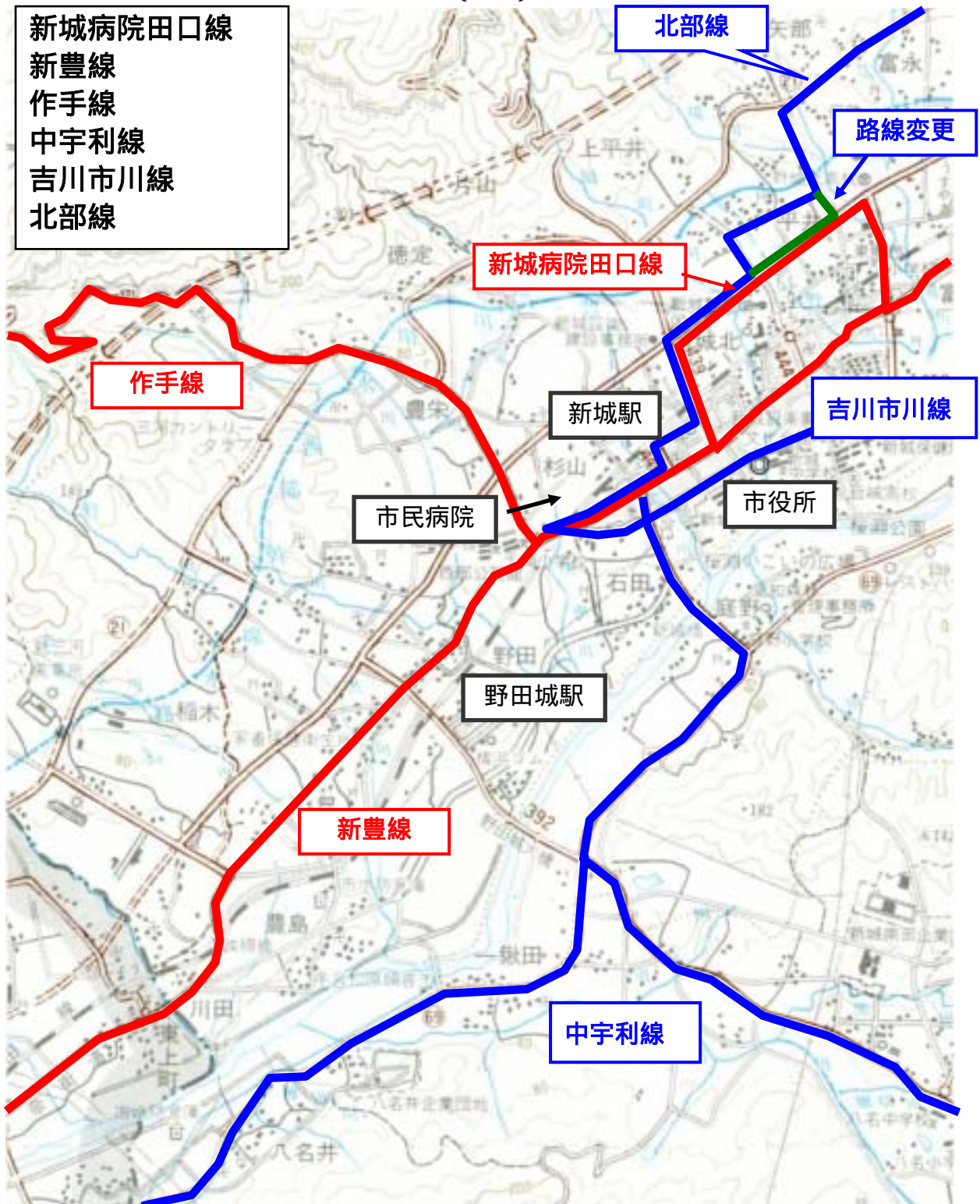
吉川・市川線については、地形的に巡回が不可能です。現在は一旦市川方面へ行き、同じバスで舟着小学校から吉川方面へ向かうこととなり、時間も距離も伸びています。他の路線との組み合わせにより利便性向上の可能性を探ります。同時に鳳来地域の山吉田地区の新城方面へのニーズも調査し、路線を検討します。中宇利線についても、路線の改善に向け調査検討を行います。

### 実証運行

#### 西部線

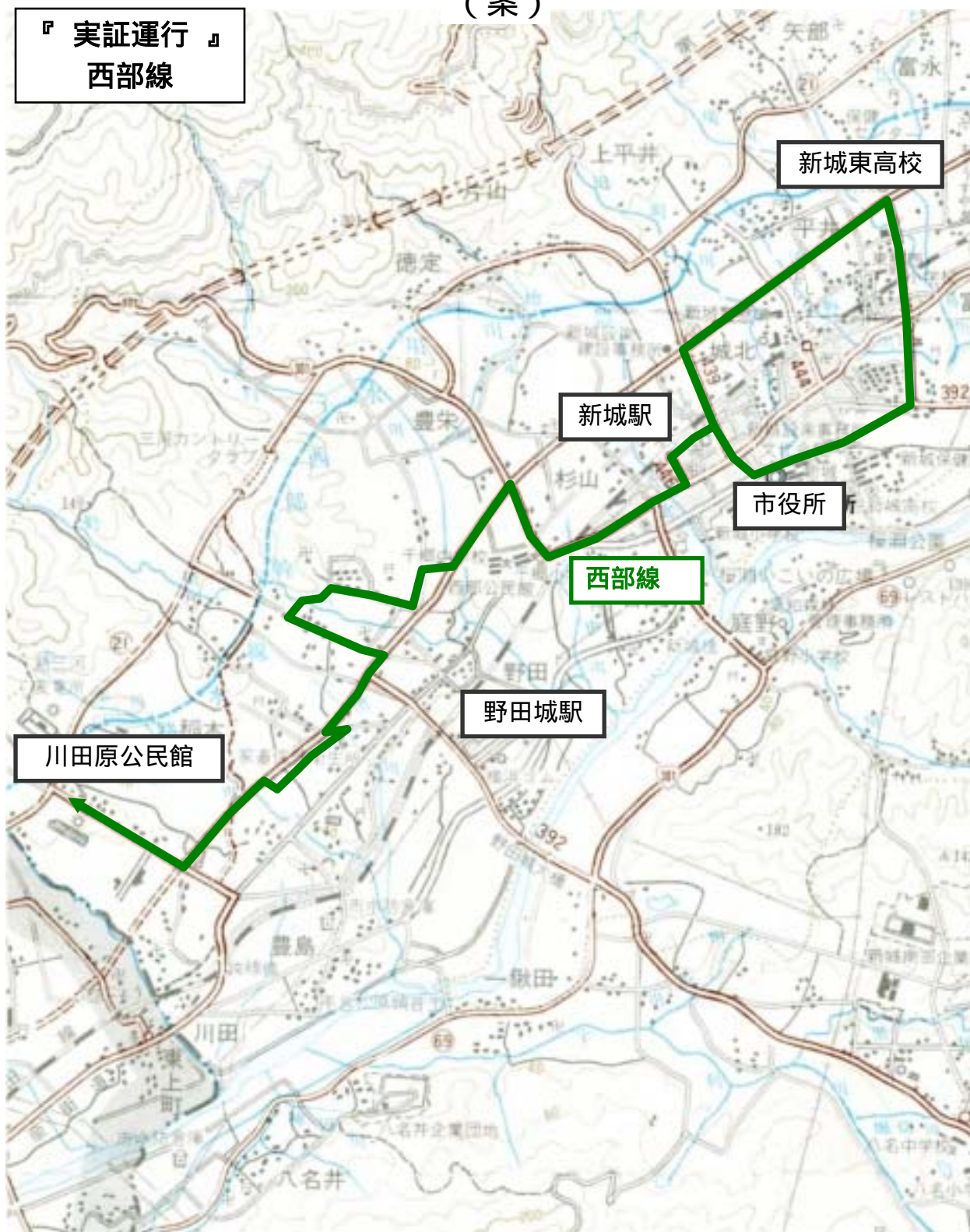
公共交通空白地域を解消するため、西部地区住民を対象とした路線を新設します。この路線は2年間の試行運行とし、OD調査、地域の要望、利用者アンケートなどを反映して、利便性の高い路線となるよう努めます。また、利用状況によっては、路線の短縮や廃止を検討します。

(案)





(案)



2. 利用促進活動

(1) バス停等待合い環境整備

整備の考え方

新城市の公共交通の多くを占めるバス運行において、利用促進を図るためにはバス停等の待合い環境を整備することが効果的です。しかし、新城市には多くのバス路線があり、全てのバス停を短期間に整備することはできません。そこで、第1期は乗り継ぎの拠点となる箇所を重点的に整備することとします。

整備場所

- ・つくであしがる線バス停整備  
つくであしがる線の試行運行のため、当該路線のバス停を整備します。
- ・作手地区乗継拠点の待合所環境整備  
作手地区の乗継拠点である作手総合支所のバス待合所を修繕します。
- ・鳳来地区乗継拠点の待合所環境整備  
鳳来地区の乗継拠点である本長篠バスターミナルを修繕します。
- ・新城地区乗継拠点周辺のバス停環境整備  
新城地区の乗継拠点である栄町・中町間のバス停環境を整備します。  
新城駅と下記のエリア内には多くのバス路線があり、運行事業者ごとにバス停を設置しています。そこで、統一したバス停の設置を進めるとともに、道路管理者と協議しながら上屋の整備などを進めます。

第1期 バス停環境整備エリア



## (2) 情報提供等

### 施策の考え方

公共交通の利用促進は、運行本数を増やすことや運行ダイヤを見直すことなど、直接的なサービスを向上するとともに、そうした内容を利用者に伝えることが重要です。そこで第1期は、市内の公共交通を全て紹介するパンフレットの作成や、バスのラッピングなどにより利用者の促進を図ります。このほかにも、共通チケットの創出なども研究し、公共交通の総合的な情報提供と利用促進に努めます。

### 具体的施策

#### ・パンフレット・チラシの作成

本計画には、多くのバス路線の見直しや実証運行が盛り込まれています。また、JR飯田線との乗り継ぎに配慮するなど、利用者にとっての利便を高める施策を計画しました。

公共交通について市民にできるだけ分かりやすく紹介するため、総合パンフレットや、地域別パンフレット、チラシなどを作成します。

#### ・乗継情報案内の設置

鉄道の駅におけるバスとの乗り継ぎを円滑にするため、また、バスの乗継拠点における乗り継ぎを円滑にするため、乗継情報案内板を設置します。

#### ・ラッピングバスの導入

新都市の公共交通の多くを占める路線バスについて、利用者が乗りたくなる親しみが持てるラッピングバスの導入を進めます。

### ラッピングバス計画路線

1. つくであしがる線
2. 守義線
3. 塩瀬線
4. 北部線
5. 西部線

#### ・料金統一と共通チケットの導入

公共交通利用の促進を図るため、市営バス料金の統一を図るとともに、共通バスチケットの創出に向けた検討を進め、段階的に実施します。

### 導入の段階別施策

1. 市営バスの料金統一
2. 市営バスの共通チケット発行
3. 市内路線共通チケットの発行

第6章

3. 事業スケジュール

		路線名	2008.4	2008.10	2009.4	2009.10	2010.4		
鉄道		J R 飯田線	—————▶						
バス	国 県 補 助 路 線	新豊線	—————▶ 運行検討		▶	見直し	—————▶		
		新城病院田口線	—————▶ 運行検討		▶	見直し	—————▶		
		作手線	.....▶	増便	—————▶ 運行検討	▶	見直し	—————▶	
	作 手 地 区	守義線	.....▶	短縮運行	—————▶	▶	見直し	—————▶	
		大和田線	————▶	スクールバスへ	.....▶	.....▶	.....▶	.....▶	
		診療所バス	————▶	廃止					
		つくであしがる線		.....▶	試行運転	.....▶	.....▶	▶ 運行又は廃止	
	鳳 来 地 区	本長篠海老線	——▶	臨時廃止	————▶	————▶	運行検討	▶ 見直し	
		鳳来寺線	————▶	▶	廃止				
		布里田峰線	————▶	▶	路線延長	————▶			
		塩瀬線			.....▶	.....▶	.....▶	.....▶	
		秋葉七滝線	————▶	————▶	————▶	————▶	運行検討	▶ 見直し	
		長篠山吉田線	————▶	————▶	————▶	————▶	運行検討	▶ 見直し	
	新 城 地 区	中宇利線	————▶	————▶	————▶	————▶	運行検討	▶ 見直し	
吉川・市川線		————▶	————▶	————▶	————▶	運行検討	▶ 見直し		
北部線		————▶	▶	変更	————▶	————▶	▶ 見直し		
西部線			.....▶	試行運転	.....▶	.....▶	▶ 運行又は廃止		



## 事業の概要及び事業の実施主体

項目	内容	実施主体	計画
運行ダイヤ	守義線のダイヤ拡充	新城市	P59
運行ルート	守義線の運行ルート短縮	新城市	P59
	布里田峰線の運行ルート延長	新城市	P63
	北部線の運行ルート変更	豊鉄タクシー	P67
実証運行	つくであしがる線の実証運行	新城市	P59
	西部線の実証運行	新城市	P67
	塩瀬線の実証運行	新城市	P63
	作手線の増便	豊鉄バス	P59
路線廃止	鳳来寺線の廃止	豊鉄バス	P63
	大和田線の廃止	新城市	P59
	本長篠海老線臨時便廃止	豊鉄バス	P63
運賃	Sバスの料金統一(200円)	新城市	P48・P71
	Sバスの共通定期券創出	新城市・豊鉄バス 豊鉄タクシー	P50・P71
停留所整備	つくであしがる線バス停整備	新城市	P70
	作手地区乗継拠点の整備	新城市	P70
	本長篠バスターミナル整備	新城市	P70
	新城地区乗継拠点の整備	新城市	P70
	バス停環境整備エリアのバス停整備	新城市	P70
情報提供	乗継情報案内板の設置	新城市	P71
	バス総合パンフレットの作成	新城市	P71
	バス案内チラシの作成	新城市	P71
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	P71
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 ・布里田峰線	新城市	P54
	OD調査の実施	新城市	P47
	アンケートの実施	新城市	P47