



新城市

# 新城市 地域公共 交通計画

---

2022.4-2029.3

# はじめに

本市では、平成29年3月に策定した「新城市地域公共交通網形成計画」により、新規バス路線の運行や現行路線の改編等を実現し、利便性を高めてきました。

この度、現行計画の計画期間が満了する時期を迎え、併せて、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことを受け、令和4年度から令和8年度までを計画期間とする「新城市地域公共交通計画」を策定しました。

この「新城市地域公共交通計画」では、第2次新城市総合計画で掲げる将来像“つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろ”の実現を目指し、関連する計画に基づき実施される施策との連携を図り、公共交通施策の方向性を定めています。

また、新東名高速道路の開通を機に、関東・関西・中京圏の都市とのアクセスを可能にした高速バスの活用や現在運行中の路線の改編を実施し、現代版“山の湊しんしろ”の実現に向けて取り組むこととしています。

今後は、人口減少や高齢社会の進行による生産年齢人口の減少に対応するとともに、新型コロナウイルス感染症による生活様式の変化への対応も含め、引き続き本市にふさわしい公共交通施策を検討・協議してまいります。

最後に、「新城市地域公共交通計画」の策定にあたり、ご協力をいただいた多くの方々に対し感謝申し上げますとともに、本計画の実現に向けご支援を賜りますようお願い申し上げます。



令和4年3月

新城市地域公共交通会議 会長

新城市長 下江洋行

# 目次

## 第1章 新都市地域公共交通計画の策定について

1. 趣旨	1
2. 計画の位置づけ（関連計画との関係）	1
3. 新都市地域公共交通計画の改訂	2
4. 新都市の公共交通手段	3
5. 計画の区域	5
6. 計画の期間	5

## 第2章 現状と課題

1. 新都市地域公共交通網形成計画からの課題整理	6
2. 本市関連計画からの方向性整理	8
3. 新都市の概況からの課題整理	10
4. 新都市の公共交通の現状からの課題整理	12
5. 地域意見等からの課題整理	19
6. 地域公共交通の課題まとめ	20
7. 地域公共交通施策の方向性	21

## 第3章 持続可能な地域公共交通に向けた方針

1. 基本理念	22
2. 基本方針	23
3. 目標（評価指標）	23
4. 新都市における公共交通ネットワーク形成方針	24
5. 補助系統の地域公共交通における位置づけ	26
6. 新都市地域公共交通に関するルール	29

## 第4章 公共交通施策

1. 施策の体系	30
2. 利便増進事業実施計画について	32
3. 計画の達成状況の評価	33
4. 公共交通施策の概要	
(1) 重点施策	36
(2) 先行施策	40
(3) その他の公共交通施策	49

## 第5章 計画の推進体制

1. 推進体制	52
2. 新都市地域公共交通会議の運営方針	53

# 第1章 新城市地域公共交通計画の策定について

## 1. 趣旨

新型コロナウイルス感染拡大の影響や社会経済情勢の変化に伴う公共交通サービスの需要縮小等により、地域公共交通の維持・確保が厳しくなっています。

このような背景のもと、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、地域が自ら交通をデザインし、地域の移動ニーズを踏まえた地域公共交通に関するマスタープランとなる地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。

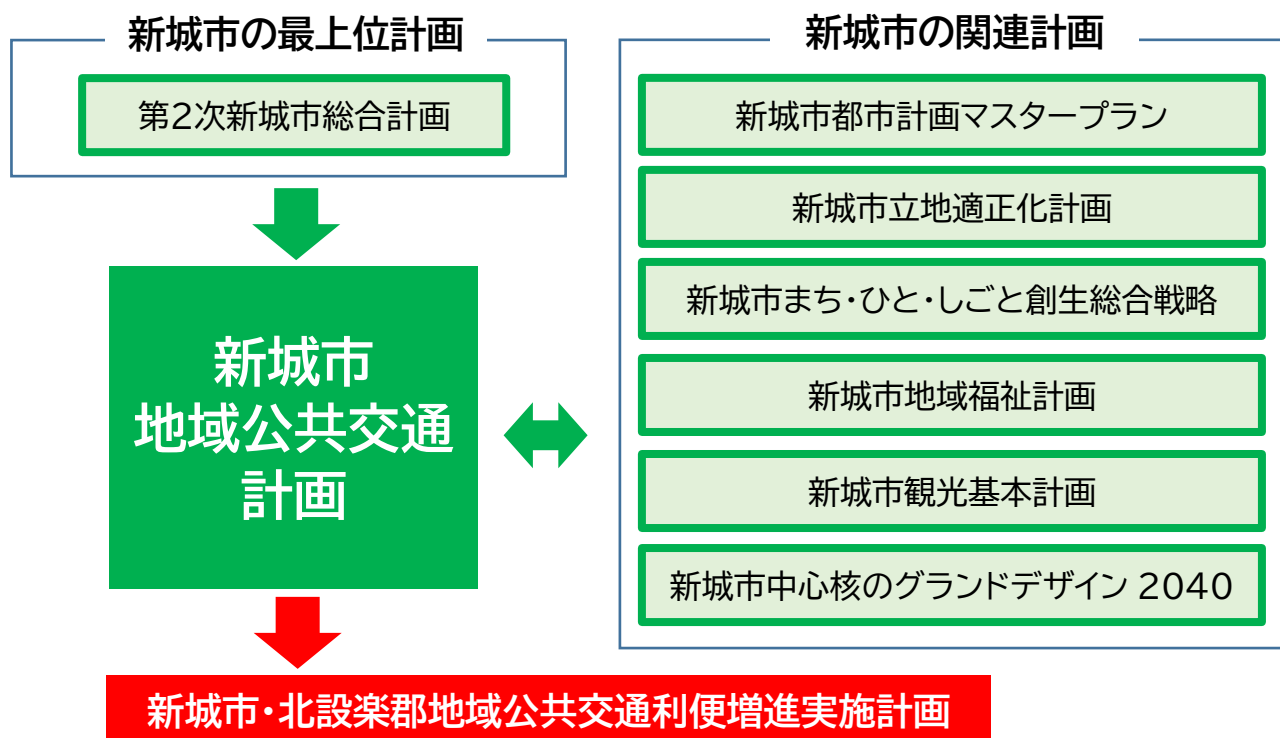
地方公共団体が中心となって多様な関係者と連携し、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要です。

本市においては、人口減少や少子高齢化が進展する中、平成25年度に地方自治法に基づく地域自治区制度を導入し、持続可能な市民自治社会づくりを進めてきました。地域自らが地域課題の解決や地域の活性化に向けた地域計画を策定する中で、地域公共交通への関心も高まり、地域で安心して暮らすことのできる移動手段の確保に向けた住民主体の検討が始まっています。

JR飯田線はもとより、新東名高速道路の開通を契機に実現した東京・大阪・名古屋に直接行き来できる高速バスや市内の貴重な交通資源を最大限に活かし、市内外の移動を持続可能な公共交通サービスでつなぐ利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築し、公共交通を使って気軽におでかけできるようにするために、新城市地域公共交通会議において本市における公共交通の課題を共有し、協議し、合意を図りながら、令和3年度をもって期間満了となる「新城市地域公共交通網形成計画」に続く新たな計画「新城市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定しました。

## 2. 計画の位置づけ（関連計画との関係）

本計画は、新城市の最上位計画である「新城市総合計画」や、都市計画の方針である「新城市都市計画マスタープラン」等と連携・整合を図りながら、本市の公共交通施策の方向性を定め、策定しています。



## 3. 新城市地域公共交通計画の改訂

本計画は、新城市地域公共交通網形成計画に続く新たな計画として策定しましたが、真に公的負担により確保維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するための「計画制度と補助制度の連動化」に対応する計画とするため、また、本計画に基づく公共交通施策の推進にあたり、本市における最も重要なバス路線の一つである田口新城線の維持確保に向けた利便増進事業を位置づけるために本計画を改訂します。

なお、本計画の改訂にあたり、本市公共交通の現状を整理し直すとともに未設定となっていた目標を設定します。

### (1) 計画制度と補助制度の連動化

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、国の「地域公共交通確保維持事業」については、地域公共交通計画における補助系統等の位置付けが必要となりました。

今後、補助事業の活用のためには、補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等について、原則、補助系統がまたがる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、新城市地域公共交通会議（以下「交通会議」）において協議がなされる必要があります。

P26～28 第3章 5. 補助系統の地域公共交通における位置付け

### (2) 利便増進事業の実施

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、地域公共交通計画において、地域公共交通利便増進事業に関する事業を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通利便増進実施計画」を作成することができます。

令和4年度、田口新城線の乗降調査結果が国の地域間幹線系統の補助要件を下回り、新城市と北設楽郡設楽町を結ぶ当該地域の公共交通ネットワークに欠かすことのできない重要バス路線である田口新城線がかつてない存続の危機となりました。

田口新城線及び接続する公共交通の将来にわたる維持確保に向け、本計画において、地域公共交通利便増進事業に関する施策を位置づけ、今後、関係事業者と具体的な内容を検討し、「新城市・北設楽郡地域公共交通利便増進実施計画」を策定することとします。

P.32 第4章 2. 利便増進事業実施計画について

### (3) 公共交通の現状の整理及び計画期間、目標、評価の修正

本市公共交通の現状を令和6年1月現在として整理し直すとともに、未設定となっていた目標、評価等に関する必要な修正を行います。

また、利便増進事業の着実な実施を見据え、計画期間を令和10年度まで延長したことから、令和7年度時点で本計画の達成状況を評価し、計画最終年度の目標値を新たに設定します。

P.12～18 第2章 4. 新城市の公共交通の現状からの課題整理

P.33～35 第4章 3. 計画の達成状況の評価

## 4. 新城市の公共交通手段

### (1) 公共交通の概況（令和6年1月現在）

現在、新城市の公共交通には、JR飯田線、路線バス（豊鉄バス、Sバス）、高速バス（JRバス、豊鉄バス）、タクシーがあります。このほか、交通空白地有償運送、福祉有償運送、スクールバスなどにより、市民の移動手段が確保されています。

また、各公共交通機関をつなぐ乗継地点が市内各所に位置づけられています。



ちさと線	東郷線	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	守義線	湯谷温泉もっくる新城線	
つくであしがる線 (デマンドバス)	山吉田ふれあい交通	乗継地点	

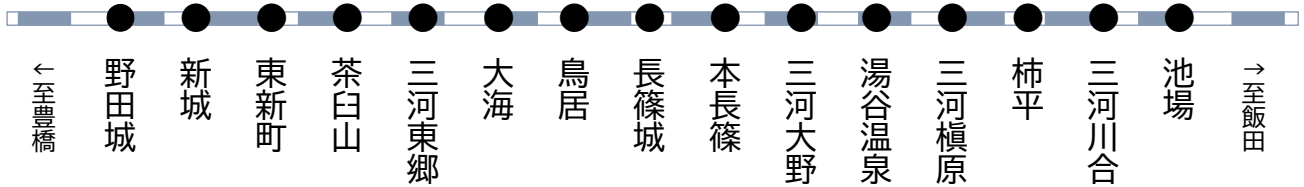
## (2) 運行状況



### 鉄道

令和6年1月現在

J R 飯田線



上り（豊橋方面） 終点：豊橋 普通34便（平日・土休日）  
 快速 1便（平日） 特急 2便（平日）  
 下り（飯田方面） 終点：新城13便 本長篠8便 中部天竜3便 水窪2便 天竜峡4便  
 飯田2便（特急） 岡谷2便 上諏訪1便



### バス

令和6年1月現在

路線名		運行形態	運賃	運行日	便数（上下計）
豊鉄バス(株)	田口新城線	4条乗合	距離に応じた運賃	毎日	平日：18便 土休日：12便
	四谷千枚田新城線			休止	
	新豊線		1乗車 1,000円 利用日により変動	毎日	平日：22便 土休日：13便
	新城名古屋藤が丘線 高速乗合バス「山の湊号」				6便
J Rバス	高速バス			12便	
Sバス	ちさと線（西部線）	79条 自家用有償 旅客運送	1乗車 200円	月～金	10便
	東郷線（北部線）				10便
	中宇利線				8便
	吉川市川線				8便
	作手線	ゾーン制※1	毎日	平日：14便 土休日：9便	
	秋葉七滝線	1乗車 200円	月～土	平日：12便 土：8便 登校日：1便	
	長篠山吉田線			12便	
	布里田峯線			3便	
	塩瀬線			3便 4便（循環）	
	湯谷温泉もつくる新城線			ゾーン制※2	6便
	守義線			1乗車 200円	
つくであしがる線	7時～19時 予約制区域運行				

※1 新城地区内200円、作手地区内200円、両地区をまたがる乗車の場合400円

※2 新城地区内200円、鳳来地区内200円、両地区をまたがる乗車の場合400円、  
 「鳳来寺山山頂」を含む区間は400円、「鳳来寺山山頂」から「湯谷温泉駅南」区間は200円

※3 祝日、お盆、年末年始は運休の場合あり。



## タクシー

令和6年1月現在

豊鉄タクシー(株)	7台(一般6台、ジャンボ1台)	営業区域外旅客運送の特例
東栄タクシー(有)	4台(一般3台、ジャンボ1台)	営業区域外旅客運送の特例



## 自家用有償旅客運送

令和6年1月現在

種別	団体名	車両	区域
交通空白地有償運送 (事業者協力型)	山吉田ふれあい交通運営協議会	普通乗用4台 (うち持込2台)	鳳来南部 地域自治区
福祉有償運送	新城市	軽乗用2台	新城市
	生活協同組合コープあいち福祉サービス新城	スロープ付2台(軽)	新城市
	社会福祉法人新城福祉会	スロープ付2台(軽) 回転シート付1台(普) 普通乗用4台 軽乗用2台	新城市 豊川市
	NPO法人恵みの郷MIKAWA家	普通乗用1台 軽乗用2台	新城市
	NPO法人なないろサポート	スロープ付1台(普) スロープ付3台(軽) 軽乗用4台	新城市 豊川市 蒲郡市

## 5. 計画の区域

計画の区域は、新城市全域とします。

隣接する市町の一部が新城市民の生活圏域となっている地域での施策展開や地域間を跨いで運行する公共交通の利用促進などについては、必要に応じて関係市町と連携・協力体制を取りながら進めていきます。

## 6. 計画の期間

利便増進実施事業の着実な実施を目指し、計画の期間を令和4年度から令和10年度までの7か年とします。

計画名	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
新城市地域公共交通計画				改	改	改	改	改	改	改			
第2次新城市総合計画				見				見				改	
新城市都市計画マスタープラン													改
新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略						改							
新城市地域福祉計画						改							
新城市観光基本計画					見			見			改		
新城市中心核のランドデザイン2040													
新城市立地適正化計画									見				

改…改訂 見…見直し

## 第2章 現状と課題

### 1. 新都市地域公共交通網形成計画の進捗状況

#### 【方針1】公共交通の現状を地域で共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります

##### 1-1 地域・行政・交通事業者で公共交通を支える体制づくり

- 作手地区において、つくであしがる線の見直しに係る検討会議を設置  
⇒検討会議で利用状況等を共有し、デマンド運行の改善や利用促進策を検討
- 千郷地区、東郷地区、舟着地区、八名地区、鳳来南部地区で住民主体の公共交通検討組織を設置  
⇒現在、地域住民の移動手段確保について検討中

##### 1-2 幹線の運行 利便向上策・利用促進策の実施

- 田口新城線活性化検討会の設置（愛知運輸支局、愛知県、新都市、設楽町、豊鉄バス、有識者）  
⇒高速バス「山の湊号」と田口新城線の鳳来寺山往復切符の発売活用等による利用促進策の検討
- 高校統廃合に合わせた運行経路の見直し  
⇒新城有教館高校への通学を考慮した田口新城線及び作手線のルート変更
- 高校生の通学利便向上策の実施  
⇒利用者アンケート及び高校へのヒアリングを実施  
⇒作手線月曜日2便（登校時間帯）の臨時便を運行

##### 1-3 支線の運行 利便向上策・利用促進策の実施

- 地域と協働した路線の見直し  
⇒令和元年10月、作手地区における予約制区域運行を開始（つくであしがる線）  
⇒令和2年10月、湯谷温泉もつくる新城線の運行を開始

##### 1-4 高速バスの運行 利便向上策・利用促進策の実施

- パーク&ライド駐車場の増設  
⇒平成29年7月、新都市市民病院西バス停の新設及びパーク&ライド駐車場の確保
- もつくる新城周辺へのバス停の新設  
⇒平成29年7月、もつくる新城南バス停及びパーク&ライド駐車場を新設  
⇒令和3年10月、もつくる新城（正面）バス停の新設
- 高校へのPR実施  
⇒令和元年度、高校生割キャンペーンの実施（1乗車500円）
- 名古屋方面の施設・イベントと連携した市内向けPR実施  
⇒藤が丘中央商店街振興組合と連携したPRイベントを実施  
⇒リニモ藤が丘駅での回数券及び企画切符の販売開始
- 高速バスと連携した市内モデルコースの作成  
⇒若者議会、椋山女学園大学と連携し、実施

##### 1-5 タクシーの運行・利用促進

- 「高齢者福祉タクシー料金助成」「障害者福祉タクシー料金助成」の周知強化  
⇒民生委員を通じた周知
- イベントやマップでのタクシー情報の周知  
⇒新都市バスマップに案内を掲載

##### 1-7 スクールバスの運行と公共交通との役割明確化

- 中学校の朝の部活動廃止に合わせたダイヤ改正  
⇒長篠山吉田線、秋葉七滝線、布里田峯線、塩瀬線のダイヤ改正

##### 1-10 公共交通空白地有償運送の普及

- ⇒令和3年4月、鳳来南部地域自治区を運行区域とした「山吉田ふれあい交通」の運行開始

#### 【方針2】組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます

##### 2-1 高校と連携した高校生の通学利便促進

- 路線の協議における高校生・保護者の参画  
⇒作手地区の小中学生の保護者との意見交換会を実施  
⇒八名地区の小中学校PTAを通じ、移動手段に関するアンケートを実施
- 意見交換が行える体制の構築  
⇒新城東高校、新城高校、田口高校からのヒアリングを実施
- 利用者アンケートの実施  
⇒高校生への通学に関するアンケートを実施

## 2-2 観光部局や交通事業者との連携による交流人口の拡大

- 湯谷温泉パッケージプランの実施  
⇒湯谷発展会、新城市観光協会との連携により実施
- おでかけマップの作成  
⇒新城及び名古屋のおでかけマップを作成

## 2-3 各種施設周辺バス停の待合観光改善

- 道の駅もつくる新城内へのバス停設置  
⇒道の駅もつくる新城（正面）バス停の設置

## 2-5 高齢者の運転免許返納自主返納を促進する施策の実施

- 免許返納者への支援策の実施  
⇒免許返納者に対して、Sバスの回数券、高速バス回数券、タクシー券を配布（選択制）

## 【方針3】 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を作ります

### 3-1 バス総合マップの改善

- 新城市バスマップの改善  
⇒路線の変更だけでなく、より利用しやすいものに改善しながら毎年発行

### 3-2 「マイマップ」の提供

- マイバス時刻表の発行  
⇒申請に応じて、自分仕様の時刻表を提供

### 3-3 検索サイトへのSバスのダイヤ情報掲載

- G T F Sデータを活用した乗換案内サービス  
⇒豊鉄バス、SバスがNAVITIME、ジョルダン、Yahoo! 路線情報、Google Maps で検索可能

### 3-4 バス乗車体験イベントの実施

- 「しんしろ軽トラ市のんほいルロット」でバスの乗車体験イベントの実施  
⇒令和元年4月及び5月、若者議会からの提案事業「No Bus No Life 事業」において実施

### 3-5 バス乗り方教室・出前授業の実施

- 市内バス路線の照会及び乗り方説明  
⇒市政番組Sバス及び山の湊号の紹介番組「ぶら〜りSバスの旅」放映  
⇒市内地域団体の公共交通勉強会を実施

## 計画の進捗状況を踏まえた課題

- 教育委員会と連携し、児童生徒数の状況や将来的な通学のあり方等について方向性を共有し、学校も含めた各地域での移動手段確保のための検討を進める。
- 新城駅前広場暫定整備が完了し、今後は「新城市中心核のグランドデザイン2040」と整合を図りながら、新城駅周辺への拠点整備、案内の充実や待合環境の整備を進める。
- 新鳳来総合支所の整備を踏まえ、本長篠駅とバスターミナル周辺地域を鳳来地域のおでかけ拠点として整備し、案内を充実させるとともに、公共交通での乗継が問題なく行えるように事業者間の連携強化を図る。
- 三大都市圏と新城を結ぶ交通結節点として、都市計画マスタープランと整合を図りながら、道の駅もつくる新城を中心とした公共交通拠点化を早期に進める。
- 各地域において、すべての人のおでかけ利便性を高められるよう、路線見直しや待合環境の整備、パーク&ライド駐車場等、地域の拠点の整備を行う。
- 2025年問題への対応として、公共交通利用による健康づくりや運転免許証の自主返納促進につながるモビリティ・マネジメントを進める。

## 2. 本市関連計画からの方向性整理

### 第2次新城市総合計画中期基本計画（令和5年度～令和8年度）

- 人口減少や少子高齢化の状況、公共交通の現状を地域で共有し、生活圏など地域特性に合わせた公共交通網を地域、行政、交通事業者で構築します。
- 鉄道駅や公共施設などへのアクセスできる公共交通ネットワークの構築等により、利便性を確保します。

### 新城市都市計画マスタープラン（令和2年度～令和13年度）

- 利便性が確保された市の中心核と地域中心核や地域が公共交通などの交通軸で結ばれる多核連携型の交通ネットワークの形成を目指します。
- 自動運転、エアモビリティなど日々開発の進む新技術の導入などに積極的に取り組み、社会変革に対応した交通システムの形成を目指します。
- 公共交通の利用促進により自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、緑地の保全や緑化推進の実施など、都市部における低炭素化を目指します。
- 自由度や周遊性が高く、住む人、訪れる人、商う人の動機付けとなるような付加価値の高い公共交通を検討します。
- 市の中心核の新城駅周辺と、広域アクセス点の新城ICに隣接する道の駅もつくる新城周辺に交通結節点となるバスステーションを整備します。
- 名古屋都市圏からの交流人口の増加を図るため、高速乗合バス「山の湊号」の運行の継続などを検討します。

### 新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年度～令和6年度）

- 利用者の目的にあった路線の変更や満足度が高く効率的な公共交通の充実を図ります。基幹となるJRや高速バスと観光二次交通のアクセス向上を図るための路線再編、ダイヤの見直し及び交通結節点の充実に取り組むと共に、GTF SやMa a Sの導入の検討を進めます。
- 新東名高速道路の開通により名古屋から90分圏内になったことから、新城名古屋間を結ぶインフラとしての高速バスを運行し、観光客誘致等、交流人口増加による経済効果を図り、地域の活性化につなげます。

### 新城市地域福祉計画（令和2年度～令和6年度）

- 市内のどこに住んでいても生活の足が確保され、孤立化することがないようにSバスの路線経路の見直しやデマンド型区域運行の普及を図るなど、生活圏と生活の質を重視した公共交通の再編を促進します。
- タクシー利用料金助成等の継続及び公共交通機関、タクシー、福祉バス等の交通手段の活用を視野に入れた余暇活動の場などの充実や創出を図り、買い物や通院に限らず様々な外出ができる環境づくりについて検討を行います。
- 新城市有償運送運営協議会において、NPO法人等による有償運送の適正な運営の確保と、市民の福祉の向上等により公共の福祉の増進を図ります。
- 交通や買い物の不便が課題とされている地域で、福祉バスが活用されるよう支援します。車を運転しない方の移動手段に関する相談・支援を行います。

## 第2次新城市観光基本計画前期アクションプラン（令和3年度～令和5年度）

○道の駅もつくる新城について、奥三河の観光ハブステーションとしての機能拡充を図ります。

## 新城市中心核のグランドデザイン2040（令和4年度～）

○歩道整備等、歩行者の視点での道路空間の形成を図ることが重要といえる。

○駅前広場にアクセスする道路や公共交通の乗り換えの場となる結節点等の施設の改善、公共交通の利便性を高めることが重要といえる。

## 新城市立地適正化計画（令和5年度～令和14年度）

○都市拠点、副次都市拠点と地域中心核等を行き来する公共交通ネットワークを構築することで、市全域の暮らしやすさの維持・向上を図ります。

○将来にわたり公共交通を維持するために、新城市地域公共交通計画に位置づける施策を推進することで公共交通の利用者の維持・増加に取組み、公共交通を持続可能な形で維持することを目指します。

## 本市関連計画に示される施策の方向性

- 市の中心核と地域中心核や地域が公共交通などの交通軸で結ばれる多核連携型の交通ネットワークの形成
- 市内のどこに住んでいても移動手段が確保され、生活圈と生活の質を重視した公共交通による様々な外出ができる環境づくり
- 市の中心核の新城駅周辺と、広域アクセス点の新城ICに隣接する道の駅もつくる新城周辺に交通結節点を整備
- 観光客誘致等、交流人口増加による経済効果を図り、地域の活性化につなげる

## 地域計画との関係

本計画は、地域自治区において策定した「地域計画」に掲げられている課題解決に向け、相互補完の関係性を保ちながら進めていくものとします。

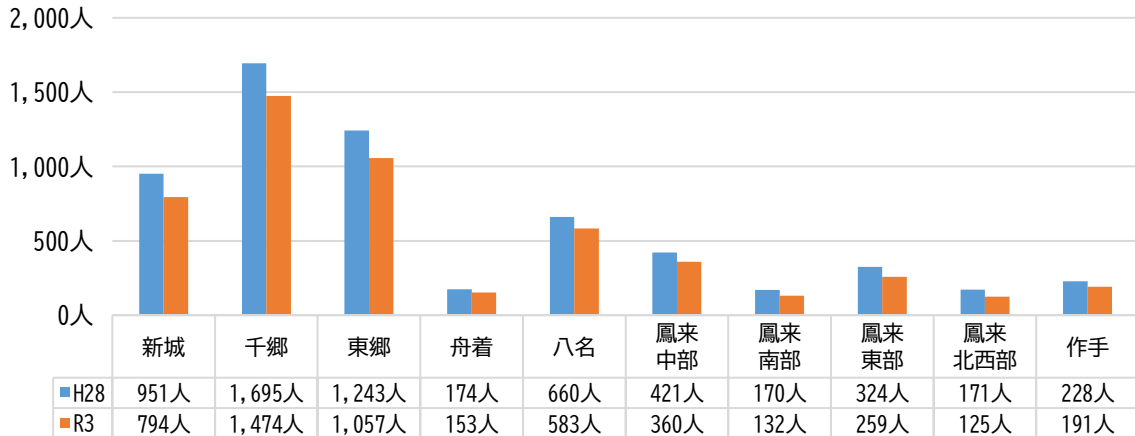
## 地域計画に掲げられている地域課題

- 地域内に生活必需品を買う店舗や病院がなくなり、買い物や通院など外出に困る
- 買い物や通院など自家用車に頼らざるを得ない
- こども園や学校の統廃合が進み、通園・通学にかかる時間が長くなったため、保護者の負担が増加
- 利便性のある移動手段（公共交通）を確保した上での免許返納の推奨
- 過疎化・少子化・高齢化が進み、公共交通のシステムと利用者の実態が合わない
- 電車が通っておらず、バスも本数が少ない、土日祝日はバスの運行自体が無い
- 地域活性化のために中心市街地や観光名所に足を運んでもらいたい

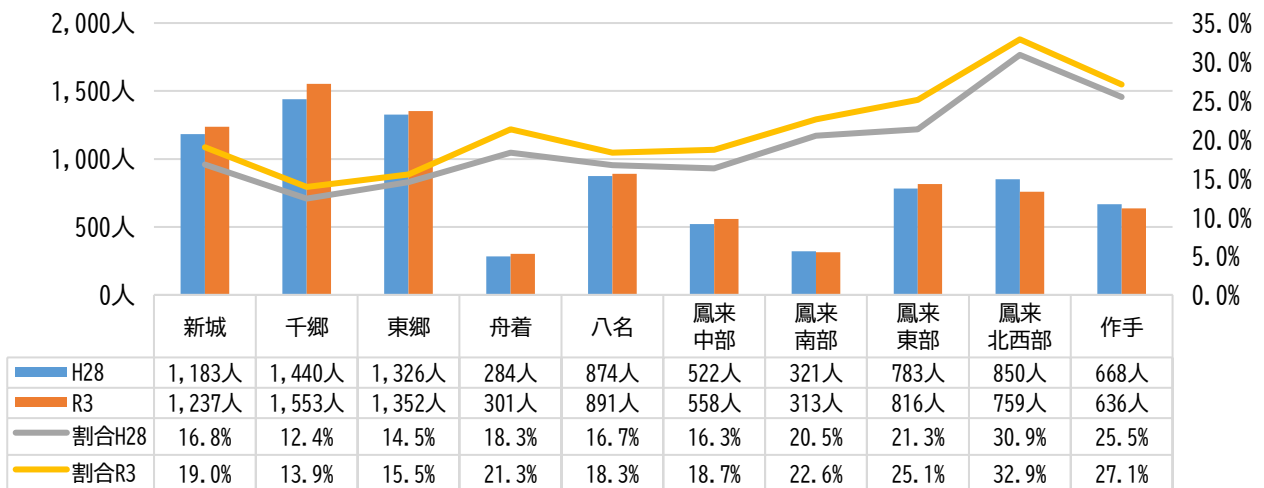
### 3. 新都市の概況からの課題整理

令和3年4月1日現在、地域自治区別に中学生以下の人数を5年前（平成28年4月1日）と比較すると、全ての地域自治区で減少していることがわかります。75歳以上の人数を同様に比較すると、人数の増減は地域差があるものの、各地域自治区に占める75歳以上の割合は全地域において高くなっており、今後さらに少子高齢化が進展していくことが推測されます。

地域自治区別人口の推移（中学生以下）



地域自治区別人口の推移（75歳以上）



※75歳以上の割合は、地域自治区ごとに全体人口から算出。

(参考) 住民基本台帳

本市の日常生活における徒歩圏人口カバー率は、市街化区域では医療施設、福祉施設、公共交通が概ね9割、商業施設が約8割となっていますが、市街化調整区域ではどの項目においても十分なカバーができていないといえます。

これらを地域自治区別にみると、舟着地区では医療施設の人口カバー率が0%、八名・鳳来南部・鳳来北西部・作手地区では商業施設の人口カバー率が0%となっており、日常生活において地区外への移動が必要不可欠な地域が存在することがわかります。公共交通については、鉄道駅が6駅あるもののわずか2.6%となっている鳳来東部地区や、鉄道駅のない舟着・八名・鳳来南部・鳳来北西部・作手地区においては、バス等での人口カバー率を向上させていくほかありません。

また、特に山間地域においては、バス停までの道のりが起伏の激しい道路形状となっていることが多く、バス停まで徒歩300m圏内であったとしても、徒歩でバス停まで行くことが困難な地域も存在します。

地域自治区別の都市機能評価（日常生活における徒歩圏人口カバー率） 単位：%

評価指標		新城市全体	市街化区域	市街化調整区域	新城	千郷	東郷	舟着	八名	鳳来中部	鳳来南部	鳳来東部	鳳来北西部	作手
生活サービス	医療施設	57.9	88.9	47.4	97.5	62.8	74.0	0.0	32.0	81.2	38.6	39.0	34.0	14.2
	福祉施設	52.3	88.8	39.9	100.0	73.9	87.9	60.9	37.9	51.3	52.7	40.6	36.3	14.2
	商業施設	35.8	76.3	22.1	100.0	59.3	25.7	4.2	0.0	49.4	0.0	1.1	0.0	0.0
公共交通	鉄道駅	42.3	88.9	26.5	89.0	39.9	78.2	0.0	0.0	82.3	0.0	2.6	0.0	0.0
	バス停	65.2	91.2	56.4	92.4	65.9	74.9	77.5	57.8	55.9	36.5	35.1	61.5	52.5

※は各施設から半径800m、バス停は300mの範囲で算出。 (出典) 第2次新城市都市計画マスタープラン

主な観光施設・景勝地の最寄りの交通手段

施設・景勝地	最寄りの駅・バス停	おおよその位置
道の駅もっくる新城	もっくる新城(正面)、新城(道の駅もっくる新城)	東郷地域自治区内
道の駅鳳来三河三石	柿本城跡(道の駅鳳来三河三石)	鳳来南部地域自治区内
道の駅つくで手作り村	つくで手作り村	作手地域自治区内
愛知県民の森	三河槇原	鳳来東部地域自治区内
湯谷温泉	湯谷温泉、湯谷温泉駅南	鳳来東部地域自治区内
新城総合公園	新城総合公園(東側)	東郷地域自治区内
桜淵公園	新城市役所	新城・八名地域自治区内
山びこの丘	学童農園前	鳳来北西部地域自治区内
鳳来峡・乳岩狭	三河川合	鳳来東部地域自治区内
四谷の千枚田	(デマンドバス実証運行のためバス停なし)	鳳来北西部地域自治区内
阿寺の七滝	七滝口	鳳来南部地域自治区内
鳴沢の滝	鳴沢橋	作手地域自治区内
設楽原古戦場	歴史資料館	東郷地域自治区内
鳳来寺山	鳳来寺、鳳来寺山山頂	鳳来北西部地域自治区内
長ノ山湿原	(デマンドバスのためバス停なし)	作手地域自治区内
古宮城跡	鴨ヶ谷口	作手地域自治区内
長篠城跡	長篠城址前	鳳来中部地域自治区内

バス停 JR飯田線駅

(参考) 新城市観光基本計画

本市の概況からの課題

- 小中学生の通学利用減少や高齢者の増加に伴うバスの路線再編
- スクールバスの活用方法
- 市内のどこに住んでいても移動手段が確保され、生活圏と生活の質を重視した公共交通による様々なおでかけができる環境づくり
- 観光二次交通の整備

## 4. 新都市の公共交通の現状からの課題整理



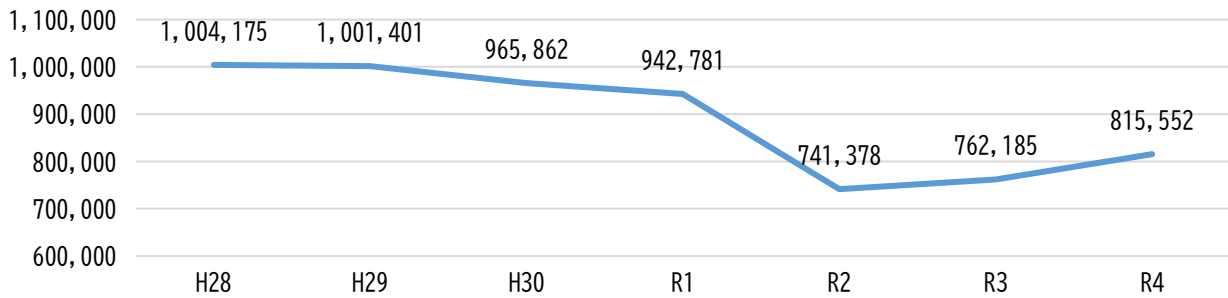
### 鉄道

J R 飯田線は、主に通勤通学に利用されますが、新型コロナウイルス感染拡大防止のための休校や不要不急の外出自粛等に伴い減少しましたが、令和3年度以降は各駅において利用状況は回復傾向にあります。

東新町駅の増加の要因は、新城東高校と新城高校の統合により新城有教館高校への通学に完全に移行したことに伴い、茶臼山駅利用が減少した分の増加と思われます。

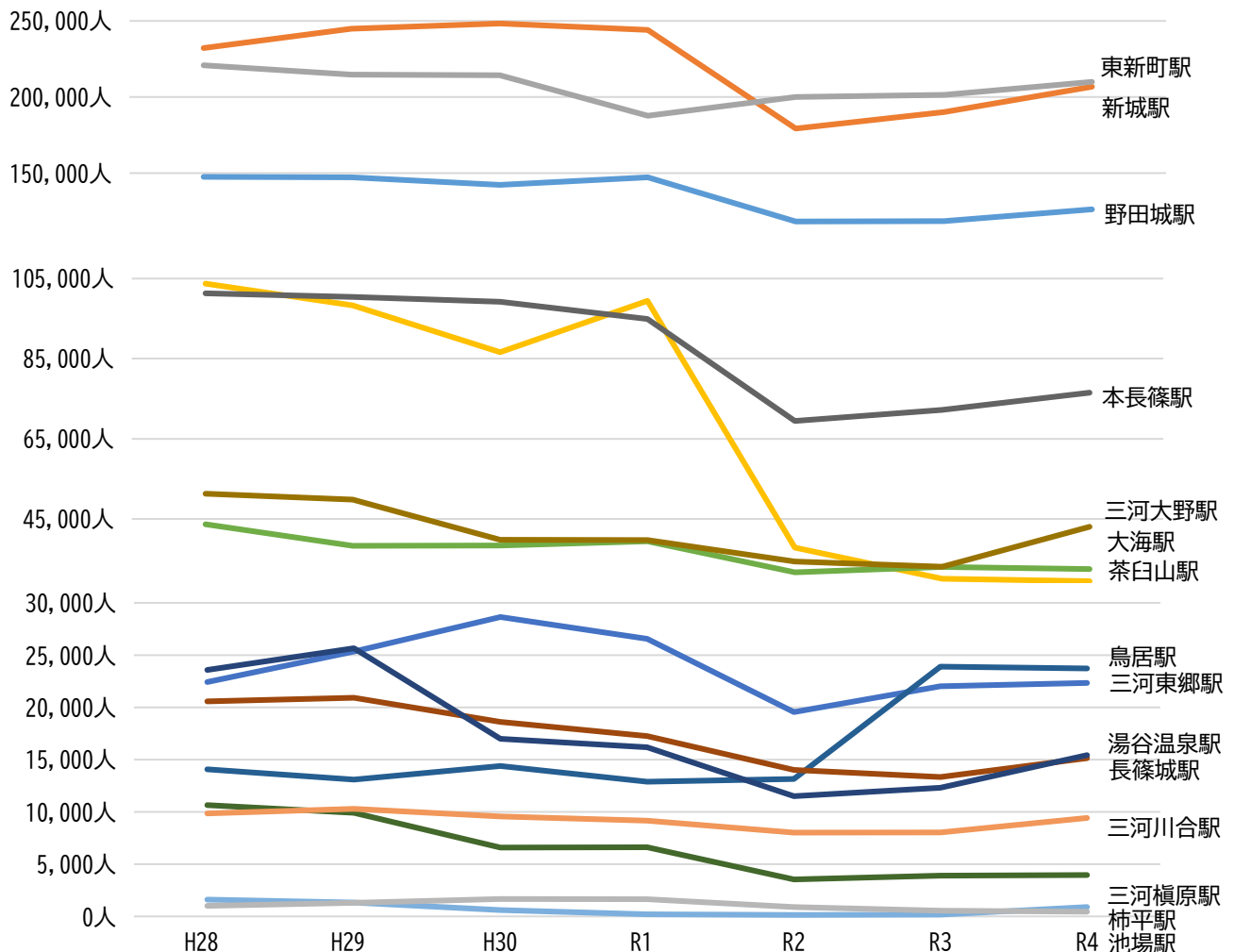
市内駅利用者状況の推移

単位：人



(資料) 東海旅客鉄道株式会社

J R 飯田線各駅の利用状況



(資料) 東海旅客鉄道株式会社

J R 飯田線の運行状況は、1日に上り34本、下り33本（特急伊那路、快速を除く）となっています。市内15駅のうち、豊橋駅側から数えて市内2番目の駅である新城駅までは上下ともに1時間に約2本、9番目の本長篠駅までは1時間に約1～2本、本長篠駅以降は1～2時間に約1本という運行本数です。

特に、バス運行もなく公共交通手段がJ R 飯田線のみとなっている湯谷温泉駅から飯田方面は、昨今の大雨に伴う土砂災害等による運休が増加傾向にあることもあり、通勤、通学、通院、買い物など日常生活における公共交通への不安を抱える地域といえます。

### J R 飯田線運行状況

上り（豊橋方面）		下り（飯田方面）	
運行本数	34本	運行本数	33本
新城駅発	13本	新城駅止まり	13本
本長篠駅発	9本	本長篠駅止まり	8本
その他駅発	12本	その他駅止まり	12本

新城駅では、駅構内のエレベーター設置や、階段への屋根の設置が完了し、新城駅前広場についても暫定整備が完了しました。

また、東新町駅及び本長篠駅では、駅の無人化に対応するために平成24年度からJ R職員OBを配置し、駅利用の利便性維持を図っています。



新城駅構内の整備状況



新城駅前広場の暫定整備

### 鉄道に関する課題

- 駅前周辺での観光及び公共交通利用に係る案内の充実
- 市内各駅におけるその他の公共交通との接続等利便性向上
- 大雨に伴う土砂災害等による運休の影響及び不安の軽減
- 観光客誘致等、交流人口増加による地域の活性化

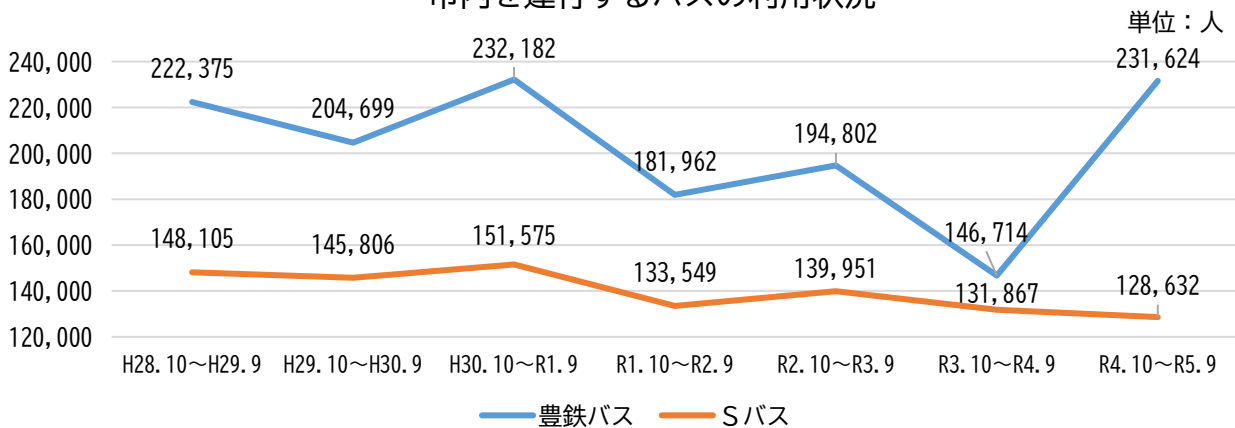


## バス

豊鉄バス路線は、主に市町村間を跨ぐ地域間幹線系統として運行し、Sバス路線は主にJR飯田線駅や地域間幹線系統路線につなぐバスとしてバス事業者に運行を委託しています。

新型コロナウイルス感染拡大防止のための休校や不要不急の外出自粛等に伴い、豊鉄バス、Sバスともに利用者数が大きく減少しましたが、豊鉄バスは回復傾向にあります。

### 市内を運行するバスの利用状況



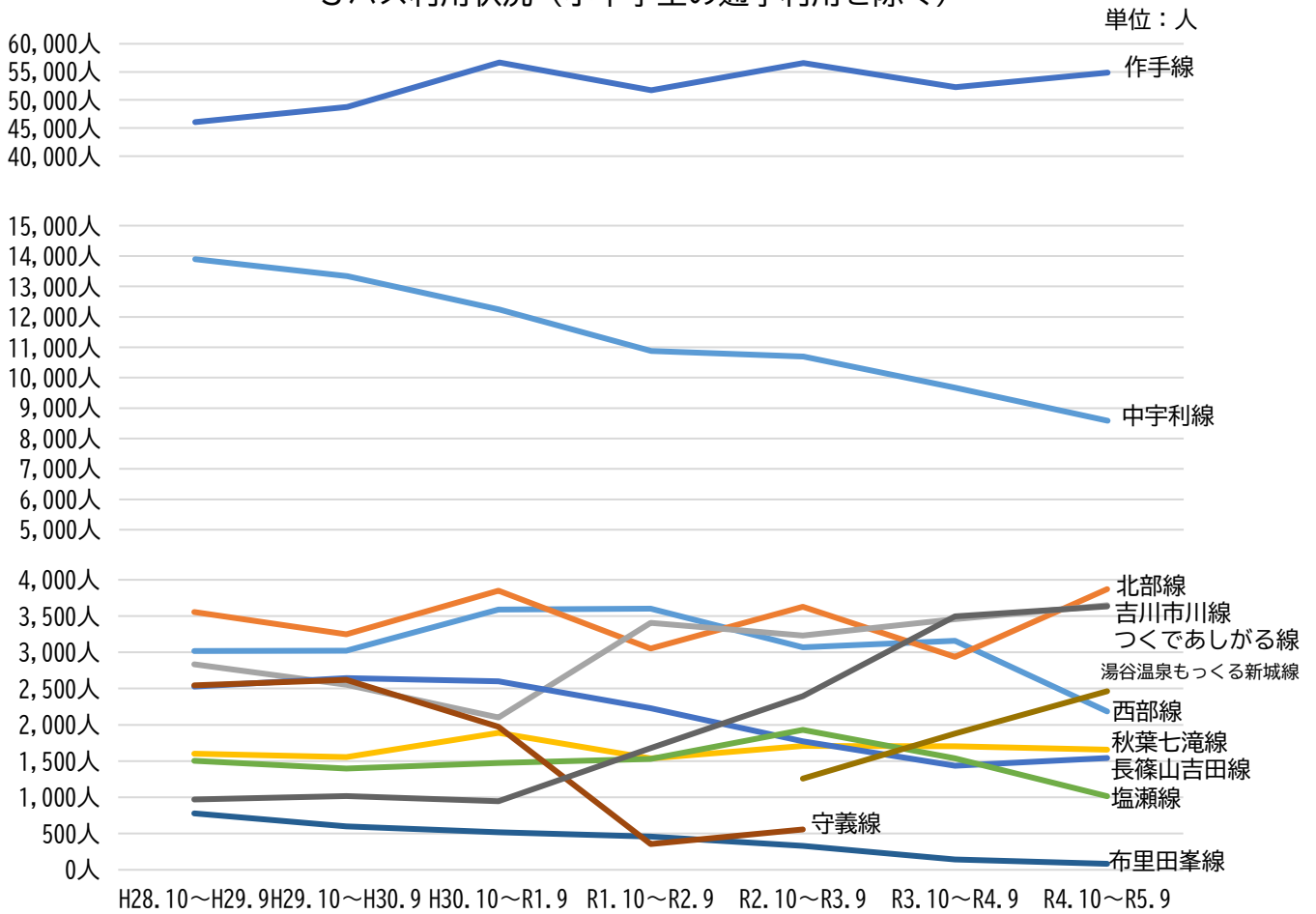
本市のバス路線のうち地域間幹線系統路線は、旧市町村間を結ぶ路線として長年にわたり主に国道沿線集落を通るルートでの運行を行っています。フィーダー系統路線は、JR飯田線や地域間幹線系統路線に接続する生活路線として、概ね各域自治区内のまとまった集落をカバーする運行となっています。

公共交通手段がバスだけの地域では、特に旧市町村境や域自治区境、狭小道路の多い集落において、バスが近くを通っていない又はバスが入っていけないためバス停を設置できないなど、バス利用不便地域が存在します。

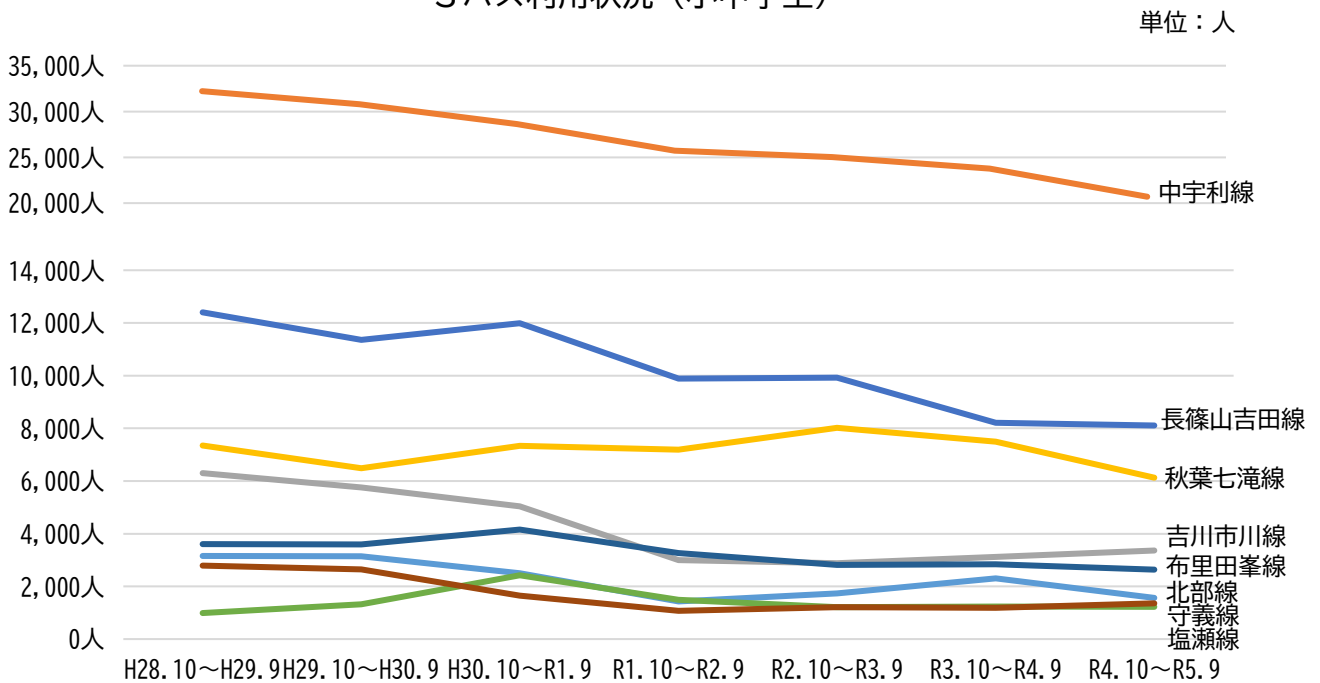
### バス利用が不便と考えられる地域



### Sバス利用状況（小中学生の通学利用を除く）



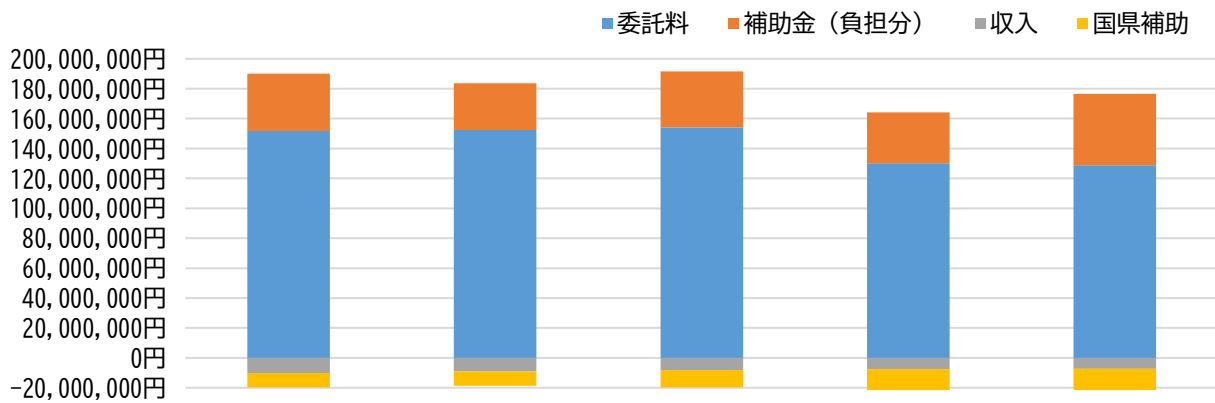
### Sバス利用状況（小中学生）



#### 学校別のSバス利用路線一覧

東郷東小学校……北部線	舟着小学校……吉川市川線	八名小学校……中宇利線
鳳来中部小学校……長篠山吉田線	東陽小学校……秋葉七滝線	作手中学校……守義線
鳳来中学校……長篠山吉田線、秋葉七滝線、布里田峯線、塩瀬線		

## バス運行に係る費用内訳

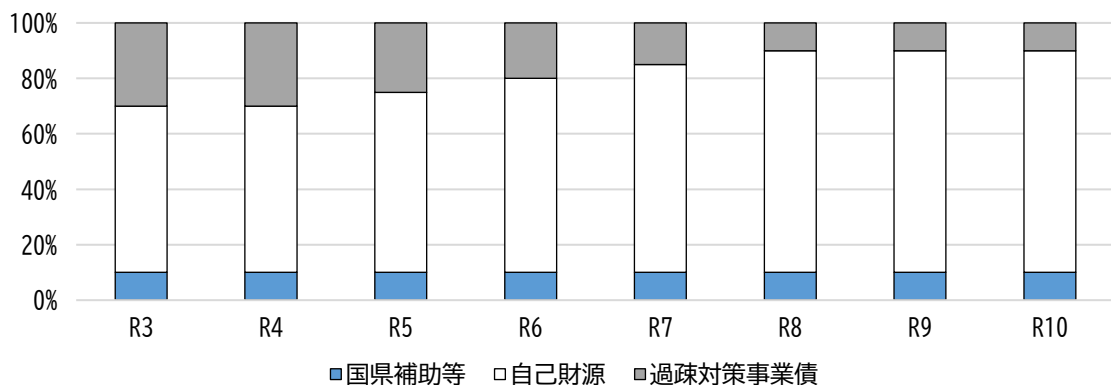


	H30	R1	R2	R3	R4
①委託料	151,837,957円	152,315,588円	154,109,384円	130,056,917円	128,948,425円
②補助金(負担)	38,156,000円	31,306,000円	37,508,000円	34,189,000円	47,690,000円
③運賃収入等	10,060,900円	9,038,650円	8,238,300円	7,495,800円	7,377,275円
④国県補助	9,648,000円	9,659,000円	11,523,000円	16,252,000円	15,773,000円
市負担額 ①+②-③-④	170,285,057円	164,923,938円	171,856,084円	140,498,117円	153,488,150円

鳳来地区及び作手地区は、過疎地域自立促進特別措置法により過疎地域とされており、それに基づき鳳来地区及び作手地区に係るバス運行経費には過疎対策事業債を活用しています。

しかし、令和4年度からは、バス運行に係る経費として活用できる過疎対策事業債は徐々に減少し、令和8年度以降はある一定程度までの額となります。

## バス運行に係る財源イメージ



※自己財源…一般財源、運賃収入等

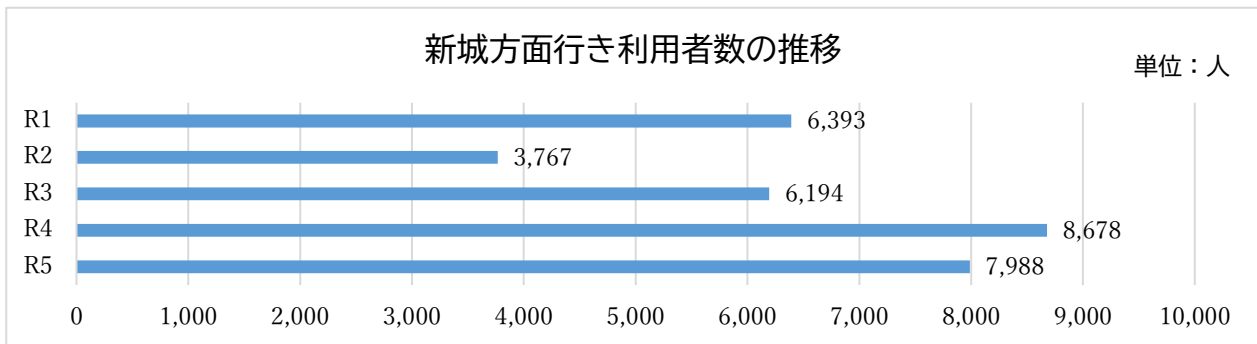
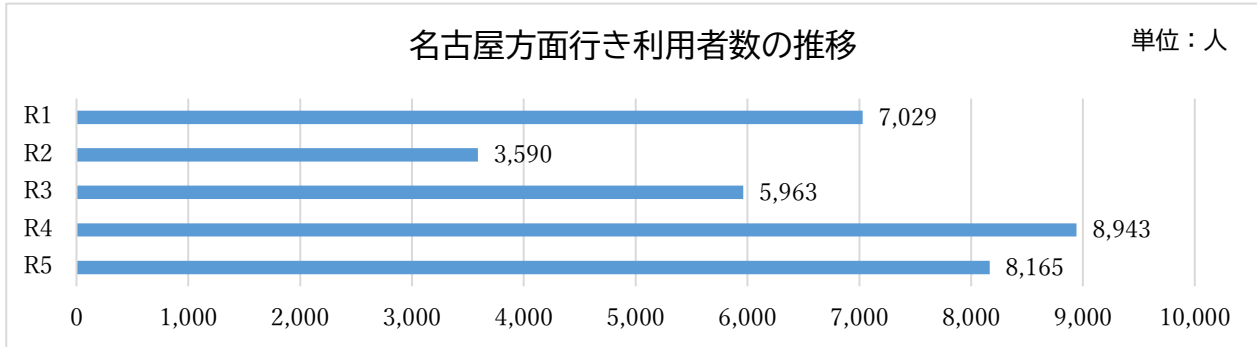
## バスに関する課題

- 地域が主体となった地域の実情に応じた運行形態や運行方法への見直しによる運行の効率化
- バス事業者と連携した利便性向上及び利用促進策の実施
- バス運行に係る支出の増大抑制
- 運賃収入以外の収入源の確保



## 高速バス

平成28年7月から実証運行を開始していた新城と名古屋市東部地域を結ぶ高速バス「山の湊号」は、令和2年度から本運行に移行し、現状では主に名古屋圏の大学・企業等への通学・通勤、高度医療機関への通院、買い物など地域住民の日常生活における移動手段を確保するとともに、名古屋圏からの観光誘客などによる地域経済の活性化のための重要な路線として、地域間幹線系統に位置づけて運行しています。



※令和5年度データは令和5年4月から令和6年1月末までの数値

令和3年10月28日、東京・横浜と大阪・京都をつなぐジェイアールバスの新東名高速道路を利用するルートが開通しました。開通と同時に、道の駅もつくる新城内に停留所が設置され、東京・横浜方面、京都・大阪方面それぞれに直接行き来できるようになりました。

これにより、本市は、東京・大阪・名古屋の三大都市圏と直結する全国的にも有数の交通結節点として、観光振興や地方創生に大きな効果を生み出す可能性が広がりました。

そして、令和5年12月21日、道の駅もつくる新城と東京・横浜・東京ディズニーリゾートを結ぶWILLER EXPRESSの夜行便運行が開始されました。



ジェイアールバス関東高速バス開通記念式典

### 高速バスに関する課題

- 大都市圏への通勤・通学、通院、買い物等日常生活のための運行の確保
- 道の駅もつくる新城周辺における交通結節点としての機能強化
- バス事業者と連携した利便性向上及び利用促進策の実施
- 観光客誘致等、交流人口増加による経済効果を図り、地域の活性化につなげる



## タクシー

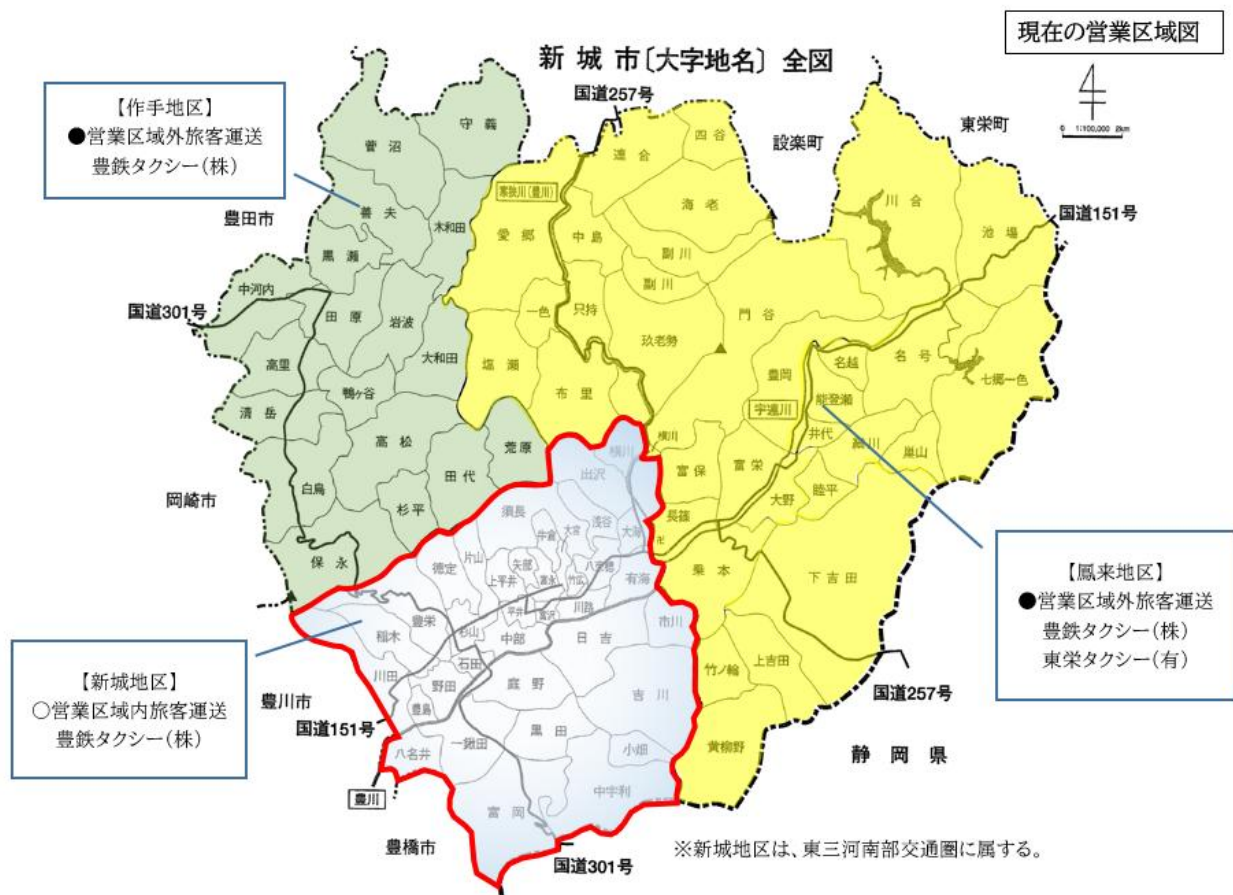
本市は、人口規模からみて都市部のようなタクシー需要は見込めない地域です。また、県下2番目となる広い市域面積を有するため、少ない車両数で市域全体をカバーするのは困難です。

そのような中で、新型コロナウイルスの感染拡大の影響による経営圧迫や後継者不足等を背景として、長年にわたり市内のタクシー事業を担ってきたタクシー事業者が令和3年3月末をもって廃業することとなり、タクシーの空白対策が必要となりました。

タクシー事業者の廃業にあたり、タクシーの空白回避のための調整等に奔走していただいたことや関係者の尽力もあり、新たに豊鉄タクシー(株)、東栄タクシー(有)が改正道路運送法により設けられた営業区域外旅客運送の特例規定の活用による本市でのタクシー事業への参入というかたちで営業を開始し、タクシーの空白を回避することができました。

しかしながら、主に鳳来地区をのタクシー事業を担ってきたタクシー事業者が令和5年12月末に廃業することとなりました。

### 新城市におけるタクシー配置状況



### タクシーに関する課題

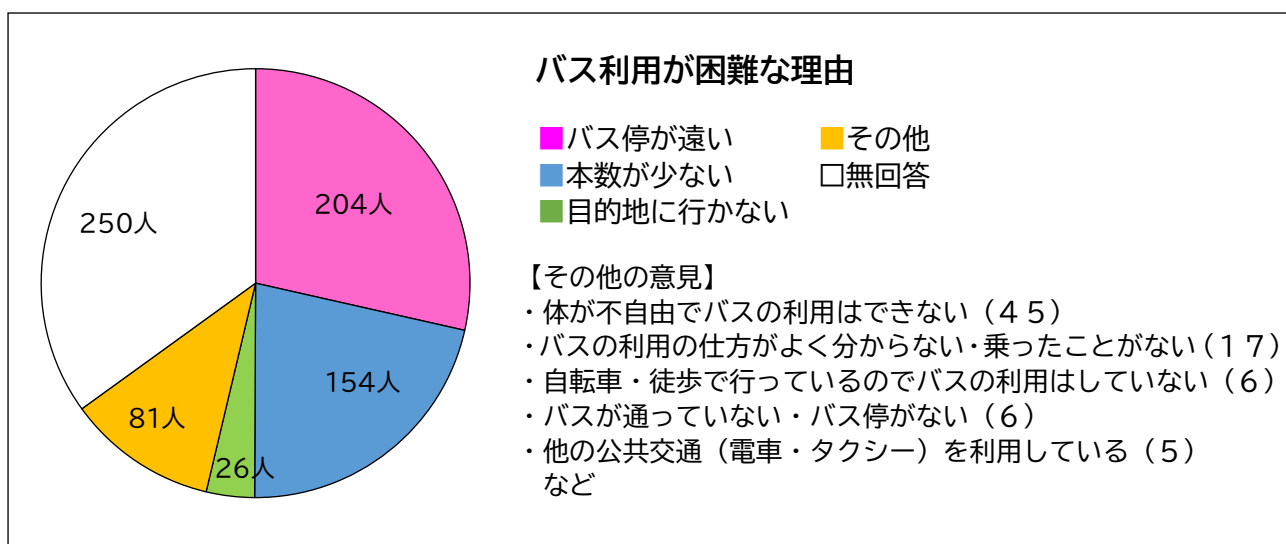
- タクシー事業の維持・確保及び新城市のタクシー営業区域に関する調整・検討
- タクシー事業者のノウハウを活かした公共交通施策の実施や新たな事業展開の検討
- タクシー事業者との連携による多様な移動ニーズへの対応

## 5. 地域意見等からの課題整理

本計画策定にあたり、地域が主体となった移動手段の確保に関する検討の場での意見交換や市内民生委員や自立支援協議会、居宅介護支援事業所等の協力のもと「移動手段に関するアンケート」を実施しました。

このうち、主に高齢者を対象としたアンケートでは、自動車運転免許証を「持っていない」または「持っているが運転しない」と回答した人のうち約65%が「バス利用が困難」という回答を得ました。バス利用が困難な理由については、小中学生の通学利用のある地域では、基本的に大型バスで運行することから主に幹線道路沿いにバス停を設置しているため、最寄りのバス停までの距離が遠いという回答が多くありました。一方、小型バス（ワゴン）による運行を行っている地域では、地域をくまなく運行することにより1運行あたりの時間が長くなってしまいうため1日の運行本数が少ないという回答が多くありました。このように、地域の状況によって回答の傾向が異なっています。

しかし、アンケートの回答者の中で、普段からバスを利用している人は全体のわずか約3%しかなく、バスの利用に関する情報が“しっかり届いていない”ことや、自分の運転により自由な移動が当たり前という感覚から「バスの利用が困難」というイメージが定着してしまっている可能性があります。



移動手段に関するアンケートや地域での意見交換会等において、「おでかけする場所」「おでかけしたい場所」について調査したところ、各地域を運行するバスで行くには困難と思われる場所が多数あることがわかりました。

本市では近年、人口減少や少子高齢化の影響に伴う店舗や医療機関の廃業、学校の統廃合が進んだことや、新東名高速道路及び新城インターチェンジの設置を見据えた道路網の整備が進められてきたことに伴い、道路沿線への新店舗や医療機関の開業などが相次いでいることから、地域住民の移動ニーズが変化していると考えられます。しかし、移動ニーズの変化に即したバス路線の見直しは進んでいません。

また、アンケートでは、移動手段について「今は困っていないが将来的に困る」と回答した人が全体の約60%を占めており、意見交換の場においても日常生活における移動手段の確保について不安の声が上がっています。地域での課題解決に向けた検討の場に参画する人の多くは、基本的には自分で車を運転できる人であり、運転免許を持たない人の移動ニーズや意見などの情報が確実に検討の場に届けられていない可能性が高く、おでかけに関する地域特有の問題は多数存在していると考えられます。

今後の各地域での検討の進め方として、実際に移動手段への不安を抱えている人の移動ニーズや意見の掘り起こしが重要となります。

## 6. 地域公共交通の課題まとめ

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域公共交通網形成計画</p>	<p><b>【施策の進捗に関する課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・教育委員会と連携し、児童生徒数の状況や将来的な通学のあり方等について方向性を共有し、学校も含めた各地域での移動手段確保のための検討を進める。</li> <li>・新城駅前広場暫定整備が完了し、今後は「新城市中心核のランドデザイン2040」と整合を図りながら、新城駅周辺への拠点整備、案内の充実や待合環境整備を進める。</li> <li>・新鳳来総合支所の整備を踏まえ、本長篠駅とバスターミナル周辺地域を鳳来地域のおでかけ拠点として整備し、案内を充実させるとともに、公共交通での乗継が問題なく行えるように事業者間の連携強化を図る。</li> <li>・三大都市圏と新城を結ぶ交通結節点として、都市計画マスタープランと整合を図りながら、道の駅もつくる新城を中心とした公共交通拠点化を早期に進める。</li> <li>・各地域において、すべての人のおでかけ利便性を高められるよう、路線見直しや待合環境の整備、パーク＆ライド駐車場等、地域の拠点の整備を行う。</li> <li>・2025年問題への対応として、公共交通利用による健康づくりや運転免許証の自主返納促進につながるモビリティ・マネジメントを進める。</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">関連計画</p>	<p><b>【本市関連計画に示される施策の方向性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市の中心核と地域中心核や地域が公共交通などの交通軸で結ばれる多核連携型の交通ネットワークの形成</li> <li>・市内のどこに住んでいても移動手段が確保され、生活圏と生活の質を重視した公共交通による様々な外出ができる環境づくり</li> <li>・市の中心核の新城駅周辺と、広域アクセス点の新城ICに隣接する道の駅もつくる新城周辺に交通結節点を整備</li> <li>・観光客誘致等、交流人口増加による経済効果を図り、地域の活性化につなげる</li> </ul> <p><b>【地域計画に掲げられている地域課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内に生活必需品を扱う店舗や病院がなくなり、買い物や通院など外出に困る</li> <li>・買い物や通院など自家用車に頼らざるを得ない</li> <li>・こども園や学校の統廃合が進み、通園・通学にかかる時間が長くなったため、保護者の負担が増加</li> <li>・利便性のある移動手段（公共交通）を確保した上での免許返納の推奨</li> <li>・過疎化・少子化・高齢化が進み、公共交通のシステムと利用者の実態が合わない</li> <li>・電車が通っておらず、バスも本数が少ない、土日祝日はバスの運行自体が無い</li> <li>・地域活性化のために中心市街地や観光名所に足を運んでもらいたい</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">本市の概況</p>	<p><b>【本市の概況からの課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小中学生の通学利用減少や高齢者の増加に伴うバスの路線再編</li> <li>・スクールバスの活用方法</li> <li>・市内のどこに住んでいても移動手段が確保され、生活圏と生活の質を重視した公共交通による様々なおでかけができる環境づくり</li> <li>・観光二次交通の整備</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域公共交通の現状</p>	<p><b>【鉄道に関する課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前周辺での観光及び公共交通利用に係る案内の充実</li> <li>・市内各駅におけるその他の公共交通との接続等利便性向上</li> <li>・大雨に伴う土砂災害等による運休の影響及び不安の軽減</li> <li>・観光客誘致等、交流人口増加による経済効果を図り、地域の活性化につなげる</li> </ul> <p><b>【バスに関する課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域が主体となった地域の実状に応じた運行形態や運行方法への見直しによる運行の効率化</li> <li>・バス事業者と連携した利便性向上及び利用促進策の実施</li> <li>・バス運行に係る支出の増大抑制</li> <li>・運賃収入以外の収入源の確保</li> </ul> <p><b>【高速バスに関する課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新城市に住みながら大都市圏への通勤通学、通院、買い物等日常生活のための運行の確保</li> <li>・道の駅もつくる新城周辺における交通結節点としての機能強化</li> <li>・バス事業者と連携した利便性向上及び利用促進策の実施</li> <li>・観光客誘致等、交流人口増加による経済効果を図り、地域の活性化につなげる</li> </ul> <p><b>【タクシーに関する課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー事業の維持・確保及び新城市のタクシー営業区域に関する調整・検討</li> <li>・タクシー事業者のノウハウを活かした公共交通施策の実施や新たな事業展開の検討</li> <li>・タクシー事業者との連携による多様な移動ニーズへの対応</li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">地域意見等</p>	<p><b>【移動手段に関するアンケートからの意見】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用方法がよくわからない</li> <li>・免許返納をすることが不安</li> <li>・バスが走っていない（地区が見放されているのではないか）</li> <li>・自家用車からバスへの変更はハードルが高そう</li> </ul>

## 7. 地域公共交通施策の方向性

本市を取り巻く公共交通の現状や問題点を理解し、取り組むべき地域公共交通施策を導くために、SWOT分析を用いて整理しました。

公共交通にかかわる本市の内部的環境を「強み」と「弱み」、外的な環境・要因を「機会」と「脅威」をもとに、「強み」・「弱み」と「機会」・「脅威」をクロス分析し、強みを活かした方策や弱みを補う方策を見出すためのキーワードをまとめました。

		新都市の内部的環境	
		強み	弱み
外的な環境・要因	機会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域自治区制度の導入</li> <li>・ 幹線道路の整備</li> <li>・ 観光資源が豊富</li> <li>・ 名古屋への直通高速バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通不便地域が存在</li> <li>・ 利用者の減少</li> <li>・ 駅前へのバス乗入れが困難</li> <li>・ 公共交通情報の不足</li> </ul>
	脅威	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 地域住民主体で日常生活に即したバスの運行見直し</li> <li>○ 新城からジブリパークへもつくる新城⇄ジブリ</li> <li>○ 大都市からの観光客獲得</li> <li>○ 新城で自然を満喫、仕事もできるワーケーション・二居住生活</li> <li>○ 東京・大阪・名古屋へのおでかけ、旅行商品開発</li> <li>○ 環境にやさしいまち・新城（エコツーリズムの推進）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ もつくる新城の拠点化 東京・大阪・名古屋へ</li> <li>○ 土休日もSバス運行</li> <li>○ 地域で考える持続可能な公共交通へ ⇒ 具体的なアクション</li> <li>○ 国県の制度を活用して財源確保</li> <li>○ 新城駅とまちなかを結ぶ自動運転、GSMの検討</li> <li>○ 交通不便地域における自動運転、GSMの検討</li> </ul>
	機会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民の公共交通への関心の高まり</li> <li>・ 東京、大阪への直通高速バス運行</li> <li>・ ジブリパークの開業</li> <li>・ 公共交通分野の技術革新</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 名古屋へ通えるまち・新城山の湊号の運行本数確保</li> <li>○ 新城から大学へ、仕事へ</li> <li>○ 道路環境に即したバスの経路見直し</li> <li>○ 豊橋・豊川への利便性向上</li> <li>○ 新城版GoToトラベル密をさけるツーリズム</li> <li>○ 高齢者の免許返納推進</li> <li>○ 60歳からの公共交通利用</li> </ul>
	脅威	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口減少、少子高齢化の進展</li> <li>・ 新型コロナウイルス感染拡大の影響</li> <li>・ 交通事業者廃業の懸念</li> <li>・ 自然災害に伴う運休頻発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ バス待ち環境の整備</li> <li>○ P&amp;R駐車場の整備</li> <li>○ 若者の利用促進策</li> <li>○ 進学の実績を減らさない新城から高校に通う</li> <li>○ 土休日の運行 新城軽トラ市で実証実験</li> <li>○ モビリティ・マネジメント意識向上 → 担い手へ</li> <li>○ みんなで支える公共交通</li> </ul>

- 機会 × 強み = (I) 新都市の強みを機会に活かし、大きく成長する
- 機会 × 弱み = (II) 新都市の弱みを補強して、機会を活かせるよう対策する
- 脅威 × 強み = (III) 新都市の強みを活かし、脅威を避ける、機会をつくる
- 脅威 × 弱み = (IV) 新都市の弱みを理解し、影響を最小限にする



### 新都市地域公共交通施策3つのキーワード

①暮らしに即した公共交通

②大都市圏と地域をつなぐ

③持続可能な地域公共交通

# 第3章 持続可能な地域公共交通に向けた方針

## 1. 基本理念

第2次新都市総合計画における目指すべき将来像「つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろ」の実現に向けて、本市の地域公共交通に関する基本理念を以下に示します。

この基本理念に沿って、本市公共交通施策を実施するとともに、本計画の施策を通じて「持続可能な開発目標(SDGs)」の達成にもつなげていきます。

<b>ひと</b>	地域公共交通を支える“ひと”を育みます
<p>人口減少社会においては、一人ひとりが多様な能力を発揮して、地域公共交通をつくる一員となって活躍できる地域社会を構築することが必要です。</p> <p>公共交通の現状と必要性を市全体で共有し、一人ひとりが自分ごととして地域公共交通を支える「ひと」を育みます。</p>	
<b>ちいき</b>	安心して住み続けられる“ちいき”の移動手段を確保します
<p>小中学校の統廃合や商店、病院等の減少により、徒歩や自転車での通学、通院、買い物等が困難となった地域など、地域における日常生活の舞台は徐々に広域化しており、特に、車を持たない、運転できない人にとっては、地域で暮らし続けることができるようになるための移動手段の確保が必要です。</p> <p>地域が主体となって地域の特性に合わせた公共交通の再構築を図り、住民が安心して暮らし続けられる「ちいき」の移動手段を確保します。</p>	
<b>まち</b>	活力にあふれる“まち”の公共交通をつくります
<p>本市と近隣市町村をつなぐJR飯田線や既存の地域間幹線系統のバス路線、新東名高速道路新城ICを起点とした東京、大阪、名古屋への直通高速バス路線と地域のバス路線網との乗継利便性を確保し、交通アクセスの向上を図ることが必要です。</p> <p>市民の日常生活のみならず、市内外との交流人口の拡大を促し、活力にあふれる「まち」の基盤となる公共交通をつくります。</p>	



### 本計画を通じて達成をめざす「持続的な開発目標 (SDGs)」のターゲット

	<b>目標3</b> すべての人に健康と福祉を	3-6 2020年までに、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
	<b>目標8</b> 働きがいも経済成長も	8-9 2030年までに、雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業を促進するための政策を実施する。
	<b>目標11</b> 住み続けられるまちづくりを	11-2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
	<b>目標17</b> パートナーシップで目標を達成しよう	17-17 様々なパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

## 2. 基本方針

市民の暮らしを支え、持続可能な地域に欠かすことができない重要なインフラとしての役割を果たすとともに、「おでかけ」の楽しみをすることで、生活の質を高め、豊かさを増進させる役割を担えるよう、以下のとおり基本方針を定め、地域公共交通施策を進めていきます。

### 基本方針

人が地域が輝き、生涯にわたり健やかで幸せに暮らせるまちを支える

#### 方針1

#### 暮らしに即した地域公共交通をつくる

- 1-1 地域共創型公共交通システムの確立
- 1-2 既存路線の見直し

#### 方針2

#### 大都市圏と地域をつなぐ公共交通をつくる

- 2-1 名古屋・東京・大阪との交流人口拡大
- 2-2 公共交通主要拠点の整備
- 2-3 公共交通主要拠点間の接続

#### 方針3

#### 持続可能な地域公共交通をつくる

- 3-1 モビリティ・マネジメントの実施
- 3-2 公共交通の利用促進
- 3-3 公共交通の利便性向上・改善

## 3. 目標（基本方針の実現に資する成果の評価指標）

本計画基本方針の実現に資する成果指標となる目標を、以下のとおり設定します。

新城市地域公共交通会議において、毎年、公共交通施策の進捗状況を確認し、計画の最終年度となる令和8年度において目標を達成できるよう管理します。

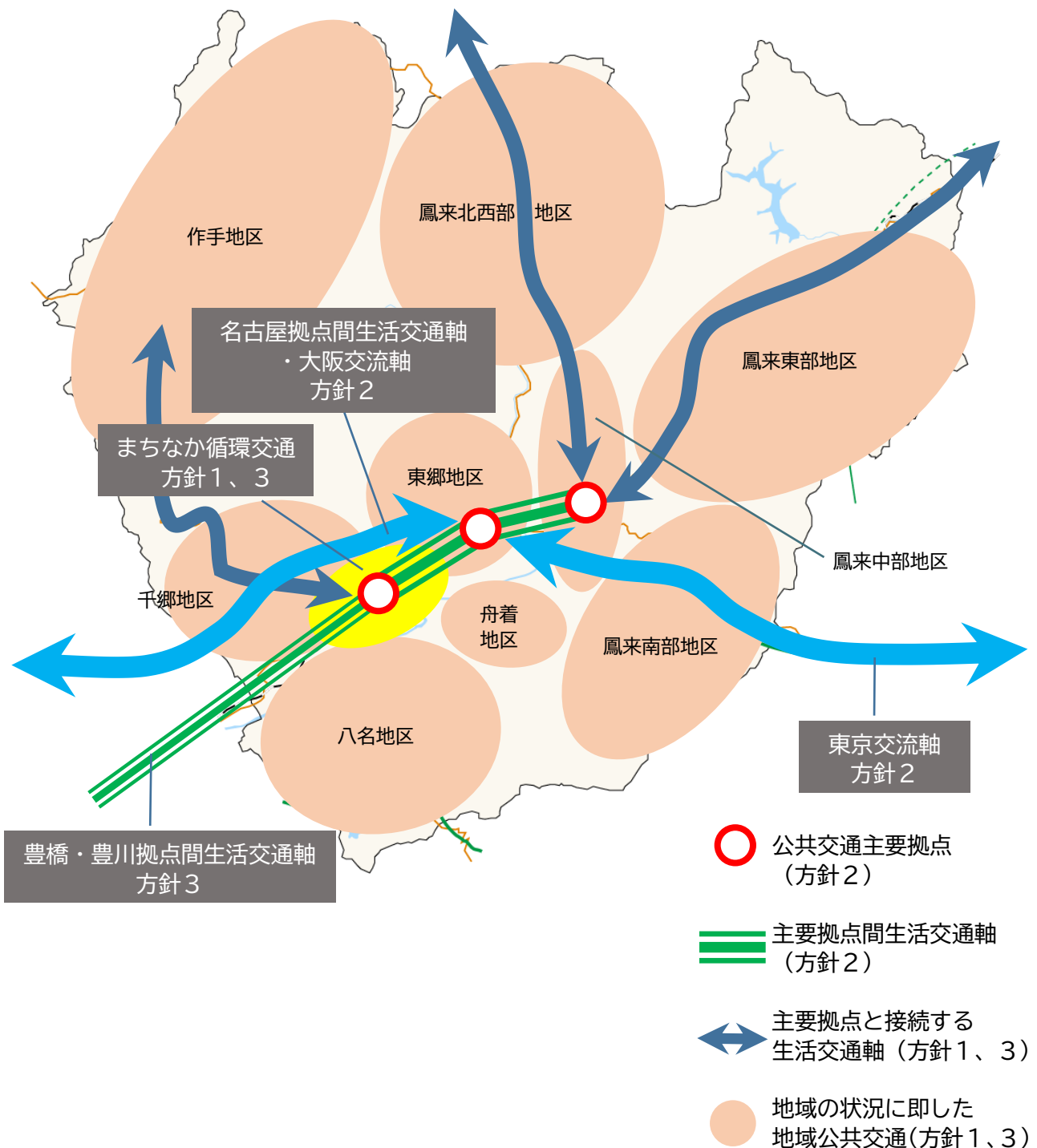
① 公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上
② 地域検討組織が主体となったSバス見直し事例数の増加
③ JR飯田線駅利用者数の維持
④ 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持
⑤ Sバス利用者数の維持
⑥ 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加
⑦ 高速バス「山の湊号」利用者数の増加
⑧ タクシー利用台数の増加
⑨ 高齢者福祉タクシー助成制度利用率の向上
⑩ バス等の運行に係る市民一人当たりの市負担額の抑制

## 4. 新都市における公共交通ネットワーク形成方針

第2次新都市総合計画をはじめとした本市の各種計画に掲げる方針や課題整理の結果、地域住民の移動ニーズ、観光需要などからみて、本市の中心市街地における主要駅であるJR飯田線新城駅及び鳳来地域の中心核に位置する本長篠駅、東京、大阪、名古屋へとつながる高速バス路線のバス停がある「道の駅もつくる新城」の3か所が本市における公共交通の中心的な拠点となります。

しかしながら、3拠点のいずれも機能が良好でなく改善にも限界があるため、その周辺地域を含めて整備を進めていく必要があります。3拠点をしっかりと接続させることで、拠点間の移動効率性を高めるとともに、各地域での検討をもとにつくりあげる地域の移動手段を拠点につなげることで、市内外のおでかけに使いやすい公共交通ネットワークを形成していきます。

### 新都市における公共交通ネットワーク形成のイメージ

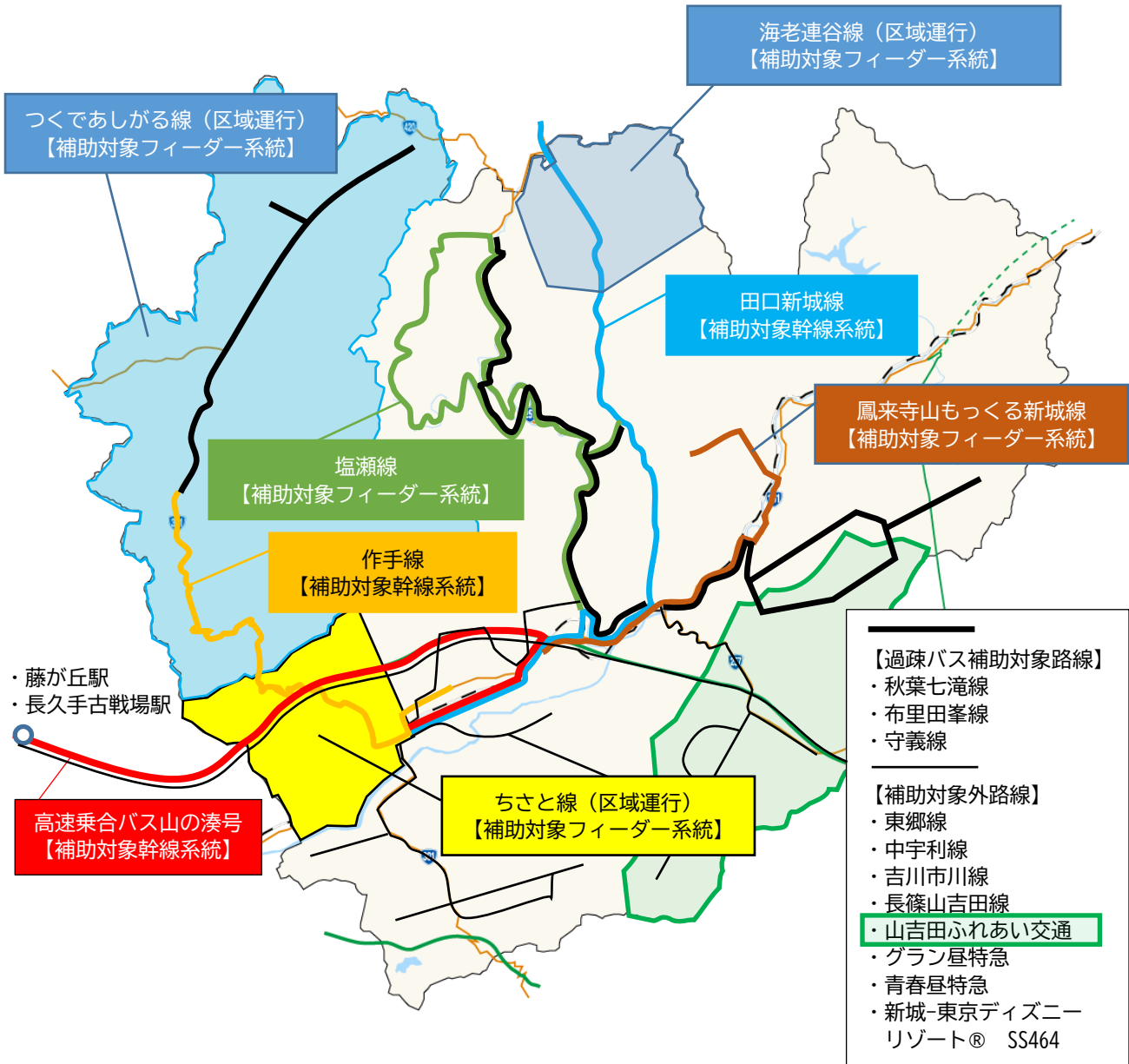


## 新城市公共交通ネットワークを構成する路線の位置づけ・役割

種別	公共交通計画での位置づけ・役割	対象路線
主要拠点間 生活交通軸	3つの主要拠点（新城駅周辺、道の駅もつくる新城、本長篠駅周辺）を結ぶ本市公共交通ネットワーク形成のために主軸となる。	J R 飯田線、新豊線、田口新城線
豊橋・豊川拠点間 生活交通軸	新城市と豊橋市、豊川市を結ぶ日常生活（通勤・通学・通院・買い物等）のために重要な生活交通軸となる。	J R 飯田線、新豊線
名古屋拠点間 生活交通通軸 東京交流軸 大阪交流軸	新城市と大都市圏（名古屋、東京、大阪）を結ぶ交流人口拡大のための重要な交流軸となる。 名古屋圏は日常生活（通勤・通学・通院・買い物等）のために重要な生活交通軸となる。	新城名古屋藤が丘線 グラン昼特急号、青春昼特急号 新城-東京ディズニーリゾート ®SS464
主要拠点と 接続する 生活交通軸	地域と主要拠点を結ぶ日常生活（通勤・通学・通院・買い物等）のために重要な生活交通軸となる。	JR 飯田線、田口新城線、作手線
地域の状況に 即した地域 公共交通	各地域全域と主要拠点若しくは主要拠点と接続する生活交通軸とを結ぶ地域の状況に即したおでかけ交通。 地域主体の検討組織が中心となって、地域の実状に応じた変化・改善を図りながら守り育てていく。	ちさと線（西部線） 東郷線（北部線） 中宇利線、吉川市川線 秋葉七滝線、長篠山吉田線 布里田峯線、塩瀬線 湯谷温泉もつくる新城線 海老地区デマンドバス 守義線、つくであしがる線 山吉田ふれあい交通 タクシー
まちなか 循環交通	まちなかでの気軽に利便性の高い移動を可能にする効率的な移動手段。	田口新城線、新豊線 ちさと線（西部線） 東郷線（北部線） 中宇利線、吉川市川線 作手線、タクシー

## 5. 補助系統の地域公共交通における位置付け

### (1) 補助系統の位置づけの状況



## (2) 各路線の地域公共交通計画における役割

系統名	区分	役割
田口新城線 (新城病院上平井田口線)	地域間幹線系統	新城市と旧鳳来町、設楽町を結ぶ重要な生活交通路線であり、移動手段を持たない沿線地域住民の必要不可欠な公共交通手段である。
高速乗合バス山の湊号 (新城名古屋藤が丘線)		新城市と名古屋圏を結ぶ重要な生活交通路線であり、新城市に住み続けながら通勤・通学、高度な医療を必要とする方の通院を可能とする本路線は、少子高齢化が進む本市にとって必要不可欠な公共交通手段である。
作手線		新城市中心部と旧作手村を結ぶ重要な生活交通路線であり、移動手段を持たない沿線地域住民の必要不可欠な公共交通手段である。
ちさと線	地域内フィーダー系統	千郷地域の高齢者の通院や買物、高校生の通学、観光客の交通手段としても必要不可欠な生活交通路線であり、ＪＲ飯田線や田口新城線に接続する重要な公共交通手段である。
塩瀬線		鳳来北西部地域の高齢者の通院や買物、高校生の通学手段として必要不可欠な生活交通路線であり、ＪＲ飯田線や田口新城線、北部線に接続する重要な公共交通手段である。
鳳来寺山もつくる新城線		鳳来東部地域の高齢者の通院や買物、高校生の通学手段として必要不可欠な生活交通路線であり、ＪＲ飯田線や田口新城線に接続する重要な公共交通手段である。
海老連谷線		海老地域の高齢者の通院や買物、中学生、高校生の通学手段として必要不可欠な生活交通路線であり、田口新城線に接続する重要な公共交通手段である。田口新城線の維持確保策として廃止する四谷千枚田新城線の廃止代替路線。
つくであしがる線		作手地域の高齢者の通院や買物、高校生の通学手段として必要不可欠な生活交通路線であり、田口新城線、作手線、豊田市おいでんバス等に接続する重要な公共交通手段である。

### (3) 地域公共交通確保維持改善事業等支援の必要性

本市の公共交通を確保・維持していくため、関係者の連携のもと本計画に基づく各種施策に対する国・県の支援も活用する必要があります。

特に、下記の路線については、本市や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であるため、「地域公共交通確保維持改善事業」等を活用し、確保・維持に努めます。

系統名	起点	主な経過地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用		
田口新城線 (新城病院上平井田口線)	新城富永	新城市民病院 新城有教館高 校 本長篠駅前 田口	設楽町役場	①	①	①	①		
高速乗合バス山の湊号 (新城名古屋藤が丘線)	新城市民病院 西	もっくる新城 (正面) 藤が丘駅	長久手古戦場駅				①		
ちさと線	千郷地域自治区内、新城郵便局～新城市民病院						②	②	②
作手線	新城富永	新城市民病院	作手高里				①	①	①
秋葉七滝線	本長篠駅前	阿寺、向久保 細川	本長篠駅前	②	①	③	③		
布里田峯線 1	玖老勢	恩原	大輪				③		
布里田峯線 2	鳳来総合支所	小島	大輪				③		
塩瀬線	大輪	只持中、玖老 勢	大海駅				②		
塩瀬線(循環)	大海駅	布里、只持中 愛郷、玖老勢	大海駅				②		
鳳来寺山もっくる新城線	もっくる新城 南	井代	鳳来寺山山頂				②		
海老連谷線	海老・四谷・連合地内、静巖堂医院						②	②	
守義線	診療所前	高里	鳴沢橋				①	③	
つくであしがる線	作手地内、田峯バス停、塩瀬バス停、新井前						②	②④	

事業許可区分	①一般乗合旅客自動車運送	②自家用有償旅客運送	
運行態様	①路線定期運行	②区域運行	
実施主体	①豊鉄バス	②豊鉄タクシー	③新城市(運行:西三交通)
補助事業の活用	①幹線補助	②フィーダー補助	③過疎バス補助 ④減価償却費補助

## 6. 新都市地域公共交通に関するルール

本市公共交通ネットワーク形成にあたり、「新都市地域共創型公共交通システム」により地域・行政・交通事業者等が一緒になって公共交通を支える体制をつくり、既存路線の見直しや新たな移動手段の確保に向けた取り組みを進め、各地域の状況に即したおでかけ環境をつくり出します。

### 新都市地域共創型公共交通システム

#### ①公共交通の現状と課題の共有

公共交通の利用状況や収支状況、アンケート結果等を地域住民にわかりやすく加工した「地域カルテ」を作成。地域公共交通の現状と課題の共有を図る。

#### ②地域住民が主体となる検討組織の設置

地域自治区単位を基本とし、地域住民が主体となって検討等を行う組織の立ち上げ。

##### 【検討組織の要件】

- 区長会や各行政区、地域協議会等との連携が可能であり、継続的に活動できる。
- 組織の活動内容や代表者（連絡担当者）が明確である。
- 地域内の公共交通課題を十分に認識している、若しくは、把握するために主体的に活動ができる。
- 地域住民の移動ニーズの把握や意見のとりまとめ、調整、市や地域公共交通会議との協議など、主体的に参画できる。

#### ③地域の移動手段確保維持に向けた調査・検討

利用者や潜在的利用者、地域の施設、学校、企業等、行政とともに地域住民の移動手段の確保維持について一緒に考える場をつくり、調査検討を主体的に進める。

(例) ワークショップ、グループインタビュー、移動ニーズ調査、地域公共交通利用状況調査、利用促進策、既存路線の見直し案や新たな移動手段の研究及び導入の検討など

※地域自治区を跨ぐ路線の再編に関しては、必要に応じて合同で調査及び検討を行う。

#### ④新都市地域公共交通会議との連携

地域の移動手段確保維持に向けた調査・検討に基づく既存路線の見直しや新たな移動手段の導入について新都市地域公共交通会議との意見交換、移動手段についての提案を行う。

#### ⑤提案内容の実施（実証を含む）

- ・新都市地域公共交通会議の協議を経て実施。
- ・実証運行が必要である場合には、実証運行の状況を見て本格運行の可否を判断。
- ・運行にあたり、地域での成果指標（目標値）を設定し、達成状況を把握。

#### ⑥継続的な活動

引き続き、新都市地域公共交通会議と連携し、利用状況の把握や利用促進策の実施及び見直し・改善等の検討・提案を行っていく。

# 第4章 公共交通施策

## 1. 施策の体系

めざすべき将来像

第2次新城市総合計画「つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろ」

理念

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

方針	公共交通施策		
1-1	(1)	地域公共交通の現状を共有します	
1-1	(2)	地域共創型公共交通システムの適宜改善を図ります	
1-2	(3)	Sバス作手線の見直しを行います	
1-2	(4)	新城市役所の前にバス停を設置します	○
1-2	(5)	新しい鳳来総合支所にバス停を設置します	
1-2	(6)	各地域のSバスを見直し、地域に適した移動手段を確保します	○
2-1	(7)	大都市圏と新城の双方向で旅行商品を絡めた企画乗車券等の拡充を図ります	
2-1	(8)	高速バスの付加価値を高めます	
2-1	(9)	高速バス「山の湊号」の利便向上を図ります	
2-1	(10)	東京・大阪への夜行便の乗降可能性について協議します	
2-1	(11)	大都市圏と新城をつなぐ公共交通主要拠点として、道の駅もつくる新城周辺区域を整備します	○
2-2	(12)	中心市街地における公共交通主要拠点として、JR新城駅周辺区域を整備します	○
2-2	(13)	鳳来地区の公共交通主要拠点として、本長篠バスターミナル周辺区域を整備します	○
2-3	(14)	公共交通主要3拠点間の移動利便性を高めます	○
3-1	(15)	公共交通の利用促進のためのモビリティ・マネジメントを実施します	
3-1	(16)	地域公共交通の担い手育成につながるモビリティ・マネジメントを実施します	
3-2	(17)	公共交通利用促進のためのPRイベントを実施します	○
3-2	(18)	高齢者の運転免許自主返納を推進します	
3-2	(19)	後期高齢者のSバス利用を無償化します	
3-3	(20)	バス・タクシー共通の回数券等を導入します	
3-3	(21)	田口新城線の利便増進を図ります	○
3-3	(22)	利用者にわかりやすい公共交通案内表示を行います	○
3-3	(23)	利用者にわかりやすく使いやすいバス停に改善します	
3-3	(24)	地域住民の公共交通利用につながる拠点整備を支援します	
3-3	(25)	安全運行のための市所有バスの適正管理を行います	
3-3	(26)	土休日のSバス運行を検討します	

○は、地域公共交通利便増進実施計画に掲げる施策

## 基本方針

人が地域が輝き、生涯にわたり健やかで幸せに暮らせるまちを支える

### 方針

方針1 暮らしに即した地域公共交通をつくる

方針2 大都市圏と地域をつなぐ公共交通をつくる

方針3 持続可能な地域公共交通をつくる

施策の区分	掲載ページ	目標（基本方針の実現に資する成果の評価指標）									
		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
重点施策	P. 36		●								
重点施策	P. 36		●								
先行施策	P. 40					●					
先行施策	P. 41	●				●					
先行施策	P. 41					●					
先行施策	P. 42	●	●	●	●	●			●		●
重点施策	P. 37						●	●			
先行施策	P. 43						●	●			
	P. 49						●	●			
	P. 49						●				
重点施策	P. 37				●		●				
重点施策	P. 38			●	●	●					
重点施策	P. 38			●	●	●					
先行施策	P. 43				●		●				
	P. 50			●	●	●			●		
	P. 50		●								
先行施策	P. 44			●	●	●	●	●	●		●
	P. 51				●	●			●	●	
重点施策	P. 39					●					●
先行施策	P. 45				●	●			●		
先行施策	P. 45			●			●	●			
先行施策	P. 46			●	●	●		●			●
先行施策	P. 47	●	●		●	●					
重点施策	P. 39					●					
	P. 51				●						●
先行施策	P. 48		●			●					●

「重点施策」本計画の中で計画的に取り組む施策

「先行施策」早期実現に向け、積極的に取り組む施策

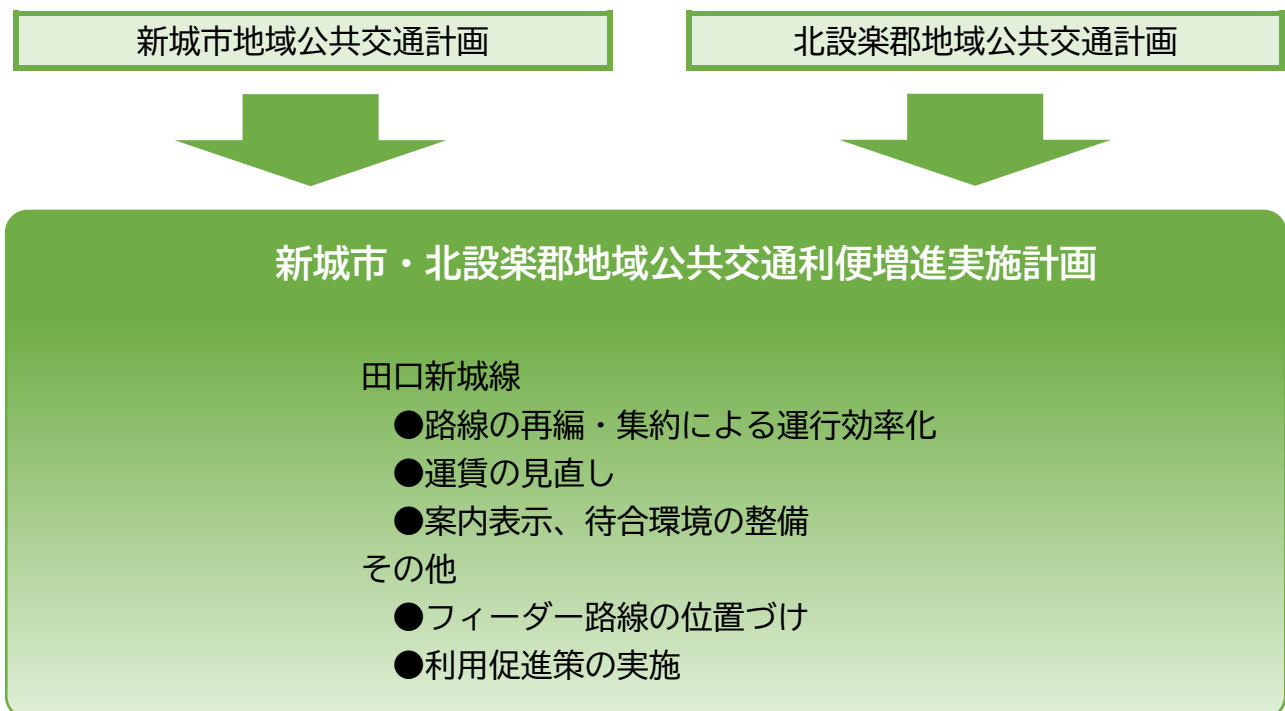
## 2. 利便増進事業実施計画について

### (1) 計画の目的

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

### (2) 計画の位置づけ

利便増進計画は、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）を根拠法令とし、新城市地域公共交通計画並びに北設楽郡地域公共交通計画の実施計画として位置づけます。



### (3) 計画期間

令和6年度から令和10年度までの5年間

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

### (4) 計画の区域

新城市及び北設楽郡設楽町、東栄町、豊根村の全域

### 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。

新都市地域共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年度中間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、新都市地域共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
鳳来寺山もっくる新城線	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	SDGs  							
(1)	地域公共交通の現状を共有します								
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通カルテを毎年度作成</li> <li>全地域で地域主体の検討組織立ち上げ</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>カルテを年度末に作成し検討組織で共有・活用予定</li> <li>Sバス13路線中9路線の見直しを進めている。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>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</p>		<p><b>目標②</b> 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</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>地域主体で実現した公共交通の見直しの状況</p> <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>なし</td> <td>→ 3路線</td> <td>→ Sバス全路線で実施</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>毎年、6月の地域公共交通会議における資料として作成</li> <li>地域主体の検討組織の活動等に活用</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>完了路線のノウハウ活用と他地区への横展開検討</li> <li>カルテを活用し、進捗と課題の住民共有を引続き徹底</li> </ul>		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	SDGs  							
(2)	地域共創型公共交通システムの適宜改善を図ります								
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域共創型公共交通システムの普及</li> <li>地域共創型公共交通システムの向上</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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改善を行うことにより、よりよいしくみの構築をめざす。</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>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</p>		<p><b>目標②</b> 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</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>地域主体で実現した公共交通の見直しの状況</p> <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>なし</td> <td>→ 3路線</td> <td>→ Sバス全路線で実施</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>適宜、改善を図る。</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>		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	SDGs 3 気候変動に具体的な対策を 8 持続可能な消費と生産 17 パートナーシップで目標を達成しよう							
(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								
<b>施策目標</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>大都市圏との交流人口増加による地域経済の活性化</li> <li>大都市圏へのおでかけ利便性の向上</li> </ul>		<b>目標⑥</b> 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加 <b>目標⑦</b> 高速バス「山の湊号」の利用者数の増加							
<b>【内容】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>山の湊号を絡めた旅行商品とのタイアップ</li> <li>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</li> </ul>		<b>【評価指標】</b> 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数 <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>		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							
<b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「遅延」</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>		<b>【スケジュール】</b> 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）							
<b>【実施主体】</b> 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		<b>【令和8年度以降の展開】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>新たな企画乗車券や旅行商品の発売について旅行者、交通事業者および地域事業者と検討を進める。</li> </ul>							

### ○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	SDGs 3 気候変動に具体的な対策を 8 持続可能な消費と生産 17 パートナーシップで目標を達成しよう							
(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								
<b>施策目標</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅もつくる新城の交通拠点機能の強化</li> </ul>		<b>目標④</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <b>目標⑥</b> 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加							
<b>【内容】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス停付近への待合環境の整備</li> <li>パーク＆ライド駐車場の確保・拡張</li> <li>道の駅もつくる新城内でのバス情報案内表示の整備</li> <li>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</li> </ul>		<b>【評価指標】</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <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>39,618 人</td> <td>47,187 人</td> <td>49,512 人</td> </tr> </tbody> </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							
<b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>		<b>【スケジュール】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>							
<b>【実施主体】</b> 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者		<b>【令和8年度以降の展開】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>							

○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 3 持続可能なエネルギー、8 豊かになる経済、11 住み続けられるまちづくり																				
(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																							
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新城地区の公共交通拠点としての機能強化</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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)</li> <li>待合環境の整備を検討(まちなみ情報センターの活用)</li> <li>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</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b> 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者</p>		<p><b>目標③</b> J R飯田線駅利用者数の維持 <b>目標④</b> 豊鉄バス田口新城線利用者数の維持 <b>目標⑤</b> Sバス利用者数の維持</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>J R飯田線駅利用者数</p> <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>741,378人</td> <td>855,570人</td> <td>942,781人</td> </tr> </tbody> </table> <p>豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持</p> <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>39,618人</td> <td>47,187人</td> <td>49,512人</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sバス利用者数(小中学生の通学利用を除く。)</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民病院の移設も含め新城駅周辺交通の検討を始める。</li> <li>新城駅利用者へバスの案内を表示する。</li> </ul>					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 3 持続可能なエネルギー、8 豊かになる経済、11 住み続けられるまちづくり																				
(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																							
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳳来地区の公共交通拠点としての機能強化</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>待合環境の整備</li> <li>公共交通案内所の整備</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b> 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者</p>		<p><b>目標③</b> J R飯田線駅利用者数の維持 <b>目標④</b> 豊鉄バス田口新城線利用者数の維持 <b>目標⑤</b> Sバス利用者数の維持</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>J R飯田線駅利用者数</p> <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>741,378人</td> <td>855,570人</td> <td>942,781人</td> </tr> </tbody> </table> <p>豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持</p> <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>39,618人</td> <td>47,187人</td> <td>49,512人</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sバス利用者数(小中学生の通学利用を除く。)</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>					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		3-2 公共交通の利用促進	SDGs 3 持続可能な開発目標 11 持続可能な都市づくり 17 パートナーシップ							
(19)	後期高齢者のSバス利用を無償化します									
<b>施策目標</b> ・すべての地域で利用できることを前提に検討を進める。		<b>目標⑥</b> Sバス利用者数の維持 <b>目標⑩</b> バス運行に係る市民一人当たりの市負担額の抑制								
<b>【内容】</b> ・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		<b>【評価指標】</b> 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								
		<b>バス運行に係る市民一人当たりの市負担額</b>								
		<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 (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								
<b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「遅延」</b> ・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。		<b>【スケジュール】</b> 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月を目標に） ・後期高齢者のSバス無償化制度を開始								
<b>【実施主体】</b> 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		<b>【令和8年度以降の展開】</b> ・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	SDGs 3 持続可能な開発目標 11 持続可能な都市づくり 17 パートナーシップ							
(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									
<b>施策目標</b> ・地域づくりの視点で検討を進める。		<b>目標⑥</b> Sバス利用者数の維持								
<b>【内容】</b> ・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		<b>【評価指標】</b> 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								
<b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b> ・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。		<b>【スケジュール】</b> ・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								
<b>【実施主体】</b> 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		<b>【令和8年度以降の展開】</b> ・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。

<b>基本方針1</b> 暮らしに即した地域公共交通をつくる	<b>1-2</b> 既存路線の見直し						
<b>(3)</b>	<b>Sバス作手線の見直しを行います</b> <div style="float: right; text-align: right;"> <b>SDGs</b>     </div>						
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ Sバス作手線の利便性向上</li> <li>・ Sバス作手線の利用者数の維持</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <p>(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。</p> <p>(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)</p> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者の多い作手行きの日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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>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</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p><b>目標⑤ Sバス利用者数の維持</b></p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）</p> <table border="1" data-bbox="810 651 1426 734"> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <p>(ア)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 作手地区の高校生・保護者等との意見交換</li> <li>・ 運行事業者との打合せ及び運行ダイヤ見直し案の調整</li> <li>・ 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</li> <li>・ 新城市地域公共交通会議での協議</li> </ul> <p>(イ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 予約制運行システムの調査検討</li> <li>・ 利用者への予約制運行についての意見聴取</li> <li>・ 運行事業者との調整</li> <li>・ 予約制運行システム導入に係る予算化の調整</li> <li>・ 予約制運行システム案の関係者との調整</li> <li>・ 新城市地域公共交通会議での協議</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>通学時間帯の作手線車内の様子</p> </div>		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											
(4)	新城市役所の前にバス停を設置します	SDGs											
													
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市役所利用者の利便性向上</li> <li>新城地区のSバス利用者数の維持</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「完了」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>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</p>		<p><b>目標①</b> 公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率の向上</p> <p><b>目標⑥</b> Sバス利用者数の維持</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>公共交通アクセス徒歩圏人口カバー率</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>計画策定当初値 (R2)</th> <th>目標値 (R10)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>65.2%</td> <td>81.2%以上</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス停設置場所の選定及び関係機関との調整</li> <li>運行ルート、ダイヤの調整</li> <li>新城市地域公共交通会議での協議</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>		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)	87,158人	80,602人	79,537人
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)											
87,158人	80,602人	79,537人											

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							
									
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳳来総合支所利用者の利便性向上</li> <li>鳳来地区Sバス利用者数の維持</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鳳来総合支所内へのバス停設置及びバスの待ち時間の庁舎利用</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「完了」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年5月の鳳来総合支所新庁舎開庁に合わせ、敷地内へのバス乗り入れ及びバス停新設を完了した。あわせて、庁舎内のスペースをバス待合所として利用できる環境を整え、バスで下校する中学生が天候に左右されず快適にバスを待てる環境を実現した。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>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</p>		<p><b>目標⑥</b> Sバス利用者数の維持</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関係機関及び庁内調整</li> <li>運行ルート、ダイヤの調整</li> <li>新城市地域公共交通会議での協議</li> <li>令和5年5月開庁予定 (バス停設置完了後、乗り入れ開始)</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>		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	SDGs 3 気候変動に 適応する 11 持続可能な 都市づくり 17 パートナーシップ で目標を達成
(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	

**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

**【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

**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

**【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。

**【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⑥** 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⑩** バス運行に係る市民一人当たりの市負担額

**【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

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

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】**

- ・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。

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	SDGs 3 気候変動に 適応する 8 持続可能な 産業を創出 17 パートナーシップ で目標を達成しよう												
(8)	高速バスの持つ付加価値を高めます													
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新都市の知名度向上</li> <li>・大都市圏からの誘客増加</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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物を積載し、名古屋・東京・大阪での販売機会の創出</li> <li>・シティプ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</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b> 新都市、市民（関係団体）、交通事業者等</p>		<p><b>目標⑥</b> 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数の増加</p> <p><b>目標⑦</b> 高速バス「山の湊号」の利用者数の増加</p> <p><b>【評価指標】</b> 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数</p> <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> <p>高速バス「山の湊号」利用者数</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関及び庁内調整</li> <li>・取り扱う商品の検討・調整</li> <li>・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）</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	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	SDGs 3 気候変動に 適応する 11 持続可能な 都市づくり												
(14)	公共交通主要3拠点間の移動利便性を高めます													
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要3拠点間の接続強化</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存のJR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</li> <li>・JR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</li> <li>・他の運行形態についても検討</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・東三河で共同で開発・運用しているMa 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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b> 新都市、市民（関係団体）、交通事業者等</p>		<p><b>目標④</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持</p> <p><b>目標⑥</b> 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数の増加</p> <p><b>【評価指標】</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持</p> <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>39,618 人</td> <td>47,187 人</td> <td>49,512 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関との調整を進め、目途が付き次第、計画期間中に随時実施</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>	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

<p>基本方針3 持続可能な地域公共交通をつくる</p>	<p>3-2 公共交通の利用促進</p>																																										
<p>(17) 公共交通利用促進のためのPRイベントを実施します</p>	<p>SDGs   </p>																																										
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東三河地域合同でのイベント実施</li> <li>交通事業者と共同でのイベント実施</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>バス利用方法・お試し乗車体験の機会創出</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>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</p>	<p><b>目標③</b> JR飯田線駅利用者数の維持  <b>目標④</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持  <b>目標⑤</b> Sバス利用者数の維持  <b>目標⑥</b> 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加  <b>目標⑦</b> 高速バス「山の湊号」利用者数の増加  <b>目標⑧</b> タクシー利用台数の増加  <b>目標⑩</b> バス運行に係る市民一人当たりの市負担額</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>JR飯田線駅利用者数</p> <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>741,378人</td> <td>855,570人</td> <td>942,781人</td> </tr> </tbody> </table> <p>豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持</p> <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>39,618人</td> <td>47,187人</td> <td>49,512人</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sバス利用者数（小中学生の通学利用を除く。）</p> <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> <p>道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数</p> <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> <p>高速バス「山の湊号」利用者数</p> <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> <p>タクシー利用台数</p> <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>22,291台</td> <td>19,678台</td> <td>29,521台</td> </tr> </tbody> </table> <p>バス運行に係る市民一人当たりの市負担額</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和10年度まで継続して随時実施。</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	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 (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)	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)	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 (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)																																									
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																																									

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	SDGs 3 持続可能な消費と生産 11 持続可能な都市とコミュニティ 17 パートナーシップによる目標の達成																	
(20)	バス・タクシー共通回数券等を導入します																		
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス及びタクシー利用者の利便性向上</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス、タクシー共通回数券の導入</li> <li>1日乗り放題券の導入</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「完了」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年4月にバスタクシー共通回数券の導入完了</li> <li>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</li> <li>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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>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</p>	<p><b>目標④</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <b>目標⑥</b> Sバス利用者数の維持 <b>目標⑧</b> タクシー利用台数の増加</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持</p> <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>39,618 人</td> <td>47,187 人</td> <td>49,512 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sバス利用者数(小中学生の通学利用を除く。)</p> <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> <p>タクシー利用台数</p> <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>22,291 台</td> <td>19,678 台</td> <td>29,521 台</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>共通回数券等の継続提供及び利用拡大を目指す。</li> <li>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。</li> </ul>	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	SDGs 3 持続可能な消費と生産 11 持続可能な都市とコミュニティ 17 パートナーシップによる目標の達成																	
(21)	田口新城線の利便増進を図ります																		
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>豊鉄バス田口新城線の利用促進</li> <li>豊鉄バス田口新城線の方向性整理</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ゾーン制運賃導入の実現可能性を関係者と協議</li> <li>東三河関係市町とともに豊鉄バスICカード導入支援</li> <li>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</li> <li>地域間幹線系統路線としてのあり方を協議</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>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</p>	<p><b>目標④</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <b>目標⑥</b> 道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数の増加 <b>目標⑦</b> 高速バス「山の湊号」利用者数の増加</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持</p> <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>39,618 人</td> <td>47,187 人</td> <td>49,512 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>道の駅もつくる新城周辺バス乗降者数</p> <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> <p>高速バス「山の湊号」利用者数</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>関係機関との調整を進め、計画期間中の実現をめざす。</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	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																	

○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	SDGs 3 気候変動に 適応する 11 持続可能な 都市づくり 17 パートナーシップ で目標を達成
(22)	利用者にわかりやすい公共交通案内表示を行います	

**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

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

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

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。
- ・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對し支援していく。

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⑥** 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

- 【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

- 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

**【評価指標】**  
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

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

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 持続可能な開発のためのエネルギー 8 持続可能な産業と雇用 17 パートナーシップによる目標の達成													
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速バス「山の湊号」利用者の利便性向上。</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>利用状況及びニーズ調査</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者</p>		<p><b>目標⑥</b> 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加</p> <p><b>目標⑦</b> 高速バス「山の湊号」利用者数の増加</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数</p> <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> <p>高速バス「山の湊号」利用者数</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>		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 持続可能な開発のためのエネルギー 8 持続可能な産業と雇用 17 パートナーシップによる目標の達成							
<p><b>施策目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の利便性向上</li> </ul> <p><b>【内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>東京行き的高速バス新城IC経路について豊鉄バスに要望</li> </ul> <p><b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>【実施主体】</b></p> <p>新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者</p>		<p><b>目標⑥</b> 道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数の増加</p> <p><b>【評価指標】</b></p> <p>道の駅もつくる新城周辺バス停乗降者数</p> <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> <p><b>【スケジュール】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p><b>【令和8年度以降の展開】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>		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							
									
<b>施策目標</b> ・地域公共交通の利用を促す		<b>目標③</b> JR飯田線駅利用者数の維持 <b>目標④</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <b>目標⑥</b> Sバス利用者数の維持							
<b>【内容】</b> ・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）		<b>【評価指標】</b> JR飯田線駅利用者数							
		<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>741,378 人</td> <td>⇒ 855,570 人</td> <td>⇒ 942,781 人</td> </tr> </tbody> </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							
<b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b> ・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。		<b>【評価指標】</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持							
		<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>39,618 人</td> <td>⇒ 47,187 人</td> <td>⇒ 49,512 人</td> </tr> </tbody> </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							
<b>【実施主体】</b> 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者		<b>【スケジュール】</b> ・令和10年度まで随時実施							
		<b>【令和8年度以降の展開】</b> ・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。							

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							
									
<b>施策目標</b> ・地域住民の公共交通に対する意識の高揚		<b>目標②</b> 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							
<b>【内容】</b> ・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		<b>【評価指標】</b> 地域主体で実現した公共交通の見直しの状況							
		<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>なし</td> <td>⇒ 3 路線</td> <td>⇒ Sバス全路線で実施</td> </tr> </tbody> </table>		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							
<b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b> ・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。		<b>【スケジュール】</b> ・令和10年度まで随時実施							
<b>【実施主体】</b> 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者		<b>【令和8年度以降の展開】</b> ・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。							

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							
									
<b>施策目標</b> ・高齢者の自動車事故リスクの軽減		<b>目標④</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持 <b>目標⑥</b> Sバス利用者数の維持 <b>目標⑧</b> タクシー利用台数の増加 <b>目標⑨</b> 高齢者福祉タクシー料金助成制度の利用率の向上							
<b>【内容】</b> ・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		<b>【評価指標】</b> 豊鉄バス田口新城線の利用者数の維持							
		<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>39,618 人</td> <td>47,187 人</td> <td>49,512 人</td> </tr> </tbody> </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							
<b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b> ・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。		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							
		タクシー利用台数 <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>22,291 台</td> <td>19,678 台</td> <td>29,521 台</td> </tr> </tbody> </table>		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)							
22,291 台	19,678 台	29,521 台							
		高齢者福祉タクシー料金助成利用率 <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>41.8%</td> <td>33.2%</td> <td>増加</td> </tr> </tbody> </table>		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)							
41.8%	33.2%	増加							
<b>【実施主体】</b> 新城市地域公共交通会議、新城市、交通事業者		<b>【スケジュール】</b> ・令和10年度まで随時実施							
		<b>【令和8年度以降の展開】</b> ・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。							

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							
									
<b>施策目標</b> ・Sバスの安全運行		<b>目標⑥</b> Sバス利用者数の維持 <b>目標⑩</b> バス運行に係る市民一人当たりの市負担額							
<b>【内容】</b> ・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		<b>【評価指標】</b> 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							
<b>【令和7年度末時点 進捗状況】 「順調」</b> ・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。		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 (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							
<b>【実施主体】</b> 新城市、交通事業者		<b>【スケジュール】</b> ・令和10年度まで随時実施							
		<b>【令和8年度以降の展開】</b> ・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。							

# 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「新都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、新都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。

### 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

#### 新都市地域公共交通会議

- ▶ 計画の評価検証、進捗管理
- ▶ 改善策の検討
- ▶ 地域からの提案を受けた施策内容の検討・協議

#### 構成員



①地域での検討結果の提案

②地域の検討結果の協議  
踏まえた改善策の提案

③改善策の再検討・再提案

#### 各地域の地域公共交通検討組織

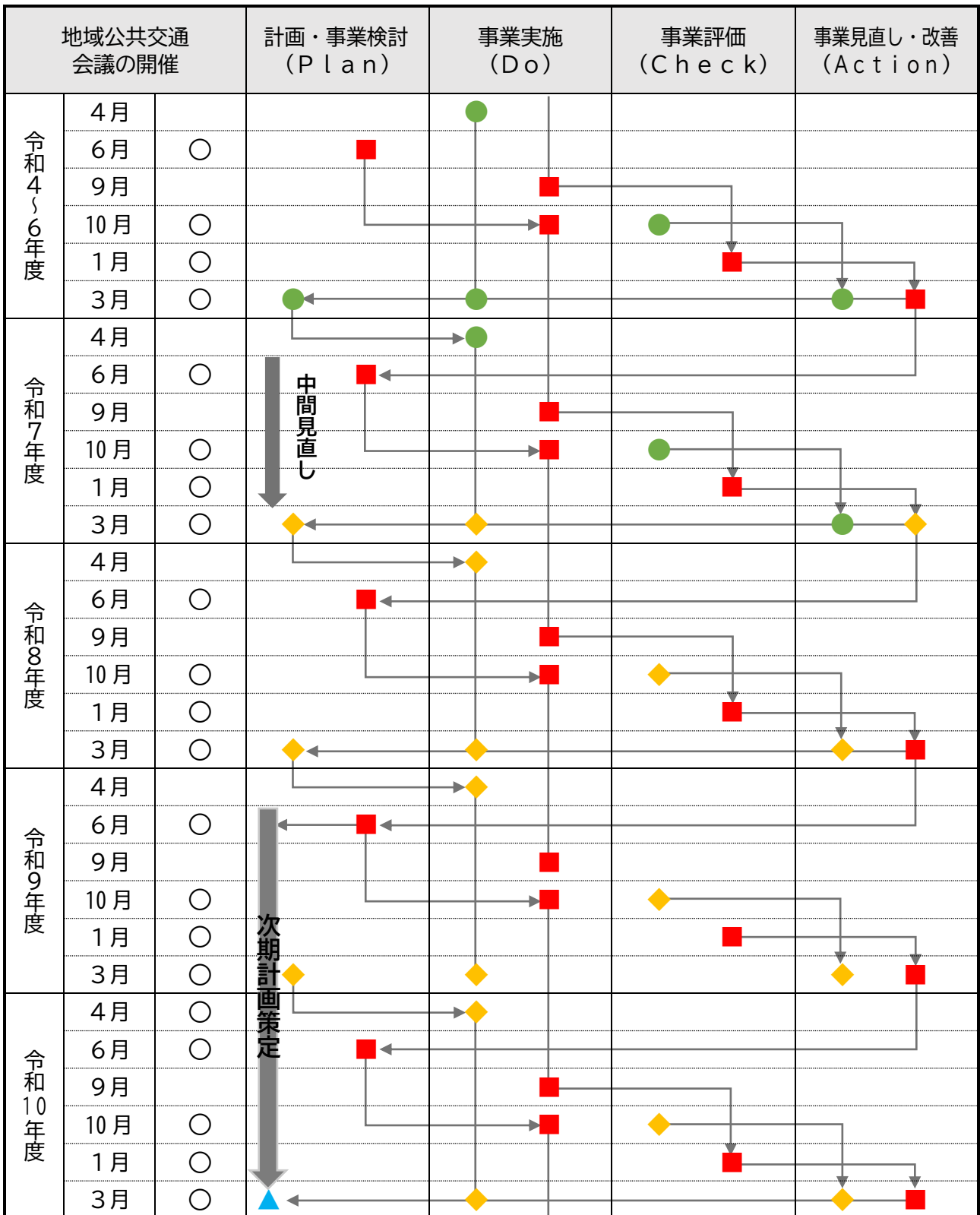
- ▶ 地域課題の解決や地域の活性化に必要な公共交通について検討
- ▶ 公共交通会議へ地域自らができる活動内容を提案
- ▶ 公共交通会議との具体内容の協議
- ▶ 協議結果を踏まえた活動の実施

連携協定に基づく  
検討・協議・実施  
の支援

名古屋大学

## 2. 新都市地域公共交通会議の運営方針

本計画の推進にあたり、新都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。



- 新都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
- ▲ 次期新都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。

「そのとおりだよね。」

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事はありますが、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。

私たち自らが、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するとともに、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中東区・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、計画的な市街地を画す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 P19】

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 P21】

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 P53】

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 P4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 P1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 P1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 P46】

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 P6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 P46】

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 P44】

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 P3他】

障がい者や要介護者等を対象にNPO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 P8】

（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 P7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 P21】

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

こと。（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](mailto:kotsu@city.shinshiro.lg.jp)