

第2次田原市 地域公共交通 戦略計画

将来像

だれもが安心して
移動できるまち

取組姿勢

協働で
“つくり・守り・育てる”
公共交通網

地域公共交通網形成計画



平成26年6月

(平成27年3月一部改訂)
(平成31年3月一部見直し)

 田原市

[田原市地域公共交通会議]

はじめに

モータリゼーションの進展に伴い、人々の移動手段は、路線バス・鉄道等に代わってマイカーが主役となり、特に地方における公共交通利用者数は大幅に減少しています。

田原市におきましても、平成21年のリーマンショックによる社会・経済情勢の変化や人口減少・少子高齢化などによって、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増し、利用者の減少は顕著なものとなっており、併せて、幹線バスの運行補助やコミュニティバス委託料等の費用負担も増加傾向となっています。

そこで、行政、交通事業者、関係団体等で構成する田原市地域公共交通会議では、平成26年度に、公共交通が本市のまちづくりの様々な場面で必要な機能であることを踏まえて、各公共交通の果たすべき役割と連携関係の明確化によって、市民・事業者・行政等が協働して確保・維持・改善する体制を構築することに主眼を置き、人任せで期待・要望するのではなく、誰が責任を持ち、何をすべきかを明らかにしながら、着実に課題を解決する仕組みづくりを目指して計画改訂しました。

今回の一部見直しでは、これまでの役割と連携関係の明確化に加え、都市計画の観点から、市街地と集落間のネットワーク及び観光振興に寄与する公共施設へのネットワークの構築に取り組み、本計画の将来像であります「だれもが安心して移動できるまち」の実現を目指すことにしました。

公共交通は理念や必要性だけで運行を続けることはできません。市民一人ひとりが、公共交通を自らの移動手段として意識し、利用しやすいように改善し、実際に利用することに尽きるのではないのでしょうか。

最後になりましたが、今回の計画の見直しにご協力くださいました市民、各種団体、事業者、関係機関の皆様には感謝いたしますとともに、引き続き公共交通の確保・維持・改善へのご協力をお願い申し上げます。

平成31年3月

田原市地域公共交通会議
会長 鈴木正直
(田原市副市長)



❖❖ 目 次 ❖❖

序 章 計画改訂・一部見直しの必要性

1 計画策定の経緯	2
(1) 第1次計画策定（平成20年3月）	2
(2) 第2次計画策定（平成26年6月 平成27年3月一部改訂）	3
2 第2次計画一部見直しの必要性	6
(1) 第2次計画一部見直しの必要性（平成31年3月）	6
(2) 一部見直しの手順	7

第 1 章 田原市の現状・課題

1 まちづくりの現状・課題	10
(1) 地域づくり・都市形成の方針	10
(2) まちづくりの現状・課題	16
2 公共交通の現状・課題	20
(1) 交通実態	20
(2) 公共交通の現状・課題	24

第 2 章 公共交通網の形成方針

1 将来像・目標	60
(1) 将来像	60
(2) 公共交通の目標	60
(3) 目標年度	60
2 公共交通網の形成方針	63
(1) 移動手段の役割分担・連携の方針	63
(2) 公共交通確保の取組方針	64
3 各公共交通の運行方針	66
(1) 役割に応じた公共交通の運行方針	66
(2) その他移動機能の運行促進方針	69

第 3 章 施策展開

1 公共交通網全体を向上させる取組【全体向上策】	72
2 機能別の取組内容【機能別向上策】	76
(1) 幹線乗合交通の取組	76
(2) コミュニティ乗合交通の取組	83
(3) 有償パーソナル交通の取組	88
(4) 政策交通の取組	92
(5) その他移動確保の取組	97

第 4 章 推進体制

1 推進体制	102
(1) 総合連携体制	102
(2) 個別課題の取組体制	104
2 進行管理	105
(1) 各方針の実現状況の把握	105
(2) 取組状況の評価	106
(3) 改善の協議・実現	108

むすびに	109
-------------	------------

資料編	111
------------	------------

序 章

計画改訂・一部見直しの必要性

序章

計画改訂・一部見直しの必要性

- ❖本市の公共交通の中核を担う路線バスは、マイカー普及に伴う利用減少で事業収支が悪化し、国県市の補助金で運行を存続するとともに、市がぐるりんバスを運行し、市民の移動を確保していました。
- ❖平成20年3月、田原市地域公共交通戦略計画を策定し、公共交通の確保・維持に努めてきましたが、その後の著しい社会・経済情勢の変化、公費負担の増加等から計画を見直す必要性が生じていました。
- ❖平成25年12月施行の交通政策基本法において、地方公共団体が中心となってまちづくりの視点から交通施策を推進することが示されるとともに、平成26年11月施行の改正地域公共交通活性化・再生法において、地域戦略と一体となった持続可能な公共交通網の形成が求められることとなり、平成26年6月に「第2次田原市地域公共交通戦略計画」を策定しました。
- ❖その後、第2次戦略計画に基づき、コミュニティバスの再編（平成27年10月）等を実施してきましたが、新たな課題が発生してきており、その課題を解決するため、市民・地域・事業者・行政等が情報共有して目標達成に向かい、協働で利便性向上・利用促進に取り組むことができるよう、計画の一部見直しを実施しました。

1 計画策定の経緯

(1) 第1次計画策定（平成20年3月）

① 公共交通対策の必要性

- マイカーの普及等による公共交通利用の大幅な減少や運輸関係の規制緩和・自由化による路線バスの廃線など、生活に不可欠な公共交通は地元市町村が中心となって確保する必要が生じてきました。
- 道路運送法改正（平成18年）、地域公共交通活性化・再生法施行（平成19年）等を踏まえ、高齢者等住民の生活確保、活力ある都市活動の実現、観光・地域間交流の促進、環境負荷低減等を目指し、平成20年3月、田原市地域公共交通戦略計画（第1次計画）（活性化再生法に定められた法定計画）を策定しました。

② 基本方針等

ア 基本方針

『だれもが安心して移動できるまち』

～地域公共交通ネットワークを「つくり」「守り」「育てる」ために～

イ 目標値

- 全体 市民意識調査の公共交通の不満割合（現行35%→目標20%以下）
市民意識調査の公共交通の満足度（現行マイナス0.35ポイント→目標±0ポイント以上）
- 個別 通学の足の確保 … 市内への高校通学時の自家用車送迎利用率（現行11%→目標1%）
公共交通空白地域の解消 … 公共交通システムの人口カバー率（現行81%→目標90%）
公共施設などへの利便性向上 … 基幹バス路線・地域内バス路線利用者数
（現行786千人→目標20%増）
公的経費の削減 … バス運行に対する公的経費（現行166百万円→目標149百万円）
- 目標年次 平成28年度（長期目標年次）



ウ 基幹路線と地域内路線の位置付け

- 基幹路線は、渥美線（豊橋・田原）、伊良湖本線バス（田原・福江）、伊良湖支線バス（田原・赤羽根・越戸）を位置付け、日中は1時間に1本以上の運行を確保します。
- 地域内路線は、伊良湖本線バス（福江・伊良湖）、伊良湖支線バス（福江・堀切・和地）、ぐるりんバスの各路線等を位置付け、1日6便以上（朝・昼・夕各2本）の運行を確保します。

エ 公共交通システムの確立方法

- 各公共交通機関の結節のスムーズ化、利用しやすい運賃設定、啓発活動等に取り組みます。

オ 具体的な取組内容

- 全 般**：路線バス再編に係る助成制度検討【実施】、運賃のあり方検討・社会実験実施<未実施>、高齢者等タクシー利用助成見直し【一部実施】、ICカード導入【一部実施】、総合交通マップ作成【実施】、イベント等啓発活動【実施】
- 個 別**：伊良湖本線・支線の経路・本数等見直し【一部実施】、渥美線時間短縮・駅前輪場整備【一部実施】、ぐるりんバス路線の総合的な見直し<未実施>、デマンド型乗合タクシー等実証運行【一部実施】、スクールバス等のぐるりんバス代用<未実施>、バス路線再編実証運行<未実施>
- その他**：各種イベントシャトルバス運行【実施】、レンタサイクル事業【実施】、菜の花電車・バス【実施】、三河田原駅・駅前広場等整備【実施】、乗継拠点整備【一部実施】

③ 実現状況

- 田原市地域公共交通会議において、戦略計画に基づく事業調整・推進を図り、順次実現してきましたが、全体的なネットワークの関係性（路線競合・運賃格差）や、誰が責任を持って実施するのか等の面で停滞している取組もあります。

(2) 第2次計画策定（平成26年6月 平成27年3月一部改訂）**① 第1次計画改訂の必要性**

- 現行計画策定後、社会・経済情勢の著しい変化に対応するため、田原市総合計画が改定されたこと、路線バス・ぐるりんバスに対する市の財政負担が増加していること、更には、少子高齢化の影響の顕在化、三河田原駅の整備完了等の状況変化が生じていることから、早急に現行計画を見直し、課題解決を進める必要が生じました。

ア 総合計画の改定

- 第1次計画は、田原市総合計画の分野別計画として位置付けられますが、世界同時不況による著しい社会・経済情勢の変化に対応するため、平成24年度に田原市総合計画（当初目標年次：平成28年度）が途中改定され、将来人口等の都市基本指標やまちづくりの方針が一部変更されたこと。

イ 路線バスに対する行政支援額の増加

- 第1次計画策定後も、伊良湖本線・支線の利用減少に歯止めがかからず、市の財政支援が年々増加しているため、市や市議会の行政評価で再三課題として取り上げられ、そのあり方の再整理が求められていること。

ウ むるりんバスの利用減少・市経費負担増加

- むるりんバスは、平成14年から旧田原町で運行を始め、平成15年・平成17年の合併後、高松線、赤羽根線、中山線を増設しましたが、運行基準の乗車人数を満たす路線は8路線中2路線しかなく、市の経費負担（年間約1億円）も年々増加していること。
- 伊良湖本線・支線沿線の高校生が、運賃で優位性がある西部線等を利用し、むるりんバスは伊良湖本線・支線を補う形で運行するという交通ネットワークの役割において問題があること。

エ 少子高齢化の顕在化

- 少子化による小・中学校再編や高齢者による交通事故の多発など、少子高齢化の影響が地域づくりに影響を及ぼし始め、公共交通がこの課題にどのように対応するかについて検討する必要があること。

オ 交通拠点「三河田原駅」の整備完了

- 平成25年10月に三河田原駅及びその周辺整備が完了し、本市の公共交通において最も重要な交通結節点整備され、公共交通充実の体制が整ったこと。

カ コミュニティ活動への期待

- 乗合タクシー八王子線の本格運行の実現過程において、地域自らがニーズに即した移動確保に取り組むことの有効性が確認され、市全域でコミュニティ協議会による移動確保体制を構築できる可能性があること。

キ 公共交通関連法令等への適合

- 平成25年12月施行の交通政策基本法、平成26年11月施行の改正地域公共交通活性化・再生法において、まちづくりを実現する手段として、様々な交通モードと関係主体が連携する効果的で持続可能なネットワークの形成が求められていること。

② 計画改訂の視点（改善方針）**改善方針1 まちづくりの推進に貢献する公共交通の確立**

- 公共交通による移動の確保によって、市街地の活性化、集落生活の維持、観光等地域産業の活性化、少子化・高齢化の対策など、まちづくりを推進します。

改善方針2 公共交通の役割・関係性の明確化

- 公共交通ネットワーク全体の効率性・有益性等を向上させるため、公共交通の役割・関係性を明確化し、路線競合・重複や運賃格差などの課題を解消します。

改善方針3 公共交通ネットワーク全体の機能向上

- 公共交通ネットワーク全体の機能を向上させるため、駅・バス停環境の改善、運行情報伝達の強化、地域等による利用促進活動の具体化等に取り組みます。

改善方針4 公共交通確保の主体・取り組み方の明確化

■市民・地域・事業者・行政等公共交通を確保する各主体が協働し、運行内容や利用環境などの改善による利便性・有効性等の向上、公共交通による地域活性化に取り組みます。

③ 計画の区域

○本計画の対象区域は、**田原市全域**とします。

④ 目標年度

○まちづくりの推進に貢献する公共交通の確立（改善方針1）を目指していることから、改定版第1次田原市総合計画期間に準じ、目標年度を**平成34年度**に設定します。

⑤ 計画の位置付け

○本計画は第1次計画と同じく、地域公共交通活性化・再生法に定められた法定計画として策定します。

○本計画は、田原市総合計画及び田原市都市計画マスタープランを上位計画とし、環境共生、まちづくり、観光等に関する関連計画との連携を図ります。

⑥ 現況把握（調査事業）

○計画改訂に先立ち、平成24年度に田原市地域公共交通確保維持改善に関する調査事業（全世帯アンケート、公共交通不便地域ヒアリング、各交通モード利用実態等）を実施し、公共交通の現況・課題を把握しました。

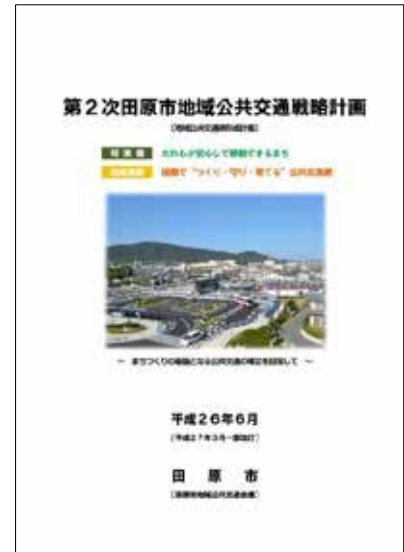
- 都市構造の将来像 ■道路網の状況 ■主要公共施設・病院・診療所・観光・商業施設等の配置状況
- 校区別人口・高齢化率推移・推計 ■児童・生徒数・高校生推移・推計 ■要介護者の推移・推計
- 市民の地区別買物先 ■自動車保有状況 ■交通事故発生状況 ■観光客入込客数 ■市民の移動実態
- 主要目的施設への移動実態（福祉施設、医療施設） ■公共交通全般の利用状況・利用意向 ■路線バス・ぐるりんバス乗降調査
- 鉄道・タクシー・フェリー・福祉有償運送実績 ■送迎サービス（宿泊施設・飲食店・工場）の状況
- 校区別・自治会別カルテ（人口・世帯数・高齢化率・高齢者世帯数、地区内の商業等施設、公共交通利用状況等）
- 地域商業施設分布マップ ■公共交通空白地域における移動実態（地区別グループヒアリングの結果）

⑦ 検討組織等

○田原市地域公共交通会議の分科会として、平成24年8月、田原市地域公共交通戦略計画等検討会を設置し、全世帯アンケート等の詳細調査を実施しながら現状・課題を把握し、計画改訂原案を作成し、その報告を受けて、田原市地域公共交通会議において、現行計画の改訂を決定しました。

■田原市地域公共交通戦略計画等検討会は、コミュニティ協議会、各種団体、交通事業者、国、学識経験者、公募市民、市の関係部課等により構成し、検討を行いました。

■計画改訂案は、パブリックコメントや関係者説明会等で意見を求めました。



2 第2次計画一部見直しの必要性

(1) 第2次計画一部見直しの必要性（平成31年3月）

○第2次計画に基づき、コミュニティバスの再編（平成27年10月）等を実施してきましたが、新たなる課題が発生してきており、その課題を解決するため、計画の一部見直しの必要性が生じました。

① 田原市都市計画マスタープラン策定により生じた変更が必要

■平成28年3月に「改定版 田原市都市計画マスタープラン」が策定されたことにより、本計画における「都市形成の方針」等について変更します。

② コミュニティバス再編後に生じた新たな課題の整理・対応が必要

■平成27年10月にコミュニティバスを再編して運行した結果、新たに生じた課題を整理して対応していく必要があります。

新たな課題 ア 観光施設等に配慮した公共交通網の必要性が増したこと

- ・再編時に、田原駅からサンテパークたはらへの直通便を無くし、伊良湖本線からぐるりんバス野田線に乗り継いで行くよう設定しましたが、サンテパークバス停の利用者数は、平成26年度の5,195人（西部線・大久保線）から平成28年度の3,222人（野田線）へと大きく減少しました。平成29年4月に2便増便して対応したものの、利用者数は504人と思うように伸びませんでした。サンテパークたはらは、市内来場者数第2位の重要な観光施設であることから、アクセスについて再度検討する必要があります。
- ・白谷海浜公園については、現在、童浦線で田原駅から40分程度の時間を要し、海水浴等に行く乗客から時間短縮の要望の声が出ています。

⇒ より観光施設へのアクセスに配慮した運行内容にしていく必要があります。

新たな課題 イ 路線バスの乗車人数の増加が見られなかったこと

- ・第2次計画策定後、伊良湖本線・支線の利用減少に歯止めをかけるため、フィーダー強化に配慮したコミュニティバス路線（野田線）に変更したものの、見込んでいた乗り継ぎでの本線利用者の増加がほとんど見られませんでした。

⇒ 地域住民のニーズに応じた路線の再検討が必要です。

新たな課題 ウ 田原市ぐるりんバスの運行経費が増加したこと

- ・再編後、バス車両からワゴン車両に変更して経費節減を図ったものの、ぐるりんミニバス（ハイエース9人乗り）を概ね校区ごとに運行して人件費が高騰したこと、市街地循環バスを設置したこと、国からの補助金が減少したことなどにより、運行経費が再編前と比較して増加（約4千万円）しています。
- ・田原市は、地方交付税の合併算定替による縮減や、平成31年10月の法人市民税の税率改正による大幅な減収が重なり、財政状況が厳しくなると予測されています。

⇒ より費用対効果を考慮した運行内容にしていく必要があります。

③ 公共交通の目標数値の見直しが必要

■これまで、第2次計画に基づき様々な事業を実施してきましたが、名鉄海上フェリーの廃止や、平成27年10月に実施したコミュニティバスの再編でのバス車両の一部小型化により保育園等の団体利用ができなくなったことから、現在の「公共交通の目標」である「平成23年度の市内公共交通利用者数：211万人（市内電車、バス、フェリー・高速船、タクシー）」を維持することが困難な状況となっており、状況の変化に応じた目標数値への変更が必要となっています。

④ 新たな達成目標の設定が必要

■平成27年10月にコミュニティバスを再編した結果、乗車人数が大きく減少したこと、田原市ぐるりんバスに対する市の財政負担が増加したことなどから、新たに「路線別の達成目標」を明記し、地域・事業者・行政等が情報共有して協働で目標達成に向かい、利便性向上や利用促進に取り組む必要があります。

(2) 一部見直しの手順

○田原市地域公共交通会議において、現行計画の一部見直しを協議して決定しました。



第1章

田原市の現状・課題

第1章 田原市の現状・課題

1 まちづくりの現状・課題

・計画改訂検討の前段として、本市の地域づくり・都市形成の方針、まちづくりの現状・課題を示します。

(1) 地域づくり・都市形成の方針

① 地域づくりの基本理念

○田原市の地域条件・社会条件を踏まえ、平成25年3月策定の改定版第1次田原市総合計画において、まちづくりの理念・方向性を定めています。

ア 地理条件・社会条件

【地理条件】

■本市は、愛知県最南端の渥美半島に位置し、東西延長約30km、南北延長約10kmの細長い行政区域(行政面積191.12km²)を持ち、東端が唯一豊橋市に接する閉鎖的な地理条件となっています。

■渥美半島の地形は、遠州灘沿岸に20～60mの海蝕崖が連続しており、三河湾側に向かってなだらかに標高が低く、半島先端から田原市街地まで標高200m前後の山地が連なるなど起伏が多いことから、旧町の3つの市街地以外は、小さな集落が多数形成されています。

【社会条件】

■人口は6万人強で小規模ですが、農業産出額853億円(平成28年)は全国1位、三河湾臨海部に立地する主に自動車産業等による製造品出荷額等2兆536億円は全国17位(平成26年)の産業都市となっています。

■全就業者の3割を農業従事者が占めていることから、自家用車は生産活動・日常生活に欠かせない役割を担い、市民の自動車保有率は極めて高い水準にあり、高齢者になってもマイカーに依存する要因となっています。

■伊良湖岬等の景勝地や観光レジャー施設を訪れる観光客は年間約280万人(平成29年度)あるものの、特に個人旅行者の交通アクセスの利便性が低く、半島の自然・文化・産業等の観光資源を地域活性化に活かし切れない要因となっています。

■本市は、平成15年8月に旧田原町と旧赤羽根町の合併に伴い市制施行し、更に平成17年10月に旧渥美町を合併したことにより、交通問題をはじめ産業振興や福祉対策など、渥美半島の地域課題を一体的に取り組む体制が整いました。



イ まちづくりの理念・方向性等

改定版第1次田原市総合計画 (平成25年3月)

- まちづくりの理念を「**みんなが幸福を実現できるまち**」とし、市民の参加と協働により、幸福度を高める取組を推進します。
- まちづくりの理念に基づき目指すべき将来都市像を「**うるおいと活力のあるガーデンシティ**」としています。
- 都市基本指標として、市民幸福度指標、人口関連指標、経済関連指標、財政健全度指標を設定しています。

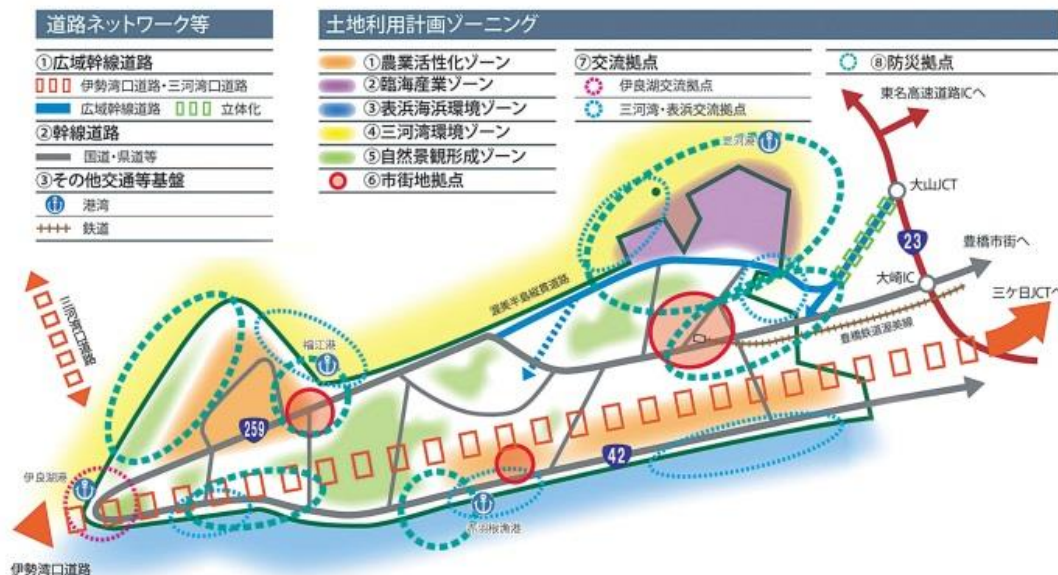
〔市民幸福度指標〕 市民幸福度指標 8.0 (H26.3指標設定)

〔人口関連指標〕 定住人口 64,000人、交流人口 12,000人
活動人口 30% (市民の地域活動等参加割合)

〔経済関連指標〕 市内総生産 7,000億円

〔財政健全度指標〕 基金残高確保、公債費抑制 等

■土地利用概念図 基本構想 (2 土地利用の方針)

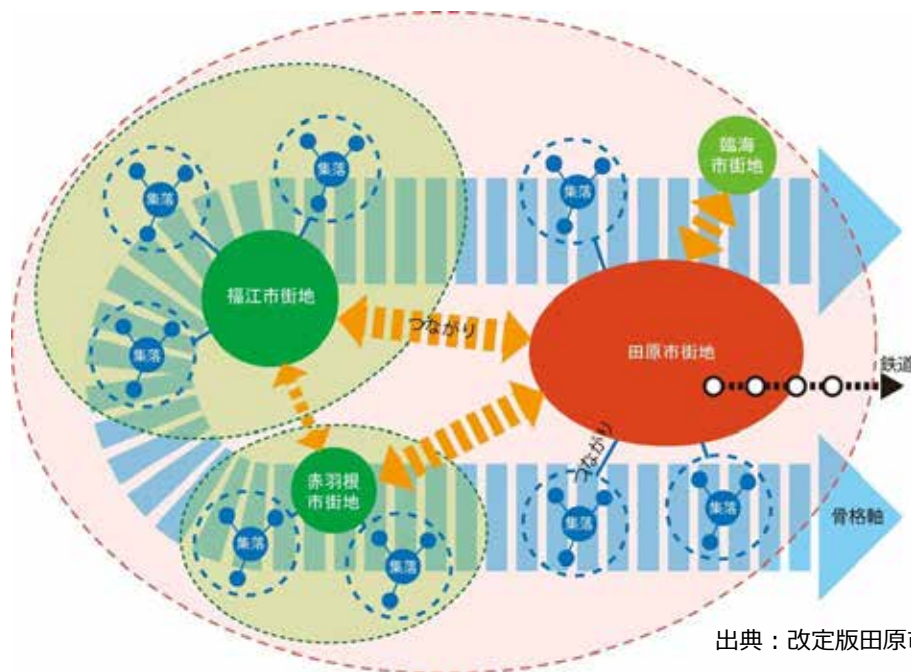


② 都市形成の方針

ア 都市づくりの方針

改定版 田原市都市計画マスタープラン（平成28年3月）

■都市づくりの理念を「街と町をつなぎ 豊かさをつむぐ たはらガーデンシティ」とし、都市づくりの方向では、市街地（街）と集落（町）等が機能を適切に分担しながらネットワークによってつなわれ、それぞれの市街地と集落が共に生き続けられる「多極ネットワーク型のコンパクトシティ」を目指すこととしています。



出典：改定版田原市都市計画マスタープラン

① 4つの市街地

田原市には、市全体の中心的な市街地である田原市街地のほか、旧3町時代に、それぞれの町の中心であった赤羽根市街地、福江市街地があります。そのため、田原市街地に都市機能施設や居住をすべて集約するのではなく、それぞれの市街地の特性や役割を意識した都市機能の維持・充実を図ります。また、全国でも有数の製造品出荷額を誇り田原市の活力の源となっている臨海市街地については、さらなる産業の集積を促進します。

② 市街化調整区域の集落

市街地の外部には、市街化調整区域が広がり、そこに居住する市民が市全体の人口の約6割を占めています。この区域には、地域の産業を営むために長い年月をかけて形成されてきた農業集落や漁業集落などがあり、それぞれの伝統や文化、歴史、生活機能を有しています。特に、本市の農業については、花き、野菜、畜産を中心とする農業産出額が全国上位となっており、その就業者の多くが居住する市街化調整区域の集落への対応はきわめて重要です。

今後、市街化調整区域においては、人口減少、高齢化が著しく進むと予測されていることから、地域の個性を活かしながら、まとまりのある集落形成を図ります。

また、本市では、市民の地域活動の拠点として市民館を整備し、概ね小学校区（地域コミュニティ）を単位としたまちづくりの取組を行っています。今後も、地域コミュニティが地区のことを考えてまちづくりを行い、それぞれの集落の維持・保全に関しても検討していく必要があります。

③道路軸の活用

本市の多くの集落や市街地は、海沿いの国道42号線、国道259線、主要地方道豊橋渥美線に沿って分布していることから、これらの道路を本市の骨格軸として都市づくりを進める必要があります。この骨格となる軸を中心に、他地域とつなぐ道路、市街地間を結ぶ道路、市街地と集落を結ぶ道路が連携したネットワークを構築します。

④多様な交通体系の活用

鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などを組み合わせた交通体系を形成し、多様な交通を効率的に活用できる都市を構築します。

今後、急速な高齢化により、自動車を運転できない人が増加すると考えられることから、鉄道やバスによる移動手段の確保を図るとともに、市街地までの移動手段がない集落については、地域コミュニティや交通事業者と協働し、移動手段の確保を検討します。

⑤鉄道周辺の土地利用

市外への移動の利便性や自動車に過度に依存している現状を考慮すると、鉄道駅周辺における居住を促進し、高齢者をはじめとして誰もが暮らしやすい生活環境を確保していく必要があります。このため、駅からの距離や農林漁業との関連を考慮しながら、鉄道駅周辺の生活環境整備を検討します。

田原市立地適正化計画（平成31年）**■まちづくりの目標****①地域にふさわしい都市機能の配置・誘導による拠点（市街地）づくり**

- ・各市街地の役割に応じた適正な都市機能の配置・誘導を行います。
- ・生活サービス施設の維持・充実を図ります。
- ・持続可能な都市となるよう、統廃合を含めた公共施設の適正な配置を行います。
- ・人口減少を見据え、地域に必要な都市機能を支えるための人口誘導を行います。

②集落から拠点（市街地）に気軽にアクセスできるまちづくり

- ・増加が見込まれている高齢者をはじめ誰もが集落から市街地、各都市機能に容易にアクセスできる公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。
- ・運行便数等のサービス水準が十分でない地域について、向上を図ります。

③災害等に対応した安心・安全なまちづくり

- ・巨大地震により津波被害に対応した防護施設整備を進めます。
- ・巨大地震により津波被害に対応したまちづくりを行います。
- ・土砂災害等の津波被害以外の災害にも配慮したまちづくりを行います。
- ・人にやさしい施設整備を行います。

④歩いて暮らせる健康的で魅力的なまちづくり

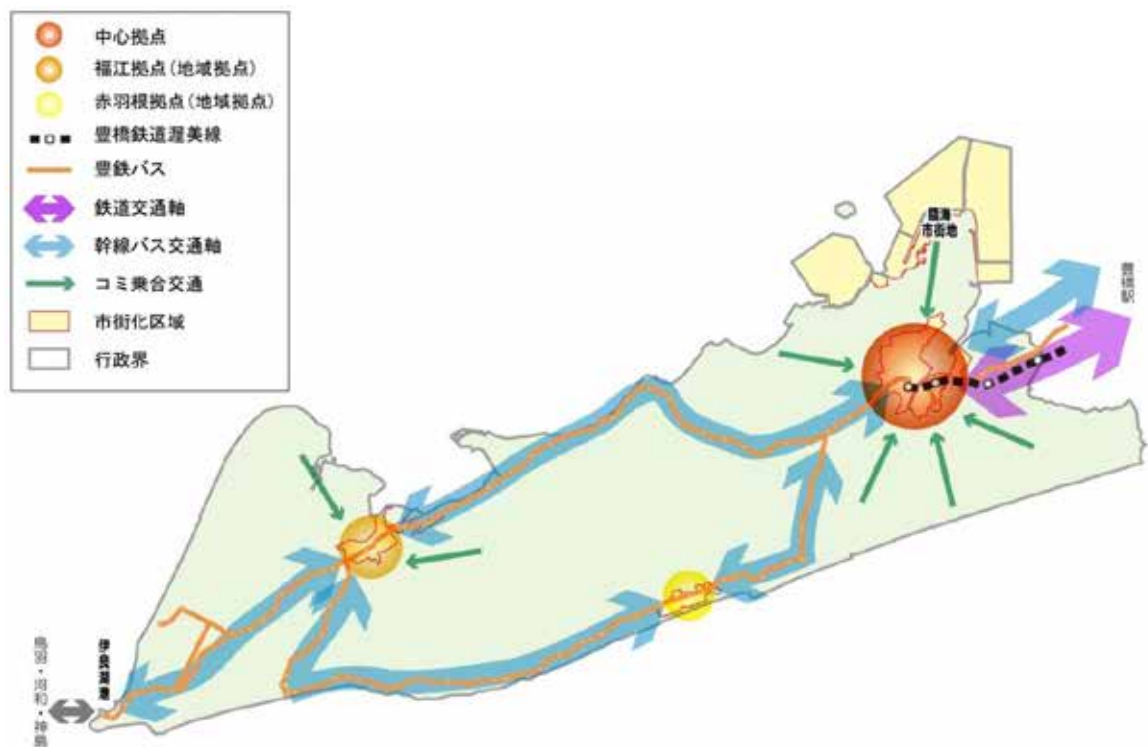
- ・高齢者をはじめ、皆が行きたいと思えるよう拠点（市街地）の魅力向上を図ります。
- ・歩いて散策できるような健康的なまちづくりを行います。

イ ネットワークの形成方針

■ 改定版田原市都市計画マスタープラン 将来都市構造図



■ 田原市立地適正化計画 目指すべき都市構造のイメージ



ウ 広域的な都市機能連携

■本市は半島地域にあるため、流入人口が少なく、居住人口6万の人口集積では立地できない都市サービス機能等は、隣接する豊橋市（人口38万人）などの市街地機能によって充足する必要があります。



■東三河地域（8市町村）では、広域的見地からの課題対応や各種行政サービスの効果・効率の向上を目指し、平成27年1月に東三河広域連合を設立しました。

エ 公共施設の最適化・適正配置

■市町村合併前の旧三町から引き継いだ状態のまま運営している本市の公共施設は、機能・維持管理経費等から最適化及び適正配置（統廃合）が求められています。

■市内のほとんどの小・中学校では、少子化の影響によって学校再編が必要な状況となっており、再編方法や通学手段の確保など、検討が進められています。

③ 地域づくりの取り組み方

ア 市民協働のまちづくり

■本市は、「市民・地域・事業者・行政等が参加と協働で課題に取り組む」という、自助・共助・公助の展開をまちづくりの実現手法としています。

イ コミュニティ協議会による地域づくり

■本市の地域づくりは、コミュニティ協議会を中心とする協働体制で進められ、特に地域の課題対応は概ね小学校単位の20のコミュニティ協議会がそこに所属する105の自治会と連携しながら取り組んでいます。

■コミュニティ協議会による協働体制（市民の参加責務、コミュニティ協議会による課題対応）は、平成20年4月施行の田原市市民協働まちづくり条例において明確化され、市はこの活動を支援しています。

市民協働まちづくり条例

＜平成20年4月1日施行 …… 市民参加の条例検討会議による条例原案作成 ＞

・第2条 地域コミュニティ団体として、校区コミュニティ協議会、校区、自治会の3つを明記



校区コミ	小学校区域内の自治会及び各種団体で構成し、相互連絡、意見集約、交流等の活動を行う。
校区	小学校区域内の自治会で構成し、相互連絡、意見集約、交流等の活動を行う。
自治会	一定区域の居住者で形成し、相互連絡、意見集約、交流、環境整備、防災、福祉等の活動を行う。

- ・第11～13条 市による市民活動の活動環境整備、情報発信、財政支援、人的支援等を明記
- ・第14条 地域コミュニティ団体をまちづくりの基礎的市民活動団体に位置付け、振興を明記
- ・第15条 地域コミュニティ団体の責務（意見集約、自主的課題対応）を明記
- ・第16条 市民・市民活動団体・事業者の地域コミュニティへの参加義務を明記
- ・第17条 市による地域コミュニティ振興策の立案、活動支援、意見配慮を明記
- ・第18条 優良な地域コミュニティ団体を市長認定する制度を明記

(2) まちづくりの現状・課題

① 人口変化への対応

ア 人口・世帯・就業人口・交流人口

■人口（H27現在約62,000人）は減少傾向にあり、政策的な人口の増加がなければ平成47年には約53,500人まで減少することが推計されています。年齢3区分別人口については、年少人口は平成47年には約11%まで減少すると推計されている一方、老年人口は増加し、高齢化率は約33%に達することが推計されています。

図 人口・世帯数の推移と将来推計

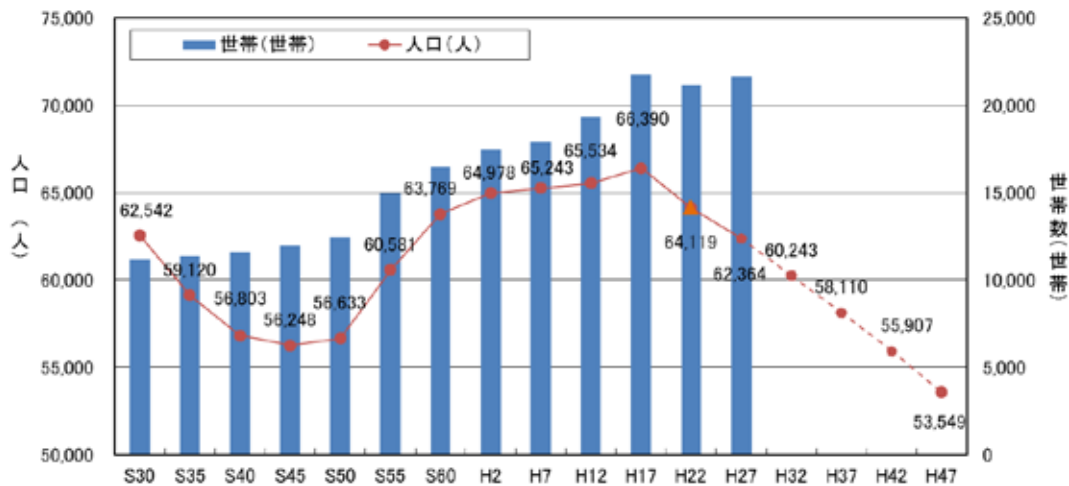
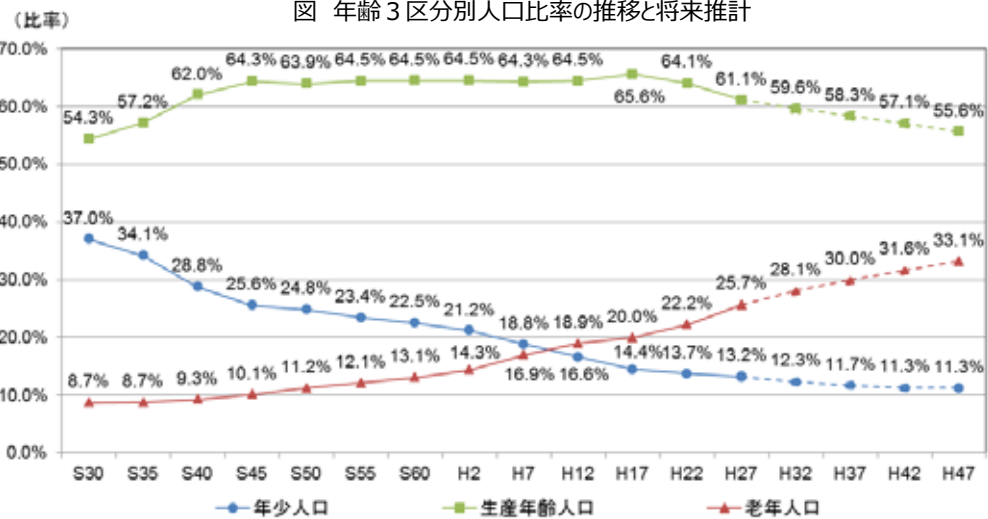


図 年齢3区分別人口比率の推移と将来推計



出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）（国立社会保障・人口問題研究所）
（平成27年数値は国勢調査結果を使用）

■産業別就業人口は、第1次産業が1万1千人・29.6%（構成比）、第2次産業が1万人・27.1%、第3次産業が1万3千人・39.6%となっており、第1次産業（農業）の割合が高いことが本市の特徴となっています。※H27 国勢調査

■昼間人口は6万8千人で、臨海工業用地立地企業への市外通勤者の関係から、夜間人口の6万2千人よりも6千人多くなっています。※H27 国勢調査 また、交流人口は、主要観光地入込客数約280万人（平成29年度）で減少傾向となっています。

イ 市街地・集落部の人口動向

- 市街地（市街化区域）に4割、集落部（市街化調整区域）に6割が居住しています。
- 市街地の人口（H27）は、田原市街地が12,304人、赤羽根市街地が1,832人、福江市街地が3,903人、臨海市街地が3,691人となっています。平成47年との増減率を見ると、福江市街地は76.9%で、市街化調整区域の81.4%を下回る数値となっています。

表 人口の増減率（100mメッシュによる人口推計）

地域	人口（人）		増減率（%）
	H27(2015)	H47(2035)	
市街化区域	21,729	20,609	94.8
田原市街地	12,304	10,964	89.1
赤羽根市街地	1,832	1,546	84.4
福江市街地	3,903	3,002	76.9
臨海市街地	3,691	5,098	138.1
市街化調整区域	40,634	33,081	81.4
総計	62,364	53,690	86.1

- 集落地域では、中山（5千人）・泉（4千人）・野田（3千人）が人口3千人以上の大規模集落を形成し、六連・大草・田原南部・高松・若戸・亀山の各校区は1～2千人の集落を形成し、地域状況によって人口減少の差がみられます。

ウ 高齢化対策

- 65歳以上の高齢者数（H27現在15,975人）は、平成47年には17,794人となり、増減率は111.4%と増加する結果となっています。市街化区域と市街化調整区域を比較すると、市街化区域の増減率の方が高く、臨海市街地の増減率が一番高くなっています。

表 高齢者数の増減率（100mメッシュによる人口推計）

地域	高齢者人口（人）		増減率（%）
	H27(2015)	H47(2035)	
市街化区域	4,524	5,737	126.8
田原市街地	2,500	3,154	126.2
赤羽根市街地	481	502	104.5
福江市街地	1,173	1,127	96.1
臨海市街地	371	954	257.5
市街化調整区域	11,451	12,056	105.3
総計	15,975	17,794	111.4

※算出上 H27 国勢調査と誤差が生じています。 出典：田原市立地適正化計画

- 高齢化に伴う様々な問題に対処するため、市は、高齢者保健福祉計画に基づき「地域包括ケアシステム構築に向けた基盤づくり」「健康・生きがいつくりの推進」「認知症施策の推進」「高齢者を支える体制づくり」「医療と介護の連携」「安心して生活できる支援の充実」の重点施策について、社会福祉協議会、コミュニティ協議会等関係団体と連携しながら取り組んでいます。

エ 少子化対策

- 育児世代の人口減少、晩婚化・未婚化、景気低迷等の影響によって少子化が進行しており、14歳以下人口は現在約8千人（H27）に減少し、このままの状況が続けば平成47年には6千人にまで落ち込むことが予測されています。※田原市都市計画マスタープラン
- 市は、田原市次世代育成支援行動計画に基づき、子育て環境の整備や中学生以下の医療費無料化など、子どもを産み・育てやすい地域づくりに向けて、コミュニティ協議会等関係団体・企業と連携しながら取り組んでいます。
- 少子化による小・中学校の児童・生徒数の減少に対しては、平成30年度策定の田原市学校未来創造計画により、適正規模・配置、施設長寿命化を勘案しながら対応していきます。

② 市街地機能・集落生活基盤の確保**ア 市街地機能**

- 市街地には、商業・医療・公共サービス等の機能集積を目指していますが、人口規模等の要因などから整備水準は高くなく、市内市街地で充足できないサービスも多くあるため、隣接する豊橋市等と広域的な都市機能分担が必要となっています。
※都市機能の役割分担のなかで、人口30万人を超える豊橋市の市街地機能整備・活性化と連携した取組が必要
- マイカー普及に伴う市民の行動範囲拡大や通信販売普及により、田原・赤羽根・福江の各市街地ともに商業等都市機能が低下しつつあります。また、マイカーを前提として、市街地調整区域に都市施設が整備されてきたことが、市街地中心部の活力低下の原因にもなっています。今後、公共施設を適正配置する際には、市街地内の都市機能誘導区域に集約整備を進める必要があります。
- 市全体の都市機能を向上させ、生活の利便性、産業活力の向上を図るためには、田原・赤羽根・福江の各市街地の役割に応じた活性化を図る必要があります。各市街地において市・事業者・地域住民が課題を認識し、連携しながら活性化のための取組を展開していく必要があります。

イ 集落生活基盤

- 集落部は、人口減少や少子高齢化、商業機能などの衰退による生活利便性の低下により、年々、地域活力が低下してきています。特に、商業の衰退は顕著で、市街地等に出かけなければ日常生活が困難な状況となっています。
※市内全校区・地区自治会の人口動向・高齢化状況・商店等生活基盤の状況は、H24調査事業において校区・地区自治会の協力により把握

ウ 商業依存度（買物動向）

■ 田原地域の買物先は、58%が地元購買、35%が豊橋市へ流出しています。特に買回品は、6割以上が豊橋市へ流出し、主な買物先はイオン豊橋南店が約2割、その他豊橋市内が約3割を占めています。また、食料品、台所用品の買物は、ほとんど田原地域内で賄っています。※H22 消費者購買動向調査結果報告書 - 三河部における動向

（買回品は紳士・婦人服・スポーツレジャー用品・電気製品、準買回品は下着・園芸用品・化粧品のこと。）

■ 赤羽根地域の買物先は、13%が地元購買、38%が豊橋市、33%が田原地域へ流出しています。また、買回品・準買回品・食料品においても、田原地域や渥美地域へ流出しています。

■ 渥美地域の買物先は、42%が地元購買、36%が豊橋市、17%が田原地域へ流出しています。また、買回品は6割が豊橋市内、準買回品は約5割が田原地域へ出かけており、食料品・台所用品は約9割が地域内で買物しています。



2 公共交通の現状・課題

・計画改訂検討の前段として、本市の交通実態、公共交通の現状・課題を示します。

(1) 交通実態

① 交通網の状況

ア 道路整備等の現状・方向性

■市民意識調査（平成28年度）において、田原市に欠けていると感じることで、交通の利便性が最も多く（回答者の57.2%）、買物等の生活の利便性（43.5%）、医療・福祉の充実（33.3%）と続いています。

また、特に重要な施策として、交通基盤の整備15.9%（全施策中第4位）と、公共交通の整備12.1%（第6位）が上位に挙げられています。

■市内主要幹線道路は、一般国道2路線、主要地方道2路線、一般県道12路線が整備されており、年々改善されているものの、長年懸案となっている自動車専用道路の整備や高速道路体系と結節する道路などは未整備であり、市民の暮らしや地域産業を振興するうえでも、この実現を図る必要があります。

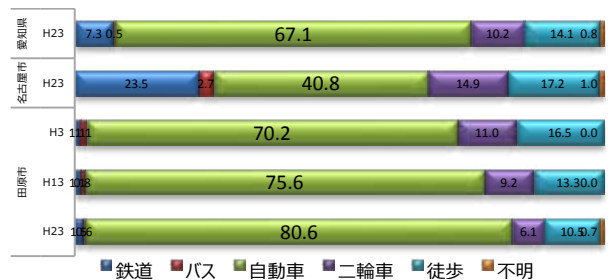


イ 市民の移動実態

■地理・産業等の要因から著しいマイカー依存社会となっており、公共交通はマイカー中心の移動を補う形で存在し、その利用者数は年々減少する傾向にあります。

■市民の移動時の代表交通手段（平成23年中中部都市圏パーソントリップ実態調査）の80.6%を自動車が占め、その割合は年々増加しています。また、徒歩（10.5%）、二輪車（6.1%）が減少しており、鉄道（1.5%）は微増、バス（0.6%）は微減しています。

移動時における代表的交通手段の割合

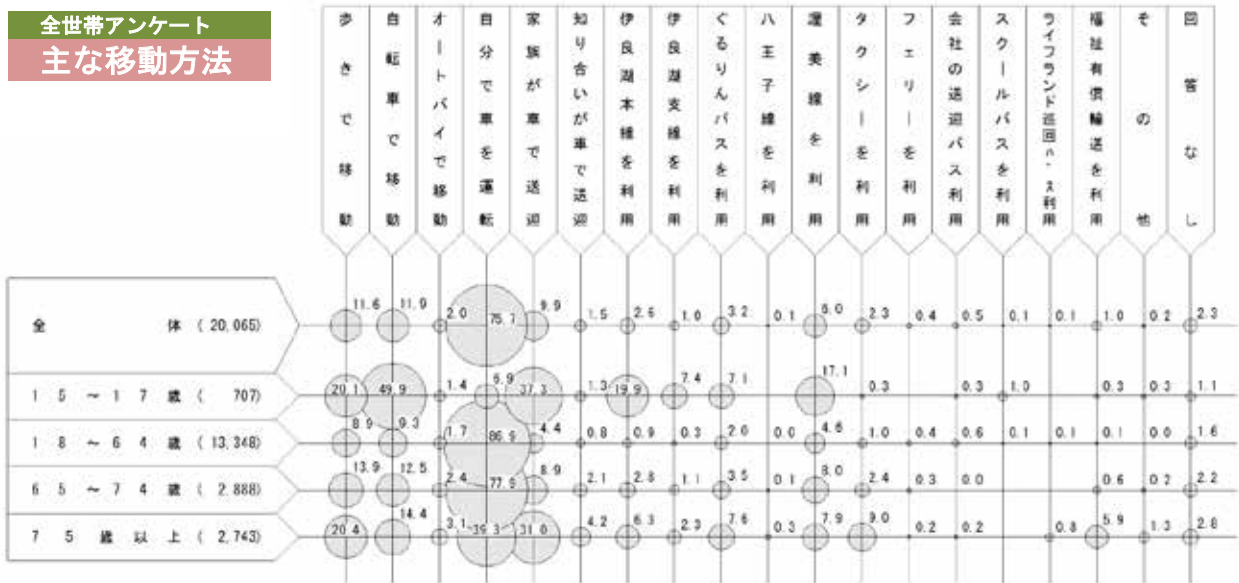


		(%)						
区分	年次	鉄道	バス	自動車	二輪車	徒歩	不明	
愛知県	H23	7.3	0.5	67.1	10.2	14.1	0.8	
名古屋市中区	H23	23.5	2.7	40.8	14.9	17.2	1.0	
田原市	H3	1.1	1.1	70.2	11.0	16.5	0.0	
	H13	1.1	0.8	75.6	9.2	13.3	0.0	
	H23	1.5	0.6	80.6	6.1	10.5	0.7	

■市民の移動では、74歳まではほとんどの人が自分で車を運転して移動し、75歳以上でも4割以上が自分で運転し、15～17歳と75歳以上は家族送迎が3割以上を占めています。

※H24 全世帯アンケート

全世帯アンケート
主な移動方法

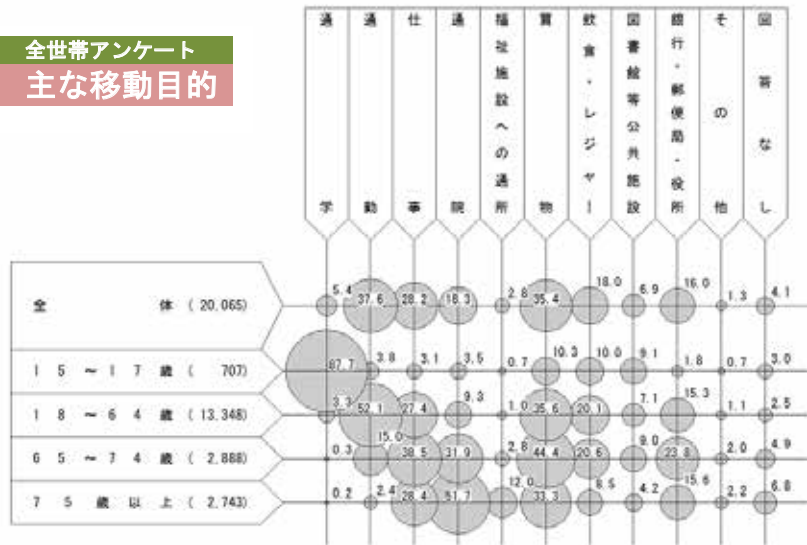


- ◇自家用車 90% (自ら運転76%、家族送迎10%、知り合い送迎2%、オートバイ2%)
※18～64歳の95%が免許保有
- ◇公共交通 16% (渥美線6%、伊良湖本線・支線4%、ぐるりんバス3%、タクシー2%、福祉有償輸送1%)

■年齢層別の移動目的は、75歳以上は通院52%・買物33%で、65～74歳は買物44%・通院32%・仕事39%が多くなっています。

※H24 全世帯アンケート

全世帯アンケート
主な移動目的



■渥美病院の来院者の交通手段は、自家用車(49%)と家族の送迎(40%)が多く、バスは6%、タクシーは2%にとどまっています。

また、その他の市内病院・医院の来院者への交通手段は、自分の車63%・家族の送迎17%で、渥美病院以上に自分の車で来院する人が多く、バスは7%、タクシーは4%となっています。

※H24 渥美病院ヒアリング等

■市内企業への通勤手段は、自家用車が8割、送迎バスが2割（従業員規模の大きい2社が送迎バスを運行）となっています。また、業務における従業員の移動は社用車と自家用車が利用され、来訪者の移動手段は社用車が7割、タクシー約1割、レンタカー約5%となっています。

※H24 企業アンケート

② マイカー利用の状況

ア マイカー利用実態

■市内の自動車保有台数は、平成14年は約5万7千台であったものが平成22年まで年々増加し、平成28年度は約6万3千台で、1世帯当たりの保有自動車数は2.93台と東三河市町村では豊根村に次いで多くなっています。



区分	田原市	豊橋市	豊川市	蒲郡市	新城市	設楽町	東栄町	豊根村
自動車保有台数(台)	63,321	287,701	138,657	57,929	44,494	5,508	3,331	1,545
世帯数(世帯)	21,640	144,222	67,976	29,950	16,454	2,015	1,436	490
1世帯当たり保有自動車数(台)	2.93	1.99	2.04	1.93	2.70	2.73	2.32	3.15

出典：平成28年度愛知県統計年鑑、平成27年国勢調査

■車を保有する世帯では、3台以上が50%、4台以上保有世帯33%あり、車を保有しない世帯は5%となっています。また、2人家族の約8割が2台以上の車を保有し、約7割の世帯が15歳以上の家族1人1台以上の車を保有しています。

※H24 全世帯アンケート

■免許保有者は、18～64歳で95%、65～74歳で85%と、ほとんどの人が免許を持っています。また、75歳以上になると免許保有者は約半数となり、自分で運転できない人の割合が高くなっています。

※H24 全世帯アンケート

■車の運転状況は、75歳以上でも4割以上が自分で運転し、そのうち85歳以上まで運転を続ける意欲のある人が5割以上あり、渥美・赤羽根地域の校区ほど、高齢になっても運転を続ける割合が高くなっています。また、運転ができなくなった時の交通手段は、65～74歳で約5割、75歳以上で約4割が家族の送迎に期待しています。

※H24 全世帯アンケート

- 自分で車を運転又は家族の送迎で移動している人を除き、日頃車で移動しない高齢者は、市全体で約2千4百人（介護認定者は除く高齢者の16%）と推計されています。また、家族の送迎が期待できない一人暮らし高齢者で、車での移動が困難な高齢者は約1千1百人（介護認定者は除く高齢者の7%）と推計され、この対応が求められています。

※H24 全世帯アンケート

- 運転能力の低下がみられる高齢者の移動手段として、マイカーから公共交通への転換がスムーズに進んでいない状況となっています。
- 今現在は公共交通を利用しないが、歳をとったときのために公共交通の確保を望む声は多い状況となっています。

イ 交通事故発生状況等

- 市内の人身事故は、年225件（平成28年）発生しており、そのうち高齢者が関与する事故が約2割を占め、今後、高齢者が運転する割合が高まっていくことで交通事故の増加が心配されています。

※愛知県資料

(2) 公共交通の現状・課題

① 公共交通ネットワークの現状・課題

ア 公共交通ネットワークの現状

(H30.10.1 現在)



- 渥美線（鉄道）、伊良湖本線・支線（路線バス）、田原市ぐるりんバス（コミュニティバス）、乗合タクシー八王子線、タクシー、福祉有償運送、市・企業・団体の送迎バス、伊勢湾フェリー等海上交通により公共交通網が形成されています。
- 渥美線（鉄道）は、田原地域内に、やぐま台・豊島・神戸・終点の三河田原の4駅ありますが、半島中心から西部（赤羽根地域と渥美地域）にかけては運行されていません。
- 市全体の都市拠点（田原市街地）、市街地拠点（赤羽根市街地）、準都市拠点（福江市街地）、小学校区を中心とするコミュニティ拠点（集落の拠点）のほとんどが、国道259号、国道42号沿い形成される都市構造にあり、現状の路線バスはこれらを結ぶルートに設定されています。また、主要公共施設、病院・診療所、主要商業施設は、サンテパークたはら・赤羽根文化広場等を除くほとんどが国道等幹線道路沿線に立地していることから、バス路線による公共交通ネットワークが形成されています。
- 豊橋駅とは、豊橋市の田原街道沿いの市街地を經由する渥美線と、豊橋市の藤沢地区を經由する伊良湖本線バスで結ばれ、そこからJR東海道新幹線・東海道本線・飯田線、名鉄本線等の広域的な交通ネットワークと結節しています。

- 伊良湖本線・支線は、田原・赤羽根・福江3市街地と、広域の交通結節点である豊橋市街地や伊良湖・鳥羽等を結ぶネットワークを形成し、田原市ぐるりんバスは、路線バスの運行していない区域を運行ルートとし、田原地域の集落と田原市街地を、赤羽根地域では高松地区と田原市街地を、渥美地域では中山地区と福江市街地とを結び、主に高齢者の買物や通院等に利用されています。
- 観光客のほとんどがマイカーで移動するようになったことで、観光ルートの公共交通の利用が減少して路線が存続不可能となり、そのことによって、さらに利便性が低下して利用が減少するという形の悪循環に陥っています。

市内公共交通利用者実績

公共交通利用者（合計）【人】	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
		2,135,338	1,831,247	1,802,244	1,794,159	1,844,426	2,066,695	1,884,694	1,736,847	1,645,585
渥美線（市内4駅の乗者数）	709,047	690,838	670,444	689,755	700,749	739,893	739,253	735,393	727,417	738,927
路線バス（伊良湖本線・支線）	393,984	360,036	333,091	330,253	355,720	357,027	346,040	336,047	330,264	328,423
フェリー・高速船（総旅客数）	600,107	472,587	492,155	454,196	467,872	619,395	470,239	402,431	380,773	394,864
コミュニティバス（ぐるりんバス・八王子線）	215,872	153,424	162,181	175,739	173,057	189,700	181,081	134,805	100,087	95,855
タクシー	216,328	154,362	144,373	144,216	147,028	160,680	148,081	128,171	107,044	101,824

・遼宮(H25) ・名鉄海上フェリー廃止(H26.9) ・コバス再編(H27.10)

- 市内公共交通利用者は、年間約166万人（平成29年度）となっており、平成20年と比較すると、渥美線以外は減少しています。特にフェリー・高速船、コミュニティバス、タクシーは大きく減少しています。

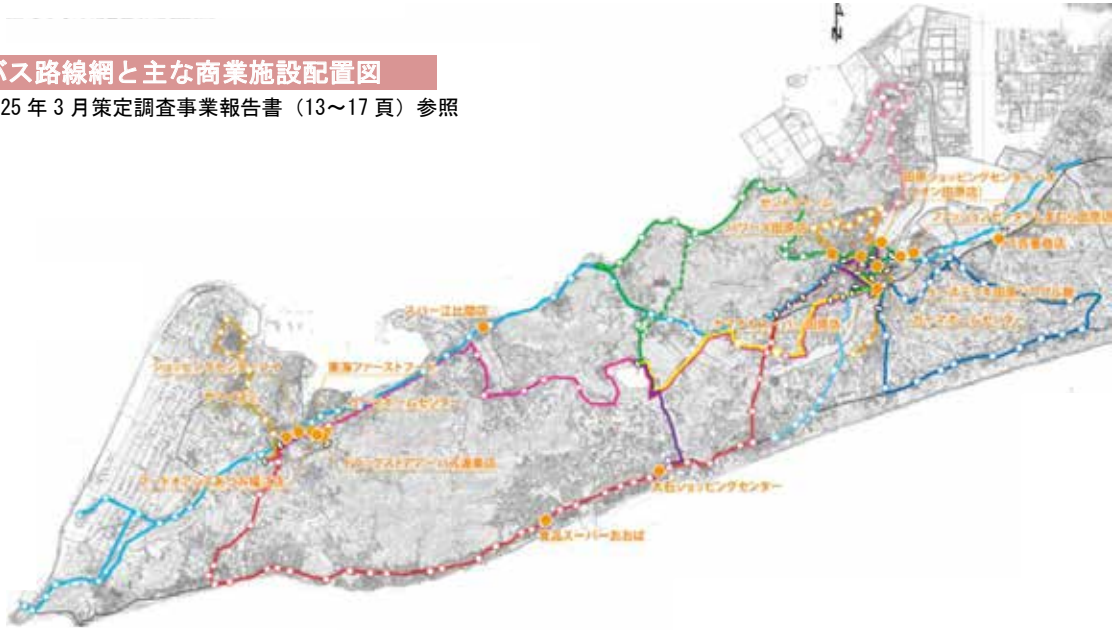
バス路線網と主要公共施設配置図

※平成25年3月策定調査事業報告書（21頁）参照



バス路線網と主な商業施設配置図

※平成25年3月策定調査事業報告書（13～17頁）参照



バス路線網と主な病院・診療所配置図

※平成25年3月策定調査事業報告書（19頁）参照



バス路線網と主な観光施設配置図

※平成25年3月策定調査事業報告書（20頁）参照



公共交通カバー率

- 公共交通の人口カバー率として、鉄道駅から半径1km圏、バス停から半径500m圏に居住している人口を算定した表と図を示します。
- 平成27年の公共交通の人口カバー率をみると、バス停500m圏のカバー率は89%で、バス片道15本/日以上以上のバス停500m圏の場合は現状33%となっています。鉄道駅1km圏の人口カバー率は、田原地域だけで運行していることもあり22%となっています。
- 国立社会保障・人口問題研究所ベースの将来人口推計を基に平成47年の公共交通の人口カバー率をみると、バス停500m圏のカバー率は89%で平成27年と同じ数値となっており、バス片道15本/日以上以上のバス停500m圏は32%で微減、鉄道駅1km圏の人口カバー率は24%で微増すると推計されています。一方で、分母となる500m圏居住人口は、いずれも平成27年と比較して平成47年は大きく減少しています。

表 市内公共交通カバー率（平成27年10月1日国勢調査人口、平成29年4月1日路線）

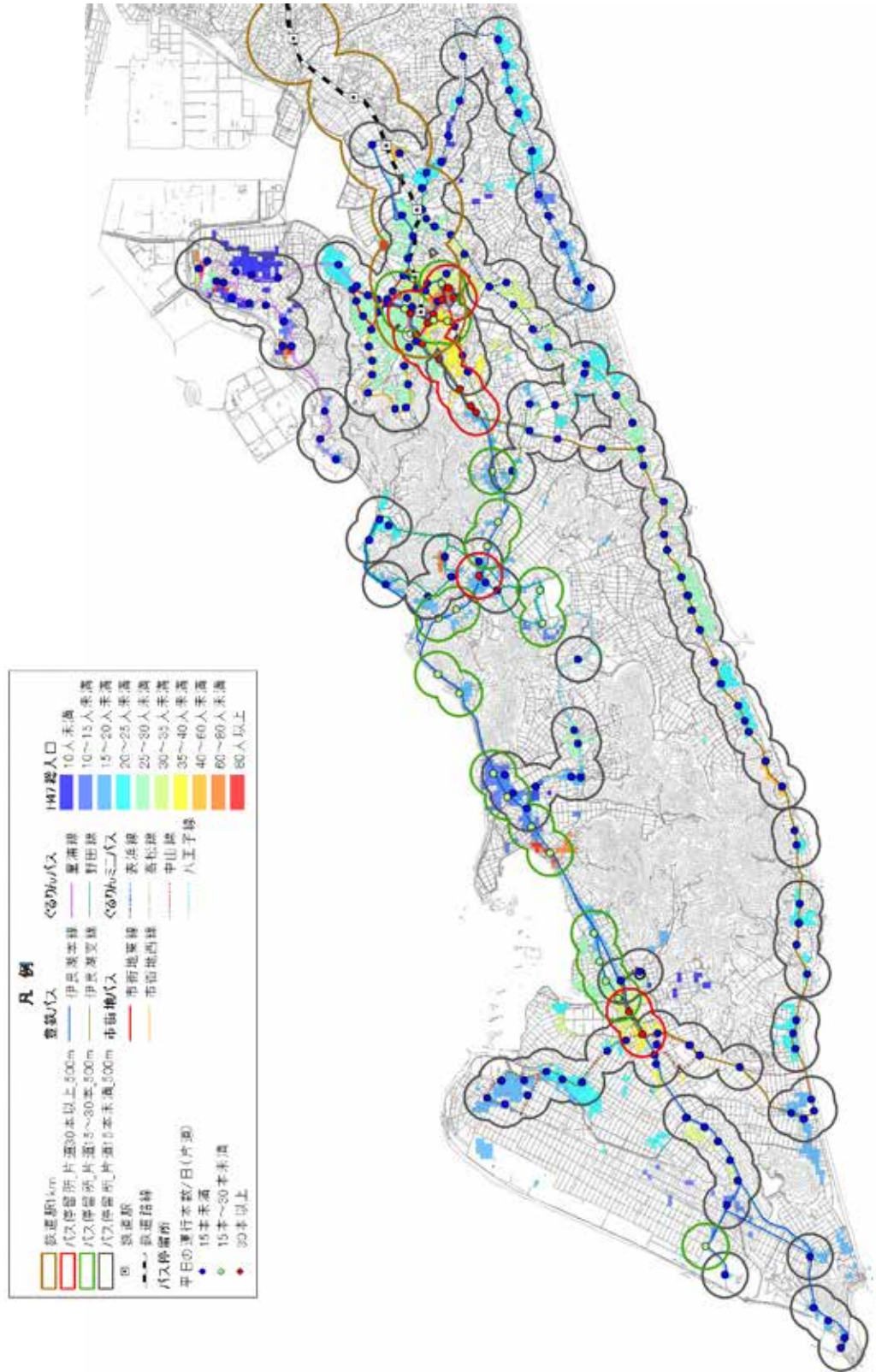
地区	平成27年				平成47年 社人研ベース			
	500m圏	圏域外	合計	カバー率	500m圏	圏域外	合計	カバー率
田原市街地	11,760	544	12,304	96%	9,420	1,544	10,964	86%
臨海市街地	2,272	1,419	3,691	62%	4,327	771	5,098	85%
赤羽根市街地	1,832	0	1,832	100%	1,546	0	1,546	100%
福江市街地	3,805	98	3,903	98%	2,926	76	3,002	97%
市街化調整区域	35,803	4,831	40,634	88%	29,566	3,515	33,081	89%
総計	55,472	6,892	62,364	89%	47,785	5,905	53,690	89%
天白地区	149	0	149	100%	143	0	143	100%
梅碓地区	162	23	185	88%	182	26	208	88%
上記以外の市街化調整区域	35,492	4,808	40,300	88%	29,241	3,489	32,729	89%

地区	平成27年				平成47年 社人研ベース			
	500m圏	圏域外	合計	カバー率	500m圏	圏域外	合計	カバー率
田原市街地	7,829	4,475	12,304	64%	6,339	4,625	10,964	58%
臨海市街地	0	3,691	3,691	0%	0	5,098	5,098	0%
赤羽根市街地	0	1,832	1,832	0%	0	1,546	1,546	0%
福江市街地	3,805	98	3,903	98%	2,926	76	3,002	97%
市街化調整区域	8,717	31,917	40,634	21%	7,888	25,193	33,081	24%
総計	20,350	42,013	62,364	33%	17,153	36,537	53,690	32%
天白地区	40	109	149	27%	32	111	143	23%
梅碓地区	0	185	185	0%	0	208	208	0%
上記以外の市街化調整区域	8,677	31,623	40,300	22%	7,855	24,874	32,729	24%

地区	平成27年				平成47年 社人研ベース			
	1km圏	圏域外	合計	カバー率	1km圏	圏域外	合計	カバー率
田原市街地	9,842	2,462	12,304	80%	9,138	1,826	10,964	83%
臨海市街地	0	3,691	3,691	0%	0	5,098	5,098	0%
赤羽根市街地	0	1,832	1,832	0%	0	1,546	1,546	0%
福江市街地	0	3,903	3,903	0%	0	3,002	3,002	0%
市街化調整区域	4,142	36,492	40,634	10%	4,012	29,068	33,081	12%
総計	13,984	48,380	62,364	22%	13,150	40,540	53,690	24%
天白地区	149	0	149	100%	143	0	143	100%
梅碓地区	185	0	185	100%	208	0	208	100%
上記以外の市街化調整区域	3,808	36,492	40,300	9%	3,661	29,068	32,729	11%

地区	平成27年				平成47年 社人研ベース			
	バス500m 鉄道1km圏	圏域外	合計	カバー率	バス500m 鉄道1km圏	圏域外	合計	カバー率
田原市街地	12,304	0	12,304	100%	10,964	0	10,964	100%
臨海市街地	2,272	1,419	3,691	62%	4,327	771	5,098	85%
赤羽根市街地	1,832	0	1,832	100%	1,546	0	1,546	100%
福江市街地	3,805	98	3,903	98%	2,926	76	3,002	97%
市街化調整区域	35,850	4,784	40,634	88%	29,615	3,466	33,081	90%
総計	56,063	6,301	62,364	90%	49,378	4,312	53,690	92%
天白地区	149	0	149	100%	143	0	143	100%
梅碓地区	185	0	185	100%	208	0	208	100%
上記以外の市街化調整区域	35,516	4,784	40,300	88%	29,264	3,466	32,729	89%

- バス停圏域から外れている日出・山田・長沢・向新等の公共交通空白地域も、マイカーや送迎などで移動が確保され、現時点では地域として公共交通を確保しようとする状況に至っていません。
- ※H24 地区別グループヒアリング



鉄道駅とバス停の圏域（鉄道半径1km、バス停半径500m以内 H29.4.1 現在路線） 出典：田原市立地適正化計画

イ 東三河における公共交通ネットワークの現状

- 豊橋市、豊川市、新城市、田原市は、ともに中心となる鉄道駅を拠点として、路線バス・コミュニティバス（乗合タクシー含む）等が整備され、広域的な交通網を形成しています。
- 特にバス路線は、東三河地域で広域ネットワークを形成していることから、地域全体への影響を踏まえた統一的な取り扱いや地域性に応じた取り扱いも検討する必要があり、今後、関係市町村の相互連携・協力による公共交通確保の取組が重要となります。
- 東三河の幹線バス（豊鉄バス）

ア. 伊良湖本線

(ア) 豊橋駅前～田原駅前～保美～伊良湖岬系統＝53.3km

- ・ 東三河の玄関口である豊橋駅前と田原市、旧渥美町地区を結び、平日・休日8往復運行し、主に旧渥美町地区の高校生の通学、高齢者の通院、買物及び伊良湖岬への観光客に利用されている。

(イ) 渥美病院～江比間～保美～伊良湖岬系統＝29.1km

- ・ 田原市中心市街地と旧渥美町地区とを結び、平日・休日4.5往復運行し、田原市街地からの渥美農業高校・福江高校への通学や、伊良湖地区への通勤、観光客に利用されている。

(ウ) 渥美病院～江比間～保美系統＝20.5km 田原駅前～江比間～保美系統＝19.3km

- ・ [豊橋駅前～伊良湖岬] 系統と [渥美病院～伊良湖岬] 系統を補完する形で、田原市街地と旧渥美町地区とを結び、平日・休日14.5往復（渥美病院発着11.5往復、田原駅前発着3往復）運行し、主に旧渥美町地区の高校生の通学、高齢者の通院、買物に利用されている。

イ. 伊良湖支線

渥美病院～堀切～保美＝29.0km

- ・ 田原市街地と旧赤羽根町、旧渥美町地区を結び、平日7.5往復、休日7往復で運行し、主に赤羽根地区、堀切地区の高校生の通学、高齢者の通院及び買物に利用されている。
- ・ 運行時刻が、高校生の通学時間に合わせた運行形態であり、昼間帯は3～4時間の間隔が課題となっている。
- ※昼間帯の乗車密度（1便あたりの乗車人数）は5人を大きく下回っている。

ウ. 新豊線

豊橋駅前～豊川駅前～新城富永＝29.0km

- ・ 東三河の玄関口である豊橋駅前と豊川市、新城市を結び、平日11往復、休日6.5往復運行し、豊橋市、豊川市、新城市域相互間の通勤や通院、買物や新城市内の小学生の通学に利用されている。
- ・ 平成23年11月1日から豊川市内でのゾーン制運賃を実施し、平成25年5月には豊川市民病院移転に伴う路線見直しを実施した。

工. 豊川線豊橋駅前～体育館前～豊川駅前＝16.1km

- ・東三河の玄関口である豊橋駅前と豊川市街地とを結び、平日26.5往復、休日21往復し、新豊線を補完し一体運行している。豊橋市と豊川市相互の通勤や通院、買物利用者が多い。
- ・新豊線と同様に平成23年11月1日から豊川市内でのゾーン制運賃を実施しており、平成25年5月には豊川市民病院移転に伴いダイヤ改正を行った。

才. 作手線新城富永～東新町～作手高里＝22.2km 新城富永～警察署～作手高里＝22.6km

- ・新城中心市街地と旧作手村とを結び、平日7往復（東新町経由4往復・警察署経由3往復）、休日4.5往復運行し、主に作手地区の高校生の通学、高齢者の通院及び買物や、新城市街地からの作手分校（高校）への通学に利用されている。
- ・新城市からの強い要請を受け、平成22年10月1日から運行本数の見直し（増便）やゾーン制運賃を実施し、利便性の向上を図った。

力. 新城病院田口線新城病院前～鳳来寺～田口＝35.6km

- ・新城中心市街地と旧鳳来町地区、設楽町の中心市街地とを結ぶ路線で、平日9往復、休日6往復運行し、主に設楽町の高校生の通学、高齢者の通院及び買物や新城市街地からの田口高校や鳳来地区の小中学校の通学に利用されている。
- ・沿線にあった鳳来寺高校の廃校や少子高齢化の影響などにより、利用者減が続いている。

■東三河のコミュニティバス等の状況

豊橋市	<ul style="list-style-type: none"> ○東部東山線、柿の里バス、しおかぜバス、かわきたバス(事業者委託:9人乗ジャンボタクシー) ○愛のりくん(事業者委託:4人乗中型タクシー)
豊川市	<ul style="list-style-type: none"> ○一宮線(事業者委託:60~72人乗バス) ○豊川国府線(事業者委託:37人乗バス) ○千両三上線・ゆうあいの里小坂井線・音羽線・御津線(事業者委託:10人乗ジャンボタクシー4台) ○音羽『つつじバス』・御津『ハートフル号』・一宮『本宮線のんほい号』 ・御油『ごゆりんバス』地域路線(事業者委託:10人乗ジャンボタクシー) ◆ふれあいセンター等送迎バス(無料送迎・事業者委託:27、44人乗バス各1台)
蒲郡市	<ul style="list-style-type: none"> ○あじさいくりんバス(事業者委託:10人乗ジャンボタクシー) ◆老人福祉センターふれあい入浴送迎(無料送迎・事業者委託:27、55人乗バス各1台)
新城市	<ul style="list-style-type: none"> ○中字利線(事業者委託:40人以上乗バス) ○北部線・西部線・吉川市川線(事業者委託:9人乗ジャンボタクシー) ◎布里田峯線・秋葉七滝線(市町村有償運送・事業者委託:29人乗バス) ◎長篠山吉田線(市町村有償運送・事業者委託:57人乗バス) ◎守義線(市町村有償運送・事業者委託:32人乗バス) ◎塩瀬線・つくであしがる線(市町村有償運送・事業者委託:15人乗バス) ◆作手小学校スクールバス(無料送迎・シルバー人材C:26人乗バス、29人乗バス、10人乗ワゴン車2台) ◆鳳来寺小学校スクールバス(無料送迎・シルバー人材C:26人乗バス、29人乗バス、10人乗ワゴン車2台) ◆八名小学校スクールバス(無料送迎・シルバー人材C:29人乗バス) ◆黄柳川小学校スクールバス(無料送迎・市:29人乗バス) ◆作手中学校スクールバス(無料送迎・市:29人乗バス)
設楽町	<ul style="list-style-type: none"> ○お出かけ北設(事業者委託:57人乗バス4台) ◎町営バス東栄設楽線・三都橋豊邦線・東栄設楽線・稲武線・宇連長江線 (市町村有償運送・事業者委託:10人乗バス、15人乗バス2台、29人乗バス3台、52人乗バス) ◇福祉移送サービス(市町村無償運送・シルバー人材C:乗用車4台) ◇福祉タクシー(市町村無償運送・社会福祉協議会:ワゴン車) ◆スクールバス田峯線(無料送迎・事業者委託:14人乗バス) ◆スクールバス小塩線(無料送迎・事業者委託:10人乗ワゴン車) ◆スクールバス平山荒尾線(無料送迎・事業者委託:15人乗バス) ◆スクールバス名倉線(無料送迎・事業者委託:15人乗バス) ◆スクールバス裏谷線(無料送迎・事業者委託:8人乗小型乗用車)
田原市	<ul style="list-style-type: none"> ○市街地線・童浦線・野田線(事業者委託:35人乗バス、47人乗バス、51人乗バス) ○表浜線・高松線・中山線(事業者委託:9人乗ジャンボタクシー) ○八王子線『いずみ号』(市・コミュニティ協議会・事業者の三者協定:9人乗ジャンボタクシー) ◆あつまライフランド巡回バス(無料送迎・市:14人乗バス) ◆童浦小学校スクールバス(無料送迎・事業者委託:23人乗バス) ◆伊良湖岬小学校スクールバス(無料送迎・事業者委託:45人乗バス2台、60人乗バス)

ウ 公共交通ネットワークの課題**《公共交通網・サービス水準等》**

- 幹線機能として、渥美線と伊良湖本線は一定のサービス水準（運行本数等）が確保されていますが、伊良湖支線は昼間帯に3～4時間の運行間隔があるなど利便性に欠けていることから、増便等の検討が必要となっています。
- 各公共交通事業では、サービス内容・経費に応じた運賃設定をしていますが、半島で東西に長い地形であるため、高校に通う際の定期代金が高くなり、自家用車による送迎が多く見られます。このような不便さから転居・転出するケースもあり、人口減少の要因の一つになっています。
- 利用促進のため、駅・バス停の待合環境やバスと電車などの乗継環境を改善する必要があります。
- 少子化により、小・中学校の児童・生徒数が減少し、小・中学校の再編が検討されています。今後、学校再編によって、遠距離通学となる児童・生徒に対する移動確保が課題となっています。
- 民間バス路線廃止に伴う代替機能と市街地等への移動確保を目的とするぐるりんバス（西部線等）と伊良湖本線が異なる運賃になっており、公共交通ネットワークとしての整合性が損なわれていることから、平成27年10月の再編時に西部線から野田線に変更したものの、伊良湖本線に乗り継いで田原市街地に行く人はほとんど増えず、利用の大多数が通学時の小中学生となっています。野田地域の高齢者の外出の機会を設けるような、利便性の高いネットワークを再構築する必要があります。
- 市内施設来場者数第2位のサンテパークたはらまでの直行便が無いことや、白谷海浜公園（海水浴場）まで童浦線で40分かかるなど、主要観光施設へのアクセスが課題となっています。
- 観光利用の面では、伊良湖岬周辺に観光資源が分散し、それを結ぶ公共交通が無いことや伊良湖港からの2次交通の手段が乏しいことが課題となっています。
- 渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線・ぐるりんバス各線・タクシー・海上交通等の利用を高めたうえで、役割分担・連携しながら、総合的に公共交通利用を促進する必要があります。そのことによって、著しいマイカー社会である本市においても、車と公共交通を上手く使いわけた暮らし方を実現し、将来的に渡って暮らしやすいまちづくりを目指す必要があります。また、公共交通等で移動する目的となる“まちの賑わいづくり”や高齢者等が“お出かけする”ことによって健康維持を図るなど、地域づくりの各施策と連動した移動手段の確保に取り組む必要があります。

《費用負担》

- ぐるりんバスは、運行経費の約9割が税金等から補填され、受益者（利用者）の負担は1割を切っています。
- 国からの補助金の減少、平成27年再編後の運行に関する人件費の増加により、ぐるりんバスの運行経費は大きく増加しています。
- 路線バスについては、運行事業者の人件費等運行経費の増加や乗車人数減少による運賃収入の減少等に伴い、市からの運行補助金が増加しています。
- それぞれの公共交通における運行収支を確保し、その持続性を高めるだけでなく、市の施策推進と連動する形でトータルコストを考える必要があります。市街地にサービス機能を集中配置することで、都市基盤整備の合理化・集約化による費用抑制を実現すると同時に、集落から市街地への移動確保に必要な費用を勘案し、総合的に投資経費の効率化を図ることや小・中学校の再編など、学校を統合することで教育効果の向上と施設整備・運営経費を縮減すると同時に遠距離通学用バスを運行するなど、施設整備・運営等の元々の施策経費と移動確保に必要な経費を合わせた形で行政費用を考えなければなりません。
- 市が負担する移動確保の経費は、単にぐるりんバスの運行経費や路線バスへの補助金だけでなく、様々な施策を展開するうえでの移動経費と施策を実現するための直接経費を勘案し、どのような形で行政サービスを提供すれば費用対効果が向上するかを考慮しながら、公共交通の確保に対する公的負担の低減を図る必要があります。

公共交通に係る田原市の公的経費（合計・内訳）

（千円）

田原市の公的経費（合計）	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
	167,489	182,282	189,338	181,423	181,018	190,959	259,386	310,744	306,774
公共交通会議事業費（八王子線実証運行経費含む）	854	4,191	5,461	4,045	830	1,276	4,483	3,534	1,725
路線バス運行補助金	19,715	28,306	35,000	21,983	19,621	23,562	30,320	37,000	35,075
ぐるりんバス運行経費	102,019	104,414	103,314	109,194	111,520	112,556	133,557	157,777	154,952
八王子線運行補助金	0	0	0	0	2,742	3,527	3,378	2,865	2,893
スクールバス運行経費	3,294	2,920	1,881	2,341	2,570	4,015	41,980	62,633	64,647
あつみライフランド巡回バス運行経費	4,149	4,014	4,233	3,819	3,737	3,463	3,059	3,350	3,001
福祉タクシー・バス料金、福祉有償料金助成	31,805	32,926	34,228	34,599	34,164	36,321	36,808	36,462	37,663
観光・イベントバス運行経費	929	929	929	1,013	1,013	1,655	921	612	712
市所有バス運行経費	4,724	4,582	4,292	4,429	4,821	4,584	4,880	6,511	6,106

② 各公共交通の現状・課題

ア 鉄 道 ■事業主体：豊橋鉄道株式会社

- 三河田原—新豊橋 18.0km (単線) 日70.5往復 (全曜日)
- 全16駅 (田原市内4駅) 豊橋・田原間35分
- 上71本：田原始発5:15～終発23:00
- 下70本：豊橋始発5:56～終発23:25 (田原行) ・23:50 (高師行)
- ※早朝・深夜を除き15分間隔 (1時間4本) で運行



■駅駐輪場 (利用促進設備) 合計688台

- [市設置] 神戸駅100台
- 三河田原駅428台 (駅北側237台・駅南公共駐車場162台)
- [民間設置] やぐま台駅60台・豊島駅100台

■駅駐車場 (利用促進設備)

- [市設置] 三河田原駅 自動車380台、自動二輪・原付20台 (田原駅南公共駐車場)
- [民間設置] やぐま台駅

■事業者ヒアリング等

- ・豊橋中心市街地と田原中心市街地を結ぶ路線で、サービス水準も1時間に4本の運行本数が確保されています。
- ・渥美線全体の乗車人数は、近年微増傾向となっています。市内4駅の乗車人数は、平成26年度から減少傾向が続いていましたが、平成29年度に増加に転じています。
- ・三河田原駅は、高校生の通学利用が多く、定期利用者は近年増加傾向にあります。
- ・観光客向けの旅行商品やキャンペーンを実施していますが、営業エリアが限られていることから、自社PRには限界があり、他の機関との連携が必要となっています。また、ハイキングイベントには集客効果があり、地域と連携して盛り上げていく必要があります。

渥美線乗車人数 (合計・内訳)

(人)

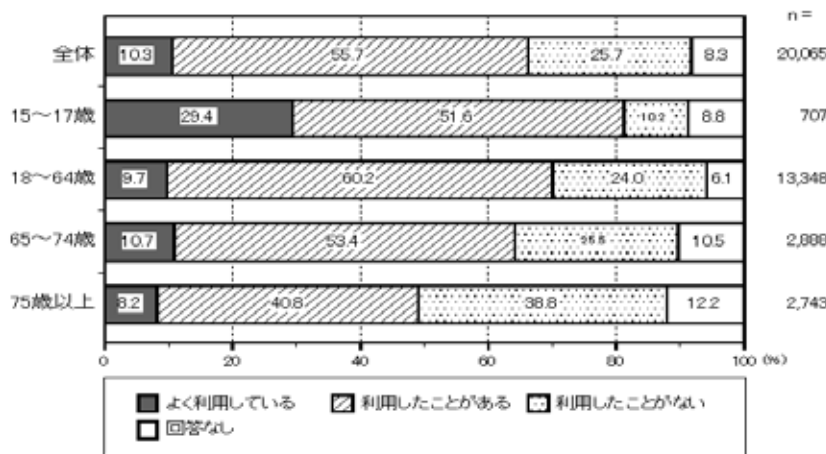
渥美線全体	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
	7,823,143	7,596,955	7,504,162	7,778,719	7,111,876	7,559,580	7,494,637	7,700,301	7,742,925	7,794,734

三河田原駅	527,649	510,952	482,501	490,572	505,445	538,318	547,688	548,433	540,274	545,576
神戸駅	24,960	26,960	26,997	33,546	34,744	40,752	37,743	32,488	32,016	32,591
豊島駅	81,114	79,015	85,259	89,211	86,811	86,947	85,901	85,541	84,116	86,912
やぐま台駅	75,324	73,911	75,687	76,426	73,749	73,876	67,921	68,931	71,011	73,848
計 (4 駅)	709,047	690,838	670,444	689,755	700,749	739,893	739,253	735,393	727,417	738,927

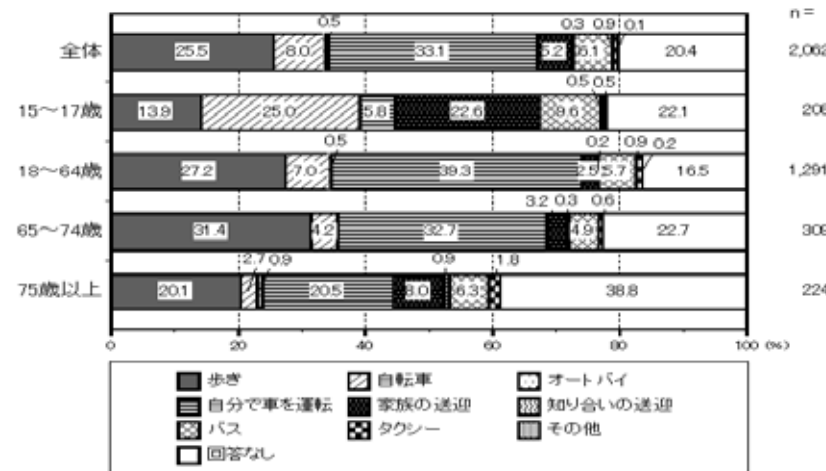
■全世帯アンケート (H24)

- ・駅までの移動手段として、自分で車を運転する方が3割強ある一方で、バスの乗継は6%と少なくなっています。
- ・渥美線をよく利用している割合は、15～17歳が約3割と多いが、18～64歳と65～74歳も1割近くあり、バスよりも利用する年齢層が広がっています。また、市民の7割近くに利用経験があります。
- ・車の方が便利という理由から、現時点ではモビリティ・マネジメントへの関心は低くなっています。

年齢別豊橋鉄道渥美線の利用状況



年齢別駅までの移動手段



■現状・課題の整理

- ・都市間を結ぶ広域的な幹線交通の機能を有しており、今後も維持する必要があります。
- ・バスから鉄道に乗り継ぐ人が少ないため、乗継機能の強化が必要となっています。
- ・鉄道利用を促進するために、エコモビリティへの関心を高める必要があります。
- ・乗車人数は、自動車関連企業の動向に影響されます。
- ・鉄道設備の老朽化が著しく、震災対策を含めた設備更新が必要となっています。
- ・三河田原駅は市外来訪者の二次交通の拠点にもなっていますが、臨海部企業やホテルの送迎バスは豊橋駅まで行く便が多く、三河田原駅に立ち寄る便数は少なくなっています。
- ・「バスと電車の乗継促進のため、乗継割引切符の利用促進策 (PR方策)」「車からの乗継利用者を増加させるためのパーク＆ライドの促進策」「企業やホテル等の送迎バスとの乗継機能の強化」の検討が必要となっています。

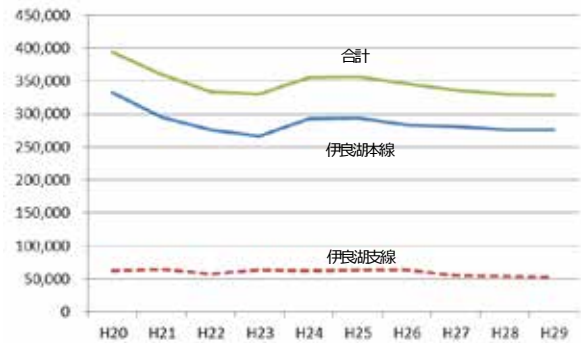
イ 路線バス

■事業者ヒアリング

- ・伊良湖本線の乗車人数は、依然として減少傾向にあります。また、伊良湖支線は平成20年に減少し、その後は、横ばい傾向が続いています。
- ・伊良湖本線・支線ともに乗客に占める高校生の割合が約7割と高く、高校生の利用で維持されているのが実態となっています。
- ・伊良湖支線の運行本数に対する改善要望が多く寄せられています。
- ・伊良湖本線・支線には、65歳以上の高齢者への割引運賃制度「元気パス」があり、市民にPRした結果、高齢者の利用が増える傾向がみられています。



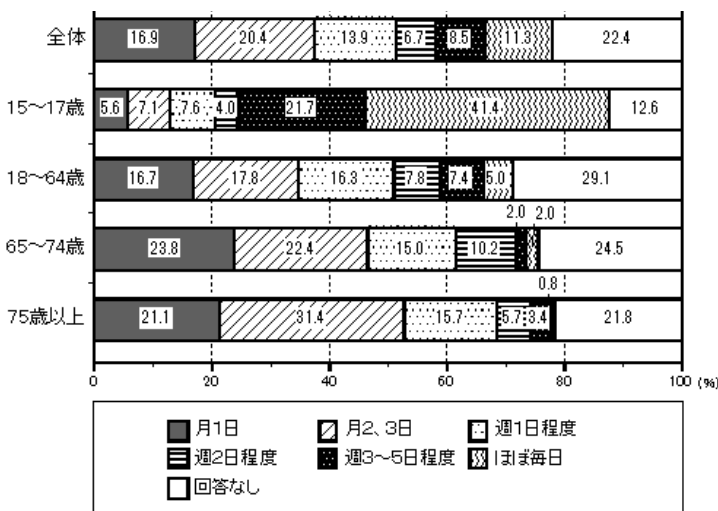
(A) 伊良湖本線・支線の乗車人数の推移



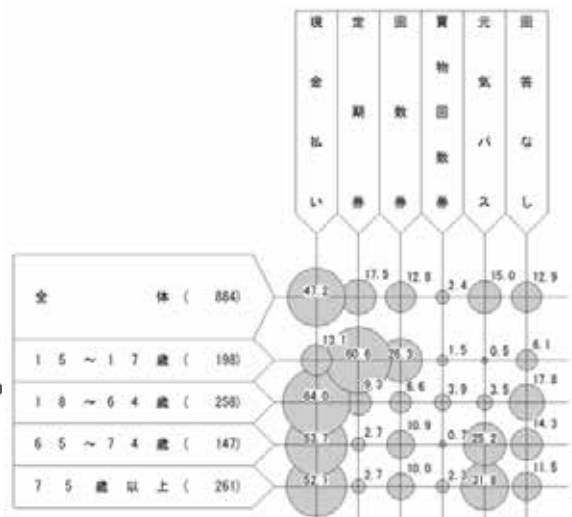
■全世帯アンケート (H24)

- ・「よく利用している」は4.4%に留まり、伊良湖・福江・清田校区を中心に、15～17歳の利用割合が高く、高校生の利用が多くなっています。今後の利用は、全体の18%、15～17歳の40%が利用する意向を示し、これからも高校生の利用が主体になるものと考えられます。
- ・バスに乗らない理由としては、「運賃が高い」が最も多く、「バスに乗る習慣が無いので乗る気にならない人」も40%あり、バス乗車体験の乏しさが乗車数減少の要因の一つになっています。
- ・運賃については、片道500円以内であれば73%、700円以内であれば42%が利用すると回答しています。
- ・高校通学で、現金や回数券などの定期以外利用の割合が4割近くあり、現在の通学定期割引率41%では乗車ごとの現金払いと変わらないため、定期を持たないことが親の送迎へと繋がっていく要因にもなっています。

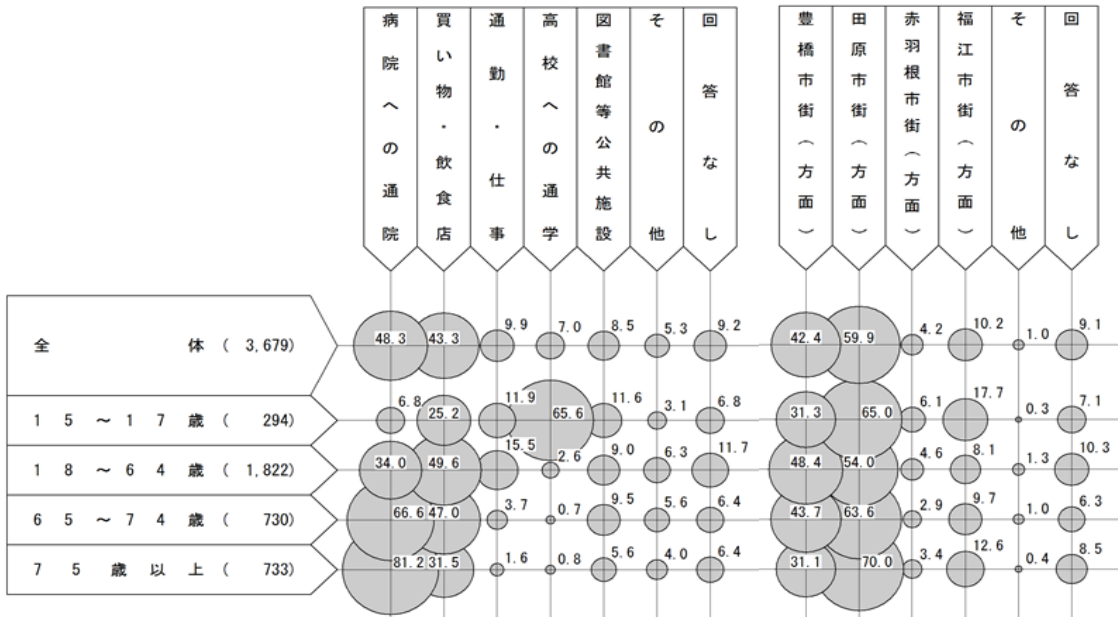
年齢別路線バスをよく利用している人の1月の利用日数



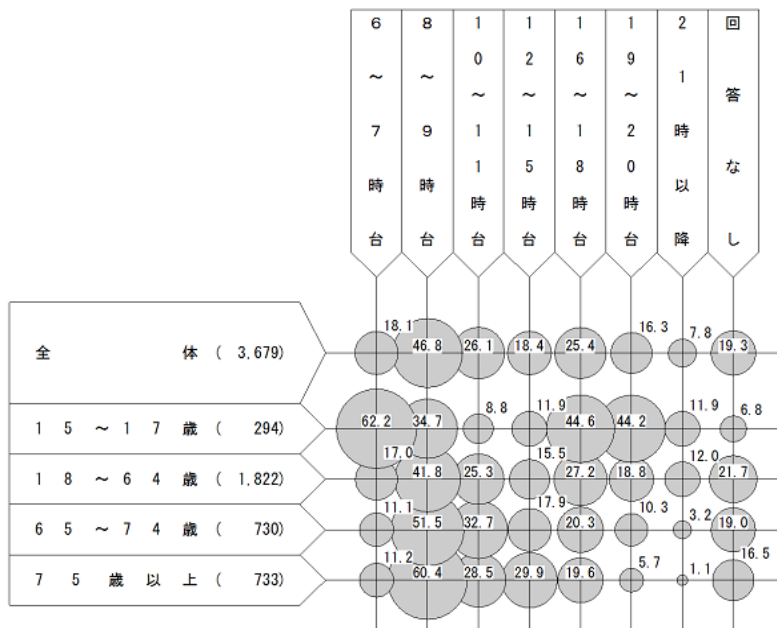
年齢別路線バスの運賃の支払い方法



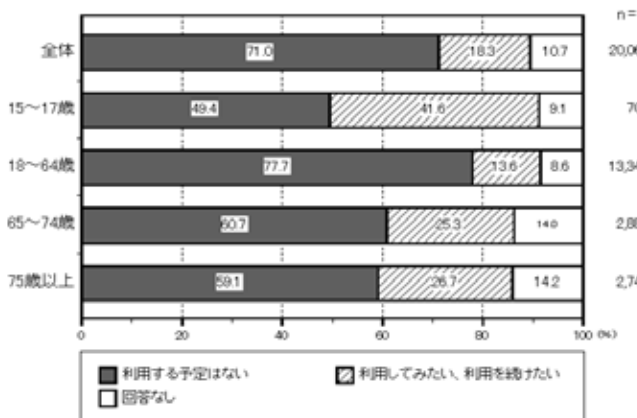
年齢別路線バスの利用目的



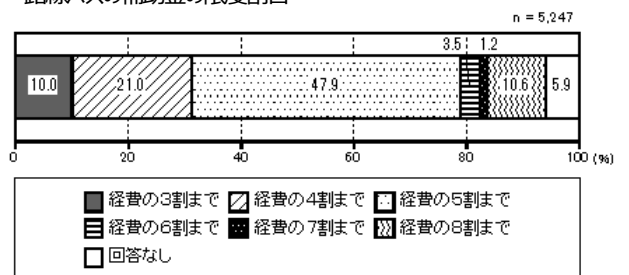
年齢別路線バスを利用したい時間帯



年齢別路線バスの今後の利用予定



路線バスの補助金の限度割合



a 伊良湖本線 ■事業主体：豊鉄バス株式会社

平日29往復(学校登校日) 上り29本、下り29本、土・休日27往復 上り27本、下り27本

■**豊橋駅前・休暇村・明神・伊良湖岬** 日8往復(全曜日)

上り8本：伊良湖岬始発7:21～終発14:45 下り8本：豊橋駅前始発9:35～終発16:55

■**渥美病院・田原駅前・保美** 日11.5往復(全曜日)

上り10本：保美 始発9:06～終発18:35 下り13本：渥美病院始発8:10～終発19:56

■**渥美病院・伊良湖岬** 日4.5往復(全曜日)

上り6本：伊良湖岬始発6:48～終発19:03 下り3本：渥美病院始発6:44～終発8:55

■**田原駅前・保美** 日4往復(平日)、3往復(土・休日)

上り3本：保美始発5:50～19:55

下り5本：田原駅前始発7:45～終発21:25 ※7:45発、8:25発は学校登校日のみ運行

■**仁崎・田原中学校** 日0.5往復(学校登校日のみ運行)

上り1本：仁崎始発6:48

■**保美・渥美支所** 日0.5往復(学校登校日のみ運行)

上り1本：保美発8:16

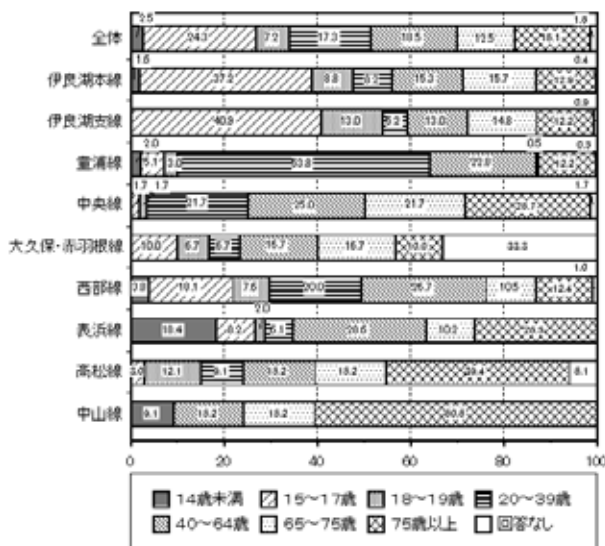
■事業者ヒアリング等

- ・伊良湖本線は田原市街地と福江市街地を結び、平日片道29便/日の運行本数が確保されており、市街地間の幹線路線としての機能を有しています。
- ・伊良湖本線の伊良湖岬～保美間は、平日片道12.5便/日と運行本数が少なく、乗車人数も保美～田原駅前よりも少なくなっています。
- ・豊橋駅前へ向う伊良湖本線は、渥美線とは異なるルートで結び、田原市街地と豊橋間は平日片道8便/日運行されています。広域的幹線としては運行本数が少ないものの、主に豊橋市藤沢地区方面への移動手段となっています。

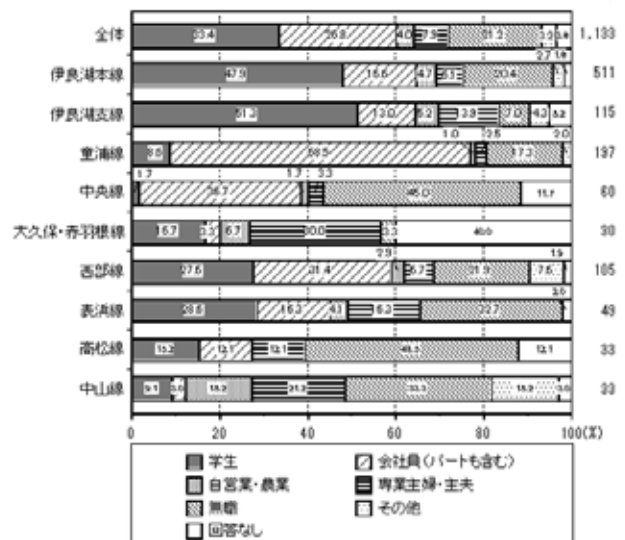
■乗客ヒアリング・乗降量調査 (H25.6)

- ・乗車区間は、「保美」「渥美ショッピング前」「福江」から「田原市役所」「田原萱町」「田原駅前」「渥美病院」間が多く、「田原駅前」では、上りは乗車よりも降車が大幅に多く、下りは降車より乗車が大幅に多くなっています。
- ・高校通学利用の割合が非常に高く、また、鉄道に乗り継ぐ人も多く見られます。

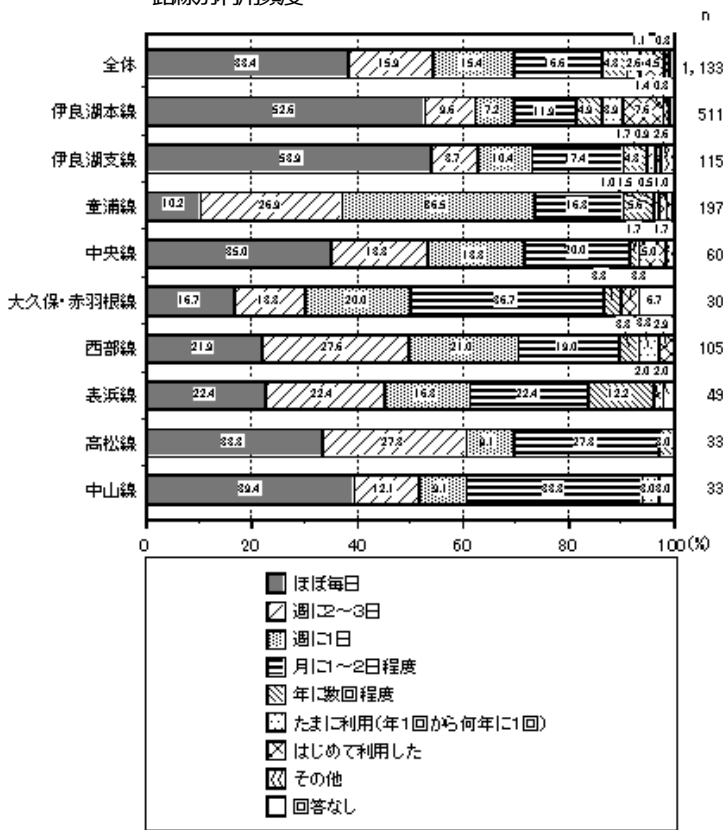
路線別年齢割合



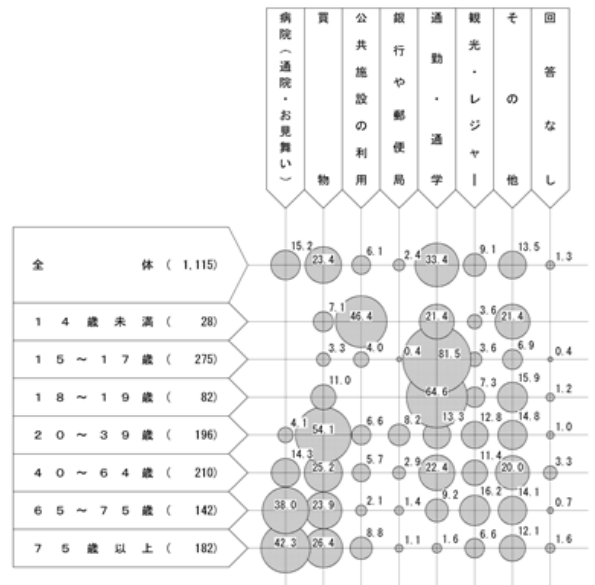
路線別職業割合



路線別利用頻度

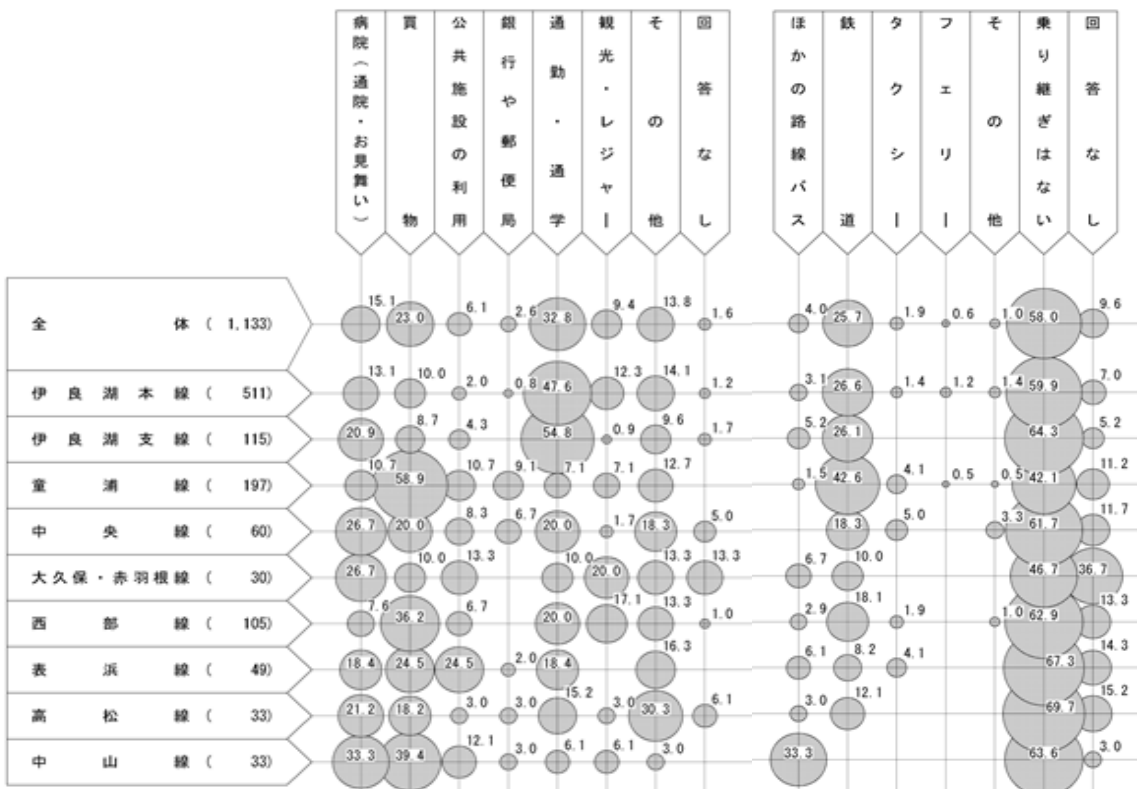


年齢別利用目的



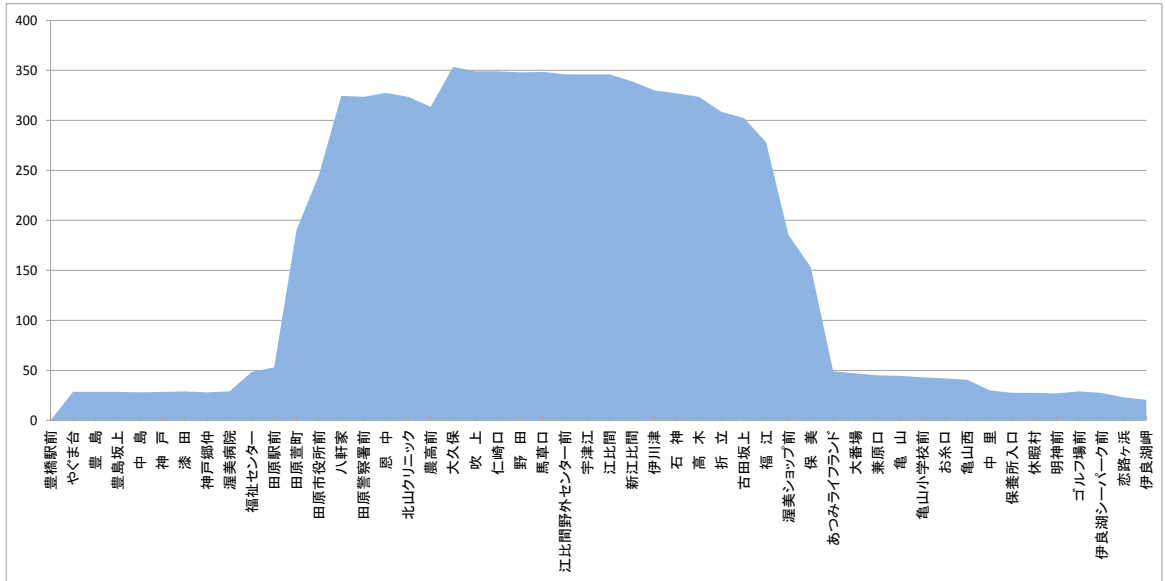
路線別利用目的

路線別乗継交通機関



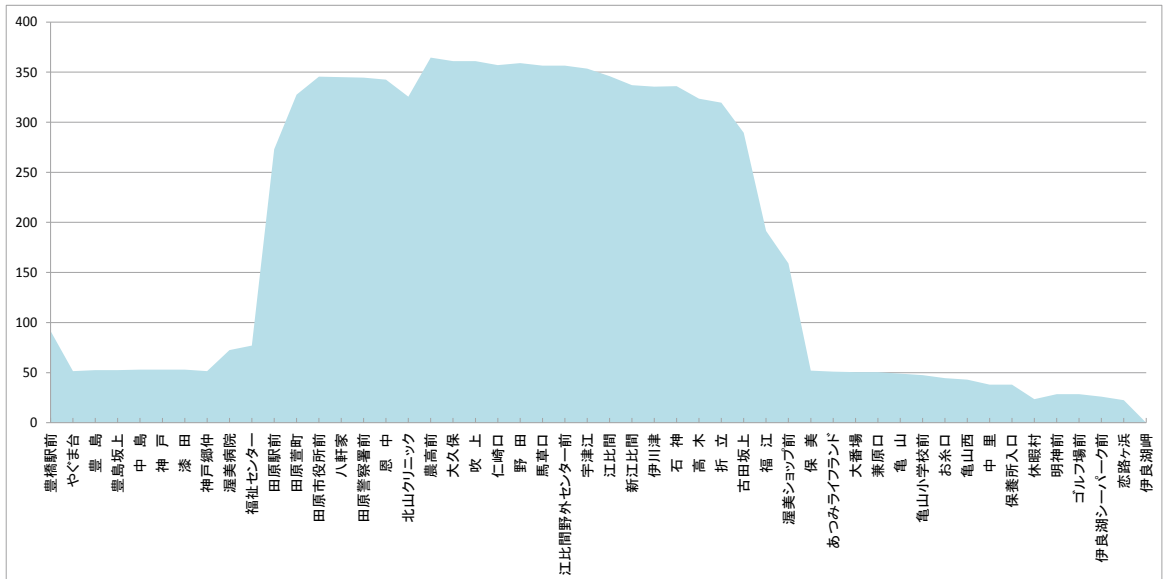
伊良湖本線通過人員（平日1日/上り）

資料：乗降量調査（H25.6）



伊良湖本線通過人員（平日1日/下り）

資料：乗降量調査（H25.6）



■全世帯アンケート（H24）

- ・高校生利用が主体となっていますが、運行距離が長いために運賃の負担感が強く、100円運賃のぐるりんバス西部線のバス停まで家族が送迎している状況もみられます。

■現状・課題の整理

- ・伊良湖本線は、幹線路線としての機能を有しており、今後も維持する必要があります。
- ・渥美地区で路線バスを利用しない理由としては、「バス停が悪い」や「バス停に駐車場が無い」などのバス停環境の悪さを挙げる割合が高くなっています。また、地域で、バス停の待合室を建築し、自主的に環境改善している事例もみられます。
- ・バスの希望便数は、1時間1本が最も多く、渥美地区は4～6割を占めていますが、福江や清田校区は30分1本が4割以上占めています。現状では、ほぼ1時間に2本の運行が確保されていますが、7時台と20時台・21時台で1時間に1本と運行間隔が空いています。
- ・「幹線路線としてのサービス水準の維持・充実」「高校生の定期券利用促進のための割引率見直し」「高齢者利用促進のための元気パスの活用」「バス停環境の改善」「運行間隔の見直し」の検討が必要となっています。

b 伊良湖支線 ■事業主体：豊鉄バス株式会社

■**渥美病院・堀切・保美** 日 7.5往復（平日）、7往復（土・休日）

- （平日） 上り7本：保美始発 6：30～終発18：51
下り8本：渥美病院始発 7：25～終発19：51
- （土・休日） 上り6本：保美始発 7：05～終発18：49
下り8本：渥美病院始発 8：14～終発19：51

■**事業者ヒアリング等**

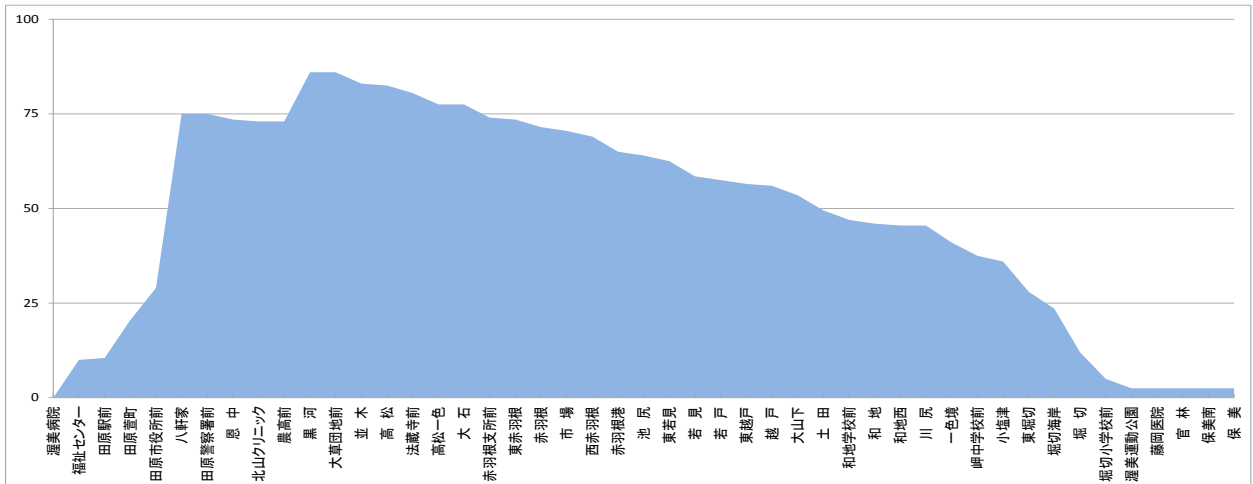
- ・伊良湖支線は、田原市街地、赤羽根市街地、福江市街地を結ぶ幹線路線の役割を持っていますが、平日片道7.5便/日と運行本数が少なくなっています。
- ・伊良湖支線の「堀切」～「保美」間は、乗車人数が非常に少ない区間となっています。

■**乗客ヒアリング・乗降量調査（H25.6）**

- ・乗車区間は、「堀切海岸」「東堀切」「小塩津」から「田原市役所前」「田原萱町」「田原駅前」間が多く、「保美」から「堀切」間は極めて少なくなっています。
- ・高校通学利用の割合が非常に高くなっています。

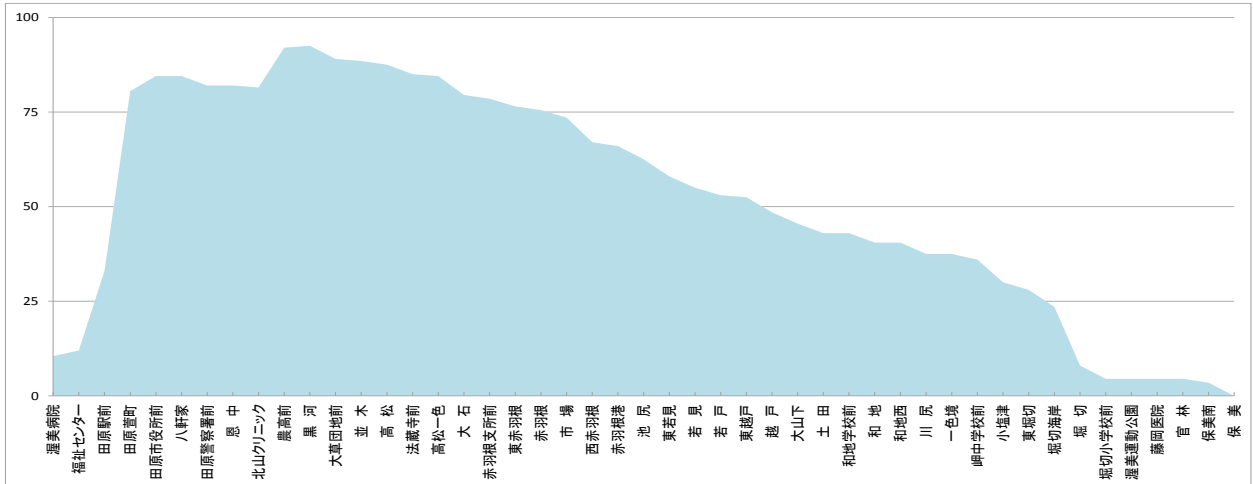
伊良湖支線通過人員（平日1日/上り）

資料：乗降量調査（H25.6）



伊良湖支線通過人員（平日1日/下り）

資料：乗降量調査（H25.6）



■全世帯アンケート (H24)

- ・平日片道7.5本/日と運行本数が少なく、沿線校区の路線バスを乗らない理由として「希望時間に運行便がない」の割合が高くなっています。

■現状・課題の整理

- ・伊良湖本線は、幹線路線としての機能を有しており、今後も維持する必要があります。
- ・伊良湖支線は、幹線路線としては運行本数が少なく、サービス水準の検討が必要となっています。
- ・高校生の利用が主体となっていますが、赤羽根地域の生徒数は、現在から平成30年までに22%の減少が予想され、利用者数がさらに減少する可能性が高くなっています。
- ・今後は、「高校の生徒数減少が運行サービスの低下（便数減少等）を招き、さらに利用者が減少するという悪循環に陥らないように地域と危機感を共有しながらの利用促進策」「運行効率を高め、サービス水準を高める（運行便数増加）方策」の検討が必要となっています。

ウ コミュニティバス

a ぐるりんバス



①平成27年10月再編以前 ■事業主体：市（運行受託：豊鉄ミデイ株式会社）

- ・平成13年7月～実験運行

- 童浦線 上り7本：片西始発7：28～終発17：28（運行：平成14年7月～）
下り7本：渥美病院始発8：21～終発19：04
- 西部線 上り7本：桜橋始発7：40～サンテパルク終発17：10（運行：平成14年7月～）
下り7本：渥美病院始発9：10～図書館終発19：10
- 中央線 右回5本：渥美病院始発7：50～終発18：15（運行：平成14年7月～）
左回5本：志田始発7：30～渥美病院終発17：05
- 表浜線 右回5本：東ヶ谷始発7：25～終発18：40（運行：平成14年7月～）
左回5本：百々始発7：25～図書館終発17：30
- 大久保線 上り4本：サンテパルク始発9：10～終発16：10（運行：平成15年7月～）
下り4本：図書館始発10：15～終発17：25
- 赤羽根線 上り4本：赤羽根市民センター始発9：00～終発16：00
(土休日) 下り4本：サンテパルク始発10：45～終発17：55（運行：平成15年10月～）
- 高松線 上り5本：高松東始発7：30～終発16：45（運行：平成16年7月～）
下り5本：図書館始発9：00～終発18：30
- 中山線 日6循環：小中山始発7：20～終発17：50（運行：平成19年7月～）

※西浦循環線：平成15年7月～平成21年3月運行 利用減少による運休・廃止（平成22年4月）

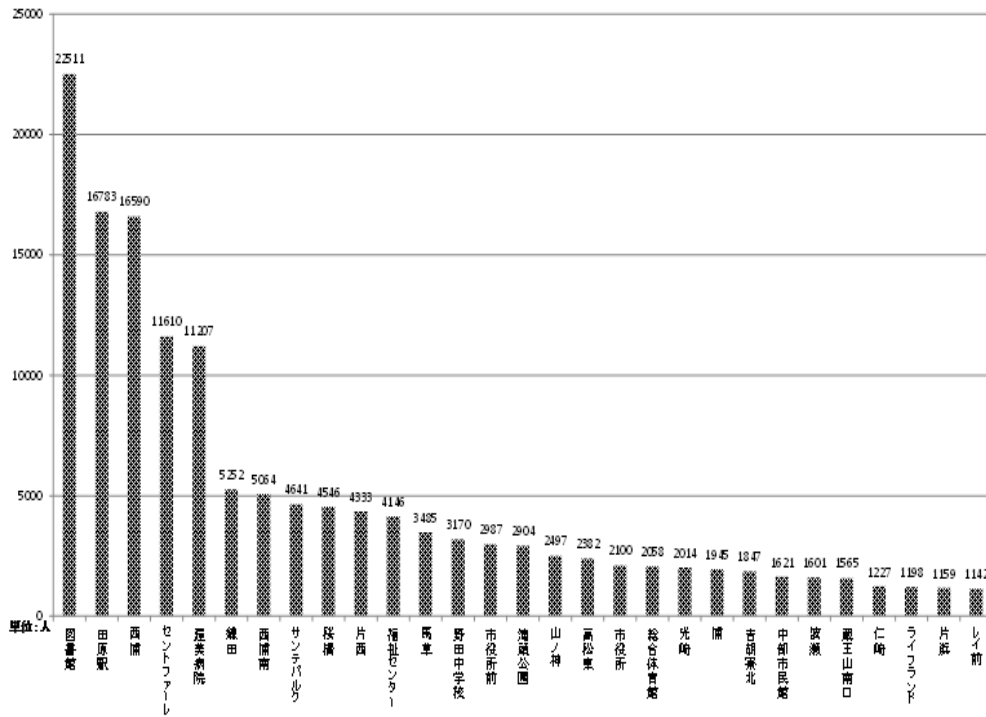


平成27年10月再編以前の路線

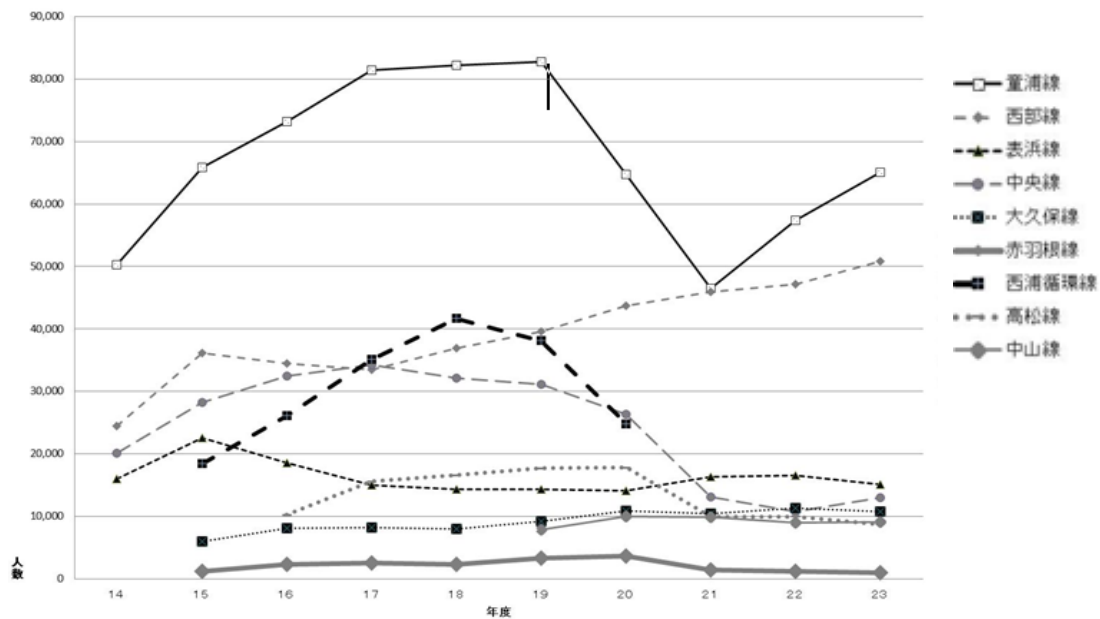
■状況整理

- ・ぐるりんバスは、田原市街地と田原地域を結び、片道7便/日の運行が2路線、片道5便/日の運行が3路線、片道4便/日が1路線となっています。また、中山線は路線バスとつながり、赤羽根線は大久保線とつながり、それぞれ田原市街地と結ばれるフィーダー路線となっています。
- ・田原市街地には、中山線・赤羽根線を除く全ての路線が乗り入れし、高頻度の運行サービスが提供されています。また、各路線ともに市街地循環路線となっており、乗り換え無しで目的地まで利用できることが特徴となっていますが、田原市街地内で路線が錯綜し、どの路線を利用したら目的地に行けるのかが非常に分かりにくいという面があります。
- ・沿線に、自動車関連企業の寮がある童浦線と西部線は景気動向に左右される傾向があります。現在は増加傾向にありますが、その他の路線の利用者は横ばいとなっています。
- ・1便当たり乗車人数は、赤羽根線が1人（大久保線と連続運行するため、田原市街地からの乗車人数は含んでいない）と高松線が2.4人と非常に少なく、大久保線と中央線も3人代と少なくなっています。
- ・買物、通院目的がそれぞれ5割あり、8割以上が田原市街地をその目的地としています。
- ・高齢者の利用割合は中央線、高松線、中山線で4～5割以上あり、路線バスとは異なり高校生よりも高齢者の利用割合が高い路線が多くなっています。また、高校生の利用は、最も高い西部線で2割以下となっています。
- ・ぐるりんバスに乗らない理由としては、路線が集中している田原地区の校区で「バスに乗る習慣がないので乗る気にならない」が4割を占め、そもそもバスに乗り気が無い人が多くなっています。
- ・田原中心市街地では異なるバス停で乗降する人が多く、中心市街地内を移動する人が多い状況です。

停留所別総乗車人数上位30位（平成23年度）



ぐるりんバス路線別乗車人数の推移



■乗降調査・乗客ヒアリング等

- ・自動車関連企業の期間労働者等の動向に大きな影響を受けており、沿線に企業の寮がある童浦線と西部線は増加傾向にあるが、その他の路線は横ばい傾向にあり、一般市民の利用は伸び悩んでいます。
- ・買物・通院の利用が多く、更に「図書館」の乗車数が突出しており、中心部に出かけて帰りは図書館近くの大型店で買物する動きが想定されます。
- ・利用者の改善要望では、特に童浦線の「運行本数」と「最終時刻」が多く、また、市街地内を通過する路線の行き先が分かりにくいという声も多くみられます。

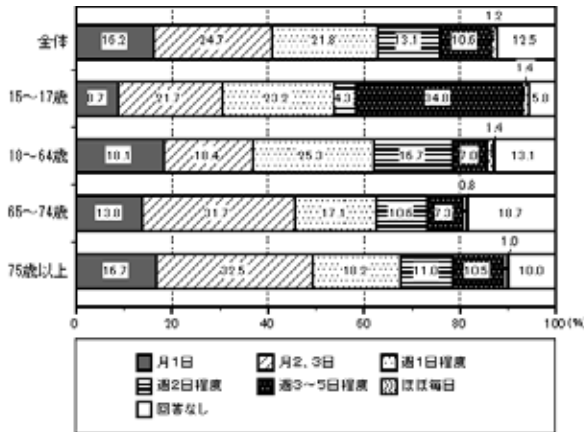
ぐるりんバス各路線の状況（平成27年10月再編以前）

童浦線	<p>○乗車人数は、ピーク時の6割以下に減少しましたが、平成22年以降は増加に転じています。</p> <p>○20～39歳の若い世代の買物利用の割合が非常に高くなっています。</p> <p>○鉄道に乗り継ぐ人が多くみられます。</p> <p>○上りは、西浦で乗車し、田原駅下車が多く、下りは図書館からの乗車が多くなっています。</p>
西部線	<p>○乗車人数は、平成14年から増加傾向が続いています。</p> <p>○40歳以上の各年齢層で利用され、買物目的の利用割合が高くなっています。</p> <p>○野田小学校への通学として、桜橋で乗車し、野田中学校で下車しています。</p> <p>○上りは、田原市役所、セントファーレ、渥美病院で下車する人が多くなっています。</p>
表浜線	<p>○乗車人数は、平成17年に2割減少し、1便当たり人数は4.1人となっています。</p> <p>○75歳以上の利用割合が高く、通院、買物、通勤・通学、公共施設の利用が同程度にみられます。</p> <p>○市街地では、渥美病院と図書館の乗車が非常に多くなっています。</p>
中央線	<p>○乗車人数は、平成20年に大幅に減少し、1便当たり人数は3人台になっています。</p> <p>○通院、買物、通勤・通学の利用が同程度にみられます。</p> <p>○右回りは吉胡寮北、右回りは蔵王山南口からの乗車が多くなっています。</p>
大久保線	<p>○乗車人数は、ゆるやかな増加傾向にあります。</p> <p>○通院と観光レジャー目的の利用が多くなっています。</p> <p>○休日には、上りはサンテパルク乗車でセントファーレ下車、下りは図書館乗車でサンテパルク下車が多くなっています。</p>
赤羽根線	<p>○乗車人数は、平成21年に大幅に減少し、1便当たり人数は1人台になっています。</p>
高松線	<p>○乗車人数は、平成21年に大幅に減少し、1便当たり人数は2.4人になっています。</p> <p>○75歳以上の利用割合が高くなっています。</p> <p>○通院、買物、通勤・通学、その他の利用が同程度にみられます。</p> <p>○上りは高松東からの乗車が突出して多く、下りは図書館からの乗車が多くなっています。</p>
中山線	<p>○乗車人数は横ばいですが、1便当たり人数は4.1人になっています。</p> <p>○75歳以上の利用割合が高く、通院と買物目的が多くなっています。</p> <p>○レイ前、ライフランド、渥美支所と八幡上の乗車が多くなっています。</p>

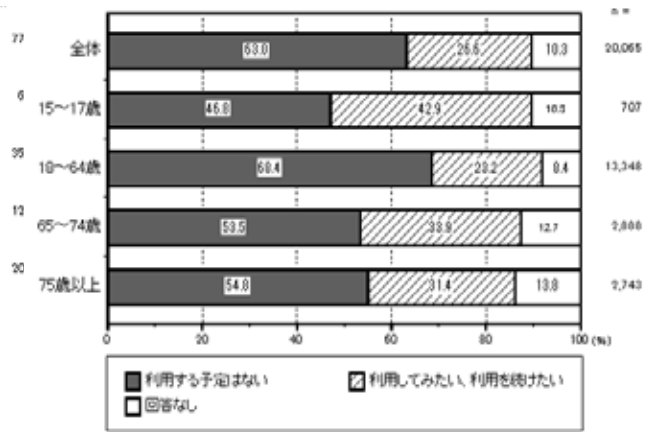
■全世帯アンケート

- ・「よく利用している人」は4%に留まり、通院と買物が主目的で、通勤通学の利用は少なくなっています。また、利用頻度は、毎日の利用は少なく、半数以上は毎週の利用となっています。
- ・今後の利用は、全体の27%、15～17歳の約47%が利用する意向を示し、高校生の利用意向が高くなっています。
- ・ぐるりんバスの希望便数は、1時間に1本が5割近くを占めています。
- ・ぐるりんバスの運賃限度は、片道200円以内が33%と最も多く、それ以上の金額も36%（300円以内20%、400円以内7%、500円以内8%）あり、片道200円であれば約7割の方々の希望金額以内となります。
- ・バスに乗らない理由としては、「バスに乗る習慣が無いので乗る気にならない人」が40%あり、バス乗車体験の乏しさが乗車数の伸び悩みの要因の一つとなっています。また、田原東部・田原南部校区では「バス停が遠くて歩いて行けない」が4割以上あり、最も大きな理由となっています。

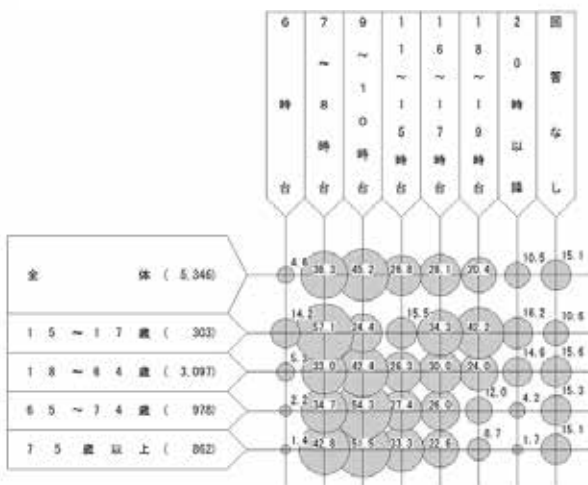
年齢別ぐるりんバスをよく利用している人の一月の利用日数



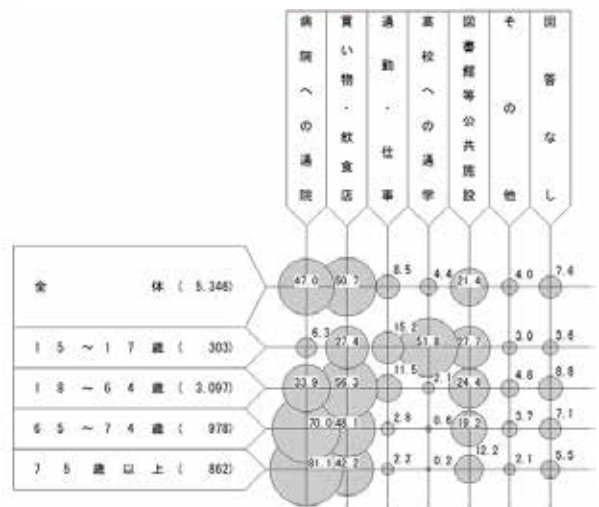
年齢別ぐるりんバスの今後の利用予定



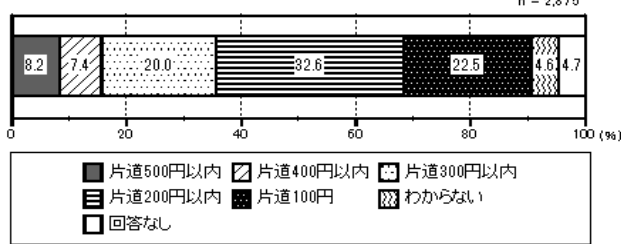
年齢別ぐるりんバスを利用したい時間帯



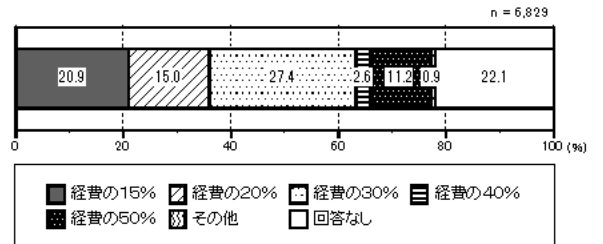
年齢別ぐるりんバスの利用目的



ぐるりんバスの運賃の限度



ぐるりんバスの利用者の負担割合



■現状・課題の整理

- ・地域の各生活拠点と田原の中心拠点を結び、主に買い物や通院目的で利用する生活路線としての機能を有しており、路線ごとの特性を踏まえて機能の維持・強化が必要となっています。
- ・利用者の改善要望では、渥美線との乗継が多い童浦線で「運行本数」と「最終時刻」が多くなっています。
- ・今後は、「利用者数の少ない路線の見直し」「バス停の位置の悪さが利用しない理由の場合、バス停位置や経路の見直し」「バス利用を体験する機会の設定、バスの上手な使い方を知る機会の拡充」「路線バスとの運賃格差を縮小するための運賃の見直し」「童浦線における豊橋からの帰りの便の利便性の向上など、路線ごとの利用者のニーズにあった改善方策」を検討する必要があります。
- ・公共交通の危機的現状やそれぞれの運行情報・活用情報の提供が不十分で、利用するきっかけが少ないとともに、利用ニーズを反映させる仕組みや地域一丸で改善する体制が整っていません。

②平成27年10月再編後 ■事業主体：市（運行受託：豊鉄ミデイ(株) 豊鉄タクシー(株) 渥美交通(株)

- 童浦線 上り7本：白谷海浜公園始発7:00～終発17:19 第3便急行便土日祝のみ
下り7本：渥美病院始発7:55～終発19:05
- 野田線 日14循環：仁崎始発6:29～野田終発19:35
- 東部六連線 上り5本：百々集会所7:20～終発16:20
下り6本：田原駅始発8:40～東赤石18:36
- 神戸線 上り6本：東ヶ谷集会所始発7:23～図書館終発18:00
下り5本：新美始発9:00～図書館終発18:45
- 高松線 上り5本：高松東始発7:26～終発15:26
下り6本：図書館始発8:50～終発18:00
- 中山線 日8循環：小中山始発7:20～渥美支所終発18:45
- 市街地バス（政策交通）
 - 東線 日15循環 田原駅始発7:38～終発19:20
 - 西線 日15循環 田原駅始発7:21～終発19:10



再編後のぐるりんバス各路線の状況（平成28年度実績から）

童浦線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は6.9人で全路線中1番多いが、H26年度の14.5人からは減少している。 ○若い世代の利用が非常に多い。 ○平日の西浦の乗車は、全バス停の中で一番多くなっている。 ○臨海企業期間従業員の乗車が多く、従業員数の数によって左右されやすい。 ○高校生の乗車が見られる。
野田線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は3.0人となっているが、通学のための小中学生の利用がほとんどとなっている。 ○本線で田原中学校に通う生徒が乗車し、野田で下車している。 ○野田小学校への通学として桜橋で乗車し、野田小学校で下車している。 ○本線から乗り継ぎによりサンテパークたはらに行けるようになっている。
東部六連線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は1.3人と少なくなっている。 ○百々集会所から渥美病院まで40分の時間を要している。 ○車両の小型化（ワゴン車）を実施した。
神戸線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は1.3人と少なくなっている。 ○車両の小型化（ワゴン車）を実施した。
高松線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は1.2人で全路線の中で1番少なくなっている。 ○伊良湖本線・支線ルートに近いバス停が存在している。 ○車両の小型化（ワゴン車）を実施した。
中山線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は2.8人となっている。 ○高齢者の利用が、他の路線と比較して多い。 ○車両の小型化（ワゴン車）を実施した。
市街地線	<ul style="list-style-type: none"> ○東線の1便当たり乗車人数は1.8人で、西線は3.1人となっている。 ○東線では吉胡寮北の乗車が多く、西線では鎌田住宅と滝頭公園の乗車が多くなっている。 ○授産所の通所者の利用がある。



平成27年10月再編時路線

③平成29年4月運行内容変更（再編後第1回目の変更）

平成27年10月再編後、1年間の運行実績を検証し、下記について平成29年4月に運行内容の変更を実施しました。

- ・市街地バスの往復線等への見直し
- ・東部六連線と神戸線の統合（表浜線）
- ・サンテパークたはら来場者のための野田線の増便及びダイヤの変更
- ・乗車人数の少ない便を減便
- ・その他、利用者のニーズを踏まえたダイヤ・バス停位置の変更等

④平成30年10月運行内容変更（再編後第2回目の変更）

さらに、下記について平成30年10月に運行内容の変更を実施しました。

- ・市街地バスの東線と西線を統合（市街地線）
- ・その他、利用者のニーズを踏まえたダイヤ・バス停位置の変更等

- 童浦線** 上り7本：白谷海浜公園始発7：00～終発17：15 第3便急行便土日のみ
下り7本：渥美病院始発7：55～終発19：05
- 野田線** 日13循環：仁崎始発7：00～野田終発18：30
- 表浜線** 日10循環：百々7：20～図書館終発18：05
- 高松線** 上り5本：高松東始発7：26～終発15：26
下り5本：図書館始発8：50～終発17：05
- 中山線** 日7循環：小中山始発7：20～渥美支所終発16：50
- 市街地線（政策交通）**
日13循環 田原駅始発7：16～終発18：52



平成31年3月現在の路線

■課題の整理（平成31年3月現在）

再編後、これまで2回運行内容を変更してきましたが、まだ下記の課題が残っています。

- ・平成27年10月の再編時に、田原駅からサンテパークたはらへの直通便を無くし、伊良湖本線からぐるりんバス野田線に乗り継いで行くよう設定しましたが、サンテパークバス停の利用者数は、平成26年度の5,195人（西部線・大久保線）から平成28年度の322人（野田線）へと大きく減少しました。平成29年4月に2便増便して対応したものの、利用者数は504人で思うように伸びませんでした。サンテパークたはらは、市内来場者数第2位の重要な観光施設であることから、アクセスについて再度検討する必要があります。
- ・白谷海浜公園には、現在童浦線で田原駅から40分程度（再編前17分）の時間を要し、海水浴等に行く乗客から時間短縮の要望の声が出ています。
これらのことから、より観光施設へのアクセスに配慮した運行内容を検討していく必要があります。
- ・第2次計画策定後、伊良湖本線・支線の利用減少に歯止めをかけるため、フィーダー強化に配慮したコミュニティバス路線（野田線）に変更したものの、見込んでいた乗り継ぎでの本線利用者の増加がほとんど見られず、高齢者等の外出の機会も減少しました。そのため、地域のニーズに応じた路線の再検討が必要です。
- ・再編後、バス車両からワゴン車両に変更して経費節減を図ったものの、ぐるりんミニバス（ハイエース9人乗り）を概ね校区ごとに運行して人件費が高騰したこと、市街地循環バスを設置したこと、国からの補助金が減少したことなどにより、運行経費が再編前と比較して増加（約4千万円）しています。
- ・田原市は、地方交付税の合併算定替の縮減や、平成31年10月の法人市民税の税率改正による大幅な減収が重なり、厳しい財政状況が予測されています。そのため、より費用対効果を考慮した運行内容にしていく必要があります。

b 地域乗合タクシー八王子線 ■事業主体：豊鉄タクシー株式会社 (企画利用：泉校区コミュニティ協議会、支援：市)

- ・運行：平成25年4月～（平成22年10月～実証運行）
- 西行便 火、水、土 曜日 八王子東～ライフランド
 上り1本：第1便9：15
 下り2本：第1便13：30 第2便15：00
- 東行便 月、金 曜日 泉市民館～野田（予約便）
 上り2本：第1便7：40 第2便10：00
 下り5本：始発12：03～終発16：05
 火、水、土 曜日 泉市民館～野田（予約便）
 上り1本：第1便10：00
 下り2本：第1便12：03 第2便16：05



■現状・課題の整理

- ・公共交通空白地域の八王子・村松・馬伏地区を中心に、平成22年度から9人乗ジャンボタクシーによる乗合タクシー実証運行を開始し、平成25年度から地域が主体となって運行を支える形態で本格運行に移行しました。
- ・平成26年度と29年度を比較すると、西行きの利用者は半減し、東線の運行回数は10分の1となっています。
- ・東線については、平成27年10月の再編により、終点が田原市街地（大久保線乗り継ぎもあり）から野田までに変更したことが減少の原因となっています。現在、野田で本線に乗り継いで田原市街地に行く乗客は、ほとんどいない状況となっています。
- ・利用者のほとんどが、西行きの常連客5人となっており、内4人があつみライフランドが目的地となっています。
- ・今後は費用対効果を勘案し、地域と相談しながら八王子線（地域乗合タクシー）以外の移動手段についても検討して行く必要があります。

八王子線利用者数 (人)

八王子線	年度	H25	H26	H27	H28	H29
西行便 (週3日、3便/日)	利用者数	1,891	1,596	1,500	1,282	748
	1便当たり	3.99	3.45	3.25	2.77	1.62
東行便 (デマンド運行)	利用者数	604	599	271	101	116
	運行回数(回)	235	250	118	34	27
合計	利用者数	2,495	2,195	1,771	1,383	864
	1便当たり	3.52	3.08	3.05	2.79	1.77

エ タクシー

■事業主体：渥美交通株式会社、豊鉄タクシー株式会社

■渥美交通 車両16台（田原駅） 企業送迎バス受託運行

■豊鉄タクシー 車両17台（田原駅16・保美1） ※乗合タクシー八王子線運行



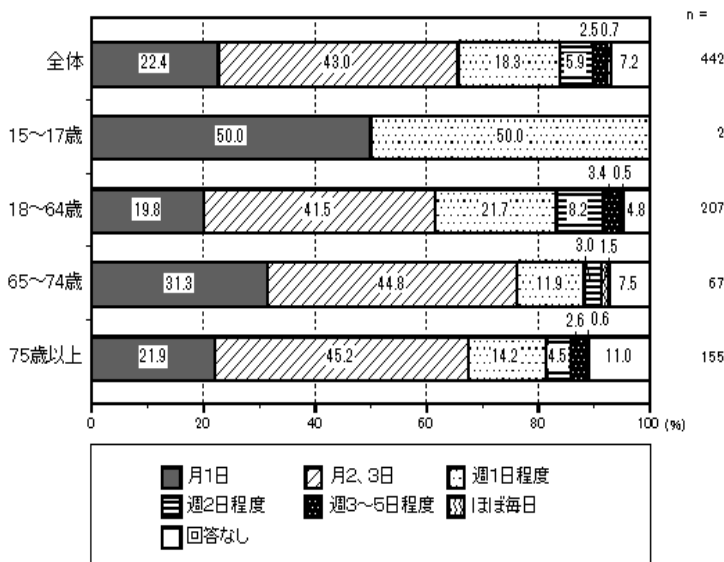
■事業者ヒアリング

- ・世界同時不況以降、ビジネス客の長距離利用が減少したことから、売上高が大幅に減少しています。
- ・利用者に占める高齢者の割合は高まっていますが、車を運転する高齢者が増えてきているため、絶対数では高齢者の利用は減少しています。また、高齢者の割合が高くなることから、高齢者対応のサービスの質の向上が求められています。

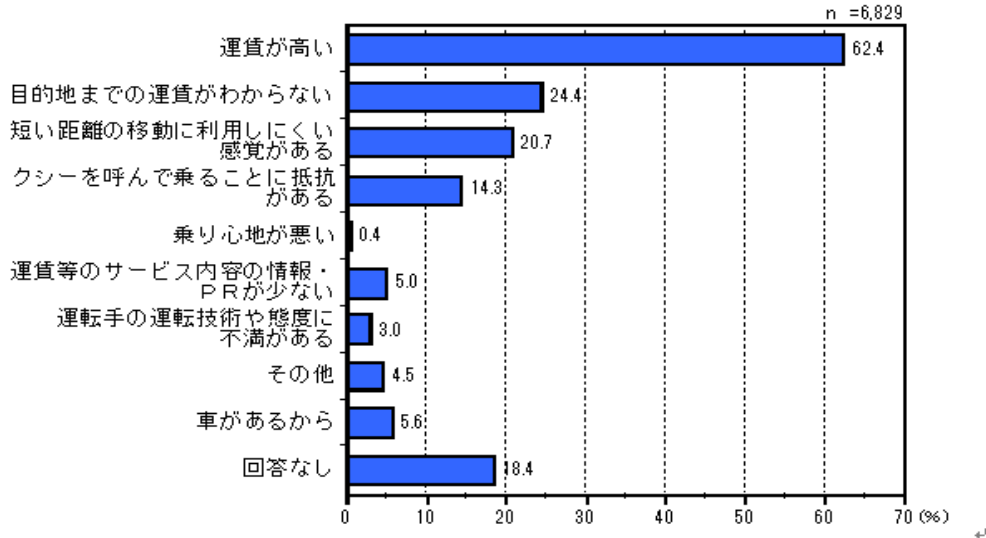
■全世帯アンケート

- ・タクシーを利用は、「宴会等でお酒を飲んだとき」が4割を占め、飲酒運転を避けるための利用が多くなっています。
- ・タクシーを利用しない理由としては、「運賃が高い」が6割を超え、その次に「目的地までの運賃が分からない」ことが挙げられ、料金が利用の障害となっています。
- ・ぐるりんバスや乗合タクシーを導入するほどの利用者数が期待できない地区では、車を利用できない人の移動手段としてタクシー（市タクシー券）の使い勝手をよくして欲しいという意見が出されています。

年齢別タクシーをよく利用している人の一月の利用日数



タクシーを利用しない・利用しにくい理由



■現状・課題の整理

- ・目的地までドア・ツー・ドアで結び、利用者個々の移動に合わせて運行できる交通手段として、ジャンボタクシーを含めて、市内運行会社の2社で33台（平成26年度34台）が配置されています。しかし、赤羽根地域には配車されておらず、また、渥美地域の配車は2台であったものが、現在は1台（8：30～20：30）に減少しており、時間帯によっては利用が難しい場合があります。
- ・利用者数は、平成17年のピーク時に比べて半分近くまで減少し、このままタクシー利用が増えないと減車が進む恐れがあります。
- ・70歳以上の高齢者を対象とする市タクシー券は1回当たりの利用枚数制限があり、目的地まで利用した際の不足料金の負担が大きくなるため、利用をあきらめているという意見があります。
- ・タクシーは、電車・バスの補完的な交通機関として利用され、市内企業に業務目的で来訪する人の1割程度がタクシーを利用しており、市外から電車で訪れた人の2次交通手段として利用されています。
- ・今後、タクシーの運行と利便性を確保するために、「タクシーの台数を減らさないための利用促進策」「渥美・赤羽根地域への車両配置を推進する施策」「高齢者の移動手段としてタクシー利用を促すための方策（市タクシー券の利用ルール見直しを含む）」等を検討する必要があります。
- ・平成28年1月21日から、高齢者運転免許証返納割引（1割引）を実施しています。

オ フェリー等海上交通

■事業主体：伊勢湾フェリー株式会社、名鉄海上観光船株式会社

■伊勢湾フェリー 伊良湖港・鳥羽港 日8～13往復

鳥羽発・伊良湖発 始発8:10～終発17:40 ※繁忙期ダイヤあり

■名鉄高速船 伊良湖港・河和港 日3往復

河和始発10:05～終発15:10 ※伊良湖発着便 伊良湖始発11:05～終発16:10



■運行事業者ヒアリング等

- ・伊良湖と伊勢・鳥羽方面を結ぶフェリーは繁忙期で片道13便、それ以外は8.5便、河和と結ぶ高速船は通年片道3便運行されています。
- ・利用者は観光客の利用が主体となっており、生活交通としての利用は少なくなっています。
- ・伊良湖岬周辺の観光資源を結ぶ公共交通が弱く、公共交通を乗り継いでフェリーを利用する人は多くありません。
- ・伊勢神宮への観光客の増加等もあり乗客数は増加し、回復の兆しが見えるようになりました。また、フェリー・バス・鉄道の乗継割引切符の販売は、一定の成果が確認されています。

■全世帯アンケート調査

- ・市民の利用経験では、「鳥羽・伊良湖間フェリー」は86%が利用したことがある一方で、「師崎・伊良湖間フェリー」は13.3%にとどまっています。
- ・海上交通の必要性は、「市外からの観光客の交通手段として必要」が4割強あり、さらに「自分たちが鳥羽・伊勢・三河湾を観光するときに必要」と「自分たちが三重県・知多半島方面に行くときに必要」はそれ以上に高い割合となっています。

■現状・課題の整理

- ・観光路線として機能を強化するため、市内の観光資源を結ぶ公共交通の充実が必要となっています。
- ・タクシーは伊良湖岬周辺に常駐していないことから、実質的に2次交通として利用できないため、期間限定でも観光資源を回る公共交通が求められています。
- ・伊勢湾フェリー等海上交通は観光利用が中心となっており、地域資源を活かした観光地としての魅力づくり・活性化が、海上航路の維持・存続を左右し、魅力低下が航路存続を困難とする恐れがあります。今後は、海上交通の維持を図るためにも、公共交通を利用した観光の促進方策（連携の強化・魅力づくり）を検討する必要があります。

カ 市送迎バス等 ■事業主体：市（各事業課）

■スクールバス 童浦小学校（白谷）、伊良湖岬小学校（伊良湖、日出、堀切、小塩津）

■ライフランド巡回バス 週5日運行

■その他送迎バス（市送迎バス・市霊きゆう車）



■現状・課題の整理

○スクールバス

・学校統合によるスクールバス運行委託料の増大が課題となっています。

○ライフランド巡回バス

- ・ライフランド巡回バス（無料）は、渥美地区の高齢者の引きこもり防止と健康づくりを目的に運行していますが、利用者は徐々に減少しています。
- ・施設利用者が固定化していることから、利用拡大のために渥美地域の老人クラブ等に施設利用を呼びかける活動を展開していますが、更なる利用促進策が必要となっています。
- ・利用者の減少に対応し、平成26年10月に小型車両への転換を実施しています。
- ・渥美地域の伊良湖方面に、週3日ずつ・朝1便・午後2便、泉方面に、週2日ずつ・朝1便・午後2便で運行し、運行地域には公共交通空白地域の日出、長沢、山田、向新等も含まれています。

○その他送迎バス

・市送迎バス（市財政課管理）は、市所有の中型バス1台・マイクロバス1台により、市の施策推進に必要な行政視察・各種団体等の多人数移動に対応しています。利用は先着申込順ですが、保育園の交通教室等の定期的利用も多く、年間を通じて利用率は高くなっています。

○全体課題

・公共交通による移動確保と、市の各種施策で行う送迎・移動支援等の関係がしっかり整理されていません。

キ 福祉有償運送 ■事業主体：社会福祉協議会等■**運行登録車両** 34台（内車椅子対応車両25台）■**現状・課題の整理**

- ・身体障害者や要介護者など公共交通機関を利用することが困難な方に対して、6事業者が許可を得て運行しています。
- ・市（健康福祉部）では、福祉有償運送利用券を交付し利用促進を図っています。
- ・福祉有償運送の運行登録車両台数の維持・充実が求められています。
- ・障がい者や高齢者に対する移動支援サービス（ヘルパーによる外出時の付き添い）との協力や棲み分けが必要となっています。

ク 企業送迎・助け合い移動■**現状・課題の整理（事業者ヒアリング等）**

- ・飲食店の送迎サービスとしては、宴会客を受け入れている飲食店のほとんどが送迎サービスを個別に対応しています。最近では、家の近くまで送迎を求めるなど、送迎サービスが当たり前と捉えられています。
- ・患者の送迎サービスとしては、市内では透析患者向けの送迎サービスを実施している病院が1件ありますが、それ以外では今後を含めて送迎実施を予定している病院・医院はありません。
- ・助け合い活動としては、家族で送迎できない場合でも、現状は住民同士の送迎や、近くの親戚に送迎を頼むことで移動を確保しています。また、移動困難者だけでなく、高齢者が気軽に出かけられる移動手段として、行政等の支援があれば、地域で送迎車を運行する意向を持つ地域もあります。
- ・今後は、「福祉施策としてのお出かけ支援と公共交通確保の棲み分けをしながら、地域における自主的な移動確保の活動支援」「自主運行に必要な運営組織体制、法的な制約条件を踏まえた経費の徴収方法や行政の支援方法」等についても検討していく必要があります。

ケ 貸切バス・レンタカー・レンタサイクル■**現状・課題の整理**

- ・ほとんどの市民は自分で車を運転しており、車を運転できない人でも、家族の送迎に依存する割合が高いなど、マイカーへの依存が非常に高い地域ですが、子どもや高齢者の団体移動の場合に貸切バスが活用されています。
- ・近年、新たに谷熊町にレンタカー営業所が1件設置され、伊良湖でも事業を展開しています。また、三河田原駅周辺では、カーシェアリングも新たに始まっています。
- ・今後も、公共交通と連携する形で、貸切バス・レンタカー・レンタサイクル等の利用環境を整えて、効果的な移動確保体制を構築する必要があります。

③ まちづくり及び公共交通の課題の確認

・本市のまちづくりを及び公共交通における主な課題を、次のとおり整理・確認します。

ア まちづくりの課題一覧

- A** 市内総人口（平成27年現在約62,000人）は減少傾向にあり、平成47年には約53,500人まで減少することが予測され、その中で少子高齢化も進行します。
- B** 市内の市街地居住者は全人口の4割に留まり、6割が集落部に居住しています。
- C** 市街地は、人口規模等の要因から商業等都市サービス水準が高くなく、市内で充足できないサービスがあります。
- D** マイカー普及に伴う行動範囲拡大や通信販売普及により、市街地の商業等都市機能が低下しつつあります。
- E** マイカーを前提として、市街化調整区域に都市施設が整備されてきたことが、市街地中心部の活力低下の原因にもなっています。今後は、公共交通等の利便性の高い市街地内の都市機能誘導区域に誘導していく必要があります。
- F** 集落部の商業等が衰退し続けており、市街地に出かけなくては日常生活ができなくなってきました。

イ 公共交通の課題一覧

- A** 市民意識調査（平成28年度）において、田原市に欠けていると感じていることでは、交通の利便性が回答者の57.2%で最も多くなっています。
- B** 地理的条件と主産業（農業等）の影響から、本市は著しいマイカー依存社会になっています。
- C** 高齢化に伴いマイカー（送迎含む）を前提とした生活が難しくなり、移動困難者の増加が予測されますが、現在は、運転能力の低下がみられる高齢者の移動手段として、マイカーから公共交通への転換が進んでいない状況です。
- D** 今後、高齢者が運転する割合が高まっていくことで交通事故の増加が心配されます。
- E** 市内公共交通利用は、年間約166万人（平成29年度）となっており、平成20年の214万人と比較すると、大きく減少しています。
- F** 幹線である伊良湖支線が昼間帯に3～4時間の運行間隔があり、利便性に欠けている状況となっています。
- G** 各公共交通事業では、サービス内容・経費に応じた運賃設定をしていますが、半島で東西に長い地形であるため、高校に通う際の定期代金が高くなり、自家用車による送迎が多く見られます。このような不便さから転居・転出するケースもあり、人口減少の要因の一つになっています。
- H** 利用促進のため、駅・バス停の待合環境やバスと電車などの乗継環境を改善する必要があります。
- I** 市内施設来場者数第2位のサンテパルクたはらまでの直行便が無いことや、白谷海浜公園（海水浴場）まで童浦線で40分もかかるなど、主要観光施設へのアクセスが課題となっています。
- J** 渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線・ぐるりんバス各線・タクシー・海上交通等の利用を高めたうえで、役割分担・連携しながら、総合的に公共交通利用を促進する必要があります。
- K** 路線バスとぐるりんバスの路線競合・運賃格差があり、ネットワークとしての整合性を調整する必要があります。
- L** ぐるりんバスは、運行経費の約9割が税金等から補填され、受益者（利用者）の負担は1割を切っています。
- M** 国からの補助金の減少、平成27年再編後の運行に関する人件費の増加により、ぐるりんバス運行経費は大きく増加しており、公費負担の低減を図る必要があります。

- N** 路線バスについては、乗車人数の減少等による運行事業者の運賃収入の減少に伴い、市からの運行補助金が増加しています。
- O** 鉄道・ぐるりんバス・タクシーの乗車人数は、自動車関連企業の動向に大きく影響されます。
- P** 渥美地域のタクシーの配車が2台から1台に減少し、時間帯によっては利用が難しい場合があります。
- Q** 路線バスは、乗客の約7割を高校生が占めていますが、少子化等の影響で減少が予測されます。
- R** 公共交通の危機的現状やそれぞれの運行情報・活用情報の提供が不十分で、利用するきっかけが少ないとともに、利用ニーズを反映させる仕組みや地域一丸で改善する体制が整っていません。
- S** 公共交通による移動確保と、市の各種施策で行う送迎・移動支援等の関係がしっかり整理されていない状態です。
- T** 学校統合によるスクールバス運行委託料が増大しています。
- U** 飲食店・ホテル・企業等の企業送迎や地域仲間による移動助け合いなども求められています。
- V** これ以上利用者の減少が続くと、各公共交通のサービス水準の低下や廃線せざるを得なくなる状況も考えられます。

④ 今後の検討方針等

ア 今後の検討方向

- ・市民生活に必要な公共交通として、現状の公共交通ネットワーク機能の維持・強化を基本として検討
- ・市内公共交通を、豊橋と結ぶ広域的な基幹路線（豊橋鉄道渥美線、伊良湖本線）、3市街地を結ぶ基幹路線（伊良湖本線・支線）、田原市街地と市内の各地域を結ぶ地域内路線（ぐるりんバス等）に分けて、役割に応じた機能の適正化を検討
- ・広域的な幹線路線と市内の幹線路線・地域内路線との乗継機能の強化
- ・伊良湖本線の運行内容の維持・強化
- ・伊良湖支線の増便による利便性の強化
- ・伊良湖本線・支線利用高校生の通学費支援の検討
- ・路線バスとぐるりんバスとの運賃格差解消
- ・ぐるりんバス各路線の利用者特性に応じたサービスの改善及び観光施設へのアクセスの向上
- ・市民の移動手段の選択の幅を確保するためのタクシーの利用しやすさの改善と運行台数の維持・充実
- ・コミュニティ協議会・行政・運行事業者の連携による公共交通利用促進の強化

イ 公共交通に期待される役割

- ・マイカーへの依存度が高いなかで、高校生や高齢者を中心に車で移動できない市民の移動を支える役割を果たしており、それぞれのニーズにあった公共交通の維持・充実を図る必要があります。
- ・車を運転する高齢者が増え続けることが予想されることから、高齢者の車利用からの転換を促し、高齢者ドライバーの増加を抑制するためにも、公共交通の維持・充実を図る必要があります。
- ・公共交通空白地域においては、当面は公共交通を維持するために必要な利用者数の確保が難しいことから、タクシーの利用、地域の助け合いで移動手段を確保する方策を検討する必要があります。

ウ 必要なサービスレベルの確認

■渥美線

- ・1時間に4本の運行頻度が確保されており、必要なサービスレベルに達しています。

■伊良湖本線

- ・幹線路線として機能している伊良湖本線の中でも、福江、清田、亀山校区では30分に1本の運行を求める人が多く、その他の校区は1時間に1本の運行を求める人が多くなっています。
- ・現状、田原市街地と福江市街地の間(田原駅～保美)は、概ね30分に1本の運行頻度が確保されており、必要なサービスレベルに達しています。

■伊良湖支線

- ・田原市街地と赤羽根市街地、赤羽根から堀切校区までの表浜地域と福江市街地を結ぶ幹線路線の役割を有していますが、運行本数が少なく、「希望している時間に運行している便がない」という不満が高くなっています。
- ・赤羽根地区の路線バスの希望運行本数は、1時間に1本が6割前後と高くなっています。
- ・現在の乗車人数や利便性を踏まえて、2時間に1本程度の運行を確保するよう検討する必要があります。

■田原市ぐるりんバス

- ・希望運行本数は1時間に1本が最も多くなっていますが、現状は1時間に1本のサービス水準を確保できていません。
- ・現在の乗車人数や費用対効果を踏まえると、1時間に1本といったサービス水準にすることは困難であるため、各路線の需要に見合ったダイヤにしていく必要があります。

■タクシー

- ・田原地域では、田原駅を中心に32台運行していますが、ここ数年の利用者の減少により、渥美地域ではタクシーが1台のみとなっており、利用できない状況も生じています。
- ・タクシー運行台数の維持・充実が必要です。

市内公共交通のサービス水準(平成30年10月1日現在)

交通モード	路線等		サービス水準(平日、片道)		
			1日当たり 運行本数	ピーク時1時間 当たり運行本数	備考
鉄道	豊橋鉄道渥美線(上り)		71	4	三河田原発
路線バス	豊鉄バス	伊良湖本線(上り)	14	2	伊良湖畔発
		(上り)	14	1	保美発
		(上り)	1	1	仁崎発
		伊良湖支線(上り)	7	2	保美発
田原市ぐるりんバス (コミュニティバス)	ぐるりん バス	市街地線(循環線)	13	2	田原駅発
		童浦線(上り)	6	1	白谷海浜公園発
		野田線(循環線)	13	2	野田発
	ぐるりん ミニバス	表浜線(左回り)	5	1	図書館発
		高松線(上り)	5	1	高松東発
		中山線(循環線)	7	1	渥美支所発
	八王子線(西行便/下り)	2	1	週3日運行	

出典：田原市立地適正化計画

第2章

公共交通網の形成方針

第2章

公共交通網の形成方針

1 将来像・目標

(1) 将来像

① 将来像

『だれもが安心して移動できるまち』

都市間、市街地間、集落から市街地、市街地内の移動を安心してできるよう、公共交通ネットワークの維持・充実及び利便性の向上を図り、将来像「だれもが安心して移動できるまち」の実現を目指します。

② 将来像を実現するための取組姿勢

協働で“つくり・守り・育てる”公共交通網

市民・地域・事業者等がそれぞれ役割分担しながら、協働で取り組みます。

(2) 公共交通の目標

○まちづくりの基盤となる公共交通の確立を目指して、「全体目標」と「3つの実現目標」を定めます。

① 全体の目標

まちづくりの基盤となる公共交通の確立

② 実現目標

1：多様な移動ニーズに対応する公共交通の実現

【対応課題】

移動の安全性向上 ⇒ マイカー移動における高齢者事故、災害対応の向上

移動手段の選択肢拡大 ⇒ 移動手段充実、公共交通確保・維持、公共交通不便地域解消等

2：まちづくりを促進し、まちの魅力を高める公共交通の実現

【対応課題】

定住人口維持・交流拡大 ⇒ 定住人口・観光客等交流人口の増加

都市形成推進・都市機能維持向上 ⇒ 市街地機能の集積、集落部生活機能の低下抑制

地域課題の解消 ⇒ 高齢福祉・環境共生・教育・防災対策等の推進

地域活力の向上 ⇒ 観光・商業等地域産業・地域活動等の活性化

3：市民の幸福に貢献する公共交通の実現

【対応課題】

潤い豊かな暮らし方の実現 ⇒ 公共交通による潤い豊かな生活の実現

(3) 目標年度

○第1次田原市総合計画期間に準じて、以下の年度とします。

目標年度：平成34年度



将来像

だれもが安心して移動できるまち

取組姿勢

協働で“つくり・守り・育てる”

公共交通の目標

全体目標

まちづくりの基盤となる公共交通の確立

実現目標 1

多様な移動ニーズに対応

実現目標 2

まちづくりを促進し、ま

実現目標 3

市民の幸福に貢献する公

移動手段の役割分担・連携の方針

総合確保方針

本市の公共交通網は、幹線乗合交通を基軸とし、その範囲外をコミュニティ乗合交通、有償パーソナル交通、政策交通が順次補完（役割分担・連携）し、更にこれらを企業送迎・助け合い活動が補うことで市民等の移動を確保します。

確保方針 1

移動手段における役割分担と連携による公共交通の確保

確保方針 2

広域的なまちづくりと連動した公共交通機能の向上

確保方針 3

交通結節点の機能充実による公共交通網の連携円滑化

確保方針 4

運行水準・運賃等の適正化による公共交通網全体の機能性の向上

幹線乗合交通

確保方針

まちづくり・地域活性化を支える公共交通網の基軸機能として、行政の方針に基づき交通事業者が市民・地域・行政と連携し、高・中水準の運行確保

区域

豊橋・伊良湖岬・鳥羽等交通結節点街地・主要施設を結ぶ沿線地域

機関

渥美線、伊良湖本線・支線、伊勢湾リリー、名鉄海上観光船等

対応

都市形成（広域連携）及びニーズに応じた利便性・有効性の高い運行（ル・ダイヤ・運賃等）実現

公共交通確保の取組方針

総合取組方針

公共交通によるまちづくりの推進を目指し、市民・地域・事業者・行政等が協働しながら、運行内容・利用環境等の改善による公共交通の利便性・有効性の向上を図ります。市が取りまとめ役となって行政・交通事業者・地域・市民等がそれぞれの役割を分担・連携する協働体制を構築します。

取組方針 1

公共交通の有益性・利便性・快適性の向上

取組方針 2

中心的利用者の対応充実と新規利用のきっかけづくり

取組方針 3

都市形成・地域活性化・高齢化等のまちづくり施策への貢献

取組方針 4

モビリティ・マネジメントの推進

取組方針 5

環境にやさしく潤いのあるライフスタイル実現への貢献

取組方針 6

公共交通運行収支改善による持続性の向上

取組方針 7

行政の公共交通確保経費の費用対効果の向上

取組方針 8

市民・行政・事業者等による公共交通確保協働体制の構築

取組方針 9

各主体が連携した総合的な取組・共通課題対応の推進

取組方針 10

各主体の役割の明確化による取組推進

向上策① 運行内容・運賃等の改善

全体

- ア) 車両・運行設備等の維持管理
- イ) 駅・バス停留所等の待合・乗降
- ウ) ダイヤ調整・共通乗車券等に
- エ) 安全運行確保・接客等顧客サ
- オ) 市施策推進のための利用支援

機能別

- ・渥美線設備整備（耐震化）
- ・田原駅・伊良湖本線等乗継環境整備
- ・バス停留所上屋等整備（支援制度）
- ・高齢者利用促進策

機能別

- カ) 路線・結節点の見直し
 - … 高校・観光施設等バス停近接化
- キ) 運行水準の確保
 - … 伊良湖支線区間帯増便検討
- ク) 市街地等均一運賃見直し・回数定期券等の充実
 - … 市街地均一運賃、通学費支援検討

向上策② 情報提供・PRの改善

全体

- ア) 運行情報の伝達強化
- イ) 目的に応じた利用・活用情報の
- ウ) 公共交通戦略計画・運行状況
- エ) イベントによる公共交通利用

機能別

- ・親子電車・バス体験教室

向上策③ 取組を推進する体制の確

全体

- ア) 利用ニーズ・改善点等の把握
- イ) 地域等による利用促進活動の
- ウ) 公共交通網形成体制の構築

機能別

- ・高校通学バス利用促進組織設置
- ・東三河連携による夏休み小学生 50 F
- ・整備・運行支援

通形成方針の展開

公共交通網	計画の区域	田原市全域	目標年度	平成34年度
公共交通の実現	移動の安全性向上、移動手段の選択肢拡大			
まちの魅力を高める公共交通の実現	定住人口維持・交流拡大、都市形成推進・都市機能維持向上、地域課題の解消、地域活力の向上			
公共交通の実現	潤い豊かな暮らし方の実現			

各公共交通の運行方針				その他移機能の運行促進方針
コミュニティ乗合交通	有償パーソナル交通	政策交通		
幹線乗合交通を補う地域互助機能として、コミュニティ協議会・市・交通事業者が協働し、集落地域から市街地への中・低水準の運行確保	交通事業者等が主体となり、行政・地域等の協働により、幹線・コミュニティ乗合交通で対応できない個人単位の移動を必要十分な水準で運行確保	市街地活性化、福祉、観光、教育等の施策を実現するための移動を、市担当課が主体となり、関係者と連携・協力しながら必要十分な水準で運行確保		企業活動における顧客や従業員の移動確保、社会福祉協議会等の福祉団体・地域における助け合いによる移動確保を促進
幹線乗合交通が運行しない地区	市内全域	田原市街地、遠距離通学地域等（市の各施策内容に応じた地域）		
ぐるりんバス、地域乗合タクシー	タクシー、福祉有償運送、貸切バス、レンタカー、レンタサイクル（有償）等	市街地循環バス、スクールバス、イベントバス、レンタサイクル（無料）等		企業送迎・助け合い活動
コミュニティ協議会と市の協働による利用ニーズに応じた運行（ルート・ダイヤ・運賃設定等）実現	ニーズに応じたサービス提供・運行、利用しやすさの向上・きっかけづくり	幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通との連携・役割分担、公共交通不便地域の移動確保		活動しやすい環境づくり、マイカー利用からの転換等

期間：平成26年度～平成34年度

主体：市民・地域・事業者・行政等

- 改善・更新 … 鉄道・バス車両、船舶、運行設備（軌道設備・港湾等）の管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新
- 環境の改善 … 駅待合室、バス停留所上屋・夜間照明、駐車場・駐輪場、路線バス等運行に配慮した道路等の整備
- 乗継円滑化 … 運行ダイヤの調整・統合、各モード共通乗車券・乗継割引等（幹線を中心とした相互利用誘導）
- サービスの向上 … 安全運行確保（点検・対策会議開催等）、接客等顧客サービス向上（接客研修、乗車券販売体制拡大等）
- 運行協力等 … 高齢者・障がい者・子ども・免許返納者等割引、市街地活性化・観光振興・防犯対策等の運行協力

移動確保の取組

- 事業者・地域等の単独・共同による移動確保のための環境整備等
- 事業者・地域等の単独・共同による移動確保の取組事例紹介
- 事業者・地域等の単独・共同による移動確保を推進する体制構築

<ul style="list-style-type: none"> 幹線乗合交通に合わせたダイヤ調整等 乗継割引の検討 運転免許証返納支援 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者移動支援（福祉タクシー券） 運転免許返納割引 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線・コミ乗合交通等との乗継円滑化
<p>カ) 運行基準見直し・適正運行</p> <ul style="list-style-type: none"> 新設・廃止基準見直し <p>キ) 運行内容の設定・見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 市とコミ協議会による路線等計画 <p>ク) 運賃見直し・回数券・定期券等割引制度開発</p> <ul style="list-style-type: none"> 一乗車200円以上（子ども無料） 幹線接続路線は100円 	<p>カ) 需要に応じた配車確保</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシー配車・観光タクシー・福祉有償運送・レンタカー等の充実 	<p>カ) 市街地循環バスの新設</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地内を循環運行するバス路線新設、一乗車100円（小学生以下無料） <p>キ) 施策に応じた市送迎バスの運行水準確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ライフランド巡回バス

実施計画（3年間）

- H26－H28
- H29－H31
- H32－H34

各項目の実施主体・内容・年度等を調整し、取組の進捗を管理

※評価・改善

- 総合的な運行情報の周知（駅・バス停等案内改善、総合案内案内・地域別時刻表等作成、IT活用等）
- 公共交通を活用した生活事例等の紹介（買物・通院、通勤・通学、観光等の利用情報・活用事例紹介）
- 戦略計画・運行実績・問題点等の周知・理解と協力の促進（運行実績・問題点等）
- PRイベント実施（利用体験事業、沿線ハイキング等）

- ギャラリーバス等利用促進・PR事業
- タクシー運賃エリア図作成等
- 施策推進と合わせた運行情報の提供（市街地循環バスによる市街地活性化）

- アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握
- 利用促進協議会等設置促進、モビリティ・マネジメント推進、交通事業者による観光等地域活性化推進
- 公共交通機能間協議・確保等事業実施・広域連携実施の体制構築、公共交通確保経費に対する行政負担

- コミュニティ協議会の利用促進活動支援
- 路線カルテの作成による情報共有
- 地域乗合タクシー運行支援
- コミュニティ協議会・地区自治会のタクシー共同利用活動等
- 福祉有償運送協議組織設置・運営
- 施策推進における運行等検討

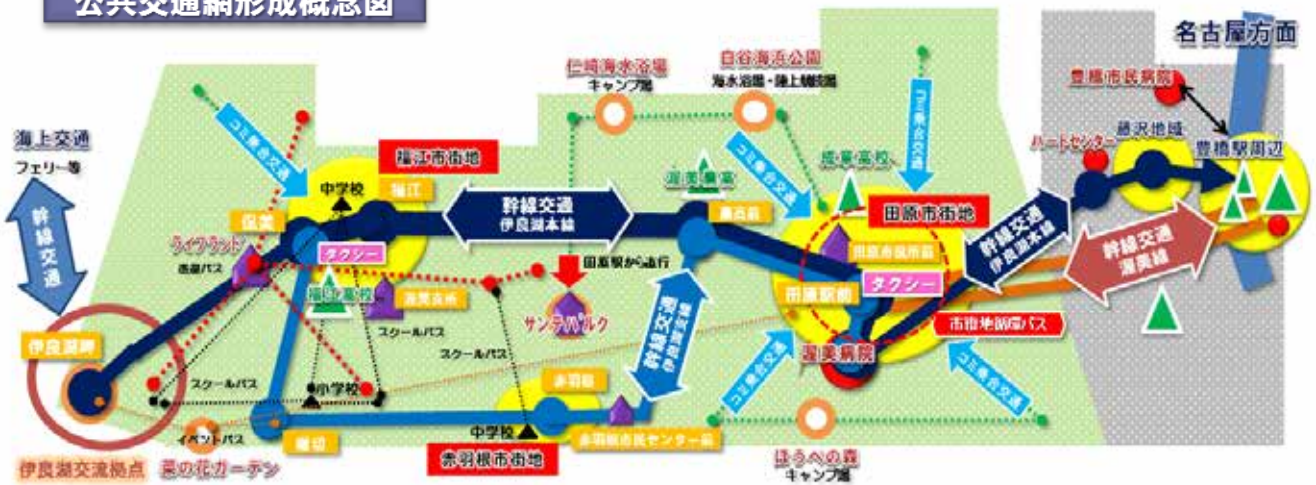
2 公共交通網の形成方針

(1) 移動手段の役割分担・連携の方針

◆総合確保方針（公共交通の役割の明確化）

- ・本市の公共交通網は、「**幹線乗合交通**」を基軸とし、その範囲外を「**コミュニティ乗合交通**」「**有償パーソナル交通**」「**政策交通**」が順次補完（役割分担・連携）し、更にこれらを企業送迎・助け合い活動が補うことで市民等の移動を確保します。
- ・将来像、取組姿勢、公共交通の目標を実現するため、次に掲げる**4つの確保方針**により、移動手段の役割分担・連携を進めます。

公共交通網形成概念図

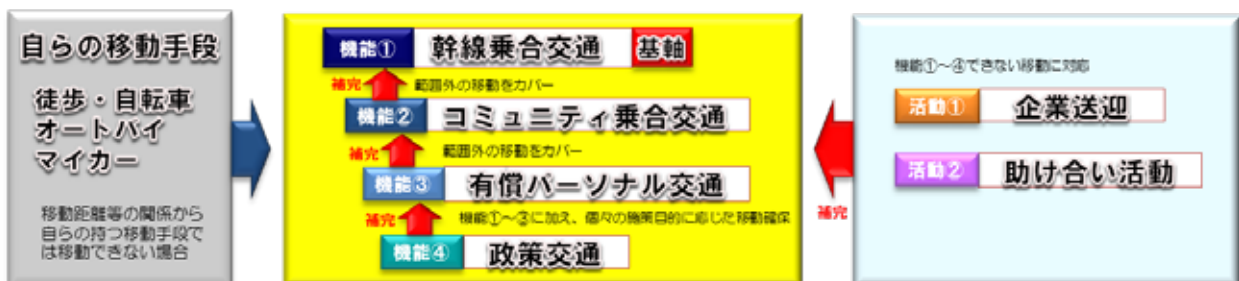


・確保方針1

『移動手段における役割分担と連携による公共交通の確保』

- ・まちづくり施策の展開や市民・来訪者の移動ニーズに対して、マイカー・公共交通・企業送迎等移動手段の役割分担・連携（補完関係）を整理したうえで、公共交通を確保します。
- ・移動における公共交通の役割を踏まえ、公共交通における役割分担と連携により、効果的に市内全域に及ぶ公共交通網を構築します。

公共交通網の補完関係



- ★幹線乗合交通（渥美線、伊良湖本線・支線、伊勢湾フェリー、名鉄海上観光船等）の設定
- ★コミュニティ乗合交通（田原市ぐるりんバス、地域乗合タクシー）の設定
- ★有償パーソナル交通（タクシー、福祉有償運送、貸切バス等）の設定
- ★政策交通（市街地循環バス、スクールバス等）の設定
- ★その他移動機能（企業送迎・助け合い移動）の設定

・確保方針2

『 広域的なまちづくりと連動した公共交通機能の向上 』

- ・都市規模に応じた都市機能の分担などまちづくりの広域性や生活圏・行動圏の拡大を念頭に、行政・交通事業者の広域的な事業展開・連携を踏まえて公共交通機能を向上します。
- ・田原市の観光振興に寄与する施設等へのアクセスに配慮した公共交通ネットワークを構築します。

・確保方針3

『 交通結節点の機能充実による公共交通網の連携円滑化 』

- ・各公共交通が円滑に連携し、公共交通網全体の機能性を向上させるため、交通結節点となる駅・バス停の機能を充実します。

・確保方針4

『 運行水準・運賃等の適正化による公共交通網全体の機能性の向上 』

- ・各公共交通の役割に応じた運行水準（路線・便数）、運賃・サービス等を最適化することで公共交通網全体の機能性を向上します。

(2) 公共交通確保の取組方針

◆総合取組方針（取り組み方・主体の明確化）

- ・公共交通によるまちづくりの推進を目指し、市民・地域・事業者・行政等が協働しながら、運行内容・利用環境等の改善による公共交通の利便性・有効性の向上を図ります。
- ・市が取りまとめ役となって、行政（国・県・市）・交通事業者・地域・市民等がそれぞれの役割を分担・連携する協働体制を構築します。
- ・将来像、取組姿勢、公共交通の目標を実現するため、次に掲げる10の取組方針により、公共交通確保の取り組み方・主体の明確化を進めます。

① 有益性・利便性向上による利用増加 ○公共交通全体及び各機能の有益性・利便性向上による利用増加

・取組方針1

『 公共交通の有益性・利便性・快適性の向上 』

- ・各公共交通の運行目的に応じた有益性、ニーズに応じた利便性・快適性を向上させるための運行改善・利用環境整備に取り組みます。

・取組方針2

『 中心的利用者の対応充実と新規利用のきっかけづくり 』

- ・高校通学者・高齢者等公共交通の中心的利用者（常連客及びその予備軍）に対する利用促進や運行改善に加えて、高齢者等の新規利用のきっかけづくりに取り組みます。

② まちづくり施策と公共交通の連携強化 ○公共交通確保によるまちづくり施策の推進

・取組方針3

『 都市形成・地域活性化・高齢化等のまちづくり施策への貢献 』

- ・公共交通の確保においては、利便性・効率性の向上に加えて、市街地や集落の賑わい拠点づくり、観光振興・高齢者福祉等のまちづくり施策に対応した運行改善に取り組みます。
- ※公共交通等移動手段の充実、公共施設ファシリティマネジメント（統廃合・再配置）に不可欠

・取組方針4

『モビリティ・マネジメントの推進』

- ・まちづくり・環境共生（エコ・ガーデンシティ）・健康・安全等施策の推進として、マイカー利用からの転換をPRするとともに、そのための公共交通等移動環境の向上に取り組みます。

・取組方針5

『環境にやさしく潤いのあるライフスタイル実現への貢献』

- ・公共交通によるゆとりのある移動や快適な空間を提供することに加え、地域の魅力を高める車両、駅、駐輪場等を整備し、市民等の潤いのあるライフスタイルの実現に貢献します。

③ 移動確保経費の最適化による運行持続性の向上 ○公共交通関連経費の最適化（運行経費・行政負担）

・取組方針6

『公共交通運行収支改善による持続性の向上』

- ・各公共交通の運行内容に応じた経費・運賃等収入の最適化により、事業収支の改善を図ることにより、運行持続性の向上に取り組みます。

・取組方針7

『行政の公共交通確保経費の費用対効果の向上』

- ・行政（国・県・市）の公共交通確保経費（運行支援・直接運行経費）について、各種施策経費との関係性を勘案しながら、費用対効果の最大化を図ることによって、運行持続性の向上に取り組みます。
※施策経費との関係性＝高齢者の外出支援で医療費低下、学校再編でスクールバス運行等々

④ 協働体制の構築・各役割の明確化 ○最適な移動を実現するための役割の明確化

・取組方針8

『市民・行政・事業者等による公共交通確保協働体制の構築』

- ・市が取りまとめ役となり、市民・コミュニティ協議会・事業者・行政等地域全体で、公共交通の確保・維持・改善に取り組む協働体制（情報共有・協議等）を構築します。

・取組方針9

『各主体が連携した総合的な取組・共通課題対応の推進』

- ・公共交通網全体の向上を図る総合的な取組や個別の共通課題への対応について、交通事業者・行政・コミュニティ協議会等が連携しながら進めます。

・取組方針10

『各主体の役割の明確化による取組推進』

- ・公共交通確保における市民・コミュニティ協議会・事業者・行政等の役割を明確化するとともに、それぞれが役割を認識することで、取組の推進を図ります。

3 各公共交通の運行方針

(1) 役割に応じた公共交通の運行方針

◆公共交通の役割の明確化に関する総合確保方針◆

・本市の公共交通網は、「幹線乗合交通」を基軸とし、その範囲外を「コミュニティ乗合交通」「有償パーソナル交通」「政策交通」が順次補完（役割分担・連携）し、更にこれらを企業送迎・助け合い活動が補うことで市民等の移動を確保します。

① 『幹線乗合交通』の運行方針・・・渥美線、伊良湖本線・支線、伊勢湾フェリー、名鉄海上観光船等

まちづくり・地域活性化を支える公共交通網の基軸機能として、行政の方針に基づき交通事業者が市民・地域・行政と連携し、高・中水準の運行確保

ア 鉄道の運行 計画・運行) 民間交通事業者 支援) 国・県・市 協働) 市民・地域等

- 機能 田原市街地と豊橋市街地の移動確保
- 交通モード 渥美線
- 対象区域 三河田原駅～新豊橋駅を結ぶ沿線地域（田原市内 三河田原・神戸・豊島・やぐま台）
- 対応課題 バスとの連携強化による乗継客増加の実現

イ 路線バスの運行 計画・運行) 民間交通事業者 支援) 国・県・市 協働) 市民・地域等

- 機能 【伊良湖本線】
伊良湖岬（福江市街地）と藤沢経由で豊橋市街地の移動確保
【伊良湖支線】
福江市街地（保美）から国道42号線沿い赤羽根市街地経由で田原市街地の移動確保
- 交通モード 伊良湖本線、伊良湖支線
- 対象区域 地域連携すべき市街地・主要施設・交通結節点及びそれらを結ぶ沿線
- 対応課題 地域連携による都市機能強化（商業、観光等）及びニーズに応じた利便性・有効性の高い運行（ルート・ダイヤ・運賃設定等）の実現
赤羽根市街地及びその近隣地域におけるニーズに応じた利便性・有効性の高い伊良湖支線運行（ルート・ダイヤ・運賃設定等）の実現 ※特にダイヤ設定

ウ 旅客船の運航 計画・運行) 民間交通事業者 支援) 国・県・市 協働) 市民・地域等

- 機能 伊良湖岬と鳥羽、伊良湖岬と河和（篠島・日間賀島経由）の移動確保
- 交通モード 伊勢湾フェリー、名鉄海上観光船等
- 対象区域 交通結節点（港）を結ぶ沿岸地域
- 対応課題 ニーズに応じた利便性・有効性の高い運行（ルート・ダイヤ・運賃設定等）の実現

② 『コミュニティ乗合交通』の運行方針・・・ぐるりんバス、地域乗合タクシー

幹線乗合交通を補う地域互助機能として、コミュニティ協議会・市・交通事業者が協働し、集落地域から市街地への中・低水準の運行確保

ア **ぐるりんバスの運行** 計画) 市・地域 運行) 交通事業者(受託) 支援) 国 協働) 市民・地域等

※ぐるりんミニバス(ワゴン車) 含

- 機能 集落地域から市街地への移動確保(一定基準以上の移動ニーズに対応)
- 対象区域 幹線乗合交通が運行しない地区
- 対応課題 コミュニティ協議会と市の協働による利用ニーズに応じた運行(ルート・ダイヤ・運賃設定等)の実現
幹線沿いでない観光施設へのアクセスに配慮した運行の実現
※幹線乗合交通との役割分担(競合回避)、設置・廃止検討基準明確化・遵守が不可欠

イ **地域乗合タクシーの運行** 計画) 地域 運行) 民間交通事業者 支援) 国・市 協働) 市民・地域等

※八王子線

- 機能 集落地域から市街地への移動確保(一定基準以上の移動ニーズに対応)
- 対象区域 ぐるりんバスが運行しない地区
- 対応課題 コミュニティ協議会主体による利用ニーズに応じた運行(ルート・ダイヤ・運賃設定等)の実現
※幹線乗合交通との役割分担(競合回避)、設置・廃止検討基準明確化・遵守が不可欠

③ 『有償パーソナル交通』の運行方針・・・タクシー、福祉有償運送、貸切バス・レンタカー等

交通事業者等が主体となり、行政・地域等の協働により、幹線・コミュニティ乗合交通で対応できない個人単位の移動を必要十分な水準で運行確保

ア **タクシーの運行** 計画・運行) 民間交通事業者 協働) 市民・地域等

- 機能 市内外を問わず24時間365日、ドア・ツー・ドアのサービスで個人ニーズの移動確保
- 対象区域 市内全域
- 対応課題 ニーズに応じたサービス提供・運行、利用のしやすさの向上・きっかけづくり
※渥美地域・伊良湖岬等の配車が不十分

イ **福祉有償運送の運行** 計画・運行) 福祉団体等 協働) 市民・地域・事業者・行政等

- 機能 移動困難者(身体障害者や要介護者などの公共交通機関利用困難者)の移動確保
- 対象区域 市内全域
- 対応課題 ニーズに応じたサービス提供・運行、利用のしやすさの向上、利用のきっかけづくり

ウ **貸切バス・レンタカー・レンタサイクルの運行** 計画・運行) 民間交通事業者等 協働) 市民・事業者等

- 機能 個人又は団体のニーズに応じた移動確保
- 対象区域 市内全域(市外含む)
- 対応課題 ニーズに応じたサービス提供・運行、利用のしやすさの向上・きっかけづくり

④ 『政策交通』の運行方針・・・市街地循環バス、ライフランド巡回バス、スクールバス、イベント送迎バス

市街地活性化、福祉、観光、教育等の施策を実現するための移動を、市担当課が主体となり、関係者と連携・協力しながら必要十分な水準で運行確保

※幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通・有償パーソナル交通を可能な限り利用し、効率的かつ効果的に施策目的を実現する

ア 市街地循環バスの運行 計画) 市都市整備部・産業振興部 運行) 民間交通事業者(受託) 協働) 市民・地域等

- 機能 市街地の活性化・利便性向上を図るための移動確保
- 対象区域 田原市街地 ※赤羽根市街地・福江市街地は幹線乗合交通等でカバーされている
- 対応課題 幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通と連携した分かりやすい運行体制

イ ライフランド巡回バスの運行 計画・運行) 市健康福祉部 協働) 市民・地域等

- 機能 公共施設利用(あつみライフランド)による施策推進のための移動確保
- 対象区域 渥美地域
- 対応課題 幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通との連携・役割分担、公共交通不便地域の移動確保

ウ 小・中学校スクールバスの運行 計画) 市教育部 運行) 民間交通事業者(受託) 協働) 市民・地域等

- 機能 白谷地区等の遠距離通学児童・生徒を小・中学校に送迎
- 対象区域 遠距離通学地域
- 対応課題 幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通との連携・役割分担

エ イベント送迎バスの運行 計画) 市産業振興部等 運行) 民間交通事業者(受託) 協働) 市民・地域等

- 機能 菜の花まつり・市民まつり等の観光イベント時の送迎(郊外駐車場からのシャトルバス含む)
- 対象区域 市内イベント開催地
- 対応課題 幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通との連携・役割分担

オ その他政策的な移動確保 主体・運行) 市各部・民間交通事業者等 協働) 市民・地域等

- 機能・内容 市送迎バス、霊柩車(バス等)、無料レンタサイクル
- 対象区域 施策展開内容に応じた市内地域
- 対応課題 利用要望の重複対応、乗合交通・コミュニティ乗合交通との連携・役割分担

(2) その他移動機能の運行促進方針

★公共交通を補完する機能としての運行促進方針

各公共交通のほか、企業活動における顧客や従業員の移動確保、社会福祉協議会等の福祉団体・地域における助け合いによる移動確保を促進

① 企業送迎の運行促進方針

ア 通勤・通学・通園送迎 計画運行) 事業者 協働) 市民・地域等

- 機能・内容 工場・病院・自動車学校・スポーツ教室・私立学校等の従業員・生徒等送迎車（バス等）
- 対応課題 活動しやすい環境づくり、マイカー利用からの転換



イ ホテル・飲食店送迎 計画運行) 事業者 協働) 市民・地域等

- 機能・内容 飲食店・ホテル・旅館の利用客送迎車（バス等）
- 対応課題 活動しやすい環境づくり、マイカー利用からの転換



② 助け合い活動の運行促進方針

ア 地域福祉団体の助け合い活動 計画運行) 地域福祉団体 協働) 市民・地域等

- 機能・内容 福祉バス（おでかけ・買物支援等）
- 対応課題 ボランティア・互助活動の活性化

イ 地域コミュニティの助け合い活動 計画運行) 地域・団体等 協働) 市民・地域等

- 機能・内容 隣近所による助け合い（自家用車送迎）
- 対応課題 地域コミュニティ活動の活性化



第3章

施策展開

第3章 施策展開

- ・公共交通網の形成方針（第2章）を実現する具体的な施策展開として、公共交通網全体を向上させる取組及び機能別の取組内容を示します。

1 公共交通網全体を向上させる取組【全体向上策】

- ・幹線乗合交通、コミュニティ乗合交通、有償パーソナル交通及び政策交通に共通の取組又は公共交通間で連携する取組を進め、市内の公共交通網全体の効率性・有効性を高めます。

① 共通・連携した運行内容・運賃等の改善 【平成26年度～平成34年度】

ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新

- ◆各主体共通の取組（内容は機能別向上策掲載）
- 鉄道・バス車両、船舶、運行設備（駅舎・軌道設備・港湾等）の維持管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新

イ 駅・バス停留所等の待合・乗継環境の改善

- ◆各主体連携の取組（内容は機能別向上策掲載）
- 駅待合室、バス停留所上屋・夜間照明、駐車場・駐輪場、路線バス等運行に配慮した道路等の整備



ウ ダイヤ調整・共通乗車券等による乗継円滑化

- ◆各主体連携の取組（内容は機能別向上策掲載）
- 運行ダイヤの調整・統合、各モード共通乗車券・乗継割引等（幹線を中心とした相互利用誘導）

エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上

- ◆各主体共通の取組（内容は機能別向上策掲載）
- 安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）、接客等顧客サービスの向上（接客研修、乗車券販売拡大等）



点呼（アルコールチェック）



IC乗車券

オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等

- ◆各主体連携の取組（内容は機能別向上策掲載）
- 高齢者・障がい者・子ども・免許返納者等割引、市街地活性化・観光振興・防犯対策等の運行協力

② 共通・連携した情報提供・PRの改善 【平成26年度～平成34年度】

ア 運行情報の伝達強化

◆共通・連携の取組 各主体の取組（内容は機能別向上策掲載）

■総合的な運行情報の周知（案内表示改善、総合交通案内・地域別時刻表等作成配布、IT活用等）

- a) 公共交通ガイドブック作成・配布（全世帯・主要公共施設・田原駅・渥美病院等）… ◎継続・充実
- b) 校区別の電車・バス時刻表作成・配布 ※必要に応じて… ◎継続・充実
- c) 総合公共交通案内板設置（田原駅等）、主要バス停総合時刻表作成・掲示（渥美病院・市役所等）… ◎継続・充実
- d) 市外の公共交通結節点における田原市誘導案内（豊橋駅・鳥羽駅等）… ★検討・実施 ◀一部実施
※豊橋～鳥羽等のつながり明示を検討
- e) インターネット田原市ホームページに路線情報等掲載（各社サイトへのリンク含む）… ◎継続・充実
- f) インターネットの路線等検索サイト情報掲載（駅すぱあと等）… ◎継続・充実
- g) その他必要な取組

イ 目的に応じた利用・活用情報の提供

◆共通・連携の取組 各主体の取組（内容は機能別向上策掲載）

■公共交通を活用した生活事例等の紹介（買物・通院、通勤・通学、観光等利用情報・活用事例紹介）

- a) 田原市観光マップ・観光案内図にバス停等公共交通利用情報の掲載 … ◎継続・充実
- b) 高校生・中学生向けの公共交通利用案内作成・配布 … ◎継続・充実
- c) 高校新入生に対する公共交通利用説明会開催 … ◎継続・充実
- d) 高齢者向けの公共交通利用案内作成・配布（全世帯等）… ◎継続・充実
- e) その他必要な取組



ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知

◆公共交通会議の取組 各主体の取組（内容は機能別向上策掲載）

■戦略計画・運行実績・問題点等の周知・理解と協力の促進（運行実績・問題点等）

- a) インターネット田原市ホームページに公共交通コーナーを設け協議内容・運行情報を提供 … ◎継続・充実
- b) 広報たはら（全戸配布）に公共交通特集ページ（毎年1回）・公共交通関係トピックスの掲載 … ◎継続・充実
- c) 各種アンケート調査等実施時に公共交通の現状・利用促進を周知 … ◎継続・充実
- d) 市政ほーもん講座等による公共交通の現状説明 … ◎継続・充実
- e) その他必要な取組



エ イベントによる公共交通利用のPR

◆田原市地域公共交通会議の取組 各主体の取組（内容は機能別向上策掲載）

■PRイベント実施（利用体験事業等）

- a) 主要イベントにおける公共交通利用PR（市民まつり、エコフェスタ等） … ◎継続・充実
- b) 公共交通利用体験イベント実施（子ども・高齢者路線バス利用体験等） … ★検討・実施 ◆実施
- c) 学習活動における公共交通利用体験（中学校総合学習等） … ◎継続・充実
- d) その他必要な取組



夏休み親子バス体験教室（記念撮影）



エコフェスタ 公共交通ブース（7月）

③ 共通・連携した取組を推進する体制の確立 【平成26年度～平成34年度】**ア 利用ニーズ・改善点等の把握**

◆田原市地域公共交通会議の取組 各主体の取組（内容は機能別向上策掲載）

■アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握

- a) 公共交通に関する現状調査・分析（地域公共交通確保維持改善事業調査事業等） … ◎継続・充実
- b) 市内高校全生徒アンケート調査（3年ごと実施） … ◎継続・充実
- c) 市民意識調査（3年ごと実施） … ◎継続・充実
- d) 田原市地域コミュニティ連合会等地域団体との意見交換会（随時実施） … ◎継続・充実
- e) 市民提言箱（市役所・市民館・文化会館等）・インターネット意見募集 … ◎継続・充実
- f) その他必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進

◆共通・連携の取組 各主体の取組（内容は機能別向上策掲載）

■利用促進協議会等設置促進・活動支援 <<個別機能対応>>

- a) コミュニティ協議会による利用促進活動 … ◎継続・充実
- b) 高校バス利用促進改善検討会等設置等 … ★検討・実施 ◆実施
- c) その他利用促進設置促進等に必要の取組

■企業・市民によるモビリティ・マネジメントの推進

- d) 臨海企業エコ通勤推進活動、田原市役所エコ通勤デー等 … ◎継続・充実



野田校区公共交通利用促進協議会

■交通事業者による観光等地域活性化推進

- e) 交通事業者による観光事業展開・イベント開催等 … ◎継続・充実
 - ・交通事業者による観光事業等展開、観光推進組織参画（交通事業者社員派遣等）、イベント開催（主催・共催等）
- f) その他利用活性化推進の取組

ウ 公共交通網形成体制の構築

◆田原市地域公共交通会議の取組 行政の取組（内容は機能別向上策掲載）

■公共交通機能間の協議・連携実施体制確立

- a) 田原市地域公共交通会議設置・運営 … ◎継続・充実
- b) テーマに応じた公共交通会議分科会設置・運営（防災対応、調査研究等） … ◎継続・充実
- c) 公共交通まちづくり推進ワーキング会議設置・運営（市役所関係課） … ◎継続・充実
- d) その他公共交通機能間の協議等体制確立に必要な取組

■地域公共交通確保維持改善事業の実施体制の構築

- e) 生活交通ネットワーク計画（地域内フィーダー系統等）策定・実施 … ◎継続・充実
- f) 地域協働推進事業計画策定・実施 … ◎継続・充実
- g) その他公共交通機能確保等に必要な取組

■東三河等広域連携による公共交通確保・維持・改善体制の構築 <関係主体>

- h) 鉄道・路線バス・タクシー協議会・フェリー等の確保等体制設置・運営 … ◎継続・充実
※機能別向上策にて整理
- i) 東三河における公共交通確保等推進組織設置・運営 … ◎継続・充実
・夏休み小学生50円バス実行委員会等
- j) その他広域による公共交通確保等に必要な取組

■公共交通確保経費に対する行政負担

- k) 地域公共交通確保維持改善事業関連の補助金交付（国・県・市） … ◎継続・充実
- l) その他公共交通確保に必要な行政支援



田原市地域公共交通会議



夏休み小学生50円バス事業

2 機能別の取組内容【機能別向上策】

- ・幹線乗合交通、コミュニティ乗合交通、有償パーソナル交通及び政策交通において、各役割に応じた機能を確保するための改善に取り組み、市内の公共交通網全体の効率性・有効性を高めます。

(1) 幹線乗合交通の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … 渥美線、伊良湖本線・支線、伊勢湾フェリー、名鉄海上観光船等
- 確保 … まちづくり・地域活性化を支える公共交通網の基軸機能として、行政の方針に基づき交通事業者が市民・地域・行政と連携し、高・中水準の運行確保
- 区域 … 広域交通結節点の豊橋市街地・伊良湖港・鳥羽、及び市内市街地・主要施設を結ぶ沿線地域
- 主体 … 計画・支援 県・市 運行 交通事業者 支援 国 協働 市民・地域・事業者・学校等
- 対応 … 都市形成 広域連携 及びニーズに応じた利便性・有効性の高い運行 ルート・ダイヤ・運賃等 実現 ※特にサービス水準 利便性・定時性・速達性等 の向上

① 運行内容・運賃等の改善 【平成26年度～平成34年度】

ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新 ＝全体向上策①ア

■鉄道車両、運行設備 駅舎・軌道・踏切・電気設備等の維持管理・改善 バリアフリー・耐震化等・更新

- a) 渥美線の車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実
- b) 利用拡大のための渥美線車両等環境改善（カラフルトレイン、サイクルトレイン等）… ◎継続・充実
- c) その他鉄道運行設備等適正管理に必要な取組



車両（カラフルトレイン）



踏切・電路・軌道設備



サイクルトレイン

(土・休日：終日 平日：10:00～14:59)

■バス車両、事務所、整備場等の維持管理・改善 バリアフリー・耐震化等・更新

- d) 伊良湖本線・支線等のバス車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実
- e) 利用拡大のためのバス車両等環境改善（ラッピングバス等）… ◎継続・充実
- f) その他路線バス運行設備等適正管理に必要な取組



低床車両



ラッピングバス



ノンステップバス

■海上交通船舶、運航設備、港湾等の維持管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新

- g) 伊勢湾フェリー等の船舶・運航設備の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実
- h) 港湾施設の整備・適正管理 … ◎継続・充実 <行政整備・管理>
- i) その他海上交通運航設備等適正管理に必要な取組

イ 駅・バス停留所等の待合・乗継環境の改善 =全体向上策①イ

■鉄道駅待合室、駐車場・駐輪場の整備・環境維持

- a) 渥美線各駅（三河田原・神戸・豊島・やぐま台）の駅舎・駐輪場・駐車場等の整備 … ◎継続・充実 <一部行政対応>
 - ・渥美線利用促進のための無料駐輪場整備・運営
- b) 田原駅南公共駐車場整備・運営（パーク&ライド・駅送迎利用の促進） … ◎継続・充実 <行政対応>
 - ・施設収容380台（自動車：2時間まで無料）
- c) 公共交通利用者等に対するレンタサイクル整備・運営 ・三河田原駅等 … ◎継続・充実 <協働対応>
- d) 渥美線各駅（三河田原・神戸・豊島・やぐま台）の駅舎・待合環境の改善 … ◎継続・充実 <一部行政対応>
- e) 駅前ロータリー清掃活動・放置自転車対策など駅舎等待合環境の維持・向上 … ◎継続・充実 <協働対応>
- f) その他鉄道利用のための環境改善に必要な取組



やぐま台駅駐輪場



豊島駅待合室・改札機



三河田原駅舎1階「交流ひろば」

■路線バスの停留所上屋・ベンチ・夜間照明・駐輪場等の整備

- g) 伊良湖本線・支線停留所（上屋・ベンチ・夜間照明）・駐輪場等の改善 … ◎継続・充実 <交通事業者・行政・地域の協働>
 - ・バス停留所等整備方針策定、市バス停留所等整備事業、市バス停留所上屋等整備補助制度（交通事業者・コミュニティ団体への支援）



渥美病院バス停（施設）



田原駅前バス停（事業者）



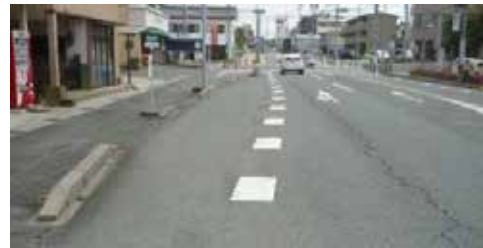
明神前バス停（地域）

■路線バス運行に配慮した道路整備等

- h) 伊良湖本線・支線バス等運行ルート適正化に対応した道路整備・改良等 … **★検討・実施**
 <行政対応>
 ・バス通行のための道路改良、バス停車帯整備等
- i) 路線バス発着に対応した公共施設・商業施設等の改良・整備 <一部 行政対応>
- j) その他路線バス利用のための環境改善に必要な取組



田原萱町バス停車帯



市役所前バス停車帯

ウ ダイヤ調整・共通乗車券等による乗継円滑化 =全体向上策①ウ

■渥美線・伊良湖本線・伊勢湾フェリー等の乗継時刻表作成・ダイヤ調整等

- a) 豊橋・鳥羽間の乗継ダイヤ調整・時刻表作成（渥美線・伊良湖本線・伊勢湾フェリー） … **◎継続・充実**
- b) 田原駅・保美等の乗継ダイヤ調整・時刻表作成（渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線・ぐるりんバス等） … **◎継続・充実**
- c) その他乗継ダイヤ調整・時刻表作成（渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線・海上交通等） … **◎継続・充実 ★検討・実施 ◆実施**
 ・保美等交通結節点における伊良湖本線上下便と伊良湖支線上下便の乗継利用検討等

■共通乗車券・乗継割引の充実

- d) 豊橋・鳥羽割引きっぷ（渥美線・伊良湖本線・伊勢湾フェリー） … **◎継続・充実**
- e) 田原駅乗継割引・共通乗車券（渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線） … **◎継続・充実**
- f) その他乗継割引・共通乗車券（渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線・ぐるりんバス・海上交通等） … **◎継続・充実 ★検討・実施**
 ・保美等交通結節点における伊良湖本線上下便から伊良湖支線上下便利用の割引検討等

■その他乗継利用の促進

- g) 渥美線車内における乗継情報提供（アナウンス、時刻表掲示） … **◎継続・充実**
- h) 伊良湖本線車内・伊勢湾フェリー船内における乗継利用者確認・連絡 … **◎継続・充実**
- i) その他乗継利用促進に必要な取組

豊橋・鳥羽乗継時刻表



伊勢湾フェリー乗車口（鳥羽港）

エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上 =全体向上策①エ**■安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）**

- a) 鉄道・路線バス・海上交通事業者による安全運行管理 … ◎継続・充実
 - ・高齢者等乗客の安全確保、事故防止対策（ドライブレコーダー導入等）
- b) 鉄道・路線バス・海上交通における防災対策の推進 … ◎継続・充実
- c) その他安全運行確保に必要な取組

■接客等顧客サービスの向上

- d) 鉄道・路線バス・海上交通事業者による接客等サービス向上 … ◎継続・充実
 - ・接客研修、弁当（伊勢湾フェリー船弁）・関連商品等の開発販売
- e) 乗車券の販売体制拡大（各営業所、市役所等）… ★検討・実施 ◆一部実施
 - ・渥美線、伊良湖本線・支線、ぐるりんバス等の乗車券・回数券等共通販売の検討
- f) その他サービス向上に必要な取組



船弁（伊勢湾フェリー）

オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等 =全体向上策①オ**■高齢者等外出支援策・まちなか等活性化策等を実現するための公共交通利用支援**

- a) 伊良湖本線・支線における高齢者の外出支援策（元気パス制度）… ◎継続・充実
- b) 市による高齢者等の鉄道・バス利用支援（福祉鉄道・バス回数券交付事業）… ◎継続・充実
 - <協働対応>
- c) 市街地活性化等施策推進のために必要な取組 … ★検討・実施

■観光振興策・防犯対策・教育施策等を実現するための公共交通運行協力等

- d) 観光施設等経由ルート（休暇村等）・観光臨時便等運行 … ◎継続・充実 ★検討・実施
- e) 渥美線・路線バスによる市施策協力 … ◎継続・充実
 - ・渥美線・路線バスの車体・車内吊広告等によるPR協力
 - ・子ども110番バス、交通安全運動、大規模なイベント時の迂回・運休等
- f) 小・中学校再編に伴う通学利用 … ★検討・実施
 - ・学校再編に伴う遠距離通学による増便等の検討・実施
- g) その他市施策推進に必要な取組

カ 路線・結節点の見直し**■伊良湖本線・支線における定時性・速達性・利便性向上のためのルート・結節点の改善**

- a) 伊良湖本線・支線の高校通学時バス停近接化（成章高校、福江高校）… ★検討・実施 ◆実施
- b) 伊良湖本線・支線の路線・結節点再検討（距離短縮、サンテパークたはら経由等）… ◆不実施
- c) その他定時性・速達性等向上のために必要な取組

キ 運行水準の確保

■ 渥美線・伊良湖本線・フェリー等の運行水準確保、伊良湖支線の運行水準向上（昼間帯等増便検討）

- a) 渥美線における運行水準確保（約4便/時間）… ◎継続・充実
- b) 伊良湖本線における運行水準確保（約2便/時間）… ◎継続・充実
- c) 伊良湖支線における増便による運行水準向上（1便/2時間程度）… ★検討・実施 ※地域協働で実現
- d) 伊勢湾フェリー等海上交通における運航水準確保… ◎継続・充実
- e) 高速乗合バスにおける運行水準確保（毎日運行）… ◎継続・充実
- f) その他運行水準確保のために必要な取組

ク 市街地等同一運賃見直し・回数券・定期券等の充実

■ 伊良湖本線・支線の市街地同一運賃（100円、130円）の見直し

- a) 田原市街地100円運賃ゾーンの見直し（市街地循環バス機能と共通運賃化）… ★検討・実施
 - ・市街地循環バス（100円運賃）運行にあわせて、田原市街地運賃100円ゾーン（田原市役所前～田原駅前）を渥美病院まで拡大検討
 - ※田原駅～渥美病院は田原駅前からの運賃130円ゾーン（ゾーン西境～東境：八軒家～神戸の運賃は190円）
 - ※田原市街化区域内にある伊良湖本線バス停は、田原警察署（区域西境）～豊島坂上（区域東境）で現行運賃は250円
- b) 福江市街地・赤羽根市街地に100円運賃ゾーン新設（市街化循環バス機能と共通運賃化）… ★検討・実施 ◆不実施
 - ・福江市街地（保美～高木の現行200円）、赤羽根市街地（西赤羽根～東赤羽根の現行180円）を市街化区域内運賃100円に設定検討
 - ※福江市街地はぐるりんバス等が市街地循環バス機能を兼ねることを想定
- c) その他市街地同一運賃化に必要な取組

■ 伊良湖本線・支線の市街地同一運賃区間の見直し

- d) 伊良湖本線・支線の田原・豊橋市街地同一運賃区間設定… ◎継続・充実
 - ・田原駅前区間（近隣バス停）～豊橋市街地区間、豊橋駅前区間～田原市街地区間の同一運賃
- e) 伊良湖本線・支線の福江・赤羽根同一運賃区間設定… ★検討・実施
 - ・田原駅前区間～福江区間（福江、渥美ショッピング前、保美）等の同一運賃区間の設定検討
 - ※福江高校生通学の利便性向上
- f) その他同一運賃区間設定に必要な取組

■ 回数券・定期券充実

- g) 伊良湖本線・支線における各種回数券の充実… ◎継続・充実
- h) 伊良湖本線・支線における元気パス制度… ◎継続・充実
- i) 伊良湖本線・支線の長期通学定期（固定客確保の長期高割引定期実証実験）… ★検討・実施 ◆不実施
- j) 伊良湖本線・支線の通学定期割引率の検討… ★検討・実施 ◆不実施
- k) 伊良湖本線・支線の通学費支援の検討… ★検討・実施
- l) 渥美線における回数券等… ★検討・実施 ◆不実施
- m) その他回数券・定期券による利用促進に必要な取組



回数乗車券（路線バス）

② 情報提供・PRの改善 【平成26年度～平成34年度】

ア 運行情報の伝達強化 =全体向上策②ア

■利用ニーズに応じた運行情報の提供 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 各路線の詳細時刻表・運賃表作成・配布 … ◎継続・充実
 - ・ 駅・公共施設・観光施設・病院等に掲示・配布（渥美線、伊良湖本線・支線、伊勢湾フェリー等）
- b) インターネットによる各路線の詳細時刻・運賃等情報提供 … ◎継続・充実
 - ・ 市ホームページ（公共交通コーナー）の充実、各交通事業者ホームページへのリンク形成
- c) 駅・バス停掲示情報等の充実・明快化 … ◎継続・充実
 - ・ バス停表示内容QRコード化（携帯電話カメラで写すと運行時刻表サイトが表示）、片側設置バス停の案内表示
- d) その他運行情報伝達強化に必要な取組



伊良湖クリスタルポルト玄関
公共交通発着時刻案内



バス停情報QRコード（豊鉄バス）



片側設置バス停の案内表示

イ 目的に応じた利用・活用情報の提供 =全体向上策②イ

■幹線乗合交通を活用した移動・まちづくり推進等の事例紹介等 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 幹線乗合交通を利用した観光・市街地めぐり等の誘導（情報案内、マップ作成等）… ◎継続・充実
 - ・ 渥美線三河田原駅沿線マップ（徒歩編・自転車編）、スマートフォン観光情報検索アプリ等
 - ・ フェリーによる伊勢参り案内パンフ等



沿線マップ（豊橋鉄道ホームページ掲載）



スマートフォン観光情報検索アプリ（三河田原駅）

- b) その他利用・活用情報提供に必要な取組

ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知 =全体向上策②ウ

■幹線乗合交通の運行実績・問題点等の周知・理解・協力の促進 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 各運行事業者による取組方針・整備計画・運行状況等公表 … ◎継続・充実
 - ・ 広報紙・インターネットホームページ等で現状を周知することによる共通理解・協力の促進
- b) その他必要な取組

エ イベントによる幹線乗合交通利用のPR =全体向上策②エ**■ 幹線乗合交通の ・ 利用体験イベント等の実施** ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 各運行事業者による利用促進イベントの開催 … ◎継続・充実
- ・観光・まちづくりイベント等と連携した利用促進イベント実施
 - ・夏休み親子渥美線及びバス体験教室の実施
 - ・車内・船内イベント開催（船内コンサート、スナメリウォッチ等）
 - ・カラフルトレイン関連イベント（スタンプラリー、関連商品作成・販売）、駅舎完成記念切符発行等
 - ・名鉄ハイキング、JRさわやかウォーキング等誘致
- b) その他必要な取組

③ 取組を推進する体制の確立 【平成26年度～平成34年度】**ア 利用ニーズ・改善点等の把握** =全体向上策③ア**■ アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握** ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 渥美線、伊良湖本線・支線、伊勢湾フェリー等利用実績把握（乗降調査等）… ◎継続・充実
- b) 利用者モニター等による現状調査（バスモニター会議、お客様相談窓口等）… ◎継続・充実
- c) その他利用ニーズ・改善点把握に必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進 =全体向上策③イ**■ 幹線乗合交通利用促進協議会等設置促進・活動支援** ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 福江高校・成章高校バス通学推進組織設置・活動支援 … ★検討・実施 ◆実施
- ・バス停近接化・運賃等改善の課題調整、利用促進・PR活動
- b) 伊良湖支線利用促進組織設置・活動支援 … ★検討・実施
- ・昼間帯増便等のための利用促進活動等
- c) その他地域等による利用促進活動に必要な取組

ウ 幹線乗合交通機能確保体制の構築 =全体向上策③ウ**■ 幹線乗合交通確保に関する協議・連携実施体制確立** ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 幹線乗合交通確保協議体制構築（公共交通会議分科会設置・運営含む）※必要に応じた取組
- ・豊橋鉄道軌道設備等整備推進協議会（渥美線、豊橋市内線）
 - ・愛知県バス対策協議会（伊良湖本線・支線バス）
 - ・鳥羽伊良湖航路活性化協議会（伊勢湾フェリー）
 - ・その他必要に応じた協議・連携体制の構築
- b) その他幹線乗合交通確保協議等に必要な取組

■ 幹線乗合交通確保経費に対する行政負担 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- c) 幹線乗合交通確保に対する補助金交付（国・県・市）… ◎継続・充実 ★検討・実施 ◆実施
- ・渥美線鉄道設備・駅舎等整備に対する支援
 - ・路線バス運行・車両等整備に対する支援
 - ・フェリー等海上交通利用促進等に対する支援
 - ・その他必要に応じた支援
- d) その他幹線乗合交通確保に必要な行政支援

(2) コミュニティ乗合交通の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … **田原市ぐるりんバス、地域乗合タクシー**
- 確保 … 幹線乗合交通を補う地域互助機能として、コミュニティ協議会・市・交通事業者が協働し、
方針 集落地域から市街地への中・低水準の運行確保
- 区域 … 幹線乗合交通が運行しない地区
- 主体 … 計画 市・地域 運行 交通事業者 直・受託 支援 国 協働 市民・地域等
- 対応 … コミュニティ協議会と市の協働による利用ニーズに応じた運行 ルート・ダイヤ・運賃設定等
の実現 ※特に幹線乗合交通を補完し、地域ニーズ等に応じた移動確保

① 運行内容・運賃等の改善 【平成26年度～平成34年度】

ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新 ＝全体向上策①ア

■車両、事務所等の維持管理・改善 バリアフリー・耐震化等・更新

- a) ぐるりんバス・地域乗合タクシー車両（バス・ワゴン車等）・運行設備の維持管理・改善・更新
… **◎継続・充実**
- b) 利用拡大のためのバス車両等環境改善（ラッピングバス等）（イメージ向上・運行PR）
… **◎継続・充実**
- c) その他バス・地域乗合タクシー運行設備等適正管理に必要な取組



ぐるりんバス車両（市所有）ラッピングバス



ぐるりんミニバス車両（市所有）

イ 駅・バス停留所等の待合・乗継環境の改善 ＝全体向上策①イ

■バス停留所上屋・ベンチ・夜間照明・駐輪場等の整備

- a) ぐるりんバス・地域乗合タクシー停留所（上屋・ベンチ・夜間照明）・駐輪場等の改善
… **◎継続・充実** <行政・地域協働>
・バス停留所等整備方針策定、市バス停留所等整備事業、市バス停留場上屋等整備補助制度（コミュニティ団体への支援）

■バス運行に配慮した道路整備等

- b) ぐるりんバス・地域乗合タクシー運行ルート適正化に対応した道路整備・改良等
・バス通行のための道路改良、バス停車帯整備等
- c) その他ぐるりんバス等利用のための環境改善に必要な取組
・バス発着スペース確保等

ウ ダイヤ調整・共通乗車券等による乗継円滑化 =全体向上策①ウ

■ 幹線乗合交通等に合わせたぐるりんバス・地域乗合タクシーのダイヤ調整等

- a) 伊良湖本線・支線とぐるりんバス・地域乗合タクシー路線の乗継ダイヤ調整・時刻表作成 … ◎継続・充実
- b) 市街地循環バスとぐるりんバス・地域乗合タクシー路線の乗継ダイヤ調整・時刻表作成 … ★検討・実施 ◆実施
- c) その他乗継ダイヤ調整・時刻表作成

■ 共通乗車券・乗継割引の導入

- d) 伊良湖本線・支線、市街地循環バス等への乗継誘導（乗継割引） … ★検討・実施
- e) その他乗継割引・共通乗車券導入

エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上 =全体向上策①エ

■ 安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）

- a) ぐるりんバス・地域乗合タクシーの安全運行管理 … ◎継続・充実 ★検討・実施 ◆実施
・高齢者等乗客の安全確保、事故防止対策（ドライブレコーダー導入等）
- b) ぐるりんバス・地域乗合タクシーの防災対策の推進 … ◎継続・充実
- c) その他安全運行確保に必要な取組

■ 接客等顧客サービスの向上

- d) ぐるりんバス・地域乗合タクシーによる接客等顧客サービス向上 … ◎継続・充実
- e) 乗車券の販売体制確立（各営業所、市役所、市民館等） … ★検討・実施 ◆実施
- f) その他サービス向上に必要な取組

オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等 =全体向上策①オ

■ 高齢者等外出支援策・子育て支援・まちなか等活性化策等を実現するための公共交通利用支援

- a) 子育て支援策としての小学生以下運賃の無料化 … ◎継続・充実
- b) 市による高齢者等のバス利用支援（福祉バス回数券交付事業） … ★検討・実施 ◆実施
- c) 市街地活性化等施策推進のために必要な取組 … ★検討・実施

■ 観光振興策・防犯対策・教育施策等を実現するための公共交通運行協力等

- d) 公共施設・病院・観光施設等経由ルート運行 … ◎継続・充実 ★検討・実施
- e) ぐるりんバス・地域乗合タクシーによる市施策協力 ・こども110番バス、交通安全運動、迂回・運休等 … ◎継続・充実
- f) 小・中学校再編に伴う通学利用 … ★検討・実施 ◆一部実施
- g) その他市施策推進に必要な取組



こども110番バス

力 運行基準見直し・適正運行**■ぐるりんバス・地域乗合タクシーの運行基準見直し（幹線乗合交通競合回避等）**

- a) ぐるりんバス・地域乗合タクシー運行基準策定（見直し） … ◎継続・充実
- ・ぐるりんバス・地域乗合タクシーの新設・廃止検討基準等運行条件整理
 - ◇幹線乗合交通とコミュニティ乗合交通の競合回避のため、基本的には、市街地からの路線競合地域では伊良湖本線・支線に接続（乗継利用）
 - ◇田原市街地内の観光施設や商業施設及び公共施設を廻る市街地循環バスを設置
 - ※利用実績の多い渥美病院・田原駅・セントファーレ・図書館・市役所・福祉センターのバス停にはぐるりんバスも乗入
 - ◇路線距離・便数・時間帯・運行車両・運行基準（最低利用者数等）を設定
 - ※運行基準は集落内生活利便性（商店等状況）を反映
 - ・改善・廃止検討基準の明確化（改善猶予期間設定）
- b) ぐるりんバス・地域乗合タクシー実証運行 … ◎継続・充実
- ・実証運行実施手順の整理、実証運行の実施
- c) ぐるりんバス・地域乗合タクシーの本格実施・運行改善の実施 … ◎継続・充実
- ・実証運行から本格運行への移行、地域ニーズ等に応じた運行改善の実行
- d) ぐるりんバス・地域乗合タクシーの運行基準に基づく改善・廃止の実行 … ★検討・実施 ◆一部実施
- ・改善・廃止検討基準のコミュニティ協議会との情報共有、改善猶予期間の利用促進活動支援

キ 運行内容（ルート・ダイヤ等）の設定・見直し**■市とコミュニティ協議会による運行内容の設定・見直し**

- a) 市とコミュニティ協議会による運行ルート・ダイヤ等設定・見直し
- ※地域乗合タクシー（八王子線）は、コミュニティ協議会が設定
 - … ◎継続・充実 ★検討・実施 ◆実施
 - ・運行基準（運行条件）、利用ニーズ・利用実績に応じた運行ルート・バス停・ダイヤ等の設定
 - ・交通事業者は、運行ルート・ダイヤ検討に必要な資料提供等に協力

ク 運賃見直し、回数券・定期券等割引制度開発**■運賃の見直し**

- a) 一乗車運賃制200円以上（一部の路線を除く） … ★検討・実施 ◆実施
- ・幹線乗合交通との競合回避、市街地循環バスと相互連携（ネットワークの整合性確保）
- b) 子ども運賃の無料化 … ◎継続・充実
- ・小学生以下運賃無料の継続

■回数券・定期券の充実

- c) ぐるりんバスの回数券・定期券の導入 … ★検討・実施 ◆実施
- d) 地域乗合タクシーの回数券・定期券の充実 … ◎継続・充実
- ・回数券、年間乗車パス等定期券等の検討・実施
- e) その他回数券・定期券による利用促進に必要な取組

② 情報提供・PRの改善 【平成26年度～平成34年度】

ア 運行情報の伝達強化 =全体向上方針②ア

■利用ニーズに応じた運行情報の提供 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 各路線の詳細時刻表等作成・配布 … ◎継続・充実
 - ・ポケット版ぐるりんバス時刻表作成・配布（三河田原駅・主要公共施設・渥美病院等）
- b) 地域内各種団体等への利用方法等PR … ◎継続・充実
 - ・老人クラブ、自治会等総会における利用PR
- c) インターネットによる各路線の詳細時刻・運賃等情報提供 … ◎継続・充実
- d) バス停掲示情報等の充実・明快化 … ◎継続・充実
- e) その他運行情報伝達強化に必要な取組

イ 目的に応じた利用・活用情報の提供 =全体向上方針②イ

■コミュニティ乗合交通を活用した移動・生活等の事例紹介等 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) コミュニティ乗合交通を利用した生活や利用方法の提示（会報、チラシ、見どころマップ作成等） … ◎継続・充実
- b) その他利用・活用情報提供に必要な取組

ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知 =全体向上方針②ウ

■コミュニティ乗合交通の運行実績・問題点等の周知・理解・協力の促進

※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 市・各コミュニティ協議会等による取組方針・整備計画・運行状況等公表 … ◎継続・充実
 - ・広報紙・インターネットホームページ等で現状を周知することによる共通理解・協力の促進
 - ・市民館・地区自治会集会所への利用実績パネル掲示等
- b) その他必要な取組

エ イベントによるコミ乗合交通利用のPR =全体向上方針②エ

■コミュニティ乗合交通のPR・利用体験イベント等の実施 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 市・コミュニティ協議会による利用促進イベントの開催 … ◎継続・充実
 - ・集客イベントでの周知、関連商品開発、ギャラリーバス事業等、沿線ハイキング、買い物ツアー、遠足等
- b) その他必要な取組



ぐるりんバス ギャラリーバス事業



ギャラリーバス事業

③ 取組を推進する体制の確立 【平成26年度～平成34年度】

ア 利用ニーズ・改善点等の把握 =全体向上策③ア

■ アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) ぐるりんバス・地域乗合タクシー各路線の利用実績・運行収支把握・課題分析（年次報告書作成）
 - … ◎継続・充実
 - ・各路線利用総人数・便別平均利用人数・運賃等収入・運行経費等を把握し、改善が必要な事項を整理
- b) 各校区における利用ニーズ・利用実態調査による課題対応策の検討 … ◎継続・充実
 - ・アンケート、グループヒアリング等により課題対応を検討
- c) その他利用ニーズ・改善点把握に必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進 =全体向上策③イ

■ コミュニティ乗合交通利用促進協議会等設置促進・活動支援 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) コミュニティ協議会による利用促進（確保・維持・改善）組織設置・活動支援
 - … ◎継続・充実 ★検討・実施 ◆実施
 - ・コミュニティ乗合交通運行基準に基づくぐるりんバス・地域乗合タクシーのルート・ダイヤ設定等検討
 - ・各地区での利用促進協議会等の組織づくり（校区まちづくり推進計画への位置付け）
 - ・路線カルテの作成による情報共有
 - ・利用促進・PR活動
- b) その他地域等による利用促進活動に必要な取組



泉校区コミュニティ協議会役員会

路線カルテ

ウ コミュニティ乗合交通機能確保体制の構築 =全体向上策③ウ

■ コミュニティ乗合交通確保に関する協議・連携実施体制確立 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) コミュニティ乗合交通確保協議体制構築（公共交通会議分科会設置・運営含む）
 - ※必要に応じた取組
- b) その他コミュニティ乗合交通確保協議等に必要な取組

■ コミュニティ乗合交通確保経費に対する行政負担 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- c) コミュニティ乗合交通確保に関する行政負担（市運営費・地域補助等）… ◎継続・充実
- d) その他コミュニティ乗合交通確保に必要な行政負担

(3) 有償パーソナル交通の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … **タクシー、福祉有償運送、貸切バス、レンタカー、レンタサイクル（有償）等**
- 確保 … 交通事業者等が主体となり、行政・地域等の協働により、幹線・コミュニティ乗合交通で対応できない個人単位の移動を必要十分な水準で運行確保
- 区域 … 市内全域
- 主体 … 計画・運行) 交通事業者・福祉団体等 協働) 市民・地域・事業者・行政等
- 対応 … ニーズに応じたサービス提供・運行、利用しやすさの向上・きっかけづくり
※特に利用特性に応じた充実や利用しやすさの向上

① 運行内容・運賃等の改善 【平成26年度～平成34年度】

ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新 ＝全体向上策①ア

■ タクシー車両・運行設備の維持管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新

- a) タクシー車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … **◎継続・充実**
- b) 車両のラッピング（外装）等による利用環境改善（イメージ向上・PR） … **◎継続・充実**
- c) その他タクシー運行設備等適正管理に必要な取組

■ 福祉有償運送車両・運行設備の維持管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新

- d) 福祉有償運送車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … **◎継続・充実**
- e) 福祉有償運送車両のラッピング（外装）等による利用環境改善（イメージ向上・運行PR）
… **◎継続・充実**
- f) その他福祉有償運送運行設備等適正管理に必要な取組



タクシー車両



福祉有償運送車両

■ レンタサイクル・レンタカー等（有料使用）の車両・運行設備の維持管理・改善・更新

- g) レンタサイクル等車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … **◎継続・充実**
- h) レンタサイクル等車両のラッピング（外装）等による利用環境改善（イメージ向上・運行PR）
… **◎継続・充実**
- i) その他レンタサイクル等運行設備等適正管理に必要な取組

イ 駅等の待合・乗継環境の改善 =全体向上策①イ**■タクシー・福祉有償運送の待合スペース・待機所等の整備**

- a) 田原駅、渥美病院等の待合スペース・のりば・待機所等の整備 … ◎継続・充実
- b) その他タクシー利用環境改善に必要な取組



豊鉄タクシー田原営業所



渥美病院タクシーのりば



待機所

■レンタサイクル・レンタカー等の利用環境の整備

- c) 駐輪場等施設・貸出体制の整備 … ◎継続・充実
- d) その他レンタサイクル等利用環境改善に必要な取組



伊良湖クリスタルポルト レンタサイクル

■有償パーソナル交通の利用に配慮した公共施設等整備

- e) タクシー等有償パーソナル交通利用に対応した公共施設等の改良・のりば整備
- f) その他有償パーソナル交通利用のための環境改善に必要な取組

ウ 共通乗車券等による乗継円滑化 =全体向上策①ウ**■共通乗車券・乗継割引の充実**

- a) 乗継割引・共通乗車券の導入 … ★検討・実施
- b) その他乗継利用促進に必要な取組

エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上 =全体向上策①エ**■安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）**

- a) 運行事業者による安全運行管理 … ◎継続・充実
- b) タクシー等における防災対策の推進 … ◎継続・充実
- c) その他安全運行確保に必要な取組

■接客等顧客サービスの向上

- d) 運行事業者による接客等顧客サービス向上 … ◎継続・充実
- e) 観光タクシー運行等のニーズに応じたサービス提供 … ◎継続・充実 ★検討・実施
- f) その他サービス向上に必要な取組

オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等 =全体向上策①オ**■高齢者等外出支援策・まちなか等活性化策等を実現するための公共交通利用支援**

- a) 市による高齢者等のタクシー・福祉有償運送利用支援（福祉タクシー券等交付事業）
… ◎継続・充実 <協働対応>
- b) タクシー事業者による高齢者外出支援・交通安全対策（免許返納割引等）… ★検討・実施 ◆実施
- c) 市街地活性化等施策推進のために必要な取組 … ★検討・実施

■観光振興策・防犯対策・教育施策等を実現するための公共交通運行協力等

- d) タクシー事業者等による市施策協力 … ◎継続・充実
- e) その他市施策推進に必要な取組

**カ 需要に応じた配車確保****■タクシー配車・観光タクシー・福祉有償運送・レンタカー等の充実**

- a) 渥美地域等タクシー配車の充実 … ◎継続・充実
- b) 観光地待機・送迎輪番制等による確保体制構築等 … ★検討・実施
- c) その他配車確保に必要な取組

② 情報提供・PRの改善 【平成26年度～平成34年度】**ア 運行情報の伝達強化** =全体向上策②ア**■利用ニーズに応じた運行情報の提供**

- a) タクシー標準運賃エリア図作成等（概算運賃提示）… ◎継続・充実 ★検討・実施
・主要施設・駅・地域間の概算運賃を示すことによる不安感の低下
- b) インターネットによる配車状況等情報提供 … ◎継続・充実
- c) 公共施設・駅等への運行情報掲示・連絡体制充実 … ◎継続・充実
・直通電話設置（渥美病院）、呼び出し電話番号表示等
- d) その他運行情報伝達強化に必要な取組



伊良湖クリスタルポルト タクシーのりば

イ 目的に応じた利用・活用情報の提供 =全体向上策②イ**■有償パーソナル交通を活用した移動・まちづくり推進等の事例紹介等**

※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) タクシー・レンタサイクル等を利用した観光・市街地めぐり等の誘導（情報案内、マップ作成等）
… ◎継続・充実
- b) その他利用・活用情報提供に必要な取組

ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知 =全体向上策②ウ**■有償パーソナル交通の運行実績・問題点等の周知・理解・協力の促進**

※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 各運行事業者による取組方針・整備計画・運行状況等公表 … ◎継続・充実
 - ・広報紙・インターネットホームページ等で現状を周知することによる共通理解・協力の促進
- b) その他必要な取組

エ イベントによる有償パーソナル交通利用のPR =全体向上策②エ**■有償パーソナル交通の** ・利用体験イベント等の実施 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 各運行事業者による利用促進イベントの開催 … ◎継続・充実 ★検討・実施
 - ・市民館での一日タクシー営業所開設等
- b) その他必要な取組

③ 取組を推進する体制の確立 【平成26年度～平成34年度】**ア 利用ニーズ・改善点等の把握** =全体向上策③ア**■アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握** ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) タクシー等利用実績把握 … ◎継続・充実
- b) 利用者アンケート等による現状調査（お客様相談窓口等） … ◎継続・充実
- c) その他利用ニーズ・改善点把握に必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進 =全体向上策③イ**■地域団体等による利用促進・活動支援** ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 地域団体・福祉団体による利用促進体制構築・活動支援 … ★検討・実施
 - ・コミュニティ協議会・自治会単位のタクシー共同利用活動等、利用促進・PR活動
- b) その他地域等による利用促進活動に必要な取組

ウ 有償パーソナル交通機能確保体制の構築 =全体向上策③ウ**■有償パーソナル交通確保に関する協議・連携実施体制確立** ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 有償パーソナル交通確保協議体制構築（公共交通会議分科会設置・運営含む） … ◎継続・充実
 - ※必要に応じた取組
 - ・東三河南部交通圏タクシー準特定地域協議会
 - ・田原市福祉有償運送運営協議会
- b) その他有償パーソナル交通確保協議等に必要な取組

■有償パーソナル交通確保経費に対する行政負担 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- c) 有償パーソナル交通確保に必要な行政支援

(4) 政策交通の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … 市街地循環バス、市スクールバス、市公共施設送迎車(無料)、市送迎バス(広報・団体利用等)
イベント送迎バス、無料レンタサイクル等
- 確保 … 市街地活性化、福祉、観光、教育等の施策を実現するための移動を市担当課が主体となり、関係者と連携・協力しながら必要十分な水準で運行確保
- 区域 … 田原市街地、遠距離通学地域等 市の各施策内容に応じた地域
- 主体 … 計画 市各部 運行 市・交通事業者 受託 協働 市民・地域等
- 対応 … 幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通との連携・役割分担、公共交通不便地域の移動確保
※特に乗合交通を補い、施策に応じた移動確保

① 運行内容・運賃等の改善 【平成26年度～平成34年度】

ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新 =全体向上策①ア

■市街地循環バス車両、事務所等の維持管理・改善 バリアフリー・耐震化等・更新

- a) 市街地循環バス車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … ★検討・実施 ◆実施
- b) 市街地循環バス車両の(外装)等による利用環境改善(イメージ向上・運行PR)
… ★検討・実施 ◆実施
- c) その他市街地循環バス運行設備等適正管理に必要な取組

■スクールバス・市施設送迎バス・レンタサイクル等車両の維持改善・適正管理・更新

- d) スクールバス車両等の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実
- e) その他スクールバス等の運行設備等適正管理に必要な取組



レンタサイクル・ステーション

イ 駅・バス停留所等の待合・乗継環境の改善 =全体向上策①イ

■市街地循環バスのバス停留所上屋・ベンチ・夜間照明等の整備

- a) 市街地循環バス停留所(上屋・ベンチ・夜間照明)等の改善(道路整備・改良を含む)
… ★検討・実施 ◆実施
・バス停留所等整備方針策定、市バス停留所等整備事業
- b) その他市街地循環バスの待合・乗継環境改善に必要な取組

■スクールバス・市施設送迎バス・レンタサイクル等待合環境の整備

- c) スクールバス等待合環境の整備 … ◎継続・充実 ◆一部実施
- d) レンタサイクル等利用環境の整備 … ◎継続・充実 ◆一部実施
- e) その他スクールバス等待合環境改善に必要な取組

■スクールバス・市施設送迎バス・レンタサイクル等の利用に配慮した公共施設等整備

f) スクールバス等発着・レンタサイクルの駐輪等に対応した公共施設等の改良・整備 … **★検討・実施**

◆一部実施

g) その他政策交通利用のための環境改善に必要な取組

ウ ダイヤ調整・共通乗車券等による乗継円滑化 ＝全体向上策①ウ

■市街地循環バスと幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の乗継円滑化

a) 市街地循環バスと幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の乗継ダイヤ調整・時刻表作成

… **★検討・実施** **◆実施**

b) その他市街地循環バスの乗継円滑化に必要な取組

・運行内容（運行時間帯等）に応じた相互（片道）利用推進 ※幹線乗合交通を最優先利用

■共通乗車券・乗継割引の導入

c) 市街地循環バスと幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の乗継誘導（乗継割引）… **★検討・実施**

d) その他乗継割引・共通乗車券導入

エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上 ＝全体向上策①エ

■安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）

a) 市街地循環バス・スクールバス等の安全運行管理 … **◎継続・充実**

b) 市街地循環バス・スクールバス等の防災対策の推進 … **◎継続・充実**

c) その他安全運行確保に必要な取組

■接客等顧客サービスの向上

d) 市街地循環バス・スクールバス等の接客等顧客サービス向上 … **◎継続・充実**

e) 市街地循環バス乗車券等の販売体制確立（各営業所、市役所等）… **★検討・実施** **◆実施**

f) その他サービス向上に必要な取組

オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等 ＝全体向上策①オ

■政策交通における市施策推進

a) 市街地循環バスにおける高齢者外出支援 … **★検討・実施**

b) 市街地循環バスにおける子育て支援（小学生以下運賃無料化）… **★検討・実施** **◆実施**

c) 他分野の施策への協力 … **◎継続・充実** **★検討・実施** **◆実施**

・車体・車内吊広告、こども110番バス、交通安全運動、大規模なイベント時の迂回・運休等

d) その他市施策推進に必要な取組

カ 市街地循環バスの新設

■市街地循環バスの運行基準

a) 市街地循環バス運行基準策定 … **★検討・実施** **◆実施**

・市街地循環バスの運行計画整理（路線ルート・便数・時間帯・運行車両・改善手順等設定）

・ぐるりんバスの市街地ルートの簡素化・効率化を図るための市街地内運行部分を独立化

・田原市街地内の観光施設や商業施設及び公共施設を廻る市街地循環バスを設定

※市街地内の移動性向上・まちの活性化を考慮したルート設定（関係者の意見反映）

- b) 運賃設定 … **★検討・実施** **◆実施**
- ・一乗車100円運賃（小学生以下無料）
 - ※幹線乗合交通利用や市街地活性化施策と連動した利用誘導策（割引等）検討
- c) その他市街地循環バスの運行に必要な取組

■市街地循環バスによる市街地活性化の取組推進

- d) 市街地循環バスによる市街地活性化等施策推進の取組 … **★検討・実施**
- e) その他市街地循環バスによるまちづくり推進効果を向上させる取組



キ 施策に応じた市送迎バスの運行水準確保

■市公共施設送迎バス（ライフランド巡回バス）の運行

- a) 市公共施設送迎バスの運行方針の明確化 … **★検討・実施** **◆実施**
- ・公共施設利用（あつみライフランド）による施策推進のための移動確保
 - ・路線ルート・便数・時間帯・運行車両等設定
 - ・無料送迎（各施策経費で負担）
- b) 市公共施設送迎バスによる幹線乗合交通等の補完機能実現 … **◎継続・充実**
- ・交通不便地域における幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の運行に至らない移動ニーズに対応
 - ・コミュニティ乗合交通等沿線地域における市公共施設送迎バスの運行廃止（中山・八王子）
- c) 市公共施設送迎バスの運行効率化等に必要な取組

■市送迎バスの運行

- d) 市送迎バスの運行方針の明確化 … **◎継続・充実** **★検討・実施**
- ・市施策推進に必要な行政視察・各種団体等の多人数移動に対応
 - ※中型バス1台・マイクロバス1台を先着順利用
 - ・無料送迎（総合管理経費で負担）
- e) 市送迎バスの運行効率化等に必要な取組

■市イベント送迎バスの運行

- f) 市イベント送迎バスの運行方針の明確化 … **◎継続・充実** **★検討・実施**
- ・市施策推進に必要なイベントの円滑な移動を確保 ※可能な限り幹線乗合交通等利用策を検討
 - ・無料送迎（各施策経費で負担）
- g) 市イベント送迎バスの運行効率化等に必要な取組

② 情報提供・PRの改善 【平成26年度～平成34年度】

ア 運行情報の伝達強化 =全体向上策②ア

■各施策に応じた運行情報の提供

- a) 施策内容と合わせた運行情報提供 … ◎継続・充実
- b) その他運行情報伝達強化に必要な取組

イ 目的に応じた利用・活用情報の提供 =全体向上策②イ

■各施策を実現するための活用事例紹介等 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 政策交通を利用した生活や利用方法の提示（広報たはら、チラシ、活動マップ作成等）
… ◎継続・充実
- b) その他利用・活用情報提供に必要な取組

ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知 =全体向上策②ウ

■各政策交通の運行実績・問題点等の周知・理解・協力の促進 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 政策交通の取組方針・整備計画・運行状況等公表 … ◎継続・充実
・広報紙・インターネットホームページ等で現状を周知することによる共通理解・協力の促進
- b) その他必要な取組

エ イベントによる政策交通利用のPR =全体向上策②エ

■各政策交通のPR・利用体験イベント等の実施 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 市担当課・利用者団体等による利用促進イベントの開催 … ◎継続・充実
・集客イベントでの周知、買い物ツアー等
- b) その他必要な取組

③ 取組を推進する体制の確立 【平成26年度～平成34年度】

ア 利用ニーズ・改善点等の把握 =全体向上策③ア

■アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- a) 政策交通の利用実績・運行収支把握・課題分析（年次報告書作成）… ◎継続・充実
・利用人数・便別平均利用人数・運賃等収入・運行経費等を把握し、改善が必要な事項を整理
- b) 施策対応における移動確保のあり方・対応策の検討 … ◎継続・充実
・幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の利用転換を含む
- c) その他利用ニーズ・改善点把握に必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進 =全体向上策③イ**■各施策の関連団体等による利用促進活動の展開** ※全体的取組は地域公共交通会議対応

a) 各施策の推進と合わせた利用促進（確保・維持・改善）活動・活動支援

… ◎継続・充実 ★検討・実施

・市街地活性化組織による利用促進活動等

b) その他地域等による利用促進活動に必要な取組

ウ 政策交通機能確保体制の確立 =全体向上策③ウ**■政策交通確保に関する協議・連携実施体制確立** ※全体的取組は地域公共交通会議対応

a) 政策交通確保協議体制構築（公共交通会議分科会設置・運営含む）… ★検討・実施 ◆実施

※必要に応じた取組

b) その他政策交通確保協議等に必要な取組

■政策交通確保経費の確保 ※地域公共交通会議対応

c) 政策交通確保に関する行政負担の適正化 … ◎継続・充実

(5) その他移動確保の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … **通勤・通学・通園・ホテル・飲食店送迎、地域福祉団体・コミュニティ協議会の助け合い活動**
- 確保 … 各公共交通のほか、企業活動における顧客や従業員の移動確保、社会福祉協議会等の福祉団体・方針 地域における助け合いによる移動確保を促進
- 区域 … 市内全域
- 主体 … 計画運行) 事業者・地域福祉団体・コミ協議会等 (協働) 市民・地域・事業者・学校等
- 対応 … 活動しやすい環境づくり、マイカー利用からの転換、地域コミュニティ活動の活性化

① 公共交通と連携した移動確保 【平成26年度～平成34年度】

- 事業者・地域等の単独・共同による移動確保のための環境整備等 … **◎継続・充実**

② マイカーからの乗換活動等PR 【平成26年度～平成34年度】

- 事業者・地域等の単独・共同による移動確保の取組事例紹介 … **◎継続・充実**

③ 各種移動手段を確保する体制構築 【平成26年度～平成34年度】

- 事業者・地域等の単独・共同による移動確保を推進する体制構築 … **◎継続・充実**

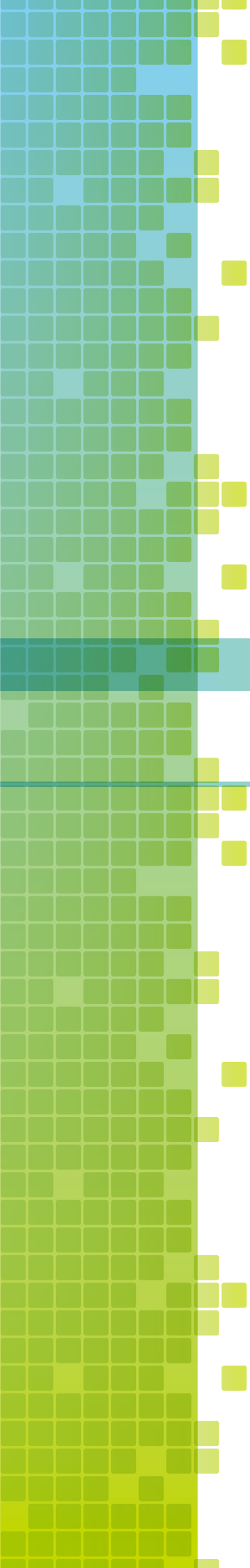


■参考 公共交通網形成の各方針に即した運行改善の内容比較表（現時点の改善案）

機能区分	幹線乗合交通			コミュニティ乗合交通	
名称	渥美線	伊良湖本線・支線	フェリー等	ぐるりんバス	地域乗合タクシー
計画主体	交通事業者	交通事業者	交通事業者	市・コミ協議会	コミ協議会
運行体制	主体…交通事業者 支援…国・県・市	主…交通事業者 支…国・県・市 協…地域・学校等	主…交通事業者 支…国・県・市	主…市（委託） 委…交通事業者 支…国 協…地域（コミ協議会）	主…交通事業者 費…地域（コミ協議会） 支…国・市
機能	都市間、市街地間の運行		海上間の運行	主に集落から市街地の運行	
運行区域	広域交通結節点の豊橋市街地・田原市街地を結ぶ沿線地域	広域交通結節点の豊橋市街地・伊良湖岬及び市内3市街地・主要施設を結ぶ沿線地域	伊良湖岬・鳥羽 伊良湖岬・河和等	幹線が運行しない地区	左の地区で、ぐるりんバスが運行しない地区
運行日時	全日 渥美線：5～23時台 ・利用状況に応じて設定	全日 バス：6～21時台 ・利用状況に応じて設定	全日 7～17時台 利用状況に応じて設定	必要な曜日 基本7～19時台 ・公共施設を経由する場合、市各課と協議	市民アンケート反映
ルート設定	都市間（豊橋・田原）を結ぶルート設定	市街地（豊橋・田原・赤羽根・福江）及び伊良湖港を結ぶルート設定	伊良湖港と鳥羽、伊良湖港と河和を結ぶルート設定	集落と市街地を結ぶ運行可能ルート 市と関連コミ協議会が協議して設定 ・公共施設を経由する場合、市各課と協議	
利用及び政策ニーズに応じつつ、定時性・速達性・利便性を確保	利用及び政策ニーズに応じつつ、定時性・速達性・利便性を確保	利用及び政策ニーズに応じつつ、定時性・速達性・利便性を確保	利用ニーズに応じつつ、定時性・速達性・利便性を確保	市街地内の主要目的施設は運行 渥美線内院・田原駅・セントファール・図書館・福祉センター 福江市街地・カーマ村舎・ショップレイ・保養 ・競合する場合、最寄の幹線に接続（乗継）	
車両	電車	大型・中型バス	フェリー船・高速船	大型～小型バス、ワゴン車等	
運行便数	4本/時間	本線＝2本/時間 支線＝1本/2時間※目標	伊良湖・鳥羽 日8～13往復 ほか	基本日5便以上で市とコミ協議会で設定	コミ協議会が設定する便数 ・不定時便含む
運賃	対距離運賃制 渥美線（田→豊）520円	路線バス（伊→豊橋） 100～1490円 田原市街地100円運賃検封	車両運賃 旅客運賃	1乗車均一制 200円以上 ※幹線につなぐ路線は100円	市民アンケート反映
小人	半額	半額	半額	無料 ・子育て支援施策	
運行持続条件	事業収支の確保	事業収支の確保 ・東三河全体路線の収支 ・行政補助（乗車密度5人等）	事業収支確保	必要性の確保 ・バス5人/便 ・ミニ1.5人/便 事業収支の確保 ・収支率10%	事業収支の確保 ・収入増・収支削減 ・行政補助 （利用2人/便） （収支率10%）
政策対応 他施策推進	福祉施策 ・高齢者利用券※市	福祉施策 ・高齢者元気バス制度※自主 ・高齢者利用券※市 観光施策 ・休暇村経由 商業等	観光施策 ・観光イベント	各施策の要請に応じた対応 ・高齢者等利用支援対応：市福祉部門 ・教育活動：市教育部門 ・交通安全免許及結支援：市総務部門 ※施策担当課費用負担	
その他	渥美線は現行水準を維持	本線は現行水準を維持	鳥羽・伊良湖航路活性化協議会による利用促進（観光振興）	幹線に接続・乗換するためには適合施設整備が必要 地域コミュニティ振興	

参考 公共交通網形成の各方針に即した運行改善の内容比較表（現時点の改善案）

機能区分	有償パーソナル交通		政策交通		
名称	タクシー	福祉有償輸送等	市街地循環バス	ライフランド巡回バス	スクールバス 観光シャトル その他
計画主体	交通事業者	NPO等	市都市整備部	市健康福祉部	市教育部等
運行体制	主…交通事業者 支…国・県・市 協…地域等	主…NPO 支…国・県・市	主…市（委託） 委…交通事業者 連…商業団体等	主…市（直営） 協…地域等	主…市 （直営・委託） 協…団体等
機能	個別ニーズ対応		街中の運行	福祉施設送迎	各施策推進
運行区域	市内全域		市街地の主要目的施設沿線（一部市街地外を含む）	寝美地域内	学校遠距離地域、交通不便な観光地等
運行日時	全日 24時間	規定	全日 必要時間帯 （7～19時台）	月～土 行送9時半発・帰町13時・14時半発	登校日、イベント開催時等の必要な日時
ルート設定	定めなし		公共・商業・医療施設等を結ぶ路線を市担当課が設定	通所者の状況に応じて市担当課が設定	施策内容に応じて市担当課が設定
車両	ニーズに応じた車両		施策内容に応じた車両（バス～普通乗用車）		
運行便数	定めなし	規定	1～2本/時間 ・必要に応じて設定	行き1便 帰り2便	必要に応じた便数
運賃	距離・時間運賃制		1乗車均一制 100円 ・市街地の利便性確保	無料	
小人			無料・子育て支援施策		
運行持続条件	事業収支の確保		必要性の確保 ・特に定めないが 利用5人以上/便	必要性の確保 ・対象者の存在と利用	
政策対応 他施策推進	福祉施策 ・高齢者利用券 交通安全施策 ・免許返納割引	福祉施策 ・障害者利用券	関連施策の調整による公共交通の相互利用 ・コミュニティ交通及び市街地循環バスのスクールバス・福祉施設送迎・観光利用等 ・ライフランド巡回バス及び小学校スクールバスのコミュニティ交通利用		
その他			市街地活性化推進		



第4章

推進体制

第4章 推進体制

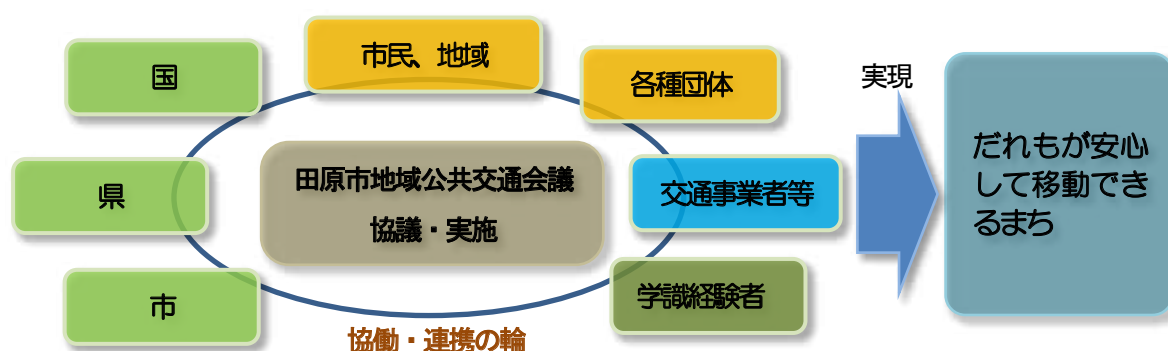
1 推進体制

(1) 総合連携体制

① 地域公共交通会議の設置

○本計画に掲げる将来像・目標・方針を実現するための総合調整・連携施策実施の場として、次に掲げる市民・地域・各種団体、交通事業者、行政機関、学識経験者等で構成する田原市地域公共交通会議（以下交通会議という）を設置します。

※第3章施策展開…1全体向上策…③共通・連携した取組を推進する体制



ア 市民・地域・各種団体

- 田原市地域コミュニティ連合会
田原市老人クラブ連合会
田原市民生児童委員協議会
- 田原市商工会、一般社団法人田原青年会議所



イ 交通事業者

- 豊橋鉄道株式会社、豊鉄バス株式会社、渥美交通株式会社、豊鉄タクシー株式会社、豊鉄ミデイ株式会社
- 公益社団法人愛知県バス協会、愛知県タクシー協会豊橋支部、東海北陸旅客船協会
- 豊橋鉄道労働組合

ウ 行政機関

- 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局
- 愛知県（振興部交通対策課、田原警察署交通課、東三河建設事務所維持管理課）
- 田原市（副市長、関係部長）

エ 学識経験者・その他

- 学識経験者（専門分野の大学等研究者）、渥美半島観光ビューロー、その他市長が指名する者

② 交通会議の機能

○田原市地域公共交通会議は、道路運送法と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定される機能を持つ組織として設置・運営します。

ア 道路運送法に基づく地域公共交通会議の機能

■バス・タクシーを対象として、生活交通のあり方を審議し、協議が整った場合はコミュニティバス・乗合タクシーの許認可等に関する特例の適用を受けることができます。

イ 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会の機能

■鉄道・バス・タクシー・旅客船等に関して、地域公共交通網形成計画（旧地域公共交通総合連携計画）の策定及び実施主体となります。また、交通事業者等には法律による協議会参加の応諾義務、協議結果に対する尊重義務が課せられます。

③ 交通会議の運営

○田原市地域公共交通会議は、次のとおり会議スケジュールを設定し、調整・協議・実施に取り組みます。

ア 会議スケジュール

- 4月～6月会議の案件 … 実施計画取組状況・評価、事業報告・収支決算、その他協議事項
- 随時開催会議の案件 … その他協議事項等
- 3月会議の案件 … 実施計画策定・取組予定、事業計画・収支予算、その他協議事項

イ 協議項目等

- 戦略計画改訂 … 協議等時期) 改訂年度
- 実施計画策定・状況報告・評価 … 協議等時期) 策定年度、
毎年度（状況報告等）
- 戦略計画等実施に係る連絡調整（情報連絡、意見交換、協議決定） … 協議等時期) 毎回
- 地域公共交通会議の権限に属する協議事項の審議 … 協議等時期) 必要時期
- 地域公共交通会議事業・予算の決定・実施・報告・決算 … 協議等時期) 毎年度
- 分科会運営・各組織活動報告等 … 協議等時期) 随時
- その他意見交換等 … 協議等時期) 毎回

ウ 事業計画・報告、予算・決算等

- 地域公共交通会議が主体となって実施する事業については、毎年度開始前の会議において事業計画・予算を決定するとともに、年度終了後の翌年度最初の会議において事業報告・決算を行います。
- 地域公共交通会議が主体となって作成する計画やその実施状況・評価等については、それらが必要な時期に開催する会議において協議・報告します。

工 活動状況の公表

■地域公共交通会議は公開で行うとともに、会議状況は田原市ホームページ等で周知します。

④ 交通会議による事業実施

○田原市地域公共交通会議は、本計画に掲げる施策展開に必要な協議・情報交換を行うとともに公共交通網全体を向上させる取組（協働事業・実証運行等）を実施します。

※事業経費は関係者の協調負担（国等補助金含む）により確保

(2) 個別課題の取組体制

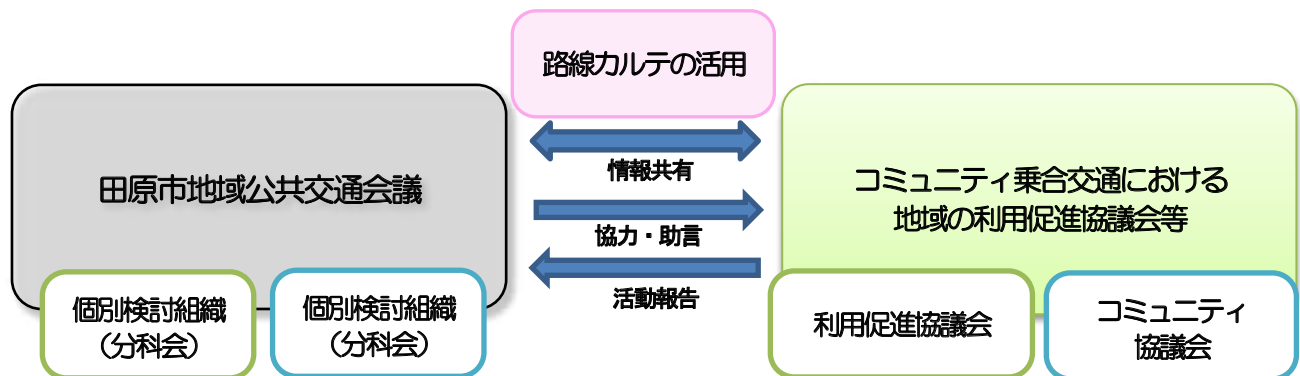
① 公共交通会議分科会の設置

○公共交通網全体に関わる個別課題については、必要に応じて田原市地域公共交通会議の分科会を設置し、その調整方針・改善策等を協議し、その結果を地域公共交通会議に報告し、実現を図ります。

② 地域の利用促進協議会等の取組体制

○地域公共交通会議は、地域の利用促進協議会等と運行状況等について情報共有し、必要に応じて助言します。

○コミュニティ乗合交通関連地域の利用促進協議会や関係コミュニティ協議会は、個別に利用促進事業を実施し、活動実績を交通会議に報告することとします。



③ 情報共有のための路線カルテの活用

○公共交通会議と地域の利用促進協議会等と情報共有を図るため、コミュニティ乗合交通の路線カルテを作成します。

■路線カルテには年度別に、利用者人数、1便当たりの乗車人数、運行経費、運賃収入、収支率、バス停別利用人数等の実績を掲載し、情報共有します。

■目標と目標達成状況を掲載し、達成状況を把握します。

■利用促進協議会等における利用促進の取組を記入し、毎年度実施することとします。

■カルテの掲載内容については、随時見直すこととします。

2 進行管理

○施策展開（第3章）の進行を管理するため、実施計画を策定するとともに、取組状況の把握・評価、改善の協議・実現を行い、着実な公共交通網の形成を図ります。

(1) 各方針の実現状況の把握

実施計画の策定

- 施策展開に掲げる全体向上策及び機能別向上策の実実施スケジュールに基づき、直近年度において関係者が協議しながら、別途「実施計画」を策定することで、状況に応じた取組の推進（進行管理）を図ります。
○計画期間は3年間とし、第一期実施計画は平成26年度から3年間の計画を平成26年度中に策定し、以降は次のとおりとします。

第2次田原市地域公共交通戦略計画（期間：平成26年度～平成34年度）

第1期実施計画（期間：平成26年度～平成28年度）

○平成26年度：調整・策定 ○各年度：実施・モニタリング・スケジュール等の見直し

第2期実施計画（期間：平成29年度～平成31年度）

○平成29年度：調整・策定 ○各年度：実施・モニタリング・スケジュール等の見直し

第3期実施計画（期間：平成32年度～平成34年度）

○平成31年度：調整・策定 ○各年度：実施・モニタリング ○平成34年度：施策の見直し等

- 第1期から第3期の実施計画には、全体向上策（第3章1）及び機能別向上策（第3章2）の取組項目について、主体（誰が）・年度（いつ）・実施内容（どのように）を関係者の協議結果に基づき盛り込みます。
○各実施主体は、それぞれの役割に応じて実施計画に掲げる取組項目を実現するとともに、交通会議に報告することとします。

第1期実施計画では、平成26年度～平成28年度の各年度の実施予定事業に加え、第2期及び第3期（以降を含む）の予定内容を示すことで、長期的な取組方針を示します。

第2次田原市地域公共交通戦略計画〔第1期実施計画〕 取組項目一覧表

Table with columns: 取組項目, 対応区分, 実施主体, 実施年度, 現状・これまでの取組, 具体的な取組内容, 第2期の取組, 第3期の取組, 評価項目, 備考. It details various public transport initiatives like 'Overall improvement of public transport', 'Improvement of service quality', and 'Improvement of service reliability' across different fiscal years.

(2) 取組状況の評価

取組状況の評価

ア 公共交通の実現目標の評価

■ 3つの「公共交通の実現目標」について、以下の達成目標を設定して貢献度を評価します。

・実現目標1 『多様な移動ニーズに対応する公共交通の実現』への貢献度

対応課題	評価項目	達成目標		評価方法
移動の安全性向上	・交通事故の減少	交通事故による死傷者数 293 人 H23年：市調査資料	→ 減少 ※H34年：230人	数値評価 ※総合計画目標値
移動手段の選択肢拡大	・公共交通に対する市民意識の向上	満足度 -0.12 H25：市民意識調査	→ 向上	数値評価

・実現目標2 『まちづくりを促進し、まちの魅力を高める公共交通の実現』への貢献度

対応課題	評価項目	達成目標		評価方法
定住人口の維持 ・交流拡大	・定住人口	64,119人 ※H22年：国勢調査	→ 維持 ※H34年：64,000人	数値評価 ※総合計画目標値
	・観光客等交流人口	11,501人 ※H22年：国勢調査	→ 向上 ※H34年：12,000人	数値評価 ※総合計画目標値
地域活力の向上	・地域活動等の活性化	地域活動に参加する市民の割合 16.1% ※H25年：市民意識調査	→ 増加 ※H34年：30%	数値評価 ※総合計画目標値

・実現目標3 『市民の幸福に貢献する公共交通の実現』への貢献度

対応課題	評価項目	達成目標		評価方法
潤い豊かな生活実現	・市民の幸福度	6.9 H25年：市民幸福度指数	→ 向上 ※H34年：8.0	数値評価

注) 市民幸福度指数=市民意識調査(無作為抽出郵送アンケート調査)において、各個人の“幸せの度合い”を10段階評価した数値の平均値

イ 公共交通に関する目標の評価

■ 公共交通に関する目標として、以下の達成目標(長期)を設定して評価します。

評価項目	達成目標		評価方法
市内公共交通利用者実績	165万人 ※H28年H29年：集計値	→ 維持(増加) ※H34年：165万人	数値評価 ※総合計画目標値

※目標数値：電車(渥美線)、バス(伊良湖本線・支線、田原市ぐるりんバス、地域乗合タクシー、市街地循環バス)、タクシー、海上交通(フェリー・高速船)の利用者合計

■ さらに、公共交通に関する目標を実現するために、以下のコミュニティ乗合交通の路線別に達成目標(短期)を設けます。年度ごとに評価し、目標を達成できなかった際には、運行内容の変更や路線の廃止などについて検討・実施することとします。

- バス車両のぐるりんバスについては、車両の大きさ（乗車定員）や経費等を勘案し、片道の1便当たりの乗車人数を5.0人以上とします。ワゴン車両については、片道の1便当たりの乗車人数を1.5人（循環線は3.0人）とします。

路線名	運行車両	達成目標	評価方法
童浦線	ぐるりんバス	1便当たりの乗車人数 5.0人以上	数値評価
野田線	ぐるりんバス	1便当たりの乗車人数 5.0人以上	数値評価
表浜線・中山線	ぐるりんミニバス（循環線） （ワゴン車両9人乗り）	1便当たりの乗車人数 3.0人以上	数値評価
高松線・八王子線	ぐるりんミニバス （ワゴン車両9人乗り）	1便当たりの乗車人数 1.5人以上	数値評価

- また、費用対効果の観点から、田原市ぐるりんバス全体の収支率10%を達成目標として掲げます。

評価項目	達成目標		評価方法
田原市ぐるりんバス収支率	8.6% ※H29年：集計値	→ 増加 ※H34年：10%	数値評価

- 政策交通である市街地線についても、達成目標を設定することとします。目標を達成できなかった際には、運行内容の変更などについて検討・実施することとします。

路線名	運行車両	達成目標	備考
市街地線（政策交通）	ぐるりんバス（循環線）	1便当たりの乗車人数 5.0人以上	数値評価

- 上記の達成目標は、路線変更や運行内容の変更に応じて、変更することがあります。

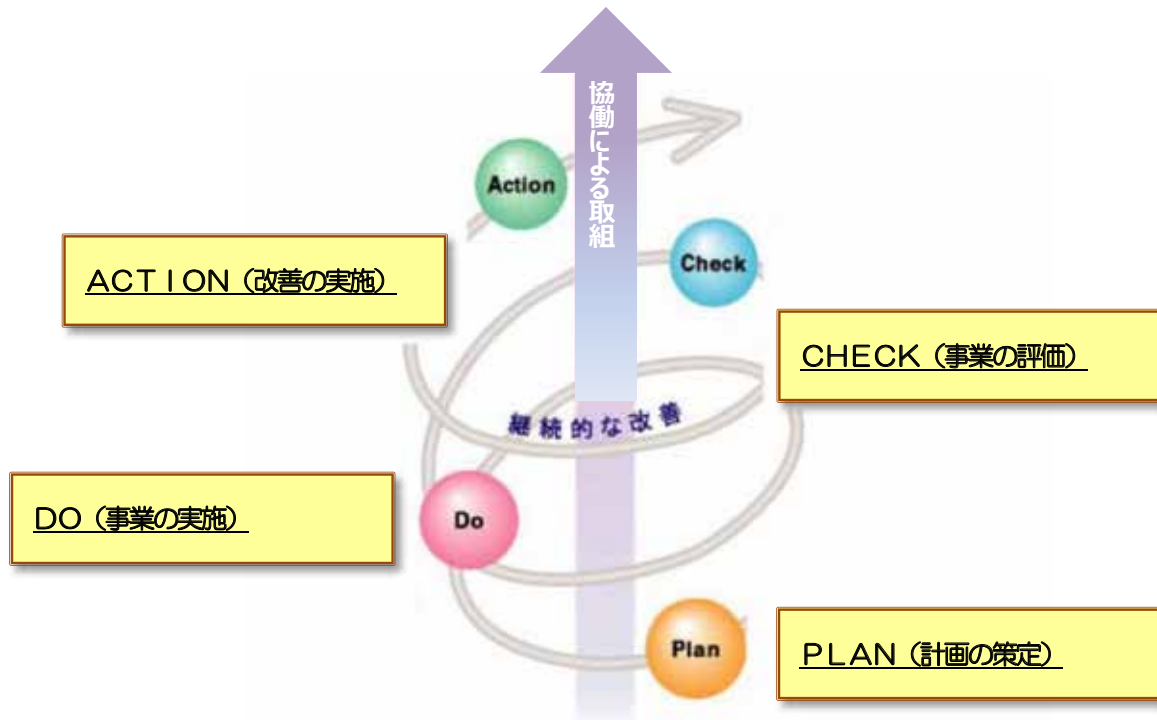
(3) 改善の協議・実現

- 公共交通の実現目標等の実現状況を評価・検証し、P（計画）・D（実施）・C（評価）・A（改善）のサイクルを繰り返すことにより、継続的な改善を図ります。
- 公共交通の実現目標の評価において、施策展開の障害となっている部分は、地域公共交通会議において対応策を協議し、改善策を次期実施計画に反映させながら解消することで、計画の着実な推進を図ります。

PDCAの実行イメージ



PDCAによるスパイラルアップのイメージ



むすびに

～ 地域自らづくり・守り・育てる公共交通に向けて ～

「田原市内の公共交通をよりよいものとするために、だれが何をどのようにやっていく必要があるか。」

これが本計画「田原市地域公共交通戦略計画」の意義です。言い換えると、このような計画が必要になったのは、公共交通を維持・発展させていくために、バス・鉄道事業者や市役所に任せているだけでは不十分で、市内の様々な関係者が参画し協働していくことが重要だということです。既に平成20年度から、第一次の地域公共交通戦略計画が存在しており、そこに掲げられた様々な施策の多くが実施されてきましたが、「みんなが参画・協働して公共交通をつくり・守り・育てる」ことの必要性が市民や関係者の皆様に十分認識されたとは言えないと考えております。

かつて、公共交通は収益事業であり、利用者が支払う運賃によって採算確保できることが当然と考えられていました。もしかすると今でもそう思っている方がおられるかもしれません。しかし残念ながら、そのような幸せな時代はとうの昔に終わっています。市が事業主体となっている「ぐるりんバス」はもちろん、路線バスも市内全路線が赤字であり、市のみならず国・県からの補助金でようやく維持できる状況にあります。そして、今後人口減少や少子化が進む中で、対策を怠れば利用者は次第に減少し、近い将来、補助金を増額するか運行を減らすかを迫られると見込まれるのです。しかし、公共交通が必要であることは認識していても、利用者減を理由とする補助金増額は納税者の理解を得ることが難しく、運行を減らせば利用者減に拍車がかかってしまいます。なお、運行経費を減らすことも考えられますが、既にその努力も限界を超え、結果として全国的に運転手が不足するなど、事業継続を脅かす状況に陥っています。

結局のところ、公共交通を維持していくためには、利用者を増やさないとダメです。そのために何よりも必要なのはニーズの把握です。ニーズとは、今は気付いていないけれど、実はこんな使い方なら利用する気になる、という潜在的な需要のことを言います。現在の田原市では、公共交通をほとんど利用していない方が大半であり、その方は公共交通が選択肢に入っていません。そこで、どうすれば公共交通を利用する気になるのか、市内の様々な場で話し合う必要があります。その過程で、なぜ今の公共交通だと利用する気にならないのかが明らかになるでしょう。そして、それに応じて公共交通をつくりかえていく中で、話し合いに参画した方々には、新たな公共交通を守り育てるという責任感が求められます。その責任感がなくては、新たな公共交通は経費すなわち補助金がかかるわりに利用者が少ない非効率なものになってしまうからです。

なお、ニーズを考えるときに重要なのは、ムリな利用を求めないということです。今まで全く利用していなかった方は、年に1回でもいいので利用できる機会を考える、雨の日しかバス通学していなかった高校生は、どうなれば晴れの日でも乗る気になるかを考える、でいいのです。交通行動は、個人のライフスタイル、そしてまちの形に大きく影響を受けています。これを急に変えることはできません。ただし、日本は中長期的将来に向けて、人口減少の進展や地球温暖化・巨大災害へ対応するためにまちを集約型に変えていく必要があります。それに合わせてクルマへの依存も減らしていくことが求められるようになります。田原市も少しずつカジを切っていかなければなりません。しばしば「今はクルマを運転できるから公共交通は不要だけど、将来運転できなくなったときには必要だ」とおっしゃる方がおられます。しかし考えてみてください。クルマを運転できなくなるほど体が弱った方がバスや鉄道を利用できないことは少し考えれば自明でしょう。さらに、クルマに強く依存した地域では生活習慣病や肥満が多いというデータも近年出てきています。公共交通が貧弱な地域は、健康なまま長生きができない可能性が高いばかりか、健康を損なうと外出できなくなり、社会生活ができなくなってしまう恐れがあります。つまり、将来に向け、今から少しずつでよいので変わらないといけません。田原市とそれを構成する各地域がいつまでも魅力的であるために、市内に住み、働く皆さんにぜひ、このまちがどうすれば暮らしやすくなるかを考え、そのためにどんな行動が必要なのかを考えていただきたいと思っております。その指針が本計画に書かれています。

よりよい地域公共交通は誰も与えてくれません。自らが掴み取るものなのです。

平成31年3月
田原市地域公共交通会議 副会長 加藤 博 和
(名古屋大学大学院環境学研究科教授)



資料編

1 戦略計画改訂・一部見直しの経過

2 公共交通調査事業の概要

※別冊 ★項目のみ列記

3 用語解説

1 戦略計画改訂・一部見直しの経過

(1) 田原市地域公共交通会議

① 田原市地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 田原市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号。）及び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。以下「法」という。）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、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とともに、法第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通戦略計画（以下「戦略計画」という。）の作成に関する協議及び戦略計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

第2条 交通会議は、事務所を愛知県田原市田原町南番場30番地1に置く。

(事業)

第3条 交通会議は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2) 戦略計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (3) 戦略計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 戦略計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (5) 前4号に掲げるもののほか、当交通会議の目的を達成するために必要なこと。

(交通会議の委員)

第4条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 市の機関の職員で市長が指名する者
- (2) 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
- (3) 鉄道事業者
- (4) 一般旅客定期航路事業者
- (5) 住民又は利用者の代表
- (6) 中部運輸局長（愛知運輸支局長）又はその指名する者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (8) 愛知県の関係行政機関の職員
- (9) 学識経験者
- (10) その他、市長が必要と認めて任命する者

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

- 2 補欠による任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 増員による任期は、現任者の期間とする。

(任期满了又は辞任の場合)

第6条 委員は、その任期が満了し、又は辞任により退任しても、後任の委員が就任するまでの間は、なおその職務を行うものとする。

(役員の数及び選任)

第7条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 2名
- (3) 監事 2名
- 2 会長は、委員のうちから市長が指名する。
- 3 副会長及び監事は、委員のうちから会長が指名する。
- 4 会長、副会長及び監事は、相互にその職を兼ねることはできない。

(役員職務)

第8条 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 3 監事は、次の各号に掲げる業務を行う。
- (1) 交通会議の業務執行及び会計の状況を監査すること。
- (2) 前号において不正な事実を発見したときは、これを会長に報告すること。

(会議)

第9条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

- 2 会議の議長は、副会長のうちから会長が指名する。
- 3 委員は委任により代理者を出席させることができる。
- 4 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。
- 5 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、出席委員の4分の3をもって決することとする。

6 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議結果の尊重義務)

第10条 交通会議で協議が整った事項については、交通会議の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第11条 交通会議に提案する事項について協議又は調整をするため、必要に応じて交通会議に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第12条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査・検討を行うため、必要に応じて交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第13条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、田原市都市整備部街づくり推進課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第14条 交通会議の運営に要する経費は、負担金等をもって充てる。

(収支予算)

第15条 交通会議の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、事業開始前に交通会議の議決を得なければならない。

2 委員が所属する団体が直接行なう戦略計画に位置づけられた事業の実施に関して、この団体の支出及びこれに伴う収入については、これを交通会議の収支とみなす。

(財務に関する事項)

第16条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第17条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第18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、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成19年3月23日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年9月14日から施行する。

附 則

この要綱は、平成20年3月24日から施行する。

附 則

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成22年3月17日から施行する。

附 則

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成28年4月18日から施行し、改正後の第13条第2項規定は、平成28年4月1日から適用する。

② 会議開催経過（計画改訂関連）

- (1) 第16回交通会議 平成24年3月22日（木）10:00~12:00
協議事項：計画改訂（策定体制、スケジュール等）について
- (2) 第17回交通会議 平成24年5月25日（木）10:00~12:00
報告事項：計画改訂（スケジュール）について
- (3) 第18回交通会議 平成24年12月27日（木）10:00~12:00
協議事項：計画等検討会での改訂検討状況について
調査事業の状況について
- (4) 第19回交通会議 平成25年3月27日（木）14:30~16:30
協議事項：計画等検討会での改訂検討状況について
調査事業の結果について
- (5) 第20回交通会議 平成25年5月23日（木）13:30~15:45
報告事項：計画改訂の状況について
- (6) 第22回交通会議 平成25年12月25日（水）10:00~12:15
協議事項：計画改訂の状況について
計画改訂原案及びパブリックコメントの実施について
- (7) 第23回交通会議 平成26年3月26日（水）13:00~15:15
協議事項：計画等検討会での改訂検討結果について
計画改定案について
- (8) 第24回交通会議 平成26年6月20日（金）10:00~12:00
協議事項：計画改定案について



第2次田原市地域公共交通詳細器計画の策定

- (9) 第27回交通会議 平成26年12月24日（水）14:00~16:10
協議事項：第2次田原市地域公共交通戦略計画の地域公共交通網形成計画への位置付けについて
- (10) 第28回交通会議 平成27年3月26日（木）14:00~16:10
報告事項：第2次田原市地域公共交通戦略計画の地域公共交通網形成計画への位置付けについて

第2次田原市地域公共交通詳細器計画の一部改訂

- (11) 第44回交通会議 平成30年6月19日（火）15:10~17:30
協議事項：第2次田原市地域公共交通戦略計画の一部改訂について
- (12) 第46回交通会議 平成30年10月22日（月）10:10~12:15
協議事項：第2次田原市地域公共交通戦略計画の見直しについて
- (13) 第48回交通会議 平成31年3月20日（水）10:10~11:10
協議事項：第2次田原市地域公共交通戦略計画一部見直しについて



第2次田原市地域公共交通詳細器計画の一部見直し

③ 交通会議委員名簿

【委員】

[平成27年3月26日現在]

No.	設置要綱	役職名	氏名	備考
1	第4条第1号委員	田原市長	鈴木 克幸	会長
2	第4条第2号委員	豊鉄バス株式会社取締役社長	村松 哲二	
3		渥美交通株式会社代表取締役	鈴木 雅	
4		豊鉄タクシー株式会社取締役社長	小川 健司	
5		公益社団法人愛知県バス協会専務理事	古田 寛	
6		愛知県タクシー協会豊橋支部長 (豊鉄タクシー株式会社取締役社長)	小川 健司	
7		第4条第3号委員	豊橋鉄道株式会社代表取締役社長	伊藤 正雄
8	第4条第4号委員	東海北陸旅客船協会会長 (伊勢湾フェリー株式会社取締役社長)	福武 章夫	
9	第4条第5号委員	田原市老人クラブ連合会女性推進員部長	秋山 志津江	監事
10		田原市地域コミュニティ連合会長	彦坂 善弘	監事
11		田原市商工会長	河合 利則	副会長
12		一般社団法人田原青年会議所副理事長	別所 源太郎	
13		田原市民生児童委員協議会主任児童委員	渡會 健美	
14	第4条第6号委員	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	後藤 英丸	
15	第4条第7号委員	豊橋鉄道労働組合中央執行委員長	長坂 和俊	
16	第4条第8号委員	愛知県地域振興部交通対策課主幹	古橋 昭	
17		愛知県田原警察署交通課長	加藤 琢次	
18		愛知県東三河建設事務所維持管理課長	鶴飼 俊男	
19	第4条第9号委員	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
20	第4条第10号委員	渥美半島観光ビューロー参事	菰田 敏則	
21		元田原市地域公共交通戦略計画等検討会会長	山本 達夫	
22		田原市政策推進部長	中村 匡	
23		田原市健康福祉部長	白井 英俊	
24		田原市産業振興部長	小川 金一	
25		田原市都市建設部長	太田 次男	
26		田原市教育部長	前田 和宏	

【事務局】

田原市	健康福祉部高齢福祉課長	宮川 裕之		
	健康福祉部健康課主幹	天野 和治		
	産業振興部商工観光課長	鶴飼 直行		
	都市建設部街づくり推進課長	柴田 高宏		
	教育部次長兼教育総務課長	中村 文紀		
	政策推進部 経営企画課	課長	鈴木 嘉弘	
		主幹	稲垣 守泰	
		経営企画グループ副主幹	土井 政典	
		経営企画グループ主任	河口 純也	
		経営企画グループ主任	行田 寛	

【委員】

[平成31年3月20日現在]

No.	設置要綱	役職名	氏名	備考
1	第4条第1号委員	田原市副市長	鈴木 正直	会長
2		田原市都市整備部長	岡田 利幸	副会長
3	第4条第2号委員	豊鉄バス株式会社取締役営業企画部長	長縄 則之	
4		豊鉄ミデイ株式会社取締役支配人	田辺 征也	
5		渥美交通株式会社代表取締役	鈴木 雅	
6		公益社団法人愛知県バス協会専務理事	小林 裕之	
7		愛知県タクシー協会豊橋支部長 (豊鉄タクシー株式会社取締役社長)	浅野 丈夫	
8	第4条第3号委員	豊橋鉄道株式会社代表取締役社長	伊藤 正雄	
9	第4条第4号委員	東海北陸旅客船協会会長 (伊勢湾フェリー株式会社取締役社長)	福武 章夫	
10	第4条第5号委員	田原市老人クラブ連合会長	伊藤 明宣	
11		田原市地域コミュニティ連合会長	中神 光正	監事
12		田原市商工会長工業部会長	天野 英一郎	監事
13		一般社団法人田原青年会議所理事長	山崎 隆三	
14		田原市民生児童委員協議会主任児童委員	永富 結美	
15	第4条第6号委員	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官 (輸送担当)	杉本 忠久	
16	第4条第7号委員	豊橋鉄道労働組合中央執行委員長	長坂 和俊	
17	第4条第8号委員	愛知県振興部交通対策課主幹	榊原 仁	
18		愛知県田原警察署交通課長	小笠原 宏時	
19		愛知県東三河建設事務所維持管理課長	小柳 和人	
20	第4条第9号委員	名古屋大学大学院環境学研究科教授	加藤 博和	副会長
21		豊橋技術科学大学建築・都市システム学系助教	松尾 幸二郎	
22	第4条第10号委員	渥美半島観光ビューロー事務局長	長神 友昭	

【事務局】

田原市	都市整備部 街づくり推進課	課長	小久保 智宏	
		課長補佐兼公共交通係長	鳥居 伸光	
		公共交通係主事	田中 裕崇	

(2) 田原市地域公共交通戦略計画検討会

① 会議開催経過

- (1) 第1回検討会 平成24年8月31日(金) 14:00~17:00
 検討事項
 1 オブザーバー講話(地域公共交通を取り巻く現状)(鈴木オブザーバー)
 2 市内公共交通の現状について
 3 田原市地域公共交通戦略計画(現行計画)の概要について
 4 各交通モード・各局施策の現状・課題について
 5 調査事業の内容・スケジュールについて
- (2) 第2回検討会 平成24年9月19日(水) 14:00~17:00
 検討事項
 1 オブザーバー講話(地域公共交通の現状・課題、取組事例)(加藤オブザーバー)
 2 市内公共交通の現状・課題について
 3 調査事業の内容について
- (3) 第3回検討会 平成24年12月14日(金) 14:00~17:00
 検討事項
 1 本市の現状及び施策展開の整理について
 2 市民の移動実態・ニーズ等の整理について
 3 公共交通確保の実情(八王子線の状況報告)について
 4 調査事業の内容について
- (4) 第4回検討会 平成25年3月8日(金) 13:00~17:00
 検討事項
 1 調査事業の結果について
 2 検討における基本方針等の整理について
- (5) 第5回検討会 平成25年5月14日(火) 13:30~16:40
 検討事項
 1 公共交通ネットワークの方向性について
 2 グループワーク(各交通モードの展開策検討)
- (6) 第6回検討会 平成25年10月23日(水) 13:30~16:30
 検討事項
 1 地域公共交通再編の検討方針案(将来像、取組姿勢、公共交通網形成の基本方針)について
 2 各交通モードの事業展開について
- (7) 第7回検討会 平成25年11月20日(水) 13:30~16:40
 検討事項
 1 地域公共交通再編(公共交通網の機能分担・補完関係、基本方針の展開)について
 2 基本方針に基づく具体策検証(中枢幹線乗合交通、政策交通、長期割引通学定期等)について
- (8) 第8回検討会 平成26年3月18日(火) 13:30~15:50
 検討事項
 1 計画改定案への対応状況(パブリックコメント等の意見及び計画への対応状況)について
 2 計画目標、事業評価方法、推進体制、工程表について



② 検討会委員名簿

【委員】

[平成26年3月18日現在]

No.	区分	役職名	氏名	備考
1	交通事業者	豊橋鉄道株式会社運輸営業課長	長田 昭人	
2		豊鉄バス株式会社営業企画課長	縄雅 泰三	副会長
3		豊鉄ミデイ株式会社顧問	鈴木 義邦	
4		渥美交通株式会社代表取締役	鈴木 雅	
5		伊勢湾フェリー株式会社社務部長	三浦 宣昭	
6	利用者代表	田原市地域コミュニティ連合会長	山本 達夫	会長
7		田原市老人クラブ連合会女性推進員	河合 とよ	
8		特定非営利活動法人ふいーる工房理事長	神谷 順子	
9		社団法人田原青年会議所副理事長	富田 宗邦	
10		公募委員	松本 孝	
11	公募委員	小久保 賢二		
12	行政（市）	産業振興部商工観光課長	鶴飼 直行	
13		健康福祉部高齢福祉課長	宮川 裕之	
14		都市建設部街づくり推進課長	一ツ田 正和	

【オブザーバー】

15	行政（国）	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局運輸企画専門官	鈴木 隆史	
16	学識経験者	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	
17		公益財団法人豊田都市交通研究所主任研究員	福本 雅之	

【事務局】

田原市	市民環境部	次長	渡邊 澄子	
	市民環境部 市民協働課	課長	鈴木 嘉弘	
		交通防犯グループ主査	加藤 兼三	
		交通防犯グループ主任	河口 純也	

2 公共交通調査事業の概要

(1) 調査概要

(調査の目的)

計画改訂に先立ち、市内の生活交通の実態や市民ニーズについて市内全域で的確に把握するため、平成 24 年度に田原市地域公共交通確保維持改善に関する調査事業を実施しました。

(1) 田原市の現状（都市政策・生活実態等）

都市形成の方針・現状、地域コミュニティの現状、人口・世帯動向、地区別の状況・展望、購買動向や自動車利用状況等の生活実態、移動目的となる各種施設の状況及び利用実態を把握・整理した。

(2) 交通モード別実態

路線バス（伊良湖本線・支線）、ぐるりんバス、渥美線、タクシー、フェリー、福祉有償運送、送迎サービス等の市内各種交通モードについて、現状及び利用実態を把握・整理した。

(3) 市民意識調査（全世帯アンケート調査）

田原市の地域公共交通ネットワークを再編するための基礎データとして、市民の移動実態、地域の生活交通状況、公共交通への意向等の把握を目的に実施。

調査時期：平成 24 年 10 月 1 日～10 月 26 日

配布回答：有効配布数 20,819 世帯 有効回答数 6,829 世帯（回答率 32.8%）

(4) グループヒアリング

現戦略計画（平成 20 年 3 月）において公共交通空白地域及び交通不便地域とされた地域から「山田自治会」「長沢自治会」「日出自治会」「向新地区」の 4 自治会を対象にグループヒアリングを実施。さらに、地域の公共交通を検討している地域として「大草団地自治会」にもグループヒアリングを実施した。

(2) 調査において整理・把握した項目

- 都市構造の将来像
- 道路網の状況
- 主要公共施設・病院・診療所・観光・商業施設等の配置状況
- 校区別人口・高齢化率推移・推計
- 児童・生徒数・高校生推移・推計
- 地域コミュニティの状況
- 要介護者の推移・推計
- 市民の地区別買物先
- 自動車保有状況
- 交通事故発生状況
- 観光客入込客数
- 主要目的施設への移動実態（福祉施設、医療施設）
- 市民の移動実態
- 公共交通全般の利用状況・利用意向等
- 路線バス・ぐるりんバス乗降調査等
- 鉄道・タクシー・フェリー・福祉有償運送実績
- 送迎サービス（宿泊施設・飲食店・工場）の状況
- 校区別・自治会別カルテ（人口・世帯数・高齢化率・高齢者世帯数、地区内の商業等施設、公共交通利用状況等）
- 地域商業施設分布マップ
- 公共交通空白地域における移動実態（地区別グループヒアリングの結果）



3 用語解説

ページ	語句	用語解説
はじめに	モータリゼーション	自動車が普及し、人々の生活の中で広範に利用されるようになる現象のこと。
3	ICカード	無線による非接触のIC（集積回路）カードなどを用いて、定期入れに入れたまま自動改札機の読み取り機などにかざすだけで通過でき、現金を持ち合わせていなくてもバスや電車を利用できるカードのこと。
3	デマンド型乗合タクシー	タクシーの利便性を維持しつつ、バスと同じ乗合方式で運賃の低廉化を図ることで高齢者等に利用しやすい交通手段を提供しようとするもの。
4, 25, 64, 66 73, 76, 78	交通結節点	異なる交通手段又は同じ交通手段を相互に連絡する乗換・乗継施設のこと。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などがあげられる。
20	パーソントリップ実態調査	いつ、どこから、どこまで、どのような人が、どのような目的で、どのような交通手段を用いて、動いたかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。
35	エコモビリティ	地球温暖化をはじめ、交通事故や渋滞、中心市街地の空洞化など、自動車に過度に依存した交通によってもたらされる様々な問題を解決するため、自動車と公共交通、自転車、徒歩などを使い分けた環境にやさしい移動のこと。
35, 77	パーク&ライド	バス停や鉄道駅まで自家用車で行き、バス停や鉄道駅の周辺の駐車施設に駐車して公共交通に乗り換えて目的地に向かう移動方法のこと。
35, 65, 74	モビリティ・マネジメント	多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動）が社会にも個人にも望ましい方向（渋滞・環境問題の解消等）へ自発的に変化することを促す取組のこと。
72, 76, 77 83, 88, 92	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁を除去するという考え方。
75	地域内フィーダー系統	バス停や鉄道駅において、地域間幹線バスや鉄道路線と接続して支線として運行している地域公共交通のこと。
76, 82	カラフルトレイン	豊橋鉄道渥美線の車体に渥美半島の花々をデザインした10色のカラフルな電車のこと。
76	サイクルトレイン	自転車を専用の袋やカバーを用いず、そのまま車両に持ち込める電車のこと。
76, 83	ラッピングバス	バスを広報媒体として使用するため、車体にデザインを印刷したフィルムを貼り付けたバスのこと。
79, 84	ドライブレコーダー	車両に装備され、交通事故などによる衝撃を感知して、前後十数秒の映像等を自動的に記録する装置のこと。これを装着することにより、安全運転意識の向上、記録されたデータを活用した効果的な交通安全教育、交通事故の事実関係の客観的把握が期待されている。
79, 80	元気バス制度	豊鉄バスが高齢者の外出や環境にやさしいバスの利用を促進するため、65歳以上を対象として発売する乗車券のこと。
79, 84, 93	こども110番バス	平成20年1月から市内を走るバス（豊鉄バス・ぐるりんバス）で、緊急時に助けを求めた子どもを乗せ、警察に通報する取組みのこと。
86	ギャラリーバス事業	エコフェスタなどで、子どもたちが描いた絵をぐるりんバスの車内に展示する取組のこと。
90	福祉タクシー券等交付事業	70歳以上の高齢者に、福祉タクシー券、福祉回数乗車券（豊鉄バス、渥美線共用、田原市ぐるりんバス）又は元気バス購入助成券のいずれか一つを交付する取組み及び自力での歩行に支障のある高齢者に、福祉有償運送の利用券を交付する取組みのこと。

第2次田原市地域公共交通戦略計画

発行

田原市[田原市地域公共交通会議]

〒441-3492 愛知県田原市田原町南番場30番地1
電話0531-27-8603 FAX 0531-23-0180