

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〕やぐま台駅60台・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〕豊島駅駐輪場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。

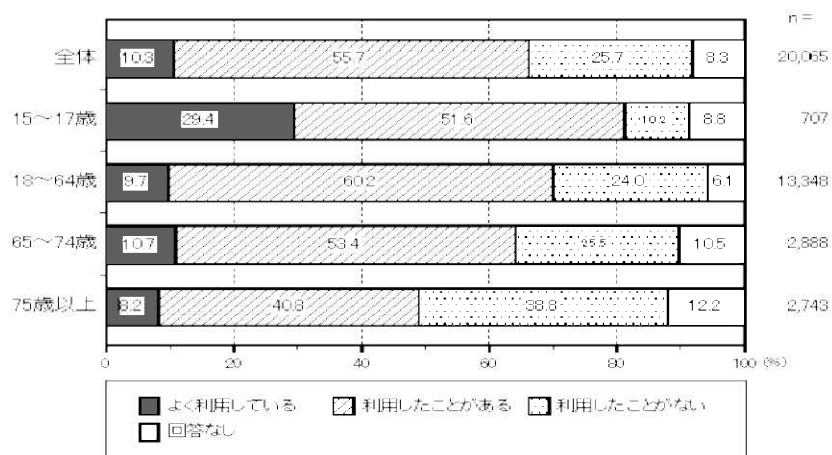
渥美線乗車人数（合計・内訳） (人)

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

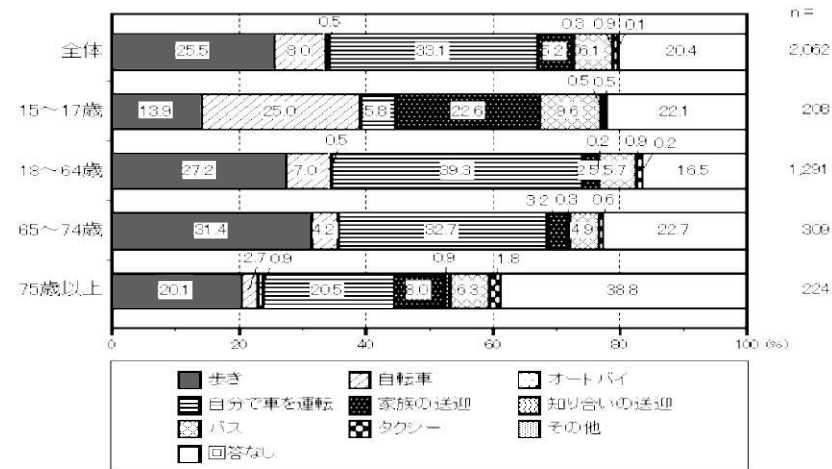
■全世帯アンケート（H24）

- ・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。

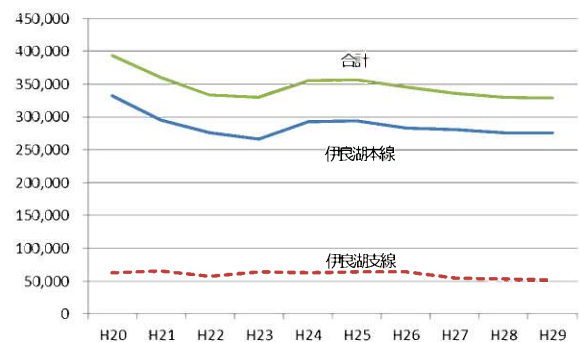
路線バス

■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「元気バス」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。



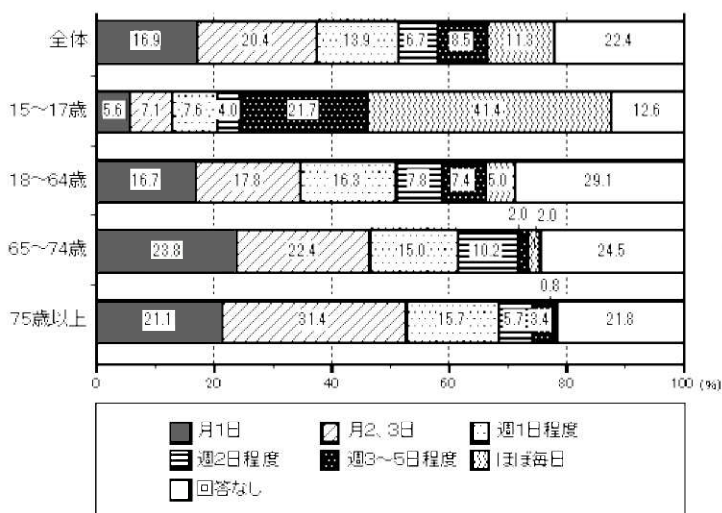
(人) 伊良湖本線・支線の乗車人数の推移



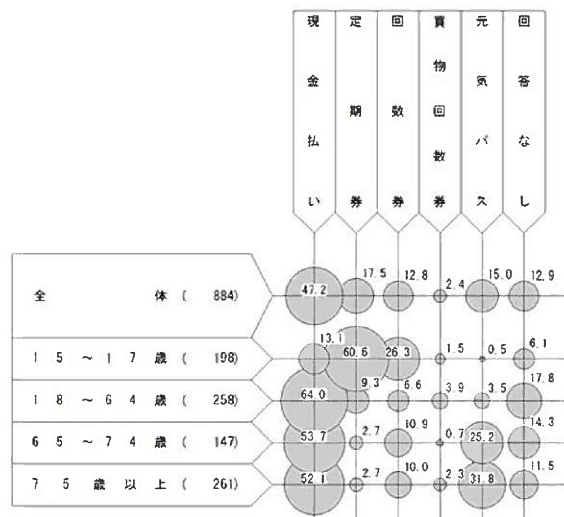
■全世帯アンケート (H24)

- ・「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。

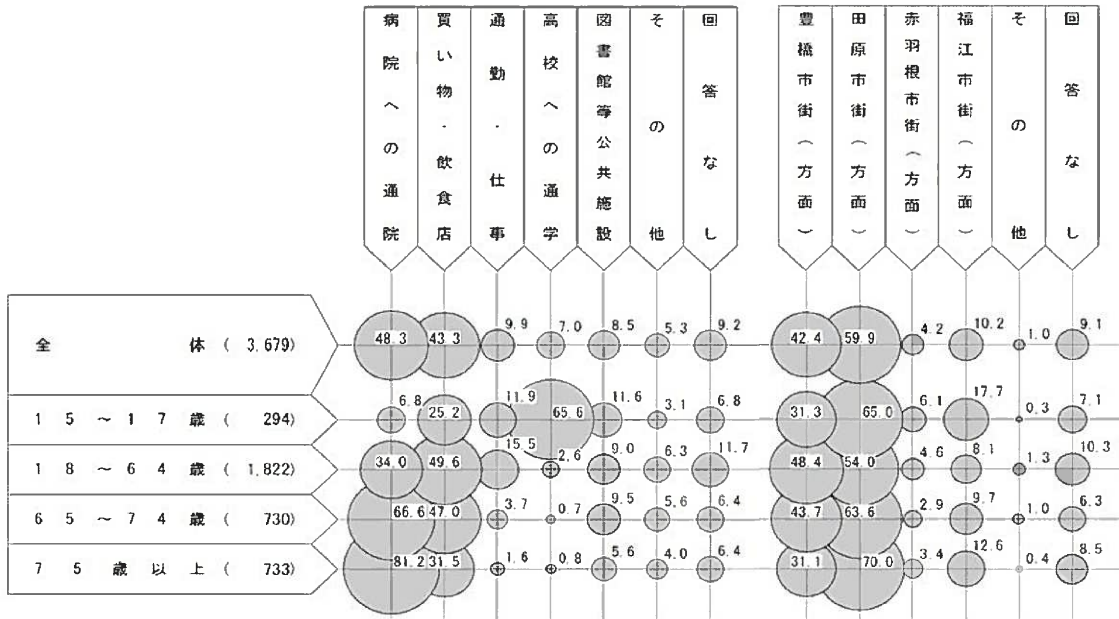
年齢別路線バスをよく利用している人の1月の利用日数



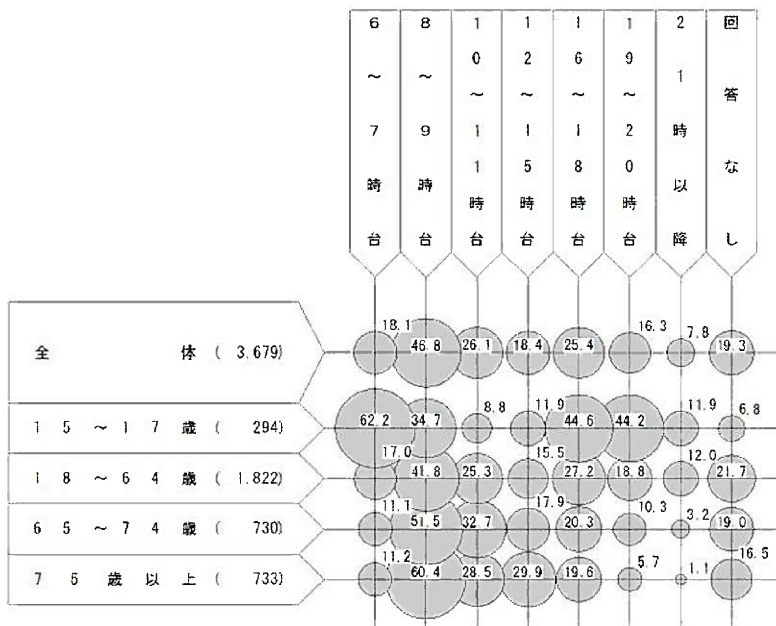
年齢別路線バスの運賃の支払い方法



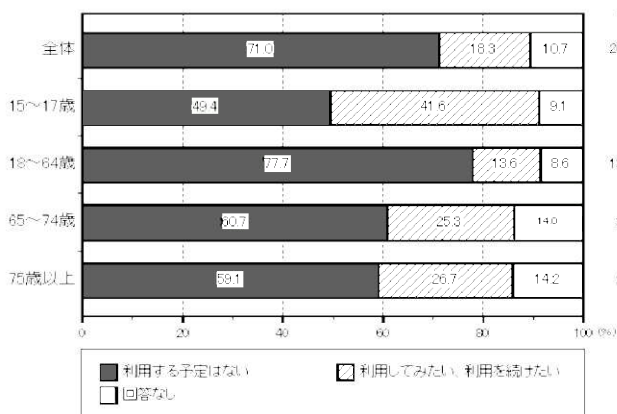
年齢別路線バスの利用目的



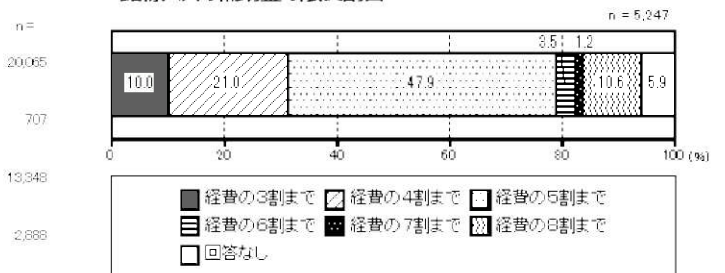
年齢別路線バスを利用したい時間帯



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：保美始発8:16

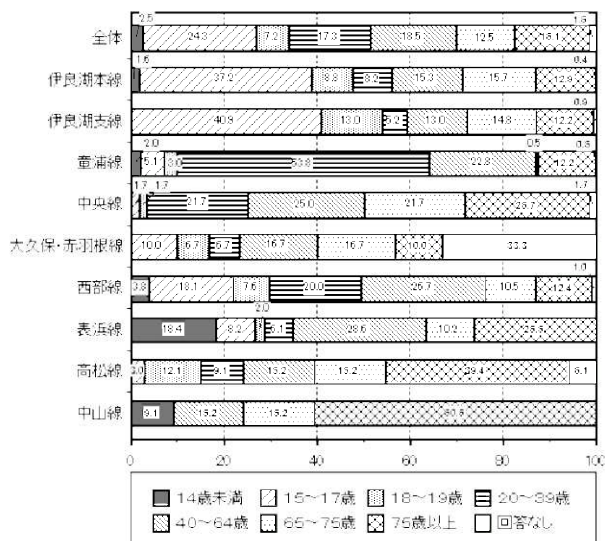
■**事業者ヒアリング等**

- ・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、市街地拠点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。

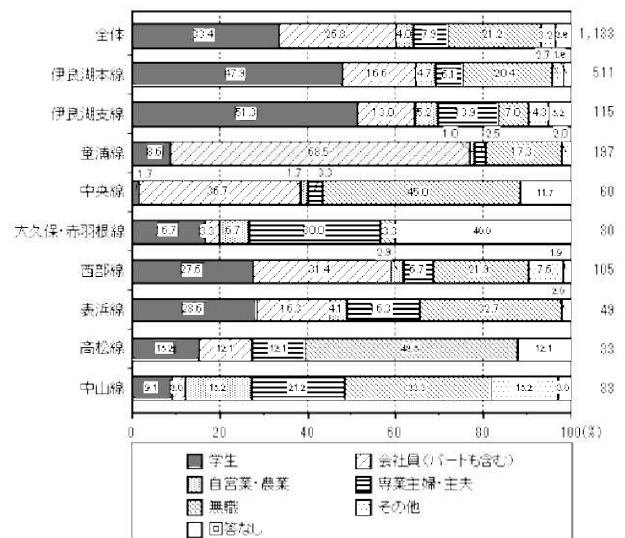
■**乗客ヒアリング・乗降量調査（H25.6）**

- ・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。

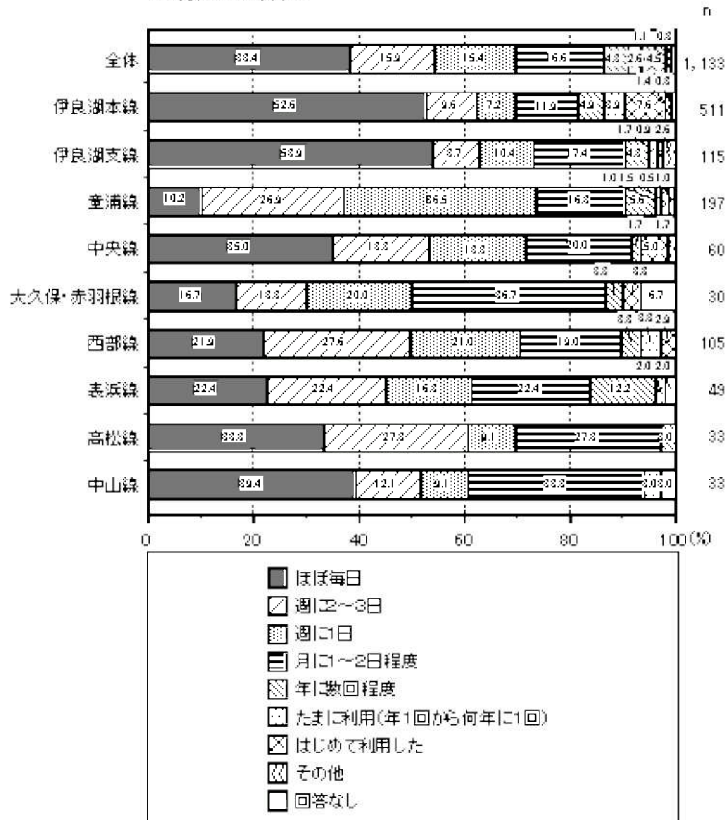
路線別年齢割合



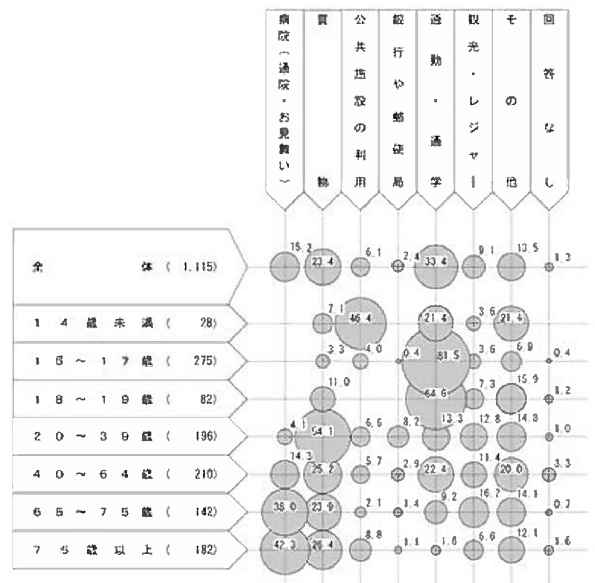
路線別職業割合



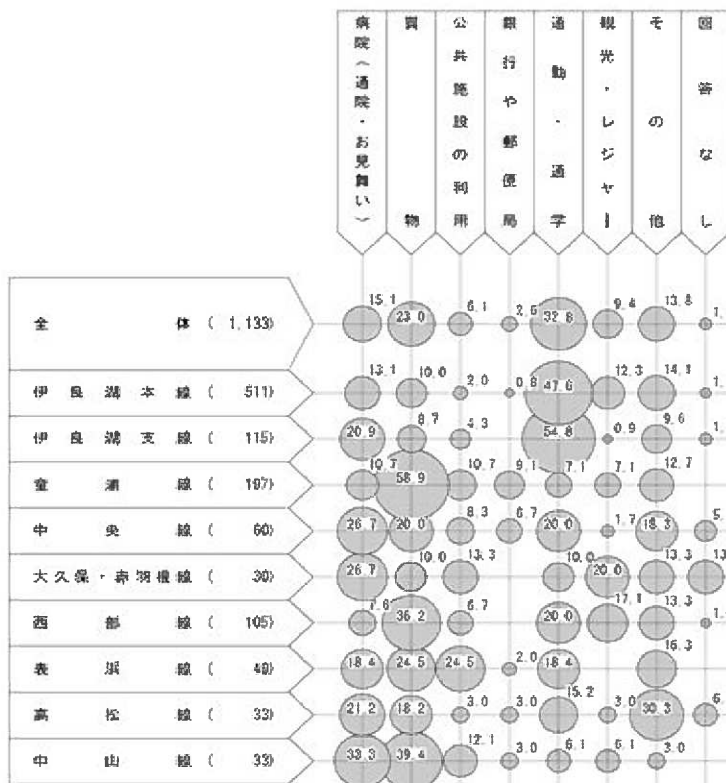
路線別利用頻度



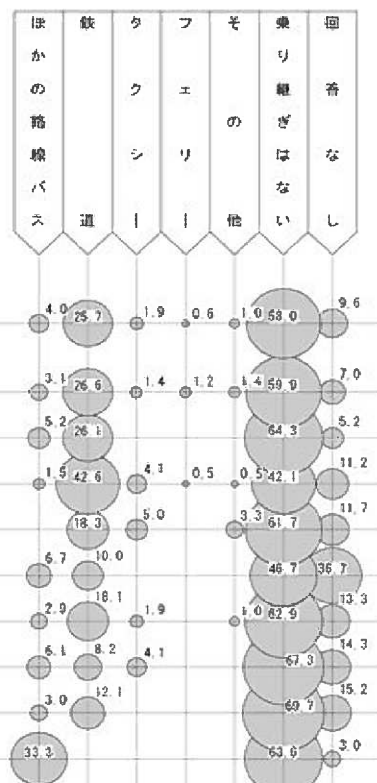
年齢別利用目的



路線別利用目的

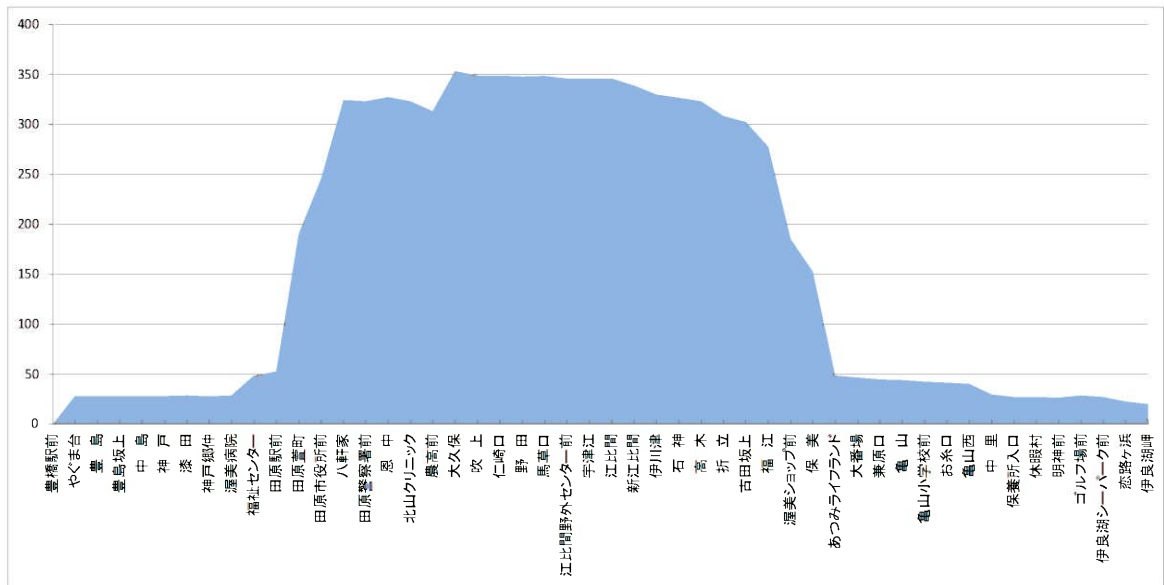


路線別乗継交通機関



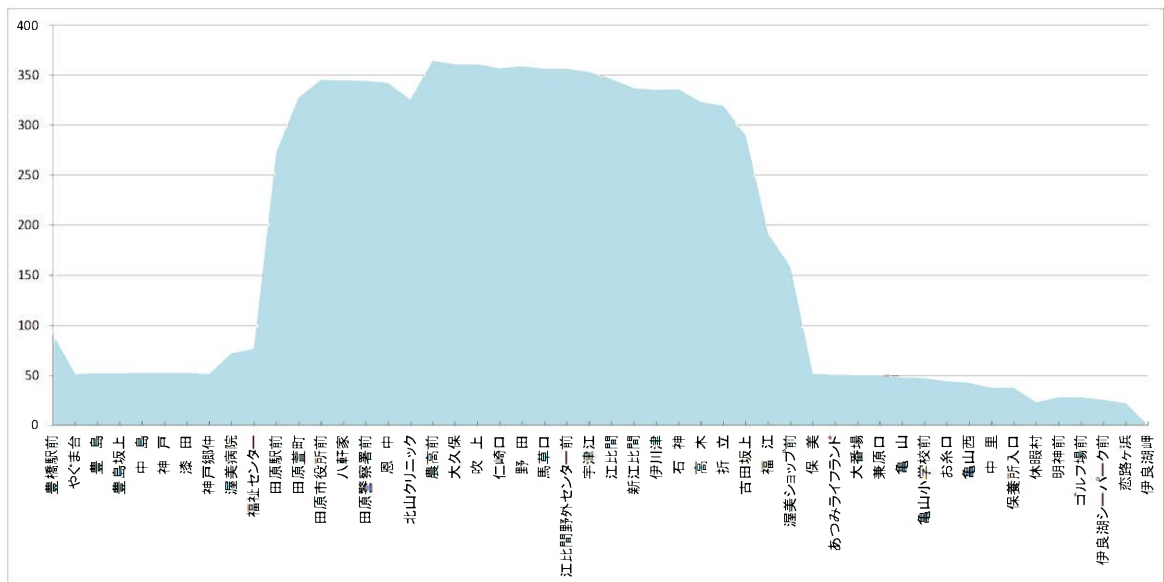
伊良湖本線通過人員（平日1日／上り）

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バスの活用」「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

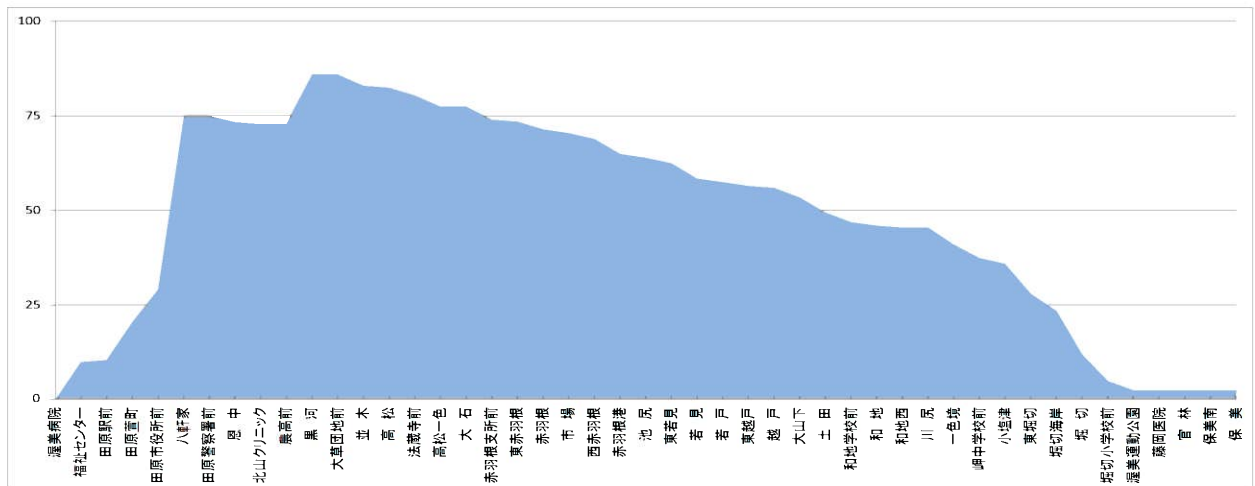
- ・伊良湖支線は、田原市街地、赤羽根市街地、福江市街地を結ぶ幹線路線の役割を持っていますが、平日片道7.5便／日と運行本数が少なくなっています。
- ・伊良湖支線の「堀切」～「保美」間は、乗車人数が非常に少ない区間となっています。

■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。

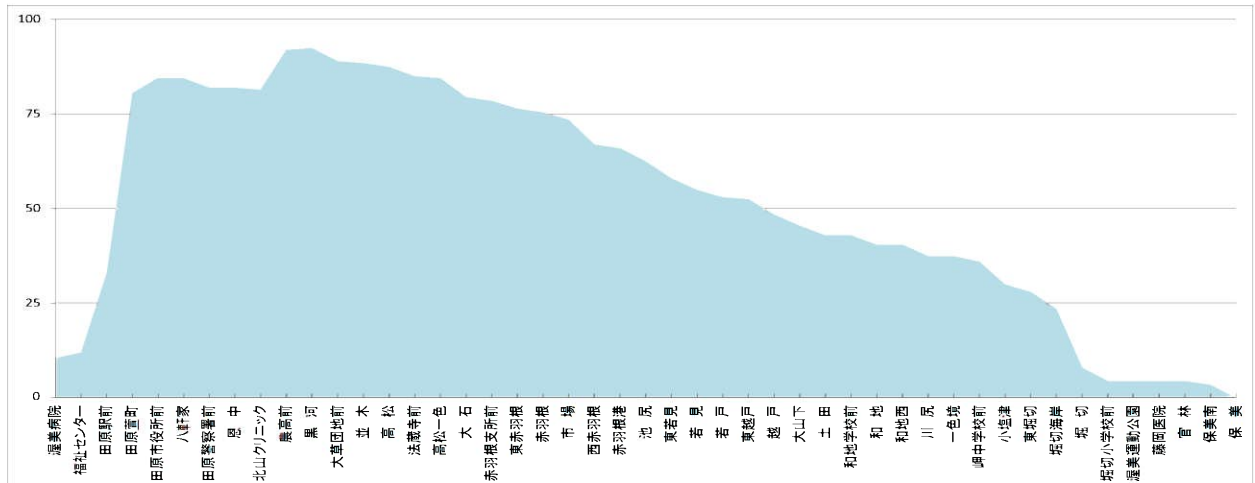
伊良湖支線通過人員（平日1日／上り）

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～渥美病院終発19:04
- 西部線 上り7本：桜橋始発7:40～サンデパルク終発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：サンデパルク始発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：サンデパルク始発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～）

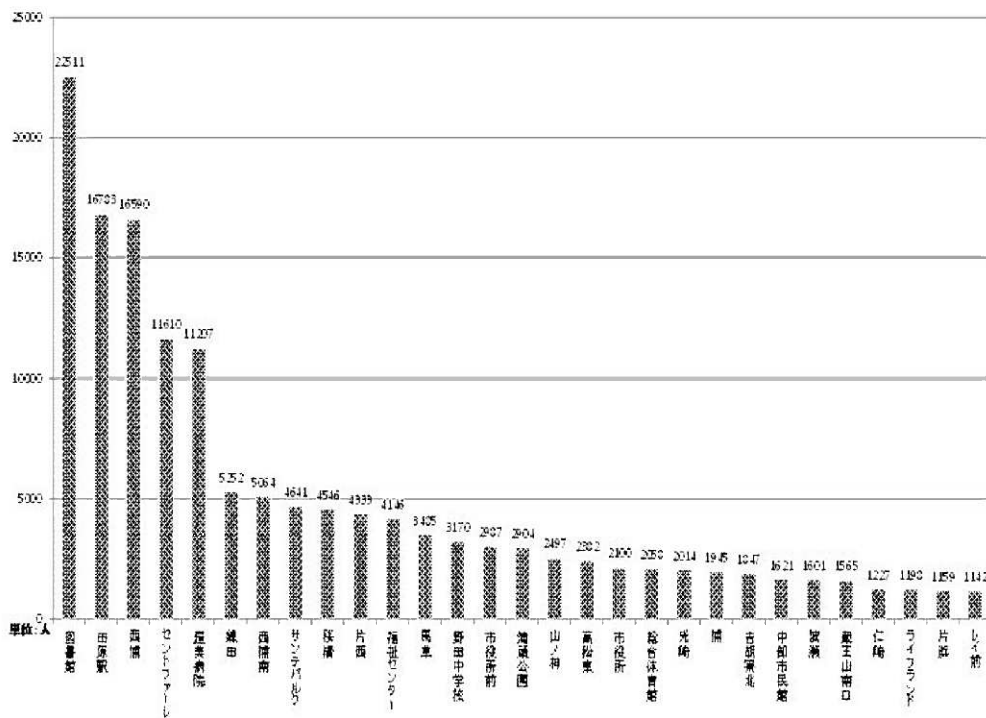
※西浦循環線：平成15年7月～平成21年3月運行 利用減少による運休・廃止（平成22年4月）



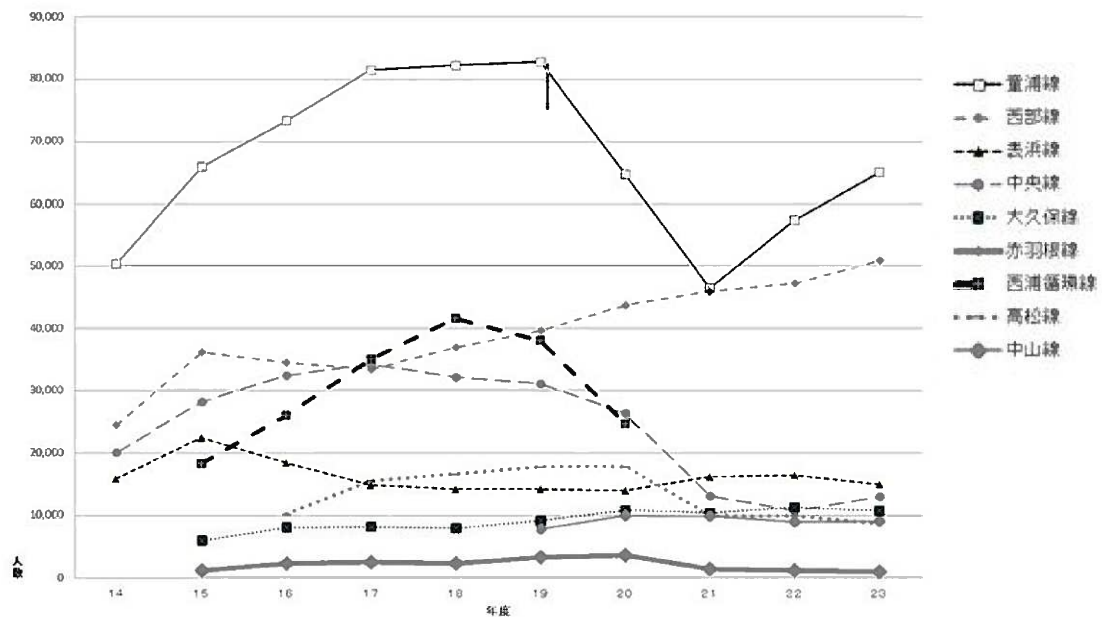
■ 状況整理

- ・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。

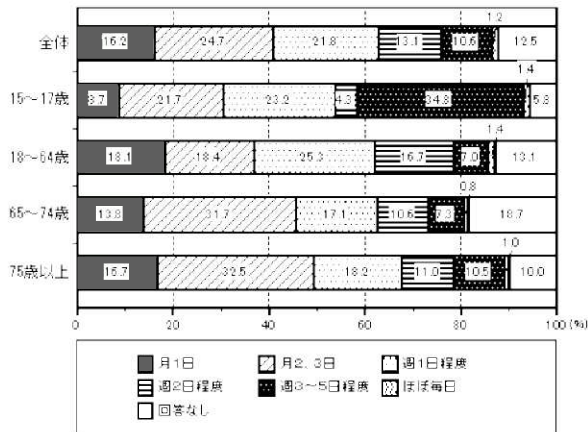
ぐるりんバス各路線の状況（平成27年10月再編以前）

童浦線	○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。 ○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。 ○鉄道に乗り継ぐ人が多くみられます。 ○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。
西部線	○乗車人数は、平成14年から増加傾向が続いています。 ○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。 ○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。 ○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。
表浜線	○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。 ○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。 ○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。
中央線	○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。 ○通院、買物、通勤・通学の利用が同程度にみられます。 ○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。
大久保線	○乗車人数は、ゆるやかな増加傾向にあります。 ○通院と観光レジャー目的の利用が多くなっています。 ○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。
赤羽根線	○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。
高松線	○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。 ○75歳以上の利用割合が高くなっています。 ○通院、買物、通勤・通学、その他の利用が同程度にみられます。 ○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。
中山線	○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。 ○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。 ○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。

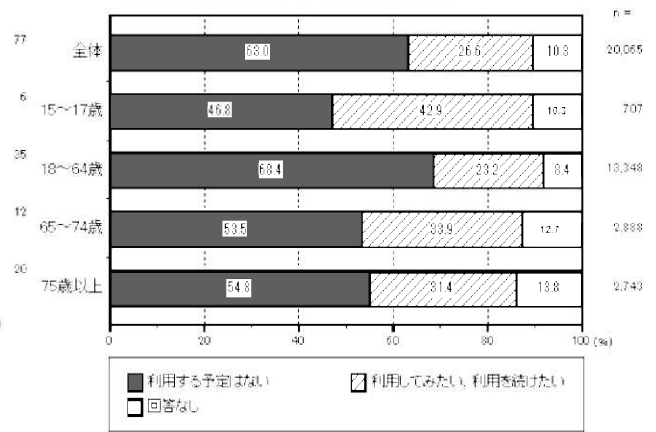
■全世帯アンケート

- ・「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。

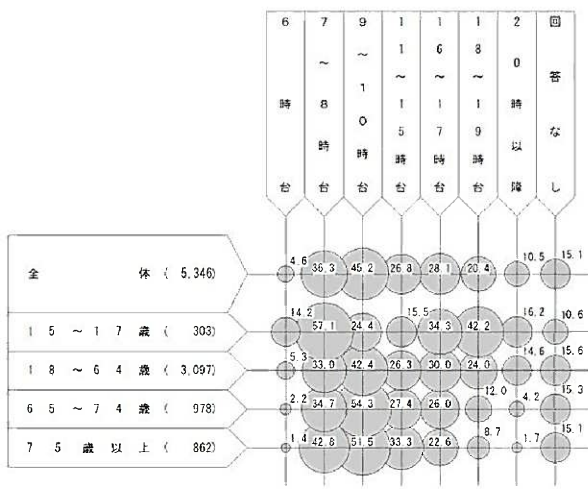
年齢別ぐるりんバスをよく利用している人の一月の利用日数



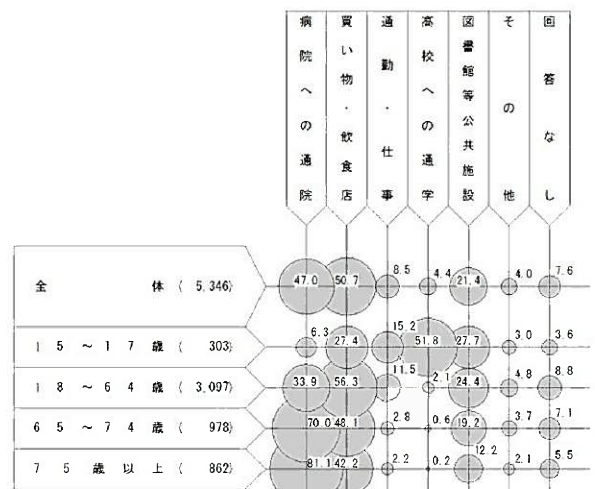
年齢別ぐるりんバスの今後の利用予定



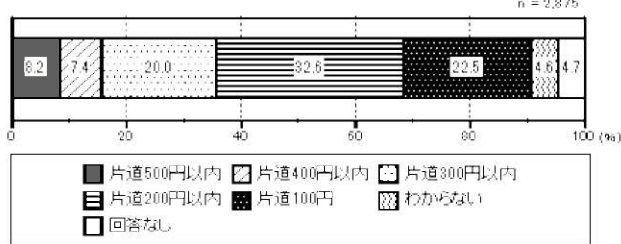
年齢別ぐるりんバスを利用したい時間帯



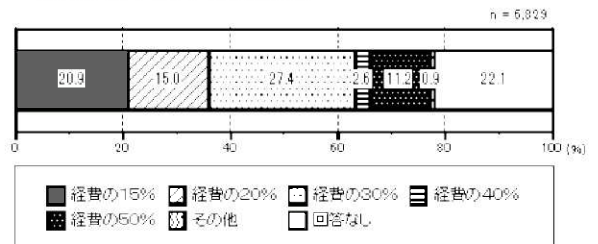
年齢別ぐるりんバスの利用目的



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	○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	○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ルクたはらに行けるようになっている。
東部六連線	○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	○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	○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	○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	○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。



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）
- ・サンデパル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。

- ・市街地バスの統合
- ・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本：百々7:20～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



■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ける必要があります。

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



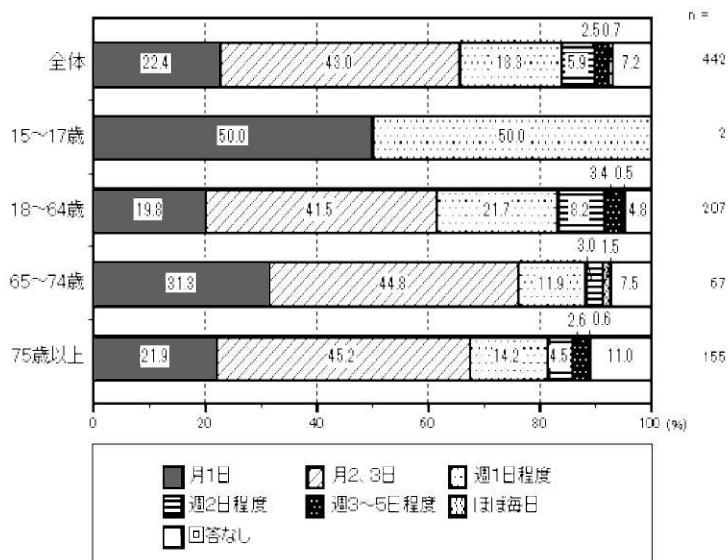
■事業者ヒアリング

- ・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。

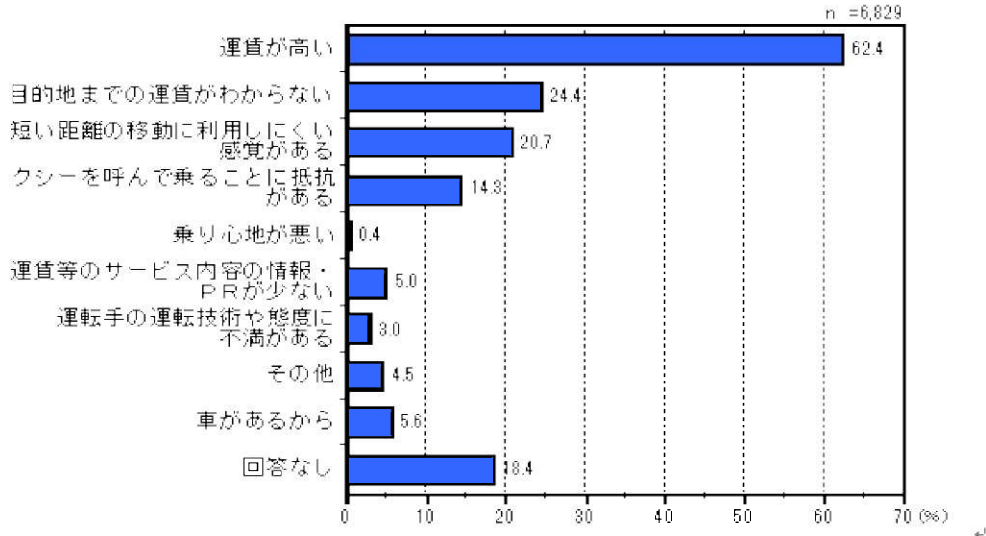
■全世帯アンケート

- ・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もあります。
- ・利用者数は、平成17年のピーク時に比べて半分近くまで大幅に減少し、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。

力 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）との協力やすみわ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医院が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、現状はコミュニティ協議会での住民同士の送迎や、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」を検討する必要があります。

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（農業業務等）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・路線バス各線・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ける必要があります。

■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
		童甫線（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

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】

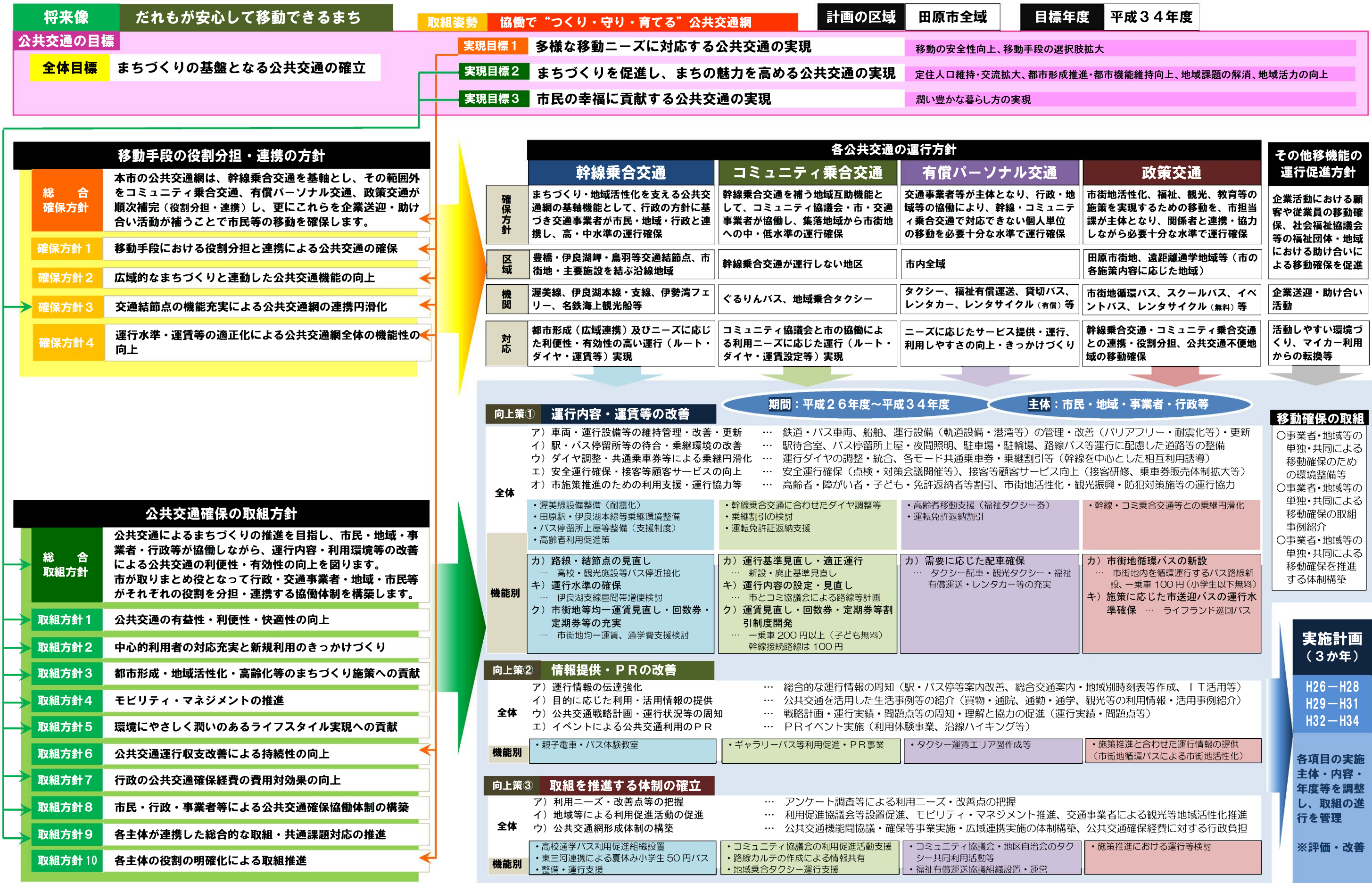
潤い豊かな暮らし方の実現 ⇒ 公共交通による潤い豊かな生活の実現

(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

田原市地域公共交通形成方針の展開



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運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

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

各公共交通の運行方針

幹線乗合交通

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

コミュニティ乗合交通

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

有償パーソナル交通

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

政策交通

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

その他移機能の運行促進方針

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

企業送迎・助け合い活動

活動しやすい環境づくり、マイカー利用からの転換等

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・改善・更新
イ) 駅・バス停留所等の待合・乗継環境の改善
ウ) ダイヤ調整・共通乗車券等による乗継円滑化
エ) 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上
オ) 市施策推進のための利用支援・運行協力等

… 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
… 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
… 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）
… 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）
… 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・防犯対策施等の運行協力

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

・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

・高齢者移動支援（福祉タクシー券）
・運転免許証返納割引

・幹線・コミ乗合交通等との乗継円滑化

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
… 伊良湖支線昼間帯増便検討
ク) 市街地等均一運賃見直し・回数券・定期券等の充実
… 市街地均一運賃、通学費支援検討

カ) 運行基準見直し・適正運行
… 新設・廃止基準見直し
キ) 運行内容の設定・見直し
… 市とコミ協議会による路線等計画
ク) 運賃見直し・回数券・定期券等割引制度開発
… 一乗車200円以上（子ども無料）
幹線接続路線は100円

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

カ) 市街地循環バスの新設
… 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）
キ) 施策に応じた市送迎バスの運行水準確保
… ライフランド巡回バス

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・活用情報の提供
ウ) 公共交通戦略計画・運行状況等の周知
エ) イベントによる公共交通利用のPR

… 総合的な運行情報の周知（駅・バス停等案内改善、総合交通案内・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）

機能別

・親子電車・バス体験教室

・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）

向上策③ 取組を推進する体制の確立

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促進
ウ) 公共交通網形成体制の構築

… 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

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円バス
・整備・運行支援

・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

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

実施計画（3か年）

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。

『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再構築します。

自らの移動手段

徒歩・自転車
オートバイ
マイカー

移動距離等の関係から
自らの持つ移動手段で
は移動できない場合

機能① 幹線乗合交通 基軸

補充 ↑ 範囲外の移動をカバー

機能② コミュニティ乗合交通

補充 ↑ 範囲外の移動をカバー

機能③ 有償パーソナル交通

補充 ↑ 機能①～③に加え、個々の施策目的に応じた移動確保

機能④ 政策交通

機能①～④できない移動に対応

活動① 企業送迎

活動② 助け合い活動

補充

- 63

・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めます。

・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めます。

・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めます。※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・谷熊・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 らるりんバスの運行		計画) 市・地域	運行) 交通事業者(受託)	支援) 国	協働) 市民・地域等
※らるりんミニバス(ワゴン車) 含					
■機能	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	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		ら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	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	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	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

