

田原市地域公共交通戦略計画 改訂案概要

序章 計画改訂の必要性

- 市内路線バスは利用減少が続き、行政支援が不可欠な状況であり、市が運営するぐるりんバスなどを含めた公共交通の確保は、重要な地域課題となっている。
- そのため、平成20年3月、田原市地域公共交通戦略計画を策定し、施策を展開してきたが、その後の社会情勢の変化から計画見直しの必要性が生じている。

(1) 現行計画

道路運送法改正等により、地域が主体となった公共交通の確保が必要となったことから、田原市地域公共交通戦略計画(現行計画)が平成20年3月に策定された。

① 現行計画策定時の状況

ア) 市の状況

■半島で広い、3市街地と集落地域で構成、伊勢と西遠の中間点、等々

イ) 公共交通対策の必要性

■高齢化・環境・エネルギー対策、交流 ■路線バス利用者の減少・路線廃止等 ■公共交通に対する国県市財政負担増加

② 現行計画策定時の基本方針等

ア) 基本方針

「誰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 ウ) 基幹路線等の位置付け エ) 公共交通システムの確立方法 オ) 具体的な取組内容 ※省略

(2) 計画改訂の必要性

現行計画の策定後、田原市総合計画改定、路線バス・ぐるりんバスに対する市財政負担増加、少子高齢化の顕在化、三河田原駅整備完了などの地域状況が大きく変化した。

ア) 総合計画の改訂

イ) 路線バスに対する行政支援額の増加

ウ) ぐるりんバスの利用減少・市経費負担増加

エ) 少子高齢化の顕在化

オ) 交通拠点「三河田原駅」の整備完了

カ) コミュニティ活動への期待

(3) 計画改訂の手順

田原市地域公共交通戦略計画等検討会(平成24年8月設置)において、全世帯アンケート等の調査を実施したうえで、計画改訂原案を作成し、パブリックコメント等を経て、平成25年3月の田原市地域公共交通会議で決定する。

第1章 公共交通の現状

- 現行計画策定後の状況変化や、公共交通の維持・改善策として提案された各種取組が停滞している要因を明らかにする必要がある。
- そのため、公共交通の現状やまちづくりの動向を始め、全世帯アンケート等の調査を実施し、公共交通をゼロから再検討するために必要な情報を把握した。

(1) 都市交通(移動)の現状

半島という地理的要因・農業等の産業構造から、著しいマイカー依存社会となっており、これを補う形で公共交通が存在しているが、その利用は減少し続けている。

ア) 主な移動方法 ■全世帯アンケート ※重複回答数値

- 徒歩・自転車 24% (徒歩12%、自転車12%)
- 自家用車 90% (自ら運転76%、家族送迎10%、その他4%)
- 公共交通 16% (屋美線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%)

イ) 車の保有 ■全世帯アンケート ※重複回答数値

■車3台以上保有世帯 50% (4台以上保有世帯 33%)、車を保有しない世帯 5% ■2人家族の79%が2台以上の車保有

ウ) 移動及び公共交通の利用状況 ■事業者報告値

■屋美線147万人、バス50万人、タクシー14万人
 = 陸上公共交通利用者推計値 211万人 ※重複・往復利用含む



(2) 公共交通サービスの現状

市内には、屋美線、伊良湖本線、伊良湖支線、ぐるりんバス、乗合タクシー、タクシー、福祉有償輸送、市・企業等送迎バス、フェリー等海上交通が運行している。

- ① 公共交通等の運行状況 ※省略
- ② 公共交通ネットワークの現状 ※省略

③ 公共交通網の対応状況

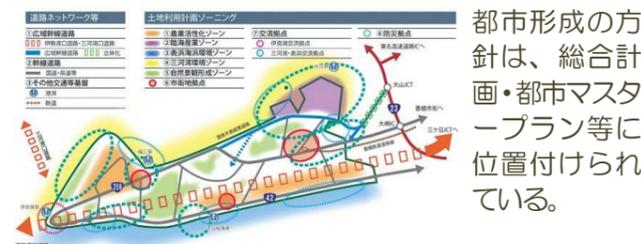
・市内ほぼ全域が鉄道駅・バス停の勢圏に入っており、さらにタクシー等が移動ニーズに対応している。
 ※バス停勢圏=500m

(3) 関連事項の現状(調査結果) ※省略

第2章 公共交通の課題

- 市の都市形成(地域づくり)の考え方と公共交通に求められる役割を再確認したうえで、公共交通の現状(第1章)を踏まえ、公共交通に関連する課題を抽出した。
- そして、課題解決のためには、どのような視点で公共交通を考えて行く必要があるのかを整理した。

(1) 都市形成の方針確認



都市形成の方針は、総合計画・都市マスタープラン等に位置付けられている。

① 市街地と集落部の機能配分の考え方

・田原・福江・赤羽根の各市街地に商業等集客施設を始めとするサービス供給機能を集中整備し、集落部との移動性向上により、効率的に都市形成する。

② 人口維持の考え方

・市街地・集落部ともに機能に応じて整備することで、市全体の人口を維持する。

③ 実現手法

・市民・地域・事業者・行政等の参加・協働(自助・共助・公助)でまちづくりを進める。※田原市市民協働まちづくり条例

(2) 公共交通に関わる課題

公共交通のあり方を左右する都市形成・都市交通・地域社会の動向に関する課題を整理する。

① 都市形成・都市交通の課題

- A 都市サービス水準は高くなく、市内では充足できない
- B 行動範囲の拡大により、都市機能は広域的に集約化
- C 交通網整備(特に道路)に対する市民の不満は大きい
- D 全人口の7割が集落部に居住
- E 本市は著しいマイカー依存社会
- F 市街地中心部の活力が低下
- G 集落部の商業等が衰退
- H 高齢人口は著実に増加
- I 高齢化によりマイカー前提の生活が難しくなる
- J 人口減少等により、地域活力が低下
- K 高齢者のかかわる交通事故が増加
- L 市街地への集約整備の必要性



② 公共交通の課題

- A 公共交通は二次的手段で、現状などの認識は高くない
- B 利用減少が続くと各公共交通のサービス低下や廃線
- C 歳をとったときのために公共交通の確保を望む
- D 公共交通の役割分担・連携や利活用が不足
- E 移動確保の公費負担の適正化・削減が求められている
- F 路線バス等の課題対応は、東三河の状況考慮を要する
- G 公共交通の主要利用者である高校通学者の減少
- H 高齢者のマイカーから公共交通への乗換が進まない
- I サービス内容等に応じた運賃設定だが、納得性が低い
- J 駅やバス停の待合環境・乗継環境が劣悪
- K 運行情報・活用情報の提供が不十分
- L 地域一丸となった公共交通の改善体制が整っていない
- M 民間路線バスとぐるりんバスの競合・運賃格差がある
- N ぐるりんバスは市街地内で路線が錯綜し分かりにくい
- O 市の送迎・移動支援等との関係が整理されていない
- P 企業送迎や移動助け合いなども求められている

(3) 課題解決のための検討方針(視点)

著しいマイカー依存社会であることを認識しつつ、今後、公共交通に求められる視点を整理し、検討方針とする。

① まちづくりと公共交通に関する総合的視点

- ア) 公共交通による都市機能の向上・地域活性化
 - 都市形成の方針に従った市街地間の移動確保
 - 各市街地機能・施設へのアクセス状況に応じた施設送迎

イ) 高齢者等移動困難者増加に応じたサービス水準確保

- 利便性に応じた機能分担 ■かしこい車利用 ■現水準の公共交通の存続 ■利用者・地域目線で交通事業の改善

ウ) 家族・地域で移動を支え合う地域社会の構築

- 集落部の変化を想定した移動確保 ■自助・共助の移動 ■協働

② 公共交通のネットワーク向上に関する視点

- ア) 役割の明確化によるネットワーク全体の維持・強化
 - 公共交通の分担・連携による全体の利便性等向上 ■公共交通は東三河のネットワーク状況を考慮 ■高齢者利用のきっかけづくり
 - 駅・バス停等の待合環境の改善 ■片道・雨天時利用の足違等通学利用の拡大 ■乗車体験・PRなど公共交通全体の利用促進

イ) 役割・サービス水準に応じた納得性の高い料金設定

- サービス内容に応じた運賃設定 ■民間路線バスと市コミバスの運賃格差是正 ■常連客を獲得する運賃制度

ウ) 公共交通ではカバーできない移動は施設送迎等利用

- 施設送迎との機能分担の明確化

第4章 計画の推進

※将来像・取組姿勢・各基本方針を実現（推進）するため、全体及び個別の取組内容等を整理する。

（1）具体的な取組内容

公共交通を確保・維持・改善するために誰が（責任を持って）、何をするかを明確化する。

① 公共交通全体の具体的な取組

・全公共交通が共通又は連携した取組を進め、公共交通ネットワーク全体の効率性・有効性を向上させる。

ア) 運行内容・運賃等の改善

共通A 駅・バス停留所の待合・乗継環境の改善
 共通B 結節円滑化による公共交通全体の利便性・運行効率向上
 共通C 乗合交通利用拡大のための共通乗車券・乗継割引
 共通D 市施策推進のための高齢者利用支援・割引等

イ) 運行情報の提供・PRの改善

共通E 運行情報伝達の強化（総合案内・地域別時刻表作成等）
 共通F 目的に応じた利用・活用情報の提供（活用事例紹介等）
 共通G 市内交通機能の現状・課題の周知（運行実績・問題点周知等）
 共通H イベントによるPR（利用体験事業、沿線地域紹介等）

ウ) 取組を推進する体制の確立

共通I 地域等による利用促進活動具体化（利用促進協議会等設置）
 共通J 各公共交通の利用ニーズ把握・迅速な改善体制構築
 共通K 公共交通ネットワーク確保維持の調整強化（行政支援最適化）

② 幹線乗合交通における具体的な取組

・サービス水準（利便性・定時性・速達性等）を確保する。
 主体 交通事業者 協働 国県市・地域・学校・市民等

ア) 運行内容・運賃等の改善

共通A（バス停上屋・駐輪場・夜間照明等）・共通B・共通C・共通D
 個別A 路線・結節点の見直し（高校・観光施設近接化等）
 個別B サービス水準確保のための便数見直し（伊良湖支線増便等）
 個別C 市街地等均一運賃見直し
 個別D 回数券・定期券等割引制度開発（長期通学定期等）

イ) 運行情報の提供・PRの改善

共通E（地域別時刻表・案内改善等）・共通F・共通G・共通H

ウ) 取組を推進する体制の確立

共通I・共通J（改善の仕組みづくり等）・共通K（行政支援最適化等）

③ コミュニティ乗合交通における具体的な取組

・幹線乗合交通を補完し、状況に応じた移動を確保する。
 主体 市・地域コミュニティ・交通事業者 支援 国県等

ア) 運行内容・運賃等の改善

共通A（バス停上屋・照明等）・共通B・共通C・共通D（福祉バス券等）
 個別E 校区コミによる路線等計画（校区別運行ブロック設定、幹線乗合交通運賃競合校区の市街地乗入禁止・幹線接続）
 個別F 運行基準見直し・適正運用（新設・廃止基準見直し、改善猶予期間・地域生活環境補正設定等）
 個別G 運賃見直し（大人200円以上、子ども無料）
 個別H 各種回数券・定期券等開発（ぐるりんバス回数券・定期券等）

イ) 運行情報の提供・PRの改善

共通E（地域別時刻表・案内改善等）・共通F（活用事例等）・共通G（運行実績・問題点周知等）・共通H（利用体験事業等）

ウ) 取組を推進する体制の確立

共通I（利用促進組織設置等）・共通J・共通K（行政支援最適化等）

④ 有償パーソナル交通における具体的な取組

・利用特性に応じた充実や利用しやすさを向上する。
 主体 交通事業者 協働 国県市・地域・市民等

ア) 運行内容・運賃等の改善

共通A・共通B・共通C・共通D
 個別I 需要に応じた配車確保（観光タクシー、福祉運送等）
 個別J 免許返納者割引開発等（高齢者交通安全対策・利用促進PR）

イ) 運行情報の提供・PRの改善

共通E（地域別標準運賃表作成等）・共通F・共通G・共通H

ウ) 取組を推進する体制の確立

共通I（地域別利用促進組織設置等）・共通J・共通K

⑤ 政策交通における具体的な取組

・乗合交通を補い、施策に応じた移動を確保する。
 主体 市の各施策担当部課 協働 地域・関係団体・市民等

ア) 運行内容・運賃等の改善

共通A・共通B・共通C・共通D（まちなか活性化等）
 個別K 市街地循環バス路線新設（ぐるりんバスの市街地ルート分離）
 個別L 市街地循環バス路線の運賃設定（100円・子ども無料）
 個別M 施策に応じた市送迎バスの運行水準確保
 個別N 政策交通とその他公共交通による福祉移動支援の最適化

イ) 運行情報の提供・PRの改善

共通E・共通F・共通G・共通H

ウ) 取組を推進する体制の確立

共通I・共通J・共通K

⑥ 企業送迎・助け合い活動における具体的な取組

・公共交通を補い、マイカー利用からの転換を促進する。
 主体 事業者単独・共同、団体・地域コミュニティ等

ア) 運行内容の改善

■公共交通と連携した移動確保 ■乗車・乗継環境の整備

イ) 取組を推進する体制の確立

■地域コミュニティにおける助け合いの仕組み構築

(2) 目標設定 … 年次・数値 ※別途

(3) 推進体制 … 総合体制、個別体制 ※別途

（3）取り組み方・主体の明確化に関する基本方針

第二改善方針として、**市民・地域・事業者・行政等が協働し、運行内容や利用環境等の改善による利便性・有効性の向上、公共交通による地域活性化を目指す**

- ① 協働体制の構築 … 地域全体（市民・地域コミュニティ・事業者・行政等）で協働体制を構築
- ② 利便性・有効性の向上 … 各公共交通の役割に応じた運行内容・運賃・利用環境等を改善
- ③ 公共交通を活用したまちづくりを推進 … 賑わい拠点づくり、高齢者福祉等の様々な分野で活用

公共交通ネットワーク関係図

