

## 資料 4

### 戦略計画変更箇所まとめ 交通会議 H31.3

#### 変更箇所

○P13、P14

立地適正化計画のまちづくりの目標、目指すべき都市構造のイメージを掲載

○P33

公共交通に係る田原市の公的経費の表中の数値を一部変更

○P42、P83、P94

ぐるりんバス（新ラッピング車両）写真の変更

○P100

「参考 公共交通網形成の各方針に即したコミュニティ乗合交通運行内容の改善案」の削除

・野田線、表浜線、八王子線の今後の方針の記述を削除

○P111～

資料編の追加

# 第2次田原市

見直し案

# 地域公共交通戦略計画

(地域公共交通網形成計画)

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



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かでしょうか。

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

<b>1 計画策定の経緯</b>	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
<b>2 第2次計画一部見直しの必要性</b>	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

<b>1 まちづくりの現状・課題</b>	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
<b>2 公共交通の現状・課題</b>	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

<b>1 将来像・目標</b>	60
(1) 将来像	60
(2) 公共交通の目標	60
(3) 目標年度	60
<b>2 公共交通網の形成方針</b>	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
<b>3 各公共交通の運行方針</b>	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

# 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±0.5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・駅駐輪場整備【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 ぐるりんバスの利用減少・市経費負担増加

- ぐるりんバスは、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、ぐ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が整備され、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。

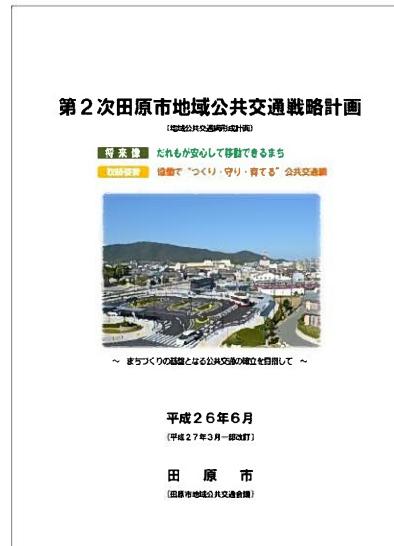
### ④ 目標年度

○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るました。

## 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、本計画における「都市形成の方針」等について記述を変更します。

#### 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ル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、サンテパル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、利用者数は504人で思うように伸びませんでした。サンテパルクたはらは、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つたこと

- ・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

# 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191.12km<sup>2</sup>)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行い、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）

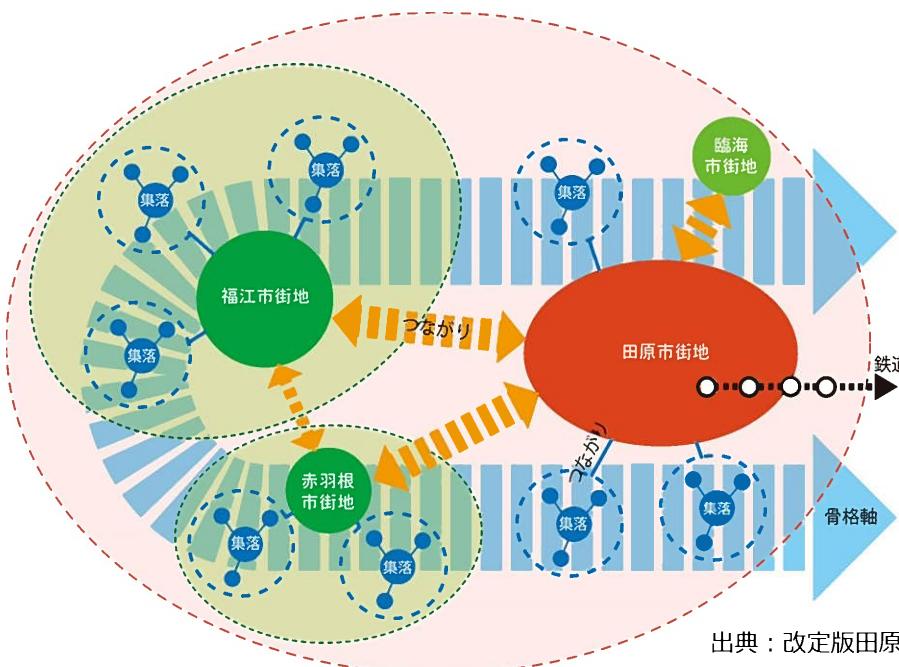


## ② 都市形成の方針

### ア 都市づくりの方針

#### 改定版 田原市都市計画マスターplan（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がれ、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plan

### 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号線、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

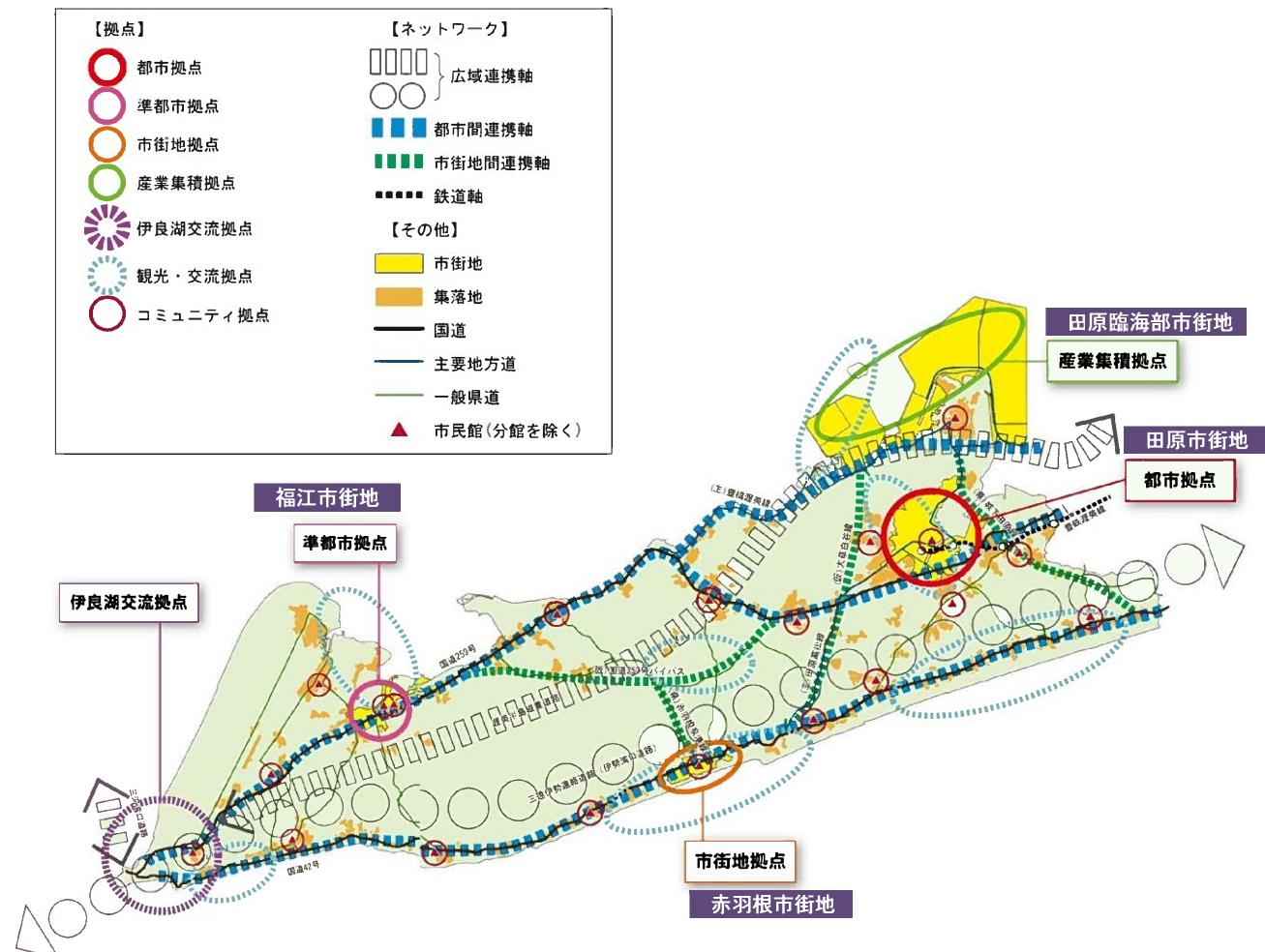
- 巨大地震により津波被害に対応した防護施設整備を進めます。
- 巨大地震により津波被害に対応したまちづくりを行います。
- 土砂災害等の津波被害以外の災害にも配慮したまちづくりを行います。
- 人にやさしい施設整備を行います。

#### ④歩いて暮らせる健康的で魅力的なまちづくり

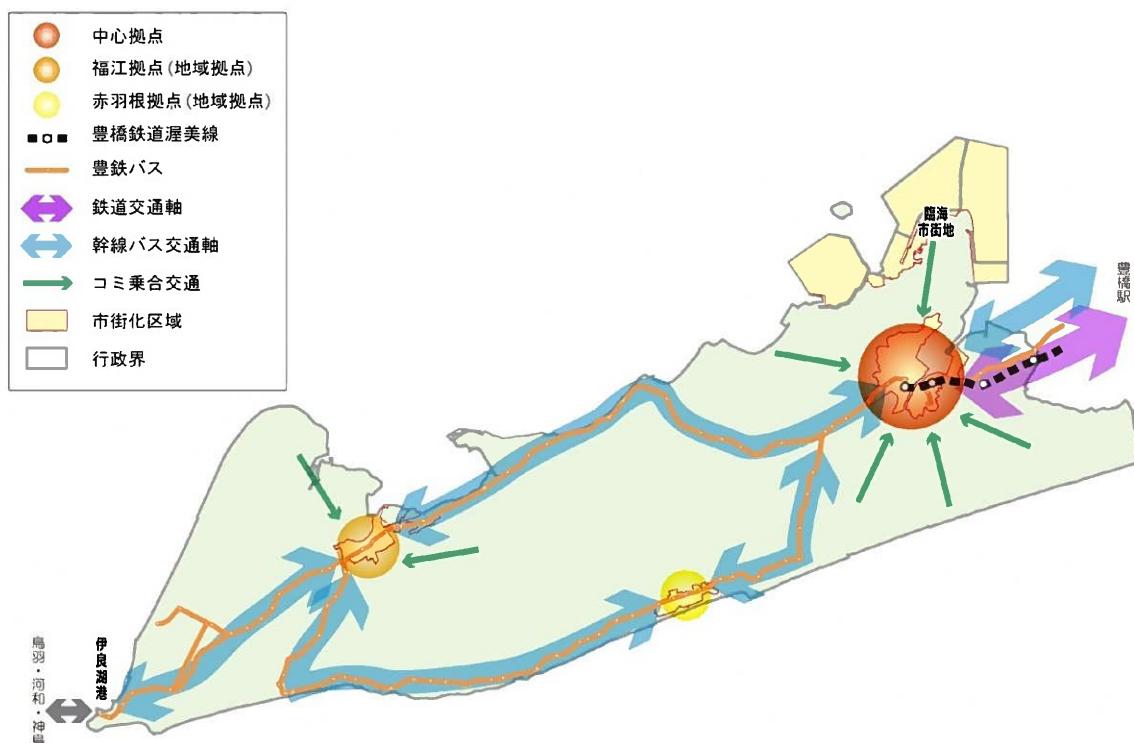
- 高齢者をはじめ、皆が行きたいと思えるよう拠点（市街地）の魅力向上を図ります。
- 歩いて散策できるような健康的なまちづくりを行います。

## 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plan 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で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。

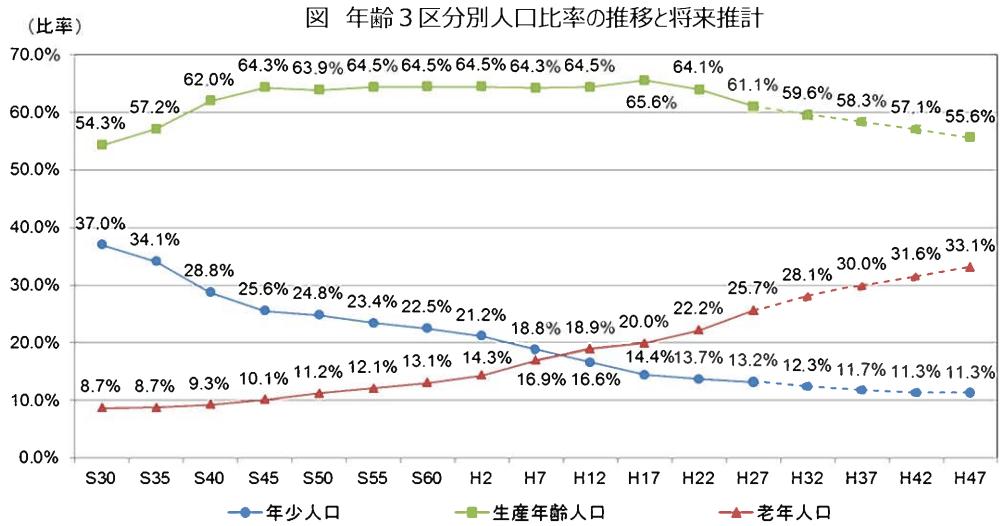
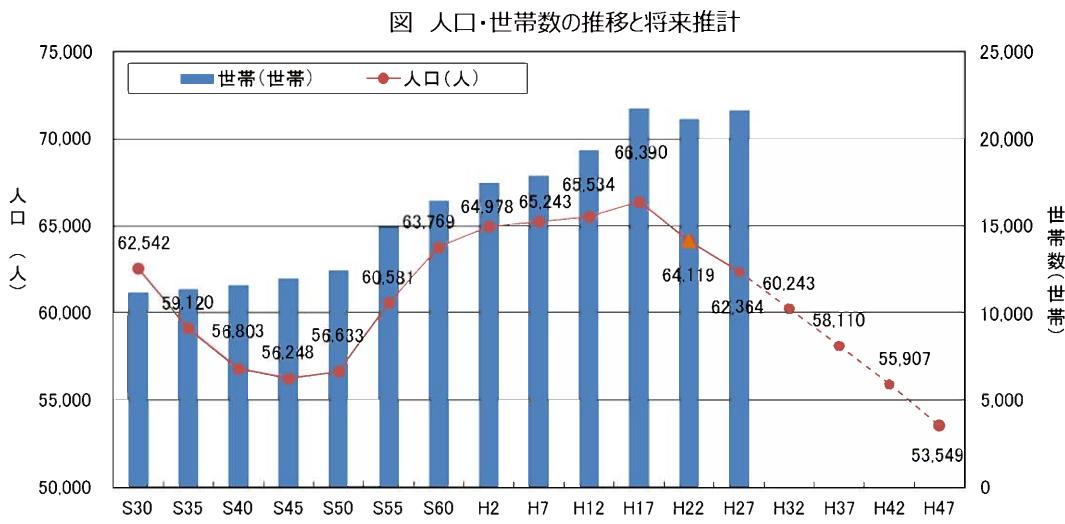
- ・第11～13条 市による市民活動の活動環境整備、情報発信、財政支援、人的支援等を明記
- ・第14条 地域コミュニティ団体をまちづくりの基礎的市民活動団体に位置付け、振興を明記
- ・第15条 地域コミュニティ団体の責務（意見集約、自主的課題対処）を明記
- ・第16条 市民・市民活動団体・事業者の地域コミュニティへの参加義務を明記
- ・第17条 市による地域コミュニティ振興策の立案、活動支援、意見配慮を明記
- ・第18条 優良な地域コミュニティ団体を市長認定する制度を明記

## (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、老人人口は増加し、高齢化率は約33%に達することが推計されています。



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・生きがいづくりの推進」「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等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トップラン
- 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・福江・赤羽根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、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には、田原・福江・赤羽根の各市街地の役割に応じた活性化を図る必要があり、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は、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%）と続いている。

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。

■主要幹線道路網図



主要幹線道路網図

##### 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。

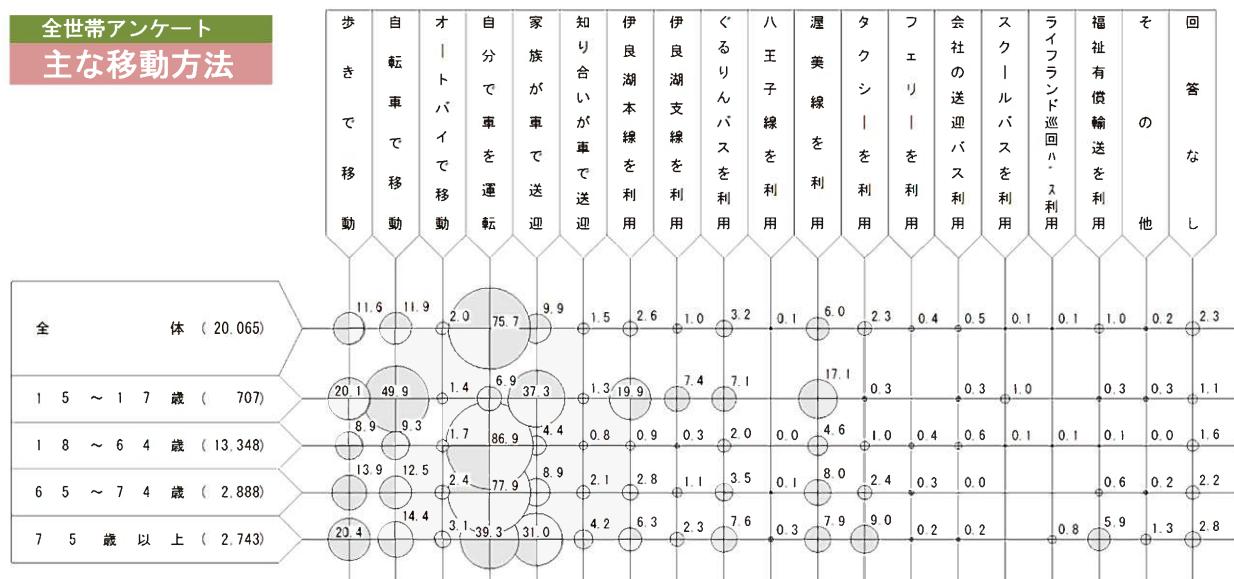
移動時における代表的交通手段の割合



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	H23	23.5	2.7	40.8	14.9	17.2	1.0
H3	1.1	1.1	70.2	11.0	16.5	0.0	
田原市	H13	1.1	0.8	75.6	9.2	13.3	0.0
	H23	1.6	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



◇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5

2%・買物33%で、

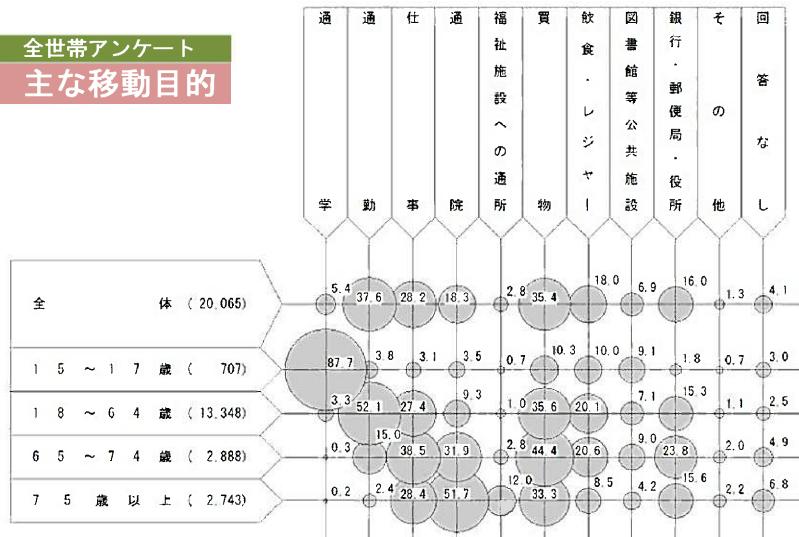
65~74歳は買物4

4%・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)



- 湿美線（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。
- 湿美線（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（赤羽根地域と湿美地域）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）、小学校区の中心とな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、サンテパルクたはら・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経由する湿美線と、豊橋市の藤沢地区を経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	1,659,893

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

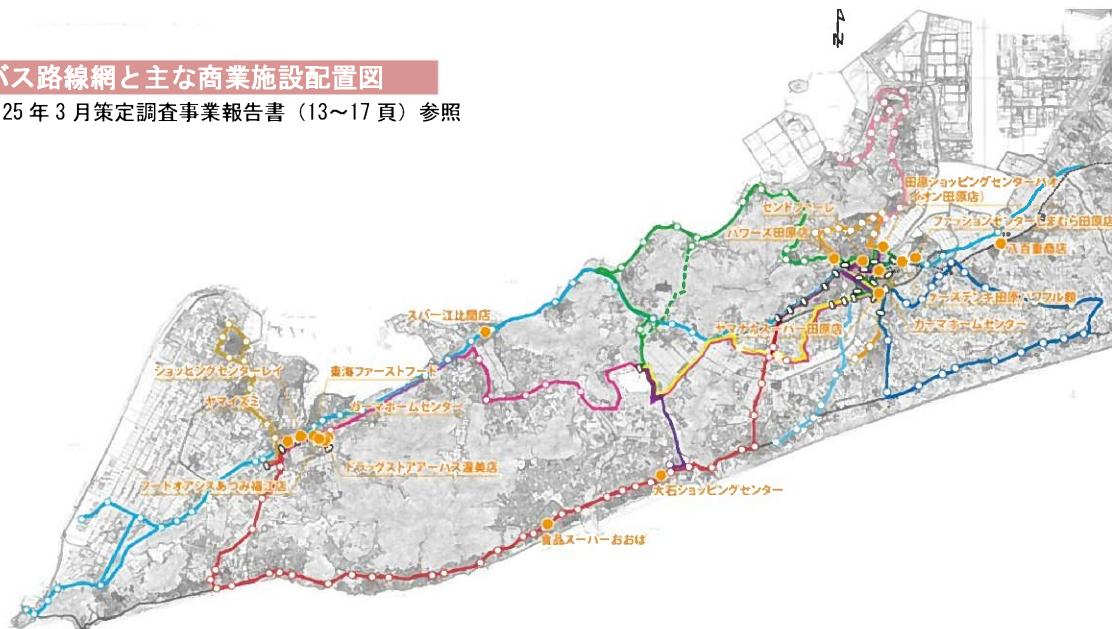
- 市内公共交通利用者は、年間約166万人（平成29年度）となっており、平成20年と比較すると、渥美線以外は減少しています。特にフェリー・高速船、コミュニティバス、タクシーは大きく減少しています。

## バス路線網と主要公共施設配置図



## 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



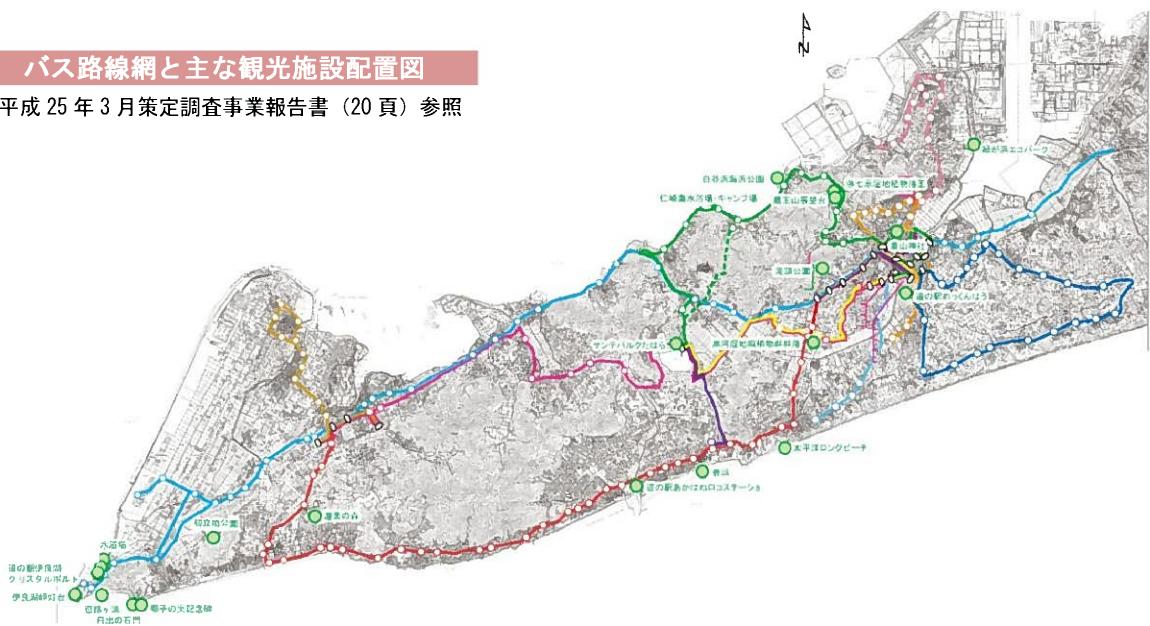
### バス路線網と主な病院・診療所配置図

※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/日以上のバス停500m圏の場合は現状33%となっております。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）

### ■バス圏

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%
梅鉢地区	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%

### ■バス(15本以上)圏

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%
梅鉢地区	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%

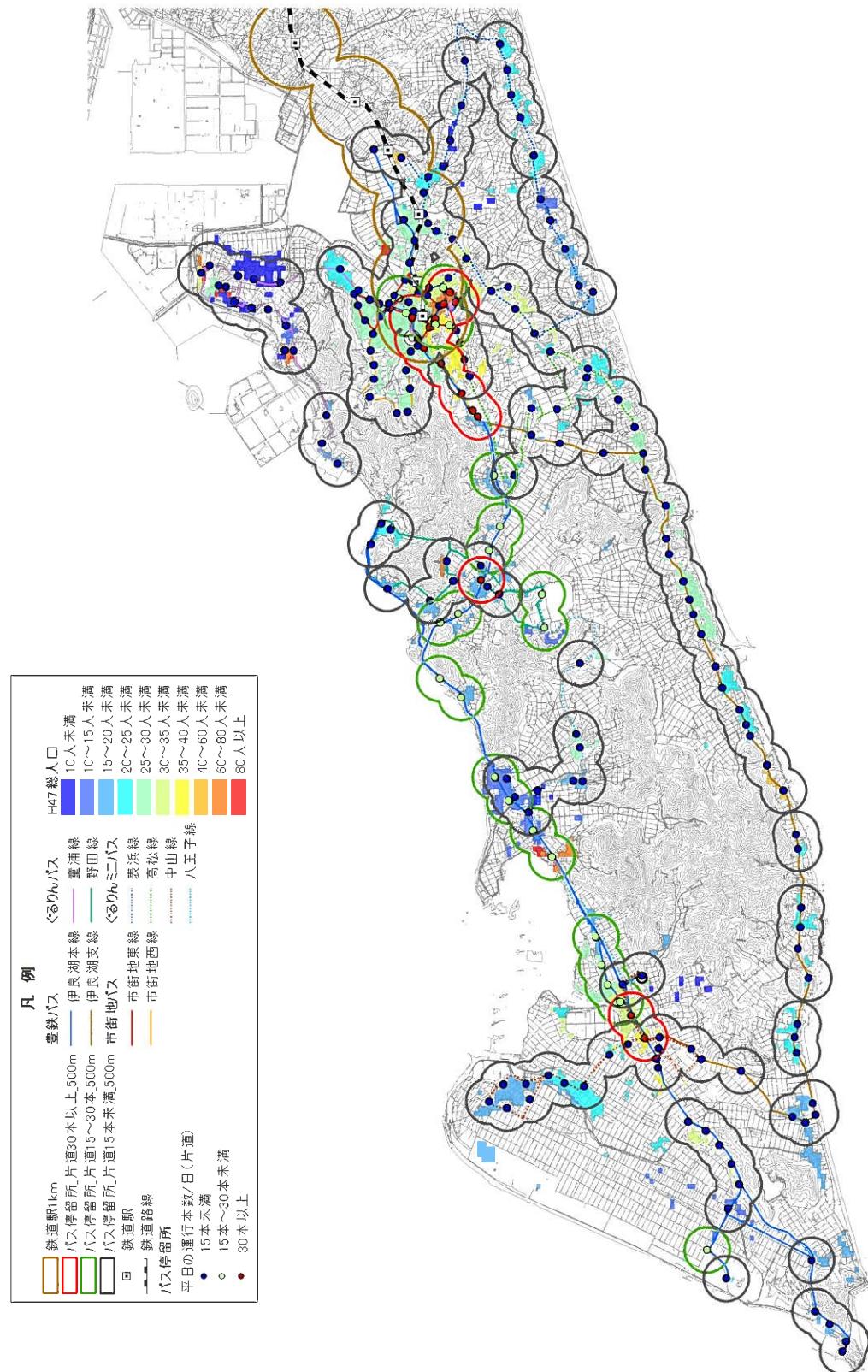
### ■鉄道駅(15本以上)圏

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%
梅鉢地区	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%

### ■バス500m・鉄道駅1km圏

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%
梅鉢地区	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	○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	○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	○あじさいくるりんバス(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	○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	○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・稻武線・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	○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) ◆あつみ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的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。
- 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・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。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分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の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