

田原市生活交通確保維持改善計画（案）

（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

（策定年月日）令和元年5月30日
（協議会名称）田原市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

- ・渥美半島に位置する田原市は、三方を海に囲まれる特性を持ち、田原・赤羽根・福江の各市街地拠点と点在する集落地域によって構成されており、市民の移動手段の確保・維持・改善が、まちづくりの観点からも重要となっている。
- ・本市は、地理条件や社会条件等からマイカー依存度が極めて高く公共交通利用の習慣があまりないため、公共交通の利用減少傾向に歯止めを掛けないと路線バスの廃止等により公共交通空白地域が発生するなど、自ら移動手段を持たない市民の日常生活に弊害が生じる恐れがある。
- ・市民の通学・通勤、通院や買い物など日常生活での移動手段の確保及びまちづくりの推進のため、交通基盤・利用環境の整備及び関係者一体となった利用促進の取組も含めた持続可能な公共交通ネットワークの確保が必要である。
- ・そのため、本市が今後も移動手段を選択できる地域社会であり続けることを目指して、市内公共交通の「幹」である渥美線、伊良湖本線・支線とそれを補完する「枝・葉」であるコミュニティバスの役割・連携関係を明確にした上で、コミュニティバスの再編を行った。（再編運行：平成27年10月1日-）
- ・今後も、各地域内・地域間における日常生活の移動や幹線交通との接続により各市街地への広域的な移動手段を確保するため、地域と協働で、利用促進事業の実施や運行内容の改善を図り、公共交通ネットワークの確保・維持を図っていく。

2. 地域公共交通確保維持事業に係る定量的な目標・効果

（1）事業の目標

（ぐるりんバス）→1便当たりの利用者数を5.0人以上にする。

（ぐるりんミニバス）→1便当たりの利用者数を3.0人以上にする。

区分	平成30年度実績 H30.4.1～H31.3.31	目標		
		令和2年度	令和3年度	令和4年度
ぐるりんバス	市街地線	3.4人/便	1便当たり利用者数を5.0人以上にする。	
	童浦線	7.5人/便	1便当たり利用者数を5.0人以上にする。	
	サンパル線	令和元年10月から運行	1便当たり利用者数を5.0人以上にする。	
ぐるりんミニバス	表浜線	2.5人/便	1便当たり利用者数を3.0人以上にする。	
	中山線	2.9人/便	1便当たり利用者数を3.0人以上にする。	

※市街地線については、平成30年10月に市街地東線・西線を市街地線（1路線）に統合した。

（2）事業の効果

- ・日常生活に必要な各地域内・地域間の移動手段の確保
- ・基幹交通（路線バス・鉄道）への接続により、各市街地など広域的な移動手段の確保
- ・高齢者等の外出意欲の向上
- ・社会参加の促進 など

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

(1) 公共交通ガイドブックの作成・配布

実施主体：田原市地域公共交通会議

内容

- ・田原市ぐるりんバスの路線・時刻、運賃制度、割引乗車制度
- ・路線バス・鉄道の時刻表
- ・バス・鉄道の利用方法
- ・乗り換え拠点における時刻表案内 等

配布先

- ・公共施設、病院、駅等

(2) 路線カルテを活用した、地域における利用促進事業の実施

実施主体：関連地域コミュニティ協議会

- ・路線カルテを作成し、交通会議と関連地域コミュニティ会議地域が、近年の運行内容変更の経緯、乗車実績、目標に対する現況数値等の情報を共有する。
- ・路線カルテの項目にある、利用促進事業の欄に3つ以上の事業を掲げ実施する。
- ・交通会議は、関連コミュ実施予定の利用促進事業をすべて把握し、他の関連コミュに紹介して意識向上を図る。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

(地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付。)【添付省略】

○運行系統の概要及び運行事業者

区分	運行系統	本数/日	運行事業者
ぐるりんバス	市街地線(循環)(田原駅~田原駅)	13本	6月下旬決定予定
	童浦線(上・下線)(白谷海浜公園~渥美病院)	13本(土日14本)	
	サンテパルク線(上・下線)(芦集会所~渥美病院)	15本(木曜日16本)	
ぐるりんミニバス	表浜線(循環)(図書館~図書館)	10本	6月下旬決定予定
	中山線(循環)(渥美支所~渥美支所)	7本	6月下旬決定予定

○路線図・運行ダイヤ・運賃 別添資料のとおり。【添付省略】

○運行予定者(運行事業者の決定経緯)

(1) ぐるりんバス

令和元年10月1日からの運行について公募型プロポーザル方式により決定

令和元年5月8日	公募型プロポーザル公告
令和元年5月23日	質問書の提出期限
令和元年5月31日	提案書の提出期限
令和元年6月5日	選定委員会の開催(プレゼンテーション審査)
令和元年6月下旬	委託業務契約の締結(運行期間: R1.10.1-R4.9.30)

(2) ぐるりんミニバス（表浜線、中山線）

令和元年 10 月 1 日からの運行について公募型プロポーザル方式により決定

令和元年 5 月 8 日	公募型プロポーザル公告
令和元年 5 月 23 日	質問書の提出期限
令和元年 5 月 31 日	提案書の提出期限
令和元年 6 月 5 日	選定委員会の開催（プレゼンテーション審査）
令和元年 6 月下旬	委託業務契約の締結（運行期間：R1.10.1-R4.9.30）

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

田原市から運行事業者への委託金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分としている。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

区分	補助対象事業者の名称
ぐるりんバス（市街地線、童浦線・サンテパーク線）	6 月下旬決定予定
ぐるりんミニバス（表浜線）	6 月下旬決定予定
ぐるりんミニバス（中山線）	※補助対象外

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定手法

（補助対象事業者が活性化法法定協議会でなく該当しないため、記載なし。）

8. 別紙 1 の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

（地域間幹線系統関係で該当しないため、記載なし。）

9. 別表 1 の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧

（地域間幹線系統関係で該当しないため、記載なし。）

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

（地域間幹線系統関係で該当しないため、記載なし。）

11. 外客来訪促進計画との整合性

（外客来訪計画を策定していないため、記載なし。）

12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」を添付。）【添付省略】

<p>13. 車両の取得に係る目的・必要性</p> <p>(車両の取得を行わないため、記載なし。)</p>
<p>14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果</p> <p>(車両の取得を行わないため、記載なし。)</p>
<p>15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者</p> <p>(車両の取得を行わないため、記載なし。)</p>
<p>16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画 (車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)</p> <p>(車両の取得を行わないため、記載なし。)</p>
<p>17. 協議会の開催状況と主な議論</p> <p>○平成 27 年 3 月 26 日 (平成 26 年度第 5 回 田原市地域公共交通会議)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・コミュニティ乗合交通の再編 (案) について [H27.10 再編実施] <p>○平成 27 年 6 月 24 日 (平成 27 年度第 1 回 田原市地域公共交通会議)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ乗合交通の再編 (案) について [H27.10 再編実施] <p>○平成 29 年 2 月 10 日 (平成 28 年度第 4 回 田原市地域公共交通会議)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原市コミュニティバスの運行内容の変更 (案) について [H29.4 路線・ダイヤ変更] <p>○平成 30 年 3 月 28 日 (平成 29 年度第 4 回 田原市地域公共交通会議)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原市ぐるりんバス運行内容の変更について [H31.10 路線変更案を協議] <p>○平成 30 年 6 月 19 日 (平成 30 年度第 1 回田原市地域公共交通会議)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原市ぐるりんバス市街地線・童浦線・表浜線の運行内容の変更について [H30.10 路線・ダイヤ変更] ・第 2 次田原市地域公共交通戦略計画(地域公共交通網形成計画)の一部改訂について <p>○平成 31 年 3 月 20 日 (平成 30 年度第 5 回田原市地域公共交通会議)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第 2 次田原市地域公共交通戦略計画 (網形成計画) 一部見直しについて [承認] <p>○令和元年 5 月 30 日 (令和元年度第 1 回田原市地域公共交通会議)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原市生活交通確保維持改善計画 (案) について [本計画の承認]
<p>18. 利用者等の意見の反映状況</p> <p>田原市地域公共交通会議 (法定協議会) の構成員として、住民又は利用者を代表する「田原市老人クラブ連合会」「田原市地域コミュニティ連合会」「田原市商工会」「(一社) 田原青年会議所」「田原市民生児童委員協議会」の参画を得ており、交通会議の場などにおいて意見を聴取している。</p> <p>コミュニティバスの再編及び運行内容の変更にあたっては、運行事業者へのヒアリングを実施するとともに関係する地域コミュニティ協議会と協働して運行内容案 (路線・ダイヤ・バス停・車両等) を決定し、その結果を本計画に反映している。</p>

19. 協議会メンバーの構成員

市の機関で市長が指名する者	田原市副市長、田原市都市整備部長
一般乗合自動車運送事業者、その他一般旅客自動車運送者及びその組織する団体	豊鉄バス(株)、豊鉄ミデイ(株)、渥美交通(株)、(公社)愛知県バス協会、愛知県タクシー協会豊橋支部
鉄道事業者	豊橋鉄道(株)
一般旅客定期航路事業者	東海北陸旅客船協会
住民又は利用者の代表	田原市老人クラブ連合会、田原市地域コミュニティ連合会、田原市商工会、(一社)田原青年会議所、田原市民生児童委員協議会
中部運輸局長(愛知運輸支局長)又はその指名する者	中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官
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	豊橋鉄道労働組合
愛知県の関係行政機関の職員	愛知県振興部交通対策課、愛知県田原警察署交通課、愛知県東三河建設事務所維持管理課
学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科教授 豊橋技術科学大学建築・都市システム学系助教
その他、市長が必要と認めて任命する者	渥美半島観光ビューロー事務局長

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 愛知県田原市田原町南番場30番地1

(所 属) 田原市都市整備部街づくり推進課

(氏 名) 鳥居 伸光 田中 裕崇

(電 話) 0531-27-8603

(e-mail) machi@city.tahara.aichi.jp



愛・運企第5号
平成31年4月23日

田原市地域公共交通会議 会長 殿

中部運輸局愛知運輸支局長



地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果の通知について

地域公共交通確保維持改善事業実施要領に基づき実施した二次評価について、結果が確定したので別添のとおり通知します。

なお、評価結果については、下記の点を留意されたい。

記

- ・評価結果については、次年度計画に確実に反映すること。
- ・評価結果については、中部運輸局ホームページにおいて公表したので了知されるとともに、協議会等ホームページにおいても積極的に公表されたい。

地域内ファイダーシステム 事後評価要約版(30年度)

支局 No.	自治体・協議会名 事業概要 自己評価		二次評価
	愛知 10	田原市地域公共交通会議 ぐるりんバス、ぐるりんミニバス	

中部様式並びに本省様式による

地域間幹線系統 事後評価要約版(30年度)

支局 No.	自治体・協議会名 事業概要 自己評価	二次評価
愛知 1	愛知県バス対策協議会 12事業者、62系統 ・事業実施の適切性 A評価62系統。B評価、C評価は無し。 ・目標効果達成状況 A評価43系統。B評価は17系統。C評価は2系統。 ・市町村の地域公共交通会議において、地域間幹線も含めた議論を行うよう助言。 ・あいち公共交通ビジョン、東三河振興ビジョンなどの施策の方向性に沿った、市町村等が連携した公共交通活性化事業を実施。	事業評価票を補助対象系統ごとに運営主体が記載し、関係自治体に回付、作成する手法を取り入れることで、関係自治体間の情報・意見交換に活用してもらうとともに、関係自治体の協議会においても地域間幹線系統の利用状況等について情報交換を行う仕組みを作り上げたことを評価します。 自治体と交通事業者が連携した地域公共交通活性化事業の実施など、広域連携事業を展開されることを期待します。引き続き「あいち公共交通ビジョン」に基づいた関係者の連携のもと、広域的な公共交通ネットワークが構築されることを期待します。

愛知県全体	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<ul style="list-style-type: none"> ● リニアについては、公共交通ビジョンにもかななり記載がある。もう少しビジョンの PR が必要かもしれない。 ● 新城～藤が丘高速バスがもつくる新城に乗り入れられないことは課題。 ● 外国の方はスマホで事前に調べて観光することが多い。外国の方が日本に来てバスに乗れるか、という視点での検討も必要。 	<p>● 新城～藤が丘は若い人の利用が期待される。また、東海・半田・大府・常滑・美浜交通圏については、リニアからの波及効果が得られるように PR に努めてほしい。</p>	<p>● 常滑半田線の半分を中部国際空港行きに切り替えた成果を知りたい。輸送量 15 人ぎりぎりだが、本来インバウンドに活用できると期待している。常滑南部線も活用できるようにしていきたい。</p> <p>→ (委員) のんびりとした路線だが、沿線に資源も点在しているので、ポテンシャルはあると思う。</p> <p>→ (県) 地域資源は色々あると思っ ている。うまく活用していきたいと考 えている。</p>	<p>● 観光二次交通の推進は全国共通の課題。バス利用は単に翻訳するだけではなく、ネイティブの外国人による説明など利用者に確実に伝えるような工夫が必要。</p> <p>● インバウンド対策として、オープンデータ化も重要。でなければバスが走っていないのと同じになる。</p> <p>→ (県) 担当課が GTFS 化を推進しているため、積極的に取り組んでいきたい。</p>	