

序章

計画改訂にあたって

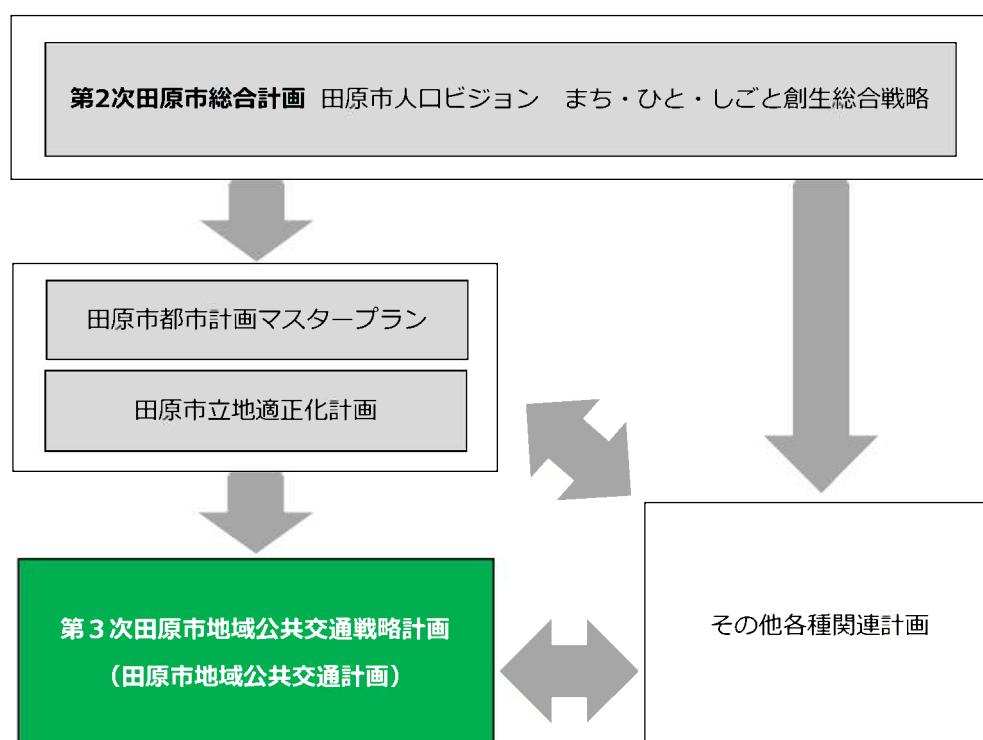
資料3-2

(1) 背景

- ・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、平成14年7月から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」（以下「第2次戦略計画」）を策定しました。
- ・平成27年10月、第2次計画に基づき、コミュニティバスの再編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け、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。
- ・その後、観光施設等に配慮した公共交通網の必要性や、ぐるりんバスの運行経費増加等の新たな課題が発生したことから、平成31年3月に計画の一部見直しを実施しました。
- ・令和元年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響や社会・経済情勢の変化に伴う公共交通機関の利用者減少等により、地域公共交通の維持・確保が難しくなっています。また、令和2年11月改正の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、地域が自ら交通をデザインすることを目的に地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。
- ・上記の状況を踏まえ、令和5年度をもって期間満了となる第2次戦略計画に続く新たな計画「第3次田原市地域公共交通戦略計画（田原市地域公共交通計画）」（以下「本計画」）を策定します。

(2) 計画の位置づけ（関連計画との関係）

本計画は、市の上位計画である「第2次田原市総合計画」や「田原市都市計画マスタープラン」と整合を図り、関連計画等と連携を図り定めます。



(3) 計画区域

本計画の区域は、田原市全域とします。

(4) 計画期間

本計画の期間は令和6年度から令和15年度の10か年とします。

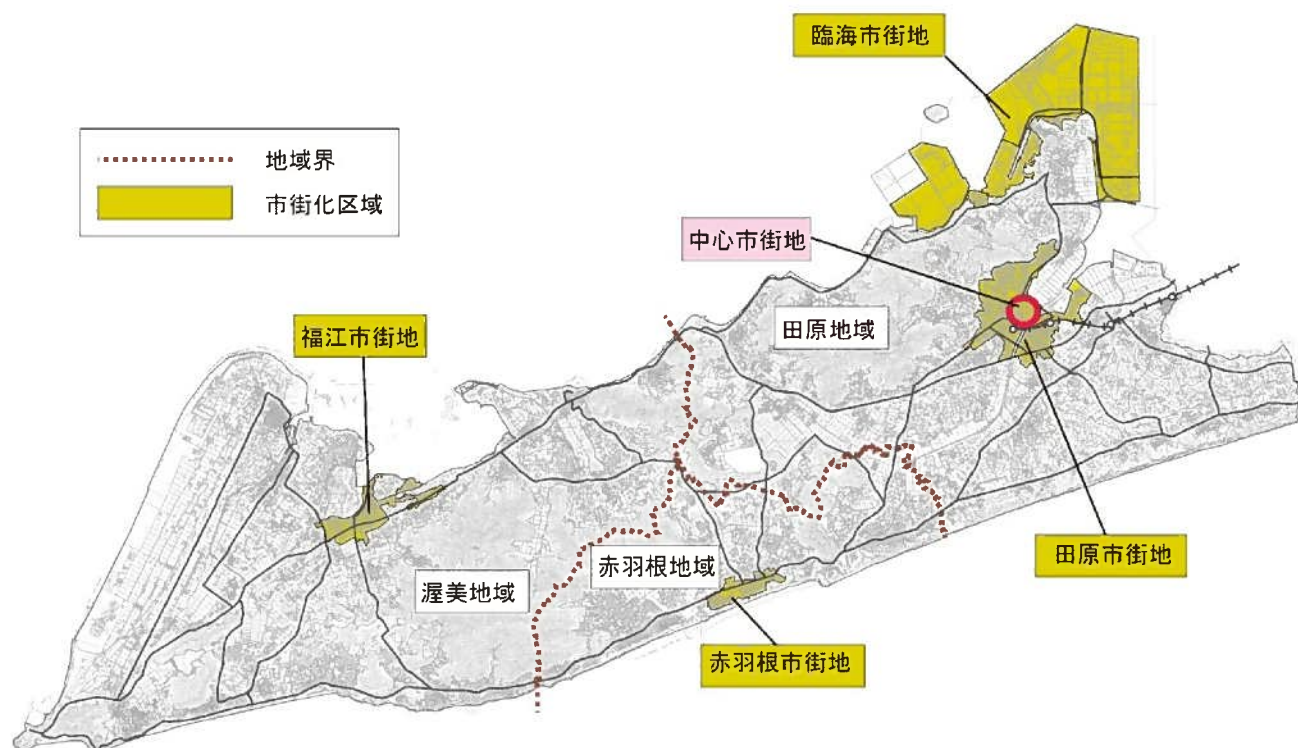
(5) 地域の呼称

本計画内では、旧3町の区域をそれぞれ田原地域、赤羽根地域、渥美地域と呼称します。

また、市街化区域をそれぞれ田原市街地、臨海市街地、赤羽根市街地、福江市街地と呼び、4つの市街地を総称する場合は、市街地と呼称します。

区 域	呼 称
旧3町の区域	田原地域、赤羽根地域、渥美地域
市街化区域	田原市街地、臨海市街地、赤羽根市街地、福江市街地
4つの市街地の「総称」	市街地
中心市街地活性化法に基づいて定められた中心市街地活性化基本計画の区域	中心市街地（田原市街地内）

図 地域の呼称



出典：田原市都市計画マスタープラン

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、令和6年3月策定（予定）の第2次田原市総合計画において、目指すまちの姿等を定めています。

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6万人弱で小規模ですが、農業産出額851億円（令和元年）は全国2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1兆7,628億円（令和2年）は愛知県5位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220万人（令和4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。

第2次田原市総合計画 (令和6年3月)

- | | |
|-----------|---|
| 〔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 |

道路ネットワーク等

①広域幹線道路
 ■■■ 伊勢湾口道路・三河湾口道路
 ■■■ 広域幹線道路 ■■■ 立体化

②幹線道路
 ■■■ 国道・県道等
 ③その他交通等基盤
 ④ 港湾
 +++++ 鉄道

土地利用計画ゾーニング

①農業活性化ゾーン
 ②臨海産業ゾーン
 ③表浜海浜環境ゾーン
 ④三河湾環境ゾーン
 ⑤自然景観形成ゾーン
 ⑥市街地拠点

⑦交流拠点
 ● 伊良湖交流拠点
 ● 三河湾・表浜交流拠点

⑧防災拠点

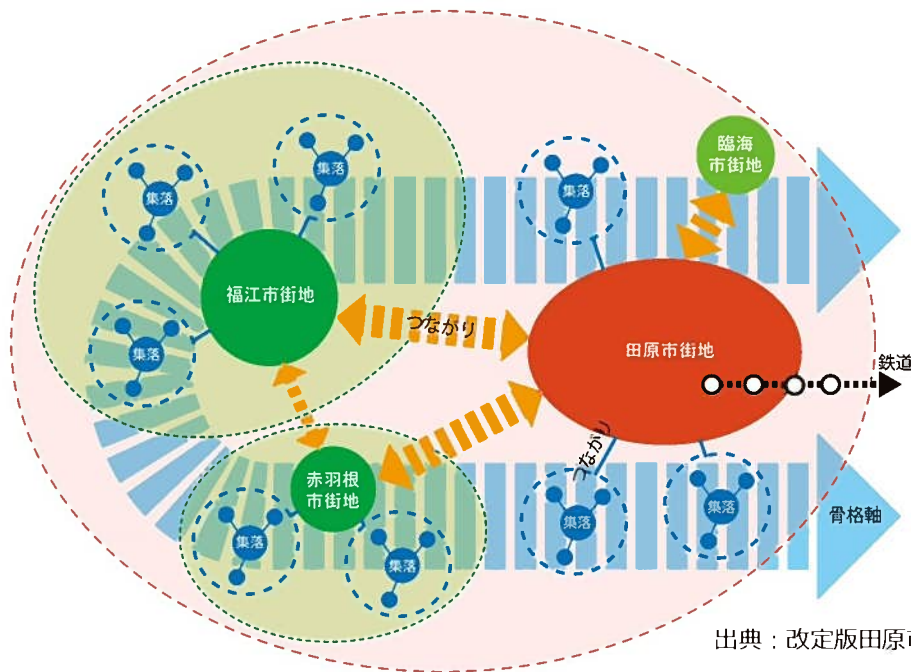
② 都市形成の方針

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）

都市計画マスタープラン
の改定内容を後日反映

■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ぐ、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、国道259号、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。

立地適正化計画の改定内容を後日反映

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。

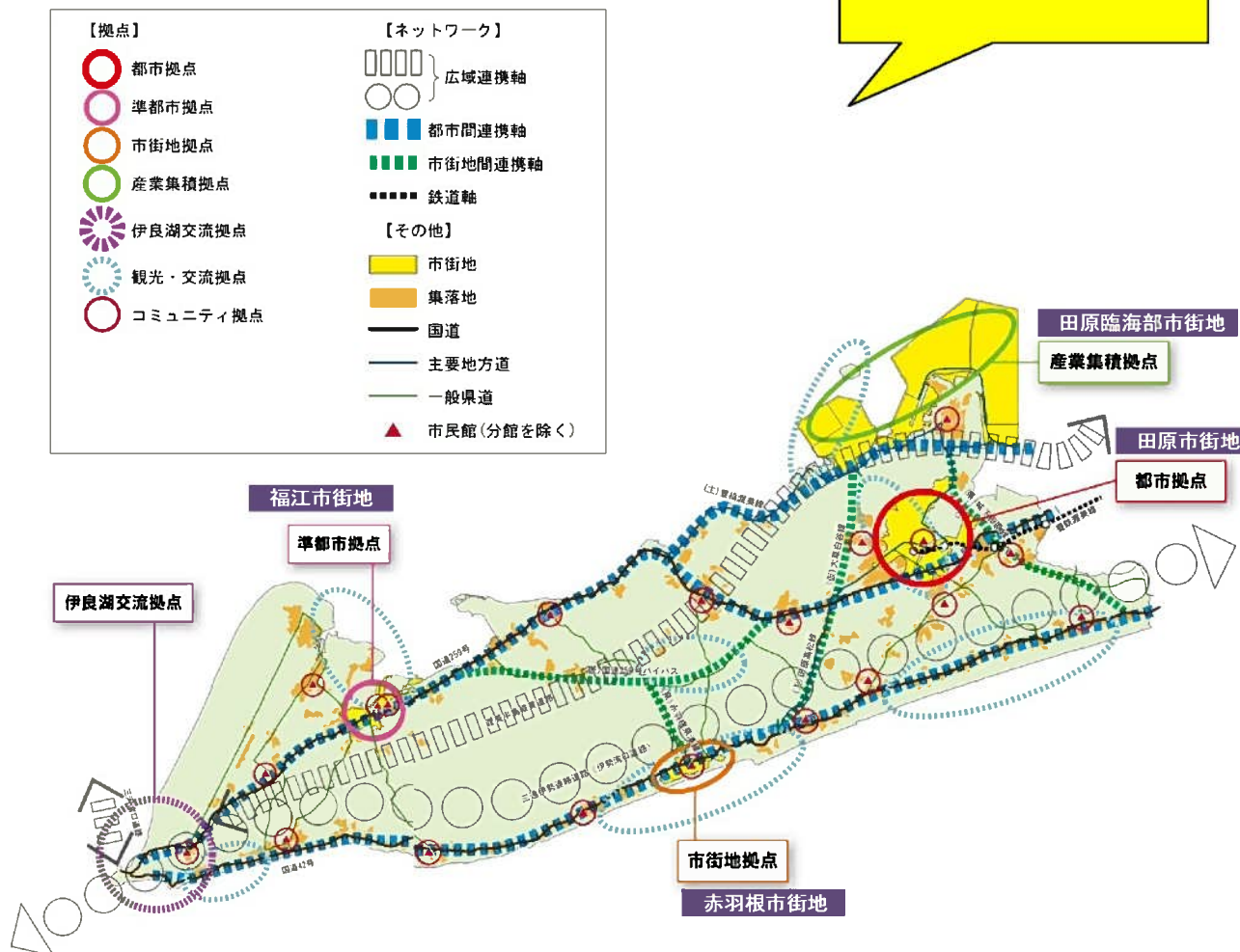
④歩いて暮らせる健康的で魅力的なまちづくり

- ・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。

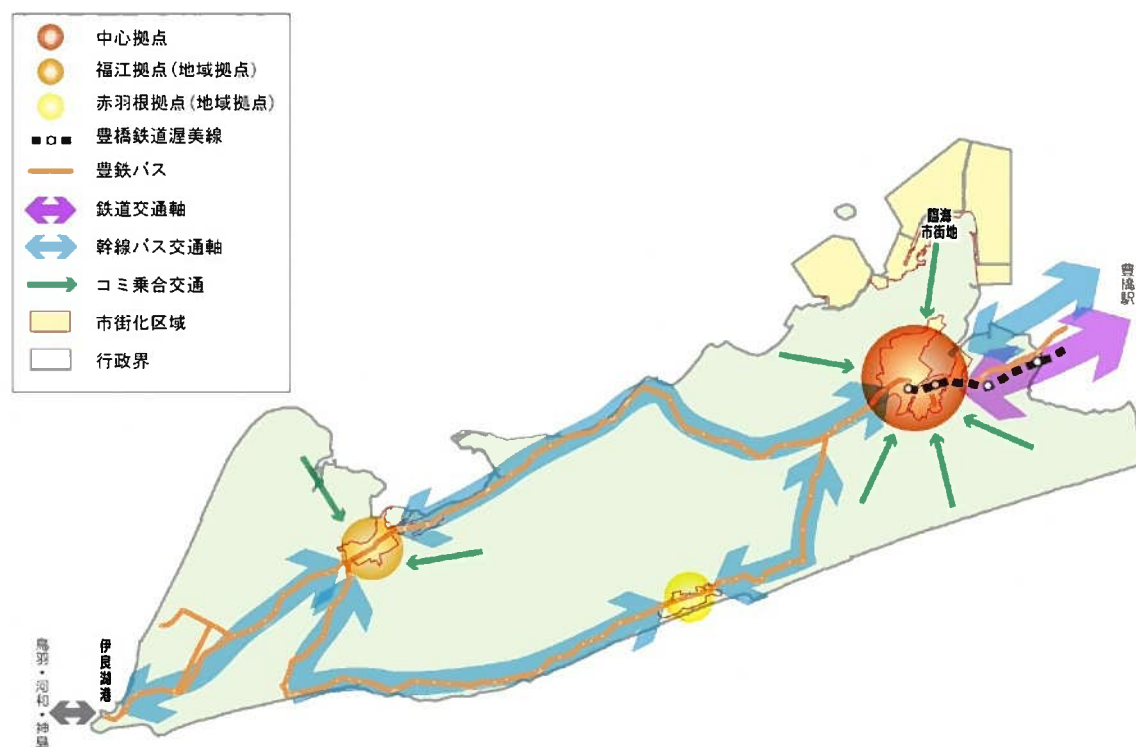
イ ネットワークの形成方針

■改定版田原市都市計画マスタープラン 将来都市構造図

都市計画マスタープラン
の改定内容を後日反映



■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6万弱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37万人）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

- 市町村合併後、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）が進んでいますが、公費負担低減の観点から更なる最適化・適正配置が求められます。
- 合併当時、20小学校、7中学校がありましたが、少子化の影響により学校再編が進められ、令和3年からは18小学校、4中学校となっています。現存する小規模学校の適正配置等についても、平成30年度策定の田原市学校未来創造計画により、引き続き検討を進める必要があるものとしています。

(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（R2現在59,360人）は減少傾向にあり、政策的な人口の増加がなければ令和22年には約50,758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、年少人口は令和22年には約10.4%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36.9%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

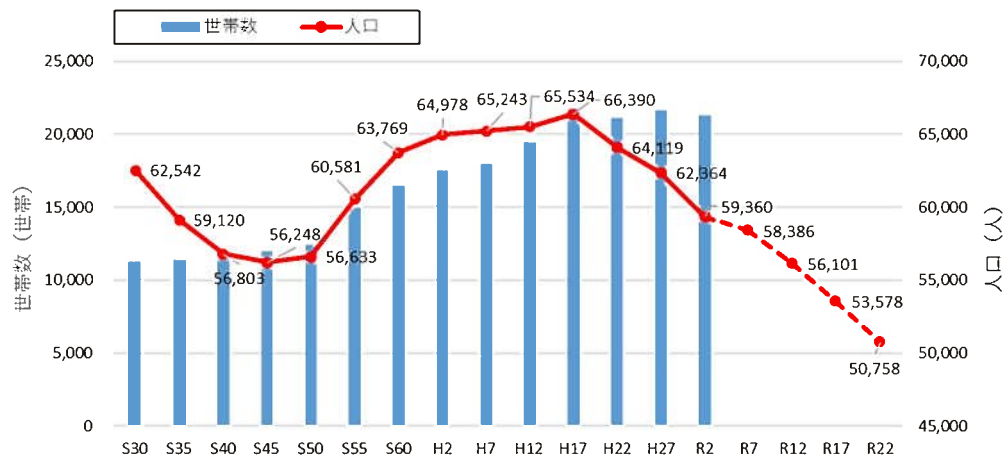
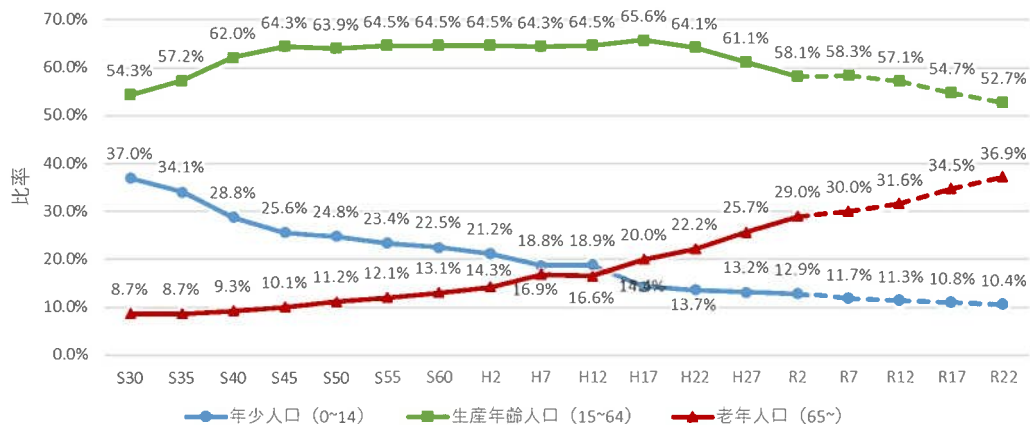


図 年齢3区分別人口比率の推移と将来推計



出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（平成30年月推計）（国立社会保障・人口問題研究所）
（令和2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、主要観光地へアクセスが容易な20万人（令和4年度）で減少傾向となっています。

総務課が最新の数字を

まとめたら差し替え

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

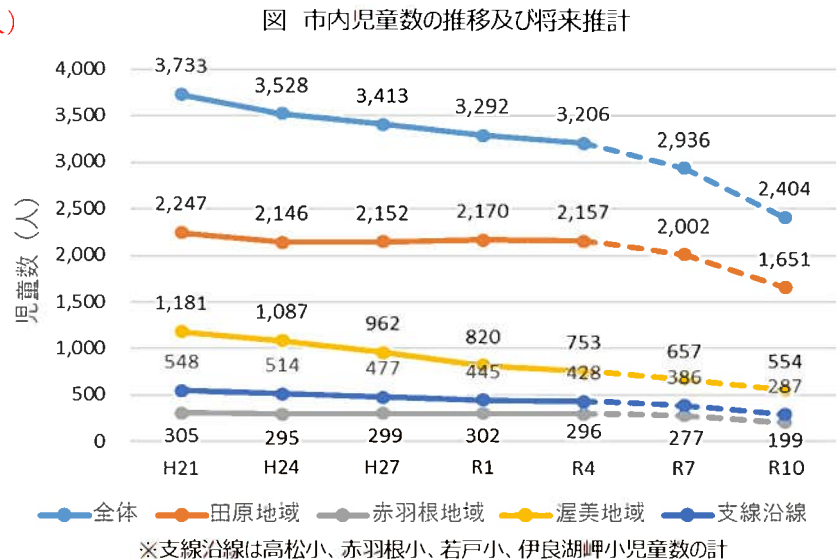
■高齢化に伴う様々な問題に対処するため、市は、高齢者保健福祉計画に基づき「地域包括ケアシステム構築に向けた基盤づくり」「健康・生きがいづくりの推進」「認知症施策の推進」「高齢者を支える体制づくり」「医療と介護の連携」「安心して生活できる支援の充実」の重点施策について、社会福祉協議会、コミュニティ協議会等関係団体と連携しながら取り組んでいます。

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歳以下人口は約8千人（H27）に減少し、このままの状況が続けば令和22年には約5千人にまで落ち込むことが予測されています。**※改定版田原市人口ビジョン**

■児童数（R4現在3,206人）

は減少傾向にあり、令和10年度には2,404人まで減少することが予想されています。特に渥美地域や伊良湖支線沿線の児童数は顕著となっており、今後さらに減少することが予想されます。



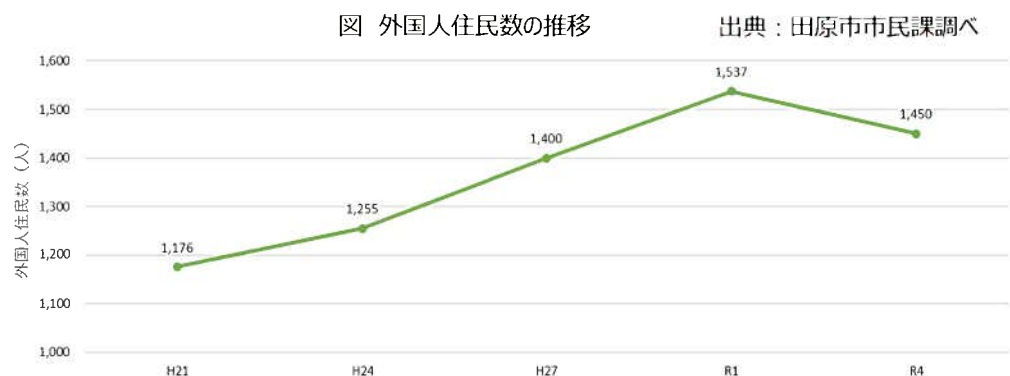
出典：田原市教育委員会調べ（将来推計は出生届から試算）

■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。

オ 外国人住民人口

■外国人住民人口（R4.4月現在1,450人）は令和元年度から減少傾向にありますが、これは本市の外国人住民の多くが外国人技能実習生であることから、コロナ禍の影響で入国が出来なかったことが影響していると思われ、今後増加傾向に転じることが予想されます。



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、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。

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

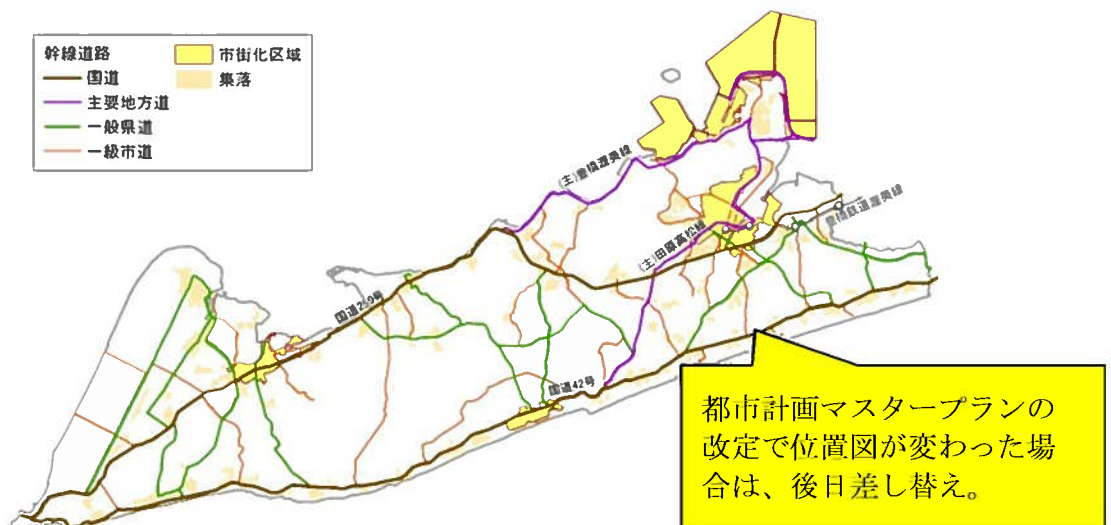
ア 道路整備等の現状・方向性

■市民意識調査（令和4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59.8%）、買物等の生活の利便性（38.7%）、余暇を楽しむ機会や場所（33.8%）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16.5%（全施策中第2位）と、公共交通の整備12.5%（第4位）が上位に挙げられています。

■市内の幹線道路網は、東西に細長い市域の骨格として国道42号、国道259号が通っています。臨海市街地と田原市街地及び2本の国道をつなぐ主要地方道田原高松線、臨海市街地から海岸線に沿って国道259号をつなぐ主要地方道豊橋渥美線があります。ほかにも、これらの国道、主要地方道と各集落等をつなぐ形で一般県道、一級市道が通っています。

図 国道・県道・一級市道位置図

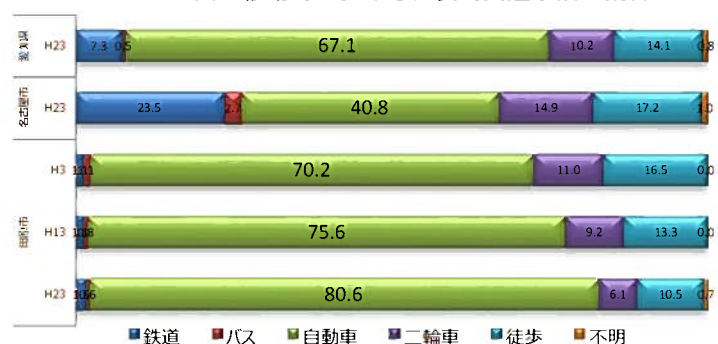


出典：都市計画マスタープラン

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。

図 移動時における代表的交通手段の割合



出典：H23 中部都市圏パーソントリップ

- 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%が自動車に占め、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。

表 移動時の代表交通手段

(%)

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
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

出典：H23 中部都市圏パーソントリップ

- 市民の移動方法では、全体の58.3%が自家用車を利用して自分で移動しており、70歳以上でも半数が自家用車で移動しています。また、公共交通の中では渥美線の利用が4.6%と最も多くなっています。

表 主な移動方法

	歩きで移動	自転車移動	バイク移動	自家用車移動	家族送迎	知人送迎	伊良湖本線利用	伊良湖支線利用	ぐるりんバス移動	渥美線利用	タクシー利用	フェリー利用	会社送迎バス利用	その他	計
10歳代	0.05%	0.22%	0.00%	0.00%	0.16%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.54%
20歳代	1.08%	0.49%	0.16%	2.44%	0.54%	0.22%	0.05%	0.05%	0.33%	0.43%	0.11%	0.00%	0.11%	0.00%	6.01%
30歳代	1.19%	0.54%	0.00%	5.53%	0.87%	0.00%	0.11%	0.00%	0.11%	0.11%	0.00%	0.05%	0.05%	0.00%	8.56%
40歳代	1.52%	1.19%	0.16%	8.29%	0.65%	0.00%	0.05%	0.00%	0.33%	0.27%	0.00%	0.05%	0.05%	0.00%	12.57%
50歳代	1.73%	1.19%	0.27%	10.35%	0.38%	0.00%	0.05%	0.11%	0.16%	0.49%	0.11%	0.05%	0.00%	0.05%	14.95%
60歳代	3.30%	1.63%	0.22%	15.22%	1.08%	0.00%	0.16%	0.22%	0.16%	0.87%	0.27%	0.11%	0.05%	0.16%	23.46%
70歳代	4.23%	1.46%	0.27%	12.89%	2.06%	0.16%	0.43%	0.11%	0.49%	1.79%	0.27%	0.05%	0.05%	0.16%	24.43%
80歳代以上	1.63%	0.54%	0.16%	3.58%	1.14%	0.11%	0.27%	0.27%	0.27%	0.54%	0.54%	0.00%	0.00%	0.27%	9.32%
未回答	0.00%	0.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.05%	0.00%	0.00%	0.00%	0.16%
計 (%)	14.7%	7.4%	1.2%	58.3%	6.9%	0.5%	1.1%	0.8%	1.8%	4.6%	1.4%	0.3%	0.3%	0.7%	100.0%

※重複回答あり

出典：R4 公共交通に関する市民アンケート

- 市民の移動目的は、買い物が25.0%、飲食・レジャーが14.5%、通勤と通院がそれぞれ14.2%、仕事は10.0%の順に多くなっています。

表 主な移動目的

	通学	通勤	仕事	通院	福祉施設への通所	買い物	飲食・レジャー	図書館等公共施設	銀行・郵便局・役所	その他	計
10歳代	0.10%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.00%	0.21%
20歳代	0.08%	1.00%	0.18%	0.39%	0.00%	1.13%	0.76%	0.24%	0.50%	0.05%	4.33%
30歳代	0.10%	2.02%	0.50%	0.58%	0.00%	2.20%	1.60%	0.52%	0.81%	0.16%	8.50%
40歳代	0.29%	3.30%	1.00%	1.00%	0.00%	3.30%	2.23%	0.73%	1.57%	0.21%	13.63%
50歳代	0.10%	3.83%	1.52%	1.39%	0.13%	4.14%	2.54%	0.73%	2.07%	0.24%	16.70%
60歳代	0.00%	2.99%	3.54%	4.09%	0.08%	6.58%	3.88%	1.31%	4.64%	0.13%	27.24%
70歳代	0.05%	1.00%	2.62%	4.80%	0.18%	5.79%	2.81%	1.13%	4.01%	0.21%	22.60%
80歳代以上	0.03%	0.08%	0.68%	1.86%	0.16%	1.78%	0.63%	0.18%	1.15%	0.10%	6.66%
未回答	0.00%	0.00%	0.00%	0.05%	0.00%	0.03%	0.00%	0.00%	0.03%	0.03%	0.13%
計 (%)	0.8%	14.2%	10.0%	14.2%	0.6%	25.0%	14.5%	4.9%	14.8%	1.1%	100.0%

※重複回答あり

出典：R4 公共交通に関する市民アンケート

- 渥美病院の来院者の交通手段は、自家用車や家族の送迎が多く、バスやタクシー等の公共交通利用者あまり多くありません。

※R4 渥美病院ヒアリング等

- 市内企業への通勤手段は、自家用車が多く、従業員規模の大きい2社が送迎バスを運行しています。

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、約6万4千台となりました。その後は減少傾向となっていますが、1世帯当たりの保有自動車数は2.85台と東三河5市では一番多くなっています。



表 1世帯当たり保有自動車台数

区分	田原市	豊橋市	豊川市	蒲郡市	新城市
自動車保有台数 (台)	61,678	296,551	144,008	58,941	42,275
世帯数 (世帯)	21,640	151,377	72,220	30,970	16,633
1世帯当たり保有自動車数 (台)	2.85	1.96	1.99	1.90	2.54

出典：令和3年度愛知県統計年鑑、令和2年国勢調査

■車を保有する世帯では、2台以上が83%、内4台以上保有世帯が30%あり、車を保有しない世帯は4%となっています。

※R4 公共交通に関する市民アンケート

■免許を保有者していると回答した人は、94%となっており、ほとんどの人が免許を持っています。

※R4 公共交通に関する市民アンケート

■何歳まで運転するかとの質問には80歳と回答した人が一番多く、全体の36%となっています。その他、運転ができなくなったときの交通手段は、約2割が家族送迎に期待しています。

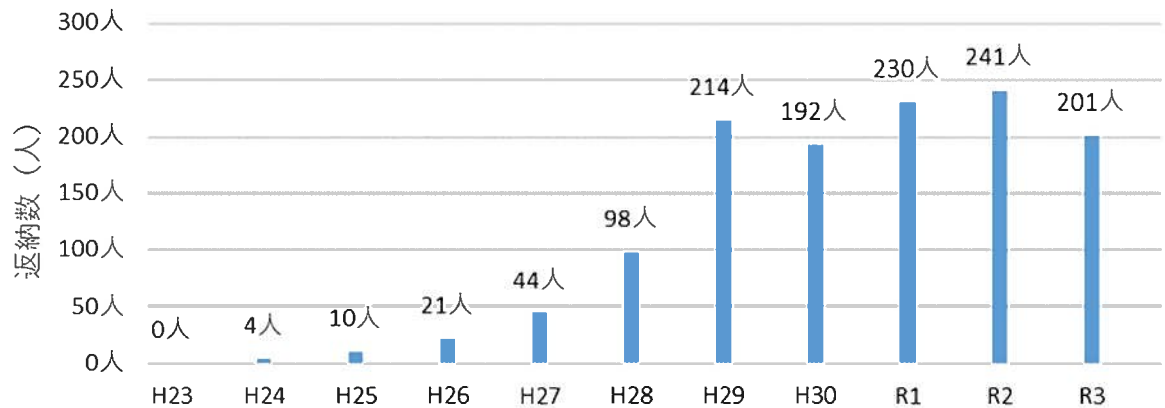
※R4 公共交通に関する市民アンケート

- 今現在は公共交通を利用しないが、将来車の運転が出来なくなった際の主な移動方法としては公共交通を考えている方が41%と多い状況となっています。

※R4 公共交通に関する市民アンケート

- 免許返納数は市が高齢者運転免許証自主返納支援事業を開始した平成29年度から年200件程度で推移しています。高齢者の免許返納等は一定数いますが、公共交通への転換が進んでいない状況です。

図 免許返納者数の推移

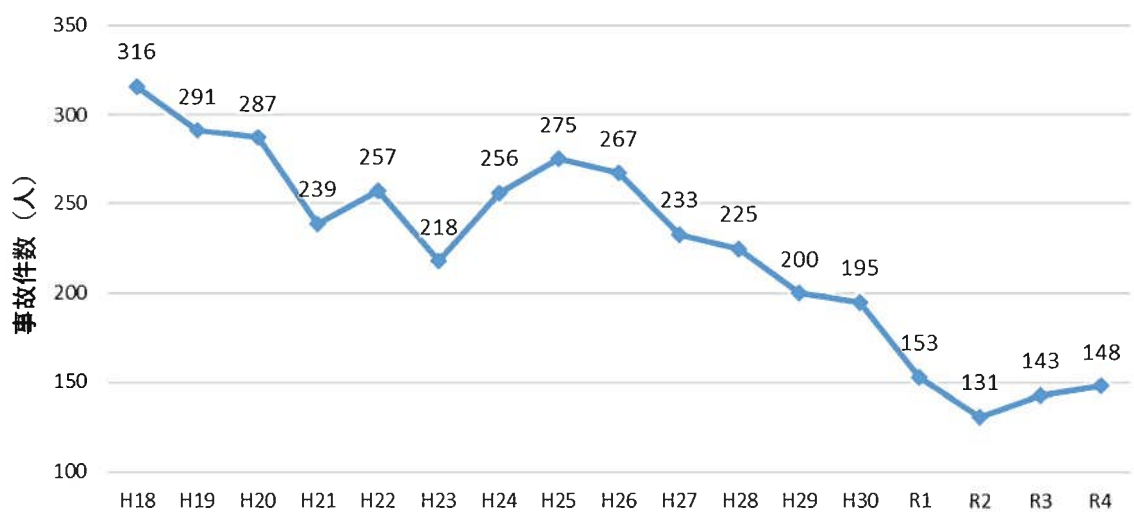


出典：愛知県資料

イ 交通事故発生状況等

- 市内の人身事故は、年148件（令和4年）発生しており、そのうち高齢者が関与する事故が約2割を占めています。

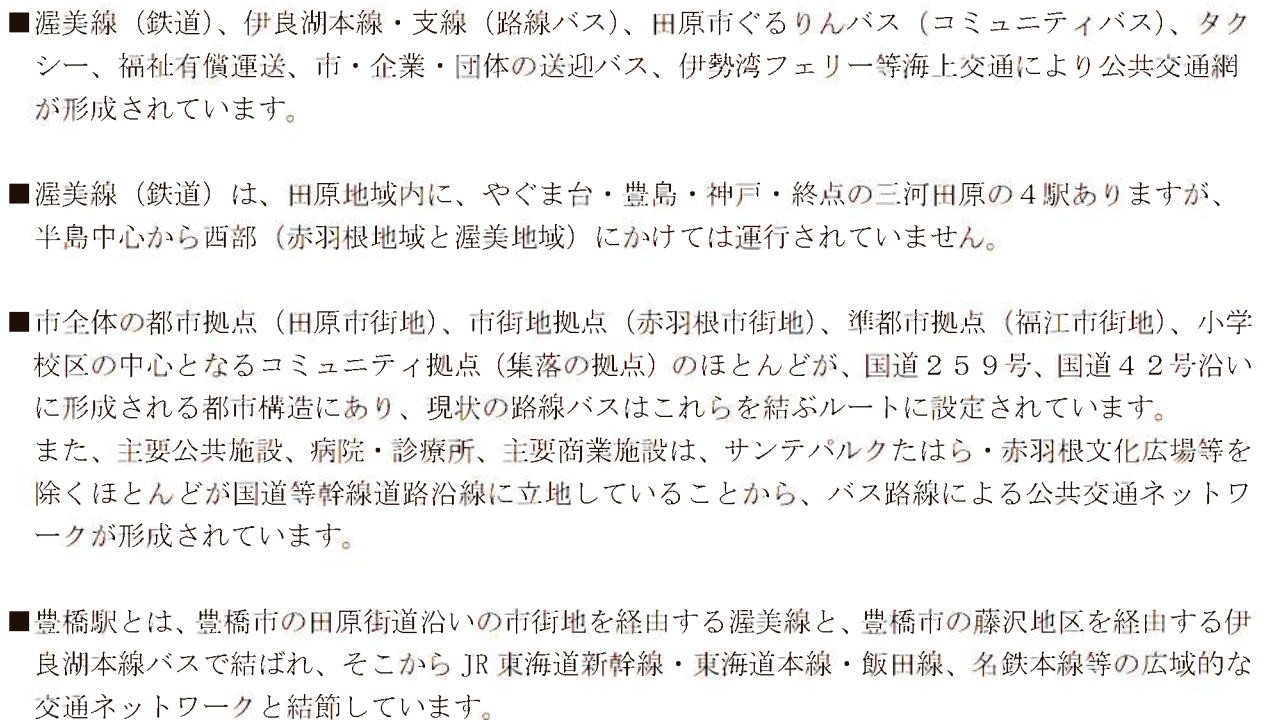
図 人身事故件数の推移



出典：愛知県資料

ア 公共交通ネットワークの現状

田原市内を運行している公共交通機関のネットワーク図

[illegible]

■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。

表 田原市内公共交通利用者数実績の推移

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
	2,135,338	1,831,247	1,802,244	1,794,159	1,844,426	2,066,695	1,884,694	1,736,847
渥美線（市内4駅の乗客数）	709,047	690,838	670,444	689,755	700,749	739,893	739,253	735,393
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
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
コミュニティバス（ぐるりんバス）	215,872	153,424	162,181	175,739	173,057	189,700	181,081	134,805
タクシー	216,328	154,362	144,373	144,216	147,028	160,680	148,081	128,171

・フェリー（覆宮） ・名鉄海上フェリー廃止（H26.9）

公共交通利用者（合計）【人】	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
	1,645,585	1,659,893	1,626,803	1,602,954	1,074,605	1,157,580	1,264,166
渥美線（市内4駅の乗客数）	727,417	738,927	730,861	732,365	514,457	557,108	615,367
路線バス（伊良湖本線・支線）	330,264	328,423	292,353	316,186	286,341	259,370	202,000
フェリー・高速船（総旅客数）	380,773	394,864	405,519	362,871	139,101	194,624	278,160
コミュニティバス（ぐるりんバス）	100,087	95,855	95,043	95,930	78,297	89,003	99,258
タクシー	107,044	101,824	103,027	95,602	56,409	57,475	69,381

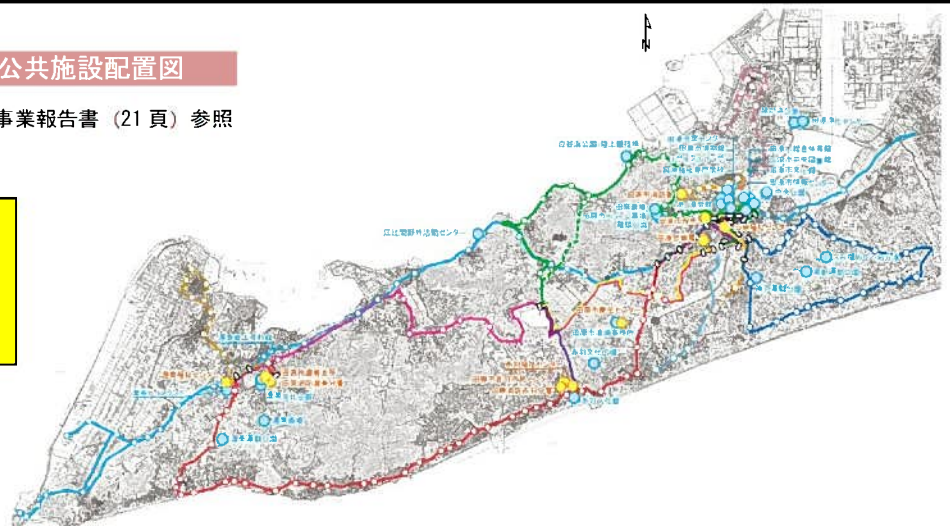
新型コロナウイルス感染症流行

■市内公共交通利用者は、年間約126.4万人（令和4年度）となっており、平成20年と比較すると、すべてのモードで減少しています。渥美線は、新型コロナウイルス感染症以前の令和元年まではほぼ横ばいの状態でしたが、令和2年度に大きく減少し、その後回復傾向にあります。路線バスにおいても新型コロナ以前は緩やかに減少していましたが、コロナ禍以降急速に減少し、回復傾向が見られない状況です。コミュニティバスについては令和元年度の再編以降、令和4年度は最大の利用者となっています。フェリー・高速船、タクシーは平成20年度以降減少傾向にあり、コロナ禍で大きく減少した後、若干の回復傾向にあります。

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

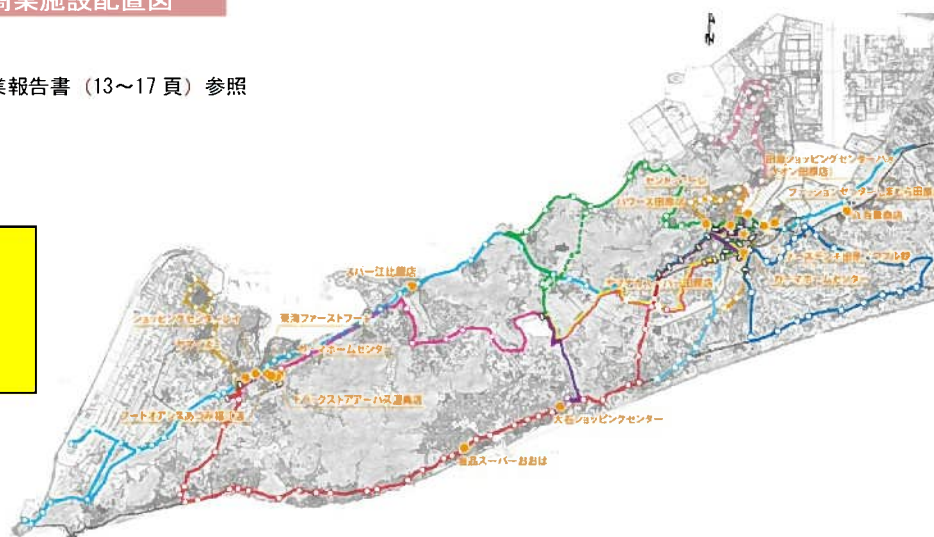
立地適正化計画で作
成予定後日反映



バス路線網と主な商業施設配置図

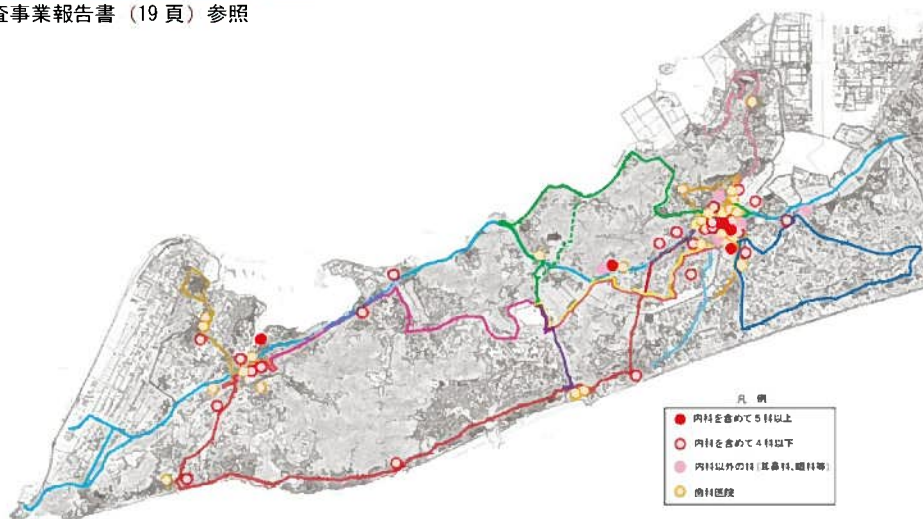
※平成 25 年 3 月策定調査事業報告書（13～17 頁）参照

バス路線網と教育施設配置図も後日追加



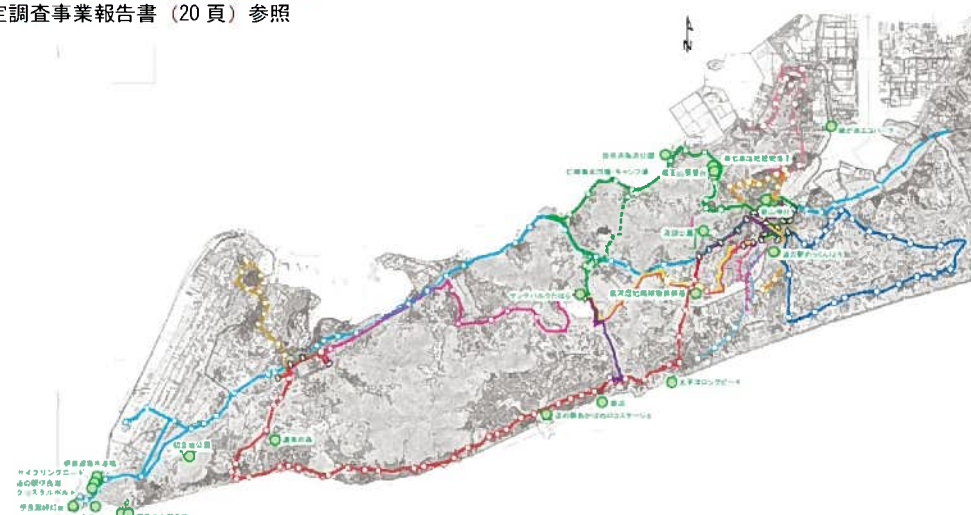
バス路線網と主な病院・診療所配置図

※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



立地適正化計画の改定内容を後日反映

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%

■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%

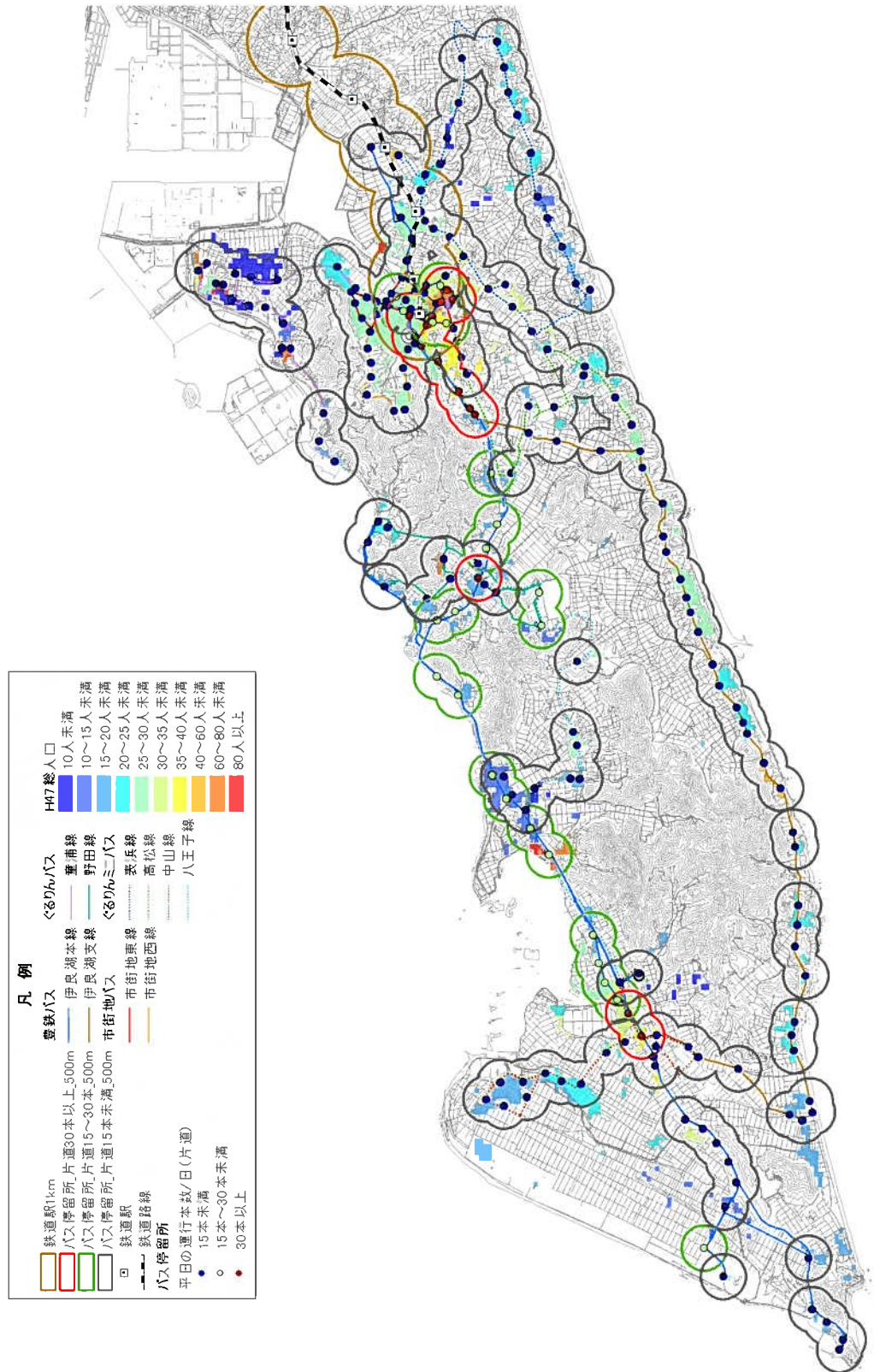
■鉄道駅(15本以上)圏

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%

■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。

■東三河を結ぶ鉄道

○豊橋鉄道渥美線

新豊橋～三河田原＝18.0km（単線） 全16駅

- ・東三河の玄関口である豊橋駅と田原市街地を結び、日69.5往復運行している。

○その他の鉄道

- ・JR東海道本線（豊橋市と～蒲郡市）
- ・名鉄名古屋本線（豊橋市～豊川市）
- ・JR飯田線（豊橋市～新城市）

■東三河の幹線バス（豊鉄バス）

○伊良湖本線

豊橋駅前～田原駅前～保美系統＝40.8km

- ・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。

渥美病院～江比間～保美～伊良湖岬系統＝33.2km

- ・田原市中心市街地と旧渥美町地区とを結び、平日・休日10.5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。

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～保美〕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、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。

保美～伊良湖系統＝12.7km

- ・〔保美～伊良湖岬〕系統を補完する形で、旧渥美町地区と伊良湖岬を結び、平日・休日2往復（保美発着2往復、伊良湖岬発着2往復）運行し、主に伊良湖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。

○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8.5往復、休日7.5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。

○新豊線

豊橋駅前～豊川駅前～新城富永＝34.5km

- ・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。
- ・令和5年4月にイオンモール豊川の開業に合わせダイヤ改正を行った。

○豊川線

豊橋駅前～イオンモール豊川・豊川市民病院＝17.3km

- ・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往復、休日32.5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。
- ・令和5年4月にイオンモール豊川の開業に合わせダイヤ改正を行った。

○作手線

新城富永～東新町～作手高里＝22.2km 新城富永～新城警察署～作手高里＝22.6km

新城富永～新城有教館高校～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2.5往復・新城警察署経由2往復・有教館高校2.5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。
- ・令和2年4月に新城東高校と新城高校が統合し、新城有教館高校となったことにより、系統を追加した。

○新城病院田口線

新城市民病院前～新城警察署～田口＝35.9km

新城市民病院～新城有教館高校～田口＝34.8km

- ・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。
- ・令和2年4月に新城東高校と新城高校が統合し、新城有教館高校となったことにより、系統を追加した。

■東三河のコミュニティバス等の状況

豊橋市		
路線名	料金	運行日
やまびこ号（東部地区）	大人200円・小学生100円 ①ヤマナカニ川店～二川駅間 ②二川駅～視聴覚教育センター間 ③その他1区間（実証実験中） 上記①～③は1区間大人100円・小学生50円	平日（土日祝、盆正月は運休）
柿の里バス（北部地区）	大人200円～500円（小学生半額、小学生未満無料）	
しおかぜバス（前芝地区）	大人200円～400円（小学生半額、小学生未満は無料）	
スマイル号（川北地区）	大人200円～300円（小学生半額、小学生未満は無料）	

豊川市		
基幹路線	料金	運行日
ゆうあいの里八幡線	初乗り運賃200円（ゾーン制）小学生は半額	毎日（正月は運休）
千両三上線		
小坂井線		
一宮線		
音羽線		
御津線		
地域路線	料金	運行日
音羽地区地域路線《つつじバス》	初乗り運賃200円、小学生は半額	毎日（正月は運休）
御津地区地域路線《ハートフル号》		1便（月～金運行）正月、夏休み中（8月）は運休
一宮地区地域路線《本宮線のんはい号》		火から土曜運行（正月は運休）
御油地区地域路線《ごゆりんバス》		毎日運行

蒲郡市		
路線名	料金	運行日
形原地区あじさいくるりんバス	大人100円・小学生50円	週4運行（火木金土）
東部地区とがみくるりんバス		週3運行（火木土）
西部地区みかんの丘くるりんバス		週4運行（火木金土）
三谷地区おおしまくるりんバス		週3運行（火木土）
大塚地区ひめはるくるりんバス		週3運行（火木土）

新城市		
路線名	料金	運行日
Sバス作手線	ゾーン制大人200円、地区をまたぐと400円・小学生以下半額	毎日（便によって異なる）
Sバス湯谷温泉もっくる新城線	ゾーン制大人200円、地区をまたぐと400円・小学生以下半額	月～土（日祝正月は運休）
Sバス上記路線以外	大人200円・小学生以下100円	月～土（日祝正月は運休）または平日のみ運行

令和5年4月 田原市作成

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）が確保されており、伊良湖支線については昼間帯に1便増便しましたが、夜間帯の便数は多くありません。
- 各公共交通事業では、距離・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。令和元年度から豊鉄バスの高校生通学定期助成（3割）を実施しましたが、人口減少等により、利用者の減少傾向は解消されていません。
- 利用者の利便性向上のため、令和3年にバスロケーションシステムを路線バスに導入しましたが、交通系ICカードの活用等更なる施策が必要です。
- 乗り継ぎについては、電車・バス・フェリー等で維持・改善していく必要があります。
- 今後も予想される外国人住民数の増加に対応した公共交通それぞれの運行情報・活用情報の多言語化が必要です。
- 観光利用の面では、令和3年度からタクシー事業者が観光タクシーを実施していますが、利用実績がほとんどないため、情報の発信方法や、利用者のニーズに応じて様々な観光情報を提供できる運転手の育成等が課題となっています。
- 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。
- 渥美地域のタクシーの配車は現在1台となっており、時間帯によっては利用が難しい場合があります。また、田原駅も夜間等の時間帯によっては利用が難しい場合があります。この他、赤羽根地域にはタクシーの配車が無く不便な状況となっています。
- 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上で、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割が税金等から実施され、利用者の負担は1割程度となっています。

■乗車人数の減少等や物価高騰、燃油高騰等の影響により、各交通モードにおける運行経費は大きく増加しています。

■平成30年度と令和元年度に実施した路線再編でぐるりんバスの運行経費は大きく減少しましたが、近年後物価高騰等の影響により、公共交通に係る市の公的経費は再度上昇傾向に転じています。

■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上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適正なサービス水準を維持した上で合理化等により、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）	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
	166,560	181,353	188,409	180,410	177,263	185,777	255,087
公共交通会議事業費	854	4,191	5,461	4,045	830	1,276	4,483
路線バス運行補助金	19,715	28,306	35,000	21,983	19,621	23,562	30,320
ぐるりんバス運行経費	102,019	104,414	103,314	109,194	111,520	112,556	133,557
スクールバス運行経費	3,294	2,920	1,881	2,341	2,570	4,015	41,980
高等学校等バス通学費助成	0	0	0	0	0	0	0
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
福祉タクシー・バス料金、福祉有償料金助成	31,805	32,926	31,228	34,599	34,164	36,321	36,808
市所有バス運行経費	4,724	4,582	4,292	4,429	4,821	4,584	4,880
田原市の公的経費（合計）	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
	307,267	303,169	270,470	328,650	344,127	366,555	383,410
公共交通会議事業費	3,534	1,725	3,298	4,023	3,885	3,004	3,064
路線バス運行補助金	37,000	35,075	50,000	50,000	57,000	62,030	82,054
ぐるりんバス運行経費	157,777	154,952	130,048	122,678	116,118	114,700	116,008
スクールバス運行経費	62,633	64,647	44,301	100,130	106,544	130,470	126,950
高等学校等バス通学費助成	0	0	0	8,042	14,092	12,744	13,158
あつみライフランド巡回バス運行経費	3,350	3,001	2,396	2,163	2,636	2,536	2,999
福祉タクシー・バス料金、福祉有償料金助成	36,462	37,663	40,427	41,614	40,665	37,438	34,884
市所有バス運行経費	6,511	6,106	不明	不明	3,187	3,633	4,293

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） 全16駅（田原市内4駅） 豊橋・田原間35分

系統名	本数	上り下り	始発	終発	備考
三河田原・新豊橋	日69.5往復（全曜日） 上り70本、下り69本	上り	5:15	23:00	高師行き終発23:50
		下り	5:57	23:25	

※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239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

■運行状況等

- ・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便の運行本数が確保されています。

■事業者ヒアリング等

- ・渥美線全体の乗車人数は、令和4年度現在、新型コロナウイルス感染症等の影響によるテレワークへの移行や、沿線学生数の減少により、コロナ禍以前（令和元年度）の8割程の水準となっています。
- ・コロナ禍以降、通勤通学定期は9割の回復、定期外が8割弱の回復状況となっています。観光利用や、夜間等の飲食目的の利用者が戻らない印象です。
- ・生活路線ですが、市外からの観光等の利用者を取り込む仕掛けを考えていく必要があります。また、東三河の行政機関と連携しながらDXによる利便性向上を推進していく必要があります。

表 渥美線乗車人数（合計・内訳）

（人）

渥美線全体	平成20年度	平成25年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
	7,823,143	7,559,580	7,748,919	7,678,214	4,927,152	5,864,664	6,511,248
三河田原駅	527,649	538,318	541,597	539,053	371,763	403,167	455,204
神戸駅	24,960	40,752	35,331	34,226	32,259	38,143	41,853
豊島駅	81,114	86,947	80,424	82,438	53,257	56,378	54,685
やぐま台駅	75,324	73,876	73,509	76,648	57,178	59,420	63,625
計（4駅）	709,047	739,893	730,861	732,365	514,457	557,108	615,367

■公共交通に関する市民アンケート（R4）

- ・渥美線をよく利用している割合は6.5%となっており、利用したことがある割合は71.7%となっています。
- ・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。

表 渥美線の利用頻度

（%）

	よく利用している	利用したことがある	利用したことがない	総計
10歳代	0.17%	0.25%	0.00%	0.42%
20歳代	0.75%	3.01%	0.50%	4.26%
30歳代	0.33%	7.78%	0.92%	9.03%
40歳代	0.50%	10.87%	2.09%	13.46%
50歳代	1.25%	14.13%	2.42%	17.81%
60歳代	1.25%	17.64%	5.94%	24.83%
70歳代	1.84%	13.63%	7.27%	22.74%
80歳代以上	0.33%	4.35%	2.59%	7.27%
未回答	0.08%	0.08%	0.00%	0.17%
総計	6.5%	71.7%	21.7%	100.0%

出典：R4 公共交通に関する市民アンケート

■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。
- ・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、震災対策を含めた橋梁等の設備更新を実施しています。
- ・中期的にはICシステムの更新、長期的には車両の更新が考えられます。
- ・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。
- ・東三河の行政機関と連携しながらDXによる利便性向上を推進していく必要があります。
- ・「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 ■事業主体：豊鉄バス株式会社

■事業者ヒアリング

- ・伊良湖本線支線の乗車人数は、沿線人口の減少や少子化の影響で減少傾向にあります。また、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年以降は減少が顕著になっています。
- ・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。
- ・労働環境の変化の影響等により、運転手不足が懸念されています。
- ・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。



図 伊良湖本線・支線の乗車人数の推移

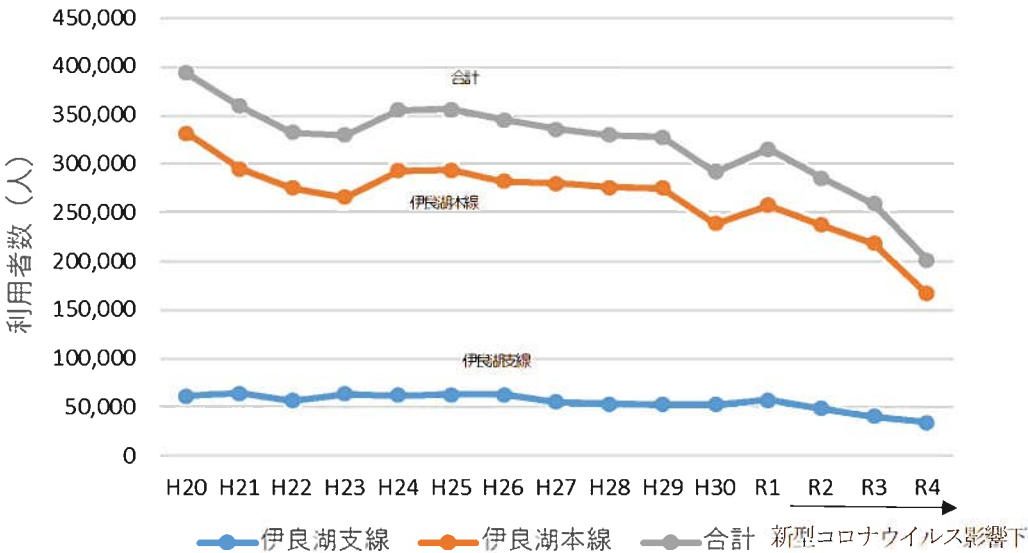
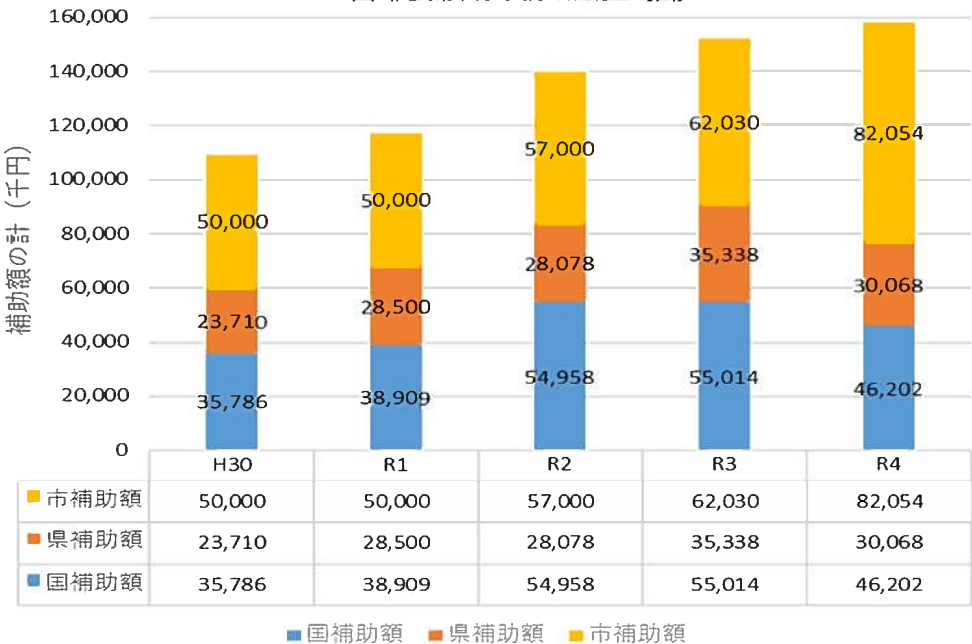


図 伊良湖本線・支線の補助金の推移



■公共交通に関する市民アンケート（R4）

- ・全体として「よく利用している」は1.0%に留まり、ときどき乗るを含めても23%程度となっています。
- ・バスに乗らない理由としては、「バスに乗る習慣が無い」が32%で最も多く、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。また、運賃に関しても高いと感じている人が多くなっています。

■外国人住民アンケート（R4）

- ・近年増加傾向にある外国人住民からは、バスの運行時間や利用方法を含め、外国人がストレスなく出かける方法を検討して欲しいとの意見があります。特に伊良湖方面の方からの要望が多くみられました。

■伊良湖本線・支線共通の現状・課題の整理

- ・「幹線路線としてのサービス水準の維持・充実」「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」「ぐるりんバスとの接続性の向上」の検討が必要となっています。
- ・バスロケーションシステムを導入し、利用者の利便性を向上しています。
- ・近年増加傾向にあるサイクリストの移動手段のひとつとして、自転車の乗り入れ環境の整備を検討する必要があります。
- ・交通系ICカード導入を行い、利用者の利便性向上を図る必要があります。
- ・運行経費については、国・県・市から補助金が支払われていますが、新型コロナウイルス感染症の影響等により利用者が減少し、運賃収入が減少しています。また運行経費に関しても燃油高騰や物価高騰等により増加しており、本市の補助金額も増加傾向にあります。
- ・このまま利用者数の減少が続き、国・県の補助要件（輸送量15人以上）を満たさなくなると補助対象路線から外れる可能性があり、現在のサービス水準を維持できなくなる可能性があります。

a 伊良湖本線 ■事業主体：豊鉄バス株式会社

平日30往復（学校登校日）上り31本、下り29本、土・休日27.5往復 上り28本、下り27本

系統名	本数	上り下り	始発	終発	備考
豊橋駅前・田原駅前・保美	日8往復（全曜日） 上り8本、下り8本	上り	7:44	14:36	
		下り	9:35	16:32	
渥美病院・田原駅前・保美	日4.5往復（全曜日） 上り4本、下り5本	上り	15:36	18:36	
		下り	8:10	19:55	
渥美病院・伊良湖岬	日10.5往復（全曜日） 上り11本、下り10本	上り	6:43	18:50	
		下り	6:43	17:55	
田原駅前・保美	日3.5往復（全曜日） 上り3本、下り4本	上り	5:50	20:05	
		下り	7:45	21:25	7:45発、8:25発は 学校登校日のみ
保美・伊良湖	日2往復（全曜日） 上り2本、下り2本	上り	11:05	12:05	
		下り	12:15	13:15	
馬草口・田原中学校	日0.5往復 上り1本	上り	7:25		学校登校日のみ
田原駅前・伊良湖岬	日0.5往復 上り1本	上り	7:23		
保美・渥美支所	日0.5往復 上り1本	上り	8:16		

■運行状況等

- ・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（R4.6）

- ・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。

図 伊良湖本線通過人員（平日1日／上り）

資料：乗降量調査（R4.6）

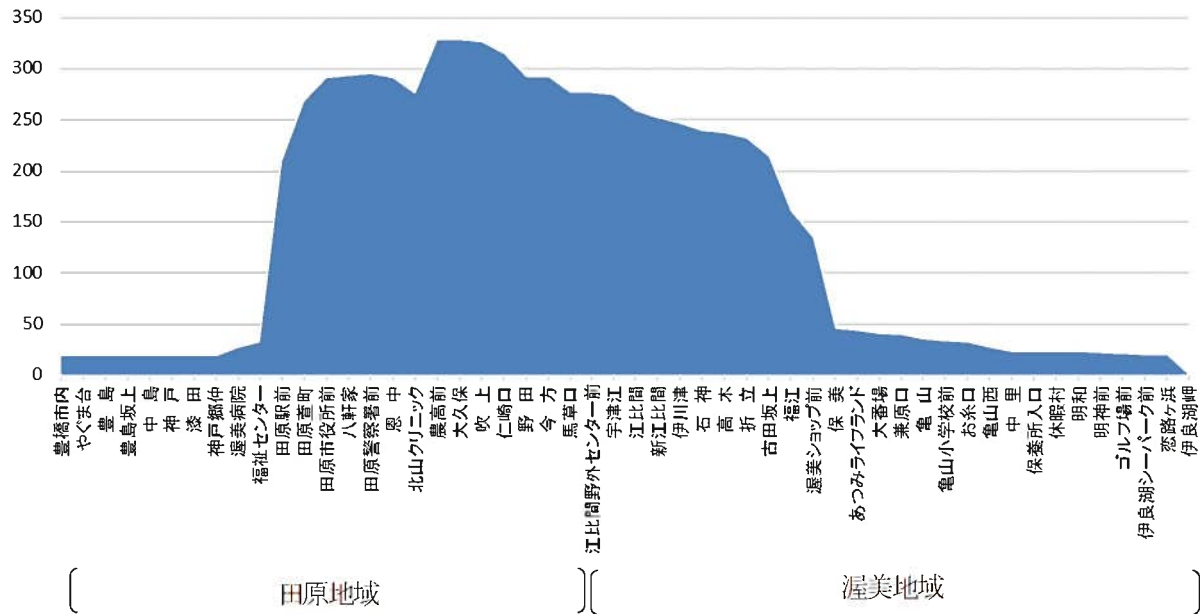
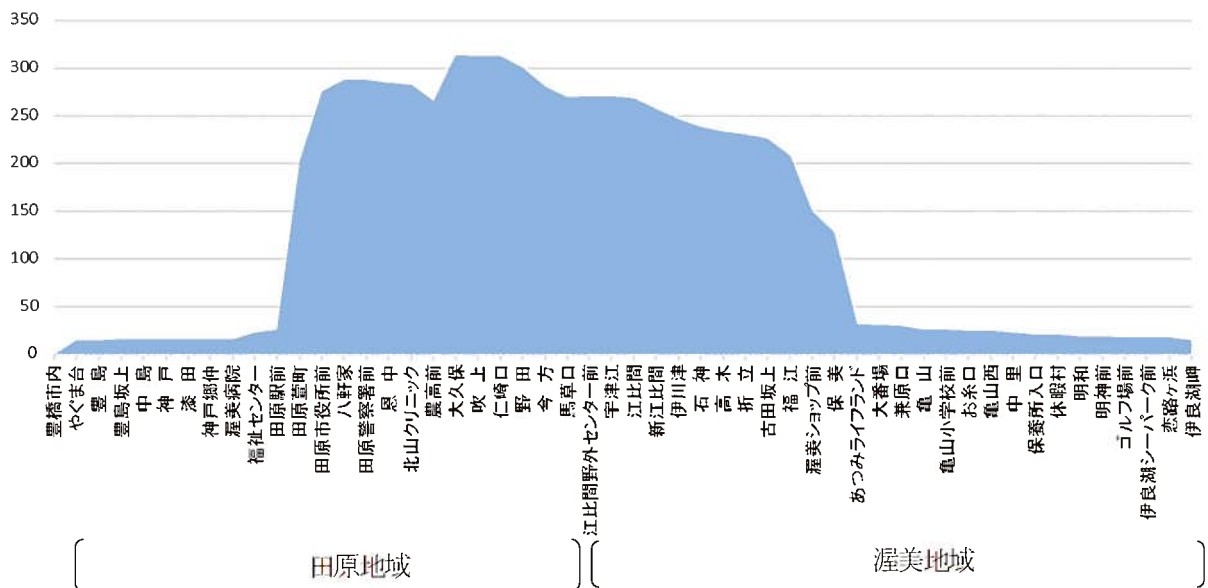


図 伊良湖本線通過人員（平日1日／下り）

資料：乗降量調査（R4.6）



■伊良湖本線の現状・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。
- ・海上交通との交通結節点である伊良湖岬の待合環境等を改善していく必要があります。
- ・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、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。

b 伊良湖支線 ■事業主体：豊鉄バス株式会社

系統名	本数	上り下り	始発	終発	備考
渥美病院・堀切・保美（平日）	日8.5往復（平日） 上り8本、下り9本	上り	6:30	18:51	
		下り	7:25	19:51	
渥美病院・堀切・保美（土・休日）	日7.5往復（平日） 上り7本、下り8本	上り	7:05	18:49	
		下り	8:35	19:51	

■運行状況等

- ・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 (R4.6)

- ・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。

図 伊良湖支線通過人員（平日1日／上り）

資料：乗降量調査 (R4.6)

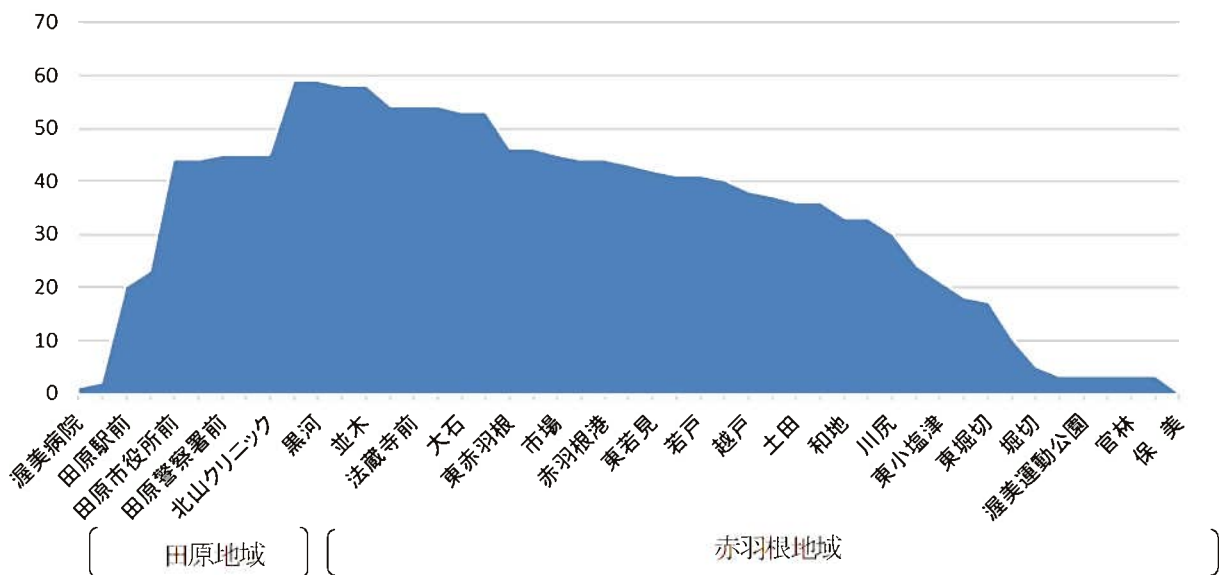
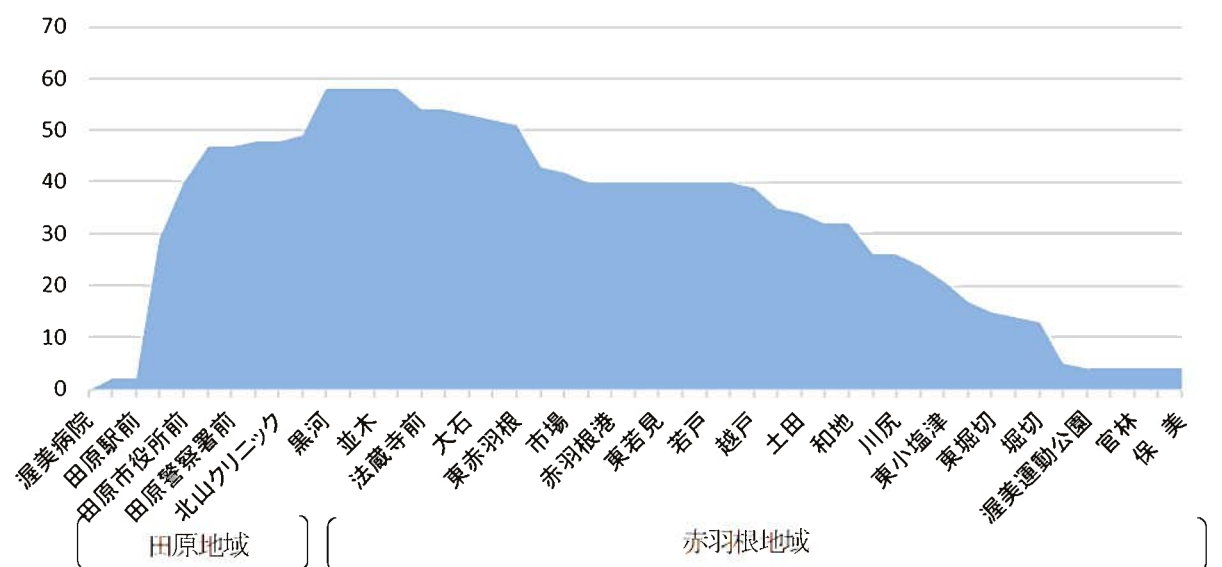


図 伊良湖支線通過人員（平日1日／下り）

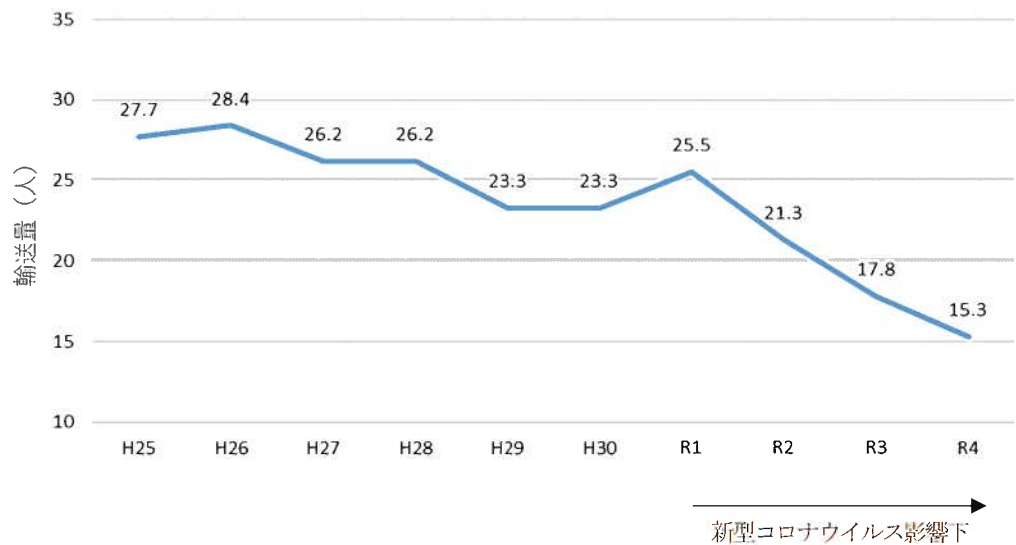
資料：乗降量調査 (R4.6)



■伊良湖支線の現状・課題の整理

- ・伊良湖支線は、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、昼間帯を1便増し一時的に利用者数が増加しましたが、その後利用者は減少しており、路線維持のため事業者、利用者、行政が連携して利用促進に取り組む必要があります。
- ・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、現在から令和10年までに33%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。
- ・このまま利用者数の減少が続き、国・県の補助要件（輸送量15人以上）を満たさなくなると補助対象路線から外れる可能性があり、現在のサービス水準を維持できなくなる可能性があります。

図 伊良湖支線の輸送量の推移



ウ コミュニティバス（ぐるりんバス）

■事業主体：市（街づくり推進課）



令和元年10月に再編を実施しました。

- ・野田線をサンデパルク線（田原駅～サンデパルク直行便）に変更
- ・表浜線と高松線を統合（表浜線）
- ・中山線に新規バス停1カ所設置（令和4年10月）
- ・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

路線名	本数	始発	終発	備考
童浦線	上り 7本	7:05	17:02	第3便急行便土日祝のみ
	下り 7本	7:55	19:05	
サンテバルク線	上り 7本	7:12	17:30	季節運行あり
	下り 9本	9:10	17:45	
表浜線	右回り 5本	7:20	17:40	
	左回り 5本	8:50	18:05	
中山線	日 7 循環	7:20	16:50	
市街地線	日 1 3 循環	7:16	18:52	



■運行状況等

- ・ぐるりんバス童浦線は、田原市街地と臨海田原地域を結び、日14便が運行しています。
- ・サンテパルク線は白谷地区を通して田原市街地と野田地域を結び、日16便が運行しています。また、スクールバス機能として野田地域の中学生が通学に利用しています。
- ・表浜線は田原地域と表浜地域を結び、左右各5便が運行しています。
- ・中山線は路線バスとつながり、福江市街地と中山地区を結び、日7便運行しています。
- ・市街地線は政策交通として田原市街地を循環運行しています。
- ・田原市街地には、中山線を除く全ての路線が乗り入れています。
- ・沿線に自動車関連企業の寮がある童浦線の利用者は、景気動向や新型コロナウイルス感染症等の影響による外出自粛等に左右される傾向があります。
- ・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目的地としています。
- ・高齢者の利用割合は表浜線、中山線が高く、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。

図 ギャラリーバス路線別乗車人数の推移

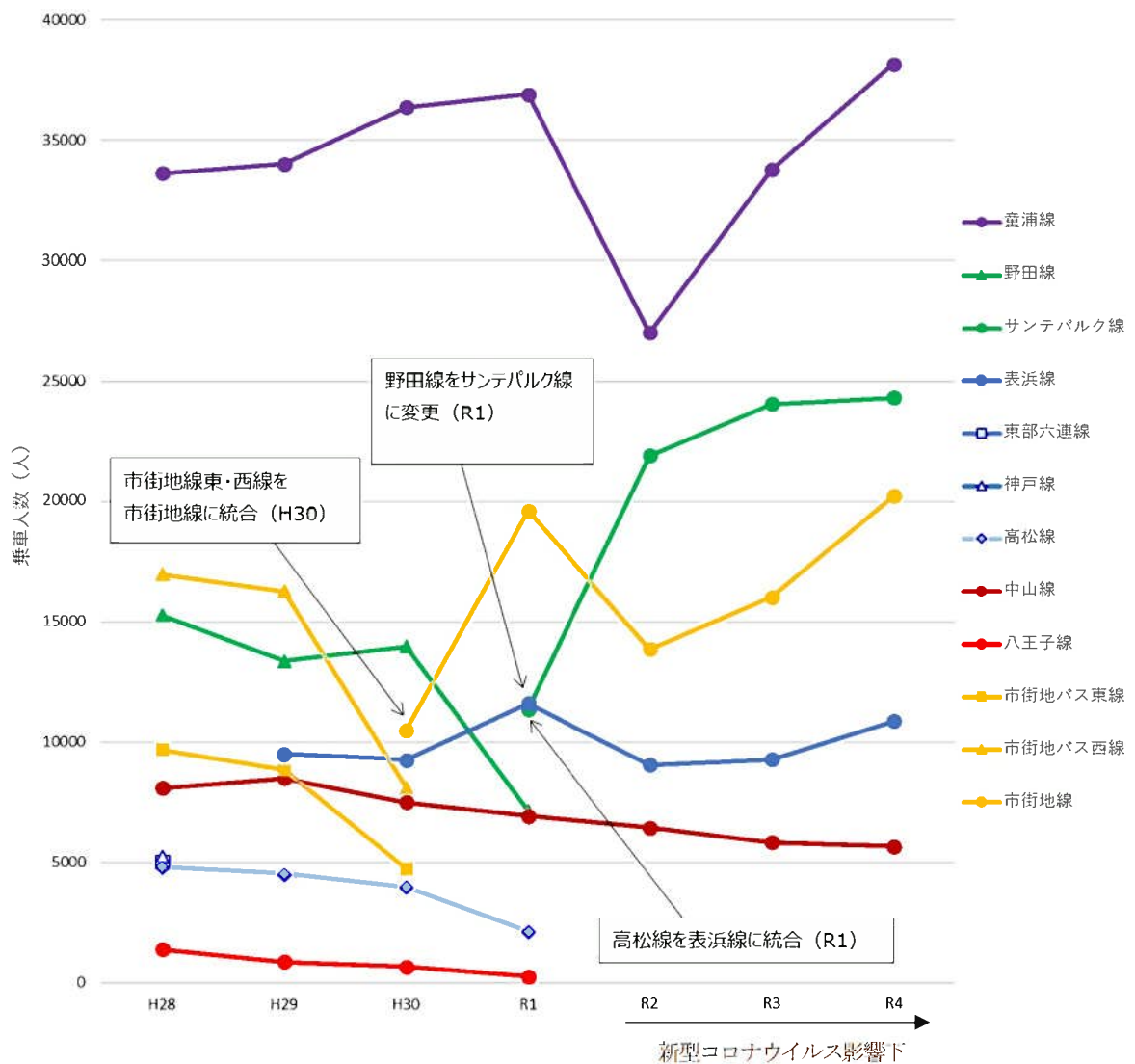


図 ぐるりんバス乗車人数の推移

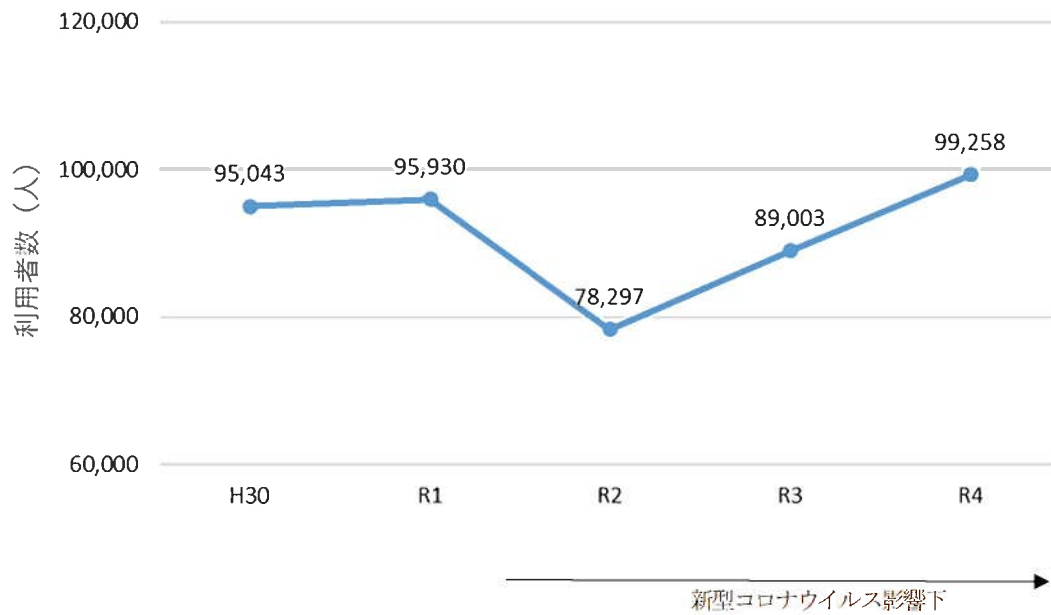
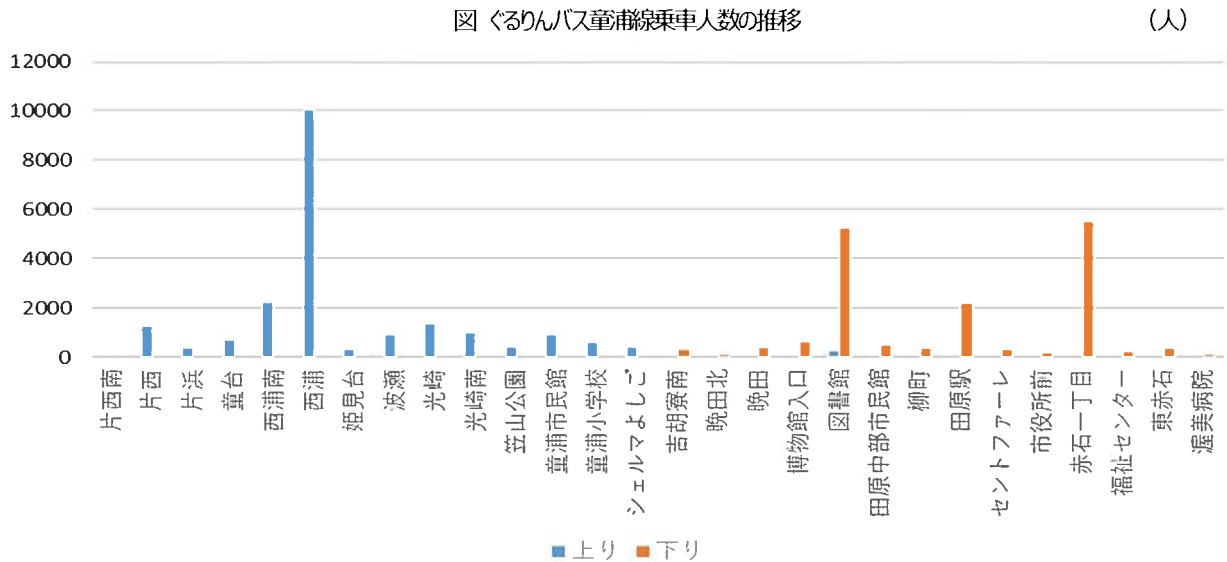


表 再編後のぐるりんバス各路線の状況（令和4年度実績から）

童浦線	○1 便当たり乗車人数は7.9人となっており、利用者が一番多い路線となっている。 ○20～39歳の若い世代の買物等の利用割合が非常に高くなっている。 ○鉄道に乗り継ぐ人が多くみられる。 ○上りは、西浦で乗車し、田原駅下車が多く、下りは図書館や赤石一丁目からの乗車が多くなっている。
サンテパルク線	○1 便当たり乗車人数は4.4人となっている。 ○田原中学校や野田小学校の通学利用として利用されている。 ○サンテパルクで下車する人が約1,000人となっており、田原駅から直通運行を始めてから、増加傾向にある。
表浜線	○1 便当たり乗車人数は3.0人となっている。 ○高齢者の利用割合が高く、通院、買物、通勤、公共施設の利用がみられる。 ○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る。
中山線	○1 便当たり乗車人数は2.2人となっている。 ○高齢者の利用が、他の路線と比較して多くなっている。 ○障がい者雇用施設の利用者の通勤に利用されている。 ○高校生等の利用はあまり見られない。
市街地線	○1 便当たり乗車人数は4.3人となっている。 ○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。



■事業者ヒアリング等

- ・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の利用者は高い水準となっていますが、サンテパルク線を除くその他の路線は減少傾向にあることから、新規の常連が少ないことが考えられます。
- ・サンテパルク線では、小中学校でぐるりんバスを通学利用した生徒のうち、高校進学後も引き続き利用してくれる生徒が毎年数人おり、公共交通利用の習慣化が重要といえます。
- ・休日等を中心に外国人の利用者が増加傾向にあります。

■現状・課題の整理（令和5年3月現在）

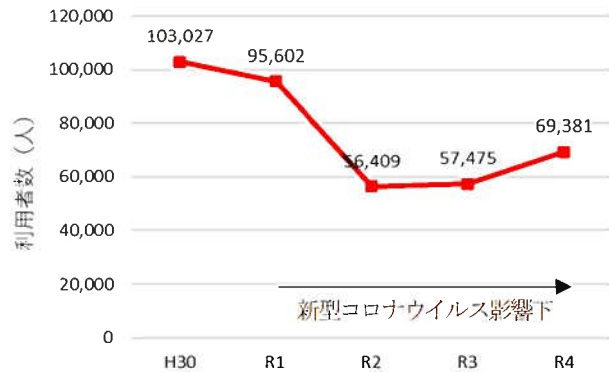
- ・令和4年度の利用者数は令和元年度の再編以降最大の数値となっています。主な増加の要因は、サンテパルク線における旧野田中学校生徒の通学利用によるものです。
- ・路線再編によりサンテパルク線が白谷を通るルートとなったため、田原駅から白谷海浜公園までは19分程度（再編前40分）で結ぶことができます。また、田原駅からサンテパルクたはらまで乗り換え無しで移動できるようになったため、サンテパルクバス停の利用者は平成28年度の322人（野田線）から令和4年度の1,071人に大きく増加しました。
- ・令和元年に実施した路線再編により、運行経費は大きく減少しましたが、その後物価高騰等の影響により、経費は再度上昇傾向に転じています。
- ・利用者数は新型コロナウイルスの影響で一時的に減少しましたが、その後回復傾向にあり、令和4年度はコロナ禍前の令和元年度を上回っています。
- ・令和4年度の童浦線の乗車人数約3万8000人の内、約1万人が西浦バス停を利用しており、その多くが自動車関連企業の期間労働者等であるため、今後も動向に注視していく必要があります。
- ・サンテパルク線においては、小中学校の通学利用者が高校に進学した際、引き続き利用する人が一定数存在していることから、モビリティ・マネジメント等についての理解を深める取組を、引き続き実施していく必要があります。
- ・中山線は利用者の利便性に考慮した路線ダイヤを至急再検討する必要があります。
- ・高齢者の利用者数については、高齢運転免許自主返納時に76%の方が1年間の田原市ぐるりんバス無料乗車券の交付を申請していますが、無料乗車券の利用率は高くなく、その後の有料利用への移行もあまりみられないことから、高齢者の利用促進を検討する必要があります。
- ・幹線である伊良湖本線支線への乗り継ぎ環境を考慮したダイヤとなっていますが、コミュニティバスから幹線へ乗り継ぐ利用者はあまり多くありません。今後はより利便性の高い乗り継ぎ施策を検討する必要があります。

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

事業者名	車両数	備考
渥美交通	12台（田原駅）	
豊鉄タクシー	12台（田原駅11台・保美1台）	



図 タクシー利用人数の推移



■運行状況等

- ・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24台（令和元年度33台）が配置されています。

■事業者ヒアリング

- ・利用者は新型コロナウイルス感染症の影響により、夜間利用等を中心に大きく減少しましたが、現在は回復傾向にあり、令和5年度は売上についてもコロナ禍前の水準近くになっています。
- ・利用者に占める高齢者の割合は減少傾向にあり、ビジネス目的の利用者や夜間利用者は増えています。
- ・労働環境等の変化の影響等により、運転手不足が懸念されています。
- ・令和5年4月から高齢者向けのタクシー助成券が交通共通助成券に共通化され、利用上限数が無くなったことから、利用者が増加傾向にあります。

■公共交通に関する市民アンケート（R4）

- ・タクシーを利用は、「お酒を飲んだとき」が5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。
- ・渥美地域のタクシーが昼間帯に1台のみとなっており、利便性を向上してほしいとの声があります。

■現状・課題の整理

- ・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1台（9：00～15：30）となっており、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、コロナ禍で大きく減少しましたが、その後回復傾向にあります。
- ・70歳以上の高齢者を対象とする市タクシー券は路線バス等と共通化されたことにより、利用上限数が無くなり、利用者が増加傾向にあります。
- ・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タクシー利用は以前の1割程度から増加傾向にあり、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」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

航路	本数	始発	終発	備考
伊勢湾フェリー 鳥羽発・伊良湖発	日7～9往復	8:10	17:40	繁忙期ダイヤあり
名鉄高速船	日3往復	10:05	15:05	河和始発
		11:05	16:05	伊良湖発着便



■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9便、それ以外は7.5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。
- ・観光路線としての機能を強化するため、伊良湖本線支線との乗り継ぎ時間を改善していく必要があります。
- ・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ので、積極的なPRを実施する必要があります。

■公共交通に関する市民アンケート（R4）

- ・市民の利用経験では、「鳥羽・伊良湖間フェリー」は88.3%、「河和・伊良湖間の高速船」は10.5%となっています。
- ・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22.7%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」はそれ以上に高い割合となっています。

■現状・課題の整理

- ・伊良湖岬周辺にはタクシーの常駐は無く、民間のレンタカーが2台利用できる状況のみとなっていますが、特定小型原付（電動キックボード）等の導入されており、新しい2次交通として期待されています。
- ・観光路線としての機能を強化するため、伊良湖本線支線との乗り継ぎ環境を維持・改善していく必要があります。
- ・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、堀切、和地）、
福江中学校（伊良湖、堀切、和地）、赤羽根中学校（泉）

■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は、令和元年度の伊良湖岬中学校の福江中学校への統合や、令和3年度の泉中学校の赤羽根中学校への統合により、さらに増加しています。

○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2日ずつ・朝1便・午後2便、泉方面に、週3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。

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 33台（内車椅子対応車両19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（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

- ・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。
- ・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等に代替えとして移動できる手段が十分ではありません。
- ・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」「認可・登録不要な互助活動としての自主運行に必要な運営組織体制や行政の支援方法」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。
- ・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、カーシェアリングが実施されています。
- ・外国人住民等の車を運転できない人は、まちなかレンタサイクルを利用しており、午後7時までの利用時間を延長して欲しいとの声があります。
- ・スモールモビリティとして、伊良湖クリスタルポルトに特定小型原付（電動キックボード）等の導入されており、観光客を中心に伊良湖からの2次交通として期待されています。
- ・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

- ・市内総人口（令和2年現在約59,360人）は減少傾向にあり、令和22年には約50,700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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響による、所得や雇用・教育機会の減少や外出自粛によって、経済の停滞が懸念されています。
- ・地球温暖化による様々な影響や問題を解決するため、本市においても、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにする「たはらゼロカーボンシティ」を表明しており、環境に配慮したまちづくりが求められています。

イ 公共交通の課題一覧

a. 共通

- ・市民意識調査（令和4年度）において、田原市に欠けていると感じていることは、交通の利便性が最も多く、回答者の59.8%となっています。
- ・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。
- ・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。
- ・市内公共交通利用は、年間約126.4万人（令和4年度）となっており、令和元年度の160万人と比較すると、コロナ禍を契機とした生活様式の変化等により大きく減少しています。
- ・観光利用も含めた利用促進のため、電車・バス・フェリー等の乗継環境等の改善を検討する必要があります。
- ・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。
- ・乗車人数の減少や物価高騰、燃油高騰等の影響により、運行経費は大きく増加しています。
- ・今後も予想される外国人住民数の増加に対応した公共交通それぞれの運行情報・活用情報の多言語化が必要です。
- ・現在、高齢者の免許返納等は一定数いますが、公共交通への転換が進んでいない状況です。
- ・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上で、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。
- ・EV車両やFC車両等環境に配慮した車両等への更新を検討する必要があります。

b. 路線バス

- ・幹線である伊良湖支線については、昼間帯を1便増し一時利用者が増加しましたが、その後は減少しており、路線維持のため市民・地域・事業者、行政等が連携して利用促進に取り組む必要があります。
- ・各公共交通事業では、距離や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。
- ・豊鉄バスの高校生通学定期助成（3割）を実施しましたが、人口減少や市内高校の定員減少等により、利用者の減少傾向は解消されていません。
- ・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。
- ・豊鉄バスのバスロケーションシステムやG T F Sデータ等を活用して路線運行情報等にデータを提供しましたが、今後はD Xを活用し、支払方法等により利便性向上を図る必要があります。

c. コミュニティバス

- ・運行経費の約9割が税金等から実施され、利用者負担は1割程度となっています。

d. タクシー

- ・渥美地域のタクシーの配車は現在1台となっており、時間帯によっては利用が難しい場合があります。また、田原駅も夜間等の時間帯によっては利用が難しい場合があります。

e. 市送迎バス等

- ・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。

f. 企業送迎・助け合い移動

- ・地域の多様な輸送資源を最大限活用した移動手段である、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等も求められています。

④ 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を基本として検討しながら、今後の人口減少を踏まえた運行形態の検討を行います。
 - 路線バスの買い物等の利便性の高い目的地への延伸の検討（伊良湖支線 保美から古田）
 - 路線バスの維持が困難になった場合を想定した新しい交通モード等の検討
 - ぐるりんバスにおける利用者ニーズに合わせたバス停設置等の検討
 - ぐるりんバスにおけるデマンド運行等の新たな運行システム導入の検討
- ・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を強化します。
 - 路線バス定期保有者のコミュニティバス乗り継ぎ割引（無料）の検討
 - ぐるりんバスのダイヤ改正（中山線）の実施
 - 交通モードを超えた乗継時間等を検討できる仕組みの検討
- ・公共交通と自転車が連携した移動手段の充実を検討します。
 - サイクリストの公共交通機関への乗車誘導や、路線バスへのサイクルラック導入の検討
- ・外国人住民の利用を促進する施策の充実を検討します。
 - ヒアリング等を通じた利用意向調査や利用促進施策の実施を検討
 - 標識や冊子等の多言語化、DXの検討
- ・高齢者免許返納者の公共交通への転換を促進する施策の充実を検討します。
 - 免許返納者への新たな利用促進策や支援策の検討
 - ぐるりんバスの運賃改定の検討（200円→100円）
- ・タクシーの夜間帯や渥美地域・赤羽根地域の運行台数の維持・充実または地域の助け合いを検討します。
 - 地域の助け合いによる乗合タクシーやサブスクリプションサービス導入の検討
- ・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を図ります。
- ・観光資源を活用した公共交通利用促進の充実を検討します。
 - 観光資源と公共交通を連動させた施策やPR方法の検討
 - 東三河等の広域での一体的な施策やPR方法の検討
 - 2次交通の充実の検討
- ・DX及びGXを念頭においた施策を検討します。
 - EV車両やFC車両等の導入の検討、東三河MaaSの検討、ぐるりんバスIC決済導入
- ・特に福江地域の市街地活性化の観点から、目的地と連携した公共交通網を検討する必要があります。
 - 【再掲】買い物等の利便性の高い目的地の延伸の検討（伊良湖支線 保美から古田）
- ・持続可能な地域公共交通の実現のため、国の新たな支援制度の活用を検討していくとともに、国等の関係機関に対し、地方交付税交付金の増額も含め更なる支援拡充の要望を行います。
 - 路線エリア一括協定運行事業者等の活用検討
 - 路線バス等の補助要件緩和、運賃の利用者負担低減策、運転手不足解消策、物価高騰対策等、市単独では対応が困難な事案について、国等に支援拡充等の要望を検討

⑤ 現状必要なサービスレベルの確認

■渥美線

- ・令和3年度に22時台の運行本数が1時間4本から3本に減少していますが、その他の時間等は1時間に4本の運行頻度が確保されており、必要なサービス水準に達しています。

■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。
- ・令和元年に平日昼間帯を1便増便して2時間に1本程度の運行を確保しており、今後もサービス水準を維持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、現状のサービス水準を維持することを基本とします。必要に応じて、各路線の需要に応じたダイヤの見直しを行っています。

■タクシー

- ・田原地域では、令和元年度33台あった車両が現在24台に減少しており、夜間帯では利用できない状況も生じています。市街地活性化のため渥美線最終便の降車客を考慮したサービス水準の維持・充実が求められています。
- ・渥美地域ではタクシーが9時から15時30分までの1台のみとなっており、赤羽根地域ではタクシー配車が無いなど、利用できない状況も生じていることから、乗り継ぎを考慮した配車等が求められています。

表 市内公共交通のサービス水準（令和5年4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）		69	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）	8	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	市往地線（循環線）	13	2	田原駅発
		竜浦線（上り）	6	1	片西南
		サンテバルク線（上り）	7	1	芦集会所発
	ぐるりん ミニバス	表浜線（左回り）	5	1	図書館発
		中山線（循環線）	7	1	渥美支所発