

(案)

第3次田原市
地域公共交通戦略計画

〔地域公共交通計画〕

令和6年 月

田原市

〔田原市地域公共交通会議〕

目次

序章 計画策定にあたって

1	背景	1
2	計画の位置づけ（関連計画との関係）	1
3	計画区域	2
4	計画期間	2
5	地域の呼称	2

第1章 田原市の現状・課題

1	まちづくりの現状・課題	3
	(1) 地域づくり・都市形成の方針	3
	(2) まちづくりの現状・課題	9
2	公共交通の現状・課題	13
	(1) 交通実態	13
	(2) 公共交通の現状・課題	17

第2章 公共交通網の形成方針

1	将来像・目標	47
	(1) 将来像	47
	(2) 公共交通の目標	47
	(3) 目標年度	47
	(4) 目標指標の設定	48
2	公共交通網の形成方針	51
	(1) 移動手段の役割分担・連携の方針	51
	(2) 公共交通確保の取組方針	53

3 各公共交通の運行方針	55
(1) 役割に応じた公共交通の運行方針	55
(2) その他移動機能の運行促進方針	58
4 重点施策について	59

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】	62
2 機能別の取組内容【機能別向上策】	66
(1) 幹線乗合交通の取組	66
(2) コミュニティ乗合交通の取組	73
(3) 有償パーソナル交通の取組	78
(4) 政策交通の取組	82
(5) その他移動確保の取組	86

第4章 公的補助等バス路線一覧

1 公的補助等バス路線一覧	90
(1) 必要性の区分	90
(2) 公的補助等バス路線一覧（令和5年9月1日時点）	91
(3) 公的補助等バス路線の対応路線図（令和5年9月1日時点）	92

第5章 推進体制

1 推進体制	94
(1) 総合連携体制	94
(2) 個別課題の取組体制	96
2 進行管理	97
(1) 各方針の実現状況の把握	97
(3) 改善の協議・実現	98

資料編	100
------------	------------

序章

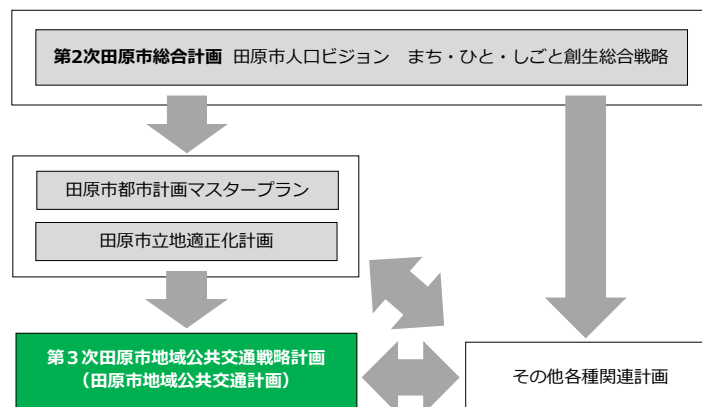
計画策定にあたって

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。
- ・第2次戦略計画に基づき、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、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、平成27年10月に計画の一部改訂を実施しました。
- ・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。
- ・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。
- ・DX・GX等の新技術は、交通分野における利便性向上や経営力強化を進める起爆剤になる可能性があります。特に、DXのうち自動運転は、人件費の抑制、経費の削減や深刻さを増していく担い手不足の解消に繋がるため、本市の公共交通にも大きく影響を及ぼすため注視していく必要があります。さらに、GXは、脱炭素と交通それぞれのメリットを考えると、「公共交通の利用促進」によるエネルギー効率の向上と利用者数の増加だけでなく、「車両の電動化等」によるCO₂排出量減少や動力費の削減等、様々な観点から効果があると考えられています。
- ・上記の状況等を踏まえ、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

田原市全域とします。

4 計画期間

第2次田原市総合計画期間に準じて令和6年度から令和15年（2033年）度の10か年とします。

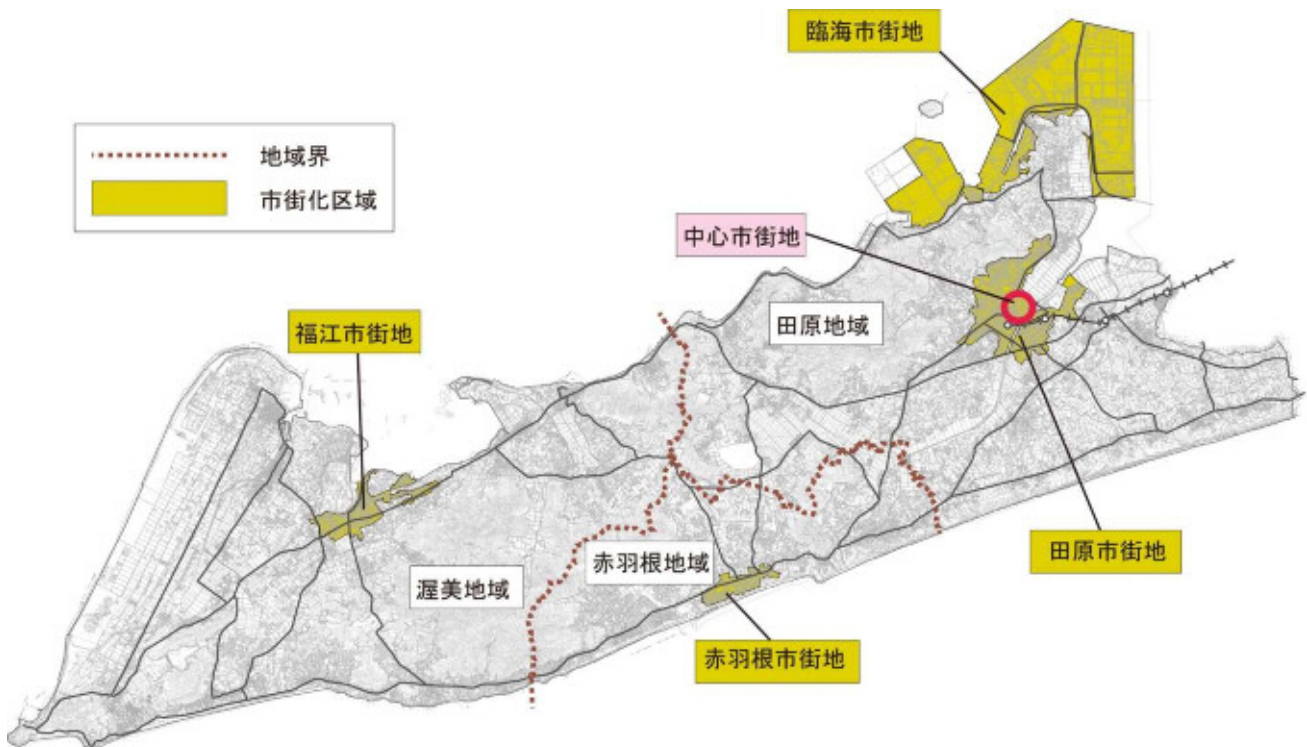
5 地域の呼称

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

・計画策定の前段として、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848.9億円（令和3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1兆3,715億円（令和3年）は愛知県7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。



イ 目指すまちの姿等

第2次田原市総合計画 (令和6年3月)

■目指すべき将来都市像を「うるおいと活力あふれるガーデンシティ～みんなが幸せを実現できるまち～」としています。

■まちづくりの方針として、①田原の強みを活かしたまちづくり、②参加と協働による持続可能なまちづくり、③連携により成長し続けるまちづくりを掲げ、将来人口の目標を設定しています。

[将来人口] 方向性 : 人口減少社会を見据え、減少幅の縮小に努めます。
 将来人口：52,400人(令和15年(2033年))

■土地利用構想図 基本構想(4 土地利用構想)

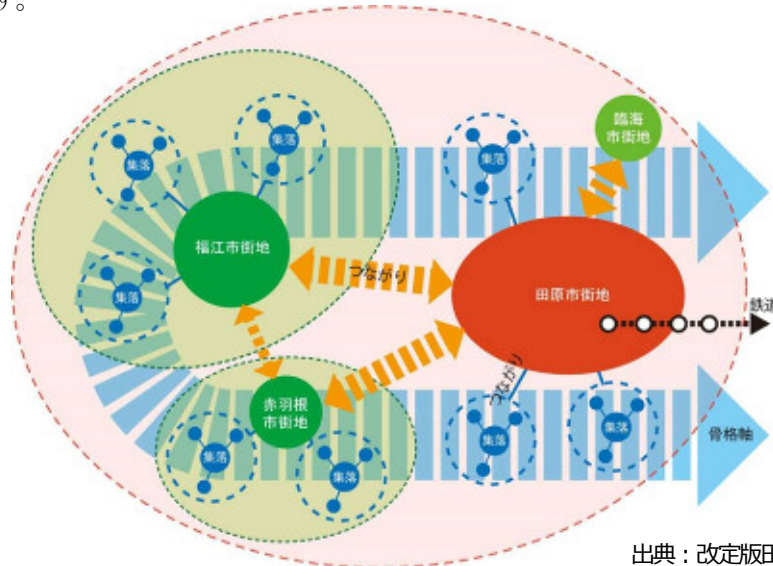


② 都市形成の方針

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月策定 令和6年3月一部改定）

- 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プラン

■都市づくりの方向

①4つの市街地の役割分担

本市には、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への対応

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。

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。

○田原市立地適正化計画（令和2年3月策定 令和6年3月一部改定）

■ 都市の将来像を、改定版田原市都市計画マスタープランの理念と同様の「街と町をつなぎ 豊かさをつむぐ たはらガーデンシティ」とします。

拠点には、市街地それぞれの特性や役割及び集落に居住している人の日常生活を意識した都市機能の誘導を図るとともに、鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などを組み合わせた交通ネットワークの充実ににより、『歩いて暮らせる健康的で魅力的なまちづくり』を目指すものとします。

■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

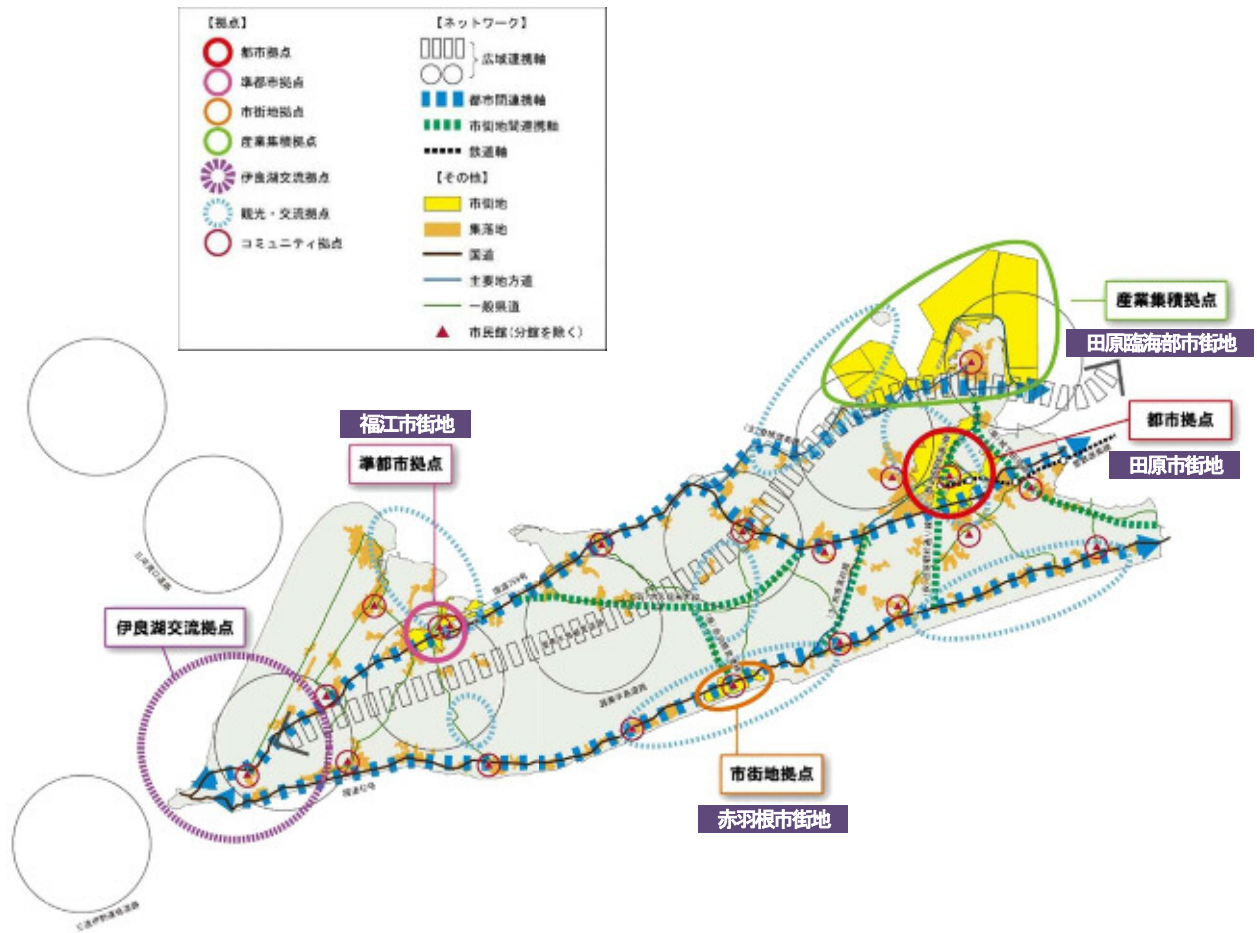
- ・巨大地震による津波被害に対応した防護施設整備を進めます。
- ・巨大地震による津波被害に対応したまちづくりを行います。
- ・土砂災害、風水害等の津波被害以外の災害にも配慮したまちづくりを行います。
- ・人にやさしい施設整備を行います。

④歩いて暮らせる健康的で魅力的なまちづくり

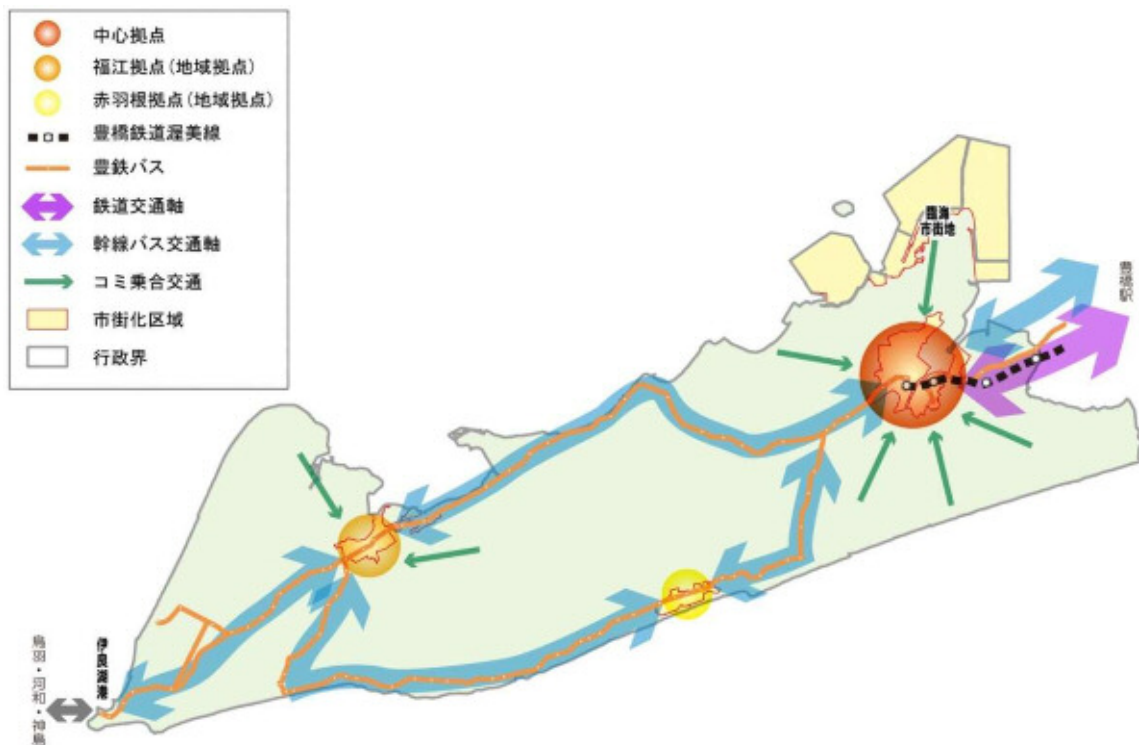
- ・高齢者をはじめ、皆が行きたいと思えるよう拠点（市街地）の魅力向上を図ります。
- ・歩いて散策できるような健康的なまちづくりを行います。

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



■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

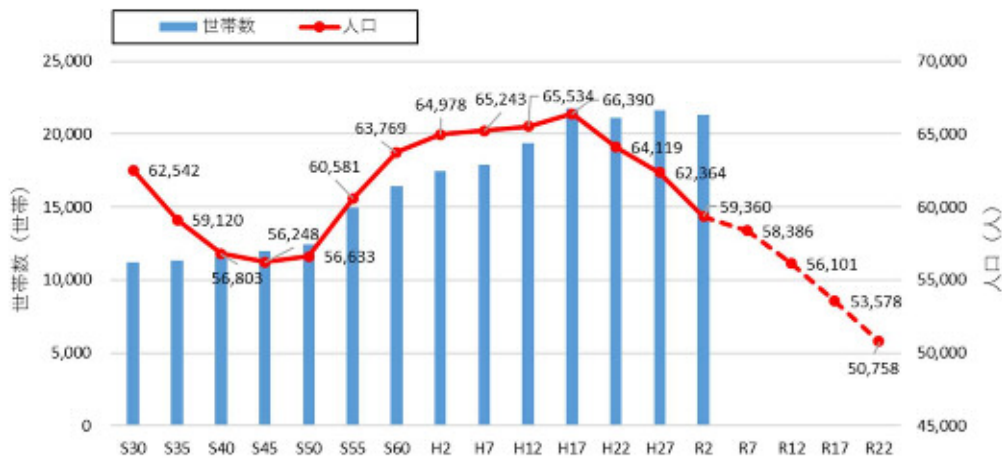
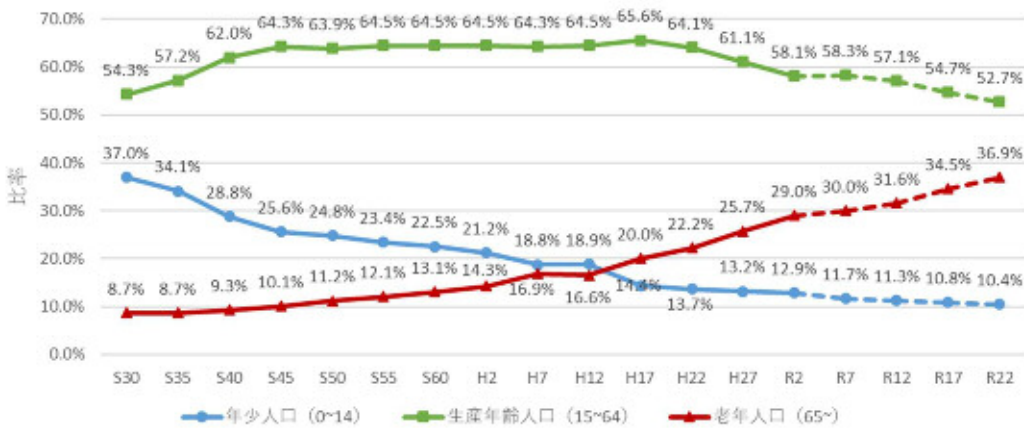


図 年齢3区分別人口比率の推移と将来推計



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1万人・29.9%（構成比）、第2次産業が9千人・26.1%、第3次産業が1万4千人・44.0%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。

※R2 国勢調査

■昼間人口は6万4千人で、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5万9千人よりも5千人多くなっています。※R2 国勢調査 また、交流人口は、主要観光地入込客数約220万人（令和4年度）で横ばいとなっています。

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14,739人、赤羽根市街地が1,659人、福江市街地が3,450人、臨海市街地が3,456人となっています。令和17年との増減率を見ると、福江市街地は79.1%で、総計の80.4%を下回る数値となっています。

■市街化調整区域の人口（H27）は、39,060人で、増減率は75.5%となっています。

表 人口の増減率

地域	人口（人）		増減率（%）
	H27(2015)	R17(2035)	
市街化区域	23,304	20,624	88.5
田原市街地	14,739	13,178	89.4
赤羽根市街地	1,659	1,395	84.1
福江市街地	3,450	2,730	79.1
臨海市街地	3,456	3,321	96.1
市街化調整区域	39,060	29,492	75.5
総計	62,364	50,116	80.4

出典：田原市立地適正化計画

ウ 高齢化対策

■65歳以上の高齢者数（H27現在15,960人）は、令和17年には18,030人となり、増減率は113.0%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

地域	高齢者人口（人）		増減率（%）
	H27(2015)	R17(2035)	
市街化区域	5,024	6,458	128.6
田原市街地	3,055	4,208	137.8
赤羽根市街地	480	455	94.8
福江市街地	1,160	1,116	96.2
臨海市街地	329	680	206.3
市街化調整区域	10,936	11,572	105.8
総計	15,960	18,030	113.0

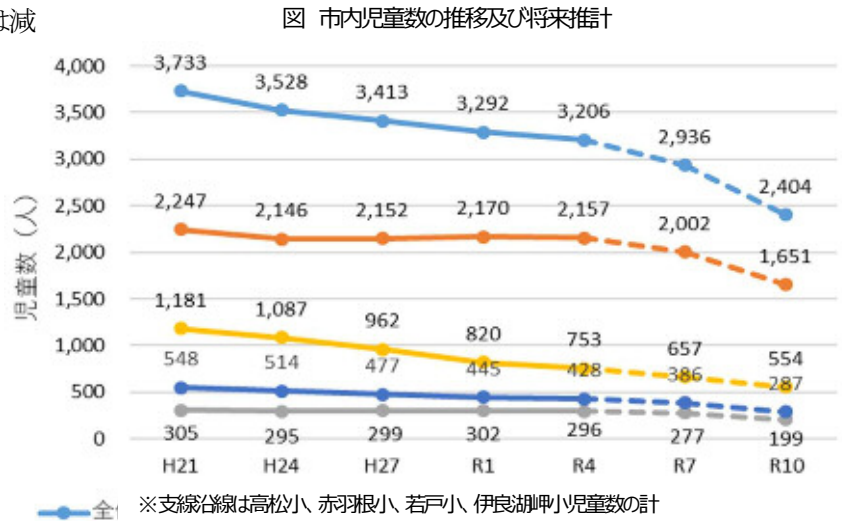
*算出上H27国勢調査と誤差が生じています。 出典：田原市立地適正化計画

■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。



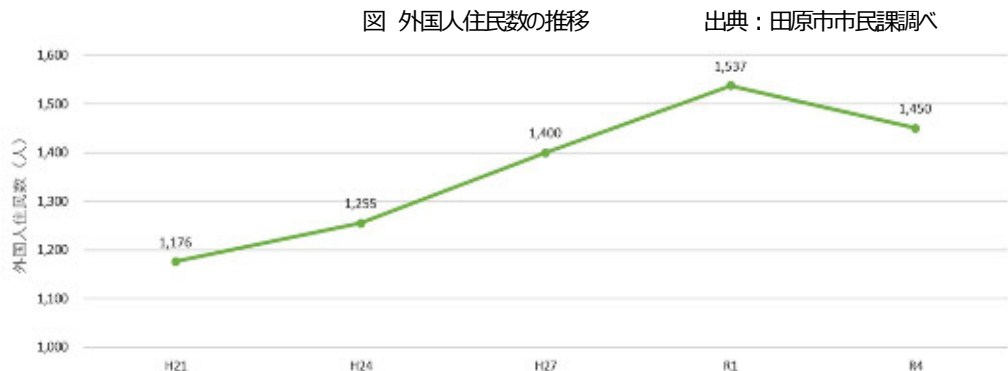
出典：田原市教育委員会調べ（将来推計は出生届から試算）

■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

・計画策定の前段として、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、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

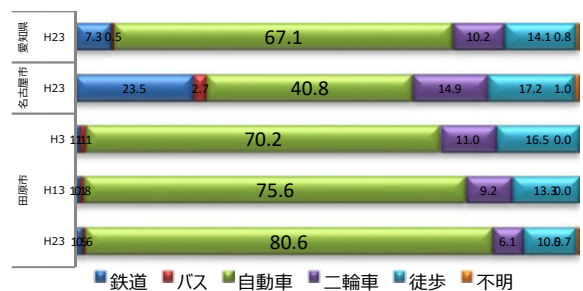


出典：都市計画マスタープラン

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 中部圏都市圏パーソナルマップ

■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%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。

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%、仕事が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は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2.90台と東三河5市では一番多くなっています。

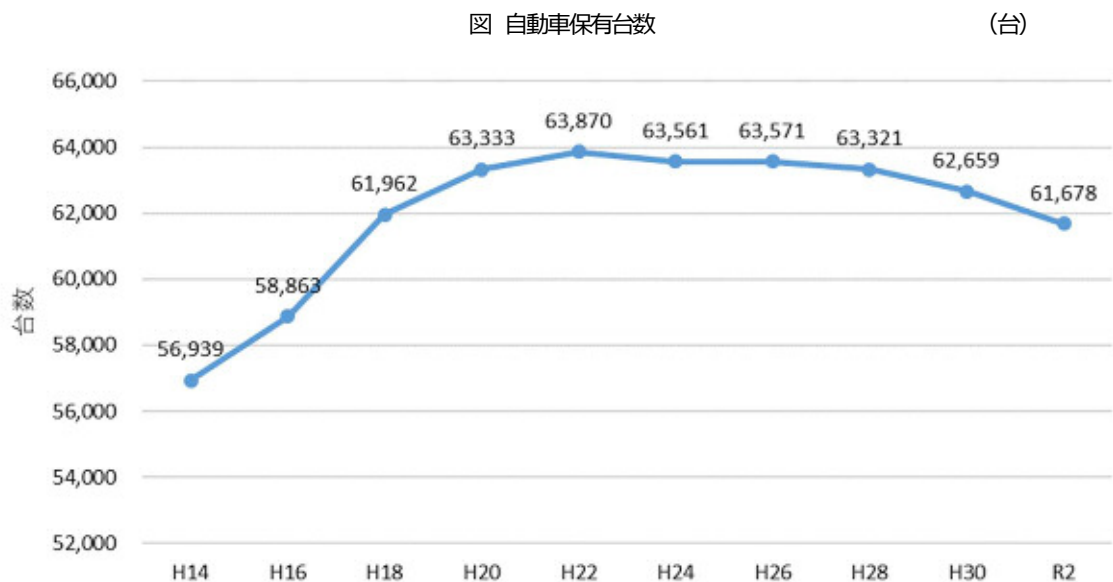


表 1 世帯当たり保有自動車台数

区分	田原市	豊橋市	豊川市	蒲郡市	新城市	愛知県
自動車保有台数 (台)	61,678	296,551	144,008	58,941	42,275	5,205,763
世帯数 (世帯)	21,300	151,377	72,220	30,970	16,633	3,238,301
1世帯当たり保有自動車数 (台)	2.90	1.96	1.99	1.90	2.54	1.61

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。

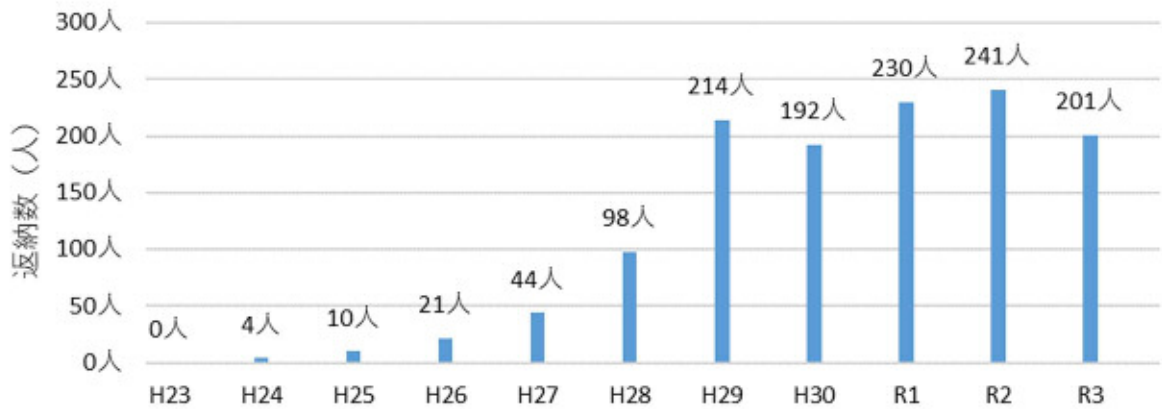
※R4 公共交通に関する市民アンケート

- 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

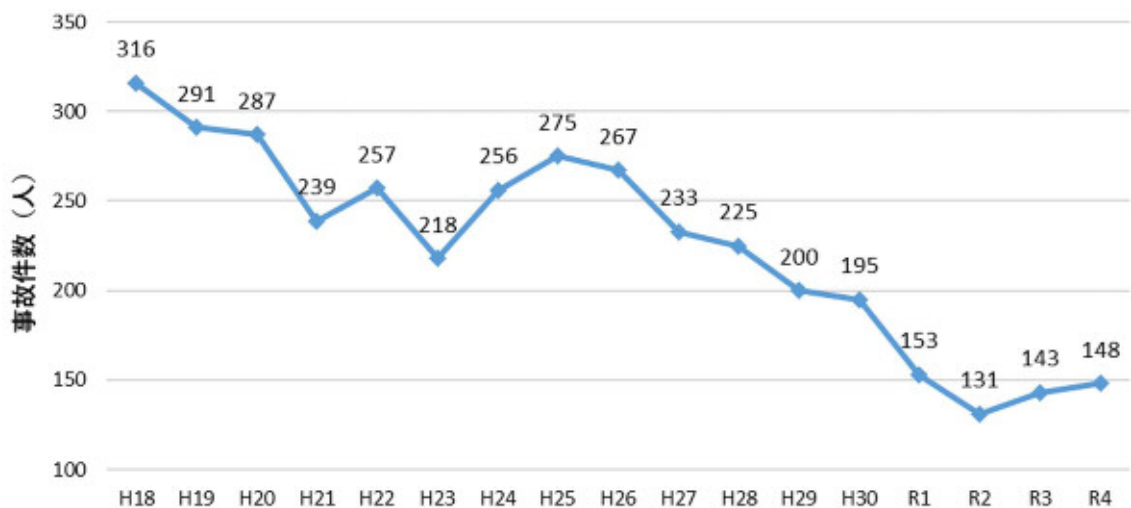


出典：愛知県資料

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

(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

(R4.10.1 現在)



- 渥美線（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）、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。
- 渥美線（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（赤羽根地域と渥美地域）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号沿いに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經由する渥美線と、豊橋市の藤沢地区を經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。

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
公共交通利用者（合計）【人】	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（運営） ・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
公共交通利用者（合計）【人】	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

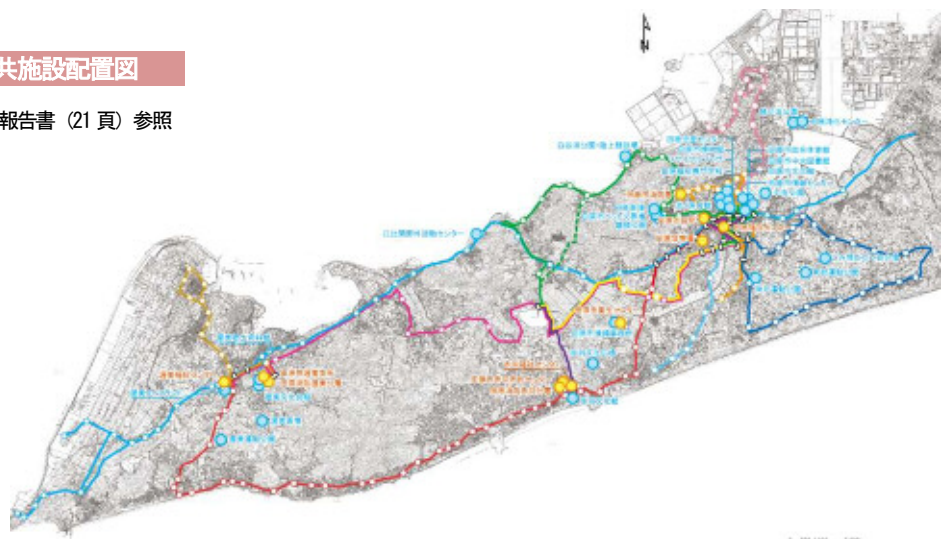
新型コロナウイルス感染症流行



■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



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令和17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年と比較して令和17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%
梅谿地区	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%
梅谿地区	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%

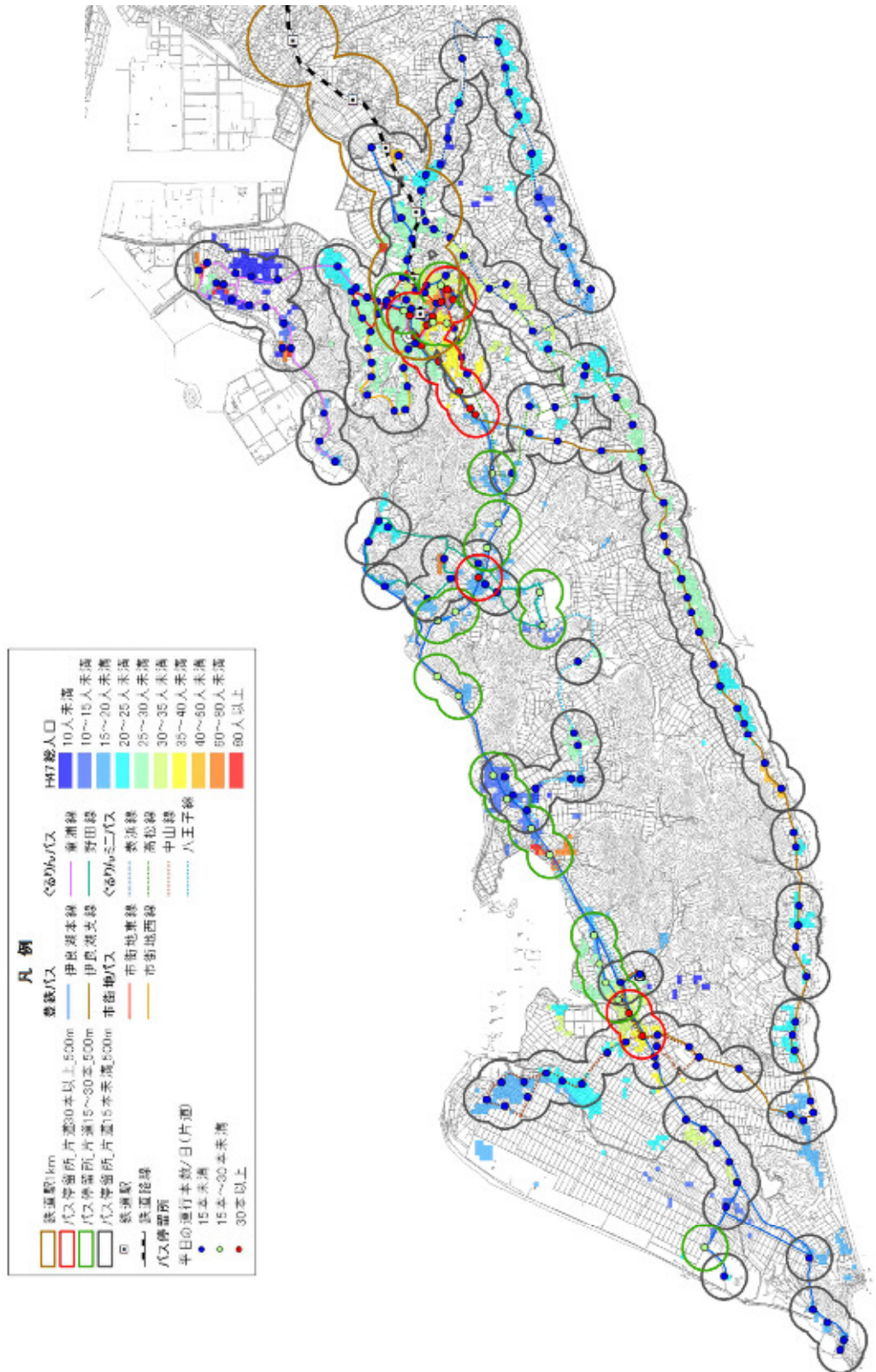
■鉄道駅(15本以上)圏

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%
梅谿地区	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%
梅谿地区	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1 km、バス停半径500m以内 H29.4.1 現在路線) 出典：出京市立地適正化計画

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。

また、伊良湖本線の3系統と伊良湖支線は地域間幹線系統の補助路線となっており、豊橋駅や三河田原駅等から交通結節点を経由して伊良湖までを結び、市民の重要な移動手段となっています。

■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6回、5往復運行しています。

○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）

■田原市内の幹線バス（運行事業者：豊鉄バス株式会社）

○伊良湖本線

豊橋駅前～田原駅前～保美系統＝40.8km（地域間幹線系統の補助路線）

- ・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ます。
- ・現在、国・県（地域間幹線系統）及び田原市の補助金を受けて運行しています。

渥美病院～江比間～保美～伊良湖岬系統＝33.2km

渥美病院～保美～中里～伊良湖岬系統＝29.8km（地域間幹線系統の補助路線）

- ・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ます。
- ・現在、国・県（地域間幹線系統）及び田原市の補助金を受けて運行しています。

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（地域間幹線系統の補助路線）

- ・〔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ます。
- ・現在、国（地域間幹線系統）及び田原市の補助金を受けて運行しています。

保美～伊良湖系統＝12.7km

- ・〔豊橋駅前～保美〕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ます。

○伊良湖支線

渥美病院～堀切～保美＝29.0km（地域間幹線系統の補助路線）

- ・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ます。
- ・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ます。
- ・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ます。
- ・現在、国・県（地域間幹線系統）及び田原市の補助金を受けて運行しています。

■東三河の主な幹線バス（運行事業者：豊鉄バス株式会社）

○新豊線

豊橋駅前～豊川市民病院～新城富永＝33.3km

豊橋駅前～豊川市民病院～イオンモール豊川～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ます。
- ・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ました。
- ・令和5年4月にイオンモール豊川の開業に合わせてダイヤ改正を行いました。

○豊川線

豊橋駅前～豊川体育館前＝8.6km

豊橋駅前～豊川市民病院～イオンモール豊川～豊川駅前＝17.3km

豊橋駅前～豊川市民病院～イオンモール豊川＝11.8km

- ・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ます。豊橋市と豊川市相互の通勤や通院、買物利用者が多くなっています。
- ・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いました。
- ・令和5年4月にイオンモール豊川の開業に合わせてダイヤ改正を行いました。

○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ます。
- ・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、利便性の向上を図りました。
- ・令和2年4月、沿線の高校が統合されたため、系統を追加しました。

○新城病院上平井田口線

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ます。
- ・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ます。
- ・令和2年4月、沿線の高校が統合されたため、系統を追加しました。

■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ヤマナカ二川店～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《本宮線ののほい号》		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
形原地区あじさいぐるりんバス	大人100円・小学生50円	週4運行（火木金土）
東部地区とがみぐるりんバス		週3運行（火木土）
西部地区みかんの丘ぐるりんバス		週4運行（火木金土）
三谷地区おしまぐるりんバス		週3運行（火木土）
大塚地区ひめはるぐるりんバス		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バス湯谷温泉もつくる新城線	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

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・活用情報のやさしい日本語や多言語での表記が必要です。
- 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や受入環境の整備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
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	34,228	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
	280,032	275,983	260,933	312,148	334,553	358,071	377,256
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	130,542	127,766	120,511	106,176	106,544	106,216	109,854
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	
		下り	5:57	23:25	高師行き終発23:50

※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399台（駅北側237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・改善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。
- ・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「元気パス」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

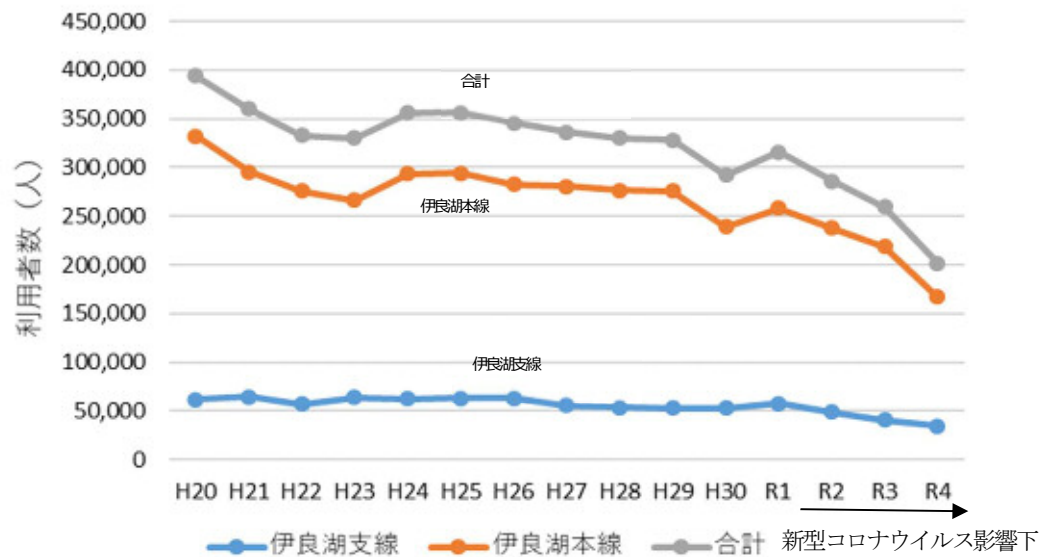


図 伊良湖本線・支線の補助金の推移



■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・改善」「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。
- ・安全運転を図る上で必要な運転手の数が不足しています。

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）

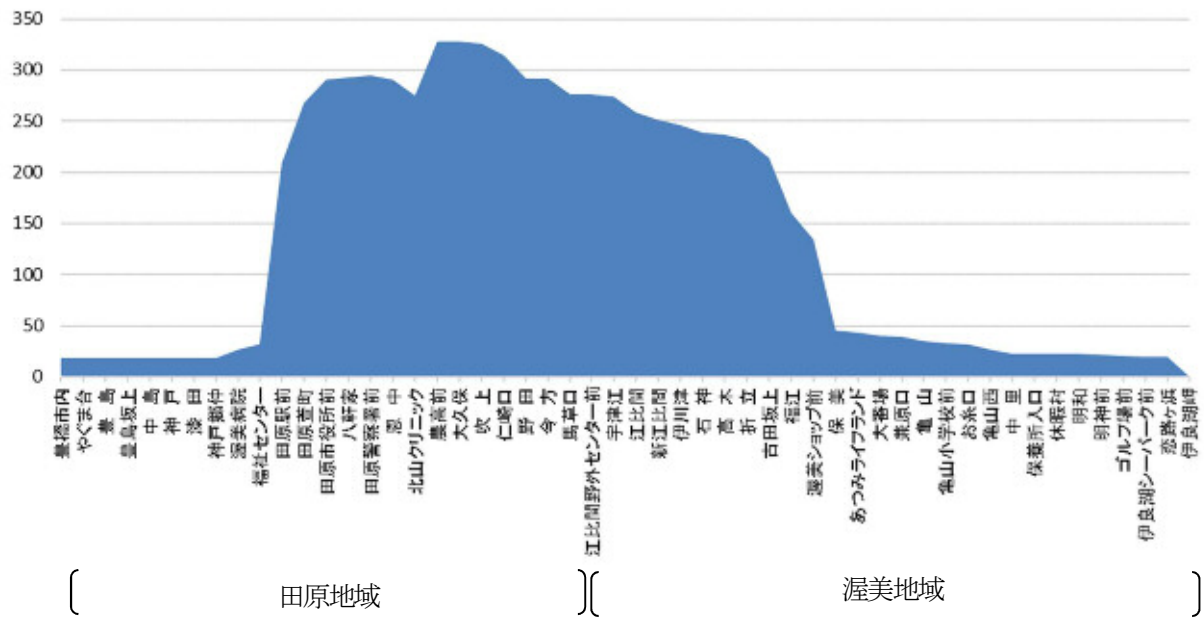
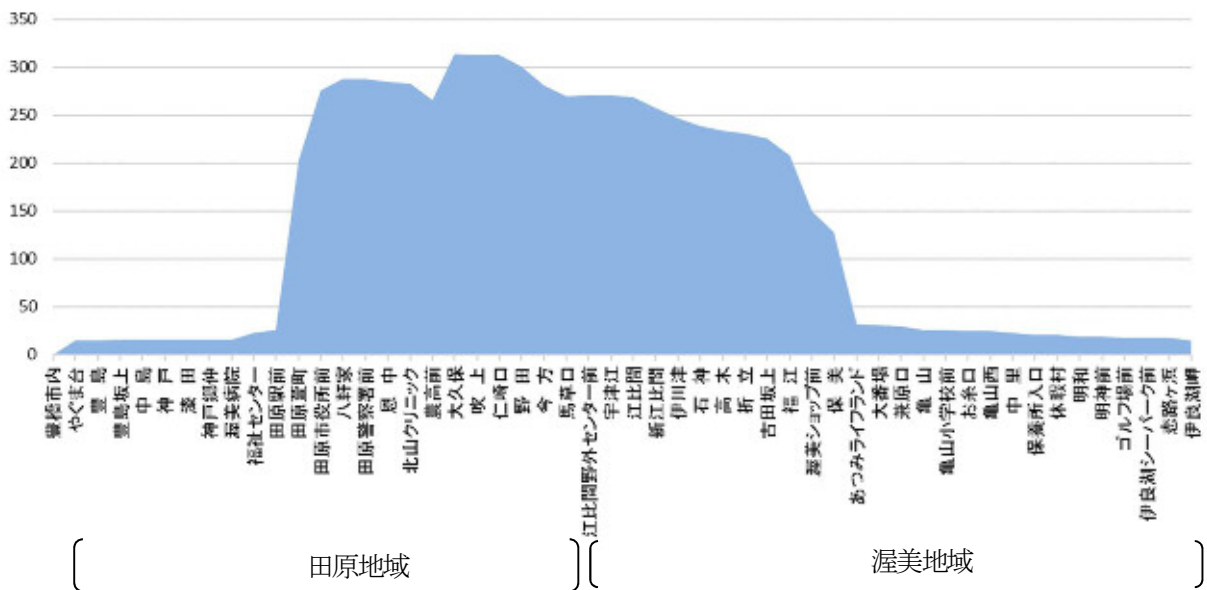


図 伊良湖本線通過人員（平日1日/下り）

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 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 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)

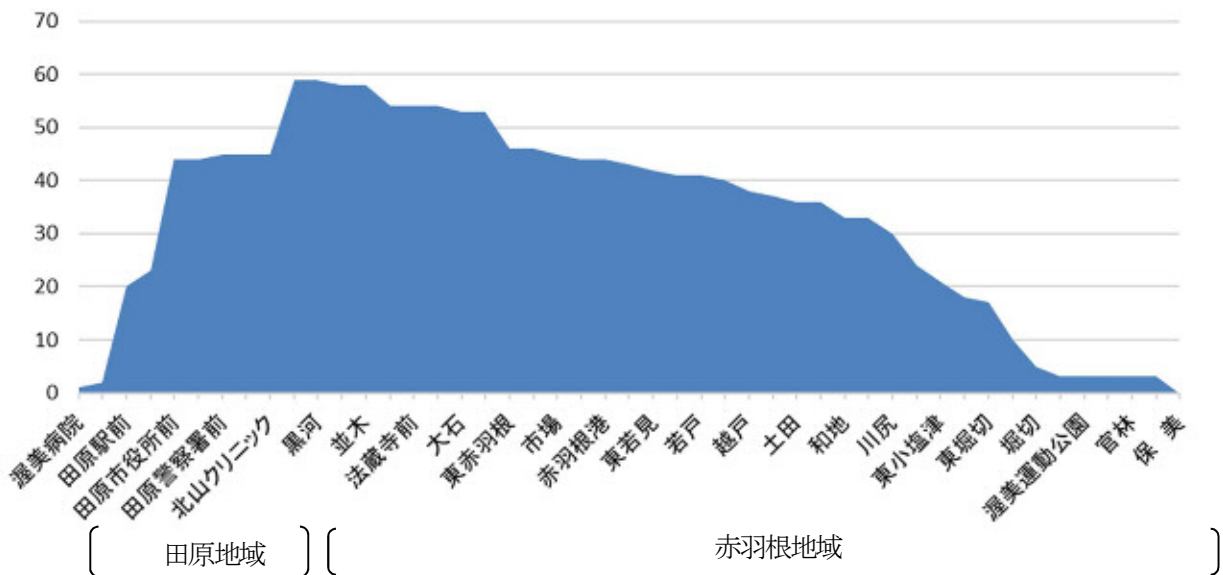
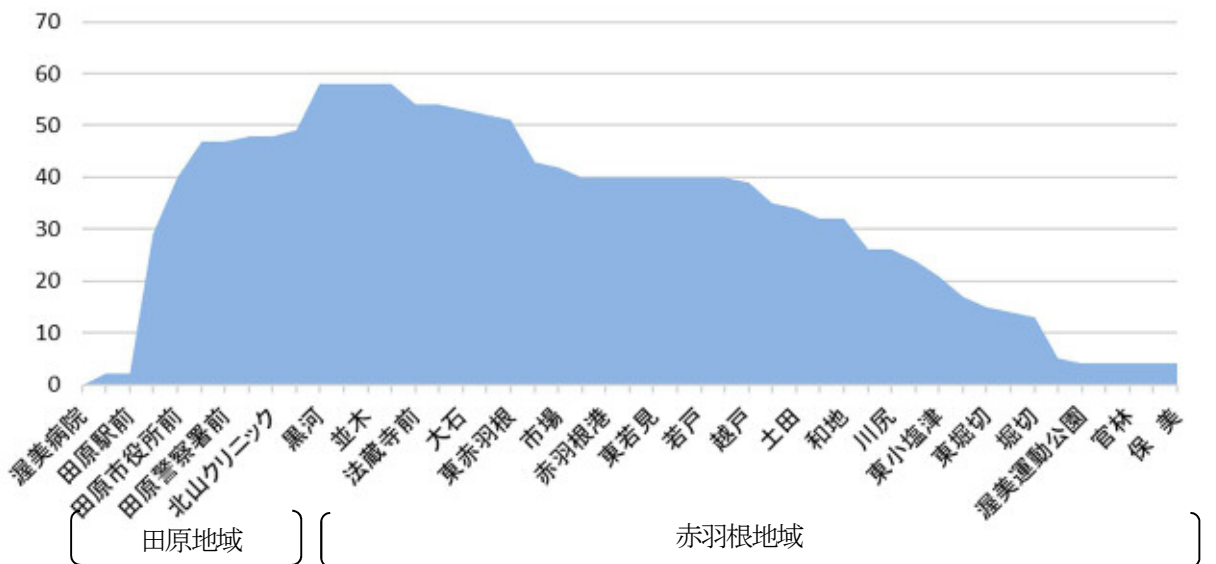


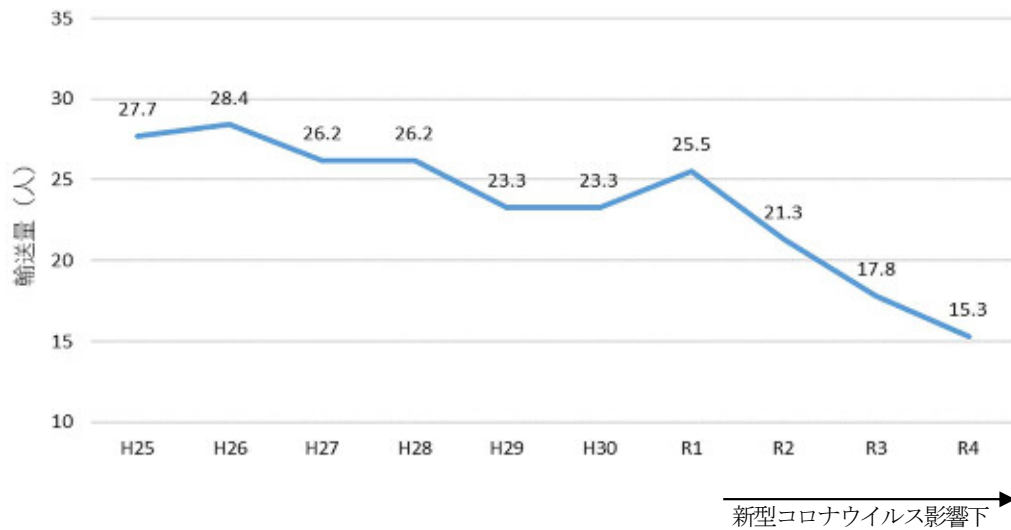
図 伊良湖支線通過人員（平日1日/下り）

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。
- ・福江市街地の起終点が保美バス停になっており、福江市街地の目的地である古田等に直接移動出来ていません。
- ・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。

- ・野田線をサンテパーク線（田原駅～サンテパーク直行便）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	
サンテパーク線	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13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過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 ぐるりんバス路線別乗車人数の推移

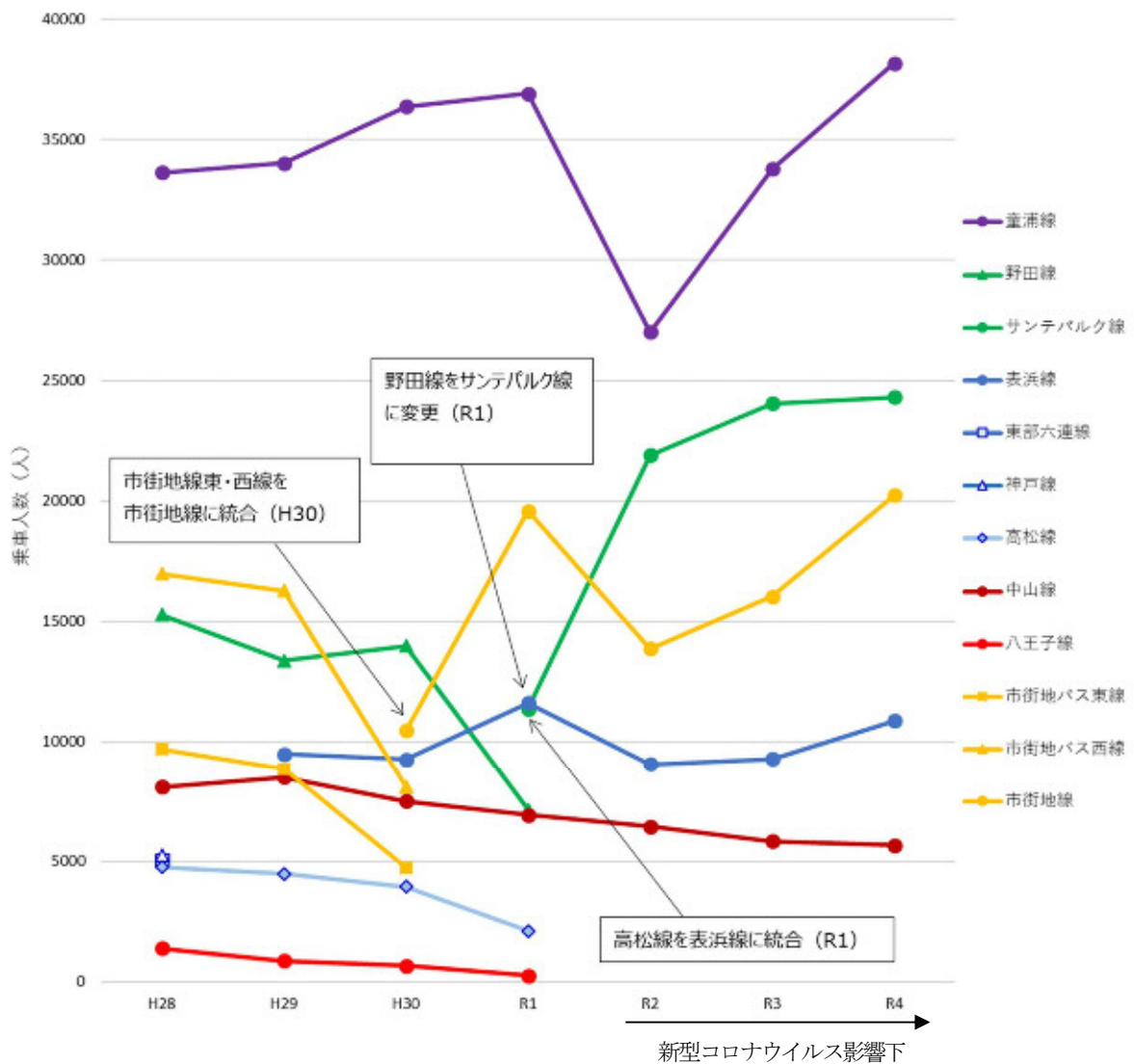


図 ぐるりんバス乗車人数の推移

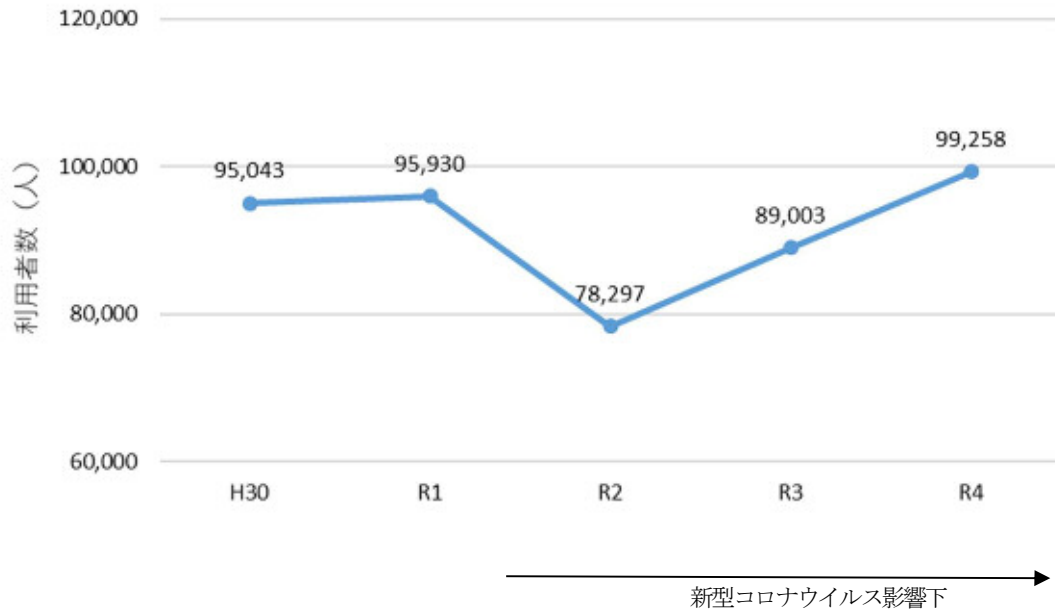
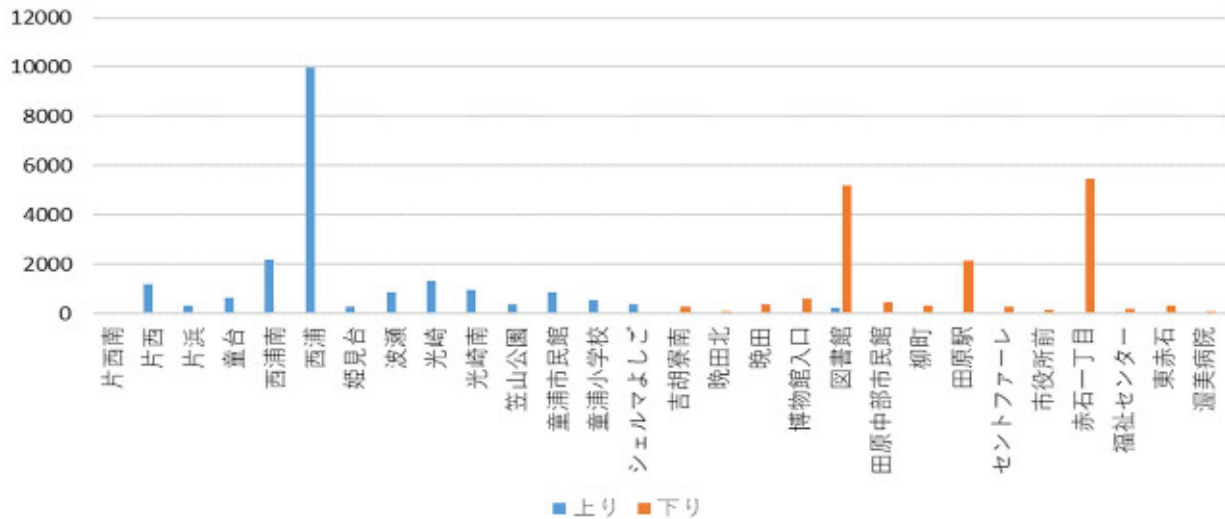


表 再編後のぐるりんバス各路線の状況（令和4年度実績から）

童浦線	<ul style="list-style-type: none"> ○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ます。 ○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、下りは図書館や赤石一丁目からの乗車が多くなっています。
サンテパルク線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は4.4人となっています。 ○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ます。 ○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、増加傾向にあります。
表浜線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は3.0人となっています。 ○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。
中山線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は2.2人となっています。 ○高齢者の利用が、他の路線と比較して多くなっています。 ○障がい者雇用施設の利用者の通勤に利用されています。 ○高校生等の利用はあまり見られません。
市街地線	<ul style="list-style-type: none"> ○1 便当たり乗車人数は4.3人となっています。 ○鎌田住宅と滝頭公園の乗車が多くなっています。 ○授産所の通所者の利用があります。

図 ぐるりんバス童浦線乗車人数の推移

(人)



■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数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）

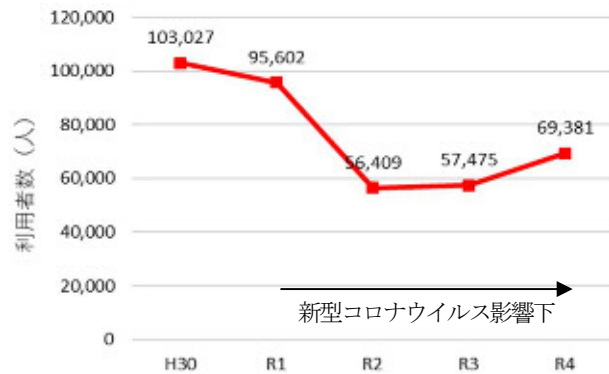
- ・令和4年度の利用者数は令和元年度の再編以降最大の数値となっています。主な増加の要因は、サンテパルク線における旧野田中学校生徒の通学利用によるものです。
- ・路線再編によりサンテパルク線が白谷を通るルートとなったため、田原駅から白谷海浜公園までは19分程度（再編前40分）で結ぶことができます。また、田原駅からサンテパルクたはらまで乗り換え無しで移動できるようになったため、サンテパルクバス停の利用者は平成28年度の322人（野田線）から令和4年度の1,071人に大きく増加しました。
- ・令和元年に実施した路線再編により、運行経費は大きく減少しましたが、その後物価高騰等の影響により、経費は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。
- ・安全運転を図る上で必要な運転手の数が不足しています。

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）等が導入されており、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います。
- ・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・活用情報のやさしい日本語や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。
- ・安全運転を図る上で必要な運転手の数が不足しています。

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。
- ・安全運転を図る上で必要な運転手の数が不足しています。

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確保・維持・改善の実施及び今後の人口減少を踏まえた運行形態の検討を行います。
- ・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。
- ・公共交通と自転車が連携した移動手段の充実を図ります。
- ・外国人住民に対する公共交通利用促進の充実を図ります。
- ・高齢者や高校生に対する公共交通利用促進の充実を図ります。
- ・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・充実またはそれを補う地域の助け合い等の確保をします。
- ・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図ります。
- ・D X及びG Xを念頭においた施策を実施します。
- ・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の実現を図ります。
- ・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及び国等の関係機関に対し支援拡充の要望を行います。

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	伊良湖岬発
		伊良湖本線（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	市街地線（循環線）	13	2	田原駅発
		童浦線（上り）	6	1	片西南発
		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

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確保・維持・改善を図り、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】

将来人口の減少幅の縮小・交流拡大 ⇒ 将来人口の減少幅の縮小・交流人口、関係人口の増加

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2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：令和15年（2033年）度

(4) 目標指標の設定

目標指標の設定

ア 公共交通の実現目標指標

■ 3つの「公共交通の実現目標」について、以下の目標指標を設定します。

・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』への貢献度

対応課題	評価項目	目標指標		評価方法
移動の安全性向上	・交通事故の減少	交通事故(人身)発生件数 148人 ※R4年:実績	→ 減少 ※R15年:130人	数値評価 ※総合計画目標値
移動手段の選択肢拡大	・公共交通に対する市民意識の向上	満足度 -0.20 ※R4年:市民意識調査	→ 向上	数値評価

・実現目標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』への貢献度

対応課題	評価項目	目標指標		評価方法
将来人口の減少幅の縮小・交流拡大	・定住人口	59,360人 ※R2年:国勢調査	→ 減少幅の縮小 ※R15年:52,400人	数値評価 ※総合計画将来人口
	・観光入込客数	219万人 ※R4年:実績	→ 向上 ※R15年:360万人	数値評価 ※総合計画目標値

・実現目標3 『市民の幸福に貢献する公共交通の実現』への貢献度

対応課題	評価項目	目標指標		評価方法
潤い豊かな暮らし方の実現	・市民の幸福感	6.71点 ※R4年:市民意識調査	→ 向上	数値評価

注) 市民の幸福感＝市民意識調査において各個人の幸福感を10段階評価した数値の平均点

イ 公共交通に関する目標指標

■ 公共交通に関する目標として、以下の目標指標（長期）を設定します。

目標項目	目標指標		評価方法
市内公共交通利用者実績	126万人 ※R4年:集計値	→ 増加 ※R15年:148万人	数値評価 ※総合計画目標値

※目標数値：電車（渥美線）、バス（伊良湖本線・支線、田原市ぐるりんバス、市街地循環バス）、海上交通（フェリー・高速船）、タクシーの事業者から、毎年度末に輸送実績等の提供を受け集計

- また、市内公共交通利用者実績の目標指標を設定する上で交通モード毎に、次の目標指標（長期）を設定します。

目標項目	目標指標		評価方法
渥美線（市内4駅の乗者数）	61.5万人 ※R4年：集計値	→ 増加 ※R15年：65.9万人	数値評価 ※総合計画目標値
路線バス（伊良湖本線）	16.7万人 ※R4年：集計値	→ 増加 ※R15年：23.2万人	
路線バス（伊良湖支線）	3.4万人 ※R4年：集計値	→ 増加 ※R15年：5.2万人	
フェリー・高速船（総旅客数）	27.8万人 ※R4年：集計値	→ 増加 ※R15年：36.2万人	
コミュニティバス	9.9万人 ※R4年：集計値	→ 維持 ※R15年：8.9万人	
タクシー	6.9万人 ※R4年：集計値	→ 増加 ※R15年：8.6万人	

- さらに、公共交通に関する目標を実現するために、以下のコミュニティ乗合交通の路線別に目標指標（短期）を設定します。年度ごとに確認し、目標を達成できなかった際には、運行内容の変更や路線の廃止などについて検討・実施することとします。

- バス車両のぐるりんバスについては、車両の大きさ（乗車定員）や経費等を勘案し、片道の1便当たりの乗車人数を5.0人以上とします。ワゴン車両については、1便当たりの乗車人数を3.0人とします。

路線名	運行車両	目標指標	評価方法
童浦線	ぐるりんバス	1便当たりの乗車人数 5.0人以上 ※乗降データから毎年計測	数値評価
サンテパルク線			
表浜線・中山線	ぐるりんミニバス （ワゴン車両9人乗り）	1便当たりの乗車人数 3.0人以上 ※乗降データから毎年計測	

- また、費用対効果の観点から、田原市ぐるりんバス全体の収支率10%を目標指標に設定します。

目標項目	目標指標		評価方法
田原市ぐるりんバス収支率	10.5% ※R4年：集計値	→ 10%以上 ※実績から毎年計測	数値評価

- 政策交通である市街地線についても、目標指標を設定します。目標を達成できなかった際には、運行内容の変更などについて検討・実施することとします。

路線名	運行車両	目標指標	備考
市街地線（政策交通）	ぐるりんバス（循環線）	1便当たりの乗車人数 5.0人以上 ※乗降データから毎年計測	数値評価

- この他、持続可能な公共交通を維持するため、物価高騰等による経費上昇を考慮しながら、市内公共交通利用者実績を達成することより、路線バス運行支援及びぐるりんバス運行委託に係る市の財政負担額の抑制を目標指標に設定します。

目標項目	目標指標		評価方法
路線バス及びぐるりんバスに係る 市の財政負担額	191,908千円 ※R4年:普通会計決算から整理	→ 185,000千円	数値評価

※路線バスの達成目標は、現状のキロ程で、利用者数が目標達成、経費はR1～R4のキロ当たり補助対象経常費用の傾向から推計値を算出し試算

※ぐるりんバス達成目標は、利用者数は目標値達成、経費は令和4年度の経費に路線バスの経費上昇率を乗じ、国の補助額は令和4年度同等で試算。

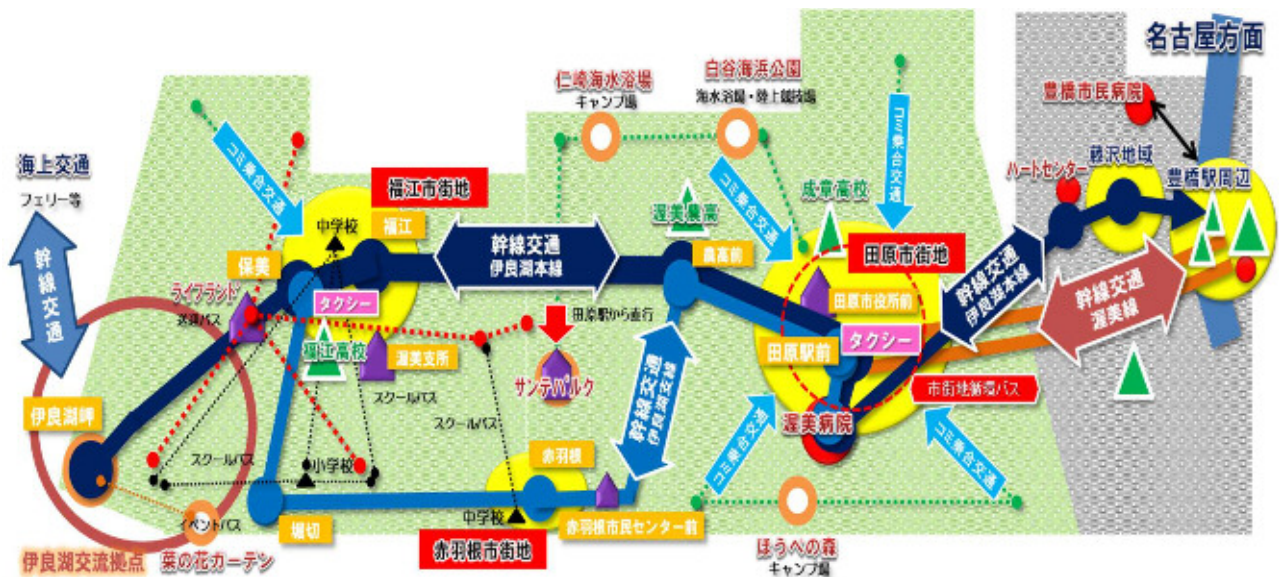
2 公共交通網の形成方針

(1) 移動手段の役割分担・連携の方針

◆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。

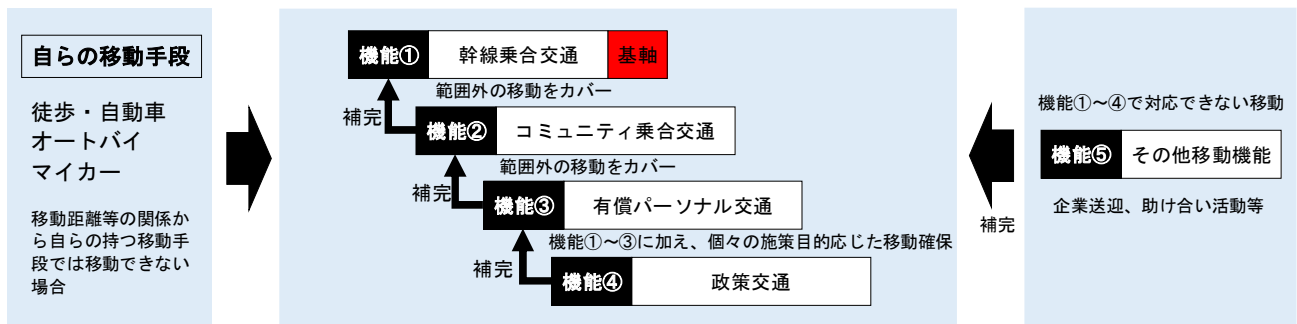
公共交通網形成概念図



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』

- ・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構築します。

公共交通網の補完関係



- 幹線乗合交通（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）の設定
- コミュニティ乗合交通（田原市ぐるりんバス）の設定
- 有償パーソナル交通（タクシー、福祉有償運送、貸切バス等）の設定
- 政策交通（市街地循環バス、スクールバス等）の設定
- その他移動機能（企業送迎・助け合い移動）の設定

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、観光客・外国人等の新規利用のきっかけづくりに取り組みます。

取組方針3：『交通DX・GXの推進による利便性の向上及び環境負荷の軽減』

- ・EV車両やFC車両等の環境に配慮した車両導入の検討や、広域でのMaaS導入の検討、路線バスやぐるりんバスへのIC決済導入等を行うことで、利用者の利便性向上に取り組みます。
- ・DXのうち自動運転は、人件費の抑制、経費の削減や深刻さを増していく担い手不足の解消に繋がるため、本市の公共交通にも大きく関わってくることから注視していきます。

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4：『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。

取組方針5：『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、マイカー利用から公共交通への転換を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みます。

取組方針6：『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7：『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みます。

取組方針8：『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みます。
※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

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9：『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10：『各主体の役割の明確化による総合的な取組・共通課題対応の推進』

- ・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、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。

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
市内市街地と市外あるいは市内主要部間を結び、広域公共交通網の基軸としてまちづくり・地域活性化を支える交通。交通事業者と市民・地域・行政と連携し、高・中水準の運行を確保する。

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・豊島・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

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

集落地域内及び集落地域から市街地を運行し、地域の生活の足となるとともに、幹線乗合交通と接続して広域公共交通を補完する交通。コミュニティ協議会・市・交通事業者が協働し、中・低水準の運行を確保する。

ア ぐるりんバスの運行 計画) 市・地域 運行) 交通事業者(受託) 支援) 国 協働) 市民・地域等

※ぐるりんミニバス(ワゴン車) 含

- 機能 集落地域内及び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

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、ドア・ツー・ドア等、幹線・コミュニティ乗合交通で対応できない移動を担う交通。行政・地域等との協働により、必要十分な水準の運行を確保する。

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 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・赤羽根地域・伊良湖岬等及び夜間帯の配車が不十分

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 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 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、スクールバス等

市街地活性化、福祉、観光、教育等の政策目標を実現するための交通。市担当課が主体となり、関係者と連携・協力し運行を確保する。

※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政策目的を実現する

ア 市街地循環バスの運行 計画) 市都市建設部 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) 市子ども健康部 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・伊良湖岬小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 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)、イベント送迎バス、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

4 重点施策について

・将来像、取組姿勢、公共交通の目標を実現するため、本計画において次に掲げる12の重点施策により、公共交通確保の具体的な取組を進めます。

① 現状の公共交通ネットワーク機能の確保・維持・改善の実施及び今後の人口減少を見据えた運行形態の調査の実施

- ア. 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）
- イ. 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
- ウ. 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
- エ. 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調査の実施

② 伊良湖支線の維持等に向けての取組

- ア. 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）【再掲】
- イ. 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【再掲】
- ウ. 路線バス定期保有者のコミュニティバス乗り継ぎ割引の検討
- エ. 路線バスへのサイクルラック導入
- オ. 高校生の通学定期補助の利用実態の分析等の実施
- カ. 伊良湖支線の存続等のため、地域住民等と意見交換の実施

③ 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

- ア. 路線バス定期保有者のコミュニティバス乗り継ぎ割引の検討【再掲】
- イ. ぐるりんバスのダイヤ改正の実施
- ウ. 交通モードを超えた乗継時間等の調整

④ 公共交通と自転車が連携した移動手段の充実

- ア. サイクリストの公共交通機関への乗車誘導の実施
- イ. 路線バスへのサイクルラック導入【再掲】

⑤ 外国人住民等に対する公共交通利用促進の充実

- ア. 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
- イ. 標識や冊子等のやさしい日本語・多言語化の実施

⑥ 高齢者や高校生に対する公共交通利用促進の充実

- ア. 高齢者等への新たな利用促進策や支援策の実施
- イ. 高齢者等のぐるりんバスの運賃改定の検討
- ウ. 高齢者に対して、バスの乗り方教室等の実施
- エ. 高校生の通学定期補助の利用実態の分析等の実施【再掲】

⑦ 田原地域の夜間帯や赤羽根・渥美地域におけるタクシー等の輸送量不足の解消

ア. 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やデマンド交通等の導入調査の実施

⑧ 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

ア. 伊良湖支線の存続等のため、地域住民等と意見交換の実施【再掲】

⑨ 観光資源を活用した公共交通利用促進の充実

- ア. 観光資源と公共交通を連動させた施策やPRの実施
- イ. 東三河等の広域での一体的な施策やPRの実施
- ウ. 二次交通の充実

⑩ DX及びGXを念頭においた施策の実施

- ア. EV車両やFC車両等の導入の検討
- イ. 東三河MaaSの検討
- ウ. 路線バス・ぐるりんバス等のIC決済導入

⑪ 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の実現

ア. 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）【再掲】

⑫ 国の新たな支援制度の活用を検討及び国等の関係機関に対し支援拡充の要望

- ア. エリア一括協定運行事業等の支援策の活用検討
- イ. 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、事案を整理し、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

田原市地域公共交通形成方針の展開

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
計画の区域	田原市全域
目標年度	令和15年(2033年)度

公共交通の目標

全体目標：まちづくりの基盤となる公共交通の確立

- 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
- 実現目標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
- 実現目標3 市民の幸福に貢献する公共交通の実現

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連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	交通DX・GXの推進による利便性の向上及び環境負荷の低減
取組方針4	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5	モビリティ・マネジメントの推進
取組方針6	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7	公共交通運行収支改善による持続性の向上
取組方針8	行政の公共交通確保経費の費用対効果の向上
取組方針9	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10	各主体の役割の明確化による総合的な取組・共通課題対応の推進

各公共交通の運行方針

	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	政策交通	その他移動機能の運行促進方針
確保方針	市内市街地と市外あるいは市内主要部間を結び、広域公共交通網の基軸としてまちづくり・地域活性化を支える交通。交通事業者と市民・地域・行政と連携し、高・中水準の運行を確保	集落地域内及び集落地域から市街地を運行し、地域の生活の足となるとともに、幹線乗合交通と接続して広域公共交通を補完する交通。コミュニティ協議会・市・交通事業者が協働し、中・低水準の運行を確保	交通事業者等が主体となり、ドア・ツー・ドア等、幹線・コミュニティ乗合交通で対応できない移動を担う交通。行政・地域等との協働により、必要十分な水準の運行を確保	市街地活性化、福祉、観光、教育等の政策目標を実現するための交通。市担当課が主体となり、関係者と連携・協力し運行を確保	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
区域	豊橋・伊良湖岬・鳥羽等交通結節点、市街地・主要施設を結ぶ沿線地域	幹線乗合交通が運行しない地区	市内全域	田原市街地、遠距離通学地域等（市の各施策内容に応じた地域）	
機関	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	ぐるりんバス	タクシー、福祉有償運送、貸切バス、レンタカー、レンタサイクル（有償）等	市街地循環バス、スクールバス、レンタサイクル（無料）等	企業送迎・助け合い活動
対応	都市形成（広域連携）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・運賃等）実現	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）実現	ニーズに応じたサービス提供・運行、利用しやすさの向上・きっかけづくり	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	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	期間	令和6年度～令和15年度	主体	市民・地域・事業者・行政等	移動確保の取組		
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の向上（接客研修、乗車券販売体制拡大等） … 高齢者・障がい者・高校生・子ども、免許返納者等寄り、市街地活性化・観光振興・防災政策等の運行協力		… 幹線乗合交通に合わせたダイヤ調整等 … 路線バス定期券保有者等の乗継割引の検討 … 運賃見直し等の実施 … EV車両等の導入調査の実施	… 高齢者移動支援（福祉タクシー券） … サブスクリプションサービスやマニカ交通等の導入調査の実施 … 運賃見直し等の実施	… 幹線・コミュニティ乗合交通等との乗継円滑化	
機能別	カ) 路線・結節点の見直し … 買い物利便性の高い目的地への延伸に向けた需要調査の実施 … 維持が困難な場合の新しい交通モードの検討 キ) 運行水準の確保 ク) 運賃・回数券・定期券等の充実 … 通学定期支援		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 … 市とコミュニティ協議会による路線等の見直し … デマンド運行導入調査の実施 ク) 運賃・回数券・定期券等割引制度の見直し		カ) 需要に応じた配車確保 … タクシー専用・観光タクシー・福祉有償運送・レンタカー等の充実	カ) 市街地循環バスの運行 … 市街地内を循環運行するバス路線維持、一乗車100円（小学生以下無料） キ) 施策に応じた市送迎バス運行水準確保 … ライフランド巡回バス	○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	
向上策②	情報提供・PRの改善		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、DX及びYGXの活用等） … 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） … 乗継計画・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（観光資源との連携、広域化連携、利用体験事業、沿線ハイキング等）	… タクシー連携エリア図作成等 … 高齢者に対するバス乗りの教室	… 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		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 エ) 国・県等との連携		… 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活性化推進 … 公共交通網形成体制の構築、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 … エリア一括協定運行事業等の支援策の活用検討、市単独では対応が困難な事案について、国等への支援拡充等の要望の検討	… コミュニティ協議会の利用促進活動支援 … 路線カレタの作成による情報共有	… 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 … 福祉有償運送協議会設置・運営	… 施策推進における運行等検討
機能別	… 伊良湖支線の利用促進等 … 高校通学定期乗車券の利用実態分析・調査 … 東三河圏による夏休み小学生50円バス整備・運行支援		… 伊良湖支線の利用促進等 … 高校通学定期乗車券の利用実態分析・調査 … 東三河圏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・地区自治会のタクシー共同利用活動等 … 福祉有償運送協議会設置・運営	… 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）		

第3章 施策展開

- ・公共交通網の形成方針（第2章）を実現する具体的な施策展開として、公共交通網全体を向上させる取組及び機能別の取組内容を示します。

1 公共交通網全体を向上させる取組【全体向上策】

- ・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及び政策交通に**共通の取組又は公共交通間で連携する取組**を進め、市内の公共交通網全体の効率性・有効性を高めます。

① 共通・連携した運行内容・運賃等の改善

- ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新** 各主体の取組内容は機能別向上策に掲載
- ・鉄道・バス車両、船舶、運行設備（駅舎・軌道設備・港湾等）の維持管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新

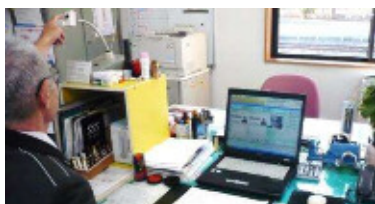


- イ 駅・バス停留所等の待合・乗継環境の改善** 各主体の取組内容は機能別向上策に掲載
- ・駅待合室、バス停留所上屋・夜間照明、駐車場・駐輪場、路線バス等運行に配慮した道路等の整備



- ウ ダイア調整・共通乗車券等による乗継円滑化** 各主体の取組内容は機能別向上策に掲載
- ・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） **重③-ウ**

- エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上** 各主体の取組内容は機能別向上策に掲載
- ・安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）、接客等顧客サービスの向上（接客研修、乗車券販売拡大等）



点呼（アルコールチェック）



IC乗車券

- オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等** 各主体の取組内容は機能別向上策に掲載
- ・高齢者・障がい者・高校生・子ども・免許返納者等割引、市街地活性化・観光振興・防犯対策等の運行協力

② 共通・連携した情報提供・PRの改善

- ア 運行情報の伝達強化** 各主体の取組内容は機能別向上策に掲載
- ・総合的な運行情報の周知（案内表示改善、総合交通案内・地域別時刻表等作成配布、DX及びGXの活用等）

- a) 公共交通ガイドブック作成・配布（全世帯・主要公共施設・田原駅・渥美病院等）… ◎継続・充実
- b) 校区別の電車・バス時刻表作成・配布 ※必要に応じて… ◎継続・充実
- c) 総合公共交通案内板設置（田原駅等）、主要バス停総合時刻表作成・掲示（渥美病院・市役所等）… ◎継続・充実
- d) 市外の公共交通結節点における田原市誘導案内（豊橋駅・鳥羽駅等）… ◎継続・充実
※豊橋～鳥羽等のつながり明示を検討
- e) 田原市ホームページに路線情報等掲載（各社サイトへのリンク含む）… ◎継続・充実
- f) インターネットの路線等検索サイト情報掲載（GIFS データ等）… ◎継続・充実
- g) 広域的なMa a Sアプリの開発・普及への参画 … ★検討・実施 重⑨-イ、重⑩-イ
- h) その他必要な取組



イ 目的に応じた利用・活用情報の提供 =各主体の取組内容は機能別向上策に掲載

- ・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）
 - a) 田原市観光マップ・観光案内図にバス停等公共交通利用情報の掲載 … ◎継続・充実
 - b) 高校生・中学生向けの公共交通利用案内作成・配布 … ◎継続・充実
 - c) 高校新入生に対する公共交通利用説明会開催 … ◎継続・充実
 - d) 高齢者向けの公共交通利用案内作成・配布 … ◎継続・充実
 - e) 外国人住民向けに情報の多言語化等の作成・配布 … ◎継続・充実 重⑤-イ
 - f) サイクリスト向けに情報等の発信 … ★検討・実施 重④-ア
 - g) その他必要な取組



バスの乗り方（ベトナム語）

ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知 =田原市地域公共交通会議の取組、各主体の取組内容は機能別向上策に掲載

- ・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）
 - a) 田原市ホームページに公共交通コーナーを設け 協議内容・運行情報を提供 … ◎継続・充実
 - b) 広報たはら（全戸配布）に公共交通特集ページ（毎年1回） 公共交通関係トピックスの掲載 … ◎継続・充実
 - c) 各種アンケート調査等実施時に公共交通の現状・利用促進を周知 … ◎継続・充実
 - d) 市政ほーもん講座等による公共交通の現状説明 … ◎継続・充実
 - e) その他必要な取組



エ イベントによる公共交通利用のPR =田原市地域公共交通会議の取組、各主体の取組内容は機能別向上策に掲載

- ・PRイベント実施（観光資源との連動、広域化連携、利用体験事業等）
 - a) 主要イベントにおける公共交通利用PR（市民まつり、エコフェスタ等）… ◎継続・充実
 - b) 公共交通利用体験イベント実施（子ども・高齢者路線バス利用体験等）… ◎継続・充実
 - c) 学習活動における公共交通利用体験（中学校総合学習等）… ◎継続・充実
 - d) 観光資源と公共交通を連動させた施策やPRの実施… ★検討・実施 重⑨-ア
 - e) その他必要な取組

③ 共通・連携した取組を推進する体制の確立**ア 利用ニーズ・改善点等の把握** =田原市地域公共交通会議の取組、各主体の取組内容は機能別向上策に掲載

- ・アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握
 - a) 公共交通に関する現状調査・分析（地域公共交通確保維持改善事業調査事業等）… ◎継続・充実
 - b) 市内高校全生徒アンケート調査（3年ごと実施）… ◎継続・充実
 - c) 市民意識調査（3年ごと実施）… ◎継続・充実
 - d) 田原市地域コミュニティ連合会等地域団体との意見交換会（随時実施）… ◎継続・充実
 - e) 市民提言箱（市役所・市民館・文化会館等）・インターネット意見募集… ◎継続・充実
 - f) 外国人に対するヒアリング等を通じた利用意向調査… ★検討・実施 重⑤-ア
 - g) その他必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進 =各主体の取組内容は機能別向上策に掲載

- ・利用促進協議会等設置促進・活動支援 <<個別機能対応>>
 - a) コミュニティ協議会による利用促進活動… ◎継続・充実
 - b) 高校バス利用促進改善検討会等設置等… ★検討・実施 ◆実施
 - c) その他利用促進設置促進等に必要な取組
- ・企業・市民によるモビリティ・マネジメントの推進
 - d) 臨海企業エコ通勤推進活動、田原市役所エコ通勤デー等… ◎継続・充実
- ・交通事業者による観光等地域活性化推進
 - e) 交通事業者による観光事業展開・イベント開催等… ◎継続・充実
 - ・交通事業者による観光事業等展開、観光推進組織参画（交通事業者社員派遣等）、イベント開催（主催・共催等）
 - f) その他利用活性化推進の取組

ウ 公共交通網形成体制の構築 =田原市地域公共交通会議の取組、行政の取組内容は機能別向上策に掲載

- ・公共交通機能間の協議・連携実施体制確立
 - a) 田原市地域公共交通会議設置・運営… ◎継続・充実
 - b) テーマに応じた公共交通会議分科会設置・運営（防災対応、調査研究等）… ◎継続・充実
 - c) 公共交通まちづくり推進ワーキング会議設置・運営（市役所関係課）… ◎継続・充実
 - d) その他公共交通機能間の協議等体制確立に必要な取組
- ・地域公共交通確保維持改善事業の実施体制の構築
 - e) 地域公共交通計画（地域間幹線、地域内フィーダー系統等）策定・実施… ◎継続・充実
 - f) 地域協働推進事業計画策定・実施… ◎継続・充実
 - g) その他公共交通機能確保等に必要な取組

・東三河等広域連携による公共交通確保・維持・改善

- h) 鉄道・路線バス・タクシー協議会・フェリー等の確保等体制設置・運営 … ◎継続・充実
 ※機能別向上策にて整理
- i) 東三河における公共交通確保等推進組織設置・運営 … ◎継続・充実
 ・夏休み小学生50円バス実行委員会等
- j) 東三河等の広域での観光資源と公共交通を連動させた施策やPRの実施 … ★検討・実施 重⑨-ア・イ
- k) その他広域による公共交通確保等に必要な取組

・公共交通確保経費に対する行政負担

- l) 地域公共交通確保維持改善事業関連の補助金交付（国・県・市）… ◎継続・充実
- m) その他公共交通確保に必要な行政支援

工 国・県等との連携 =田原市地域公共交通会議の取組、行政の取組内容は機能別向上策に掲載

- ・エリア一括協定運行事業等の支援策の活用検討 重⑫-ア
 - a) 田原市地域公共交通会議等で検討 … ★検討・実施
 - b) その他連携において必要な取組
- ・市単独では対応が困難な事案について、国等への支援拡充等の要望の検討 … ★検討・実施 重⑫-イ

2 機能別の取組内容【機能別向上策】

・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及び政策交通において、**各役割に応じた機能**を確保するための改善に取り組み、市内の公共交通網全体の効率性・有効性を高めます。

(1) 幹線乗合交通の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … **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**
- 確保 … 市内主要部と市外あるいは市内主要部間を結び、広域公共交通網の基軸としてまちづくり・地域活性化を支える交通。交通事業者と市民・地域・行政と連携し、高・中水準の運行確保
- 区域 … 広域交通結節点の豊橋市街地・伊良湖港・鳥羽、及び市内3市街地・主要施設を結ぶ沿線地域
- 主体 … 計画・支援) 県・市 運行) 交通事業者 支援) 国 協働) 市民・地域・事業者・学校等
- 対応 … 都市形成(広域連携)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・運賃等)実現 ※特にサービス水準(利便性・定時性・速達性等)の向上

① 運行内容・運賃等の改善

ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新 =全体向上策①ア

- ・鉄道車両、運行設備(駅舎・軌道・踏切・電気設備等)の維持管理・改善(バリアフリー・耐震化等)・更新
 - a) 渥美線の車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … **◎継続・充実**
 - b) 利用拡大のための渥美線車両等環境改善(カラフルトレイン、サイクルトレイン等) … **◎継続・充実**
 - c) その他鉄道運行設備等適正管理に必要な取組



車両(カラフルトレイン)



踏切・線路・軌道設備



サイクルトレイン

(土・休日: 終日 平日: 10:00~14:59)

・バス車両、事務所、整備場等の維持管理・改善(バリアフリー・耐震化等)・更新

- d) 伊良湖本線・支線等のバス車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … **◎継続・充実**
- e) 利用拡大のためのバス車両等環境改善(ラッピングバス、サイクルラックバス等) … **◎継続・充実 重②-エ、重④-イ**
- f) その他路線バス運行設備等適正管理に必要な取組



低床車両



ラッピングバス



ノンステップバス

・海上交通船舶、運航設備、港湾等の維持管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新

- g) 伊勢湾フェリー等の船舶・運航設備の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実
- h) 港湾施設の整備・適正管理 … ◎継続・充実 <行政整備・管理>
- i) その他海上交通運航設備等適正管理に必要な取組

イ 駅・バス停留所等の待合・乗継環境の改善 =全体向上策①イ

・鉄道駅待合室、駐車場・駐輪場の整備・環境維持

- a) 渥美線各駅（三河田原・神戸・豊島・やぐま台）の駅舎・駐輪場・駐車場等の整備 … ◎継続・充実 <一部行政対応>
 - ・渥美線利用促進のための無料駐輪場整備・運営
- b) 田原駅南公共駐車場整備・運営（パーク&ライド・駅送迎利用の促進） … ◎継続・充実 <行政対応>
 - ・施設収容380台（自動車：2時間まで無料）
- c) 公共交通利用者等に対するレンタサイクル整備・運営 ・三河田原駅等 … ◎継続・充実 <協働対応>
- d) 渥美線各駅（三河田原・神戸・豊島・やぐま台）の駅舎・待合環境の改善 … ◎継続・充実 <一部行政対応>
- e) 駅前ロータリー清掃活動・放置自転車対策など駅舎待合環境の維持・向上 … ◎継続・充実 <協働対応>
- f) その他鉄道利用のための環境改善に必要な取組



やぐま台駅駐輪場



豊島駅待合室・改札機



三河田原駅舎1階「交流ひろば」

・路線バスの停留所上屋・ベンチ・夜間照明・駐輪場等の整備

- g) 伊良湖本線・支線停留所（上屋・ベンチ・夜間照明）・駐輪場等の改善 … ◎継続・充実 <交通事業者・行政・地域の協働>
 - ・バス停留所等整備方針策定、市バス停留所等整備事業、市バス停留所上屋等整備補助制度（交通事業者・コミュニティ団体への支援）



渥美病院バス停（施設）



田原野田バス停（行政）



明神前バス停（地域）

・路線バス運行に配慮した道路整備等

- h) 伊良湖本線・支線バス等運行ルート適正化に対応した道路整備・改良等 … **★検討・実施**
 <行政対応>
 ・バス通行のための道路改良、バス停車帯整備等
- i) 路線バス発着に対応した公共施設・商業施設等の改良・整備 <一部 行政対応>
- j) その他路線バス利用のための環境改善に必要な取組



田原町バス停停車帯



市役所前バス停停車帯

ウ ダイヤ調整・共通乗車券等による乗継円滑化 =全体向上策①ウ

・渥美線・伊良湖本線・伊勢湾フェリー等の乗継時刻表作成・ダイヤ調整等

- a) 豊橋・鳥羽間の乗継ダイヤ調整・時刻表作成（渥美線・伊良湖本線・伊勢湾フェリー）
 … **◎継続・充実**
- b) 田原駅・保美等の乗継ダイヤ調整・時刻表作成（渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線・ぐるりんバス等）
 … **◎継続・充実**
- c) その他乗継ダイヤ調整・時刻表作成（渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線・海上交通等）
 … **◎継続・充実**
 ・保美等交通結節点における伊良湖本線上下便と伊良湖支線上下便の乗継利用検討等

・共通乗車券・乗継割引の充実

- d) 豊橋・鳥羽割引きっぷ（渥美線・伊良湖本線・伊勢湾フェリー） … **◎継続・充実**
- e) 田原駅乗継割引・共通乗車券（渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線） … **◎継続・充実**
- f) その他乗継割引・共通乗車券（渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線・ぐるりんバス・海上交通等）
 … **◎継続・充実 ★検討・実施**
 ・保美等交通結節点における伊良湖本線上下便から伊良湖支線上下便利用の割引検討等

・その他乗継利用の促進

- g) 渥美線車内における乗継情報提供（アナウンス、時刻表掲示） … **◎継続・充実**
- h) 伊良湖本線車内・伊勢湾フェリー船内における乗継利用者確認・連絡 … **◎継続・充実**
- i) その他乗継利用促進に必要な取組



エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上 =全体向上策①エ

・安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）

- a) 鉄道・路線バス・海上交通事業者による安全運行管理 … ◎継続・充実
 - ・高齢者等乗客の安全確保、事故防止対策（ドライブレコーダー導入等）
- b) 鉄道・路線バス・海上交通における防災対策の推進 … ◎継続・充実
- c) その他安全運行確保に必要な取組

・接客等顧客サービスの向上

- d) 鉄道・路線バス・海上交通事業者による接客等サービス向上 … ◎継続・充実
 - ・接客研修、弁当・関連商品等の開発販売
- e) 乗車券の販売体制拡大（各営業所、市役所等）… ★検討・実施 ◆一部実施
 - ・渥美線、伊良湖本線・支線、ぐるりんバス等の乗車券・回数券等共通販売の検討
- f) 運転手不足の解消による運行水準の確保… ★検討・実施
- g) 交通系IC決済等の導入 … ◆実施 重⑩-ウ
- h) その他サービス向上に必要な取組

オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等 =全体向上策①オ

・高齢者等外出支援策・まちなか等活性化策等を実現するための公共交通利用支援

- a) 伊良湖本線・支線における高齢者の外出支援策（元気パス制度）… ◎継続・充実
- b) 市による高齢者等の鉄道・バス利用支援（福祉鉄道・バス回数券交付事業）… ◎継続・充実
＜協働対応＞
- c) 市街地活性化等施策推進のために必要な取組 … ★検討・実施

・観光振興策・防犯対策・教育施策等を実現するための公共交通運行協力等

- d) 観光施設等経由ルート（休暇村等）・観光臨時便等運行 … ◎継続・充実 ★検討・実施
- e) 渥美線・路線バスによる市施策協力 … ◎継続・充実
 - ・渥美線・路線バスの車体・車内吊広告等によるPR協力
 - ・子ども110番バス、交通安全運動、大規模なイベント時の迂回・運休等
- f) 小・中学校の通学利用 … ◎継続・充実
 - ・学校再編に伴う遠距離通学による増便等の検討・実施
- g) その他市施策推進に必要な取組

カ 路線・結節点の見直し

・伊良湖本線・支線における定時性・速達性・利便性向上のためのルート・結節点の改善

- a) 伊良湖本線・支線の高校通学時バス停近接化（成章高校、福江高校）… ◎継続・充実
- b) 伊良湖支線の路線・結節点再検討（買い物等利便性の高い目的地への延伸に向けた需要調査等）… ★検討・実施 重①-ア、重②-ア、重⑩-ア
- c) 伊良湖支線の維持が困難な場合の新しい交通モードの検討… ★検討・実施 重①-イ、重②-イ
- d) その他定時性・速達性等向上のために必要な取組

キ 運行水準の確保

- ・ 渥美線・伊良湖本線・伊良湖支線・フェリー等の運行水準確保
 - a) 渥美線における運行水準確保（約4便/時間）… ◎継続・充実
 - b) 伊良湖本線における運行水準確保（約2便/時間）… ◎継続・充実
 - c) 伊良湖支線における増便による運行水準向上（1便/2時間程度）… ◎継続・充実
 - d) 伊勢湾フェリー等海上交通における運航水準確保… ◎継続・充実
 - e) 高速乗合バスにおける運行水準確保（毎日運行）… ◎継続・充実
 - f) その他運行水準確保のために必要な取組

ク 運賃・回数券・定期券等の充実

- ・ 伊良湖本線・支線の市街地同一運賃区間の見直し
 - a) 伊良湖本線・支線の田原・豊橋市街地同一運賃区間設定… ◎継続・充実
 - ・ 田原駅前区間（近隣バス停）～豊橋市街地区間、豊橋駅前区間～田原市街地区間の同一運賃
 - b) その他同一運賃区間設定に必要な取組
- ・ 回数券・定期券の充実
 - c) 伊良湖本線・支線における各種回数券の充実… ◎継続・充実
 - d) 伊良湖本線・支線における元気パス制度… ◎継続・充実
 - e) 伊良湖本線・支線の長期通学定期（固定客確保の長期高割引定期実証実験）… ★検討・実施
 - f) 伊良湖本線・支線の通学定期割引率の検討… ★検討・実施
 - g) 伊良湖本線・支線の通学費支援の検討… ◎継続・充実
 - h) 渥美線における回数券等… ★検討・実施
 - i) その他回数券・定期券による利用促進に必要な取組



回数乗車券（路線バス）

② 情報提供・PRの改善

ア 運行情報の伝達強化 =全体向上策②ア

- ・ 利用ニーズに応じた運行情報の提供 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 各路線の詳細時刻表・運賃表作成・配布… ◎継続・充実
 - ・ 駅・公共施設・観光施設・病院等に掲示・配布（渥美線、伊良湖本線・支線、伊勢湾フェリー等）
 - b) インターネットによる各路線の詳細時刻・運賃等情報提供… ◎継続・充実
 - ・ 市ホームページ（公共交通コーナー）の充実、各交通事業者ホームページへのリンク形成
 - c) 駅・バス停掲示情報等の充実・明快化… ◎継続・充実
 - ・ 片側設置バス停の案内表示
 - d) バスロケーションシステム等を活用した路線運行情報等の発信… ◎継続・充実
 - e) その他運行情報伝達強化に必要な取組



伊良湖クリスタルポルト
公共交通発着時刻案内



片側設置バス停の案内表示

イ 目的に応じた利用・活用情報の提供 =全体向上策②イ

- ・幹線乗合交通を活用した移動・まちづくり推進等の事例紹介等 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 幹線乗合交通を利用した観光・市街地めぐり等の誘導（情報案内、マップ作成等）… ◎継続・充実
 - ・渥美線三河田原駅沿線マップ（徒歩編・自転車編）、スマートフォン観光情報検索アプリ等
 - ・フェリーによる伊勢参り案内パンフ等
 - b) その他利用・活用情報提供に必要な取組

ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知 =全体向上策②ウ

- ・幹線乗合交通の運行実績・問題点等の周知・理解・協力の促進 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 各運行事業者による取組方針・整備計画・運行状況等公表 … ◎継続・充実
 - ・広報紙・インターネットホームページ等で現状を周知することによる共通理解・協力の促進
 - b) その他必要な取組

エ イベントによる幹線乗合交通利用のPR =全体向上策②エ

- ・幹線乗合交通のPR・利用体験イベント等の実施 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 各運行事業者による利用促進イベントの開催 … ◎継続・充実
 - ・観光・まちづくりイベント等と連携した利用促進イベント実施
 - ・夏休み親子渥美線及びバス体験教室の実施
 - ・高齢者に安心して便利であることを認識してもらうバス乗り方教室等の実施 重⑥-ウ
 - ・車内・船内イベント開催（船内コンサート、スナメリウォッチ等）
 - ・カラフルトレイン関連イベント（スタンプラリー、関連商品作成・販売）等
 - ・サイクリスト等への利用促進イベント実施 重④-ア
 - ・名鉄ハイキング、JRさわやかウォーキング等誘致
 - b) その他必要な取組

③ 取組を推進する体制の確立**ア 利用ニーズ・改善点等の把握** =全体向上策③ア

- ・アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 渥美線、伊良湖本線・支線、伊勢湾フェリー等利用実績把握（乗降調査等）… ◎継続・充実
 - b) 利用者モニター等による現状調査（バスモニター会議、お客様相談窓口等）… ◎継続・充実
 - c) 高校生の通学定期補助の利用実態分析等の実施 … ★検討・実施 重②-オ、重⑥-エ
 - d) その他利用ニーズ・改善点把握に必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進 =全体向上策③イ

- ・幹線乗合交通利用促進協議会等設置促進・活動支援 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 福江高校・成章高校バス通学推進組織設置・活動支援 … ★検討・実施
 - ・バス停近接化・運賃等改善の課題調整、利用促進・PR活動
 - b) 伊良湖支線利用促進組織設置・活動支援 … ★検討・実施
 - ・路線存続に向けた地域住民との意見交換の実施 重⑦-ア
 - c) その他地域等による利用促進活動に必要な取組

ウ 幹線乗合交通機能確保体制の構築 =全体向上策③ウ

- ・ 幹線乗合交通確保に関する協議・連携実施体制確立 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 幹線乗合交通確保協議体制構築（公共交通会議分科会設置・運営含む）※必要に応じた取組
 - ・ 豊橋鉄道軌道設備等整備推進協議会（渥美線、豊橋市内線）
 - ・ 愛知県公共交通会議バス対策部会（伊良湖本線・支線バス）
 - ・ 鳥羽伊良湖航路活性化協議会（伊勢湾フェリー）
 - ・ その他必要に応じた協議・連携体制の構築
 - b) その他幹線乗合交通確保協議等に必要な取組
- ・ 幹線乗合交通確保経費に対する行政負担 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - c) 幹線乗合交通確保に対する補助金交付（国・県・市）… ◎継続・充実 ★検討・実施 ◆実施
 - ・ 渥美線鉄道設備・駅舎等整備に対する支援
 - ・ 路線バス運行・車両等整備に対する支援
 - ・ フェリー等海上交通利用促進等に対する支援
 - ・ その他必要に応じた支援
 - d) その他幹線乗合交通確保に必要な行政支援

(2) コミュニティ乗合交通の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … **田原市ぐるりんバス**
- 確保 … 集落域内及び集落域から市街地を運行し、地域の生活の足となるとともに、幹線乗合交通方針と接続して広域苦境交通を補完する交通。コミュニティ協議会・市・交通事業者が協働し中・低水準の運行確保
- 区域 … 幹線乗合交通が運行しない地区
- 主体 … 計画) 市・地域 運行) 交通事業者(受託) 支援) 国 協働) 市民・地域等
- 対応 … 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 ※特に幹線乗合交通を補完し、地域ニーズ等に応じた移動確保

① 運行内容・運賃等の改善

ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新 =全体向上策①ア

- ・車両、事務所等の維持管理・改善(バリアフリー・耐震化等)・更新
 - a) ぐるりんバス・地域乗合タクシー車両(バス・ワゴン車等)・運行設備の維持管理・改善・更新
 - … ◎継続・充実
 - b) 利用拡大のためのバス車両等環境改善(ラッピングバス等)(イメージ向上・運行PR)
 - … ◎継続・充実
 - c) EV車両等の導入… ★検討・実施 重⑩-ア
 - d) その他バス・地域乗合タクシー運行設備等適正管理に必要な取組



ぐるりんバス車両(市所有)ラッピングバス



ぐるりんミニバス車両(市所有)

イ 駅・バス停留所等の待合・乗継環境の改善 =全体向上策①イ

- ・バス停留所上屋・ベンチ・夜間照明・駐輪場等の整備
 - a) ぐるりんバス・地域乗合タクシー停留所(上屋・ベンチ・夜間照明)・駐輪場等の改善
 - … ◎継続・充実 <行政・地域協働>
 - ・バス停留所等整備方針、市バス停留所等整備事業、市バス停留場上屋等整備補助制度(コミュニティ団体への支援)
 - b) 利用者ニーズに合わせたバス停設置 ★検討・実施 重①-ウ
- ・バス運行に配慮した道路整備等
 - c) ぐるりんバス運行ルート適正化に対応した道路整備・改良等
 - ・バス通行のための道路改良、バス停車帯整備等
 - d) その他ぐるりんバス等利用のための環境改善に必要な取組
 - ・バス発着スペース確保等

ウ ダイヤ調整・共通乗車券等による乗継円滑化 =全体向上策①ウ

・幹線乗合交通等に合わせたぐるりんバスのダイヤ調整等

- a) 伊良湖本線・支線とぐるりんバス路線の乗継ダイヤ調整・時刻表作成… ◎継続・充実
- b) 市街地循環バスとぐるりんバス路線の乗継ダイヤ調整・時刻表作成 … ◎継続・充実
- c) その他乗継ダイヤ調整・時刻表作成

・共通乗車券・乗継割引の導入

- d) 伊良湖本線・支線、市街地循環バス等への乗継誘導（乗継割引）… ★検討・実施 重②-ウ、重③-ア
- e) その他乗継割引・共通乗車券導入

エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上 =全体向上策①エ

・安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）

- a) ぐるりんバスの安全運行管理 … ◎継続・充実
 - ・高齢者等乗客の安全確保、事故防止対策（ドライブレコーダー導入等）
- b) ぐるりんバスの防災対策の推進 … ◎継続・充実
- c) その他安全運行確保に必要な取組

・接客等顧客サービスの向上

- d) ぐるりんバスによる接客等顧客サービス向上 … ◎継続・充実
- e) 乗車券の販売体制確立（各営業所、市役所、市民館等）… ★検討・実施 ◆実施
- f) QRコード決済等の導入… ◆実施 重⑩-ウ
- g) その他サービス向上に必要な取組

オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等 =全体向上策①オ

・高齢者等外出支援策・子育て支援・まちなか等活性化策等を実現するための公共交通利用支援

- a) 子育て支援策としての小学生以下運賃の無料化 … ◎継続・充実
- b) 市による高齢者等のバス利用支援（福祉バス回数券交付事業）… ◎継続・充実
- c) 市街地活性化等施策推進のために必要な取組 … ★検討・実施

・観光振興策・防犯対策・教育施策等を実現するための公共交通運行協力等

- d) 公共施設・病院・観光施設等経由ルート運行 … ◎継続・充実 ★検討・実施
- e) ぐるりんバスによる市施策協力・子ども110番バス、交通安全運動、迂回・運休等 … ◎継続・充実
- f) 小・中学校再編に伴う通学利用 … ★検討・実施 ◆一部実施
- g) その他市施策推進に必要な取組

カ 運行基準見直し・適正運行

- ・ぐるりんバスの運行基準見直し（幹線乗合交通競合回避等）
 - a) ぐるりんバス運行基準策定（見直し） … ◎継続・充実
 - ・ぐるりんバスの新設・廃止検討基準等運行条件整理
 - ◇幹線乗合交通とコミュニティ乗合交通の競合回避のため、基本的には、市街地からの路線競合地域では伊良湖本線・支線に接続（乗継利用）
 - ◇田原市街地内の観光施設や商業施設及び公共施設を廻る市街地循環バスを設置
 - ※利用実績の多い渥美病院・田原駅・セントファーレ・図書館・市役所・福祉センターのバス停にはぐるりんバスも乗入
 - ◇路線距離・便数・時間帯・運行車両・運行基準（最低利用者数等）を設定
 - ※運行基準は集落内生活利便性（商店等状況）を反映
 - ・改善・廃止検討基準の明確化（改善猶予期間設定）
 - b) ぐるりんバス実証運行 … ◎継続・充実
 - ・実証運行実施手順の整理、実証運行の実施
 - c) ぐるりんバスの本格実施・運行改善の実施 … ◎継続・充実
 - ・実証運行から本格運行への移行、地域ニーズ等に応じた運行改善の実行
 - d) ぐるりんバスの運行基準に基づく改善・廃止の実行 … ★検討・実施 ◆一部実施
 - ・改善・廃止検討基準のコミュニティ協議会との情報共有、改善猶予期間の利用促進活動支援

キ 運行内容（ルート・ダイヤ等）の設定・見直し

- ・市とコミュニティ協議会による運行内容の設定・見直し
 - a) 市とコミュニティ協議会による運行ルート・ダイヤ等の設定・見直し
 - … ◎継続・充実 ★検討・実施 ◆実施 重③-イ
 - ・運行基準（運行条件）、利用ニーズ・利用実績に応じた運行ルート・バス停・ダイヤ等の設定
 - ・交通事業者は、運行ルート・ダイヤ検討に必要な資料提供等に協力
 - b) デマンド運行等の導入調査の実施 … ★検討・実施 重①-エ

ク 運賃見直し、回数券・定期券等割引制度の見直し

- ・運賃の見直し
 - a) 一乗車運賃制200円（一部の路線を除く） … ◎継続・充実
 - ・幹線乗合交通との競合回避、市街地循環バスと相互連携（ネットワークの整合性確保）
 - b) 子ども運賃の無料化 … ◎継続・充実
 - ・小学生以下運賃無料の継続
 - c) 高齢者運賃の割引 … ★検討・実施 重⑥-ア・イ
- ・回数券・定期券の充実
 - d) ぐるりんバスの回数券・定期券の導入 … ◎継続・充実
 - e) その他回数券・定期券による利用促進に必要な取組

② 情報提供・PRの改善

ア 運行情報の伝達強化 =全体向上方針②ア

- ・利用ニーズに応じた運行情報の提供 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 各路線の詳細時刻表等作成・配布 … ◎継続・充実
 - ・ポケット版ぐるりんバス時刻表作成・配布（三河田原駅・主要公共施設・渥美病院等）
 - b) 地域内各種団体等への利用方法等PR … ◎継続・充実
 - ・老人クラブ、自治会等総会における利用PR
 - c) インターネットによる各路線の詳細時刻・運賃等情報提供 … ◎継続・充実
 - d) バス停掲示情報等の充実・明快化 … ◎継続・充実
 - e) その他運行情報伝達強化に必要な取組

イ 目的に応じた利用・活用情報の提供 =全体向上方針②イ

- ・コミュニティ乗合交通を活用した移動・生活等の事例紹介等 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) コミュニティ乗合交通を利用した生活や利用方法の提示（会報、チラシ、見どころマップ作成等） … ◎継続・充実
 - b) その他利用・活用情報提供に必要な取組

ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知 =全体向上方針②ウ

- ・コミュニティ乗合交通の運行実績・問題点等の周知・理解・協力の促進
 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 市・各コミュニティ協議会等による取組方針・整備計画・運行状況等公表 … ◎継続・充実
 - ・広報紙・インターネットホームページ等で現状を周知することによる共通理解・協力の促進
 - ・市民館・地区自治会集会所への利用実績パネル掲示等
 - b) その他必要な取組

エ イベントによるコミュニティ乗合交通利用のPR =全体向上方針②エ

- ・コミュニティ乗合交通のPR・利用体験イベント等の実施 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 市・コミュニティ協議会による利用促進イベントの開催 … ◎継続・充実
 - ・集客イベントでの周知、関連商品開発、ギャラリーバス事業等、沿線ハイキング、サイクリング、買い物ツアー等
 - ・高齢者に安心して便利であることを認識してもらうバス乗り方教室等の実施 重⑥-ウ
 - b) その他必要な取組



ハロウィンぐるりん



市民まつりバス展示

③ 取組を推進する体制の確立

ア 利用ニーズ・改善点等の把握 =全体向上策③ア

- ・アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) ぐるりんバス各路線の利用実績・運行収支把握・課題分析（年次報告書作成）… ◎継続・充実
 - ・各路線利用総人数・便別平均利用人数・運賃等収入・運行経費等を把握し、改善が必要な事項を整理
 - b) 各校区における利用ニーズ・利用実態調査による課題対応策の検討 … ◎継続・充実
 - ・アンケート、グループヒアリング等により課題対応を検討
 - c) その他利用ニーズ・改善点把握に必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進 =全体向上策③イ

- ・コミュニティ乗合交通利用促進協議会等設置促進・活動支援 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) コミュニティ協議会による利用促進（確保・維持・改善）組織設置・活動支援
 - … ◎継続・充実 ★検討・実施 ◆実施
 - ・コミュニティ乗合交通運行基準に基づくぐるりんバスのルート・ダイヤ設定等検討
 - ・各地区での利用促進協議会等の組織づくり（校区まちづくり推進計画への位置付け）
 - ・路線カルテの作成による情報共有
 - ・利用促進・PR活動
 - b) その他地域等による利用促進活動に必要な取組

路線カルテ

ウ コミュニティ乗合交通機能確保体制の構築 =全体向上策③ウ

- ・コミュニティ乗合交通確保に関する協議・連携実施体制確立 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) コミュニティ乗合交通確保協議体制構築（公共交通会議分科会設置・運営含む）
 - ※必要に応じた取組
 - b) その他コミュニティ乗合交通確保協議等に必要な取組
- ・コミュニティ乗合交通確保経費に対する行政負担 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - c) コミュニティ乗合交通確保に関する行政負担（市運営費・地域補助等）… ◎継続・充実
 - d) その他コミュニティ乗合交通確保に必要な行政負担

(3) 有償パーソナル交通の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … **タクシー、福祉有償運送、貸切バス、レンタカー、レンタサイクル（有償）等**
- 確保 … 交通事業者等が主体となり、ドア・ツー・ドア等、幹線・コミュニティ乗合交通で対応できない移動を担う交通。行政・地域等の協働により、必要十分な水準の運行を確保
- 区域 … 市内全域
- 主体 … 計画・運行) 交通事業者・福祉団体等 協働) 市民・地域・事業者・行政等
- 対応 … ニーズに応じたサービス提供・運行、利用しやすさの向上・きっかけづくり
※特に利用特性に応じた充実や利用しやすさの向上

① 運行内容・運賃等の改善

ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新 =全体向上策①ア

- ・タクシー車両・運行設備の維持管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新
 - a) タクシー車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実
 - b) 車両のラッピング（外装）等による利用環境改善（イメージ向上・PR）… ◎継続・充実
 - c) その他タクシー運行設備等適正管理に必要な取組
- ・福祉有償運送車両・運行設備の維持管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新
 - d) 福祉有償運送車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実
 - e) 福祉有償運送車両のラッピング（外装）等による利用環境改善（イメージ向上・運行PR）
… ◎継続・充実
 - f) その他福祉有償運送運行設備等適正管理に必要な取組



タクシー車両



福祉有償運送車両

- ・レンタサイクル・レンタカー等（有料使用）の車両・運行設備の維持管理・改善・更新
 - g) レンタサイクル等車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実 **重⑨-ウ**
 - h) レンタサイクル等車両のラッピング（外装）等による利用環境改善（イメージ向上・運行PR）
… ◎継続・充実
 - i) その他レンタサイクル等運行設備等適正管理に必要な取組

イ 駅等の待合・乗継環境の改善 =全体向上策①イ

・タクシー・福祉有償運送の待合スペース・待機所等の整備

- a) 田原駅、渥美病院等の待合スペース・のりば・待機所等の整備 … ◎継続・充実
- b) その他タクシー利用環境改善に必要な取組



豊鉄タクシー田原営業所



渥美病院タクシーのりば



待機所

・レンタサイクル・レンタカー等の利用環境の整備

- c) 駐輪場等施設・貸出体制の整備 … ◎継続・充実
- d) その他レンタサイクル等利用環境改善に必要な取組



伊良湖クリスタルポスト・レンタサイクル

・有償パーソナル交通の利用に配慮した公共施設等整備

- e) タクシー等有償パーソナル交通利用に対応した公共施設等の改良・のりば整備
- f) その他有償パーソナル交通利用のための環境改善に必要な取組

ウ 共通乗車券等による乗継円滑化 =全体向上策①ウ

・共通乗車券・乗継割引の充実

- a) 乗継割引・共通乗車券の導入 … ★検討・実施
- b) その他乗継利用促進に必要な取組

エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上 =全体向上策①エ

・安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）

- a) 運行事業者による安全運行管理 … ◎継続・充実
- b) タクシー等における防災対策の推進 … ◎継続・充実
- c) その他安全運行確保に必要な取組

・接客等顧客サービスの向上

- d) 運行事業者による接客等顧客サービス向上 … ◎継続・充実
- e) 観光タクシー運行等のニーズに応じたサービス提供 … ◎継続・充実 ★検討・実施
- f) タクシー運転手不足の解消による運行水準の確保… ★検討・実施
- g) 交通系ICコード決済等の導入… ★検討・実施 重⑩-ウ
- h) その他サービス向上に必要な取組

オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等 =全体向上策①オ

- ・高齢者等外出支援策・まちなか等活性化策等を実現するための公共交通利用支援
 - a) 市による高齢者等のタクシー・福祉有償運送利用支援（福祉タクシー券等交付事業）
 - … ◎継続・充実 <協働対応>
 - b) タクシー事業者による高齢者外出支援・交通安全対策（免許返納割引等）… ★検討・実施 ◆実施
 - c) 市街地活性化等施策推進のために必要な取組 … ★検討・実施
- ・観光振興策・防犯対策・教育施策等を実現するための公共交通運行協力等
 - d) タクシー事業者等による市施策協力 … ◎継続・充実
 - e) その他市施策推進に必要な取組

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
 - a) 渥美地域等タクシー配車の充実 … ◎継続・充実
 - b) 観光地待機・送迎輪番制等による確保体制構築等 … ★検討・実施
 - c) タクシー等の輸送量不足を解消するための手段の検討… ★検討・実施 重⑦-ア
 - d) その他配車確保に必要な取組

② 情報提供・PRの改善**ア 運行情報の伝達強化** =全体向上策②ア

- ・利用ニーズに応じた運行情報の提供
 - a) タクシー標準運賃エリア図作成等（概算運賃提示）… ◎継続・充実 ★検討・実施
 - ・主要施設・駅・地域間の概算運賃を示すことによる不安感の低下
 - b) インターネットによる配車状況等情報提供 … ◎継続・充実
 - c) 公共施設・駅等への運行情報掲示・連絡体制充実 … ◎継続・充実
 - ・直通電話設置（渥美病院）、呼び出し電話番号表示等
 - d) その他運行情報伝達強化に必要な取組

イ 目的に応じた利用・活用情報の提供 =全体向上策②イ

- ・有償パーソナル交通を活用した移動・まちづくり推進等の事例紹介等
 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) タクシー・レンタサイクル等を利用した観光・市街地めぐり等の誘導（情報案内、マップ作成等）… ◎継続・充実
 - b) その他利用・活用情報提供に必要な取組



ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知 =全体向上策②ウ

- ・有償パーソナル交通の運行実績・問題点等の周知・理解・協力の促進

※全体的取組は地域公共交通会議対応

- 各運行事業者による取組方針・整備計画・運行状況等公表 … ◎継続・充実
 - ・広報紙・インターネットホームページ等で現状を周知することによる共通理解・協力の促進
- その他必要な取組

エ イベントによる有償パーソナル交通利用のPR =全体向上策②エ

- ・有償パーソナル交通のPR・利用体験イベント等の実施 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- 各運行事業者による利用促進イベントの開催 … ◎継続・充実 ★検討・実施
 - ・市民館での一日タクシー営業所開設等
- その他必要な取組

③ 取組を推進する体制の確立**ア 利用ニーズ・改善点等の把握** =全体向上策③ア

- ・アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- タクシー等利用実績把握 … ◎継続・充実
- 利用者アンケート等による現状調査（お客様相談窓口等） … ◎継続・充実
- その他利用ニーズ・改善点把握に必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進 =全体向上策③イ

- ・地域団体等による利用促進・活動支援 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- 地域団体・福祉団体による利用促進体制構築・活動支援 … ★検討・実施
 - ・コミュニティ協議会・自治会単位のタクシー共同利用活動等、利用促進・PR活動
- その他地域等による利用促進活動に必要な取組

ウ 有償パーソナル交通機能確保体制の構築 =全体向上策③ウ

- ・有償パーソナル交通確保に関する協議・連携実施体制確立 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- 有償パーソナル交通確保協議体制構築（公共交通会議分科会設置・運営含む） … ◎継続・充実
 - ※必要に応じた取組
 - ・東三河南部交通圏タクシー準特定地域協議会
 - ・田原市福祉有償運送運営協議会
- その他有償パーソナル交通確保協議等に必要な取組

- ・有償パーソナル交通確保経費に対する行政負担 ※全体的取組は地域公共交通会議対応

- 有償パーソナル交通確保に必要な行政支援

(4) 政策交通の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … **市街地循環バス、市スクールバス、市公共施設送迎車（無料）、市送迎バス（広報・団体利用等）イベント送迎バス、無料レンタサイクル等**
- 確保 … 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
- 区域 … 田原市街地、遠距離通学地域等（市の各施策内容に応じた地域）
- 主体 … 計画）市各部 運行）市・交通事業者（受託） 協働）市民・地域等
- 対応 … 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
※特に乗合交通を補い、施策に応じた移動確保

① 運行内容・運賃等の改善

ア 車両・運行設備等の維持管理・改善・更新 =全体向上策①ア

- ・市街地循環バス車両、事務所等の維持管理・改善（バリアフリー・耐震化等）・更新
 - a) 市街地循環バス車両・運行設備の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実
 - b) 市街地循環バス車両の（外装）等による利用環境改善（イメージ向上・運行PR） … ◎継続・充実
 - c) その他市街地循環バス運行設備等適正管理に必要な取組
- ・スクールバス・市施設送迎バス・レンタサイクル等車両の維持改善・適正管理・更新
 - d) スクールバス車両等の維持管理・改善・更新 … ◎継続・充実
 - e) その他スクールバス等の運行設備等適正管理に必要な取組



レンタサイクル・ステーション

イ 駅・バス停留所等の待合・乗継環境の改善 =全体向上策①イ

- ・市街地循環バスのバス停留所上屋・ベンチ・夜間照明等の整備
 - a) 市街地循環バス停留所（上屋・ベンチ・夜間照明）等の改善（道路整備・改良を含む。） … ★検討・実施 ◆実施
 - ・バス停留所等整備方針策定、市バス停留所等整備事業
 - b) その他市街地循環バスの待合・乗継環境改善に必要な取組
- ・スクールバス・市施設送迎バス・レンタサイクル等待合環境の整備
 - c) スクールバス等待合環境の整備 … ◎継続・充実 ◆一部実施
 - d) レンタサイクル等利用環境の整備 … ◎継続・充実 ◆一部実施
 - e) その他スクールバス等待合環境改善に必要な取組

- ・スクールバス・市施設送迎バス・レンタサイクル等の利用に配慮した公共施設等整備
 - f) スクールバス等発着・レンタサイクルの駐輪等に対応した公共施設等の改良・整備
 - … **★検討・実施 一部実施**
 - g) その他政策交通利用のための環境改善に必要な取組

ウ ダイヤ調整・共通乗車券等による乗継円滑化 =全体向上策①ウ

- ・市街地循環バスと幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の乗継円滑化
 - a) 市街地循環バスと幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の乗継ダイヤ調整・時刻表作成
 - … **★検討・実施 ◆実施**
 - b) その他市街地循環バスの乗継円滑化に必要な取組
 - ・運行内容（運行時間帯等）に応じた相互（片道）利用推進 ※幹線乗合交通を最優先利用
- ・共通乗車券・乗継割引の導入
 - c) 市街地循環バスと幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の乗継誘導（乗継割引）… **★検討・実施**
 - d) その他乗継割引・共通乗車券導入

エ 安全運行確保・接客等顧客サービスの向上 =全体向上策①エ

- ・安全運行確保の堅持（点検・対策会議等）
 - a) 市街地循環バス・スクールバス等の安全運行管理 … **◎継続・充実**
 - b) 市街地循環バス・スクールバス等の防災対策の推進 … **◎継続・充実**
 - c) その他安全運行確保に必要な取組
- ・接客等顧客サービスの向上
 - d) 市街地循環バス・スクールバス等の接客等顧客サービス向上 … **◎継続・充実**
 - e) 市街地循環バス乗車券等の販売体制確立（各営業所、市役所等）… **◎継続・充実**
 - f) その他サービス向上に必要な取組

オ 市施策推進のための利用支援・運行協力等 =全体向上策①オ

- ・政策交通における市施策推進
 - a) 市街地循環バスにおける高齢者外出支援 … **★検討・実施**
 - b) 市街地循環バスにおける子育て支援（小学生以下運賃無料化）… **◎継続・充実**
 - c) 他分野の施策への協力 … **◎継続・充実**
 - ・車体・車内吊広告、こども110番バス、交通安全運動、大規模なイベント時の迂回・運休等
 - d) その他市施策推進に必要な取組

カ 市街地循環バスの運行

- ・市街地循環バスの運行
 - a) 市街地循環バス運行基準策定 … **◎継続・充実**
 - ・市街地循環バスの運行計画整理（路線ルート・便数・時間帯・運行車両・改善手順等設定）
 - ・ぐるりんバスの市街地ルートの簡素化・効率化を図るための市街地内運行部分を独立化
 - ・田原市街地内の観光施設や商業施設及び公共施設を廻る市街地循環バスを設定
 - ※市街地内の移動性向上・まちの活性化を考慮したルート設定（関係者の意見反映）

- b) 運賃設定 … **★検討・実施 一部実施**
- ・一乗車100円運賃（小学生以下無料）
 - ・幹線乗合交通利用や市街地活性化施策と連動した利用誘導策（割引等）検討
 - ・市街地均一運賃（伊良湖本線・支線200円）の見直し
- c) その他市街地循環バスの運行に必要な取組

・市街地循環バスによる市街地活性化の取組推進

- d) 市街地循環バスによる市街地活性化等施策推進の取組 … **★検討・実施**
- e) その他市街地循環バスによるまちづくり推進効果を向上させる取組



キ 施策に応じた市送迎バスの運行水準確保

・市公共施設送迎バス（ライフランド巡回バス）の運行

- a) 市公共施設送迎バスの運行方針の明確化 … **★検討・実施 ◆実施**
- ・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
 - ・路線ルート・便数・時間帯・運行車両等設定
 - ・無料送迎（各施策経費で負担）
- b) 市公共施設送迎バスによる幹線乗合交通等の補完機能実現 … **◎継続・充実**
- ・交通不便地域における幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の運行に至らない移動ニーズに対応
 - ・コミュニティ乗合交通等沿線地域における市公共施設送迎バスの運行廃止（中山・八王子）
- c) 市公共施設送迎バスの運行効率化等に必要な取組

・市送迎バスの運行

- d) 市送迎バスの運行方針の明確化 … **◎継続・充実 ★検討・実施**
- ・市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
 - ※中型バス1台・マイクロバス1台を先着順利用
 - ・無料送迎（総合管理経費で負担）
- e) 市送迎バスの運行効率化等に必要な取組

・市イベント送迎バスの運行

- f) 市イベント送迎バスの運行方針の明確化 … **◎継続・充実 ★検討・実施**
- ・市施策推進に必要なイベントの円滑な移動を確保 ※可能な限り幹線乗合交通等利用策を検討
 - ・無料送迎（各施策経費で負担）
- g) 市イベント送迎バスの運行効率化等に必要な取組

② 情報提供・PRの改善

ア 運行情報の伝達強化 =全体向上策②ア

・各施策に応じた運行情報の提供

- a) 施策内容と合わせた運行情報提供 … **◎継続・充実**
- b) その他運行情報伝達強化に必要な取組

イ 目的に応じた利用・活用情報の提供 =全体向上策②イ

- ・各施策を実現するための活用事例紹介等 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 政策交通を利用した生活や利用方法の提示（広報たはら、チラシ、活動マップ作成等）
 - … ◎継続・充実
 - b) レンタサイクル等の利用時間や利用方法の周知 … ★検討・実施 重④-ア
 - c) その他利用・活用情報提供に必要な取組

ウ 公共交通戦略計画・運行状況等の周知 =全体向上策②ウ

- ・各政策交通の運行実績・問題点等の周知・理解・協力の促進 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 政策交通の取組方針・整備計画・運行状況等公表 … ◎継続・充実
 - ・広報紙・インターネットホームページ等で現状を周知することによる共通理解・協力の促進
 - b) その他必要な取組

エ イベントによる政策交通利用のPR =全体向上策②エ

- ・各政策交通のPR・利用体験イベント等の実施 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 市担当課・利用者団体等による利用促進イベントの開催 … ◎継続・充実
 - ・集客イベントでの周知、買い物ツアー等
 - b) その他必要な取組

③ 取組を推進する体制の確立**ア 利用ニーズ・改善点等の把握** =全体向上策③ア

- ・アンケート調査等による利用ニーズ・改善点の把握 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 政策交通の利用実績・運行収支把握・課題分析（年次報告書作成）… ◎継続・充実
 - ・利用人数・便別平均利用人数・運賃等収入・運行経費等を把握し、改善が必要な事項を整理
 - b) 施策対応における移動確保のあり方・対応策の検討 … ◎継続・充実
 - ・幹線乗合交通・コミュニティ乗合交通の利用転換を含む
 - c) その他利用ニーズ・改善点把握に必要な取組

イ 地域等による利用促進活動の促進 =全体向上策③イ

- ・各施策の関連団体等による利用促進活動の展開 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 各施策の推進と合わせた利用促進（確保・維持・改善）活動・活動支援
 - … ◎継続・充実 ★検討・実施
 - ・市街地活性化組織による利用促進活動等
 - b) その他地域等による利用促進活動に必要な取組

ウ 政策交通機能確保体制の確立 =全体向上策③ウ

- ・政策交通確保に関する協議・連携実施体制確立 ※全体的取組は地域公共交通会議対応
 - a) 政策交通確保協議体制構築（公共交通会議分科会設置・運営含む）… ★検討・実施 ◆実施
 - ※必要に応じた取組
 - b) その他政策交通確保協議等に必要な取組
- ・政策交通確保経費の確保 ※地域公共交通会議対応
 - c) 政策交通確保に関する行政負担の適正化 … ◎継続・充実

(5) その他移動確保の取組

移動手段の役割分担・連携の方針

- 機関 … **通勤・通学・通園・ホテル・飲食店送迎、地域福祉団体・コミュニティ協議会の助け合い活動**
- 確保 … 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
方針 … 体・地域における助け合いによる移動確保を促進
- 区域 … 市内全域
- 主体 … 計画運行) 事業者・地域福祉団体・コミ協議会等 (協働) 市民・地域・事業者・学校等
- 対応 … 活動しやすい環境づくり、マイカー利用からの転換、地域コミュニティ活動の活性化

① 公共交通と連携した移動確保

- 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 … ◎継続・充実

② マイカーからの乗換活動等PR

- 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 … ◎継続・充実

③ 各種移動手段を確保する体制構築

- 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 … ◎継続・充実
- 助け合い等による二次交通の充実 … ★検討・実施 重⑨-ウ

参考 運行内容比較表

機能区分	幹線乗合交通			コミュニティ乗合交通
名称	渥美線	伊良湖本線・支線	フェリー等	ぐるりんバス
計画主体	交通事業者	交通事業者	交通事業者	市・コミ協議会
運行体制	主体…交通事業者 支援…国・県・市	主…交通事業者 支…国・県・市 協…地域・学校等	主…交通事業者 支…国・県・市	主…市(委託) 委…交通事業者 支…国 協…地域(コミ協議会)
機能	都市間、市街地の運行		海上間の運行	主に集落から市街地の運行
運行区域	広域交通結節点の豊橋市街地・田原市街地を結ぶ沿線地域	広域交通結節点の豊橋市街地・伊良湖等及び市内3市街地・主要施設を結ぶ沿線地域	伊良湖・鳥羽 伊良湖・河和等	幹線が運行しない地区
運行日時	全日 渥美線：5～23時台 ・利用状況に応じて設定	全日 バス：6～21時台 ・利用状況に応じて設定	全日 7～18時台 利用状況に応じて設定	必要な曜日 基本7～19時台 ・公共施設を経由する場合、市各課と協議
ルート設定	都市間(豊橋・田原)を結ぶルート設定	市街地(豊橋・田原・赤羽根・福江)及び伊良湖港を結ぶルート設定	伊良湖港と鳥羽、伊良湖と河和を結ぶルート設定	集落と市街地を結ぶ運行可能ルート 市と関連コミ協議会が協議して設定 ・公共施設を経由する場合、市各課と協議
ルート設定	利用及び政策ニーズに応じつつ、定時性・速達性・利便性を確保	利用及び政策ニーズに応じつつ、定時性・速達性・利便性を確保	利用ニーズに応じつつ、定時性・速達性・利便性を確保	市街地内の主要目的施設は運行 渥美内院・田原駅・セントファール・図書館・福祉センター 福江市街地：カーマ付近・ショップレイ・保美 ・競合する場合、最寄の幹線に接続(※脚)
車両	電車	大型バス	フェリー船・高速船	大型～小型バス、ワゴン車等
運行便数	4本/時間	本線=2本/時間 支線=1本/2時間程度	伊良湖・鳥羽 日8～13往復 ほか	基本日5便以上で市とコミ協議会で設定
運賃	対距離運賃制 渥美線(田→豊)550円	路線バス(伊→豊橋) 200～1,870円	車両運賃 旅客運賃	1乗車均一制 200円 ※幹線につなぐ路線は100円
小人	半額	半額	半額	無料・子育て支援施策
運行持続条件	事業収支の確保	事業収支の確保 ・東三河全体路線の収支 ・行政補助(※車数5人等)	事業収支確保	必要性の確保 ・バス5人/便 ・ミニ3人/便 事業収支の確保 ・収支率10%
政策対応 他施策推進	福祉施策 ・高齢者利用券※市	福祉施策 ・高齢者元気バス制度※自主 ・公共交通助成券※市 観光施策 教育施策 ・通学定額助成※市	観光施策 ・観光イベント	各施策の要請に応じた対応 ・高齢者等利用支援対応：市福祉部門 ・教育活動：市教育部門 ・交通安全免許返納支援：市福祉部門 ※施策担当課費用負担
その他	渥美線は現行水準を維持 サイクルトレイン	本線は現行水準を維持	鳥羽・伊良湖航路活性化協議会による利用促進(観光振興)	地域コミュニティ振興

参考 運行内容比較表

機能区分	有償パーソナル交通		政策交通		
名称	タクシー	福祉有償輸送等	市街地循環バス	ライフランド巡回バス	スクールバス 観光シャトル その他
計画主体	交通事業者	NPO等	市都市建設部	市こども健康部	市教育部等
運行体制	主…交通事業者 支…国・県・市 協…地域等	主…NPO 支…国・県・市	主…市(委託) 委…交通事業者 連…商業団体等	主…市(直営) 協…地域等	主…市 (直営・委託) 協…団体等
機能	個別ニーズ対応		街中の運行	福祉施設送迎	各施策推進
運行区域	市内全域 赤羽根地域常駐なし	市内全域	市街地の主要目的 施設沿線(一部市 街地外を含む)	渥美地域内	学校遠距離地域、 交通不便な観光地 等
運行日時	全日 24時間	規定	全日 必要時間帯 (7~19時台)	月~金 行き9時半出発・ 帰り13時・14時半発	登校日、イベント 開催時等の必要な 日時
ルート設定	定めなし		公共・商業・医療 施設等を結ぶ路線 を市担当課が設定	通所者の状況に応 じて市担当課が設 定	施策内容に応じて 市担当課が設定
車 両	ニーズに応じた車両		施策内容に応じた車両(バス~普通乗用車)		
運行便数	定めなし	規定	1~6本/時間 ・必要に応じて設定	行き1便 帰り2便	必要に応じた便数
運 賃	距離・時間運賃制		1乗車均一制 100円 ・市街地の利便性確保	無料	
小人			無料・子育て支援乗車		
運行持続 条件	事業収支の確保		必要性の確保 ・特に定めないが 利用5人以上/便	必要性の確保 ・対象者の存在と利用	
政策対応 他施策推進	福祉施策 ・高齢者利用券 交通安全施策 ・免許返納割引	福祉施策 ・障害者利用券	関連施策の調整による公共交通の相互利用 ・コミュニティ交通及び市街地循環バスのスクールバス・ 福祉施設送迎・観光利用等 ・ライフランド送迎バス及び小学校スクールバスのコミュ ニティ交通利用		
その他			市街地活性化推進		

第4章

公的補助等バス路線一覧

1 公的補助等バス路線一覧

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」により、乗合バスが地域公共交通確保維持事業の支援を受けるためには計画における補助系統等の位置づけが要件となったため、公的補助等バス路線を路線の必要性と共に整理したもの（令和5年9月1日時点）を、以下に示します。

(1) 必要性の区分

NO	区分	必要性
①	幹線乗合交通（路線バス） ○地域間幹線系統	<p>市内市街地と市外あるいは市内主要部間を結び、広域公共交通網の基軸としてまちづくり・地域活性化を支える交通。交通事業者と市民・地域・行政と連携し、高・中水準の運行を確保するバス路線であり、通勤や通学などを主な目的として市街地間で移動に必要な路線である。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>
②	幹線乗合交通（路線バス） ○市単独	<p>市内市街地と市外あるいは市内主要部間を結び、広域公共交通網の基軸としてまちづくり・地域活性化を支える交通。交通事業者と市民・地域・行政と連携し、高・中水準の運行を確保するバス路線であり、通勤や通学などを主な目的として市街地間で移動に必要な路線である。</p>
③	コミュニティ乗合交通（ぐるりんバス） ○地域内フィーダー系統	<p>集落地域内及び集落地域から市街地を運行し、地域の生活の足となるとともに、幹線乗合交通と接続して広域公共交通を補完する交通。コミュニティ協議会・市・交通事業者が協働し、中・低水準の運行を確保するバス路線であり、通学・買い物・通院等で利用される路線である。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>
④	コミュニティ乗合交通（ぐるりんバス） ○市単独	<p>集落地域内及び集落地域から市街地を運行し、地域の生活の足となるとともに、幹線乗合交通と接続して広域公共交通を補完する交通。コミュニティ協議会・市・交通事業者が協働し、中・低水準の運行を確保するバス路線であり、通学・買い物・通院等で移動に必要な路線である。</p>
⑤	政策交通（市街地線） ○地域内フィーダー系統	<p>市街地活性化、福祉、観光、教育等の政策目標を実現するための交通。市担当課が主体となり、関係者と連携・協力し運行を確保するバス路線であり、買い物・通院等で利用される路線である。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>

(2) 公的補助等バス路線一覧（令和5年9月1日時点）

路線名	系統	事業許可	運行態様	実施主体	区分・必要性／対応路線	交付者		
伊良湖支線	渥美病院～堀切～保美	4条 乗合	路線定期 運行	豊鉄バス 株式会社	①／B	国・県・市		
伊良湖本線	渥美病院～江比間～保美～伊良湖岬 渥美病院～保美～中里～伊良湖岬				①／A		国・市	
	豊橋～田原駅～保美							②／A
	渥美病院～江比間～保美 田原駅前～江比間～保美				⑤／C	国・市		
	渥美支所～保美 保美～伊良湖岬						③／D	市
市街地線	田原駅～滝頭公園～渥美病院～田原駅 田原駅～渥美病院～滝頭公園～田原駅				③／E	市		
	田原駅～滝頭公園～田原駅							
	童浦線			片西南～笠山公園～田原駅～渥美病院 片西南～田原駅～渥美病院	③／F	国・市		
サパル線				芦集会所～田原駅～渥美病院 桜橋～芦集会所			④／G	市
	表浜線 左回り			百々～田原駅～図書館 図書館～東ヶ谷～百々～図書館 図書館～東ヶ谷～百々～田原駅				
表浜線 右回り				東ヶ谷～田原駅～図書館 図書館～百々～東ヶ谷～図書館 図書館～百々～東ヶ谷～田原駅				
				中山線	渥美支所～レイ前～渥美支所 小中山～レイ前～渥美支所 渥美支所～レイ前～渥美支所 渥美支所～レイ前～渥美支所 渥美支所～レイ前～渥美支所			

(3) 公的補助等バス路線の対応路線図(令和5年9月1日時点)



第5章 推進体制

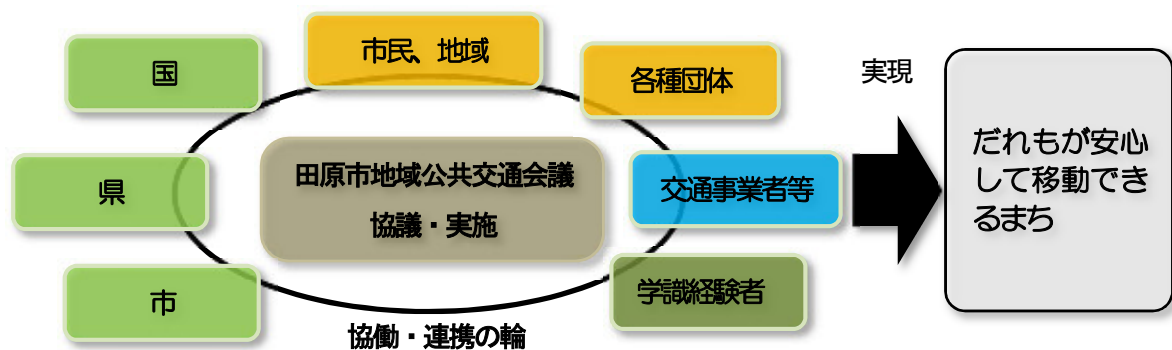
1 推進体制

(1) 総合連携体制

① 地域公共交通会議の設置

○本計画に掲げる将来像・目標・方針を実現するための総合調整・連携施策実施の場として、次に掲げる市民・地域・各種団体、交通事業者、行政機関、学識経験者等で構成する田原市地域公共交通会議（以下交通会議という）を設置します。

※第3章施策展開…1全体向上策…③共通・連携した取組を推進する体制



ア 市民・地域・各種団体

- 田原市地域コミュニティ連合会
田原市老人クラブ連合会
田原市民生児童委員協議会
- 田原市商工会、一般社団法人田原青年会議所

イ 交通事業者

- 豊橋鉄道株式会社、豊鉄バス株式会社、渥美交通株式会社、豊鉄タクシー株式会社、豊鉄ミデイ株式会社
伊勢湾フェリー株式会社
- 公益社団法人愛知県バス協会
- 豊橋鉄道労働組合

ウ 行政機関

- 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局
- 愛知県（都市・交通局交通対策課、田原警察署交通課、東三河建設事務所維持管理課）
- 田原市（副市長、関係部長）

エ 学識経験者・その他

- 学識経験者（専門分野の大学等研究者）、渥美半島観光ビューロー、その他市長が指名する者

② 交通会議の機能

○田原市地域公共交通会議は、道路運送法と地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定される機能を持つ組織として設置・運営します。

ア 道路運送法に基づく地域公共交通会議の機能

■バス・タクシーを対象として、生活交通のあり方を審議し、協議が整った場合はコミュニティバス・乗合タクシーの許認可等に関する特例の適用を受けることができます。

イ 地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会の機能

■鉄道・バス・タクシー・旅客船等に関して、地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）の策定及び実施主体となります。また、交通事業者等には法律による協議会参加の応諾義務、協議結果に対する尊重義務が課せられます。

③ 交通会議の運営

○田原市地域公共交通会議は、次のとおり会議スケジュールを設定し、調整・協議・実施に取り組みます。

ア 会議スケジュール

- 4月～6月会議の案件 … 実施計画取組状況・評価、事業報告・収支決算、その他協議事項
- 随時開催会議の案件 … その他協議事項等
- 3月会議の案件 … 実施計画策定・取組予定、事業計画・収支予算、その他協議事項

イ 協議項目等

- 計画改定 … 協議等時期) 改定年度
- 実施計画策定・状況報告・評価 … 協議等時期) 策定年度、
毎年度（状況報告等）
- 戦略計画等実施に係る連絡調整（情報連絡、意見交換、協議決定） … 協議等時期) 毎回
- 地域公共交通会議の権限に属する協議事項の審議 … 協議等時期) 必要時期
- 地域公共交通会議事業・予算の決定・実施・報告・決算 … 協議等時期) 毎年度
- 分科会運営・各組織活動報告等 … 協議等時期) 随時
- その他意見交換等 … 協議等時期) 毎回

ウ 事業計画・報告、予算・決算等

- 地域公共交通会議が主体となって実施する事業については、毎年度開始前の会議において事業計画・予算を決定するとともに、年度終了後の翌年度最初の会議において事業報告・決算を行います。
- 地域公共交通会議が主体となって作成する計画やその実施状況・評価等については、それらが必要な時期に開催する会議において協議・報告します。

エ 活動状況の公表

- 地域公共交通会議は公開で行うとともに、会議状況は田原市ホームページ等で周知します。

④ 交通会議による事業実施

○田原市地域公共交通会議は、本計画に掲げる施策展開に必要な協議・情報交換を行うとともに公共交通網全体を向上させる取組（協働事業・実証運行等）を実施します。

※事業経費は関係者の協調負担（国等補助金含む）により確保

(2) 個別課題の取組体制

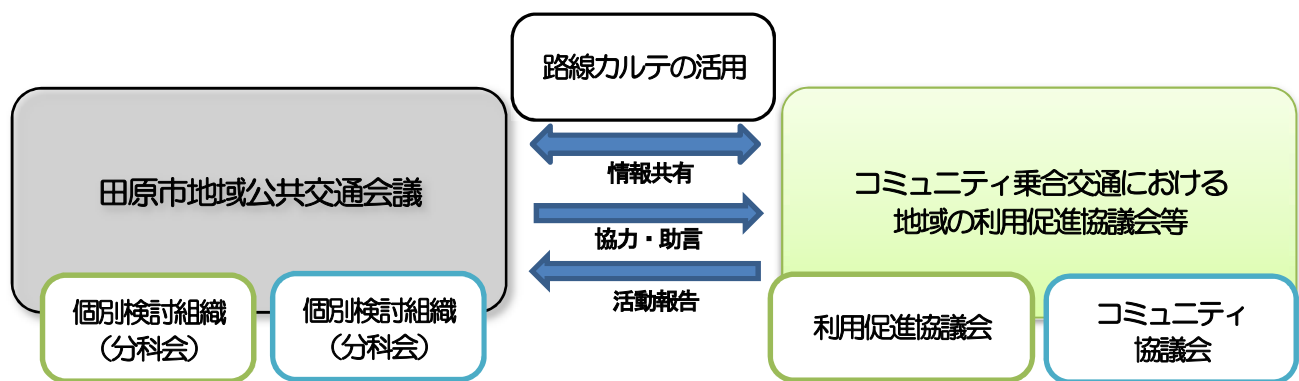
① 公共交通会議分科会の設置

○公共交通網全体に関わる個別課題については、必要に応じて田原市地域公共交通会議の分科会を設置し、その調整方針・改善策等を協議し、その結果を地域公共交通会議に報告し、実現を図ります。

② 地域の利用促進協議会等の取組体制

○地域公共交通会議は、地域の利用促進協議会等と運行状況等について情報共有し、必要に応じて助言します。

○コミュニティ乗合交通関連地域の利用促進協議会や関係コミュニティ協議会は、個別に利用促進事業を実施し、活動実績を交通会議に報告することとします。



③ 情報共有のための路線カルテの活用

○公共交通会議と地域の利用促進協議会等と情報共有を図るため、コミュニティ乗合交通の路線カルテを作成します。

■路線カルテには年度別に、利用者人数、1便当たりの乗車人数、運行経費、運賃収入、収支率、バス停別利用人数等の実績を掲載し、情報共有します。

■目標と目標達成状況を掲載し、達成状況を把握します。

■利用促進協議会等における利用促進の取組を記入し、毎年度実施することとします。

■カルテの掲載内容については、随時見直すこととします。

2 進行管理

○重点施策（第2章）の進行を管理するため、実施計画を策定するとともに、取組状況の把握、改善の協議・実現を行い、着実な公共交通網の形成を図ります。

(1) 各方針の実現状況の把握

実施計画の策定

- 直近年度において関係者が協議しながら、別途「実施計画」を策定することで、状況に応じた取組の推進（進行管理）を図ります。
- 計画期間は3年間とし、第一期実施計画は令和6年度から3年間の計画を令和6年度中に策定し、以降は次のとおりとします。

第3次田原市地域公共交通戦略計画（期間：令和6年度～令和15年度）

■第1期実施計画（期間：令和6年度～令和8年度）

○令和6年度：調整・策定 ○各年度：実施・モニタリング・スケジュール等の見直し

■第2期実施計画（期間：令和9年度～令和11年度）

○令和9年度：調整・策定 ○各年度：実施・モニタリング・スケジュール等の見直し

■第3期実施計画（期間：令和12年度～令和15年度）

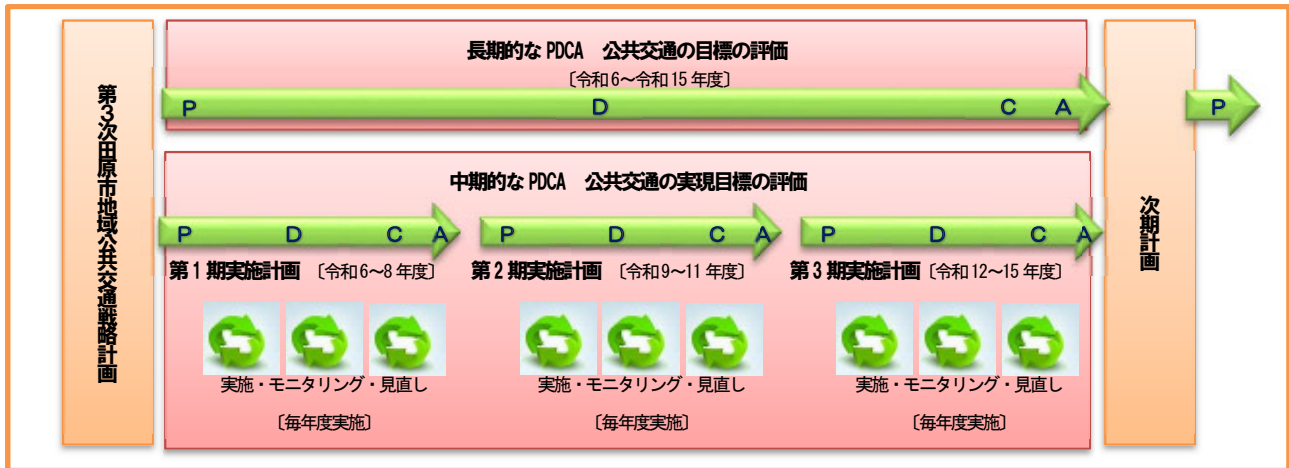
○令和11年度：調整・策定 ○各年度：実施・モニタリング ○令和15年度：施策の見直し等

- 第1期から第3期の実施計画には、全体向上策（第3章1）及び機能別向上策（第3章2）の取組項目について、主体（誰が）・年度（いつ）・実施内容（どのように）を関係者の協議結果に基づき盛り込みます。
- 各実施主体は、それぞれの役割に応じて重点施策について実施計画に掲げる取組項目を実現するとともに、交通会議に報告することとします。

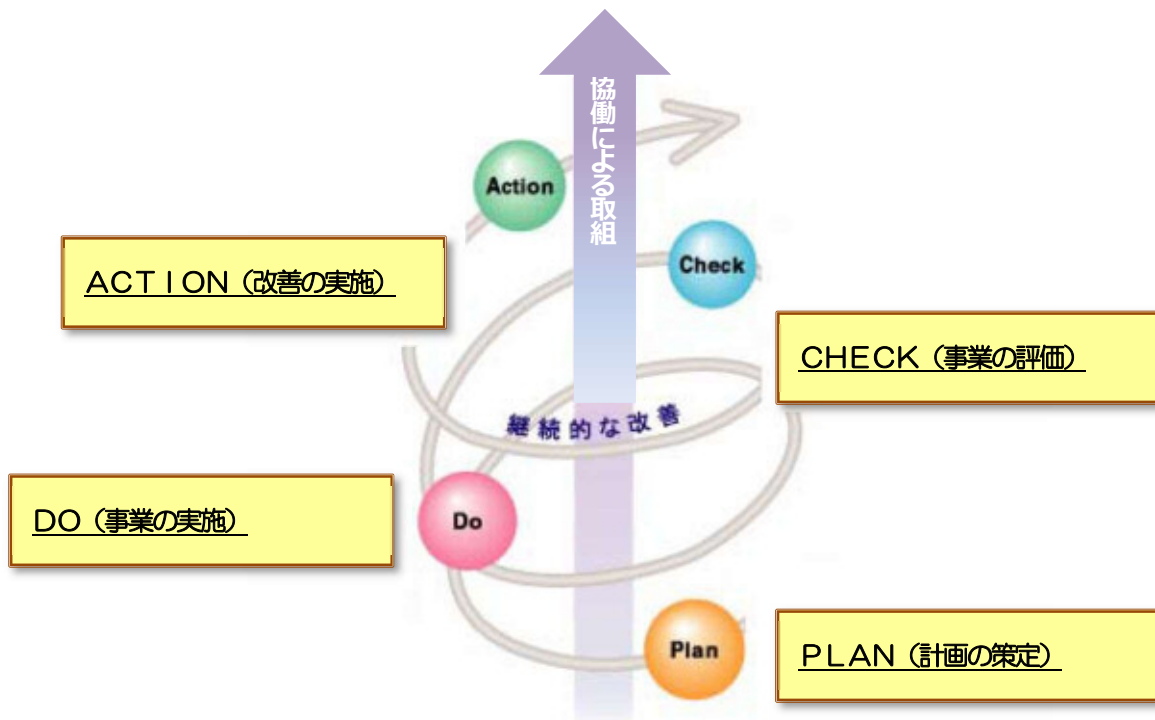
(2) 改善の協議・実現

- 公共交通の実現目標等の実現状況を評価・検証し、P（計画）・D（実施）・C（評価）・A（改善）のサイクルを繰り返すことにより、継続的な改善を図ります。
- 公共交通の実現目標の評価において、施策展開の障害となっている部分は、地域公共交通会議において対応策を協議し、改善策を次期実施計画に反映させながら解消することで、計画の着実な推進を図ります。

PDCAの実行イメージ



PDCAによるスパイラルアップのイメージ



資料編

1 戦略計画策定の経過

(1) 田原市地域公共交通会議

① 田原市地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 田原市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号。）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、法第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通戦略計画（以下「戦略計画」という。）の作成に関する協議及び戦略計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事務所)

第2条 交通会議は、事務所を愛知県田原市田原町南番場30番地1に置く。

(事業)

第3条 交通会議は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2) 戦略計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (3) 戦略計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 戦略計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (5) 前4号に掲げるもののほか、当交通会議の目的を達成するために必要なこと。

(交通会議の委員)

第4条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 市の機関の職員で市長が指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者、その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 鉄道事業者
- (4) 一般旅客定期航路事業者
- (5) 住民又は利用者の代表
- (6) 中部運輸局長（愛知運輸支局長）又はその指名する者
- (7) 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
- (8) 愛知県の関係行政機関の職員
- (9) 学識経験者
- (10) その他、市長が必要と認めて任命する者

(委員の任期)

第5条 委員の任期は2年とする。ただし、再任を妨げない。

- 2 補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 増員による委員の任期は、現任者の期間とする。

(任期満了又は辞任の場合)

第6条 委員は、その任期が満了し、又は辞任により退任しても、後任の委員が就任するまでの間は、なおその職務を行うものとする。

(役員の定数及び選任)

第7条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 2名
- (3) 監事 2名
- 2 会長は、委員のうちから市長が指名する。
- 3 副会長及び監事は、委員のうちから会長が指名する。
- 4 会長、副会長及び監事は、相互にその職を兼ねることはできない。

(役員の職務)

第8条 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

- 2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 3 監事は、次の各号に掲げる業務を行う。
 - (1) 交通会議の業務執行及び会計の状況を監査すること。
 - (2) 前号において不正な事実を発見したときは、これを会長に報告すること。

(会議)

第9条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

2 会議の議長は、副会長のうちから会長が指名する。

3 委員は委任により代理者を出席させることができる。

4 交通会議は委員の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。

5 会議の議決は全会一致を原則とするが、成立しない場合においては、出席委員の4分の3をもって決することとする。

6 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(協議結果の尊重義務)

第10条 交通会議で協議が整った事項については、交通会議の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第11条 交通会議に提案する事項について協議又は調整をするため、必要に応じて交通会議に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第12条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査・検討を行うため、必要に応じて交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第13条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、田原市都市建設部街づくり推進課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第14条 交通会議の運営に要する経費は、負担金等をもって充てる。

(収支予算)

第15条 交通会議の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、事業開始前に交通会議の議決を得なければならない。

2 委員が所属する団体が直接行なう戦略計画に位置づけられた事業の実施に関して、この団体の支出及びこれに伴う収入については、これを交通会議の収支とみなす。

(財務に関する事項)

第16条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第17条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第18条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成19年3月23日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年9月14日から施行する。

附 則

この要綱は、平成20年3月24日から施行する。

附 則

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成22年3月17日から施行する。

附 則

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成28年4月18日から施行し、改正後の第13条第2項規定は、平成28年4月1日から適用する。

附 則

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。

② 会議開催経過（計画策定関連）

- (1) 第62回交通会議 令和5年3月27日（月）10：10～12：00
協議事項：計画策定に関する推進体制について
- (2) 第63回交通会議 令和5年6月21日（水）9：40～11：30
報告事項：計画について
- (3) 第64回交通会議 令和5年12月1日（金）書面会議
報告事項：計画策定について
- (4) 第65回交通会議 令和6年1月17日（水）10：00～11：30
協議事項：計画策定案について
- (5) 第66回交通会議 令和6年3月 日（木）00：00～00：00
協議事項：計画改定案について

第3次田原市地域公共交通詳細計画の策定

③ 交通会議委員名簿

【委員】

[令和6年2月1日現在]

No.	設置要綱	役職名	氏名	備考
1	第4条第1号委員	田原市副市長	鈴木 正直	会長
2		田原市都市建設部長	鈴木 洋充	副会長
3	第4条第2号委員	豊鉄バス株式会社常務取締役	綿貫 琢也	
4		豊鉄ミデイ株式会社取締役支配人	西山 恭昭	
5		渥美交通株式会社代表取締役	鈴木 雅	
6		公益社団法人愛知県バス協会専務理事	小林 裕之	
7		愛知県タクシー協会東三河支部長 (豊鉄タクシー株式会社取締役社長)	長縄 則之	
8	第4条第3号委員	豊橋鉄道株式会社代表取締役社長	小笠原 敏彦	
9	第4条第4号委員	伊勢湾フェリー株式会社取締役社長	宮脇 幸次	
10	第4条第5号委員	田原市老人クラブ連合会長	長神 隆士	
11		田原市地域コミュニティ連合会長	本田 雅彦	監事
12		田原市商工会副会長	天野 英一郎	監事
13		一般社団法人田原青年会議所理事長	鶴飼 啓嗣	
14		田原市民生児童委員協議会主任児童委員	柴田 邦子	
15	第4条第6号委員	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	宮川 高彰	
16	第4条第7号委員	豊橋鉄道労働組合中央執行委員長	河合 公紀	
17	第4条第8号委員	愛知県都市・交通局交通対策課担当課長	石屋 義道	
18		愛知県田原警察署交通課長	兵藤 収	
19		愛知県東三河建設事務所維持管理課長	堤 一史	
20	第4条第9号委員	名古屋大学大学院環境学研究科教授	加藤 博和	副会長
21		豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授	松尾 幸二郎	
22	第4条第10号委員	渥美半島観光ビューロー参事	中村 匡	

【事務局】

田原市	都市建設部街づくり推進課	課長	鳥居 伸光
		課長補佐兼都市政策係長	彦坂 洋二郎
		都市政策係主査	下村 英樹
		都市政策係主事補	川嶋 勇希
	福祉部高齢福祉課	課長	河合 まり子

(2) 田原市地域公共交通戦略計画検討会

① 会議開催経過

- (1) 第1回検討会 令和5年4月27日(木) 15:00~17:00
協議事項: 田原市の現状・課題について
- (2) 第2回検討会 令和5年6月14日(水) 10:00~12:00
協議事項: 計画策定スケジュールについて
田原市の現状・課題について
- (3) 第3回検討会 令和5年10月6日(金) 10:10~12:00
協議事項: 公共交通網の形成方針について
- (4) 第4回検討会 令和5年12月13日(水) 9:30~11:30
協議事項: 施策展開について
公的補助等バス路線一覧について

② 検討会委員名簿

【委員】

[令和5年12月1日現在]

No.	区分	役職名	氏名	備考
1	交通事業者	豊橋鉄道株式会社鉄道部次長	長坂 和俊	
2		豊鉄バス株式会社営業企画課長	荒島 丈博	
3		豊鉄ミデイ株式会社運行管理部付部長	山本 展靖	
4		豊鉄タクシー株式会社営業部課長	山本 和弘	
5		渥美交通株式会社代表取締役	鈴木 雅	
6		伊勢湾フェリー株式会社総務部長	中岡 賢市	
7	利用者代表	田原市地域コミュニティ連合会	澤井 政之	会長
8		田原市老人クラブ連合会	山本 美恵子	
9		就労継続支援センター あい福の里	小久保 和也	
10		特定非営利活動法人たはら国際交流協会	間瀬 満里奈	
11	行政(市)	福祉部高齢福祉課長	河合 まり子	
12		商工観光部観光課長	杉浦 清明	
13		教育部教育総務課長	大羽 浩和	
14		都市建設部長	鈴木 洋充	副会長

【アドバイザー】

15	行政(国)	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官	宮川 高彰	
16	学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻教授	加藤 博和	
17		豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授	松尾 幸二郎	

【事務局】

田原市	都市建設部 街づくり推進課	課長	鳥居 伸光	
		課長補佐兼都市政策係長	彦坂 洋二郎	
		都市政策係主査	下村 英樹	
		都市政策係主事補	川嶋 勇希	

2 田原市コミュニティバスの変遷

(1) 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）



① 平成27年10月再編前 ■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

路線名	本数	始発	終発	備考
童浦線	上り7本	7:28	17:28	運行：平成14年7月～
	下り7本	8:21	19:04	
西部線	上り7本	7:40	17:10	運行：平成14年7月～
	下り7本	9:10	19:10	
中央線	右回り5本	7:50	18:15	運行：平成14年7月～
	左回り5本	7:30	17:05	
表浜線	右回り5本	7:25	18:40	運行：平成14年7月～
	左回り5本	7:25	17:30	
大久保線	上り4本	9:10	16:10	運行：平成15年7月～
	下り4本	10:15	17:25	
赤羽根線	上り4本	9:00	16:00	運行：平成15年10月～
	下り4本	10:45	17:55	
高松線	上り5本	7:30	16:45	運行：平成16年7月～
	下り5本	9:00	18:30	
中山線	日6循環	7:20	17:50	運行：平成19年7月～

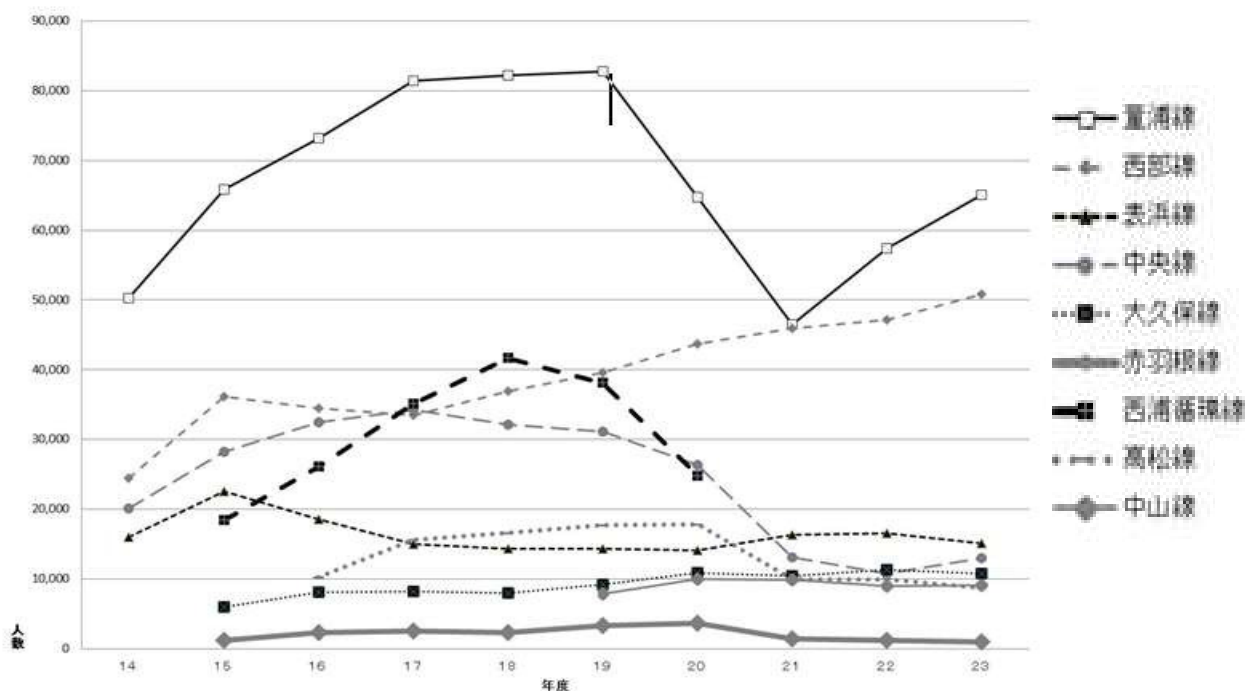
※西浦循環線：平成15年7月～平成21年3月運行 利用減少による運休・廃止（平成22年4月）



■状況整理（平成27年10月再編前）

- ・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・赤羽根線を除く全ての路線が乗り入れ、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か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まず）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」が4割を占めています。
- ・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。

図 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（H24）

- ・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 月再編前）

童浦線	<p>○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る。</p> <p>○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る。</p> <p>○鉄道に乗り継ぐ人が多くみられる。</p> <p>○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る。</p>
西部線	<p>○乗車人数は、平成14年から増加傾向が続いている。</p> <p>○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る。</p> <p>○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る。</p> <p>○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る。</p>
表浜線	<p>○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人となっている。</p> <p>○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る。</p> <p>○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。</p>
中央線	<p>○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人台になっている。</p> <p>○通院、買物、通勤・通学の利用が同程度にみられる。</p> <p>○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る。</p>
大久保線	<p>○乗車人数は、ゆるやかな増加傾向にある。</p> <p>○通院と観光レジャー目的の利用が多くなっている。</p> <p>○休日は、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る。</p>
赤羽根線	<p>○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人台になっている。</p>
高松線	<p>○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人になっている。</p> <p>○75歳以上の利用割合が高くなっている。</p> <p>○通院、買物、通勤・通学、その他の利用が同程度にみられる。</p> <p>○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る。</p>
中山線	<p>○乗車人数は横ばいですが、1便当たり人数は4.1人になっている。</p> <p>○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る。</p> <p>○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る。</p>

■全世帯アンケート（H24）

- ・「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。

■現状・課題の整理（平成27年10月再編前）

- ・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)



平成27年10月再編時路線

路線名	本数	始発	終発	備考
童浦線	上り7本	7:00	17:19	第3便急行便土日祝のみ
	下り7本	7:55	19:04	
野田線	日14循環	6:29	19:35	
東部六連線	上り5本	7:20	16:20	
	下り6本	8:40	18:36	
神戸線	上り6本	7:23	18:00	
	下り5本	9:00	18:45	
高松線	上り5本	7:26	15:26	
	下り6本	8:50	18:00	
中山線	日8循環	7:20	18:45	
市街地バス東線	日15循環	7:38	19:20	
市街地バス西線	日15循環	7:21	19:10	



表 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	<p>○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。</p> <p>○若い世代の利用が非常に多い。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○高校生の乗車が見られる。</p>
野田線	<p>○1 便当たり乗車人数は 3.0 人となっているが、通学利用の小中学生がほとんどとなっている。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○本線から乗り継ぎによりサンテパークたはらに行けるようになっている。</p>
東部六連線	<p>○1 便当たり乗車人数は 1.3 人と少なくなっている。</p> <p>○日々集会所から渥美病院まで 40 分の時間を要している。</p> <p>○車両の小型化（ワゴン車）を実施した。</p>
神戸線	<p>○1 便当たり乗車人数は 1.3 人と少なくなっている。</p> <p>○車両の小型化（ワゴン車）を実施した。</p>
高松線	<p>○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。</p> <p>○伊良湖本線・支線ルートに近いバス停が存在している。</p> <p>○車両の小型化（ワゴン車）を実施した。</p>
中山線	<p>○1 便当たり乗車人数は 2.8 人となっている。</p> <p>○高齢者の利用が、他の路線と比較して多い。</p> <p>○車両の小型化（ワゴン車）を実施した。</p>
市街地線	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○授産所の通所者の利用がある。</p>

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）
- ・サンテパー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。

- ・市街地バスの東線と西線を統合（市街地線）
- ・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	7:00	17:15	第3便急行便土日祝のみ
	下り7本	7:55	19:05	
野田線	日13循環	7:00	18:30	
表浜線	日10循環	7:20	18:05	
高松線	上り5本	7:26	15:26	
	下り5本	8:50	17:05	
中山線	日8循環	7:20	16:50	
市街地線	日13循環	7:16	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く必要があります。

3 用語解説

ページ	語句	用語解説
1, 27, 28, 44, 53, 60, 61, 63	DX (交通DX)	一般的にデジタルテクノロジーを駆使して交通・運輸を効率化する手法。経済活動の効率化や人口減少に伴う就労人口の減少から、事業の担い手も減っていくことへの課題解決として官民併せての取り組みが進められている。
1, 44, 53, 60, 61, 63	GX (交通GX)	温室効果ガスを排出しない再生可能エネルギーなどのグリーンエネルギーに転換することで、地球環境を変革させるという概念及び手法
14	パーソントリップ実態調査	いつ、どこから、どこまで、どのような人が、どのような目的で、どのような交通手段を用いて、動いたかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。
18, 22, 32, 52, 55, 64, 67, 69	交通結節点	異なる交通手段又は同じ交通手段を相互に連絡する乗換・乗継施設のこと。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などがあげられる。
22, 23, 65, 91	地域間幹線系統	原則として、複数市町村をまたがる広域的なバス路線であり、かつ、一定の基準を満たす路線。「地域間幹線系統確保維持計画」を策定し、国の承認を得ることにより、国庫補助の対象として認められる。
25	交通系 IC カード	無線による非接触の IC (集積回路) カードなどを用いて、定期入れに入れたまま自動改札機の読み取り機などにかざすだけで通過でき、現金を持ち合わせていなくてもバスや電車を利用できるカードのこと。
28	エコモビリティ	地球温暖化をはじめ、交通事故や渋滞、中心市街地の空洞化など、自動車に過度に依存した交通によってもたらされる様々な問題を解決するため、自動車と公共交通、自転車、徒歩などを使い分けた環境にやさしい移動のこと。
28, 68	パーク&ライド	バス停や鉄道駅まで自家用車で行き、バス停や鉄道駅の周辺の駐車施設に駐車して公共交通に乗り換えて目的地に向かう移動方法のこと。
28, 38, 53	モビリティ・マネジメント	多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ (移動) が社会にも個人にも望ましい方向 (渋滞・環境問題の解消等) へ自発的に変化することを促す取組のこと。
29, 30, 70, 71	元気バス制度	豊鉄バスが高齢者の外出や環境にやさしいバスの利用を促進するため、65 歳以上を対象として発売する乗車券のこと。
25, 30, 44, 71	バスロケーション	GPS 等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。
40, 42	特定小型原付 (電動キックボード)	電動機の定格出力が 0.6kW 以下であって長さ 1.9m、幅 0.6m 以下かつ最高速度 20km/h 以下のもの。電動キックボード等に代表されるもので、16 歳以上であれば運転時に免許証が不要・ヘルメットが努力義務となっている。
43, 53, 60, 61, 74	EV 車両	「Electric Vehicle」の略で、電気自動車のこと。自宅や充電スタンドなどで車載バッテリーに充電を行い、モーターを動力として走行。
43, 53, 60	FC 車両	「Fuel Cell」の略で、「燃料電池自動車」のこと。燃料電池は水素と酸素の化学反応から電力を取り出す発電機構で、これで得られた電力をモーターへと送り、動力として使用。
53, 60, 64	MaaS	地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。
59, 67	サイクルラックバス	自転車を解体せず、又は「輪行袋」(解体した自転車をすべて覆うように入れる袋)に入れることなく、車外サイクルラックに搭載して輸送するバスそのサービスのこと。
59, 60, 61, 76	デマンド交通	予約する利用者に応じて運行する時刻や経路が変わる交通方式のこと。原則、予約がある場合のみ運行する。

ページ	語句	用語解説
60, 61	サブスクリプションサービス	月々定額制の料金で「定額乗り放題」になるサービスのこと。「次世代の交通 MaaS（マース）」のひとつとして期待されている。
60, 74, 96	乗合タクシー	タクシーと路線バスの中間的な公共交通機関の一つ。ルート並びに運行時刻を定めず、拠点地ととの間の乗合営業を行う輸送形態。
63, 67, 68, 74, 79, 83	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁を除去するという考え方。
65, 91	地域内フィーダー系統	バス停や鉄道駅において、地域間幹線バスや鉄道路線と接続して支線として運行している地域公共交通のこと。
67, 72	カラフルトレイン	豊橋鉄道渥美線の車体に渥美半島の花々をデザインした10色のカラフルな電車のこと。
67	サイクルトレイン	自転車を専用の袋やカバーを用いず、そのまま車両に持ち込める電車のこと。
67, 74, 79	ラッピングバス	バスを広報媒体として使用するため、車体にデザインを印刷したフィルムを貼り付けたバスのこと。
70, 75	ドライブレコーダー	車両に装備され、交通事故などによる衝撃を感知して、前後十数秒の映像等を自動的に記録する装置のこと。これを装着することにより、安全運転意識の向上、記録されたデータを活用した効果的な交通安全教育、交通事故の事実関係の客観的把握が期待されている。
70, 75, 84	こども110番バス	平成20年1月から実施している市内を走るバス（豊鉄バス・ぐるりんバス）で、緊急時に助けを求めた子どもを乗せ、警察に通報する取組みのこと。
77	ギャラリーバス事業	エコフェスタなどで、子どもたちが描いた絵をぐるりんバスの車内に展示する取組のこと。
81	福祉タクシー券等交付事業	70歳以上の高齢者に、福祉タクシー券、福祉回数乗車券（豊鉄バス、渥美線共用、田原市ぐるりんバス）又は元気パス購入助成券のいずれか一つを交付する取組み及び自力での歩行に支障のある高齢者に、福祉有償運送の利用券を交付する取組みのこと。

第3次田原市地域公共交通戦略計画

発行 田原市〔田原市地域公共交通会議〕

〒441-3492

愛知県田原市田原町南番場30番地1

電話 0531-27-8603 FAX 0531-23-0180