

中部様式1

令和元年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

## 新城市地域公共交通会議

平成19年12月26日設置

フィーダー系統 平成30年6月20日 確保維持計画策定

協議資料3

## ○地域の特性・公共交通の現状

愛知県東部、奥三河の玄関口である新城市は、平成17年に新城市・鳳来町・作手村の新設合併により誕生した。市域は約500km<sup>2</sup>と広く、84%を山林が占める緑豊かなまちである。

公共交通の現状としては、市域外や旧市町村を跨ぐ移動をJR飯田線をはじめとした幹線が担い、市域内の移動は支線である市コミュニティバスSバスが担っている。また、平成28年7月からは新城市と名古屋市・長久手市を結ぶ高速乗合バス「山の湊号」の運行を開始し、名古屋方面への通学・通勤と、名古屋方面からの観光客誘致の足を確保している。

## ○これまでの経緯

### 第1次新城市総合計画（策定：平成20年4月 計画期間：20年度～30年度）

- 公共交通に関する重点施策：公共交通網の整備と利用向上
- 主な事業：公共バスの運行、飯田線の活性化 ■目標：公共交通機関等の充実と満足度の向上



### 新城市地域公共交通総合連携計画～山の湊 創造都市を支える公共交通づくりに向けて～ （策定：平成20年2月 計画期間：20年度～29年度）

—基本方針—

民間路線バスの撤退や市町村合併による市域広域化への対応など、これまでの路線維持にとどまることなく、市民にとって満足度の高い新たな公共交通システムの構築を目指す。

★新公共交通システム推進の6つのポイント

運行形態・路線網の検討	バス関連施設の整備	ニーズの把握と反映
地域・利用者の参画	利用しやすい料金体系	積極的な情報提供



計画期間中に起きた変化や課題を踏まえて

### 新城市地域公共交通網形成計画（策定：平成29年3月 計画期間29年度～33年度）

新都市地域公共交通網形成計画 基本理念

公共交通の現状と必要性を全市で共有し、  
一人ひとりが公共交通を維持・発展させていきます

〈基本方針〉

方針1  
公共交通の現状を地域で共有し、  
地域・行政・交通事業者で公共交  
通網を作ります

方針2  
組織間の連携を図り、関係者と一  
体となって利便を向上させます

方針3  
地域に愛され、「利用したくな  
る」公共交通を作ります



つくであしがる線



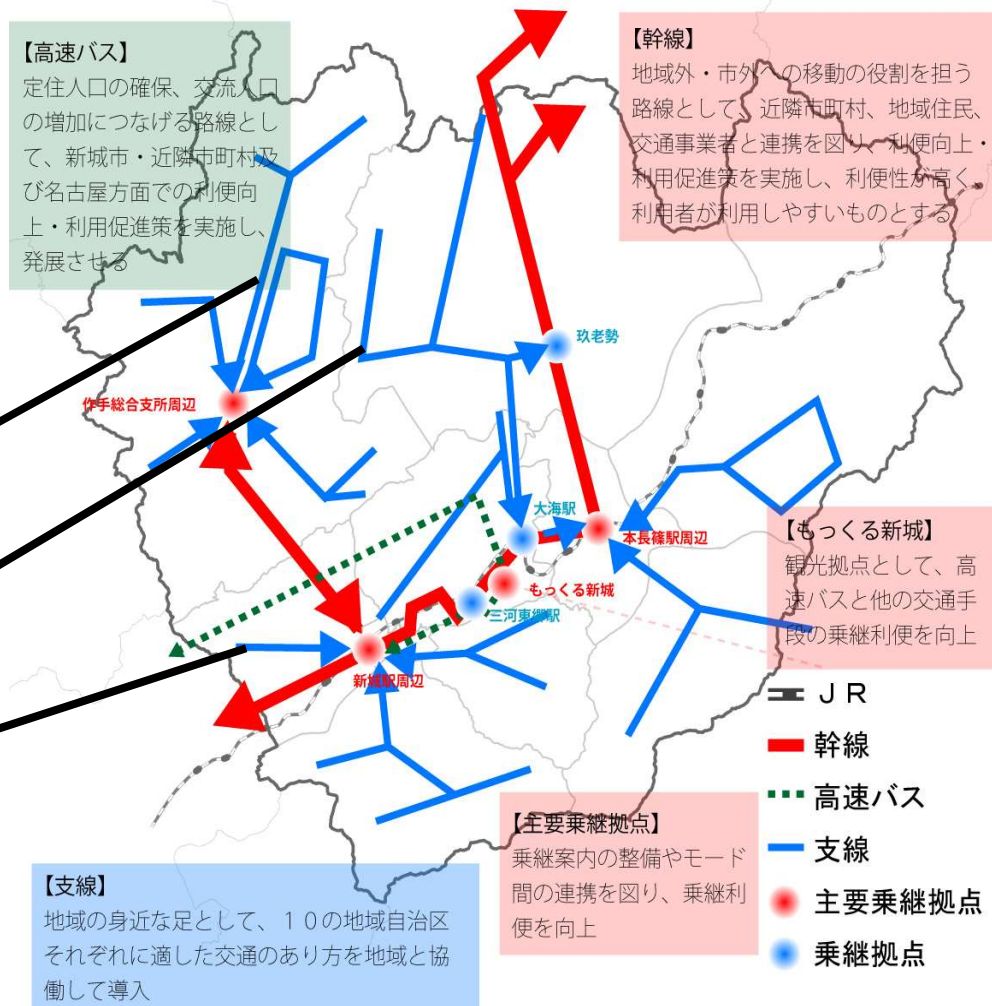
塩瀬線



西部線

フィーダー補助路線

将来の公共交通ネットワーク



【目標達成に向けた取組内容】 ※フィーダー補助路線に係る取組については赤字で記述

### 方針1 公共交通の現状を地域で共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります

実施内容		実施時期
高速バス	高速バス 市内及び北設楽郡の高校生へ通学利用者向けチラシ配布	H31.1.14
	高速バス 藤が丘さくらまつりでの高速バスPR実施	H31.4.6・7
	藤が丘マルシェでの高速バスPR実施	R1.6.15・9.21 R1.12.21
	愛知県職員サポーター制度を活用した高速バス利用促進案の検討	R1.11.13～
つくでバス	第6回作手地区市民公共交通ワークショップ実施（守義線、つくであしがる線）	H31.3.1
	作手地域協議会で意見交換会実施（守義線、つくであしがる線）	R1.5.17
	作手地区区長会で意見交換会実施（守義線、つくであしがる線）	R1.5.23
	第7回作手地区市民公共交通ワークショップ実施（守義線、つくであしがる線）	R1.7.1
	作手地区別バス利用説明会実施（守義線、つくであしがる線）	R1.8.28～
	つくでバス関係者連絡会で現状報告と課題検討（守義線、つくであしがる線）	R1.11.28
地域との意見交換	鳳来南部地域団体との意見交換会実施（長篠山吉田線、地域デマンド）	R1.5.14・6.26 R1.7.17・24
	東郷地域自治区との意見交換会実施（北部線）	R1.8.7
	東郷地域協議会分科会での意見交換会実施（北部線）	R1.9.12
	千郷地域協議会役員会での意見交換会実施（西部線）	R1.10.16
	鳳来北西部住民座談会での意見交換会実施（塩瀬線）（布里田峯線）	R1.12.18
その他	田口新城線活性化検討会実施	H31.2.7・R1.9.4

## 2. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容 (Do)

### 方針2 組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます

実施内容	実施時期
若者議会OB有志と連携した利用促進策の検討（若者との連携）	H31.4～
田口新城線沿線の観光資源調査 （観光部局、愛知県、設楽町との連携）	H31.6.3
JRとバスで巡るスタンプラリーの実施 （観光部局、交通事業者との連携）	R1.9.2～9.29
カーフリーデーでの公共交通PR（観光部局、交通事業者との連携）	R1.9.15
市内3高校及び田口高校へのアンケート調査実施（高校との連携）	R1.11.21～
地域包括支援センターと高齢者ふれあい相談センター連絡会での高齢者のバス利用促進の協力依頼（福祉部局との連携）	R1.11.10～
高速バス高校生割キャンペーンの開始（高校との連携）	R1.12.21～



カーフリーデーでのPR

### 方針3 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を作ります

実施内容	実施時期
新城市軽トラ市でバス乗車体験とバスとの綱引き対決ができるイベントを実施	H31.4.28 R1.5.26
FM豊橋でバス利用促進PR放送	R1.6.8
市政番組でのバス乗り方教室放送（高速バス山の湊号）	R1.6.19～
車内運賃・回数券購入のキャッシュレス決済の導入	R1.10.1～
市政番組でのバス乗り方教室放送（つくでバス：デマンド）	R1.10.9～
藤が丘駅へ高速バス利用促進ポスターの掲示開始(2パターン)	R.1.10.17～



高速バス利用促進ポスター

### 3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

#### 【新都市地域公共交通網形成計画の目標】

指標	現状【H27】	目標【H33】
Sバス利用者数	159,839人	170,000人
Sバスへの市負担額	111,809千円	現状維持
Sバス収支率	18.3%	19.4%
民間バス利用者数	201,767人	現状維持
高速バス利用者数	4人/便程度 (H28)	20人/便程度 (H31)
バス利用者満足度	1.10	1.16
バス利用者認知度	82.1%	90.0%
地域での検討会議	0地域	全地域
高校との協議会	0校	市内全校

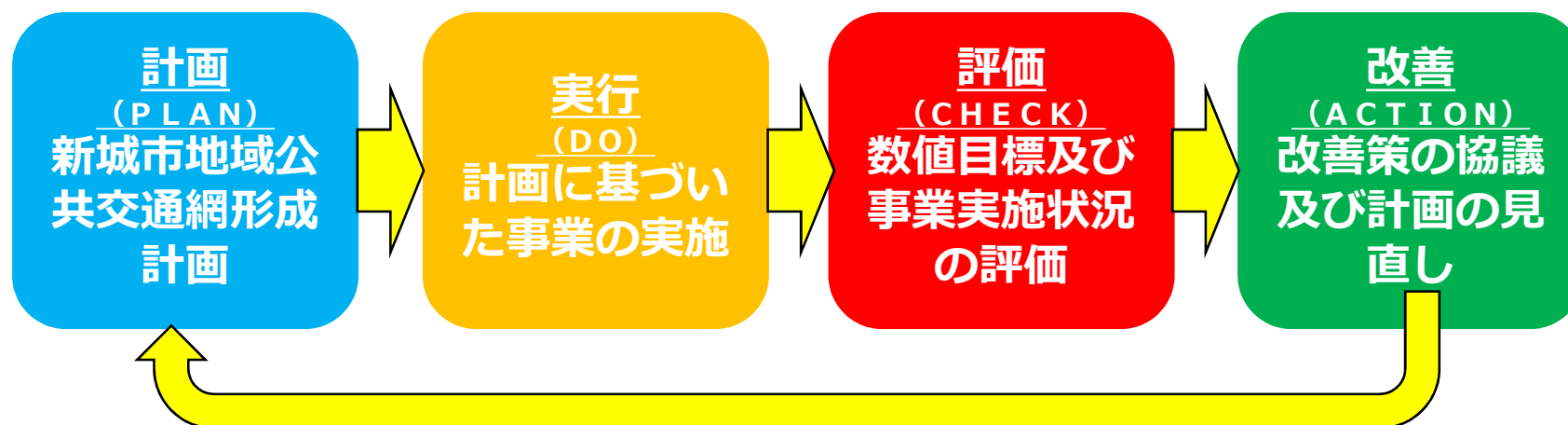
目標を達成するための  
評価方法 (目標値は毎年度設定)

① Sバスについては、利用者数、収支率、満足度について毎年度評価

② 民間バス、高速バスについては、利用者数、満足度について毎年度評価

③ Sバスは小中学生のスクールバス利用を除いた利用者数について評価

#### 【P D C Aサイクルの流れ】



### 3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

※利用者数、収支率は、**小中学生のスクールバス利用を除いた値**で算出

※目標値は27年度実績（H26.10.1～H27.9.30）を基に、利用者数はSバスは1.01倍、民間バスは現状維持、高速バスは28年度実績の2.5倍、収支率は1.01倍、満足度は+0.01として設定

評価基準

- A・利用者数及び収支率の達成度が100%以上で満足度が1.0以上の場合
- B・利用者数又は収支率の達成度のいずれかが100%を超えた場合
- B・利用者数及び収支率の達成度が100%を下回ったが、満足度が1.0以上の場合
- C・利用者数及び収支率の達成度が100%を下回り、満足度も1.0より小さい場合

路線名		利用者数（カッコ内は総数）			収支率（%）			満足度数（基準値は1.0）			自己評価
		目標値	元年度	達成度	目標値	元年度	達成度	目標値	元年度	目標との差	
S バス 新城	作手線	45,085	56,673	126%	29.16%	33.85%	116%	1.04	0.99	-0.05	B
	中宇利線	16,230 (56,502)	12,243 (40,863)	75%	10.62%	8.88%	84%	1.15	1.10	-0.05	B
	吉川市川線	3,556 (11,048)	2,101 (7,141)	59%	3.34%	2.98%	89%	1.19	1.20	+0.01	B
	北部線	4,245 (8,410)	3,850 (6,355)	91%	7.47%	5.20%	70%	1.12	1.20	+0.08	B
	西部線 (フィーダー路線)	3,621	3,588	99%	7.57%	6.38%	84%	1.08	1.11	+0.03	B
S バス 鳳来	布里田峯線	407 (3,720)	519 (4,676)	128%	1.02%	0.71%	70%	1.13	1.20	+0.07	B
	塩瀬線 (フィーダー路線)	1,672 (6,554)	1,472 (3,895)	88%	3.56%	2.56%	72%	1.18	1.10	-0.08	B
	秋葉七滝線	2,654 (8,997)	1,889 (9,226)	71%	5.74%	2.62%	46%	1.21	1.14	-0.07	B
	長篠山吉田線	2,137 (16,951)	2,598 (14,589)	122%	4.49%	3.84%	86%	1.10	1.14	+0.04	B
S バス 作手	守義線	2,327 (4,425)	1,971 (3,623)	85%	4.26%	2.61%	61%	1.16	1.07	-0.09	B
	つくであしがる線 (フィーダー路線)	1,016	946	93%	2.50%	1.97%	79%	1.20	1.18	-0.02	B

### 3. 計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

路線名		利用者数 (カッコ内は総数)			収支率 (%)			満足度数 (基準値は1.0)			自己評価
		目標値	元年度	達成度	目標値	元年度	達成度	目標値	元年度	目標との差	
民間バス	田口新城線	51,051	49,512	97%	37.70%	36.8%	98%	1.08	1.01	-0.07	B
	新豊線	145,416	159,010	109%	42.00%	44.6%	106%	1.00	1.09	+0.09	A
	四谷千枚田新城線	5,300	10,038	189%	14.70%	15.4%	105%	1.06	1.08	-0.03	A
高速バス	高速乗合バス 新城名古屋藤が丘線 「山の湊号」	10人/便	7.0人/便	70%	—	22.93%	—	1.00	1.17	+0.17	B

#### 全体の評価

	H33目標	元年度	達成度		H33目標	元年度	達成度
Sバス利用者数	170,000	151,575	89%	Sバス収支率	19.4%	16.6%	86%
	H33目標	元年度	達成度		H33目標	元年度	目標との差
民間バス利用者数	201,767	218,560	108%	バス利用者満足度	1.16	1.13	-0.03

#### 目標達成状況についての考察

- ・自己評価がAとなった新豊線については、市域を跨ぐ利用客が増えているため、地域間幹線としての役割の重要性が増していると思われる。(←乗務員及び沿線自治体へのヒアリング調査より)
- ・四谷千枚田新城線については27年度の路線延長により、沿線住民が新城市民病院まで行けるようになったことで、高校生や一般の利用が増加したことが要因である(←満足度調査より)
- ・自己評価がBになった路線についてはほとんどの路線で利用者数、収支率が目標値を達成できていない。全ての路線に共通することとして、少子化により通学での利用者が減少傾向にあること及び定期的に利用していた高齢者が施設入所したり亡くなってしまったことが要因として挙げられる(←満足度調査及び乗務員へのヒアリング調査より)

#### 今後の方針

- ・引き続き、自己評価結果を地域へフィードバックし、この結果を基に地域と協議を行い、路線の見直し、利便向上策、利用促進策を協働して実施する。



## 4. 自己評価から得られた課題と対応方針 (Act)

9

### 方針1 公共交通の現状を地域で共有し、地域・行政・交通事業者で公共交通網を作ります

#### 課題 Sバスの利用者減少



#### 対応 地域と一体となった施策の実施

令和元年度のSバス利用者数は、多くの路線で目標値を下回った。作手地区では、デマンド型区域運行バス「つくでバス」への移行に合わせ、地域バスへの愛着と利用促進のための地域参加による協議で決定した様々な施策を実施し、今後も継続して展開していく。また、各地域自治区で策定が進む地域計画において、地域の足の確保・維持が取り上げられていることから、多くの地域でSバスの現状等についての説明と意見交換の要請があり、一部の地区では既に地域の足を確保するための検討が自主的に始まり出した。今後はこうした取り組みを全地域へ広げ、路線再編を図るとともに、地域のイベント等の開催時間をバスの時刻に合わせることやバスに乗ってくることでイベントに参加できるようにするなど、より利用しやすい環境を整えていくことで、利用者増につなげていく。

#### 課題 バスを利用できない人の増加



#### 対応 関係者等と一体となった路線の構築

市域全体で高齢化が進み、自宅からバス停までもしくはバス停から目的地まで歩いて移動することが困難な高齢者が増加したことで、バスを利用してたくても利用できない人が増えてきている。また、自然減による地域人口の減少及び少子化による通学利用する児童・生徒の減少も顕著となってきている。今後は、Sバス及び地域間幹線系統の利用者を増やすために、ニーズの把握（目的地、利用頻度、時間帯等）、お出かけしたくなる仕組みづくり、更には観光の二次交通等の見直しなど、地域・福祉・医療・商工・観光・教育など多様な部署・関係機関・住民との協働を強化し、地域の実情に則した路線の再構築を模索していく。

### 方針2 組織間の連携を図り、関係者と一体となって利便を向上させます

#### 課題 マーケットへ届いていない



#### 対応 周知及び関係者との連携強化

「山の湊号」は満足度は高いが利用者数は目標値を下回った。その要因として、ニーズがないのではなく、十分に知られていない（マーケットに届いていない）ことが考えられる。バスの満足度調査の結果から利用者の大半は固定客であり、これまでの利用促進策が新規利用者の開拓・獲得に効果を挙げられていないことから、ターゲットをエリア別、年代別、性別、季節別、趣旨別などに分けて組み合わせ、試行錯誤を繰り返しながら効果的なマーケットへの到達方法を模索し、市内外の潜在的ニーズを掘り起こしていく。また、市内外の観光事業者等との連携を強化し、魅力ある商品開発、モデルコース作りに努める。

### 方針3 地域に愛され、「利用したくなる」公共交通を作ります

#### 課題 公共交通利用方法のPR不足



#### 対応 世代に合わせた利用方法のPR

公共交通の利用案内として、4月に「新都市バスマップ」を作成し、市内全戸への配布と各施設への配架を行った。また、希望者に対しては「新都市マイバス時刻表」の発行を行っているが、いまだに「どのバスに乗れば良いか分からない」「何時にバスが走っているか分からない」といった声も多く聞く。今後は、高齢者の固定客を獲得するためにも、高齢者を対象としたバスの乗り方講習を開催するとともに、若者の利用者の獲得のため、より多くの経路検索サイトへ掲載してもらえよう、GTF Sデータの整備を行い、市内の利用者だけでなく市外からの観光客も利用しやすい環境を整えることで、利用者の拡大を図る。

令和元年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（経緯）

## 新城市地域公共交通会議

平成19年12月26日設置

フィーダー系統 平成30年6月20日 確保維持計画策定等

直近の第三者評価委員会 における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
<p>地域が主体となった「路線を守り育てる会」により、公共交通の確保・維持・改善を行っていることや、組織間の連携を図り、関係者や地元住民の若者と一体となって利便の向上に取り組んでいることについて評価します。</p> <p>地域間幹線系統である「田口新城線」について、活性化検討会を開催していること、高速バス「山の湊号」と連携した企画切符を販売し、利用促進を図っていることについて評価いたします。</p> <p>地域間幹線系統の実態も把握しつつ、これらと連携したフィーダー系統の見直しや、利用促進により、相互の利便性向上による利用者の増加に引き続き努めていただくことを期待します。</p>	<p>○地域間幹線系統の実態把握 ⇒市内を走る地域間幹線系統及びそのフィーダー系統について、全路線に職員が乗り込み、乗客や乗務員から聞き取り調査を行った。</p> <p>○地域間幹線系統と連携したフィーダー系統の見直しや利用促進により、相互の利便性向上 ⇒Sバス守義線とつくであしがる線について、バス停まで自力で歩いて行くことができない高齢者が増えていることや、地域間幹線系統である作手線との接続ができていない時間帯が多いことから、定期路線バスを減便し、デマンド型区域運行バス「つくでバス」を運行開始した。</p>	<p>○地域と一体となった施策の実施 新城市地域公共交通網形成計画に基づき、全国のモデルとなる事例を紹介しながら、地域へバス利用の現況説明やワークショップ等での協議を行い、路線の見直しや利便向上策、利用促進策の実施につなげていく。</p> <p>○バスの利便性向上 G T F Sデータの整備を行い、より多くの経路検索サイトへ掲載していくことや、令和元年10月より導入したキャッシュレス決済のPRを行っていき、市内の利用者だけでなく観光客も利用しやすい環境を整えることで、利用者の拡大を図る。</p>

### デマンド型区域運行「つくでバス」

高齢化が進み、バス停まで歩いていけない住民が増加している作手地区において、2019年10月から路線定期運行をデマンド型区域運行の「つくでバス」へとリニューアルした。

運行業務は、従来のバスの運行事業者が委託し、予約受付業務は地域住民と地理に詳しく、福祉有償運送も行う新城市社会福祉協議会「虹の郷」に委託した。

リニューアルにあたっては、作手地区の区長会、地域協議会、民生委員協議会への説明と意見交換、地域（住民や事業所等）で構成するワークショップでの協議を重ねた。またバス車両のラッピングデザインを地元の中学生から募集するなど、地域全体でバスを作り上げ、愛着が持てるよう努めた。

地域住民に対しては、地元意見により利用促進につなげるローラー作戦として、各行政区単位や希望団体で利用方法についての説明を延べ30回以上行った。

#### つくでバスの利用方法

- 1 予約の電話をする
- 2 時間を確認する
- 3 乗車場所へ行く

利用したい日の前営業日までに虹の郷へ予約の電話をしましょう。



- 2 時間を確認する

虹の郷の担当者から乗りたい場所にバスが到着するおよその時刻をお伝えします。



※事前に帰りの予約をしておくが便利です。

- 3 乗車場所へ行く

予約した時刻が近づいたら予約した場所でバスを待ちましょう。



#### 予約受付時間

月曜日から土曜日  
午前8時30分～午後5時  
※日曜・祝日・振替休日及び  
年末年始は休み  
《変更・キャンセル》  
午前7時～午後7時

- 5 目的地で降りる

目的地についたら、運賃200円を支払って降りてください。



- 4 目的地まで乗車

目的地まで移動します。他の予約がある場合は、別の利用者を迎えに行く場合もあります。



#### 電話予約時に伝えていただくこと

電話で予約するときは、虹の郷の担当者へ次の事項を伝えてください。

- ① 利用する人の住所
- ② 利用する人の氏名
- ③ 乗りたい日時
- ④ 乗りたい場所
- ⑤ 行きたい場所
- ⑥ 利用する人数

虹の郷の人が迎えに来てくれる時間をお伝えします

予約用電話番号

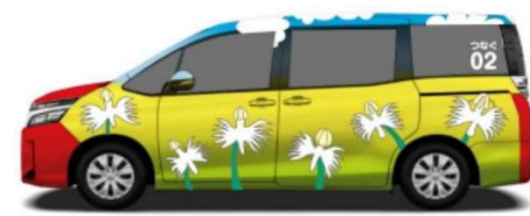
☎0536-38-1481 (虹の郷)

9月24日(火) 8時30分から予約受付開始!

#### つなぐ1号 ハイエース (定員13名)



#### つなぐ2号 ヴォクシー (定員6名)



### 若者と一体となったバス利用促進

公共交通に問題意識を持つ若者議会OB有志と連携し、バスの乗車体験やバスとの綱引き対決など利用促進イベントを開催するとともに、PR用チャシヤバスを使った市内のモデルコースの作成・展示を行った。

《バスの乗車体験》



《バスとの綱引き対決》



### 高速バス「山の湊号」高校生割キャンペーンの開始

市内在学・在住の高校生に名古屋圏への移動手段としての「山の湊号」を体験することで、将来的に大学通学等にも利用できることを知ってもらうことを目的として、高校生割キャンペーンを開始した。

通常運賃1,000円に対して、キャンペーン期間中は、割引券があれば500円でバスに乗車することができる。（半額は市が助成）

新城⇌名古屋(藤が丘)直行バス「山の湊号」

**高校生割**

キャンペーン

キャンペーン期間

2019年12月21日～2020年3月31日

通常運賃(片道)

1,000円

**高校生割運賃**  
500円

高速乗合バス「山の湊号」  
高校生割キャンペーン  
割引券

この割引券を持っている方は500円でバスに乗車することができます!

【利用方法】

停留所にバスが来たら、運転手に生徒手帳を見せ、この割引券と500円を渡してください。(おつりの無いようお願いします)

※往復で利用される方は割引券が2枚必要となります。

有効期限：2020年3月31日

### キャッシュレス決済の導入

運賃が定額制であるSバスの車内運賃及び回数券について、利用者の利便性向上、ポイント還元を活用した利用促進、現金徴収(公金管理)に係る負担軽減などを目的とし、令和元年10月より電子マネー払い(QRコード決済「PayPay」)を導入した。