
第 2 次

北設楽郡地域公共交通網形成計画

(計画期間：2021.6～2024.3)



2021 年 6 月

2022 年 9 月改正

愛知県北設楽郡 設楽町・東栄町・豊根村

目 次

1.	はじめに.....	- 1 -
1.1.	第1次地域公共交通網形成計画策定・事業実施までの状況	- 1 -
1.2.	第1次地域公共交通網形成計画までの取り組みに対する成果と課題	- 5 -
1.3.	第2次地域公共交通網形成計画策定の目的	- 5 -
1.4.	現状の公共交通サービスの状況	- 5 -
2.	地域公共交通網形成計画の基本的な方針、区域、計画期間及び目標	- 10 -
2.1.	基本的な方針	- 10 -
2.2.	計画の位置づけ	- 11 -
2.3.	地域公共交通網形成計画の区域	- 11 -
2.4.	地域公共交通網形成計画の期間	- 11 -
2.5.	地域公共交通網形成計画の目標	- 12 -
2.6.	目標と目標を達成するために行う事業の関係	- 12 -
3.	目標を達成するために行う事業・実施主体・スケジュール	- 16 -
3.1.	バスサービスの維持と見直し	- 16 -
3.2.	学生の通学に必要な移動を支えるための施策	- 16 -
3.3.	高齢者の生活に必要な移動を支えるための施策	- 16 -
3.4.	北設楽郡外との交流を促すための施策	- 16 -
3.5.	バスの運行にかかる情報化の推進	- 16 -
3.6.	公共交通でのおでかけが愉しくなる取組	- 16 -
3.7.	スケジュール	- 16 -
4.	計画達成状況の評価	- 25 -
4.1.	目標の達成度を示す評価指標	- 25 -
4.2.	事業の達成度を示す評価	- 25 -
5.	「おでかけ北設」実施組織・スケジュール	- 32 -
5.1.	計画期間における「おでかけ北設」の実施組織	- 32 -
5.2.	「おでかけ北設」協議会・分科会スケジュール・協議内容	- 33 -
6.	「おでかけ北設」の安定的な運営について	- 33 -
6.1.	所掌分担	- 33 -
6.2.	人材確保・育成・定住対策との連携	- 34 -
6.3.	その他	- 34 -
7.	計画の改正	- 34 -
7.1.	計画の改正	- 35 -

1. はじめに

1.1. 第1次地域公共交通網形成計画策定・事業実施までの状況

愛知県北東部の中山間地域に位置する北設楽郡3町村（設楽町・東栄町・豊根村）は、過疎化及び人口減少が著しく、公共交通利用者の減少が進んでいた。

このままの状況では公共交通サービスの維持が難しくなり、自家用車の利用ができない住民にとっては、通院・通学・買物など基本的な生活が成り立たなくなること、それがさらに人口減少を加速してしまう危機感に直面し、早急な対応が求められていた。

そこで、北設楽郡3町村は共同で平成21年3月に「北設楽郡公共交通活性化協議会」（以下協議会という。）を設置し、一体となってこの共通課題に取り組み対応していくため「北設楽郡地域公共交通総合連携計画」（以下総合連携計画という。）を策定した。

「北設楽郡地域公共交通総合連携計画（平成21年8月～平成24年7月）」は、3町村及び民間バス事業者が協働・連携し、住民がこの地域で安心して住み続けることができる持続可能で広域的な公共交通網の確立を目的に、北設楽郡公共交通システム「おでかけ北設」を構築し、地域の実情にあった事業運営を目指すこととなった。

事業を実施していく中で、日頃バスを利用しない住民のバスに対する認知度が低い点、地域外の観光客の利用が少ない点、及びタクシーや自家用有償運送との役割分担が不明確な点など新たな課題も認識されることとなった。

そこで、平成25年7月から3年間を計画期間とする「第2次北設楽郡地域公共交通総合連携計画」では、新たな課題への取組み、乗り継ぎダイヤの改正やバス停の位置見直しなど利便性の向上に資する事業等を継続的に実施した。

平成26年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に基づき、平成28年9月には「（第1次）北設楽郡地域公共交通網形成計画」（以下網形成計画という。）を新たに策定した。

この網形成計画は、平成28年度から平成30年度の期間において地域住民の日常生活に欠かせない移動手段の確保による「生活の質の保障」を将来にわたり継続していくため、この地域にふさわしい公共交通のあり方や課題解決について北設楽郡3町村が協議会で議論し、協力して取組み、実行していくことを、前総合連携計画の評価を踏まえ新たな計画に位置付けるものとなった。

計画では、北設楽郡3町村が一体となった公共交通網の実現を基本方針とし、

- ① 郡内拠点間及び郡外拠点への交通利便性の確保
- ② 全ての集落から郡内拠点への移動手段の提供
- ③ 「おでかけ北設」を多くの住民・来訪者に知ってもらい、利用してもらうための仕組みづくり
- ④ 「おでかけ北設」を将来にわたって持続するための運行形態の改善

の4項目によって、地域住民の「おでかけ」ができる環境づくりを推進する目標を掲げ、事業を実施し、年度毎に評価を行ってきた。

1.2. 第1次地域公共交通網形成計画までの取組みに対する成果と課題

1.2.1. 取組みに伴う成果

協議会の立上げから平成30年度で10年目を迎えた。その間、公共交通の町村間を跨いだ乗継ぎの不便さ解消、通学に特化したダイヤの適正化、医療機関への通院の利便性向上をはじめとする改善策を進め、実際に地域住民に利用して頂き、生活を支えうる移動手段を確保するため、町村の枠を越え協議・検討し、取り組んできた。

その結果今日では、町村を跨いだ町村営バスの乗り入れ実現により、郡内唯一の高校である県立田口高等学校へ東栄町及び豊根村在住の生徒の多くが自宅通学可能となった。

こうした取り組みの結果、田口高等学校校舎内に県立豊橋特別支援学校山嶺教室が開設され、郡内在住生徒の自宅通学にも利用されている。

一方、JR 飯田線への接続、新城市民病院や東栄病院への通院、新城方面への通学、とうえい温泉やパルとよねなどのレジャー利用を意識しダイヤの適正化やバス停位置の見直しを行い、利便性向上も継続して推進してきた。

10年前の状況と比べ少子高齢化など地域を取り巻く社会環境は更に厳しい状況となっているが、公共交通の確保及び利便性の向上についての取り組みは、この地域に対し、住民の日常生活に欠かせない移動手段の確保による「おでかけできる環境づくり」と「公共交通空白地の解消」の達成という面で、大きな成果をもたらしている。（表 1-1）

表 1-1 取組みに伴う主な成果

主な成果	具体的内容
おでかけ環境の整備 公共交通空白地の解消	①町村域を跨ぐ郡内拠点（各町村役場・支所所在地）間及び郡外拠点（豊田市稲武地区、新城市中心地）、またはＪＲ飯田線（東栄駅、本長篠駅）に接続する基幹バスの運行による、広域的な高校通学、通院、買い物等の生活を支える移動手段の提供 ②基幹バスが経由しない集落については、支線バス・予約バスまたは公共交通空白地有償運送及びスクールバス、福祉タクシー等との連携による郡内拠点への移動手段の確保

1.2.2. 残された課題

しかしながら課題は多い。住民、行政、交通事業者等が一体となって、地域の限られた資源である公共交通を「つくり」・「守り」・「育てる」共通認識の醸成、まちづくりと連動した各種取り組みへの協力体制の強化や地域外からの観光目的への対応など、不十分な取り組みがあることは事実であり、反省すべき点である。

第1次網形成計画に掲げた目標（取組み）に対する課題を整理し、表 1-2 に示す。

表 1-2 課題の整理

	第 1 次網形成計画の目標・取り組み	具体的実施事業	課 題
1	【目標①】 郡内拠点間及び郡外拠点への交通利便性の確保 【目標②】 全ての集落から郡内拠点への移動手段の提供 【目標④】 「おでかけ北設」を将来にわたって持続するための運行形態の改善 ○基幹バスや支線バス等の運行 ・基幹バスの運行 ・支線バス・予約バスの運行 ・その他の移送サービスの実施（福祉輸送サービス、のってかっせ、がんばらマイカー） ・スクールバスの運行	・町村営バス（基幹、支線、予約）の運行 ・その他移送サービスの実施（福祉輸送サービス、のってかっせ、がんばらマイカー） ・福祉タクシー運営費助成 ・通学費補助の実施	・公共交通網の維持（利用者数の減、運行経費の負担増） ・基幹バス及び支線バスの利用者の減少 ・免許返納を促すことができるフレキシブルな移動手段と生活支援が必要 ・収支状況の確認と代替交通体系の検討 ・各路線の利用者数の評価への反映 ・高齢化により最寄りのバス停まで遠いとの声が聞こえらるようになっている ・通学ダイヤの乗り継ぎ、待ち時間が分かりづらい。（特化したものがない） ・一便あたりの利用者数が 2 人を切る路線は、バスとして運行する意義が問われている。
2	【目標③】 「おでかけ北設」を多くの住民・来訪者に知ってもらい、利用してもらうための仕組みづくり 【目標④】 ○情報発信の強化 ・北設来訪者向けの情報発信 ・北設住民向けの情報発信 ・「おでかけ北設」の取り組みを理解してもらう為の方策（児童・生徒、高齢者向け）	・「おでかけ北設」ホームページの更新 ・バスナビタイム検索対応 ・おでかけ北設だより発行 ・高齢者向けバス利用促進講話の実施 ・小・中学生対象の公共交通グループワークの実施 ・イベントでの P R ブース出店・臨時便 ・時刻表の作成・配布	・実際に乗車体験をしてもらう事業が少ない。 ・時刻表が見難い ・観光利用が少ない。（把握できていない。主に生活路線） ・乗らない方への P R 不足。 ・バス自体に無関心な人が多い。
3	【目標①】、【目標③】 ○事業者・近隣市との連携による北設楽郡外への利便性の向上 ・異なるモード間の交通結節点での連携 ・田口新城線の活性化 ・郡外利用者の増加に向けた施策実施	・J R ダイヤに合わせたダイヤ改正 ・田口新城線定期券・回数券購入費補助の実施 ・田口新城線活性化検討会の設立・打合わせ	・田口新城線高校通学時の利用者負担が大きい ・田口新城線の利用者の減少および路線維持が困難になる恐れあり ・田口新城線の今後の方向性についての協議が必要 ・新城市高校統合に伴う周知の徹底 ・利用促進実施事業が少ない ・J R 飯田線の利用促進事業が少ない
4	【目標④】 ○将来に向けた検討事項 ・運営組織の検討 ・将来の手段確保の検討	・第 2 次計画策定に向けて 3 町村にて打合わせ	・一番身近な分科会の議論が不十分。 ・協議会と分科会の役割が不明確 ・住民、交通事業者及び町村他部局との連携が不足

1. 「第 1 次網形成計画までの取り組み」欄中、上段【目標①～④】は、第 1 次網形成計画に定めた各目標を指し、下段は目標を達成するために行う事業を記載。

また、第1次網形成計画に掲げた目標については、毎年度その達成度を評価指標により確認することで進捗管理し、さらに路線別で評価も実施している。

平成30年度（平成29年10月1日～平成30年9月30日）の自己評価結果では、計画全体の目標に対する事業の達成状況（表1-3）で住民一人あたりの利用回数に係る指標が目標値を下回るものの、全5項目中4項目は概ね達成する結果となった。

一方、路線別評価（表1-4）では、目標を達成する路線が13路線中3路線と少ない。このように、全体的な評価結果と路線別との間に大きな乖離が生じたため、次期計画では現状の課題を踏まえた適切な評価指標の見直しと目標数値の設定が必要であるということが判明した。

表1-3 計画全体の目標に対する事業の達成状況

【事業の総合評価結果】

評価指標	得点	得点算出の根拠
A 高校生自宅通学率	2	目標値90.0% H30実績値99.1%
B 通院目的利用率	1	目標値11.0% H30実績値11.2%
C 集落力バー率	2	目標値100.0% H30実績値 100.0% ※設楽町の沖駒地区は設楽町福祉輸送のみ
D 町村別目標達成度	1	設楽町：1点、東栄町：2点、豊根村：1点 →3町村平均 1点
E 住民一人あたりの利用回数	0	目標値10.5回 H30実績値 9.2回 ※小中学生の通学利用は除く
合計	6	→交通体系は現状を維持するが、事業内容を再検討

表1-4 路線別評価

【1便（片道1回）あたりの利用者数】

路線系統名		運行事業者	目標	実績	達成可否	
フリーダー受給系統	基幹バス	東栄設楽線	東栄町・設楽町	3.8	3.5	×
		豊根東栄線	豊根村・東栄町	4.8	3.5	×
		東栄線	東栄町	3.4	3.1	×
		稲武線	設楽町	4.8	3.6	×
		豊根設楽線	豊根村	2.0	1.2	×
	支線バス	宇連長江線	設楽町	2.0	0.5	×
		三都橋豊邦線	設楽町	3.6	3.6	○
非受給系統	基幹バス	津具線	設楽町	3.8	2.6	×
		御園線	東栄町	1.0	1.0	○
	支線バス	東園目線	東栄町	2.9	1.8	×
		坂宇場線	豊根村	10.1	6.5	×
		三沢線	豊根村	5.1	5.6	○
		富山線	豊根村	1.7	0.6	×

1.3. 第2次地域公共交通網形成計画策定の目的

「第2次北設楽郡地域公共交通網計画」の策定は、これまで10年間の取組みの成果を活かし、今後の5年間及びその先にあるこの地域の公共交通のあるべき将来像を考えるにあたり、今までの事業実施に対する評価や反省点を踏まえ、一つの区切りとし改め、この地域とその交通について見つめ直す良い機会である。

この地域では2034年度の完成を目指し設楽ダム本体工事及び関連整備事業が本格化し、三遠南信高速道路東栄ICの整備をはじめとする関連工事が予定され、道路改良に伴い移動時間の短縮、狭隘道路の解消、視認性の向上等、地域生活に欠かせない自家用車の移動環境が大幅に改善される見込みである。一方、自家用車を運転する住民を見ると、今後も引き続き高齢化が進むものと考えられており、高齢者による交通事故の増加が今まで以上に懸念される。

北設楽郡3町村は、高齢化率（表1-5）が全国平均を大きく上回るスピードで進行している。このままでは住民生活を営む中で集落機能の維持ができなくなるなど影響が心配される。

増加する高齢者が自家用車を利用できなくなったとしても生活し続けられるように、また、高齢化対策として若年層、特に学生が安心して通学できるようにするためには公共交通サービスを提供することが必要である。

表1-5 高齢化の状況（令和2年10月1日現在）

	高齢化率	順位
設楽町	51.00%	全国44位/1718市町村
東栄町	50.65%	全国53位/1718市町村
豊根村	52.41%	全国27位/1718市町村
全国市町村平均	34.93%	
愛知県市町村平均	26.76%	全国46位/47都道府県

※出典・・・令和2年度国勢調査より

北設楽郡の公共交通は、町村により運営形態は様々である。しかし、町村を跨ぐ幹線系統の運行については3町村が連携して維持していくことを基本とする。その上で、各町村については、個別の事情やニーズに対応した取り組みが必要である。

3町村が共同で実施する事業と、支線運行など各町村が担う事業の役割分担を明確にすることも重要である。

この北設楽郡地域で「生活を支え、安心を提供する公共交通」の実現を各町村のまちづくり施策と協調し、実行することを目的に本計画を策定する。なお、この計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画である。

1.4. 現状の公共交通サービスの状況

現在、北設楽郡内で運行している公共交通サービスをまとめる。



図 1-1 北設楽郡公共交通ネットワーク（実線表記：基幹バス）

(1) 基幹バス

北設楽郡の拠点間及び北設楽郡外を結ぶ移動に対しては、「基幹バス」を 7 路線運行している。概要を表 1-6 に示す。

表 1-6 基幹バスの概要（令和 4 年 11 月 1 日）

路線名	運行主体	運行区間	運行本数(往復)	主たる役割	運行目的	停留所整備	経路・ダイヤ設定	車両・運転手確保	運行
1 トウエイ 東栄設楽線	東栄町、 設楽町	本郷～中設楽～ 神田・向島～田 口	■本郷・東栄設楽 前～神田：平日5 往復、土曜3往復 (予約便) ■向島・神田～田 口：平日7往復(予 約便含む)、土曜5 往復	■設楽町神田地区から設楽町中心部 へのアクセス ■東栄町月・中設楽集落から東栄町 中心部へのアクセス ■東栄町内から田口高校への通学輸 送 ■設楽町内から東栄病院への通院輸 送(本郷にて東栄線と乗継)	北設楽郡 内の町村 間を結ぶ 路線を運 行			設楽町、東栄町	設楽町、 東栄町
2 トウエイ 豊根東栄線	豊根村、 東栄町	東栄駅前～系根 ～本郷～中設楽 ～東代～日向～ 豊根村役場前 ※一部東代・日 向経由せず	■本郷・東栄設楽 前～日向：平日6 往復、土休日2往 復 ■布川～豊根村 役場前：平日5往 復 ■東栄駅前～本 郷：平日3往復	■豊根村及び東栄町富草地区から東 栄町中心部、東栄病院及びJR飯田線 へのアクセス ■東栄町中心部とJR飯田線との連絡 輸送 ■JR飯田線沿線からとうえい温泉や 湯～らんどパルとよねへの輸送	北設楽郡 内の町村 間を結ぶ 路線を運 行	北設楽郡 公共交通 活性化協 議会	北設楽郡公共交 通活性化協議会	東栄町、豊根村	東栄町、 豊根村
3 トウエイ 東栄まちな か線	東栄町	東栄駅前～系根 ～本郷・東栄診 療所前・東栄設 場前・とうえい温 泉前	■東栄駅～とうえ い温泉前：平日5 往復、土休日2.5 往復 ■中心地周回便： 平日7往復、休日7往 復	■東栄町中心部とJR飯田線との連絡 輸送 ■JR飯田線沿線からとうえい温泉へ の輸送 (豊根東栄線においても同様の役割 あり) ■東栄町中心地を東栄診療所を中心 に周回する	各町村の 拠点間を 結ぶ路線 を運行			東栄町	東栄町
4 イナブ 稲武線	設楽町	どんぐりの湯前・ 稲武～名倉前 ～田口	平日・土曜：5往復 (予約便含む)	■設楽町中心部と豊田市稲武地域と の連絡輸送 ■設楽町名倉地区から稲武地域中心 部及び設楽町中心部へのアクセス ■設楽町から豊田市中心部・足助地 域へのアクセス(稲武においてとよ たおいでんバス稲武・足助線との乗継)	北設楽郡 と郡外と を結ぶ路 線を運 行			設楽町	設楽町

5	豊根設楽線	豊根村	大立～豊根村役場前～下津具 ※一部田口高校前まで運転	■大立～豊根村役場前: 平日1往復(予約バス) ■豊根村役場前～下津具: 平日7往復 ■下津具～田口高校前: 平日1往復	■豊根村から田口高校への通学輸送 ■豊根村と設楽町との連絡輸送(下津具にて津具線と乗継) ■設楽町を経由して新城市へのアクセス	北設楽郡内の町村間を結ぶ路線を運行	北設楽郡公共交通活性化協議会	北設楽郡公共交通活性化協議会	設楽町、豊根村	設楽町、豊根村
6	津具線	豊鉄バス	下津具～上津具～田口	平日:5往復 土休日:4往復	■豊根村と設楽町との連絡輸送(下津具にて豊根設楽線と乗継) ■設楽町津具地区と設楽町中心部との連絡輸送	各町村の拠点間を結ぶ路線を運行				
7	田口新城線	豊鉄バス	田口～田峯～本長瀬駅前～新城病院前	平日:9往復 土休日:6往復	■設楽町中心部と新城市及びJR飯田線との連絡輸送(通学、通院、買物) ■設楽町段嶺地区から設楽町中心部並びに新城市中心部及び原栄地域へのアクセス	北設楽郡と都外とを結ぶ路線を運行	豊鉄バス	豊鉄バス	豊鉄バス	豊鉄バス

(2) 支線バス

町村役場所在地などの拠点と集落とを結ぶ移動に対しては、定時定路線である「支線バス」を運行している。支線バスは、設楽町2路線、豊根村3路線あり、運行概要について表1-7に示す。

表1-7 支線バスの概要(令和4年11月1日現在)

路線名	運行主体	運行区間	運行本数(往復)	主たる役割
S1 宇連 ナガ 長江線	設楽町	設楽宇連～田口～天堤	■設楽宇連・大名倉～田口: 平日2.5往復、土曜1.5往復 ■田口～長江・天堤: 平日3往復、土曜2往復	■長江・小松集落及び大名倉・松戸・宇連集落から設楽町中心部へのアクセス ■田口小・設楽中学校への通学輸送
S2 ミツハシ 三都橋 ホクニ 豊邦線	設楽町	田口～田峯～桑平	平日: 土曜2往復	■段嶺地区豊邦・三都橋集落から設楽町中心部及び豊鉄バス田口新城線へのアクセス ■清嶺小・設楽中への通学輸送
N1 サカウ 坂宇場線	豊根村	豊根村役場前～豊根中村	平日4往復 (うち1便予約バス)	■坂宇場・上黒川集落から豊根村中心部及び基幹バスへのアクセス
N2 ミワ 三沢線	豊根村	豊根村診療所前～豊根村役場前～山内	平日4往復 (うち1便予約バス)	■三沢集落から豊根村中心部及び期間バスへのアクセス
N3 トヤマ 富山線	豊根村	大嵐駅～富山支所前～漆島	■大嵐駅～富山支所前: 平日6往復 ■富山支所前～漆島: 平日7往復	■富山集落中心部へのアクセス ■JR飯田線へのアクセス

(3) 予約バス

予約バスとは、事前に会員登録した住民等が、利用前に予約を行って利用することができる「会員制・予約制」のバスで、自宅近くと設楽町田口地区または東栄町本郷地区を結んでいる。設楽町で2路線、東栄町で4路線運行し、概要は表1-8のとおりである。

表 1-8 予約バスの概要

	路線名	居住地集落	目的地
設楽町	宇連長江線	荒尾、小松、裏谷、長江、松戸	田口まちなか
	三都橋豊邦線	清崎、小塩、田内、田峯、豊邦、三都橋	田口まちなか、 田峯停留所
東栄町	藺目線	下田、川角、東藺目、西藺目	本郷まちなか
	御園線	橋場、栃畑、足込、坪沢、長畑、御園	
	振草線	小林、上栗代、下栗代、古戸、桑原、 平山（設楽町）	
	三ツ組・三輪線	尾籠、柿野、三ツ組、河内、深谷、月	

(4) タクシー

北設楽郡内でタクシー事業を行う事業者は、設楽町に田口乗用自動車有限会社、納庫タクシー、及び東栄町に東栄タクシー有限会社の3社がある（表1-9参照）。

通常のタクシー運行の他に、一般のタクシー車両を使用して、設楽町福祉移送サービスと同種のサービスを提供している。

表 1-9 北設楽郡内タクシー事業者一覧

単位：台

事業者	事業者の住所	ジャンボ タクシー	一般 タクシー	計
田口乗用自動車（有）	設楽町田口字大西 30-2		1	1
納庫タクシー	設楽町東納庫字塞勝 13		2	2
東栄タクシー（有）	東栄町三輪字下奈根 52-6	1	2	3

(5) スクールバス

小学生及び中学生の通学に際し、路線バス（支線バス及び基幹バス）で対応できない場合は、各町村の教育委員会にてスクールバスを運行している。設楽町で5路線、東栄町で1路線運行している（表1-10参照）。

表 1-10 スクールバスの運行状況（平成30年4月1日現在）

単位：人/日

運行主体	路線名	中学生	小学生
設楽町	平山荒尾線	4	0
	名倉線	16	—
	小塩線	5	2
	田峯線	7	4
	裏谷線	3	1
東栄線	振草下栗代方面	—	4

(6) 移動困難者向けの移動手段

移動困難者向けの移動手段としては、予約バス以外に、設楽町の「福祉移送サービス」、設楽町津具地区の「のってかっせ」、豊根村の「がんばらマイカー」を運行している。各種サービスの概要について、表 1-11 に示す。

表 1-11 移動困難者向けの移送サービスの概要（平成 30 年 4 月 1 日現在）

区分		設楽町 福祉移送サービス	設楽町津具地区 のってかっせ津具	豊根村 がんばらマイカー
1	法的根拠	市町村福祉有償運送	公共交通空白地有償運送	公共交通空白地有償運送
2	運営主体	設楽町	津具商工会	社会福祉法人豊根村社会福祉協議会
3	委託業者	公益社団法人 設楽町シルバー人材センター	—	—
4	運営内容	シルバー人材センターが利用者から電話予約を受け、運転手、介助員の手配を行う	利用者からの電話により予約を受け付け、運転手の手配を行う。	利用者からの電話により予約を受け付け、運転手の手配を行う。
5	使用車両	福祉車両4台	1台（軽自動車）	30台（運転手が所有する車両）
6	利用対象者	バスの利用が困難な要支援認定者、要介護認定者、障がい者で予め登録した住民	設楽町民で会員登録した者	予め登録した住民
7	事業内容	医療機関への通院、町内商店への送迎など	医療機関への通院、行事への参加、公共機関への用務など	医療機関への通院、行事への参加、公共機関への用務など
8	運行範囲	乗車地または下車地が設楽町及び愛知県内または静岡県浜松市内の範囲内	町内（津具地区に限定）	乗車地または下車地が豊根村の範囲内
9	運行日・時間	月～金曜日 午前9時～午後4時	月～金曜日 午前9時～午後5時	月～金曜日 午前9時～午後5時
10	利用料	片道50kmまで：初乗り5kmまで500円、5kmごとに500円追加 片道50km超：初乗り5kmまで6,000円、5kmごとに1,000円追加	1回500円	地域に応じて1,000円～6,000円
11	運転者登録数	18名（年齢59～71歳）	4名（65歳～69歳）	36名（30～80歳）

2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針、計画の位置づけ、区域、計画期間及び目標

2.1. 基本的な方針

基本方針 「この地に暮らしたい」想いを支える おでかけ環境を創り・守り・育てる

北設楽郡3町村は、高齢化率が約48%（平成27年10月1日現在）と離島を除く市町村としては突出して高く、愛知県平均の約24%を大きく上回り、超高齢化が進む地域となっている。

そのような状況のなか、平成29年度第三者評価委員会の評価結果において、北設楽郡地域の公共交通の状況について、「利用者の減少」、「高校通学の利用者負担が大きい」、「路線維持が困難になる恐れがある」、「高齢利用者への移動手段の確保及び生活支援」に対し、今後の重点的な課題として示された。

また、将来的な社会情勢や展望を踏まえ、これらの課題の解決に向け、第1次公共交通網形成計画に引き続き、北設楽郡3町村が共同で取り組むべき目標を設定し、「暮らしたいと思う人が暮らせる地域であるため」、「暮らすのを諦めなくていい」を地域の交通網で支える基本方針を設定した。

「おでかけ環境」とは？

北設楽郡公共交通活性化協議会では、バスなどの移動手段の確保を図る施策について、他の市町村で一般に言われているような「移動手段の確保」「公共交通確保・バスの確保」などとは呼ばず、「おでかけ環境を創り・守り・育てる」と呼んでいます。

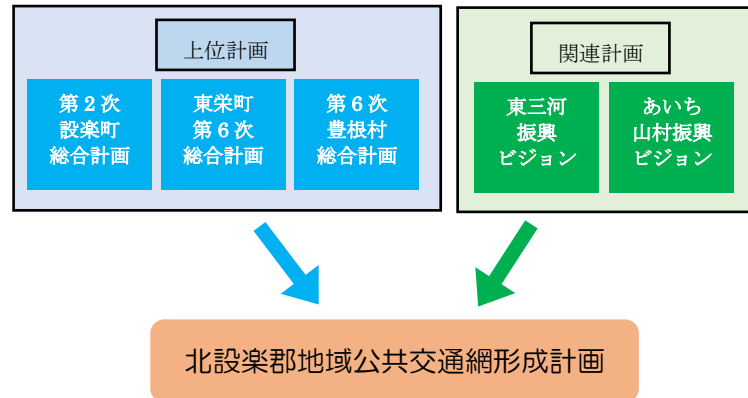
その理由は、この協議会での取り組みは、単にバスを走らせて移動手段ができれば達成できたという単純なものではないと考えているからです。

「おでかけ環境」は「移動する手段」と「活動する目的」のかけ算で表現できます。このうち「移動する手段」は、バスだけでなく、自家用車が使いやすくなることや、タクシーを使うことなど、どのような人にも目的地まで移動する方法が存在していることを表します。一方の、「活動する目的」は、買い物ができる商店があることや、友人と一息つく喫茶店があること、病気の時に通院できる医者があることなど、外出先で達成しようとする活動を表します。

2.2. 計画の位置づけ

本網形成計画は、北設楽郡3町村が連携し、各種計画やビジョンにしたがって北設楽郡内のすべての住民が豊かな生活を行うことができるよう、必要な移動の機会を確保するために策定するものである。また、各町村の総合計画における交通関連施策及び愛知県の施策との整合性を図ることが必要となる。関連する計画について、図2-1に示す。

図 2-1 北設楽郡地域公共交通網形成計画と関連する計画



2.3. 地域公共交通網形成計画の区域

第2次北設楽郡地域公共交通網形成計画の区域を、次のように定める。

北設楽郡3町村（設楽町、東栄町、豊根村）

2.4. 地域公共交通網形成計画の期間

第2次北設楽郡地域公共交通網形成計画の期間を、次のように定める。

2019年度 ～ 2023年度（5か年）

2.5. 地域公共交通網形成計画の目標

目標① 高校の卒業まで安心して通学できる

北設楽郡3町村は、町村域の概ね90%以上を山林が占め、山地と河川で隔てられた急峻な地形に小規模な集落が点在し、中心集落からの移動距離も様々である。

そのような環境の中、各集落から町村立小中学校への通学手段として、各町村は町村営バス及びスクールバスの運行により、児童・生徒及びご家族に自宅から学校まで移動時間の安全・安心を提供している。

一方、高校への通学は北設楽郡内に1校の県立田口高等学校や併設の豊橋特別支援学校山嶺教室（高等部）へ郡内各町村から相互乗り入れによる自宅通学を可能にし、郡外高校への通学についても自宅から多くの生徒が町村を跨いで広域運行している基幹バスを利用して通学している（JRとの乗り継ぎ利用を含む）。

自宅から高校へ通える交通手段が整備されない場合は、経済的な理由で進学を諦めなくてはならない状況が生まれたり、家族で地域外へ転居してしまったりするなどの恐れがある。引き続き自宅（地域）から高校まで比較的安価な公共交通で安心して通える環境を維持し、通学できない（この地域で暮せない・地域の活気が失われる）ことによる若年層の流出による高齢化に歯止めをかける必要がある。

【現状と課題】

北設楽郡各町村では、小中学校への安心・安全な通学手段として、町村営バス及びスクールバスを運行している。

郡内唯一の県立田口高等学校へは、東栄町及び豊根村在住の生徒が、町村を跨いだ乗り入れによる基幹バスの運行により、自宅通学が可能となっている。

郡外高校についても、豊鉄バス田口新城線やJR飯田線東栄駅または本長篠駅との結節に配慮したダイヤ調整により多くの生徒が通学に利用している。

今後の状況は、この地域の児童・生徒の通学利用者数の減少が見込まれ、公共交通機関やスクールバスの運行経費や収支状況がさらに厳しくなることが懸念されている。

しかしながら、「この地域で暮し続けられる生活環境」の維持を「自宅通学できる（移動手段の確保）」で今後も引き続き支え、バス利用の利便性向上や安心の提供などの思いに応えるため、基幹バスをはじめとする移動手段を継続的に確保する必要がある。



【主な対応策】

- ・ 基幹バスの運行
- ・ 小中学生の通学手段の提供
- ・ 通学費補助の継続
- ・ 新高校一年生への通学ガイド作成

目標② 齢を重ねても安心して暮らし続けられる

この地域の住民の日常生活の移動手段は、自家用車の利用が前提となっている。

今後、さらに高齢化が進むと予想される中で、加齢に伴う認知機能の低下に伴い、運転することが困難となる住民が増加することが懸念される。自家用車による移動ができなくなった場合、外出することが難しくなる高齢者の増加が予想される。外出が困難になると地域社会との接点を失い、心身の健康を保つことができなくなるのみならず、社会の活力が低下にもつながる。

このような状況をできるだけ回避し、個々人の「健幸」と「地域の活力」を適切に維持するため、地域の足を確保し、自家用車を利用できなくなったとしても移動する事ができる環境を整備することが重要である。

【現状と課題】

北設楽郡3町村は、この地域に暮らす主に自家用車を利用できない幅広い世代の住民を対象に、通学、通院、買い物等の生活に必要な移動手段の確保や利便性の向上を、北設楽郡公共交通活性化協議会委員をはじめ、多くの方のご協力を頂き実現してきた。

しかし、通学を第一に考えたダイヤ設定のため、主に高齢者の方が日中の通院や買い物利用時に乗り継ぎや待ち時間が不便であったり、用事を済ませた帰りの便を考慮したダイヤの調整等が不十分であったりするなど、利用しづらい状況もある。

自家用車を所持していても、冬期の道路凍結や交通量が多い幹線道路での運転に不安を感じている高齢ドライバーも存在している。運転に不安を感じたときの受け皿としての代替策として機能できる移動手段を提供することが求められている。

通院・買物など「日中の外出に使いづらい」状況を解消し、「この地域で暮らし続けられる安心感」を住民に実感してもらうため、バスだけでなく、タクシーや各種の福祉輸送サービスと連携し、移動手段を確保していかなければならない。



【主な対応策】

- ・ 支線バス・予約バス・スクールバス・タクシー等の見直し
- ・ 高齢利用者の補助の継続
- ・ 高齢者の新規利用増の取組み
- ・ 高齢者が上手く車と付き合える、交通事故を減らす取組み
- ・ 買物支援サービス
- ・ 高齢者が利用しやすい車両の導入

目標③ 一人でも多くの人が公共交通でおでかけし たくなる

この地域内外からの公共交通の利用を促すことで、公共交通の収入を向上させるとともに、地域の消費活動を刺激することで、公共交通と連動して盛り上げることにより、経済活動と地域の活性化（仕事・商売が成立ち、雇用が生まれる）につなげる必要がある。

「この地域に行きたい」という要望に応え、実際に行くことができる公共交通サービスの提供を行わなければならない。

そのためには、地域にある観光資源やおでかけ先の発掘と情報発信、公共交通での移動情報の充実、両者を連動したイベントの実施など、「乗って楽しい・降りて楽しい」仕掛けを作り出していくことが重要である。

【現状と課題】

設楽町、東栄町及び豊根村は、少子高齢化による人口減少や高齢化率の上昇がほぼ同じ状況で進行し、地域の足である公共交通機関を利用する学生や一般利用者も同様減少傾向となっている。

利用者の減少は、公共交通サービスの提供・維持に係る運行収支を悪化し、路線の維持自体が近い将来困難になる恐れも心配されている。

このような中、この地域住民の大幅な利用増を達成することは難しく、郡外からの利用者の増加を求めることも路線維持の観点から大きな取組みとなる。

生活と密着した路線の印象がある公共交通を、地域の資源である観光等に結び付け、郡外からの誘客に繋げるための情報提供の工夫や移動時間や車内空間に付加価値を創出するなど、「乗ってよかった」を体感でき、一人でも多くの利用者が楽しい思い出になるような公共交通の創造も必要である。



【主な対応策】

- ・ 田口新城線の維持
- ・ JR 飯田線の利用促進
- ・ 来訪者の利便性の拡大
- ・ インターネットでの経路検索の充実

2.6. 目標と目標を達成するために行う事業の関係

本章で掲げた目標と、次章で説明する事業との対応について、表 2-2 に示す。

表 2-2 目標と目標を達成するために行う事業との対応

目 標				
目標①	高校の卒業まで安心して通学できる			
目標②	齢を重ねても安心して暮らし続けられる			
目標③	一人でも多くの人が公共交通でおでかけしたくなる			

事業内容		目標①	目標②	目標③
バスサービスの維持と見直し	基幹バスの運行	○	○	○
	支線バス・予約バス・スクールバス等の運行と見直し	○	○	○
	タクシーの活用		○	
学生の通学に必要な移動を支えるための施策	小中学生の通学手段の提供	○		
	通学できる環境の確保	○		
	新高校一年生への通学ガイド作成	○		
高齢者の生活に必要な移動を支えるための施策	高齢利用者の補助の継続		○	
	高齢者の新規利用者増の取組み		○	
	買い物支援サービス		○	
	高齢者が上手く車と付き合えるような取組み（交通事故防止）		○	
	車両購入時に高齢者が利用しやすい車両の導入		○	
北設楽郡外との交流を促すための施策	田口新城線の活性化	○		○
	JR飯田線の利用促進	○		○
	来訪者の利便性拡大			○
バス運行に係る情報化の推進	インターネットの活用による経路検索の充実			○
	ダイヤ編成等の情報化推進			○
公共交通でおでかけが愉しくなる取組	公共交通に親しみを持ってもらう取組み		○	○
	バス停の魅力向上			○
	沿線施設と連携したバス利用特典の実施		○	○

コラム：この計画に掲げる「安心」とは・・・

- ① 自家用車を運転することができない人、または自家用車を利用している人が、車を利用しないと全く外出できないことにより、その地域で暮ることができなくなる不安を公共交通が利用できることで解消し、ある程度の利用に対する満足感を与える移動手段となること。
- ② 移動先で目的を達成できる移動手段となること。
- ③ ①と②がどちらも欠けることなく総合的に機能し、利用者がそれを実感できること。

3. 目標を達成するために行う事業・実施主体・スケジュール

※実施主体…【協議会】：3 町村合同の実施事業、【設楽町】【東栄町】【豊根村】：各町村の実施事業、【団体名】：各団体実施事業

3.1. バスサービスの維持と見直し

3.1.1. **基幹バスの運行**

【協議会】【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・ 高等学校への通学、主要医療機関への通院、北設楽郡外からの来訪などを目的として、北設楽郡の拠点間及び郡外自治体とを結ぶための基幹バスを 3 町村共同の意思として維持し、運行する
- ・ 町村を跨いだ乗り入れ路線の運行経費・運賃収入は、それぞれの運行町村で経費を負担し、その収入とする。（OD 調査による按分は行わないものとする。）
- ・ バス利用の重要性について住民に対し、理解・協力を求める取組みとして、バスの乗車体験を広く住民を対象に各種イベントと連携し実施
- ・ 事業所等団体・企業へ利用協力要請
- ・ 協議会委員のバス乗車による現状把握

3.1.2. **支線バス・予約バス・スクールバス等の運行と見直し**

利用者の高齢化に伴い、バス停までの移動が困難である方が増加し、現状路線の停留所間の距離や、バス停の位置を調整することでも対応できない場合も増加しているため、実情に応じたサービスへの見直しを行う。

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・ 各路線の事業評価に基づき、1 便当たり利用者数や 1 人あたりの輸送コストを様々な輸送形態（バス、スクールバス混乗、タクシー）と比較し、より効率的な運行形態への代替も選択肢に含めながら、サービスを維持していく。その際、時間帯による他の運行形態の導入など、地域の利用状況やニーズを考慮し、地域住民の理解を得ながら対応するものとする。

【設楽町】

- ・ 利用者の現状及び今後の状況を判断したルート、ダイヤ等の再構築
- ・ のってかっせ津具、福祉移送サービス、福祉タクシーの維持
- ・ 福祉移送サービス及び福祉タクシーの利用料の見直し
- ・ ダム建設に伴う集落配置の変化、道路事情の変更などに対応した路線・運行形態の見直し
- ・ 利用者が少ない路線（宇連長江線）について、運行形態の代替を含め運行の見直しを行う。

【東栄町】

- ・公共交通網の見直し検討（運行の効率化、公共施設の位置と連動した路線配置、人口減少及び少子高齢化の進展への対応等）

【豊根村】

- ・公共交通網の見直し検討（運行の効率化、利用者の通学・通院等の需要を踏まえた対応）

3.1.3. **タクシーの活用**

【設楽町】【東栄町】

- ・3.1.2 での検討の結果、タクシーによる輸送が効率的であり、利用者の利便性も確保できると判断された場合には、タクシー利用補助の実施への移行によるサービス維持が可能かどうかについても検討する。

3.2. 学生の通学に必要な移動を支えるための施策

3.2.1. **小中学生の通学手段の提供**

【設楽町】【東栄町】【豊根村】【小中学校】

- ・町村営バス、スクールバスまたはデマンドタクシー利用による通学の足を引き続き確保する

3.2.2. **通学できる環境の確保**

【設楽町】

- ・高校生通学定期補助、回数券購入補助（住民及び田口高寮生）の継続実施
- ・田口高校魅力化事業と連携し、公共交通で支援できる取組みを検討・実施

【東栄町】

- ・小中学生の無料乗車券配布及び高校生通学費補助制度の継続（バス・J R利用）

【豊根村】

- ・保育園児及び小中学生への通学乗車券配布及び高校生通学費助成の継続

3.2.3. **新高校一年生への通学ガイド作成**

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・新中学3年生を対象に、バス、J R等を利用した高校（高等部）への通学イメージ（時刻表、バス停、乗り換え、待合スペース、定期補助、回数券補助等）を持ってもらうため、説明会を行う
- ・町村別に、田口高校や山嶺教室、郡外高校への通学に対応したチラシを該当校の教員と連携し、作成する

【田口高校】

- ・東三河地区中学校における高校進学説明会で、公共交通を利用した通学方法を郡外生徒へ説明、P R、周知を実施

3.3. 高齢者の生活に必要な移動を支えるための施策

3.3.1. 高齢利用者の補助の継続

【設楽町】

- ・田口新城線の回数券補助の継続実施
- ・免許返納者への元気パス購入費補助等の実施

【東栄町】

- ・自由乗降の継続
- ・福祉タクシー券助成事業（見直し等検討を含む）
- ・医療機関へのアクセス性の維持

【豊根村】

- ・敬老等乗車券の交付

3.3.2. 高齢者の新規利用者増の取組み

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・各種会合、イベント時の出前講座（補助制度等説明）の実施
- ・出前講座時にMY時刻表の作成支援

【設楽町】

- ・バスに乗ることができる 65 歳以上のグループ利用をメインターゲットに、元気パス、回数券補助の活用による積極的な利用を呼びかける
- ・バス停から自宅までの移動支援策の検討、取組み

【東栄町】

- ・おいでん家支援員等を活用した公共交通利用方法の浸透
- ・おいでん家等への出前講座
- ・予約バス受付時の個別案内

3.3.3. 買い物支援サービス

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・地元商店、運行業者及び3町村が連携し、御用聞きサービス、貨客混載をはじめとする生活支援サービスの導入可能性について協議する

【設楽町】

- ・地域の公共交通空白地有償運送の補助の継続・導入支援（補助）

【東栄町】

-
- ・巡回販売事業（移動販売車オニスター号）の継続

【豊根村】

- ・がんばらマイカー運営事業者への補助の継続

3.3.4. **高齢者が上手く車と付き合えるような取組み（交通事故の防止）**

高齢ドライバーの増加に伴い自家用車利用時に、郡外への長距離移動、不慣れな交通量の多い都市部の運転や冬期の凍結路面への対応等、運転者自身および家族が運転行為を心配するケースが多くなると予想される。しかしながら、日常生活の一部として長年利用してきた自家用車の運転を急に制限するのは困難である。

自家用車利用の一部でも公共交通機関への利用へ振り替える取組みを推進し、交通事故を未然に防止し、利用場面による上手な使い分けを提唱する。

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・主要バスターミナル、駅でのパーク＆ライドの利用案内

【愛知県】

- ・「エコモビリティライフ」に関する普及啓発の推進

【設楽警察署】

- ・運転免許返納時等におけるバス利用の広報活動
- ・受付に地域公共交通バス利用広報（チラシ等の配布）
- ・交通安全講話等においてバス利用の促進

3.3.5. **車両更新時に高齢者が利用しやすい車両の導入**

【設楽町】【東栄町】【豊根村】【交通事業者】

- ・車両更新時にバリアフリー対応の車両の導入を推進し、乗りやすさを考慮したステップ等の取り付けを配慮するものとする。

3.4. 北設楽郡外との交流を促すための施策

3.4.1. **田口新城線の活性化**

【設楽町】

- ・田口新城線の利用促進策を新城市及び豊鉄バスと連携し実施（山の湊号との乗り継ぎ利用による名古屋方面から利用者の増加）
- ・山の湊号との乗り継ぎ利用プランの提供（ウォーキング、登山、ダム建設現場見学他）
- ・パーク＆ライドの検討・実施。
- ・観光部門との連携による利用促進対策の実施
- ・高校生通学定期補助、回数券購入補助（住民及び田口高寮生）の継続実施
- ・田口高校魅力化事業と連携し、公共交通で支援できる取組みを検討・実施

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

-
- ・新中学 3 年生を対象に、バス、J R 等を利用した高校（高等部）への通学イメージ（時刻表、バス停、乗り換え、待合スペース、定期補助、回数券補助等）を持ってもらうため、説明会を行う
 - ・町村別に、田口高校や山嶺教室、郡外高校への通学に対応したチラシを該当校の教員と連携し、作成する
 - ・主要バスターミナル、駅でのパーク＆ライドの利用案内

【愛知県】

- ・「田口新城線活性化検討会」の開催

【豊鉄バス】

沿線市町や自治会の協力を得ながら、

- ・沿線各戸への時刻表配布
- ・住民を対象とした路線バスのお試し乗車
- ・高齢者の集会や民生委員・自治会役員との会合での、路線バス利用の P R
- ・社会福祉協議会や設楽ダム工事事務所等、利用が見込まれる団体への P R
- ・高速バス山の湊号と路線バスの観光企画切符の造成
- ・田口新城線の活性化について、県、新城市及び設楽町と協議

3.4.2. **J R 飯田線の利用促進**

【協議会】

- ・東栄駅及び本長篠駅での乗り継ぎ利用者への情報提供内容を充実。

【東栄町】【豊根村】

- ・観光利用対策（郡外からの利用者増）

【東栄町】

- ・J R 飯田線との結節回数の維持
- ・J R 飯田線東栄駅舎内及びバス車内での案内（乗降方法）の表示
- ・特急伊那路の東栄駅への停車要望

【豊根村】

- ・観光利用の促進（温泉施設の割引、大嵐駅の利用促進）

【J R 東海】【協議会】【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・J R 飯田線ダイヤ改正情報を迅速に提供し、公共交通機関への乗り継ぎに配慮する

【愛知県】

- ・「J R 東海との意見交換会」における要望の実施

3.4.3. **来訪者の利便性拡大**

【協議会】

- ・情報提供（W E B、ホームページの観光情報の充実、利用チラシの作成）
- ・主要バスターミナル、駅での P R 強化（J R 本長篠駅も含む）
- ・来訪者がわかりやすい停留所名称への変更（田口・本郷）

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・行き先案内表示（路線・系統名、バス停名等）の再設定による明確化
- ・観光施設名と連動するバス停名称を協議・調整
- ・路線バス乗車により観光施設を利用する場合、特典の提供協力を事業所へ依頼

【設楽町】

- ・学生のお迎え環境の整備、待合スペースの充実
- ・都市部への利用促進PRの実施
- ・夏休み合宿への利用拡大への依頼（50円バスの利用促進・拡大）
- ・豊田市との連携による稲武線の利用促進

【東栄町】

- ・JR飯田線東栄駅舎内及びバス車内での案内（乗降方法）の表示
- ・イベント臨時便の実施
- ・とうえい温泉での割引制度

【愛知県】

- ・情報提供、案内表示の充実等

3.5. バス運行にかかる情報化の推進

3.5.1. インターネットの活用による経路検索の充実

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・国土交通省の定義する標準的なバス情報フォーマット及びG T F Sデータの活用による事務の簡略化を図り、時刻表の作成を始め、経路検索に対応する。
- ・標準的なバス情報フォーマットやG T F Sデータの作成や、オープンデータの活用に向けた研修を実施し、3 町村担当でデータ更新等ができる体制づくりを進める。

【愛知県】

- ・バス情報の見える化の推進

3.5.2. ダイヤ編成等の情報化推進

【設楽町】【東栄町】【豊根村】

- ・各町村で行っているバスのダイヤ編成について、ダイヤ編成システムの導入などにより作業の標準化を図り、掲示用時刻表、配布用時刻表、運行交番表、GTFS データ等の作成の省力化を図る
- ・そのために担当が業務を移行できるための研修を実施する。

○標準的なバス情報フォーマットとは・・・

国土交通省が 2017 年に定めた、インターネットで公共交通の検索を行う際のデータ整備のフォーマット（形式）。通称、GTFS-JP と呼ばれ、下記 GTFS 形式と互換性がある。この形式でデータを整備し、各コンテンツプロバイダに情報提供することにより、Google、Navitime、駅すばあと、ジョルダン乗換案内等への反映が容易となる。

○GTFSとは・・・

General Transit Feed Specification の略。公共交通の乗換情報を提供する世界共通フォーマット。インターネットでの経路検索用データ整備における事実上の世界標準形式

○オープンデータとは・・・

自治体や民間企業が保有する各種のデータを一般に公開（オープン）することにより、誰でも利用できるようにすること。

3.6. 公共交通でのおでかけが愉しくなる取組

3.6.1. 公共交通に親しみを持ってもらう取組み

【設楽町】【東栄町】【豊根村】【小中学校】

- ・利用者や住民に公共交通への親しみを持ってもらい、乗車時に楽しんでいただくきっかけ作りとして、バス車内外にクリスマス、七夕など季節のイベントに合わせた装飾を行う。装飾の作成は地域内の幼稚園・保育園等の協力を得て、子ども達がバスに親しむきっかけを提供する。

3.6.2. バス停の魅力向上

【設楽町】【小中学校】

- ・田口バスターミナル及びバス停の魅力を向上する取組み、待合環境の充実
- ・シルバー会員のボランティア活動として、バス停の清掃活動を実施（年1回）

3.6.3. 沿線施設と連携したバス利用特典の継続

【東栄町】【豊根村】

- ・バスを利用した来客に対しての温泉利用料金割引の継続実施

3.7. スケジュール

目標を達成するための事業の年度ごとの実施スケジュールを、表 3-8 に示す。

表 3-8 実施事業の年度ごとのスケジュール

事業名		2019	2020	2021	2022	2023	実施主体
バスサービスの維持と見直し	基幹バスの運行	継続実施				→	協議会 各町村 豊鉄バス
	支線バス・予約バス・スクールバス等の運行と見直し	継続実施				→	各町村
	タクシーの活用	評価・検討	-----	実施(必要に応じて)		→	各町村 タクシー事業者
学生の通学に必要な移動を支えるための施策	小中学生の通学手段の提供	継続実施				→	各町村 郡内小中学校
	通学できる環境の確保	継続実施				→	各町村
	新高校一年生への通学ガイド作成	継続実施				→	各町村 田口高校
高齢者の生活に必要な移動を支えるための施策	高齢利用者の補助の継続	継続実施				→	各町村
	高齢者の新規利用者増の取組み	継続実施				→	各町村
	買い物支援サービス	調整・広報等	-----	実施(必要に応じて)		→	各町村
	高齢者が上手く車と付き合えるような取組み(交通事故防止)	調整・広報等	-----	実施		→	各町村 愛知県 設楽警察署
	車両購入時に高齢者が利用しやすい車両の導入	-----	車両更新時に随時実施	-----	-----	→	各町村 豊鉄バス
北設楽郡外との交流を促すための施策	田口新城線の活性化	継続実施				→	愛知県 各町村 豊鉄バス
	JR飯田線の利用促進	継続実施				→	協議会 各町村 愛知県 JR東海
	来訪者の利便性拡大	継続実施				→	協議会 各町村 愛知県
バス運行に係る情報化の推進	インターネットの活用による経路検索の充実	研修・体制の整備	-----	実施		→	各町村 愛知県
	ダイヤ編成等の情報化推進	研修・体制の整備	-----	実施		→	各町村
公共交通でおでかけが愉しくなる取組	公共交通に親しみを持ってもらう取組み	調整・広報等 実施(一部)	-----	実施		→	各町村 小中学校
	バス停の魅力向上	調整・広報等 実施(一部)	-----	実施		→	各町村 小中学校
	沿線施設と連携したバス利用特典の実施	継続実施				→	各町村
評価・次期計画			中間評価	次期計画検討開始	最終評価	→	協議会

4. 計画達成状況の評価

4.1. 目標の達成度を示す評価指標

4.1.1. 目標①：「高校の卒業まで安心して通学できる」ために行う事業への評価

【選定理由】中学校卒業後、自宅から高校へ通学し引き続きこの地域で生活する生徒の存在は、少子高齢化の進むそれぞれの地区の集落機能や活力の維持に大きく影響している。

自宅から高校までの通学を、安心、安全で安価な移動手段を提供する公共交通で支え、引き続きこの地域に住み続けてもらい地元地区の活力を維持することがおでかけ北設ネットワークの大きな存在意義の一つであるため。

・評価指標①：高校生自宅通学率

$$= \text{自宅通学者数} ※1 \quad / \quad \text{中学校卒業者数} ※2$$

※1：郡内自宅から郡内外高校通学者（通学方法は問わない。4月1日現在）田口高寮生は除く。

※2：3町村中学校卒業者（3月31日現在。前3ヶ年の中学卒業者）

4.1.2. 目標②：「齢を重ねても安心して暮らし続けられる」ために行う事業への評価

【選定理由】北設楽郡地域では、自家用車の利用が日常生活のあらゆる場面と密接に結び付き、自家用車は多くの住民にとって欠かせない大きな存在となっている。高齢による運転能力の低下に伴い、交通事故への心配から、免許返納を促す傾向にあるが、自家用車に代わる移動手段の利用促進・PRが不十分であるため、浸透していないのが現状である。

そのような状況の中、自家用車が運転できなくても、公共交通の利用を通じ、この地域で引き続き安心して日常生活を送ることができるという実感を持っていただくことで、免許返納を促す一助になることを前提とするもの。

・評価指標②：免許返納件数

$$= \text{設楽警察署管内の年度別返納件数}$$

4.1.3. 目標③：「一人でも多くの人が公共交通でおでかけしたくなる」ために行う事業への評価

【選定理由】各種事業の実施による利用者数の変動を、地域内全体として把握できるため。

・評価指標③：住民一人あたりの公共交通利用回数

$$= \text{年間利用者総数} \times 1 \div 3 \text{ 町村住基人口（年度末）}$$

※1：下記の合計数値

- ・基幹バス田口新城線の内、設楽町での乗降者数
- ・基幹バス年間利用者数（田口新城線以外、小中学生の定期利用除く）
- ・支線バス年間利用者数（小中学生の定期利用除く）
- ・予約バスの年間利用者数
- ・「のってかせ津具」「がんばらマイカー」の年間利用者数
- ・福祉タクシー・移送サービスの年間利用者数

【選定理由】評価指標③と連動し、利用者数の変動による路線別の輸送コストが把握できるため。

・評価指標④：一人あたりの輸送コスト（全体平均）

$$= (\text{年間総運行経費} - \text{運賃収入}) \div \text{年間利用者数}$$

※目標③に対する評価は、評価指標③及び④により評価する。

4.1.4. 評価方法

各評価指標について前年度数値を目標値（基準値）に設定し、前年度との比較による増減要因の分析により評価する。

また、前年度比較による指標数値の変化（推移）を継続的に把握するものとする。

4. 2. 事業の達成度を示す評価

4.2.1. 事業評価

個別の事業の実施状況について表 4-1 に示す確認シートを作成し、毎年の事業実施内容について振り返るとともに、次年度以降の事業実施において改善が図られるようにする。なお、この確認シートは各年度最後の協議会において協議するものとする。

表 4-1 事業の実施状況の確認シート

事業名		今年度の実施内容	事業実施の効果 (実施しなかった場合はその理由)	次年度に向けた課題 と解決の方向性
バスサービスの 維持と見直し	基幹バスの運行			
	支線バス・予約バス・スクールバス等の 運行と見直し			
	タクシーの活用			
学生の通学に必要な移動を支える ための施策	小中学生の通学手段の提供			
	通学できる環境の確保			
	新高校一年生への通学ガイド作成			
高齢者の生活に必要な移動を支える ための施策	高齢利用者の補助の継続			
	高齢者の新規利用者増の取組み			
	買い物支援サービス			
	高齢者が上手く車と付き合えるような 取組み(交通事故防止)			
	車両購入時に高齢者が利用しやすい 車両の導入			
北設楽郡外との 交流を促すための 施策	田口新城線の活性化			
	JR飯田線の利用促進			
	来訪者の利便性拡大			
バス運行に係る 情報化の推進	インターネットの活用による経路検索 の充実			
	ダイヤ編成等の情報化推進			
公共交通でおで かけが愉しくなる 取組	公共交通に親しみを持ってもらう取組み			
	バス停の魅力向上			
	沿線施設と連携したバス利用特典の 実施			

4.2.2. 路線別の事業評価

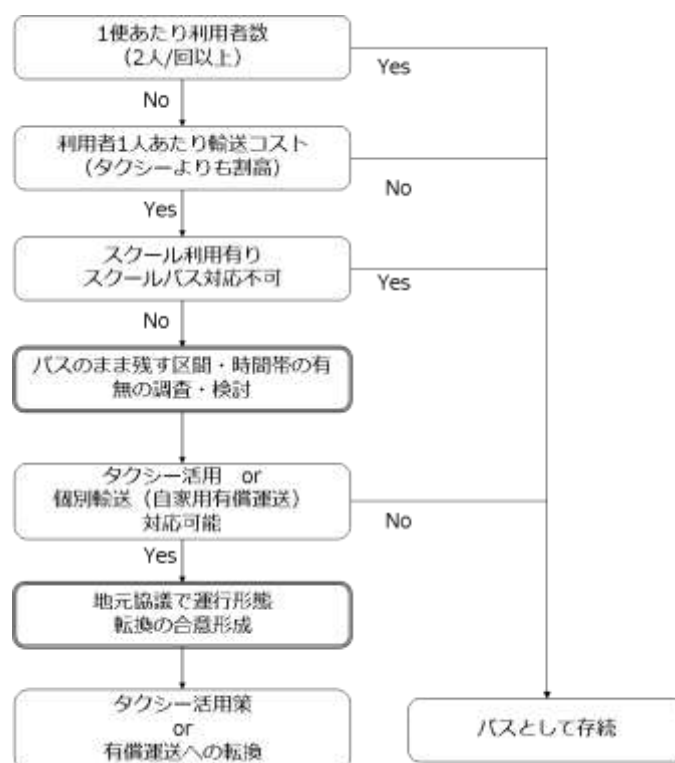
各路線が適切なサービス供給形態であるかどうかを判断するため、1回（＝1往復）あたり利用者数と利用者1人あたり輸送コストを算出し、同一路線毎に前年度数値との比較により増減要因を調査し評価する。

なお、サービス形態の適切性を検討するにあたって、表 4-2 に示す値を目安として用い、経年変化を把握すると共に、表 4-3 により代替移動手段の導入について検討する。

表 4-2 路線別評価の評価基準と基準値

評価基準	基準値	基準値の根拠
路線別 1 回あたり利用者数	2 人/回以上	1 回あたり 2 人に満たない状況である場合、乗合バスとしての運行を行う必然性がないと判断できるため。
利用者 1 人あたり輸送コスト	1 人あたりの輸送コストがタクシー運賃を全額補助した場合の公的負担を下回ること	1 回あたり 2 人を下回る場合、乗合輸送サービスであるバスから、個別輸送サービスであるタクシーへの切り替えが視野に入るが、タクシーでの輸送に切り替えた場合の公的負担額が、バスでの公的負担額を上回る場合、タクシーへの切り替えが費用効率的ではないため。

表 4-3 代替移動手段の導入検討手順



各評価基準値の算出方法は次ページ以降の通りとする。

(1) 路線別 1 回あたりの利用者数（総数及び定期外）

算出方法は下記の表 4-4 とする。ただし、総数（小・中含む）は表中の（A）/（C）列を、現金（小・中除く）は（B）/（C）列のそれぞれの数値を使用し判断するものとする。

表 4-4 路線別 1 回あたりの利用者数算出表

	路線系統名	運行事業者	年間利用者数(人)		年間運行便数(C)	一便あたりの利用者数	
			総数(定期+定期外)(A)	定期外(現金)(B)		(A)/(C)	(B)/(C)
基幹バス	稲武線	設楽町				#DIV/0!	#DIV/0!
	東栄設楽線	設楽町				#DIV/0!	#DIV/0!
	東栄設楽線	東栄町				#DIV/0!	#DIV/0!
	東栄まちなか線	東栄町				#DIV/0!	#DIV/0!
	豊根東栄線	東栄町				#DIV/0!	#DIV/0!
	豊根東栄線	豊根村				#DIV/0!	#DIV/0!
	豊根設楽線	豊根村				#DIV/0!	#DIV/0!
支線バス	宇連長江線	設楽町				#DIV/0!	#DIV/0!
	三都橋豊邦線	設楽町				#DIV/0!	#DIV/0!
	坂宇場線	豊根村				#DIV/0!	#DIV/0!
	三沢線	豊根村				#DIV/0!	#DIV/0!
	富山線	豊根村				#DIV/0!	#DIV/0!
予約バス	稲武線	設楽町				#DIV/0!	#DIV/0!
	東栄設楽線	設楽町				#DIV/0!	#DIV/0!
	宇連長江線	設楽町				#DIV/0!	#DIV/0!
	三都橋豊邦線	設楽町				#DIV/0!	#DIV/0!
	東栄設楽線	東栄町				#DIV/0!	#DIV/0!
	御園線	東栄町				#DIV/0!	#DIV/0!
	藺目線	東栄町				#DIV/0!	#DIV/0!
	振草線	東栄町				#DIV/0!	#DIV/0!
	三ツ組・三輪線	東栄町				#DIV/0!	#DIV/0!
公共交通空白地有償運送 福祉タクシー 移送サービス							
合計							

※各数値は、前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日までを 1 年度とし算出するものとする。

※なお、この指標及び値は毎年度作成し、路線毎に前年度との比較及び増減要因の調査による評価を行い、確保維持改善事業の申請書及び自己評価へ活用するものとする。

(2) 路線別一人あたりの輸送コスト（総数及び定期外）

算出方法は下記の表 4-5 とし、路線毎に前年度との比較及び増減要因の調査による評価を実施する。ただし、全体平均（全ての路線の平均）は表中の（A） / （B）列の合計欄を、路線別は（A） / （B）列のそれぞれの数値を使用し判断するものとする。

表 4-5 路線別一人あたりの輸送コスト算出表

	路線系統名	運行事業者	(年間総運行経費－運賃収入) (A)	年間利用者数(人) (B)	一人あたりの輸送コスト
					(A)/(B)
基幹バス	稲武線	設楽町			#DIV/0!
	東栄設楽線	設楽町			#DIV/0!
	東栄設楽線	東栄町			#DIV/0!
	東栄線	東栄町			#DIV/0!
	豊根東栄線	東栄町			#DIV/0!
	豊根東栄線	豊根村			#DIV/0!
	豊根設楽線	豊根村			#DIV/0!
	津具線	豊鉄バス			#DIV/0!
支線バス	宇連長江線	設楽町			#DIV/0!
	三都橋豊邦線	設楽町			#DIV/0!
	御園線	東栄町			#DIV/0!
	東園目・園目線	東栄町			#DIV/0!
	坂宇場線	豊根村			#DIV/0!
	三沢線	豊根村			#DIV/0!
	富山線	豊根村			#DIV/0!
予約バス	稲武線	設楽町			#DIV/0!
	東栄設楽線	設楽町			#DIV/0!
	宇連長江線	設楽町			#DIV/0!
	三都橋豊邦線	設楽町			#DIV/0!
	東栄設楽線	東栄町			#DIV/0!
	御園線	東栄町			#DIV/0!
	東園目・園目線	東栄町			#DIV/0!
	振草線	東栄町			#DIV/0!
	三ツ組・三輪線	東栄町			#DIV/0!
合計			0	0	#DIV/0!

※各数値は、前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日までを 1 年度とし算出するものとする。

※各数値は、消費税額の変更を考慮し算出するものとする。

4.2.3. 田口新城線の評価

田口新城線については、愛知県バス対策協議会での評価結果を活用し、輸送量・平均乗車密度といった指標（資料 4-6）の推移を逐次確認する。

表 4-6 地域間幹線系統補助に係る指標

2. 地域間幹線系統補助に係る指標（県記載）					
年度（補助年度）	H26	H27	H28	H29	H30
計画輸送量（人）	23.7	23.7	24.4	21.3	19.7
実績輸送量（人）	24.4	21.3	19.7	22.9	17.3
平均乗車密度（人）	3.1	2.7	2.5	2.9	2.2
運行回数（回）	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9
経常収支率	41.6	37.7	34.7	39.2	29.2
国庫補助額（千円）	7,634.0	7,604.0	7,730.5	7,363.0	5,698.0
県補助額（千円）	7,634.0	7,604.0	5,766.0	7,363.0	5,698.0
市町村補助額(千円)	16,519.0	18,538.0	23,096.0	18,497.0	27,980.0
確保維持改善事業⑤	B	B	B	A	B

※地域間幹線系統分析シート（平成 30 年度）より抜粋

5. 「おでかけ北設」実施組織・スケジュール

5.1. 計画期間における「おでかけ北設」の実施組織

2019 年度～2023 年度の 5 か年の計画期間において、「おでかけ北設」を運営する体制を、図 5-1 に示す。

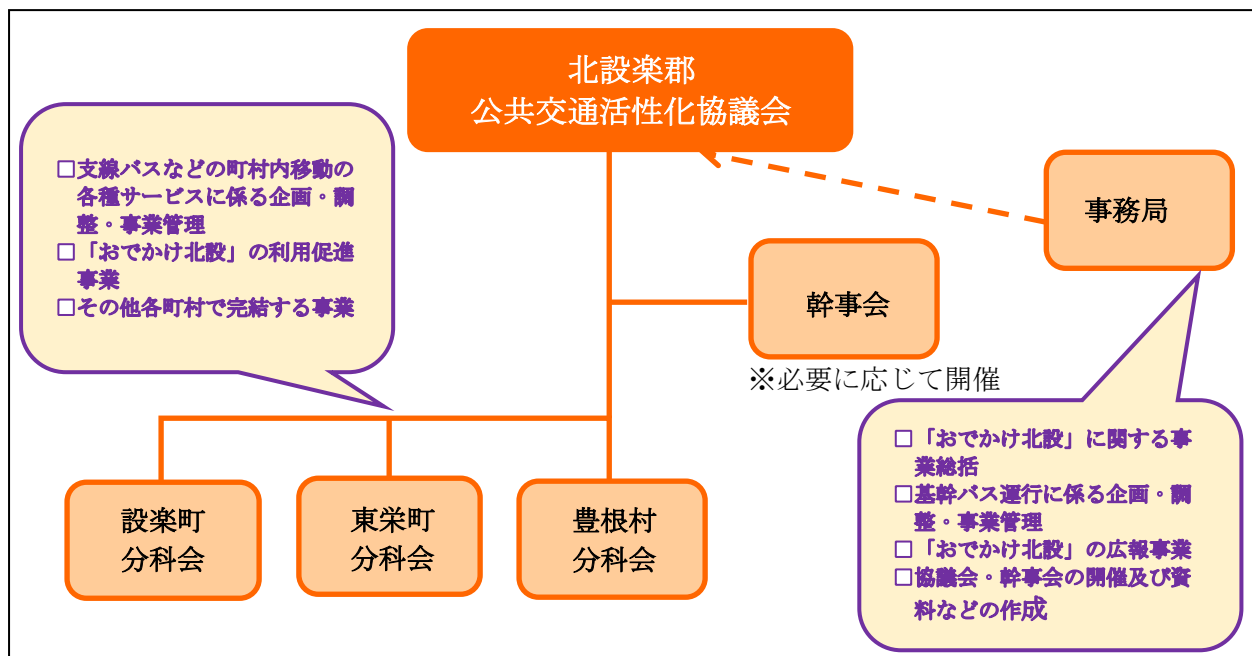


図 5-1 「おでかけ北設」の実施体制

5.1.1. 北設楽郡公共交通活性化協議会及び事務局の役割

北設楽郡公共交通活性化協議会に関する各種業務を行う組織として、事務局を設置する。事務局の主たる役割は、3 町村で共同実施する北設楽郡全体の公共交通に関する事業の統括である。具体的には、次の業務がある。

- 「おでかけ北設」に関する事業統括
- 町村を跨ぐ基幹バス運行に係る企画・調整・事業スケジュール管理
- 「おでかけ北設」の広報事業
- 協議会の開催及び資料などの作成
- 確保維持改善事業の実施

なお、幹事会は特に北設楽郡全体の地域交通について企画・調整が必要な場合に開催するものとする。

5.1.2. 各町村の分科会の役割

北設楽郡公共交通活性化協議会に関する各種業務のうち、各町村内で完結するものについて、各町村の部局にて事務などを行う。具体的には、次の業務がある。

- 支線バスなどの町村内移動を担う各種サービスに係る企画・調整・事業スケジュール管理
- 「おでかけ北設」の利用促進事業
- 協議会での分科会協議事項等の報告（住民代表が分科会役員に就任）

5.2. 「おでかけ北設」協議会・分科会スケジュール・協議内容

5.2.1. スケジュール・協議内容

協議会及び分科会の協議等スケジュール及び協議内容は表 5-2 を基本とするが、状況に応じて臨機応変に対応する。なお、幹事会は必要に応じて開催する。

表 5-2 実施事業の年度ごとのスケジュール

開催月	協議会	各町村分科会
	主な議題（協議内容）	
4月		・分科会役員の任命 ・自家用有償旅客運送の登録更新の申請内容事前確認・承認 ・前年度実施事業の報告・総括 ・自己評価について ・新年度実施事業について ・※）基幹バス・支線バスの運行計画の変更は、10月初旬又は3月中旬（JR飯田線のダイヤ改正が実施されることが多い）に実施することを原則とするが、状況に応じて適宜実施するものとする。 ・ダイヤ改正の確認
5月		
6月	・協議会役員の任命（協議） ・前年度事業報告及び決算認定について（協議） ・生活交通確保維持改善事業計画の策定について（協議） ・二次評価結果について（報告） ・自家用有償旅客運送の登録更新について（協議※更新年のみ）	
7月		
8月		
9月		
10月		
11月		
12月	・事業評価（自己評価について）（協議）	
1月		
2月		
3月	・第三者委員会による事業評価について（報告） ・新年度事業計画、予算案について（協議） ・ダイヤ改正対応（協議）	

6. 「おでかけ北設」の安定的な運営について

6.1. 所掌分担

協議会事務局を担当している設楽町企画ダム対策課に協議会および補助金に関連する業務が集中している一方で、各町村では独自の事業が展開されていたり、ダイヤ編成も各町村で行われているなど、業務の重複や無駄が散見されるため、この5年間でそれぞれの業務を明確化するための協議を行い、持続可能な運営体制を構築する。

-
- ・ 3 町村共同、各町村単独で実施する事業及び実施主体（各町村担当）・責任の所在を明確化
 - ・ 町村を跨いだ乗り入れ路線の運賃収入は、全て運行町村の収入とする。（従来OD調査を行って按分していたものを簡素化）
 - ・ 協議会では、協議会事務局（設楽町役場企画ダム対策課）がすべての議題について資料説明をするのではなく、直接の事業関係担当者が議題について説明することで、協議会事務局の負担を軽減する。
 - ・ 分科会役員である住民代表 1 名が、協議会にて分科会協議内容を報告することで、住民代表委員の協議会への主体的参画を促すと共に、分科会の状況を協議会が十分把握できる体制を整備する。

6.2. 人材確保・育成・定住対策との連携

- ・ バス運転手募集のハローワーク案内に、各町村の既存の移住定住対策に係る補助・支援の案内情報を提供し、都市部からの I ターン・J ターンによる就労支援環境を整えていく。
- ・ 交通事業者と共に、バス運転手確保のためイベントへ出展し、公共交通を支える人材確保に協力して取り組む。

6.3. その他

- ・ おでかけ北設広報誌の作成・配布を行い、地域住民および来訪者に対して公共交通に関する施策の周知を行う。
- ・ 時刻表の作成は、主要バス停、駅、店舗利用での活用部数のみ作成することとし、経費を削減する（従来は全戸配布）。
- ・ 折りたたみ版時刻表を、イベント、説明会等の配布用で作成。
- ・ MY時刻表の作成・支援で、各種イベント時に個別に必要な利用目的に対応したものを利用者と一緒に作成。

7. 計画の変更

7.1. 計画の変更

- ・ 東栄診療所移転に伴い、令和 4 年 11 月 1 日に東栄線を東栄まちなか線に変更することにより、本計画を改正する。