

蒲郡市 第2次 地域公共交通網形成計画

(現況分析部分)

<目 次>

第1章 序章	2
1. 背景・目的	2
2. 現計画の進捗状況評価（PDCA）	3
第2章 蒲郡市の地域分析	6
1. 蒲郡市の人口構造	6
2. 人口分布	7
3. 人口流動	8
第3章 上位関連計画	10
1. 総合計画	10
2. 都市計画マスタープラン	12
3. 立地適正化計画	14
第4章 蒲郡市の交通インフラ状況	15
1. 蒲郡市における公共交通のネットワーク状況	15
2. 人口カバー率（空間的分析）	16
3. 鉄道の利用状況	17
4. 路線バスの利用状況	19
5. 支線バスの利用状況	20
6. 財政投入状況（周辺市町との比較）	21
7. 高齢者タクシー運賃助成事業の状況	22
8. 自主免許返納状況	23
9. 公共交通サービスの提供実態（年齢等属性からみた状況確認）	24
第5章 住民ニーズ（今年度別途調査予定）	25
1. 調査概要（2017年当時の調査結果）	25
2. 調査結果	26
第6章 蒲郡市の現状実態からみた課題・問題点	31
1. 蒲郡市の現状実態のとりまとめ	31
2. 現状実態をふまえた課題・問題点	33
3. 課題・問題点への対応方針（計画の基本的な方針）	34
第7章 新しい地域公共交通計画	35

第1章 序章

1. 背景・目的

(1) 蒲郡市の概況

蒲郡市は三河湾の海岸線に沿って東西に長く、平野を取り巻くように山地が分布しており、平野部を走るJR東海道本線、名鉄西尾・蒲郡線を軸として、まとまった市街地が形成されており、そこへ通じる交通機関として、路線バスが運行されていた。

一方、市北部の山間部地域をはじめとして、市内には公共交通空白地域が広がっており、これら空白地域の早期解消から、支線バスが導入された。

(2) 公共交通に係る計画の策定経緯

市の最上位計画である第四次総合計画では、「子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系の確立」、「地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系の形成」を目指しており、公共交通施策を進めるため、平成26年3月に「地域公共交通総合連携計画」を定め、公共交通体系を一体的に改善する施策を進めていた。

その一方で、交通政策基本法が平成25年12月に施行され、併せて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正する法律が平成26年11月に施行された。当該法改正により、「地域公共交通総合連携計画」から「地域公共交通網形成計画」に交通に関する計画について変更がなされている。

これにより、蒲郡市においても、蒲郡市地域公共交通総合連携計画の根拠法の改正をふまえ、「蒲郡市地域公共交通網形成計画」への変更を平成28年3月に行い、平成32年度（令和2年度）末を最終年度とする計画を推進した。

(3) 目的：新しい計画の策定

現計画が令和2年度末をもって計画期間を迎えるため、新しい計画を策定する必要がある。

そのため、現計画の施策進捗状況を評価すると共に、蒲郡市の現状実態や住民ニーズ、上位関連計画などを確認し、地域公共交通に関する課題・問題点を抽出する。

抽出した課題・問題点を解決するために実施する施策を検討し、新しい計画（第2次交通計画）として定めるものとする。

2. 現計画の進捗状況評価 (PDCA)

(1) 現計画の事業リストとスケジュール

図表 1-1 現計画の事業リストと事業主体について

基本的な方針	計画の目標	主な事業内容	主な実施主体
1. ネットワーク網の確保維持と交通空白地解消	1. ネットワーク網の構築	○名鉄西尾・蒲郡線の維持・利用促進事業	○蒲郡市 (西尾市) ○鉄道事業者 ○名鉄西尾・蒲郡線対策協議会
		○蒲郡市による路線バスの運行支援	○蒲郡市 ○交通事業者
		○交通結節点の強化 (待合環境の改善等)	○蒲郡市 ○交通事業者
	2. 交通空白地解消	○形原地区支線バスの運行	○形原地区公共交通協議会・蒲郡市 ○交通事業者
		○第2の支線バスの事業構築	○蒲郡市 ○地域住民 ○交通事業者
		○高齢者タクシー運賃助成事業	○蒲郡市 ○交通事業者
	3. 分かりやすい交通とするための見える化	○旅客の乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供	○蒲郡市 ○交通事業者 ○関係事業者
2. 関係者間の連携強化	1. バスネットワーク確保維持のための連携強化	○地域協議組織の開催・協議	○形原地区公共交通協議会 ○交通事業者
		○蒲郡市地域バス協議会の開催・協議	○蒲郡市地域バス協議会・蒲郡市
	2. 関係者間の連携強化	○地域公共交通会議の開催・協議	○蒲郡市
3. 持続性のある公共交通の確保	1. 適切な事業管理運営	○蒲郡市地域公共交通連携検討委員会による事業評価の実施	○蒲郡市
	2. 利用促進活動の充実	○市民まるごと赤い電車応援団による利用促進事業	○蒲郡市 ○地域住民
		○支線バスの利用促進事業	○形原地区公共交通協議会 ○蒲郡市 ○地域住民

図表 1-2 事業スケジュール

事業内容	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 H31/R1	2020 R2
地域公共交通網形成計画	(前期)		評価 見直し	(後期)	
1. 鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保					
○名鉄西尾・蒲郡線の利用促進	アクションプランに基づく実施				
○蒲郡市による路線バスの運行支援	利用実績等のモニタリングをしながら事業継続				
○交通結節点の強化（待合環境の改善等）		バス路線の拡充に連動して協議対応			
2. 交通空白地の解消のための取組					
○形原地区支線バスの運行	試験運行	評価改善	本格運行化		
○第2の支線バスの事業構築		他地区での段階的対応			
○高齢者タクシー運賃助成事業の継続実施	利用実績等のモニタリングをしながら事業継続				
3. 旅客の乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供					
○ターミナルにおける公共交通情報の提供	利用実績等のモニタリングを通して企画立案・実施				
○ネットワークの見える化の推進	交通会議等の協議を通して事業者への働きかけによる実施				
4. 関係者間の連携強化のための事業					
○地域連携活動の実施	交通会議等の協議を通して企画立案・実施				
5. 持続性のある公共交通の確保のための事業（利用促進活動）					
○利用促進活動の実施	交通会議等の協議を通して企画立案・実施				

(2) 事業の実施状況

計画期間中の事業の実施状況は、下記の通り。すべての事業を計画的に実行できている。

図表 1-3 事業の実施状況と評価

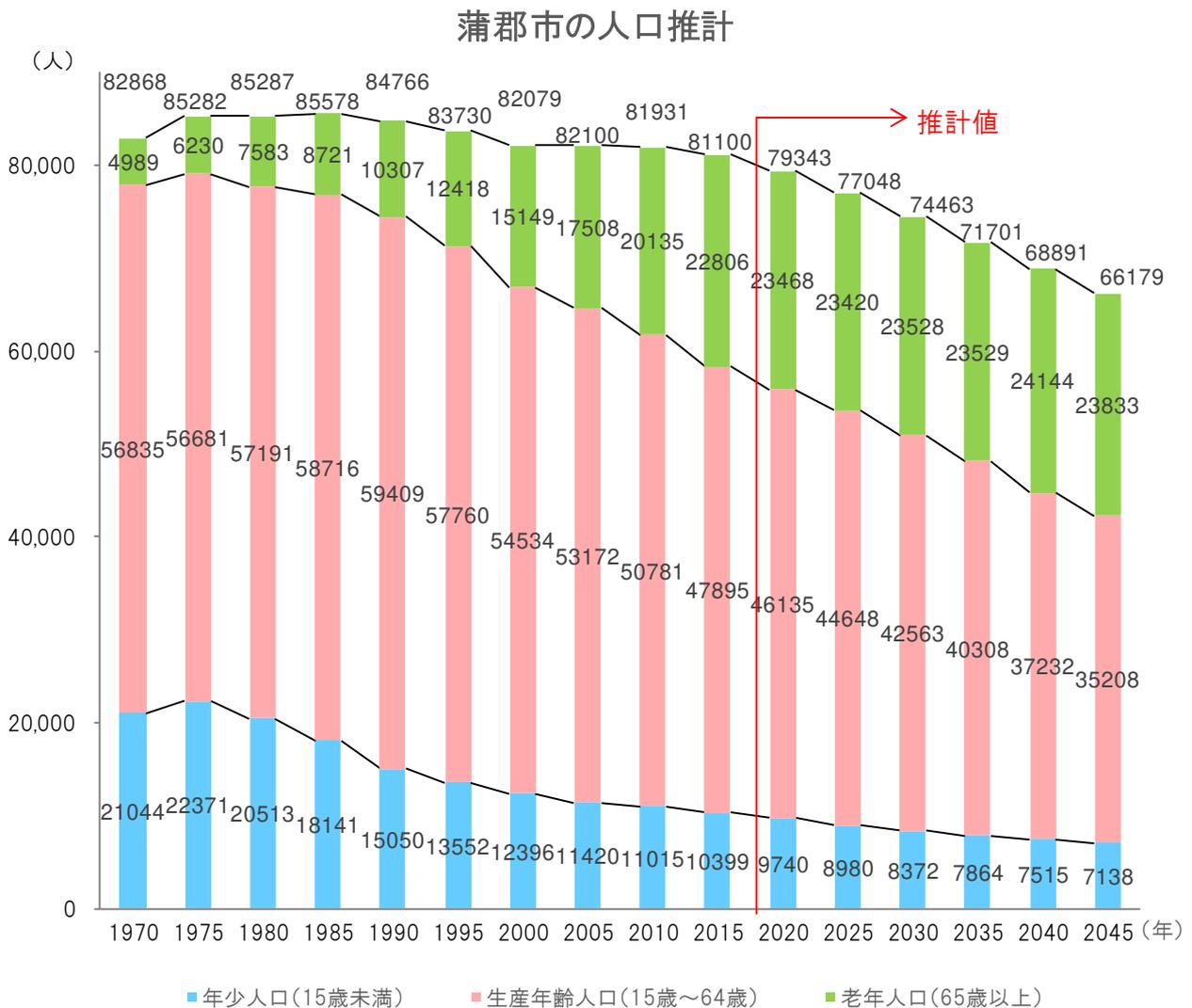
計画で定めた事業		評価結果	
1. 鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保			
○名鉄西尾・蒲郡線の利用促進	◎	・西尾市、市民まるごと赤い電車応援団と共に利用促進活動を実施。	
○蒲郡市による路線バスの運行支援	○	・計画期間中、経費支援を継続実施。	
○交通結節点の強化 (待合環境の改善等)	◎	・支線バスの運行実施により、接続駅での乗り継ぎ環境を確保。相互の利便性向上。 ・支線バス接続箇所にベンチの設置。	
2. 交通空白地の解消のための取組			
○形原地区支線バスの運行	◎	・2015年度(H27)より運行開始。	
○第2の支線バスの事業構築	◎	・東部、西部地区において運行開始。 ・三谷、大塚地区にて検討開始。	
○高齢者タクシー運賃助成事業の継続実施	◎	・割引タクシーチケット配布事業を継続実施。 ・平成30年度より免許返納支援事業を実施。	
3. 旅客の乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供			
○ターミナルにおける公共交通情報の提供	◎	・バスマップ作成。蒲郡市観光交流センター(ナビテラス)での情報提供の実施。	
○ネットワークの見える化の推進	◎	・NAVITIME・ジョルダンの対応。 ・GTFS化対応。	
4. 関係者間の連携強化のための事業			
○地域連携活動の実施	◎	・法定協議会を通して、支線バス地区協議会の取り組み状況の共有。 ・「指針」策定による関係者の役割を共有。	
5. 持続性のある公共交通の確保のための事業(利用促進活動)			
○利用促進活動の実施	◎	・名鉄：市民まるごと赤い電車応援団と共に利用促進活動を実施。 ・路線バス：バスマップの作成・配布。 ・支線バス：地区協議会単位で実施。(形原：定例会議による実績共有、長寿会・民生児童委員等との意見交換会の実施、保育園めぐりえ大会や5000人達成イベント等)	

第2章 蒲郡市の地域分析

1. 蒲郡市の人口構造

- ・国勢調査にみる蒲郡市の人口構造は、1985年をピークに減少傾向にある。2005年で一旦増加に転じるが、以降再度減少傾向にある。
- ・国立社会保所人口問題研究所による蒲郡市の将来予測は、2020年以降の人口の減少が加速する。年齢構造に着目すると、年少・生産年齢人口は共に継続して減少する。一方、65歳以上の老年人口は概ね増加傾向を維持しつつ、2040年をピークに減少に転じ、2040年以降は全年齢層で減少していく見通しである。

図表 2-1 蒲郡市の人口推移と見通し



資料：国勢調査

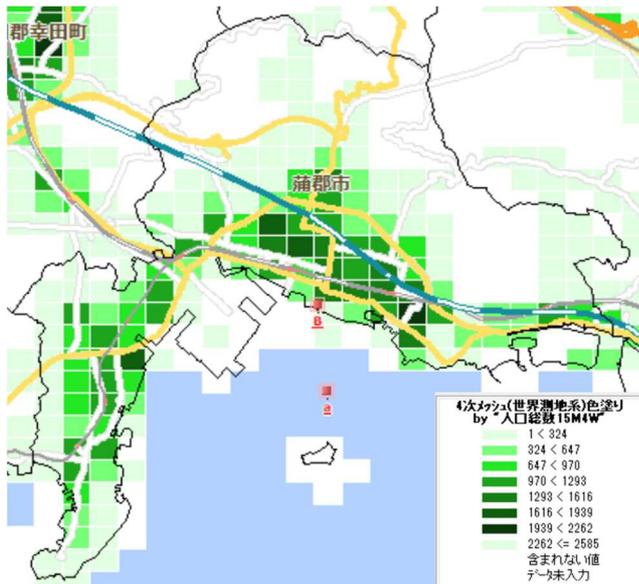
国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

2. 人口分布

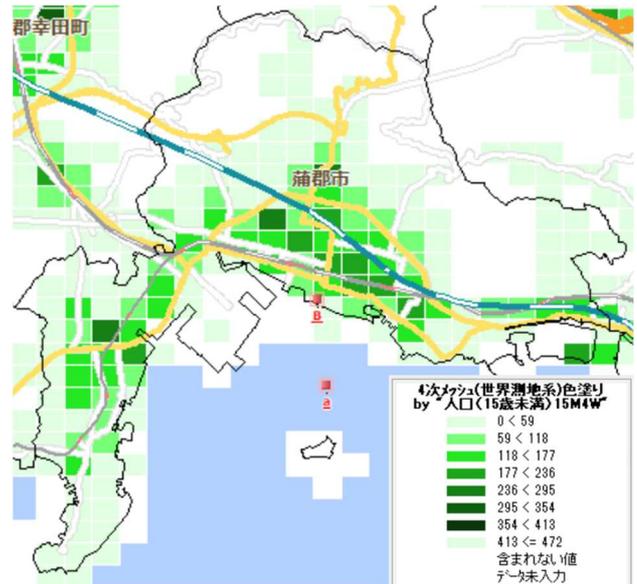
- ・2015年（H27）国勢調査人口より、市内人口分布状況を確認した。
- ・人口は臨海部に分布し、まち部に集中している。北部山間部、東西縁辺部に向かうほど、人口分布が減少する地域構造を表している。

図表 2-2 蒲郡市の人口分布状況

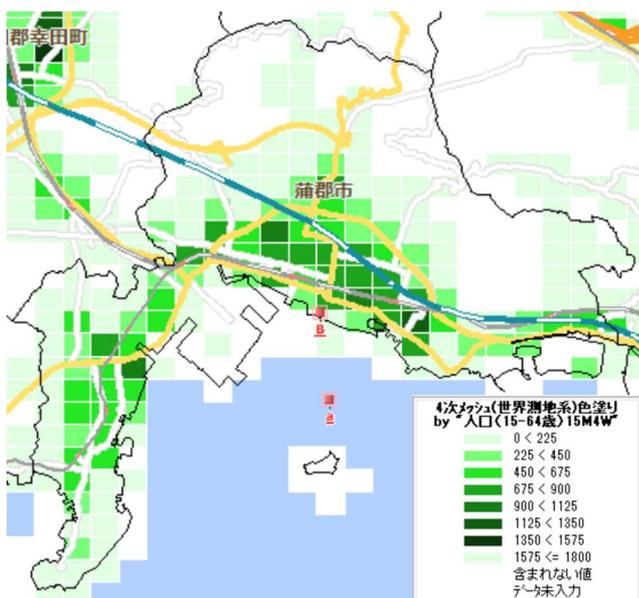
(蒲郡市全体)



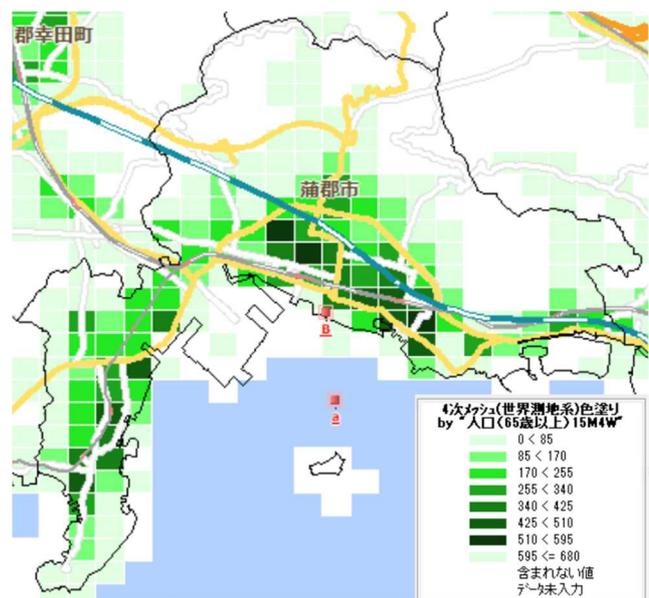
(年少人口：15歳未満)



(生産年齢人口：15～64歳)



(老年人口：65歳以上)



注：1グリッドは500m四方のメッシュ。人口分布の多いメッシュほど濃い色で表示している。
メッシュの濃淡のランクは右下の凡例を参照。

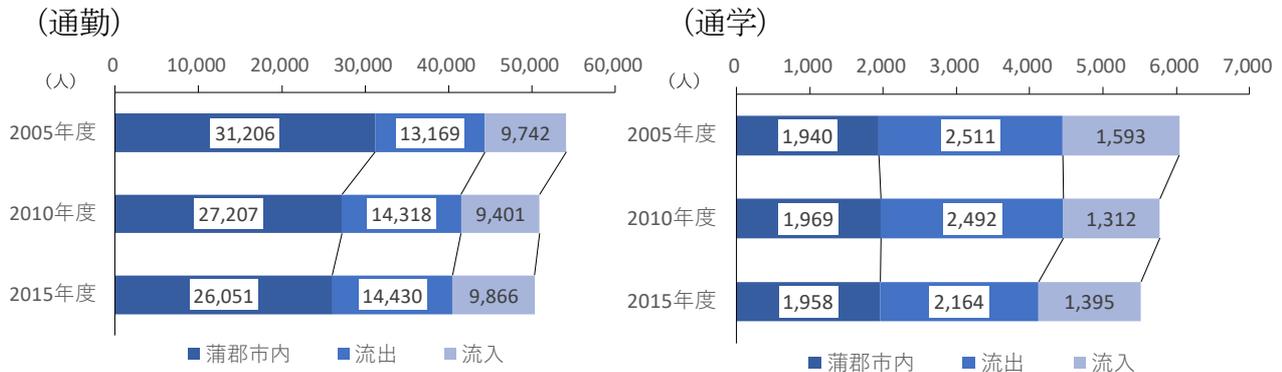
資料：国勢調査人口（2015年）

技研商事インターナショナル株式会社「Market Analyzer」にて作成

3. 人口流動

- ・通勤通学流動の実態を確認した。2005年度（H17）、2010年度（H22）、2015年度（H27）の全体推移は下記のとおり。
- ・人口減少の影響から、通勤・通学の全体の流動量は減少している。
- ・通勤の内訳では、市内の流動量は減少し、市外への流出は増加している。
- ・通学の内訳では、市内流動はほぼ横ばい、市外流出・流入は減少傾向にある。

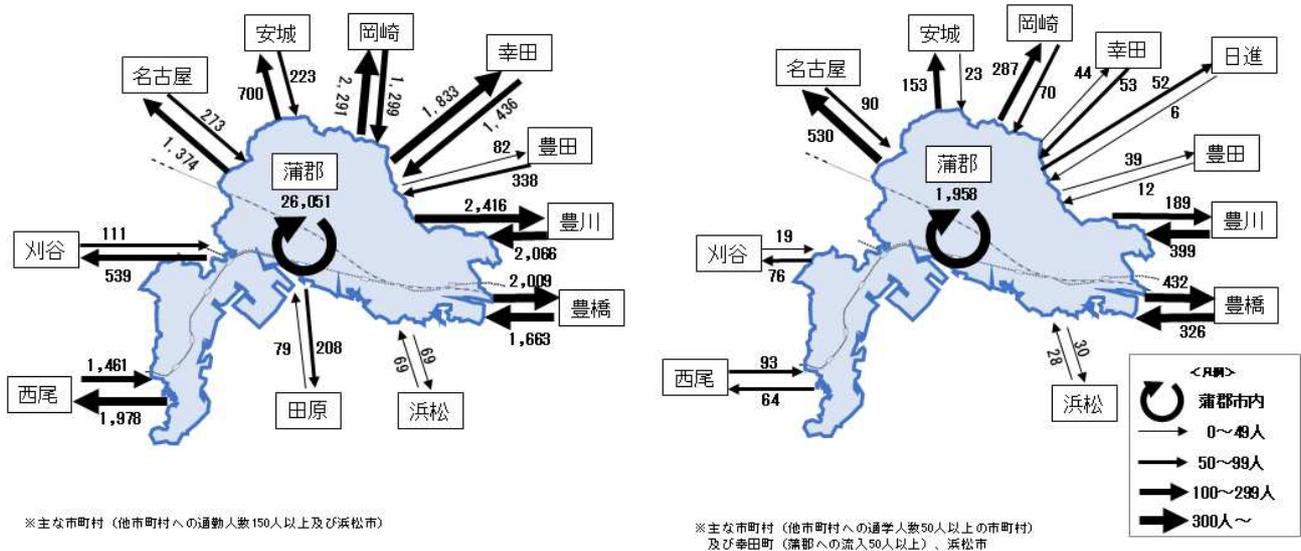
図表 2-3 人口流動の経年変化



資料：国勢調査

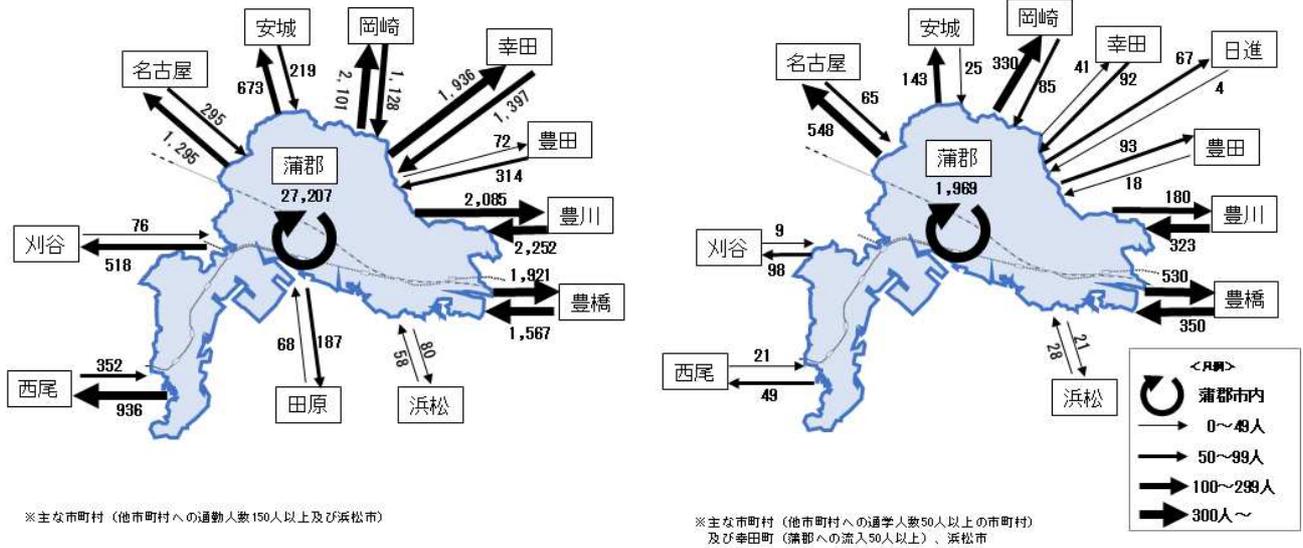
- ・通勤・通学の自治体間の流動についても確認した。
- ・2005年度（H17）、2010年度（H22）、2015年度（H27）のそれぞれの絶対値の変動はあるものの、自治体間の流動は同様の傾向を示している。
- ・2015年度（H27）の通勤流動は、名古屋市・西尾市・岡崎市・幸田町・豊川市・豊橋市等との流動量が多く、どの自治体とも蒲郡市から市外への流出が多い。
- ・2015年度（H27）の通学流動は、名古屋市・岡崎市・豊川市・豊橋市等との流動量が多く、通勤と同様に流出傾向があるが、豊川市からは流入の方が多。他地域と比べ絶対量は少ないが、幸田町と西尾市からは流入量の方が多い。

図表 2-4 2015年（H27）時点の通勤・通学流動（左図：通勤 右図：通学）



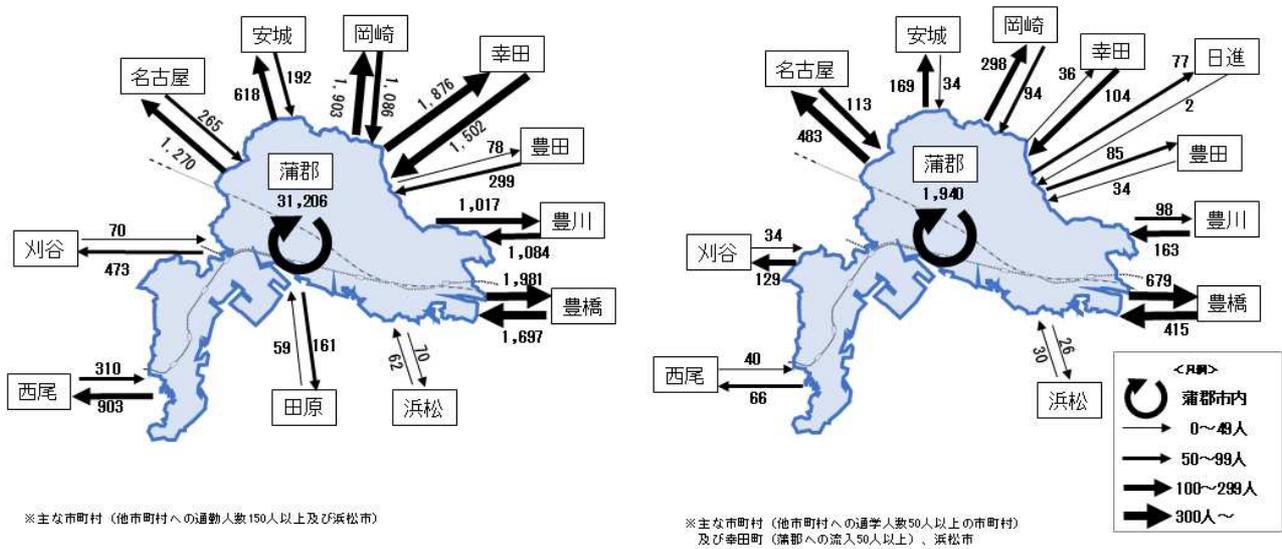
資料：国勢調査（2015年）

図表 2-5 2010 年 (H20) 時点の通勤・通学流動 (左図：通勤 右図：通学)



資料：国勢調査 (2010 年)

図表 2-5 2005 年 (H15) 時点の通勤・通学流動 (左図：通勤 右図：通学)



資料：国勢調査 (2005 年)

第3章 上位関連計画

1. 総合計画

現在、第五次計画を策定中。2021年度（R3）～2030年度（R12）の10か年計画を想定。

第四次総合計画（平成23～32年度計画）では、公共交通に関する施策として、「協議会と連携計画の策定」、「公共交通の利用促進」、「交通不便地域の対策」が掲げられている。利用促進策として、鉄道事業との連携やバス交通の利便性の向上が掲げられ、それぞれの地域の特性に合った交通網を検討する事が明記されている。また、交通不便地域対策として、公共交通空白地域の早期解消について明記されている。

図表 3-1 第四次総合計画

2 公共交通

施策が目指す蒲郡市の将来の姿

- 子どもや高齢者らが安心して移動することができる公共交通体系が確立されています。
- 地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系が形成されています。

現状と課題

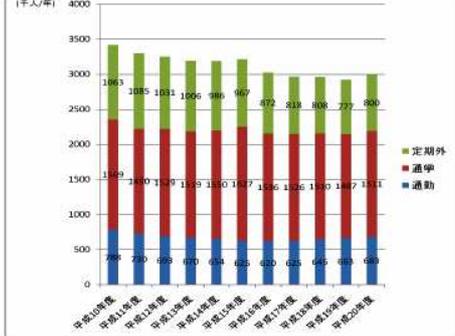
- ・公共交通機関として鉄道のJR東海道本線、名鉄西尾・蒲郡線が市の東西を横断しており、そこへ通じる交通機関として、路線バス、タクシーなどがあります。しかし市の北部、特に山間部には公共交通空白地域が広がっており、この空白地域の早期解消が必要です。
- ・モータリゼーションの進展に伴い、名鉄西尾・蒲郡線をはじめ、市内の公共交通利用者は減少し、公共交通事業者の経営が圧迫され、公共交通事業者に任せているだけでは、地域が必要とする公共交通サービスを確保することが難しくなっています。このため行政は社会資本整備として公共交通に取り組む必要があります。
- ・高齢化が進み、自由な移動が困難な高齢者が増えることが予想されます。このような移動制約者が健康で文化的な生活を営むために対策を講ずる必要があります。

- ・本市では、交通サービス維持のため市内のバス路線に対し支援を行っています。また名鉄西尾・蒲郡線の存続に向けて関係機関と協議を重ねています。
- ・平成19年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、各地域において協議・計画づくりの場を活用したよりよい公共交通を実現するための積極的な取り組みが求められています。
- ・公共交通機関の利用がもたらす様々なまちづくり施策へのメリットを再認識する必要があります。
- ・地球温暖化、ヒートアイランド対策などの環境問題からも過度のマイカー依存を見直し、環境にやさしい公共交通への転換を図る必要があります。

市内の公共交通の路線図



名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の輸送人員



年度	通勤	通学	定期外	合計
平成28年度	789	1,183	200	2,172
平成29年度	699	1,006	200	1,905
平成30年度	699	986	197	1,882
平成31年度	685	872	196	1,753
平成32年度	685	808	196	1,689
平成33年度	689	777	197	1,663
平成34年度	689	880	197	1,766

施策の内容

1 協議会と連携計画の策定

①市民参加による組織づくり

- ・公共交通事業者や市民及び関係機関等で協議会を設置します。

②「地域公共交通総合連携計画」の策定

- ・地域のニーズにあった持続可能な交通サービスの提供を図るため、「地域公共交通総合連携計画」を策定します。
- ・計画を策定し、鉄道、路線バス、タクシーがそれぞれの特性を活かした、バランスのとれた公共交通体系を確立します。
- ・市内の公共交通機関の体系を見直し、交通事業者や民間企業、そして市民と協働して総合的な交通体系を構築します。

【主な取組】

- ・地域公共交通総合連携計画の策定
将来にわたり市の総合的な公共交通体系を確立するための計画を策定します。

2 公共交通の利用促進

①鉄道事業との連携

- ・交通結節点として駅周辺の都市基盤整備を推進します。
- ・鉄道、自動車の両方の利便性を向上させることができるパーク（キス）&ライド事業を促進します。
- ・沿線で行われるイベントなどの際には鉄道を利用するよう各種団体に働きかけを行います。
- ・名鉄西尾・蒲郡線の必要性を沿線自治体の住民に再認識してもらうため、広報紙などで定期的に鉄道の必要性を周知します。加えて、住民と連携した応援活動などを通して、住民の意識の向上を図ります。

②バス交通の利便性の向上

- ・公共交通空白地域のバス路線確保のため、道路整備を推進します。
- ・利便性の高いバス路線構築のため、住民と連携し公共交通事業者と協議していきます。
- ・近隣市町との連携を図り、それぞれの地域の特性に沿った利便性の高い交通網を検討します。

【主な取組】

- ・塩津駅前広場整備事業
塩津駅前広場を整備し、交通結節機能を高めます。
- ・名鉄西尾・蒲郡線対策協議会
国や県、そして沿線自治体で名鉄西尾・蒲郡線の維持存続に向けて必要な事項を協議する会議を開催します。
- ・市民まるごと赤い電車応援団
名鉄西尾・蒲郡線の存続を願う市民団体へ助成を行い、利用促進と意識の向上を図ります。
- ・国道247号中央バイパス整備事業

3 交通不便地域の対策

- ・公共交通空白地域の早期解消を図ります。
- ・公共交通サービス確保のため、必要に応じて公共交通機関を支援します。

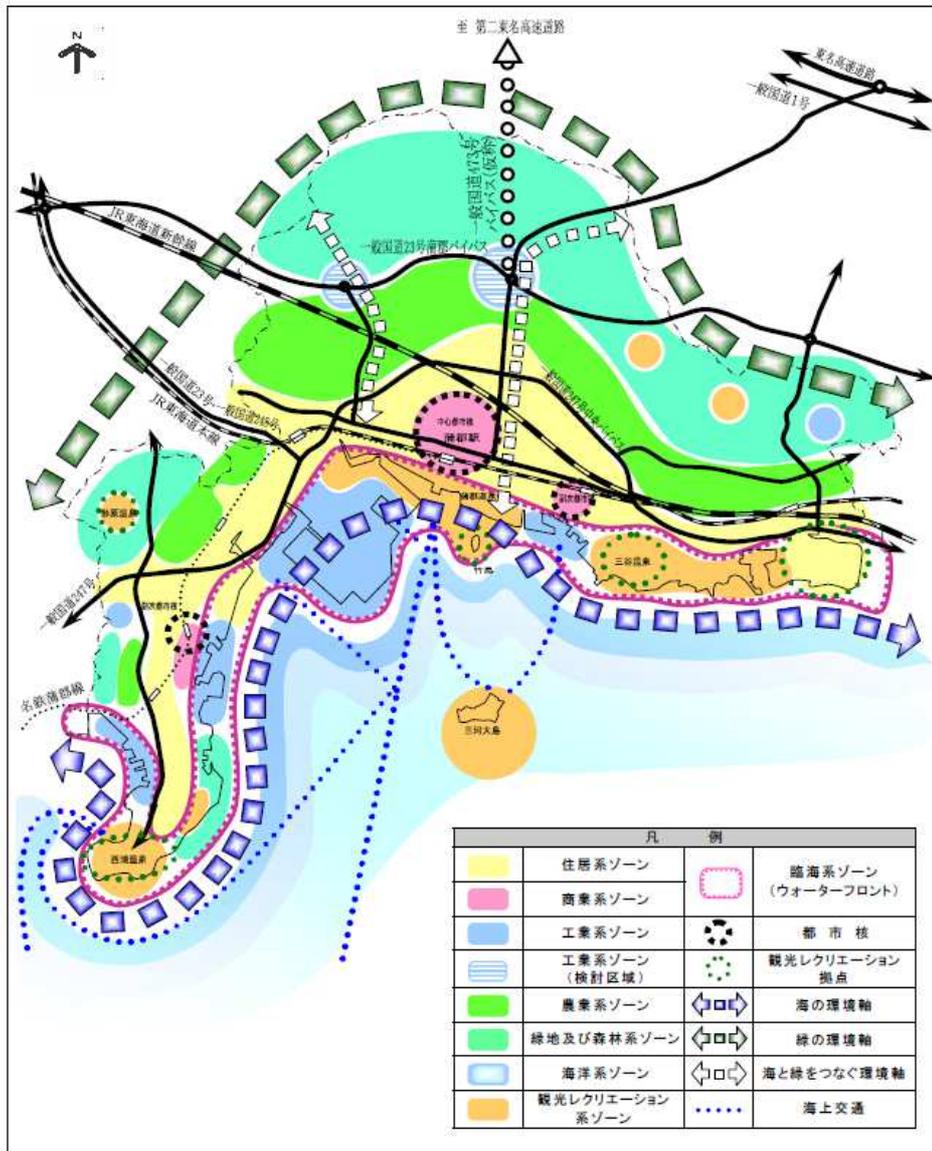
【主な取組】

- ・公共交通体系整備事業
移動制約者をはじめとする市民の生活交通手段を確保するため、公共交通機関への助成措置を行います。
- ・高齢者の足確保事業

2. 都市計画マスタープラン

都市計画マスタープラン（平成 19～34 年度計画）においては、公共交通の施設の整備方針に関しては、鉄道は鉄道高架下の有効活用や運行水準の確保、バスについては、ノンステップバスの導入による高齢者や社会的弱者の利便性向上、バスステーションの整備による乗り継ぎ利便性の向上について明記されている。

図表 3-2 都市構造図



<「公共交通」に関する都市計画マスタープランでの記載内容>

○都市の骨格を構成する交通軸

- ・鉄道：JR東海道本線及び名鉄蒲郡線が、本市の鉄道軸を構成します。また、市内を通過する東海道新幹線は、豊橋と連携を図る鉄道軸として位置づけます。

○施設の整備方針

i) 鉄道

- ・蒲郡駅付近の連続立体交差化の完成に伴い、鉄道高架下の有効活用や鉄道の運行水準を確保することにより、利便性の向上を推進します。

ii) バス

- ・定期バス路線へノンステップバスを導入し、高齢者や社会的弱者の利便性向上を促進します。
- ・効率的で質の高い交通体系の構築を目指し、バスステーションの整備により乗り継ぎの利便性の向上を図ります。
- ・主要な公共公益施設（市役所、市民病院等）を結ぶ定期バスの路線の見直しを行い、公共交通の利用を促進します。

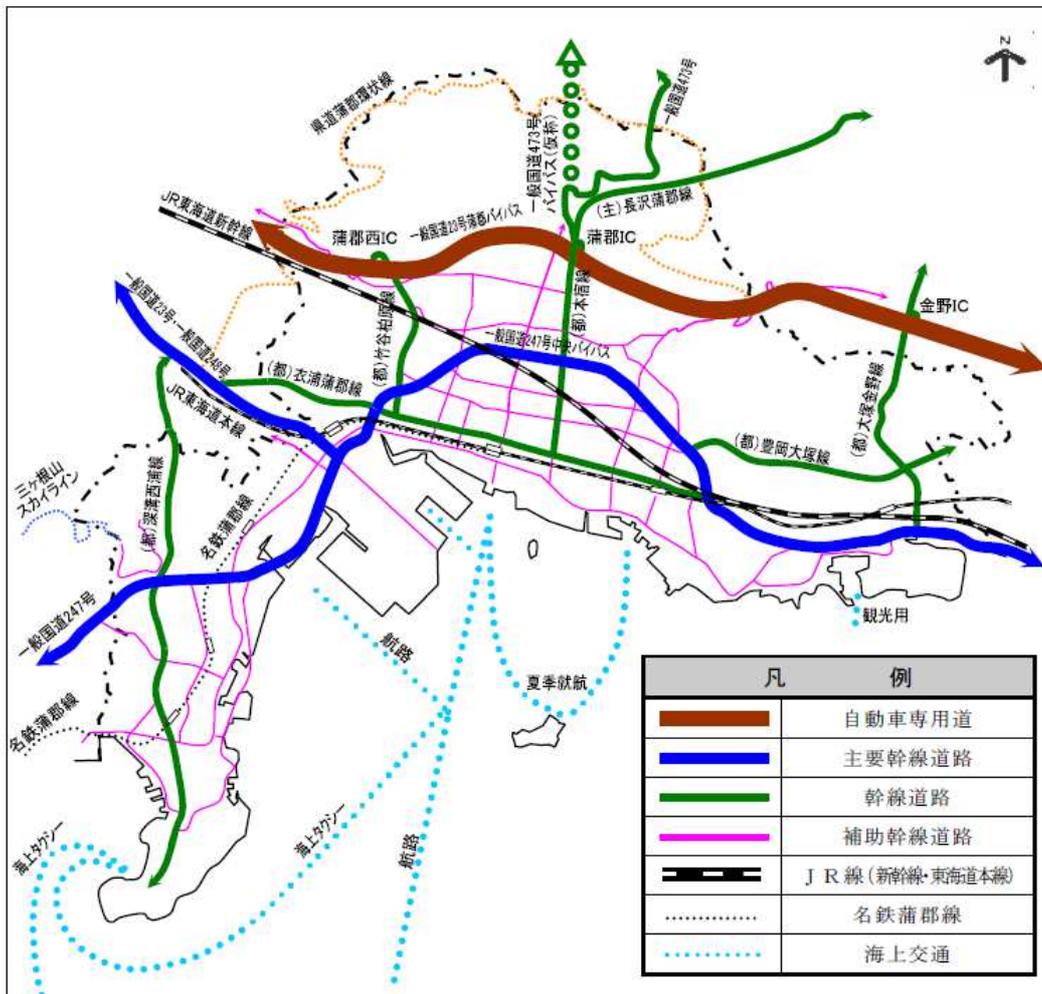
iii) 海上交通

- ・船舶の大型化や多様化に対応するため、港湾施設や航路の整備を推進します。
- ・海辺の観光地を結ぶ観光船や、海上タクシーなどの海上交通の整備とともに、海岸部に海上交通の拠点施設の整備を推進します。
- ・災害時における安全性の向上に向けて、緊急輸送路の代替路線としても利用できる海上交通の整備を推進します。

iv) その他

- ・市民や観光客を対象に、交通渋滞の解消や観光産業の活性化に向けて、交通結節点を中心にレンタサイクルシステムの導入を検討します。

図表 3-3 交通ネットワーク図



3. 立地適正化計画

立地適正化計画（令和元年～22年度（2040年度））においては、人口減少・少子高齢化の進展をふまえ、適切な人口誘導によるコンパクトな都市構造へと転換するまちづくりを目指す。
都市機能誘導区域・居住誘導区域を指定し、誘導施策を行いつつ、拠点間を結ぶ、公共交通施策の事業推進を位置づけている。

図表 3-4 将来都市構造図



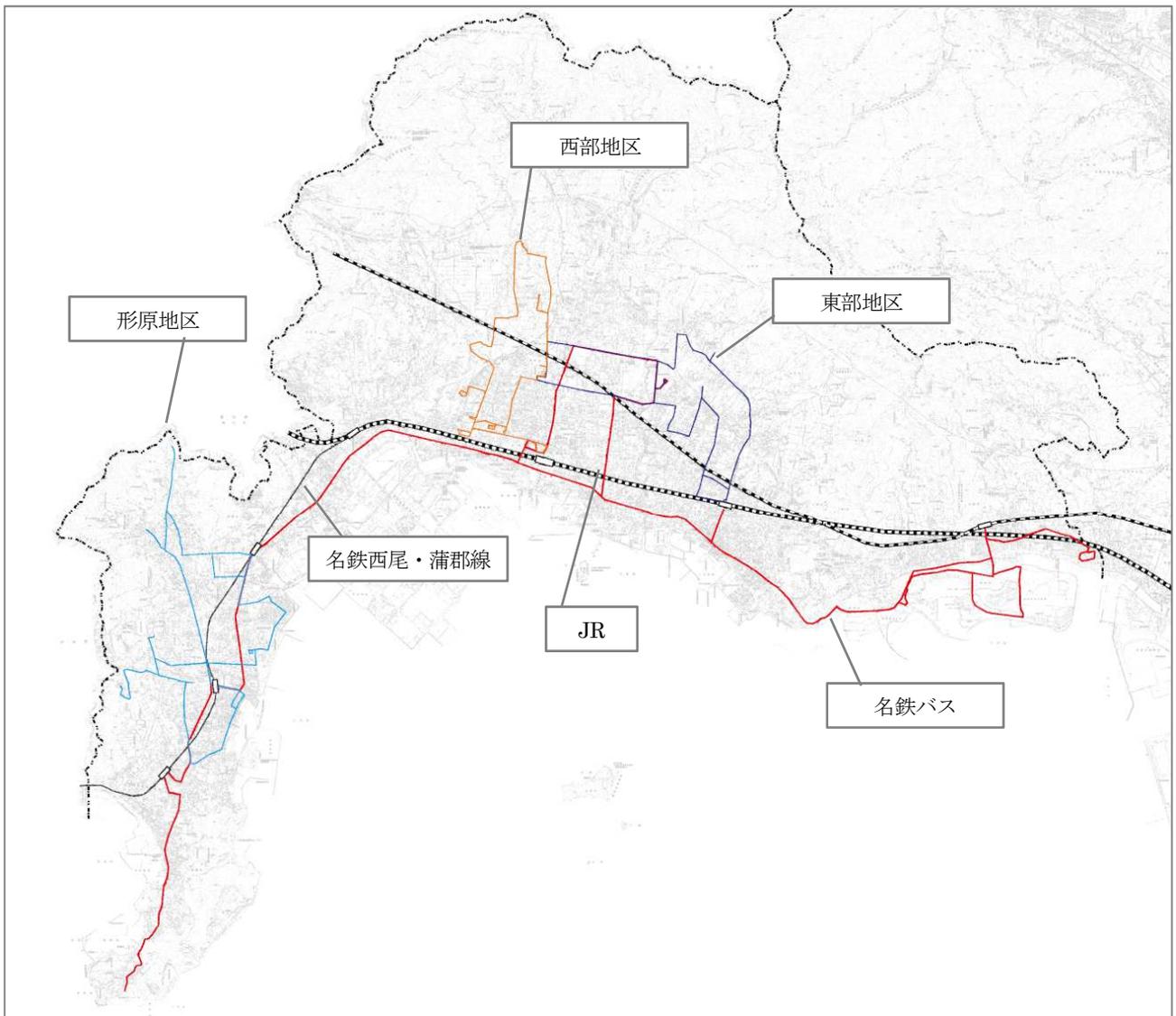
- ・ 中心拠点：本市の基幹的な都市機能の集積を図る拠点として蒲郡駅周辺に位置づけます。
- ・ 地域拠点：各地域での生活において必要な生活機能を確保する拠点として各駅周辺に位置づけます。

第4章 蒲郡市の交通インフラ状況

1. 蒲郡市における公共交通のネットワーク状況

- ・蒲郡市内の公共交通について、鉄道はJR 東海道本線と名鉄西尾・蒲郡線があり、JR は4カ所、名鉄は5カ所の駅を有している。
- ・路線バスについては、蒲郡駅を中心に東西方向と市民病院を結ぶ路線が名鉄バス㈱により運行されている。
- ・交通空白地域の解消として地域協議組織が構築した支線バスが、形原地区・東部地区・西部地区において3路線運行されている。なお、三谷地区・大塚地区の2カ所で地域協議組織が設置され、新たな支線バスの検討が進められている。

図表 4-1 蒲郡市の公共交通の状況

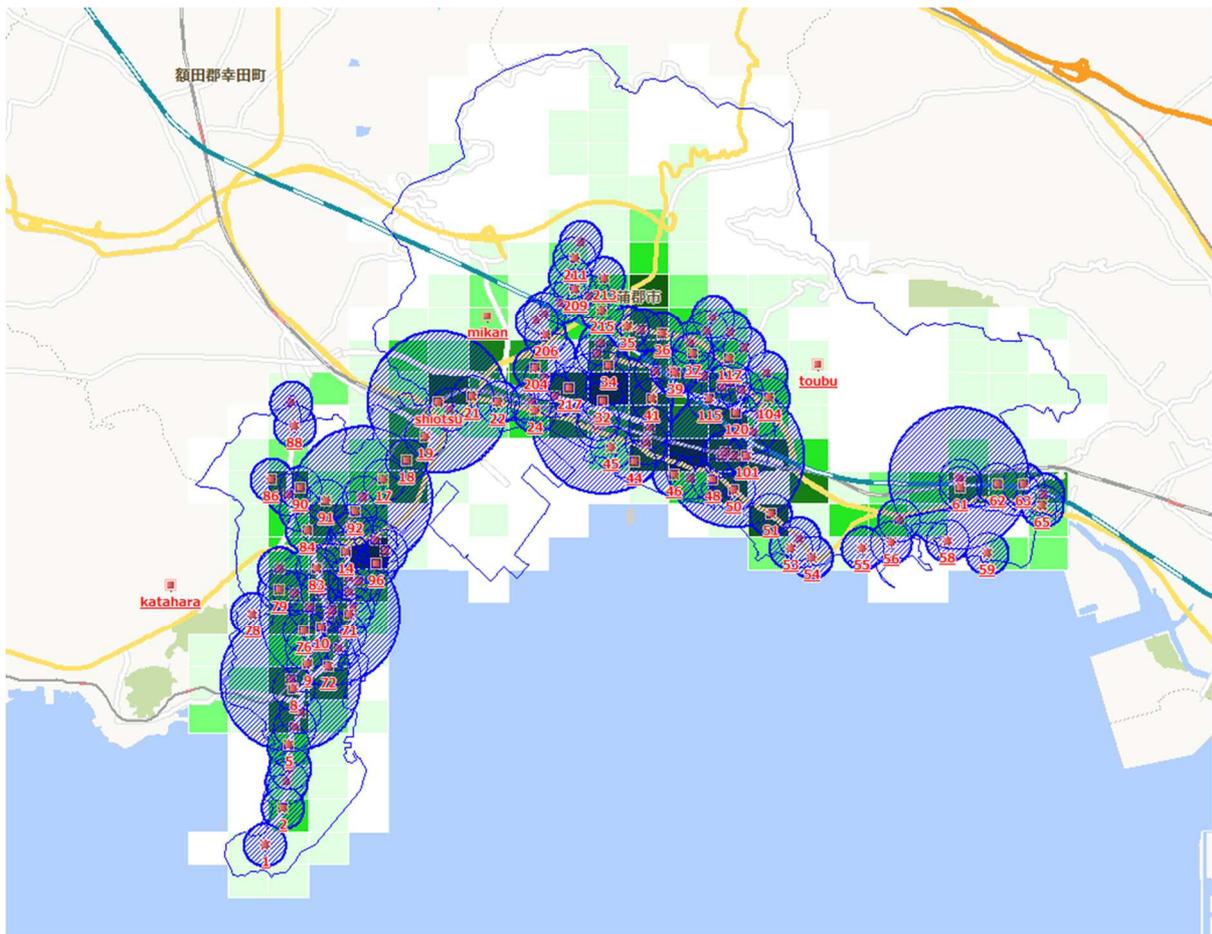


2. 人口カバー率 (空間的分析)

- ・蒲郡市の人口に対する公共交通のカバー状況を確認した。
- ・公共交通のカバー圏域の定義は、鉄道駅から半径 1km、路線バス・支線バスは停留所から 300m とした。
- ・公共交通が提供されている人口のカバー率は 86.6% で、第 1 次公共交通網形成計画の策定当時の 75.5% から約 10% 拡大している。

図表 4-2 公共交通の人口カバー率

	人 (四捨五入)	構成比
蒲郡市全体人口 (マップベース)	78,140	
鉄道1km圏域	53,850	66.4%
路線バス300m圏域	35,410	43.7%
鉄道1km+路線バス300m圏域	61,910	76.3%
鉄道1km+路線バス300m圏域+支線バス300m圏域	70,230	86.6%



注：行政境界部分のメッシュの面積按分によるため国勢調査人口 (81,100 人) とマップベースとは乖離がある。

4次メッシュの面積按分により計測している。

支線バスは、形原地区、東部地区、西部地区を対象としている。

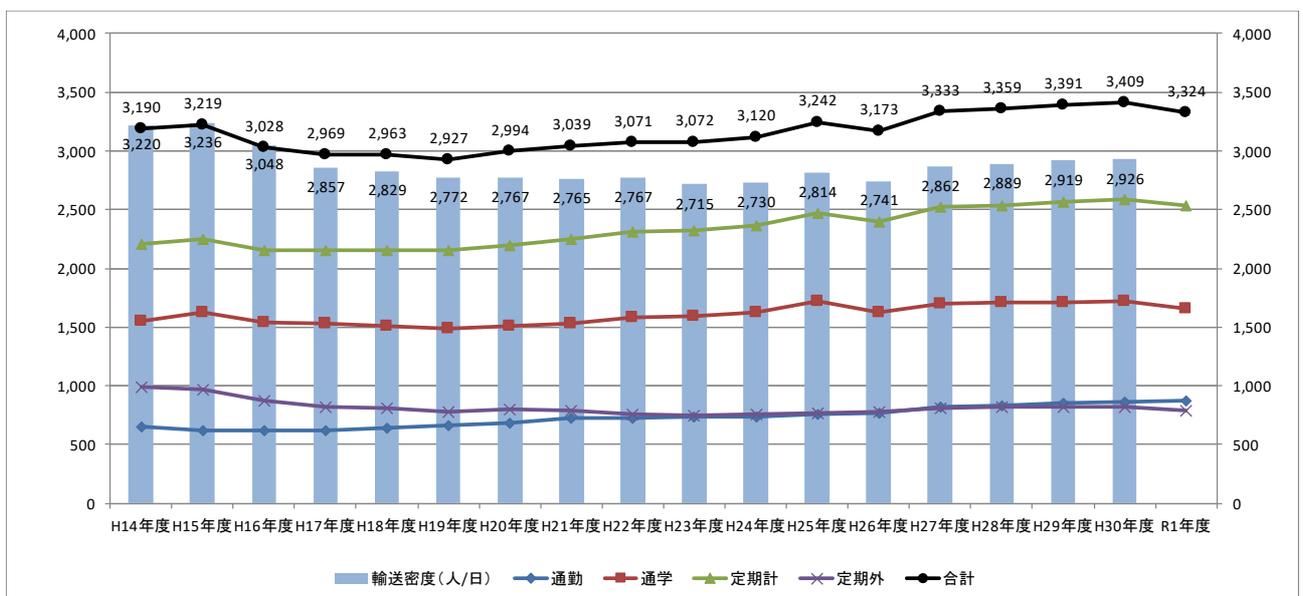
資料：技研商事インターナショナル株式会社「Market Analyzer」にて作成

3. 鉄道の利用状況

- ・名鉄西尾・蒲郡線の輸送実績は、2019年度（H30）の1年間で332万人となっており、2002年度（H14）の319万人から4.2%増加した。直近の状況は横ばいである。
- ・蒲郡線（吉良吉田駅～蒲郡駅）だけに着目すると、輸送実績は2002年度（H14）との比較で14.2%減少している。
- ・蒲郡市内の駅別の乗降人数については、2007～2019年を比較した長期推移では減少傾向にあるものの、形原地区支線バスが接続する三河鹿島駅は利用者が増加、形原駅では利用者数が維持できている。
- ・将来の事業継続については、関係者間において協議が進められ、2025年度（R7）までの運行継続の合意がなされている。

図表 4-3 名鉄・西尾蒲郡線（西尾～蒲郡間）の輸送人員及び輸送密度の推移

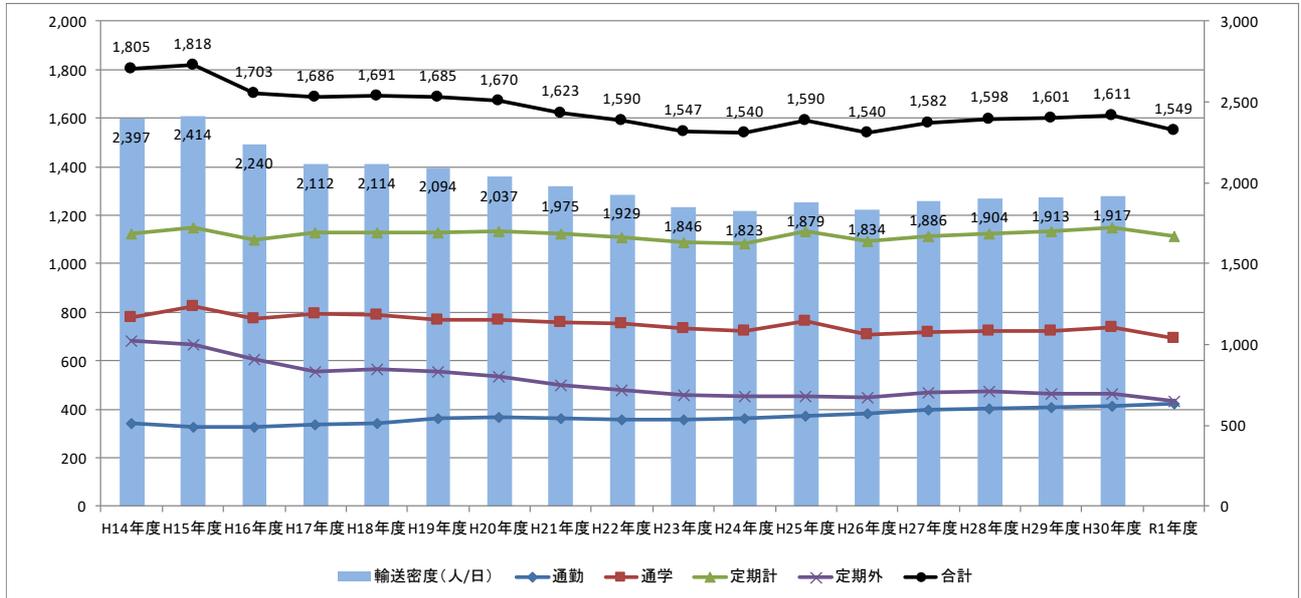
種別	年度	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	18/19	02/19
		H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	比較	比較
輸送人員 (千人/年)	通勤	654	625	620	625	645	663	683	722	728	733	738	758	772	826	829	855	862	874	1.4%	33.6%
	通学	1,550	1,627	1,536	1,526	1,510	1,487	1,511	1,531	1,581	1,593	1,625	1,717	1,625	1,699	1,709	1,711	1,722	1,661	-3.5%	-7.2%
	定期計	2,204	2,252	2,156	2,151	2,155	2,150	2,194	2,253	2,309	2,326	2,363	2,475	2,397	2,525	2,538	2,566	2,584	2,535	-1.9%	-15.0%
	定期外	986	967	872	818	808	777	800	786	762	746	757	767	776	808	821	825	825	790	-4.2%	-19.9%
	合計	3,190	3,219	3,028	2,969	2,963	2,927	2,994	3,039	3,071	3,072	3,120	3,242	3,173	3,333	3,359	3,391	3,409	3,324	-2.5%	4.2%
輸送密度(人/日)		3,220	3,236	3,048	2,857	2,829	2,772	2,767	2,765	2,767	2,715	2,730	2,814	2,741	2,862	2,889	2,919	2,926			



資料：蒲郡市より

図表 4-4 名鉄・西尾蒲郡線（吉良吉田～蒲郡間）の輸送人員及び輸送密度の推移

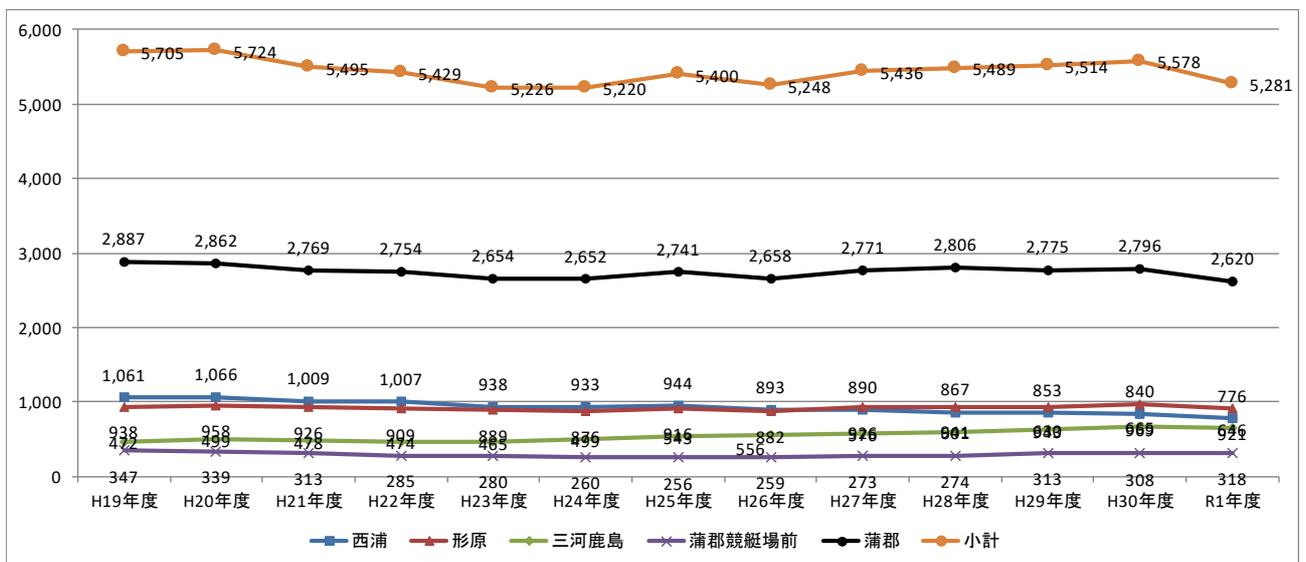
種別	年度		2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	18/19	02/19
	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	比較	比較		
輸送人員 (千人/年)	通勤	344	327	325	338	340	360	367	364	358	356	361	371	381	396	402	409	413	422	2.2%	22.7%	
	通学	778	822	774	792	788	770	768	759	752	732	723	763	710	716	723	725	736	692	-6.0%	-11.1%	
	定期計	1,122	1,149	1,099	1,130	1,128	1,130	1,135	1,123	1,110	1,088	1,084	1,134	1,091	1,112	1,125	1,134	1,149	1,114	-3.0%	-0.7%	
	定期外	683	669	604	556	563	555	535	500	480	459	456	456	449	470	473	466	462	436	-5.6%	-36.2%	
合計	1,805	1,818	1,703	1,686	1,691	1,685	1,670	1,623	1,590	1,547	1,540	1,590	1,540	1,582	1,598	1,601	1,611	1,549	-3.8%	-14.2%		
輸送密度(人/日)	2,397	2,414	2,240	2,112	2,114	2,094	2,037	1,975	1,929	1,846	1,823	1,879	1,834	1,886	1,904	1,913	1,917					



資料：蒲郡市より

図表 4-5 駅別 1 日平均乗降人数の推移

駅名 (単位:人/日)	2007年 H19年度	2008年 H20年度	2009年 H21年度	2010年 H22年度	2011年 H23年度	2012年 H24年度	2013年 H25年度	2014年 H26年度	2015年 H27年度	2016年 H28年度	2017年 H29年度	2018年 H30年度	2019年 R1年度	18/19 比較	07/19 比較
西蒲	1,061	1,066	1,009	1,007	938	933	944	893	890	867	853	840	776	-7.6%	-26.9%
形原	938	958	926	909	889	876	916	882	926	941	943	969	921	-5.0%	-1.8%
三河鹿島	472	499	478	474	465	499	543	556	576	601	630	665	646	-2.9%	36.9%
蒲郡競艇場前	347	339	313	285	280	260	256	259	273	274	313	308	318	3.2%	-8.4%
蒲郡	2,887	2,862	2,769	2,754	2,654	2,652	2,741	2,658	2,771	2,806	2,775	2,796	2,620	-6.3%	-9.2%
小計	5,705	5,724	5,495	5,429	5,226	5,220	5,400	5,248	5,436	5,489	5,514	5,578	5,281	-5.3%	-7.4%



資料：蒲郡市より

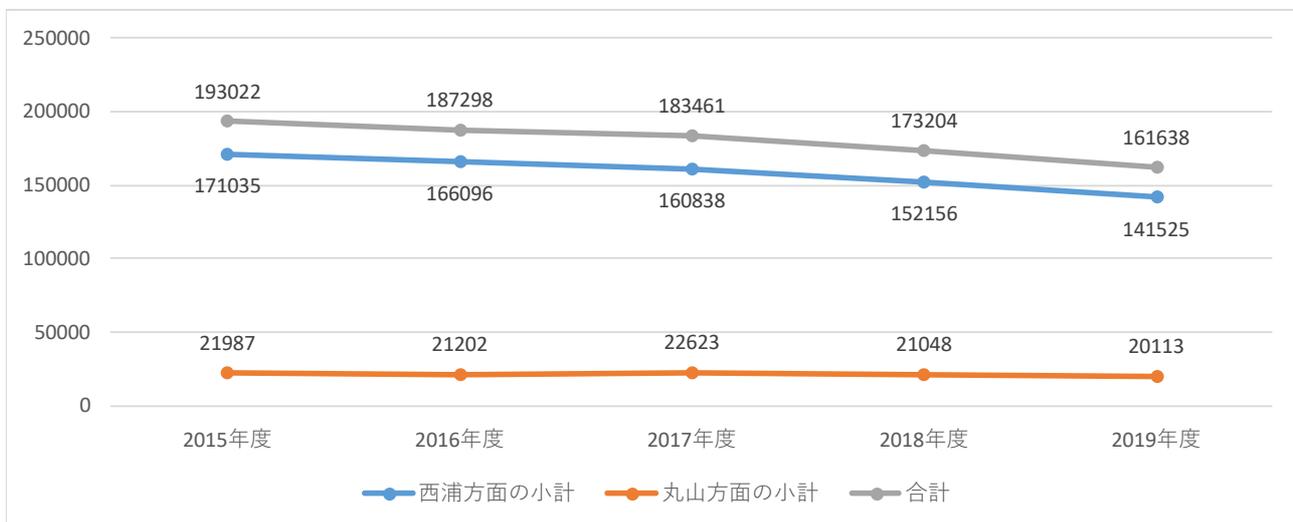
4. 路線バスの利用状況

- ・蒲郡市が補助金を投入して支援している名鉄バス(株)のバス路線の利用状況を確認した。
- ・2015年度(H27)以降毎年減少し続けており、2019年度(R1)は約16万人となっている。
- ・西浦方面と丸山方面を比較すると、全体に占める西浦方面の割合が86%と圧倒的に利用が多いものの、減少傾向が顕著となっている。
- ・事業者による時刻表の配布・ダイヤ改正等の対応が行われるものの、ラグーナテンボスの無料シャトルバスの運行などの影響から、利用者数は増加していない。

図表 4-6 名鉄路線バスの利用状況の推移

	利用者数 (上段:数 下段:対前年比)				
	2015年度 H27年度	2016年度 H28年度	2017年度 H29年度	2018年度 H30年度	2019年度 R元年度
西浦・病院循環 (左まわり)	115,281人	112,567人	110,916人	105,384人	98,587人
		98%	99%	95%	94%
西浦・市民病院 (左まわり)	6,583人	4,703人	3,406人	3,433人	2,808人
		71%	72%	101%	82%
西浦・病院循環 (右まわり)	41,561人	41,582人	46,516人	43,339人	40,130人
		100%	112%	93%	93%
西浦・市民病院 (右まわり)	7,610人	7,244人			
		95%			
西浦方面の小計	171,035人	166,096人	160,838人	152,156人	141,525人
		97%	97%	95%	93%
丸山・病院循環	16,804人	15,899人	17,597人	16,331人	13,748人
		95%	111%	93%	84%
丸山・蒲郡駅前 (市民病院経由)	4,583人	4,611人	4,394人	4,139人	5,622人
		101%	95%	94%	136%
丸山・蒲郡駅前	600人	692人	632人	578人	743人
		115%	91%	91%	129%
丸山方面の小計	21,987人	21,202人	22,623人	21,048人	20,113人
		96%	107%	93%	96%
合計	193,022人	187,298人	183,461人	173,204人	161,638人
		97%	98%	94%	93%

	利用者数 (1片あたり) (上段:数 下段:対前年比)				
	2015年度 H27年度	2016年度 H28年度	2017年度 H29年度	2018年度 H30年度	2019年度 R元年度
西浦・病院循環 (左まわり)	13.9	13.6	13.8	13.1	12.3
		98%	102%	95%	94%
西浦・市民病院 (左まわり)	18.0	12.9	14.1	14.2	11.8
		72%	109%	101%	83%
西浦・病院循環 (右まわり)	10.0	10.1	9.1	8.5	8.0
		100%	91%	93%	93%
西浦・市民病院 (右まわり)	10.5	10.0			
		95%			
西浦方面の小計	52.5	46.6	37.0	35.9	32.1
		89%	79%	97%	89%
丸山・病院循環	7.7	7.3	8.0	7.5	6.3
		95%	111%	93%	84%
丸山・蒲郡駅前 (市民病院経由)	12.5	12.6	12.0	11.3	15.4
		101%	95%	94%	135%
丸山・蒲郡駅前	2.5	2.9	2.6	2.4	3.1
		115%	91%	92%	131%
丸山方面の小計	22.7	22.8	22.7	21.2	24.8
		100%	100%	93%	117%
合計	11.8	11.5	11.4	10.7	10.0
		97%	99%	95%	94%

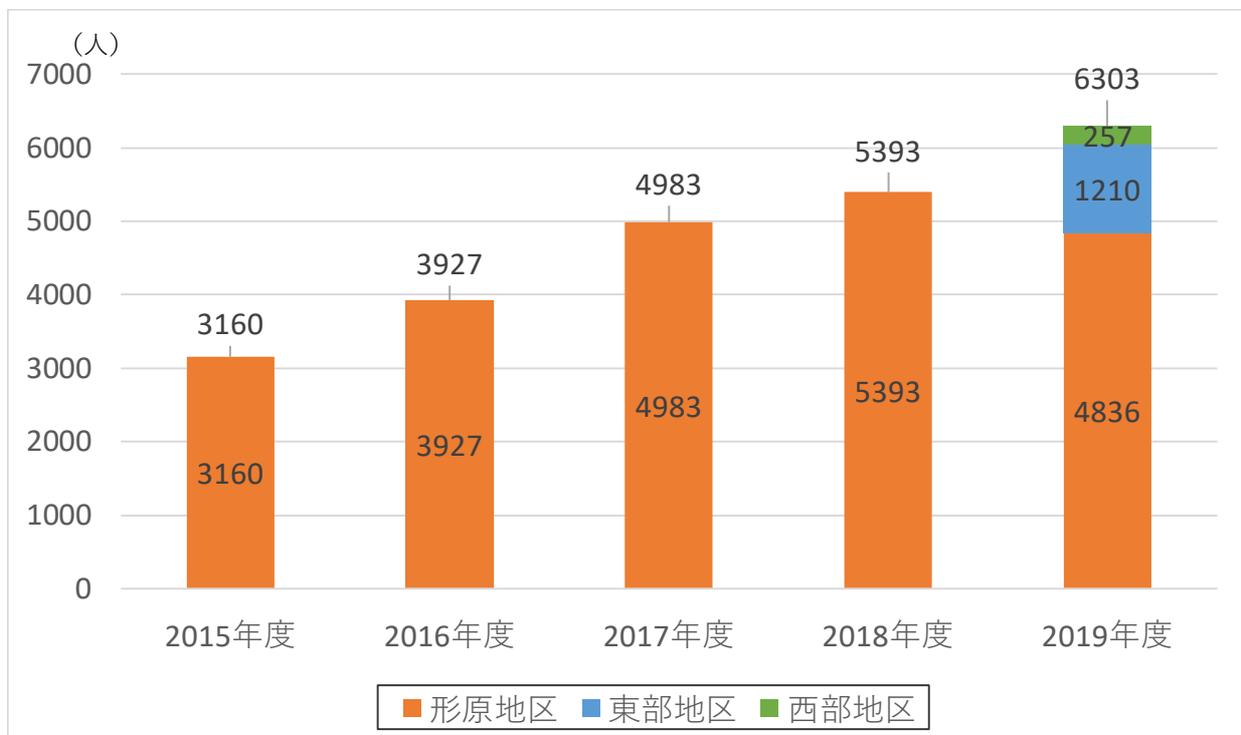


資料：蒲郡市より

5. 支線バスの利用状況

- ・蒲郡市が自主運行している支線バス（くるりんバス）の状況は下記のとおり。
- ・2015年度（H27）から形原地区において、支線バスの運行が開始され、これまで利用者数は増加傾向にあった。2019年度（R1）は、台風やあじさい祭り時の天候不順が影響し、初めて利用者数が減少した。
- ・一方、東部・西部地区でも支線バスの運行が2019年度（R1）より開始されている。
- ・今後の見通しとして、2020年度（R2）現在、三谷地区、大塚地区において地区協議会が設置され、新たにくるりんバスの運行を目指した協議がなされており、市全体の支線バス利用者は引き続き増加する見通しである。

図表 4-7 支線バスの利用状況の推移

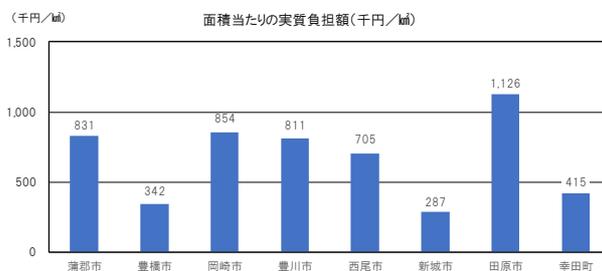
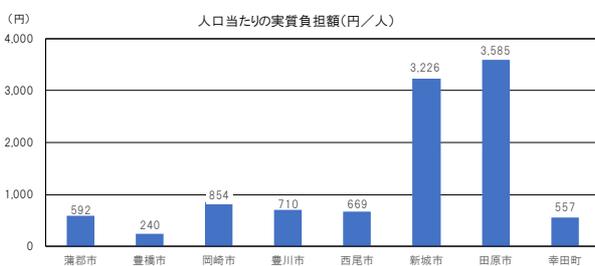
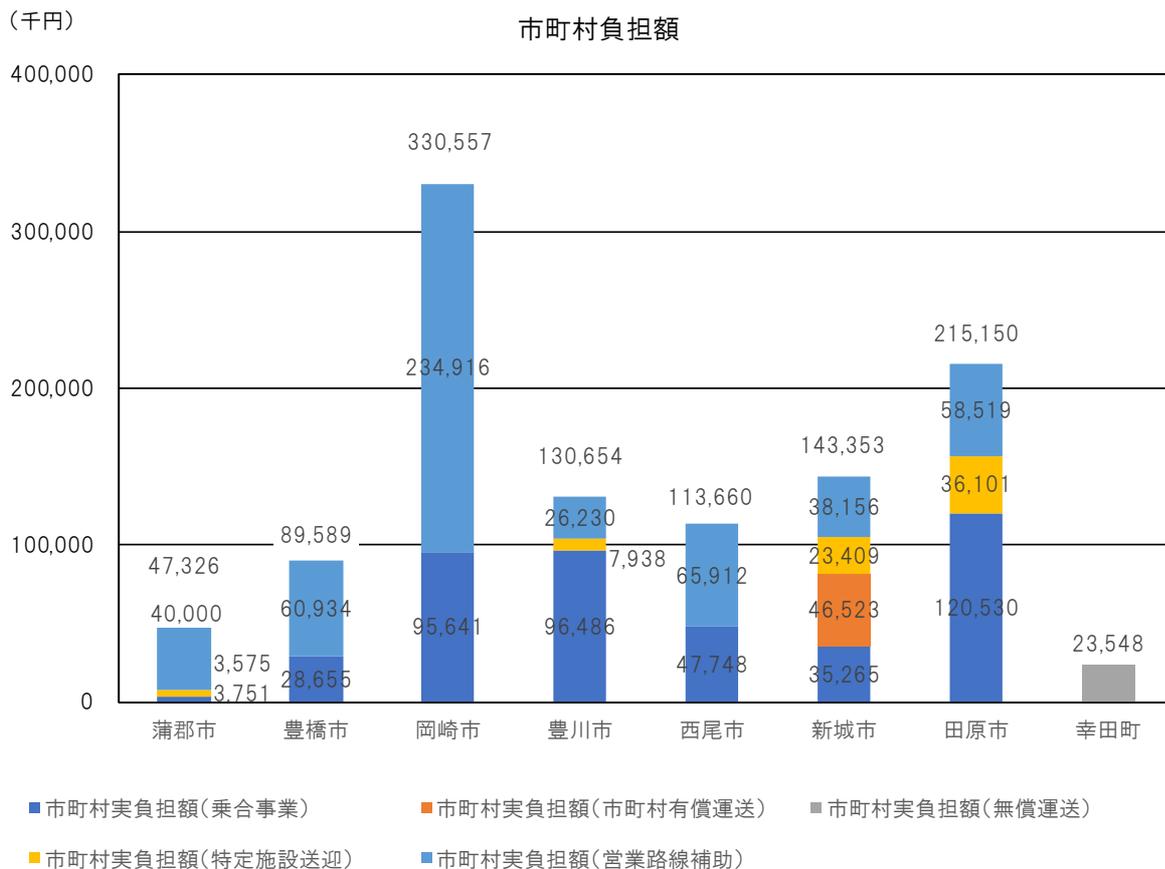


資料：蒲郡市より

6. 財政投入状況（周辺市町との比較）

- ・蒲郡市及びその周辺自治体における自主運行バス等に対する財政投入状況について、愛知県の調査資料より整理した。
- ・蒲郡市は、年間 4,730 万円程度を負担している状況で、絶対額は周辺市町と比較しても多くない。
- ・当該データは自主運営バス等を対象としているもので、鉄道に対する負担額は含まれていない。

図表 4-8 蒲郡市を含む周辺市町における自主運行バス等への財政投入状況



資料：愛知県「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」（2019年5月調査）より

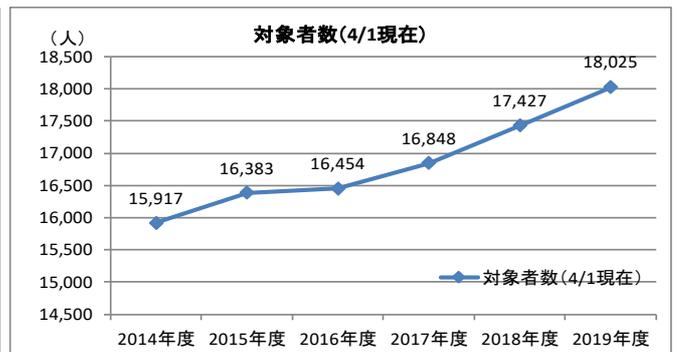
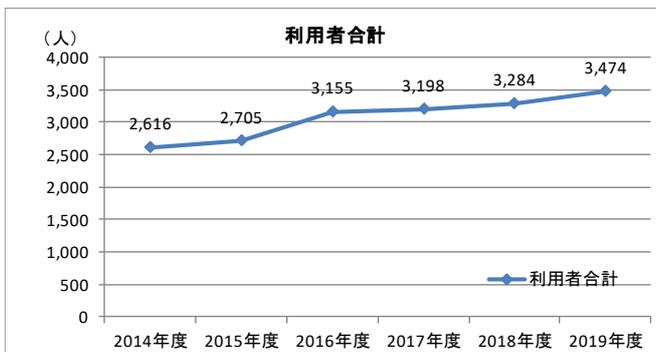
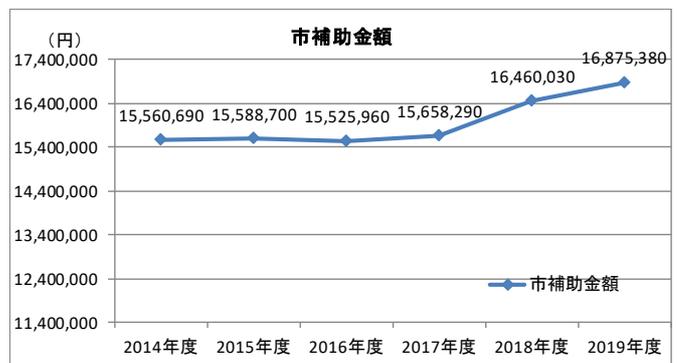
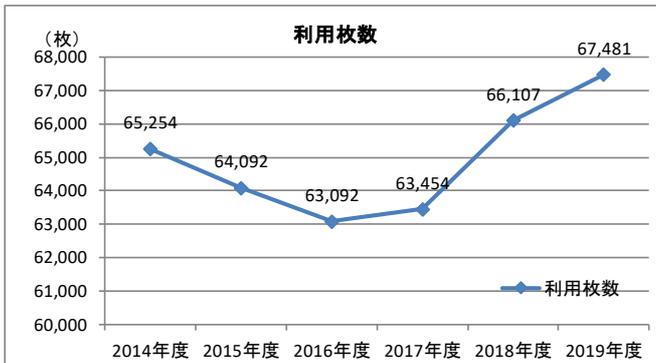
7. 高齢者タクシー運賃助成事業の状況

- ・高齢者タクシー運賃助成事業として行っている、タクシーチケットの配布・利用実態は下記のとおり。
- ・対象者（満70歳以上の高齢者数）が増加してきたことを反映し、2017年度（H29）以降の直近の市補助金額・利用者・利用枚数は増加している。
- ・将来の人口予測から高齢者数は減少見通しではあるが、ニーズの高い事業であると思われ、現状の利用状況から大きく減少することなく、推移すると思われる。

図表 4-9 高齢者タクシー運賃助成事業の利用実態

- 対象者：市内に住民登録のある満70歳以上の方
- 交付枚数：1人100枚まで（50枚綴りを2冊）
- 割引区間：発地・着地ともに蒲郡市内の場合に限る
- 割引率：3割（タクシー会社1割、蒲郡市2割負担）
- 利用方法：乗車の際に、乗務員に身分証明書を提示し、必要事項を記載したチケットを渡す。

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	単位
利用枚数	65,254	64,092	63,092	63,454	66,107	67,481	枚
		98%	98%	101%	104%	102%	
市補助金額	15,560,690	15,588,700	15,525,960	15,658,290	16,460,030	16,875,380	円
		100%	100%	101%	105%	103%	
利用者合計	2,616	2,705	3,155	3,198	3,284	3,474	人
		103%	117%	101%	103%	106%	
1人平均利用枚数	24.9	23.7	20.0	20.0	20.1	19.0	枚/人
		95%	84%	100%	101%	95%	
1人平均補助金額	5,948	5,763	4,921	4,896	5,012	4,858	円/人
		97%	85%	99%	102%	97%	
対象者数(4/1現在)	15,917	16,383	16,454	16,848	17,427	18,025	人
		103%	100%	102%	103%	103%	



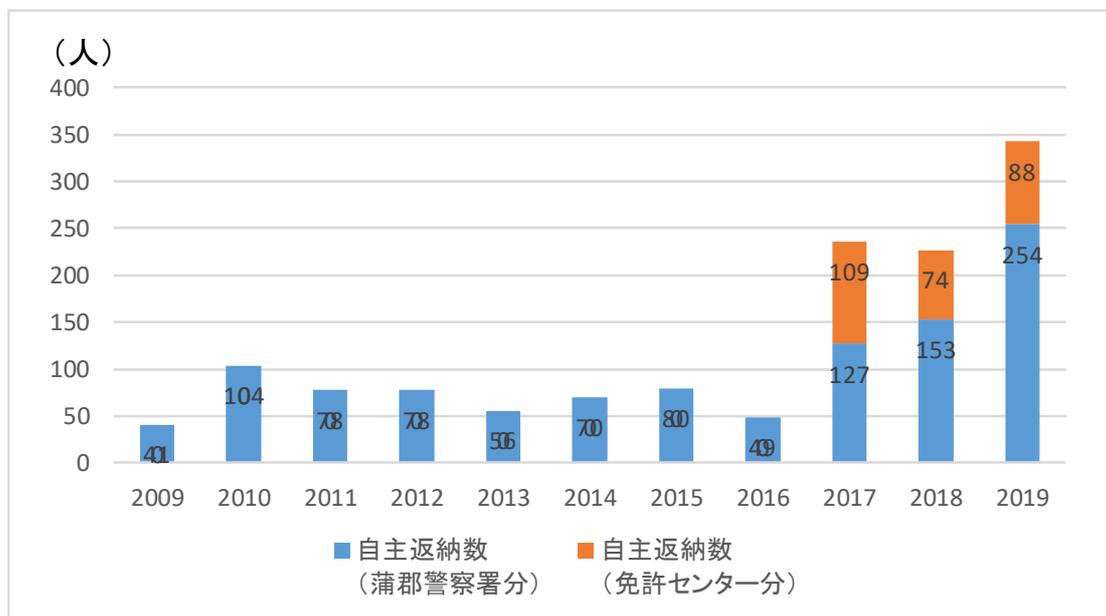
資料：蒲郡市より

8. 自主免許返納状況

- ・自動車免許証の返納状況は下記のとおり。蒲郡警察署と免許センターで返納手続きができる。
- ・蒲郡市では、2009年（H21）8月から運転免許証を自主返納される70歳以上の市民の方を対象に記念品（交通系ICカード、支線バス回数券、三河木綿グッズから1つ）を贈呈している。
- ・免許センターでの返納状況について2016年（H28）以前は確認していないため不明ではあるが、直近は、返納数が増加している。

図表 4-10 自主免許返納状況

年別(1月～12月)		自主返納数 (蒲郡警察署分)	自主返納数 (免許センター分)	自主返納数 (全体)
2009	H21	41	-	41
2010	H22	104	-	104
2011	H23	78	-	78
2012	H24	78	-	78
2013	H25	56	-	56
2014	H26	70	-	70
2015	H27	80	-	80
2016	H28	49	-	49
2017	H29	127	109	236
2018	H30	153	74	227
2019	H31/R1	254	88	342



資料：蒲郡市調べ

平成28年以前の免許センター分は調査していないため不明

9. 公共交通サービスの提供実態（年齢等属性からみた状況確認）

公共交通サービスの利用環境について、駅や停留所からの物理的距離からみた提供状況とは別に、年齢や障がい等による属性面に着目して確認した。

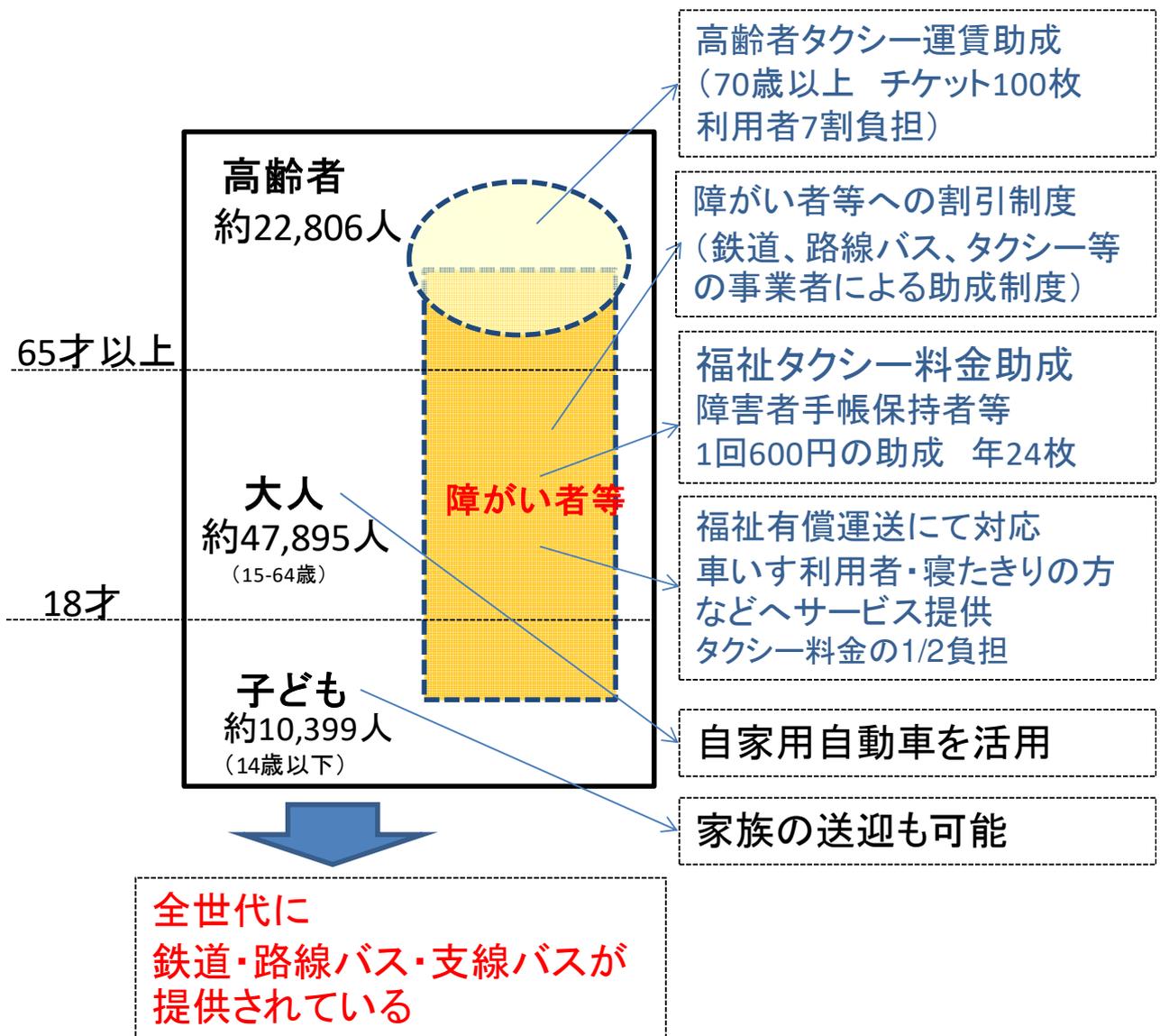
蒲郡市では、全世代に対して、物的な制約があるものの、鉄道・路線バス・支線バスが提供されている。

その一方で、障がい者等には、公共交通事業者による運賃割引制度に加えて、市単独事業として、「福祉タクシー料金助成」制度が提供されている。

また、70歳以上の高齢者には、「高齢者タクシー運賃助成事業」として、タクシー割引チケットが配布されている。

公共交通サービスは、年齢・障がいといった個人属性に配慮した助成制度が導入されている。

図表 4-11 年齢等からみた公共交通サービスの提供状況



蒲郡市総人口: 81,100人 (国勢調査より)

第5章 住民ニーズ (今年度別途調査予定)

1. 調査概要 (2017年当時の調査結果)

(1) 調査対象

蒲郡市在住の満16歳以上の方3,000人(住民基本台帳から無作為抽出)

(2) 調査方法

郵送による配布・回収

(3) 調査期間

2017(H29)年9月12日(火)～9月25日(月)

(4) 回収数

1,159票(38.6%)

(5) 調査項目

問1:回答者属性

問2:外出頻度・目的

問3:公共交通に対する評価

問4:バスの利用実態とその満足度

問5:「名鉄西尾・蒲郡線」の利用実態とその満足度

問6:蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

問7:バスを全く利用しない人の理由と利用可能性

(参考)居住地別分析に係る中学校区分

校区	町名
大塚校区	相楽町、大塚町、海陽町
三谷校区	三谷町、三谷北通
蒲郡校区	平田町、豊岡町、五井町、府相町、新井形町、蒲郡町、堀込町、新井町、八百富町、神明町、本町、上本町、中央本町、元町、丸山町、竹島町、松原町、港町
中部校区	水竹町、清田町、坂本町、神ノ郷町、宝町、御幸町、宮成町、緑町、旭町、栄町
塩津校区	柏原町、竹谷町、西迫町、拾石町、鹿島町、浜町
形原校区	一色町、金平町、形原町、形原町北浜、形原町春日浦
西浦校区	西浦町

(6) 備考

回答結果の集計は百分率を採用し、小数点第2位を四捨五入しているため、各選択肢の割合の合計値が100%にならない場合がある。

2. 調査結果

(1) 総括

- ・ 蒲郡市民においては、主な移動手段が自家用車であり、公共交通の利用状況及び利用意向は高くなく、今後も公共交通への転換意向は低い。また、税金を投入した民間路線バスについては、維持もしくは抑制すべきとの意向が高い。
- ・ 年齢別では、自家用車を主な交通手段としている 20 歳代～60 歳代前半について、公共交通の利便性の向上が利用のきっかけになるとは考えにくい結果となった。
- ・ 居住地別では、名鉄西尾・蒲郡線の沿線ではない「大塚校区」、「三谷校区」、「蒲郡校区」、「中部校区」で公共交通に対するサービス水準の満足度が低く、加えて、税金を投入した路線維持に対して税金投入が多いとの評価とになっている。
- ・ 他方で、名鉄西尾・蒲郡線、路線バスを有する「形原校区」・「西浦校区」では、「妥当な税金投入額」との評価が他校区と比較して高く、路線維持への期待と言える。
- ・ 今後、自家用車を有しない公共交通利用者に対して、適正な税金投入額を見定めた効率的なサービスの検討と提供が求められる。

(2) 各設問における結果概要

【問3】公共交通に対する評価

全体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常の公共交通での移動における不便の有無は、「感じている」と「やや感じている」が 34.6%で、3 人に 1 人が移動に不便を感じている。 ・ その理由は、「自宅から鉄道やバス停留所が遠い」が 55.4%と最も高く、次いで、「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」(48.9%)、「車の方が公共交通と比べて便利」(46.9%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「40 歳代」(42.6%)と「50 歳代」(40.1%)で「感じている」と「やや感じている」が 40%以上。 ・ 「20 歳代」(59.1%)、「40 歳代」(59.7%)で「車の方が公共交通と比べて便利」が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「大塚校区」で「感じている」と「やや感じている」が 42.4%と唯一 40%以上。 ・ 「大塚校区」(66.7%)、「三谷校区」(50.9%)、「形原校区」(55.6%)、「西浦校区」(57.1%)で「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」が最上位。

【問4】バスの利用実態とその満足度

全体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「ほとんど乗らない」が 85.4%で大半を占めており、利用しても「年に数日」(8.1%)。 ・ 満足度は、「満足」と「おおむね満足」が 35.1%、「やや不満」と「不満」が 46.3%。また、「バスを必要としない」が 6.7%。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、高齢になるほど利用頻度は向上するが、最も利用頻度が高い「80歳以上」でも 17.3%。 ・ 満足度は、「満足」と「おおむね満足」が「20歳未満」(75.0%)、「20歳代」(57.2%)で 50%以上、「50歳代」が 17.3%と最下位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「形原校区」(17.1%)と「西浦校区」(19.8%)が約 20%と他の校区より利用頻度が高い。 ・ 満足度は、「大塚校区」が 45.5%と最も高く、次いで、「形原校区」(40.0%)、「塩津校区」(37.5%)で、「三谷校区」が 18.2%と最下位。

【問5】「名鉄西尾・蒲郡線」の利用実態とその満足度

全体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「ほとんど乗らない」が 75.8%と大半。 ・ 利用しない理由は、「自分で車を運転できるから」が 69.6%と過半数。 ・ 利用促進活動に対する考えは、「廃線の危機にあることを、もっと地域で共有するように PR するべき」が 35.1%と最も高く、次いで、「路線を存続させるために、今以上に利用促進を図るべき」(30.0%)、「廃線になったときの影響(地価の下落など)をもっと地域住民が知るべき」(29.4%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「20歳未満」(10.0%)と「20歳代」(7.7%)で約 10%が「週に3日以上」利用。 ・ 利用しない理由は、「20歳未満」で「行きたい場所に名鉄が通っていない」が 50.0%と最も高い。 ・ 利用促進活動に対する考えは、「65～69歳」(21.1%)、「70～74歳」(23.3%)、「75～79歳」(21.8%)で「生活に必要な路線であるので、積極的に利用するなどの協力を行いたい」も上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「ほとんど乗らない」が 75.8%と大半。 ・ 「形原校区」(43.6%)と「西浦校区」(53.9%)で他校区と比較して利用頻度が高い。 ・ 利用しない理由は、全体と同様の傾向。 ・ 利用促進活動に対する考えは、「形原校区」(34.6%)と「西浦校区」(45.1%)で「生活に必要な路線であるので、積極的に利用するなどの協力を行いたい」も上位。

【問6】蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

①税金を投入して維持すべきために優先する目的

全体	・ 「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が58.6%と最も高く、次いで、「高齢者や身体障がい者などの移動が困難な方の生活の足を確保するため」(49.3%)、「病院に通院」できるようにするため」(44.2%)。
年齢別	・ 「20歳代」(44.6%)で「通勤」できるようにするため」が、上位3項目のひとつ。
居住地別	・ 「西浦校区」(42.9%)で「通勤」できるようにするため」が、上位3項目のひとつ。

②形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の認知度

全体	・ 「知っている」(51.3%)が「知らない」(44.6%)。
年齢別	・ 「20歳未満」(66.7%)、「20歳代」(72.3%)、30歳代」(60.0%)で「知らない」が60%以上となっており、年齢層が高いほど認知度が高い。
居住地別	・ 「大塚校区」(55.3%)、「三谷校区」(59.3%)、「蒲郡校区」(60.8%)、「中部校区」(61.0%)で「知らない」がおおむね60%以上。「形原校区」(86.8%)と「西浦校区」(75.8%)では「知っている」が大半。

③形原地区以外の地区でのコミュニティバスの事業化に対する考え

全体	・ 「地区の要望と協力があれば、コミュニティバスをその地区で運行すべき」が48.0%と約半数。
年齢別	・ 「30歳代」(20.0%)で「市の負担（税投入）を前提とする赤字事業は行うべきではない」が次点（同率を含む）。
居住地別	・ 「大塚校区」(15.3%)、「三谷校区」(17.4%)、「中部校区」(14.0%)、「塩津校区」(13.5%)で「市の負担（税投入）を前提とする赤字事業は行うべきではない」が次点（同率を含む）。

④路線ごとに投入する税金の額の違いに対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考慮して民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき」(維持すべき)が33.4%、次いで、「収支率の悪い(税金投入額の高い)路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき」(コスト削減を図るべき)(32.4%)。 「維持すべき」と「コスト削減を図るべき」との考えが、ほぼ同等。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「50歳代」以下で「コスト削減すべき」、「60～64歳」以上で「維持すべき」が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 「大塚校区」(36.5%)、「三谷校区」(37.1%)、「中部校区」(33.1%)で「コスト削減を図るべき」、「蒲郡校区」(32.1%)、「塩津校区」(36.8%)、「形原校区」(40.6%)、「西浦校区」(50.5%)で「維持すべき」が最上位。

⑤鉄道・路線バス・支線バス等を維持するための年間約1億6,000万円の税金投入に対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「妥当」が31.1%と最も高く、「多すぎる」と「やや多すぎる」が50.8%。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「20歳代」～「50歳代」で「多すぎる」と「やや多すぎる」が50%以上。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 「大塚校区」、「三谷校区」、「蒲郡校区」、「中部校区」、「塩津校区」で「多すぎる」と「やや多すぎる」が50%以上。

⑥今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準に対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「わからない」が25.3%と最も高く、次いで、「別の方法で対応する」(19.2%)、「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」(16.0%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「20歳代」で「利用者の運賃を値上げして、税金投入は抑制してほしい(サービス水準は現状維持)」(21.5%)、「50歳代」で「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」(20.3%)が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 「形原校区」(24.4%)と「西浦校区」(24.2%)で「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」が最上位。

⑦「高齢者タクシー運賃助成事業」に対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「高齢者向けの移動サービスとして、現在の事業をそのまま継続すべき」が40.8%で最も高く、次いで、「現在配布している枚数(100枚)を、年間50枚に削減し、市の補助額を削減すべき」(28.3%)、「配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき」(26.7%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「75～79歳」で「配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき」(39.6%)、「80歳以上」で「配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき」(34.5%)が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 全体と同様の傾向。

⑧「交通空白地域」に対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「交通空白地域」に対する考えは、「地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を送迎する仕組みを導入すればよい」が23.8%で最も高く、次いで、「民間バス事業者と協議・連携し、(一定の補助金を出しても)交通空白地域をなくすよう路線をつくるべき」(19.1%)、「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、枚数の制限をなくして配布すればよい」(17.1%)となっている。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「20歳未満」で「交通空白地域であるので、税金を投入して新たに「市」がバスや予約型タクシーなどを走らせるべき」(30.0%)、「20歳代」(24.6%)で「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、年齢の制限を無くして配布すればよい」、「30歳代」で「民間バスの事業者が対応しないところだから、交通空白地帯でもやむを得ない」(26.1%)が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 全体と同様の傾向。

⑨自家用車中心から公共交通中心の生活への転換に対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「将来、年をとったらできると思う」が39.7%で最も高く、次いで、「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」(32.1%)。 転換する年齢は、「80～84歳」が26.7%で最も高く、次いで、「75～79歳」(25.2%)、「70～74歳」(23.5%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「20歳未満」(40.0%)、「20歳代」(43.1%)、「30歳代」(41.7%)、「50歳代」(39.1%)で「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」が最上位。 「20歳未満」(33.3%)で「65～69歳」での転換が最上位。年齢層が低いほど転換する年齢が低くなる傾向。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 「大塚校区」(40.0%)、「三谷校区」(40.1%)、「中部校区」(41.9%)で「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」が最上位。 転換する年齢は、全体と同様の傾向。