

公共交通ネットワーク再編検討調査報告【概要】

1 目的

将来にわたり市民の移動手段を確保するため、利用者や住民代表、交通事業者等に対するニーズ調査を行った上で、課題の整理、対応方策の検討を行い、公共交通ネットワークの最適化による運行の効率化、利便性向上を図るため、市全体の公共交通ネットワークの再編について検討した。

2 調査実施概要

■第1章 関連計画の動向（上位概念の確認）

総合計画、都市計画マスタープラン等、上位関連計画を確認。

- 都市計画の役割＝多彩な魅力を活かした、誰もが安心して心地よくすごせる社会基盤の構築
- 公共交通ネットワークの形成方針
 - ・住民ニーズを踏まえて誰もが安心して快適に移動できる公共交通ネットワークを構築することで、交通空白地の解消を図ります。
 - ・交通事業者をはじめとした関係者間の連携を強化し、公共交通ネットワーク維持確保の取り組みを推進します。

■第2章 地域ニーズ調査

- 総代アンケート
 - 【調査項目】名鉄西尾・蒲郡線について、名鉄バスについて、コミュニティバスについて、高齢者割引タクシーチケットについて
- 移動制約者ヒアリング
 - 【調査項目】公共交通の利用実態、利用方法等について 等
- 高校生等アンケート
 - 【調査項目】通学における鉄道の利用実態、通学手段、公共交通の利用見通しについて

■第3章 利用者ニーズ調査

- 名鉄西尾・蒲郡線利用者アンケート
 - 【利用実態】社交・趣味 33.3%、通勤 30.8%、観光 15.4%、買物 14.1%、通学 11.5%（複数回答）
 - 【赤字の状況】額を含め知っていた 30.8%、なんとなく知っていた 48.7%、知らなかった 15.4%
- 路線バス利用者アンケート
 - 【利用実態】通院 32.5%、買物 30.7%、通勤 13.2%（複数回答）
 - 【乗り継ぎ状況】乗り換えしない 43.9%、鉄道 37.7%、コミュニティバス 3.5%
- コミュニティバス利用者アンケート
 - 【利用実態】買物 38.7%、通院 28.3%、社交・趣味 17.0%（複数回答）
 - 【乗り継ぎ状況】乗り換えしない 38.7%、鉄道 30.2%、路線バス 9.4%

■第4章 モード別実態調査

- コミュニティバス、路線バス、鉄道の利用実績の確認
- 公共交通の維持に係る予算規模の確認

■第5章 交通事業者ヒアリング調査

- 鉄道事業者（名古屋鉄道株式会社） ○路線バス事業者（名鉄バス株式会社）
- コミュニティバス運行事業者（豊鉄タクシー株式会社）

■第6章 モード別の課題認識と対応方策の検討

- (1) バス事業に対する負担規模における類似自治体との比較
 - ・コミュニティバス＋路線バスの人口一人当たりの蒲郡市の負担額 981 円／人（類似自治体の平均 1,278 円／人）
 - ・コミュニティバス＋路線バスの利用者一人当たりの蒲郡市の負担額 618 円／人（類似自治体の平均 866 円／人）
 - ・コミュニティバスにおける、人口に対する利用者の割合 17%（類似自治体の平均 191%）



(2) モード別の課題認識と対応の方向性について

モード	主な課題	考えられる対応の方向性
鉄道 広域幹線系統	コロナ禍以降、利用者数はピーク時の水準まで回復できていない 令和８年度以降の運行継続は今後の協議による。	適正な財源投資なのかの検討を行いつつ、引き続き事業存続に向けた、利用促進活動や関係者調整を進める。
路線バス 地域幹線系統	コロナ禍以降、運行本数は減便状態が続いており、利用者数も低迷している。 ドライバー不足、燃料費高騰などが要因となり事業存続に対して市負担額の拡大懸念がある。	鉄道と共に地域幹線として運行継続が求められる。 コミュニティバスとの乗り継ぎ利便性を高める運賃制度の導入等を図りながらバスネットワークの強化が求められる。 コミュニティバスとの役割分担を関係者にて調整し、市全体のバスネットワークの再編案を確認していく。
コミュニティバス 支線系統	地域によって利用者数に差がある。収支率基準10％達成は形原地区のみ。 他地区への乗り入れや乗り継ぎ、市民病院接続、毎日運行などの要請があり、収支率基準を満たさない中ではあるが地域からの要請に対する検討が必要である。	交通空白地対策として、鉄道駅等を中心とした地域主体の移動手段の維持確保の継続が求められる。 収支率基準を達成できない路線については、事業の見直しも考慮しつつ、利用促進策の取組み等が求められる。 路線バスとの役割分担を調整する中で、必要な箇所・ルート等の見直しを行っていく。

■第7章 ネットワークの再編検討について

(1) モード別の役割について

モード	考えられる役割分担
鉄道 広域幹線系統	市の公共交通ネットワークの「背骨」として位置づけ、市外との広域移動を支える幹線的役割を担うべく、将来にわたり事業存続を目指す。 主要鉄道駅をモビリティハブとして位置づけ、路線バス・コミュニティバスとの円滑な乗り継ぎ環境の確保等を目指すことが考えられる。
路線バス 地域幹線系統	鉄道を補完する東西方向の移動を支える地域内幹線と位置づけ、市域全体の通勤通学・生活移動・来訪者の観光移動等を支える役割が考えられる。将来にわたり事業存続を目指す。 鉄道・コミュニティバスとの乗り継ぎ利便性を高められるよう、便数・停留所位置・ダイヤの見直し等、関係者からなる公共交通ネットワーク検討委員会（公共交通会議下部組織）等にて対策検討を行うことが考えられる。
コミュニティバス 支線系統	広域・地域幹線系統を補完し、地区単位での生活移動を支える支線と位置づけ、高齢者等の通院・買い物などの昼間の生活移動を支える役割が考えられる。地域の協力・主体性を前提に事業維持を目指す。 鉄道・路線バスとの乗り継ぎを通して、地域間移動をできる環境を整えるため、モビリティハブを中心にルートを形成し、利便性の向上・利用促進策を進めることが考えられる。

(2) ネットワーク再編について

No	パターン	再編の考え方
1	地区内移動充実型	地域間の移動は鉄道や路線バスが担うものとする。地域間の移動は乗り継ぎを要するが、幹線と支線での細かなネットワーク網の構築を進めることで、高齢者等の移動制約者の地区内における日常の移動手段の確保を主眼とした公共交通体系の充実を目指す。 現行の路線バス、コミュニティバスの役割についての考え方に近い。
2	市中心部循環路線充実型	地域間の移動は鉄道や路線バスが担うものとする。地域間の移動は乗り継ぎを要するが、市中心部を循環する路線の充実により、市民病院等主要施設へのアクセス利便性の向上を目指す。 コミュニティバス・支線系統は、地域幹線系統ではカバーできない交通空白地の対策として主に高齢者等の移動をカバーする役割を担いつつ、地域幹線系統のバス停留所と鉄道駅が結節する拠点（ハブ）に接続させ、市中心部へのアクセスを確保する。
3	主要施設循環路線充実型	主要病院・大型商業施設・公共施設等の市内の主要な目的施設に対して円滑に移動でき、全ての年代にとって便利で選択される移動手段とすべく、鉄道駅等を中心とした循環系のネットワーク網を構築することを目指す。 コミュニティバス・支線系統は、地域幹線系統ではカバーできないエリアを補完する役割を担いつつ、鉄道や地域幹線系統への接続を主目的とするため、地域幹線系統のバス停留所と鉄道駅が結節する拠点（ハブ）を起点とするネットワークを構築する。