

公共交通ネットワーク 再編検討調査 報告書

令和 6 年 3 月

蒲 郡 市

<目 次>

序章 目的.....	1
1. 業務の目的.....	1
2. 業務実施項目.....	1
第1章 関連計画の動向及び蒲郡市地域公共交通会議.....	2
1. 関連計画について.....	2
2. 蒲郡市公共交通会議での検討状況.....	7
第2章 地域ニーズ調査.....	8
1. 総代アンケート調査.....	8
2. 移動制約者ヒアリング調査.....	13
3. 高校生等アンケート調査.....	14
第3章 利用者ニーズ調査.....	18
1. 実施方法について.....	18
2. 実施結果について.....	19
3. 利用者ニーズ調査結果（要旨）.....	20
第4章 モード別実態調査.....	23
1. コミュニティバスの利用実態・収支状況.....	23
2. 路線バスの利用実態・収支状況.....	25
3. 鉄道の利用実態・収支状況.....	31
4. 公共交通の維持に係る予算規模（R4年度）.....	32
第5章 交通事業者ヒアリング調査.....	33
1. 調査結果.....	33
第6章 モード別の課題認識と対応方策の検討.....	36
1. 蒲郡市のまちづくりの方向性.....	36
2. バス事業に対する負担規模の検討（類似自治体比較）.....	37
3. モード別の課題認識.....	40
4. モード別の主要課題をふまえた対応の方向性.....	41

第7章 ネットワークの再編検討について	42
1. モード別の役割について	42
2. ネットワーク再編について	43
＜資料編：参考データ＞	46
参考1. コミュニティバスの利用実態	46
参考2. コミュニティバスの利用実態（停留所別利用状況）	49
参考3. クロスセクター効果について	54

序章 目的

1. 業務の目的

蒲郡市では、鉄道（名鉄蒲郡線）、民間路線バス、支線バスなどの公共交通について、利用者の減少や運行費用の増大により公共交通ネットワークの維持継続が厳しさを増している。

鉄道、路線バス等における維持存続、支線バスにおける事業拡充などのそれぞれの課題解決を図り、将来にわたり市民の移動手段を確保するため、現状の確認及び中長期的な財政負担額の拡大見込みを踏まえた公共交通ネットワークのあり方を検討するとともに、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案を検討することを目的として調査を実施し、本報告書を取りまとめた。

2. 業務実施項目

本業務は、下記に示す7項目について調査を実施し、成果を取りまとめた。

① 利用実績及び財政負担額の推移確認・分析

名鉄蒲郡線、路線バス、支線バスについて、これまでの利用者数の推移と財政負担額の推移を確認するとともに、利用実態の分析を行った。

② 利用者アンケート調査の実施

利用者のニーズを確認するため、アンケート調査を実施した。

③ 関係者ヒアリング調査の実施

各種住民団体関係者に対するヒアリング等を実施し、公共交通についてのニーズを確認した。

④ 今後の財政負担額の見込みの確認

調査結果を踏まえて財政負担額の見込みについて整理した。

⑤ 交通事業者に対するヒアリング調査

鉄道事業者、路線バス事業者、支線バス事業者等既存の交通事業者に対するヒアリング調査を実施し、公共交通サービス提供側の運営体制、事業継続見通しについて確認した。

⑥ 蒲郡市における公共交通を取り巻く課題整理と対応方策の検討

検討結果から課題整理を行い、対応方策を検討した。

⑦ 公共交通ネットワーク再編検討案の作成

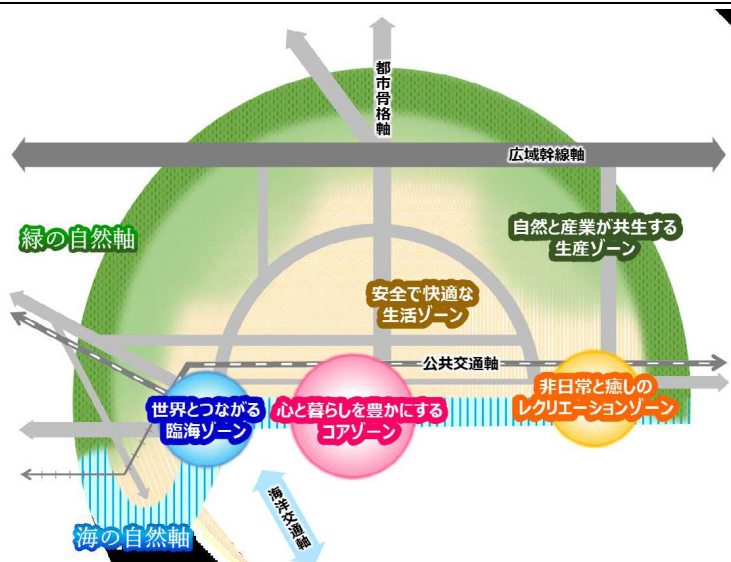
検討した対応方策に基づき、全体のネットワークの再編案を作成した。

第 1 章 関連計画の動向及び蒲郡市地域公共交通会議

1. 関連計画について

(1) 第五次蒲郡市総合計画 2021～2030

総合計画での将来都市像、公共交通の方向性は次のとおり。

計画期間	令和 3 年度（2021 年度）から令和 12 年度（2030 年度）までの 10 年間		
将来都市像	豊かな自然 一人ひとりが輝き つながりあうまち ～君が愛する蒲郡～		
目標人口	2030 年の目標人口＝77,000 人 (2020 年の実績 79,762 人)		
都市基盤整備 の基本目標	人と人がつながり快適な暮らしを支えるまちづくり		
将来都市像の 概念図			
公共交通の めざす将来の 姿	○子どもや高齢者らが安心して移動できる公共交通体系が構築されています ○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構築されています		
公共交通の指 標		現状値 2020	目標値 2030
	バス路線利用者数	168,000 人	176,000 人
	鉄道駅から 1km、バス停から 300m 内の居住者割合	89.7%	93.0%
	日常の移動に不便を感じている人の割合	31.0%	29.0%
施策の内容 (主な取組)	○鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保と交通空白地解消 ○関係者間の連携強化による事業推進 ○持続性のある公共交通の確保		

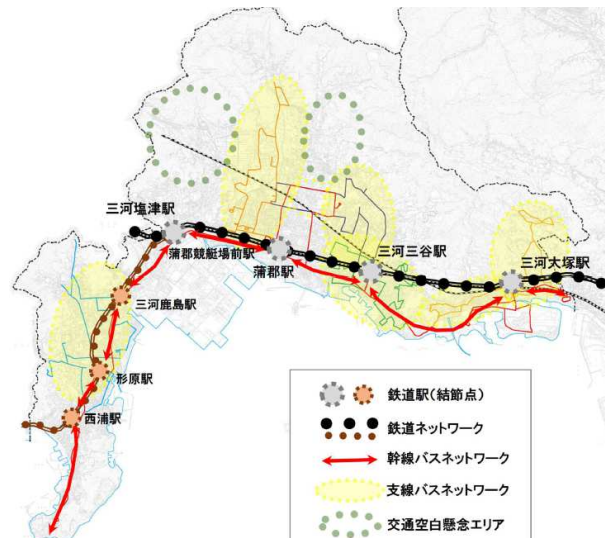
(2) 蒲郡市都市計画マスタープラン 2023～2032

都市計画マスタープランでのまちづくりの方向性、都市交通の方針は次のとおり。

計画期間	令和 5 年度（2023 年度）から令和 14 年度（2032 年度）までの 10 年間
将来都市像	豊かな自然 一人ひとりが輝き つながりあうまち ～君が愛する蒲郡～
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
将来都市構造図	 将来都市構造図 中心拠点 地域拠点 工業系拠点 広域幹線軸 都市骨格軸 横断路線 鉄道線 (JR/名鉄) 鉄道 東海道新幹線 森林ゾーン 農地ゾーン 市街地ゾーン 臨海交流ゾーン 観光・レクリエーションゾーン 漁港ゾーン 工業ゾーン 都市活力育成ゾーン 工業ゾーン (検討区域) 特定産業集積ゾーン (検討区域)
都市交通の基本的な考え方	○都市間・拠点間の円滑な移動や安全・快適な生活環境を支える道路網を形成します ○市民や来訪者の移動の足となる公共交通の確保・維持・改善を図ります
公共交通ネットワークの形成方針	○公共交通ネットワーク ・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。 ・自家用車中心から公共交通機関を適度に賢く利用する状態へと少しずつ変えていくことを促す取り組みを進めます。 ○交通結節点 ・各鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場・駅前広場・アクセス道路の維持・改善を行い、交通結節点の機能強化を図ります。 ・公共交通結節点を整備する際には、既存交通結節点を踏まえた位置・規模などの検討を行います。
公共交通に関連する目標管理	○公共交通の人口カバー率＝現状値 92.0%から向上 ○住みやすいまちだと思える人の割合＝現状値 79.8%から向上

(3) 蒲郡市地域公共交通計画（第2次地域公共交通網形成計画）2021/6

現行の交通計画の基本的な方針、目標等は次のとおり。

地域公共交通の「将来像」	○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が構築されている。 ○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構築されている。		
計画の基本方針と計画の目標	○鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保のための取組 ・ネットワーク網の構築 ・交通空白地対応 ・住民・来訪者にとって利用しやすいサービス提供の推進 ○関係者間の連携強化による事業推進 ・関係者間の連携強化 ・適切な事業管理運営 ・さらなる利用拡大（利用促進活動/創意工夫）		
計画期間	令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5年間		
将来目標指標設定	○各モードの将来目標（2025年時点）		
	鉄道（名鉄西尾・蒲郡線）	利用者数：155万人/年	
	民間路線バス	総利用者数：16万人/年	
	支線バス	総利用者数：増加 収支率：10%以上	
	タクシー（高齢者タクシー助成）	利用者数：3,500人/年	
	○利便性・サービス水準からみた指標設定		
		現状	目標(2025)
	鉄道・民間路線バス・支線バスの人口カバー率	89.7%	92%以上
	日常の移動に不便を感じている人の割合	31%	30%未満
将来のネットワーク計画			

（４）改定・蒲郡市観光まちづくりビジョン 2021/9

観光ビジョンにおける移動交通に関する方針等は次のとおり。

基本理念	住んでよいまち、訪ねてよいまち、帰りたくなるまち
基本方針	○方針２：地域の新たな価値の創造 ○施策の方向性：蒲郡観光のブランド化 市内外回遊性の向上 ○方針４：蒲郡で過ごすことによる“豊かさ”の向上 ○施策の方向性：市民の愛着心の向上および市民参画の促進 多様な旅行者に対応した受入環境整備促進
主な施策内容	○施策の方向性：市内外回遊性の向上 ・市内移動交通手段の拡充および周遊性拡大 ・名鉄西尾・蒲郡線を活用した観光プログラムの創出 ○施策の方向性：多様な旅行者に対応した受入環境整備促進 ・ユニバーサルデザインへの対応 ・訪日外国人の多様化に対応した受入環境の整備（案内の多言語化等）
アクションプラン	○市内移動交通手段の拡充および周遊性拡大 ・蒲郡市地域公共交通計画と連携した二次交通の拡充（短期） ・路線バスを活用した周遊モデルコースの検討（短期） ・自由な時間帯の周遊を促す観光タクシーの活用（短期） ・レンタサイクル等の利便性向上（中期） ○名鉄西尾・蒲郡線を活用した観光プログラムの創出 ・名鉄西尾・蒲郡線沿線イベントへの支援ならびに連携した取組の実施（短期） ・名鉄車両を活用したイベント創出（長期） ○ユニバーサルデザインへの対応 ・市内観光地および公共空間のバリアフリー対応（中期）など ○訪日外国人の多様化に対応した受入環境の整備 ・市内案内表記の多言語対応（中期）など

（５）関連計画のとりまとめ

地域公共交通に関する関連計画としては、下記の４計画があり、それぞれの計画で公共交通施策の推進が明記されている。

関連計画において、「交通ネットワーク網の維持確保」「交通空白地の解消」「市内移動交通手段の拡充」等の施策実施が示されている。

関連計画	公共交通施策に関する主な記載
第五次蒲郡市総合計画 2021～2030	○主な施策 ・鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保と交通空白地解消 ・関係者間の連携強化による事業推進 ・持続性のある公共交通の確保
蒲郡市都市計画マスタープラン 2023～2032	○都市交通の基本的な考え方 ・市民や来訪者の移動の足となる公共交通の確保・維持改善を図ります ○公共交通の目標管理 ・公共交通の人口カバー率＝現状値 92.0%から向上 ・住みやすいまちだと思ふ人の割合＝現状値 79.8%から向上
蒲郡市地域公共交通計画（第２次地域公共交通網形成計画） 2021/6	○地域公共交通の「将来像」 ・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が構築されている。 ・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構築されている。 ○計画の基本方針 ・鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保のための取組 ・関係者間の連携強化による事業推進
改定・蒲郡市観光まちづくりビジョン 2021/9	○施策の方向性：市内外回遊性の向上 ・市内移動交通手段の拡充および周遊性拡大 ・名鉄西尾・蒲郡線を活用した観光プログラムの創出 ○施策の方向性：多様な旅行者に対応した受入環境整備促進 ・ユニバーサルデザインへの対応 ・訪日外国人の多様化に対応した受入環境の整備（案内の多言語化等）

2. 蒲郡市公共交通会議での検討状況

2023 年度の蒲郡市公共交通会議での協議事項は、下記の通り。

回数	実施日	主な協議事項
第 39 回	2023 年 6 月 27 日	■報告事項 1) 令和 4 年度公共交通の状況について 2) 東三河地域公共交通利用促進イベントの実施について ■協議事項 1) 蒲郡市地域公共交通計画事業進捗について 2) 令和 4 年度蒲郡市地域公共交通会議決算について 3) 令和 6 年度生活交通確保維持改善計画について 4) 西浦地区支線バス運行計画について
第 40 回	2023 年 12 月 21 日	■協議事項 1) 地域公共交通確保維持改善事業補助金にかかる自己評価について 2) 西浦地区支線バスの運行について 3) 形原地区支線バス停留所の新設について ■報告事項 1) 東部地区支線バス停留所名の変更について 2) 東三河地域公共交通利用促進イベントの実施結果について 3) 道路運送法改正に伴う協議運賃の取扱いの変更について
第 41 回	2024 年 3 月 27 日	■報告事項 1) 蒲郡市内公共交通の利用状況等について 2) 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について 3) 地域公共交通ネットワーク再編検討調査事業について ■協議事項 1) 蒲郡市地域公共交通計画の一部見直しについて 2) 令和 6 年度蒲郡市地域公共交通会議事業計画、予算（案）について

第2章 地域ニーズ調査

1. 総代アンケート調査

(1) 調査概要

○調査対象

全地区総代

○調査方法

調査票の直接配布 直接回収

○調査期間

令和5年12月20日～令和6年1月31日まで

○回収数

配布数 48 票 回収数 26 票 回収率 52%

○調査項目

問1：名鉄西尾・蒲郡線について

問2：名鉄バスについて

問3：コミュニティバス（くるりんバス）について

問4：高齢者タクシー運賃助成事業について

(2) 総代アンケート調査結果

1) 名鉄西尾・蒲郡線の利用拡大・維持存続に対する意見・アイデア

キーワード	具体アイデア
イベント等による利用促進	- 沿線施設（こどもの国・西浦海水浴等）を利用したイベント、さわやかウォーキング等、イベントの開催による対応 - 豊橋市電でやっているビール電車、おでんしゃ、夜行列車などのイベント列車の運行 - 景色が良いので、飲食・観光ができる季節電車の運行
PR の強化	- 沿線各地の良い場所の PR - ユーチューブ等の利用、鉄道マニアによる PR 等
温泉との連携	蒲郡市民も西浦温泉や吉良温泉で宿泊するときは名鉄を利用するよう促す。
地域回数券や割引券の配布・導入等	- 名鉄沿線の世帯は、世帯人員分の定期又は回数券を購入する - 周遊キップ、1 日乗り放題キップ - 海水浴、花火大会などイベント時のチケット割引（補助） - 路線バス、コミュニティバスそれぞれのフリーパス券を発行する。
ダイヤの見直し	- 終電が 22 時台のため、もう少し夜遅くまで運行してほしい。 - 早朝、夕方の本数を増やし、昼は減らし、毎日使用する人の利便性を高める。
施設整備等による駅的环境改善	- 名鉄蒲郡駅の階段の横にエスカレーターを設置する。 - 鉄道と駅の活性化策を推進するために、集客効果を期待して、駅周辺に児童の預かり施設（遊び場、保育施設等）や老人等が気軽に立ち寄れるコミュニティ施設を確保する。
企業等誘致	- 沿線に企業を誘致する - 行政機関の分散・移設
車両の見直し	電気以外に効率の良いエネルギー動力に変更する（例：ハイブリッド、水素）。
自転車持ち込み	電車内にサイクリング用自転車の持ち込みを OK とする。
廃止代替等を含む必要性の検討	- 路線バスと名鉄の併用は、費用負担、利用者数の推移から見ても不合理。それぞれの維持存続ではなく総合的な検討が必要。 - 毎年蒲郡市は 1 億円を負担。令和 7 年までは存続決定。令和 8 年以降は不明。延々と負担し続けて存続できるものだろうか。廃止し、別の輸送手段を検討すべき。 - 高校生世代が住むために名鉄存続は必須。金がかかるからといって、沿線地区を見捨てることのないようにしてほしい。

2) 名鉄バスの利用拡大・維持存続に対する意見・アイデア

キーワード	具体アイデア
運賃改定（値下げ）	・ 運賃の引き下げ。1ヶ月、3ヶ月、1年のフリーパス券があると便利だと思います。 ・ 名古屋市のような、安い年間パスの導入ができるとよい。
車両の小型化	・ 小さいバスでの運行。車両の小型化。
系統の見直し	・ 規定路線に拘ることなく、公共施設（病院）等、人が集まる場所には遠方地区であっても乗り入れの便を設定したらどうか。 ・ JR 線の不便なところを中心に周辺市町との利便性を向上させる。幸田町・豊川市・岡崎市などとの接続。
ダイヤの見直し	・ 通勤、通学時間帯の本数を増やし、昼は本数を減らす。 ・ 運行本数の減少化（朝・夕に限定） ・ 土日運休
イベントの充実	・ 観光客（インバウンド狙い）の利用者を増やす目的に絞った観光コースの設定や名鉄と市でタイアップしたイベントを開催する。
IC カード対応	・ IC カードの利用促進。市内商店でも使用できるプレミアム付 IC カードの発売。
デマンド化	・ スマホで連絡すればどこでも乗れるようにする。
自動運転	・ 自動運転バスによる人員削減。人手不足対応。
コミュニティバスへの統合	・ コミュニティバスも含めた運行方法の実施。 ・ コミュニティバスを充実させれば不要になる。 ・ 路線バス、コミュニティバスの運行ルートを利用者視点で再構築し、路線バスとコミュニティバスの効果的接続。
廃止代替等を含む必要性の検討	・ 名鉄バスの維持存続は難しい。路線を大きく変更する検討会を開催する。

3) コミュニティバスに対する意見・要望

キーワード	具体アイデア
市民病院接続	1日1本、午前中のみでよいので直通の市民病院、市役所行きを走らせてほしい。 1日4便くらいは市民病院行きを設定してほしい。 - 市民病院へ行くための最短接続モデルの提示 - どの地区からでも市民病院へ行けるようにしてほしい。
毎日運行	毎日の運行、運行時間の拡大
運行頻度・ダイヤ	- 運行回数が少ない。 - 夕方の時間帯にも走ってもらいたい。
ネットワーク	- 市内全域を回るルートを1本走らせてほしい。 - 地区内のみでなく市内全域に乗り換えなしで行けるようにしてほしい。 - きめ細かく路線を整備することが大切だと思う。 - 各地区や他市との接続（豊川） - 大塚を三谷・豊川のバスとつなぐ便を走らせてほしい。 - どの路線も市民病院や大型スーパーや蒲郡駅など、多くの人が利用する施設とつながる運行ができるとありがたい。
鉄道接続	JR 等鉄道にあわせた運行
停留所環境	停留所の環境整備が必要だと思う。
フリー乗降	手をあげればどこでも乗れる、降りられるようにする。
デマンド	スマホで連絡し、ルート上からどこでも乗り降りできるようにする。
自動運転	高蔵寺ニュータウンでの自動運転車の取り組みのように、くるりんバス・乗継タクシーを自動運転車に変更する。
運賃	- 路線バスからの反対があるかもしれないが、収入が少ないなら、無料化を検討できるとよいと思う。 - 高齢者の生きがい作り、活性化のためにも必要な施策のため、無料化も検討していただけたらと思う。 - 乗継ぎ運賃を100円にする。
PR 対応	通院・買い物のための主要施設への効率的な移動手段であることのPR活動の強化（目に見える形で訴える）
住民の活用	市内二種免許所有者の活用
観光バス化	観光客にも利用できる対策を考える（名木めぐり、史跡めぐり）。
その他	- 民間路線バスとの共同運行 - 年配者の方々だけでなく若い世代も利用したくなる仕組みも必要だと思う。

4) 高齢者等への移動支援（高齢者割引タクシーチケット等）に対する意見・要望

キーワード	具体アイデア
利用対象枠の拡大	・ 段階的に 65 歳まで利用拡大策の導入を進める。 ・ 70 歳以上の人に画一的に配布したらどうか。
補助率の拡大	・ 割引率の拡大 ・ 80 歳以上は 5 割引にすると多少安心して病院や買い物に行けるのではないのでしょうか。
市外利用	・ 市内発着だけでなく、市内発→市外施設等に対しても利用できるようにする。
PR	・ 利用の仕方を知らない人もいる。利用方法を PR・周知すべき。
高齢運転手の起用	・ 高齢運転者を活用する。シルバー人材活用での移動支援。
制度不要	・ 必要ないと思う。 ・ バス運行、経路、料金等の組み合わせの改善により不要。 ・ 電車、路線バス、コミュニティバスを拡充して、タクシー運賃助成は止める。
その他	・ 体の不自由な人がタクシーで病院へ行き、タクシーの迎えを頼んでいる場面をよく見ます。必要とする高齢者のために続けてほしいと思います。 ・ 現状でよいと思います。

2. 移動制約者ヒアリング調査

蒲郡市社会福祉協議会と老人クラブ連合会に対するヒアリング調査を実施した。主な意見は下記の通り。

キーワード	主な意見
公共交通の利用実態	・ 地区の利便性は地区によって差があるが、利用頻度の差も大きい。 ・ それぞれ行きたいところが異なる。 ・ タクシーの台数が減っていて常連しか来てくれないという話があった。
利用方法	・ 公共交通の件で、乗り方が分からないという意見があった。どこに相談したらよいか周知されていない。コミュニティバスの相談窓口がここにあると教えてもらって、コーディネーターのような方に教えていただけるとありがたい。
名鉄電車	・ 名鉄電車は駅員がいなくなって乗り方が分からないという声もある。駅員がいなくなってどのように運賃を支払うか分からない方もみえる。昔の切符の買い方と違うため、どうやって乗って良いか分からなくなるため結果的に遠のく。時刻表もなくなった。高齢者だとインターネットで調べることもできない。
空き車両の活用	・ デイサービスや特別養護老人ホームの福祉車両は日中の利用が少ないため利用できるのではないかと。蒲郡市内に 30～40 台ある。これらの車両は朝晩の送迎のみで、日中にその車両を貸していただくと歩けない人も運べるだろう。車の使用料、運転手の確保などの問題もあるが、運転手は朝晩の送り迎えだけの契約になっていることが多いと、保険等の兼合いはあるが、日中も稼働いただくようにすることで解決できるのではないかと。法人としてどこまで地域貢献するか、利益などの観点はあるが、知名度は上がると思う。
PR 対応	・ 紙媒体は配っても紛失してしまう。名刺大の冷蔵庫などに貼れるマグネットのシートを配布してはどうか。交通の相談窓口の電話番号だけが書いてあるものがあると良いかもしれない。

以上

3. 高校生等アンケート調査

蒲郡市内の3高校と1専門学校に対して、通学における公共交通の利用実態の状況把握と賢い公共交通利用への転換について周知することを目的に、アンケート調査を実施した。

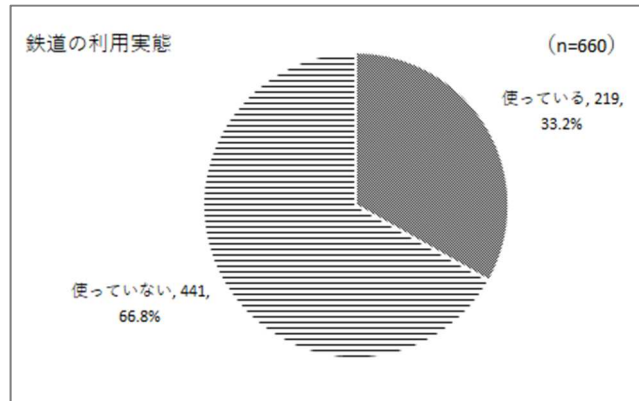
(1) 結果：蒲郡高校

○回答者数

- ・サンプル数：662人

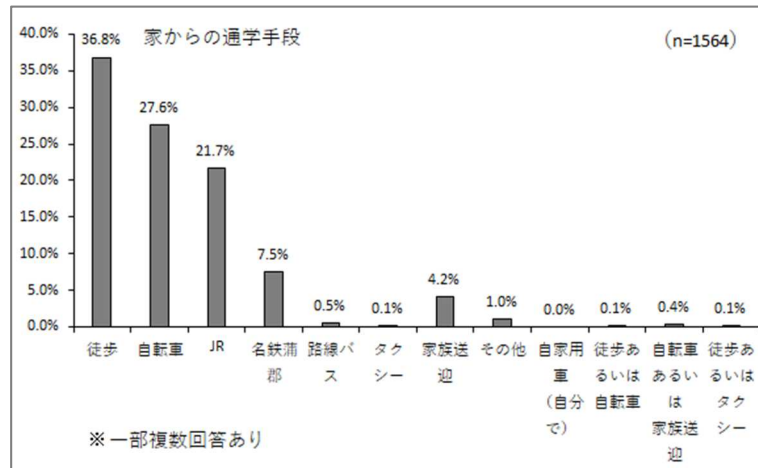
○鉄道の利用実態

- ・鉄道利用は全体の33.2%



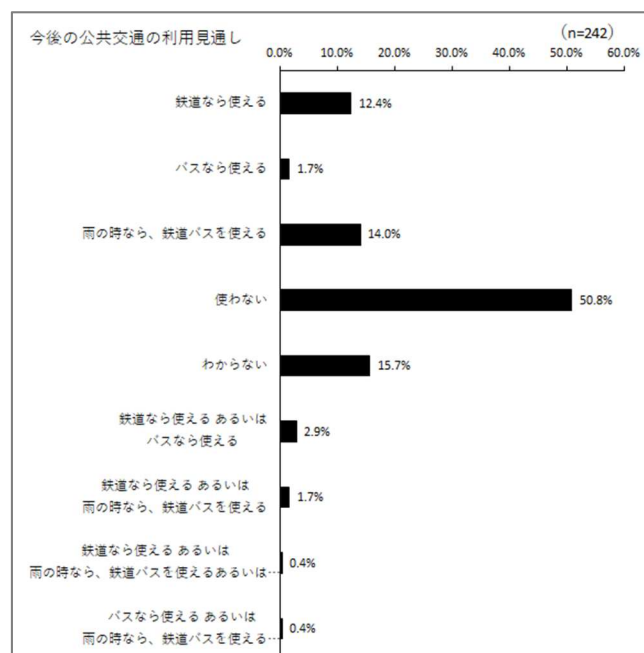
○家からの通学手段

- ・登校における全アクセス数1564件に対して、JRは21.7%、名鉄蒲郡線は7.5%となっている。



○今後の公共交通の利用見通し

- ・「使わない」が50.8%
- ・「わからない」が15.7%
- ・残りの33.5%が公共交通を利用する見通しであると回答している。



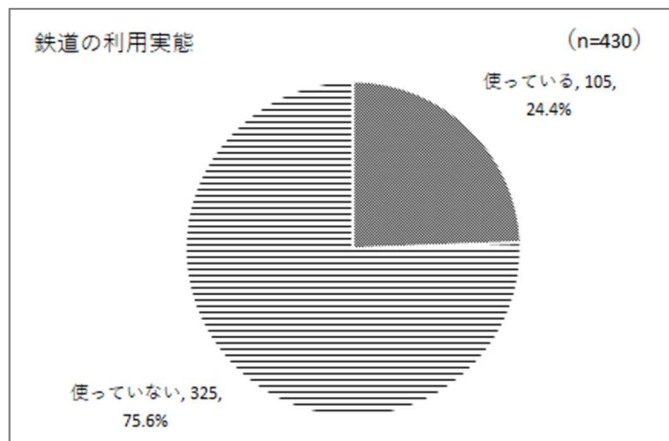
（２）結果：蒲郡東高校

○回答者数

- ・サンプル数：431 人

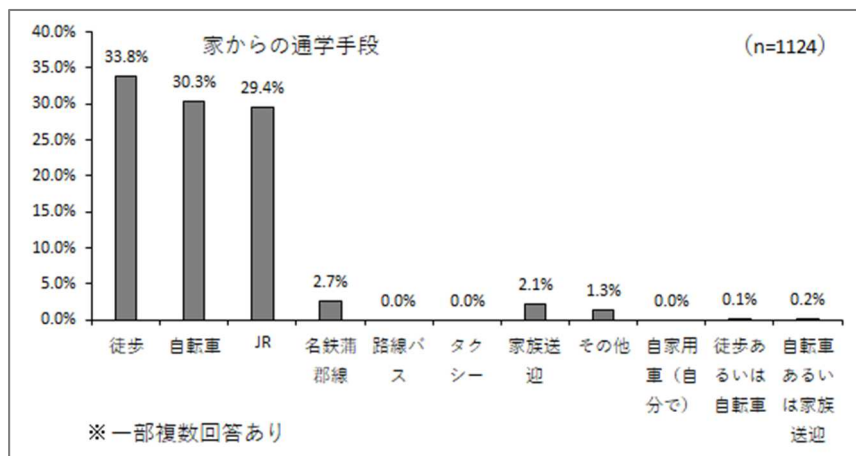
○鉄道の利用実態

- ・鉄道利用は全体の 24.4%



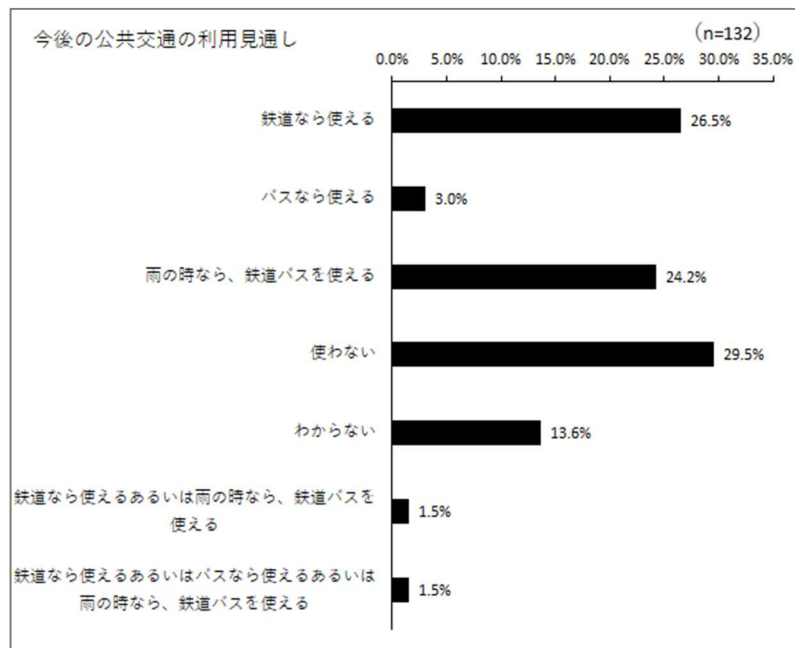
○家からの通学手段

- ・登校における全アクセス数 1124 件に対して、自転車は 30.3 %、JR は 29.4%、名鉄蒲郡線は 2.7%となっている。



○今後の公共交通の利用見通し

- ・「使わない」が 29.5%
- ・「わからない」が 13.6%
- ・残りの 56.9%が公共交通を利用する見通しであると回答している。



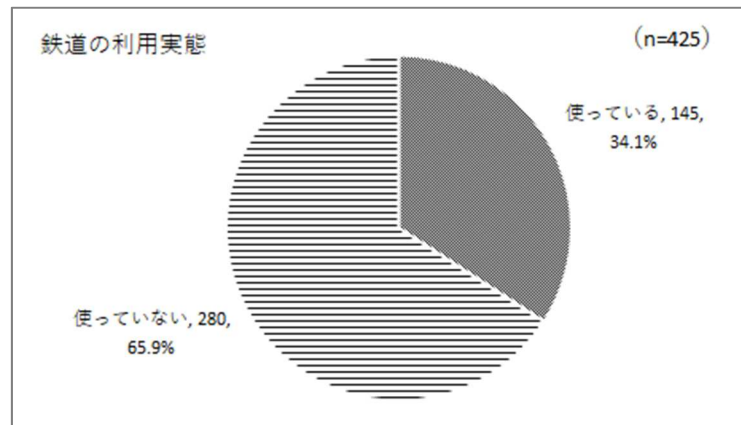
（３）結果：三谷水産高校

○回答者数

- ・サンプル数：426 人

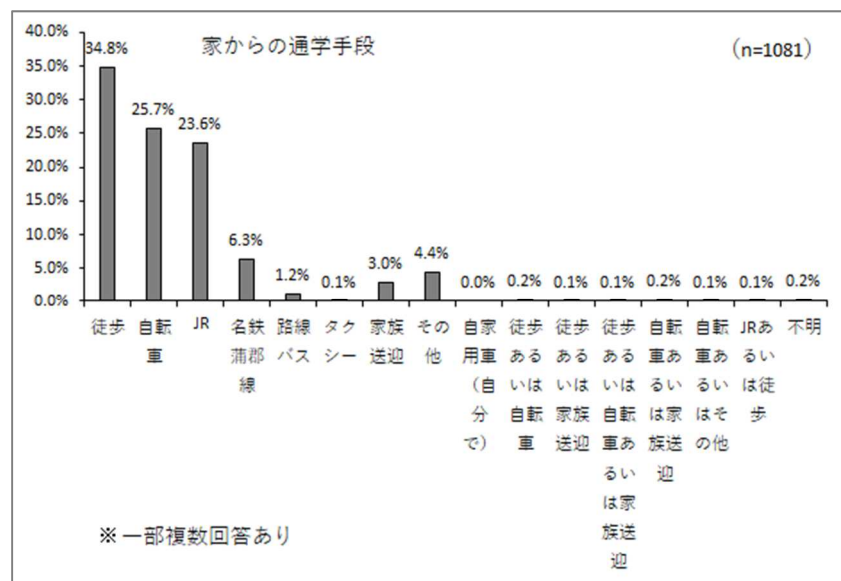
○鉄道の利用実態

- ・鉄道利用は全体の 34.1%



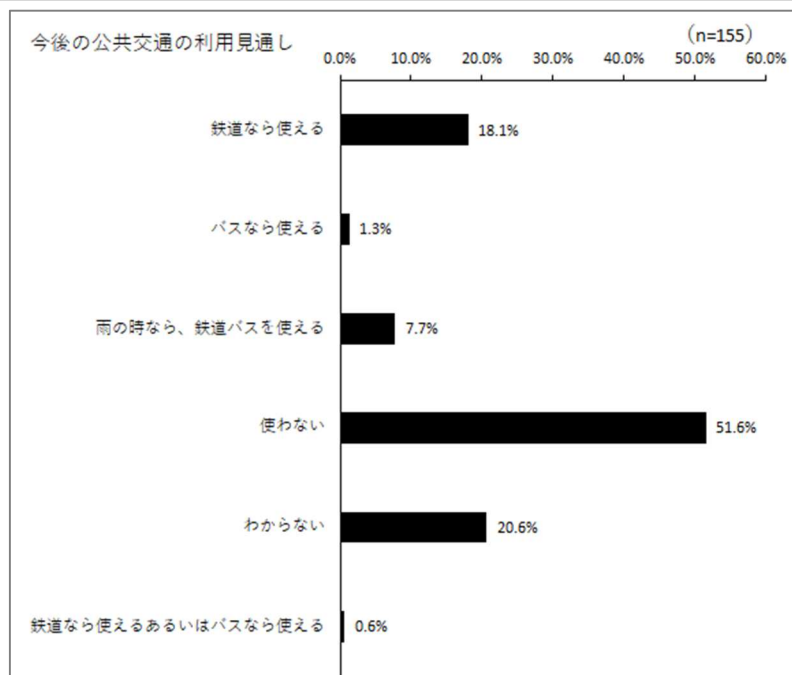
○家からの通学手段

- ・登校における全アクセス数 1081 件に対して、JR は 23.6%、名鉄蒲郡線は 6.3%となっている。



○今後の公共交通の利用見通し

- ・「使わない」が 51.6%
- ・「わからない」が 20.6%
- ・残りの 27.8%が公共交通を利用する見通しであると回答している。



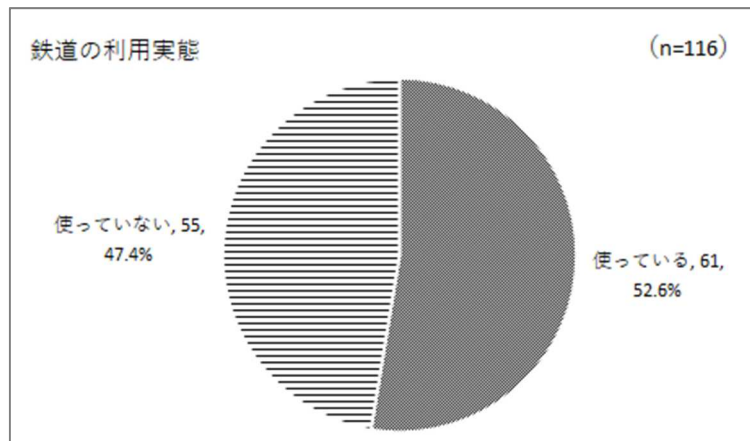
（４）結果：ソフィア看護専門学校

○回答者数

- ・サンプル数：116 人

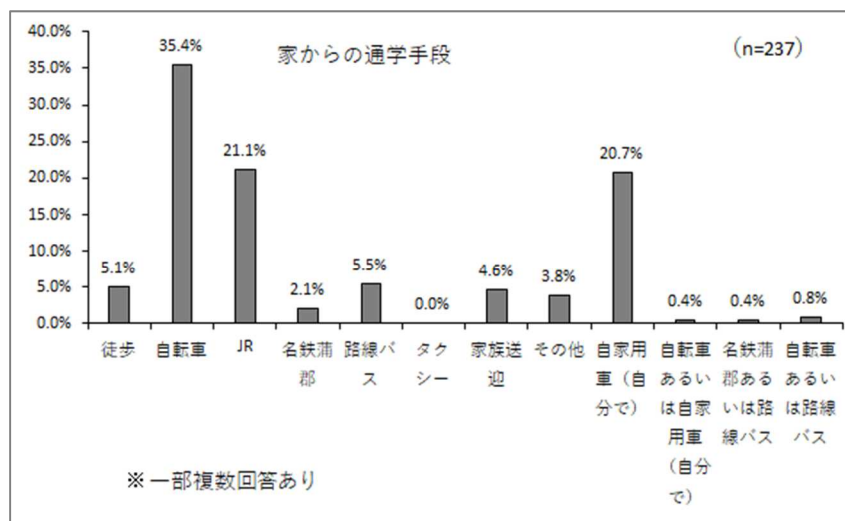
○鉄道の利用実態

- ・鉄道利用は全体の 52.6%



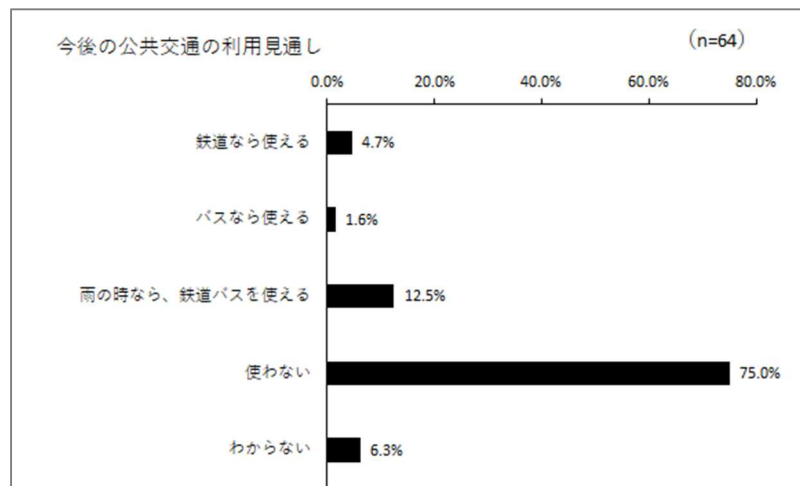
○家からの通学手段

- ・登校における全アクセス数 237 件に対して、JR は 21.1%、名鉄蒲郡線は 2.1%、路線バスは 5.5%、自家用車（自分で）は 20.7%となっている。



○今後の公共交通の利用見通し

- ・「使わない」が 75.0%
- ・「わからない」が 6.3%
- ・残りの 18.7%が公共交通を利用する見通しであると回答している。



第3章 利用者ニーズ調査

1. 実施方法について

(1) コミュニティバスの利用者に対するニーズ把握調査について

蒲郡市のコミュニティバスの利用者に対するアンケート調査は、令和2（2020）年8月に形原・東部・西部地区支線バスについて実施している。

本業務では、当時の調査と同様の調査方法・調査内容により実施した。

○コミュニティバスの利用者に対するアンケート調査の実施概要

狙い	コミュニティバスの利用実態と改善アイデアを確認する
対象	形原・西部・東部・三谷・大塚支線バス
実施方法	運転手の協力を得た車内での調査票の配布・郵送回収方式（WEB回答方式も併用）
実施時期	R5（2023）年10月
調査項目	乗降バス停留所、利用目的、頻度、停留所前後の移動手段 鉄道・路線バスの乗り継ぎ状況と可能性 乗り継ぎ利用を促進するための割引料金制度の導入意向 運行を始めてよかった点 ルート等、事業改善のアイデア

(2) 路線バスの利用者に対するニーズ把握調査について

蒲郡市の路線バスの利用者に対するアンケート調査は、平成29（2017）年9月に利用実態の把握を中心に実施している。

本業務では、コロナ禍前後での利用実態の変化、廃止した場合の代替手段の見通しなどの把握を中心に実施した。

○路線バスの利用者に対するアンケート調査の実施概要

狙い	路線バスの利用実態とコロナ禍の影響等について確認する
対象	丸山循環線、西浦循環線
実施方法	調査員3名（丸山1名、西浦2名）がバスに乗車し、利用者に調査票を配布・郵送回収方式（WEB回答方式も併用）
実施時期	R5（2023）年10月の平日2日、土曜日1日の計3日
調査項目	利用時間、乗降バス停留所、利用目的、頻度、停留所前後の移動手段 鉄道・支線バスの乗り継ぎ状況と可能性 鉄道へのモード転換の可能性 コロナ禍前後での利用実態の変化 サービス水準の満足度 財政支援額をふまえた路線維持に対する考え方 ルート・割引料金制度等、事業改善のアイデア など

（３）名鉄西尾・蒲郡線の利用者に対するニーズ把握調査について

蒲郡市の名鉄西尾・蒲郡線の利用者に対するニーズ把握については、公共交通計画の策定材料を目的に意見集約したアンケート調査は実施されていない（イベント等を除く）。

本業務では、現状の利用実態、コロナ禍の影響、将来の利用見通しなど、ネットワークの最適化・再編検討に資する情報収集のための調査を実施した。

○名鉄西尾・蒲郡線の利用者に対するアンケート調査の実施概要

狙い	西蒲線の利用実態とコロナ禍の影響等について確認する
対象	名鉄西尾・蒲郡線の利用者（蒲郡駅乗降者）
実施方法	調査員１名を蒲郡駅に配置し、駅改札通過者に調査票を配布・郵送回収方式（WEB回答方式も併用）
実施時期	R5（2023）年10月の平日2日、土曜日1日の計3日
調査項目	利用時間、乗降駅、利用目的、頻度、利用駅前後の移動手段 JR・路線バス・支線バスの乗り継ぎ状況と可能性 コロナ禍前後での利用実態の変化 サービス水準の満足度 財政支援額をふまえた路線維持に対する考え方 IC化・路線バス割引料金制度等、事業改善のアイデア など

2. 実施結果について

調査結果については、下記に示す調査報告書として、別途とりまとめた。

○蒲郡市コミュニティバス利用者アンケート調査結果報告書

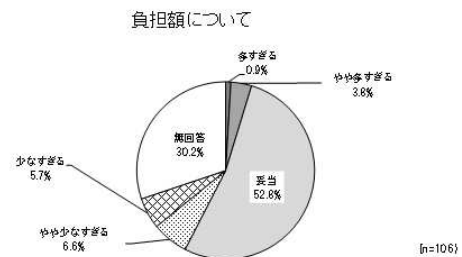
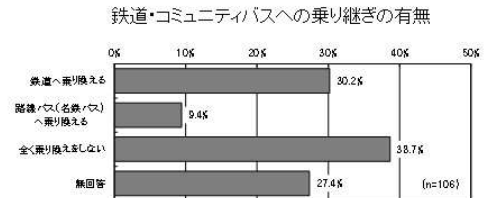
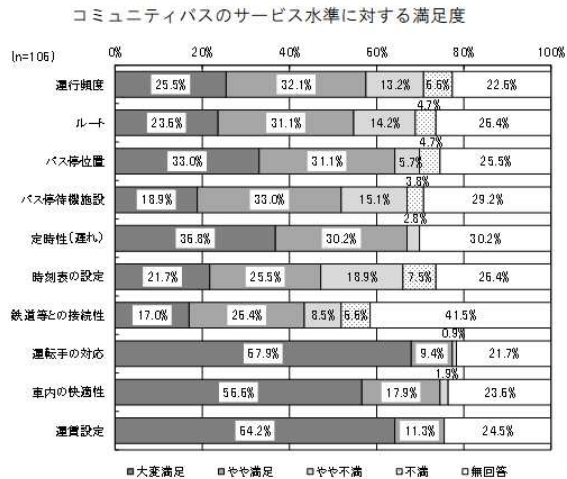
○蒲郡市路線バス利用者アンケート調査結果報告書

○蒲郡市鉄道（名鉄西尾・蒲郡線）利用者アンケート調査結果報告書

3. 利用者ニーズ調査結果（要旨）

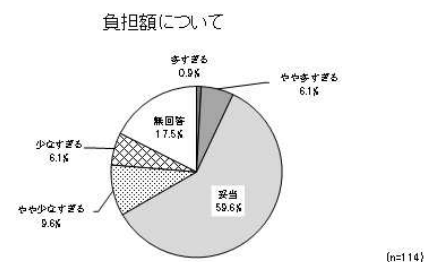
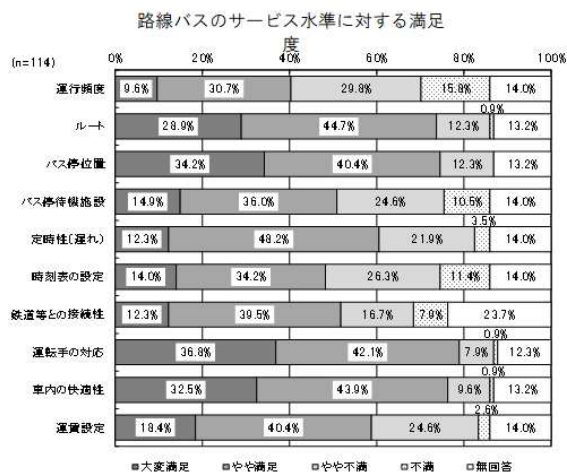
（1）コミュニティバスアンケート調査

- ・ 利用実態は、買い物 38.7%、通院（市民病院以外）17.9%、社交・趣味 17.0%、通院（市民病院）10.4%となっている。利用者の年齢は 70・80 歳代の高齢世代の割合が多い。鉄道・路線バスと異なり、ほぼ 70 歳以上の世代のみの利用となっている。
- ・ 乗り継ぎ状況は、「乗り換えをしない」が 38.7%となっている。乗り継ぎ利用の内訳は鉄道が 30.2%、路線バスは 9.4%となっている。
- ・ 運行頻度、ルート、バス停待機施設、時刻表の設定に関する満足度がその他の項目と比較して低い。路線バスと比較して高い評価となっている。
- ・ 市民一人当たり約 313 円（年間）の負担額が発生していることについて、「妥当」という意見が多い。また、「多すぎる」という意見よりも「少なすぎる」という意見の方がわずかではあるが上回っている。



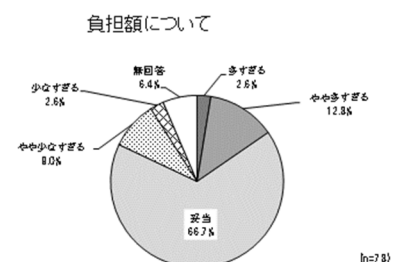
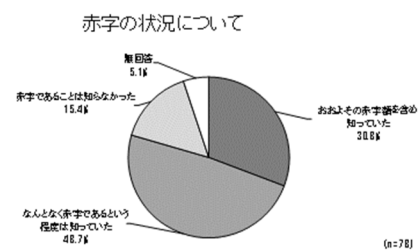
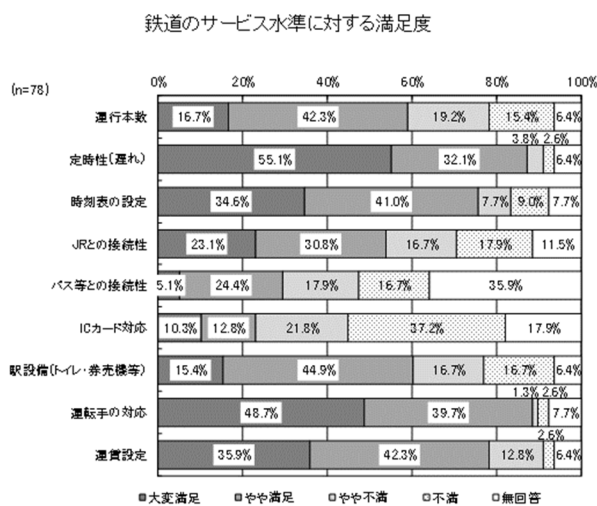
(2) 路線バスアンケート調査

- ・ 利用実態は、買い物 30.7%、通院（市民病院）20.2%、通勤 13.2%、通院（市民病院以外）12.3%となっている。利用者の年齢は 50・60・70・80 歳代の高齢世代の割合が多い。路線バスは、鉄道と比較して、20 歳前後と 80 歳以上の利用者の割合が多い。
- ・ 乗り継ぎ状況は、「乗り換えをしない」が 43.9%となっている。乗り継ぎ利用の内訳は鉄道が 37.7%、コミュニティバスは 3.5%となっている。
- ・ 運行頻度、バス停待機施設、定時制（遅れ）、時刻表の設定、運賃設定に関する満足度がその他の項目と比較して低い。
- ・ 市民一人当たり約 625 円（年間）の負担額が発生していることについて、「妥当」という意見が多い。また、「多すぎる」という意見よりも「少なすぎる」という意見の方がわずかではあるが上回っている。



(3) 鉄道利用者アンケート調査

- ・ 利用実態は、社交・趣味 33.3%、通勤 30.8%、観光 15.4%、買い物 14.1%、通学 11.5% となっている。利用者の年齢は 50・60・70 歳代の高齢世代の割合が多い。
- ・ 運行本数、バスとの接続、IC カード対応、駅設備に関する満足度がその他の項目と比較して低い。
- ・ 赤字の状況について、15.4%の人が「知らなかった」と回答している。知らなかった人の多くは市外居住の来訪者であるが、西浦居住者（2名）が知らなかったとの回答も確認されており、継続が難しい点が十分周知できていない。
- ・ 市民一人当たり約 1,240 円（年間）の負担額が発生していることについて、「妥当」という意見が多い。また、「少ない」という意見よりも「多すぎる」という意見の方がわずかではあるが上回っている。



第4章 モード別実態調査

1. コミュニティバスの利用実態・収支状況

(1) 地区別の利用実績

コミュニティバスの利用実績について確認した。

各地区運行開始年度（※）は年間の運行月数が異なるため、年間値に換算した数値とした（黄色網掛け部分）。

運行日数について、形原地区は令和4年4月から、東部・西部・三谷・大塚地区は令和5年4月から週3日から週4日に運行日数を増やしている。

地区ごとに利用者数に偏りがあり、形原・三谷地区は利用者数が多い一方で、東部・西部・大塚地区では1便当たりの乗車人数が2.0を下回っている。

図表 年間の利用者数の推移

年度 実績	形原地区			東部地区			西部地区			三谷地区			大塚地区		
	総計	一便当 りの乗車 人数	一日当 たりの乗車 人数	総計	一便当 りの乗車 人数	一日当 たりの乗車 人数	総計	一便当 りの乗車 人数	一日当 たりの乗車 人数	総計	一便当 りの乗車 人数	一日当 たりの乗車 人数	総計	一便当 りの乗車 人数	一日当 たりの乗車 人数
R5	6,336	5.10	30.61	2,379	1.78	11.55	1,821	1.26	8.84	3,942	2.96	19.23	2,150	1.49	10.44
R4	5,664	4.54	27.23	1,643	1.64	10.67	1,434	1.33	9.31	2,786	2.80	18.21	1,603	1.49	10.41
R3	4,761	5.09	30.52	1,559	1.55	10.06	1,358	1.25	8.76	2,148	2.13	13.86	1,527	1.42	9.92
R2	3,568	3.84	23.02	1,567	1.57	10.18	874	0.80	5.64	1,656	1.80	11.83			
R1	4,836	5.17	31.00	2,420	2.42	15.71	1,028	1.00	6.76						

図表 年間の利用者数の推移（対前年からの増減）

年度 実績	形原地区			東部地区			西部地区			三谷地区			大塚地区		
	総計	一便当 りの乗車 人数	一日あ たりの乗車 人数	総計	一便当 りの乗車 人数	一日あ たりの乗車 人数	総計	一便当 りの乗車 人数	一日あ たりの乗車 人数	総計	一便当 りの乗車 人数	一日あ たりの乗車 人数	総計	一便当 りの乗車 人数	一日あ たりの乗車 人数
R5/R4	672	0.56	3.38	736	0.14	0.88	387	-0.07	-0.47	1,156	0.16	1.02	547	0.00	0.03
R4/R3	903	-0.55	-3.29	84	0.09	0.61	76	0.08	0.55	638	0.67	4.35	76	0.07	0.49
R3/R2	1,193	1.25	7.50	-8	-0.02	-0.12	484	0.45	3.12	492	0.33	2.03			
R2/R1	-1,268	-1.33	-7.98	-853	-0.85	-5.53	-154	-0.20	-1.12						

※ 形原地区：平成27年4月 東部地区：令和元年10月 西部地区：令和2年1月
三谷地区：令和3年1月 大塚地区：令和3年4月

(2) 地区別・停留所別の利用実績

停留所別の利用実態を確認した。利用実績から、10人を下回る利用の少ない停留所は下記の通り。

図表 地区別の利用の少ない停留所

地区	停留所名
形原地区	一色、かたはら児童館、金平
東部地区	五井の里、五井眺海園、スギ薬局蒲郡中央店前(旧スウィングトーク前)、JA 東部支店
西部地区	御開塔、向山、和合、神東、体育センター、柏原西
三谷地区	権現公会堂、やま六前
大塚地区	里山緑地、産子山、上向山、上中島、蒲郡東高校入口

(3) コミュニティバスの収支状況

地区別の収支状況は、下記のとおり。

図表 地区別の収支率

地区	事業費	車両 広告収入	停留所 広告収入	運賃収入	収支 率
形原地区	7,537,200 円	146,400 円	144,200 円	520,700 円	10.8
東部地区	5,933,400 円	146,400 円	36,420 円	140,050 円	5.4
西部地区	5,689,200 円	134,400 円	12,100 円	189,450 円	5.9
三谷地区	6,283,200 円	146,400 円	108,100 円	274,550 円	8.4
大塚地区	6,102,800 円	128,400 円	36,300 円	146,900 円	5.1
小計	31,545,800 円	702,000 円	337,120 円	1,271,650 円	7.3

※事業費：令和 4 年度の事業費（決算額）

※運賃収入：令和 4 年度の運賃収入

※収支率＝（広告収入+運賃収入）÷（事業費）

収支率について、地域公共交通計画において、各地区とも 10%を目標として設定している。また、地域公共交通事業の推進に係る行動『指針』の事業評価ルールにおいて、目標未達の場合などにおける継続・縮小運行等の改善検討について定めている。

2. 路線バスの利用実態・収支状況

(1) 路線別の運行状況と利用実態

路線バスの西浦病院循環線、丸山病院循環線などの運行本数を確認した。

新型コロナウイルス感染症（コロナ禍）の影響により、コロナ禍の前後で運行本数が大きく変動している。西浦方面の平日 1 日当たりの運行本数は、コロナ禍前の 22 本（H28）から 13 本（R4）に、丸山方面は、5 本（H28）から 4 本（R4）に減便している。

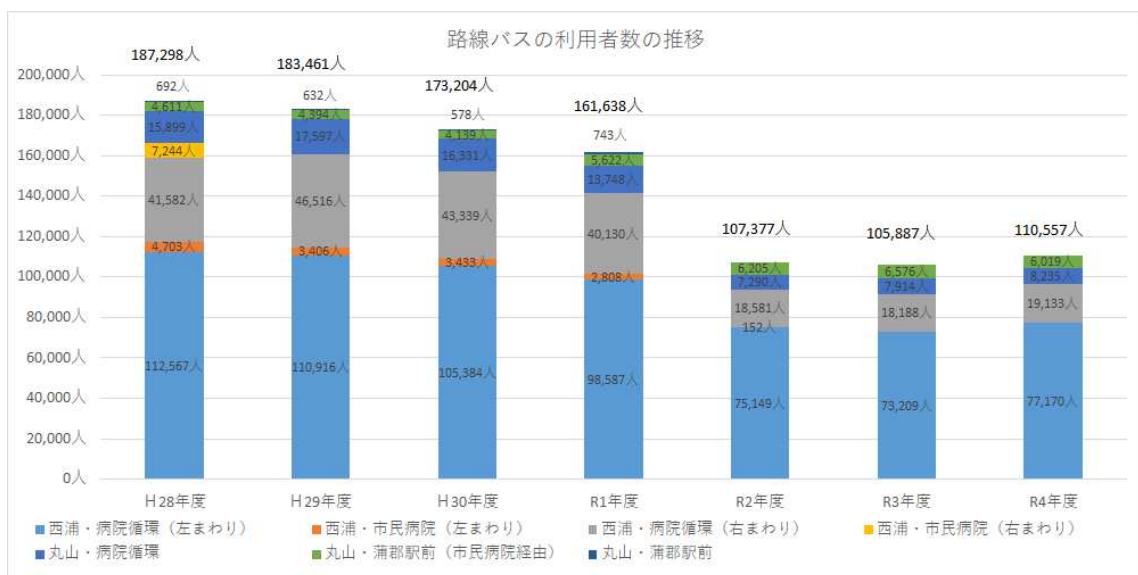
図表 路線別の運行本数

		H28年度		H29年度		H30年度		R元年度		R2年度(4～6月)		R2年度(7～3月)		R3年度		R4年度	
	日数：平／休	241日	124日	242日	123日	241日	124日	237日	129日	21日	70日	180日	94日	241日	124日	242日	123日
西浦・病院循環 (左まわり)	本数：平／休	12本	10本	12本	9本	12本	9本	12本	9本	11本	9本	9本	9本	9本	9本	9本	9本
	年本数	4,132本		4,011本		4,008本		4,005本		3,327本		3,285本		3,285本		3,285本	
西浦・市民病院 (左まわり)	本数：平／休	1本	1本	1本	0本	1本	0本	1本	0本	1本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本
	年本数	365本		242本		241本		237本		21本		0本		0本		0本	
西浦・病院循環 (右まわり)	本数：平／休	6本	5本	9本	3本	9本	3本	9本	3本	9本	2本	4本	2本	4本	2本	4本	2本
	年本数	2,066本		2,547本		2,541本		2,520本		1,237本		1,212本		1,214本		1,214本	
西浦・市民病院 (右まわり)	本数：平／休	3本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本
	年本数	723本		0本		0本		0本		0本		0本		0本		0本	
丸山・病院循環	本数：平／休	3本	3本	3本	3本	3本	3本	3本	3本	2本	2本	2本	2本	2本	2本	2本	2本
	年本数	1,095本		1,095本		1,095本		1,098本		730本		730本		730本		730本	
丸山・蒲郡駅前 (市民病院経由)	本数：平／休	1本	1本	1本	1本	1本	1本	1本	1本	2本	2本	2本	2本	2本	2本	2本	2本
	年本数	365本		365本		365本		366本		730本		730本		730本		730本	
丸山・蒲郡駅前	本数：平／休	1本	0本	1本	0本	1本	0本	1本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本	0本
	年本数	241本		242本		241本		237本		0本		0本		0本		0本	
計	本数：平／休	27本	20本	27本	16本	27本	16本	27本	16本	25本	15本	17本	15本	17本	15本	17本	15本
	年本数	8,987本		8,502本		8,491本		8,463本		6,045本		5,957本		5,959本		5,959本	

コロナ禍以前より、路線バスの利用者は減少傾向となっている。

コロナ禍以降は、令和 4 年度に増加に転じたが、利用者数は 11 万人のレベルで、コロナ禍以前の約 60% の水準である。

減便状態が継続しており、運行拡大しなければ、利用者数の拡大は見込めない状況である。



（２）路線別の利用実績

路線バスの利用実績推移について、平成 28 年度の総数 187,298 人から令和 4 年度の 110,557 人と大幅に減少している。コロナ禍・運行本数の減便による影響と考えられる。

直近令和 4 年度の 1 便当たりの利用実績を確認すると、西浦・病院循環（左まわり）：23.5 人、西浦・病院循環（右まわり）：15.8 人、丸山・病院循環：11.3 人、丸山・蒲郡駅前（市民病院経由）：8.2 人 となっており、運行本数の少ない丸山方面は、西浦方面の半数程度となっている。

西浦方面・丸山方面ともに、運行本数の減便の影響からか、1 便当たりの利用者数は減少傾向にあり、利用者数の拡大は、運行本数の増便が必要と思われる。

図表 利用者数の推移

	利用者数（上段：数 下段：対前年比）						
	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
西浦・病院循環	112,567人	110,916人	105,384人	98,587人	75,149人	73,209人	77,170人
（左まわり）		99%	95%	94%	76%	97%	105%
西浦・市民病院	4,703人	3,406人	3,433人	2,808人	152人		
（左まわり）		72%	101%	82%	5%		
西浦・病院循環	41,582人	46,516人	43,339人	40,130人	18,581人	18,188人	19,133人
（右まわり）		112%	93%	93%	46%	98%	105%
西浦・市民病院	7,244人						
（右まわり）							
丸山・病院循環	15,899人	17,597人	16,331人	13,748人	7,290人	7,914人	8,235人
		111%	93%	84%	53%	109%	104%
丸山・蒲郡駅前	4,611人	4,394人	4,139人	5,622人	6,205人	6,576人	6,019人
（市民病院経由）		95%	94%	136%	110%	106%	92%
丸山・蒲郡駅前	692人	632人	578人	743人			
		91%	91%	129%			
計	187,298人	183,461人	173,204人	161,638人	107,377人	105,887人	110,557人
		98%	94%	93%	66%	99%	104%

図表 1 便当たりの利用者数の推移

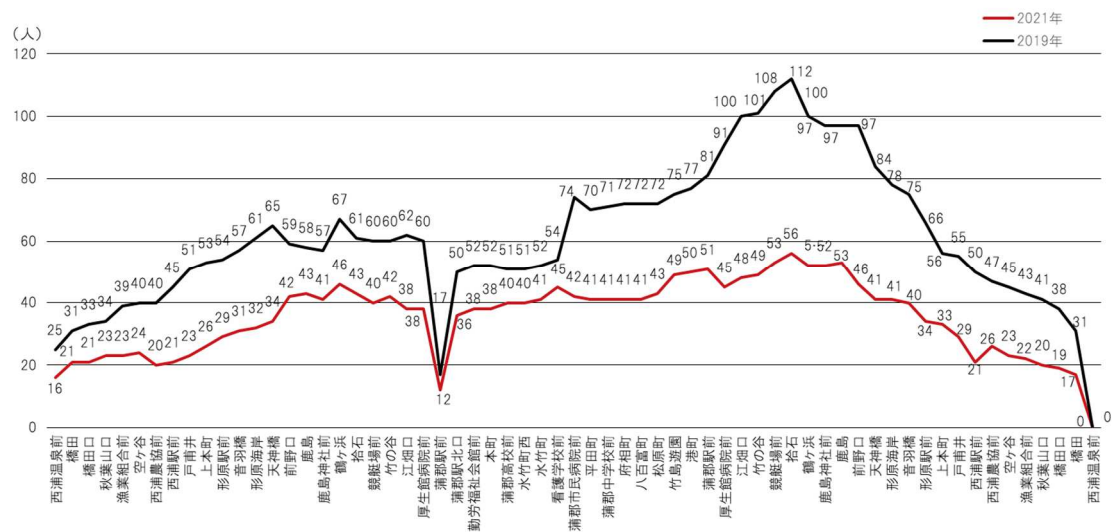
	利用者数（1便あたり）（上段：数 下段：対前年比）						
	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
西浦・病院循環	27.2人	27.7人	26.3人	24.6人	22.6人	22.3人	23.5人
（左まわり）		102%	95%	94%	92%	99%	105%
西浦・市民病院	12.9人	14.1人	14.2人	11.8人	7.2人	0.0人	0.0人
（左まわり）		109%	101%	83%	61%		
西浦・病院循環	20.1人	18.3人	17.1人	15.9人	15.0人	15.0人	15.8人
（右まわり）		91%	93%	93%	94%	100%	105%
西浦・市民病院	10.0	-	-	-	-	-	-
（右まわり）							
丸山・病院循環	14.5人	16.1人	14.9人	12.5人	10.0人	10.8人	11.3人
		111%	93%	84%	80%	109%	104%
丸山・蒲郡駅前	12.6人	12.0人	11.3人	15.4人	8.5人	9.0人	8.2人
（市民病院経由）		95%	94%	135%	55%	106%	92%
丸山・蒲郡駅前	2.9人	2.6人	2.4人	3.1人	0.0人	0.0人	0.0人
		91%	92%	131%			
計	20.8人	21.6人	20.4人	19.1人	17.8人	17.8人	18.6人
		104%	95%	94%	93%	100%	104%

(3) OD データ（停留所別乗降客数）

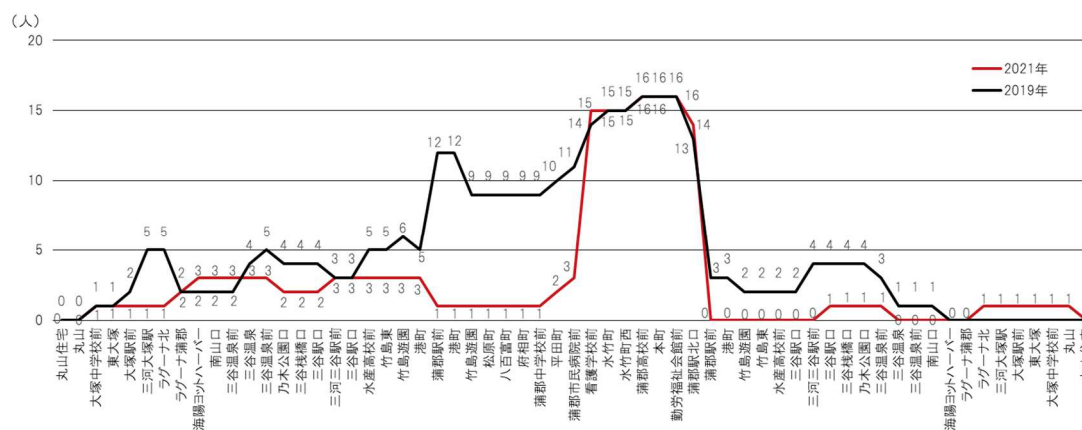
下図は、路線バスの西浦・病院循環線の状況であり、上り・下り方面全体の1日のODデータを示している。

令和3年（2021年）は令和元年（2019年）と比較すると、全区間で減少している。
起終点の西浦温泉から蒲郡駅、市民病院にかけて、路線全体で利用がされている。

図表 西浦・病院循環線（西浦温泉～蒲郡駅～市民病院～蒲郡駅～西浦温泉）
日9便の路線の乗降データ



丸山住宅～蒲郡駅間については、ハイエース車両の輸送量で代替可能だと思われる。



（４）収支：運行補助金交付実績

現状の運行本数 17 便/日は、令和 2 年度の下期より行っている。令和 2 年度以降、利用者数が大きく減少したことで収支状況は悪化した。また、キロ当たり運行経費は拡大している。

令和 5 年度の見込みとして、利用者数は増加しており、また、運賃改定による収支の改善が期待されるものの、燃料費・人件費の高騰により、運行経費は今後も増大する見通しであり、補助金額を拡大しなければ現行水準を維持できない。

図表 路線バス事業者への運行補助金交付実績

バス会社補助金交付実績

補助金名	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
特定区画バス運行費補助金	34,444,000	26,930,000	32,539,000	35,000,000	34,000,000
（キロ当たり運送経費）	301.26	299.77	310.30	319.66	340.42
補助路線利用者数	245,345	210,513	202,823	213,641	209,050
1便当たり利用者数		19.0	18.4	22.8	20.7

市役所通線廃止

補助金名	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
特定区画バス運行費補助金	35,000,000	33,927,000	34,353,000	35,000,000	34,220,000
（キロ当たり運送経費）	306.39	329.22	320.13	327.48	345.35
補助路線利用者数	169,977	196,996	172,675	175,952	211,575
1便当たり利用者数	16.8	19.5	17.1	17.4	20.0

西浦豊橋線廃止

補助金名	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
特定区画バス運行費補助金	29,662,000	38,000,000	40,000,000	40,000,000	40,000,000
（キロ当たり運送経費）	368.04	360.91	348.70	359.97	369.72（東部） 419.54（名鉄バス）
補助路線利用者数	218,778	191,739	179,548	189,265	163,808
1便当たり利用者数	20.7	21.3	20.0	22.3	19.3

30.7.1名鉄バス統合

補助金名	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
特定区画バス運行費補助金	40,000,000	39,895,000	44,000,000	50,324,000
（キロ当たり運送経費）	428.23	468.28	486.25	501.18
補助路線利用者数	180,496	107,377	105,887	110,557
1便当たり利用者数	21.4	15.2/18.7	17.8	18.6

R2.7～特別ダイヤにて運行 ラグーナ線廃止

3. 鉄道の利用実態・収支状況

(1) 西尾・蒲郡線の運行状況

営業キロ : 27.3km (西尾～吉良吉田間 9.7km 吉良吉田～蒲郡間 17.6km)

駅 数 : 13 駅 (有人駅: 西尾駅、吉良吉田駅、蒲郡駅)

運行ダイヤ: 2 本/時

運行本数 : 西尾～吉良吉田間 平日 76 本/日 土休日 73 本/日

吉良吉田～蒲郡間 平日 70 本/日 土休日 70 本/日

列車組成 : 西尾～吉良吉田間 2 または 4 両

吉良吉田～蒲郡間 2 両

(2) 吉良吉田～蒲郡間の輸送人員輸送密度の推移

輸送人員は、平成 30 年度（2018 年度）の 1,611 千人をピークに減少しており、令和 4 年度（2022 年度）は 1,314 千人となっている。

直近では少し回復はしてきているが、ピーク時の 82% の水準にある。

		H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度
西尾 ～蒲郡	小計（千人）	3,242	3,173	3,333	3,359	3,391
	前年との増減数	122	-69	160	26	32
吉良吉田 ～蒲郡	小計（千人）	1,590	1,540	1,582	1,598	1,601
	前年との増減数	50	-50	42	16	3

		H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
西尾 ～蒲郡	小計（千人）	3,409	3,324	2,595	2,787	2,947
	前年との増減数	18	-85	-729	193	160
吉良吉田 ～蒲郡	小計（千人）	1,611	1,549	1,211	1,253	1,314
	前年との増減数	10	-62	-338	42	61

4. 公共交通の維持に係る予算規模（R4 年度）

全体の市の負担額は約 1 億 9,500 万円。その内、鉄道が約 5 割、路線バスが約 3 割を占める。

現在の水準を維持する場合、全てのモード（サービス）で市の負担額は増加する可能性が大きい。

	鉄道	路線バス	コミュニティバス	タクシー	小計
運行経費	111,343 万円	7,780 万円	3,154 万円		
運賃収入等	33,181 万円	2,748 万円	641 万円 補助含む		
収支	△78,224 万円	△5,032 万円	△2,973 万円		
市負担額	9,931 万円	5,032 万円	2,973 万円	1,488 万円	19,424 万円
構成比	51%	26%	15%	8%	100%
市負担額の変動見通し	拡大見込み	拡大見込み	現状 5 路線 西浦、塩津地区で新規導入	コロナ禍回復・拡大、微増見通し	

第5章 交通事業者ヒアリング調査

交通事業者に対するヒアリング調査を実施した。

1. 調査結果

(1) 豊鉄タクシー㈱ヒアリング結果

日時	令和6年2月15日（木）10:00～11:30
先方	豊鉄タクシー株式会社

- 1) ドライバーに寄せられる意見、現状の運行についての困りごとについて
 - ・ドライバー経由の意見は本社までは現状特に上がっていない。
 - ・豊橋、豊川などでもコミュニティバスの事業を実施しているが、道路工事に関する情報が共有されず、運行日当日迂回しなければならない事象が発生する。道路工事情報は事前に共有してほしい。
- 2) ダイヤ・ルート等の見直しアイデアについて
 - ・事業者からの改善提案は正直これまで難しかった。行政案件は、事業者選定にあたり、その条件で受けられるか受けられないかということになり、運行開始前の提案は難しい。業務継続する中で改善提案していくことは考えられる。
- 3) 形原地区の乗りこぼし対応について
 - ・豊川市での対処方法として、ドライバーが中型限定解除の免許取得を行うことで、ハイエースコミューターの車両で14人までの運行が可能。車両サイズは現在のものと変わらない。バリアフリーの除外認定対応が必要となるため、交通会議での承認がこれまで通り必要。
- 4) 乗継タクシー・デマンド等について
 - ・現状の乗継タクシー運行は数量が少なく、利用できる時間帯も調整したため、配車で問題となったことはない。将来的にかなり多くなっていけば配車の問題が生じる可能性はあるかもしれない。
 - ・豊橋の「あいのりくん」事業では、時間制運賃・4条区域運行で実施している。そのような方法も考えられる。
- 5) 新規路線等の事業拡大対応の見通し
 - ・自治体の事業には協力していきたいと考えているが、乗務員不足が深刻で事業拡大については大変厳しい状況。

以上

(2) 名鉄バス側ヒアリング結果

日時	令和6年2月16日(金) 10:00~11:15
先方	名鉄バス株式会社 運輸本部地域交通部

1) バス路線の現況

- ・蒲郡市内利用者は、2年連続で今年度は昨年度を上回る見通しである。当社の全体平均よりは下回るが、コロナ後の回復基調にある。
- ・ただし、丸山病院循環線は2年連続で前年割れである。三谷地区、大塚地区で当社路線と並行する区間のあるコミュニティバスの運行が始まったことが影響している。コミュニティバスの運行以前と以後で比較すると、コミバスの運行しない曜日(月水日)は利用者が増えたが、運行する曜日(火木金土)は利用者が減となった。
- ・西浦病院循環線は当社平均値よりはやや低めではあるが、2年連続で前年を上回る傾向である。今後も回復していくと思われる。コロナの影響も落ち着いてくると思う。
- ・2024年問題の対策として、他の地区では減便している地区もある中、蒲郡の路線は削減せず維持している。現状の始発便、終発便のダイヤは維持したい。

2) コミュニティバスについて

- ・当社は蒲郡市におけるコミュニティバス事業には、一切関与できていない。
- ・蒲郡市に関しては、当社は、11人以下の乗合タクシー事業も請け負うことはできる。
- ・日産キャラバンを使って高蔵寺の外縁にある団地で、当社の自主的な取り組みとして実証実験を行っている。それまで幹線を走っていたバスを、団地の中の支線を走らせるもので、本数を増やしつつ、実験を行った(現在は、三菱のローザを使用)。

3) 蒲郡市の地域公共交通に関する意見

- ・蒲郡市内において、コミュニティバスと路線バスがばらばらで運行されていると感じる。
- ・コミュニティバスの運行について、既存の路線への影響について懸念を示しているが、運行が決まると決定事項として知らされるだけで、事前に調整が図られていない。コミュニティバス運行による既存バス路線への影響が否めない。コミュニティバス、路線バスが協調できるように運賃面や運行経路等を検討すべきではないか。

以上

(3) 名古屋鉄道㈱ヒアリング結果

日時	令和 6 年 3 月 1 日 14:00～15:05
先方	名古屋鉄道株式会社

1) 現状の利用実態・回復見通し

- ・利用状況については市と共有している。西尾線よりも蒲郡線の乗客数の回復が遅い。

2) IC カード・MaaS 対応

- ・2025 年までの運行契約を結んでいることが前提となり将来のことはあまり考えられない。投資や運営費用を削減して、運行を継続することを優先してきた。現時点では IC カード対応は考えていない。ただ、未来永劫線区が残っていくためには必要な設備だと考えている。

3) 利用促進策

- ・名鉄としてやることはやっていきたいと考えている。例えば満喫キャンペーンの中で企画乗車券を発売するなどしている。
- ・CentX については、当該線区でも 1 度やったことがある。きっかけとしてお客様に提供いただく可能性があるものだと考えている。バスを絡め、「にしがまシーサイドパス」を行ったこともある。これは沿線観光施設などに誘客する仕組みがある。
- ・「くるりんバス」についても CentX に組み込むこともできるだろう。

4) その他

- ・蒲郡市については、利用密度だけでいえば、大量輸送交通機関としては続けていくのは厳しい。単発ではなく、恒常的な利用が増えなければいけないと考える。

以上

第6章 モード別の課題認識と対応方策の検討

1. 蒲郡市のまちづくりの方向性

蒲郡市の上位関連計画において、公共交通施策の推進が明記されている。

関連計画では、「交通ネットワーク網の維持確保」「交通空白地の解消」「市内移動交通手段の拡充」等の施策実施が示されている。

関連計画	公共交通施策に関する主な記載
第五次蒲郡市総合計画 2021～2030	○主な施策 ・鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保と交通空白地解消 ・関係者間の連携強化による事業推進 ・持続性のある公共交通の確保
蒲郡市都市計画マスタープラン 2023～2032	○都市交通の基本的な考え方 ・市民や来訪者の移動の足となる公共交通の確保・維持改善を図ります ○公共交通の目標管理 ・公共交通の人口カバー率＝現状値 92.0%の向上 ・住みやすいまちだと思ふ人の割合＝現状値 79.8%の向上
蒲郡市地域公共交通計画（第2次地域公共交通網形成計画） 2021/6	○地域公共交通の「将来像」 ・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が構築されている。 ・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構築されている。 ○計画の基本方針 ・鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保のための取組 ・関係者間の連携強化による事業推進
改定・蒲郡市観光まちづくりビジョン 2021/9	○施策の方向性：市内外回遊性の向上 ・市内移動交通手段の拡充および周遊性拡大 ・名鉄西尾・蒲郡線を活用した観光プログラムの創出 ○施策の方向性：多様な旅行者に対応した受入環境整備促進 ・ユニバーサルデザインへの対応 ・訪日外国人の多様化に対応した受入環境の整備（案内の拡充等）

2. バス事業に対する負担規模の検討（類似自治体比較）

蒲郡市と愛知県内の類似自治体におけるバス事業の取組状況を比較した。

○事業費用に着目した分析

くるりんバスの利用者一人当たりの運行経費は 2,400 円/人と、平均値 1,190 円のほぼ 2 倍となっており、経費効率が悪い。

また、路線バスを含めた全利用者一人当たりの市負担額は 618 円/人となっている。平均値の 866 円/人と比較するとやや少ないが、あま市が突出して大きいため、あま市を除いた平均値 566 円/人と比べると類似自治体と同水準の財政投入を行っていると言える。

一方で、蒲郡市の民間の乗合バス営業路線を含めた人口一人当たりの負担額は 981 円/人となっている。類似自治体の平均値 1,300 円に対して負担額は少ない値となった。

○利用者数に着目した分析

利用者数に着目すると、「人口に対する利用者の割合」は、蒲郡市の 17%は他の類似自治体と比較して非常に少ない。

他の自治体の自主運行バスは、バス車両を用いた事業であることに対して、蒲郡市のくるりんバスはタクシー車両を用いている。また、運行日数も他自治体が毎日運行に対して、蒲郡市は週 4 日運行であるなど、サービス水準や輸送力の差が利用者数や運行経費の数値に影響している可能性がある。

ちなみに、蒲郡市の人口に対する利用者の割合について、乗合バス営業路線の利用者数（110,557 人）を加えた数字でカウントすると 159%となり、他の類似自治体の水準に近い値となる。

○類似自治体との比較結果（総括）

類似自治体の自主運行バスは、民間の乗合バス営業路線への補助の有無に関わらず、バス車両を用いて毎日運行を行うという、路線バスと同等のサービス水準の施策を展開する交通政策を選択している状況である。一方で、蒲郡市の自主運行バスは、既存の民間乗合バス営業路線を幹線として維持することを前提に、交通空白地対応として高齢者等移動制約者に対する需要に見合ったサービスを提供し、運行経費総額を最小限に留める施策とする交通政策を選択してきた。その結果が、類似自治体と比べて自主運行バスの利用者一人当たりの運行経費が多く、人口一人当たりの運行経費が少ないという差として表れていると考えられる。

○バス事業に関する類似自治体の比較

		蒲都市	犬山市	常滑市	江南市	大府市	知多市	知立市	豊明市	愛西市	みよし市	あま市	平均値	
a	抽出条件	類団	類団	類団	類団	類団	類団	類団	類団	類団	類団	類団		
	2023/10/1人口	77,975	71,823	58,216	96,593	93,176	82,552	72,139	68,483	59,250	62,120	85,801	75,284	
	類似団体（類型）	Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2	Ⅱ-2		
	一般行政部門職員数（R4/4）人	537	372	332	472	481	509	415	344	291	337	440	412	
c	面積（R4/10）km ²	56.96	74.90	55.90	30.20	33.66	45.90	16.31	23.22	66.68	32.19	27.49	42	
	自主運行バス	○	○	○		○	○	○	○		○	○		
	無償運行バス			(○)						○				
	バス等の名称	くるりんバス	わん丸君バス	グリーン		ふれあいバス	あいあいバス	ミニバス	ひまわりバス+チョイソコ	巡回バス	さんさんバス	巡回バス		
	運行経費：千円	31,545	71,360	120,548		129,842	65,289	129,970	98,773	67,221	227,627	27,521	96,970	
e	運賃収入：千円	1,272	8,416	0		5,257	4,803	9,957	9,927	0	25,915	167	6,571	
f	市町村負担額：千円	26,176	57,495	120,548		124,585	54,752	111,692	87,444	67,221	179,205	27,354	85,647	
g	利用者数：人	13,130	109,109	145,490		174,006	114,470	241,507	158,384	78,650	286,670	7,087	132,850	
h	人口に対する利用者の割合	17%	152%	250%		187%	139%	335%	231%	133%	461%	8%	191%	
i	収支率	e/d	4.0%	11.8%	0.0%	4.0%	7.4%	7.7%	10.1%	0.0%	11.4%	0.6%	6%	
j	利用者一人当たりの運行経費	d/g	2,403	654	829	746	570	538	624	855	794	3,883	1,190	
k	人口一人当たりの運行経費	d/a	405	994	2,071	1,394	791	1,802	1,442	1,135	3,664	321	1,402	
l	人口一人当たりの市負担額	f/a	336	801	2,071	1,337	663	1,548	1,277	1,135	2,885	319	1,237	
m	乗合バス営業路線の補助額：千円		50,324		61,407		33,167						48,299	
n	年間利用者数：人		110,557		430,131		145,874						228,854	
o	利用者一人当たりの営業路線補助額	m/n	455		143		227						275	
p	市負担額（自主+民営業）：千円	f+m	76,500	57,495	120,548	61,407	124,585	87,919	111,692	87,444	67,221	179,205	27,354	91,034
q	全利用者数（自主+民営業）：人	g+n	123,687	109,109	145,490	430,131	174,006	260,344	241,507	158,384	78,650	286,670	7,087	183,188
r	全利用者一人当たりの市負担額	p/q	618	527	829	143	716	338	462	552	855	625	3,860	866
s	人口一人当たりの市負担額	p/a	981	801	2,071	636	1,337	1,065	1,548	1,277	1,135	2,885	319	1,278
t	人口一人当たり市負担額平均×人口	s×a	99,620	91,760	74,376	123,406	119,040	105,467	92,164	87,493	75,697	79,364	109,618	96,182

自主運行バス＝市が主体となって乗合事業者に運行を委託しているもの（道路運送法4条許可による運行）

無償運行バス＝市が無償で運送を行っているもの（道路運送法適用外）

常滑市の自主運行バス＝道路運送法4条許可事業で、運賃を「無料」で設定しているもの

乗合バス営業路線の補助額＝民間バス事業者の営業路線に対して市が補助している額

○バス事業に関する財政投入規模の目安について

ネットワーク再編の前提として、将来の財政規模の見通しについて整理した。

名鉄蒲郡線は、現状と同等規模の負担を維持する前提で想定し、当該予測検討から除外した。

路線バスは、路線別の利用者数の変化から支援負担額は変動するが、現状と同等規模を前提に想定する。

コミュニティバスは、西浦・塩津地区の導入を考慮して、約 5,450 万円になると想定した。

将来の見通しとしては、現状から 31%程度上昇し、年間約 1 億 750 万円程度の財政負担が必要となる。

○蒲郡市におけるバス事業に関する財政投入規模の見通し

		a	b	
単位：千円		R4 実績	将来の見通し	
1	路線バス	西浦病院循環線	37,630	40,000
2		丸山病院循環線	12,694	13,000
3	コミュニティバス	現行 5 路線 ⇒ 7 路線化	31,546	54,500
4	小計		81,870	107,500
		R4 実績（形原地区以外は週 3 日運行）	コミュニティバスの 7 路線化	

R4 実績（形原地区以外は週 3 日運行） コミュニティバスの 7 路線化

3. モード別の課題認識

これまでの検討を通して、モード別の主要課題を整理した。

モード	主な課題
鉄道	利用者数はコロナ禍の影響から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。経費負担拡大懸念がある。
路線バス	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。コミュニティバスと競合しているとの指摘があり連携方法について検討が必要である。
コミュニティバス	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である。 形原地区は積み残しリスクから乗車定員の増加対策、三谷地区・大塚地区等での他地区への乗り入れ、多くの地域での乗り継ぎや市民病院接続・毎日運行などの要請があるが、収支率基準を満たさない中でのサービス改善は難しいと考えられるものの、地域からの要請に対する検討が必要である。
タクシー	高齢者割引タクシー事業の利用微増による事業費拡大が見通される。乗継タクシー事業の利用は低迷している。 市全域でのコミュニティバスの導入により、移動サービスの重複提供の懸念があり、サービスのあり方について検討が必要である。

4. モード別の主要課題をふまえた対応の方向性

各モードの主要課題をふまえ、考えられるモード別の対応の方向性について整理した。

モード	考えられる対応の方向性
鉄道	経費負担拡大の懸念があるものの、令和8年度以降も運行継続が求められる。 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	民間自主営業路線という性質をふまえ、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競合を回避するため、市負担額の考え方を見直し、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（1日乗車券等）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、路線の再編を含めた協議を行っていく。
コミュニティバス	交通空白地対策という生い立ちをふまえ、鉄道駅等主要交通拠点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。 利用が低迷し、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投資拡大を招かない範囲での利用促進策の取組等が求められる。 路線バスとの役割分担を関係者にて調整する中で、必要な箇所・ルート等の見直しを行っていく。
タクシー	市域全体でのコミュニティバスの導入が進むことで、移動手段の選択肢が増えることから、日常の移動手段を担ってきた高齢者割引タクシー事業や乗継タクシー等の移動サービスについて、役割の見直しが必要になっていくと考えられる。 時間や移動の制約がある方にとって必要な移動手段であるため、タクシー事業の維持確保は今後も取り組みが必要である。

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

これまでの検討成果・対応の方向性をふまえ、蒲郡市全体の公共交通ネットワークのあるべき姿として、考えられる各モードの役割分担について整理した。

モード	考えられる役割分担
鉄道 広域幹線系統	JR・名鉄蒲郡線は、市の公共交通ネットワークの「背骨（骨格）」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い、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、駐輪場・駐車場の整備、レンタサイクルなどのシェアリングサービスの提供を目指すことが考えられる。
路線バス 地域 幹線系統	民間自主営業路線バスは、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。鉄道と同様に、市の財政負担での下支えにより、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、乗り継ぎ料金制度の導入等、関係者からなる公共交通ネットワーク検討委員会（市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	広域幹線・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。地域からの要請に基づき事業化する移動サービスで、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、主要駅・モビリティハブを中心にルートを形成し、地域幹線系統・路線バス等との乗り継ぎ料金制度の導入等を検討し、利便性の向上・利用促進策を進めることが考えられる。
タクシー等その他移動サービス	コミュニティバスの市全域導入を通して、日常の移動手段を担ってきた高齢者割引タクシー等の既存移動サービスの役割を見直すことが考えられる。 また、障がい者・妊産婦・免許返納者等の移動制約者を対象としたデマンド型の移動サービスや観光目的とした来訪者のシェアリングサービスなど、利用対象者に即したサービスとしての役割が考えられる。

2. ネットワーク再編について

前述の各モード別の役割を踏まえて、ネットワークの再編について、3つのパターンに整理した。

地域間の移動は鉄道や路線バスが担い乗り継ぎを要するが、支線系統において細かなネットワーク網を構築することで地区内の移動を充実するもの、支線系統による地区内の移動利便を保ちつつ、市中心部の循環路線を充実することで市中心部の主要施設へのアクセス利便性を確保するもの、市内主要施設の移動について利便性の高い循環路線により充実させ、支線系統は幹線系統への接続を主目的に構築するもの、が考えられる。

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。

パターン1 地区内移動充実型のイメージ図

<ネットワークを形成するモード>

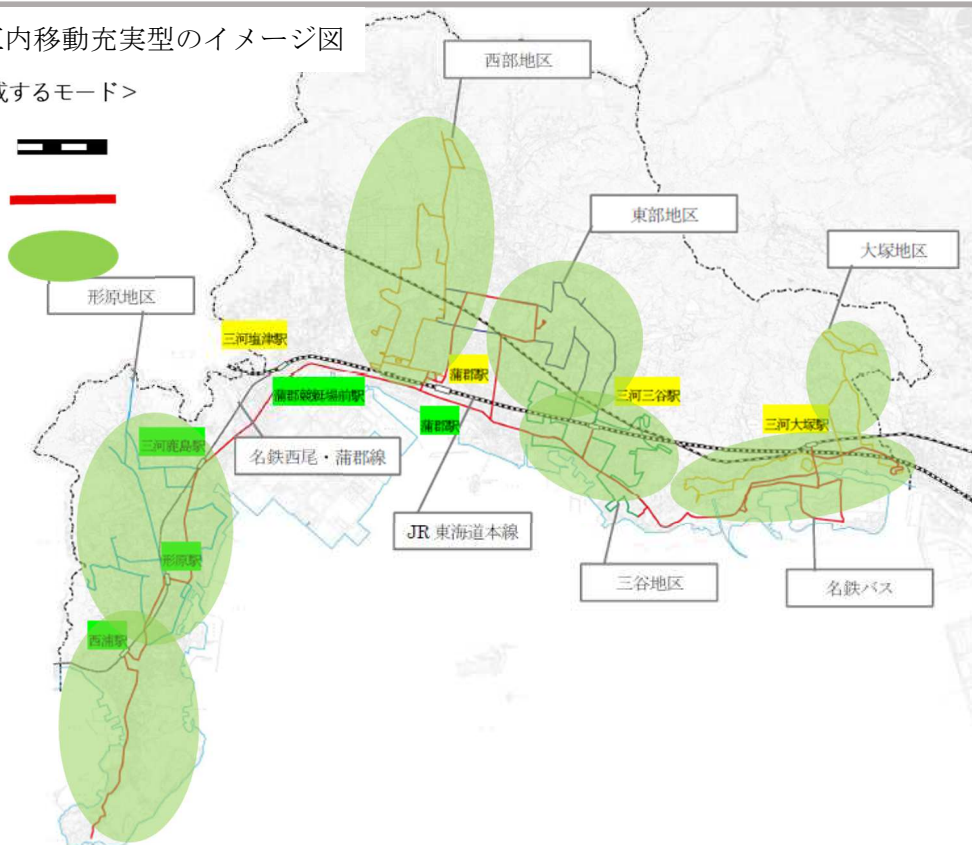
①鉄道



②地域幹線系統



③支線系統



パターン2 市中心部循環路線充実型のイメージ図

<ネットワークを形成するモード>

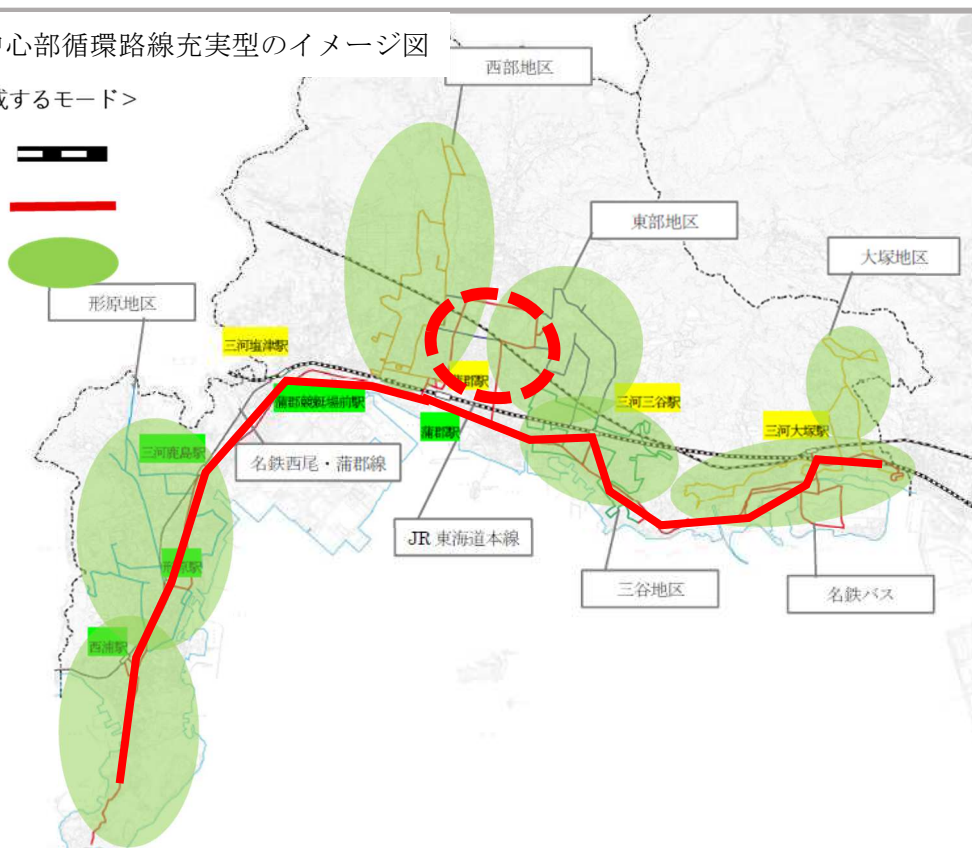
①鉄道



②地域幹線系統



③支線系統



パターン3 主要施設循環路線充実型のイメージ図

<ネットワークを形成するモード>

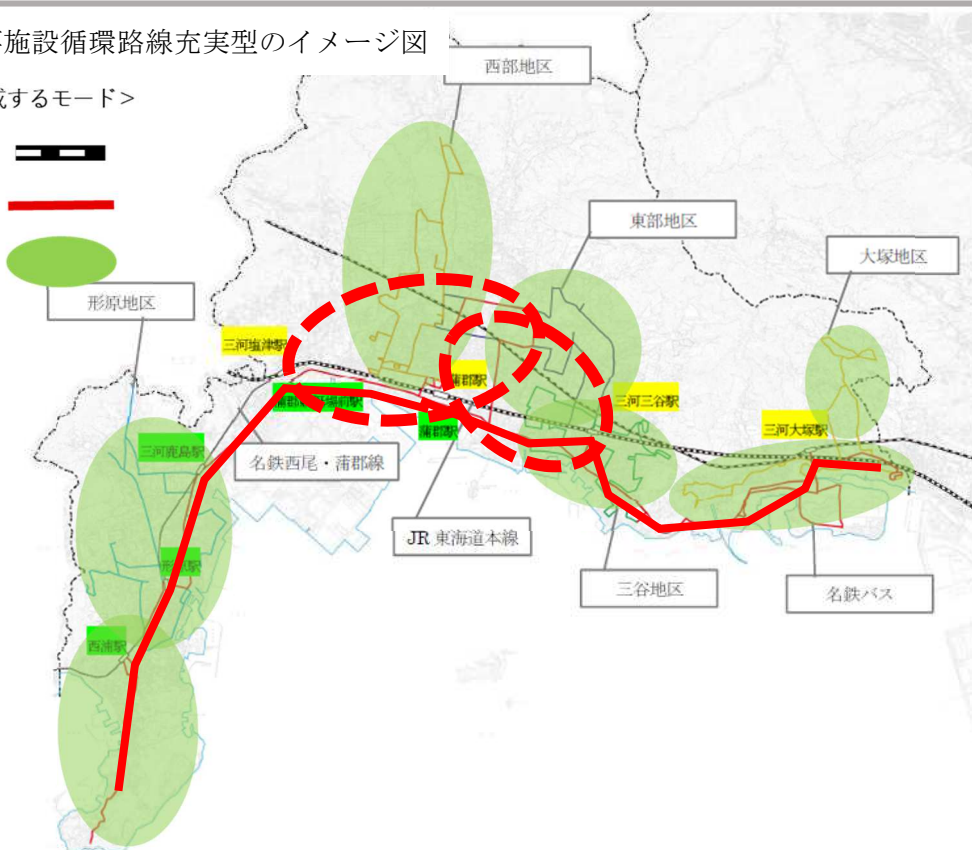
①鉄道



②地域幹線系統



③支線系統



<資料編：参考データ>

参考１．コミュニティバスの利用実態

○形原地区の利用実績推移

形原地区支線バスの利用実績の推移

※令和6年3月末現在

		運行日数	左廻り1便	右廻り1便	左廻り2便	右廻り2便	左廻り3便	右廻り3便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人／便)	回数券	
									小学生	大人	未就学児	介助者			販売数	使用数
R5	4月	17	55	95	113	143	87	47	3	535	2	0	540	5.3	29	340
	5月	17	44	98	99	118	90	40	0	489	0	0	489	4.8	22	324
	6月	18	66	115	112	184	114	48	2	638	0	1	639	5.9	32	386
	7月	17	52	108	97	121	88	35	0	501	0	0	501	4.9	22	310
	8月	17	61	94	121	148	80	19	5	518	0	0	523	5.1	29	357
	9月	18	60	119	124	149	82	31	0	565	0	0	565	5.2	30	362
	10月	17	53	101	120	159	98	35	0	566	0	0	566	5.5	32	374
	11月	17	48	97	116	125	57	26	0	468	0	1	469	4.6	25	269
	12月	18	46	90	116	170	109	30	4	555	2	0	561	5.2	25	322
R6	1月	16	32	69	89	136	80	23	0	429	0	0	429	4.5	26	290
	2月	17	41	85	106	156	94	37	0	519	0	0	519	5.1	24	365
	3月	18	58	107	110	142	81	37	0	535	0	0	535	5.0	34	359

		運行日数	左廻り1便	右廻り1便	左廻り2便	右廻り2便	左廻り3便	右廻り3便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人／便)	一日当たりの乗車人数 (人／便)
									小学生	大人	未就学児	介助者			
R5年度合計		207	616	1178	1323	1751	1060	408	14	6316	4	2	6,336	5.10	30.81
R4年度合計		208	599	937	1078	1686	1081	283	26	5634	0	4	5,664	4.54	27.23
R3年度合計		156	546	880	825	1412	921	177	46	4714	1	0	4,761	5.09	30.52
R2年度合計		155	464	980	804	708	426	186	5	3563			3,568	3.84	23.02
R1年度合計		156	545	1105	899	1174	886	227	14	4822			4,836	5.17	31.00
H30年度合計		154	585	1087	1022	1369	1033	297	14	5379			5,393	5.84	35.02
H29年度合計		154	595	1188	902	1077	897	324	21	4962			4,983	5.39	32.36
H28年度合計		155	274	607	693	1158	947	248	32	3895			3,927	4.22	25.34
H27年度合計		156	248	472	557	865	675	343	37	3123			3,160	3.38	20.26

○東部地区の利用実績推移

東部地区支線バスの利用実績の推移

※令和6年3月末現在

		運行日数	左廻り1便	左廻り2便	右廻り1便	左廻り3便	右廻り2便	左廻り4便	右廻り3便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人／便)	回数券	
										小学生	大人	未就学児	介助者			販売数	使用数
R5	4月	17	23	31	37	44	16	3	8	2	158	2	0	162	1.5	9	100
	5月	17	25	48	38	46	30	12	9	0	208	0	0	208	1.9	10	124
	6月	18	29	40	58	49	25	12	10	0	222	1	0	223	1.9	7	134
	7月	17	23	37	28	52	25	5	12	0	182	0	0	182	1.6	6	109
	8月	17	26	52	32	38	20	21	16	1	204	0	0	205	1.9	9	115
	9月	18	29	41	34	50	21	21	12	2	204	2	0	208	1.8	9	119
	10月	17	26	45	40	38	17	18	7	0	190	1	0	191	1.7	10	110
	11月	17	18	34	40	34	25	13	14	1	175	2	0	178	1.6	6	94
	12月	17	21	43	47	46	22	16	11	2	201	3	0	206	1.9	12	115
R6	1月	16	19	45	28	31	29	16	16	0	181	3	0	184	1.8	5	77
	2月	17	34	47	36	51	24	19	14	0	222	3	0	225	2.0	13	111
	3月	18	38	51	30	40	16	24	8	0	201	6	0	207	1.8	5	110

		運行日数	左廻り1便	左廻り2便	右廻り1便	左廻り2便	右廻り2便	左廻り3便	右廻り3便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人／便)	一日当たりの乗車人数 (人／便)
										小学生	大人	未就学児	介助者			
R5年度合計		206	311	514	448	519	270	180	137	8	2348	23	0	2379	1.78	11.55
R4年度合計		154	208	424	319	373	145	85	89	19	1606	12	6	1643	1.64	10.67
R3年度合計		155	200	403	228	382	179	94	73	2	1554	3	0	1559	1.55	10.06
R2年度合計		154	158	365	345	393	136	93	77	5	1562			1567	1.57	10.18
R1年度合計		77	133	300	252	255	144	69	57	20	1190			1210	2.42	15.71

○西部地区の利用実績推移

西部地区支線バスの利用実績の推移

※令和6年3月末現在

		運行日数	左回り1便	右回り1便	左回り2便	右回り2便	左回り3便	右回り3便	左回り4便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人/便)	回数券	
										小学生	大人	未就学児	介助者			販売数	使用数
R5	4月	17	22	29	33	26	33	10	12	1	163	1	0	165	1.4	6	68
	5月	17	17	32	39	23	41	13	11	0	176	0	0	176	1.5	7	89
	6月	18	28	29	23	26	32	10	22	3	167	0	0	170	1.3	12	82
	7月	17	8	28	26	22	32	8	12	0	136	0	0	136	1.1	5	72
	8月	17	22	24	42	30	22	6	8	1	152	1	0	154	1.3	5	81
	9月	18	16	29	26	26	19	16	16	2	146	0	0	148	1.2	4	75
	10月	17	22	28	19	33	31	17	6	0	152	4	0	156	1.3	9	80
	11月	17	28	28	26	37	26	24	10	1	176	2	0	179	1.5	9	100
R6	12月	17	18	25	23	24	35	15	6	0	146	0	0	146	1.2	4	73
	1月	16	12	17	23	11	24	17	6	0	110	0	0	110	1.0	3	46
	2月	17	6	22	26	21	24	17	3	0	119	0	0	119	1.0	4	48
	3月	18	24	21	28	25	28	23	13	1	161	0	0	162	1.3	4	67

		運行日数	左回り1便	右回り1便	左回り2便	右回り2便	左回り3便	右回り3便	左回り4便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人/便)	一日当たりの乗車人数 (人/便)
										小学生	大人	未就学児	介助者			
R5年度合計		206	223	312	334	304	347	176	125	9	1804	8	0	1821	1.26	8.84
R4年度合計		154	133	255	302	246	277	116	105	17	1404	13	0	1434	1.33	9.31
R3年度合計		155	84	248	367	186	255	102	116	10	1339	8	1	1358	1.25	8.76
R2年度合計		154	42	178	191	137	185	79	62	5	869			874	0.80	5.64
R1年度合計(1～3月)		38	20	38	55	33	65	26	20	9	248			257	1.00	6.76

○三谷地区の利用実績推移

三谷地区支線バスの利用実績の推移

※令和6年3月末現在

		運行日数	西廻り1便	西廻り2便	東廻り1便	西廻り3便	東廻り2便	西廻り4便	東廻り3便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人/便)	回数券	
										小学生	大人	未就学児	介助者			販売数	使用数
R5	4月	17	10	24	74	66	57	49	19	0	299	0	0	299	2.7	21	227
	5月	17	13	31	65	70	47	50	29	0	305	0	0	305	2.8	16	208
	6月	18	16	30	87	89	51	55	16	0	344	0	0	344	2.9	20	192
	7月	17	15	32	101	101	58	52	25	0	384	0	0	384	3.5	15	241
	8月	17	22	52	95	100	62	54	34	3	416	0	0	419	3.8	19	275
	9月	18	18	38	103	91	41	43	34	3	365	0	0	368	3.1	26	253
	10月	16	2	36	81	69	51	47	21	0	307	0	0	307	3.0	14	217
	11月	17	2	18	78	62	48	55	22	0	285	0	0	285	2.6	13	225
R6	12月	17	9	22	70	51	47	47	20	2	264	0	0	266	2.4	16	189
	1月	16	6	22	97	65	51	52	21	0	314	0	0	314	3.0	23	223
	2月	17	2	15	88	63	57	52	24	1	300	0	0	301	2.7	16	228
	3月	18	3	21	101	75	54	59	37	0	350	0	0	350	3.0	22	285

		運行日数	西廻り1便	西廻り2便	東廻り1便	西廻り3便	東廻り2便	西廻り4便	東廻り3便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人/便)	一日当たりの乗車人数 (人/便)
										小学生	大人	未就学児	介助者			
R5年度合計		205	118	341	1040	902	624	615	302	9	3933	0	0	3942	2.96	19.23
R4年度合計		153	45	173	735	665	593	433	142	3	2782	1	0	2786	2.80	18.21
R3年度合計		155	12	185	591	563	362	283	152	10	2136	2	0	2148	2.13	13.86
R2年度(1～3月)合計		35	10	29	109	111	56	60	39	2	412			414	1.80	11.83

○大塚地区の利用実績推移

大塚地区支線バスの利用実績の推移

※令和6年3月末現在

		運行日数	右回り1便	左回り1便	右回り2便	左回り2便	右回り3便	左回り3便	右回り4便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人/便)	回数券	
										小学生	大人	未就学児	介助者			販売数	使用数
R5	4月	17	13	22	30	38	24	21	7	1	149	0	5	155	1.3	10	78
	5月	17	25	26	31	21	26	23	6	1	148	2	7	158	1.3	7	66
	6月	18	23	29	29	15	24	17	8	1	138	0	6	145	1.2	2	50
	7月	17	22	16	24	15	31	29	11	3	140	3	2	148	1.2	4	46
	8月	17	33	16	45	22	19	29	12	7	168	0	1	176	1.5	6	69
	9月	18	27	23	47	32	36	27	9	3	191	3	4	201	1.6	7	77
	10月	17	28	29	29	28	38	27	15	1	189	0	4	194	1.6	8	83
	11月	17	26	33	30	37	30	28	29	4	198	10	1	213	1.8	6	77
	12月	17	30	21	25	28	32	28	25	2	187	0	0	189	1.6	11	104
R6	1月	16	29	22	25	26	26	23	18	0	167	0	2	169	1.5	5	78
	2月	17	34	18	40	35	27	20	22	1	193	0	2	196	1.6	7	76
	3月	18	33	37	41	36	25	24	10	7	198	1	0	206	1.6	7	104

		運行日数	右回り1便	左回り1便	右回り2便	左回り2便	右回り3便	左回り3便	右回り4便	小計				総計	一便当たりの乗車人数 (人/便)	一日当たりの乗車人数 (人/便)
										小学生	大人	未就学児	介助者			
R5年度合計		206	323	292	396	333	338	296	172	31	2066	19	34	2150	1.49	10.44
R4年度合計		154	223	230	397	308	191	147	107	10	1572	10	11	1603	1.49	10.41
R3年度合計		154	154	243	478	243	156	144	109	17	1476	26	8	1527	1.42	9.92

参考２．コミュニティバスの利用実態（停留所別利用状況）

○形原地区の停留所別利用実績

停留所別乗降者数			令和5年4月～6年3月			あじさい	
停留所名	左回り			右回り			総計
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	
形原公民館	208	0	295	0	225	387	682
春日浦県営住宅	170	0	170	0	56	56	226
北浜海岸入口	60	1	61	1	46	47	108
北浜市営住宅	51	0	51	3	37	40	91
前野口	49	0	49	13	53	66	115
市川漁網前	149	6	155	12	161	173	328
名鉄三河鹿島駅	295	6	301	10	301	311	612
岩上神社	17	96	113	18	13	31	144
金平	16	0	16	4	7	11	27
一色	2	0	2	1	1	2	4
かんだ整形外科	295	442	737	331	448	779	1516
一色	0	0	0	2	4	6	6
8区集会場入口	108	117	225	187	145	332	557
形原温泉	616	244	860	205	678	883	1743
大門	13	6	19	7	72	79	98
出口	134	49	183	110	129	239	422
あおば内科前	54	437	491	539	75	614	1105
形中大鳥居	8	90	98	39	1	40	138
森 観音	3	29	32	15	0	15	47
かたはら児童館	1	9	10	5	2	7	17
形原神社	14	31	45	40	2	42	87
ユトリーナ	684	95	779	135	754	889	1668
Aコープ形原店	27	902	929	1039	98	1137	2066
しあわせ会館口	8	42	50	83	2	85	135
東上松	1	9	10	24	1	25	35
東戸甫井	4	26	30	51	3	54	84
サンカイ前	5	52	57	65	9	74	131
中町	3	4	7				7
上音羽	1	15	16				16
下音羽				25	1	26	26
名鉄形原駅	1	43	44	47	10	57	101
蒲信形原支店前	0	159	159	166	5	171	330
形原公民館	0	87		162	0		
合計	2997	2997	5994	3339	3339	6678	12672

○東部地区の停留所別利用実績

停留所別乗降者数
令和6年3月末現在

とがみ

停留所名	右回り			左回り			総計
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	
市民病院	96	0	666	192	0	408	1074
フィール蒲郡店	140	32	172	43	123	166	338
図書館	154	75	229	76	122	198	427
スウィングトーク前	7	3	10	4	4	8	18
コパン前	61	10	71	70	12	82	153
市民病院	80	93		0	107		
ゲンキー	22	16	38	1	33	34	72
クスのアオキ前	17	8	25	1	5	6	31
JA東部支店	7	4	11	2	3	5	16
東部公民館	20	26	46	0	9	9	55
とよおかクリニック	18	20	38	13	14	27	65
平田門	38	7	45	2	19	21	66
白山神社	122	64	186	10	13	23	209
みや児童館前	51	40	91	22	39	61	152
三河三谷駅	520	318	838	114	372	486	1324
東京製綱前	52	7	59	8	19	27	86
アクト前	32	66	98	162	6	168	266
光林寺前	41	24	65	17	13	30	95
迫公民館	0	134	134	2	1	3	137
上組会館	29	19	48	12	0	12	60
五井眺海園	0	4	4	0	1	1	5
五井町民会館	15	32	47	16	16	32	79
五井の里	1	29	30	0	0	0	30
市民病院	0	397		89	20		
合計	1523	1428	2951	856	951	1807	4758

○西部地区の停留所別利用実績

停留所別乗降者数	令和6年3月末現在						みかんの丘
停留所名	左回り			右回り			総計
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	
図書館	118	0	431	0	164	441	872
パロー	158	0	158	3	112	115	273
貴船	24	8	32	4	6	10	42
赤日子神社	8	1	9	0	40	40	49
神東	2	3	5	1	0	1	6
坂本集会場	94	43	137	67	64	131	268
下リ郷	14	5	19	5	28	33	52
山見堂	5	20	25	9	9	18	43
山本	30	48	78	111	75	186	264
西部公民館	17	4	21	0	13	13	34
御開塔	0	0	0	0	1	1	1
柏原西	22	1	23	1	9	10	33
柏原公民館	45	28	73	10	4	14	87
向山	6	0	6	0	4	4	10
蔵伝	3	12	15	14	0	14	29
大宮神社西	137	2	139	0	7	7	146
和合	2	1	3	2	1	3	6
体育センター	10	7	17	8	11	19	36
地藏ヶ崎	70	59	129	75	40	115	244
市役所	53	131	184	8	56	64	248
蒲郡駅	153	256	409	127	124	251	660
精文館	58	87	145	70	24	94	239
図書館	0	313		277	0		
合計	1029	1029	2058	792	792	1584	3642

○三谷地区の停留所別利用実績

停留所別乗降者数
令和6年度3月末現在

おおしま

停留所名	西回り			東回り			総計
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	
三谷駅北口	177	2	640	0	82	439	1079
権現公会堂	4	0	4	0	3	3	7
蒲郡園芸ガーデン前	39	3	42	1	50	51	93
三谷半ノ木	51	1	52	4	22	26	78
スギ薬局三谷北店前	144	10	154	14	280	294	448
蒲郡クリニック前	30	5	35	10	111	121	156
西区神明神社北	101	1	102	20	23	43	145
カフェ&ギャラリー竹前	34	0	34	49	32	81	115
やま六前	51	0	51	4	9	13	64
三谷水産高校	42	20	62	3	64	67	129
三谷公民館	108	63	171	30	254	284	455
中区秋葉神社	23	7	30	3	19	22	52
三谷駅南口	136	173	309	61	155	216	525
天伯公園南	23	60	83	49	15	64	147
松区秋津神社	60	44	104	22	44	66	170
ドミー三谷店前	409	171	580	120	359	479	1059
さかえの郷前	21	9	30	51	5	56	86
若宮神社	47	35	82	20	8	28	110
三谷温泉	113	287	400	331	83	414	814
桜井眼科医院	25	53	78	13	46	59	137
丸戸公園	92	74	166	39	30	69	235
寺戸公園	68	147	215	131	105	236	451
星越公園	20	115	135	219	7	226	361
はっぴい前	157	200	357	343	158	501	858
諏訪東	2	36	38	72	0	72	110
三谷駅北口	0	461		356	1		
合計	1977	1977	3954	1965	1965	3930	7884

○大塚地区の停留所別利用実績

停留所別乗降者数
令和6年3月末

停留所名	右回り			左回り			総計
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	
三河大塚駅	207	0	752	147	90	735	1487
上中島	1	29	30	34	3	37	67
老人ホーム	24	6	30	15	18	33	63
里山緑地	2	0	2	0	4	4	6
丹野	14	6	20	3	18	21	41
山神	10	4	14	0	11	11	25
ひめはる会館	14	8	22	9	5	14	36
上向山	2	7	9	0	1	1	10
丸山	27	18	45	11	3	14	59
丸山住宅	153	74	227	34	80	114	341
大塚中学校	28	12	40	19	25	44	84
ゲンキー大塚店	26	52	78	52	71	123	201
JA大塚支店	157	39	196	27	61	88	284
蒲信大塚支店	7	16	23	5	19	24	47
産子山	2	1	3	4	5	9	12
大塚交番	7	42	49	23	21	44	93
三河大塚駅	141	227		259	0		
平原	134	41	175	7	41	48	223
勝川	42	86	128	4	57	61	189
十能	29	16	45	18	8	26	71
蒲郡東部病院	65	210	275	154	71	225	500
加藤医院	66	105	171	55	58	113	284
神明社	35	18	53	13	24	37	90
蒲郡東高校入口	36	8	44	28	15	43	87
三河大塚駅	0	177		0	239		
合計	1229	1202	2431	921	948	1869	4300

参考 3. クロスセクター効果について

1. クロスセクター効果とは

(1) クロスセクター効果の考え方

地域公共交通の効果は交通分野に限らず、図表 1 のように多くの分野に効果を及ぼすものである。

地域公共交通のクロスセクター効果とは、交通分野に限らない他分野（セクター）を含めた交通政策の多面的な効果のうち、数値化できる効果を可視化するものである。

図表 1. 地域公共交通に関連する様々な分野



出典) 国土交通省近畿運輸局パンフレット「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

多分野に影響する地域公共交通について交通部門だけで考えるのではなく、他部門と一緒に考えて考える際に、クロスセクター効果は部門を超えて同じ目線に立って議論をする際に役立つ。

クロスセクター効果では、前提として、地域公共交通を交通産業（営利事業）ではなく公共サービスとして捉えている。その上で、現在提供されている地域公共交通に対する財政支出の有用性を多角的に評価することで、財政部局や納税者に地域公共交通の財政支出が妥当であることを説明する根拠となるものである。

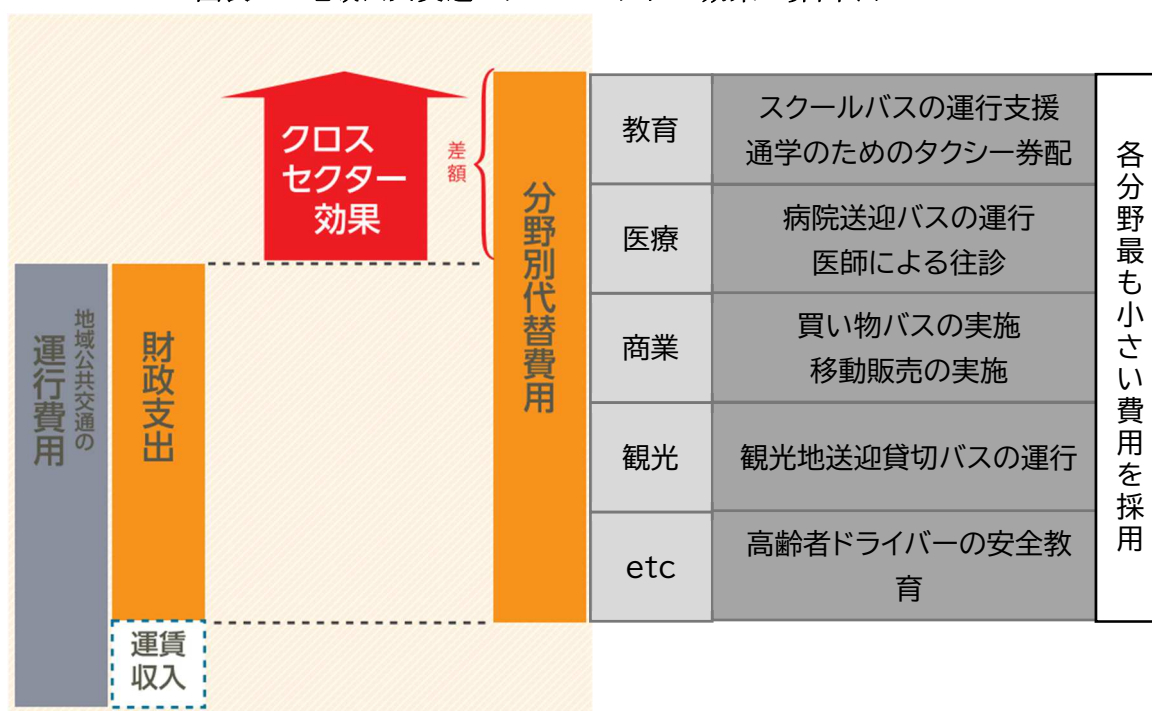
（２）クロスセクター効果の算出イメージ

クロスセクター効果を定量的に算出する基本的な考え方は以下の通りである。地域公共交通の運用を継続するために必要となる財政支出と、仮に地域公共交通が廃止された場合に、その公共交通の利用者の移動を引き続き確保するために行政の他部門で実施が必要となる代替施策の費用（分野別代替費用）を比較することで算出する。

地域公共交通の継続に必要な財政支出と分野別代替費用を比べ、財政支出の方が少なくなる場合にはその差額がクロスセクター効果となる。

具体的な分野別代替費用の例としては、通院用の病院送迎バスや移動販売の実施などを支援するための費用が挙げられる。

図表 2. 地域公共交通のクロスセクター効果の算出イメージ



出典）国土交通省近畿運輸局パンフレット「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」を基に作成

クロスセクター効果を定量的な形で提示することで、地域公共交通継続への支援の必要性を可視化することに繋がる。蒲郡市を含め、多くの地域公共交通は独立では採算が合わないが、地域公共交通への財政支出より分野別代替費用が大きくなる場合には、行政による地域公共交通への補助金等の財政支出は「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えることができる。

なお、算出にあたって代替施策は過剰にならないようにする必要がある。代替手段は現状と同等の移動機会を確保することを想定し、各分野で必要になる手段の中で最も費用が小さくなる手段を採用して積算していく。

図表 3. 近江鉄道線が廃止された場合に必要となる主な行財政負担項目

分野	近江鉄道線が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内 容
医療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。
	医療費の増加	近江鉄道線利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商業	買物バスの運行	買物に行くことができない人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができない人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。
	移動販売の実施	買物に行くことができない人のために移動販売を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
	生活道路安全対策	近江鉄道線利用者が自動車利用に転換し、生活道路が抜け道として利用されることへの交通安全対策を実施する。
	通学路の安全対策	近江鉄道線を利用して通学していた児童・生徒が徒歩や自転車で通学するために通学路となる道路の安全対策を実施する。
教育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	近江鉄道線がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができない観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
	観光タクシーの運行	観光地を訪れることができない観光客の移動手段として、観光タクシーを運行する。
	イベント会場送迎貸切バスの運行	イベント会場へ行くことができない人の移動手段として、イベント会場までの貸切送迎バスを運行する。
	イベント会場送迎のためのタクシー券配布	イベント会場へ行くことができない人の移動手段として、イベント会場へのタクシー券配布を行う。
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
財政	土地の価値低下等による税収減少	近江鉄道線関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。
	人が集まりにくくなることによる税収減少	近江鉄道沿線の中心市街地に人が集まりにくくなることによる税収減少。
建設	道路混雑に対応した道路整備	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	駐車場の整備	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	近江鉄道線利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う近江鉄道線が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

□ : 数値化の難しい項目

出典) 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会「クロスセクター効果分析調査報告書」

図表 4. 公共交通のクロスセクター効果を測定している自治体例

自治体	対象交通	交通種類	分野別代替費用	影響の大きい分野
西宮市	さくらやまなみバス	コミュニティバス	約 11,150 万円/年	福祉 (4 割強)
奈良市	東部地域路線バス	コミュニティバス	約 11,625 万円/年	観光 (3 割弱)
福岡市	ふくひめ号	コミュニティバス	約 26,227 万円/年	産業 (5 割強)
久米南町	カッピーのりあい号	デマンド交通	約 3,590 万円/年	福祉 (5 割弱)
猪名川町	チョイソコいながわ	デマンド交通	約 1,920 万円/年	医療 (3 割強)

公共交通ネットワーク再編検討調査報告書

令和6年3月
蒲 郡 市