

第二次 蒲郡市地域公共交通計画 (案)

2026年●月

蒲 郡 市

＜目 次＞

【計 画 編】

第1章 蒲郡市地域公共交通計画の策定の趣旨及び位置づけ	2
1. 蒲郡市の概況	2
2. 公共交通に係る計画の策定経緯	2
3. 新しい計画の策定（法的位置づけ）	2
4. SDGs の推進	3
第2章 旧計画の検証及び課題確認	4
1. 事業の実施状況の確認	4
2. 設定した指標による評価	7
3. 現状の公共交通のネットワーク状況とカバー状況	11
4. 公共交通に対する住民ニーズ	16
5. 公共交通を取り巻く社会情勢の変化	18
6. 蒲郡市の公共交通の課題認識	19
第3章 地域公共交通計画の内容	21
1. 計画の基本的な方針	21
2. 計画で位置づける対象路線・区域	22
3. 計画期間	22
4. 計画の目標	22
5. 計画を達成するために行う事業及びその実施主体	22

【資 料 編】

第4章 蒲郡市の地域分析	24
1. 蒲郡市の人口構造	24
2. 人口分布	26
3. 人口流動	27
4. 都市機能施設	31
5. 観光施設	32
第5章 上位関連計画・連携計画等	33
1. 蒲郡市第五次総合計画	33
2. 蒲郡市都市計画マスタープラン	35
3. 蒲郡市立地適正化計画	38
4. 蒲郡市観光ビジョン	41
5. 蒲郡市地球温暖化対策実行計画	42
6. 名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画	43
第6章 蒲郡市の交通インフラ状況	47

1. 鉄道の利用状況.....	47
2. 民間路線バスの利用状況.....	51
3. 支線バスの利用状況	53
4. 財政投入状況	56
5. 高齢者タクシー運賃助成事業の状況.....	57
6. 免許自主返納状況.....	58
7. 免許所有率.....	59
第7章 住民向けアンケート調査.....	60
第8章 協議体制と協議経過.....	63
1. 蒲郡市地域公共交通会議.....	63
2. 会議開催経過	63
3. パブリックコメント	63

計 画 編

第1章 蒲郡市地域公共交通計画の策定の趣旨及び位置づけ

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、民間路線バスが運行されてきた。また、市北部の山間部地域をはじめとした公共交通空白地域の解消のため、各地区で支線バスが導入されている。

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五次総合計画（令和3年度～令和12年度）では、めざす将来の姿について、「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」の2つを掲げている。

公共交通における計画については、公共交通体系を一体的に改善する施策を進めるため、平成26年3月に「地域公共交通総合連携計画」を定めた。その後、交通政策基本法の施行、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正を受け、平成28年3月に「蒲郡市地域公共交通網形成計画」への変更を行った。令和3年6月に計画を更新し、「蒲郡市地域公共交通計画（第二次蒲郡市地域公共交通網形成計画）（以降、旧計画とする。）」を定め、令和7年度（2025年度）末を最終年度とする計画を推進した。旧計画では、第五次総合計画を踏まえ、「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」を基本的な方針とした。旧計画は令和7年6月に最終改訂されている。

3. 新しい計画の策定（法的位置づけ）

旧計画が令和7年度末をもって計画期間を迎えることから、新しい計画を策定する必要があった。そのため、旧計画の施策進捗状況を評価するとともに、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・問題点を抽出した。そして、この課題・問題点を解決するために実施する施策を検討し、本計画を策定した。

この新しい計画は、旧計画に引き続き、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」に基づく「地域公共交通計画」として位置付ける。

4. SDGs の推進

SDGs は「Sustainable Development Goals」の略称であり、持続可能な開発目標を示し、正式名称は「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための 2030 年アジェンダ」である。

17 のゴール・169 のターゲットから構成され、「地球上の誰一人として取り残さない（leave no one behind）こと」を誓い、SDGs は発展途上国のみならず先進国自身が取り組む普遍的なものとなっている。

蒲郡市では、「蒲郡市 SDGs 推進方針」を令和 2 年 2 月に策定し、持続可能な開発目標の推進を図るため、蒲郡市地域公共交通計画もその一環として位置づける。

公共交通分野のターゲットとしては、9：基盤整備と 11：住み続けられるまちづくりの 2 つから取り組むものとする。

図表 1-1 貢献する持続可能な開発目標



第2章 旧計画の検証及び課題確認

1. 事業の実施状況の確認

旧計画の計画期間中の事業の実施状況は、下記の通り。

評価結果に印で示しているように、すべての事業を計画的に実行できている。

<評価結果の定義（印）>

◎：十分に実施できている。

○：おおむね計画通りに実施できている。

図表 2-1 事業の実施状況と評価

旧計画で定めた事業	評価結果
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	◎ <ul style="list-style-type: none">令和3年に西尾市、蒲郡市、名古屋鉄道株式会社で3者連携意書を締結し、これまで以上に利用促進活動を実施。協議を重ね、名鉄蒲郡線について、みなし上下分離方式による15年間を基本とした存続方針が決定。
蒲郡市による民間路線バスの運行支援	○ <ul style="list-style-type: none">計画期間中、経費支援を継続実施。補助対象路線を追加。
交通空白地対応	
支線バスの運行継続 (形原、東部、西部、三谷、大塚)	◎ <ul style="list-style-type: none">各地区において運行継続。
支線バスの事業改善検討（支線バスの拡大、利用促進、1日乗車券等）	◎ <ul style="list-style-type: none">令和6年3月に西浦地区、令和7年10月に塩津地区において運行開始。運行日数を週3日から4日に拡大。地区協議会の協議に基づき、停留所の新設や移設などを実施。PayPayでの運賃支払い対応を実施。1日乗車券は未実施。
高齢者タクシー運賃助成事業	◎ <ul style="list-style-type: none">割引タクシーチケット配布事業を継続実施。
福祉移動支援事業（福祉タクシー料金助成、福祉有償運送事業）	◎ <ul style="list-style-type: none">福祉タクシー料金助成、福祉有償運送事業を継続実施。

旧計画で定めた事業		評価結果	
住民・来訪者にとって利用しやすいサービス提供の推進			
利用してもらうための情報発信対応	◎	・GTFS の更新。 ・公共交通マップの作成。 ・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。	
観光ビジョンに基づく二次交通の拡充、観光 MaaS 等の事業化検討	○	・チョイソコを活用した二次交通の実証運行 ・シェアサイクルポートの展開	
レンタサイクル事業	◎	・蒲郡市観光交流センター（ナビテラス）において継続実施。（蒲郡市観光協会） ・西浦駅・形原駅において、継続実施。（名鉄西尾・蒲郡線活性化協議会）	
利用環境改善事業（ベンチ等の設置ほか）	○	・西浦駅待合所を設置。 ・支線バス停留所のベンチを 15 件設置・更新した。	
関係者間の連携強化			
地域公共交通会議等（地区協議会等）の開催・協議	◎	・適時会議を開催し、支線バスのモニタリングや新規路線の運行、利用促進策等について協議した。	
適切な事業管理運営			
地域公共交通会議等による事業評価の実施	◎	・年度当初の会議において、計画に基づく事業進捗の評価を実施するとともに、ファイダー補助事業にかかる自己評価についても毎年協議を実施した。	
さらなる利用拡大（利用促進活動/創意工夫）			
移動手段の総動員化検討	○	・令和 5 年度において、関係者に対するヒアリングを行い、課題を確認した。引き続き、情報収集を行う。	
市民まるごと赤い電車応援団による利用促進事業	◎	・利用促進大会など、西尾市名鉄西尾・蒲郡線応援団とともに利用促進活動を実施。	
民間路線バス等の利用促進事業	◎	・バスマップの作成・配布。 ・東三河夏休み小学生 50 円バスとして、路線バスを中心に、乗り方等の周知も兼ねた PR 事業を実施。 ・蒲郡まつり等のイベント時に、乗車体験や制服着用体験等の周知 PR 活動を実施。	

旧計画で定めた事業		評価結果	
支線バスの利用促進事業	◎	・地区ごとに、体験乗車を含む乗り方講座や敬老会等への回数券配布、保育園児のぬりえ大会、ベンチの設置などの取組みを行った。	
地域公共交通会議等を活用した新たな交通事業の展開検討(MaaS/CASE 等)	◎	・東三河8市町村で構成する東三河地域公共交通活性化協議会にて、県事業を活用して東三河MaaSを構築。	

2. 設定した指標による評価

(1) 各モード別の指標による評価

各モード別の事業管理を行うため下記評価指標・目標値に基づき評価する。

○鉄道（名鉄西尾・蒲郡線）

- コロナ禍で利用者数が大幅に減少したため、コロナ禍前の利用者数までの回復を目指すこととしていた。

図表 2-2 目標値と評価結果（鉄道）

評価指標	策定時	目標	実績値	達成状況
吉良吉田～蒲郡間の利用者数	155万人/年：2019年度 121万人/年：2020年度	155万人/年	1,391,054人 (2024年度)	×

※利用者数は交通事業者の輸送実績より集計

コロナ禍からの回復は9割程度に留まり、目標を達成できていない。在宅ワークなど新しい生活様式が定着したことが影響し、全国的にコロナ禍前の状況まで回復しない状況となっている。

○民間路線バス

- コロナ禍で利用者数が大幅に減少したため、コロナ禍前の利用者数までの回復を目指すこととしていた。

図表 2-3 目標値と評価結果（民間路線バス）

評価指標	策定時	目標	実績値	達成状況
総利用者数	16.2万人/年：2019年度 10.7万人/年：2020年度	16万人/年	117,195人 (2024年度)	×

※利用者数は交通事業者の輸送実績より集計

※2020年度時点の支援対象路線のみを比較

コロナ禍からの回復は7割程度に留まり、目標を達成できていない。利用者数の回復が低調であったため、コロナ禍で実施した減便についても復便の実施に至らず、運行本数もコロナ禍前より少ない状況が継続している。

○支線バス

- ・利用者数について、運行開始間もない路線が多いいため、数値目標より毎年増加を目指すこととしていた。
- ・収支率について、最低限の事業性を確保する観点から設定した。

図表 2-4 目標値と評価結果（支線バス）

評価指標	策定時			目標	実績値			達成状況
総利用者数（路線別の利用者数）	地区	年度	利用者数	増加 ※各路線前年実績を基に拡大を目指す	地区	年度	利用者数	○
	形原	2019	4,836人		形原	2023	6,336人	
		2020	3,568人			2024	6,385人	
	東部	2019	1,210人 (1~3月)		東部	2023	2,379人	
		2020	1,567人			2024	2,930人	
	西部	2019	257人 (1~3月)		西部	2023	1,821人	
		2020	874人			2024	1,893人	
	三谷	2020	414人 (1~3月)		三谷	2023	3,942人	
						2024	3,524人	
					大塚	2023	2,150人	
						2024	2,687人	
					西浦	2024	910人	
2024年度三谷地区を除き、全地区で前年度実績を上回った								
路線別収支率	形原地区：11.0% 東部地区：7.7% 西部地区：5.9% 三谷地区：6.2%（34.5%） (2020年度) 三谷地区の()内は回数券の先行販売を含む数値			10%以上	形原地区：11.8% 東部地区：6.0% 西部地区：4.4% 三谷地区：7.2% 大塚地区：5.1% 西浦地区：2.5% (2024年度)			×

※利用者数は交通事業者の輸送実績より集計

※収支率は収入（運賃実績と広告収入）÷支出（交通事業者の運行経費）により算出

計画期間中、新たに西浦地区、塩津地区で支線バスの運行を開始した。また、全路線で運行日を週3日から4日に拡大した。支線バス網が拡大したことでの総利用者数は増加し、目標を達成した。各路線においても利用者数は毎年増加を続けている。

収支率については、地区ごとの実情に応じて利用者数や広告協賛事業者数に違いがあり、最も利用者が多い形原地区を除き目標を達成できていない。

○タクシー（高齢者タクシー運賃助成事業）

- ・コロナ禍で利用者数が大幅に減少したため、コロナ禍前の利用者数までの回復を目指すこととしていた。

図表 2-5 目標値と評価結果（タクシー）

評価指標	策定時	目標	実績値	達成状況
利用者数	3,474 人：2019 年度 2,867 人：2020 年度	3,500 人/年	2,636 人/年 (2024 年度)	×

※利用者数は交通事業者の輸送実績より集計

回復傾向は見られず、概ね横ばいで推移したため、目標を達成できていない。

全体的に利用が減少傾向にあるが、利用目的別では「駅・バス停」に関する利用が最も減少割合が大きく、支線バスの整備が進んだことによりバス利用への転換が一定数あったと考えられる。

(2) 利便性・サービス水準からみた指標による評価

移動サービスの「利便性・サービス水準の観点」から評価指標・目標値に基づき評価する。

○サービス提供範囲（鉄道・民間路線バス・支線バス）

- ・支線バスの拡充等によりカバー範囲の拡大を目指すこととしていた。

図表 2-6 目標値と評価結果（サービス提供範囲）

評価指標	策定時	目標	実績値	達成状況
人口カバー率 (公共交通サービスを提供できている人口割合)	89.7% (2021年4月時点)	92%以上	93.6% (2025年10月時点)	○

※人口カバー率＝鉄道駅から半径 1km 及び民間路線バスと支線バスの停留所から 300m のカバー圏域の人口÷市全体人口より算出

西浦地区及び塩津地区への支線バス導入により交通空白地の解消が進み、目標を達成した。

○日常の移動に不便を感じている人の割合（全モード）

- ・策定時の実績からの改善を目指すこととしていた。

図表 2-7 目標値と評価結果（日常の移動に不便を感じている人の割合）

評価指標	策定時	目標	実績値	達成状況
日常の移動に不便を感じている人の割合	31% (2020年度住民向けアンケート調査結果より集計)	30%未満	35.7% (2025年度住民向けアンケート調査結果より集計)	×

不便を感じている人の割合が増加しており、目標未達である。

3. 現状の公共交通のネットワーク状況とカバー状況

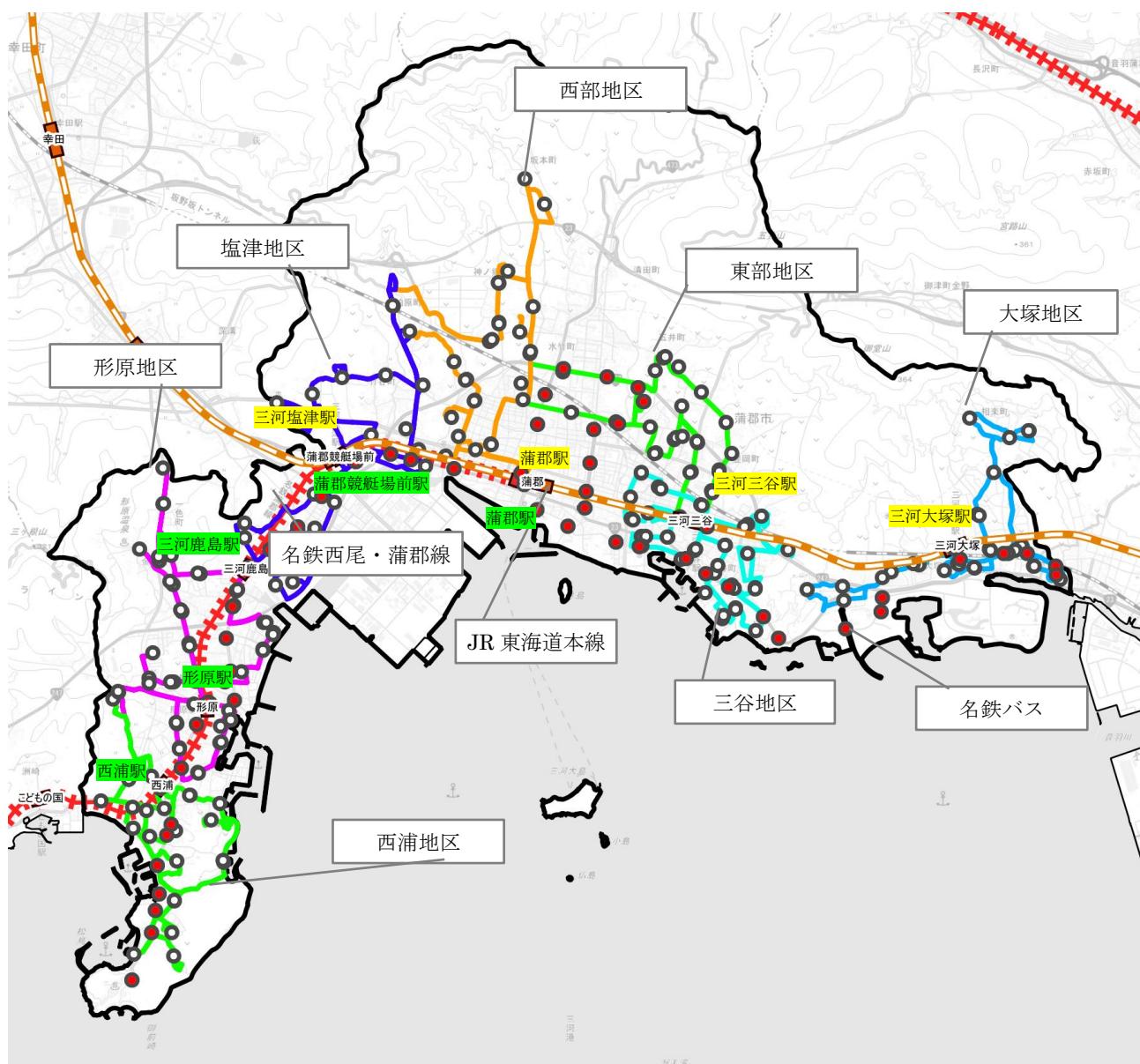
(1) 蒲郡市における公共交通のネットワーク状況

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。

幹線バスについては、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株式会社により運行されている。

交通空白地域の解消を目的として、地域協議組織が構築した支線バス（くるりんバス）が7路線（形原地区・東部地区・西部地区・三谷地区・大塚地区・西浦地区・塩津地区）運行されている。

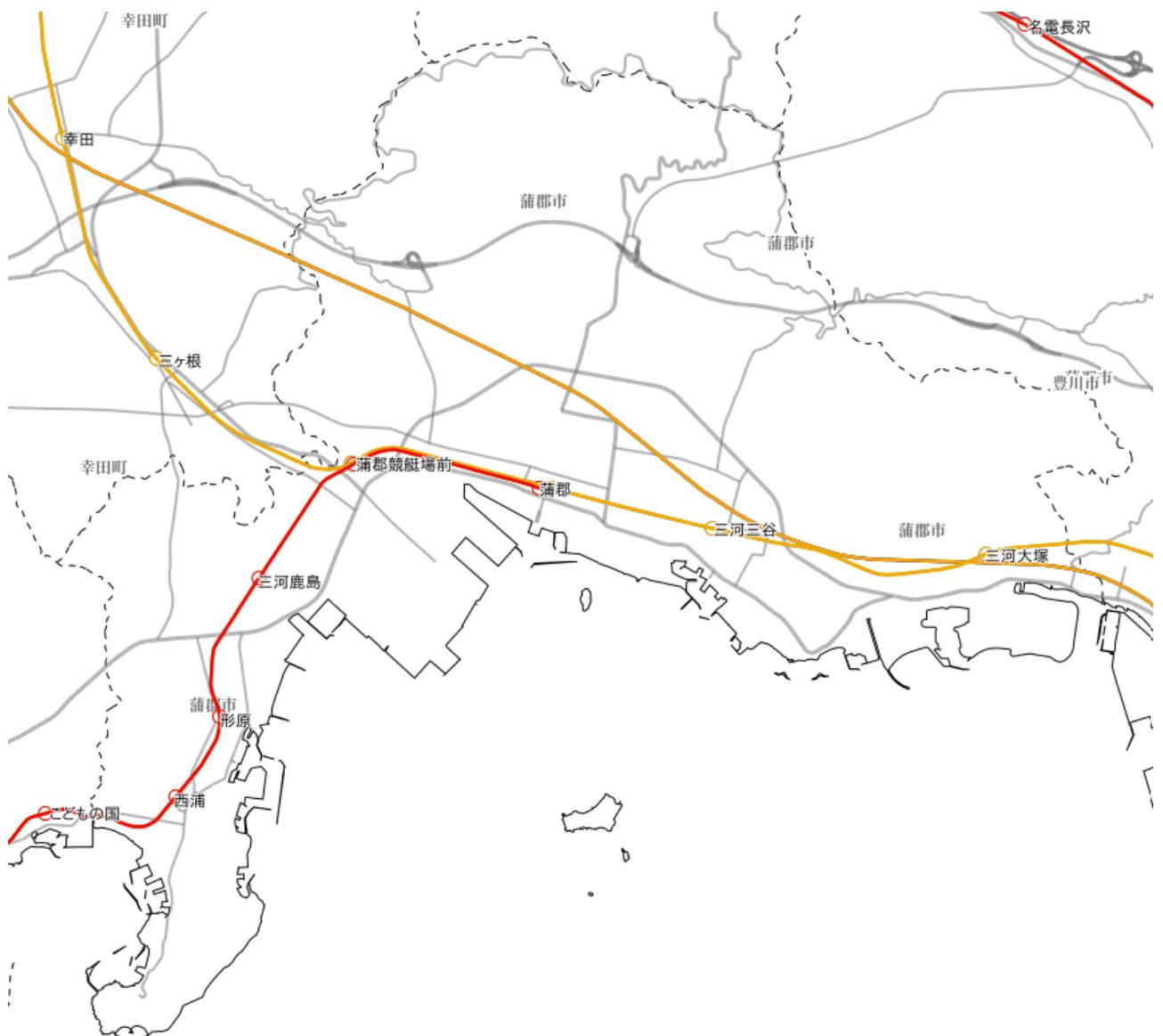
図表 2-8 蒲郡市の公共交通の状況



○鐵道

- ・鉄道については、JR 東海道本線と名古屋鉄道（名鉄）蒲郡線の2路線が運行されている。東海道新幹線は通過のみである。
 - ・鉄道駅はJRに4駅（三河塩津、蒲郡駅、三河三谷駅、三河大塚駅）、名鉄に5駅（西浦駅、形原駅、三河鹿島駅、蒲郡競艇場駅、蒲郡駅）ある。東海道新幹線の最寄駅は豊橋駅（豊橋市）である。
 - ・運行本数は、JR 東海道本線が豊橋・浜松方面 110 本/日、岡崎・名古屋方面 108 本/日。名鉄蒲郡線が吉良吉田方面・蒲郡方面とともに 35 本/日である。
 - ・JR 東海道本線の運賃は 160 円～210 円（三河大塚駅～三河塩津駅）。名鉄蒲郡線の運賃は 180 円～330 円（蒲郡駅～西浦駅）、510 円（蒲郡駅～吉良吉田駅）である。
 - ・名鉄蒲郡線については、みなし上下分離方式による令和9年4月から15年間を基本とする存続方針が決定している。

図表 2-9 鉄道路線網



資料：愛知県統合型地理情報システムマップあいちより

○幹線バス

- ・幹線バスについては、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株式会社により運行されている。
- ・運賃：130円～690円（西浦病院循環線）、130円～560円（丸山病院循環線）
- ・蒲郡市内バス全線定期券：1ヶ月 7,000円

図表 2-10 幹線バス路線網（名鉄バス蒲郡地区路線図）

蒲郡地区路線図



資料：名鉄バス蒲郡管理所エリア路線図

○支線バス（くるりんバス）

- 支線バスが7路線（形原地区・東部地区・西部地区・三谷地区・大塚地区・西浦地区・塩津地区）運行されている。
- 週4日・日6～7便の運行
- 運賃大人：1乗車100円（中学生以上）、小学生：1乗車50円

図表 2-1-1 支線バスマップ（くるりんバス）



(2) 人口カバー率

蒲郡市の人団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、幹線バス・支線バスは停留所から 300m とした。

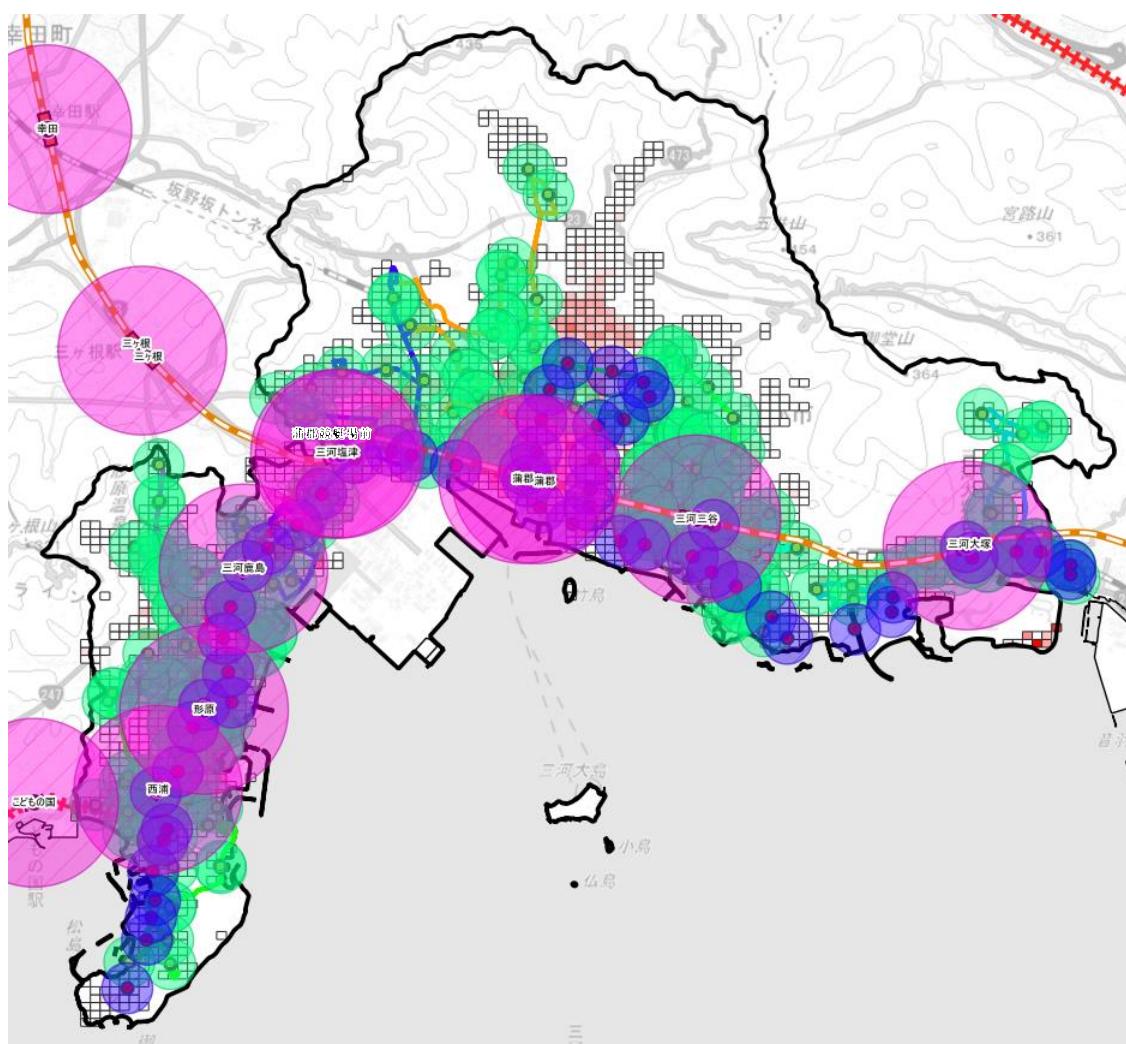
公共交通が提供されている人団のカバー率は 93.6% である。

図表 2-1-2 公共交通の人口カバー率

	人口（四捨五入）	カバー率
蒲郡市全体人口	79,860 人	100.0%
鉄道 1 km 圏域	54,606 人	68.4%
幹線バス 300m 圏域	36,738 人	46.0%
鉄道 1 km 圏域+幹線バス 300m 圏域	62,029 人	77.7%
鉄道 1 km 圏域+幹線バス 300m 圏域 +支線バス 300m 圏域	74,760 人	93.6%

注：簡易 100m メッシュの面積按分により計測している。

行政境界部分の面積按分によるため国勢調査人口（79,538 人）とマップベースとは乖離がある。



資料：QGIS にて作成

4. 公共交通に対する住民ニーズ

(1) 市民 3,000 人に対するアンケート調査の実施

公共交通の利用実態とサービスに対する意向、将来の公共交通のあり方に対する意見を確認するためアンケート調査を実施した。

図表 2-1-3 住民アンケート調査概要

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）
手法	郵送による配布・回収（オンライン回答併用）
期間	2025（R7）年 8 月 8 日（金）～9 月 1 日（月）
回収数	回収数：1165 票（38.8%） 有効回答数：1165 票（38.8%）
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：「名鉄西尾・蒲郡線」の利用実態 問 5：バスの利用実態とその満足度 問 6：コミュニティバスのあり方 問 7：蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

(2) 結果概要

＜公共交通全体の現状について＞

- ・日常の公共交通での移動に不便を「感じている」「やや感じている」人の割合は 35.7%となり、前回調査から悪化した。不便に感じる理由としては、運賃ではなく、運行本数の少なさと駅・バス停が遠いとの回答が多い。
- ・公共交通が「ない」あるいは「利用しづらい」ために外出を控えた経験があると回答した人の割合が 2 割程度ある。

＜各モードについて＞

- ・名鉄蒲郡線及び路線バスについては、現状の運行維持を望む意見が多い。
- ・くるりんバスの認知度は十分に向上したが、利用経験者の割合が極めて少ない。
- ・くるりんバスのサービス水準については、維持と向上（運行日数拡大と運行本数拡大の合計）が拮抗している。

＜将来の公共交通のあり方、財政負担について＞

- ・蒲郡市の将来的な公共交通のあり方として、優先すべき目的については、通学及び高齢者や障がい者等の移動確保と回答した割合がともに 7 割以上と圧倒的に多く、次いで通勤が 4 割程度であった。一方で、観光とした人は 2 割未満であった。
- ・現状の市の財政負担額については、「妥当」と回答した人の割合が半数を超えたが、多すぎるという意見も一定数あった。
- ・公共交通を維持していくことについては財政負担の増大を許容する傾向にある。一方で、サービス向上については、需要が多いところを優先すべきという声がやや多い。

(3) 前々回 2017 年調査・前回 2020 年調査との比較

- 「日常の公共交通での移動における不便の有無」について、「感じている」「やや感じている」人の割合は 35.7% となり、前々回・前回調査と比較して悪化した。

問 3-1：公共交通での移動における不便の有無	2017 年調査	2020 年調査	2025 年調査
「感じている」「やや感じている」人の割合	34.6%	31.0%	35.7%

- 「バスの利用頻度」について、「ほとんど乗らない」人の割合は 91.7% となり、前々回・前回調査と比較して悪化した。

問 5-1(1)：バスの利用頻度	2017 年調査	2020 年調査	2025 年調査
「ほとんど乗らない」人の割合	85.4%	86.8%	91.7%

- バスの「サービス水準に対する満足度」について、「満足」「おおむね満足」を選択した人の割合は 36.8% となり、前々回・前回調査と比較して改善した。

問 5-2：サービス水準に対する満足度	2017 年調査	2020 年調査	2025 年調査
「満足」「おおむね満足」を選択した人の割合	35.1%	36.4%	36.8%

- 公共交通を維持するための「市の財政負担額」について、「妥当」を選択した人の割合は 52.9% となり、前回調査から増加した。

問 7-2：公共交通維持にかかる市の財政負担額	2017 年調査	2020 年調査	2025 年調査
「妥当」を選択した人の割合	36.8%	42.3%	52.9%

※無回答を除外している。

5. 公共交通を取り巻く社会情勢の変化

公共交通を取り巻く社会情勢は大きく変化している。

① アフターコロナの移動需要

- ・コロナ禍の影響を受け、通勤・通学・観光などのあらゆる移動需要が変化した結果、鉄道・バス等の利用者数は、コロナ禍以前に比べて減少し、元通りに回復していない。
- ・通勤については、テレワークの普及による在宅勤務や時差勤務により移動需要の総量の減少や時間帯の変化がみられる。
- ・通学については、少子化の進行により移動需要の総量の減少がみられる。
- ・観光については、外国人観光客数は急激に回復し過去最多を更新した一方で、国内観光客数はコロナ禍前の水準まで回復していない。

② 人件費上昇、物価高騰による運行経費の増大

- ・人件費の上昇や燃料費、車両設備などあらゆる物価の高騰により、鉄道・バス・タクシー等の運行経費が大幅に増大している。
- ・運行経費の増大に運賃収入が追い付かず、民間企業による公共交通の提供が限界を迎えており、自治体が担うべき役割が増大している。

③ バス運転手の不足（いわゆる 2024 年問題の顕在化）

- ・バス運転手の労働時間に関する「改善基準告示」が 2024 年 4 月に改正され、労働時間の上限規制が強化されたことで、十分な運転手の確保ができなくなっている。
- ・路線の新設が難しいだけではなく、現行路線の減便や廃止に繋がる事例が出てきており、社会問題になっている。

④ 自動運転や AI 等の技術革新

- ・自動運転技術や AI を活用した運行管理システムなど、公共交通分野における技術革新が急速に進展している。
- ・運転手不足への対応策として、自動運転バスの実証実験や導入が各地で進められており、今後の運行体制のあり方に大きな影響を与える可能性がある。

6. 蒲郡市の公共交通の現状認識と課題

(1) 公共交通サービスを取り巻く環境変化について

○地域公共交通計画の評価から見た課題

旧計画では、計画期間内に予定していた事業を実行することができた。特に交通空白地対応では、西浦及び塩津地区で支線バスの運行を開始することができ、市全域を概ねカバーできている。

一方で、評価指標については、名鉄蒲郡線及び民間路線バスの利用目標、支線バスの収支率等について達成できていないことから、社会情勢の変化を踏まえた目標指標の設定、目標の達成が必要である。

○将来の公共交通の需要見通しから見た課題

蒲郡市の人口は今後急激に減少する一方で、老人人口は横ばいで推移する見通しである。そのため、潜在的な公共交通需要に大きな変化はないと考えられるが、アンケート調査から、支線バスを利用したことがある人の割合は回答者の5%で、現状では多くの住民は支線バスを利用していない。

支線バスの運行範囲の拡大から利用できる環境は拡大している中で、利用実績割合が低水準である状況を考えると、ターゲット層の公共交通の利用率を高める対応が必要である。

○上位関連計画など市のまちづくりと連動した移動サービスの提供

第五次蒲郡市総合計画では、「人と人がつながり、快適な暮らしを支えるまちづくり」を目指し、その都市基盤整備を支える公共交通分野について、めざす将来の姿を定めている。また、立地適正化計画では、コンパクトな都市構造を維持するまちづくりを目指しており、拠点間を結ぶ公共交通施策の事業推進を位置付けている。

公共交通は、これらのまちづくりについての計画と連動し、社会インフラとして維持していくことが求められている。

○年齢・身体障がい等の個人属性に応じたサービス提供

蒲郡市では、鉄道・幹線バス・支線バスの運行に加え、高齢者タクシー運賃助成事業や福祉タクシー料金助成事業等の実施により、年齢・障がいといった個人属性に配慮したサービス提供ができている。

これらの移動サービス提供について、それぞれのニーズの変化に注意しながら継続することが必要である。

○アンケート調査で明らかとなった住民ニーズへの対応

「日常の公共交通での移動において不便と感じている人の割合」は前回調査から悪化し、その理由については運行本数の少なさと駅・バス停が遠いとの回答が多かった。

公共交通維持のための財政負担の増大に対しては許容する傾向にあり、高齢者や障がい者等の移動環境の確保に加え、子どもたちの通学手段確保のために公共交通を構築することを支持する割合が大きい結果となった。

こうした定量的に把握できた住民ニーズに対して、公共交通を賢く利用する行動変容へと促せるよう、多くの期待に応えられる移動サービスの見直しを継続的に行っていく必要がある。

(2) 公共交通サービスの各モードについて

○鉄道の課題

名鉄蒲郡線について、みなし上下分離方式による令和9年4月から15年間を基本とする存続方針を決定した。

鉄道の利用者数はコロナ禍前の9割程度に留まっており、利用者増加に向けた取組が必要である。

○幹線バスの課題

バスの利用者はコロナ禍前の7割程度に留まっており、利用者増加に向けた取組が必要である。

利用者数の減少や運転手の確保が困難な状況のため、現状のままでは民間事業者による路線維持が困難になっており、移動環境を維持するための取組みが必要である。

○支線バスの課題

支線バスの地区間の連携が不十分であり、市民病院など他地区への接続及び乗り継ぎに関する改善ニーズがある。

高齢者の利用しやすい日中の時間に運行されているが、通勤通学時間帯には運行されておらず、他の世代の利用に繋がっていない。また、住民アンケートからは、認知度に対して利用したことがある人の割合が極めて少ない。

これまでの交通空白地をカバーする目的でのサービス提供から、住民ニーズに応じた利用者目線での改善を行う必要がある。

○ネットワークの課題

幹線バスと支線バスとの路線重複を避けてきたことから、バス停の相互乗り入れができるおらず、乗り換えが難しい。

交通サービスの供給側の効率性の観点から、運転手や車両管理などについて合理化の取組みが先行しており、利用者目線でのダイヤ・乗り継ぎが設定できていない。また、ネットワーク全体での協調ができていない。

鉄道、民間路線バス、支線バス等の各モードの役割分担を見直し、ネットワーク全体の協調を目指したサービスの改善を行う必要がある。

第3章 地域公共交通計画の内容

1. 計画の基本的な方針

(1) 計画の基本方針

第2章で確認した課題に対し、施策を推進するための基本的な方針は下記の2点とする。

- a) 公共交通サービスを取り巻く環境変化に柔軟に順応した「移動サービス」の更なる拡充
 - ・「まちづくり」を推進する上で欠かせない移動サービスの拡充を目指す
 - ・年齢や障がいに関係なく「すべての人のウェルビーイング（幸福感）を高める」移動サービスの提供を目指す
- b) モード別の課題に対応した「ネットワーク全体」での移動サービスの維持強化
 - ・鉄道＝まちの骨格として広域移動を支える役割を持続的に維持する
 - ・移動環境の維持確保に向けた官民協働・共創による幹線バスサービスの構築を目指す
 - ・住民ニーズに応じた満足度、利便性の高い支線バスを目指す
 - ・鉄道・幹線バス・支線バス・シェア系サービスによる総合移動サービスの提供を目指す

(a) 公共交通サービスを取り巻く環境変化に柔軟に順応した「移動サービス」の更なる拡充

○「まちづくり」を推進する上で欠かせない移動サービスの拡充を目指す

第五次総合計画における公共交通がめざす将来の姿を踏まえ、「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」姿、及び「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」姿を目指す。

また、第五次総合計画の中で、まちづくり戦略の一つとして、「快適な生活環境の充実」を目指しており、「市街地エリア、海辺エリアなどのエリア全体を有機的につなげることで、魅力を高め、市民の生活の質の向上や市民や観光客等のにぎわいを創出するとともに、歴史や文化をより身近にすることで地域への愛着と誇りを醸成する」ことを明示している。新しい交通計画における「移動サービス」は、蒲郡市の総合計画で掲げたまちづくり戦略を支える重要な交通基盤としてその役割を担えるよう更なる拡充を目指す。

○年齢や障がいに関係なく「すべての人のウェルビーイング（幸福感）を高める」移動サービスの提供を目指す

高齢者、障がい者など個人属性に応じて移動サービスの提供を行ってきており、こうした事業のKPI（重要業績評価指標）については、コミュニティバスの「利用者数と収支率」のような利用拡大を目指す指標によってモニタリング・評価してきた。言い換えれば、供給者目線で効率性に重点を置きサービスを提供してきている。

新しい交通計画では、プロダクトアウト（供給側）目線ではなく、マーケットイン（利用者）目線でのサービス提供に重点を置き、その評価については、利用者のウェルビーイングを図る指標（満足度・カバー率等）を重視した事業評価を用いて市民の理解を得られる施策運営を行うことで、住民ニーズに応えられる利便性の高い公共交通を目指す。

(b) モード別の課題に対応したネットワーク全体での移動サービスの維持強化

○鉄道=「まちの骨格」として広域移動を支える役割を持続的に維持する

名古屋市や西尾市、豊橋市などとの広域的な移動を支える「まちの骨格」としての役割を維持し、持続性のある鉄道事業の継続を目指す。

○移動環境の維持確保に向けた官民協働・共創による幹線バスサービスの構築を目指す

民間に委ねてきたサービス供給体制を見直し、サービスの維持確保のため行政が積極的に関与し、役割分担することで、官民協働・共創による幹線バスサービスの構築を目指す。

○住民ニーズに応じた満足度、利便性の高い支線バスを目指す

官民協働・共創による幹線バスサービスの構築を契機に、地区間の接続や乗り継ぎ等ニーズを踏まえたネットワークの見直しを図り、満足度と利便性の向上を目指す。

○鉄道・幹線バス・支線バス・シェア系サービスによる総合移動サービスの提供を目指す

幹線バス、支線バスの役割を明確にしつつ、鉄道・幹線バス・支線バス相互のネットワーク、乗り継ぎ利便性（ダイヤ・料金設定等）等の観点からサービス改善を目指す。

加えて、シェア系サービス等や駐輪場等を誘導・配置することでラストワンマイルの移動サービス環境を確保し、だれもが安心して移動できる総合移動サービスの提供を目指す。

2. 計画で位置づける対象路線・区域

3. 計画期間

4. 計画の目標

5. 計画を達成するために行う事業及びその実施主体

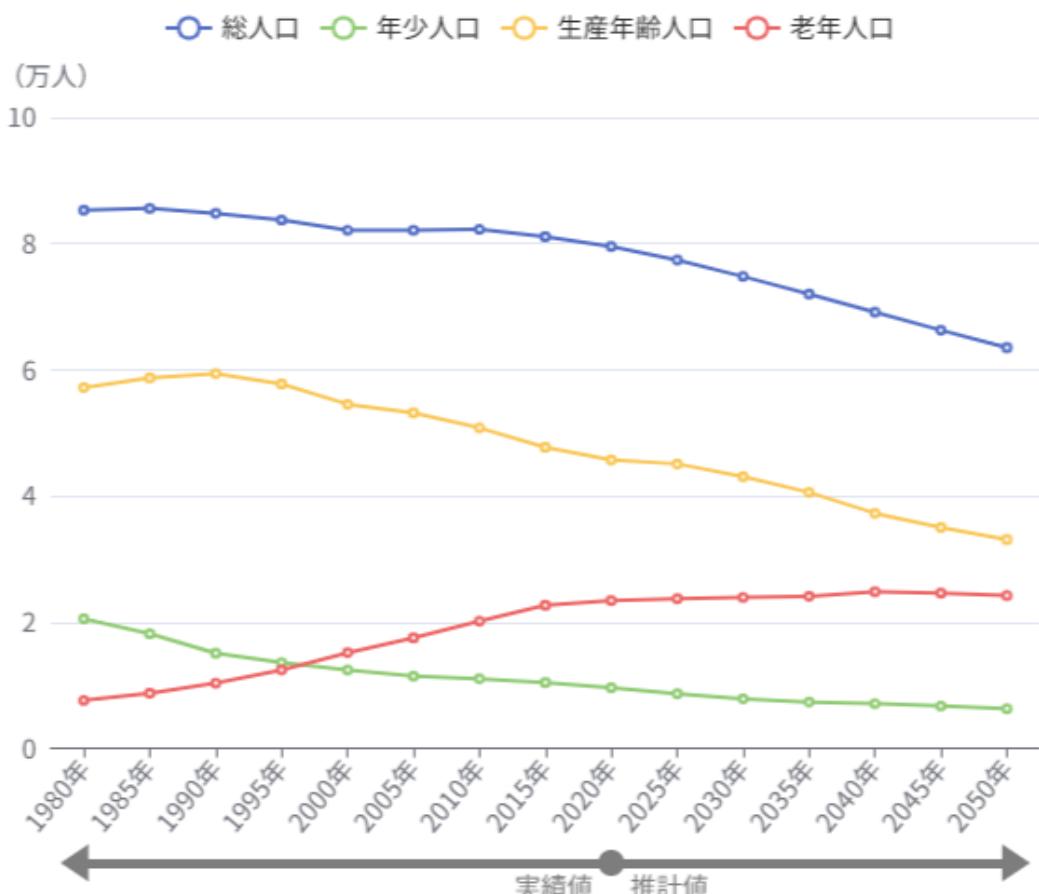
資 料 編

第4章 蒲郡市の地域分析

1. 蒲郡市の人口構造

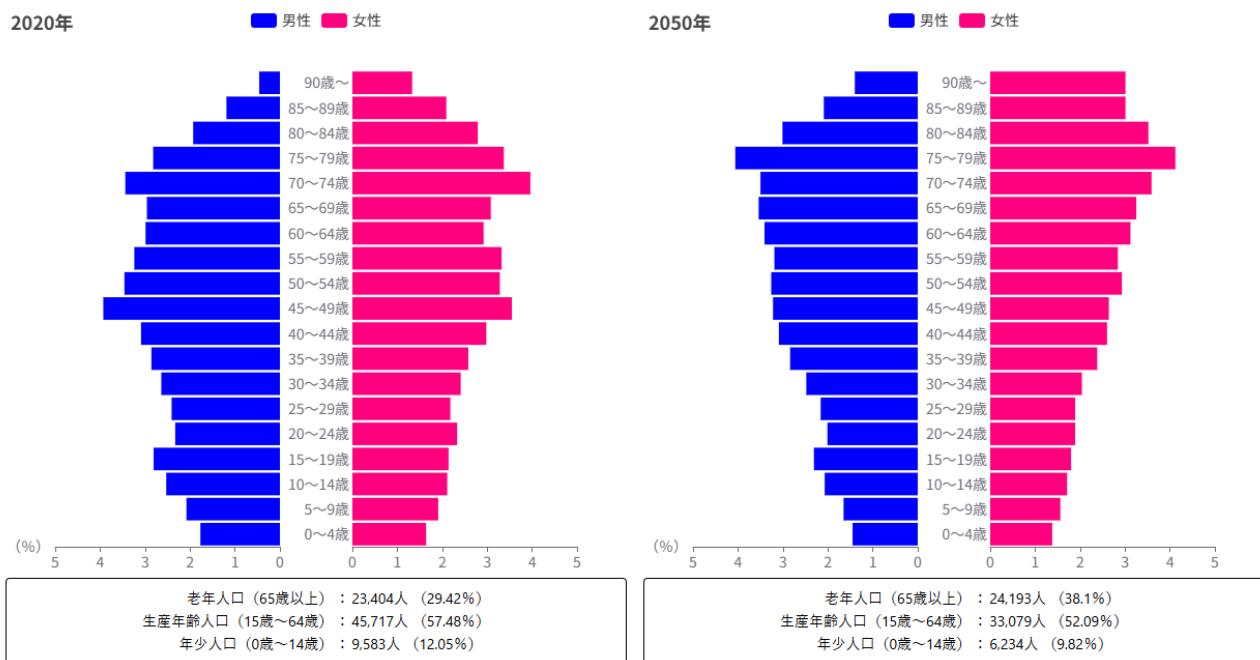
- 国勢調査にみる蒲郡市の人口構造は、1985年をピークに減少傾向にある。2005年で一旦増加に転じるが、以降、再度減少傾向にある。
- 国立社会保障人口問題研究所による蒲郡市の将来予測は、2025年以降の人口の減少が加速する。年齢構造に着目すると、年少・生産年齢人口は共に継続して減少する。一方、65歳以上の老人人口はしばらくは横ばいであるものの、2040年をピークに減少に転じ、2040年以降は全年齢層で減少していく見通しである。

図表 4・1 蒲郡市の人口推移と見通し



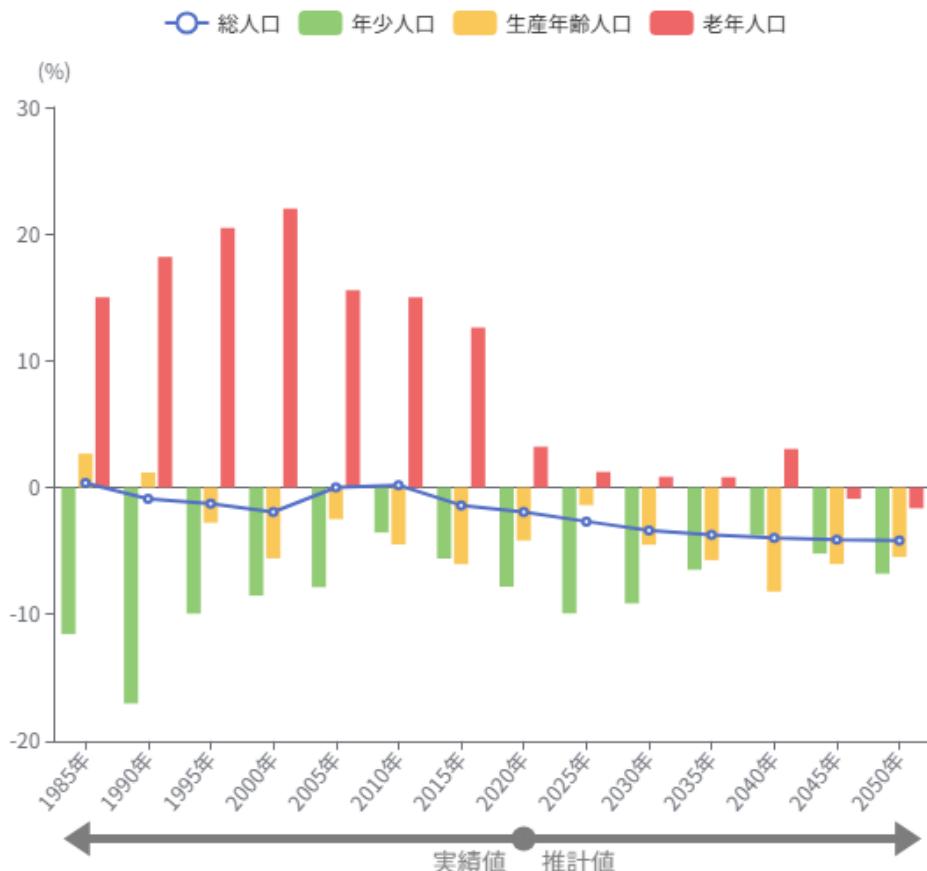
資料：RESAS、総務省「国勢調査」、厚生労働省「人口動態調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」より

図表 4-2 人口ピラミッド



資料：RESAS、総務省「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」より

図表 4-3 人口増減

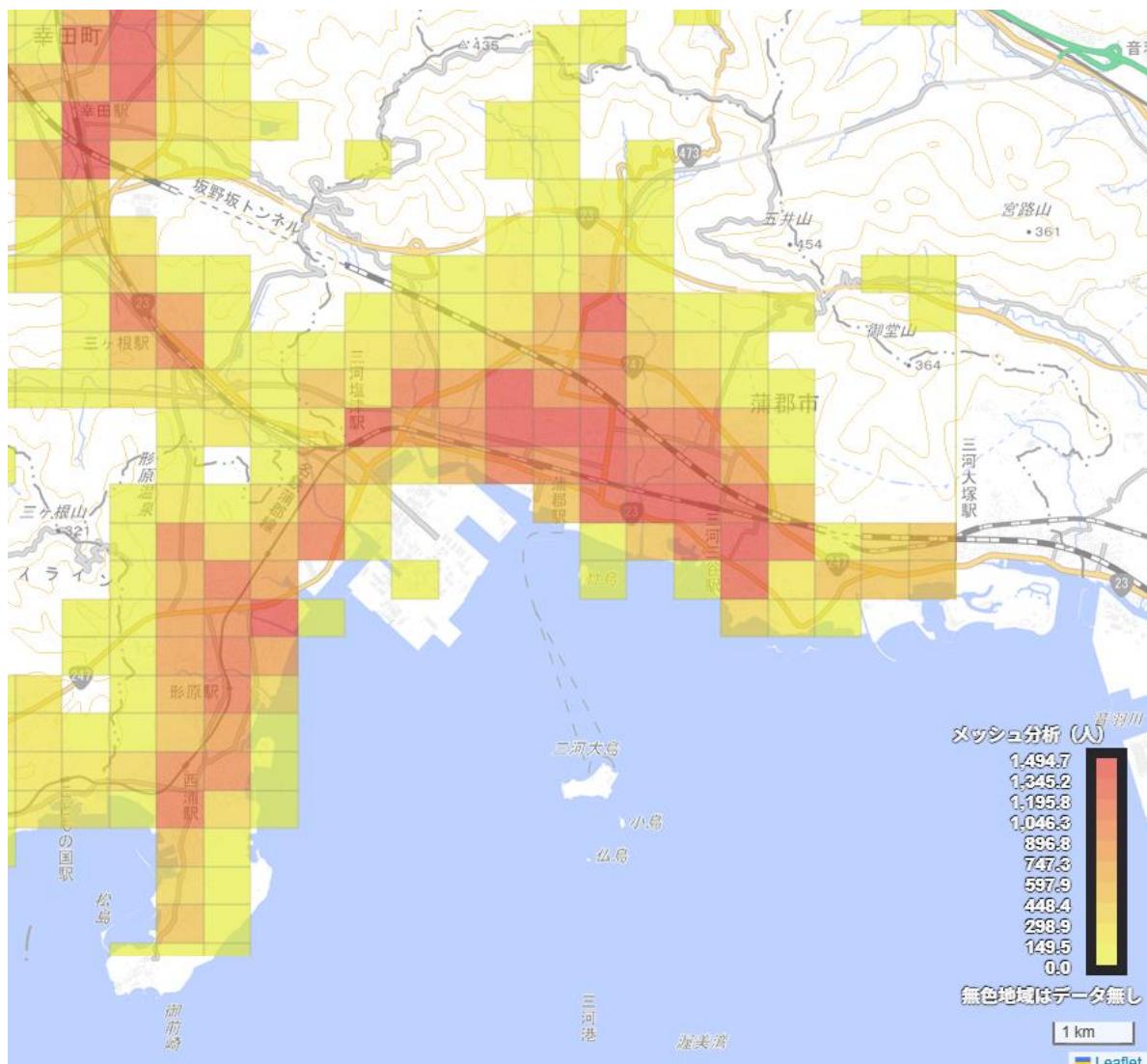


資料：RESAS、総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」より

2. 人口分布

- ・2020年国勢調査人口より、市内人口分布の状況を確認した。
- ・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 4-4 蒲郡市の人口分布状況（2020）



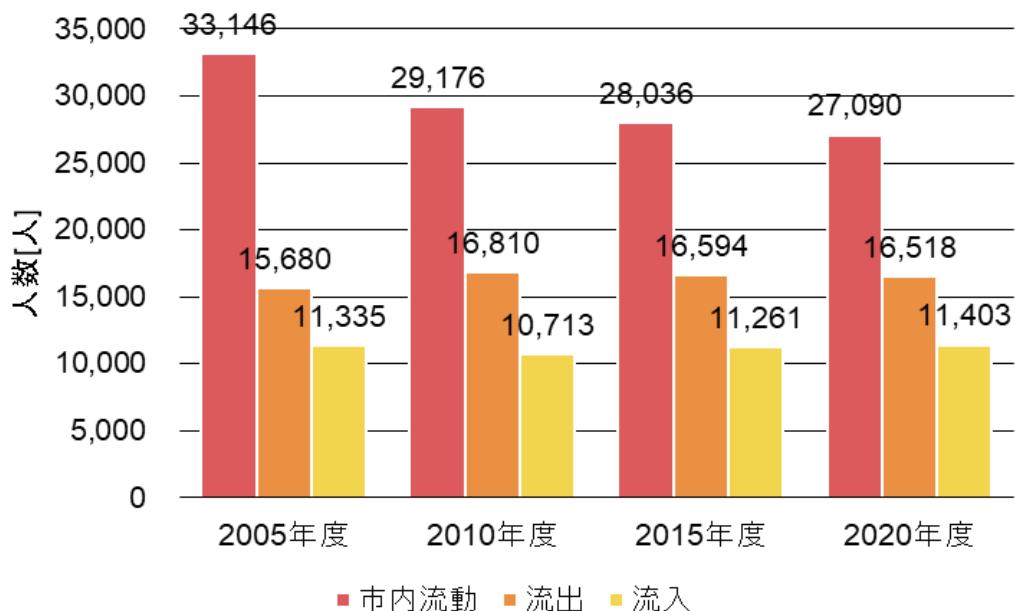
資料 RESAS、国勢調査に関する地域メッシュ統計より

3. 人口流動

(1) 通勤・通学の流動実態

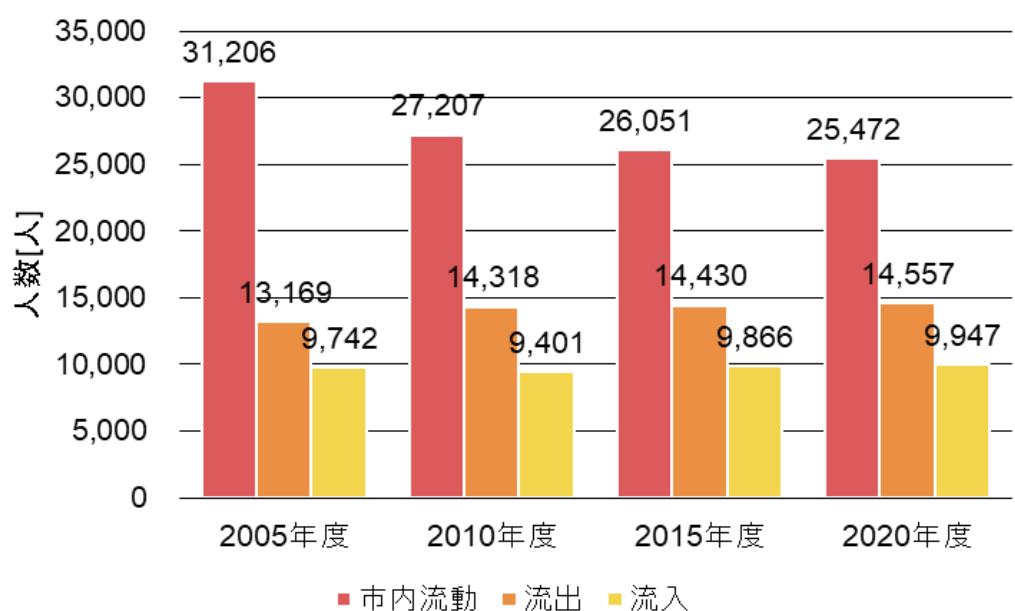
- ・2005年度(H17)、2010年度(H22)、2015年度(H27)、2020年度(R2)の全体推移は下記のとおり。
- ・人口減少の影響から、通勤・通学の全体の流動量は減少している。
- ・通勤の内訳では、市内の流動量は減少し、市外への流出は増加している。
- ・通学の内訳では、市内流動・市外流出は減少、流入は横ばい傾向にある。

図表 4-5 人口流動の経年変化(通勤・通学)



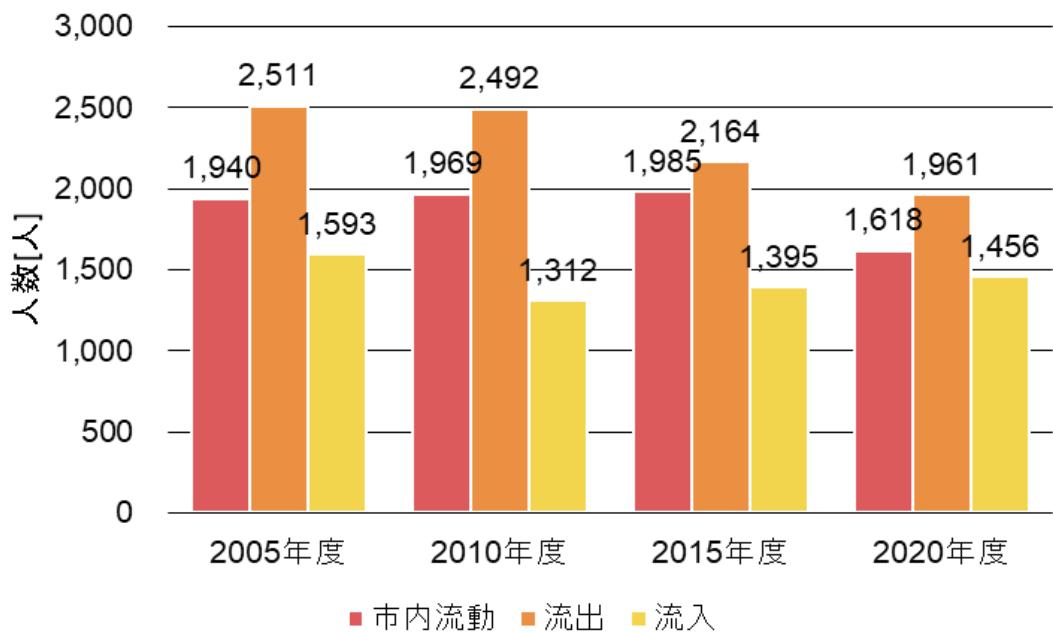
資料：国勢調査をもとに作成

図表 4-6 人口流動の経年変化(通勤)



資料：国勢調査をもとに作成

図表 4-7 人口流動の経年変化（通学）

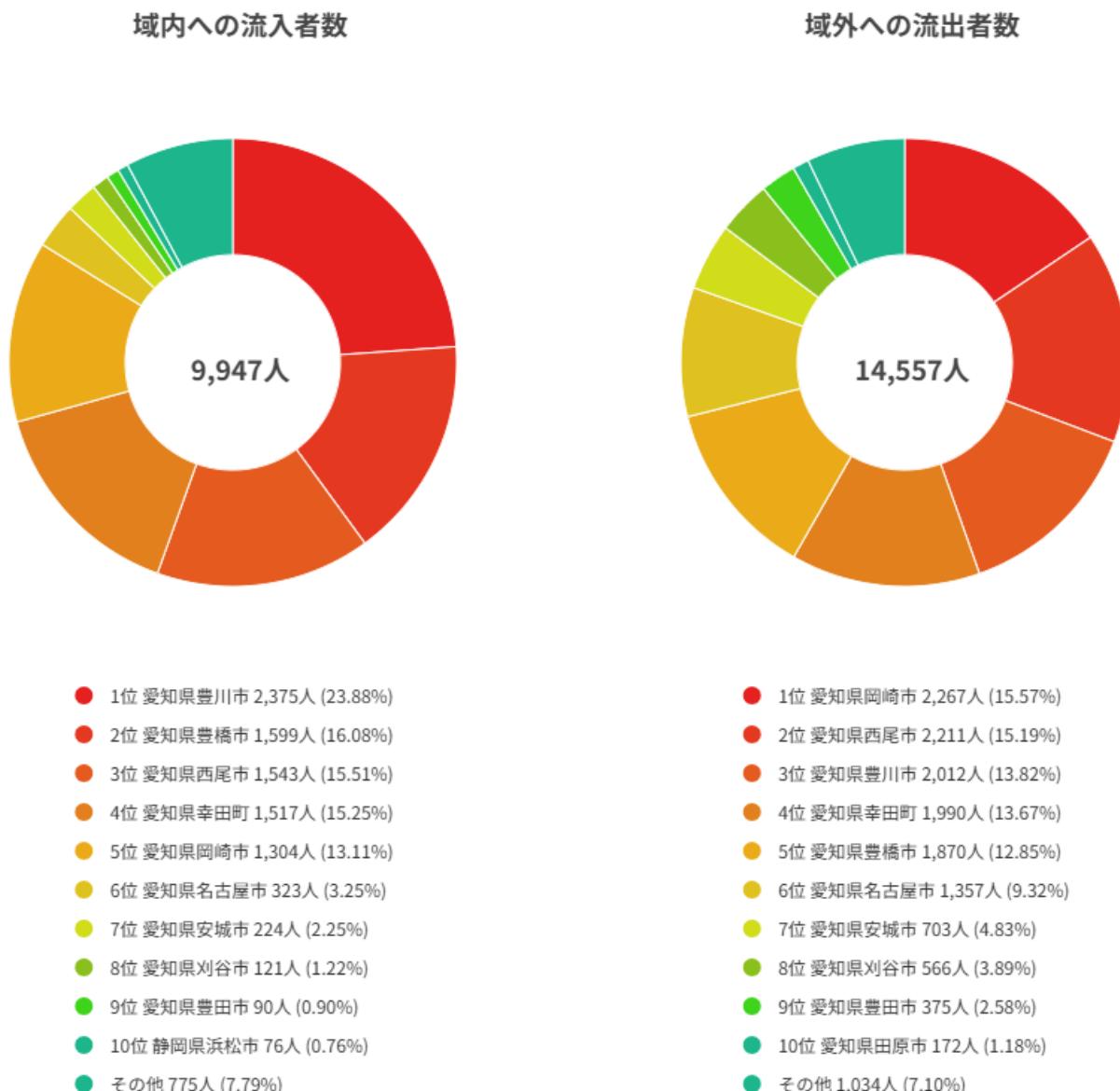


資料：国勢調査をもとに作成

(2) 通勤・通学における自治体間の流動実態

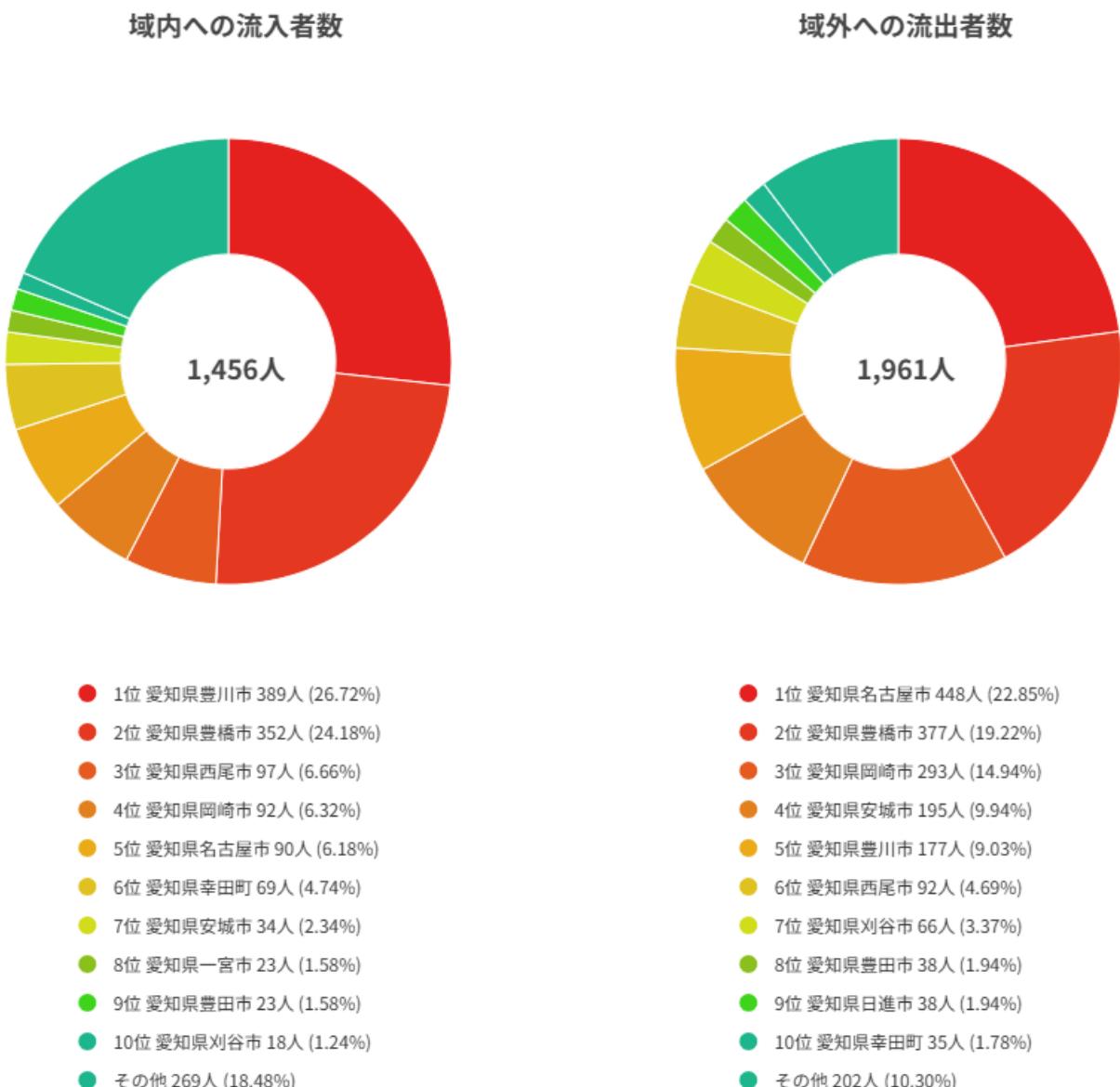
- ・2020年度（R2）の通勤流動は、豊川市・豊橋市・西尾市・幸田町・岡崎市・名古屋市等との流動量が多く、どの自治体とも蒲郡市から市外への流出が多い。
- ・2020年度（R2）の通学流動は、名古屋市・岡崎市・豊川市・豊橋市・西尾市等との流動量が多く、通勤と同様に流出傾向があるが、豊川市からは流入の方が多い。他地域と比べ絶対量は少ないが、幸田町からは流入量の方が多い。

図表 4・8 通勤者の流入者数地域別構成（2020）



資料 RESAS、国勢調査より

図表 4-9 通学者の流入者数・流出者数地域別構成（2020）

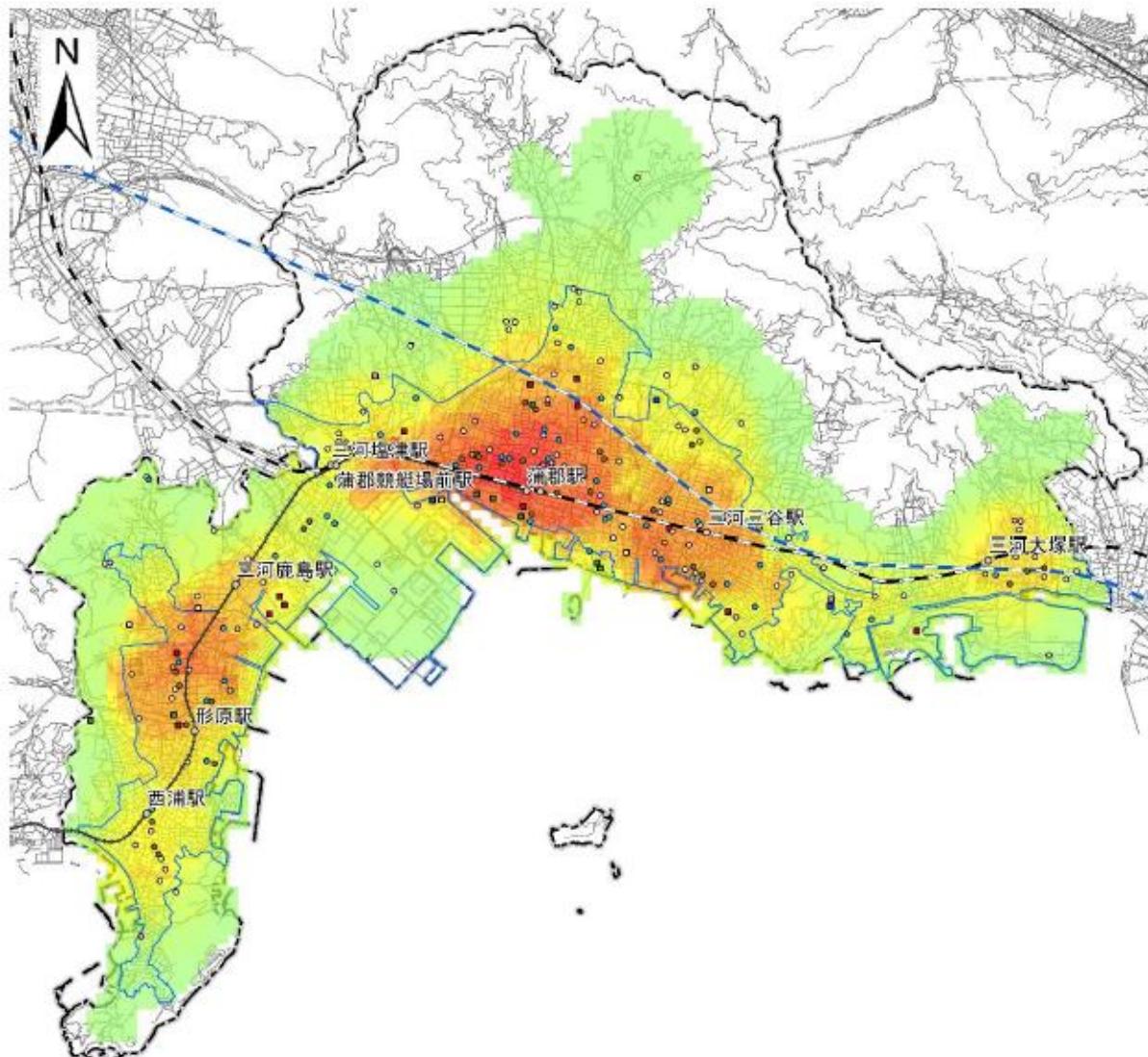


資料 RESAS、国勢調査より

4. 都市機能施設

- 都市機能施設は、蒲郡駅や三河三谷駅、形原駅などの鉄道駅周辺に集積している。

図表 4-10 都市機能施設の集積状況



行政区域	生活利便性評価	都市機能施設
■ 行政区域		
□ 市街化区域		
○ 鉄道駅	1ポイント	■ 病院・保健医療センター
— 東海旅客鉄道(新幹線)	2ポイント	● 診療所
— 東海旅客鉄道(在来線)	3ポイント	○ 基幹的福祉施設
---- 名古屋鉄道	4ポイント	○ 子育て支援センター
	5ポイント	■ 基幹的文化施設
	6ポイント	■ 大規模小売店舗
	7ポイント	■ 行政施設
	8ポイント	● 高齢者介護施設
	9ポイント	○ 障がい者福祉施設
		○ 保育園等
		○ 小学校・中学校
		○ 児童館
		○ 障がい児福祉施設
		● 認可外保育施設
		○ 公民館・生涯学習施設等
		● 銀行等

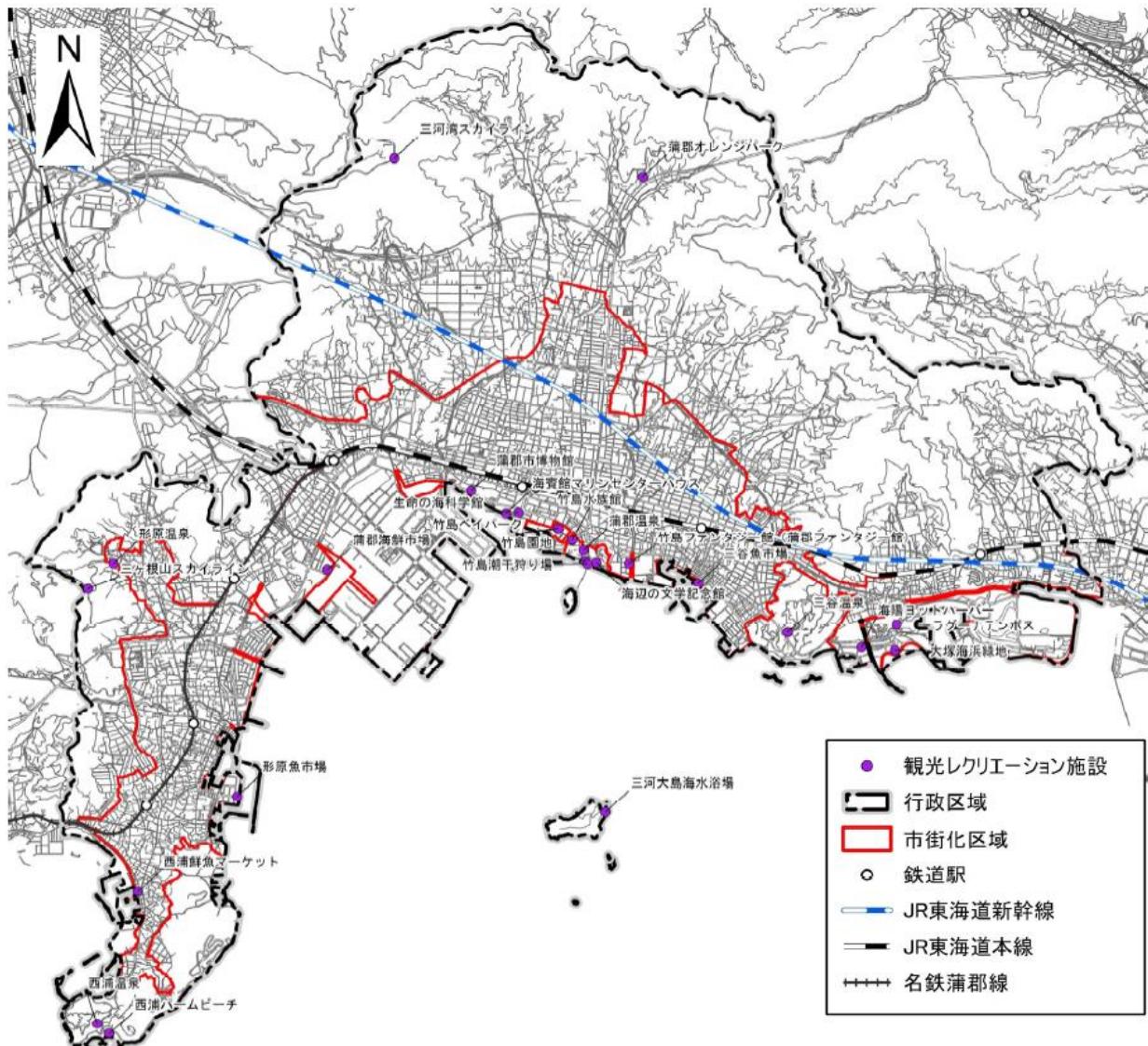
※ポイント数は、徒歩圏内（800m）にある施設区分数（上記の16施設区分と「鉄道駅」「バス停」が対象）

資料：蒲郡市都市計画マスターplan（令和5年3月）より

5. 観光施設

- 市内には、県内有数の観光施設が多数立地している。

図表 4・1・1 主な観光施設位置図



資料：蒲郡市都市計画マスタープラン（令和5年3月）より

第5章 上位関連計画・連携計画等

1. 蒲郡市第五次総合計画

第五次総合計画（2021年度（R3）～2030年度（R12））における「公共交通」分野について、市民意識調査では、公共交通は重要度が高く満足度が低い項目となっており、優先度の高い課題として指摘されている。そのため公共交通に関する施策として、「鉄道を中心とした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」を進めることとなっている。

図表 5-1 第五次総合計画一分野別計画一公共交通

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

指標	現状値 (2020)	中間値 (2025)	目標値 (2030)
バス路線利用者数	168,000 人	175,000 人	176,000 人
鉄道駅から 1 km、バス停から 300 m 内の居住者割合	89.7 %	92.0 %	93.0 %
日常の移動に不便を感じている人 の割合	31.0 %	30.0 %	29.0 %

現状と課題

- ◆自家用車の普及に伴い、公共交通の利用者は減少し、公共交通事業者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。
 - ◆本市には、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーなどの公共交通が運行されていますが、鉄道駅やバス停が徒歩圏内にない交通空白地も存在しており、その解消が求められます。
 - ◆高齢化が進み、交通安全の観点から運転免許証を返納される方も増えています。今後、移動が困難な高齢者の増加が懸念されることから、公共交通の拡充が重要視されてきています。
 - ◆市民意識調査においても、公共交通は重要度が高く満足度が低い項目となっており、優先度の高い課題の一つと言えます。
 - ◆鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーのすべての交通事業者と連携をとりながら、交通ネットワークを維持していく必要があります。
 - ◆名鉄西尾・蒲郡線（赤い電車）は、「市民まるごと赤い電車応援団」及び西尾市と協力した利用促進・誘客推進活動を続け、乗降者数の増加をめざすとともに、事業者と運行継続に向けて協議をしていく必要があります。
 - ◆路線バスについては、路線別の状況を分析し、将来の事業継続・改善に関する検討を交通事業者と行っていく必要があります。
 - ◆コミュニティバスについては、隨時見直しを行い、より地域に根ざした公共交通となるよう検討し続ける必要があります。



名鉄西尾・蒲郡線（赤い電車）



名鉄バス



蒲郡市コミュニティバス

資料：第五次蒲郡市総合計画（令和3年6月）

図表 5-2 第五次総合計画一分野別計画一公共交通（つづき）



施策の内容(主な取組)

1 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

- ・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網を構築するとともに、交通空白地の解消を図ります。
- ・過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩、自転車などを含めた多様な公共交通機関を適度に利用する状態へと少しづつ変えていくモビリティ・マネジメント施策を展開します。
- ・来訪者にとってわかりやすく使いやすい交通とするため、インターネットによる経路検索やマップ作成などの情報発信を充実します。

2 関係者間の連携強化による事業推進

- ・バスネットワークの確保維持のために設立した関係機関・団体の協議会組織を通じて、関係者間の連携強化を図ります。
- ・公共交通を支える仕組みとしての蒲郡市地域公共交通会議を定期的に開催し、各取組について共有・評価・協議を行い、関係者間の連携強化をめざします。
- ・名鉄西尾・蒲郡線について、「市民まるごと赤い電車応援団」の取組を中心に、西尾市、名古屋鉄道株式会社等と緊密な連携を図り、運行継続に向けた利用促進活動を推進します。

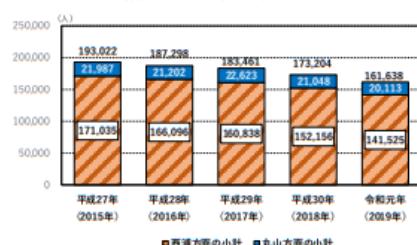
3 持続性のある公共交通の確保

- ・公共交通の事業管理制度（PDCA）の導入による適切な事業運営をめざします。
- ・さらなる利用者拡大のため、交通事業者と協力して利用促進活動の充実を図ります。
- ・身近なバスや鉄道の重要性を再認識し、日常的に利用することで地域住民自らが守り育てていこうとするマイレール・マイバスの意識の向上を図ります。

名鉄西尾・蒲郡線利用状況



路線バスの利用者数



蒲郡市コミュニティバス利用者数



関連する計画等

計画名	計画期間
蒲郡市地域公共交通計画	2021年度～2025年度

資料：第五次蒲郡市総合計画（令和3年6月）

2. 蒲郡市都市計画マスターplan

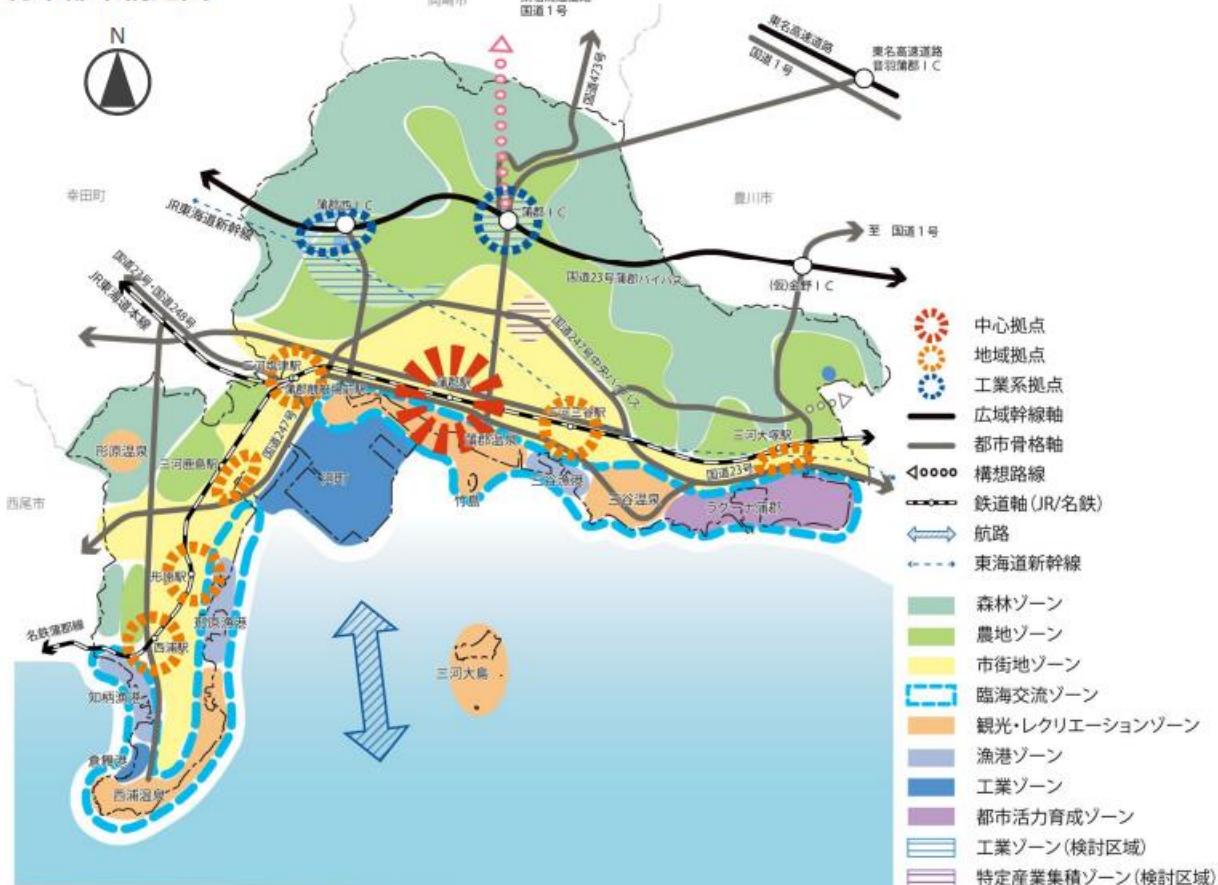
蒲郡市都市計画マスターplan（令和5年度～14年度計画）においては、交通空白地の解消、公共交通ネットワークの維持、自家用車依存の低減及び交通結節点の強化について明記されている。

○将来都市構造の基本的な考え方（抜粋）

- （略）市内にはJR東海道本線や名鉄蒲郡線の鉄道が整備され、基幹的な公共交通として機能しています。道路網としては、市北部を東西に横断する国道23号蒲郡バイパスや、国道247号中央バイパスなどの横軸と、市街地・臨海地域を接続する縦軸となる路線の整備が随時進んでいます。これらを活かした市域内外のつながりを強化する交通軸を形成します。
- JRと名鉄で、あわせて9駅が整備されている鉄道駅周辺は、居住や都市機能が集積する拠点として位置づけ、拠点間を鉄道軸で連絡するコンパクトなまちを形成します。また、国道23号蒲郡バイパスのインターチェンジ周辺は、広域交通利便性を活かした工業系拠点として位置づけます。

図表 5-3 将来都市構造図（都市計画マスターplan）

将来都市構造図



資料：蒲郡市都市計画マスターplan（令和5年3月）

○公共交通ネットワークの形成方針（抜粋）

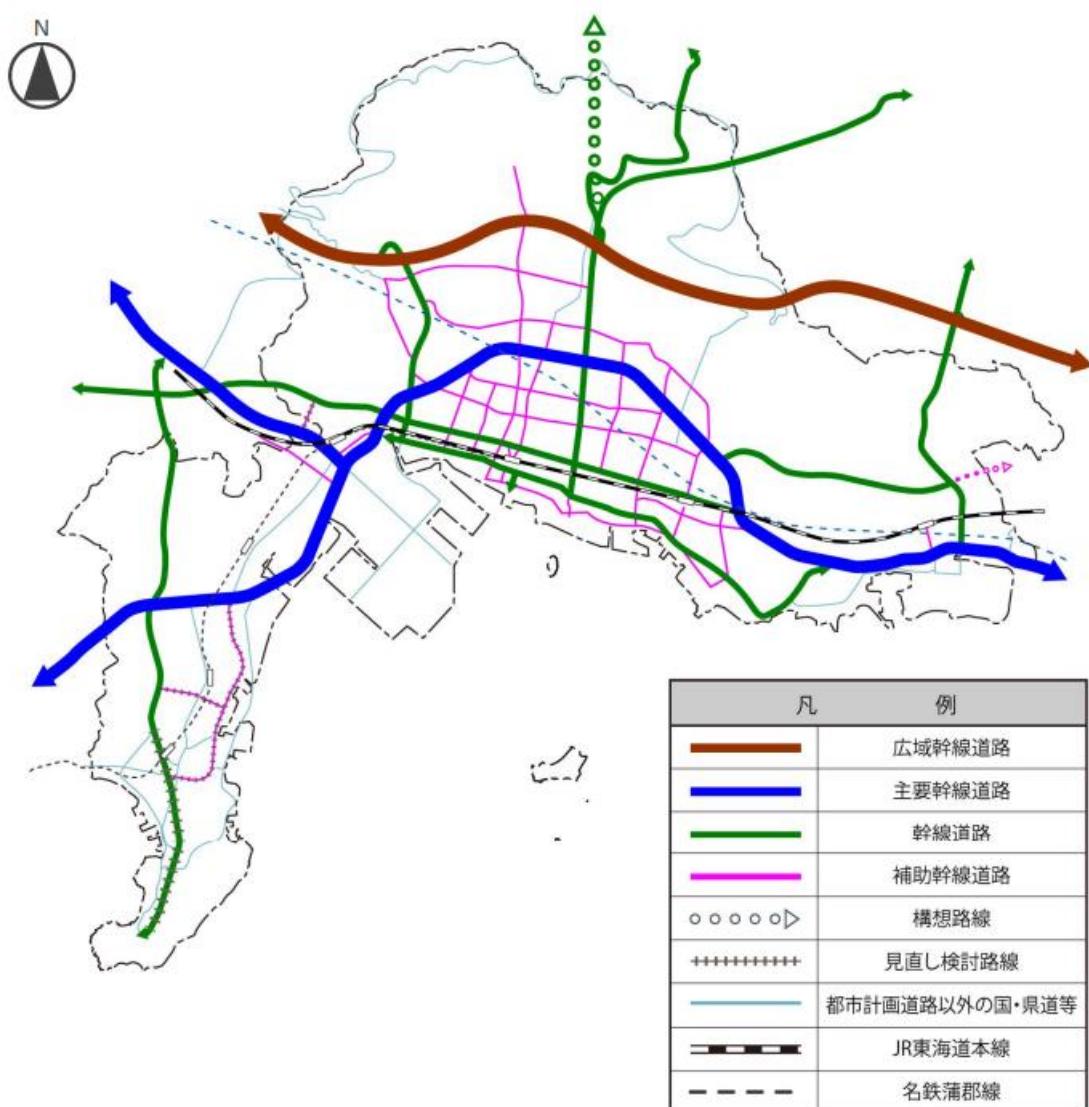
①公共交通ネットワーク

- ・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づつ変えていくことを促す取り組みを進めます。

②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。

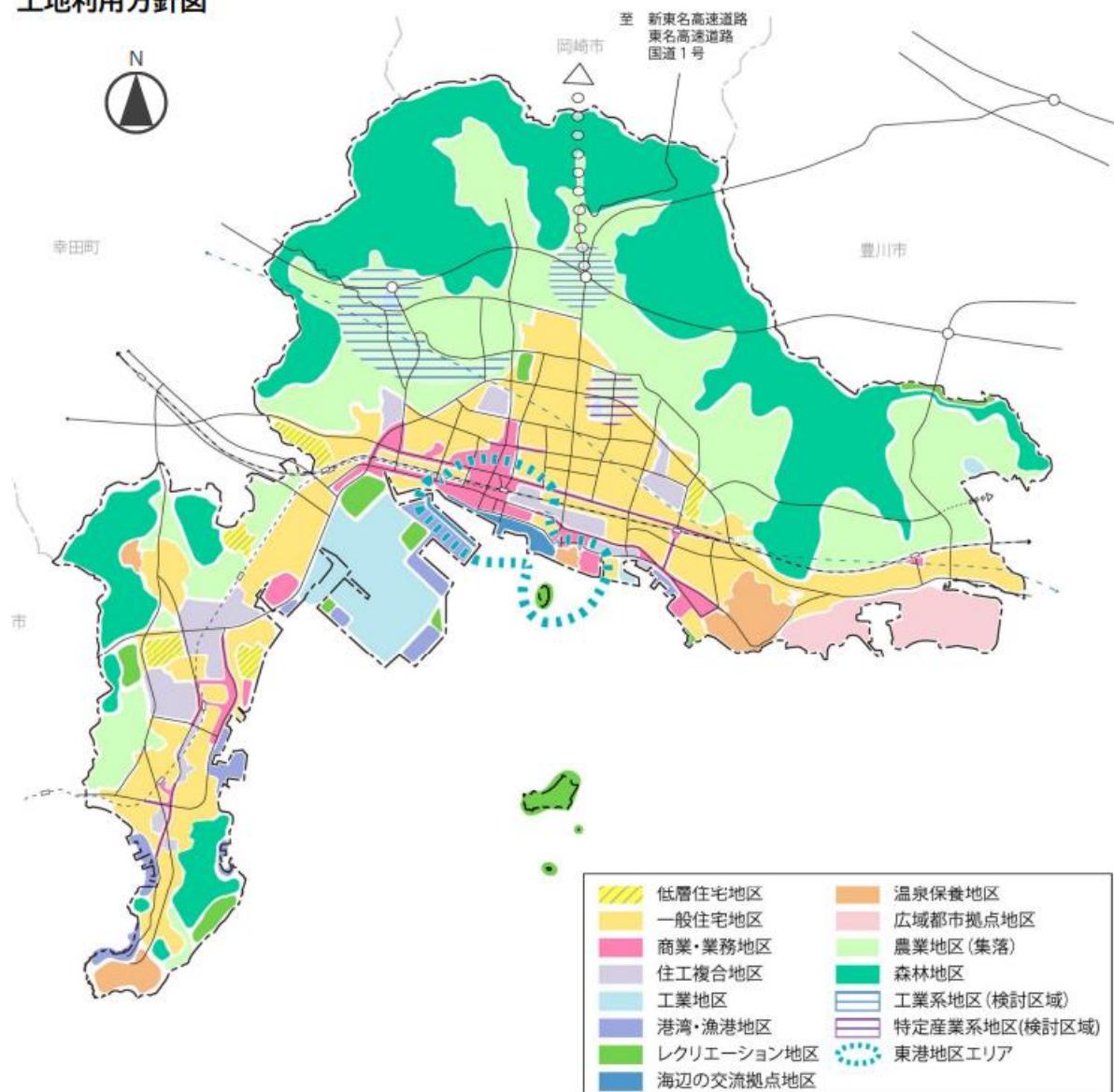
図表 5-4 将来ネットワーク図（都市計画マスタープラン）



資料：蒲郡市都市計画マスタープラン（令和5年3月）

図表 5-5 土地利用方針図（都市計画マスタープラン）

土地利用方針図



資料：蒲郡市都市計画マスタープラン（令和5年3月）

3. 蒲郡市立地適正化計画

蒲郡市立地適正化計画（令和元年～22年度（2040年度）、令和6年一部改訂）においては、人口減少・少子高齢化の進展を踏まえ、適切な人口誘導によりコンパクトな都市構造を維持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 5-6 将来都市構造図（立地適正化計画）



資料：蒲郡市立地適正化計画（令和6年7月）

図表 5-7 将来都市構造図（立地適正化計画）（つづき）

■拠点

○現在の地域圏や都市機能施設の立地状況を踏まえ、市内の全ての駅周辺に拠点（都市機能誘導区域）を位置づけます。

- ・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。

■公共交通軸

○既存の公共交通を有効活用した公共交通軸を位置づけます。

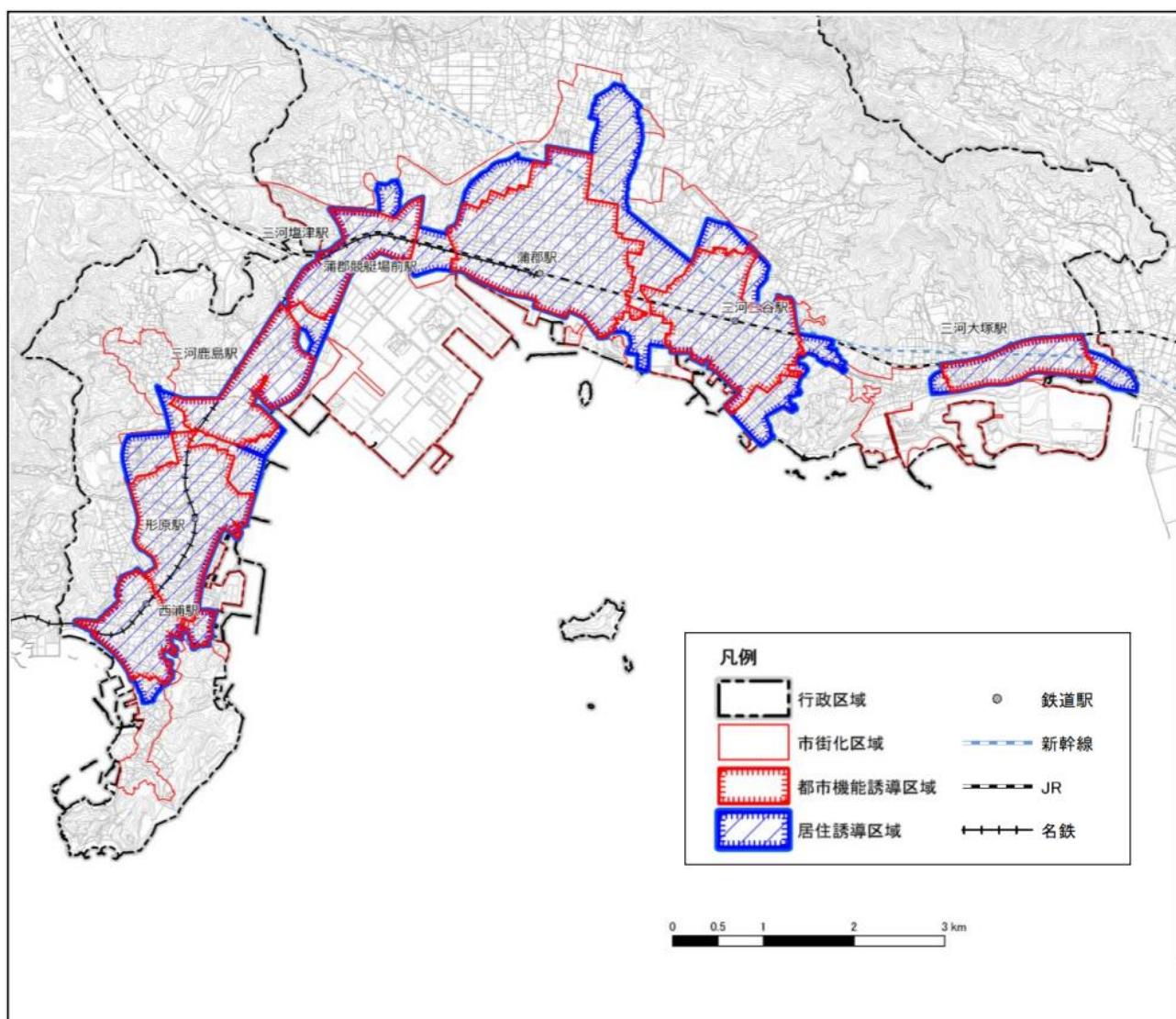
- ・鉄道軸：本市の公共交通の軸として、JR 東海道本線と名鉄西尾・蒲郡線を位置づけます。
- ・幹線的バス軸：鉄道軸を補完し、拠点間や市街地の移動を支える路線バスを位置づけます。
- ・支線的交通：公共交通空白地域の移動の足となるコミュニティバス等を位置づけます。

■居住地

○現在の地域コミュニティが存続できるよう配慮しつつ、拠点周辺の人口が集積した地域や都市基盤が整った地域で、公共交通軸や都市機能施設が利用しやすい居住地（居住誘導区域）の形成を図ります。

資料：蒲郡市立地適正化計画（令和6年7月）

図表 5-8 都市機能誘導区域と居住誘導区域の重ね図



資料：蒲郡市立地適正化計画（令和6年7月）

4. 蒲郡市観光ビジョン

観光ビジョンは、2021年3月に策定した5カ年の計画で、観光まちづくりと観光産業活性化の2面から「観光交流都市」の形成を目指すもの。

アクションプランの中で、「市内外の回遊性の向上」を目指して、「市内移動交通手段の拡充および周遊性拡大」を目指す事業を展開する。

○基本理念

**多様な人々が、
自らの“幸せな時間・ストーリー”を創ることができるまち
蒲郡がその“意味づけ”のきっかけとなる**

観光まちづくり

**市民や観光事業者以外の主体が
蒲郡の観光資源をはじめ
あらゆるコンテンツを活用し
まちの賑わいを高めていく**

観光産業活性化

**観光協会が主導で、
会員の事業者を活性化
(磨き上げ、育成、PR等)**

○アクションプランにおける「市内外の回遊性の向上」に関する施策

■市内移動交通手段の拡充および周遊性拡大

2021年度以降の実施事業	<ul style="list-style-type: none"> 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観光モデルコースの検討 短期 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（サイクルステーション整備、乗り捨て対応等） 中期
関連主体	観光関連事業者（交通事業者） 蒲郡市／蒲郡商工会議所／蒲郡市観光協会／市民まちづくりセンター／市民団体／まちづくりカンパニー／観光DMO

■名鉄西尾・蒲郡線を活用した観光プログラムの創出

2021年度以降の実施事業	<ul style="list-style-type: none"> 名鉄西尾・蒲郡線沿線イベントへの支援（祭り、ウォーキングイベント等） 短期 名鉄車両を活用したイベント創出 長期
関連主体	市民／おもてなしコンシェルジュ・キッズコンシェルジュ 観光関連事業者（宿泊施設、観光施設、飲食施設、商業施設、交通事業者） 蒲郡市／蒲郡商工会議所／蒲郡市観光協会／市民まちづくりセンター／市民団体／まちづくりカンパニー／観光DMO

5. 蒲郡市地球温暖化対策実行計画

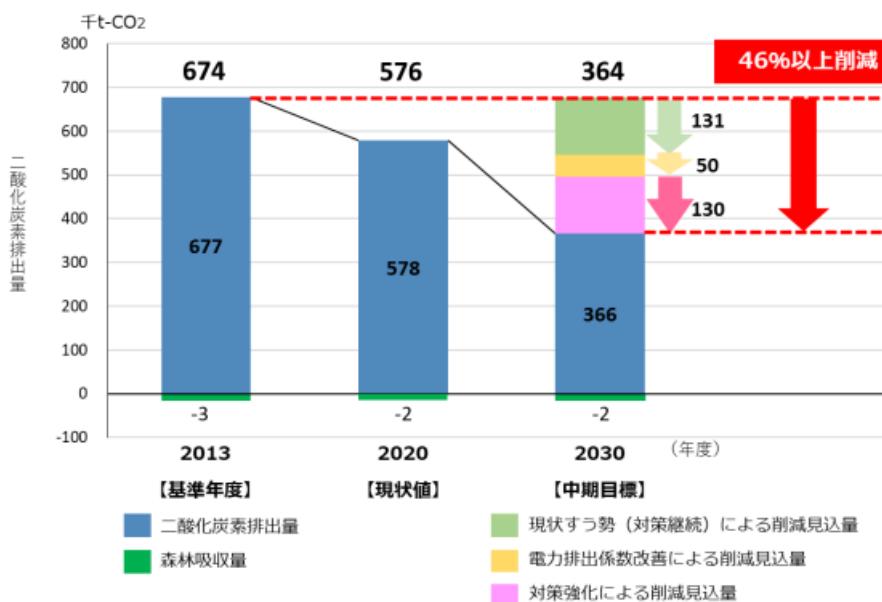
蒲郡市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）は、令和6年9月に策定された。市民、事業者、市が協力連携して、温室効果ガスの削減および新エネルギーの導入促進を目指すもの。

2050年ゼロカーボン実現を目指した2030年度までのアクションについて記載されており、運輸部門についての削減量の目安が設定されている。

図表 5-9 二酸化炭素排出量削減目標

●中期目標

2030（令和12）年度までに2013（平成25）年度比で46%以上削減



※2013年度、2020年度の総排出量は、P10の「二酸化炭素排出量の現況と将来の見通し」に森林吸収量を合計した数値です。

※小数点以下を四捨五入しているため、内訳の合計と総排出量が一致しない年度があります。

●長期目標

2050（令和32）年までに温室効果ガス排出量実質ゼロ

(参考) 中期目標における部門別削減量の目安

	部門	2013年度 排出量 (千t-CO ₂)	2030年度 排出量 (千t-CO ₂)	基準年度（2013）からの削減量 (千t-CO ₂)			基準年度比削減率 (%)	うち対策強化分
				現状すう勢 (対策継続) 分	排出係数改善分	対策強化分		
CO ₂	産業	299.2	201.7	-97.5	-28.4	-21.1	-48.0	-32.6%
	業務	119.9	48.0	-72.0	-36.0	-17.0	-19.0	-60.0%
	家庭	105.2	31.1	-74.1	-31.9	-11.2	-31.0	-70.5%
	運輸	142.6	81.0	-61.7	-34.9	-0.7	-26.0	-43.2%
	廃棄物	10.4	4.4	-6.1	-0.1	0.0	-6.0	-58.2%
	計	677.4	366.1	-311.3	-131.2	-50.1	-130.0	-46.0%
森林吸収量		-2.9	-2.4					
二酸化炭素排出量 合計		674.5	363.7	-310.8	-131.2			-46.1% -19.2%

資料：第2次蒲郡市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（令和6年9月）

6. 名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画

第4次名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画は、令和3年7月に策定された。実施計画は令和3年度から7年度の5か年とし、目標年度を令和7年度としている。計画主体は、西尾市・蒲郡市の市民応援団を中心に地域住民、経済界、行政、交通事業者が一体となって組織する名鉄西尾・蒲郡線活性化協議会であり、利用促進と沿線の活性化を目的とする。

重点目標として、通学・通勤定期利用者の利用開拓、域内外の定期外利用者の増加・利用開拓、鉄道の環境・サービス向上、情報発信連携強化を掲げている。

図表 5-10 名鉄西尾・蒲郡線の年間輸送人員目標（名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画）

最終年度目標（令和7年度）	
目標値	3,409,000人

年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
目標値	3,067,000人	3,297,000人	3,376,000人	3,392,000人	3,409,000人
伸率	+7.50%	+2.40%	+0.47%	+0.50%	

資料：第4次名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画（令和3年7月）

図表 5-11 重点目標A（名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画）

A 通学・通勤定期利用者の利用開拓

項目	具体案
◇ 通学定期利用者の現状把握	現状を把握し対策を講じるために、高校へ通学定期利用者調査を実施
◇ 中学・高校進学時に通学利用促進チラシを配布	電車通学のメリットや「新しい生活様式」における公共交通機関の乗り方をわかりやすく掲載 「マイレール意識」啓発
◇ 沿線事業者等の自家用車通勤者に対する通勤手段の転換の働きかけ	定期利用者支援制度の研究、定期利用者用駐車場の確保、事業所を対象にしたマイ時刻表（フォーマット）の提供等
◇ 西尾市・蒲郡市職員による通勤定期利用推進	エコモビ・エコ通勤の推奨

資料：第4次名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画（令和3年7月）

図表 5-1-2 重点目標B（名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画）

B 電車に乗る運動（域内の定期外利用者の増加・利用開拓）

項目	具体案
◆ イベント等をきっかけとした電車利用の推奨	
◇ 各種イベントへ来場する際の電車利用の推奨	蒲都市ジュニア吹奏楽団の演奏会 原則、駐車場を用意せず、電車での来場の提案 最寄駅からのシャトルバス運行
◇ 民間施設や店舗とのタイアップ企画の実施	電車利用者には協力店舗等の特典付き
◇ 愛知こどもの国との連携・協力	イベントの共催・協力、広報・PRの強化
◆ マイレール意識の醸成	
◇ 各種イベントでの啓発活動の実施	存続問題、必要性、地域資源としての価値をPR
◇ 保育園・幼稚園及び学校（小・中・高）行事等における利用の推奨	学校行事等（部活動での移動も含む）における利用による運賃補助
◇ 路線の重要性をPRする活動の実施	出前講座・鉄道支援の広報など
◇ あいち健康マイレージとの連携	連携、名鉄利用促進への活用検討
◇ 沿線高校へのウォーキング行事の働きかけ及び協力	西尾高校「名鉄西尾・蒲郡線体感ウォーク」への協力
◇ 駅舎、車両内への児童・生徒の作品展示	
◇ 写真コンテスト＆キヤッチコピー募集	Instagram や Facebook など SNS の活用
◇ 沿線小・中学校の総合授業の題材利用の働きかけ	出前講座、素材提供などを提案
◇ 親子・団体利用の運賃補助	親子や 10 人以上の団体での利用に対する運賃補助制度の継続
◇ 市民団体等による名鉄利用促進に資するイベントへの協力	グッズの提供等
◇ 企業が主催するイベント・親睦会等での利用推奨	
◆ エコモビリティライフ（*5）の推奨	
◇ 西尾市・蒲郡市職員によるエコ通勤や「カーセーブデー」の推奨	
◇ 事業所における、営業・出張時の電車利用推奨	
◇ 事業所によるエコ通勤や「カーセーブデー」導入推進	
◇ 路線バスやコミュニティバスとの相互利用促進	バスと電車のダブル使いの提案、乗り継ぎや利用例の紹介

資料：第4次名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画（令和3年7月）

図表 5-1-3 重点目標 C（名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画）
C 域外からの定期外利用者の増加・利用開拓

項目	具体案
◇ 各種イベントへ参加する際の電車利用の推奨 (再掲)	蒲郡市ジュニア吹奏楽団の演奏会 原則、駐車場を用意せず、電車での来場の提案
◇ 各種イベントとのタイアップ	各種イベントとの共催、PR ブース出展等
◇ 民間施設や店舗とのタイアップ企画の実施	電車利用者には協力店舗等の特典付き
◇ 観光協会事業とのタイアップ	
◇ 愛知こどもの国との連携・協力 (再掲)	イベントの共催・協力、広報・P R の強化
◇ オリジナルグッズの開発	オリジナル硬券（こうけん…硬い厚紙で作られた乗車券）、鉄道の写真をパッケージに採用するなど
◇ 親子を対象とした乗車体験イベント	謎解きゲームやクイズなどの組み合わせ
◇ 大河ドラマとのタイアップ	2022年大河ドラマ「鎌倉殿の13人」に登場し、西尾・蒲郡両市に縁がある、13人の家臣の一人、安達盛長にちなんだタイアップ企画の検討
◇ 映画・ドラマロケ地とのコラボ	SNS 等で映画やドラマのロケ地を紹介
◇ 掘り鉄支援	
◇ オリジナル系統板の掲出	名鉄との協働企画を実施する際のオリジナル系統板の掲出
◇ 大学生グループとのコラボ	大学生提案のアイディアを事業化（御駅印、御駅印帳、探検ツアー）
◇ 名鉄情報誌等への掲載	名鉄発行の情報誌「名鉄沿線おでかけマガジン Wind」への掲載依頼
◇ 鉄道情報誌等への掲載	堅実な誘客や情報拡散が見込まれるコア層へ訴求
◇ ウォーキングイベントの実施	はず夢ウォーク、にしがまシーサイドウォーク、ぶらりんウォークの実施、名鉄ハイキング誘致
◇ 他のウォーキングイベントへの連携・協力	はず夢ウォーク、にしがまシーサイドウォーク、ぶらりんウォーク等、共通スタンプカード導入の検討
◇ でんしゃ旅との連携	特典付加
◇ 電車利用者に対する特典企画	竹島水族館・生命の海科学館入場料無料、あさひが丘スケートリンクによる滑走料割引
◇ 車窓から見えるスポット形成	創出：田んぼアート、イルミネーション等 発掘：ランドマーク・スポット紹介

資料：第4次名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画（令和3年7月）

図表 5-1-4 重点目標 D・E (名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画)

D 鉄道の環境・サービスの向上

項目	具体案
◇ 路線バスやコミュニティバスとの接続の強化	バスと電車のダブル使いの提案 フィーダー交通としてバス、タクシー等の利便性向上に向けた検討
◇ 駅トイレの整備・維持管理	西幡豆駅トイレの新設。西幡豆駅・東幡豆駅トイレの維持管理
◇ 駅舎跡地の有効活用	イベント利用の検討 交通結節点として整備（待合環境、トイレ等）
◇ レンタサイクルの利用拡大	違う駅に返却可の検討
◇ マイサイクルの利用促進	駐輪場の整備
◇ P&R 駐車場の活用	
◇ 廃止駅舎のメモリアルイベントの実施	廃材買取予約抽選会、メモリアルグッズの販売

E 情報発信の連携・強化

項目	具体案
◇ SNS を活用した情報発信やイメージアップ	画像や動画等のコンテンツを用いた、直感的な情報取得や情報の拡散
◇ イベント広報・PRの強化	国、県、近隣市町、民間事業者、関係団体（広報紙・HP活用）
◇ 連携主体の拡大	情報の拡散力増強、応援団等の会員を増員等
◇ 事業所内の社員向け情報展開協力依頼	信用金庫等市内事業所

資料：第4次名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画（令和3年7月）

第6章 蒲郡市の交通インフラ状況

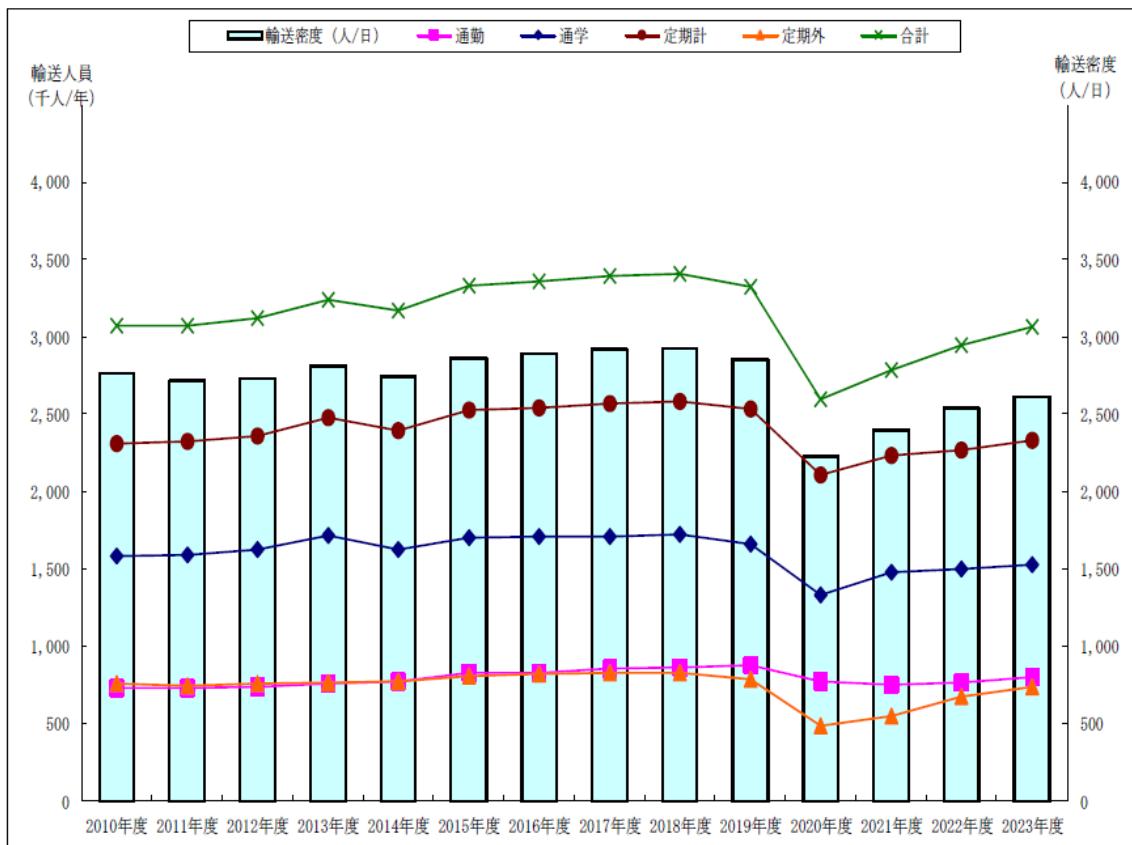
1. 鉄道の利用状況

- 名鉄西尾・蒲郡線の輸送実績は、2019年度（H30）までは1年間で300万人を超えていたが、2020～2023年度は300万人に届いておらず、輸送実績は2010年度（H13）との比較で5.7ポイント減少している。
- 蒲郡線（吉良吉田駅～蒲郡駅）だけに着目すると、輸送実績は2010年度（H13）との比較で13.5ポイント減少している。
- 蒲郡市内の駅別の乗降人数については、2010年度と2023年度を比較すると、三河鹿島駅・蒲郡競艇場前駅は利用者が増加、西浦駅・形原駅では利用者が減少している。

図表 6-1 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

（単位：千人／年、人／日）

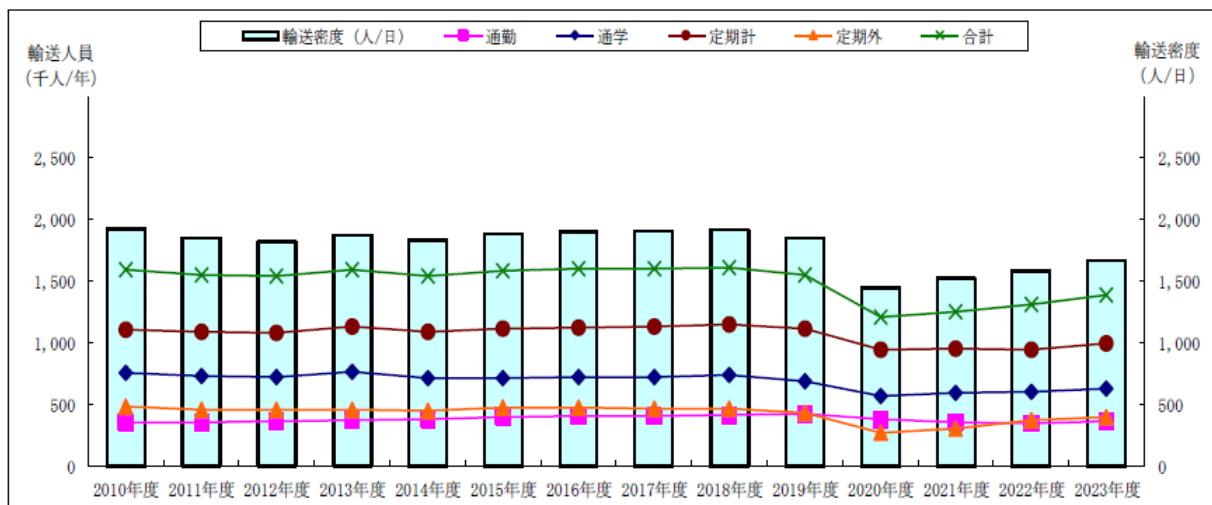
種別	年度														前年比	2010年度比	
		2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度		
輸送人員 (千人/年)	通勤	728	733	738	758	772	826	829	855	862	874	776	755	769	802	4.3%	10.2%
	通学	1,581	1,593	1,625	1,717	1,625	1,699	1,709	1,711	1,722	1,661	1,334	1,480	1,503	1,527	1.6%	▲3.4%
	定期計	2,309	2,326	2,363	2,475	2,397	2,525	2,538	2,566	2,584	2,535	2,110	2,235	2,272	2,329	2.5%	0.9%
	定期外	762	746	757	767	776	808	821	825	825	789	485	552	675	735	8.9%	▲3.5%
	合計	3,071	3,072	3,120	3,242	3,173	3,333	3,359	3,391	3,409	3,324	2,595	2,787	2,947	3,064	4.0%	▲0.2%
輸送密度 (人/日)		2,767	2,715	2,730	2,814	2,741	2,862	2,889	2,919	2,926	2,855	2,227	2,395	2,538	2,609	2.8%	▲5.7%



資料：名鉄西尾・蒲郡線対策協議会第28回対策協議会資料（令和6年11月）より

図表 6-2 名鉄蒲郡線（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	(単位：千人／年、人／日)													前年比	2010年度比		
	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度			
輸送人員 (千人／年)	通勤	358	356	361	371	381	396	402	409	413	422	378	353	347	362	4.3%	1.1%
	通学	752	732	723	763	710	716	723	725	736	692	565	598	599	632	5.5%	▲16.0%
	定期計	1,110	1,088	1,084	1,134	1,091	1,112	1,125	1,134	1,149	1,114	943	951	946	994	5.1%	▲10.5%
	定期外	480	459	456	456	449	470	473	466	462	435	268	302	368	395	7.3%	▲17.7%
	合計	1,590	1,547	1,540	1,590	1,540	1,582	1,598	1,601	1,611	1,549	1,211	1,253	1,314	1,390	5.8%	▲12.6%
輸送密度 (人／日)		1,929	1,846	1,823	1,879	1,834	1,886	1,904	1,913	1,917	1,854	1,451	1,521	1,586	1,668	5.2%	▲13.5%



資料：名鉄西尾・蒲郡線対策協議会第28回対策協議会資料（令和6年11月）より

図表 6-3 駅別の1日平均乗降人数の推移

駅名	(単位：人/日、%)													前年比	2010年度比	
	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度		
西 尾	9,405	9,424	9,456	9,789	9,828	10,020	10,323	10,433	10,655	10,487	7,869	8,670	9,420	9,921	5.3	0.2
うち蒲郡方面	1,019	1,002	1,021	998	1,014	1,059	1,143	1,183	1,182	1,119	895	936	982	947	▲3.6	▲3.6
福 地	858	958	1,032	1,145	1,204	1,328	1,318	1,296	1,311	1,337	1,029	1,150	1,250	1,295	3.6	45.7
上 横 須 賀	1,189	1,220	1,251	1,257	1,222	1,249	1,250	1,294	1,306	1,294	1,035	1,173	1,243	1,302	4.7	4.5
吉 良 吉 田	2,648	2,591	2,665	2,748	2,658	2,849	2,903	3,005	2,989	2,893	2,211	2,393	2,476	2,533	2.3	▲6.5
三 河 烏 羽	314	317	299	309	276	299	312	326	340	362	274	284	291	327	12.4	▲7.3
西 蘭 豆	617	657	631	645	642	646	644	633	619	604	466	478	498	501	0.6	▲19.3
東 蘭 豆	458	440	445	461	431	410	438	410	403	382	325	335	309	318	2.9	▲32.5
こどもの国	153	150	165	173	156	159	162	155	151	153	121	132	150	161	7.3	▲2.0
西 浦	1,007	938	933	944	893	890	867	853	840	776	621	639	605	601	▲0.7	▲39.9
形 原	909	889	876	916	882	926	941	943	969	921	686	690	750	754	0.5	▲17.5
三 河 鹿 島	474	465	499	543	556	576	601	630	665	646	549	552	587	653	11.2	23.8
蒲郡競艇場前	285	280	260	256	259	273	274	313	308	318	246	242	314	375	19.4	10.2
蒲 郡	2,754	2,654	2,652	2,741	2,658	2,771	2,806	2,775	2,796	2,620	2,066	2,131	2,220	2,379	7.2	▲19.4

資料：名鉄西尾・蒲郡線対策協議会第28回対策協議会資料（令和6年11月）より

○名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の今後の運行継続について

令和8年度以降の名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の鉄道運行・支援については下記の方針が確認されている。

図表 6-4 令和8年度以降の名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の鉄道運行・支援について

- 1 蒲郡線（吉良吉田駅～蒲郡駅）を対象としたみなし上下分離方式により、鉄道としての存続を決定する。
- 2 みなし上下分離方式への事業構造の変更にあたり鉄道事業再構築事業を適用することにより、国の社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）の活用を目指す。
- 3 前2項による運行期間は15年を基本とし、自治体が負担する範囲（維持管理・設備投資など）は協議の上、今後決定する。
- 4 みなし上下分離方式への移行は令和9年4月とし、移行するまでの期間は、現行の支援を継続する。
- 5 事業構造の変更を行わない西尾線（西尾駅～吉良吉田駅）は、鉄道運行及びこれに係る支援について、従前どおり協議対象区間とし、併せて蒲郡線と一体的に利用促進策を継続する。
- 6 今後具体的な事項については、3者及び愛知県において引き続き協議を進める。

資料：名鉄西尾・蒲郡線対策協議会第29回対策協議会資料（令和7年3月）より

○JR 東海道本線

- JR 東海道本線の乗車客数は下記のとおり。

図表 6-5 JR 東海道本線駅別乗車客数

11-1 駅別乗車客数

(単位:人)

		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
三河大塚	定期外	157,708	71,263	83,901	109,369	126,872
	一日平均	431	195	230	300	347
	定期	338,865	288,008	275,614	276,903	285,529
	一日平均	926	789	755	759	780
	合計	496,573	359,271	359,515	386,272	412,401
三河三谷	一日平均	1,357	984	985	1,059	1,127
	定期外	179,432	114,088	123,054	146,698	162,272
	一日平均	490	313	337	402	443
	定期	514,687	452,512	463,402	467,679	468,267
	一日平均	1,406	1,240	1,270	1,281	1,279
蒲郡	合計	694,119	566,600	586,456	614,377	630,539
	一日平均	1,897	1,552	1,607	1,683	1,723
	定期外	900,911	471,317	558,157	730,620	820,612
	一日平均	2,462	1,291	1,529	2,002	2,242
	定期	1,940,214	1,704,551	1,744,801	1,732,689	1,789,001
三河塩津	一日平均	5,301	4,670	4,780	4,747	4,888
	合計	2,841,125	2,175,868	2,302,958	2,463,309	2,609,613
	一日平均	7,763	5,961	6,309	6,749	7,130
	定期外	156,598	113,024	128,992	139,827	149,517
	一日平均	428	310	353	383	409
	定期	360,153	333,615	342,514	336,519	337,295
	一日平均	984	914	938	922	922
	合計	516,751	446,639	471,506	476,346	486,812
	一日平均	1,412	1,224	1,291	1,305	1,330

資料 : 東海旅客鉄道株

単位 : 人

資料 : がまごおりの統計令和6年度より

2. 民間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㈱のバス路線の利用状況を確認した。
- ・2022年度（R4）以降毎年増加しているものの、回復は緩やかでありコロナ禍以前の水準に回復していない。
- ・2024年度（R6）には、支援対象路線が4系統から5系統へと増えている。

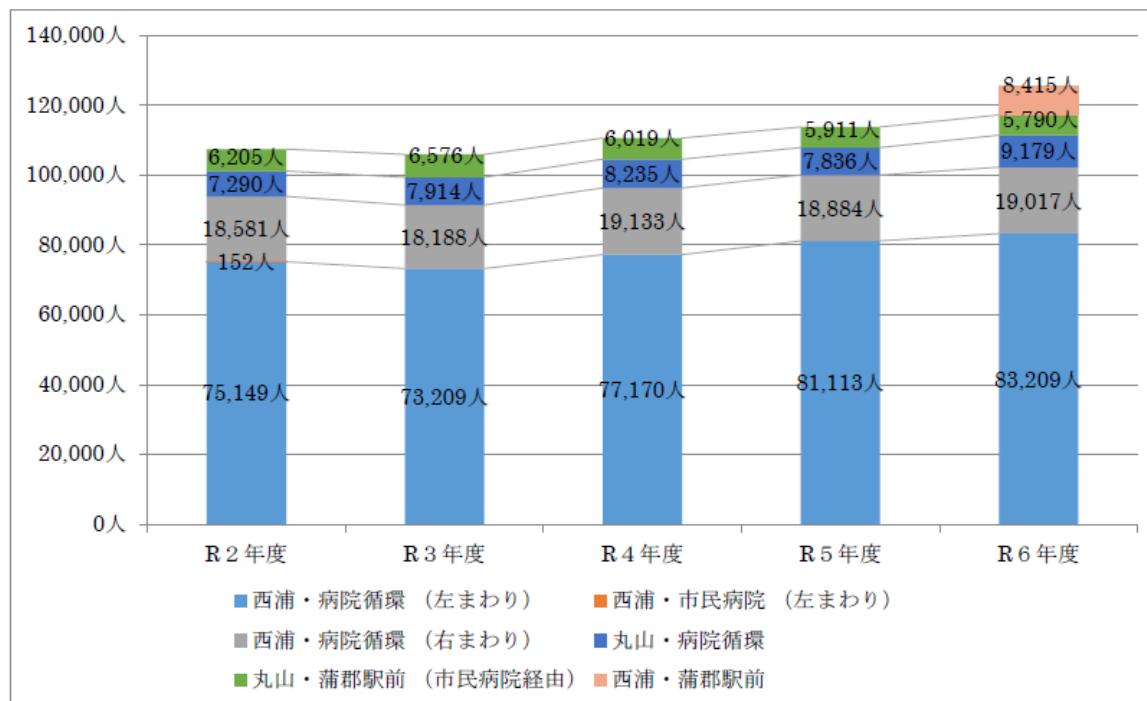
図表 6-6 民間路線バスの利用状況の推移

支援路線の利用実績推移

系統名	利用者数(上段:人数 下段:対前年度比)				
	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
西浦・病院循環 (左まわり)	75,149人 76%	73,209人 97%	77,170人 105%	81,113人 105%	83,209人 103%
西浦・市民病院 (左まわり)	152人 5%	-	-	-	-
西浦・病院循環 (右まわり)	18,581人 46%	18,188人 98%	19,133人 105%	18,884人 99%	19,017人 101%
西浦・蒲郡駅前	-	-	-	-	8,415人 -
丸山・病院循環	7,290人 53%	7,914人 109%	8,235人 104%	7,836人 95%	9,179人 117%
丸山・蒲郡駅前 (市民病院経由)	6,205人 110%	6,576人 106%	6,019人 92%	5,911人 98%	5,790人 98%
蒲郡駅前・丸山 (市民病院経由)					
小計	107,377人 66%	105,887人 99%	110,557人 104%	113,744人 103%	125,610人 110%

※西浦・蒲郡駅前分を除く 117,195人

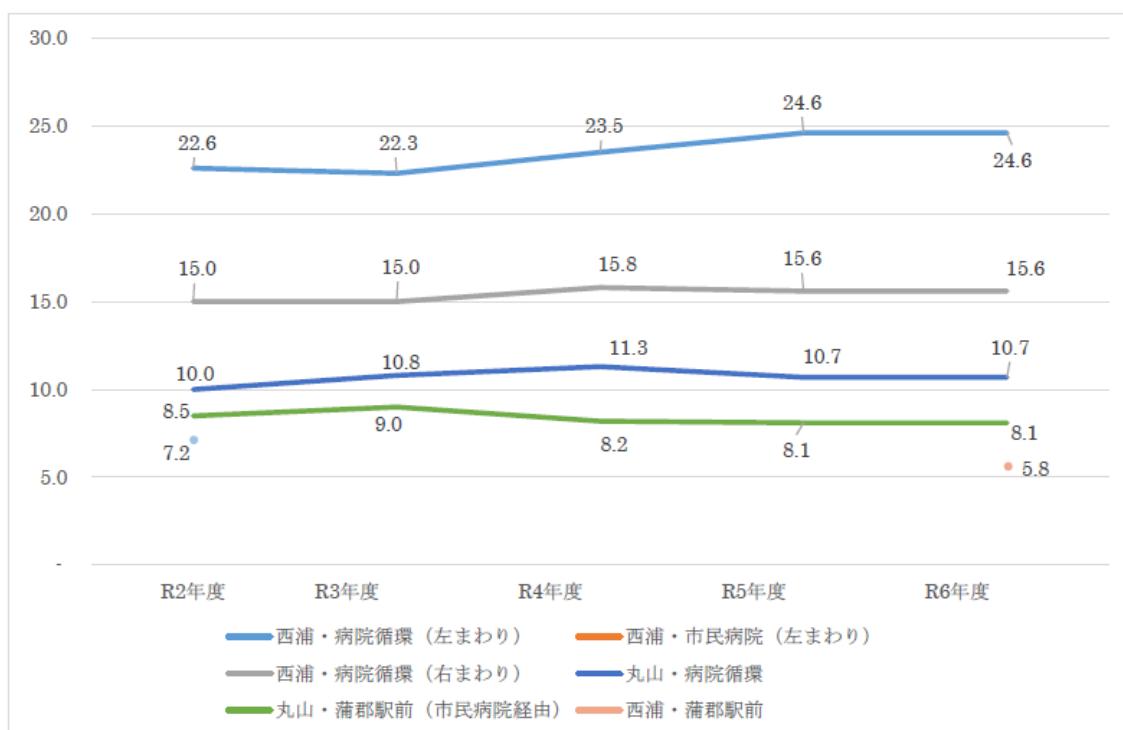
103%



図表 6-7 民間路線バスの利用状況の推移（1便あたり）

系統名	1便当たりの利用者数(上段:人数 下段:対前年度比)				
	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
西浦・病院循環 (左まわり)	23.4 人 87%	22.3 人 99%	23.5 人 105%	24.6 人 105%	25.3 人 103%
西浦・市民病院 (左まわり)	- 60%	-	-	-	-
西浦・病院循環 (右まわり)	16.5 人 85%	15.0 人 100%	15.8 人 105%	15.6 人 99%	15.7 人 101%
西浦・蒲郡駅前	-	-	-	-	5.8 人 -
丸山・病院循環	10.7 人 72%	10.8 人 109%	11.3 人 104%	10.7 人 95%	12.6 人 117%
丸山・蒲郡駅前 (市民病院経由)	5.4 人 33%	9.0 人 106%	8.2 人 92%	8.1 人 98%	7.9 人 98%
蒲郡駅前・丸山 (市民病院経由)					
小計	18.3 人 93%	17.8 人 100%	18.6 人 104%	19.0 人 103%	16.9 人 89%

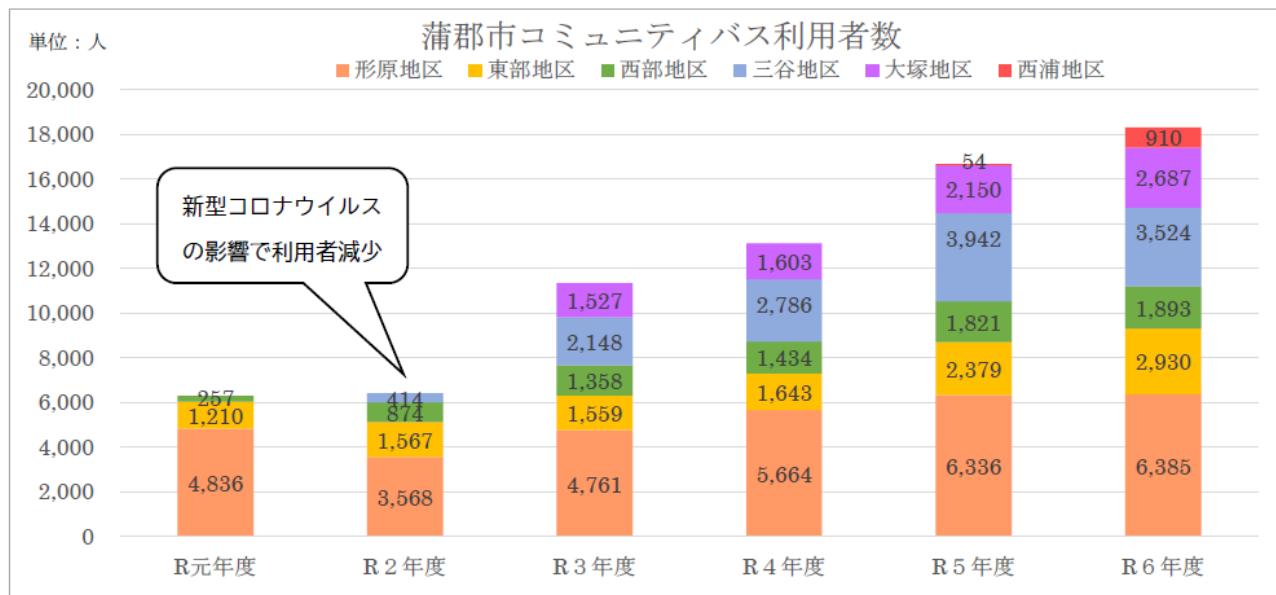
※西浦・蒲郡駅前分を除く 19.7 人
103%



3. 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（コミュニティバス・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た。その後、2019年度（R1）に東部・西部地区で、2020年度（R2）に三谷・大塚地区で、2023年度（R5）に西浦地区で支線バスの運行が開始された。
- 2020年度（R2）は、コロナ禍の影響により形原地区の利用者数が減少した一方で、新たな地区で支線バスの運行が開始されたことから、全体の利用者数は増加した。
- 2022年度（R4）からは、週4日運行に増強され、利用者数は順調に伸びている。
- 2023年度（R5）には、西浦地区で支線バスの運行が開始された。
- 2025年度（R7）には、塩津地区で支線バスの運行が開始された。

図表 6-8 支線バス（コミュニティバス・くるりんバス）の利用状況の推移



資料編 第6章 蒲郡市の交通インフラ状況

図表 6-9 形原・東部・西部地区支線バスの利用状況の推移

〈形原地区支線バス「あじさいくるりんバス」利用状況〉※令和4年4月から週4日運行

	運行日数	小計		総計	一便当たりの乗車人数(人/便)
		小学生以下	大人		
令和元年度合計	156日	14人	4,822人	4,836人	5.2人
令和2年度合計	155日	5人	3,563人	3,568人	3.8人
令和3年度合計	156日	47人	4,714人	4,761人	5.1人
令和4年度合計	208日	26人	5,638人	5,664人	4.5人
令和5年度合計	207日	18人	6,318人	6,336人	5.1人
令和6年度合計	206日	25人	6,360人	6,385人	5.2人

〈東部地区支線バス「とがみくるりんバス」利用状況〉※令和5年4月から週4日運行

	運行日数	小計		総計	一便当たりの乗車人数(人/便)
		小学生以下	大人		
令和元年度合計 (10~3月)	77日	20人	1,190人	1,210人	2.4人
令和2年度合計	154日	5人	1,562人	1,567人	1.6人
令和3年度合計	155日	5人	1,554人	1,559人	1.6人
令和4年度合計	154日	31人	1,613人	1,643人	1.6人
令和5年度合計	206日	31人	2,348人	2,379人	1.8人
令和6年度合計	205日	49人	2,881人	2,930人	2.2人

〈西部地区支線バス「みかんの丘くるりんバス」利用状況〉※令和5年4月から週4日運行

	運行日数	小計		総計	一便当たりの乗車人数(人/便)
		小学生以下	大人		
令和元年度合計 (1~3月)	38日	9人	248人	257人	1.0人
令和2年度合計	154日	5人	869人	874人	0.8人
令和3年度合計	155日	18人	1,340人	1,358人	1.3人
令和4年度合計	154日	30人	1,404人	1,434人	1.3人
令和5年度合計	206日	17人	1,804人	1,821人	1.3人
令和6年度合計	205日	7人	1,886人	1,893人	1.3人

資料編 第6章 蒲郡市の交通インフラ状況

図表 6-10 三谷・大塚・西浦地区支線バスの利用状況の推移

〈三谷地区支線バス「おおしまくるりんバス」利用状況〉※令和5年4月から週4日運行

	運行日数	小計		総計	一便当たりの乗車人数(人/便)
		小学生以下	大人		
令和2年度合計 (1~3月)	35日	2人	412人	414人	1.8人
令和3年度合計	155日	12人	2,136人	2,148人	2.1人
令和4年度合計	153日	4人	2,782人	2,786人	2.8人
令和5年度合計	205日	9人	3,933人	3,942人	3.0人
令和6年度合計	204日	36人	3,488人	3,524人	2.7人

〈大塚地区支線バス「ひめはるくるりんバス」利用状況〉※令和5年4月から週4日運行

	運行日数	小計		総計	一便当たりの乗車人数(人/便)
		小学生以下	大人		
令和3年度合計	154日	43人	1,484人	1,527人	1.4人
令和4年度合計	154日	20人	1,583人	1,603人	1.5人
令和5年度合計	206日	50人	2,100人	2,150人	1.5人
令和6年度合計	205日	106人	2,581人	2,687人	1.9人

〈西浦地区支線バス「潮風くるりんバス」利用状況〉※令和6年3月23日から運行開始(週4日運行)

	運行日数	小計		総計	一便当たりの乗車人数(人/便)
		小学生以下	大人		
令和5年度合計	5日	2人	52人	54人	1.7人
令和6年度合計	205日	14人	896人	910人	0.7人

4. 財政投入状況

○自主運行バス等に対する財政投入状況（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、2023年度（R5）において、年間8,720万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はないものの、増加傾向にある。

図表 6-1-1 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

市町村名	自治体の実負担額※1	人口※2	一人当たり事業費
蒲郡市	87,198千円※3	77,088人	1,131円/人
豊橋市	117,737千円	361,953人	325円/人
豊川市	151,798千円	183,572人	827円/人
新城市	193,087千円	41,115人	4,696円/人
田原市	321,050千円	56,536人	5,679円/人

※1：愛知県都市・交通局交通対策課「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」（2024年5月調査）より

※2：愛知県「愛知の人口（県及び市区町村別推計人口及び要因別移動数）」（2025年3月1日現在）より

※3：名鉄西尾・蒲郡線と高齢者タクシー運賃助成事業への負担額は含まない。

資料：蒲郡市より

○市の公共交通に関する財政投入状況

- ・蒲郡市は、公共交通に関する費用としてあわせて、2024年度（R6）において、年額約2億1千万円を負担しています。
- ・このうち、名鉄西尾・蒲郡線の運行支援に年額約99百万円、路線バスの運行支援に年額約59百万円、支線バス（6路線）の運行費用に年額約41百万円、高齢者タクシー運賃助成事業に年額約14百万円を負担しています。

図表 6-1-2 蒲郡市の公共交通への財政投入状況

対象	財政投入額（年額）
鉄道（名鉄西尾・蒲郡線）	99,313,000円
幹線バス（民間路線バス・名鉄バス）	58,842,000円
支線バス（コミュニティバス・くるりんバス）	40,715,410円
高齢者タクシー運賃助成事業	13,785,780円
合計	212,656,190円

5. 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（高齢者割引タクシーチケット）の状況は下記のとおり。

- 対象者：蒲郡市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：出発地・到着地いずれも蒲郡市内の場合に限る
- 割引率：3割（タクシーカード1割、蒲郡市2割負担、市負担限度額1000円）
- 利用方法：乗車時に、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。

図表 6-1-3 高齢者タクシー運賃助成事業の利用実態

高齢者タクシー運賃助成事業（高齢者割引タクシーチケット）の推移

	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	単位
利用枚数	54,677 81%	55,562 102%	56,171 101%	51,464 92%	49,039 95%	枚
市補助金額	14,091,410 84%	14,408,760 102%	14,877,650 103%	14,499,860 98%	13,785,780 95%	円
利用者合計	2,867 83%	2,926 102%	2,968 101%	2,870 97%	2,636 92%	人
1人平均利用枚数	19.1 98%	19.0 99%	18.9 99%	17.9 95%	18.6 104%	枚/人
1人平均補助金額	4,915 101%	4,924 100%	5,013 102%	5,052 101%	5,230 104%	円/人
対象者数(4/1現在)	18,542 103%	18,835 102%	18,977 101%	18,932 100%	18,826 99%	人

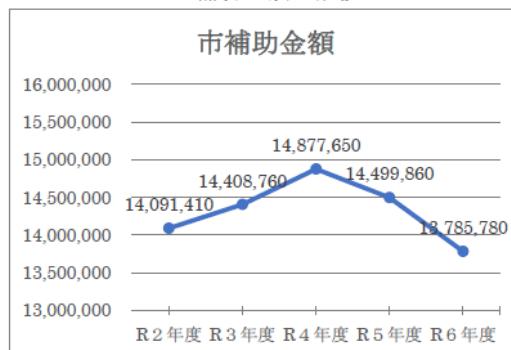
利用枚数の推移



利用者数の推移



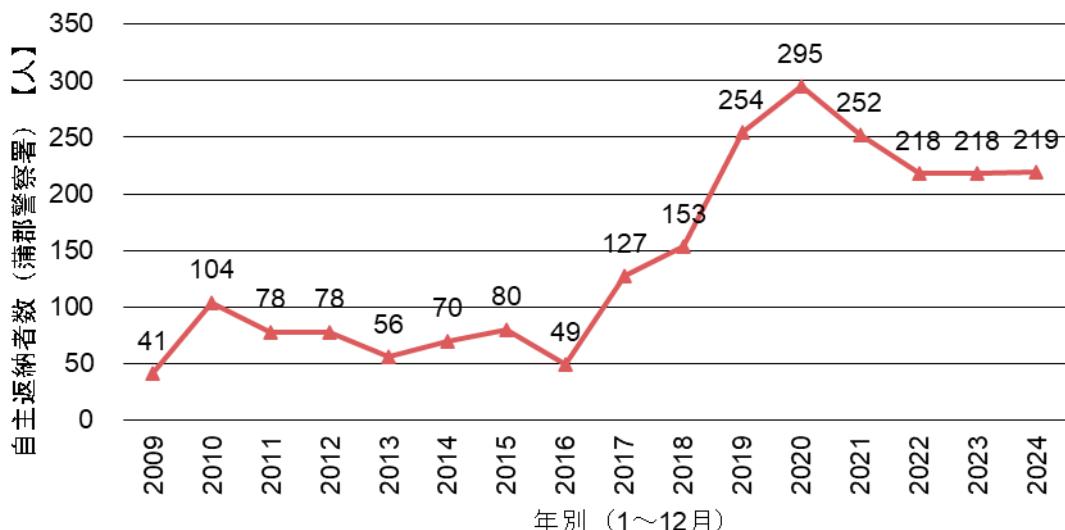
補助金額の推移



6. 免許自主返納状況

- ・自動車免許証の自主返納状況は下記のとおり。
- ・蒲郡市では、高齢者運転免許自主返納支援事業として、2009年（平成21年）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（バス回数券または三河木綿グッズ）の贈呈をしている。
- ・近年、自主返納が定着している。

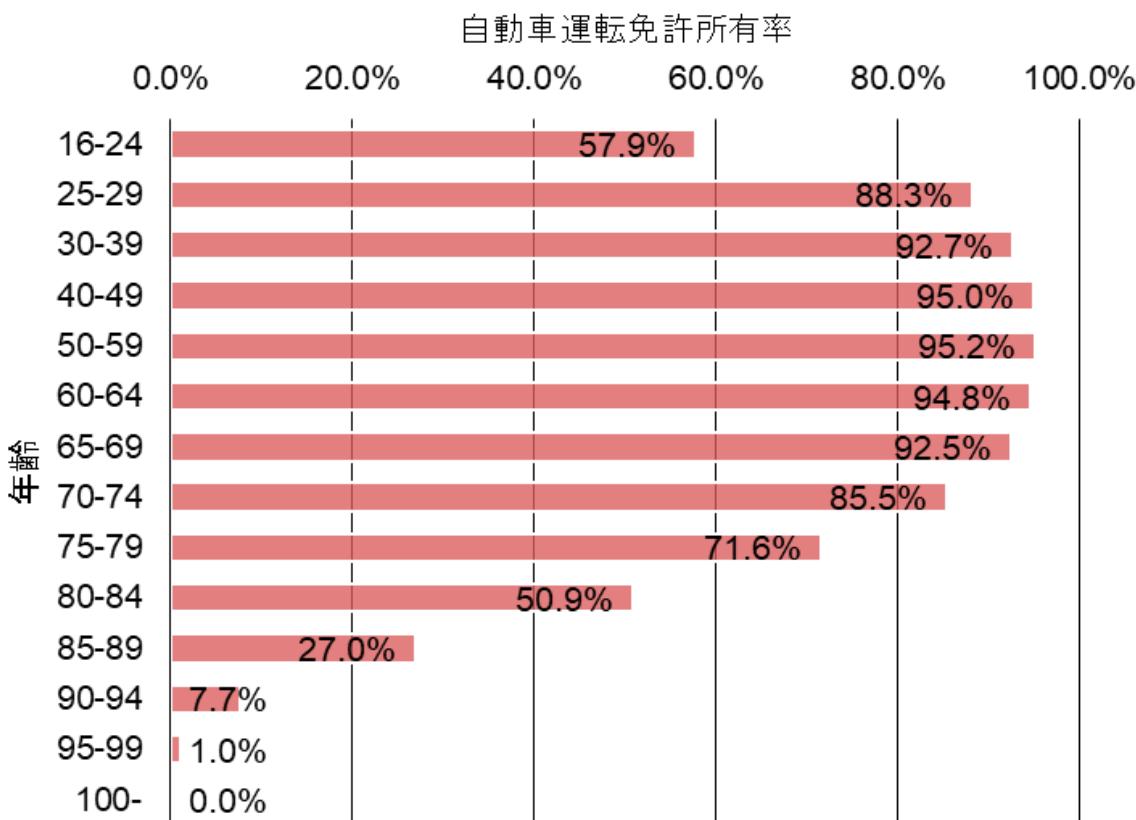
図表 6-1-4 免許自主返納状況



7. 免許所有率

- 自動車免許証の年齢別所有率は下記のとおり。
- 蒲郡市では、25~74歳の世代では85%を超える所有率となっている。一方、16~24歳及び80~84歳では5割程度である。

図表 6-1-5 年齢別自動車運転免許所有率（蒲郡市）



※令和6年12月の人口および所有者数から算出

資料：愛知県の運転免許人口（愛知県警察）、蒲郡市人口及び世帯数統計をもとに作成

第7章 住民向けアンケート調査

(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（オンライン回答併用）

(3) 調査期間

2025（R7）年8月8日（金）～9月1日（月）

(4) 回収数

回収数：1165票（38.8%） 有効回答数：1165票（38.8%）

(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：「名鉄西尾・蒲郡線」の利用実態

問5：バスの利用実態とその満足度

問6：コミュニティバスのあり方

問7：蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

(6) 結果概要

- ・「日常の公共交通での移動に不便を感じていますか」に対して、「感じている」「やや感じている」人の割合は35.7%となり、前回調査から悪化した。不便に感じる理由としては、運賃ではなく、運行本数の少なさと駅・バス停が遠いとの回答が多い。
- ・公共交通が「ない」あるいは「利用しづらい」ために外出を控えた経験があると回答した人の割合が2割程度ある。
- ・名鉄蒲郡線及び路線バスについては、現状の運行維持を望む意見が多い。
- ・バスに満足している人にとっては、特にバス停の位置が満足度を高めている。運賃・着席も満足度を高めている。
- ・バスに不満がある人にとっては、希望する時間（移動需要のある時間）での運行ができていない。また、バス停の位置の問題もある。
- ・くるりんバスの認知度は十分に向上したが、利用経験者の割合が極めて少ない。
- ・くるりんバスの新規運行は許容される傾向にある。
- ・くるりんバスのサービス水準については、維持と向上（運行日数拡大と運行本数拡大の合計）が拮抗している。
- ・バスの今後のネットワークのあり方については意見が拮抗している。
- ・蒲郡市の将来的な公共交通のあり方として、優先すべき目的については、通学及び高齢者や障がい者等の移動確保と回答した割合がともに7割以上と圧倒的に多く、次いで通勤が4割程であった。一方で、観光とした人は2割未満であった。
- ・現状の市の財政負担額については、「妥当」と回答した人の割合が半数を超えたが、多すぎるという意見も一定数あった。
- ・路線バスについては、現状の水準維持を希望する者が半数であるが、サービス水準の低下やタクシー代替を希望する声も一定ある。
- ・「高齢者タクシー運賃助成事業」については現状維持と財政負担削減とがやや拮抗。
- ・公共交通を維持していくことについては財政負担の増大を許容する傾向にある。一方で、サービス向上については、需要が多いところを優先すべきという声がやや多い。
- ・子どもたちが日常的に通学などに利用できるような公共交通を構築するべきかについては支持する割合が大きい。
- ・観光目的としての公共交通については意見が拮抗している。

(7) 前々回・前回調査との比較

今回調査（2025年）と、前回調査（2020年）及び前々回調査（2017年）との比較を行った。

- 「日常の公共交通での移動における不便の有無」について、「感じている」「やや感じている」人の割合は35.7%となり、前々回・前回調査と比較して悪化した。

問3-1：公共交通での移動における不便の有無	2017年調査	2020年調査	2025年調査
「感じている」「やや感じている」人の割合	34.6%	31.0%	35.7%

- 「バスの利用頻度」について、「ほとんど乗らない」人の割合は91.7%となり、前々回・前回調査と比較して悪化した。

問5-1(1)：バスの利用頻度	2017年調査	2020年調査	2025年調査
「ほとんど乗らない」人の割合	85.4%	86.8%	91.7%

- バスの「サービス水準に対する満足度」について、「満足」「おおむね満足」を選択した人の割合は36.8%となり、前々回・前回調査と比較して改善した。

問5-2：サービス水準に対する満足度	2017年調査	2020年調査	2025年調査
「満足」「おおむね満足」を選択した人の割合	35.1%	36.4%	36.8%

- 公共交通を維持するための「市の財政負担額」について、「妥当」を選択した人の割合は52.9%となり、前回調査から増加した。

問7-2：公共交通維持にかかる市の財政負担額	2017年調査	2020年調査	2025年調査
「妥当」を選択した人の割合	36.8%	42.3%	52.9%

※無回答を除外している。

(8) 調査結果

詳細は、別冊アンケート調査報告書を参照。

第8章 協議体制と協議経過

1. 蒲郡市地域公共交通会議

- (1) 設置要綱（一部抜粋）
- (2) 協議体制（委員名簿）
- (3) 蒲郡市地域公共交通ネットワーク検討部会の設置

2. 会議開催経過

○蒲郡市地域公共交通会議

回数	日時	検討テーマ（地域公共交通計画関係分）
1	R7.6.25	○蒲郡市地域公共交通計画の協議の進め方について ○市民アンケートについて
2	R7.10.30	○蒲郡市地域公共交通計画（案）について

○蒲郡市地域公共交通ネットワーク検討部会

回数	日時	検討テーマ（地域公共交通計画関係分）
1	R7.5.28	○蒲郡市地域公共交通計画の協議の進め方について ○市民アンケートについて
2	R7.10.7	○蒲郡市地域公共交通計画（案）について

3. パブリックコメント

- (1) 実施時期

令和8年 xx 月 xx 日 (x) から令和8年 xx 月 xx 日 (x) まで

- (2) 意見数

xx 名 xx 件

- (3) 主な意見と意見に対する市の対応

xxx。

第二次蒲郡市地域公共交通計画

2026年●月

蒲郡市
交通防犯課