

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	◎	- 令和3年に西尾市、蒲郡市、名古屋鉄道株式会社で3者連携合意書を締結し、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（幹線バス）の運行支援	○	- 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）	◎	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）	◎	- 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	◎	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）	◎	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、フィー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（幹線バス）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)	未達

※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（幹線バス）

- ・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（幹線バス））

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)	未達

※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	達成
	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 （10～3 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								
路線別の収支率	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）			未達

※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)	未達

※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（幹線バス）・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）	達成

※人口カバー率＝鉄道駅から半径1km及び民間路線バス（幹線バス）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）	未達

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。