

名鉄バス東部ヒアリング結果報告について

蒲郡市内の路線バスの運行状況と現状の課題認識等について確認するために、交通事業者である「名鉄バス東部(株)」にヒアリング調査を行った。

日時：平成 25 年 8 月 6 日（火）15：30～17：30

場所：蒲郡市拾石町前浜 58-13

1．現状の運行実態について

- ・蒲郡市に報告している補助申請時の添付資料を参照。
- ・利用実績データは市に提供している。（資料 2 の運行実績参照）

2．現状抱える課題・問題点について

事業収支状況について

- ・すべての路線で、平成以降黒字化していない。
- ・ラゲーナがオープンした当時は利用があったが、現状はすべて赤字路線。
- ・赤字部分は、蒲郡市から一部補てんしてもらっている。こうした公的支援が無ければ、事業継続は厳しい。
- ・蒲郡市の現状としては、鉄道（名鉄）の存続活動が中心になるのはしかたがないが、バス路線を活性化する気運は乏しいと感じている。
- ・例えば、中央バイパスの整備によるルート変更や、ベイシア・クラスポ等商業施設開業時にルート変更の提案などを市に対して行ったが、変更に対して協議できなかったため、実現には至っていない。

広域路線の撤退について

- ・西浦豊橋線の広域路線の撤退は、蒲郡市東部から豊川市（旧御津町）にかけて利用者が少なく、地バス補助の補助額も密度カットなどにより欠損額を満額満たすこともできず、また、地域公共交通確保維持改善事業の幹線補助の要件である輸送量（15 人/日）を満たさなくなる可能性が高いことで、将来にわたる路線維持が困難になることから廃止した。

利用実態について

- ・通学需要が極めて少ない。ソフィア看護専門学校の一部学生及び西浦小学校の生徒数人が利用する程度。通学定期の発売がまったくない年もあった。
- ・学生は、自転車と鉄道の利用が中心となっている。
- ・通勤利用も少ない。
- ・交通弱者の生活利用が中心となっている。
- ・観光利用は、平日は生活者：観光客 = 9：1 の割合で、休日は 6：4 の割合と思われる。

IC カード導入について

- ・IC カードの導入は、ハード環境的には導入はできる。

- ・しかしながら、現行のマル得パスの割引率が、特に高く設定されている。
- ・こうした当該地区の割引率の設定が、ICカードの導入を行うと、名鉄バスの運賃制度に準拠することとなってしまったため、利用者の割引率メリットが無くなってしまう。
- ・この点を苦慮しており、ICカード導入は今のところ見送っている。

バスの小型化について

- ・交通空白地のカバーや車両コストの軽減という意味から、バスの小型化が指摘されるが、運用の効率化や費用対効果の面でそぐわない。
- ・観光地としての性格から、シーズンやイベントの有無により、輸送需要の変動が激しいため、少なくとも中型車以上でなければ運べない。
- ・今シーズンのラゲーナの企画（ジブリ）は好評で、安定した利用がある。また、観光のオフシーズンとされる冬季も、イルミネーション企画時は多くの利用がある。
- ・小型車のポンチョを導入するよりも車種の多い中型車の方が、コストパフォーマンスが高い。
- ・なお、市内西部等は、幅員の狭い道路もあるが、従来からの利用が定着しているルートを選択している。

ルート変更について

- ・民間の路線バスは、基本的にルートをあまり変動させず、従来からのルートを守ることが良いと考えている。
- ・新しい住宅地や施設をカバーするのも必要だと思うが、現在のニーズとサービスレベルを念頭に現状の路線を基本的に維持することが適切と判断している。
- ・特に、蒲郡市の住民の利用動向は、ルートを変更したところは、これまでの既存利用者の減少に対して新たな利用増が少なく、結果的に利用者増に結び付かなかったケースが多い。こうした経緯をふまえて現在のルートになっており、ルート変更は基本的に行なわない方が良いと判断している。
- ・（指摘の通り）中央バイパス部分は、道路整備とフィール・バローの立地をふまえて、ルート変更は実施すべきと思う。ただし、これまでの経緯から、名鉄バス東部から提案するのではなく、市民の発意があり、市民の皆さんといっしょにルートを見直すことが望ましい。そのため、今回のケースでは、第三者からの提案によるきっかけづくりは望ましい。

3．名鉄西尾・蒲郡線との平行路線について

- ・名鉄の蒲郡駅 形原駅間の通学定期は約 2000 円台（蒲郡～三河鹿島 2,760 円、科田原 3,370 円、西浦 3,640 円）だと思うが、バスのマル得パス 5000 円よりも安いため、鉄道利用が優先される。
- ・停留所別乗降者数からわかってもらえると思うが、1 日往復で約 1600 人、つまり約 800 人/日の利用者が存在するが、その約半数が市西部（形原・西浦地区）の利用となっている。
- ・競合区間が問題となるのであれば、半数の利用が減少すると思われるため、蒲郡市で事業継続する意味が無い。全線廃止することにつながる。
- ・平成 28 年度以降の鉄道の存続問題が未定であることを考えると、一旦バスを廃止したら再度バス路線を復活させるのは難しい。
- ・現状の利用者を維持するためには、現状維持を基本に考えたい。

- ・クラスポ等の臨海部の施設接続・ルート変更は、道路事情が悪くよく渋滞が発生する箇所であり、定時性の確保が難しい。また、臨海部には居住者がいないため、既存ルートの集落や三河鹿島駅前を通過するルートの方が良いと判断している。
- ・地域の総意として、地元からの発意があればルート変更をすべきだと思いが、バス事業者の立場ではルートを変えることによる既存利用者の減少の方が大きいと考えている。

4．交通空白地対応の可能性について

デマンドバスについて

- ・名鉄バス東部では、デマンドバス事業は行っていない。参入するほどの経営的魅力はない。

市西部地域対応について

- ・平成 10～20 年ごろ、西浦駅 - 形原駅 形原温泉経由 JR 三ヶ根駅 R383 経由 蒲郡駅北口 - 市民病院 三河三谷駅北口 三谷温泉の路線バスを 1 時間 1 本程度の頻度で運行していた。
- ・利用者が少ないため運行本数を減少させ、最後は 1 日 3 便程度になってしまったが、導入当初から朝夕の通勤通学時間帯をふくめて、維持するほどの利用はなかった。
- ・欠損金の支援額も膨らんだこともあり、結果的に廃止としたが、退出時の区長会での説明ではまったく維持要請意見はなかった。

寿楽荘・丸山住宅（高齢者向け）対応について

- ・寿楽荘への路線（一般路線）も、平成 10 年ごろ 1 年間運行したことがある。
- ・「ふれあい入浴バス」の運行開始により廃止した。
- ・高齢者向けの丸山住宅への路線も利用が無かった。

市民病院移転時について

- ・平成 9 年 10 月に市民病院が移転した際に、市からの要請で蒲郡駅から移転地まで 1 時間に 4 本の運行を行った。この時は、蒲郡駅での乗り継ぎが必要となったため、時間 4 本の運行でもまったく利用されなかったため、1 年間で見直した。
- ・当該地域では、乗り継ぎ抵抗が高く、本数が少なくても乗換えなしでそのまま市民病院に直接乗り入れるルートが選ばれている。
- ・市内ループなどを導入しても、乗り継ぎがあるものは利用されないのではないか。

北部山間部等について

- ・北部山間部等の南北方向の道路は、行き止まりばかりで、東西に結ぶ幹線道路も現状ではなく、バス路線のルートとしては使えない。
- ・現実的にはタクシー車両の活用しかできないと思う。
- ・タクシー車両を活用したデマンド運行を想定し、バスへの接続が考えられるが、どの程度利用があるかわからない。
- ・西尾市や稲沢市等で導入されている最寄りのバス停留所に接続するルートデマンドでの事業化は反対しないが、接続先を指定しないフリーデマンドは、バスと競合しないように配慮して欲しい。

- ・タクシー車両を活用したデマンド事業については、既に、タクシーチケット配布事業が行われており、交通空白地ではない（タクシーチケット配布事業は、7割負担が高いということかもしれないが）。
- ・交通空白地という言葉の定義は注意してほしい。

5．地域公共交通確保維持改善事業（補助金）の活用について

- ・フィーダー系統の対象になるような、新規路線やルート見直しで対象となる路線はないと思う。
- ・補助金を目当てにルートを見直しすることは、利用者減につながるリスクが大きく、考えられない。
- ・幹線系統についても、かつて JR 三ヶ根駅を経由する路線を運行したが、三ヶ根駅での鉄道接続はほとんどなく（1時間に2本程度の運行状況では求心力がない）蒲郡駅接続をしていれば問題が無い。幸田町方面の需要も見込めない。
- ・市東部方面も広域路線の廃止をしており、新たな重要は見込めない。

6．その他

温泉客の送迎・観光事業について

- ・平成 15～16 年ごろ、ラグーナがオープン当時に、西浦温泉 蒲郡駅 ラグーナを接続した観光客をターゲットとした路線を運行していた。
- ・2年間程度実施したが、利用者は少なかった。

今後の事業見直しについて

- ・ルートを大きく変更すると利用者が減少すると判断しており、大きな変更は考えていない。

利用促進策について

- ・無料バスの日の実施は、インパクトがあった。