

地域公共交通に関する課題・問題点とその対応方針（素案）

1．現況分析から見た主な課題・問題点

（1）地域構造

人口

蒲郡市の人口構造は、昭和 60 年をピークに減少傾向にある。平成 17 年の国勢調査で、一度増加したが、平成 22 年では再度減少した。

将来見通しも、人口は減少傾向にあり、年少・生産年齢人口は共に減少、老年人口のみ増加する見通しである。

人口減少の中で高齢者のみ増加するため、地域公共交通の潜在需要規模は拡大すると見通される。

交通インフラのカバー状況

蒲郡市内には、JR・名古屋鉄道による鉄道が運行されており、市内 7 カ所に駅がある。また、名鉄バス東部による路線バスが運行されており、蒲郡駅より西側に 2 路線、東側に 3 路線、小計 5 路線の定時定路線バスがある。

蒲郡市の人口分布は、臨海部の市街化区域の鉄道駅や主要幹線道路周辺に集積が見られ、鉄道駅から半径 1km、バス停留所から 300m の範囲に居住する人口は約 62,100 人であり、蒲郡市総人口 82,249 人に対して、約 75.5% に相当する。交通インフラのカバー率は 75.5%。交通インフラがカバーできていないエリアとしては、主に市街化調整区域であり、中学校区単位では、西蒲校区の南東部、形原校区の北東部、塩津校区の北部、中部校区の北部、蒲郡校区の北東部、三谷校区の北部、大塚校区の北部といった場所がタクシーサービスは行われているものの、いわゆる「交通空白地」となっている。

（2）公共交通の実態

公共交通の維持のため、市の支援状況としては、名鉄電車に対して年間約 9,900 万円（内愛知県分 3,300 万円）、路線バスには年間 3,500 万円、タクシーチケット配布事業に約 1,300 万円、総額 1 億 1,400 万円程度の支援を行っている。

支援している路線バスの利用実績は、年度により増減があるものの、平成 20 年度で約 209,000 人であったが、平成 24 年度は 176,000 人まで減少している。

利用者が増えていないため運賃収入の拡大は見通せず、公共交通を維持するには財政支援規模が拡大する可能性がある。

2. アンケート調査結果から見た主な課題・問題点

(1) 公共交通に対する評価：日常の公共交通での移動の満足度

- ・不便を感じている割合が35%あり、3人に一人が移動に不便を感じている。
- ・不便を感じている理由としては、「自宅からバス停留所までが遠い」(50.8%)、「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」(43.3%)が選択され、「車の方が公共交通と比べて便利」(51.4%)も二人に一人が選択している。

(2) バスの利用実態

- ・現状のバスの利用状況として、「ほとんど乗らない」が90.8%となっている。利用者は住民の1割にも満たない。

(3) 現状のバスのサービス水準に対する満足度

- ・「満足」「おおむね満足」あわせて44.2%、「不満」「やや不満」あわせて45.2%となり、概ね半数に評価が分かれた。
- ・不満の理由は、「乗りたい時間に運行していない」(65.6%)、「目的地に直接行けない」(35.6%)、「自宅から停留所までが遠い」(25.6%)等が選択されている。

(4) 蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

優先される目的

- ・「通学」(54.8%)、「高齢者等移動困難者の生活の足」(51.4%)、「通院」(50.3%)が優先される。

税投入に対する評価

- ・「妥当」が26.4%に対し、「多すぎる・やや多すぎる」が58.8%となり、過半数の住民が税投入額は多いと判断している。
- ・路線バスだけでも、「妥当」が34.9%に対して、「多すぎる・やや多すぎる」が50.0%で、半数の住民が税投入額は多いと判断している。
- ・地域別特性をみると、大塚校区では「多すぎる」、三谷・蒲郡・中部・塩津校区では「やや多すぎる」、形原・西浦校区では「妥当」を選択する傾向が認められた。

今後の税投入とサービス水準のあり方

- ・「わからない」が25.6%と最も多く、「税金投入の抑制・サービス内容の絞り込み」が17.1%、「現状は妥当」が15.4%となっており、概ね、現状維持もしくはサービス抑制という意見が中心となっている。
- ・地域別特性をみると、「税金投入の抑制・サービス内容の絞り込み」が全体で多い中で、塩津・形原・西浦校区では、「現状は妥当」という意見が比較的多い。

(5) 公共交通中心の生活への転換可能性

- ・「将来、年をとったらできると思う」が37.2%、「現状の公共交通の状態ではないできない・変わらないと思う」が34.0%となり、公共交通利用はあまり期待できない。
- ・年関する年齢は、「75～79歳」が27.0%、「70～74歳」が25.2%となっており、70歳が目安となっている。

3. 地域公共交通について語る会から見た課題・問題点

自動車利用

- ・自動車の運転は、80歳くらいまで。将来は、公共交通を利用するので維持してほしい希望有り。

財政負担

- ・みんなが負担できる範囲内で、財源を維持。現状の枠内で考えるべき。

鉄道について

- ・蒲郡ほど駅が多数ある街はない。鉄道を中心とした交通体系にする。
- ・名鉄は、形原や西浦では不可欠である一方で、三谷や大塚では将来にわたって財政補てんし続けることに対する懸念が見受けられた。

バス路線について

- ・大型サイズのバスの中に利用者がほとんどいないことに対する不満が多く、中～小型サイズの小回りが効く車両で主要施設と駅を巡回してほしいとの意見が見られた。
- ・ルートは、通勤、ラグーナ蒲郡等には使いやすい一方で、昼間の買い物・通院（市民病院）には利用しづらいとの意見が多い。
- ・現状の路線でカバーしていない交通空白地域のケアが必要。

タクシーチケット配布事業

- ・タクシーチケットは、3割引きでも割高。対象年齢を引き上げて、割引率を増加すべき。
- ・高齢者にはバスよりタクシーの方が使いやすい。

4. 「蒲郡市第四次総合計画」における公共交通の位置づけ

公共交通施策が目指す蒲郡市の将来の姿は次のように定めている。

「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確立されている」

「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形成されている。

また、施策の内容として「交通不便地域の対策」を掲げており下記の施策を展開する。

「公共交通空白地域の早期解消を図る」

「移動制約者をはじめとする市民の生活交通手段を確保するため公共交通機関を支援する」

5. 課題・問題点に対する将来像と対応方針

(1) 公共交通の将来像

総合計画の将来の姿を尊重し、次の将来像を描く。

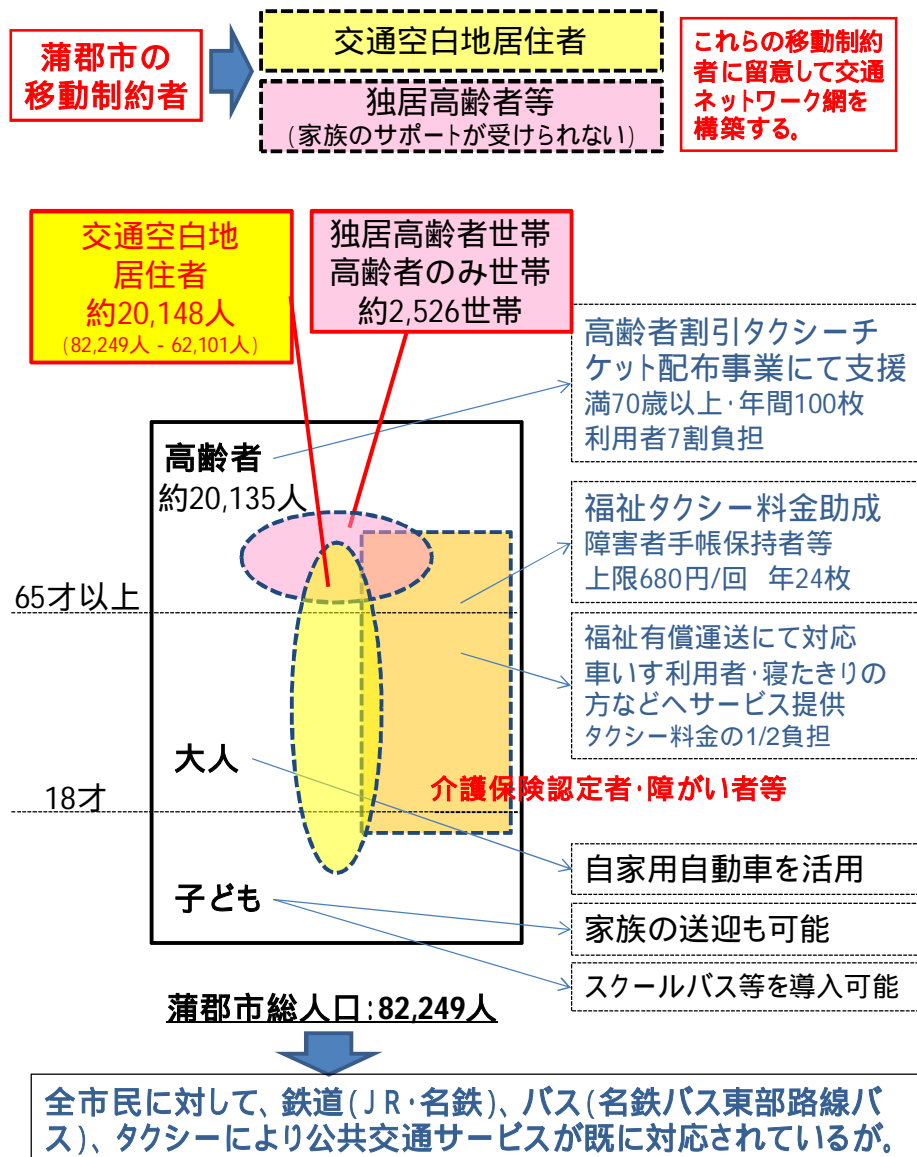
**子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系を構築する。
地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系を構築する。**

蒲郡市の市民に対しては、既に、鉄道・民間路線バス・タクシーにて公共交通サービスが提供されている。また、福祉施策として、高齢者に対しては高齢者割引タクシーチケット配布事業にて、身体障がい者等には福祉タクシー料金助成・福祉有償運送サービスが提供されている。

しかしながら、地域構造等で指摘されているように、既存交通インフラでのカバーできているのは市民の約75.5%で、約20,000人の交通空白地居住者が存在する。さらに、家族のサポートが受けられない独居高齢者や高齢者のみ世帯が約2,500世帯存在し、日常の移動に対して何らかの制約を有する、高齢者が存在する。

そこで、蒲郡市の公共交通の将来像は、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を構築することを目標とする。

加えて、行政主導ではなく、地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系の構築を目指す。



(2) 将来像を達成するための基本方針

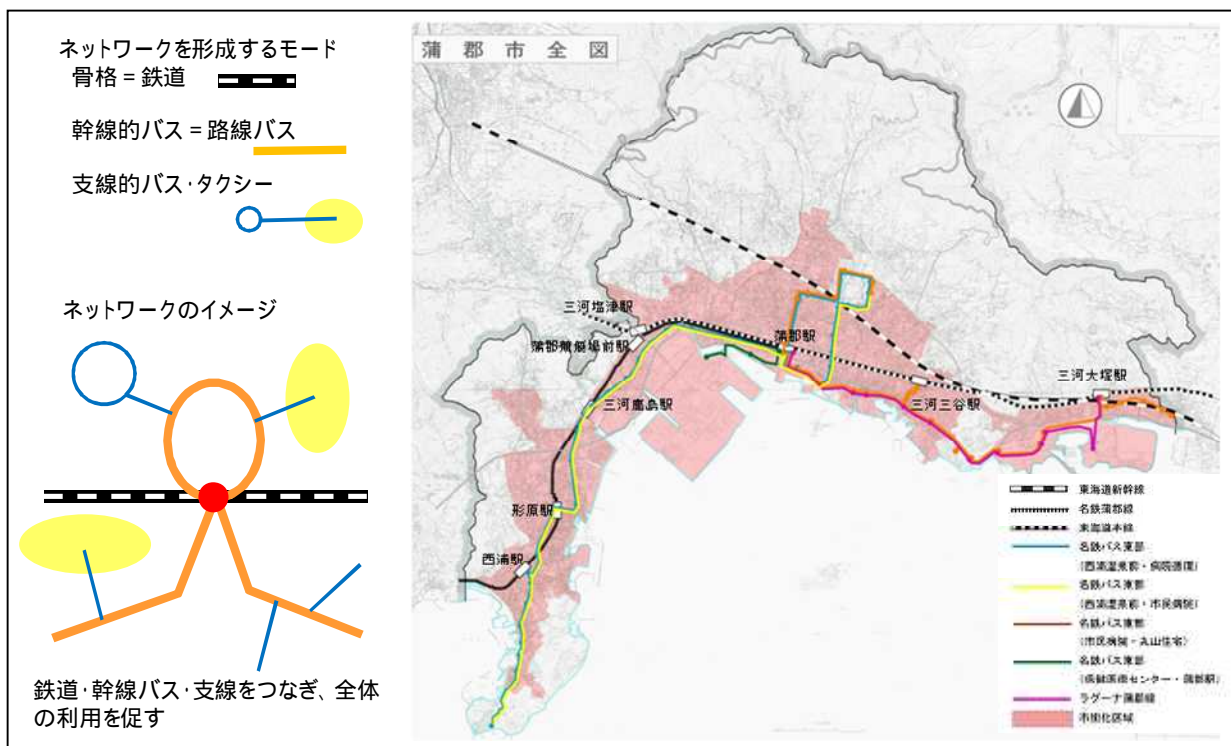
地域の課題・問題点を克服し、将来像を実現するために取り組む対応方針は、下記の4点とする。

鉄道・路線バスの維持（公共交通ネットワーク網の形成）
交通空白地の解消
財政負担を増やさずに公共交通体系を構築する仕組みの導入（評価と協働）
公共交通中心の生活転換・利用促進策の展開

鉄道・路線バスの維持（公共交通ネットワーク網の形成）

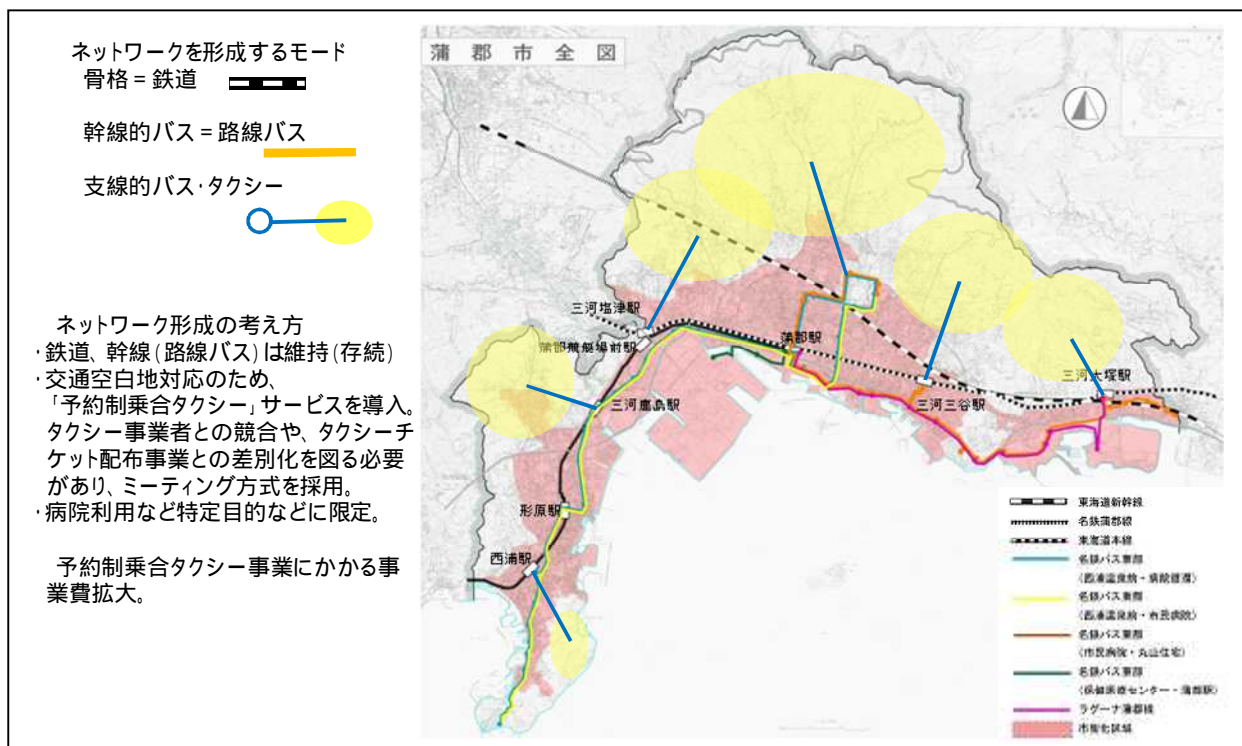
- ・多くの駅がある地域の特徴を守り、駅を中心とした公共交通ネットワークを確保する。
- ・駅や市民病院、主要施設間を結ぶ、既存の路線バスの維持を図る。市民ニーズをふまえ、ルートの変更等、事業の見直しを検討する。
- ・鉄道、路線バス、フィーダー路等によるモードの役割分担を意図した公共交通ネットワーク網を確保する。

鉄道や民間の路線バスは、一旦廃止してしまうと復活させることは現実的に難しいため、原則維持することを目指す（路線バスは、一部ルート等の見直しは検討するが、大幅な変更は行わない。）



交通空白地の解消

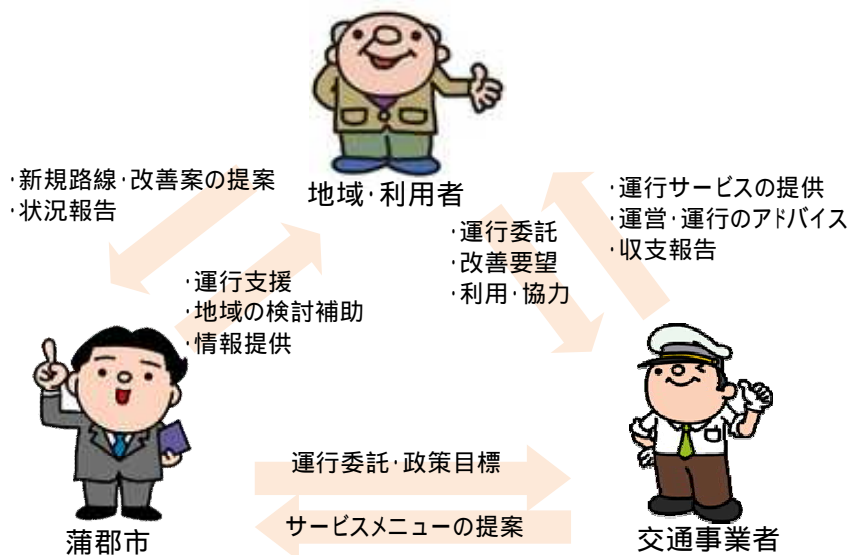
- ・鉄道、路線バスでカバーできない、交通空白地の解消を図る。
- ・対応方法としては、路線バス等の利用促進を図るため、最寄りの路線バス停留所と交通空白地を結ぶフィーダー路線（乗合タクシー等）の確保を目指す。
- ・フィーダー路線の確保にあたっては、導入に対する要望の多い地域であること、住民と具体的な協議ができるようにするため、地元協議組織が設置された地域をモデル地域と定め、当該組織での協議を通してデマンド型交通の具体的な運行内容等を調整し、構築する。
- ・なお、バス停留所まで歩くのが負担と感じる高齢者には、ドア to ドアサービスの利用が可能なタクシーチケット配布事業について、上記フィーダー路線（デマンド型交通）との関係をふまえ、維持・効率化を図る。
- ・フィーダー路線による空間的ハード面での交通空白地の解消に加え、高齢者等に対するタクシーチケット配布事業等によるソフト面からの空白地対応を行う。



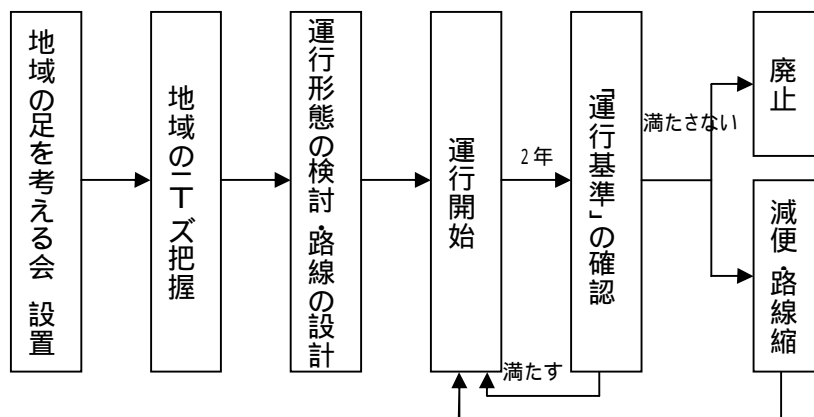
財政負担を増やさないで公共交通体系を構築する仕組みの導入（評価と協働）

- ・アンケート調査等から財政投入に対する住民意向は、現状維持もしくは抑制方向にあるため、現状の財政負担をあまり増やさない範囲で、公共交通体系を維持する工夫を行う。
- ・対応例としては、鉄道・バス・タクシーチケット等の事業別財政支援状況のモニタリングによる評価と結果の公表（情報開示）、運賃収入を増やすための利用促進策、財政投入限度（キャップ）を設定した事業見直しルールの設定、新たな公共交通の導入における運用ルールの構築、利用者・市民・企業・交通事業者・行政等関係者の協力支援活動の推進などが考えられる。
- ・地域のニーズに合った公共交通を、地域と市と交通事業者が協力しながら実現することを目指す“地域で創り・守り・育てる取り組み”を展開する。

地域（利用者）・交通事業者・行政の役割分担イメージ



新たな公共交通の導入における運用ルール（フロー）イメージ



公共交通中心の生活転換・利用促進策の展開

- ・地域公共交通の維持存続の原点は、地域住民の利用促進であるため、自動車中心の生活から、公共交通中心の生活へと転換を図る。
- ・健康増進、環境対策、渋滞緩和などの効果を認識してもらうための意識啓発事業、イベント時のお試し利用、学校での公共交通学習など、地域の創意工夫によるモビリティ・マネジメントの取組を行う。

モビリティ・マネジメントの一例（形原小学校児童による名鉄存続活動）

名鉄沿線の形原小学校6年生有志児童3人が将来、自分達が高校生になった時の通学手段を残すため名鉄存続活動を実施。1名の児童は市長への手紙にて赤電募金箱の設置など利用促進について自分のアイデアを提案。また2名の児童は、早朝の夏休みを利用し、名鉄存続の願いを書いたチラシ、しおりを名鉄蒲郡駅、形原駅にて配布。

形原小学校は、6年生を対象に6月中旬から1ヵ月間、名鉄存続について社会科の授業で取り上げ、今までの名鉄に対する支援金、利用促進活動等を学んでいます。

