

蒲郡市 地域公共交通総合連携計画(素案)
(修正案)

平成 26 年 2 月 10 日

蒲郡市地域公共交通会議

<目次>

第1章 背景・目的	1
1. 背景・目的	1
2. 検討体制・検討経過	2
(1) 検討体制	2
(2) 検討経過	3
3. 計画の骨子	5
第2章 蒲郡市の現況	7
I. 地域構造	7
1. 蒲郡市の人口構造の推移	7
2. 人口分布状況	8
3. 人口流動	11
4. 中京都市圏パーソントリップ調査結果	15
5. 地勢・高低差の状況	19
II. 交通インフラ	20
1. 人口カバー率	20
2. 名鉄西尾・蒲郡線の状況	22
3. 蒲郡市が支援する路線バスの利用状況	25
4. タクシー利用の状況（高齢者割引タクシーチケット配布事業）	27
5. 免許保有状況	30
III. 現状実態のとりまとめ	33
第3章 住民ニーズ	34
I. 住民アンケート調査	34
1. 住民アンケート調査の概要	34
2. 住民アンケート調査結果	35
II. 利用者アンケート調査	42
1. 利用者アンケート調査の概要	42
2. 利用者アンケート調査結果	43
III. 「公共交通について語る会」での住民意見	45
第4章 上位関連計画	48
第5章 現況分析等から見た課題・問題点	53
1. 現況分析から見た主な課題・問題点のとりまとめ	53
2. 住民アンケート調査結果から見た主な課題・問題点	54
3. 利用者アンケートから見た主な課題・問題点	55
4. 地域公共交通について語る会から見た課題・問題点	56
5. 「蒲郡市第四次総合計画」における公共交通の位置づけ	56

第6章 地域公共交通の基本的な考え方「将来像」・「基本方針」	57
1. 課題・問題点を踏まえた蒲郡市における地域公共交通の「将来像」の設定	57
2. 「将来像」を達成するための「基本方針」の設定	58
(1) まずは『本当に困っている人』を救うまちの姿を目指す	58
(2) 既存の公共交通の維持と新規拡充による『移動環境』の向上	59
(3) 公共交通を『支える仕組み』の強化	59
3. 基本方針を実現するための取り組み	60
(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の解消	60
(2) 交通空白地解消のための実験的取組等の実施（短期的対応）	62
(3) 地域資源の活用・関係者間の連携強化による事業推進	67
(4) 公共交通の利用を促す働きかけ活動の実施	69
4. 地域公共交通総合連携計画の「進め方」	70
(1) 将来を見据えた段階的な計画の構築	70
(2) 事業を確保維持するためのPDCAサイクルの導入	71
5. 基本方針を達成するための「目標値」	72
 第7章 地域公共交通総合連携計画に基づく事業等（案）	74
1. 計画区域（案）	74
2. 計画期間（案）	74
3. 計画に基づく事業（案）	75
(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の解消のための事業	75
(2) 交通空白地解消のための実験的取り組み等のための事業	75
(3) 地域資源の活用・関係者間の連携強化のための事業	75
(4) 公共交通の利用を促す働きかけ事業	76
(5) 地域公共交通会議によるPDCAの実施	76
4. 事業スケジュール・事業主体（案）	77
 <用語解説>	78

第1章 背景・目的

1. 背景・目的

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、路線バス、タクシーなどがある。しかし市の北部、特に山間部には公共交通空白地域が広がっており、この空白地域の早期解消が必要となっている。

国勢調査による平成22年度の総人口は82,249人で、昭和60年をピークに減少傾向に転じ、平成12年以降はほぼ横ばいの状態で推移している。このうち65歳以上の老年人口は20,135人で、平成12年比で1.3倍、昭和60年比で2.3倍となっており、高齢化率は24.5%と愛知県内37市のうち2番目に高い数値となっている。蒲郡市では、平成22年度より高齢者割引タクシー制度を開始し、高齢者の足の確保に取り組んできているが、高齢化は今後も続くと見込まれ、自由な移動が困難な高齢者が増えることが予想される。

モータリゼーションの進展に伴い、市内の公共交通利用者は減少し、公共交通事業者の経営が圧迫され、公共交通事業者に任せているだけでは、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おり、このため蒲郡市では、交通サービス維持のため交通事業者に対し支援を行っているが利用は伸びず、バス路線の廃止、名鉄西尾蒲郡線の存続問題と地域の公共交通体系に綻びがでてきている。

総合計画策定のため平成21年に実施された市民アンケートでは、公共交通の利便性の満足度が低いという結果がでており、第四次蒲郡市総合計画においては、「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の確立」、「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形成」を目指し、公共交通体系を一体的に改善することを目標とした地域公共交通総合連携計画の策定があげられており、このため本計画の策定を行った。

2. 検討体制・検討経過

地域公共交通総合連携計画の策定にあたっては、下記メンバーからなる検討体制を組成し、検討を行いとりまとめた。

(1) 検討体制

区分	団体名	委員名
主宰市	蒲郡市長	稲葉 正吉
	蒲郡市総務部長	井澤 勝明
	蒲郡市企画部長	大原 義文
	蒲郡市市民福祉部長	鈴木 富次
	蒲郡市建設部長	安藤 克佳
	蒲郡市産業環境部長	荒島 祐子
	蒲郡市都市開発部長	壁谷 仁輔
交通事業者及び事業者団体	名鉄バス東部株式会社	富田 尚之
	豊鉄タクシー株式会社	清水 康朗
	株式会社かね一自動車	石田 寛
	公益社団法人愛知県バス協会	古田 寛
	愛知県タクシー協会	山田 透
地域住民・利用者	総代連合会会長	大場 克海
	総代連合会副会長	草次 英夫
	総代連合会副会長	天野 忠則
	蒲郡市身体障害者福祉協会	原田 ます子
	蒲郡市老人クラブ連合会	渡辺 ヤエ子
	蒲郡市社会福祉協議会	金原 久雄
	蒲郡市小中学校PTA連絡協議会	織田 康代
	蒲郡商工会議所	小池 高弘
	蒲郡市観光協会	市川 行雄
地方運輸局	中部運輸局愛知運輸支局	小林 博之
運転者が組織する団体	愛知県交通運輸産業労働組合協議会	小林 宏
道路管理者	愛知県東三河建設事務所	大谷 光司
都道府県警察	愛知県蒲郡警察署	坂田 政利
学識経験者	愛知工科大学自動車短期大学自動車工業学科教授	橋本 孝明
	名城大学工学部社会基盤デザイン工学科教授	松本 幸正
都道府県	愛知県地域振興部交通対策課	古橋 昭

計 28名

(2) 検討経過

日時	検討テーマ
第1回 H25.3.26	<ul style="list-style-type: none"> ○平成 25 年度蒲郡地域公共交通会議事業計画書（案）について ○平成 25 年度蒲郡市地域公共交通会議予算書（案）について ○地域公共交通調査事業について
第2回 H25.6.6	<ul style="list-style-type: none"> ○平成 24 年度蒲郡市地域公共交通会議決算について ○蒲郡市地域公共交通調査事業内容（案）について ○夏休み小学生 50 円バスの実施について
第3回 H25.9.20	<ul style="list-style-type: none"> ○平成 25 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業）の交付決定変更申請について ○現況分析について ○関係者ヒアリングについて ○蒲郡市における交通弱者の定義について
第4回 H25.11.13	<ul style="list-style-type: none"> ○市民アンケート結果について ○地域公共交通について語る会の結果について ○課題整理と対応方針案について
第5回 H25.12.27	<ul style="list-style-type: none"> ○前回意見とその対応について ○パーソントリップ調査結果・免許保有状況等について ○住民アンケート調査の追加集計結果について ○利用者アンケート調査結果について ○地域公共交通総合連携計画（素案）について ○地域公共交通確保維持に関する自己評価について
第6回 H26.2.10	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通総合連携計画（素案）について

地域が抱える課題・問題点

1 現況分析から見た主な課題・問題点

(1) 地域構造	①人口 ・少子高齢化、人口減少が進む。人口減少の中で、高齢者が増加するため、地域公共交通の潜在需要規模は拡大見通し。 ②交通インフラのカバー状況 ・鉄道駅から半径1km、バス停から300m圏内の交通インフラカバー率は75.5%。 ※カバーできていないエリアは、市街化調整区域であり、周辺市町と接する北部地区等がいわゆる交通空白地となっている。
(2) 公共交通の実態	・鉄道に9,900万円、路線バスに3,500万円、タクシーチケット配布事業に1,300万円、総額1億1,400万円の財政支援を行う。 ・支援している路線バスの利用実績は、平成20年度約209,000人から平成24年度は176,000人に減少。 ※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 住民・利用者アンケートの調査結果から見た主な課題・問題点

(1) バス利用実態	・「ほとんど乗らない」人が90.8%。 利用者は、住民の1割にも満たない。
(2) 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。
(3) 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、移動困難者の足、通院 ○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。 ○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。
(4) 利用者・移動制約者の意向	○「税投入に対する評価」については、バス利用者・高齢者・不便を感じている人は、市民全体よりも税投入は多いと感じていない。 ○「今後の税投入とサービス水準のあり方」について、バス利用者・高齢者は「現状は妥当」と考え、不便を感じている人は「税投入を抑制し別の方法で対応すべき」という意見が多い傾向が見られた。
(5) 利用者アンケート結果	○ラグーナ線＝市外からの利用者が半数以上。平日は満足より不満の声が多く「サービス向上」意見が多い。ラグーナ蒲郡の利用が中心で、市民病院利用が少なく、拾えきれない需要が多いのではないかと。 ○西浦病院循環線＝形原・西浦校区の利用が過半数で満足度も高い。蒲郡校区の利用が少ない。名鉄との乗継利用はほとんどない。

3 地域公共交通について語る会から見た主な課題・問題点

自動車利用	・自動車の運転は、80歳くらいまで。
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	・鉄道を中心とした交通体系にすべき。 ・名鉄は、一度無くしてしまえば復活させることはできないが、将来にわたって財政補てんし続けるか議論する必要がある。
バス路線について	・現状の路線を維持しつつ、交通空白地域のケアが必要。 ・市民病院は、一次診療所として認識され、頻りに通う人も多い。アクセス必要。
タクシーチケット事業	・料金問題があるが、タクシーは安全・安心。高齢者にはバスよりタクシーの方が使いやすい。

上位計画等

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

- 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。

施策の内容

- 交通不便地域の対策
- 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

地域公共交通会議での意見

○自動車を使える人のように、日ごろ困っていない大多数の意見を反映するのは、公共性があるのかどうか慎重に検討すべきところ。「困っている人を救う」という視点があっても良い。

○本当に困っている人の意見を吸い上げた計画にして欲しい。

○蒲郡市は鉄道に恵まれている。鉄道を有効活用する視点は良い。問題はバスで、「選択と集中」を考えるべき。現状のバス路線に対する批判は強い。鉄道を活かしその端末をどうすべきか、まとめるべき。

○交通モードの連携、関係者間の連携、地域間の連携についても、まとめて欲しい。

公共交通の将来像・基本方針

6 将来像・基本方針・取り組み・計画の進め方

(1) 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。

(2) 将来像を達成するための基本方針

- ① **まずは『本当に困っている人』を救うまちな姿を目指す**
 ・まずは、交通空白地の居住者、独居高齢者・高齢者のみ世帯等の困っている人を救うことを目指し、だれもが安心して暮らせるまちを目指す。
- ② **既存の公共交通の維持と新規拡充による『移動環境』の向上**
 ・通勤通学者、生活行動での交通利用者、観光客等来訪者等にとって必要不可欠な公共交通の維持と新たなサービス強化を目指す。
- ③ **公共交通を『支える仕組み』の強化**
 ・地域公共交通会議の活用による関係者相互の連携強化。

(3) 基本方針を実現するための取り組み

- ① **鉄道を中心とした交通ネットワークの維持確保と交通空白地の解消**
 ・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形成する。
 ・鉄道、幹線バス、フィーダー路線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を構築し、交通空白地の解消を図る。
- ② **交通空白地解消のための実験的取組等(短期的対応)**
 ・路線バスの利用促進を図るため、利用者アンケート調査結果をふまえて、地元検討組織を設置し、路線バスの見直し案を検討する。
 ・交通空白地解消のため、地元協議組織が設置されたモデル地域を定め、当該組織での協議を通してフィーダー路線(デマンド型交通等)の構築を検討する。その際、路線バスやタクシーチケット配布事業などの役割分担を協議する。
- ③ **地域資源の活用・関係者間の連携強化による事業推進**
 ・蒲郡市が元気となるよう、地域交通を創り・守り・育てるための「地域連携」の取組を展開する。
 ・例えば、自治会等の地元組織の協力による取組内容の検討、観光関係者との連携による資源の活用など、利用者・市民・企業・交通事業者・行政等関係者による協働の取組を展開する。

- ④ **公共交通の利用を促す働きかけ活動の実施**
 ・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、自動車中心の生活の中で、少しでも公共交通を利用してもらえるように、公共交通の利用を促す働きかけ活動の推進を行う。

(4) 計画の進め方

- ① **将来を見据えた段階的な計画の構築**
 ・中長期＝安心して移動できる交通体系の構築。
 ・短期＝現行事業の見直し、モデル地区での実験的取り組みの実施による対応。
- ② **事業を確保維持するためのPDCAサイクルの導入**
 ・適切な税投入による事業維持を図るための「仕組み(PDCAサイクル)」を構築する。
 ・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の検討、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等、地域公共交通会議での協議を通じたPDCAの仕組みの導入を検討する。

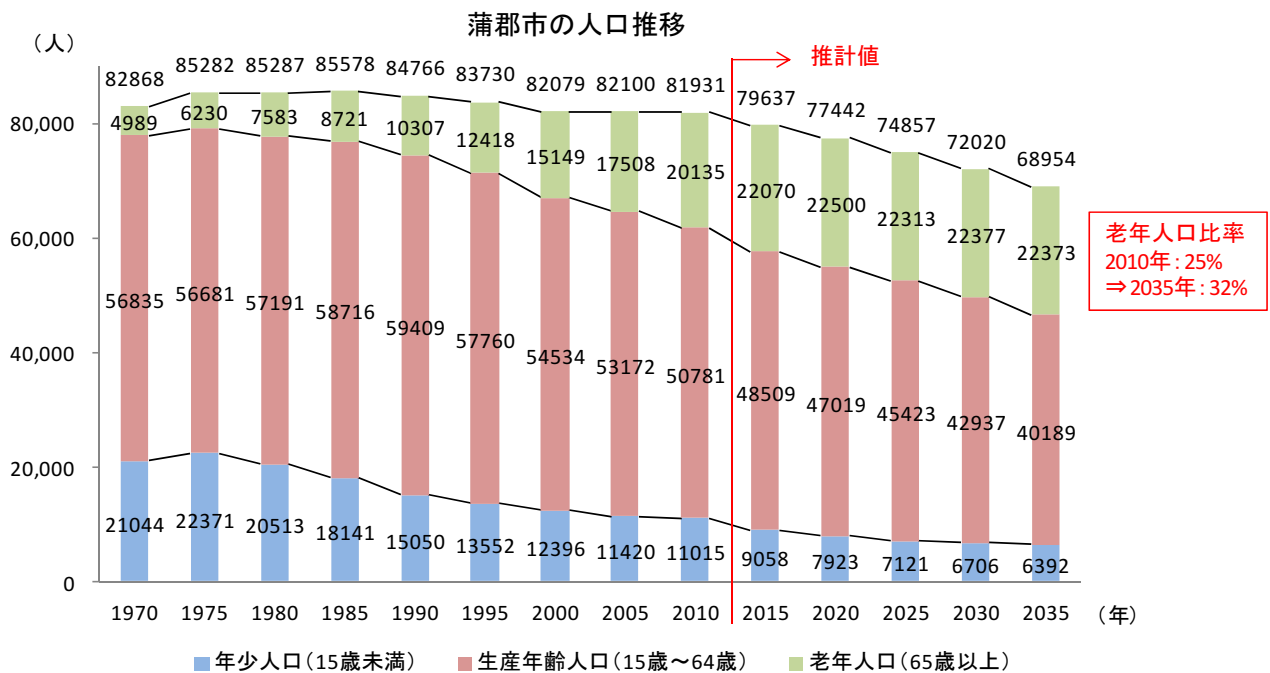
第2章 蒲郡市の現況

I. 地域構造

1. 蒲郡市の人口構造の推移

蒲郡市の人口構造は、1985年をピークに減少傾向にあったものの、2005年では増加に転じている。年齢構成をみると、年少人口は1975年から減少、老年人口は1970年に比べ約4倍に増加しており、少子高齢化が進んでいることがわかる。推計値では、老年人口比率が2010年が25%であるのに対し、2035年は32%まで増加することが予測されている。

図表 2-1 蒲郡市の人口構造



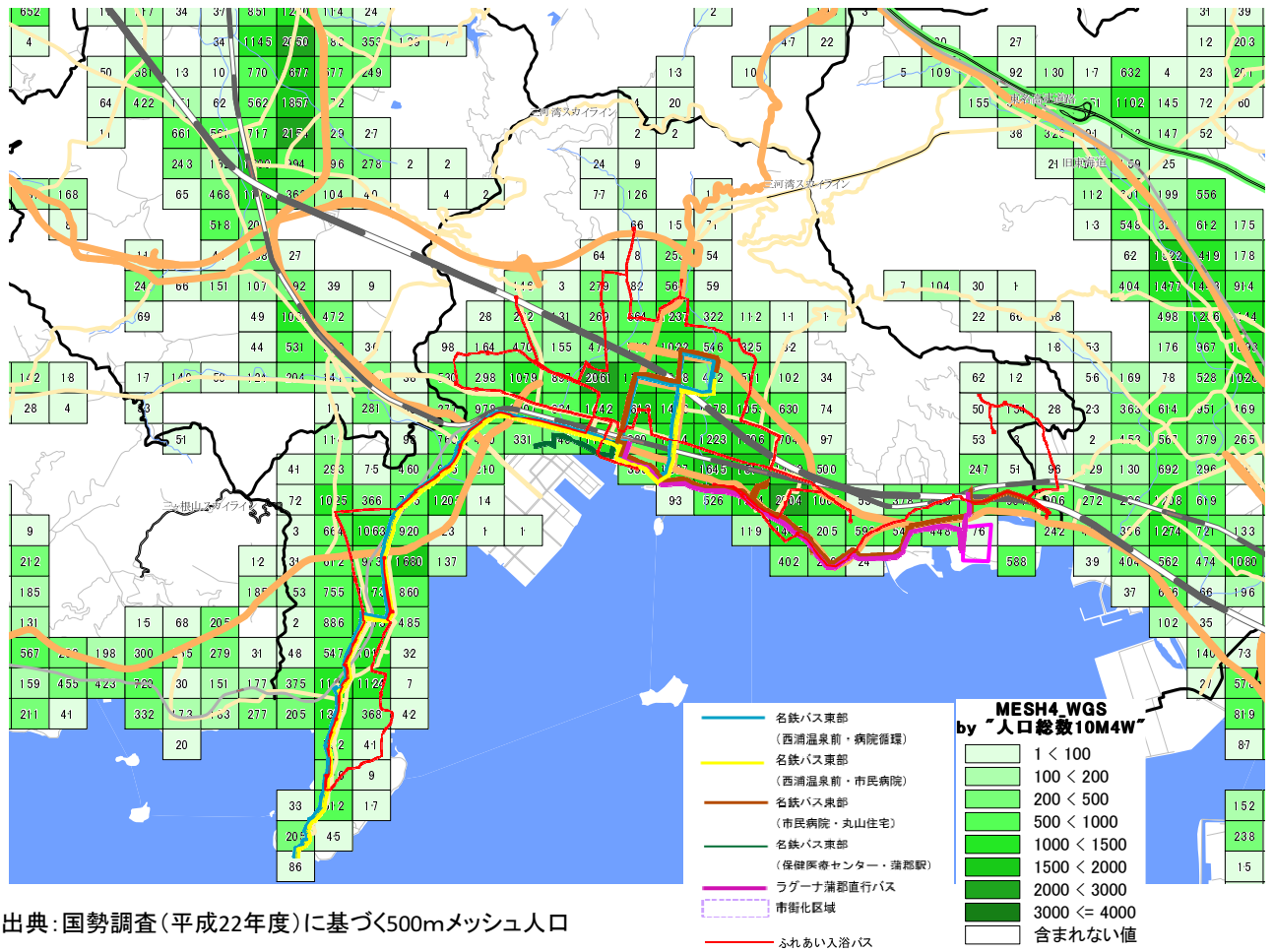
出典: 国勢調査(総務省)、
「日本の市区町村別将来推計人口」(平成20年12月推計)について(人口問題研究所)

出典: 国勢調査人口

2. 人口分布状況

蒲郡市の人口分布は、鉄道駅および主要幹線道路周辺に人口集積がみられ、特に蒲郡駅周辺の中心市街地および国道23号周辺に集中している。また、人口分布状況と鉄道、バス路線の関係を見ると、「ふれあい入浴送迎バス」のルートを除いては、公共交通機関が十分に行き届いているとは言い難い状況にある。

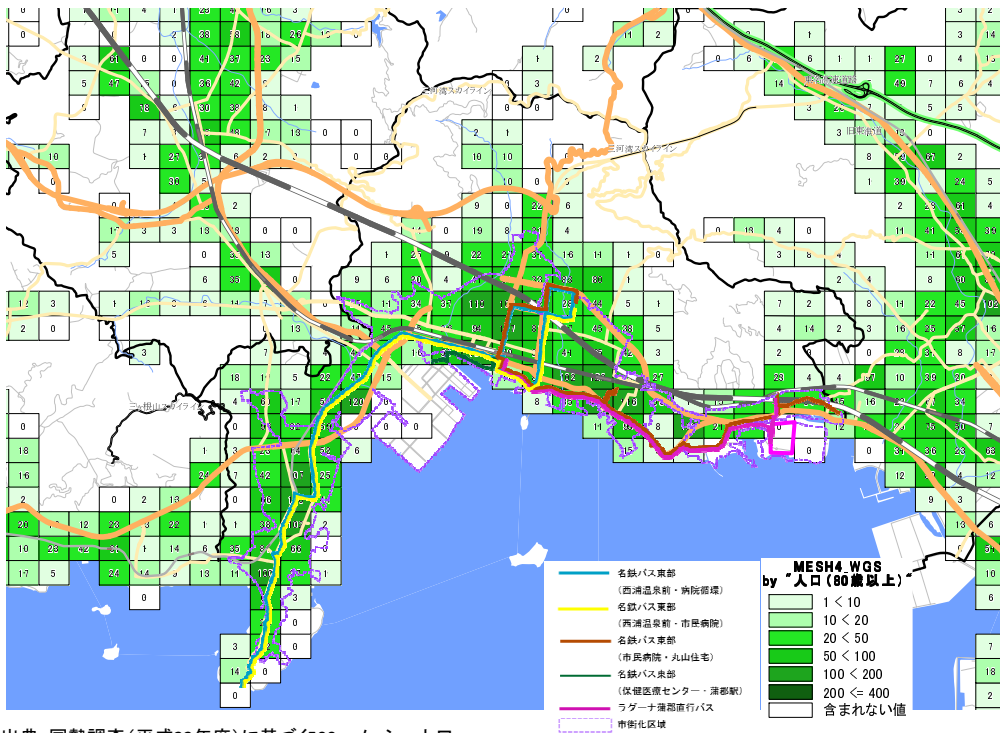
図表 2-2 人口分布（総人口）



出典：国勢調査（平成22年度）に基づく500mメッシュ人口

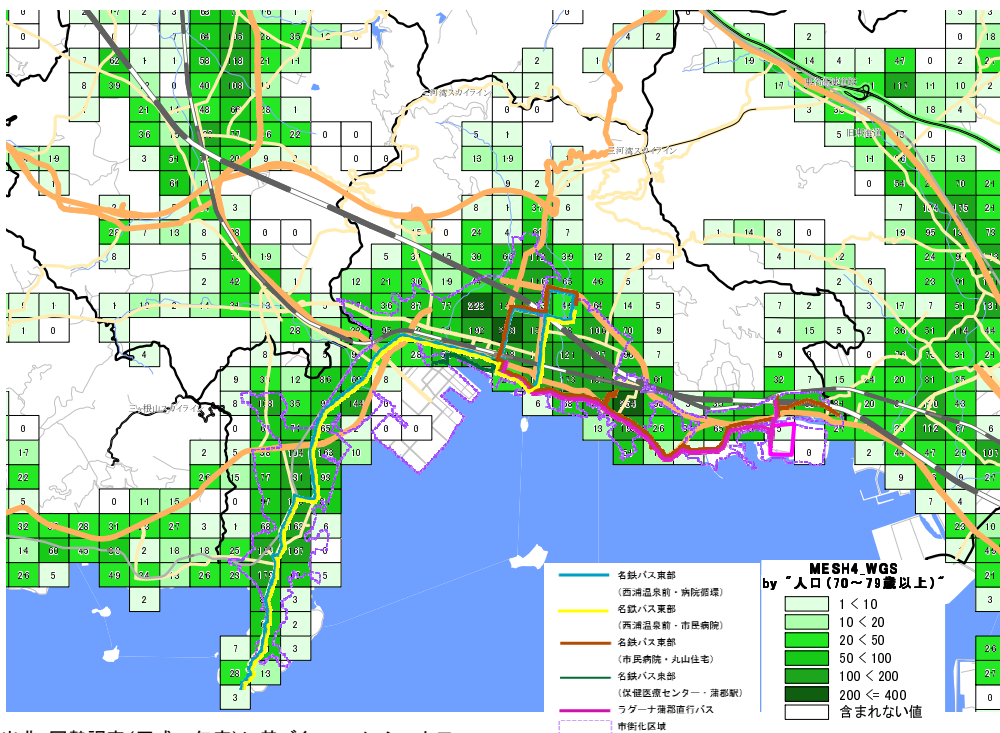
年齢階層別の人口分布状況を見ると、市中心部への高齢者層の集積が多く見られ、中央本町、宮成町、御幸町、三谷町等に特に高齢者層が集中していることが表れている。また、通学に公共交通の利用が見込まれる15歳～19歳未満の年齢階層では、海陽学園を除き、平均的な分布状況が見られるが、春日浦住宅団地、三谷町周辺への集積が多く見られる。

図表 2-3 人口分布（年齢階層別：80歳以上）



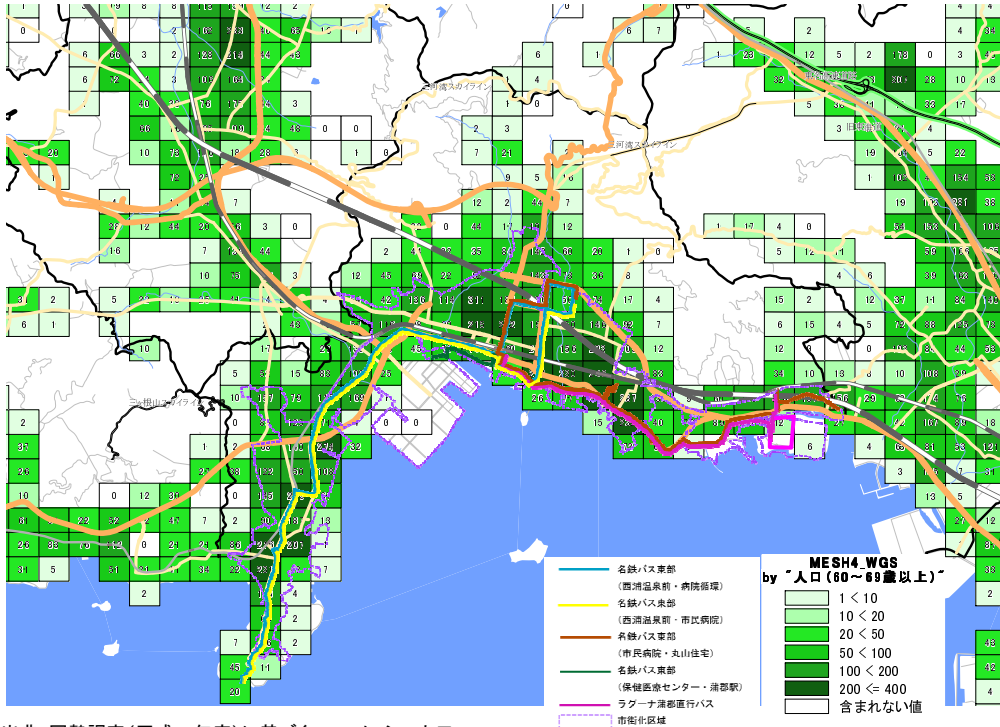
出典：国勢調査（平成22年度）に基づく500mメッシュ人口

図表 2-4 人口分布（年齢階層別：70歳代）



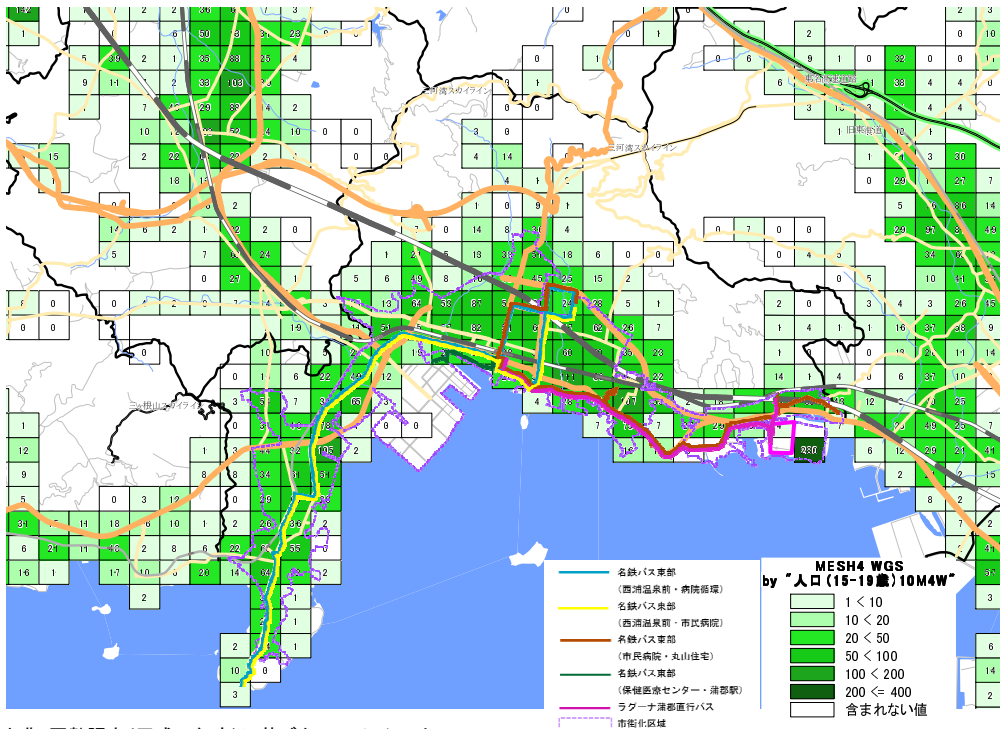
出典：国勢調査（平成22年度）に基づく500mメッシュ人口

図表 2-5 人口分布（年齢階層別：60 歳代）



出典：国勢調査(平成22年度)に基づく500mメッシュ人口

図表 2-6 人口分布（年齢階層別：15~19 歳未満）



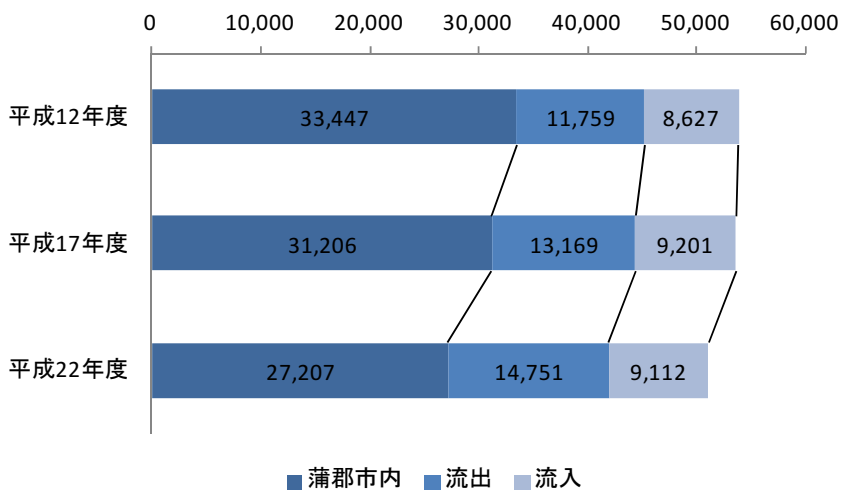
出典：国勢調査(平成22年度)に基づく500mメッシュ人口

3. 人口流動

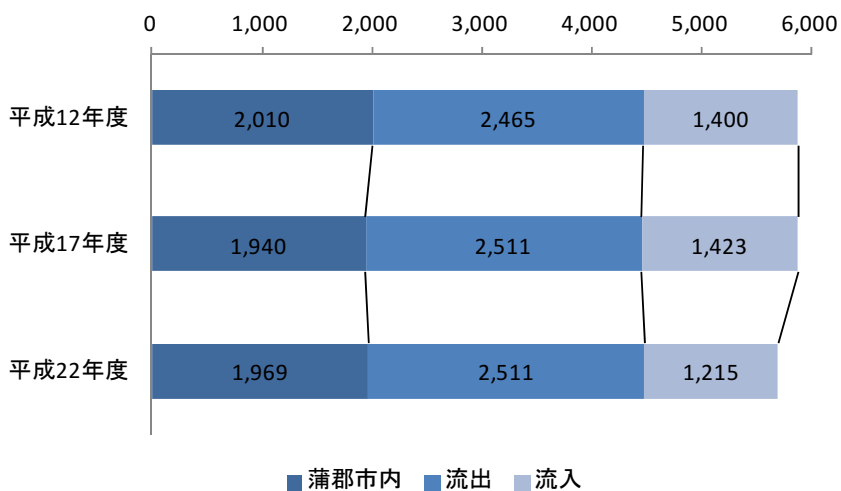
- 平成12年度から平成22年度の変化を見ると、通勤では市内移動が2割程度減少した一方で、通学の変化は比較的少ない
- 平成22年度の通勤流動実態をみると、市内（域内）が最も多く27,207人を示し、最も多い状況にある。また、流出は岡崎市、豊川市、幸田町、豊橋市、西尾市、名古屋市の順に多く、隣接する近隣の市町への流出が多くを占めている。流入は、豊川市、豊橋市、西尾市、幸田町、岡崎市の順に多いが、全体的に流出過多の傾向にある。
- 平成22年度の通学流動実態をみると、市内（域内）が最も多く、1,969人を示し、流出では名古屋市、豊橋市、岡崎市、豊川市、安城市が多く、名古屋市の大学、私立高校へ通学者が多い事がわかる。また、流入では豊橋、豊川からの流入が多いが、西三河方面からの流入は通勤に比べ比較的少ない状況にある。

図表 2-7 人口流動の経年変化（通勤・通学）

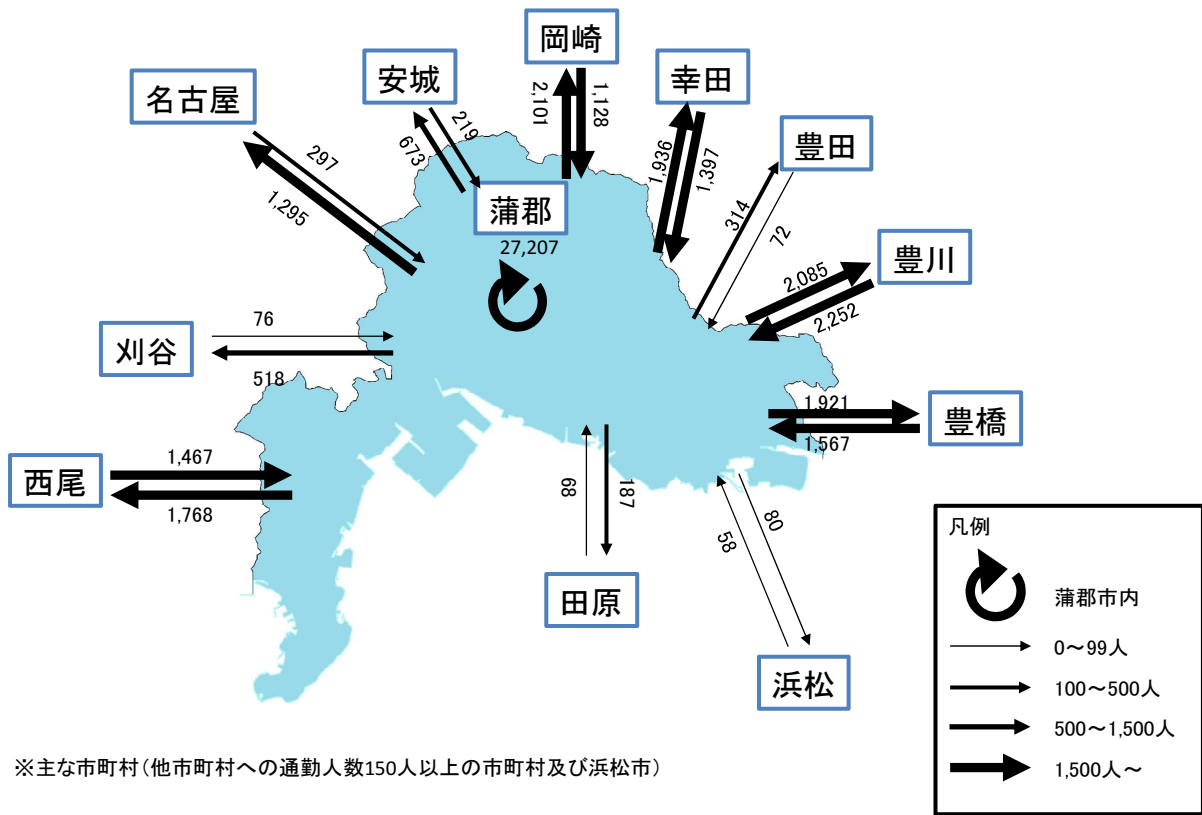
【通勤】



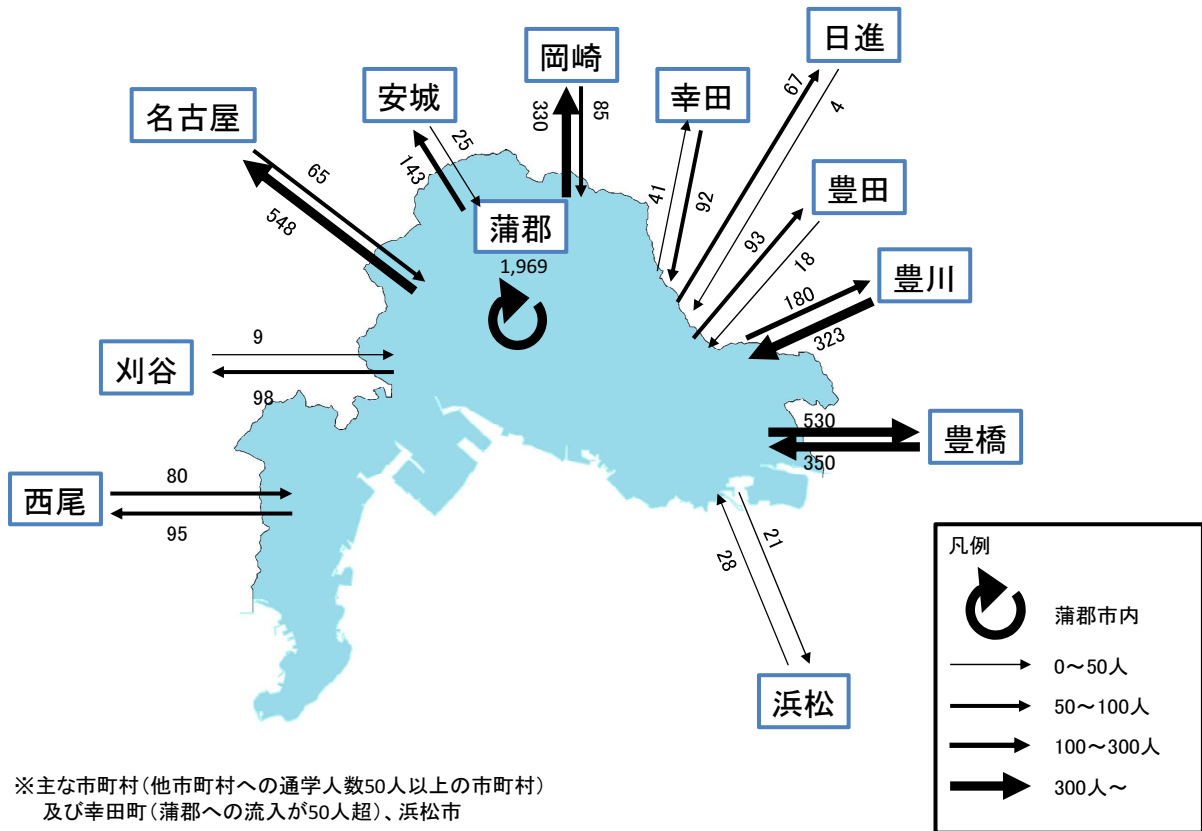
【通学】



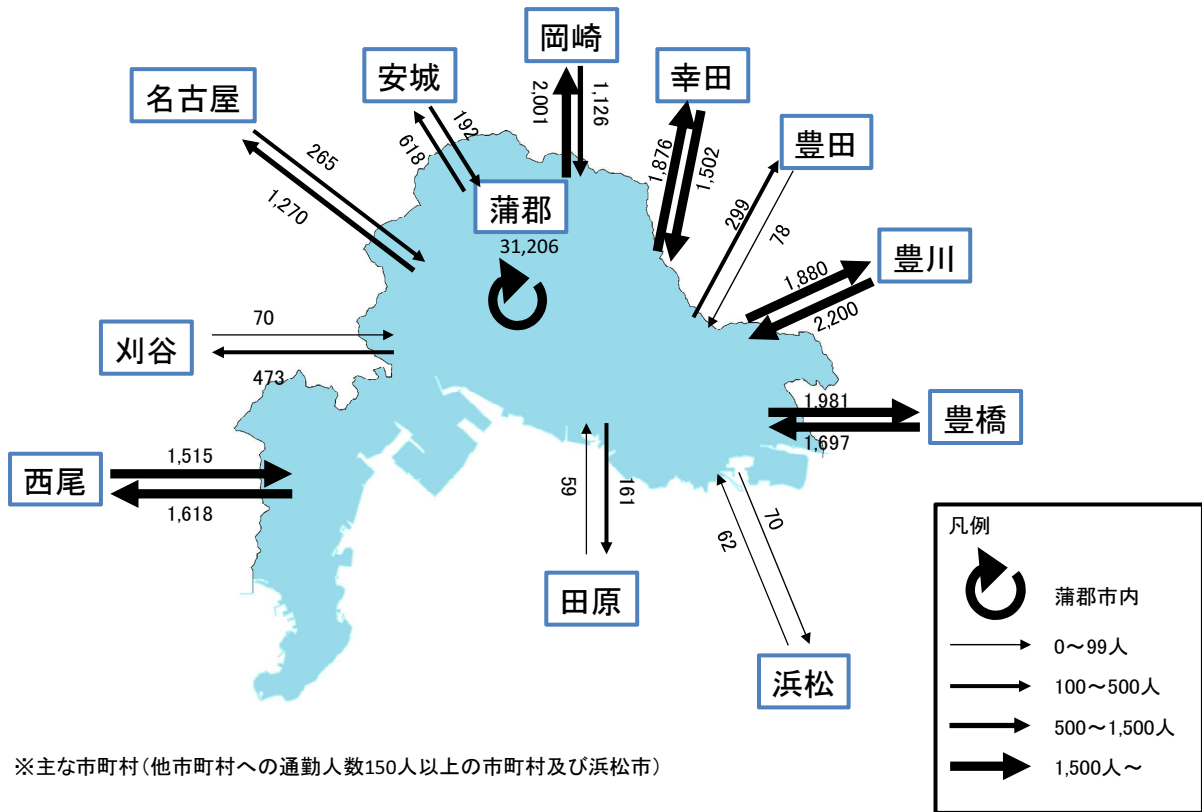
図表 2-8 通勤流動実態：平成 22 年度国勢調査



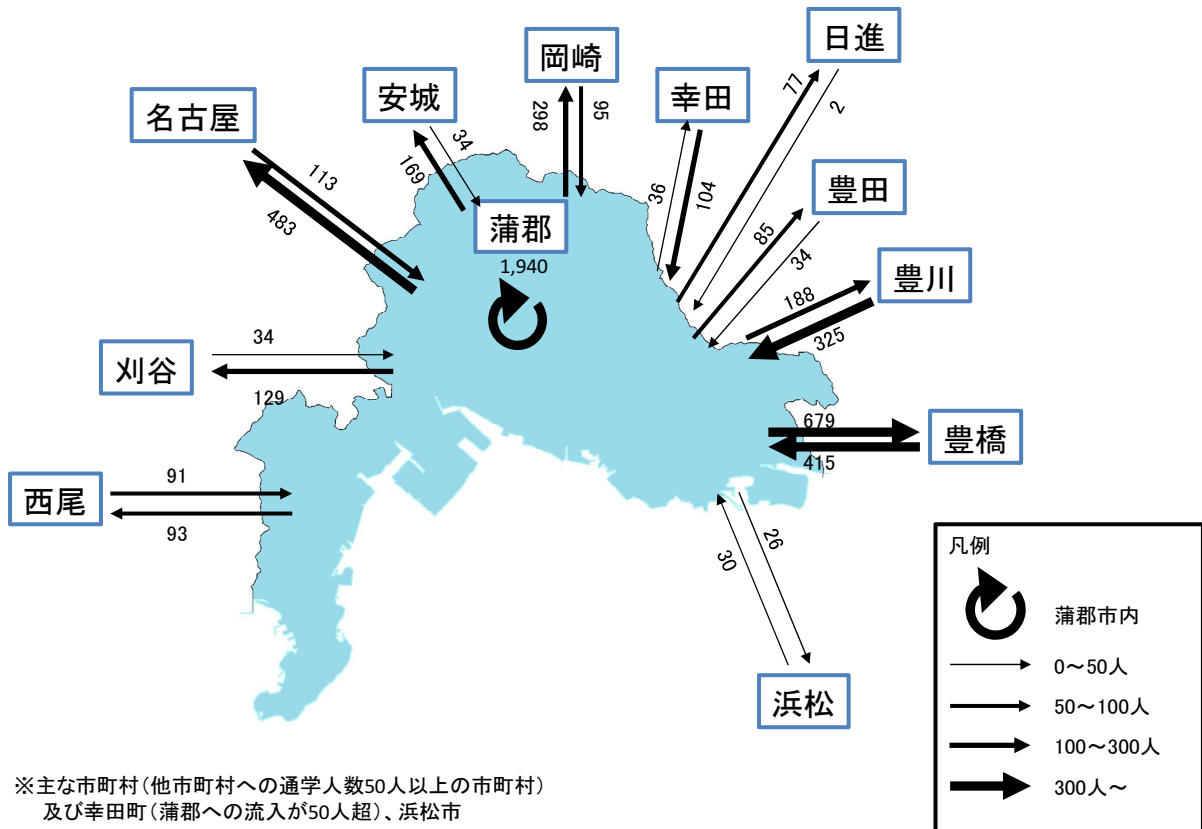
図表 2-9 通学流動実態：平成 22 年度国勢調査



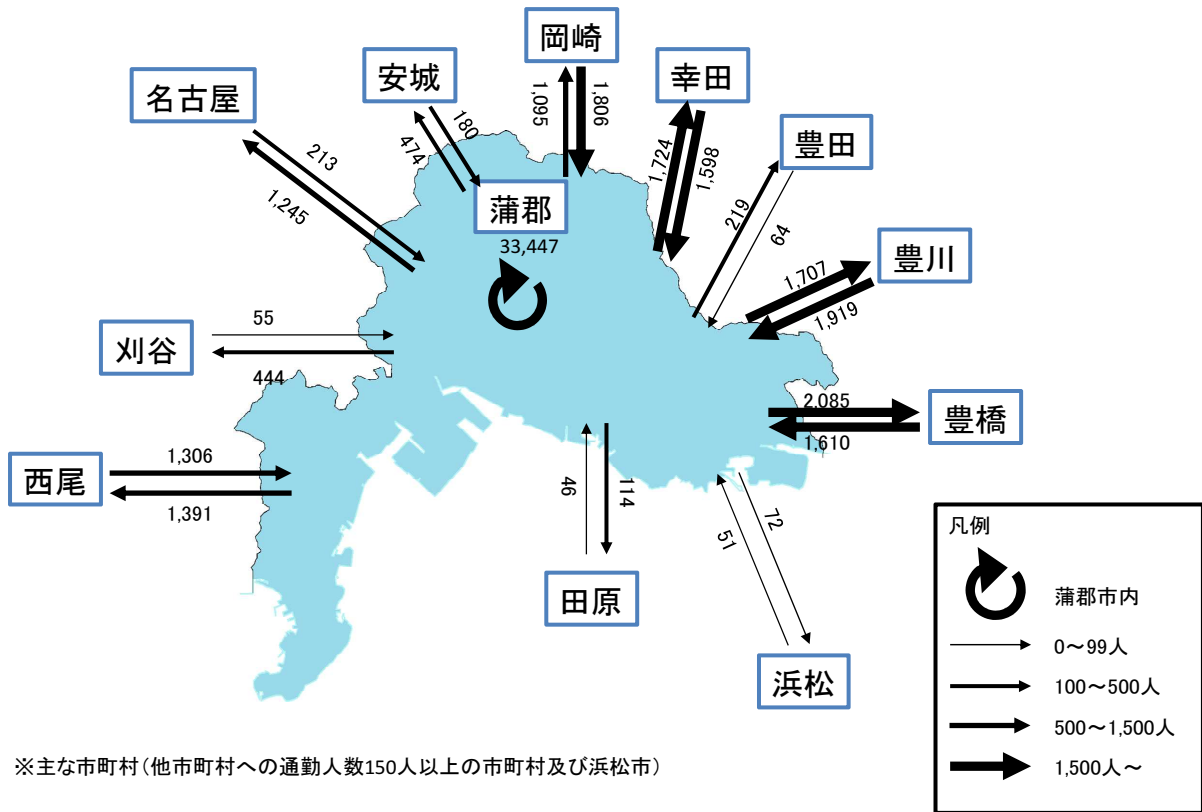
図表 2-10 通勤流動実態：平成 17 年度国勢調査



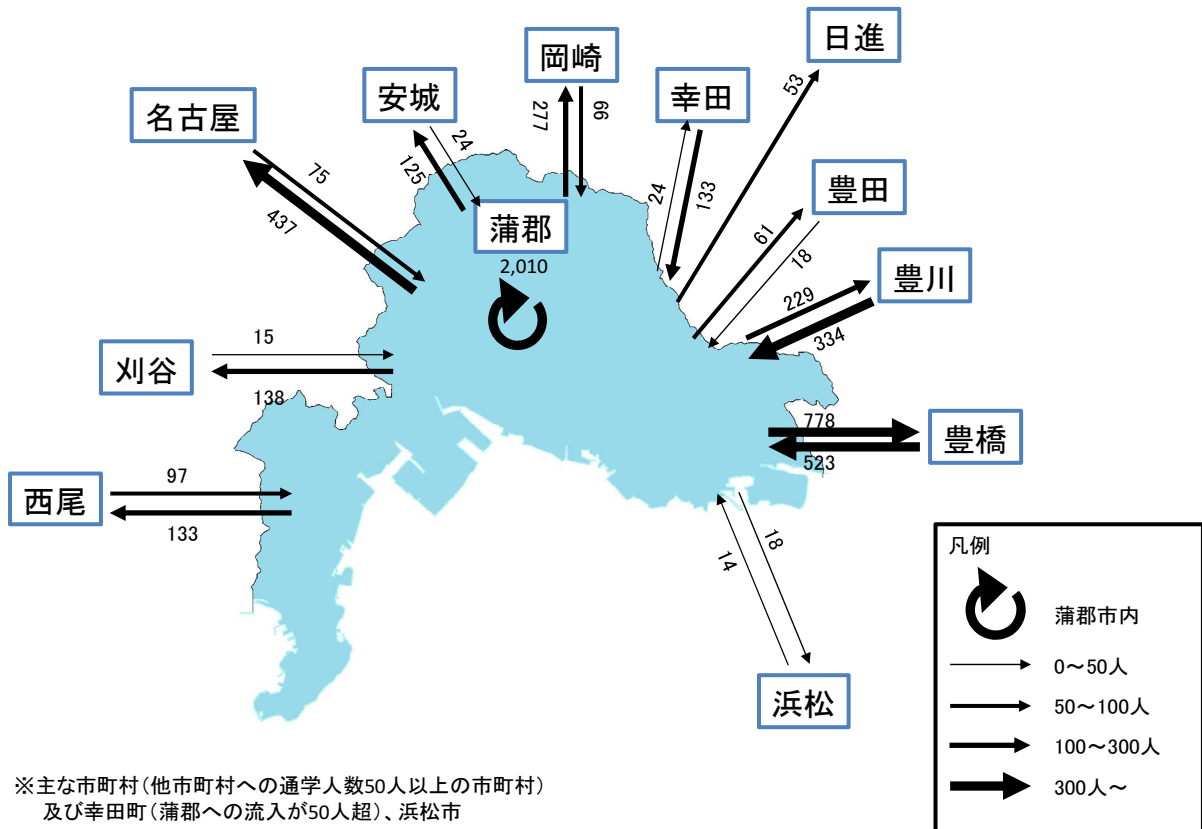
図表 2-11 通学流動実態：平成 17 年度国勢調査



図表 2-12 通勤流動実態：平成 12 年度国勢調査



図表 2-13 通学流動実態：平成 12 年度国勢調査



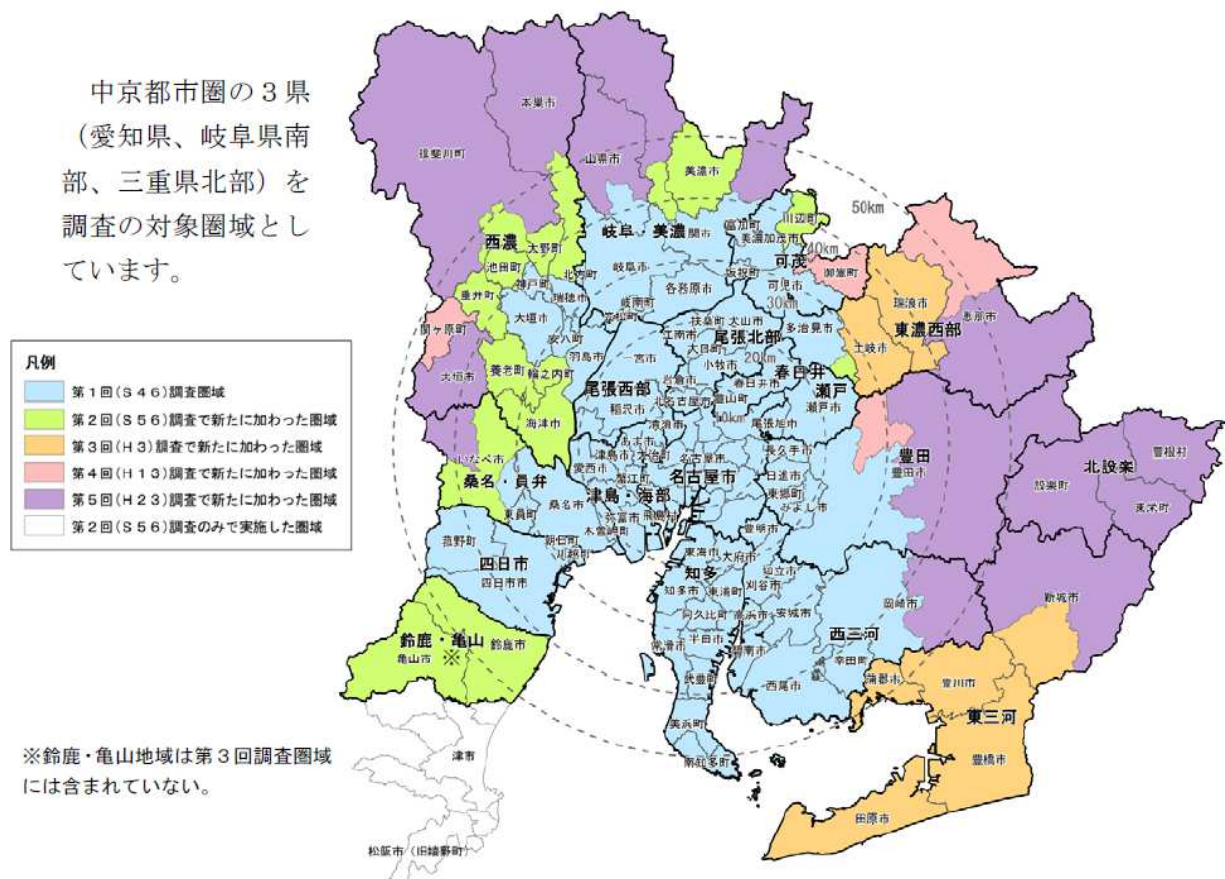
4. 中京都市圏パーソントリップ調査結果

「第5回中京都市圏パーソントリップ実態調査結果の概要」より抜粋・整理した。

(1) 中京都市圏総合都市交通体系調査の概要

- ・パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）とは、1日の移動について、「年齢などの個人属性」「出発地・目的地」「移動目的」「移動時刻」「交通手段」などを調査し、人の1日の全ての移動を捉えるもの。
- ・中京都市圏では、パーソントリップ調査（PT調査）を昭和46年以降10年ごとに実施。
- ・第5回中京都市圏総合都市交通体系調査は、平成23年度から平成25年度までの3カ年計画の予定であり、平成24年度には、「現況交通実態の把握」などを実施。
 ※中京都市圏総合都市交通計画協議会「第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果の概要」より

図表 2-14 調査圏域

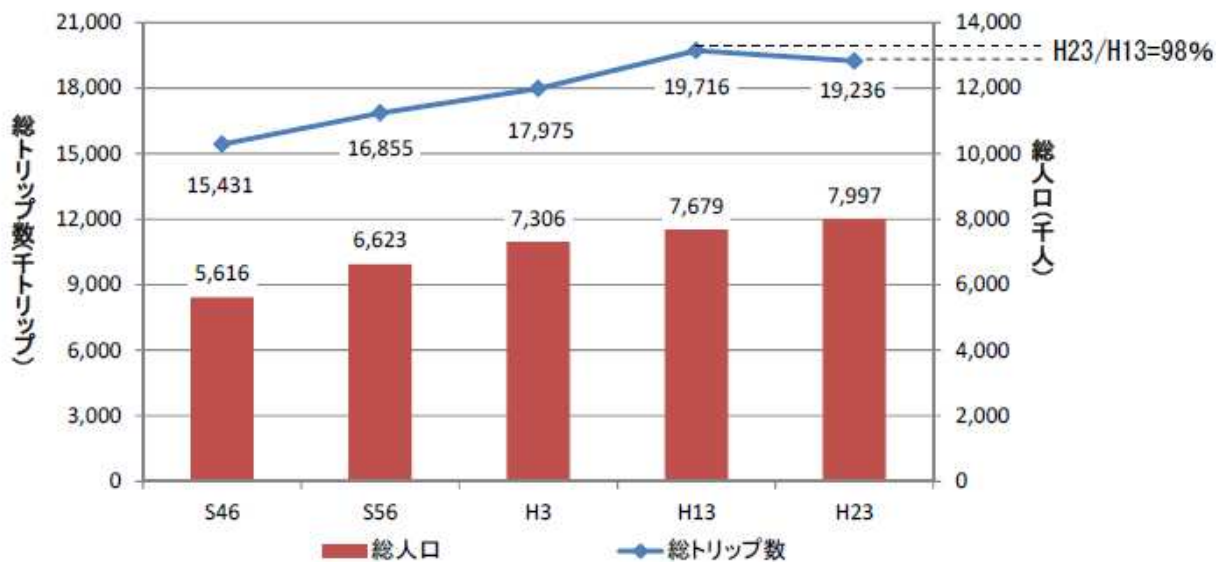


(2) 中京都市圏における1日の人の動き

- これまでは、人口の増加に伴って、総トリップ数は増加し続けていたが、今回の集計結果で初めて総トリップ数が減少した。
- 減少した要因として、少子・高齢化や情報化の進展などにより、外出機会や一人当たりのトリップ数が減少していることが想定されている。

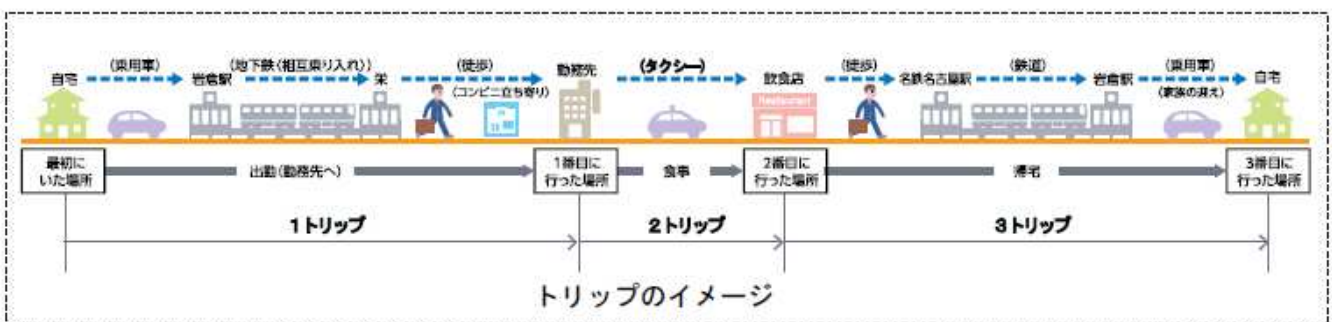
図表 2-15 第5回調査の規模と総トリップ数の推移

対象範囲	96市町村(58市36町2村)
対象面積	10,463km ²
総人口	9,999千人
5歳以上人口	9,485千人
総トリップ数	22,790千トリップ/日



都市圏人口（5歳以上）及び総トリップ数の推移 【第1回調査圏域での推移】

注：このグラフで示す総人口は中京都市圏内に居住する5歳以上人口



(3) 機関分担の状況

- 交通手段の内訳の推移としては、愛知県全体では自動車の分担が増加している。鉄道、バスについてはあまり変化が無い。

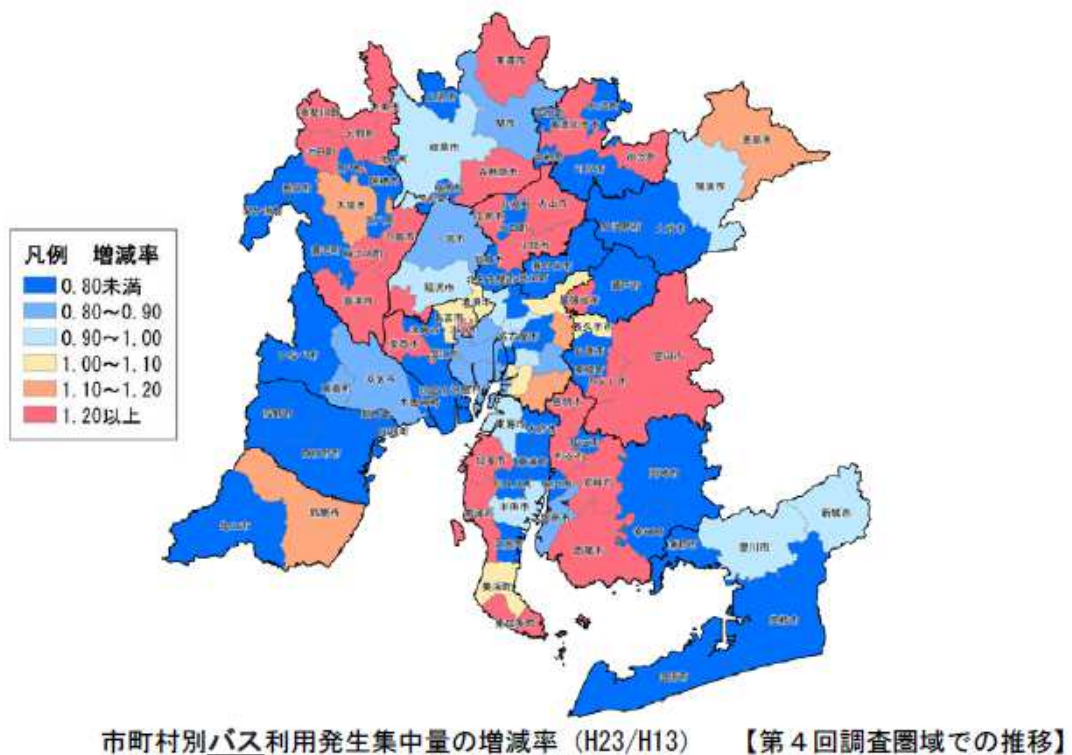
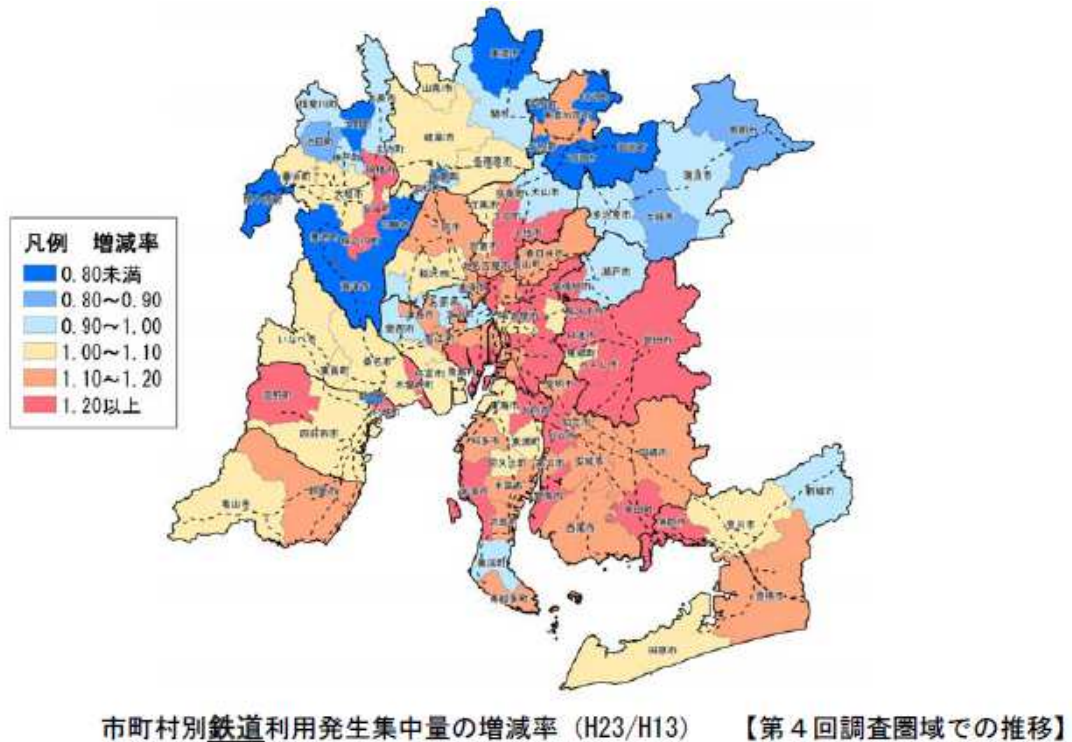
図表 2-16 手段別発生集中量の推移



(4) 蒲郡市の状況

- ・蒲郡市の状況について注目すると、公共交通の発生集中量は、鉄道利用は増加するものの、バス利用が減少している。
- ・鉄道利用は、蒲郡市だけでなく幸田町でも増加しており、JRの利便性向上が影響しているものと思われる。バス利用については、東三河地域（5市）・隣接の幸田町等、多くの地域で減少しており、自動車中心の生活行動が進展している。

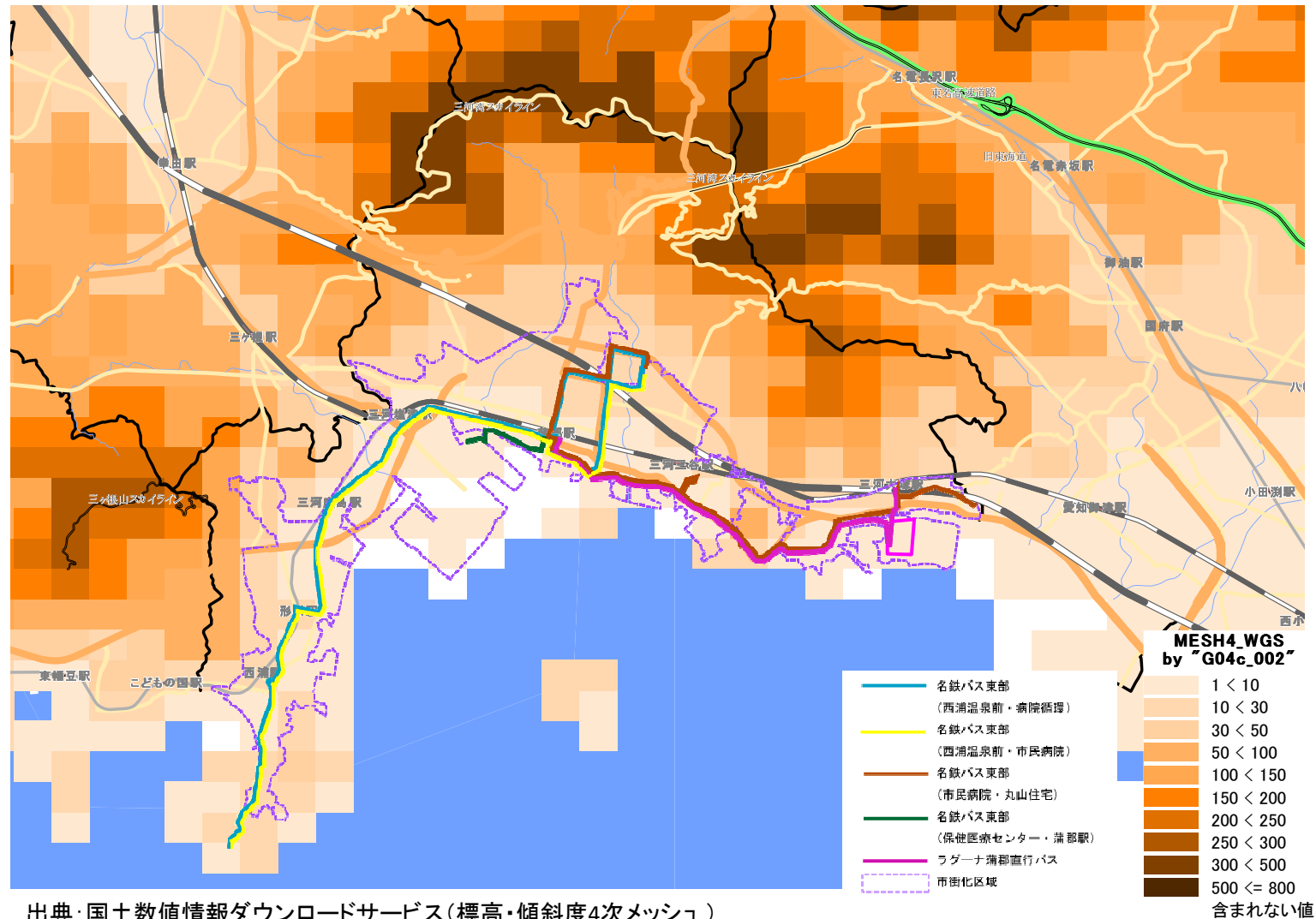
図表 2-17 中京都市圏全体の市町村別にみた鉄道・バス利用の発生集中量の増減率



5. 地勢・高低差の状況

蒲郡市は、周囲を 400m 前後の山地に囲まれ、沿岸部からなだらかな斜面を形成していることが特徴的であり、市街化区域は概ね標高 0～50m の範囲に広がっている。

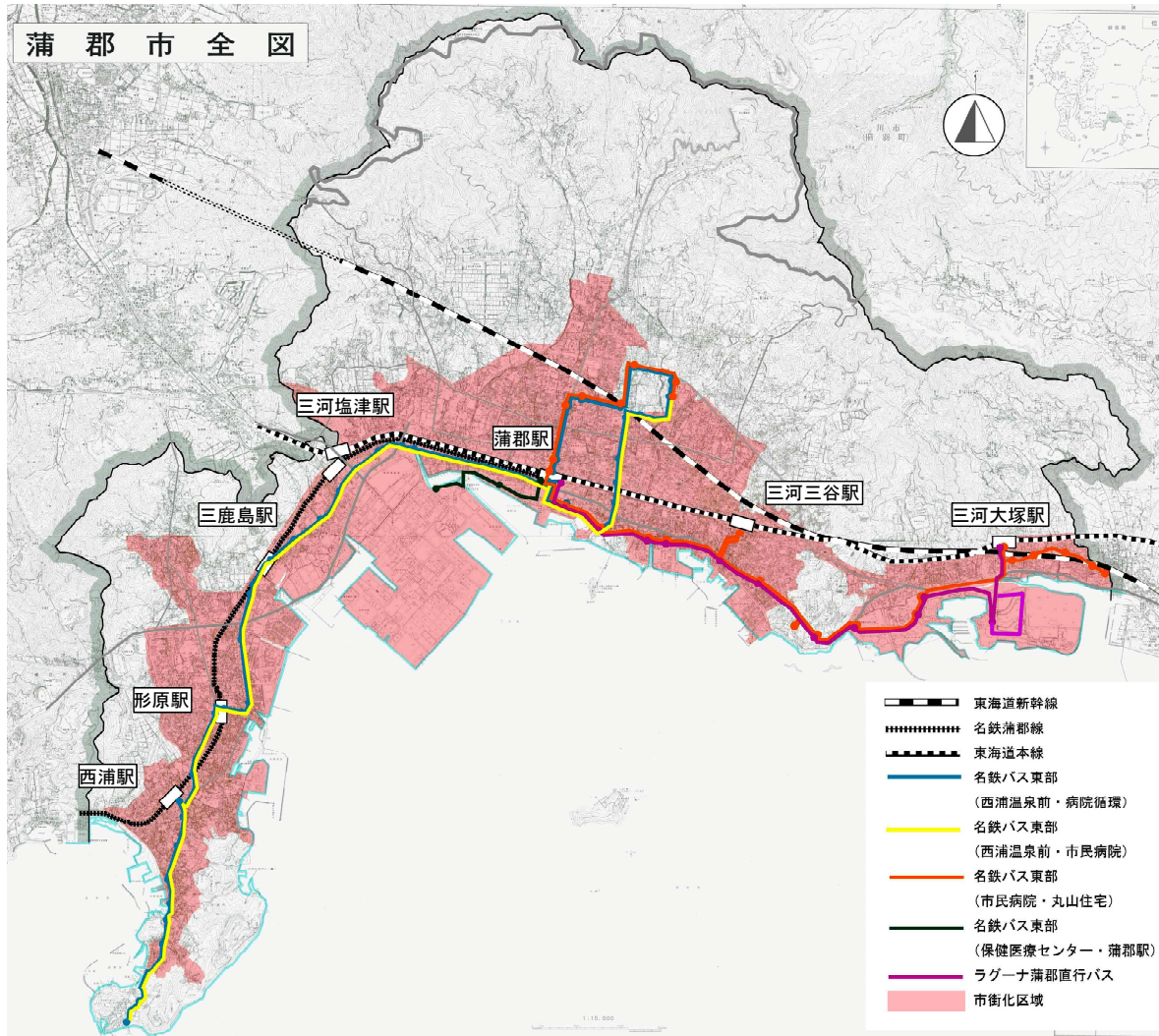
図表 2-18 地勢・高低差



Ⅱ. 交通インフラ

蒲郡市は鉄道は JR 東海道本線と名鉄西尾・蒲郡線を有し、JR は 4 カ所、名鉄は 5 カ所の駅を有している。バスは、5 つの定期路線を有している。

図表 2-19 鉄道・路線バスのルート

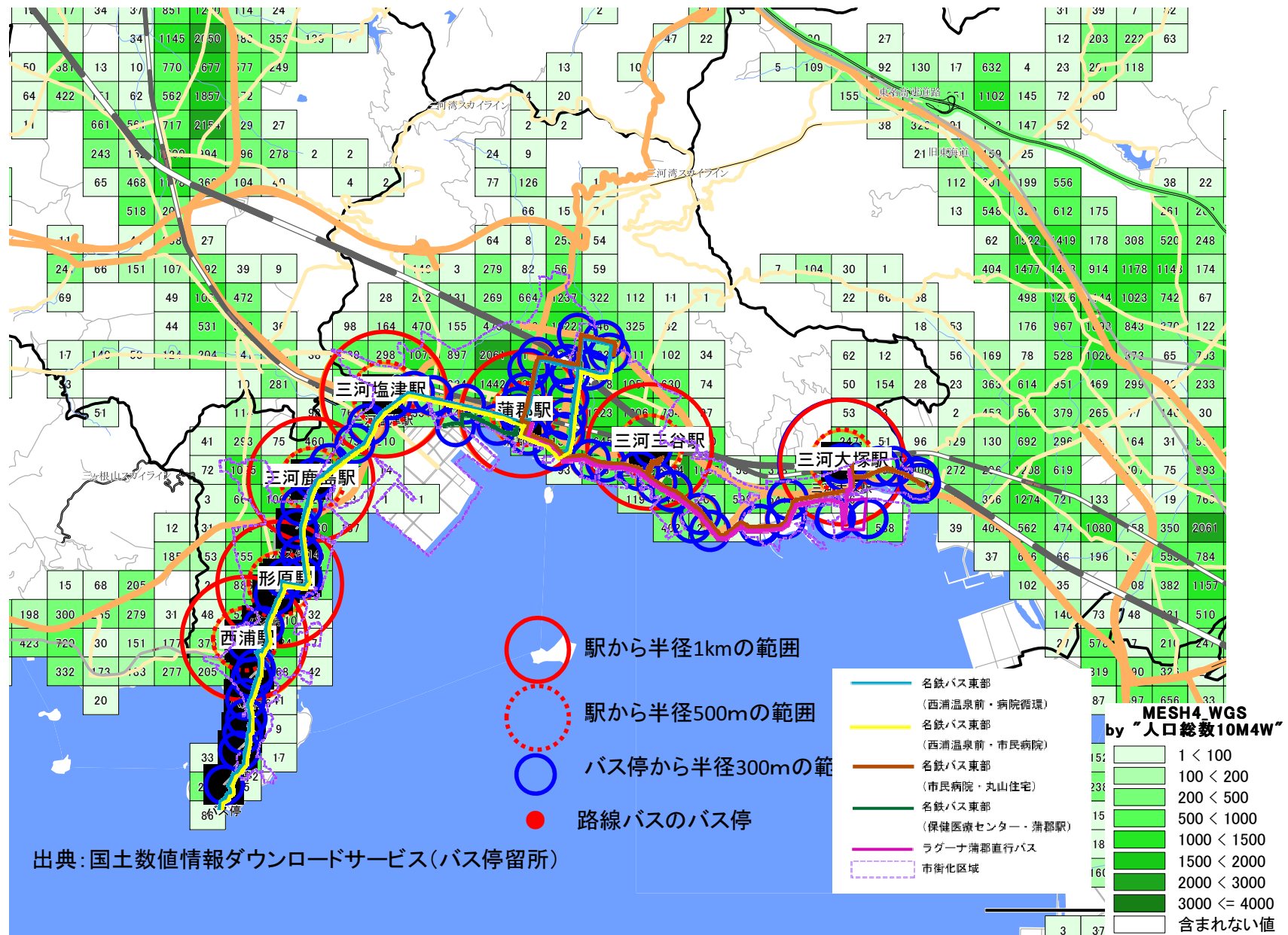


1. 人口カバー率

鉄道駅から半径 1km およびバス停から半径 300m の範囲の人口集積状況は約 6 万 2 千人であり、総人口約 8 万 2 千人の約 76%を網羅していることがわかる。人口集積地域の中で、宮成町については、一部のエリアがこの公共交通の影響範囲から外れている状況にある。

項目	人口 (人)	備考
蒲郡市総人口	82,249	平成 22 年国勢調査
公共交通機関カバーエリア人口	62,101	駅からの半径 1 km、バス停から半径 300m
人口カバー率	75.5%	

図表 2-20 公共交通の影響範囲



2. 名鉄西尾・蒲郡線の状況

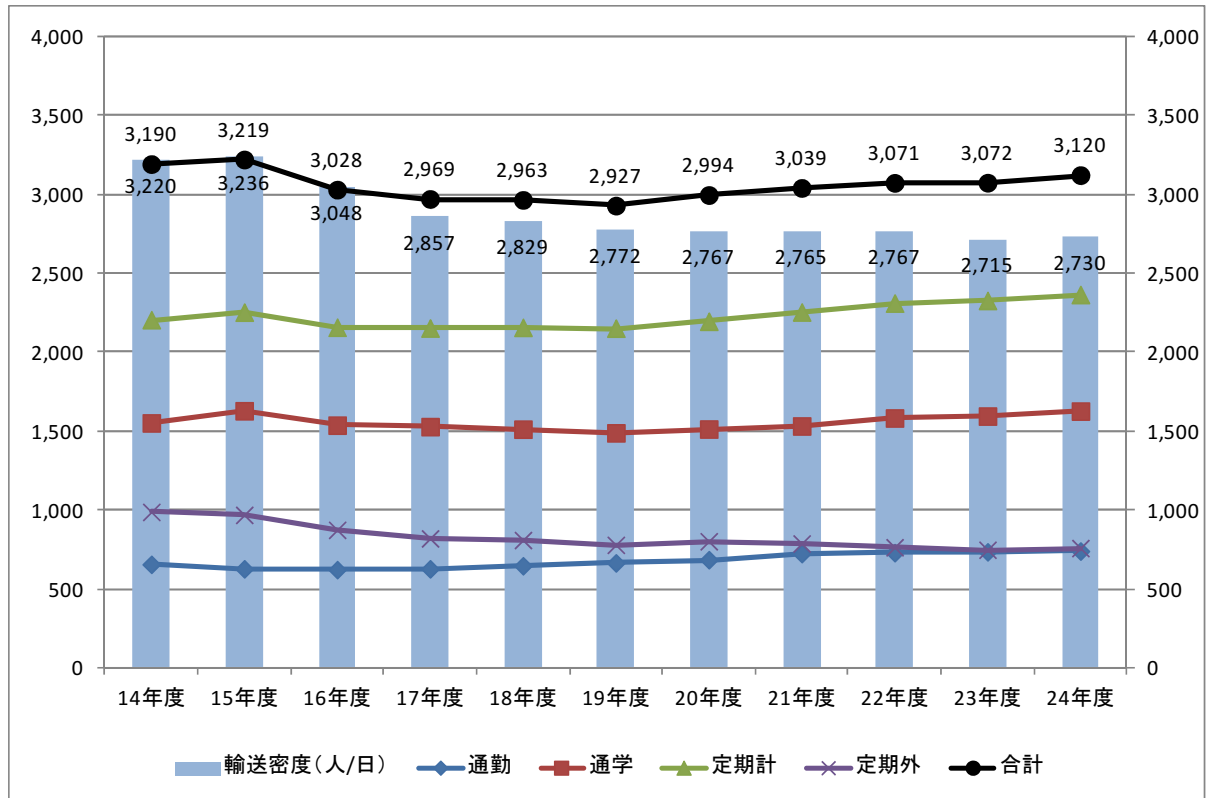
名鉄西尾・蒲郡線の輸送実績としては、平成24年度1年間で312万人となっており、平成14年度との比較では2.2%減少している。平成19年度以降の輸送人員は増加傾向にある。

○運行概要

- 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 (有人駅は西尾駅、吉良吉田駅及び蒲郡駅)
- 基本ダイヤ : 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
- 列車構成 : 西尾～吉良吉田間 2 又は 4 両
吉良吉田～蒲郡間 2 両

図表 2-21 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

種別	年度	平成14年度	平成15年度	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	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	前年比	14年度比
	輸送人員 (千人/年)													
通勤		654	625	620	625	645	663	683	722	728	733	738	0.7%	12.8%
通学		1,550	1,627	1,536	1,526	1,510	1,487	1,511	1,531	1,581	1,593	1,625	2.0%	4.8%
定期計		2,204	2,252	2,156	2,151	2,155	2,150	2,194	2,253	2,309	2,326	2,363	1.6%	7.2%
定期外		986	967	872	818	808	777	800	786	762	746	757	1.5%	-23.2%
合計		3,190	3,219	3,028	2,969	2,963	2,927	2,994	3,039	3,071	3,072	3,120	1.5%	-2.2%
輸送密度(人/日)		3,220	3,236	3,048	2,857	2,829	2,772	2,767	2,765	2,767	2,715	2,730	0.5%	-15.2%



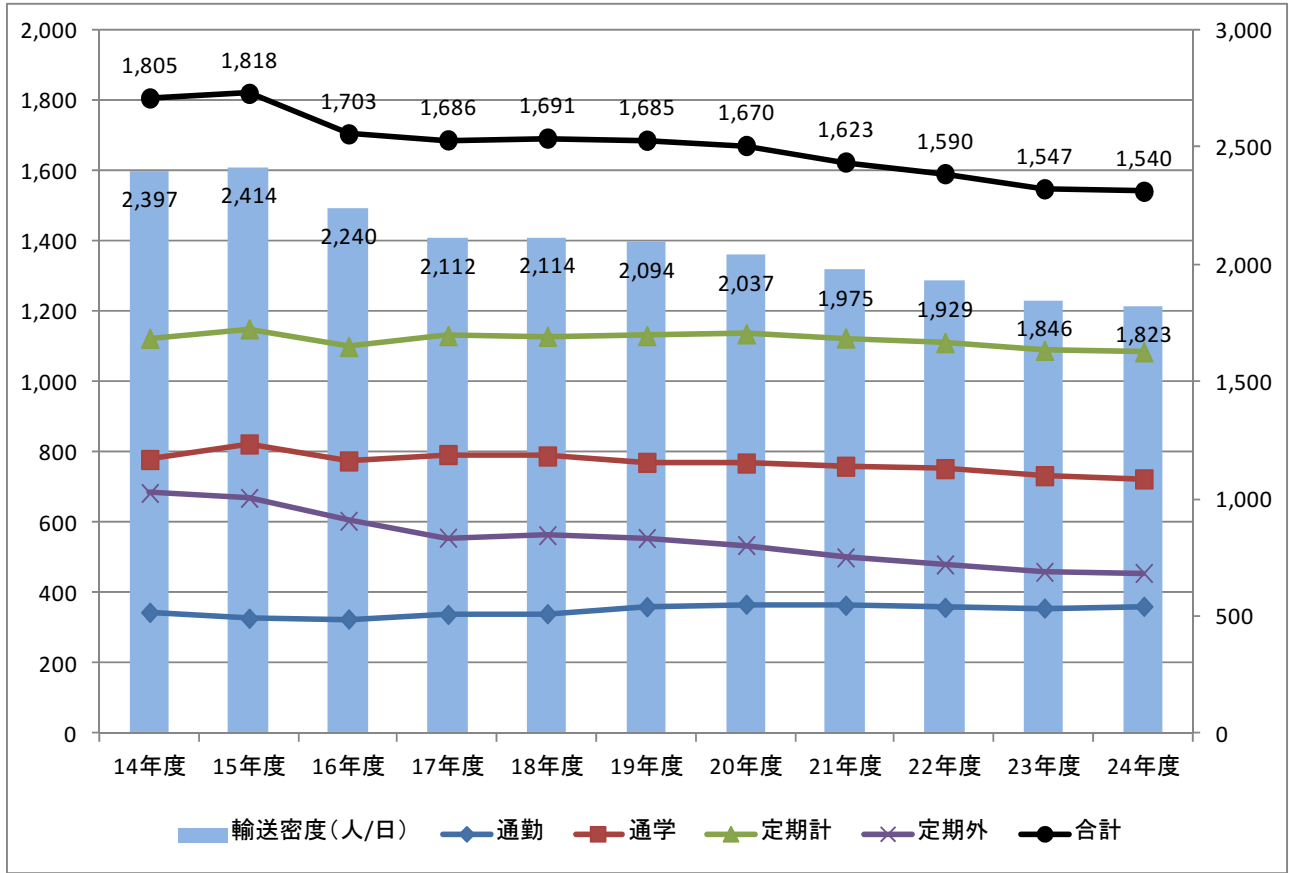
※平成16年4月1日 三河線(吉良吉田～碧南)廃止

資料: 名鉄西尾・蒲郡線対策協議会 第14回対策協議会資料「平成24年度名鉄西尾・蒲郡線の概況について」(平成25年10月11日)より

名鉄西尾・蒲郡線の吉良吉田～蒲郡間の輸送人員・輸送密度に着目すると、平成 24 年度 1 年間では 154 万人となっており、平成 14 年度との比較では 14.7%減少している。
最近の利用状況は、平成 18 年度以降減少傾向にある。

図表 2-22 名鉄西尾・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	平成 14年度	平成 15年度	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	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	前年比	14年度比
	輸送人員 (千人/年)	通勤	344	327	325	338	340	360	367	364	358	356	361	1.4%
通学		778	822	774	792	788	770	768	759	752	732	723	-1.2%	-7.1%
定期計		1,122	1,149	1,099	1,130	1,128	1,130	1,135	1,123	1,110	1,088	1,084	-0.4%	-3.4%
定期外		683	669	604	556	563	555	535	500	480	459	456	-0.7%	-33.2%
合計		1,805	1,818	1,703	1,686	1,691	1,685	1,670	1,623	1,590	1,547	1,540	-0.5%	-14.7%
輸送密度(人/日)		2,397	2,414	2,240	2,112	2,114	2,094	2,037	1,975	1,929	1,846	1,823	-1.3%	-23.9%



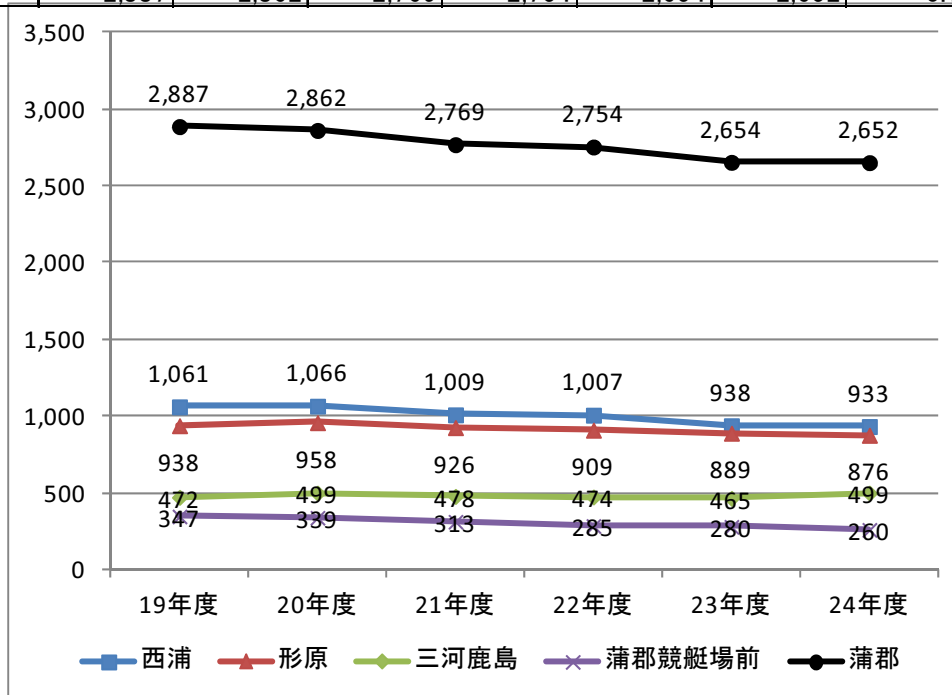
※平成 16 年 4 月 1 日 三河線（吉良吉田～碧南）廃止

資料：名鉄西尾・蒲郡線対策協議会 第 14 回対策協議会資料「平成 24 年度名鉄西尾・蒲郡線の概況について」（平成 25 年 10 月 11 日）より

蒲郡市内の駅別一日当たりの平均乗降人員の推移を確認すると、平成 24 年度は蒲郡駅で 2,652 人/日となっている。
三河鹿島駅を除き、ほとんどの駅で、平均乗降人員は減少している。

図表 2-23 駅別一日平均乗降人員の推移（蒲郡市内分）

駅名 (単位:人/日)	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	前年比	19年度比
西浦	1,061	1,066	1,009	1,007	938	933	-0.5%	-12.1%
形原	938	958	926	909	889	876	-1.5%	-6.6%
三河鹿島	472	499	478	474	465	499	6.8%	5.7%
蒲郡競艇場前	347	339	313	285	280	260	-7.7%	-25.1%
蒲郡	2,887	2,862	2,769	2,754	2,654	2,652	-0.1%	-8.1%

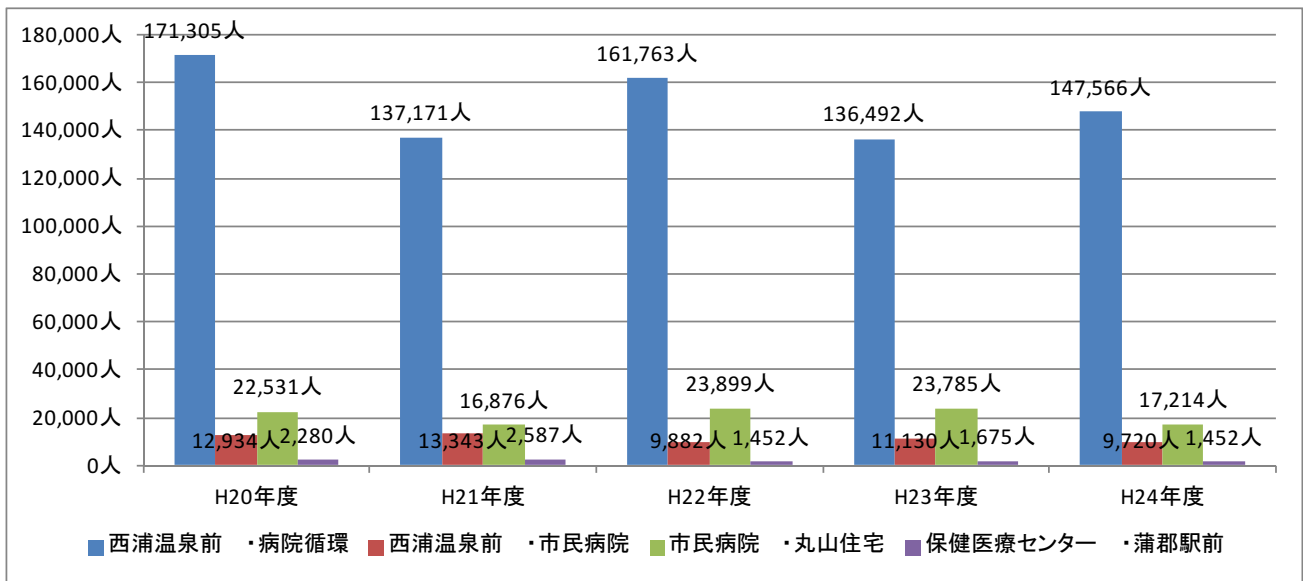


3. 蒲郡市が支援する路線バスの利用状況

蒲郡市が補助金を投入している名鉄バス東部の4路線について利用者数を確認した。平成20年に系統の見直しが行われており、平成20年度以降の利用者数は、年度により増減の変化がある。平成24年度は全体として175,952人の利用があり、対前年比で2%の増加している。

図表 2-24 蒲郡市支援路線の利用実績推移

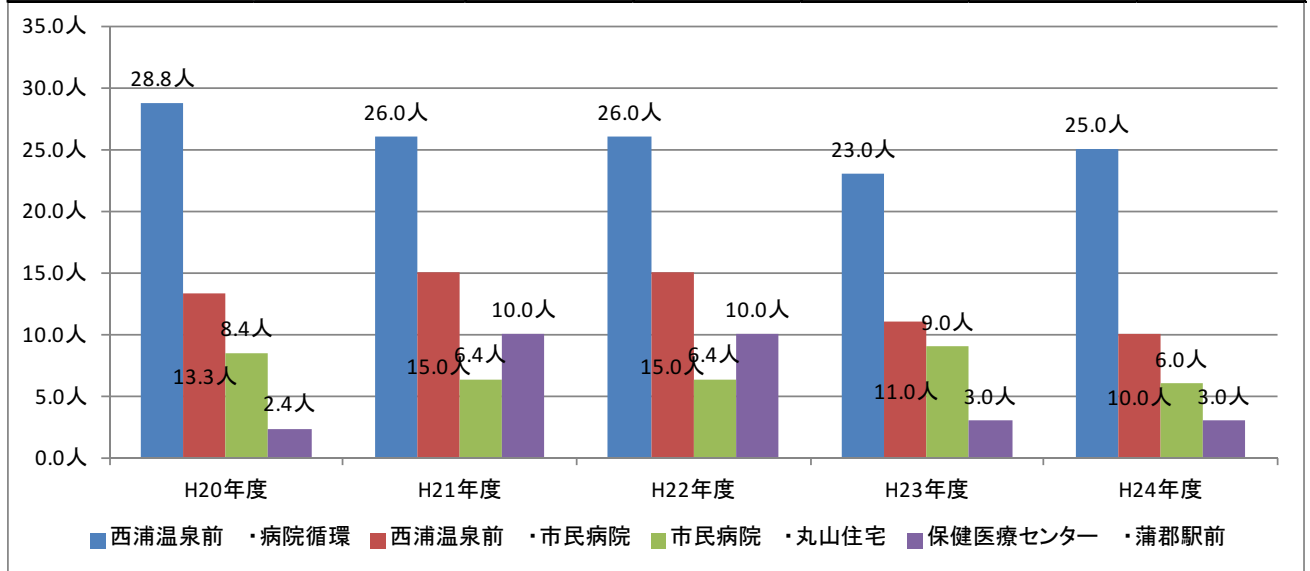
系統名	補助適用区間	利用者数（上段：人数 下段：対前年比）				
		H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
西浦温泉前 ・病院循環	西浦温泉前 ～西浦温泉前	171,305人	137,171人 80%	161,763人 118%	136,492人 84%	147,566人 108%
西浦温泉前 ・市民病院	蒲郡駅前 ～蒲郡市民病院前	12,934人	13,343人 103%	9,882人 74%	11,130人 113%	9,720人 87%
市民病院 ・丸山住宅	竹島遊園 ～蒲郡市民病院前	22,531人	16,876人 75%	23,899人 142%	23,785人 100%	17,214人 72%
保健医療センター ・蒲郡駅前	保健医療センター ～蒲郡駅前	2,280人	2,587人 113%	1,452人 56%	1,675人 115%	1,452人 87%
小計		209,050人	169,977人 81%	196,996人 116%	173,082人 88%	175,952人 102%



資料：名鉄バス東部(株)より

図表 2-25 蒲郡市支援路線の利用実績推移（1便当たり）

系統名	補助適用区間	1便当たりの利用者数（上段：人数 下段：対前年比）				
		H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
西浦温泉前 ・病院循環	西浦温泉前 ～西浦温泉前	28.8人	26.0人 90%	26.0人 100%	23.0人 88%	25.0人 109%
西浦温泉前 ・市民病院	蒲郡駅前 ～蒲郡市民病院前	13.3人	15.0人 112%	15.0人 100%	11.0人 73%	10.0人 91%
市民病院 ・丸山住宅	竹島遊園 ～蒲郡市民病院前	8.4人	6.4人 76%	6.4人 100%	9.0人 141%	6.0人 67%
保健医療センター ・蒲郡駅前	保健医療センター ～蒲郡駅前	2.4人	10.0人 421%	10.0人 100%	3.0人 30%	3.0人 100%
小計		20.7人	16.8人 81%	19.5人 116%	17.1人 88%	17.4人 102%



系統名	補助適用区間	距離	運行回数	車両の種類	乗車定員
			平日/休日		
西浦温泉前 ・病院循環	西浦温泉前 ～西浦温泉前	27.8	17	中型	55人
西浦温泉前 ・市民病院	蒲郡駅前 ～蒲郡市民病院前	14.1	3	中型	55人
市民病院 ・丸山住宅	竹島遊園 ～蒲郡市民病院前	13.1	2	中型	55人
保健医療センター ・蒲郡駅前	保健医療センター ～蒲郡駅前	1.4	8	中型	55人
			6		
			2	中型	55人
			0		

資料：名鉄バス東部(株)より

4. タクシー利用の状況（高齢者割引タクシーチケット配布事業）

蒲郡市内には、下記に示すように2事業者・80台の車両によりタクシーサービスが展開されている。また、これらタクシー事業者の協力により、平成22年5月から高齢者割引タクシーチケット配布事業が開始されており、その利用状況は下記の通り。利用枚数、市補助金額、利用者合計等、毎年増加している。地区別配布状況については三谷地区・形原地区での発行枚数が多く、年齢別では70歳後半から80歳における発行枚数が多い、

図表 2-26 蒲郡市内におけるタクシー事業者の状況

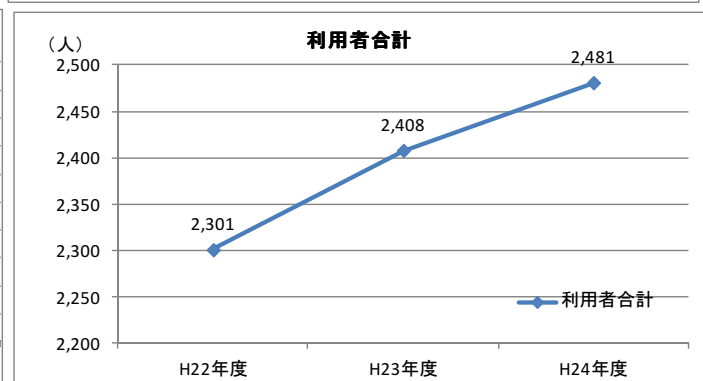
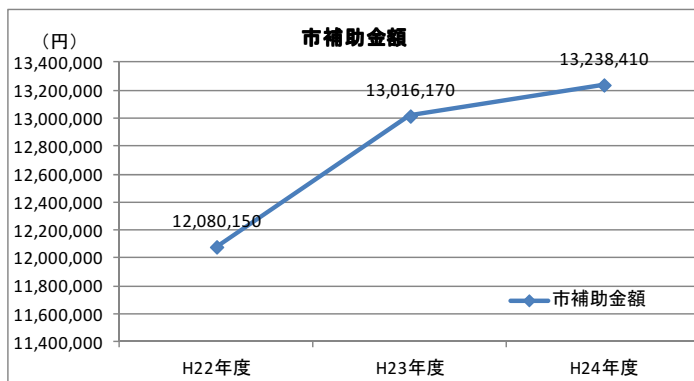
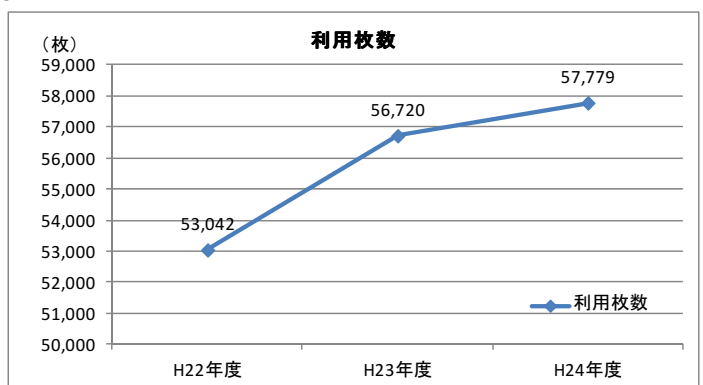
事業所名	車両数			小計	住所
	ジャンボ (特定大型)	一般タクシー (大・中・小)	福祉 車両		
(株)かねー自動車	1	35	0	36	蒲郡市形原町川原
豊鉄タクシー(株) 蒲郡営業所	1	43	0	44	蒲郡市拾石町前浜

○高齢者割引タクシーチケット配布事業

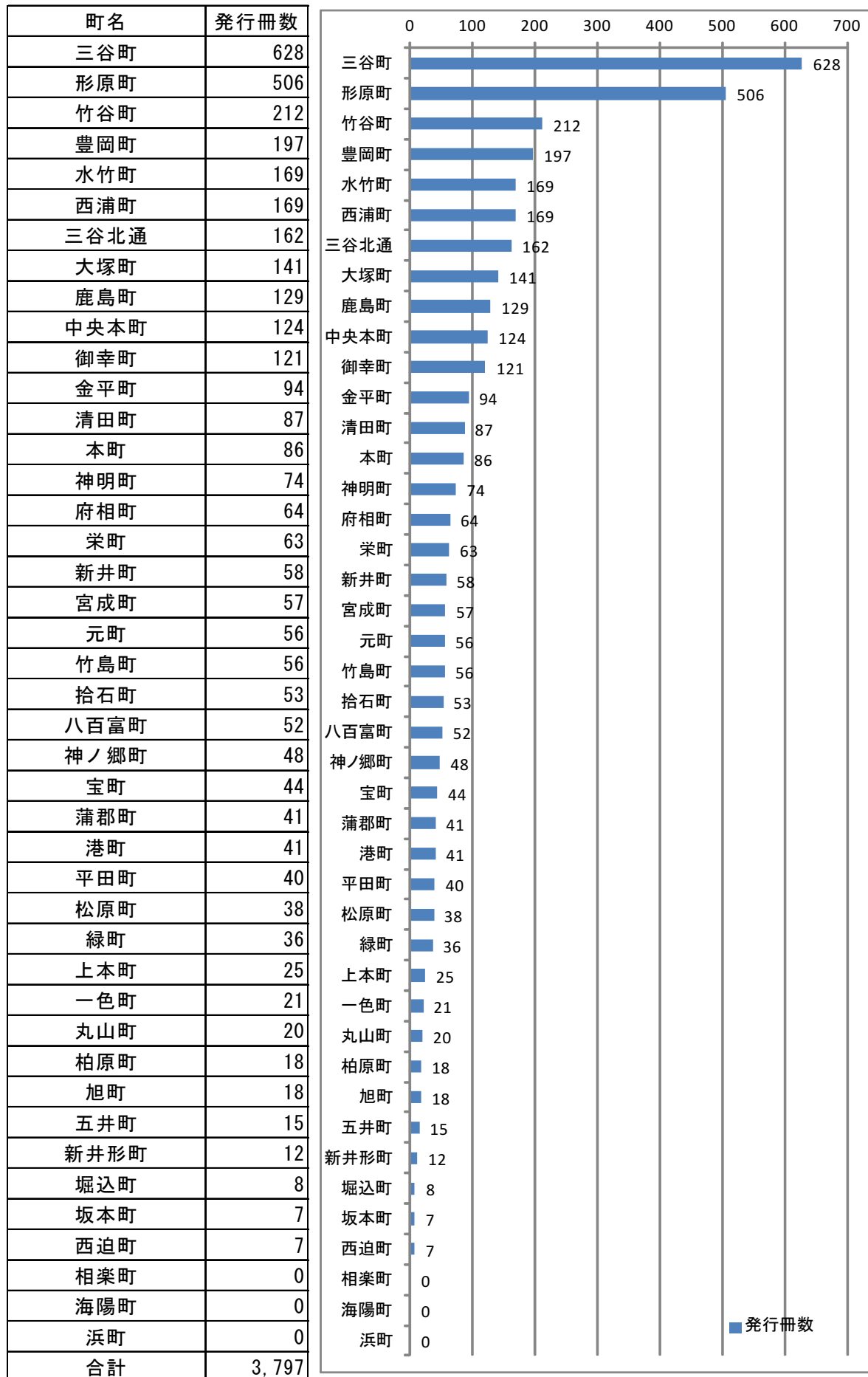
- 対象者：市内に住民登録のある満70歳以上の方
- 交付枚数：H22年度＝1人当たりの利用枚数は無制限
H23年度＝1人当たりの利用枚数を100枚に制限
H24年度＝一度に交付するチケットを1冊に制限（1冊50枚綴り）かつ上限100枚まで
- 割引区間：発地・着地ともに蒲郡市内の場合
- 割引率：3割（タクシー会社1割、蒲郡市2割負担）
- 利用方法：タクシー乗車の際に、タクシー乗務員に住民基本台帳カードを提示し、高齢者割引タクシーチケットに必要事項を記載する。

図表 2-27 高齢者割引タクシーチケット配布事業の動向

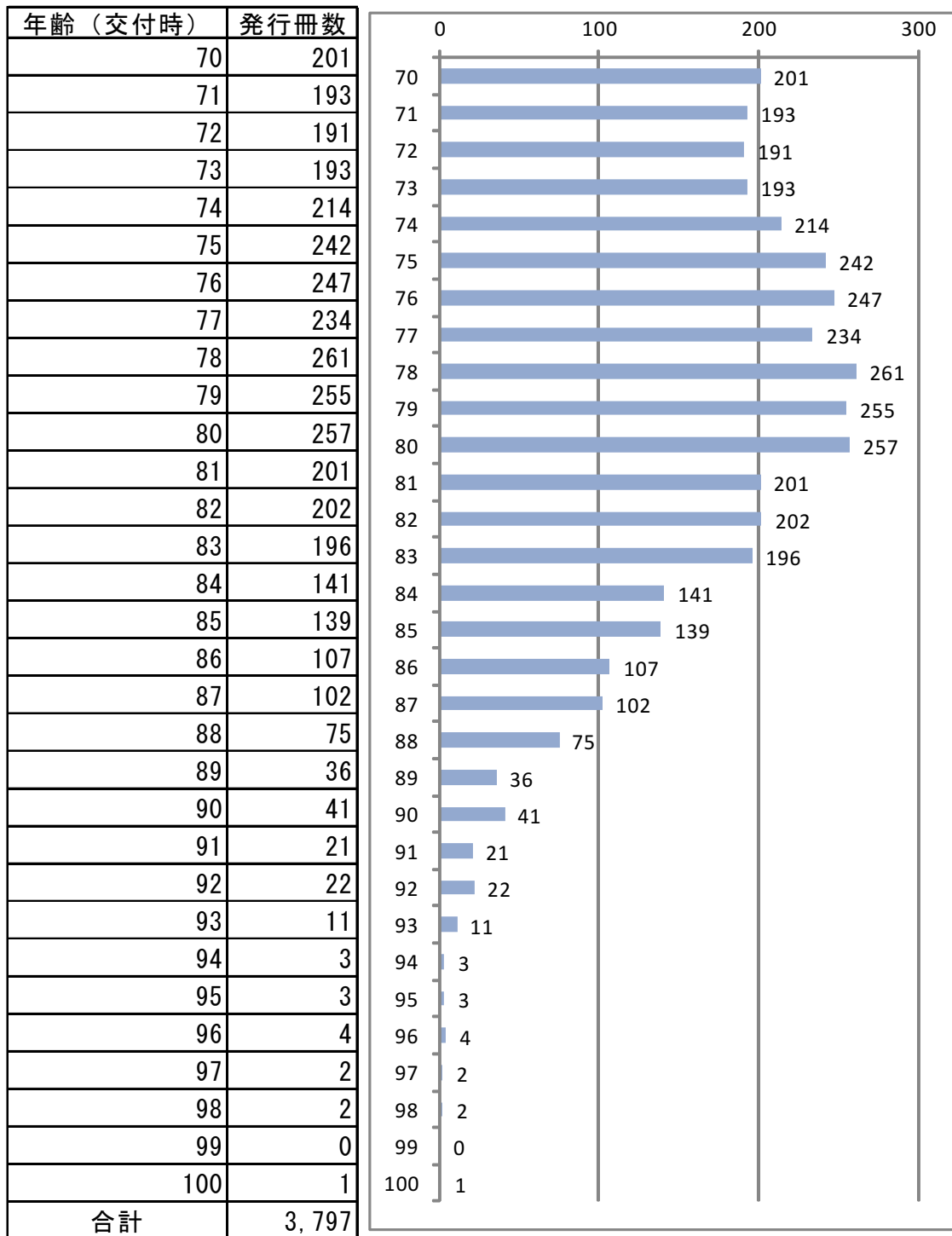
	H22年度	H23年度	H24年度	単位
利用枚数	53,042	56,720	57,779	枚
市補助金額	12,080,150	13,016,170	13,238,410	円
利用者合計	2,301	2,408	2,481	人
1人平均利用枚数	23.1	23.6	23.3	枚/人
1人平均補助金額	5,250	5,405	5,336	円/人
1人最大補助金額	189,280	60,470	50,240	円



図表 2-28 平成 24 年度における高齢者割引タクシーチケット配布事業の地区別配布状況



図表 2-29 平成 24 年度における高齢者割引タクシーチケット配布事業の年齢別配布状況

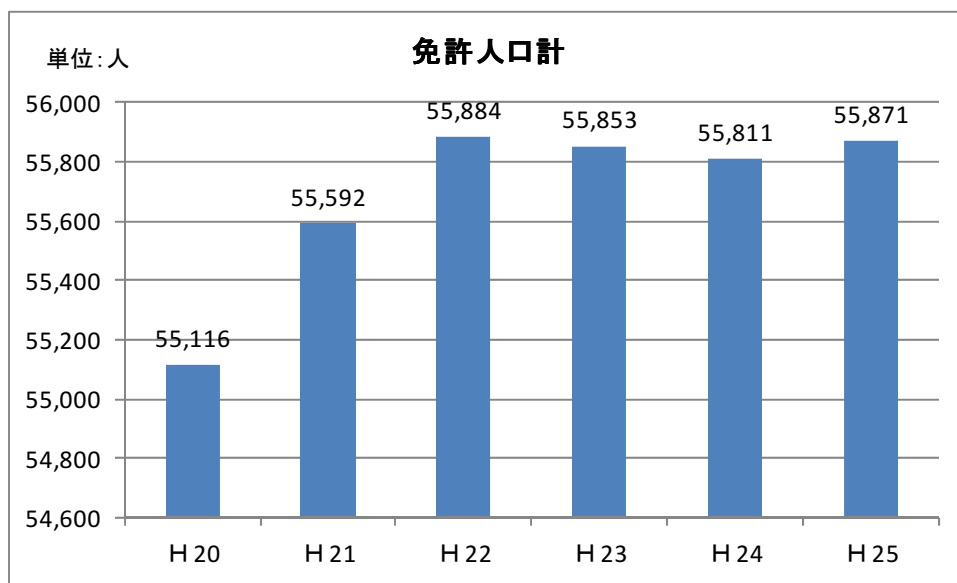


5. 免許保有状況

(1) 免許保有人口の推移

蒲郡市における免許保有人口は、平成 22 年以降減少傾向にあったものが、平成 25 年は増加に転じた。平成 24 年～25 年の 16 歳以上人口を比較すると、日本人は約 290 人減少、外国人は約 90 人増加、小計で約 200 人減少している状況にある。新規に取得する人は増えていないことから、免許が手放せなくなっている可能性が高い。

図表 2-30 蒲郡市の運転免許保有人口の推移



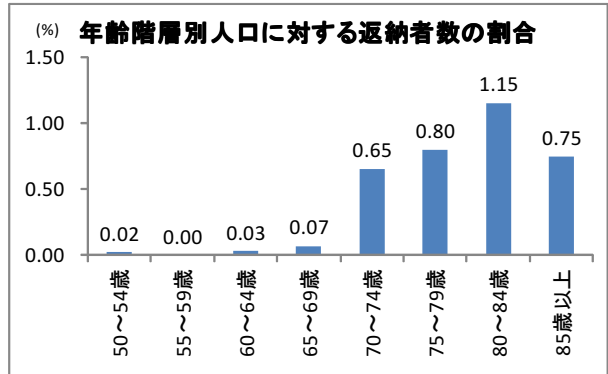
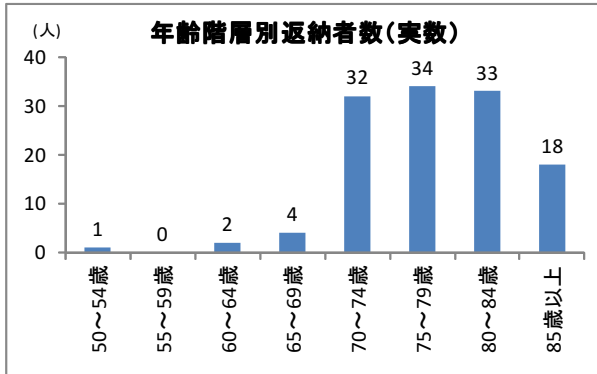
年	免許人口計	男		調査日	16歳以上人口 (日本人)		16歳以上人口 (外国人)		調査日		
		男	女		男	女	男	女	調査日		
H20	55,116	30,329	24,787	19.12.28	69,670	33,931	35,739	1,840	835	1,005	19.4.1
H21	55,592	30,506	25,086	20.12.28	69,635	33,981	35,654	2,018	911	1,107	20.4.1
H22	55,884	30,543	25,341	21.12.28	69,832	34,094	35,738	1,869	788	1,081	21.4.1
H23	55,853	30,391	25,462	22.12.28	69,732	34,036	35,696	1,788	712	1,076	22.4.1
H24	55,811	30,287	25,524	23.12.28	69,520	33,945	35,575	1,719	699	1,020	23.4.1
H25	55,871	30,291	25,580	24.12.28	69,233	33,832	35,401	1,806	735	1,071	24.4.1

(2) 免許返納者の状況

最近の9ヶ月間（H24.1.1～H25.9.30）における免許返納者は124人で、その返納者の属性を確認すると下記の通り。

年齢別では、実数としては75～79歳の返納者数が34人と最も多いものの、蒲郡市民の年齢別構成との対比では、80～84歳での返納割合が高い。

図表 2-31 年齢別に見た免許返納者の状況



	階層別人口	返納者数	%
50～54歳	4,860	1	0.02
55～59歳	5,083	0	0.00
60～64歳	6,533	2	0.03
65～69歳	5,716	4	0.07
70～74歳	4,889	32	0.65
75～79歳	4,267	34	0.80
80～84歳	2,861	33	1.15
85歳以上	2,402	18	0.75

※蒲郡市統計資料(平成22年10月1日)

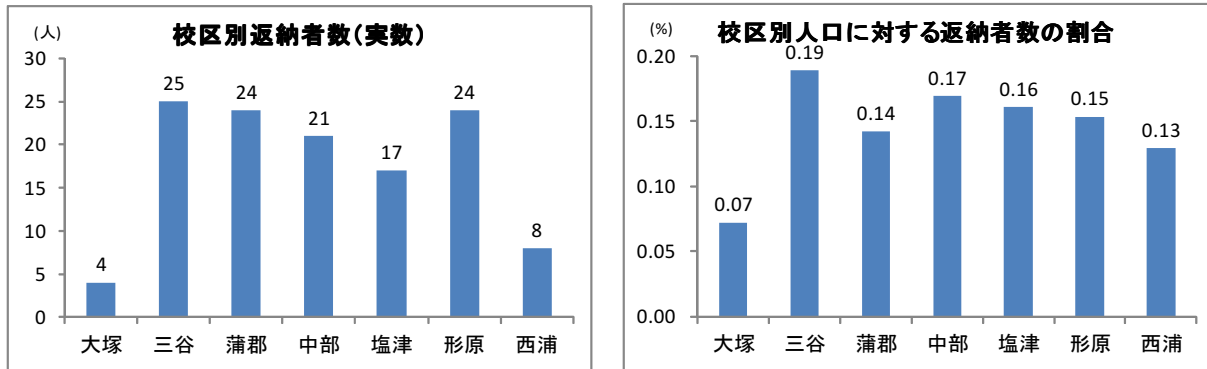
※年齢階層別の免許保有者の内訳はデータの制約から把握できない。

(3) 地区別・男女別に見た免許返納者の状況

居住地別では、実数としては、三谷・蒲郡・形原校区の居住者が多いものの、校区別人口に対する返納割合としては、三谷校区の割合が最も高い。

男女別では、実数では男性の返納者が多い。男女別の免許保有者数の内訳が把握できているため、その返納割合をみると、男性の方が若干返納率が高い。

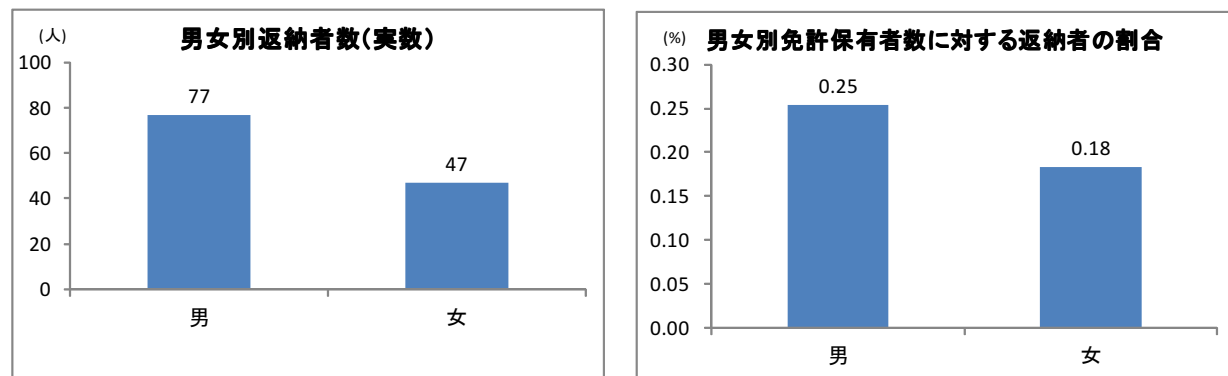
図表 2-32 校区別に見た免許返納者の状況



	総人口(校区別)	返納者数	%
大塚	5,526	4	0.07
三谷	13,222	25	0.19
蒲郡	16,898	24	0.14
中部	12,417	21	0.17
塩津	10,591	17	0.16
形原	15,650	24	0.15
西浦	6,194	8	0.13

※蒲郡市統計資料(平成24年4月1日時点の町別人口をもとに集計)

図表 2-33 男女別に見た免許返納者の状況



	免許保有者	返納者数	%
男	30,291	77	0.25
女	25,580	47	0.18

※免許保有者:H24.12.28時点

Ⅲ. 現状実態のとりまとめ

Ⅰ. 地域構造

1. 蒲郡市の人口構造の推移

蒲郡市の人口構造は、昭和 60 年をピークに減少傾向にあったものの、平成 17 年度、平成 22 年度では増加に転じている。年齢構成をみると、年少人口は昭和 50 年から減少、老年人口は昭和 45 年に比べ約 4 倍に増加しており、少子高齢化が進んでいることがわかる。

2. 人口分布状況

蒲郡市の人口分布は、鉄道駅および主要幹線道路周辺に人口集積がみられ、特に蒲郡駅周辺の中心市街地および国道 23 号周辺に集中している。年齢階層別の人口分布状況をみると、市中心部への高齢者層の集積が多く見られ、中央本町、宮成町、御幸町、三谷町等に特に高齢者層が集中していることが表れている。

3. 人口流動

通勤流動実態は、市内（域内）が最も多く、流出は隣接する近隣の市町への流出が多くを占めている。流入は、豊川市、豊橋市等が多いものの、全体的に流出過多の傾向にある。通学流動実態をみると、市内（域内）が最も多く流出では名古屋市の大学、私立高校へ通学者が多い。また、流入は西三河方面からの流入は通勤に比べ比較的少ない状況にある。

4. パーソントリップ調査結果

蒲郡市の発生集中量は、自動車が最も多く、その分担率は増加している。鉄道の分担率は増加する一方で、バスの分担率は減少傾向にある。

5. 地勢・高低差

蒲郡市は、周囲を 400m 前後の山地に囲まれ、沿岸部からなだらかな斜面を形成していることが特徴的であり、市街化区域は概ね標高 0～50m の範囲に広がっている。

Ⅱ. 交通インフラ

鉄道駅から半径 1km およびバス停から半径 300m の範囲の人口集積状況は約 6 万 2 千人であり、総人口約 8 万 2 千人の約 76%を網羅していることがわかる。人口集積地域の中で、宮成町については、一部のエリアがこの公共交通の影響範囲から外れている状況にある。

名鉄西尾・蒲郡線（吉良吉田～蒲郡駅）の利用実績は平成 18 年度以降減少傾向にある。また、蒲郡市内の駅別一日当たりの平均乗降人員の推移は三河鹿島駅を除き減少傾向にある。

蒲郡市が補助金を投入している名鉄バス東部の 4 路線について、平成 20 年度以降の利用者数は、年度により増減の変化がある。平成 24 年度は全体として 175,952 人の利用があり、対前年比で 2%の増加している。

高齢者割引タクシーチケット配布事業は、平成 22 年度の事業開始以降、利用枚数・市補助額等・利用者数は増加している。

第3章 住民ニーズ

I. 住民アンケート調査

1. 住民アンケート調査の概要

- (1) 調査対象 蒲郡市在住の満16歳以上の方
- (2) 調査方法 郵送調査
- (3) 調査期間 平成25年9月9日～10月11日
- (4) 標本数 6,000人
有効回答数2,360人(39.3%)
- (5) 調査項目 問1：回答者属性
問2：外出頻度
問3：公共交通に対する評価
問4：バスの利用実績とその満足度
問5：「名鉄西尾・蒲郡線」の利用実態とその満足度
問6：蒲郡市の将来的な公共交通のあり方
問7：バスを全く利用しない人の理由、利用可能性
問8：60歳以上の「寿楽荘」利用の状況
問9：蒲郡市の「観光振興」における公共交通の利用可能性
- (6) 調査実施主体 蒲郡市地域公共交通会議

(参考) 居住地別分析に係る中学校区分について

校区	対象町名
大塚校区	相楽町、大塚町、海陽町
三谷校区	三谷町、三谷北通
蒲郡校区	平田町、豊岡町、五井町、府相町、新井形町、蒲郡町、堀込町、新井町、八百富町、神明町、本町、上本町、中央本町、元町、丸山町、竹島町、松原町、港町
中部校区	水竹町、清田町、坂本町、神ノ郷町、宝町、御幸町、宮成町、緑町、旭町、栄町
塩津校区	柏原町、竹谷町、西迫町、拾石町、鹿島町、浜町
形原校区	一色町、金平町、形原町、形原町北浜、形原町春日浦
西浦校区	西浦町

※町内で校区が分かれている町については、集計上、どちらかの校区に含めている。

2. 住民アンケート調査結果

<アンケート結果概要>

- 全体を総括すると、自家用車を現在運転していて、今後も公共交通への転換意向は低く、公共交通の利用状況、利用意向は、決して高い状況には無い。また、税金を投入して民間路線バスを維持することについては、維持もしくは抑制すべきとの意向が強い。
- 特に、自家用車の運転に支障の無い年代（60歳代程度まで）については、利便性が高まった場合も利用する可能性が低く、利用者にはなりにくいという事が明確となった。
- 名鉄西尾・蒲郡線の沿線ではない「大塚校区」・「三谷校区」・「蒲郡校区」・「中部校区」「塩津校区」のエリアは、公共交通に対するサービス水準の満足度や税金を投入して維持することに対して評価は低く、一方で名鉄西尾・蒲郡線、路線バスを有する「形原校区」・「西浦校区」は、両方への維持の期待があり、地域間格差が明確に認められた。

1. 市民全体の意向

(1) 日常の移動に不便を感じているか（問3）

- ・「日常の移動に不便を感じているか」確認すると、「感じている」「やや感じている」をあわせて35.3%存在した。3人に1人が移動に不便を感じている。
- ・「不便を感じている理由」を確認すると、「車の方が公共交通と比べて便利」が51.4%と最も選択されており、次いで「自宅から鉄道やバス停留所が遠い」（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%）が選択された。

(2) バスの利用頻度とサービス水準に対する満足度について（問4）

- ・「バスの利用状況」を確認すると、約9割の人が「ほとんど乗らない」と回答しており、利用している人の中でも「年に数回」利用する人が4.4%に留まる状況にある。【図表3-1参照】
- ・「現状のバスのサービス水準」については、「満足」「おおむね満足」の小計が44.2%で、「不満」「やや不満」の小計45.2%となり、概ね半数に評価が分かれる結果となった。

(3) 名鉄西尾・蒲郡線の利用実態と利用促進に対する考え（問5）

- ・利用頻度は、「ほとんど乗らない」が最も高く90.5%を示している。
- ・利用促進活動に関する考え方は、「廃線の危機にあることを、もっと地域で共有するようにPRすべき」が最も高く33.1%、次いで「利用が拡大しないのなら、これ以上の税金投入をやめ、代替の交通手段に切り替えるべき」30.5%、「路線を存続させるために、今以上に利用促進を図るべき」28.8%と続く。

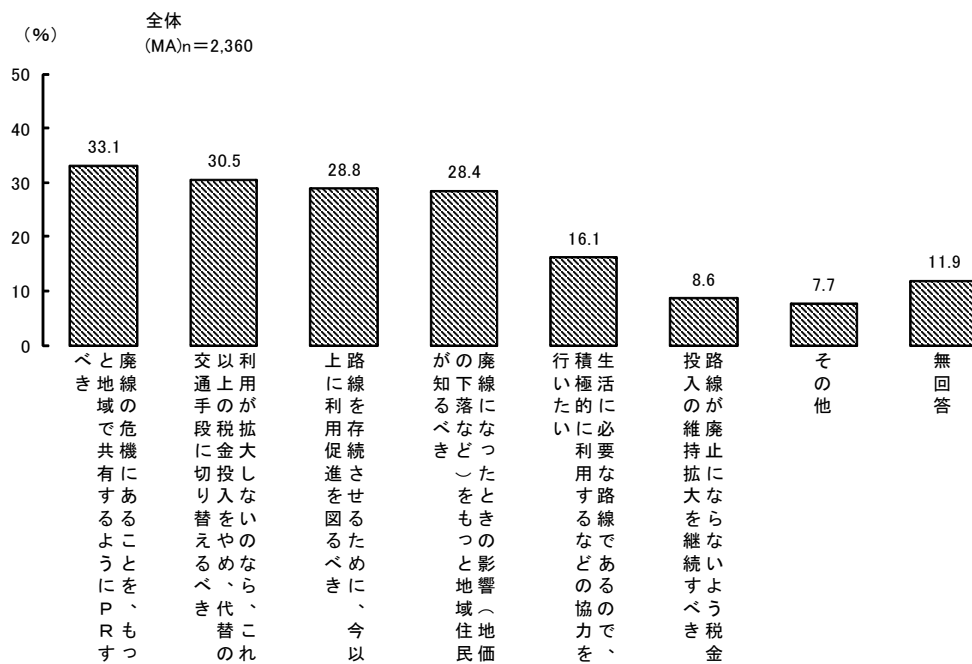
【図表3-2参照】

図表 3-1 利用頻度（年齢別・居住地別）

		週に3日以上	週に1、2日	1ヶ月に数日	年に数日	ほとんど乗らない	無回答	件数
全 体		0.3	0.8	2.8	4.4	90.8	0.7	2,360
年 齢 別	30歳未満	0.4	1.1	0.4	2.3	95.4	0.4	263
	30歳代	0.4	0.0	2.0	2.0	95.3	0.4	255
	40歳代	0.5	0.0	2.5	3.0	93.7	0.3	365
	50歳代	0.3	0.5	1.4	2.4	94.9	0.5	369
	60歳代	0.2	0.8	1.7	7.0	89.4	0.9	530
	70歳代	0.5	1.5	5.8	6.5	84.6	1.0	397
	80歳代以上	0.0	3.1	8.6	5.5	81.0	1.8	163
	無回答	0.0	0.0	5.6	5.6	88.9	0.0	18
中 学 校 区 別	大塚	0.0	0.6	3.1	4.4	91.2	0.6	159
	三谷	0.0	0.6	1.1	2.9	94.9	0.6	350
	蒲郡	0.4	1.0	1.3	2.7	94.2	0.4	521
	中部	0.0	0.0	0.8	3.1	95.8	0.3	359
	塩津	1.0	0.3	3.7	5.0	88.6	1.3	298
	形原	0.4	1.2	4.0	7.9	85.1	1.4	505
	西浦	0.7	2.6	10.5	3.3	82.9	0.0	152
	無回答	0.0	6.3	6.3	12.5	75.0	0.0	16

(SA) 単位=%

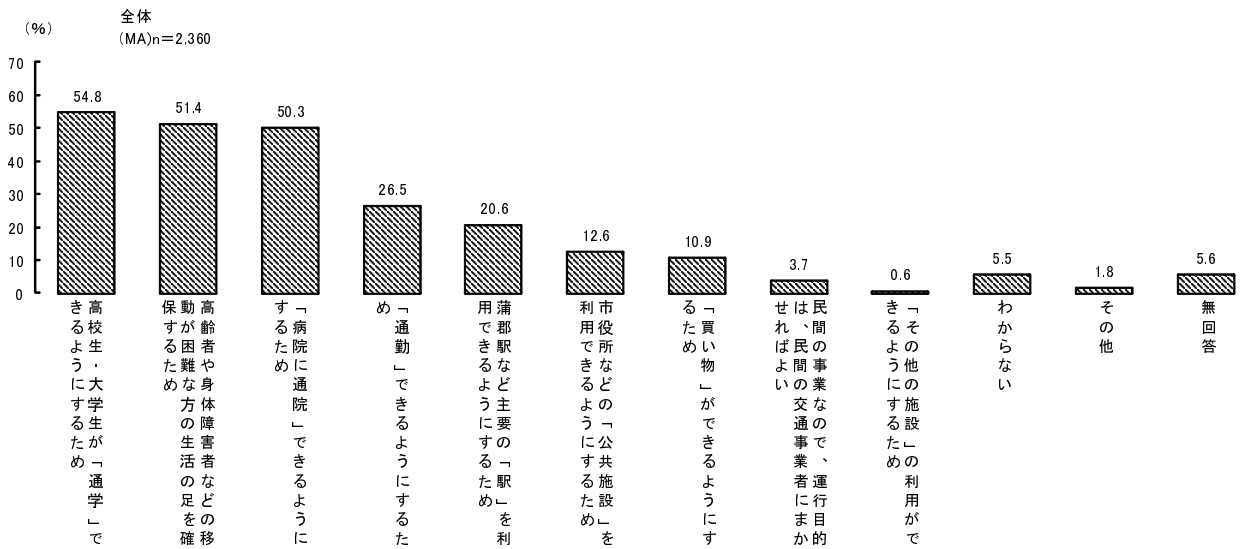
図表 3-2 名鉄西尾・蒲郡線の利用促進活動に対する考え



(4) 税金を投入して優先して維持すべきもの（問6）

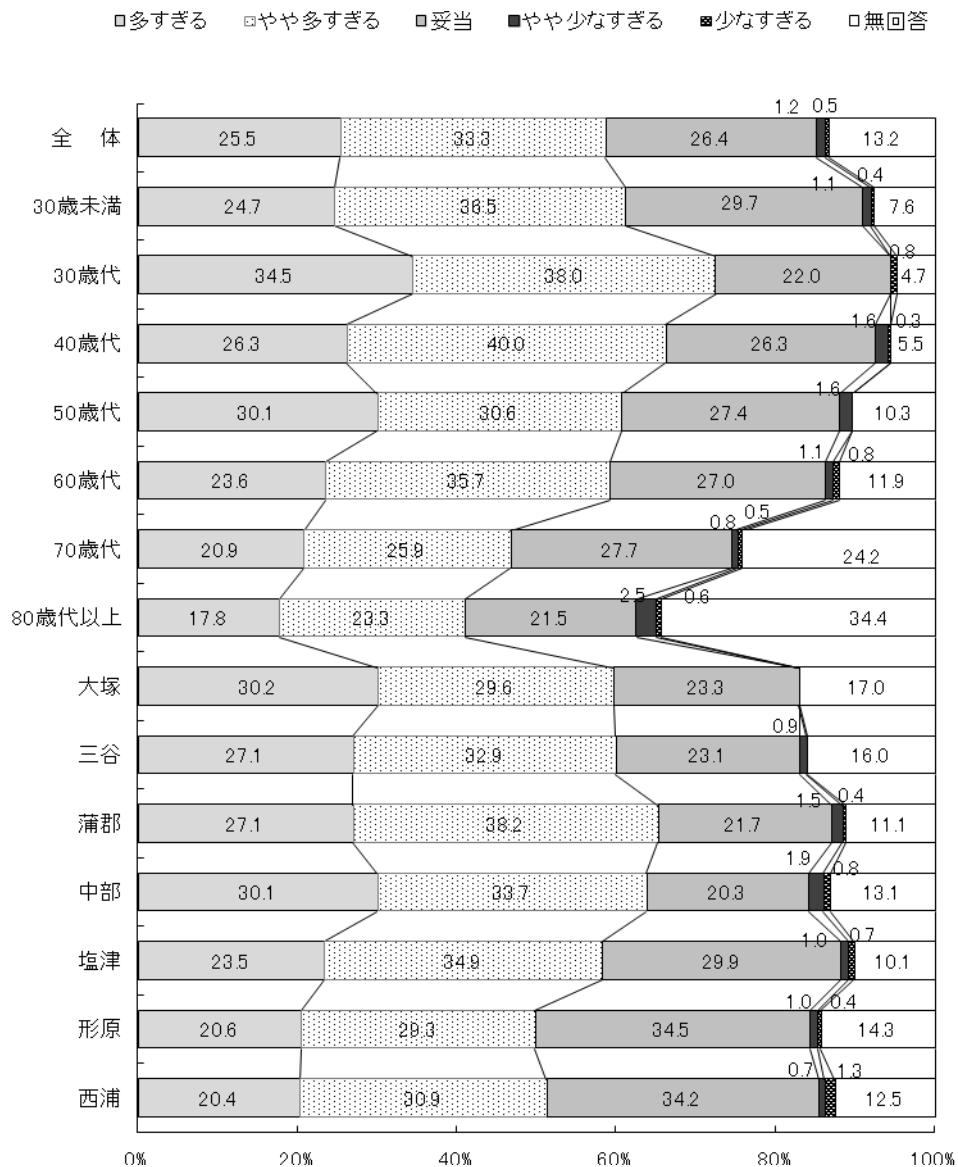
- ・「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が最も高く 54.8%を示し、次いで「高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保するため」51.4%、「「病院に通院」できるようにするため」50.3%と続く。【図表 3-3 参照】

図表 3-3 税金を投入して優先して維持すべきもの



(5) 鉄道や路線バスを維持するための年間約1億1,400万円の税金投入について（問6）
 ・「やや多すぎる」が33.3%で最も高く、次いで「妥当」26.4%、「多すぎる」25.5%と続く。
 【図表3-4参照】

図表3-4 鉄道や路線バスを維持するための税金投入について（年齢別・居住地）



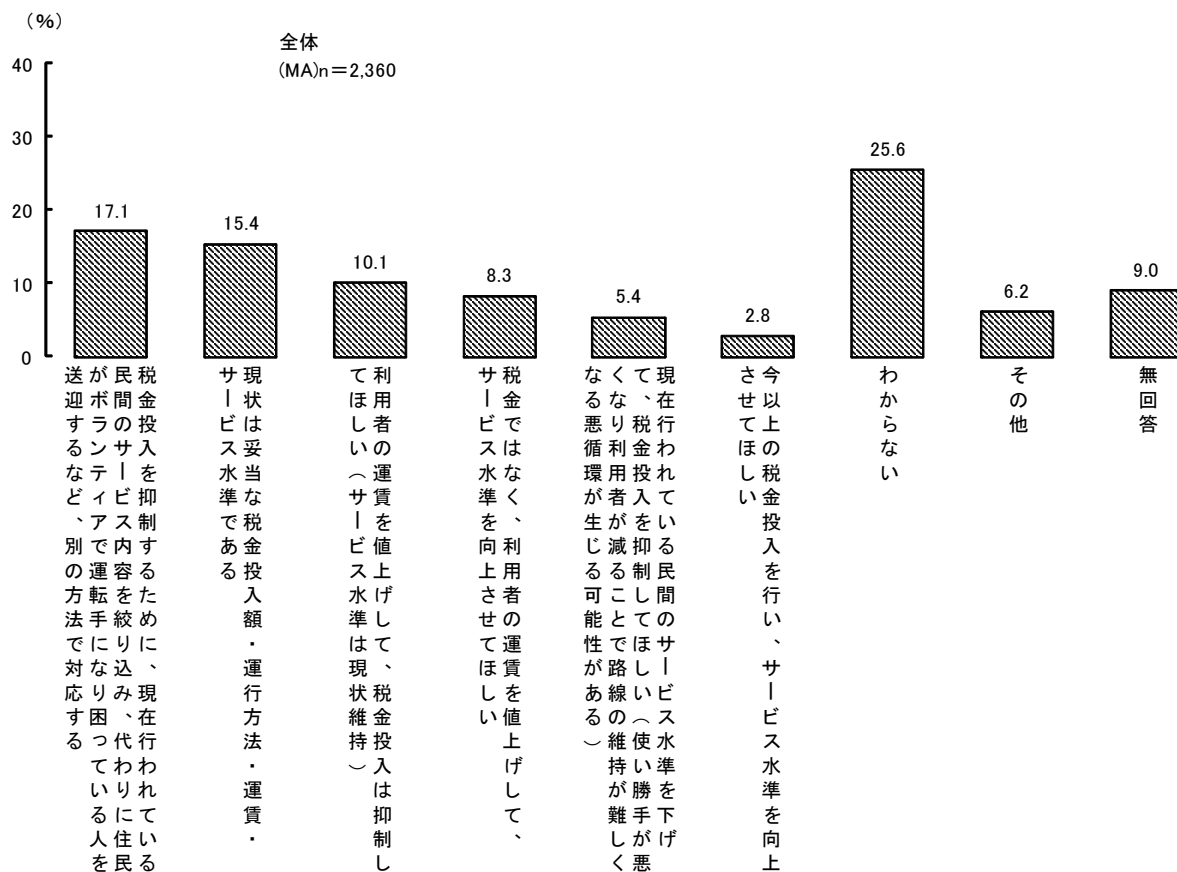
(6) 今後の税金投入とサービス水準のあり方 (問6)

- ・「今後の税金投入とサービス水準のあり方」について確認すると、「わからない」が25.6%と最も多かった。
- ・明確な意思表示をした意見を確認すると、「税金投入を抑制するために、現在行われている民間のサービス内容を絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する」17.1%、「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」15.4%、「利用者の運賃を値上げして、税金投入は抑制してほしい(サービス水準は現状維持)」10.1%と続く。

【図表 3-5 参照】

- ・市民の意向は、税金を抑制するための工夫を求める声と、現状維持を求める声で意向が分かれている。

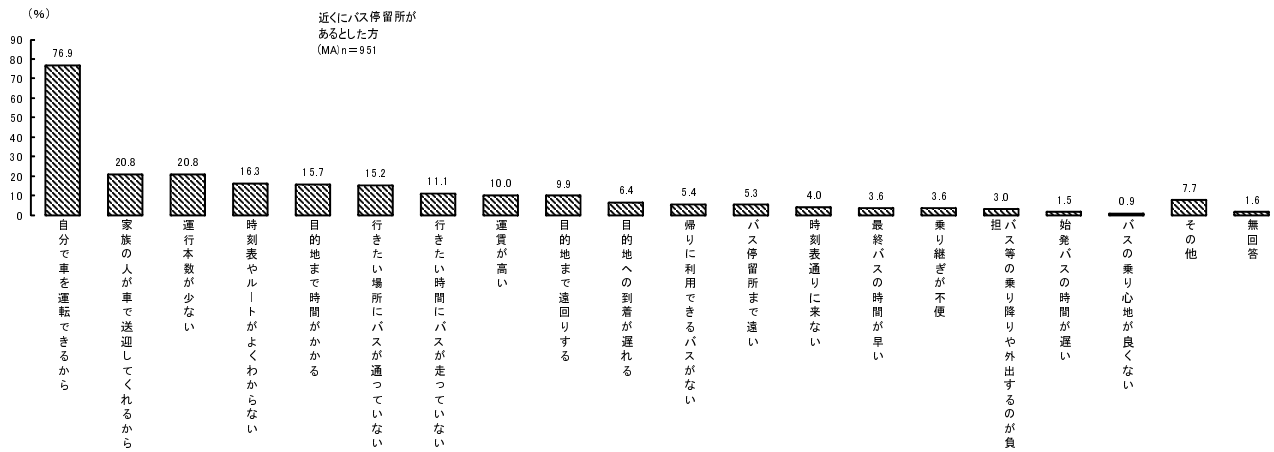
図表 3-5 今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準のあり方について



(7) バスを全く利用しない人の意見（問7）

- ・「自分で運転が出来るから」が76.9%で最も高く、次いで「家族の人が来るまで送迎してくれるから」「運行本数が少ない」と続く。また、自宅近くにバスが運行された際も、「利用しない」と答える人が半数以上である。利用するための条件については、運行本数は「30分毎に1本程度運行するなら利用」が最も高い。【図表3-6 参照】

図表3-6 近くにバス停留所がある人で、バスを利用しない理由



(8) 利用者・移動制約者の意向

- ・「税投入に対する評価」については、バス利用者・高齢者・不便を感じている人は、市民全体よりも税投入は多いと感じていない。
- ・「今後の税投入とサービス水準のあり方」について、バス利用者・高齢者は「現状は妥当」と考え、不便を感じている人は、「税投入を抑制し別の方法で対応すべき」という意見が多い傾向が見られた。

2. 住民アンケート結果（総括）

- 日常の移動に不便を感じているかについては、「感じている」「やや感じている」があわせて35.3%存在した。3人に1人が移動に不便を感じている。
- 「バスの利用状況」は、約9割の人が「ほとんど乗らない」と回答しており、利用している人の中でも「年に数回」利用する人が4.4%に留まる状況にある。居住地別では、塩津校区、形原校区、西浦校区の利用頻度は比較的高い。「満足度」は、満足と不満がほぼ同等。高年齢層ほど満足度は高い。
- 名鉄西尾・蒲郡線の利用実態については、「ほとんど乗らない」が90.5%を示している。利用促進策については、塩津校区、形原校区で、「廃線の危機にあることを、もっと地域で共有するようにPRすべき」、西浦校区「路線を存続させるために、今以上に利用促進を図るべき」が最も多い一方で、大塚校区、三谷校区、蒲郡校区、中部校区では「利用が拡大しないのなら、これ以上の税金投入をやめ、代替の交通手段に切り替えるべき」が最も多く、日常の公共交通と密接した地域特性が回答結果に表れているといえる。
- 税金を投入して優先にて維持すべきものとしては、「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が最も高く、次いで「高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保するため」、「病院に通院」できるようにするため」と続く。
- 鉄道や路線バスを維持するための現状の税金投入について、「多すぎる」「やや多すぎる」を合わせると5割を越える。大塚校区では「多すぎる」、三谷校区、蒲郡校区、中部校区、塩津校区では「やや多すぎる」、形原校区、西浦校区では「妥当」が最も高く、名鉄西尾・蒲郡線が生活に密接に影響する地域では現状維持、ほとんど生活に影響を及ぼさない地域では、税金の使い方の見直しを求める声が多く、地域による考え方の差異が見られる。
- 今後の税金投入とサービス水準のあり方については、「税金投入を抑制するために、現在行われている民間のサービス内容を絞り込み、別の方法で対応する」が最も多い中、塩津校区、形原校区、西浦校区では、「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」という意見が比較的多く、居住地により、意向が分かれる結果となっている。
- バスを全く利用しない人の理由は、「自分で車を運転が出来るから」が最も高く、次いで「家族の人が車で送迎してくれるから」となり、自家用車への依存度が非常に高いことがわかる。仮に自宅近くにバスが運行された際も、「利用しない」と答える人が半数以上を占め、特に30～70歳代の、自家用車を運転できる層については、運行本数等の条件はバスへの利用転換を図る判断基準にはなっていない。

Ⅱ. 利用者アンケート調査

1. 利用者アンケート調査の概要

- (1) 調査対象 市内を走るバス（下記の表のすべての便）の利用者

路線名	便数・概要
平日・ラグーナ線	下り 16 便、上り 17 便、蒲郡駅前～ラグーナ蒲郡～三河大塚駅～丸山住宅
休日・ラグーナ線	下り 27 便、上り 26 便、蒲郡駅前～ラグーナ蒲郡～三河大塚駅～丸山住宅
平日・西浦病院循環線	全 31 便、西浦温泉～蒲郡駅前～蒲郡市民病院前～蒲郡駅前～西浦温泉
休日・西浦病院循環線	全 27 便、西浦温泉～蒲郡駅前～蒲郡市民病院前～蒲郡駅前～西浦温泉
蒲郡市内線（平日のみ）	全 2 便、8:35 蒲郡駅前発、17:35 保健医療センター前発の 2 便のみ

※ラグーナ線は、ラグーナ蒲郡への直行便と各停留所に止まる便、丸山住宅に行く病院丸山線を含む
 ※平日・ラグーナ線には、1 便のみ、丸山住宅⇒ラグーナ蒲郡⇒蒲郡駅前⇒蒲郡市民病院前という便がある

- (2) 調査方法 調査員 1 名がバスに乗って手渡し配布・郵送回収
 (3) 調査期間 平成 25 年 10 月 27 日（日）～28 日（月）
 (4) 標本数 942 人
 有効回答数 365 人（38.7%）
 (5) 調査項目 問 1：バスを利用した時間・停留所名
 問 2：利用目的
 問 3：利用頻度
 問 4：バスの満足度とその理由
 問 5：運賃とバスのサービス水準に対する考え方
 問 6：自由意見
 問 7：回答者属性
 (6) 調査実施主体 蒲郡市地域公共交通会議

（参考）居住地別分析に係る中学校区分について

校区	対象町名
大塚校区	相楽町、大塚町、海陽町
三谷校区	三谷町、三谷北通
蒲郡校区	平田町、豊岡町、五井町、府相町、新井形町、蒲郡町、堀込町、新井町、八百富町、神明町、本町、上本町、中央本町、元町、丸山町、竹島町、松原町、港町
中部校区	水竹町、清田町、坂本町、神ノ郷町、宝町、御幸町、宮成町、緑町、旭町、栄町
塩津校区	柏原町、竹谷町、西迫町、拾石町、鹿島町、浜町
形原校区	一色町、金平町、形原町、形原町北浜、形原町春日浦
西浦校区	西浦町

※町内で校区が分かれている町については、集計上、どちらかの校区に含めている。

2. 利用者アンケート調査結果

1. アンケート対象の属性

- ・利用者のお住まいは、ラグーナ線は約6～7割が市外、西浦病院循環線は約5割が形原・西浦校区の利用となっている。
- ・年齢は、休日のラグーナ線は約5割が30歳代未満で、西浦病院循環線は70歳以上で約3～4割を占める。
- ・どの路線も女性の方が多い。
- ・職業は、ラグーナ線は会社員・学生・無職合わせて約5～6割、西浦病院循環線は無職が3～4割を占める。
- ・「免許があり自由に使える車がある」との回答は、ラグーナ線は3～4割、西浦病院循環線は約1割である。
- ・「送迎をお願いできる同居家族や親族はいない」との回答は、どの路線も約4～5割である。

2. 単純集計結果

- ・利用目的について、ラグーナ線は「観光」と「通勤」が多く、通勤もラグーナへの利用が多い。西浦病院循環線は「通院」「買い物」が多く、市民病院や路線沿いの医院、アピタ等の利用が多い。
- ・利用頻度について、「週に3日以上」でみると、休日のラグーナ線以外は約4～5割である。
- ・満足度について、西浦病院循環線と休日のラグーナ線は約5～6割が「満足」「やや満足」であるが、平日のラグーナ線は「不満」「やや不満」の方が多くなっている。
- ・満足・不満の理由について、ラグーナ線は、満足の理由は「目的地に行くのに便利」、不満の理由は「乗りたい時間に運行していない」が最も多く、西浦病院循環線は、満足の理由は「目的地に行くのに便利」「自宅から停留所が近い」、不満の理由では「乗りたい時間に運行していない」が最も多くなっている。
- ・運賃とバスのサービス水準に対する考え方は、すべての路線で「現状は妥当な金額・サービス水準である」が最も多い。ただし平日のラグーナ線では、「財政支出を増やして、サービス水準を向上させてほしい」が他に比べて多くなっている。

3. 利用者アンケート結果（総括）

【ラグーナ線】

- 平日休日ともに市外からの利用が半数以上で、その大半は蒲郡駅⇄ラグーナ蒲郡の利用である。特に休日については、利用が多い上に満足度も高い。観光の街である蒲郡において、今後もこの利便性を継続していくことが求められる。
- その一方で平日は、満足より不満の方が多く、「財政支出を増やして、サービス水準を向上させてほしい」という意見も西浦病院循環線と比較して多く見られる。ラグーナ線は、基本的には三河大塚駅⇄ラグーナ蒲郡⇄蒲郡駅を結ぶ路線となっており、ラグーナ蒲郡にはアクセスしやすい反面、その他の施設にはアクセスしづらいため、ラグーナ蒲郡以外の需要が不満につながっているものと考えられる。
- 自家用車が利用できない市内在住者を抽出しても、ラグーナ蒲郡への利用が中心となっており、その他としては休日のアピタへの利用が中心である。西浦病院循環線と比較して、市民病院への利用が明らかに少なく、現在の路線では拾えきれていない需要も多いと考えられる。

【西浦病院循環線】

- 平日休日ともに形原・西浦校区にお住まいの人の利用が約半数を占め、利用者の満足度もかなり高い。週に3日以上利用する人も多くみられ、市民病院や沿線の診療所への「通院」、アピタ等への「買い物」、形原・西浦・蒲郡校区の職場への「通勤」に利用されている。
- 形原・西浦校区に比べて、蒲郡校区の利用者数が少ない。蒲郡校区の利用者の行き先を見ると、アピタと市民病院が中心で、それ以外は目立った利用が見られない。西浦病院循環線は、蒲郡校区内では同じ停留所に戻ってこず、唯一蒲郡駅のみ戻ってこられるため、おのずと蒲郡駅（アピタ）⇄市民病院の利用が中心になるものと考えられる。蒲郡校区について利便向上の余地がある。
- 名鉄との乗継で利用する人はほとんどみられない。市外にお住まいの人で、JR蒲郡駅からバスを利用する場合はあるが、市内在住の人によるバスと鉄道の乗り継ぎはあまり見られない。名鉄との連携について、検討の余地があると考えられる。

【蒲郡市内線】

- 回答者の全員が市外在住者で、職業は「公務員」であることから、浜町にある各種公共施設・官公庁の職員に利用されていると推測される。

Ⅲ. 「公共交通について語る会」での住民意見

1. 開催概要

①実施日時・場所

「地域公共交通について語る会」は、7回に分けて実施した。中学校区を基本として、各公民館を会場とした。ただし、たくさんの人に参加してもらうため、開催中学校区の住民でなくても参加できるようにした。

図表 実施日時・場所

開催日	時間	会場	主な対象校区	参加者人数
10/6(日)	9:30～11:30	大塚公民館	大塚	9人
10/6(日)	13:30～15:30	三谷公民館	三谷	12人
10/12(土)	9:30～11:30	塩津公民館	塩津	6人
10/12(土)	13:30～15:30	市役所 北棟集会室	蒲郡	18人
10/12(土)	16:00～18:00	市役所 北棟集会室	中部	8人
10/19(土)	9:30～11:30	形原公民館	形原	20人
10/19(土)	13:30～15:30	西浦公民館	西浦	7人

②当日の進め方・議題

グループ討議では、「ご自身や家族のバス利用状況」「バスに対する課題」「税投入規模に対する問いかけ」「改善案」の4つのテーマについて、意見交換を行った。

なお、メンバーの意識共有を図るために、グループ討議の前に、バスの利用状況や予算規模等といった前提条件を説明した。

○趣旨説明・問題提起

- ・バス利用の状況、他都市と比較したバス事業の予算規模、蒲郡市の公共交通カバー率、将来の人口予測、「バスが必要な人」の問いかけ、等

○グループ討議

【テーマ①】最近の公共交通の利用状況について

- ・自己紹介を兼ねて、ご自身やご家族の利用状況を

【テーマ②】現状路線の課題について

- ・現状の電車・バスの不便な点
- ・地域の人が電車やバスに乗らない理由
- ・電車やバスがなくて困っている人・地域

【テーマ③】税投入の拡大について

- ・上記の課題に対して、税金投入の拡大が必要か
- ・税金投入拡大をしないのであれば、どのように費用を捻出すべきか（運賃？ 他路線の縮小？ 地域負担金？）

【テーマ④】改善策について

- ・JR、名鉄蒲郡線に対する意見

- ・路線バスの改善案（ダイヤ、停留所位置、乗継利便性など）
- ・交通空白地域における乗合タクシーの可能性
- ・その他の改善策

【全体まとめ】公共交通の将来像(キャッチフレーズ)

○グループ討議結果の発表

③実施の様子

各会場における議論・発表の様子は以下のとおりである。

10/6(日) 大塚



10/6(日) 三谷



10/12(土) 塩津



10/12(土) 蒲郡



10/12(土) 中部



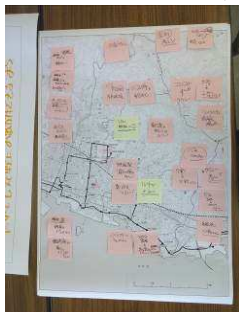
10/19(土) 形原



10/19(土) 西浦



使用した資料と出された意見(蒲郡地域を例に)



2. 主な意見（とりまとめ）

○バスに対する意見

- ・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強く、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みられた
- ・ルートについては、通勤、ラグーナ蒲郡等には使いやすい一方で、西浦を除いて昼間の買い物・通院には利用しづらいとの意見が多い。蒲郡駅周辺の市街地であっても、現実的には利用しづらいルートになっている。特に三谷・大塚・蒲郡等の地域では、路線短縮・減便が続いた結果、更なる利用離れとなってしまうている。
- ・形原では、バスを単なる移動手段としてだけでなく、「健康長寿の手段」「コミュニケーションの場」に使用したいという意見がみられた。
- ・観光地という土地柄と停留所まで歩くのが大変ということで、バスよりもタクシーの方が良いという意見も散見される。
- ・利用の中心は高齢者という意見が多く、自分も将来的には利用したいという一方で、80歳以上にならないと車を手放さないという意見が聞かれた。

○鉄道に対する意見

（JR）

- ・国鉄時代に比べて利便性が高まっており、蒲郡・三谷・大塚といったJR沿線地区では、駅を中心とした交通ネットワーク構築に対する意見が強い。（直通型から、駅を中心とした巡回型へ）

（名鉄）

- ・高校生通学や通勤に資する輸送量を持っており、形原や西浦では名鉄は不可欠という意見が聞かれ、やはり駅を中心とした交通ネットワークが望まれる一方で、三谷や大塚では赤字補てんし続けることに対する懸念が見受けられた。

○タクシー補助に対する意見

- ・7割負担が高いという意見がみられる。
- ・タクシーが、世間体上利用しづらいという意見があった。

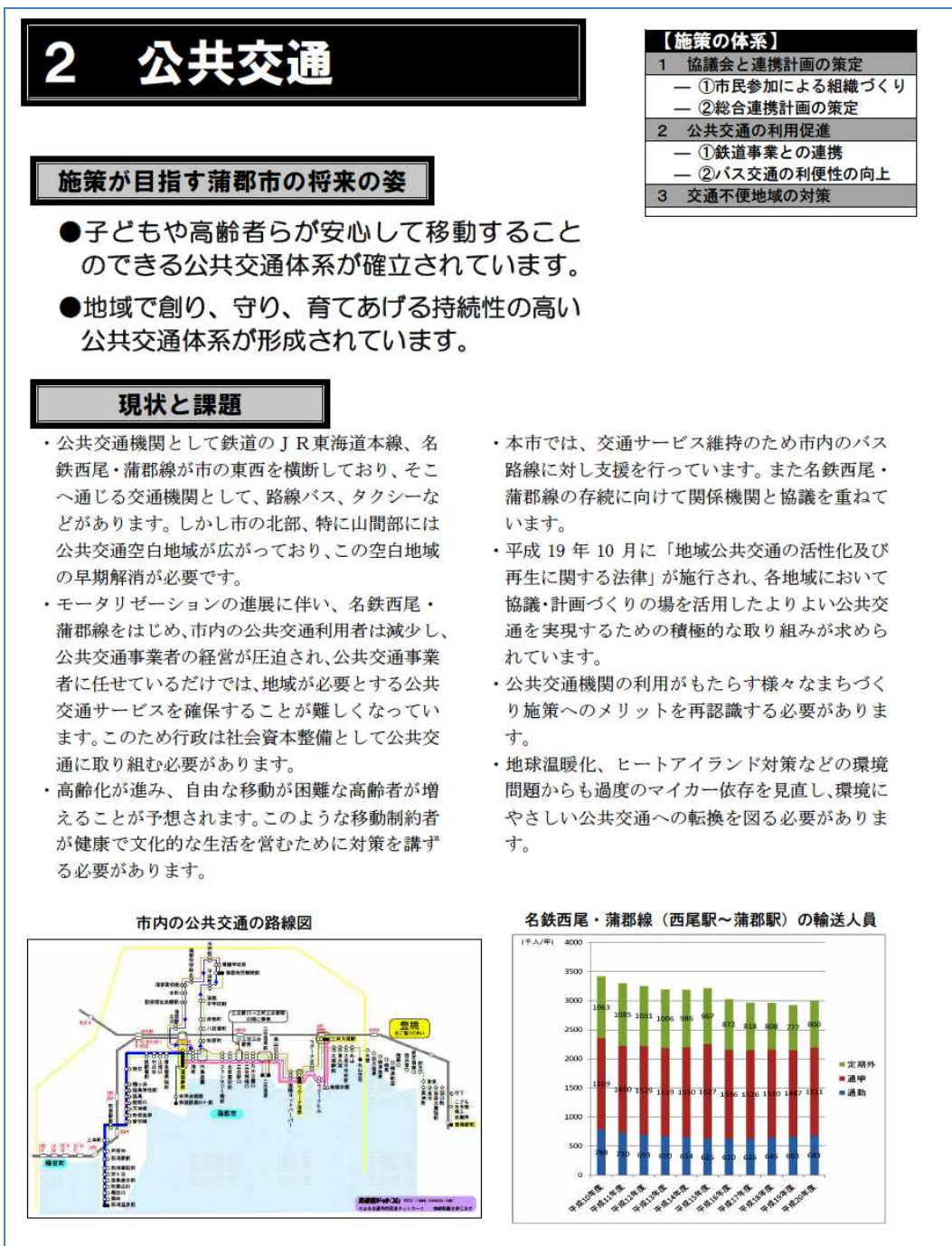
○税投入に対する考え方

- ・税投入の増大は望まれていない。
- ・収入増のアイデアとして、地域の企業や診療所に対して協賛金を募って、停留所設置・名称変更をしてもらおうとよいのでは、という意見がみられた。

第4章 上位関連計画

第四次総合計画（平成23～32年度計画）では、公共交通に関する施策として、「協議会と連携計画の策定」、「公共交通の利用促進」、「交通不便地域の対策」が掲げられている。利用促進策として、鉄道事業との連携やバス交通の利便性の向上が掲げられ、それぞれの地域の特性に合った交通網を検討する事が明記されている。また、交通不便地域対策として、公共交通空白地域の早期解消について明記されている。

図表 4-1 第四次総合計画



施策の内容

1 協議会と連携計画の策定

①市民参加による組織づくり

- ・公共交通事業者や市民及び関係機関等で協議会を設置します。

②「地域公共交通総合連携計画」の策定

- ・地域のニーズにあった持続可能な交通サービスの提供を図るため、「地域公共交通総合連携計画」を策定します。
- ・計画を策定し、鉄道、路線バス、タクシーがそれぞれの特性を活かした、バランスのとれた公共交通体系を確立します。
- ・市内の公共交通機関の体系を見直し、交通事業者や民間企業、そして市民と協働して総合的な交通体系を構築します。

【主な取組】

- ・地域公共交通総合連携計画の策定
将来にわたり市の総合的な公共交通体系を確立するための計画を策定します。

2 公共交通の利用促進

①鉄道事業との連携

- ・交通結節点として駅周辺の都市基盤整備を推進します。
- ・鉄道、自動車の両方の利便性を向上させることができるパーク（キス）&ライド事業を促進します。
- ・沿線で行われるイベントなどの際には鉄道を利用するよう各種団体に働きかけを行います。
- ・名鉄西尾・蒲郡線の必要性を沿線自治体の住民に再認識してもらうため、広報紙などで定期的に鉄道の必要性を周知します。加えて、住民と連携した応援活動などを通して、住民の意識の向上を図ります。

②バス交通の利便性の向上

- ・公共交通空白地域のバス路線確保のため、道路整備を推進します。
- ・利便性の高いバス路線構築のため、住民と連携し公共交通事業者と協議していきます。
- ・近隣市町との連携を図り、それぞれの地域の特性に沿った利便性の高い交通網を検討します。

【主な取組】

- ・塩津駅前広場整備事業
塩津駅前広場を整備し、交通結節機能を高めます。
- ・名鉄西尾・蒲郡線対策協議会
国や県、そして沿線自治体で名鉄西尾・蒲郡線の維持存続に向けて必要な事項を協議する会議を開催します。
- ・市民まるごと赤い電車応援団
名鉄西尾・蒲郡線の存続を願う市民団体へ助成を行い、利用促進と意識の向上を図ります。
- ・国道247号中央バイパス整備事業

3 交通不便地域の対策

- ・公共交通空白地域の早期解消を図ります。
- ・公共交通サービス確保のため、必要に応じて公共交通機関を支援します。

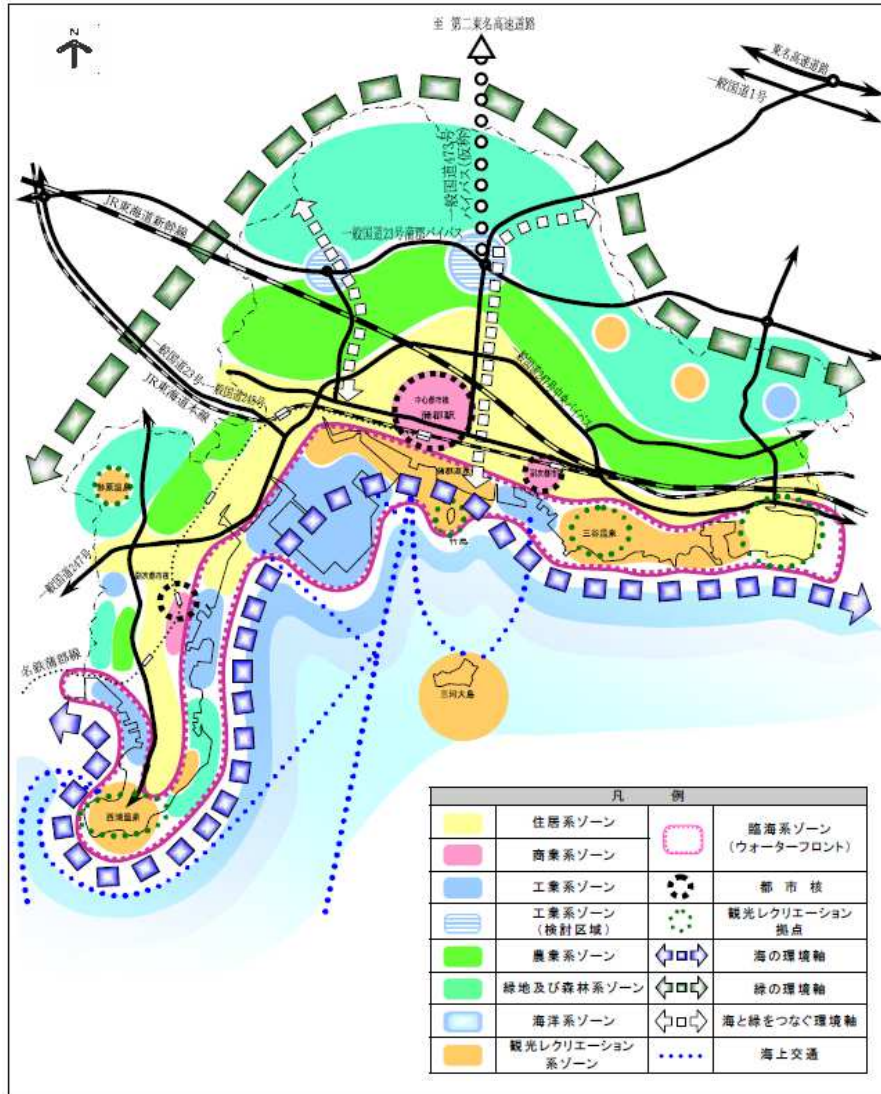
【主な取組】

- ・公共交通体系整備事業
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、公共交通機関への助成措置を行います。
- ・高齢者の足確保事業

■都市計画マスタープラン

都市計画マスタープラン（平成 19～34 年度計画）においては、公共交通に関しては、鉄度は鉄道高架下の有効活用や運行水準の確保、バスについては、ノンステップバスの導入による高齢者や社会的弱者の利便性向上、バスステーションの整備による乗り継ぎ利便性の向上について明記されている。

図表 4-2 都市構造図



○「公共交通」に関する年計画マスタープランでの記載内容

i) 鉄道

- ・蒲郡駅付近の連続立体交差化の完成に伴い、鉄道高架下の有効活用や鉄道の運行水準を確保することにより、利便性の向上を推進します。

ii) バス

- ・定期バス路線へノンステップバスを導入し、高齢者や社会的弱者の利便性向上を促進します。
- ・効率的で質の高い交通体系の構築を目指し、バスステーションの整備により乗り継ぎの利便性の向上を図ります。

- ・主要な公共公益施設（市役所、市民病院等）を結ぶ定期バスの路線の見直しを行い、公共交通の利用を促進します。

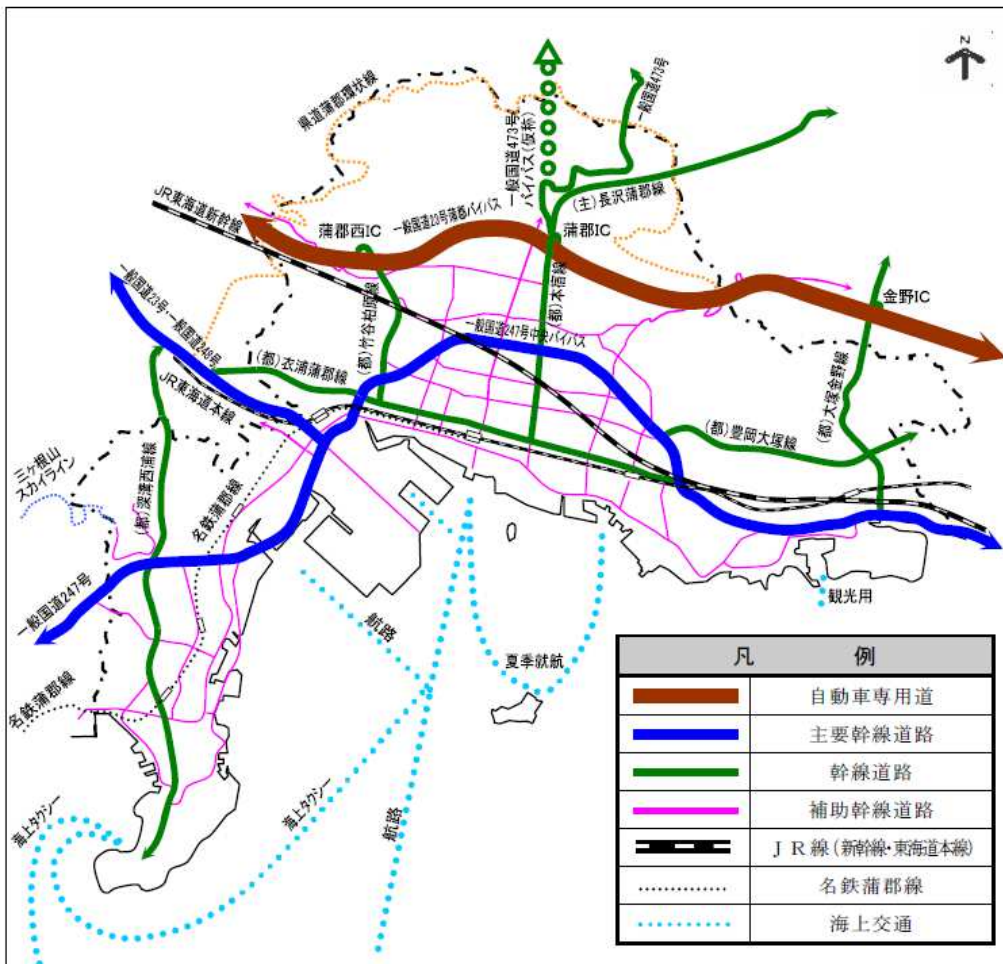
iii) 海上交通

- ・船舶の大型化や多様化に対応するため、港湾施設や航路の整備を推進します。
- ・海辺の観光地を結ぶ観光船や、海上タクシーなどの海上交通の整備とともに、海岸部に海上交通の拠点施設の整備を推進します。
- ・災害時における安全性の向上に向けて、緊急輸送路の代替路線としても利用できる海上交通の整備を推進します。

iv) その他

- ・市民や観光客を対象に、交通渋滞の解消や観光産業の活性化に向けて、交通結節点を中心にレンタサイクルシステムの導入を検討します。

図表 4-3 交通ネットワーク図



■蒲郡市観光ビジョン

蒲郡観光ビジョンにおいては、「Ⅲ. 蒲郡市観光ビジョンが推進する施策の方針」の「誰もが心地よい“しつらえ・もてなし・ふるまい”のある観光交流都市づくり」において、域内移動手段・二次交通の充実として、域内移動バスや周遊バスの整備について明記されている。

図表 4-4 蒲郡市観光ビジョン施策

4. 誰もが心地よい“しつらえ・もてなし・ふるまい”のある観光交流都市づくり

—— 訪れた人誰もが心地よい、しつらえ（施設、アクセス、各種インフラ）、もてなし（お迎えの心）、ふるまい（お迎えしてからの楽しみの与え方）のある観光交流都市づくりを目指します。また、おもてなしコンシェルジュの活用によるおもてなしのまちづくりを推進します。

○蒲郡観光の最大の資源でもある海、山の自然景観を損なわないために、「蒲郡観光おもてなしまちづくり景観条例」（仮称）の策定により、誰もが気持ちよく観光ができる快適なまちづくりを推進します。

○域内移動手段・二次交通（域内移動バス、周遊バス、タクシー、航路等）の充実

○レンタサイクル、レンタサイクルスポットの充実

○市内誘導サイン、広域マップ、観光地お迎え看板等の再整備

○おもてなしコンシェルジュによる各種おもてなし活動の展開（PR協力、ガイド、観光地清掃活動、イベント等におけるボランティアスタッフ）

○まちかど観光案内所、まちかど休憩所の展開

○遊歩道、海岸ボードウォーク、サイクリングロード等の整備

第5章 現況分析等から見た課題・問題点

これまでの検討成果をふまえ、現況分析等から見た蒲郡市の地域公共交通に関する課題・問題点は下記の点が指摘できる。

1. 現況分析から見た主な課題・問題点のとりまとめ

(1) 地域構造

①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。

②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 9 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 1 路線、東側に 2 路線、中心部に 1 路線、小計 4 路線の路線定期型バスがある。

○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、西浦校区の南東部、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。

○名鉄西尾・蒲郡線（吉良吉田～蒲郡駅間）の利用実態は、平成 18 年度以降増加していない。

○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。

○高齢者割引タクシーチケット配布事業は、平成 22 年度事業開始以降、利用枚数・市補助金額・利用者数について増加傾向にある。今後も高齢化に伴い増加する可能性が高い。

※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. 住民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。

(6) 利用者・移動制約者の意向

- ・「税投入に対する評価」については、バス利用者・高齢者・不便を感じている人は、市民全体よりも税投入は多いと感じていない。
- ・「今後の税投入とサービス水準のあり方」について、バス利用者・高齢者は「現状は妥当」と考え、不便を感じている人は、「税投入を抑制し別の方法で対応すべき」という意見が多い傾向が見られた。

3. 利用者アンケートから見た主な課題・問題点

(1) ラグーナ線

- ・平日は、満足より不満の方が多く、「財政支出を増やして、サービス水準を向上させてほしい」という意見も西浦病院循環線と比較して多く見られる。ラグーナ線は、基本的には三河大塚駅⇄ラグーナ蒲郡⇄蒲郡駅を結ぶ路線となっており、ラグーナ蒲郡にはアクセスしやすい反面、その他の施設にはアクセスしづらいため、ラグーナ蒲郡以外の需要が不満につながっているものと考えられる。
- ・自家用車が利用できない市内在住者を抽出しても、ラグーナ蒲郡への利用が中心となっており、その他としては休日のアピタへの利用が中心である。西浦病院循環線と比較して、市民病院への利用が明らかに少なく、現在の路線では拾えきれていない需要も多いと考えられる。

(2) 西浦病院循環線

- ・形原・西浦校区に比べて、蒲郡校区の利用者数が少ない。蒲郡校区の利用者の行き先を見ると、アピタと市民病院が中心で、それ以外は目立った利用が見られない。西浦病院循環線は、蒲郡校区内では同じ停留所に戻ってこず、唯一蒲郡駅のみ戻ってこられるため、おのずと蒲郡駅（アピタ）⇄市民病院の利用が中心になるものと考えられる。蒲郡校区について利便向上の余地がある。
- ・名鉄との乗継で利用する人はほとんどみられない。市外にお住まいの人で、JR蒲郡駅からバスを利用する場合はあるが、市内在住の人によるバスと鉄道の乗り継ぎはあまり見られない。名鉄との連携について、検討の余地があると考えられる。

4. 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。

○高齢者割引タクシーチケット配布事業

- ・高齢者割引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。

5. 「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」

第6章 地域公共交通の基本的な考え方「将来像」・「基本方針」

1. 課題・問題点を踏まえた蒲郡市における地域公共交通の「将来像」の設定

蒲郡市における地域公共交通の姿を示す「蒲郡市地域公共交通総合連携計画」の「将来像」については、現況分析による課題問題点を解決し、第四次蒲郡市総合計画における公共交通の将来の姿を踏まえ、下記のように設定する。

- 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、市街地が形成されており、そこへ通じる交通機関として、路線バス、タクシーなどがある。しかし、山間部等、一部地域は、公共交通空白地帯であり、その早期解消が必要である。

また、蒲郡市の将来人口は減少するが、高齢化の進展により地域公共交通を必要とする移動制約者は増加する見通しである。

そこで、蒲郡市の公共交通の将来像は、市の最上位計画の「第四次蒲郡市総合計画」で示された「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の構築」を目指すこととする。

また、公共交通の構築は、これまでのように、交通事業者と行政により確保するのではなく、持続性のある公共交通とするために「地域で創り、守り、育てあげる」ことを目指す。

改めて蒲郡市の魅力を再確認すると、約47kmの海岸線沿いに4つの温泉地があり、ラグーナ蒲郡やマリーナ、三河湾国定公園など、豊富な観光資源を有している。また、あさり・アカザエビ・メヒカリなどの海産物だけでなく、温暖な気候に育まれた「蒲郡みかん」など、他に誇ることのできる食資源も豊富にある。

四季折々の魅力を有する蒲郡市のこうした資源を、改めて身近に感じることができるよう、また、普段の生活においても、蒲郡市民のだれもが安心して移動できる公共交通環境を構築するまちづくりが求められる。

「蒲郡市に暮らす一人ひとりの市民が“住んでよかった”“住み続けたい”と思えるようなまち」とするため、外部の人からも「いいじゃん蒲郡」と言ってもらえるような将来のまちの姿の実現を目指す。

2. 「将来像」を達成するための「基本方針」の設定

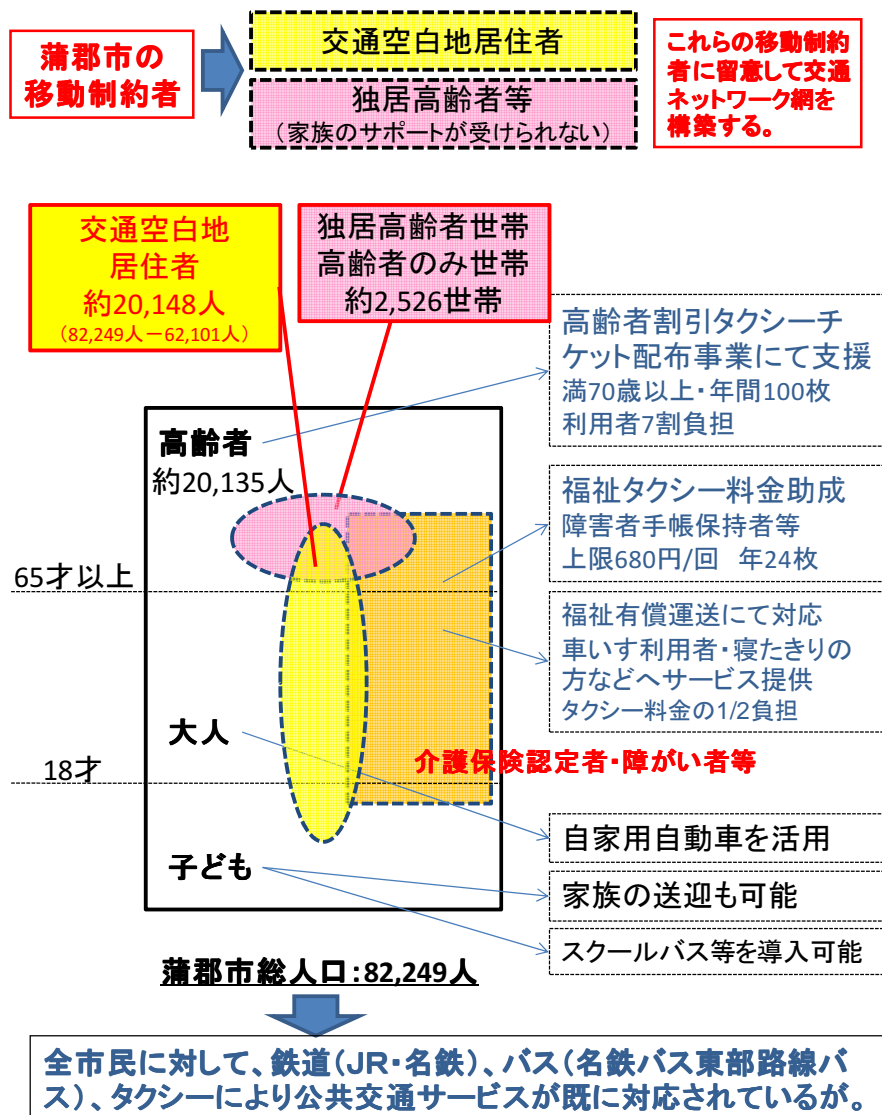
(1) まずは『本当に困っている人』を救うまちの姿を目指す

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、高齢者の外出支援として70歳以上の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が行われ、さらに福祉施策としては、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、蒲郡市の地域公共交通計画では、これら交通空白地居住者、独居高齢者等の『本当に困っている人』の移動を救うことにまずは重点を置き対応する。こうすることで、蒲郡市民のだれもが、年をとっても安心して移動できる環境を有し、車のない生活、公共交通中心の生活に切り替えることが容易になようなまちの姿を目指すこととする。

図表 6-1 蒲郡市における現状の移動サービス体制



（２）既存の公共交通の維持と新規拡充による『移動環境』の向上

蒲郡市には9つの鉄道駅があり、また、民間バス事業者による路線定期型バスが運行されているなど、公共交通を有する地域である。

しかし、名古屋鉄道や民間路線バスに対しては、市等からの負担金が投入されており、この負担金がないと将来的な事業継続は難しい状況にある。

こうした既存の公共交通を日常的に利用している「通勤・通学者」、買い物・病院等の生活行動で活用する「利用者（住民）」、また、蒲郡市に観光で訪れる「観光客等の来訪者」などにおいては、これら公共交通の存続・拡充が必要不可欠である。

蒲郡市の住民が“住み続けたい”と思えるようなまちに、また、外部の人からも“いいじゃん”と言ってもらえるようなまちとするために、これら既存の公共交通の維持と新たなサービス強化を目指す。

（３）公共交通を『支える仕組み』の強化

蒲郡市における公共交通施策は、平成23年に策定した「蒲郡市第四次総合計画」において初めて「公共交通」という言葉が位置づけられたばかりである。

また、公共交通を対象とした分野別計画については、名古屋鉄道西尾蒲郡線について協議する「名鉄西尾・蒲郡線活性化協議会」において「名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画（アクションプラン）」を定めているが、名鉄西尾・蒲郡線のみを対象とした計画であり、民間路線バス等のその他公共交通の対策については特に言及していない。

交通事業者及び事業者団体、地域住民・利用者代表、国・県等関連機関、市（市長及び関係部門長）等からなる「蒲郡市地域公共交通会議」が設置され、これらメンバーの英知を結集し検討された「地域公共交通総合連携計画」が、初めて蒲郡市の公共交通全体を位置づけた計画となる。

今後とも引き続き、関係者が一同に会する「蒲郡市地域公共交通会議」を活用し、関係者相互の連携を強め、計画に定めた事業を展開することで、将来像の達成を目指す。

さらに、「地域公共交通総合連携計画」で用いられている『連携』とは、交通事業者・地域住民（利用者）・行政等の関係者間の「相互連携（協働）」だけでなく、計画で対象としている鉄道・民間路線バス・タクシー等の公共交通手段の「連携（ネットワーク）」も指している。加えて、交通対策は、公共交通だけを対象とせず、道路整備や土地利用計画といったまちづくりや観光施策、福祉施策などとも連動する。

こうした関係者間の相互連携（協働）、公共交通手段のネットワーク、関係施策の連動など、これら公共交通を『支える仕組み』の強化を目指す。

3. 基本方針を実現するための取り組み

地域の課題・問題点を克服し、将来像と基本方針を実現するために行う取り組みは、下記の4点とする。

- 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の解消
- 交通空白地解消のための実験的取組等の実施（短期的対応）
- 地域資源の活用・関係者間の連携強化による事業推進
- 公共交通の利用を促す働きかけ活動の実施

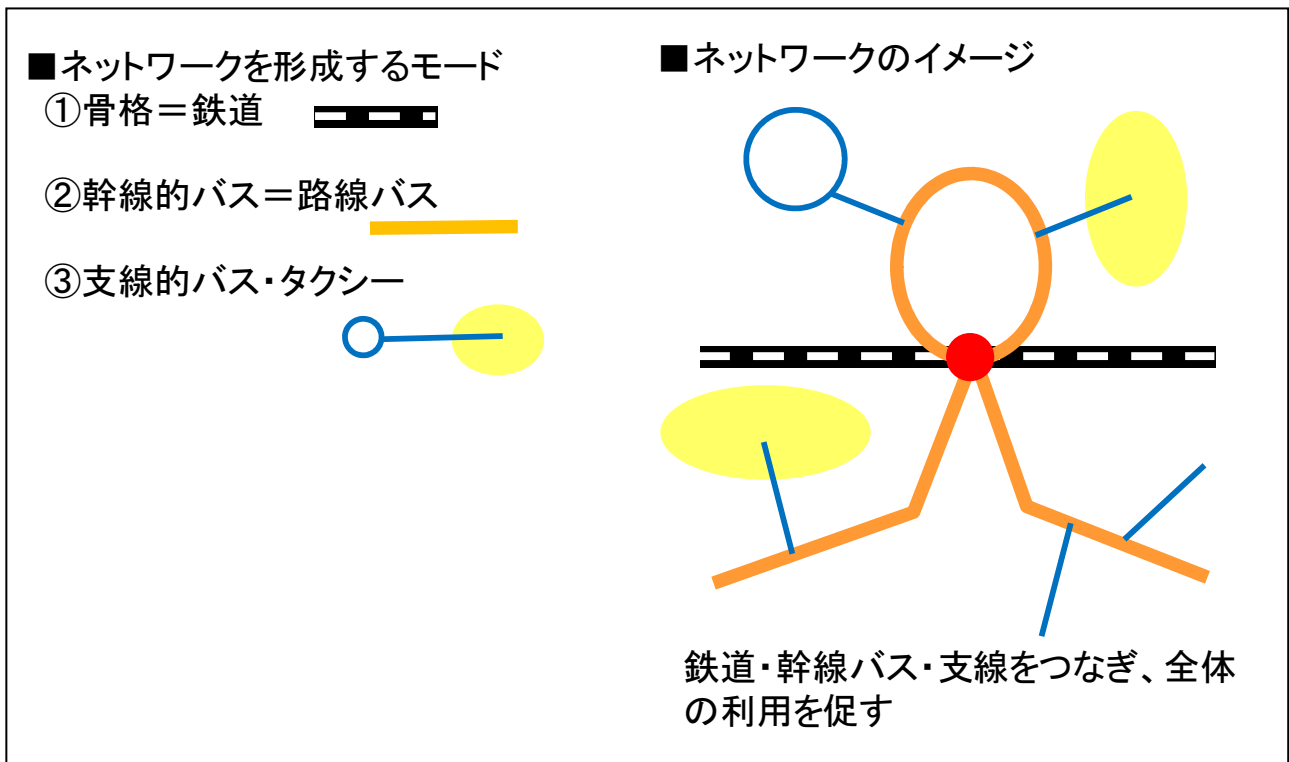
(1) 鉄道を中心とした「交通ネットワーク網」の維持確保と交通空白地の解消

9つ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形成する。

鉄道、幹線バス、支線的バス・タクシー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を構築し、交通空白地の解消を図る。

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、相互に接続したネットワークによる利用環境を確保し、維持を目指す。

図表 6-2 ネットワークの概念イメージ



図表 6-3 交通ネットワークシステムのモード別のサービス内容・対応方向性

モード	サービス内容	対応方向性	事業案（サービスレベル等）
骨格 鉄道	名古屋や豊橋等の広域の移動や、蒲郡市内の東西地区の地域間移動を担う。 JR東海道本線・名鉄西尾蒲郡線で構築。	鉄道駅と幹線的バス等を接続し、相互の利用促進を図る。 名鉄西尾蒲郡線に対する財政支援や利用促進活動等の取組を継続し、路線維持を目指す。	現行の運行水準の維持 ・基本ダイヤ：時間 2 本の確保
幹線的バス 路線バス	民間路線バスからなる。 鉄道を補完し、蒲郡市内の西浦・形原・蒲郡・三谷・大塚地域等の地域間移動を担う。	通勤通学の移動を支援し、鉄道と同じ感覚で利用できる、朝～夜まで、定時定路線での運行を維持する。 大型車両による輸送量の確保も行う。	現行の運行水準の維持 ・朝夕通勤時間帯の運行 ・基本ダイヤ：時間 1 本程度の確保
支線的バス・タク シー	上記鉄道・路線バスでカバーできない交通空白地の移動を担う。 鉄道・基幹バス・交通結節点と接続し、交通空白地内の移動や、駅・中心部の主要施設への移動を担う。	交通空白地の需要規模や地域ニーズ、住民の取組に応じた、車両・輸送頻度・運行時間等、適切な運行方式を採用した新たな交通サービスを確保する。 地域住民の取組に基づき、モデル地区を設定し、段階的に対応する。	交通空白地に新規導入 ・週 2 日以上、昼間時間帯の確保 ・日 4 便（午前 2 便・午後 2 便）程度の確保
交通結節点	上記交通モードが接続する広域の交通結節拠点（鉄道駅）	鉄道駅の既存設備を活用し、公共交通の利用促進を図る、待合環境の向上を図る。	鉄道駅や拠点施設に確保 ・ベンチ、トイレ、風・雨よけ等の確保

図表 6-4 交通ネットワークをサポートするその他関連サービスの内容と対応方向性

移動サービス	サービス内容	対応方向性	事業案（サービスレベル）
○福祉有償運送 （スペシャルト ランスポート）	障がいのある方等に対する福祉面での移動サービス。	現状の福祉有償運送の維持・拡充を想定する。福祉有償運送運営協議会にて協議。	現行のサービスレベルの維持
○移動制約者の サービス （タクシーチケ ット）	支線的バス・タクシーとの役割分担を整理した上で、移動困難な高齢者・障害者等に対する移動サービスとして「タクシーチケット配布」事業等を継続する。	高齢者割引タクシーチケット配布事業、福祉タクシー料金助成の事業継続の必要性を再整理し、事業継続を進める。	配布対象者・配布枚数等の維持 ・高齢者割引：満 70 歳以上・年 100 枚 ・福祉助成：障害者手帳所持者・年 24 枚
○温泉宿泊者送 迎バス等の活 用	宿泊施設等で展開されている宿泊者送迎バス等の資源を活用した新たな移動サービスを展開する。	観光関連事業者の協力により、宿泊者送迎バスの市民利用を模索する。また、観光振興のため、観光施設等を結ぶ施設巡回バスの構築を目指す。	宿泊者送迎バスの住民利用 観光施設巡回バスの運行
○ボランティア の活用	元気な高齢者が活躍できる場所を確保し、各種移動サービスの拡充を図る。	障害者等の移動介助ボランティア、宿泊者送迎バスの運転手ボランティアと言った関係者の協力を得たボランティア事業の展開を目指す。	各種関連ボランティアの育成

(2) 交通空白地解消のための実験的取組等の実施（短期的対応）

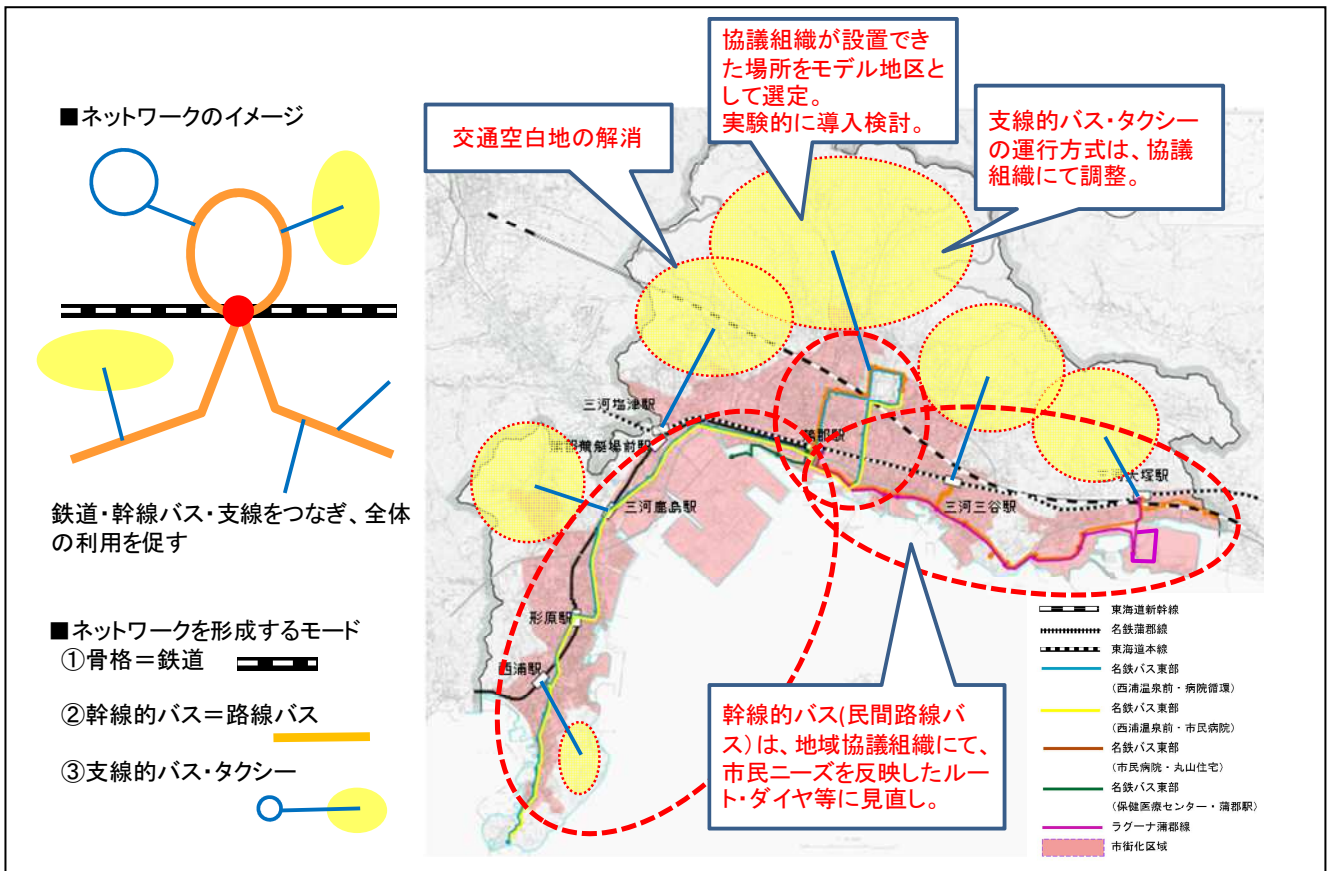
幹線的バス（民間路線バス）は利用促進を図るため、駅や病院・買い物施設等の主要施設と居住地とを結び、より市民ニーズを反映したルートやダイヤ等とするため、地域協議組織にて事業見直しを進める。

また、交通空白地解消のため、地元協議組織が設置されたモデル地域を定め、当該組織での協議を通してフィーダー路線構築を検討する。モデル地域の選定にあたっては、公共交通に対する地域の関心度や協議組織の設置に向けた素地があるかどうか、各自治会区長会長等を通して働きかけをしながら確認し、熟度の高い場所から先行的に対応する。そして、モデル地域での取組みを他地域に情報発信し、順次対応エリアを拡大する。

フィーダー路線は、幹線的バスに比べて需要が乏しいエリアをカバーするため、適切な車両規模の設定、デマンド方式の採用、タクシーチケット配布事業など、地域特性やニーズ、地域の取組に応じて、最適なサービス提供方式を官民連携して選択し、事業構築する。なお、交通空白地は、過去の民間路線バスが廃止された場所とそもそも公共交通が何もなかったような場所では地域事情が異なる。また、臨海部と山間部による地形条件も異なる。こうした過去の歴史や地形条件等に配慮し、その地域事情にあった適切なサービス提供方式の検討を行う。

その際、路線バスやタクシーチケット配布事業などとの役割分担を協議する。

図表 6-5 短期的対応内容（案）



図表 6-6 コミュニティバスの参考事例「地域協働により実現した豊田市の高岡ふれあいバス」

■事業概要

- ・民間の路線バスの廃止代替として導入された「路線・定期運行型」のコミュニティバス
- ・豊田市の南西部の高岡地区の「地域バス」として交通計画で位置づけられている
- ・地域と交通事業者と市が協力して運行
- ・「高岡ふれあいバス運行共同企業体」が運行主体

■事業構築の経緯・特徴

- ・平成 11 年 8 月 27 日、11 自治区による地域の運営組織「ふれあいバス運営協議会」が設立。翌 28 日に同協議会と交通事業者の組織「豊田市生活交通運行事業者協会」、そして市の 3 者による運行協定を締結し、全国でも珍しい「地域主体のバス」が運行されることになる。

■事業の特徴

- ・安定した事業継続を確保するため、「世帯単位の会員制」を導入。
- ・会員世帯は、年間 24,000 円を負担し、定期券を購入。利用者の確保を促す。



※現在は、会員制度を見直し、会員制ではなくだれでも利用できる路線バスとして運行。

■「手づくり郷土（ふるさと）賞」を受賞

- ・地域の個性、魅力を創出している良質な社会資本を広く募集、発掘し、これを全国に広く紹介することにより、社会資本整備にあたっての創意・工夫を促し、個性あふれ活力ある地域づくりに資することを目的として、昭和 61 年度に創設された国土交通大臣表彰制度。
- ・平成 13 年度、地域活動部門において「ふれあいバス運営活動」が表彰される。
- ・評価された点：公共交通機関であるバスを、地域住民が主体となって運営することにより、交通機関が文字通り「公共のもの」として機能している稀有な例であり、バス運営に係る活動が地域活動の核として欠かせないものとなっている。また、地域住民は無償で活動していることから、公共性の高い社会活動といえる。

資料：豊田市移動支援ポータルサイト「みちなびとよた」より

図表 6-7 デマンド型交通の参考事例「交通空白地域をカバーする富士宮市の宮タク」

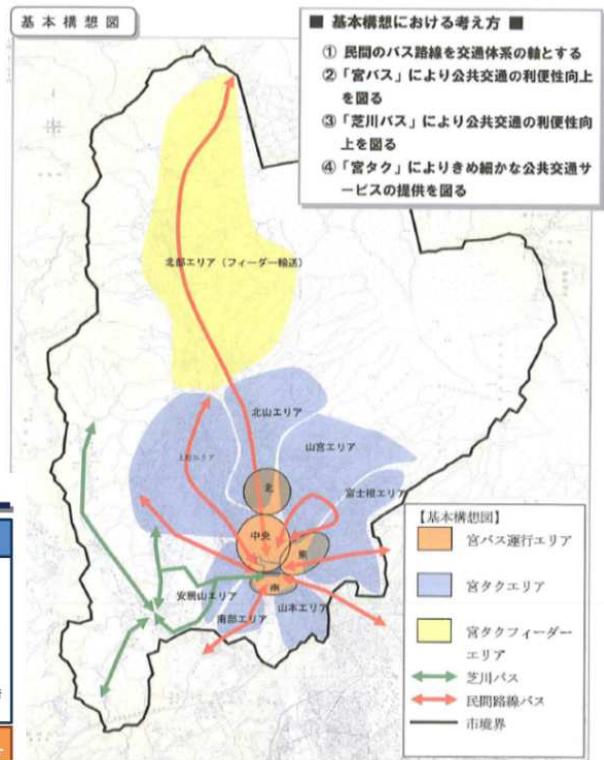
■事業概要

○路線バスの廃止代替としてデマンド型交通が導入され、その後、デマンド型交通をバスが運行している地域へもエリアを拡大。中心市街地及び合併した一部地域を除く、全ての地域で運行されている。公共交通のセーフティ・ネットとして位置づけられており、バスとタクシーの中間的な第三の交通システムとして機能している。

■特徴

【運行方式】	ドアツードア型
【ダイヤ】	基本ダイヤ型
【発着地(OD)自由度】	北部地区：ドア（自宅）⇄乗り継ぎ施設(DT) その他地区：ドア（自宅）⇄着地固定(DF)

- 廃止路線の補助金額相当（300万円）で構築できるオリジナルのシステム（飛び地のエリア・一方通行・会員制・一運行ごとの契約・車両の併用・セダン型車両・一般タクシーの共用オペレートなど）として開発した。運賃を一般タクシーの4分の1程度に設定（バスよりも少し高い）し、移動できる時間と場所を制約することでバスとタクシーの中間的な交通システムとしている。
- 平均乗車人員は2人/便以上で、利用者も増加しており、利用者満足度も高い。



予約の仕方

お出かけの時	① 電話予約 (裏面のタクシー会社へ)	② ご自宅までお迎えに行きます	③ 街中エリアへ
	① 電話予約 (裏面のタクシー会社へ)	② 街中エリアから	③ ご自宅までお送りします

- バス路線がある地域では運行ダイヤを少なく設定するなどの差別化を行いました。具体的なダイヤについては、午前中に2便運行する場合、運行時間はいつにするのか？というようにそれぞれの地域でダイヤを決めてもらいました。
- 評価基準を別途定めており、目標値を地元公表しています。D評価3回、E評価2回で廃止ということになっています。宮タクが廃止された以降の手段はボランティア運送やタクシーの乗合運行等含め考えていかないといけません。



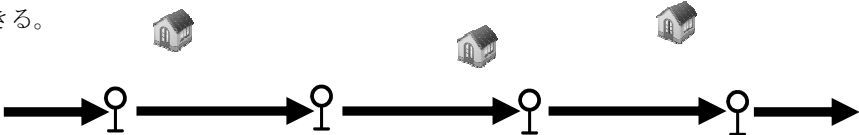
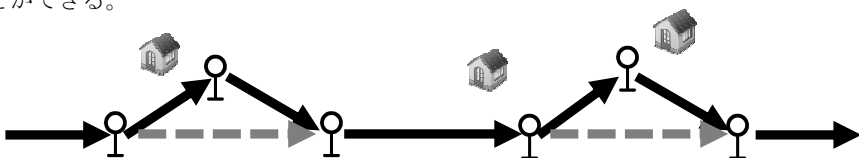
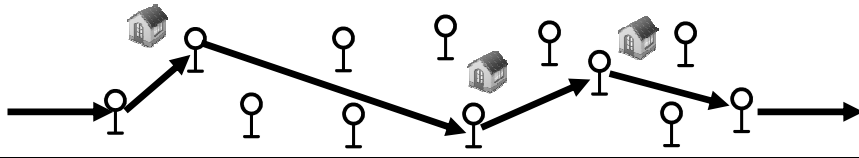
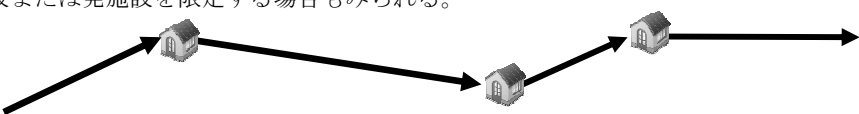
資料：国土交通省中部運輸局「デマンド型交通の手引き」（平成25年3月）より

(参考) デマンド型交通の分類パターン

○運行方式（定路線型⇔自由経路型）

デマンド型交通を運行方式という視点から見た場合、A)路線バスやコミュニティバスの多くに採用されている予め定められたルートを実行する「定路線型」、D)運行エリアは決まっているものの、一般的なタクシー事業のように運行ルートを定めず、需要に応じ、乗降場所の指定も行わない「自由経路ドアツードア型」、これらの中に位置する運行方式として、B)需要に応じ予め定められた迂回ルートやエリアへ運行する「迂回ルート・エリアデマンド型」、C)運行ルートは定めず、予約に応じ予め定められたバス停又はミーティングポイント（以下「バス停等」とする）間を結ぶ「自由経路ミーティングポイント型」に分類できる。

運行方式からみた分類パターン

	運行方式の特徴（イメージ） [ 自宅  バス停等]
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 
C 自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

○運行ダイヤ（固定ダイヤ型⇔非固定ダイヤ型）

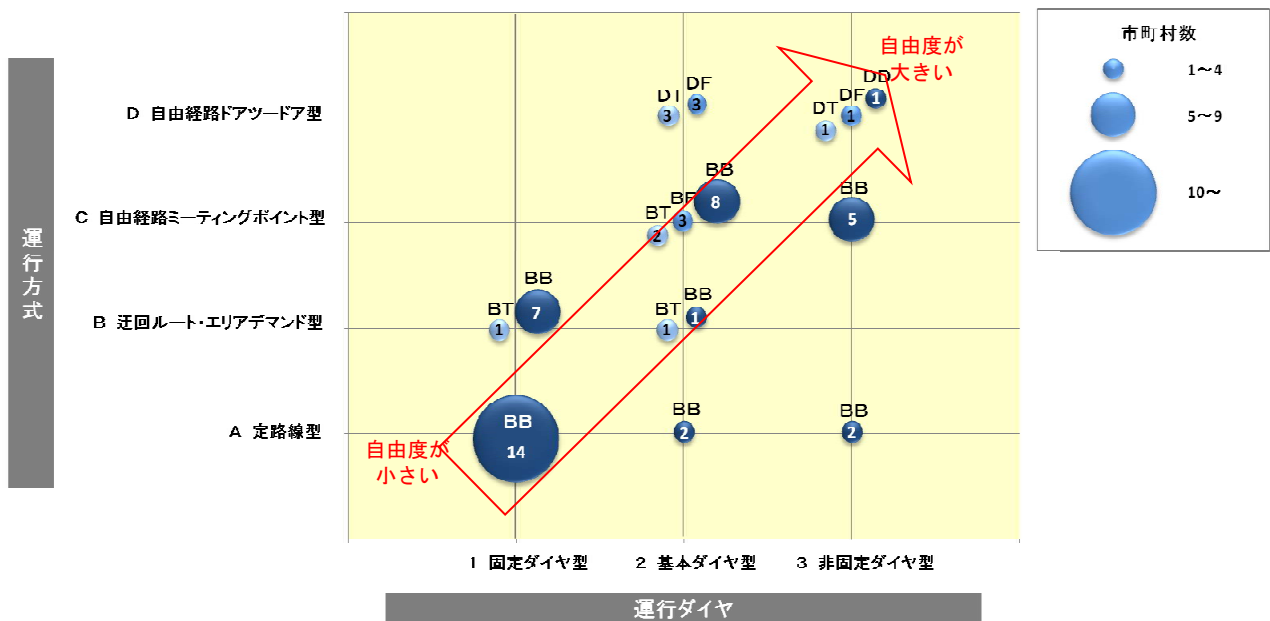
デマンド型交通を運行ダイヤという視点から見た場合、1)路線バスやコミュニティバスのように予め運行ダイヤが定められており、予約があった場合のみ運行する「固定ダイヤ型」、2)運行の頻度と主要施設やバス停等における概ね発時刻または着時刻のみが設定されている「基本ダイヤ型」、3)運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行する「非固定ダイヤ型」に分類できる。

また、通常は路線定期運行のコミュニティバスが運行しているが、末端部分や利用者が極端に少ない時間帯（曜日）にのみデマンド運行を実施している「固定ダイヤ型」と「非固定ダイヤ型」を組み合わせた「定路線空白時運行」も存在する。

運行ダイヤからみた分類パターン

	運行時刻設定の特徴
1 固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
2 基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設やバス停等における概ね発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行
3 非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行

デマンド型交通の分類（市町村数）



資料：国土交通省中部運輸局「デマンド型交通の手引き」（平成 25 年 3 月）より

(3) 地域資源の活用・関係者間の連携強化による事業推進

「将来像」で前述しているが、改めて蒲郡市の魅力を再確認すると、約 47km の海岸線沿いに 4 つの温泉地があり、ラグーナ蒲郡やマリーナ、三河湾国定公園など、豊富な観光資源を有している。また、あさり・アカザエビ・メヒカリなどの海産物だけでなく、温暖な気候に育まれた「蒲郡みかん」など、他に誇ることのできる食資源も豊富にある。

四季折々の魅力を有する蒲郡市のこうした資源を、改めて身近に感じることができるよう、また、普段の生活においても、蒲郡市民のだれもが安心して移動できる公共交通環境を構築するまちづくりが求められることは先に述べた。

蒲郡市が有するこうした資源と、公共交通は何ら無関係ではなく、例えば、下記に示すように、「温泉地の宿泊者を送迎するバス」が多数運行されているが、運行している温泉協会や宿泊施設事業者と地元住民の連携が進めば、送迎バスの回送時に住民が利用することも可能となる。

さらに、観光の活性化のため観光施設を周遊できるバスの構築と、住民の生活の足を支えるバスネットワークは、観光関係者と市民、交通事業者、行政の連携が進めば、一緒に事業構築することも可能である。

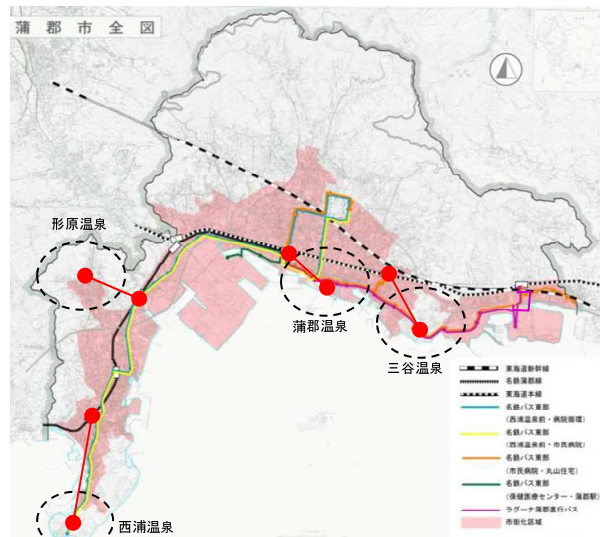
蒲郡市の地域資源を再確認し、これら資源を通じた関係者間の連携による取り組みが重要である。

図表 6-8 活用が期待される地域資源（例）

西浦・三谷温泉地区では、温泉協会により、駅と地区内宿泊施設を結び、宿泊者を送迎する共同バスが運行されている。

蒲郡・形原温泉地区等でも、各事業者が独自に宿泊者を送迎するバスが運行されている。

これらバス資源を活用し、回送時における住民利用などが考えられる。



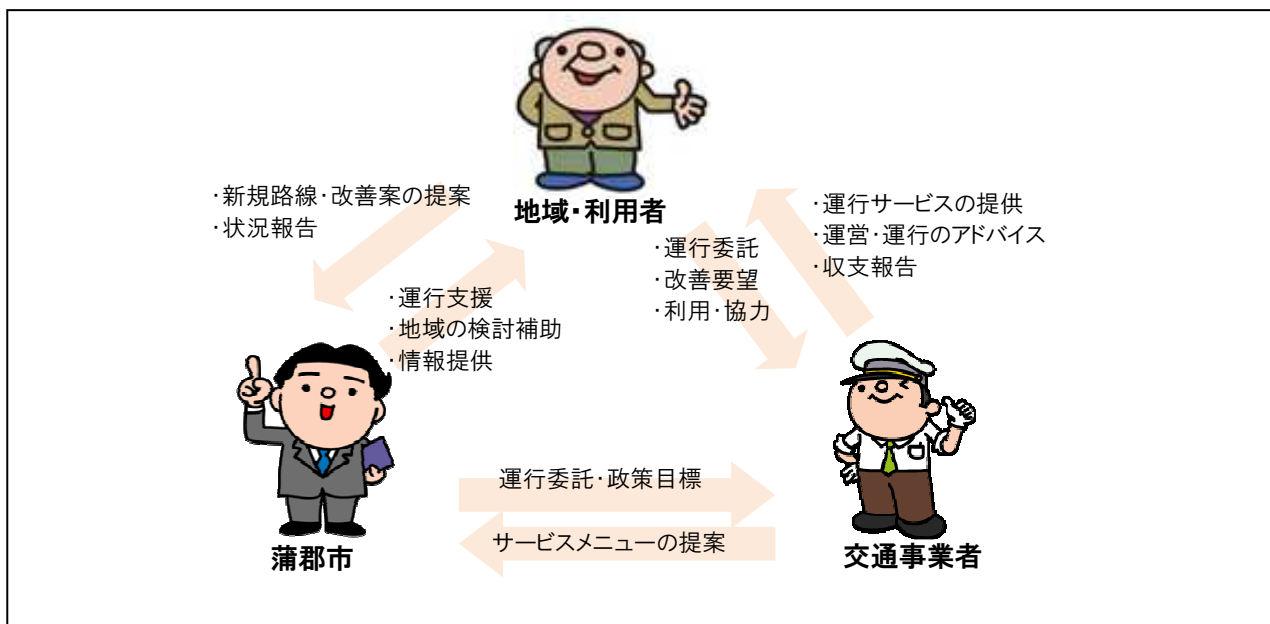
そこで、蒲郡市が元気となるよう、地域交通を創り・守り・育てるための「地域連携」の取り組みを展開する。

「地域連携」の取り組み例としては、温泉宿泊者送迎バスの活用を通じた観光関係者との連携や、交通空白地解消のために導入を検討する「支線路線」の構築などがある。地元住民・観光関係者・交通事業者・蒲郡市等からなる「地元協議組織」を通して、関係者の創意工夫と協力により、最適な公共交通の構築に向けた取り組みを進める。

さらに、蒲郡市地域公共交通会議の下部組織として、(仮称)「地域連携」部会を設置し、地域公共交通の確保維持に向けて必要とされる「関係者の連携のあり方を示す『指針』」の策定を行い、**地域住民のサポーター制度、免許返納者等に対する優遇制度、ルート上の商業者や病院等の協賛制度(回数券購入等)などの公共交通を支える制度設計を構築する。**また、利用促進のためのPRイベント協力やバス停留所の清掃・ベンチの設置といったボランティア活動団体の育成など、「地域連携」を進める仕掛け・取り組みなどの実施も想定する。

これら、利用者・市民・企業・交通事業者・行政等関係者による各種地域協働の取り組みを展開する。

図表 6-9 地域(利用者)・交通事業者・行政の役割分担・連携イメージ



(4) 公共交通の利用を促す働きかけ活動の実施

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、自動車中心の生活の中で少しでも公共交通を利用してもらえるように、公共交通の利用を促す働きかけ活動の推進を行う。

健康増進、環境対策などの効果を認識してもらうための意識啓発や、公共交通を乗ることで蒲郡市の魅力を再発見してもらうPR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取組を展開する。

事業当初は、名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画（アクションプラン）での活動に、バス利用も位置づけるよう働きかけるとともに、お年寄りが集まる老人クラブの会合などに市担当者が出向き、公共交通の利用方法を紹介する「出前講座」の実施などを行う。

図表 6-10 公共交通の利用を促す働きかけの一例（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。



4. 地域公共交通総合連携計画の「進め方」

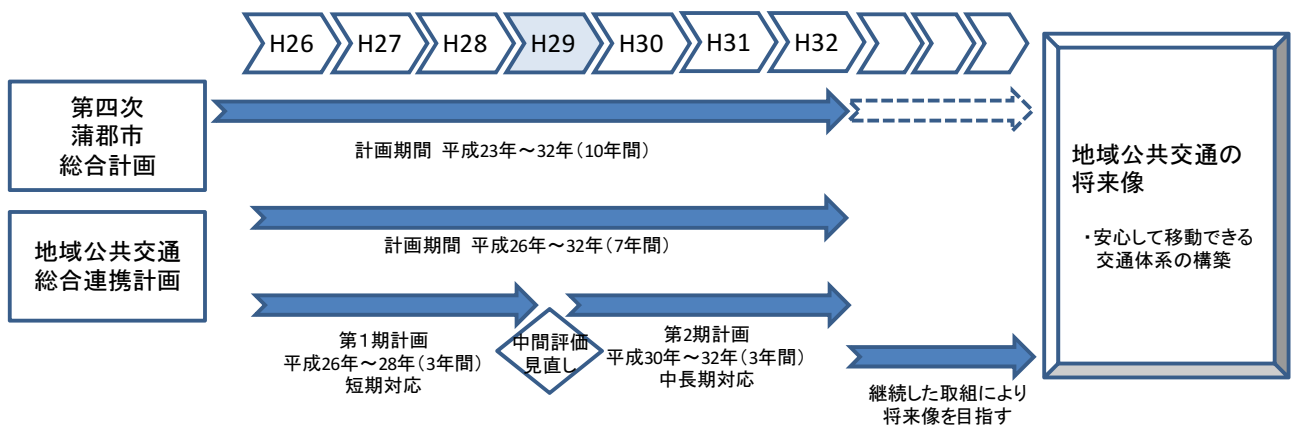
(1) 将来を見据えた段階的な計画の構築

地域公共交通総合連携計画の「計画期間」は、市の最上位計画「第四次蒲都市総合計画」の計画期間と整合性をとるために、平成32年までの7カ年計画と設定する。

ただし、まずは本当に困っている人を救うために、当初3カ年を第1期計画期間として設定し、短期的対応を行う。そして、中間年度に計画の進捗状況进行评估し、計画を見直し、4年後以降を第2期計画として設定する。

第1期の短期的対応としては、「現行事業の見直し、モデル地区での実験的取り組みの実施による対応」を想定し、第2期以降は、長期的対応として「だれもが安心して移動できる交通体系の構築」を目指す段階的な構成による計画とする。

図表 6-11 段階的な計画の構築



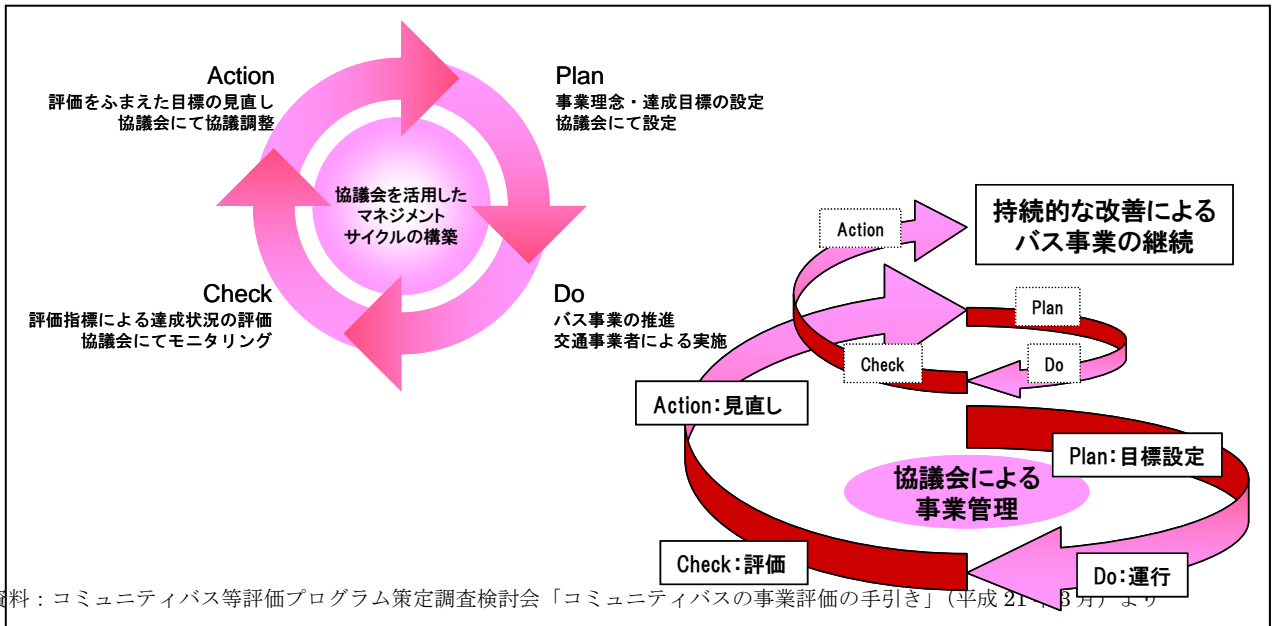
(2) 事業を確保維持するための PDCA サイクルの導入

住民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が必要である。

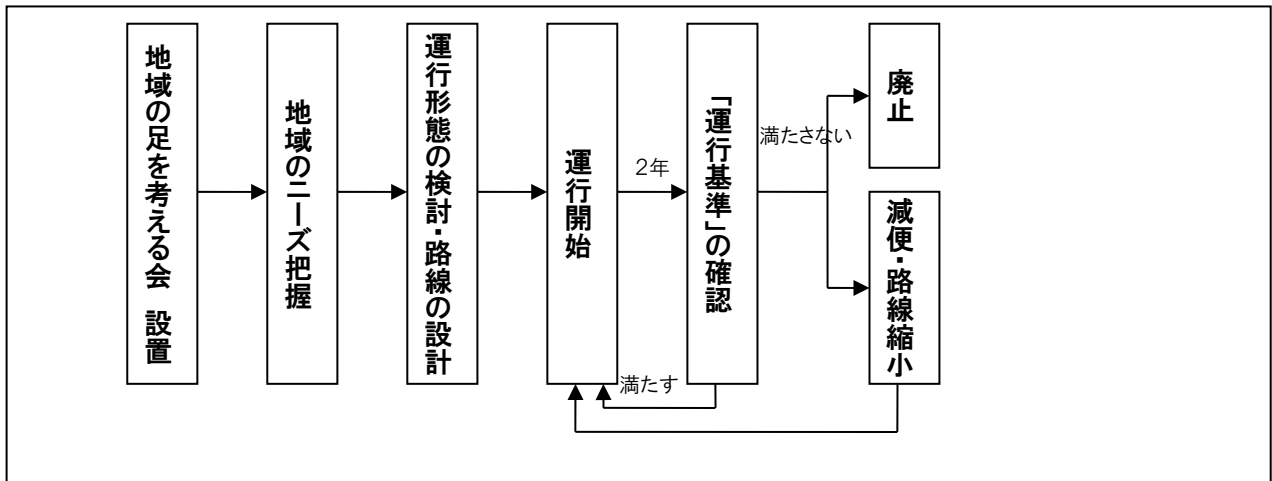
適切な税投入による事業維持を図るための「仕組み (PDCA サイクル)」を構築する。

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 (観察) 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の検討、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等、地域公共交通会議での協議を通じた PDCA の仕組みの導入を検討する。

図表 6-12 PDCA サイクル



図表 6-13 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



5. 基本方針を達成するための「目標値」

3つの基本方針を達成するために、下記の目標管理を定め、計画の着実な遂行を目指す。

(1) 「困っている人」を救うための目標管理

交通空白地居住者、独居高齢者世帯・高齢者のみ世帯等の「困っている人」に対するサービス提供の実施状況について、下記の指標により目標管理を行う。

「人口カバー率」は、交通空白地に居住する約25%の住民に対して新たな公共交通サービスの提供により改善することを目指す。また、「日常の移動に不便を感じている人の割合」は、最も公共交通環境の良い蒲郡地区の現状値が約30%程度であるため、市全体でこの水準に改善することを目指す。

	現状値	将来目標（計画最終年度）
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）	75.5%	10%増 (85.5%)
日常の移動に不便を感じている人の割合 （住民向けアンケート調査による実態把握）	35.3%	30%

なお、毎年のモニタリングについては、地域公共交通会議にて関連事業の実施状況を確認し、自己評価を行う。

<毎年の目標管理内容＝地域公共交通会議での自己評価の実施>

- ・交通空白地でのモデル地域検討の実施状況
- ・高齢者割引タクシーチケット配布事業の利用状況
- ・民間路線バスや高齢者割引タクシーチケット配布事業等の周知活動の実施状況 など

(2) 既存の公共交通を維持し新規拡充による「移動環境」を向上させるための目標管理

名鉄や民間路線バス等の既存公共交通を維持するためには、利用者数の維持確保が必要である。しかしながら、蒲郡市の将来人口は減少傾向にあるため、潜在需要は減少し延べ利用者数を維持することは難しい。そのため、将来目標については、人口変動率を考慮し現状値以上の利用者数を目指す。

	現状値	将来目標（計画最終年度）
既存の公共交通の利用者数 （蒲郡市が補助している路線バスのみ対象）	約176,000人 (H24年度)	人口変動率対比で プラスを目指す
交通空白地で新たに導入する支線的バス・タクシーの利用者数	—	同上

なお、毎年のモニタリングについては、地域公共交通会議にて利用者数・収支状況について確認し、評価を行う。

<毎年の目標管理内容＝地域公共交通会議での実態評価の実施>

- ・民間路線バス（補助対象路線）の路線別利用者数と財政投入状況の確認
- ・空白地での新規導入の支線的バス・タクシーの利用者数と財政投入状況の確認（導入以降の実施）

(3) 公共交通を「支える仕組み」の強化のための目標管理

関係者間の相互連携、公共交通手段（モード）のネットワーク、交通施策とまちづくり事業等との連動など、公共交通を「支える仕組み」の強化にあたっては、基本方針で重要視している、困っている人に対して新たに公共交通サービスを提供する事業展開の実施状況に着目し、地元協議組織の設置とその活動状況を基にして目標管理を行う。

	現状値	将来目標（計画最終年度）
地元協議組織の設置箇所数	0	3箇所以上

なお、毎年のモニタリングについては、地域公共交通会議を定期的で開催し、地元協議組織の取り組み状況や地域公共交通総合連携計画に基づく事業等が適切に推進できているか、自己評価を行う。

<毎年の目標管理内容＝地域公共交通会議での自己評価の実施>

- ・「蒲郡市地域公共交通会議」の定期的開催（必要な協議回数が確保できたか）
- ・地元協議組織の設置・取り組み状況
- ・地域公共交通総合連携計画の当該年度の事業実施状況

なお、当該目標管理は、計画当初の評価方法であるため、地域公共交通総合連携計画の進捗状況に応じて、適宜見直すこととする。

第7章 地域公共交通総合連携計画に基づく事業等（案）

1. 計画区域（案）

計画の対象区域は、蒲郡市全域とする。

対象路線は、下記の通り。

図表 7-1 区域・対象路線

対象路線名		対象区域
鉄道	J R 東海道本線	三河塩津～三河大塚
	名鉄西尾蒲郡線	西浦～蒲郡
バス	西浦・病院循環線	西浦温泉前～蒲郡駅前～蒲郡市民病院前～西浦温泉前
	病院・丸山線	蒲郡市民病院前～蒲郡駅前～ラグーナ蒲郡～丸山住宅
	ラグーナ線	蒲郡駅前～ラグーナ蒲郡～ラグーナヒル～三河大塚駅
	蒲郡・保健線	保健医療センター前～市民会館前～蒲郡駅前
支線的バス・タクシー		交通空白地～鉄道駅等の交通結接点 (導入箇所数：3箇所以上)

2. 計画期間（案）

地域公共交通総合連携計画の計画期間は、7年間（平成26年～32年）とする。

3. 計画に基づく事業（案）

（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の解消のための事業

○名鉄西尾・蒲郡線の利用促進

「名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画（アクションプラン）」に基づき、鉄道の利用促進を図る。

○既存バス路線の見直し検討

幹線のバスと位置づける「西浦・病院循環線」・「病院・丸山線」・「ラグーナ線」「蒲郡・保健線」の4つのバス路線については、当該路線がカバーする地区からなる、「地域バス協議会」を設置し、ルート・ダイヤ・停留所位置・料金設定等について再確認し、事業見直しの必要性を検討する。

交通事業者の協力のもと、事業変更案を構築し、蒲郡市地域公共交通会議等での合意形成を踏まえ、事業見直しを行う。

○交通結接点の強化（待合環境の改善等）検討

ネットワークの強化に必要な、ミニバスターミナルの必要性の検討、駐輪場やベンチ等の設置による待合環境の改善を必要に応じて対応する。

（2）交通空白地解消のための実験的取り組み等のための事業

○交通空白地におけるフィーダー路線の事業化

交通空白地解消のため、地元協議組織が設置されたモデル地域において、フィーダー路線（デマンド型交通等）の実験的導入を行う。

○モデル地域の成功体験の他地域展開の実施

先行的に実施するモデル地域の成功体験を他地域に対して情報発信し、順次対応エリアの拡大を行う。

（3）地域資源の活用・関係者間の連携強化のための事業

○地域連携活動（地域協働推進事業）の実施

民間バス路線の見直し、フィーダー路線の実験的導入などにおいて、市・交通事業者・住民（利用者）等からなる関係者間の連携強化を図るため、下記に示す事業を展開する。

○事業見直し・新規路線の構築のための「地域協議・ワークショップ（協働作業）」等の実施

（地元協議組織、地域バス協議会等の開催、住民アンケート調査、関係者ヒアリング等）

○その他地域ぐるみの協働連携事業の企画・実施

(4) 公共交通の利用を促す働きかけ事業

○利用促進活動（地域協働推進事業）の実施

鉄道・民間路線バス・新規フィーダー路線の利用促進を図るため、市・交通事業者・住民（利用者）等の協力のもと、下記に示す事業を展開する。

- 「働きかけ活動（モビリティ・マネジメント）」の実施
- 事業のPRを行うための「公共交通マップ・ちらし・パンフレット」等の作成・配布
- 情報化・見える化の推進（検索システム・バスロケーションシステム・ICカード等）
- 新規事業実施のお試し期間の設定、無料試乗会の開催、住民説明会・出前講座の実施 など

(5) 地域公共交通会議による PDCA の実施

○Plan-Do-Check-Action の実施

地域公共交通総合連携計画で定めた計画内容が適切に推進できるよう、蒲郡市地域公共交通会議を定期的に行い、モニタリング調査を通じた事業評価・改善・実施による PDCA サイクルの取組を行う。

4. 事業スケジュール・事業主体（案）

事業内容	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	主な事業主体
地域公共交通総合連携計画								
計画期間	第1期		→	評価見直し	第2期		→	地域公共交通会議 (法定協議会)
(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の解消のための事業								
○名鉄西尾・蒲郡線の利用促進	アクションプランに基づく実施			→	→			名鉄西尾・蒲郡線対策協議会
○既存バス路線の見直し検討	組織設置	一部見直し	→	評価	他路線での対応拡大		→	地域バス協議会 (事業者・市・住民等)
○交通結先点の強化検討	既存バス路線の見直しに連動して対応			→	→			地域バス協議会 (事業者・市・住民等)
(2) 交通空白地解消のための実験的取り組み等のための事業								
○交通空白地におけるフィーダー路線の事業化	モデル検討	試験運行	→	評価改善	本格運行化		→	地元協議組織 (事業者・市・住民等)
○モデル地域での成功体験の他地域展開の実施	→			他地区での段階的対応	→			地元協議組織 (事業者・市・住民等)
(3) 地域資源の活用・関係者間の連携強化のための事業								
○地域連携活動の実施 (地域協働推進事業)	企画立案	適宜実施	→	→			→	地域公共交通会議 事業者・市・住民等
(4) 公共交通の利用を促す働きかけ事業								
○利用促進活動の実施 (地域協働推進事業)	企画立案	適宜実施	→	→			→	地域公共交通会議 事業者・市・住民等
(5) 地域公共交通会議によるPDCAの実施								
○PDCAの実施	定期対応	→	→	→	→	→	→	地域公共交通会議

<用語解説>

用語・語句	解説
公共交通空白地域	鉄道や民間路線バス、コミュニティバス等が運行していない、公共交通サービスが提供されていない地域を指す。 ただし、タクシー事業者によるタクシーサービスも公共交通と位置付けられるため、厳密には公共交通サービスは提供されている点に注意。
モータリゼーション	自家用自動車の普及、利用形態の多様化
第四次蒲郡市総合計画	今後の蒲郡市の将来展望や市政運営の基本方針を明らかにするとともに、各分野におけるまちづくりを計画的かつ効率的に実行していくための指針となる市の最上位の計画。
パーソントリップ調査	Person Trip 人の1日の動き（移動）を調べる調査
幹線バス	交通網において、鉄道網と接続して、幹線的な役割を担い、定期運行を行う路線バスを指す。
フィーダー路線	Feeder Bus 交通網において、幹線バスと接続して支線の役割を担う、バスや乗合タクシー、その路線を指す。バスについては、定期運行を行う路線定期バスや予約時のみ運行するデマンドバスなどから形成される。
モード	拠点（結節点）間を結ぶ線。鉄道、路線バス等の路線を指す。
デマンド方式	Demand Responsive Transport 利用者の要求に対応して運行する形態のバス。事前予約制で、定路線型、迂回ルート型、自由経路型など、運行方法はいろいろな方式がある。
PDCA サイクル	plan （計画）- do （実行）- check （評価）- action （改善）の4段階を繰り返すことによって事業を継続的に改善する仕組み。
都市計画マスタープラン	都市計画法第18条の2に規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」となるもので、市の都市計画の総合的な指針としての役割を果たす計画。
蒲郡市観光ビジョン	市民、訪問者、行政、就業者等含む広義の市民による『市民の市民による市民のための「観光交流都市」育て』の理念を推進する指針。
市街化調整区域	都市計画法第7条の3で規定された、都市計画で定められる都市計画区域の区域区分の一つ。市街化を抑制すべき区域を指す。
交通結接点	鉄道や路線バス等が接続する交通の結接点。 大規模な結接点としては、鉄道駅やバスターミナル等が該当する。
コミュニティバス	住民の移動手段を確保するために、自治体などが運行するバスの呼称。
ドアツードア型	Door to Door type デマンド方式の中の運行タイプの一つ。 発着地が自宅の前から目的地まで自由に移動でき、特定のルートを設定していない運行方式を指す。
自由経路ミーティングポイント型	デマンド方式の中の運行タイプの一つ。運行ルートは定めず、予約に応じて所定のバス停留所間を最短経路で結ぶ方式を指す。
ミニバスターミナル	複数のバス路線の発着点となり、駐輪場やベンチ、トイレ等の整備により待合環境を確保した拠点となるバス停留所を指す。
モビリティ・マネジメント	Mobility Management 多様な交通施策を活用し、個人や地域のモビリティ（移動）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組み・働きかけを指す。
バスロケーションシステム	無線通信や GPS などを利用してバスの位置情報を提供するシステムを指す。