

蒲郡市地域バス協議会について

蒲郡市地域公共交通会議

(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会)

『蒲郡市地域公共交通総合連携計画』

『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。

『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』を救うまちの姿を目指す
- 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
- ③ 公共交通を『支える仕組み』の強化

<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

主な事業主体
蒲郡市地域バス協議

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）

主な事業主体
地域協議組織
（現在形原地区で設置、推進中）

③ 地域資源の活用・関係者間の連携強化による事業推進

主な事業主体
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活動の実施

主な事業主体
地域公共交通会議
事業者・市・住民等

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(内3,300万円愛知県負担)、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、拾えきれてい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。アクセスが必要。
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網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網を構築し、交通空白地の解消を図る。 ・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、地域バス協議会を設置し、路線バスの見直し案を検討する。 ②交通空白地解消のための実験的取組等(短期的対応) ・交通空白地解消のため、地域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。

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

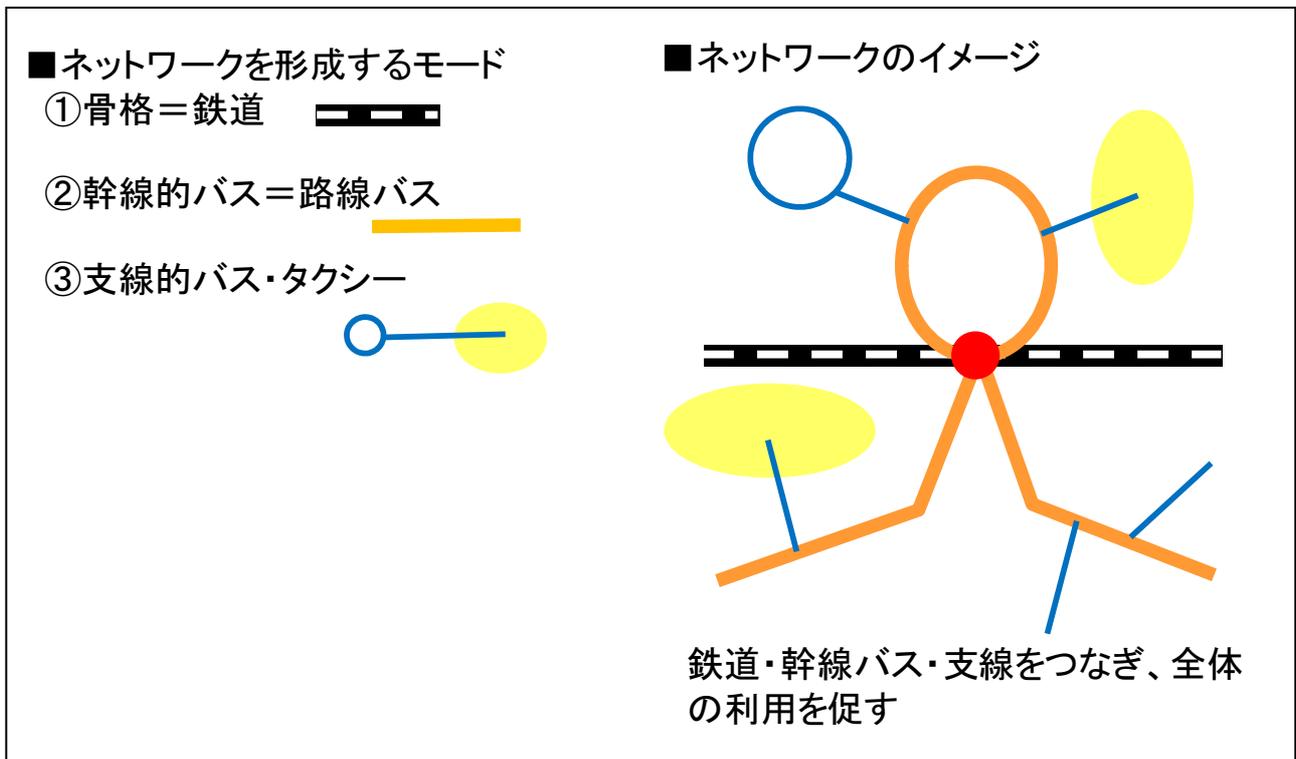
9つの駅がある地域の特徴を守り、駅を中心とした公共交通ネットワークを形成する。

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。

幹線的バス（民間路線バス）の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、幹線的バスの協議のための「地域バス協議会」にて事業見直しを進める。

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・幹線的バス・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

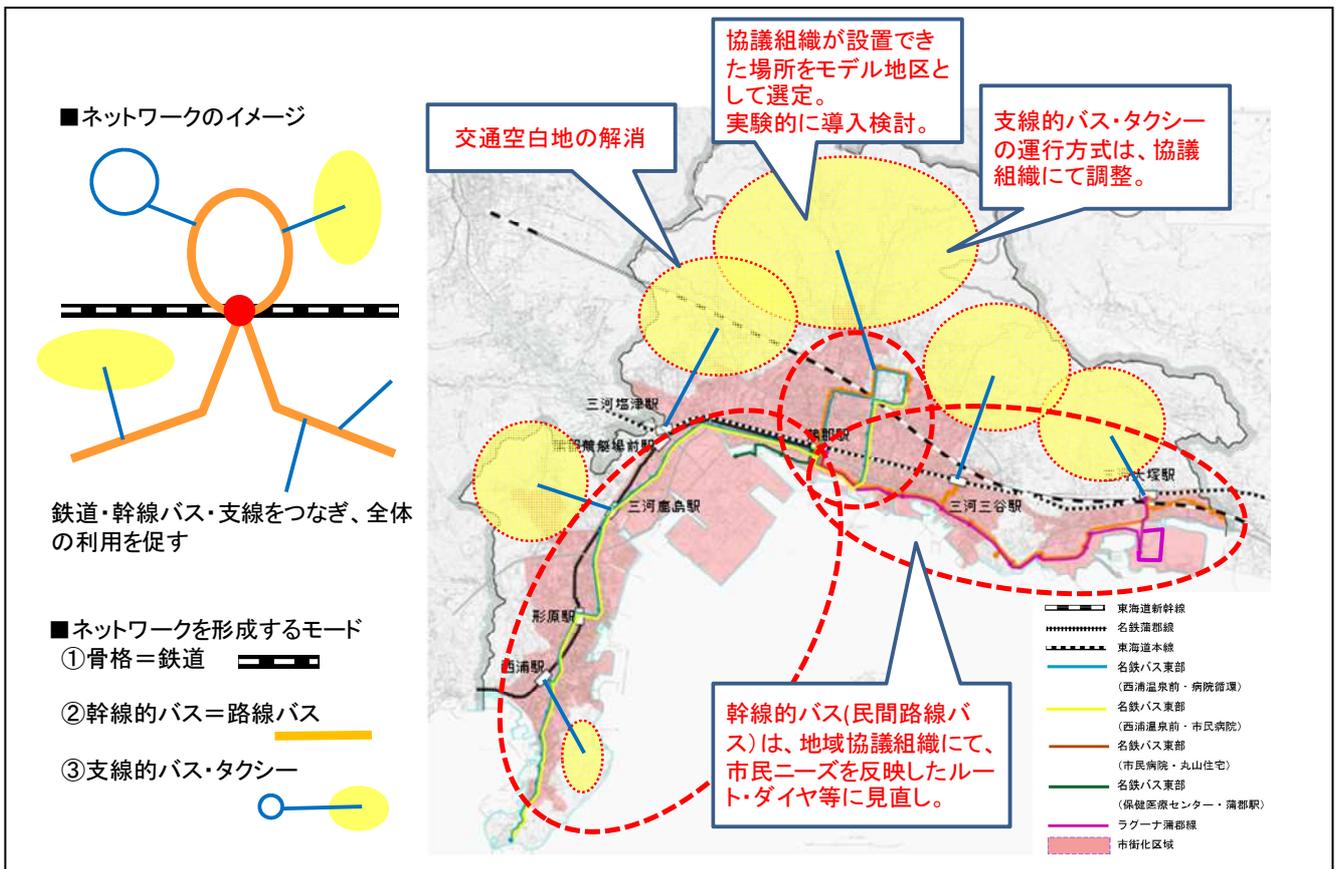
(2) 交通空白地解消のための実験的取組等の実施（短期的対応）

交通空白地解消のための検討については、中学校区単位程度の「地域協議組織」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。

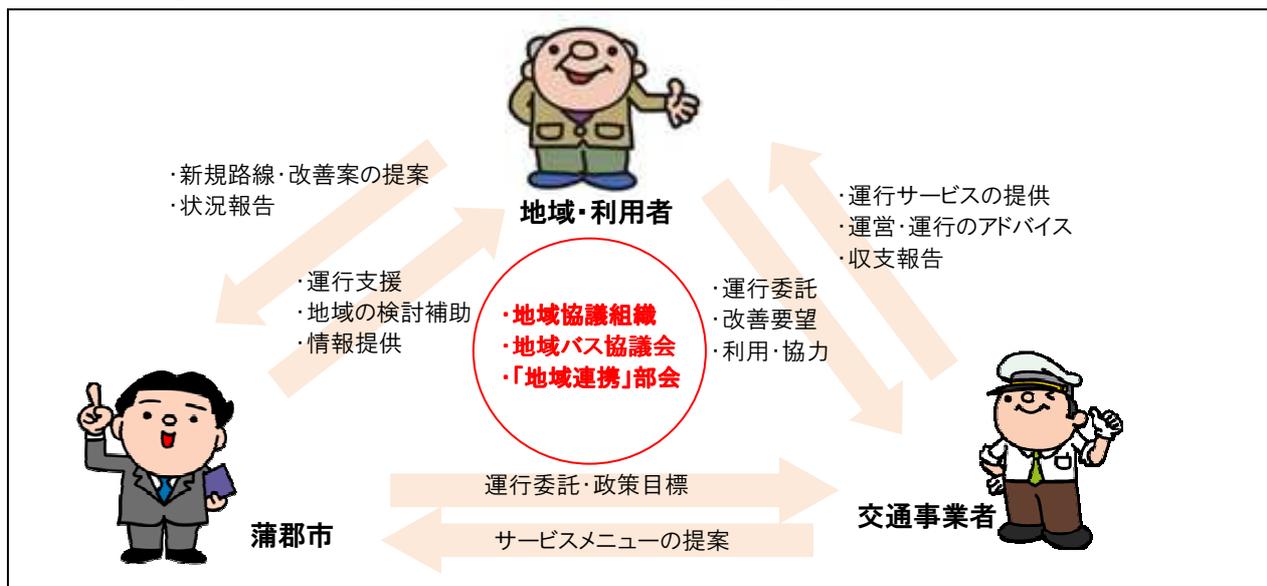
フィーダー路線は、幹線的バスに比べて需要が乏しいエリアをカバーするため、適切な車両規模の設定、デマンド方式の採用、タクシーチケット配布事業など、地域特性やニーズ、地域の取組に応じて、最適なサービス提供方式を官民連携して選択し、事業構築する。なお、交通空白地は、過去の民間路線バスが廃止された場所とそもそも公共交通が何もなくような場所では地域事情が異なる。また、臨海部と山間部による地形条件も異なる。こうした過去の歴史や地形条件等に配慮し、その地域事情にあった適切なサービス提供方式の検討を行う。

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



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



図表 6-10 協議組織の設置目的・構成メンバー

	地域協議組織	地域バス協議会	「地域連携」部会
設置目的 協議内容	交通空白地の解消のための新たな交通サービス内容を協議する組織	幹線的（民間路線バス）の利用促進と事業見直しを協議する組織	地域公共交通の確保維持のため「関係者の連携のあり方を示す『指針』」の策定、各種制度を検討する組織
主要 メンバー	中学校区単位を目安にした地域住民代表者（総代会長等）	交通会議の関係委員（地域住民・事業者等） 東部・西部・中部地域のブロック部会を必要に応じて設置	交通会議の関係委員（地域住民・事業者等）
位置づけ	交通会議での認定組織	交通会議の下部組織	交通会議の下部組織
運営方法	地域住民の代表者の招聘で開催。市が運営支援。随時開催。	交通会議の会長（市長）の要請で開催。市が運営支援。定期的に開催。	交通会議の会長（市長）の要請で開催。市が運営支援。随時開催。

4. 事業スケジュール・事業主体

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)
○交通結節点の強化検討	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