

名鉄西尾・蒲郡線の現状及び維持存続に関する検討報告書

名鉄西尾・蒲郡線対策協議会ワーキング部会

平成23年3月

目 次

はじめに ～検討報告書の概要～	1
1. 名鉄西尾・蒲郡線の現状の整理	2
(1) 名鉄西尾・蒲郡線沿線の状況	2
1) 都市機能・都市構造特性	2
① 都市機能特性	2
ア) 人口特性	2
イ) 通勤・通学流動特性	9
ウ) 産業特性	17
② 都市構造特性	21
2) 交通施設整備状況	29
① 自動車	29
ア) 道路網	29
イ) 交通量	30
ウ) 混雑状況	32
② バス交通	34
ア) バス網	34
イ) 利用状況	39
3) 交通需要特性	40
① 発生集中特性	40
② 地域間流動特性	45
(2) 名鉄西尾・蒲郡線の現状	51
1) 運行状況と利用実態等	51
2) 近年実施した利用促進策	68
3) 鉄道利用特性	71
① 鉄道端末手段	71
② ゾーンと利用駅の関係	72
4) 沿線4市町総合計画等における名鉄西尾・蒲郡線の位置付け	74
① 第6次西尾市総合計画（2006-2015）	74
② 第3次蒲郡市総合計画（2001-2010）	74
③ 第4次吉良町総合計画（2001-2010）	76
④ 第5次幡豆町総合計画（2006-2015）	78
⑤ 新市基本計画（西尾市・幡豆郡三町合併協議会）	78

2. 鉄道存続・活性化の先行事例	80
(1) 養老鉄道養老線	80
(2) 伊賀鉄道伊賀線	82
(3) 三岐鉄道北勢線	84
(4) えちぜん鉄道	86
3. 西尾～蒲郡間の鉄道路線維持に向けた検討	
(1) 運営方式の比較検討	88
(2) 運賃水準の引き上げ可能性	90
(3) 具体的な支援方策の検討	93
1) 財政支援の手法及び近年の動向	93
2) 支援の考え方	93
3) 上下分離方式の考え方による支援の先行事例	96
4) 名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の維持存続に向けた具体的な支援方策	97
5) 具体的な支援対象経費	98
6) 市町毎の負担割合	101
4. 名鉄西尾・蒲郡線活性化計画と費用節減策	103
(1) 名鉄西尾・蒲郡線活性化計画	103
1) 活性化計画の施策方針案と利用促進・活性化策の展開イメージ	103
2) 計画の目標	105
3) 計画の推進体制のイメージ	106
4) 目標を達成するための実施計画（アクションプラン）の策定	106
(2) 費用節減策	107

はじめに ～検討報告書の概要～

第5回名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）対策協議会（平成21年3月）において、名鉄西尾・蒲郡線に関する基礎データの整理や、維持存続に向けた具体的対応策、利用促進・活性化策などについて実務的な調査・検討を進めるため、対策協議会にワーキング部会を設置し、これまでに計30回のワーキング部会を開催し調査・検討を進めてきた。

報告書第1章第1節（報告書2ページから50ページ）では、人口の推移、高齢者比率といった人口特性や、通勤・通学流動特性、産業特性、主な施設の立地状況、道路・バス交通の整備状況、移動目的・地域間移動の特性といった交通需要特性などについて整理を行った。

第1章第2節（報告書51ページから79ページ）では、名鉄西尾・蒲郡線の運行状況・利用実態や、近年実施した利用促進策、鉄道利用前後の交通手段・基本ゾーンと利用駅の関係といった鉄道利用特性、沿線4市町総合計画における名鉄西尾・蒲郡線の位置付けなどについて整理を行った。

第2章（報告書80ページから87ページ）では、鉄道存続・活性化の先行事例として、養老鉄道を始め4事例について整理を行った。

第3章（報告書88ページから102ページ）では、名鉄西尾・蒲郡線の運営方式、運賃水準の引き上げ可能性などに関する検討状況を整理するとともに、対策協議会において合意した具体的な支援策について整理を行った。

第4章（報告書103ページから最終ページ）では、今後の充実が必要不可欠な利用促進・活性化の計画及び費用削減策について整理を行い、本報告書の結びとした。

1. 名鉄西尾・蒲郡線の現状の整理

(1) 名鉄西尾・蒲郡線沿線の状況

1) 都市機能・都市構造特性

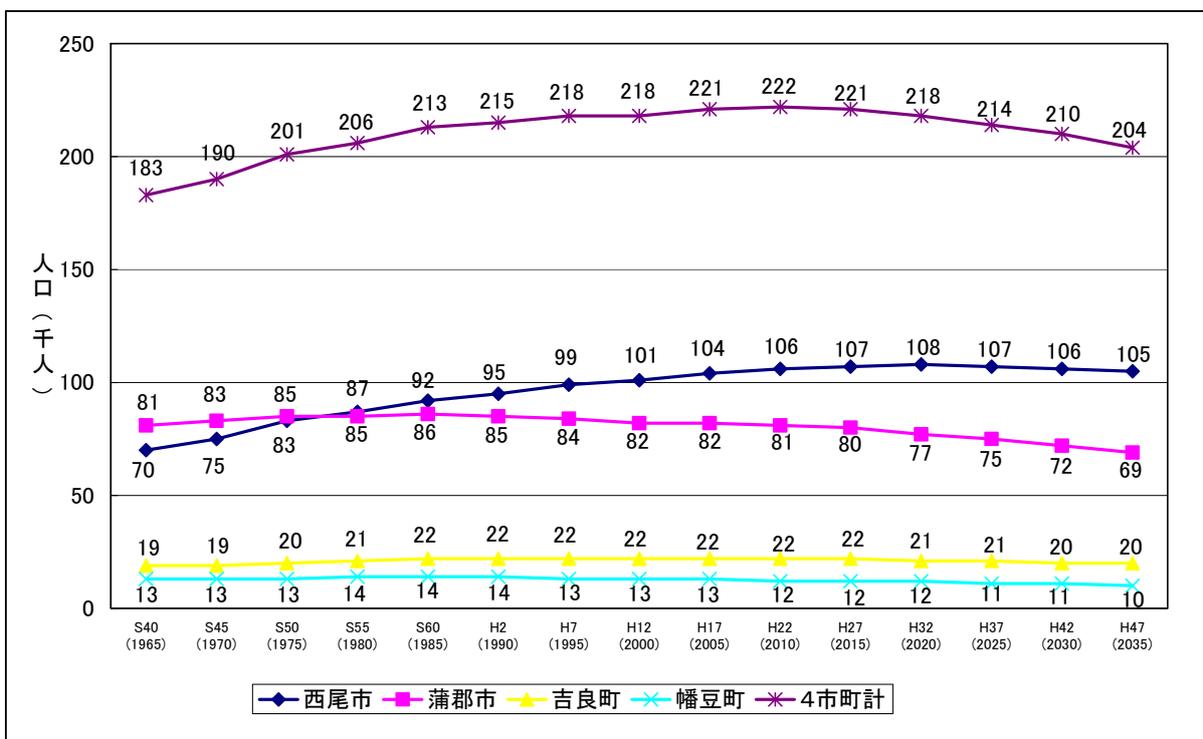
① 都市機能特性

名鉄西尾・蒲郡線（西尾～蒲郡間）沿線市町である西尾市、吉良町、幡豆町及び蒲郡市（以下、「沿線4市町」という。）について、交通需要発生の背景となる人口、産業等の動向と都市機能特性について整理を行った。

ア) 人口特性

- 沿線4市町の合計人口は増加傾向。近年増加率は減少傾向にあり、平成22年頃を境に減少に転じる見込み。
- 西尾市以外の3市町の人口は、横ばいないしは減少傾向。
- 名鉄西尾線・蒲郡線沿線に人口は集中。
- 西尾市の西尾地区、蒲郡市の形原地区、吉良町の横須賀小学校区などで人口が増加。
- 高齢化が進んでおり、高齢者比率は県平均以上。
- 高等学校の生徒数は減少傾向。

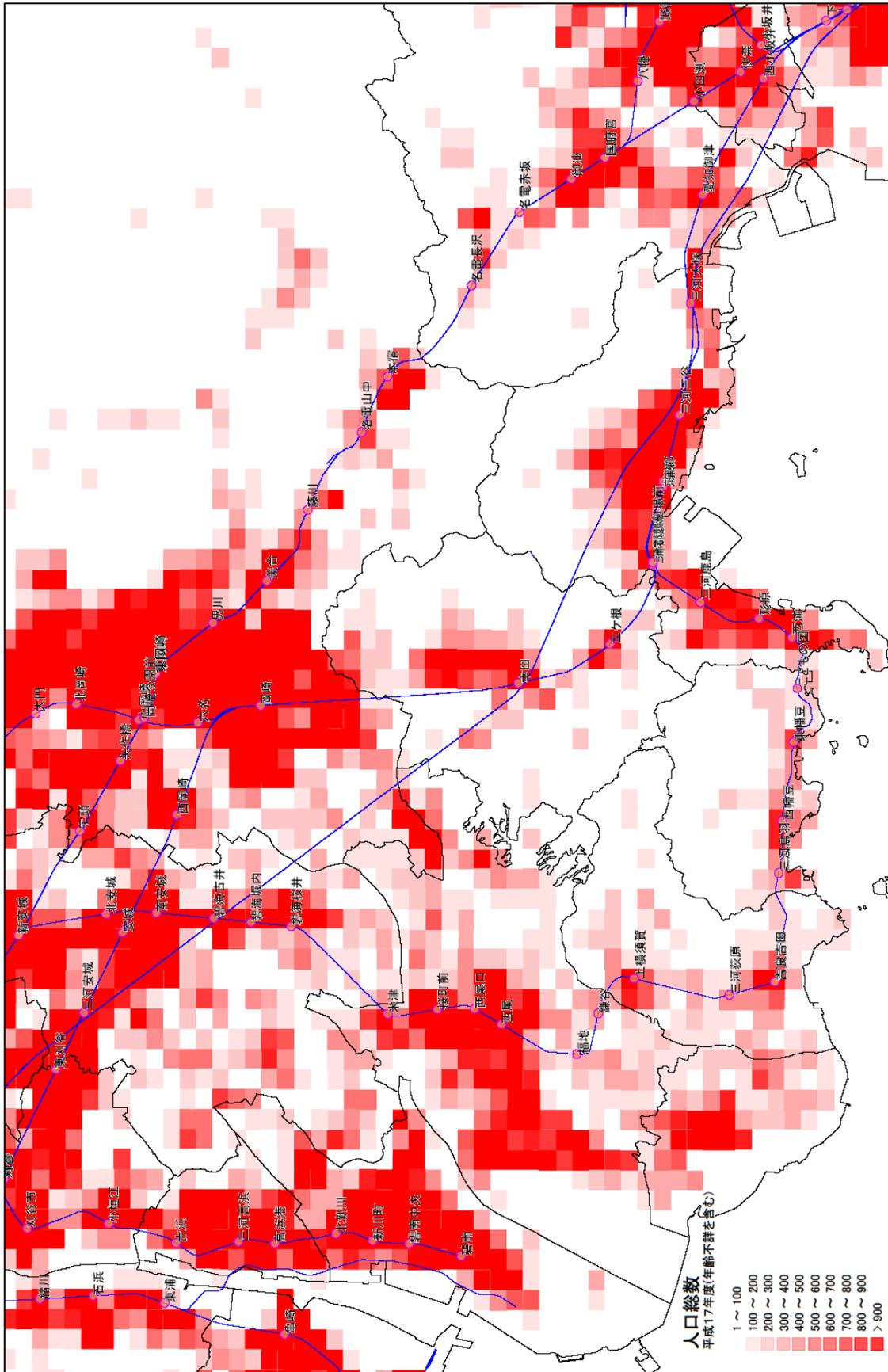
図 1.1.1 人口の推移



資料：国勢調査、日本の市区町村別将来推計人口 [平成20年12月推計、出生中位・死亡中位推計] (国立社会保障・人口問題研究所)

注：S40(1965)～H17(2005)は国勢調査、H22(2010)～は上記の将来推計人口

图 1.1.2 人口分布

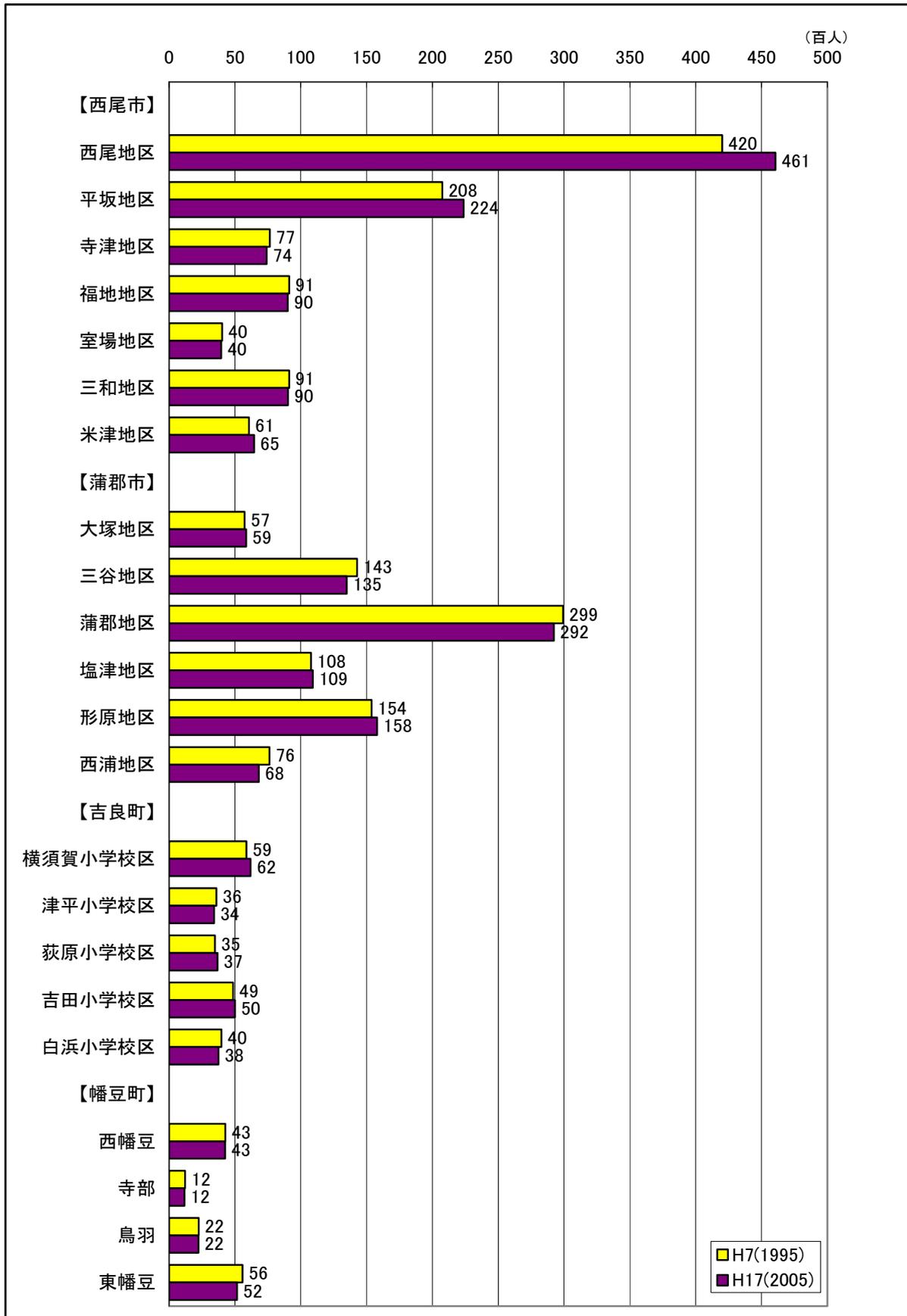


注：500m×500m あたりの人口（単位：人）

資料：平成17年国勢調査

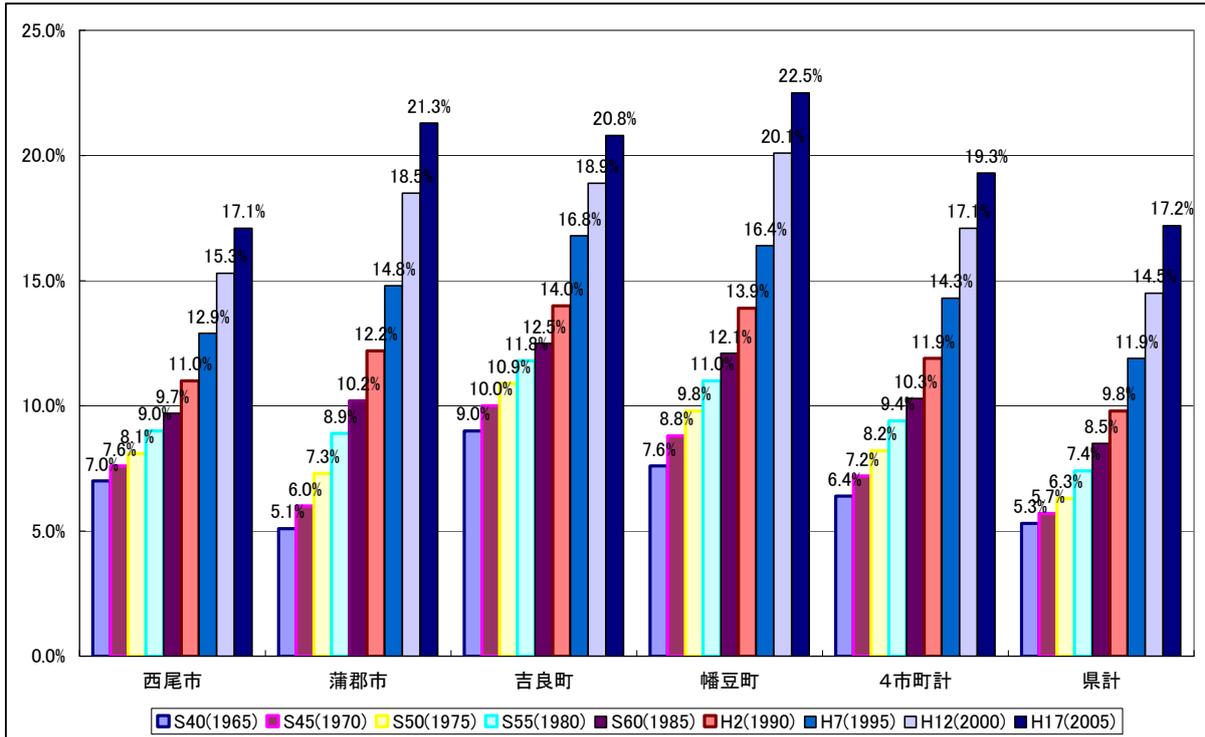
作図協力：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

図 1.1.3 町字等別人口の推移



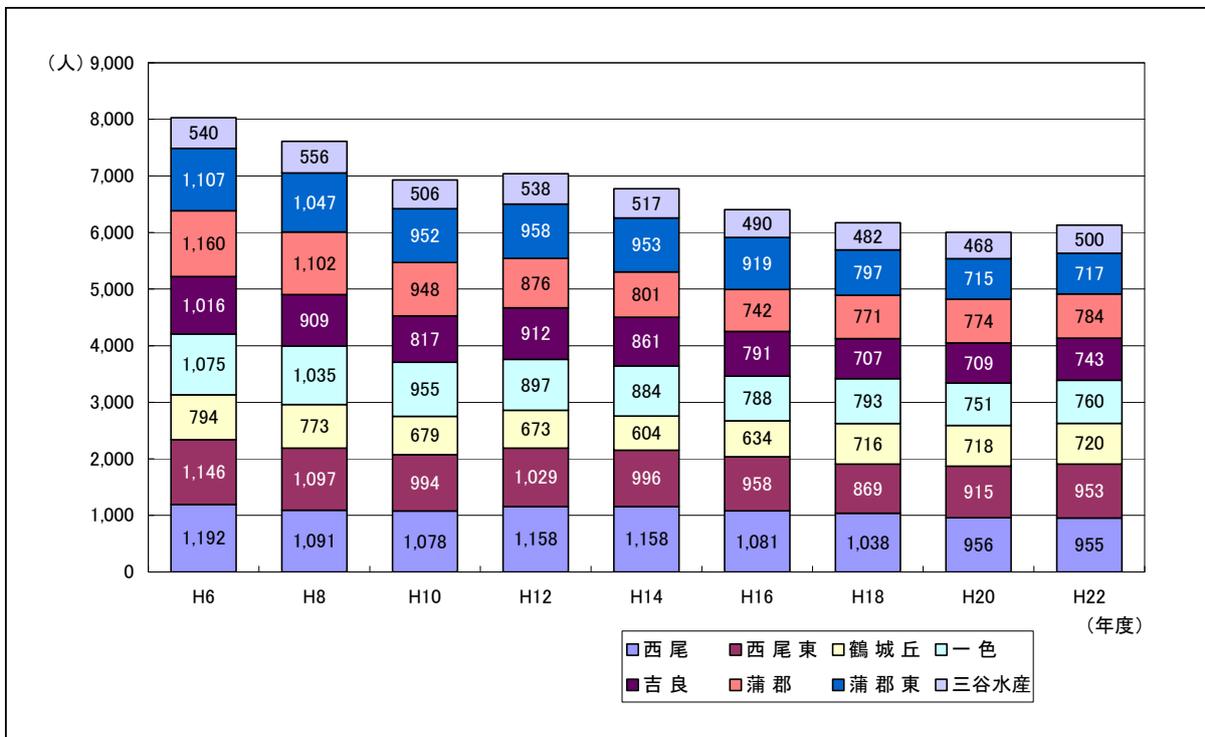
資料：国勢調査

図 1.1.4 高齢者比率の推移



資料：国勢調査

図 1.1.5 高等学校の生徒数推移



※1 全日制、定時制及び専攻科の合計

※2 鶴城丘はH15まで西尾実業

資料：愛知県学校一覧（愛知県教育委員会）

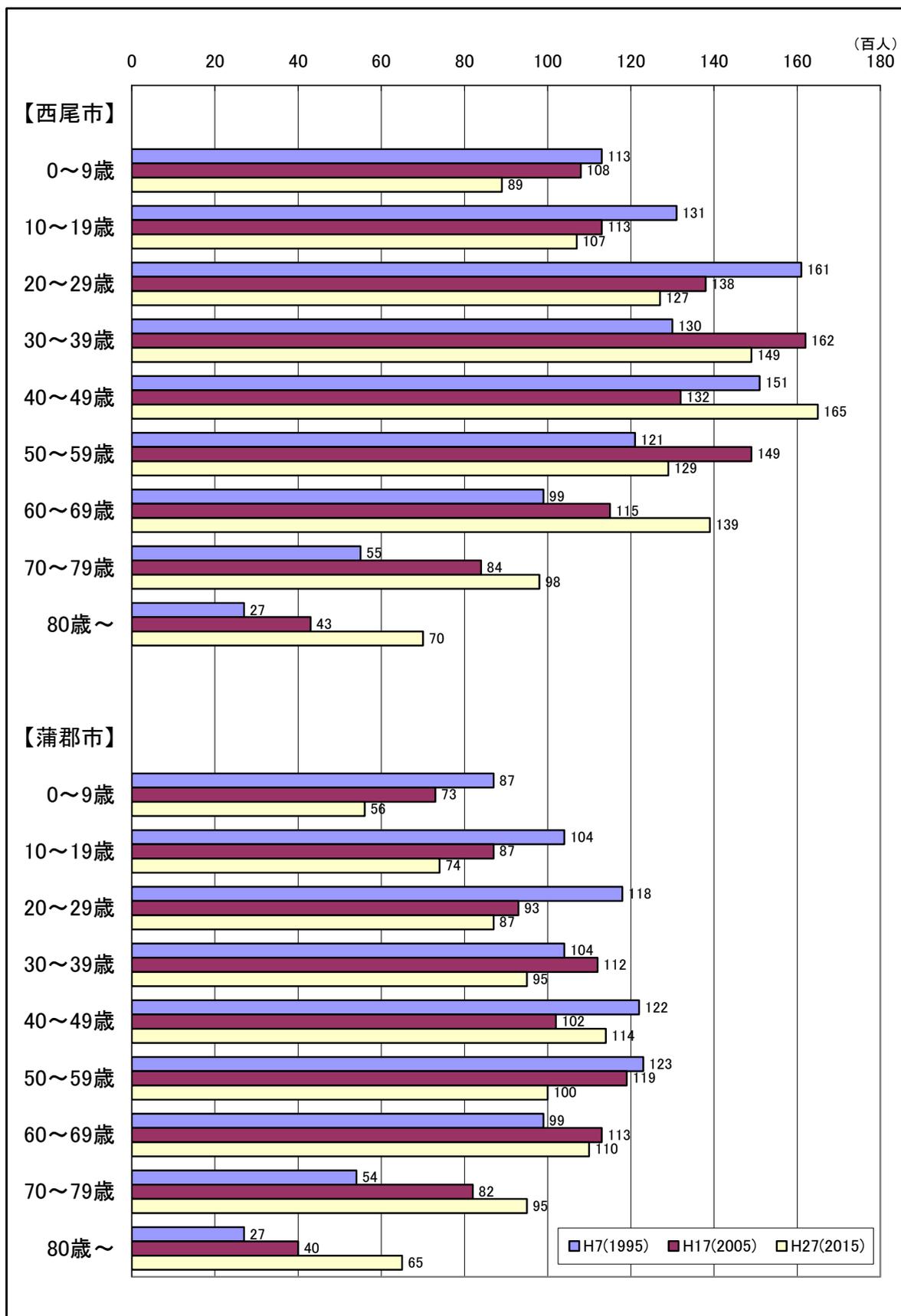
表 1.1.1 高等学校の学年別生徒数等

平成22年5月1日現在

学校名	課程・学科	学級数	生徒数					計	所在地
			1年	2年	3年	4年			
にしお 西尾	(全)普通	24	320	317	318	0	955	西尾市桜町奥新田2-2	
にしおひがし 西尾東	(全)普通	24	320	321	312	0	953	西尾市小島町大郷1-4	
かくじょうおか 鶴城丘	(全)総合学	18	240	240	240	0	720	西尾市亀沢町300	
いっしき 一色	(全)普通・ 生活デザイン (定夜)普通	18 4	240 32	225 27	209 18	0 9	(全) 674 (定) 86	幡豆郡一色町大字赤羽字 上郷中14	
きら 吉良	(全)普通・生活文化	19	282	237	224	0	743	幡豆郡吉良町大字白浜新 田字南切1-4	
がまごおり 蒲郡	(全)総合学 (定夜)普通	18 4	240 28	237 26	230 11	0 12	(全) 707 (定) 77	蒲郡市上本町8-9	
がまごおりひがし 蒲郡東	(全)普通	18	240	241	236	0	717	蒲郡市大塚町上千尾12-2	
みやすいさん 三谷水産	(全)海洋科学 情報通信 海洋資源 水産食品 (専攻)海洋技術	12	160	156	151	0	(全) 467 (専) 33	蒲郡市三谷町水神町通り 二番地一	

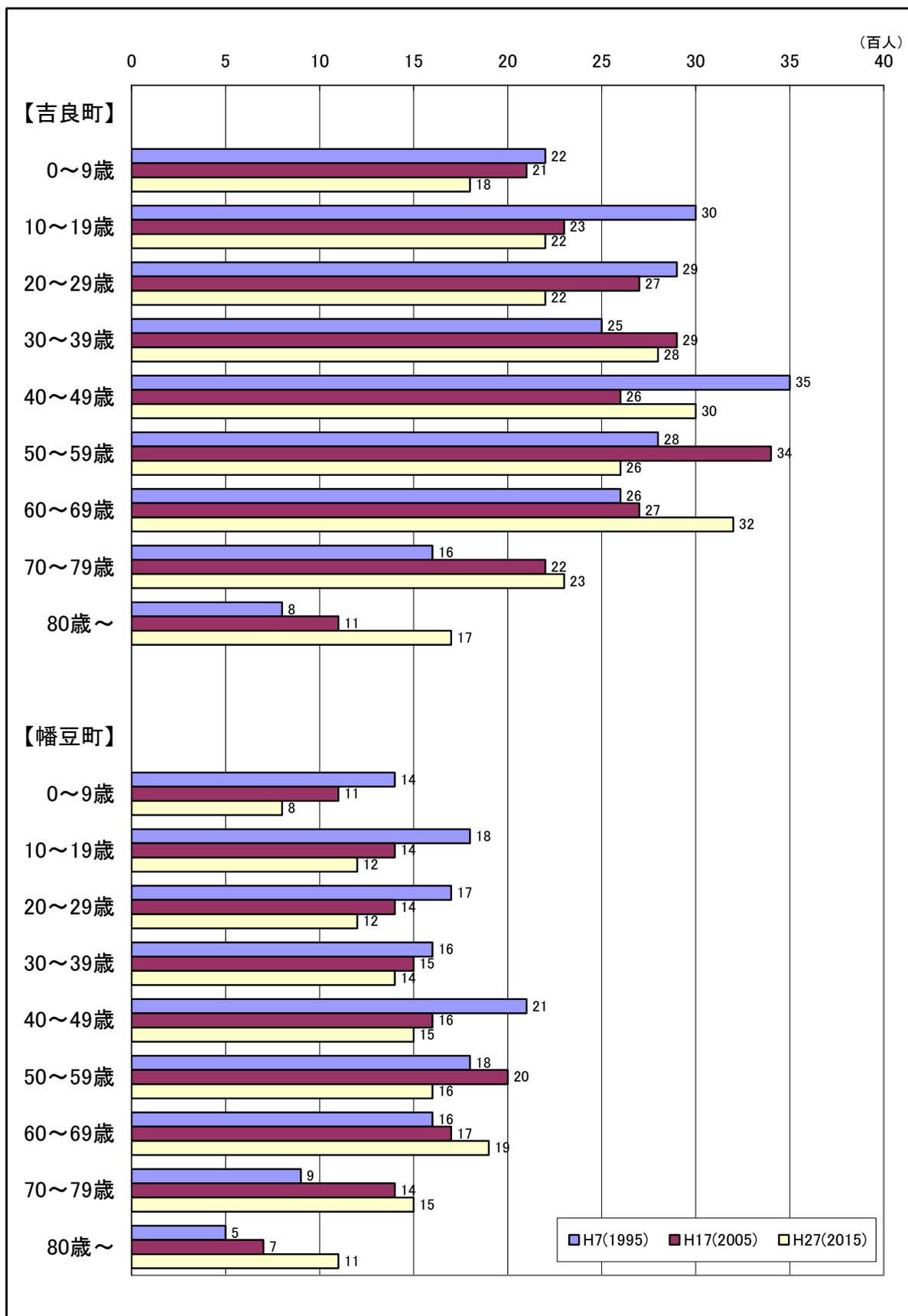
資料：愛知県学校一覧（愛知県教育委員会）

図 1.1.6 年齢別人口構成の推移



資料：国勢調査、日本の市区町村別将来推計人口 [平成 20 年 12 月推計、出生中位・死亡中位推計] (国立社会保障・人口問題研究所)

注：H7(1995)及びH17(2005)は国勢調査、H27(2015)は上記の将来推計人口



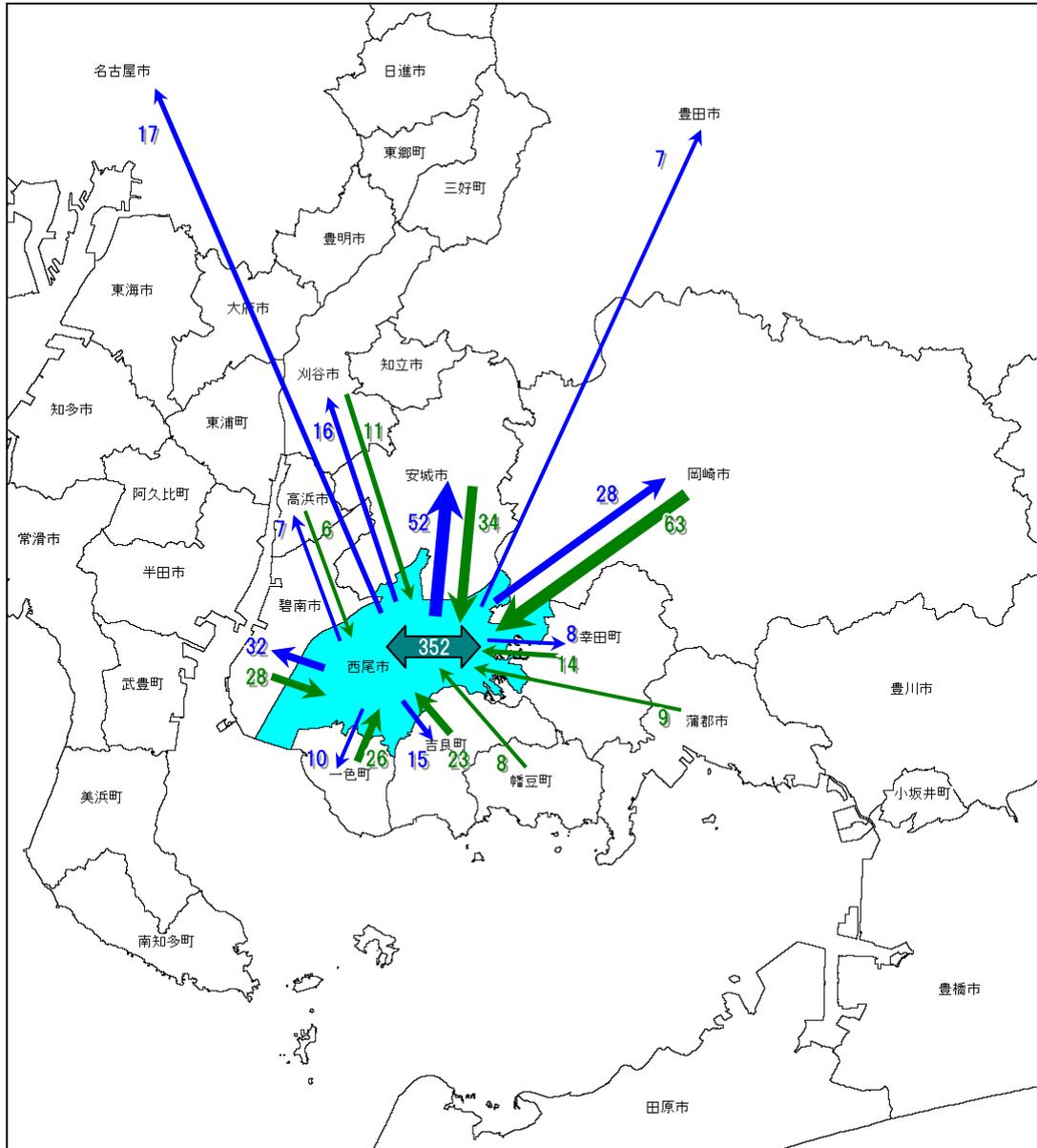
資料：国勢調査、日本の市区町村別将来推計人口 [平成 20 年 12 月推計、出生中位・死亡中位推計] (国立社会保障・人口問題研究所)

注：H7(1995)及びH17(2005)は国勢調査、H27(2015)は上記の将来推計人口

イ) 通勤・通学流動特性

- 西尾市は岡崎市、安城市、碧南市、吉良町、一色町、名古屋市と強い結びつき。
- 蒲郡市は豊橋市、豊川市、岡崎市、名古屋市、幸田町と強い結びつき。
- 吉良町は西尾市、名古屋市と強い結びつき。
- 幡豆町は西尾市、蒲郡市、吉良町と強い結びつき。

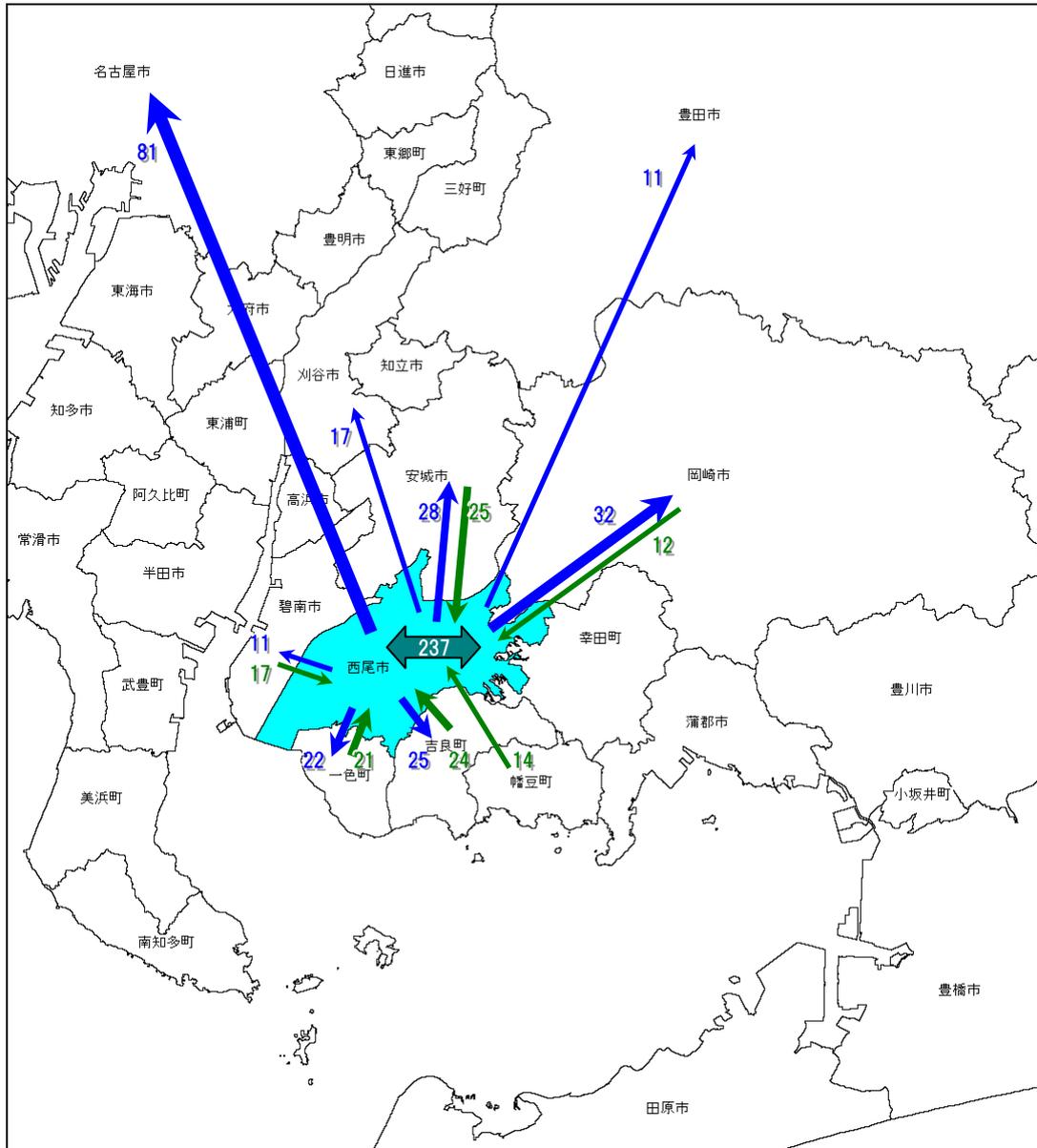
図 1.1.7 通勤流動（西尾市）



内々流動					
(従業地・常住地)		(総数)			
西尾市		35,190人			
流入			流出		
(従業地)	(常住地)	(総数)	(常住地)	(従業地)	(総数)
西尾市	蒲郡市	903人	西尾市	蒲郡市	310人
	吉良町	2,336人		吉良町	1,517人
	幡豆町	829人		幡豆町	346人

資料：平成17年国勢調査 単位：100トリップ 注1：15歳以上就業者
 注2：500人以上の流動のみ地図表示 作図協力：独立行政法人鉄道建設・運輸支援機構

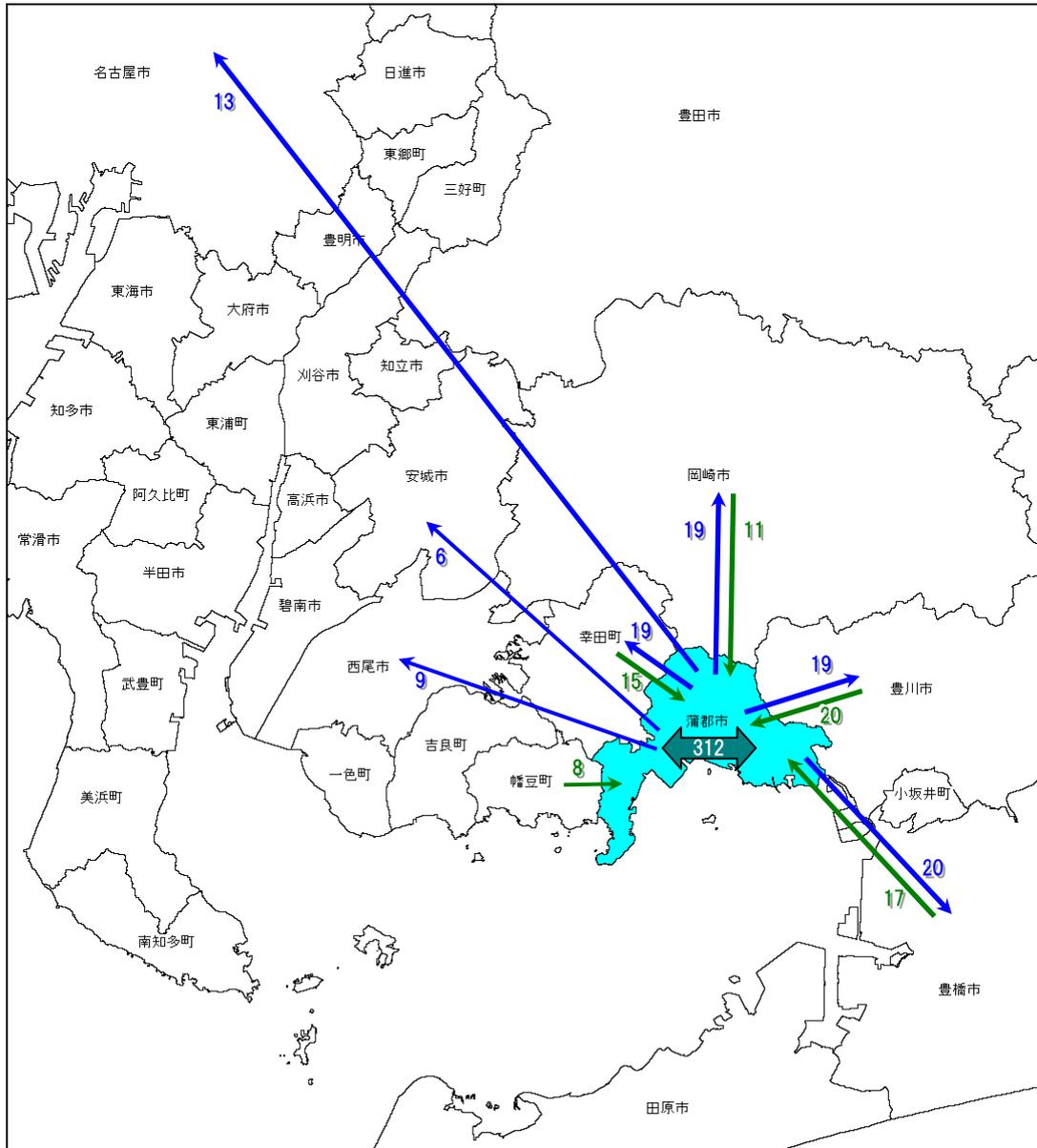
図 1.1.8 通学流動（西尾市）



内々流動					
(通学地・常住地)		(総数)			
西尾市		2,368人			
流入			流出		
(通学地)	(常住地)	(総数)	(常住地)	(通学地)	(総数)
西尾市	蒲郡市	66人	西尾市	蒲郡市	40人
	吉良町	243人		吉良町	250人
	幡豆町	144人		幡豆町	5人

資料：平成17年国勢調査 単位：10トリップ 注1：15歳以上通学者
 注2：100人以上の流動のみ地図表示 作図協力：独立行政法人鉄道建設・運輸支援機構

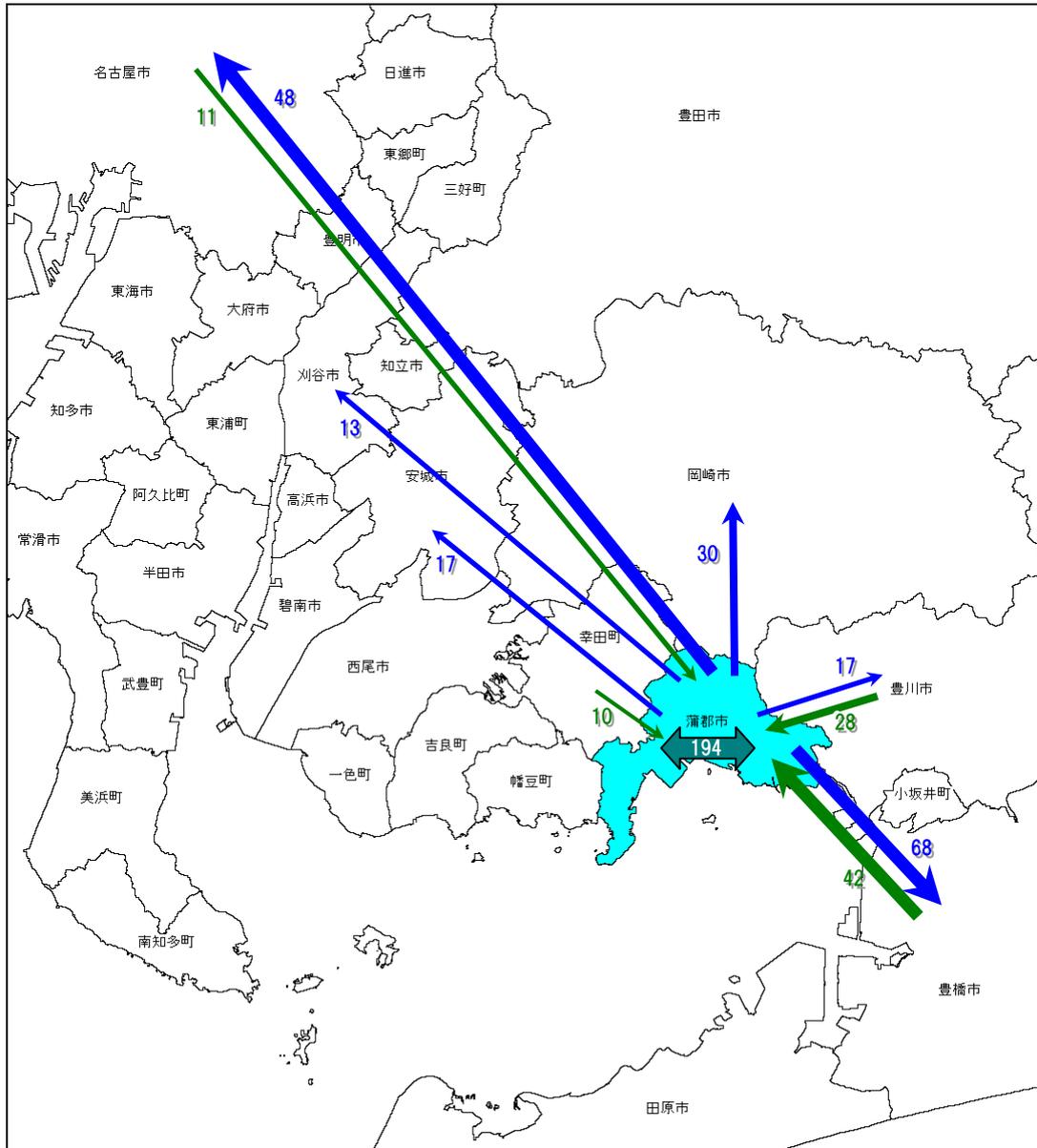
図 1.1.9 通勤流動（蒲郡市）



内々流動					
(従業地・常住地)			(総数)		
蒲郡市			31,206人		
流入			流出		
(従業地)	(常住地)	(総数)	(常住地)	(従業地)	(総数)
蒲郡市	西尾市	310人	蒲郡市	西尾市	903人
	吉良町	269人		吉良町	301人
	幡豆町	826人		幡豆町	336人

資料：平成17年国勢調査 単位：100トリップ 注1：15歳以上就業者
 注2：500人以上の流動のみ地図表示 作図協力：独立行政法人鉄道建設・運輸支援機構

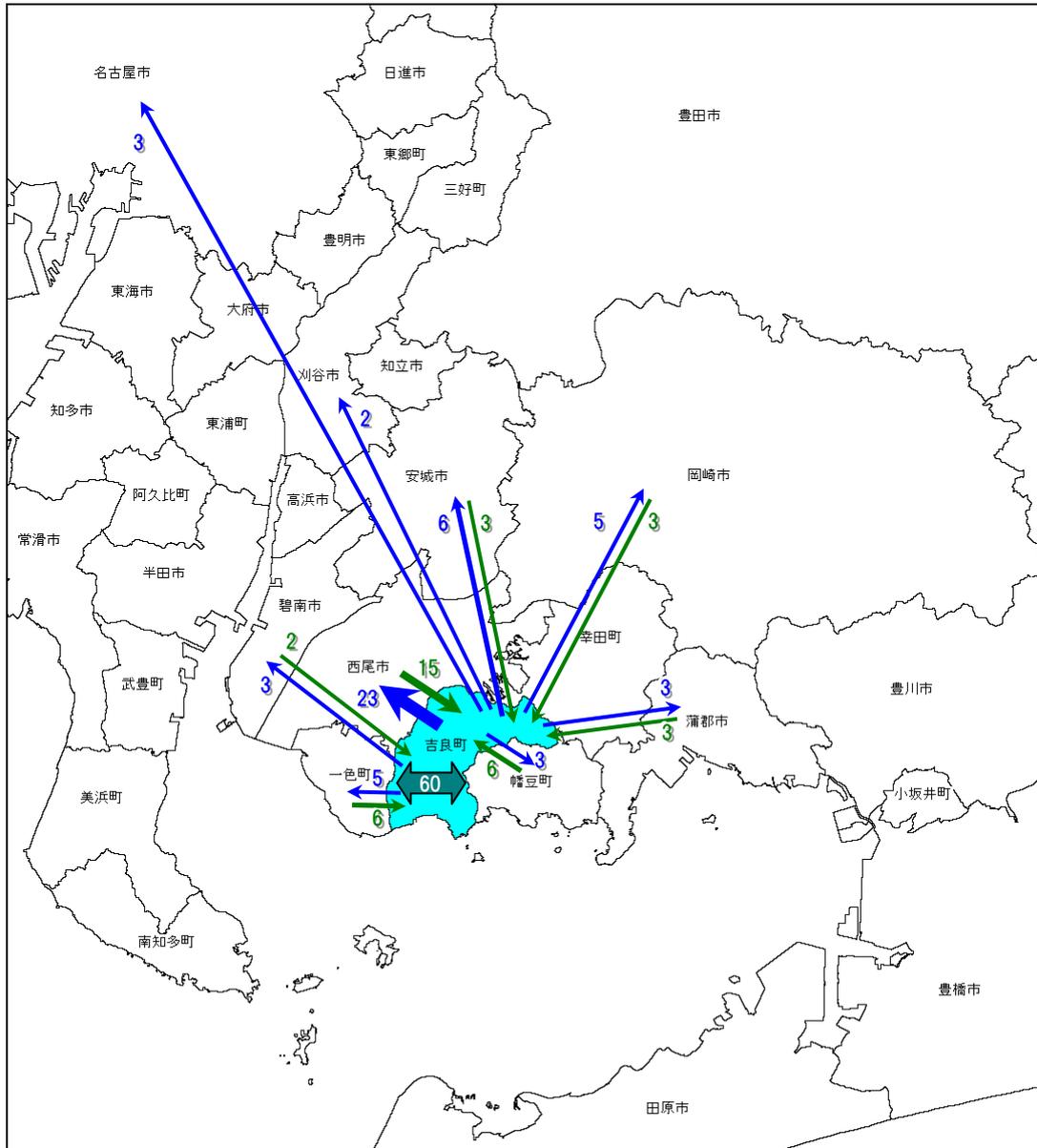
図 1.1.10 通学流動（蒲郡市）



内々流動					
(通学地・常住地)			(総数)		
蒲郡市			1,940人		
流入			流出		
(通学地)	(常住地)	(総数)	(常住地)	(通学地)	(総数)
蒲郡市	西尾市	40人	蒲郡市	西尾市	66人
	吉良町	10人		吉良町	20人
	幡豆町	29人		幡豆町	1人

資料：平成17年国勢調査 単位：10トリップ 注1：15歳以上通学者
 注2：100人以上の流動のみ地図表示 作図協力：独立行政法人鉄道建設・運輸支援機構

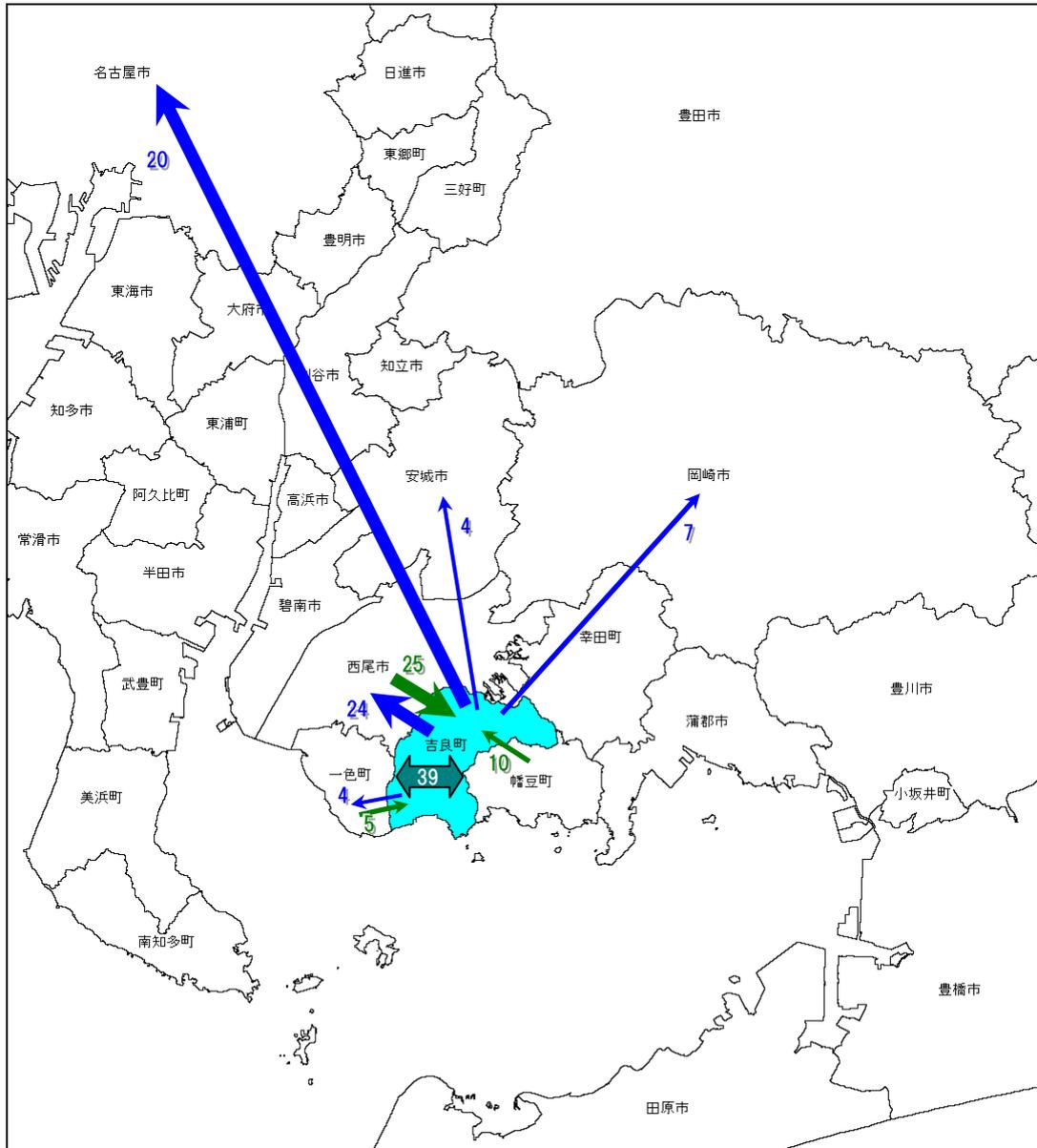
図 1.1.11 通勤流動（吉良町）



内々流動					
(従業地・常住地)			(総数)		
吉良町			5,993人		
流入			流出		
(従業地)	(常住地)	(総数)	(常住地)	(従業地)	(総数)
吉良町	西尾市	1,517人	吉良町	西尾市	2,336人
	蒲都市	301人		蒲都市	269人
	幡豆町	574人		幡豆町	323人

資料：平成17年国勢調査 単位：100トリップ 注1：15歳以上就業者
 注2：200人以上の流動のみ地図表示 作図協力：独立行政法人鉄道建設・運輸支援機構

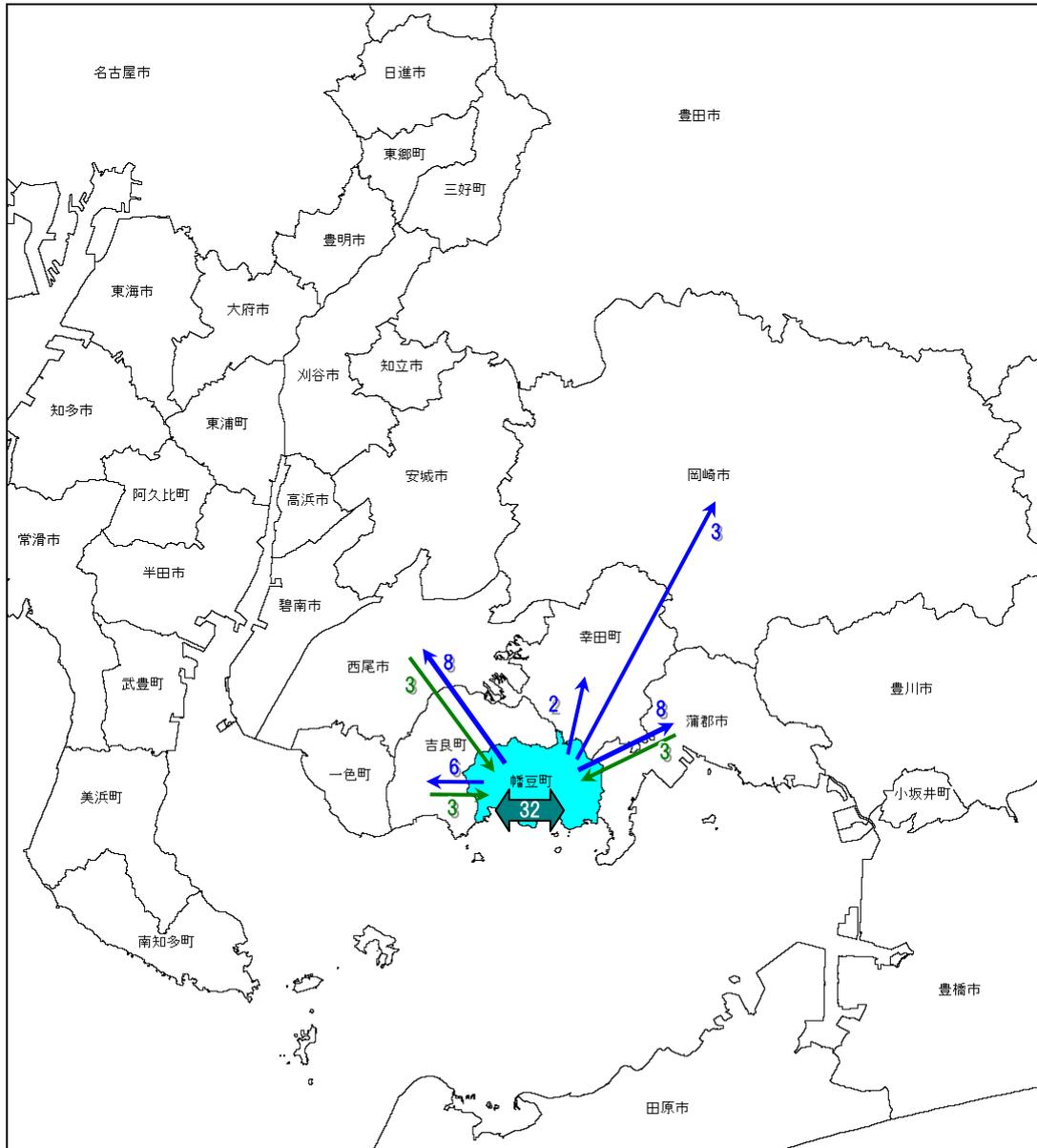
図 1.1.12 通学流動（吉良町）



内々流動					
(通学地・常住地)			(総数)		
吉良町			390人		
流入			流出		
(通学地)	(常住地)	(総数)	(常住地)	(通学地)	(総数)
吉良町	西尾市	250人	吉良町	西尾市	243人
	蒲都市	20人		蒲都市	10人
	幡豆町	104人		幡豆町	1人

資料：平成17年国勢調査 単位：10トリップ 注1：15歳以上通学者
 注2：40人以上の流動のみ地図表示 作図協力：独立行政法人鉄道建設・運輸支援機構

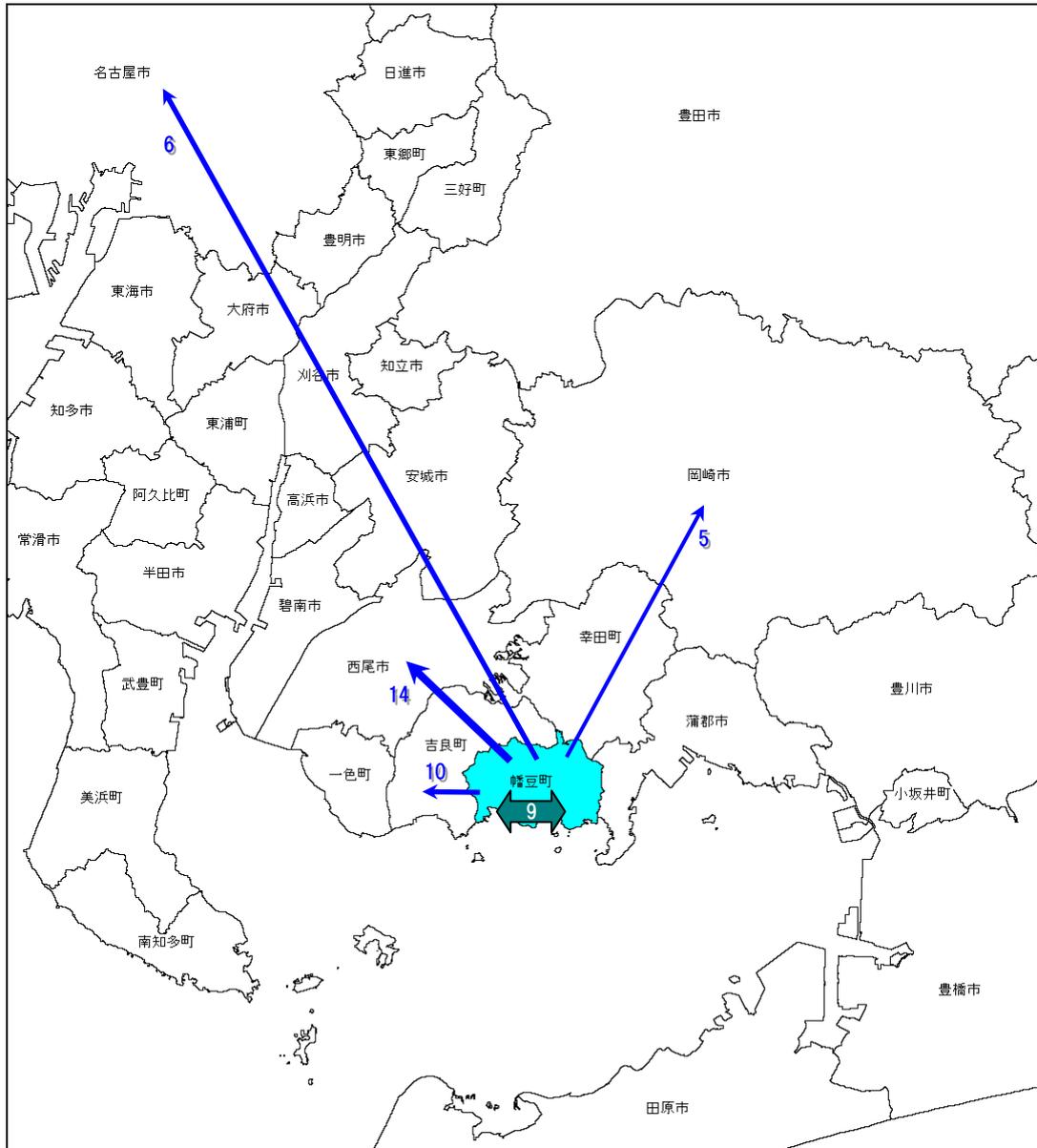
図 1.1.13 通勤流動（幡豆町）



内々流動					
(従業地・常住地)			(総数)		
幡豆町			3,236人		
流入			流出		
(従業地)	(常住地)	(総数)	(常住地)	(従業地)	(総数)
幡豆町	西尾市	346人	幡豆町	西尾市	829人
	蒲都市	336人		蒲都市	826人
	吉良町	323人		吉良町	574人

資料：平成17年国勢調査 単位：100トリップ 注1：15歳以上就業者
 注2：200人以上の流動のみ地図表示 作図協力：独立行政法人鉄道建設・運輸支援機構

図 1.1.14 通学流動（幡豆町）



内々流動					
(通学地・常住地)			(総数)		
幡豆町			93人		
流入			流出		
(通学地)	(常住地)	(総数)	(常住地)	(通学地)	(総数)
幡豆町	西尾市	5人	幡豆町	西尾市	144人
	蒲都市	1人		蒲都市	29人
	吉良町	1人		吉良町	104人

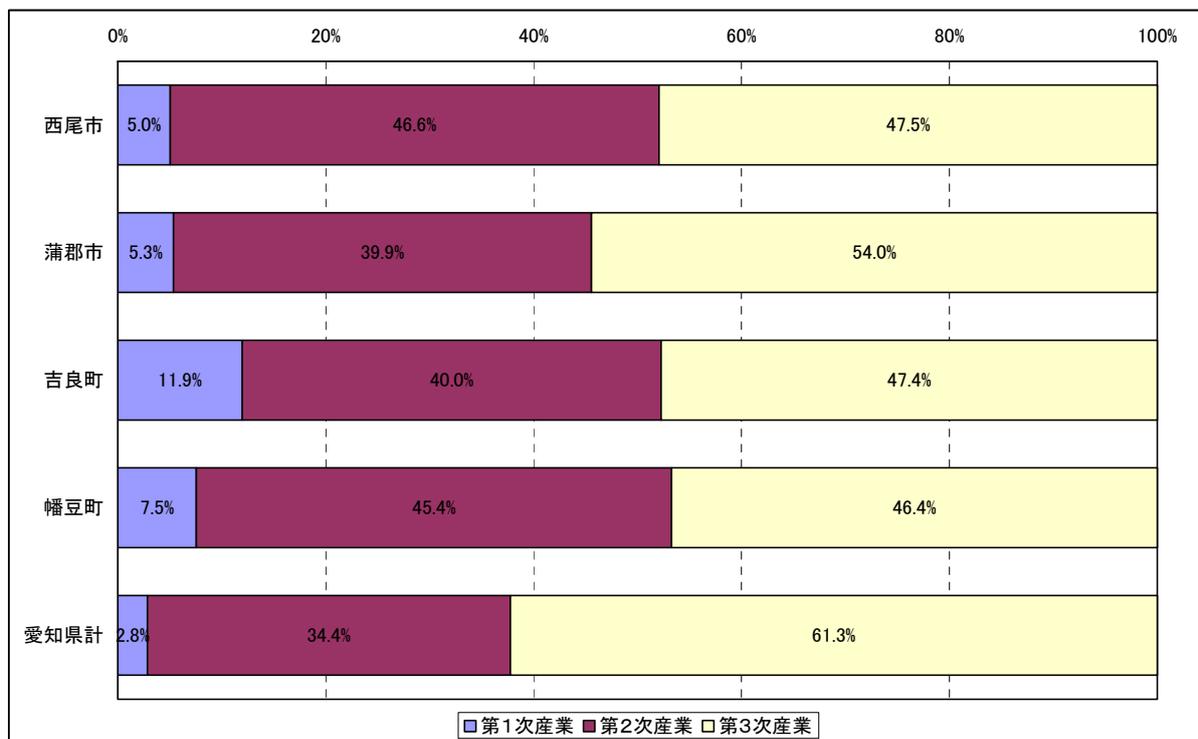
資料：平成17年国勢調査 単位：10トリップ 注1：15歳以上通学者

注2：40人以上の流動のみ地図表示 作図協力：独立行政法人鉄道建設・運輸支援機構

ウ) 産業特性

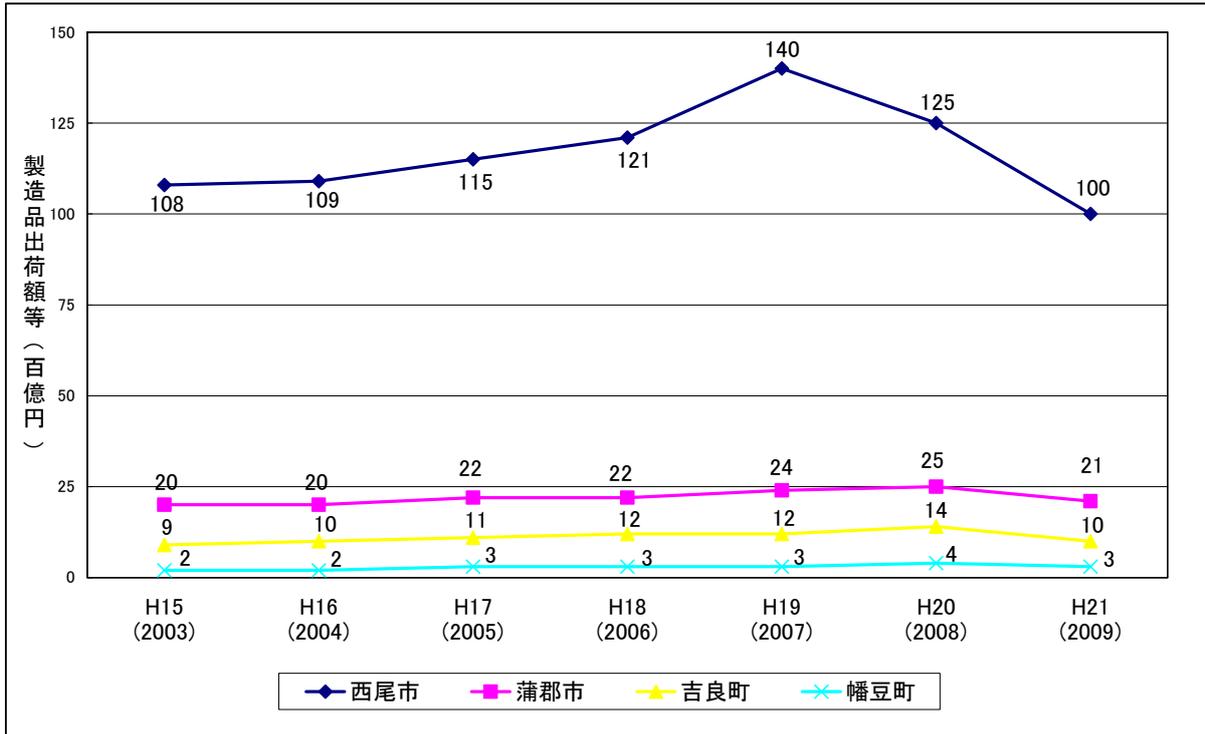
- 第2次産業従事者、第1次産業従事者の割合が愛知県全体より高い。
- 製造品出荷額は増加傾向。年間商品販売額は減少傾向。
- 温泉、テーマパーク、マリンスポーツ、文化財・史跡、食材など豊富な観光資源がある。観光客数は近年減少傾向。

図 1.1.15 産業別従事人口構成



資料：平成17年国勢調査

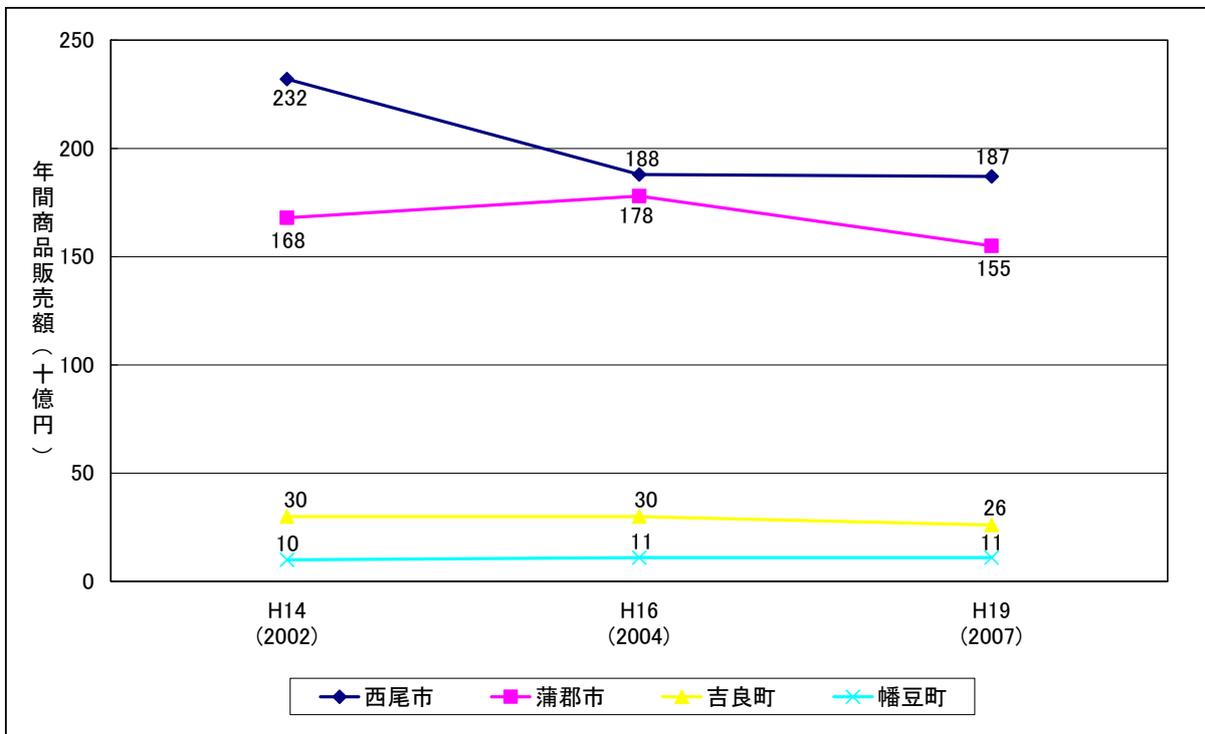
図 1.1.16 製造品出荷額の推移



注：平成 21 年度は速報値

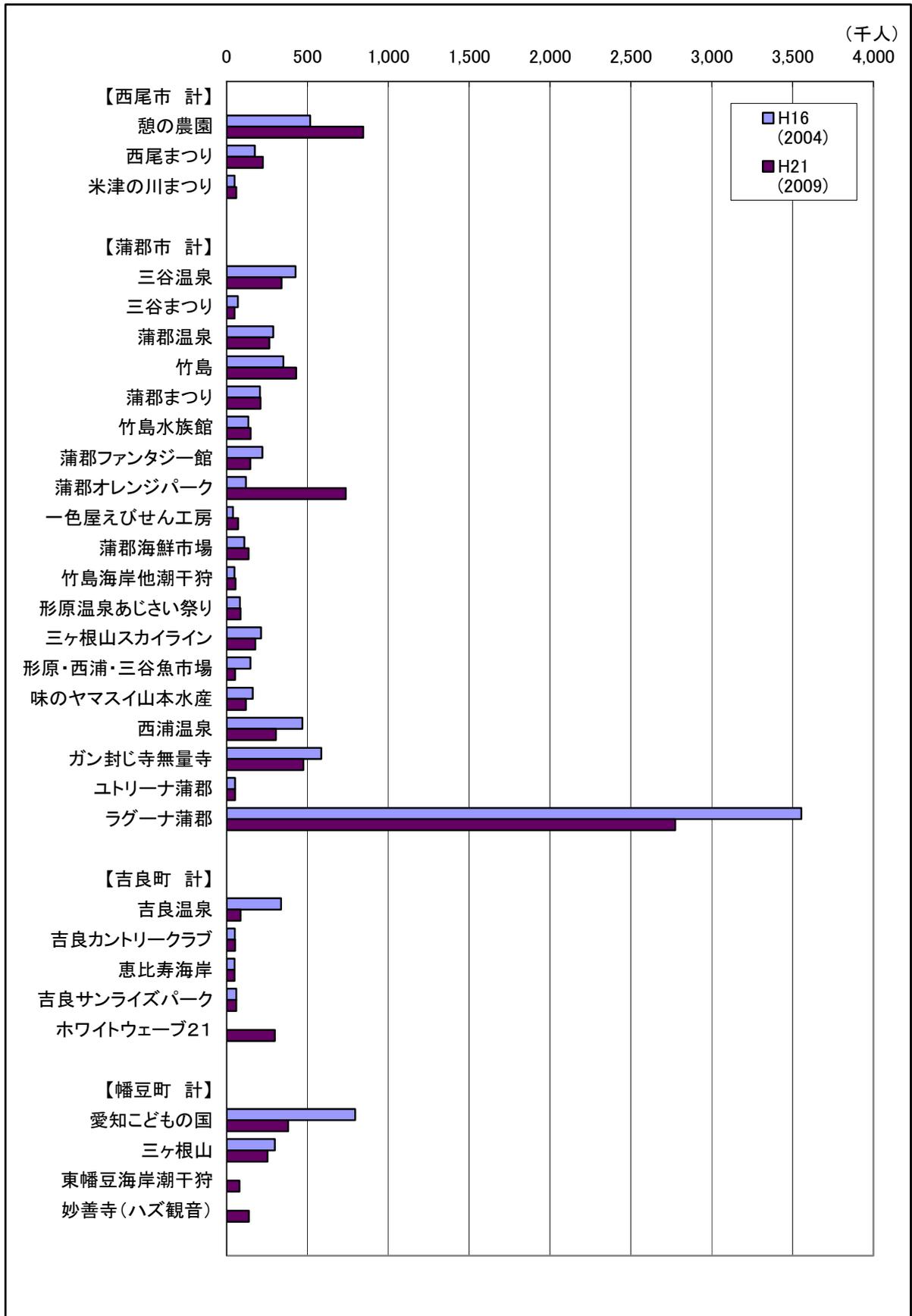
資料：工業統計調査

図 1.1.17 年間商品販売額の推移



資料：商業統計調査

図 1.1.18 観光客数の推移



資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

表 1.1.2 観光客数の推移

	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)	H19 (2007)	H20 (2008)	H21 (2009)
【西尾市 計】	798,980	1,041,487	726,821	639,505	1,019,031	1,159,518
西尾ゴルフクラブ	56,980	50,487	49,077	49,439	-	-
鵜の農園	517,000	751,000	394,911	394,077	694,407	844,866
西尾まつり	175,000	185,000	201,000	102,000	225,000	224,000
米津の川まつり	50,000	55,000	58,000	67,000	68,000	60,000
岩瀬文庫	-	-	23,833	26,989	31,624	30,652
【蒲郡市 計】	7,866,407	7,569,093	7,084,452	7,089,643	7,672,372	7,001,131
三谷温泉	425,923	441,361	382,318	392,061	384,623	339,056
三谷まつり	70,000	70,000	70,000	70,000	70,000	50,000
蒲郡温泉	287,643	320,657	318,129	347,400	205,204	264,397
竹島	351,234	338,784	327,688	362,641	499,698	430,944
蒲郡まつり	206,000	196,000	199,700	212,550	223,200	210,000
エリカカップヨットレース	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
農林水産祭	50,000	45,000	45,000	50,000	45,000	40,000
蒲郡市民プール	26,297	27,519	26,632	25,970	27,880	25,124
竹島水族館	135,358	124,039	144,510	155,055	150,613	149,279
蒲郡市博物館	47,312	47,060	43,522	40,891	37,397	45,245
海賓館マリンセンターハウス	22,126	22,214	23,767	24,319	23,470	24,439
海辺の文学記念館	17,610	13,732	16,651	17,557	17,071	14,667
生命の海科学館	21,817	21,687	23,143	19,868	21,496	19,232
蒲郡ファンタジー館	221,101	236,793	234,189	176,535	171,898	147,195
蒲郡オレンジパーク	119,855	128,362	126,951	297,000	1,096,442	737,099
一色屋えびせん工房	39,720	69,590	39,910	72,820	72,780	70,880
蒲郡海鮮市場	110,476	107,102	110,639	106,157	119,509	136,474
三河大島・西浦海水浴場	44,000	43,500	43,000	44,000	40,800	39,000
竹島海岸他潮干狩	48,697	28,018	34,286	45,990	52,857	55,476
形原温泉	57,960	63,208	52,117	46,879	41,418	34,686
形原温泉あじさい祭り	83,204	78,320	86,922	83,694	85,294	86,540
三ヶ根山スカイライン	213,076	202,727	206,773	185,150	201,188	177,474
形原・西浦・三谷魚市場	148,450	141,210	123,320	124,570	109,710	53,180
味のヤマスイ山本水産	161,506	156,977	157,603	146,413	147,961	118,688
西浦温泉	468,613	452,145	387,025	379,304	338,282	305,833
ガン封じ寺無量寺	585,100	588,300	540,750	515,800	501,100	475,200
三河湾スカイライン	141,750	165,454	14,716	-	-	-
大塚地区保養所	58,445	57,496	46,775	31,421	19,525	19,041
海陽ヨットハーバー	54,282	11,515	18,557	11,085	14,761	13,352
三河大島イカダレース	2,000	2,000	2,000	3,000	3,000	4,000
情報ネットワークセンター	38,385	33,733	33,537	26,939	34,130	31,089
ユトリーナ蒲郡	52,767	50,490	50,222	52,974	52,689	51,730
ラグーナ蒲郡	3,553,700	3,270,100	3,127,100	2,989,600	2,799,800	2,774,300
蒲郡手筒花火まつり	-	12,000	5,000	5,000	-	5,000
くらふとフェア蒲郡	-	-	20,000	25,000	30,000	20,000
スパ西浦モーターパーク	-	-	-	-	21,576	19,711
全国伝統花火サミット	-	-	-	-	10,000	0
蒲サ食品	-	-	-	-	-	10,800
【吉良町 計】	1,112,946	1,032,936	990,757	931,488	929,083	791,298
宮崎海水浴場	39,360	34,090	39,280	27,760	27,410	24,030
吉良温泉	336,792	268,401	248,612	224,430	235,715	86,433
恵比寿海水浴場	30,270	29,085	30,490	29,410	24,740	19,370
華蔵寺	46,000	40,000	24,500	19,000	12,500	11,800
金蓮寺	37,000	37,000	33,870	33,770	33,770	33,770
宝珠院	16,000	12,500	12,500	11,500	-	-
吉良カントリークラブ	51,492	50,782	49,114	50,409	48,518	52,835
吉田海岸潮干狩り	23,050	17,229	21,493	16,593	20,300	19,700
宮崎・梶島潮干狩り	20,262	14,499	14,710	14,065	19,504	19,420
勝楽寺	39,200	44,200	45,200	42,500	37,000	42,000
恵比寿海岸	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000
宮崎海岸	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
吉良サンライズパーク	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000	60,000
黄金堤	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000
吉良花火大会	25,000	25,000	25,000	20,000	20,000	18,000
ホワイトウェーブ21	297,520	293,650	280,928	276,853	281,986	299,215
きらまつり	-	15,500	14,060	14,198	16,640	13,725
【幡豆町 計】	1,253,617	1,072,687	849,019	764,341	755,536	916,519
寺部海水浴場	23,500	21,000	23,500	16,096	14,872	12,392
幡豆海岸潮干狩	130,898	79,055	77,394	110,342	114,774	12,326
愛知こどもの国	794,700	681,100	437,740	352,400	348,890	379,640
三ヶ根山	297,519	284,532	290,817	265,694	257,907	252,695
鳥羽の火祭り	7,000	7,000	7,000	8,000	8,000	9,000
日産マリーナ	-	-	12,568	11,809	11,093	12,272
東幡豆海岸潮干狩	-	-	-	-	-	79,000
妙善寺(ハズ観音)	-	-	-	-	-	137,500
あさひが丘スケートリンク	-	-	-	-	-	21,694
【4市町 合計】	11,031,950	10,716,203	9,651,049	9,424,977	10,376,022	9,868,466

資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

② 都市構造特性

沿線4市町の主な医療機関、高等学校、大規模商業施設、企業・工場などの立地状況と鉄道路線・バスルートとの位置関係について整理を行った。

- 西尾市内及び蒲郡市内に立地している主な医療・保健施設（10 か所）は、駅又はバス停から徒歩10分以内にある。吉良町及び幡豆町には設備が整った規模の大きい医療施設がない。
- 西尾市、蒲郡市及び吉良町に立地している12か所の高等学校、専門学校、大学等のうち、駅又はバス停から徒歩10分以内にあるのは10か所。徒歩15分以上かかるのは蒲郡東高等学校及び愛知工科大学で、愛知工科大学には蒲郡駅から無料スクールバスが運行されている。
- 沿線4市町に立地している大規模商業施設（3,000㎡以上）は15店舗あり、そのうち西尾駅及び蒲郡駅前に3店舗が立地している。駅又はバス停から徒歩10分以内に立地している大規模商業施設は、駅前の3店舗を含めて11店舗。吉良町及び幡豆町にそれぞれ1店舗ずつ立地している大規模商業施設は、駅から15分以上かかる場所に立地している。
- 沿線4市町に立地している主な企業・工場は、全て駅から離れたところに立地している。バス路線沿線に近接して立地している企業・工場は少ない。
- 西尾市及び蒲郡市にある図書館、文化・観光・娯楽施設は、駅又はバス停から徒歩10分以内に概ね立地している。吉良町及び幡豆町では、駅から離れたところに図書館、文化・観光・娯楽施設がある。

医療機関等

名 称	所 在 地	アクセス	番号
西尾市民病院	西尾市熊味町上泡原 6	名鉄西尾口駅から徒歩 5 分 または名鉄西尾駅からバス 7 分	1
西尾病院	西尾市和泉町 22	名鉄西尾駅から徒歩 7 分	2
山尾病院	西尾市桜木町 5-14	名鉄西尾駅から徒歩 4 分	3
西尾市保健センター	西尾市熊味町小松島 32	名鉄西尾口駅から徒歩 6 分	4
蒲郡市民病院	蒲郡市平田町向田 1-1	蒲郡駅からバス 10 分	5
蒲郡深志病院	蒲郡市大塚町山ノ沢 45-2	JR 三河三谷駅からバス「三谷温泉前」下車徒歩 10 分 JR 三河三谷駅下車 2km	6
蒲郡厚生館病院	蒲郡市栄町 11-3	蒲郡駅から徒歩 10 分	7
蒲郡クリニック	蒲郡市府相町 1-21	蒲郡駅、JR 三谷駅から 15 分 または蒲郡駅からバス「八百富町」下車	8
蒲郡保健医療センター	蒲郡市浜町 4、4-2	蒲郡駅からバス下車「厚生館病院前」下車 徒歩 5 分または「保健医療センター前」下車 蒲郡駅から徒歩 20 分	9
豊川保健所蒲郡保健分室	蒲郡市浜町 4-2	蒲郡駅からバス下車「厚生館病院前」下車 徒歩 5 分または「保	10

名 称	所 在 地	アクセス	番号
		健医療センター前」下車 蒲郡駅から徒歩 20 分	
高須病院	一色町大字赤羽字上郷中 113-1	名鉄吉良吉田駅から、ふれんど バス 15 分「一色高校西」下車、 徒歩 3 分	11

資料：愛知県救急医療情報システム Web ページ、各施設・沿線 4 市町 Web ページ他

高等学校・専門学校・大学等

名 称	所 在 地	アクセス	番号
西尾高等学校	西尾市桜町奥新田 2-2	名鉄桜町前駅から徒歩 8 分	12
西尾東高等学校	西尾市小島町大郷 1-4	名鉄桜町前駅から自転車 15 分 名鉄西尾駅からバス「総合体育 館・西尾東高前」下車 徒歩 3 分 名鉄西尾駅から自転車 20 分	13
鶴城丘高等学校	西尾市亀沢町 300	名鉄西尾駅・西尾口駅から徒歩 20 分	14
西尾市立看護専門学校	西尾市戸ヶ崎町広美 109-1	西尾口駅から徒歩 5 分 桜町前駅から徒歩 10 分	15
西尾高等家政専門学校	西尾市丁田町落 16	名鉄西尾駅から徒歩 10 分	16
西尾幡豆医師会准看護 学校	西尾市熊味町小松島 34	名鉄西尾口駅から徒歩 10 分	17
愛知工科大学、愛知工科 大学自動車短期大学	蒲郡市西迫町馬乗 50-2	名鉄蒲郡競艇場前駅、JR 三河塩 津駅から徒歩 15 分または蒲郡駅 から無料スクールバス 12 分	18
蒲郡高等学校	蒲郡市上本町 8-9	蒲郡駅から徒歩 12 分	19
蒲郡東高等学校	蒲郡市大塚町上千尾 12-2	JR 三河大塚駅から徒歩 15 分	20
三谷水産高等学校	蒲郡市三谷町水神町通 2-1	JR 三河三谷駅から徒歩 10 分 蒲郡駅からバス「水産高校前」 下車	21
海陽中等教育学校 (全寮制)	蒲郡市海陽町 3-12- 1	JR 三河大塚駅からバス 5 分、「海 陽学園」下車 蒲郡駅からバス 20 分	22
吉良高等学校	吉良町大字白浜新田字南切 1-4	名鉄吉良吉田駅から徒歩 20 分 ふれんどバス「吉良高校」下車 徒歩 2 分	23

資料：各施設・沿線市町 Web ページ他

大規模商業施設

名 称	所 在 地	アクセス	番号
おしろタウン・シャオ	西尾市下町御城下 23-1	名鉄西尾駅から徒歩 18 分 名鉄西尾駅からバス「西尾文化 会館北」下車	24
ミカ	西尾市高島町 4-1	名鉄西尾駅から徒歩 3 分	25
フィールいつも	西尾市高島町 7-53	名鉄西尾駅から徒歩 10 分	26
タキソウパルクス西尾 店	西尾市住崎町出崎 13	名鉄西尾駅からバス「住崎南」 下車	27
パレマルシェ西尾	西尾市住吉町 4-18	名鉄西尾駅徒歩 1 分	28

名 称	所 在 地	アクセス	番号
カーマホームセンター シャオ店	西尾市上町泡原 54	名鉄西尾駅から徒歩 18 分 名鉄西尾駅からバス「西尾文化 会館北」下車	29
カインズモール蒲郡	蒲郡市鹿島町浅井新田 1-3	名鉄三河鹿島駅から徒歩 14 分	30
アピタ蒲郡店	蒲郡市港町 17-10	蒲郡駅から徒歩 3 分	31
ラグーナフェスティバル マーケット	蒲郡市海陽町 2-2	蒲郡駅からバス(直行 15 分)「ラ グーナ蒲郡」下車 または三河大塚駅からバス 9 分 「ラグーナ蒲郡」下車	32
ジャスコ蒲郡 S C	蒲郡市竹谷町中野 1-1	名鉄蒲郡競艇場前駅または JR 三 河塩津駅から徒歩 12 分	33
カーマホームセンター 新蒲郡店	蒲郡市竹谷町一ノ坪 8	名鉄蒲郡競艇場前駅または JR 三 河塩津駅から徒歩 10 分	34
フィール蒲郡店	蒲郡市水竹町天王前 8	蒲郡駅から徒歩 20 分 蒲郡駅からバス「蒲郡高校前」 または「水竹町」下車 徒歩 5 分	35
ドミー三谷店	蒲郡市三谷町若宮 95-1	JR 三河三谷駅から徒歩 12 分 または蒲郡駅からバス「乃木公 園口」下車 徒歩 2 分	36
ピアゴ吉良店	吉良町大字吉田字天笠桂 16-3	名鉄吉良吉田駅から徒歩 17 分	37
ポートタウン myu	幡豆町大字東幡豆字堂山 22-1	名鉄西幡豆駅から徒歩 17 分	38

注：3,000 m²以上の商業施設 資料：全国小売店総覧（東洋経済新報社）他

企業・工場

名 称	所 在 地	アクセス	番号
デンソー西尾製作所	西尾市下羽角町住崎 1	JR 幸田駅からタクシー10 分 名鉄西尾駅からタクシー20 分 名鉄西尾駅からバス「中島口」 下車	39
アイシン・エーアイ本社	西尾市小島町城山 1	名鉄西尾駅からタクシー15 分 JR 岡崎駅からタクシー25 分	40
杉安工業西尾工場	西尾市西浅井町二川崎 47-4	名鉄西尾駅からタクシー15 分 JR 岡崎駅からタクシー25 分	41
オティックス	西尾市中畑町浜田下 10	名鉄西尾駅からバス「中畑鶴ノ 首」下車 徒歩 5 分	42
松川鉄工	西尾市中畑町安左東 18	名鉄西尾駅からバス「中畑鶴ノ 首」下車	43
幡豆工業	西尾市寺津町五十間南 1-2	西尾駅からバス「港前」下車 徒 歩 15 分 名鉄西尾駅からタクシー20 分	44
碧海工機	愛知県西尾市寺津町四ノ割 横道東 8	西尾駅からバス「寺津神社前」 下車 徒歩 3 分 名鉄西尾駅からタクシー25 分	45
デンソー善明製作所	西尾市善明町一本松 100	名鉄西尾駅からタクシー10 分 名鉄西尾駅からバス「善明辻」 下車	46

名 称	所 在 地	アクセス	番号
三興プライウッド	愛知県蒲郡市拾石町前浜 52	名鉄蒲郡競艇場前駅、JR 三河塩津駅から徒歩 18 分	47
鈴寅整染	愛知県蒲郡市浜町 36	名鉄蒲郡競艇場前駅、JR 三河塩津駅から徒歩 20 分	48
ウッドワン	愛知県蒲郡市浜町 15	名鉄蒲郡競艇場前駅、JR 三河塩津駅から徒歩 26 分	49
竹本油脂	蒲郡市浜町 11	名鉄蒲郡競艇場前駅、JR 三河塩津駅から徒歩 32 分	50
アイシン・エイ・ダブリュ	蒲郡市浜町 24-3	蒲郡駅からタクシー10分 名鉄蒲郡競艇場前駅、JR 三河塩津駅から徒歩 32 分	51
アイシン高丘吉良工場	吉良町大字瀬戸字長坂 1	名鉄西尾駅からタクシー10分	52
アイシン機工本社・吉良工場	吉良町大字友国字池上 70-6	名鉄上横須賀駅からタクシー12分	53
丸万 casting	吉良町大字友国字新田 6	名鉄上横須賀駅からタクシー10分	54
アイシン・エーアイ吉良工場	吉良町大字友国字松下 140	名鉄上横須賀駅からタクシー7分	55
オティックス吉良工場	吉良町大字瀬戸字寄名山 3-1	名鉄西尾駅からタクシー10分	56
オティックス幡豆工場	幡豆町大字鳥羽字大谷 64-1	名鉄三河鳥羽駅からタクシー4分	57

資料：アトラス RDX 東海 1:60,000 地図、各事業所等 Web ページ他

市役所・役場

名 称	所 在 地	アクセス	番号
西尾市役所	西尾市寄住町下田 22	名鉄西尾駅から徒歩 6 分	58
西尾市役所寺津出張所	西尾市寺津町天王山 27	名鉄西尾駅からバス「田地山住宅」下車徒歩 3 分	59
蒲郡市役所	蒲郡市旭町 17-1	蒲郡駅北口から徒歩 12 分	60
蒲郡市役所東出張所	蒲郡市三谷町七舗 142-1	JR 三河三谷駅から徒歩 7 分	61
蒲郡市役所形原出張所	蒲郡市形原町御嶽 57-1	名鉄形原駅から徒歩 1 分	62
蒲郡市役所西浦出張所	蒲郡市西浦町川東 18-10	名鉄西浦駅から徒歩 6 分	63
吉良町役場	吉良町大字荻原字川畑 20	名鉄吉良吉田駅から徒歩 15 分	64
幡豆町役場	幡豆町大字西幡豆字仲田 14-2	名鉄西幡豆駅から徒歩 6 分	65

資料：沿線 4 市町 Web ページ

図書館、文化・観光・娯楽施設等

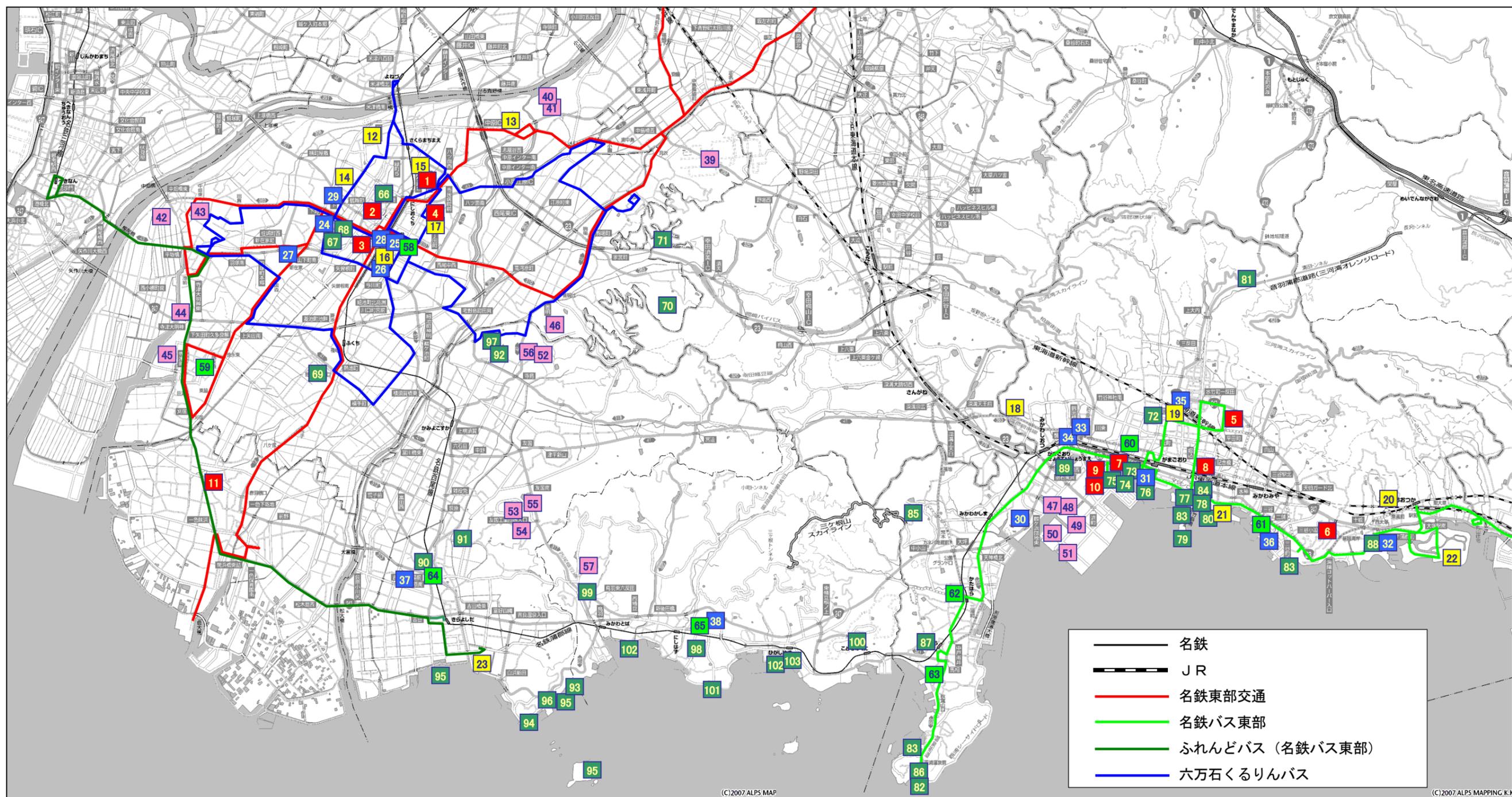
名 称	所 在 地	アクセス	番号
西尾市立図書館 岩瀬文庫	西尾市亀沢町 474、484	名鉄西尾駅から徒歩 20 分 または六万石くるりんバス 17 分	66
西尾市文化会館	西尾市山下町泡原 30	名鉄西尾駅から徒歩 20 分 または六万石くるりんバス 13 分	67
西尾市歴史公園 西尾市資料館	西尾市錦城町 231-1、229	名鉄西尾駅から徒歩 10 分 または六万石くるりんバス 16 分 「歴史公園西」下車徒歩 3 分	68
西尾市憩の農園 西尾市バラ園	西尾市斉藤町大割 28	名鉄福地駅から徒歩 10 分 または名鉄西尾駅から六万石く	69

名 称	所 在 地	アクセス	番号
		るりんバス「憩の農園」下車	
平原ゲンジボタルの里	西尾市平原町前山稲荷地内	名鉄西尾駅から名鉄東部交通バス「東岡崎」行「駒場」下車 3km 徒歩 40 分 西尾駅からタクシー 20 分	70
西尾いきものふれあいの里	西尾市家武町小草 3	名鉄西尾駅から名鉄東部交通バス「東岡崎」行「駒場」下車 徒歩約 1.8km	71
蒲郡市立図書館	蒲郡市宮成町 1-1	蒲郡駅から徒歩 15 分 蒲郡駅からバス「蒲郡高校前」下車	72
蒲郡市市民会館	蒲郡市栄町 3-30	蒲郡駅から徒歩 5 分	73
蒲郡市博物館	蒲郡市栄町 10-22	蒲郡駅から徒歩 8 分	74
海賓館マリンセンターハウス	蒲郡市港町 1150	蒲郡駅から徒歩 6 分	75
生命の海科学館	蒲郡市港町 17-17	蒲郡駅から徒歩 3 分	76
蒲郡市竹島水族館	蒲郡市竹島町 1-6	蒲郡駅から徒歩 12 分 または、蒲郡駅からバス 5 分「竹島遊園」下車	77
海辺の文学記念館	蒲郡市竹島町 15-62	蒲郡駅から徒歩 15 分	78
竹島	蒲郡市竹島町 3-15	蒲郡駅から徒歩 20 分 蒲郡駅からバス 5 分「竹島遊園」下車	79
蒲郡ファンタジー館	蒲郡市竹島町 28-14	JR 三河三谷駅から徒歩 16 分 蒲郡駅から徒歩 20 分	80
蒲郡オレンジパーク	蒲郡市清田町小栗見 1-93	音羽蒲郡ICからオレンジロード 経由 5 分	81
西浦海水浴場	蒲郡市西浦町	名鉄西浦駅からバス「西浦温泉 前下車」徒歩 3 分	82
竹島海岸他潮干狩り	蒲郡市竹島町竹島海岸、西浦 海岸、三谷海岸		83
蒲郡温泉	蒲郡市竹島町他	蒲郡駅・JR 三河三谷から徒歩	84
形原温泉	蒲郡市金平町	名鉄三河鹿島駅から徒歩 18 分	85
西浦温泉	蒲郡市西浦町	名鉄西浦駅からバス「西浦温泉 前下車」	86
ガン封じ寺無量寺	蒲郡市西浦町日中 30	名鉄西浦駅から徒歩 6 分	87
ラグーナ蒲郡	蒲郡市海陽町 2-1	蒲郡駅からバス(直行 15 分)「ラ グーナ蒲郡」下車 または三河大塚駅からバス 9 分 「ラグーナ蒲郡」下車	88
蒲郡競艇場	蒲郡市竹谷町太田新田 1-1	名鉄蒲郡競艇場前駅、JR 三河塩 津駅から徒歩 7 分	89
吉良町立図書館 (尾崎士郎記念館、旧糟 谷邸が隣接)	吉良町大字荻原字大道通 14-1	名鉄吉良吉田駅から徒歩 21 分	90
金蓮寺弥陀堂(国宝)	吉良町大字饗庭字七度ヶ入 3	名鉄吉良吉田駅から徒歩 25 分	91
華蔵寺(吉良上野介義央 公木像)	吉良町大字岡山字山王山 59	名鉄上横須賀駅から徒歩 23 分	92
宮崎海水浴場	吉良町大字宮崎	名鉄三河鳥羽駅から徒歩 30 分	93
恵比寿海水浴場	吉良町大字宮崎	名鉄三河鳥羽駅から徒歩 40 分	94

名 称	所 在 地	アクセス	番号
吉田海岸・宮崎東海岸・ 梶島潮干狩り	吉田海岸、宮崎東海岸、梶島	吉田海岸：吉良吉田駅から徒歩 12分、宮崎東海岸：名鉄三河鳥 羽駅から徒歩30分 梶島：名鉄三河鳥羽駅から徒歩 30分、渡船	95
吉良温泉	吉良町大字宮崎	名鉄三河鳥羽駅から徒歩30分	96
ホワイトウェイブ21	吉良町岡山大岩山70	名鉄西尾駅下車 タクシー10分 名鉄上横須賀駅から徒歩30分	97
幡豆町立図書館	幡豆町大字寺部字林添89-1	名鉄西幡豆駅から徒歩10分	98
鳥羽神明社（鳥羽の火祭 り）	幡豆町大字鳥羽字西迫89	三河鳥羽駅から徒歩10分	99
愛知こどもの国	幡豆町大字東幡豆字南越田3	名鉄こどもの国駅から徒歩15分	100
寺部海水浴場	幡豆町大字寺部	名鉄西幡豆駅から徒歩22分	101
東幡豆海岸、幡豆海岸潮 干狩り	東幡豆海岸、幡豆海岸	東幡豆海岸：東幡豆駅から徒歩5 分、幡豆海岸：三河鳥羽駅から 徒歩7分	102
妙善寺（かぼちゃ寺 ハ ズ観音）	幡豆町大字東幡豆字森66	東幡豆駅から徒歩3分	103

資料：各施設・沿線4市町・同観光協会 Web ページ他

図 1.1.19 主要施設と鉄道・バス路線



—	名鉄
- - -	JR
—	名鉄東部交通
—	名鉄バス東部
—	ふれんどバス (名鉄バス東部)
—	六万石くるりんバス

1 ~ 11	医療機関等
12 ~ 23	高等学校・専門学校・大学等
24 ~ 38	大規模商業施設
39 ~ 57	企業・工場
58 ~ 65	市役所・役場
66 ~ 103	図書館、文化・観光・娯楽施設等

(C)2007 ALPS MAP

(C)2007 ALPS MAPPING K.K.

2) 交通施設整備状況

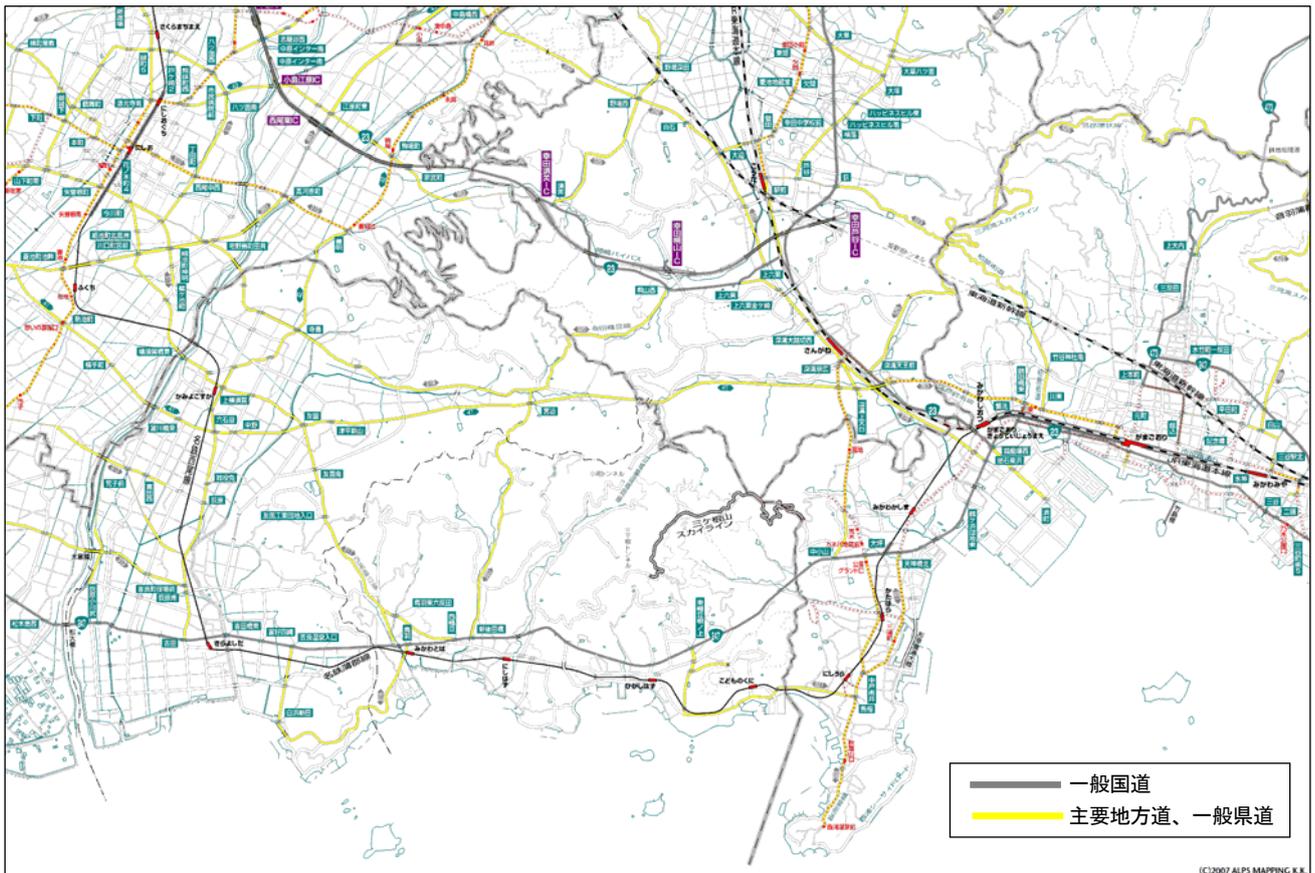
道路及び公共交通機関（鉄道・バス）の整備状況を整理するとともに、自動車交通の状況について整理を行った。

① 自動車

ア) 道路網

- 沿線4市町は、国道23号、国道247号、主要地方道西尾幸田線、主要地方道西尾吉良線、県道西尾幡豆線などの幹線道路で相互に結ばれており、道路網が比較的充実している。
- 沿線4市町との結びつきが比較的強い岡崎市、安城市、名古屋市、豊橋市などの都市ともこれらの幹線道路で結ばれている。
- 名鉄西尾・蒲郡線に沿って、国道23号、国道247号、主要地方道西尾吉良線、主要地方道豊田一色線などの幹線道路が整備されている。

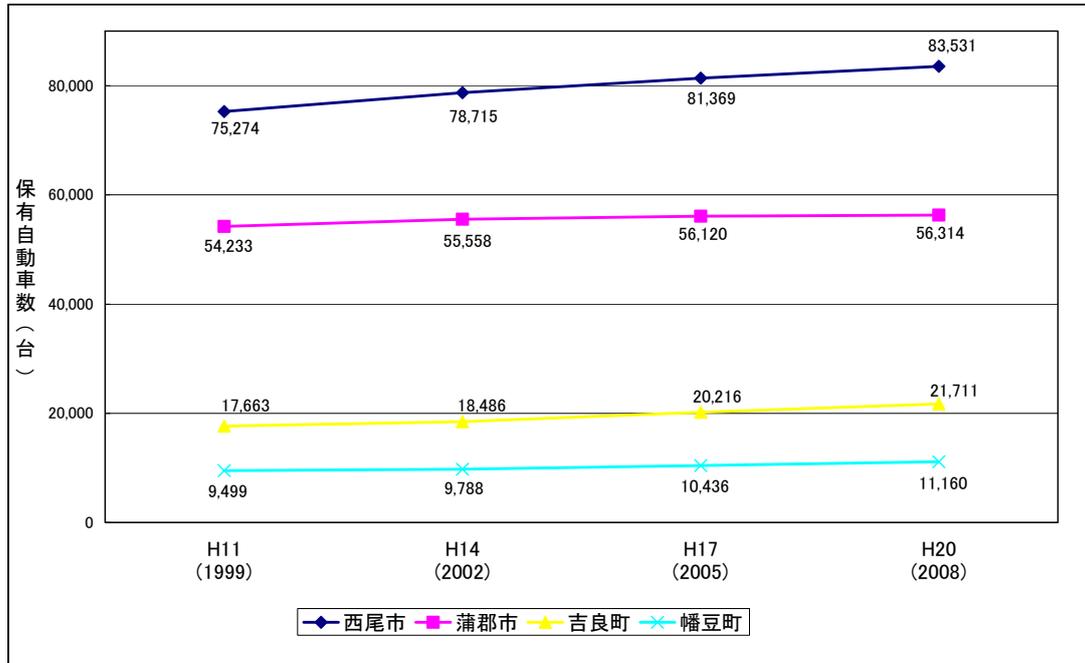
図 1.1.20 道路網



イ) 交通量

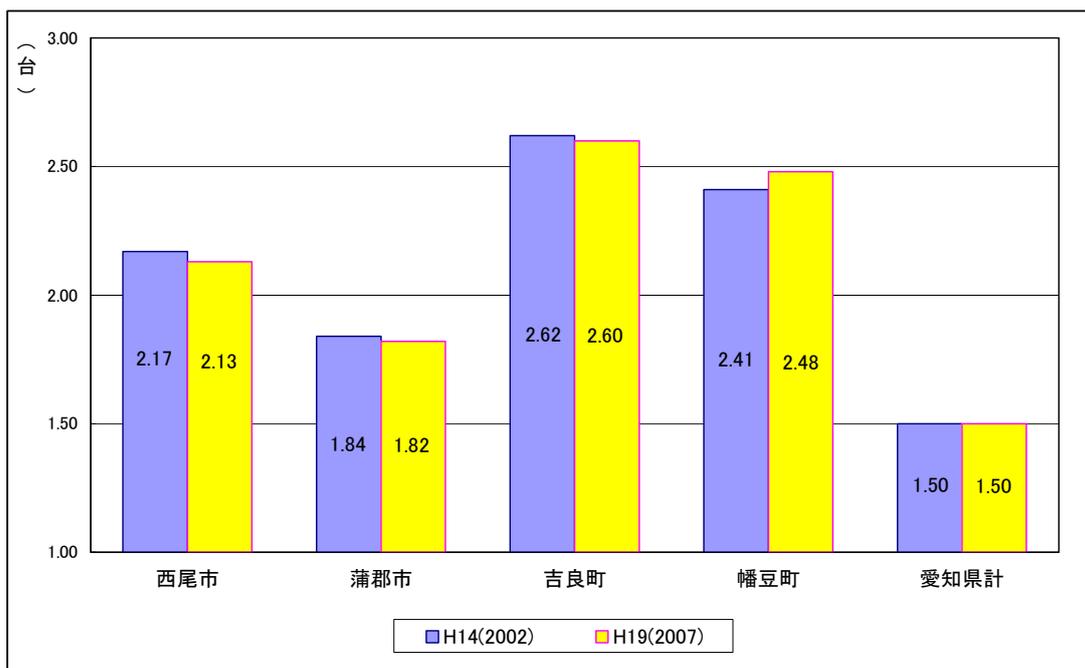
- 自動車保有台数は増加傾向。世帯あたりの自家用車保有台数は、愛知県全体の平均保有台数（1.50台／世帯）より多く、1.82～2.60台／世帯。
- 1万台／日以上自動車交通量（12時間交通量）のある地点が名鉄西尾・蒲郡線沿線付近に複数存在。

図 1.1.21 自動車保有台数の推移



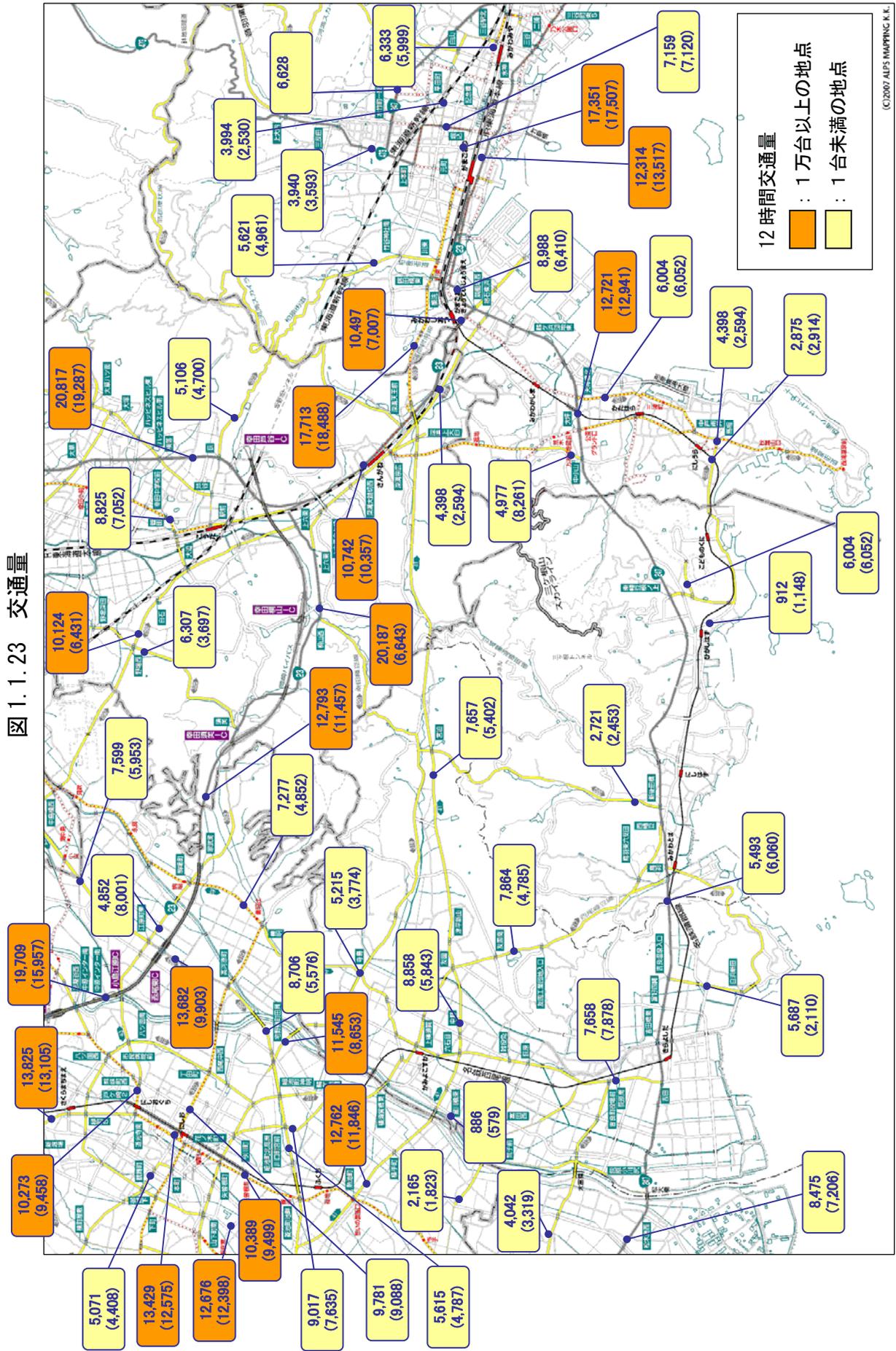
※各年度末現在 資料：愛知県統計年鑑

図 1.1.22 世帯あたり自家用車保有台数



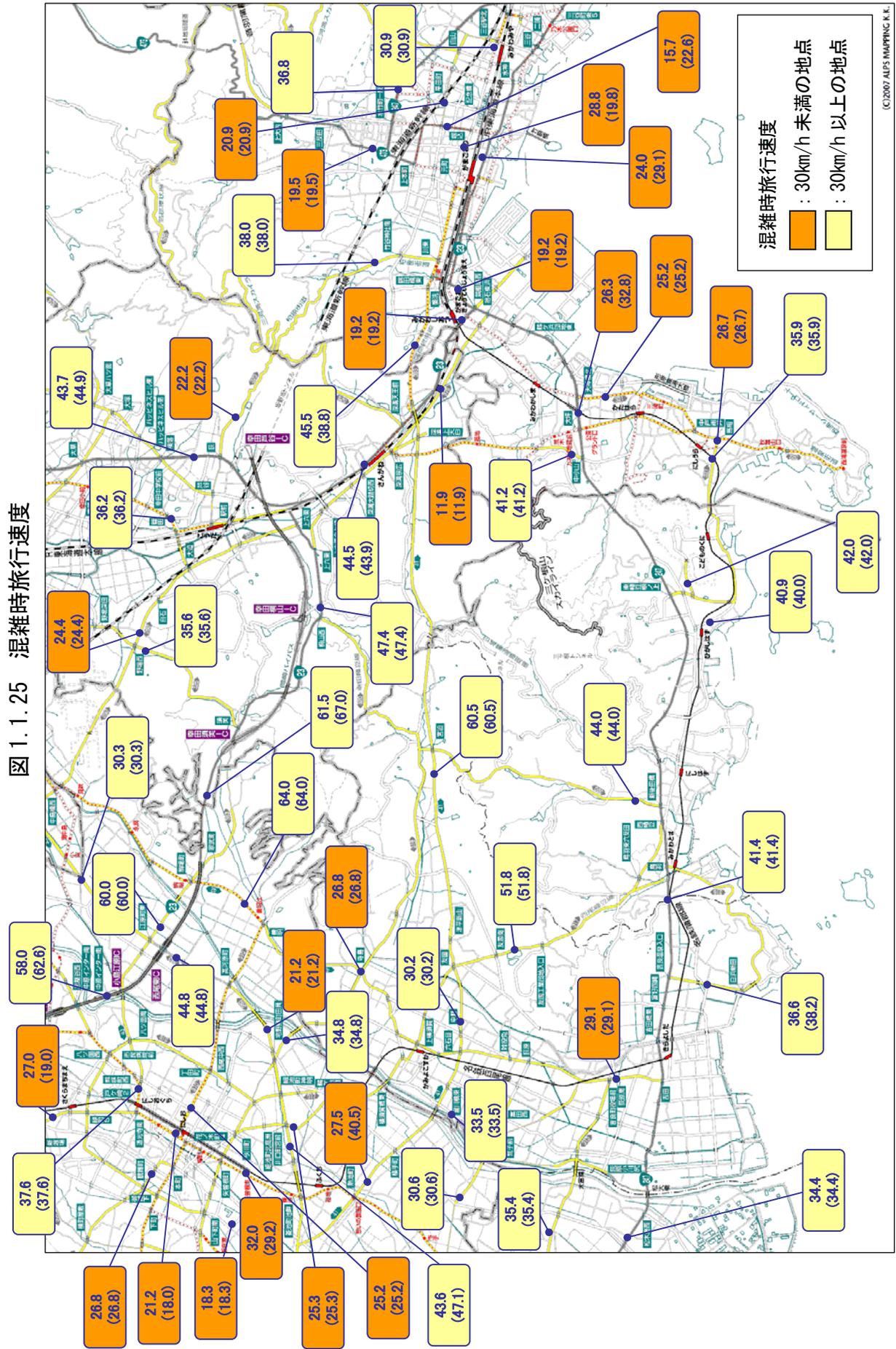
※ 各年度末現在 資料：愛知県統計年鑑を基に愛知県交通対策課で算出

図 1.1.23 交通量



注 1 : 12 時間 (午前 7 時から午後 7 時まで) 交通量 注 2 : () 内の数値は休日 資料 : 平成 17 年度全国道路交通情勢調査 (道路交通センサス)

図 1.1.25 混雑時旅行速度



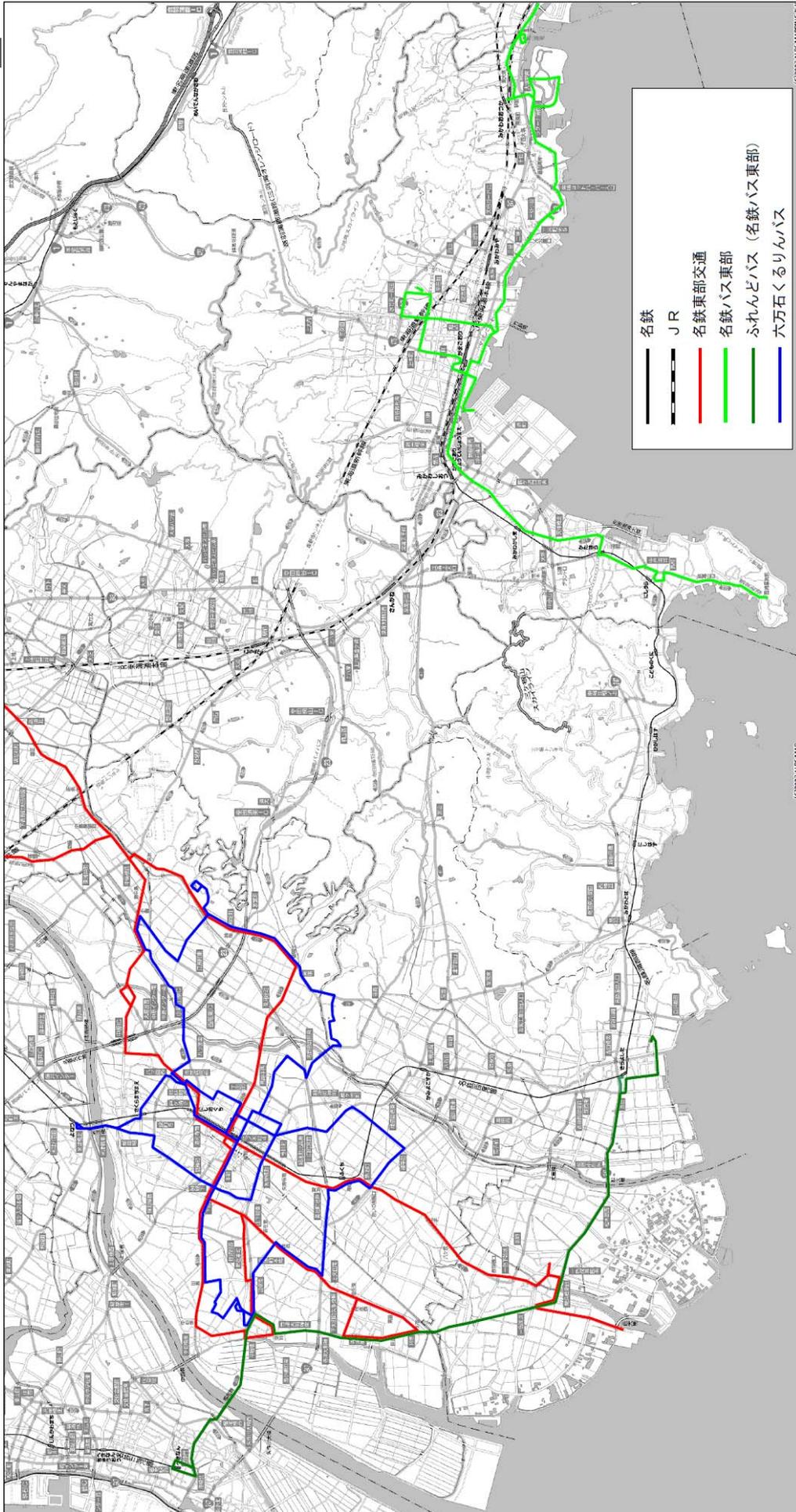
注 1 : 12 時間 (午前 7 時から午後 7 時まで) 交通量 注 2 : () 内の数値は休日 資料 : 平成 17 年度全国道路交通情勢調査 (道路交通センサス)

② バス交通

ア) バス網

- 西尾市には、名鉄東部交通が運行する路線バスの他、西尾市のコミュニティバス「六万石くるりんバス」があり、西尾駅を中心に比較的広域にバス網が形成されている。
- 蒲郡市では、蒲郡駅を中心に形原・西浦方面、豊橋方面、中心市街地部に名鉄バス東部の路線バスが運行している。
- 吉良町には、平成16年に廃止となった三河線（吉良吉田～碧南）の代替バスとして、フレンドバス（名鉄バス東部）が運行している。
- 幡豆町には、バス路線がない。

図 1.1.26 バス網



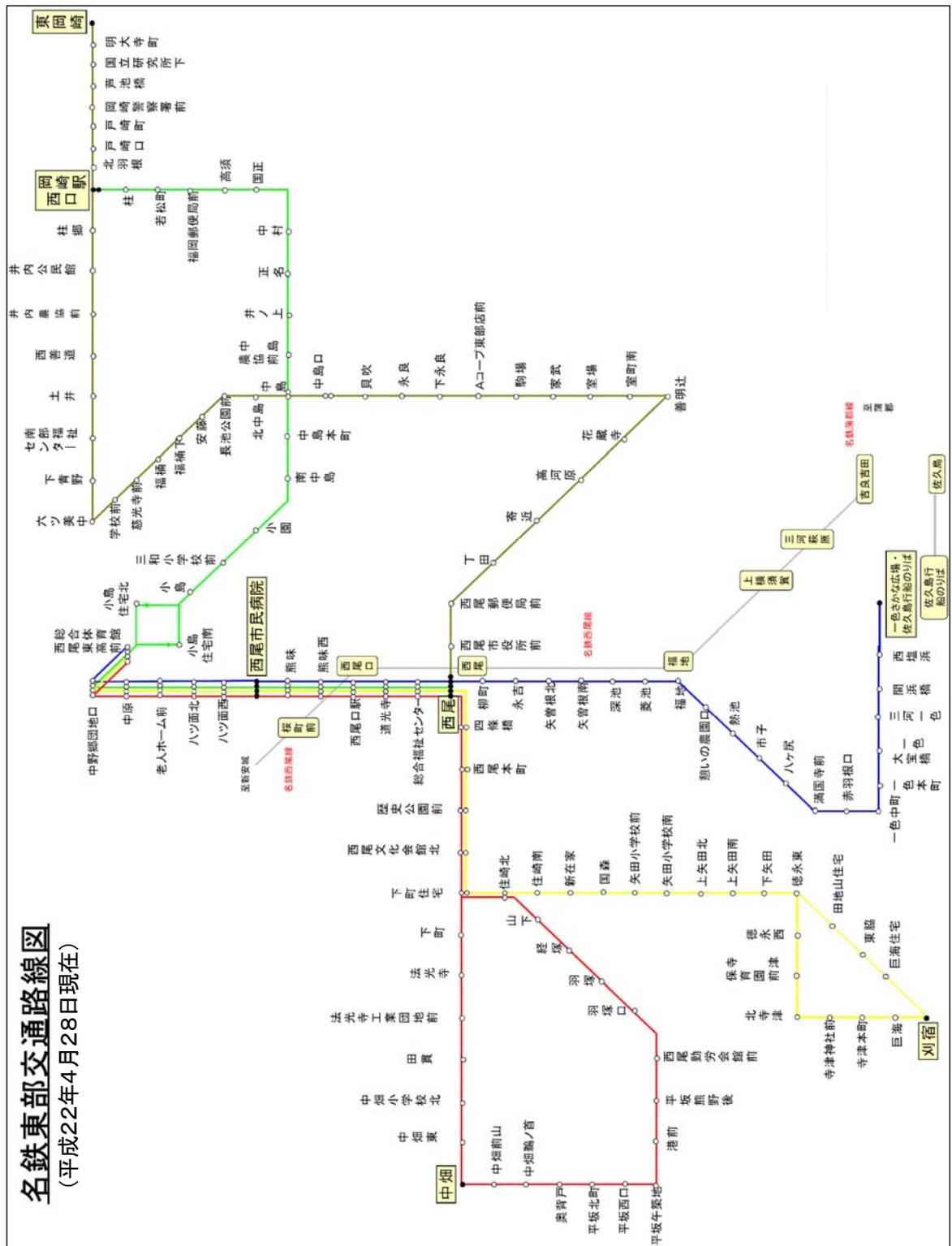
資料：名鉄東部交通、名鉄バス東部及び西尾市

図 1.1.27 六万石くるりんバス路線図



資料：西尾市

図 1.1.28 名鉄東部交通 (西尾地区) 路線図



名鉄東部交通路線図
 (平成22年4月28日現在)

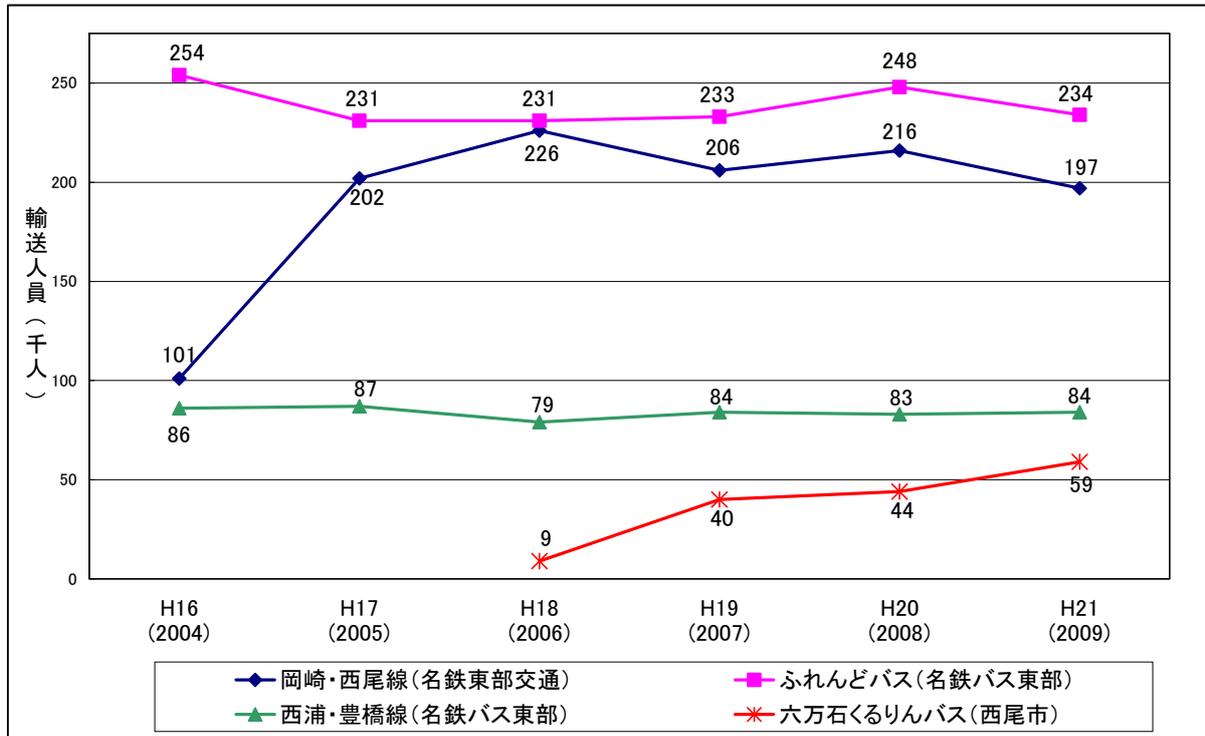
資料：名鉄東部交通

イ) 利用状況

■バスの利用者数は、ほぼ横ばい。

■六万石くるりんバス（西尾市）は、平成21年7月25日から市街地線を米津地区へ延長、三和・室場方面を巡回する東回り線と福地・平坂方面を巡回する西回り線を新設した影響等により、利用者数が増加。

図 1.1.30 バス利用者数の推移



注：六万石くるりんバス：平成18年12月18日から運行開始

資料：愛知県地域振興部交通対策課、西尾市、吉良町

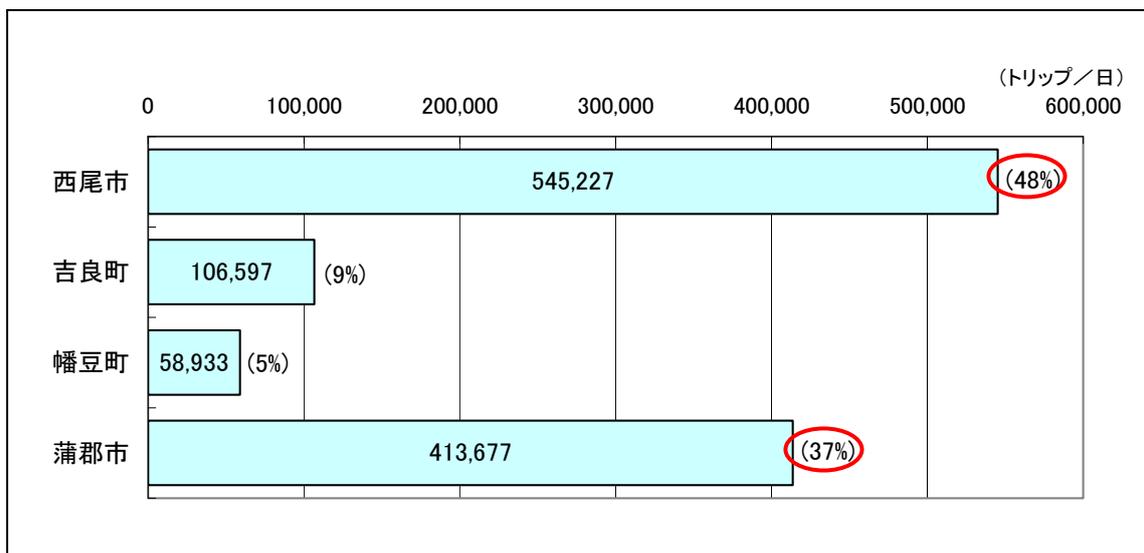
3) 交通需要特性

第4回中京都市圏パーソントリップ調査結果に基づき、移動の目的、利用交通手段、地域間の移動といった人の流動特性について整理を行った。

① 発生集中特性

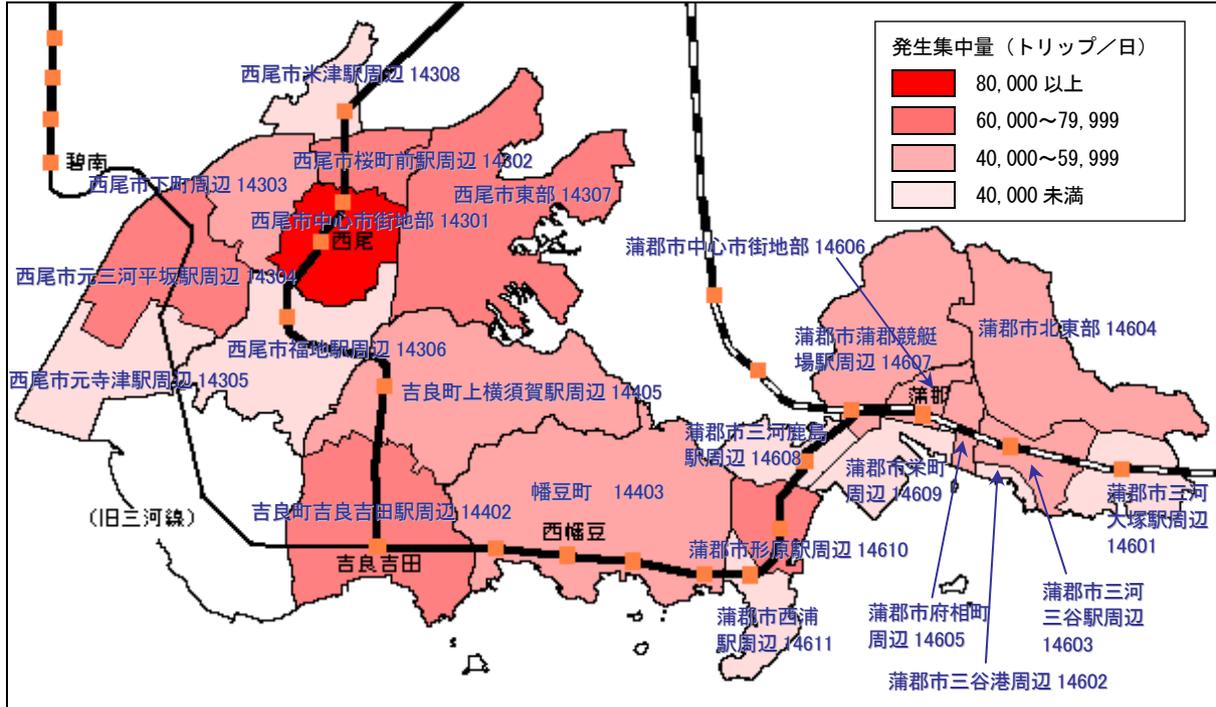
- 西尾市と蒲郡市において発生集中量が多く、両市で全体の85%を占める。
- 発生集中は名鉄西尾・蒲郡線沿線以外のゾーンを含め広く分散。発生集中量が最も多いゾーンは西尾市中心市街地部。
- 発生トリップのうち15%が出勤トリップ、24%が自由目的トリップ。
- 集中トリップのうち14%が出勤トリップ、25%が自由目的トリップ。
- 西尾市東部、蒲郡市栄町周辺、蒲郡市中心市街地部を目的地とする出勤トリップと蒲郡市栄町周辺を目的地とする自由目的トリップの割合が高い。
- 沿線4市町関連トリップの67%が自動車トリップ。鉄道トリップは4%で、愛知県平均6%と比べ低い割合。
- 鉄道トリップの割合が高いゾーンは、JR三河大塚駅周辺(13%)、蒲郡市中心市街地部(7%)。他のゾーンの鉄道トリップの割合は2%~6%。
- 登校トリップのうち徒歩・自転車トリップが約8割。鉄道トリップは13%。
- 出勤トリップの約8割は自動車トリップ。鉄道は5%。
- 鉄道トリップの約2割は出勤目的。登校目的も約2割。自由目的は約1割。
- 吉良町は他市町と比べ鉄道トリップのうち登校目的の割合が高く、出勤目的の割合が低い。幡豆町は鉄道トリップのうち自由目的の割合が高く、出勤目的の割合が低い。
- 自動車トリップの約3割は自由目的。出勤目的は約2割。

図 1.1.31 市町別の発生集中量



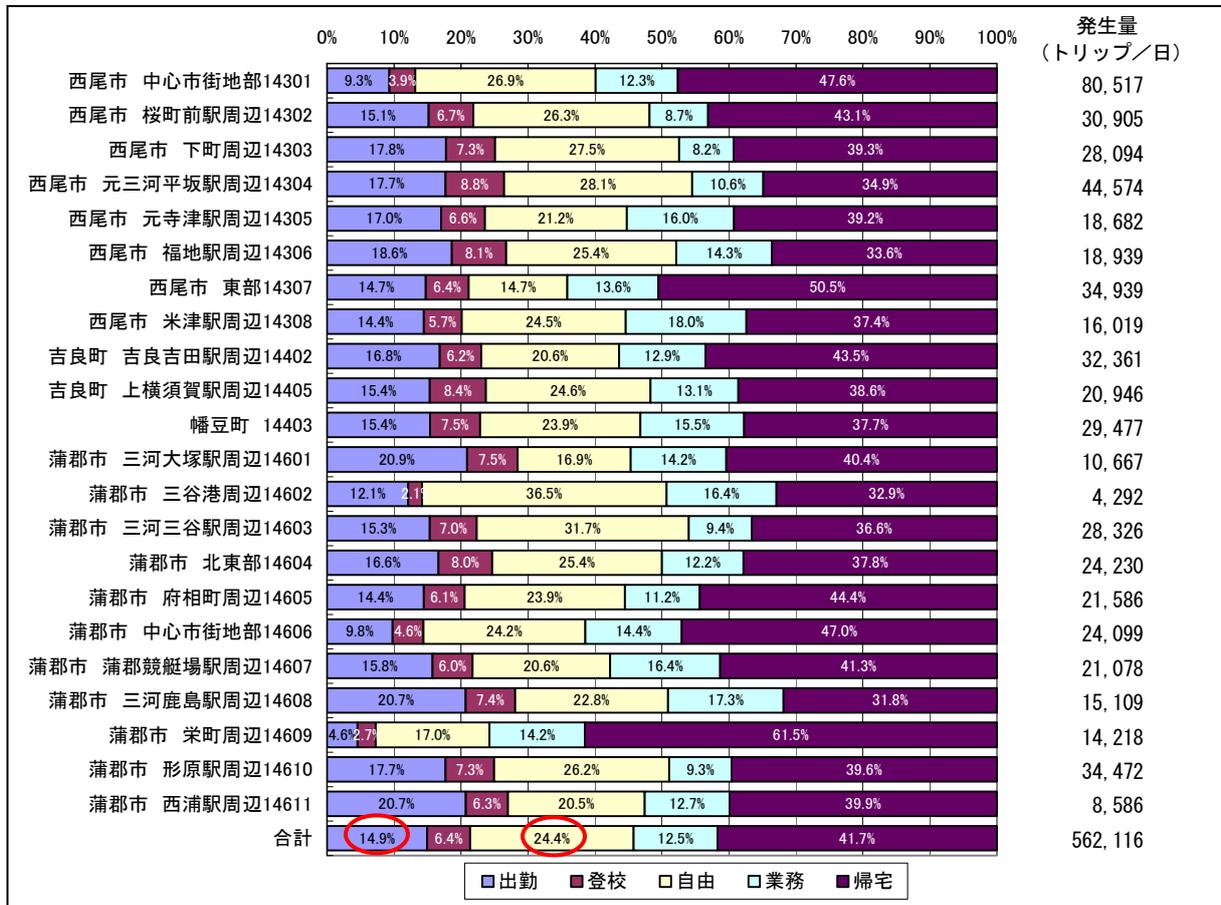
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.32 小ゾーン別発生集中量



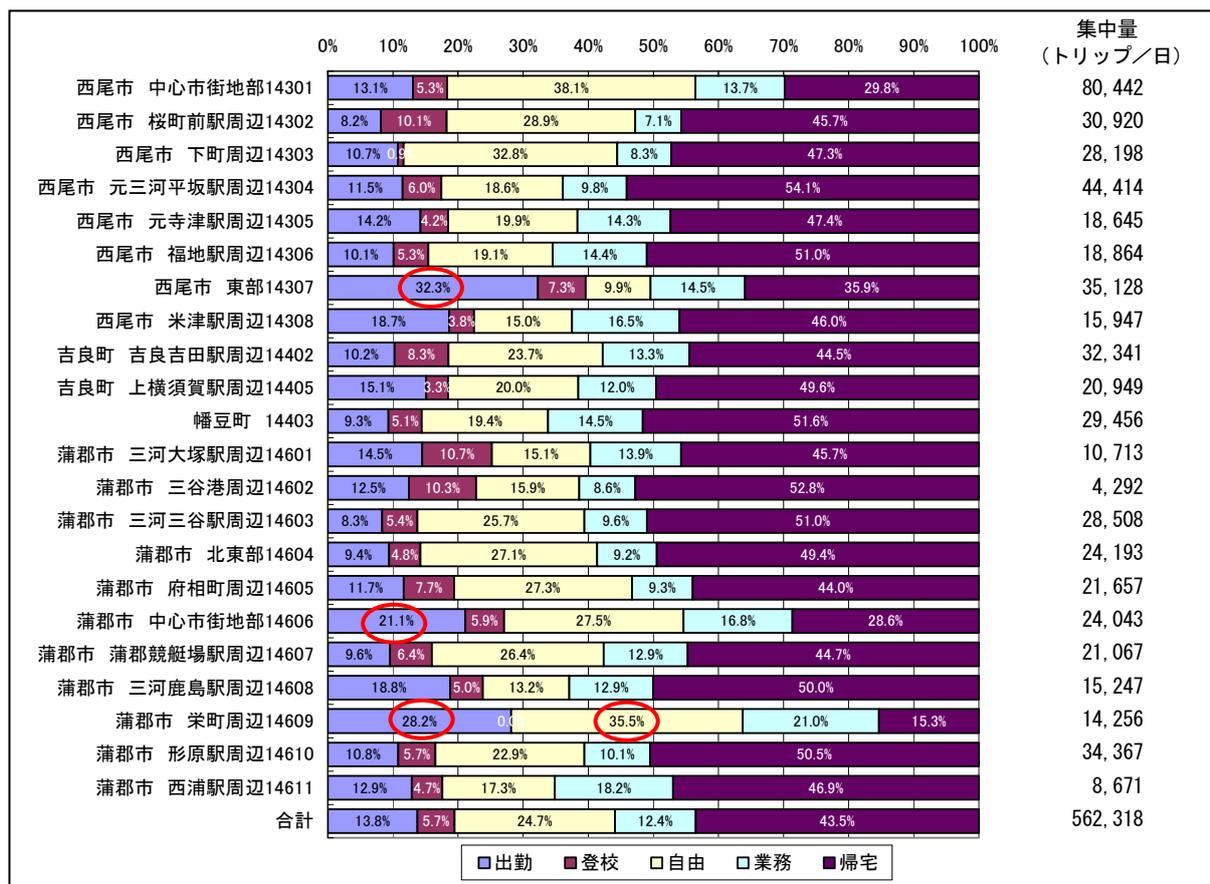
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.33 発生量の目的構成



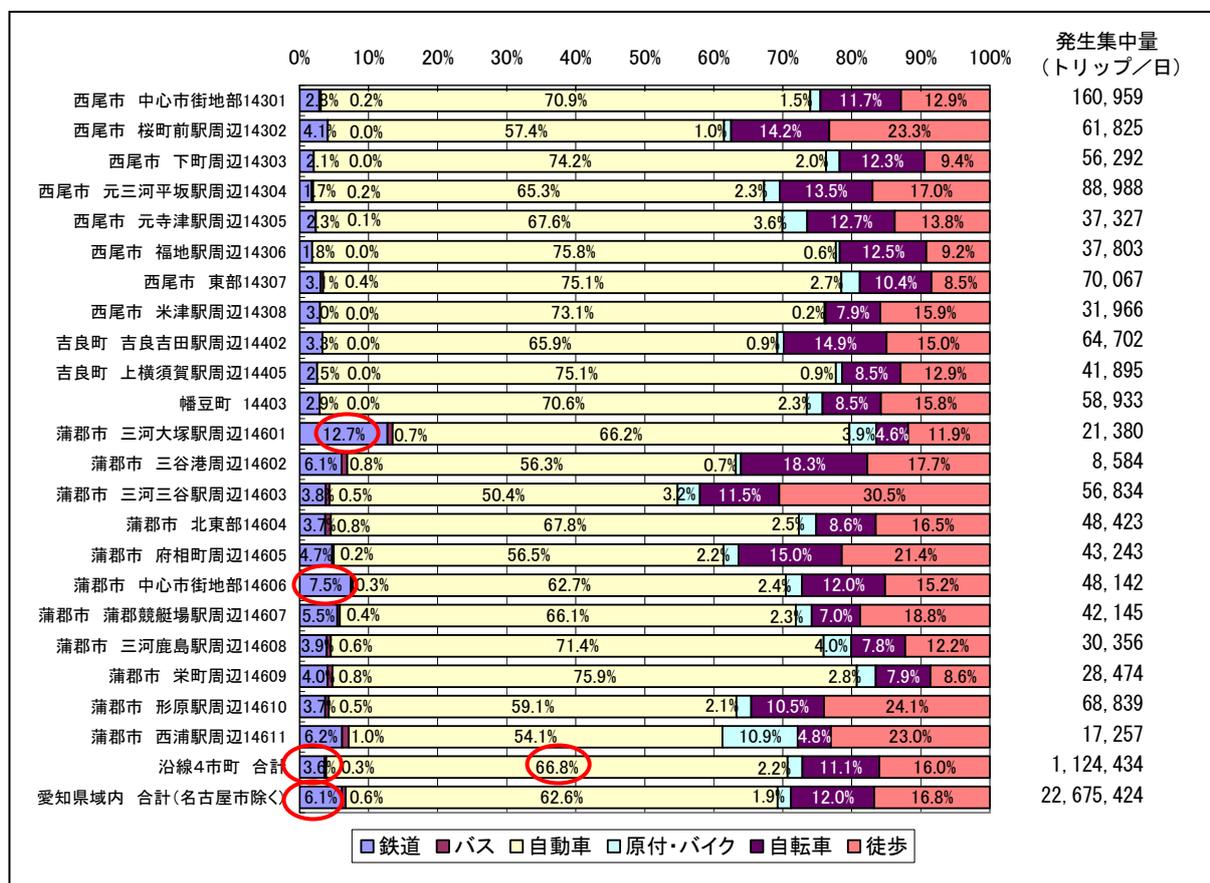
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.34 集中量の目的構成



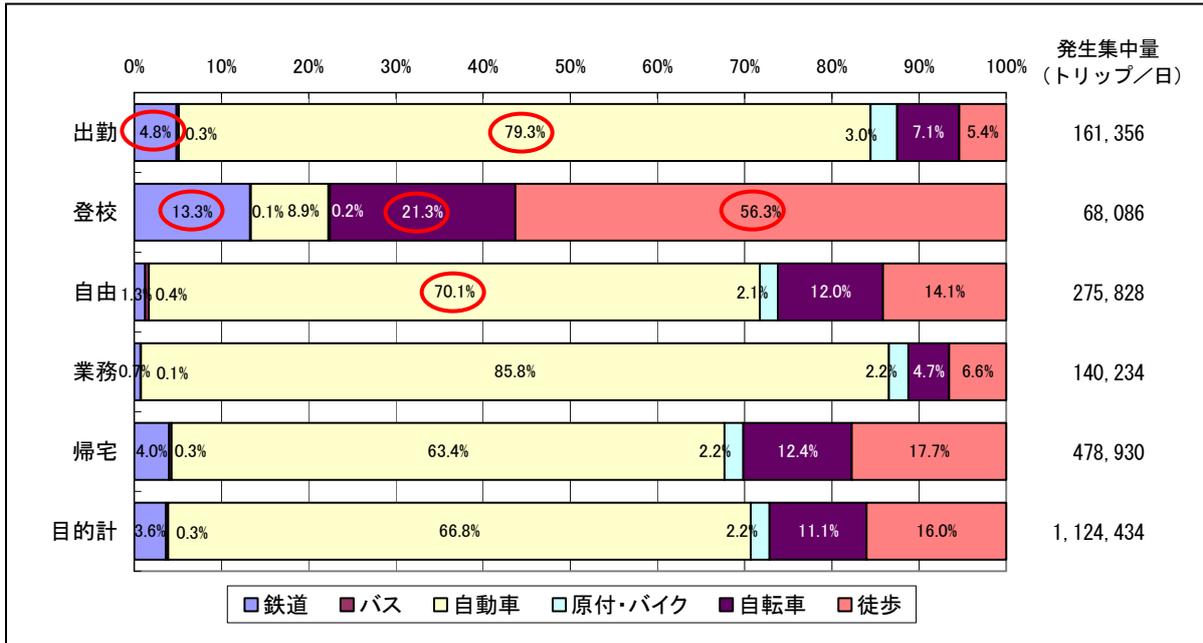
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.35 発生集中量の代表交通手段構成



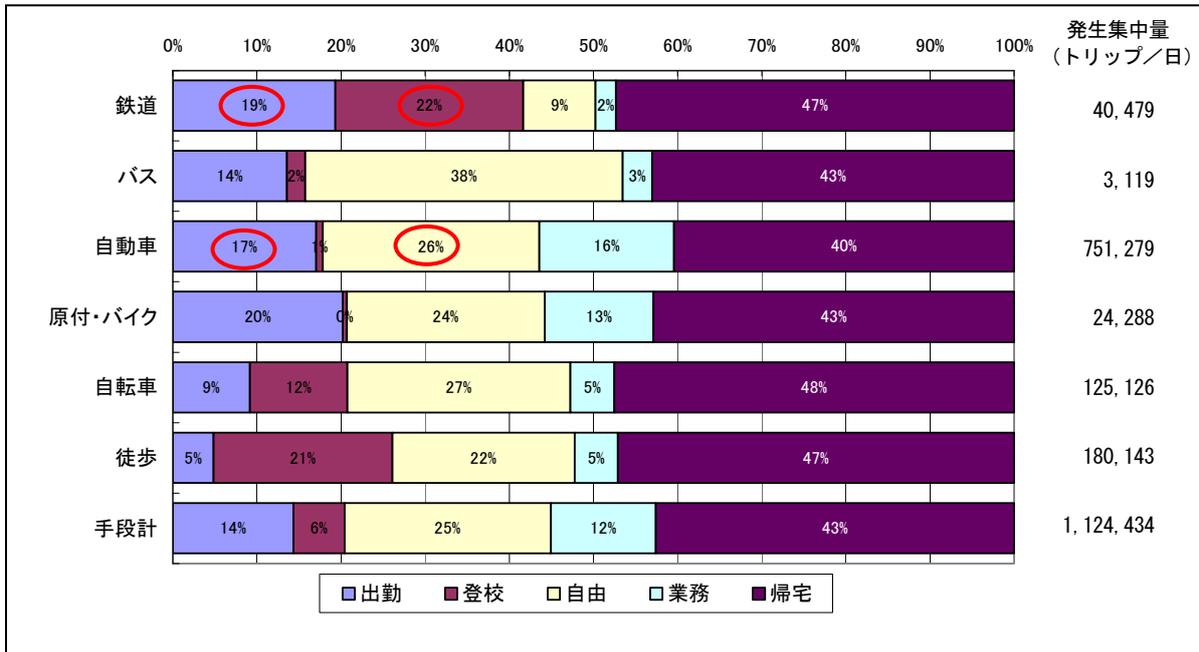
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.36 目的別発生集中量の代表交通手段構成



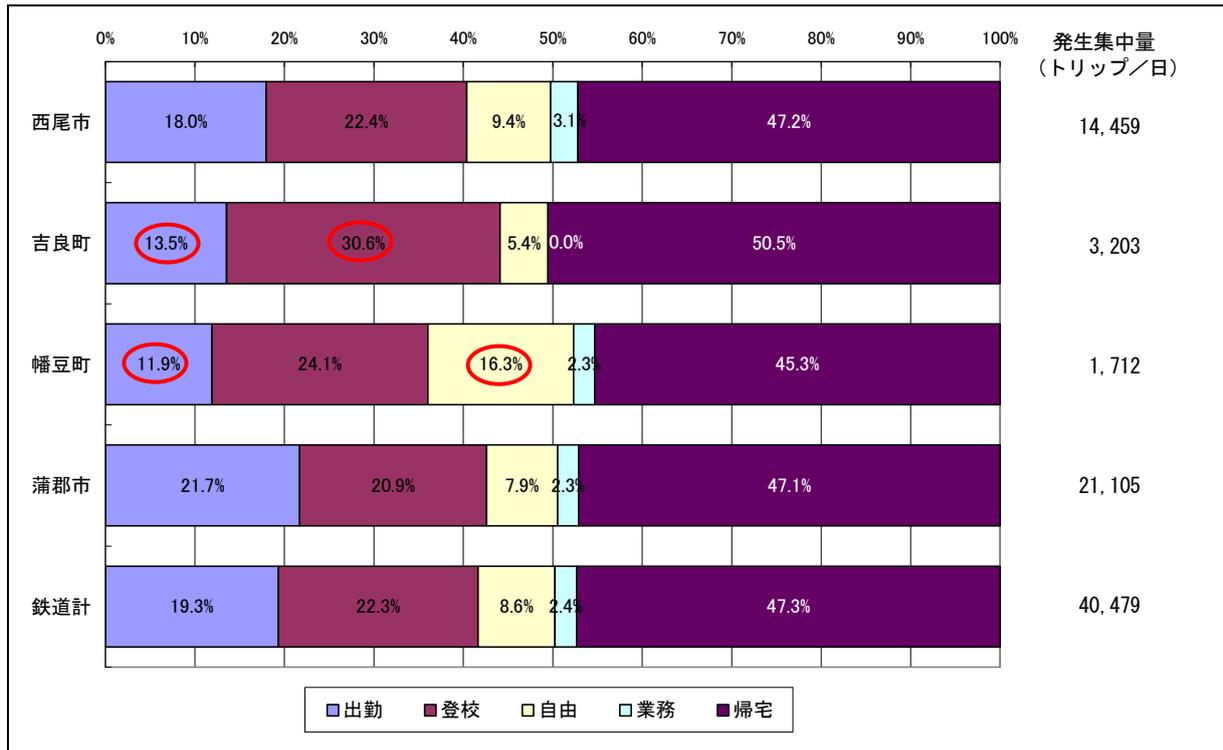
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.37 代表交通手段別発生集中量の目的構成



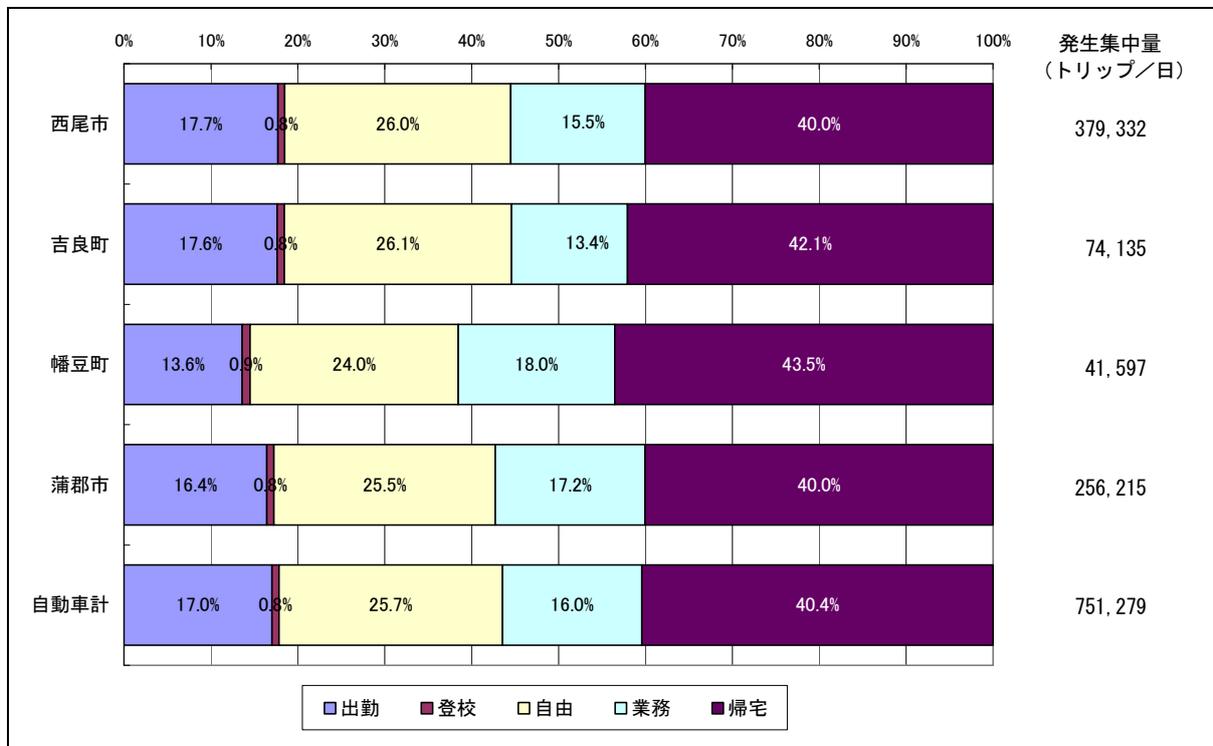
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.38 市町別発生集中量の目的構成（鉄道）



資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.39 市町別発生集中量の目的構成（自動車）

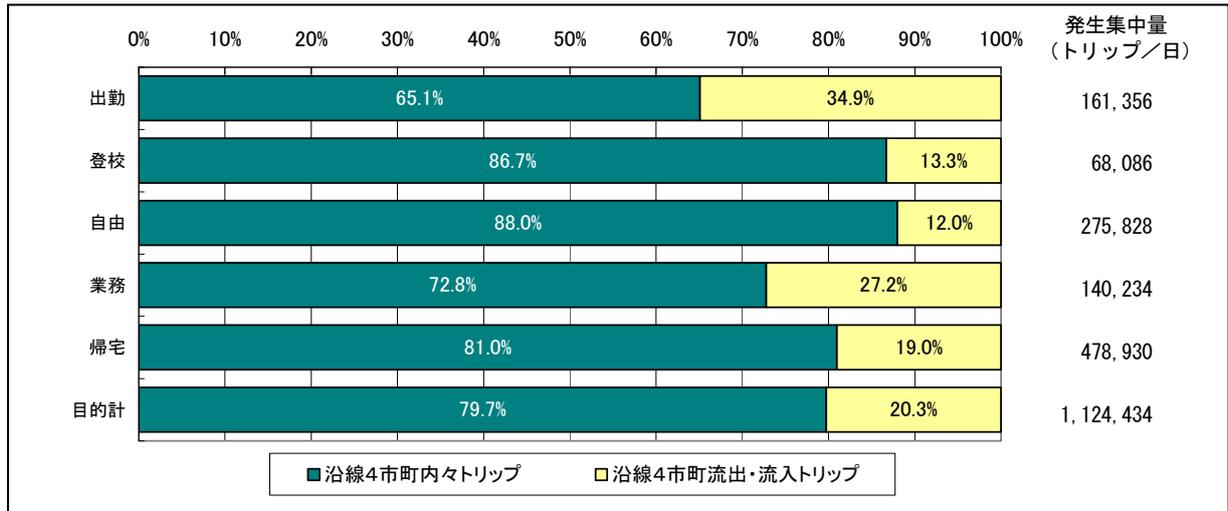


資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

② 地域間流動特性

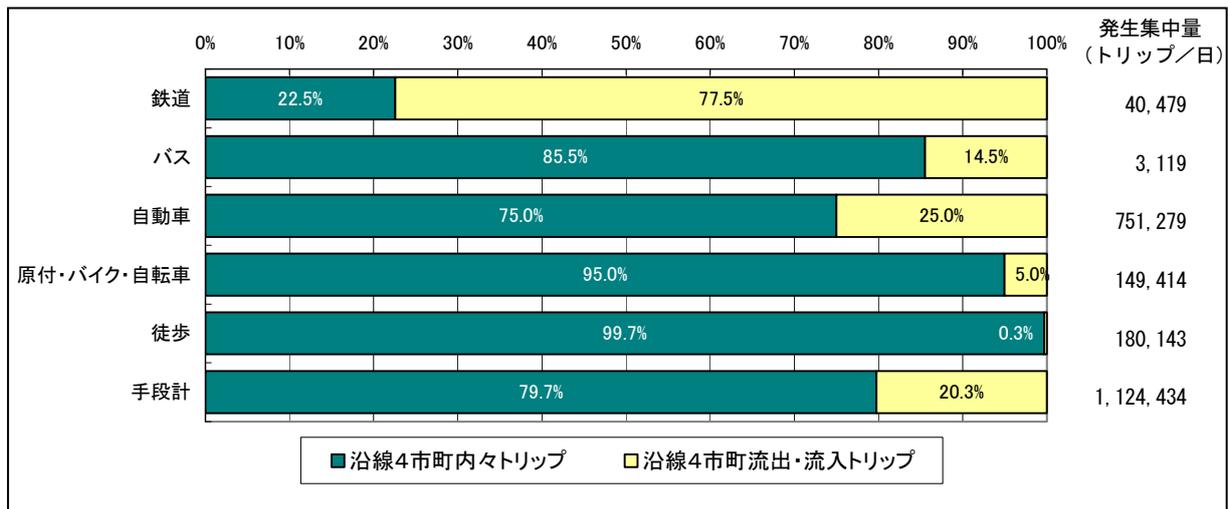
- 目的別では、沿線4市町内々トリップの割合が全ての目的において高く、流出・流入トリップの割合が比較的高いのは、出勤トリップの35%、業務目的トリップの27%。
- 代表交通手段別では、流出・流入トリップの割合が比較的高いのは鉄道トリップの78%と自動車トリップの25%。
- 全流動を基本ゾーン単位でみると、沿線4市町内々では西尾市中部・北部⇔西尾市西部、西尾市中部・北部⇔西尾市東部、蒲郡市北東部⇔蒲郡市中部・西北部、蒲郡市中部・西北部⇔蒲郡市西南部の流動が多く、沿線4市町流入・流出では西尾市中部・北部⇔安城市、西尾市中部・北部⇔岡崎市、西尾市東部⇔岡崎市の流動が多い。
- 出勤目的の流動を基本ゾーン単位でみると、沿線4市町内々では西尾市西部⇔西尾市中部・北部、西尾市中部・北部⇒西尾市東部、蒲郡市西南部⇒蒲郡市中部・西北部、沿線4市町流入・流出では西尾市中部・北部⇔安城市、岡崎市⇒西尾市東部の流動が多い。
- 自由目的の流動を基本ゾーン単位でみると、西尾市西部⇒西尾市中部・北部、蒲郡市北東部⇔蒲郡市中部・西北部、蒲郡市中部・西北部⇒蒲郡市臨海部の流動が多い。
- 業務目的の流動を基本ゾーン単位でみると、西尾市中部・北部⇔西尾市西部、蒲郡市中部・西北部⇒蒲郡市西南部、蒲郡市中部・西北部⇒蒲郡市臨海部、西尾市中部・北部⇔岡崎市の流動が多い。
- 鉄道利用の流動を基本ゾーン単位でみると、西尾市中部・北部⇔名古屋市、蒲郡市中部・西北部⇔名古屋市、蒲郡市中部・西北部⇔豊橋市の流動が多い。
- 自動車利用の流動を基本ゾーン単位でみると、沿線4市町内々では西尾市中部・北部⇔西尾市西部、西尾市中部・北部⇔西尾市東部、蒲郡市中部・西北部⇔蒲郡市西南部、蒲郡市中部・西北部⇔蒲郡市東北部、沿線4市町流入・流出では西尾市中部・北部⇔安城市の流動が多い。

図 1.1.40 目的別トリップ数の流動領域構成



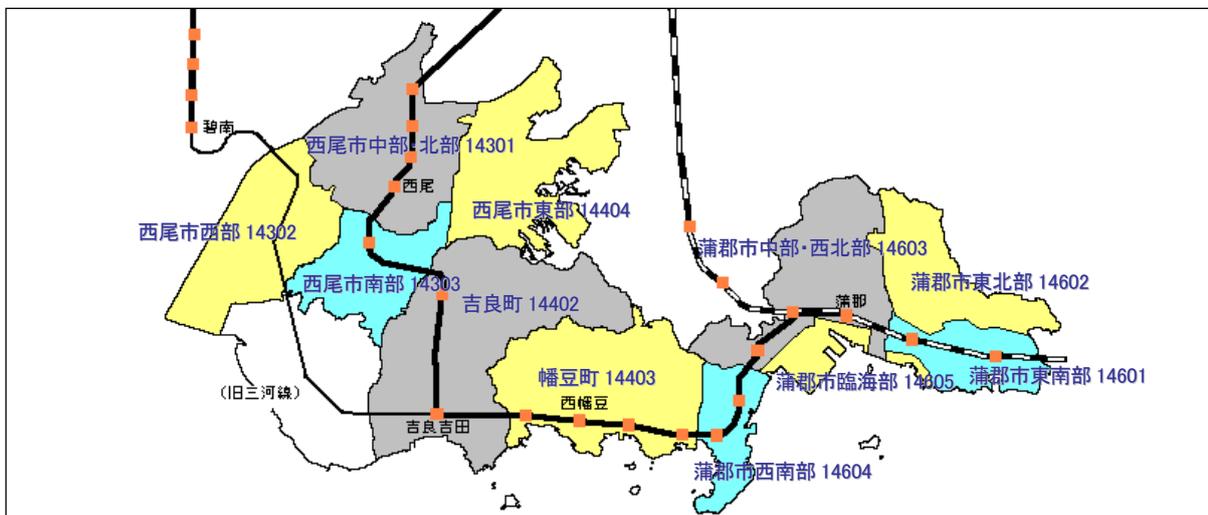
資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.41 代表交通手段別トリップ数の流動領域構成



資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.1.42 基本ゾーン図



資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

表 1.1.3 目的別基本ゾーン間流動量（全目的）

到着地 \ 出発地	西尾市中部・北部	西尾市西部	西尾市南部	西尾市東部	吉良町	幡豆町	蒲郡市東南部	蒲郡市東北部	蒲郡市中部・西北部	蒲郡市西南部	蒲郡市臨海部	名古屋	安城市	碧南市	岡崎市	一色町	幸田町	豊橋市
西尾市中部・北部14301	93,400	12,005	3,156	6,348	5,023	894	30	34	331	208	0	3,375	7,368	4,868	5,229	4,680	906	278
西尾市西部14302	11,764	34,561	1,121	1,065	1,053	185	0	45	39	0	0	1,023	1,845	4,101	896	1,743	346	154
西尾市南部14303	3,230	1,025	8,371	276	1,526	103	0	0	66	53	0	231	758	505	451	1,262	209	41
西尾市東部14404	6,007	1,112	261	11,297	1,061	270	155	44	193	97	0	504	1,910	519	5,562	747	1,350	446
吉良町14402	4,728	1,038	1,730	1,040	32,822	2,490	42	43	316	176	99	764	881	806	1,256	2,594	205	408
幡豆町14403	1,013	185	103	291	2,471	19,671	109	51	733	1,391	284	174	643	308	466	382	587	144
蒲郡市東南部14601	30	0	0	155	0	84	20,353	2,132	4,547	1,171	3,440	553	141	0	801	0	777	2,167
蒲郡市東北部14602	77	0	0	44	0	0	2,177	7,887	7,608	1,030	1,186	447	110	0	562	0	463	856
蒲郡市中部・西北部14603	339	75	64	186	349	625	4,388	7,693	40,839	6,777	5,755	1,578	923	42	2,473	32	2,393	2,919
蒲郡市西南部14604	147	0	53	97	231	1,368	1,148	889	6,974	24,501	1,431	720	354	92	1,242	40	1,672	615
蒲郡市臨海部14605	54	58	0	0	41	387	3,358	1,248	5,678	1,563	2,840	302	152	51	347	0	572	578
名古屋市	3,666	908	201	468	808	228	842	426	1,553	542	317							
安城市	7,625	1,759	625	1,980	799	766	84	65	806	481	69							
碧南市	4,984	3,941	470	520	779	237	0	0	42	92	51							
岡崎市	5,074	932	457	5,579	1,226	540	829	652	2,540	1,384	375							
一色町	4,730	1,540	1,282	699	2,617	384	0	0	32	40	0							
幸田町	1,018	263	209	1,420	236	567	637	417	2,474	1,537	620							
豊橋市	285	150	41	419	371	72	2,308	809	3,066	666	779							

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

表 1.1.4 目的別基本ゾーン間流動量（出勤）

到着地 \ 出発地	西尾市中部・北部	西尾市西部	西尾市南部	西尾市東部	吉良町	幡豆町	蒲郡市東南部	蒲郡市東北部	蒲郡市中部・西北部	蒲郡市西南部	蒲郡市臨海部	名古屋	安城市	碧南市	岡崎市	一色町	幸田町	豊橋市
西尾市中部・北部14301	6,436	1,575	120	1,794	642	35	0	0	89	0	0	1,285	2,332	961	1,227	626	328	50
西尾市西部14302	2,159	3,079	230	491	315	83	0	45	39	0	0	438	1,005	1,441	161	261	191	36
西尾市南部14303	594	315	754	51	150	22	0	0	0	0	0	40	398	262	112	244	99	0
西尾市東部14404	702	115	0	1,668	273	0	35	0	82	0	0	82	651	315	700	36	20	39
吉良町14402	1,204	355	274	371	3,171	329	0	208	0	0	0	227	377	345	523	348	135	128
幡豆町14403	296	69	31	198	590	1,640	36	0	197	374	175	72	246	60	187	128	192	0
蒲郡市東南部14601	30	0	0	85	0	0	1,626	440	981	295	665	237	84	0	268	0	450	652
蒲郡市東北部14602	34	0	0	0	0	0	361	616	1,138	226	355	113	0	0	213	0	147	224
蒲郡市中部・西北部14603	42	0	33	63	54	152	511	582	4,768	939	975	393	169	42	672	0	826	592
蒲郡市西南部14604	35	0	0	97	49	218	245	219	1,568	2,095	652	291	218	52	690	40	706	158
蒲郡市臨海部14605	0	58	0	0	0	0	196	33	197	0	473	34	33	0	0	0	35	37
名古屋市	238	0	0	76	21	0	45	0	158	70	56							
安城市	1,771	169	0	733	68	0	0	0	90	40	0							
碧南市	1,141	746	139	172	91	0	0	0	0	0	0							
岡崎市	1,473	70	68	2,519	145	78	44	117	739	105	212							
一色町	1,228	613	193	345	448	30	0	0	32	0	0							
幸田町	231	0	30	1,041	37	152	68	0	651	387	298							
豊橋市	28	0	0	185	38	0	325	143	632	40	332							

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

表 1.1.5 目的別基本ゾーン間流動量（登校）

到着地 \ 出発地	西尾市中部・北部14301	西尾市西部14302	西尾市南部14303	西尾市東部14404	吉良町14402	幡豆町14403	蒲郡市東南部14601	蒲郡市東北部14602	蒲郡市中部・西北部14603	蒲郡市西南部14604	蒲郡市臨海部14605	名古屋市	安城市	碧南市	岡崎市	一色町	幸田町	豊橋市
西尾市中部・北部14301	6,231	0	0	342	110	0	0	0	0	0	0	584	246	0	132	109	0	124
西尾市西部14302	498	3,404	0	271	117	0	0	0	0	0	0	306	167	117	43	0	0	0
西尾市南部14303	79	0	1,006	40	79	0	0	0	0	0	0	104	115	0	0	0	0	0
西尾市東部14404	250	0	0	1,453	63	0	0	0	0	0	0	42	0	32	62	31	31	0
吉良町14402	333	0	0	42	2,758	0	0	0	0	0	41	224	0	41	84	0	0	99
幡豆町14403	115	0	0	38	114	1,512	0	0	0	128	0	27	0	0	104	0	51	0
蒲郡市東南部14601	0	0	0	0	0	0	1,866	0	180	0	69	203	0	0	120	0	0	200
蒲郡市東北部14602	0	0	0	0	0	0	32	758	719	0	33	118	65	0	86	0	0	98
蒲郡市中部・西北部14603	0	0	0	41	0	0	237	328	2,979	123	82	508	41	0	36	0	41	203
蒲郡市西南部14604	33	0	0	0	33	0	131	33	245	2,120	33	33	0	0	82	0	0	213
蒲郡市臨海部14605	0	0	0	0	0	0	44	44	289	0	44	0	0	0	0	0	49	0
名古屋市	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	27							
安城市	243	0	0	44	0	0	0	0	85	0	0							
碧南市	175	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
岡崎市	37	0	0	205	0	0	0	0	0	0	0							
一色町	128	34	0	102	101	0	0	0	0	0	0							
幸田町	0	0	0	0	0	0	43	0	0	0	0							
豊橋市	0	0	0	0	0	0	108	0	261	0	0							

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

表 1.1.6 目的別基本ゾーン間流動量（自由）

到着地 \ 出発地	西尾市中部・北部14301	西尾市西部14302	西尾市南部14303	西尾市東部14404	吉良町14402	幡豆町14403	蒲郡市東南部14601	蒲郡市東北部14602	蒲郡市中部・西北部14603	蒲郡市西南部14604	蒲郡市臨海部14605	名古屋市	安城市	碧南市	岡崎市	一色町	幸田町	豊橋市
西尾市中部・北部14301	33,576	1,516	524	355	814	31	0	0	35	54	0	380	1,401	780	423	447	274	0
西尾市西部14302	5,155	8,920	234	70	128	33	0	0	0	0	0	23	108	725	305	246	49	74
西尾市南部14303	1,537	216	1,663	117	599	0	0	0	33	0	0	75	143	67	38	214	0	41
西尾市東部14404	1,870	39	35	1,797	100	34	35	0	0	0	0	30	50	0	716	0	105	77
吉良町14402	1,782	64	376	39	7,627	551	0	43	33	47	0	33	153	0	112	520	33	73
幡豆町14403	446	0	50	0	632	4,496	0	0	286	342	75	75	248	0	46	190	131	36
蒲郡市東南部14601	0	0	0	0	0	0	6,015	929	1,449	30	1,134	39	0	0	90	0	35	372
蒲郡市東北部14602	43	0	0	0	0	0	420	2,095	2,312	118	354	49	45	0	60	0	104	251
蒲郡市中部・西北部14603	0	0	0	0	0	0	661	2,133	10,893	1,088	2,315	191	74	0	404	0	308	297
蒲郡市西南部14604	41	0	0	0	27	123	177	450	1,477	6,886	516	100	96	0	208	0	288	116
蒲郡市臨海部14605	0	0	0	0	0	48	724	293	1,246	142	802	36	37	0	59	0	57	242
名古屋市	273	84	100	30	62	0	116	0	213	0	44							
安城市	1,557	0	37	88	194	66	0	0	292	37	36							
碧南市	1,384	532	0	40	92	40	0	0	0	40	51							
岡崎市	831	27	96	755	260	0	59	141	444	124	0							
一色町	1,889	208	405	83	1,051	0	0	0	0	0	0							
幸田町	148	84	0	40	0	41	72	156	490	273	110							
豊橋市	0	0	0	44	0	0	270	53	433	95	33							

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

表 1.1.7 目的別基本ゾーン間流動量（業務）

到着地 \ 出発地	西尾市中部・北部14301	西尾市西部14302	西尾市南部14303	西尾市東部14404	吉良町14402	幡豆町14403	蒲郡市東南部14601	蒲郡市東北部14602	蒲郡市中部・西北部14603	蒲郡市西南部14604	蒲郡市臨海部14605	名古屋市	安城市	碧南市	岡崎市	一色町	幸田町	豊橋市
西尾市中部・北部14301	8,655	1,274	295	889	482	36	0	0	165	0	0	757	705	839	1,308	233	52	104
西尾市西部14302	1,634	3,110	173	49	101	0	0	0	0	0	0	172	332	433	272	410	106	44
西尾市南部14303	437	163	1,201	33	135	0	0	0	0	0	0	12	102	0	143	363	44	0
西尾市東部14404	790	118	71	1,327	159	0	0	0	42	0	0	154	262	0	497	141	127	105
吉良町14402	465	102	276	209	4,258	379	42	0	0	47	58	161	188	113	86	289	0	70
幡豆町14403	90	0	0	21	176	3,230	73	51	67	123	34	0	149	207	51	34	63	72
蒲郡市東南部14601	0	0	0	0	0	0	1,628	56	741	435	550	0	0	0	118	0	76	345
蒲郡市東北部14602	0	0	0	44	0	0	184	701	623	98	164	167	0	0	119	0	152	140
蒲郡市中部・西北部14603	173	36	31	0	21	59	374	695	5,235	1,415	1,157	244	190	0	460	0	247	635
蒲郡市西南部14604	38	0	53	0	75	139	246	0	851	2,086	172	177	0	0	74	0	94	88
蒲郡市臨海部14605	0	0	0	0	0	69	517	170	734	88	319	63	46	0	76	0	137	99
名古屋市	813	186	12	203	128	21	141	0	245	137	86							
安城市	814	261	82	465	137	38	0	0	81	54	0							
碧南市	672	464	37	0	210	94	0	0	0	0	0							
岡崎市	1,138	265	143	651	133	35	244	119	254	224	117							
一色町	695	219	228	64	475	36	0	0	0	0	0							
幸田町	32	0	80	119	37	0	76	0	346	49	91							
豊橋市	63	77	0	109	0	72	327	49	635	68	242							

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

表 1.1.8 代表交通手段別基本ゾーン間流動量（鉄道）

到着地 \ 出発地	西尾市中部・北部14301	西尾市西部14302	西尾市南部14303	西尾市東部14404	吉良町14402	幡豆町14403	蒲郡市東南部14601	蒲郡市東北部14602	蒲郡市中部・西北部14603	蒲郡市西南部14604	蒲郡市臨海部14605	名古屋市	安城市	碧南市	岡崎市	一色町	幸田町	豊橋市
西尾市中部・北部14301	230	0	85	0	400	201	0	34	0	33	0	2,076	414	0	206	34	0	153
西尾市西部14302	0	0	0	0	117	0	0	0	39	0	0	535	202	39	103	0	0	36
西尾市南部14303	85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	201	39	0	0	0	0	0
西尾市東部14404	0	0	0	0	0	38	0	0	41	0	0	294	44	0	156	0	0	129
吉良町14402	419	117	0	0	0	77	0	0	37	33	41	440	0	73	122	34	0	81
幡豆町14403	172	0	0	38	77	0	0	0	23	86	48	66	60	40	77	0	0	0
蒲郡市東南部14601	0	0	0	0	0	0	0	0	318	131	102	553	0	0	200	0	179	570
蒲郡市東北部14602	34	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	231	65	0	86	0	0	226
蒲郡市中部・西北部14603	0	39	0	41	37	23	319	32	0	198	0	1,145	357	0	356	0	49	920
蒲郡市西南部14604	33	0	0	0	33	40	131	0	198	74	35	437	182	0	150	0	52	268
蒲郡市臨海部14605	0	0	0	0	41	48	69	0	0	84	0	116	36	51	13	0	29	76
名古屋市	2,198	496	151	159	445	99	579	317	1,023	378	131							
安城市	414	202	39	44	0	60	0	65	301	182	36							
碧南市	0	39	0	0	73	40	0	0	0	0	51							
岡崎市	249	103	0	108	122	77	234	0	260	150	0							
一色町	34	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0							
幸田町	0	0	0	0	0	0	144	0	79	52	29							
豊橋市	284	36	0	129	81	0	641	354	717	268	66							

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

表 1.1.9 代表交通手段別基本ゾーン間流動量（バス）

到着地 \ 出発地	西尾市中部・北部	西尾市西部	西尾市南部	西尾市東部	吉良町	幡豆町	蒲郡市東南部	蒲郡市東北部	蒲郡市中部・西北部	蒲郡市西南部	蒲郡市臨海部	名古屋市	安城市	碧南市	岡崎市	一色町	幸田町	豊橋市	
西尾市中部・北部14301	26	109	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0
西尾市西部14302	110	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
西尾市南部14303	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
西尾市東部14404	0	0	0	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	68	0	0
吉良町14402	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
幡豆町14403	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
蒲郡市東南部14601	0	0	0	0	0	0	34	63	70	43	0	0	0	0	0	0	0	0	34
蒲郡市東北部14602	0	0	0	0	0	0	63	0	31	94	44	0	0	0	0	0	0	0	0
蒲郡市中部・西北部14603	0	0	0	0	0	0	35	0	126	46	33	0	0	0	0	0	0	0	0
蒲郡市西南部14604	0	0	0	0	0	0	43	94	46	0	79	0	0	0	0	0	0	0	0
蒲郡市臨海部14605	0	0	0	0	0	0	0	0	27	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0
名古屋市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
安城市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
碧南市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
岡崎市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
一色町	113	0	0	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
幸田町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
豊橋市	0	0	0	0	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

表 1.1.10 代表交通手段別基本ゾーン間流動量（自動車）

到着地 \ 出発地	西尾市中部・北部	西尾市西部	西尾市南部	西尾市東部	吉良町	幡豆町	蒲郡市東南部	蒲郡市東北部	蒲郡市中部・西北部	蒲郡市西南部	蒲郡市臨海部	名古屋市	安城市	碧南市	岡崎市	一色町	幸田町	豊橋市
西尾市中部・北部14301	54,228	10,039	2,775	5,583	4,294	693	30	0	331	175	0	1,266	6,578	4,572	4,748	4,382	830	125
西尾市西部14302	9,868	17,063	1,059	766	936	185	0	45	0	0	0	465	1,571	3,864	793	1,633	346	118
西尾市南部14303	2,940	963	4,656	236	1,405	72	0	0	66	53	0	30	719	505	451	1,262	209	41
西尾市東部14404	5,251	813	221	6,143	956	198	120	44	152	97	0	210	1,828	487	4,483	614	1,284	317
吉良町14402	4,070	921	1,609	935	19,052	2,304	42	43	279	143	58	295	881	733	1,134	2,392	205	327
幡豆町14403	841	185	72	219	2,323	12,379	109	51	710	972	236	108	583	268	389	382	536	144
蒲郡市東南部14601	30	0	0	155	0	84	7,514	1,767	3,411	918	2,566	0	141	0	601	0	598	1,517
蒲郡市東北部14602	43	0	0	44	0	0	1,784	3,992	5,429	936	886	216	45	0	476	0	390	581
蒲郡市中部・西北部14603	339	36	64	145	312	602	3,279	5,489	21,426	5,557	4,095	433	566	42	2,117	32	2,217	1,999
蒲郡市西南部14604	73	0	53	97	198	1,074	895	795	5,796	9,931	1,236	283	172	92	1,092	40	1,587	347
蒲郡市臨海部14605	54	58	0	0	0	339	2,443	1,014	3,960	1,319	1,411	186	116	0	334	0	543	442
名古屋市	1,468	412	50	309	363	129	263	109	530	164	186	0	0	0	0	0	0	0
安城市	6,792	1,485	586	1,898	799	706	84	0	505	299	33	0	0	0	0	0	0	0
碧南市	4,652	3,704	470	488	706	197	0	0	42	92	0	0	0	0	0	0	0	0
岡崎市	4,586	829	457	4,626	1,104	463	595	652	2,280	1,234	375	0	0	0	0	0	0	0
一色町	4,389	1,430	1,282	566	2,373	384	0	0	32	40	0	0	0	0	0	0	0	0
幸田町	983	263	209	1,354	236	475	493	344	2,268	1,412	591	0	0	0	0	0	0	0
豊橋市	41	114	41	205	197	0	1,472	534	2,081	535	351	0	0	0	0	0	0	0

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

(2) 名鉄西尾・蒲郡線の状況

1) 運行状況と利用実態等

名鉄西尾・蒲郡線(西尾～蒲郡間)の運行状況と利用実態について整理を行った。

- 西尾線は、新安城駅で名古屋本線に、吉良吉田駅で蒲郡線に接続。蒲郡線は、吉良吉田駅で西尾線に、蒲郡駅でJR東海道線に接続。
- 吉良吉田駅では三河線にも接続していたが、平成16年4月1日には三河線・吉良吉田～碧南が廃止となった。
- 蒲郡線は、西尾線方面との直通列車が主体であったが、平成20年6月29日のダイヤ改正に伴い、現在の蒲郡線内での折返し運転という運行形態に変更となった。
- 西尾・蒲郡線(西尾～蒲郡間)の輸送人員は減少傾向。平成20年度は前年度比で2.3%の増加に転じたものの、平成10年度比では12.5%の減少。
- 西尾駅(うち蒲郡方面)、東幡豆駅、こどもの国駅、蒲郡競艇場前駅の乗降客数の減少が顕著。
- 西尾・蒲郡線(西尾～蒲郡間)の20年度の区間収支は、8億7千万円の経常損失。
- 上横須賀～西尾間において最混雑時の片道乗車人員が1,000人/時を超える。
- 割引率の高い通学定期利用者が半数以上を占めている。
- 沿線4市町にある高等学校7校に通う生徒のうち、782名(14.8%)が西尾・蒲郡線(西尾～蒲郡間)を利用。
- 名鉄の基準コスト合計額に対する実績コスト合計額の比率は、大手民鉄の中で低い水準にある。路線長等がほぼ等しい中小民鉄における車両走行キロ当たりの費用と比較すると、人件費及び経費はほぼ同水準、修繕費は高い水準にある。

図 1.2.1 西尾線・蒲郡線路線図

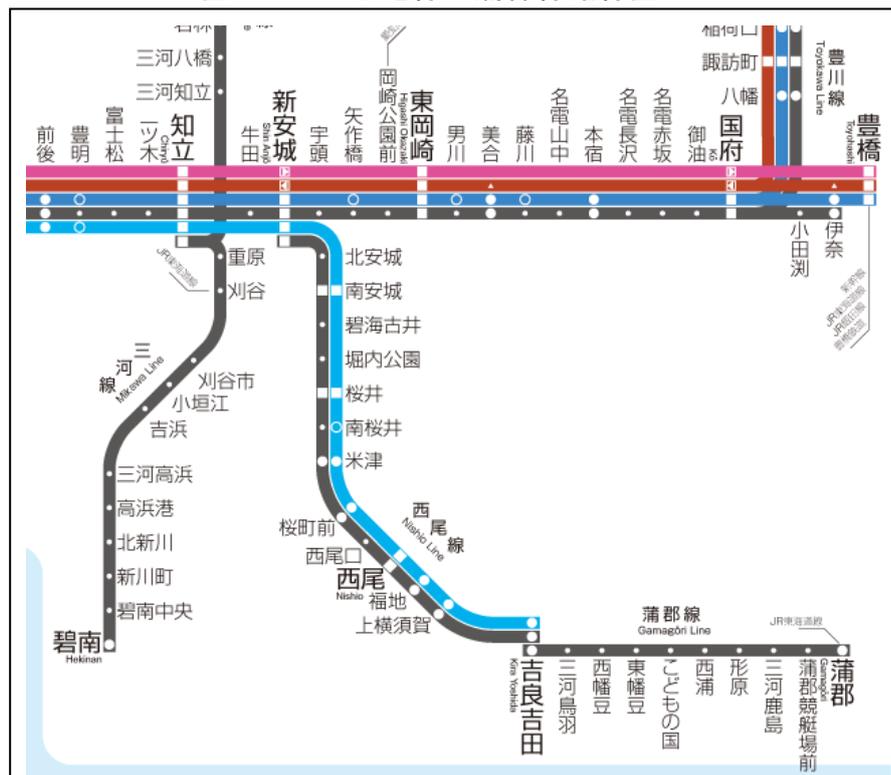


表 1.2.1 西尾・蒲郡線の概要 (H22.3 現在)

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)
運行本数	朝ラッシュ時 2～3 本/時、その他 2 本/時 { 西尾～吉良吉田間 (平日) 74 本/日、(土休日) 71 本/日 吉良吉田～蒲郡間 (平日) 70 本/日、(土休日) 70 本/日 }
運行形態	西尾～吉良吉田間 ・優等列車の運行本数は 1 時間あたり 2 本。朝夕は準急、昼間帯は急行による運行で、ほぼ全てが名古屋本線との直通運転を実施 ・普通列車は、朝間および夜間の一部において運転 吉良吉田～蒲郡間 ・車内に運賃箱を設置した 2 両編成のワンマン車両による終日折り返し運転 ・IC カード manaca、トランパス対応カードは、吉良吉田駅を除き非対応区間であるが、吉良吉田駅を跨って乗車する場合は、利用可能
所要時間(昼間)	蒲郡→吉良吉田 (普通) 28 分 吉良吉田→西尾 (急行) 12 分

資料：名古屋鉄道

表 1.2.2 営業キロ程 (H22.3 現在)

名鉄名古屋	44.7	47.1	50.2	54.4	57.6	59.1	61.4	63.3	64.9	66.1	67.9	69.7	72.0
東岡崎	23.5	25.9	29.0	33.2	36.4	37.9	40.2	42.1	43.7	44.9	46.7	48.5	50.8
豊橋	53.3	55.7	58.8	63.0	66.2	67.7	70.0	71.9	73.5	74.7	76.5	78.3	80.6
新安城	15.0	17.4	20.5	24.7	27.9	29.4	31.7	33.6	35.2	36.4	38.2	40.0	42.3
北安城	12.4	14.8	17.9	22.1	25.3	26.8	29.1	31.0	32.6	33.8	35.6	37.4	39.7
南安城	11.0	13.4	16.5	20.7	23.9	25.4	27.7	29.6	31.2	32.4	34.2	36.0	38.3
碧海古井	9.3	11.7	14.8	19.0	22.2	23.7	26.0	27.9	29.5	30.7	32.5	34.3	36.6
堀内公園	8.3	10.7	13.8	18.0	21.2	22.7	25.0	26.9	28.5	29.7	31.5	33.3	35.6
桜井	7.1	9.5	12.6	16.8	20.0	21.5	23.8	25.7	27.3	28.5	30.3	32.1	34.4
南桜井	5.5	7.9	11.0	15.2	18.4	19.9	22.2	24.1	25.7	26.9	28.7	30.5	32.8
米津	3.4	5.8	8.9	13.1	16.3	17.8	20.1	22.0	23.6	24.8	26.6	28.4	30.7
桜町前	2.0	4.4	7.5	11.7	14.9	16.4	18.7	20.6	22.2	23.4	25.2	27.0	29.3
西尾口	0.8	3.2	6.3	10.5	13.7	15.2	17.5	19.4	21.0	22.2	24.0	25.8	28.1
西尾		2.4	5.5	9.7	12.9	14.4	16.7	18.6	20.2	21.4	23.2	25.0	27.3
福地			3.1	7.3	10.5	12.0	14.3	16.2	17.8	19.0	20.8	22.6	24.9
上横須賀				4.2	7.4	8.9	11.2	13.1	14.7	15.9	17.7	19.5	21.8
吉良吉田					3.2	4.7	7.0	8.9	10.5	11.7	13.5	15.3	17.6
三河鳥羽						1.5	3.8	5.7	7.3	8.5	10.3	12.1	14.4
西幡豆							2.3	4.2	5.8	7.0	8.8	10.6	12.9
東幡豆								1.9	3.5	4.7	6.5	8.3	10.6
こどもの国									1.6	2.8	4.6	6.4	8.7
西浦										1.2	3.0	4.8	7.1
形原											1.8	3.6	5.9
三河鹿島												1.8	4.1
蒲郡競艇場前													2.3
蒲郡													

表 1.2.3 駅間運賃 (H22.3 現在)

<普通運賃>

(単位：円)

名鉄名古屋	770	840	900	960	1,020	1,020	1,080	1,130	1,130	1,130	1,180	1,180	1,230
東岡崎	490	540	590	650	710	710	770	770	840	840	900	900	960
豊橋	900	960	1,020	1,080	1,130	1,180	1,180	1,230	1,230	1,280	1,280	1,280	1,330
新安城	390	440	440	540	590	590	650	650	710	710	710	770	840
北安城	340	390	440	490	540	540	590	590	650	650	710	710	770
南安城	340	340	390	440	490	540	540	590	590	650	650	710	770
碧海古井	290	340	390	440	490	490	540	590	590	590	650	650	710
堀内公園	290	340	340	440	490	490	540	540	590	590	650	650	710
桜井	290	290	340	390	440	490	490	540	540	590	590	650	650
南桜井	220	290	340	390	440	440	490	490	540	540	590	590	650
米津	180	220	290	340	390	440	440	490	490	540	540	590	590
桜町前	160	220	290	340	390	390	440	440	490	490	540	540	590
西尾口	160	180	230	340	340	390	440	440	490	490	490	540	590
西尾		160	220	290	340	390	390	440	440	490	490	540	540
福地			180	290	340	340	390	390	440	440	440	490	540
上横須賀				220	290	290	340	340	390	390	440	440	490
吉良吉田					180	220	290	290	340	340	340	390	440
三河鳥羽						160	220	220	290	290	290	340	390
西幡豆							160	220	220	290	290	340	340
東幡豆								160	220	220	230	290	340
こどもの国									160	180	220	230	290
西浦										160	180	220	290
形原											160	220	220
三河鹿島												160	220
蒲郡競艇場前													160
蒲郡													

<通勤定期運賃 (1 か月)>

(単位：円)

名鉄名古屋	21,720	22,390	23,130	24,040	24,320	24,500	24,780	24,960	25,140	25,240	25,420	25,600	25,880
東岡崎	16,640	17,450	18,430	19,410	20,370	20,820	21,270	21,940	22,170	22,570	22,940	23,310	23,860
豊橋	23,490	24,040	24,320	24,780	25,140	25,330	25,510	25,690	25,880	26,060	26,240	26,430	26,610
新安城	14,150	15,210	16,070	17,450	18,430	18,680	19,410	19,900	20,370	20,600	21,050	21,490	22,170
北安城	12,680	14,150	15,210	16,640	17,700	17,940	18,680	19,170	19,650	19,900	20,370	21,050	21,490
南安城	11,700	13,170	14,640	16,070	17,210	17,700	18,190	18,920	19,170	19,650	20,140	20,600	21,270
碧海古井	10,720	12,190	14,150	15,500	16,640	17,210	17,700	18,430	18,680	19,170	19,650	20,140	20,820
堀内公園	10,130	11,700	13,170	15,210	16,350	16,920	17,450	17,940	18,430	18,920	19,410	19,900	20,370
桜井	9,540	10,720	12,680	14,920	15,780	16,350	17,210	17,700	18,190	18,430	18,920	19,410	20,140
南桜井	8,360	10,130	11,700	14,150	15,500	15,780	16,640	17,210	17,700	17,940	18,680	19,170	19,650
米津	6,590	8,360	10,720	13,170	14,640	15,210	16,070	16,640	17,210	17,450	17,940	18,430	19,170
桜町前	5,990	7,770	9,540	12,190	14,150	14,640	15,500	16,070	16,640	16,920	17,450	18,190	18,680
西尾口	4,790	6,590	8,950	11,700	13,170	14,150	15,210	15,780	16,350	16,640	17,210	17,700	18,430
西尾		5,990	8,360	11,210	12,680	13,660	14,920	15,500	16,070	16,350	16,920	17,450	18,190
福地			6,590	9,540	11,700	12,190	13,660	14,640	15,210	15,500	16,070	16,640	17,450
上横須賀				7,180	9,540	10,720	11,700	13,170	13,660	14,640	15,210	15,780	16,640
吉良吉田					6,590	7,770	9,540	10,720	11,700	12,190	13,170	14,150	15,210
三河鳥羽						5,400	7,180	8,360	9,540	10,130	11,210	12,190	13,660
西幡豆							5,990	7,180	8,360	9,540	10,720	11,700	12,680
東幡豆								5,990	7,180	7,770	8,950	10,130	11,700
こどもの国									5,400	6,590	7,770	8,950	10,720
西浦										5,400	6,590	7,770	9,540
形原											5,990	7,180	8,360
三河鹿島												5,990	7,180
蒲郡競艇場前													5,990
蒲郡													

< 通学定期運賃（1か月） >

（単位：円）

名鉄名古屋	6,870	7,080	7,280	7,540	7,690	7,790	7,950	8,050	8,140	8,180	8,260	8,340	8,470
東岡崎	5,310	5,560	5,860	6,150	6,430	6,580	6,720	6,940	7,010	7,130	7,230	7,330	7,490
豊橋	7,390	7,540	7,690	7,950	8,140	8,220	8,300	8,380	8,470	8,550	8,630	8,710	8,790
新安城	4,620	4,900	5,150	5,560	5,860	5,930	6,150	6,290	6,430	6,500	6,650	6,790	7,010
北安城	4,310	4,620	4,900	5,310	5,640	5,720	5,930	6,080	6,220	6,290	6,430	6,650	6,790
南安城	4,110	4,410	4,720	5,150	5,470	5,640	5,790	6,000	6,080	6,220	6,360	6,500	6,720
碧海古井	3,900	4,210	4,620	4,980	5,310	5,470	5,640	5,860	5,930	6,080	6,220	6,360	6,580
堀内公園	3,770	4,110	4,410	4,900	5,230	5,390	5,560	5,720	5,860	6,000	6,150	6,290	6,430
桜井	3,640	3,900	4,310	4,820	5,070	5,230	5,470	5,640	5,790	5,860	6,000	6,150	6,360
南桜井	3,370	3,770	4,110	4,620	4,980	5,070	5,310	5,470	5,640	5,720	5,930	6,080	6,220
米津	2,460	3,370	3,900	4,410	4,720	4,900	5,150	5,310	5,470	5,560	5,720	5,860	6,080
桜町前	2,150	3,070	3,640	4,210	4,620	4,720	4,980	5,150	5,310	5,390	5,560	5,790	5,930
西尾口	1,380	2,460	3,510	4,110	4,410	4,620	4,900	5,070	5,230	5,310	5,470	5,640	5,860
西尾	2,150	3,370	4,010	4,310	4,520	4,820	4,980	5,150	5,230	5,390	5,560	5,790	
福地		2,460	3,640	4,110	4,210	4,520	4,720	4,900	4,980	5,150	5,310	5,560	
上横須賀			2,760	3,640	3,900	4,110	4,410	4,520	4,720	4,900	5,070	5,310	
吉良吉田				2,460	3,070	3,640	3,900	4,110	4,210	4,410	4,620	4,900	
三河鳥羽					1,760	2,760	3,370	3,640	3,770	4,010	4,210	4,520	
西幡豆						2,150	2,760	3,370	3,640	3,900	4,110	4,310	
東幡豆							2,150	2,760	3,070	3,510	3,770	4,110	
こどもの国								1,760	2,460	3,070	3,510	3,900	
西浦									1,760	2,460	3,070	3,640	
形原										2,150	2,760	3,370	
三河鹿島											2,150	2,760	
蒲郡競艇場前												2,150	
蒲郡													2,150

資料：名古屋鉄道

表 1.2.4 名鉄西尾・蒲郡線（西尾～蒲郡間）の概要・沿革

概況	<p>< 西尾線（西尾～吉良吉田間） > 西尾市と吉良町を結んでおり、新安城駅で名古屋本線に、吉良吉田駅で蒲郡線に接続している。</p> <p>< 蒲郡線（吉良吉田～蒲郡間） > 吉良町、幡豆町、蒲郡市を結んでおり、吉良吉田駅で西尾線に、蒲郡駅で J R 東海道線に接続している。西尾線との直通列車が主体であったが、2008 年 6 月 29 日のダイヤ改正に伴い、現在の運行形態に変更となった。</p>	
沿革	1911(M44).10.30	西三軌道 西尾～岡崎新間 13.4km（軌間 762mm 蒸気運転）開通 西尾・天王門・久麻久・三和川・中島・占部・土呂・岡崎新駅開業
	1912(M45).1.25	西三軌道 西尾鉄道と改称
	1915(T4).2.13	西尾鉄道 西尾～一色口（現在の福地）間 2.5km 狭軌蒸気鉄道開通 一色口駅開業
	1915(T4).3.14	西尾鉄道 一色口～横須賀口間 1.1km 狭軌蒸気鉄道開通 横須賀口（仮）駅開業
	1915(T4).8.5	西尾鉄道 横須賀口～吉良吉田間 5.6km 狭軌蒸気鉄道開通 上横須賀・東富田・荻原・吉良吉田駅開業 横須賀口（仮）駅廃止
	1916(T5).2.12	西尾鉄道 吉良吉田～吉田港間 0.5km 狭軌蒸気鉄道開通 吉田港駅（貨物）開業

1926(T15).12.1	愛知電気鉄道が西尾鉄道を合併 西尾～吉良吉田間を西尾線と呼称
1928(S3).10.1	愛知電気鉄道 西尾線西尾口（仮）～吉良吉田間軌間拡幅電化 碧海電気鉄道線を通じ、今村（現在の新安城）～吉良吉田間に直通 電車運転開始 鎌谷駅開業 吉田港駅（貨物）を吉良吉田駅に統合
1929(S4).8.11	三河鉄道 三河吉田（現在の吉良吉田）～三河鳥羽間 3.2km 開通 宮崎口・三河鳥羽駅開業
1935(S10).8.1	名岐鉄道と愛知電気鉄道が合併し、社名を名古屋鉄道と改称
1936(S11).7.24	三河鉄道 三河鳥羽～三河鹿島間 10.3km 開通 西幡豆・東幡豆・洲崎・西浦・形原・三河鹿島駅開業
1936(S11).11.10	三河鉄道 三河鹿島～蒲郡間 4.1km 開通 拾石・蒲郡駅開業
1937(S12).3.9	三河鉄道 竹谷駅開業
1937(S12).5.11	三河鉄道 江畑駅開業
1941(S16).6.1	名古屋鉄道が三河鉄道を合併 三河吉田～蒲郡間を三河線と呼称
1943(S18).2.1	西尾線吉良吉田駅を三河線三河吉田駅に移転統合
1944(S19).3.1	名古屋鉄道が碧海電気鉄道を合併 今村～西尾間を碧西線と呼称
1946(S21).10.31	三河線 三河鳥羽～東幡豆間 3.8km 電化
1947(S22).4.23	三河線 東幡豆～蒲郡間 10.6km 電化
1948(S23).5.16	三河線 三河吉田～蒲郡間を蒲郡線に改称 碧西線を西尾線に改称
1949(S24).3.1	一色口駅を福地駅に改称
1953(S28).1.1	竹谷駅と江畑駅とを統合し塩津駅開業
1960(S35).11.1	三河吉田駅を吉良吉田駅に改称
1968(S43).10.1	拾石駅と塩津駅とを統合し蒲郡競艇場前駅開業
1969(S44).4.5	東富田駅廃止 （1946(S21).3.1 以前より休止）
1970(S45).10.5	宮崎口駅廃止 （1944(S19)より休止）
1976(S51).10.10	洲崎駅をこどもの国駅に改称
1998(H10).6.1	西尾～蒲郡間でワンマン運転開始
2006(H18).12.16	鎌谷駅及び三河荻原駅廃止
2007(H19).10.4	西尾駅に SF カードシステムを導入
2008(H20).6.29	ワンマン運転区間を吉良吉田～蒲郡間に変更 福地駅、上横須賀駅、吉良吉田駅に SF カードシステムを導入 吉良吉田駅に乗換改札口設置
2011(H22)2.11	西尾駅、福地駅、上横須賀駅、吉良吉田駅に IC カード manaca をサ ービス開始

資料：名古屋鉄道

表 1.2.5 名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の年間輸送人員・輸送密度の推移

	年度	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
輸送人員 (千人/年)	通勤	788	730	693	670	654	625	620
	通学	1,569	1,490	1,529	1,519	1,550	1,627	1,536
	定期計	2,357	2,220	2,222	2,189	2,204	2,252	2,156
	定期外	1,063	1,085	1,031	1,006	986	967	872
	合計	3,420	3,305	3,253	3,195	3,190	3,219	3,028
輸送密度 (人/日)		3,302	3,244	3,222	3,161	3,220	3,236	3,048

	年度	H17	H18	H19	H20	H21	前年度比	H11年度比
輸送人員 (千人/年)	通勤	625	645	663	683	722	5.7%	△1.1%
	通学	1,526	1,510	1,487	1,511	1,531	1.3%	2.8%
	定期計	2,151	2,155	2,150	2,194	2,253	2.7%	1.5%
	定期外	818	808	777	800	786	△1.8%	△27.6%
	合計	2,969	2,963	2,927	2,994	3,039	1.5%	△8.0%
輸送密度 (人/日)		2,857	2,829	2,772	2,767	2,765	△0.1%	△14.8%

資料：名古屋鉄道

表 1.2.6 名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）駅別一日平均乗降客数の推移

(単位：人)

駅名	16	17	18	19	20	21	前年度比	16年度比
西尾	9,528	9,580	9,650	9,907	9,755	9,246	△5.2%	△3.0%
うち蒲郡方面	1,203	1,138	1,135	1,119	1,098	1,038	△5.5%	△13.7%
福地	410	433	527	583	660	807	22.3%	96.8%
鎌谷 (H18.12.16廃止)	175	197	191	—	—	—	—	—
上横須賀	959	918	928	1,019	1,093	1,131	3.5%	17.9%
三河荻原 (H18.12.16廃止)	264	282	271	—	—	—	—	—
吉良吉田	2,477	2,308	2,332	2,417	2,500	2,567	2.7%	3.6%
三河鳥羽	317	322	344	356	367	339	△7.6%	6.9%
西幡豆	663	644	640	623	607	626	3.1%	△5.6%
東幡豆	505	511	495	517	490	489	△0.2%	△3.2%
子どもの国	204	187	171	163	168	161	△4.2%	△21.1%
西浦	1,041	1,077	1,097	1,061	1,066	1,009	△5.3%	△3.1%
形原	921	946	945	938	958	926	△3.3%	0.5%
三河鹿島	359	420	435	472	499	478	△4.2%	33.1%
蒲郡競艇場前	482	441	371	347	339	313	△7.7%	△35.1%
蒲郡	2,704	2,774	2,849	2,887	2,862	2,769	△3.2%	2.4%

資料：名古屋鉄道

表 1.2.7 福地～蒲郡間 方面別発着割合（平成 21 年度）

線名	区間	駅数	券種別発着割合			
			通勤	通学	定期外	合計
西尾・蒲郡線	西尾～蒲郡	13	45.14%	45.87%	64.28%	50.45%
西尾線	新安城～西尾口	10	10.20%	14.44%	9.69%	12.20%
名古屋本線 豊川線	宇頭～豊橋 八幡～豊川稲荷	20	5.42%	5.87%	2.34%	4.85%
名古屋本線	牛田～名鉄名古屋	19	30.97%	25.29%	19.77%	25.21%
その他	—	212	8.27%	8.53%	3.92%	7.29%

※駅数には、栄町を除く

資料：名古屋鉄道

表 1.2.8 名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の経常損失と営業係数

（単位：千円）

		18年度	19年度	20年度	21年度	前年度比	
収入	営業収入	旅客運賃	349,855	346,736	345,497	335,891	△2.8%
		定期収入	143,608	144,644	146,277	148,577	1.6%
		定期外収入	206,247	202,092	199,220	187,314	△6.0%
		その他運賃	443	425	375	370	△1.3%
		運輸雑収	52,421	47,690	33,399	29,208	△12.5%
		厚生福利施設収入	652	615	628	497	△20.9%
	計 A1	403,371	395,466	379,899	365,966	△3.7%	
	受取利息	5	8	6	2	△66.7%	
	雑収入	1,562	1,711	1,980	1,708	△13.7%	
	合計 A2	404,938	397,185	381,885	367,676	△3.7%	
支出	営業費用	人件費	486,398	460,437	542,337	531,591	△2.0%
		修繕費	146,488	154,054	158,817	186,440	17.4%
		経費	175,331	202,682	218,262	145,215	△33.5%
		諸税	61,552	60,818	61,654	66,705	8.2%
		減価償却費	154,647	163,392	203,735	229,411	12.6%
	計 B1	1,024,416	1,041,383	1,184,805	1,159,362	△2.1%	
	支払利息	50,928	59,456	68,757	68,630	△0.2%	
	雑支出	2,976	3,544	2,792	1,820	△34.8%	
合計 B2	1,078,320	1,104,383	1,256,354	1,229,812	△2.1%		
営業損益	A1-B1	△621,045	△645,917	△804,906	△793,396	△1.4%	
経常損益	A2-B2	△673,382	△707,198	△874,469	△862,136	△1.4%	
営業係数	B2/A2*100	266.3	278.1	329.0	334.5	—	

資料：名古屋鉄道

西尾 (吉田) 発時刻	種 別	始発	先行	列車 番号	両 数	西尾		福地		鎌谷		上槇須賀		三河荻原		吉良吉田		三河鳥羽		西幡豆		東幡豆		こどもの国		西浦		形原		三河渡島		蒲郡駅前		蒲郡					
						乗車 人員	降車 人員																																
9:45	普	西尾	蒲郡	954	2	5	12	0	0	0	0	1	2	0	0	8	2	2	2	1	3	2	4	1	1	0	27	2	6	1	0	0	0	24	34	64	69		
						通過人員	17	17			16	16	17		16	16	22	22	23	23	24	24	27	28	28	53	53	58	58	58	34								
10:15	普	西尾	蒲郡	1050	2	19	9	0	1	2	2	1	1	2	1	4	6	1	1	1	1	1	1	1	13	0	0	5	2	1	0	1	9	22	40	59			
						通過人員	28	27		27	27	27	27		28	28	28	26	26	26	26	26	26	26	14	14	26	26	29	30	30	22							
10:45	普	西尾	蒲郡	1054	2	39	7	0	0	1	2	0	0	0	6	39	1	3	2	3	4	1	0	0	3	2	7	1	1	0	0	7	15	33	72				
						通過人員	46	46		45	47	47	47		47	47	14	14	12	11	11	14	14	14	14	14	15	15	21	22	22	15							
11:15	普	西尾	蒲郡	1150	2	36	6	0	0	1	0	0	6	0	0	3	14	3	0	3	8	1	6	0	0	6	3	6	4	5	2	0	9	18	34	70			
						通過人員	42	42		43	37	37	37		37	37	26	26	29	24	24	24	19	19	19	19	22	24	24	27	27	18							
11:45	普	西尾	蒲郡	1154	2	63	49	1	2	1	1	0	8	0	2	23	26	0	15	0	21	4	18	0	6	3	12	0	7	7	3	0	7	23	88	151			
						通過人員	112	111		111	103	101	103		103	101	98	98	83	83	62	62	48	48	42	42	33	33	26	26	30	23							
12:15	普	西尾	蒲郡	1250	2	86	24	0	4	0	0	0	20	0	14	2	25	0	5	1	15	1	6	0	2	7	6	8	5	3	3	1	7	21	47	133			
						通過人員	110	106		106	86	72	86		86	72	49	44	44	30	30	25	25	23	23	24	24	27	27	27	21								
12:45	普	西尾	蒲郡	1254	2	13	15	0	4	0	3	2	4	0	0	26	5	1	0	1	4	3	10	1	5	3	1	4	4	1	7	1	4	20	58	71			
						通過人員	28	24		21	19	19	19		19	19	40	40	41	38	31	31	31	27	27	29	29	29	29	23	20								
13:15	普	西尾	蒲郡	1350	2	63	8	0	2	0	1	0	19	0	5	7	20	0	4	2	7	0	8	1	1	1	6	1	3	0	2	0	1	4	46.0	769.7	28		
						通過人員	71	69		68	49	44	49		44	44	31	31	27	22	14	14	14	14	14	9	9	7	7	5	4								
13:45	普	西尾	蒲郡	1354	2	25	19	0	5	1	0	0	4	0	7	1	6	1	4	2	6	1	9	0	1	6	3	4	1	2	0	0	4	12	37	62			
						通過人員	44	39		40	36	29	36		29	29	24	24	21	17	17	9	9	8	8	11	11	14	14	16	12								
14:15	普	西尾	蒲郡	1450	2	58	9	0	4	0	1	0	11	1	10	0	36	1	1	3	4	2	1	0	1	1	2	1	0	4	1	1	1	8	23	81			
						通過人員	67	63		62	51	42	51		42	42	6	6	6	5	6	5	6	6	5	4	4	4	5	8	8								
14:45	普	西尾	蒲郡	1454	2	9	24	0	0	0	0	1	3	0	1	2	10	1	4	0	6	4	1	0	1	2	0	1	0	0	2	0	1	15	35	44			
						通過人員	33	33		33	31	30	31		30	30	22	22	19	13	16	16	15	15	17	17	18	18	16	16	15								
15:15	普	西尾	蒲郡	1550	2	28	19	0	6	0	1	1	7	1	5	6	12	1	0	1	5	6	3	0	3	0	2	4	2	1	3	0	3	16	40	68			
						通過人員	47	41		40	34	30	34		30	30	24	24	25	21	21	24	24	21	21	19	19	21	21	19	16								
						通過人員	112.8	57.4		68.0	95.2	42.0	76.8		76.8	42.0	76.8	37.5	48.3	45.6	48.3	45.6	33.6	22.8	37.8	34.2	36.8	34.2	36.8	34.2	36.8	748.8	27						

資料：名古屋鉄道

始発時刻	種別	始発	先行	列車番号	西	蒲郡		三河鹿島		形原		西浦		こどもの国		東幡豆		西幡豆		三河鳥羽		吉良吉田		三河荻原		上橋須賀		鎌谷		福地		西尾				
						乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員
14:10	普	蒲郡	西尾	1455	2	乗車人員 19	降車人員 7	乗車人員 26	降車人員 0	乗車人員 21	降車人員 4	乗車人員 17	降車人員 10	乗車人員 10	降車人員 0	乗車人員 2	降車人員 4	乗車人員 8	降車人員 3	乗車人員 2	降車人員 2	乗車人員 9	降車人員 11	乗車人員 18	降車人員 1	乗車人員 2	降車人員 0	乗車人員 0	降車人員 0	乗車人員 21	降車人員 19	乗車人員 21	降車人員 22	乗車人員計 46	降車人員計 10	乗車密度 36
14:40	普	蒲郡	西尾	1457	2	乗車人員 29	降車人員 4	乗車人員 46.8	降車人員 1	乗車人員 37.8	降車人員 2	乗車人員 20.4	降車人員 10	乗車人員 16.0	降車人員 2	乗車人員 4	降車人員 2	乗車人員 18.4	降車人員 3	乗車人員 13.5	降車人員 1	乗車人員 35.2	降車人員 10	乗車人員 25.2	降車人員 7	乗車人員 53.2	降車人員 0	乗車人員 0	乗車人員 35.7	降車人員 29.4	乗車人員 29.4	降車人員 52.8	乗車人員計 447.1	降車人員計 62	乗車密度 42	
15:10	普	蒲郡	西尾	1555	2	乗車人員 66.7	降車人員 10	乗車人員 57.6	降車人員 0	乗車人員 54.0	降車人員 3	乗車人員 30.0	降車人員 25.6	乗車人員 26.6	降車人員 0	乗車人員 5	降車人員 4	乗車人員 36.8	降車人員 2	乗車人員 27.0	降車人員 5	乗車人員 51.2	降車人員 42	乗車人員 26.6	降車人員 4	乗車人員 56.0	降車人員 0	乗車人員 2	乗車人員 42.5	降車人員 37.8	乗車人員 37.8	降車人員 60.0	乗車人員計 598.4	降車人員計 84	乗車密度 41	
15:40	普	蒲郡	西尾	1557	2	乗車人員 36	降車人員 6	乗車人員 46.8	降車人員 2	乗車人員 43.2	降車人員 0	乗車人員 25.2	降車人員 24.0	乗車人員 28.5	降車人員 1	乗車人員 5	降車人員 1	乗車人員 36.8	降車人員 0	乗車人員 19.5	降車人員 3	乗車人員 35.2	降車人員 68.6	乗車人員 142.8	降車人員 83.3	乗車人員 68.6	降車人員 117.6	乗車人員 776.9	降車人員 117.6	乗車人員計 776.9	降車人員計 15	乗車密度 28				
16:10	普	蒲郡	西尾	1655	2	乗車人員 82.8	降車人員 18	乗車人員 72.0	降車人員 1	乗車人員 66.6	降車人員 3	乗車人員 34.8	降車人員 35.2	乗車人員 39.9	降車人員 1	乗車人員 3	降車人員 3	乗車人員 57.5	降車人員 0	乗車人員 33.0	降車人員 5	乗車人員 70.4	降車人員 3	乗車人員 26.6	降車人員 7	乗車人員 58.8	降車人員 1	乗車人員 2	乗車人員 40.8	降車人員 32.2	乗車人員 32.2	降車人員 55.2	乗車人員計 705.8	降車人員計 23	乗車密度 26	
16:40	普	蒲郡	西尾	1657	2	乗車人員 81	降車人員 19	乗車人員 129.6	降車人員 0	乗車人員 117.0	降車人員 7	乗車人員 49	降車人員 44.8	乗車人員 51.3	降車人員 2	乗車人員 3	降車人員 9	乗車人員 62.1	降車人員 3	乗車人員 33.0	降車人員 3	乗車人員 60.8	降車人員 32.2	乗車人員 64.4	降車人員 23	乗車人員 40.8	降車人員 2	乗車人員 0	乗車人員 24	降車人員 24	乗車人員 33.6	降車人員 62.4	乗車人員計 917.3	降車人員計 120	乗車密度 115	
17:10	普	蒲郡	西尾	1755	2	乗車人員 54	降車人員 24	乗車人員 186.3	降車人員 1	乗車人員 171.0	降車人員 0	乗車人員 91.2	降車人員 49.6	乗車人員 55.1	降車人員 2	乗車人員 4	降車人員 4	乗車人員 52.9	降車人員 1	乗車人員 34.5	降車人員 0	乗車人員 57.6	降車人員 26.6	乗車人員 47.6	降車人員 27.2	乗車人員 21.0	降車人員 36.0	乗車人員 1,036.6	降車人員 36.0	乗車人員計 1,036.6	降車人員計 38	乗車密度 85				
17:51	特	吉良 吉田	佐屋	385	3	乗車人員 124.2	降車人員 19	乗車人員 138.6	降車人員 0	乗車人員 127.8	降車人員 7	乗車人員 64.8	降車人員 46.4	乗車人員 51.3	降車人員 2	乗車人員 3	降車人員 9	乗車人員 52.9	降車人員 3	乗車人員 36.0	降車人員 6	乗車人員 76.8	降車人員 36.4	乗車人員 78.4	降車人員 52.7	乗車人員 40.6	降車人員 74.4	乗車人員 1,001.3	降車人員 74.4	乗車人員計 1,001.3	降車人員計 3	乗車密度 37				
17:40	普	蒲郡	西尾	1757	2	乗車人員 69	降車人員 17	乗車人員 86	降車人員 0	乗車人員 72	降車人員 2	乗車人員 51	降車人員 17	乗車人員 18	降車人員 0	乗車人員 2	降車人員 2	乗車人員 16	降車人員 1	乗車人員 17	降車人員 6	乗車人員 14	乗車人員 4.2	降車人員 8.4	乗車人員 5.1	乗車人員 4.2	降車人員 7.2	乗車人員 29.1	降車人員 7.2	乗車人員計 29.1	降車人員計 11	乗車密度 100				
18:10	普	蒲郡	西尾	1855	2	乗車人員 92	降車人員 12	乗車人員 154.8	降車人員 0	乗車人員 129.6	降車人員 6	乗車人員 61.2	降車人員 27.2	乗車人員 34.2	降車人員 0	乗車人員 0	降車人員 5	乗車人員 36.8	降車人員 2	乗車人員 25.5	降車人員 8	乗車人員 35.2	降車人員 32.2	乗車人員 67.2	降車人員 42.5	乗車人員 35.0	降車人員 60.0	乗車人員 900.1	降車人員 60.0	乗車人員計 900.1	降車人員計 4	乗車密度 116				
18:51	特	吉良 吉田	佐屋	395	3	乗車人員 211.6	降車人員 16	乗車人員 187.2	降車人員 0	乗車人員 160.2	降車人員 7	乗車人員 75.6	降車人員 40.0	乗車人員 47.5	降車人員 4	乗車人員 5	降車人員 6	乗車人員 46.0	降車人員 2	乗車人員 21.0	降車人員 4	乗車人員 41.6	降車人員 19.6	乗車人員 44.8	降車人員 28.9	乗車人員 22.4	降車人員 40.8	乗車人員 987.2	降車人員 40.8	乗車人員計 987.2	降車人員計 0	乗車密度 36				
18:40	普	蒲郡	西尾	1857	2	乗車人員 86	降車人員 6	乗車人員 158.4	降車人員 4	乗車人員 147.6	降車人員 1	乗車人員 30	降車人員 25	乗車人員 0	降車人員 1	乗車人員 0	降車人員 2	乗車人員 5	降車人員 8	乗車人員 8	降車人員 1	乗車人員 9	降車人員 0	乗車人員 1	降車人員 0	乗車人員 0.0	降車人員 0.0	乗車人員 0.0	降車人員 0.0	乗車人員計 0.0	降車人員計 0	乗車密度 103				
						乗車人員 197.8	降車人員 88	乗車人員 158.4	降車人員 82	乗車人員 147.6	降車人員 52	乗車人員 62.4	乗車人員 43.2	乗車人員 49.4	降車人員 26	乗車人員 24	乗車人員 55.2	降車人員 31.5	乗車人員 54.4	降車人員 23.8	乗車人員 44.8	乗車人員 35.7	乗車人員 29.4	降車人員 48.0	乗車人員計 981.6	降車人員計 48.0	乗車密度 36									

資料：名古屋鉄道

始発駅 発時刻別	種別	始発 站	先行 番号	西 車 数	蒲郡線		三河鹿島		形原		西浦		こどもの国		東幡豆		西幡豆		三河島羽		吉良吉田		三河萩原		鎌谷		福地		西尾								
					乗車 人員	降車 人員																															
19:10	普通	蒲郡	西尾 1955	2	90	13	0	2	5	1	36	0	39	0	1	0	7	0	6	2	1	1	2	0	1	1	0	0	2	0	9	5	112	107			
					通過人員	90					65		26			18		12			13		12		11		12		14								
					延入キロ	207.0		185.4	180.0	78.0	41.6		41.6		47.5	41.4	18.0	41.6	16.8	30.8	20.4	16.8	16.8	30.8	20.4	16.8	16.8	33.6	33.6	33.6			958.9	35			
19:51	特急	吉良 吉田	佐屋 405	3																		1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	2	1			
					通過人員																																
					延入キロ																																
19:40	普通	蒲郡	西尾 1957	2	87	9	0	1	12	4	23	1	36	0	0	1	5	0	5	0	2	1	7	0	2	0	3	0	2	0	3	1	104	103			
					通過人員	87		96	85		66		31		31	27	22	20	20	20	20	20	14		12		9		7		4						
					延入キロ	200.1		172.8	153.0	79.2	49.6		49.6		58.9	62.1	33.0	64.0	19.6	33.6	15.3	9.8	9.8	33.6	15.3	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	960.6	35	
20:10	普通	蒲郡	西尾 2055	2	72	0	0	1	8	0	17	1	34	0	2	0	0	2	0	0	5	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	77	74		
					通過人員	72		72	65		48		15		13	15	13	8	4	4	4	4	4	4		4		4		4							
					延入キロ	165.6		129.6	117.0	57.6	24.0		24.0		24.7	34.5	19.5	25.6	5.6	11.2	6.8	5.6	5.6	11.2	6.8	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	5.6	636.9	23		
20:51	特急	吉良 吉田	佐屋 415	3																																	
					通過人員																																
					延入キロ	42		5	1	0	6	0	15	1	17	0	2	0	0	0	1	4	2	0	0	1	3	1	0	1	2	4	55	51	0	0	
20:40	普通	蒲郡	西尾 2057	2	42	5	1	0	6	0	15	1	17	0	1	0	2	0	0	0	1	4	2	0	0	1	3	1	0	1	2	4	55	51	0	0	
					通過人員	42		46	40		25		9		8	6	6	5	5	5	5	5	7		7		5		6		6						
					延入キロ	96.6		82.8	72.0	30.0	14.4		14.4		15.2	13.8	9.0	16.0	9.8	19.6	8.5	8.4	9.8	19.6	8.5	8.4	8.4	8.4	8.4	8.4	8.4	8.4	8.4	410.5	15	15	15
21:10	普通	蒲郡	西尾 2155	2	41	6	0	0	5	0	13	0	17	0	0	0	2	0	6	0	0	1	2	0	0	1	1	0	0	0	1	0	2	49	47	0	0
					通過人員	41		47	42		29		12		12	10	4	4	3	3	3	3	3	3		3		3		3		3					
					延入キロ	94.3		84.6	75.6	34.8	19.2		19.2		22.8	23.0	6.0	12.8	4.2	8.4	5.1	4.2	4.2	8.4	5.1	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	399.8	15	15	15	
21:40	普通	蒲郡	西尾 2157	2	37	5	1	0	2	0	15	0	13	0	2	0	4	0	1	0	0	0	3	1	0	1	1	0	0	0	1	1	44	43	0	0	
					通過人員	37		41	39		24		11		9	5	4	4	1	2	2	2	2		2		2		2		2						
					延入キロ	85.1		73.8	70.2	28.8	17.6		17.6		17.1	11.5	6.0	12.8	1.4	5.6	3.4	2.8	1.4	5.6	3.4	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	340.9	12	12	12	12	
22:17	普通	蒲郡	西尾 2255	2	24	5	0	1	2	0	6	0	6	0	4	0	4	0	1	0	2	0	2	1	0	0	2	0	1	0	1	0	31	31	0	0	
					通過人員	24		29	28		22		16		12	8	7	5	3	4	4	2	3		4		2		1		1						
					延入キロ	55.2		52.2	50.4	26.4	25.6		25.6		22.8	18.4	10.5	16.0	4.2	11.2	3.4	1.4	4.2	11.2	3.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	300.1	11	11	11	11	
22:53	普通	蒲郡	吉良 吉田	2	13	13	0	0	3	0	8	0	11	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1														
					通過人員	13		26	23		15		4		4	1	1	1	1																		
					延入キロ	29.9		46.8	41.4	18.0	6.4		6.4		7.6	2.3	1.5	3.2																			
(計)					乗降人員	1,220	238	16	45	161	83	363	81	479	40	33	158	93	208	78	125	49	931	220	191	20	393	35	79	16	154	17	640	1,726	3,946	2,220	
(計)					通過人員	1,220	1,442	1,442	1,326	1,046	648	655	720	850	926	1,637	1,808	2,166	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229	2,229
(計)					延入キロ	2,806.0	2,595.6	2,386.8	1,255.2	1,036.8	1,244.5	1,656.0	1,275.0	2,291.8	5,062.4	3,682.2	3,120.6	5,678.4	37,054.5	1,457																	

資料：名古屋鉄道

表 1.2.10 通学定期利用者の割合（平成 21 年度）

	通学定期	通勤定期	定期外
西尾～蒲郡間	50.4%	23.7%	25.9%
名鉄全体	25.2%	39.9%	34.9%

表 1.2.11 高等学校生徒の利用者数（平成 21 年度）

学校名 (課程)	生徒数 (人)					うち名鉄西尾駅～蒲郡駅間を 利用する生徒数 (人)					利用割合					
	1年	2年	3年	4年	計	1年	2年	3年	4年	計	1年	2年	3年	4年	計	
西尾 (全)	320	319	320		959	61	59	50		170	19.1%	18.5%	15.6%		17.7%	
西尾東 (全)	320	320	315		955	45	49	56		150	14.1%	15.3%	17.8%		15.7%	
鶴城丘 (全)	240	240	238		718	28	21	19		68	11.7%	8.8%	8.0%		9.5%	
吉良 (全)	240	226	228		694	66	55	47		168	27.5%	24.3%	20.6%		24.2%	
蒲郡	(全)	240	235	232		707	25	17	35		77	10.4%	7.2%	15.1%		10.9%
	(定夜)	37	17	16	9	79	13	4	4	0	21	35.1%	23.5%	25.0%	0.0%	26.6%
蒲郡東 (全)	240	238	231		709	18	27	14		59	7.5%	11.3%	6.1%		8.3%	
三谷水産	(全)	158	152	143		453	19	28	19		66	12.0%	18.4%	13.3%		14.6%
	(専攻)					27					3					11.1%
計	1,795	1,747	1,723	9	5,301	275	260	244	0	782	15.3%	14.9%	14.2%	0.0%	14.8%	

資料：高等学校生徒の名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅間）利用状況調査（沿線 4 市町、平成 21 年 9 月）

表 1.2.12 高等学校別・乗車駅別の利用生徒数（平成 21 年度）

学校名 (課程)	西尾	西尾東	鶴城丘	吉良	蒲郡		蒲郡東	三谷水産		計	駅別構成割合	
	(全)	(全)	(全)	(全)	(全)	(定夜)	(全)	(全)	(専攻)			
最寄駅	桜町前		西尾／西尾口	吉良吉田	蒲郡		JR 三河大塚	JR 三河三谷				
乗車駅	西尾口以北			35						35	4.5%	
	西尾			69						69	8.8%	
	福地	5		5			1			11	1.4%	
	上横須賀	32	25	10	6	1		1		75	9.6%	
	吉良吉田	52	52	28				13		145	18.5%	
	三河鳥羽	8	14	7		1		1		31	4.0%	
	西幡豆	19	26	14	2	2	2	1	5	71	9.1%	
	東幡豆	14	19	2	3	6	2	2	2	50	6.4%	
	こどもの国	4	7	2	1					14	1.8%	
	西浦	9		3	14	23	1	23	21	3	97	12.4%
	形原	12	3	2	8	21	9	17	17		89	11.4%
	三河鹿島	12	3		9	23	6	14	6		73	9.3%
	蒲郡競艇場前	1			6		1	1			9	1.2%
	蒲郡	2	1		10						13	1.7%
計	170	150	68	168	77	21	59	66	3	782	100.0%	

資料：高等学校生徒の名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅間）利用状況調査（沿線 4 市町、平成 21 年 9 月）

表 1.2.13 大手民鉄の基準コスト合計額及び実績コスト合計額（平成 21 年度）

(単位:百万円、%)

会社名	基準コスト (A)	実績コスト (B)	比率 (B/A)
名 鉄	43,370	40,606	93.6%
東 武	69,114	69,961	101.2%
西 武	48,650	45,313	93.1%
京 成	22,536	22,539	100.0%
京 王	39,254	40,056	102.0%
小田急	50,449	47,666	94.5%
東 急	56,637	55,815	98.5%
京 急	33,519	38,547	115.0%
相 鉄	14,572	15,540	106.6%

会社名	基準コスト (A)	実績コスト (B)	比率 (B/A)
近 鉄	75,602	72,264	95.6%
南 海	24,038	26,558	110.5%
京 阪	26,933	26,825	99.6%
阪 急	47,091	43,453	92.3%
阪 神	14,146	13,423	94.9%
西 鉄	9,836	9,858	100.2%

資料：国土交通省

注：「基準コスト合計額」は、線路費、電路費、車両費、列車運転費及び駅務費のそれぞれについて、基準単価に施設量に乗じて算定した基準となるコストの合計であり、実績コスト合計はそれに対応する実績の支出額。

表 1.2.14 他の地方鉄道における費用との比較（平成 19 年度）

	路線長(km)	平均列車本数(本/日)	車両走行キロ(千km)	駅数
西尾・蒲郡線	27.3	72	1,755	13
上信電鉄(群馬県)	33.7	57.9	1,423	20
上毛電気鉄道(群馬県)	25.4	70.9	1,313	23

	人件費	修繕費	経費	営業費計 (諸税・減価償却 費除く)
西尾・蒲郡線	460,437	154,054	202,682	817,173
上信電鉄(群馬県)	394,969	58,495	143,272	596,736
上毛電気鉄道(群馬県)	373,028	68,678	115,603	557,309

車両走行キロ当たり

	人件費	修繕費	経費	営業費計 (諸税・減価償却 費除く)
西尾・蒲郡線	262	88	115	466
上信電鉄(群馬県)	278	41	101	419
上毛電気鉄道(群馬県)	284	52	88	424

資料：鉄道統計年報他

2) 近年実施した利用促進策

近年実施した利用促進策について整理を行った。

■沿線住民への啓蒙活動、各種イベントの開催、駅周辺環境の整備等の利用促進策及びその他外的要因等により、平成20年度・21年度の利用者は前年度より増加（平成20年度2.3%、平成21年度1.5%）。一方で、輸送密度は引き続き減少（平成20年度△0.2%、平成21年度△0.1%）。

■住民主体の取り組みが沿線4市町で広がりつつある。

表 1.2.15 近年実施した利用促進策

1 沿線住民等に対する利用促進・啓発活動

- (1) 名鉄西尾・蒲郡線利用促進補助制度（西尾市）
 - ・名鉄西尾・蒲郡線（西尾～蒲郡間）を10人以上で利用（団体乗車券・往復乗車券）した団体の乗車運賃等を補助（平成21年度）。
 - ・小学生以下の子供と保護者を対象に名鉄西尾・蒲郡線（西尾～蒲郡間）の乗車区間の乗車券を無料交付（平成21年度）。
- (2) 名鉄電車利用促進及び子育て支援事業（吉良町）
 - ・未就学児童の保護者を対象に「こどもの国駅」までの乗車券（回数券）を配布。
- (3) 広報誌への記事掲載（各市町、名鉄）
 - ・沿線4市町の広報誌に随時掲載
 - ・各種情報誌への記事掲載（幡豆町）
 - ・広報誌「Wind」で沿線の施設や店等を紹介（名鉄）
- (4) テレビ番組で沿線特集（名鉄）
 - ・中京テレビ「ゴリ夢中」（スポンサー番組）で、蒲郡（平成20年8月）、西尾（同年6月）、吉良吉田（平成22年8月）を特集
- (5) 啓発チラシの各戸配布
 - ・幡豆町（平成18年8月以降随時）
- (6) セミナー等の開催
 - ・幡豆町地方公共交通活性化セミナー（幡豆町）
平成21年1月31日（日） 約350人参加
- (7) ホームページによる情報提供
 - ・沿線4市町のホームページに対策協議会、地域の取り組み、沿線4市町のイベント等の情報を掲載
 - ・「名鉄ぐるなび沿線レストランガイド」、「沿線おでかけ情報」をホームページ上に掲載（名鉄）
- (8) 各種イベントで名鉄西尾・蒲郡線利用促進をPR
 - ・沿線4市町の各種イベント来場者等に名鉄西尾・蒲郡線利用促進をPR
 - ・愛知こどもの国秋まつりで、名鉄電車利用者に文具等をプレゼント

2 住民主体の取り組み

- (1) 「市民まるごと赤い電車応援団」の活動（蒲郡市内他）
 - ・結団式 平成21年9月26日
 - ・応援メッセージ号（メッセージボード）の展示、アイデア箱の設置、応援団オリジナルピンバッジの製作・配付
 - ・青空まつりに沿線市町の子ども会を招待（蒲郡市子ども会連絡協議会）

- ・市民ラジオ体操のつどい、笠寺観音への参拝に名鉄を利用し参加（蒲郡市老人クラブ）
 - ・蒲郡市農林水産まつりで名鉄利用の来場者を対象にお楽しみ抽選会を実施
 - ・三河湾健康マラソンに応援団タスキをつけて走行（蒲郡市市民ランナー100名）
 - ・作品展で「赤い電車応援コーナー」を設置、愛知こどもの国でのキャンプで名鉄を利用（蒲郡あけぼの幼稚園）
 - ・エコ・モビリティ・ライフの推進キャンペーンを愛知県と協同実施
 - ・形原温泉あじさいまつりで、名鉄電車利用者オリジナルピンバッジをプレゼント
 - ・愛知工科大学、同自動車短期大学の大学祭イベントとして「赤い電車で行く！クリーンウォーク」を開催（120名参加）
 - ・名鉄電車利用者を対象にした温泉宿泊割引（西浦・形原地区温泉旅館協同組合）
 - ・沿線6中学校バレーボール合同練習会を開催（形原中、塩津中、西浦中、吉良中、一色中、鶴城中）
 - ・赤い電車写真コンクールを実施（181作品、55名の応募） など
- (2) 名鉄電車利用者増強大会の開催（主催：吉良町の名鉄電車利用促進懇談会）
平成20年11月23日（日） 約350人参加
- (3) 「名鉄電車利用促進大会」の開催
平成22年1月30日（主催：名鉄電車利用促進懇談会、西尾市・蒲郡市・幡豆郡内高等学校生徒会）
- (4) 「名鉄西尾・蒲郡線体感ウォーク」の開催（西尾高等学校）
平成22年12月17日（金） 1・2年の生徒など740名参加
平成21年12月18日（金） 1・2年生550名参加
保護者、教職員、地域のNPO、吉良高校、一色高校、市民まるごと赤い電車応援団、名鉄電車利用促進懇談会、沿道住民等が支援・協力
- (5) 「地域フォーラム 鉄道編～みんなで考えよう ぼくたちのまち～」の開催
平成21年9月18日（主催：社団法人蒲郡青年会議所）
- (6) 校外学習活動、社会見学等での名鉄電車利用（西尾高校、蒲郡市形原むつみ子ども会、蒲郡市あけぼの幼稚園、吉良高校、吉良町の子ども会、幡豆中学校、東幡豆小学校など）
- (7) 「電車でおでかけウォーキング」の実施（幡豆町、月1回程度開催）
- (8) 「乗って残そう！名鉄西尾・蒲郡線 片道電車のちょこっとウォーキング」の実施
（主催：幡豆町東幡豆名鉄電車存続のための利用促進の会、毎月第1日曜日開催）
- (9) 秋の夕やけ駅イベント（幡豆町：こどもの国駅）

3 イベントの実施や企画商品の設定

- (1) 各種イベントの実施（各市町、愛知県、名鉄）
- ・既存イベントの開催情報共有による需要喚起
 - ・NPO等との協働による、新たなイベントの実施
 - ・「春のシーサイド・お花見ウォーキング」の開催（蒲郡市、幡豆町）
 - ・「きら・はず ビーチ ビュー ウォーキング ～乗らまい!! 名鉄蒲郡線～」の実施（吉良町、吉良町教育委員会、幡豆町、幡豆町教育委員会、名鉄電車利用促進懇談会）
 - ・ハイキングルートなどの観光資源の整備
 - ・名鉄沿線ハイキングの開催
 - ・パノラマカー、ミュージスカイなどの臨時運行
 - ・愛知こどもの国桜まつりプレイイベント「赤い電車に乗ってこどもの国へいこう！」の開催 平成22年3月14日
- (2) 企画商品などの設定（名鉄）
- ・吉良温泉郷郷、西浦温泉郷、三谷温泉郷に宿泊商品を設定（平成19年6月）

- ・西尾線、蒲郡線への誘客キャンペーンの実施（平成19年7月号広報誌など）

4 駅周辺環境の整備

(1) 外来客への対応

- ・駅構内への観光案内所の設置（西尾駅）

(2) 駅利便性の向上

- ・三河鳥羽駅の駅前広場の整備（幡豆町）
街灯6基、駐車場、駐輪場、公衆トイレを整備
- ・地域ぐるみで駅の清掃活動（三河鳥羽駅、東幡豆駅）
- ・駅構内用地のパーク&ライド用駐車場への開放（名鉄：こどもの国）
- ・福地駅周辺の駐車場整備、公衆トイレの設置（西尾市）
- ・福地駅へのバス停留所の設置（西尾市）
- ・吉良吉田駅、上横須賀駅の公衆トイレ整備（吉良町）

5 運行ダイヤの改善

蒲郡駅における JR 東海道本線との接続時間の改善（平成19年6月）

- ・JR 豊橋方面から JR 蒲郡に到着する列車との接続時間が、2分程度から4分程度となるように、名鉄蒲郡駅から吉良吉田方面への列車の発車時刻を変更
- ・JR 蒲郡から JR 名古屋方面に向かう列車との接続時間が、7分程度から5分程度となるように、吉良吉田方面から名鉄蒲郡への列車の発車時刻を変更

6 サイクルトレインの実施

(1) 実施期間

平成19年3月1日（木）から同年5月31日（木）まで（92日間）

(2) 実施方法

- ・対象列車は、平日は9時～14時、土休日は9時～16時までの乗車
- ・利用可能駅は、西尾駅、蒲郡駅及びこどもの国駅を除く各駅
- ・持ち込み料金は、無料
- ・前日までの予約制とし、車内安全確保のため、係員が同乗

(3) 利用者数

34組60名（平日9組11名、土休日25組49名）

(4) 利用状況

- ・利用者の96%が期間中1回のみ利用
- ・利用者の83%が行楽目的
- ・沿線住民の利用割合は60%に留まった

7 その他

- ・市町職員による名鉄等利用出勤の実施（沿線4市町）
- ・月1回電車通勤を実施（西尾信用金庫）
- ・レンタサイクル「赤馬 Go!」吉良吉田駅など町内5か所に設置（吉良町）
- ・福地駅西側での宅地開発（西尾市、検討中）
- ・工業団地の開発（吉良町）
- ・携帯電話の位置登録ゲーム「日本横断！花いっぱい位置ゲーの旅」で、花の撮影が可能な駅として三河鳥羽駅を設定（名鉄）
- ・イベント時のポスター掲出、チラシ配布、幟設置、グッズ提供等（名鉄）

資料：沿線4市町、名鉄、愛知県他

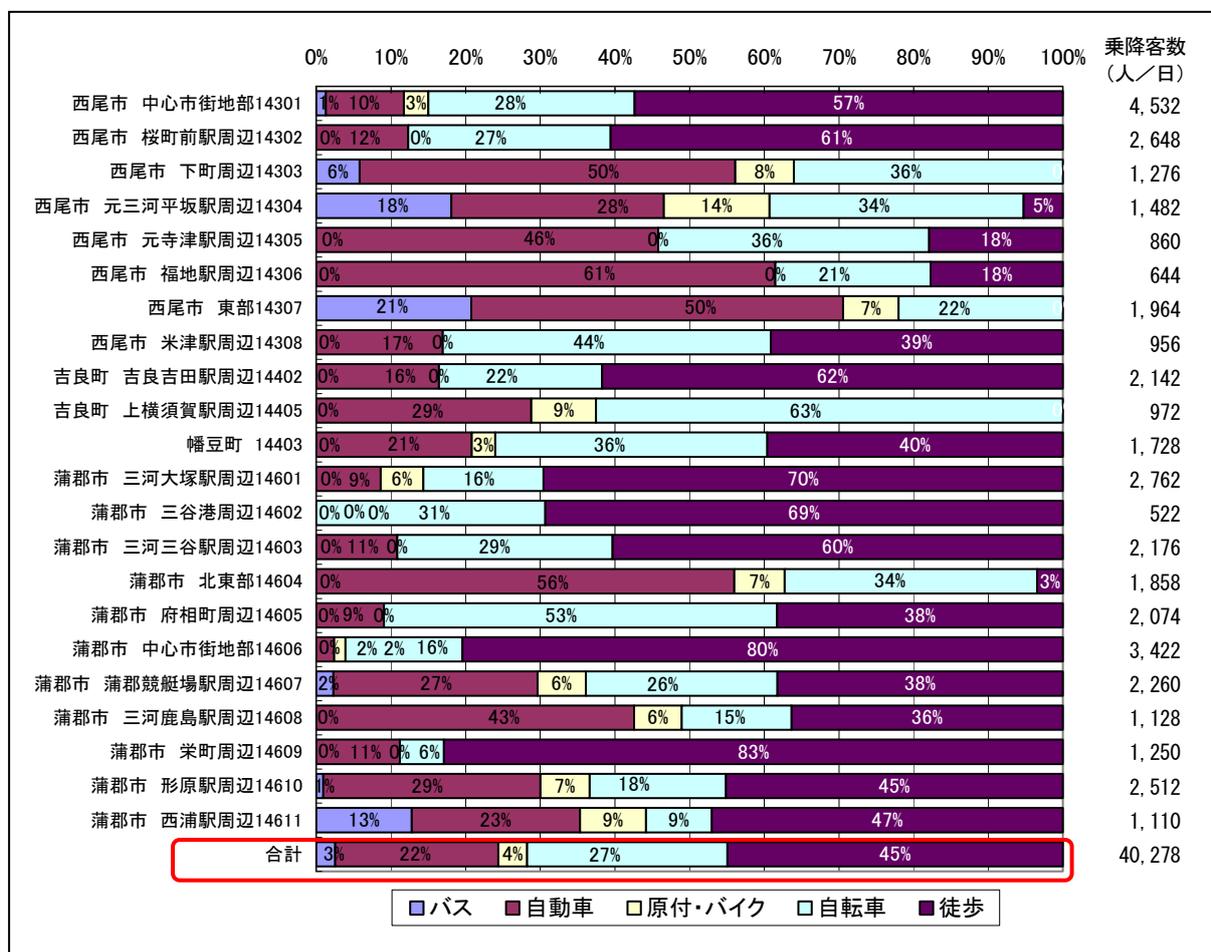
3) 鉄道利用特性

第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年度）結果に基づき、鉄道利用前後の交通手段（鉄道端末手段）や発着ゾーンと利用駅の関係といった鉄道利用時のトリップ特性について整理を行った。

① 鉄道端末手段

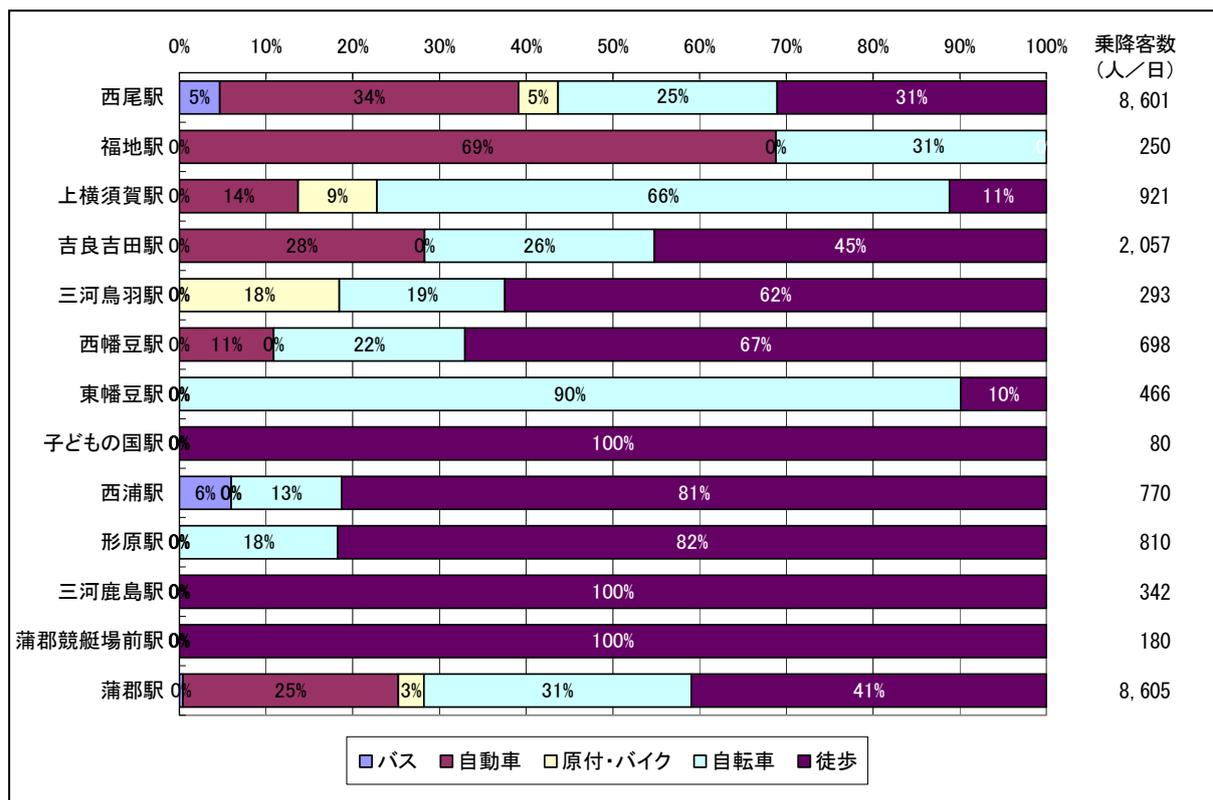
- 鉄道端末手段の約7割が徒歩又は自転車。自動車は約2割、バスは3%。
- 西尾駅、蒲郡駅、吉良吉田駅の鉄道端末手段は自動車が約3割、バスは1割に満たない。福地駅では自動車が約7割。東幡豆駅、こどもの国駅、形原駅、三河鹿島駅、蒲郡競艇場前駅では全て徒歩又は自転車。

図 1.2.2 小ゾーン別鉄道乗降客数の鉄道端末手段構成



資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

図 1.2.3 駅別鉄道乗降客数の鉄道端末手段構成



資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査（平成13年）

② ゾーンと利用駅の関係

- 西尾市は東部を除き、西尾駅・最寄りの名鉄駅の利用割合が高い。西尾市東部では、JR 幸田駅・JR 岡崎駅の利用割合が高い。
- 吉良町は吉良吉田駅・上横須賀駅の利用割合が高い。
- 幡豆町は西幡豆駅・東幡豆駅の他、三河鳥羽駅・JR 三ヶ根駅の利用割合が高い。
- 蒲郡市は形原駅周辺及び西浦駅周辺を除き、最寄りの JR 駅の利用割合が最も高い。名鉄駅の利用割合が高いゾーンは、西浦駅周辺、形原駅周辺、栄町周辺、三谷港周辺、中心市街地部。

表 1.2.16 小ゾーン別鉄道乗降客数の利用駅構成

小ゾーン	名鉄米津駅	名鉄桜町駅前駅	名鉄西尾口駅	名鉄西尾駅	名鉄福地駅	名鉄鎌谷駅(廃止)	名鉄上横須賀駅	名鉄三河荻原駅(廃止)	名鉄吉良吉田駅	名鉄三河鳥羽駅	名鉄西幡豆駅	名鉄東幡豆駅	名鉄西浦駅	名鉄形原駅	名鉄三河鹿島駅	名鉄蒲郡競艇場前駅	名鉄蒲郡駅	名鉄東岡崎駅(名古屋本線)	名鉄豊橋駅(名古屋本線)	名鉄三河平坂駅(三河線・廃止)	名鉄幸津駅(三河線・廃止)	名鉄北新川駅(三河線)	名鉄碧南駅(三河線)	名鉄碧南中央駅(三河線)	名鉄三河八橋駅(三河線)	J R刈谷駅	J R三河安城駅	J R安城駅	J R岡崎駅	J R幸田駅	J R三ヶ根駅	J R三河塩津駅	J R蒲郡駅	J R三河三谷駅	J R三河大塚駅	地下鉄金山駅	その他	計	乗降客数(人/日)					
西尾市 中心市街地部14301		6%	2%	90%																																							4,564	
西尾市 桜町駅前周辺14302	9%	7%		15%																																								2,513
西尾市 下町周辺14303				7%																																							1,167	
西尾市 元三河平坂駅周辺14304				70%																																						1,557		
西尾市 元寺津駅周辺14305				32%																																						860		
西尾市 福地駅周辺14306				39%	36%	24%																																				694		
西尾市 東部14307		11%		14%																																						2,147		
西尾市 米津駅周辺14308	75%	11%																																								957		
吉良町 吉良吉田駅周辺14402								11%	81%	4%																																2,137		
吉良町 上横須賀駅周辺14405				14%			36%																																			1,066		
幡豆町 14403										13%	41%	27%																														1,712		
蒲郡市 三河大塚駅周辺14601																																											2,725	
蒲郡市 三谷港周辺14602																		16%																								522		
蒲郡市 三河三谷駅周辺14603																																											2,161	
蒲郡市 北東部14604																																											1,810	
蒲郡市 府相町周辺14605																																											2,032	
蒲郡市 中心市街地部14606																																											3,592	
蒲郡市 蒲郡競艇場駅周辺14607																																											2,298	
蒲郡市 三河鹿島駅周辺14608																																											1,192	
蒲郡市 米町周辺14609																																											1,150	
蒲郡市 形原駅周辺14610																																											2,559	
蒲郡市 西蒲駅周辺14611																																											1,064	
合計	2%	6%	0%	18%	1%	0%	2%	1%	4%	1%	2%	1%	2%	2%	1%	0%	3%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	3%	6%	20%	7%	7%	0%	3%	100%		40,479			

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査(平成13年)

4) 沿線4市町総合計画における名鉄西尾・蒲郡線の位置付け

- 沿線4市町の総合計画において、名鉄西尾・蒲郡線は、まちづくりを進めていく上での前提となっている。
- 地域の活性化や高齢化社会への対応、環境等といった観点から、名鉄西尾・蒲郡線の整備・利便性向上・利用促進を基本方針等に位置付けている。

① 第6次西尾市総合計画（2006-2015）

- ・ 第3編「基本計画」 第3章「潤いのあるまちづくり」 第4項「交通」

▶ 現状と課題

本市の公共交通機関は名鉄電車と路線バスで、これらは自動車を運転できない高齢者や障害者、子どもたちにとっては重要な移動手段となっています。

また、地球温暖化防止が注目される中で、地球にやさしい移動手段を確保するために、バス路線の整備・充実と、複線化・高架化を含めた名鉄西尾線の整備が求められています。

▶ 施策の基本方針

人命尊重と市民生活の安全確保を基本に、快適な交通環境を整備するとともに、（～中略～）。

また、地球温暖化防止などの環境問題対策として、地球にやさしい移動手段である公共交通機関の利用を促進します。

▶ 施策の内容 「1 公共交通網の充実」

- ・ 名鉄電車、路線バス及びフレンドバスの利用を促進します。
- ・ 名鉄西尾線の高架化と複線化を含めた整備促進に努め、利便性向上を図ります。

▶ 主要プロジェクト 「西尾線の高架化・複線化」

名鉄西尾線の高架化や複線化に向けた整備促進に努める。

② 第3次蒲郡市総合計画（2001-2010）

- ・ 「序論」 「3 背景と課題」 「2 本市の現況及び主要課題」

▶ 都市基盤の整備と安全・安心のまちづくり

南北交通・河川流水の妨げとなっている鉄道敷を高架化する連続立体交差事業や中心市街地の総合的な整備による市街地再開発事業など都市基盤を早急に整備するとともに、蒲郡駅南・竹島周辺地区は、観光都市の玄関口にふさわしい新しい顔づくりをしていくことが必要です。

- ・「基本構想」 「4 施策の大綱」 「2 快適でやすらぎのあるまちづくり」

▶ 鉄道高架

鉄道敷による南北交通及び河川流水障害に対処し、市街地の一体的な整備をするため、連続立体交差事業の促進を図り、早期完成に努めます。

- ・「基本計画」 「3 施策別計画」 「鉄道高架」

▶ 現況及び課題

- ・ 鉄道で分断される南北交通の円滑化等の課題を解決するため、昭和55年から国や県に要請し、昭和61年4月に国の連続立体交差事業として採択を受け、昭和63年4月22日付けで都市計画法による「都市施設」として計画決定されました。平成2年7月10日には、都市計画事業認可告示がなされ、JR東海道本線と名鉄蒲郡線の高架化事業に着手し、平成12年11月には名鉄高架が完成しました。

また、JR本線についても、高架化区間全線の工事が本格化しています。

- ・ 鉄道を立体化することにより、南北一体となった市街地整備、道路整備、河川整備が推進できるほか、踏切の除去による交通渋滞の解消、南北流通機能の改善、沿線地域住民の交流の活性化等を図ることができることから、本市にとって不可欠な事業として、強力な推進が求められています。

▶ 基本方針

国道・県道・都市計画道路等と市街地の一体的整備を図るための連続立体交差事業として、国・県・鉄道事業者と連携を深め、事業促進を要請します。

▶ 施策

1 国・県・鉄道事業者との連携

事業計画に基づく事業の積極的推進を図るため、関係住民の理解と協力を求めるとともに、国・県等への助成の要請と鉄道事業者との連携、調整に努めます。

2 高架化工事の促進

事業計画に基づき高架本体工事の促進を図り、早期完成に努めます。

3 関連整備事業の推進

国道・県道・都市計画道路等の幹線道路、交差道路、高架側道及び河川等、市民生活に密接した関連施設の整備を進めることで、都市機能をより向上させ、生活環境の改善を図ります。

▶ 主な事業・計画

事業名		概要	計画期間		事業主体
連続立体 交差事業	鉄道高架化 事業	JR 東海道本線 (延長一約 4km、駅部)	前期	後期	愛知県
			○	○	
高架側道整備事業		鉄道南側 延長一約 2km 鉄道北側 延長一約 4km	○	○	蒲安市
高架下利用施設整備事業		駐車場・小公園・商業施設 などによる土地活用	○	○	蒲安市

・ 「基本計画」 「3 施策別計画」 「都市景観」

▶ 現況及び課題

現在、電線類の地中化などの都市景観を配慮した施策を盛り込んだ蒲郡駅南土地区画整理事業や市街地再開発事業、蒲郡駅付近連続立体交差事業、ラグーナ蒲郡事業などの大型プロジェクト事業を推進しています。

▶ 施策

1 都市景観の整備

① 基盤整備

蒲郡駅南地区における土地区画整理事業及び市街地再開発事業、蒲郡駅付近連続立体交差事業をはじめとする都市基盤の整備を引き続き実施します。

③ 第4次吉良町総合計画（2001-2010）

・ 第1編「総説」 第2章「計画策定の背景」 第4節「本町の主要課題」

▶ 広域的な地位の向上

鉄道の利用だけでなく、マイカーの普及によって、通勤や通学、さらには消費生活において、住民の生活行動圏は町内に留まることなく周辺地域に拡大しています。(～中略～) 定住環境の整備や交通の利便性の拡充など地域づくりに取り組むことが必要と考えられます。

▶ にぎわいづくり

地域の実情に見合った商業、サービス業の発展策として、既成市街地のみならず道路沿線や広域交通の拠点である鉄道駅周辺において町の内外から多様な産業の集積を図り、集客を促進する方策を講じるなど、にぎわいのある地域づくりに努めることが課題になります。

・ 第2編「基本構想」 第1章「本町の将来像」 第5節「土地利用」

▶ 広域交流軸の形成

道路、鉄道、そして余暇利用時における海上交通からなる広域交流を促進することによって地域産業の活性化を図り、住民生活を利便性に富んだ

ものにします。

1 西三河南北交流軸

本町の中心部においては鉄道などの広域交通網と連携する形で広域文化交流機能、交通結節機能などの集積を図るとともに、商業サービス機能などの立地を計画的に誘導することによって、西三河内陸との交流を一層円滑にし、本町の広域的な役割と地位を高める基礎条件の拡充に結びつけるものとします。

3 三河湾広域交流軸

三河湾沿岸を東西に広域的に結ぶ広域交通網の拡充を通じて、隣接の市町との連携を図ります。

- ・ 第3編「基本計画」 第1章「便利で住みよい地域づくり」 第1節「交通・情報基盤の整備」 第2項「公共交通」

▶ 現況と課題

- ・ 鉄道は、名鉄3路線（西尾線、三河線、蒲郡線）が本町において逆T字型に連結しています。鉄道駅は町内に3駅あり、このうち上横須賀駅と三河荻原駅は無人駅となっています。鉄道の利用客としては、買い物や観光などの利用は少なく、主に西尾・名古屋方面への通勤・通学客が多くを占めています。
- ・ 鉄道は、マイカーの普及により、鉄道路線の維持に欠かせない輸送需要が減少しています。今後は、バス、タクシー、鉄道といった総合的な交通体系の確立とともに、駅前広場及び駐車場などを整備することが必要です。
- ・ 乗降客の減少による運行の合理化が図られており、三河線においては平成2年7月から、西尾・蒲郡線においては平成10年6月から、それぞれワンマン運転方式が採用されています。また三河線については廃止が予定されており、関係機関との早急な対応が必要です。

▶ 基本方針

鉄道利用者の利便性向上のために、輸送機能の向上や駅施設の整備、充実を図るとともに、鉄道網と有機的に結びついたバス交通・海上交通の導入を検討することにより、総合的な公共交通網の形成をめざします。

▶ 主要施策

1 鉄道機能の整備・充実

- ・ 輸送機能の強化を図るため、名鉄に西尾・蒲郡線の複線化・高架化を強く要望します。
- ・ 通勤・通学などによる鉄道利用者の利便性向上のため、名古屋方面への直通列車の増発及び高速化などを強く要望します。
- ・ 輸送需要増加対策として駅施設の有効利用を図るため、駐車場の

設置や公共施設など複合的な機能を持つ新駅の建設を検討します。

2 バス交通・海上の交通の導入

- ・ 鉄道駅と有機的に結びついたコミュニティバスの導入を検討します。

④ 第5次幡豆町総合計画（2006-2015）

- ・ 第2部「基本構想」 第2章「まちづくりの基本方針」

- ▶ 定住を支える魅力あふれる活気に満ちたまちづくり
だれもが気軽に利用できる公共交通の充実に努めます。

- ・ 第2部「基本構想」 第4章「土地利用構想」 「2 交通軸の強化充実」

- ▶ 鉄道交通軸の維持
名鉄蒲郡線の利用促進などを進めながら、公共交通機関としての鉄道の維持・充実について関係機関に要望していきます。

- ・ 第3部「基本計画」 「3 交通基盤」

- ▶ 現況と課題「公共交通機関」
名鉄西尾駅やJR三ヶ根駅などへ自家用車で移動し、名古屋などへ行く住民が多く、名鉄蒲郡線を利用する住民は年々減少しています。しかし、名鉄蒲郡線は高校生や高齢者による定期的な利用があるため、今後とも維持していくことが課題です。

- ▶ 施策の内容 「3. 公共交通機関の整備」 「名鉄蒲郡線の利便性の向上」
名古屋とを結ぶ直通便の増発や西尾止まりを新安城止まりとし、乗換えを最小限にすること等を関係機関に要望し、利用者の利便性の改善を図ります。そのため、隣接市町と協調し、関係機関に強く働きかけます。

⑤ 新市基本計画（西尾市・幡豆郡三町合併協議会）

- ・ 第2章「新市の概況と課題」 「2. 新市の課題」 「(2) 交流を支える交通ネットワークづくり」

- ▶ 新市における人の交流や移動を支えるため、既存の鉄道・バスなどの公共交通機関の維持と利便性の向上を図ることが必要です。

- ・ 第4章「まちづくりの基本方針」 「2. まちづくりの基本方針」 「(2) 利便性と快適性を高める基盤づくり—社会基盤」

▶ 高校生や高齢者などの移動手段を維持するために、名鉄西尾線・蒲郡線の存続を推進するとともに利便性の高い交通ネットワークを目指します。

・ 第4章「まちづくりの基本方針」 「3. 土地利用構想」

▶ 名鉄西尾線・蒲郡線など公共交通の利用促進と維持を図ります。

・ 第5章「まちづくりの主要施策」 「2. 主要施策の内容と主要事業」

▶ 利便性の高い公共交通ネットワークの形成

・ 名鉄西尾線・蒲郡線の利用促進を始めとして路線バス・コミュニティバス・渡船などの公共交通の維持・利便性の向上を図るとともに、交通弱者の移動手段を確保するための新たな公共交通システムの調査研究を進め、公共交通ネットワークの構築に努めます。

・ 名鉄西尾線・蒲郡線の利用促進を図るために、主要駅周辺の駐車場整備によるパークアンドライドの推進、鉄道利用を目的とした各種イベントの開催や観光PR活動の展開などを進め、名鉄西尾線・蒲郡線の活性化を図ります。

・ 各地域の需要にあったバス等の運行形態を検討し、地域住民の協力による効率的で効果的な利用促進方策など、便利で持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

▶ 快適で魅力ある市街地の整備

・ 鉄道駅を中心に形成された市街地については、中心市街地に相応しい賑わいをもたらす都市機能となるよう計画的な市街地整備を進めます。

2. 鉄道存続・活性化の先行事例

(1) 養老鉄道養老線

(大垣市他) 事業者・自治体・住民の三者の協働による鉄道の利用促進策を展開

名称：養老鉄道養老線	—地域データ—			
法令：鉄道事業法	地域	岐阜県 大垣市他	高齢化率 (%)	18.7～ 26.4
事業主体：養老鉄道(株)	人口 (人)	444,617	財政力 指数	0.41～ 0.91
運行区域：岐阜県大垣市、海津市、池田町、揖斐川町、神戸町、養老町、三重県桑名市	世帯数 (世帯)	146,914	鉄道駅	27 駅

キーワード：組織構造、組織文化

■ 背景・取り組みの概要

背景	問題意識	<p>○近鉄日本鉄道(株)が運行していた養老線は利用者の減少に歯止めがかからず、慢性的な赤字状態を食い止めるべく様々なコスト削減対策が実施されてきましたが、厳しい経営状態が続いていました。</p> <p>○新会社(養老鉄道(株))が事業を継承し、沿線自治体による財政支援を受けることで当面は運行が継続されることとなりました。</p>	
	課題	○鉄道の継続運営および活性化	
取り組みの概要	<p>○2007年10月より近鉄日本鉄道(株)が出資する新会社「養老鉄道(株)」が事業を引き継ぎ、大垣市など沿線7市町による財政支援を受けながら鉄道の利用促進に取り組んでいます。</p>		

■ 実現されたシステム(路線概要など)

—基礎データ— (※輸送実績・収支等はH19年10月～20年3月分) ※収支の単位は千円

運行の開始	営業キロ	駅数	運行日	日運行本数
2007年10月	57.5km	27駅	毎日	166本
輸送人員	輸送密度	営業収益	営業費用	経常損益
約3,980千人	4,032人/日	582,000	964,000	△381,000

【ダイヤの改正による利便性向上】

○事業を引き継ぐ際に「平日ダイヤ」及び「土曜・休日ダイヤ」の導入、朝夕における増発、最終列車の繰り下げなど利便性の向上が図られました。その後も、毎年ダイヤの見直しが行われ、他社(JR、近鉄)との接続改善が行われています。

【他モードとの結節の強化】

○沿線自治体との連携によりP&R駐車場の整備によるマイカーからの乗り継ぎ改善が実現されています。また、沿線自治体が運行するコミュニティバスが駅へ乗り入れを開始するなど、鉄道とコミュニティバスの結節が強化されています。

○平日朝夕の通勤・通学時間帯を除く全ての時間帯で、自転車の持ち込みが可能なサイクルトレインとして運行しており、自転車と鉄道とを組み合わせた乗車が気軽に行えるようになっています。



路線図

■ 地域・住民への効果

1. 路線廃止の危機を回避し、学生の通学など地域住民の日常的な「足」を確保
2. 自転車、コミュニティバスなど他のモードとの連携強化による利便性の向上

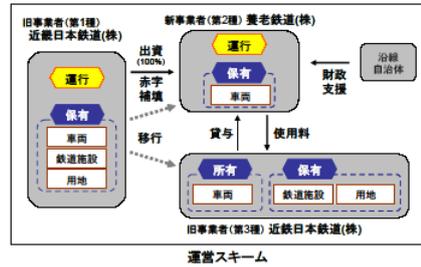
3. 小回りの効く運営となり、地域との連携により様々な企画が実現

■ 取り組みの特徴

組織構造

1. 関係者がそれぞれの役割を分担し合うことで地方鉄道が存続しています

- 従前の鉄道事業者が線路などのインフラや車両を引き続き保有して保守点検を担うことで、安全管理面を支えています。
- 新会社による運営へ切り替わったことにより、独自の運賃制度の導入や組織のスリム化による経営合理化を図るとともに、沿線地域との連携などフットワークの軽さを活かした運営を展開しています。
- 地域住民は公共交通としての鉄道の存続価値を認め、運賃の値上げを受容することで鉄道の存続を支えています。



組織文化

2. P&R駐車場の整備など沿線自治体の主体的な取り組みが進められています

- 沿線自治体が職員駐車場をP&R用駐車場として無料開放するなど、自治体自らが駅周辺にP&R駐車場を整備し、鉄道の利用促進を図っています。

3. 沿線地域が主体的に鉄道に絡めたイベントを企画・実施しています

- 地元青年団の発案により、クリスマスシーズンに合わせて車両にイルミネーションを施した「電飾電車」を運行し、利用者の目を楽しませています。このような取り組みは沿線地域で主体的に企画実行し、鉄道事業者は沿線地域の発意を尊重し専門的な面からサポートしています。



4. 鉄道を介した沿線市町の交流が生まれています

- 養老鉄道が重要な生活の足となっている地域では「鉄道を守る会」等の団体が組織され、鉄道を利用して互いの町を探訪する交流イベントなどが開催されています。

■ 実践のポイント

1. 人的確保が困難な中では、他の組織との役割分担・連携・協力が大切です

鉄道事業者が経営合理化を進めていった場合、人的な余裕が残されていない状況になります。したがって、利用促進策の企画・実施面では沿線地域が実働部隊として主体的に行動し、鉄道事業者は専門的な事案の解決に尽力するといった両者の役割分担と連携・協力が大切です。

2. 事業者・自治体・利用者の三者が負担し合うことによって、鉄道存続が実現しています

当該事例は、従前の運行事業者である近畿日本鉄道(株)の出資、2つの県に跨る7市町の沿線自治体の財政支援によって当面の存続が実現していますが、とりわけ、鉄道存続の必要性を認め、運賃値上げを受容した沿線利用者の存在は重要です。すなわち、事業者、沿線自治体、利用者の三者がそれぞれ負担し合うことによって当該鉄道の存続が実現しています。

このように、地方鉄道の存続においては、沿線住民の熱意や自分たちの大切な足は、自分たちで支えていこうという主体者意識をいかに沿線地域で醸成していくかということが大切です。

資料：「地域公共交通活性化事例の収集・分析及び情報発信の検討」に関する調査（国土交通省中部運輸局）

(2) 伊賀鉄道伊賀線

(伊賀市) 事業者・自治体・住民の三者の分担により地域の足を再生

名称：伊賀鉄道伊賀線
 法令：鉄道事業法
 事業主体：伊賀鉄道(株)
 運行区域：三重県伊賀市

—地域データ—

地域	伊賀市	高齢化率 (%)	25.1
人口 (人)	100,623	財政力指数	0.60
世帯数 (世帯)	34,575	鉄道駅	14 駅

キーワード：組織構造、組織文化

■ 背景・取り組みの概要

背景	問題意識	○利用者の減少が続き、様々なコスト削減対策によっても慢性的な赤字の改善には至らず、もはや近鉄日本鉄道(株)だけでは伊賀線の維持は困難な状況となっていました。 ○沿線自治体である伊賀市の支援を受け、当面の存続が決定しましたが、依然として厳しい経営環境におかれています。
	課題	○鉄道の継続運営および活性化
取り組みの概要	○近鉄日本鉄道(株)と伊賀市が出資する第3セクター「伊賀鉄道(株)」が平成19年10月1日から事業継承し、伊賀市と近鉄から支援を受けながら、地域公共交通の軸として再生・活性化に取り組んでいます。	



■ 実現されたシステム（路線概要など）

—基礎データ—（※輸送実績・収支等は平成19年10月～20年3月の6ヶ月間） ※収支の単位は千円

運行の開始	営業キロ	駅数	運行日	日運行本数
2007年10月	16.6km	14駅	毎日	118本
輸送人員	輸送密度	営業収益	営業費用	経常損益
1,259千人	4,262人/日	149,664	300,048	△150,151

【ダイヤの改善】

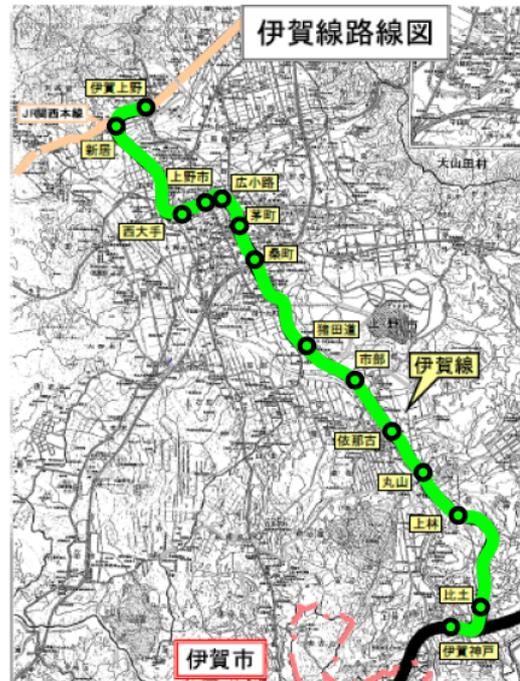
- ・平日、土休日別のダイヤとし学生輸送に対応するとともに、近鉄大阪線との接続改善に取り組んでいます。
- ・昼間帯において従来60分ヘッドであったダイヤを増発し、終日に渡り毎時2～3本の運行本数を確保しました。（伊賀神戸～上野市間）
- ・平日の昼間帯において、毎時定刻に運行する便を設定（増便）し、日中の利便性を向上させています。

【新しいサービスの導入】

- ・サイクルトレイン（自転車持込可）を休日の終日と平日の昼間帯で実施
- ・無料レンタサイクル（茅町駅）
- ・無料P&R駐車場（市部駅）
- ・1日フリーパスの通年発売
- ・持参人式全線パスの発売（IGAエコロジーパス）

【シルバーアテンダントの配置】

- ・シルバー人材センターの協力を得て、昼間帯のワンマン車両内で高齢者や観光客など乗客への案内や乗車券の販売を行う添乗員を配置し、サービス向上とともに無賃乗車の防止を図っています。



■ 地域・住民への効果

1. 小回りの効く運営となり、地域との連携により様々な企画が実現

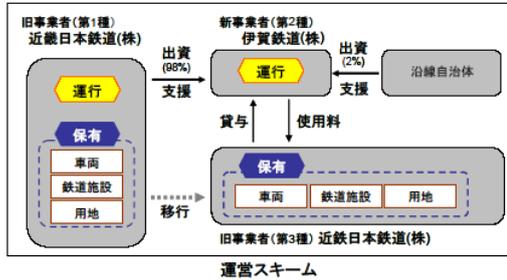
■ 取り組みの特徴

組織構造

1. 関係者がそれぞれの役割を分担し合うことで地方鉄道が存続しています

→旧事業者（近鉄）が線路等の鉄道施設を引き続き保有することにより、鉄道施設の維持や保守など安全管理面において従来通り旧事業者の有するノウハウが活かされる仕組みとなっています。

→新会社に移行したことにより、独自の運賃設定が可能となり、沿線自治体からの財政支援も受け入れられるようになりました。これによって、事業者、沿線自治体、利用者の三者が応分の負担をしながら、地方鉄道を支える体制が構築されています。



組織文化

2. 沿線地域が主体的に鉄道に絡めたイベントを企画・実施しています

→伊賀鉄道を市民の手で盛り上げようと「伊賀鉄道友の会」が設立され、コンサート列車やクリスマスイベントなど様々な催しを企画実行しています。

→沿線地域のイベント「伊賀上野 NINJA フェスタ」開催時には、一部区間で忍者衣装着用者の乗車を無料開放するなど、鉄道との連携が図られています。



3. 鉄道の利用促進に向けて様々な取り組みが実施されています

【沿線事業者等に対する鉄道利用促進の展開】

→エコロジーな取り組みとして「IGA エコロジーパス」(前述)を活用した自動車利用の抑制を沿線の企業に対して推奨し、鉄道の利用促進を図っています。

【記念乗車券類の販売】

→地場産品である伊賀焼製の記念乗車券を発売したり、オリジナルグッズを販売するなど話題性のある取り組みにより伊賀鉄道のPRに努めています。



【ギャラリー列車の運行】

→市内幼稚園及び保育所園児の絵画を一定期間展示したギャラリー列車を通年に渡り運行し、保護者や祖父母の参観乗車を促すとともに、園児達には幼少の頃から鉄道利用に慣れ親しむきっかけにもなっています。

【児童・生徒向けの鉄道利用促進策】

→市内小中学校、幼稚園・保育園や自治会等が地域の児童・生徒を対象とした行事を行う際に、団体乗車券の購入に対する市の補助制度を設け、年少者の利用促進を図っています。

■ 実践のポイント

1. 関係者の連携・協力を図りながら、魅力向上や利用促進に資する取り組みの具体的実行が大切です

鉄道事業者の経営合理化を進めていった場合、事業者は人的な余裕が残されていない状況に置かれます。このような厳しい状況下では、当該事例のようにシルバー人材センターと連携したシルバーアテンダントの配備や沿線地域のイベントとの連携、地元有志のアイデアを採用した記念切符の発売など、沿線地域関係者の連携・協力を図りながら、様々なアイデアの起用など鉄道の魅力向上や利用促進に資する取り組みを具体的に実行していくことが大切です。

資料：「地域公共交通活性化事例の収集・分析及び情報発信の検討」に関する調査（国土交通省中部運輸局）

(3) 三岐鉄道北勢線

(桑名市他) 沿線自治体による長期的な財政支援と上下分離方式により、事業継承を実現

名称：三岐鉄道北勢線
 法令：鉄道事業法
 事業主体：三岐鉄道(株)
 運行区域：三重県桑名市、いなべ市、東員町

—地域データ—

地域	三重県 桑名市他	高齢化率 (%)	16.1~ 20.8
人口 (人)	211,306	財政力 指数	0.76~ 0.94
世帯数 (世帯)	71,717	鉄道駅	有り

キーワード：組織構造、戦略

■ 背景・取り組みの概要

背景	問題意識	○三岐鉄道(株)が事業を引き継ぐ以前の北勢線は慢性的な赤字が続いていたために設備投資は乏しく、線路や駅舎など施設面の抜本的な更新が急務となっていました。
	課題	○鉄道の継続運営および活性化
取り組みの概要	○2003年4月より近畿日本鉄道(株)から三岐鉄道(株)が事業継承し、沿線市町から10年間に及び財政支援の確約を受けて鉄道の再生・活性化に取り組んでいます。 ○事業継承に際しては、県及び沿線市町が線路用地を購入して三岐鉄道(株)へ無償貸与する上下分離方式が採用されています。	



■ 実現されたシステム（路線概要など）

—基礎データ—（※輸送人員はH19年度分）

※収支の単位は千円

運行の開始	営業キロ	駅数	運行日	日運行本数
2003年4月	20.4km	13駅	毎日	90本
輸送人員	輸送密度	営業収益	営業費用	経常損益
2,197千人	2,480人/日	347,035	790,727	△464,801

○駅の統廃合と併せたP&R駐車場・駐輪場の整備、鉄道施設整備、車両改良による高速化の実現など利便性向上に資するハード整備とともに、駅舎整備による無人駅自動化など経営合理化に資する取り組みが為されています。



■ 地域・住民への効果

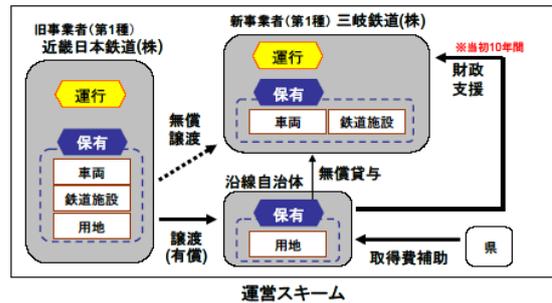
1. 駅間の所要時間が短縮、運行頻度の増加、運行時間帯の拡大
2. 無料P&R駐車場や駅前広場の整備など、自家用車や自転車、コミュニティバスなど他のモードとの乗り継ぎ利便性の向上
3. 駅舎のリニューアルによる駅構内（待合室やトイレなど）の快適性の向上

■ 取り組みの特徴

組織構造

1. 沿線自治体による長期な財政支援の下、国の支援事業を最大限に活用して大規模なハード面のリニューアルを推進しています

→利用者の減少に歯止めをかけ利用増加を図るため、沿線自治体からの財政支援はもとより、国の支援事業（幹線鉄道等活性化事業、鉄道軌道輸送高度化事業等）を最大限に活用して、駅の統廃合や高速化、車両の冷房化など利便性向上に資する戦略的なりニューアル事業を推進しています。



戦略

2. 駅の統廃合によりP&R駐車場の確保と幹線道路との結節性を向上させ、自動車との共存を図っています

→従来は複数の旧市街地（集落）にそれぞれ駅が設置されていましたが利用は低調で高速化に支障を来していたため、これらの駅を統廃合し、幹線道路とのアクセス性に優れ、駐車場用地を確保できる場所に新駅を設置しています。

→自動車との接続性を向上させて P&R、K&R を推進することで、自動車依存度の高い地域における地方鉄道の利用促進を図っています。

→P&R 駐車場用地の確保は沿線自治体が担っており、スーパーの駐車場を自治体が賃借し、P&R 駐車場を整備した例（星川駅）もあります。

P&R駐車場の整備状況

駅名	収容台数
阿下喜	21台
麻生田	19台
楚原	26台
大泉	140台
東員	81台
穴太	62台
七和	-
星川	32台
在良	7台
蓮花寺	31台
西別所	-
馬道	-
西桑名	-

13駅中9駅で整備
延べ419台収容



3. 駅機能の充実など地域住民が鉄道に親しむ取り組みが行われています

→新設の大泉駅では、沿線市によって地元の農産物等を販売する直売所が併設され、地域住民が北勢線をより身近に感じるきっかけを与えています。

→地元自治会や NPO が鉄道を利用したハイキング大会を行うなど、積極的に利用促進を行っています。

■ 実践のポイント

1. 地方鉄道の存続において沿線地域の熱意と関係者の連携が大切です

旧事業者の廃止表明後、沿線地域が協議会を設けて北勢線存続に向けた運動を展開するなど沿線地域における気運の高まりが見られ、さらに沿線市町が 10 年間に渡る巨額（53.2 億円）の財政支援を早期決断したことにより、三岐鉄道(株)への事業継承が実現したといえます。地方鉄道を存続させるためには、沿線地域における熱意と関係者の連携が大切です。

2. 地方鉄道の活性化にはハード・ソフト両面の改善による利便性・快適性の向上が有効です

当該事例のように大規模なリニューアル事業を推進していくことは財政負担も大きく容易ではありませんが、利用者離れの進んだ地方鉄道を活性化させる上では、ソフト面のみならずハード面の改善を施し、利便性や快適性の向上を訴求していくことが効果的です。

3. 鉄道利用への転換を促進するにはバスや自家用車など他モードとの連携強化が有効です

駅前へのバスの乗り入れや鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ調整など鉄道とバスの連携強化や駅前広場や無料駐車場・駐輪場の確保によりマイカーや自転車との乗り継ぎ利便の向上など、鉄道への利用転換を促す上ではバスや自家用車など他モードとの連携強化が有効です。

資料：「地域公共交通活性化事例の収集・分析及び情報発信の検討」に関する調査（国土交通省中部運輸局）

(4) えちぜん鉄道

(福井市他) 住民・自治体・事業者の協働によるサービス向上で利用者の増加を実現

名称：えちぜん鉄道
 法令：鉄道事業法
 事業主体：えちぜん鉄道(株)
 運行区域：福井県福井市・勝山市・あわら市
 坂井市・永平寺町
 キーワード：戦略、組織構造、価値観、人材

—地域データ—

地域	福井県 福井市他	高齢化率 (%)	20.3~ 28.1
人口 (人)	440,268	財政力 指数	0.39~ 0.89
世帯数 (世帯)	144,424	鉄道駅	44 駅

■ 背景・取り組みの概要

背景	問題意識	○京福電気鉄道(株)が運営する越前線では、平成12年~13年の2度にわたる列車衝突事故の結果、全線の運行が停止され、以降は代行バスによる輸送が行われていました。 ○しかし、代行バスの利用者は鉄道利用者の半以下になると共に、自動車運転と自動車送迎が急増し、道路渋滞が発生するなど、地域にとって重大な問題となりました。
	課題	○鉄道の再生および活性化
取り組みの概要		○2002年に福井市など沿線9市町村（現在5市町）が出資する第三セクター「えちぜん鉄道(株)」が設立され、2003年7月より順次営業を再開しました。 ○営業の再開以降は、住民・行政・事業者の協働による取り組みにより、利用者の増加を実現しています。



■ 実現されたシステム（路線概要など）

—基礎データ—【えちぜん鉄道】

運行の開始	営業キロ	駅数	運行日	日運行本数
2003年7月	53.0km	44駅	毎日	138本
輸送人員	輸送密度	営業収益	営業費用	経常損益
3,071千人	1,729人/日	795,715千円	1,095,029千円	△256,721千円

■ 新運賃・企画切符の販売

→運賃の値下げ（平均15%）や、商業施設や観光地、他の交通事業者と連携した企画切符を販売

■ 他モードとの結節の強化

→P&R 駐車場整備や JR・福井鉄道・路線バス・コミバスとのダイヤ調整、レンタサイクル等を実施

■ アテンダントの乗車

→顧客への高いサービスの提供や、沿線案内などを担当するアテンダントの乗車を実施

■ 顧客ニーズへの対応サービス

→お客様相談室の設置により顧客ニーズを把握



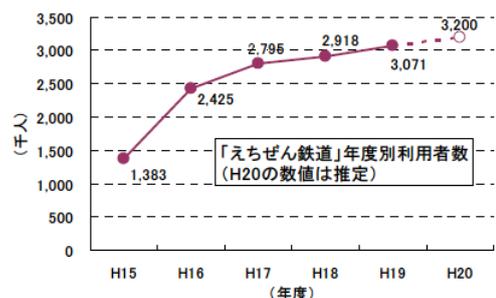
■ 地域・住民への効果

1. 第三セクター「えちぜん鉄道(株)」として営業を開始して以降、利用者数は増加

2. 定期・回数券を利用する日常型が31%増、その他の非日常型が20%増となっており、日常利用が特に大きく増加（H16とH19の比較）

3. 営業収益は約19%増であり、営業費用も約3%増となっていますが、全体で約6,500万円の経常損失を圧縮（H16とH18の比較）。

4. 運行再開後の交通手段の変化としては、約23%が自動車利用（送迎含む）からの転換



■ 取り組みの特徴

戦略	<p>1. えちぜん鉄道の運営を長期的な視点から支援する方針が示されており、ソフトサービス面への積極的な投資を可能としています</p> <p>→福井県が設備投資補助（約 39 億円）、沿線市町が赤字補填（約 28.4 億円）を行う「10年間の資金スキーム」を用意するなど、えちぜん鉄道の運営を長期的に支援する体制が整っているといえます。</p> <p>→この結果、顧客満足度の向上・利用の増加を目的としたアテンダント・企画広報・営業などのソフトサービス面に、全社員の 10%を投資することを可能としており、このような攻めの経営が現状の利用者数の増加につながっています。</p>
組織構造	<p>2. 福井方式と呼ばれるスキームにより、県と沿線市町の役割と責任を明確化しています</p> <p>→福井県は、資産譲渡に係る費用（約 35 億円）、運行再開に必要な設備投資（約 7.6 億円）、10年間の設備投資費補助（約 39 億円）を負担するなど、「①鉄道資産の取得」および「②安全のための設備投資」を担当しています。</p> <p>→沿線市町は、第三セクターに対する資本参加（約 3.75 億円（約 70%））、役員の就任、10年間の赤字補填（約 28.4 億円）の負担など、「①資本参加による経営責任」および「②利用促進に対する責任」を負っています。</p>
価値観	<p>3. 鉄道の必要性についての価値観が地域の人々の間で共有されています</p> <p>→鉄道の運行停止に伴い代行バスが運行された際に、輸送力が不十分であったことや定時性が損なわれたこと、乗り心地などの快適性が低下したこと、道路渋滞が発生したことなどの経験から、地域に鉄道の必要性についての共通認識が醸成されたことが、地域ぐるみの取り組みを後押しする大きな要因となっています。</p>
人材	<p>4. 民間企業から起用された社長による、鉄道事業をサービス業として捉えたこれまでにない事業の展開などにより、新たな付加価値の創出に成功しています</p> <p>→したがって、「行政からの支援」→「ソフトサービス事業への投資」→「投資を的確に活用できる人材」が、サービス向上の実現を可能にしたと考えられます。</p>

■ 実践のポイント

1. 複数の市町村を跨ぐことが多い鉄道路線の場合、県の果たす役割が大きな影響を与えます

当該事例においては、大きくは福井県が第三セクター化による鉄道の存続案を提案し、沿線市町が合意するという手順が踏まれました。当時は沿線 9 市町が関わる問題の中で、**福井県が主導的に提案・調整を行ったことが、運行再開が実現した大きな要因の1つ**となっています。

2. 人材確保が困難な中での企画・広報力の強化には、他の組織との連携強化が一層重要になります

他の地方鉄道では、ソフトサービス面に大きな投資を行うことができない場合が多くなっています。そのような場合には、観光協会や商工会・地域のボランティア団体などの取り組みやイベントに便乗するなど（企画切符の発売・沿線でのイベント開催のお願い・イベント時刻と公共交通ダイヤとの調整・商店街のポイントカードとの連携など）、**内部での人材確保が困難な状況であれば、他の組織との連携強化により、利用促進を図ることが一層重要**になります。

3. 「何故、この地域にこの鉄道が必要なのか」という価値観を、各主体間で明確に共有することが大切です

当該事例の場合、鉄道の運行停止時に生じた多くの問題を、地域の人々が実際に経験・目撃したことから、鉄道の必要性に対する認識が共有されたことが大きな原動力となっています。自治体として、鉄道を守り・育てようとする場合、「何故、この地域にこの鉄道が必要なのか」という明確な根拠を持つと共に、その価値観を地域と共有するような情報発信・意識啓発などを行っていくことが大切です。

資料：「地域公共交通活性化事例の収集・分析及び情報発信の検討」に関する調査（国土交通省中部運輸局）

3. 西尾～蒲郡間の鉄道路線維持に向けた検討

(1) 運営方式の比較検討

西尾～蒲郡間の運営方式について比較検討を行った。

- 新会社あるいは上下分離方式による運営方式は、それぞれメリットはあるものの、それぞれのメリットに比したデメリットが大きい。
- いずれの運営方式によっても自治体等の継続的な支援が必要。
- 輸送の安全や鉄道経営といったノウハウを自治体は有しておらず、引き続き名鉄による保有・運行を選択することが適当。
- 検討の結果、新たな事業形態を選択するのではなく、引き続き名鉄が保有・運行を継続することを基本方向とし、そのための具体的な支援方策について検討を進めることを合意（平成21年対策協議会、第6回対策協議会）。

表 3.1.1 運営方式の比較検討 (1)

運営方式		事 例	主なメリット	主なデメリット
ケース①	【第一種】名鉄  ※引き続き名鉄が保有・運行を行う	(現行どおり)	(・現状と同じサービス水準)	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の引き上げは不可能。 ・大手民鉄である名鉄水準の営業費用が必要。 ・引き続き大幅な赤字が続く。
ケース②	【第一種】新会社  ※新会社が保有・運行を行う	愛知環状鉄道 旧国鉄転換の 第三セクター 鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・別会社化するため、運賃水準の引き上げが可能。 ・将来的には営業費用の削減が可能。但し、大幅な削減は困難。 ・施設等の整備を行う場合に、国の補助制度の活用が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・新会社は大幅な赤字収支となり、将来的に多額の累積赤字が生じる。なお、既存鉄道会社への営業譲渡、あるいは名鉄全額出資による新会社設立の可能性は極めて薄い。 ・運賃水準を引き上げた場合、利用者の逸走が生じる。 ・名鉄が保有する資産の譲渡費用が別途必要になる。 ・独自の車両基地、変電設備などを新たに設置する必要がある。
上下分離方式	【第二種】新会社 【第三種】名鉄  ※土地・施設は引き続き名鉄が保有、運行は新会社が行う	養老鉄道 (近鉄全額出資)	<ul style="list-style-type: none"> ・運行を別会社化するため、運賃水準の引き上げが可能。 ・将来的には第二種新会社の営業費用の削減が可能。但し、大幅な削減は困難。 ・第二種新会社が車両を保有する場合は、車両更新を行う際に国の補助制度の活用が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・第二種新会社は第三種名鉄に対して線路使用料を支払うため、大幅な赤字収支となり、将来的に多額の累積赤字が生じる。 ・運賃水準を引き上げた場合、利用者の逸走が生じる。
	【第二種】名鉄 【第三種】新会社（又は公有）  ※土地・施設は新会社の保有又は公有とし、運行は引き続き名鉄が行う	中部国際空港連絡 鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃水準は現行のままであり、利用者の逸走が生じない。 ・将来的には第三種新会社の営業費用の削減が可能。但し、大幅な削減は困難。 ・施設等の整備を行う場合に、国の補助制度の活用が可能。 ・第三種公有の場合、固定資産税等の経費が不要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃の引き上げは不可能。 ・第二種名鉄は第三種新会社に対して線路使用料を支払うため、運賃が上げられない中で、大幅な赤字収支となる。 ・名鉄が保有する資産の譲渡費用が別途必要になる。

資料：名鉄西尾・蒲郡線対策協議会第6回総会資料（平成21年9月29日）

表 3.1.2 運営方式の比較検討(2)

	ケース①	ケース②	上下分離方式	
			ケース③	ケース④
	【第一種】名鉄	【第一種】新会社	【第二種】新会社 【第三種】名鉄	【第二種】名鉄 【第三種】新会社 (又は公有)
				
	※引き続き名鉄が保有・運行	※新会社が保有・運行を行う	※土地・施設は引き続き名鉄が保有、運行は新会社が行う	※土地・施設は新会社の保有又は公有とし、運行は引き続き名鉄が行う
収入増加				
運賃水準の引き上げ	×	○	○	×
定期割引率の引き下げ	×	○	○	×
支出抑制				
人件費引き下げ	×	△	△	△
人件費以外の経費引き下げ	×	△	△	△
国の補助制度等の活用				
地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金	△	△	△	△
鉄道軌道輸送対策事業費補助金	×	△	△	△
自治体の支援				
地方税の減免	△	△	△	△
補助金	△	△	△	△
低利融資	×	△	△	△
職員の派遣(人件費の補助)	×	○	○	○
地域の支援				
基金の設置	△	△	△	△
福祉・通学目的の回数券・定期券購入補助	△	△	△	△

○：可能 △：可能性あり ×：ほぼ不可能

資料：第6回名鉄西尾・蒲郡線対策協議会総会資料(平成21年9月29日)

第6回対策協議会総会(平成21年9月)における合意事項

名鉄西尾・蒲郡線(西尾駅～蒲郡駅)の今後の対応方針について

- 1 新たな事業形態を選択するのではなく、引き続き名鉄が保有・運行を継続することを基本方向とし、そのための具体的な支援方策について平成22年2月を目途に検討を進める。
- 2 名古屋鉄道、愛知県、国等の関係者との連携・協力を図りつつ、利用促進・活性化策について検討を行う。

資料：第6回名鉄西尾・蒲郡線対策協議会総会資料(平成21年9月29日)

(2) 運賃水準の引き上げ可能性

現在の運賃水準及び運賃水準の引き上げ可能性について検討を行った。

- 自動車分担率が高く人口密度が低いという地域特性もあり、大手民鉄各社と比較すると名鉄の初乗運賃は高い水準にある。一方、定期割引率は、通勤、通学とも大手民鉄の中で最も高い水準にある。
- 中小民鉄の運賃水準は、大手民鉄と比較し高い傾向。
- 西尾線、蒲郡線など12路線（B線区）の旅客運賃計算キロ程は、営業キロ程の1割5分増。名古屋本線（A線区）は営業キロ程と同じ、豊川線など7路線（C線区）は営業キロ程の2割5分増。
- 西尾・蒲郡線（西尾～蒲郡間）の運賃水準を引き上げるためには、現在の旅客鉄道運賃制度では、名鉄全線の総括原価方式に基づく運賃改定が必要になる。
- 別会社化すれば一定の運賃水準の引き上げは可能と考えられる。但し、運賃水準の引き上げに伴い利用者の逸走が生じた場合、輸送人員、輸送密度はさらに減少する恐れがある。また、運賃引き上げに伴うシステム改修等の費用は一般的に数億円規模となる。

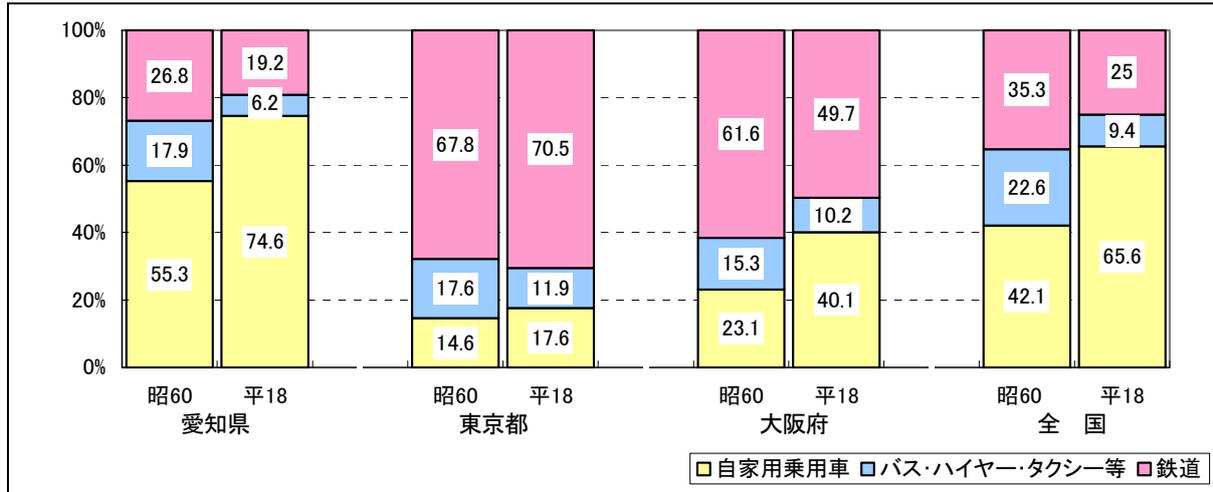
表 3.2.1 運賃水準の比較

(平成20年6月1日現在)

	運賃制度	初乗運賃(上限)	定期割引率(上限)		
			通勤	通学	
			%	%	
大手民鉄	東武鉄道	対キロ区間制	4kmまで 140円	40.1	79.8
	西武鉄道	〃	4kmまで 140円	37.1	80.5
	京成電鉄	〃	3kmまで 130円	35.9	79.4
	京王電鉄	〃	4kmまで 120円	37.4	77.2
	小田急電鉄	〃	3kmまで 120円	43.1	77.2
	東京急行電鉄	〃	3kmまで 120円	37.6	73.8
	京浜急行電鉄	〃	3kmまで 130円	41.8	80.9
	相模鉄道	〃	3kmまで 140円	36.5	75.6
	名古屋鉄道	〃	3kmまで 160円	45.3	82.0
	近畿日本鉄道	〃	3kmまで 150円	43.1	80.7
	南海電気軌道	〃	3kmまで 150円	39.3	78.9
	京阪電気鉄道	〃	3kmまで 150円	38.7	80.4
	阪急電鉄	〃	4kmまで 150円	38.1	78.5
	阪神電気鉄道	〃	4kmまで 140円	36.2	75.1
	西日本鉄道	〃	3kmまで 160円	41.3	81.2
地方交通	豊橋鉄道(鉄道)	〃	3kmまで 130円	平均32.0	平均50.0
	名古屋臨海高速鉄道	〃	3kmまで 200円	32.0～40.0	60.0～68.0
	愛知環状鉄道	〃	3kmまで 170円	平均30.2	平均55.3
	東海交通事業	〃	3kmまで 220円	平均35.3	平均50.2
	三岐鉄道	〃	4kmまで 180円	平均36.9	平均56.6
	養老鉄道	〃	3kmまで 200円	38.0	平均70.7
	伊賀鉄道	〃	3kmまで 200円	38.0	70
	えちぜん鉄道	〃	2kmまで 170円	平均39.6	平均53.6

資料：数字でみる鉄道 2008（監修：国土交通省中部運輸局、発行：(財)運輸政策研究機構）

図 3.2.1 輸送機関分担率



資料：旅客地域流動調査（国土交通省総合政策局情報管理部）

表 3.2.2 旅客運賃計算キロ程の区分

区 分		運賃計算キロ程
A線区	名古屋本線	営業キロ程とする
B線区	西尾線、蒲郡線、常滑線、築港線、河和線、犬山線、各務原線、津島線、小牧線、瀬戸線、豊田線及び空港線	営業キロ程の1割5分増とする
C線区	豊川線、三河線、広見線、尾西線、竹鼻線、知多新線及び羽島線	営業キロ程の2割5分増とする

資料：名古屋鉄道

参考 3.2.1 運賃に関する法令

鉄道事業法（昭和六十一年十二月四日法律第九十二号）抜粋

最終改正：平成一八年三月三十一日法律第一九号

（旅客の運賃及び料金）

第十六条 鉄道運送事業者は、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金（以下「旅客運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。

3 鉄道運送事業者は、第一項の認可を受けた旅客運賃等の上限の範囲内で旅客運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

4 （略）

5 国土交通大臣は、第三項の旅客運賃等又は前項の旅客の料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該鉄道運送事業者に対し、期限を定めてその旅客運賃等又は旅客の料金を変更すべきことを命ずることができる。

- 一 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。
- 二 他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

(運輸審議会への諮問)

第六十四条の二 国土交通大臣は、次に掲げる処分等をしようとするときは、運輸審議会に諮らなければならない。

- 一 第十六条第一項の規定による旅客運賃等の上限の認可
- 二 第十六条第五項の規定による旅客運賃等又は旅客の料金の変更の命令
- 三～五 (略)

鉄道事業法施行規則（昭和六十二年二月二十日運輸省令第六号）

最終改正：平成二〇年九月一日国土交通省令第七七号

(旅客運賃等の上限の認可申請)

第三十二条 法第十六条第一項の国土交通省令で定める旅客の料金は、特別急行料金、急行料金その他の運送の速達性を役務の基本とする料金（以下「特別急行料金等」という。）であつて、新幹線鉄道に係るものとする。

2 法第十六条第一項の規定により旅客運賃等の上限の設定又は変更の認可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した運賃（料金）上限設定（変更）認可申請書を提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所
- 二 設定し、又は変更しようとする旅客運賃等の上限を適用する路線
- 三 設定し、又は変更しようとする旅客運賃等の上限の種類、額及び適用方法（変更の認可申請の場合には、新旧の対照を明示すること。）
- 四 変更の認可申請の場合には、変更を必要とする理由

3 前項の申請書には、原価計算書その他の旅客運賃等の上限の額の算出の基礎を記載した書類を添付しなければならない。

4 (略)

(旅客運賃等の届出)

第三十三条 法第十六条第三項の規定により旅客運賃等の設定又は変更の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した運賃（料金）設定（変更）届出書を提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所
- 二 設定し、又は変更しようとする旅客運賃等の種類、額及び適用方法（変更の届出の場合には、新旧の対照を明示すること。）
- 三 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件

(3) 具体的な支援方策の検討

1) 財政支援の手法及び近年の動向

地方自治体による財政支援の手法及び近年の動向について整理を行った。

■地方自治体による財政支援は、①鉄道軌道輸送対策事業費補助金など国の補助制度に基づく協調補助・事業者負担分の補助、②国の補助制度の対象とならない設備等を対象とした補助の他に、③固定資産税等の課税免除・減免又は相当額の補助、④欠損補てん、⑤第三セクター化に伴う出資・資産取得費を対象とした補助、⑥上下分離・上下分離の考え方による補助といった手法により行われている。

■近年、転換交付金（国有鉄道地方交通線特別交付金）等を原資とした基金が枯渇したり、地方自治体の財政事情が厳しさを増す中で、欠損補てんは事業者の経費削減・サービス改善に対するインセンティブが働きにくいといった指摘がなされ、地方自治体が責任を持つ範囲をより明確化できる上下分離や上下分離の考え方による補助を採り入れる事例が増えている。

表 3.3.1 地方自治体による財政支援の手法

支援内容 事業者名等	①	②	③	④	⑤	⑥		
	鉄道軌道輸送対策事業費補助金※ ¹ 等に基づく協調補助・事業者負担分補助	国の補助制度の対象とならない設備等を対象とした補助	固定資産税等の課税免除・不均一課税・減免又は相当額の補助	欠損補てん	第三セクター化に伴う出資・資産取得費を対象とした補助	上下分離・公有民営	鉄道用地の取得	上下分離の考え方による補助
樽見鉄道（三）	○	○	○	○	○			
井原鉄道（三）	○		○		○			○
いすみ鉄道（三）			○		○			○
えちぜん鉄道（三） ※私鉄転換	○			○	○			
養老鉄道（私）				○		○		
三岐鉄道北勢線（私）	○			○		○	○	
一畑電車（私）	○		○					○
上毛電気鉄道（私）	○		○					○
三岐鉄道北勢線（私）	○			○			○	
名鉄広見線（新可児～御嵩間）（私）				○				

※1：以前は鉄道軌道輸送高度化事業費補助金、鉄道軌道輸送近代化設備整備費補助金。

注：①～③及び⑤の一部（資産取得費を対象とした補助）は、⑥に整理することもできる。

資料：県・市町村 web ページ等

2) 支援の考え方

- 支援の考え方として、「輸送密度 4,000 人とのギャップ分を支援する案」や「上下分離方式の考え方による支援の案」など複数の案について検討を行った。
- 検討の結果、沿線 4 市町・名鉄共に適切な考え方として一致した「上下分離方式の考え方による支援の案」に基づき検討を進めることとした。

① 輸送密度 4,000 人とのギャップ分を支援する案

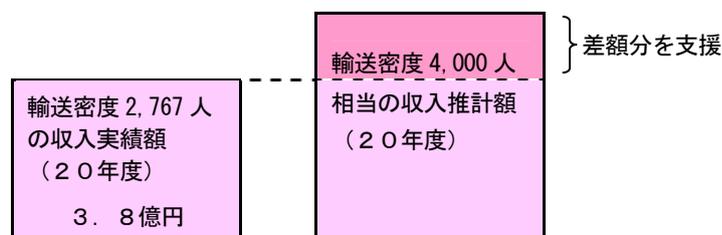
<考え方>

輸送密度 4,000 人を一つの目安^{*}とし、輸送密度 4,000 人相当の収入推計額と収入実績額との差額分を沿線 4 市町が名鉄に対して支援するという考え方。

※ 旧国鉄路線転換時の基準

輸送密度 4,000 人未満・・・原則としてバス転換。バスの方が経済効率性が高い。

輸送密度 8,000 人・・・民鉄における営業収支均衡点。



<事例>

なし

② 上下分離方式の考え方による支援の案

<考え方>

西尾・蒲郡線を道路と同様の社会基盤として捉え、沿線 4 市町が名鉄に対して鉄道施設保有に係る費用の一部を支援するという考え方。

<事例>

^{じょうもう}上毛電気鉄道 [群馬県]、^{じょうしん}上信電鉄 [群馬県]、^{いちばた}一畑電車 [島根県]、^{いばら}井原鉄道 [岡山県・広島県]、いすみ鉄道 [千葉県]

③ 区間経常損失額の一定割合を支援する案

<考え方>

運行費支援として、区間経常損失額の一定割合を沿線4市町が名鉄に対して支援するという考え方。

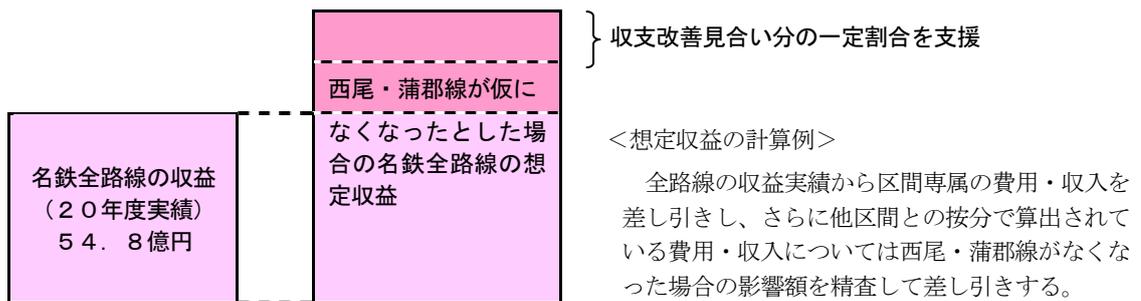
<事例>

^{ひろみ}
名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）〔岐阜県〕

④ 西尾・蒲郡線を廃止した場合の収益改善見合い分の一定割合を支援する案

<考え方>

仮に西尾・蒲郡線がなくなった場合に名鉄全路線の収支がどれだけ改善するか、その収益改善見合い分の一定割合を沿線4市町が名鉄に対して支援するという考え方。



<事例>

なし

⑤ 鉄道用地の譲渡方式による支援の案

<考え方>

西尾・蒲郡線を道路と同様の社会基盤として捉え、鉄道用地を自治体が行政財産として保有するという考え方。沿線4市町が名鉄から鉄道用地を購入し、その購入代金をもって支援の中身とする案。（以後は、名鉄に無償貸付。）

<事例>

^{ふくぶ} 福井鉄道福武線〔福井県〕、^{さんぎ} ^{ほくせい} 三岐鉄道北勢線〔三重県〕

3) 上下分離方式の考え方による支援の先行事例

上下分離方式の考え方によって財政支援を行っている先行事例について整理を行った。

■全国的には、上下分離方式の考え方によって、鉄道基盤設備維持費用の一部を沿線自治体が鉄道事業者に対して補助を行なっている事例が複数ある。

■支援対象経費は、事例によってそれぞれ異なる。

表 3.3.2 上下分離方式の考え方による補助を導入している事例・補助対象経費

		鉄道事業者			
		いちばた 一畑電車	いばら 井原鉄道	上毛電気鉄道 上信電鉄	いすみ鉄道
所在地		島根県出雲市、松江市	岡山県総社市、倉敷市、小田郡矢掛町、井原市、広島県福山市	[上毛電気鉄道] 群馬県前橋市、桐生市、みどり市 [上信電鉄] 群馬県高崎市、甘楽郡甘楽町、富岡市、甘楽郡下仁田町	千葉県いすみ市、夷隅郡大多喜町
運営形態		民鉄	三セク	民鉄	三セク
補助対象経費	線路 保存費	○ 工事費・補償費・調査費のみ	○ 人件費除く	○	○
	電路 保存費	○ 工事費・補償費・調査費のみ	○ 人件費除く	○	○
	車両 保存費	○ 工事費・補償費・調査費・車両区現業職員人件費のみ	○ 人件費・車両清掃料除く	○ 修繕費のみ	○
	保守 管理費				○
	固定 資産税			○	○
	減価 償却費		○		○
備考		固定資産税相当額を別途助成	固定資産税は課税免除(一部補助金として交付)		

4) 名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の維持存続に向けた具体的な支援方策

■支援の考え方、先行事例の整理結果等を踏まえ、「三河南部地域の生活交通に必要な名鉄西尾・蒲郡線を道路と同様の社会基盤として捉え、その維持存続を図るため、沿線市町は、名鉄に対して鉄道施設保有に係る費用の一部を支援する」こと等を合意（平成22年3月、第7回対策協議会）。

第7回対策協議会総会（平成22年3月）における合意事項

名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の維持存続に向けた具体的な支援方策について

- 1 三河南部地域の生活交通に必要な名鉄西尾・蒲郡線を道路と同様の社会基盤として捉え、その維持存続を図るため、沿線市町は、名鉄に対して鉄道施設保有に係る費用の一部を支援する。
- 2 当面、平成22年度から24年度までの事業年度を支援対象とし、沿線市町は、初年度に必要な経費を平成23年度当初予算に計上する。これに向けて、具体的な支援対象経費及び負担規模について今後調整を行う。
- 3 沿線市町及び愛知県は、名鉄と協力して、利用促進策を検討していくとともに、経費削減を名鉄へ要望する。
- 4 平成25年度以降の事業年度に係る支援については、利用状況等を踏まえ、あらためて関係者との協議を行う。

資料：第7回名鉄西尾・蒲郡線対策協議会総会資料（平成22年3月29日）

5) 具体的な支援対象経費

- 支援対象経費（鉄道施設保有に係る費用の一部として支援対象とする経費）として適切かどうか判断するため、名鉄西尾・蒲郡線の「区間収支の計算要領」に基づく各費目について、一つ一つその内容確認を行った。
- 検討の結果、鉄道インフラとして主要な施設・設備に係る費用に限り支援対象経費とすることとし、「線路及び電路の材料費及び工事費、減価償却費のうち構築物分の費用」を支援対象経費とすることを合意（平成22年11月、第8回対策協議会）。
- また、支援額は平成21年度の区間収支実績を基に算出した年額2億5千万円とし、支援対象期間である平成22年度から24年度までの3年間、定額とすることを合意（平成22年11月、第8回対策協議会）。

表 3.5.1 区間収支の計算要領

1 収入	
(1) 旅客運賃	各区間内相互旅客収入は各区間の収入とし、残りの他線跨りの旅客収入は、乗車及び降車手数料を各区間及び他線の収入とし、残りの収入を各区間及び他線別に乗車キロ比例配分
(2) その他運賃	実績調査による輸送キロ比例配分
(3) 運輸雑収	構内営業料等は各区間の実績で配賦し、境界駅分は乗降人員割合で、車内吊り下げ広告は各区間の車両走行キロ割合でそれぞれ配賦
(4) 厚生福利施設収入	厚生福利施設収入を、各区間の充当人員割合で配賦
(5) 受取利息	受取利息を、各区間の固定資産割合で配賦
(6) 雑収入	雑収入を、各区間の営業収入（厚生福利施設収入含む）割合で配賦
2 支出	
(1) 線路費	①充当人員 充当人員を、各区間の投下作業人工割合で配賦 ②人件費 人件費を、各区間の充当人員割合で配賦 ③修繕費 各区間の実績で配賦 ④経費 経費を、各区間の充当人員割合で配賦 ⑤備用品費 備用品費を、各区間の充当人員割合で配賦 ⑥除却費 各区間の実績で配賦
(2) 電路費	①充当人員 充当人員を、各区間の投下作業人工割合で配賦 ②人件費 人件費を、各区間の充当人員割合で配賦 ③修繕費 各区間の実績で配賦 ④経費 経費を、各区間の充当人員割合で配賦 ⑤備用品費 備用品費を、各区間の充当人員割合で配賦 ⑥除却費 各区間の実績で配賦
(3) 車両費	車両費を、各区間の車両走行キロ割合で配賦
(4) 運転費	①充当人員 充当人員を、各区間の乗務時間割合で配賦 ②人件費 人件費を、各区間の充当人員割合で配賦 ③動力費 動力費を、各区間の車両走行キロ割合で配賦 ④経費 経費を、各区間の充当人員割合で配賦 ⑤備用品費 乗車券帳表類は各区間の輸送人員割合で配賦 その他備用品は各区間の充当人員割合で配賦

(5) 駅務費	<p>① 充当人員 駅勤務時間に基づく各駅別の充当人員を各区間の専属とし、境界駅分は乗降人員割合で配賦</p> <p>② 人件費 人件費を、各区間の充当人員割合で配賦</p> <p>③ 修繕費 修繕費を、各区間の輸送人員割合で配賦</p> <p>④ 経費 乗車券販売手数料及び業務委託料は各区間の運賃収入割合で配賦 停車場清掃費は各区間の車両走行キロ割合で配賦 雑費は各区間の充当人員割合で配賦</p> <p>⑤ 備用品費 乗車券帳表類は各区間の輸送人員割合で配賦 その他備用品は各区間の充当人員割合で配賦</p> <p>⑥ 除却費 各区間の実績で配賦</p>
(6) 保守管理費	<p>① 充当人員 充当人員を、各区間の線路費、電路費及び車両費の合計額割合で配賦</p> <p>② 人件費 人件費を、各区間の線路費、電路費及び車両費の合計額割合で配賦</p> <p>③ 修繕費 修繕費を、各区間の線路費、電路費及び車両費の合計額割合で配賦</p> <p>④ 車両リース料 車両リース料を、各区間のリース車両走行換算キロ割合で配賦</p> <p>⑤ 経費 経費を、各区間の線路費、電路費及び車両費の合計額割合で配賦</p>
(7) 輸送管理費	<p>① 充当人員 充当人員を、各区間の運転費及び駅務費の合計額割合で配賦</p> <p>② 人件費 人件費を、各区間の運転費及び駅務費の合計額割合で配賦</p> <p>③ 修繕費 修繕費を、各区間の運転費及び駅務費の合計額割合で配賦</p> <p>④ 経費 経費を、各区間の運転費及び駅務費の合計額割合で配賦</p>
(8) 諸税	<p>① 事業税 各区間の営業収入割合で配賦</p> <p>② 固定資産税 各区間の専属とし、境界駅分は乗降人員割合で配賦</p> <p>③ 都市計画税 各区間の専属とし、境界駅分は乗降人員割合で配賦</p> <p>④ 不動産取得税 各区間の専属とする</p> <p>⑤ その他・関連 各区間の営業費（(1)～(7)の合計額）割合で配賦</p>
(9) 案内宣伝費	案内宣伝費を、各区間の営業収入割合で配賦
(10) 厚生福利施設費	厚生福利施設費を、各区間の充当人員割合で配賦
(11) 一般管理費	一般管理費を、各区間の営業費（(1)～(9)の合計額）割合で配賦
(12) 減価償却費	<p>① 運送施設 車両及び車両工場は各区間の車両走行キロ割合で配賦 その他は各区間の専属とし、境界駅分は乗降人員割合で配賦</p> <p>② 関連資産 案内宣伝施設は各区間の営業収入割合で配賦 厚生福利施設は各区間の充当人員割合で配賦 一般管理施設は各区間の営業費（(1)～(9)の合計額）割合で配賦</p>
(13) 雑支出	雑支出を、各区間の営業費（(1)～(11)の合計額）割合で配賦
(14) 支払利息	支払利息を、各区間の固定資産割合で配賦

資料：名古屋鉄道

表 3.5.2 支援対象経費

平成21年度西尾駅～蒲郡間の 費用内訳	左のうち支援対象経費	
線路保存費	○ (修繕費に限る)	104
電路保存費	○ (修繕費に限る)	27
車両保存費	—	—
運転費	—	—
駅務費	—	—
保守管理費	—	—
運送管理費	—	—
一般管理費	—	—
案内宣伝費	—	—
厚生福利施設費	—	—
諸税	—	—
減価償却費	○ (構築物に限る)	121
営業費用 計		252
営業外費用	—	—
費用 合計		252

資料：第8回名鉄西尾・蒲郡線対策協議会総会資料（平成22年11月10日）

6) 市町毎の負担割合

■市町毎の負担割合は、鉄道施設保有に係る費用の一部を支援する観点から、均等割 1/3、路線延長割 1/3、駅数割 1/3 をもって算定することとし、西尾市と幡豆郡 3 町（一色町、吉良町及び幡豆町）の合併予定（平成 22 年 4 月 1 日）を踏まえ、次のとおりとすることを合意（平成 22 年 11 月、第 8 回対策協議会）。

<算定上の基礎データ>

	均等割 1/3	路線延長 1/3	駅数 1/3
新西尾市	1/2	19.0km	8 駅
蒲郡市	1/2	8.3km	5 駅
計	1	27.3km	13 駅

<沿線市町毎の支援額>

(単位：千円)

	均等割 1/3	路線延長割 1/3	駅数割 1/3	計
新西尾市	42,500	57,418	50,769	150,687
蒲郡市	42,500	25,082	31,731	99,313
計	85,000	82,500	82,500	250,000

資料：第 8 回名鉄西尾・蒲郡線対策協議会総会資料（平成 22 年 11 月 10 日）

第 8 回対策協議会総会（平成 22 年 11 月）における合意事項

名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の維持存続に向けた具体的な支援について

- 1 三河南部地域の生活交通に必要不可欠な名鉄西尾・蒲郡線を道路と同様の社会基盤として捉え、その維持存続を図るため、沿線市町は、名鉄に対して鉄道施設保有に係る費用のうち、線路及び電路の材料費及び工事費、減価償却費のうち構築物分の費用を支援する。
- 2 支援額は平成 21 年度の収支実績を基に算出した年額 2 億 5 千万円を支援額とし、支援対象期間である平成 22 年度から 24 年度までの 3 年間にわたり支援する。沿線市町は、初年度に必要な費用を平成 23 年度当初予算に計上する。なお、沿線市町毎の負担額は、以下のとおりとする。

	負担額 (単位：千円)
西尾市	150,687
蒲郡市	99,313

- 3 平成 25 年度以降の事業年度に係る支援については、利用状況等を踏まえ、あらためて関係者との協議を行う。

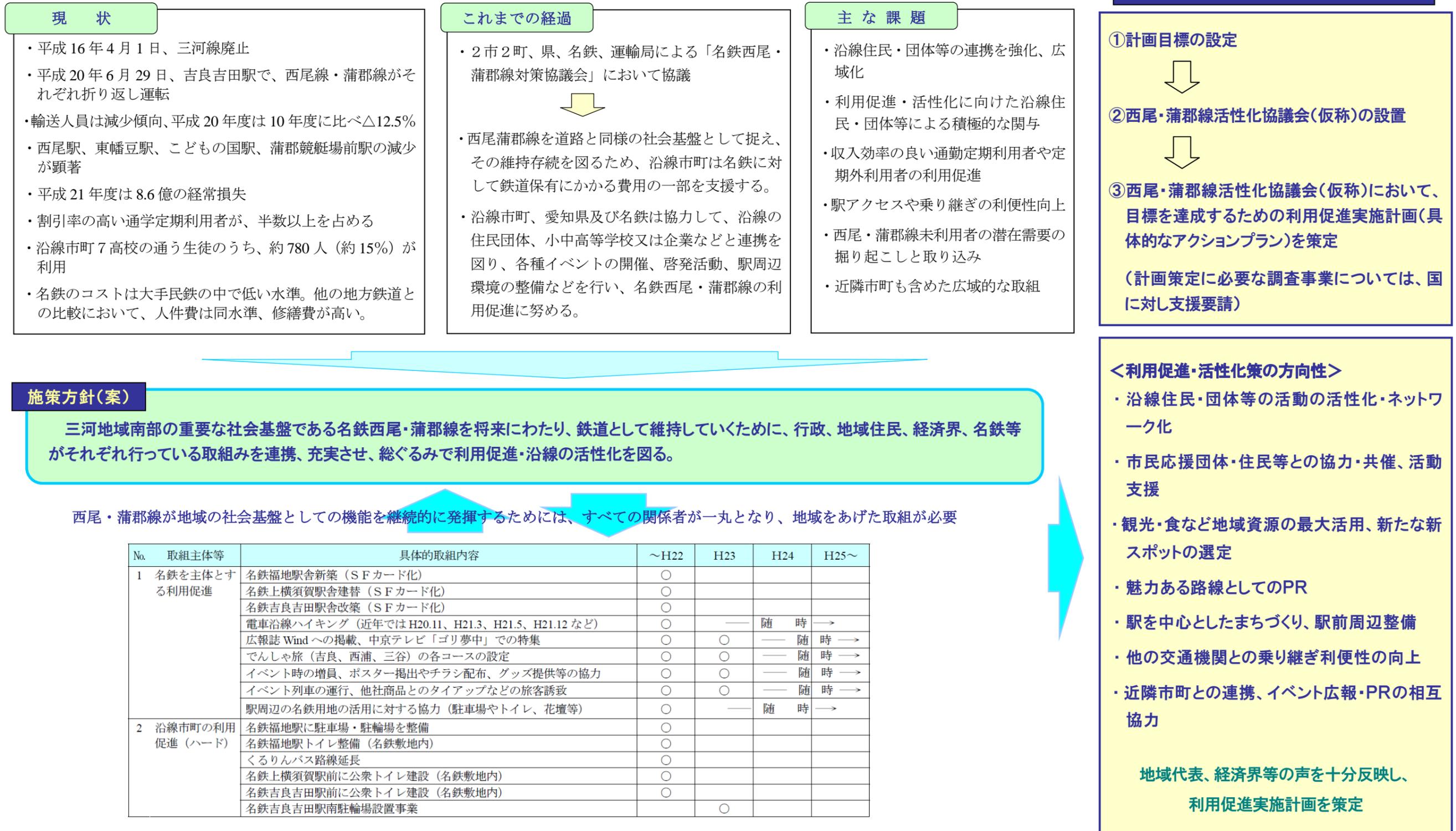
資料：第 8 回名鉄西尾・蒲郡線対策協議会総会資料（平成 22 年 11 月 10 日）

4. 名鉄西尾・蒲郡線活性化計画と費用節減策

■名鉄西尾・蒲郡線を将来にわたり鉄道として維持していくためには、利用促進・活性化策の充実と費用節減策の更なる具体化が必要不可欠。本章では、名鉄西尾・蒲郡線の活性化計画と費用節減策について整理を行った。

(1) 名鉄西尾・蒲郡線活性化計画

1) 活性化計画の施策方針案と利用促進・活性化策の展開イメージ



No.	取組主体等	具体的取組内容	～H22	H23	H24	H25～
2	沿線市町の利用促進（ハード）	名鉄吉良吉田駅周辺駐車場等整備事業（H24から測試予定）			○	○
		名鉄三河鳥羽駅周辺整備事業（公衆便所・駐輪場・駐車場等整備）（名鉄敷地内）	○			
		名鉄東幡豆駅一般車乗降場整備事業（名鉄敷地内）	○			
		名鉄蒲郡駅横に蒲郡市観光交流センター建設		○	○	
		名鉄蒲郡駅横に駐輪場整備		○	○	
		名鉄蒲郡競艇場前駅駐輪場整備		○		
3	沿線市町等の利用促進（ソフト）	羽栗地区(形原町) 土地区画整理事業	○	○	○	○
		団体・親子利用補助	○	○	○	○
		沿線市町等情報（イベント情報等）を広報へ掲載	○	○	○	○
		広報特集・ホームページにて利用PR	○	○	○	○
		沿線観光マップの作成	○			
		電車でGo！（未就学児童の保護者へ名鉄こどもの国駅までの乗車券を配布）	○			
		「エコ通勤デー」の実施（町職員による名鉄等利用出勤：毎月第2・4水曜日）	○			
		レンタサイクル「赤馬Go！」を吉良吉田駅など町内5か所に設置（無料）	○	○	○	○
		はず夢ウォーク	○	○	○	○
		きら・はずピーチビューウォーキング	○	○	○	○
		幡豆町職員エコ通勤	○			
		市民まるごと赤い電車（名鉄西尾・蒲郡線）応援団への補助	○	○	○	○
		名鉄西尾・蒲郡線利用宿泊客へ1000円割引補助	○	○		
		毎月第一水曜日にエコモビ実施（蒲郡市職員）	○			
エコモビリティライフ（クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けるライフスタイル）の推進	○	○	○	○		
沿線イベント時のグッズ提供	○	○	○	○		
4	住民団体を主体とする利用促進	住民団体の立ち上げ		○		
		名鉄電車利用者増強大会（H20.11.23）	○			
		名鉄電車利用促進大会（H22.1.30）	○			
		きら・はずピーチビューウォーキング（H21.10.11、H22.5.8）	○	○	○	○
		町内子ども会の社会見学で名鉄電車利用（従来バス）	○			
		ちょこっとウォーキング	○	○	○	○
		穴弘法ウォーキング	○	○	○	○
		電車でおでかけウォーキング	○	○	○	○
		友引市の開催	○	○	○	○
		市民まるごと赤い電車（名鉄西尾・蒲郡線）応援団結成（H21.9）	○	○	○	○
		名鉄西尾・蒲郡線応援メッセージ号作成（H21）	○			
		名鉄西尾・蒲郡線利用促進アイデア箱設置（H21～）	○	○	○	○
		名鉄でGO！農林水産まつりへレッツGO！（H22.2）	○			
		応援団（ピンバッチ・ステッカー・のぼり・たすき）利用促進グッズ作成	○	○	○	○
		蒲郡市老人クラブが市民ラジオ体操のつどいに名鉄利用（H21.11）	○			
		赤い電車（名鉄西尾・蒲郡線）応援団員募集！	○	○	○	○
		名鉄でGO！形原温泉あじさいまつりへレッツGO！	○			
		赤い電車応援写真展の開催（市内3箇所）	○			

No.	取組主体等	具体的取組内容	～H22	H23	H24	H25～
4	住民団体を主体とする利用促進	赤い電車で行く！クリーンウォーク	○			
		赤い電車（名鉄西尾・蒲郡線）写真コンクール、写真展	○	○		
5	経済界・観光協会等を主体とする利用促進	J A主催農業まつりにてPR	○	○	○	○
		観光誘客事業にてPR	○	○	○	○
		吉良吉田駅まで無料送迎（吉良温泉観光組合加盟のホテル等利用者）	○	○	○	○
		吉良温泉観光組合主催イベント（ハワイアンフェスティバル等）で名鉄利用をPR	○	○	○	○
		三河鳥羽駅における鳥羽市の開催	○	○	○	○
		蒲郡青年会議所「鉄道フォーラム」を開催（H21.9）	○			
		西浦・形原温泉旅館協同組合が割引補助を各旅館等でPR	○	○		
6	学校関係機関等を主体とする利用促進	事業者広報紙に「エコ・モビリティ推進運動」を掲載	○	○	○	○
		あさり飲食店マップ作成（沿線商工会議所連携）	○	○		
		西尾高校：名鉄西尾・蒲郡線体感ウォーク	○	○	○	○
		子ども会活動での利用促進	○	○	○	○
		遠足などの学校行事での利用促進	○	○	○	○
		町内保育園・小中高校名鉄電車利用（遠足、社会見学、校外学習、部活）	○	○	○	○
		吉良中学校生徒自作ポスターを店舗等に配布し名鉄利用のPR	○			
		吉良高校生による駅周辺清掃作業、住民団体と連携してのPR活動	○	○	○	○
		鳥羽地区子ども会デイキャンプ	○	○	○	○
		蒲郡あけぼの幼稚園が行事に名鉄利用、作品展で利用促進PR活動	○	○	○	○
7	沿線既存施設の活用	形原むつみ子ども会がこどもの国デイキャンプで名鉄利用（H21.7）	○			
		愛知工科大学AUT祭で名鉄利用促進をPR	○	○	○	○
		蒲郡市子ども会連絡協議会が「青空まつり」に沿線市町の子ども会を招待（H21.10）	○			
		蒲郡市老人クラブが市民ラジオ体操のつどいに名鉄利用（H21.10）	○			
		形原地区子ども会ドッチボール大会で名鉄利用促進をPR	○			
		沿線市町6中学校（バレーボール女子）合同練習会の開催（赤電カップ）	○	○	○	○
		三河湾健康マラソン大会で赤い電車応援団のたすきをかけて走行（PR活動）	○	○	○	○
		憩いの農園	○			
		レンタサイクル「赤馬Go！」の発着所として駅周辺公共施設を利用	○	○	○	○
		ウォーキングコース（日本ウォーキング協会認定）の発着場所として御菓子所「東角園」を指定	○	○	○	○
		愛知こどもの国（電車利用による入園・イベント参加等）	○	○	○	○
		蒲郡まつりの開催	○	○	○	○
		竹島ベイパークにグラウンドゴルフ場オープン	○	○	○	○
		蒲郡生命の海科学館で子供向けイベントを開催	○	○	○	○
		蒲郡シーサイドジャズフェスティバル(竹島埠頭)の開催	○	○	○	○
竹島水族館リニューアルオープン	○	○	○	○		
愛知こどもの国桜まつり等における名鉄電車利用促進、老朽化した遊具等の修繕	○	○	○	○		

※ 平成23年度以降の取組は、支援対象期間の計画に限定せず中長期の計画として取りまとめたもので、PDCAサイクルを通じて計画の見直し・充実を図るだけでなく、各種行政計画等にも反映していく。

2) 計画の目標

■沿線4市町の合計人口は平成22年頃を境に減少に転じると見込まれるが、近年実施してきた利用促進・活性化策を充実させ、地域をあげて取り組むことにより利用者数の減少を補い、対前年度比で毎年1.6%※ずつ増やし、平成24年度の年間輸送人員を318万7千人（利用促進・活性化を行わなかった場合と比べ54万2千人増）にすることを目標とする。

※将来推計人口の減少割合を加味した直近3年間の平均伸び率

数値目標（案）

対前年度比で毎年1.6%ずつ増やし、平成24年度の年間輸送人員を318万7千人（利用促進・活性化を行わなかった場合と比べ54万2千人増）以上にする。

表 4.1.1 年間輸送人員（西尾駅～蒲郡駅間、名鉄全線）の推移

（単位：千人）

		平成19年度	平成20年度	平成21年度	〔平成22年4月 ～23年2月〕
年間輸送人員	西尾駅～蒲郡駅間	2,927	2,994	3,039	(2,836)
対前年度比	西尾駅～蒲郡駅間	98.8%	102.3%	101.5%	(101.3%)
	名鉄全線（参考）	101.2%	100.6%	97.4%	(100.9%)

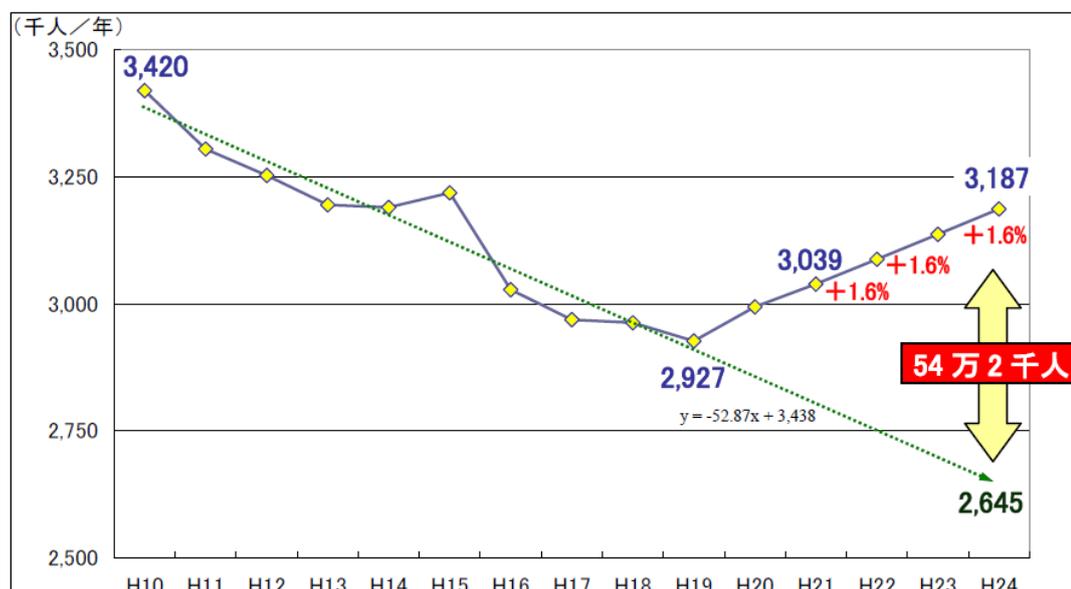
資料：名古屋鉄道

表 4.1.2 将来推計人口の減少割合

（単位：千人）

	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	H32 (2020)	H37 (2025)	H42 (2030)	H47 (2035)
人口	221,272	222,169	220,910	218,096	214,270	209,584	203,900
5年間の増減割合	+1.7%	+0.4%	△0.6%	△1.3%	△1.8%	△2.2%	△2.7%
年平均増減割合	+0.3%	+0.1%	△0.1%	△0.3%	△0.4%	△0.4%	△0.5%

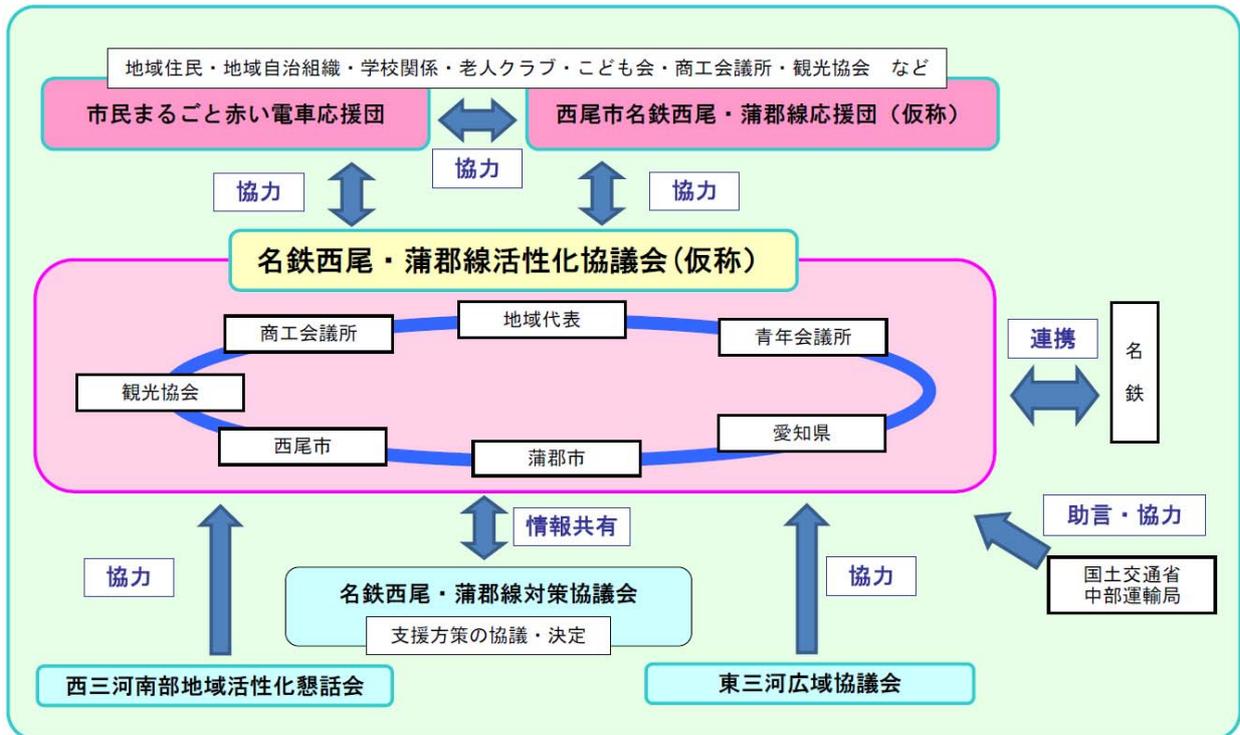
図 4.1.1 年間輸送人員の推移と目標



3) 計画の推進体制のイメージ

- 名鉄西尾・蒲郡線活性化協議会（仮称）を中心に、市民応援団や近隣市町との広域協議会などと協力し、地域住民、経済界、行政、交通事業者が一体となって地域をあげて利用促進・沿線の活性化を図るものとする。

図 4.1.2 活性化計画の推進体制イメージ図



4) 目標を達成するための実施計画（アクションプラン）の策定

- 目標を達成するため、名鉄西尾・蒲郡線活性化協議会（仮称）において、地域代表、経済界等の声を十分反映した利用促進実施計画（アクションプラン）を策定し、地域をあげて利用促進・沿線の活性化を図る。
- 計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Act）のPDCAサイクルを通じて、計画の見直し・充実を図っていくことが大切。

(2) 費用節減策

- ワンマン運転化や駅係員の勤務時間の見直しなど、これまで様々な合理化策を実施。
- 今後も、現業部門の定員・要員削減や清掃委託内容の見直しなど、費用節減を進めていく。

表 4.2.1 近年名古屋鉄道が当該区間内で実施した合理化策

実施年月日	実施内容
平成 10 年 6 月 1 日	西尾～蒲郡間ワンマン運転開始
	東幡豆駅、西浦駅の駅員無配置化
平成 16 年 4 月 1 日	吉良吉田駅係員 勤務時間見直し
平成 17 年 4 月 1 日	吉良吉田駅係員 勤務時間見直し
平成 17 年 12 月 26 日	蒲郡駅係員 勤務時間見直し (JR と別改札化)
平成 18 年 12 月 16 日	鎌谷駅、三河荻原駅の廃止
平成 19 年 4 月 1 日	西尾幹事駅の廃止 (東岡崎幹事駅への統合)
平成 20 年 6 月 29 日	吉良吉田駅にのりかえ改札口を設置
平成 21 年 11 月 16 日	吉良吉田駅係員 勤務時間見直し

資料：名古屋鉄道

表 4.2.2 今後鉄道事業として推進する主な費用節減策

項目	概要
現業部門の定員・要員削減等	駅サービスセンター見直し
	採用数抑制、パート・OB 活用
	時間別定員見直し
	勤務制度見直し
清掃委託内容の見直し	車両清掃業務見直し
	駅舎清掃業務見直し
電気代節約	駅ホーム、本社等での蛍光灯設置数削減
NTT 回線廃止	各現場の不要な回線を削減
一部工事の内製化	土木・電気部門
ダイヤ改正 (23 年 3 月)	ワンマン運転区間の拡大
	効率的なダイヤ (朝間帯の大幅な変更)
	保有車両数削減

