

蒲郡市地域公共交通計画 (第2次地域公共交通網形成計画)



2021年●月

蒲 郡 市

<目 次>

【計 画 編】

第1章 蒲郡市地域公共交通計画の策定の趣旨及び位置づけ	2
1. 蒲郡市の概況.....	2
2. 公共交通に係る計画の策定経緯.....	2
3. 新しい計画の策定（法的位置づけ）.....	2
4. SDGs の推進.....	3
第2章 旧網計画の検証及び課題確認	4
1. 事業の実施状況の確認.....	4
2. 設定した指標による評価.....	6
3. 現状の公共交通のネットワーク状況とカバー状況.....	8
4. 公共交通を支える組織団体とその活動状況.....	11
5. 公共交通に対する住民ニーズ.....	13
6. 蒲郡市の公共交通の課題認識と対応方針.....	15
第3章 地域公共交通計画の内容	17
1. 地域公共交通計画の基本的な方針.....	17
2. 計画の区域.....	21
3. 計画期間.....	21
4. 計画の目標.....	22
5. 計画を達成するために行う事業及びその事業主体.....	28

【資 料 編】

第4章 蒲郡市の地域分析	36
1. 蒲郡市の人口構造.....	36
2. 人口分布.....	37
3. 人口流動.....	38
第5章 上位関連計画	40
1. 総合計画.....	40
2. 都市計画マスタープラン.....	42
3. 立地適正化計画.....	44
4. 蒲郡市観光ビジョン.....	45

第6章 蒲郡市の交通インフラ状況	46
1. 鉄道の利用状況.....	46
2. 民間路線バスの利用状況.....	49
3. 支線バスの利用状況.....	50
4. 財政投入状況（周辺市町との比較）.....	51
5. 高齢者タクシー運賃助成事業の状況.....	52
6. 免許自主返納状況.....	53
第7章 住民向けアンケート調査	54
第8章 協議体制と協議経過	56
1. 蒲郡市地域公共交通会議.....	56
2. 会議開催経過.....	60
3. パブリックコメント.....	60

計 画 編

第1章 蒲郡市地域公共交通計画の策定の趣旨及び位置づけ

1. 蒲郡市の概況

蒲郡市は三河湾の海岸線に沿って東西に長く、平野を取り巻くように山地が分布しており、平野部を走るJR東海道本線、名鉄西尾・蒲郡線を軸として、まとまった市街地が形成されており、そこへ通じる交通機関として、民間路線バスが運行されていた。

一方、市北部の山間部地域をはじめとして、市内には公共交通空白地域が広がっており、これら空白地域の解消のため支線バスが導入された。

2. 公共交通に係る計画の策定経緯

市の最上位計画である第四次総合計画では、「子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系の確立」、「地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系の形成」を目指しており、公共交通施策を進めるため、平成26年3月に「地域公共交通総合連携計画」を定め、公共交通体系を一体的に改善する施策を進めていた。

その一方で、交通政策基本法が平成25年12月に施行され、併せて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正する法律が平成26年11月に施行された。当該法改正により、「地域公共交通総合連携計画」から「地域公共交通網形成計画」に交通に関する計画について変更がなされている。

これにより、蒲郡市においても、蒲郡市地域公共交通総合連携計画の根拠法の改正を踏まえ、「蒲郡市地域公共交通網形成計画（以後、「旧網計画」と表記）」への変更を平成28年3月に行い、令和2年度（平成32年度）末を最終年度とする計画を推進した。

3. 新しい計画の策定（法的位置づけ）

旧網計画が令和2年度末をもって計画期間を迎えることから、新しい計画を策定する必要があった。そのため、旧網計画の施策進捗状況を評価すると共に、蒲郡市の現状実態や住民ニーズ、上位関連計画などを確認し、地域公共交通に関する課題・問題点を抽出した。さらに、この課題・問題点を解決するために実施する施策を検討し、本計画を策定した。

なお、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」は、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、令和2年6月3日に一部を改正する法律が公布された。その内容として、「地域自らがデザインする地域の交通」のため、地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成が位置づけられ、これまで「地域公共交通網形成計画」として呼称されていた交通計画は、「地域公共交通計画」に名称変更された。

これにより、この新しい計画は、活性化再生法に基づく「地域公共交通計画」として位置付ける。

4. SDGs の推進

SDGs は「Sustainable Development Goals website」の略称であり、持続可能な開発目標を示し、正式名称は「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための 2030 年アジェンダ」である。

17 のゴール・169 のターゲットから構成され、「地球上の誰一人として取り残さない (leave no one behind) こと」を誓い、SDGs は発展途上国のみならず先進国自身が取り組む普遍的なものとなっている。

蒲郡市では、「蒲郡市 SDGs 推進方針」を令和 2 年 2 月に策定し、持続可能な開発目標の推進を図るため、蒲郡市地域公共交通計画もその一環として位置づける。

公共交通分野のターゲットとしては、9：基盤整備と 11：住み続けられるまちづくりの 2 つから取り組むものとする。

図表 1-1 貢献する持続可能な開発目標



9 産業と技術革新の
基盤をつくらう



11 住み続けられる
まちづくりを



第2章 旧網計画の検証及び課題確認

1. 事業の実施状況の確認

旧網計画の計画期間中の事業の実施状況は、下記の通り。
評価結果に印で示しているように、すべての事業を計画的に実行できている。

<評価結果の定義（印）>

◎：十分に実施できている。

○：おおむね計画通りに実施できている。

図表 2-1 事業の実施状況と評価

旧網計画で定めた事業		評価結果	
1. 鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保			
○名鉄西尾・蒲郡線の利用促進	◎	・西尾市、市民まるごと赤い電車応援団と共に利用促進活動を実施。	
○蒲郡市による民間路線バスの運行支援	○	・計画期間中、経費支援を継続実施。	
○交通結節点の強化 (待合環境の改善等)	◎	・支線バスの運行実施により、接続駅での乗り継ぎ環境を確保。相互の利便性向上。 ・支線バス接続箇所ベンチの設置。	
2. 交通空白地の解消のための取組			
○形原地区支線バスの運行	◎	・2015年度（H27）より運行開始。	
○第2の支線バスの事業構築	◎	・東部、西部地区において運行開始。 ・三谷、大塚地区にて検討開始。	
○高齢者の足確保事業の継続実施	◎	・割引タクシーチケット配布事業を継続実施。 ・平成30年度より免許返納支援事業を実施。	
3. 旅客の乗り継ぎに関する分かりやすい情報提供			
○ターミナルにおける公共交通情報の提供	◎	・バスマップ作成。蒲郡市観光交流センター（ナビテラス）での情報提供の実施。	
○ネットワークの見える化の推進	◎	・NAVITIME・ジョルダン等への掲載。 ・GTFS化対応。	
4. 関係者間の連携強化のための事業			
○地域連携活動の実施	◎	・法定協議会を通して、支線バス地区協議会の取組状況の共有。 ・「指針」策定による関係者の役割を共有。	

5. 持続性のある公共交通の確保のための事業（利用促進活動）	
○利用促進活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・名鉄：市民まるごと赤い電車応援団と共に利用促進活動を実施。 ・民間路線バス：バスマップの作成・配布。 ◎ 支線バス：地区協議会単位で実施。（形原：定例会議による実績共有、長寿会・民生児童委員等との意見交換会の実施、保育園ぬりえ大会や5000人達成イベント等）

2. 設定した指標による評価

(1) 既存の交通ネットワーク網の維持確保と交通空白地解消による「移動環境」を向上させるための目標管理

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

図表 2-2 目標値と評価結果

	策定時	目標	実績値	達成状況
既存の公共交通の利用者数 (蒲郡市が補助している民間路線バスのみ対象)	約 219,000 人 (2014 年度)	人口変動率 対比でプラス を目指す	161,638 人 (2019 年度)	未達
交通空白地で新たに導入する 支線的バス・タクシーの利用 者数	—	同上	6,303 人 (2019 年度)	達成 (増加傾向)

「民間路線バス」は、路線別の事業収支状況などから減便・ダイヤ改正が行われ路線維持は行われているものの、目標管理指標の利用者数は大きく減少し、目標値を達成できていない。

「交通空白地解消の支線バス」については、計画期間内に5つの路線で事業化される見通しで、2019（R1）年度までの全利用者数は増加傾向にあり、目標値は達成できたものと評価できる。

(2) 関係者間の連携による公共交通を「支える仕組み」の強化のための目標管理

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

図表 2-3 目標値と評価結果

	策定時	目標	実績値	達成状況
地元協議組織の設置箇所数	1 箇所	3 箇所以上	5 箇所	達成

支線バス等について協議する「地域協議組織」は、現時点で、形原・東部・西部・三谷・大塚地区の5箇所で設置され、十分な協議検討の末に事業化が行われたことを踏まえ、目標値は達成できたものと評価できる。

(3) 「困っている人」を助けるための目標管理

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

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

図表 2-4 目標値と評価結果

	策定時	目標	実績値	達成状況
人口カバー率 (公共交通サービスを提供できている人口割合)	75.5%	10ポイント増 (85.5%)	89.7% (2020年度)	達成
日常の移動に不便を感じている人の割合(住民向けアンケート調査による実態把握)	35.3%	30%	31.0% (2020年度)	未達 (良化傾向)

「人口カバー率」は、5地区での支線バスの導入により交通空白地の解消が進み、目標値を達成した。

「日常の移動に不便を感じている人の割合」は、計画策定時の 35.3%から 31.0%となり、残念ながら目標値の 30%は達成できなかったが良化している傾向である。

(4) 評価を踏まえた旧網計画の評価について

旧網計画は、計画期間内に予定していた事業を実行することができ、その評価も一部未達の評価指標があったが、おおむね良好な評価結果であった。

指標による評価から特に大きく内容を変更する必要性もないと判断できるため、新しい計画は旧網計画の基本的な考え方・方針を基本的に踏襲し、事業を推進していくものとする。

3. 現状の公共交通のネットワーク状況とカバー状況

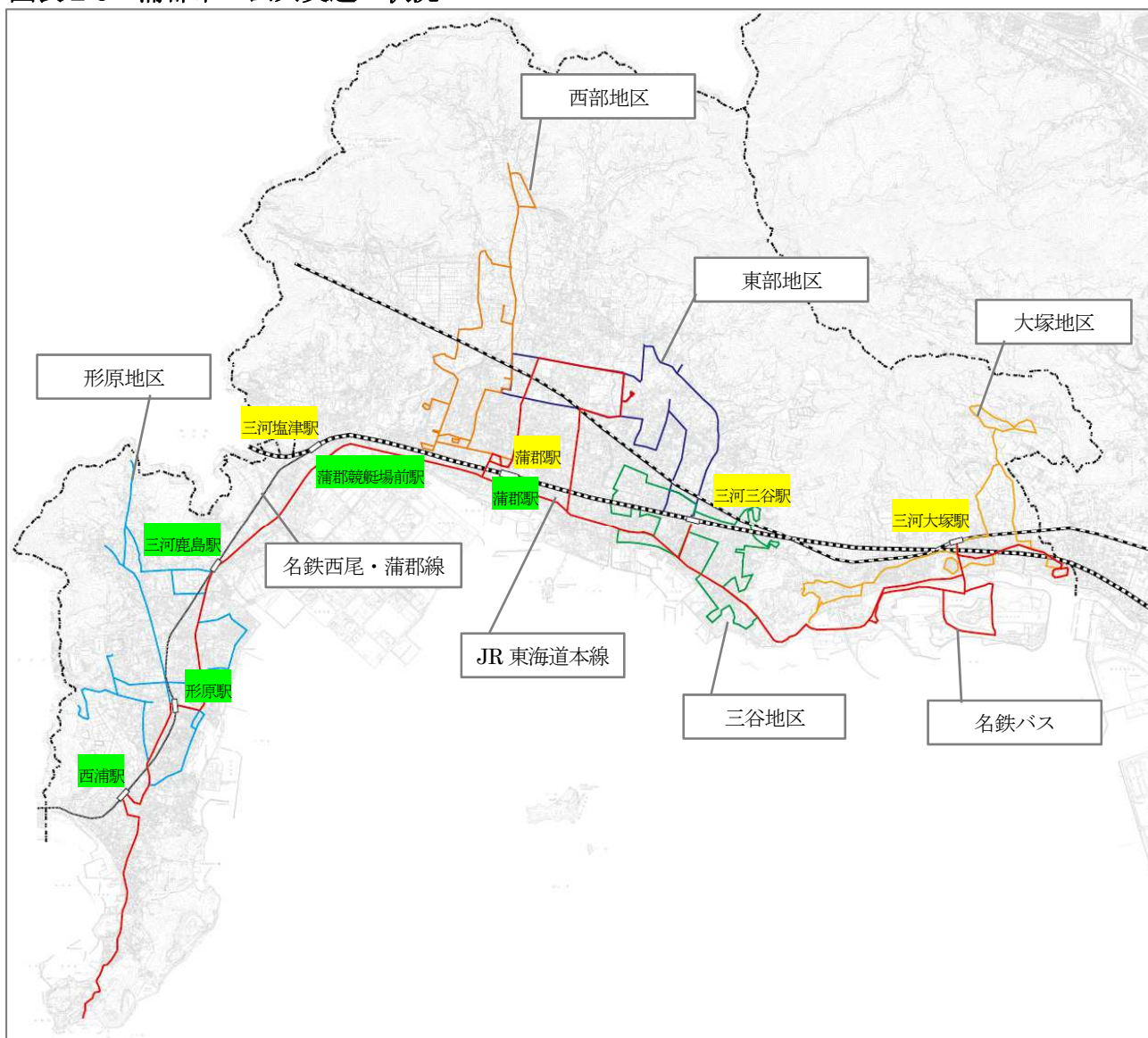
(1) 蒲郡市における公共交通のネットワーク状況

蒲郡市内の公共交通について、鉄道はJR 東海道本線と名鉄西尾・蒲郡線があり、JR は4カ所、名鉄は5カ所の駅を有している。

民間路線バスについては、蒲郡駅を中心に東西方向と市民病院を結ぶ路線が名鉄バス株式会社により運行されている。

交通空白地域の解消として地域協議組織が構築した支線バスが、形原地区・東部地区・西部地区において3路線運行されている。なお、三谷地区・大塚地区の2カ所で地域協議組織が設置され、新たな支線バスの事業化が進められている（事業計画が承認され、運行予定である）。

図表 2-5 蒲郡市の公共交通の状況



(2) 人口カバー率（空間的分析）

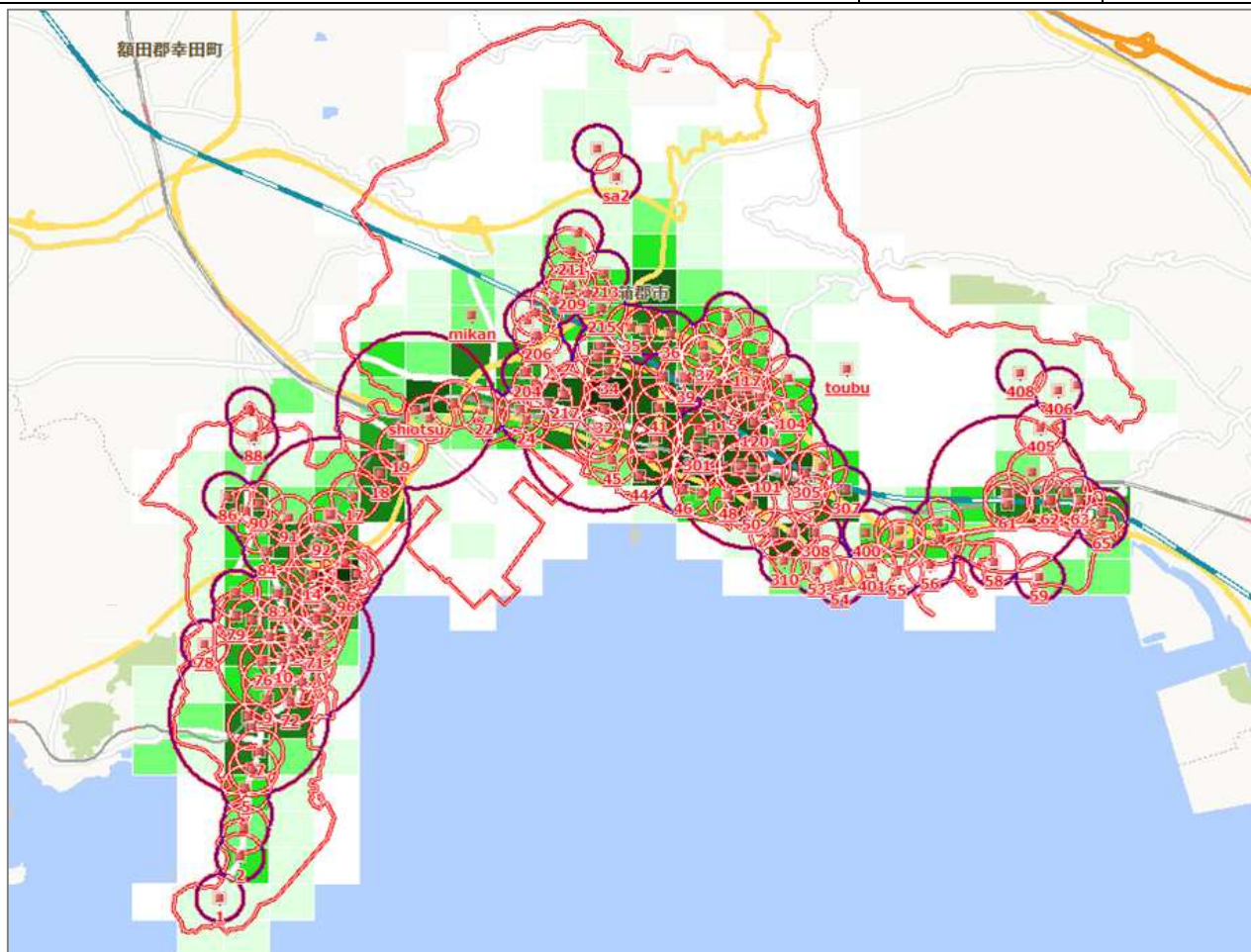
蒲郡市の人口に対する公共交通のカバー状況を確認した。

公共交通のカバー圏域の定義は、鉄道駅から半径 1km、民間路線バス・支線バスは停留所から 300m とした。

公共交通が提供されている人口のカバー率は 89.7% で、第 1 次公共交通網形成計画の策定当時の 75.5% から約 14 ポイント拡大している。

図表 2-6 公共交通の人口カバー率

	人口（四捨五入）	カバー率
蒲郡市全体人口	78,140 人	
鉄道 1 km 圏域	53,850 人	66.4%
民間路線バス 300m 圏域	35,410 人	43.7%
鉄道 1km 圏域+民間路線バス 300m 圏域	61,910 人	76.3%
鉄道 1km 圏域+民間路線バス 300m 圏域+支線バス 300m 圏域	72,780 人	89.7%



注：行政境界部分のメッシュの面積按分によるため国勢調査人口（81,100 人）とマップベースとは乖離がある。

4 次メッシュの面積按分により計測している。

支線バスは、形原地区、東部地区、西部地区、三谷地区、大塚地区を対象としている。

資料：技研商事インターナショナル株式会社「Market Analyzer」にて作成

(3) 公共交通サービスの提供実態（年齢等属性からみた状況確認）

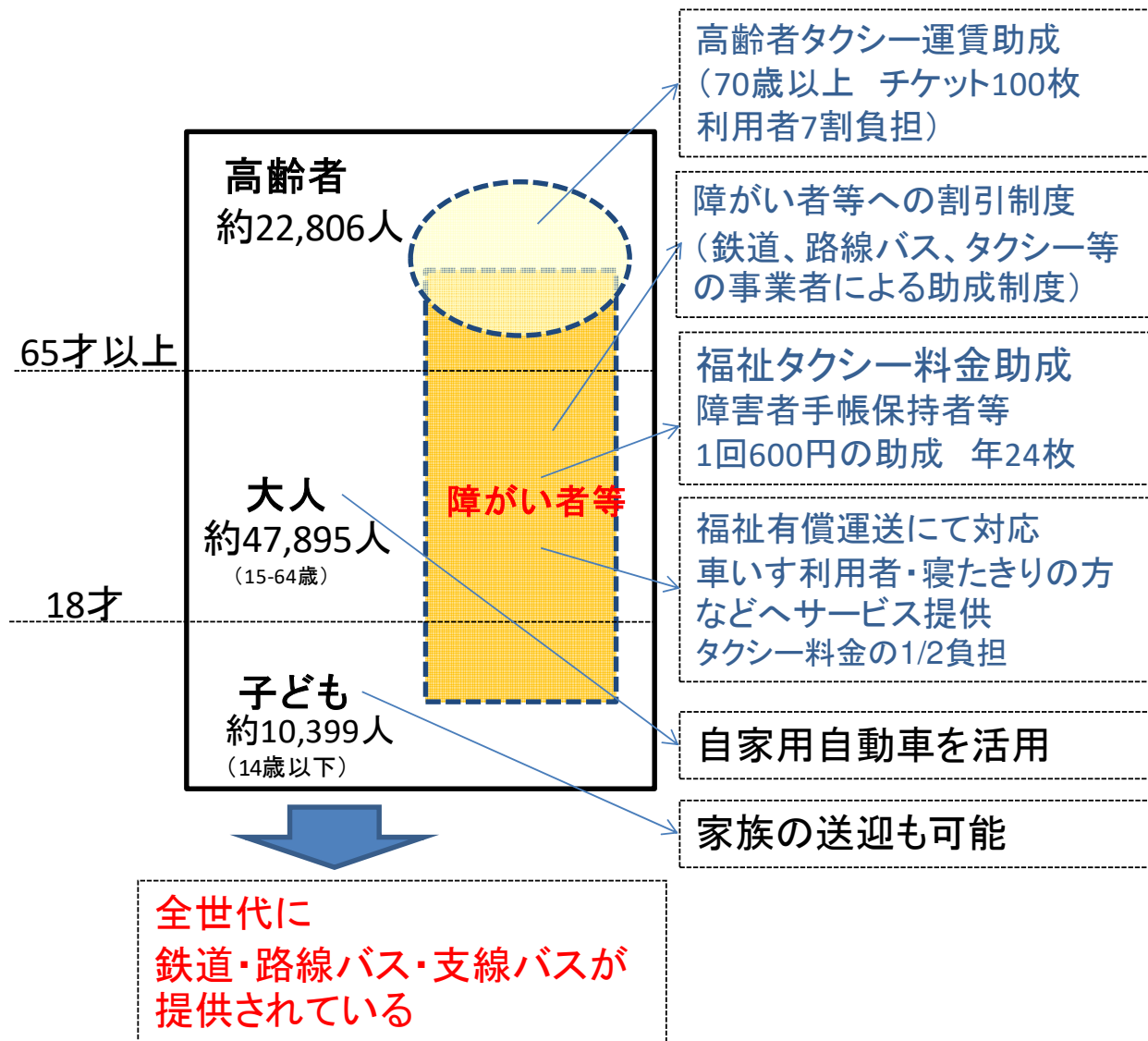
公共交通サービスの利用環境について、駅や停留所からの物理的距離からみた提供状況とは別に、年齢や障がい等による属性面に着目して確認した。

蒲郡市では、全世代に対して、物的な制約があるものの、鉄道・民間路線バス・支線バスが提供されている。

その一方で、障がい者等には、公共交通事業者による運賃割引制度に加えて、市単独事業として、「福祉タクシー料金助成」制度が提供されている。また、70歳以上の高齢者には、「高齢者タクシー運賃助成事業」として、タクシー割引チケットが配布されており、障がい者や高齢者などの所謂交通弱者に対しても移動サービスについてカバーできている。

上記により、蒲郡市における移動サービスは、年齢・障がいといった個人属性に配慮した制度が導入できている。

図表 2-7 年齢等からみた公共交通サービスの提供状況



蒲郡市総人口: 81,100人 (国勢調査より)

4. 公共交通を支える組織団体とその活動状況

蒲郡市における公共交通を支える組織団体としては、蒲郡市地域公共交通会議以外に、下記に示す組織団体がある。これら組織団体により、公共交通の維持存続について取組が行われている。

(1) 名鉄西尾・蒲郡線を支える組織団体・活動

○名鉄西尾・蒲郡線対策協議会

西尾市及び蒲郡市並びに愛知県をもって組織する。オブザーバーとして中部運輸局及び名古屋鉄道株式会社が参加する。関係者が、名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅から蒲郡駅）の存続問題に対する対応策を調査、協議等することを目的とする組織で、2005（平成17）年12月20日に設立している。

○名鉄西尾・蒲郡線活性化協議会

市民団体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名鉄西尾・蒲郡線の利用促進、沿線の活性化を図ることを目的に2011（平成23）年6月30日に設立している。当協議会は、名鉄西尾・蒲郡線活性化計画で策定した計画目標を達成するためのアクションプラン（利用促進実施計画）を策定し、事業を推進している。

○市民まるごと赤い電車（名鉄西尾・蒲郡線）応援団

2009（平成21）年9月、蒲郡市民の総力で、名鉄西尾・蒲郡線を存続させるため、「市民まるごと赤い電車（名鉄西尾・蒲郡線）応援団」を結成している。名鉄に乗車するという行動が、名鉄を存続していくために、今どうしても必要であり、一人ひとりの力で、この蒲郡のまちに赤い電車を残すためにPR活動、利用促進活動を展開するため組成された。



名鉄西尾・蒲郡線については、これら関係組織団体により、存続に対する対応、利用促進活動が取り組まれている。

(2) 路線バス・支線バス等を支える組織団体・活動

○蒲郡市地域公共交通事業の推進に係る行動『指針』

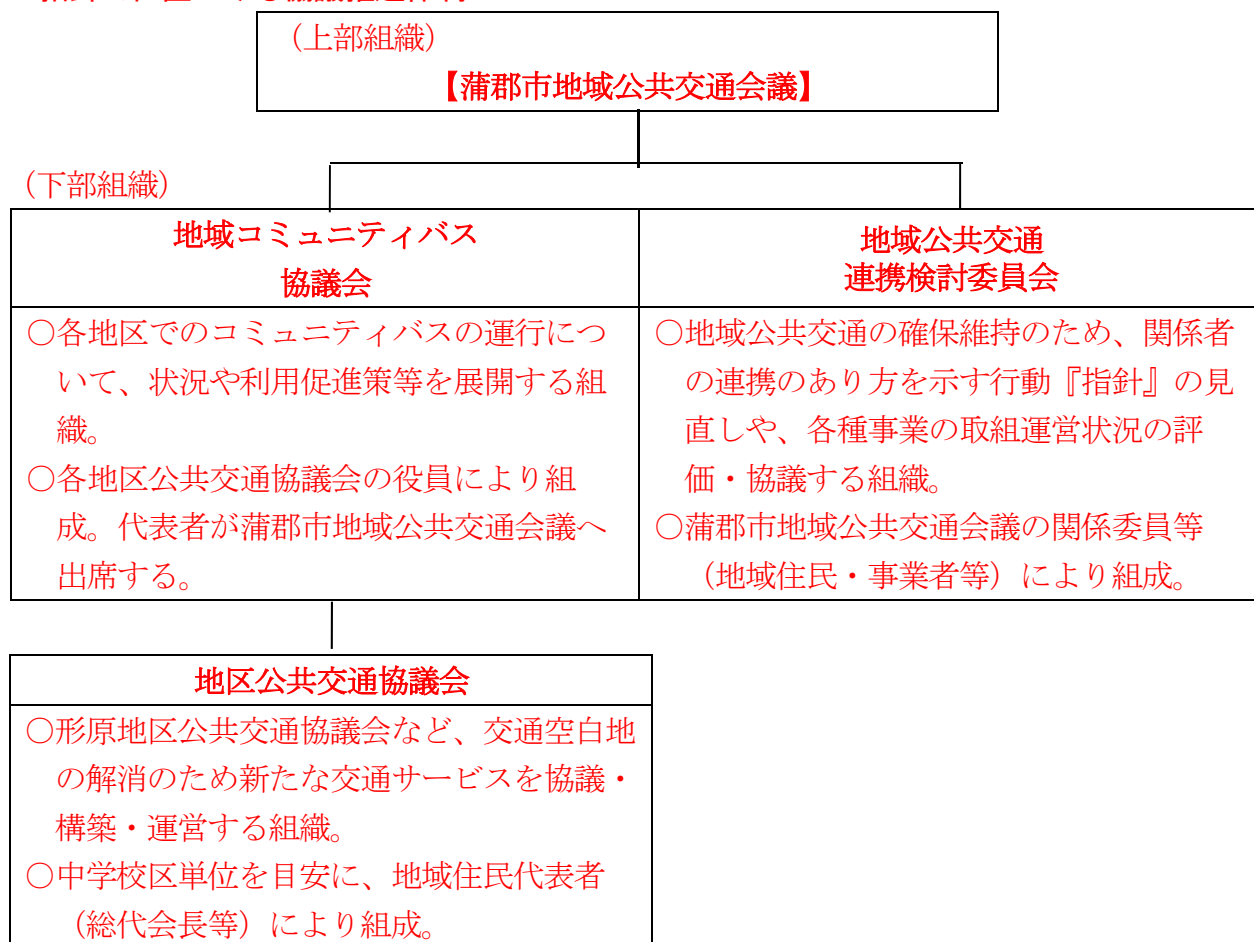
行動『指針』は、蒲郡市の地域公共交通の利用者・市民・交通事業者・関係者・行政等における役割分担や共有すべき考え、進むべき方向性など、基本的事項を定めることにより、蒲郡市の地域公共交通の関連事業を適切に推進することを目的に2018（平成28）年1月に策定したものである。

蒲郡市地域公共交通会議における関係者の総意により定めたもので、当該指針に基づき地域公共交通関連事業を適切に推進する。

交通会議にて、協議推進体制や交通空白地解消のための新規開設路線の事業評価方法など、必要に応じて見直しを行っている。

交通空白地解消のために導入されている支線バスは、住民代表者により地区公共交通協議会が設立されており、当該地区協議会により、事業化・運営・利用促進活動が行われている。

○指針で位置づける協議推進体制



地域公共交通活性化・再生法の一部が改正されたその内容の一つとして「輸送資源の総動員による移動手段の確保」がある。輸送資源とは、単にモードを指すだけでなく、輸送資源を支える地域の関係者も対象となると理解し、蒲郡市では、この行動指針を通して、「公共交通に関わる全ての人」を総動員して地域の公共交通を支えていく。

5. 公共交通に対する住民ニーズ

(1) 市民3,000人に対するアンケート調査の実施

公共交通の利用実態とサービスに対する意向を確認するためアンケート調査を実施した。

図表 2-8 住民アンケート調査概要

対象	蒲郡市在住の満16歳以上の方3,000人（住民基本台帳から無作為抽出）		
手法 期間	郵送による配布・回収	2020年（R2）7月10日（金）～7月31日（金）	
回収数	回収数：1,202票（40.1%）	有効回答数：1,200票（40.0%）	

(2) 結果概要

- ・蒲郡市民においては、主な移動手段が自家用車であり、公共交通の利用状況及び利用意向は高くなく、今後も公共交通への転換意向は低い。
- ・将来の公共交通が優先すべき目的は、「高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保する」という意見が多く、既存の公共交通に対して「現状のまま維持すべき」と「収支率の悪い路線はコスト削減できる別の方法を考えるべき」との意見が多い。
- ・年齢別では、自家用車を主な交通手段としている20歳代～60歳代前半については、公共交通の利便性の向上が利用のきっかけになるとは考えにくい結果となった。

(3) 前回2017年調査との比較

- ・公共交通の評価としての「日常の公共交通での移動における不便の有無」について、「感じている」「やや感じている」人の割合は、2017年は34.6%、2020年は31.0%となり、不便と感じている人の割合が少なくなった。

問3：移動における不便の有無	2017年時	2020年時	変化
「感じている」「やや感じている」人の割合	34.6%	31.0%	3.6ポイント減少

- ・バスの利用実態としての「バスの利用頻度」について、「バスをほとんど乗らない」と回答した人の割合は、2017年は85.4%、2020年は86.8%となり、あまり変化がない。

問4：バスの利用頻度	2017年時	2020年時	変化
「ほとんど乗らない」人の割合	85.4%	86.8%	1.4ポイント増加

- ・バスの「サービス水準に対する満足度」について、「満足」「おおむね満足」を選択した人の割合は、2017年は35.1%、2020年は36.4%となり、あまり変化がない。

問4：サービス水準に対する満足度	2017年時	2020年時	変化
「満足」「おおむね満足」を選択した人の割合	35.1%	36.4%	1.3ポイント増加

- ・「今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準に対する考え」について、「わからない」との回答が2017年・2020年共に最も多い状況は変わらない。「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」を選択する人の割合は、2017年の16.0%から2020年は19.8%となり、「妥当とする」人の割合が増えている。

問7：税金投入とサービス水準	2017年時	2020年時	変化
「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」を選択する人の割合	16.0%	19.8%	3.8ポイント増加
「わからない」を選択する人の割合	25.3%	23.4%	1.9ポイント減少

- ・「自家用車中心から公共交通中心の生活への転換に対する考え」について、「たまにならできると思う」「将来、年をとったらできると思う」を選択する人の割合は、2017年は51.3%、2020年は51.5%でほとんど変化がない。

問7：公共交通への転換	2017年時	2020年時	変化
「たまにならできると思う」「将来、年をとったらできると思う」を選択する人の割合	51.3%	51.5%	0.2ポイント増加

6. 蒲郡市の公共交通の課題認識と対応方針

(1) 蒲郡市の公共交通の課題認識

○旧網計画の評価から見た対応

- ・旧網計画は、計画期間内に予定していた事業を実行することができ、その評価も一部未達の評価指標があったが、おおむね良好な評価結果であった。
- ・指標による評価から特に大きく内容を変更する必要性もないと判断できるため、新しい計画は旧網計画の基本的な考え方・方針を基本的に踏襲し、事業を推進していくものとする。

○将来の公共交通の潜在需要（人口見通し）

- ・公共交通を利用する母集団である蒲郡市の人口は、急激に減少する見通しである。
- ・旧網計画期間内は、年少・生産年齢人口の減少を補う老年人口の増加があり、全体の人口減少はわずかであったが、新しい計画期間は、老年人口は微増するものの、他世代の減少が大きく、さらに人口減少する見通しである。
- ・自動車からの転換がなければ、公共交通の利用者は増加しない見通しである。住民への働きかけの取組の必要性が前計画よりも増している。

○地域構造からみた見通し＝ネットワークが維持できれば人口カバー率は低下しない

- ・公共交通が提供されている人口のカバー率は 89.7%で、第1次計画策定時の 75.5%から約 14 ポイント拡大している。
- ・人口分布は、臨海部・まち部に集中しており、現状において比較的コンパクトな都市構造が形成されている地域である。
- ・将来を見通すと、現状の公共交通ネットワークが維持できれば、人口カバー率の低下は進行しない。鉄道、民間路線バス、支線バスの事業維持のための財政支援措置の継続が求められる。

○年齢・障がい等の個人属性に着目したサービス提供の継続

- ・蒲郡市では、鉄道・民間路線バス・支線バスの運行に加え、高齢者タクシー運賃助成事業や福祉タクシー料金助成事業の実施により、年齢・障がいといった個人属性に配慮したサービス提供ができています。
- ・これらのサービス提供について、様々な年齢や障がいの方における住民ニーズをその変化に注意しながら継続することが求められている。

○アンケート調査で明らかとなった住民ニーズへの対応

- ・蒲郡市民の主な移動手段は自家用車であり、公共交通の利用状況及び利用意向は高くなく、今後も公共交通への転換意向は低い。
- ・2017年からの変化では、「日常の公共交通での移動において不便と感じている人の割合」はやや低下し、「現状の税金投入額とサービス水準は妥当とする人の割合」はやや増加する一方で、「バスサービスの満足度や頻度」「公共交通への転換意向」等は変化がなかった。
- ・住民意向は低下していないことが確認できたため、現状の施策維持が求められている。

○上位関連計画など市のまちづくりとの連動

- ・第5次総合計画において、「子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系の確立」と「地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系の形成」を目指している。立地適正化計画では、適切な人口誘導によりコンパクトな都市構造を維持するまちづくりを目指しており、拠点間を結ぶ公共交通施策の事業推進を位置づけている。
- ・公共交通は、これらまちづくりと連動し、社会インフラとして維持していくことが求められている。

(2) 対応方針

○旧網計画を継承しつつ時代変化に即した新たな取組対応の推進

- ・旧網計画は、事業進捗を適正に行うことで住民の一定の理解を得ていたことから、新計画は旧計画の考え方・事業を基本的に踏襲する。
- ・一方、社会技術の進展やDX（デジタルトランスフォーメーション）化を踏まえ、自動運転やMaaSなどの新たな社会技術の変化に即した新たな取組対応を推進する。

○鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保（社会インフラのサービス維持向上）

- ・現状の鉄道・民間路線バスを中心とした交通ネットワークの維持を目指す。
- ・交通空白地の対応のために導入した「支線バス」の拡充を図る（拡充の方法は、行動指針のルールに基づき対応する）。
- ・乗り継ぎ利用の利便性を高めるサービス向上を目指す（ダイヤ・停留所環境・運賃等）。

○人口減少を踏まえた公共交通利用を促す取組の展開（利用促進・インバウンド）

- ・ネットワークの維持に利用者数の確保が必要なため、市民に対する利用促進策の継続実施・充実を図る（モビリティ・マネジメント対応）。
- ・観光施策とタイアップし、日本人観光客だけでなく、インバウンドにおける公共交通利用を促す取組を実施する。
- ・次代を担う子ども世代、高齢者世代における、公共交通利用を促す取組を実施する。

○市民ニーズの期待に応える公共交通施策の展開（社会変化への対応）

- ・定期的に市民ニーズの把握に努め、ニーズの変化に応える施策展開を行う（蒲郡市地域公共交通会議にて確認）。
- ・自動運転、MaaS、スマートシティ、SDGsなどの公共交通を取り巻く社会・技術変化への対応を模索する。

○まちづくりと連動した公共交通の将来像の達成

- ・子どもや高齢者が安心して移動できる公共交通体系の確立に向け、蒲郡市地域公共交通会議等を通じて各団体との連携を図る。
- ・交通計画に基づくPDCAを着実に実施する（蒲郡市地域公共交通会議にて管理）。
- ・上位関連計画と連動した交通施策を推進する（関係部局との調整対応）。

第3章 地域公共交通計画の内容

1. 地域公共交通計画の基本的な方針

(1) 蒲郡市の地域公共交通の「将来像」

蒲郡市における地域公共交通の姿を示す「蒲郡市地域公共交通計画」の「将来像」については、現況分析による課題・問題点を解決し、第五次蒲郡市総合計画における公共交通の将来の姿を踏まえ、下記のように設定する。

- 子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系が構築されている。
- 地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系が構築されている。

蒲郡市は、三河湾の海岸線に沿って東西に長く、平野を取り巻くように山地が分布しており、平野部を走るJR東海道本線、名鉄西尾・蒲郡線を軸として、市街地が形成されており、そこへ通じる交通機関として、民間路線バス、タクシーなどがある。山間部等、一部地域は、公共交通空白地帯が広がっていたため、その解消として支線バスの導入を行ってきた。

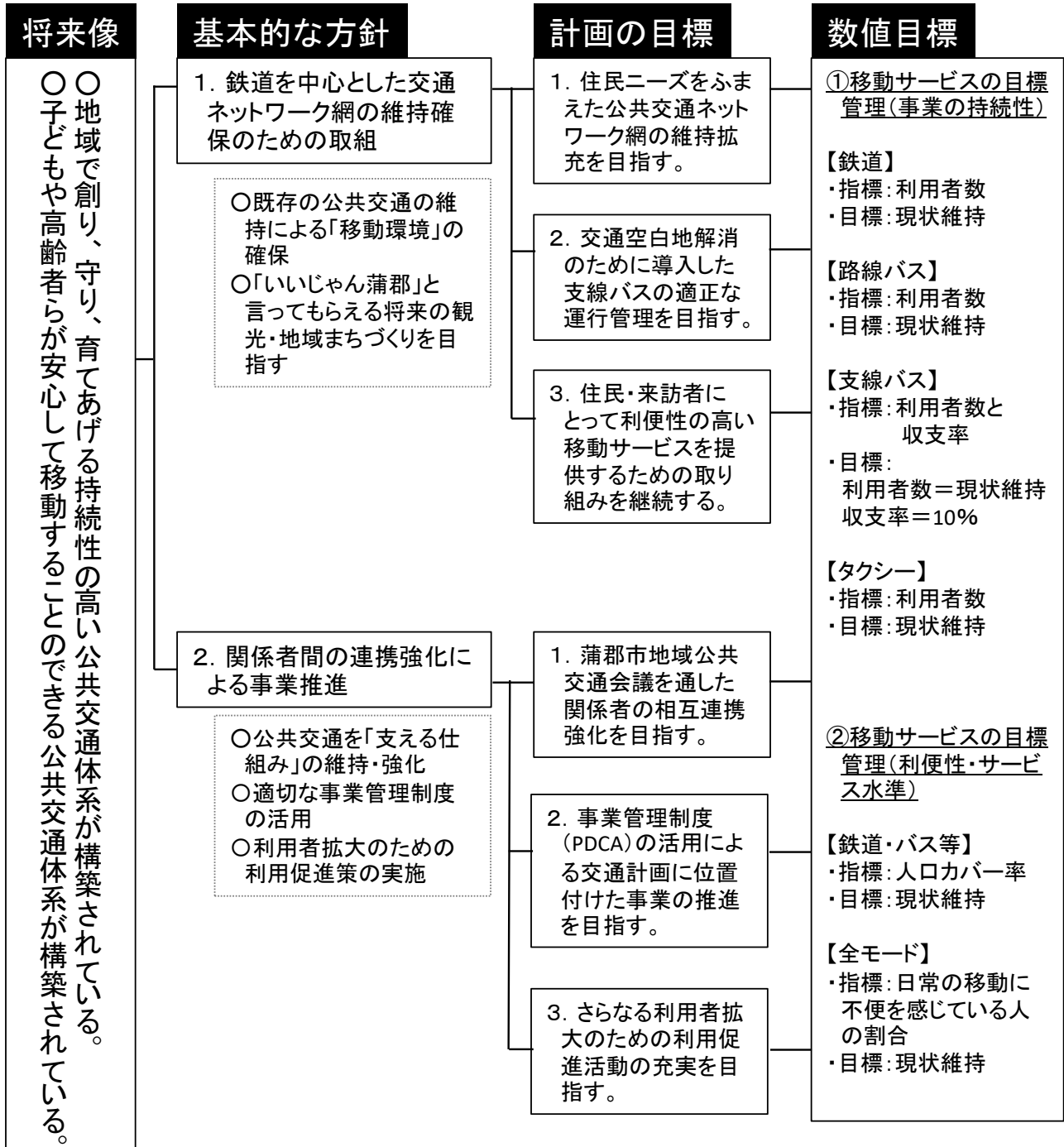
一方、蒲郡市の将来人口については、総数は減少する中で、地域公共交通を必要とする高齢者等の移動制約者は現状のまま推移し、減少しない見通しである。

そこで、蒲郡市の公共交通の将来像は、市の最上位計画の「第五次蒲郡市総合計画」で示された「子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系が構築されている」姿の維持を目指すこととする。

また、公共交通の確保は、これまでのように、交通事業者と行政により確保するのではなく、持続性のある公共交通とするために「地域で創り、守り、育てあげる」ことを目指す。加えて、民間路線バス事業だけでなく、旧網計画時に導入した支線バスや宿泊施設や観光施設が主体となってサービス提供する送迎バスも含め、「蒲郡市にある全ての移動サービス資源を総動員」することで、住民・来訪者に対する移動環境の確保を目指す。

(2) 地域公共交通計画の施策の体系

図表 3-1 施策の体系表



(3) 計画の基本方針

地域の課題・問題点を克服し、将来像を実現するために行う基本的な方針は、下記の2点とする。

- a) 鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保のための取組
 - ・既存の公共交通の維持による「移動環境」の確保
 - ・「いいじゃん蒲郡」と言ってもらえる将来の観光・地域まちづくりを目指す
- b) 関係者間の連携強化による事業推進
 - ・公共交通を「支える仕組み」の維持・継続
 - ・適切な事業管理制度の継続
 - ・利用者拡大のための利用促進策の実施

(a) 鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保のための取組

○既存の公共交通の維持による「移動環境」の確保

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

しかし、名鉄や民間路線バスに対しては、市からの負担金が投入されており、この負担金がなければ将来的な事業継続は難しい状況にある。

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

加えて、蒲郡市には、山間部等一部地域を対象に交通空白地を有している。この空白地対策として支線バスの導入を行ってきた。

新計画は、鉄道・民間路線バス・支線バス等からなる公共交通を相互に接続させることで交通ネットワーク網として形成し、利便性の高い移動環境の維持拡充を目指す。

なお、この交通ネットワーク網による移動環境の確保には、車いす利用者等障がい者などの福祉面からのサービス提供の維持も含んでおり、福祉部局にて対応している移動支援事業とも連携をとりながら、移動環境の確保を進めていく。

○「いいじゃん蒲郡」と言ってもらえる将来の観光・地域まちづくりを目指す

蒲郡市の魅力を再確認すると、海岸線沿いに4つの温泉地があり、ラグナシアや三河湾国定公園など、豊富な観光資源を有している。また、あさり・アカザエビ・メヒカリなどの海産物だけでなく、温暖な気候に育まれた「蒲郡みかん」など、他に誇ることのできる食資源も豊富にある。

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

「蒲郡市に暮らす一人ひとりの市民が“住んでよかった”“住み続けたい”と思えるようなまち」、また、「住んでよいまち、訪れてよいまち、帰りたくなるまち」となるよう

な魅力ある観光交流都市とするとともに、既存の公共交通の維持と新規拡充による「移動環境」の向上を通して、外部の人からも「いいじゃん蒲郡」と言ってもらえるような将来のまちの姿の実現を目指す。

(b) 関係者間の連携強化による事業推進

○公共交通を「支える仕組み」の維持・継続

交通計画は、交通事業者及び事業者団体、地域住民・利用者代表、国・県等関連機関、市（市長及び関係部長）等からなる「蒲郡市地域公共交通会議」が設置され、これらメンバーの英知を結集し平成 26 年 3 月に策定された「地域公共交通総合連携計画」が、蒲郡市の公共交通全体を位置づけた初めての計画である。

当該計画の考えを引き継ぎ、関係者が一同に会する「蒲郡市地域公共交通会議」を活用し、関係者相互の連携を強め、計画に定めた事業を展開することで、将来像の達成を目指した。

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

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

○適切な事業管理制度の継続

持続性のある公共交通の確保・維持・改善を行っていくためには、公共交通が適切に管理・運営が行われているのか、それを評価・管理する制度が不可欠である。

公共交通を『支える仕組み』の取組の一環として前計画で構築した公共交通の事業管理制度（PDCA）を継続し、計画で定めた事業の適切な進捗管理を行う。

○利用者拡大のための利用促進策の実施

地域公共交通の確保・維持を行っていくためには、既存の利用状況から、新たな利用者を増やしていくための利用促進策の実施が欠かせない。

そこで、関係者間の連携強化による事業推進の一環として、関係者の相互協力により利用促進活動に取り組む。

2. 計画の区域

計画の対象区域は、蒲郡市全域とする。

なお、JR東海道本線や名鉄西尾・蒲郡線は、尾張地域や三河地域、隣接する周辺市町との移動を行う広域的な公共交通ネットワークであり、こうした広域交通の確保・維持等について、隣接する市町等と連携をとりながら、計画・事業を推進する。

図表 3-2 区域・対象路線

対象路線名		対象区域
鉄道	J R 東海道本線	三河塩津駅～三河大塚駅
	名鉄西尾・蒲郡線	西浦駅～蒲郡駅
民間路線 バス	西浦・市民病院線	西浦温泉前～蒲郡駅前～蒲郡市民病院前
	丸山・市民病院線	蒲郡市民病院前～蒲郡駅前～丸山住宅
支線バス	形原地区支線バス	形原駅～形原公民館～三河鹿島駅他
	東部地区支線バス	三河三谷駅～東部公民館～市民病院他
	西部地区支線バス	蒲郡駅～西部公民館～図書館他
	三谷地区支線バス	三河三谷駅～三谷公民館～三谷温泉他
	大塚地区支線バス	三河大塚駅～蒲郡東部病院～丸山住宅他
タクシー	高齢者タクシー運賃助成事業	市全域
福祉車両	福祉タクシー料金助成	市全域（障がい者手帳保持者等）
	福祉有償運送	市全域（車いす利用者等、蒲郡市社会福祉協議会の会員）

3. 計画期間

計画期間は、「2021（R3）年度～2025（R7）年度の5年間」とする。

「計画期間」は、市の最上位計画「第五次蒲郡市総合計画」の計画期間と整合性を図り設定している。

地域公共交通計画の中間評価は、2023（R5）年度で行うこととする。

4. 計画の目標

「基本的な方針」を適切に推進するため、方針のそれぞれの目標を下記のように設定する。

図表 3-3 計画の目標

No	基本的な方針	計画の目標
1	鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保	① 住民ニーズを踏まえた公共交通ネットワーク網の維持拡充を目指す。 ② 交通空白地解消のために導入した支線バスの適正な運行管理を目指す。 ③ 住民・来訪者にとって利用しやすくするためのサービス提供を目指す。
2	関係者間の連携強化による事業推進	① 蒲郡市地域公共交通会議を通じた関係者の相互連携強化を目指す。 ② 事業管理制度（PDCA）の活用による交通計画に位置付けた事業の推進を目指す。 ③ さらなる利用者拡大のための利用促進活動の充実や創意工夫の継続を目指す。

（1）鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保のための「目標」設定

○住民ニーズを踏まえた公共交通ネットワーク網の維持拡充を目指す。

蒲郡市におけるこれまでの公共交通は、交通事業者による自主運行サービスによりネットワーク網が構築されてきた。サービス提供者側主導のネットワークは、ともすれば事業採算性が重視され、利用者目線でのサービス提供が軽視される可能性がある。加えて、鉄道やバス、タクシーからなる既存の公共交通は、それぞれ異なる交通事業者によってサービス提供されているため、それぞれの交通事業者の事情が優先されることで、相互のネットワークや乗り継ぎなど、利用者目線での利便性が考慮されないことも考えられた。

こうした懸念に対処するため、旧網計画をもとに「蒲郡市地域公共交通会議」の場で関係者相互の確認を行い、公共交通のネットワーク網の構築が進められた。

新しい計画では、旧網計画の取組を踏襲し、公共交通ネットワーク網について「蒲郡市民の目線で評価される住民ニーズに沿った公共交通ネットワーク網の維持拡充」を目指す。

○交通空白地解消のために導入した支線バスの適正な運行管理を目指す。

蒲郡市内には、以前の形原地区のように、山間部等の一部地域では鉄道駅や民間路線バスの停留所が徒歩圏にない、交通空白地が存在した。地域の子どもや高齢者らが安心

して移動することのできる環境を構築するために、交通空白地の解消を進めていくことが求められていた。

そこで形原地区公共交通協議会が設置され、支線バスの導入が行われた。その後、形原地区をモデルとして、東部地区、西部地区、三谷地区、大塚地区にて支線バスが導入されている。

新しい計画では、新たな支線バスの導入が求められるエリアがあれば、引き続き導入検討を進めつつ、既に導入された支線バスが適正に運行されているかモニタリングし、事業の維持改善を目指す。

○住民・来訪者にとって利用しやすくするためのサービス提供を目指す。

公共交通の利用者は、地元住民と蒲郡市に訪れる来訪者である。

地元住民や来訪者による公共交通の利用拡大を進めるためには、「利用しやすくするための対応」が必要不可欠である。

地元住民に対しては蒲郡市のホームページを活用した情報発信、来訪者などに対しては標準的なバス情報フォーマット（GTFS）を活用した「公共交通サービスの見える化」、蒲郡市観光交流センター（ナビテラス）などでのバスマップの配布など、サービス提供内容の情報発信を継続対応する。

また、「いいじゃん蒲郡」と言ってもらえるよう、観光目的の来訪者の利便性向上のため、「観光ビジョン」に基づく移動サービスの拡充を目指す。

（２）関係者間の連携強化による事業推進のための「目標」設定

○蒲郡市地域公共交通会議を通じた関係者の相互連携強化を目指す。

将来像として掲げた「地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系が構築されている」ためには、関係者間の連携と公共交通を『支える仕組み＝蒲郡市地域公共交通会議』の適切な運営が必要不可欠である。

蒲郡市地域公共交通会議や下部組織として設置している「地域コミュニティバス協議会」、「地域公共交通連携検討委員会」等を適切に開催し、必要な協議を通して、関係者間の連携強化を目指す。

○さらなる利用者拡大のための利用促進活動の充実や創意工夫の継続を目指す。

蒲郡市民のバス利用の状況は約 1 割の住民に限り、残りの 9 割は「ほとんど乗らない」と回答している。将来像として掲げた「地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系が構築されている」状況を維持するためには、さらなる利用者の拡大が必要不可欠である。

利用促進活動の取組例として、行政による時刻表の作成・配布等の PR 活動などがあるが、より効果的な取組として、公共交通サービスを利用する地域住民の口コミなど、地域の自発的な行動を誘発する取組が望ましいことから、地区公共交通協議会などによる利用促進活動の拡充を目指す。

一方で、公共交通を取り巻く社会変化として、MaaS や CASE と呼ばれる移動サービスの概念の変化や技術革新が進んでいる。こうした社会変化を注視し、新たな公共交通サービスの導入などの検討をし続ける必要がある。将来の蒲郡市のまちづくりを実現するために必要な移動サービスの創意工夫の継続を目指す。

※MaaS=Mobility as a Service : サービスとしてのモビリティ

CASE=Connected (コネクティッド)、Autonomous/Automated (自動化)、
Shared (シェアリング)、Electric (電動化) などの新しい領域での技術革新

○事業管理制度 (PDCA) の活用による交通計画に位置付けた事業の推進を目指す。

将来像として掲げた「地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系が構築されている」ためには、実施する公共交通の取組について、事業管理する体制の確保と、管理するための制度や定量的に評価する指標の設定等の PDCA の実施が必要不可欠である。

<大規模災害時における公共交通の維持確保について>

ここで示している計画の目標は、平常時の公共交通サービスの提供について整理している。一方、蒲郡市では、「蒲郡市地域強靱化計画」を 2021 年 3 月に策定し、大規模災害時における公共交通の維持確保について、その対応を定めている。南海トラフ地震などの大規模災害が発生した場合であっても、蒲郡市地域強靱化計画に基づき下記に示す緊急対応を行うこととしている。

○蒲郡市地域強靱化計画で定める公共交通に関する施策 (抜粋)

推進方針	推進施策
代替輸送手段の確保	鉄道不通時の代替輸送について、代替バスの確保と運行経路等を交通事業各社及び関係機関が連携し、速やかに調整できる体制を事前に構築する。
輸送モードの連携・代替性の確保	公共交通機関の運行状況等を収集・整理し利用者・市民等への提供する体制を構築する。 交通網の部分的な被害が全体の交通麻痺につながらないように、関係者が連携し、啓開の優先順位決定や複数モード間の代替輸送、交通全体のマネジメント力を強化する。

(3) 「計画の目標」を達成するための「数値目標」の設定（評価指標）

新しい計画は、下記に示す理由から旧網計画で設定していた目標・評価指標について見直しを行う。

図表 3-4 目標管理指標の見直し理由

対象	見直し理由
民間路線バス	市が財政支援をしつつも民間主体の自主事業であるため、減便・ダイヤ改正などの事業変化は否定できない。民間路線バスの事業継続の観点から指標を見直す。
支線バス	前計画は事業化を促すことに重点を置いていたため、利用者数・組織設置数の拡大を指標として想定していたが、新しい計画では、それぞれの支線バスが適切に事業管理できているかを評価する指標に見直す。
市民全体へのサービス提供	「困っている人」を助けるための目標管理を行うため前計画では支線バスの導入による交通空白地解消に重点を置いていた。新計画では、支線バスの導入拡大よりも交通施策が適正管理できる指標に見直す。

○各モード別の指標設定

各モード別の事業管理を行うため下記評価指標・目標値を設定する。

図表 3-5 各モードの将来目標（2025年時点）

対象モード	現状値	将来目標（2025年）																		
鉄道 （名鉄西尾・蒲郡線）	吉良吉田～蒲郡間の利用者数 （155万人/年：2019年度）	利用者数：155万人/年																		
民間路線バス	総利用者数 （16.2万人/年：2019年度）	総利用者数：16万人/年																		
支線バス	<table border="1"> <tr> <td colspan="3">路線別の利用者数</td> </tr> <tr> <td colspan="3">路線別の収支率</td> </tr> <tr> <td></td> <td>利用者数</td> <td>収支率</td> </tr> <tr> <td>形原地区</td> <td>4,836人</td> <td>12.4%</td> </tr> <tr> <td>東部地区</td> <td>1,210人 (10月～3月)</td> <td>15.5% (6.6%)</td> </tr> <tr> <td>西部地区</td> <td>257人 (1月～3月)</td> <td>12.6% (5.8%)</td> </tr> </table> <p>※2019年度時点 ()内は回数券の先行販売を含まない数値</p>	路線別の利用者数			路線別の収支率				利用者数	収支率	形原地区	4,836人	12.4%	東部地区	1,210人 (10月～3月)	15.5% (6.6%)	西部地区	257人 (1月～3月)	12.6% (5.8%)	総利用者数：増加 ※各路線前年実績を基に 拡大を目指す 収支率：10%以上
路線別の利用者数																				
路線別の収支率																				
	利用者数	収支率																		
形原地区	4,836人	12.4%																		
東部地区	1,210人 (10月～3月)	15.5% (6.6%)																		
西部地区	257人 (1月～3月)	12.6% (5.8%)																		
タクシー（高齢者タクシー運賃助成事業）	利用者数 （3,474人：2019年度）	利用者数：3,500人/年																		

○利便性・サービス水準からみた指標設定

移動サービスの「利便性・サービス水準の観点」から評価指標・目標値を設定する。

図表 3-6 利便性・サービス水準からみた将来目標（2025年時点）

対象モード	現状値	将来目標（2025年）
鉄道・民間路線バス・支線バス（サービス提供範囲）	人口カバー率＝89.7% （2021年4月時点の公共交通サービスを提供できている人口割合）	人口カバー率の目標値 92%以上
全モード（日常の移動に不便を感じている人の割合）	現状値：31% （2020年度住民向けアンケート調査結果より）	目標値：30%未満 （不便を感じている人の割合）

※評価指標における「収支率・行政負担額」の設定について

上記指標設定では、収支率・行政負担額などの事業性に関する指標設定は全てのモードに対して設定していない。計画策定の協議時において、これら事業性に関する数値目標を行ってしまうことで、例えば、「収支率が達成できない路線や設定した行政負担額を超える支援が求められる路線などは、事業継続しないことになるのか」といった指摘がされた。また、高齢者タクシー運賃助成事業は、「利用者が拡大するほど行政負担額が増加する仕組み」の事業であるため、行政負担額による指標設定（目標管理）は馴染まないとの指摘がされた。支線バスについては、地域の要望から導入している事業であるため、最低限の事業性を確保すべきという指摘から導入を検討した。

蒲郡市地域公共交通計画で位置づけた交通サービスの事業性は、利用者数（運賃収入）の変動によって悪化しているかを確認することで判断できるとし、これら協議経過を踏まえて、「収支率・行政負担額」などの指標は、一部を除き設定していない。

(4) PDCA・評価の進め方

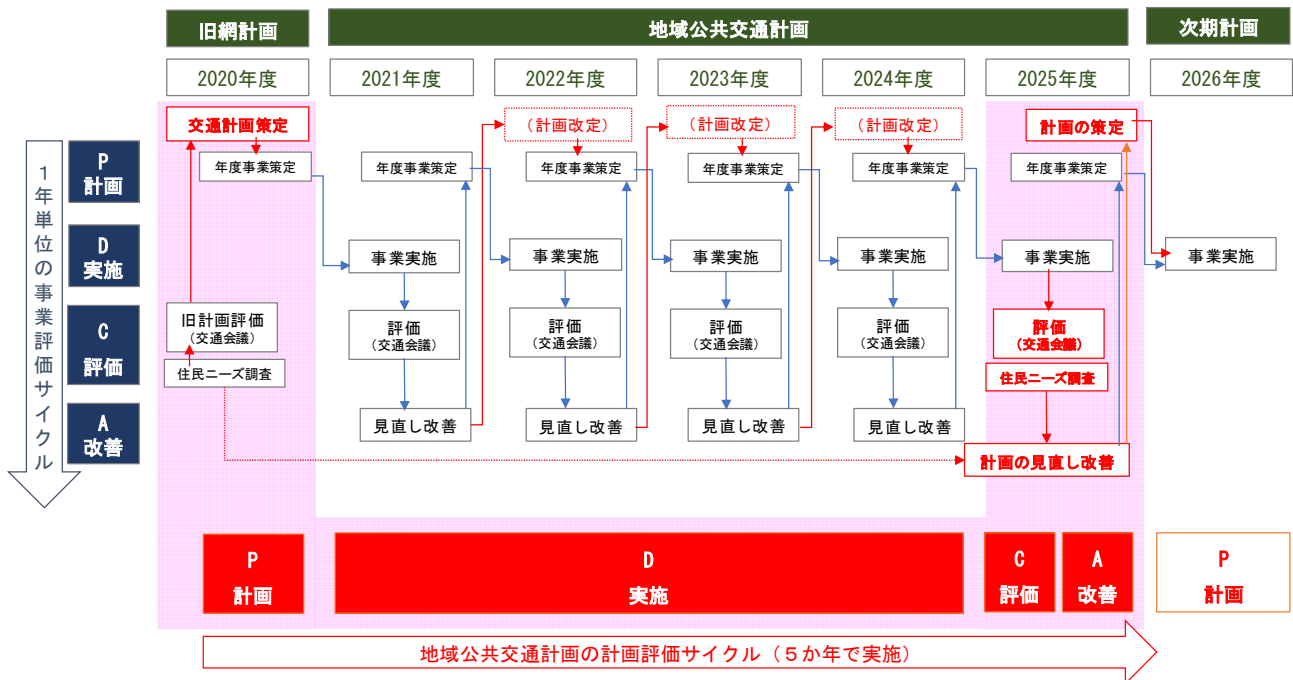
○交通計画に基づく5カ年のPDCAと年度事業計画に基づく毎年のPDCAの実施

計画期間で前述しているとおり、地域公共交通計画の進行管理については、計画期間の5カ年を通して、PDCAを行う。

計画の目標管理のため、毎年、鉄道・バスの利用者数をモニタリングすると共に、蒲郡市地域公共交通計画の評価を行うタイミングで、住民に対するアンケート調査を実施し、「公共交通の評価」・「鉄道や民間路線バスを維持するための税金投入とサービス水準のあり方」などについて確認し、住民ニーズを踏まえた公共交通ネットワーク網について評価する。

蒲郡市地域公共交通会議等を定期的を開催することで、各事業年度の取組について関係者間で相互に共有し、適切な事業推進が来ているか評価・協議を行い、必要に応じて事業改善を行う。

図表 3-7 評価の進め方



図表 3-8 毎年度の標準的なスケジュール

項目	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通会議			①						②			③
		・前年度の事業進捗確認 ・前年度決算協議 ・補助金計画案の協議					・補助事業様式による自己評価 ・事業見直し等の協議			・次年度の事業計画協議 ・次年度の事業予算協議 ・補助事業評価結果確認		
生活交通確保維持改善計画(補助金)関係			計画協議・申請						自己評価協議	評価提出	第三者評価	
予算編成							予算要求		予算編成			議決

5. 計画を達成するために行う事業及びその事業主体

目標を達成するために行う主な事業内容とその実施主体を下記のように設定する。

図表 3-9 事業リストと事業主体について

基本的な方針	計画の目標	主な事業内容	主な実施主体	
1. ネットワーク網の確保維持	1. ネットワーク網の構築	○名鉄西尾・蒲郡線の維持・利用促進事業	○蒲郡市（西尾市） ○鉄道事業者 ○名鉄西尾・蒲郡線対策協議会	
		○蒲郡市による民間路線バスの運行支援	○蒲郡市 ○交通事業者	
	2. 交通空白地対応	○支線バスの運行継続（形原、東部、西部、三谷、大塚）	○地区公共交通協議会・蒲郡市 ○交通事業者	
		○支線バスの事業改善検討（支線バスの拡大、利用促進、1日乗車券等）	○蒲郡市 ○地区公共交通協議会 ○交通事業者	
		○高齢者タクシー運賃助成事業	○蒲郡市 ○交通事業者	
		○福祉移動支援事業（福祉タクシー料金助成、福祉有償運送事業）	○蒲郡市 ○社会福祉協議会 ○交通事業者	
	3. 住民・来訪者にとって利用しやすいサービス提供の推進	○利用してもらうための情報発信対応	○蒲郡市 ○交通事業者 ○関係事業者	
		○観光ビジョンに基づく二次交通の拡充、観光MaaS等の事業化検討	○蒲郡市 ○観光関連事業者	
		○レンタサイクル事業	○蒲郡市 （名鉄西尾・蒲郡線活性化協議会）	
		○利用環境改善事業（ベンチ等の設置ほか）	○蒲郡市 ○交通事業者	
	2. 関係者間の連携強化	1. 関係者間の連携強化	○地域公共交通会議等（地区協議会等）の開催・協議	○蒲郡市
		2. 適切な事業管理運営	○地域公共交通会議等による事業評価の実施	○蒲郡市
3. さらなる利用拡大（利用促進活動/創意工夫）		○移動手段の総動員化検討	○蒲郡市	
		○市民まるごと赤い電車応援団による利用促進事業	○蒲郡市 ○地域住民	
		○民間路線バス等の利用促進事業	○蒲郡市 ○交通事業者	
		○支線バスの利用促進事業	○地区公共交通協議会・蒲郡市 ○地域住民	
○地域公共交通会議等を活用した新たな交通事業の展開検討（MaaS/CASE等）	○蒲郡市			

(1) 鉄道を中心とした交通ネットワーク網の維持確保のための事業内容

【ネットワーク網の構築】

○名鉄西尾・蒲郡線の維持・利用促進事業

・「市民まるごと赤い電車応援団」等による利用促進事業を通じた利用者増を進め、名鉄西尾・蒲郡線の事業存続を目指す。

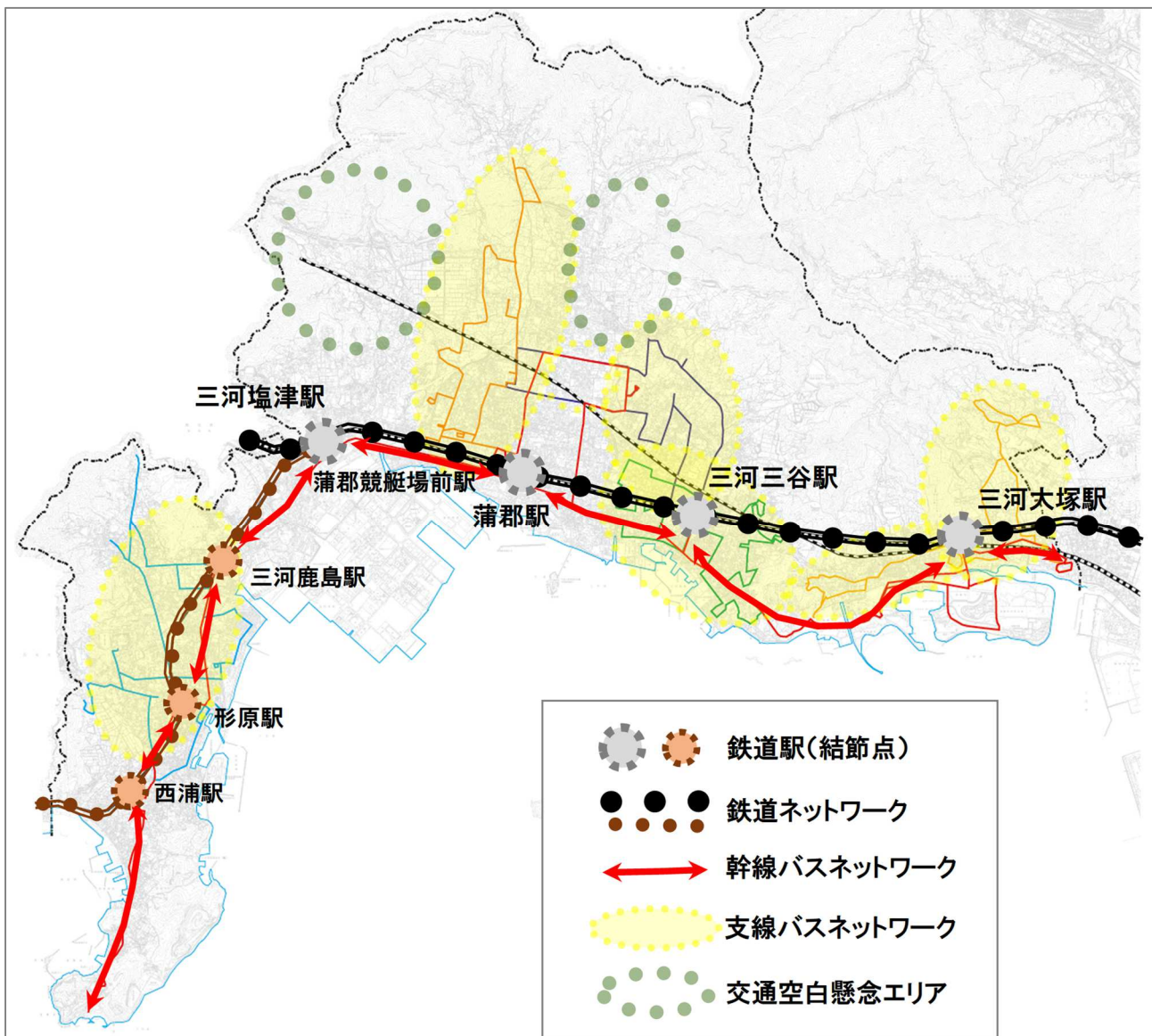
実施主体	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
蒲郡市他	実施	→	→	→	→

○蒲郡市による民間路線バスの運行支援

・小学校での乗り方教室や蒲郡まつりににおける乗車体験などを通じた利用者増を進め、民間路線バスの事業存続を目指す。

実施主体	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
蒲郡市他	実施	→	→	→	→

図表 3-10 蒲郡市の将来の公共交通ネットワーク計画



○支線バスの運行継続（形原、東部、西部、三谷、大塚）

- ・ 5つのエリアで導入された支線バスの事業存続を目指す。
- ・ 新たな支線バスの導入が求められるエリアがあれば、引き続き導入検討を進めつつ、既に導入された支線バスが適正に運行されているかモニタリングし、事業の維持改善を目指す。

実施主体	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
蒲郡市他	実施	→	→	→	→

○支線バスの事業改善の検討（支線バスの拡大、利用促進、1日乗車券の導入）

- ・ 複数の支線バスの導入を踏まえて、相互利用の利便性を高めるための1日乗車券のような割引料金制度の導入などを検討する。

実施主体	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
蒲郡市他	検討	導入	→	→	→

○高齢者タクシー運賃助成事業

- ・ 民間路線バスや支線バスを補完する移動サービスとして導入されている「高齢者割引タクシーチケット」配布事業を継続する。

実施主体	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
蒲郡市他	実施	→	→	→	→

○福祉移動支援事業（福祉タクシー料金助成、福祉有償運送事業）

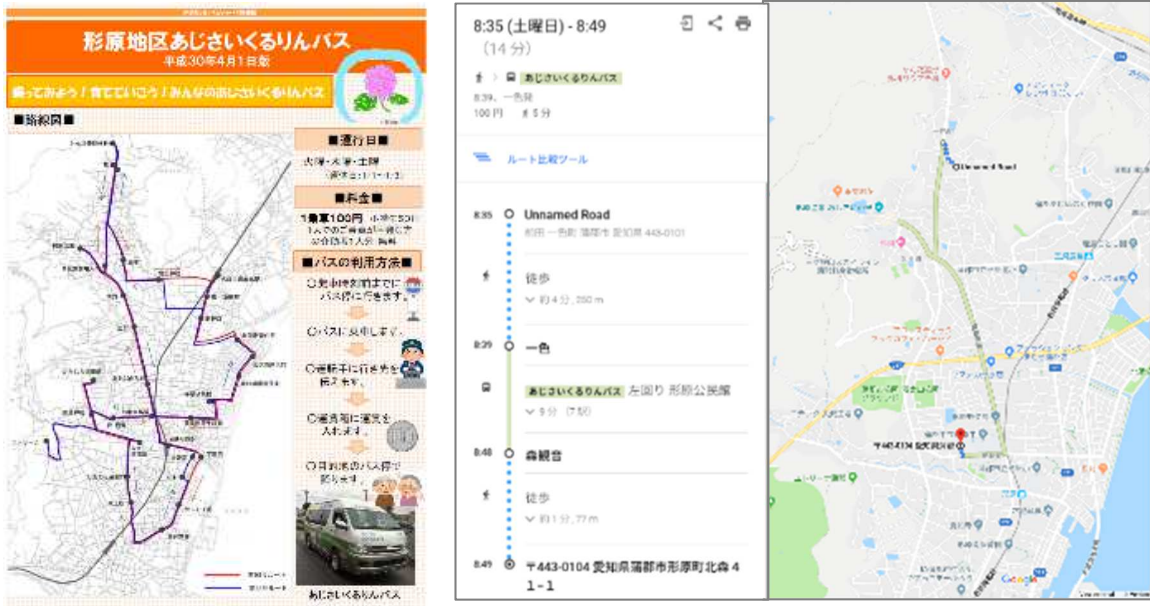
- ・ 福祉部局で対応している、障がい者等に対する福祉タクシー料金助成や福祉有償運送事業を継続する。

実施主体	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
蒲郡市他	継続実施	→	→	→	→

【住民・来訪者にとっての利用しやすいサービス提供の推進】

○利用してもらうための情報発信対応

- ・民間路線バスや支線バスの時刻表を作成し配布するとともに、GTFS による見える化など、利用してもらうための情報発信を行う。



実施主体	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
蒲郡市他	実施	→	→	→	→

○観光ビジョンに基づく観光者のための二次交通の拡充

- ・蒲郡市の観光振興に欠かせない移動サービスの充実を図る。
- ・路線バスを活用した観光モデルコースの検討、観光タクシーの活用、名鉄車両を活用したイベント創出など、観光者のための二次交通の拡充を図るなど、観光事業者と連携した取組を進める。

実施主体	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
蒲郡市他	検討	→	企画	→	→

○レンタサイクル事業

- ・蒲郡市の観光資源などを周遊するためのレンタサイクル事業を実施する。

実施主体	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
蒲郡市	実施	→	→	→	→

○利用環境改善事業

- ・これまで支線バス導入時には、奥三河の間伐材を利用した木製ベンチを停留所に設置し、利用者の利用環境改善を行ってきた。今後も支線バス導入時には、ベンチを設置するなどの利用環境改善事業を継続実施する。

実施主体	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
蒲郡市	継続実施	→	→	→	→

(2) 関係者間の連携強化

【関係者間の連携強化】

○地域公共交通会議等の開催・協議

- ・蒲郡市地域公共交通会議や各地区の地区公共交通協議会を定期的を開催し、事業改善や新たな共同事業の実施等の協議を行う。



- ・また、地区公共交通協議会の役員により組成される「地域コミュニティバス協議会」や「地域公共交通連携検討委員会」を必要に応じて開催し、支線バスのネットワーク調整や共同事業化の検討、行動指針の見直しなどの調整協議を行う。

実施主体	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
蒲郡市	実施	→	→	→	→

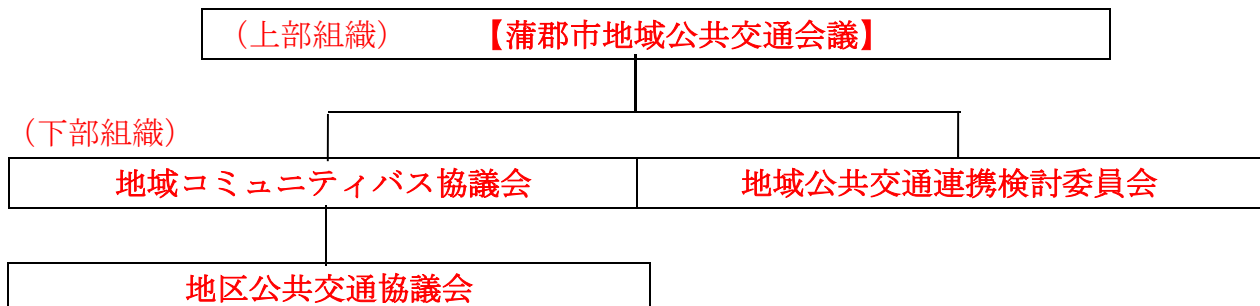
【適切な事業管理運営】

○地域公共交通会議等による事業評価の実施

- ・公共交通の利用状況等をモニタリングするとともに、交通計画で定めた「数値目標」を活用して、事業が適切に運行できているか事業評価を実施する。

実施主体	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
蒲郡市	実施	→	→	→	→

○指針で位置づける協議推進体制



【さらなる利用拡大（利用促進活動/創意工夫）】

○移動手段の総動員化検討

- ・蒲郡市には、ボートレース蒲郡利用者向けのシャトルバスや愛知工科大学や宿泊施設が運行する施設利用者向け送迎バスなどの移動サービスが存在する。これら移動サービスを運行管理する事業主体と調整を行い、市民などへの利用開放や共同事業化などの連携方策を模索する。

実施主体	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
蒲郡市	検討	→	連携	→	→

○利用促進活動の実施

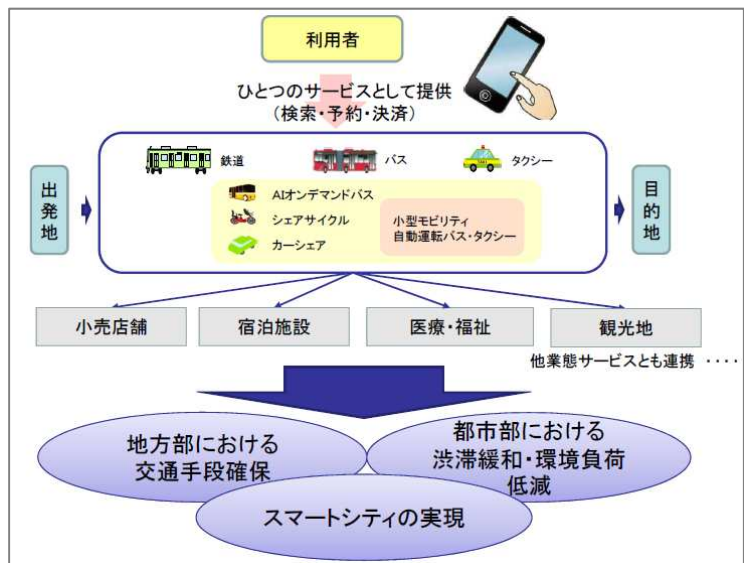
- ・市民まるごと赤い電車応援団による利用促進事業
- ・民間路線バスや支線バスの利用促進事業



実施主体	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
蒲郡市	実施	→	→	→	→

○地域公共交通会議等を活用した新たな交通事業の展開検討（MaaS/CASE 等）

- ・ MaaS や CASE と呼ばれる移動サービスの概念の変化や技術革新が進んでいることを踏まえて、全国で新たな移動サービスの取組が進んでいる。
- ・ 地域公共交通会議等の場を活用して情報収集を行い、蒲郡市として取り組むべき新たな交通事業を研究し、必要な事業の導入を検討する。



資料：「日本版 MaaS の実現に向けて」（国土交通省）より



資料：「グリーンスローモビリティの導入に向けたポイント集」（国土交通省）より

- ・ 具体的な MaaS の取組としては、これまで運行してきた支線バスは **GTFS (General Transit Feed Specification : 標準的なバス情報フォーマット)** 対応し、バス検索システムで検索できるように取り組んできた。引き続き、新たに導入する支線バスにおいても **GTFS** 対応するとともに、**GTFS** 化を通して得られる新たな技術革新動向を注視し、その対応を模索していく。

実施主体	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
蒲郡市	検討	→	企画	→	→

- ・ 考えられる事業として、自転車を鉄道車両に持ち込むことができる「サイクリトレインの日」を設定し鉄道の利用促進イベントを開催したり、パーソナルモビリティなどの移動ツールの体験イベントを開催するなどの新たな移動スタイルの普及を目指す。

実施主体	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
蒲郡市	検討	→	企画	→	→

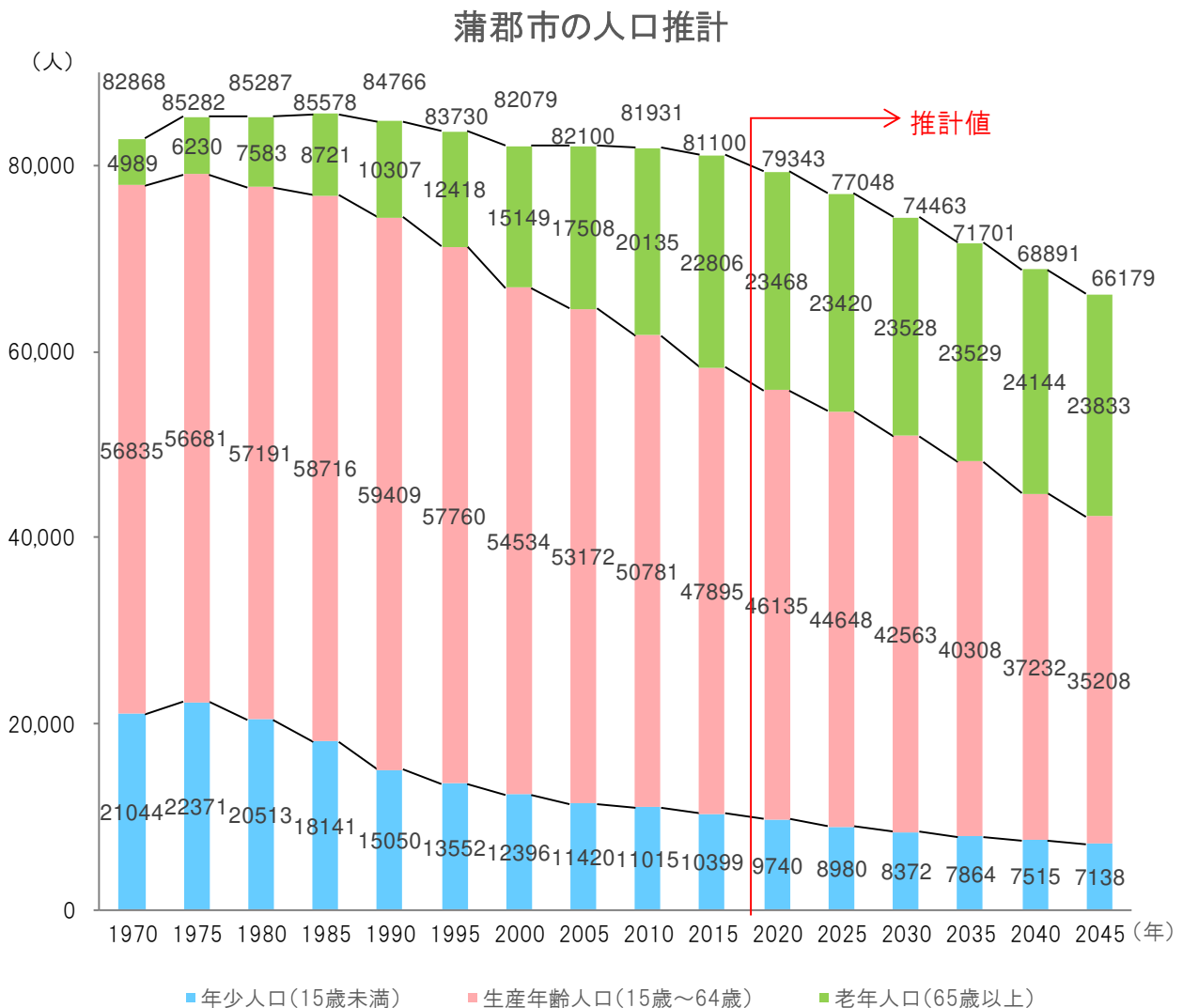
資 料 編

第4章 蒲郡市の地域分析

1. 蒲郡市の人口構造

- ・国勢調査にみる蒲郡市の人口構造は、1985年をピークに減少傾向にある。2005年で一旦増加に転じるが、以降、再度減少傾向にある。
- ・国立社会保障人口問題研究所による蒲郡市の将来予測は、2020年以降の人口の減少が加速する。年齢構造に着目すると、年少・生産年齢人口は共に継続して減少する。一方、65歳以上の老年人口は概ね増加傾向を維持しつつ、2040年をピークに減少に転じ、2040年以降は全年齢層で減少していく見通しである。

図表 4-1 蒲郡市の人口推移と見通し



資料：国勢調査

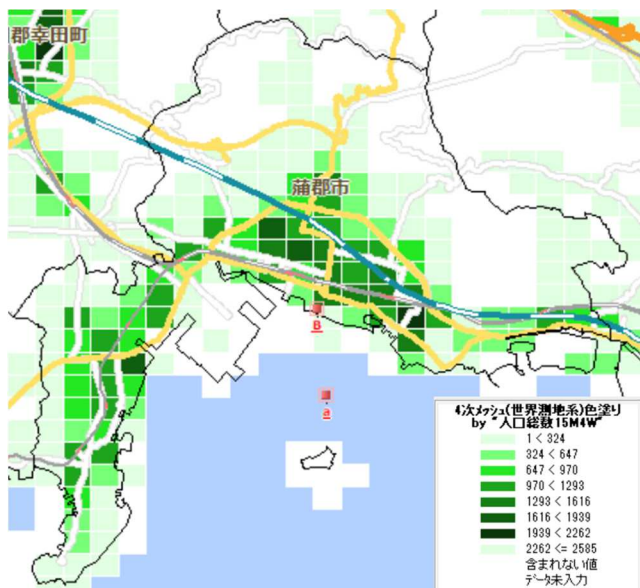
国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」

2. 人口分布

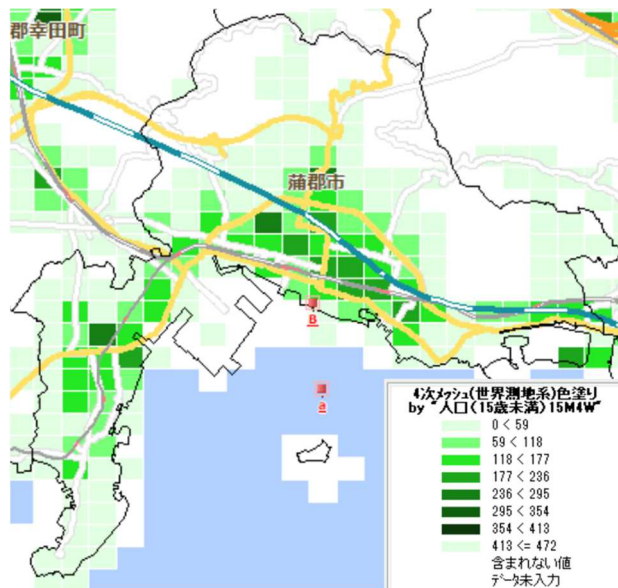
- ・2015年（H27）国勢調査人口より、市内人口分布の状況を確認した。
- ・人口は臨海部に分布し、まち部に集中している。北部山間部、東西縁辺部に向かうほど、人口分布が減少する地域構造を表している。

図表 4-2 蒲郡市の人口分布状況

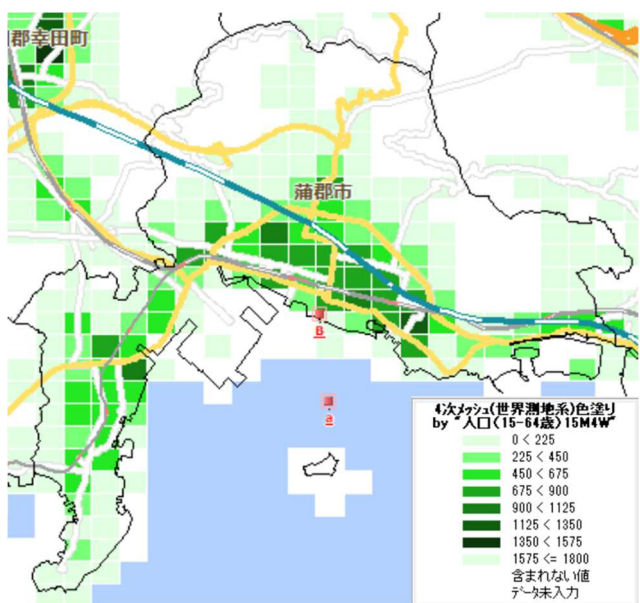
(蒲郡市全体)



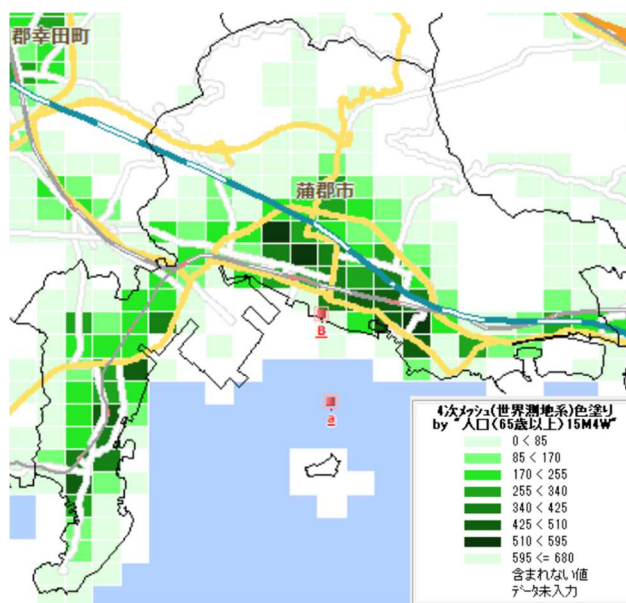
(年少人口：15歳未満)



(生産年齢人口：15～64歳)



(老年人口：65歳以上)



注：1 グリッドは 500m四方のメッシュ。人口分布の多いメッシュほど濃い色で表示している。

メッシュの濃淡のランクは右下の凡例を参照。

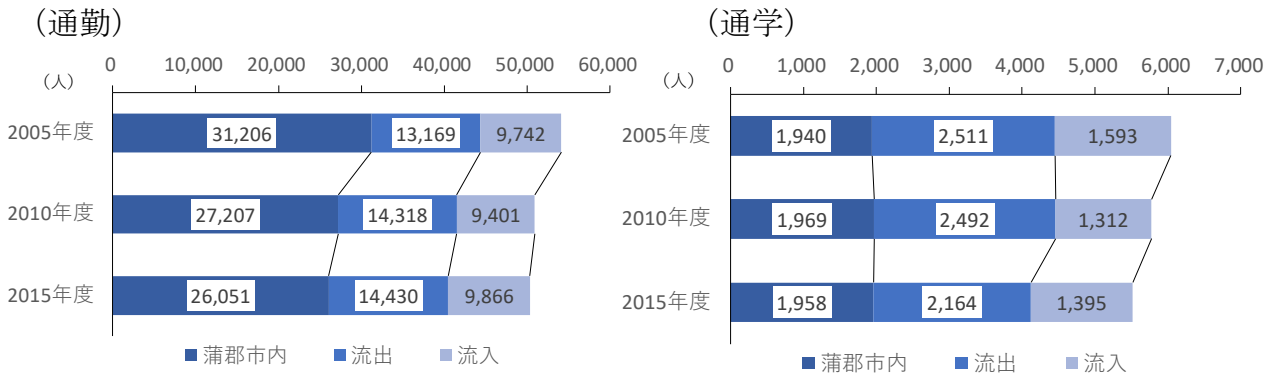
資料：国勢調査人口（2015年）

技研商事インターナショナル株式会社「Market Analyzer」にて作成

3. 人口流動

- ・通勤通学流動の実態を確認した。2005年度（H17）、2010年度（H22）、2015年度（H27）の全体推移は下記のとおり。
- ・人口減少の影響から、通勤・通学の全体の流動量は減少している。
- ・通勤の内訳では、市内の流動量は減少し、市外への流出は増加している。
- ・通学の内訳では、市内流動はほぼ横ばい、市外流出・流入は減少傾向にある。

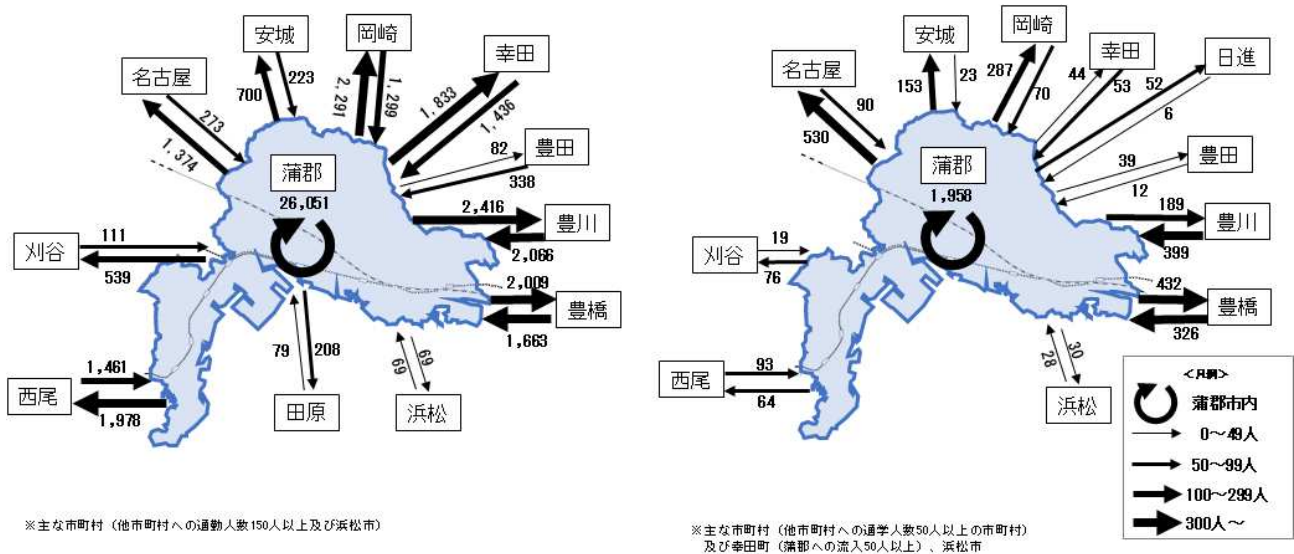
図表 4-3 人口流動の経年変化



資料：国勢調査

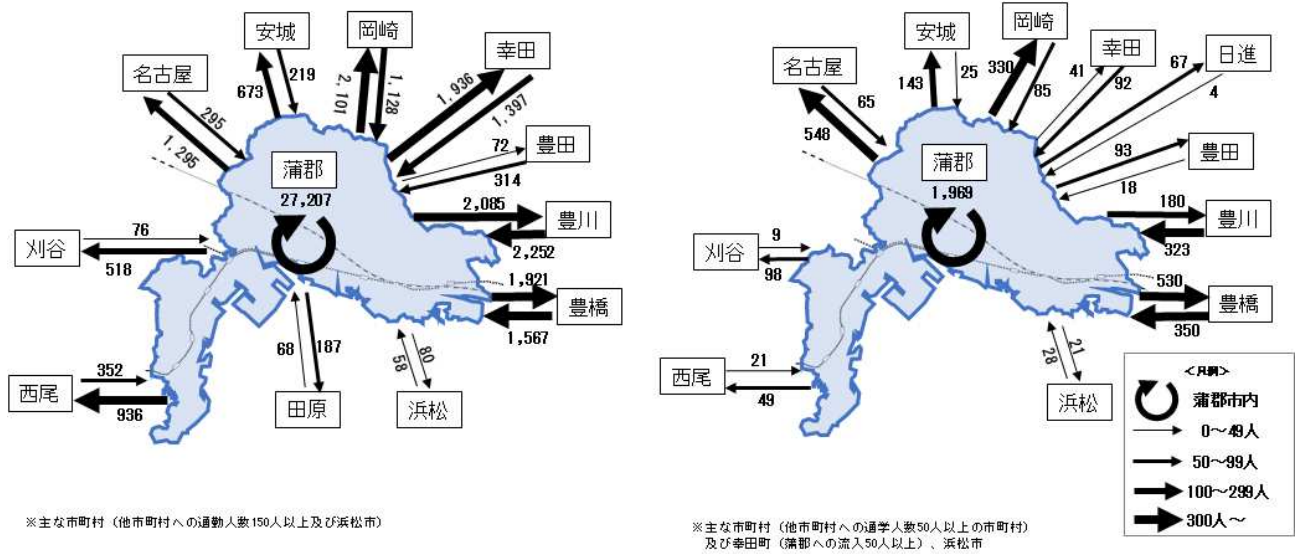
- ・通勤・通学の自治体間の流動についても確認した。
- ・2005年度（H17）、2010年度（H22）、2015年度（H27）のそれぞれの絶対値の変動はあるものの、自治体間の流動は同様の傾向を示している。
- ・2015年度（H27）の通勤流動は、名古屋市・西尾市・岡崎市・幸田町・豊川市・豊橋市等との流動量が多く、どの自治体とも蒲郡市から市外への流出が多い。
- ・2015年度（H27）の通学流動は、名古屋市・岡崎市・豊川市・豊橋市等との流動量が多く、通勤と同様に流出傾向があるが、豊川市からは流入の方が多。他地域と比べ絶対量は少ないが、幸田町と西尾市からは流入量の方が多い。

図表 4-4 2015年（H27）時点の通勤・通学流動（左図：通勤 右図：通学）



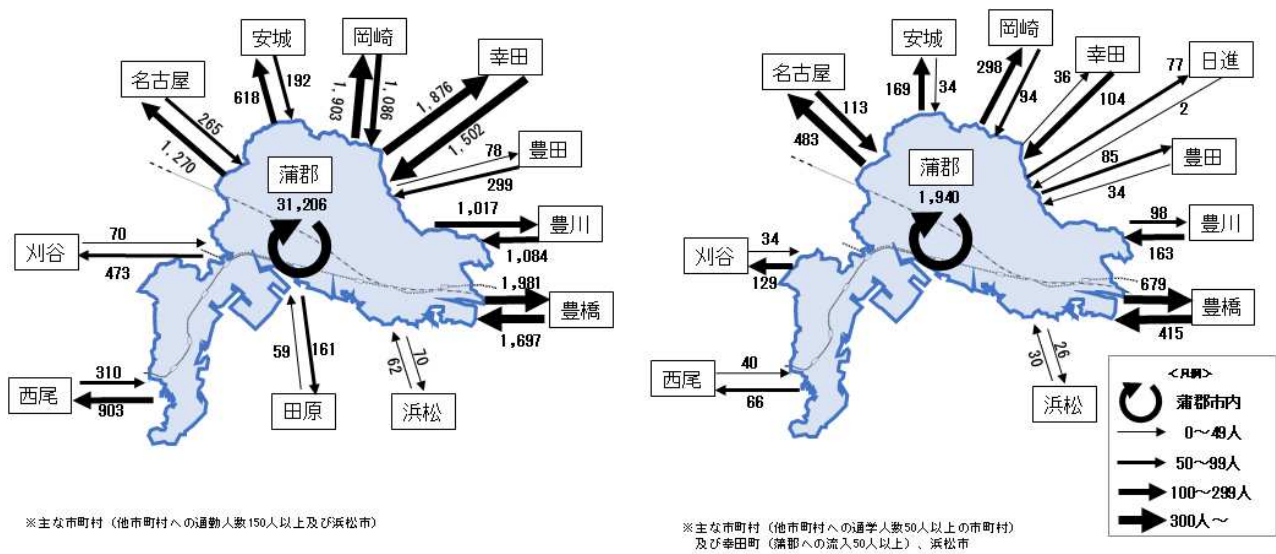
資料：国勢調査（2015年）

図表 4-5 2010年（H22）時点の通勤・通学流動（左図：通勤 右図：通学）



資料：国勢調査（2010年）

図表 4-6 2005年（H17）時点の通勤・通学流動（左図：通勤 右図：通学）



資料：国勢調査（2005年）

第5章 上位関連計画

1. 総合計画

現在第五次計画を策定中。2021年度（R3）～2030年度（R12）の10か年計画を想定。

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

図表 5-1 第四次総合計画

2 公共交通

施策が目指す蒲都市の将来の姿

- 子どもや高齢者らが安心して移動することのできる公共交通体系が確立されています。
- 地域で創り、守り、育てあげる持続性の高い公共交通体系が形成されています。

現状と課題

- ・公共交通機関として鉄道のJＲ東海道本線、名鉄西尾・蒲郡線が市の東西を横断しており、そこへ通じる交通機関として、路線バス、タクシーなどがあります。しかし市の北部、特に山間部には公共交通空白地域が広がっており、この空白地域の早期解消が必要です。
- ・モータリゼーションの進展に伴い、名鉄西尾・蒲郡線をはじめ、市内の公共交通利用者は減少し、公共交通事業者の経営が圧迫され、公共交通事業者に任せているだけでは、地域が必要とする公共交通サービスを確保することが難しくなっています。このため行政は社会資本整備として公共交通に取り組む必要があります。
- ・高齢化が進み、自由な移動が困難な高齢者が増えることが予想されます。このような移動制約者が健康で文化的な生活を営むために対策を講ずる必要があります。

- ・本市では、交通サービス維持のため市内のバス路線に対し支援を行っています。また名鉄西尾・蒲郡線の存続に向けて関係機関と協議を重ねています。
- ・平成19年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、各地域において協議・計画づくりの場を活用したよりよい公共交通を実現するための積極的な取り組みが求められています。
- ・公共交通機関の利用がもたらす様々なまちづくり施策へのメリットを再認識する必要があります。
- ・地球温暖化、ヒートアイランド対策などの環境問題からも過度のマイカー依存を見直し、環境にやさしい公共交通への転換を図る必要があります。

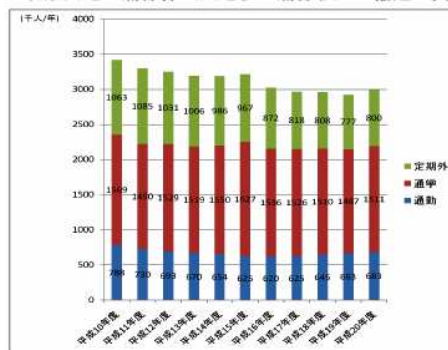
【施策の体系】

1	協議会と連携計画の策定
	— ①市民参加による組織づくり
	— ②総合連携計画の策定
2	公共交通の利用促進
	— ①鉄道事業との連携
	— ②バス交通の利便性の向上
3	交通不便地域の対策

市内の公共交通の路線図



名鉄西尾・蒲郡線（西尾駅～蒲郡駅）の輸送人員



施策の内容

1 協議会と連携計画の策定

①市民参加による組織づくり

- ・公共交通事業者や市民及び関係機関等で協議会を設置します。

②「地域公共交通総合連携計画」の策定

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

【主な取組】

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

2 公共交通の利用促進

①鉄道事業との連携

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

②バス交通の利便性の向上

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

【主な取組】

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

3 交通不便地域の対策

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

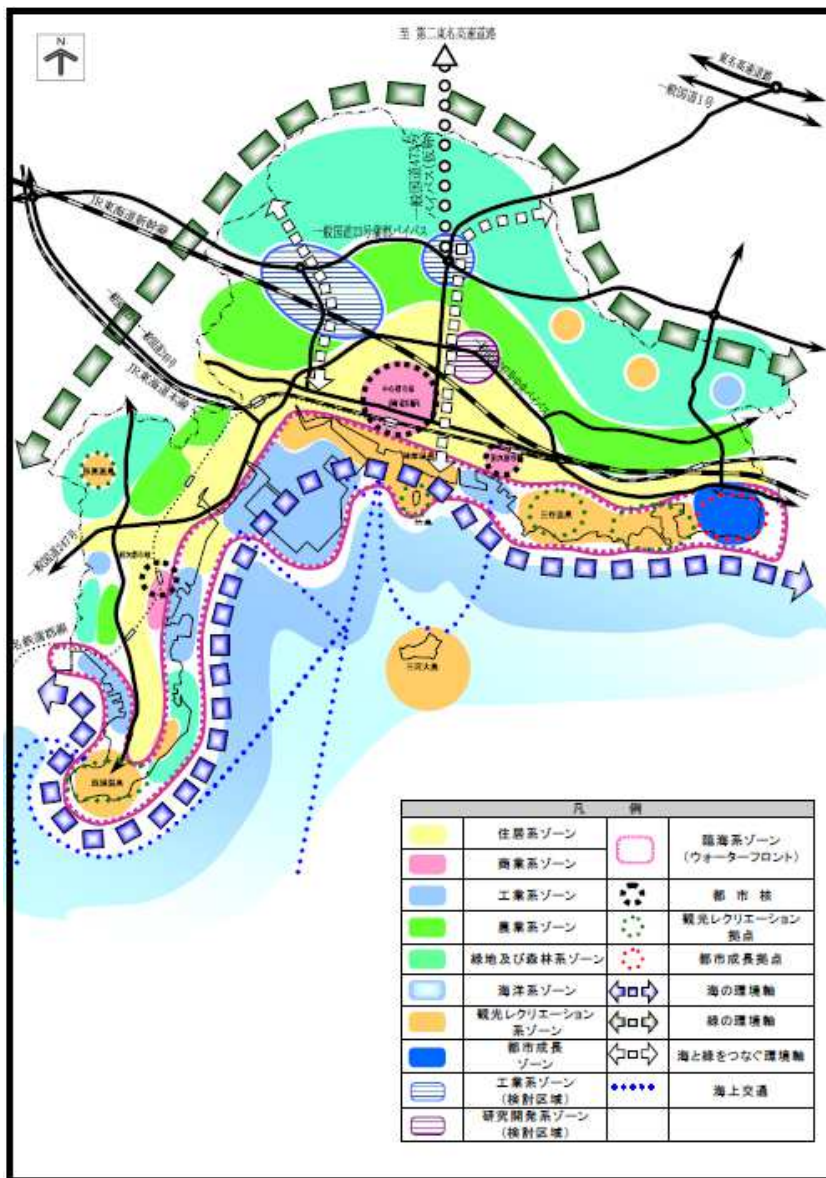
【主な取組】

- ・公共交通体系整備事業
移動制約者をはじめとする市民の生活交通手段を確保するため、公共交通機関への助成措置を行います。
- ・高齢者の足確保事業

2. 都市計画マスタープラン

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

図表 5-2 都市構造図



<「公共交通」に関する都市計画マスタープランでの記載内容>

○都市の骨格を構成する交通軸

- ・鉄道：JR 東海道本線及び名鉄蒲郡線が、本市の鉄道軸を構成します。また、市内を通過する東海道新幹線は、豊橋と連携を図る鉄道軸として位置づけます。

○施設の整備方針

i) 鉄道

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

ii) バス

- 定期バス路線へノンステップバスを導入し、高齢者や社会的弱者の利便性向上を促進します。
- 効率的で質の高い交通体系の構築を目指し、バスステーションの整備により乗り継ぎの利便性の向上を図ります。
- 主要な公共公益施設（市役所、市民病院等）を結ぶ定期バスの路線の見直しを行い、公共交通の利用を促進します。

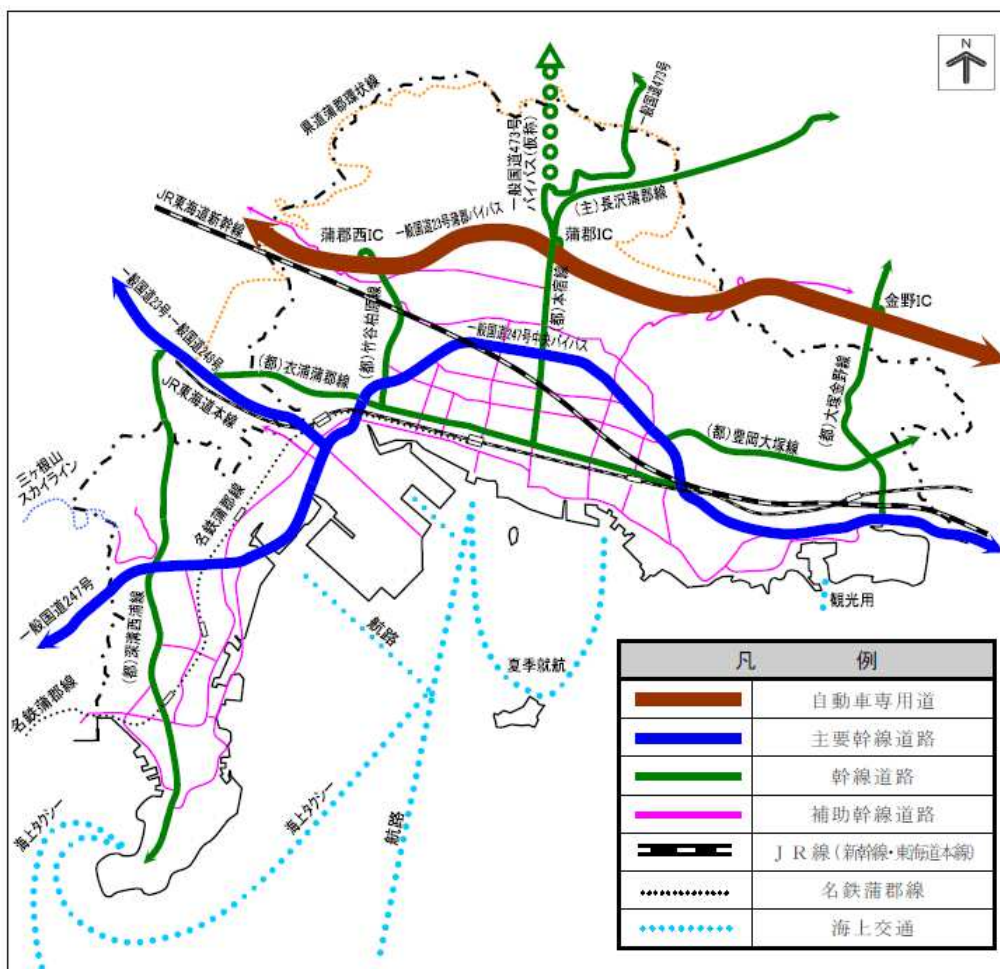
iii) 海上交通

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

iv) その他

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

図表 5-3 交通ネットワーク図



3. 立地適正化計画

立地適正化計画（令和元年～22年度（2040年度））においては、人口減少・少子高齢化の進展を踏まえ、適切な人口誘導によりコンパクトな都市構造を維持するまちづくりを目指す。

都市機能誘導区域・居住誘導区域を指定し、誘導施策を行いつつ、拠点間を結ぶ、公共交通施策の事業推進を位置づけている。

図表 5-4 将来都市構造図



- ・ 中心拠点：本市の基幹的な都市機能の集積を図る拠点として蒲郡駅周辺に位置づけます。
- ・ 地域拠点：各地域での生活において必要な生活機能を確保する拠点として各駅周辺に位置づけます。

4. 蒲郡市観光ビジョン

観光ビジョンは、2021年3月に策定した5カ年の計画で、観光まちづくりと観光産業活性化の2面から「観光交流都市」の形成を目指すもの。
アクションプランの中で、「市内外の回遊性の向上」を目指して、「市内移動交通手段の拡充および周遊性拡大」を目指す事業を展開する。

○基本理念

**多様な人々が、
自らの“幸せな時間・ストーリー”を創ることができるまち
蒲郡がその“意味づけ”のきっかけとなる**

観光まちづくり

市民や観光事業者以外の主体が
蒲郡の観光資源をはじめ
あらゆるコンテンツを活用し
まちの賑わいを高めていく

観光産業活性化

観光協会が主導で、
会員の事業者を活性化
(磨き上げ、育成、PR等)

○アクションプランにおける「市内外の回遊性の向上」に関する施策

■市内移動交通手段の拡充および周遊性拡大

2021年度以降の 実施事業	<ul style="list-style-type: none"> ・蒲郡市地域公共交通計画と連携した二次交通の拡充 短期 ・路線バスを活用した観光モデルコースの検討 短期 ・観光タクシーの活用 短期 ・レンタサイクル等の利便性向上（サイクルステーション整備、乗り捨て対応等） 中期
関連主体	観光関連事業者（交通事業者） 蒲郡市／蒲郡商工会議所／蒲郡市観光協会／市民まちづくりセンター／市民団体／まちづくりカンパニー／観光DMO

■名鉄西尾・蒲郡線を活用した観光プログラムの創出

2021年度以降の 実施事業	<ul style="list-style-type: none"> ・名鉄西尾・蒲郡線沿線イベントへの支援（祭り、ウォーキングイベント等） 短期 ・名鉄車両を活用したイベント創出 長期
関連主体	市民／おもてなしコンシェルジュ・キッズコンシェルジュ 観光関連事業者（宿泊施設、観光施設、飲食施設、商業施設、交通事業者） 蒲郡市／蒲郡商工会議所／蒲郡市観光協会／市民まちづくりセンター／市民団体／まちづくりカンパニー／観光DMO

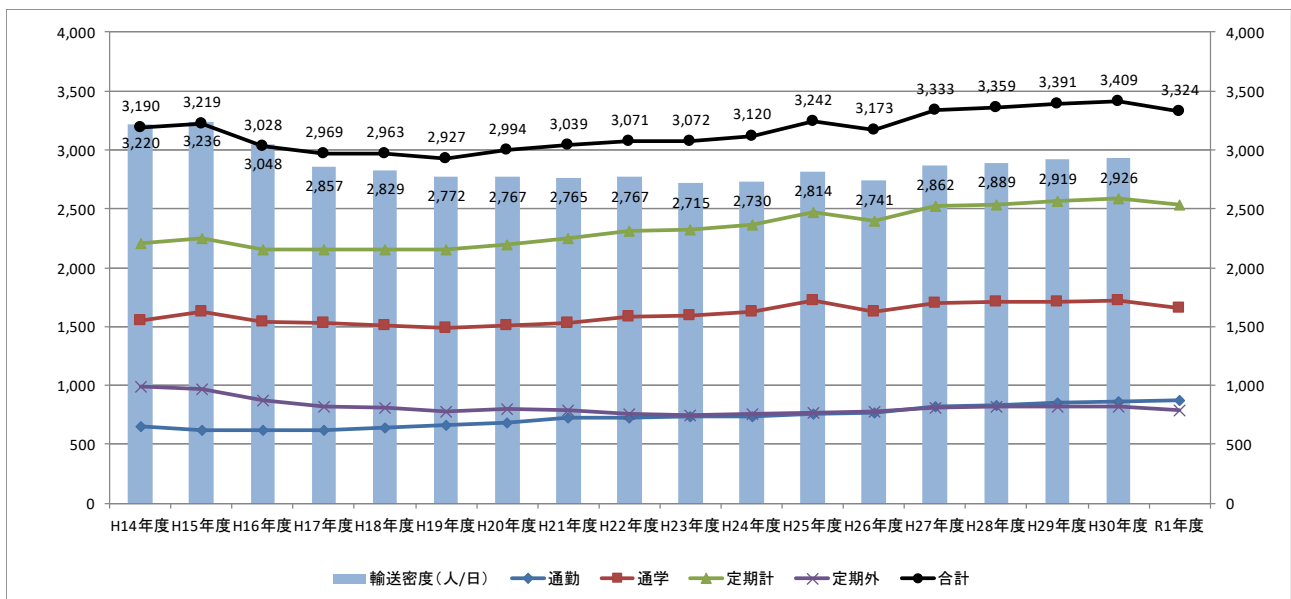
第6章 蒲郡市の交通インフラ状況

1. 鉄道の利用状況

- ・名鉄西尾・蒲郡線の輸送実績は、2019年度（H30）の1年間で332万人となっており、2002年度（H14）の319万人から4.2ポイント増加した。直近の状況は横ばいである。
- ・蒲郡線（吉良吉田駅～蒲郡駅）だけに着目すると、輸送実績は2002年度（H14）との比較で14.2ポイント減少している。
- ・蒲郡市内の駅別の乗降人数については、2007～2019年を比較した長期推移では減少傾向にあるものの、形原地区支線バスが接続する三河鹿島駅は利用者が増加、形原駅では利用者数が維持できている。
- ・将来の事業継続については、関係者間において協議が進められ、2025年度（R7）までの運行継続の合意がなされている。

図表 6-1 名鉄・西尾蒲郡線（西尾～蒲郡間）の輸送人員及び輸送密度の推移

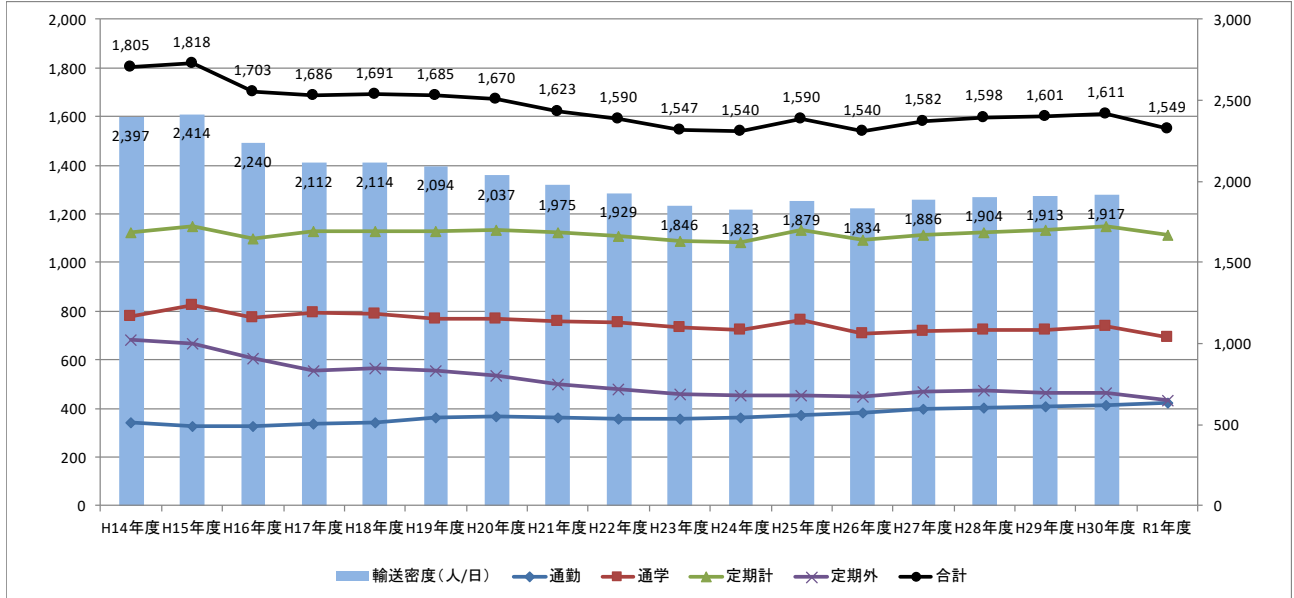
種別	年度	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	18/19	02/19
		H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	比較	比較
輸送人員 (千人/年)	通勤	654	625	620	625	645	663	683	722	728	733	738	758	772	826	829	855	862	874	1.4%	33.6%
	通学	1,550	1,627	1,536	1,526	1,510	1,487	1,511	1,531	1,581	1,593	1,625	1,717	1,625	1,699	1,709	1,711	1,722	1,661	-3.5%	-7.2%
	定期計	2,204	2,252	2,156	2,151	2,155	2,150	2,194	2,253	2,309	2,326	2,363	2,475	2,397	2,525	2,538	2,566	2,584	2,535	-1.9%	-15.0%
	定期外	986	967	872	818	808	777	800	786	762	746	757	767	776	808	821	825	825	790	-4.2%	-19.9%
	合計	3,190	3,219	3,028	2,969	2,963	2,927	2,994	3,039	3,071	3,072	3,120	3,242	3,173	3,333	3,359	3,391	3,409	3,324	-2.5%	4.2%
輸送密度(人/日)		3,220	3,236	3,048	2,857	2,829	2,772	2,767	2,765	2,767	2,715	2,730	2,814	2,741	2,862	2,889	2,919	2,926			



資料：蒲郡市より

図表 6-2 名鉄・西尾蒲郡線（吉良吉田～蒲郡間）の輸送人員及び輸送密度の推移

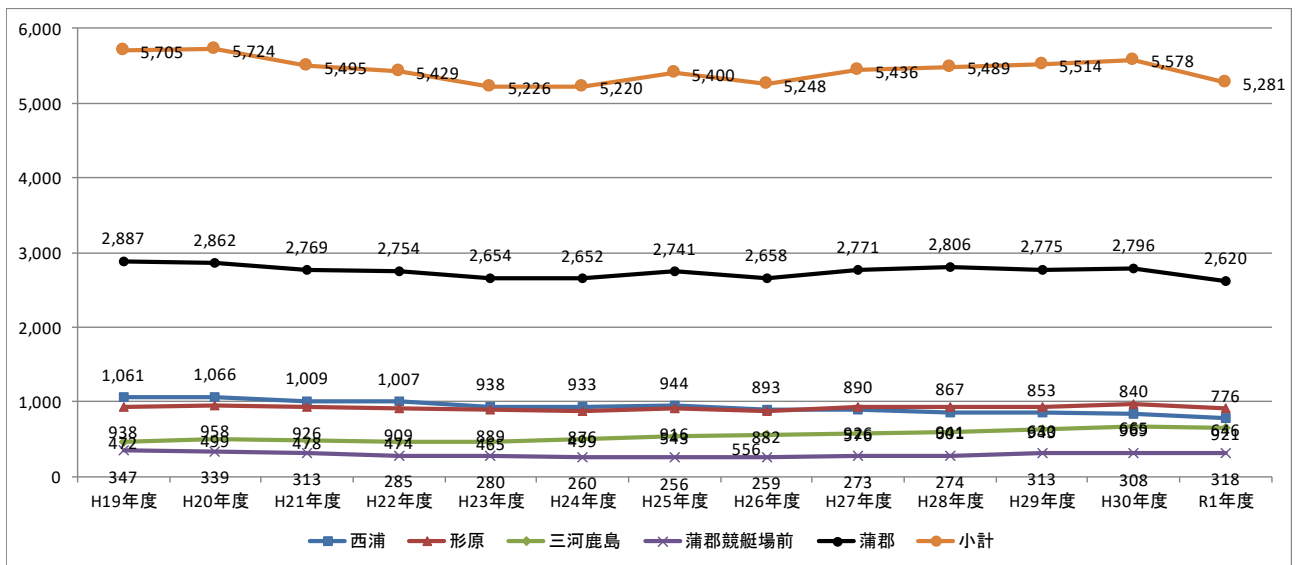
種別	年度		2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	18/19	02/19
	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	比較	比較		
輸送人員 (千人/年)	通勤	344	327	325	338	340	360	367	364	358	356	361	371	381	396	402	409	413	422	2.2%	22.7%	
	通学	778	822	774	792	788	770	768	759	752	732	723	763	710	716	723	725	736	692	-6.0%	-11.1%	
	定期計	1,122	1,149	1,099	1,130	1,128	1,130	1,135	1,123	1,110	1,088	1,084	1,134	1,091	1,112	1,125	1,134	1,149	1,114	-3.0%	-0.7%	
	定期外	683	669	604	556	563	555	535	500	480	459	456	456	449	470	473	466	462	436	-5.6%	-36.2%	
合計	1,805	1,818	1,703	1,686	1,691	1,685	1,670	1,623	1,590	1,547	1,540	1,590	1,540	1,582	1,598	1,601	1,611	1,549	-3.8%	-14.2%		
輸送密度(人/日)	2,397	2,414	2,240	2,112	2,114	2,094	2,037	1,975	1,929	1,846	1,823	1,879	1,834	1,886	1,904	1,913	1,917					



資料：蒲郡市より

図表 6-3 駅別の1日平均乗降人数の推移

駅名 (単位:人/日)	2007年 H19年度	2008年 H20年度	2009年 H21年度	2010年 H22年度	2011年 H23年度	2012年 H24年度	2013年 H25年度	2014年 H26年度	2015年 H27年度	2016年 H28年度	2017年 H29年度	2018年 H30年度	2019年 R1年度	18/19 比較	07/19 比較
西蒲	1,061	1,066	1,009	1,007	938	933	944	893	890	867	853	840	776	-7.6%	-26.9%
形原	938	958	926	909	889	876	916	882	926	941	943	969	921	-5.0%	-1.8%
三河鹿島	472	499	478	474	465	499	543	556	576	601	630	665	646	-2.9%	36.9%
蒲郡競艇場前	347	339	313	285	280	260	256	259	273	274	313	308	318	3.2%	-8.4%
蒲郡	2,887	2,862	2,769	2,754	2,654	2,652	2,741	2,658	2,771	2,806	2,775	2,796	2,620	-6.3%	-9.2%
小計	5,705	5,724	5,495	5,429	5,226	5,220	5,400	5,248	5,436	5,489	5,514	5,578	5,281	-5.3%	-7.4%



資料：蒲郡市より

・ J R 東海道本線の乗客車数は下記のとおり。

図表 6-4 J R 東海道本線駅別乗車客数

11-1 駅別乗車客数

(単位:人)

		26年度	27	28	29	30
三河大塚	定期外	110,945	107,652	112,585	121,739	141,376
	一日平均	304	294	308	334	387
	定期	328,256	336,659	340,734	340,494	349,904
	一日平均	899	920	934	933	959
合計		439,201	444,311	453,319	462,233	491,280
	一日平均	1,203	1,214	1,242	1,266	1,346
三河三谷	定期外	176,713	182,635	181,699	184,131	191,452
	一日平均	484	499	498	504	525
	定期	523,932	522,091	523,932	523,932	522,091
	一日平均	1,435	1,430	1,435	1,435	1,430
合計		700,645	704,726	705,631	708,063	713,543
	一日平均	1,904	1,915	1,908	1,940	1,955
蒲郡	定期外	861,238	917,724	915,601	936,593	934,949
	一日平均	2,360	2,507	2,508	2,566	2,562
	定期	1,821,142	1,879,091	1,920,811	1,924,280	1,922,272
	一日平均	4,989	5,134	5,262	5,272	5,266
合計		2,682,380	2,796,815	2,836,412	2,860,873	2,857,221
	一日平均	7,349	7,642	7,771	7,838	7,828
三河塩津	定期外	148,099	152,133	145,321	147,463	156,541
	一日平均	406	416	398	404	429
	定期	322,704	336,265	322,650	335,713	333,446
	一日平均	884	919	884	920	914
合計		470,803	488,398	467,971	483,176	489,987
	一日平均	1,290	1,334	1,282	1,324	1,342

資料：東海旅客鉄道株

単位：人

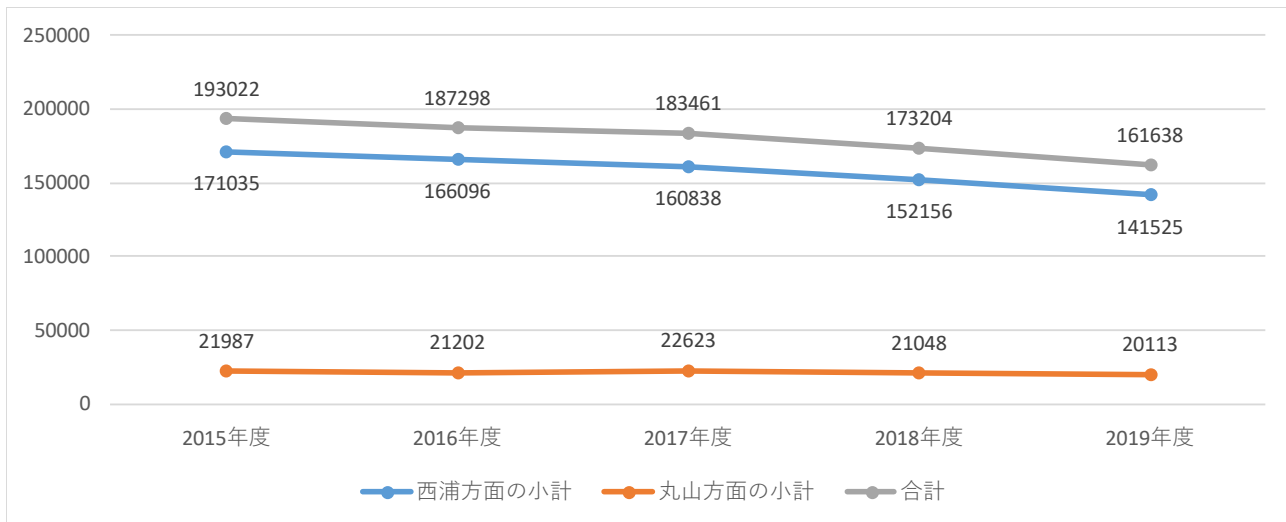
2. 民間路線バスの利用状況

- ・蒲郡市が補助金を投入して支援している名鉄バス(株)のバス路線の利用状況を確認した。
- ・2015年度（H27）以降毎年減少し続けており、2019年度（R1）は約16万人となっている。
- ・西浦方面と丸山方面を比較すると、全体に占める西浦方面の割合が86%と圧倒的に利用が多いものの、減少傾向が顕著となっている。
- ・事業者による時刻表の配布・ダイヤ改正等の対応が行われるものの、ラグーナテンボスの無料シャトルバスの運行などの影響から、利用者数は増加していない。

図表 6-5 民間路線バスの利用状況の推移

	利用者数（上段：数 下段：対前年比）				
	2015年度 H27年度	2016年度 H28年度	2017年度 H29年度	2018年度 H30年度	2019年度 R元年度
西浦・病院循環 （左まわり）	115,281人	112,567人	110,916人	105,384人	98,587人
		98%	99%	95%	94%
西浦・市民病院 （左まわり）	6,583人	4,703人	3,406人	3,433人	2,808人
		71%	72%	101%	82%
西浦・病院循環 （右まわり）	41,561人	41,582人	46,516人	43,339人	40,130人
		100%	112%	93%	93%
西浦・市民病院 （右まわり）	7,610人	7,244人			
		95%			
西浦方面の小計	171,035人	166,096人	160,838人	152,156人	141,525人
		97%	97%	95%	93%
丸山・病院循環	16,804人	15,899人	17,597人	16,331人	13,748人
		95%	111%	93%	84%
丸山・蒲郡駅前 （市民病院経由）	4,583人	4,611人	4,394人	4,139人	5,622人
		101%	95%	94%	136%
丸山・蒲郡駅前	600人	692人	632人	578人	743人
		115%	91%	91%	129%
丸山方面の小計	21,987人	21,202人	22,623人	21,048人	20,113人
		96%	107%	93%	96%
合計	193,022人	187,298人	183,461人	173,204人	161,638人
		97%	98%	94%	93%

	利用者数（1片あたり）（上段：数 下段：対前年比）				
	2015年度 H27年度	2016年度 H28年度	2017年度 H29年度	2018年度 H30年度	2019年度 R元年度
西浦・病院循環 （左まわり）	13.9	13.6	13.8	13.1	12.3
		98%	102%	95%	94%
西浦・市民病院 （左まわり）	18.0	12.9	14.1	14.2	11.8
		72%	109%	101%	83%
西浦・病院循環 （右まわり）	10.0	10.1	9.1	8.5	8.0
		100%	91%	93%	93%
西浦・市民病院 （右まわり）	10.5	10.0			
		95%			
西浦方面の小計	52.5	46.6	37.0	35.9	32.1
		89%	79%	97%	89%
丸山・病院循環	7.7	7.3	8.0	7.5	6.3
		95%	111%	93%	84%
丸山・蒲郡駅前 （市民病院経由）	12.5	12.6	12.0	11.3	15.4
		101%	95%	94%	135%
丸山・蒲郡駅前	2.5	2.9	2.6	2.4	3.1
		115%	91%	92%	131%
丸山方面の小計	22.7	22.8	22.7	21.2	24.8
		100%	100%	93%	117%
合計	11.8	11.5	11.4	10.7	10.0
		97%	99%	95%	94%

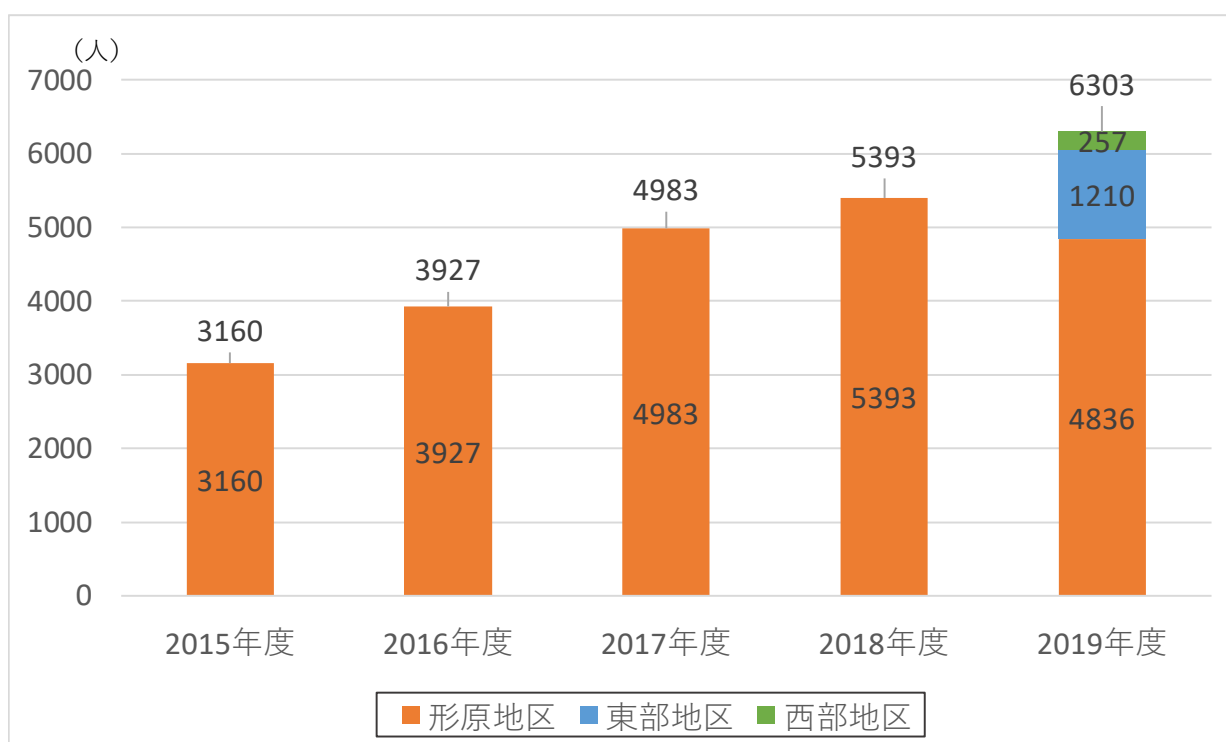


資料：蒲郡市より

3. 支線バスの利用状況

- ・蒲郡市が自主運行している支線バス（くるりんバス）の状況は下記のとおり。
- ・2015年度（H27）から形原地区において、支線バスの運行が開始され、これまで利用者数は増加傾向にあった。2019年度（R1）は、台風やあじさい祭り時の天候不順が影響し、初めて利用者数が減少した。
- ・一方、東部・西部地区でも支線バスの運行が2019年度（R1）より開始されている。
- ・今後の見通しとして、2020年度（R2）現在、三谷地区、大塚地区において地区協議会が設置され、新たな支線バスの運行を目指した協議がなされており、市全体の支線バス利用者は引き続き増加する見通しである。

図表 6-6 支線バスの利用状況の推移

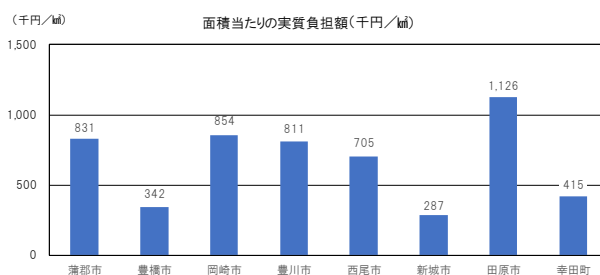
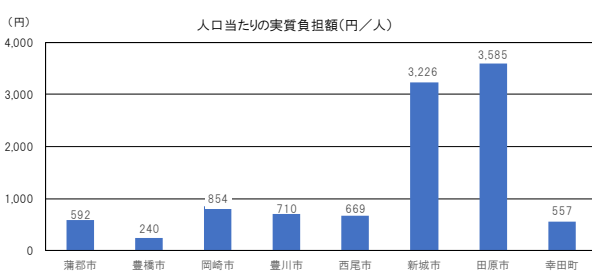
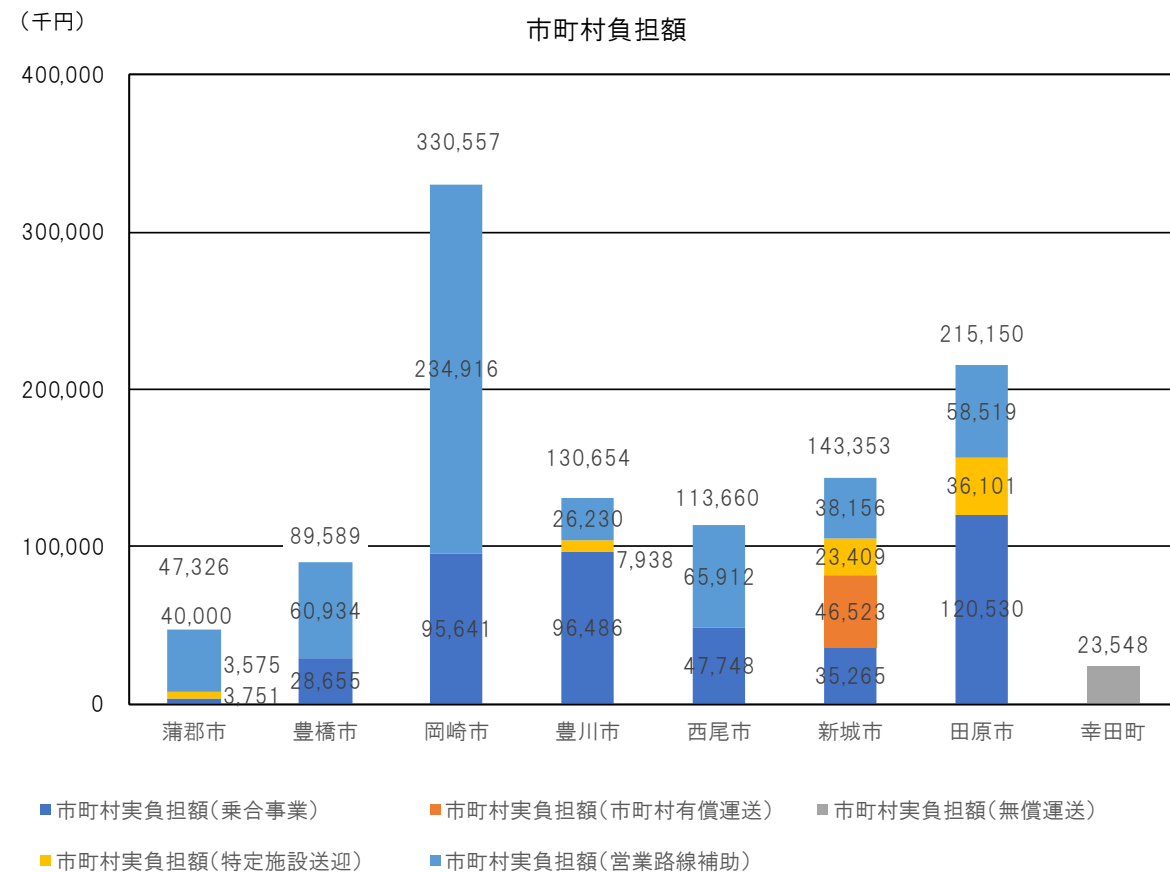


資料：蒲郡市より

4. 財政投入状況（周辺市町との比較）

- ・蒲郡市及びその周辺自治体における自主運行バス等に対する財政投入状況について、愛知県の調査資料より整理した。
- ・蒲郡市は、年間 4,730 万円程度を負担している状況で、絶対額は周辺市町と比較しても多くない。

図表 6-7 蒲郡市を含む周辺市町における自主運行バス等への財政投入状況



注：当該データは自主運営バス等を対象としているもので、鉄道に対する負担額は含まれていない。

資料：愛知県「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」（2019年5月調査）より

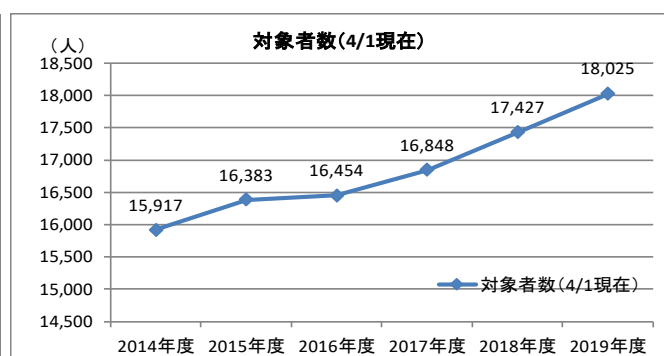
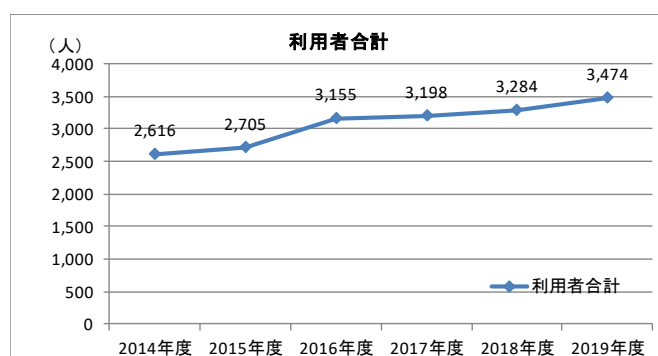
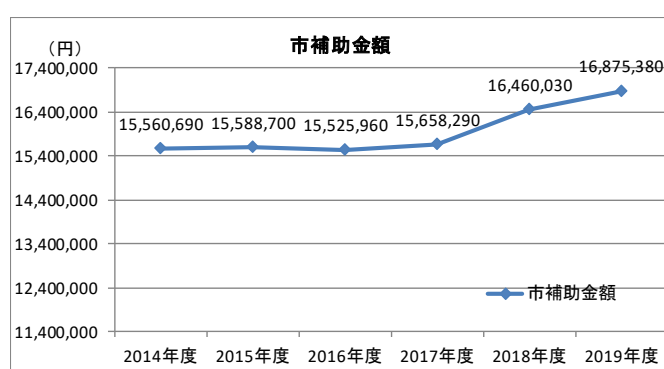
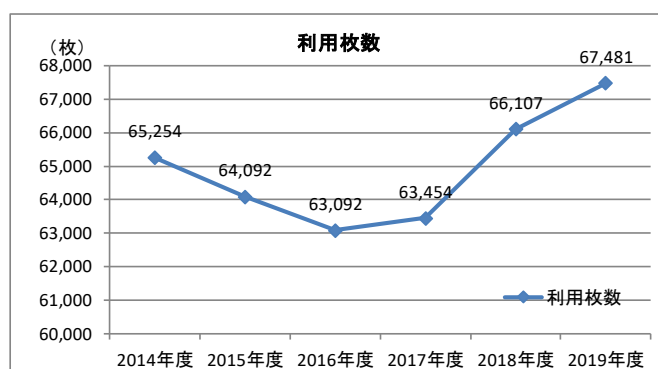
5. 高齢者タクシー運賃助成事業の状況

- ・高齢者タクシー運賃助成事業として行っている、タクシーチケットの配布・利用実態は下記のとおり。
- ・対象者（満70歳以上の高齢者数）が増加してきたことを反映し、2017年度（H29）以降の直近の市補助金額・利用者・利用枚数は増加している。
- ・将来の人口予測から高齢者数は減少する見通しではあるが、ニーズの高い事業であると思われ、現状の利用状況から大きく減少することなく、推移すると思われる。

図表 6-7 高齢者タクシー運賃助成事業の利用実態

- 対象者：市内に住民登録のある満70歳以上の方
- 交付枚数：1人100枚まで（50枚綴りを2冊）
- 割引区間：発地・着地ともに蒲郡市内の場合に限る
- 割引率：3割（タクシー会社1割、蒲郡市2割負担）
- 利用方法：乗車の際に、乗務員に身分証明書を提示し、必要事項を記載したチケットを渡す。

	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	単位
利用枚数	65,254	64,092	63,092	63,454	66,107	67,481	枚
		98%	98%	101%	104%	102%	
市補助金額	15,560,690	15,588,700	15,525,960	15,658,290	16,460,030	16,875,380	円
		100%	100%	101%	105%	103%	
利用者合計	2,616	2,705	3,155	3,198	3,284	3,474	人
		103%	117%	101%	103%	106%	
1人平均利用枚数	24.9	23.7	20.0	20.0	20.1	19.0	枚/人
		95%	84%	100%	101%	95%	
1人平均補助金額	5,948	5,763	4,921	4,896	5,012	4,858	円/人
		97%	85%	99%	102%	97%	
対象者数(4/1現在)	15,917	16,383	16,454	16,848	17,427	18,025	人
		103%	100%	102%	103%	103%	



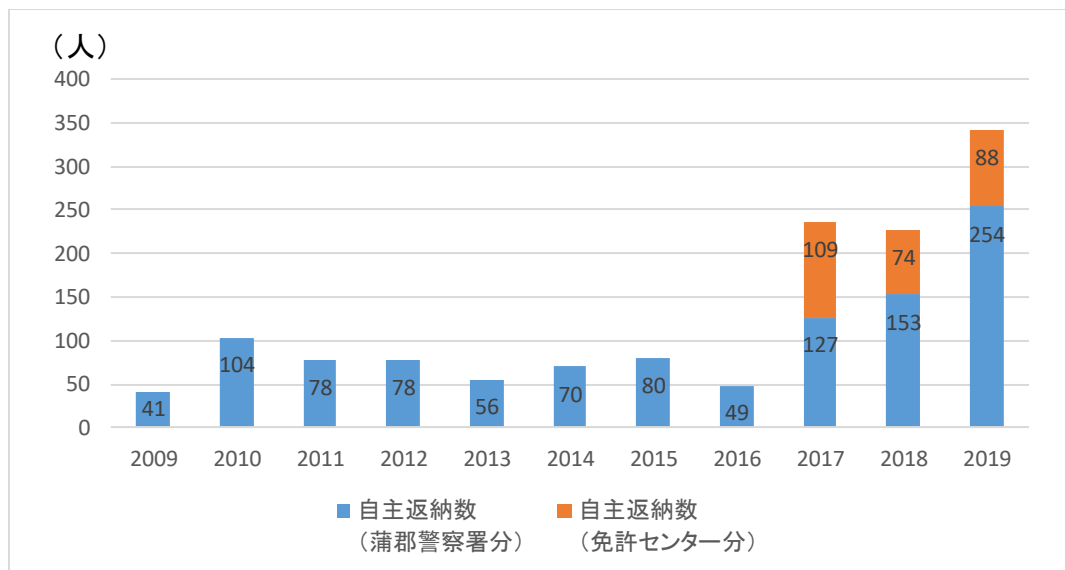
資料：蒲郡市より

6. 免許自主返納状況

- ・自動車免許証の自主返納状況は下記のとおり。蒲郡警察署と免許センターで返納手続きができる。
- ・蒲郡市では、2018年（H30）から運転免許証を自主返納される70歳以上の市民の方を対象に記念品（交通系ICカード、支線バス回数券、三河木綿グッズから1つ）を贈呈している。
- ・免許センターでの返納状況について2016年（H28）以前は確認していないため不明ではあるが、直近は、返納数が増加している。

図表 6-8 免許自主返納状況

年別(1月～12月)		自主返納数 (蒲郡警察署分)	自主返納数 (免許センター分)	自主返納数 (全体)
2009	H21	41	－	41
2010	H22	104	－	104
2011	H23	78	－	78
2012	H24	78	－	78
2013	H25	56	－	56
2014	H26	70	－	70
2015	H27	80	－	80
2016	H28	49	－	49
2017	H29	127	109	236
2018	H30	153	74	227
2019	H31/R1	254	88	342



資料：蒲郡市調べ

2016（平成28）年以前の免許センター分は調査していないため不明

第7章 住民向けアンケート調査

(1) 調査対象

蒲郡市在住の満16歳以上の方3,000人（住民基本台帳から無作為抽出）

(2) 調査方法

郵送による配布・回収

(3) 調査期間

2020（R2）年7月10日（金）～7月31日（金）

(4) 回収数

回収数：1,202票（40.1%） 有効回答数：1,200票（40.0%）

(5) 調査項目

問1：回答者属性

問2：外出頻度・目的

問3：公共交通に対する評価

問4：バスの利用実態とその満足度

問5：「名鉄西尾・蒲郡線」の利用実態とその満足度

問6：コミュニティバスの利用実態と認知度

問7：蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

問8：バスを全く利用しない人の理由と利用可能性

(6) 結果概要

- ・蒲郡市民においては、主な移動手段が自家用車であり、公共交通の利用状況及び利用意向は高くなく、今後も公共交通への転換意向は低い。
- ・将来の公共交通が優先すべき目的は、「高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保する」という意見が多く、既存の公共交通に対して「現状のまま維持すべき」と「収支率の悪い路線はコスト削減できる別の方法を考えるべき」との意見が多い。
- ・年齢別では、自家用車を主な交通手段としている20歳代～60歳代前半については、公共交通の利便性の向上が利用のきっかけになるとは考えにくい結果となった。
- ・居住地別では、名鉄西尾・蒲郡線の沿線ではない「大塚校区」、「三谷校区」、「蒲郡校区」、「中部校区」で公共交通に対するサービス水準の満足度が低く、加えて、税金を投入した路線維持に対して税金投入が多いとの評価になっている。他方で、名鉄西尾・蒲郡線、民間路線バスを有する「形原校区」・「西浦校区」では、「妥当な税金投入額」との評価が他校区と比較して高く、路線維持への期待と言える。

(7) 前回 2017 年調査との比較

「日常の公共交通での移動において不便と感じている人」の割合はやや少なくなり、「現状の税金投入額・サービス水準」に対して「妥当」とする人の割合が増えているとの改善事項がありつつも、「バスサービスの満足度」「バスの利用頻度」「公共交通中心への生活への転換意向」等についてはほとんど変化がない。

- 問 3：「日常の公共交通での移動における不便の有無」について

「感じている」「やや感じている」人の割合は、2017 年は 34.6%、2020 年は 31.0%となり、不便と感じている人の割合が少なくなった。

問 3：移動における不便の有無	2017 年時	2020 年時	変化
「感じている」「やや感じている」人の割合	34.6%	31.0%	3.6 ポイント減少↘

- 問 4：「バスの利用頻度」について

「バスをほとんど乗らない」と回答した人の割合は、2017 年は 85.4%、2020 年は 86.8%となり、あまり変化がない。

問 4：バスの利用頻度	2017 年時	2020 年時	変化
「ほとんど乗らない」人の割合	85.4%	86.8%	1.4 ポイント増加→

- 問 4：バスの「サービス水準に対する満足度」について

「満足」「おおむね満足」を選択した人の割合は、2017 年は 35.1%、2020 年は 36.4%となり、あまり変化がない。

問 4：サービス水準に対する満足度	2017 年時	2020 年時	変化
「満足」「おおむね満足」を選択した人の割合	35.1%	36.4%	1.3 ポイント増加→

- 問 7：「今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準への考え」について

「わからない」との回答が 2017 年・2020 年共に最も多い状況は変わらない。

「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」を選択する人の割合は、2017 年の 16.0%から 2020 年は 19.8%となり「妥当」とする人の割合が増えている。

問 7：税金投入とサービス水準	2017 年時	2020 年時	変化
「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」を選択する人の割合	16.0%	19.8%	3.8 ポイント増加↗
「わからない」を選択する人の割合	25.3%	23.4%	1.9 ポイント減少→

- 問 7：「自家用車中心から公共交通中心の生活への転換に対する考え」について

「たまにならできると思う」「将来、年をとったらできると思う」を選択する人の割合は、2017 年は 51.3%、2020 年は 51.5%でほとんど変化がない。

問 7：公共交通への転換	2017 年時	2020 年時	変化
「たまにならできると思う」「将来、年をとったらできると思う」を選択する人の割合	51.3%	51.5%	0.2 ポイント増加→

(8) 調査結果

詳細は、別冊アンケート調査報告書を参照。

第8章 協議体制と協議経過

1. 蒲郡市地域公共交通会議

(1) 設置要綱（一部抜粋）

(設置)

第1条 蒲郡市は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第5条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため、蒲郡市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項及び事業)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について、協議するとともに、連携計画に位置付けられた事業を実施する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃及び料金等に関すること。
- (2) 蒲郡市の公共交通政策の推進に関すること。
- (3) 交通会議の運営方法に関すること。
- (4) 法第1条の目的を達成するために必要な次に掲げる事項に関すること。
 - ア 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
 - イ 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
 - ウ 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第3条 交通会議は、委員32人以内をもって組織する。

2 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 蒲郡市長及びその指名する市職員
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者
- (4) 市民又は利用者の代表者
- (5) 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (7) 愛知県東三河建設事務所長又はその指名する者
- (8) 愛知県蒲郡警察署長又はその指名する者
- (9) 学識経験を有する者
- (10) 愛知県の関係行政機関の職員
- (11) その他市長が必要と認める者

(2) 協議体制 (委員名簿)

区分	団体名	役職	委員名
主催市	蒲郡市	市長	鈴木 寿明
	蒲郡市	総務部長	平野 敦義
	蒲郡市	企画部長	飯島 伸幸
	蒲郡市	市民福祉部長	岡田 隆志
	蒲郡市	建設部長	鈴木 伸尚
	蒲郡市	産業環境部長	贅 年宏
	蒲郡市	都市開発部長	宮瀬 光博
交通事業者 及び 事業者団体	名鉄バス株式会社	営業本部 運行部運行課長	吉岡 実
	豊鉄タクシー株式会社	取締役社長	若林 亨修
	株式会社かね一自動車	代表取締役	天野 一美
	名古屋鉄道株式会社	東部支配人室営 業総務課長	河合 貴夫
	公益社団法人愛知県バス協会	専務理事	小林 裕之
	愛知県タクシー協会	専務理事	深谷 克巳
地域住民 利用者	蒲郡市総代連合会	会長	細井 政雄
	蒲郡市身体障害者福祉協会	事務局長	金沢 孝一
	蒲郡市老人クラブ連合会	副会長	水藤 シズカ
	蒲郡市社会福祉協議会	会長	鶴飼 秀好
	蒲郡市小中学校PTA連絡協議会	副会長	山口 健太朗
	蒲郡商工会議所	会頭	小池 高弘
	蒲郡市観光協会	会長	杉山 和弘
地方運輸局	中部運輸局愛知運輸支局	首席運輸企画専門官	上井 久仁彦
運転者が組織 する団体	愛知県交通運輸産業労働組合協議 会	幹事	壁谷 政志
道路管理者	愛知県東三河建設事務所	企画調整監	渡會 竜二
都道府県警察	愛知県蒲郡警察署	交通課長	中山 肇
学識経験者	愛知工科大学	教授	村上 新
	名城大学	教授	松本 幸正
都道府県	愛知県都市整備局交通対策課	課長	澤木 徹
地域協議組織	形原地区公共交通協議会	会長	天野 忠則
	東部地区公共交通協議会	会長	小田 密義
	西部地区公共交通協議会	会長	永島 浅昭
	三谷地区公共交通協議会	会長	小田 邦裕
	大塚地区公共交通協議会	会長	浅沼 明喜

計 32名

(3) 蒲郡市地域公共交通連携検討委員会の設置

○設置要領（一部抜粋）

（趣旨）

第1条 この要領は、蒲郡市地域公共交通会議設置要綱第10条の規定に基づき、蒲郡市地域公共交通連携検討委員会（以下「委員会」という。）を設置し、その組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

（協議事項）

第2条 委員会は、蒲郡市地域公共交通網形成計画に基づき、地域連携活動の実施に関することについて協議する。

（組織）

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから蒲郡市地域公共交通会議会長が任命し、又は委嘱する。

(1) 市職員

(2) 一般旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者

(3) 地域住民若しくは利用者の代表者又はその指名する者

(4) 蒲郡市身体障害者福祉協会の代表者又はその指名する者

(5) 蒲郡市老人クラブ連合会の代表者又はその指名する者

(6) 蒲郡市社会福祉協議会の代表者又はその指名する者

(7) 蒲郡市小中学校PTA連絡協議会の代表者又はその指名する者

(8) 地元協議組織を構成する者又は学識経験のある者のうちから蒲郡市地域公共交通会議会長が委嘱する者

(9) その他蒲郡市地域公共交通会議会長が必要と認める者

2 委員会にオブザーバーを置くことができる。

○委員名簿

区分	団体名	役職	委員名
主催市	蒲郡市	企画政策課長	牧原 英治
	蒲郡市	観光商工課	小田 芳弘
	蒲郡市	都市計画課長	鷹巣 央佳
	蒲郡市	長寿課長	柴田 好範
	蒲郡市	福祉課長	永田 隆裕
	蒲郡市	土木港湾課長	永島 勝彦
交通事業者 及び 事業者団体	名鉄バス株式会社	営業本部 運行部 運行課長	吉岡 実
	豊鉄タクシー株式会社	取締役 営業部長 兼 総務部長 兼 田 原営業所長	西山 恭昭
	株式会社かね一自動車	営業課長	寺澤 忠宣
地域住民 利用者	総代連合会	副会長	石川 良一
	蒲郡市身体障害者福祉協会	事務局長	金沢 孝一
	蒲郡市老人クラブ連合会	会長	宮本 勝英
	蒲郡市社会福祉協議会	事務局長	岡田 隆二
	蒲郡市小中学校PTA連絡協議会	副会長	吉見 尚之
	蒲郡商工会議所	理事・事務局長	井澤 康彦
	蒲郡市観光協会	事務局長	鹿野 公朗
地域協議組織	形原地区公共交通協議会	事務長	吉見 和也
	東部地区公共交通協議会	事務長	大場 和生
	西部地区公共交通協議会	事務長	杉浦 吉昭
	三谷地区公共交通協議会	事務長	藤城 直司
	大塚地区公共交通協議会	事務長	山口 俊明

計 21名

2. 会議開催経過

○蒲郡市地域公共交通会議

回数	日時	検討テーマ（地域公共交通計画関係分）
1	令和2年 6月19日	○連携検討委員会での協議状況について ○地域公共交通網形成計画事業進捗について
2	令和2年 10月23日	○蒲郡市地域公共交通計画（案）について
3	令和3年 1月19日	
4	令和3年 3月23日	

○蒲郡市地域公共交通連携検討委員会

回数	日時	検討テーマ（地域公共交通計画関係分）
1	令和2年 6月2日	○蒲郡市地域公共交通連携検討委員会について（役員の選出） ○公共交通の現状分析・課題抽出・対応方針について ○住民アンケート（案）について ○支線バスの拡大範囲と評価制度の見直しについて
2	令和2年 9月29日	○住民ニーズの確認について（住民・利用者・総代アンケート） ○蒲郡市地域公共交通計画（案）について
3	令和2年 12月10日	

3. パブリックコメント

(1) 実施時期

(2) 意見数

(3) 主な意見と意見に対する市の対応

蒲郡市地域公共交通計画
(第2次地域公共交通網形成計画)

2021年●月

蒲郡市
総務部 交通防犯課