

蒲郡市における公共交通に関する住民アンケート調査結果

1. 調査概要

(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

平成 29 年 9 月 12 日（火）～平成 29 年 9 月 25 日（月）

(4) 回収数

1,159 票（38.6%）

(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：蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

問 7：バスを全く利用しない人の理由と利用可能性

（参考）居住地別分析に係る中学校区分

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

(6) 備考

回答結果の集計は百分率を採用し、小数点第 2 位を四捨五入しているため、各選択肢の割合の合計値が 100%にならない場合がある。

2. 調査結果概要

(1) 総括

- 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。また、税金を投入した民間路線バスについては、維持もしくは抑制すべきとの意向が高い。
- 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とになっている。
- 他方で、名鉄西尾・蒲郡線、路線バスを有する「形原校区」・「西浦校区」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。
- 今後、自家用車を有しない公共交通利用者に対して、適正な税金投入額を見定めた効率的なサービスの検討と提供が求められる。

(2) 各設問における結果概要

【問3】公共交通に対する評価

全体	<ul style="list-style-type: none">・ 日常の公共交通での移動における不便の有無は、「感じている」と「やや感じている」が 34.6%で、3 人に 1 人が移動に不便を感じている。・ その理由は、「自宅から鉄道やバス停留所が遠い」が 55.4%と最も高く、次いで、「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」(48.9%)、「車の方が公共交通と比べて便利」(46.9%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none">・ 「40 歳代」(42.6%)と「50 歳代」(40.1%)で「感じている」と「やや感じている」が 40%以上。・ 「20 歳代」(59.1%)、「40 歳代」(59.7%)で「車の方が公共交通と比べて便利」が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none">・ 「大塚校区」で「感じている」と「やや感じている」が 42.4%と唯一 40%以上。・ 「大塚校区」(66.7%)、「三谷校区」(50.9%)、「形原校区」(55.6%)、「西浦校区」(57.1%)で「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」が最上位。

【問 4】バスの利用実態とその満足度

全体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「ほとんど乗らない」が 85.4%で大半を占めており、利用しても「年に数日」(8.1%)。 ・ 満足度は、「満足」と「おおむね満足」が 35.1%、「やや不満」と「不満」が 46.3%。また、「バスを必要としない」が 6.7%。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、高齢になるほど利用頻度は向上するが、最も利用頻度が高い「80歳以上」でも 17.3%。 ・ 満足度は、「満足」と「おおむね満足」が「20歳未満」(75.0%)、「20歳代」(57.2%)で 50%以上、「50歳代」が 17.3%と最下位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「形原校区」(17.1%)と「西浦校区」(19.8%)が約 20%と他の校区より利用頻度が高い。 ・ 満足度は、「大塚校区」が 45.5%と最も高く、次いで、「形原校区」(40.0%)、「塩津校区」(37.5%)で、「三谷校区」が 18.2%と最下位。

【問 5】「名鉄西尾・蒲郡線」の利用実態とその満足度

全体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「ほとんど乗らない」が 75.8%と大半。 ・ 利用しない理由は、「自分で車を運転できるから」が 69.6%と過半数。 ・ 利用促進活動に対する考えは、「廃線の危機にあることを、もっと地域で共有するように PR すべき」が 35.1%と最も高く、次いで、「路線を存続させるために、今以上に利用促進を図るべき」(30.0%)、「廃線になったときの影響（地価の下落など）をもっと地域住民が知るべき」(29.4%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「20歳未満」(10.0%)と「20歳代」(7.7%)で約 10%が「週に3日以上」利用。 ・ 利用しない理由は、「20歳未満」で「行きたい場所に名鉄が通っていない」が 50.0%と最も高い。 ・ 利用促進活動に対する考えは、「65～69歳」(21.1%)、「70～74歳」(23.3%)、「75～79歳」(21.8%)で「生活に必要な路線であるので、積極的に利用するなどの協力を行いたい」も上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用頻度は、「ほとんど乗らない」が 75.8%と大半。 ・ 「形原校区」(43.6%)と「西浦校区」(53.9%)で他校区と比較して利用頻度が高い。 ・ 利用しない理由は、全体と同様の傾向。 ・ 利用促進活動に対する考えは、「形原校区」(34.6%)と「西浦校区」(45.1%)で「生活に必要な路線であるので、積極的に利用するなどの協力を行いたい」も上位。

【問 6】蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

① 税金を投入して維持すべきために優先する目的

全体	・ 「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が 58.6%と最も高く、次いで、「高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保するため」(49.3%)、「病院に通院」できるようにするため」(44.2%)。
年齢別	・ 「20 歳代」(44.6%) で「通勤」できるようにするため」が、上位 3 項目のひとつ。
居住地別	・ 「西浦校区」(42.9%) で「通勤」できるようにするため」が、上位 3 項目のひとつ。

② 形原地区支線バス（あじさいぐるりんバス）の認知度

全体	・ 「知っている」(51.3%) が「知らない」(44.6%)。
年齢別	・ 「20 歳未満」(66.7%)、「20 歳代」(72.3%)、30 歳代」(60.0%) で「知らない」が 60%以上となっており、年齢層が高いほど認知度が高い。
居住地別	・ 「大塚校区」(55.3%)、「三谷校区」(59.3%)、「蒲郡校区」(60.8%)、「中部校区」(61.0%) で「知らない」がおおむね 60%以上。「形原校区」(86.8%) と「西浦校区」(75.8%) では「知っている」が大半。

③ 形原地区以外の地区でのコミュニティバスの事業化に対する考え

全体	・ 「地区の要望と協力があれば、コミュニティバスをその地区で運行すべき」が 48.0%と約半数。
年齢別	・ 「30 歳代」(20.0%) で「市の負担（税投入）を前提とする赤字事業は行うべきではない」が次点（同率を含む）。
居住地別	・ 「大塚校区」(15.3%)、「三谷校区」(17.4%)、「中部校区」(14.0%)、「塩津校区」(13.5%) で「市の負担（税投入）を前提とする赤字事業は行うべきではない」が次点（同率を含む）。

④ 路線ごとに投入する税金の額の違いに対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき」(維持すべき)が33.4%、次いで、「収支率の悪い(税金投入額の高い)路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき」(コスト削減を図るべき)(32.4%)。 「維持すべき」と「コスト削減を図るべき」との考えが、ほぼ同等。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「50歳代」以下で「コスト削減すべき」、「60～64歳」以上で「維持すべき」が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 「大塚校区」(36.5%)、「三谷校区」(37.1%)、「中部校区」(33.1%)で「コスト削減を図るべき」、「蒲郡校区」(32.1%)、「塩津校区」(36.8%)、「形原校区」(40.6%)、「西浦校区」(50.5%)で「維持すべき」が最上位。

⑤ 鉄道・路線バス・支線バス等を維持するための年間約1億6,000万円の税金投入に対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「妥当」が31.1%と最も高く、「多すぎる」と「やや多すぎる」が50.8%。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「20歳代」～「50歳代」で「多すぎる」と「やや多すぎる」が50%以上。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 「大塚校区」、「三谷校区」、「蒲郡校区」、「中部校区」、「塩津校区」で「多すぎる」と「やや多すぎる」が50%以上。

⑥ 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

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「わからない」が25.3%と最も高く、次いで、「別の方法で対応する」(19.2%)、「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」(16.0%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「20歳代」で「利用者の運賃を値上げして、税金投入は抑制してほしい(サービス水準は現状維持)」(21.5%)、「50歳代」で「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」(20.3%)が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 「形原校区」(24.4%)と「西浦校区」(24.2%)で「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」が最上位。

⑦ 「高齢者タクシー運賃助成事業」に対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「高齢者向けの移動サービスとして、現在の事業をそのまま継続すべき」が40.8%で最も高く、次いで、「現在配布している枚数(100枚)を、年間50枚に削減し、市の補助額を削減すべき」(28.3%)、「配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき」(26.7%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「75～79歳」で「配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき」(39.6%)、「80歳以上」で「配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき」(34.5%)が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 全体と同様の傾向。

⑧ 「交通空白地域」に対する考え

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「交通空白地域」に対する考えは、「地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を送迎する仕組みを導入すればよい」が23.8%で最も高く、次いで、「民間バス事業者と協議・連携し、(一定の補助金を出しても)交通空白地域をなくすよう路線をつくるべき」(19.1%)、「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、枚数の制限をなくして配布すればよい」(17.1%)となっている。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「20歳未満」で「交通空白地域であるので、税金を投入して新たに「市」がバスや予約型タクシーなどを走らせるべき」(30.0%)、「20歳代」(24.6%)で「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、年齢の制限を無くして配布すればよい」、「30歳代」で「民間バスの事業者が対応しないところだから、交通空白地帯でもやむを得ない」(26.1%)が最上位。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 全体と同様の傾向。

⑨ 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

全体	<ul style="list-style-type: none"> 「将来、年をとったらできると思う」が39.7%で最も高く、次いで、「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」(32.1%)。 転換する年齢は、「80～84歳」が26.7%で最も高く、次いで、「75～79歳」(25.2%)、「70～74歳」(23.5%)。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「20歳未満」(40.0%)、「20歳代」(43.1%)、「30歳代」(41.7%)、「50歳代」(39.1%)で「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」が最上位。 「20歳未満」(33.3%)で「65～69歳」での転換が最上位。年齢層が低いほど転換する年齢が低くなる傾向。
居住地別	<ul style="list-style-type: none"> 「大塚校区」(40.0%)、「三谷校区」(40.1%)、「中部校区」(41.9%)で「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」が最上位。 転換する年齢は、全体と同様の傾向。

【問 7】バスを全く利用しない人の理由と利用可能性

① 自宅近くのバス停留所の有無

全体	・ 「ある」が41.3%、「ない」が29.7%。
居住地別	・ 「中部校区」で「ない」が49.4%と「ある」(21.5%)を上回る。

② 利用しない理由

全体	・ 利用しない理由は、「自分で車を運転できるから」が77.5%と大半。
年齢別	・ 利用しない理由は、全体と同様の傾向。
居住地別	・ 利用しない理由は、全体と同様の傾向。

③ 自宅近くにバスが運行された場合の利用に対する考え

全体	・ 「利用しない」が54.5%と過半数。 ・ 利用しない理由は、「自家用車での移動を優先する」が74.7%と大半。
年齢別	・ 年齢層が低くなるほど「利用しない」の割合が高い。 ・ 利用しない理由は、「20歳未満」(42.9%)、「80歳以上」(42.1%)で「家族の人が車で送迎してくれる」が最上位。「徒歩や自転車がある」の割合も高い。
居住地別	・ 「西浦校区」において「条件が合えば、たぶん利用する」が51.9%と過半数を占め、他校区より高い。 ・ 利用しない理由は、全体と同様の傾向。

④ 条件が合えば利用する場合の条件

運行本数	・ 「30分毎に1本程度運行するなら利用」が39.6%と最も高く、次いで、「1時間毎に1本程度運行するなら利用」(22.2%)、「運行本数は関係ない(判断条件にはならない)」(16.0%)。 ・ 年齢別では、「70～74歳」(52.2%)と「80歳以上」(37.5%)で「1時間毎に1本程度運行するなら利用」が最上位。 ・ 居住地別では、「西浦校区」(33.3%)で「1時間毎に1本程度運行するなら利用」が最上位。
運賃	・ 「現在のバスの運賃と同じ程度であれば利用」が36.8%と最も高く、次いで、「運賃は関係ない(判断条件にはならない)」(19.3%)、「距離で変動しない「定額運賃」であれば利用」(18.4%)。 ・ 年齢別、居住地別ともに、全体と同様の傾向。

<p>所要時間</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「乗用車と比べて少し遅れる程度の時間で目的地に着けるなら利用」が 47.6%と最も高く、次いで、「ルートの設定から遠回りになるのは仕方がないので、迂回する分の所要時間の増加なら利用」(26.9%)、「所要時間は関係ない(判断条件にはならない)」(15.6%)。 ・ 年齢別では、「75～79歳」(40.7%)で「ルートの設定から遠回りになるのは仕方がないので、迂回する分の所要時間の増加なら利用」が最上位。 ・ 居住地別では、全体と同様の傾向。
<p>車両形状</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「車両の形状は関係ない(判断条件にはならない)」が 41.5%と最も高く、次いで、「ジャンボタクシーサイズの車両でも利用可能」(23.1%)、「一般的な「バス」車両であれば利用(車いすやバリアフリーは対応)」(22.2%)。 ・ 年齢別では、「80歳以上」(25.0%)で「一般的な「バス」車両であれば利用(車いすやバリアフリーは対応)」が最上位。 ・ 居住地別では、「大塚校区」(35.3%)で「一般的な「バス」車両であれば利用(車いすやバリアフリーは対応)」がと最上位。
<p>運行方式</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「自分が利用したい時間帯に運行している定時運行方式なら利用」が 46.7%と最も高く、次いで、「あらかじめ「予約」する方法でもかまわない(不定期運行方式)」(25.9%)、「運行方式は関係ない(判断条件にはならない)」(17.5%)。 ・ 年齢別では、全体と同様の傾向。 ・ 居住地別では、「塩津校区」(36.4%)で「あらかじめ「予約」する方法でもかまわない(不定期運行方式)」が最上位。
<p>バス利用が考えられる目的別の目的地と外出頻度</p>	<p>【通勤・通学】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 目的地は、「蒲郡校区」が 12.7%と最も高く、次いで、「市外」(9.0%)、「形原校区」(3.3%)。 ・ 外出頻度は、「平日ほぼ毎日」が 18.4%と最も高く、次いで、「1週間のほぼ毎日」(9.9%)、「ほとんど行かない」(2.8%)。 <p>【買い物・娯楽】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 目的地は、「蒲郡校区」が 35.8%と最も高く、次いで、「市外」(5.7%)、「塩津校区」(4.7%)。 ・ 外出頻度は、「週に1～2日」が 22.2%と最も高く、次いで、「週に3～4日」(15.1%)、「1ヶ月に数日」(12.3%)。 <p>【病院(通院)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 目的地は、「蒲郡校区」が 36.8%と最も高く、次いで、「三谷校区」(5.7%)、「形原校区」(4.2%)。 ・ 外出頻度は、「1ヶ月に数日」が 29.7%と最も高く、次いで、「年に数日」(13.7%)、「ほとんど行かない」(6.1%)。

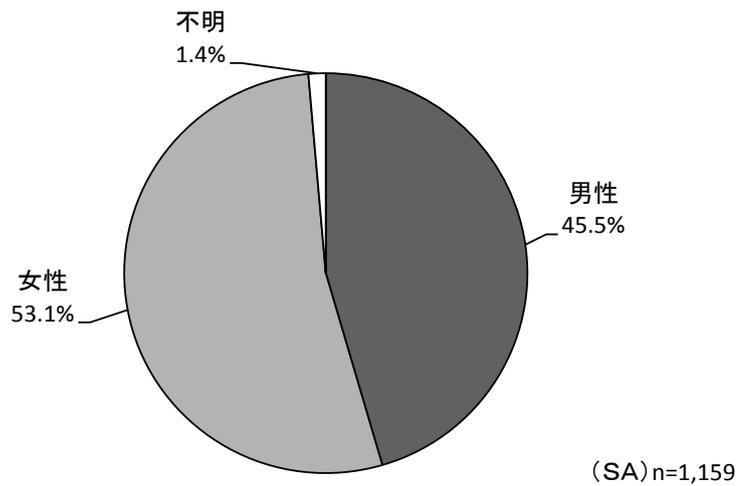
3. 調査結果

問1 回答者属性

(1) 性別

性別は、「男性」が45.5%、「女性」が53.1%となっている。

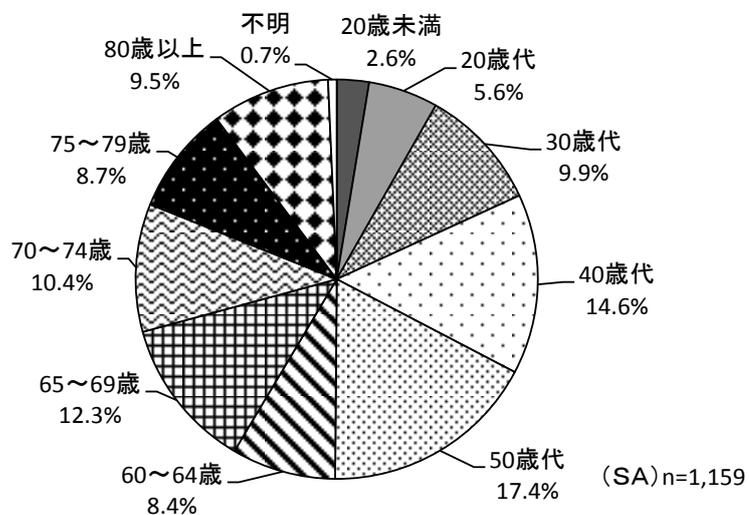
図表1-1 性別



(2) 年齢

年齢は、「50歳代」が17.4%と最も多く、次いで、「40歳代」(14.6%)、「70～74歳」(10.4%)の順となっている。

図表1-2 年齢



(3) 居住地

居住地は、「蒲郡校区」が 23.1%と最も多く、次いで、「形原校区」(20.2%)、「中部校区」(14.8%)となっている。

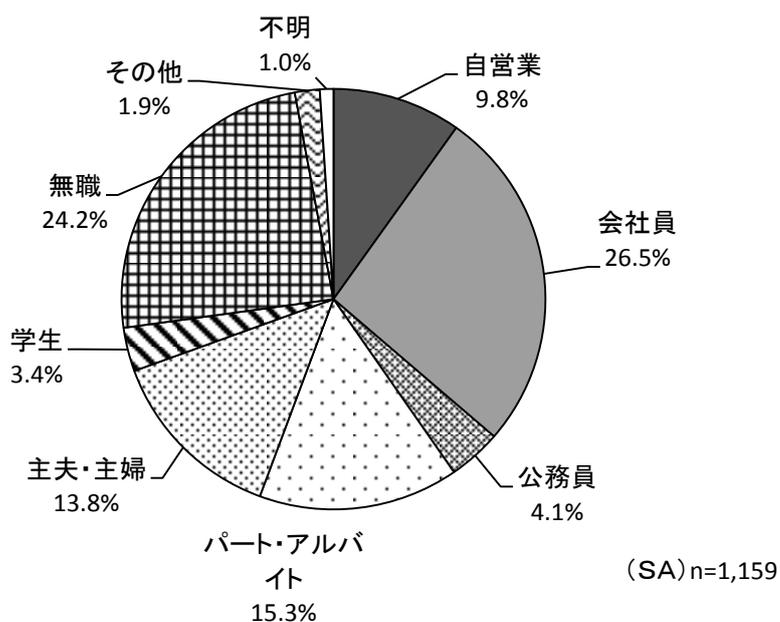
図表 1- 3 居住地

中学校区	回収数	割合 (%)
大塚校区	85	7.3
三谷校区	167	14.4
蒲郡校区	268	23.1
中部校区	172	14.8
塩津校区	133	11.5
形原校区	234	20.2
西浦校区	91	7.9
市外	2	0.2
不明	7	0.6
計	1,159	100.0

(4) 職業

職業は、「会社員」が 26.5%と最も多く、次いで、「無職」(24.2%)、「パート・アルバイト」(15.3%)の順となっている。

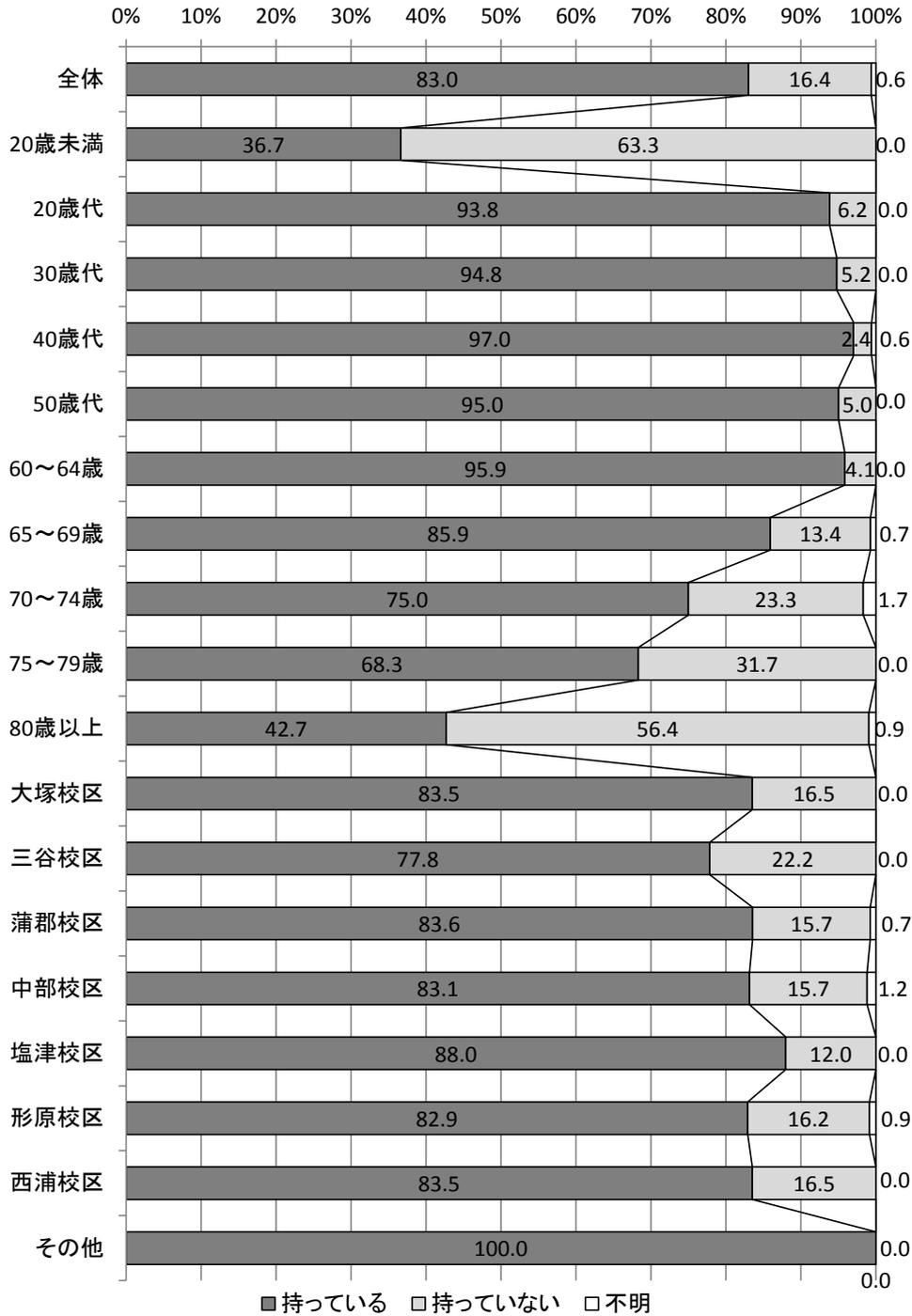
図表 1- 4 職業



(5) 自動車免許の保有

自動車免許の保有は、「持っている」が83.0%、「持っていない」が16.4%となっている。
 年齢別では、「20歳未満」と「80歳以上」で50%未満となっている。
 居住地別では、各校区で概ね80%前後となっている。

図表 1- 5 自動車免許の保有

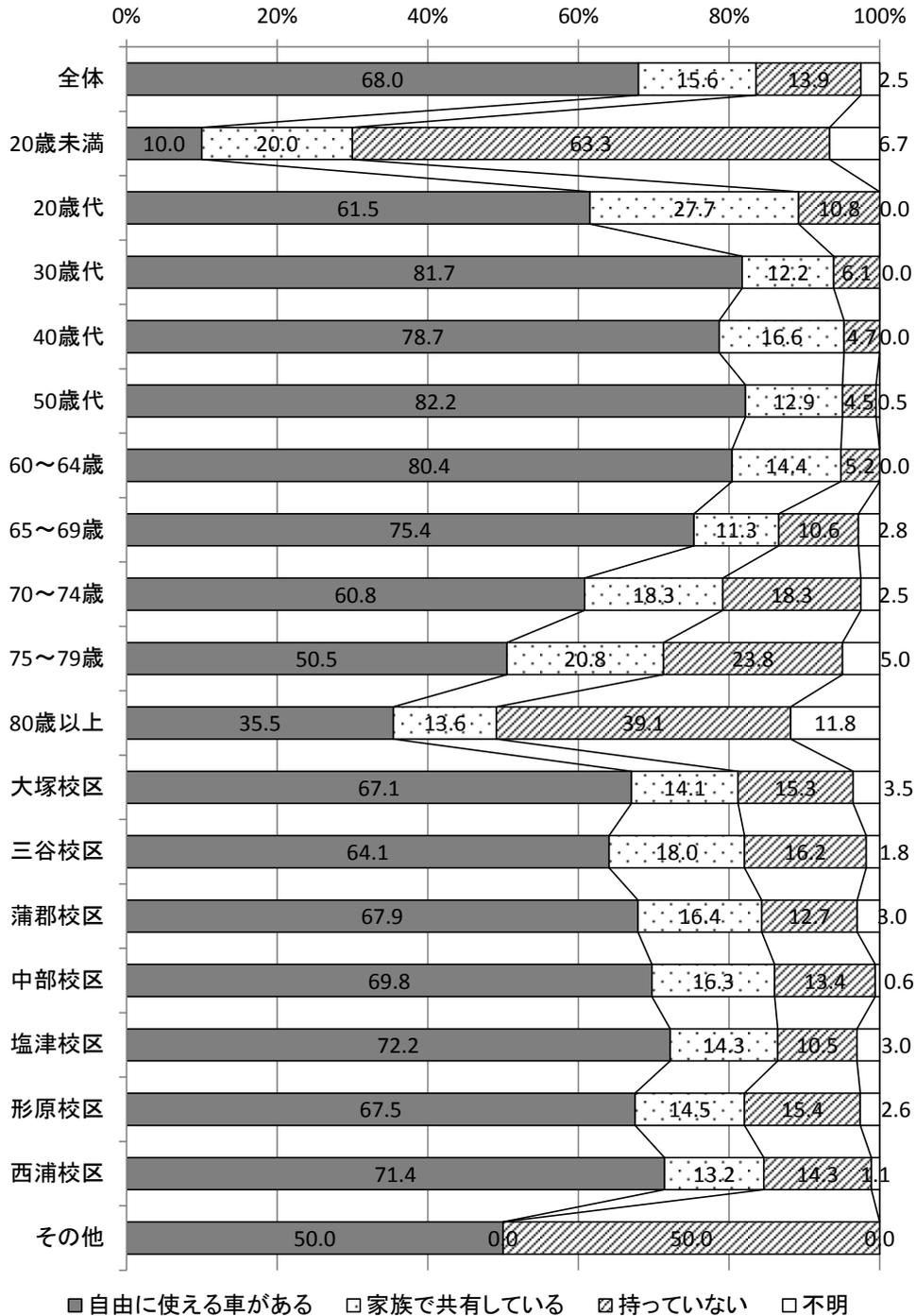


(SA n=1,159)

(6) 自家用車の保有

自家用車の保有は、「自由に使える車がある」が68.0%、「家族で共有している」が15.6%、「持っていない」が13.9%となっている。
 年齢別では、「65歳以上」で「家族で共有している」、「持っていない」の割合が増加している。
 居住地別では、「家族で共有している」、「持っていない」ともに15%前後となっている。

図表 1- 6 自家用車の保有



(SA) n=1,159

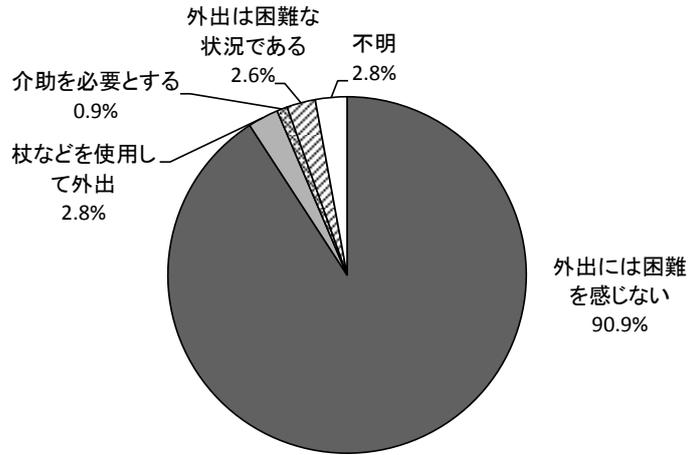
(7) 外出（通勤・通学含む）の状況

外出（通勤・通学含む）の状況は、「外出に困難を感じない」が90.9%となっているが、「外出が困難」とする割合が約6%となっている。

年齢別では、年齢とともに「外出が困難」とする割合が増加しており、「80歳以上」では10%以上となっている。

居住地別で大きな差異はないが、「三谷校区」と「西浦校区」で「外出が困難」とする割合が他校区と比較してやや高くなっている。

図表 1- 7 外出（通勤・通学含む）の状況



(SA)n=1,159

図表 1- 8 外出（通勤・通学含む）の状況（年齢別・居住地別）

	外出には困難を感じない	杖などを使用して外出	介助を必要とする	外出は困難な状況である	不明	合計
全体	90.9	2.8	0.9	2.6	2.8	1,159
20歳未満	96.7	0.0	3.3	0.0	0.0	30
20歳代	98.5	0.0	1.5	0.0	0.0	65
30歳代	98.3	0.0	0.0	1.7	0.0	115
40歳代	97.6	0.6	0.0	0.6	1.2	169
50歳代	98.5	0.5	1.0	0.0	0.0	202
60～64歳	97.9	1.0	0.0	0.0	1.0	97
65～69歳	93.7	1.4	0.0	2.1	2.8	142
70～74歳	86.7	4.2	0.0	2.5	6.7	120
75～79歳	81.2	5.0	0.0	8.9	5.0	101
80歳以上	59.1	14.5	6.4	10.9	9.1	110
不明	50.0	12.5	0.0	0.0	37.5	8
大塚校区	91.8	1.2	1.2	4.7	1.2	85
三谷校区	88.0	6.0	1.2	2.4	2.4	167
蒲郡校区	91.0	3.0	1.1	1.5	3.4	268
中部校区	93.0	1.7	1.2	2.3	1.7	172
塩津校区	93.2	3.0	0.0	0.8	3.0	133
形原校区	91.9	1.7	0.9	3.8	1.7	234
西浦校区	86.8	2.2	0.0	4.4	6.6	91
その他	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2
不明	57.1	0.0	14.3	0.0	28.6	7

問2 外出頻度・目的

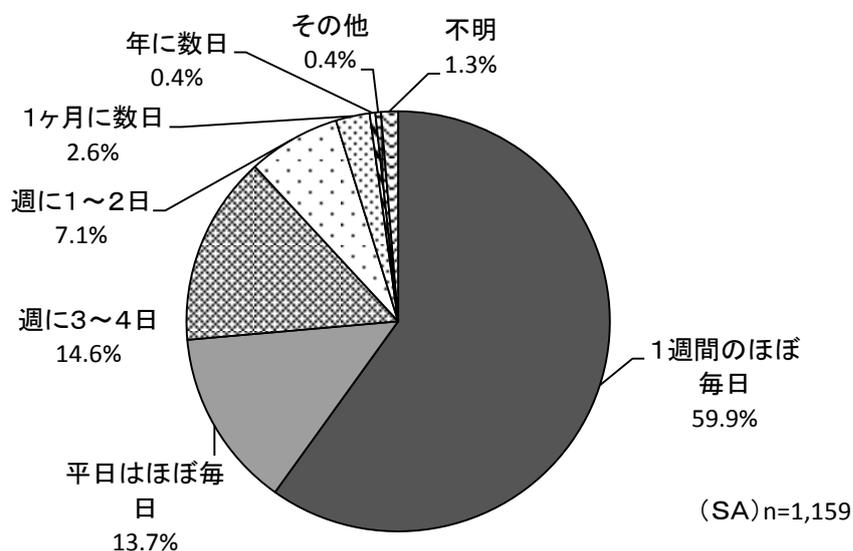
問2-1 外出頻度

外出頻度は、「1週間のほぼ毎日」が59.9%と過半数を占めている。

年齢別の「1週間のほぼ毎日」外出する層は、「30歳代」が82.6%と最も高く、次いで、「40歳代」(81.1%)、「50歳代」(77.2%)となっている。一方で、「75～79歳」では22.8%、「80歳代」では21.8%となっており、「80歳代」では「1ヶ月に数日」が13.6%存在している。

居住地別の「1週間のほぼ毎日」外出する層は、「中部校区」が64.5%と最も高く、次いで、「蒲郡校区」(61.9%)、「形原校区」61.5%となっている。一方で、「西浦校区」は47.3%と唯一50%未満となっている。

図表2-1 外出頻度



図表 2- 2 外出頻度（年齢別・居住地別）

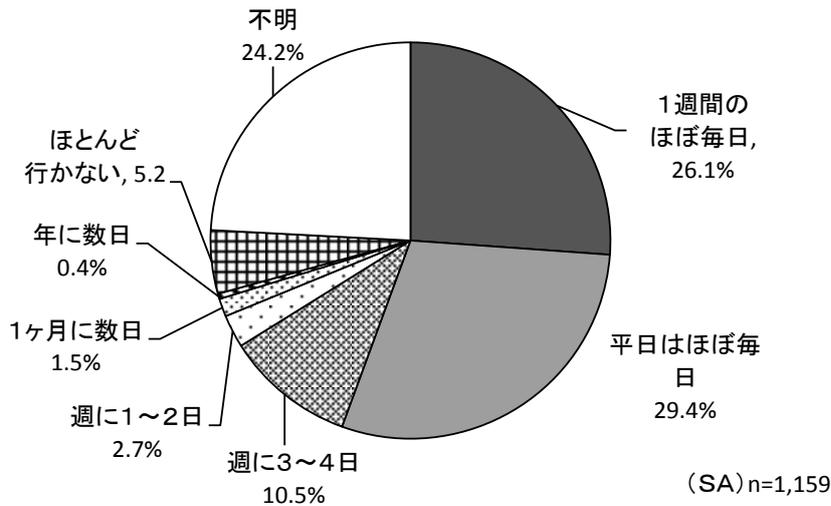
	1週間の ほぼ毎日	平日はほ ぼ毎日	週に3~4 日	週に1~2 日	1ヶ月に 数日	年に数日	その他	不明	合計
全体	59.9	13.7	14.6	7.1	2.6	0.4	0.4	1.3	1,159
20歳未満	73.3	23.3	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	30
20歳代	76.9	15.4	1.5	1.5	3.1	0.0	0.0	1.5	65
30歳代	82.6	8.7	6.1	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	115
40歳代	81.1	7.7	7.7	1.8	0.6	0.0	0.0	1.2	169
50歳代	77.2	13.4	5.0	4.0	0.5	0.0	0.0	0.0	202
60~64歳	57.7	15.5	18.6	7.2	0.0	0.0	0.0	1.0	97
65~69歳	58.5	9.2	19.0	8.5	2.8	0.0	0.7	1.4	142
70~74歳	37.5	18.3	27.5	12.5	0.8	1.7	0.8	0.8	120
75~79歳	22.8	23.8	28.7	14.9	5.9	0.0	1.0	3.0	101
80歳以上	21.8	16.4	25.5	14.5	13.6	2.7	1.8	3.6	110
不明	37.5	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	12.5	8
大塚校区	60.0	7.1	18.8	10.6	2.4	0.0	0.0	1.2	85
三谷校区	58.1	16.8	12.0	7.8	4.2	0.0	0.0	1.2	167
蒲郡校区	61.9	14.6	13.8	4.1	2.6	0.0	0.4	2.6	268
中部校区	64.5	16.3	10.5	4.7	2.9	0.6	0.6	0.0	172
塩津校区	58.6	14.3	15.0	7.5	2.3	0.8	0.8	0.8	133
形原校区	61.5	11.1	15.4	7.3	1.7	0.9	0.9	1.3	234
西浦校区	47.3	13.2	24.2	14.3	1.1	0.0	0.0	0.0	91
その他	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2
不明	42.9	0.0	0.0	14.3	14.3	14.3	0.0	14.3	7

問2-2 「通勤・通学」「買い物や娯楽」「通院」の外出頻度と交通手段

(1) 「通勤・通学」における外出頻度・交通手段（施設名）

外出頻度は、「平日はほぼ毎日」が 29.4%と最も高い。年齢別の「平日はほぼ毎日」外出する層は「20歳未満」が 56.7%と最も高く、居住地別では「大塚校区」が 35.3%と最も高い。
 交通手段は、「自家用車」が 54.0%と過半数を占めている。年齢別の「自家用車」利用者は「20歳代」～「60～64歳」が 50%以上で、居住地別では全校区で 50%前後以上となっている。

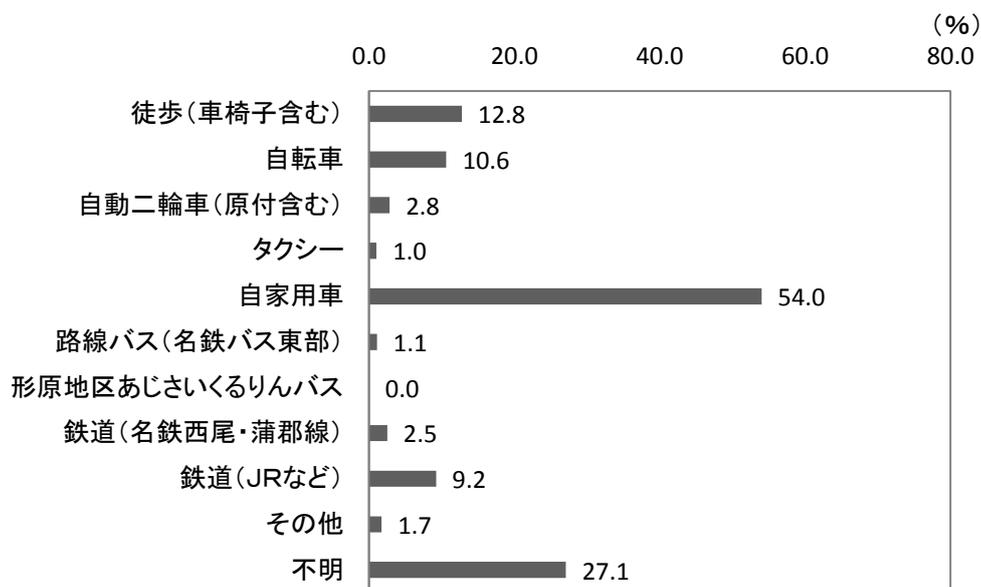
図表 2-3 外出頻度（通勤・通学）



図表 2-4 外出頻度（通勤・通学）（年齢別・居住地別）

	1週間の ほぼ毎日	平日はほ ぼ毎日	週に3~4 日	週に1~2 日	1ヶ月に 数日	年に数日	ほとんど 行かない	不明	合計
全体	26.1	29.4	10.5	2.7	1.5	0.4	5.2	24.2	1,159
20歳未満	43.3	56.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	30
20歳代	32.3	52.3	4.6	0.0	1.5	0.0	3.1	6.2	65
30歳代	32.2	45.2	9.6	0.0	0.0	0.0	8.7	4.3	115
40歳代	36.1	43.8	5.9	2.4	0.0	0.0	5.9	5.9	169
50歳代	32.7	43.1	5.9	1.5	0.0	0.0	8.4	8.4	202
60~64歳	24.7	26.8	18.6	2.1	1.0	1.0	2.1	23.7	97
65~69歳	21.8	13.4	12.7	4.9	2.1	0.0	1.4	43.7	142
70~74歳	21.7	13.3	10.8	2.5	0.8	0.8	3.3	46.7	120
75~79歳	11.9	7.9	20.8	6.9	3.0	1.0	5.0	43.6	101
80歳以上	7.3	7.3	14.5	3.6	7.3	1.8	7.3	50.9	110
不明	50.0	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	0.0	37.5	8
大塚校区	25.9	35.3	9.4	2.4	2.4	0.0	5.9	18.8	85
三谷校区	25.1	27.5	10.8	1.2	0.0	0.6	6.6	28.1	167
蒲郡校区	26.5	25.4	11.2	2.2	1.1	0.0	6.0	27.6	268
中部校区	27.3	34.9	7.6	2.3	1.2	0.6	3.5	22.7	172
塩津校区	27.1	29.3	9.0	3.8	2.3	0.8	3.0	24.8	133
形原校区	27.8	30.3	12.4	1.7	2.1	0.9	5.1	19.7	234
西浦校区	17.6	25.3	13.2	8.8	1.1	0.0	6.6	27.5	91
その他	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2
不明	42.9	42.9	0.0	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	7

図表 2- 5 交通手段（通勤・通学）



(MA)n=1,159

図表 2- 6 交通手段（通勤・通学）（年齢別・居住地別）

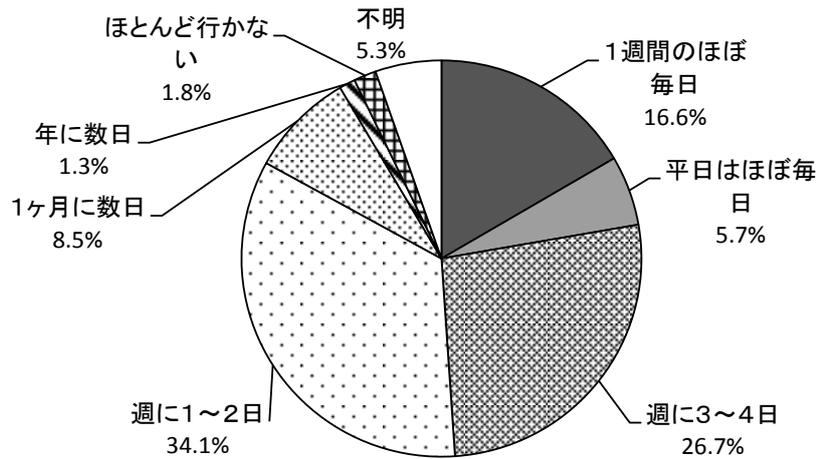
	徒歩(車椅子含む)	自転車	自動二輪車(原付含む)	タクシー	自家用車	路線バス(名鉄バス東部)	形原地区あじさいくるりんバス	鉄道(名鉄西尾・蒲郡線)	鉄道(JRなど)	その他	不明	合計
全体	12.8	10.6	2.8	1.0	54.0	1.1	0.0	2.5	9.2	1.7	27.1	1,159
20歳未満	33.3	70.0	6.7	0.0	16.7	0.0	0.0	6.7	60.0	13.3	0.0	30
20歳代	21.5	24.6	3.1	0.0	50.8	0.0	0.0	7.7	29.2	4.6	9.2	65
30歳代	9.6	9.6	2.6	0.0	72.2	0.9	0.0	3.5	7.8	0.9	13.0	115
40歳代	14.2	8.9	3.6	0.0	71.6	0.0	0.0	1.8	12.4	1.2	11.2	169
50歳代	15.3	9.4	5.0	0.0	68.8	2.0	0.0	2.0	9.9	1.0	13.4	202
60～64歳	14.4	8.2	2.1	0.0	59.8	0.0	0.0	3.1	7.2	0.0	25.8	97
65～69歳	5.6	6.3	1.4	0.0	45.1	0.7	0.0	0.7	2.1	1.4	44.4	142
70～74歳	12.5	5.8	0.8	0.8	39.2	1.7	0.0	0.8	1.7	0.8	49.2	120
75～79歳	8.9	5.9	3.0	4.0	41.6	1.0	0.0	2.0	3.0	1.0	44.6	101
80歳以上	10.0	9.1	1.8	6.4	26.4	3.6	0.0	3.6	4.5	3.6	48.2	110
不明	12.5	12.5	0.0	0.0	62.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	8
大塚校区	9.4	7.1	7.1	1.2	54.1	1.2	0.0	0.0	9.4	1.2	25.9	85
三谷校区	15.6	11.4	2.4	0.6	49.7	1.2	0.0	0.0	7.2	1.8	31.7	167
蒲郡校区	13.4	13.1	1.5	1.1	48.1	0.4	0.0	0.4	9.3	2.2	31.7	268
中部校区	12.2	14.5	1.7	2.9	55.2	0.6	0.0	0.0	14.5	2.3	22.7	172
塩津校区	9.8	7.5	2.3	0.8	63.9	1.5	0.0	2.3	6.8	2.3	24.8	133
形原校区	11.5	7.3	3.8	0.0	59.0	0.0	0.0	6.8	9.4	0.9	22.2	234
西浦校区	16.5	7.7	4.4	1.1	48.4	6.6	0.0	9.9	5.5	1.1	33.0	91
その他	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2
不明	28.6	42.9	0.0	0.0	71.4	0.0	0.0	0.0	14.3	0.0	0.0	7

(2) 「買い物や娯楽」における外出頻度・交通手段

外出頻度は、「週に1～2日」が34.1%と最も高い。年齢別の「週に1～2日」外出する層は「40歳代」が50.9%と最も高く、「20歳代」(49.2%)、「30歳代」(48.7%)も約50%となっている。居住地別では「塩津校区」(40.6%)、「大塚校区」(40.0%)が40%以上となっている。

交通手段は、「自家用車」が76.5%と大半を占めている。年齢別の「自家用車」利用者は「30歳代」～「65～69歳」が80%以上で、居住地別では「塩津校区」で85.0%と最も高く、全校区で75%前後以上となっている。

図表 2- 7 外出頻度 (買い物や娯楽)

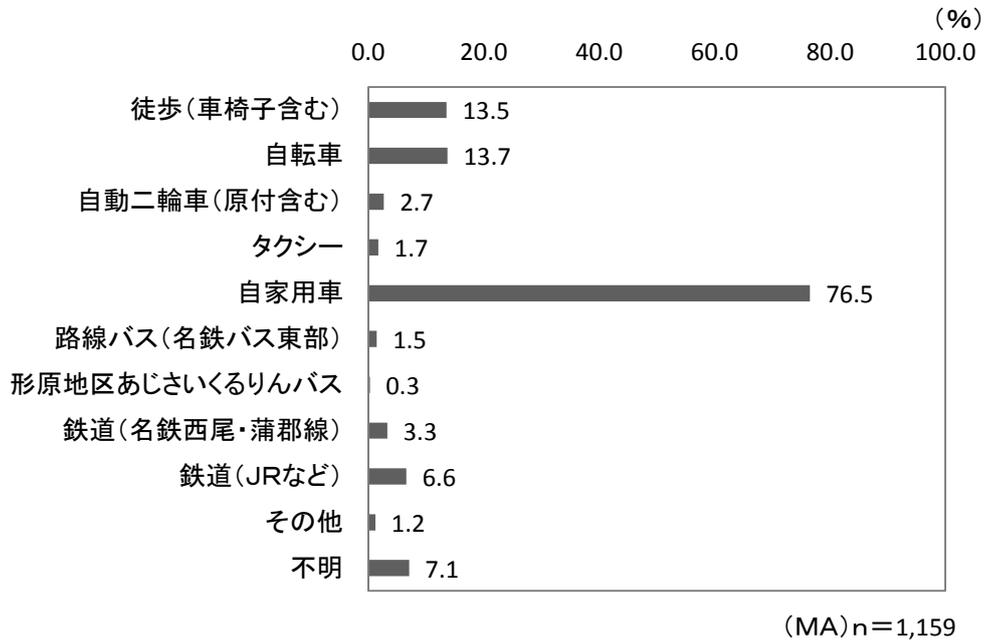


(SA)n=1,159

図表 2- 8 外出頻度 (買い物や娯楽) (年齢別・居住地別)

	1週間の ほぼ毎日	平日はほ ぼ毎日	週に3～4 日	週に1～2 日	1ヶ月に 数日	年に数日	ほとんど 行かない	不明	合計
全体	16.6	5.7	26.7	34.1	8.5	1.3	1.8	5.3	1,159
20歳未満	0.0	0.0	10.0	30.0	43.3	0.0	3.3	13.3	30
20歳代	7.7	1.5	10.8	49.2	15.4	1.5	9.2	4.6	65
30歳代	7.0	4.3	22.6	48.7	13.9	0.9	0.0	2.6	115
40歳代	14.8	1.8	24.3	50.9	4.1	0.6	1.2	2.4	169
50歳代	21.8	4.0	22.3	41.1	5.9	0.5	1.5	3.0	202
60～64歳	16.5	8.2	25.8	40.2	5.2	1.0	0.0	3.1	97
65～69歳	29.6	2.8	37.3	19.0	4.2	2.1	0.0	4.9	142
70～74歳	19.2	12.5	31.7	21.7	6.7	0.0	0.8	7.5	120
75～79歳	15.8	8.9	35.6	18.8	8.9	1.0	2.0	8.9	101
80歳以上	10.9	11.8	30.0	13.6	10.9	5.5	5.5	11.8	110
不明	12.5	0.0	25.0	37.5	12.5	0.0	0.0	12.5	8
大塚校区	12.9	4.7	28.2	40.0	7.1	2.4	1.2	3.5	85
三谷校区	18.6	7.2	22.8	32.9	9.0	1.8	3.0	4.8	167
蒲郡校区	21.3	5.6	29.1	28.4	7.5	0.7	2.2	5.2	268
中部校区	16.3	4.7	26.2	36.0	8.7	1.2	0.6	6.4	172
塩津校区	14.3	8.3	24.8	40.6	8.3	0.8	0.0	3.0	133
形原校区	14.1	5.6	25.6	34.2	9.4	1.3	2.6	7.3	234
西浦校区	12.1	3.3	33.0	34.1	8.8	2.2	1.1	5.5	91
その他	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	2
不明	28.6	0.0	14.3	28.6	14.3	0.0	14.3	0.0	7

図表 2- 9 交通手段（買い物や娯楽）



図表 2- 10 交通手段（買い物や娯楽）（年齢別・居住地別）

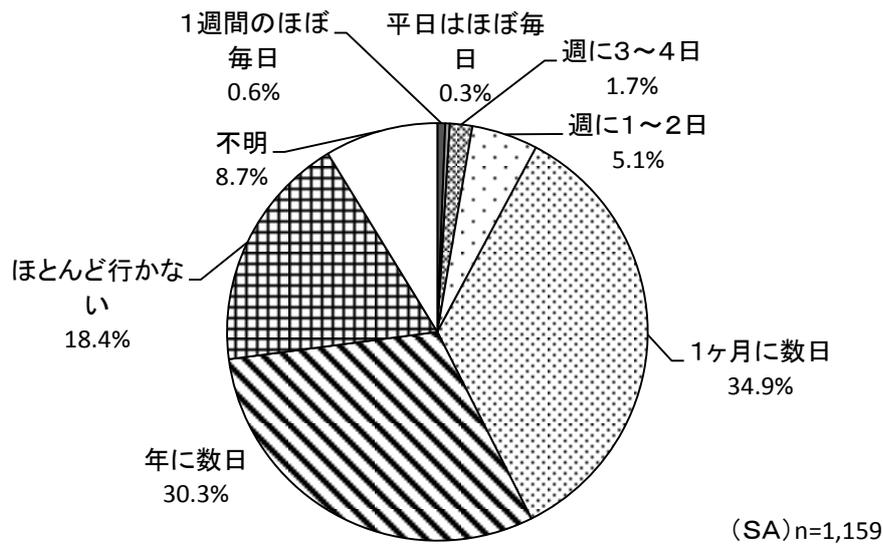
	徒歩(車椅子含む)	自転車	自動二輪車(原付含む)	タクシー	自家用車	路線バス(名鉄バス東部)	形原地区あじさいくるりんバス	鉄道(名鉄西尾・蒲郡線)	鉄道(JRなど)	その他	不明	合計
全体	13.5	13.7	2.7	1.7	76.5	1.5	0.3	3.3	6.6	1.2	7.1	1,159
20歳未満	33.3	43.3	3.3	0.0	30.0	0.0	0.0	10.0	40.0	0.0	16.7	30
20歳代	7.7	13.8	1.5	0.0	75.4	0.0	0.0	1.5	12.3	3.1	15.4	65
30歳代	9.6	7.0	0.9	1.7	89.6	0.0	0.0	0.9	10.4	0.9	2.6	115
40歳代	9.5	10.7	3.0	0.6	89.3	0.6	0.0	1.8	5.3	0.6	3.0	169
50歳代	12.4	7.9	3.5	1.0	87.1	1.5	0.0	3.5	5.9	0.5	4.0	202
60～64歳	13.4	10.3	4.1	1.0	87.6	0.0	0.0	5.2	1.0	0.0	4.1	97
65～69歳	12.7	14.1	1.4	0.7	80.3	0.7	0.0	1.4	4.2	1.4	4.9	142
70～74歳	17.5	18.3	3.3	0.8	69.2	2.5	1.7	2.5	1.7	0.8	9.2	120
75～79歳	13.9	19.8	3.0	5.0	67.3	5.0	1.0	6.9	7.9	0.0	7.9	101
80歳以上	21.8	19.1	2.7	6.4	40.0	2.7	0.0	5.5	5.5	5.5	18.2	110
不明	0.0	25.0	0.0	0.0	62.5	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	8
大塚校区	5.9	8.2	5.9	3.5	77.6	1.2	0.0	0.0	10.6	1.2	5.9	85
三谷校区	20.4	13.2	1.2	0.0	75.4	0.6	0.0	0.0	5.4	1.2	6.6	167
蒲郡校区	19.0	20.5	3.0	3.4	72.8	0.4	0.0	0.7	8.6	0.7	6.3	268
中部校区	7.0	13.4	2.3	2.9	77.3	0.6	0.0	0.0	7.6	1.2	9.9	172
塩津校区	7.5	9.0	2.3	0.8	85.0	1.5	0.0	2.3	4.5	2.3	2.3	133
形原校区	12.8	10.3	2.1	0.4	74.8	1.7	1.3	9.4	5.6	1.7	9.4	234
西浦校区	14.3	14.3	4.4	1.1	79.1	7.7	0.0	12.1	3.3	0.0	6.6	91
その他	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2
不明	28.6	28.6	0.0	0.0	85.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	7

(3) 「病院や福祉施設利用」における外出頻度・交通手段

外出頻度は、「1ヶ月に数日」が34.9%と最も高い。年齢別の「1ヶ月に数日」外出する層は「70～74歳」が56.7%と最も高く、「65～69歳」以上で45%以上となっている。居住地別では「中部校区」(29.7%)のみ30%未満となっている。

交通手段は、「自家用車」が62.5%と過半数を占めている。年齢別の「自家用車」利用者は「30歳代」～「70～74歳」が60%以上で、居住地別では全校区で55%以上となっている。

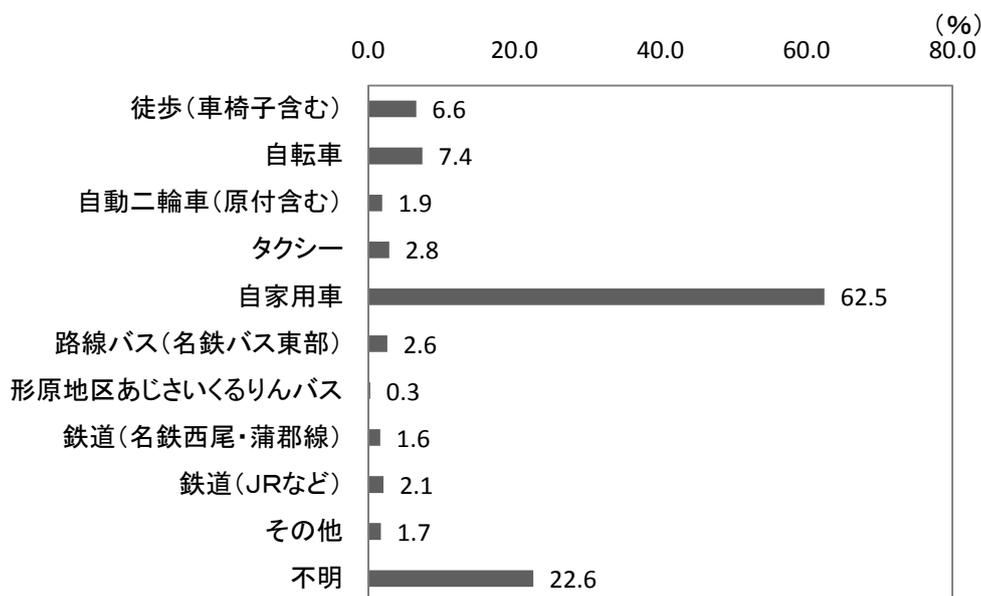
図表 2- 11 外出頻度（病院や福祉施設利用）



図表 2- 12 外出頻度（病院や福祉施設利用）（年齢別・居住地別）

	1週間の ほぼ毎日	平日はほ ぼ毎日	週に3～4 日	週に1～2 日	1ヶ月に 数日	年に数日	ほとんど 行かない	不明	合計
全体	0.6	0.3	1.7	5.1	34.9	30.3	18.4	8.7	1,159
20歳未満	0.0	0.0	0.0	3.3	3.3	36.7	40.0	16.7	30
20歳代	1.5	0.0	0.0	3.1	13.8	27.7	43.1	10.8	65
30歳代	0.0	0.0	0.0	1.7	35.7	38.3	20.9	3.5	115
40歳代	0.0	0.6	1.2	3.0	19.5	43.2	26.6	5.9	169
50歳代	0.0	0.0	1.0	3.5	27.7	42.6	20.3	5.0	202
60～64歳	1.0	0.0	0.0	4.1	29.9	40.2	15.5	9.3	97
65～69歳	1.4	0.0	0.7	4.9	45.8	24.6	10.6	12.0	142
70～74歳	0.0	0.0	0.8	5.8	56.7	12.5	11.7	12.5	120
75～79歳	1.0	1.0	5.9	6.9	48.5	17.8	9.9	8.9	101
80歳以上	1.8	1.8	6.4	13.6	45.5	10.9	7.3	12.7	110
不明	0.0	0.0	12.5	25.0	37.5	0.0	12.5	12.5	8
大塚校区	1.2	0.0	2.4	1.2	42.4	32.9	11.8	8.2	85
三谷校区	1.8	0.6	1.2	4.2	40.1	26.9	17.4	7.8	167
蒲郡校区	0.0	0.0	0.4	5.2	34.7	28.0	22.8	9.0	268
中部校区	0.0	1.2	3.5	7.0	29.7	33.7	17.4	7.6	172
塩津校区	1.5	0.0	2.3	2.3	30.8	36.1	19.5	7.5	133
形原校区	0.4	0.4	1.7	6.8	32.5	31.6	17.1	9.4	234
西浦校区	0.0	0.0	2.2	5.5	41.8	20.9	16.5	13.2	91
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	2
不明	0.0	0.0	0.0	14.3	28.6	28.6	28.6	0.0	7.0

図表 2- 13 交通手段（病院や福祉施設利用）



(MA)n=1,159

図表 2- 14 交通手段（病院や福祉施設利用）（年齢別・居住地別）

	徒歩(車椅子含む)	自転車	自動二輪車(原付含む)	タクシー	自家用車	路線バス(名鉄バス東部)	形原地区あじさいくるりんバス	鉄道(名鉄西尾・蒲郡線)	鉄道(JRなど)	その他	不明	合計
全体	6.6	7.4	1.9	2.8	62.5	2.6	0.3	1.6	2.1	1.7	22.6	1,159
20歳未満	3.3	10.0	0.0	0.0	30.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	56.7	30
20歳代	1.5	7.7	1.5	0.0	47.7	0.0	1.5	0.0	1.5	1.5	44.6	65
30歳代	5.2	3.5	0.0	0.0	71.3	2.6	0.0	0.0	2.6	1.7	20.9	115
40歳代	5.9	3.6	1.8	2.4	65.7	0.0	0.0	0.0	1.8	0.6	26.6	169
50歳代	5.4	4.5	2.5	1.0	72.8	2.0	0.0	1.0	2.5	0.5	18.8	202
60～64歳	5.2	4.1	3.1	2.1	73.2	3.1	0.0	2.1	2.1	1.0	16.5	97
65～69歳	7.0	10.6	0.7	3.5	63.4	2.1	0.0	2.1	2.1	0.0	19.0	142
70～74歳	5.0	10.0	2.5	0.8	63.3	4.2	0.8	2.5	0.8	0.8	19.2	120
75～79歳	12.9	12.9	3.0	7.9	59.4	4.0	1.0	5.0	2.0	1.0	19.8	101
80歳以上	11.8	11.8	2.7	10.0	38.2	6.4	0.0	3.6	3.6	10.0	20.0	110
不明	0.0	25.0	0.0	0.0	62.5	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	8
大塚校区	4.7	2.4	4.7	2.4	68.2	1.2	1.2	0.0	3.5	4.7	14.1	85
三谷校区	12.0	9.0	1.8	4.2	56.9	1.2	0.0	0.0	4.2	1.2	22.8	167
蒲郡校区	7.8	10.4	2.6	3.4	58.2	2.6	0.0	0.0	1.9	1.5	25.0	268
中部校区	3.5	7.0	1.2	4.7	65.7	1.2	0.0	0.0	1.2	1.7	22.1	172
塩津校区	1.5	3.0	2.3	0.8	69.9	1.5	0.0	0.8	0.8	0.8	23.3	133
形原校区	7.7	6.4	0.9	1.3	65.0	3.8	0.9	5.1	1.7	2.1	20.1	234
西浦校区	5.5	8.8	1.1	3.3	56.0	7.7	0.0	6.6	1.1	1.1	29.7	91
その他	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2
不明	0.0	14.3	0.0	0.0	71.4	0.0	0.0	0.0	14.3	0.0	28.6	7

問3 公共交通に対する評価

問3-1 日常の公共交通での移動における不便の有無

日常の公共交通での移動における不便の有無は、「感じている」(16.1%)と「やや感じている」(18.5%)が34.6%で、3人に1人が移動に不便を感じていると言える。

年齢別では、「40歳代」(42.6%)と「50歳代」(40.1%)で40%以上となっている。

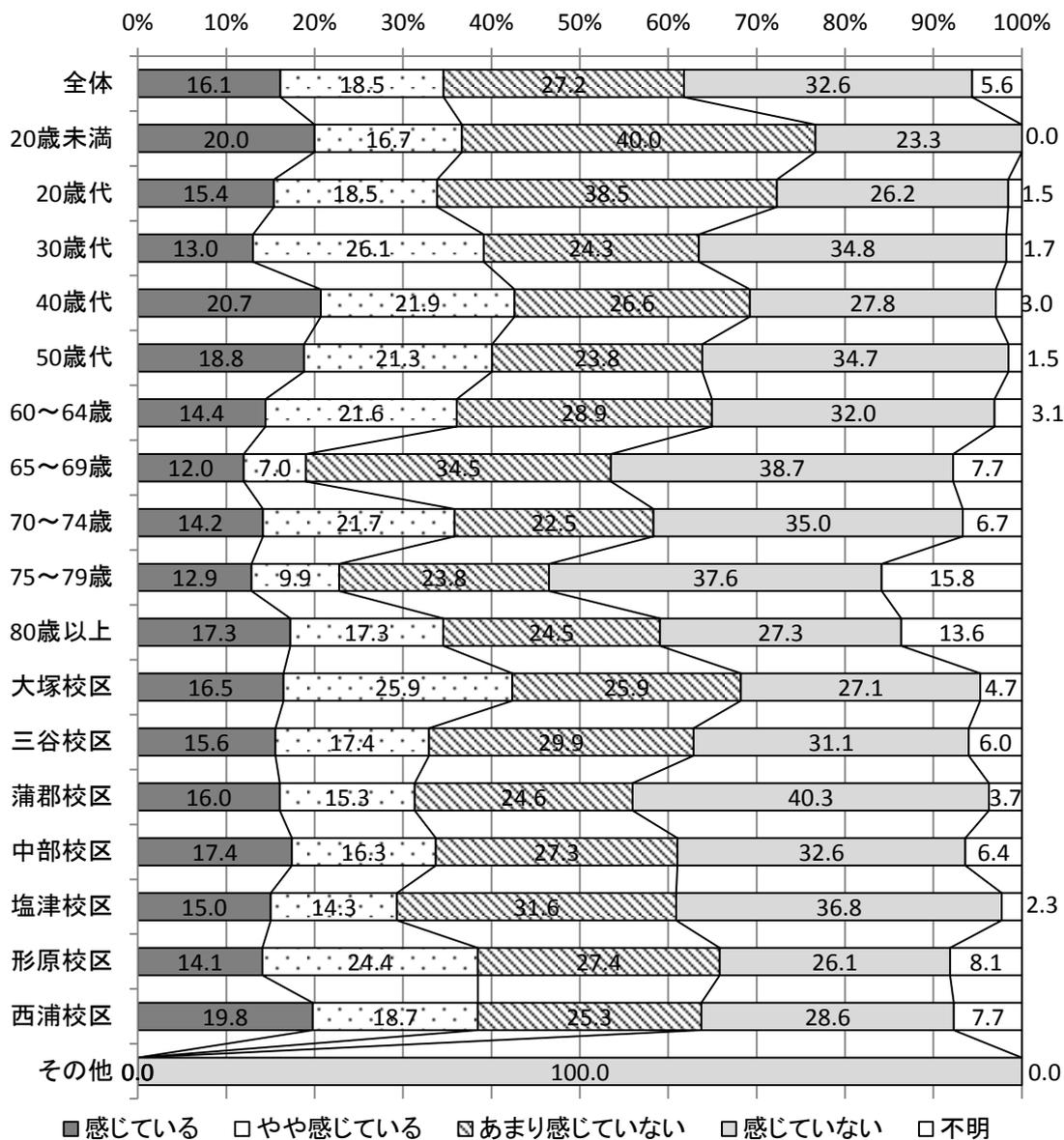
居住地別では、「大塚校区」で42.4%と唯一40%以上となっている。

その理由は、「自宅から鉄道やバス停留所が遠い」が55.4%と最も高く、次いで、「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」(48.9%)、「車の方が公共交通と比べて便利」(46.9%)となっている。

年齢別では、上位の項目は同様であるが、「20歳代」(59.1%)、「40歳代」(59.7%)で「車の方が公共交通と比べて便利」が最も高くなっている。

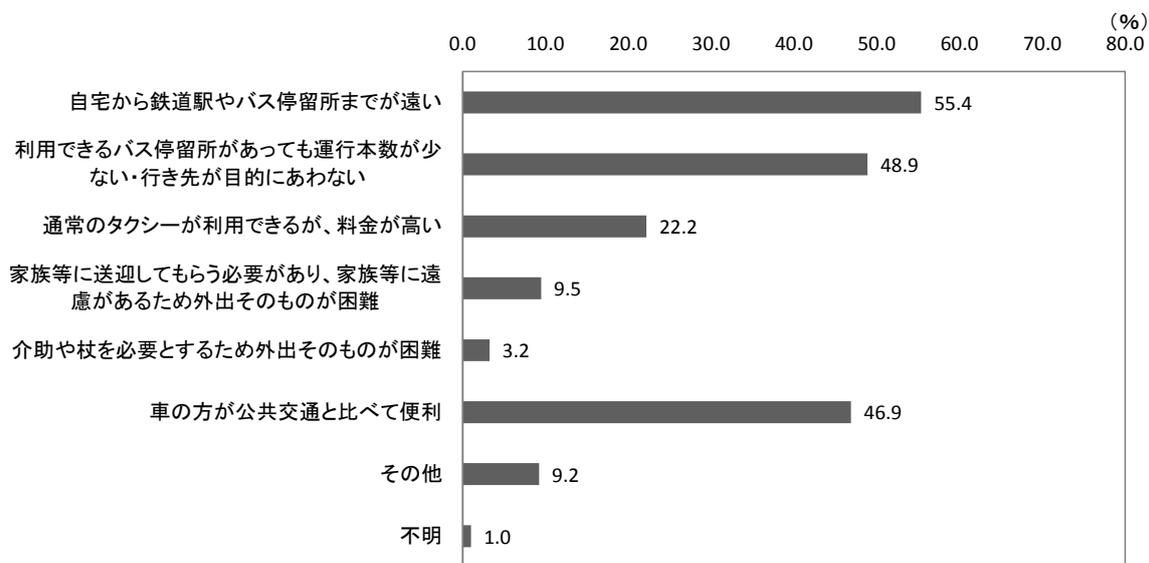
居住地別も上位の項目は同様であるが、「大塚校区」(66.7%)、「三谷校区」(50.9%)、「形原校区」(55.6%)、「西浦校区」(57.1%)で「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」が最も高くなっている。

図表3-1 日常の公共交通での移動における不便の有無



(SA) n=1,159

図表 3- 2 日常の公共交通での移動における不便の理由



(MA)n=1,159

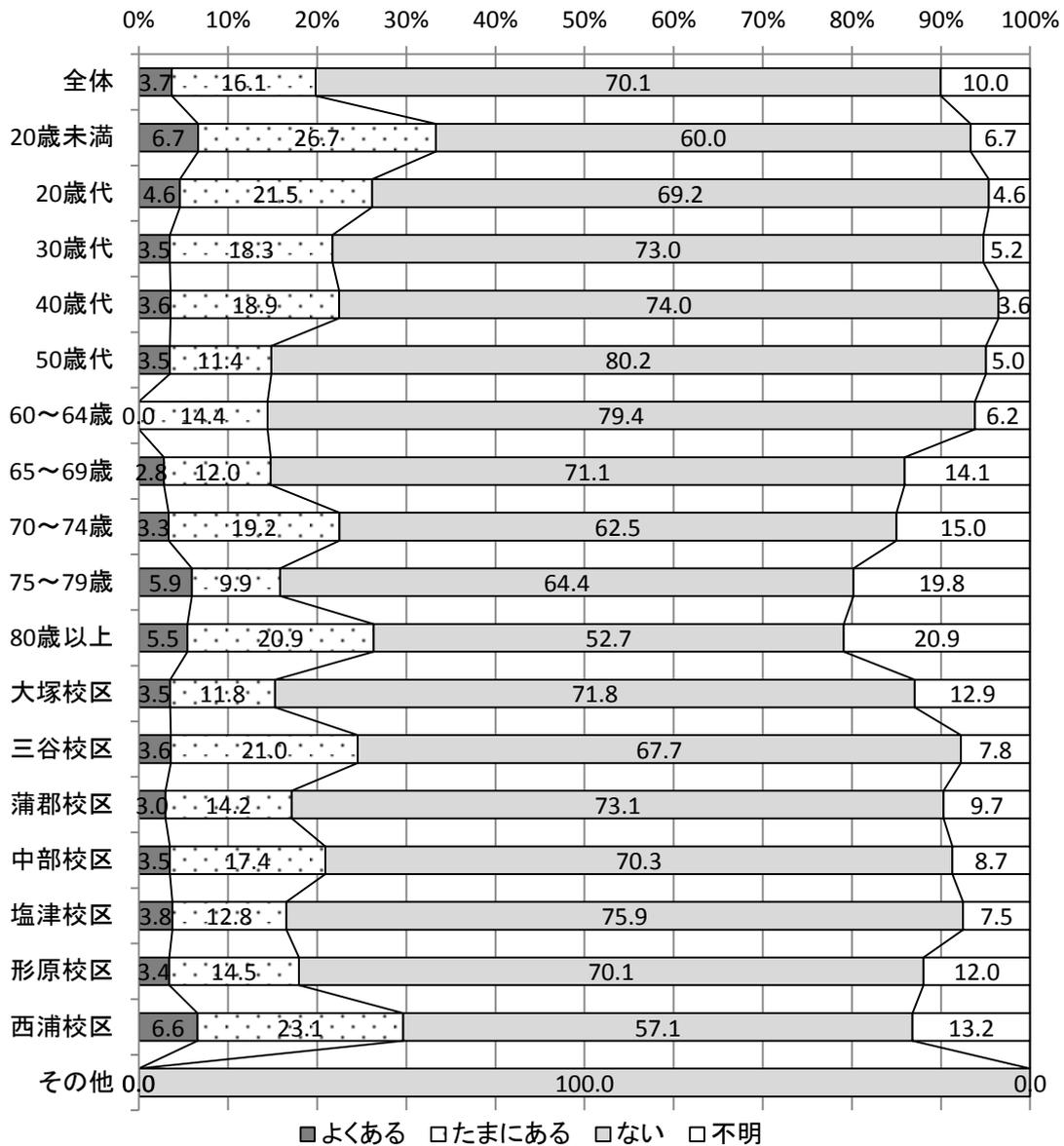
図表 3- 3 日常の公共交通での移動における不便の理由（年齢別・居住地別）

	自宅から鉄道駅やバス停留所までが遠い	利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない	通常のタクシーが利用できるが、料金が安い	家族等に送迎してもらう必要があり、家族等に遠慮があるため外出そのものが困難	介助や杖を必要とするため外出そのものが困難	車の方が公共交通と比べて便利	その他	不明	合計
全体	55.4	48.9	22.2	9.5	3.2	46.9	9.2	1.0	401
20歳未満	45.5	45.5	9.1	18.2	0.0	0.0	36.4	0.0	11
20歳代	50.0	50.0	22.7	9.1	0.0	59.1	18.2	0.0	22
30歳代	55.6	46.7	17.8	8.9	0.0	51.1	8.9	2.2	45
40歳代	52.8	50.0	26.4	5.6	0.0	59.7	8.3	0.0	72
50歳代	54.3	56.8	25.9	6.2	0.0	46.9	16.0	0.0	81
60～64歳	65.7	42.9	20.0	0.0	0.0	54.3	2.9	2.9	35
65～69歳	59.3	63.0	37.0	7.4	3.7	59.3	0.0	3.7	27
70～74歳	53.5	55.8	18.6	14.0	2.3	46.5	2.3	0.0	43
75～79歳	56.5	30.4	17.4	8.7	4.3	30.4	4.3	4.3	23
80歳以上	57.9	28.9	13.2	28.9	26.3	21.1	7.9	0.0	38
不明	50.0	75.0	25.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	4
大塚校区	50.0	66.7	30.6	13.9	0.0	52.8	5.6	0.0	36
三谷校区	49.1	50.9	18.2	10.9	5.5	41.8	16.4	3.6	55
蒲郡校区	53.6	50.0	15.5	11.9	6.0	44.0	3.6	1.2	84
中部校区	70.7	24.1	24.1	5.2	1.7	37.9	6.9	1.7	58
塩津校区	69.2	35.9	30.8	12.8	2.6	56.4	7.7	0.0	39
形原校区	50.0	55.6	24.4	5.6	1.1	52.2	13.3	0.0	90
西浦校区	45.7	57.1	17.1	8.6	5.7	48.6	11.4	0.0	35
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0
不明	75.0	100.0	25.0	25.0	0.0	25.0	0.0	0.0	4

問3-2 公共交通が「ない」あるいは「利用しづらい」ために、外出を控えたことの有無

公共交通が「ない」あるいは「利用しづらい」ために、外出を控えたことの有無は、「よくある」(3.7%)と「たまにある」(16.1%)が19.8%で、5人に1人が外出を控えたと言える。
 年齢別では、「20歳未満」(33.4%)、「20歳代」(26.1%)と「80歳以上」(26.4%)で25%以上となっている。
 居住地別では、「西浦校区」が29.7%と最も高くなっている。

図表3-4 外出を控えたことの有無



(SA n=1,159)

問4 バスの利用実態とその満足度

問4-1 市内のバスの利用状況

(1) 利用頻度

バスの利用頻度は、「ほとんど乗らない」が85.4%で大半を占めており、利用しても「年に数日」(8.1%)となっている。

年齢別では、高齢になるほど利用頻度は向上するが、最も利用頻度が高い「80歳以上」でも17.3%となっている。

居住地別では、「形原校区」(17.1%)と「西浦校区」(19.8%)が約20%と他の校区より利用頻度が高くなっている。

図表4-1 利用頻度（年齢別・居住地別）

	週に3日以上	週に1~2日	1ヶ月に数日	年に数日	ほとんど乗らない	不明	合計
全体	0.4	0.6	2.4	8.1	85.4	3.0	1,159
20歳未満	0.0	3.3	0.0	10.0	86.7	0.0	30
20歳代	1.5	0.0	3.1	6.2	87.7	1.5	65
30歳代	0.0	0.9	0.9	4.3	93.9	0.0	115
40歳代	0.0	0.6	0.6	8.3	90.5	0.0	169
50歳代	1.0	0.0	1.0	9.4	88.1	0.5	202
60~64歳	0.0	0.0	1.0	12.4	85.6	1.0	97
65~69歳	0.0	0.7	0.7	7.0	86.6	4.9	142
70~74歳	0.8	2.5	3.3	8.3	82.5	2.5	120
75~79歳	0.0	0.0	5.0	7.9	78.2	8.9	101
80歳以上	0.0	0.0	10.0	7.3	70.9	11.8	110
不明	12.5	0.0	0.0	12.5	75.0	0.0	8
大塚校区	0.0	1.2	2.4	9.4	84.7	2.4	85
三谷校区	0.6	0.0	0.6	5.4	89.8	3.6	167
蒲郡校区	0.4	0.0	3.0	5.2	88.4	3.0	268
中部校区	0.0	1.2	1.2	6.4	85.5	5.8	172
塩津校区	0.0	0.8	1.5	9.8	87.2	0.8	133
形原校区	0.4	1.3	3.4	12.0	80.3	2.6	234
西浦校区	2.2	0.0	5.5	12.1	78.0	2.2	91
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	2
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	7

(2) 利用するバス

利用するバスは、「路線バス（名鉄バス東部）」が 85.8%と大半を占めている。

年齢別では、「20歳未満」を除く各年代で「路線バス（名鉄バス東部）」が 70%以上と最も高くなっている。「20歳未満」、「20歳代」、「30歳代」では「ラグーナテンボス無料シャトルバス」の利用頻度が高くなっている。

居住地別では、「大塚校区」で「ラグーナテンボス無料シャトルバス」の利用が 54.5%と「路線バス（名鉄バス東部）」(63.6%)に近い利用頻度となっている。

図表 4-2 利用するバス（年齢別・居住地別）

	路線バス (名鉄バス東部)	形原地区 あじさいく るりんバス	ラグーナ テンボス 無料シャ トルバス	寿楽荘ふ れあい入 浴送迎バ ス	ホテル・旅 館送迎バ ス	その他	不明	合計
全体	85.8	2.2	10.4	3.7	3.7	1.5	2.2	134
20歳未満	25.0	0.0	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4
20歳代	71.4	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	7
30歳代	71.4	0.0	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	7
40歳代	87.5	0.0	18.8	0.0	6.3	6.3	0.0	16
50歳代	82.6	0.0	13.0	0.0	0.0	0.0	8.7	23
60～64歳	92.3	0.0	0.0	0.0	15.4	0.0	0.0	13
65～69歳	91.7	0.0	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	12
70～74歳	94.4	11.1	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	18
75～79歳	76.9	7.7	0.0	7.7	0.0	0.0	7.7	13
80歳以上	100.0	0.0	0.0	10.5	10.5	0.0	0.0	19
不明	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	2
大塚校区	63.6	0.0	54.5	0.0	9.1	0.0	0.0	11
三谷校区	81.8	0.0	18.2	0.0	0.0	0.0	0.0	11
蒲郡校区	78.3	0.0	13.0	0.0	4.3	0.0	8.7	23
中部校区	86.7	0.0	6.7	6.7	0.0	0.0	0.0	15
塩津校区	87.5	0.0	6.3	12.5	6.3	0.0	0.0	16
形原校区	90.0	7.5	2.5	2.5	5.0	5.0	2.5	40
西浦校区	100.0	0.0	0.0	5.6	0.0	0.0	0.0	18
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0

(3) 利用目的

利用目的は、「通院」が 35.8% で最も高く、次いで、「買い物」(24.6%)、「趣味・娯楽」(23.9%) となっている。

年齢別では、上位の項目は同様であるが、「20 歳未満」(75.0%)、「40 歳代」(43.8%)、「50 歳代」(39.1%) で「趣味・娯楽」が最も高く、「20 歳代」(71.4%) で「買い物」での利用目的が最も高くなっている。

居住地別でも上位の項目は同様であるが、「大塚校区」(36.4%)、「三谷校区」(27.3%)、「中部校区」(20.0%) で「趣味・娯楽」が最も高く、「蒲郡校区」(34.8%) で「買い物」での利用目的が最も高くなっている（「大塚校区」「三谷校区」は「通院」と同等）。

図表 4- 3 利用目的

	通勤	通学	買い物	塾・習い事	趣味・娯楽	観光	通院	福祉施設の利用	その他公 共施設の	その他	不明	合計
全体	6.0	0.7	24.6	2.2	23.9	9.0	35.8	2.2	3.7	9.0	11.9	134
20歳未満	0.0	25.0	25.0	0.0	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4
20歳代	28.6	0.0	71.4	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0	14.3	0.0	0.0	7
30歳代	0.0	0.0	14.3	0.0	28.6	14.3	42.9	0.0	0.0	0.0	14.3	7
40歳代	6.3	0.0	25.0	6.3	43.8	0.0	18.8	0.0	0.0	25.0	6.3	16
50歳代	13.0	0.0	21.7	0.0	39.1	8.7	13.0	4.3	4.3	8.7	13.0	23
60～64歳	7.7	0.0	0.0	0.0	7.7	15.4	46.2	0.0	15.4	7.7	15.4	13
65～69歳	8.3	0.0	33.3	0.0	8.3	25.0	41.7	0.0	8.3	16.7	0.0	12
70～74歳	0.0	0.0	27.8	5.6	11.1	5.6	38.9	5.6	0.0	11.1	16.7	18
75～79歳	0.0	0.0	23.1	0.0	0.0	7.7	61.5	7.7	0.0	7.7	23.1	13
80歳以上	0.0	0.0	21.1	5.3	21.1	10.5	57.9	0.0	0.0	0.0	15.8	19
不明	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2
大塚校区	0.0	0.0	27.3	0.0	36.4	27.3	36.4	0.0	0.0	0.0	9.1	11
三谷校区	0.0	0.0	9.1	9.1	27.3	9.1	27.3	9.1	9.1	9.1	0.0	11
蒲郡校区	8.7	0.0	34.8	0.0	17.4	4.3	21.7	4.3	4.3	8.7	17.4	23
中部校区	6.7	6.7	13.3	0.0	20.0	0.0	13.3	0.0	6.7	13.3	40.0	15
塩津校区	6.3	0.0	31.3	6.3	18.8	18.8	37.5	0.0	6.3	12.5	0.0	16
形原校区	5.0	0.0	22.5	2.5	30.0	7.5	52.5	0.0	2.5	10.0	5.0	40
西浦校区	11.1	0.0	27.8	0.0	16.7	5.6	38.9	5.6	0.0	5.6	16.7	18
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0

問4-2 バスのサービス水準の満足度

(1) サービス水準の満足度

サービス水準の満足度は、「満足」(9.7%)と「おおむね満足」(25.4%)が35.1%と、「やや不満」(29.9%)と「不満」(16.4%)が46.3%となっている。また、「バスを必要としない」が6.7%となっている。

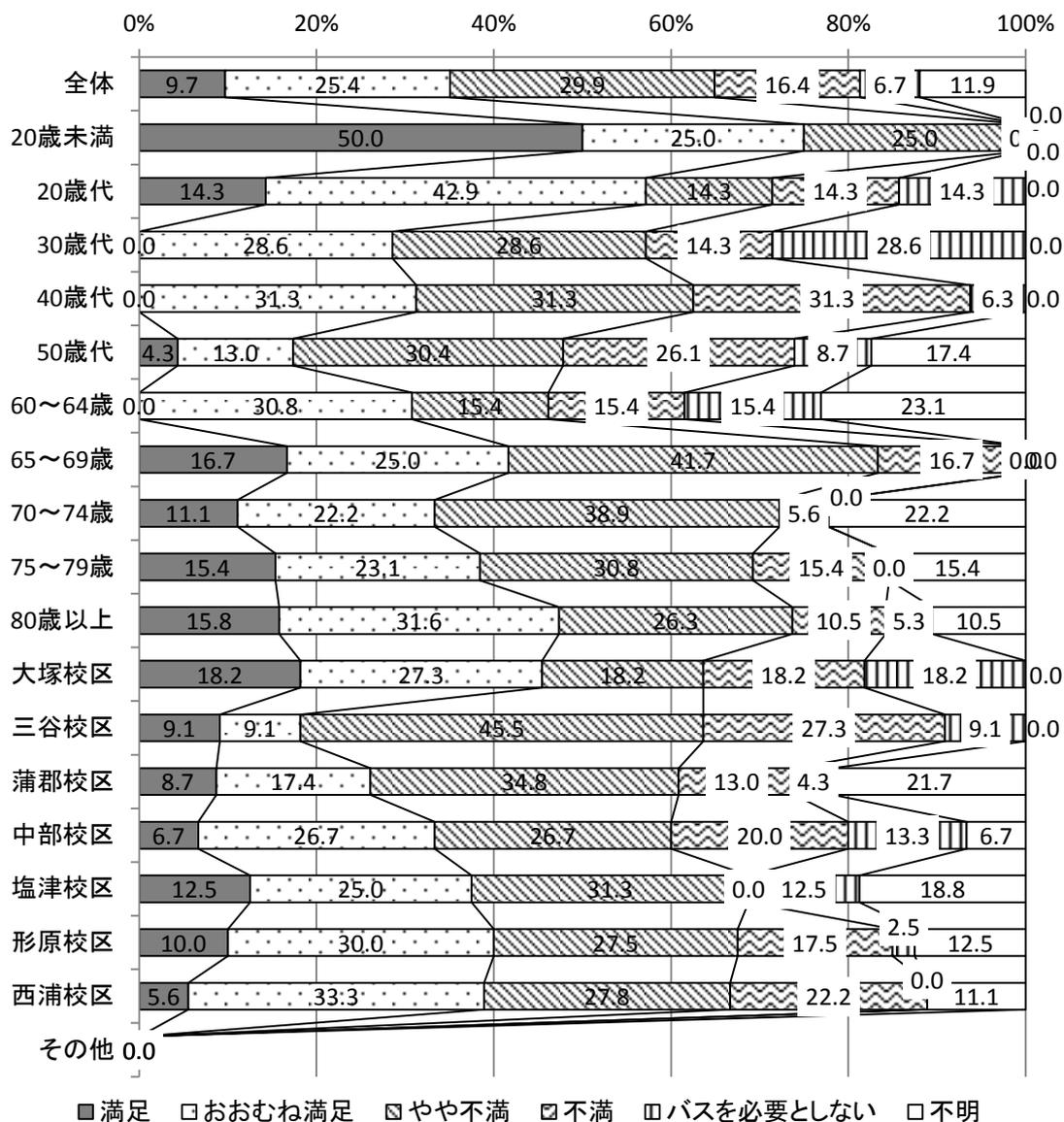
年齢別では、「満足」と「おおむね満足」が「20歳未満」(75.0%)、「20歳代」(57.2%)で50%以上となっており、「50歳代」では17.3%と最も低くなっている。

居住地別では、「大塚校区」が45.5%と最も高く、次いで、「形原校区」(40.0%)、「塩津校区」(37.5%)となっており、「三谷校区」が18.2%と最も低くなっている。

満足の理由は、「目的地に直接行ける」が55.3%と最も高く、次いで、「自宅から停留所までが近い」(44.7%)、「座れる」(42.6%)となっている。

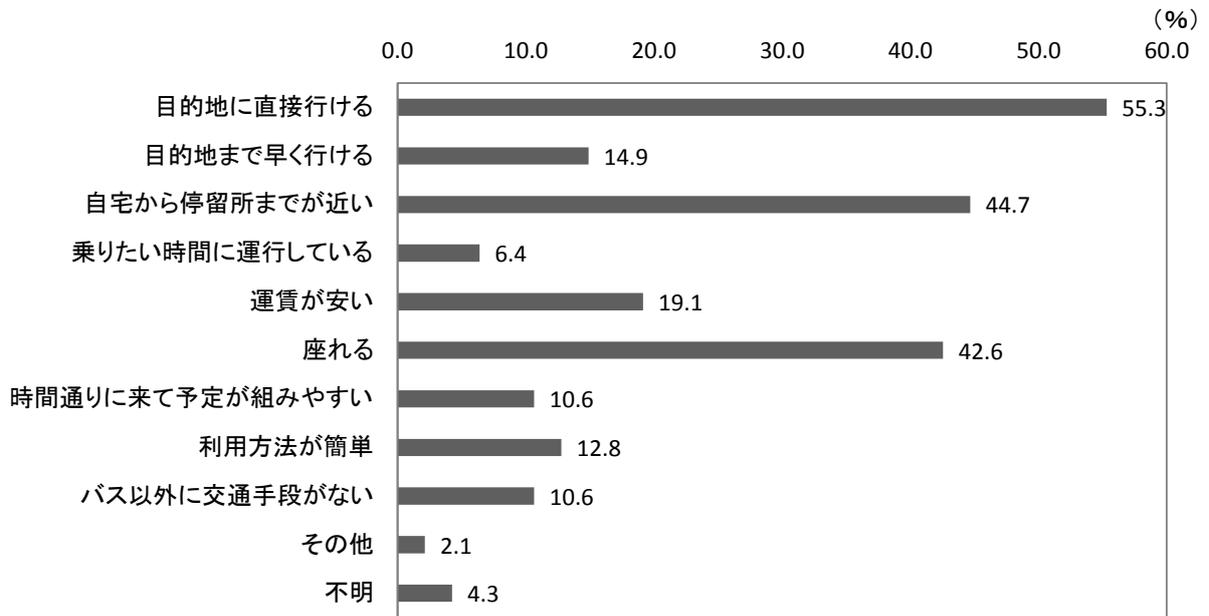
「不満」の理由は、「乗りたい時間に運行していない」が74.2%と最も高く、次いで、「自宅から停留所までが遠い」(35.5%)、「目的地に直接行けない」(33.9%)となっている。

図表 4- 4 サービス水準の満足度（年齢別・居住地別）



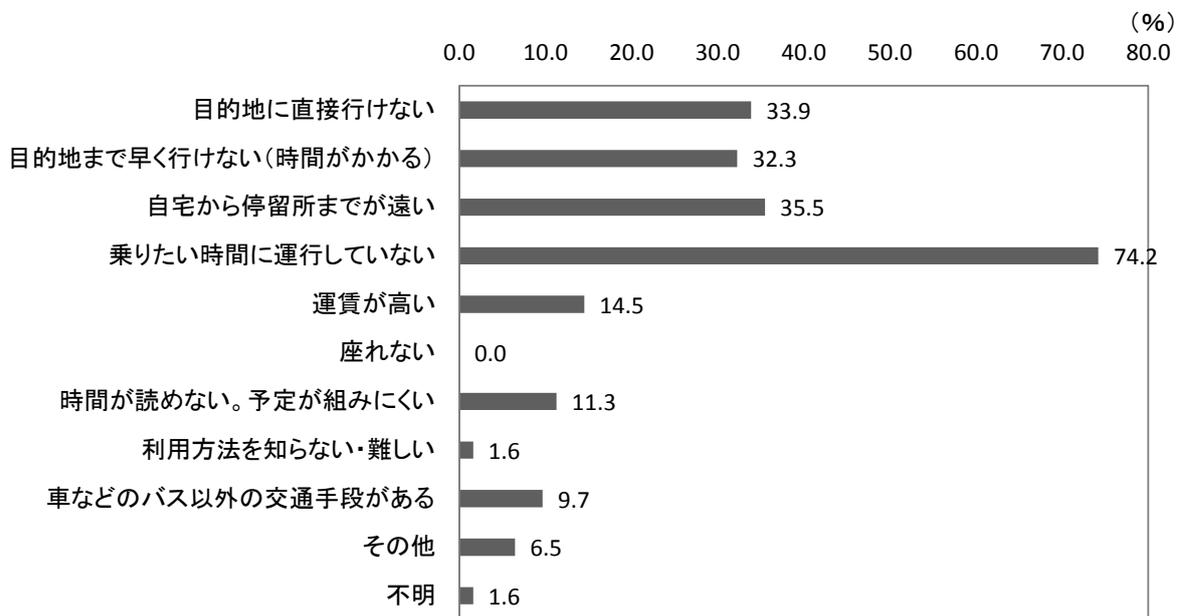
(SA) n=134

図表 4- 5 満足の理由



(MA)n=47

図表 4- 6 不満の理由



(MA)n=62

問5 「名鉄西尾・蒲郡線」の利用実態とその満足度

問5-1 名鉄西尾・蒲郡線の利用状況

(1) 利用頻度

利用頻度は、「ほとんど乗らない」が75.8%と大半を占めている。

年齢別でも同様の傾向が見られるが、「20歳未満」(10.0%)と「20歳代」(7.7%)において約10%が「週に3日以上」の利用している。

居住地別では、「形原校区」(43.6%)と「西浦校区」(53.9%)で他校区と比較して利用頻度が高くなっている。

図表5-1 利用頻度（年齢別・居住地別）

	週に3日以上	週に1~2日	1ヶ月に数日	年に数日	ほとんど乗らない	不明	合計
全体	1.6	0.3	4.9	12.1	75.8	5.3	1,159
20歳未満	10.0	0.0	3.3	13.3	73.3	0.0	30
20歳代	7.7	0.0	6.2	7.7	73.8	4.6	65
30歳代	2.6	0.0	1.7	13.0	81.7	0.9	115
40歳代	0.6	0.0	4.1	14.2	79.3	1.8	169
50歳代	1.0	0.5	4.5	10.9	79.7	3.5	202
60~64歳	2.1	0.0	4.1	12.4	78.4	3.1	97
65~69歳	0.0	0.7	4.9	12.7	76.1	5.6	142
70~74歳	0.8	0.8	6.7	10.0	75.8	5.8	120
75~79歳	0.0	0.0	7.9	18.8	64.4	8.9	101
80歳以上	0.9	0.9	5.5	7.3	68.2	17.3	110
不明	0.0	0.0	12.5	12.5	62.5	12.5	8
大塚校区	0.0	0.0	1.2	7.1	85.9	5.9	85
三谷校区	0.0	0.0	1.2	4.8	91.0	3.0	167
蒲郡校区	0.4	0.0	1.1	4.5	88.8	5.2	268
中部校区	0.0	0.6	0.0	5.8	83.7	9.9	172
塩津校区	0.0	1.5	3.0	12.8	76.7	6.0	133
形原校区	5.1	0.0	12.0	26.5	52.1	4.3	234
西浦校区	5.5	1.1	20.9	26.4	44.0	2.2	91
その他	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	2
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	7

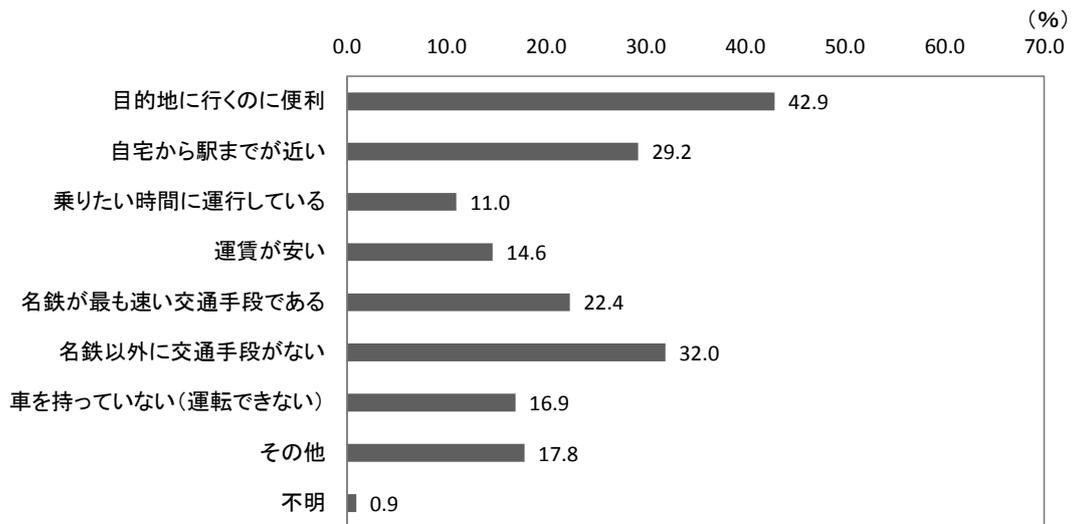
(2) 利用する理由

利用する理由は、「目的地に行くのに便利」が42.9%と最も高く、次いで、「名鉄以外に交通手段がない」(32.0%)、「自宅から駅までが近い」(29.2%)となっている。

年齢別では、「65～69歳」以上で「名鉄が最も速い交通手段である」も高くなっている。

居住地別では、「大塚校区」(28.6%)、「塩津校区」(26.5%)、「西浦校区」(26.5%)で「名鉄が最も速い交通手段である」も高くなっている。

図表 5- 2 利用する理由



(MA)n=219

図表 5- 3 利用する理由 (年齢別・居住地別)

	目的地に行くのに便利	自宅から駅までが近い	乗りたい時間に運行している	運賃が安い	名鉄が最も速い交通手段である	名鉄以外に交通手段がない	車を持っていない(運転できない)	その他	不明	合計
全体	42.9	29.2	11.0	14.6	22.4	32.0	16.9	17.8	0.9	219
20歳未満	37.5	62.5	12.5	12.5	12.5	50.0	37.5	0.0	0.0	8
20歳代	64.3	50.0	7.1	14.3	14.3	42.9	7.1	21.4	0.0	14
30歳代	20.0	20.0	0.0	5.0	15.0	50.0	10.0	25.0	0.0	20
40歳代	50.0	21.9	6.3	9.4	15.6	31.3	9.4	31.3	0.0	32
50歳代	41.2	17.6	11.8	14.7	17.6	23.5	8.8	29.4	0.0	34
60～64歳	55.6	44.4	11.1	5.6	5.6	27.8	5.6	11.1	0.0	18
65～69歳	34.6	38.5	7.7	11.5	34.6	26.9	15.4	15.4	3.8	26
70～74歳	36.4	22.7	18.2	22.7	36.4	36.4	22.7	18.2	0.0	22
75～79歳	55.6	22.2	25.9	22.2	33.3	37.0	33.3	3.7	0.0	27
80歳以上	31.3	37.5	6.3	31.3	31.3	6.3	31.3	0.0	6.3	16
不明	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	2
大塚校区	57.1	0.0	0.0	0.0	28.6	42.9	0.0	14.3	0.0	7
三谷校区	60.0	0.0	0.0	0.0	10.0	20.0	20.0	30.0	0.0	10
蒲郡校区	37.5	18.8	12.5	18.8	12.5	12.5	31.3	25.0	6.3	16
中部校区	54.5	9.1	18.2	0.0	9.1	45.5	9.1	9.1	0.0	11
塩津校区	39.1	47.8	8.7	8.7	13.0	26.1	4.3	13.0	4.3	23
形原校区	38.2	34.3	8.8	17.6	26.5	30.4	19.6	21.6	0.0	102
西浦校区	49.0	28.6	18.4	18.4	26.5	40.8	16.3	10.2	0.0	49
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	1
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0

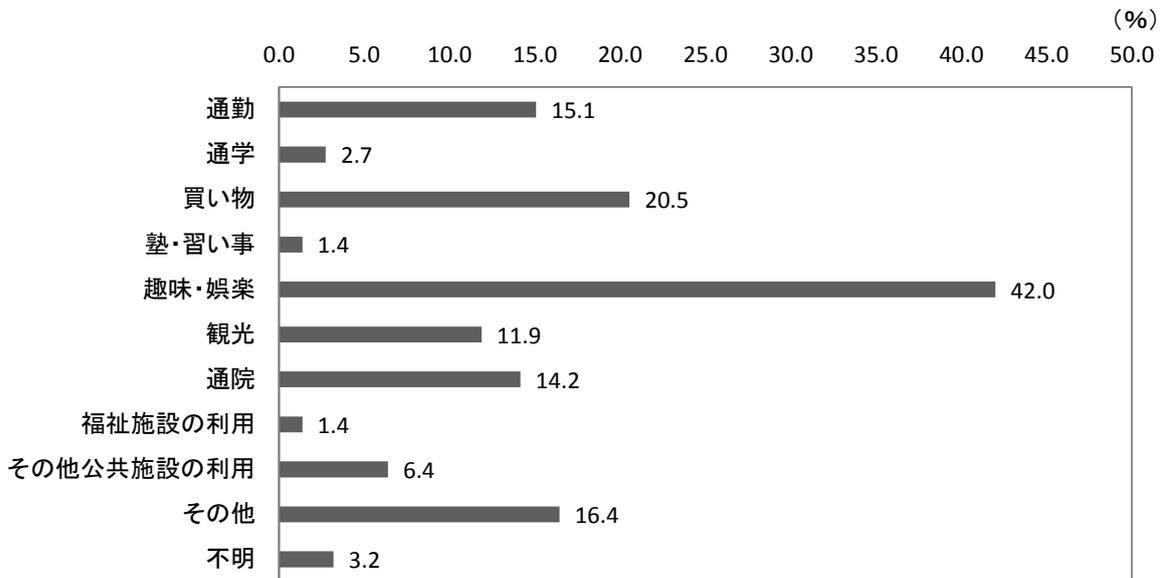
(3) 利用目的

利用目的は、「趣味・娯楽」が42.0%と最も高く、次いで、「買い物」(20.5%)、「通勤」(15.1%)となっている(「その他」を除く)。

年齢別では、「75～79歳」(40.7%)と「80歳以上」(37.5%)で「買い物」が最も高くなっている。

居住地別では、「三谷校区」(20.0%)と「中部校区」(27.3%)で「買い物」が最も高くなっている。

図表 5- 4 利用目的 (年齢別・居住地別)



(MA)n=219

図表 5- 5 利用目的 (年齢別・居住地別)

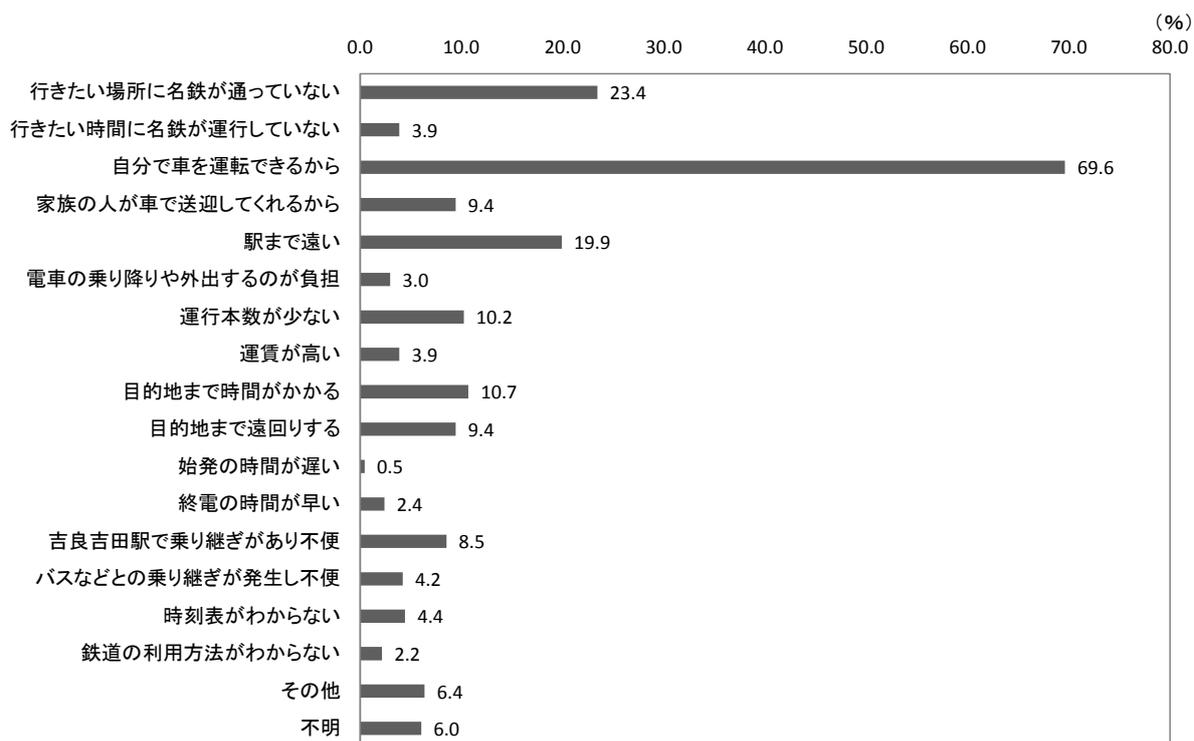
	通勤	通学	買い物	塾・習い事	趣味・娯楽	観光	通院	福祉施設の利用	その他公共施設の利用	その他	不明	合計
全体	15.1	2.7	20.5	1.4	42.0	11.9	14.2	1.4	6.4	16.4	3.2	219
20歳未満	12.5	37.5	12.5	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.5	0.0	8
20歳代	35.7	21.4	28.6	0.0	35.7	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	14
30歳代	35.0	0.0	5.0	0.0	45.0	15.0	5.0	0.0	5.0	15.0	5.0	20
40歳代	18.8	0.0	12.5	3.1	65.6	6.3	0.0	0.0	12.5	15.6	3.1	32
50歳代	26.5	0.0	11.8	2.9	52.9	5.9	2.9	0.0	2.9	17.6	2.9	34
60～64歳	16.7	0.0	22.2	0.0	33.3	11.1	11.1	5.6	5.6	16.7	5.6	18
65～69歳	3.8	0.0	19.2	0.0	34.6	19.2	15.4	3.8	11.5	19.2	0.0	26
70～74歳	4.5	0.0	18.2	0.0	22.7	22.7	27.3	0.0	13.6	31.8	0.0	22
75～79歳	0.0	0.0	40.7	0.0	29.6	14.8	33.3	0.0	0.0	14.8	11.1	27
80歳以上	0.0	0.0	37.5	6.3	37.5	12.5	50.0	6.3	6.3	12.5	0.0	16
不明	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2
大塚校区	14.3	0.0	14.3	0.0	28.6	14.3	14.3	0.0	14.3	14.3	0.0	7
三谷校区	20.0	0.0	0.0	0.0	20.0	30.0	0.0	0.0	0.0	30.0	10.0	10
蒲郡校区	25.0	0.0	12.5	6.3	31.3	12.5	0.0	6.3	6.3	18.8	6.3	16
中部校区	27.3	0.0	0.0	0.0	18.2	9.1	0.0	0.0	27.3	9.1	18.2	11
塩津校区	17.4	0.0	13.0	0.0	43.5	26.1	8.7	0.0	8.7	21.7	0.0	23
形原校区	13.7	3.9	25.5	0.0	51.0	8.8	14.7	1.0	3.9	16.7	2.0	102
西浦校区	10.2	4.1	26.5	4.1	36.7	8.2	26.5	2.0	6.1	12.2	2.0	49
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0

問5-2 名鉄西尾・蒲郡線を利用しない理由

利用しない理由は、「自分で車を運転できるから」が69.6%と過半数を占めている。次いで、「行きたい場所に名鉄が通っていない」(23.4%)、「駅まで遠い」(19.9%)となっている。

年齢別、居住地別でも同様の傾向であるが、「20歳未満」で「行きたい場所に名鉄が通っていない」が50.0%と最も高くなっている。

図表5-6 利用しない理由



(MA)n=879

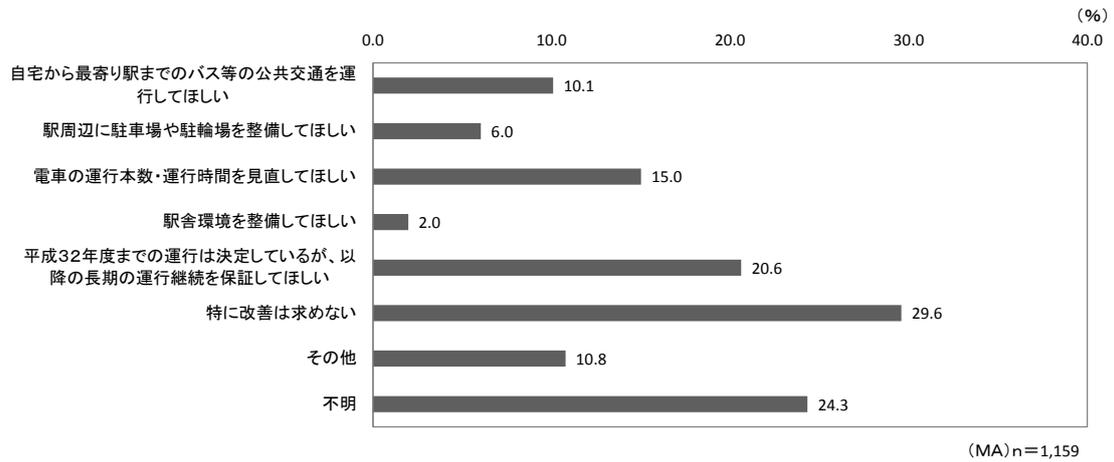
図表 5-7 利用しない理由（年齢別・居住地別）

	行きたい場所に名鉄が通っていない	行きたい時間に名鉄が運行していない	自分で車を運転できるから	家族の人が車で送迎してくれるから	駅まで遠い	電車の乗り降りや外出するのが負担	運行本数が少ない	運賃が高い	目的地まで時間がかかる	目的地まで遠回りする
全体	23.4	3.9	69.6	9.4	19.9	3.0	10.2	3.9	10.7	9.4
20歳未満	50.0	9.1	22.7	31.8	22.7	0.0	9.1	9.1	4.5	13.6
20歳代	45.8	4.2	60.4	10.4	18.8	12.5	20.8	4.2	16.7	18.8
30歳代	39.4	3.2	77.7	5.3	24.5	0.0	19.1	6.4	12.8	12.8
40歳代	26.9	6.7	82.1	3.0	23.9	0.7	10.4	3.0	14.2	12.7
50歳代	24.8	6.2	78.3	5.0	19.9	1.2	14.3	6.2	16.1	9.9
60～64歳	17.1	3.9	84.2	6.6	27.6	1.3	7.9	1.3	13.2	13.2
65～69歳	14.8	1.9	78.7	7.4	18.5	1.9	7.4	4.6	6.5	5.6
70～74歳	8.8	0.0	60.4	11.0	14.3	6.6	2.2	2.2	2.2	2.2
75～79歳	9.2	0.0	60.0	21.5	9.2	4.6	4.6	0.0	6.2	6.2
80歳以上	18.7	4.0	32.0	22.7	17.3	6.7	5.3	2.7	5.3	4.0
不明	60.0	0.0	40.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0	20.0	20.0
大塚校区	27.4	2.7	68.5	5.5	26.0	1.4	11.0	4.1	8.2	6.8
三谷校区	21.1	3.9	65.1	9.9	21.7	1.3	9.9	0.7	7.2	6.6
蒲郡校区	26.5	4.2	67.2	7.1	15.5	3.8	6.3	2.5	12.2	11.8
中部校区	28.5	2.8	63.2	8.3	20.1	2.8	11.1	7.6	13.2	10.4
塩津校区	21.6	2.0	78.4	12.7	19.6	2.0	6.9	2.9	5.9	5.9
形原校区	16.4	4.9	81.1	13.9	23.0	4.9	18.0	6.6	12.3	9.8
西浦校区	10.0	7.5	75.0	12.5	17.5	5.0	12.5	2.5	17.5	12.5
その他	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
不明	42.9	14.3	42.9	0.0	28.6	0.0	14.3	14.3	14.3	28.6
	始発の時間が遅い	終電の時間が早い	吉良吉田駅で乗り継ぎがあり不便	バスなどの乗り継ぎが発生し不便	時刻表がわからない	鉄道の利用方法がわからない	その他	不明	合計	
全体	0.5	2.4	8.5	4.2	4.4	2.2	6.4	6.0	879	
20歳未満	0.0	0.0	9.1	4.5	0.0	4.5	22.7	0.0	22	
20歳代	0.0	4.2	16.7	0.0	6.3	2.1	8.3	0.0	48	
30歳代	0.0	6.4	9.6	8.5	5.3	1.1	2.1	1.1	94	
40歳代	0.0	4.5	11.2	5.2	6.7	0.7	3.0	1.5	134	
50歳代	1.2	3.1	10.6	4.3	3.7	2.5	8.1	1.9	161	
60～64歳	1.3	1.3	10.5	7.9	5.3	3.9	2.6	6.6	76	
65～69歳	0.0	0.0	7.4	3.7	1.9	0.9	6.5	4.6	108	
70～74歳	0.0	0.0	3.3	1.1	3.3	3.3	6.6	17.6	91	
75～79歳	0.0	0.0	3.1	1.5	6.2	0.0	4.6	10.8	65	
80歳以上	1.3	1.3	4.0	2.7	4.0	4.0	13.3	17.3	75	
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0	0.0	20.0	5	
大塚校区	0.0	1.4	1.4	5.5	5.5	1.4	5.5	9.6	73	
三谷校区	0.0	0.0	7.2	5.9	5.9	2.6	11.8	4.6	152	
蒲郡校区	0.0	0.4	6.3	3.8	4.6	2.1	7.1	4.6	238	
中部校区	0.7	2.1	10.4	2.8	5.6	1.4	4.9	7.6	144	
塩津校区	0.0	2.0	4.9	1.0	2.9	2.0	4.9	3.9	102	
形原校区	1.6	9.0	16.4	6.6	3.3	2.5	3.3	7.4	122	
西浦校区	2.5	5.0	12.5	2.5	0.0	2.5	2.5	5.0	40	
その他	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1	
不明	0.0	14.3	28.6	14.3	0.0	14.3	0.0	28.6	7	

問5-3 名鉄西尾・蒲郡線を利用するために求める改善

利用するために求める改善は、「特に改善は求めない」が29.6%と最も高く、次いで、「平成32年度までの運行は決定しているが、以降の長期の運行継続を保証してほしい」(20.6%)、「電車の運行本数・運行時間を見直してほしい」(15.0%)となっており、年齢別、居住地別でも同様の傾向となっている(「不明」を除く)。

図表5-8 利用するために求める改善



図表5-9 利用するために求める改善 (年齢別・居住地別)

	自宅から最寄り駅までのバス等の公共交通を運行してほしい	駅周辺に駐車場や駐輪場を整備してほしい	電車の運行本数・運行時間を見直してほしい	駅舎環境を整備してほしい	平成32年度までの運行は決定しているが、以降の長期の運行継続を保証してほしい	特に改善は求めない	その他	不明	合計
全体	10.1	6.0	15.0	2.0	20.6	29.6	10.8	24.3	1,159
20歳未満	10.0	0.0	23.3	3.3	23.3	46.7	3.3	0.0	30
20歳代	3.1	4.6	27.7	4.6	23.1	44.6	7.7	6.2	65
30歳代	11.3	7.8	23.5	3.5	25.2	37.4	11.3	10.4	115
40歳代	13.0	8.3	23.7	4.1	20.1	36.7	10.1	7.7	169
50歳代	12.9	5.4	16.3	2.0	17.8	34.7	14.9	14.9	202
60~64歳	14.4	10.3	16.5	1.0	25.8	28.9	13.4	14.4	97
65~69歳	9.9	9.9	9.9	0.7	25.4	19.7	12.7	32.4	142
70~74歳	5.8	3.3	10.0	0.8	15.8	22.5	10.8	45.8	120
75~79歳	5.0	4.0	3.0	0.0	20.8	21.8	6.9	44.6	101
80歳以上	7.3	0.0	3.6	0.9	13.6	17.3	7.3	55.5	110
不明	37.5	12.5	0.0	0.0	25.0	12.5	0.0	25.0	8
大塚校区	9.4	8.2	10.6	2.4	15.3	32.9	8.2	31.8	85
三谷校区	4.8	2.4	9.6	0.0	9.0	34.7	16.2	31.1	167
蒲郡校区	13.1	3.0	9.0	1.1	10.4	38.8	10.4	26.1	268
中部校区	14.0	5.2	8.7	0.0	16.3	31.4	9.9	25.0	172
塩津校区	13.5	7.5	12.8	4.5	11.3	33.8	11.3	25.6	133
形原校区	6.4	9.0	28.2	3.4	38.0	20.9	7.7	16.2	234
西浦校区	7.7	11.0	26.4	3.3	54.9	4.4	14.3	17.6	91
その他	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	2
不明	28.6	14.3	28.6	14.3	14.3	0.0	0.0	28.6	7

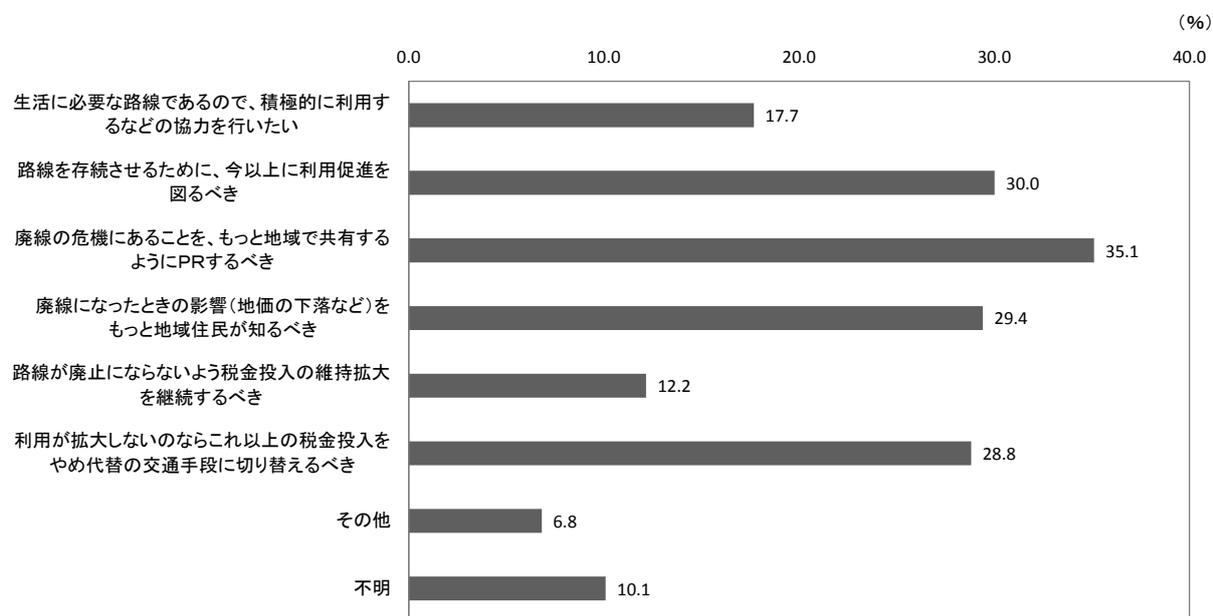
問5-4 名鉄西尾・蒲郡線の利用促進活動に対する考え

利用促進活動に対する考えは、「廃線の危機にあることを、もっと地域で共有するようにPRすべき」が35.1%と最も高く、次いで、「路線を存続させるために、今以上に利用促進を図るべき」(30.0%)、「廃線になったときの影響(地価の下落など)をもっと地域住民が知るべき」(29.4%)となっている。

年齢別では、同様の傾向であるが、年齢別では「65～69歳」(21.1%)、「70～74歳」(23.3%)、「75～79歳」(21.8%)で「生活に必要な路線であるので、積極的に利用するなどの協力を行いたい」も高くなっている。

居住地別では、「形原校区」(34.6%)と「西浦校区」(45.1%)で「生活に必要な路線であるので、積極的に利用するなどの協力を行いたい」も高くなっている。

図表5-10 利用促進活動に対する考え



(MA) n=1,159

図表 5- 11 利用促進活動に対する考え（年齢別・居住地別）

	生活に必要な路線であるので、積極的に利用するなどの協力をやりたい	路線を存続させるために、今以上に利用促進を図るべき	廃線の危機にあることを、もっと地域で共有するようにPRするべき	廃線になったときの影響（地価の下落など）をもっと地域住民が知るべき	路線が廃止にならないよう税金投入の維持拡大を継続するべき	利用が拡大しないのなら、これ以上の税金投入をやめ、代替の交通手段に切り替えるべき	その他	不明	合計
全体	17.7	30.0	35.1	29.4	12.2	28.8	6.8	10.1	1,159
20歳未満	10.0	33.3	36.7	33.3	20.0	6.7	6.7	3.3	30
20歳代	10.8	23.1	33.8	38.5	4.6	32.3	3.1	4.6	65
30歳代	18.3	29.6	34.8	40.9	7.0	37.4	12.2	2.6	115
40歳代	17.8	30.8	39.6	39.1	10.1	29.0	4.1	2.4	169
50歳代	12.9	32.2	34.7	30.7	10.9	32.7	8.9	4.0	202
60～64歳	15.5	33.0	38.1	28.9	12.4	30.9	7.2	7.2	97
65～69歳	21.1	29.6	40.1	25.4	9.9	28.2	6.3	12.0	142
70～74歳	23.3	33.3	31.7	25.0	20.8	26.7	8.3	13.3	120
75～79歳	21.8	27.7	28.7	20.8	13.9	25.7	5.0	21.8	101
80歳以上	18.2	25.5	30.9	14.5	17.3	20.9	3.6	30.9	110
不明	37.5	25.0	25.0	0.0	12.5	25.0	12.5	25.0	8
大塚校区	9.4	28.2	29.4	27.1	7.1	32.9	9.4	11.8	85
三谷校区	9.0	24.6	34.1	26.3	7.8	29.9	9.0	13.2	167
蒲郡校区	11.2	26.1	31.7	28.4	8.6	35.1	6.7	9.7	268
中部校区	9.3	27.9	30.8	27.3	9.3	30.2	4.1	9.3	172
塩津校区	10.5	21.1	32.3	27.8	12.0	33.8	6.8	14.3	133
形原校区	34.6	41.5	40.2	33.3	18.4	20.5	6.8	7.3	234
西浦校区	45.1	42.9	49.5	35.2	25.3	15.4	6.6	6.6	91
その他	0.0	50.0	50.0	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	2
不明	0.0	0.0	57.1	28.6	14.3	14.3	0.0	14.3	7

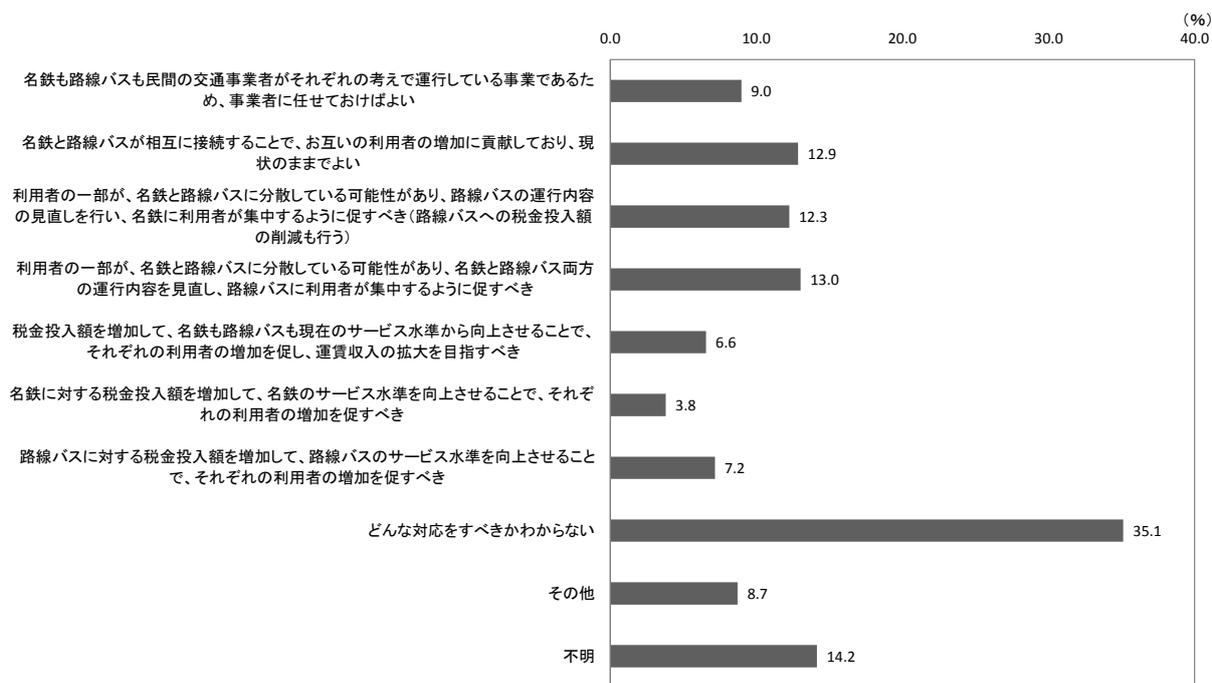
問5-5 名鉄西尾・蒲郡線と路線バスの並行運行に対する考え

並行運行に対する考えは、「どんな対応をすべきかわからない」が35.1%となっており、次いで、「利用者の一部が、名鉄と路線バスに分散している可能性があり、名鉄と路線バス両方の運行内容を見直し、路線バスに利用者が集中するように促すべき」(13.0%)、「名鉄と路線バスが相互に接続することで、お互いの利用者の増加に貢献しており、現状のままでよい」(12.9%)となっている。

年齢別では「20歳未満」(23.3%)、「30歳代」(14.8%)、「40歳代」(14.8%)、「50歳代」(15.3%)、「60～64歳」(14.4%)で「利用者の一部が、名鉄と路線バスに分散している可能性があり、路線バスの運行内容の見直しを行い、名鉄に利用者が集中するように促すべき(路線バスへの税金投入額の削減も行う)」が、上位3項目のひとつとなっている。

居住地別では「大塚校区」(14.1%)、「蒲郡校区」(11.2%)、「中部校区」(12.2%)で、「利用者の一部が、名鉄と路線バスに分散している可能性があり、路線バスの運行内容の見直しを行い、名鉄に利用者が集中するように促すべき(路線バスへの税金投入額の削減も行う)」が、上位3項目のひとつとなっている。

図表5-12 並行運行に対する考え



(MA)n=1,159

図表 5- 13 並行運行に対する考え（年齢別・居住地別）

	名鉄も路線バスも民間の交通事業者がそれぞれで運行しているため、事業者任せにしておけばよい	名鉄と路線バスが相互に接続することで、お互いの利用者の増加に貢献しており、現状のままよい	利用者の一部が、名鉄と路線バスに分散している可能性があり、路線バスの運行内容の見直しを行い、名鉄に利用者が集中するように促すべき（路線バスへの税金投入額の削減も行う）	利用者の一部が、名鉄と路線バスに分散している可能性があり、名鉄と路線バス両方の運行内容を見直し、路線バスに利用者が集中するように促すべき	税金投入額を増加して、名鉄も路線バスも現在のサービス水準から向上させることで、それぞれの利用者の増加を促し、運賃収入の拡大を目指すべき	名鉄に対する税金投入額を増加して、名鉄のサービス水準を向上させることで、それぞれの利用者の増加を促すべき	路線バスに対する税金投入額を増加して、路線バスのサービス水準を向上させることで、それぞれの利用者の増加を促すべき	どんな対応をすべきかわからない	その他	不明	合計
全体	9.0	12.9	12.3	13.0	6.6	3.8	7.2	35.1	8.7	14.2	1,159
20歳未満	10.0	6.7	23.3	6.7	6.7	3.3	6.7	46.7	3.3	0.0	30
20歳代	13.8	18.5	6.2	10.8	4.6	4.6	6.2	35.4	7.7	7.7	65
30歳代	12.2	11.3	14.8	14.8	4.3	3.5	5.2	37.4	12.2	5.2	115
40歳代	9.5	11.2	14.8	15.4	5.9	3.0	7.7	37.9	8.9	4.1	169
50歳代	8.4	8.4	15.3	16.8	6.9	2.5	11.4	35.1	9.9	6.9	202
60～64歳	6.2	11.3	14.4	12.4	4.1	2.1	3.1	42.3	8.2	12.4	97
65～69歳	6.3	13.4	10.6	12.7	8.5	4.2	7.0	31.7	10.6	19.7	142
70～74歳	10.0	16.7	9.2	14.2	8.3	7.5	7.5	29.2	9.2	19.2	120
75～79歳	12.9	13.9	10.9	6.9	7.9	3.0	5.9	34.7	5.0	24.8	101
80歳以上	4.5	17.3	4.5	9.1	7.3	5.5	6.4	30.0	5.5	39.1	110
不明	0.0	37.5	25.0	12.5	0.0	0.0	0.0	37.5	12.5	12.5	8
大塚校区	8.2	10.6	14.1	9.4	2.4	3.5	5.9	32.9	12.9	17.6	85
三谷校区	9.0	9.6	7.8	12.0	6.6	2.4	3.0	40.1	8.4	13.8	167
蒲郡校区	9.0	10.4	11.2	13.8	5.2	2.6	8.6	36.6	8.2	15.7	268
中部校区	8.7	11.6	12.2	16.9	4.1	2.3	7.6	35.5	2.9	15.7	172
塩津校区	6.0	9.8	9.0	15.8	5.3	3.8	6.8	46.6	7.5	12.8	133
形原校区	12.4	17.9	16.2	11.5	9.4	7.3	8.5	26.1	9.8	12.8	234
西浦校区	6.6	23.1	14.3	9.9	14.3	4.4	8.8	30.8	15.4	8.8	91
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	2
不明	0.0	0.0	42.9	0.0	0.0	0.0	0.0	14.3	14.3	28.6	7

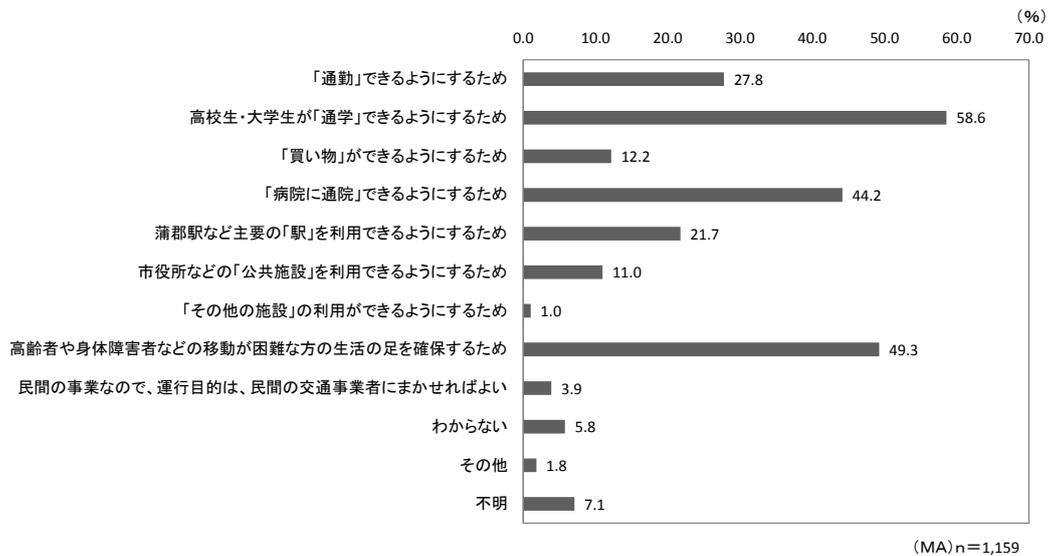
問6 蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

問6-1 税金を投入して維持すべきために優先する目的

税金を投入して維持すべきために優先する目的は、「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が58.6%と最も高く、次いで、「高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保するため」(49.3%)、「「病院に通院」できるようにするため」(44.2%)となっている。

年齢別では「20歳代」(44.6%)で、また、居住地別では「西浦校区」(42.9%)で「「通勤」できるようにするため」が、上位3項目のひとつとなっている。

図表6-1 税金を投入して維持すべきために優先する目的



図表6-2 税金を投入して維持すべきために優先する目的（年齢別・居住地別）

	「通勤」できるようにするため	高校生・大学生が「通学」できるようにするため	「買い物」ができるようにするため	「病院に通院」できるようにするため	蒲郡駅など主要の「駅」を利用できるようにするため	市役所などの「公共施設」を利用できるようにするため	「その他の施設」の利用ができるようにするため	高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保するため	民間の事業なので、運行目的は、民間の交通事業者にかかせればよい	わからない	その他	不明	合計
全体	27.8	58.6	12.2	44.2	21.7	11.0	1.0	49.3	3.9	5.8	1.8	7.1	1,159
20歳未満	53.3	86.7	6.7	20.0	26.7	3.3	6.7	36.7	0.0	3.3	0.0	0.0	30
20歳代	44.6	70.8	10.8	33.8	23.1	7.7	0.0	52.3	1.5	7.7	1.5	1.5	65
30歳代	34.8	67.8	13.0	44.3	22.6	13.0	0.9	52.2	1.7	2.6	5.2	1.7	115
40歳代	30.8	75.7	10.7	46.7	21.9	8.9	1.2	61.5	2.4	2.4	0.0	1.8	169
50歳代	27.7	61.9	12.4	49.5	23.8	10.4	0.0	54.0	3.0	3.0	2.0	3.0	202
60～64歳	29.9	60.8	8.2	42.3	32.0	12.4	1.0	49.5	3.1	3.1	2.1	6.2	97
65～69歳	29.6	62.0	15.5	50.0	26.8	16.9	2.1	46.5	2.8	2.8	1.4	6.3	142
70～74歳	12.5	43.3	10.8	41.7	21.7	13.3	0.0	41.7	5.8	15.0	3.3	9.2	120
75～79歳	23.8	40.6	15.8	45.5	8.9	7.9	1.0	44.6	8.9	9.9	0.0	15.8	101
80歳以上	14.5	30.9	10.9	39.1	11.8	9.1	1.8	39.1	8.2	11.8	1.8	22.7	110
不明	37.5	25.0	37.5	37.5	12.5	0.0	0.0	12.5	0.0	0.0	0.0	37.5	8
大塚校区	30.6	52.9	17.6	50.6	18.8	10.6	0.0	41.2	8.2	2.4	0.0	10.6	85
三谷校区	22.2	58.1	12.0	40.1	15.0	13.8	1.2	55.7	2.4	6.6	3.0	7.2	167
蒲郡校区	25.4	50.0	12.3	45.1	23.5	13.1	1.5	50.7	5.6	5.6	2.2	6.7	268
中部校区	22.7	57.0	13.4	39.5	27.9	11.6	0.0	51.2	4.1	2.9	0.6	8.1	172
塩津校区	22.6	54.9	15.0	49.6	18.0	4.5	1.5	45.9	3.0	11.3	3.0	8.3	133
形原校区	34.6	69.7	9.0	41.9	23.5	12.0	0.9	49.6	2.6	6.0	0.9	5.1	234
西浦校区	42.9	70.3	8.8	48.4	22.0	5.5	2.2	40.7	2.2	4.4	2.2	5.5	91
その他	0.0	50.0	0.0	100.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	2
不明	28.6	57.1	14.3	42.9	14.3	0.0	0.0	57.1	0.0	14.3	0.0	14.3	7

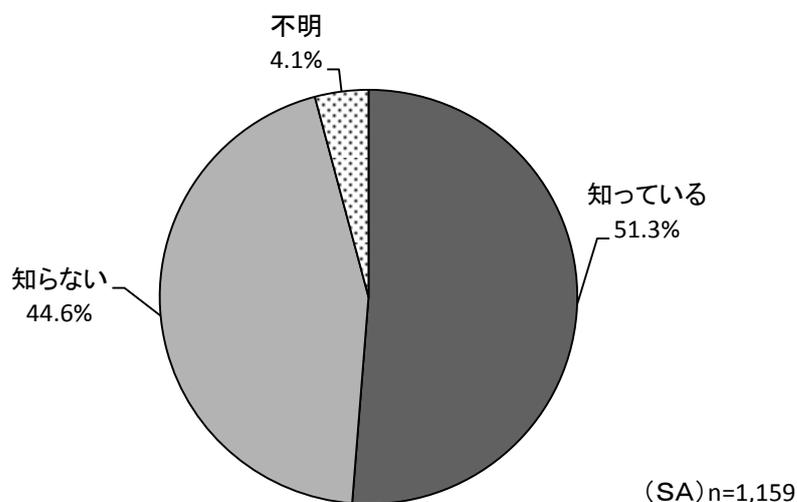
問6-2 形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の認知度

形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の認知度は、「知っている」（51.3%）が「知らない」（44.6%）と比較してやや高くなっている。

年齢別では、「20歳未満」（66.7%）、「20歳代」（72.3%）、30歳代」（60.0%）で「知らない」が60%以上となっており、年齢層が高いほど認知度が高くなっている。

居住地では、「大塚校区」（55.3%）、「三谷校区」（59.3%）、「蒲郡校区」（60.8%）、「中部校区」（61.0%）で「知らない」がおおむね60%以上となっており、「形原校区」（86.8%）と「西浦校区」（75.8%）では「知っている」が大半を占めている。

図表6-3 形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の認知度



図表6-4 形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の認知度（年齢別・居住地別）

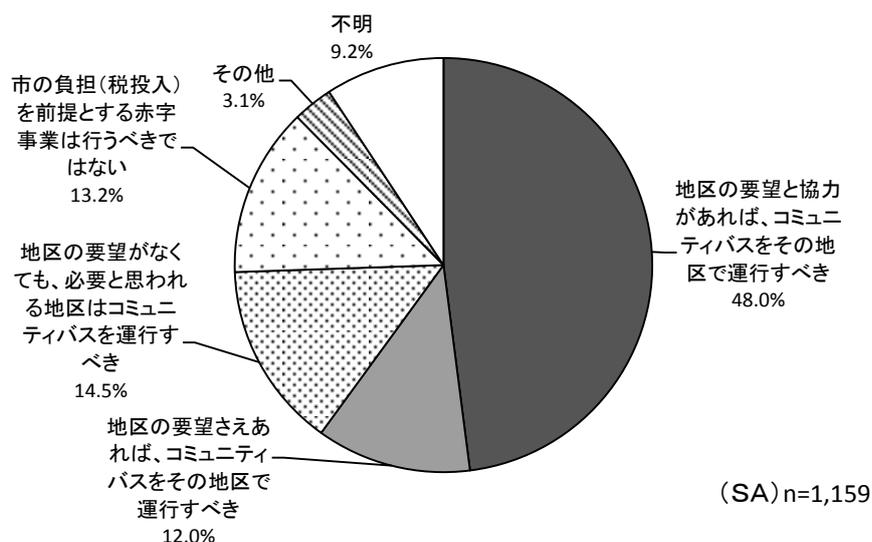
	知っている	知らない	不明	合計
全体	51.3	44.6	4.1	1,159
20歳未満	33.3	66.7	0.0	30
20歳代	27.7	72.3	0.0	65
30歳代	38.3	60.0	1.7	115
40歳代	52.7	47.3	0.0	169
50歳代	52.0	47.0	1.0	202
60～64歳	56.7	40.2	3.1	97
65～69歳	58.5	38.0	3.5	142
70～74歳	55.8	37.5	6.7	120
75～79歳	62.4	29.7	7.9	101
80歳以上	49.1	33.6	17.3	110
不明	75.0	12.5	12.5	8
大塚校区	38.8	55.3	5.9	85
三谷校区	37.1	59.3	3.6	167
蒲郡校区	35.4	60.8	3.7	268
中部校区	33.1	61.0	5.8	172
塩津校区	54.1	40.6	5.3	133
形原校区	86.8	11.1	2.1	234
西浦校区	75.8	20.9	3.3	91
その他	50.0	50.0	0.0	2
不明	28.6	42.9	28.6	7

問6-3 形原地区以外の地区でのコミュニティバスの事業化に対する考え

形原地区以外の地区でのコミュニティバスの事業化に対する考えは、「地区の要望と協力があれば、コミュニティバスをその地区で運行すべき」が48.0%と約半数を占めている。

年齢別、居住地別でも同様の傾向であるが、年齢別では「30歳代」(20.0%)、また、居住地別では「大塚校区」(15.3%)、「三谷校区」(17.4%)、「中部校区」(14.0%)、「塩津校区」(13.5%)で、「市の負担(税投入)を前提とする赤字事業は行うべきではない」が次点となっている(同率を含む)。

図表6-5 形原地区以外の地区でのコミュニティバスの事業化に対する考え



図表 6-6 形原地区以外の地区でのコミュニティバスの事業化に対する考え（年齢別・居住地別）

	地区の要望と協力があれば、コミュニティバスをその地区で運行すべき	地区の要望さえあれば、コミュニティバスをその地区で運行すべき	地区の要望がなくとも、必要と思われる地区はコミュニティバスを運行すべき	市の負担（税投入）を前提とする赤字事業は行わない	その他	不明	合計
全体	48.0	12.0	14.5	13.2	3.1	9.2	1,159
20歳未満	63.3	10.0	20.0	6.7	0.0	0.0	30
20歳代	53.8	16.9	9.2	13.8	6.2	0.0	65
30歳代	53.0	10.4	10.4	20.0	4.3	1.7	115
40歳代	61.5	15.4	10.7	9.5	1.8	1.2	169
50歳代	55.9	10.4	15.3	11.9	2.5	4.0	202
60～64歳	47.4	3.1	23.7	18.6	0.0	7.2	97
65～69歳	46.5	12.0	14.1	12.7	2.1	12.7	142
70～74歳	35.0	13.3	20.0	14.2	4.2	13.3	120
75～79歳	34.7	17.8	15.8	12.9	4.0	14.9	101
80歳以上	30.9	9.1	9.1	11.8	5.5	33.6	110
不明	12.5	25.0	25.0	0.0	12.5	25.0	8
大塚校区	44.7	15.3	15.3	15.3	0.0	9.4	85
三谷校区	43.1	10.2	16.2	17.4	3.6	9.6	167
蒲郡校区	51.5	9.3	13.8	13.4	2.2	9.7	268
中部校区	45.3	13.4	14.0	14.0	3.5	9.9	172
塩津校区	45.9	13.5	12.0	13.5	5.3	9.8	133
形原校区	55.1	9.8	14.1	9.8	3.0	8.1	234
西浦校区	41.8	19.8	18.7	8.8	4.4	6.6	91
その他	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	2
不明	14.3	28.6	14.3	14.3	0.0	28.6	7

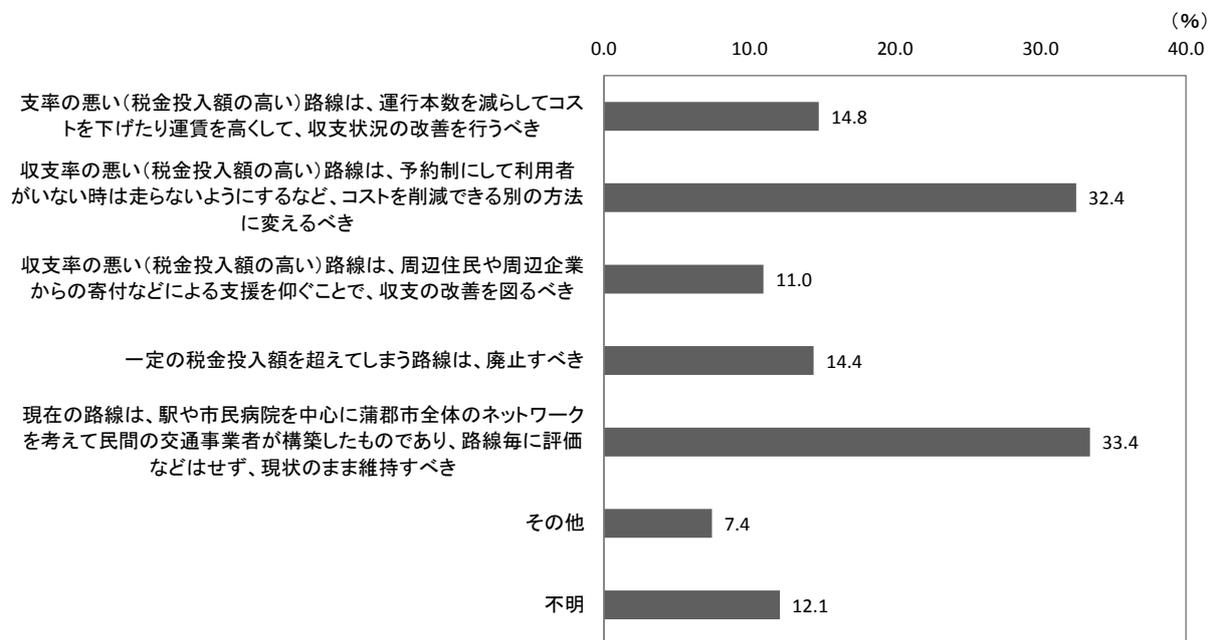
問 6 - 4 路線ごとに投入する税金の額の違いに対する考え

路線ごとに投入する税金の額の違いに対する考えは、「現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき」が 33.4%、次いで、「収支率の悪い（税金投入額の高い）路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき」（32.4%）となっており、「維持すべき」と「コスト削減を図るべき」との考えが、ほぼ同等となっている。

年齢別では、「50 歳代」以下で「収支率の悪い（税金投入額の高い）路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき」が最も高くなっている。また、「60～64 歳」以上で「現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき」が最も高くなっている。

居住地別では、「大塚校区」（36.5%）、「三谷校区」（37.1%）、「中部校区」（33.1%）で「収支率の悪い（税金投入額の高い）路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき」が最も高くなっている。また、「蒲郡校区」（32.1%）、「塩津校区」（36.8%）、「形原校区」（40.6%）、「西浦校区」（50.5%）で「現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき」が最も高くなっている。

図表 6- 7 路線ごとに投入する税金の額の違いに対する考え



(MA)n=1,159

図表 6- 8 路線ごとに投入する税金の額の違いに対する考え（年齢別・居住地別）

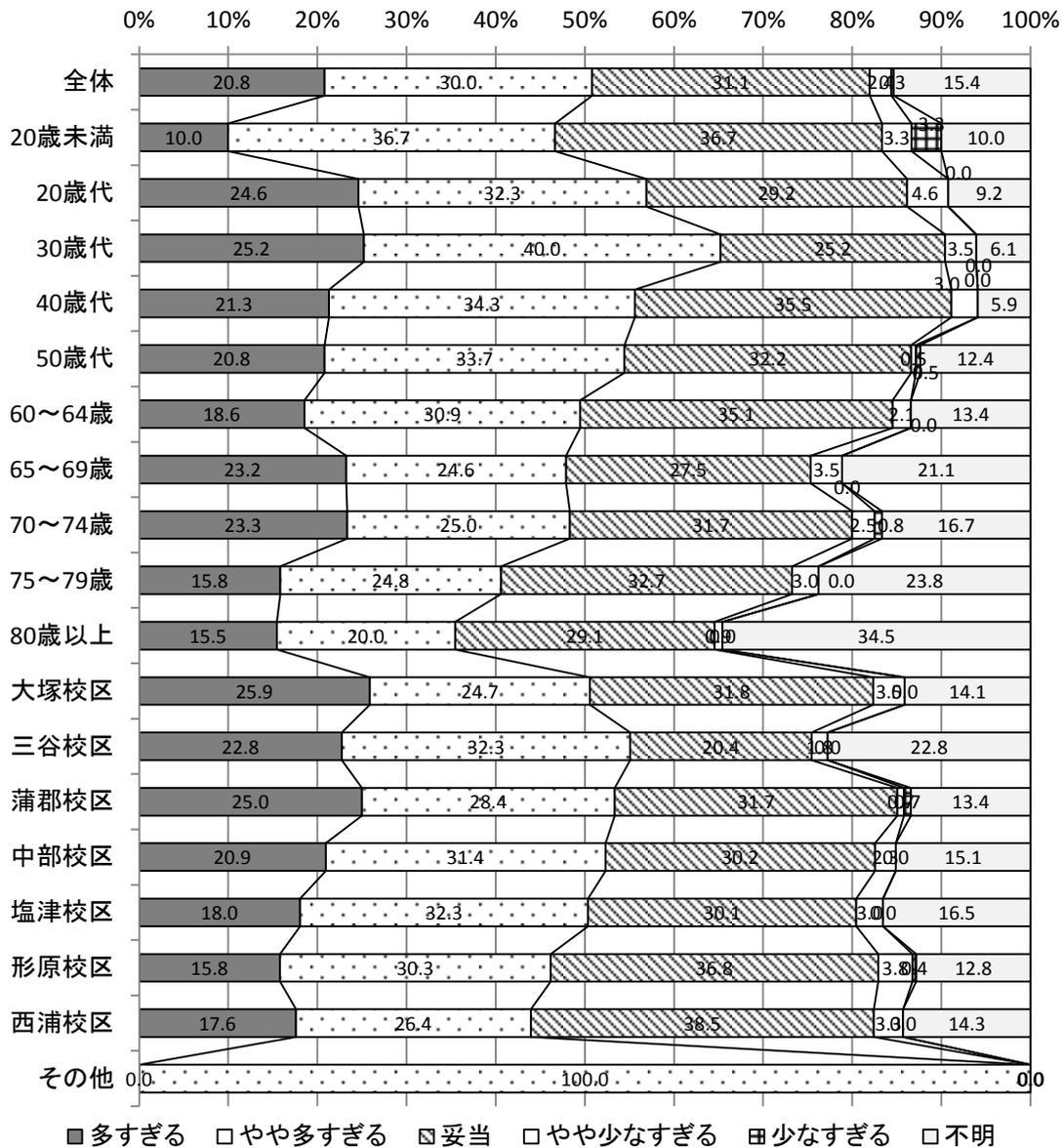
	収支率の悪い(税金投入額の低い)路線は、運行本数を減らしてコストを下げたり運賃を高くして、収支状況の改善を行うべき	収支率の悪い(税金投入額の低い)路線は、予約制にして利用者がいない時は走らないようにするなど、コストを削減できる別の方法に変えるべき	収支率の悪い(税金投入額の低い)路線は、周辺住民や周辺企業からの寄付などによる支援を仰ぐことで、収支の改善を図るべき	一定の税金投入額を超えてしまう路線は、廃止すべき	現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき	その他	不明	合計
全体	14.8	32.4	11.0	14.4	33.4	7.4	12.1	1,159
20歳未満	20.0	36.7	16.7	6.7	20.0	3.3	6.7	30
20歳代	30.8	43.1	21.5	18.5	15.4	7.7	4.6	65
30歳代	27.8	36.5	12.2	23.5	16.5	9.6	6.1	115
40歳代	15.4	42.0	8.3	14.8	23.7	4.7	6.5	169
50歳代	10.4	32.7	14.4	13.4	33.7	8.4	7.4	202
60～64歳	10.3	32.0	10.3	13.4	42.3	9.3	10.3	97
65～69歳	19.0	34.5	12.0	9.9	41.5	9.2	12.0	142
70～74歳	9.2	31.7	6.7	15.8	40.8	8.3	14.2	120
75～79歳	8.9	15.8	8.9	9.9	50.5	4.0	24.8	101
80歳以上	7.3	20.0	6.4	16.4	37.3	7.3	27.3	110
不明	12.5	25.0	0.0	0.0	37.5	0.0	37.5	8
大塚校区	10.6	36.5	16.5	18.8	21.2	10.6	14.1	85
三谷校区	15.0	37.1	12.6	11.4	26.3	7.2	16.8	167
蒲郡校区	13.8	31.0	9.7	19.8	32.1	8.6	9.7	268
中部校区	15.1	33.1	12.8	16.9	27.3	5.8	12.8	172
塩津校区	19.5	32.3	11.3	15.0	36.8	6.0	9.0	133
形原校区	14.5	32.5	9.4	9.0	40.6	6.8	13.2	234
西浦校区	14.3	22.0	7.7	8.8	50.5	8.8	7.7	91
その他	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	2
不明	14.3	42.9	0.0	0.0	28.6	0.0	28.6	7

問6-5 鉄道・路線バス・支線バス等を維持するための年間約1億6,000万円の税金投入に対する考え

税金投入に対する考えは、「妥当」が31.1%と最も高く、次いで、「やや多すぎる」(30.0%)、「多すぎる」(20.8%)となっており、「多すぎる」(20.8%)と「やや多すぎる」(30.0%)が50.8%と過半数となっている。

年齢別では「20歳代」～「50歳代」で、また、居住地別では「大塚校区」、「三谷校区」、「蒲郡校区」、「中部校区」、「塩津校区」で「多すぎる」と「やや多すぎる」が50%以上となっている。

図表6-9 年間約1億6,000万円の税金投入に対する考え（年齢別・居住地別）



(SA) n=1,159

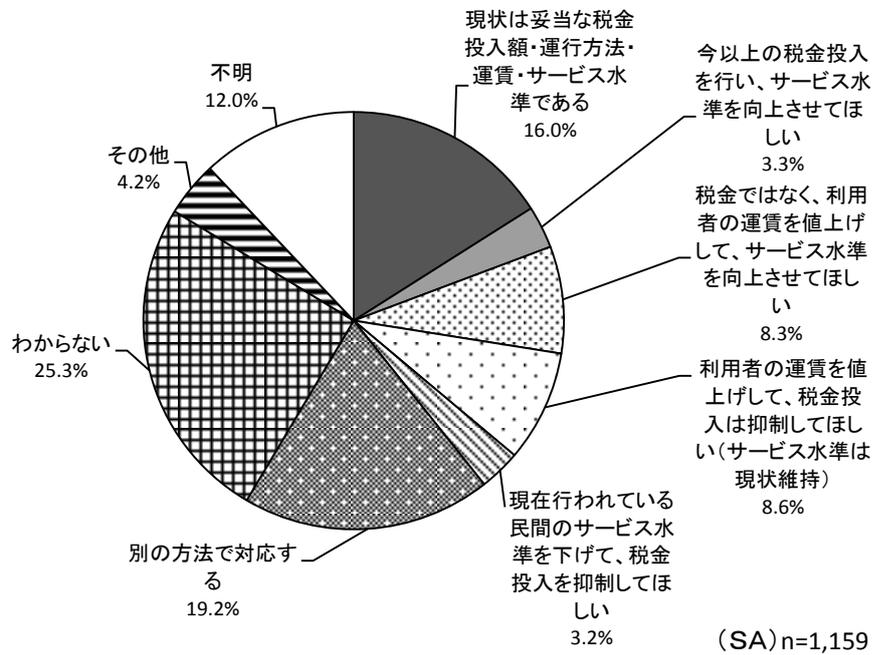
問6-6 今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準に対する考え

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は、「わからない」が25.3%と最も高く、次いで、「別の方法で対応する」(19.2%)、「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」(16.0%)となっている。

年齢別では、「20歳代」で「利用者の運賃を値上げして、税金投入は抑制してほしい(サービス水準は現状維持)」(21.5%)、「50歳代」で「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」(20.3%)が最も高くなっている。

居住地別では、「形原校区」(24.4%)と「西浦校区」(24.2%)で「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」が最も高くなっている。

図表6-10 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



図表 6-11 今後の税金投入とこれら公共交通サービスの水準に対する考え（年齢別・居住地別）

	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	今以上の税金投入を行い、サービス水準を向上させてほしい	税金ではなく、利用者の運賃を値上げして、サービス水準を向上させてほしい	利用者の運賃を値上げして、税金投入は抑制してほしい（サービス水準は現状維持）	現在行われている民間のサービス水準を下げて、税金投入を抑制してほしい（使い勝手が悪くなり利用者が減ることで路線の維持が難しくなる悪循環が生じる可能性がある）	税金投入を抑制するために、現在行われている民間のサービスを絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する	わからない	その他	不明	合計
全体	16.0	3.3	8.3	8.6	3.2	19.2	25.3	4.2	12.0	1,159
20歳未満	10.0	3.3	10.0	0.0	0.0	10.0	63.3	0.0	3.3	30
20歳代	10.8	4.6	10.8	21.5	1.5	13.8	21.5	7.7	7.7	65
30歳代	15.7	4.3	8.7	12.2	3.5	19.1	22.6	7.0	7.0	115
40歳代	16.0	4.7	5.3	9.5	5.9	21.3	27.8	4.7	4.7	169
50歳代	20.3	2.0	11.9	7.9	4.0	18.3	19.8	5.9	9.9	202
60～64歳	19.6	2.1	3.1	4.1	3.1	23.7	30.9	7.2	6.2	97
65～69歳	15.5	3.5	9.9	8.5	2.8	21.1	21.8	2.8	14.1	142
70～74歳	15.8	3.3	10.0	9.2	1.7	19.2	25.8	2.5	12.5	120
75～79歳	17.8	2.0	4.0	4.0	2.0	24.8	24.8	1.0	19.8	101
80歳以上	10.0	2.7	7.3	8.2	2.7	11.8	25.5	0.9	30.9	110
不明	0.0	12.5	25.0	0.0	0.0	12.5	25.0	0.0	25.0	8
大塚校区	15.3	3.5	7.1	11.8	3.5	22.4	20.0	3.5	12.9	85
三谷校区	10.2	3.0	9.0	7.8	1.8	19.2	25.7	6.0	17.4	167
蒲郡校区	15.7	2.2	8.6	6.3	3.7	19.8	28.0	5.2	10.4	268
中部校区	11.0	1.2	9.9	11.6	4.1	23.3	22.1	3.5	13.4	172
塩津校区	11.3	2.3	9.8	9.8	3.0	16.5	35.3	3.8	8.3	133
形原校区	24.4	4.7	6.0	9.0	3.4	16.7	22.6	3.8	9.4	234
西浦校区	24.2	8.8	7.7	5.5	2.2	16.5	18.7	2.2	14.3	91
その他	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	2
不明	0.0	0.0	14.3	0.0	0.0	14.3	42.9	0.0	28.6	7

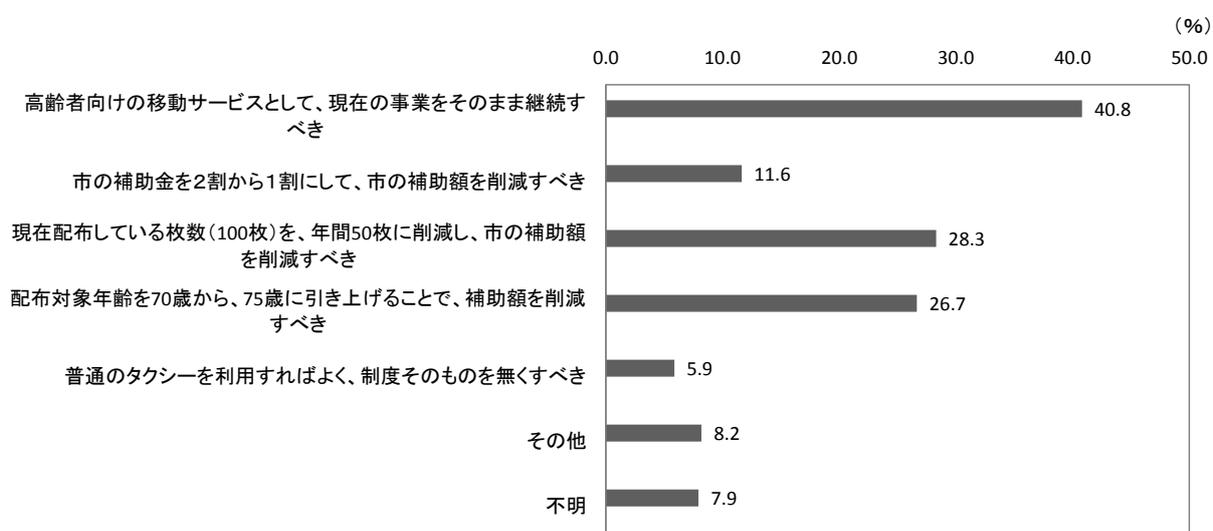
問6-7 「高齢者タクシー運賃助成事業」に対する考え

「高齢者タクシー運賃助成事業」に対する考えは、「高齢者向けの移動サービスとして、現在の事業をそのまま継続すべき」が40.8%で最も高く、次いで、「現在配布している枚数（100枚）を、年間50枚に削減し、市の補助額を削減すべき」（28.3%）、「配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき」（26.7%）となっている。

年齢別では、「75～79歳」で「配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき」（39.6%）、「80歳以上」で「配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき」（34.5%）が最も高くなっている。

居住地別では、同様の傾向となっている。

図表6-12 「高齢者タクシー運賃助成事業」に対する考え



(MA)n=1,159

図表 6- 13 「高齢者タクシー運賃助成事業」に対する考え（年齢別・居住地別）

	高齢者向けの移動サービスとして、現在の事業をそのまま継続すべき	市の補助金を2割から1割にして、市の補助額を削減すべき	現在配布している枚数(100枚)を、年間50枚に削減し、市の補助額を削減すべき	配布対象年齢を70歳から、75歳に引き上げることで、補助額を削減すべき	普通のタクシーを利用すればよく、制度そのものを無くすべき	その他	不明	合計
全体	40.8	11.6	28.3	26.7	5.9	8.2	7.9	1,159
20歳未満	46.7	16.7	20.0	20.0	10.0	3.3	0.0	30
20歳代	35.4	21.5	26.2	15.4	9.2	13.8	4.6	65
30歳代	47.0	14.8	27.0	15.7	8.7	14.8	2.6	115
40歳代	41.4	12.4	32.0	22.5	3.6	7.7	2.4	169
50歳代	46.5	10.4	21.8	21.3	6.9	9.4	4.5	202
60～64歳	44.3	10.3	22.7	26.8	6.2	9.3	5.2	97
65～69歳	43.7	12.7	33.1	32.4	4.9	6.3	9.2	142
70～74歳	35.0	10.0	26.7	39.2	9.2	5.0	10.8	120
75～79歳	38.6	7.9	34.7	39.6	3.0	5.9	10.9	101
80歳以上	27.3	8.2	34.5	29.1	1.8	5.5	25.5	110
不明	25.0	0.0	25.0	37.5	0.0	0.0	37.5	8
大塚校区	41.2	9.4	24.7	23.5	9.4	9.4	8.2	85
三谷校区	41.9	12.6	27.5	22.8	3.0	8.4	9.6	167
蒲郡校区	41.0	6.7	31.0	26.9	8.6	8.6	4.5	268
中部校区	36.6	14.5	25.0	26.2	4.7	8.1	12.8	172
塩津校区	39.1	12.8	25.6	27.8	6.0	9.0	9.8	133
形原校区	41.9	14.1	29.5	29.9	4.3	8.1	7.3	234
西浦校区	44.0	12.1	33.0	28.6	6.6	4.4	4.4	91
その他	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	2
不明	71.4	28.6	14.3	14.3	0.0	0.0	14.3	7

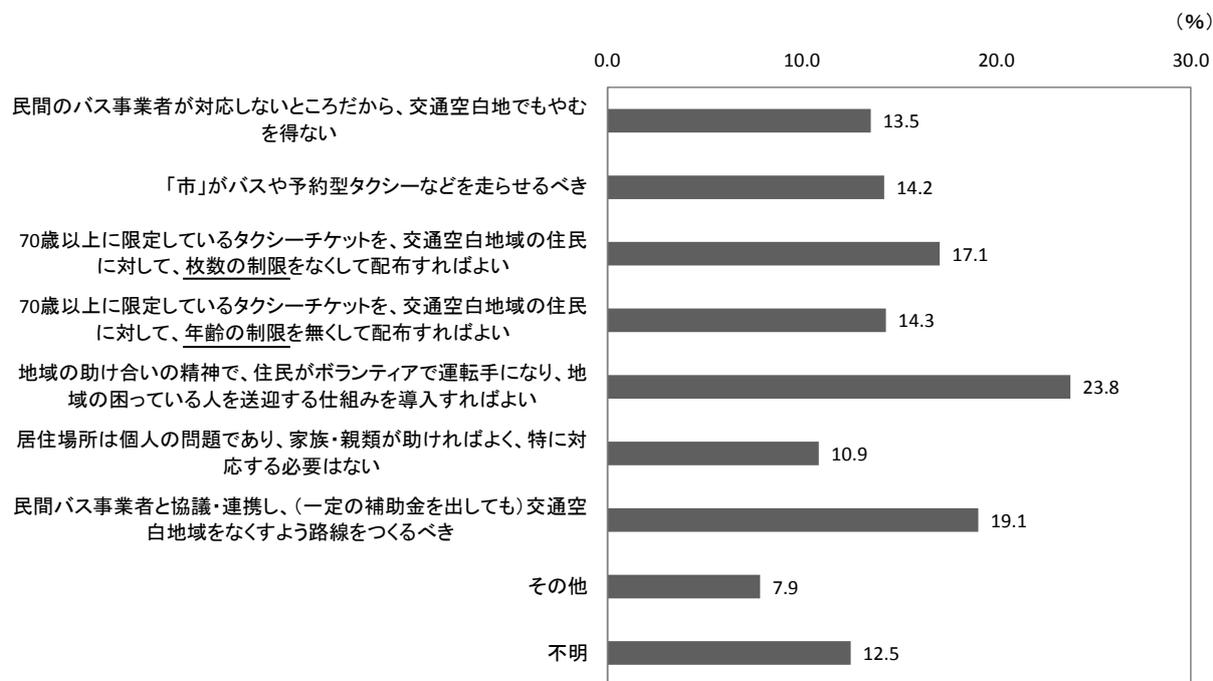
問6-8 「交通空白地域」に対する考え

「交通空白地域」に対する考えは、「地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を送迎する仕組みを導入すればよい」が 23.8%で最も高く、次いで、「民間バス事業者と協議・連携し、(一定の補助金を出しても)交通空白地域をなくすよう路線をつくるべき」(19.1%)、「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、枚数の制限をなくして配布すればよい」(17.1%)となっている。

年齢別では、「20歳未満」で「交通空白地域であるので、税金を投入して新たに「市」がバスや予約型タクシーなどを走らせるべき」(30.0%)、「20歳代」(24.6%)で「70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、年齢の制限を無くして配布すればよい」、「30歳代」で「民間バスの事業者が対応しないところだから、交通空白地帯でもやむを得ない」(26.1%)が最も高くなっている。

居住地別では、同様の傾向となっている。

図表6-14 「交通空白地域」に対する考え



(MA)n=1,159

図表 6- 15 「交通空白地域」に対する考え（年齢別・居住地別）

	民間のバス事業者が対応しないところだから、交通空白地でもやむを得ない	交通空白地域であるので、税金を投入して新たに「市」がバスや予約型タクシーなどを走らせるべき	70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、 枚数の制限 をなくして配布すればよい	70歳以上に限定しているタクシーチケットを、交通空白地域の住民に対して、 年齢の制限 を無くして配布すればよい	地域の助け合いの精神で、住民がボランティアで運転手になり、地域の困っている人を送迎する仕組みを導入すればよい	居住場所は個人の問題であり、家族・親類が助ければよい、特に対応する必要はない	民間バス事業者と協議・連携し、(一定の補助金を出しても)交通空白地域をなくすよう路線をつくるべき	その他	不明	合計
全体	13.5	14.2	17.1	14.3	23.8	10.9	19.1	7.9	12.5	1,159
20歳未満	16.7	30.0	6.7	6.7	13.3	6.7	26.7	6.7	3.3	30
20歳代	20.0	12.3	24.6	24.6	15.4	10.8	15.4	6.2	6.2	65
30歳代	26.1	7.0	18.3	21.7	17.4	18.3	13.0	13.9	2.6	115
40歳代	17.2	13.6	19.5	15.4	22.5	8.9	20.1	4.7	5.9	169
50歳代	10.4	18.3	15.8	10.4	25.7	11.9	20.3	8.9	5.4	202
60～64歳	10.3	17.5	18.6	18.6	38.1	10.3	16.5	9.3	8.2	97
65～69歳	7.7	14.8	14.8	11.3	23.2	9.9	20.4	7.0	19.0	142
70～74歳	11.7	15.0	15.8	19.2	30.8	14.2	20.0	7.5	10.8	120
75～79歳	15.8	11.9	21.8	5.9	24.8	5.9	16.8	5.9	25.7	101
80歳以上	7.3	10.0	10.9	10.9	18.2	8.2	22.7	8.2	34.5	110
不明	0.0	12.5	25.0	12.5	0.0	12.5	25.0	0.0	50.0	8
大塚校区	12.9	15.3	21.2	17.6	25.9	8.2	12.9	12.9	10.6	85
三谷校区	11.4	12.6	12.6	14.4	30.5	10.2	13.2	7.2	14.4	167
蒲郡校区	13.8	10.8	16.4	14.6	24.3	13.1	19.8	7.1	10.8	268
中部校区	16.3	18.0	19.8	14.0	16.9	11.0	19.8	6.4	13.4	172
塩津校区	11.3	14.3	21.1	15.0	19.5	10.5	13.5	9.8	16.5	133
形原校区	15.8	15.0	13.2	12.8	24.4	12.0	22.6	7.7	10.7	234
西浦校区	11.0	15.4	22.0	12.1	24.2	5.5	29.7	6.6	13.2	91
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	50.0	50.0	0.0	2
不明	0.0	42.9	28.6	42.9	42.9	0.0	28.6	0.0	14.3	7

問6-9 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

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は、「将来、年をとったらできると思う」が39.7%で最も高く、次いで、「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」(32.1%)となっている。

年齢別では、「20歳未満」(40.0%)、「20歳代」(43.1%)、「30歳代」(41.7%)、「50歳代」(39.1%)で「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」が最も高くなっている。

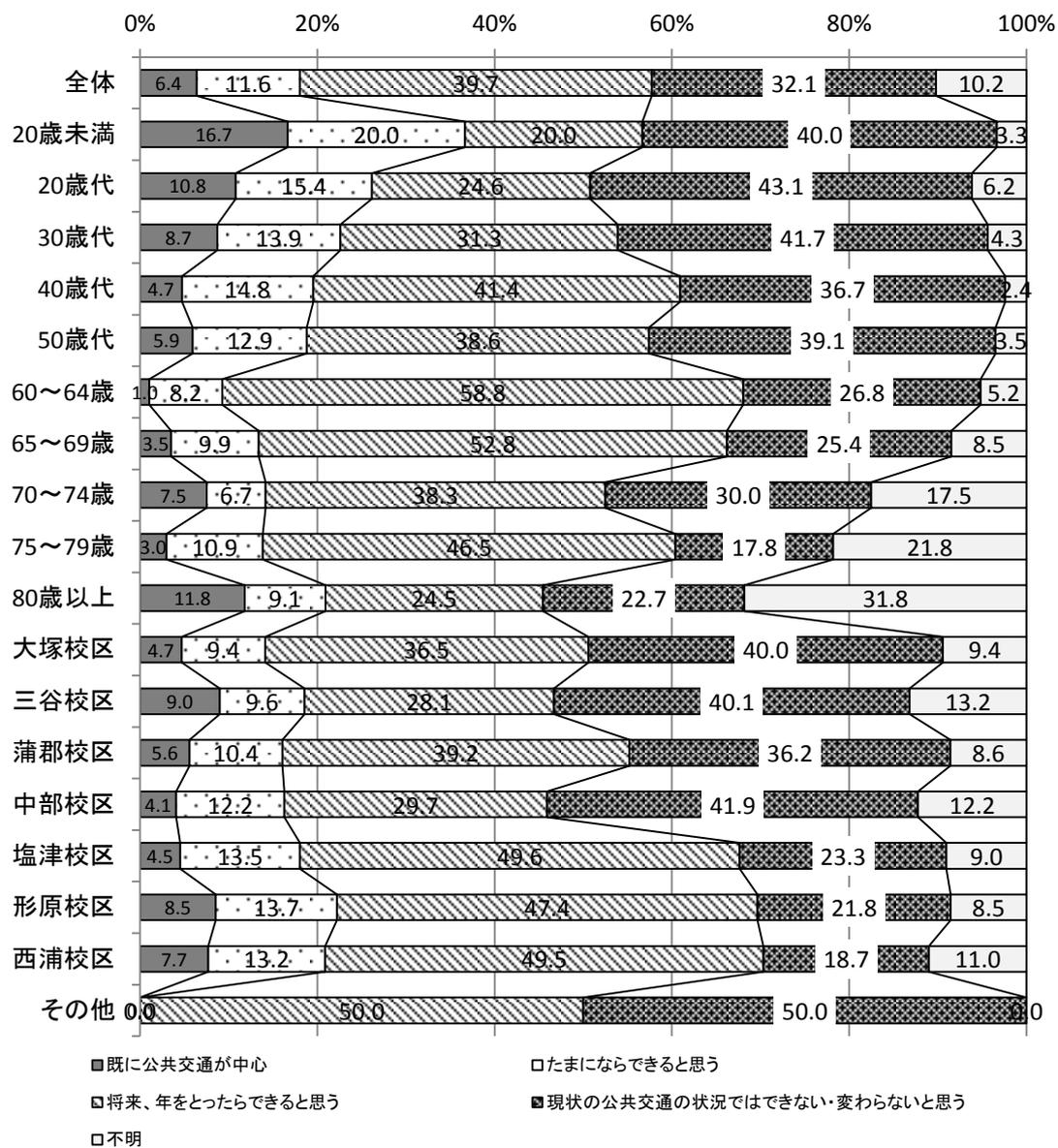
居住地別では、「大塚校区」(40.0%)、「三谷校区」(40.1%)、「中部校区」(41.9%)で「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」が最も高くなっている。

公共交通中心の生活への転換する年齢は、「80～84歳」が26.7%で最も高く、次いで、「75～79歳」(25.2%)、「70～74歳」(23.5%)となっている。

年齢別では、「20歳未満」で「65～69歳」が33.3%で最も高くなっており、年齢層が低いほど転換する年齢が低くなっている。

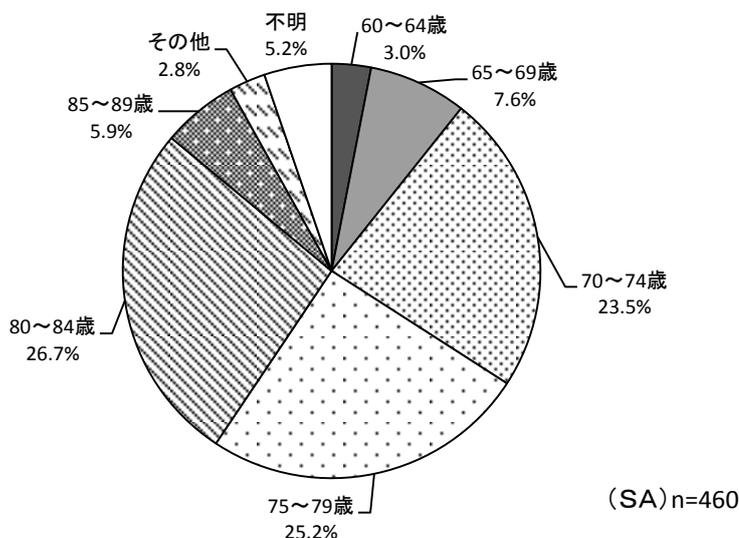
居住地別では、おおむね同様の傾向となっている。

図表 6- 16 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（年齢別・居住地別）



(SA) n=1,159

図表 6- 17 公共交通中心の生活への転換する年齢



図表 6- 18 公共交通中心の生活への転換する年齢（年齢別・居住地別）

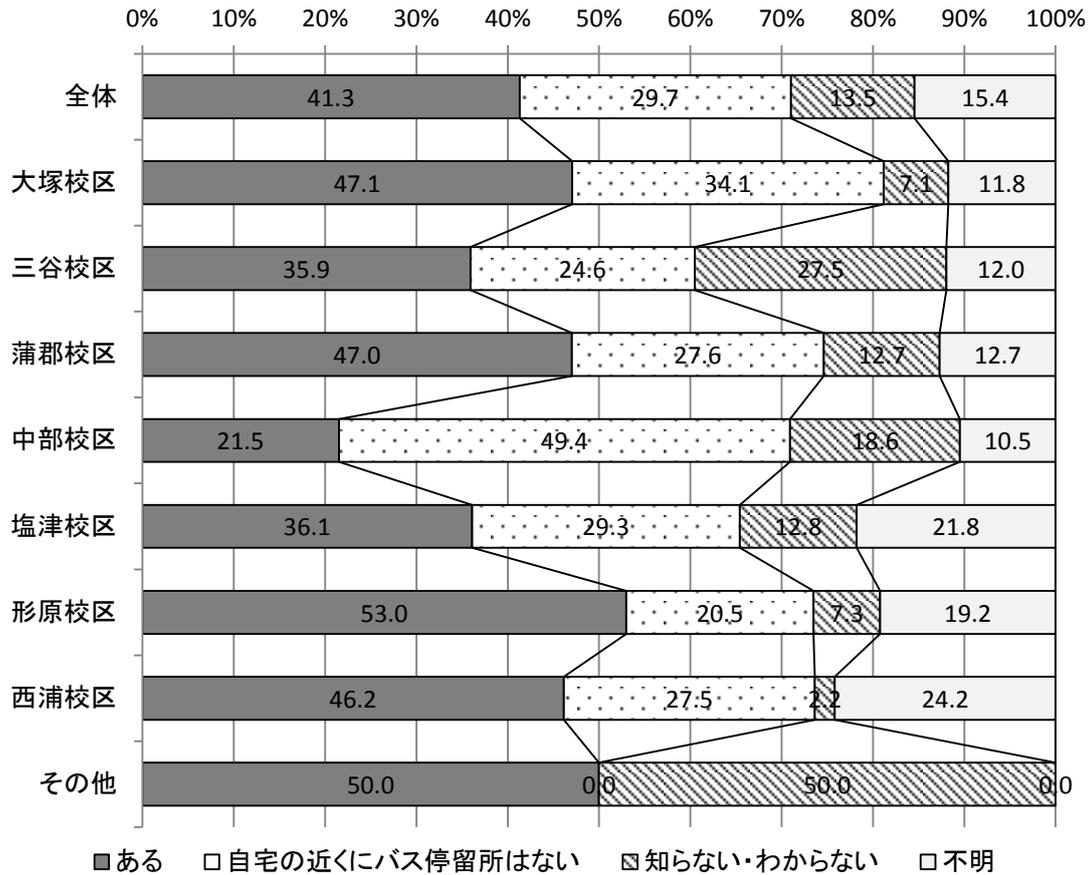
	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75~79歳	80~84歳	85~89歳	その他	不明	合計
全体	3.0	7.6	23.5	25.2	26.7	5.9	2.8	5.2	460
20歳未満	16.7	33.3	33.3	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	6
20歳代	12.5	25.0	50.0	6.3	0.0	6.3	0.0	0.0	16
30歳代	11.1	16.7	38.9	25.0	2.8	0.0	2.8	2.8	36
40歳代	4.3	15.7	35.7	24.3	14.3	0.0	4.3	1.4	70
50歳代	2.6	7.7	32.1	23.1	23.1	2.6	1.3	7.7	78
60~64歳	0.0	8.8	28.1	29.8	21.1	3.5	1.8	7.0	57
65~69歳	0.0	1.3	17.3	41.3	26.7	2.7	5.3	5.3	75
70~74歳	2.2	0.0	8.7	30.4	50.0	4.3	2.2	2.2	46
75~79歳	0.0	0.0	0.0	10.6	68.1	14.9	2.1	4.3	47
80歳以上	3.7	0.0	0.0	11.1	25.9	37.0	3.7	18.5	27
不明	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	2
大塚校区	6.5	9.7	29.0	29.0	22.6	3.2	0.0	0.0	31
三谷校区	0.0	2.1	27.7	38.3	23.4	8.5	0.0	0.0	47
蒲郡校区	2.9	4.8	24.8	21.9	27.6	4.8	4.8	8.6	105
中部校区	3.9	9.8	25.5	27.5	19.6	5.9	2.0	5.9	51
塩津校区	4.5	12.1	21.2	19.7	33.3	6.1	3.0	0.0	66
形原校区	1.8	7.2	24.3	24.3	27.9	4.5	3.6	6.3	111
西浦校区	2.2	11.1	8.9	26.7	28.9	11.1	2.2	8.9	45
その他	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1
不明	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	3

問7 バスを全く利用しない人の理由と利用可能性

問7-1 自宅近くのバス停留所の有無

自宅近くのバス停留所の有無は、「ある」が41.3%、「ない」が29.7%となっている。
地域別では、「中部校区」で「ない」が49.4%と「ある」(21.5%)を上回っている。

図表7-1 自宅近くのバス停留所の有無（居住地別）



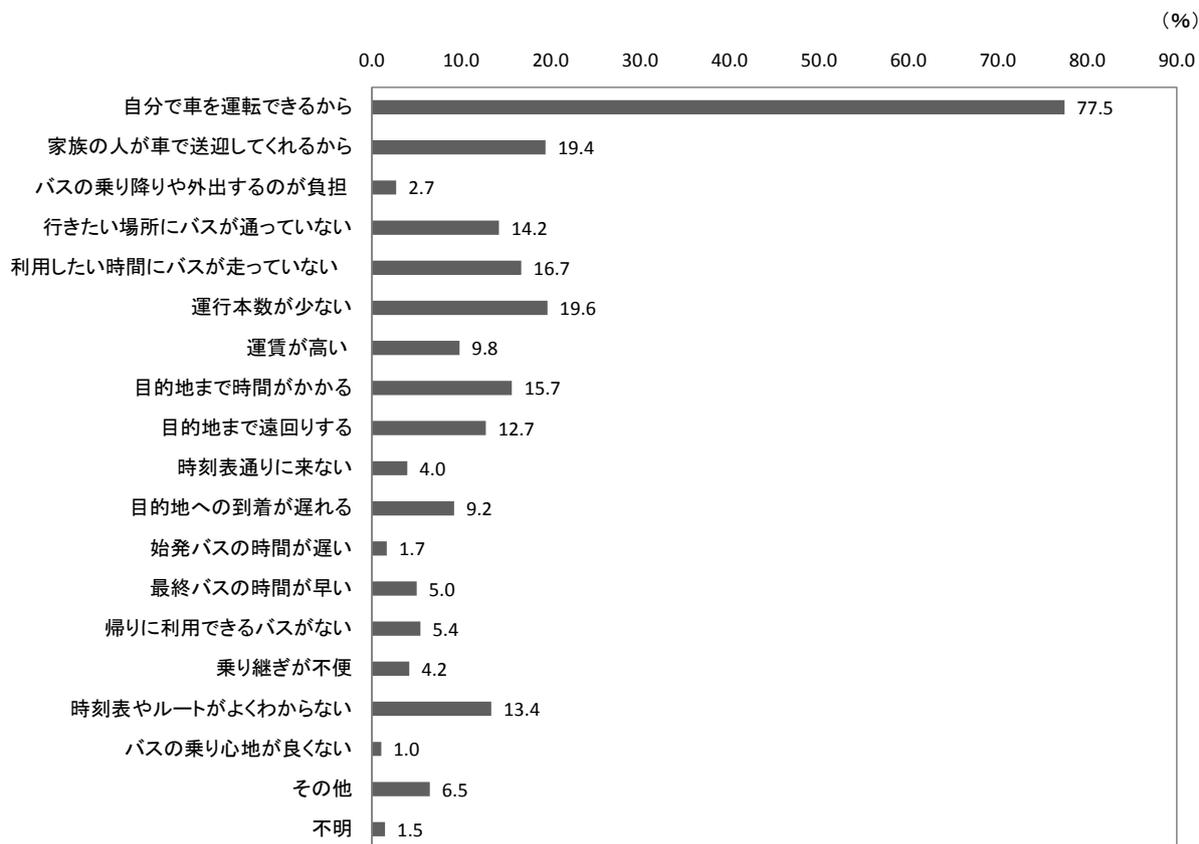
(SA) n=1,159

問7-2 自宅近くのバス停留所があるがバスを利用しない理由

自宅近くのバス停留所があるがバスを利用しない理由は、「自分で車を運転できるから」が77.5%と大半を占めている。

年齢別、居住地別でも同様の傾向となっている。

図表7-2 自宅近くのバス停留所があるがバスを利用しない理由



(MA)n=479

図表 7-3 自宅近くのバス停留所があるがバスを利用しない理由（年齢別・居住地別）

	自分で車を運転できるから	家族の人が車で送迎してくれるから	バスの乗り降りや外出するのが負担	行きたい場所にバスが通っていない	利用したい時間にバスが走っていない	運行本数が少ない	運賃が高い	目的地まで時間がかかる	目的地まで遠回りする	時刻表通りに来ない
全体	77.5	19.4	2.7	14.2	16.7	19.6	9.8	15.7	12.7	4.0
20歳未満	25.0	58.3	0.0	33.3	16.7	8.3	25.0	25.0	25.0	0.0
20歳代	90.0	33.3	3.3	23.3	10.0	16.7	23.3	13.3	13.3	3.3
30歳代	87.2	14.9	0.0	14.9	19.1	14.9	12.8	25.5	12.8	8.5
40歳代	86.7	16.0	2.7	17.3	20.0	24.0	10.7	13.3	17.3	1.3
50歳代	81.3	8.8	2.2	13.2	26.4	27.5	9.9	27.5	23.1	9.9
60～64歳	74.4	10.3	2.6	12.8	17.9	25.6	10.3	15.4	12.8	2.6
65～69歳	84.2	21.1	0.0	15.8	12.3	15.8	7.0	8.8	1.8	1.8
70～74歳	72.0	20.0	0.0	12.0	10.0	20.0	6.0	14.0	10.0	2.0
75～79歳	77.5	22.5	5.0	5.0	5.0	7.5	5.0	5.0	2.5	0.0
80歳以上	44.7	36.8	13.2	7.9	15.8	15.8	2.6	2.6	5.3	2.6
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大塚校区	67.5	15.0	0.0	12.5	30.0	35.0	15.0	17.5	20.0	2.5
三谷校区	68.3	21.7	3.3	20.0	18.3	23.3	3.3	13.3	10.0	3.3
蒲郡校区	73.8	18.3	2.4	14.3	17.5	16.7	6.3	11.9	15.9	4.0
中部校区	81.1	24.3	2.7	8.1	18.9	18.9	10.8	10.8	8.1	0.0
塩津校区	85.4	22.9	4.2	10.4	6.3	10.4	4.2	10.4	2.1	4.2
形原校区	79.8	19.4	4.0	14.5	16.1	21.0	12.9	21.8	12.1	6.5
西浦校区	90.5	14.3	0.0	16.7	11.9	16.7	21.4	19.0	19.0	0.0
その他	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
不明	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	目的地への到着が遅れる	始発バスの時間が遅い	最終バスの時間が早い	帰りに利用できるバスがない	乗り継ぎが不便	時刻表やルートがよくわからない	バスの乗り心地が良くない	その他	不明	合計
全体	9.2	1.7	5.0	5.4	4.2	13.4	1.0	6.5	1.5	479
20歳未満	16.7	0.0	8.3	8.3	16.7	25.0	0.0	16.7	0.0	12
20歳代	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	10.0	0.0	3.3	0.0	30
30歳代	6.4	4.3	4.3	4.3	8.5	6.4	0.0	8.5	2.1	47
40歳代	12.0	4.0	16.0	5.3	4.0	20.0	2.7	6.7	1.3	75
50歳代	19.8	1.1	3.3	4.4	4.4	16.5	2.2	11.0	0.0	91
60～64歳	2.6	5.1	0.0	12.8	5.1	17.9	0.0	5.1	0.0	39
65～69歳	1.8	0.0	1.8	3.5	3.5	7.0	0.0	1.8	1.8	57
70～74歳	6.0	0.0	4.0	6.0	2.0	18.0	2.0	8.0	4.0	50
75～79歳	2.5	0.0	0.0	5.0	0.0	2.5	0.0	0.0	5.0	40
80歳以上	2.6	0.0	7.9	7.9	5.3	10.5	0.0	5.3	0.0	38
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0
大塚校区	12.5	5.0	12.5	15.0	2.5	15.0	0.0	10.0	2.5	40
三谷校区	10.0	0.0	0.0	0.0	5.0	16.7	3.3	5.0	3.3	60
蒲郡校区	5.6	0.8	2.4	6.3	4.0	19.0	0.8	9.5	1.6	126
中部校区	2.7	5.4	8.1	2.7	2.7	8.1	0.0	2.7	0.0	37
塩津校区	8.3	0.0	2.1	0.0	2.1	0.0	2.1	6.3	0.0	48
形原校区	12.9	2.4	8.1	6.5	5.6	12.9	0.0	4.0	1.6	124
西浦校区	9.5	0.0	4.8	4.8	4.8	11.9	2.4	7.1	0.0	42
その他	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1
不明	0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1

問7-3 自宅近くにバスが運行された場合の利用に対する考え

自宅近くにバスが運行された場合の利用に対する考えは、「利用しない」が54.5%と過半数を占めている。

年齢別では、年齢層が低くなるほど「利用しない」の割合が高くなっている。

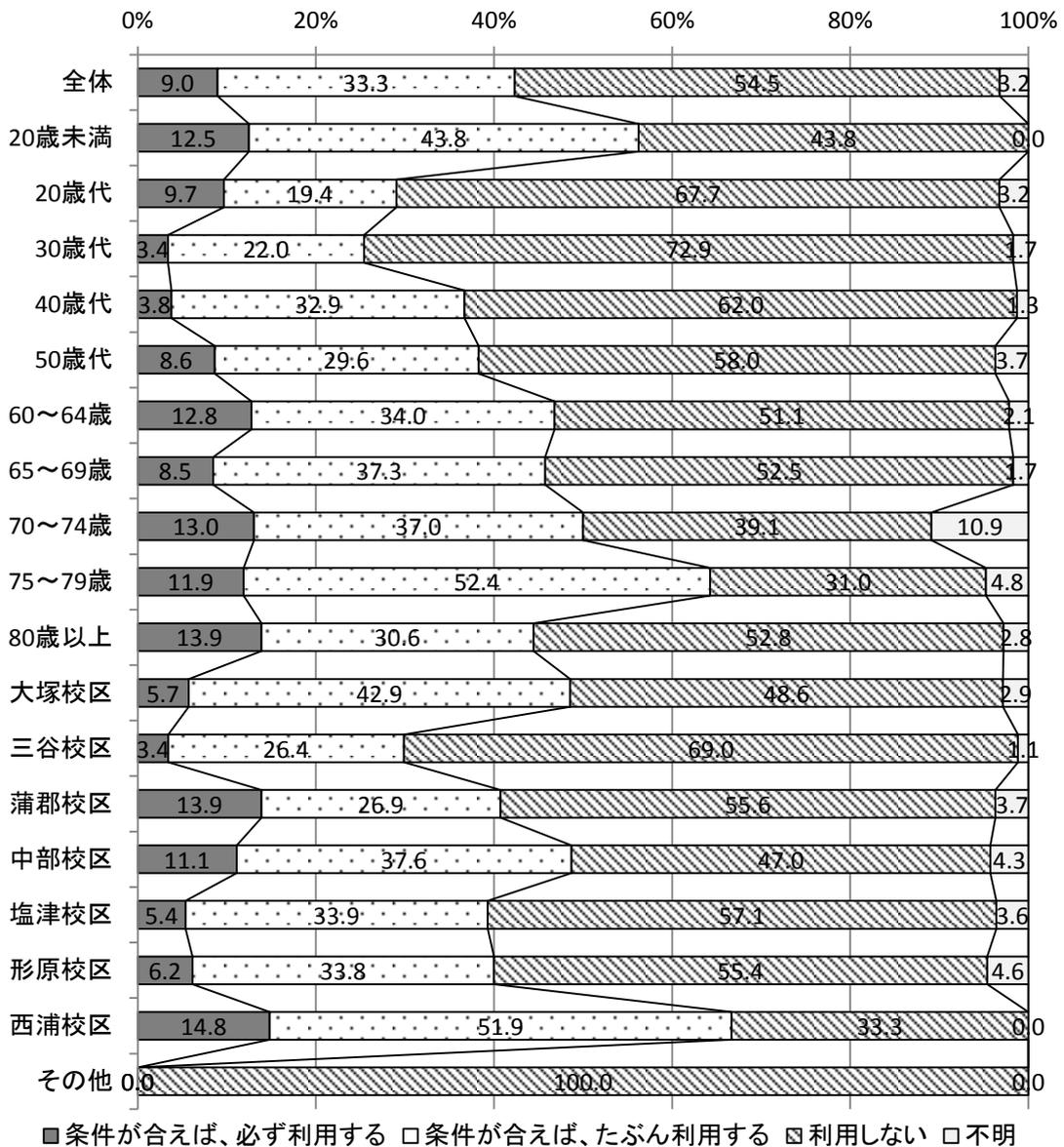
居住地別では、「西浦校区」において「条件が合えば、たぶん利用する」が51.9%と過半数を占め、他校区より高くなっている。

利用しない理由は、「自家用車での移動を優先する」が74.7%と大半を占めている。

年齢別では、「20歳未満」(42.9%)、「80歳以上」(42.1%)で「家族の人が車で送迎してくれる」が最も高くなっており、「徒歩や自転車がある」の割合も高くなっている。

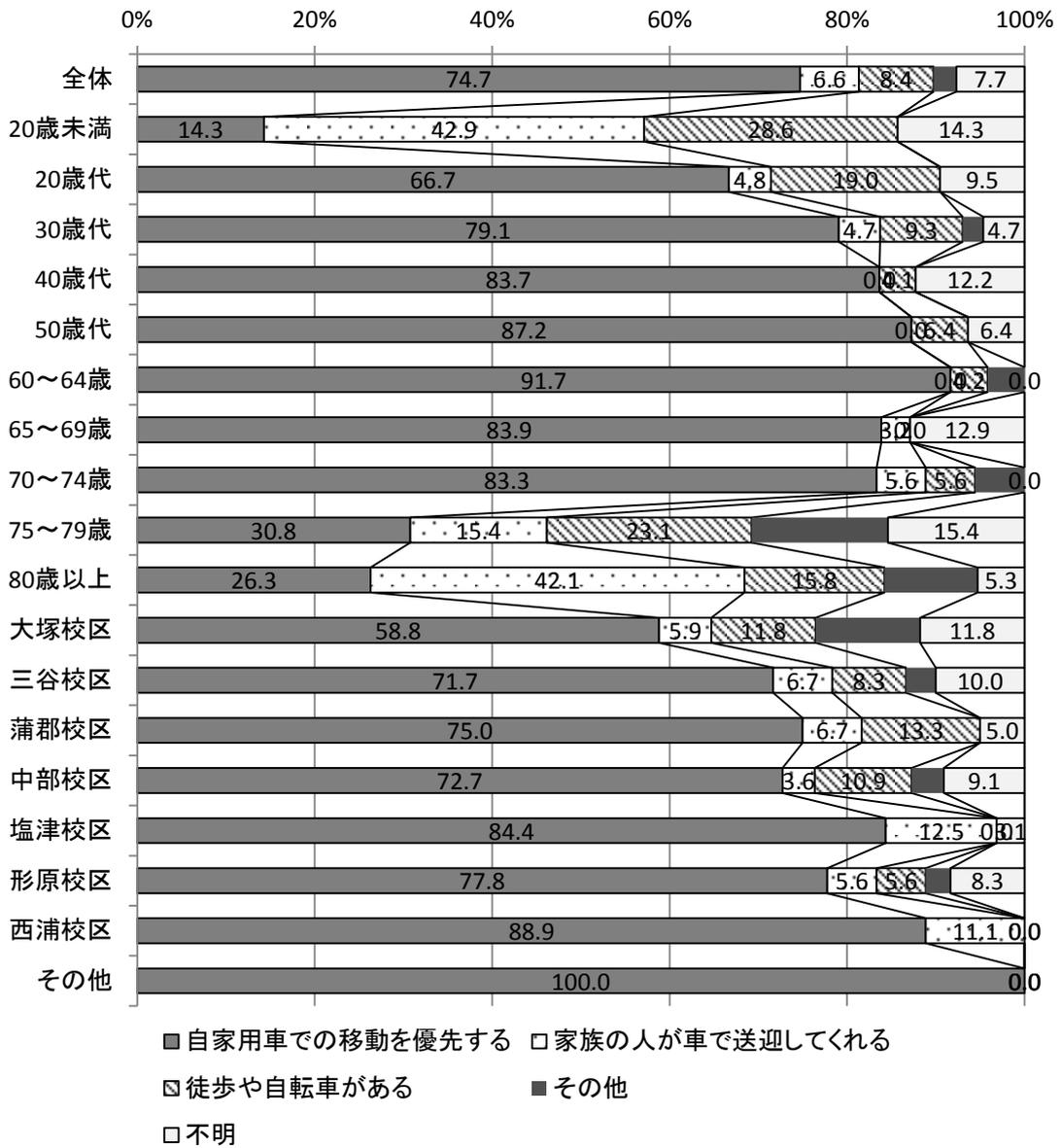
居住地別では、同様の傾向となっている。

図表7-4 自宅近くにバスが運行された場合の利用に対する考え（年齢別・居住地別）



(SA) n=501

図表 7- 5 利用しない理由（年齢別・居住地別）



(SA) n=273

問7-4 条件が合えば利用する場合の条件

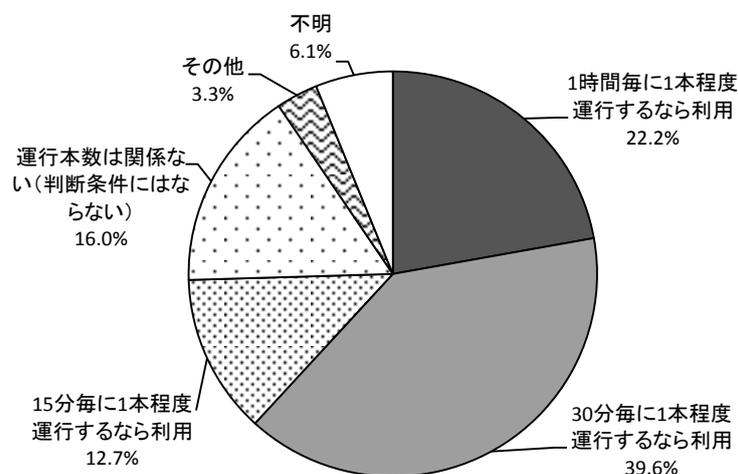
(1) 運行本数に関する条件

運行本数に関する条件は、「30分毎に1本程度運行するなら利用」が39.6%と最も高く、次いで、「1時間毎に1本程度運行するなら利用」(22.2%)、「運行本数は関係ない(判断条件にはならない)」(16.0%)となっている。

年齢別では、「70～74歳」(52.2%)と「80歳以上」(37.5%)で「1時間毎に1本程度運行するなら利用」が最も高くなっている。

居住地別では、「西浦校区」で「1時間毎に1本程度運行するなら利用」が33.3%と最も高くなっている。

図表7-6 運行本数に関する条件



(SA) n=212

図表 7- 7 運行本数に関する条件（年齢別・居住地別）

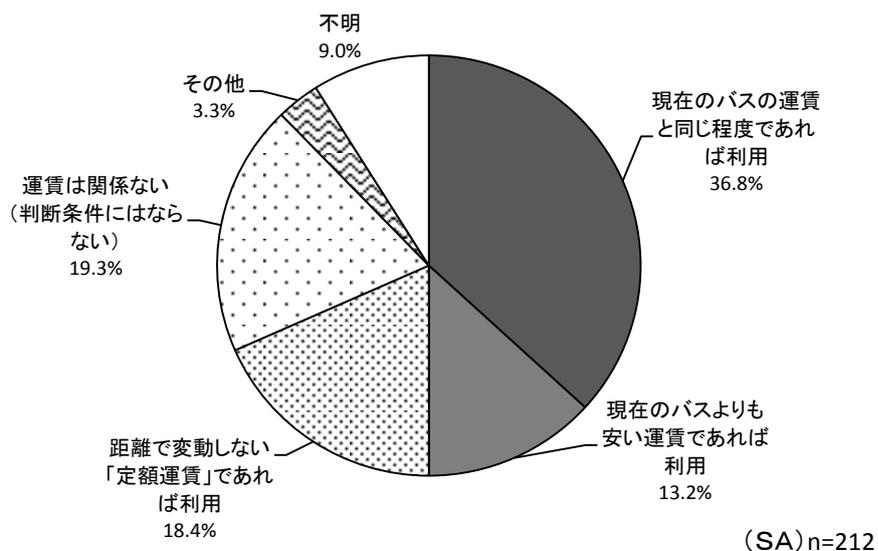
	1時間毎に1本程度運行するなら利用	30分毎に1本程度運行するなら利用	15分毎に1本程度運行するなら利用	運行本数には関係ない(判断条件にはならない)	その他	不明	合計
全体	22.2	39.6	12.7	16.0	3.3	6.1	212
20歳未満	0.0	44.4	44.4	11.1	0.0	0.0	9
20歳代	0.0	44.4	33.3	11.1	11.1	0.0	9
30歳代	20.0	53.3	13.3	13.3	0.0	0.0	15
40歳代	17.2	51.7	17.2	6.9	6.9	0.0	29
50歳代	16.1	29.0	12.9	32.3	6.5	3.2	31
60～64歳	0.0	54.5	18.2	13.6	0.0	13.6	22
65～69歳	29.6	29.6	7.4	18.5	7.4	7.4	27
70～74歳	52.2	26.1	4.3	8.7	0.0	8.7	23
75～79歳	22.2	44.4	3.7	22.2	0.0	7.4	27
80歳以上	37.5	25.0	6.3	12.5	0.0	18.8	16
不明	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4
大塚校区	11.8	52.9	23.5	5.9	0.0	5.9	17
三谷校区	19.2	38.5	15.4	19.2	0.0	7.7	26
蒲郡校区	22.7	43.2	15.9	9.1	4.5	4.5	44
中部校区	17.5	38.6	8.8	28.1	3.5	3.5	57
塩津校区	40.9	40.9	0.0	4.5	4.5	9.1	22
形原校区	15.4	46.2	19.2	11.5	3.8	3.8	26
西浦校区	33.3	16.7	5.6	22.2	5.6	16.7	18
不明	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	2

(2) 運賃に関する条件

運賃に関する条件は、「現在のバスの運賃と同じ程度であれば利用」が 36.8%と最も高く、次いで、「運賃は関係ない（判断条件にはならない）」（19.3%）、「距離で変動しない「定額運賃」であれば利用」（18.4%）となっている。

年齢別、居住地別ともに、同様の傾向となっている。

図表 7- 8 運賃に関する条件



図表 7- 9 運賃に関する条件（年齢別・居住地別）

	現在のバスの運賃と同じ程度であれば利用	現在のバスよりも安い運賃であれば利用	距離で変動しない「定額運賃」であれば利用	運賃は関係ない（判断条件にはならない）	その他	不明	合計
全体	36.8	13.2	18.4	19.3	3.3	9.0	212
20歳未満	33.3	22.2	11.1	22.2	11.1	0.0	9
20歳代	66.7	11.1	11.1	11.1	0.0	0.0	9
30歳代	66.7	13.3	20.0	0.0	0.0	0.0	15
40歳代	44.8	10.3	13.8	20.7	6.9	3.4	29
50歳代	29.0	9.7	29.0	22.6	6.5	3.2	31
60～64歳	22.7	13.6	22.7	27.3	0.0	13.6	22
65～69歳	29.6	18.5	25.9	11.1	0.0	14.8	27
70～74歳	26.1	21.7	21.7	13.0	4.3	13.0	23
75～79歳	29.6	14.8	14.8	29.6	0.0	11.1	27
80歳以上	50.0	0.0	0.0	25.0	6.3	18.8	16
不明	50.0	0.0	0.0	25.0	0.0	25.0	4
大塚校区	41.2	23.5	23.5	5.9	0.0	5.9	17
三谷校区	46.2	7.7	15.4	11.5	7.7	11.5	26
蒲郡校区	40.9	9.1	15.9	25.0	2.3	6.8	44
中部校区	26.3	14.0	21.1	31.6	1.8	5.3	57
塩津校区	54.5	9.1	9.1	9.1	4.5	13.6	22
形原校区	30.8	15.4	26.9	11.5	3.8	11.5	26
西浦校区	27.8	16.7	16.7	16.7	5.6	16.7	18
不明	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2

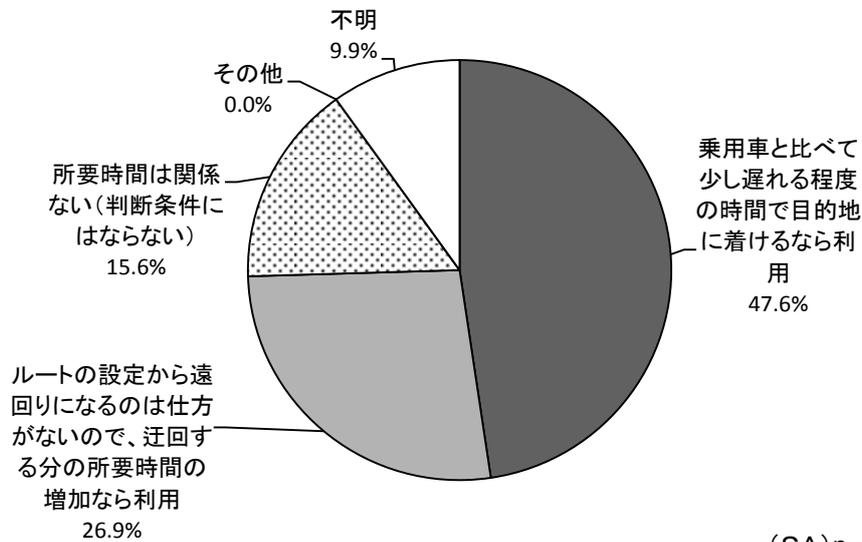
(3) 目的地までの所要時間に関する条件

目的地までの所要時間に関する条件は、「乗用車と比べて少し遅れる程度の時間で目的地に着けるなら利用」が 47.6%と最も高く、次いで、「ルートの設定から遠回りになるのは仕方がないので、迂回する分の所要時間の増加なら利用」(26.9%)、「所要時間は関係ない(判断条件にはならない)」(15.6%) となっている。

年齢別では、「75～79 歳」で「ルートの設定から遠回りになるのは仕方がないので、迂回する分の所要時間の増加なら利用」が 40.7%と最も高くなっている。

居住地別では、同様の傾向となっている。

図表 7- 10 目的地までの所要時間に関する条件



図表 7- 11 目的地までの所要時間に関する条件（年齢別・居住地別）

	乗用車と比べて少し遅れる程度の時間で目的地に着けるなら利用	ルートの設定から遠回りになるのは仕方がないので、迂回する分の所要時間の増加なら利用	所要時間は関係ない(判断条件にはならない)	その他	不明	合計
全体	47.6	26.9	15.6	0.0	9.9	212
20歳未満	44.4	44.4	11.1	0.0	0.0	9
20歳代	88.9	11.1	0.0	0.0	0.0	9
30歳代	53.3	40.0	6.7	0.0	0.0	15
40歳代	51.7	31.0	13.8	0.0	3.4	29
50歳代	48.4	19.4	25.8	0.0	6.5	31
60～64歳	50.0	13.6	27.3	0.0	9.1	22
65～69歳	59.3	14.8	11.1	0.0	14.8	27
70～74歳	34.8	39.1	17.4	0.0	8.7	23
75～79歳	33.3	40.7	14.8	0.0	11.1	27
80歳以上	31.3	18.8	12.5	0.0	37.5	16
不明	50.0	25.0	0.0	0.0	25.0	4
大塚校区	70.6	5.9	17.6	0.0	5.9	17
三谷校区	50.0	30.8	7.7	0.0	11.5	26
蒲郡校区	50.0	22.7	18.2	0.0	9.1	44
中部校区	45.6	31.6	17.5	0.0	5.3	57
塩津校区	40.9	36.4	9.1	0.0	13.6	22
形原校区	50.0	26.9	15.4	0.0	7.7	26
西浦校区	27.8	22.2	22.2	0.0	27.8	18
不明	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	2

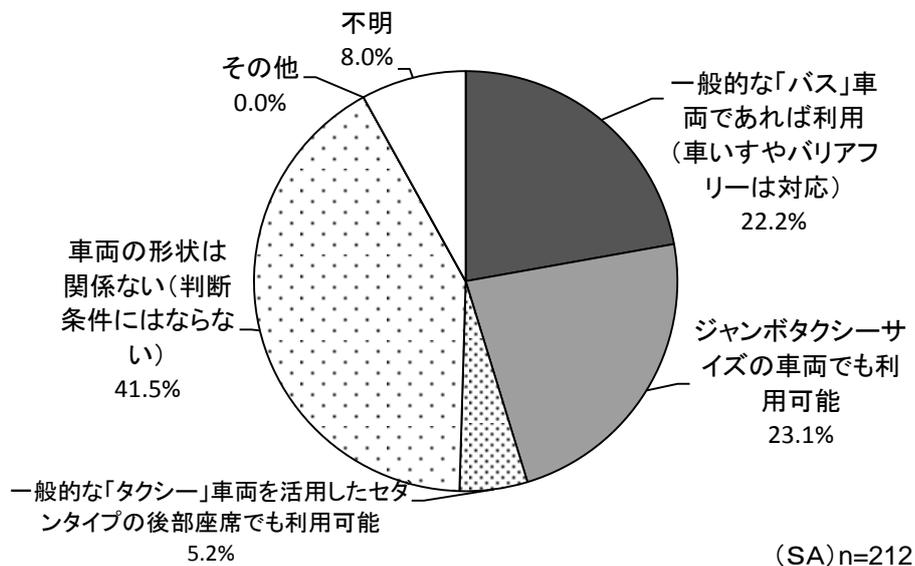
(4) 車両の形状に関する条件

車両の形状に関する条件は、「車両の形状は関係ない(判断条件にはならない)」が41.5%と最も高く、次いで、「ジャンボタクシーサイズの車両でも利用可能」(23.1%)、「一般的な「バス」車両であれば利用(車いすやバリアフリーは対応)」(22.2%)となっている。

年齢別では、「80歳以上」で「一般的な「バス」車両であれば利用(車いすやバリアフリーは対応)」が25.0%と最も高くなっている。

居住地別では、「大塚校区」で「一般的な「バス」車両であれば利用(車いすやバリアフリーは対応)」が35.3%と最も高くなっている。

図表 7- 12 車両の形状に関する条件



図表 7- 13 車両の形状に関する条件（年齢別・居住地別）

	一般的な「バス」車両であれば利用（車いすやバリアフリーは対応）	ジャンボタクシーサイズの車両でも利用可能	一般的な「タクシー」車両を活用したセダンタイプの後部座席でも利用可能	車両の形状は関係ない（判断条件にはならない）	その他	不明	合計
全体	22.2	23.1	5.2	41.5	0.0	8.0	212
20歳未満	33.3	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	9
20歳代	11.1	11.1	11.1	66.7	0.0	0.0	9
30歳代	20.0	20.0	6.7	53.3	0.0	0.0	15
40歳代	17.2	20.7	3.4	55.2	0.0	3.4	29
50歳代	9.7	32.3	0.0	54.8	0.0	3.2	31
60～64歳	31.8	27.3	0.0	31.8	0.0	9.1	22
65～69歳	29.6	25.9	11.1	29.6	0.0	3.7	27
70～74歳	26.1	17.4	4.3	39.1	0.0	13.0	23
75～79歳	18.5	33.3	11.1	29.6	0.0	7.4	27
80歳以上	25.0	12.5	6.3	18.8	0.0	37.5	16
不明	50.0	25.0	0.0	0.0	0.0	25.0	4
大塚校区	35.3	29.4	5.9	23.5	0.0	5.9	17
三谷校区	19.2	30.8	0.0	46.2	0.0	3.8	26
蒲郡校区	20.5	20.5	4.5	47.7	0.0	6.8	44
中部校区	22.8	22.8	5.3	43.9	0.0	5.3	57
塩津校区	9.1	27.3	4.5	40.9	0.0	18.2	22
形原校区	26.9	11.5	11.5	42.3	0.0	7.7	26
西浦校区	16.7	27.8	5.6	33.3	0.0	16.7	18
不明	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2

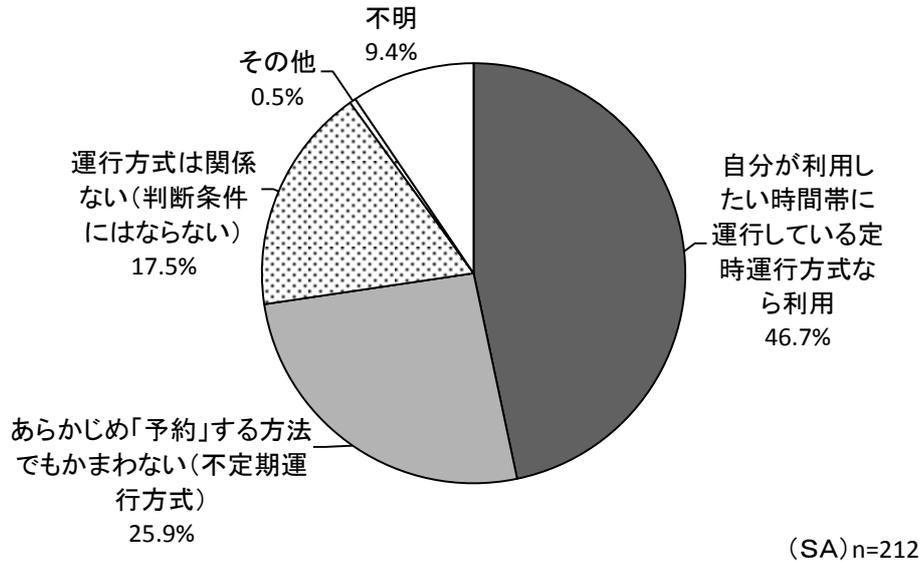
(5) 運行方式に関する条件

運行方式に関する条件は、「自分が利用したい時間帯に運行している定時運行方式なら利用」が46.7%と最も高く、次いで、「あらかじめ「予約」する方法でもかまわない(不定期運行方式)」(25.9%)、「運行方式は関係ない(判断条件にはならない)」(17.5%)となっている。

年齢別では同様の傾向となっている。

居住地別では、「塩津校区」で「あらかじめ「予約」する方法でもかまわない(不定期運行方式)」が36.4%と最も高くなっている。

図表 7- 14 運行方式に関する条件



図表 7- 15 運行方式に関する条件（年齢別・居住地別）

	自分が利用したい時間帯に運行している定時運行方式なら利用	あらかじめ「予約」する方法でもかまわない（不定期運行方式）	運行方式は関係ない（判断条件にはならない）	その他	不明	合計
全体	46.7	25.9	17.5	0.5	9.4	212
20歳未満	88.9	0.0	11.1	0.0	0.0	9
20歳代	55.6	22.2	22.2	0.0	0.0	9
30歳代	60.0	26.7	13.3	0.0	0.0	15
40歳代	44.8	31.0	20.7	0.0	3.4	29
50歳代	38.7	32.3	29.0	0.0	0.0	31
60～64歳	50.0	18.2	18.2	0.0	13.6	22
65～69歳	55.6	22.2	11.1	0.0	11.1	27
70～74歳	43.5	34.8	13.0	0.0	8.7	23
75～79歳	37.0	29.6	18.5	3.7	11.1	27
80歳以上	31.3	12.5	12.5	0.0	43.8	16
不明	25.0	50.0	0.0	0.0	25.0	4
大塚校区	41.2	29.4	17.6	0.0	11.8	17
三谷校区	53.8	30.8	3.8	0.0	11.5	26
蒲郡校区	52.3	18.2	20.5	2.3	6.8	44
中部校区	49.1	26.3	19.3	0.0	5.3	57
塩津校区	31.8	36.4	13.6	0.0	18.2	22
形原校区	50.0	23.1	23.1	0.0	3.8	26
西浦校区	27.8	27.8	22.2	0.0	22.2	18
不明	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2

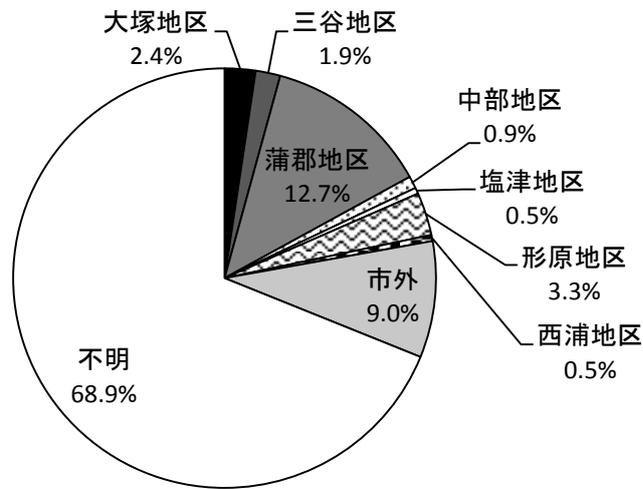
(6) バス利用が考えられる目的別の目的地と外出頻度

①通勤・通学

通勤・通学における目的地は、「蒲郡校区」が12.7%と最も高く、次いで、「市外」(9.0%)、「形原校区」(3.3%)となっている。

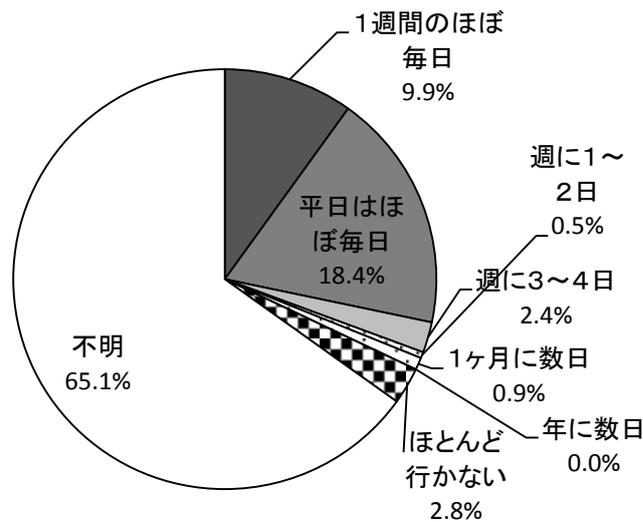
外出頻度は、「平日ほぼ毎日」が18.4%と最も高く、次いで、「1週間のほぼ毎日」(9.9%)、「ほとんど行かない」(2.8%)となっている。

図表 7- 16 通勤・通学における目的地



(SA)n=212

図表 7- 17 通勤・通学における外出頻度



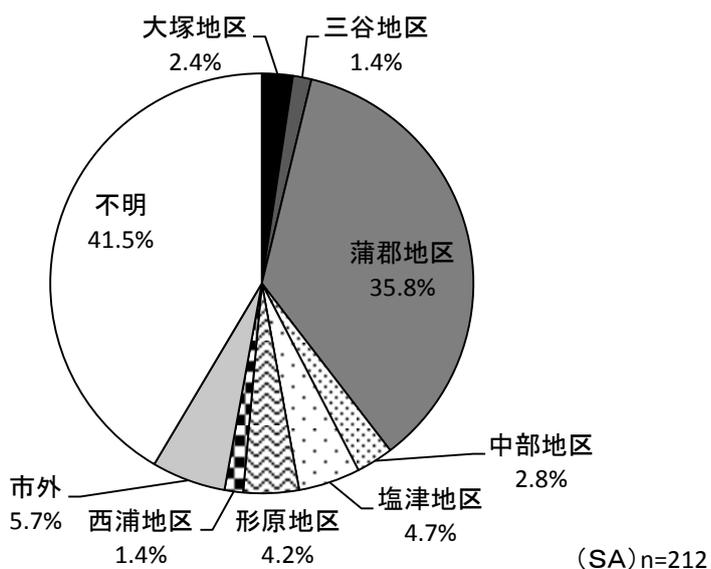
(SA)n=212

②買い物・娯楽

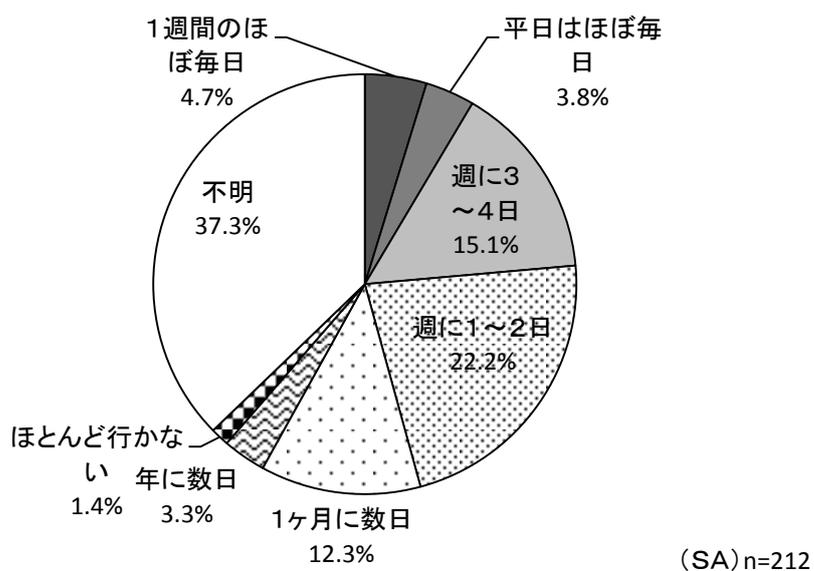
買い物・娯楽における目的地は、「蒲郡校区」が35.8%と最も高く、次いで、「市外」(5.7%)、「塩津校区」(4.7%)となっている。

外出頻度は、「週に1~2日」が22.2%と最も高く、次いで、「週に3~4日」(15.1%)、「1ヶ月に数日」(12.3%)となっている。

図表 7- 18 買い物・娯楽における目的地（年齢別・居住地別）



図表 7- 19 買い物・娯楽における外出頻度（年齢別・居住地別）

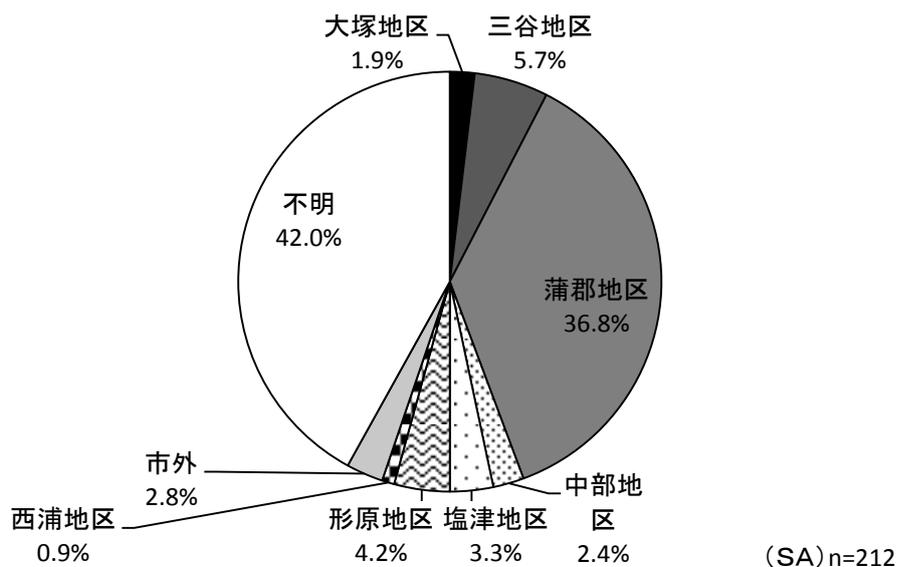


③病院（通院）

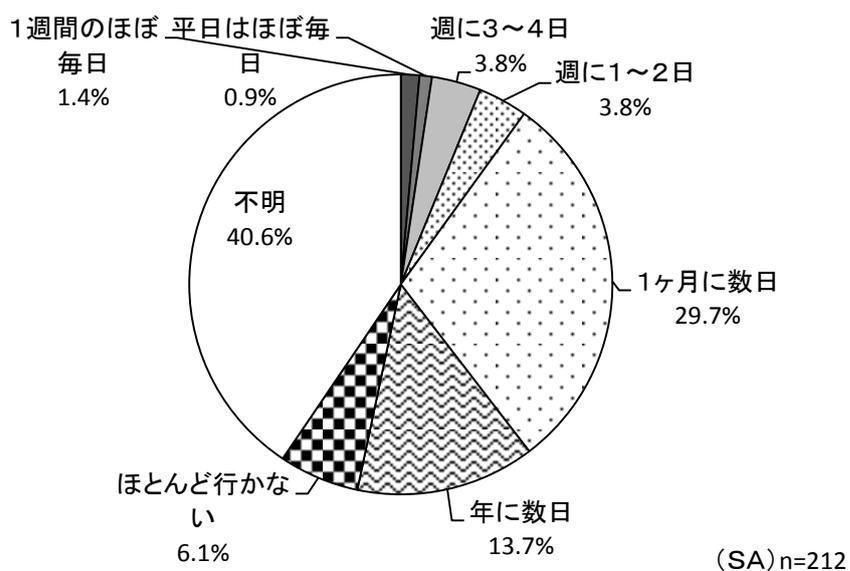
病院（通院）における目的地は、「蒲郡校区」が36.8%と最も高く、次いで、「三谷校区」（5.7%）、「形原校区」（4.2%）となっている。

外出頻度は、「1ヶ月に数日」が29.7%と最も高く、次いで、「年に数日」（13.7%）、「ほとんど行かない」（6.1%）となっている。

図表 7- 20 病院（通院）における目的地（年齢別・居住地別）



図表 7- 21 病院（通院）における外出頻度（年齢別・居住地別）

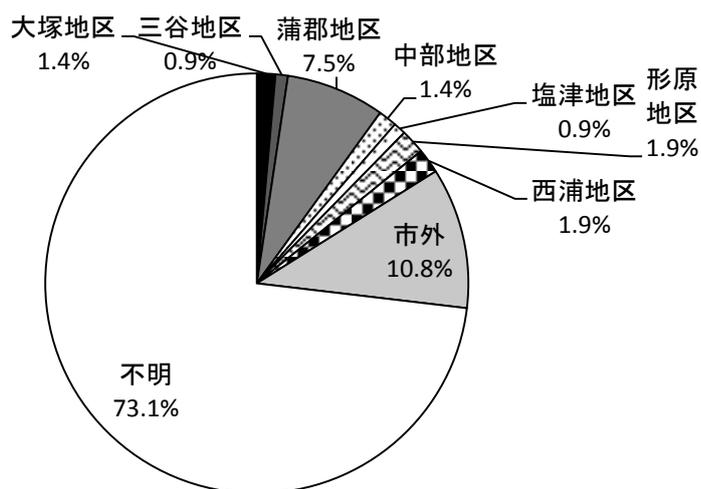


④その他

その他における目的地は、「市外」が10.8%と最も高く、次いで、「蒲郡校区」(7.5%)、「形原校区」(1.9%)となっている。

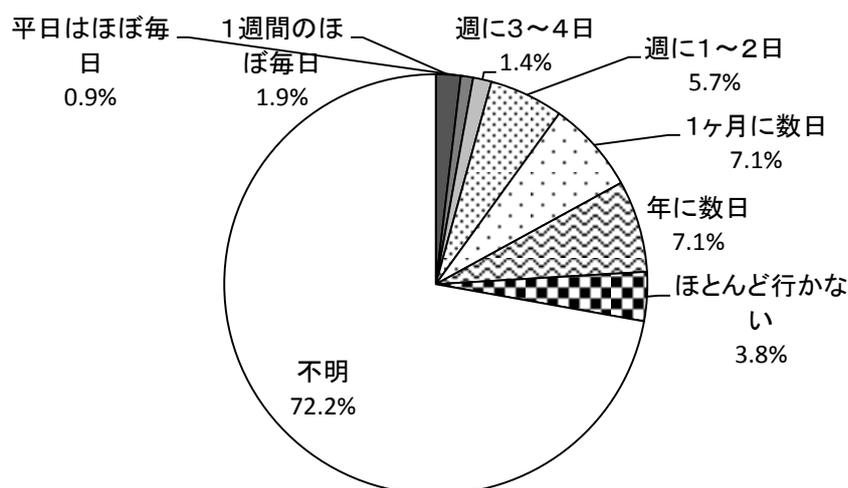
外出頻度は、「年に数日」と「1ヶ月に数日」が7.1%と最も高く、次いで、「週に1～2日」(5.7%)となっている。

図表 7- 22 その他における目的地 (年齢別・居住地別)



(SA)n=212

図表 7- 23 その他における外出頻度 (年齢別・居住地別)



(SA)n=212

運行頻度について	
1	バス：本数が少ないので、利用率が上がらず、バス離れにつながる悪循環となっている。大塚地区は階層で走る場面を見かけるが、回送する区間も人を乗せるダイヤにすれば良い。JR：各駅停車も2本/時→4本/時にすれば良い。
2	ラグーナのロックフェスなどのイベントがある時は、バスの本数を増やしてほしい。
3	名鉄電車と同様に、バスも重要な交通手段なので、本数をもう少し増やしてほしい。早朝の時間帯のバスを増やしてほしい。通勤するときに電車を使っているので、なくなるととても困る。もっと老若男女みんなに電車を使ってもらえるように、イベントを増やしてほしいか。(子ども・・・こどもの国、西尾の公園等遊ぶイベント 大人・・・沿線ハイキング、おいしいものめぐり等)
4	くるりんバスを増やしてほしいです。例えば病院に行く時は時刻表を見て乗りますが、病院から変える時はタクシーで帰ることが多いため。
5	バスは2本/時ないと使いものにならない。利便性が悪ければ、使う人は減り続ける。はじめは赤字でも利便性を上げることで、固定利用が増える。目先の利用者数だけで判断するのはダメ。鉄道も同じで、蒲郡駅以外は最低ラインの2本/時。これを下まわらないような対策を。JRの駅無人化も大きな問題。利便性低下で利用者が減る。
6	(再掲) 路線バスを小型バスの形にして、本数を増やしてほしい。安城市のぐるりんバスや幸田町のえこたんバスのように。あじさいバスを市全体に広げてほしい。発着・経由を名鉄駅にするのは良いと思う。公共施設や商業施設を巡るルートにしてほしい。
7	(再掲) 路線バスはほとんど人が乗っていない(数人)のを見かけます。マイクロバスぐらいにした方がいいと思います。形原地区だけではなく、坂本、神ノ郷、清田、大塚など不便な場所に住んでいる人の為にも、マイクロバスぐらいの大きさと本数を増やした方がいいと思います。今、路線バスが走っている地区は交通の便が良く、病院、買い物などに困らない人たちの所ばかりです。本当に困る地区にもっとバスを走らせるべきです。
8	(再掲) 道路の狭い所を大型バスが、ほとんど人を乗せず運行しているのはもったいないので、また、本数・運賃・ルートが悪くて乗らないだけなので、利用しやすいように改善してほしいです。
9	(再掲) 名鉄バスは今のような大型のバスは必要なく、もっと小型のものでもよいから、回数を増やしたほうが良いのではないかと？
10	(再掲) 実家の目の前をバスが走り、自宅は停留所間の中央に位置しますが、いつ目にしても、座席には数人しか乗っておらず、あんな大型バスを走らせるくらいなら、もっと小型で燃料が少なくてすむバスを運行本数・路線を増やし、お年寄りの足にすべきだと思えます。タクシーチケット分は1/3くらいに減らし、タクシーの3割引よりもはるかに安いバス料金で、住民の多い地区は20分～15分ごとに走らせ、乗り継ぎもできるようにすれば、利用頻度も上がるのではないかと。これからは高齢化社会になると、お年寄りの免許返納を促すためにも、安城市内のくるりんバスのような運行を望みます。

ダイヤ設定について	
1	雨の日、名鉄バスをよく使っている者です。平日の始発が7:30~ととても遅く感じています。30分前の7:00~始発になっていただければ、バス通学が便利になるので、時刻の見直しをできる限りでありましたら、ぜひ行ってほしいです(自分の都合で大変申し訳ないです)。
2	高齢者の人が使いやすい方法を考えていただきたいと思えます。昼間の運行を増やすなど。車を運転できる人は、どうしても車を運転して出かけてしまうと思えます。
3	通勤にバスを使おうと思っても、最終バスの時間が早すぎて使いづらいです。・蒲郡駅でのJRと名鉄の接続が悪く、使いづらいです。JR蒲郡駅の利用者数が少なくないのなら、名鉄の利用が伸びないのは、接続の問題もあるのではないのでしょうか。
4	現状の公共交通機関の存続を希望します。利用状況により時刻表を見直す事も、少しはコスト低減にもなると思えます。
5	財政難で大変なのは分かりますが、名鉄バス深夜帯の運行を希望したいです。利用したいが、運行数が少ない為、やむを得ずタクシーを利用してしま(運賃が高い)。高校、大学生の送り迎えが大変である。

6	(再掲) 自宅から歩いて10分が公共交通使用の目安だと思う。荷物を持つことを考えると、1時間に1本が最低の条件。JRの乗降客が増えたのは、何時行っても乗れるという安心感だと思う。時刻表を見なくても駅に向かえる。
---	---

鉄道との接続性について	
1	JR本線とのダイヤが合っていない感じがします。蒲郡駅について10分待ちが発生している。逆にJR本線から名鉄に乗り換える際、出発まで20分~30分待つ。これでは利用は望めません。名鉄も23:00前に終電では、公共も安く便利に利用できる路線としては、とうてい思えないです。
2	娘、夫が電車を利用しています。名鉄電車とJRを利用して帰ってくる時に、乗り継ぎがうまくいかず、30分近く待つこともあり、特に娘は心配で(夜部活で遅いので)、10分近くかけてお迎えに行きます。名鉄をやめようかとも思いました。乗り継ぎがうまくいくようになるとうれしいです。
3	名鉄電車の本数が増えてほしい。豊橋まで行く事が時々あるが、名鉄とJRの連絡が悪く、30分も待つことを考えると、つい自家用車を利用してしまふ。
4	孫が高校へ通っていますが、名鉄とJRの乗り継ぎの時間を合わせて頂けると良いと思います。1本乗り遅れると30分駅で待たなくてはいけないのです。JRを降りて1~2分では、名鉄乗換えは難しいのではないのでしょうか?
5	蒲郡線を存続するならば、名古屋方面に行く人には、ダイヤをJRと連携し、利便性をよくする、または廃線し、路線バスとコミュニティバスでまかなう。
6	(再掲) バス: 本数が少ないので、利用率が上がらず、バス離れにつながる悪循環となっている。大塚地区は階層で走る場面を見かけるが、回送する区間も人を乗せるダイヤにすれば良い。 JR: 各駅停車も2本/時→4本/時にすれば良い。
7	(再掲) バスは電車の乗り継ぎに合わせ、運行本数が増えなければ利用しづらい。車両の大きさは小さくても構わない。
8	(再掲) 通勤にバスを使おうと思っても、最終バスの時間が早すぎて使いづらいです。 ・蒲郡駅でのJRと名鉄の接続が悪く、使いづらいです。JR蒲郡駅の利用者数が少ないのなら、名鉄の利用が伸びないのは、接続の問題もあるのではないのでしょうか。

バス停位置、環境について	
1	自宅から歩いて10分が公共交通使用の目安だと思う。荷物を持つことを考えると、1時間に1本が最低の条件。JRの乗降客が増えたのは、何時行っても乗れるという安心感だと思う。時刻表を見なくても駅に向かえる。
2	兄が以前、岐阜バスで運転していた事があり、当時は田舎運行でしたので、バス停でない所でも手を挙げれば乗せると言っていたような気がします。タクシーと同様に手を挙げれば・・・(例: 市などがハタを希望者に提供して) ハタを挙げれば、乗車できるようにすれば・・・
3	電車を利用したくても、かなり歩かなければ駅がない。今は免許があるので不便はないが、この先年齢とともに足も悪く、自力外出が不安を増す。バスが近くに通っているなら利用も考えている。この辺りはくるりんバスすら通っていない場である。
4	市が運営しているバスなのか分かりませんが、よく知らない高齢者が家の敷地内の駐車場に座ってバスを待っています。そういうのを見ると、バスの運営が悪く思えてしまいます。鉄道ですが、蒲郡市内に住んでいる人は、西浦とかの方面へ行く用事がないです。ラダーナのシャトルバスはたまに使います。
5	今までバスに乗ろうとしたことがなく、大変なことはあまり分かりませんでした。車に乗らなくなったら利用するものと、近くにバス停はなくならないように思っているだけです。
6	D. T. でどの時間が利用者が多いか分かっているので、その時間は普通で良いと思います。が、停留所を増やして、バスの小型化はいかがですか? ぐるっと廻るようなルートの開発も考えてはどうですか? ボランティアでできるような、運転手で組織する年寄り・不自由な体の人達の送迎するようなことはできないのかなあ?
7	現在ほとんど利用しておりませんが、公共交通は必要と考えます。バス停に雨風を防ぐことができれば、うんと利用しやすくなると思います。
8	高齢になると足が不自由で、バス停まで行けない。

9	健常者でないため、答えは偏るが（娘の代筆です）、健常でなくとも利用できる仕組みや、バス停までの歩道の整備なども必要と思う。蒲郡の中央通り以外は歩道の状態が悪く、車イスなどで外出するのは全く無理。もっと道路、歩道の整備を市内全域にお願いしたい。今では自転車も無理（危険すぎる！）。
10	バス等が定期的に通っていれば、多少利用料金が高くても、必ず利用したいと思っている。現在、私の住む地域はバス停が無く、本当に不便です。タクシーを利用すること以外方法がありません。買い物や公共施設等へ行くのに大変苦勞しています。せめてコミュニティバスでも走らせて頂ければ幸いです。
11	市役所にバス停がないことが気になります。
12	あじさいバスのバス停が片側しかない場所があるのはなぜですか？

バスの種類、大きさについて	
1	いつも名鉄バスをよく見ますが、人がまばらで大型バスより中型バスに替えれば、運転手にとって利用しやすくなると思っています。※中型バスタイプは豊橋の路線電車タイプにしてほしい。→バス使用
2	乗車の人が少ないから、大型車でなく中型にすべきです。
3	バスは小型にして本数を増す。
4	コミュニティバスの運行はもっと積極的に考えるべきではないでしょうか。大きな車体の名鉄バスではなく、車体の小さなもので、山間部の細い道に入っていけて、お年寄りの多い地域を回って、みなさんに乗せられたら、どんなにか車に乗れないお年寄りの方は便利になるのではないのでしょうか。
5	公共のバスも見ていると、ガラガラ状態が多いので、もっと小さなワゴン車などで置き換えても良いのでは。 ・他の市の方法で上手くいっているところを参考にする。 ・自分が年寄りだったら、タクシーの方がタイムリーで使いやすい。家の前まで来てくれる。それに補助があるほうが良い。
6	市民病院のコースしか知りませんが、大きなバスに少人数しか乗っていないのをよく見ます。小型のバスにして、車と利用者数を考えて、無駄な経費を減らす必要もあるのでは？
7	名鉄「西尾・蒲郡」線を廃止し、その線路跡地を利用して、名古屋市の「ゆとりーとライン」のようにバス車両を走行させる。
8	路線バスを小型バスの形にして、本数を増やしてほしい。安城市のぐるりんバスや幸田町のえこたんバスのように。あじさいバスを市全体に広げてほしい。発着・経由を名鉄駅にするのは良いと思う。公共施設や商業施設を巡るルートにしてほしい。
9	路線バスはほとんど人が乗っていない（数人）のを見かけます。マイクロバスぐらいにした方がいいと思います。形原地区だけではなく、坂本、神ノ郷、清田、大塚など不便な場所に住んでいる人の為にも、マイクロバスぐらいの大きさと本数を増やした方がいいと思います。今、路線バスが走っている地区は交通の便が良く、病院、買い物などに困らない人たちの所ばかりです。本当に困る地区にもっとバスを走らせるべきです。
10	家族に障害者がいる為、蒲郡駅に行くまでに、一度、低床バスを利用したが、他に乗客がいて、気がひけることがあった。名鉄で蒲郡に行くとなると、15分車イスを押すこととなり、やはり行きづらさがある。しかし、高齢者が多く、他市のような市内循環型バス（小型バス）が必要ではないかと感じている。あじさいバスは形原地区のみであり、乗り継ぎができるか、もしくは蒲郡駅までの直通がほしいという声もある。
11	道路の狭い所を大型バスが、ほとんど人を乗せず運行しているのはもったいないので、また、本数・運賃・ルートが悪くて乗らないだけなので、利用しやすいように改善してほしいです。
12	名鉄バスは今のような大型のバスは必要なく、もっと小型のものでもよいから、回数を増やしたほうが良いのではないかと？
13	大きくてあまり乗客が少ない民間バスは廃止して、「ぐるりんバス」のような小型で小回りがきくバスを、利用者数、利用時間帯、利用ルートなどを細かく分析して、無駄が少なく市民が満足するように考えて、走らせて頂きたいと思います。高齢者になり、免許を返しても、安心して移動できるような蒲郡市であってほしいと思います。

14	自動車社会の中で公共交通利用を求めても、利用者数の改善は難しい。高齢者でも自動車に乗れる人は自動車に乗ってしまう。体が不自由でバス・電車に乗りたくても、停留所・駅が遠い。大型バスを走らすより、小型（ハイエース）で予約制にした方が、利用者は増えるのではないかと？タクシー会社は大変だが、一般の人は目的がなければ名鉄を利用しない。もっと頻繁にイベント等開催し、外部から人を呼ばないと利用者は増えないのではないかと？もっと民間に力を借りるべきではないか。
15	蒲郡市はまだ利用する人が少ないのに、大型バスを運行している。経費がかかりすぎてはいないでしょうか。
16	名鉄バスをやめ、ワゴン車クラスを数台走らす。
17	できればジャンボタクシー程度の大きさでも、コミュニティーバスの運用ができれば良いと思います。
18	名鉄バスをやめ、コミュニティーバスの本数を増やす事で、経費を低減できないか。その低減によってコミュニティーバスの運転手を雇う事を増やすための費用にあてる事で、雇用が生まれ、利用者も増えそう（当然、運行ルートは検討必要）。名鉄バスが必要な理由があれば、簡単にはいかないと思う。
19	大型バスに1~2人で走っているのを見かけますが？乗り合い小型バス（ジャンボタクシー）など、予約で近くまで来てくれたら、病気とか歩けなくなった時には利用しやすいと思います。
20	バスはムダにデカイ。人が乗らないのにデカイの走らせてもムダ。週末、長期休み（夏、春、イベント）の時はデカくして、普段はマイクロでも走らせれば良い。名鉄線は厳しいと思う。車中心の生活になった今では、通勤、通学の他に、積極利用する人は少ないと思う。思い切ってそれもバスに変えてみたらどう？蒲郡駅行き～みたいな感じで。年寄りもタクシーを使いやすく、バスを使いやすくしてあげれば良い。時間、電車にこだわっていると、自分の首を絞める。
21	路線バスを大型から中型または小型（マイクロバスくらい）にして、もう少し色々な場所を回るようにしてほしい。大型バスに数人しか乗っていないのでもったいないし、狭い道路も走れない。あじさいバスを見習って、蒲郡のすべてに運行してほしい。仕事をしながらの老人の病院への送迎は大変です。→今やっています。病院を色々回るマイクロバスがあれば助かります。
22	バスは電車の乗り継ぎに合わせ、運行本数が増えなければ利用しづらい。車両の大きさは小さくても構わない。
23	くるりんバスは良い取り組みだと思う。西浦地区にもあると良い。通常のバスは西浦の道には大きすぎる（道が狭いため）し、もっと小回りがきいて便利なら、外出したい高齢者にとって便利だと思う（車をやめた、自転車も危ないと言われることが多いため）。
24	名鉄バスが誰も乗っておらず走っているのを、通勤途中の道でよく見かける。利用が少ない時間帯は削減できないのか？利用が少ない時間帯は小さいワゴンとかにできないのか？利用が少ない時間帯は予約制にできないのか？空気を運んでいるようで、税金の無駄遣いに見える。バス等のかわりに、ボランティアや助け合いの精神に頼るのはいかがなものか？利用する方は少しばかりの対価とありがたいの心を支払い、助ける方は少しばかりの特典またはメリット+ありがたいの心をもらう。やってもらってあたりまえ、してやっているといる人は利用できなくなったり、送っている途中で事故があったときには、市で面倒見るなどのルールを作ったりできるとよいと思う。
25	実家の目の前をバスが走り、自宅は停留所間の中央に位置しますが、いつ目にしても、座席には数人しか乗っておらず、あんな大型バスを走らせるくらいなら、もっと小型で燃料が少なくてすむバスを運行本数・路線を増やし、お年寄りの足にすべきだと思います。タクシーチケット分は1/3くらいに減らし、タクシーの3割引よりもはるかに安いバス料金で、住民の多い地区は20分~15分ごとに走らせ、乗り継ぎもできるようにすれば、利用頻度も上がるのではないかと。これからは高齢化社会になると、お年寄りの免許返納を促すためにも、安城市内のくるりんバスのような運行を望みます。
26	バスが走っているのは知っているが、実際に利用している人を見ることがなく、自分でも利用したことはない。本数も少なそうですし、大きなバスではなく、ワゴン車のようなタイプにするのはいかがでしょうか。

27	安城厚生病院にリハビリ通院した事ありまして、駅からあんくるバスが走っていて、小型のバスでお客が少ないなら大きなバスはもっと小型のバスにしてほしい。本数も多く、料金も安く、びっくりした事があります。蒲郡でもこのようなバスが走っていれば、皆さんも便利になると思います。一度利用して参考にさせていただきたい位です。年を取ると病院通院回数も多くなると思います。一番の不安です。買い物は宅配も有りますが、若い人も仕事がありますし、いつでも頼むわけにはいきません。バス・タクシーもこれから先必ず公共交通なしでは無理。もっとゆっくりと時間があればバス等も利用できるかも。
28	日頃見かける名鉄バスは、誰も乗車していないことがほとんどであるため、乗車率をしっかりと把握し、バスを小さくする等、改善策をしっかりと考えるべき。現状は無駄遣いだと思う。
29	施設（ラグーナ）等は大型バスでも良いが、他はコミュニティバスでも良いのではありませんか。利用者の人数を把握して、検討していけば、利用者も増すのでは？
30	（再掲）D. T. でどの時間が利用者が多いか分かっているので、その時間は普通で良いと思いますが、停留所を増やして、バスの小型化はいかがですか？ぐるっと廻るようなルートの開発も考えてはどうですか？ボランティアでできるような、運転手で組織する年寄り・不自由な体の人達の送迎するようなことはできないのかなあ？

バス路線について	
1	バスはにおいが有り、揺れて気持ちが悪くなってしまう。ルートがあつて遠回りをしていて時間がかかる。
2	バスの走るルートがよく分からない。
3	市内全体を回れるコミュニティバスを何路線か走らせ（できたら運賃一律）、そっちにバスの赤字分を回したら、現状の名鉄バスはいらないと思う。現状の赤字負担額で足りないと思うので、増額してもいいと思う。
4	蒲郡線の本格的な観光路線化を考えてほしい。蒲郡だけでなく、吉良、西尾まで含んだ地域活性化の原動力となると思う。このままではこの地域の発展は望めない。
5	市役所へ行くバスを復活させてほしい。
6	バスと名鉄がまったく並行している事に疑問があります。せめてJRとバスの関係のように、少し離れた所を走ったほうがいいのかと・・・。名鉄駅を中心としたコミュニティバスを整備したほうが、両方の利用促進できると思います。加えて、乗り継ぎ割り引きもあればなお良い。市民病院へ行く大きなバスは必要だとは思いますが・・・。
7	コミュニティバスを形原地区だけではなく、蒲郡北西部地区にも運行したほうが良い。
8	蒲郡市に蒲郡駅発ラグーナ行き以外のバス、バス停があること自体を知りませんでした。
9	西浦地区稲生会館前で、シャトルバス他、名鉄でもどちらでも停まってもらえるとありがたいです。
10	バス路線が何を目的にルート決定したのか分からない。市民所、保健センター、市民体育館など、市の施設への足がなさすぎて不便。車を所有していても、一人一台あるわけではないので、高齢者、主婦等、バス利用を希望する人は少なからずいると思います。市全地域でのコミュニティバスを希望します。
11	バスの運行を早期に実現して下さい。運行地域が限定されるのは不公平です。市内全域に運行できるようにして下さい。
12	（再掲）D. T. でどの時間が利用者が多いか分かっているので、その時間は普通で良いと思いますが、停留所を増やして、バスの小型化はいかがですか？ぐるっと廻るようなルートの開発も考えてはどうですか？ボランティアでできるような、運転手で組織する年寄り・不自由な体の人達の送迎するようなことはできないのかなあ？
13	（再掲）家族に障害者がいる為、蒲郡駅に行くまでに、一度、低床バスを利用したが、他に乗客がいて、気がひけることがあった。名鉄で蒲郡に行くとなると、15分車イスを押すこととなり、やはり行きづらさがある。しかし、高齢者が多く、他市のような市内循環型バス（小型バス）が必要ではないかと感じている。あじさいバスは形原地区のみであり、乗り継ぎができるか、もしくは蒲郡駅までの直通がほしいという声もある。
14	（再掲）路線バスを大型から中型または小型（マイクロバスくらい）にして、もう少し色々な場所を回るようにしてほしい。大型バスに数人しか乗っていないのでもったいないし、狭い道路も走れない。あじさいバスを見習って、蒲郡のすべてに運行してほしい。仕事をしながらの老人の病院への送迎は大変です。→今やっています。病院を色々回るマイクロバスがあれば助かります。

15	(再掲) 路線バスを小型バスの形にして、本数を増やしてほしい。安城市のぐるりんバスや幸田町のえこたんバスのように。あじさいバスを市全体に広げてほしい。発着・経由を名鉄駅にするのは良いと思う。公共施設や商業施設を巡るルートにしてほしい。
16	(再掲) 道路の狭い所を大型バスが、ほとんど人を乗せず運行しているのはもったいないので、また、本数・運賃・ルートが悪くて乗らないだけなので、利用しやすいように改善してほしいです。
17	(再掲) 実家の目の前をバスが走り、自宅は停留所間の中央に位置しますが、いつ目にしても、座席には数人しか乗っておらず、あんな大型バスを走らせるくらいなら、もっと小型で燃料が少なくてすむバスを運行本数・路線を増やし、お年寄りの足にすべきだと思います。タクシーチケット分は1/3くらいに減らし、タクシーの3割引よりもはるかに安いバス料金で、住民の多い地区は20分～15分ごとに走らせ、乗り継ぎもできるようにすれば、利用頻度も上がるのではないかと思う。これからは高齢化社会になると、お年寄りの免許返納を促すためにも、安城市内のぐるりんバスのような運行を望みます。

現在公共交通を利用しない人の意見

1	一度外出したら3～5ヶ所ぐらいの所に行きます。荷物が増えるのでついつい車利用が多いです。もう少し年令を重ねると利用するかもしれませんが、今の所は蒲郡の駅からもそんなに遠くないので、徒歩か自家用車を利用する事になると思います。
2	現行、自家用車を使用しているので、鉄道、バスその他の必要を感じていません。100%の安全を心がけています。
3	申し訳ありません。あまり分からなくて、今車が運転できるので、いまいち？運転できなくなったらと思うと考えますが、一番こうできたらと思うのは、タクシーとバスの中間的なもので、自由に電話して、ある程度の時間があつたとしても、目的地に行ける交通があるといいなと思います。
4	①現年齢の場合、飲酒を伴う外出の時に利用できると良い。 ②現状は日中は自家用車でOK ③高齢になった時は、日中も必要となりそう。 ④高齢になった時、認知症予防の為、世間の風に当たり外に出る時は、必要だと思います。
5	公共交通（バス）を利用をまだした事がないため、あまり実感できず、よく分かりませんでした。ごめんなさい。
6	西尾に行く事がありますが、形原からですと車は30分、電車は1時間となると、どうしても車を使用します。時短であれば考えたいと思います。
7	今現在車に乗れるので、公共交通の移動は考えられない。
8	現在は車を利用しているので、公共交通はほとんど利用しません。ただ、駅は遠いですし、時間と運賃がかかるので、車の方が便利と思っています。都会のように運賃が安く、早ければもっと利用者は増えるのですが、交通弱者の方のことを考え、自分ももっと年をとった時、車に乗れなければ本当に不便だなと思います。税金を投入することが良しとは思いますが、効率的なやり方を考える必要はあるのかなと思います（利用時間を集中化させるなど）。
9	公共交通を利用するには不便な所に住んでおり、自家用車に頼っているが、将来の事を考えれば、ぐるりんバスのような低料金で利用できるものがあれば良いと思う。
10	現在は自家用車を持っており、不便はないが、年を取ると共に運転が不可能になったら、バス等を利用するかもしれないので、不便をなくす改善をぜひ望む。
11	私は現状、地域公共交通をまったく利用していません。ですので、税金の投入を減少できれば良いとは思いますが、危機感を感じる地域の人たちもいるようなので、そういう人達へのアンケートを実施し、意見をきいた方が良いのではないのでしょうか。
12	今のところ、自家用車が運転できるので、困ることはありません。先々は分かりませんというのが本音です。
13	現在、車の運転ができるので不自由していませんが、運転がだめになった場合、今住んでいる場所では何もできないので、良い方法があればと思っています。
14	公共交通はほぼ使っていない人が多い。車を持っている人が多いので、なくしても問題ないと思います。車が無くてもタクシーを利用すれば良いと思います。
15	今、現在は自家用車使用中ですが、もう1～2年で運転やめるとしています。その折はバス等を利用することもあるでしょう。
16	自分は足のほうはまだ大丈夫ですが、車に乗れなくなったら、蒲郡に行く時はバスよりJAの方が便利なので、バスは乗らないと思います。今は西大塚旧道にはバスが通っていない

17	今は自家用で出歩けるので、利用はほとんど無いですが、近い将来バスを利用することになりそうなので、高齢者の為には便宜を図ってほしい。事故も少なくなると思います。
18	駅から4～5分（徒歩）の場所に住んでおり、車も保有しているので、不便を感じない。
19	現在市内では運転しますが、市外は電車です。80才位になれば、免許は返納したいと考えています。そうなれば、公共交通を利用しますので、よろしくお願いします。
20	（再掲）今までバスに乗ろうとしたことがなく、大変なことはあまり分かりませんでした。車に乗らなくなったら利用するものと、近くにバス停はなくならないように思っています。
21	（再掲）現在ほとんど利用しておりませんが、公共交通は必要と考えます。バス停に雨風を防ぐことができれば、うんと利用しやすくなると思います。

税金投入について	
1	私たちの税金を赤字事業継続に使うな！！もっと税金が入ってくるための仕組みを作るために使う。そうすれば市が生まれ変われると思う。
2	交通機関の利用状況調査がなされていないアンケートは無駄です。・三河線の維持継続を考え、利用者を向上させるためには、必ず市役所職員等が積極的利用すべきだと思います。・高齢者の一律タクシーチケットの配布は、要件を厳格化し、新たな制度を作るべきです。・このアンケートもなぜ外部委託なのか分かりません。費用の持ち出しにつながります。・形原のみなぜコミュニティバスに補助するのでしょうか。受益者負担が原則です。理解に苦しみます。・新城市のような広域市と比べて、なぜ補助額が大きいのか理解に苦しみます。
3	公務員・議員の数を削減し、税金を有効利用すべき。
4	市が年額1億6000万円も公共交通に支出していることに驚きでした。80代後半になると、行きたくても行けない。乗り物にも乗り降りが思わしくなくなっていく中で、どう考えていいか判断に苦しみます。
5	ラグーナ行きは運行バスを無料にしているのは何故？市外から来るお客のバス運賃を、蒲郡在住の税金でまかなうのですか？・ラグーナのシャトルバスですが、排気ガスが真っ黒で環境に良くないのでは？
6	このような問題が生じている事を知らなかった。民間の企業では赤字部門は切り離す。公共だからという甘えが不採算につながっている気がする。市民全員の意見を聞き、すぐに対処すべき。赤字の垂れ流しに血税を使うとはもってのほか！言語道断である。過疎地に行けば、バスも電車もない所はたくさんある。過疎地という自覚を持ち、生活パターンを変えるしかないのでは。それがいやなら、便利な都会に行くべきだ！中途半端な事をしてから、いつまでも赤字の垂れ流しは続く。即決断すべき！
7	税金投入している事を知っていただく。
8	このアンケートは公共交通への補助を削減したいという市役所の意見が見えすぎており、公平でない。また、アンケートを民間委託して税金を使うのではなく、市職員で行うべき。市はむだな経費（人件費を含む）をカットして節約して、市民サービスに努力すべき。幸田町のように企業誘致を積極的に行う。観光は市の財政や市民サービスの向上にはならない。観光客は来ない方が、街は静かで生活しやすくなる。
9	1億6000万円の税金投入を減らしたいようなアンケートに見えますが、生活弱者に対する経費は、必要なら削らずに、あまり意味のないところに投入している税金があるじゃないですか。そちらを減らして、直接市民の為になる経費は有為だと思います。
10	くるりんバスがあると年寄りには助かります。他の市町村とは税収は違いますが、割合はどうでしょうか？環境に合った見直しは理想だが、困惑する為、それぞれの何にウエイトがあるのか、解析して改善して下さい。税金を増やすのではなく、ムダを削除して下さい。
11	各自の自助努力に任せ、税金投入は中止し、その分住民税を引き下げてほしい。
12	高齢化による現象の問題が日に進んでいることは事実であり、限りなく高齢者の足として、交通に関しては小さい事を各地域に行き渡る状態にして、最小限の費用で最大に使うことを考えるべきだと思います。
13	高齢者の交通事故が増えている要因として、交通空白地区が多いことが考えられます。タクシー券にしても負担は多く、空白地区の循環バス定額制の導入（税金を使うなら、生きた使い方をしてほしい）をしていただきたい。バスが通っていない、バス停・電車まで30分～1時間歩かなければならない地区がたくさんあると思います。しっかり調査して、地区地区で循環させるための税金の使い方を希望します。

14	名鉄蒲郡線は吉良吉田で乗り換え、時間待ちが不便。JR飯田線のような簡易改札を導入することに税金を使って、昔のように蒲郡－西尾・新安城の運転を復活して、利便性を上げてほしい。
15	生活のための人の移動は個人の問題であり、家族・地域の田しけ合いに 負う ところである。 1. 蒲郡市の公共交通の姿を描くことは良いが、税金の投入による介入はすべきではない。 2. 既存の名鉄線の補助はともかく、路線バス、支線バスは廃止すべきである。 3. 高齢化に伴う高齢者対応は、タクシーチケット配布（現行）が良い。
16	税金の話ばかりだが、判断する材料がない。廃止するデメリットはなにか？分からない。浮いた税金はどうなる？市の負担なく維持する方法を考えて下さい。
17	通学者や車が運転できない人のために、公共交通は必要でも、何でも税金を増額して便利にしようとするのは、根本解決につながらないと思う。
18	バスを廃止して、高齢者へのタクシー割引を3割引きから5割引きにしたほうが、税金の無駄遣いを減らせると考えます。なので、これを実行して下さい！
19	このアンケートにはいくら予算がかかっていますか。もっと費用のかからない方法があるのでは？
20	コミュニティバスを市内全域に設ける。そのために無駄な分野（観光）に税金を投入しすぎていないか考えてほしい。
21	コミュニティバスを市内全域に設ける。そのために無駄な分野（観光）に税金を投入しすぎていないか考えてほしい。
22	税金、どんな思いで払っているか。大切に使ってほしい。西尾線、バス必要ですか？利用者も少なく、無駄です。廃線、廃止してほしいわ。
23	車中心の社会は今後も変わらないと思うが、高齢者や学生の足となる公共交通は、ある程度、税金を投入してでも存続させるべきと考えています。
24	アンケート自体が存続前提で実施されているように感じるが、年間1億円以上の税金を投入してまで存続する必要はないと考える。名鉄、名鉄バスを廃止し、浮いた財源をもちいて、市内全域にコミュニティバスを運行してはどうか。もしくは、福祉タクシーや移動販売への助成を拡充し、業者の参入を促す。高齢者等、移動が困難な方が、わざわざ街に出てこなくとも生活できる仕組みを模索すべきと考える。
25	1億6千万の税金にびっくりです。今後増える事でしょう。その時はどうするの？働く人が増えれば税金も出る。やっぱすべての原因は少子化だと思います。
26	時間帯別の利用数を調査（曜日別）して現状を知り、税金投入をして、今を守ろうとせず、他に何かないか、議員の皆様しっかり考えてほしいです。広報がまごおりに意見等（インターネット）お願いしたらどうでしょうか。
27	前提として、消費税下げて金融政策を続ければ、景気が上昇して税収は上がるので、大半の問題はそれで改善すると思います。 ・景気が悪くならないように、財務省の役員に文句言ったほうが、この手のアンケートより100倍効果がよいのではないのでしょうか。 ・金が無ければ車も買えませんし、バスや電車も乗れません。金をバラマキ続けて、問題を解決して下さい。 ・お金くれば電車でもバスでも乗りますよ、何度でも。ベーシックインカムでいいんじゃないでしょうか。

その他事項	
1	82才の助成です。再来年より免許証の更新を止めようと思いますが、乗り物に困り、今から考えております。シニアカーにしようか？農村地帯ですので、スーパーまで遠いので・・・シニアカー等にした時、多少の援助金を出してもらえるとありがたいと思いますが、勝手な思いですね。特に病院、買い物等の不便に不安が増します。
2	10年後、20年後の町のために考えてほしい。自分が10代の頃は移動に悩んだため、次の世代の人にはそうならないといいと思うし、子育てが大変な町では、人口は減るばかりと思う。
3	今は運転できているが、もうすぐ80才で、乗れなくなった時を心配している。何とか行動できるようにしてほしいものです。
4	若い人が市外にどんどん出ていってしまう。高校通学をどうすればいいでしょうか？
5	先になって（2～3年）車が運転できなくなるので、公共交通をよろしくお願いします。
6	相楽地区は自家用車でしか交通手段がありません。将来、高齢者が増えれば、病院・買い物など困ることが目に見えています。タクシーの助成も良いことですが、豊川地区のように、コミュニティバスなどがあれば安心できると思います。

7	自家用車が運転できなくなったら、70歳か80歳か、それ以上か分からないが。また、歩けなくなったら、バス等の公共交通はできない。この間の期間で必要になる。家族も離れ、1人になったとき必要。バスよりもタクシーをよく使いそうに思う。
8	今は40代で子育て世代で、時間に余裕がないので自家用車に乗っているが、10年後、20年後の市全体のことをよく考えて進めてほしい。高齢になったら時間に余裕があると思うので、一乗車100円で気軽に出かけられたら良いと思う。公共交通とは関係がないが、山や海の景色、あと公園がたくさんあるので、シンプルにおしゃれに整えて、外出しようという気持ちが持てる環境にできればと思う。出かける事も人に出会うことも健康につながる。
9	名鉄蒲郡線のユーザーです。この路線がなくなると、学生が一番困ると思います。利用しなければならぬ人は利用すると思うので、運賃の値下げでサービスの維持、向上をお願いします。
10	名鉄がなくなると、子供が高校・大学等に行くのに困るので、名鉄は残してほしい！！名鉄がなくなるなら、それに変わる移動方法を考えてほしいです！！
11	公共交通の確保は、高齢者にとってとても重要な課題だと思います。私も近い将来に、この問題を考える時期が来ます。老後を蒲郡で住みたいと考えています。住みやすい街と考えています。公共交通の問題はとても大切です。良い方向に将来行くことを願っています。アンケートをして、じっくり考えることができまして、ありがとうございます。
12	現在は車でどこでも行けますが、いずれは公共交通バス・電車・タクシーのお世話になると思いますので、今の状態が続いてほしいと願っております。
13	超高齢化社会が想定される中、公共交通は必要です。負担額という問題はあるが、地域の足は必要です。町全体の将来の為、より良い蒲郡市となるよう、期待します。
14	名鉄蒲郡線は高等教育のために必要不可欠であると考えます。高齢者の負担額を増加させることで、一定のプラスになると思います。高齢者福祉よりも、未来ある子供たちを大切にしてください。このままだと地域から離れていき、さらなる悪化につながるだけです。
15	あじさいぐるりんバスのようなバスを、地域の意見を聞き、きめ細やかな導入をすべきです。
16	アンケート内容を見る限り、市民を対象とししか考えられていないように思える。特に名鉄に関しては、あまり必要でない地区に路線があり、利用者、目的に限りがある。また、名鉄、バス、ラグーナ無料等が同一の場所を走っており、無い地区との差が大きい。名鉄電車に関しては、市民用を考えるより、むしろ観光客用の目的を考えるべき。県内(国内)でも美しい景色の場所を走っているのだから、乗り鉄、撮り鉄等のお客様にアピールすべき。愛知子どもの国に走っているSLを譲り受け、実際に走らせることができれば最高。線路の3本化は必要だが、ムダに日本で最後に作られた本格SLということをご存知ですか？ただ、客に「乗れ」というより、発想の転換も必要だと思います。
17	公共交通に限らず、交通網の充実、市の存続に直結するものであり、陸の孤島にならぬよう、存続のため、努力、改善が必要であると思う。
18	①高齢者のためのバス運行であるなら、自分で運転できなくなった時に利用すると思いますが、70才以上になって利用する場合、バスに介助する方がいないと、一人では乗れないように思う。山間部はバス停も遠いから、介護タクシーの利用の方が便利になっていくと思う。②名鉄西尾・蒲郡線は学生の足となっているため必要であるが、利益を出すため、お座敷列車を一両～二両位設けて、西尾の抹茶、蒲郡の新鮮な魚介類を使った弁当、あるいは幸田の柿・なし・なすなど、地元の物を使った健康に良い弁当を作って、観光PRして、お客様を集客して、また蒲郡のみかんを使った弁当など、季節ごとに色々なお弁当で、ぜひ蒲郡の観光列車にしてください！！
19	コンビニ、移動スーパー、何か対策しないと、陸の孤島は大変。
20	バスを利用すると、そのバス路線沿いのお店の特典(割引など)が受けられるなど、店舗にも協力して頂いたらどうか。
21	今後、人口減少等により、利用者の増加が見込まれないことから、最適化による持続可能なネットワーク構築が必要だと考えます。加えて、形原地区を中心にバス・鉄道(70歳以上についてはタクシーチケットも)といった公的補助が複数存在し、重複しているように思います。この重複解消による効率化と、各地域の交通網を考慮した適切な補助を、いかに実施するかが課題となっているでしょう。

22	やはり名鉄をなくすことはダメだと思う。高校生の通学にバスは不便すぎる。名鉄蒲郡線の利用者は最近の利用促進運動で少しは増えただろうが、それでもまだまだ赤字ということは、蒲郡線そのものも変えていかなければいけないと思う。何も手を加えなければ、利用者は減っていく一方で、本数を1本でも増やしたり、ICカードを使えるようにしたりしたほうが良いと思った。
23	高齢化になると、マイカーからバス・電車にお世話になることが多くなります。JR三河三谷駅が無人になる予定があるのですか。現在、三河三谷駅には切符販売機が1台設置されています。お年寄りが切符を買うのにモタモタしていると、後ろのお客様が買い方を説明していました。後続のお客様もイライラした状態でした。無人になるのを機会に、切符販売機を2台設置して頂きたいと強く感じました。切符販売機が1台で無人となれば、故障したときどのように対処したらよいのでしょうか。困るのはお客様です。無人化には反対しませんが、お客様から見て、環境を整備してから実施して頂きたいと思います。ぜひ蒲郡市からもJRに三河三谷駅に切符販売機を2台設置して頂けるよう、申し込んで下さい。お願いします。
24	他の市ではほとんどコミュニティバスがあるのに、蒲郡にはなぜないのかと思っていました。 ・名鉄バスへの税金投入をやめ、コミュニティバスを蒲郡全域に走らせる事で、タクシー利用を減らし、タクシー運賃助成の税金投入も減らす事ができないかと思いました。 ・コミュニティバスを走らせる事ができたら、タクシーチケットをやめて、コミュニティバスチケットに代えたら良いと思いました。
25	名鉄バスはこのままでお願いします。
26	便利なスマホアプリ、Uberの蒲郡市への導入を考えてみるのはいかがでしょうか？
27	タクシーチケットは市役所にもらいに行くのが前提ですが、体の不自由な人は、職員なり委託された人、民生委員などが届けてもいいことにしてほしい。
28	蒲郡市に住む者としては、名鉄の存続は望ましいところです。ここは田舎の町ですから、私としては移動手段には車は不可欠ですが、市の財政や高齢化を考えると、子供・学生・高齢者のいる家庭の意見に重きを置き、反映させるべきだと思います。家庭を守る・支える立場の人達もより安心して仕事に集中できます。コミュニティバスについては、知名度が低すぎる気がします。市民へのより大きなアピールをしてほしい。
29	言わずもがなですか？さまざまな先端的な取り組みの調査・研究をお願いいたします。
30	鉄道・路線バスは通勤通学に必要です。あじさいくるりんバスは、市民病院を中心に四方向へ伸ばして、現在の狭い範囲はやめてはどうですか。
31	あじさいくるりんバスを形原地区外でも運行してほしい。
32	駅の周辺に公共施設・企業等の建設を進め、利用者の増を図る。
33	「高齢者タクシー運賃助成事業」チケットを配布している事を知りませんでした。今は車の運転ができるが、80才になって乗れなくなった時、バスやタクシーなど利用したいと思う。バスは午前中は本数を多くし、昼間は少なく、夕方は本数多くする方法、家の近くで乗れると便利。それ以外にタクシーチケットを利用するなど、時と場合に使い分けければいいのでは・・・。
34	市内バスの導入を早期実現して下さい。高齢者の免許証返納にも役立つと思います。駅までの交通手段がないため、子どもの通学、通勤にも家族の送迎が必要です。そのため負担が生じます。タクシーも駅まで¥2000近くかかります。蒲郡はそのために他市に比べ、住みにくいと思います。
35	現在、病気ではありませんので。
36	名鉄電車は高校生が通学するために必要なもので、ぜひ存続させてほしい。
37	知立に住んでいたことがあります。自家用車が使えない時（飲酒時、駐車場に困る時など）よく利用しておりました。料金の安さと路線がよく考えられていたと思います。より良い蒲郡のために、小を殺さず、更なる活性化をお願いします。
38	名古屋市に住んでいた時は、ほぼ毎日市バスを利用していました。蒲郡に来てからは、車がなければどこへでも行けず、車に乗るようになりました。バスを待つ年配の方をよく見かけ、天候の悪い日や暑い日、つらそうにしている方を見かけた時は、「送りますよ」と声を掛けるようにしています。助け合いで税金も減り、住みやすい街になればと思います。
39	【図記入あり】
40	なぜ私のところへアンケート調査が送られてきたのか。中央本町という蒲郡に近い住居で、わざわざ西浦や形原などの商業施設に出向かずとも、自宅周辺にたくさんある。アンケートの内容がイメージできず、答えることが難しかった。
41	上の(6)の書き方がわからなかった。

42	豊橋と比べるのは人口からして違うので問題外かもしれませんが、JR豊橋駅から豊橋市民病院に行くのは、バスの本数も多くとても便利です。JRの運賃と合わせても、自宅から蒲郡の市民病院へタクシーで行くのに必要な費用と大差があります。かかりつけ医に総合病院を紹介してもらう時は、豊橋市民病院のほうが交通の便が良いので、そちらを紹介してもらっています。
43	各家庭に自家用車があるわけでもなく、たとえあるとしても、その利用度が問題である。これからさらに高齢化が進み、高齢者の事故等も増加する可能性があると考えられる。利用者が減少し、経費が増える為、なくしていくという考え方には違和感がある。文明、文化の進歩は自治体がいかに住民の福祉を考え、文化的、最低限の生存権を与えるかが、その自治体の文化レベルだと思う。例えば図書館の充実、市民プールの設置等、税金をどう配分するかが市政の能力の高さだと思う。決定者の利得と関連するような市政は絶対さげなければならない。その点で市政にたずさわる人々のカント流にいう「定言命法」的思考の大切さが問われている。人々は観察していることを忘れてはいけない。
44	年齢じゃない。本当に交通手段が無い人はどんな人か、もっと調べたほうが良いと思う。
45	高齢者に免許返納を進めても、交通手段（バスなど、きめ細やかな対応）により、返納したくてもできないと思う。
46	無用
47	それほど遠くない未来に、自動運転が始まるので、それまでのつなぎとして、公共交通は絶対必要。全国の成功例をよく調べてマネをすること。
48	特にありません
49	現在のところ、特になし。
50	あまりバス停も気付きませんが、あまり人がバスを待っている気配もありません。でも、バスを使う人はバスがなければ不便でしょうね。
51	西浦地区はいつでも、何事においても（市で行うすべての事業）軽視されている。もっと平等にしてほしい。
52	名鉄電車に乗ろうとしたときに、限られた扉しか開かないのを知らずにすごく困った。すべての扉を開けてほしい。普通の電車はすべての扉が開くのに。知らなかったためにびっくりして利用しなくなかった。
53	どんな取り組みをしているか周知が甘い。
54	市税収入確保→①人口増 ②記号誘致 ③観光客誘致＝観光資源の保全、PR ④市政PR ⑤全国に発信PR ⑥海の軽井沢構想再考（鈴木克昌・・・政党を越えた偉人！ホメすぎだけど）
55	ルート目的地までの時間がわからない為、電車を利用する為の駅まで利用したい時もあるが、車で行ってしまう（年に数回ですが）。