

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

令和 2 年 7 月 10 日（金）～令和 2 年 7 月 31 日（金）

(4) 回収数・有効回答数

回収数：1,202 票（40.1%） 有効回答数：1,200 票（40.0%）

(5) 調査項目

問 1：回答者属性

問 2：外出頻度・目的

問 3：公共交通に対する評価

問 4：バスの利用実態とその満足度

問 5：「名鉄西尾・蒲郡線」の利用実態とその満足度

問 6：コミュニティバスの利用実態と認知度

問 7：蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

問 8：バスを全く利用しない人の理由と利用可能性

（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。
- 将来の公共交通が優先すべき目的は、「高齢者や身体障害者などの移動が困難な方の生活の足を確保する」という意見が多く、既存の公共交通に対して「現状のまま維持すべき」と「収支率の悪い路線はコスト削減できる別の方法を考えるべき」との意見が多い。
- 年齢別では、自家用車を主な交通手段としている 20 歳代～60 歳代前半については、公共交通の利便性の向上が利用のきっかけになるとは考えにくい結果となった。
- 居住地別では、名鉄西尾・蒲郡線の沿線ではない「大塚校区」、「三谷校区」、「蒲郡校区」、「中部校区」で公共交通に対するサービス水準の満足度が低く、加えて、税金を投入した路線維持に対して税金投入が多いとの評価になっている。
- 他方で、名鉄西尾・蒲郡線、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。

(2) 前回 2017 年調査との比較

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

- 問 3：「日常の公共交通での移動における不便の有無」について

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

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

- 問 4：「バスの利用頻度」について

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

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

- 問 4：バスの「サービス水準に対する満足度」について

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

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

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

「わからない」との回答が 2017 年・2020 年共に最も多い状況は変わらない。「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」を選択する人の割合は、2017 年の 16.0%から 2020 年は 19.8% となり、「妥当とする」人の割合が増えている。

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

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

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

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

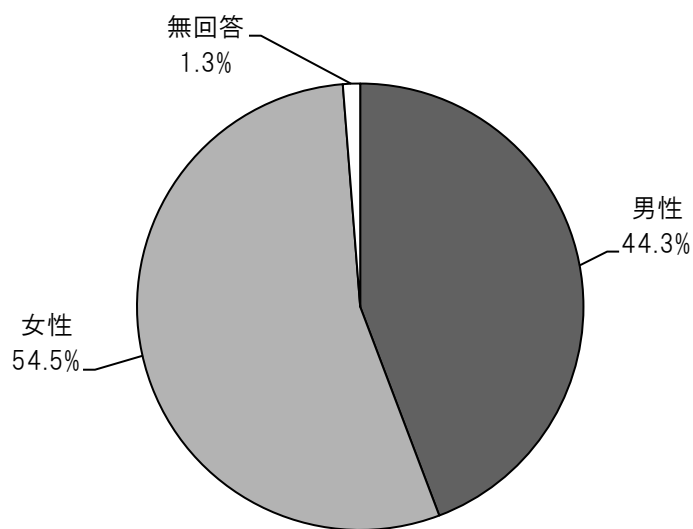
3. 調査結果

問1 回答者属性

(1) 性別

性別は、「男性」が44.3%、「女性」が54.5%となっている。

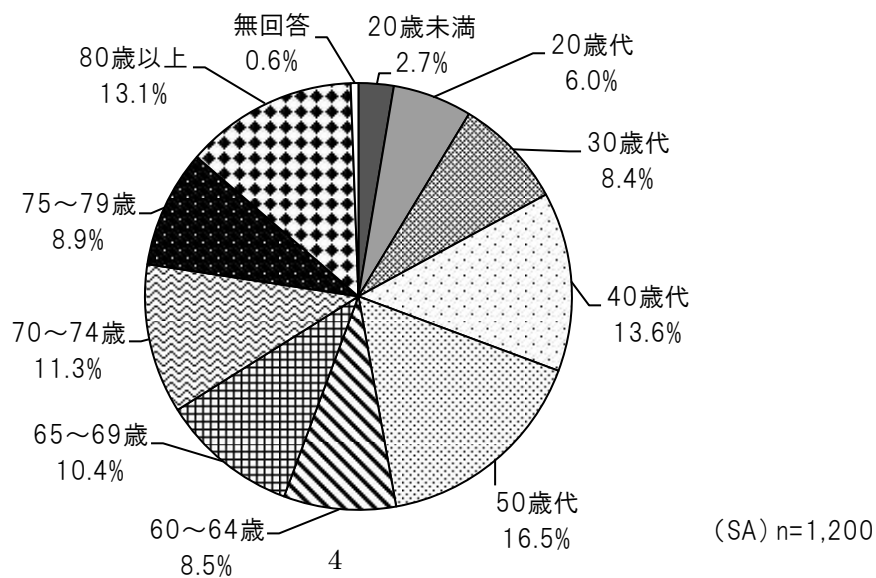
図表 1-1 性別



(2) 年齢

年齢は、「50歳代」が16.5%と最も多く、次いで、「40歳代」(13.6%)、「80歳以上」(13.1%)の順となっている。

図表 1-2 年齢



(3) 居住地

居住地は、「形原校区」が21.8%と最も多く、次いで、「蒲郡校区」(21.0%)、「三谷校区」と「中部校区」(それぞれ14.6%)となっている。

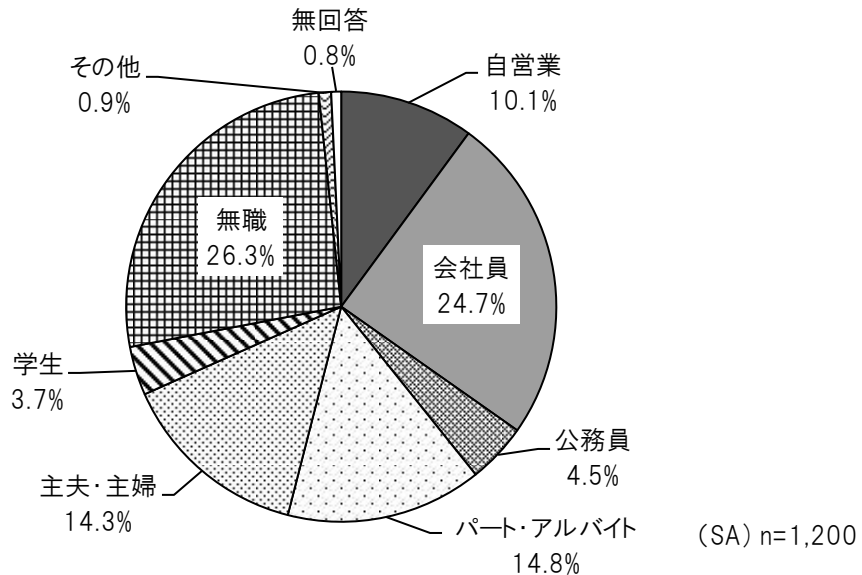
図表 1-3 居住地

中学校区	回収数	割合 (%)
大塚校区	94	7.8
三谷校区	175	14.6
蒲郡校区	252	21.0
中部校区	175	14.6
塩津校区	146	12.2
形原校区	261	21.8
西浦校区	92	7.7
無回答	5	0.4
計	1,200	100.0

(4) 職業

職業は、「無職」が26.3%と最も多く、次いで、「会社員」(24.7%)、「パート・アルバイト」(14.8%)の順となっている。

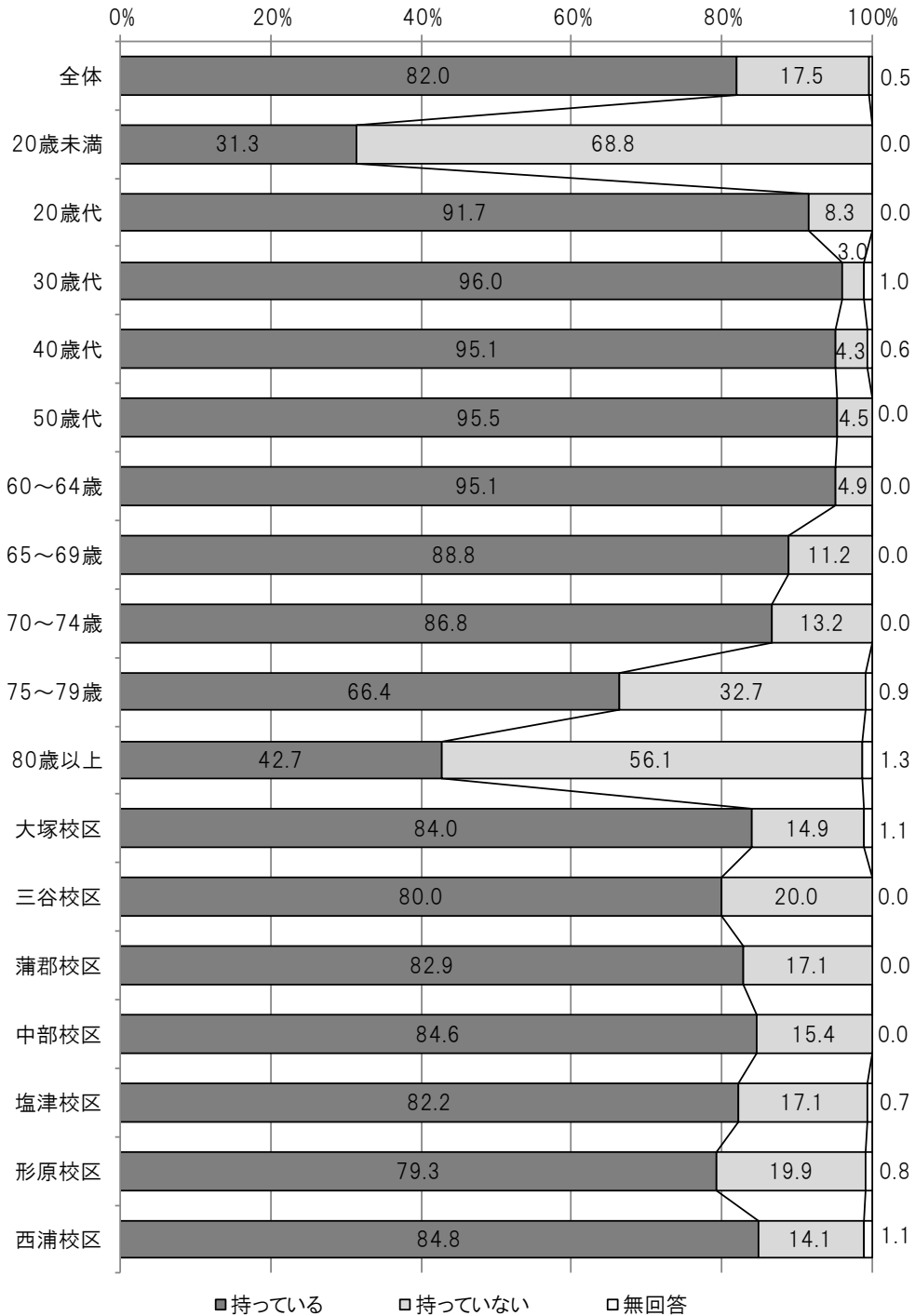
図表 1-4 職業



(5) 自動車免許の保有

自動車免許の保有は、「持っている」が 82.0%、「持っていない」が 17.5%となっている。
 年齢別では、「持っている」が「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

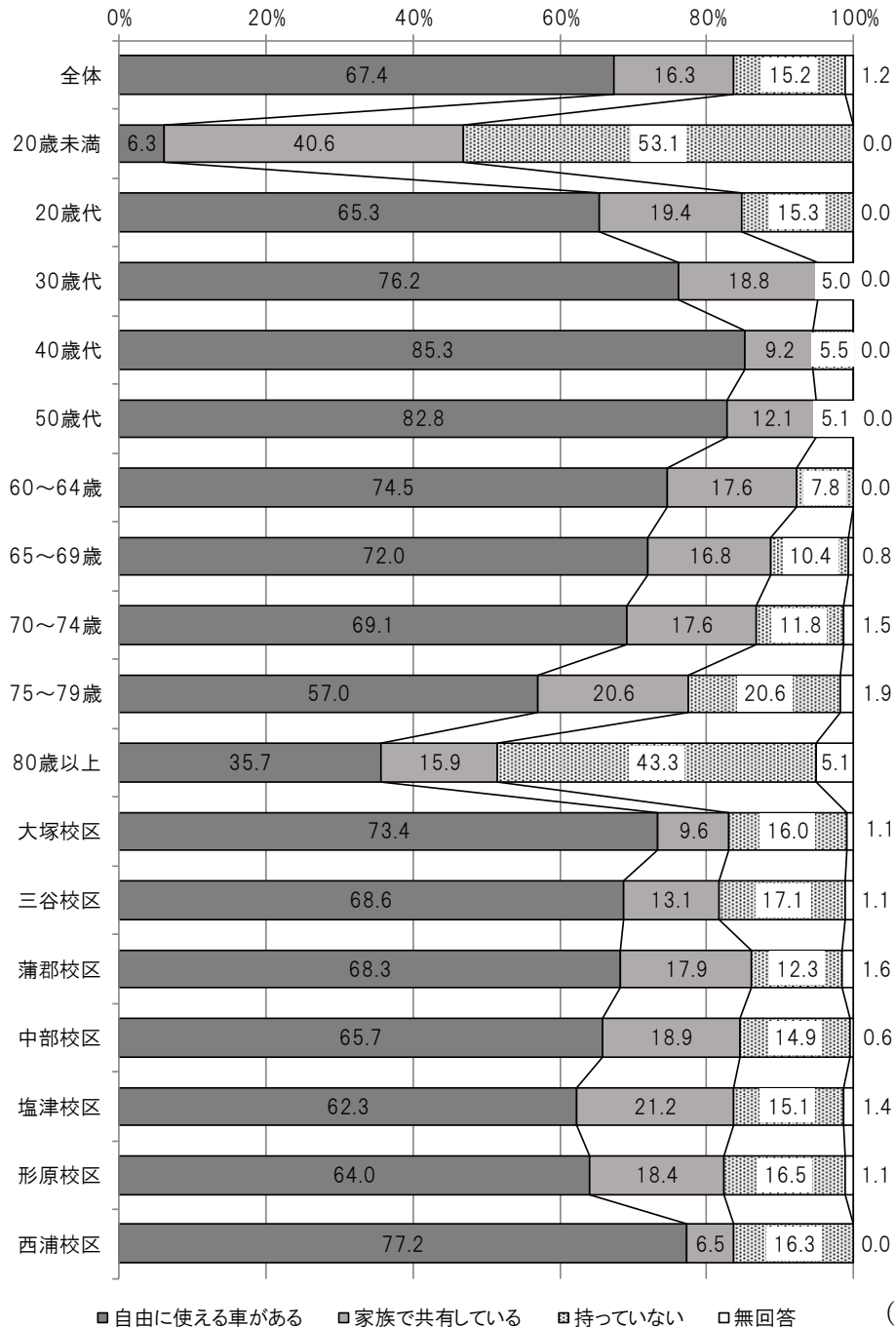


(SA n=1,200)

(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67.4%、「家族で共有している」が16.3%、「持っていない」が15.2%となっている。
 年齢別では、「60歳以上」で「家族で共有している」と「持っていない」の割合が増加している。
 居住地別では、「持っていない」が15%前後となっている。

図表 1-6 自家用車の保有



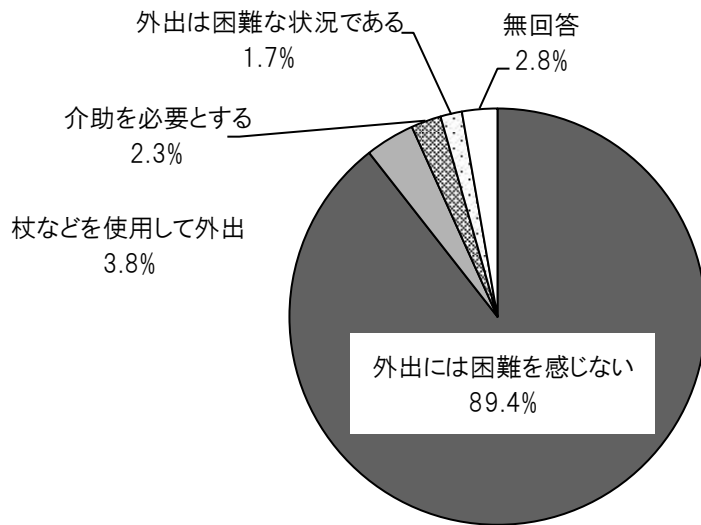
(7) 外出（通勤・通学含む）の状況

外出（通勤・通学含む）の状況は、「外出に困難を感じない」が89.4%となっているが、「外出が困難」とする割合が約8%（1.7%+2.3%+3.8%=7.8%）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33.7%となっている。

居住地別で大きな差異はないが、「形原校区」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=1,200

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	無回答	合計
全体	89.4	3.8	2.3	1.7	2.8	1,200
20歳未満	93.8	6.3	0.0	0.0	0.0	32
20歳代	98.6	0.0	1.4	0.0	0.0	72
30歳代	99.0	1.0	0.0	0.0	0.0	101
40歳代	97.5	0.6	0.6	0.0	1.2	163
50歳代	96.5	0.5	0.5	1.5	1.0	198
60～64歳	98.0	2.0	0.0	0.0	0.0	102
65～69歳	92.0	1.6	2.4	0.8	3.2	125
70～74歳	89.7	2.9	0.7	2.9	3.7	136
75～79歳	80.4	4.7	4.7	2.8	7.5	107
80歳以上	59.2	17.8	10.2	5.7	7.0	157
大塚校区	90.4	3.2	3.2	2.1	1.1	94
三谷校区	85.7	5.1	3.4	1.1	4.6	175
蒲郡校区	92.1	4.4	1.6	0.4	1.6	252
中部校区	92.0	3.4	1.7	1.7	1.1	175
塩津校区	89.7	2.7	2.1	1.4	4.1	146
形原校区	87.7	3.8	2.7	3.1	2.7	261
西浦校区	90.2	3.3	2.2	2.2	2.2	92

問2 外出頻度・目的

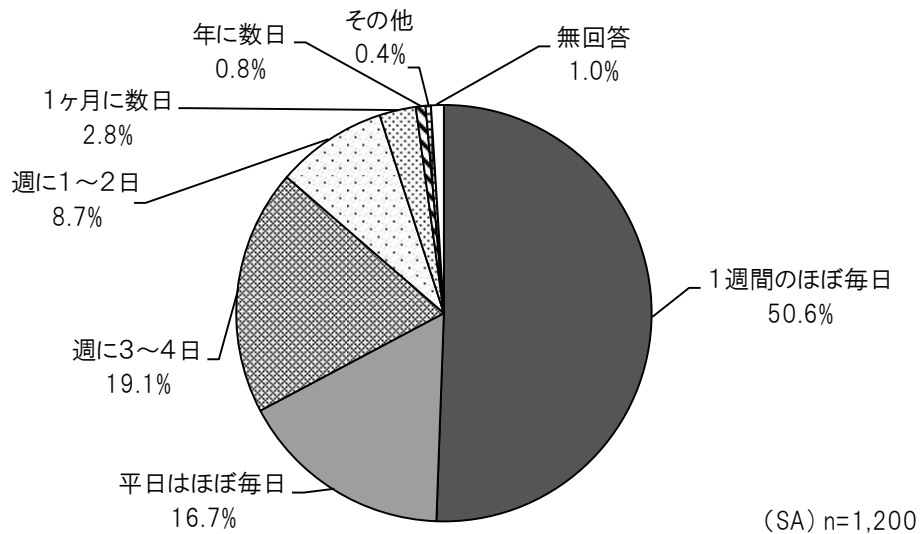
問2-1 外出頻度

外出頻度は、「1週間のほぼ毎日」が50.6%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、「40歳代」が73.0%と最も高く、次いで、「50歳代」(72.2%)、「30歳代」(71.3%)となっている。一方で、「75～79歳」では24.3%、「80歳代」では17.2%となっており、「80歳代」では「1ヶ月に数日」が12.7%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58.3%と最も高く、次いで、「三谷校区」が54.9%、「蒲郡校区」が52.4%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)

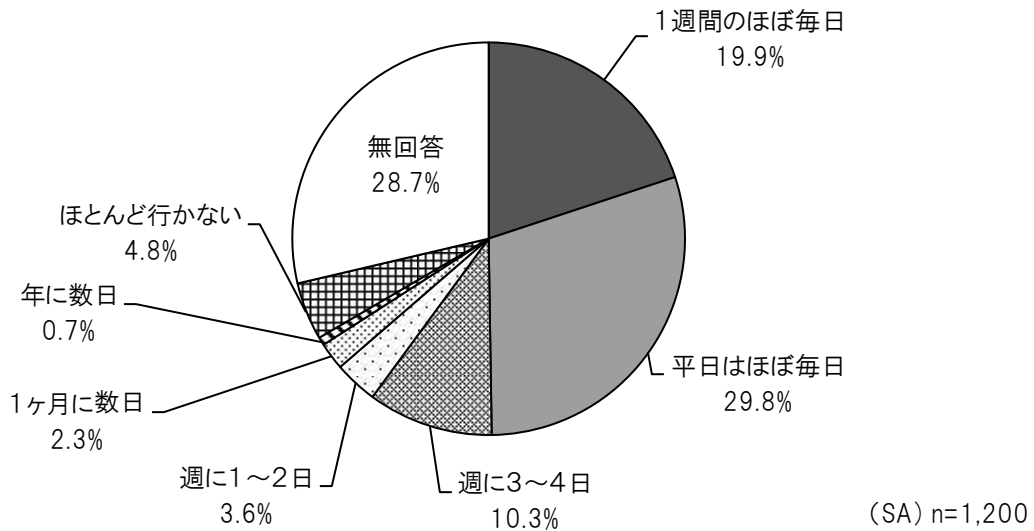
(%)	1週間の ほぼ毎日	平日は ほぼ毎日	週に3～ 4日	週に1～ 2日	1ヶ月に 数日	年に数日	その他	無回答	合計
全体	50.6	16.7	19.1	8.7	2.8	0.8	0.4	1.0	1,200
20歳未満	62.5	21.9	9.4	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	32
20歳代	56.9	26.4	9.7	5.6	1.4	0.0	0.0	0.0	72
30歳代	71.3	12.9	8.9	4.0	0.0	0.0	1.0	2.0	101
40歳代	73.0	15.3	7.4	3.7	0.6	0.0	0.0	0.0	163
50歳代	72.2	16.2	9.1	1.5	1.0	0.0	0.0	0.0	198
60～64歳	53.9	22.5	16.7	4.9	0.0	0.0	0.0	2.0	102
65～69歳	40.8	16.0	29.6	10.4	1.6	0.8	0.8	0.0	125
70～74歳	36.8	16.2	30.9	10.3	1.5	2.2	0.0	2.2	136
75～79歳	24.3	17.8	30.8	18.7	5.6	0.0	0.9	1.9	107
80歳以上	17.2	12.7	31.2	21.0	12.7	2.5	1.3	1.3	157
大塚校区	47.9	16.0	19.1	10.6	3.2	0.0	1.1	2.1	94
三谷校区	54.9	16.0	17.7	7.4	3.4	0.6	0.0	0.0	175
蒲郡校区	52.4	18.3	21.0	3.6	2.4	0.8	0.0	1.6	252
中部校区	58.3	13.1	13.7	12.6	1.1	0.0	0.6	0.6	175
塩津校区	43.8	17.1	19.2	15.1	3.4	0.7	0.7	0.0	146
形原校区	48.3	18.0	18.8	9.2	3.1	1.1	0.4	1.1	261
西浦校区	43.5	16.3	27.2	4.3	4.3	2.2	1.1	1.1	92

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29.8%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56.3%と最も高く、居住地別では「蒲郡校区」が32.9%と最も高い。
 交通手段は、「自家用車」が75.1%と最も高い。年齢別の「自家用車」利用者は「20歳代」～「75～79歳」が60%以上で、居住地別では全校区で70%前後以上となっている。

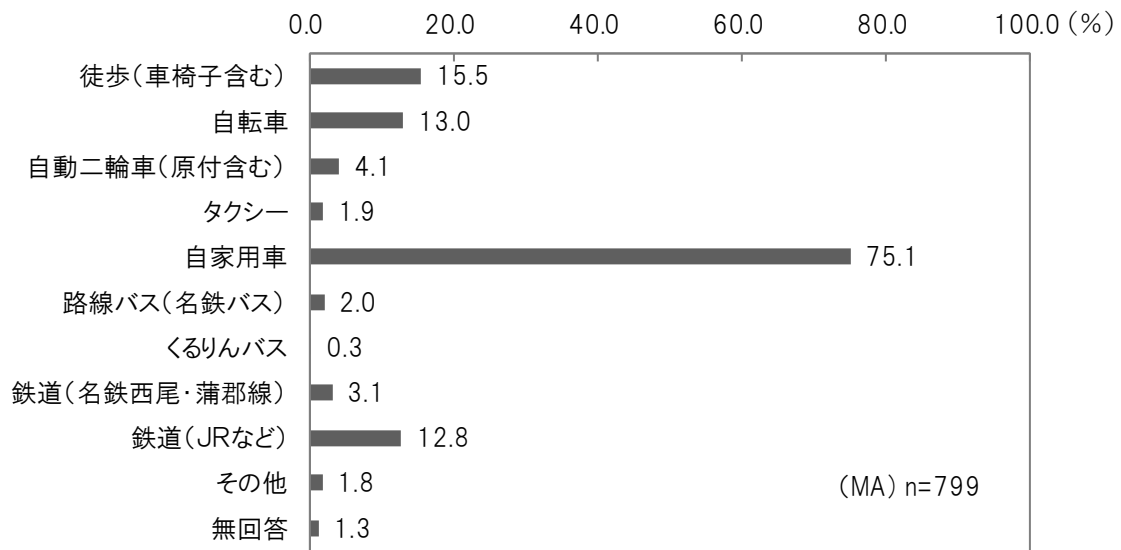
図表 2-3 外出頻度（通勤・通学）



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	無回答	合計
全体	19.9	29.8	10.3	3.6	2.3	0.7	4.8	28.7	1,200
20歳未満	28.1	56.3	6.3	3.1	0.0	0.0	6.3	0.0	32
20歳代	31.9	51.4	2.8	1.4	0.0	0.0	5.6	6.9	72
30歳代	20.8	54.5	5.0	2.0	3.0	1.0	7.9	5.9	101
40歳代	25.8	46.6	14.7	2.5	0.0	0.0	1.8	8.6	163
50歳代	25.3	46.5	7.6	2.5	0.0	0.5	2.5	15.2	198
60～64歳	26.5	30.4	9.8	2.0	3.9	0.0	7.8	19.6	102
65～69歳	13.6	15.2	11.2	5.6	2.4	0.8	5.6	45.6	125
70～74歳	14.7	8.1	13.2	3.7	1.5	1.5	4.4	52.9	136
75～79歳	12.1	11.2	15.0	5.6	4.7	0.0	1.9	49.5	107
80歳以上	9.6	3.8	11.5	6.4	6.4	1.3	7.6	53.5	157
大塚校区	26.6	26.6	7.4	5.3	2.1	0.0	3.2	28.7	94
三谷校区	16.0	30.3	8.6	2.9	4.0	1.1	4.6	32.6	175
蒲郡校区	19.8	32.9	8.3	2.0	1.2	0.8	6.0	29.0	252
中部校区	25.1	32.6	8.6	4.0	3.4	0.0	2.9	23.4	175
塩津校区	15.8	31.5	11.6	2.1	2.1	0.7	3.4	32.9	146
形原校区	20.7	25.7	12.6	4.2	1.9	0.8	6.1	28.0	261
西浦校区	15.2	28.3	16.3	7.6	1.1	1.1	5.4	25.0	92

図表 2-5 交通手段（通勤・通学）



図表 2-6 交通手段（通勤・通学）（年齢別・居住地別）

	含 む 歩 （ 車 椅 子 ）	自 転 車	（ 自 動 二 輪 車 ）	タ ク シ ー	自 家 用 車	鉄 路 バ ス （ 名 ）	く る り ん バ ス	尾 鉄 道 （ 名 鉄 西 ）	ど 鉄 道 （ J R な ）	そ の 他	無 回 答	合 計
全体	15.5	13.0	4.1	1.9	75.1	2.0	0.3	3.1	12.8	1.8	1.3	799
20歳未満	43.3	53.3	3.3	3.3	16.7	3.3	0.0	13.3	73.3	0.0	0.0	30
20歳代	14.3	19.0	6.3	0.0	65.1	1.6	0.0	4.8	33.3	4.8	1.6	63
30歳代	16.1	16.1	3.4	0.0	74.7	1.1	0.0	0.0	12.6	4.6	0.0	87
40歳代	13.0	9.6	2.1	0.0	84.2	0.7	0.0	0.7	11.0	0.7	0.0	146
50歳代	8.6	4.9	5.5	0.0	83.4	0.6	0.0	3.7	8.6	0.0	2.5	163
60～64歳	14.9	13.5	6.8	0.0	79.7	1.4	0.0	1.4	6.8	1.4	0.0	74
65～69歳	11.5	11.5	1.6	3.3	80.3	3.3	0.0	4.9	6.6	3.3	0.0	61
70～74歳	17.2	15.5	3.4	3.4	84.5	3.4	1.7	5.2	3.4	0.0	1.7	58
75～79歳	19.2	17.3	1.9	3.8	71.2	1.9	1.9	0.0	1.9	3.8	1.9	52
80歳以上	27.9	6.6	6.6	11.5	55.7	6.6	0.0	6.6	9.8	1.6	4.9	61
大塚校区	15.6	6.3	3.1	1.6	81.3	0.0	0.0	0.0	7.8	1.6	1.6	64
三谷校区	15.5	13.6	2.7	2.7	71.8	1.8	0.0	0.9	16.4	1.8	0.9	110
蒲郡校区	18.3	17.1	3.7	1.8	75.0	0.6	0.0	0.6	13.4	2.4	0.6	164
中部校区	20.9	18.6	4.7	1.6	69.8	0.0	0.0	0.0	11.6	2.3	2.3	129
塩津校区	16.1	15.1	9.7	0.0	71.0	2.2	0.0	2.2	16.1	2.2	2.2	93
形原校区	12.2	10.5	2.9	2.3	78.5	3.5	1.2	8.1	12.2	0.6	0.6	172
西浦校区	6.3	1.6	3.1	3.1	81.3	7.8	0.0	10.9	9.4	1.6	1.6	64

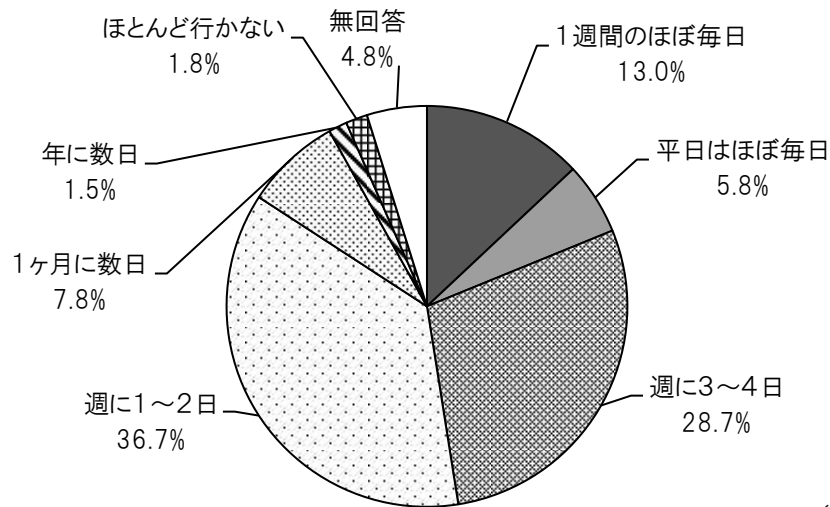
(2) 「買い物や娯楽」における外出頻度・交通手段

外出頻度は、「週に1～2日」が36.7%と最も高い。

年齢別の「週に1～2日」外出する層は「30歳代」が57.4%と最も高く、「40歳代」(52.1%)と「20歳代」(51.4%)も50%を超えている。居住地別では「塩津校区」(47.3%)、「三谷校区」(40.6%)、「大塚校区」(40.4%)が40%以上となっている。

交通手段は、「自家用車」が81.9%と最も高い。年齢別の「自家用車」利用者は「20歳代」～「70～74歳」が80%以上で、居住地別では「大塚校区」で89.9%と最も高く、全校区で80%前後以上となっている。

図表 2-7 外出頻度 (買い物や娯楽)

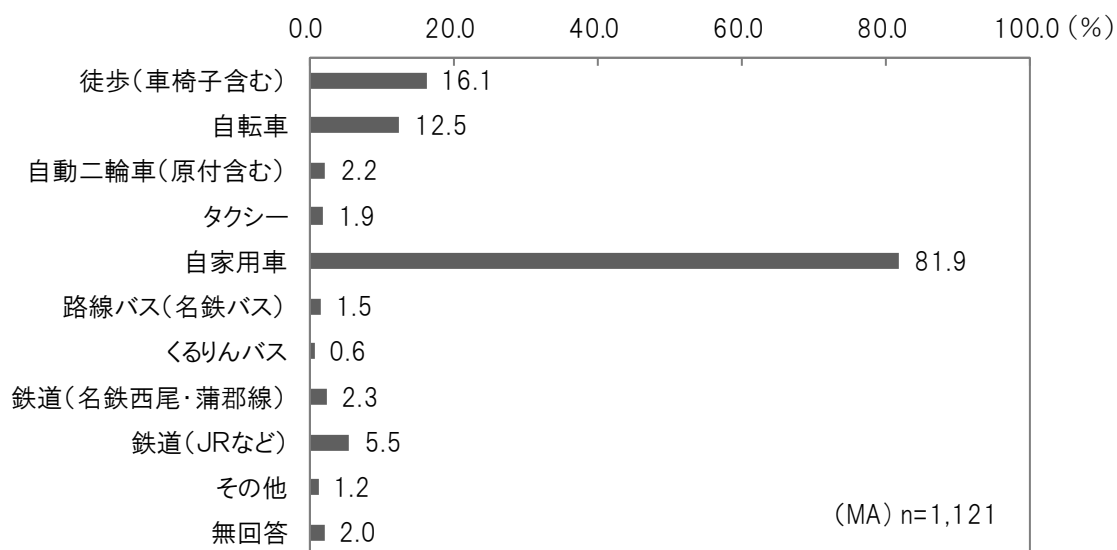


(SA) n=1,200

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	無回答	合計
全体 (%)	13.0	5.8	28.7	36.7	7.8	1.5	1.8	4.8	1,200
20歳未満	3.1	3.1	6.3	28.1	34.4	3.1	9.4	12.5	32
20歳代	9.7	1.4	8.3	51.4	16.7	2.8	2.8	6.9	72
30歳代	7.9	2.0	21.8	57.4	8.9	1.0	0.0	1.0	101
40歳代	6.1	3.1	29.4	52.1	4.3	0.6	1.2	3.1	163
50歳代	14.1	6.1	30.3	38.4	6.6	0.0	0.5	4.0	198
60～64歳	17.6	2.9	38.2	32.4	2.9	1.0	1.0	3.9	102
65～69歳	16.0	12.0	34.4	27.2	5.6	2.4	0.0	2.4	125
70～74歳	19.9	8.8	33.1	25.7	4.4	2.2	0.7	5.1	136
75～79歳	15.0	7.5	29.0	31.8	12.1	0.0	0.9	3.7	107
80歳以上	12.1	6.4	29.9	24.2	7.0	3.8	5.7	10.8	157
大塚校区	12.8	5.3	26.6	40.4	8.5	1.1	2.1	3.2	94
三谷校区	12.6	7.4	24.6	40.6	6.3	1.1	2.9	4.6	175
蒲郡校区	13.5	5.2	33.3	31.0	9.9	0.8	1.6	4.8	252
中部校区	16.0	4.6	29.1	38.3	6.3	1.1	0.6	4.0	175
塩津校区	10.3	4.1	26.0	47.3	7.5	1.4	1.4	2.1	146
形原校区	11.9	7.3	28.4	31.8	9.2	2.3	1.5	7.7	261
西浦校区	15.2	5.4	27.2	37.0	3.3	3.3	3.3	5.4	92

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）

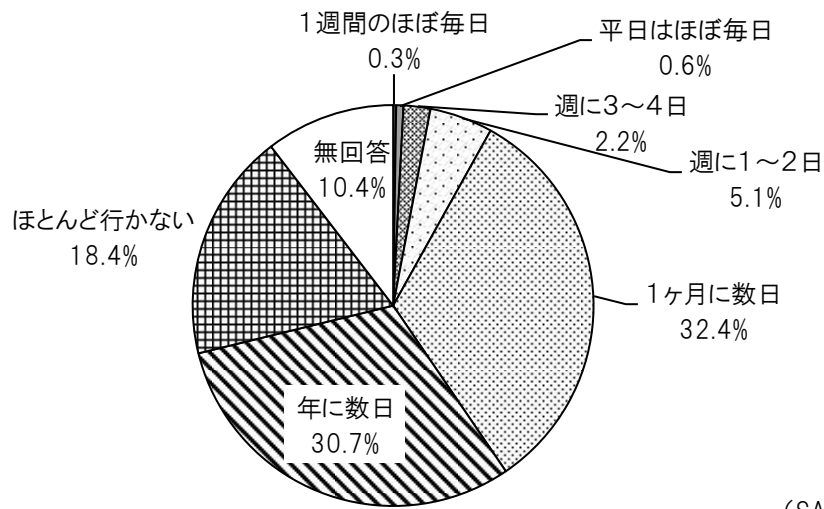
(%)	含 む 歩 （ 車 椅 子 ）	自 転 車	（ 自 動 二 輪 車 ） （ 原 付 含 む ）	タ ク シ ー	自 家 用 車	鉄 路 バ ス （ 名 鉄 ）	く る り ん バ ス	尾 鉄 道 （ 名 鉄 西 ）	ど 鉄 道 （ J R な ）	そ の 他	無 回 答	合 計
全体	16.1	12.5	2.2	1.9	81.9	1.5	0.6	2.3	5.5	1.2	2.0	1,121
20歳未満	48.0	60.0	8.0	0.0	52.0	0.0	0.0	8.0	32.0	0.0	0.0	25
20歳代	18.5	15.4	3.1	0.0	80.0	1.5	0.0	6.2	20.0	1.5	1.5	65
30歳代	13.0	8.0	1.0	0.0	89.0	0.0	0.0	0.0	3.0	1.0	1.0	100
40歳代	12.2	11.5	1.3	3.2	90.4	1.3	0.0	1.3	5.8	0.0	0.6	156
50歳代	12.7	7.4	3.2	0.0	89.9	2.1	0.5	2.6	4.2	0.0	1.6	189
60～64歳	15.5	10.3	3.1	0.0	87.6	0.0	0.0	1.0	3.1	2.1	1.0	97
65～69歳	12.3	9.8	0.0	1.6	88.5	0.8	0.8	2.5	2.5	0.8	2.5	122
70～74歳	14.8	13.3	1.6	0.8	84.4	2.3	0.8	3.1	4.7	0.0	2.3	128
75～79歳	15.7	16.7	2.0	4.9	70.6	1.0	2.9	1.0	1.0	3.9	4.9	102
80歳以上	26.7	13.7	3.8	6.1	58.0	3.8	0.8	3.1	6.1	3.1	3.1	131
大塚校区	13.5	7.9	1.1	1.1	89.9	2.2	1.1	1.1	6.7	2.2	0.0	89
三谷校区	15.4	13.6	1.2	3.1	79.6	1.2	0.0	0.6	7.4	0.0	1.9	162
蒲郡校区	21.6	16.1	1.7	3.4	79.7	1.7	0.4	0.4	8.1	0.8	2.5	236
中部校区	19.2	13.2	2.4	1.2	82.6	0.0	0.6	0.0	4.2	1.2	0.0	167
塩津校区	9.9	12.8	5.7	0.7	83.7	2.8	0.0	1.4	2.1	3.5	1.4	141
形原校区	16.0	11.0	2.5	1.3	81.0	0.4	1.7	6.3	5.1	0.8	3.0	237
西浦校区	10.7	7.1	0.0	1.2	81.0	4.8	0.0	7.1	3.6	0.0	4.8	84

(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32.4%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50.7%と最も高く、「75～79歳」で44.9%となっている。居住地別では「三谷校区」が28.0%と最も低い。

交通手段は、「自家用車」が81.4%と最も高い。年齢別の「自家用車」利用者は「20歳未満～「75～79歳」が60%以上で、居住地別では全校区で70%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）

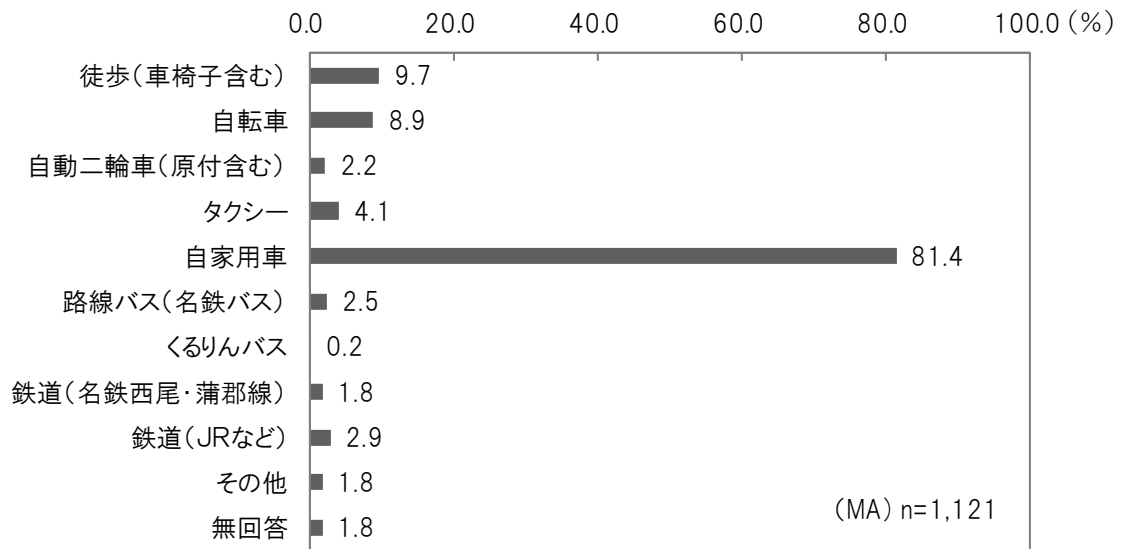


(SA) n=1,200

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	無回答	合計
全体	0.3	0.6	2.2	5.1	32.4	30.7	18.4	10.4	1,200
20歳未満	0.0	0.0	0.0	0.0	9.4	9.4	65.6	15.6	32
20歳代	0.0	0.0	1.4	0.0	15.3	36.1	33.3	13.9	72
30歳代	0.0	1.0	0.0	2.0	19.8	42.6	27.7	6.9	101
40歳代	0.0	0.0	0.0	3.1	24.5	38.0	27.6	6.7	163
50歳代	0.0	0.5	0.0	1.0	30.3	40.9	17.7	9.6	198
60～64歳	0.0	1.0	2.0	2.0	26.5	36.3	20.6	11.8	102
65～69歳	0.0	0.0	2.4	6.4	36.0	34.4	9.6	11.2	125
70～74歳	0.7	0.0	2.2	5.1	50.7	21.3	8.1	11.8	136
75～79歳	0.0	1.9	8.4	9.3	44.9	21.5	7.5	6.5	107
80歳以上	1.3	1.3	5.1	14.6	39.5	12.7	10.2	15.3	157
大塚校区	0.0	0.0	2.1	4.3	36.2	30.9	17.0	9.6	94
三谷校区	0.6	0.6	2.3	6.3	28.0	34.3	18.3	9.7	175
蒲郡校区	0.8	0.8	1.2	4.4	29.8	30.2	22.2	10.7	252
中部校区	0.0	0.0	1.1	4.6	30.3	32.0	20.6	11.4	175
塩津校区	0.0	0.0	0.7	4.8	41.1	26.7	17.8	8.9	146
形原校区	0.0	1.1	3.4	5.7	32.6	28.0	16.9	12.3	261
西浦校区	0.0	1.1	3.3	5.4	33.7	37.0	12.0	7.6	92

図表 2-13 交通手段（病院や福祉施設利用）



図表 2-14 交通手段（病院や福祉施設利用）（年齢別・居住地別）

(%)	含 む 歩 （ 車 椅 子 ）	自 転 車	（ 自 動 二 輪 車 ） （ 原 付 含 む ）	タ ク シ ー	自 家 用 車	鉄 路 バ ス （ 名 鉄 ）	く る り ん バ ス	尾 鉄 道 （ 名 鉄 西 ）	ど 鉄 道 （ J R な ）	そ の 他	無 回 答	合 計
全体	9.7	8.9	2.2	4.1	81.4	2.5	0.2	1.8	2.9	1.8	1.8	854
20歳未満	16.7	50.0	0.0	16.7	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6
20歳代	10.5	18.4	5.3	2.6	76.3	2.6	0.0	0.0	10.5	5.3	2.6	38
30歳代	10.6	10.6	0.0	0.0	89.4	0.0	0.0	0.0	3.0	0.0	1.5	66
40歳代	4.7	3.7	0.9	0.0	96.3	1.9	0.0	1.9	1.9	0.0	0.9	107
50歳代	5.6	4.9	1.4	0.7	91.7	1.4	0.0	2.1	2.8	0.0	0.7	144
60～64歳	10.1	10.1	7.2	0.0	85.5	0.0	0.0	1.4	1.4	1.4	0.0	69
65～69歳	4.0	8.1	0.0	2.0	87.9	2.0	0.0	5.1	2.0	1.0	1.0	99
70～74歳	12.8	8.3	1.8	3.7	81.7	1.8	0.9	0.0	1.8	0.0	0.9	109
75～79歳	9.8	10.9	2.2	8.7	70.7	3.3	1.1	0.0	0.0	3.3	4.3	92
80歳以上	20.5	10.3	4.3	15.4	54.7	6.8	0.0	3.4	6.8	6.8	4.3	117
大塚校区	7.2	0.0	1.4	0.0	92.8	0.0	0.0	0.0	2.9	0.0	1.4	69
三谷校区	8.7	12.7	2.4	6.3	74.6	0.8	0.0	1.6	2.4	0.8	4.0	126
蒲郡校区	13.6	16.0	1.8	5.9	79.9	1.8	0.0	0.0	3.6	1.2	1.2	169
中部校区	10.1	10.9	0.8	1.7	86.6	1.7	0.0	0.0	2.5	1.7	0.8	119
塩津校区	5.6	5.6	4.7	2.8	83.2	1.9	0.0	1.9	0.9	2.8	0.9	107
形原校区	11.4	5.9	2.7	4.9	76.2	3.8	1.1	3.8	4.3	3.2	2.7	185
西浦校区	5.4	4.1	1.4	4.1	86.5	8.1	0.0	5.4	2.7	1.4	0.0	74

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」(14.8%)と「やや感じている」(16.2%)が31.0%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、「20歳代」「40歳代」～「60～64歳」「80歳以上」で35%以上となっている。

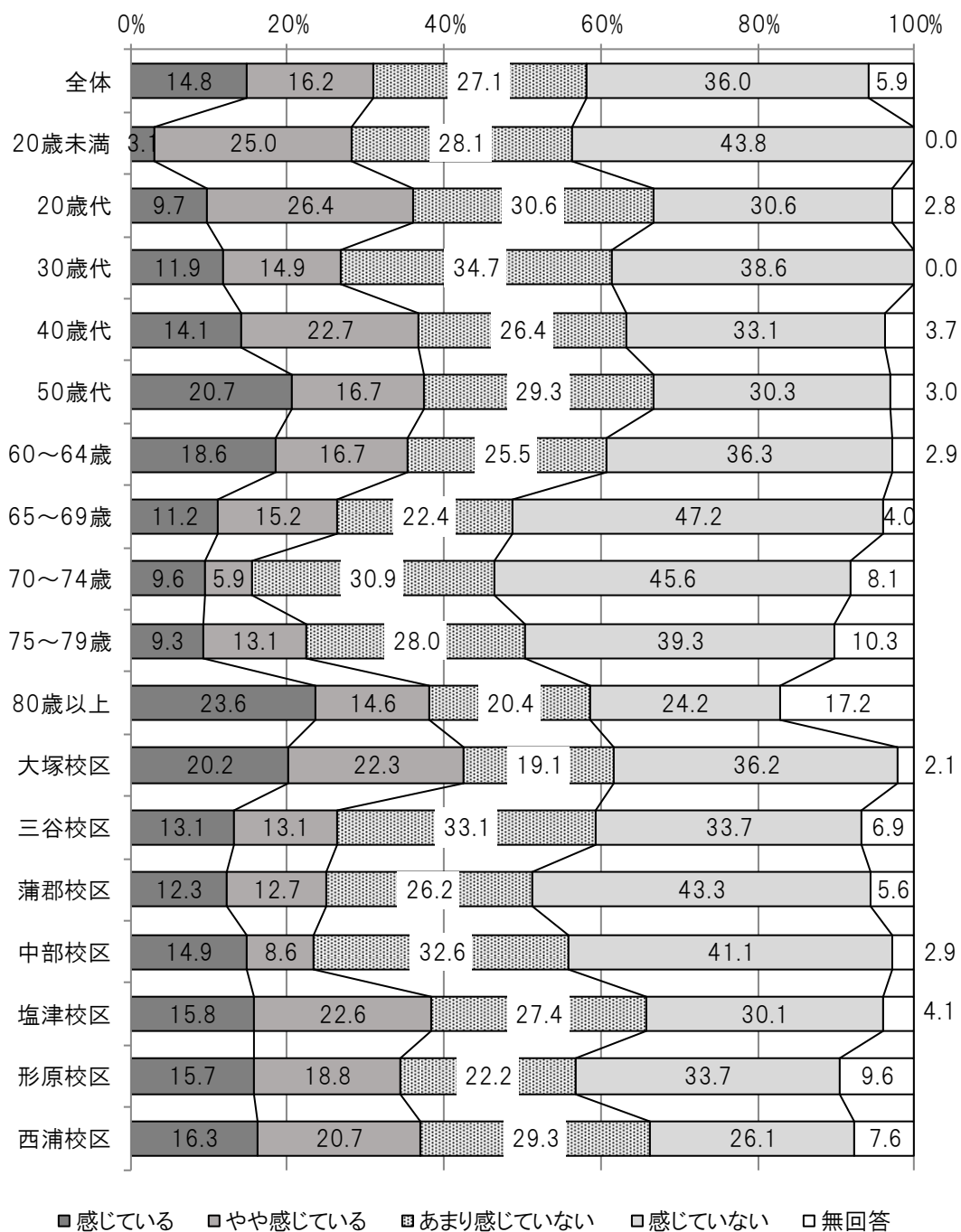
居住地別では、「大塚校区」で42.5%と唯一40%以上となっている。

不便を感じる理由としては、「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51.9%と最も高く、次いで「車の方が公共交通と比べて便利」(50.5%)、「自宅からバス停までが遠い」が(43.0%)となっている。

年齢別では、上位の項目は同様であるが、「40歳代」と「70～74歳」で「車の方が公共交通と比べて便利」(ともに66.7%)が最も高くなっている。

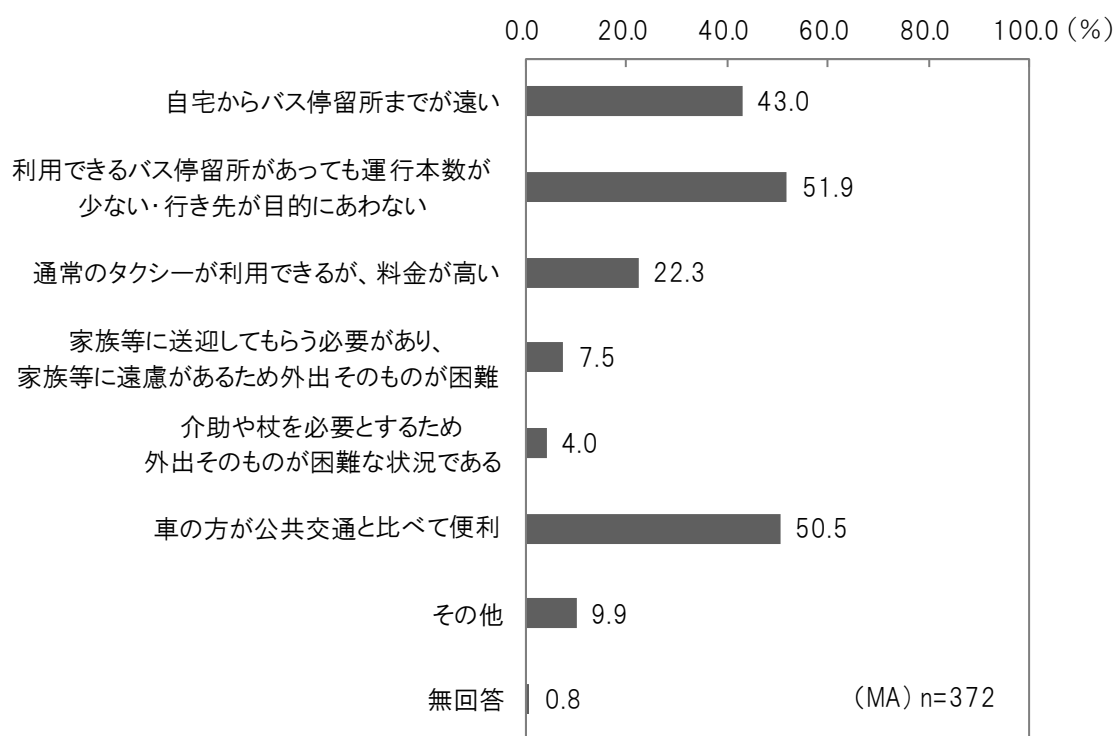
居住地別も上位の項目は同様であるが「大塚校区」で「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」が65.0%と最も高くなっている。

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=1,200

図表 3-2 日常の公共交通での移動における不便の理由



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）

(%)	自宅からバス停留所までが遠い	利用できないバス停留所があっても運賃が高い	通常のタクシーが利用できるが、料金の高さが困難	家族等に送迎してもらおう必要があるため外出そのものが困難な状況である	介助や杖を必要とするため外出そのものが困難な状況である	車の方が公共交通と比べて便利	その他	無回答	合計
全体	43.0	51.9	22.3	7.5	4.0	50.5	9.9	0.8	372
20歳未満	44.4	33.3	11.1	11.1	0.0	44.4	44.4	0.0	9
20歳代	50.0	38.5	7.7	7.7	0.0	46.2	7.7	0.0	26
30歳代	33.3	37.0	7.4	0.0	0.0	51.9	37.0	0.0	27
40歳代	35.0	63.3	18.3	3.3	3.3	66.7	11.7	0.0	60
50歳代	51.4	47.3	24.3	8.1	0.0	54.1	10.8	0.0	74
60～64歳	38.9	72.2	16.7	2.8	0.0	55.6	2.8	0.0	36
65～69歳	54.5	54.5	33.3	0.0	3.0	51.5	12.1	3.0	33
70～74歳	42.9	47.6	33.3	0.0	4.8	66.7	0.0	0.0	21
75～79歳	29.2	58.3	12.5	16.7	12.5	45.8	0.0	4.2	24
80歳以上	43.3	45.0	36.7	20.0	13.3	25.0	1.7	1.7	60
大塚校区	45.0	65.0	32.5	10.0	7.5	50.0	15.0	0.0	40
三谷校区	39.1	41.3	21.7	6.5	10.9	52.2	6.5	0.0	46
蒲郡校区	34.9	57.1	9.5	6.3	6.3	52.4	15.9	0.0	63
中部校区	70.7	46.3	34.1	7.3	0.0	36.6	12.2	0.0	41
塩津校区	44.6	42.9	30.4	7.1	1.8	41.1	7.1	1.8	56
形原校区	46.7	52.2	15.6	8.9	2.2	53.3	6.7	1.1	90
西浦校区	14.7	61.8	23.5	5.9	0.0	70.6	8.8	2.9	34

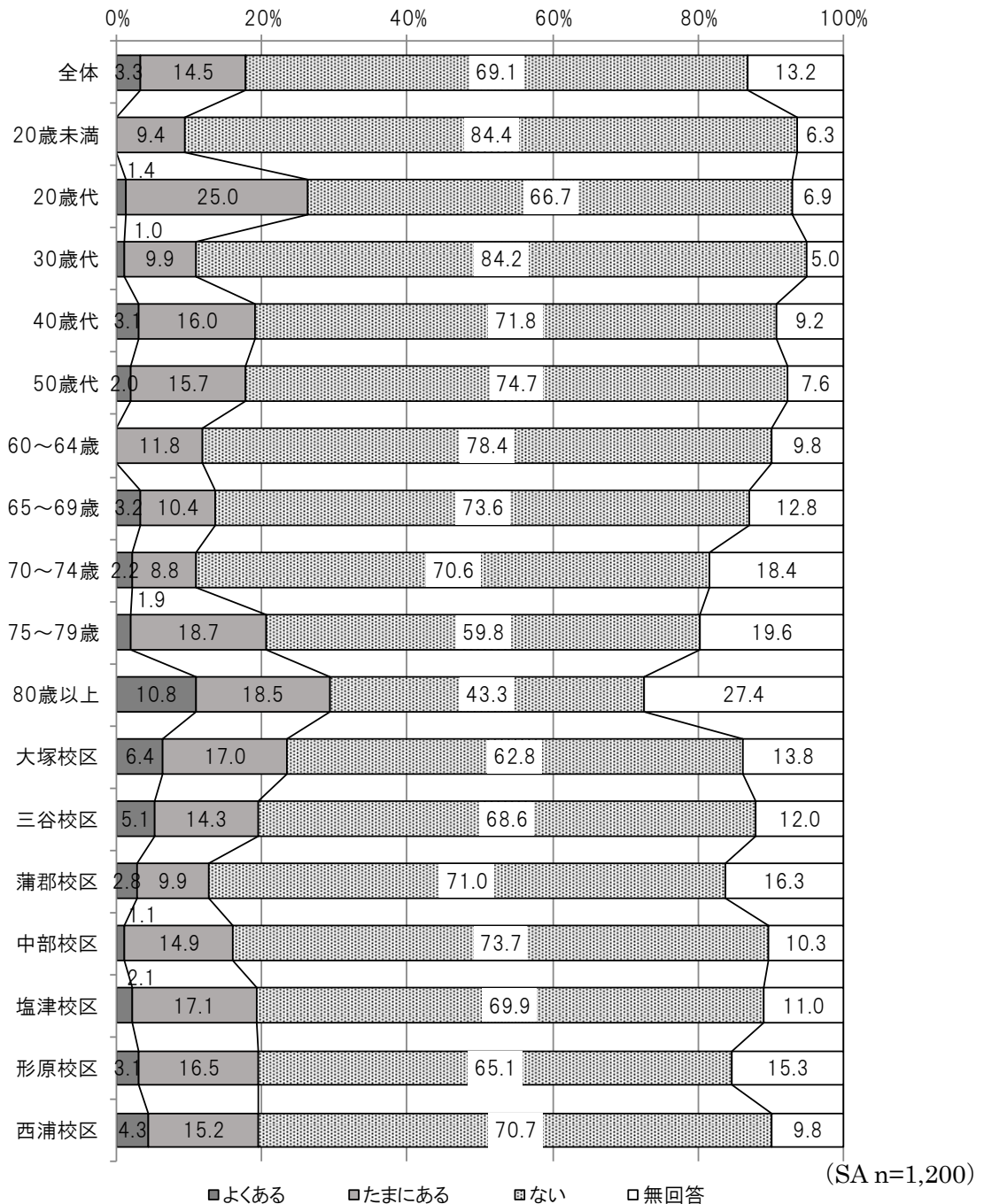
問3-2 公共交通が「ない」あるいは「利用しづらい」ために、外出を控えたことの有無

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」(3.3%)と「たまにある」(14.5%)が17.8%である。

年齢別では、「80歳以上」が29.3%と最も高く、次いで「20歳代」が26.4%、「75~79歳」が20.6%となっている。

居住地別では、「大塚校区」が23.4%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



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86.8%で大半を占めており、利用しても「年に数日」(6.8%)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17.7%(2.5%+2.5%+12.7%)となっている。

居住地別では「西浦校区」が19.6%(1.1%+1.1%+5.4%+12.0%)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	無回答	合計
全体	0.2	0.8	1.2	6.8	86.8	4.3	1,200
20歳未満	0.0	0.0	0.0	3.1	93.8	3.1	32
20歳代	1.4	0.0	0.0	4.2	91.7	2.8	72
30歳代	0.0	0.0	0.0	3.0	97.0	0.0	101
40歳代	0.0	0.0	1.2	4.3	92.6	1.8	163
50歳代	0.0	1.0	0.5	7.1	89.9	1.5	198
60～64歳	0.0	2.0	1.0	3.9	89.2	3.9	102
65～69歳	0.0	0.0	1.6	8.8	84.8	4.8	125
70～74歳	0.0	0.7	1.5	10.3	80.9	6.6	136
75～79歳	0.9	0.0	1.9	3.7	87.9	5.6	107
80歳以上	0.0	2.5	2.5	12.7	73.2	8.9	157
大塚校区	0.0	4.3	0.0	2.1	89.4	4.3	94
三谷校区	0.0	0.6	0.6	4.6	89.7	4.6	175
蒲郡校区	0.4	0.0	0.4	4.8	90.5	4.0	252
中部校区	0.0	0.6	0.6	6.9	87.4	4.6	175
塩津校区	0.0	1.4	1.4	8.2	87.0	2.1	146
形原校区	0.0	0.0	1.5	9.6	82.8	6.1	261
西浦校区	1.1	1.1	5.4	12.0	79.3	1.1	92

(2) 利用するバス

利用するバスは、「路線バス（名鉄バス）」が 86.0%と大半を占めている。

年齢別では、各年代で「路線バス（名鉄バス）」が 70%以上となっている。「20歳未満」～「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 66.7%と「路線バス（名鉄バス）」（83.3%）に次ぐ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）

(%)	ス 路 線 バ ス （ 名 鉄 バ ス	く る り ん バ ス	ラ グ ー ナ テ ン ボ ス 無 料 シャ トル バ ス	送 迎 バ ス ふ れ あ い 入 浴	ス ホ テ ル ・ 旅 館 送 迎 バ ス	そ の 他	無 回 答	合 計
全体	86.0	10.3	16.8	2.8	6.5	0.9	1.9	107
20歳未満	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1
20歳代	100.0	0.0	75.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4
30歳代	100.0	0.0	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	3
40歳代	100.0	0.0	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0	9
50歳代	82.4	5.9	29.4	0.0	5.9	5.9	0.0	17
60～64歳	100.0	0.0	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	7
65～69歳	76.9	23.1	15.4	0.0	7.7	0.0	0.0	13
70～74歳	88.2	11.8	5.9	0.0	11.8	0.0	0.0	17
75～79歳	85.7	28.6	0.0	14.3	0.0	0.0	0.0	7
80歳以上	78.6	10.7	7.1	7.1	7.1	0.0	7.1	28
大塚校区	83.3	16.7	66.7	0.0	0.0	16.7	0.0	6
三谷校区	50.0	20.0	0.0	0.0	40.0	0.0	0.0	10
蒲郡校区	78.6	14.3	21.4	14.3	7.1	0.0	0.0	14
中部校区	78.6	14.3	35.7	0.0	0.0	0.0	0.0	14
塩津校区	93.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.3	16
形原校区	100.0	13.8	13.8	0.0	6.9	0.0	0.0	29
西浦校区	88.9	0.0	11.1	5.6	0.0	0.0	5.6	18

(3) 利用目的

利用目的は、「通院」が43.9%で最も高く、次いで「趣味・娯楽」(23.4%)、「買い物」(21.5%)となっている。

年齢別でも上位の項目は同様であるが、「趣味・娯楽」は「20歳未満」(100.0%)と「30歳代」(66.7%)で高く、「買い物」は「40歳代」で44.4%と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、「通院」が最も高いのは「三谷校区」(50.0%)、「趣味・娯楽」が最も高いのは「中部校区」(64.3%)、「買い物」で最も高いのは「蒲郡校区」(35.7%)となっている。

図表 4-3 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	無回答	合計
(%)												
全体	4.7	1.9	21.5	0.0	23.4	5.6	43.9	0.9	3.7	9.3	4.7	107
20歳未満	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1
20歳代	25.0	25.0	25.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4
30歳代	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3
40歳代	11.1	0.0	44.4	0.0	33.3	0.0	22.2	0.0	0.0	33.3	0.0	9
50歳代	11.8	0.0	5.9	0.0	23.5	0.0	35.3	0.0	11.8	17.6	0.0	17
60～64歳	0.0	0.0	28.6	0.0	57.1	14.3	28.6	0.0	0.0	0.0	0.0	7
65～69歳	0.0	0.0	15.4	0.0	15.4	7.7	46.2	0.0	0.0	7.7	7.7	13
70～74歳	5.9	0.0	11.8	0.0	23.5	0.0	47.1	5.9	5.9	5.9	11.8	17
75～79歳	0.0	0.0	14.3	0.0	14.3	0.0	71.4	0.0	0.0	14.3	0.0	7
80歳以上	0.0	0.0	35.7	0.0	7.1	7.1	60.7	0.0	3.6	3.6	7.1	28
大塚校区	16.7	0.0	33.3	0.0	50.0	0.0	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	6
三谷校区	0.0	0.0	30.0	0.0	0.0	10.0	50.0	10.0	0.0	10.0	10.0	10
蒲郡校区	7.1	0.0	35.7	0.0	0.0	14.3	28.6	0.0	7.1	21.4	0.0	14
中部校区	0.0	14.3	7.1	0.0	64.3	0.0	21.4	0.0	0.0	7.1	0.0	14
塩津校区	0.0	0.0	25.0	0.0	25.0	6.3	56.3	0.0	6.3	18.8	0.0	16
形原校区	6.9	0.0	20.7	0.0	27.6	6.9	48.3	0.0	0.0	3.4	6.9	29
西浦校区	5.6	0.0	11.1	0.0	5.6	0.0	61.1	0.0	11.1	5.6	11.1	18

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」(6.5%)と「おおむね満足」(29.9%)が36.4%、「やや不満」(25.2%)と「不満」(17.8%)が43.0%となっている。また、「バスを必要としない」は9.3%となっている。

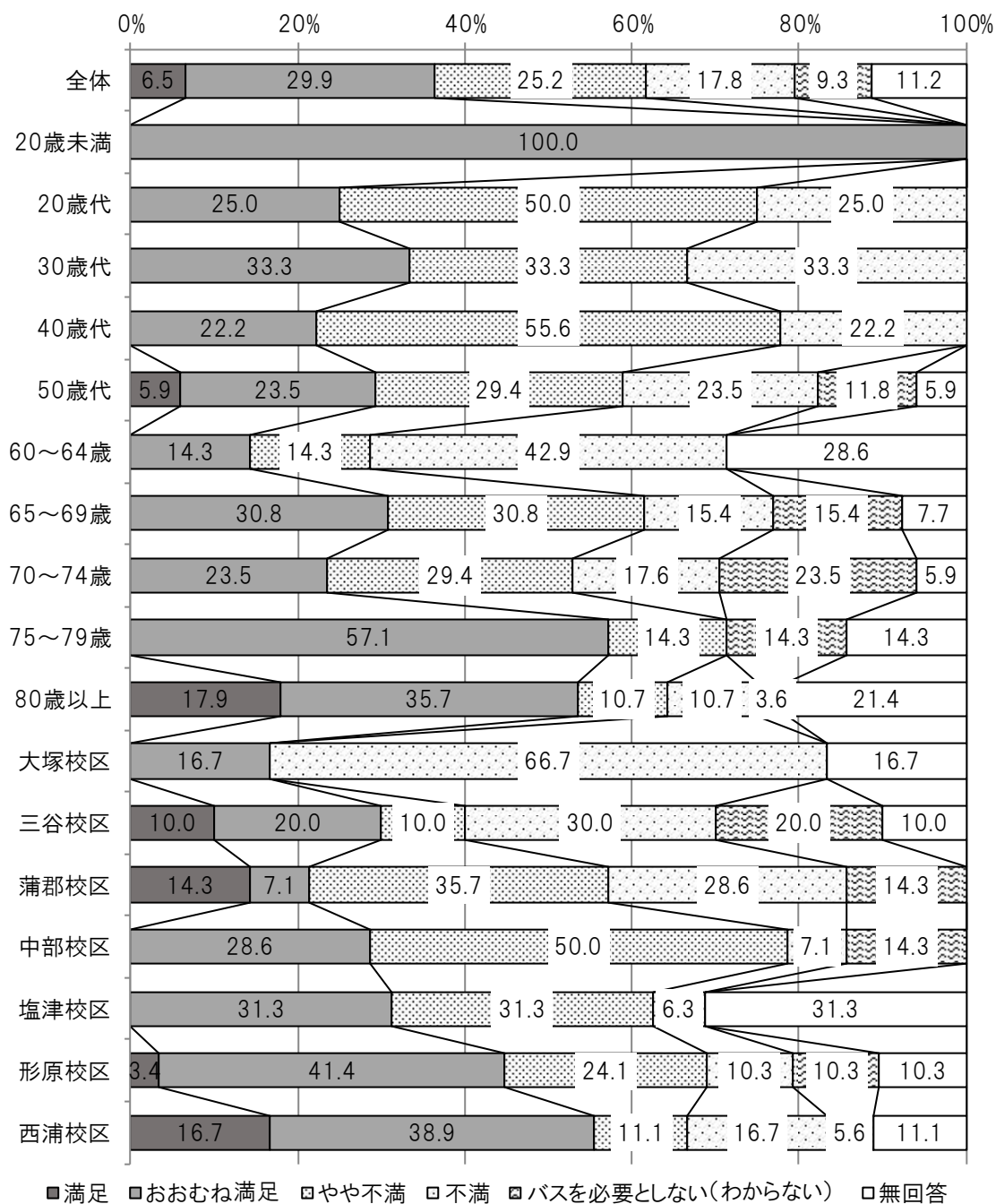
年齢別では、「満足」と「おおむね満足」が「20歳未満」で100.0%、「75～79歳」で57.1%となっており、「60～64歳」は14.3%と最も低くなっている。

居住地別では、「西浦校区」が55.6%と最も高く、次いで、「形原校区」(44.8%)、「塩津校区」(31.3%)となっており、「大塚校区」が16.7%と最も低くなっている。

満足の理由は、「自宅から停留所までが近い」が56.4%と最も高く、次いで「座れる」(53.8%)、「目的地に直接行ける」(46.2%)となっている。

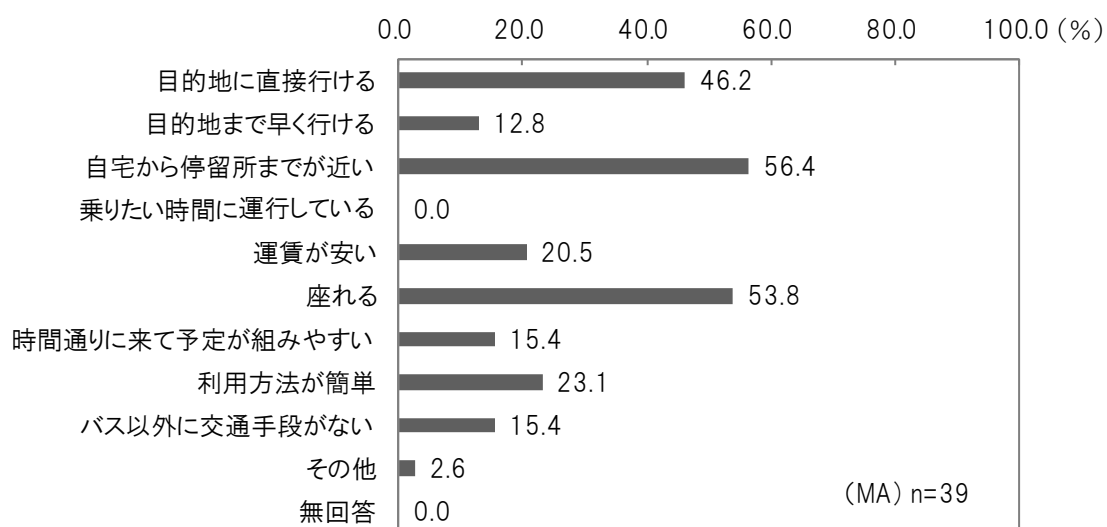
「不満」の理由は、「乗りたい時間に運行していない」が76.1%と最も高く、次いで「目的地まで早く行けない(時間がかかる)」が30.4%、「自宅から停留所までが遠い」が23.9%となっている。

図表 4-4 サービス水準の満足度（年齢別・居住地別）

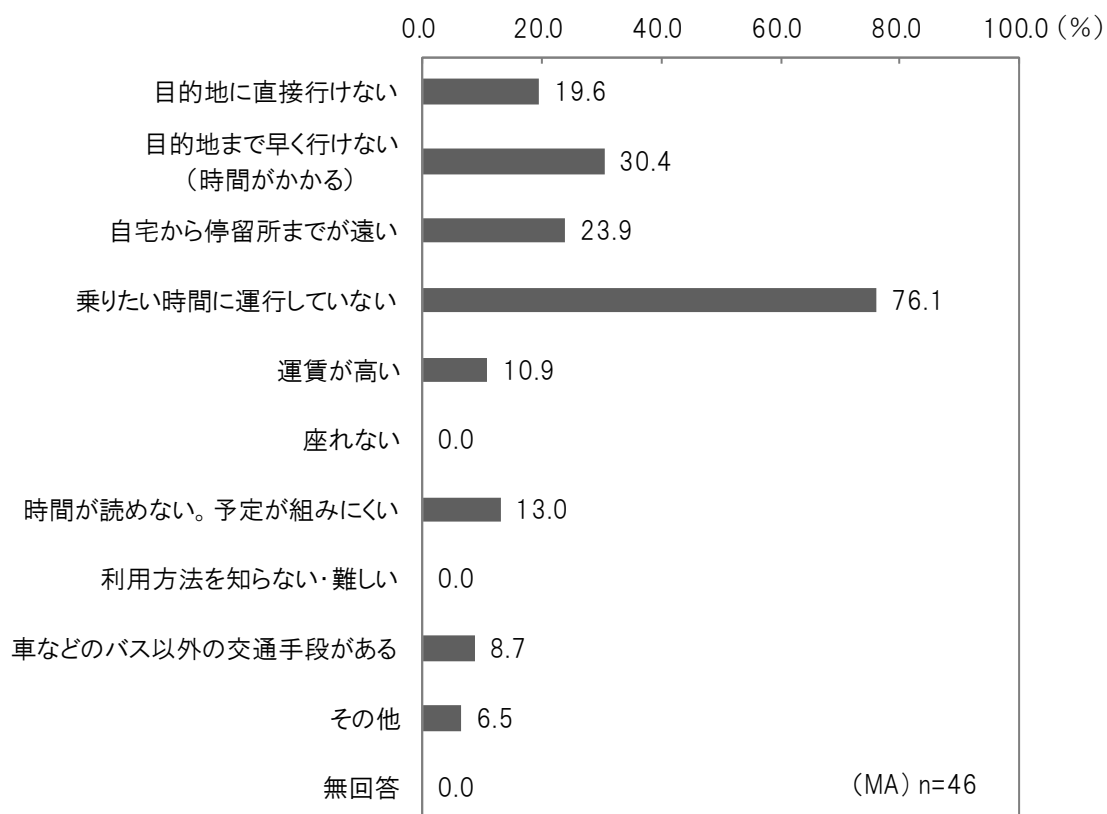


(SA) n=107

図表 4-5 満足の理由



図表 4-6 不満の理由



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78.6%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」において15.6%が「週に3日以上」利用している。
 居住地別では「西浦校区」(53.3%=4.3%+2.2%+9.8%+37.0%)と「形原校区」(41.4%=2.3%+2.7%+8.8%+27.6%)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）

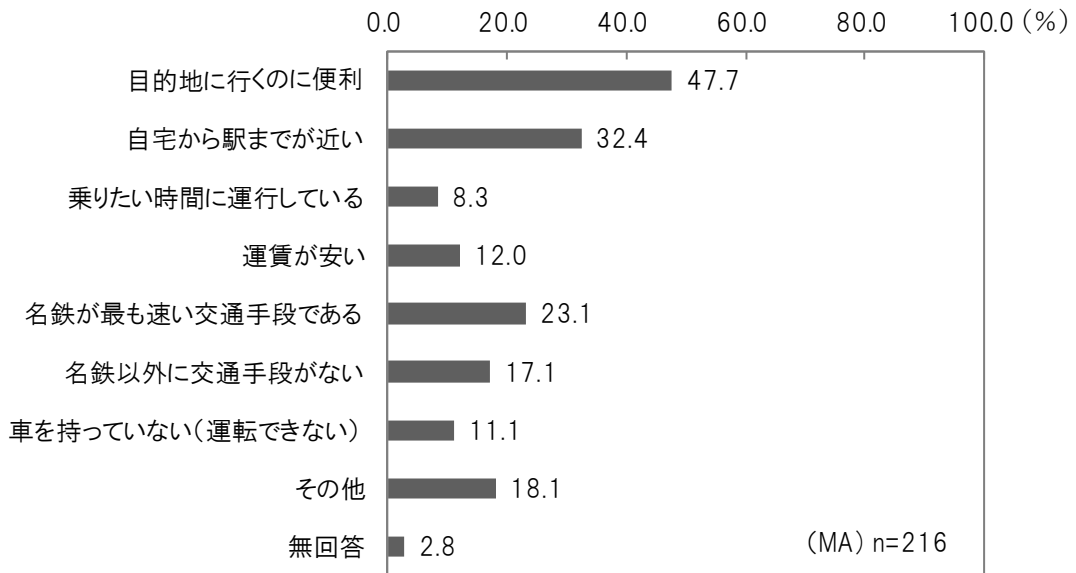
(%)	週に3日以上	週に1～2日	1ヶ月に数日	年に数日	ほとんど乗らない	無回答	合計
全体	0.9	0.8	3.8	12.5	78.6	3.4	1,200
20歳未満	15.6	0.0	3.1	3.1	78.1	0.0	32
20歳代	5.6	0.0	6.9	11.1	73.6	2.8	72
30歳代	0.0	0.0	1.0	13.9	85.1	0.0	101
40歳代	0.0	0.6	4.3	17.2	77.3	0.6	163
50歳代	0.5	1.0	2.0	15.2	81.3	0.0	198
60～64歳	1.0	1.0	2.9	10.8	81.4	2.9	102
65～69歳	0.0	1.6	8.0	10.4	73.6	6.4	125
70～74歳	0.0	0.7	5.1	15.4	73.5	5.1	136
75～79歳	0.0	0.9	2.8	7.5	84.1	4.7	107
80歳以上	0.0	1.3	1.9	10.2	77.7	8.9	157
大塚校区	0.0	0.0	0.0	7.4	88.3	4.3	94
三谷校区	0.0	0.0	1.7	2.3	90.9	5.1	175
蒲郡校区	0.4	0.0	0.4	5.2	90.9	3.2	252
中部校区	0.0	0.0	1.1	2.9	92.6	3.4	175
塩津校区	0.0	0.7	4.8	10.3	82.2	2.1	146
形原校区	2.3	2.7	8.8	27.6	56.3	2.3	261
西浦校区	4.3	2.2	9.8	37.0	42.4	4.3	92

(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47.7%と最も高く、次いで「自宅から駅までが近い」(32.4%)となっている。

「名鉄が最も速い交通手段である」を年齢別で見ると「75～79歳」が50.0%と最も高くなっている。居住地別では、「三谷校区」と「中部校区」(それぞれ28.6%)が最も高くなっている。

図表 5-2 利用する理由



図表 5-3 利用する理由 (年齢別・居住地別)

	便目的 目的地 に行く のに (%)	近自 い宅 から 駅 まで が	運乗 行り した てい 時間 に	運賃 が 安い	交名 通鉄 手 が 段 最 も 速 い	段名 が鉄 が な 以 外 に 交 通 手	(車 を 持 っ て き て き な い な い	そ の 他	無 回 答	合 計
全体	47.7	32.4	8.3	12.0	23.1	17.1	11.1	18.1	2.8	216
20歳未満	57.1	28.6	14.3	14.3	28.6	14.3	28.6	0.0	0.0	7
20歳代	58.8	47.1	0.0	0.0	11.8	11.8	0.0	11.8	5.9	17
30歳代	53.3	13.3	0.0	6.7	13.3	33.3	0.0	26.7	0.0	15
40歳代	41.7	22.2	8.3	5.6	13.9	19.4	2.8	27.8	2.8	36
50歳代	48.6	40.5	8.1	21.6	13.5	18.9	5.4	16.2	0.0	37
60～64歳	31.3	31.3	6.3	18.8	31.3	12.5	12.5	25.0	6.3	16
65～69歳	52.0	40.0	4.0	12.0	28.0	16.0	20.0	12.0	0.0	25
70～74歳	58.6	34.5	13.8	13.8	27.6	13.8	17.2	24.1	0.0	29
75～79歳	25.0	8.3	0.0	0.0	50.0	16.7	0.0	16.7	16.7	12
80歳以上	42.9	42.9	23.8	19.0	33.3	14.3	33.3	4.8	4.8	21
大塚校区	28.6	14.3	0.0	0.0	14.3	14.3	14.3	42.9	0.0	7
三谷校区	71.4	28.6	14.3	0.0	28.6	0.0	14.3	14.3	0.0	7
蒲郡校区	60.0	6.7	6.7	6.7	13.3	20.0	0.0	26.7	0.0	15
中部校区	42.9	14.3	0.0	28.6	28.6	14.3	0.0	0.0	14.3	7
塩津校区	52.2	30.4	13.0	13.0	13.0	8.7	17.4	13.0	4.3	23
形原校区	47.2	33.3	6.5	13.9	25.0	17.6	13.0	16.7	3.7	108
西浦校区	42.9	44.9	12.2	10.2	26.5	22.4	8.2	20.4	0.0	49

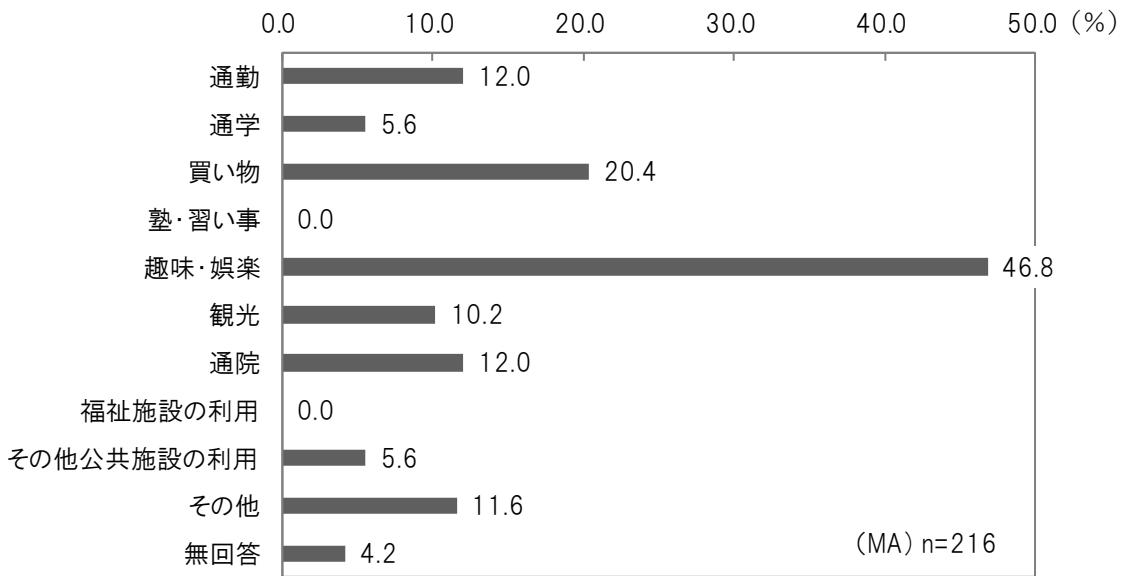
(3) 利用目的

利用目的は「趣味・娯楽」が46.8%と最も高く、次いで、「買い物」(20.4%)、「通勤・通院」(12.0%)となっている。

年齢別では、「買い物」は「65～69歳」で44.0%、「通院」は「80歳以上」が33.0%で高くなっている。

居住地別では、「買い物」では「塩津校区」(30.4%)と「三谷校区」(28.6%)が高く、「通院」では「三谷地区」(28.6%)で高くなっている。

図表 5-4 利用目的



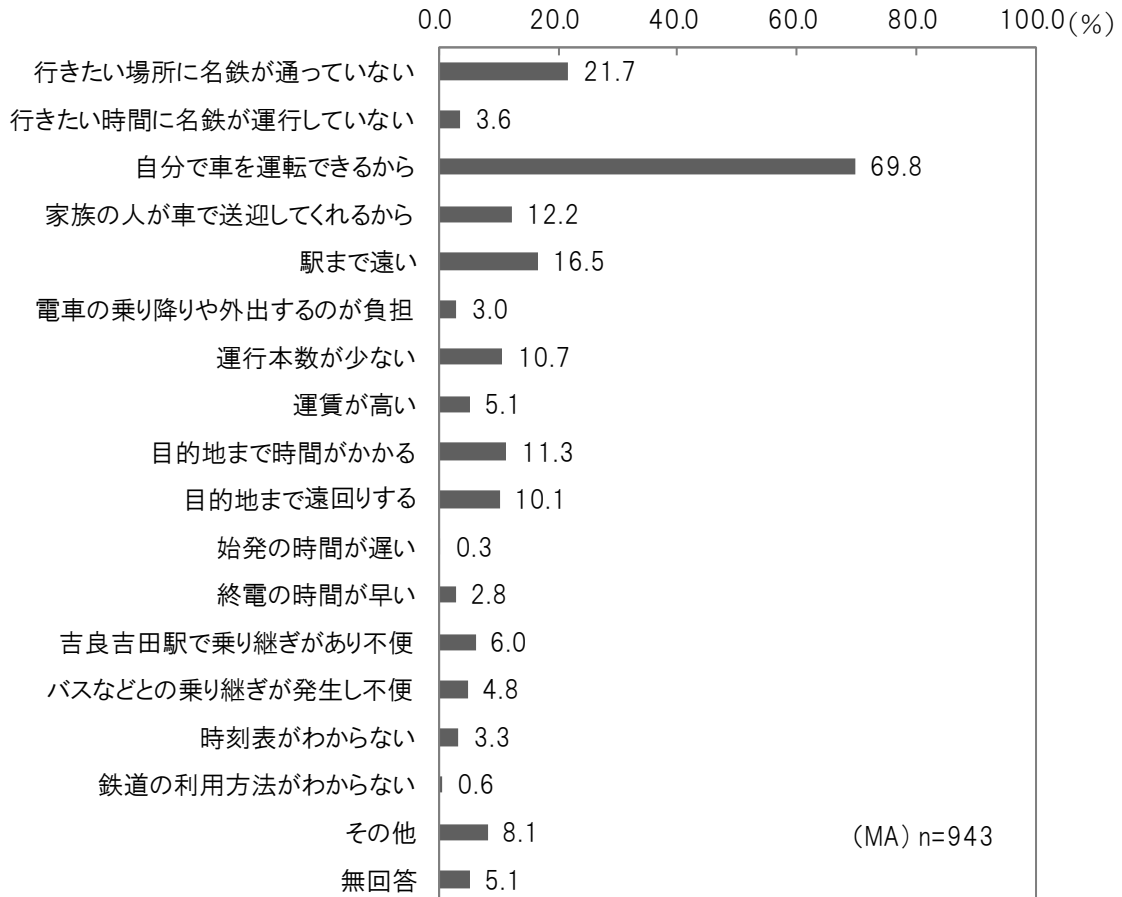
図表 5-5 利用目的 (年齢別・居住地別)

	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	無回答	合計
(%)												
全体	12.0	5.6	20.4	0.0	46.8	10.2	12.0	0.0	5.6	11.6	4.2	216
20歳未満	14.3	71.4	14.3	0.0	57.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7
20歳代	23.5	29.4	11.8	0.0	41.2	5.9	5.9	0.0	0.0	0.0	5.9	17
30歳代	13.3	0.0	6.7	0.0	73.3	13.3	0.0	0.0	0.0	13.3	0.0	15
40歳代	19.4	0.0	8.3	0.0	61.1	2.8	2.8	0.0	2.8	19.4	2.8	36
50歳代	16.2	2.7	10.8	0.0	40.5	8.1	13.5	0.0	8.1	10.8	0.0	37
60～64歳	18.8	0.0	25.0	0.0	31.3	25.0	6.3	0.0	0.0	31.3	6.3	16
65～69歳	8.0	0.0	44.0	0.0	44.0	12.0	20.0	0.0	0.0	16.0	0.0	25
70～74歳	3.4	0.0	27.6	0.0	51.7	10.3	13.8	0.0	17.2	3.4	3.4	29
75～79歳	0.0	0.0	25.0	0.0	58.3	16.7	16.7	0.0	8.3	8.3	8.3	12
80歳以上	0.0	4.8	33.3	0.0	14.3	14.3	33.3	0.0	9.5	4.8	19.0	21
大塚校区	14.3	0.0	14.3	0.0	42.9	28.6	0.0	0.0	0.0	28.6	0.0	7
三谷校区	0.0	0.0	28.6	0.0	28.6	0.0	28.6	0.0	0.0	28.6	0.0	7
蒲郡校区	13.3	0.0	13.3	0.0	53.3	13.3	6.7	0.0	13.3	0.0	0.0	15
中部校区	0.0	0.0	14.3	0.0	42.9	14.3	0.0	0.0	0.0	28.6	14.3	7
塩津校区	17.4	4.3	30.4	0.0	39.1	4.3	13.0	0.0	0.0	13.0	4.3	23
形原校区	12.0	7.4	19.4	0.0	48.1	8.3	12.0	0.0	8.3	11.1	6.5	108
西浦校区	12.2	6.1	20.4	0.0	49.0	14.3	14.3	0.0	2.0	8.2	0.0	49

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69.8%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」(21.7%)、「駅まで遠い」(16.5%)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60.0%と最も高くなっている。

図表 5-6 利用しない理由



図表 5-7 利用しない理由（年齢別・居住地別）

(%)	てに い名 ない鉄 い通 場 っ 所	行 き名 たい鉄 ない運 行 間	行 き名 たい鉄 ない運 行 間	転 自 で分 で可 る車 から 運	れ で送 るか ら迎 て人 が車	駅 ま で 遠 い	の り 電 車 の 外 出 乗 り 降	な 運 行 本 数 が 少	運 賃 が 高 い	間 目 が 的 地 か ま で 時	回 目 的 地 す る ま で 遠	遅 始 発 の 時 間 が	早 終 電 の 時 間 が
全体	21.7	3.6	69.8	12.2	16.5	3.0	10.7	5.1	11.3	10.1	0.3	2.8	
20歳未満	60.0	0.0	12.0	24.0	8.0	0.0	8.0	8.0	16.0	20.0	0.0	0.0	
20歳代	49.1	3.8	58.5	11.3	9.4	0.0	9.4	9.4	17.0	15.1	0.0	5.7	
30歳代	29.1	3.5	82.6	7.0	16.3	2.3	20.9	10.5	14.0	14.0	0.0	7.0	
40歳代	28.6	5.6	83.3	4.0	22.2	2.4	17.5	9.5	16.7	17.5	0.8	6.3	
50歳代	21.1	3.7	83.2	6.8	21.7	0.6	11.2	5.0	16.1	11.8	0.0	1.9	
60～64歳	20.5	3.6	84.3	3.6	15.7	2.4	12.0	2.4	9.6	8.4	0.0	1.2	
65～69歳	12.0	4.3	81.5	12.0	16.3	3.3	12.0	2.2	9.8	10.9	1.1	2.2	
70～74歳	13.0	5.0	71.0	12.0	11.0	1.0	7.0	4.0	6.0	5.0	1.0	3.0	
75～79歳	7.8	2.2	58.9	23.3	14.4	4.4	4.4	0.0	4.4	2.2	0.0	0.0	
80歳以上	17.2	1.6	36.1	27.9	16.4	9.8	3.3	3.3	5.7	3.3	0.0	0.0	
大塚校区	27.7	4.8	71.1	12.0	22.9	1.2	8.4	7.2	12.0	10.8	0.0	1.2	
三谷校区	25.8	3.8	66.0	5.0	22.0	4.4	9.4	4.4	10.7	11.9	0.6	2.5	
蒲郡校区	26.2	3.1	68.6	14.4	11.8	1.7	7.4	4.4	16.2	10.9	0.0	1.7	
中部校区	21.0	3.1	72.8	10.5	13.0	0.6	11.1	2.5	7.4	8.0	0.6	1.2	
塩津校区	24.2	1.7	64.2	15.0	15.8	5.8	12.5	7.5	10.0	10.8	0.0	3.3	
形原校区	10.9	5.4	73.5	17.7	19.7	4.1	16.3	6.1	9.5	8.2	0.7	6.8	
西浦校区	5.1	5.1	82.1	7.7	15.4	5.1	12.8	7.7	10.3	7.7	0.0	2.6	

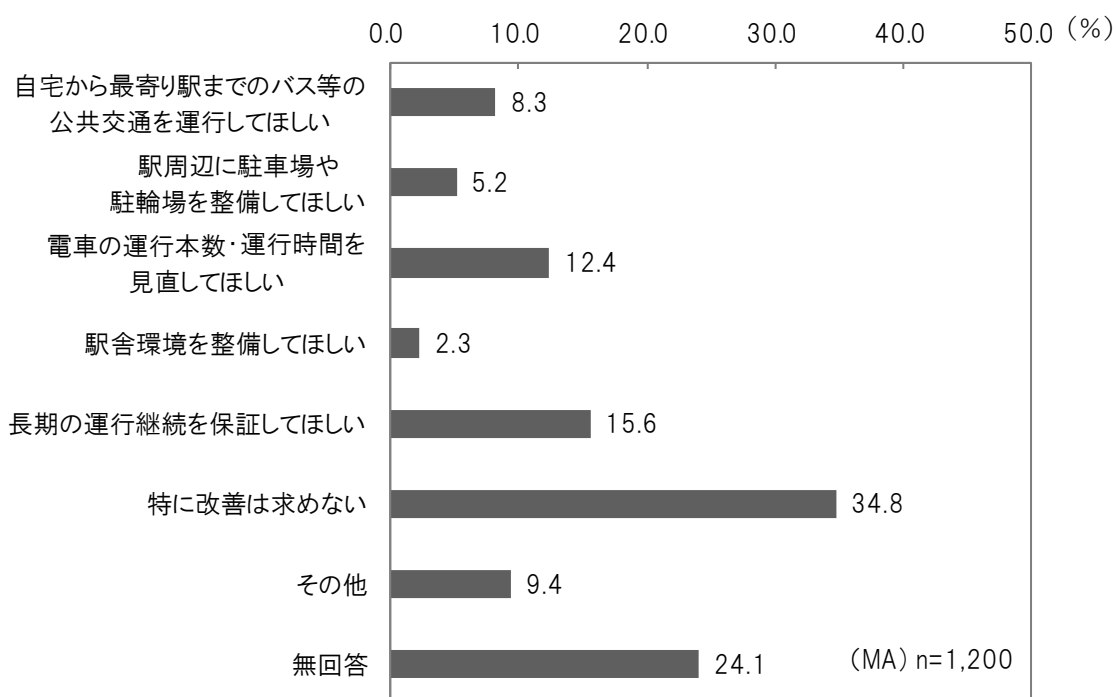
(%)	り乗吉 不り良 便継吉 ぎ田 が駅 あで	生乗バ しりス 不継な 便ぎと がの	ら時 な刻 い表 がわ わか	い法鉄 が道 わの か利 ら用 な方	そ の 他	無 回 答	合 計
全体	6.0	4.8	3.3	0.6	8.1	5.1	943
20歳未満	8.0	8.0	0.0	0.0	20.0	4.0	25
20歳代	9.4	5.7	1.9	0.0	5.7	0.0	53
30歳代	7.0	7.0	4.7	0.0	7.0	2.3	86
40歳代	7.9	5.6	4.0	0.0	5.6	2.4	126
50歳代	9.3	3.1	5.6	1.9	7.5	0.6	161
60～64歳	4.8	6.0	2.4	0.0	6.0	0.0	83
65～69歳	5.4	6.5	3.3	1.1	8.7	2.2	92
70～74歳	5.0	6.0	3.0	0.0	5.0	9.0	100
75～79歳	3.3	2.2	0.0	1.1	8.9	13.3	90
80歳以上	0.8	2.5	2.5	0.8	13.1	13.9	122
大塚校区	3.6	8.4	9.6	1.2	9.6	3.6	83
三谷校区	5.7	3.8	1.9	1.9	8.2	7.5	159
蒲郡校区	6.6	2.6	1.3	0.4	8.7	6.6	229
中部校区	4.9	1.9	1.9	0.0	10.5	2.5	162
塩津校区	5.8	6.7	5.8	0.0	5.0	6.7	120
形原校区	4.8	7.5	2.7	0.7	5.4	3.4	147
西浦校区	17.9	10.3	7.7	0.0	5.1	2.6	39

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34.8%と最も高く、次いで「長期の運行継続を保証してほしい」(15.6%)、「電車の運行本数・運行時間を見直してほしい」(12.4%)となっている。

年齢別、居住地別でも同様の傾向であるが、「形原校区」「西浦校区」においては、「特に改善は求めない」よりも「長期の運行継続を保証してほしい」との意見が多い。

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）

(%)	運行バス等 のバスから の最寄り 公共交通 まで	自宅から の最も 近い	駅周辺に 駐車場の 整備	電車の運 行本数・ 運行時間 の見直し	駅舎環境 を整備し てほしい	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	無回答	合計
全体	8.3	5.2	12.4	2.3	15.6	34.8	9.4	24.1	1,200	
20歳未満	6.3	6.3	15.6	3.1	18.8	53.1	6.3	6.3	32	
20歳代	9.7	4.2	26.4	5.6	12.5	50.0	4.2	6.9	72	
30歳代	2.0	9.9	10.9	4.0	13.9	56.4	12.9	5.0	101	
40歳代	9.8	6.1	19.6	1.8	18.4	38.0	11.0	12.9	163	
50歳代	11.6	6.6	15.2	1.5	17.7	37.9	10.1	12.1	198	
60～64歳	5.9	7.8	15.7	4.9	20.6	33.3	14.7	13.7	102	
65～69歳	9.6	4.0	9.6	1.6	17.6	26.4	8.8	32.0	125	
70～74歳	4.4	2.2	9.6	2.2	14.0	33.8	7.4	33.8	136	
75～79歳	7.5	1.9	4.7	2.8	9.3	20.6	7.5	52.3	107	
80歳以上	10.2	3.2	3.8	0.0	12.7	22.3	7.6	46.5	157	
大塚校区	10.6	3.2	9.6	1.1	6.4	36.2	9.6	28.7	94	
三谷校区	8.6	3.4	8.6	1.7	8.6	42.9	12.0	24.6	175	
蒲郡校区	6.0	1.6	6.0	1.6	8.3	42.9	12.7	27.4	252	
中部校区	13.7	2.9	8.6	1.7	10.9	37.1	8.6	26.9	175	
塩津校区	10.3	6.2	12.3	2.1	15.1	32.2	11.0	21.9	146	
形原校区	7.7	11.9	20.3	3.4	25.7	25.3	5.7	20.3	261	
西浦校区	0.0	4.3	25.0	4.3	40.2	23.9	4.3	17.4	92	

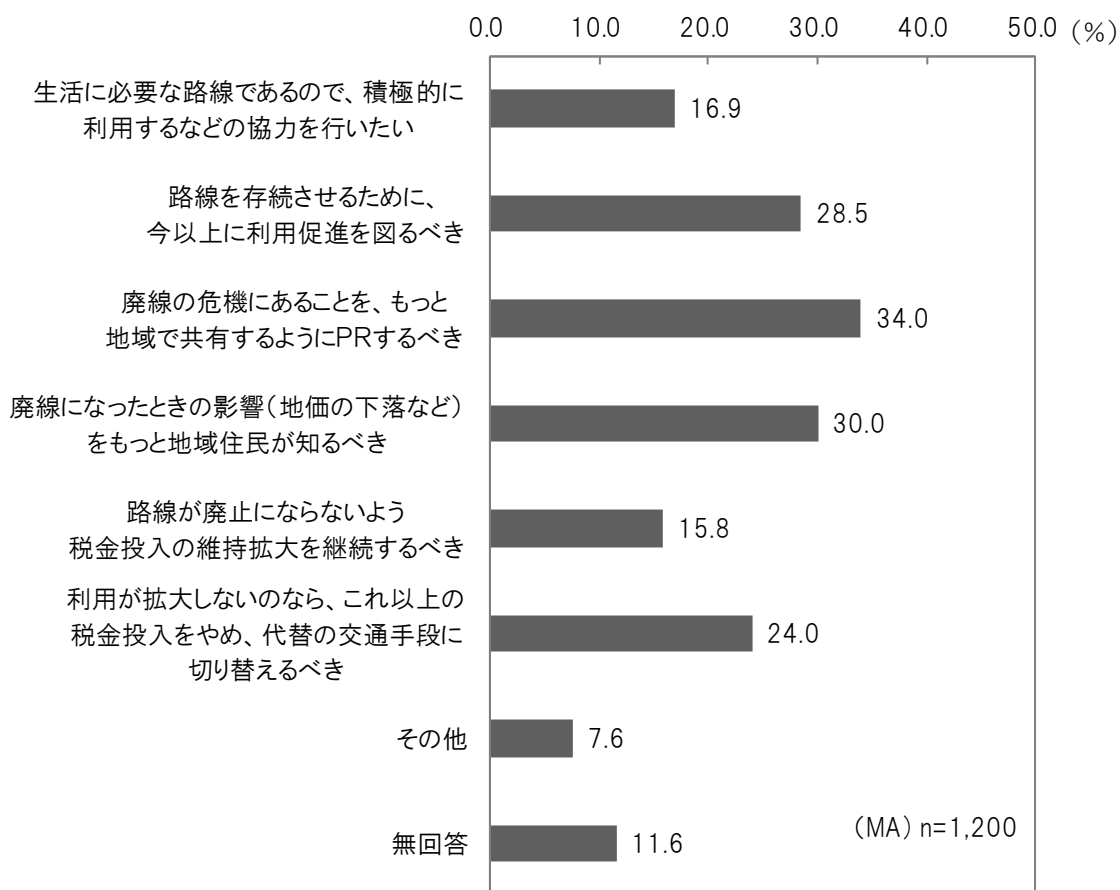
問5-4 名鉄西尾・蒲郡線の利用促進活動に対する考え

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34.0%と最も高く、次いで、「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」（30.0%）、「路線を存続させるために、今以上に利用促進を図るべき」（28.5%）となっている。

年齢別でも同様の傾向であるが「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」が「20歳代」で23.6%と最も高くなっている。

居住地別では「塩津校区」で「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」が40.4%、「大塚校区」で「廃線の危機にあることを、もっと地域で共有するようにPRすべき」が37.2%で最も高くなっている。

図表 5-10 利用促進活動に対する考え



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したい	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	無回答	合計
(%)									
全体	16.9	28.5	34.0	30.0	15.8	24.0	7.6	11.6	1,200
20歳未満	21.9	37.5	43.8	31.3	9.4	18.8	0.0	6.3	32
20歳代	23.6	26.4	41.7	38.9	11.1	16.7	5.6	0.0	72
30歳代	15.8	23.8	27.7	37.6	14.9	30.7	8.9	0.0	101
40歳代	18.4	30.7	35.0	42.9	15.3	28.2	9.2	5.5	163
50歳代	12.6	28.8	31.3	33.8	14.1	27.8	6.1	4.5	198
60～64歳	12.7	33.3	36.3	31.4	21.6	23.5	10.8	3.9	102
65～69歳	13.6	32.8	39.2	25.6	23.2	25.6	4.8	12.8	125
70～74歳	18.4	28.7	35.3	27.2	16.9	24.3	7.4	16.2	136
75～79歳	18.7	22.4	29.9	15.0	10.3	19.6	8.4	28.0	107
80歳以上	20.4	26.1	31.2	17.8	15.9	17.2	9.6	28.0	157
大塚校区	11.7	22.3	37.2	22.3	10.6	28.7	6.4	13.8	94
三谷校区	10.3	22.9	28.6	22.9	12.6	28.0	12.0	17.7	175
蒲郡校区	10.7	24.6	33.7	26.6	13.5	24.2	5.6	13.1	252
中部校区	12.0	26.9	33.1	29.7	14.9	29.1	8.6	9.1	175
塩津校区	16.4	30.1	33.6	40.4	17.1	23.3	7.5	8.2	146
形原校区	27.6	37.2	36.8	33.7	19.2	16.9	6.9	9.2	261
西浦校区	32.6	33.7	37.0	34.8	25.0	20.7	5.4	9.8	92

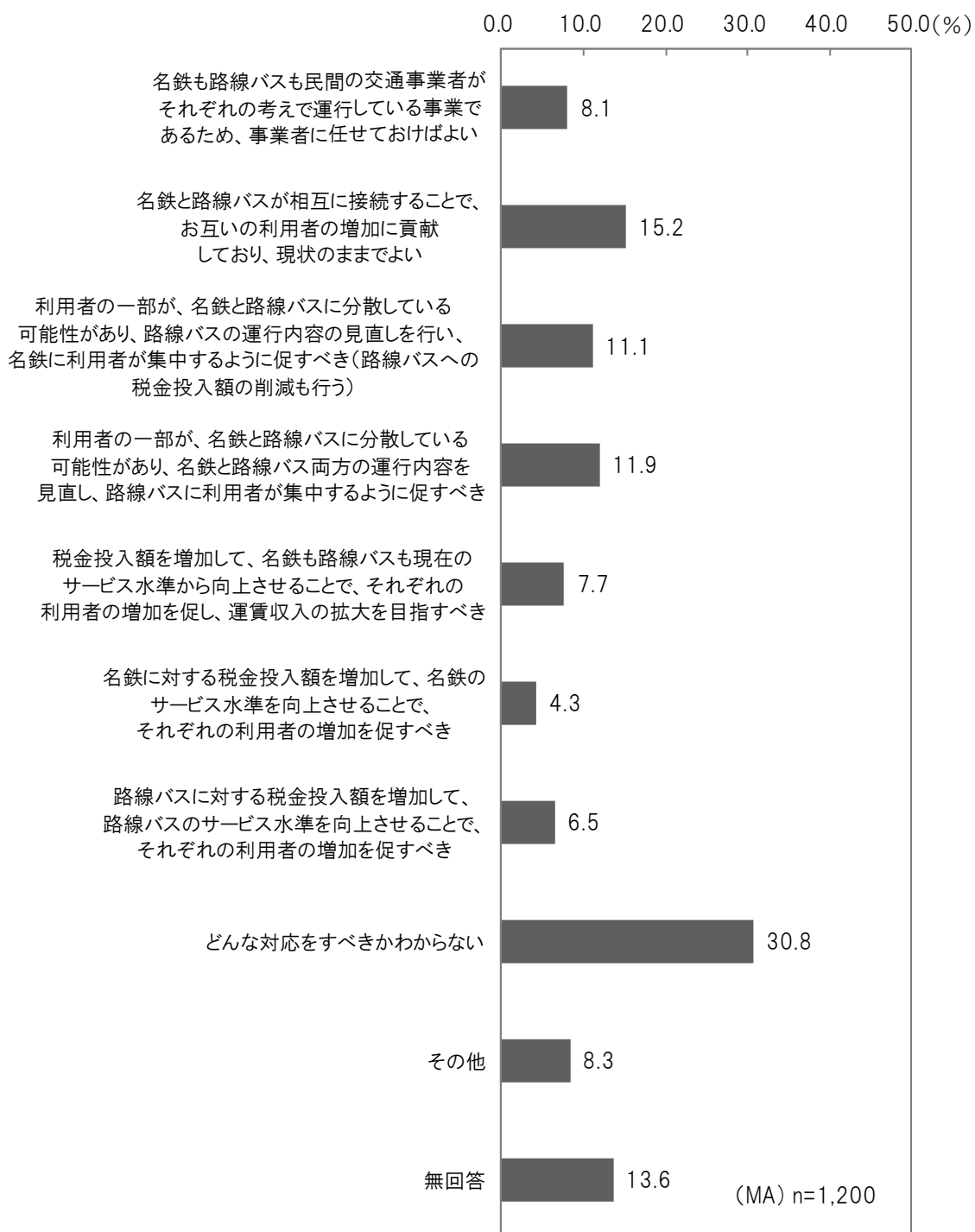
問5-5 名鉄西尾・蒲郡線と路線バスの並行運行に対する考え

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30.8%となっており、次いで、「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、現状のままでもよい」(15.2%)、「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」(11.9%)となっている。

年齢別では「20歳代」(16.7%)、「30歳代」(14.9%)、「50歳代」(13.6%)、「40歳代」(13.5%)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「塩津校区」(15.1%)、「中部校区」(13.1%)、「西浦校区」(12.0%)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」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



図表 5-13 並行運行に対する考え（年齢別・居住地別）

	事業名 業鉄 でも ある 路線 ため 、事 業者 に任 せて おけ ばよ い	献名 して と路 線、 バス が現 状の 相互 に接 続す ること で、 お互 いの 利用 者の 増加 に貢 与す べき	バス の運 行内 容が 、名 鉄と 路線 バス に分 散し て利 用者 が集 中す るよ うに 促す べき	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 鉄よ うに 促す べき	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 、運 賃収 入の 拡大 を向 目指 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 促す べき	名鉄 と路 線バ スに 対し 、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 とを 促す べき	路 線バ スに 対し 、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 とを 促す べき	ど んな 対応 をす べき かわ から ない	そ の 他	無 回 答	合 計	
(%)													
全体	8.1	15.2	11.1	11.9	7.7	4.3	6.5	30.8	8.3	13.6	1,200		
20歳未満	6.3	28.1	3.1	0.0	12.5	3.1	3.1	40.6	6.3	3.1	32		
20歳代	11.1	25.0	16.7	4.2	6.9	1.4	4.2	27.8	9.7	1.4	72		
30歳代	8.9	16.8	14.9	15.8	6.9	4.0	8.9	24.8	10.9	3.0	101		
40歳代	8.0	17.8	13.5	13.5	8.6	5.5	8.6	31.3	7.4	6.1	163		
50歳代	5.6	17.2	13.6	11.1	6.1	6.1	7.1	37.9	8.1	6.6	198		
60～64歳	7.8	9.8	12.7	10.8	9.8	2.9	4.9	38.2	12.7	5.9	102		
65～69歳	4.8	12.0	12.0	16.0	8.0	5.6	9.6	30.4	5.6	15.2	125		
70～74歳	10.3	12.5	11.0	16.9	11.0	4.4	5.9	28.7	8.1	16.2	136		
75～79歳	8.4	10.3	2.8	6.5	5.6	1.9	1.9	29.0	5.6	34.6	107		
80歳以上	10.2	13.4	6.4	12.1	4.5	3.8	6.4	23.6	8.9	31.2	157		
大塚校区	12.8	5.3	10.6	10.6	2.1	5.3	4.3	35.1	7.4	17.0	94		
三谷校区	4.6	13.7	6.9	11.4	4.0	4.0	5.7	32.6	10.9	20.6	175		
蒲郡校区	9.9	12.7	13.1	11.5	7.1	2.4	7.1	29.0	6.7	13.5	252		
中部校区	8.0	17.1	10.9	13.1	12.0	5.1	2.3	32.0	6.3	12.0	175		
塩津校区	6.2	17.1	12.3	15.1	8.2	2.7	11.0	28.8	6.8	11.0	146		
形原校区	8.0	18.8	11.9	10.3	6.9	5.0	6.9	30.3	9.6	11.9	261		
西浦校区	8.7	18.5	10.9	12.0	15.2	7.6	8.7	30.4	9.8	8.7	92		

問 6 蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

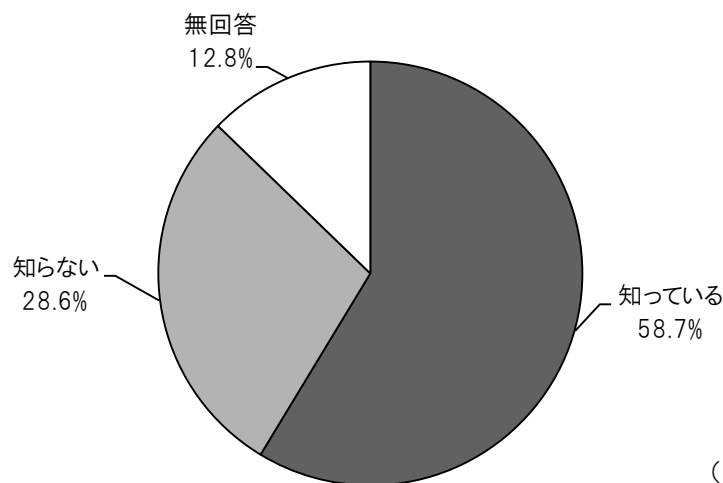
問 6 - 1 形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の認知度と利用実態

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」が 58.7%、「知らない」が 28.6%となっている。

年齢別では「知らない」が「20歳未満」で 71.9%、「20歳代」が 58.3%である。一方は年代が上がるほど「知っている」が多くなり、認知度が高くなっている。

居住地別では、「大塚校区」で「知らない」が 50.0%と最も高く、「形原校区」は「知っている」が 90.8%となっている。

図表 6-1 形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の認知度



図表 6-2 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）

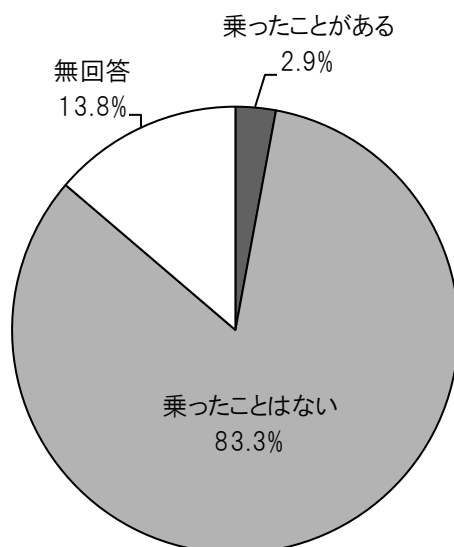
	知って いる (%)	知らない	無回答	合計
全体	58.7	28.6	12.8	1,200
20歳未満	21.9	71.9	6.3	32
20歳代	38.9	58.3	2.8	72
30歳代	57.4	37.6	5.0	101
40歳代	57.7	35.6	6.7	163
50歳代	64.1	29.3	6.6	198
60～64歳	68.6	24.5	6.9	102
65～69歳	61.6	24.0	14.4	125
70～74歳	69.9	13.2	16.9	136
75～79歳	55.1	21.5	23.4	107
80歳以上	53.5	17.8	28.7	157
大塚校区	41.5	50.0	8.5	94
三谷校区	40.0	39.4	20.6	175
蒲郡校区	45.2	35.3	19.4	252
中部校区	51.4	32.0	16.6	175
塩津校区	54.8	36.3	8.9	146
形原校区	90.8	5.4	3.8	261
西浦校区	77.2	15.2	7.6	92

形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の利用実態は、「乗ったことはない」が83.3%、「乗ったことがある」が2.9%となっている。

年齢別では「75～79歳」で「乗ったことがある」が8.4%と最も高い。

居住地別では「形原校区」（8.0%）で「乗ったことがある」が最も高い。

図表 6-3 形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の利用実態



(SA) n=1,200

図表 6-4 形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の利用実態（年齢別・居住地別）

(%)	乗ったことがある	乗ったことはない	無回答	合計
全体	2.9	83.3	13.8	1,200
20歳未満	0.0	93.8	6.3	32
20歳代	0.0	95.8	4.2	72
30歳代	0.0	94.1	5.9	101
40歳代	2.5	89.0	8.6	163
50歳代	0.5	90.9	8.6	198
60～64歳	2.0	89.2	8.8	102
65～69歳	2.4	83.2	14.4	125
70～74歳	6.6	77.2	16.2	136
75～79歳	8.4	68.2	23.4	107
80歳以上	4.5	65.6	29.9	157
大塚校区	1.1	88.3	10.6	94
三谷校区	1.1	77.1	21.7	175
蒲郡校区	1.2	78.2	20.6	252
中部校区	1.1	81.1	17.7	175
塩津校区	2.1	87.7	10.3	146
形原校区	8.0	88.9	3.1	261
西浦校区	2.2	87.0	10.9	92

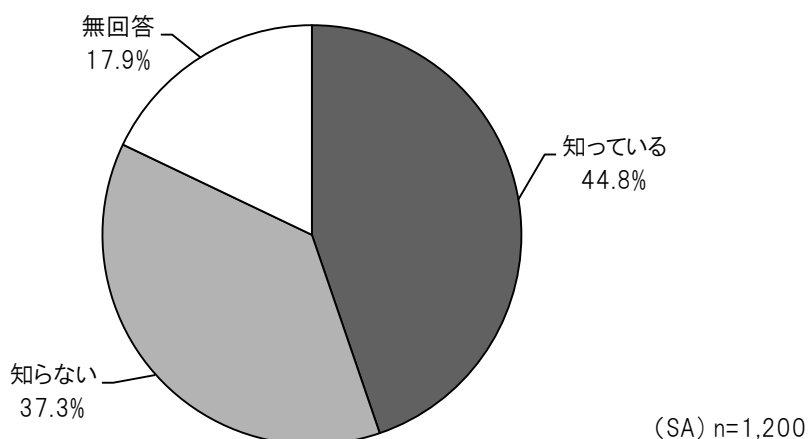
問 6 - 1 東部地区支線バス（とがみくるりんバス）の認知度と利用実態

東部地区支線バス（とがみくるりんバス）の認知度は、「知っている」（44.8%）が「知らない」（37.3%）と比較してやや高くなっている。

年齢別では、「20歳未満」（71.9%）、「20歳代」（68.1%）で「知らない」が60%以上となっており、年齢層が上がるほど認知度が高くなっている。

居住地では、「塩津校区」（52.7%）と「大塚校区」（51.1%）で「知らない」が50%以上となっており、「蒲郡校区」（62.7%）、「中部校区」（57.1%）、「三谷校区」（53.7%）では「知っている」が50%を超えている。

図表 6-5 東部地区支線バス（とがみくるりんバス）の認知度

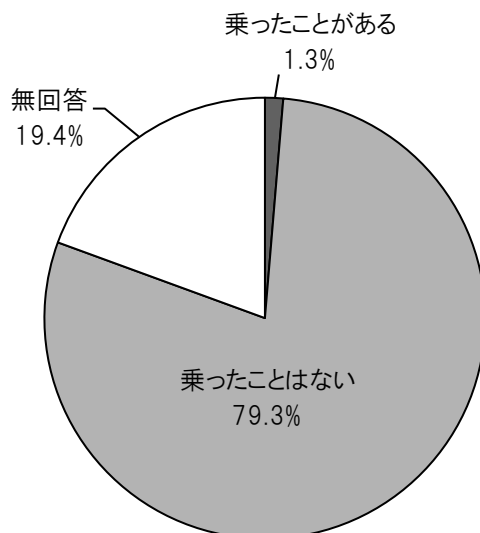


図表 6-6 東部地区支線バス（とがみくるりんバス）の認知度（年齢別・居住地別）

	知っている (%)	知らない (%)	無回答 (%)	合計
全体	44.8	37.3	17.9	1,200
20歳未満	25.0	71.9	3.1	32
20歳代	27.8	68.1	4.2	72
30歳代	40.6	53.5	5.9	101
40歳代	47.2	44.2	8.6	163
50歳代	56.6	38.4	5.1	198
60～64歳	50.0	34.3	15.7	102
65～69歳	44.0	33.6	22.4	125
70～74歳	43.4	26.5	30.1	136
75～79歳	51.4	20.6	28.0	107
80歳以上	36.3	23.6	40.1	157
大塚校区	42.6	51.1	6.4	94
三谷校区	53.7	36.6	9.7	175
蒲郡校区	62.7	28.6	8.7	252
中部校区	57.1	30.3	12.6	175
塩津校区	34.2	52.7	13.0	146
形原校区	25.3	34.1	40.6	261
西浦校区	28.3	48.9	22.8	92

東部地区支線バス（とがみくるりんバス）の利用実態は、「乗ったことはない」が79.3%、「乗ったことがある」が1.3%である。
年齢別、居住地別でも、大きな違いはみられない。

図表 6-7 東部地区支線バス（とがみくるりんバス）の利用実態



(SA) n=1,200

図表 6-8 東部地区支線バス（とがみくるりんバス）の利用実態（年齢別・居住地別）

	乗ったこと がある (%)	乗ったこと はない	無回答	合計
全体	1.3	79.3	19.4	1,200
20歳未満	0.0	96.9	3.1	32
20歳代	0.0	94.4	5.6	72
30歳代	0.0	92.1	7.9	101
40歳代	1.8	87.1	11.0	163
50歳代	1.5	91.9	6.6	198
60～64歳	0.0	83.3	16.7	102
65～69歳	2.4	75.2	22.4	125
70～74歳	0.0	69.1	30.9	136
75～79歳	2.8	67.3	29.9	107
80歳以上	2.5	54.8	42.7	157
大塚校区	2.1	89.4	8.5	94
三谷校区	1.1	88.0	10.9	175
蒲郡校区	2.4	87.7	9.9	252
中部校区	0.6	85.7	13.7	175
塩津校区	1.4	84.2	14.4	146
形原校区	0.4	57.1	42.5	261
西浦校区	1.1	73.9	25.0	92

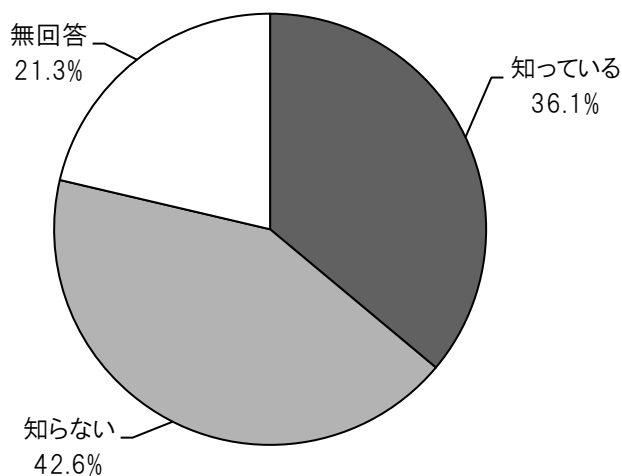
問6-1 西部地区支線バス（みかんの丘くるりんバス）の認知度と利用実態

西部地区支線バス（みかんの丘くるりんバス）の認知度は、「知らない」（42.6%）が「知っている」（36.1%）と比較してやや高くなっている。

年齢別では、「50歳代」（46.5%）、「60～64歳」（44.1%）、「65～69歳」（42.4%）で「知っている」が40%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、「中部校区」で「知っている」が62.3%と最も高くなっている。一方「知らない」は「大塚校区」（59.6%）「塩津校区」（56.2%）「西浦校区」（52.2%）で大半を占めている。

図表 6-9 西部地区支線バス（みかんの丘くるりんバス）の認知度



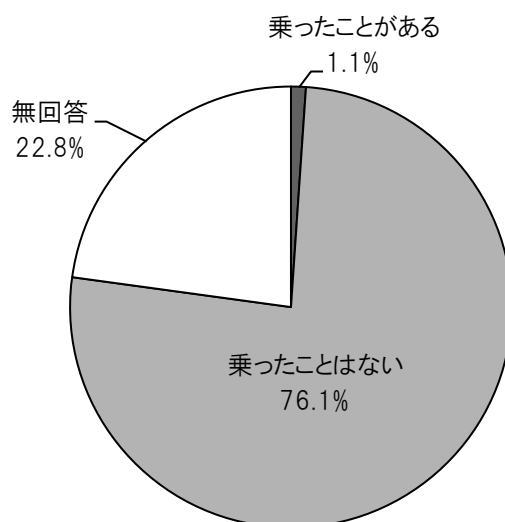
(SA) n=1,200

図表 6-10 西部地区支線バス（みかんの丘くるりんバス）の認知度（年齢別・居住地別）

	知っている (%)	知らない (%)	無回答 (%)	合計
全体	36.1	42.6	21.3	1,200
20歳未満	9.4	84.4	6.3	32
20歳代	23.6	70.8	5.6	72
30歳代	32.7	58.4	8.9	101
40歳代	35.6	53.4	11.0	163
50歳代	46.5	45.5	8.1	198
60～64歳	44.1	41.2	14.7	102
65～69歳	42.4	31.2	26.4	125
70～74歳	35.3	30.9	33.8	136
75～79歳	39.3	26.2	34.6	107
80歳以上	26.1	28.0	45.9	157
大塚校区	30.9	59.6	9.6	94
三谷校区	34.9	44.0	21.1	175
蒲郡校区	42.1	39.3	18.7	252
中部校区	62.3	29.1	8.6	175
塩津校区	31.5	56.2	12.3	146
形原校区	22.2	37.2	40.6	261
西浦校区	23.9	52.2	23.9	92

西部地区支線バス（みかんの丘ぐるりんバス）の利用実態は、「乗ったことはない」が76.1%、「乗ったことがある」が1.1%となっている。
年齢別、居住地別でも、大きな違いは見られない。

図表 6-11 西部地区支線バス（みかんの丘ぐるりんバス）の利用実態



(SA) n=1,200

図表 6-12 西部地区支線バス（みかんの丘ぐるりんバス）の利用実態（年齢別・居住地別）

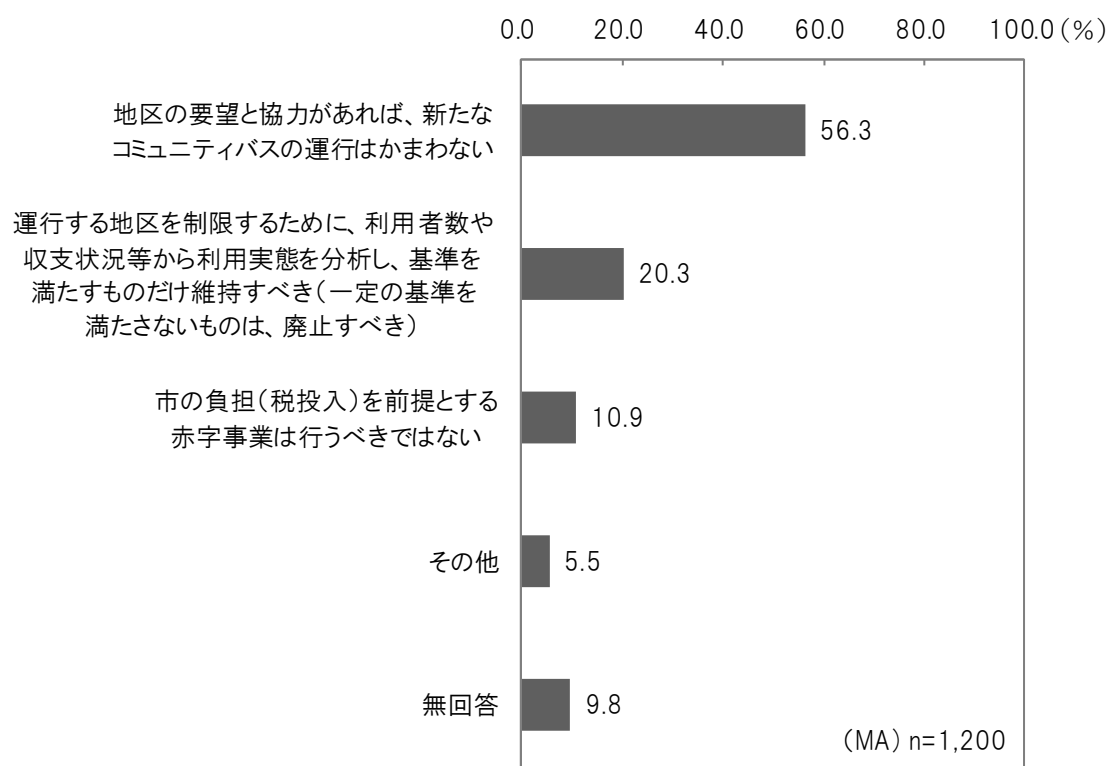
	乗ったこと がある (%)	乗ったこと はない	無回答	合計
全体	1.1	76.1	22.8	1,200
20歳未満	0.0	93.8	6.3	32
20歳代	0.0	93.1	6.9	72
30歳代	0.0	91.1	8.9	101
40歳代	1.2	84.0	14.7	163
50歳代	0.5	89.4	10.1	198
60～64歳	0.0	84.3	15.7	102
65～69歳	2.4	72.0	25.6	125
70～74歳	0.7	64.7	34.6	136
75～79歳	1.9	61.7	36.4	107
80歳以上	2.5	49.0	48.4	157
大塚校区	1.1	87.2	11.7	94
三谷校区	0.6	76.6	22.9	175
蒲郡校区	0.8	79.4	19.8	252
中部校区	2.3	89.1	8.6	175
塩津校区	2.1	84.2	13.7	146
形原校区	0.4	56.7	42.9	261
西浦校区	0.0	73.9	26.1	92

問6-2 「くるりんバス（コミュニティバス）」の事業化に対する考え

くるりんバス（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、新たなコミュニティバスの運行はかまわない」が56.3%と半数を占めている。

年齢別、居住地別でも同様の傾向であるが、年齢別では「20歳代」（29.2%）、居住地別では「蒲郡校区」（22.6%）、「中部校区」（22.3%）、「三谷校区」（20.6%）で「運行する地区を制限するために、利用者数や収支状況等から利用実態を分析し、基準を満たすものだけ維持すべき（一定の基準を満たさないものは、廃止すべき）」が次点となっている。

図表 6-13 コミュニティバスの事業化に対する考え



図表 6-14 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)

	は地区の要望と協力があれば、新たなコミュニティバスの運行	の基準を満たさないものは、廃止すべき	利用実態を分析し、基準を満たすものだけ維持すべき(一定)	運行する地区を制限するため、利用者数や収支状況等から	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	その他	無回答	合計
(%)								
全体	56.3	20.3	10.9	5.5	9.8	1,200		
20歳未満	56.3	18.8	18.8	6.3	0.0	32		
20歳代	55.6	29.2	11.1	4.2	1.4	72		
30歳代	57.4	20.8	17.8	4.0	2.0	101		
40歳代	60.7	22.1	11.7	4.9	3.7	163		
50歳代	64.6	15.7	9.6	7.1	4.0	198		
60～64歳	61.8	20.6	3.9	10.8	4.9	102		
65～69歳	55.2	23.2	9.6	7.2	7.2	125		
70～74歳	55.9	21.3	11.8	2.2	15.4	136		
75～79歳	50.5	20.6	11.2	2.8	16.8	107		
80歳以上	44.6	15.9	10.2	5.1	28.0	157		
大塚校区	63.8	17.0	8.5	4.3	7.4	94		
三谷校区	53.7	20.6	11.4	4.6	13.7	175		
蒲郡校区	54.8	22.6	9.1	5.6	9.9	252		
中部校区	53.7	22.3	10.9	5.7	9.7	175		
塩津校区	52.7	19.9	15.8	6.8	8.2	146		
形原校区	59.0	19.2	11.1	6.1	8.0	261		
西浦校区	62.0	16.3	8.7	4.3	10.9	92		

問 7 蒲郡市の将来的な公共交通のあり方

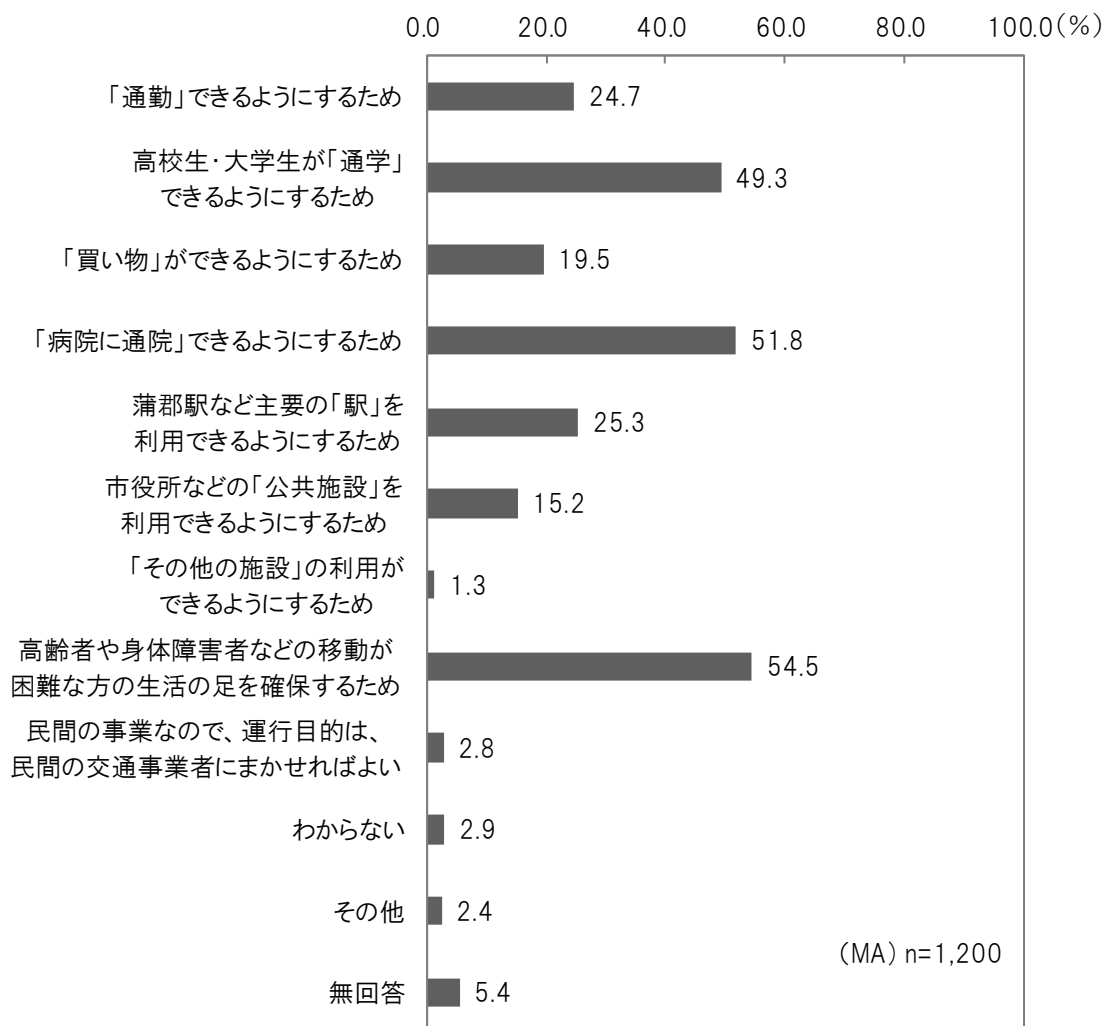
問 7 - 1 市内の公共交通が優先すべき目的

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」が 54.5%と最も高く、次いで「病院に通院」できるようにするため」が 51.8%、「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」が 49.3%となっている。

年齢別では「20 歳代」(41.7%)と「20 歳未満」(40.6%)で「通勤」できるようにするため」が 40%を超えている。

居住地別では「西浦校区」で「高校生・大学生が「通学」できるようにするため」(71.7%)、「中部校区」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」(63.4%)が高くなっている。

図表 7-1 市内の公共交通が優先すべき目的



図表 7-2 市内の公共交通が優先すべき目的（年齢別・居住地別）

(%)	た「通勤」でできるようにする	で高校生・大学生が「通学」	す「買い物」ができるように	に「病院に通院」できるよ	利用郡駅など主要の「駅」を	蒲郡駅など主要の「駅」を	めを役所などの「公共施設」	で「その他の施設」の利用が	移動が困難な方の生活の足	高齢者や身体障害者などの	まかせればよい	民的、民間の交通事業者に	わからない	その他	無回答	合計
全体	24.7	49.3	19.5	51.8	25.3	15.2	1.3	54.5	2.8	2.9	2.4	5.4	1,200			
20歳未満	40.6	62.5	12.5	31.3	28.1	6.3	0.0	56.3	3.1	9.4	0.0	0.0	32			
20歳代	41.7	55.6	13.9	38.9	23.6	18.1	2.8	54.2	1.4	2.8	1.4	0.0	72			
30歳代	30.7	64.4	18.8	39.6	27.7	11.9	4.0	63.4	2.0	0.0	1.0	0.0	101			
40歳代	30.7	60.1	19.0	54.0	29.4	15.3	1.2	51.5	1.8	1.2	2.5	1.2	163			
50歳代	25.3	54.0	17.2	55.6	27.3	12.6	0.5	63.1	3.0	2.0	2.5	1.5	198			
60～64歳	28.4	56.9	18.6	57.8	22.5	13.7	0.0	52.9	4.9	2.0	5.9	2.0	102			
65～69歳	17.6	50.4	19.2	59.2	34.4	15.2	1.6	57.6	0.8	3.2	2.4	4.0	125			
70～74歳	25.0	42.6	19.9	56.6	27.2	16.2	1.5	55.9	2.2	2.2	2.9	8.8	136			
75～79歳	16.8	33.6	27.1	52.3	15.0	20.6	0.0	47.7	3.7	4.7	0.9	12.1	107			
80歳以上	10.8	28.0	22.9	49.0	17.8	17.8	1.9	43.3	3.8	6.4	1.9	17.2	157			
大塚校区	17.0	39.4	17.0	56.4	24.5	11.7	3.2	56.4	3.2	5.3	2.1	4.3	94			
三谷校区	20.6	46.3	22.9	55.4	21.1	18.3	1.1	53.7	4.0	2.3	1.1	9.7	175			
蒲郡校区	20.6	38.1	23.4	54.8	24.2	15.9	1.6	56.0	3.2	1.2	3.6	6.3	252			
中部校区	20.0	43.4	20.6	46.9	26.3	13.1	1.1	63.4	2.3	4.6	0.6	5.1	175			
塩津校区	27.4	47.9	19.9	50.0	27.4	21.9	0.7	50.7	3.4	1.4	3.4	4.1	146			
形原校区	31.4	62.1	14.9	50.2	31.4	14.6	1.5	50.2	1.1	3.4	3.1	3.8	261			
西浦校区	34.8	71.7	15.2	51.1	16.3	6.5	0.0	52.2	2.2	4.3	2.2	2.2	92			

問7-2 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」と「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」がともに34.0%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、「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」との判断は「20歳未満」と「30歳代」で過半数が選択している。

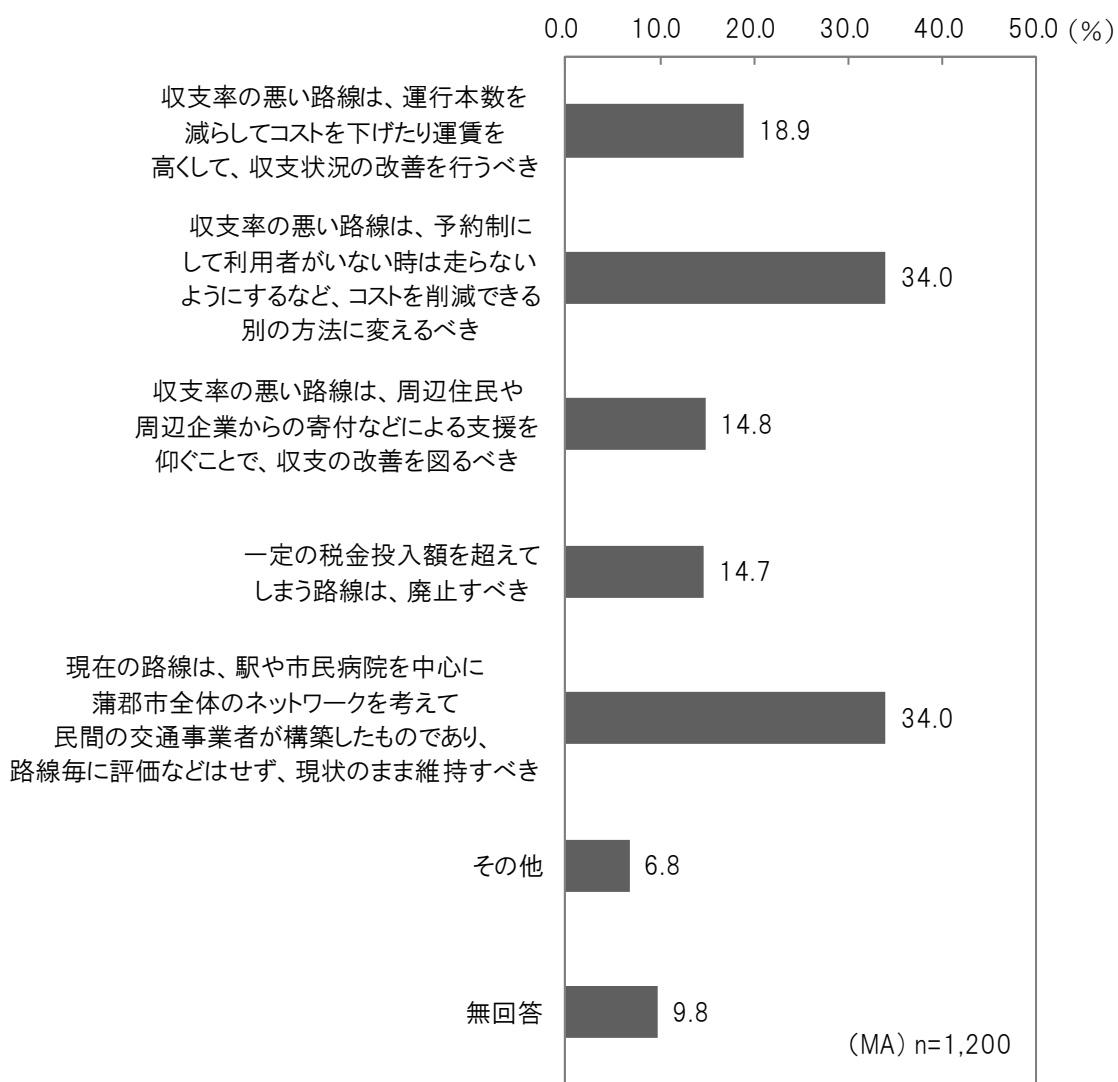
また、「65～69歳」以上になると「現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき」を最も選択している。

若い年齢層では「改善」を求め、高い年齢層では「現状のまま維持」を選択する構造が確認された。

居住地別では、「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」を選択する割合が「形原校区」（42.5%）、「西浦校区」（41.3%）では最も高くなっている。

一方「中部校区」（38.9%）、「塩津校区」（38.4%）では「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。

図表 7-3 路線ごとに投入する税金の額の違いに対する考え



図表 7-4 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）

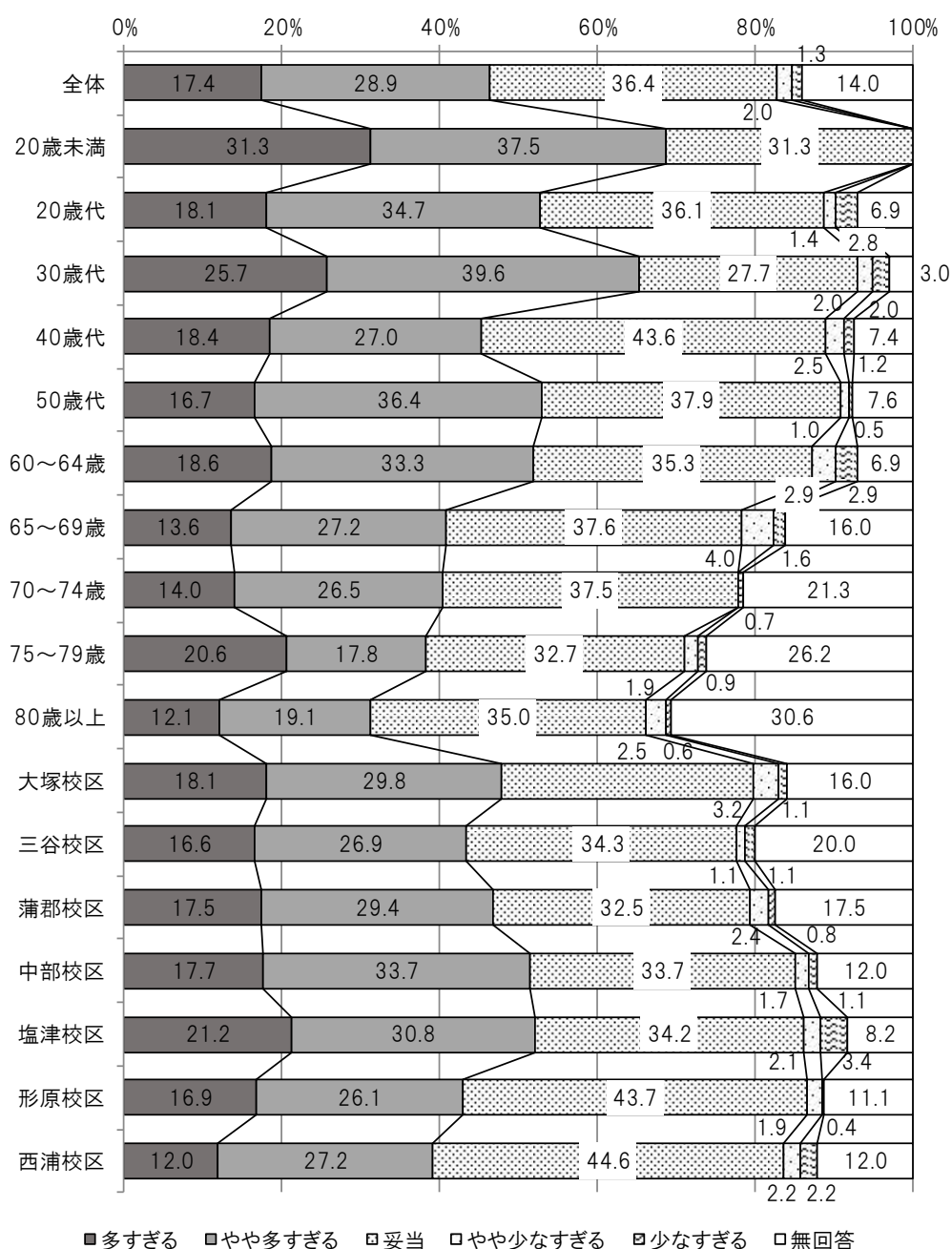
	コストを下げたり運賃を高くして、収支状況の改善を行うべき	収支率の悪い（税金投入額が高い）路線は、コストを削減できる別の方法に変えるべき	収支率の悪い（税金投入額が高い）路線は、周辺の住民や周辺企業からの寄付などによる支援を仰ぐことで、収支の改善を図るべき	一定の税金投入額を超えてしまう路線は、廃止すべき	現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき	その他	無回答	合計
(%)								
全体	18.9	34.0	14.8	14.7	34.0	6.8	9.8	1,200
20歳未満	21.9	56.3	15.6	18.8	12.5	6.3	0.0	32
20歳代	23.6	44.4	18.1	22.2	16.7	2.8	1.4	72
30歳代	27.7	50.5	19.8	11.9	17.8	5.0	2.0	101
40歳代	21.5	40.5	21.5	13.5	25.8	4.9	4.3	163
50歳代	14.6	34.3	13.1	10.6	34.3	9.6	4.5	198
60～64歳	15.7	35.3	15.7	18.6	35.3	9.8	4.9	102
65～69歳	18.4	28.8	13.6	8.8	44.0	8.8	8.0	125
70～74歳	17.6	26.5	15.4	18.4	47.1	3.7	15.4	136
75～79歳	17.8	27.1	14.0	17.8	33.6	2.8	20.6	107
80歳以上	16.6	21.7	6.4	15.9	45.2	9.6	24.8	157
大塚校区	20.2	31.9	10.6	18.1	31.9	6.4	10.6	94
三谷校区	21.7	34.9	13.7	13.1	26.3	6.9	16.6	175
蒲郡校区	17.9	34.1	17.1	13.9	31.7	7.9	11.1	252
中部校区	16.0	38.9	9.7	13.7	34.3	6.9	9.1	175
塩津校区	26.7	38.4	19.2	19.9	29.5	4.8	4.8	146
形原校区	16.5	27.2	13.8	13.4	42.5	7.7	7.3	261
西浦校区	15.2	38.0	19.6	13.0	41.3	4.3	7.6	92

問 7 - 3 鉄道・路線バス・支線バス等を維持するための年間約 1 億 8,000 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 36.4%と最も高く、次いで、「やや多すぎる」(28.9%)、「多すぎる」(17.4%)となっている。「妥当」とする意見より、「多い」(46.3%=17.4%+28.9%)とする意見の方が上回っている。

年齢別では「40 歳代」を除いた「65 歳未満」の若年層で、また、居住地別では「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 7-5 年間約 1 億 8,000 万円の税金投入に対する考え（年齢別・居住地別）



(SA) n=1,200

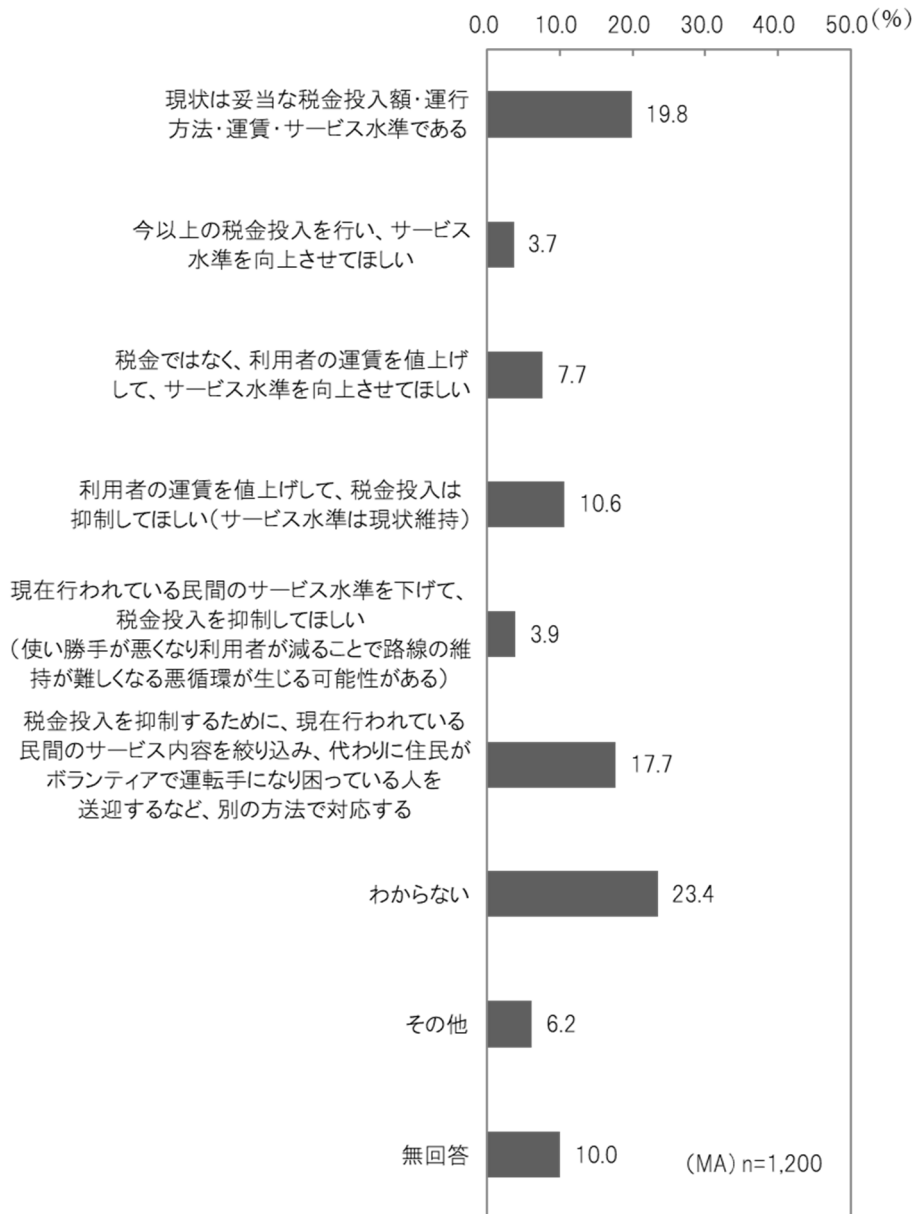
問7-4 今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準に対する考え

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23.4%と最も高く、次いで「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」(19.8%)、「税金投入を抑制するために、現在行われている民間のサービス内容を絞り込み、代わりに住民がボランティアで運転手になり困っている人を送迎するなど、別の方法で対応する」(17.7%)となっている。

年齢別では「40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」(25.2%)が最も高くなっている。

居住地別では、「西浦校区」(27.2%)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 7-6 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



図表 7-7 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）	が難しくなる悪循環が生じる可能性がある（利用者が減ること、路線の維持が難しい）	現在行われている民間のサービス水準を下げ、税金投入を抑制している人を送り出すなど、別の方法で対応する	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内容に絞る、代わり住民がボランティアで運転手になり困っている	わからない	その他	無回答	合計
全体	19.8	3.7	7.7	10.6	3.9	17.7	23.4	6.2	10.0	1,200	
20歳未満	12.5	0.0	6.3	9.4	9.4	25.0	28.1	9.4	0.0	32	
20歳代	20.8	1.4	6.9	13.9	6.9	16.7	27.8	4.2	1.4	72	
30歳代	16.8	4.0	10.9	14.9	5.0	19.8	21.8	6.9	1.0	101	
40歳代	25.2	4.3	9.8	6.7	3.1	21.5	20.2	6.7	4.3	163	
50歳代	19.7	2.5	8.1	11.1	3.5	18.2	24.2	9.1	6.1	198	
60～64歳	19.6	5.9	5.9	7.8	0.0	16.7	26.5	15.7	3.9	102	
65～69歳	16.8	4.0	4.8	12.8	5.6	18.4	24.8	5.6	10.4	125	
70～74歳	22.8	4.4	7.4	14.0	5.1	13.2	19.1	1.5	15.4	136	
75～79歳	15.9	2.8	6.5	10.3	3.7	15.9	25.2	1.9	21.5	107	
80歳以上	21.0	3.8	7.6	7.6	2.5	15.3	24.2	1.9	23.6	157	
大塚校区	18.1	4.3	7.4	12.8	3.2	19.1	23.4	7.4	8.5	94	
三谷校区	15.4	3.4	6.3	10.9	4.0	17.7	24.6	6.3	15.4	175	
蒲郡校区	17.5	3.2	7.9	12.3	4.0	19.0	22.6	5.6	11.5	252	
中部校区	20.0	2.9	9.7	9.7	3.4	15.4	26.3	6.9	8.6	175	
塩津校区	17.8	4.8	10.3	12.3	8.2	16.4	21.9	3.4	5.5	146	
形原校区	24.5	3.1	7.3	9.2	3.4	16.9	21.8	8.0	8.8	261	
西浦校区	27.2	6.5	3.3	5.4	0.0	20.7	25.0	3.3	9.8	92	

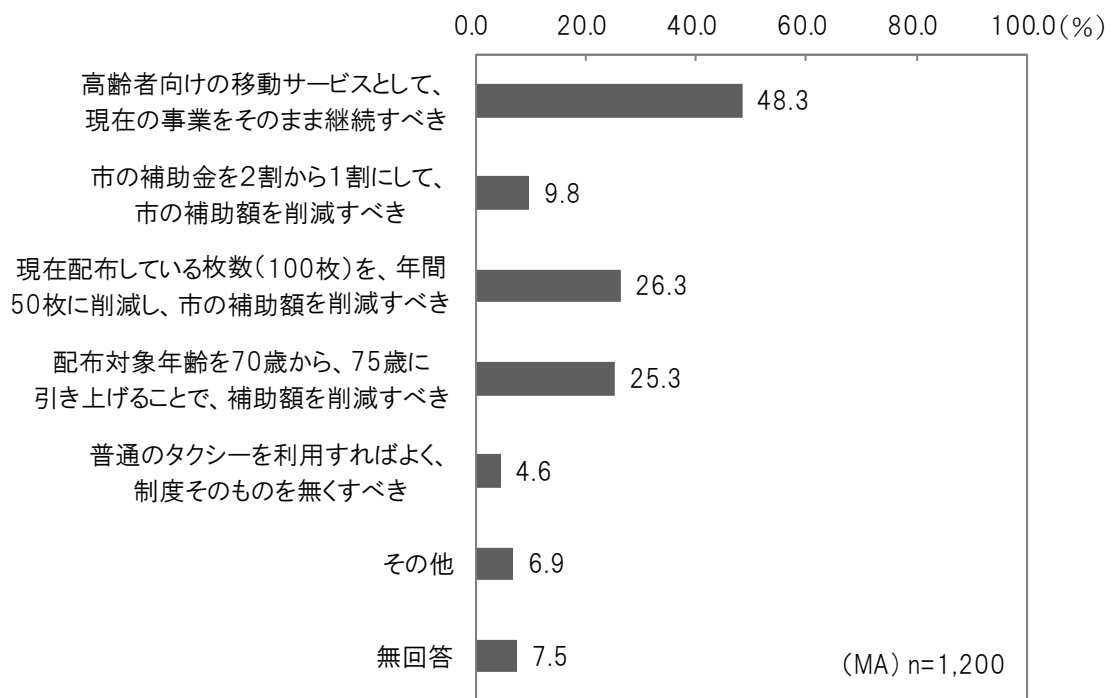
問7-5 「高齢者タクシー運賃助成事業」に対する考え

「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48.3%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」(26.3%)、「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」(25.3%)となっている。

年齢別では、「20歳代」以上で「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 7-8 「高齢者タクシー運賃助成事業」に対する考え



図表 7-9 「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）

	現高 在者 の事 業向 けの 移動 サー ビス とし て、 (%)	市の 補助 額を 削減 すべ き	市の 補助 額を 削減 すべ き	額を 削減 すべ き	を削 減す べき	現在 、年 間5 0枚 に削 減し 、1 0枚 補助 額を 削減 すべ き	に引 き上 げる こと で、 補助 額を 削減 すべ き	配布 対象 年齢 を7 0歳 から 、7 5歳 まで とし 、補 助額 を削 減す べき	普通 のタ クシ ーを 利用 すべ き	その 他	無 回 答	合 計
全体	48.3	9.8	26.3	25.3	4.6	6.9	7.5	1,200				
20歳未満	34.4	15.6	43.8	15.6	3.1	6.3	0.0	32				
20歳代	52.8	22.2	19.4	23.6	0.0	5.6	1.4	72				
30歳代	45.5	10.9	33.7	18.8	6.9	9.9	0.0	101				
40歳代	53.4	11.0	25.8	20.2	6.1	8.0	4.3	163				
50歳代	50.5	9.6	18.7	21.7	5.6	9.6	4.5	198				
60～64歳	49.0	4.9	19.6	21.6	2.9	13.7	4.9	102				
65～69歳	46.4	6.4	26.4	24.0	4.8	5.6	9.6	125				
70～74歳	40.4	11.8	35.3	38.2	4.4	1.5	14.0	136				
75～79歳	48.6	8.4	29.9	31.8	4.7	3.7	10.3	107				
80歳以上	49.7	6.4	26.1	29.9	3.8	4.5	15.9	157				
大塚校区	47.9	8.5	22.3	27.7	6.4	5.3	9.6	94				
三谷校区	49.7	5.7	24.0	21.1	5.1	7.4	12.0	175				
蒲郡校区	47.2	9.1	23.8	26.6	4.8	7.9	7.5	252				
中部校区	42.9	10.3	27.4	29.1	3.4	6.3	6.3	175				
塩津校区	48.6	9.6	33.6	21.2	4.1	5.5	4.8	146				
形原校区	49.8	14.2	28.4	25.3	5.7	5.7	5.4	261				
西浦校区	54.3	7.6	23.9	27.2	1.1	10.9	8.7	92				

問7-6 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38.7%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」(29.6%)となっている。

年齢別では、「20歳未満」(45.8%)、「20歳代」(44.6%)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」が高くなっている。

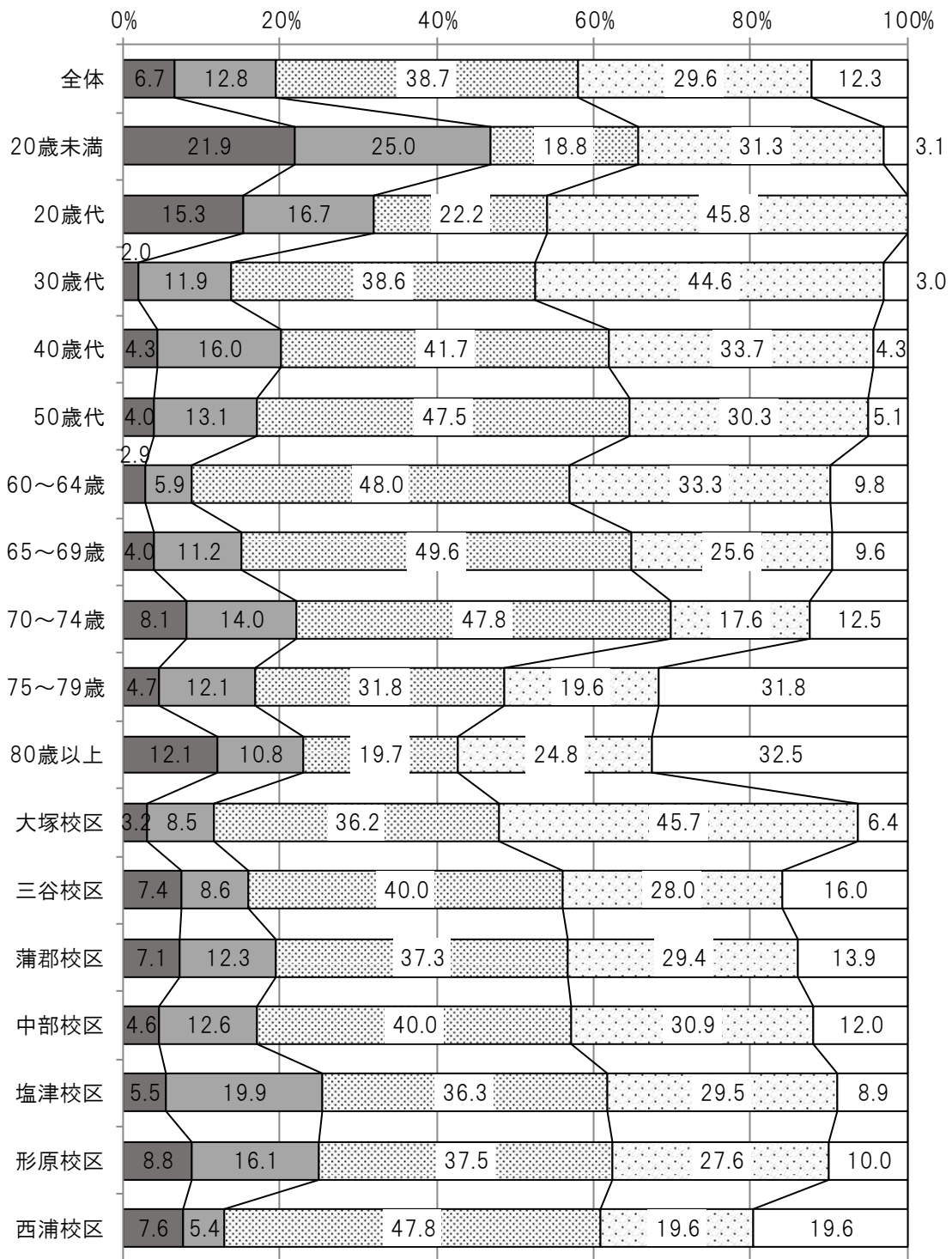
居住地別では、「大塚校区」(45.7%)で「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」が高くなっている。

公共交通中心の生活への転換する年齢は、「75～79歳」が33.4%で最も高く、次いで、「80～84歳」(25.4%)、「70～74歳」(20.3%)となっている。

年齢別では、「20歳代」で「75～79歳」が33.3%、「30歳代」で「70～74歳」が33.3%となっている。

居住地別でも、おおむね同様の傾向となっている。

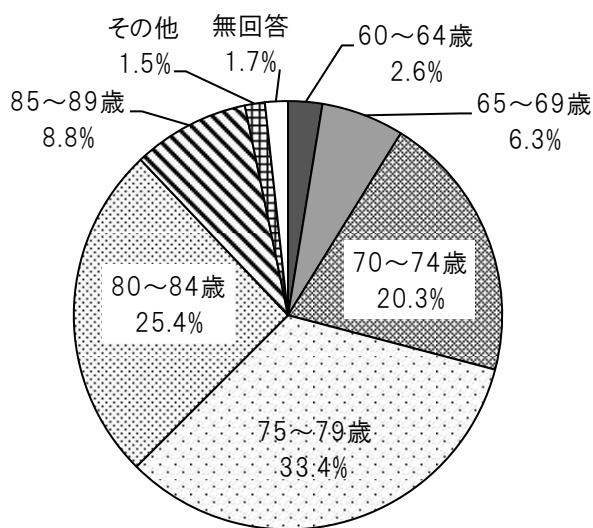
図表 7-10 自家用車中心から公共交通中心の生活への転換に対する考え（年齢別・居住地別）



- 既に公共交通が中心
- ▣ たまにならできると思う
- 将来、年をとったらできると思う
- 現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う
- 無回答

(SA) n=1,200

図表 7-11 公共交通中心の生活への転換する年齢



(SA) n=464

図表 7-12 公共交通中心の生活への転換する年齢（年齢別・居住地別）

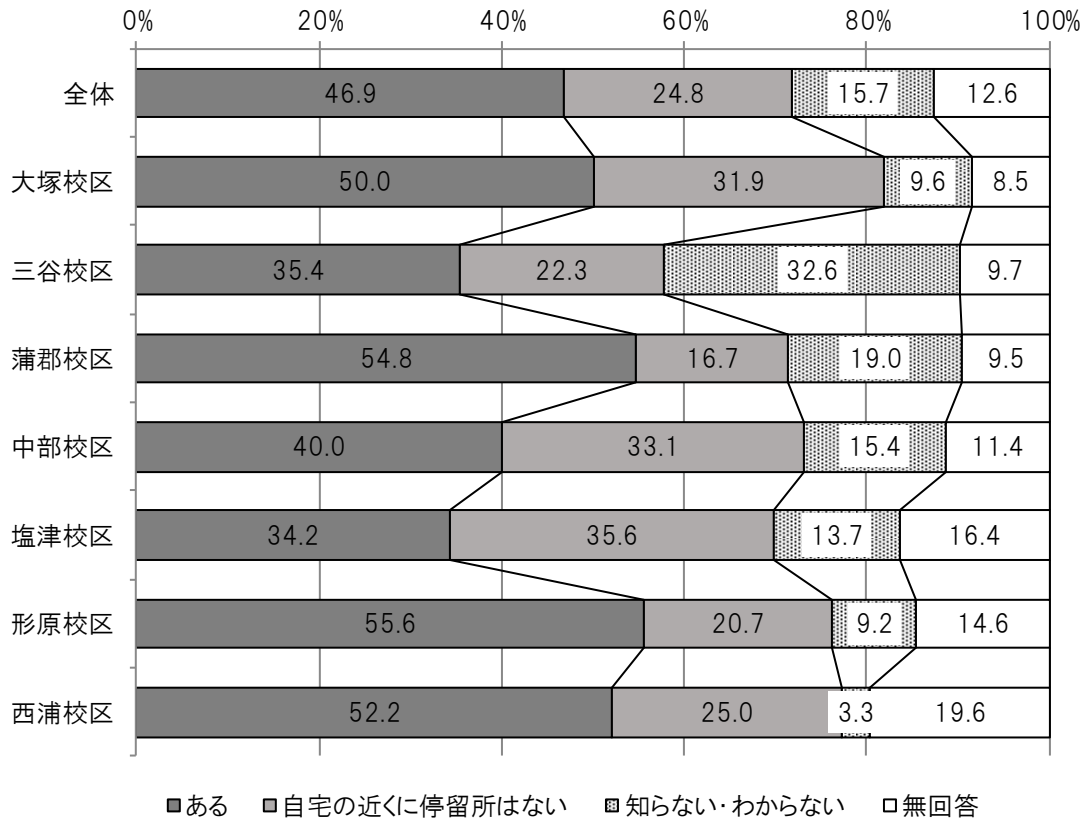
(%)	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85～89歳	その他	無回答	合計
全体	2.6	6.3	20.3	33.4	25.4	8.8	1.5	1.7	464
20歳未満	16.7	16.7	16.7	33.3	0.0	16.7	0.0	0.0	6
20歳代	18.8	6.3	25.0	12.5	37.5	0.0	0.0	0.0	16
30歳代	5.1	23.1	33.3	23.1	15.4	0.0	0.0	0.0	39
40歳代	5.9	11.8	30.9	35.3	11.8	1.5	1.5	1.5	68
50歳代	2.1	4.3	37.2	33.0	14.9	2.1	3.2	3.2	94
60～64歳	0.0	10.2	24.5	38.8	20.4	4.1	0.0	2.0	49
65～69歳	0.0	1.6	9.7	62.9	21.0	4.8	0.0	0.0	62
70～74歳	0.0	0.0	3.1	32.3	49.2	10.8	3.1	1.5	65
75～79歳	0.0	0.0	0.0	23.5	52.9	17.6	2.9	2.9	34
80歳以上	0.0	0.0	0.0	0.0	35.5	61.3	0.0	3.2	31
大塚校区	0.0	8.8	23.5	26.5	32.4	5.9	0.0	2.9	34
三谷校区	2.9	7.1	15.7	35.7	18.6	18.6	1.4	0.0	70
蒲郡校区	3.2	6.4	18.1	31.9	25.5	12.8	0.0	2.1	94
中部校区	2.9	5.7	21.4	37.1	25.7	4.3	1.4	1.4	70
塩津校区	3.8	9.4	22.6	20.8	34.0	3.8	5.7	0.0	53
形原校区	3.1	6.1	19.4	38.8	23.5	6.1	0.0	3.1	98
西浦校区	0.0	0.0	27.3	34.1	25.0	6.8	4.5	2.3	44

問8 バスを全く利用しない人の理由と利用可能性

問8-1 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46.9%、「ない」が24.8%となっている。
地域別では、「塩津校区」で「ない」が35.6%となり「ある」(34.2%)を上回っている。

図表 8-1 自宅近くのバス停留所の有無（居住地別）

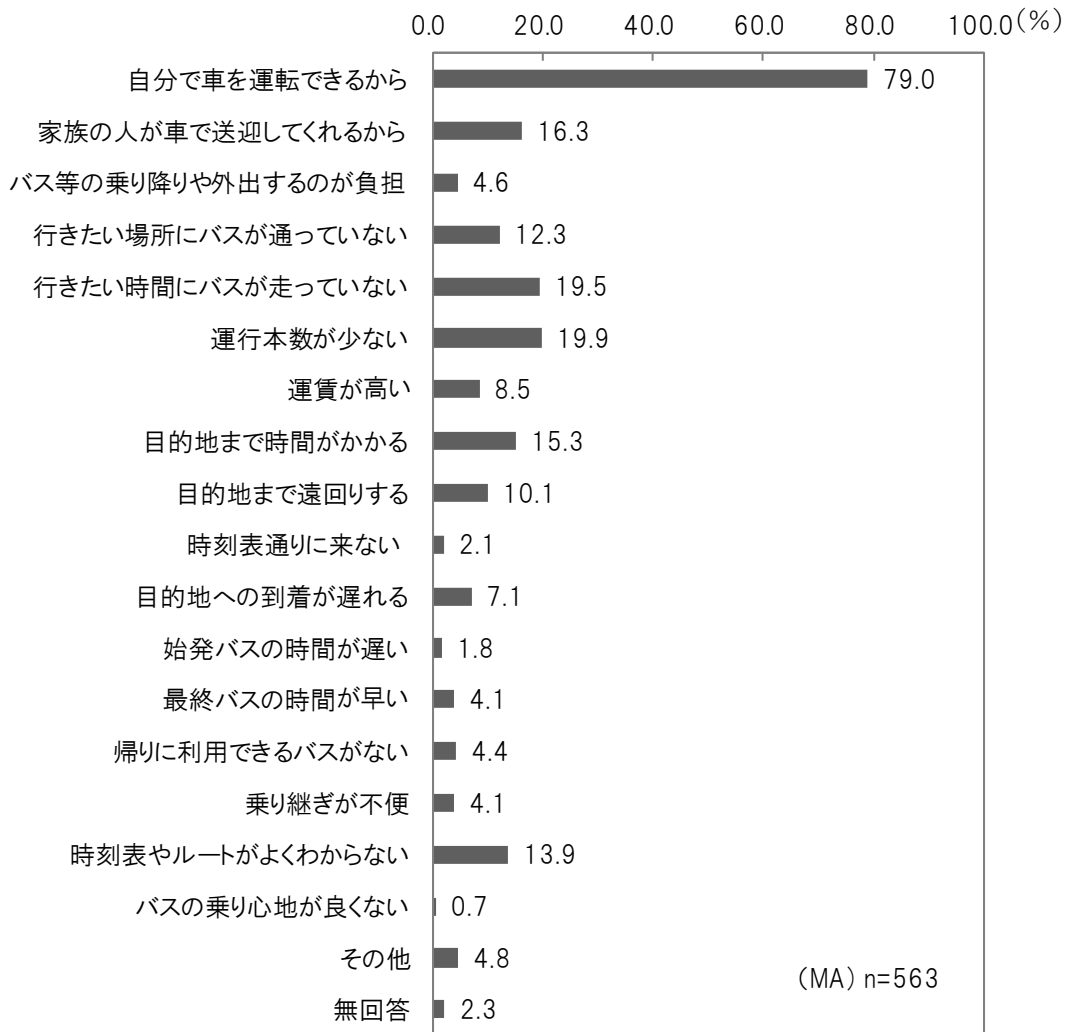


(SA) n=1,200

問8-2 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79.0%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 8-2 自宅近くのバス停留所があるがバスを利用しない理由



図表 8-3 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）

(%)	き自分 から車 を運 転で	迎家 族の く人 れが 車か ら送	担や 外バ 出等 すの 乗 りが 降 り	ス行 がき 通た って 場 所 に い バ	ス行 がき 走 たい 時 間 に い バ	運 行 本 数 が 少 な い	運 賃 が 高 い	か目 的 地 ま で 時 間 が	す目 的 地 ま で 遠 回 り	い時 刻 表 通 り に 来 な	遅目 的 地 へ の 到 着 が	遅始 発 バ ス の 時 間 が
全体	78.9	16.3	4.6	12.3	19.4	19.9	8.5	15.3	10.1	2.1	7.1	1.8
20歳未満	18.2	45.5	0.0	18.2	18.2	9.1	27.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
20歳代	80.6	25.8	9.7	9.7	29.0	25.8	9.7	12.9	3.2	6.5	9.7	0.0
30歳代	86.0	12.3	1.8	21.1	21.1	24.6	7.0	21.1	10.5	3.5	5.3	5.3
40歳代	86.7	8.0	2.7	14.7	18.7	28.0	8.0	20.0	10.7	5.3	12.0	1.3
50歳代	89.8	8.2	3.1	10.2	21.4	21.4	11.2	23.5	13.3	1.0	5.1	2.0
60～64歳	91.1	8.9	3.6	5.4	16.1	14.3	10.7	7.1	10.7	0.0	8.9	0.0
65～69歳	76.7	21.7	1.7	10.0	25.0	26.7	6.7	11.7	6.7	3.3	10.0	3.3
70～74歳	85.5	11.6	4.3	17.4	17.4	13.0	7.2	18.8	14.5	1.4	7.2	1.4
75～79歳	58.0	30.0	4.0	10.0	16.0	12.0	4.0	10.0	10.0	0.0	0.0	0.0
80歳以上	53.6	30.4	16.1	8.9	12.5	14.3	7.1	5.4	7.1	0.0	7.1	1.8
大塚校区	78.7	19.1	4.3	12.8	25.5	23.4	19.1	14.9	12.8	4.3	14.9	2.1
三谷校区	77.4	16.1	4.8	14.5	24.2	21.0	8.1	14.5	9.7	1.6	3.2	1.6
蒲郡校区	77.5	19.6	4.3	14.5	21.7	15.9	3.6	13.0	8.7	2.9	6.5	2.9
中部校区	81.4	17.1	4.3	14.3	18.6	17.1	5.7	8.6	5.7	1.4	2.9	2.9
塩津校区	72.0	12.0	4.0	8.0	14.0	22.0	10.0	12.0	12.0	0.0	8.0	0.0
形原校区	78.6	15.2	4.8	8.3	16.6	23.4	10.3	20.0	9.7	2.1	8.3	0.7
西浦校区	89.6	10.4	6.3	12.5	16.7	18.8	10.4	22.9	16.7	2.1	8.3	2.1

(%)	早最 い終 バ ス の 時 間 が	バ婦 スリ がに 利 用 で き る	乗 り 継 ぎ が 不 便	よ時 く刻 わ表 か ら な い ト が	良バ くス の 乗 り 心 地 が	そ の 他	無 回 答	合 計
全体	4.1	4.4	4.1	13.9	0.7	4.8	2.3	563
20歳未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.2	0.0	11
20歳代	12.9	6.5	3.2	22.6	0.0	9.7	0.0	31
30歳代	5.3	3.5	1.8	19.3	0.0	5.3	0.0	57
40歳代	2.7	4.0	4.0	18.7	2.7	2.7	0.0	75
50歳代	7.1	6.1	5.1	16.3	0.0	5.1	0.0	98
60～64歳	1.8	5.4	5.4	16.1	1.8	8.9	0.0	56
65～69歳	3.3	3.3	5.0	10.0	0.0	0.0	5.0	60
70～74歳	2.9	5.8	1.4	10.1	0.0	2.9	2.9	69
75～79歳	2.0	2.0	8.0	8.0	0.0	4.0	8.0	50
80歳以上	1.8	3.6	3.6	7.1	1.8	5.4	7.1	56
大塚校区	6.4	4.3	8.5	17.0	2.1	2.1	2.1	47
三谷校区	1.6	8.1	4.8	12.9	1.6	4.8	1.6	62
蒲郡校区	2.9	2.2	2.9	11.6	0.0	5.8	2.2	138
中部校区	2.9	2.9	1.4	11.4	1.4	2.9	1.4	70
塩津校区	4.0	6.0	2.0	14.0	0.0	4.0	2.0	50
形原校区	5.5	5.5	5.5	17.2	0.7	6.9	2.8	145
西浦校区	4.2	4.2	4.2	12.5	0.0	2.1	4.2	48

問8－3 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 59.9%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。

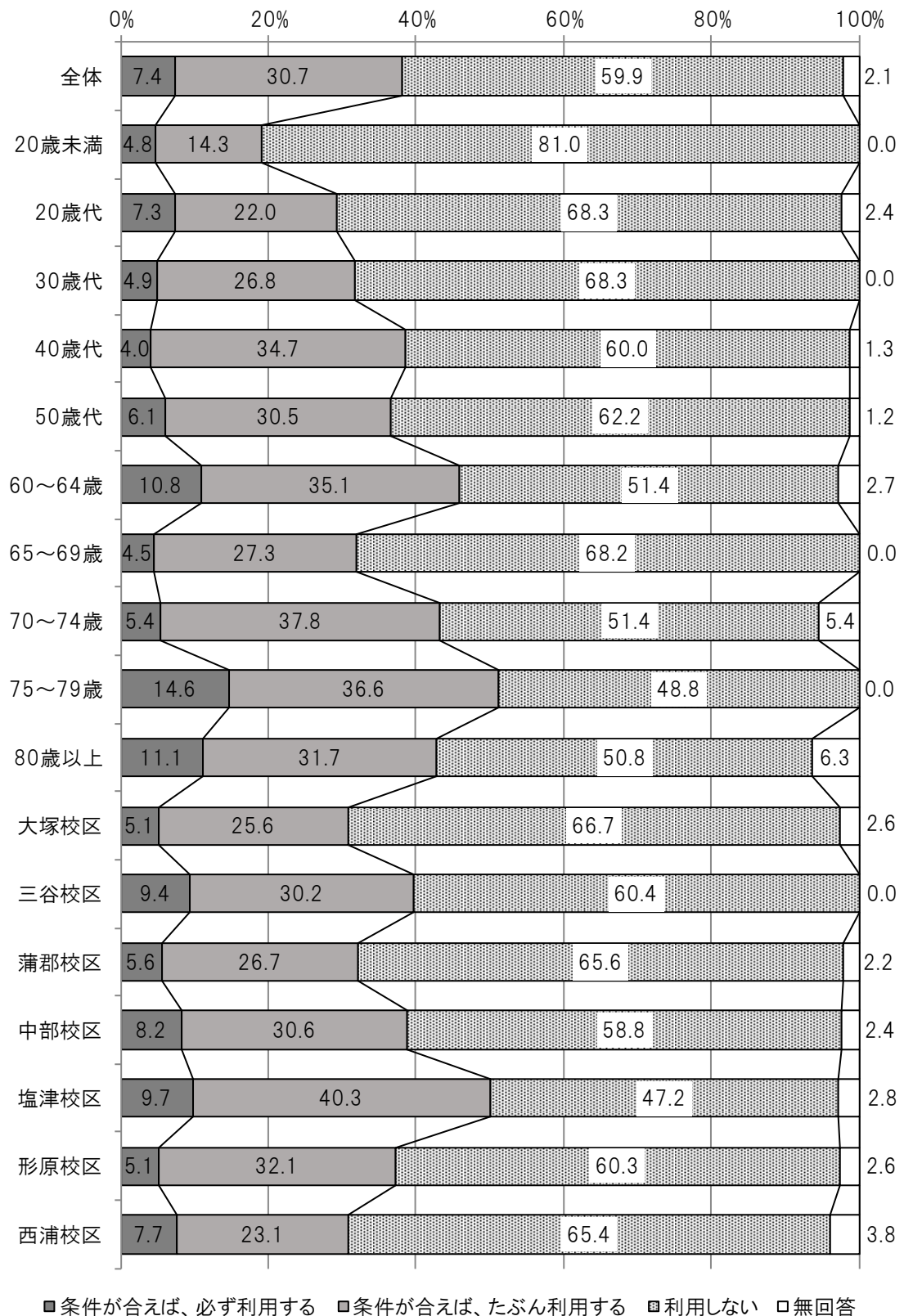
居住地別では、「塩津校区」は「利用しない」割合が他よりも低い。

利用しない理由は、「自家用車での移動を優先する」が 75.6%と大半を占めている。

年齢別では、「20歳未満」(35.3%)、「80歳以上」(34.4%)で「家族の人が車で送迎してくれる」が最も高くなっている。

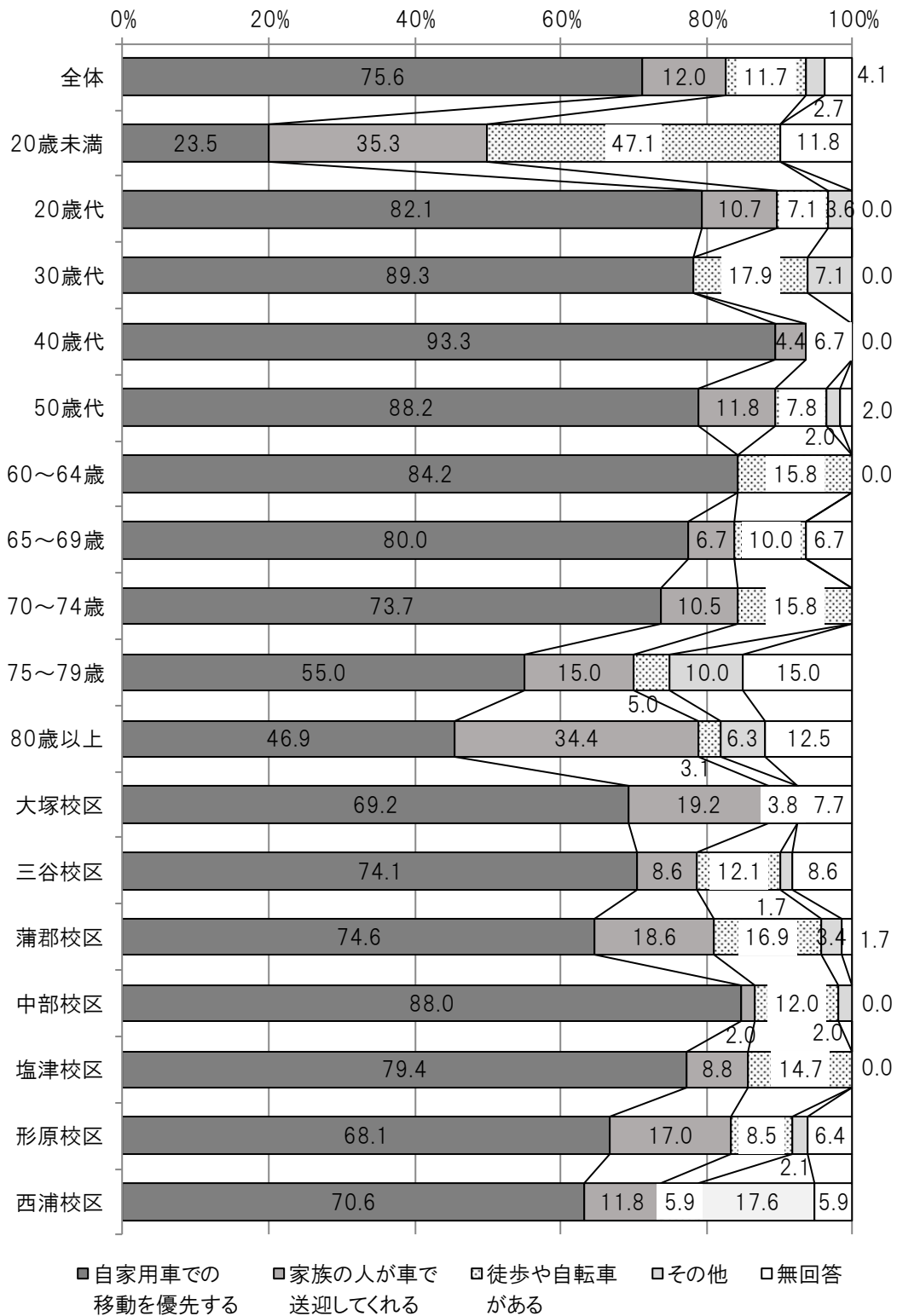
居住地別でも、同様の傾向となっている。

図表 8-4 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=486

図表 8-5 利用しない理由（年齢別・居住地別）



(SA) n=291

問 8 - 4 条件が合えば利用する場合の条件

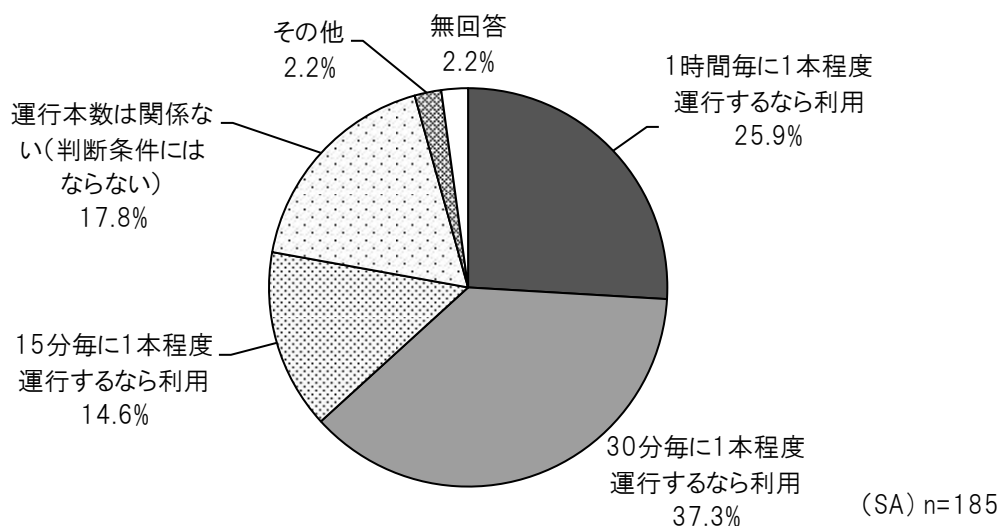
(1) 運行本数に関する条件

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37.3%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」(25.9%)、「運行本数は関係ない(判断条件にはならない)」(17.8%)となっている。

年齢別では、「60～64歳」(52.9%)「80歳以上」(51.9%)「70～74歳」(50.0%)で「30分毎に1本程度運行するなら利用」が高くなっている。

居住地別では、「西浦校区」で「30分毎に1本程度運行するなら利用」が50.0%と最も高くなっている。

図表 8-6 運行本数に関する条件



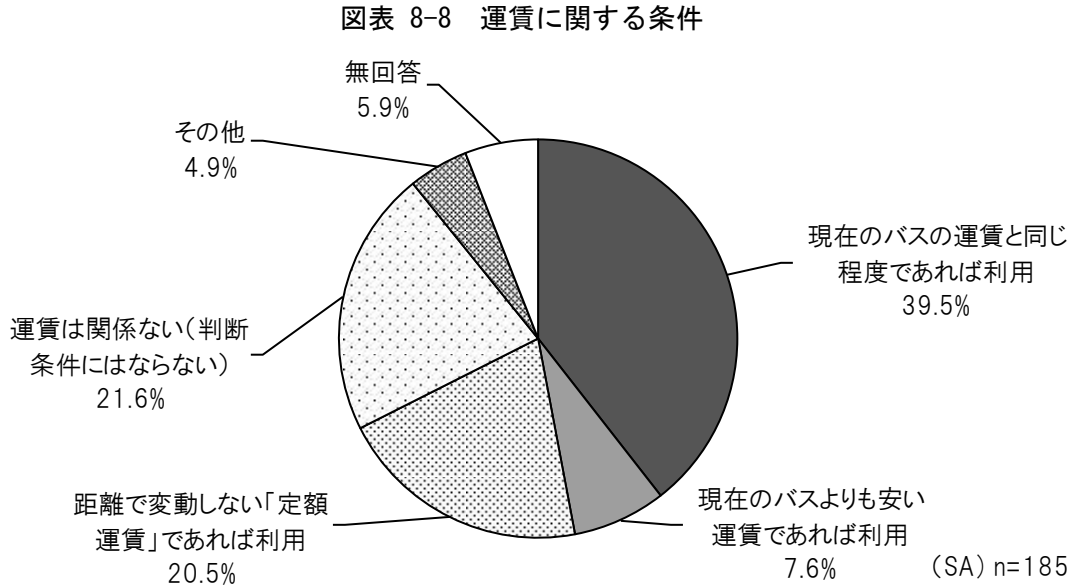
図表 8-7 運行本数に関する条件（年齢別・居住地別）

(%)	行 1 す時 る間 なら に利 用本 程度 運	行 3 す 0 る分 なら に利 用本 程度 運	行 1 す 5 る分 なら に利 用本 程度 運	い（判 断条 件は 関係 ない な	運 行本 数は 関係 ない な	そ の 他	無 回 答	合 計
全体	25.9	37.3	14.6	17.8	2.2	2.2	185	
20歳未満	0.0	50.0	25.0	25.0	0.0	0.0	4	
20歳代	25.0	33.3	33.3	8.3	0.0	0.0	12	
30歳代	7.7	30.8	38.5	23.1	0.0	0.0	13	
40歳代	27.6	31.0	17.2	13.8	6.9	3.4	29	
50歳代	20.0	40.0	16.7	20.0	3.3	0.0	30	
60～64歳	11.8	52.9	17.6	17.6	0.0	0.0	17	
65～69歳	50.0	7.1	14.3	28.6	0.0	0.0	14	
70～74歳	37.5	50.0	0.0	6.3	0.0	6.3	16	
75～79歳	28.6	28.6	0.0	33.3	4.8	4.8	21	
80歳以上	29.6	51.9	3.7	11.1	0.0	3.7	27	
大塚校区	33.3	41.7	8.3	16.7	0.0	0.0	12	
三谷校区	23.7	36.8	15.8	18.4	2.6	2.6	38	
蒲郡校区	31.0	27.6	17.2	20.7	3.4	0.0	29	
中部校区	24.2	45.5	12.1	12.1	3.0	3.0	33	
塩津校区	25.0	44.4	8.3	16.7	2.8	2.8	36	
形原校区	27.6	24.1	20.7	24.1	0.0	3.4	29	
西浦校区	12.5	50.0	25.0	12.5	0.0	0.0	8	

(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 39.5%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)」(21.6%)、「距離で変動しない「定額運賃」であれば利用」(20.5%)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 8-9 運賃に関する条件（年齢別・居住地別）

	程現在の 度であ ればバ スの利 用と 同じ (%)	賃現 在の であ れば バス より 利用 も安 い運	運距 賃離 —で 変動 しな い「 定額	件運 には は関 係な ない (判 断条 件)	そ の 他	無 回 答	合 計
全体	39.5	7.6	20.5	21.6	4.9	5.9	185
20歳未満	25.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	4
20歳代	58.3	0.0	25.0	16.7	0.0	0.0	12
30歳代	38.5	7.7	15.4	38.5	0.0	0.0	13
40歳代	44.8	3.4	20.7	27.6	0.0	3.4	29
50歳代	56.7	6.7	16.7	16.7	3.3	0.0	30
60～64歳	29.4	5.9	29.4	29.4	5.9	0.0	17
65～69歳	35.7	7.1	14.3	21.4	7.1	14.3	14
70～74歳	31.3	18.8	18.8	0.0	25.0	6.3	16
75～79歳	23.8	14.3	14.3	33.3	0.0	14.3	21
80歳以上	33.3	3.7	25.9	14.8	7.4	14.8	27
大塚校区	41.7	8.3	25.0	25.0	0.0	0.0	12
三谷校区	36.8	5.3	21.1	21.1	7.9	7.9	38
蒲郡校区	41.4	3.4	20.7	27.6	0.0	6.9	29
中部校区	42.4	3.0	18.2	27.3	3.0	6.1	33
塩津校区	38.9	11.1	19.4	19.4	5.6	5.6	36
形原校区	41.4	10.3	17.2	17.2	6.9	6.9	29
西浦校区	25.0	25.0	37.5	0.0	12.5	0.0	8

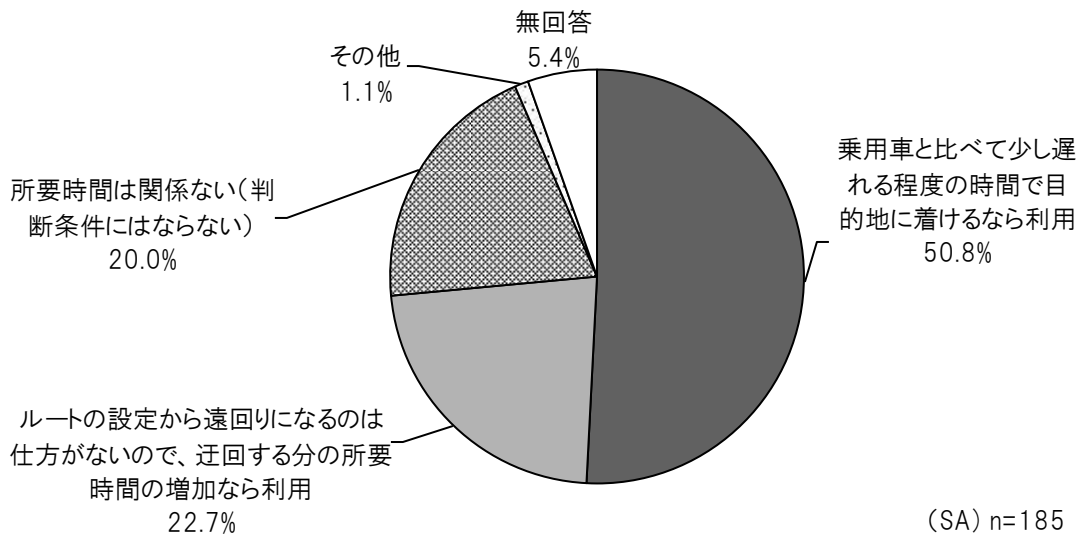
(3) 目的地までの所要時間に関する条件

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 50.8%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」(22.7%)、「所要時間は関係ない(判断条件にはならない)」(20.0%)となっている。

年齢別では、「50 歳代」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 30.0%と最も高くなっている。

居住地別でも、同様の傾向となっている。

図表 8-10 目的地までの所要時間に関する条件



図表 8-11 目的地までの所要時間に関する条件（年齢別・居住地別）

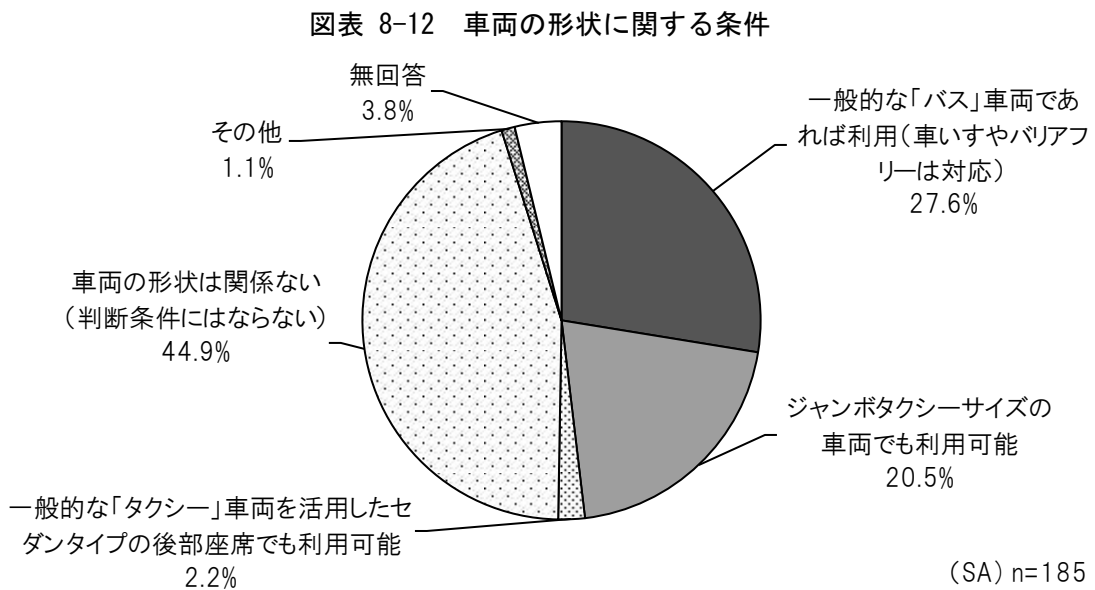
	間乗 で用 目車 的と 地比 にべ 着て け少 るし な遅 られ 利用 程度 の時	時仕 間の 方が 増加 なら ない 利用	ル ー ト の 設 定 で か ら 遠 回 り に な る の 所 要 は	な 所 ら 要 な 時 間 は 関 係 な い （ 判 断 条 件 に は	そ の 他	無 回 答	合 計
(%)							
全体	50.8	22.7	20.0	1.1	5.4	185	
20歳未満	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	4	
20歳代	58.3	25.0	16.7	0.0	0.0	12	
30歳代	69.2	15.4	15.4	0.0	0.0	13	
40歳代	62.1	13.8	20.7	0.0	3.4	29	
50歳代	43.3	30.0	23.3	0.0	3.3	30	
60～64歳	58.8	23.5	11.8	0.0	5.9	17	
65～69歳	28.6	28.6	35.7	0.0	7.1	14	
70～74歳	50.0	25.0	18.8	6.3	0.0	16	
75～79歳	47.6	14.3	23.8	4.8	9.5	21	
80歳以上	40.7	25.9	18.5	0.0	14.8	27	
大塚校区	50.0	16.7	33.3	0.0	0.0	12	
三谷校区	44.7	21.1	23.7	2.6	7.9	38	
蒲郡校区	44.8	34.5	20.7	0.0	0.0	29	
中部校区	36.4	33.3	18.2	0.0	12.1	33	
塩津校区	72.2	5.6	16.7	2.8	2.8	36	
形原校区	55.2	24.1	17.2	0.0	3.4	29	
西浦校区	50.0	25.0	12.5	0.0	12.5	8	

(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44.9%と最も高く、次いで、「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）」（27.6%）、「ジャンボタクシーサイズの車両でも利用可能」（20.5%）となっている。

年齢別では、「70～74歳」で「ジャンボタクシーサイズの車両でも利用可能」が37.5%と最も高くなっている。

居住地別では、「西浦校区」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50.0%と最も高くなっている。



図表 8-13 車両の形状に関する条件（年齢別・居住地別）

	対利一 応用般 (車) (的 い) な す) 「 やバ」 リア車 アフ両 リであ いはば	でジ もヤ 利ン 用ボ 可タ 能ク シ ー サ イ ズ の 車 両	で用一 もし般 利了た 用セな 可ダ「 能タク シ ー の 後 部 座 を 活	件車 両に はは なら ない 」 件 車 両 の 形 状 は 関 係 な い (判 断 条 件)	そ の 他	無 回 答	合 計
(%)							
全体	27.6	20.5	2.2	44.9	1.1	3.8	185
20歳未満	25.0	25.0	0.0	50.0	0.0	0.0	4
20歳代	50.0	8.3	0.0	41.7	0.0	0.0	12
30歳代	30.8	15.4	0.0	53.8	0.0	0.0	13
40歳代	34.5	10.3	3.4	48.3	0.0	3.4	29
50歳代	30.0	23.3	0.0	46.7	0.0	0.0	30
60～64歳	17.6	17.6	5.9	52.9	5.9	0.0	17
65～69歳	21.4	35.7	0.0	35.7	0.0	7.1	14
70～74歳	31.3	37.5	0.0	25.0	0.0	6.3	16
75～79歳	4.8	33.3	0.0	47.6	4.8	9.5	21
80歳以上	29.6	11.1	7.4	44.4	0.0	7.4	27
大塚校区	8.3	25.0	8.3	58.3	0.0	0.0	12
三谷校区	36.8	7.9	2.6	42.1	0.0	10.5	38
蒲郡校区	27.6	13.8	3.4	55.2	0.0	0.0	29
中部校区	21.2	33.3	0.0	39.4	0.0	6.1	33
塩津校区	22.2	27.8	0.0	44.4	5.6	0.0	36
形原校区	31.0	20.7	0.0	48.3	0.0	0.0	29
西浦校区	50.0	12.5	12.5	12.5	0.0	12.5	8

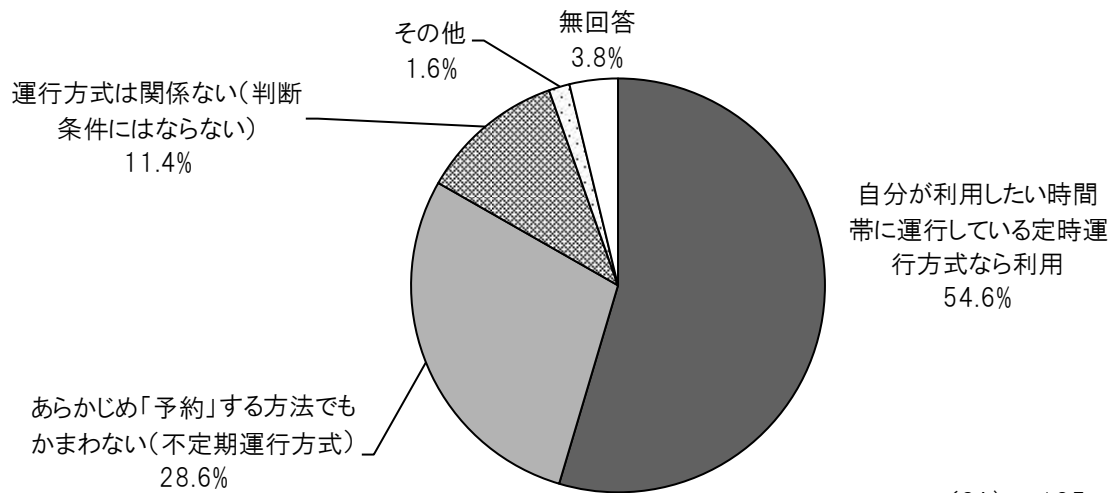
(5) 運行方式に関する条件

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 54.6%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）」(28.6%)、「運行方式は関係ない（判断条件にはならない）」(11.4%)となっている。

年齢別でも同様の傾向となっている。

居住地別では、「大塚校区」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 50.0%と最も高くなっている。

図表 8-14 運行方式に関する条件



(SA) n=185

図表 8-15 運行方式に関する条件（年齢別・居住地別）

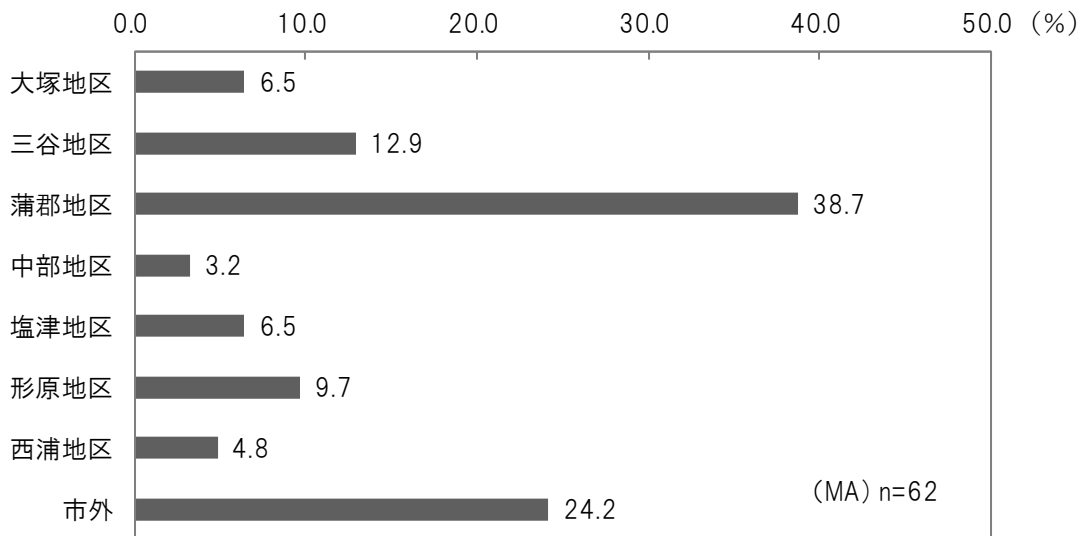
(%)	な ら 利 用	運 行 方 式 に	自 分 が 利 用 し た 時 間 帯 に	運 法 も か ま わ な い （ 不 定 期 方	あ ら か じ め 「 予 約 」 す る 方	条 件 に は な ら な い （ 判 断	運 行 方 式 は 関 係 な い	そ の 他	無 回 答	合 計
	54.6	28.6	11.4	1.6	3.8	185				
全体	54.6	28.6	11.4	1.6	3.8	185				
20歳未満	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	4				
20歳代	16.7	66.7	16.7	0.0	0.0	12				
30歳代	61.5	23.1	15.4	0.0	0.0	13				
40歳代	58.6	24.1	13.8	0.0	3.4	29				
50歳代	73.3	20.0	6.7	0.0	0.0	30				
60～64歳	58.8	23.5	11.8	5.9	0.0	17				
65～69歳	50.0	21.4	14.3	7.1	7.1	14				
70～74歳	56.3	31.3	6.3	6.3	0.0	16				
75～79歳	33.3	42.9	19.0	0.0	4.8	21				
80歳以上	59.3	18.5	7.4	0.0	14.8	27				
大塚校区	25.0	50.0	25.0	0.0	0.0	12				
三谷校区	55.3	28.9	5.3	2.6	7.9	38				
蒲郡校区	44.8	34.5	20.7	0.0	0.0	29				
中部校区	54.5	33.3	6.1	0.0	6.1	33				
塩津校区	61.1	22.2	11.1	5.6	0.0	36				
形原校区	58.6	24.1	13.8	0.0	3.4	29				
西浦校区	87.5	0.0	0.0	0.0	12.5	8				

(6) バス利用が考えられる目的別の目的地と外出頻度

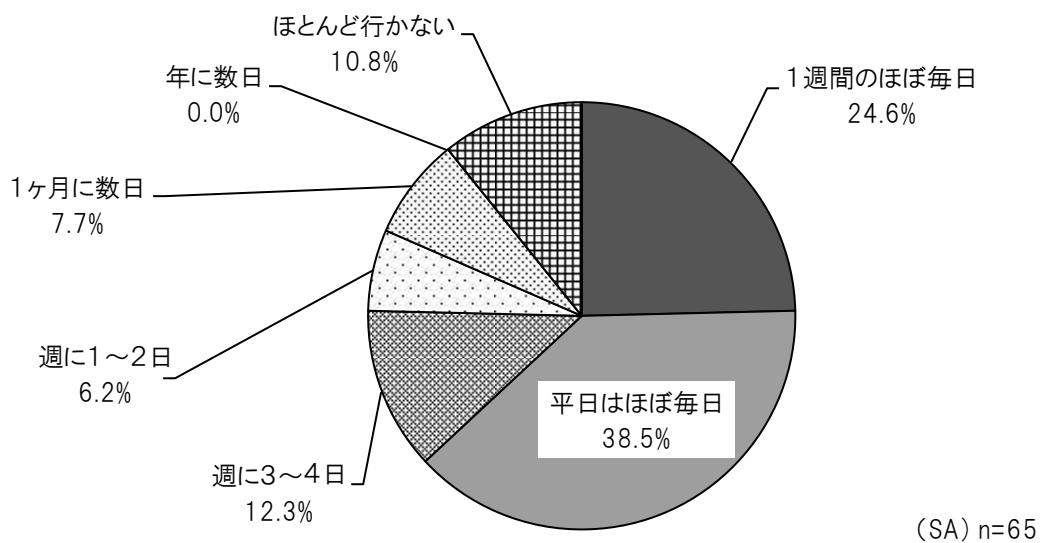
①通勤・通学

通勤・通学における目的地は、「蒲郡地区」が38.7%と最も高く、次いで、「市外」(24.2%)、「三谷地区」(12.9%)となっている。
 外出頻度は、「平日はほぼ毎日」が38.5%と最も高く、次いで、「1週間のほぼ毎日」(24.6%)、「週に3～4日」(12.3%)となっている。

図表 8-16 通勤・通学における目的地



図表 8-17 通勤・通学における外出頻度

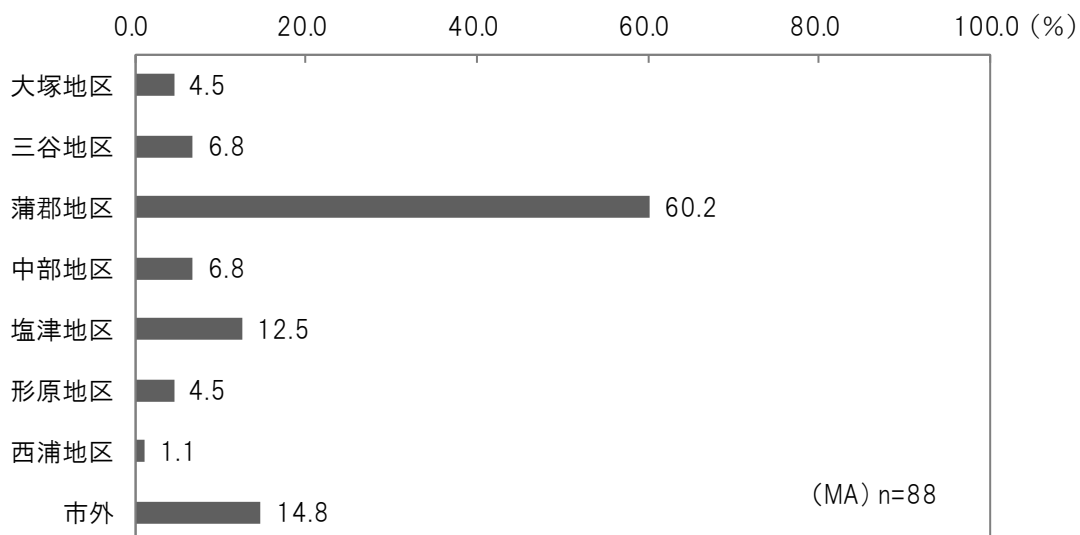


②買い物・娯楽

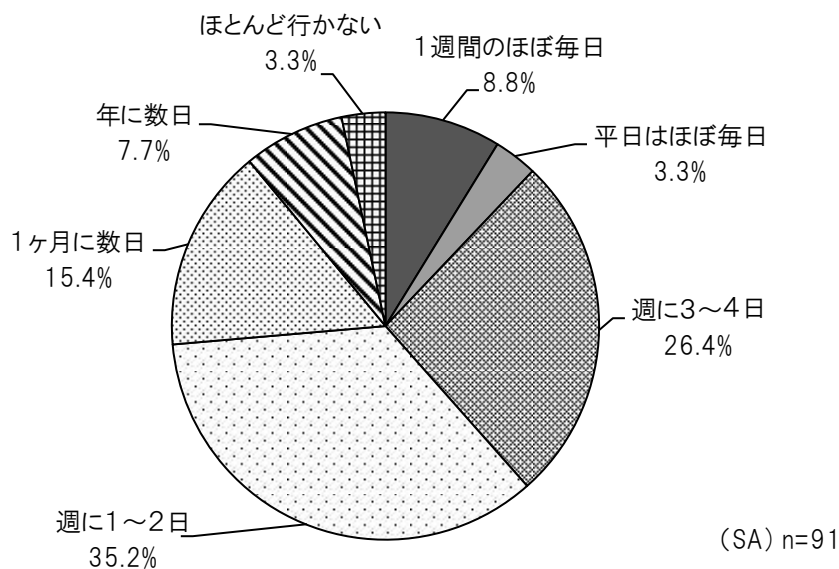
買い物・娯楽における目的地は、「蒲郡地区」が60.2%と最も高く、次いで、「市外」(14.8%)、「塩津地区」(12.5%)となっている。

外出頻度は、「週に1~2日」が35.2%と最も高く、次いで、「週に3~4日」(26.4%)、「1ヶ月に数日」(15.4%)となっている。

図表 8-18 買い物・娯楽における目的地



図表 8-19 買い物・娯楽における外出頻度

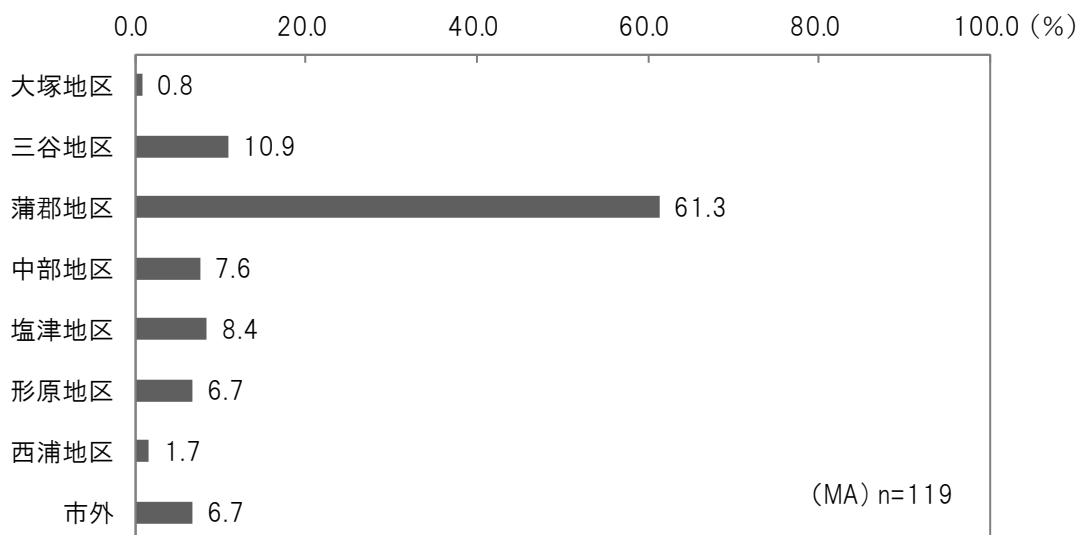


③ 病院（通院）

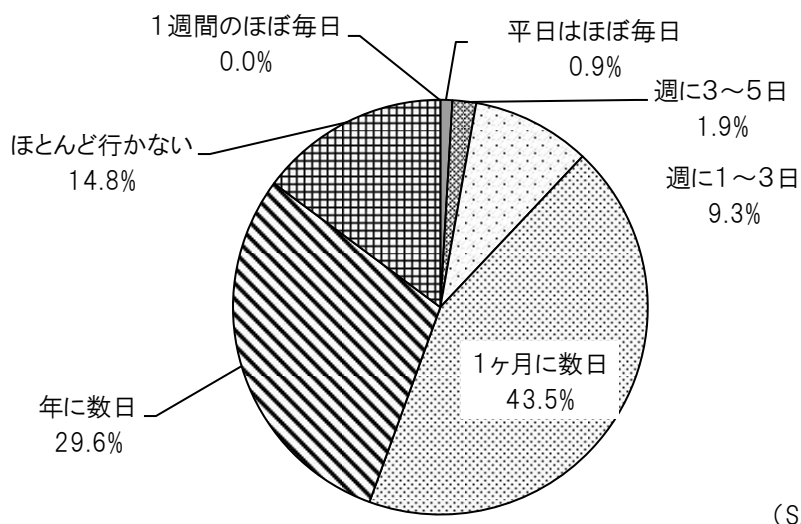
病院(通院)における目的地は、「蒲郡地区」が61.3%と最も高く、次いで、「三谷地区」(10.9%)、「塩津地区」(8.4%)となっている。

外出頻度は、「1ヶ月に数日」が43.5%と最も高く、次いで、「年に数日」(29.6%)、「ほとんど行かない」(14.8%)となっている。

図表 8-20 病院（通院）における目的地



図表 8-21 病院（通院）における外出頻度

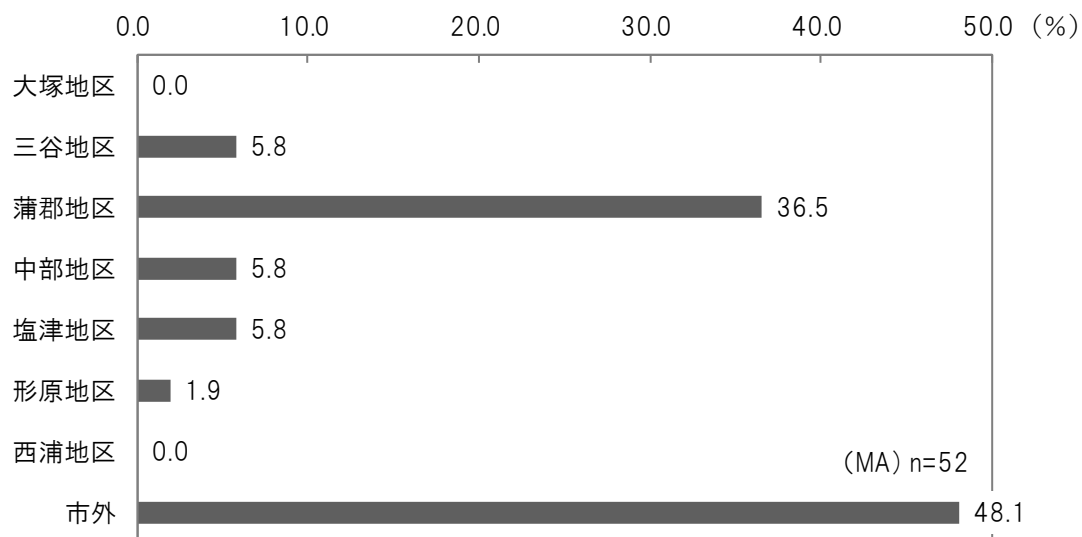


④ その他

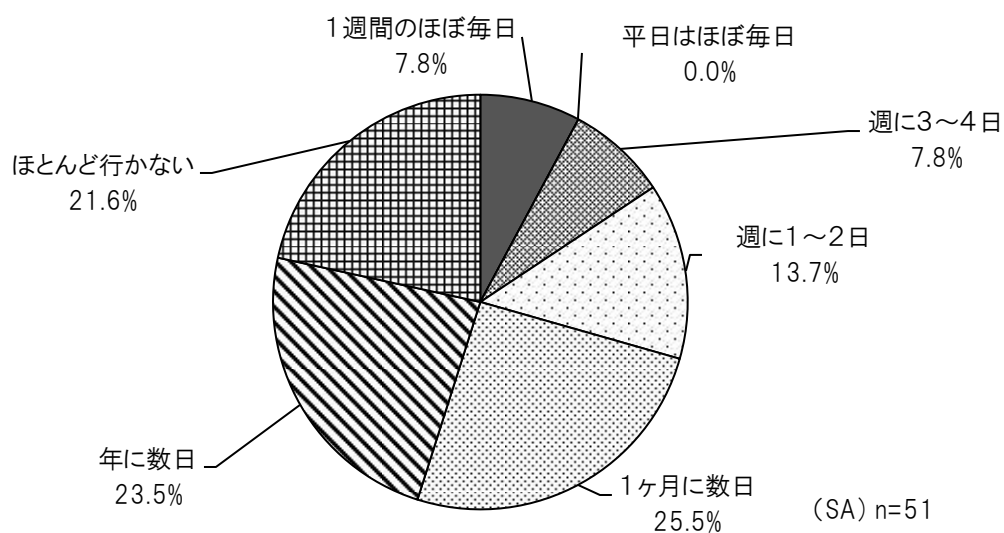
その他における目的地は、「市外」が 48.1%と最も高く、次いで「蒲郡地区」が 36.5%となっている。

外出頻度は、「1ヶ月に数日」が 25.5%と最も高く、次いで、「年に数日」(23.5%)、「ほとんど行かない」(21.6%)となっている。

図表 8-22 その他における目的地



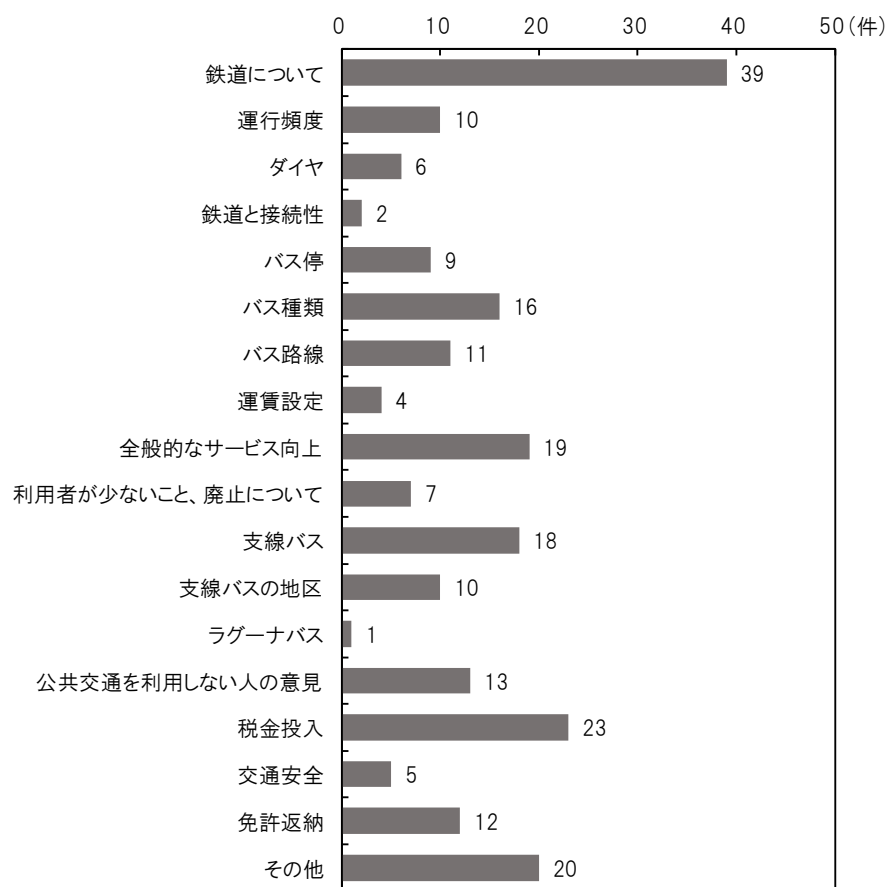
図表 8-23 その他における外出頻度



自由意見

自由意見のキーワード一覧は下記の通り。

	キーワード	回答件数
鉄道	鉄道について	39
民間路線	運行頻度	10
	ダイヤ	6
	鉄道と接続性	2
	バス停	9
	バス種類	16
	バス路線	11
	運賃設定	4
	全般的なサービス向上	19
	利用者が少ないこと、廃止について	7
支線バス	支線バス	18
	支線バスの地区	10
その他項目	ラグーナバス	1
	公共交通を利用しない人の意見	13
	税金投入	23
	交通安全	5
	免許返納	12
	その他	20



◎主な意見

☆鉄道について

鉄道について (39 件)	
名鉄西尾・蒲郡線の存続を特に希望します。通勤・通学が不便になると、さらに人口が減ります(特に若者の)。	No.353
名鉄電車は廃止にしないでほしい。たとえ市が何千万円の負担することになっても、波及効果を考えた場合、それ以上の効果はあると考えます。たとえバスがあっても、電車がなくなるとは蒲郡市の価値はかなり低下してしまうと考えます。	No.458
鉄道についてですが、通勤、通学の時間帯の本数を増やしてほしい。JR 線との乗り継ぎの時間が合わず、30 分待ちになる。昔と違って改札を出ての移動で時間がかかるため、朝と夜の本数を増やしてほしいです。	No.1196
通勤・通学の時間帯だけでも、名鉄蒲郡線の本数を増やしてほしいです。	No.696
JR 三河大塚駅の停車本数を増やして欲しい。平日の夜ですら 30 分に 1 本と、ビジネスマンには辛い。人口を増やすためにも、三河大塚を使いやすくするのが良い。	No.504

☆民間路線バスについて

運行頻度について (10 件)	
名鉄バスの本数を、増やして欲しいです。	No.142
バスは電車を利用する人が雨の日に駅までの移動手段として使えるよう、朝や夕方などの時間の運行を増やしてほしい。	No.162
高校生で蒲郡駅を利用する人が多く、たくさんの親が送り迎えしている。バスの本数が増えれば利用する人が増えると思う。	No.229
高齢者や障害者など、移動困難者の生活の足として、駅・病院・市役所・スーパーなどへの立ち寄りルートと本数を確保して下さい。	No.989

ダイヤについて (6 件)	
飲酒したい時などバスに乗りたい時はたくさんあるのに、帰ってくる時にバスがなくあきらめる。雨の日など駅まで行き帰り使用したくても、早朝・夜遅くで使えず。使いたくても使えないことがたくさんあります。	No.231
名鉄バスの終バスが早いので遅くしてほしい。予約制でも構わないので、タクシーよりも安ければ積極的に利用したい。飲み会の帰りで「バスに乗れたらなあ」と思うことがよくあります。	No.342
家族が通勤でバスを利用しております。平日のダイヤが休日ダイヤに変わり本数も減少し終バスの時間も早くなり、仕事の定時が遅いため、残業になると終バスに間に合わず名鉄電車で帰宅しております。家からバス停が近く、駅からは遠いため、バスを利用しております。最終バスを 20 時台にさせていただける様、願います。	No.856

鉄道との接続性について (2件)	
形原に住んでいて JR で名古屋方面へ通勤しているが、名鉄で塩津まででて乗り換えるのが遠まわりになる。通勤・通学で JR を使う人の利便性向上の為に JR の駅まで出るバスがあれば、うれしいです。	No.427
名鉄バスと名鉄電車、JR と時間を上手に組めば良いと思います。	No.904

バス停の位置、環境について (9件)	
もう少し高齢になったらバスを使いたいが、バス停までが遠い。	No.118
雨の日にも、どうやって駅まで行くか考えないといけないので、バス停が家から歩いて行ける距離にあると助かります。	No.368
利用するにも、近くにバス停 (ルート) がない。	No.1186
バス停は、雨風を凌げる場所がない。	No.384
バス停でバス待ちしているお年寄りを見かけます。みなさん立って待っているのに、できればイスがあると良いと思います。	No.466

バスの種類、大きさについて (16件)	
路線バスを大型ではなく、中型・小型バスで運行してみてもは。	No.255
利用者の割にバスが大きいのではと思います(名鉄)。あのバスの大きさをなければならぬのでしょうか?徐々に小型のものにしていけば良いと思います。くるりんバス程度で良いのでは?	No.329
現行バスではなくもっと小型化し、マイクロバス・ハイエース等に特化し経費を抑え、頻度をふやす様にする。	No.574
民間の路線バスは、いつ見ても乗っていない様な感じがする。大きなバスから小型のバスに変えた方がいいのでは?と思います。財政面が無理なのかな?安城とか田原とかみたいに。	No.984
バスのサイズを、安城市のあんくるバスなどサイズを小さくしてはどうかと思います。小回りもきくし、今まで通れなかった所も行けるようになるのではないかと思います。	No.1104

バス路線について (11件)	
蒲郡市民病院まで形原方面から 2 路線でいていましたが、今はコロナで 1 路線だけです。何とか市役所まわりをお願いしたいです。以前は右まわりと左まわりがあり現在は左まわりですが、以前の右まわりを市役所経由と想っていましたが、今は左まわりだけなので市役所経由の検討をぜひしてほしいです。	No.719
蒲郡駅から市民病院までの名鉄バスが右回りと左回りがありますが、時間毎に入れ替え?されて運行しています。同時に回ってほしいです。	No.1094
路線の改善、見直しが必要	No.1035
「竹島水族館の駐車場内」と「市役所」までのバスがほしい (蒲郡駅→竹水/蒲郡駅→市役所)	No.1038

運賃設定について（4件）	
名古屋みたいに70才?以上は料金無料なら助かりますよね。多少バス停が離れていても利用しますよね。財政の都合があるかも。	No.294

全般的なサービス向上について（19件）	
現在妊娠中でこれからお腹が大きくなるにつれ、自家用車の運転などが難しくなるので産婦人科（オレンジバル）などに通院するのにバスを利用しようかなと思って、バス停の場所や時刻表が分からないのでバス停の地図や時刻表などを作ってもらえると助かります。	No.230
子供に体験させたいと数回、一緒にバス・電車に乗った事があります。その時にバスの時刻表・バス停の探し方がスマホからしかわからず、しかも見つけるまでに時間がかかりました。これが毎回手間でした。	No.369
広報に名鉄バス・電車の時刻表をのせて下さい、お願い致します。	No.397
バス時刻表の配布(駅・市役所・集会所等)	No.697
ラッピングバスなどを走らせるべき（映画等の宣伝とか）。	No.859
バスや電車の柄を子供が気を引くカラーに出来ませんか?プリペイドカードのようなものはつくれませんか?	No.1080

利用者の少なさ、廃止について（7件）	
名鉄バスの蒲郡～大塚線は利用者も少なく見える。不要ではないか?	No.538
市内ですれ違うバスの中の乗客が少ないと、いつも思います。実態把握できているか、疑問です。運用方法の見直しを早急にされた方がよいと思う。	No.988
誰も乗っていないイメージ。予約制で運行するのは良いと思います。	No.1069
名鉄バスによる路線バスは必要ない(普通のバスでは無く、コミュニティバスで十分である)。	No.636

☆支線バスについて

支線バスについて（18件）	
くるりんバスの充実を図る。例えば、くるりんバスで利用者の目的地まで運んでもらい、タクシーで支払う金額の半額くらいの運賃を払ってもらうなど。	No.245
くるりんバスでお年寄りの利用しやすい事業を拡大していけるなら充実してほしい。	No.312
コミュニティバスは、見た目から乗りにくさがあります(乗っていいのかわからない雰囲気)。行き先や乗りやすいデザインが欲しいです。運賃は、年令や対象で格差をつけても良いと思います。	No.1151
くるりんバスの運行の曜日が限られているのはいいと思います。待ち時間が長くなると待てずにタクシーを仕方なく使う人もいると思うが、曜日での運行に変えず(利	No.847

用者が運行日に合わせる) 本数を増やした方がいいかなと思います。	
----------------------------------	--

地区について (10 件)	
コミュニティバスを北部鹿島まで走らせてほしい(形原地区)。	No.163
北部学区もくるりんバスの運行をして下さい。	No.432
塩津地区でも、くるりんバスを走らせてほしい。	No.1027
三谷地区はとても不便で、田原市のようなバスがあれば良いのと思っていましたが、三谷にもできるというのですごく期待したのですが。私の目的地は図書館・市役所・保健センターなどで、どこも直接行けないようなので。それに本数も少なくて行ったら帰ってこれないみたいで。今までのところ使用できていません。一度乗ってみたいと思っています。	No.658
三谷地区にもコミュニティバスの計画があるが、三谷駅の JR の本数が少ないので三谷地区と東部地区で連絡のとれる様にして蒲郡駅まで運行できると良いと思います。	No.1161

☆その他

ラグーナバスについて (1 件)	
ラグーナの無料バスには大変お世話になっております。海陽町の住民としてラグーナの施設はほぼ毎日利用するお客であるので、かまわず乗っていますがどこまで正当なのか少しモヤモヤします。一度だけ早朝便で運転手から「(ラグーナの関係者ですか?)」と駅に着いた時にドアの前でとうせんぼして、聞いてきて恐かったです。それはとにかく、ラグーナ⇄大塚駅のシャトルバスを開設していただきたいです。住民とラグーナ利用者どちらも乗れるようにしてほしい。出来れば無人運転で。	No.1048

現在、公共交通を利用しない人の意見 (13 件)	
私自身は車を利用しているので、不便は感じないが子供がこれから高校・大学へ行くことを考えると、バスや名鉄は必要であると思う。特に私が住んでいる形原は名鉄が廃線になった場合、蒲郡駅まで行くのにバスか自転車で塩津駅まで行く必要がある。雨や雪の日は自転車では大変なので、やはり名鉄線は必要であると思う。利用者が少ないからバスの本数が少ないのかもしれないが、本数を増やせば利用しやすくなり利用が増えるのではないだろうか。	No.301
普段、バス、鉄道ともに利用はほとんどありませんが、学生や会社員にとって名鉄電車は必要だと思います。バス(路線)については、利用状況からみて何か他の対策、提案が必要なんだろうと思いました。	No.365
現在、自家用車で運転できますし、JR の駅も近くなので日常生活はバスを利用することなく過ごしています。しかし、いずれ運転できなくなる日も来ます。そのときに数々の問題ありのバス・タクシーへの税金投入ですが、失くしてしまうと、今後の蒲郡の高齢者は大変に困ると考えます。	No.907
自身では車があるのであまり利用していませんが、高齢者の方など移動手段を要す	No.959

<p>る方のため、また人口の減少をできるだけ防ぐためにも、公共交通は充実させていた だきたいです。</p>	
<p>自分の住んでいる地区に路線バスもコミュニティバスも走っていないので（北部地 区）、公共交通を使う機会が無い。駅や病院行きが近くにあれば使うこともあると思 います。</p>	No.965

税金投入について（23件）	
<p>高齢者などの必要性は理解できますが、市の財政状況も考え、拡大は望ましくないと 思います。様々な工夫が必要ですが、具体策は浮かばず難しい課題ですね。</p>	No.169
<p>将来のことを考えると、公共交通が廃れてしまうのは本意ではありませんが、湯水の ように税金を投入するのはいかがなものかと感じます。</p>	No.887
<p>高齢者のためにも維持は必要であるが、利用者が相応の負担をするべき。</p>	No.911
<p>高齢の方などのために、公共交通は必要だと思いますが、税金がかかりすぎ(使いす ぎている)ているように感じました。使う金額を減らせないのなら収入を増やす方法、 寄付・クラウドファンディング、ふるさと納税などをもっと検討してほしいです。</p>	No.965
<p>現状のまま本数を減らしたり、運行時間を短縮したり、運賃を上げたりすると、ます ます利用者は減る。コンパクトシティをめざして市の青写真をはっきりと描き、市政 をデザインしてほしい。ピンポイントでなく、全体として目指すべき姿を市民と共有 してこそ、税金投入にも理解が得られる。もっとアイデアを出そう！全国から人を呼 び込んでアイデアを出し合おう！！私個人はバスが自由に乗り降りできて、病院等 へ利用できるのであれば、車はやめたい。年間パスを買って乗りたい。</p>	No.835

交通安全について（5件）	
<p>蒲郡は高齢者が多く、さらに自家用車で危険な運転をされている方がとても多いと 感じます。子供の通学などで、もしもの事があるのではと日々不安なので、高齢者 の方の運転をやめていただけるよう、利用者を増やして運営して頂けると助かります。</p>	No.972
<p>公共交通は足のない高齢者にとって必要不可欠であると思う。近隣の人に送り迎え してもらえる方もいるが、わずかであると思うし自分が年をとったときに人に頼む より、公共交通を利用する方が気が楽であるとも思う。また、高齢者による事故が増 加しており(自分も父も高齢者に車で追突されたことがある。いずれも高齢者は気づ いていない)、事故を防ぐためにも公共交通は必要である。70歳代の団塊の世代の利 用が増える中、維持するのは大変だと思うが何とかもちこたえてほしい。</p>	No.1089
<p>現在70才です。毎日、多目的に車を使っています。高齢者運転の危険性を感じてい ます。こう感じるのは私だけでしょうか。社会の為に高齢者は運転を極力控えるべ きだと思うし、公共交通に変えるべきだと感じる。どうしたら良いか。</p>	No.924

免許返納について（12件）	
<p>今現在は自分で運転してどこへでも行けるので必要ないが、バスや電車が充実して いれば、70才を超えたら免許返納をしてもよいかと思っています。</p>	No.310

80 才を過ぎたら運転免許の返上を考えています。その時点で市民病院の通院の必要があれば、くるりんバスの利用を考えています。	No.352
年齢も 80 才以上となり、免許証を返そうと思っていたところです。これからは、公共のバスの停留所が家の近くに出来ると助かります。	No.754
今、83 才で車に乗っております。近い内には車をやめ、バスでの移動になると思います。ますます便利になることを願っております。	No.467

その他事項について (20 件)	
市内の学生や通勤者のためには、公共交通は未来も残して欲しいと思います。	No.763
通学・通勤と高齢者、身体不自由な方、不便にならないようお願い致します。	No.1010
鉄道・バスだけを見ると、税金の無駄なので廃線が望ましいが、それではさらに人口減少につながり、高齢者のみの廃れた市になってしまう。そうならない為に外部からの収入増加を考え、市全体の活性化を考えてほしい。町の活性化には鉄道やバスは欠かせないモノと思う。地元企業にこだわらず、空地进行を安く外部に提供し人口増加と外部から蒲郡を利用、観光を促す方法を取り、それを鉄道、バス利用につなげるなど視野を広げる。無駄になっている空地や建物を有効に使ってほしい。	No.1065
本数を減らしコストを削減することが、利用を減らしていくという構図は変わらないと思います。不便な場所に住み続けるという選択が問題だと思うので、人口も減らしたくなければ、不便な場所を切り捨てて便利な場所をさらに便利にして人が住む場所も集中させ、トータルのコストを削減すべきだと思います。	No.850