

蒲郡市における公共交通に関する「総代向け」アンケート調査結果

1. 調査概要

(1) 調査対象

全地区総代

(2) 調査方法

調査票の直接配布 直接回収

(3) 調査期間

令和2年8月1日～令和2年9月11日まで

(4) 回収数

配布数 48 票 回収数 30 票 回収率 63%

(5) 調査項目

問1：名鉄西尾・蒲郡線に対する意見アイデア

問2：名鉄バスに対する意見アイデア

問3：コミュニティバスに対する意見要望

問4：高齢者等への移動支援（高齢者割引タクシーチケット等）に対する意見要望

問5：その他意見

2. 調査結果

(1) 名鉄西尾・蒲郡線の利用拡大・維持存続に対する意見・アイデア

<利用促進・コース設定などの対応>

- 地元の中高齢者が気軽に歩けるお散歩コース。
- もっと PR する。イベント開催を増やす。
- 観光協会と連携する。
- 通勤時間帯に増発。IC カード化。イベント割引券とのセット販売。

<他事例を参考にする意見>

- 他地域のローカル線鉄道の運営の成功事例があれば、それを参考にする。

<事業者に対する意見>

- 地域住民が利用増進を図ることはやぶさかではないが、名古屋鉄道も公益事業者としての原点に立ち返ってさらなる自助努力を促したい。
- 西尾・蒲郡線の運行権を販売し、やる気のある経営主体に運行権を委譲してもらおう。

<経営改善>

- ガバメントクラウドファンディングで全国からの寄付を募る。西尾市、蒲郡市以外からの返礼品は、寄付金の3割相当の全線定期券にする。

<廃止対応>

- 廃止して、蒲郡市内の移動手段を考える。
- 1億円もの補助金を支出するなら、コミュバスの充実にまわしてほしい。
- 廃線にして今ある駅だけに止まる特急バスを代わりに走らせるしかない。

地区No	地区	1_名鉄西尾・蒲郡線のさらなる利用者数の拡大、維持存続のために必要な取り組みやアイデアがあれば教えてください。
1	大塚	西浦、形原地区の人で、名古屋・金山方面に行く人は多いと思う。名鉄で、吉良吉田・新城経由で行くよりも、JR蒲郡駅に出て、JRの快速を利用した方が約半分の時間で行ける事をアピールし、利用客を増やす。豊橋も同様で車から鉄道利用客を増やす。蒲郡～名古屋間、時間ではJRに勝てない。
1	大塚	名古屋鉄道は、地方公共団体の援助のもとに自助努力を全く行っていない。近畿日本鉄道はアーバンライナーを始め、利用者の要求を満たすべく企画を行い、収益の向上に努めている。したがって、地域住民が利用増進を図ることはやぶさかではないが、名古屋鉄道も公益事業者としての原点に立ち返ってさらなる自助努力を促したい。
2	三谷	ありふれた案ですが。あまり長くない距離で、地元の中高齢者が気軽に歩けるお散歩コース。電車を好きなどで降りて、疲れたらすぐまた電車で帰れるようなルートを作る。途中でお茶が飲める場所があるといいですね。
2	三谷	特になし。廃止して、蒲郡市内の移動手段を考える。西尾方面の移動は各自で動く。
2	三谷	私共、三谷地区にとって、赤い電車はあまり維持存続についての関心がない。1億円もの補助金を支出するなら、コミュバスの充実にまわしてほしい。
3	町部	市が、西尾・蒲郡線の存続のために鋭意努力されていることは承知しています。小中学校活動の行事での活用、市内高校生の自転車通学者（形原、西浦）の名鉄利用を再考する（格安定期の発売）。市内3高校の各種行事での活用促進
3	町部	海岸線を走る名鉄西尾・蒲郡線は、景観もよい。もっとPRする。イベント開催を増やす。毎月1回、どこかの駅または周辺で開催する。
3	町部	方策は思いつきません。
3	町部	この間の利用促進の具体策をほとんど承知していないので、積極的な意見とは言えないかもしれませんが。沿線には、西浦温泉、愛知子どもの国、潮干狩りなどの魅力が多くあります。ただ、駅からのアクセスを開拓しないと利用者増は望めない気がします。
3	町部	蒲郡市は横長の町ですので、JR線でも4駅あります。名鉄西尾・蒲郡線をJR線と同様に見てはいけなと思います。名鉄西尾・蒲郡線は蒲郡市の路面電車だと思えばいいのです。つまり蒲郡市特有の車両を走らせればよいと思います。通勤通学時は従来のダイヤと車両で走らせる。それ以外は観光用、宴会用、子どもたちの遠足用、老人会の親睦会用、ナイトクラブ・トレインなどの車両に一部改装して"マイダイヤ"をつくる。「動く背景…、蒲郡の美観、蒲郡の夜景、流れるミュージック」に心浮かせる。そして、蒲郡自慢のオリジナル料理で楽しんでいただく。宿泊者には、各旅館から送迎車が駅で待機し、お客様を迎えます。
4	東西北部	他地域のローカル線鉄道の運営の成功事例があれば、それを参考に。沿線地域の方の利便性を考える。魅力あるイベントを開催することによる利用者数の増加が図れるかどうかを考える。観光客が、この沿線地域の観光に来てもらえる状況づくりを考える。
4	東西北部	西浦駅近くの無量寺の年間行事（イベント）。徒歩数分で行ける便利の良い観光寺。広報活動を。競艇場でのレース外のイベントができるといいかな。（例）笠寺のガイシホールのイベント時は、臨時停車ですごい人
4	東西北部	西尾・蒲郡線の運行権を販売し、やる気のある経営主体に運行権を委譲してもらおう。蒲郡市、西尾市が負担している補填金は、名鉄に運行を継続してもらうための代金ではなく、名鉄西尾・蒲郡線の何らかの資産の購入、もしくは利用料と位置付けて駅舎の活用、駅周辺の不動産の活用、車体や車内広告の利用券として再販し、名鉄西尾・蒲郡線の潜在的リソースの活用を図る。吉良吉田での接続ができるよう路線を改造し、名古屋からの直通便を運行する。名誉駅長制度や一日車掌制度などを充足し、全国の鉄道ファンに名鉄西尾・蒲郡線を活用してもらおう。名鉄西尾・蒲郡線の存続及び黒字化についてのアイデアを公募して、その実現をふるさと納税制度の一環とした、ガバメントクラウドファンディングで全国からの寄付を募る。西尾市、蒲郡市以外からの返礼品は、寄付金の3割相当の全線定期券にする。

5	塩津	名鉄に助成金を出している以上、名鉄は存続努力は絶対しない。有名な観光地がある訳でもないし外部から人を増やす事もできない。今は、西浦、形原、鹿島の生活路線として使われている以上使用する人の負担にしてみたらどうか、廃線にして今ある駅だけに止まる特急バスを代わりに走らせるしかない。
5	塩津	名鉄西尾蒲郡線は、沿線住民にとっては貴重な交通機関だと認識します。蒲郡市政の今後においても必要なものだと思います。利用促進に向けて、いろいろなイベント等開催されていますが、より多くの方々に参加いただくためPRを進めていただきたいと思います。現在は利用者数などまだまだ少ない状況ですが、今後の高齢化社会を考え、必ず利用者は増加していくと思います。
6	形原	<ul style="list-style-type: none"> ・名鉄西尾・蒲郡線は形原、西浦地区の学生にとってなくてはならない交通手段です。少々お金がかかりますが、仕方ないと思います。また、通勤者も少しですが増加しております。駅の近くに駐車場を設けたり、企業であれば駅にシャトルバスを走らせ公共交通利用促進に力を入れる。今回の新工業団地と蒲郡駅間にシャトルバスを走らせる。企業の駐車場の台数は減らせると思う。 ・土曜日には、ピヤガーデン電車を走らせる。 ・市の体育館などの施設を名鉄沿線に設ける ・名鉄が言っている赤字金額7億円の根拠の説明が欲しい。
6	形原	昔、オイルショックの時だったかノーカーデーとか言って曜日を決め公共交通を利用して通勤するとかありました。電車は特に高校生の通学には無くてはならないもの、バスではできない「大量輸送」手段です。大人が協力してオイルショック時代に戻りますか。
6	形原	利用客が圧倒的に少ない。ほぼ満車になるのは高校生が通学する7.8時台のみ。他の時間帯は数人しか乗っていない。買い物客も西浦、形原住民はかつては西尾方面に出かけていたが、今は市内に限定されている。沿線でのイベント企画もよいが、一時的なもので恒常的な乗客増にはつながらない。一時、名鉄電車存続とは意図が異なるが、1日ノーカー出勤ということが行われた。通勤者が名鉄電車に乗るような企画を立てないと利用客は増えない。
6	形原	利用拡大：高齢化社会への移行ではかなり無理がある。本市への魅力（観光、ビジネス等）があったとしても名鉄線を利用しない。維持存続：実際の乗車対象者数と時間帯乗車率が分かればの話だが、通学時間帯、通勤時間帯、帰宅時間帯に本数（30分に1本）を増やし、その他は2時間に1本等の大幅なダイヤ改正を行う。それにより維持管理費が削減できるならばのこと。また、蒲郡駅の無人化も含めること。名鉄側に現状より管理費が削減できる内容を聞き出すこと。なお、名鉄線廃止の場合、現路線の敷地はどのような計画をしているのかも聞き出し、将来の政策に反映させること。
6	形原	電車の利用は私にとって、足腰を鍛えることにはもってこい。なぜかと言えば、階段が多いので。私たち70歳はじめにはもってこいの運動になります。名古屋の方では地下鉄のチケットがあるため利用度があがるとか。名鉄線の半額チケットを高齢者に提供いただけませんか。
6	形原	<p>○平日は通勤・通学で利用客は確保されている。問題は土・日・祝日の利用客を如何に増加させるかであると思う。これまで以上に蒲郡観光協会と連携し、「名鉄電車を利用してよかった」と思って頂く対策を考える。各種イベント・限定割引クーポン・ギフト券・宿泊券・回数券等のサービス提供！</p> <p>○散策ルートの提示 花・史跡・旅館・魚料理・スイーツめぐり</p>
6	形原	今の赤い電車を何とか残そうという取組から離れて、今の線路のみを残し、そこを走る「路面バス」のような新しい形態が考えられないか。少子高齢化、人口減少が避けられない中、存続ではなく全く新しい発想があってもよいと思う。路線バスとは、線路を走るバスの意味。
6	形原	<p>将来は、名鉄電車並びバスは廃線になると考えられます。毎年¥14,300万円の補助金を支払うことが長い年月有効であるかを考える必要があると考えられます。市独自のコミュニティバスを長期スパンで考え、試算して計画するのも必要不可欠の課題と考えられます。</p> <p>市民まるごと赤い電車応援団のような多彩な取り組みが進められているなか、新型コロナウイルスの影響で公共交通機関の利用頻度が低迷するなか市内西部地区の市民が名鉄電車を有効に乗車することを促進するために意識改革をする必要があります。ノーカーデーの月2回の設定などなど。</p>
6	形原	孫と一緒に毎週競艇場前駅で電車（JRも含めて）を見に行っています。ただ、名鉄の赤い古い電車にあきてきました。無理な話ですが、時々車種を変えてミュースカイを走らせてくれるとうれしいです。JRでも貨物列車（桃太郎）がくると大喜びです。
7	西浦	通勤時間帯に増発。ICカード化。イベント割引券とのセット販売。保育園、小学校、中学校とのタイアップ企画（親子で電車Go）、駅までの移動手段支援（くるりんバス等）

(2) 名鉄バスの利用拡大・維持存続に対する意見・アイデア

<サービス内容の見直し>

- タイムリーな運行経路・ダイヤ・車両形態を企画すべき。
- 大幅なダイヤ改正。

<広報・PR>

- JR、名鉄蒲郡駅に目立つ案内対応。わかりやすい路線、ルート of 広報活動。

<車両の小型化>

- 利用客が少ないのならば、バスを小型化する。

<鉄道の廃止・バスの充実>

- 名鉄蒲郡線の運行補助金を廃止。バス運行に補助金を集約し、利用帯に合わせた増発・停留所の増設と、運行能力を高め維持する。
- 維持存続拡大は非常に難しいと思います。数年先には廃止の方向で良いと思います。

<事業者への支援対応>

- 名古屋鉄道に自助努力を求めるべきであり、一事業者に対して多額の支援を行うべきではない。支援の必要はないと思料する。
- 補助金をコミュニティバスの充実にあてるべき。
- 名鉄バス事業を運行するために、赤字を補てんすることが正しい税金の使い方かと考えると疑問に思う。

地区No	地区	2.名鉄バスのさらなる利用者数の拡大、維持存続のために必要な取り組みやアイデアがあれば教えてください。
1	大塚	利用客が少ないのならば、バスを小型化する（競艇場へ行くバス）。 蒲郡駅から西浦方面へは、30分に1本運行しているが、大塚方面は1日数本では利用しづらい。廃止もやむをえない。
1	大塚	当総代区は路線が廃止となり、かなりの年月を経ており、地域住民から存在意識はない。公益事業とは受益者の需要を満たすのが本来の目的であり、名古屋鉄道に自助努力を求めざるべきであり、一事業者に対して多額の支援を行うべきではない。1日に2〜3便の運行では公益事業ではない。支援の必要はないと料考する。
2	三谷	コミュニティバスが充実すると、名鉄バスは、ますます苦しくなるような気がします。コミュニティバスと名鉄バスの両立は難しいと思います。
2	三谷	廃止。コミュニティバスが各地区を運行しているが、西浦から大塚へのバス路線を増やしてはどうか。
2	三谷	名鉄バスの運行補助金、4,400万円は本当に無駄だと思います。その補助金をコミュニティバスの充実にあてたらどうですか？
3	町部	名鉄バスの利用者拡大は難しいと思われるので廃止し、コミュニティバスを増やす。蒲郡駅→図書館→市民病院行き等。市のOBまたはシルバー等が運転手に。
3	町部	名鉄蒲郡線の運行補助金を廃止。バス運行に補助金を集約し、利用帯に合わせた増発・停留所の増設と、運行能力を高め維持する。
3	町部	蒲高正門から西浦温泉まで乗り換えなしで直行できることを利用して知った時は、感動した。良さはあると思われる。ただ、便数が少ないこととガラガラのバスは、もったいない。マイクロバス化は難しいんでしょうね。名鉄も新たな投資は無理でしょうね。
3	町部	バスの利用者は圧倒的に多いと思います。課題は駐車場、そして運行ダイヤによる乗車時間と待ち時間です。過去の販売切符の分析を強化して、タイムリーな運行経路・ダイヤ・車両形態を企画すべきだと思います。バスは固定費が電車と比べて安い。だから無駄をなくせば、経費は抑えられます。逆に、的確に効果をつかめば利益が増します。スーパーやコンビニと同じ感覚だと考えます。したがって、基本的には蒲郡市の東西を結ぶJR線と名鉄西尾・蒲郡線を補完する路線として、上手く活用すればいいと考えます。
4	東西北部	全国のローカルバスの利用の成功事例を考える。
4	東西北部	観光客利用の促進。JR、名鉄蒲郡駅に目立つ案内を！ わかりやすい路線、ルートの広報活動。利用案内が住民ではできない（例）観光客へ料金、所要時間、駐車場所等の案内。1日市内観光巡り周遊バスの旅（市内観光業者、飲食店とコラボ）
4	東西北部	バスの運行ではなく、サブスクリプション交通網やウーバー方式の名鉄タクシーと併用した公共交通網を構築すべき。バス路線ではなく、こちらに補填したらいい。
4	東西北部	バスは全く利用したことがないので状況がよくわかりませんが、昔のバスに比べて多少車体が短くなったものの、利用者が少ないならもっと小型でもいいのではないかと。GPS利用によるバスのリアル位置の確認スマホアプリ
5	塩津	名鉄バスの今後については、維持存続拡大は非常に難しいと思います。数年先には廃止の方向で良いと思います。
6	形原	各地区でコミュニティバスが運行されるようになったので、名鉄バスとコミュニティバスが乗り継ぎなどが簡単にでき、待ち時間の調整がうまくいくように考えてやれば良いと思う。
6	形原	電車同様、少子高齢化マイカー利用者の増大で、バス利用者の減少は止められない状況だと思います。通勤、買い物もドアツードアの車の便利さは手放せません。こちらもノーカーデーが必要かも。
6	形原	名鉄バスとコミュニティバスとの関係の将来的な展望を作るべきである。
6	形原	電車と共通するが、通学時間帯、通勤時間帯、帰宅時間帯に現状維持の本数とし、それ以外は大幅に削減するダイヤ改正を行うこと。ただし維持管理費削減となればのこと。ただしコミュニティバスとの兼ね合いで、将来は名鉄バスでなくコミュニティバスを貫く幹線バスを設ける。
6	形原	バスについては、私たち形原で電車の利用の方が便利なの、なかなか利用できない。西尾市や安城市では市内循環がいろいろあるようですが、あの中身がわからないから何とも言えないですが、あれも一つの方法かな？
6	形原	若者世代では大半が自家用車で移動する。バス利用者は70歳以上の高齢者・免許証返納者・免許証未取得者が大半である。やはり、サービス・特典をつけないと利用客数増加・収益増加は厳しいと思う。現状維持が精一杯である。（回数券・ギフト券・割引券・宿泊券等）
6	形原	名鉄バスはほとんどいつもスキスキで空気を運んでいるようなもの。小型バスにするには新規投資があるのでなかなか難しそう。そこで、コミュニティバス（くるりんバス）の中規模版で、名鉄バスとほぼ同じ路線を走らせることはできないか？
6	形原	名鉄バス事業を運行するために、赤字を補てんして運営していただいておりますが、それが正しい税金の使い方かと考えると疑問に思われます。 大型コミュニティバスを運営して蒲郡駅と市民病院をピストン輸送して形原・西浦の市民は地区のコミュニティバスを利用して名鉄駅まで行き、赤い電車を利用して蒲郡駅まで乗車して蒲郡駅より市民病院までのバスに乗り換えるのが理想で、絵に描いた餅にならないことを願います。
6	形原	全市にくるりんバスが導入されてからの話ですが、朝夕の通勤通学時間以外の日中は運行しない。たとえば市民病院へ行きたい人のためにルートの中に直行便を走らせたい。
7	西浦	バスの小型化。停留所を増やす（開業医、スーパー、学校の近くに）。下車は任意の場所にする。

(3) コミュニティバスに対する意見・要望

<運行日・サービス見直し>

- 毎日運行。1日乗車券の新設。
- 運行時間の延長（19時まで運行）。市民病院までの直行便。
- 乗り換え時に便利なダイヤ。
- 体験乗車券やクーポン券の配布。

<PR 対応>

- 利用促進を図るには、かなりのアピールが必要。

<ネットワーク・全市対応>

- 将来的には各地域間において接続地点を設置。
- 早急に全市に展開すべき。
- コミュニティバスを見るが、あまり利用者数が多いとは思いません。三谷・大塚地区にて慎重に検討し、今後の導入に関しては見合わせた方が良いのではと思う。

<名鉄路線バスとの役割分担>

- コミュニティバスを名鉄バスの補完的交通手段とするか、将来的にはコミュニティバス網を市内に広げているか検討すべき。

地区No	地区	3_コミュニティバス（くるりんバス）に対する、ご意見・ご要望があれば教えてください。
1	大塚	大塚地区にも来年4月に「ヒメハルくるりんバス」が運行される予定です。今、副会長としてバスダイヤ、停留所等の準備を行っています。本当に利用される人がいるのか心配しています。他の地区のバスも乗っている人をほとんど見ない。利用促進を図るには、かなりのアピールが必要だと思います。 市としては何年くらいで見直し（廃止を含む）を検討されるのでしょうか？
1	大塚	今後益々高齢化が進行することにより、買い物・通院等の難民を救済する手段としては必要不可欠なものと思われる。当面は、地域内のみで運行で差し支えないが将来的には各地域間において接続地点を設置し、利用範囲の拡大を望む。
2	三谷	全地域で運行されたら、乗り継ぎができるように。毎日運行。1日乗車券の新設
2	三谷	毎日運行。1日乗車券の発行（200円）。運行時間の延長（19時まで運行）。市民病院までの直行便
3	町部	賛成です。大塚地区もぜひお願いします。
3	町部	1日バス券の導入。毎日走るコミュニティバス。料金が安いコミュニティバス
3	町部	早急に全市に展開すべき。停留所の位置を考えて欲しいです。（例）図書館停留所は、建物の西側の駐車場で、風雨は吹きさらし、夏は西日が当たる。図書館の自販機の場所に停留所が設置できないのが疑問。利用増は望めないでしょう。
3	町部	地域ごとの単発のコミュニティバス路線の接続で、市内全域を連携させる必要がある。真の理想は、オンデマンドバスによる玄関から玄関までの高齢者等の社会参加を促すことだと思います。
3	町部	当初はとても便利のように考えて企画された路線だと思われますが、想定されたほど利用者が伸びておりません。くるりんバスは、市民と完全に密着しないと効果が期待できないと思います。ただ循環しているだけではなくて、利用者の把握（停留所ごとの乗降者数、時間帯、子どもか大人か高齢者か、できれば目的など）をつかむことが大切です。また、利用者にはポイント制を用いて、利用回数の多い方はプレゼントが貰えるような楽しみがあってもいいのかな…と思います。くるりんバスによって便利になって、なおかつポイントなんておかしいと思うかもしれないが、密着性を考えた場合にはあってもよいと思います。
4	東西北部	他の地区への乗り換えの時に便利な中継場所の時刻表と、停留所の設置について考えてください。
4	東西北部	利用者からは増便の要望。体験乗車時の利用券配布。近い将来、障害者、介護者が利用できる車両が必要になってくるのでは？
4	東西北部	近隣の事業者と連携したクーポンや特売特典の実施。全地域への拡大。市外からの観光利用の促進、鉄道と連携したウォーキング等の利用
4	東西北部	私は坂本地区の総代ですが、現在、西部地区のコミュニティバスの仲間に入れてもらえるよう手続き中です。学区を超えた結びつきは、西部の関係者の方へ頭が下がります。高齢者の通院や買い物等の利用から始められたらと思います。ゆくゆくは、児童の通学等の利用が可能か。児童の防犯も含め。

5	塩津	地域からみて走らせるコミュニティバス、塩津地区の北部にあり、なんの公共交通機関もない柏原町にとって絶対に走らせたいと思っておりますが、バスも鉄道もある町部の協力は得ることもできず。こまっております。
5	塩津	時折コミュニティバスを見かけますが、あまり利用者数が多いとは思いません（特に西部地域の）。三谷・大塚地区にて慎重に検討し、今後の導入に関しては見合わせた方が良いでしょうと思います。
5	塩津	竹谷町松岡⇒西追町⇒竹谷町奥村⇒大久古⇒柏原町⇒西部地区接続⇒イオン⇒塩津駅⇒竹谷町松岡。このルートで運航が可能か検討いただけるとありがたいです。
6	形原	各地区で運行されるようになって来た事は喜ばしいことです。後は塩津地区と西浦地区が運行され、それぞれ接点を設けて乗り継ぎをすれば西浦から大塚まで観光気分に乗ることもできます。 また、軸になるバス路線を走らせることも考慮して市民病院に素早く行けるようになるとういことです。 仮称「団子コミュニティーバス」
6	形原	形原地区の5年の実績を踏まえて、東部・西部地区が発足。市内全域に向けて拡がりを望みます。電車、名鉄バスとの併用で高齢者も行動範囲が広がると思います。形原地区は地域ぐるみの取組で利用者も増えつつあります。地域の熱意が大事だと思います。
6	形原	2と同様、コミュニティバスを名鉄バスの補完的交通手段とするか、将来的にはコミュニティバス網を市内に広げているか検討すべき。
6	形原	各地区のコミュニティバスを早急に立ち上げる。コミュニティバスは買物、診療、銀行と生活密着ルートが主なので基本運行は全日とする。幹線コミュニティバスとの関連で料金は地域コミュニティバスは現状100円（？）で、幹線バス含めた地域コミュニティバスは市内一律500円（往復含め）とする。運営は、3年をめどに地域運営協議会はルートの問題あるときのみ開催し、他の事項は市及び受託会社に任せる。
6	形原	現在のコミュニティバスは非常にありがたいです。低料金で市内の利用が可能なのは、これが市内のくるりんバスの連携を良くして、市内の循環をうまく利用できれば最高と思われる。
6	形原	バス利用者は高齢者・免許証返納者が大半である。現状の利用状況を見ながら将来的には（月火水木金土）6日の1日6便で運行を希望。特典・サービスの充実を図りたい。（割引券・ギフト券・宿泊券等）。～めぐりの企画（季節により桜・寺・史跡・買い物等）。将来的に形原・東部・西部・三谷・大塚の連結等の見直しが必要。
6	形原	名鉄バスもくるりんバスも、最大のコストは運転手の人件費と思う。これからは元気な高齢者がますます増えるので、例えば、市としてバスの運転手を要請してはどうか。名鉄に頼らず、くるりんバスの展開拡大で、蒲郡市独自の公共交通をつくれないうと思う。
6	形原	陸の孤島ともいわれる西浦地区の運行を早急に推進する必要があると思われます。利用度の促進は西浦温泉に行かれる観光客を名鉄電車で来ていただきコミュニティバスで旅館に行っていただく、また、高齢者の市民がコミュニティバスに乗車して名鉄西浦駅まで行き、赤い電車に乗り蒲郡駅にと利用するのが利用です。そうなると好ましいです。
6	形原	早く全地区に導入してもらいたい。先に書いたようにいろいろなルートが考えられる。
7	西浦	西浦地区もそろそろ検討段階か。下車は任意で停留所を増やす。龍田地区では現状、異論なし。

(4) 高齢者等への移動支援（高齢者割引タクシーチケット等）に対する意見・要望

<サービス見直し>

- 利用状況による割引率の導入。
- 50%補助。
- 80歳以上にして5割引チケットにしてはどうか。

<広報・PR>

- 70歳以上の住民が居る家庭にチラシを配布すべき。

<お助けタクシーの導入>

- お助けタクシーのような制度を設け登録者にタクシーの代わりになってもらうことができないでしょうか。配車は現タクシー会社のシステムに組み入れ運用し委託料を払い、お助けタクシーの料金は1000円（市内）程度とし不足分を補助することでできればかなり交通の利便性は高まります。高齢者に限らず全市民対象としてもよい。

地区No	地区	4_高齢者等に対する移動支援について、ご意見・ご要望があれば教えてください。
1	大塚	この制度があることを大変の市民はしらないと思います。70歳代、80歳代前半の人は、自分で車を運転している田舎では、車がないと買い物にも行けない。タクシー利用は高いとのイメージもある。70歳以上の住民が居る家庭にチラシを配布したらどうか。月に数回の車利用ならば、車を持っているよりもタクシー利用の方が維持費が安い。高齢者の交通事故防止にもなる。
1	大塚	現状で良いと思料する。
2	三谷	タクシーはありがたいです。
2	三谷	今までの利用状況により、割引率を考えたい。
2	三谷	今後も市民の高齢化が進むと思う。50%補助を要望します。
3	町部	タクシーは、鉄道やバスと違い、自宅から目的地、そして外出先から自宅へと、体が不自由になっていく高齢者には、とてもありがたい交通手段です。この事業はぜひ継続して欲しいし、できればさらなる割引（例えば5割引）をお願いしたい。
3	町部	老人クラブ、総代区でまとめてチケットを注文すると、さらに安くなる。
3	町部	コミュニティバスの空白地帯は必ず出るので、今後も必要。コミュニティバスは乗れば地域の方とふれあいが持てることをアピールし、助成金削除につとめ、バス運行に助成金を集約し、内容を充実させる。
3	町部	私も70歳になりましたが、割引チケットを利用しようとは思いません。まだ、自分で車を運転できることから、市の余計な負担を増やそうとは思いません。利用者にとっては、ありがたい制度だと思うが、7割負担が耐えられない人をどうするかは課題が残るかと思います。
3	町部	タクシーというとすぐに高料金！贅沢！と判断されますが、マイカーから置き換える交通手段としては一番好かれる乗り物です。戸口から目的地まで乗り換えなし、雨天でも濡れない、手荷物もトランクに収まる、予約をすれば待ち時間もない、多少の乗り降り時の介護サービスもしてくれる…、など利用者にとってはメリットが大きい。ただし、料金が安い。この料金補助をどのように対策するかが今後の課題です。1案として、くるりんバスと（仮）市営タクシーを併用する。つまり利用度の高い時間帯は循環し、それ以外はタクシーに変身する。2案はタクシー会社と協働して（仮）市営タクシーを設立する。登録会員制で、市民の利用を図る（この場合は、くるりんバスを廃止する）。もちろん、一般タクシーより低料金制です。
4	東西北部	チケット配布を各総代区でできないか？ 広報がまごおりを読んでいる市民はどれくらい？ 対象者（70歳以上）？
4	東西北部	上記のサブスクリプション交通網を構築する。
4	東西北部	運転免許証の自主返納は、いざ自分がとなると考えてしまうものです。周りの家族の立場からすると、返納を勧めたいというか促すはずで。年齢に対して自主返納した人は、さらにプラスワンのチケット配布は予算的に厳しいか。将来、AI運転が可能になり、事故が減れば老人も安心して運転できるようになれば免許も不要か。自主運転と保険責任の関わりに難問あり。
5	塩津	70歳ではまだ元気に車に乗っています。80歳以上にして5割引チケットにしてはどうですか（70歳以上でも運転免許が無いとか、返納した人は配布した方がいいです）。
5	塩津	まだ、自身60歳代ですので必要性は感じませんが、将来に向けては必要な事業だと思います。

6	形原	他の地域ではあまりやっていない事業で、素晴らしいと思います。仲間で利用している人たちもいます。
6	形原	タクシー助成には多いに賛同する次第です。こちらでもドアツードアですからね。もうすぐ団塊の世代が75歳になります。大量の免許返納者が出てきます。割引率を上げれば多に高齢者の移動支援に繋がると思います。
6	形原	現状を充実させてほしい。
6	形原	本来はこの方式が一番良いが、料金が高いと思われ利用者が限定されるため、補助率を半額までできないものか期待したい。コミュニティバス停までの距離があり利用困難な人があるためです。なお、お助けタクシーのような制度を設け登録者にタクシーの代わりになってもらうことができないでしょうか。配車は現タクシー会社のシステムに組み入れ運用し委託料を払い、お助けタクシーの料金は1000円（市内）程度とし不足分を補助することでできればかなり交通の利便性は高まります。高齢者に限らず全市民対象としてもよいと考えます。
6	形原	高齢者のタクシー割引券は有効だとは思いますが、私はまだ自家用車を利用している為、タクシー利用者の便利さに理解力が不足しています。
6	形原	高齢者割引タクシーチケットの配布を行っている。引き続き行っていただきたい。高齢者に対するきめ細かなサービス対応が求められる時代である。特に心のふれあいを求めている。
6	形原	免許証を返納した高齢者にタクシーチケットを渡す。すると対象が増えるので、一律支給は例えば75歳以上とする。税金、保険代、燃料など車の維持費は高い（もちろん車の代金そのものも含め）。その数字を示せば、免許証返納する人も増えるのではないかと（タクシーチケットももらえるし）。
6	形原	高齢者タクシー助成は良いことと思います。しかしながら運行バスの促進・赤い電車の促進・コミュニティバスの促進と多彩な事業の促進を試みても市民の人口は限られております。私感ずるには、高齢者タクシー運賃助成事業を年齢制限ではなく健康弱者で公共交通の利用ができない人への助成して、健康な市民は公共交通機関の利用を促進する。
6	形原	ある知人に聞くとチケットの配布は受けているが、1枚も使わずに終わってしまう場合が多いとのこと。実際の利用状況がわからないが、全地区にくるんバスが運行するようになれば、なくてもよいのでは？
7	西浦	非常に良い制度と考えます（タクシー会社との共存）。申請なしで全高齢者に配布（期限付き）。割引率のアップ

(5) 公共交通に対するその他意見・要望

<税源投入>

- 市の負担額がどの程度まで可能かどうかについて議論をしておく必要がある。
- コミュニティバスと高齢者タクシー運賃助成事業については、どこかの時点でより有効な制度に見直す必要がある。

<他市への移動>

- 他市町村への移動を考える。西尾市方面の移動手段を考える。

<コミュニティバス対応・デマンド>

- バイオ燃料を活用したコミュニティバスの導入。観光名所を案内するコミュニティバス。
- 前もって予約乗り合いし、安い料金で利用できるデマンド型乗合タクシーの導入を検討すべき。

<サブスクリプション・新技術対応>

- 市内飲食店や旅館、ホテル、給食業者、スーパー、ドラッグストアと連携した配食サービスと、サブスクリプション交通網をタクシー会社と連携して構築し、高齢者、要介護者、共働き世帯、学生、単身者の職と移動の需要を網羅した、ICT活用の仕組みを構築するべきだと思う。

<ビジョン>

- 長期ビジョンを設定して考えるべき。
- 公共交通は、蒲郡市においても実施していますが、本当に必要なのは今後15～20年経ってからだと思います。それまでには名鉄バスも廃止し市内全域においてコミュニティバスを走らせるべきだと思います。

地区No	地区	5_公共交通に対するその他のご意見・ご要望について
1	大塚	公共交通を廃止することは大変なことと思います。正直、名鉄に毎年1億円も支援していることは知りませんでした。名鉄も市からの支援があたり前ではなく、企業努力をする必要があると思います。今年はコロナの影響があるが、名鉄全体では黒字では？ JRも在来線では赤字となっている。JRには支援していないと思います。蒲郡市民の何%の人が名鉄を利用しているのか？そこに毎年1億円も支援？将来的には、鉄道を廃止し、朝夕のバスの本数を増やすのも手段ではないかと思います。
1	大塚	名鉄と名鉄バスは存続するために負担を求められますが、市の負担額がどの程度まで可能かどうかについて議論しておく必要があると考えます。コミュニティバスと高齢者タクシー運賃助成事業については、どこかの時点でより有効な制度に見直す必要があると考えます。
1	大塚	現在の取り組みを継続することで良いかと思料する。
2	三谷	バスや電車は待ち時間が長かったり、荷物が重い、重いうんざりだし、タクシーだとぜいたくなきもするし、なかなかこれといった名案が浮かびません。車の運転ができなくなった時のことを考えると、何とかしなければと思います。
2	三谷	他市町村への移動を考える。西尾市方面の移動手段を考える。
2	三谷	交通空白地域の移動手段の確保のため、今後、コミュニティバスの運行、そして運行日を含めた中身の充実が最も必要かと思料する。
3	町部	蒲郡駅のある中心部は、恵まれた状況だと思料する。現在の施策どおり、形原、西浦、大塚地区のいっそうの充実をお願いします。
3	町部	バイオ燃料を活用したコミュニティバスの導入。観光名所を案内するコミュニティバス
3	町部	交通機関は集約し、一機関でこまめな運行に向けるべき
3	町部	担当者の努力で市内に広がりつつあるコミュニティバスについては、評価に値します。公共交通のあり方については、実際に車を利用できない高齢者などの生の声を、どれだけ反映できるかにかかっているのかなと思料する。社会福祉協議会が行っている地域の支えあい活動の集まりなどで、意見をうかがうのも一計かと思料する。
3	町部	蒲郡市は市内に大企業がないため、集中的な交通り商社が望めない。マイカーが多い。通学も高校が点在していて、交通利用者が分散している。スーパーや店舗も各業者任せで集約が難しい。従って、効率の良い交通手段が決められない！ 大都市では企業・店舗・学校などの区画整理が着々と進められているため、交通手段も必然的に決めやすい。一方で蒲郡市は人口の減少・高齢化が進んでいます。予算の関係で区画整理も難しい現状では、便利な公共交通を考案するのは、とても難しい問題です。しかし、将来の方向性がしっかりしていれば、その間の我慢は辛抱できます。私の個人的な考えは乗り換え時の介護サービスができる（仮）市営タクシーを希望します。
4	東西北部	今後、しばらくは高齢者が多い当市であれば、幅広い市民の意見を求めることが必要であるが、意見の求め方が難しい。特に高齢者は素直に話してくれない。
4	東西北部	市内飲食店や旅館、ホテル、給食業者、スーパー、ドラッグストアと連携した配食サービスと、サブスクリプション交通網をタクシー会社と連携して構築し、高齢者、要介護者、共働き世帯、学生、単身者の職と移動の需要を網羅した、ICT活用の仕組みを構築するべきだと思います。スマホからメニューを選べば指定時間に家に届く、スマホから行きたい場所を選べばお迎えの車が玄関先に到着するような仕組みを作ればいい。定時配送や定時交通網をその仕組みに網羅したらいい。蒲郡くらいの規模の町が実験にちょうどいいので、事業主体を一般公募して事業提案してもらい、いい案があれば採用したらいい。その方が市民と市の職員が考えるより早いと思う。
4	西浦	西浦地区では、中心部を走る一本の道路のためにコミュニティバス（くるりんバス）に適さない。また、蒲郡市の地形は、東西に長く特に西浦地区においては、蒲郡中心部（蒲郡駅周辺）や蒲郡市民病院など距離が長く、高齢者タクシーチケットを利用しても高額な料金負担となる。今後も高齢化が進み、車で移動できない交通弱者が多くなります。そこで、定期定期に病院や買い物に行く高齢者が、前もって予約乗り合いし、安い料金で利用できるデマンド型乗合タクシーの導入を検討していただければ幸いです。

5	塩津	柏原町の住民も普通に税金を納入して暮らしております。今ある鉄道、バス等は、やめられず税金を投入して維持して住民サービスを提供しています。もともと公共交通機関の無い地区は新たにというと大変な努力が必要です。普通にサービスは受けられいんでしょうか？少数だからしょうがないのでしょうか？
5	塩津	現在、核家族化されつつありますが、まだまだ年寄り家族も比較的若い家族が多く、コミュニティバスの必要性はあまり感じません。他の市町の実組もあり、蒲郡市においても実施されていますが、本当に必要なのは今後15～20年経ってからだと思います。それまでには名鉄バスも廃止し市内全域においてコミュニティバスを走らせるべきだと思います。
6	形原	公共交通手段を利用できる健康寿命を維持できる体力づくりをする必要がある。また、出かけてみようという気持ちを持つことが大切です。 「心豊かな高齢者生活」を促進するイベントなどを企画して、出かけてもらう。 テレビ中心の生活ではだめです。
6	形原	電車、名鉄バス、コミュニティバス、タクシーのそれぞれの用途に合った利用の仕方、市民が公共交通にたまには「用も無い」のに乗るくらいの気持ちを持つことが大事だと思います。どうでしょうか？
6	形原	高齢者の免許返納の推進に併せて交通手段を持たない人々への配慮をお願いしたい。
6	形原	本来ならば、地域役員の意見をまとめて回答するべきですが、期間が少ないのでわたくしの意見として回答しました。公共交通は、生活を保障するための移動手段が確保できない人、また利用する料金も低所得者への負担を考慮し、かつ財政の負担も過度にならないような体系の整備を図ることが求められます。生活を保障するための移動手段が確保されない人ほどのような人がいるか。今後の本市の人口構成の推移をみると高齢化社会となっていく対象となる人口が増えます。①免許証を所持していないか免許証を返納した人、②軽度な要介護者、高齢者、健康上で運転を控えている人、③歩行がやや困難な方、自転車にも乗れない方、④学生、生徒、通勤者。現在の市内交通機関への補助対象は名鉄電車、同バス、コミュニティバス、タクシーとあります。それぞれの確たるデータが分かりませんのであくまで推測とします。 買い物難民が現にあるのかどうか分かりませんが、市内スーパー、コンビニの協力で移動スーパーの件も課題とするべきと考えます。
6	形原	公共交通機関は、私たち70歳を超してくると必要性はつくづく感じます。私も学生時代、西尾まで電車を利用して本当に助かります。現在西尾市と蒲郡市のおかげで内陸部の高齢者は助かっていると思います。
6	形原	各種公共交通機関に求められる「利用してよかった」サービス・利便性等を全面に押し出すピーアールを積極的に展開していただきたい。
6	形原	路線バスとは、線路を走るバスの意味。法律的には困難かもしれないが、将来の一つの姿としてあり得るのではないか。
6	形原	公共交通を維持することに必要不可欠な事柄に人口増加を促進することが必要です。人口増加に伴い歳入（租税収入）増加を図り、ゆとりある財政を運営することに尽きるとしております。その他、人口増加を促進するには企業誘致の促進、住宅開発の促進いろいろ考えられますが、長期ビジョン設定して考えていただきたい。
6	形原	令和7年まで名鉄電車を運行してくれるとのことですが、油断することなく（契約内容はわかりませんが）常に会社の状況を把握し、途中で「さよなら」にならないようがんばってください。民会会社は冷たいですから！！
7	西浦	駅周辺に駐車場を増やす（有料制で良し）。利用者の減少は、人口減少、高齢化（駅まで遠い）、車の方が便利（通勤、買い物、通院等）