

# 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→

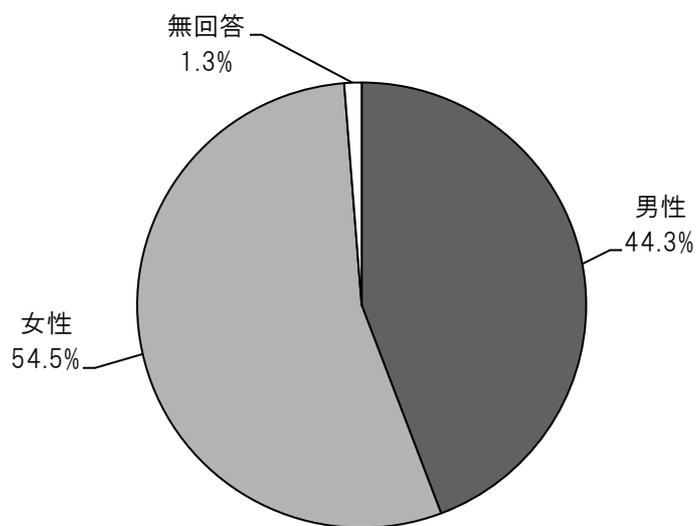
### 3. 調査結果

#### 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。

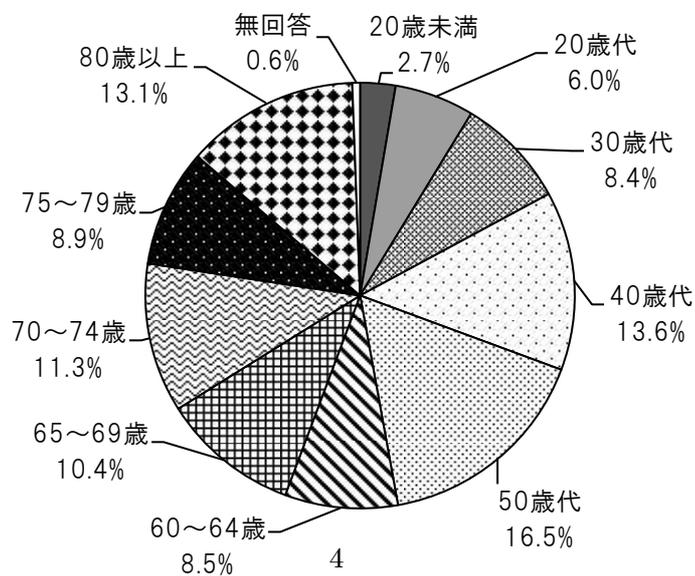
図表 1-1 性別



##### (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。

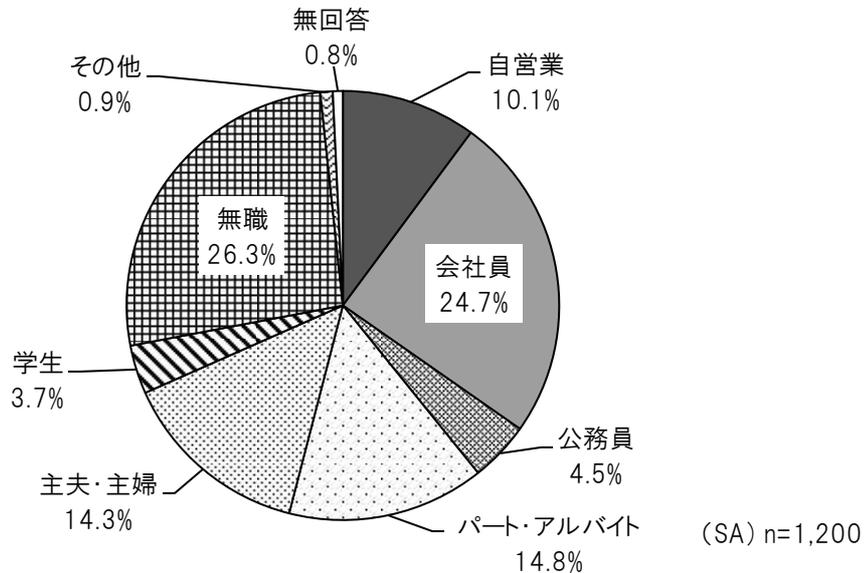
図表 1-3 居住地

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。

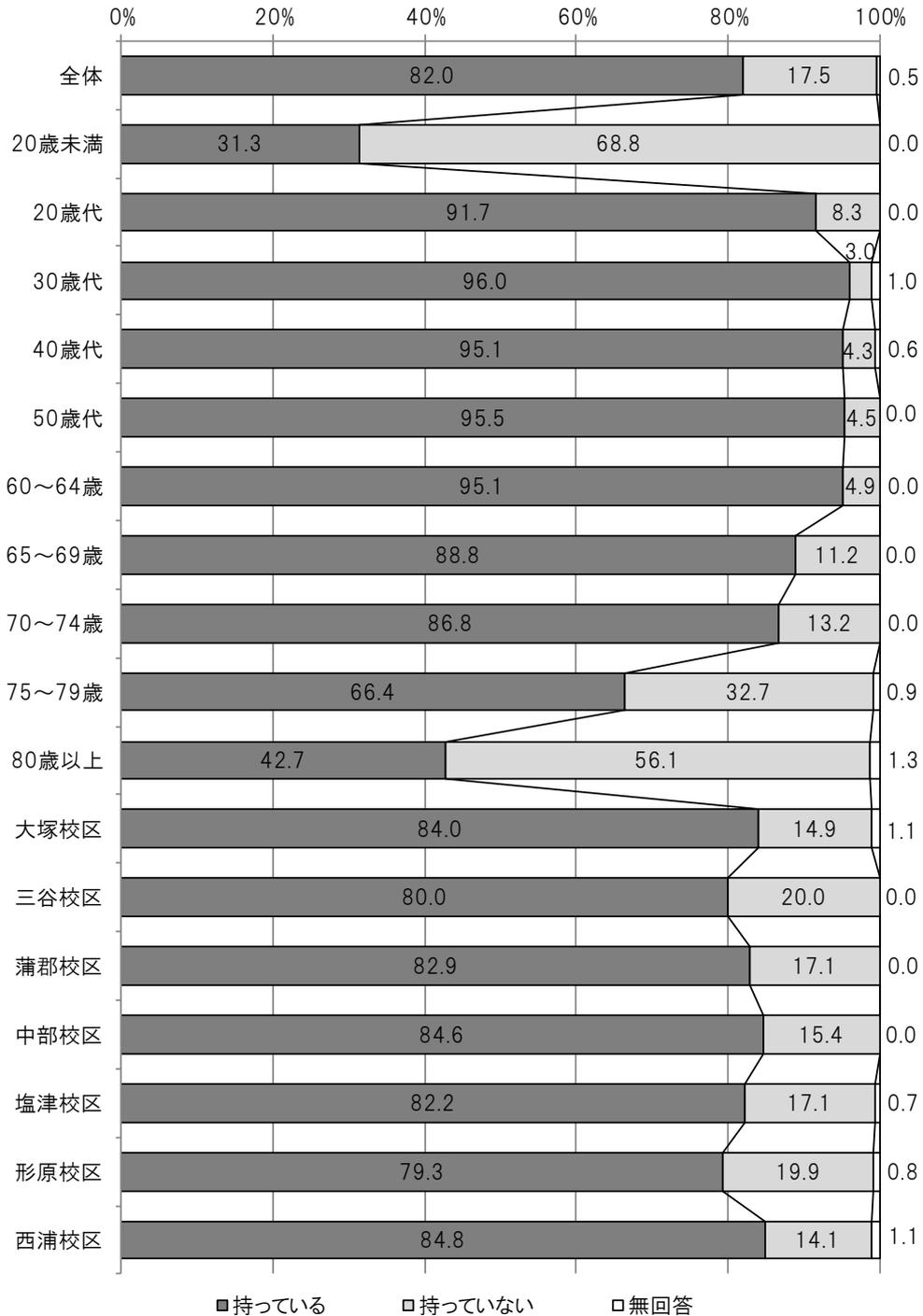
図表 1-4 職業



(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

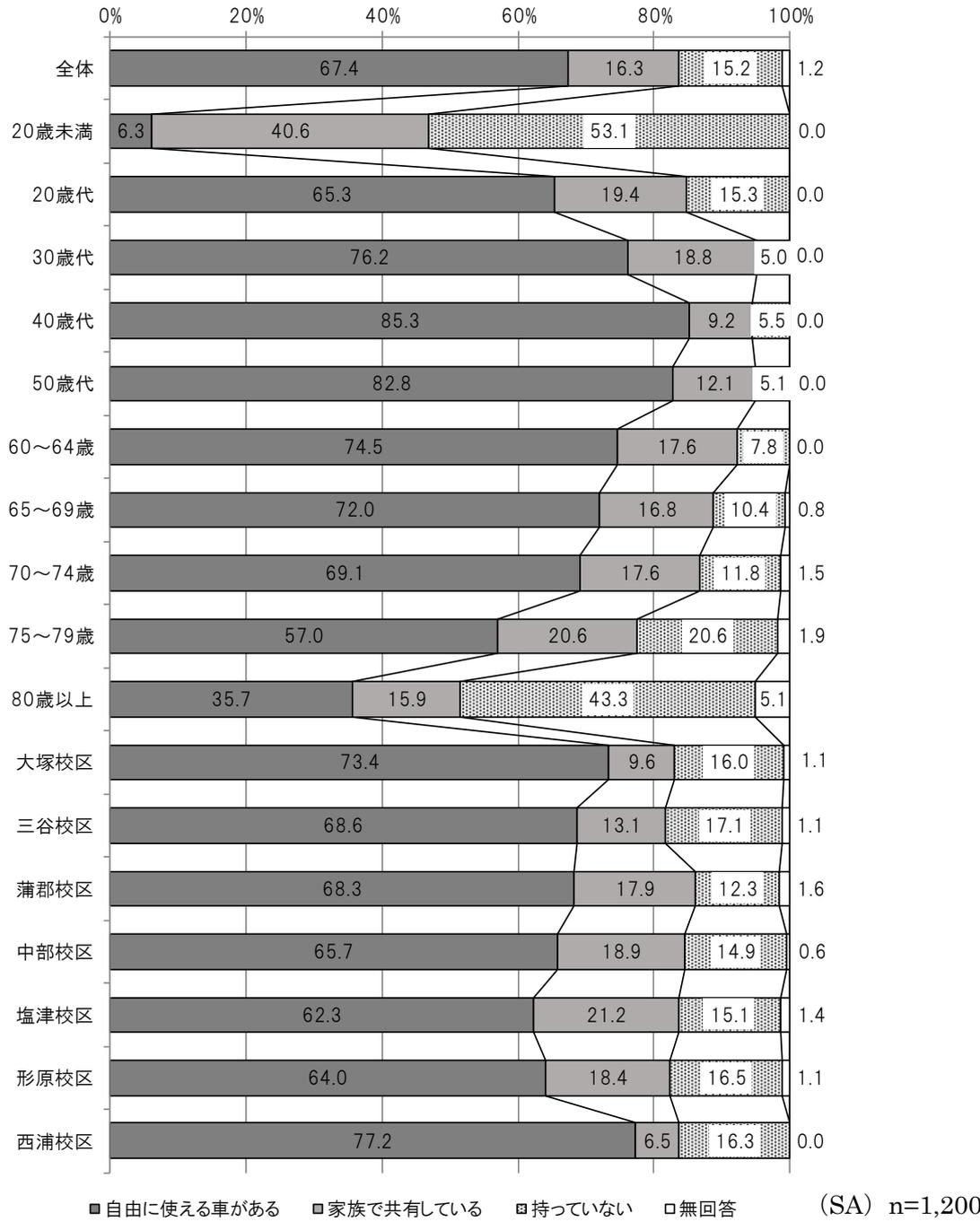


(SA n=1,200)

(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



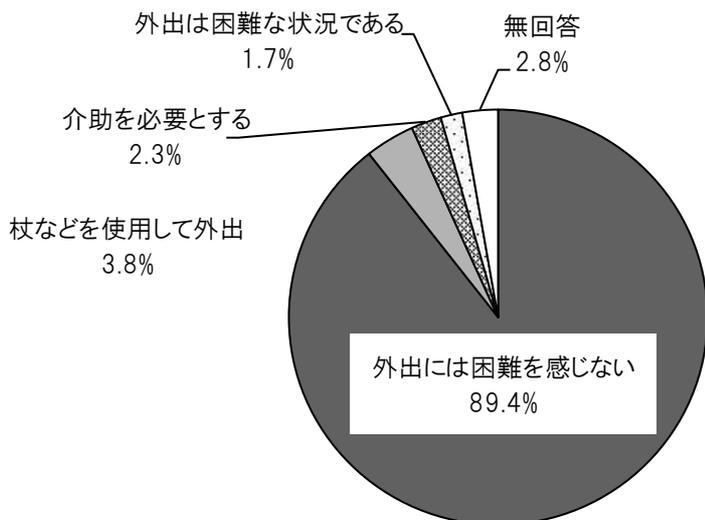
(7) 外出（通勤・通学含む）の状況

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 (%)	回答者数 (人)
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

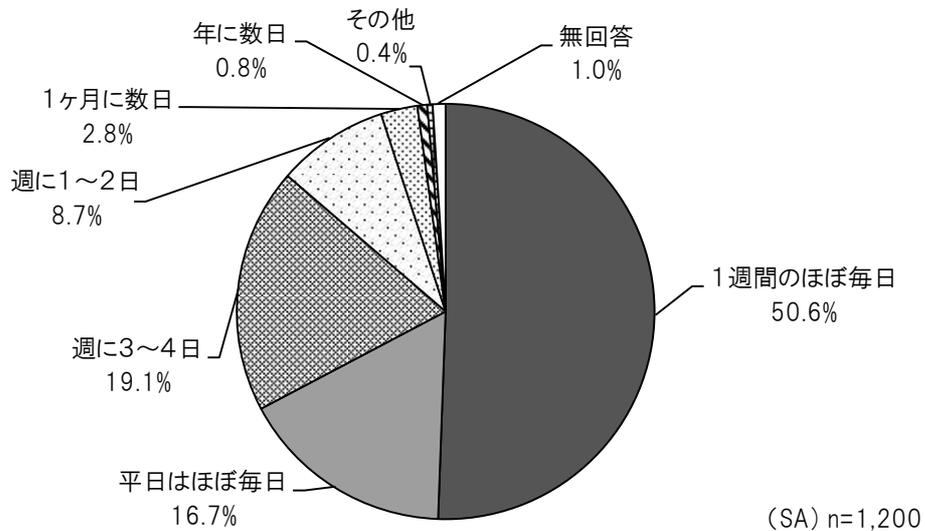
### 問2-1 外出頻度

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)

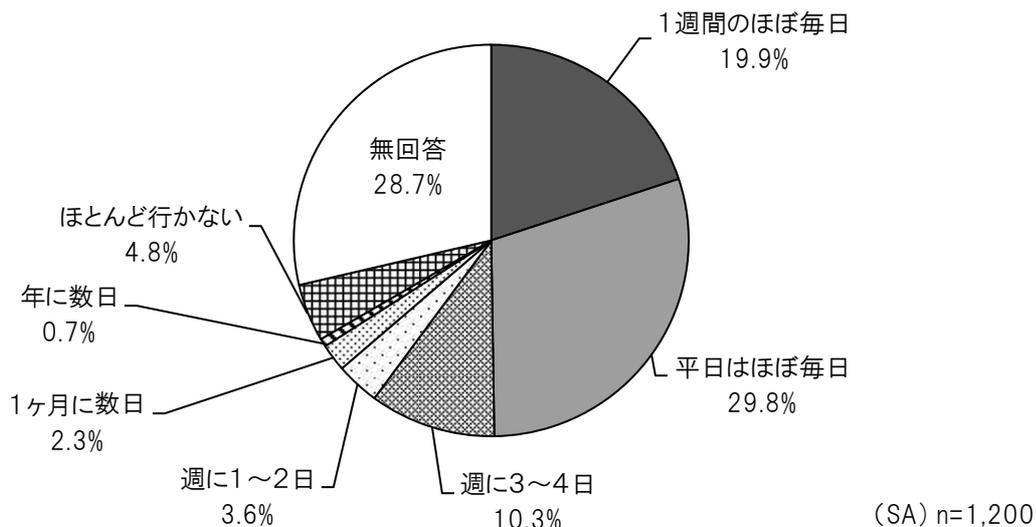
	1週間の ほぼ毎日 (%)	平日は ほぼ毎日	週に3～ 4日	週に1～ 2日	1ヶ月に 数日	年に数日	その他	無回答	回答者数 (人)
全体	50.6	16.7	19.1	8.7	2.8	0.8	0.4	1.0	1,200
20歳未満	62.5	21.9	9.4	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	32
20歳代	56.9	26.4	9.7	5.6	1.4	0.0	0.0	0.0	72
30歳代	71.3	12.9	8.9	4.0	0.0	0.0	1.0	2.0	101
40歳代	73.0	15.3	7.4	3.7	0.6	0.0	0.0	0.0	163
50歳代	72.2	16.2	9.1	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

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。

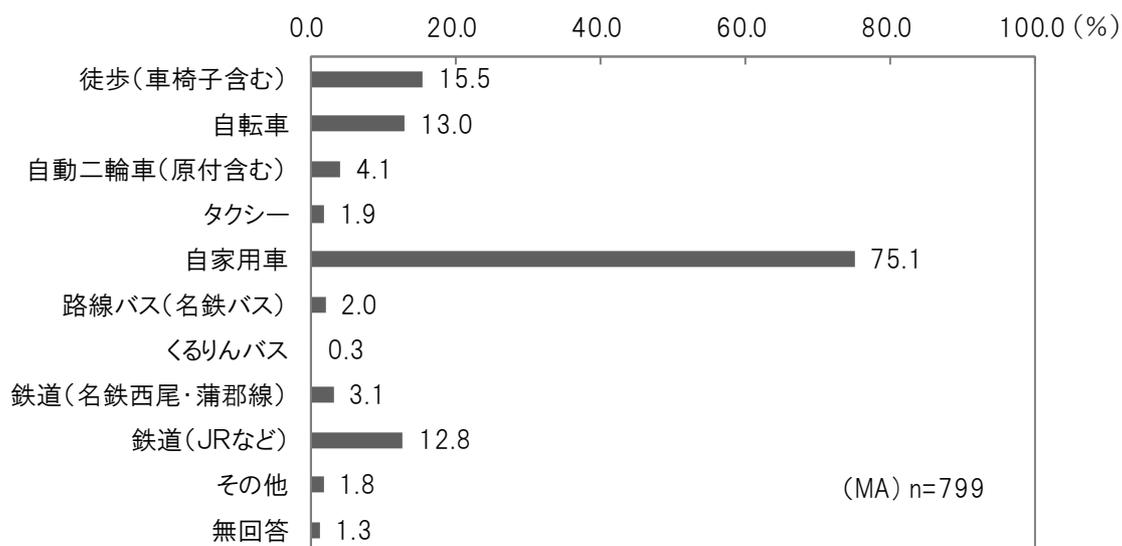
図表 2-3 外出頻度（通勤・通学）



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	回答者数 (人)
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）



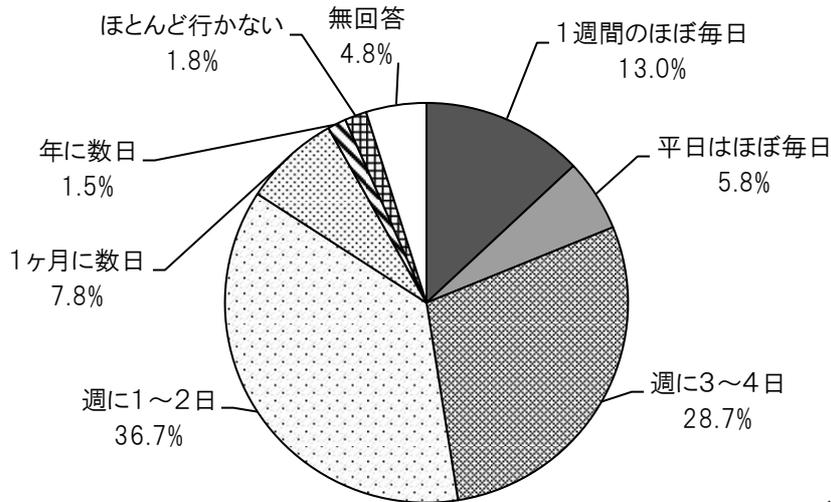
図表 2-6 交通手段（通勤・通学）（年齢別・居住地別）

	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	（ 回 答 者 数 ）
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)

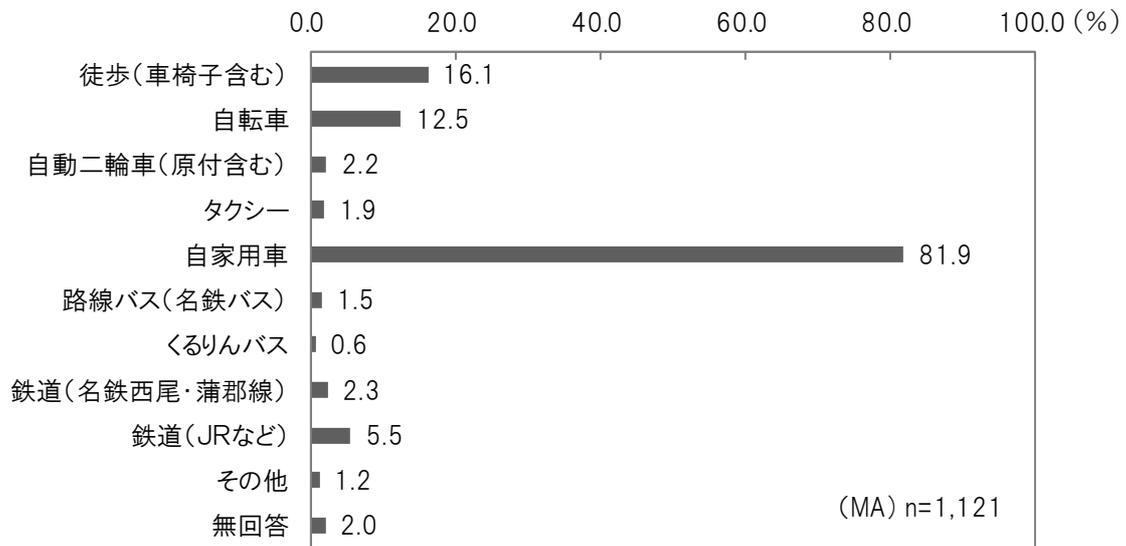


(SA) n=1,200

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	回答者数 (人)
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）

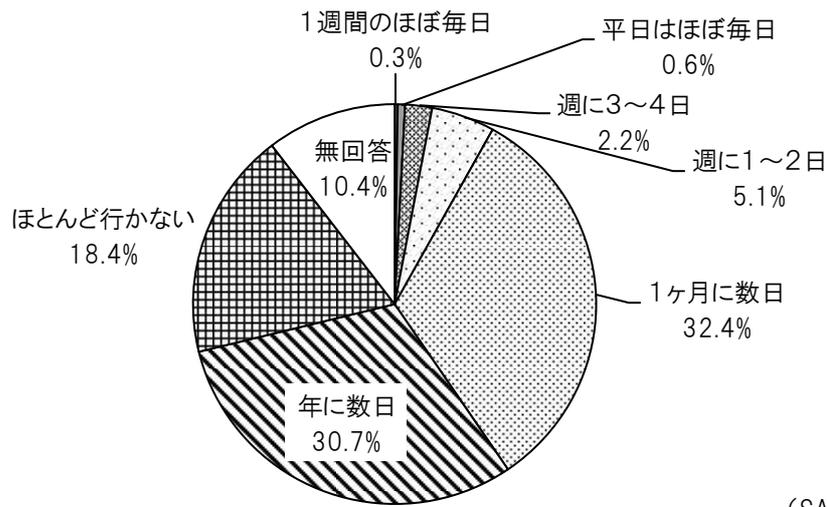
(%)	含 む 歩 （ 車 椅 子 ）	自 転 車	（ 自 動 二 輪 車 ） （ 原 付 含 む ）	タ ク シ ー	自 家 用 車	鉄 路 バ ス （ 名 鉄 ）	く る り ん バ ス	尾 鉄 道 （ 名 鉄 西 ）	ど 鉄 道 （ J R な ）	そ の 他	無 回 答	（ 回 答 者 数 ）
全体	16.1	12.5	2.2	1.9	81.9	1.5	0.6	2.3	5.5	1.2	2.0	1,121
20歳未満	48.0	60.0	8.0	0.0	52.0	0.0	0.0	8.0	32.0	0.0	0.0	25
20歳代	18.5	15.4	3.1	0.0	80.0	1.5	0.0	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）

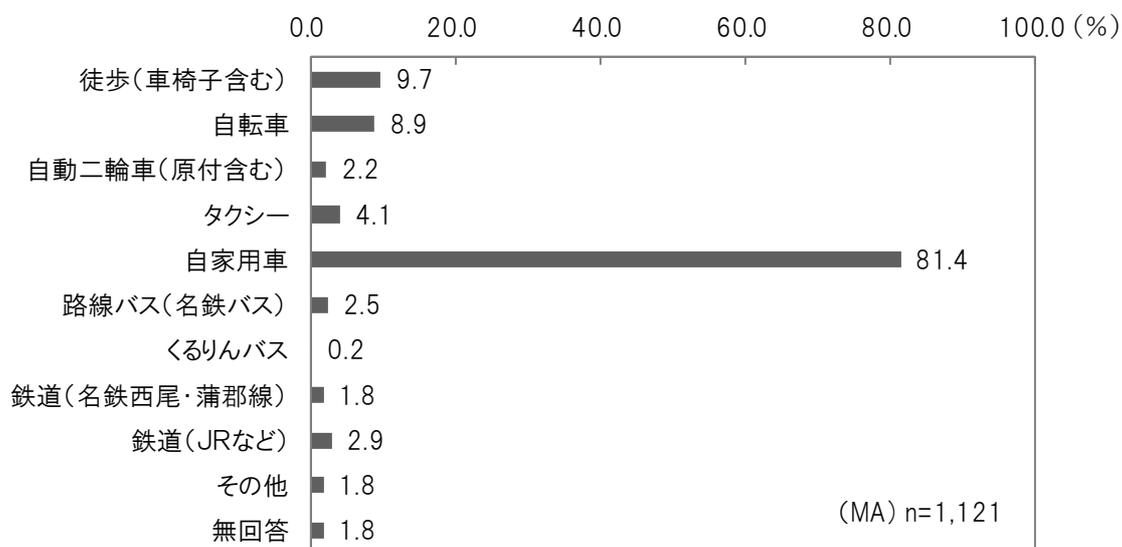


(SA) n=1,200

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	回答者数 (人)
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）

(%)	含徒歩 (車椅子)	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)	くるりんバス	尾道・蒲郡線 (名鉄西)	ど鉄道 (JRなど)	その他	無回答	(回答者数)
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。

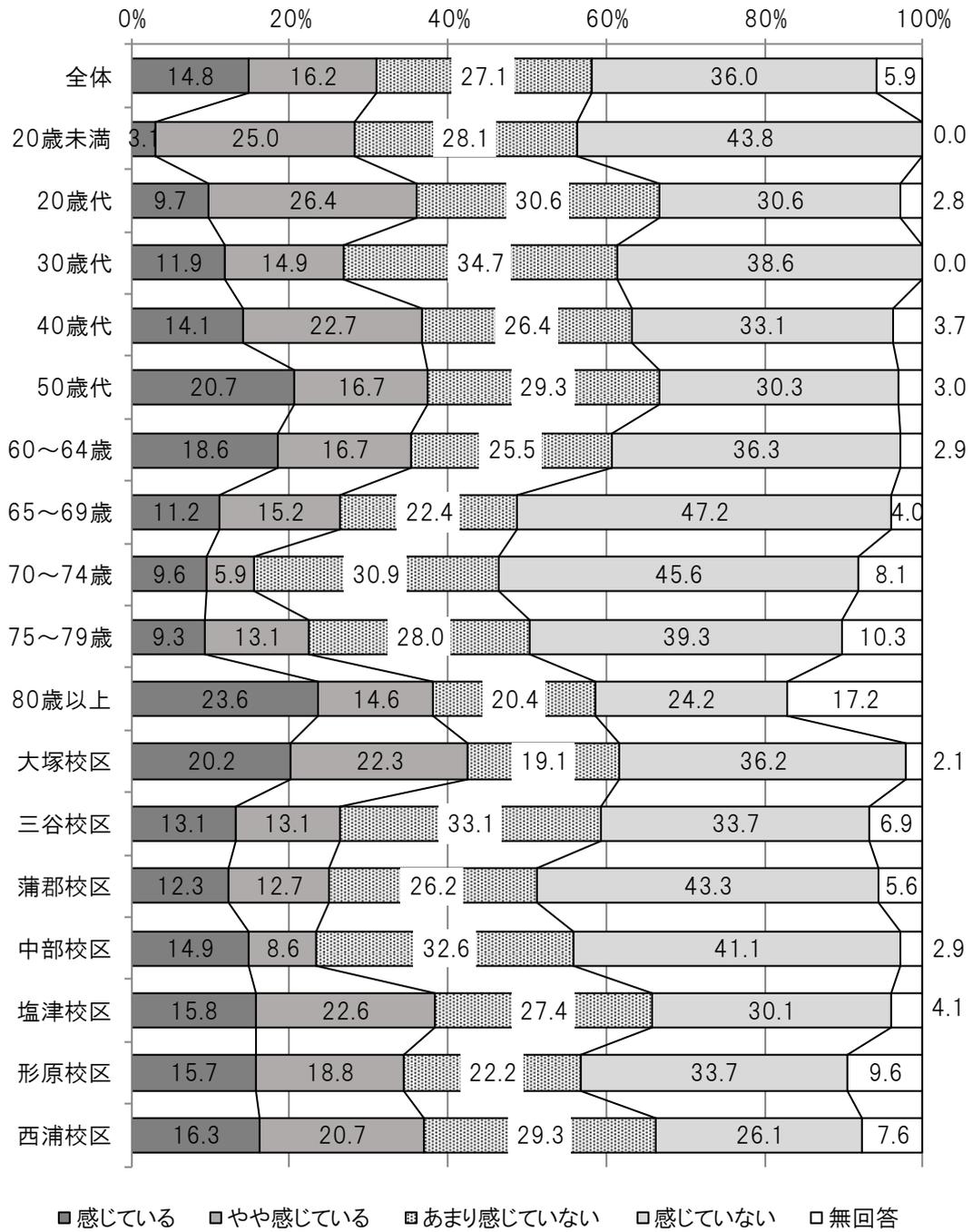
居住地別では、「大塚校区」で42.5%と唯一40%以上となっている。

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。

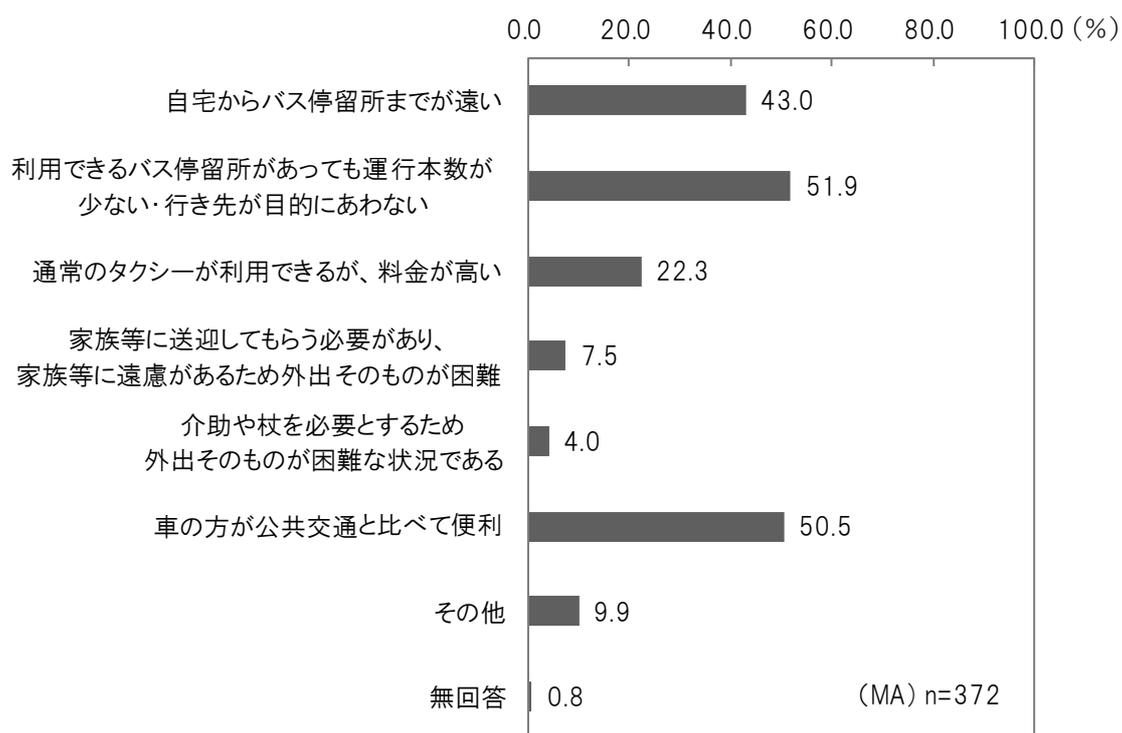
居住地別も上位の項目は同様であるが「大塚校区」で「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」が65.0%と最も高くなっている。

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	回答者数（人）
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

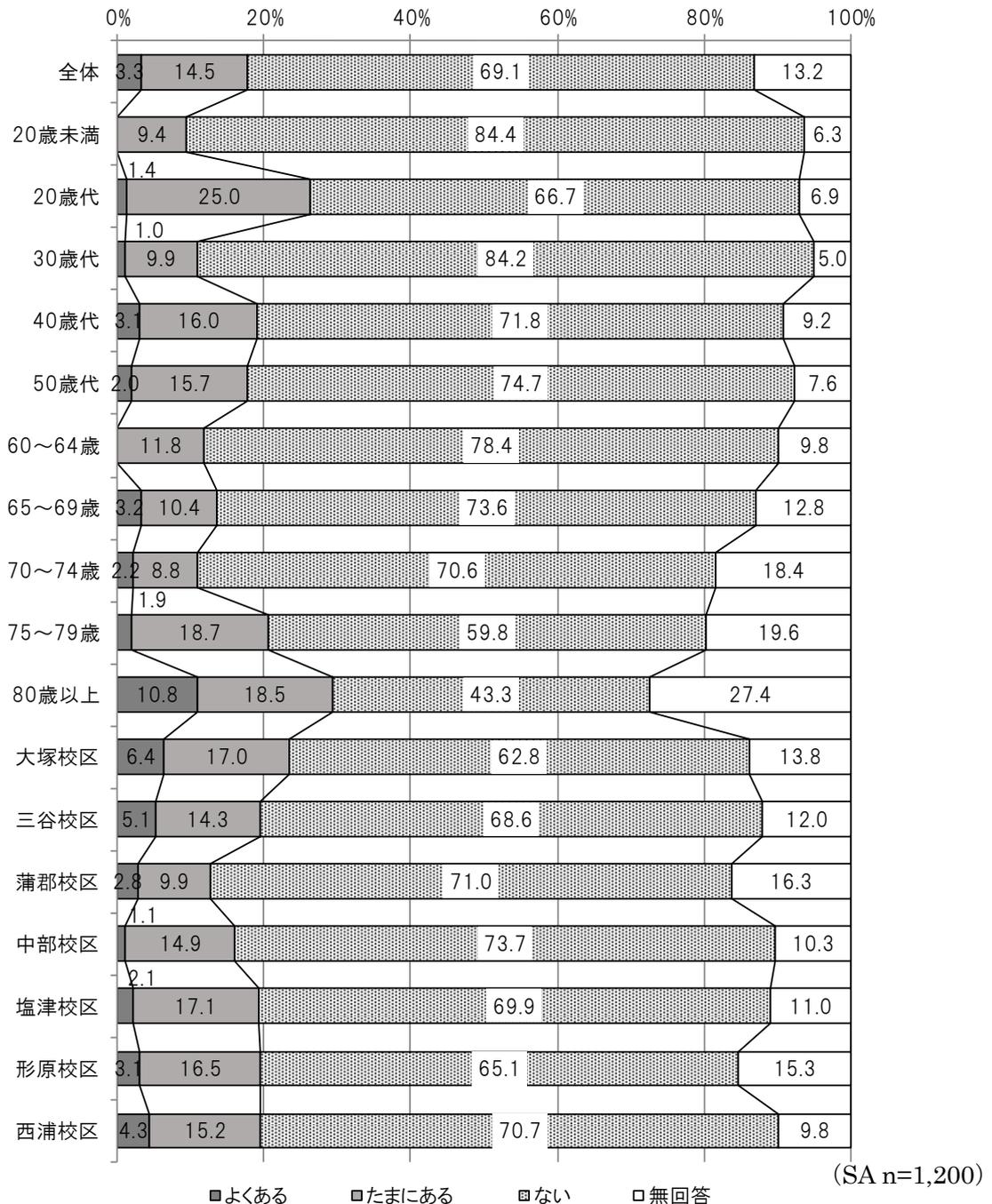
問3-2 公共交通が「ない」あるいは「利用しづらい」ために、外出を控えたことの有無

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	回答者数(人)
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	回 答 者 数 （ 人 ）
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	回答者数 (人)
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。

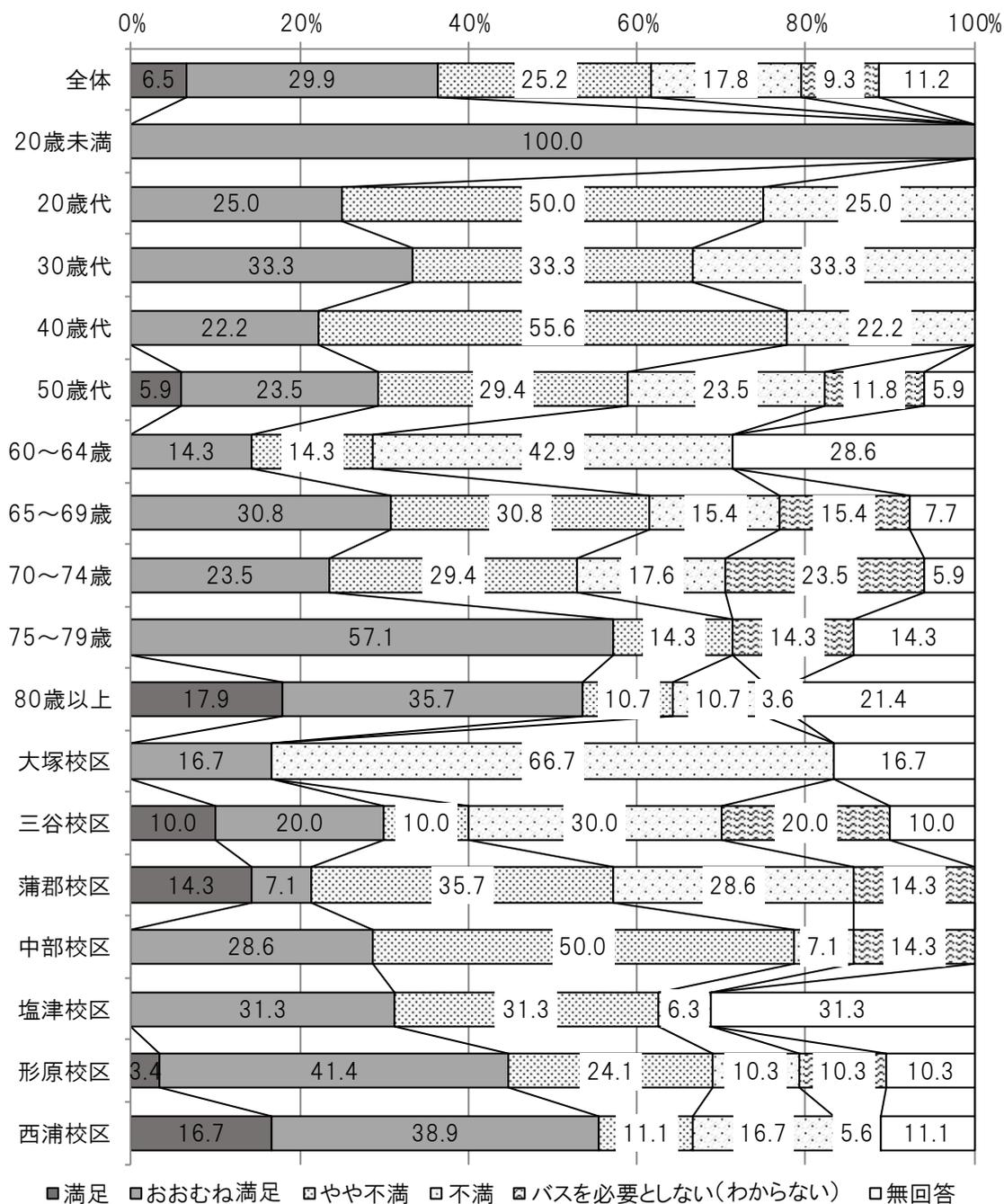
年齢別では、「満足」と「おおむね満足」が「20歳未満」で100.0%、「75～79歳」で57.1%となっており、「60～64歳」は14.3%と最も低くなっている。

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。

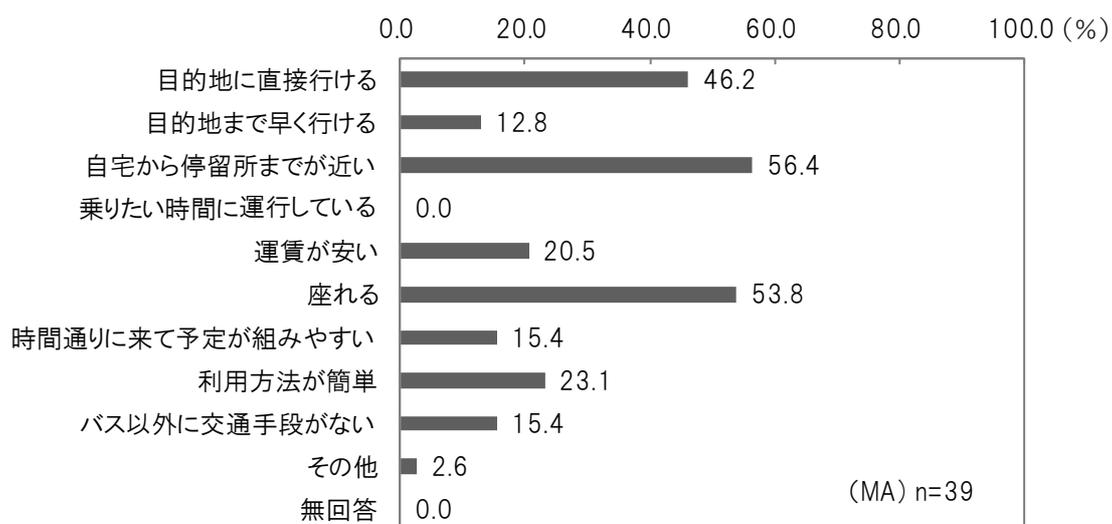
「不満」の理由は、「乗りたい時間に運行していない」が76.1%と最も高く、次いで「目的地まで早く行けない(時間がかかる)」が30.4%、「自宅から停留所までが遠い」が23.9%となっている。

図表 4-4 サービス水準の満足度（年齢別・居住地別）

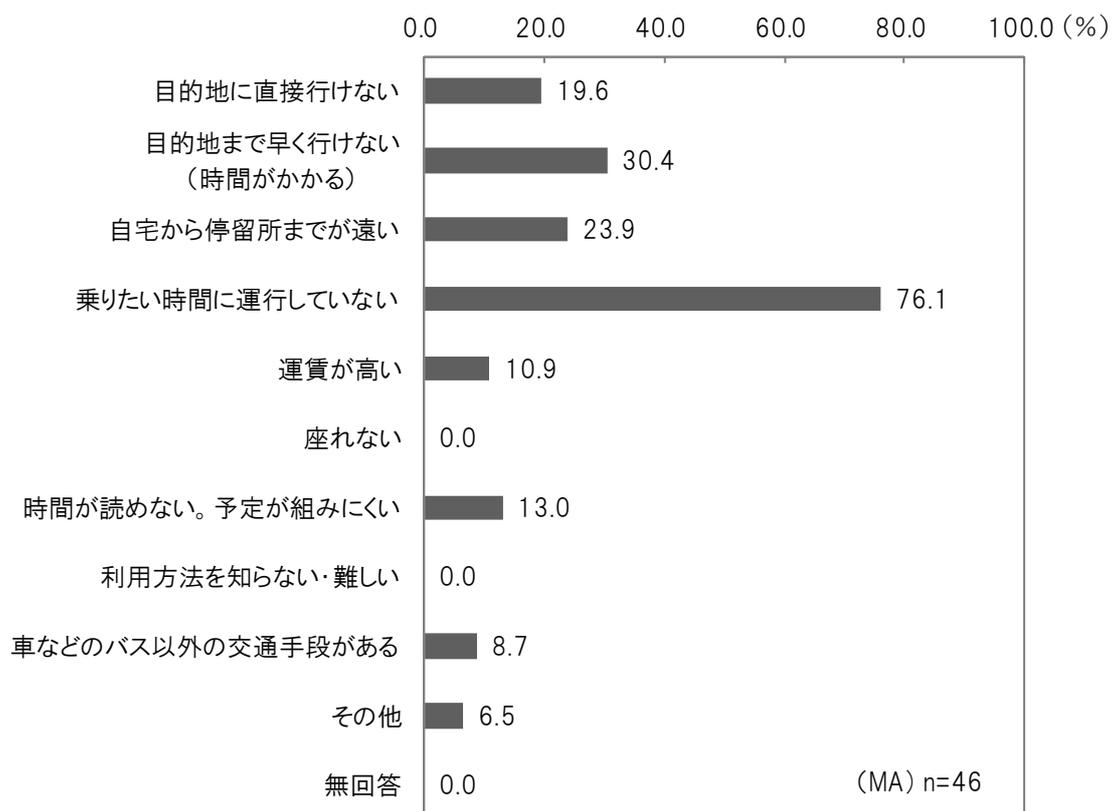


(SA) n=107

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）

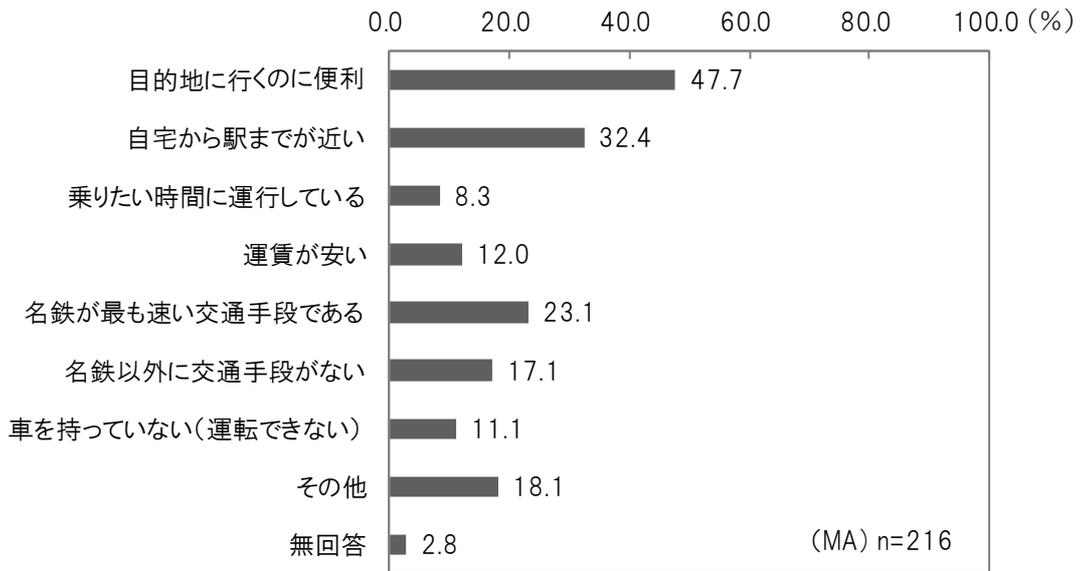
(%)	週に3日以上	週に1～2日	1ヶ月に数日	年に数日	ほとんど乗らない	無回答	回答者数(人)
全体	0.9	0.8	3.8	12.5	78.6	3.4	1,200
20歳未満	15.6	0.0	3.1	3.1	78.1	0.0	32
20歳代	5.6	0.0	6.9	11.1	73.6	2.8	72
30歳代	0.0	0.0	1.0	13.9	85.1	0.0	101
40歳代	0.0	0.6	4.3	17.2	77.3	0.6	163
50歳代	0.5	1.0	2.0	15.2	81.3	0.0	198
60～64歳	1.0	1.0	2.9	10.8	81.4	2.9	102
65～69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)

	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 (%)	(車を運転できない) (%)	その他 (%)	無回答 (%)	回答者数 (人)
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

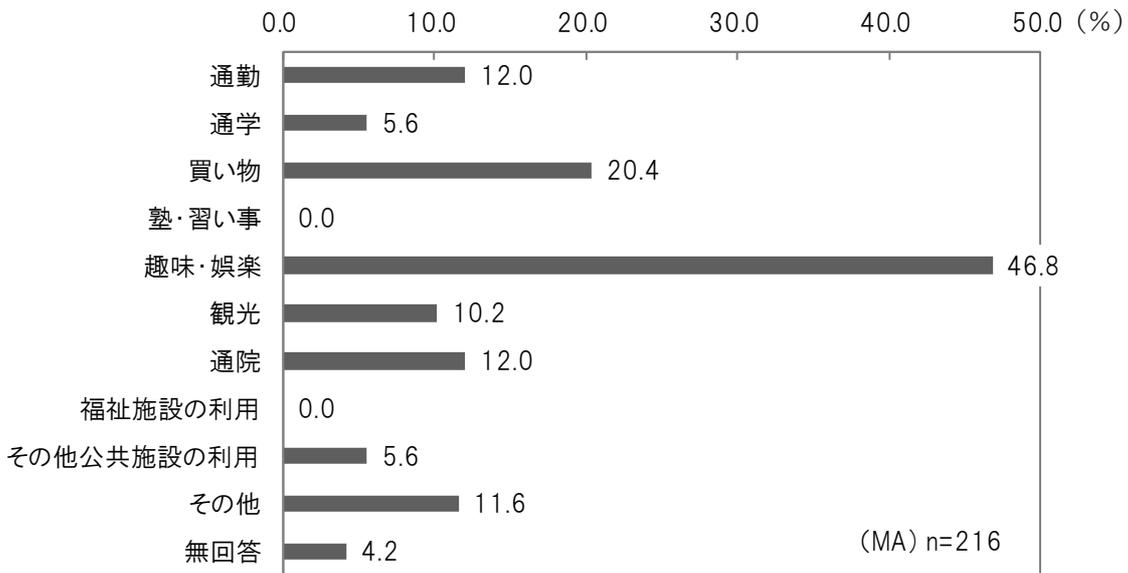
### (3) 利用目的

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



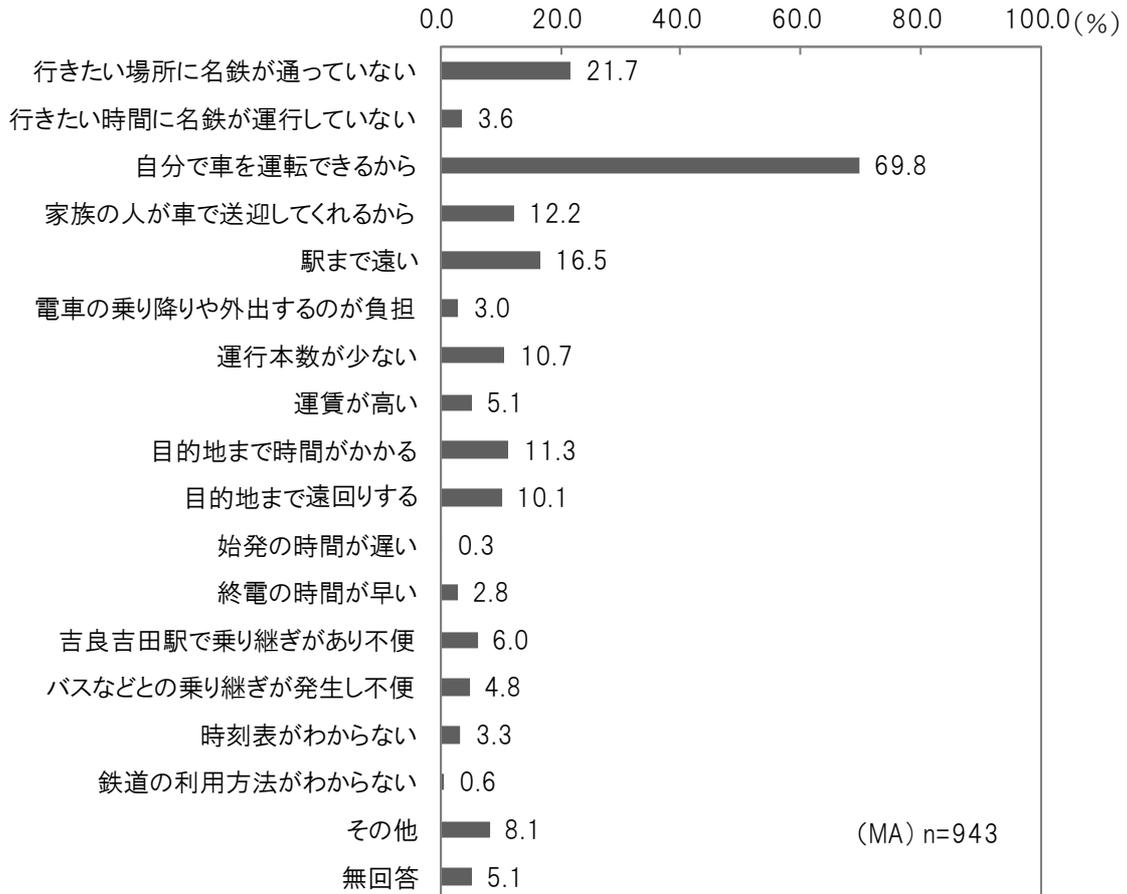
図表 5-5 利用目的 (年齢別・居住地別)

	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	回答者数(人)
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 が い 通 場 っ	行 き たい ない 運 行 間	し て 名 鉄 が い 運 行 間	行 き たい ない 運 行 間	転 自 で 分 で る 車 か を 運	自 分 で る 車 か を 運	れ る か ら て く	で 送 迎 し て が く	家 族 の 人 が 車	駅 ま で 遠 い	の が 負 担	り や 外 出 す る	電 車 の 乗 り 降	な い 本 数 が 少	運 行 本 数 が 少	運 賃 が 高 い	間 目 が か か る 時	目 的 地 か ま で 遠	回 り の 地 か ま で 遠	目 的 地 か ま で 遠	遅 い 時 間 が	始 発 の 時 間 が	早 い 時 間 が	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												

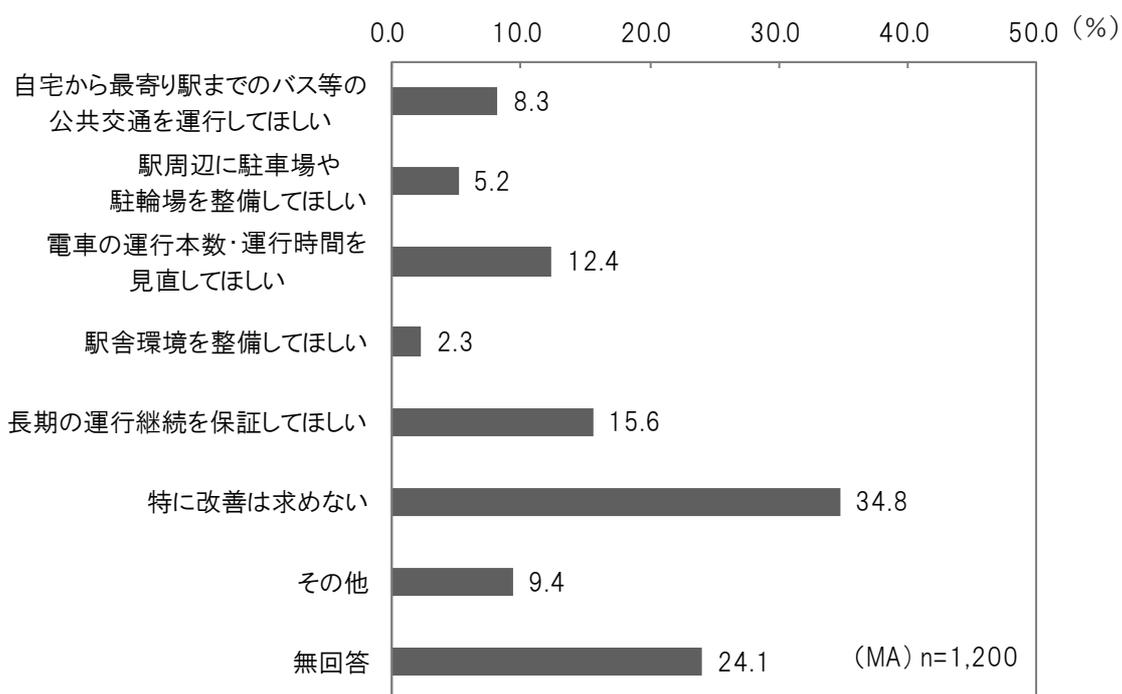
(%)	り 不 便	乗 り 良 継 ぎ が あ る	吉 田 駅 で	生 産 し な い	乗 り 不 便	乗 り 不 便	バ ス な ど と の	ら な い 表 が わ か	時 刻 表 が わ か	い 法 が わ か ら な 方	鉄 道 の 利 用 な 方	そ の 他	無 回 答	（回 答 者 数）
全体	6.0	4.8	3.3	0.6	8.1	5.1	943							
20歳未満	8.0	8.0	0.0	0.0	20.0	4.0	25							
20歳代	9.4	5.7	1.9	0.0	5.7	0.0	53							
30歳代	7.0	7.0	4.7	0.0	7.0	2.3	86							
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）

	運行してほ しい	のバス等 の公共交 通を	自宅から 最寄り 駅まで	場を整 備して ほしい	駅周辺 に駐車 場や駐 輪	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	長期の 運行継 続を保 証	特に改 善は求 めない	その他	無回 答	回答者 数（人）
(%)													
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				

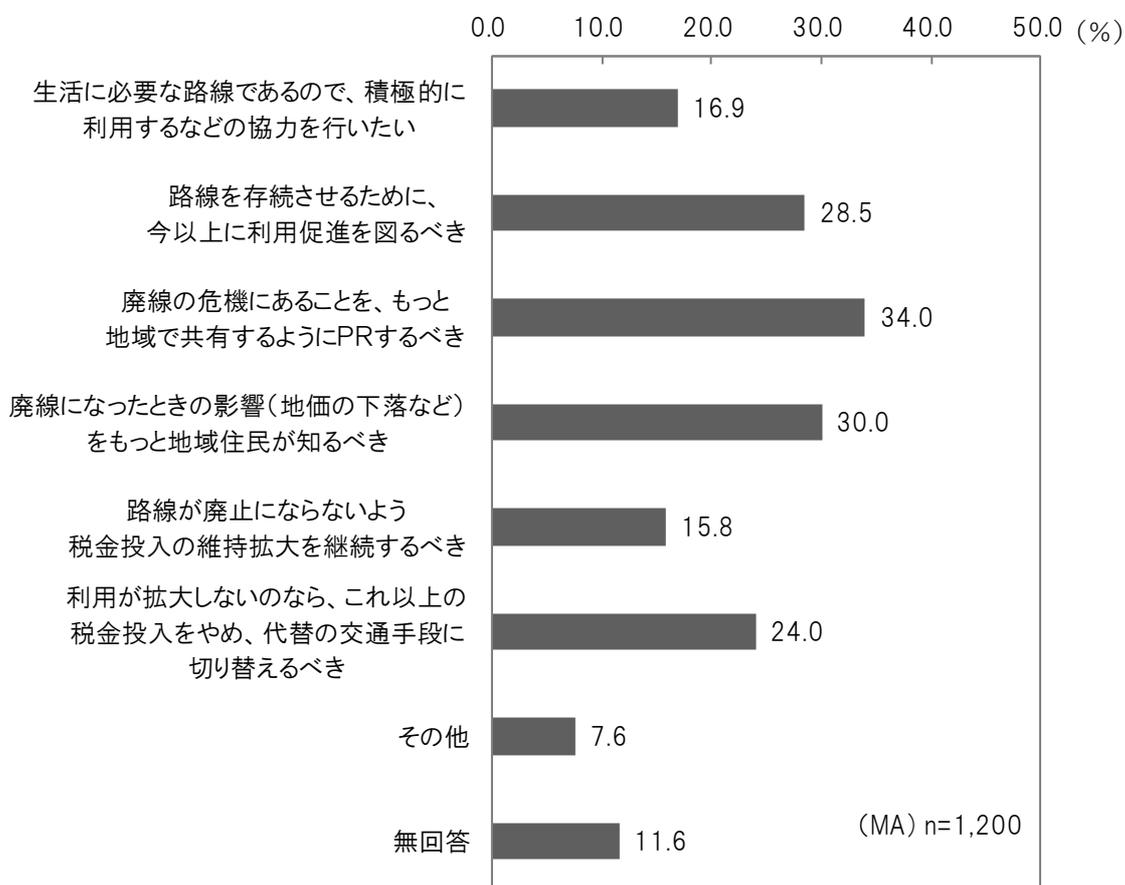
#### 問5-4 名鉄西尾・蒲郡線の利用促進活動に対する考え

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	投入をやめ、代替の交通手段に切り替えるべき	利用が拡大しないのなら、これ以上の税金投入	その他	無回答	回答者数（人）
(%)										
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	

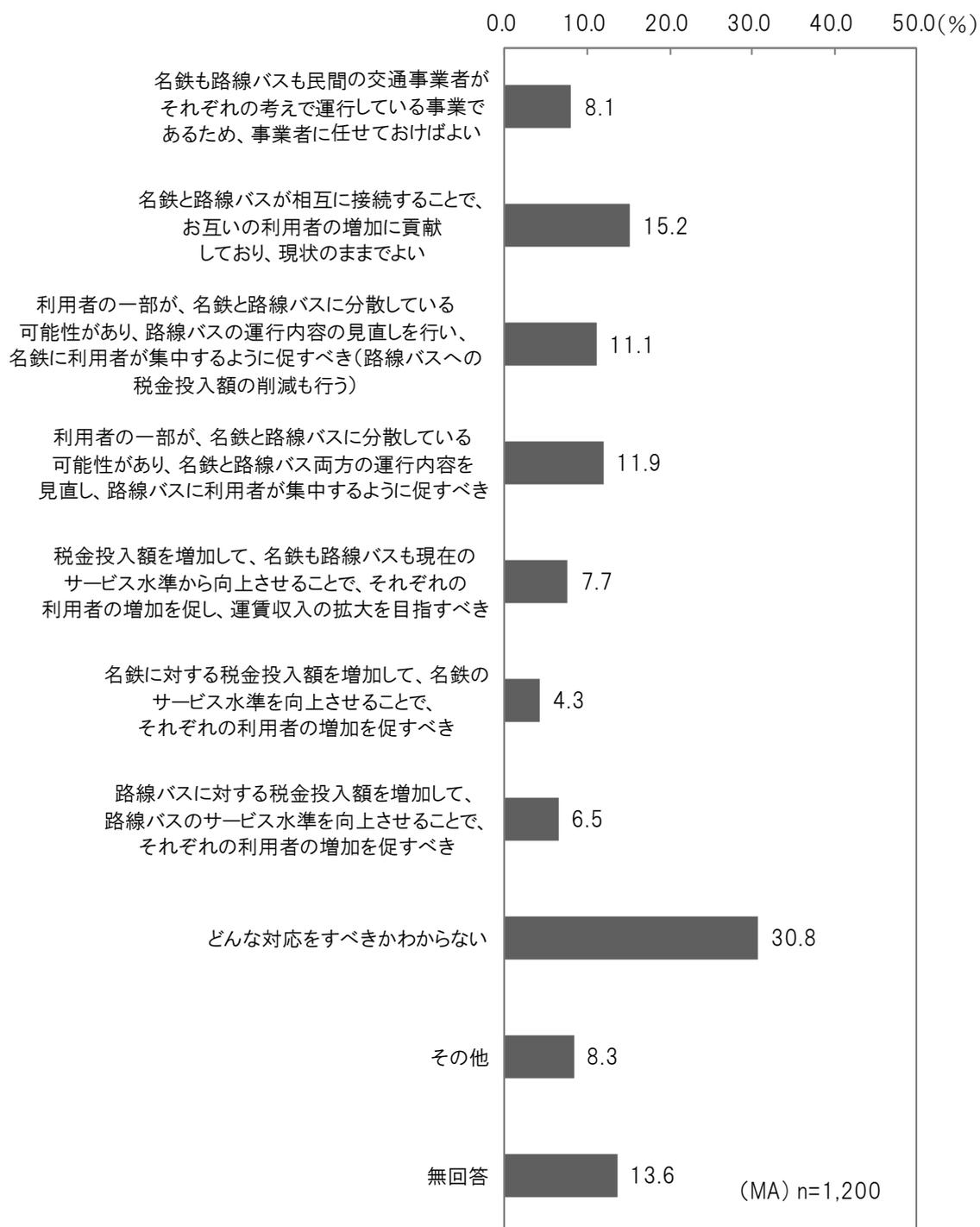
#### 問5-5 名鉄西尾・蒲郡線と路線バスの並行運行に対する考え

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	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 献す るこ と	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 こと	利用 者の 一部 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 こと	利用 者の 一部 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 こと	目 指す べき こと で、 それ ぞれ の利 用者 の増 加を 促す べき こと	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	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	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	ど ん な 対 応 を す べ き か わ か ら な い	そ の 他	無 回 答	回 答 者 数 （ 人 ）	
(%)														
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

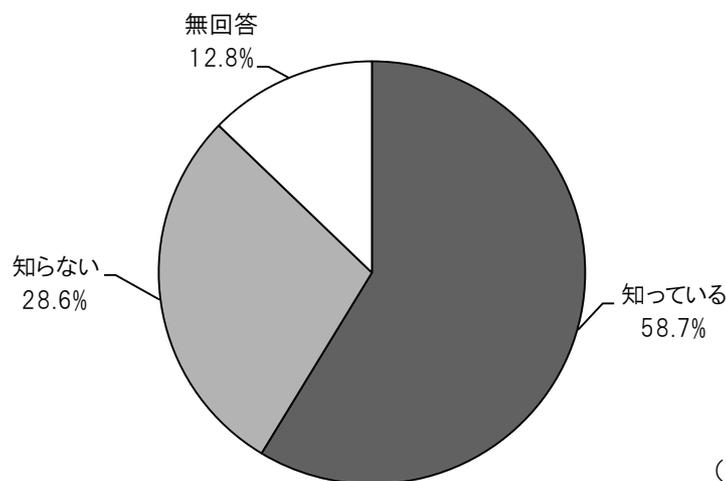
### 問6-1 形原地区支線バス（あじさいくるりんバス）の認知度と利用実態

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）

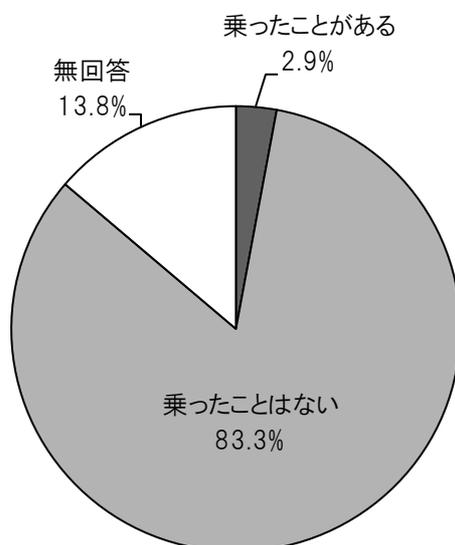
	知っている (%)	知らない (%)	無回答 (%)	回答者数 (人)
全体	58.7	28.6	12.8	1,200
20歳未満	21.9	71.9	6.3	32
20歳代	38.9	58.3	2.8	72
30歳代	57.4	37.6	5.0	101
40歳代	57.7	35.6	6.7	163
50歳代	64.1	29.3	6.6	198
60～64歳	68.6	24.5	6.9	102
65～69歳	61.6	24.0	14.4	125
70～74歳	69.9	13.2	16.9	136
75～79歳	55.1	21.5	23.4	107
80歳以上	53.5	17.8	28.7	157
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 (%)	回答者数 (人)
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

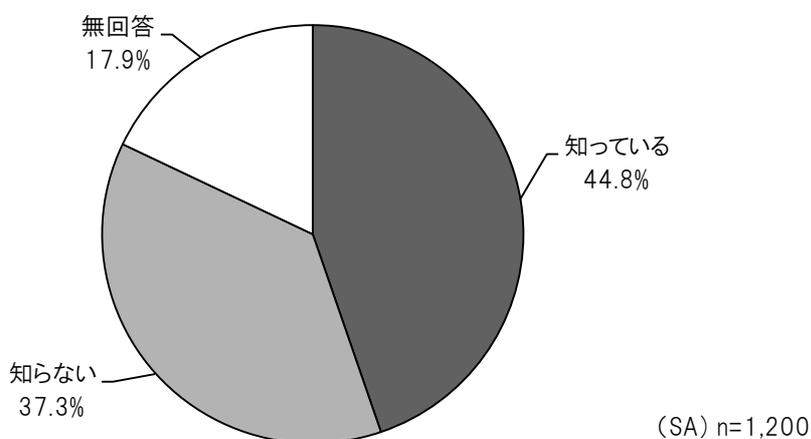
問6-1 東部地区支線バス（とがみくるりんバス）の認知度と利用実態

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

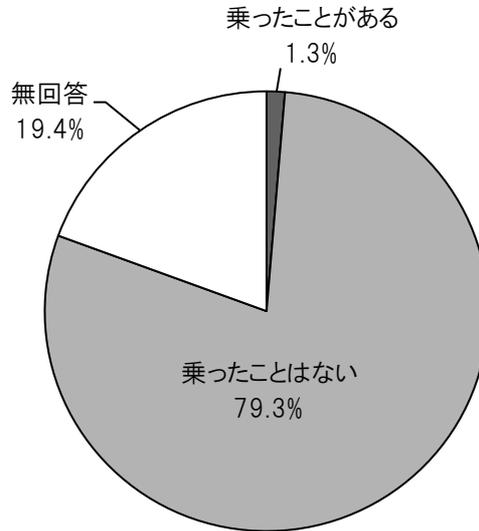


図表 6-6 東部地区支線バス（とがみくるりんバス）の認知度（年齢別・居住地別）

	知って いる (%)	知らない	無回答	回答者数 (人)
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	回答者数 (人)
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

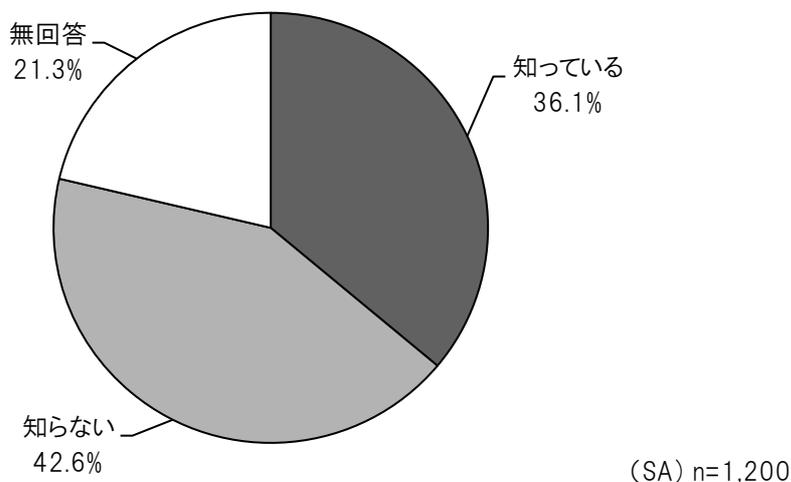
問6-1 西部地区支線バス（みかんの丘くるりんバス）の認知度と利用実態

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

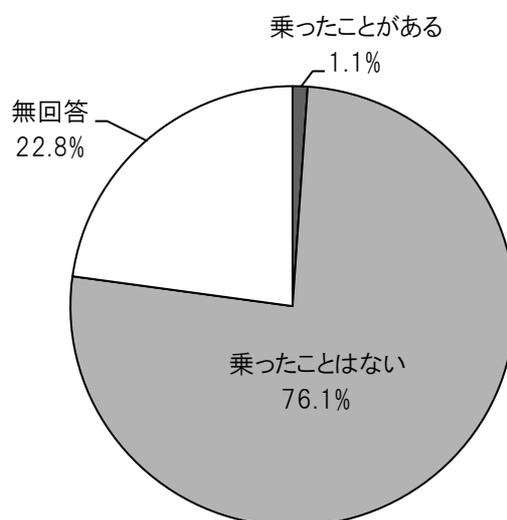


図表 6-10 西部地区支線バス（みかんの丘くるりんバス）の認知度（年齢別・居住地別）

	知っている (%)	知らない (%)	無回答 (%)	回答者数 (人)
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）

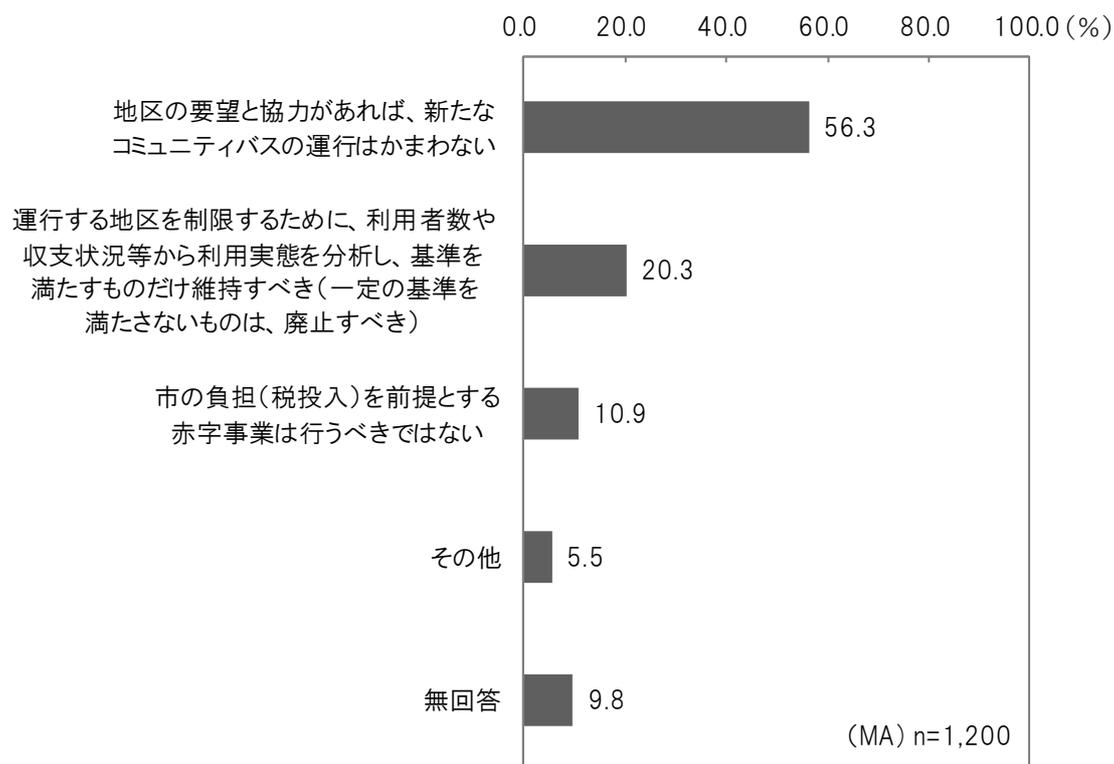
	乗ったこと がある (%)	乗ったこと はない	無回答	回答者数 (人)
全体	1.1	76.1	22.8	1,200
20歳未満	0.0	93.8	6.3	32
20歳代	0.0	93.1	6.9	72
30歳代	0.0	91.1	8.9	101
40歳代	1.2	84.0	14.7	163
50歳代	0.5	89.4	10.1	198
60～64歳	0.0	84.3	15.7	102
65～69歳	2.4	72.0	25.6	125
70～74歳	0.7	64.7	34.6	136
75～79歳	1.9	61.7	36.4	107
80歳以上	2.5	49.0	48.4	157
大塚校区	1.1	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	回答者数(人)
(%)								
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

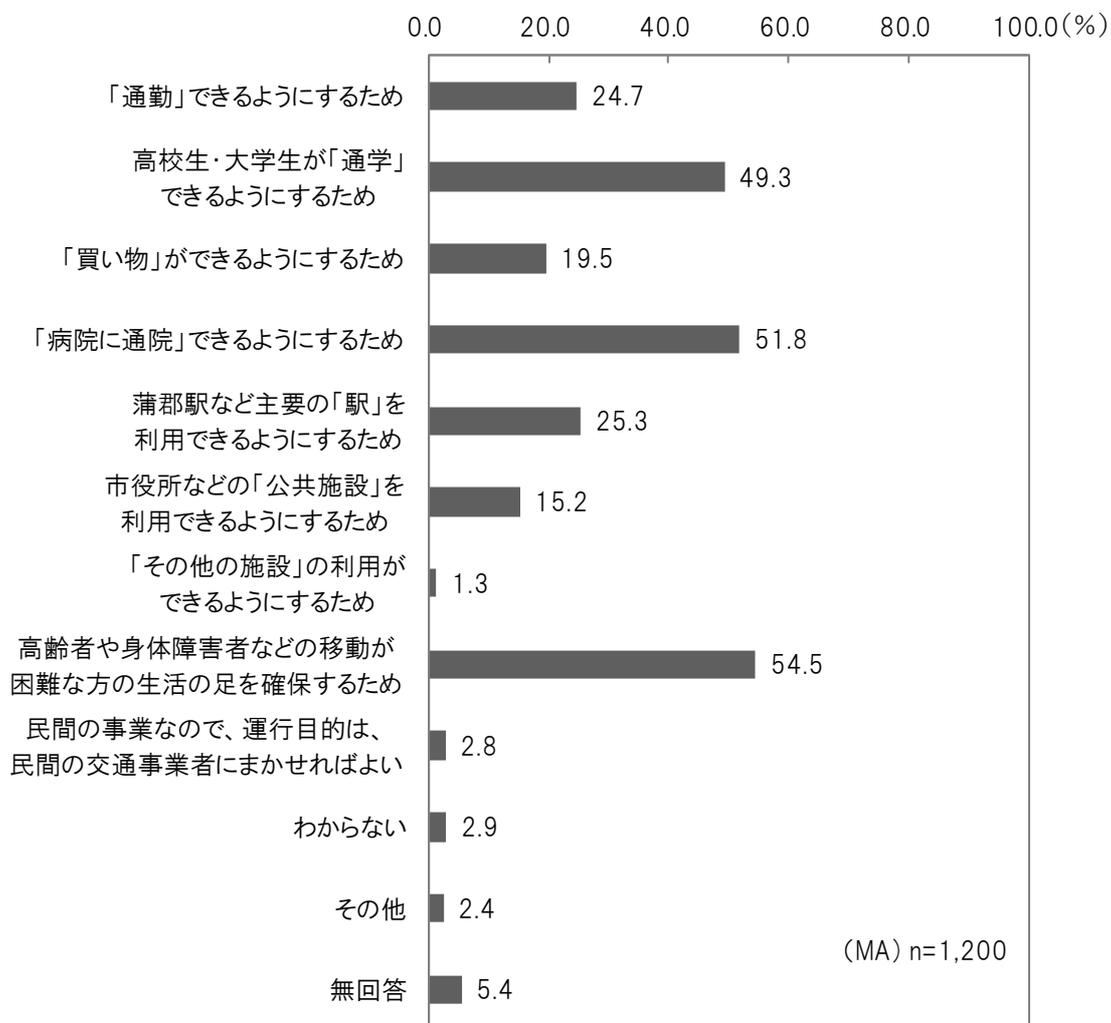
### 問7-1 市内の公共交通が優先すべき目的

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」できるようにする	す「買い物」ができるようにする	に「病院に入院」できるようにする	利用郡駅など主要の「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を確保するため	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よる	わからない	その他	無回答	回答者数（人）
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。

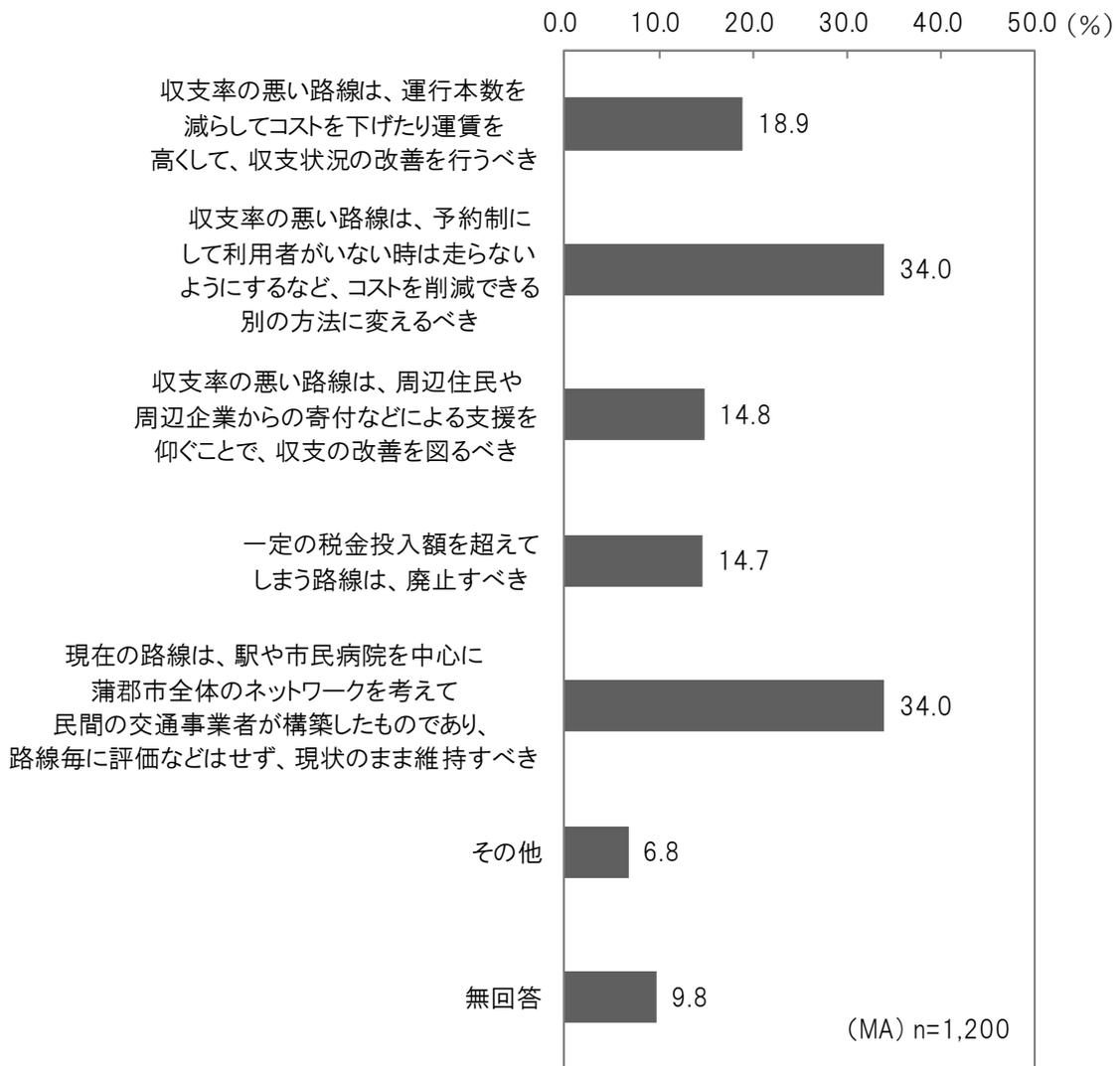
また、「65～69歳」以上になると「現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき」を最も選択している。

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）

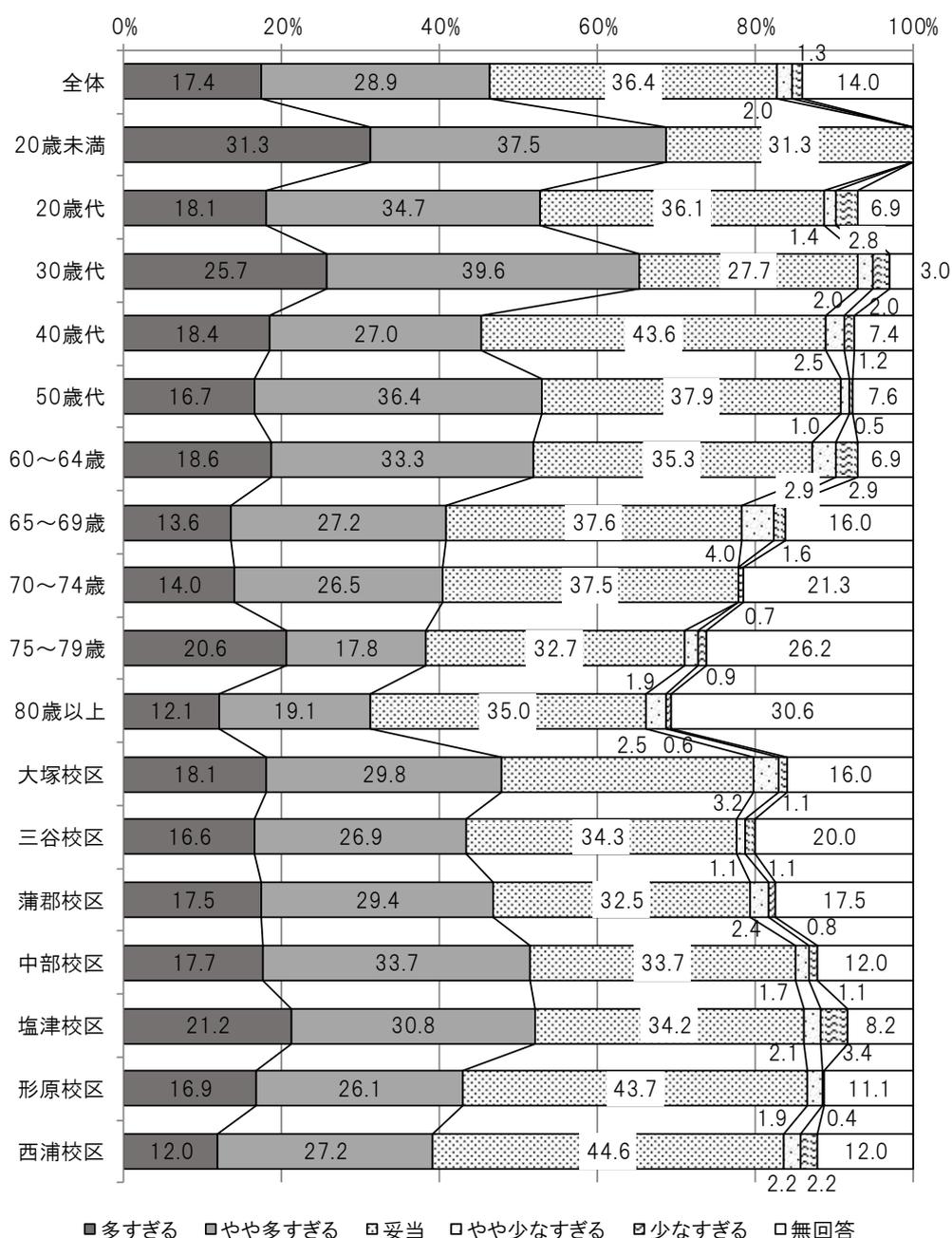
	コストを下げたり運賃を高くして、収支状況の改善を行うべき	収支率の悪い（税金投入額が高い）路線は、コストを削減できる別の方法に変えるべき	収支率の悪い（税金投入額が高い）路線は、周辺の住民や周辺企業からの寄付などによる支援を仰ぐことで、収支の改善を図るべき	一定の税金投入額を超えてしまう路線は、廃止すべき	現在の路線は、駅や市民病院を中心に蒲郡市全体のネットワークを考えて民間の交通事業者が構築したものであり、路線毎に評価などはせず、現状のまま維持すべき	その他	無回答	回答者数（人）
(%)								
全体	18.9	34.0	14.8	14.7	34.0	6.8	9.8	1,200
20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

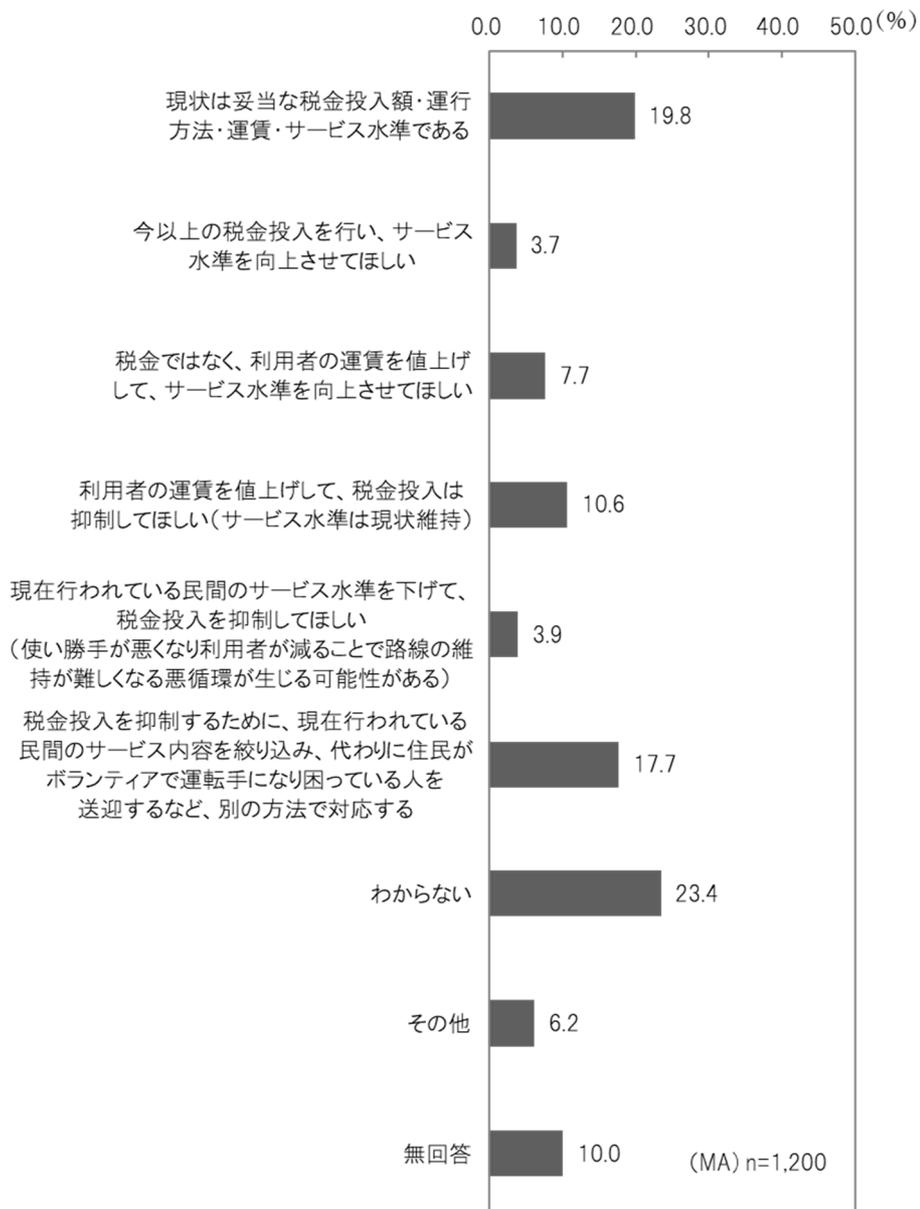
問7-4 今後の税金投入とこれからの公共交通サービスの水準に対する考え

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）	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ほしい（使用している民間のサービス水準を下げ、税金投入を抑制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水準を下げ、税金投入を抑制する人を送り出すなど、別の方法で対応する	わからない	その他	無回答	回答者数（人）
(%)										
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

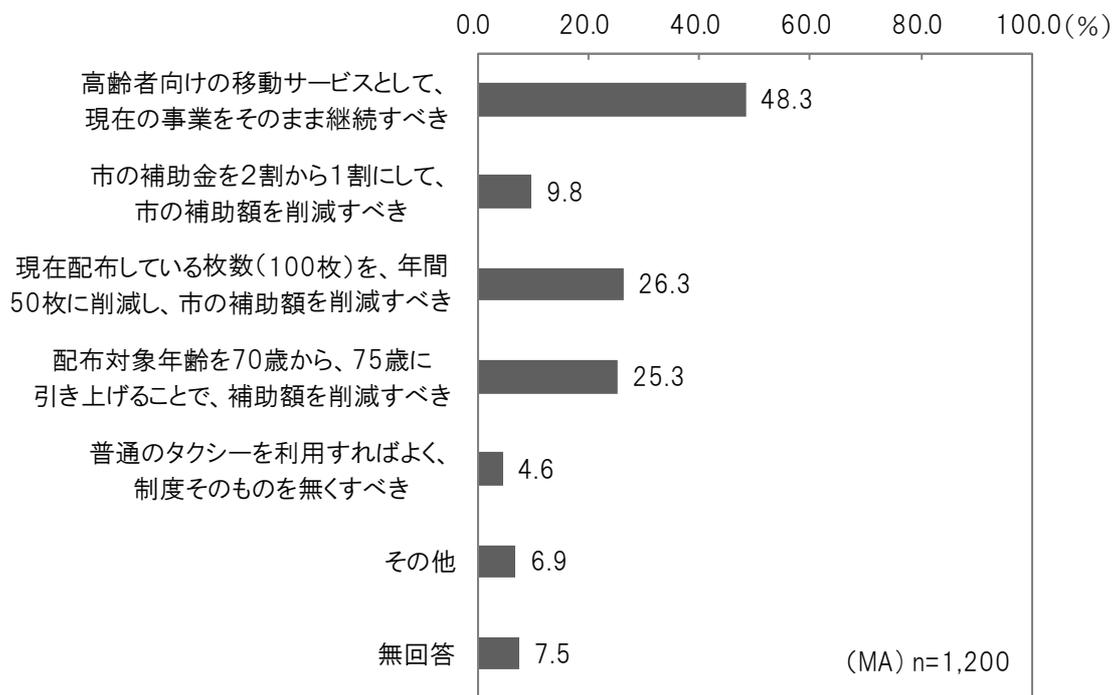
問7-5 「高齢者タクシー運賃助成事業」に対する考え

「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）

	現在の高齢者向けの事業をそのまますべて、	市の補助額を削減すべき	額を削減すべき	現在、年間50枚に削減し、市の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70歳から、75歳	普通そのタクシーを利用すればよく、	その他	無回答	回答者数（人）
(%)										
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。

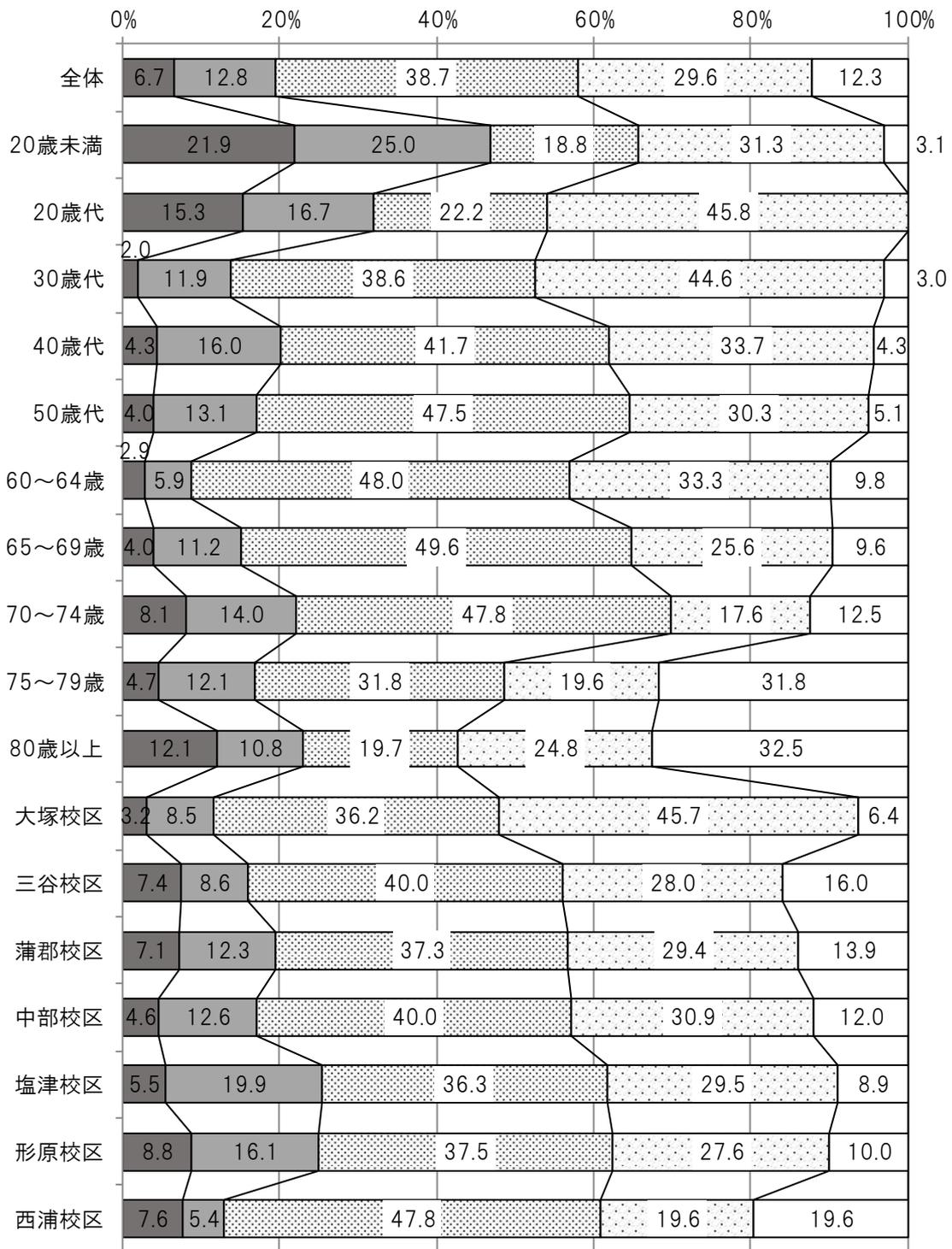
居住地別では、「大塚校区」(45.7%)で「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」が高くなっている。

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。

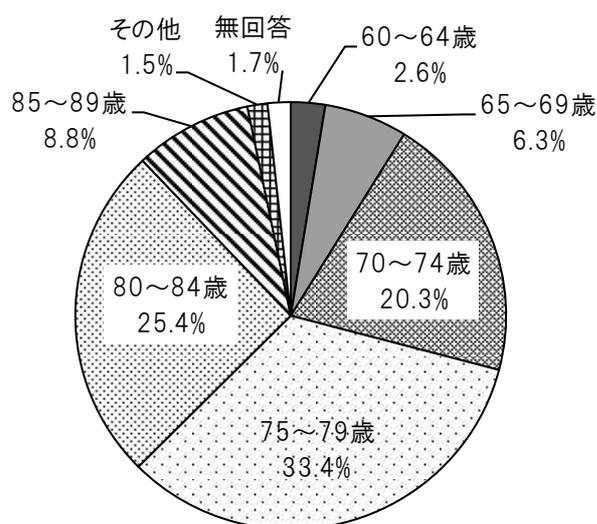
図表 7-10 自家用車中心から公共交通中心の生活への転換に対する考え（年齢別・居住地別）



- 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）

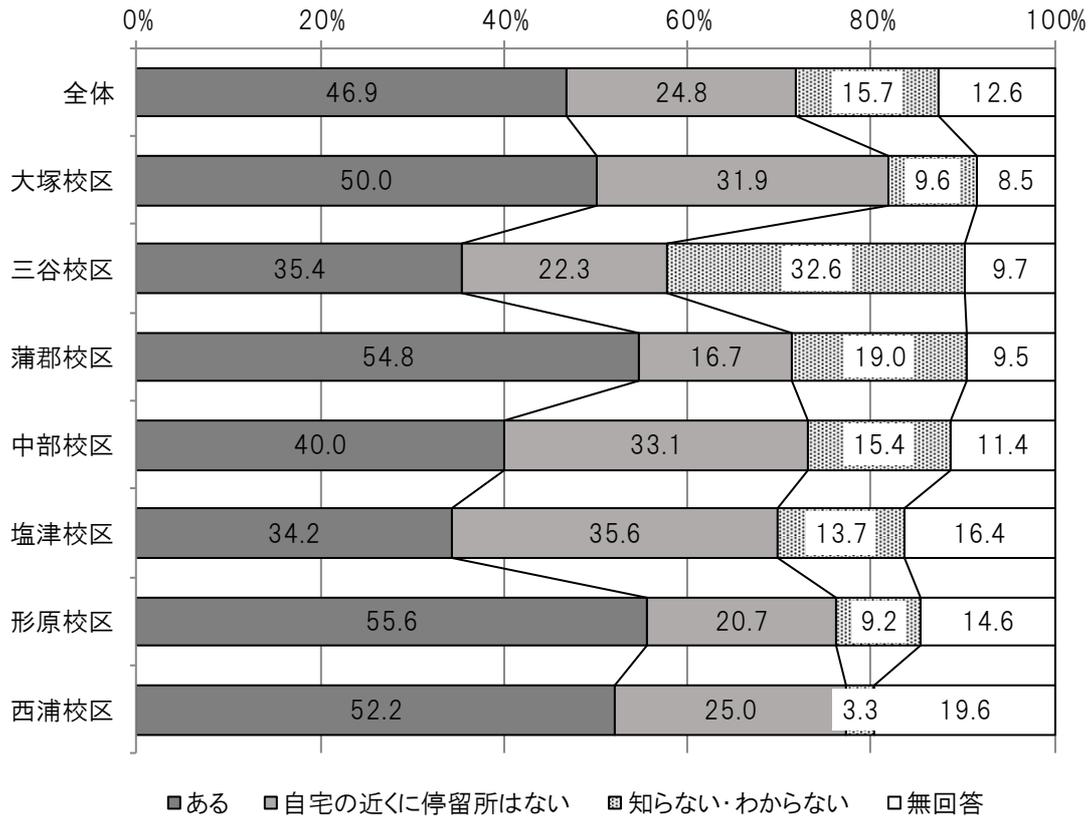
(%)	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85～89歳	その他	無回答	回答者数(人)
全体	2.6	6.3	20.3	33.4	25.4	8.8	1.5	1.7	464
20歳未満	16.7	16.7	16.7	33.3	0.0	16.7	0.0	0.0	6
20歳代	18.8	6.3	25.0	12.5	37.5	0.0	0.0	0.0	16
30歳代	5.1	23.1	33.3	23.1	15.4	0.0	0.0	0.0	39
40歳代	5.9	11.8	30.9	35.3	11.8	1.5	1.5	1.5	68
50歳代	2.1	4.3	37.2	33.0	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）

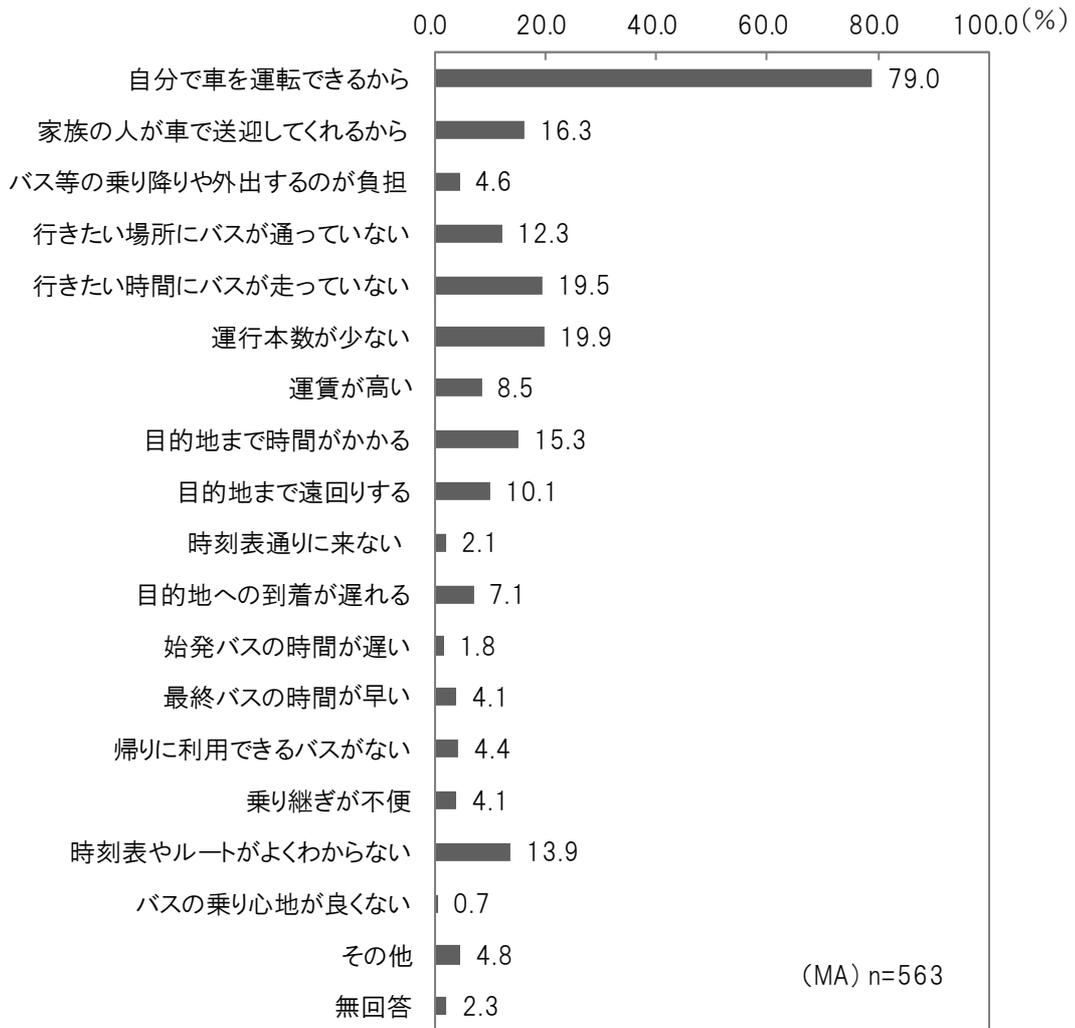


(SA) n=1,200

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 人 が 車 か ら 送	担 外 出 す の 乗 り が 降 り	やバ ス 等 の 乗 り が 降 り	ス行 が 通 た い 場 所 に い バ	ス行 が 走 つ て 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	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 ス に 利 用 で き る	乗 り 継 ぎ が 不 便	よ く 刻 わ か ら な い ト が	良 く な い 乗 り 心 地 が	そ の 他	無 回 答	回 答 者 数 ( 人 )
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。

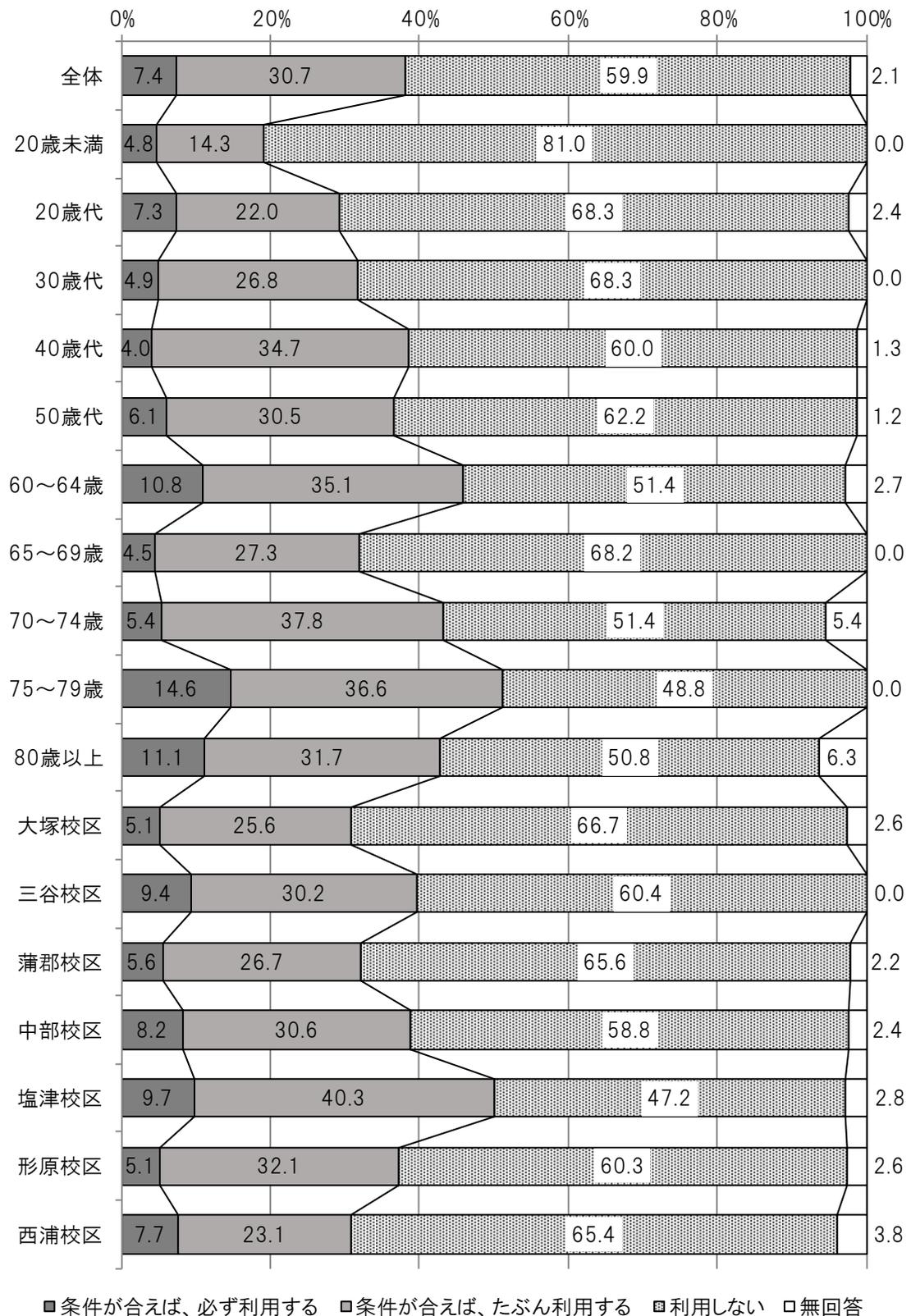
居住地別では、「塩津校区」は「利用しない」割合が他よりも低い。

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。

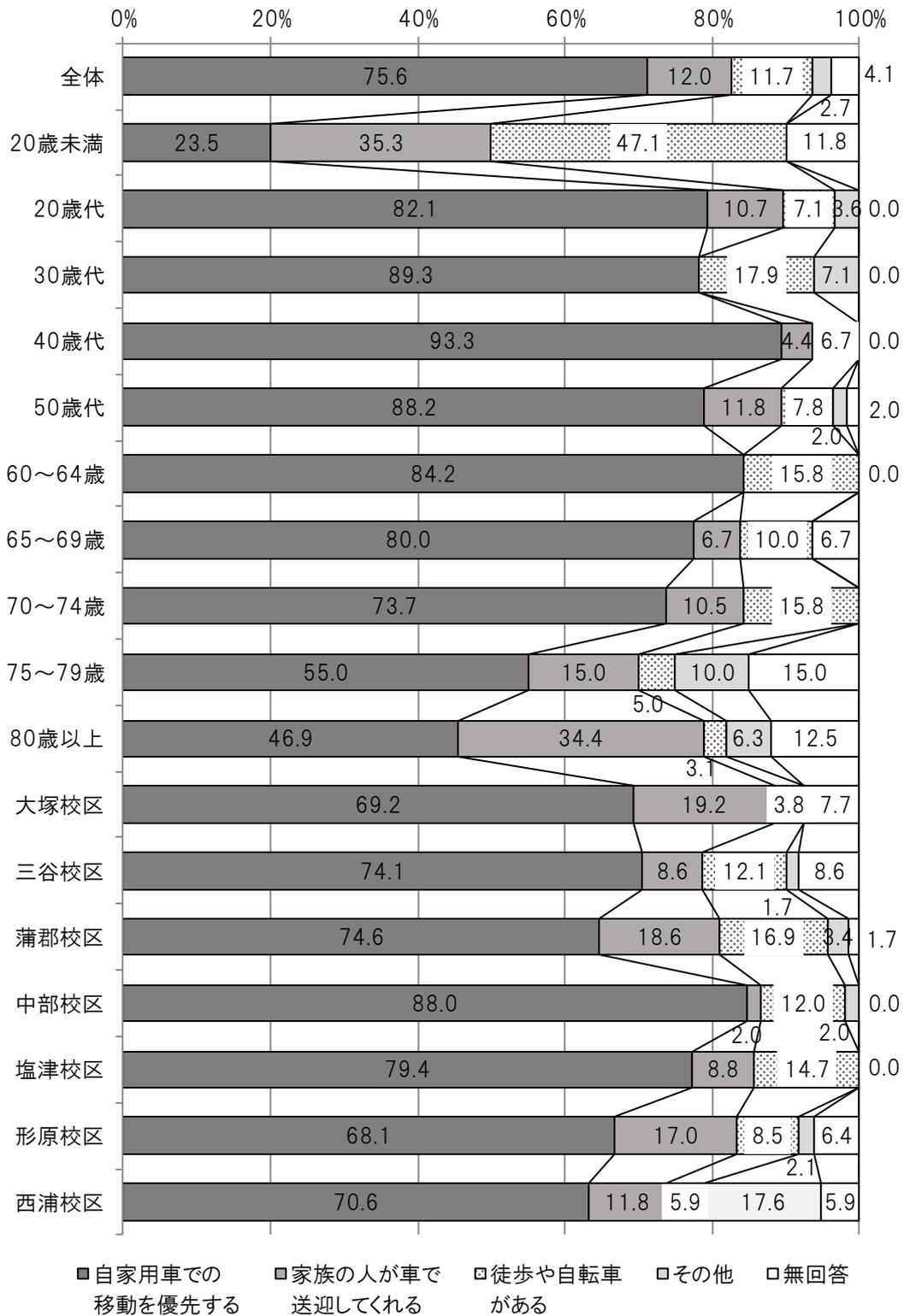
居住地別でも、同様の傾向となっている。

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

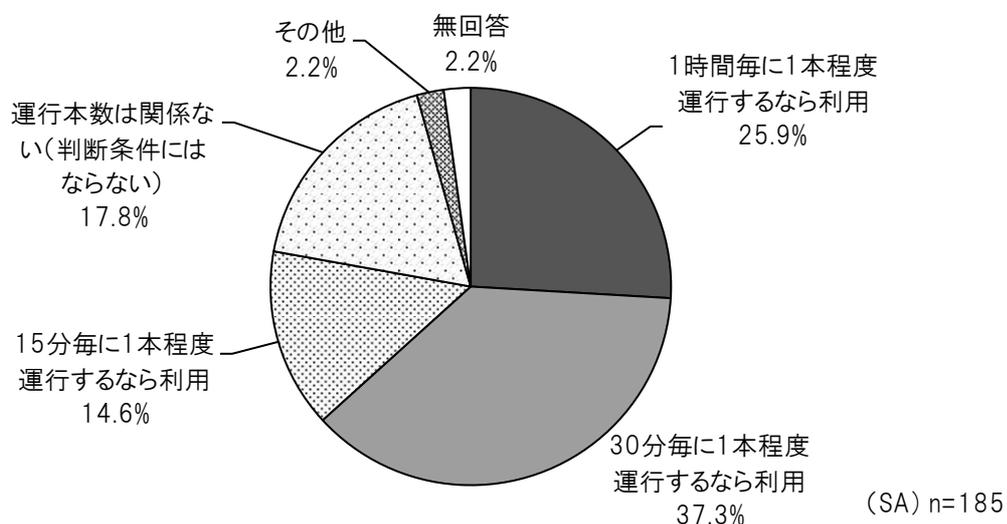
### (1) 運行本数に関する条件

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



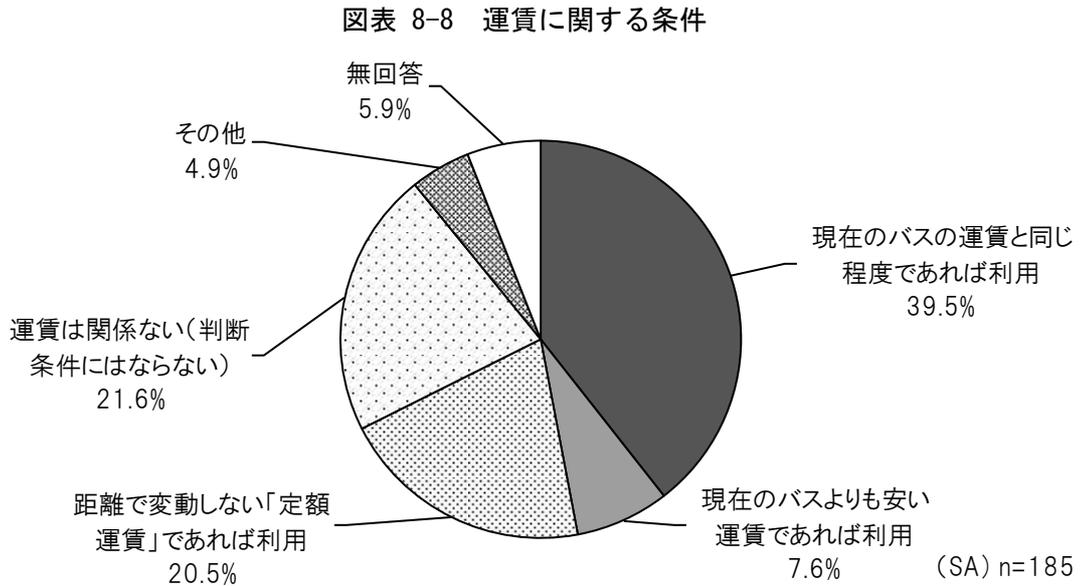
図表 8-7 運行本数に関する条件（年齢別・居住地別）

	行 1 す時 る間 な毎 らに 利 1 用本 程度 運	行 3 す 0 る分 な毎 らに 利 1 用本 程度 運	行 1 す 5 る分 な毎 らに 利 1 用本 程度 運	い（判 断条 件に は係 ない な	運 行本 数は 関係 ない な	そ の 他	無 回 答	回 答 者 数 （人）
(%)								
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 度在 であ れば バスの 利用 と 同じ (%)	賃現 であ れば バス より も 安い 運	運距 賃離 「で 変 動 し な い 」 定 額	件運 には は な ら な い （ 判 断 条 件 ）	そ の 他	無 回 答	回 答 者 数 （ 人 ）
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

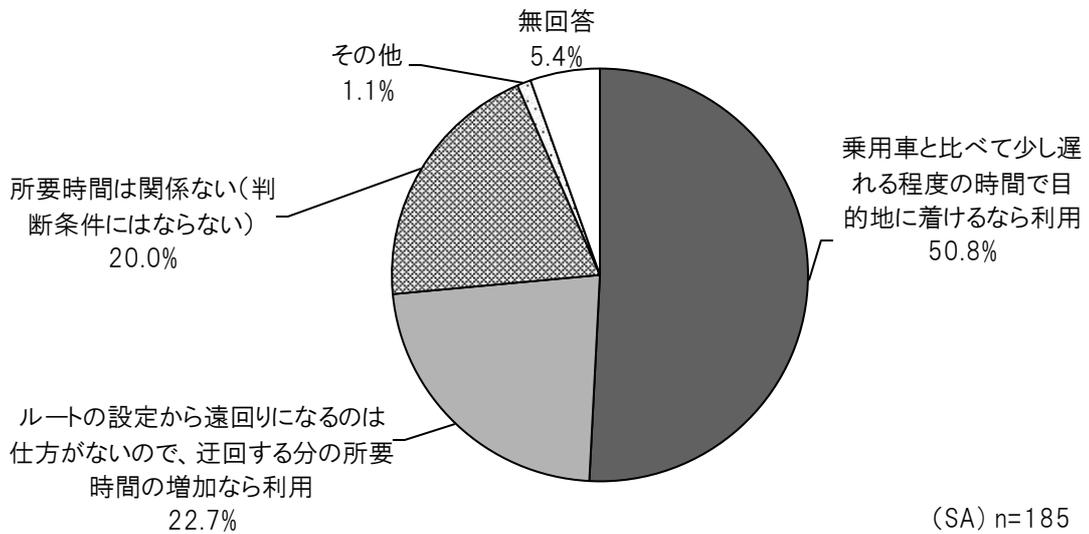
### (3) 目的地までの所要時間に関する条件

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）

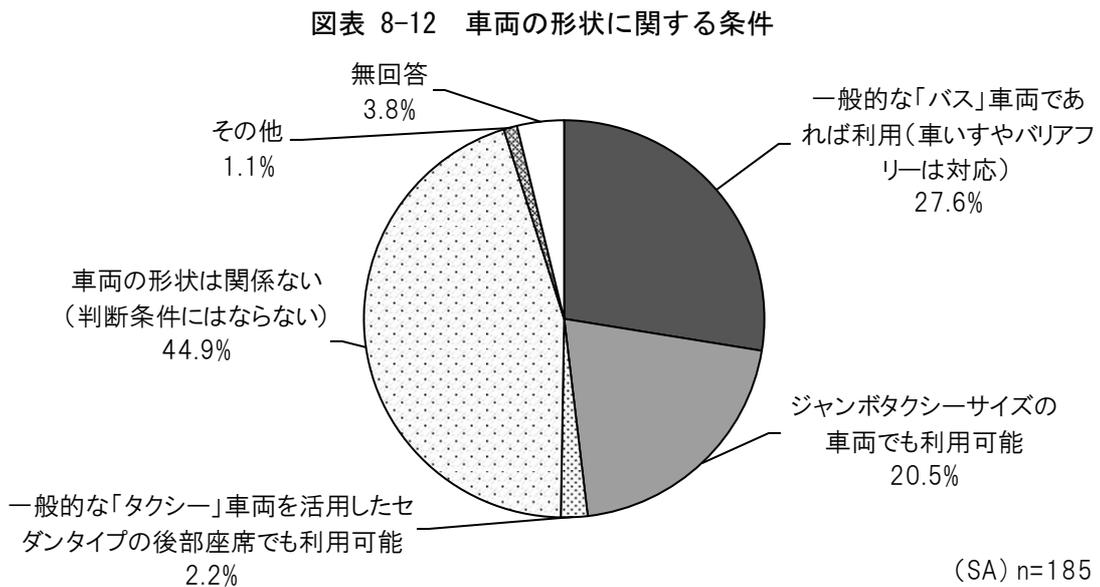
	間乗 で用 目車 的と 地比 に着 ける 少な ら遅 るれ 利用 程度 の時  (%)	時仕 間の方 の増が 加の な な ら の 利、 用迂 回 す る 分 の 所 要 は	ル ー ト の 設 定 で か ら 遠 回 り に な る の 所 要 は な ら な い ）	所 要 時 間 は 関 係 な い （ 判 断 条 件 に は	そ の 他	無 回 答	回 答 者 数 （ 人 ）
全体	50.8	22.7	20.0	1.1	5.4	185	
20歳未満	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	4	
20歳代	58.3	25.0	16.7	0.0	0.0	12	
30歳代	69.2	15.4	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）

	対応 (%)	一般的な「バス」車両であれば	でも利用可能なタクシーサイズの車両	でも利用可能なタクシーの後部座席	一般的な「タクシー」車両を活用しない（判断条件には関係ない）	その他	無回答	回答者数（人）
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	

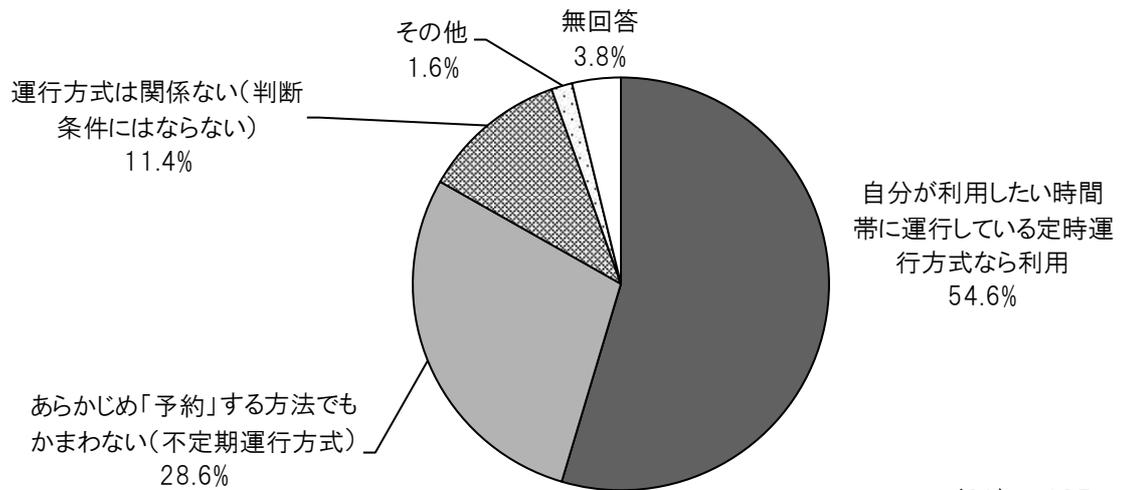
### (5) 運行方式に関する条件

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）

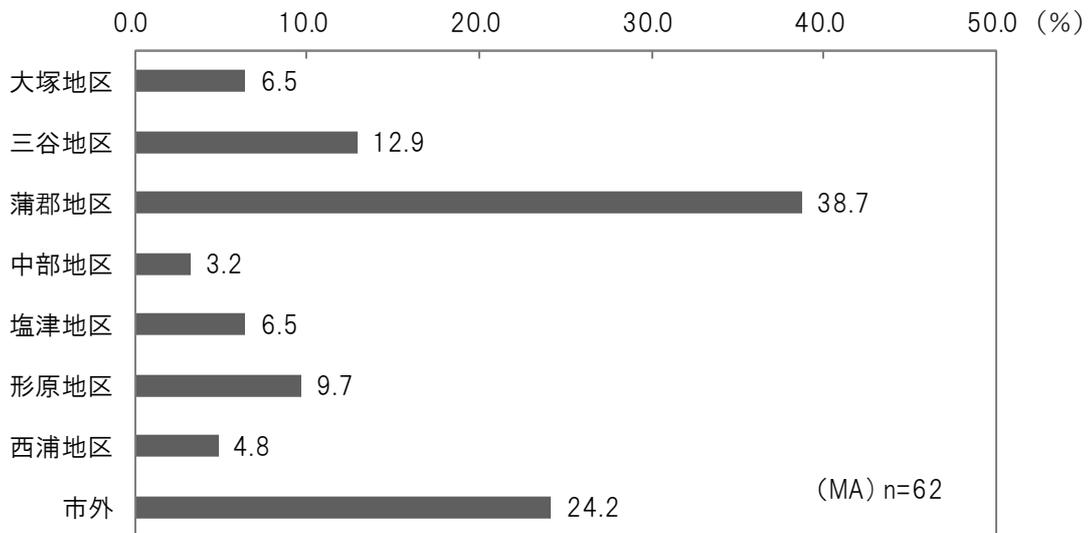
	な ら 利 用 す る 定 時 運 行 方 式 に (%)	自 分 が 利 用 し た い 時 間 帯 に 運 行 方 式 を 使 用 す る か （ ）	法 も か ま わ な い 予 約 （ 不 定 期 方 法 に あ ら ず ）	条 件 に は な ら な い （ 判 断 ）	そ の 他	無 回 答	回 答 者 数 （ 人 ）
全体	54.6	28.6	11.4	1.6	3.8	185	
20歳未満	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	4	
20歳代	16.7	66.7	16.7	0.0	0.0	12	
30歳代	61.5	23.1	15.4	0.0	0.0	13	
40歳代	58.6	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

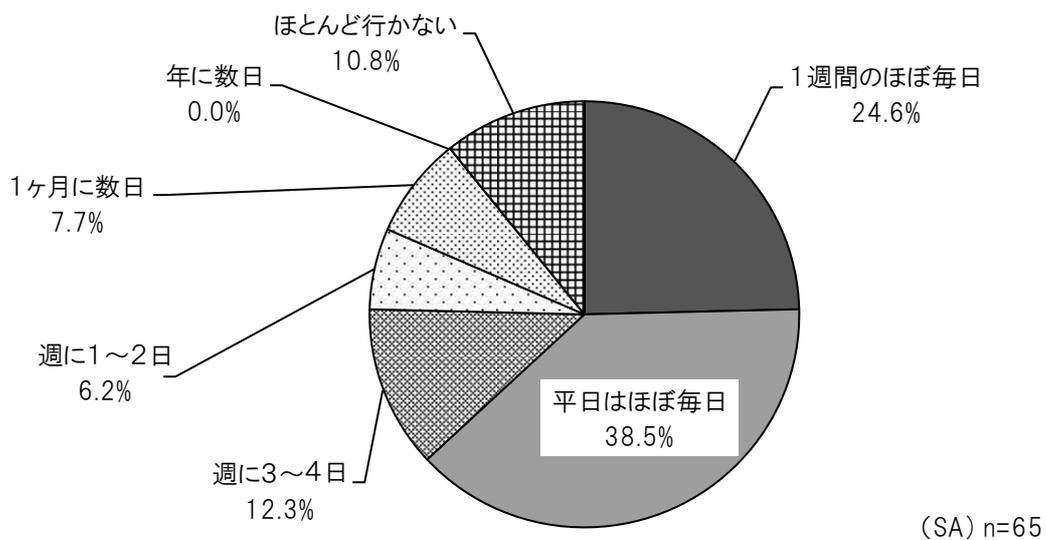
①通勤・通学

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

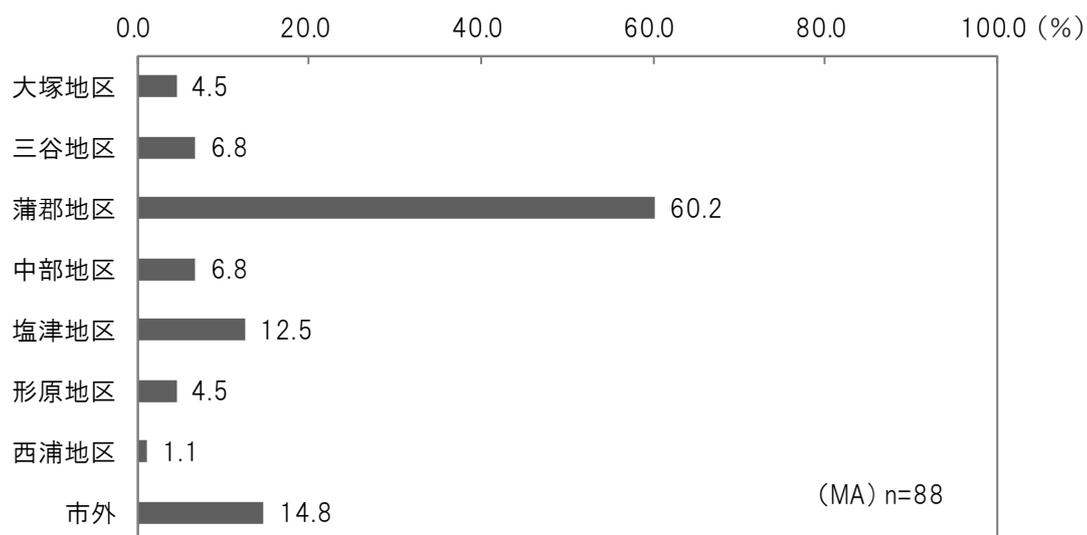


## ②買い物・娯楽

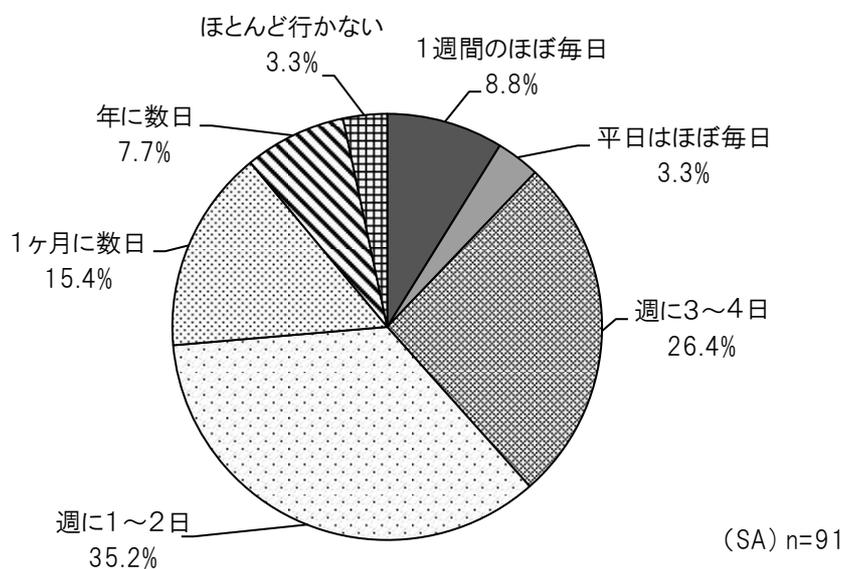
買い物・娯楽における目的地は、「蒲郡地区」が60.2%と最も高く、次いで、「市外」(14.8%)、「塩津地区」(12.5%)となっている。

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

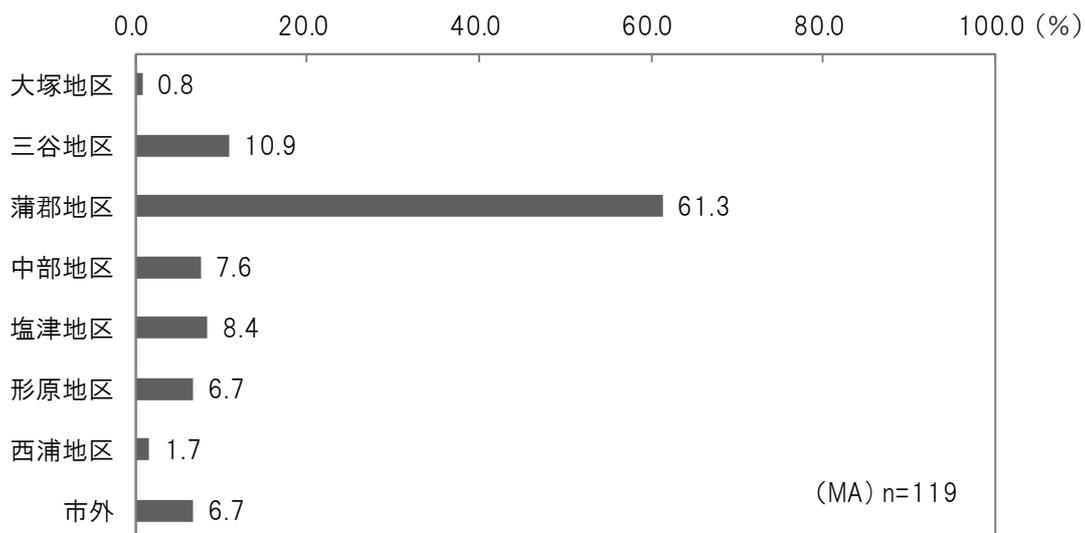


### ③ 病院（通院）

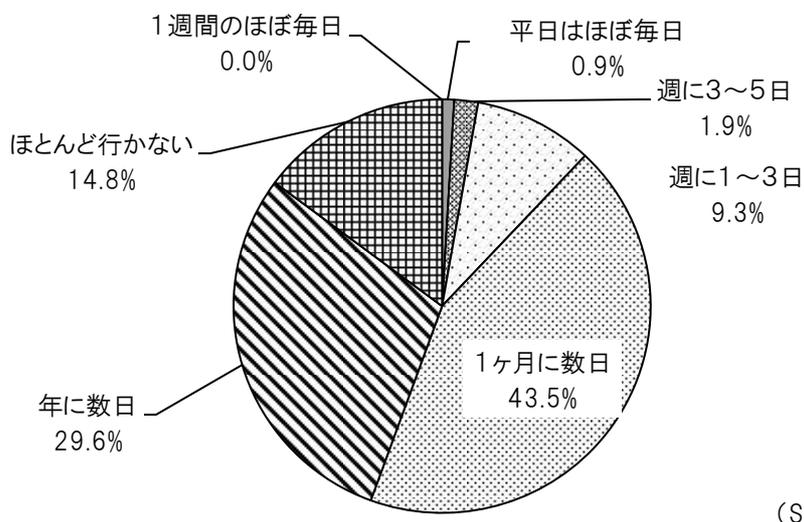
病院(通院)における目的地は、「蒲郡地区」が61.3%と最も高く、次いで、「三谷地区」(10.9%)、「塩津地区」(8.4%)となっている。

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

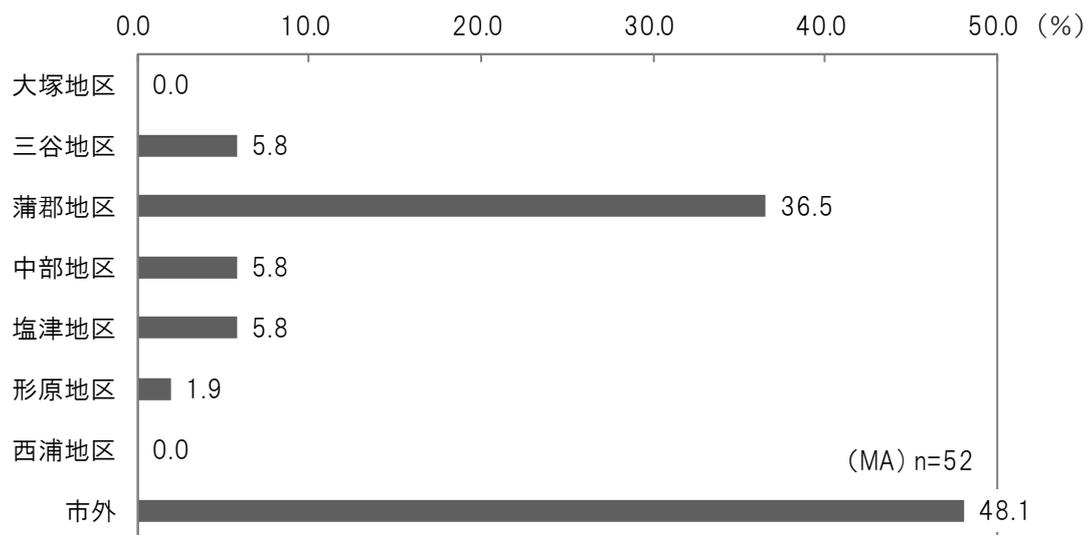


④ その他

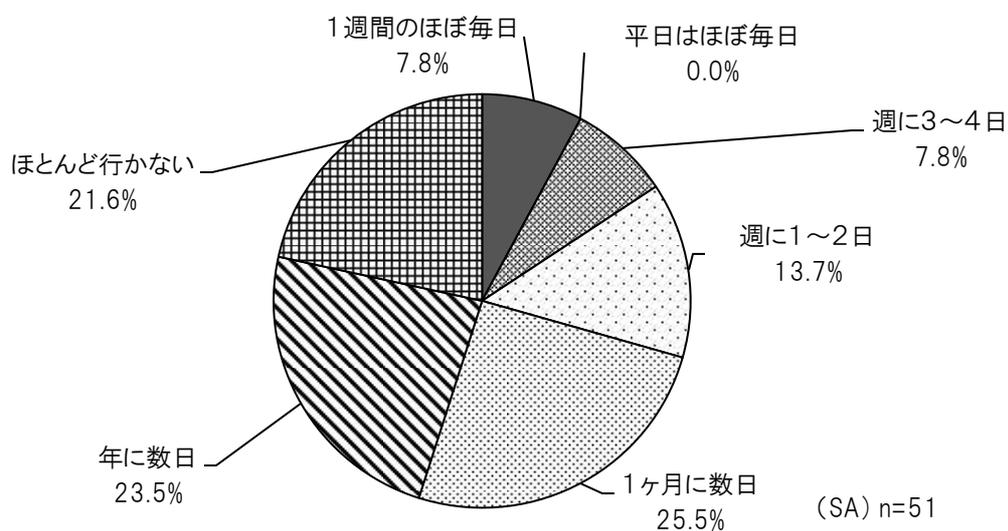
その他における目的地は、「市外」が 48.1%と最も高く、次いで「蒲郡地区」が 36.5%となっている。

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



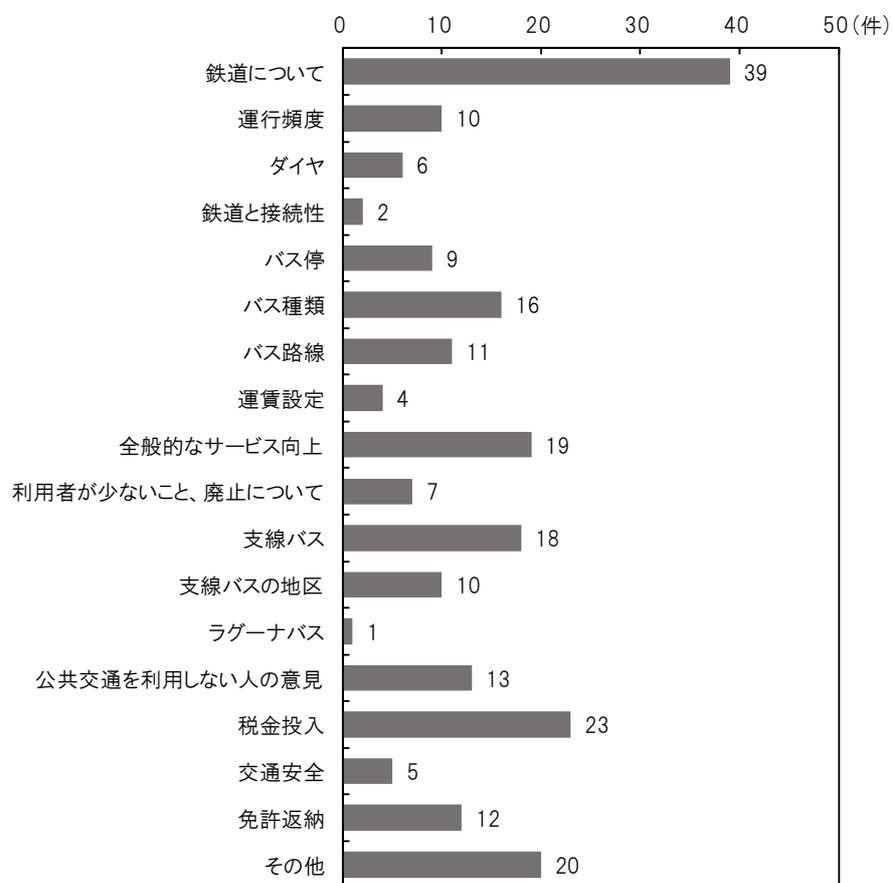
図表 8-23 その他における外出頻度



## 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
雨の日にもいつも、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)。あのバスの大きさで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

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。	
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。	No.965

税金投入について（23件）	
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。	No.169
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。	No.887
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。	No.911
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。	No.965
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。	No.835

交通安全について（5件）	
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。	No.972
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。	No.1089
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。	No.924

免許返納について（12件）	
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 いけば、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。	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

# 蒲郡市における公共交通に関する「利用者」アンケート調査結果

## 1. 調査概要

### (1) 調査対象

くるりんバス利用者

### (2) 調査方法

運転手による調査票の配布 車内にて回収

### (3) 調査期間

令和2年8月1日～令和2年8月31日の運行期間

### (4) 回収数

回収数 31票

### (5) 調査項目

問1：利用したバス停

問2：バス停までの移動手段

問3：利用目的

問4：利用頻度

問5：運行を始めてよかった点

問6：自由意見

### (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

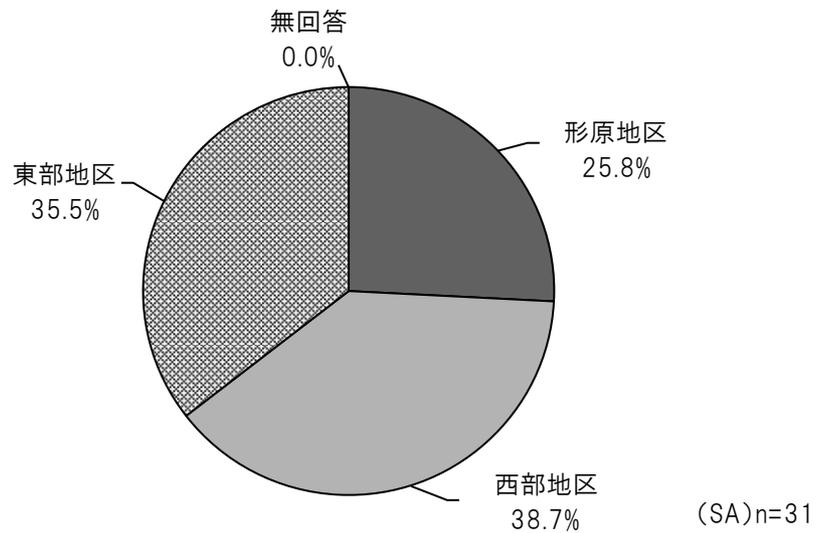
### A : 回答者属性

#### (1) 利用ルート/地区区分

形原地区：8票、西部地区：12票、東部地区：11票、全31票で集計。

図表 1-1 利用ルート/地区区分

No.	カテゴリー名	n	%
1	形原地区	8	25.8
2	西部地区	12	38.7
3	東部地区	11	35.5
	無回答	0	0.0
	全体	31	100.0

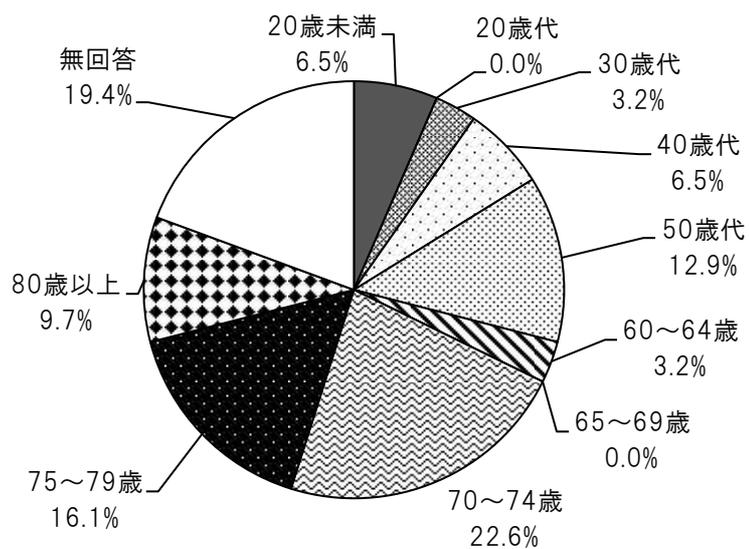


(2) 年齢

70歳代の利用が多く、60歳以上の高齢者が過半数を占める。

図表 1-2 年齢

No.	カテゴリー名	n	%
1	20歳未満	2	6.5
2	20歳代	0	0.0
3	30歳代	1	3.2
4	40歳代	2	6.5
5	50歳代	4	12.9
6	60～64歳	1	3.2
7	65～69歳	0	0.0
8	70～74歳	7	22.6
9	75～79歳	5	16.1
10	80歳以上	3	9.7
	無回答	6	19.4
	全体	31	100.0

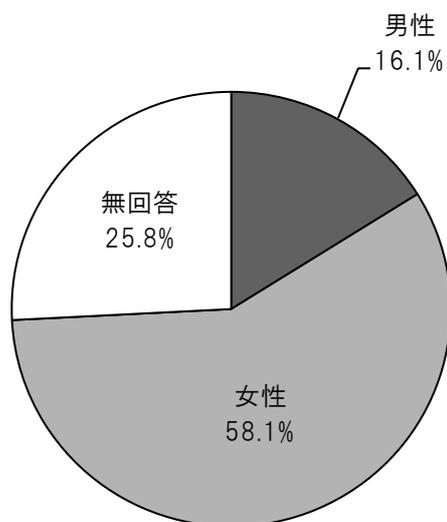


### (3) 性別

男性より女性の利用が多く、女性が全体の 58%。

図表 1-3 性別

No.	カテゴリー名	n	%
1	男性	5	16.1
2	女性	18	58.1
	無回答	8	25.8
	全体	31	100.0



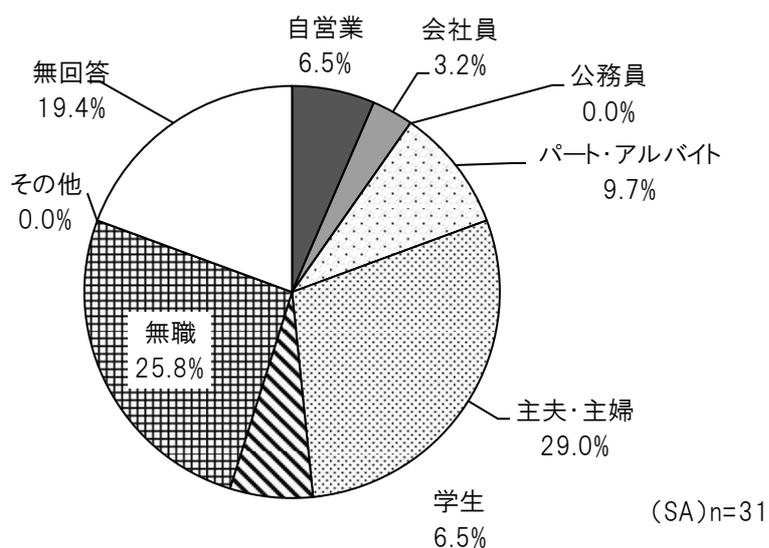
(SA)n=31

#### (4) 職業

高齢者の利用が過半数を占めることから、「主夫・主婦 (29%)」、「無職 (26%)」の方が多い。学生の利用も認められた。

図表 1-4 職業

No.	カテゴリー名	n	%
1	自営業	2	6.5
2	会社員	1	3.2
3	公務員	0	0.0
4	パート・アルバイト	3	9.7
5	主夫・主婦	9	29.0
6	学生	2	6.5
7	無職	8	25.8
8	その他	0	0.0
	無回答	6	19.4
	全体	31	100.0

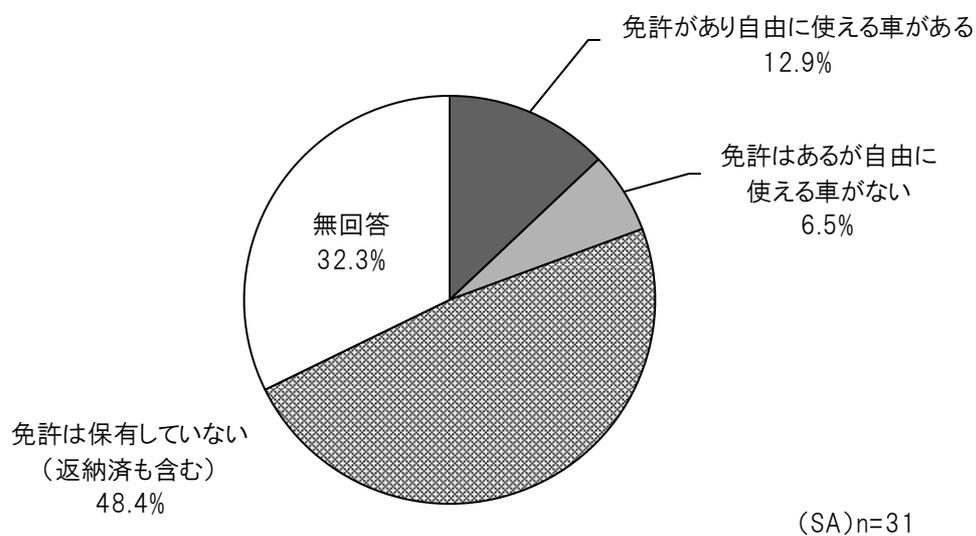


### (5) 免許の保有状況

高齢者の利用が過半数を占める状況を反映し、「免許は保有していない（返納済も含む）」が48%となっている。

図表 1-5 免許保有状況

No.	カテゴリー名	n	%
1	免許があり自由に使える車がある	4	12.9
2	免許はあるが自由に使える車がない	2	6.5
3	免許は保有していない（返納済も含む）	15	48.4
	無回答	10	32.3
	全体	31	100.0

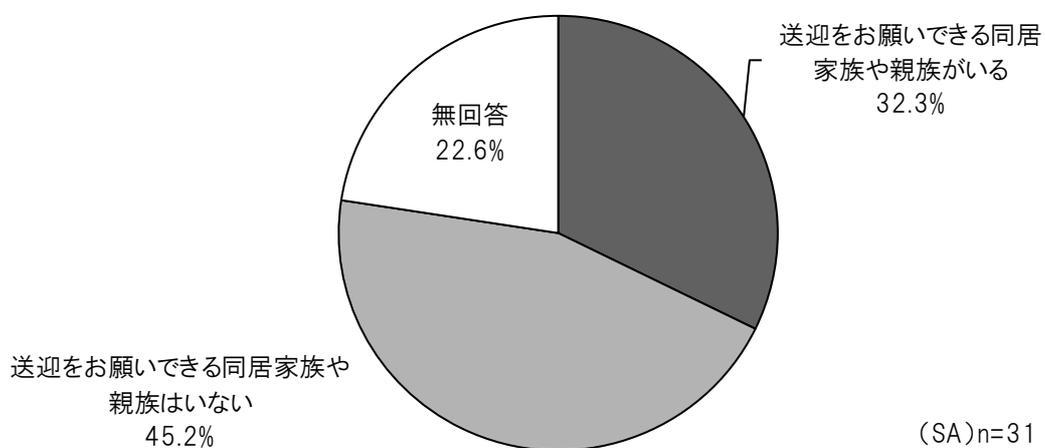


(6) 同居家族による送迎の有無

「送迎をお願いできる同居家族や親族はいない」との回答が 45%認められた。

図表 1-6 同居家族による送迎の有無

No.	カテゴリー名	n	%
1	送迎をお願いできる同居家族や親族がいる	10	32.3
2	送迎をお願いできる同居家族や親族はいない	14	45.2
	無回答	7	22.6
	全体	31	100.0



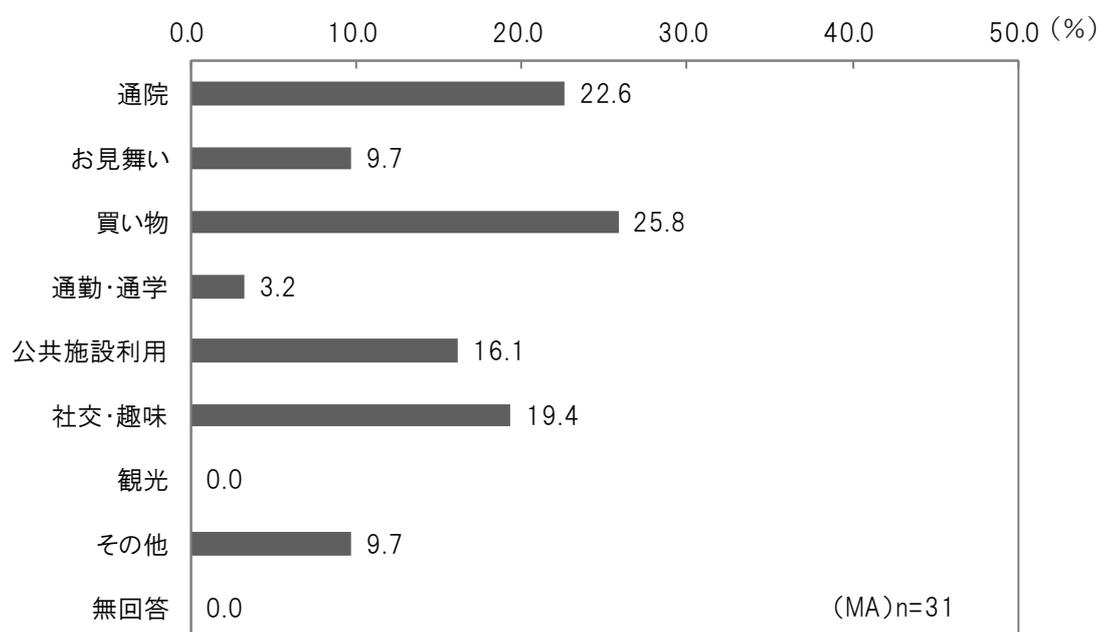
## B：利用実態

### (1) 利用目的（バスを利用して外出する目的）

「買い物」利用が25.8%と最も多く、次いで「通院」(22.6%)、「社交・趣味」(19.4%)となっている。

図表 2-1 利用目的 (MA)

No.	カテゴリー名	n	%
1	通院	7	22.6
2	お見舞い	3	9.7
3	買い物	8	25.8
4	通勤・通学	1	3.2
5	公共施設利用	5	16.1
6	社交・趣味	6	19.4
7	観光	0	0.0
8	その他	3	9.7
	無回答	0	0.0
	全体	31	100.0



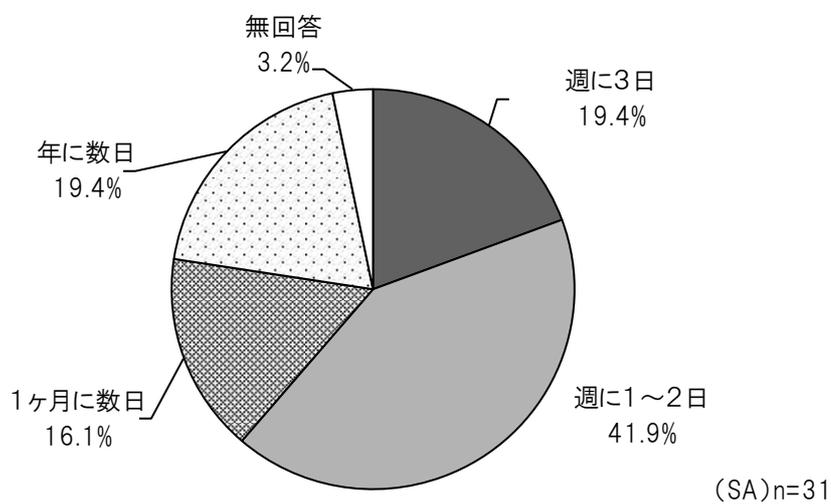
## (2) 利用頻度

週3日の運行に対して、「週に1～2日」(41.9%)の利用が最も多い。

「週3日」の頻度で利用されている人も19.4%認められた。

図表 2-2 利用頻度

No.	カテゴリー名	n	%
1	週に3日	6	19.4
2	週に1～2日	13	41.9
3	1ヶ月に数日	5	16.1
4	年に数日	6	19.4
	無回答	1	3.2
	全体	31	100.0



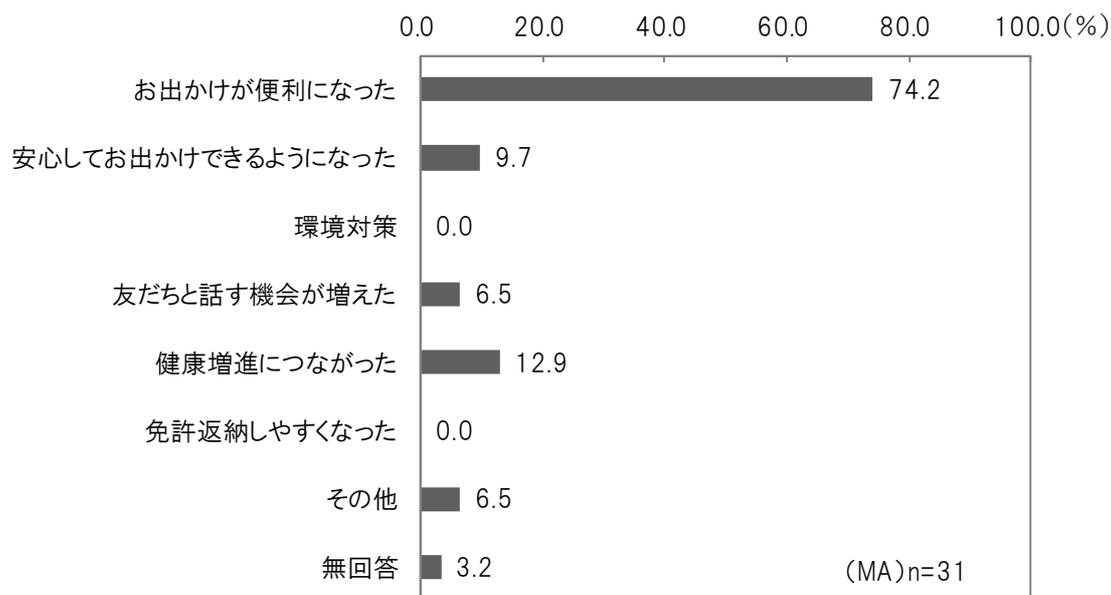
### (3) 事業評価（くるりんバスがあつてよかったこと）

事業の評価として、「くるりんバスがあつてよかったこと」を確認すると、「お出かけが便利になった」との回答が74.2%と最も多い。

ついで、「健康増進につながった」(12.9%)、「安心してお出かけできるようになった」(9.7%)となっている。

図表 2-3 事業評価 (MA)

No.	カテゴリー名	n	%
1	お出かけが便利になった	23	74.2
2	安心してお出かけできるようになった	3	9.7
3	環境対策	0	0.0
4	友だちと話す機会が増えた	2	6.5
5	健康増進につながった	4	12.9
6	免許返納しやすくなった	0	0.0
7	その他	2	6.5
	無回答	1	3.2
	全体	31	100.0



## C：地区別の利用実態

### (1) 形原地区

乗降バス停 利用件数（回答者数8）

乗車バス停		降車バス停	
形原温泉	2	大門	2
Aコープ形原店	1	ユトリーナ	2
春日浦県営住宅	1	あおば内科前	1
蒲信形原支店前	1	Aコープ形原店	1
北浜海岸入口	1	かんだ整形外科	1
しあわせ会館口	1	サンカイ前	1
ユトリーナ	1		

利用便名（回答者数8）

乗車バスの便名		降車バスの便名	
第1便	4	第1便	3
第2便	2	第2便	2
第3便	1	第3便	1

### (2) 東部地区

バス停 利用状況（回答者数11）

乗車バス停		降車バス停	
三河三谷駅	3	市民病院	5
光林寺前	1	三河三谷駅	2
G-fit	1	迫公民館	1
市民病院	1	J A 東部支店	1
図書館	1	図書館	1
フィール蒲郡店	1		
みや児童館前	1		

利用状況（回答者数11）

乗車バスの便名		降車バスの便名	
第3便	5	第2便	2
第1便	3	第3便	2
第2便	2	第1便	1

(3) 西部地区

乗降バス停 利用状況 (回答者数 12)

乗車バス停		降車バス停	
蒲郡駅	2	図書館	5
図書館	2	蒲郡駅	3
赤日子神社	1	赤日子神社	1
貴船	1	貴船	1
地藏ヶ崎	1	精文館	1
市役所	1	体育センター	1
精文館	1		
向山	1		
山本	1		

利用状況 (回答者数 12)

乗車バスの便名		降車バスの便名	
第2便	6	第3便	4
第1便	4	第1便	3
第3便	1	第2便	2

## D : 自由意見

### ○形原地区

- ・風呂、ユトリーナの始まる時間が午後 1 時なので、待つ時間が長すぎます。
- ・便利になりました。

### ○東部地区

- ・日曜を除く毎日、運行してほしい。
- ・運行日、本数を増やしてほしいです。循環バスがあったら便利だと思います。

### ○西部地区

- ・くるりんバスがあつて図書館へ行くのに助かっています。
- ・眼底検査を受けると運転できない。
- ・現時点では特にはないです。現状のままでいいと思います。



# 蒲江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。電車を好きところで降りて、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、それを参考にする。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	・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	○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！ ○散策ルートの提示 花・史跡・旅館・魚料理・スイーツめぐり
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	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。 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。
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いでしょうね。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為、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る。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）