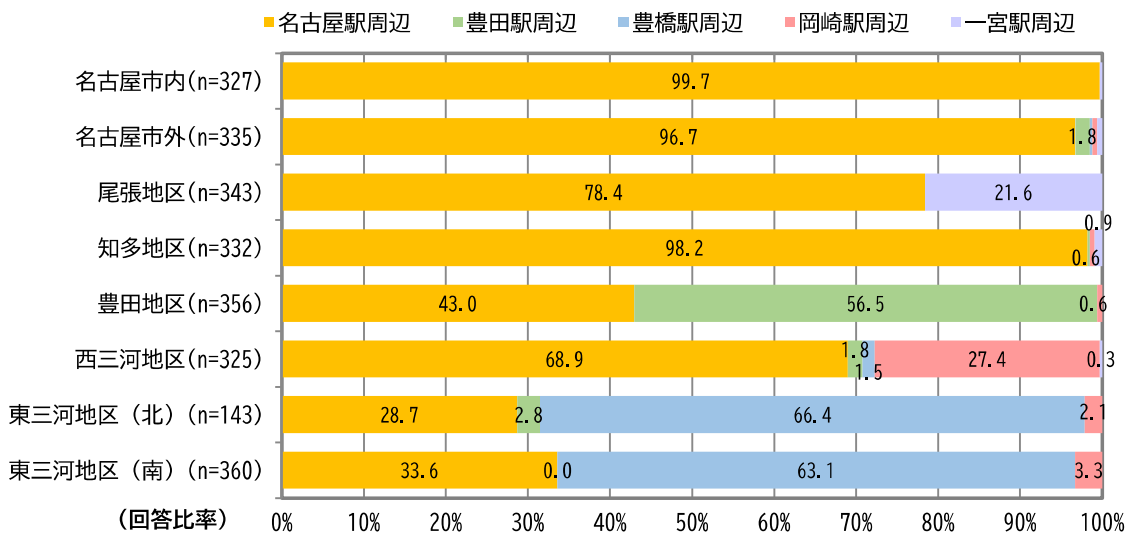


(4) 「中心的な場所」への交通に期待するサービス水準

① 地域にとっての「中心的な場所」としてイメージする場所

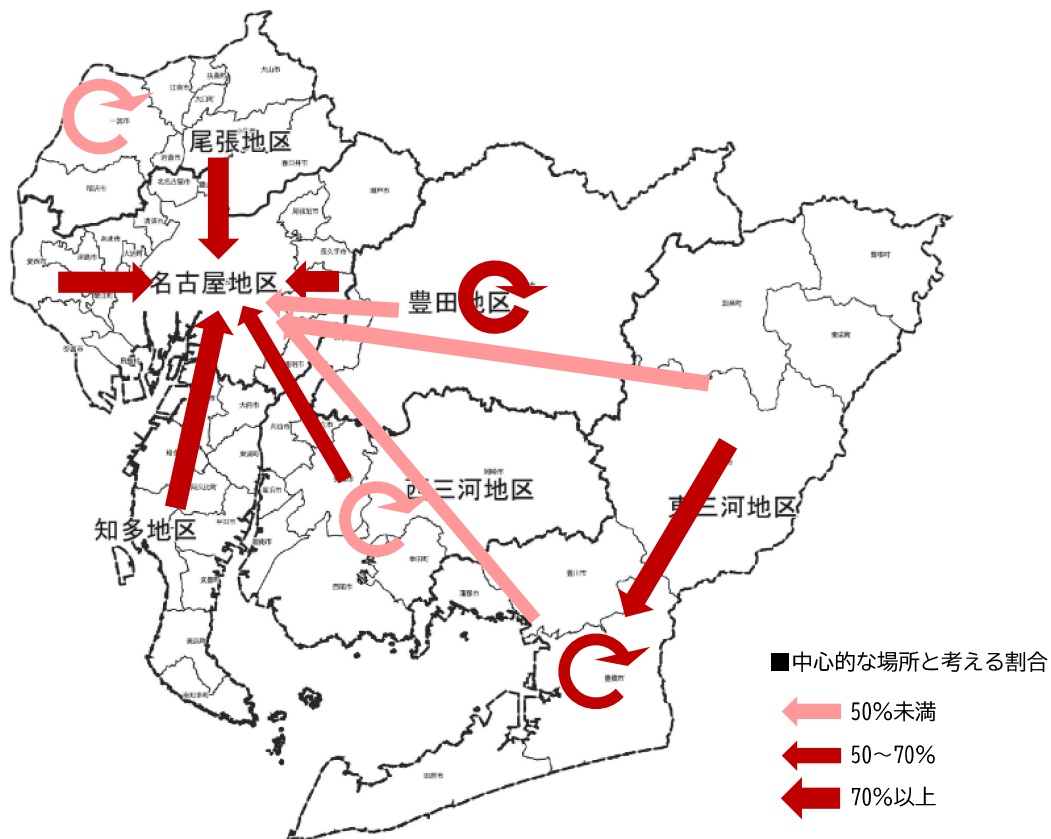
- 県内各地区について「中心的な場所」としてイメージする場所はどの「駅周辺」※かを聞いたところ、豊田地区、東三河地区（北・南）を除き、「名古屋駅周辺」をイメージしていることが分かります。※「中心的な場所」に複数の駅が存在するため「駅周辺」は個別の駅を意味しない。
- 「名古屋駅周辺」以外の中心的な場所としては、尾張地区は「一宮駅周辺」、豊田地区は「豊田駅周辺」、西三河地区は「岡崎駅周辺」、東三河地区（北・南）は「豊橋駅周辺」が挙げられ、これらの駅は地区の中心的な場所となっています。

■ 「中心的な場所」と考える駅周辺



※比率が0%の場合、数値ラベルを非表示とした

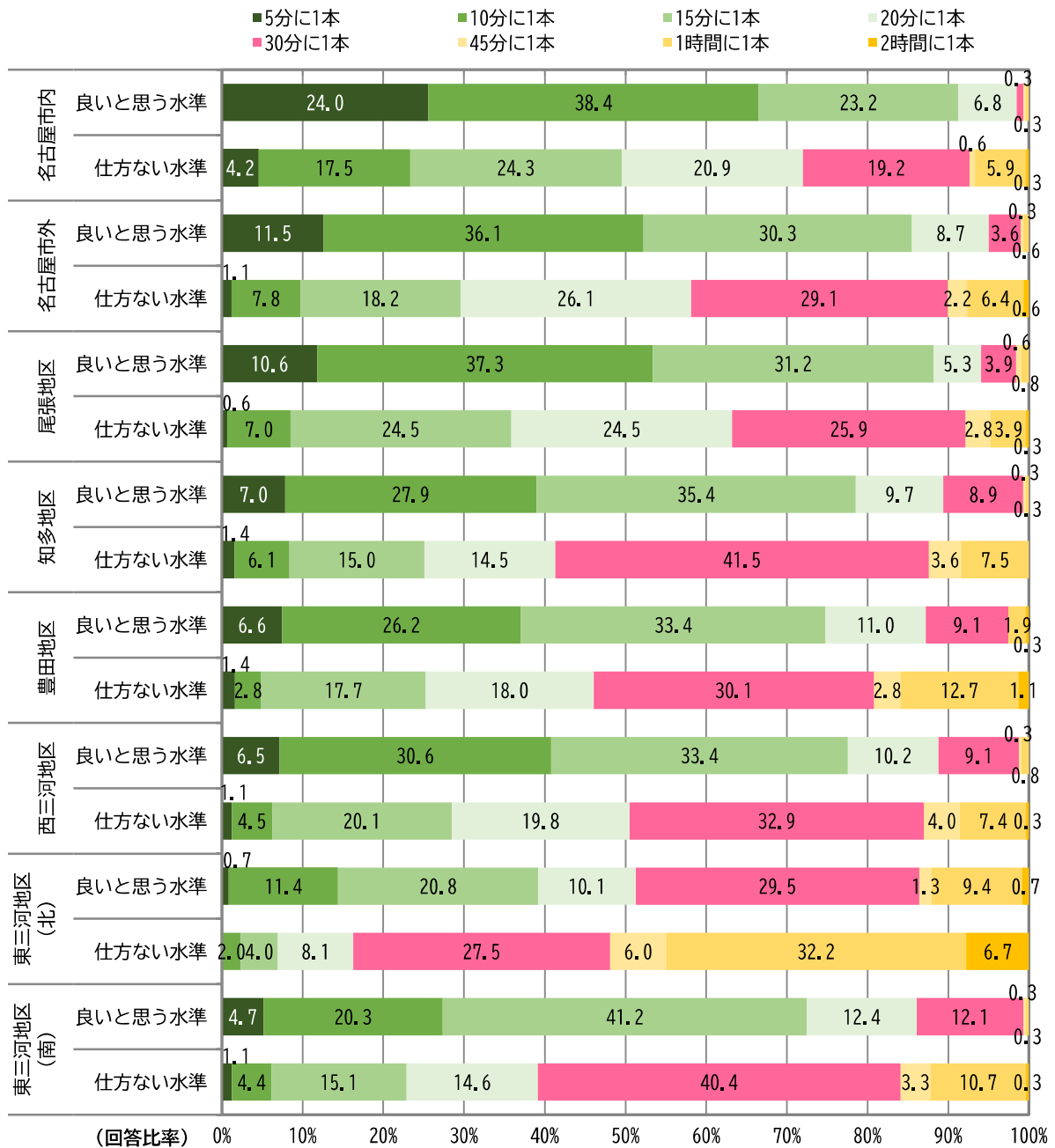
■ 地区ごとの「中心的な場所」と考える駅周辺



② 「中心的な場所」まで行くときの「運行本数」の水準

- 【利用しても良いと思う】水準は、「10分に1本」「15分に1本」を選択する人が多くなっていますが、東三河地区（北）は「30分に1本」が多くなっています。
- 【仕方がないと思う】水準は、名古屋市内、東三河地区（北）を除き「30分に1本」が中心であり、【利用しても良いと思う】水準より条件が緩和される傾向があります。なお、東三河地区（北）は「1時間に1本」でも仕方がないと捉える傾向が見られます。

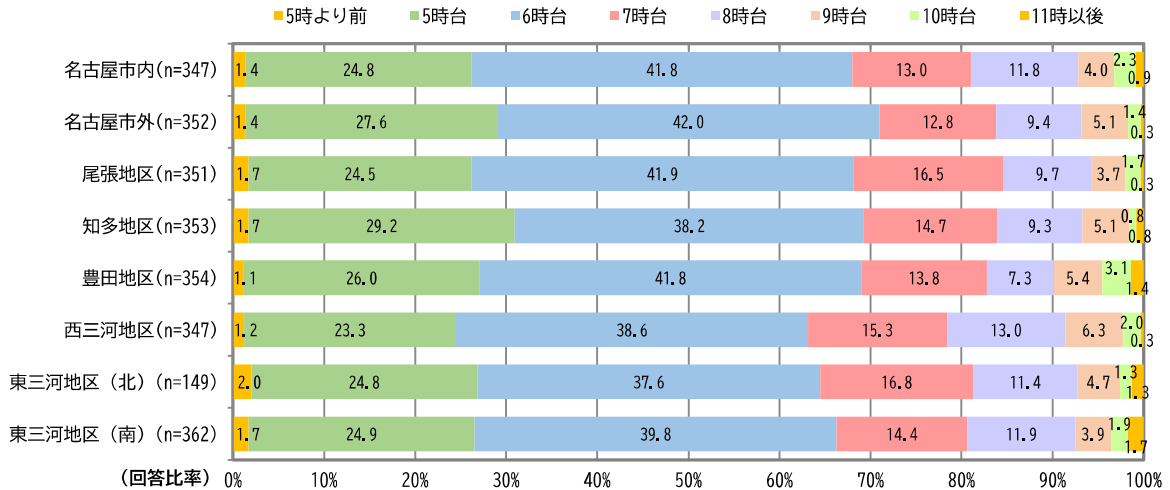
■ 中心的な場所まで公共交通を「利用しても良いと思う」もしくは「仕方がないと思う」水準（n=2657）



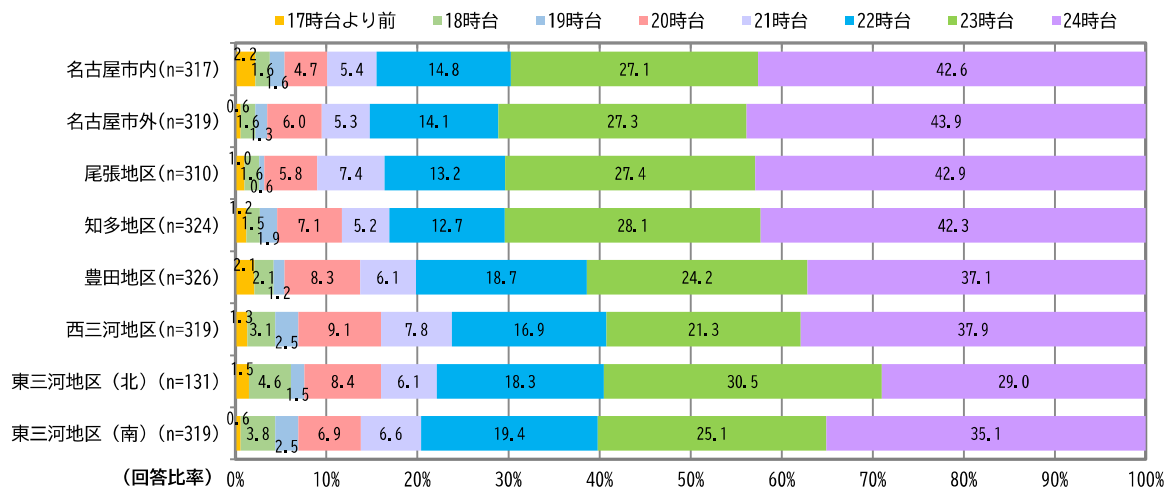
③ 「中心的な場所」まで行くときの「始発」と「終発」の水準

- 中心的な場所までの「始発」や「終発」の時間はどの地区でも差異はなく、回答者の半数以上が、始発の場合は「5～6時台」、終発の場合は「23～24時台」としており、現在の鉄道ダイヤと同程度の水準となっています。

■ 中心的な場所までの公共交通として欲しい「始発」時刻の水準 (n=2615)



■ 中心的な場所までの公共交通として欲しい「終発」時刻の水準 (n=2615)



(5) 県が公共交通の維持に公的支援を行うことの評価

- 県が公的支援により公共交通を維持することに対して、1)自分や周りの人、2)自動車を利用できない人の事を想定し、「とても必要」「やや必要」とする割合が約8割と、どの地区でも多くなっています。
- 一方、4)健康づくり、5)環境負荷の低減、6)まちの経済の活性化、7)県内観光の活性化、の視点では、その割合は5割程度となります。

■ 公共交通の維持に公的支援を行うことの評価（回答のうち「とても必要」と「やや必要」の合算）

| 公的支援を行うことの評価 (とても必要+やや必要) | 尾張 | | | | 西三河 | | 東三河 | |
|------------------------------|------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|
| | 名古屋市内 (n=347) | 名古屋市外 (n=343) | 尾張 (n=345) | 知多 (n=337) | 豊田 (n=319) | 豊田以外 (n=332) | (北) (n=118) | (南) (n=118) |
| 自分や周りの人の暮らしの視点 | 79.1 | 79.9 | 73.5 | 73.5 | 78.2 | 81.5 | 83.3 | 79.4 |
| 自動車を利用できない人の移動の視点 | 79.9 | 83.5 | 79.4 | 81.1 | 84.3 | 81.8 | 89.9 | 86.0 |
| 交通事故の不安の解消の視点 | 65.0 | 66.6 | 65.7 | 65.7 | 65.4 | 70.6 | 73.1 | 70.0 |
| 健康づくりの視点 | 52.6 | 47.0 | 50.7 | 47.6 | 45.6 | 47.9 | 46.3 | 51.4 |
| 環境負荷の低減の視点 | 57.3 | 58.2 | 57.1 | 56.0 | 55.8 | 57.8 | 57.1 | 58.5 |
| まちの経済の活性化の視点 | 57.7 | 56.8 | 57.4 | 56.5 | 53.6 | 61.5 | 64.5 | 62.7 |
| 県内観光の活性化の視点 | 57.0 | 51.0 | 51.6 | 51.5 | 50.0 | 55.5 | 60.4 | 53.8 |

※赤字文字は「とても必要」「やや必要」の合算値が70%以上の項目

(6) 地域に暮らし続けるときの交通面での不安

- 今の居住地に暮らし続けることを考えた場合の交通面での不安については、名古屋市内を除くと「高齢になったときの運転への不安」がどの地区でも半数以上となっており、とくに自動車の選択傾向の高い豊田地区、東三河地区（北・南）で高くなっています。
- 名古屋市内を除く地区で「燃料費の高騰で自動車を使いにくくなることへの不安」が3割程度から回答されています。
- 「まちから公共交通が無くなること」への不安は西三河地域・東三河地域で3割以上となっており、特に東三河地区（北）では4割と高くなっています。

■ 今の居住地に暮らし続けることを考えた場合の交通面での不安

| | 尾張 | | | | 西三河 | | 東三河 | |
|--------------------------|------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|
| | 名古屋市内 (n=354) | 名古屋市外 (n=357) | 尾張 (n=359) | 知多 (n=359) | 豊田 (n=362) | 豊田以外 (n=353) | (北) (n=149) | (南) (n=364) |
| 「高校生、大学生等」になったときの通学手段が不安 | 4.2 | 9.2 | 10.6 | 11.1 | 17.4 | 11.0 | 21.5 | 10.7 |
| 「働き始めたとき」の通勤手段が不安 | 2.8 | 5.3 | 6.7 | 8.4 | 8.8 | 7.6 | 14.1 | 8.0 |
| 高齢になったときの運転への不安 | 34.5 | 58.3 | 56.0 | 57.7 | 65.7 | 56.4 | 71.8 | 58.8 |
| まちから公共交通が無くなるのが不安 | 22.9 | 21.0 | 25.6 | 29.2 | 34.8 | 30.9 | 40.9 | 33.2 |
| 公共交通の値段が高くなるのが不安 | 22.3 | 19.3 | 26.2 | 30.4 | 29.3 | 23.5 | 30.2 | 30.2 |
| 燃料費の高騰で自動車を使いにくくなるのが不安 | 24.6 | 27.7 | 32.3 | 33.4 | 31.2 | 34.6 | 36.2 | 29.9 |
| その他の不安 | 0.6 | 0.8 | 0.6 | 0.8 | 0.6 | 1.1 | 0.7 | 0.5 |
| 交通に関してあまり不安はない | 36.7 | 21.3 | 22.8 | 22.6 | 14.9 | 19.0 | 12.1 | 19.0 |

(7) 公共交通利用時に感じる不満や不便

① 「鉄道」利用時に感じる不便なこと

- 鉄道の利用時に不便を感じることに、豊田地区・東三河地区（北）以外の地区では「とくに不便は感じない」が多くなっています。
- 東三河地区（北）については「鉄道の本数が少なく不便」が6割超と突出しています。

■ 「鉄道」利用時に感じる不便なこと

| | 尾張 | | | | 西三河 | | 東三河 | |
|-----------------|------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|
| | 名古屋市内 (n=347) | 名古屋市外 (n=343) | 尾張 (n=345) | 知多 (n=337) | 豊田 (n=319) | 豊田以外 (n=347) | (北) (n=118) | (南) (n=350) |
| 鉄道駅までの距離が遠い | 22.8 | 32.4 | 30.1 | 35.6 | 45.1 | 28.3 | 27.1 | 30.9 |
| 鉄道駅まで行くための手段がない | 2.9 | 7.9 | 6.1 | 7.7 | 10.0 | 5.7 | 9.3 | 7.1 |
| 鉄道を使うと交通費が高い | 11.0 | 23.3 | 20.3 | 20.2 | 25.1 | 22.0 | 11.0 | 17.1 |
| 鉄道を使うと時間が掛かる | 9.8 | 14.0 | 11.9 | 15.1 | 21.0 | 12.0 | 16.1 | 14.6 |
| 鉄道の本数が少なく不便 | 4.3 | 9.9 | 9.9 | 19.3 | 17.2 | 17.8 | 62.7 | 11.1 |
| 目的地までの乗り換えが不便 | 9.5 | 11.1 | 11.3 | 11.3 | 22.3 | 14.8 | 19.5 | 10.6 |
| 行き時間が合わない | 0.9 | 2.0 | 1.4 | 1.2 | 1.9 | 1.5 | 6.8 | 2.9 |
| 帰りの時間が合わない | 1.4 | 1.5 | 2.3 | 2.4 | 2.5 | 2.4 | 6.8 | 3.4 |
| 始発が遅すぎる | 0.9 | 1.2 | 0.9 | 0.9 | 0.3 | 1.8 | 0.8 | 1.4 |
| 終発が早すぎる | 1.7 | 1.2 | 3.2 | 2.1 | 3.1 | 2.4 | 1.7 | 3.4 |
| その他の理由 | 4.3 | 2.9 | 3.8 | 3.0 | 1.9 | 3.3 | 4.2 | 2.9 |
| とくに不便は感じない | 53.6 | 33.8 | 40.9 | 31.2 | 21.0 | 35.5 | 16.1 | 36.9 |

② 「バス・コミュニティバス」利用時に感じる不便なこと

- バス・コミュニティバスについては「とくに不便を感じない」割合は鉄道に比べて低くなっています。特に東三河地区（北）で不便を感じない割合は低くなっています。
- バス・コミュニティバス利用時に不便を感じることに、全体として「バスの本数が少なく不便」が突出しており、次いで「バスを使うと時間がかかる」に回答が集まる傾向があります。
- 東三河地区（北）では、他の地区に比べて「目的地までの乗り換えが不便」が高くなっています。

■ 「バス・コミュニティバス」利用時に感じる不便なこと

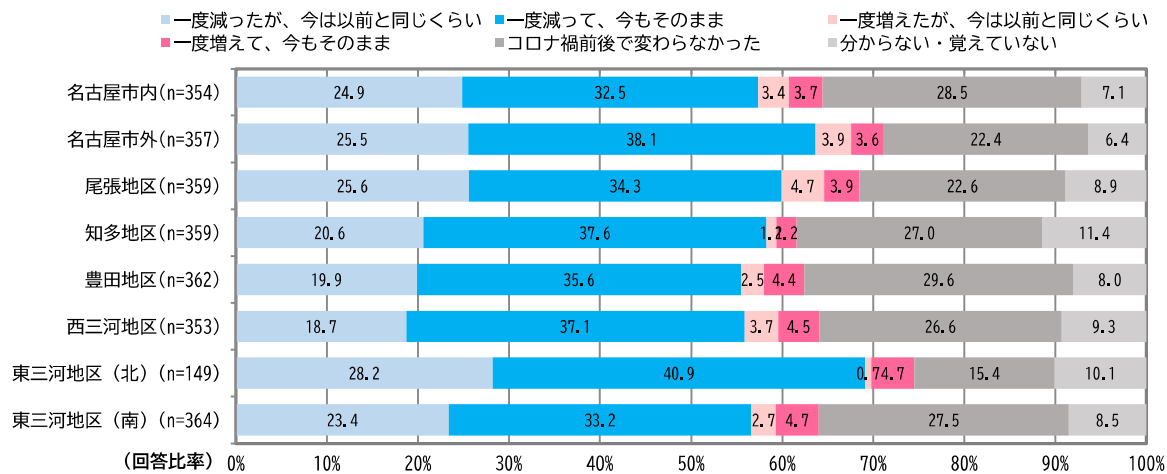
| 【バス・コミュバス】 利用時の不便なこと | 尾張 | | | | 西三河 | | 東三河 | |
|-------------------------|------------------|------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|----------------|----------------|
| | 名古屋市内 (n=335) | 名古屋市外 (n=294) | 尾張 (n=305) | 知多 (n=314) | 豊田 (n=307) | 豊田以外 (n=294) | (北) (n=128) | (南) (n=309) |
| バス停までの距離が遠い | 4.5 | 12.6 | 11.1 | 8.9 | 12.1 | 10.9 | 9.4 | 12.0 |
| バス停まで行くための手段がない | 0.9 | 3.7 | 1.6 | 1.6 | 1.3 | 1.7 | 1.6 | 2.9 |
| バスを使うと交通費が高い | 6.3 | 10.2 | 14.1 | 5.4 | 12.1 | 10.2 | 17.2 | 15.9 |
| バスを使うと時間が掛かる | 17.0 | 22.4 | 20.7 | 27.4 | 34.2 | 28.9 | 27.3 | 23.6 |
| バスの本数が少なく不便 | 27.8 | 47.6 | 34.4 | 53.8 | 50.2 | 39.1 | 63.3 | 36.2 |
| 目的地までの乗り換えが不便 | 9.6 | 13.3 | 8.5 | 10.2 | 16.6 | 16.3 | 18.8 | 10.4 |
| 行き時間が合わない | 4.2 | 8.5 | 6.9 | 12.7 | 6.5 | 7.5 | 10.2 | 6.1 |
| 帰りの時間が合わない | 4.8 | 8.5 | 6.2 | 10.2 | 6.5 | 7.8 | 4.7 | 7.1 |
| 始発が遅すぎる | 0.9 | 1.7 | 1.3 | 0.6 | 0.3 | 2.0 | 0.8 | 1.9 |
| 終発が早すぎる | 3.3 | 4.1 | 5.2 | 2.9 | 6.2 | 4.4 | 4.7 | 5.8 |
| その他の理由 | 4.8 | 2.7 | 3.3 | 2.5 | 3.3 | 3.7 | 3.1 | 2.3 |
| とくに不便は感じない | 48.7 | 25.9 | 36.7 | 28.7 | 22.8 | 26.2 | 18.0 | 34.0 |

(8) 外出行動に関する個人属性について

① コロナ禍前と比べた外出回数の変化

- コロナ禍前と比べた外出回数の変化について、どの地区でも「一度減って、今もそのまま」が3～4割程度となっています。

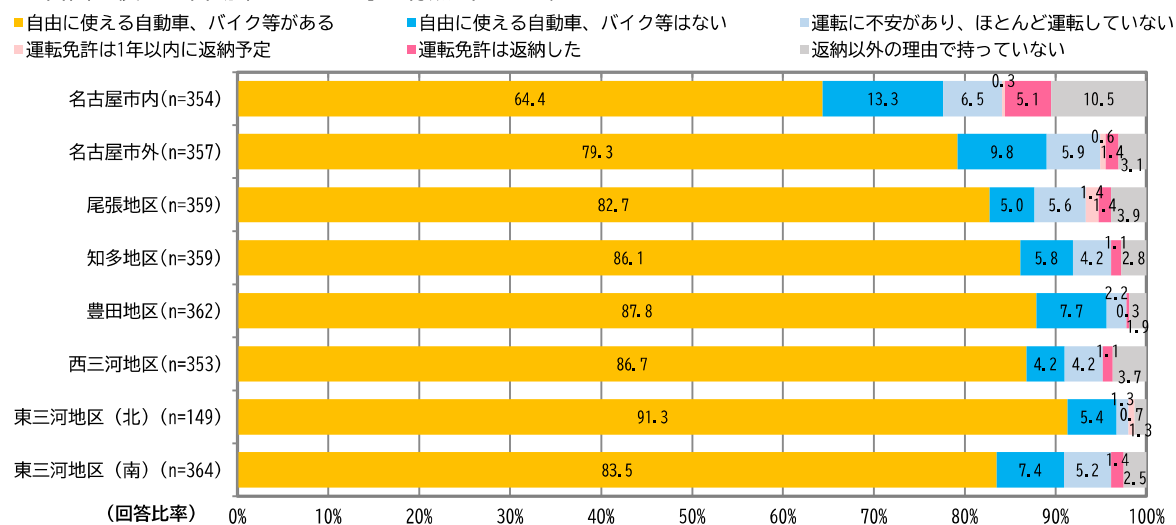
■ コロナ禍前と比べた外出回数の変化 (n=2657)



② 自由に使える自動車等の有無

- 自動車、バイク・原付の運転免許を有しており、自由に自動車等を使える状況にある人は、名古屋市内で6割程度、その他の地区では8～9割と高くなっています。
- 運転免許の返納に関しては、公共交通の利便性が高い名古屋市内でも5%程度となっています。

■ 自由に使える自動車・バイク等の有無 (n=2657)

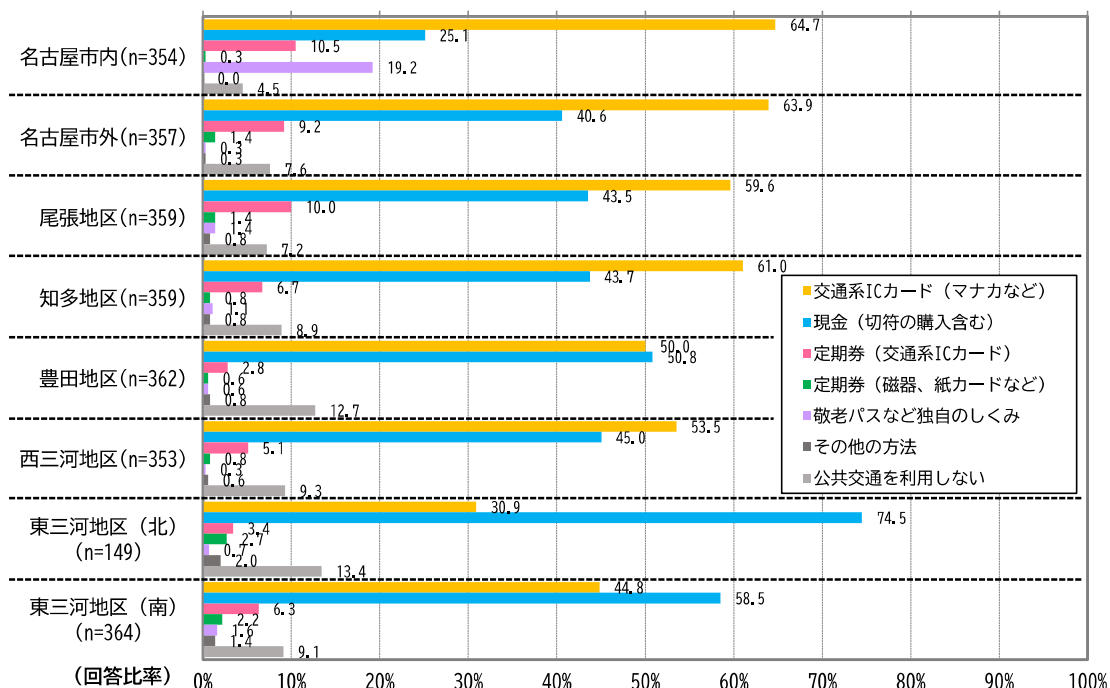


(9) 公共交通利用時の支払方法・情報収集方法

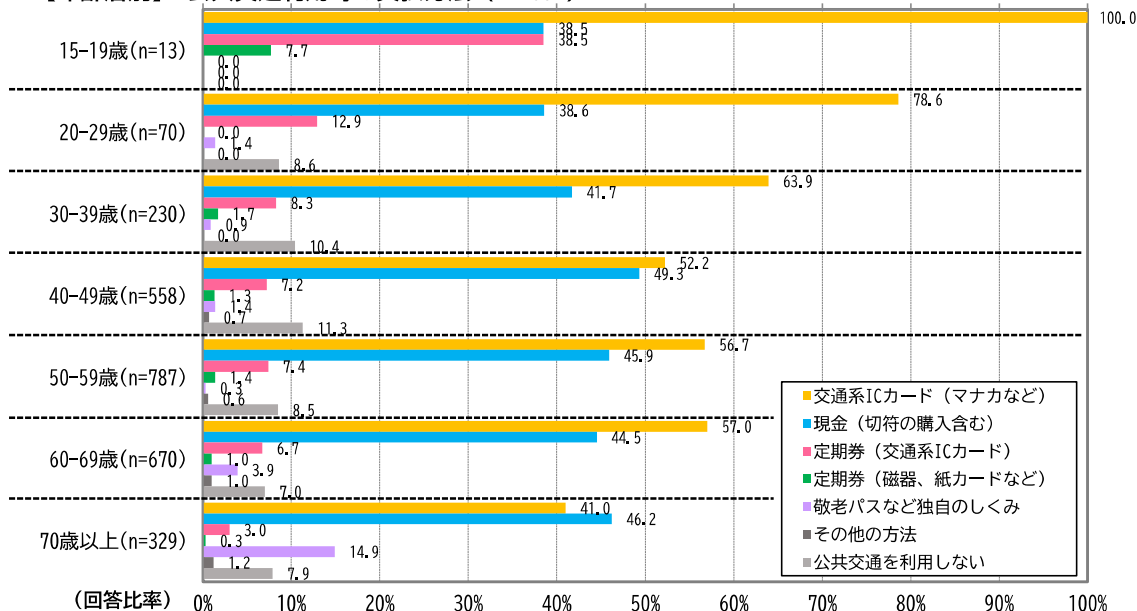
① 公共交通利用時の支払方法（年齢層別）

- 公共交通利用時の支払方法について地区別にみると、東三河地区（北・南）や豊田地区では、交通系 IC カードより現金支払いが多く、とくに東三河地区（北）では現金利用の割合が高くなっています。
- 年齢層別にみると、70 歳以上を除き半数以上の人々が「交通系 IC カード」を利用しており、とくに若い世代は基本的に交通系 IC カードにシフトしています。
- 現金の利用は年齢層に関係なく一定数あります。
- 一方で定期券（IC カード、磁気カード・紙面）を保有している人は全体からすると非常に少なく、利用の都度支払う形が多くなっています。

【地域別】 公共交通利用時の支払方法 (N=2657)



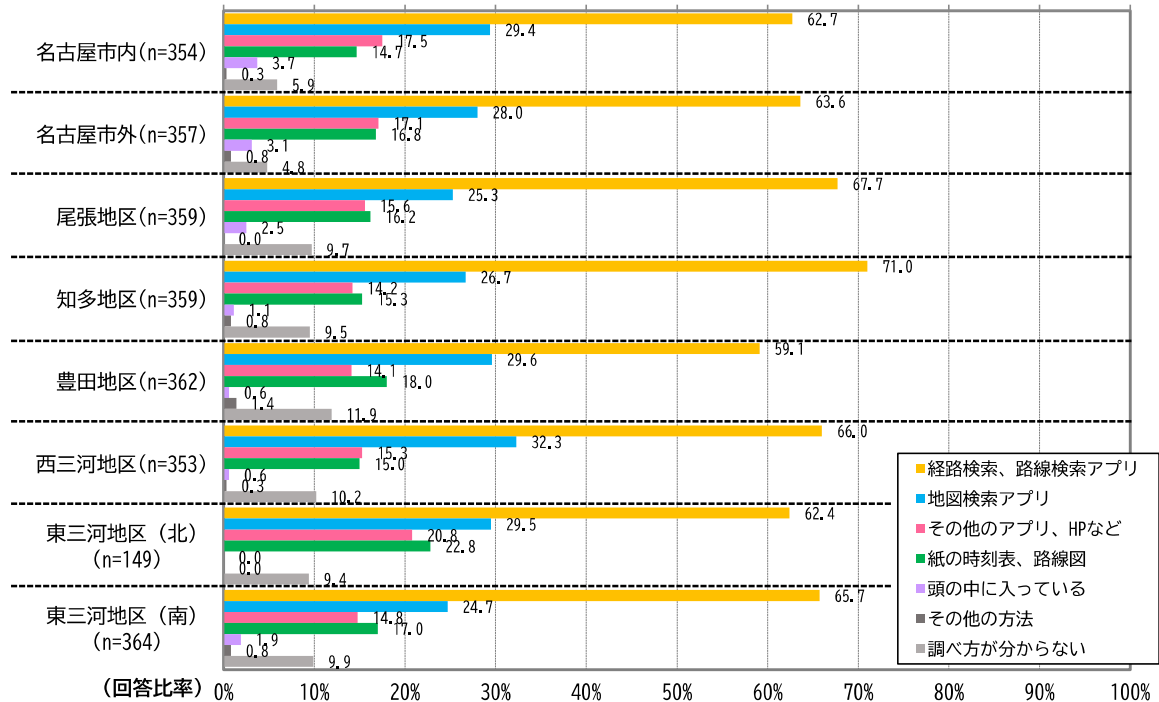
【年齢層別】 公共交通利用時の支払方法 (N=2657)



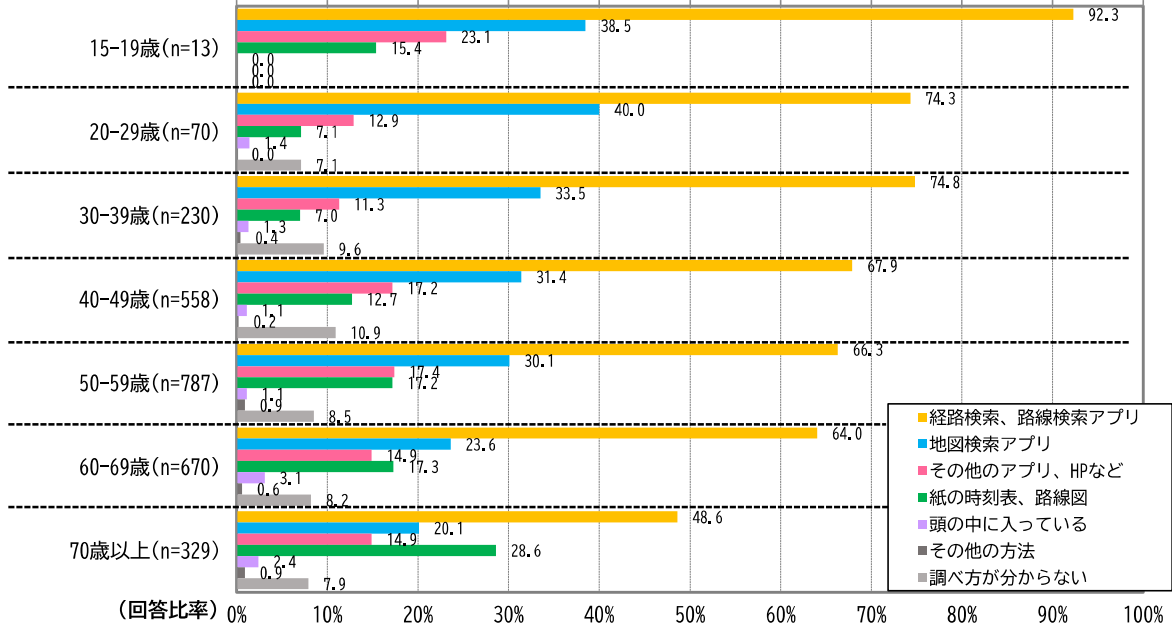
②公共交通利用時の情報収集方法（年齢層別）

- 公共交通利用時の情報収集に関しては、どの地区でも「経路検索、路線検索アプリ」が多くなっています。
- 年齢層別にみると、70歳以上では「紙の時刻表、路線図」の割合が若干高くなる傾向があります。
- WEB アンケート調査であることを考慮する必要はあるものの、情報収集の中心はスマートフォン、パソコン等になっています。

【地域別】 公共交通利用時の情報収集方法 (N=2657)



【年齢層別】 公共交通利用時の情報収集方法 (N=2657)



4 公共交通を取り巻く社会情勢の変化

① コロナ禍により変化した公共交通利用

- コロナ禍の影響により、観光需要の減少や、経済活動の停滞など、経済、社会の変化に伴い、ライフスタイルや交通ニーズが多様化しています。
- 公共交通の利用実態に目を向けると、鉄道、バス、タクシー、旅客船などの多くはコロナ禍以前の利用水準に回復していません。
- コロナ禍以前の水準に戻すだけでなく、多様化したライフスタイル、交通ニーズに見合う形に再構築していくことも必要です。

② 世界的なエネルギー価格の高騰

- 国家間の紛争等の激化とともに、世界のエネルギー情勢は混迷を深めており、近年、エネルギー価格の上昇が続いています。（2023年現在）
- エネルギー価格の高騰は、鉄道、バス、タクシーなどあらゆる公共交通の経費増加に繋がり、もともと経営環境が厳しいこともあり、現在の公共交通事業の維持が困難になりかねない状況となっています。

③ ビッグ・プロジェクトとの連携

- リニア中央新幹線の開業や東海環状自動車道西回りの開通など、交通インフラの整備が進められているとともに、第20回アジア競技大会・第5回アジアパラ競技大会をはじめとした国内外からの集客に繋がる様々なイベントが予定されています。
- これらのビッグ・プロジェクトのインパクトを、県内各市町村に波及させるために、公共交通ネットワークや二次交通の充実を図るとともに、外国人や障がい者などに配慮したユニバーサルデザインやバリアフリーの取組を推進する必要があります。

④ SDGs

- 世界の急速な人口増加に伴う影響や深刻化する気候変動、経済格差の拡大など相互に絡み合う課題を同時かつ根本的に解決するため、2015年9月の国連サミットにおいて、2030年までの達成目標としてSDGs（持続可能な開発目標）が示されました。
- 本県では「愛知県SDGs未来都市計画（第2期）改訂版」を策定し、愛知が一丸となって「暮らし・経済・環境が調和した輝くあいち」の実現を目指すための取組を推進するものとしています。
- 公共交通を維持・充実していくことは、あらゆる年齢層の健康的な生活、福祉を促進していくことや、過度な自動車利用からの脱却を進めることなどにつながり「目標11 住み続けられるまちづくりを」「目標13 気候変動に具体的な対策を」など、多様な目標の達成に寄与します。

■SDGsの17のゴール

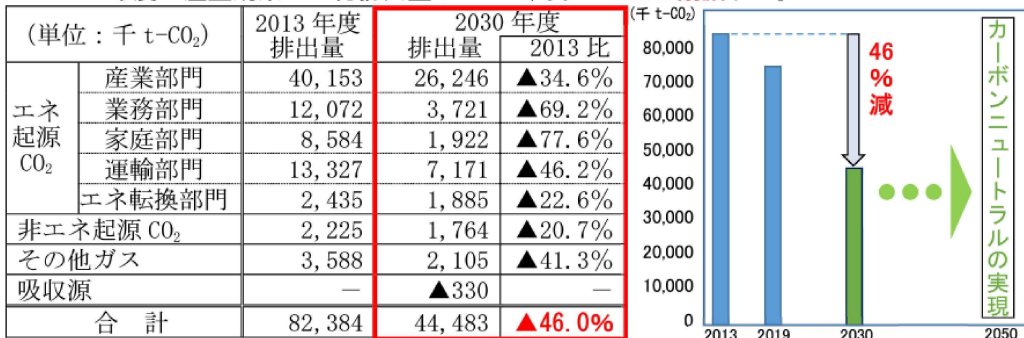


⑤ 脱炭素化

- 2020年に国はパリ協定を踏まえ、2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目指すことを宣言し、その達成に向けて、2030年度までに2013年度比で温室効果ガス排出量46%削減を目指すこととしました。
- 愛知県においても国と同様の目標に向けて、温室効果ガス排出量の削減に取り組んでいます。
- 部門別を見ると運輸部門では46.2%の削減が求められており、自動車の環境負荷の低減、「エコモビリティライフ」の普及などの取組が期待されます。

■温室効果ガスの排出削減目標

- 2030年度の温室効果ガス総排出量を2013年度比で**46%削減**する。



※その他ガスは、CH₄、N₂O、代替フロン等4ガスの合計

出典：愛知県「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）」

⑥ 多様な主体・分野との連携・協働

- 公共交通は、福祉や商業、交通安全、観光、環境など様々な分野との関わりがあります。
- 地域から公共交通が喪失すると、病院への通院や観光地への移動が困難になるなど、他分野へ影響が及びます。
- 公共交通の維持・充実を、単に交通分野の問題にとどめず、他分野と連携・協働して取り組むことが求められます。

■交通分野に関わりのある他分野



出典：国土交通省 近畿運輸局
「地域公共交通 赤字=廃止でいいの？」

5 未来に向けて対応すべき課題

(1) 地域特性からの課題

課題① 人口減少・高齢化の進行への対応

- 愛知県全体の人口は減少傾向に転じており、とくに若年人口、生産年齢人口は20年以上前から減少が続いています。これらの世代の減少は、公共交通を支える通学、通勤利用の減少に繋がります。
- また、一方で65歳以上の高齢人口の増加は今後も続くことから、高齢者を中心に、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持できる交通環境づくりが求められます。

課題② 都市機能の集中と郊外部での交通手段確保への対応

- 都心部など、地域の拠点となる場所での再開発が進む中、郊外での生活サービス、行政サービスの提供が困難になる可能性があります。
- そのため、コンパクトなまちづくりと、それらを繋ぐ持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要です。

課題③ コロナ禍後の観光・交流等の回復への対応

- コロナ禍の影響により、国内外からの観光需要や、県内の商業施設等の利用が大幅に減少しました。また、移動時の密の回避のため、公共交通から自家用車利用、自転車利用への転換も発生しました。
- 2023年度に入り徐々にアフターコロナに移行しつつある中で、観光需要の復活や産業・商業の活性化に向けて、これを支える公共交通の充実を図ることが必要です。
- コロナ禍による社会構造の変化を踏まえ、多様化したライフスタイルや交通ニーズに対応した公共交通の充実を図ることが必要です。

課題④ 山間部、半島部などで顕著に進む交通需要の減少への対応

- 西三河地域、東三河地域の山間部や、知多半島、渥美半島の半島部では、高校や大学、病院等が少なく、人口減少も進んでいる状況にあり、移動需要の少なさから公共交通サービスも十分でない傾向があります。
- 地域の実情に応じて対策を検討していくことが必要です。

(2) 公共交通の現状からの課題

課題⑤ ライフスタイル・交通ニーズの変化への対応

- 鉄道やバスの輸送人員は、コロナ禍以前の 2019 年度まで、概ね横ばいか微増の傾向を示してきましたが、感染拡大が進んだ 2020 年度は、2019 年度比で約 6~8 割に減少しました。
- コロナ禍を受けて変化したライフスタイルや就業・就学環境等の中で、コロナ禍前の水準にまで回復していない状況があります。
- 公共交通の持続的な運営に向けて、アフターコロナでの移動需要に応じた効率化を図るとともに、利用回復に向けた取組を続けていく必要があります。

課題⑥ 広域交通・市町村間交通・市町村内交通の接続確保への対応

- 県内の移動を支える公共交通ネットワークは、地域の拠点を結ぶ鉄道路線や地域間幹線系統のバス路線を主な骨格として形成されています。
- 地域間幹線系統のバスは、地域の拠点を結ぶため、国、県の補助を受けて維持を図っている状況にあります。
- 全ての人々が広域的に移動できる環境を維持するためには、広域交通・市町村間交通・市町村内交通の互いの接続を意識した公共交通ネットワークの確保が必要です。

課題⑦ 公共交通の担い手確保への対応

- 公共交通を担う運転手、整備士の人材確保や、効率的な配車や自動運転等を活用した人材不足を補うための事業効率化を検討する必要があります。

課題⑧ 利用が低迷する地域間幹線系統への対応

- 県内の路線バスでは、コロナ禍の影響を受けて、地域間幹線系統の輸送量の下限（1日当たり 15 人）を下回る補助対象路線が生じています。
- これまでは、コロナ禍による利用低迷を受けて、輸送量の下限を下回った路線についても補助対象とされましたが臨時的な措置であるため、利用が低迷する地域間幹線系統への対応が求められています。
- 地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の存続や見直しは、地域内の移動手段の維持にも影響することから、県と市町村が連携し、これらの補助要件から外れる路線の維持や、効率化あるいは利便性向上に向けた見直し等に取り組む必要があります。

(3) 県民アンケートからの課題

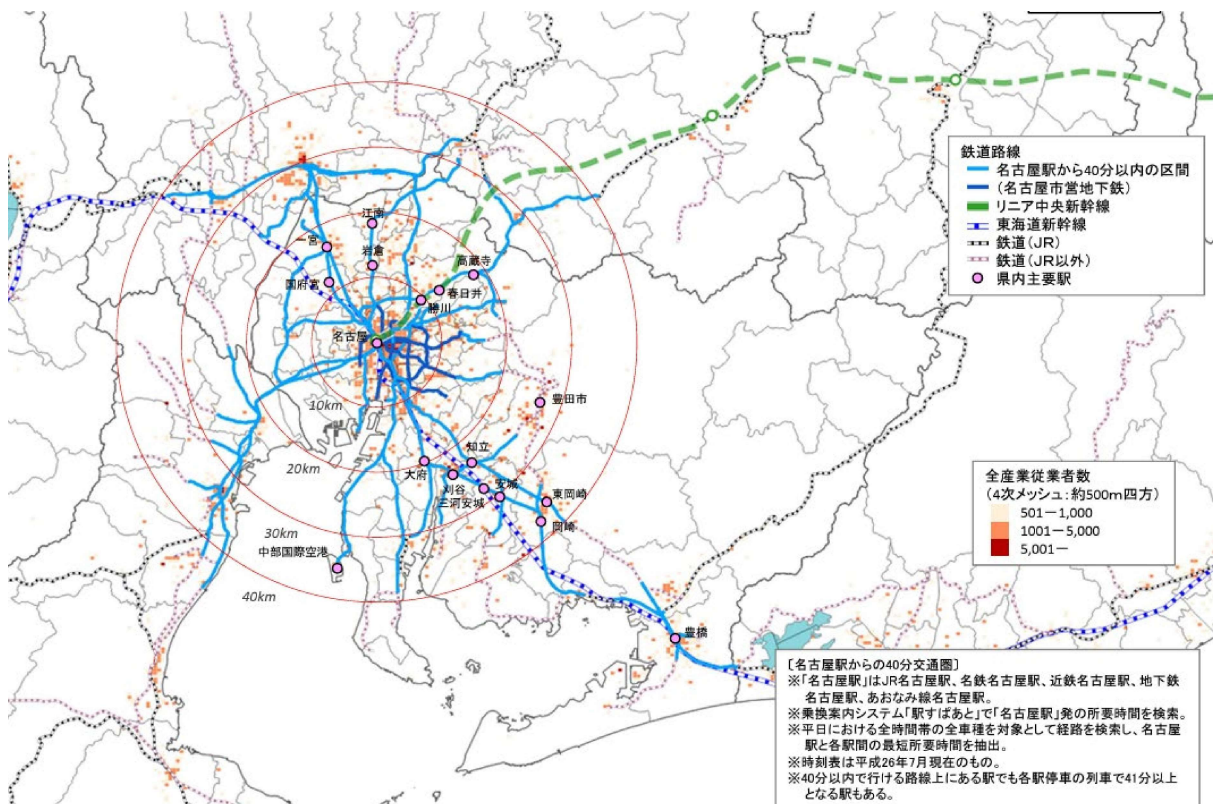
課題⑨ 自動車に依存する傾向が強い日常生活の移動への対応

- 県民の日常生活における移動は、その多くが居住地と同じ市町村内で行われており、移動手段は自動車に依存する傾向があります。
- 自動車への依存傾向は、名古屋市以外でとくに高く、買物、通院については自動車利用が8～9割となっています。また、通勤・通学についても、鉄道駅から遠い地域について高くなる傾向が見られます。
- このため、市町村内での移動の充実を図るとともに、通勤・通学を中心とした市町村を跨ぐ地域間の移動手段の確保が必要です。

課題⑩ 地域ごとの拠点への接続の確保

- 県内の多くの地区では、地域の「中心的な場所」として「名古屋駅周辺」を想起する回答が多くなっています。
- ただし、豊田地区では「豊田市駅・新豊田駅周辺」、東三河地域では「豊橋駅周辺」を中心的な場所とイメージする回答が多くなっています。
- 居住地から地域の中心的な場所への接続を意識した公共交通ネットワークの確保が必要です。

(参考) 名古屋駅からの40分交通圏



※主要駅：平成23年度の日平均乗車人数が1万人以上の駅(愛知県統計年鑑(平成25年度)に基づき、名古屋駅以外の名古屋市内の駅を除く)、及び東海道新幹線駅。

出典：愛知県「リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案参考資料」(2015年3月)より愛知県政策企画局作成

課題⑪ 地域に応じたサービス水準の確保

- 各地域の県民が想起する中心拠点に対して、最低限必要な運行本数、始発・終発時刻などのサービス水準について、運行本数では概ね「30分に1本」となっています。
- ただし、名古屋市内では「仕方がない」と思う水準を10分や15分に1本とする意見がある一方、東三河地区（北）では「1時間に1本」との意見が多くなるなど、地区の状況によって差が見られます。
- 公共交通として地域ごとに必要なサービス水準の確保が求められます。

課題⑫ 公共交通の持つ多様な役割を踏まえた公的支援への期待

- 公共交通の維持のために公的支援を行うことについては、自分や周りの人の暮らしのため、自動車を利用できない人の移動のため、「必要」なことと多くの県民が認識しています。
- また、交通事故の不安解消や健康づくり、環境負荷の低減、経済や観光の活性化のために関しても、半数以上が「必要」と認識しています。
- 多様な交通ニーズを支える公共交通を維持するためには、一定の県民の理解があることから、公共交通の持つ多様な役割を踏まえた継続的な支援を行っていくことが求められます。

課題⑬ 路線バスに対するサービス水準の不満への対応

- 公共交通のサービス水準については、東三河地域の北側（新城市以北）を除き、鉄道については、駅まで遠いことや交通費が高いことなどで不満は見られるものの、総じて「とくに不満は感じない」とする意見が多くなっています。
- 一方で路線バスに対しては、バスの本数が少ないことや、時間がかかることなどを中心に、鉄道に比べても不満を感じる意見が多くみられる状況です。
- また、東三河地域の北側に関しては、「目的地までの乗り換えが不便」なことに対する不満が他地域よりも多く見られます。
- なお、運行本数等の不満に対しては、事業者の経営環境や運転手の不足などから現実的には対応が困難な状況もあり、モードにとらわれない交通手段を模索するとともに、県民等の利用者への理解を求めていくことも必要です。

