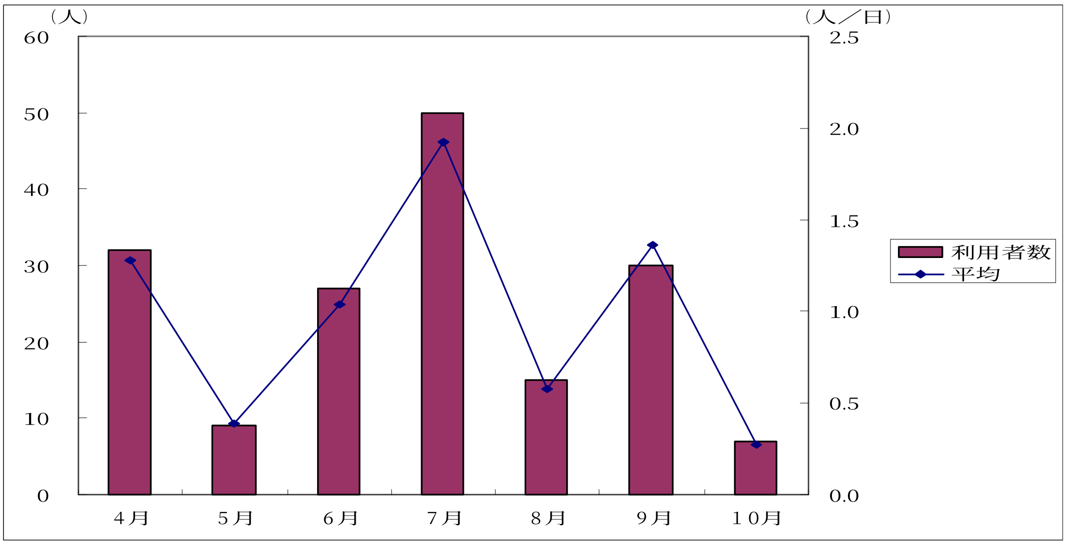
■飛島コミュニティバスの現状分析とその対応

～利用者動向とアンケート調査結果～

資料５

1．利用者動向

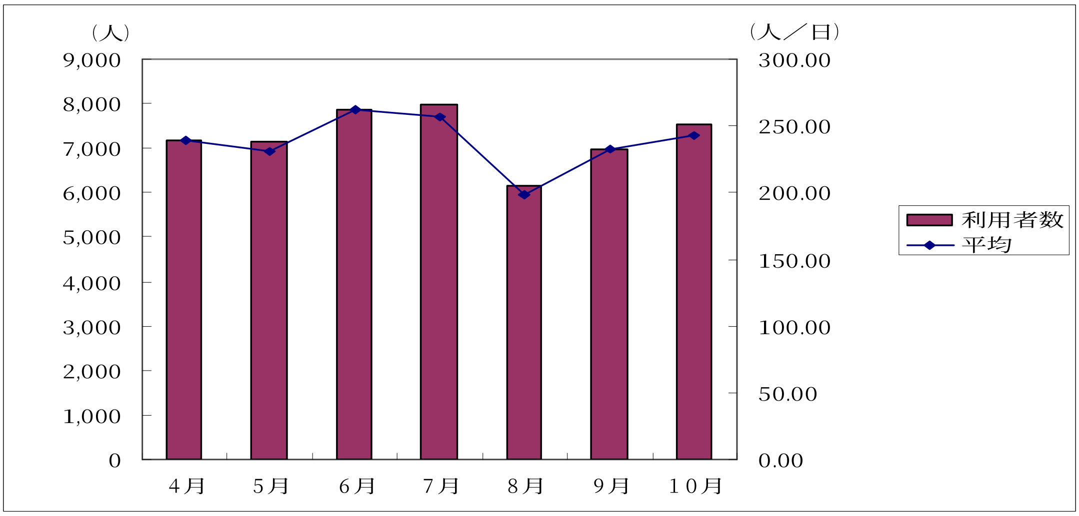
（1）飛島コミュニティバスの利用実績



○飛島コミュニティバスは、日１人程度の利用状況にとどまる。運行本数が日８便であるため、１便当たりでは 0.1 人／便となっている。また、10 月から有償運行に切り替わっており、過去最低の利用者数となっている。

ルート別では、オレンジルート（中江・汐除・大宝方面）が 33%、青ルート（渚、泉之郷方面）が 17%、赤ルート（梅之郷・三福方面）が 22%、緑ルート（新成・大用水・古台方面）が 28%となっている。

（2）蟹江線の利用実績



（参照：平成 19 年度実績　198.5 人／日　平休日 23 便／日　8.6 人／便）

○蟹江線は、平成 19 年度で平休日 23 便の運行で約 200 人／日であったが、今年度は平日 21 便、休日 13 便と便数を減少させた中で、日利用実績は約 240 人／日と増加している。

運賃の見直しや、臨海部への接続が利用者増加の要因と考えられる。

２．アンケート調査結果

（１）老人クラブ加入者（コミュニティバスの評価）

○結果概要

・コミュニティバスの認知度は 93%、利用率は４％となっており、知られてはいるが利用されていない状況となっている。利用者の利用目的は、「通院」が多い。
・利用されたバス停は「三福」、「大宝公園」、「ふれあいの郷」、「加藤クリニック」、「太田医院」など、特定されている。
・回答者（老人クラブ会員）の 68%が、免許があり自由に使える車がある。
・利用しない理由は、「自分で車を運転できる」が 72%で最も多く、次いで「家族が送迎してくれる」の 20%となっている。
・コミュニティバスの今後の対応については、「利用者数が少ない状態では税金投入がもったいないので、運行をやめるべき」との回答が 27%と最も多い。次いで、「遠回りになっても、直接近鉄蟹江駅まで行けるようにするべき」との回答が 15%となっている。

（２）住民向け（蟹江線・コミュニティバス・乗合タクシーの評価）

○結果概要

・認知度についてみると、蟹江線の見直しは 74%、コミュニティバスの運行は 69%と共に高い。乗合タクシーは 45%となっている。
・利用状況についてみると、蟹江線は 27%、コミュニティバスは２％、乗合タクシーは１％の利用実態となっており、コミュニティバス・乗合タクシーの利用割合が極めて低い。
・コミュニティバスの利用方法についてみると、「そもそも利用する必要が無く、利用方法など考えたこともない」が全体の 60%となっている。「時刻表を持っていない・見方が分からない」との回答は 13%にとどまり、利用方法が要因とはなっていない。
・コミュニティバスを利用しない理由は、「自分で車を運転できる」が 89%で最も多い。「行き先が自分の希望通りでない（15%）」、「時刻表やルートがわからない（15%）」、「運行本数が少ない（15%）」となっている。将来の利用意向は、「今後、健康状態に変化があれば利用するかもしれない」との回答が 58%認められる。村内を巡回するコミュニティバスについては、現状では定着しているとは言えない状況にある。
・コミュニティバスの今後の対応については、「税金投入は仕方がないが、利用者が増えるように、運行内容を改善すべき」が 35%、「利用者が少ない状態では税金投入がもったいないので、運行をやめるべき」との回答が 32%となっており、意見が分かれた。なお、改善すべき内容としては、「巡回バスよりも蟹江線の充実（26%）」・「直接蟹江駅へ（14%）」・「わかりやすい時間・ルート（20%）」となっており、蟹江線の充実を望む声が多い。

３．利用者動向とアンケート調査からみた課題と今後の方向性

・７か月間の利用者数は少なく、利用者推移から見ても、このまま運行を継続することで利用者が増加するとは考えにくい。

・老人クラブ及び住民アンケートの両方で、コミバスの認知度は高い。また住民アンケートでは、「利用方法を知っている」又は「そもそも利用する必要がないので利用方法などを考えたことがない」という人が 9 割以上になる。「知らないから乗らない」ではなく、「知っているけど乗らない」となっている。

・老人クラブの約 7 割が自分で運転できる車を所有しており、同じ約７割の人が、自家用車利用を理由にコミバスを利用しないと回答している。また、住民アンケートでも約９割が自家用車利用を理由にコミバスを利用しないと回答している。現在、コミバスで設定している目的地へ移動する場合、ほとんどの人はバスよりも自家用車を選択する。

・老人クラブアンケートでは、「バス運行をやめるべき」という回答が 27%で最も多いが、何らかの改善をして運行を継続することを選んだ人は 30%になる。

・住民アンケートでは、「改善」と「廃止」では意見が分かれた。

・老人クラブ及び住民アンケートで、「改善策」として最も多く選ばれたのが、目的地を近鉄蟹江駅とする改善である。

・改善されれば利用すると回答した人は 15%で、自家用車の利用率なども含め、改善後に大幅な利用者増が見込まれるとは考えにくい。

※コミバスで設定している村内の主要施設へは、ほとんどの人が自家用車で移動しているため、利用者数が増加していない。実証実験事業として実施していることを念頭に置き、「運行をやめる」という判断を行う前に、改善要望で最も多かった「近鉄蟹江駅との接続」によるサービス転換を行い、再度利用状況が向上するかを検証することが重要であると思われる。

※住民の現状の交通行動は、「自分で車を運転できる」自動車中心の交通行動で、コミバスについては「そもそも利用する必要が無く、利用を考えたことがない」人が圧倒的に多く、改善後の利用意向も多くない。よって改善しても、直後に大幅な利用者増になるとは考えにくく、改善に対する新たな事業投資は極力避けるべきと思われる。ただし、将来的な利用意向は高いので、今後も住民の要望を把握していく必要がある。

４．飛島コミュニティバスの対応方針

（１）前提：飛島コミュニティバスの構築方針

飛島コミュニティバスの基本方針としては、下記の６点をポイントとしている。

〇住民の生活の足を確保した「便利で安全なくらし」の提供
〇公共交通のない交通空白地帯を解消する公平な公共交通サービスの提供
〇関係事業をふまえた利用イメージの想定
〇蟹江線等と接続した交通ネットワークの構築
〇受益者負担と税金投入のバランスのとれた持続性のある公共交通の確立
〇定期的な事業評価による必要性評価・事業改善

特に、関係事業をふまえた利用イメージでは、スクールバスや敬老バス（巡回福祉バス）、福祉タクシー助成事業が挙げられるが、スクールバスの運行は、現在計画されていない。また、敬老バスや福祉タクシーは、公共交通と比較して柔軟な運行により利用者が定着している。よって、現段階で、これら関係事業をコミュニティバスに転換することは検討しない。

（２）飛島コミュニティバスの改善要望内容

飛島コミュニティバスに対する要望としては、「利用者数が少ない状態では税金投入がもったいないので、運行をやめるべき」と、「税金投入は仕方がないが、利用者が増えるように運行内容を改善すべき」との意見がほぼ同数で、意見が分かれたが、実証実験事業として実施している意義を念頭におき、運行内容の改善に重点を置いて整理する。

改善要望としては、「巡回バスよりも蟹江線の充実」、「蟹江線との接続」、「遠回りになっても直接いける」という「近鉄蟹江駅との接続」が上位を占めた。

次いで、運行時間・ルートなどの「わかりやすさ」となっている。

そこで、改善要望として以下の２点に重点を置く。

①近鉄蟹江駅との接続
②わかりやすさ

①「近鉄蟹江駅との接続」のための課題

現状の飛島コミュニティバスのルート設定は、「基本的な目的施設利用のための公共交通サービスの提供とまちづくりの推進」を重視したため村内の主要施設を巡回するルートとし、近鉄蟹江駅とのアクセスは飛島公共交通バス（蟹江線）との接続・乗り継ぎを前提としている。

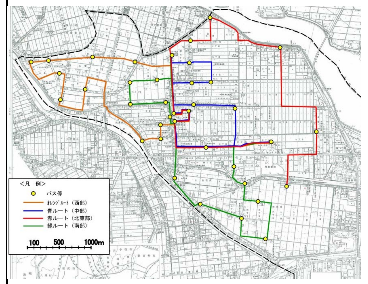
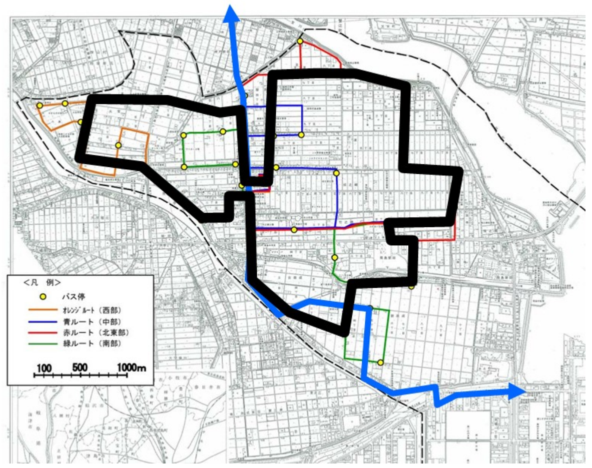
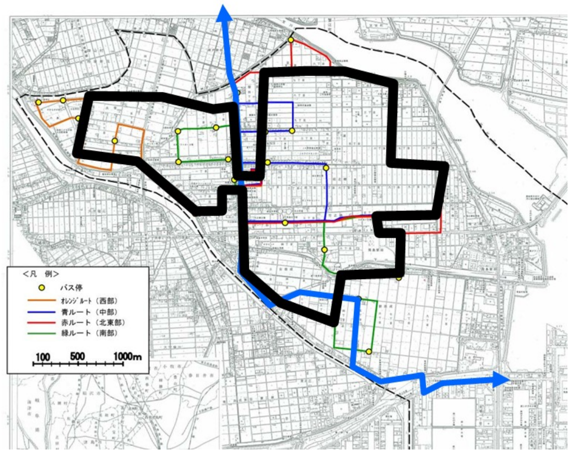
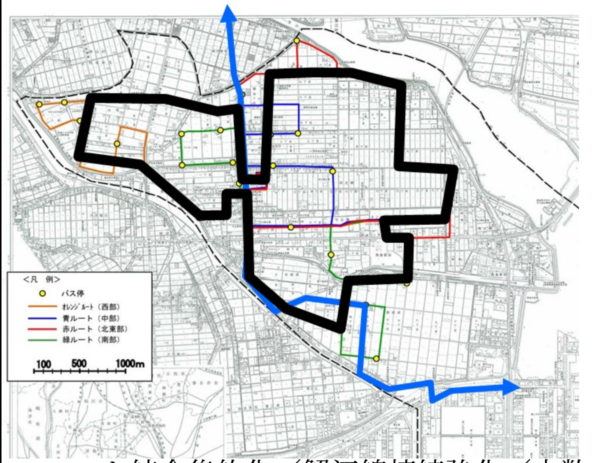
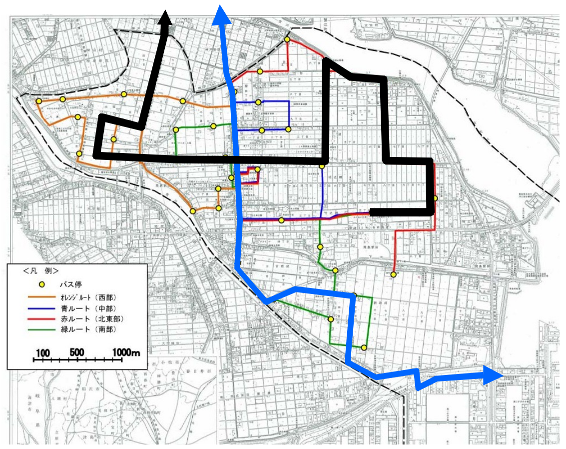
②「わかりやすさ」のための課題

「公平性のあるサービス提供・交通空白地域の解消」を狙いとしていたため、４系統（オレンジ、青、赤、緑）の隔日運行とし、ルートも運行日も複雑となってしまった。

こうした課題をふまえ、「近鉄蟹江駅との接続」と「わかりやすさ」の２点から、コミュニティバスの改善を計画する。

5．飛島コミュニティバスの対応方針

新しい飛島コミュニティバスの改善ルート案としては、下記の４パターンが考えられる。

＜改善パターン（案）＞	①村内巡回	②村内巡回＋蟹江駅直行	③蟹江線接続	④東西運行＋蟹江駅直行
事業改善の狙い	村内主要施設の巡回を継承し、コストをかけず、わかりやすさの向上と便数増から定着を図る。 蟹江線とは乗継接続	村内主要施設の巡回を継承し、コストをかけず、わかりやすさの向上と近鉄蟹江駅接続から、定着を図る。	村内主要施設の巡回は行わない。定着している蟹江線への乗継を目的として巡回を行い、定着を図る。	村内は、巡回ではなく、東西方向の往復運行で対応。村内通過後、直接蟹江駅に接続させ、定着を図る。蟹江線の発想に近い。
事業概要 従前：隔日・日４便運行 ４ルート（青･赤･橙･緑）	・村内主要施設を巡回する方針を継承 ・巡回するルートを一つに統合 ・１日の運行便数は増加 ・近鉄蟹江駅には役場にて乗換接続	・村内主要施設を巡回する方針を継承 ・巡回するルートを一つに統合 ・１日の運行便数は同程度 ・巡回後、近鉄蟹江駅に接続	・村内主要施設は巡回しない ・役場を拠点として、蟹江線との乗継を目的とする ・巡回するルートを一つに統合 ・１日の運行便数は増加	・村内主要施設は巡回しない ・村内は東西往復運行 ・村内通過後、近鉄蟹江駅に直行 ・１日の運行便数は同程度 ・昼間時間帯のみの運行
サービス・利便性	現状より大きく改善：◎　現状より改善：○　現状と同等：△　現状より劣る：×			
・運行頻度	○毎日・日６便程度運行可能	△毎日・日４便程度運行可能	○毎日・日６便程度運行可能	△毎日・日５便程度運行可能
・バス停数	×ルート整理によりバス停数減少	×ルート整理によりバス停数減少	×ルート整理によりバス停数減少	×ルート延長によりバス停数減少
・蟹江駅接続	△役場を中心に乗継接続	○半分は乗り換えなしで蟹江駅に接続	○全便が役場から乗継可能	◎乗り換えなしで蟹江駅接続
・村内巡回（Ａコープ等）	△村内主要施設の巡回は維持	△村内主要施設の巡回は維持	×村内主要施設の巡回はなし	×村内主要施設の巡回はなし
・わかりやすさ	○ルート統合によりわかりやすさ向上	○ルート統合によりわかりやすさ向上	○ルート統合によりわかりやすさ向上	×新ルートのため、わかりやすさ未改善
・運行（乗車）時間	△従前と同程度	×巡回後に蟹江着となるので乗車時間増加	○ルート統合により乗車時間短縮	△既存の蟹江線と乗車時間は同じ
・運賃（1乗車1回）	１００円	１００円（村外２００円）	１００円（村外２００円追加）	２００円
・運行時間帯	△昼間時を継承	△昼間時を継承	△昼間時を継承	△昼間時を継承
・コスト	△従前と同程度	△従前と同程度	△従前と同程度	△従前と同程度
・効率性	△ルートが重複していない	×ルートの一部が蟹江線と重複する	△ルートが重複していない。	△ルートが重複していない。
事業概念図 ・現状のコミバス  ・青線：飛島公共交通バス （蟹江線）	 ・村内巡回／ルート統合集約化／本数増	 ・村内巡回／ルート統合集約化	 ・ルート統合集約化／蟹江線接続強化／本数増	 ・東西運行／蟹江駅直行
特徴	村内のルートを統合集約化してわかりやすく、本数増とするが、カバーエリアが限定される。 近鉄蟹江駅には接続しないが村内巡回は可能。	村内のルートを統合集約化してわかりやすくするが、カバーエリアが限定され、本数も増えない。村内巡回・近鉄蟹江駅直行が可能だが、蟹江駅直行は午前午後に各１便程度。	村内の主要施設は巡回しない。 カバーエリアは限定されるが、役場を拠点として、蟹江線に接続することを目的としてダイヤを設定するため、無駄が少なく本数増となる。	村内の主要施設は巡回しない。 東西方向の運行後、近鉄蟹江駅に直行する。昼間時間帯のみの運行。 カバーエリアは限定される。