

飛島公共交通バスの現状と対応方針

Ⅰ. 平成 22 年度の協議経過について

日時	協議体制	協議内容
H22.6.29	法定協議会 (交通会議) 第 1 回	○報告事項 ・ 飛島公共交通バスの利用実績 ・ 実証実験期間中の事業評価 ○協議事項 ・ 海南病院通院支援タクシーの実証運行について ・ 弥富市バス協議会の要望に基づくバス停設置について ○議事 ・ 法定協議会の事業報告・収支決算について ・ 運行計画の一部変更（ダイヤ変更、タクシー事業化） ・ 検討委員会設置について
H22.8～9	飛島村	○住民アンケート調査（総合計画基礎調査）
H22.9～10	法定協議会	○利用者アンケート調査（名港線・蟹江線）
H22.11.29	検討委員会 第 1 回	○議事 ・ 委員会設置について ・ 飛島公共交通バスの現状と検討のポイントについて
H22.12.21	検討委員会 第 2 回	○議事 ・ 飛島公共交通バスの方針について ・ 飛島コミュニティバスの要望について （住民アンケート、蟹江線利用者アンケート調査より）
H23.1.25 (本日)	法定協議会 (交通会議) 第 2 回	○協議事項 ・ 飛島公共交通バスの対応方針について ※名港線、蟹江線、乗合タクシー、コミュニティバス別の対応方針について委員会での協議をふまえて協議 ・ 実証実験期間中の事業評価 ○議事 ・ H23 年度運行計画の一部変更について

Ⅱ. 各公共交通の対応方針について

名港線、蟹江線、乗合タクシー、コミュニティバス別の現状認識と、今後の対応方針について、これまでの協議結果をふまえ整理した。

<検討の枠組み>

- ①今年度の改善事項
- ②利用実績
- ③ニーズ把握（アンケート調査等）
- ④現状分析からみえる課題・検討ポイント
- ⑤対応方針

■名港線の現状認識と対応方針

○総括表

①今年度の改善事項	○利用が集中していた経路を増便。利用者の分散を図る。
②利用実績 ※10月末現在	○利用者数：5%の増加（約20人/日の増加） ○運賃収入：21%の減少（回数券：47%増、定期券：48%減）
③ニーズ把握	<利用者ニーズ> ○利用者満足度は概ね向上 ○バス待機施設：雨よけ・照明等の要望あり ○ダイヤ設定：乗車時間短縮・夜間帯の時間延長の要望あり ○情報化：バスロケ導入時の利用見込み割合：36% <事業所ニーズ> ○今後の方向性：税金投入額の維持による一部改善（4割）
④課題・検討ポイント	①運賃収入の減少について ・定期券の購入時期の影響があっただけで、利用者数は増加しているため、実質的な運賃収入減とは言い難い。 ②利用者満足度について ・満足度は概ね向上しているので、喫緊の課題はない。 ・バス待機施設：企業側の支援協力の意思表示は小数。 ・ダイヤ設定：乗車時間短縮はルート変更・バス停廃止が発生。 夜間帯の時間延長は、新たな事業費投入が必要。 ③情報化について ・バスロケの利用見込みは少ない。 ④税金投入について ・税金投入額の維持による一部改善が最も多く、次いで投入額増加の要望が多い
⑤対応方針 （4月からの）	①運賃について ・利用者は増加しており、運賃改正は見送る。 ②バス待機施設について ・今後のバス停別の利用状況と地理的条件等をふまえ、必要に応じて関係機関との検討を行う。 ③ダイヤ設定について ・乗車時間短縮のためのルート変更・バス停廃止は、既存利用者の影響が大きいため改正は見送る。 ・蟹江線との乗継利便向上のため、一部ダイヤを改正する。 ④情報化について ・バスロケの早期導入は見送る。 ⑤利用促進について ・企業に対するバス通勤の利用促進活動を検討実施する。

1. 今年度実施した主な改善（平成 22 年 4 月）

- ・帰宅時間帯で、利用が集中していた 18 便と同じ経路を増便し、利用者の分散と乗車時間の短縮を図った。

2. 利用実績

（1）利用者数

- ・10月までの利用者数は、前年度の同じ時期と比べ、約3,600人の増加。
- ・増加割合は5%で、1日の利用者数で約20人の増加。

（2）利用者動向

- ・利用が集中していた18便の利用者は7%の減少。
- ・18便と同じ経路にした20便の利用者は34%の増加。
- ・平日の最終便（名港26便）の利用者は、41%の増加で、1日平均2人の増加。
- ・休日（土曜・祝日）1便の利用者は、土曜日で17%、祝日で36%の増加。

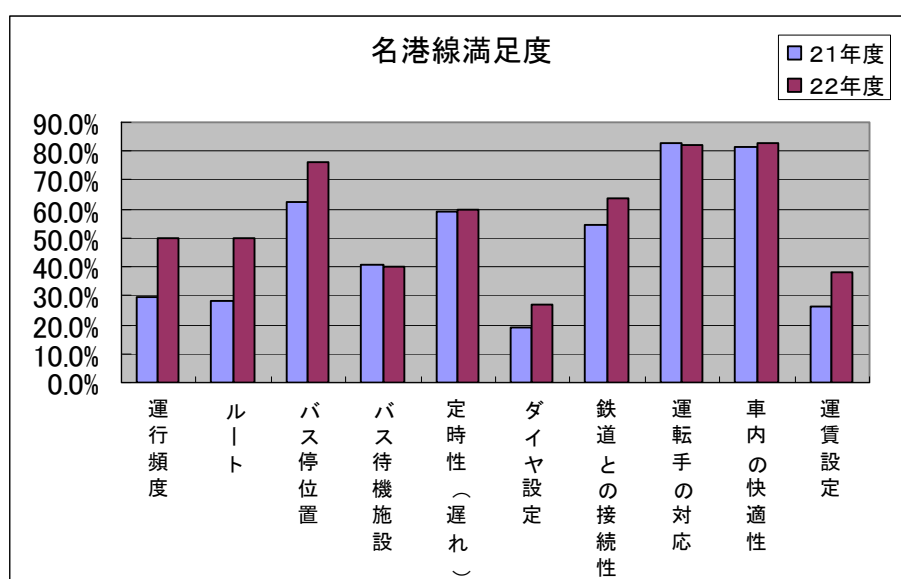
（3）運賃収入

- ・9月までの運賃収入の合計は、前年度の同じ時期と比べ、21%の減額。
- ・回数券は47%の増額、定期券は48%の減額。

3. 利用者アンケート

（1）利用者満足度

4月に実施したダイヤ改正により、改正前に行ったアンケート結果と比較し、満足度は、ほとんどの項目で昨年度を上回った。



- ・「運行頻度」に対する満足度は、昨年度（29.7%）から20ポイント以上上昇し、50.0%。

- ・「ルート」に対する満足度は、昨年度（２８．２％）から２１ポイント以上上昇し、５０．０％。
- ・「バス待機施設」に対する満足度は、昨年度（４０．６％）とほぼ変わらず３９．９％。
- ・「ダイヤ設定」に対する満足度は、昨年度（１８．８％）から８ポイント以上上昇し、２７．１％。
- ・「運賃設定」に対する満足度は、昨年度（２６．６％）から１１ポイント以上上昇し、３８．１％。
- ・「バス待機施設」で改善が望まれているのは、「雨除けの施設」（６０．０％）、「夜間照明施設」（１２．９％）。
- ・「ダイヤ設定」で改善が望まれているのは、「乗車時間の短縮」（２９．８％）、「夜遅い時間の運行」（２２．６％）。

（２）サービス向上（情報化）

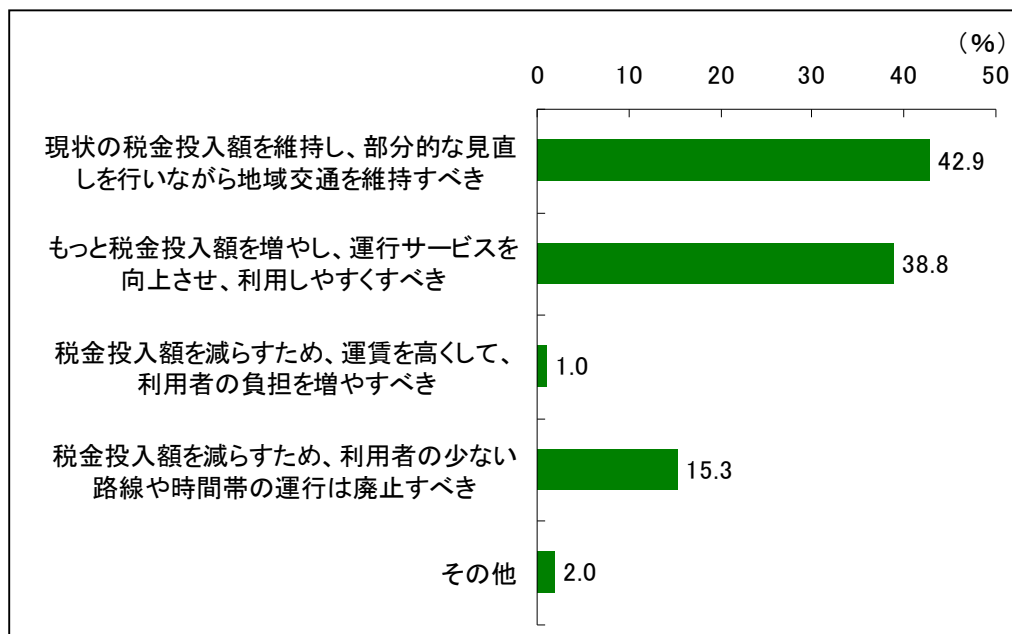
- ・飛島バスの運行情報（時刻表や災害時の運行状況をホームページなどで発信）を見たことがあると回答した人は５６％。
- ・新たにバスロケーションシステム（バスの運行位置などをリアルタイムで発信するシステム）を導入した場合に予想される利用率は３６％。

４．事業所アンケート

（１）認知率、利用率

- ・飛島バスの認知率は８６％。
- ・従業員が利用していると回答した事業所は全体の２７％。

（２）今後の方向性



- ・「地域交通を維持すべき」と回答した事業所は４３％、「更なるサービス向上」

を求める事業所は39%。

- ・「一部路線を廃止して税金投入額を減らす」と回答した事業所は15%。
- ・事業所がバスの運行に対して協力できる事項としては「積極的な利用」が30%、「停留所への環境整備」と回答した事業所は4%。

5. 現状分析からみえる課題・検討ポイント

(1) 運賃収入

9月までの運賃収入は対前年で20%の減額。特に定期券は大きく減額している。しかし、前年は事業初年度で4月に売り上げが集中することもあり、正確な対比が出来ているとは言い難い。

(2) 利用者満足度

利用者満足度は、ほとんどの項目が昨年度を上回り、それ以外は高い数値で横ばいの状態となっている。

①バス待機施設

「バス待機施設」は、「雨除け施設」及び「夜間照明施設」が望まれている。現在のバス待機施設は関係事業所が自主的に整備したものがほとんどだが、事業所アンケートの結果から、今後の協力は得られにくいと思われる。

②ダイヤ設定

「ダイヤ設定」の改善として、アンケートでは「乗車時間の短縮」が挙げられているが、そのためには、ルート変更やバス停廃止などが必要になる。ルートやバス停位置に対する満足度が高い状況で、現在の利用者への影響を考慮しながら、乗降調査をもとに、慎重に検討する必要がある。

(3) サービス向上（情報化）

「バスロケーションシステム」は、ダイヤの遅れ等による利用者の不安を解消するシステムとして適しているが、アンケート結果では利用見込みが少ない。

(4) 今後の方向性

事業所アンケートでは、公共交通の維持又は積極的なサービス向上が求められている。

6. 来年度4月時の改善方針

実証運行期間の2年目としては、利用者満足度の伸びと利用者数の増加を成果として捉え、現在の利用者に対して影響が出ない範囲で実施可能な改善を図る。

(1) 運賃

運賃収入は前年度から減少しているが、対比対象が初年度であることや運賃設定の満足度が上昇していることなどから、来年度早々の運賃改正は見送る。

(2) バス待機施設

利用者の多いバス停での「雨除け施設」や「夜間照明施設」の整備については、今後の利用者動向や地理的条件などを踏まえ、必要な場合は関係機関との検討を行う。

(3) ダイヤ設定

乗車時間の短縮は、路線の短縮やバス停の廃止などを必要とする。これまでの乗降調査等から、現在の利用者に影響が出ない範囲での路線短縮は困難なため、来年度早々のダイヤ変更は見送る。

また、夜間帯の増便は、新たな税金投入が必要となり、利用者増は見込めないと考えられるためダイヤ変更は見送る。

(4) サービス向上（情報化）

バスロケーションシステムは、利用見込みが少ないため来年度早々の導入は見送るが、バスの定時性や公共交通の安心感を補う優れたシステムであるため、将来的な導入については、引き続き検討する。

(5) 利用者数の向上

名港線利用者数は、前年より5%増加しているが、事業所の利用割合では27%となっている。事業所は「積極的に利用する」ことで、バス運営に協力できると回答していることもあり、バス通勤に対する促進活動を検討実施する。

■蟹江線の現状認識と対応方針

○総括表

①今年度の改善事項	○平日休日ともに、最終便を増便。 ○朝の遅れの改善のため4・5便を新政成神社発に変更 ○朝の一部を除いた全便を役場経由に変更
②利用実績 ※10月末現在	○利用者数：13%の増加（約30人/日の増加） ○運賃収入：8%の減少（回数券：12%増、定期券：58%減）
③ニーズ把握	<利用者ニーズ> ○利用者満足度は、全般的に数値は高いが、昨年度からは低下。 低下が大きい項目：定時性（遅れ）・鉄道等との接続性 ○情報化：バスロケ導入時の利用見込み割合：34% ○今後の方向性：税金投入額の維持による一部改善（7割） ○愛知自動車整備専門学校よりバス停設置の要望あり
④課題・検討ポイント	①運賃収入の減少について ・定期券の購入時期の影響があっただけで、利用者数は増加しているため、実質的な運賃収入減とは言い難い。 ②利用者満足度について ・満足度は概ね高い数値を維持するが、前年対比では低下項目あり。 ・バス待機施設：雨除け・駐輪場等の施設整備に対する要望あり。 ・定時性（遅れ）：朝の遅れを改善するが、満足度は低下。 ・ダイヤ設定：最終便を増便するが満足度の水準は低い。 ③情報化について ・バスロケの利用見込みは少ない。 ④税金投入について ・税金投入額の維持による一部改善の要望が多数。
⑤対応方針 （4月からの）	①運賃について ・利用者は増加しており、運賃改正は見送る。 ・臨海部への直行便は休日運休のため、定期券の日数計算を見直す。 ②バス待機施設について ・今後のバス停別の利用状況をふまえ、駐輪場等の整備検討を行う。 ③定時性（遅れ）について ・遅延時間は一定ではないが、恒久的な遅れを改善するダイヤ改正を行う。 ・特定の理由で遅れが発生するものは、経路変更などを検討する。 ④ダイヤ設定について ・新たな税金投入が必要とされる朝の増便等は見送る。 ⑤鉄道等との接続 ・定時性の改善等とあわせてダイヤ改正を行う。 ⑥情報化について ・バスロケの早期導入は見送る。 ⑦利用促進（愛知自動車整備専門学校対応）について ・梅之郷市街化区域への経路延長を行う。

1. 今年度実施した主な改善（平成 22 年 4 月）

- ・平日及び休日の最終便をそれぞれ増便。
- ・蟹江 4 便及び 5 便を公民館分館発から新政成神社発とし、経路の短縮及びダイヤの遅れを改善。
- ・朝の一部を除いた全便を「飛島村役場」経由に経路変更。

2. 利用実績

（1）利用者数

- ・10月までの利用者数は、前年度の同じ時期と比べ、約6,300人の増加。
- ・増加割合は13%で、1日の利用者数で約30人の増加。

（2）利用者動向

- ・増便した公民館分館行き最終便は、1日平均5.53人の利用。
- ・増便した近鉄蟹江駅行きの最終便は、1日平均1.70人の利用。
- ・「飛島村役場」、「公民館分館」での乗降割合が大幅に増加。

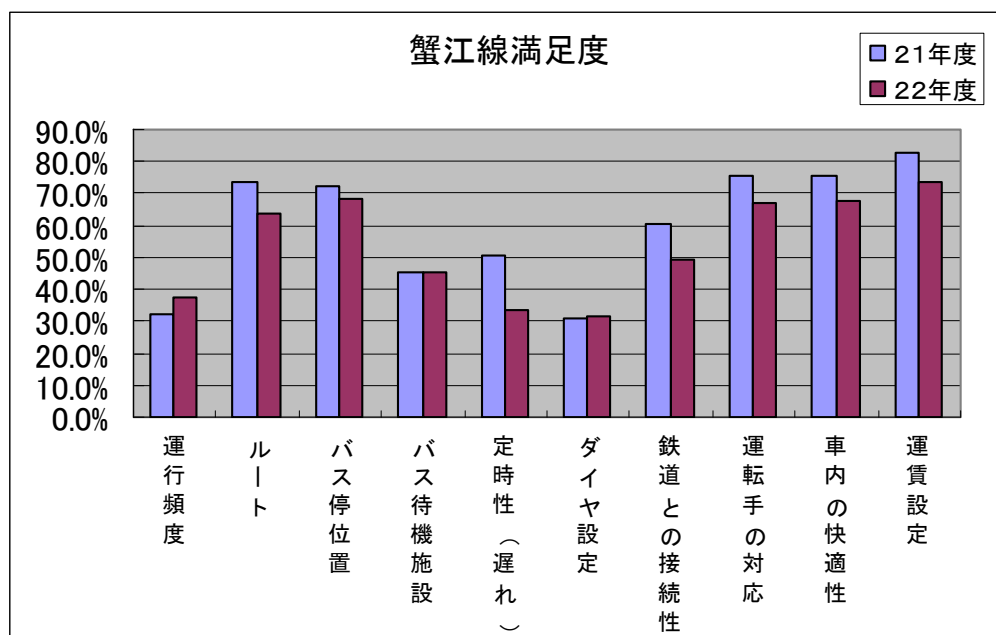
（3）運賃収入

- ・9月までの運賃収入の合計は、前年度の同じ時期と比べ8%の減額。
- ・回数券は12%、通勤用定期券は58%の減額。
- ・通学用定期券は41%の増額。

3. 利用者アンケート

（1）利用者満足度

満足度は全般的に高い数値を維持しているが、昨年度実施したアンケート結果と比較すると、昨年度を下回っている項目が多い。



- ・「運行頻度」に対する満足度は、昨年度（32.0％）から5ポイント以上上昇し、37.6％。
- ・「バス待機施設」に対する満足度は、昨年度（45.1％）とほぼ変わらず45.4％。
- ・「定時性（遅れ）」に対する満足度は、昨年度（50.8％）から17ポイント下降して33.8％。
- ・「ダイヤ設定」に対する満足度は、昨年度（31.1％）とほぼ変わらず31.8％。
- ・「鉄道等との接続性」に対する満足度は、昨年度（60.7％）から11ポイント以上下降し、49.4％。
- ・「バス待機施設」で改善が望まれているのは、「雨除けの施設」（45.6％）、「駐輪場施設」、「ベンチなど待合施設」、「定期券販売場所」（いずれも12.3％）。

（２）サービス向上（情報化）

- ・飛島バスの運行情報を見たことがあると回答した人は39％。
- ・新たにバスロケーションシステムを導入した場合に予想される利用率は34％。

（３）今後の方向性

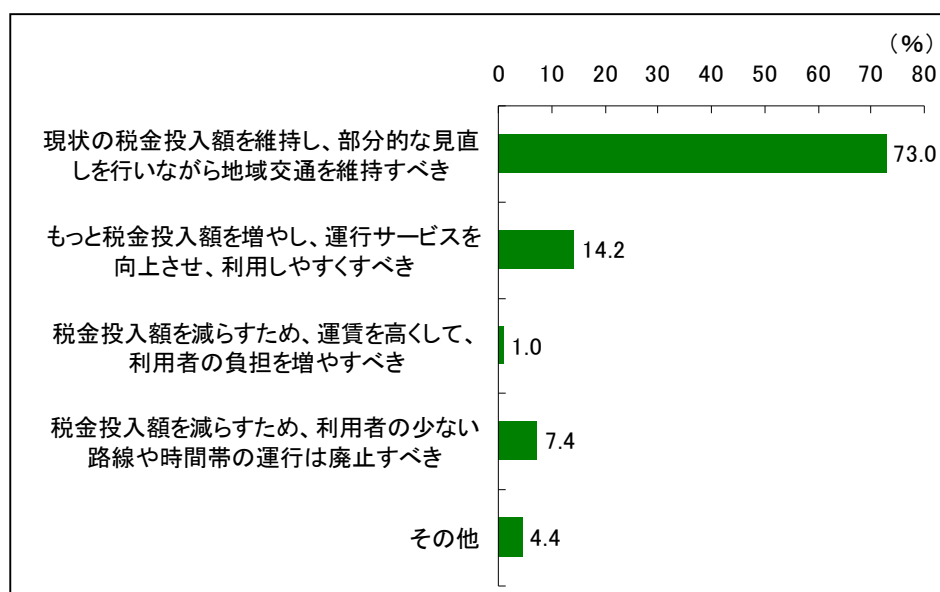
- ・将来的に蟹江線とコミバスを統合する場合、「今の蟹江線より広い範囲をカバーできる路線」を望む人は21％。
- ・「運行範囲は今のまま」を望む人は50％。

4. 住民アンケート

（１）利用率

- ・近鉄蟹江駅への移動手段は、「自家用車」が66％。
- ・「飛島バスを利用する」と回答した人は、14％。
- ・「家族に送迎してもらう」と回答した人は11％。

（２）今後の方向性



- ・「地域交通を維持すべき」と回答した人は73%。
- ・「税金投入額を増やしてでもサービスの向上を求める」人は14.2%。
- ・「一部路線を廃止して税金投入額を減らす」と回答した人は7.4%。
- ・「利用するために必要な改善」としては、「最終便の時間を遅くする」が21%、「昼間の運行本数を多くする」が13%、「自転車置き場などを整備する」が8%。
- ・同様の質問で「今のままで良い」が19%。

5. その他

- ・平成22年9月1日付で、梅之郷の愛知自動車整備専門学校（愛自整）から、学校前のバス停設置に対する要望書を頂いている。
- ・要望内容は平日の登下校時に各1便だけ「公民館分館」から学校前までの延長。

6. 現状からみえる検討ポイント

（1）運賃収入

9月までの運賃収入は対前年で8%の減額。名港線と同様に、前年が事業初年度ということがあり、4月の売上変動が大きく、正確な対比になっているとは言い難い。

（2）利用者満足度

利用者満足度は、夜間の増便による上昇以外は、多くの項目で昨年度を下回っているが、依然高い数値を維持している項目が多い。

①バス待機施設

バス待機施設の満足度が低い要因に「雨除け施設」、「駐輪場」、「ベンチなど待合施設」、「定期券販売場所」が挙げられる。バス停利用割合が大幅に増加した「飛島村役場」や「公民館分館」など、「雨除け施設」は整備されているが「駐輪場」がないバス停もある。利用割合やバス停環境を踏まえた検討が必要となる。

②定時性（遅れ）

4月の改正で運行経路を短縮し、定時性の確保を図ったが、満足度は低下した。運行距離の長さや、走行する地域の渋滞状況など、ダイヤの遅れには複数の要因があり、改善には思い切った路線短縮か、時間に余裕を持ったダイヤ編成が必要だが、それによってルートや運行頻度に対する満足度の低下が懸念される。

③ダイヤ設定

昨年度も低かったダイヤ設定の満足度については、最大の要因だった夜間の増便に対して、4月の改正で対応した。更なる改善を図るには「朝の増便」などが挙げられるが、現在の朝の1便の利用者数から、更なる増便の効果には大

きな期待は出来ない。

④鉄道等との接続性

近鉄蟹江駅は「普通」、「準急」に加え「急行」も停車することとなり、近鉄電車の運行頻度は高い。中でも朝夕の時間帯は特に頻度が高く、スムーズな乗り継ぎが可能であるが、運行頻度の低い時間帯については、検討が必要となる。

（３）サービス向上（情報化）

名港線と同様に、アンケート結果からバスロケーションシステムに対する利用見込みは少ない。

（４）今後の方向性

税金投入額の視点に立った方向性としては、「維持」が74%、「サービス向上」が14%、「一部路線の廃止」は7%となっており、名港線と比較しても、「維持」の回答割合が圧倒的に多い。税金投入額の増額や減額を必要としないサービス改善が望まれている。

具体的な改善内容については、「最終便の時間を遅くする」、「昼間時間の運行本数を増やす」などが挙げられたが、「今のままで良い」という回答もあることから、大幅な変更を伴う改善には、慎重な検討が必要となる。

（５）愛自整からの要望

愛自整前にバス停を設置し経路を延長するためには、後続便の大幅なダイヤ変更を必要とするため、他の方法も含めた検討が必要となる。

7. 来年度4月時の改善方針

利用者満足度の数値、利用者数の増加や「維持」を望むアンケート結果などを踏まえ、現在の利用者への影響や税金投入額に配慮した改善とする。

（１）運賃

運賃収入は前年度から減少しているが、対比対象が初年度であることや運賃設定の満足度が高いことなどから、来年度早々の運賃改正は見送る。ただし、近鉄蟹江駅から臨海部への直行便については、運行日数の減少に伴い、定期券の日数計算を見直す。

（２）バス待機施設

利用頻度が高いバス停には、可能な範囲で駐輪場等の整備を図っていく。

また、定期券販売要望に対応するため、昨年と同様に、3月から4月にかけて、飛島村役場で定期券及び回数券の販売とその周知を行う。

（３）定時性（遅れ）

遅れの原因や遅延時間は一定ではなく、道路状況によっては、同じ便でも遅れな

い場合もある。運行時間のデータなどから遅れが恒久化している便については、後続便や利用者への影響を最小限に抑える範囲でダイヤの改正を行う。

（４）ダイヤ設定

「朝の増便」は、車両や人員の増加を伴う改善となり、税金投入額に影響がでるため、来年度早々の改善は行わない。

（５）鉄道等との接続性

ダイヤ改正を行う際には、可能な範囲で近鉄電車との接続性を意識したダイヤ編成を実施する。

（６）サービス向上（情報化）

バスロケーションシステムは、利用見込みが少ないため来年度早々の導入は見送るが、バスの定時性や公共交通の安心感を補う優れたシステムであるため、将来的な導入については、引き続き検討する。

（７）利用促進（愛知自動車整備専門学校対応）

現在、梅之郷市街化地区に蟹江線バス停はなく、専門学校から設置に対する要望も頂戴している。現在のダイヤへの影響を最小限に抑える範囲内で、かつ実証実験として同地区への経路延長を図る。

■海南病院通院支援タクシー（飛島乗合タクシー）の現状認識と対応方針

○総括表

①今年度の改善事項	○路線不定期運行から区域運行に変更。
②利用実績 ※10月末現在	○利用者数：70%の増加 ○利用者数の増加に応じて乗合率の低下、運行欠損金の増加
① ニーズ把握	＜住民ニーズ＞ ○認知率：「よく知らない」との回答が31% ○利用しない理由 ・「自分で車を運転できる」が多い（77%）が、「利用方法がわからない」との回答が16%存在した。
④課題・検討ポイント	①利用実績について ・利用者は増加するが、乗合率が低下している。 ②認知率・利用方法について ・事業内容・利用方法の周知が必要。
⑤対応方針 （4月からの）	○利用者数が増加しており、運行内容の改正は行わない。 ○認知率・利用方法について ・老人クラブをはじめとした周知活動を行う。 ○更なる利用促進のため、運行方法、利用方法を再度検討する。

1. 今年度実施した主な改善（平成22年10月）

- ・乗合タクシーの許可要件緩和を受け、予め定められた路線を運行する「路線不定期運行」から、路線を定めず運行する「区域運行」に変更。

2. 利用実績

（1）利用者数

- ・昨年度の6カ月と今年度の6カ月を比較すると、121人（70%）の増加。

（2）利用者動向

- ・乗合率（1台の車両に複数の利用者が乗車する割合）は15%から11.6%に低下。
- ・利用者数の増加と同じ割合で運行回数も増加。

（3）運賃収入

- ・利用者の増加に伴い、運行欠損金は増加。
- ・1人当たりの平均欠損金額も同様に増加。

3. 住民アンケート

(1) 認知率、利用率

- ・飛島乗合タクシーを「よく知らない」と回答した人が31%。
- ・「利用したことがある人」は1%に留まった。

(2) 利用しない理由

- ・「自分で車を運転できる」が最も多く77%、次いで「利用方法がよくわからない」(16%)となった。
- ・「運行本数」(4%)、「停留所の位置」(5%)、「運賃」(2%)など、運行内容を利用しない理由に挙げる人は少数となった。

4. 現状からみえる検討ポイント

(1) 利用実績

利用者数は増加しているが、乗合率が低下している。乗合率の低下は運行効率の低下に繋がり、1人当たりの運行欠損金に影響する。本年10月から乗合率を高めるため「区域運行」に変更したので、今後の利用者動向を確認していく必要がある。

(2) 認知率、利用率

住民アンケートでは、乗合タクシーの認知率が低く、利用しない理由でも「利用方法がわからない」という回答が多かった。現在行っている周知方法以外の対策も検討する必要がある。

5. 来年度4月時の改善方針

昨年10月に新たに開始した事業だが、利用者数が増加していること、利用しない理由に運行内容が挙がっていないことなどから、運行内容の改正は行わない。

運行効率と認知率の向上を目的とした改善を図る。

(1) 認知率・利用率

従来の老人クラブでの周知活動に加え、活用方法や利用方法などの周知活動を実施し、認知率、利用率の向上を図る。

■飛島コミュニティバスの現状認識と対応方針

○総括表

①今年度の 改善事項	○村内巡回4路線を廃止。 ○村内東西横断後、近鉄蟹江駅への接続路線に変更（日4往復）
②利用実績 ※10月末現在	○利用者数：371%の増加（約3.6人/日の増加） ○往路より復路（近鉄蟹江駅乗車）が多い（67%）
③ニーズ把握	<住民ニーズ> ○今後の方向性：運行本数増よりも、様子見・廃止検討・蟹江線との統合などの改善要請が強い。 <利用者ニーズ（蟹江線利用者調査から）> ○今後の方向性：現状のままでよい、運行頻度の向上が同数意見。 （運行頻度の向上意見は、通勤通学時利用者が多い）
④課題・ 検討ポイント	①利用実績について ・利用者は大幅増であるが、日利用者数は昼間の蟹江線より少ない。 ・利用されないバス停もある。 ②今後の方向性について ・サービス向上と事業見直しを求める意見に分かれた。
⑤対応方針 （今年度中）	○事業改善案の構築 ・検討委員会で、事業改善案を検討・構築する。 ・次年度、事業改善案を継続協議し、改善案の決定、運行内容の改正を行う。

1. 今年度実施した主な改善（平成 22 年 4 月）

- ・村内施設を巡回する 4 つの路線を廃止
- ・村の東西を横断して、直接近鉄蟹江駅に接続する路線を 1 日 4 往復運行。
- ・運賃は 1 0 0 円から 2 0 0 円に変更。
- ・蟹江線の定期券及び回数券で利用可能。

2. 利用実績

（1）利用者数

- ・10月までの利用者数は、前年度の同じ時期と比べ、約 6 3 0 人の増加。
- ・増加割合は 3 7 1 % で、1 日の利用者数で約 3 . 6 人の増加。
- ・1 日当たりの平均利用者数は 4 . 5 7 人
- ・1 便当たりの平均利用者数は 0 . 5 7 人

（参考）蟹江線 1 便当たり平均利用者数（平 日） 7 . 7 2 人

〃 （土曜日） 5 . 1 4 人

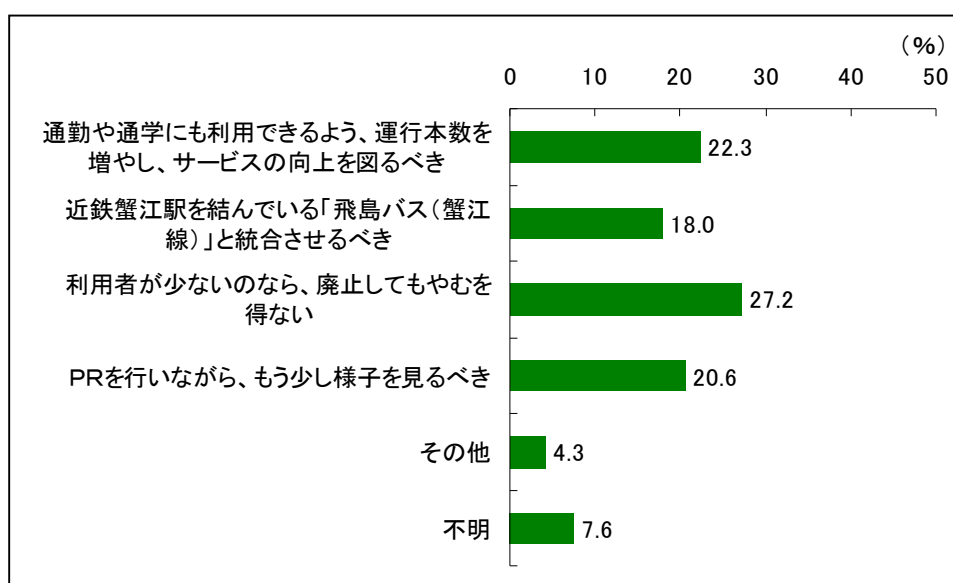
〃 （日祝日） 4 . 5 8 人

（2）利用者動向

- ・巡回運行から近鉄蟹江駅と役場を結ぶ往復運行に変わったが、復路（近鉄蟹江駅からの乗車）での利用が 6 7 % 。
- ・降車するバス停割合は、「飛島村役場」（3 1 % ）、「大宝公園」（1 7 % ）、「近鉄蟹江駅」（1 4 % ）、「やすらぎの里」（1 4 % ）、「笹之郷(北)」（1 4 % ）。
- ・8 日間の乗降調査期間中に限るが、乗車及び降車のいずれでも利用されないバス停もある。

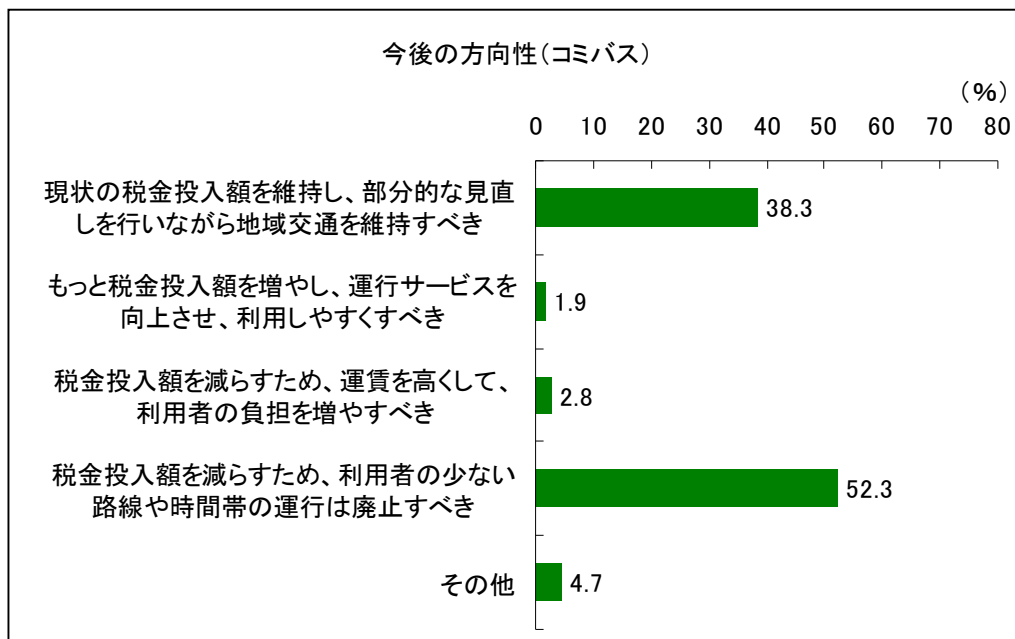
3. 住民アンケート

（1）今後の方向性①



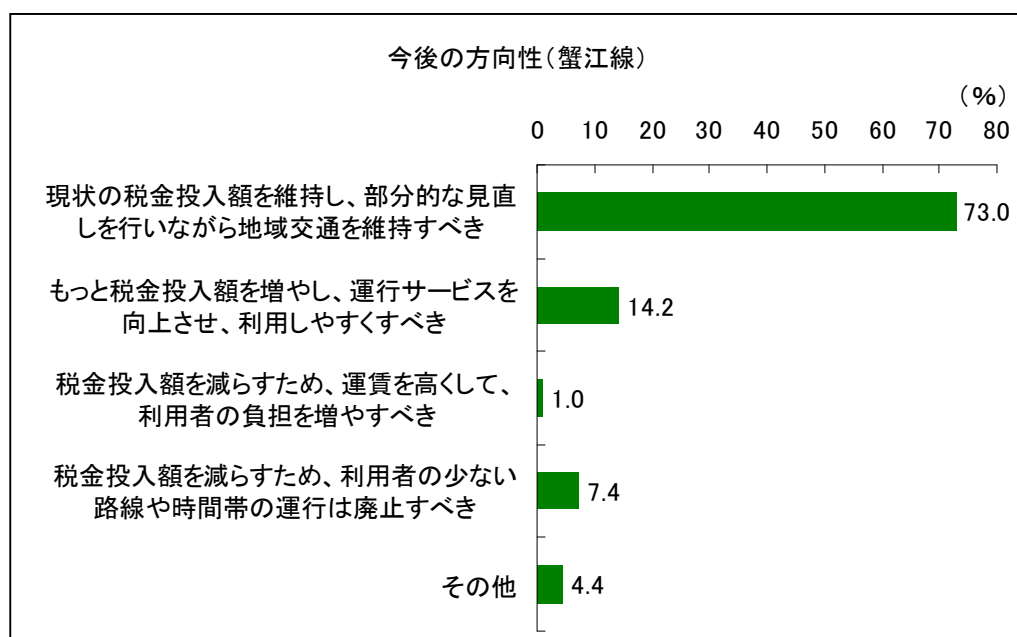
- ・コミバスの今後に対して、「通勤通学に対応したサービス向上」を望む人は２２％で、「もう少し様子を見る」が２１％。
- ・「蟹江線との統合」を望む人は１８％で、「利用が少なければ廃止」と回答した人が２７％。

（２）今後の方向性②



- ・税金投入額を伴う質問では、「地域交通を維持すべき」と回答した人は３８％。
- ・「税金投入額を増やしてでもサービスの向上を求める」人は２％。
- ・「一部路線を廃止して税金投入額を減らす」と回答した人は５２％。

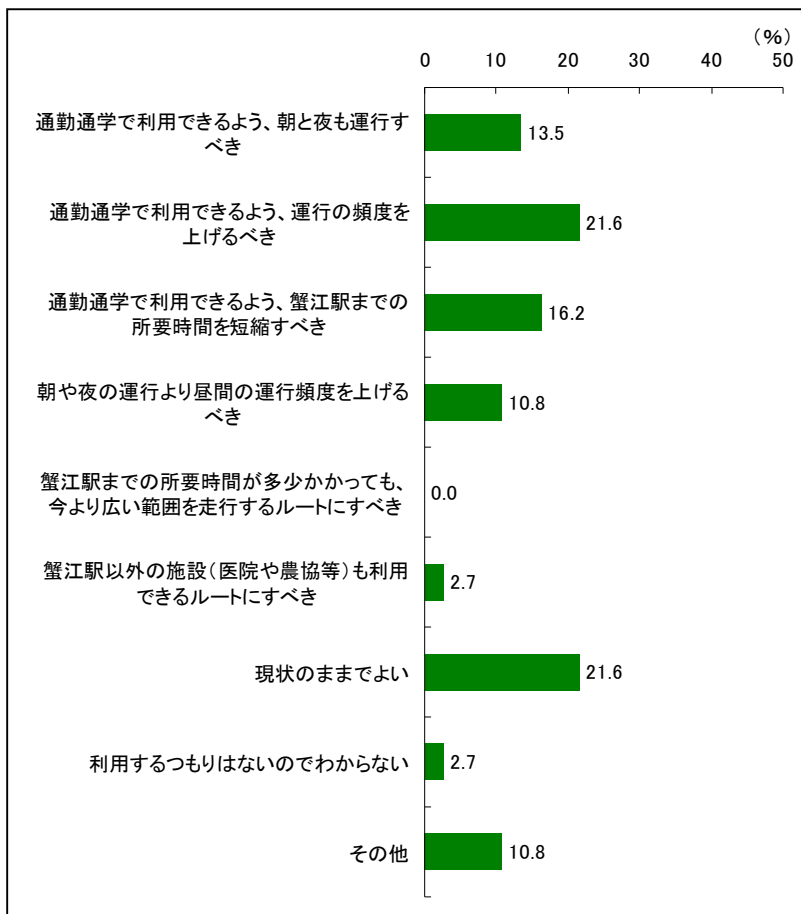
※参考



4. 利用者アンケート

(1) 今後の方向性

蟹江線利用者でコミバスを利用したことがあると回答した人は、コミバスの方向性について、以下のとおり回答している。



- ・蟹江線利用者で「コミバスを使ったことがある」と回答した人の67%が学生。
- ・改善要望で最も多いのは、「運行頻度」は22%。
- ・「現状のまま」という回答も同様に22%。
- ・「通勤通学での利用」を想定した要望は51%。

5. 現状からみえる検討ポイント

(1) 利用者数

4月の改正で、利用者数は前年と比べ大幅に増加したが、1便当たりの平均利用者数は、蟹江線の昼間時間帯と比較しても大幅に下回り、依然利用者数は少ない。

(2) 利用者動向

乗降調査では、利用されていないバス停もある。調査期間が短いため、今後も調査を続ける必要があるが、将来的には停車バス停を検討する必要がある。

(3) 今後の方向性

①住民アンケート

アンケートでは「サービス向上」や「事業継続」など、コミバスの運行に理解を示す意見と、「蟹江線との統合」や「事業廃止」など大幅な見直しを求める意見とが分かれた。

また、名港線や蟹江線と比べ、税金投入を伴う質問の場合は、「維持」や「サービス向上」を求める意見は大幅に少ない。

②利用者アンケート

コミバスを利用したことがある人の51%は、通勤通学を想定したコミバスのダイヤ編成を望んでいる。

6. 今年度末までの検討方針

利用者数は、他の路線と比較すると少ないが、昨年度との比較では大幅に増加しており、改正の成果は認められる。今後も、24年度からの改正に向けた検討を継続していく。

○新たな事業改善案の構築

アンケート調査結果などから、検討委員会にて事業改善案を検討・構築する。

次年度、検討委員会を継続して開催し、事業改善案をたたき台として協議しながら、事業改善案を決定する。当該改善案にて運行内容の改正を行う。

＜参考資料（協議時検討資料）＞

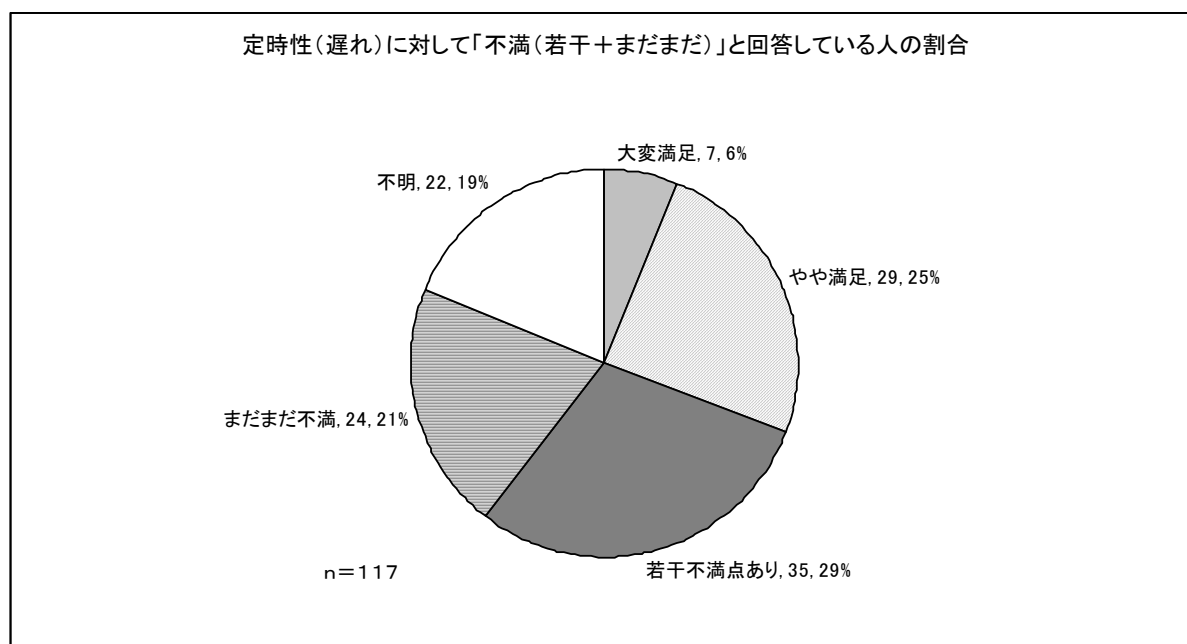
蟹江線の定時性（遅れ）に対する課題整理	21
飛島コミュニティバスの住民ニーズ（住民アンケート結果）	24
蟹江線の利用者アンケート結果	29

蟹江線の定時性（遅れ）に対する課題整理

■不満点の内容分析（蟹江線の利用者アンケート調査結果（平日分））

1. 定時性（遅れ）に対して不満と回答している人の割合

- ・「若干不満点あり」「まだまだ不満」と回答している人の割合は、50.4%（59人）となっている。

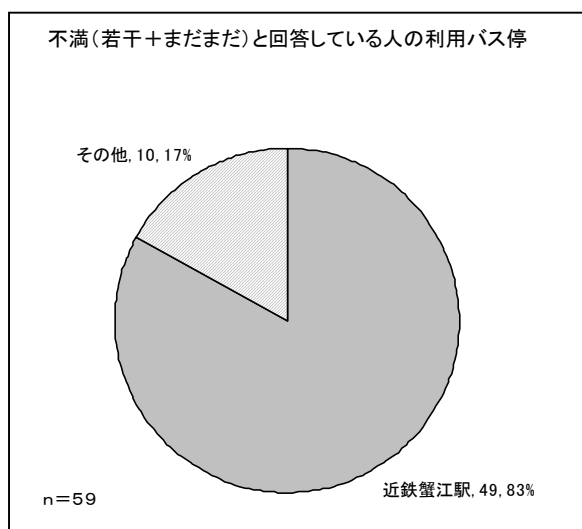


定時性(遅れ)に対して「不満(若干+まだまだ)」と回答している人の割合

	サンプル数	構成比
大変満足	7	6.0%
やや満足	29	24.8%
若干不満点あり	35	29.9%
まだまだ不満	24	20.5%
不明	22	18.8%
小計	117	100%

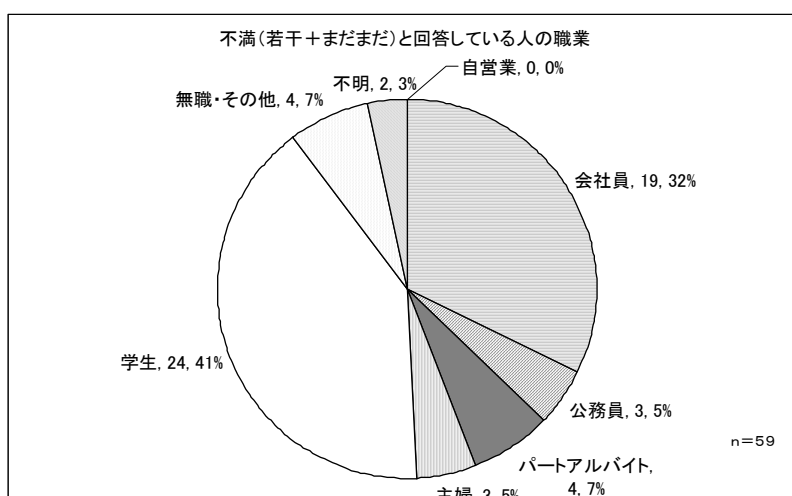
2. 「不満」と回答している人の「利用バス停」と「利用時間帯」

- ・不満（若干＋まだまだ）と回答している人（59人）が利用するバス停のほとんどが「近鉄蟹江駅」（83%：49人）で、公民館分館を含む「臨海部」を利用するバス停と回答している人も11人いることから、蟹江線の往路復路のいずれにも遅れを不満とする利用者がいる。
- ・不満（若干＋まだまだ）と回答している人（59人）の職業としては、学生が41%（24人）と最も多く、次いで会社員が32%（19人）となっており、不満を持つ人の多くが通勤通学時間帯の利用者となる。



不満（若干＋まだまだ）と回答している人の利用バス停

	サンプル数	構成比
近鉄蟹江駅	49	83.1%
その他	10	16.9%
小計	59	100%



不満（若干＋まだまだ）と回答している人の職業

	サンプル数	構成比
自営業	0	0.0%
会社員	19	32.2%
公務員	3	5.1%
パートアルバイト	4	6.8%
主婦	3	5.1%
学生	24	40.7%
無職・その他	4	6.8%
不明	2	3.4%
小計	59	100%

※定時性（遅れ）に対する不満は、通勤通学時間帯の飛島村と近鉄蟹江駅間を運行する往路復路いずれの便にもあったと確認される。

■蟹江線運行時間調査

公民館分館→近鉄蟹江駅前

2010年11月24日(水)

始発時刻	便名 平均利用者数	新政成神社	飛島村役場	神戸新田	蟹江	近鉄蟹江駅前
6:42	蟹江2便 11.93人		6:48 2	6:54 2	7:04 3	7:07 3
7:27	蟹江4便 18.15人		7:33 4	7:39 5	7:49 3	7:52 5
8:12	蟹江5便 9.78人		8:18 5	8:24 6	8:34 4	8:37 8
9:52	蟹江7便 9.04人	10:02 0	10:08 1	10:14 2	10:24 2	10:27 2
12:47	蟹江10便 5.26人	12:57 2	13:03 4	13:09 3	13:19 2	13:22 4
16:00	蟹江13便 9.40人	16:10 2	16:16 2	16:22 1	16:32 1	16:35 1
18:00	蟹江16便 9.97人	18:10 19	18:16 18	18:22 18	18:32 17	18:35 17
19:32	蟹江19便 4.06人	19:42 1	19:48 3	19:54 3	20:04 2	20:07 3

近鉄蟹江駅前→公民館分館

始発時刻	便名 平均利用者数	河合橋	神戸新田	飛島村役場	政成	公民館分館
7:24	分館2便 8.83人	7:32 0	7:37 4		7:44 3	7:54 11
8:00	分館4便 10.51人	8:08 6	8:13 8	8:19 8	8:22 8	8:32 8
12:40	分館9便 5.32人	12:48 1	12:53 1	12:59 1	13:02 1	13:12 1
16:45	分館13便 13.79人	16:53 1	16:58 1	17:04 2	17:07 3	17:17 3
17:45	分館15便 10.62人	17:53 0	17:58 1	18:04 1	18:07 2	18:17 3
18:45	分館17便 10.16人	18:53 8	18:58 9	19:04 8	19:07 9	19:17 9
19:45	分館19便 7.34人	19:53 0	19:58 1	20:04 1	20:07 2	20:17 3
22:00	分館22便 5.75人	22:08 0	22:13 1	22:19 1	22:22 2	

2010年11月25日(木)

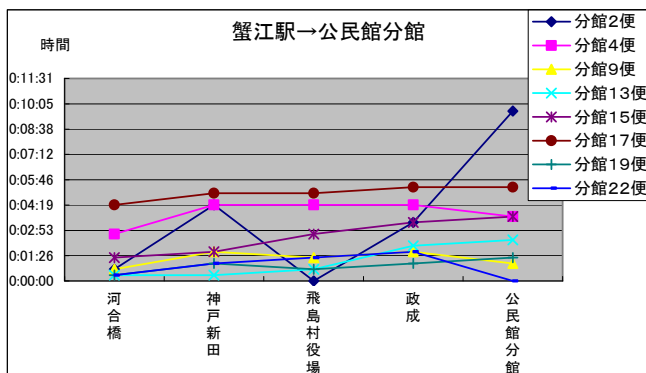
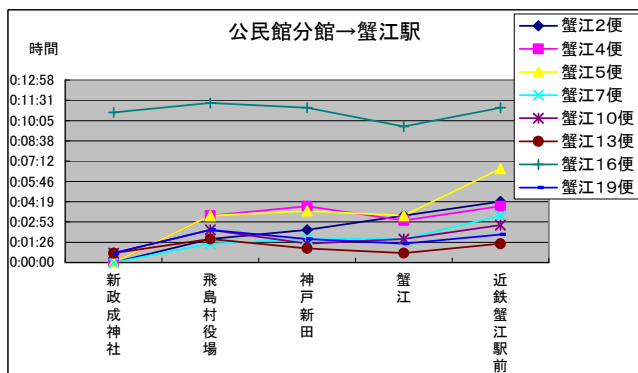
始発時刻	便名 平均利用者数	新政成神社	飛島村役場	神戸新田	蟹江	近鉄蟹江駅前
6:42	蟹江2便 11.93人		6:48 1	6:54 2	7:04 3	7:07 5
7:27	蟹江4便 18.15人		7:33 4	7:39 4	7:49 2	7:52 3
8:12	蟹江5便 9.78人		8:18 2	8:24 2	8:34 1	8:37 1
9:52	蟹江7便 9.04人	10:02 0	10:08 1	10:14 1	10:24 1	10:27 1
12:47	蟹江10便 5.26人	12:57 0	13:03 2	13:09 1	13:19 2	13:22 3
16:00	蟹江13便 9.40人	16:10 0	16:16 1	16:22 1	16:32 1	16:35 2
18:00	蟹江16便 9.97人	18:10 10	18:16 11	18:22 11	18:32 9	18:35 11
19:32	蟹江19便 4.06人	19:42 0	19:48 3	19:54 1	20:04 1	20:07 1

始発時刻	便名 平均利用者数	河合橋	神戸新田	飛島村役場	政成	公民館分館
7:24	分館2便 8.83人	7:32 0	7:37 3		7:44 3	7:54 9
8:00	分館4便 10.51人	8:08 1	8:13 2	8:19 2	8:22 2	8:32 0
12:40	分館9便 5.32人	12:48 0	12:53 2	12:59 2	13:02 2	13:12 0
16:45	分館13便 13.79人	16:53 0	16:58 0	17:04 0	17:07 2	17:17 3
17:45	分館15便 10.62人	17:53 1	17:58 1	18:04 2	18:07 3	18:17 3
18:45	分館17便 10.16人	18:53 3	18:58 3	19:04 3	19:07 3	19:17 4
19:45	分館19便 7.34人	19:53 1	19:58 2	20:04 1	20:07 1	20:17 1
22:00	分館22便 5.75人	22:08 0	22:13 0	22:19 0	22:22 1	

2010年11月26日(金)

始発時刻	便名 平均利用者数	新政成神社	飛島村役場	神戸新田	蟹江	近鉄蟹江駅前
6:42	蟹江2便 11.93人		6:48 2	6:54 3	7:04 4	7:07 5
7:27	蟹江4便 18.15人		7:33 2	7:39 3	7:49 4	7:52 4
8:12	蟹江5便 9.78人		8:18 3	8:24 3	8:34 5	8:37 11
9:52	蟹江7便 9.04人	10:02 0	10:08 2	10:14 2	10:24 2	10:27 7
12:47	蟹江10便 5.26人	12:57 0	13:03 1	13:09 0	13:19 1	13:22 1
16:00	蟹江13便 9.40人	16:10 0	16:16 2	16:22 1	16:32 0	16:35 1
18:00	蟹江16便 9.97人	18:10 3	18:16 5	18:22 4	18:32 3	18:35 5
19:32	蟹江19便 4.06人	19:42 1	19:48 1	19:54 1	20:04 1	20:07 2

始発時刻	便名 平均利用者数	河合橋	神戸新田	飛島村役場	政成	公民館分館
7:24	分館2便 8.83人	7:32 2	7:37 6		7:44 4	7:54 9
8:00	分館4便 10.51人	8:08 1	8:13 3	8:19 3	8:22 3	8:32 3
12:40	分館9便 5.32人	12:48 1	12:53 2	12:59 1	13:02 2	13:12 2
16:45	分館13便 13.79人	16:53 0	16:58 0	17:04 0	17:07 1	17:17 1
17:45	分館15便 10.62人	17:53 3	17:58 3	18:04 5	18:07 5	18:17 5
18:45	分館17便 10.16人	18:53 2	18:58 3	19:04 4	19:07 4	19:17 3
19:45	分館19便 7.34人	19:53 0	19:58 0	20:04 0	20:07 0	20:17 0
22:00	分館22便 5.75人	22:08 1	22:13 2	22:19 3	22:22 2	



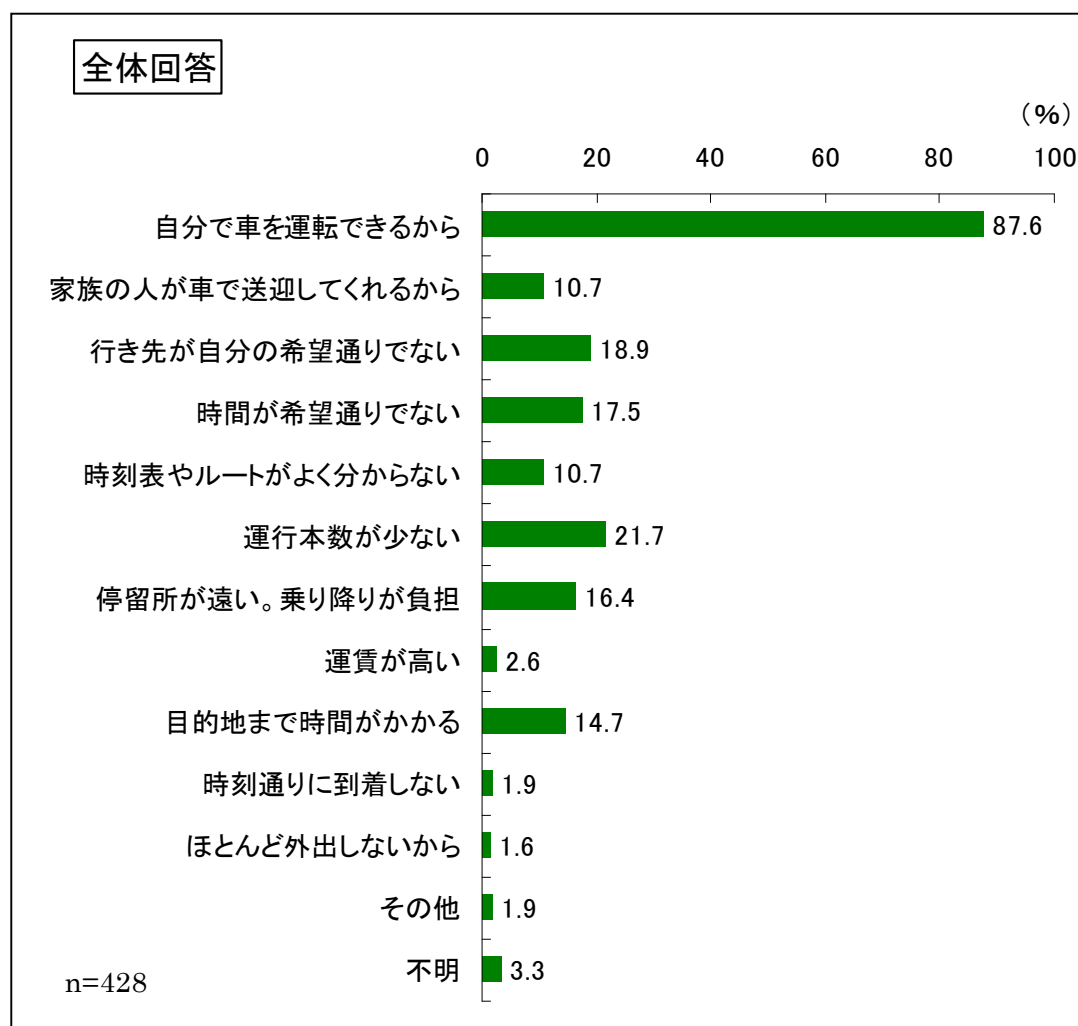
飛島コミュニティバスの住民ニーズ（住民アンケート結果）

対 象	飛島村にお住まいの 18 歳以上の方 1,300 人
調査手法	記入式・郵送回収
調査期間	2010 年 8 月 27 日（金）～9 月 20 日（月）
回収数・回収率	622 票・47.8%

■飛島バスを利用しない理由

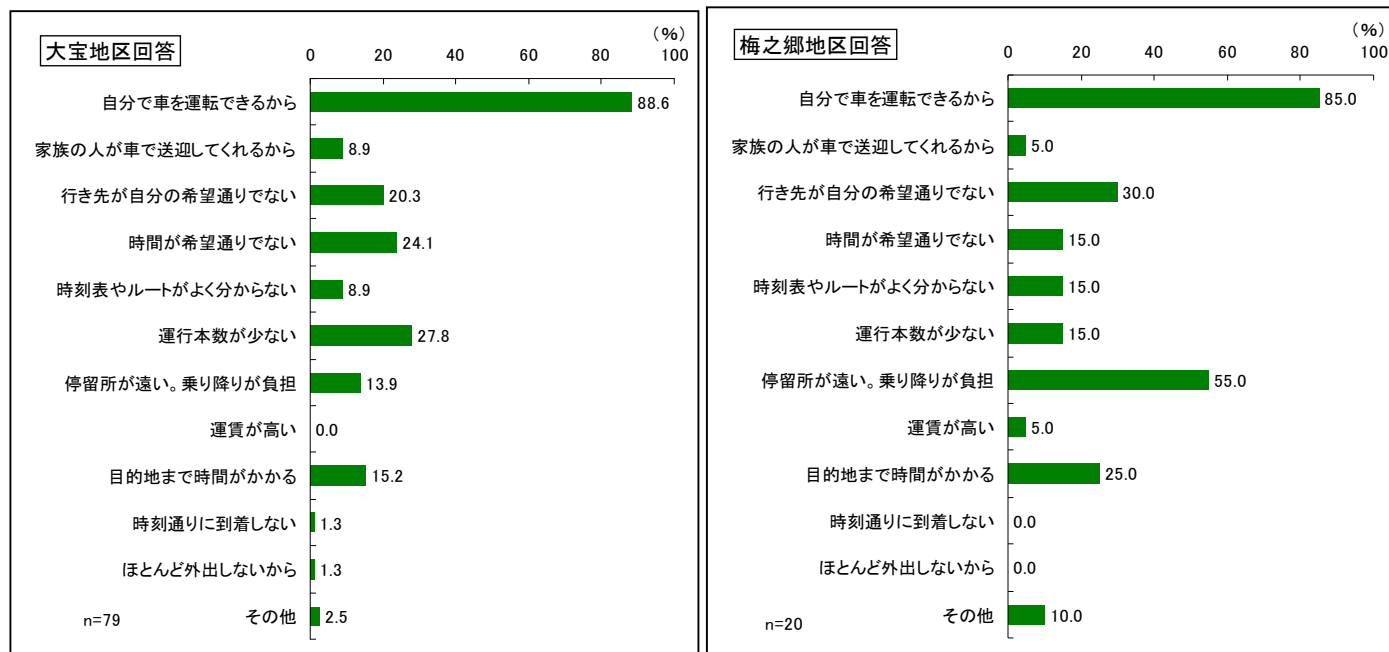
飛島バスを利用しない理由から、改善すべきポイントを検証。

「飛島のバスは知っているが、利用したことはない」又は「利用したことはないし、飛島のバスもよく知らない」と回答された方は、利用しない理由の全てに○印をつけてください。※複数回答



- ・飛島バスを利用しない理由を「時間が希望通りでない」、「停留所が遠い」とした人にとって、コミバスの増便は、新たな利用契機に繋がる可能性がある。

- ・逆に、それ以外の理由でバスを利用しないと回答した人には、コミバスの増便が利用契機に繋がる可能性は弱い。



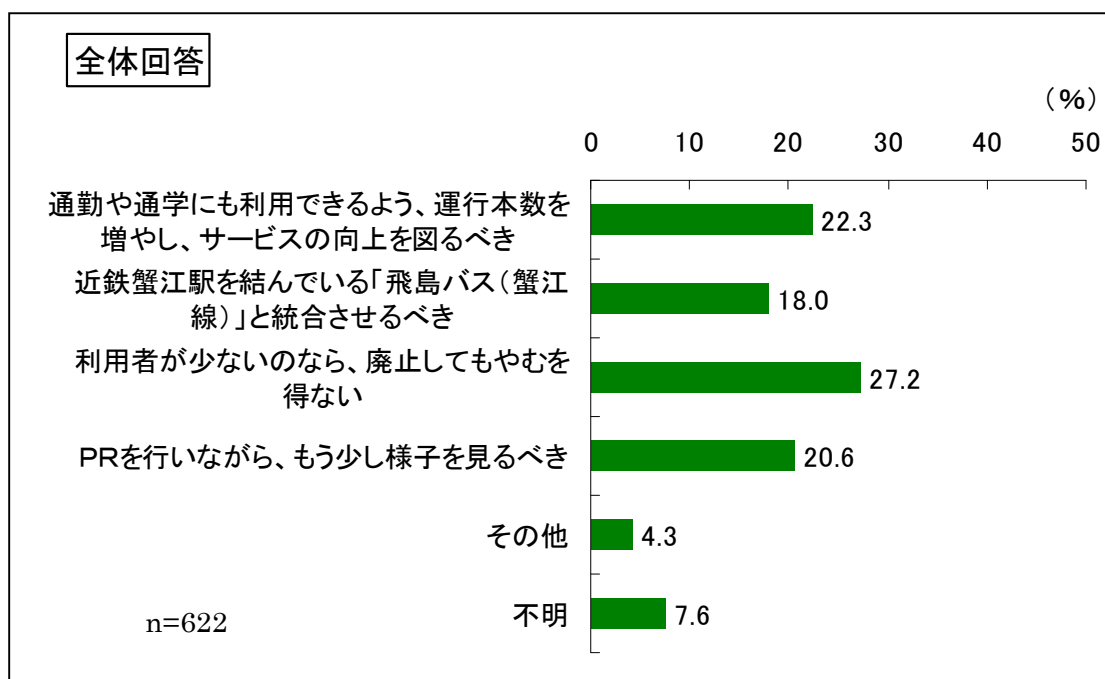
- ・蟹江線のバス停が遠い、大田地区（大田西、大田東、重田、八島）で、「停留所が遠い」と回答した人は13.9%（11人）、「時間が希望通りでない」と回答した人は24.1%（19人）。
- ・同様に、梅之郷地区で、「停留所が遠い」と回答した人は55%（11人）、「時間が希望通りでない」と回答した人は15%（3人）。
- ・大田地区、梅之郷地区も他と同様に、バスを利用しない理由に「自分で車を運転できる」ことを挙げた人が圧倒的に多い。

■コミバスの改善案

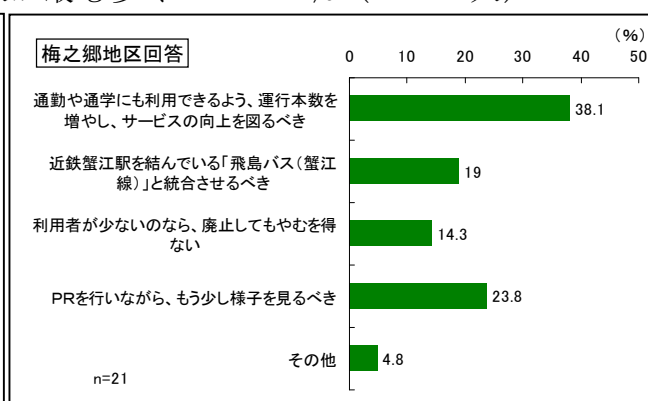
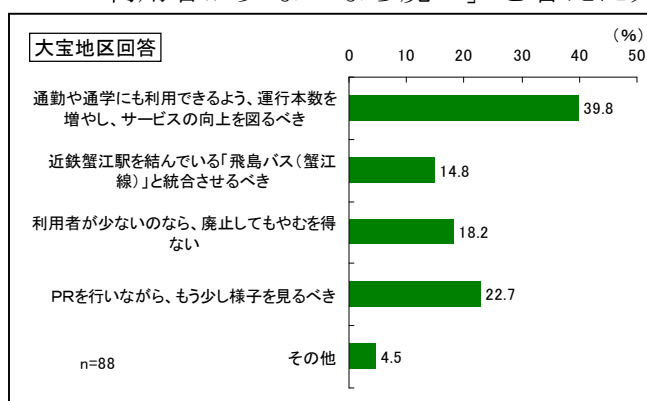
住民が望むコミバス改善案を検証。

「飛島コミュニティバス」は、昨年４月から村内を巡回する４つのルートで運行を開始しましたが、利用者が少なかったため、今年の４月から梅之郷や大宝地区などを経由して、直接近鉄蟹江駅に接続するルートに変更しました。

今後も利用状況などを踏まえ、何らかの改善が必要と考えています。この点について、あなたの考えに最も近いものを１つだけ選んで○印をつけてください。



- ・「通勤や通学への利用」と答えた人は22.3%（139人）
- ・「通勤や通学への利用」以外の回答は65.8%（409人）
- ・「利用者が少ないなら廃止」と答えた人が最も多く27.2%（189人）



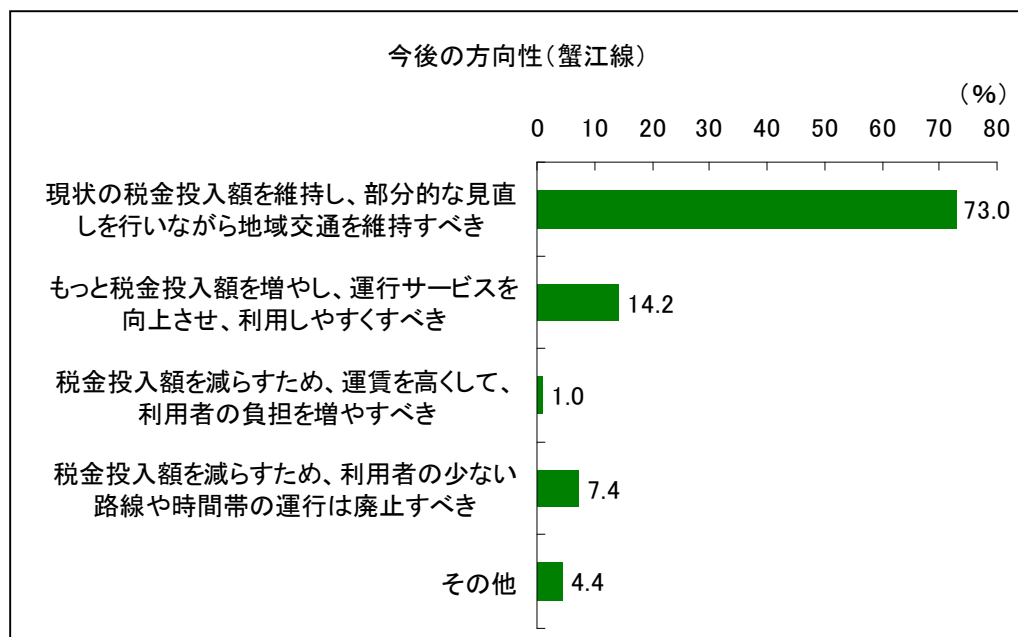
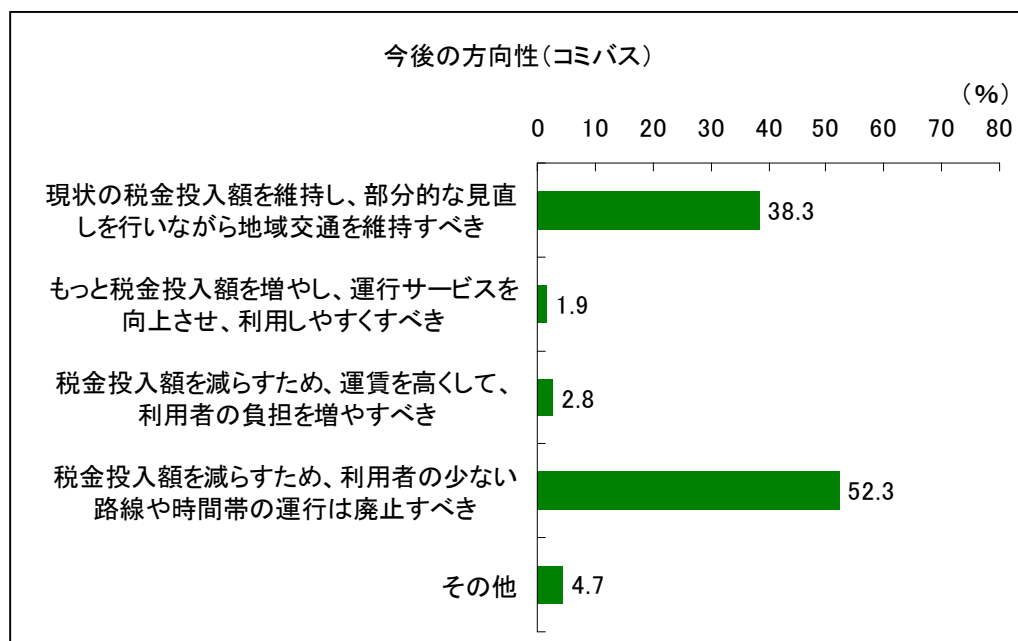
- ・大宝地区で、「通勤通学に利用できるサービス向上」と回答した人は39.8%（35人）、「廃止」や「様子を見る」など、「サービス向上」以外の回答をした人は55.7%（49人）。
- ・同様に、梅之郷地区で、「通勤通学に利用できるサービス向上」と回答した人は38.1%（8人）、「廃止」や「様子を見る」など、「サービス向上」以外の回答をした人は57.1%（12人）。

■バス事業への税金補填

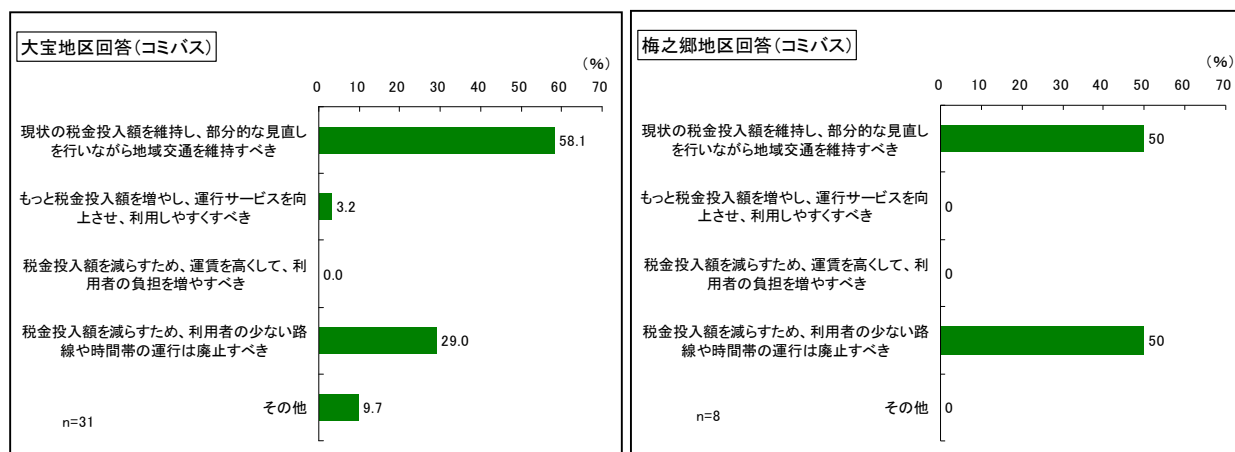
税金による補填を視点に加え、住民が望むバス事業改善案と税金投入額のバランスを検証。

「飛島バス」や「飛島コミュニティバス」、「飛島乗合タクシー」の運行費用は、飛島村の税金と運賃などによって賄われています。これまでも、利用しやすい公共交通を目指し様々な改善を行ってきましたが、大幅な改善をすることで、運行費の負担が増えることも考えられます。今後の対応について、あなたの考えに最も近いものを1つだけ選んで○印をつけてください。

特にそのように思った路線・ルートは、次の内のどれですか。あてはまる番号を1つだけ選んで○印をつけてください。



- ・税金投入額と地域交通の「維持」を望む人は、蟹江線で73%（149人）に対して、コミバスで38.3%（14人）。
- ・税金投入額を減らすために「廃止や規模縮小」を望む人は、蟹江線で7.4%（15人）に対して、コミバスで52.3%（112人）。
- ・税金投入額を増やして「サービス向上」を望む人は、蟹江線で14.2%（29人）に対してコミバスで1.9%（4人）。



- ・大宝地区では、「税金投入額の維持と部分的な見直し」を望む人が58.1%（18人）に対して、「税金投入額を増額してでもコミバスのサービス向上」を望む人は、3.2%（1人）。
- ・梅之郷地区では、「税金投入額の維持と部分的な見直し」を望む人が50%（4人）あり、逆に、「税金投入額を増額してでもコミバスのサービス向上」を望む人はいない。

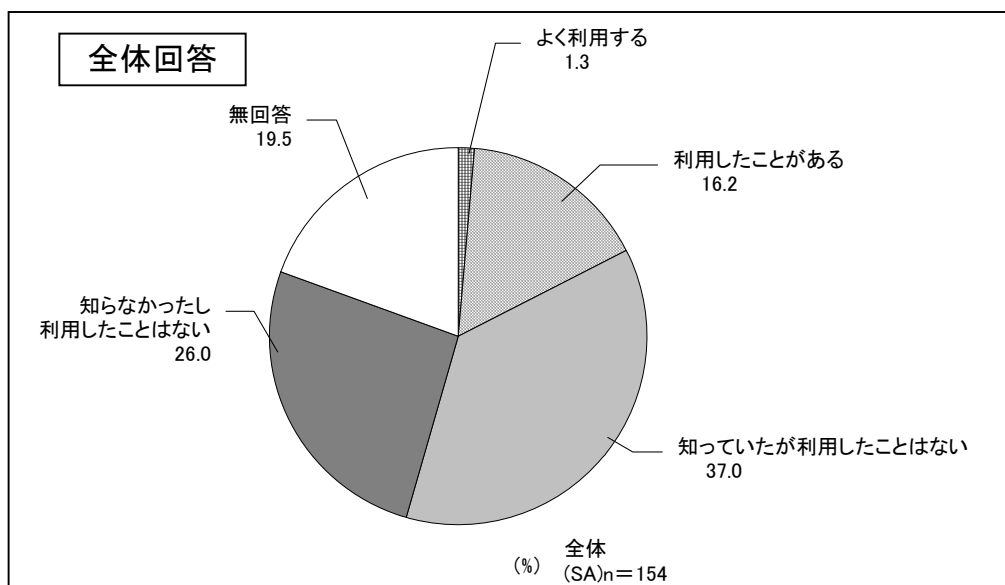
蟹江線の利用者アンケート結果

対 象	飛島公共交通バス（蟹江線）利用者
調査手法	配布調査・車両及び郵送回収
調査期間	2010 年 10 月 1 日（金）10 月 2 日（土）
回収数	154 票

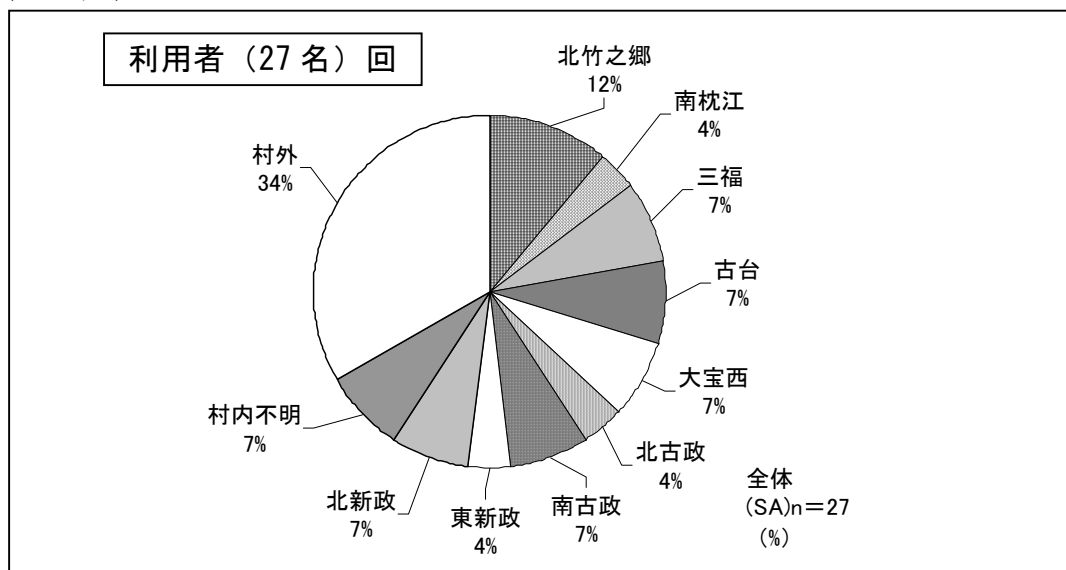
■ コミバス利用状況

蟹江線利用者でコミバスを利用したことがある人を調査し、利用実態を把握。

あなたは、蟹江線だけでなく、飛島コミュニティバスを利用したことがありますか。（1つに○）



- ・蟹江線利用者の中で、コミバスを使ったことがあると回答した人は、17.5%（27人）

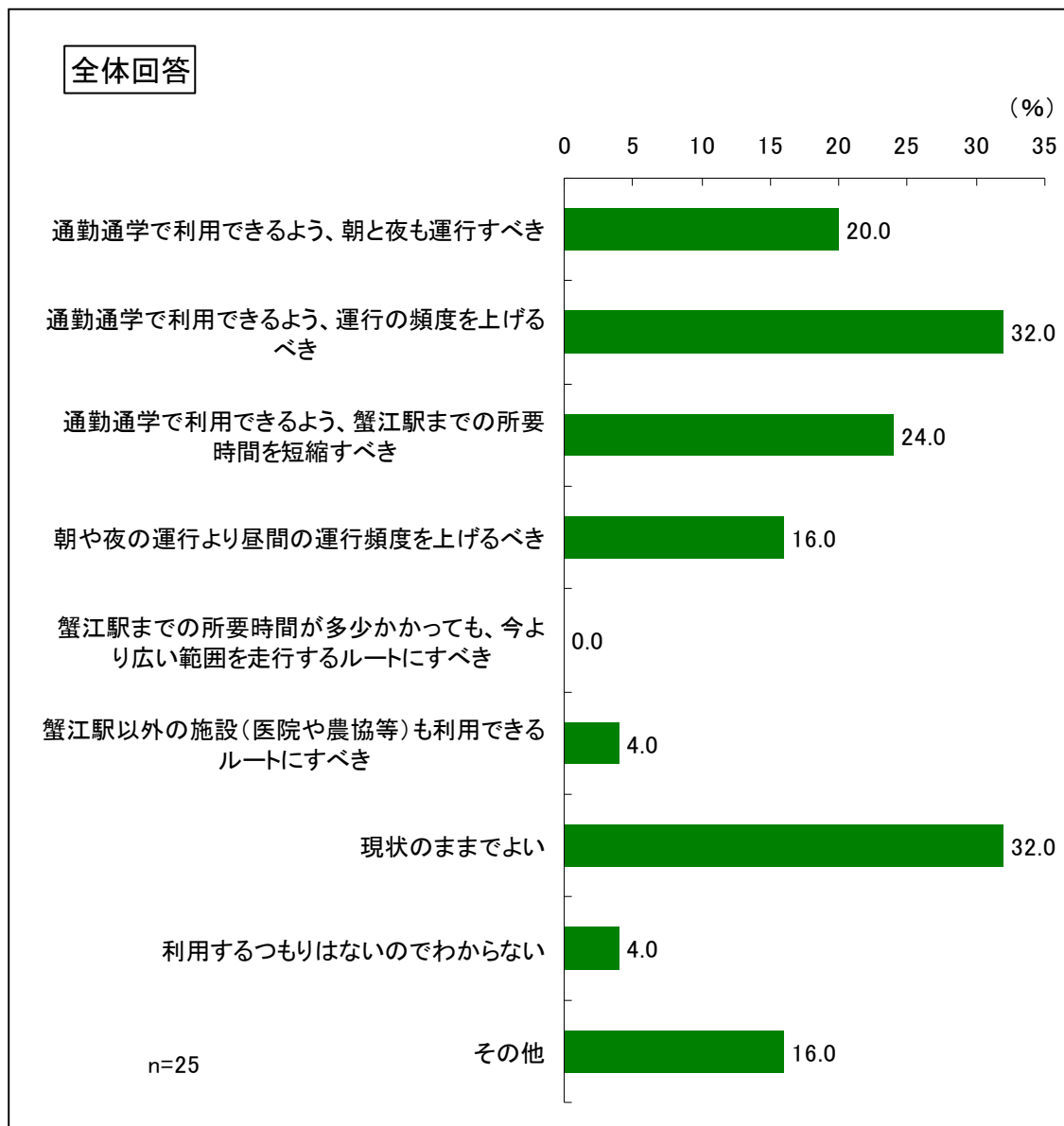


- ・大宝地区（大宝西）でコミバスを使ったことがあると回答した人は7%（2人）。
- ・三福地区も7%で、梅之郷は回答なし。

■コミバスの改善案

コミバスを利用したことがある人が要望する改善案を検証。

飛島コミュニティバスのルートやダイヤ設定等についてどのように考えますか？
(あてはまるものすべてに○)



・「運行頻度を上げる」(8人)と「現状のままでよい」(8人)が同数で最も多い回答となった。

※当該回答は、複数回答であるため、通勤通学等の要望は、同一者が複数回答している可能性がある。

<参考：朝夕の事業拡充に伴う年間概算事業費>

事業内容	運行便数	概算事業費（追加分）
ジャンボタクシー車両 2 台投入による事業拡大	朝：6 便 夕：6 便	21,900 千円～43,800 千円 2,920 時間（365 日）×7,500 円
小型バス車両 2 台投入による事業拡大	朝：6 便 夕：10 便	47,775 千円 365 日運行

※平成 22 年度コミュニティバス事業委託費：10,295 千円

概算事業費算出用仮想ダイヤ

	蟹江1	蟹江2	蟹江3	蟹江4	蟹江5	蟹江6	蟹江7	蟹江8	蟹江9	蟹江10	蟹江11	蟹江12
飛島村役場	6:46	7:10	8:36					15:56	16:20	17:46	18:10	19:36
所要時間40分												
近鉄蟹江駅	7:26	7:50	9:16					16:36	17:00	18:26	18:50	20:16
	役場1	役場2	役場3	役場4	役場5	役場6	役場7	役場8	役場9	役場10	役場11	役場12
近鉄蟹江駅	7:41	8:05	9:31					16:51	17:15	18:41	19:05	20:31
所要時間40分												
飛島村役場	8:21	8:45	10:11					17:31	17:55	19:21	19:45	21:11

蟹江線利用者数

便数	平均利用者数 H22.4～H22.10
6:07 蟹江1 分館1	8.42人 11.06人
6:42 蟹江2 分館2	11.93人 8.83人
7:03 蟹江3 分館3	18.69人 12.81人
7:17 蟹江4 分館4	18.15人 10.51人
8:02 蟹江5 分館5	9.78人 3.00人
8:42 蟹江6 分館6	10.00人 2.86人
9:42 蟹江7 分館7	9.04人 4.12人
10:47 蟹江8 分館8	5.65人 4.55人
11:47 蟹江9 分館9	4.19人 5.32人
12:47 蟹江10 分館10	5.26人 6.78人
13:47 蟹江11 分館11	3.32人 5.48人
14:47 蟹江12 分館12	4.12人 6.86人
15:47 蟹江13 分館13	9.40人 13.79人
16:52 蟹江14 分館14	5.22人 5.79人
17:32 蟹江15 分館15	8.39人 10.62人
17:37 蟹江16 分館16	9.97人 11.86人
18:32 蟹江17 分館17	4.95人 10.16人
18:57 蟹江18 分館18	4.53人 9.27人
19:32 蟹江19 分館19	4.06人 7.34人
20:22 蟹江20 分館20	2.52人 5.79人
21:12 蟹江21 分館21	1.16人 5.59人
22:00 蟹江22 分館22	5.75人
合計	158.75人 168.15人