

「飛島公共交通バス（名港線）の利用者アンケート調査」
調査結果概要版

平成 2 1 年 1 0 月

目次

調査の概要	1
調査結果	
1 アンケート対象の属性	2
2 行きのバスに乗車されるまでの移動手段と 行きのバスから降車されてからの移動手段	5
3 当該バスの利用頻度	6
4 当該バスの利用目的	6
5 ルートの見直し変更前後で名港線の利用変化について	7
6 当該バスを利用している理由	8
7 当該バスの運行サービスの満足度	9
8 バスに関する情報として、発信して欲しい情報	13

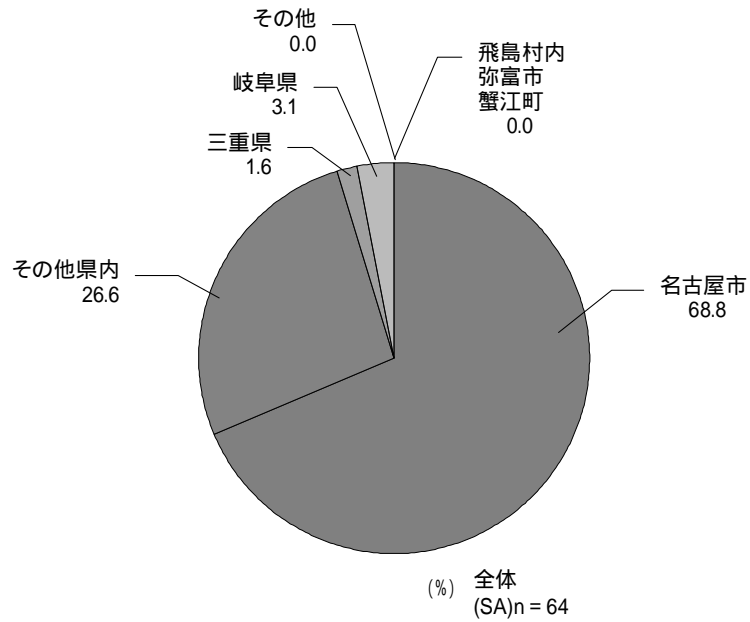
調査の概要

(1) 調査対象	飛島公共交通バス（名港線）の利用者
(2) 調査方法	配布調査
(3) 調査期間	平成21年9月28日（月曜日）
(4) 標本数	64人
(5) 調査実施主体	飛島村役場総務部企画課
(6) 調査機関	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

1. アンケート対象の属性

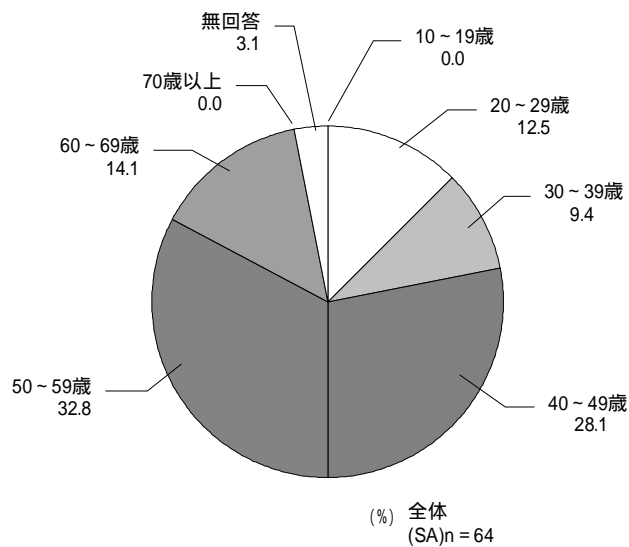
(1) お住まい

「名古屋市」に居住されている方が 68.8%、「その他県内」が 26.6%、「三重県」が 1.6%、「岐阜県」が 3.1%です。



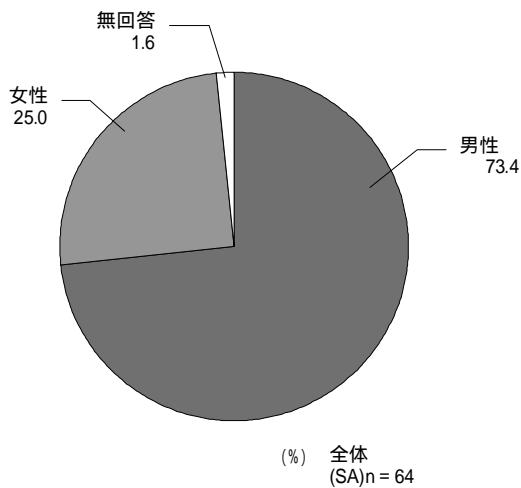
(2) 年齢

「20歳台」が12.5%、「30歳台」が9.4%、「40歳台」が28.1%、「50歳台」が32.8%、「60歳台」が14.1%です。



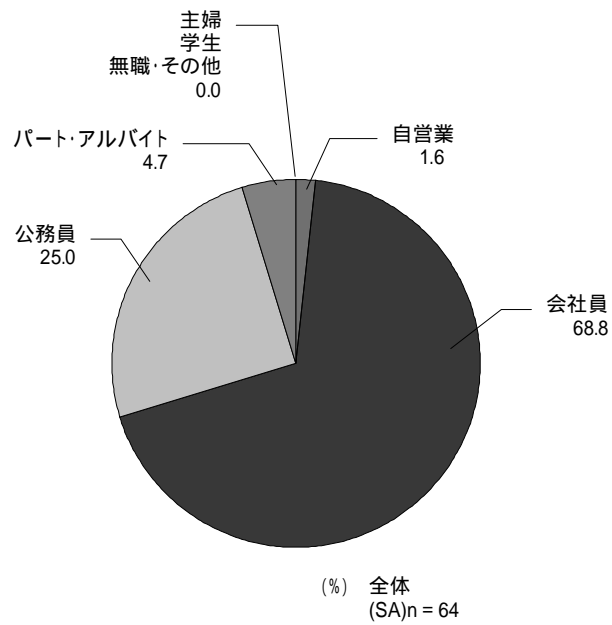
(3) 性別

「男性」が73.4%、「女性」が25.0%です。



(4) 職業

「会社員」が68.8%、「公務員」が25.0%、「パート・アルバイト」が4.7%で、「自営業」が1.6%となっています。

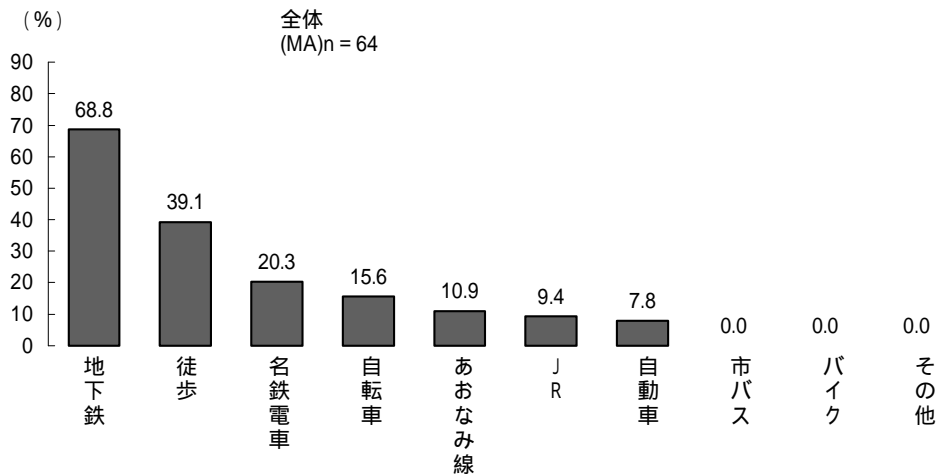


2. 行きのバスに乗車されるまでの移動手段と行きのバスから降車されてからの移動手段

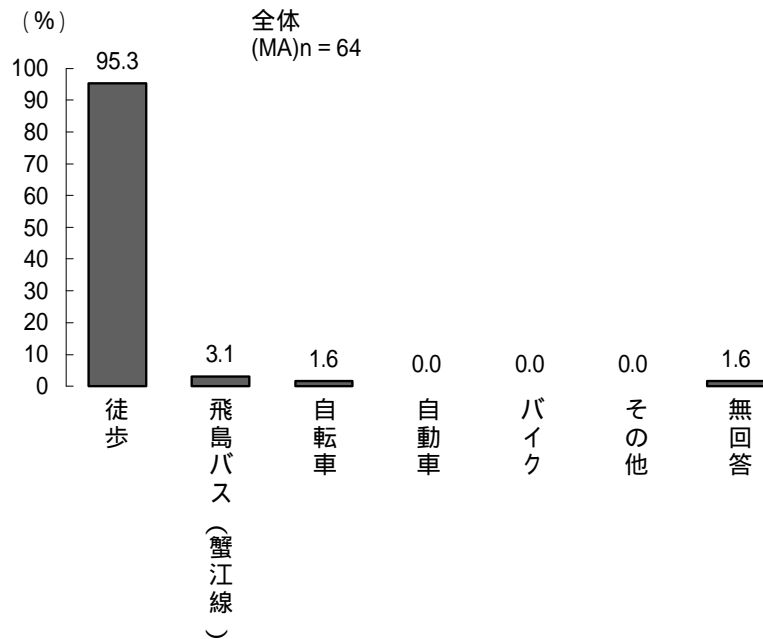
行きのバスに乗車されるまでの移動手段としては「地下鉄」が68.8%で最も高い。以下、「徒歩」が39.1%、「名鉄電車」が20.3%、「自転車」が15.6%、「あおなみ線」が10.9%、「JR」が9.4%となっています。

一方、行きのバスから降車されてからの移動手段としては、ほとんどの方が「徒歩」(95.3%)です。その他としては「飛島バス(蟹江線)」が3.1%、「自転車」が1.6%になっています。

図表1 行きのバスに乗車されるまでの移動手段



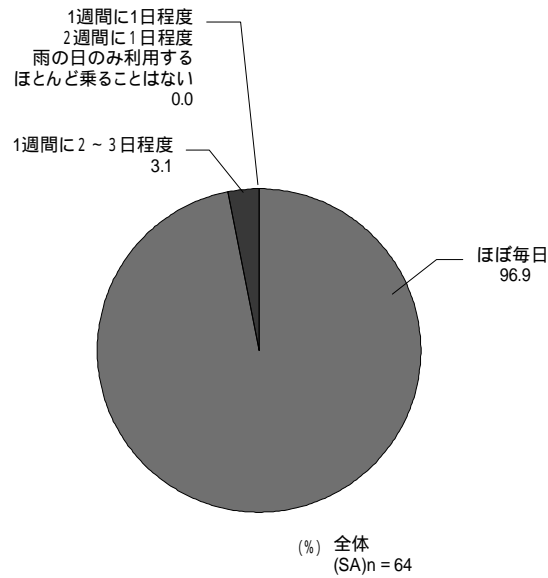
図表2 行きのバスから降車されてからの移動手段



3. 当該バスの利用頻度

利用頻度としては「ほぼ毎日」が96.9%になっています。「1週間に2～3日程度」が3.1%です。

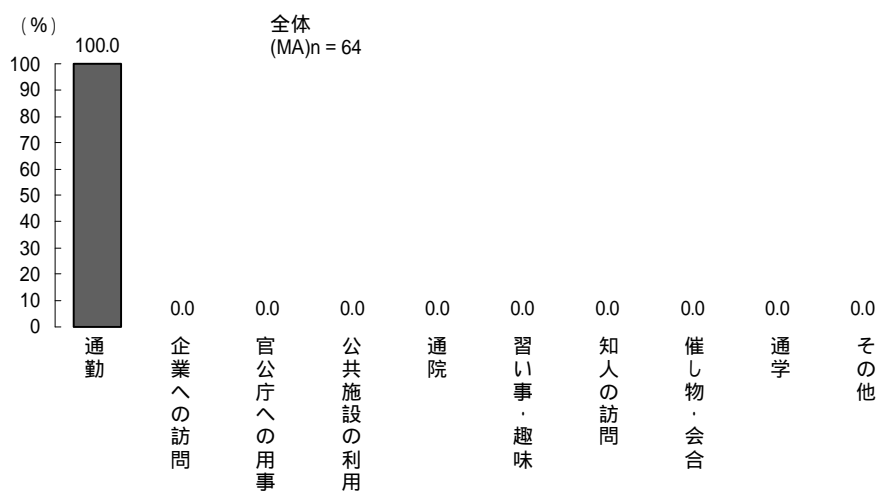
図表3 当該バスの利用頻度



4. 当該バスの利用目的

利用目的としては全員が「通勤」(100.0%)となっています。

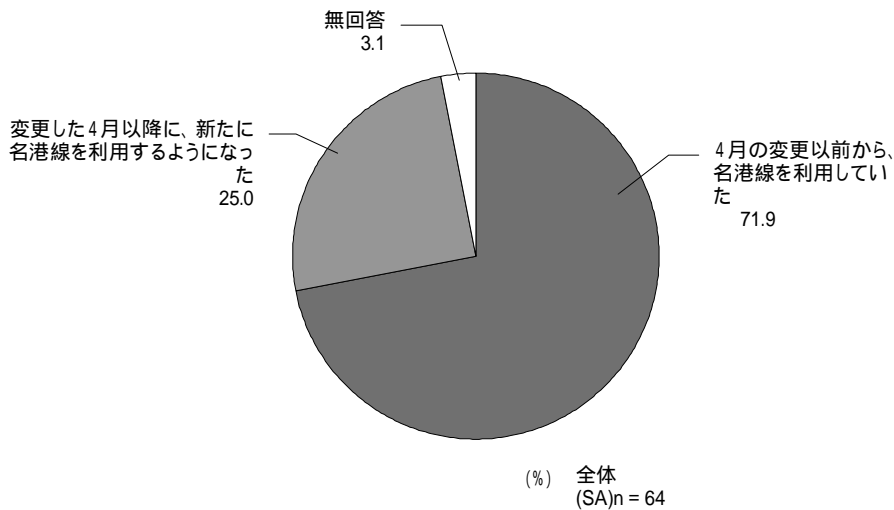
図表4 当該バスの利用目的



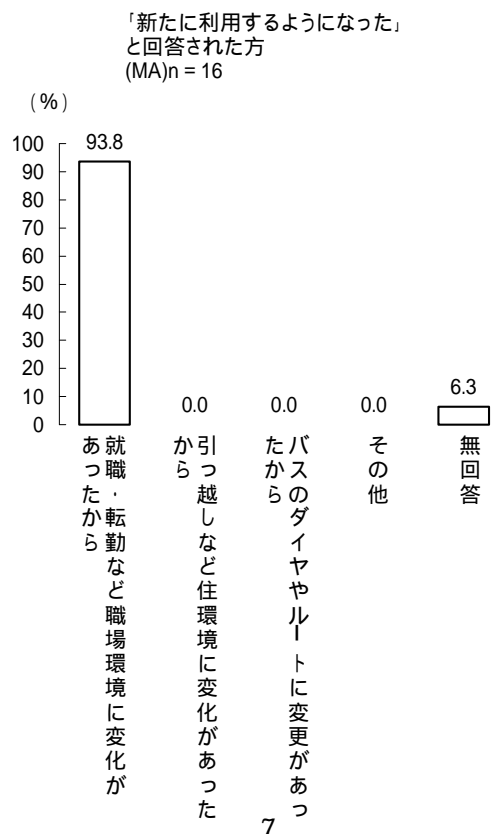
5. ルートの見直し変更前後で名港線の利用変化について

「4月の変更以前から、名港線を利用していた」が71.9%、「変更した4月以降に、新たに名港線を利用するようになった」が25.0%です。
 新たに利用するようになった理由としては、「就職・転勤など職場環境に変化があったから」が93.8%です。

図表5 ルートの見直し変更前後で名港線の利用変化



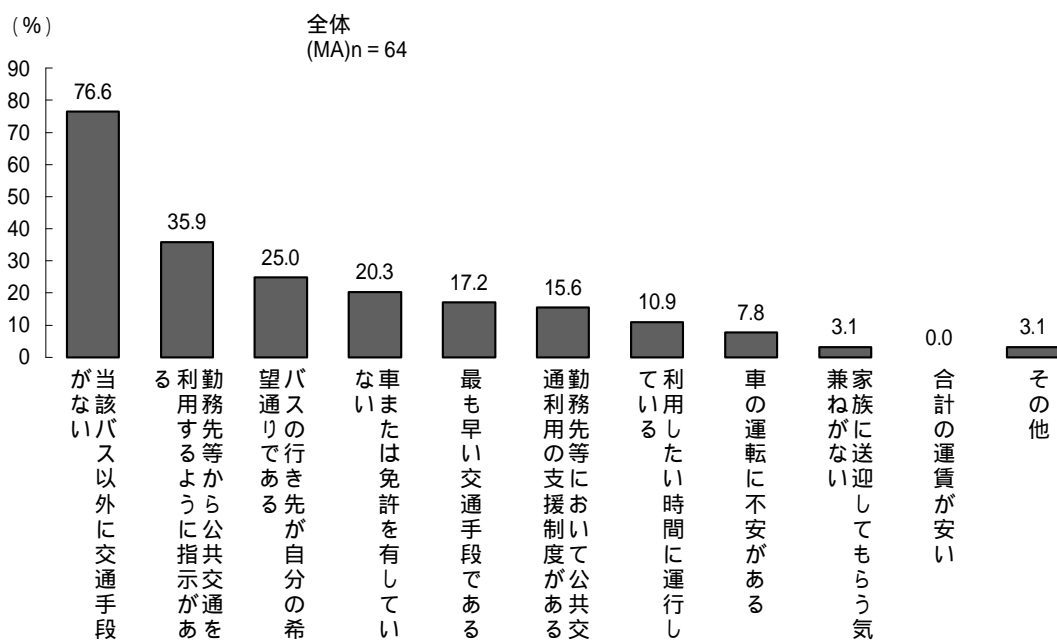
図表6 新たに利用するようになった理由



6. 当該バスを利用している理由

「当該バス以外に交通手段がない」が76.6%で最も高い理由となっています。次いで「転勤先等から公共交通を利用するように指示がある」が35.9%です。以下、「バスの行き先が自分の希望通りである」(25.0%)、「車または免許を有していない」(20.3%)、「最も早い交通手段である」(17.2%)、「勤務先等において公共交通利用の支援制度がある」(15.6%)などとなっています。

図表7 当該バスを利用している理由

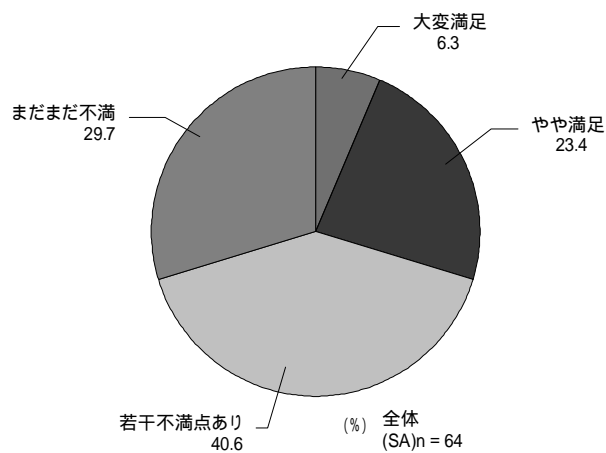


7. 当該バスの運行サービスの満足度

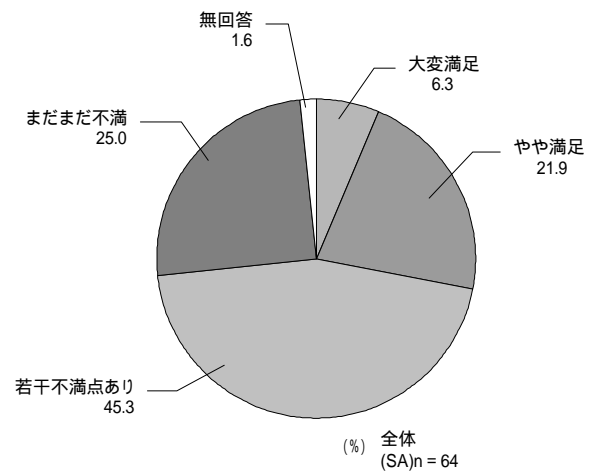
(1) 項目別満足度

運行頻度の満足度については「満足」が29.7%（「大変満足」と「やや満足」の計）、「不満」が70.3%（「若干不満点あり」と「まだまだ不満」の計）です。【以下、同様】
 ルートの満足度については「満足」が28.2%、「不満」が70.3%です。
 バス停位置の満足度については「満足」が62.5%、「不満」が34.4%です。
 バス停待機施設の満足度については「満足」が40.6%、「不満」が57.8%です。

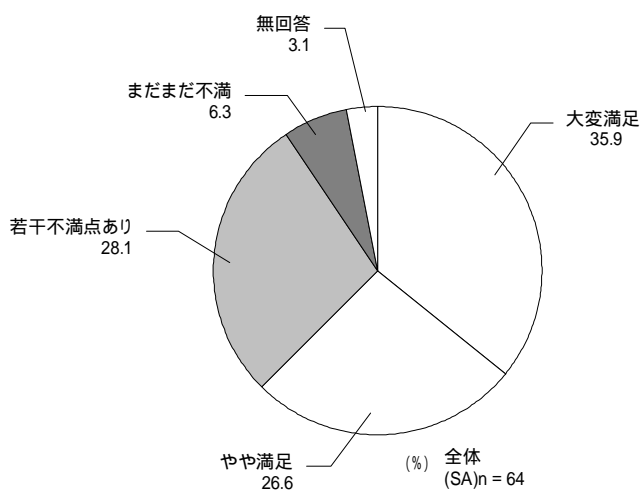
図表 8 - 1 運行頻度の満足度



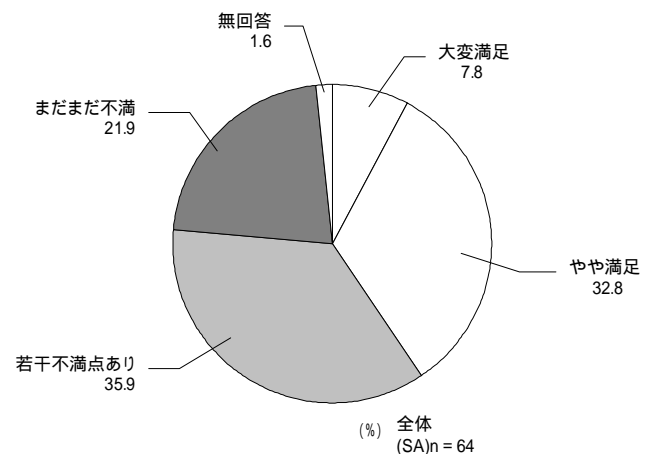
図表 8 - 2 ルートの満足度



図表 8 - 3 バス停位置の満足度



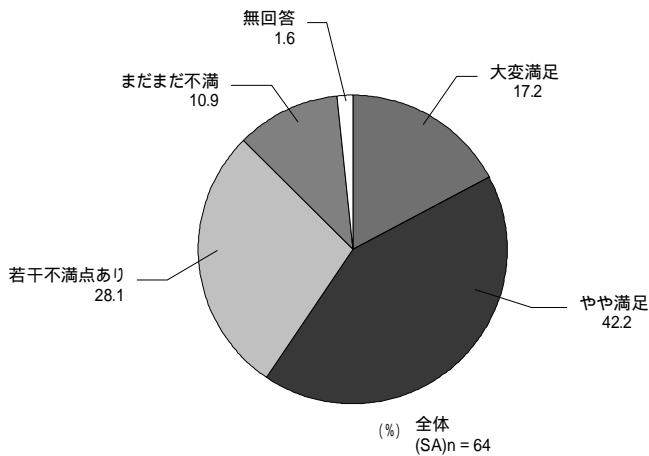
図表 8 - 4 バス停待機施設の満足度



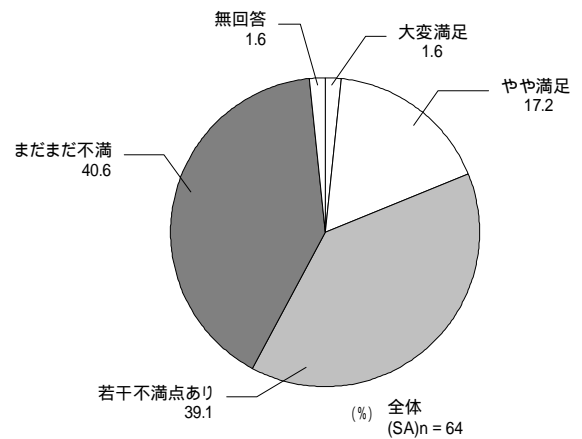
項目別満足度 続き

定時性（遅れ）の満足度については「満足」が59.4%、「不満」が39.0%です。
 ダイヤ設定の満足度については「満足」が18.8%、「不満」が79.7%です。
 鉄道等との接続性の満足度については「満足」が54.7%、「不満」が34.4%です。
 運転手の対応については「満足」が82.9%、「不満」が14.1%です。

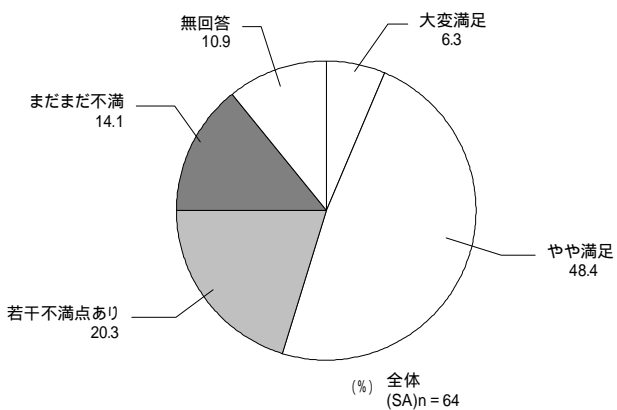
図表 8 - 5 定時性（遅れ）の満足度



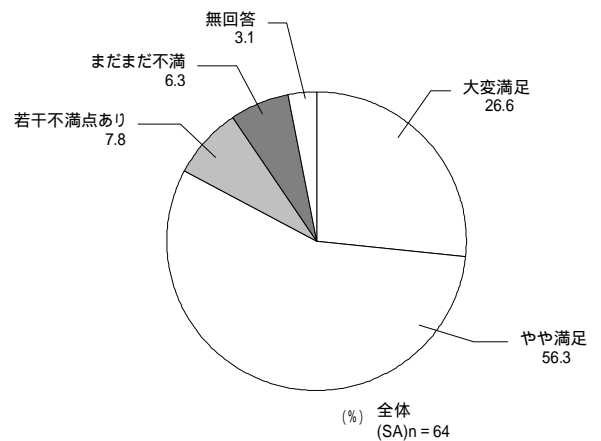
図表 8 - 6 ダイヤ設定の満足度



図表 8 - 7 鉄道等との接続性の満足度



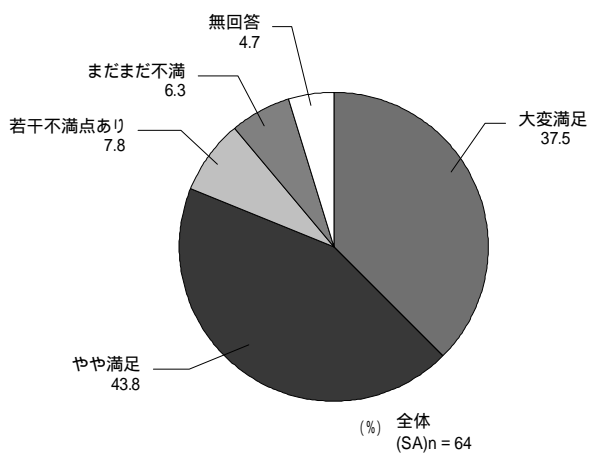
図表 8 - 8 運転手の対応の満足度



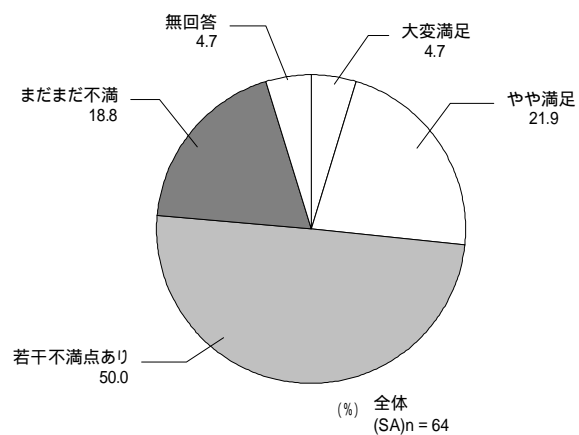
項目別満足度 続き

車内の快適性の満足度については「満足」が81.3%、「不満」が14.1%です。
運賃設定の満足度については「満足」が26.6%、「不満」が68.8%です。

図表 8 - 9 車内の快適性の満足度



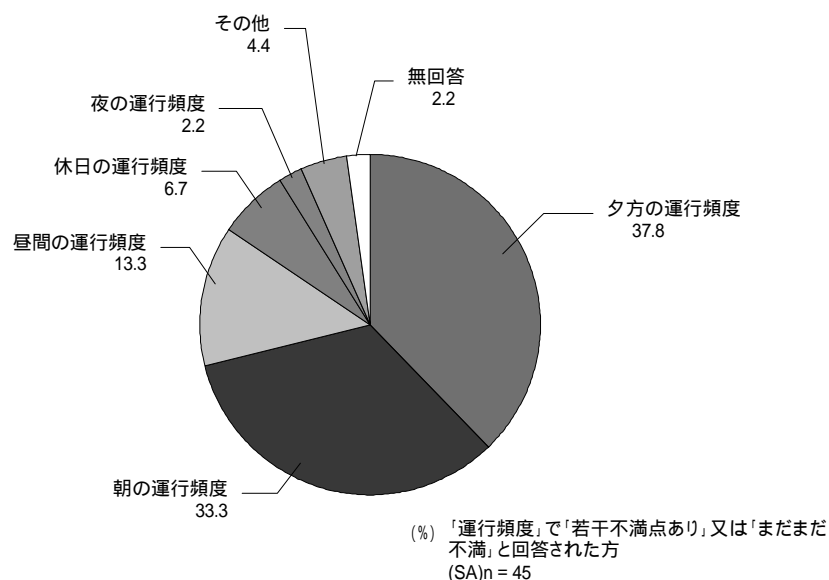
図表 8 - 1 0 運賃設定の満足度



(2)「運行頻度」で最も改善して欲しい点

「夕方の運行頻度」(37.8%)と「朝の運行頻度」(33.3%)への改善要望が強い。

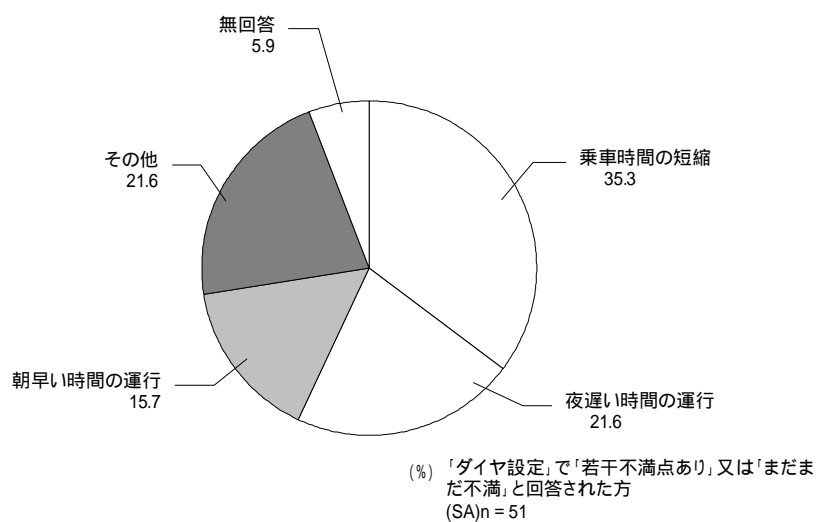
図表9 「運行頻度」で最も改善して欲しい点



(3)「ダイヤ設定」で最も改善して欲しい点

「乗車時間の短縮」(35.3%)への改善要望が最も強く、「夜遅い時間の運行」(21.6%)と「朝早い時間の運行」(15.7%)が続いている。

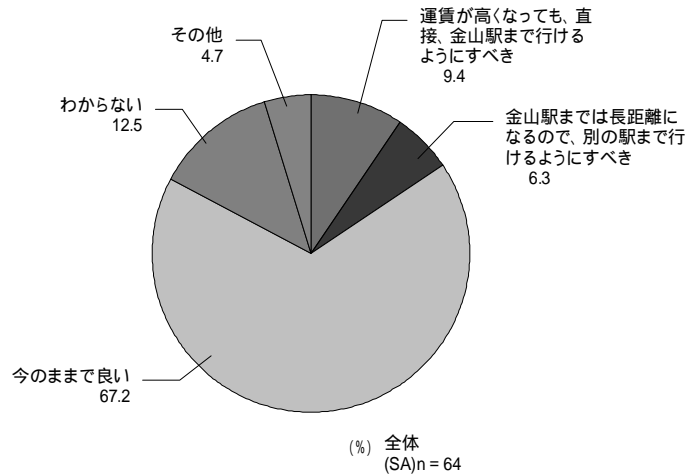
図表10 「ダイヤ設定」で最も改善して欲しい点



(4) 名港線を「金山総合駅」など、その他のエリアまで、直接行けるようすべきか

「今のままで良い」とした方が 67.2%で最も多くなっています。その他の意見としては「運賃が高くなっても、直接、金山駅まで行けるようすべき」が 9.4%、「金山駅までは長距離になるので、別の駅まで行けるようすべき」が 6.3%です。

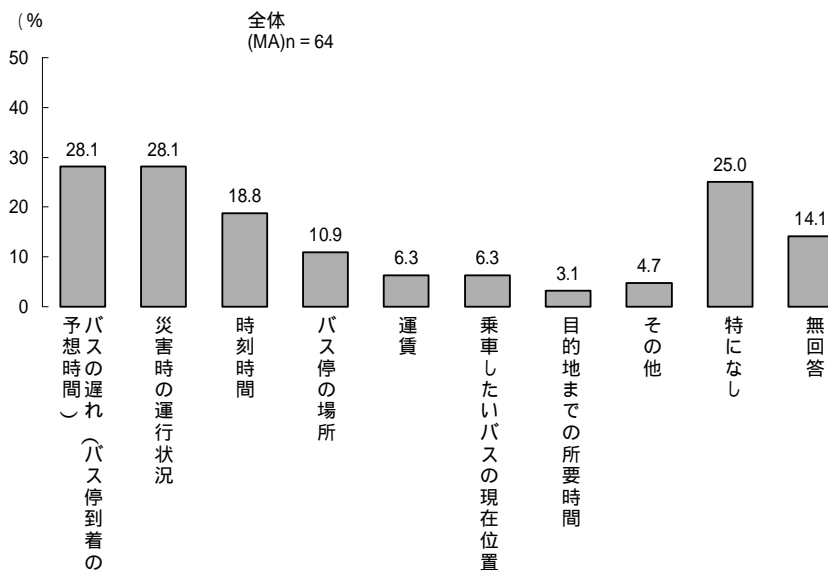
図表 1 1 名港線をその他のエリアまで、直接行けるようすべきか



8. バスに関する情報として、発信して欲しい情報

発信して欲しい情報としては、「バスの遅れ（バス停到着の予想時間）」と「災害時の運行状況」への要望が強く、各 28.1%です。以下、「時刻時間」が 18.8%、「バス停の場所」が 10.9%、「運賃」と「乗車したいバスの現在位置」が各 6.3%になっています。

図表 1 2 バスに関する情報として、発信して欲しい情報



「飛島公共交通バス（蟹江線）の利用者アンケート調査」
調査結果概要版

平成 2 1 年 1 0 月

目次

調査の概要	1
調査結果	
1 アンケート対象の属性	2
2 本日、「公民館分館」での乗り継ぎの有無	6
3 行きのバスに乗車されるまでの移動手段と 行きのバスから降車されてからの移動手段	7
4 当該バスの利用頻度	8
5 本日の目的地	8
6 当該バスの利用目的	9
7 ルートの見直し変更前後で蟹江線の利用変化について	10
8 当該バスを利用している理由	11
9 当該バスの運行サービスの満足度	12
10 バスに関する情報として、発信して欲しい情報	16

調査の概要

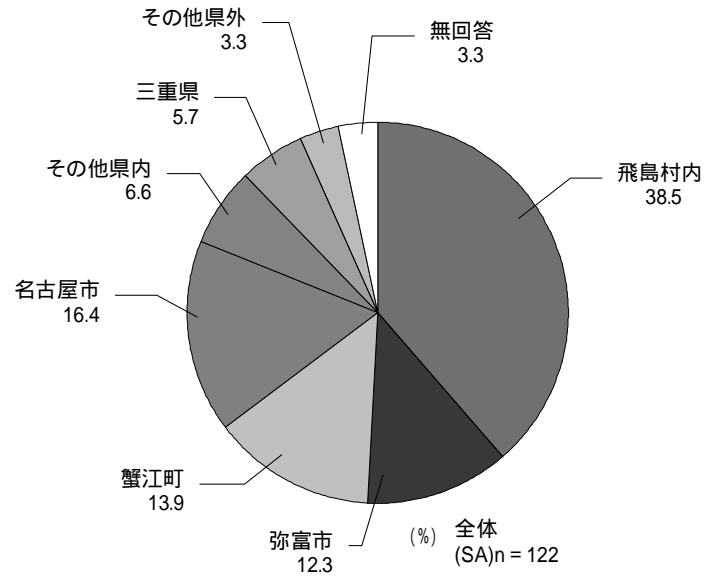
(1) 調査対象	飛島公共交通バス（蟹江線）の利用者
(2) 調査方法	配布調査
(3) 調査期間	平成21年9月25日（金曜日）、9月26日（土曜日）
(4) 標本数	122人
(5) 調査実施主体	飛島村役場総務部企画課
(6) 調査機関	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

調査結果

1. アンケート対象の属性

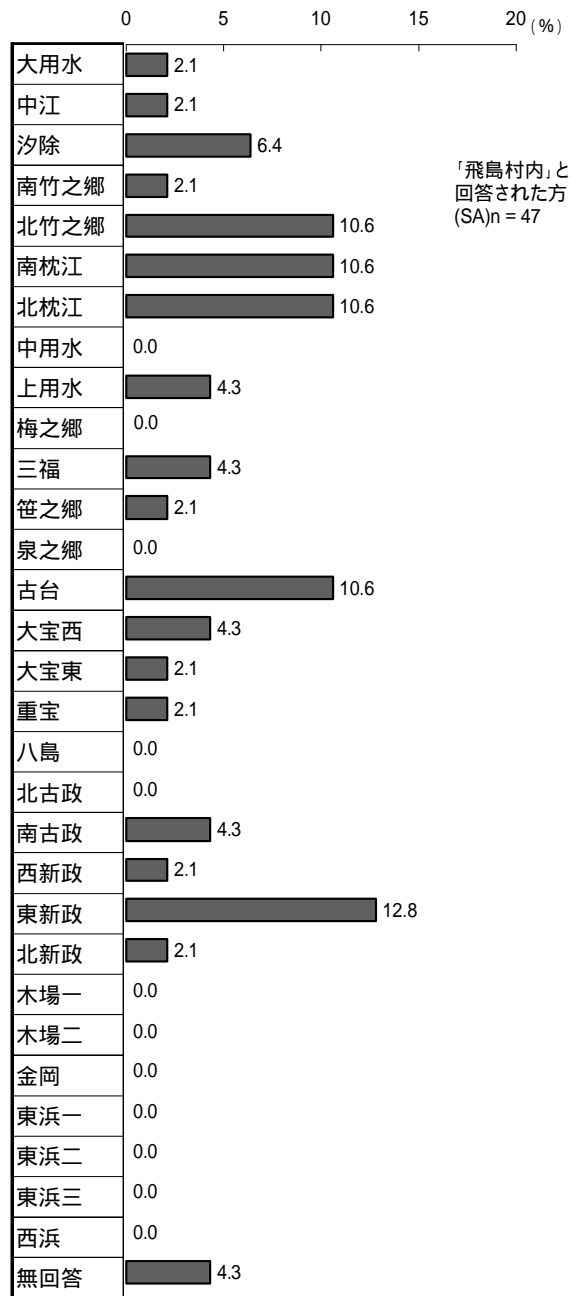
(1) お住まい

「飛島村内」に居住されている方が 38.5%、「弥富市」が 12.3%、「蟹江町」が 13.9%、「名古屋市」が 16.4%、「三重県」が 5.7%です。



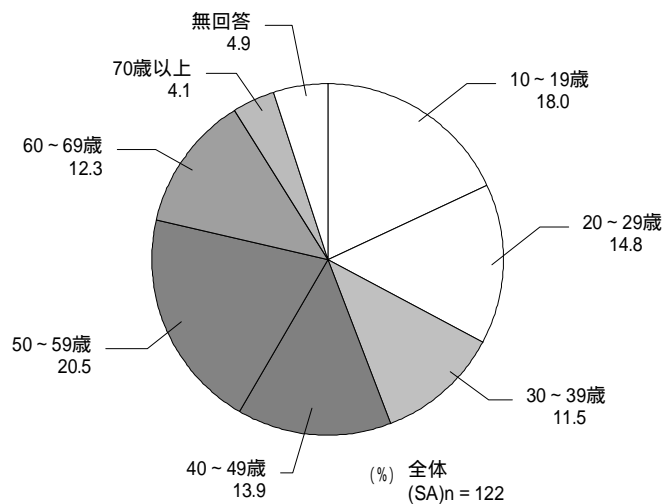
飛島村内居住者の地区名

「北竹之郷」「南枕江」「北枕江」「古台」が各 10.6%、「東新政」が 12.8%で高くなっています。



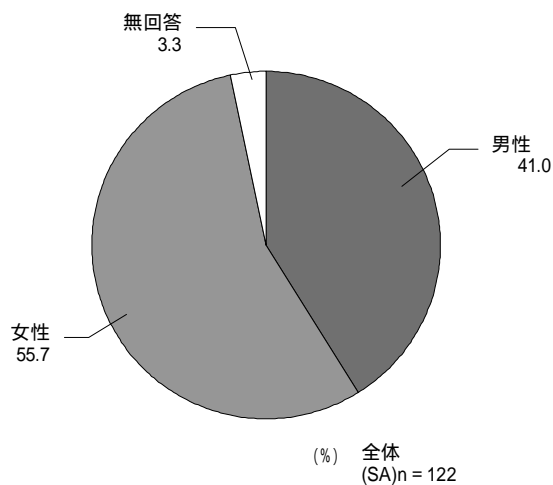
(2) 年齢

「10歳台」が18.0%、「20歳台」が14.8%、「30歳台」が11.5%、「40歳台」が13.9%、「50歳台」が20.5%、「60歳台」が12.3%、「70歳以上」が4.1%となっています。



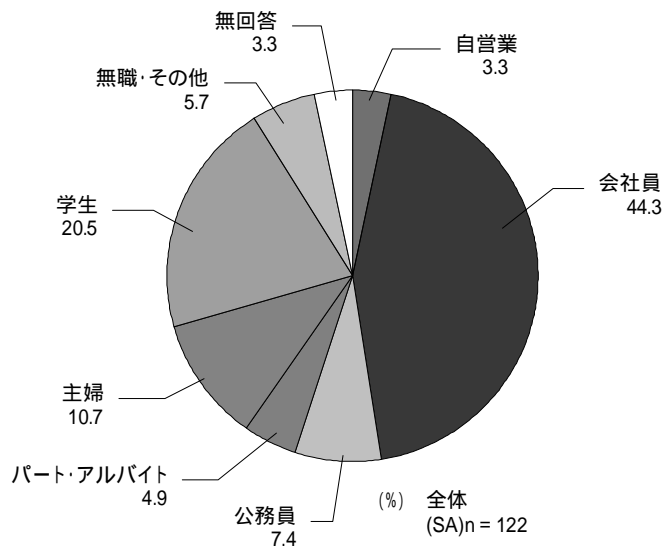
(3) 性別

「男性」が41.0%、「女性」が55.7%です。



(4) 職業

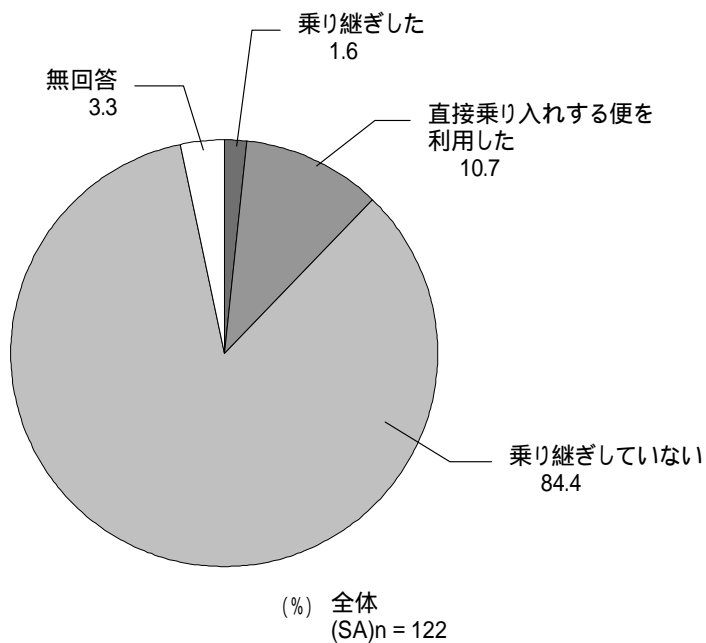
「会社員」が44.3%、「公務員」が7.4%、「パート・アルバイト」が4.9%、「主婦」が10.7%です。また、「学生」が20.5%で高い比率となっています。



2. 本日、「公民館分館」での乗り継ぎの有無

「公民館分館」で「乗り継ぎした」が1.6%、「直接乗り入れする便を利用した」が10.7%になっています。一方、「乗り継ぎしていない」は84.4%です。

図表1 「公民館分館」での乗り継ぎの有無

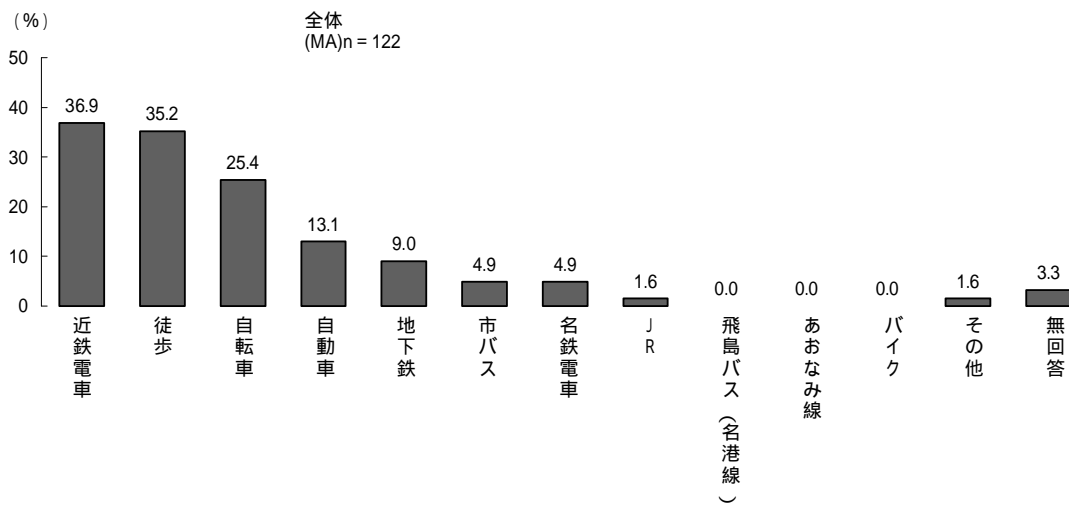


3. 行きのバスに乗車されるまでの移動手段と行きのバスから降車されてからの移動手段

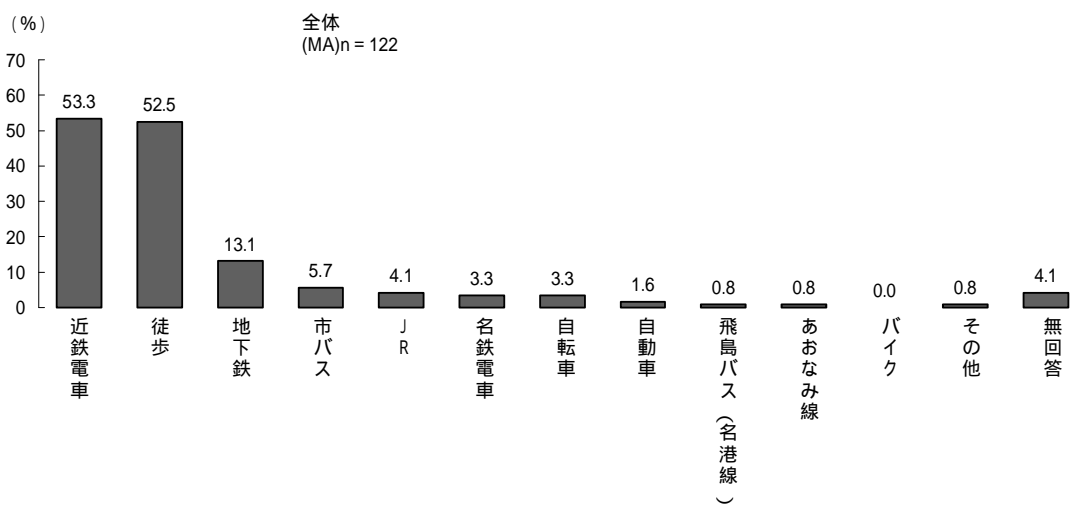
行きのバスに乗車されるまでの移動手段としては「近鉄電車」の36.9%と「徒歩」の35.2%と「自転車」の25.4%の比率が高く、以下「自動車」が13.1%、「地下鉄」が9.0%となっています。

一方、行きのバスから降車されてからの移動手段としては、「近鉄電車」(53.3%)と「徒歩」(52.5%)の比率が高くなっています。その他としては「地下鉄」が13.1%、「市バス」が5.7%です。

図表2 行きのバスに乗車されるまでの移動手段



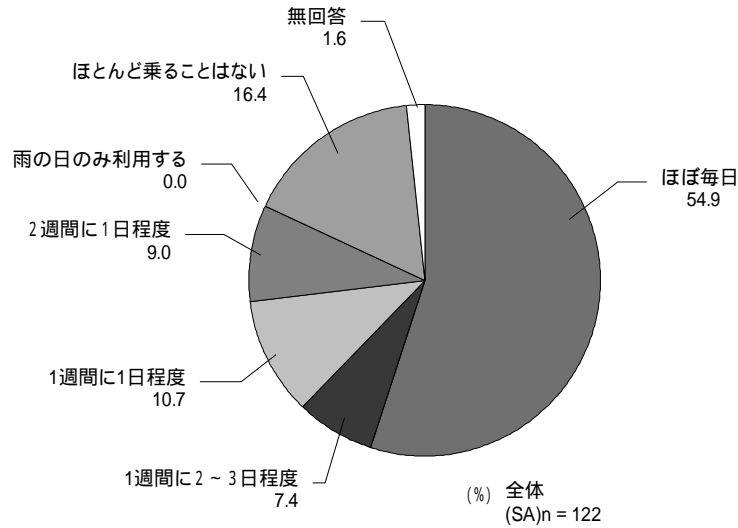
図表3 行きのバスから降車されてからの移動手段



4. 当該バスの利用頻度

利用頻度としては「ほぼ毎日」が 54.9%、「1週間に2～3日程度」が 7.4%、「1週間に1日程度」が 10.7%、「2週間に1日程度」が 9.0%です。

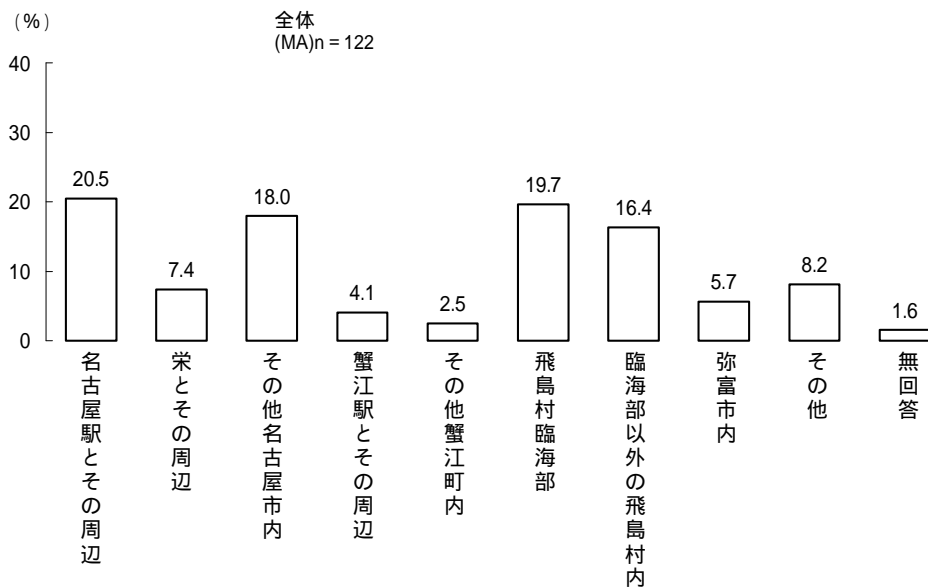
図表4 当該バスの利用頻度



5. 本日の目的地

「名古屋駅とその周辺」(20.5%)、「その他名古屋市内」(18.0%)、「飛島村臨海部」(19.7%)、「臨海部以外の飛島村内」(16.4%)などが高くなっています。

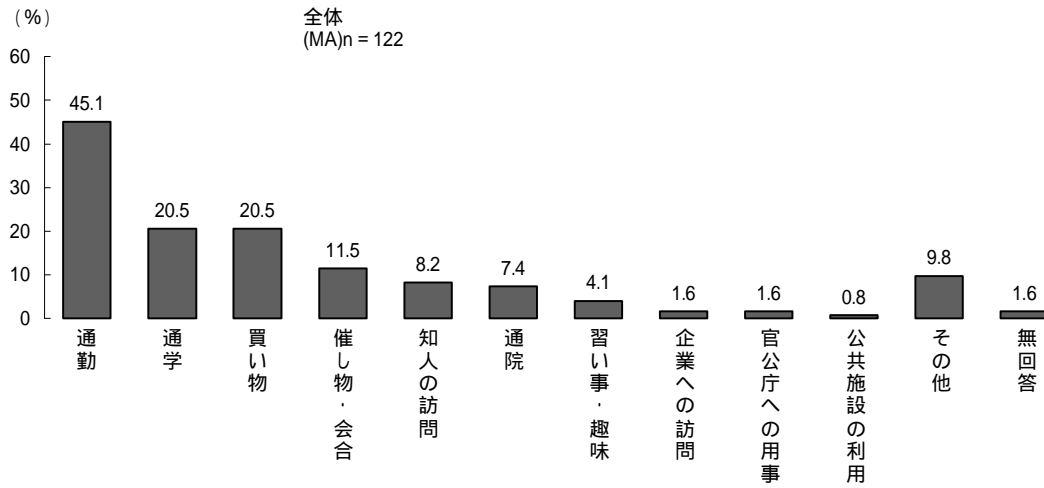
図表5 本日の目的地



6. 当該バスの利用目的

利用目的を見ると、「通勤」が45.1%で最も高い。以下、「通学」(20.5%)、「買い物」(20.5%)、「催し物・会合」(11.5%)、「知人の訪問」(8.2%)、「通院」(7.4%)が続いています。

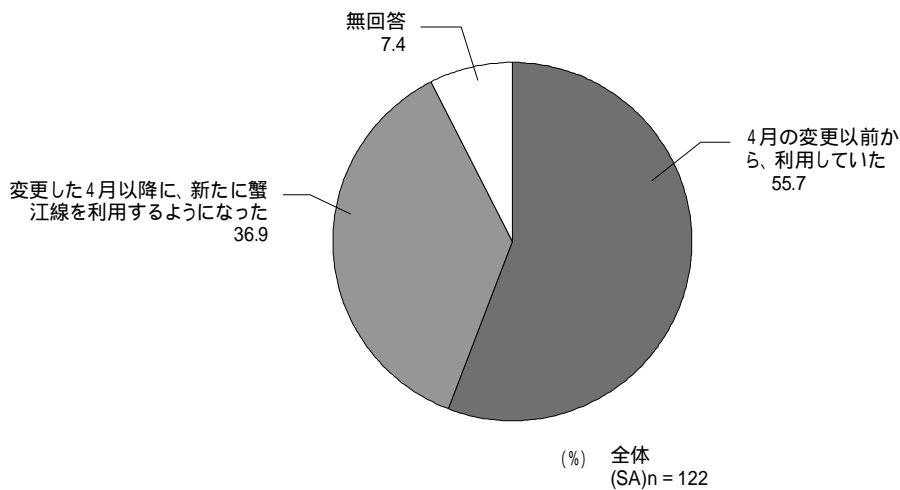
図表6 当該バスの利用目的



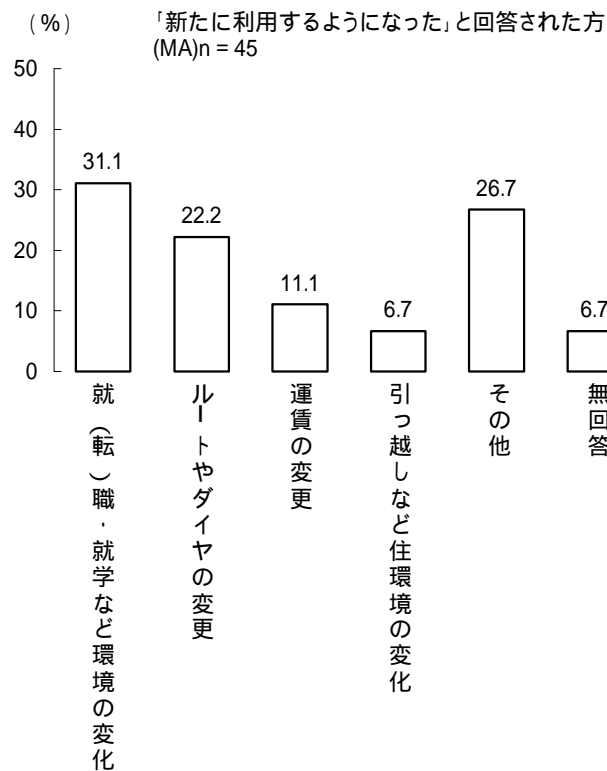
7. ルートの見直し変更前後で蟹江線の利用変化について

「4月の変更以前から、利用していた」が55.7%、「変更した4月以降に、新たに蟹江線を利用するようになった」が36.9%です。
 新たに利用するようになった理由としては、「就(転)職・就学などの環境の変化」が31.1%、「ルートやダイヤの変更」が22.2%、「運賃の変更」が11.1%、「引っ越しなど住環境の変化」が6.7%となっています。

図表7 ルートの見直し変更前後で蟹江線の利用変化



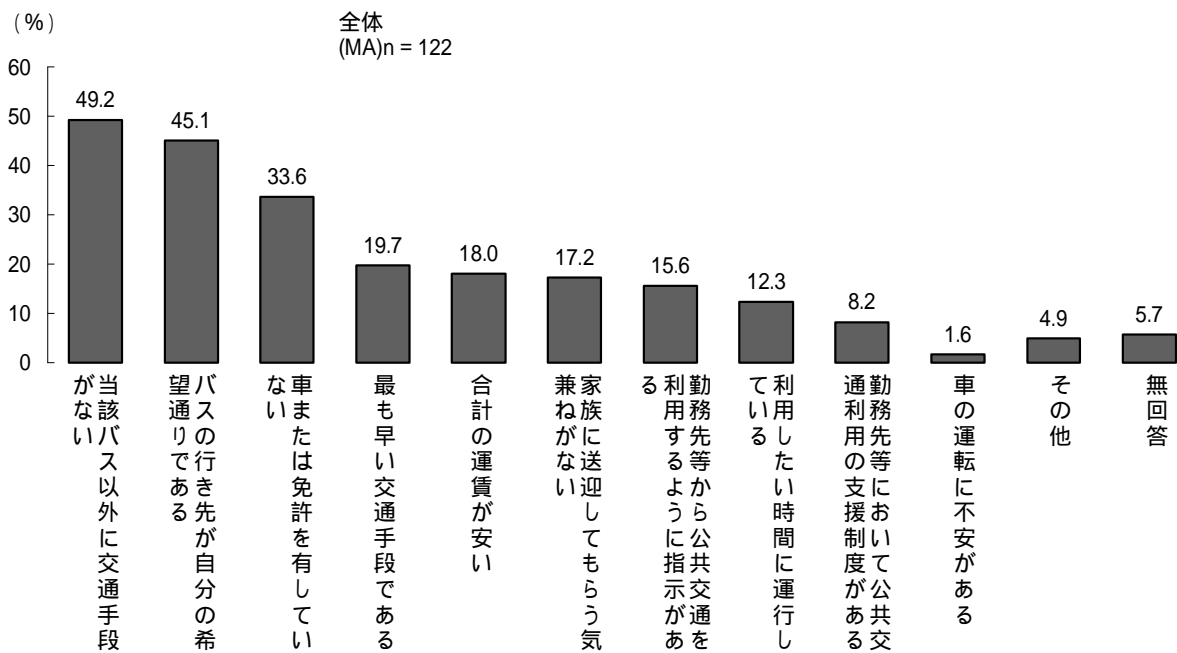
図表8 新たに利用するようになった理由



8. 当該バスを利用している理由

「当該バス以外に交通手段がない」(49.2%)と「バスの行き先が自分の希望通りである」(45.1%)が理由として高い。以下、「車または免許を有していない」(33.6%)、「最も早い交通手段である」(19.7%)、「合計の運賃が安い」(18.0%)、「家族に送迎してもらえない」(17.2%)、「勤務先等から公共交通を利用するように指示がある」(15.6%)、「利用したい時間に運行している」(12.3%)などの理由が挙がっています。

図表9 当該バスを利用している理由

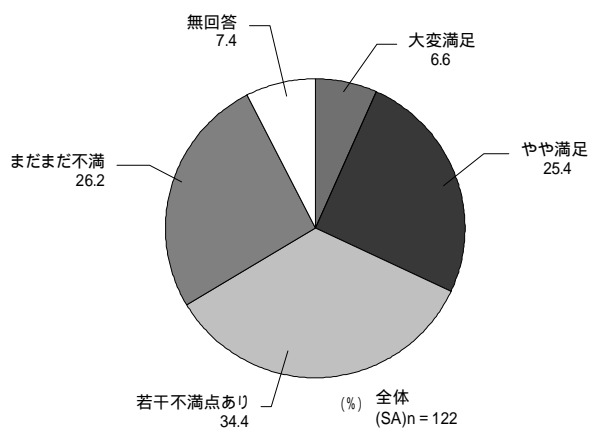


9. 当該バスの運行サービスの満足度

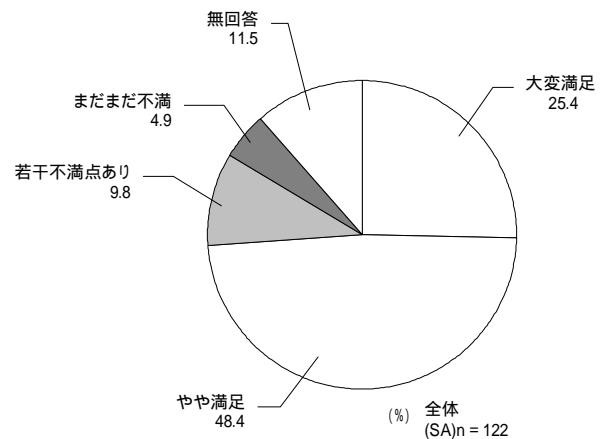
(1) 項目別満足度

運行頻度の満足度については「満足」が32.0%（「大変満足」と「やや満足」の計）、「不満」が60.6%（「若干不満点あり」と「まだまだ不満」の計）です。【以下、同様】
 ルートの満足度については「満足」が73.8%、「不満」が14.7%です。
 バス停位置の満足度については「満足」が72.1%、「不満」が17.2%です。
 バス停待機施設の満足度については「満足」が45.1%、「不満」が41.8%です。

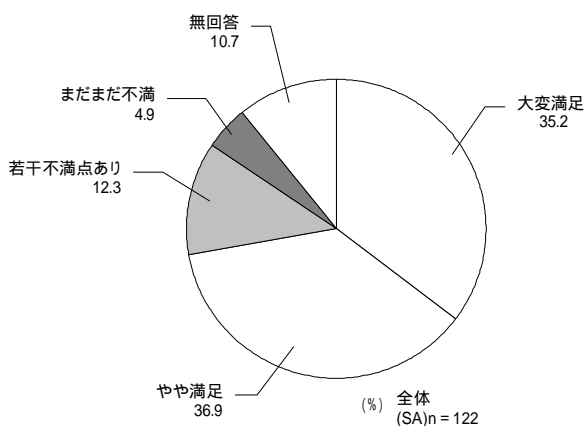
図表 1 0 - 1 運行頻度の満足度



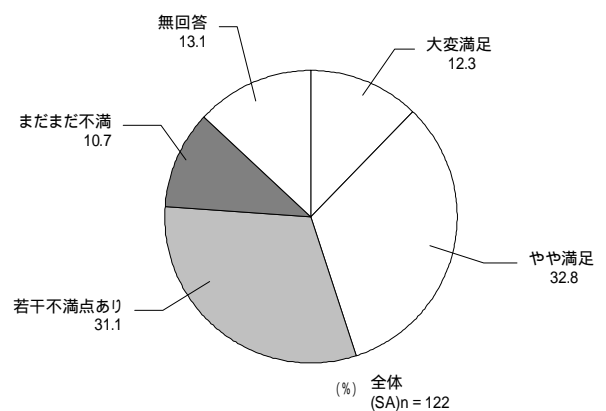
図表 1 0 - 2 ルートの満足度



図表 1 0 - 3 バス停位置の満足度



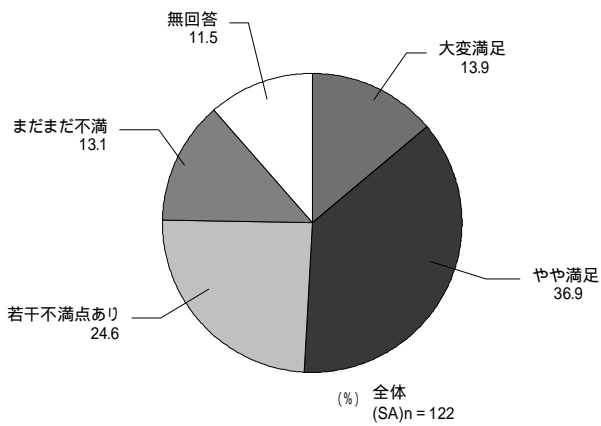
図表 1 0 - 4 バス停待機施設の満足度



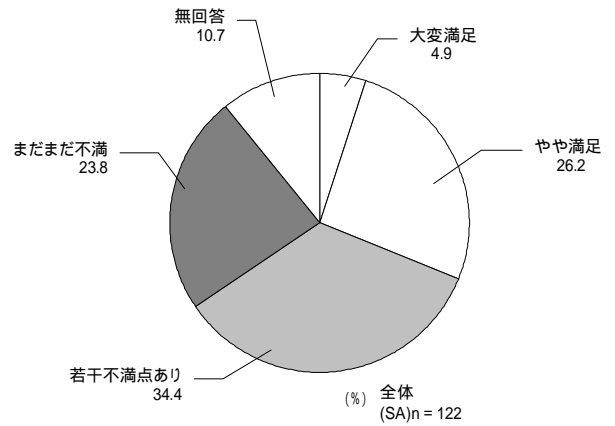
項目別満足度 続き

定時性（遅れ）の満足度については「満足」が50.8%、「不満」が37.7%です。
 ダイヤ設定の満足度については「満足」が31.1%、「不満」が58.2%です。
 鉄道等との接続性の満足度については「満足」が60.7%、「不満」が25.4%です。
 運転手の対応の満足度については「満足」が75.4%、「不満」が9.9%です。

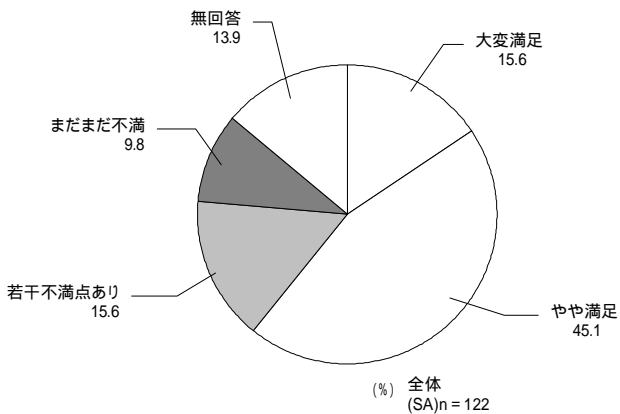
図表 1 0 - 5 定時性（遅れ）の満足度



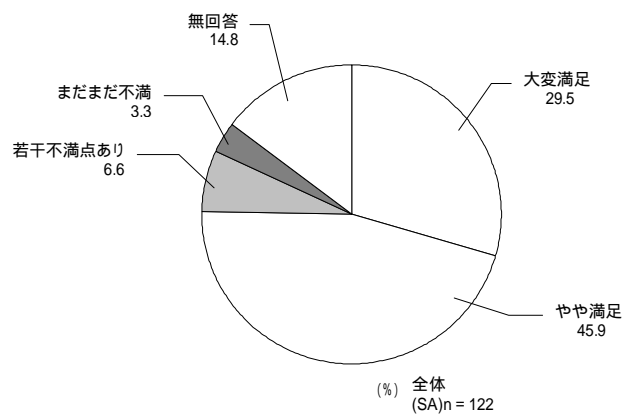
図表 1 0 - 6 ダイヤ設定の満足度



図表 1 0 - 7 鉄道等との接続性の満足度



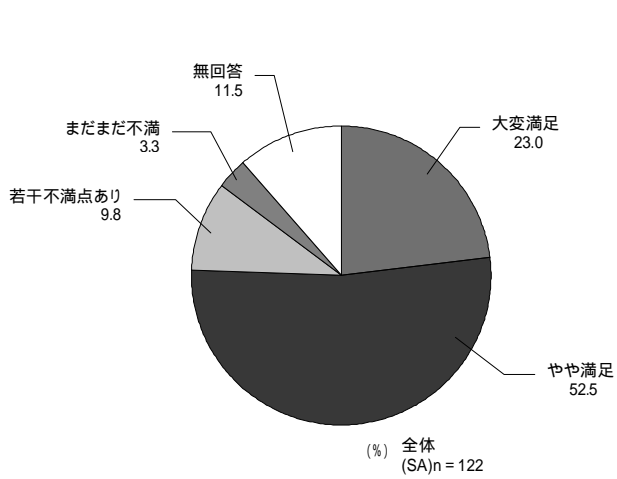
図表 1 0 - 8 運転手の対応の満足度



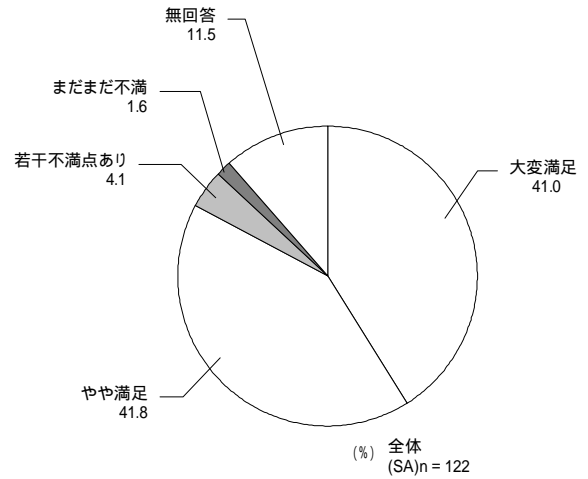
項目別満足度 続き

車内の快適性の満足度については「満足」が75.5%、「不満」が13.1%です。
運賃設定の満足度については「満足」が82.8%、「不満」が5.7%です。

図表 10-9 車内の快適性の満足度



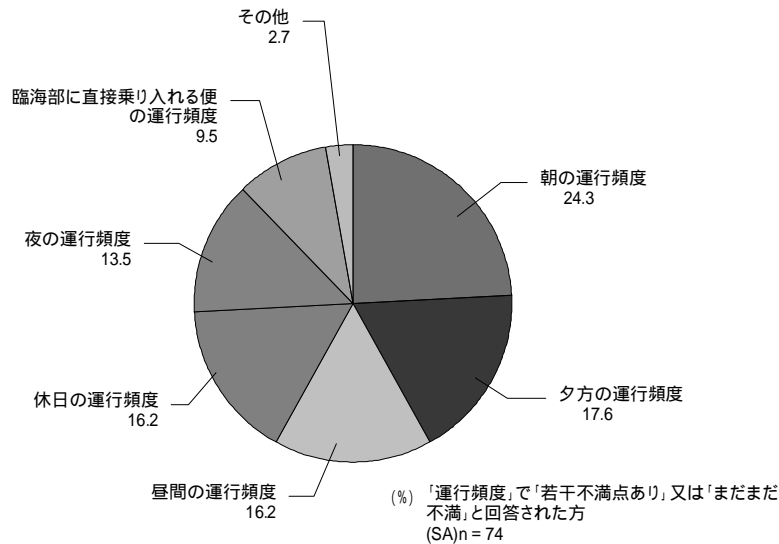
図表 10-10 運賃設定の満足度



(2)「運行頻度」で最も改善して欲しい点

「朝の運行頻度」「夕方の運行頻度」「昼間の運行頻度」「夜の運行頻度」そして「休日の運行頻度」「臨海部に直接乗り入れる便の運行頻度」の順に改善して欲しいとしている。

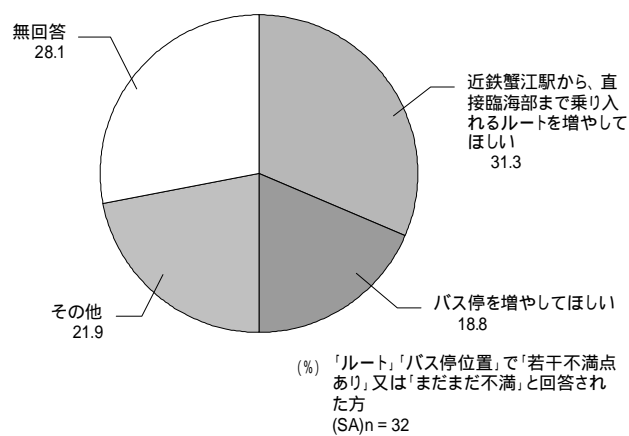
図表 1 1 「運行頻度」で最も改善して欲しい点



(3)「ルート」「バス停位置」で最も改善して欲しい点

「近鉄蟹江駅から、直接臨海部まで乗り入れるルートを増やしてほしい」(31.3%)と「バス停を増やしてほしい」(18.8%)への改善要望が挙がっています。

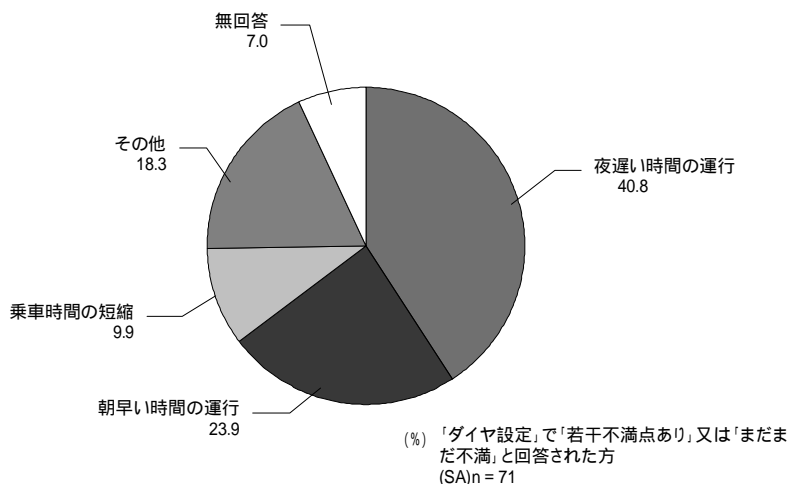
図表 1 2 「ルート」「バス停位置」で最も改善して欲しい点



(4)「ダイヤ設定」で最も改善して欲しい点

「ダイヤ設定」については、「夜遅い時間の運行」(40.8%)への改善要望が最も高い。以下、「朝早い時間の運行」(23.9%)と「乗車時間の短縮」(9.9%)が続いています。

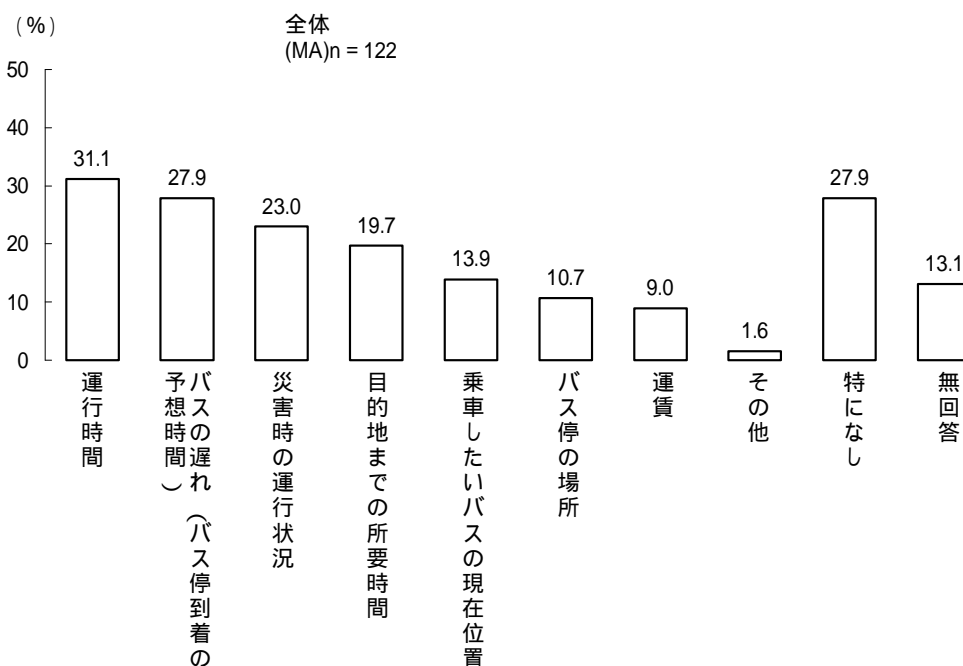
図表13 「ダイヤ設定」で最も改善して欲しい点



10. バスに関する情報として、発信して欲しい情報

発信して欲しい情報としては、「運行時間」(31.1%)、「バスの遅れ(バス停到着の予想時間)」(27.9%)、「災害時の運行状況」(23.0%)、「目的地までの所要時間」(19.7%)、「乗車したいバスの現在位置」(13.9%)の情報となっています。

図表14 バスに関する情報として、発信して欲しい情報



「飛島コミュニティバスの老人クラブ用アンケート調査」
調査結果概要版

平成 2 1 年 1 0 月

目次

調査の概要	1
調査結果	
1 アンケート対象の属性	2
2 コミュニティバスの認知状況と利用状況	5
3 飛島コミュニティバスを利用しない理由	8
4 飛島コミュニティバスの今後の対応について	9

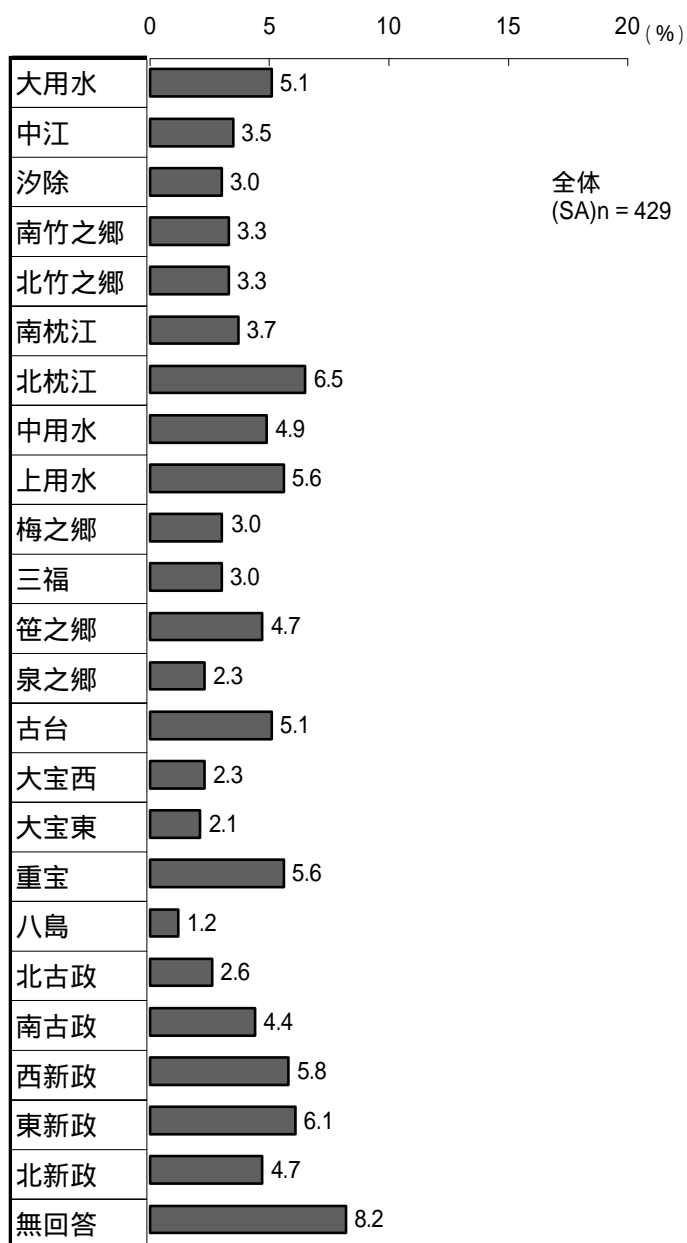
調査の概要

(1) 調査対象	老人クラブに加入されている方
(2) 調査方法	配布調査
(3) 調査期間	平成21年9月11日(金曜日)
(4) 標本数	429人
(5) 調査実施主体	飛島村役場総務部企画課
(6) 調査機関	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

1. アンケート対象の属性

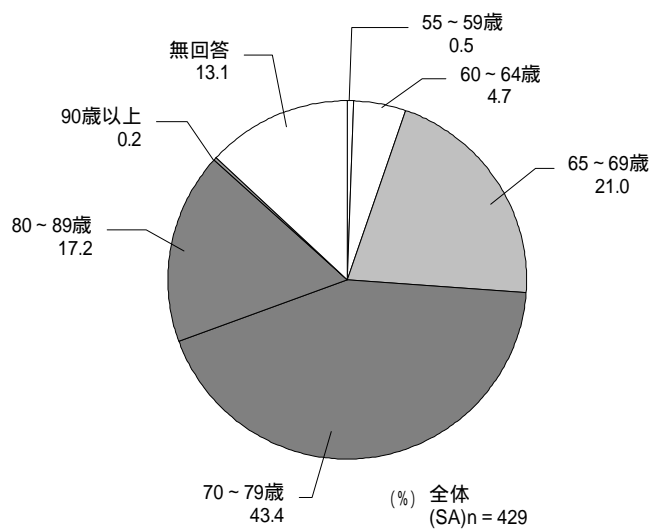
(1) お住まい

「大用水」, 「北枕江」 ~ 「上用水」, 「笹之郷」, 「古台」, 「重宝」, 「南古政」 ~ 「北新政」に居住している方が5%前後で多くなっています。



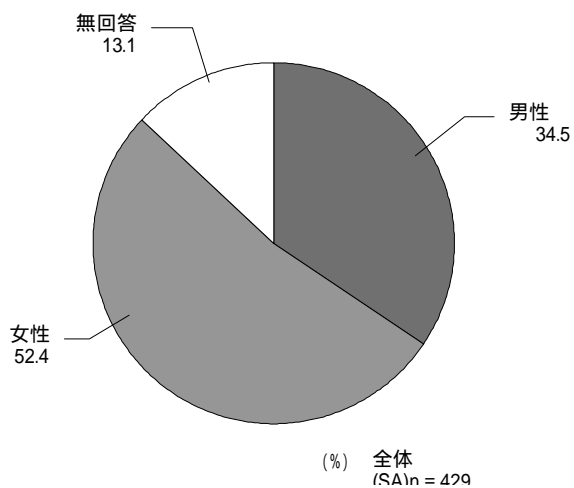
(2) 年齢

「60歳台」が25.7%、「70歳台」が43.4%、「80歳以上」が17.4%です。



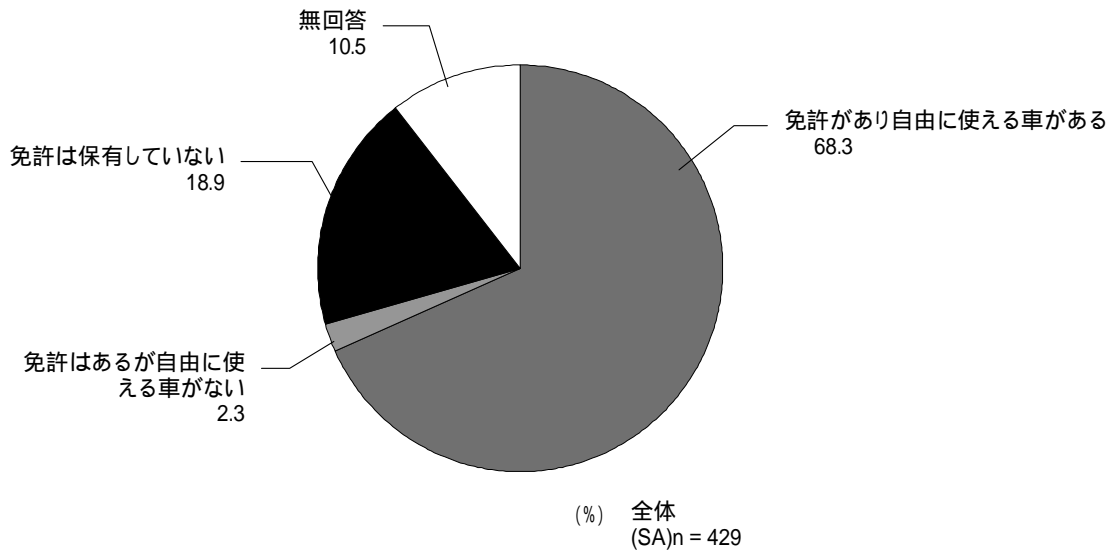
(3) 性別

「男性」が34.5%、「女性」が52.4%です。



(4) 自動車の運転免許の保有状況

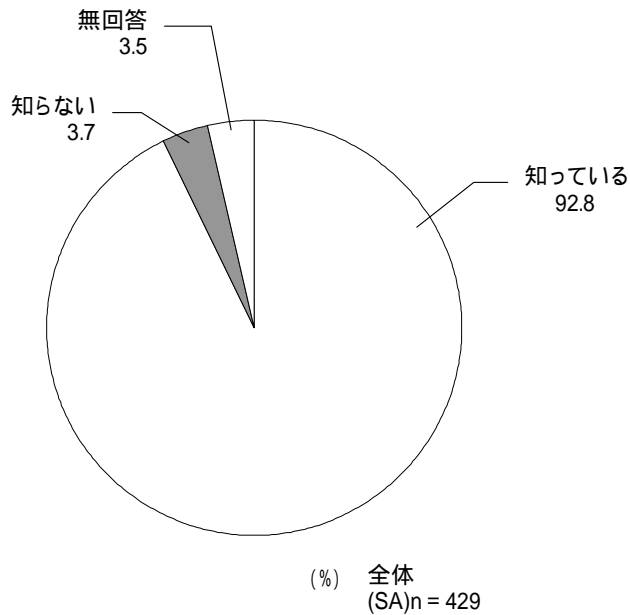
「免許があり自由に使える車がある」が 68.3%、「免許はあるが自由に使える車がない」が 2.3%です。また、「免許は保有していない」は 18.9%になっています。



2. コミュニティバスの認知状況と利用状況
2 - 1 「飛島コミュニティバス」の認知状況

今年の4月1日から運行を開始しました「飛島コミュニティバス」を「知っている」は92.8%です。

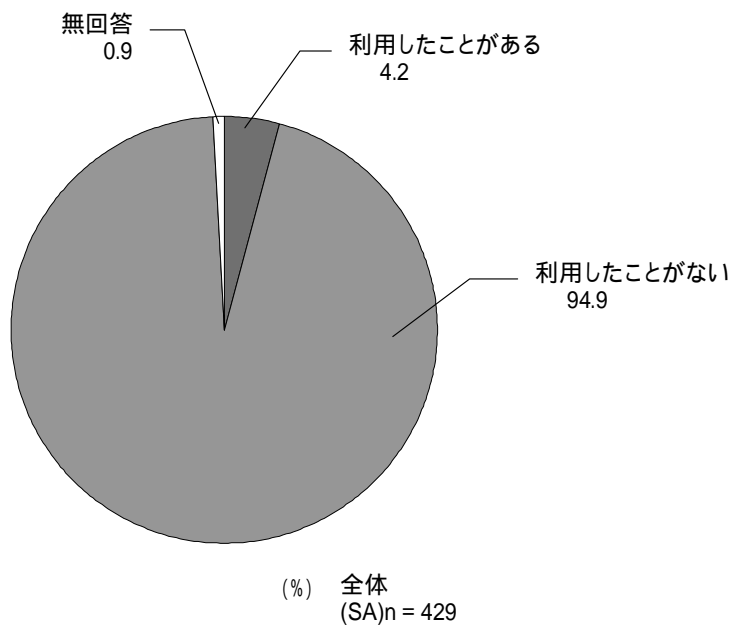
図表1 「飛島コミュニティバス」の認知状況



2 - 2 「飛島コミュニティバス」の利用状況

利用状況を見ると「利用したことがある」は4.2%で、一方「利用したことがない」は94.9%で、利用率は高くありません。

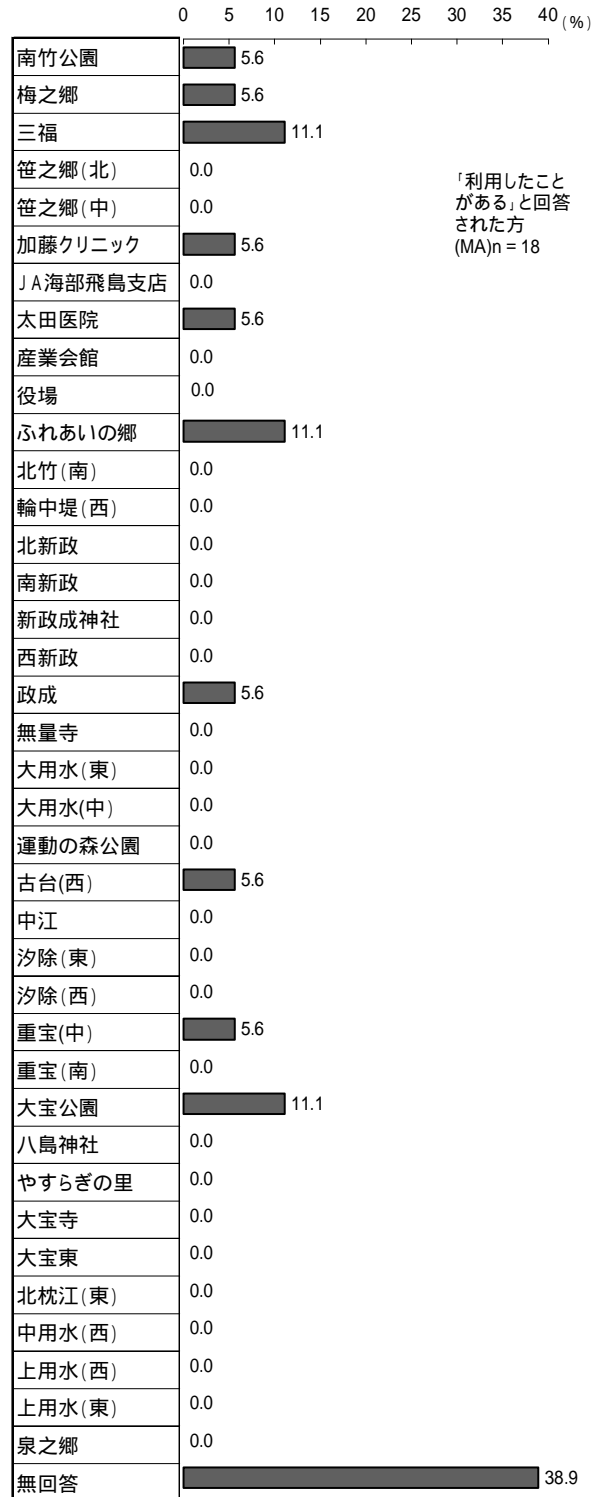
図表2 「飛島コミュニティバス」の利用状況



2 - 3 利用したことがあるバス停

「南竹公園」「梅之郷」「三福」「加藤クリニック」「太田医院」「ふれあいの郷」「政成」「古台(西)」「重宝(中)」「大宝公園」の利用があがっています。

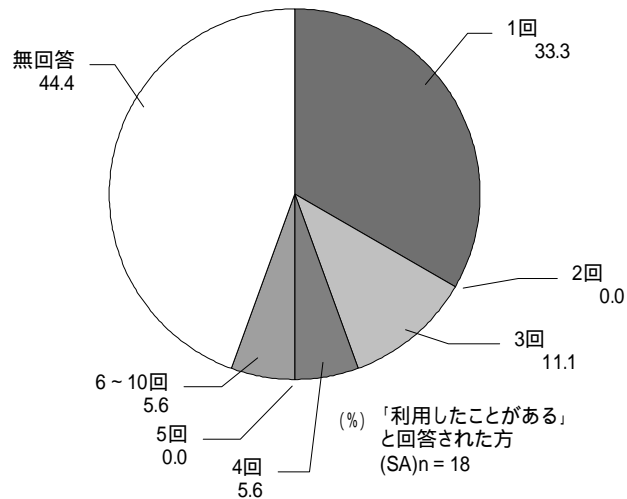
図表3 利用したことがあるバス停



2 - 4 飛島コミュニティバスの利用回数

「無回答」の割合が高くなっていますが、利用回数としては「1回」「3回」「4回」「6～10回」が見られました。

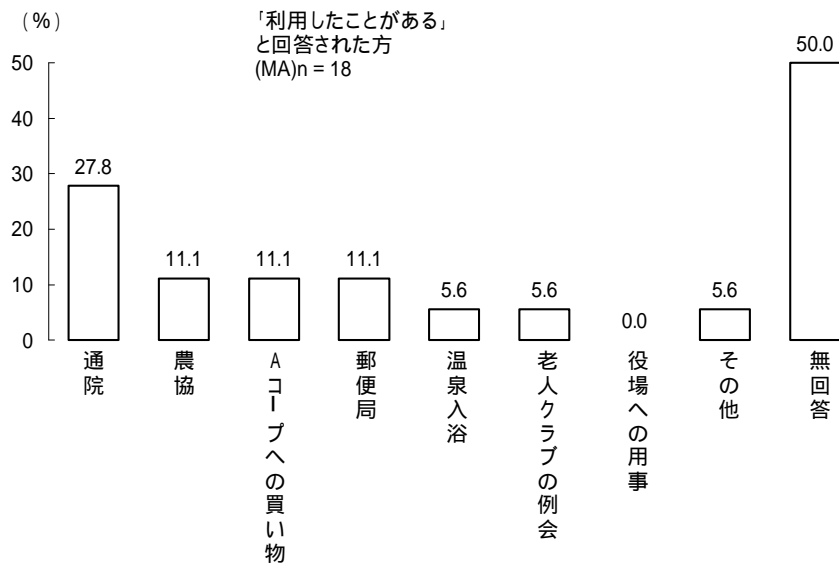
図表4 飛島コミュニティバスの利用回数



2 - 5 飛島コミュニティバスの利用目的

利用目的としては「通院」が27.8%、「農協」「Aコープへの買い物」「郵便局」が各11.1%、「温泉入浴」「老人クラブの例会」が各5.6%です。

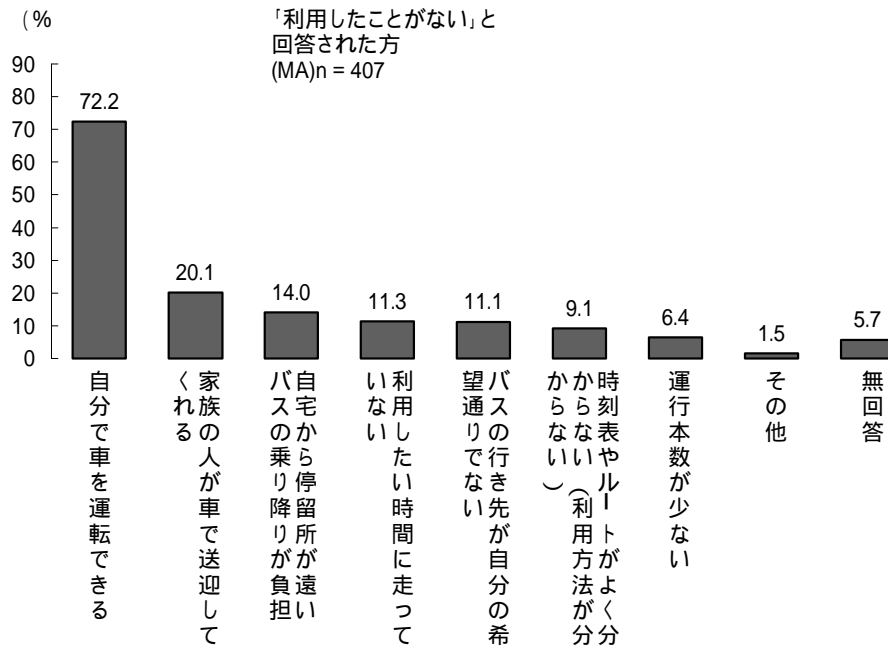
図表4 飛島コミュニティバスの利用目的



3. 飛島コミュニティバスを利用しない理由

利用しない理由としては「自分で車を運転できる」が72.2%で最も高く、次が「家族の人が車で送迎してくれる」が20.1%となっています。

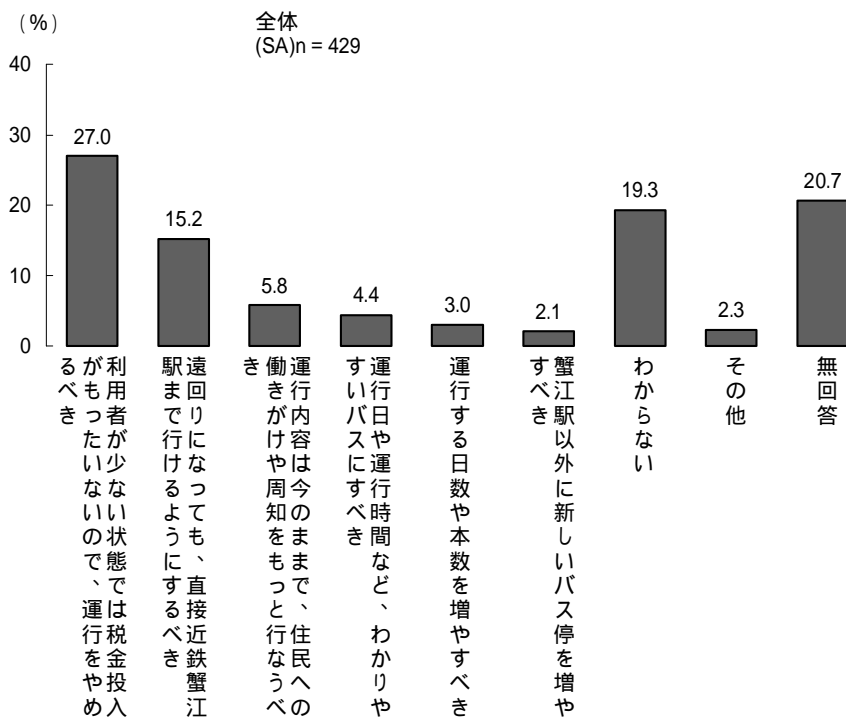
図表5 飛島コミュニティバスを利用しない理由



4. 飛島コミュニティバスの今後の対応について

「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」が27.0%となっています。一方、「遠回りになっても、直接近鉄蟹江駅までに行けるようにすべき」が15.2%、「運行内容は今のままで、住民への働きかけや周知をもっと行うべき」が5.8%、「運行日や運行時間など、わかりやすいバスにすべき」が4.4%、「運行する日数や本数を増やすべき」が3.0%、「蟹江駅以外に新しいバス停を増やすべき」が2.1%となっており、運行をやめるべきとする意見より改善に向けた意見が多くなっています。

図表6 飛島コミュニティバスの今後の対応について



「飛島バス・タクシーに関するアンケート調査」
調査結果概要版

平成 2 1 年 1 1 月

目次

調査の概要	1
調査結果	
1 アンケート対象の属性	2
2 飛島公共交通バス「蟹江線」について	5
3 飛島コミュニティバスについて	10
4 飛島乗合タクシーについて	16

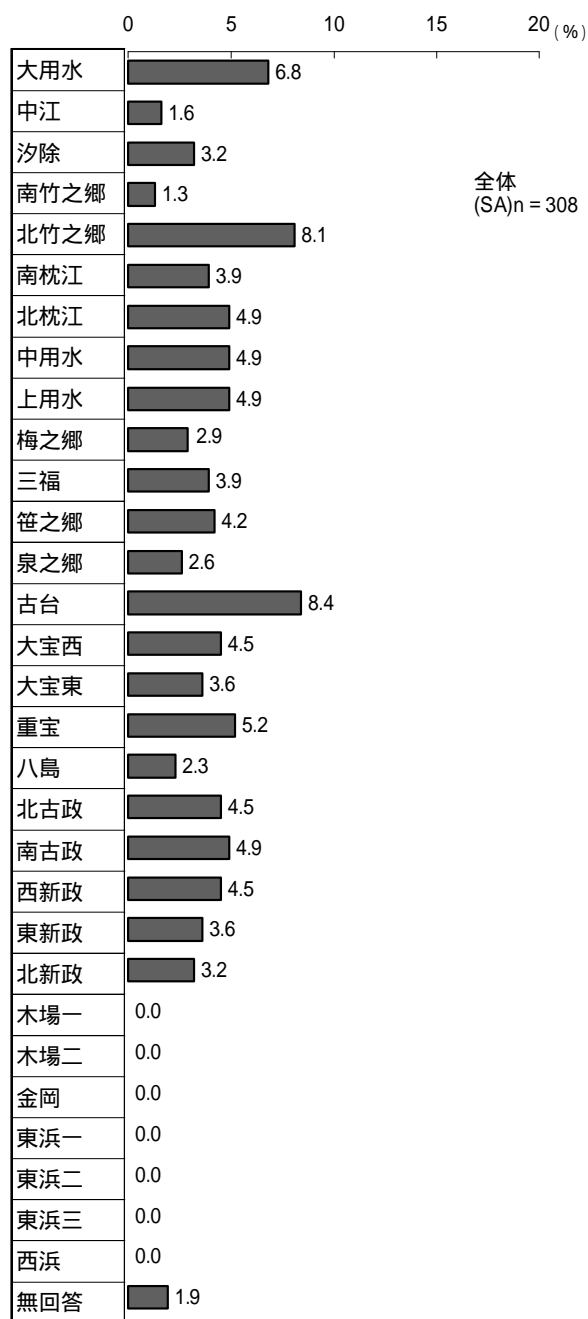
調査の概要

(1) 調査対象	飛島村に在住されている方
(2) 調査方法	郵送調査
(3) 調査期間	平成21年10月初旬～中旬
(4) 標本数	配布数550人で回収数は308人
(5) 調査実施主体	飛島村役場総務部企画課
(6) 調査機関	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

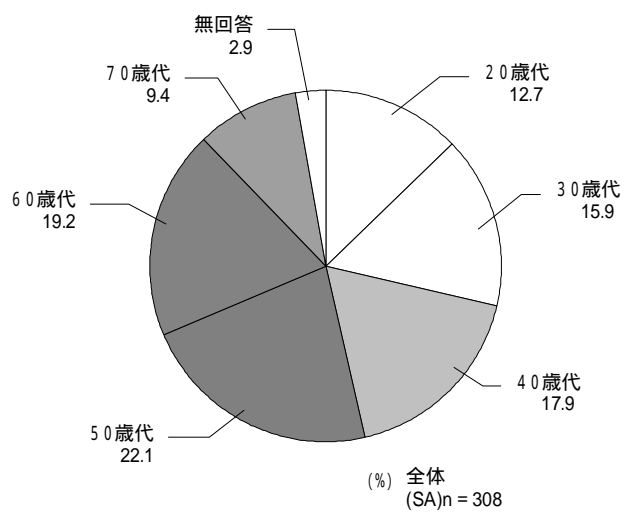
調査結果

1. アンケート対象の属性

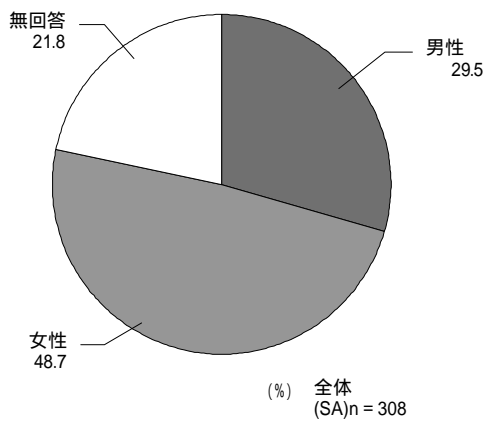
(1) お住まい



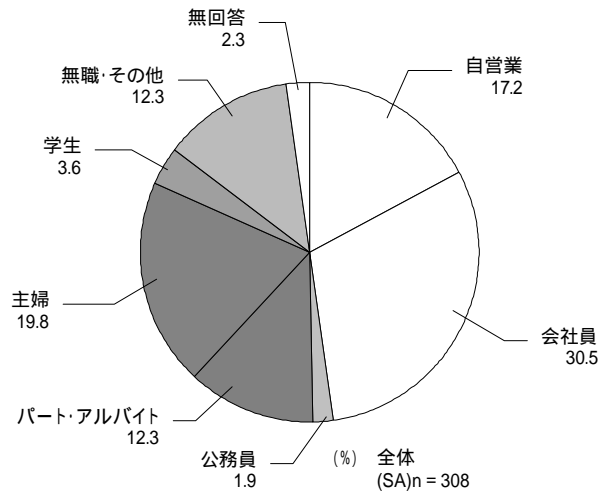
(2) -1 年齢



(2) -2 性別

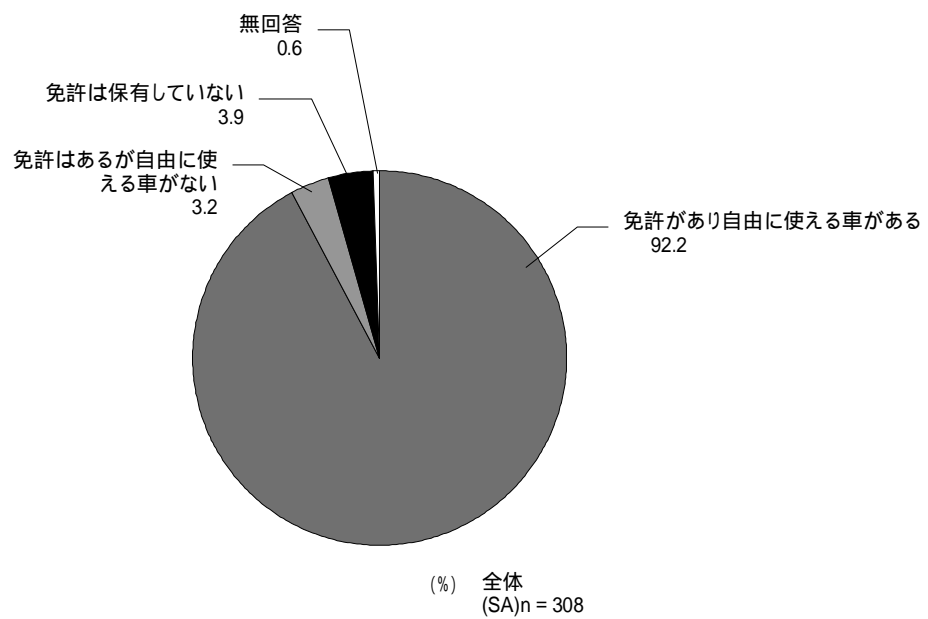


(3) 職業



(4) 自動車の運転免許の保有状況

「免許があり自由に使える車がある」が92.2%となっています。一方「免許はあるが自由に使える車がない」が3.2%、「免許は保有していない」が3.9%です。

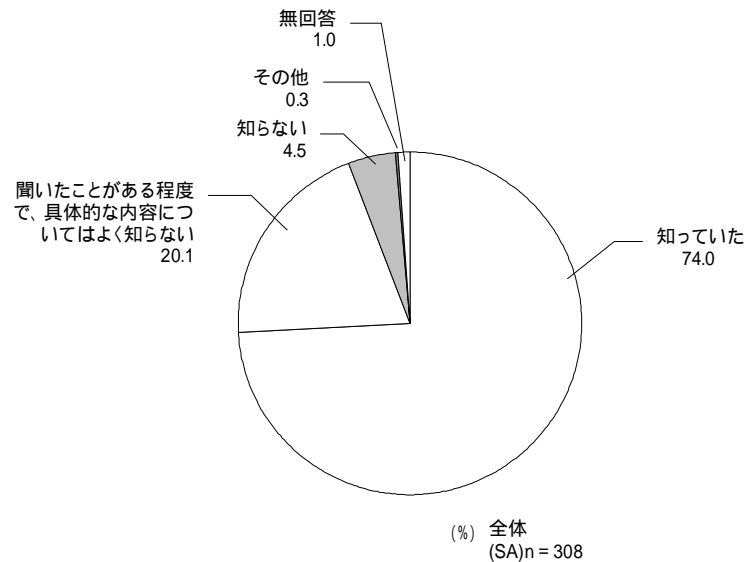


2. 飛島公共交通バス「蟹江線」について

2 - 1 飛島公共交通バス「蟹江線」の認知状況

飛島公共交通バス「蟹江線」を「知っていた」が74.0%です。一方「聞いたことがある程度で、具体的な内容についてはよく知らない」が20.1%、「知らない」が4.5%です。

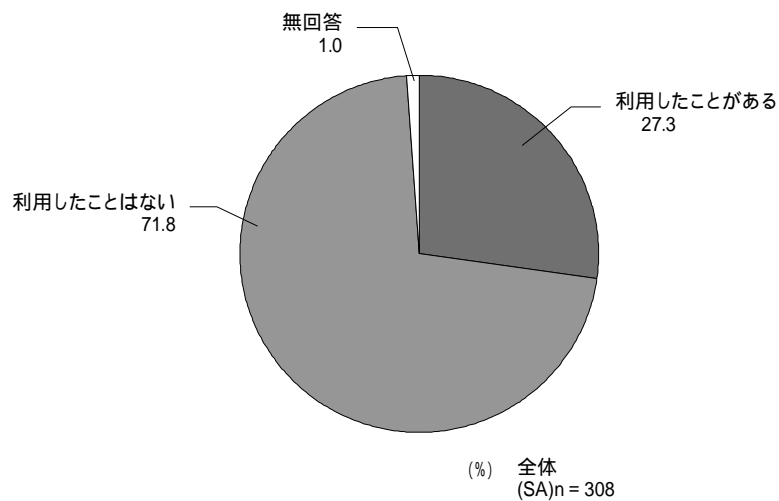
図表1 飛島公共交通バス「蟹江線」の認知状況



2 - 2 「蟹江線」の利用状況

「蟹江線」の利用状況については、「利用したことがある」が27.3%、「利用したことはない」が71.8%になっています。

図表2 「蟹江線」の利用状況

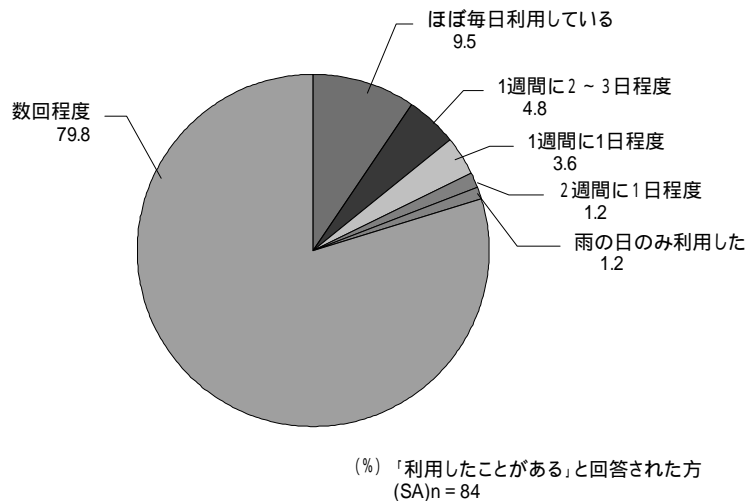


蟹江線を利用したことがある人に

2 - 3 「蟹江線」の利用頻度

「ほぼ毎日利用している」が9.5%です。それ以下では「1週間に2～3日程度」「1週間に1日程度」が8.4%、「2週間に1日程度」が1.2%、「雨の日のみ利用した」が1.2%で、多く方は「数回程度」としたが79.8%を占めています。

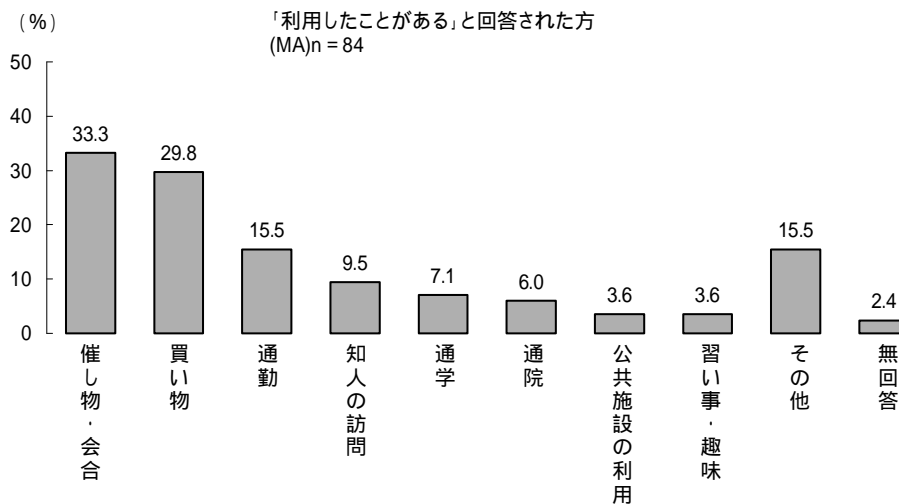
図表3 「蟹江線」の利用頻度



2 - 4 「蟹江線」の利用目的

利用目的を見ると、「催し物・会合」(33.3%)と「買い物」(29.8%)の割合が高くなっています。それ以外では「通勤」(15.5%)、「知人の訪問」(9.5%)、「通学」(7.1%)などとなっています。

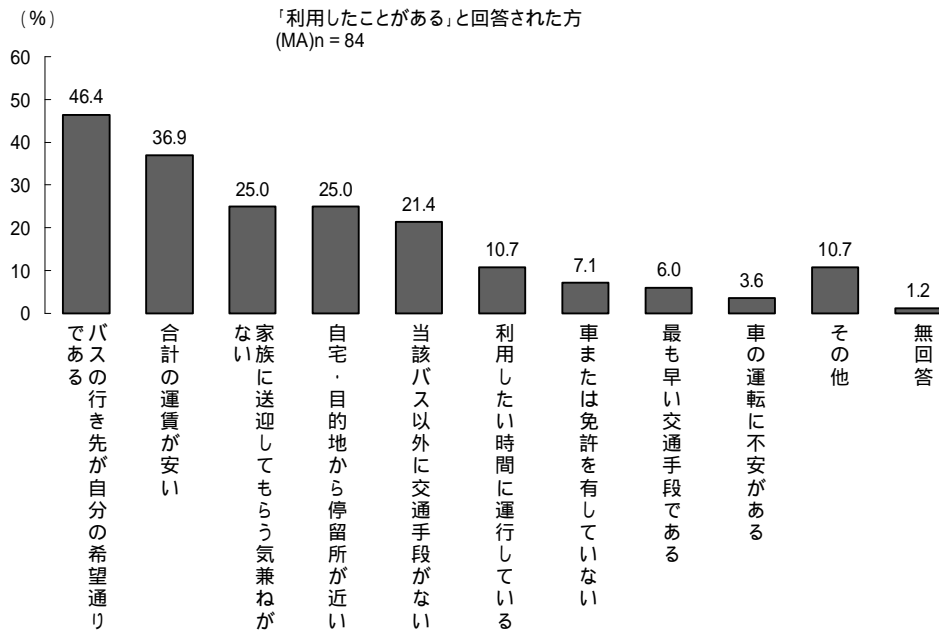
図表4 「蟹江線」の利用目的



2 - 5 「蟹江線」の利用理由

利用理由については、「バスの行き先が自分の希望通りである」が 46.4%で最も高く、次が「合計の運賃が安い」(36.9%)です。以下「家族に送迎してもらおう気兼ねがない」「自宅・目的地から停留所が近い」(各 25.0%)、「当該バス以外に交通手段がない」(21.4%)などとなっています。

図表5 「蟹江線」の利用理由

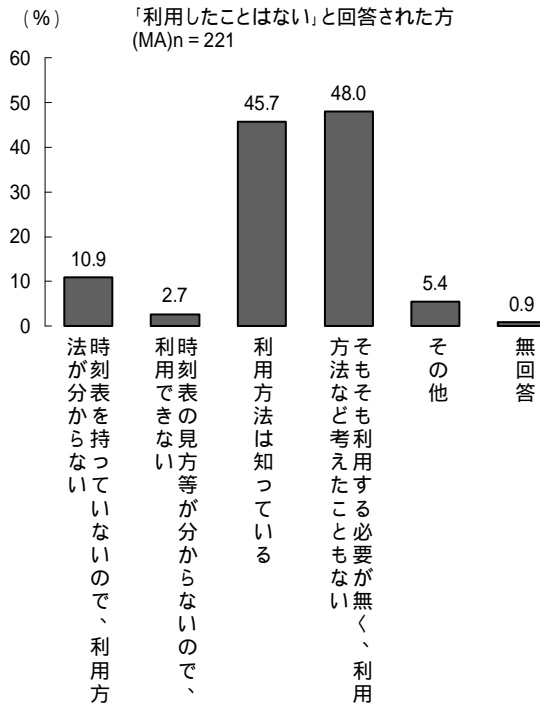


蟹江線を利用したことがない人に

2 - 6 「蟹江線」の利用方法の認知

「時刻表を持っていないので、利用方法が分からない」が 10.9%、「時刻表の見方等が分からないので、利用できない」が 2.7%です。一方「利用方法は知っている」は 45.7%、「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 48.0%になっています。

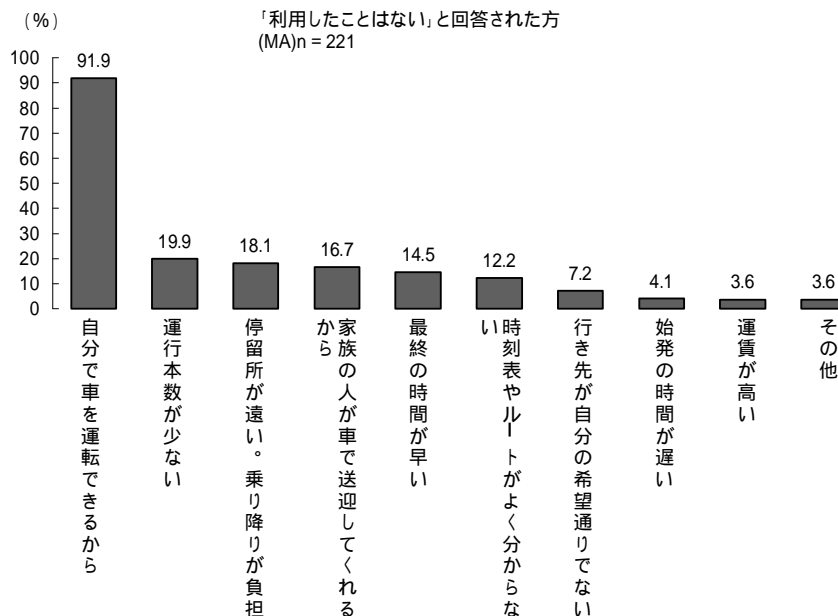
図表6 「蟹江線」の利用方法の認知



2 - 7 「蟹江線」の非利用理由

「自分で車を運転できるから」が9割を占めています。その他の理由としては「運行本数が少ない」(19.9%)、「停留所が遠い。乗り降りが負担」(18.1%)、「最終の時間が早い」(14.5%)などが挙がっています。

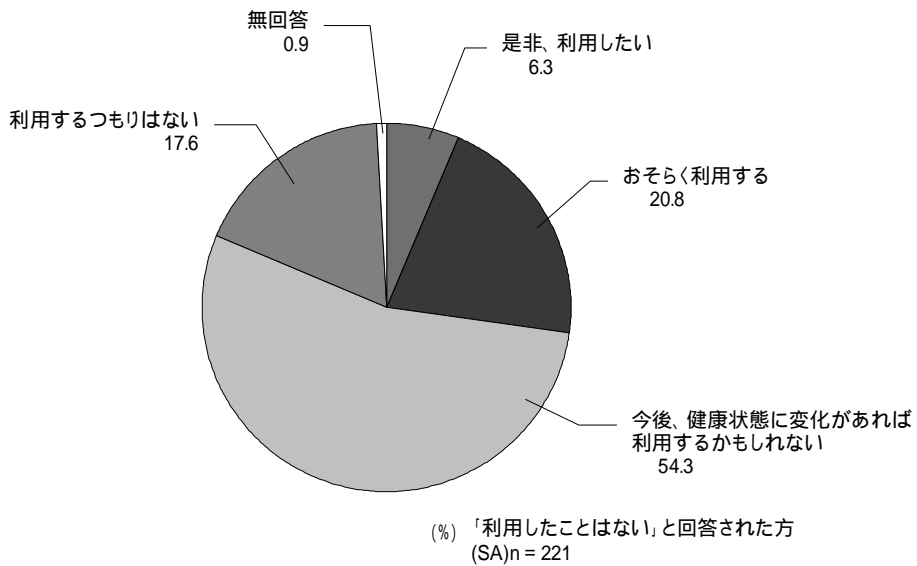
図表7 「蟹江線」の非利用理由



2 - 8 上記のような状況が改善・変化した場合の「蟹江線」の利用意向

上記のような状況が改善・変化したら、「是非、利用したい」が 6.3%、「おそらく利用する」が 20.8%となっています。また、「今後、健康状態に変化があれば利用するかもしれない」が 54.3%で高くなっています。

図表 8 上記のような状況が改善・変化した場合の「蟹江線」の利用意向

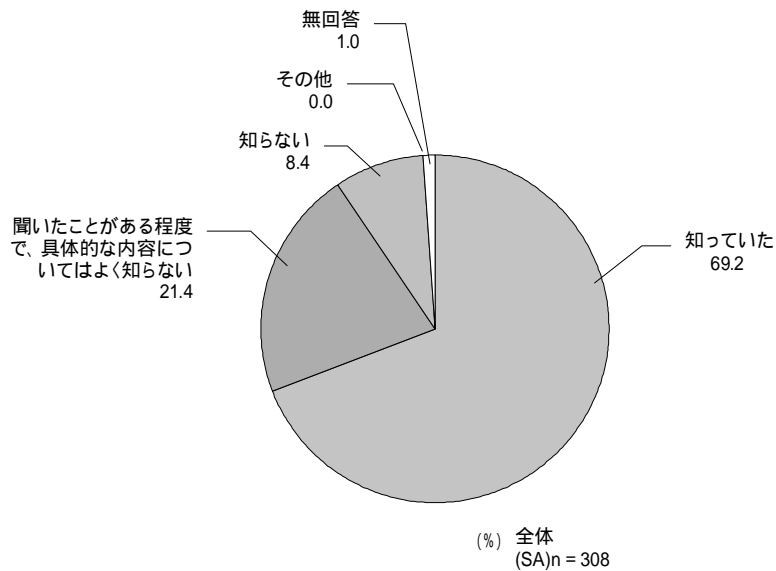


3. 飛島コミュニティバスについて

3 - 1 「飛島コミュニティバス」の認知状況

「飛島コミュニティバス」は 69.2%が「知っていた」となっています。「聞いたことがある程度で、具体的な内容についてはよく知らない」が 21.4%、「知らない」が 8.4%です。

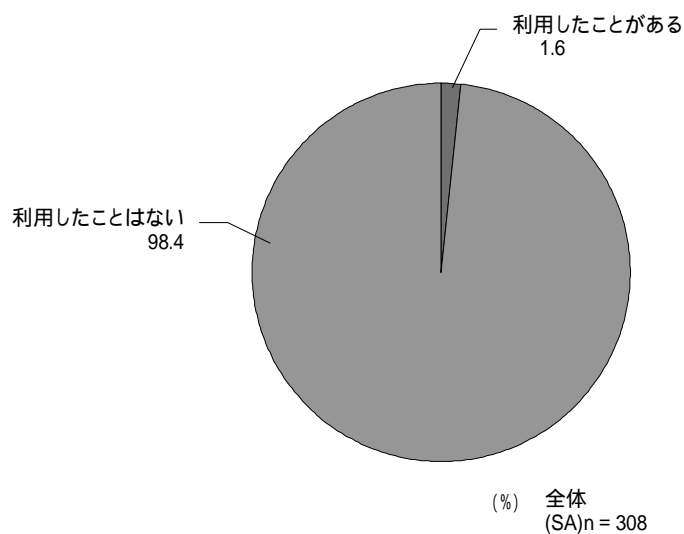
図表 9 「飛島コミュニティバス」の認知状況



3 - 2 「飛島コミュニティバス」の利用状況

「飛島コミュニティバス」を「利用したことがある」は 1.6%です。

図表 10 「飛島コミュニティバス」の利用状況

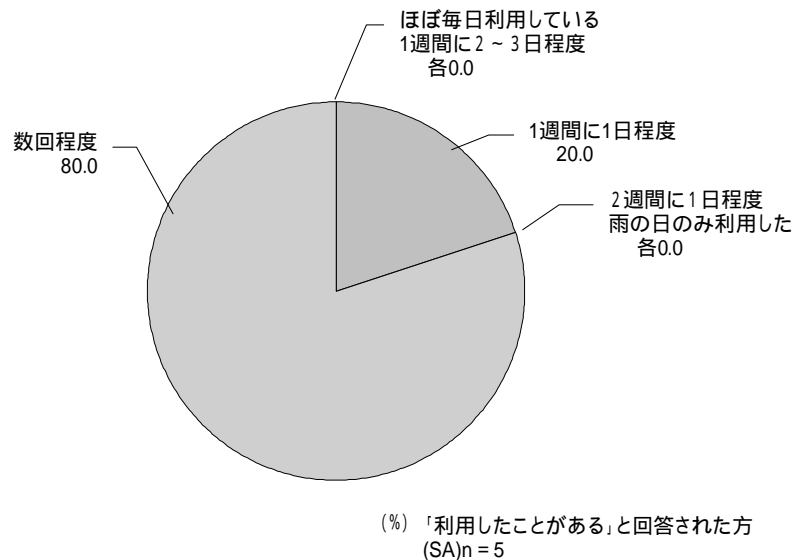


コミュニティバスを利用したことがある人に

3 - 3 「コミュニティバス」の利用頻度

利用頻度としては、5人の方に乗車経験があり、1人が「1週間に1日程度」(20.0%)、4人が「数回程度」(80.0%)となっています。

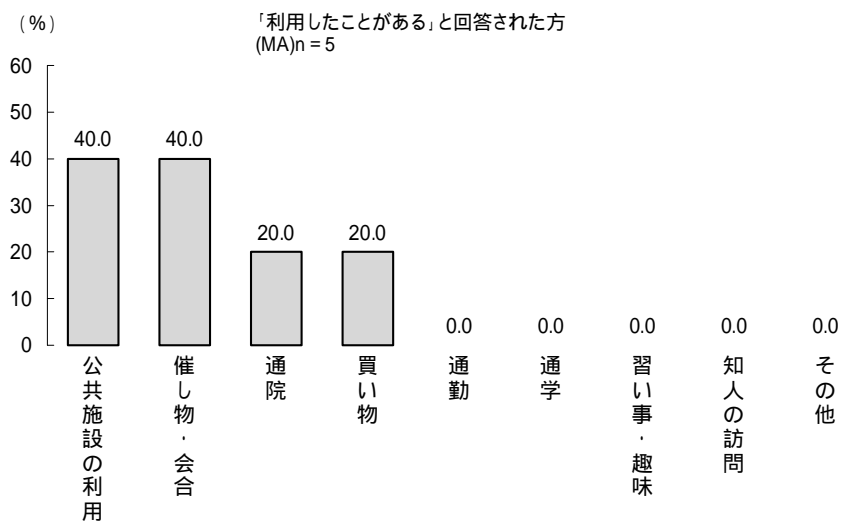
図表 1 1 「コミュニティバス」の利用頻度



3 - 4 「コミュニティバス」の利用目的

利用目的を見ると、「公共施設の利用」と「催し物・会合」が各2人(各40.0%)、「通院」と「買い物」が各1人(20.0%)です。

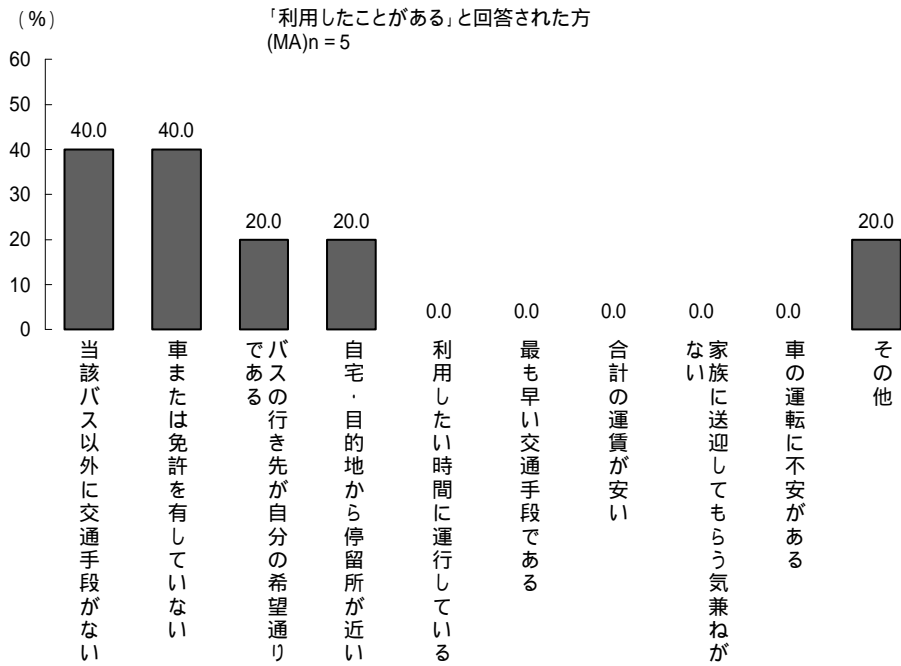
図表 1 2 「コミュニティバス」の利用目的



3 - 5 「コミュニティバス」の利用理由

利用理由としては5人のうち「当該バス以外に交通手段がない」と「車または免許を有していない」が各2人(40.0%)、「バスの行き先が自分の希望通りである」と「自宅・目的地から停留所が近い」が各1人(20.0%)になっています。

図表 1 3 「コミュニティバス」の利用理由

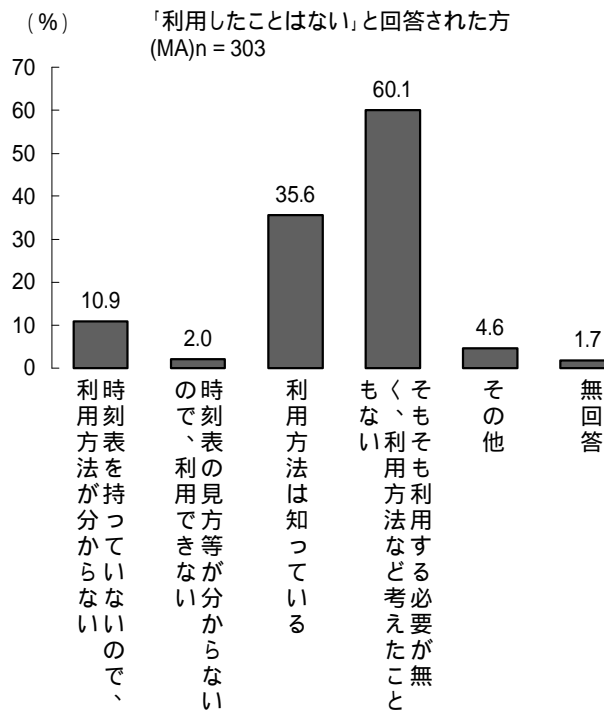


コミュニティバスを利用したことがない人に

3 - 6 「コミュニティバス」の利用方法の認知

「コミュニティバス」を利用したことがない人では、時刻表についてみると、「時刻表を持っていないので、利用方法が分からない」が 10.9%、「時刻表の見方等が分からないので、利用できない」が 2.0%です。また、「利用方法は知っている」は 35.6%、「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 60.1%です。

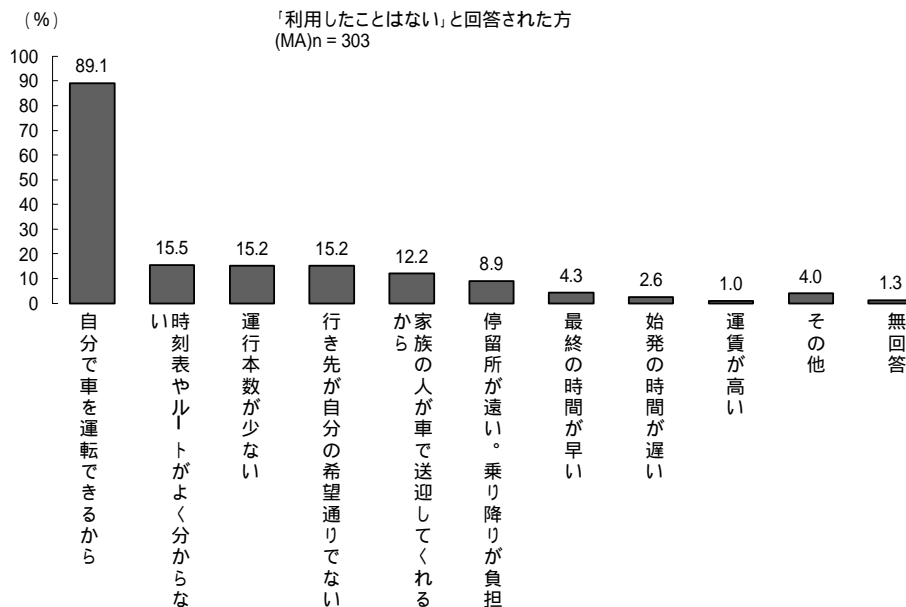
図表 1 4 「コミュニティバス」の利用方法の認知



3 - 7 「コミュニティバス」の非利用理由

「自分で車を運転できるから」(89.1%) が最も大きな理由です。その他としては「時刻表やルートがよく分からない」(15.5%) 「運行本数が少ない」(15.2%) 「行き先が自分の希望通りでない」(15.2%) などの理由が挙がっています。

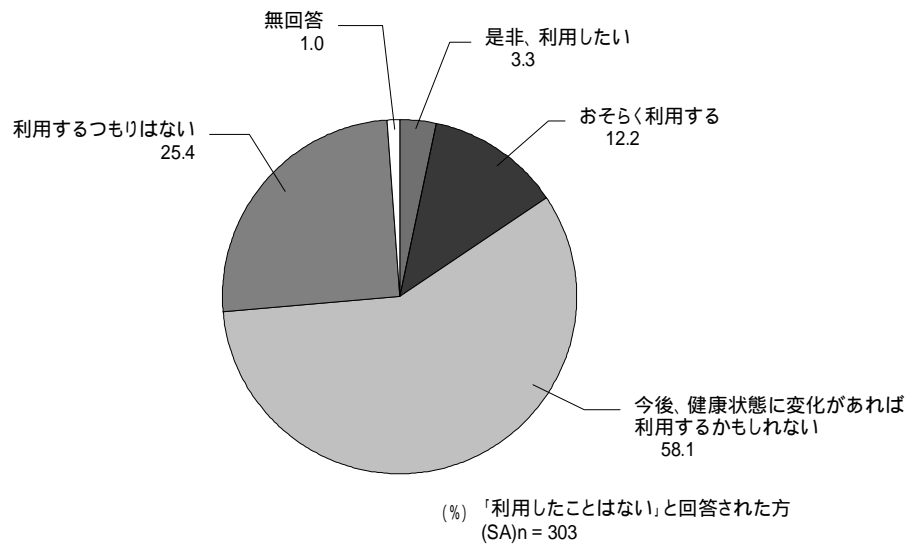
図表 1 5 「コミュニティバス」の非利用理由



3 - 8 上記のような状況が改善・変化した場合の「コミュニティバス」の利用意向

上記のような状況が改善・変化したら、「是非、利用したい」が 3.3%、「おそらく利用する」が 12.2%です。また、「今後、健康状態に変化があれば利用するかもしれない」が 58.1%見られます。

図表 1 6 上記のような状況が改善・変化した場合の「コミュニティバス」の利用意向

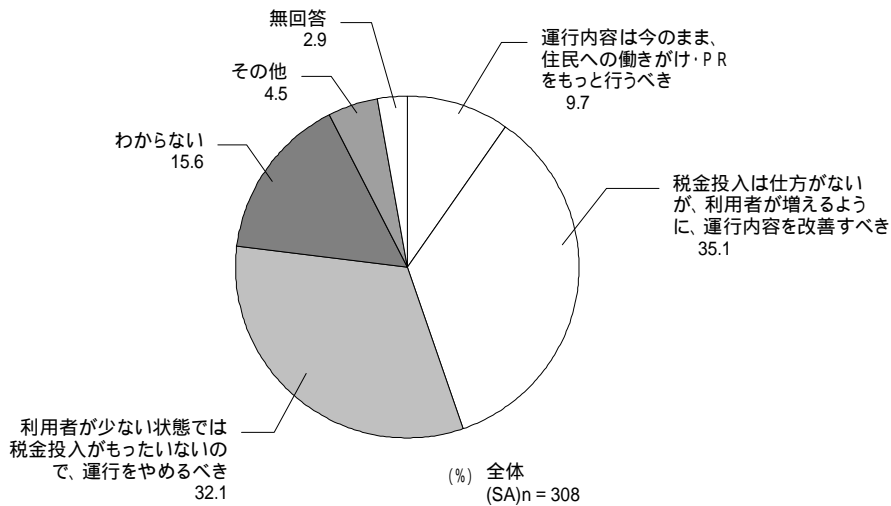


今後の対応意向

3 - 9 「飛島コミュニティバス」の今後の対応意向

「運行内容は今のまま、住民への働きかけ・PRをもっと行うべき」が9.7%、「税金投入は仕方がないが、利用が増えるように、運行内容を改善すべき」が35.1%となっています。一方、「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」は32.1%でそれほど大きな意見ではありません。

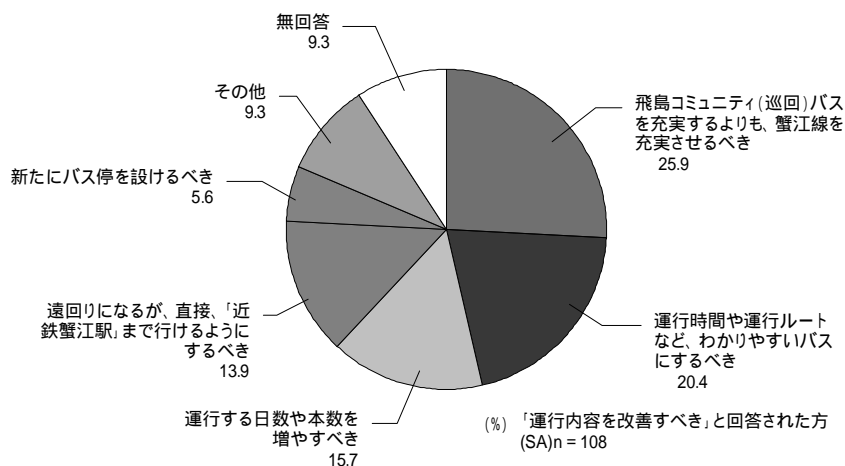
図表 17 「飛島コミュニティバス」の今後の対応意向



3 - 10 「飛島コミュニティバス」の改善方向

「飛島コミュニティ（巡回）バスを充実するよりも、蟹江線を充実させるべき」（25.9%）とする意見が見られます。一方で「運行時間や運行ルートなど、わかりやすいバスにするべき」（20.4%）、「運行する日数や本数を増やすべき」（15.7%）、「遠回りなるが、直接、「近鉄蟹江駅」まで行けるようにするべき」（13.9%）などの改善が示されています。

図表 18 「飛島コミュニティバス」の改善方向

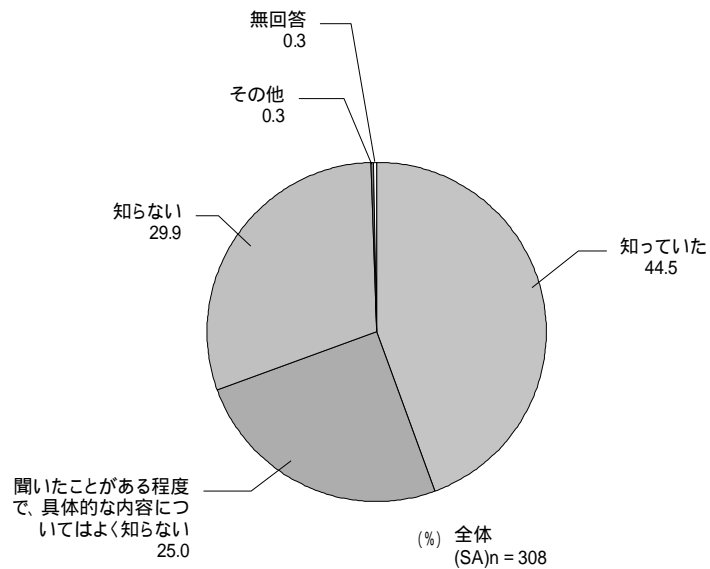


4. 飛島乗合タクシーについて

4 - 1 「飛島乗合タクシー」の認知状況

今年の10月1日から運行が開始した「飛島乗合タクシー」は44.5%が「知っていた」と回答しています。一方「聞いたことがある程度で、具体的な内容についてはよく知らない」が25.0%、「知らない」が29.9%です。

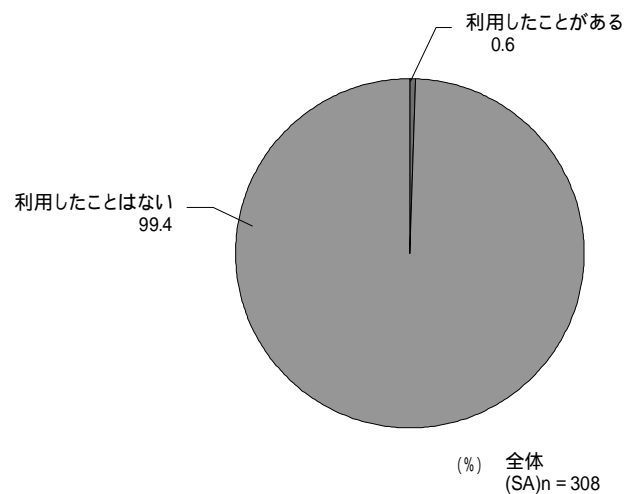
図表19 「飛島乗合タクシー」の認知状況



4 - 2 「飛島乗合タクシー」の利用状況

運行開始から1ヶ月程度で「利用したことがある」は0.6%となっています。

図表20 「飛島乗合タクシー」の利用状況

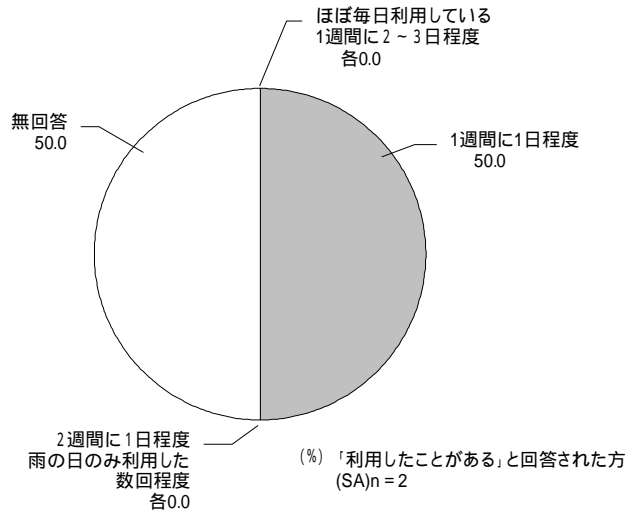


飛島乗合タクシーを利用したことがある人に

4 - 3 「飛島乗合タクシー」の利用頻度

利用頻度としては、2人の方に乗車経験があり、1人が「1週間に1日程度」(50.0%)としました。

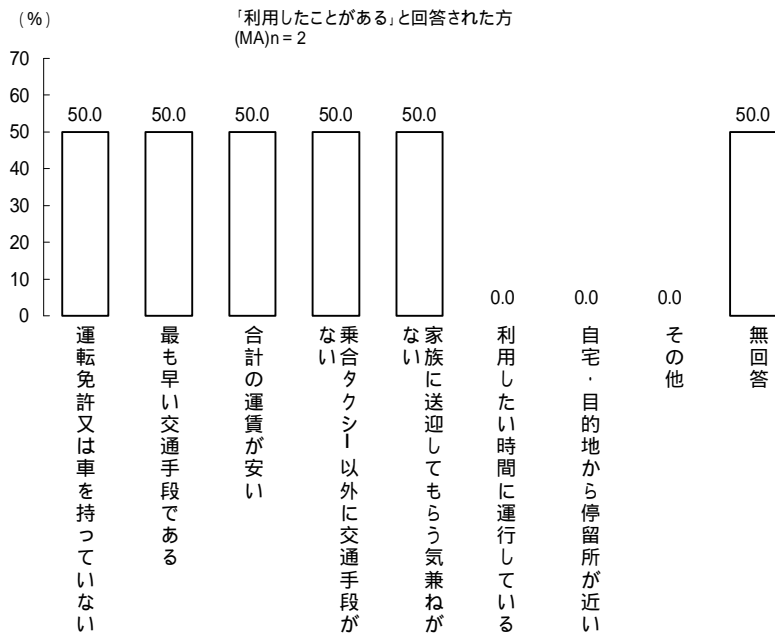
図表 2 1 「飛島乗合タクシー」の利用頻度



4 - 4 「飛島乗合タクシー」の利用理由

利用理由としては「運転免許又は車を持っていない」「最も早い交通手段である」「合計の運賃が安い」「乗合タクシー以外に交通手段がない」「家族に送迎してもらおう気兼ねがない」が挙がっています。

図表 2 2 「飛島乗合タクシー」の利用理由

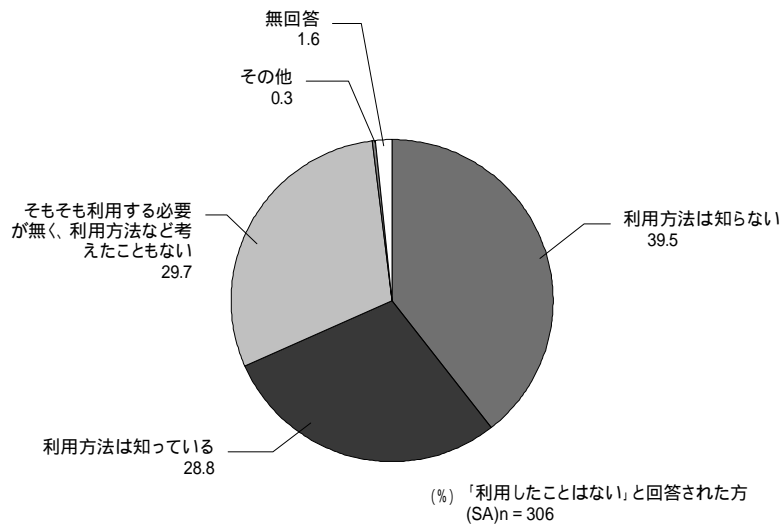


飛島乗合タクシーを利用したことがない人に

4 - 5 「飛島乗合タクシー」の利用方法の認知

飛島乗合タクシーを利用したことがない方で「利用方法は知っている」は28.8%です。また、「利用方法は知らない」が39.5%と高く、「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29.7%です。

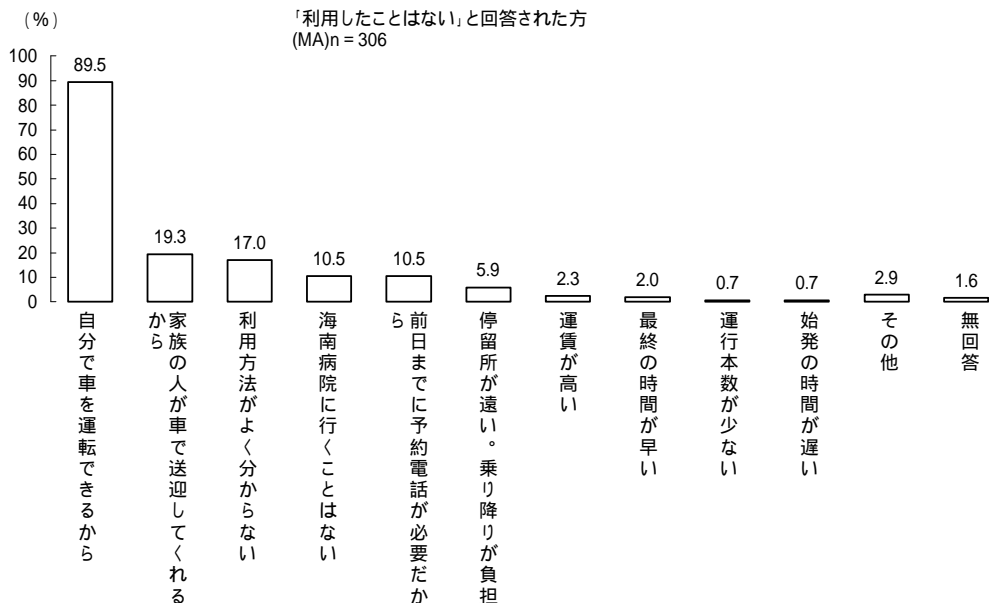
図表 2 3 「飛島乗合タクシー」の利用方法の認知



4 - 6 「飛島乗合タクシー」の非利用理由

「飛島乗合タクシー」を利用しない方の理由は「自分で車を運転できるから」(89.5%)が高く、「家族の人が車で送迎してくれるから」が19.3%です。その他としては「利用方法がよく分からない」(17.0%)、「前日までに予約電話が必要だから」(10.5%)が目立ちます。

図表 2 4 「飛島乗合タクシー」の非利用理由



4 - 7 上記のような状況が改善・変化した場合の「飛島乗合タクシー」の利用意向

上記のような状況が改善・変化したら、「是非、利用したい」が 5.2%、「おそらく利用する」が 7.2%です。「今後、健康状態に変化があれば利用するかもしれない」が 67.6%です。

図表 2 5 上記のような状況が改善・変化した場合の「飛島乗合タクシー」の利用意向

