

# 飛島村公共交通に関する 企業アンケート調査結果について

令和6年12月

## <目 次>

■「飛島公共交通バス」の臨海部方面の拡充に関するアンケート調査結果 .....	1
1. 調査概要.....	1
(1) 趣旨.....	1
(2) 配布対象 .....	1
(3) 調査時期 .....	1
(4) 質問項目 .....	1
(5) 調査結果概要 .....	2
2. 調査結果.....	3
(1) 属性.....	3
問 1 飛島事業所の従業員数.....	3
問 1 就業時間 .....	4
問 2 通勤時の利用交通手段.....	5
(2) マイカー通勤への支援について .....	7
問 3 マイカー通勤支援について【MA】 .....	7
(3) 渋滞状況と対策について.....	8
問 4 通勤時の渋滞の影響について【SA】.....	8
問 5 通勤対策についての考え【MA】 .....	9
(4) 「バスネットワーク強化」の必要性について.....	10
問 6 飛島公共交通バスの利便性向上について【SA】 .....	10
(5) 飛島公共交通バス「名港線」の再編について.....	13
問 7 名港線の望ましい運行方法【SA】 .....	13
(6) 「公共交通バス」への利用転換の見通しについて .....	14
問 8 「公共交通バス」への利用転換の見通しについて【SA】.....	14

## ■「飛島公共交通バス」の臨海部方面の拡充に関するアンケート調査結果

### 1. 調査概要

#### (1) 趣旨

現在、臨海部における公共交通として、飛島バス名港線（一部蟹江線直通）を運行している。さらなるサービス拡充及び利便性の向上を図るため、飛島村臨海部で勤務する「従業員の皆さまの日頃の通勤実態と、更なるネットワーク強化に対するニーズ」を確認するため、アンケート調査を実施した。

#### (2) 配布対象

- 対象：名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会 会員企業（飛島村に住所がある事業所）
- 配布数：111 票
- 回収数：51 票
- 回収率：45.9%

#### (3) 調査時期

- 発送：2024/8/26（月）
- 回収：2024/9/30（月）到着分まで

#### (4) 質問項目

- 従業員数、通勤時の利用交通手段
- マイカー通勤に対する支援制度の有無
- 通勤時の渋滞の影響とその対策についての意向
- 名古屋飛島高速線の必要性、利用見通し
- 名古屋飛島高速線についての自由意見

#### (5) 集計結果について

- ・集計結果の数値は、小数点以下2桁を四捨五入した値で表記している。
- ・単一回答（シングルアンサー：SA）の集計グラフについては、四捨五入による表記の都合から合計値が100%にならない場合がある。

## (6) 調査結果概要

### 1) 通勤時の渋滞の影響について (問 4)

通勤時の渋滞の影響については、「ほぼ毎回渋滞の影響を受けている」が 70.6%、「あまり影響を受けていない」は 15.7%となっている。

### 2) 通勤対策についての考え (MA) (問 5)

通勤対策について尋ねたところ「会社・飛島村・交通事業者が協力して「公共交通 (バス)」をもっと充実する」が 41.2%と最も多く、次いで「会社側で「公共交通 (バス)」を利用できる「勤務体制・通勤時間」を調整する」が 15.7%となっている。

### 3) ネットワーク強化・飛島公共交通バスの利便性向上について (問 6)

「(臨海部と名古屋港駅を結ぶ)「名港線」を強化すべき」の割合が最も多く 19.6%である。次いで、(臨海部と名古屋駅を結ぶ)「名古屋駅線」の急行便を新しく運行すべき (17.6%)」「(臨海部と近鉄蟹江駅を結ぶ)「蟹江線」の急行便を増やすべき (11.8%)」である。

「特に必要がない。今のままでよい。特に利用する従業員はいない」との回答は 21.6%みられた。

### 4) 名港線の再編・望ましい運行方法について (問 7)

現状のまま (49.0%) が約半数、「シャトル便・巡回便を検討すべき (7.8%)」「わからない (41.2%)」の合計が 49.0%となり、カンフル剤としての改編の検討は、継続協議すべきと思われる。

### 5) 名港線の再編・利用転換の見通しについて (問 8)

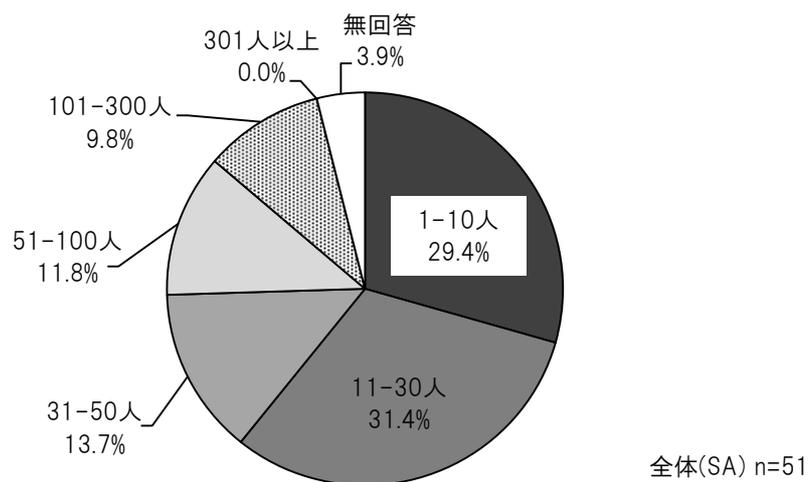
新たな利用はあわせて 23.5%認められ、事業転換すれば、1~2 割程度の利用者増の可能性 (潜在需要) が認められた。

## 2. 調査結果

### (1) 属性

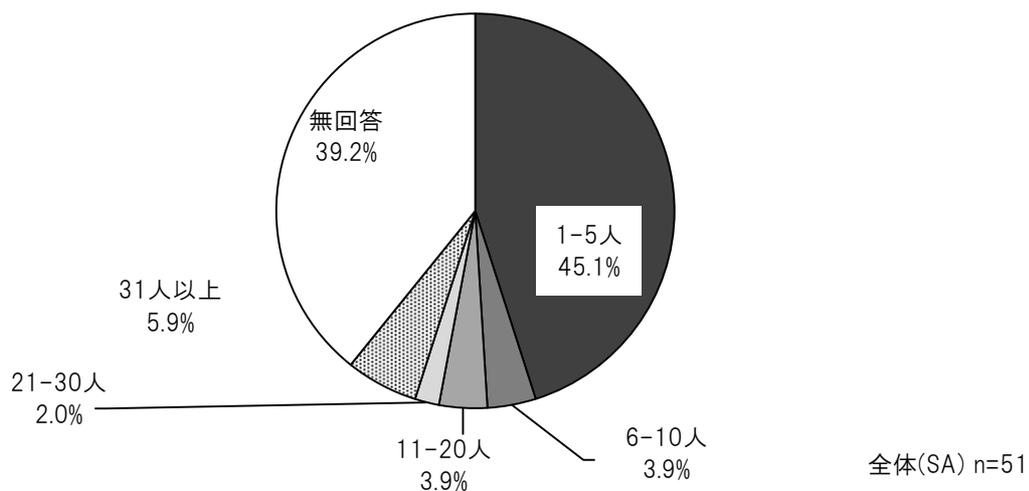
#### 問1 飛島事業所の従業員数

従業員数は最大で169人、最小で1人であった。



#### 問1 公共交通が利用できる常勤者数

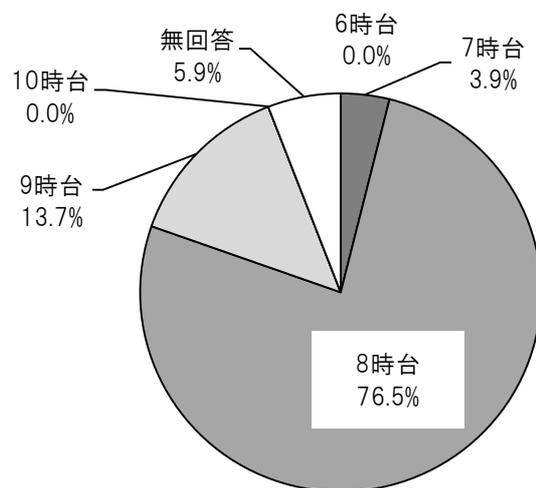
そのうち、公共交通を利用できる常勤者数は「1～5人」が最も多く45.1%である。



## 問 1 就業時間

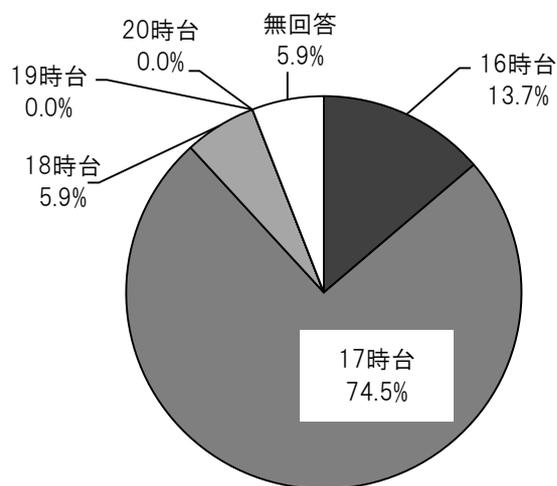
始業時間については、「8時台」が76.5%と最も多い。終業時間は「17時台」が74.5%と最も多く、次いで「16時台」（13.7%）、「18時台」（5.9%）となっている。

### ○始業時間



全体(SA) n=51

### ○終業時間

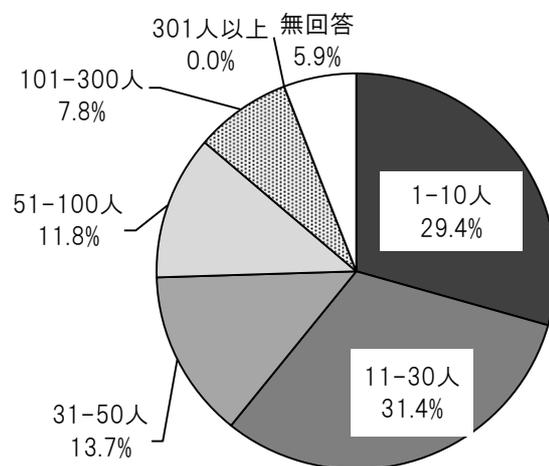


全体(SA) n=51

## 問2 通勤時の利用交通手段

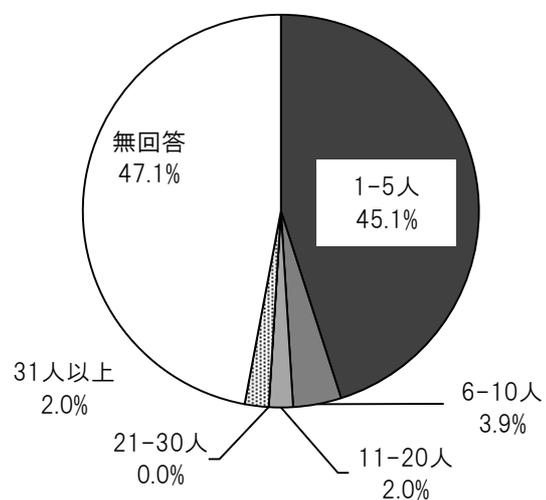
飛島事業所の全従業員の内、利用交通手段別の利用者数の内訳を教えてください。

### ○マイカー利用者数



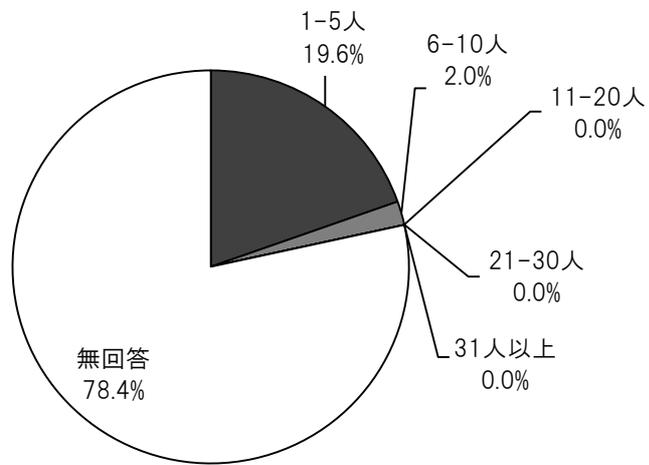
全体(SA) n=51

### ○飛島バス利用者数



全体(SA) n=51

○自転車・バイク利用者数



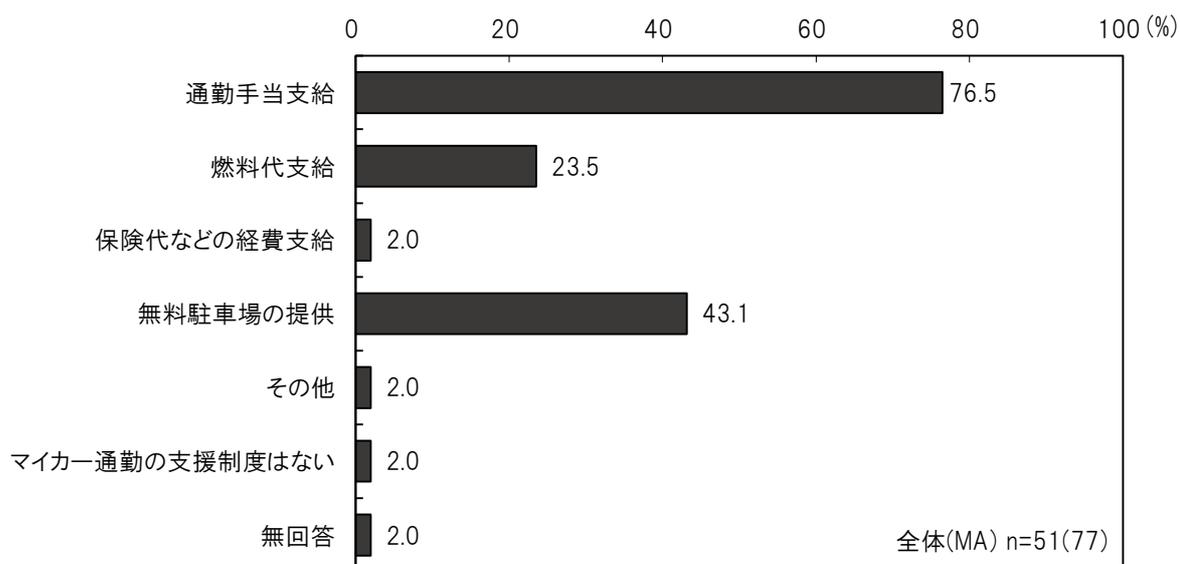
全体(SA) n=51

## (2) マイカー通勤への支援について

### 問3 マイカー通勤支援について【MA】

マイカー通勤に対する会社の支援制度がありますか？ あてはまるものを選択してください。(あてはまるものに○)

マイカー通勤に対する支援制度について尋ねたところ、最も多いのは「通勤手当支給」で76.5%。次いで「無料駐車場の提供」が43.1%となっている。

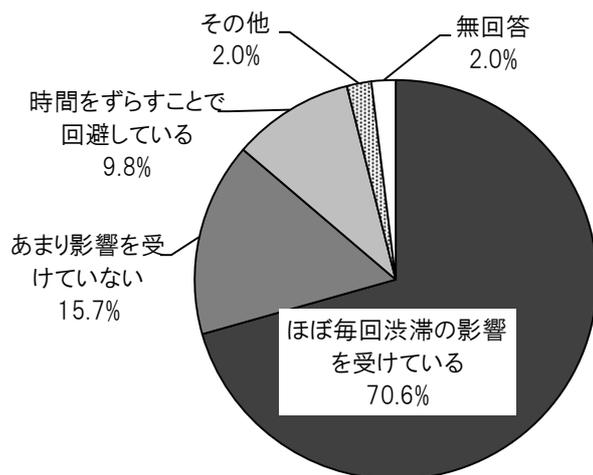


### (3) 渋滞状況と対策について

#### 問4 通勤時の渋滞の影響について【SA】

従業員の通勤は「渋滞」の影響を受けていると思いますか？（1つに○）

通勤時の渋滞の影響については、「ほぼ毎回渋滞の影響を受けている」が70.6%、「あまり影響を受けていない」は15.7%となっている。

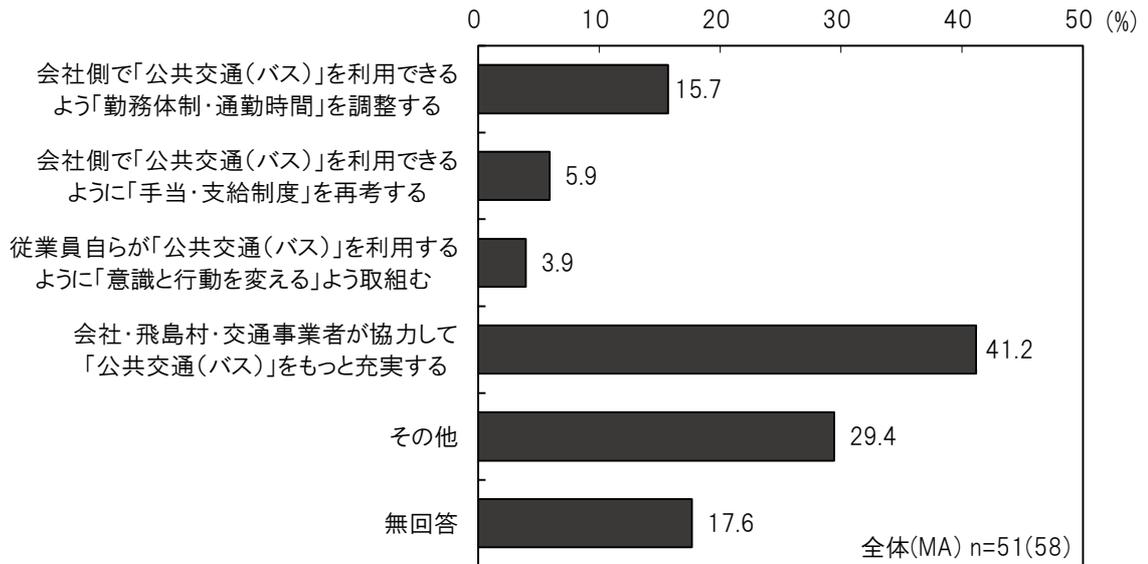


全体(SA) n=51

## 問5 通勤対策についての考え【MA】

「渋滞」回避のため、飛島村臨界部に立地する企業として、何か通勤対策を行うべきだと思いますか？（あてはまるものに○）

通勤対策について尋ねたところ「会社・飛島村・交通事業者が協力して「公共交通（バス）」をもっと充実する」が41.2%と最も多く、次いで「会社側で「公共交通（バス）」を利用できる「勤務体制・通勤時間」を調整する」が15.7%となっている。



### <その他の意見>

- ・道路の流れをよくする。
- ・大人数が従事する事業所を中心にバス利用促進を図る。
- ・高速道路通行料を会社側で負担する。
- ・早く 302 号線を 4 車線にするべき!!
- ・渋滞していない。

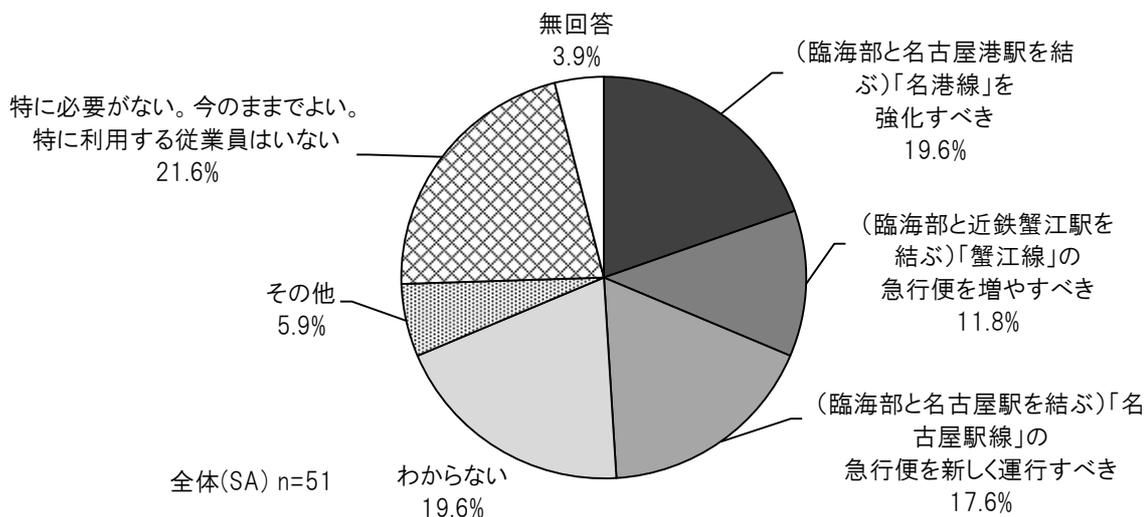
#### (4) 「バスネットワーク強化」の必要性について

##### 問6 飛島公共交通バスの利便性向上について【SA】

飛島公共交通バスのさらなるネットワークと利便性の向上のために、どの方面の路線が必要だと思いますか？ 最優先に対応すべき選択肢1つを選んでください。(1つに○)

「(臨海部と名古屋港駅を結ぶ)「名港線」を強化すべき」の割合が最も多く19.6%である。次いで、(臨海部と名古屋駅を結ぶ)「名古屋駅線」の急行便を新しく運行すべき(17.6%)、「(臨海部と近鉄蟹江駅を結ぶ)「蟹江線」の急行便を増やすべき(11.8%)」である。

「特に必要がない。今のままでよい。特に利用する従業員はいない」との回答は21.6%みられた。

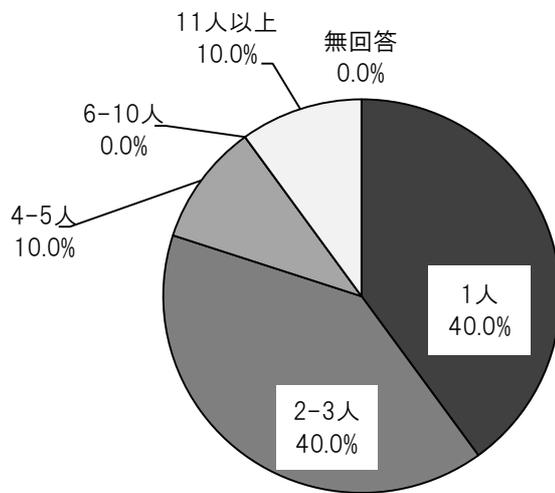


上記「問6」で、1～3を選択した方にお伺いします。

問6で選択した名港線・蟹江瀬・名古屋駅線を「使う可能性のある、常勤の従業員の数」は、具体的に何人ぐらい考えられますか？ 概ねの数を教えてください。

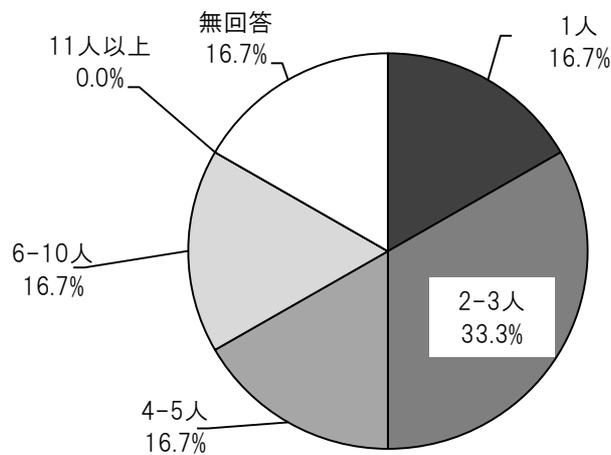
「名港線」を使う可能性のある従業員数は、「1人」と「2～3人」がともに40.0%である。「蟹江線」を使う可能性のある従業員数は、「2～3人」が最も多く33.3%である。「名古屋駅線」を使う可能性のある従業員数の回答は幅広く分散している。

○名港線を使う可能性のある常勤の従業員数



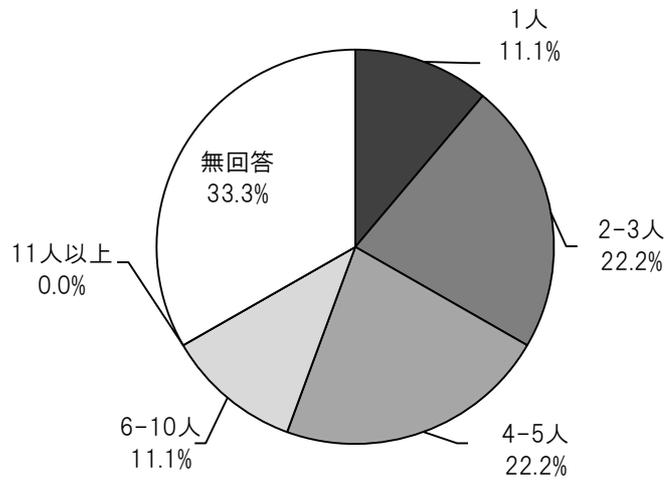
全体(SA) n=51

○蟹江線を使う可能性のある常勤の従業員数



全体(SA) n=51

○名古屋駅線を使う可能性のある常勤の従業員数



全体(SA) n=51

## (5) 飛島公共交通バス「名港線」の再編について

### 問7 名港線の望ましい運行方法【SA】

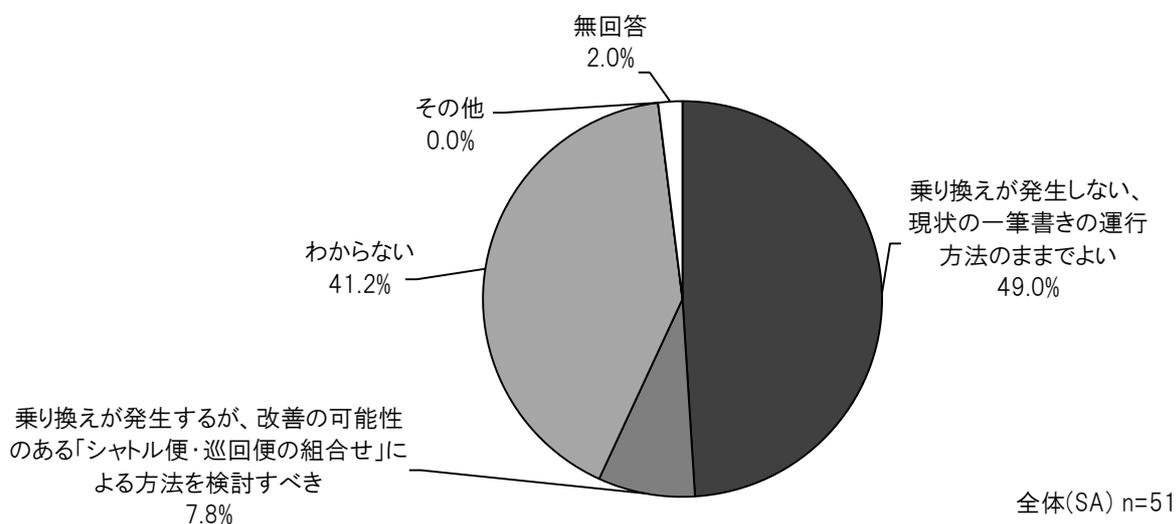
現状の名港線は、「名古屋港駅～飛島港臨海部」間を「乗り換えしない（一筆書き）ルート」で運行していますので、停留所によっては、遠回りになり余分な時間が生まれています。さらに停留所を増やしてほしいという要請が一部事業所からありますが、要請に応えられない状況です。遠回り等の改善や停留所の追加要請に対して、「乗り換えが発生」しますが、「名古屋港駅～公民館分館を往復するシャトル便」と「港内をめぐる巡回便」の組合せに切り替えて、「シャトル便と巡回便による運営方法」への転換が考えられます。臨海部事業所全体にとって、また従業員にとって望ましい選択肢を教えてください。（1つに○）

「乗り換えが発生しない、現状の一筆書きの運行方法のままでよい」が49.0%であった。

「乗り換えが発生するが、シャトル便・巡回便の組合せによる方法を検討すべき」が7.8%であった。

「わからない」という回答は41.2%であった。

現状のまま（49.0%）が約半数、「シャトル便・巡回便を検討すべき（7.8%）」「わからない（41.2%）」の合計が49.0%となり、カンフル剤としての改編の検討は、継続協議すべきと思われる。



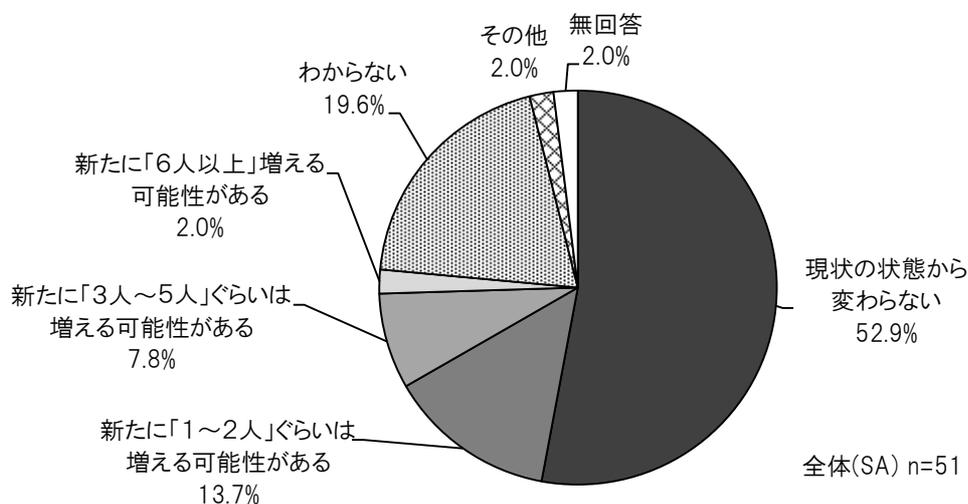
## (6) 「公共交通バス」への利用転換の見通しについて

### 問8 「公共交通バス」への利用転換の見通しについて【SA】

問6～問7のような「公共交通バス」の拡充を行えば、自家用車等からバスへの通勤転換する見込みのある従業員はいらっしゃいますか（1つに○）

通勤手段をバスへ転換する見込みを尋ねたところ、「新たに「1～2人」ぐらいは増える可能性がある」が13.7%、「新たに「3人～5人」ぐらいは増える可能性がある」が13.7%であった。一方で「現状の状態から変わらない」が52.9%である。

新たな利用をあわせて23.5%認められ、事業転換すれば、1～2割程度の利用者増の可能性（潜在需要）が認められた。



令和6年9月吉日

関係各位

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会  
会長 加藤光彦

## 「飛島公共交通バス」の臨海部方面の拡充に関する

### アンケート調査のご協力のお願い

平素は飛島公共交通バスの運営に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。  
現在、臨海部における公共交通として、飛島バス名港線（一部蟹江線直通）を運行しています。このたび、さらなるサービス拡充及び利便性の向上の必要性について検討しています。

そこで、飛島村臨海部で勤務する「従業員の皆さまの日頃の通勤実態」と、更なるネットワーク強化に対するニーズを確認するため、アンケート調査を実施します。

趣旨をご理解いただき、アンケートにご協力をお願い致します。

調査対象	名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会の会員企業 総務ご担当者向け
お問合せ先	飛島村役場 総務部企画課 伊藤 TEL : 0567-97-3462
送付先	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 (飛島村が作業委託をしている業者)

○回答用紙は、返信用封筒に入れて、9月17日(火)までに投函してください。  
切手は不要です。

○二次元バーコードでの回答方法も可能です。  
右のバーコードを読み取って回答ください。



[https://questant.jp/q/net\\_company](https://questant.jp/q/net_company)

## アンケート調査票

### ●御社の飛島事業所についてお伺いします

<b>問 1：会社名と飛島事業所の就業時間、従業員数を教えてください。</b>	
<会社名>	[ ]
<就業時間>	[ : ~ : ]
<従業員数>	<input type="radio"/> 飛島事業所の従業員の総数 [ 人] <input type="radio"/> この内、公共交通が利用できる常勤者数 [ 人]

<b>問 2：飛島事業所の全従業員の内、利用交通手段別の利用者数の内訳を教えてください。</b>	
1. マイカー利用者数	[ 人]
2. 飛島バス利用者数	[ 人]
3. 自転車・バイク利用者数	[ 人]
4. その他	[ 人]
(小計： [ 人])	

### ●御社のマイカー通勤支援についてお伺いします

<b>問 3：マイカー通勤に対する会社の支援制度がありますか？（あてはまるものに○）</b>	
1. 通勤手当支給	2. 燃料代支給
4. 無料駐車場の提供	5. その他 [ ]
3. 保険代などの経費支給 6. マイカー通勤の支援制度はない	

### ●通勤における渋滞の状況とその対策について伺います

<b>問 4：従業員の通勤は、「渋滞」の影響を受けていると思いますか？（1つに○）</b>	
1. ほぼ毎回渋滞の影響を受けている	2. あまり影響を受けていない
3. 時間をずらすことで回避している	4. その他 [ ]

<b>問 5：「渋滞」回避のため、飛島村臨海部に立地する企業として、何か通勤対策を行うべきと思いますか？（あてはまるものに○）</b>	
1. 会社側で「公共交通（バス）」を利用できるよう「勤務体制・通勤時間」を調整する	
2. 会社側で「公共交通（バス）」を利用できるように「手当・支給制度」を再考する	
3. 従業員自らが「公共交通（バス）」を利用するように「意識と行動を変える」よう取組む	
4. 会社・飛島村・交通事業者が協力して「公共交通（バス）」をもっと充実する	
5. その他 [ ]	

●「バスネットワーク強化」の必要性についてお伺いします

問 6：飛島公共交通バスのさらなるネットワークと利便性の向上のために、どの方面の路線が必要だと思いますか？ 最優先に対応すべき選択肢 1 つを選んでください。（1 つに〇）

1. （臨海部と名古屋港駅を結ぶ）「名港線」を強化すべき
2. （臨海部と近鉄蟹江駅を結ぶ）「蟹江線」の急行便を増やすべき
3. （臨海部と名古屋駅を結ぶ）「名古屋駅線」の急行便を新しく運行すべき
4. わからない
5. その他 [ ]
6. 特に必要がない。今のままでよい。特に利用する従業員はいない。

問 6-2：上記「問 6」で、1～3 を選択した方にお伺いします。  
 問 6 で選択した名港線・蟹江線・名古屋駅線を「使う可能性のある、常勤の従業員の数」は、具体的に何人ぐらい考えられますか？ 概ねの数を教えてください。  
 選択していない路線については空欄のままで結構です。

方面	利用可能性のある人数
1. 「名港線」を使う可能性のある従業員数 （名古屋港駅～金山駅とその背後エリアに居住する従業員）	[約 人]
2. 「蟹江線」を使う可能性のある従業員数 （近鉄蟹江駅と近鉄沿線に居住する従業員）	[約 人]
3. 「名古屋駅線」を使う可能性のある従業員数 （名古屋駅とその背後エリアに居住する従業員）	[約 人]

○飛島村と蟹江駅・名古屋駅・名古屋港駅との地域的關係



●飛島公共交通バス「名港線」の再編についてお伺いします

問7：現状の名港線は、「名古屋港駅～飛島港臨海部」間を「乗り換えしない（一筆書き）ルート」で運行していますので、停留所によっては、遠回りになり余分な時間が生まれています。さらに停留所を増やしてほしいという要請が一部事業所からありますが、要請に応えられない状況です。  
遠回り等の改善や停留所の追加要請に対して、「乗り換えが発生」しますが、「名古屋港駅～公民館分館を往復するシャトル便」と「港内をめぐる巡回便」の組合せに切り替えて、「シャトル便と巡回便による運営方法」への転換が考えられます。  
臨海部事業所全体にとって、また従業員にとって望ましい選択肢を教えてください。（1つに○）

1. 乗り換えが発生しない、現状の一筆書きの運行方法のままでよい
2. 乗り換えが発生するが、改善の可能性のある「シャトル便・巡回便の組合せ」による方法を検討すべき
3. わからない
4. その他 [ ]

●御社飛島事業所における「公共交通バス」への利用転換の見通しについてお伺いします

問8：問6～問7のような「公共交通バス」の拡充を行えば、自家用車等からバスへの通勤転換する見込みのある従業員はいらっしゃいますか？（1つに○）

1. 現状の状態から変わらない
2. 新たに「1～2人」ぐらいは増える可能性がある
3. 新たに「3人～5人」ぐらいは増える可能性がある
4. 新たに「6人以上」増える可能性がある
5. わからない
6. その他 [ ]

●その他、公共交通バスについてご意見・ご要望があればご記入ください。

ご協力ありがとうございました。返信用封筒にて 9月17日（火）までに提出してください。