

平成30年度 のみバスの再編に向けた 市民アンケート調査結果と のみバス再編の骨格について

平成30年12月13日（木）
能美市地域公共交通会議

能美市企画振興部地域振興課

目次

- 3 ページ ・ ・ のみバスの現況・課題について
- 4 ページ ・ ・ のみバス再編（見直し）の趣旨について
- 5 ページ ・ ・ 市民アンケート調査の実施結果（設問）
- 6 ページ ・ ・ 市民アンケート調査の実施結果（まとめ）
- 7 ページ ・ ・ 市民アンケート調査の実施結果（利用者区分と移動手段）
- 8 ページ ・ ・ のみバスの再編（見直し）の考え方について
- 9 ページ ・ ・ のみバスの再編（見直し）に関する市民の改善意向と優先順位
- 10 ページ ・ ・ 市民の改善の声とのみバスの再編（見直し）骨格について
- 11 ページ ・ ・ のみバスの再編に向けた今後のスケジュール

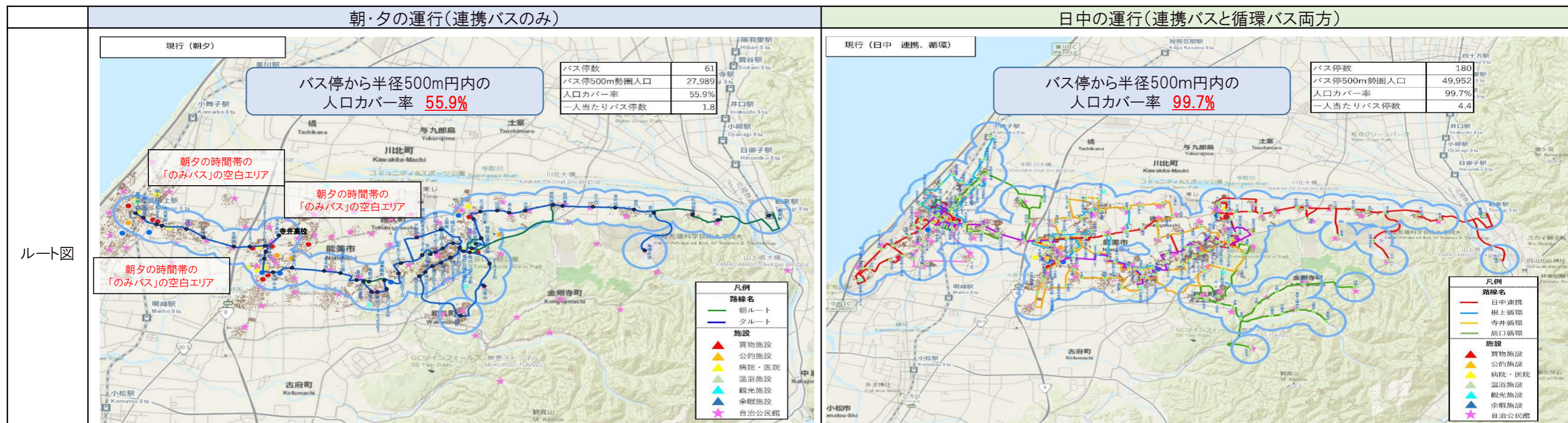
のみバスの現況・課題について

	連携バス	循環バス					
		根上循環		寺井循環		辰口循環	
利用者数 (29年度)	107,824人 (日換算295人、1便換算10人)	22,614人 (日換算62人、1便換算6人)		12,950人 (日換算35人、1便換算5人)		11,794人 (日換算32人、1便換算4人)	
ルート・数	(平日) 朝・夕 16便 日中(北) 4便 日中(南) 9便 日中(直) 5便 (土日祝) 朝・夕 5便 日中(北) 4便 日中(南) 9便 日中(直) 5便	(平日) 朝・夕 なし 日中 4ルート 11便 (土日祝) 朝・夕 なし 日中 4ルート 11便	(平日) 朝・夕 なし 日中 2ルート 7便 (土日祝) 朝・夕 なし 日中 2ルート 7便	(平日) 朝・夕 なし 日中 2ルート 9便 (土日祝) 朝・夕 なし 日中 2ルート 9便	(平日) 朝・夕 なし 日中 2ルート 9便 (土日祝) 朝・夕 なし 日中 2ルート 9便	(平日) 朝・夕 なし 日中 2ルート 9便 (土日祝) 朝・夕 なし 日中 2ルート 9便	(平日) 朝・夕 なし 日中 2ルート 9便 (土日祝) 朝・夕 なし 日中 2ルート 9便
運行ダイヤ	辰口方面 (始発) 7:38 (終発) 19:55 根上方面 (始発) 5:40 (終発) 18:45	山口方面 (始発) 7:26 (終発) 16:10 中ノ江方面 (始発) 8:43 (終発) 14:55 吉原釜屋方面(始発) 9:14 (終発) 15:26 赤井方面 (始発) 8:00 (終発) 14:12	長野方面 (始発) 9:50 (終発) 15:00 粟生方面 (始発) 8:50 (終発) 16:20	宮竹方面 (始発) 10:10 (終発) 17:10 和気方面 (始発) 9:04 (終発) 15:30			
所要時間	辰口方面 最長1:07 根上方面 最長1:07	山口方面 0:41 中ノ江方面 0:29 吉原釜屋方面 0:34 赤井方面 0:33	長野方面 0:53 粟生方面 0:57	宮竹方面 0:38 和気方面 0:49			
バス停	93カ所	山口方面 20カ所 中ノ江方面 20カ所 吉原釜屋方面 19カ所 赤井方面 20カ所	長野方面 26カ所 粟生方面 26カ所	宮竹方面 20カ所 和気方面 22カ所			

のみバス使用時の最長移動時間(乗継待ち含む)

着	根上地区		寺井地区		辰口地区	
	所要時間	(内、待時間)	所要時間	(内、待時間)	所要時間	(内、待時間)
根上地区	1:51	(1:16)	2:41	(1:23)	4:42	(2:50)
寺井地区	4:41	(3:40)	1:37	(1:11)	5:02	(3:33)
辰口地区	3:33	(1:46)	4:02	(2:49)	4:40	(3:36)

※時間の単位(時間) (例) 1:51⇒1時間51分



【連携バスの役割】

- 各地区の中心街や人口密集地を通り、東西に長い市の移動を支える基幹路線(通勤通学、各地区間の移動)

【主な利用動向(特徴)や課題点】

- 朝夕は、通勤通学目的で、学生や社会人の方の能美根上駅での乗降や、寺井高校生の利用が多く、かつ、利用者も多い状況ですが、日中の時間帯は、運行ルートが**煩雑化(3ルート)**しており、結果的に**便数の減少**や**速達性の低下**などを招いており、**利便性の低下**や**利用者の不満(利用者の伸び悩み)**を引き起こしています。
- 朝夕の運行便が通るバス停から半径500m円内の人口カバー率は、55.9%と、**全人口の半数程度しか利用できない**状況です。

【循環バスの役割】

- 各地区の中心街と集落を結ぶ路線として、集落の地理的特徴も細かく考慮した、各地区内の移動を支える路線

【主な利用動向(特徴)や課題点】

- 利用者は、高齢者がほとんどを占めており、日中時間帯の日常用途(買物、病院、温泉)の利用が多い。
- 運行便数は、各地区の循環バスで、**系統ごとに1日3~5便程度**。また、各地区ともに**1台の車両で複数系統を順番に運行**している為、連携バスに比べると便数が少なく、バス停もこまめに設置しているため、1便あたりの運行時間や、**便と便の間隔が長く**、高齢者の方にとっては、**利便性や待ち時間に対する大きな不満点**となっている。
- 近年利用者の落ち込みが激しく、特に寺井地区循環と辰口地区循環は恒常的に前年実績割れが続いている。

【再編（見直し）の趣旨】

平成29年度からスタートした、「第2次能美市総合計画」の中では、地域の実情に合わせた公共交通の維持や充実を図り、市民の皆様と一体となって、「安全に、安心して住み続けられる能美づくり」の実現を図る事が謳われています。今後急速に高齢化や少子化が進展する中、特に高齢者、学生、障がいをお持ちのみなさんが、安心して公共交通を利用できる環境の実現を目指し、「のみバス」の再編を中心に“**公共交通システムの再構築を通じた、地域活性化による「魅力ある地域(まち)づくり**”に向け検討を行っています。

特に、「のみバス」の再編については、7月に実施した市民アンケート調査の結果をもとに、市民のみなさんの「生活の足」として利用しやすい交通手段になるよう再編するものです。



総合的な政策パッケージとして交通システムを再構築

公共交通再構築

「のみバス」のルート・ダイヤ・バス停の再編を中心に、公共交通網見直し



あんしん移動サポート



再編

公共交通会議
や
分科会で検討



地域活性化

公共交通を使いたいと思う
地域の体制や、サービスの検討

■ アンケート実施概要

- ・市長名により、無作為抽出で選ばれた約3,800人宛てに郵送配布
- ・郵送開始7月13日、回収締切7月31日（約2週間）

■ のみバス再編に向けたアンケート結果の活用方法と設問設計について

（1）フェースシート（問1～4）

- 内容：回答者の年齢、住まい、職業、家族構成
趣旨：回答者属性の違いによるコミュニティバス利用の実態の差異や利用傾向等を把握。
コミュニティバスの再編におけるルートやダイヤ、バス停の位置の決定に結びつくよう、再編に向けた客観的な着眼点を洗い出す。

（2）普段の移動について（問5・6）

- 内容：外出の目的別に、どこにどの程度の頻度で、どの交通手段を使って移動しているか
趣旨：属性ごとのニーズの傾向を把握し、コミュニティバスの満足度とクロス集計することで、「のみバス」のどこに不満を持っているのかを把握し、ルートやダイヤ、バス停の再編の方針検討に役立てます。

（3）公共交通を利用しない理由について（問7）

- 内容：問5・問6で公共交通を利用しないと回答した方に、公共交通を利用しない理由を聞く
趣旨：「のみバス」を利用しない理由が「のみバス」のみにあるのか、他の公共交通機関にも原因の一端があるのかを含め、公共交通を利用しない理由を把握。

（4）「のみバス」について（問8・9）

- 内容：「のみバス」の料金支払い方法やのみバスへの理解度、認知度
趣旨：料金体系別の利用度（相対的割合）やPR方法についての、今後の取り組みへの参考とします。

（5）地域公共交通の満足度について（問10）

- 内容：現在の「のみバス（連携バスや循環バス）」に対する満足度
趣旨：「のみバス」に対し、重要度や改善項目分析（ポートフォリオ分析）を行い、年代別や地域別で比較して、どういった移動目的に対し、どういった「のみバス」に対する改善を希望しているのかを客観的に明らかにし、「のみバス」の再編の方針検討に役立てます。
また、運行本数や始発の時刻、バス停までの距離については、具体的に希望値までを把握し、「のみバス」の再編の基礎とします。

（6）「のみバス」への意識やサービス改善について（問11・12）

- 内容：のみバスの運行に対する市民の必要度や理解度やサービスについて
趣旨：現在ののみバスの運行に対する市民の方の必要度や理解度を把握します。
さらに、連携バスの朝・夕（通勤通学用）の運行や、運行間隔、地域の自助・互助による助け合いの仕組みについてなど、コミュニティバスの改善に向けた具体的なニーズを把握します。

（7）利用したい移動手段について（問13）

- 内容：利用したい移動手段についての意識
趣旨：のみバスの利用だけでなく、地域の移動の確保については、有償・無償による移動手段が、様々ありますが、それらの移動手段について、市民の方の潜在的なニーズを把握します。

（8）65歳以上の方の意識の把握について（問14～17）

- 内容：「あんしん移動サポート事業」の認知度や利用意向等
趣旨：「あんしん移動サポート事業」の認知度や利用意向を把握します。
また、将来の外出に対する不安や希望を把握し、今後急速に進展する高齢化社会を見据えたコミュニティバスの再編やサービスの在り方についての方針検討の参考とします。
運転免許返納に対する考え方を把握し、返納促進の方針を検討する参考とします。
その前提として、自家用車の維持管理費用を統計的に把握するとともに、負担感についても把握します。

（9）高校生の通学状況（問18～23）

- 内容：高校生の通学状況や家族による送迎についての実態
趣旨：高校生の通学状況や家族による送迎についての実態を把握します。
また、高校生を持つ保護者の意見も聞くため、公共交通による通学費やそれに対する負担感、公共交通を利用していない理由などを把握し、高校生の利用を増加させる方策の着眼点を洗い出します。

0. アンケート回収状況

a. 全体の配布数は3,768枚、回収数は1,311枚、回収率は35.0% (※p.1)

1. 通勤・通学時の交通手段 (問5)

- a. 通勤・通学先は「小松市」が4割、「能美市」が3割、「金沢市」が2割 (※p.21)
- b. 交通手段は「自家用車」6割程度、公共交通では「JR能美根上駅利用」「北鉄バス」がそれぞれ1割程度 図1
- c. 平日の「のみバス」連携バス」利用者は4.2%、「のみバス」循環バス」利用者は1.4% 図1
- d. 土日祝の「のみバス」連携バス」利用者は3.5%、「のみバス」循環バス」利用者は1.8% (※p.23)

2. 目的別の外出頻度とその交通手段 (問6)

- a. 7つの目的のうち「温浴施設」の頻度が最も多く、平日は「週4～5回」が4割、土日祝は「週2～3回」が3割 図2
- b. 次いで「能美市内での買い物」の頻度が多く、平日は「週2～3回」が3割、土日祝は「週1回」が3割 (※p.24)
- c. いずれの目的においても、日常の移動で最も利用の多い交通手段は「自家用車」 (※p.24-p46)
- d. 「のみバス」連携バス」の利用が多い目的は「温浴施設(土日祝)」で5.5% 図3
- e. 「のみバス」循環バス」の利用が多い目的は「公的施設(平日)」と「余暇・娯楽(土日祝)」でそれぞれ2.5% 図4・図5

3. バスや鉄道を利用していない理由 (問7)

- a. バスや鉄道を利用していない理由として最も多いのは「自家用車を運転できるから(72.6%)」 図6
- b. バスや鉄道に関する理由は「行きたい場所まで行けない(21.9%)」「待ち時間が長い(19.0%)」「バス停や駅が自宅近くにない(17.3%)」 図6
- c. 「のみバス」の不満足要因は「利用方法がわからない(7割)」「行きたい場所まで行けない(6割)」「待ち時間が長い(5割)」「目的地に着くまで乗り換えが必要(4割)」 (※p.50-p51)

4. のみバスへの評価 (問8～12)

- ① のみバスの利用状況
 - a. 過去一年間で「のみバス」を利用した人は全体の2割 (※p.52)
- ② 連携バスの満足度(5点満点中)
 - a. 「自宅からバス停までの距離(3.7点)」「乗務員の接遇や運転のマナー(3.5点)」「運行時間の正確さ(3.3点)」「始発の時刻(3.2点)」の満足度が高い (※p.55)
 - b. 「現行の運行ダイヤ(2.4点)」「朝・昼・夜の運行本数(2.4～2.6点)」「終発の時刻(2.7点)」「のみバス」から路線バスへの乗り換え(2.7点)」「現行の運行ルート(2.7点)」の満足度が低い (※p.55)
 - c. 始発時刻は6時台を4割、終発時刻は21時台を3割の人が希望している (※p.57-p58)
 - d. バス停まで500m程度歩くことができる人が2割 (※p.59)
- ③ 循環バスの満足度
 - a. 「自宅からバス停までの距離(3.7点)」「乗務員の接遇や運転のマナー(3.5点)」「運行時間の正確さ(3.3点)」「バス停の環境(3.1点)」の満足度が高い (※p.61)
 - b. 「現行の運行ダイヤ(2.6点)」「朝・昼・夜の運行本数(2.7点)」「のみバス」から路線バスへの乗り換え(2.7点)」「終発の時刻(2.8点)」「現行の運行ルート(2.8点)」の満足度が低い (※p.61)
 - c. 始発時刻は7時台を3割、終発時刻は21時台を3割の人が希望している (※p.63)
 - d. バス停まで500m程度歩くことができる人が2割 (※p.64)
- ④ のみバスの乗車実績への評価
 - a. 「必要な足なのでやむをえない」と5割以上が評価 図7
 - b. 「ルート改善や効率化」「サービスの充実」など改善すべきだという回答はそれぞれ2割程度 図7

(※p.○) のグラフは別冊「能美市のよりよい地域公共交通の実現に向けたアンケート調査結果報告書」の該当ページをご参照ください

- c. 「運行は無駄」という回答は1割未満 図7
- ⑤ 改善・実現すべきサービス
 - a. 「特急便の創設」「パターンダイヤ」の回答はそれぞれ3割程度 図8
 - b. 「到着時刻や経路を携帯電話やスマートフォンで確認できるサービス」の回答は2割程度 図8

5. 利用したい交通手段 (問13)

- a. 「地域の団体が自主的に運営する有償の移動手段」と「事前予約すると目的地や自宅近くまで送迎してもらえる有償の移動手段」の回答は各々2割程度
- 無償の移動手段は1割程度(選択肢の中で最少回答)、わからないは6割弱 (※p.79)

6. 高齢者の移動不安 (問14～17)

- ① あんしん移動サポート事業
 - a. あんしん移動サポート事業を「知らない」人は7割 (※p.81)
 - b. 2割の人が利用意向を示している (※p.81)
- ② 外出時の移動不安
 - a. 「自分で車やバイクの運転ができなくなる」が7割 図9
 - b. 「のみバス」が不便になり買い物や病院などに行きづらくなる」ことを挙げた人が4割 図9
- ③ 運転免許証返納のタイミング
 - a. 「健康上の理由で運転ができなくなったとき」が9割、「家族から返納を勧められたとき」が5割、「使用中の自家用車が使えなくなったとき」が2割 図10
- ④ 自家用車の維持管理費(1年間の平均額)
 - a. ガソリン代は78,000円、任意保険代は52,000円、自動車税は26,000円、のべ16万円 (※p.85-p86)
 - b. 6割以上が維持管理費を負担と感じている 図11

7. 高校生の移動状況 (問18～23)

- ① 登校
 - a. 7時半～8時半に登校する人が8割程度 (※p.88)
- ② 帰宅
 - a. 7割が部活動をしており、部活動後の帰宅時間は19時台が4割 (※p.89)
 - b. 2割が塾・習い事をしており、行き先は「小松市」が6割、金沢市が2割 (※p.90)
 - c. 塾・習い事後の帰宅時間は、21時以降が8割 (※p.91)
 - d. 部活や塾・習い事がない場合の帰宅時間は17時台が4割 (※p.92)
 - e. 帰宅時に利用する公共交通は「JR能美根上駅」と「北鉄バス」が2割、「のみバス」連携バス」が1割 図12
- ③ 登下校時の家族送迎
 - a. 送迎先は「通学先または通学先付近まで」が6割程度 (※p.94-p95)
 - b. 送迎の頻度は「ほぼ毎日」が4割程度 (※p.94-p95)
- ④ 通学費用
 - a. 高校生の通学費用は1ヶ月あたり5,300円程度であり、年間では6万円程度 (※p.96)
- ⑤ 保護者の送迎負担
 - a. 7割が送迎を負担だと感じている 図13
 - b. 送迎する理由は「学校まで直接行けるバスがない」「通学時・帰宅時のバス・鉄道の運行便数が少ない」が各々4割程度、「のみバス」で短時間に駅または路線バスバス停に行くバスがない、「のみバス」で駅や路線バスにスムーズに行く便がない」がそれぞれ2割から3割程度 図14

市民アンケート調査の実施結果（利用者区分と移動手段）

【1-1】通勤通学による移動人数実態(1日あたり平均) 平日

単位:人

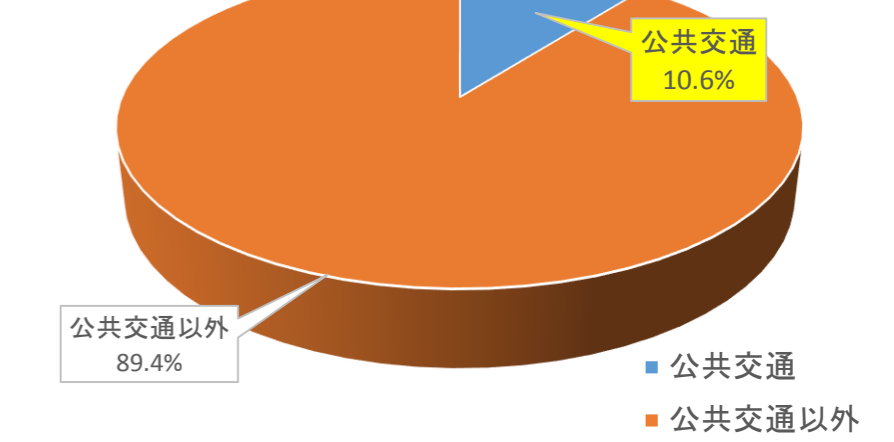
移動手段	高校生	大学生・社会人	合計
「のみバス」連携バス	44.0	156.2	200.2
「のみバス」循環バス	4.4	15.0	19.4
北鉄バス	131.7	113.4	245.1
小松バス	42.6	0.0	42.6
JR能美根上駅 利用	300.6	592.3	892.9
JR小松駅 利用	26.7	45.6	72.3
JR明峰駅 利用	5.7	37.7	43.4
北陸鉄道 鶴来駅 利用	3.4	53.6	57.0
タクシー	0.0	11.3	11.3
バス	12.5	0.0	12.5
電車	21.6	7.9	29.5
合計	593.2	1,033.0	1,626.2

【1-2】通勤通学による移動人数実態(1日あたり平均) 土日祝

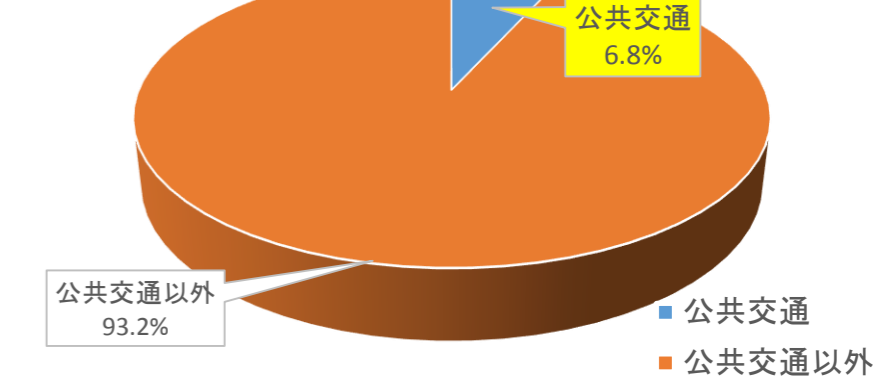
単位:人

移動手段	高校生	大学生・社会人	合計
「のみバス」連携バス	8.0	53.3	61.3
「のみバス」循環バス	1.2	2.3	3.5
北鉄バス	22.9	89.4	112.3
小松バス	6.2	0.0	6.2
JR能美根上駅 利用	49.6	152.3	201.9
JR小松駅 利用	6.5	0.0	6.5
JR明峰駅 利用	0.1	0.0	0.1
北陸鉄道 鶴来駅 利用	0.9	7.1	8.0
タクシー	0.0	10.2	10.2
バス	0.1	0.0	0.1
電車	4.9	7.1	12.0
合計	100.4	321.7	422.1

【1-1】通勤通学による移動人数実態(1日あたり) 平日



【1-2】通勤通学による移動人数実態(1日あたり) 土日祝



【2-1】通勤通学以外の移動目的による移動人数実態(1日あたり平均)平日

単位:人

移動手段	高校生	大学生・社会人	合計
自家用車(自分で運転)	58.0	11,411.9	11,469.9
自家用車(送迎)	362.7	503.1	865.8
バイク(原付・自動二輪車)	0.3	107.7	108.0
利用施設の送迎車両	7.9	0.0	7.9
自転車	558.7	367.7	926.4
徒歩	40.5	260.0	300.5
その他	13.1	53.6	66.7
合計	1,041.2	12,704.0	13,745.2

【2-2】通勤通学以外の移動目的による移動人数実態(1日あたり平均)土日祝

単位:人

移動手段	高校生	大学生・社会人	合計
自家用車(自分で運転)	26.5	4,732.0	4,758.5
自家用車(送迎)	245.4	398.9	644.3
バイク(原付・自動二輪車)	0.0	0.0	0.0
利用施設の送迎車両	4.4	0.0	4.4
自転車	123.0	101.8	224.8
徒歩	38.0	63.2	101.2
その他	5.5	7.1	12.6
合計	442.8	5,303.0	5,745.8

【2-1】通勤通学以外の移動目的による移動人数実態(1日あたり平均)平日

単位:人

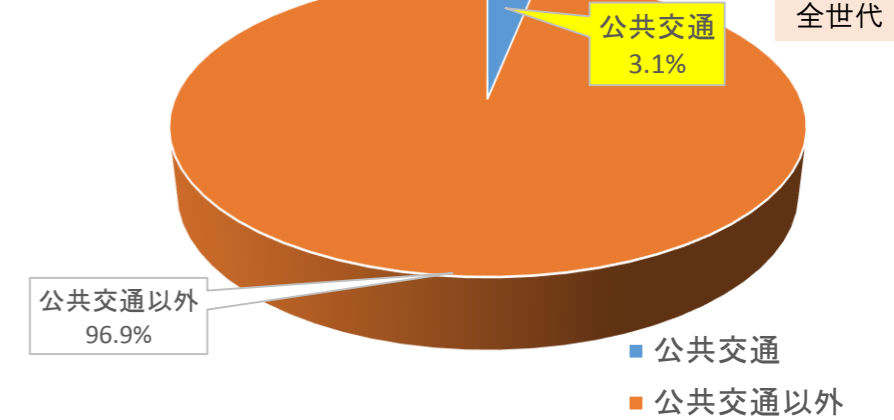
移動手段	高校生	生産年齢 65歳以上	合計
「のみバス」連携バス	3.5	37.0	205.4
「のみバス」循環バス	0.2	5.4	51.2
北鉄バス	4.5	22.6	44.8
小松バス	1.7	3.8	14.5
JR能美根上駅 利用	9.3	61.6	114.9
JR小松駅 利用	2.5	22.4	34.8
JR明峰駅 利用	0.0	0.0	0.0
北陸鉄道 鶴来駅 利用	0.0	2.8	4.9
タクシー	0.0	4.0	73.4
バス	0.0	0.0	38.7
電車	0.0	0.0	1.5
合計	21.7	159.6	584.1

【2-2】通勤通学以外の移動目的による移動人数実態(1日あたり平均)土日祝

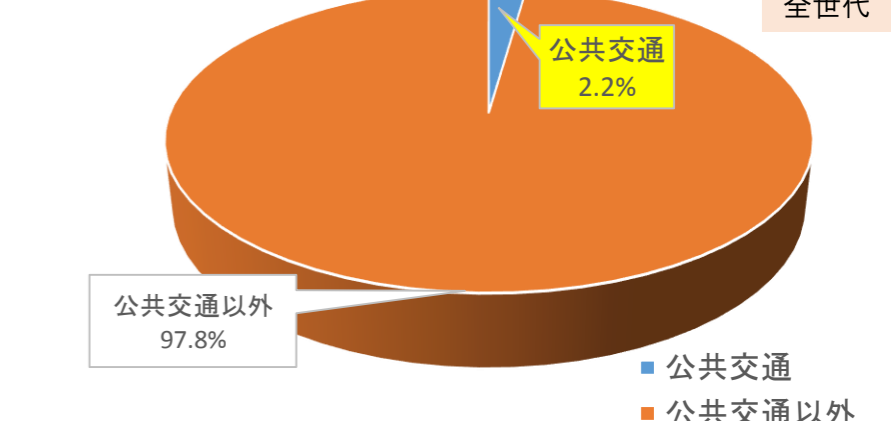
単位:人

移動手段	高校生	生産年齢 65歳以上	合計
「のみバス」連携バス	10.7	0.0	116.9
「のみバス」循環バス	0.2	4.3	23.7
北鉄バス	7.0	17.8	44.9
小松バス	1.8	0.0	7.9
JR能美根上駅 利用	26.1	98.9	175.0
JR小松駅 利用	7.4	10.4	22.0
JR明峰駅 利用	0.0	0.0	0.0
北陸鉄道 鶴来駅 利用	0.0	0.0	0.0
タクシー	0.0	14.9	34.1
バス	0.0	10.4	15.3
電車	0.0	0.0	4.9
合計	53.2	156.7	444.7

【2-1】通勤通学以外の移動目的による移動人数実態(1日あたり) 平日



【2-2】通勤通学以外の移動目的による移動人数実態(1日あたり) 土日祝



【2-1】通勤通学以外の移動目的による移動人数実態(1日あたり平均)平日

単位:人

移動手段	高校生	生産年齢 65歳以上	合計
自家用車(自分で運転)	19.6	9,399.4	4,728.4
自家用車(送迎)	124.4	968.7	928.0
バイク(原付・自動二輪車)	0.0	73.9	57.7
利用施設の送迎車両	3.2	4.0	43.6
自転車	90.5	187.8	365.2
徒歩	25.5	483.3	393.2
その他	3.1	42.0	47.5
合計	266.3	11,159.1	6,563.6

【2-2】通勤通学以外の移動目的による移動人数実態(1日あたり平均)土日祝

単位:人

移動手段	高校生	生産年齢 65歳以上	合計
自家用車(自分で運転)	26.5	11,378.2	3,552.2
自家用車(送迎)	245.4	1,782.5	946.4
バイク(原付・自動二輪車)	0.0	55.6	61.8
利用施設の送迎車両	4.4	55.0	12.9
自転車	123.0	160.5	293.0
徒歩	38.0	458.2	248.6
その他	5.5	36.4	43.4
合計	442.8	13,926.4	5,158.3

※買物、飲食、公共施設、通院、温浴、観光、余暇娯楽の目的による外出の移動実態

※買物、飲食、公共施設、通院、温浴、観光、余暇娯楽の目的による外出の移動実態

【基本理念】

- ① 市民の移動の足の確保による、安心して安全な暮らしの実現
- ② 暮らしやすさを実感できる公共交通網の実現
- ③ 【連携バス】循環バスや他の交通機関へのスムーズな乗り換えによる、市内外の広域的移動を実現
- ④ 【循環バス】連携バスや地区内の主要施設へのスムーズな移動を実現
- ⑤ 限られたバスで、最大の再編効果を実現

① のみバス再編（見直し）の基本理念に沿った見直し

② 市民アンケートによる市民の「のみバス」に対する改善意向を中心に見直しを行う
※改善意向の基準は次ページ

③ 全世代の市民に目を向け、改善項目に優先順位をつけ、優先度の高いものから改善を行う
※優先度の基準は次ページ

④ 利用者の移動目的を想定し、時間帯や曜日による運行のメリハリをつけ、誰のこういった移動を改善するのかを捉えた見直しを行う

⑤ 市民の移動の規模や実態を把握し、適正なサービスレベルで再編を実施する

市民アンケートによる、改善意向と改善の優先順位について

連携バス【市民アンケート調査結果】

	絶対値		相対値	
	満足度平均	満足度偏差値	(参考)重要度偏差値	
① 昼の運行本数	2.8	38	64	
② 現行の運行ダイヤ	2.8	38	48	
③ 夜の運行本数	2.8	40	48	
④ 朝の運行本数	2.9	42	36	
⑤ 現行の運行ルート	2.9	43	52	
⑥ 時刻表わかりやすさ	2.9	44	59	
⑦ 路線バスへの乗換時間	3.0	46	50	
⑧ 終発の時刻	3.0	48	44	
⑨ 鉄道への乗換時間	3.0	49	61	
⑩ のみバスへの乗換時間	3.0	49	44	
⑪ バス停の環境	3.0	49	38	
⑫ バスの乗車時間	3.1	53	55	
⑬ 始発の時刻	3.3	58	70	
⑭ 運行時間の正確さ	3.4	63	42	
⑮ 乗務員の対応	3.5	66	56	
⑯ バス停までの距離	3.6	72	34	
全体	3.06			

※満足度(5段階評価(数字が低いほど満足度が低い、3が普通))

	絶対値		相対値	
	満足度平均	満足度偏差値	(参考)重要度偏差値	
夜の運行本数	2.5	35	53	
現行の運行ダイヤ	2.5	36	77	
朝の運行本数	2.7	43	58	
終発の時刻	2.7	43	38	
路線バスへの乗換時間	2.7	44	53	
鉄道への乗換時間	2.8	45	51	
昼の運行本数	2.8	46	39	
現行の運行ルート	2.8	46	59	
バスの乗車時間	2.9	48	39	
のみバスへの乗換時間	2.9	50	48	
時刻表わかりやすさ	3.0	51	62	
始発の時刻	3.1	55	49	
バス停の環境	3.1	57	39	
運行時間の正確さ	3.2	61	43	
乗務員の対応	3.4	65	44	
バス停までの距離	3.6	73	47	
全体	2.91			

※満足度(5段階評価(数字が低いほど満足度が低い、3が普通))

	絶対値		相対値	
	満足度平均	満足度偏差値	(参考)重要度偏差値	
現行の運行ダイヤ	2.6	36	45	
夜の運行本数	2.6	37	69	
朝の運行本数	2.6	38	54	
昼の運行本数	2.7	40	45	
終発の時刻	2.8	45	47	
現行の運行ルート	2.8	45	72	
路線バスへの乗換時間	2.9	47	43	
鉄道への乗換時間	3.0	50	67	
バスの乗車時間	3.0	51	42	
のみバスへの乗換時間	3.0	52	40	
時刻表わかりやすさ	3.0	52	41	
バス停の環境	3.0	52	55	
始発の時刻	3.2	58	45	
運行時間の正確さ	3.2	59	45	
乗務員の対応	3.5	67	44	
バス停までの距離	3.6	71	48	
全体	2.98			

※満足度(5段階評価(数字が低いほど満足度が低い、3が普通))

循環バス【市民アンケート調査結果】

	絶対値		相対値	
	満足度平均	満足度偏差値	(参考)重要度偏差値	
時刻表わかりやすさ	2.8	36	46	
現行の運行ダイヤ	2.8	37	46	
現行の運行ルート	2.9	40	37	
昼の運行本数	2.9	43	49	
のみバスへの乗換時間	2.9	43	71	
夜の運行本数	3.0	48	46	
バス停の環境	3.0	48	56	
バスの乗車時間	3.0	49	54	
鉄道への乗換時間	3.0	49	43	
路線バスへの乗換時間	3.0	49	72	
朝の運行本数	3.1	50	61	
終発の時刻	3.1	53	48	
始発の時刻	3.2	58	44	
運行時間の正確さ	3.2	58	47	
乗務員の対応	3.4	66	39	
バス停までの距離	3.5	74	41	
全体	3.06			

※満足度(5段階評価(数字が低いほど満足度が低い、3が普通))

	絶対値		相対値	
	満足度平均	満足度偏差値	(参考)重要度偏差値	
夜の運行本数	2.6	37	65	
終発の時刻	2.6	38	49	
現行の運行ダイヤ	2.6	38	76	
朝の運行本数	2.8	43	40	
路線バスへの乗換時間	2.8	43	49	
昼の運行本数	2.8	45	48	
のみバスへの乗換時間	2.8	45	47	
鉄道への乗換時間	2.9	48	55	
バスの乗車時間	2.9	49	41	
現行の運行ルート	2.9	50	58	
時刻表わかりやすさ	3.0	52	39	
始発の時刻	3.0	54	46	
運行時間の正確さ	3.2	59	41	
バス停の環境	3.2	60	44	
乗務員の対応	3.4	66	61	
バス停までの距離	3.5	72	42	
全体	2.94			

※満足度(5段階評価(数字が低いほど満足度が低い、3が普通))

	絶対値		相対値	
	満足度平均	満足度偏差値	(参考)重要度偏差値	
現行の運行ダイヤ	3.0	40	54	
朝の運行本数	3.0	41	43	
昼の運行本数	3.0	41	49	
夜の運行本数	3.0	41	73	
終発の時刻	3.0	42	41	
鉄道への乗換時間	3.1	45	54	
路線バスへの乗換時間	3.1	45	55	
のみバスへの乗換時間	3.1	46	53	
現行の運行ルート	3.1	48	45	
始発の時刻	3.2	50	40	
バスの乗車時間	3.2	52	51	
時刻表わかりやすさ	3.3	53	39	
バス停の環境	3.3	53	72	
運行時間の正確さ	3.4	60	42	
乗務員の対応	3.6	71	43	
バス停までの距離	3.7	73	45	
全体	3.20			

※満足度(5段階評価(数字が低いほど満足度が低い、3が普通))

のみバス重点改善項目の優先順位度判定基準

満足度の一番高い項目

【重点改善項目】 = ①、②両方に該当する項目
 ①満足度の平均が(3=ふつう)以下の項目【絶対的な評価】
 ②満足度の偏差値が50以下の項目【相対的な評価】

優先度1(最上位) 全世代に共通して該当した重点改善項目

連携バスの重点改善項目	循環バスの重点改善項目
・ 現行の運行ルート	
・ 現行の運行ダイヤ	
・ 昼の運行本数	
・ 夜の運行本数	
・ 朝の運行本数	

優先度2(上位) 2世代に共通して該当した重点改善項目

連携バスの重点改善項目	循環バスの重点改善項目
・ 終発の時刻【生・高校】	・ 現行の運行ダイヤ【高齢・生】
・ 路線バスへの乗換時間【生・高校】	・ のみバスへの乗換時間【高齢・生】
	・ 昼の運行本数【高齢・生】

優先度3(中位) 1世代のみが重点改善項目に該当した項目

連携バスの重点改善項目	循環バスの重点改善項目
・ 時刻表のわかりやすさ【高齢】	・ 時刻表のわかりやすさ【高齢】
・ 鉄道への乗換時間【生】	・ 現行の運行ルート【高齢】
・ バスの乗車時間【生】	・ 朝の運行本数【生】
	・ 夜の運行本数【生】
	・ 終発の時刻【生】
	・ 路線バスへの乗換時間【生】
	・ 鉄道への乗換時間【生】
	・ バスの乗車時間【生】

優先度の高い改善項目から優先的に改善を行う

【連携バス】 主な改善項目のポイント
 ・ ルート・ダイヤ・本数が全世代の重点改善事項となっており、現行からの抜本的な改善が必要
 ・ 通勤通学が多い高校生や生産年齢世代では、路線バスや鉄道への乗継が重点改善項目
 (まとめ)朝夕と日中で抜本的な改善を必要とする。また、路線バスや鉄道などの乗継を重視

【循環バス】 主な改善項目のポイント
 ・ 1日3便～5便しかない日中の現在のダイヤや本数に対する不満が重点改善項目となっている。
 ルートを抜本的に改善し、必要な運行本数の確保やダイヤの再編を行う必要がある。
 (まとめ)日中の抜本的な改善を必要とする。また、連携バスへの乗継を重点的に改善。

現在の朝・夕運行ルートと改善（見直し）のポイント



バス停500m円内
人口カバー率
55.9%

【市民が希望する運行本数(1日平均)】朝**5.4**便 夕**5.1**便

便利につながる改善

- 【声】◆自宅近くからJR能美根上駅や路線バスのバス停まで行く便が無く困っている(高校生)
 - …22.5%
- ◆連携バスの運行ルートに対する不満度
 - …全世代で高い

主な改善のポイント

- ①朝夕により多くの方が通勤通学にバスを利用できるよう**運行エリア拡大**
- ②朝夕にJRへの**乗り換えを強化**(ダイヤ)
- ③朝夕に主要な路線バスへの**乗り換えを強化**(ルート)
- ④便利に通勤通学できるよう「ここに来れば駅や路線バスの主要バス停や駅や路線バスを使っての広域移動ができる」など、どこへでも行ける**移動拠点の明確化**

速く結ぶ改善

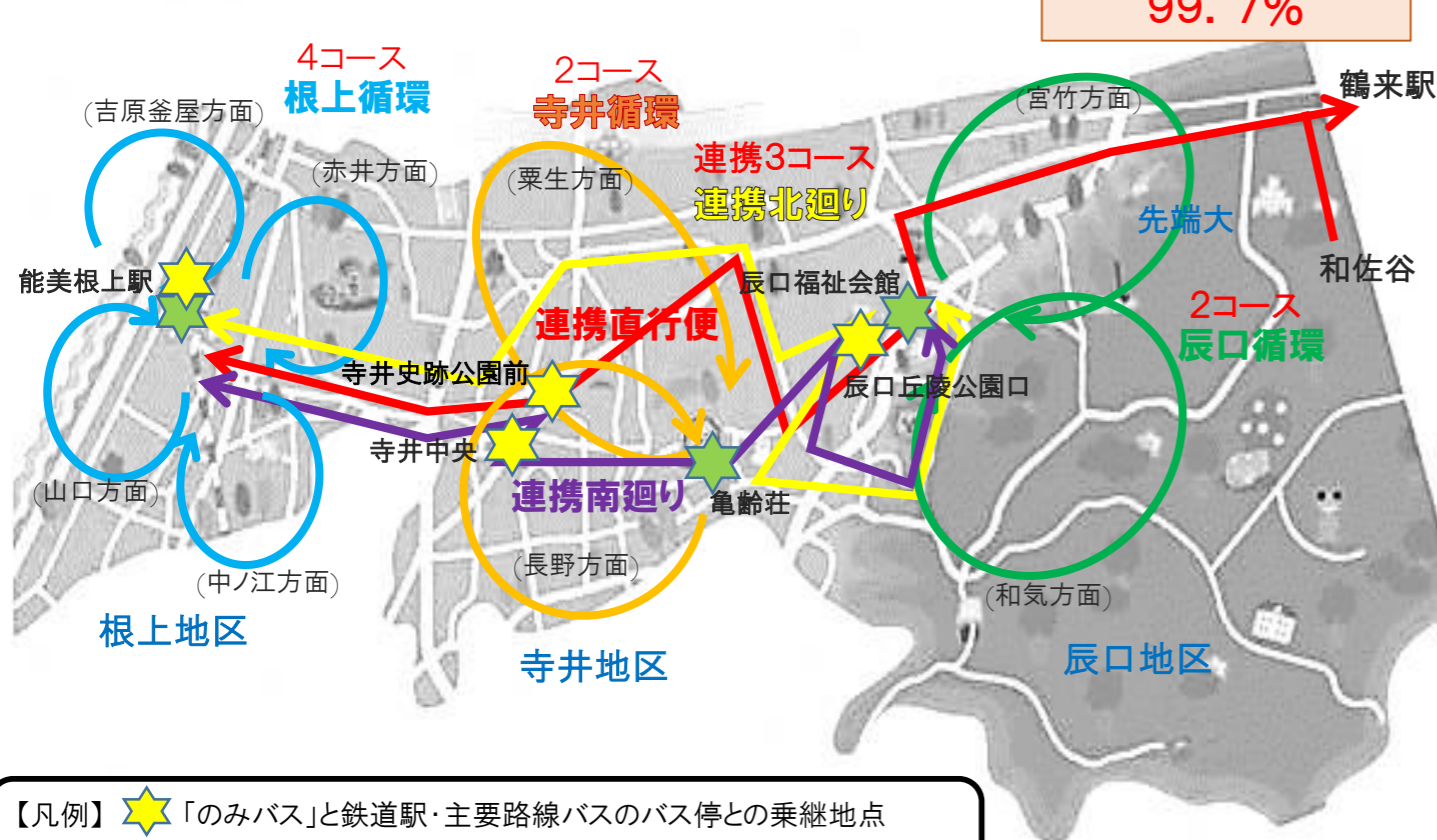
- 【声】◆JR能美根上駅や路線バスの主要バス停までを短時間で結ぶ特急バス(通勤・通学時間)の創設
 - …高校生…42.8% 生産年齢…35.2%
 - 高齢者…18.0%
- ◆JR能美根上駅や路線バスのバス停までを短時間で結ぶ特急バスが無く利用しない(高校生)
 - …25.2%

主な改善のポイント

- ①**速達性のある快速運行便**の創設
各地区主要地点⇒能美根上駅・路線バス主要バス停

【凡例】★「のみバス」と鉄道駅・主要路線バスのバス停との乗継地点 ☆ 現在の「のみバス」では乗り継げない主要路線バスのバス停 □ 朝夕の時間帯の「のみバス」の空白エリア

現在の日中運行ルートと改善（見直し）のポイント



バス停500m円内
人口カバー率
99.7%

【市民が希望する運行本数(1日平均)】連携**6.6**便 循環**6.1**便

わかりやすさ強化改善

- 【声】◆利用が少ない地域では運行しないなど、ルートの改善や効率化といった対策をすべきと考える
 - …高校生…18.3% 生産年齢…18.4%
 - 高齢者…18.6%
- ◆のみバスの複雑な運行を改善して欲しい(経路がわからない)
 - …66.7%(全世代合計)
- ◆のみバスは利用方法が複雑なので乗らない
 - …高校生…29.7%、生産…29.7%、高齢者…40.7%
- ◆毎便〇時15分のような決まった時間にバスが来るパターン化したダイヤへの改善を望む
 - …高校生…28.6% 生産年齢…31.7% 高齢者…27.5%

主な改善のポイント

- ①運行するコースを効率化させて**簡素でわかりやすい運行ルート**を創設⇒**連携バス、循環バスともに抜本の見直し**
- ②日中の移動では、**決まった時間にバスが来る**などのわかりやすい運行ダイヤの創設
(例)△△分にバスが来る(パターン化)
⇒**連携バス、循環バスともに抜本の見直し**

便利につながる改善

- 【声】◆のみバスの複雑な運行を改善して欲しい(経路等がわからない)
 - …66.7%(全世代合計)
- ◆のみバスは利用が複雑なので乗らない
 - …高校生…29.7%、生産…29.7%
 - 高齢者…40.7%

主な改善のポイント

- ①連携バスと循環バスとの乗り継ぎが便利になるよう「ここに来れば」市内または市外のどこへでも便利に行けるといった**移動における拠点を明確化**
・循環バスから連携バスに、**短時間で乗り継げる**ようダイヤを工夫し、スムーズに市内を移動できる
- ②ほぼすべての市民の居住地が、バス停から500m以内のエリアにこれまで同様に入るように見直しをし、**全市民の生活の足としての役割を堅守**

【凡例】★「のみバス」と鉄道駅・主要路線バスのバス停との乗継地点

☆ 連携バスと循環バスの主な乗り換えバス停

【のみバスの再編（見直し）内容の決定までの作業スケジュール】

作業工程	11月				12月				2019/1月				2月				3月				4月				5月		
	1週	2週	3週	4週	1週	2週	3週	4週	1週	2週	3週	4週	1週	2週	3週	4週	1週	2週	3週	4週	1週	2週	3週	4週	1週	2週	
地域公共交通再編案検討																											
のみバスの新しい再編案の作成（能美市）																											
能美市地域公共交通会議																											
専門家の意見聴取																											
再編案の意見聴取																											
市民のみなさんのご意見の確認																											
意見交換会																											
パブリックコメント																											
一般公表																											
地域公共交通再編案（最終案）																											
のみバスの新しい再編案の確定																											

※今年度検討する「のみバス」の再編案は、平成31年度に以降の準備を行い、平成32年度より運行を開始する予定。

＜今後のスケジュールについて、主な要点＞

①能美市地域公共交通会議

（本日）のみバスの再編に向けた骨格の協議

②のみバスの再編内容についての市民意見交換会

（12/19）のみバスの再編内容について、市民代表の方との意見交換会

③のみバスの新しい再編案の作成

（2019年1月下旬まで）①と②でお聞きした意見を踏まえ、再編案を作成

④能美市地域公共交通会議

（2019年1月下旬）のみバスの再編案の協議（具体的なルートやダイヤ等の詳細について）