

考えられる飛島コミュニティバス計画案

1. 現状認識

(1) 村民にとっては飛島バス・三重交通長島温泉線は利用できない

飛島村における地域公共交通は、臨海部と名古屋港をつなぐ「飛島バス」と、近鉄蟹江駅と飛島村をつなぐ「三重交通蟹江線」と、南桑名から名古屋バスセンターをつなぐ「三重交通長島温泉線」の3ルートがある。

「飛島バス」は臨海部のみでの運行で、飛島村に居住する住民利用は馴染まない。

また、三重交通長島温泉線は集落の張り付いていない国道23号線を通り、本数も日4本と少なく、日常生活利用には馴染まない。

飛島村の住民において現状利用できるバス路線は、「三重交通蟹江線」しかなく、通過する一部エリアに限られた地域公共交通（バスサービス）の提供となっている。

飛島村においては、公平な地域公共交通（バスサービス）の提供は達成できていないため、交通空白地帯の解消が必要とされる。

(2) 飛島村における移動制約者への対応：福祉巡回バス・福祉タクシー料金助成事業

飛島村における移動制約者への対応は、福祉巡回バス事業と福祉タクシー料金助成事業が行われている（詳細は別紙資料）。

福祉巡回バス事業は、村内在住の60歳以上の高齢者で「敬老センター」までの利用を目的としている。

また、福祉タクシー料金助成事業は、「心身障害者（児）」及び「高齢者（要介護高齢者等の医療機関に通院する利用目的）」を対象とし、助成額も基本料金及び送迎車料金を限られている。

飛島村での移動制約者への対応は、これら福祉目的の特定利用者に限られているのが現状である。

一方、児童のためのスクールバス対応については、平成22年度の小中一貫校開校に向け、教育委員会を中心に、その必要性を含めて検討することとする。

(3) 住民アンケート調査にみる要望（住民ニーズ）

新しいバス利用の目的：移動制約者は「週に1回程度の通院利用」を要望

平成19年7～8月に実施した住民意識調査（アンケート）によると、「新しいバスはどのような用事で利用できれば良いか」という質問に対し、住民全体では「通勤・通学」「通院」「買い物」の要望が強い。

これを年齢別にみると、60歳以上では「通院」の要望が強い。なお、通院先は村内が約5割・弥富市も約5割で、頻度は1ヶ月に数回が多い。

移動制約者への対応としては、週1回程度の通院や買い物等に利用できる公共交通サービスの提供が最もニーズに適合していると考えられる。

公共交通の整備・維持に対する行政負担：高齢者ほど利用者負担の意識が強い

「公共交通を整備・維持することにおける税金投入」について確認すると、どの年代層も過半数が行政の補助金投入を容認している。

その一方で、「一部の人しか利用しないので、利用者負担とすべきであり、税金投入は反対」を選択する人は60歳以上にも多くみられ、高齢者における利用者負担の理解度が高い。

飛島村におけるコミュニティバス事業の実施は、幅広い年齢層から一定の理解が得られていると思われる。また、最も利用するであろう高齢者層に利用者負担に対する理解が示されていることから、有償によるバスサービスの提供も可能であると思われる。

2. 飛島コミュニティバスの導入目的

飛島村地域公共交通計画における『基本目標・運営方針』

地域公共交通会議で定めた飛島村地域公共交通計画での『基本目標・運営方針』は下記の通り。

【基本目標：飛島村における地域公共交通の将来イメージ】

住民・企業（従業員）の「生活の足」を確保し、地域ニーズに対応した公平で利便性の高い持続性のある地域公共交通サービスを提供する。

【新しい飛島村公共交通（バス）の運営方針】

飛島村は、住民・立地企業（従業員）の生活の足として、交通手段を確保することにより、交通空白地域の改善及び域内交流の促進、こども・高齢者・身障者といった移動制約者に対する交通サービスの提供を図ることを目的に、「飛島公共交通バス」・「飛島コミュニティバス」の運行を行う。

新しい飛島コミュニティバスは、これら基本目標・運営方針に基づき、計画・設計することが望まれる。

3. コミュニティバスが受け持つサービスレベルからみたプラン検討

サービスレベル設定の視点

コミュニティバスの運行形態を設定する際には、下記に示すように、利用するターゲット、路線数や運行本数等の運行レベル、投入事業規模等の違いにより、そのサービスレベルは大きく異なることになる。

サービスレベル・ターゲット・運行レベル・事業規模の関係

サービスレベル	ターゲット	運行レベル	事業規模
高い ▼	フルカバー ▼	定時定路線 多頻度・多ルート運行 ▼	事業費 大 行政負担 大 ▼
低い	限定利用 (児童・障害者等)	予約制・不定期運行 少頻度・デマンド走行	事業費 小 行政負担 小

利用者にとって公平性が確保され、利便性・満足度が高いコミュニティバスを設計するには、上記視点全てにおいて最も高いサービスレベルで運行することが望ましいが、その一方で限られた財政状況下では持続性を担保できない。

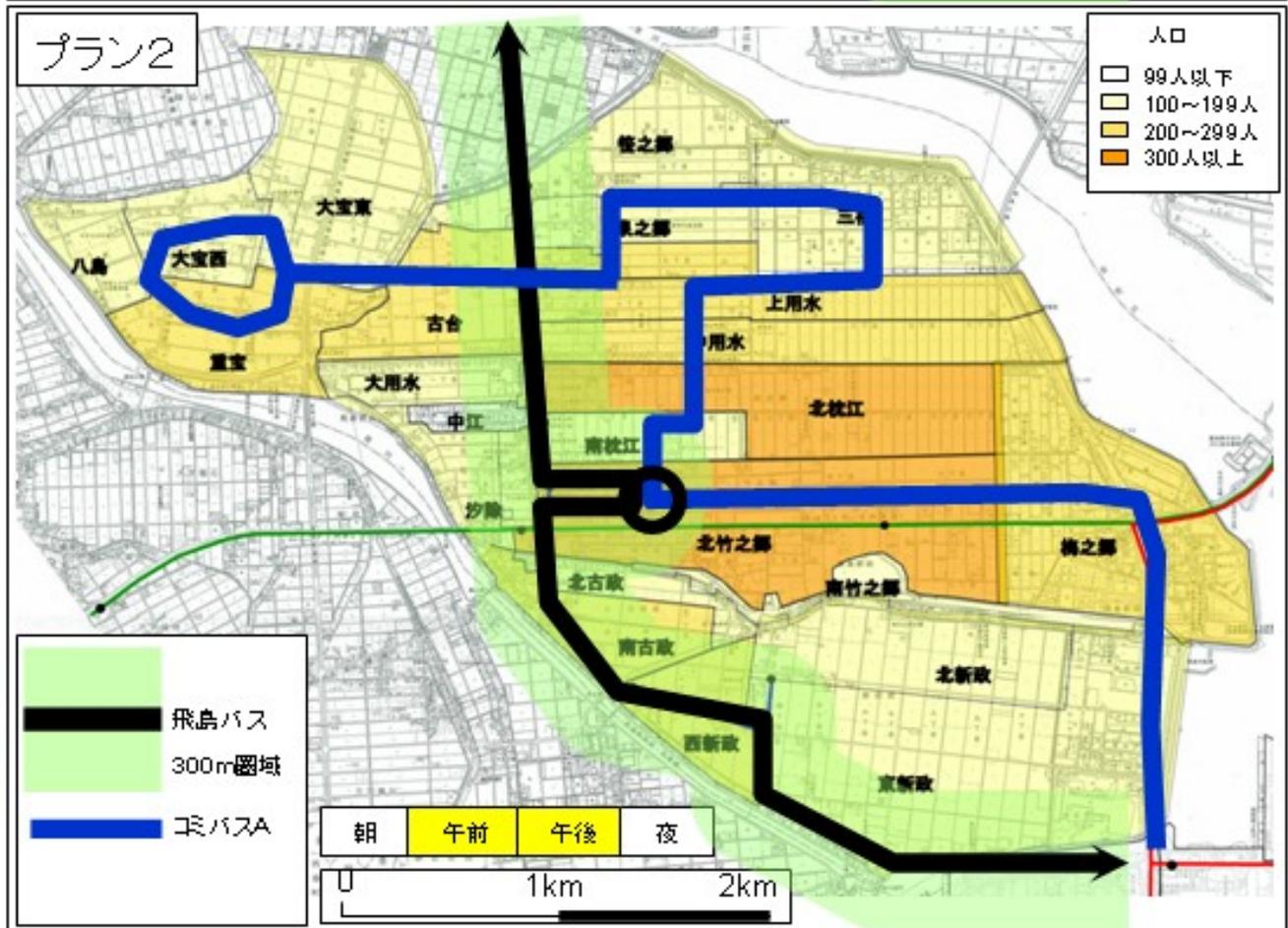
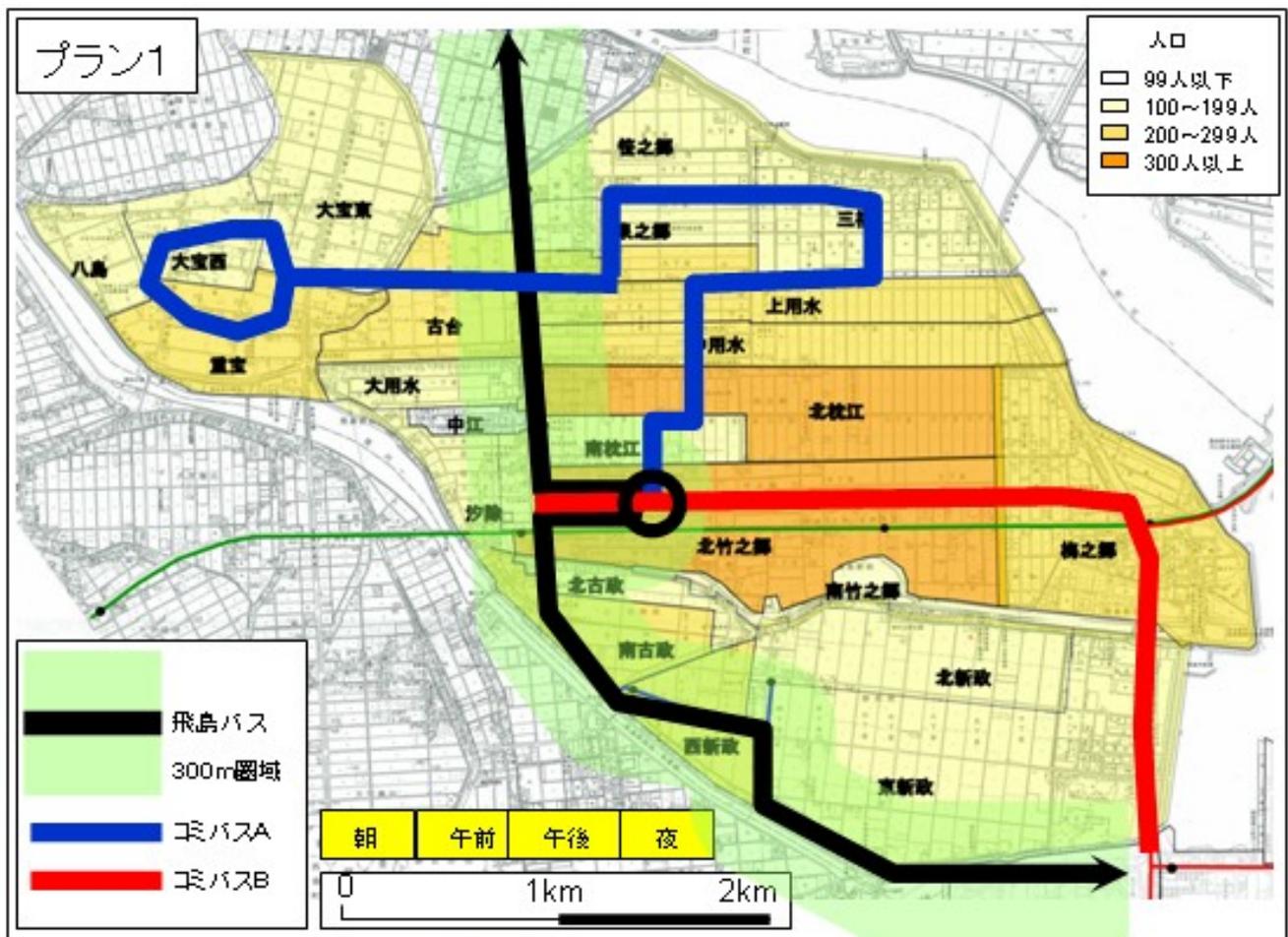
適切なサービスレベルを設定し、持続性のある事業とする必要がある。

サービスレベルの比較から見た運行プラン案

上記サービスレベルの視点に着目し、先行事例を参考としながら、サービスレベルの違いによる基本的なコミュニティバスの4つの運行プラン案を設定した。

サービスレベルの比較から見たコミュニティバスの運行プラン案

	プラン1	プラン2	プラン3	プラン4
概要	通勤等も対応したフルサービス	移動制約者に対する[基本]サービス	移動制約者に対する[限定]サービス	空白対応のためのタクシーサービス
サービスレベル	高い	中	やや低い	低い
事業目的	公共交通基盤の整備	移動制約者支援 交通空白地帯の解消	移動制約者支援 交通空白地帯の解消	交通空白地帯の解消
ターゲット	フルカバー	限定 (移動制約者)	限定 (移動制約者)	限定 (移動制約者)
時間帯	朝～午前～ 午後～夜	午前～午後	午前～午後	午前～午後
運行方法	定時定路線	定時定路線	事前予約制 ルートデマンド	予約乗合 タクシー
投入車両台数	ワゴン 2台	ワゴン 1台	ワゴン 1台 又は タクシー	タクシー契約
運賃	原則有償	原則有償	原則有償	原則有償
事業費	高い	中	中	低い
	定時定路線：乗務員派遣（ジャンボタクシー程度）900,000円/月 デマンド式：（タクシー車両）5,800円/1回			
メリット	通勤通学までカバー 車両投入量に応じて路線延長が短くなり、便数確保が可能 定時定路線のため認知度・利用しやすさは高い	移動制約者のみの時間帯対応 曜日指定・ゾーン設定等の自由度有り 定時定路線のため認知度・利用しやすさは高い	移動制約者のみの時間帯対応 ルートデマンドによりバス停位置の制約が薄れる 空車バスの無駄な走行を回避できる	事業費を低く抑えることが可能 空車バスの無駄な走行を回避できる
デメリット	事業費が高い（二交代制になるため） 空車バスが走行する可能性がある 蟹江線と競合	通勤通学時間帯はカバーしていない 空車バスが走行する可能性がある 蟹江線と競合	通勤通学時間帯はカバーしていない 予約手続きが面倒 予約がなくても車両待機の事業経費は発生（タクシー時削減可能）	バスの運行ではない 予約手続きが面倒 ルート制約あり 乗継の無いアクセスはほぼ不可能



諸条件をふまえた飛島コミュニティバスの基本プランの選定

上記プラン1～4について、飛島村における各種条件をふまえ、飛島コミュニティバスとして相応しい基本プランを選定した。

	当該プランの特徴、諸条件からみた評価	評価
プラン1	<p>通勤・通学等も対応したフルサービスであり、最も事業費が高い。</p> <p>通勤対象者のほとんどは自動車運転免許を有しており、移動制約者として支援する必要性・優先度は低い。</p> <p>通学者（スクール利用）については、登下校の時間に合わせ、対象者の居住地と学校とを最優先に移送することが求められるため、利用時間が重複する通勤者等のニーズとは相容れない。</p> <p>その他プランと比較して最も事業費が高いプランであり、事業の継続性を担保することが難しい。</p> <p>これらより当該プランを基本形として選定することは考えづらい。</p>	×
プラン2	<p>通勤・通学時間帯を除いた、9:00～17:00ごろを運行時間帯とした、定時定路線のプランである。</p> <p>バス利用が見込みやすい、自動車運転免許を所有しない、運転を控えている、主に高齢者等の移動制約者をターゲットとしている。</p> <p>定時定路線であるため、空車バスが走行する等のデメリットがあるものの、バスの認知度・利用のしやすさが高い等、メリットの高いプランである。</p> <p>飛島コミュニティバスとして最も相応しい基本プランであると考えられる。</p>	
プラン3	<p>ターゲット・時間帯等プラン2と概ね同じであるが、運行方法を事前予約制、ルートデマンドとしたプランである。</p> <p>ルートデマンドであるため、バス停位置と異なる地点での乗降が可能であり、利用者の利便性が向上する一方で、事前予約制を想定しているため、予約手続きが面倒といったデメリットがある。事前予約制は、空車バスの無駄な走行を回避しつつも、車両待機中の経費（運転手の人件費等）はほとんど削減できない。</p> <p>プラン2と比較し、サービスレベルは予約手続きの手間分だけ低くなるが、空車走行の回避や初期投資及び運行費が軽減される可能性があり、無視できないプランである。</p>	
プラン4	<p>交通空白地帯の解消のみを目的として、最寄のバス停まで乗合タクシー等で対応するプランである。</p> <p>最も事業費を低く抑えつつ、交通空白地帯の解消ができるプランである一方で、移動制約者を対象としたサービスとしては不十分であり、利便性も低いプランである。</p> <p>これより当該プランを選定することは考えづらい。</p>	×

4. 新しい飛島コミュニティバスのプラン案

基本プランの選定結果から、プラン2（定時定路線）を基本プランとして、新しい飛島コミュニティバスのプラン案について検討した。想定されるプラン案は下記の通り。

（1）サービス設定の考え方

公平性のあるサービス提供：交通空白地帯の解消

- ・全ての飛島村民の居住地をカバー（蟹江線のバス停から300m圏域は考慮）
- ・居住者のいない、田畑・事業所等のエリアは対応しない

移動制約者への対応

- ・通勤通学は移動制約者の対象外と想定
- ・昼間時に、自動車にて外出できない村民を対象
- ・アンケートで要望が認められた海南病院については、対象者が福祉タクシー事業と一部重複するため、事業目的や利用者層等を考慮しながら運行方法について協議していく。

利便性のあるサービス提供：基本的な目的施設に対する乗り換え無しのアクセス提供

- ・基本的な目的施設：医院、商店、交番、郵便局、保健センター、役場、敬老センター
- ・これら施設には、ほぼ乗り換えなしでアクセス可能

バスネットワークの構築：新飛島バス（近鉄蟹江駅方面）との無理のない接続

- ・蟹江線との併走による乗り継ぎで、近鉄蟹江駅方面へのアクセス確保
- ・事業主体が共に飛島村であることからクリームスキミング（重複路線による競合）運行とはならないと判断

持続性あるサービス提供：無理のない事業費での実施

- ・行政負担の少ない事業化を想定
- （小型車両の投入、1台の車両による効率的な運行、空きタクシーの活用等）

（2）ルート設計思想

飛島村のまちづくりの中心軸の構築

- ・基本的な目的施設をつなぐ幹線ルートを飛島村の都市構造の中心軸として位置づけ
- ・幹線ルートの確保によりまちづくりの活性化を促す

1往復1時間以内での運行ピッチを想定

- ・1時間に1本の運行頻度
- ・1周30分以内の循環型ルート又は片方向30分（往復1時間）以内のルート設定

幹線ルートと交通空白地帯を接続

- ・コミュニティバスによる幹線ルートとの接続

投入台数：1台で一定の満足度の確保を目指す

- ・曜日単位での運行ルート（月・水・金＝　ルート、火・木・土＝　ルート）を設定すれば、1台の車両で各地区単位では週3日、1時間1本の運行が可能