

議案第 2 号

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について別紙のとおり報告する。

平成25年 3 月27日

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
会 長 久 野 時 男

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

平成 年 月 日

協議会・構成員

| 事業名 | 補助対象事業者等 | 事業概要 | 事業実施の適切性 | 目標・効果達成状況 | 事業の今後の改善点 |
|---|---|---|--|---|--|
| 記載要領 | <p>【事業者名及び系統名・航(空)路名・施設名等を記載】</p> <p>評価は運行系統、離島航(空)路、施設等の別ごとに実施すること</p> | <p>【運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両原価償却費等国庫補助金の交付を受けている場合は、その旨を記載)】</p> | <p>A・B・C評価</p> <p>【計画に位置付けられた事業が適切に実施された(されている)かを記載。計画どおり実施されなかった(されていない)場合には、理由等記載】</p> <p>記載例：計画どおり事業は適切に実施された。</p> <p>記載例：災害により運航できない期間があったが、事業は概ね適切に実施された。</p> | <p>A・B・C評価</p> <p>【計画に記載した定量的な目標数値と結果を記載する。結果が目標を達成できなかった場合は理由等を分析の上記載】</p> <p>記載例(確保維持事業)：目標30人/日に対して、15人/日であった。(目標を下回った理由等を併せて記載)</p> <p>記載例(改善事業)：年間利用者1,000人の利便性の向上が図れた。</p> | <p>【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載(改善点は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載すること)】</p> <p>なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨を記載</p> |
| 陸上交通に係る 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統) | 三重交通(株) コミュニティバス | 地域内フィーダー | A 計画どおり事業は適切に実施された。 | B 平成25年度(H24.10～H25.9)の目標値2,000人に対して、実績見直しは1,579人となり、達成できない見通しである。平成24年度(H23.10～24.9)の実績1,674人との比較でも減少。ただし、一部並行する路線の蟹江線が当該コミバス以上の利用者数の増加があり、村民全体では利用拡大しているものと想定される。イベント時でのPR活動等を実施するが、利用者が硬直化していると思われるため、新規利用者の獲得を目指す。 | 利用促進策を兼ねたアンケート調査を実施し、路線見直しについて検討する予定。 |

【各評価項目の評価基準】

事業実施の適切性

- A...事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(されている)。
 B...事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった(一部実施されない見込み)。
 C...事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった(実施されない見込み)。

目標・効果達成状況

- A...事業が計画に位置付けられた目標を達成した(する見込み)。
 B...事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)。
 C...事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった(達成できない見込み)。

飛島村市地域公共交通 活性化再生法定協議会

平成19年6月1日設置(地域公共交通会議)
 幹線系統 平成24年6月25日NW計画策定
 フィーダー系統 平成24年6月28日NW計画策定

中部様式

協議会が目指す方向性(Plan)

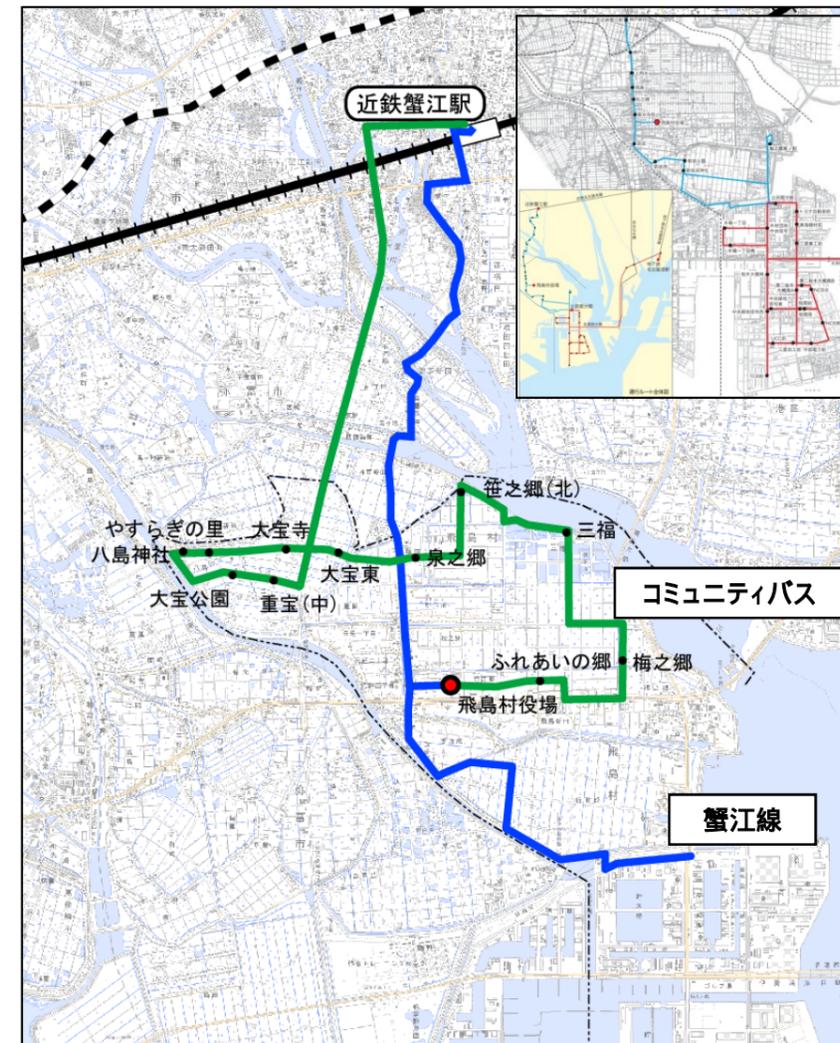
飛島村の公共交通は、鉄軌道はなく、村内を通過する民間路線バスも飛島村による欠損金補助によりなんとか維持され路線廃止の懸念があると共に、ルート形状から一部の沿線住民しか利用できない交通空白地問題を抱えていた。特に飛島村には、総合病院や大型商業施設はなく、通勤通学先もほとんどが村外という状況から、住民ニーズは最寄りの中心市「名古屋市」等に移動できる公共交通サービスの向上が求められていた。

こうした問題解消を図るため、地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき平成20年12月に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成21年度より実証運行を開始している。

連携計画の交通システムの狙いは、「名古屋市」に通じる鉄軌道(近鉄名古屋線・地下鉄名港線・あおなみ線)を「広域幹線系統」として、また鉄軌道の主要駅(近鉄名古屋線蟹江駅、地下鉄名港線名古屋港駅、あおなみ線稲永駅)に接続して定時定路線で運行する蟹江線・名港線を「地域間幹線系統」として、さらに、蟹江線・名港線に接続して、地域内をカバーするコミュニティバスを「地域内フィーダー系統」として位置付け、公共交通ネットワークを構築することで、公共交通の持続的確保と交通空白地の解消を目指している。特に、飛島村は、自動車交通に依存した地域であるため、将来のさらなる高齢化を鑑み、高齢者を始めとした人口約4,500人の住民が安心して移動できる環境を確保すると共に、住民の約3倍以上の昼間人口を誇る臨海部企業が存在するため、通勤時間帯の渋滞・排気ガス等の環境対策も含めた公共交通サービスの向上を目指している。

加えて、総合病院への足の確保は、移動制約者にとって必要不可欠であるため、事前予約制区域運行の「海南病院通院支援タクシー」をもって対応することとしている。

上記背景と平成20年策定の「飛島村地域公共交通総合連携計画」をふまえ、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が事業主体として実験運行している、蟹江線・名港線を「地域間幹線系統」として、コミュニティバスを「地域内フィーダー系統」として継続運行することが必要である。



地域公共交通に関する具体的取り組み及びそのプロセス(Do)

これまでの取組

平成19年6月に飛島村地域公共交通会議を設置し、平成20年12月に「地域公共交通総合連携計画」を策定。

これまで三重交通により運行されていた路線バス「蟹江線(赤字欠損金を補填)」を幹線系として位置づけ、交通空白部分をコミュニティバスでカバーする計画を策定し、平成21年4月よりコミュニティバスの試行運行を開始する。

さらに、弥富市の総合病院までの公共交通確保に対する住民ニーズを反映し、当該計画で位置づけていた「海南病院通院支援タクシー(事前予約制乗合タクシー)」の試行運行を平成21年10月より開始する。

以降、定期的に協議会を開催し、事業見直しを行うと共に、平成23年の地域公共交通確保維持改善事業への転換を契機に、「蟹江線」を幹線系統、コミュニティバスをフィーダー系統とする「生活交通ネットワーク計画」を策定した。

| 年月 | 取組内容 |
|---------------|---|
| 平成20年度 | 飛島村地域公共交通総合連携計画の策定 |
| 平成21年度(4/1~) | 飛島公共交通バス・コミュニティバスを運行開始(実証実験) |
| 平成21年度(10/1~) | 海南病院通院支援タクシーを運行開始 |
| 平成22年度(10/1~) | コミュニティバスの運行ルートの見直し(近鉄蟹江駅接続) |
| 平成22年度(10/1~) | 飛島公共交通バス(蟹江線・名港線)の一部ダイヤ見直し |
| 平成22年度(10/1~) | 海南病院通院支援タクシーの区域運行化 |
| 平成23年度 | 実証実験(3カ年)をふまえた事業・協議会運営の見直し |
| 平成23年度 | 地域公共交通確保維持改善事業への転換準備 (生活交通ネットワーク計画案の策定等) |

平成24年度・25年度の取組

策定した「生活交通ネットワーク計画」をもとに、幹線系統・フィーダー系統の事業を継続実施している。(H24年4月1日より本格運行化)

平成24年11月のイベントを活用して、事業成果のPR・広報活動を実施し、パネルの作成・バス便りの配付、要望把握のためのアンケート調査等を実施した。

| 年月 | 取組内容 |
|--------------------|---|
| 平成24年度 平成24年10~ | 各種PR・広報事業(4月老人クラブにて事業紹介、11月イベントにて広報等) 地域公共交通確保維持改善事業の開始(幹線・フィーダー系統) ・H24年度:H24.4~9 ・H25年度:H24.10~H25.9 |
| 平成24年11月 | イベントを活用してPR・広報活動の実施(パネルによる広報、バス便り配付、要望調査) |

地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価(Check)

利用実態による評価

平成24年1月までの実績をもとに、H23～H24年度比較を行うと、幹線系統の蟹江線は微増、フィーダー系統のコミュニティバスは減少、乗合タクシーも減少している。

コミュニティバス・乗合タクシーは、H22年度とH24年度の2時点の比較ではあまり大差が無く、利用者が固定化しているものと想定される。

新たな利用者の掘り起こし等の対策が必要とされている。

利用者数による事業目標

| ルート名 | H23年度実績 (H23.4～H24.3) | H24目標値 | H25目標値 | H24年度実績 (H23.10～H24.9) |
|------|--------------------------|--------|--------|---------------------------|
| コミバス | 1,887人 | 1,900人 | 2,000人 | 1,674人 |

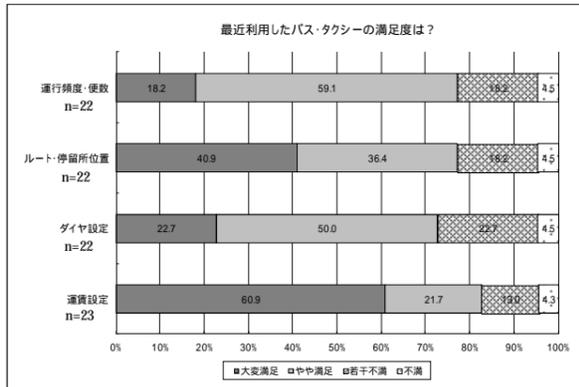
満足度評価

平成24年11月3日のイベント時のPRブース来訪者に対するアンケート調査を実施。(n=35)

全ての指標で、満足(大変満足・やや満足)との回答が過半数を超えている。

過去(H23年10月調査)にもコミバス利用者調査を実施しており、その調査でも高い「満足度」が得られている。

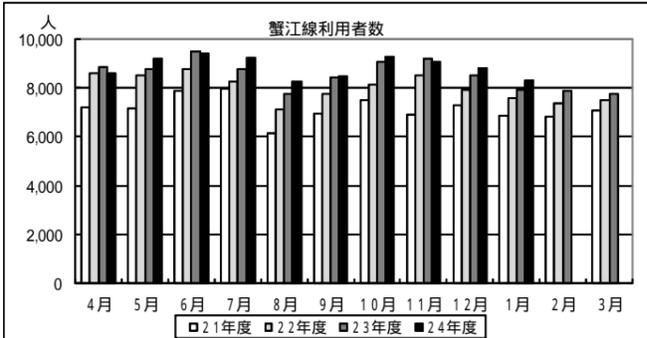
現時点では、一定の満足度評価結果を得ていると判断している。



蟹江線利用者数

| | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 |
|-----|--------|--------|---------|--------|
| 4月 | 7,184 | 8,588 | 8,853 | 8,604 |
| 5月 | 7,152 | 8,503 | 8,758 | 9,182 |
| 6月 | 7,863 | 8,751 | 9,484 | 9,426 |
| 7月 | 7,963 | 8,252 | 8,768 | 9,229 |
| 8月 | 6,161 | 7,106 | 7,751 | 8,252 |
| 9月 | 6,969 | 7,769 | 8,416 | 8,477 |
| 10月 | 7,520 | 8,125 | 9,082 | 9,287 |
| 11月 | 6,921 | 8,513 | 9,190 | 9,073 |
| 12月 | 7,298 | 7,932 | 8,506 | 8,803 |
| 1月 | 6,872 | 7,582 | 7,935 | 8,315 |
| 2月 | 6,833 | 7,373 | 7,881 | |
| 3月 | 7,095 | 7,494 | 7,737 | |
| 合計 | 85,831 | 95,988 | 102,361 | 88,648 |
| 増加率 | | 11.8% | 6.6% | -13.4% |

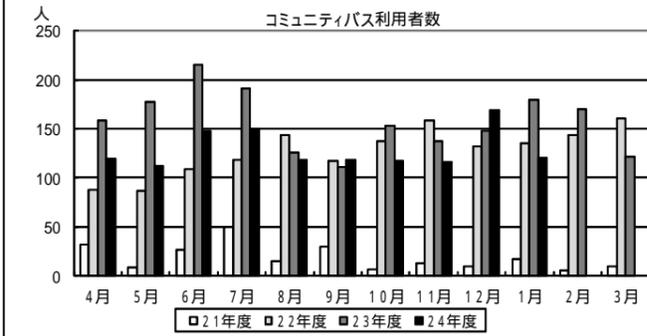
| | | | | |
|-------|--------|--------|--------|--------|
| 4-1月期 | 71,903 | 81,121 | 86,743 | 88,648 |
| 増加率 | | 12.8% | 6.9% | 2.2% |



コミュニティバス利用者数

| | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 |
|-----|------|--------|-------|--------|
| 4月 | 32 | 88 | 158 | 119 |
| 5月 | 9 | 87 | 177 | 112 |
| 6月 | 27 | 109 | 215 | 148 |
| 7月 | 50 | 118 | 191 | 150 |
| 8月 | 15 | 144 | 126 | 118 |
| 9月 | 30 | 117 | 111 | 118 |
| 10月 | 7 | 137 | 153 | 117 |
| 11月 | 13 | 158 | 137 | 116 |
| 12月 | 10 | 132 | 148 | 169 |
| 1月 | 17 | 135 | 179 | 120 |
| 2月 | 5 | 144 | 170 | |
| 3月 | 10 | 161 | 122 | |
| 合計 | 225 | 1,530 | 1,887 | 1,287 |
| 増加率 | | 580.0% | 23.3% | -31.8% |

| | | | | |
|-------|-----|--------|-------|--------|
| 4-1月期 | 210 | 1,225 | 1,595 | 1,287 |
| 増加率 | | 483.3% | 30.2% | -19.3% |

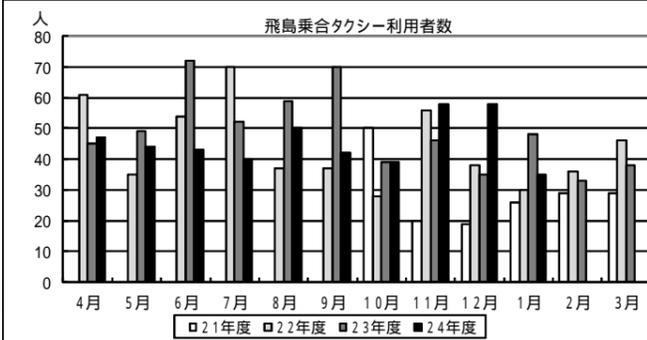


タクシー利用者数

| | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 |
|-----|------|--------|-------|--------|
| 4月 | 61 | 45 | 47 | 47 |
| 5月 | 35 | 49 | 44 | 44 |
| 6月 | 54 | 72 | 43 | 43 |
| 7月 | 70 | 52 | 40 | 40 |
| 8月 | 37 | 59 | 50 | 50 |
| 9月 | 37 | 70 | 42 | 42 |
| 10月 | 50 | 28 | 39 | 39 |
| 11月 | 20 | 56 | 46 | 58 |
| 12月 | 19 | 38 | 35 | 58 |
| 1月 | 26 | 30 | 48 | 35 |
| 2月 | 29 | 36 | 33 | |
| 3月 | 29 | 46 | 38 | |
| 合計 | 173 | 528 | 586 | 456 |
| 増加率 | | 205.2% | 11.0% | -22.2% |

タクシー乗合率

| | 21年度 | 22年度 | 23年度 | 24年度 |
|----------|-------|--------|-------|--------|
| 運行回数 | 147 | 458 | 468 | 384 |
| 乗合率(人/回) | 1.177 | 1.153 | 1.252 | 1.188 |
| 4-1月期 | 115 | 446 | 515 | 456 |
| 増加率 | | 287.8% | 15.5% | -11.5% |



自己評価から得られた課題とその対応 (Action)

自己評価結果の総括(得られた課題)

- ・ネットワーク形成については、平成23年度に、法定協議会の下部組織として委員会を設置し、過去の住民・利用者アンケート調査結果や需要予測等の分析資料を基に、コミュニティバス等のネットワーク強化の必要性について集中協議を行い、結果としては新たな事業投資を招かない範囲で事業継続するという判断を行っている。
 - ・満足度評価から、提供しているサービス内容について一定以上の満足度を得られており、サービス水準としては問題がない。
 - ・利用者数の推移からみると、幹線系統の蟹江線は微増、フィーダー系統のコミュニティバスが減少傾向を示しており、利用者が固定化しているものと思われる。
- こうしたことから、利用者ではなく非利用者に対する現状のサービス内容の再評価を行い、新たな利用者の発掘が重要と判断している。

課題への対応1:新たな利用者発掘を意図した住民へのアプローチ(地域公共交通総合連携計画の計画期間満了を踏まえたニーズ把握を兼ねて)

- ・新たな利用者発掘のため、住民への働きかけを行う。具体的には、地域公共交通総合連携計画の平成25年度末の計画期間満了・更新に備えて、再度、住民へのアンケート調査を実施し、ニーズ把握に加えて、コミバスの状況報告を行い、利用促進のための意識啓発を行う。

課題への対応2:コミュニティバスの主要ターゲット層に対する集中的働きかけ

- ・フィーダー系統のコミュニティバス等の利用低迷を鑑み、新規利用者の開拓を行う。主要ターゲット層である老人クラブに対して、毎月行われている会合に出向き、バス・タクシーの使い方(時刻表の見方、運賃支払い・予約方法等)や利用例を示すなどの利用促進策の強化を図る。

アピールポイント(特に工夫した点)

広報活動の継続実施

- ・平成21年のコミュニティバスの事業開始時から毎年「時刻表」を作成し全戸配布している。
- ・平成22年10月等の事業見直し時にも改定版を作成し全戸配付を行う。
- ・平成24年11月のイベント開催時には、広報ブースを設置し、パネル展示・バス便りの配付等PR活動を行うと共に、要望把握のためのアンケート調査を行う(写真参照)。

メインターゲットである高齢者層へのアプローチ=老人クラブとの定期的な意見交換の実施

- ・コミュニティバスのメインターゲットである高齢者層への利用促進・要望把握のため、これまで定期的にPR活動や要望把握を行っている。
- ・平成21年9月はクラブ会員向けアンケート調査、平成23年8月は例会にて周知活動・要望把握を行う。
- ・平成24年4月には、老人クラブの例会にて、乗合タクシー等の利用方法の紹介を行う。

