

議案第2号

令和元年度検討計画（案）について

令和元年度検討計画（案）は、次に定めるところによる。

令和元年6月28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

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

令和元年度の法定協議会の事業計画

平成19年6月1日設置

- 平成27年4月 飛島村地域公共交通網形成計画 策定
- 幹線系統のみ補助対象（愛知県バス対策協議会にて協議）
- フィーダー系統の補助なし

■ 飛島村における公共交通に関する課題

- 飛島村には、鉄軌道がない。H21年以前は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維持してきたが路線廃止の懸念があり、また、ルートの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。
- 総合病院や大型商業施設はなく、通勤通学先も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た。

■ 総合計画における公共交通の位置づけ（H25～H34）

- 飛島公共交通バスの運行方法等の改善により利便性を高め、住民や勤労者の移動手段として恒久的な維持存続を目指す。

■ 課題解決に向けた対応→連携計画策定（H21～H26）とコミュニティバス等の運行

- 課題解消を図るため、活性化再生法に基づきH20/12に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定、H21年度より実証運行を開始。
- 鉄道駅と接続する幹線系統の「蟹江線・名港線」、地域内をカバーする地域内フィーダー系統の「コミュニティバス」を運行させる。
- 総合病院への移動手段として事前予約制区域運行の「海南病院通院支援タクシー」も運行させる。
- コミュニティバスの利用者数が低迷。補助金利用もあり、大幅な見直しが必要とされる。

■ 平成27年4月 地域公共交通網形成計画を策定 ～連携計画から交通網形成計画への変更点～

- 将来的な公共交通ネットワークイメージを構築（次頁図）
- 住民ニーズ等を反映し、法定協議会での合意を得て、コミュニティバスを廃止。
- 近鉄蟹江駅への移動環境強化として「蟹江線の増便」+主要バス停での駐輪場整備を行う。
- 蟹江線・名港線・海南病院通院支援タクシーの運行は継続。

■ 飛島村における地域公共交通の将来像

- 住民・企業（従業員）の移動手段となる、利便性の高い持続性のある地域公共交通サービスの維持存続を目指す。

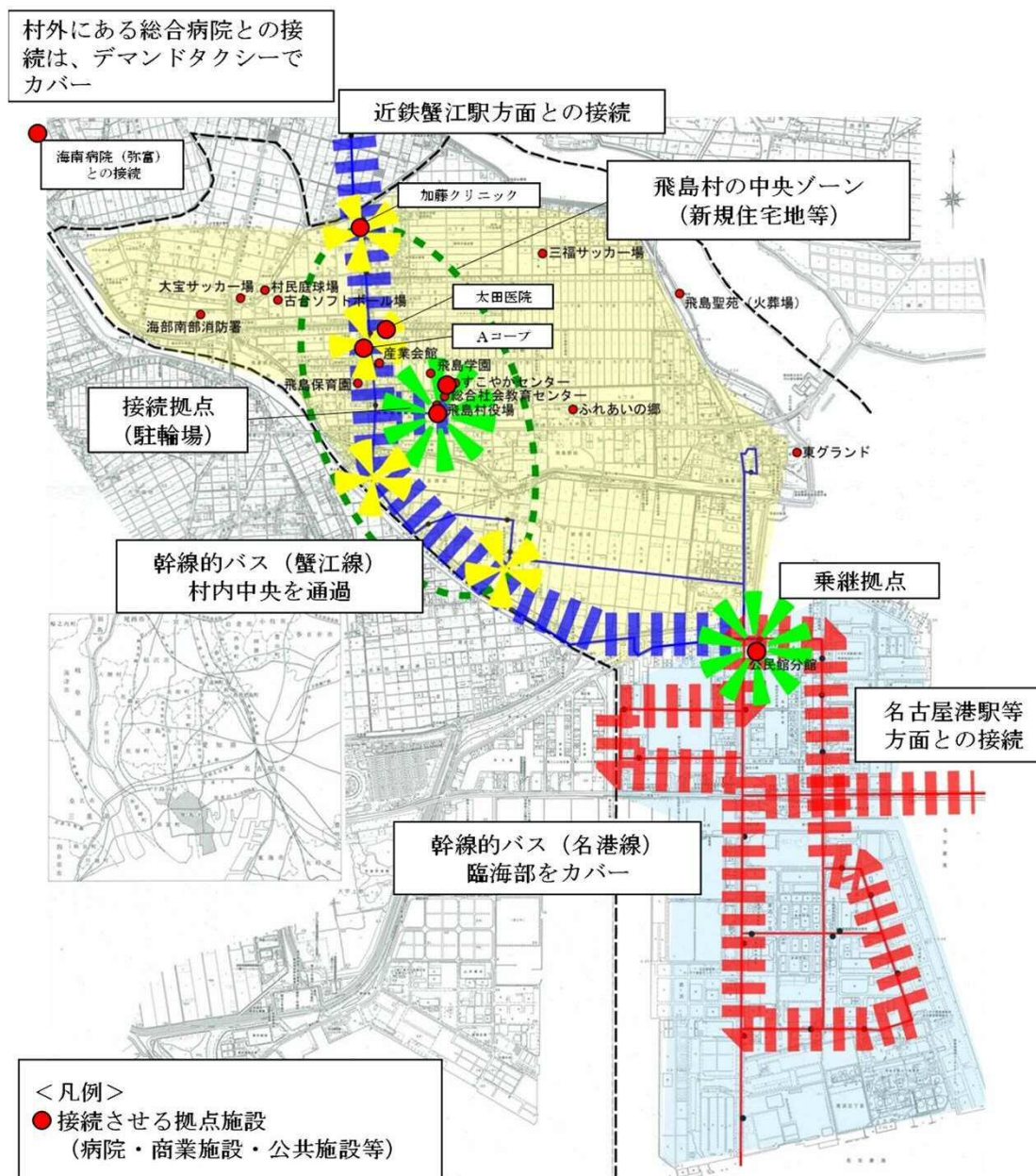
■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針（4つの基本方針）

- 地域のまちづくり戦略を念頭においた公共交通の拡充
- 広域的な移動を担保した総合的な公共交通サービスのネットワークの強化
- 多様なモードの組み合わせによる最適な交通サービスの提供
- 関係者の協力と連携を得た交通環境の確保と利用促進策の拡充

■ 計画期間

- 平成27年度～平成31年度の5年間
(本年は最終年度・評価見直しを実施)

■ 将来の公共交通ネットワークイメージ図



2.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取り組み内容（Do）

4

■ 計画の目標を達成するために行う事業・・・交通網形成計画で位置づけている事業

- 目標を達成するために行う事業内容は、以下のように設定している。

方針	目標	事業内容	実施主体
1	①	○飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）	飛島村
	②	○自転車駐輪場等の整備	飛島村
2	①	○飛島乗合タクシーの継続運行	飛島村
	②	○ネットワークダイヤ等の随時見直し ○近隣市町の路線との接続情報の住民への周知	協議会 協議会
3	①	○各モードの役割分担の設定確認（幹線・支線等）	協議会
4	①	○高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度の継続	飛島村
	②	○利用促進を促すための関係者協議	協議会

★飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）の運行・・・幹線系統の補助対象

方針1・・・地域のまちづくり戦略を念頭においた公共交通の拡充

目標①・・・公共交通の利便性を高め、住民や勤労者の移動手段として恒久的な維持存続を目指す。

評価指標・・・路線別利用者数の推移（毎年調査）、財政支援額の推移（利用者数が悪化時のみ）

（次ページ参照）

(1) 飛島村地域公共交通網形成計画における計画の目標の設定について

網形成計画では、基本方針を実現するための「目標」を定めている。

4つの基本方針	計画の目標
地域のまちづくり戦略を念頭に おいた公共交通の拡充	①公共交通の利便性を高め、住民や勤労者の移動手段として恒久的な維持存続を目指す。 ②公共交通の利便性を高めるため、バス停周辺の歩道や駐輪場等の利用環境の向上を目指す。
広域的な移動を担保した総合的 な公共交通サービスのネット ワークの強化	①村外との鉄道と接続する「飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）」の維持拡充を図る。 ②鉄道や近隣市町のコミュニティバスとのネットワーク強化を図るため、乗り継ぎ利便性の向上を図る。
多様なモードの組み合わせによ る最適な交通サービスの提供	①住民に提供できる交通モードを再構築し、各モードの役割分担を意図した多様なモードの組み合わせによる交通サービスを提供する。
関係者の協力と連携を得た交通 環境の確保と利用促進策の拡充	①村民の移動手段の確保のため、高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度等、関係部門との連携・分担を進める。 ②交通事業者や住民、行政の協働による利用促進活動を実施する。

(2) 飛島村地域公共交通網形成計画における評価指標の設定について

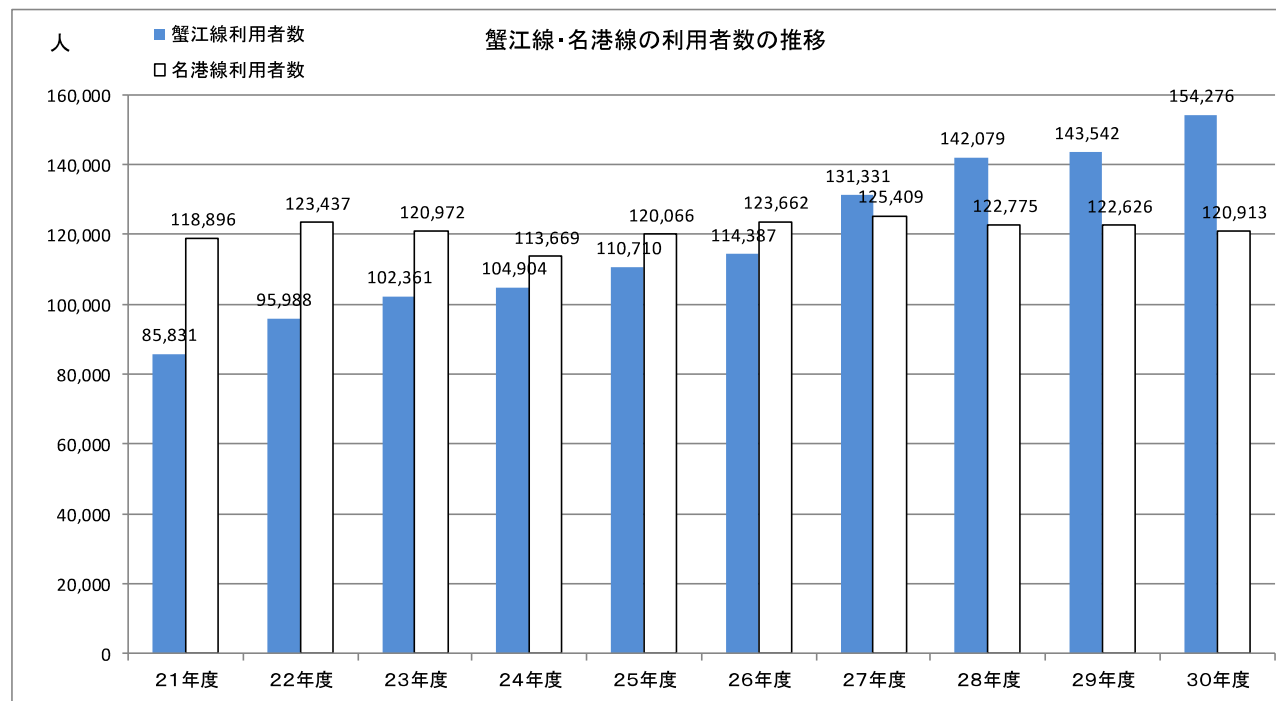
網形成計画では、運行事業と関連事業のそれぞれについて、次の評価指標を設定している。

事業	事業名	評価指標
運行事業	○飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）事業 ○海南病院通院支援タクシー事業	○路線別利用者数の推移（毎年調査） ○財政支援額の推移（利用者数が悪化時）
関連事業	○利用促進策	○住民の公共交通の利用割合 （H31年度時調査）
	○利用環境整備（駐輪場整備）	○駐輪場整備数（最終年度：8か所）

計画の事業評価は、当該評価指標により実施。今年度の第2回会議にて、確認予定（議案第4号）

(3) 定量評価 (H31/3) について

- 平成30年度 (H30.4～H31.3) の12ヶ月期間の対前年度との比較を行った。蟹江線は7.5%の増加 (10,734人増)、名港線は-1.4%の減少 (1,713人減) となった。
- 名港線は減少しているものの、ほぼ毎日運行しているため、1日あたり (約340日) の減少数は、名港線で5人の減少であり、往復で考えれば、約2.5人の利用が減った程度となっている。
- 一方、蟹江線の増加は、1日あたり31.6人の増加 (往復で16.8人) している。
- 蟹江線・名港線の朝の便は、高い乗車率となっており、積み残しが危惧される。
- 海南病院通院支援タクシーは、前年の945人から874人に (71人・-7.5%) 減少しているが、H28年度以前の600人水準と比較すれば、高い利用となっている。



蟹江線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454	9,846	11,324	12,060	12,599	12,239
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196	13,899
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363	12,231	13,038	13,435	14,077
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549	10,194	11,892	12,708	12,827	13,065
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910	9,664	11,190	11,103	11,497
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295	10,741	12,241	11,858	11,633
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	12,876	12,033	14,690
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	9,337	11,128	11,513	10,558	13,526
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876	9,653	10,559	11,857	12,212	12,687
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	9,340	10,393	11,050	11,777	13,126
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	8,865	10,072	10,141	10,650	11,714
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	8,864	9,324	10,608	11,375	11,294	12,123
合計	85,831	95,988	102,361	104,904	110,710	114,387	131,331	142,079	143,542	154,276
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.2%	1.0%	7.5%

名港線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
4月	10,361	11,387	10,740	10,053	10,504	10,196	11,309	10,753	10,656	9,951
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099	9,946	10,188	10,310	10,653	10,731
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870	11,501	11,732	12,082	10,816
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336	10,931	10,538
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752	9,663	9,950	10,212	9,627
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	10,217	10,205	9,206
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105	10,991	10,184	10,374	11,376
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	9,468	10,036	10,062	9,980	10,504
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	9,656	9,552	9,467	9,536	9,745
1月	9,066	9,177	8,986	8,349	9,670	9,499	9,383	9,395	8,708	8,870
2月	9,528	9,547	10,133	8,764	9,379	9,775	10,193	9,394	9,133	9,678
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	9,679	11,325	10,922	10,975	10,156	9,871
合計	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-2.1%	-0.1%	-1.4%

海南病院通院支援タクシー利用者数

	H28度 H28.4～	H29度 H29.4～	H30度 H30.4～
利用者数	614人	945人	874人
対前年比	-0.2%	53.9%	-7.5%

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(26.10～)	H28(27.10～)	H29(28.10～)	H30(29.10～)	H31(30.10～)
10-9計	91,508	99,049	103,501	108,633	111,525	123,668	137,603	143,830	144,934	77,866
増加率		8.2%	4.5%	5.0%	2.7%	10.9%	11.3%	4.5%	0.8%	

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(26.10～)	H28(27.10～)	H29(28.10～)	H30(29.10～)	H31(30.10～)
10-9計	122,606	121,194	118,124	115,147	122,388	125,160	124,375	124,216	118,756	60,044
増加率		-1.2%	-2.5%	-2.5%	6.3%	2.3%	-0.6%	-0.1%	-4.4%	

(4) 定性評価について（国の実施方針に基づく定性評価項目）

○計画の適切性（網形成計画との整合性）

- 補助対象路線（蟹江線・名港線）の評価管理は、網形成計画・確保維持改善計画ともに、路線別利用者数等で指標設定し、整合性をもたせて行う。

○広域の交通網に対する効果（鉄道等とのネットワーク）

- 補助対象路線（蟹江線・名港線）は、近鉄蟹江駅・名古屋港駅で接続させ、通勤・通学利用にも十分使えるよう、広域（鉄道）移動に配慮したネットワークを構築させている。

○協議会の活用状況

- 当法定協議会を定期的を開催し、6月に確保維持改善事業計画を、12月に事業評価を、3月に年間の事業進捗確認の協議を行っている。

○網形成計画での目標の達成確認

- 補助対象路線（蟹江線・名港線）の評価管理は、利用者数での数値が悪化した場合、財政支援額による評価も実施することとしている。また、自転車駐輪場整備、利用促進策（PR）、海南病院通院支援タクシーなどの網形成計画で位置づけているその他事業も、評価方法を設定し、体系的に実施する。
- 計画期間最終年度である本年度（令和元年度）は、総合評価を実施する。

(5) 愛知県の様式による評価

- バス協議会により対応

●前年度（平成30年度）の課題確認と対応方針

＜前回平成30年度第2回会議で確認した自己評価から得られた課題＞

- 目標達成状況については、蟹江線の利用者数は増加、名港線は減少しており、停滞している。
- 停滞の要因として、蟹江線・名港線ともに朝便の高い乗車率の状況が影響していると思われる。

＜前回平成30年度第2回会議で確認した自己評価をふまえた対応方針＞

- 名港線の利用者増を目指すため、バス停環境の改善など、対応できる施策を検討する。
- 朝便の混雑状況を緩和するため、国の補助金活用の可能性を調査しつつ、新たな車両の追加投入し、増便を検討する。
- 平成21年度に事業再編・コミュニティバス等の実証運行を開始し、導入した車両の更新時期をもうじき迎える。全車両のオーバーホールを行い、車両の寿命を延長させつつ、更新計画を定める。

●昨年度協議をふまえた「令和元年度の事業計画（案）」

1. 交通網形成計画の見直しのための「事業評価」の実施（議案第4号）

- ・住民アンケート、利用者アンケート調査等の実施

2. 飛島公共交通バスの運行継続（名港線・蟹江線）・・・（継続）

3. 海南病院通院支援タクシーの運行継続・・・・・・・・・・（継続）

4. 利用促進活動の実施・・・（継続）

- ・ふるさとフェスタでのPR他

5. 次期交通網形成計画の事業計画検討・・・・（第2回・3回協議会で協議予定）

- ・利用者増のための「バス停環境の改善施策」の検討
- ・朝便の混雑緩和のための増便対策の検討
- ・オーバーホール、車両更新計画の設定検討