

議案第 1 号

新しい網形成計画の策定に向けた検討について

令和元年度の事業計画・検討事項をふまえ、新しい地域公共交通網形成計画の骨子・方向性については、次に定めるところによる。

令和元年12月26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

● 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）

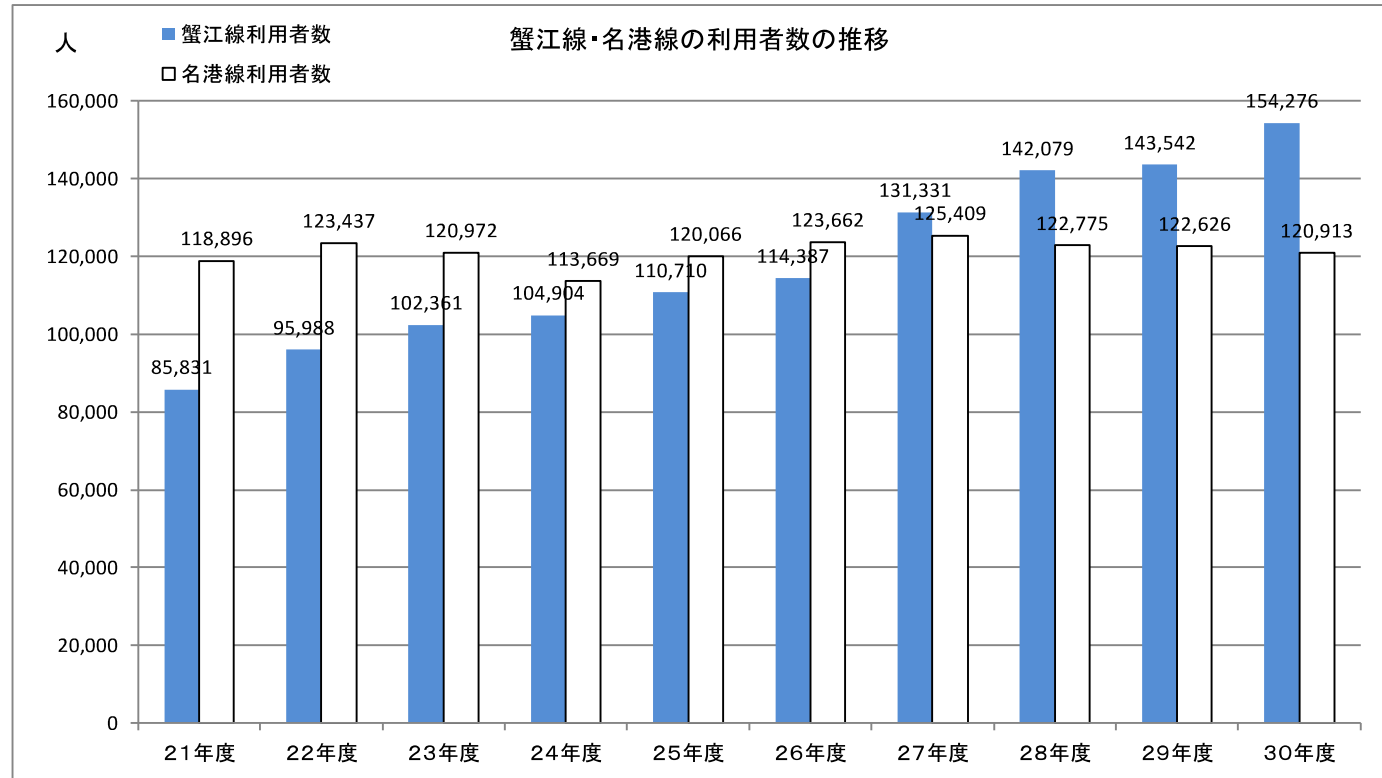
- ・ 利用者増のための「バス停環境の改善施策」の検討
- ・ 朝便の混雑緩和のための増便対策の検討
- ・ オーバーホール、車両更新計画の設定検討

1.定量評価 (Check)

2

■ 利用実績推移について

- 平成31年度（H30.10～H31.9）の12ヶ月期間の利用実績について、前年同期との比較を行った。蟹江線は11.1%の増加（16,154人増）、名港線は-0.2%の減少（251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0.7人の減少であり、往復で考えれば、約1人に満たない。
- 一方、蟹江線の増加は、1日あたり47.5人の増加（往復で23.8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873人から918人に（45人・5.2%）増加している。



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	31年度
4月	7,184	8,588	8,853	8,804	9,454	9,846	11,324	12,080	12,599	12,239	13,847
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196	13,899	14,710
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363	12,231	13,038	13,435	14,077	14,131
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549	10,194	11,892	12,708	12,827	13,065	14,514
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910	9,664	11,190	11,103	11,497	12,774
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295	10,741	12,241	11,858	11,633	13,246
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	12,876	12,033	14,890	14,240
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	9,337	11,128	11,513	10,558	13,526	13,499
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	110,961
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.2%	1.0%	7.5%	6.1%

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	31年度
4月	10,381	11,387	10,740	10,053	10,504	10,196	11,309	10,753	10,656	9,951	10,182
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099	9,946	10,188	10,310	10,653	10,731	9,520
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870	11,501	11,732	12,082	10,816	9,671
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336	10,931	10,538	10,197
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752	9,663	9,950	10,212	9,627	9,142
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	10,217	10,205	9,206	9,769
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105	10,991	10,184	10,374	11,376	10,757
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	9,468	10,036	10,062	9,980	10,504	9,942
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	9,658	9,552	9,467	9,538	9,745	
1月	9,066	9,177	8,988	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	79,160
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-2.1%	-0.1%	-1.4%	-4.3%

海南病院通院支援タクシー利用者数

	H28 H27.10～	H29 H28.10～	H30 H29.10～	H31 H30.10～
利用者数	587	806	873	918
対前年比	-1.5%	37.3%	8.3%	5.2%

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～)	R2(R1.10～)
10-9計	91,508	99,049	103,501	108,633	111,525	123,668	137,603	143,830	144,934	161,088	
増加率		8.2%	4.5%	5.0%	2.7%	10.9%	11.3%	4.5%	0.8%	11.1%	

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～)	R2(R1.10～)
10-9計	122,806	121,194	118,124	115,147	122,388	125,160	124,375	124,216	118,756	118,505	
増加率		-1.2%	-2.5%	-2.5%	6.3%	2.3%	-0.6%	-0.1%	-4.4%	-0.2%	

■ 実施概要

飛島村地域公共交通網形成計画に基づく地域公共交通施策に対する村民のニーズと、地域公共交通の利用状況等を把握するため、村民向けアンケート調査を実施した。

調査対象	公共交通（バス）に関する住民アンケート調査 村内在住の 15歳以上 の住民から無作為で抽出
調査方法	郵送配布 郵送回収方式
調査期間	2019年9月6日（金） 配布 9月24日（火） 回収 （10月7日（月）到着分まで対応）
標本数 回収率	配布数：1,500票 回収数：687票 回収率：45.8%
アンケート 項目	問1：アンケート対象者の属性 問2：外出の頻度や目的 問3：日常の移動に対する意識 問4：利用実態と満足度 問5：公共交通（バス）事業に対する意向 問6：利用しない人の理由と利用見通し 問7：公共交通への転換見通し

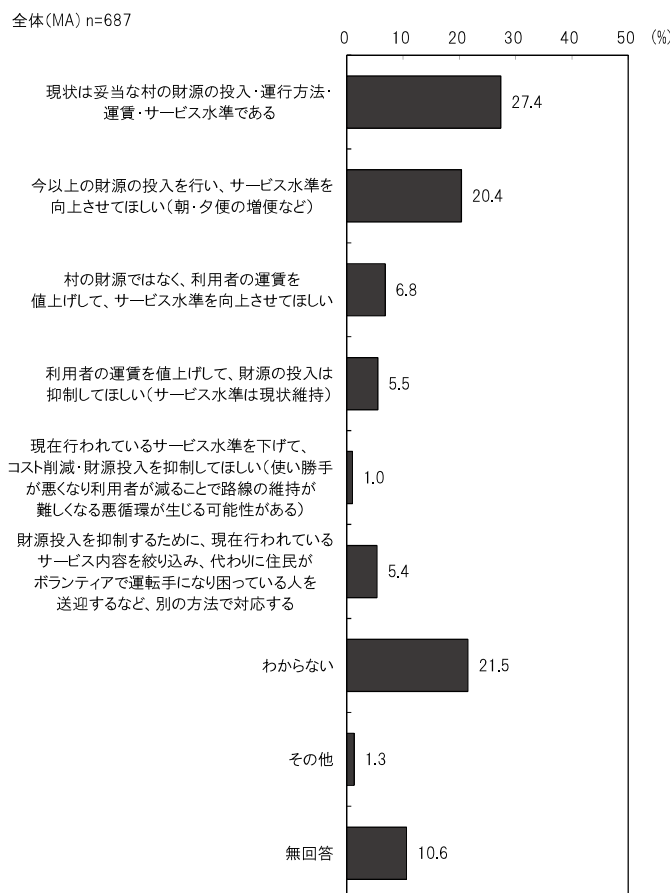
※詳細は別紙参照

2.住民アンケート調査の結果報告

4

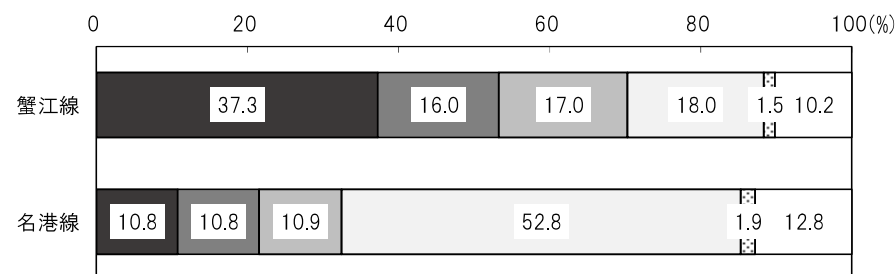
■ 今後の財源投入とサービス水準のあり方（問5-5）

- 財源投入とサービス水準のバランスのあり方については、「現状は妥当である」が27.4%となり、2013年時点の23.8%の水準より、高い割合となった。
- その一方で、「今以上の村の財源の投入・サービス向上」を20.4%の割合で選択され、2013年時点の10.5%を、大きく上回る結果となった。
- 2013年時点との比較では、「妥当」が3.6%増加している一方で、「抑制」の選択割合が減り、「村の財源の投入拡大」が9.9%増加していることから、財源投入によるサービス水準の拡大を期待する声が増えている。



■ 早朝時間帯の混雑解消のための増便必要性（問5-6）

- 早朝の時間帯の混雑解消・増便の必要性について、蟹江線については、「増便させるべき」との回答が37.3%の割合で選択された。「運賃値上げを条件に増便させるべき」との回答割合16.0%を加えると、過半数の住民が蟹江線の増便を賛同している。
- 名港線については、「わからない」が過半数（52.8%）を占めており、蟹江線と対比すると、利用者も少なく生活に直結しないため、増便に対する意見は賛同が得られにくい結果となった。



- 新たな経費投入があるものの、利用者の利便性をよくするため、増便させるべき
- 新たな経費投入があるなら、「運賃値上げを条件」に、増便させるべき
- 新たな経費投入・運賃値上げが必要なら、「現状のまま」様子を見るべき
- わからない
- その他
- 無回答

全体(SA) n=687

■ 実施概要

飛島村地域公共交通網形成計画に基づく地域公共交通施策に対するニーズと、地域公共交通の利用状況等を把握するため、飛島バス等の利用者アンケート調査を実施した。

調査対象	飛島バス（蟹江線・名港線）、海南病院通院支援タクシーの利用者			
調査方法	直接配布 郵送回収方式			
配布実績	＜名港線＞ ・2019年10月18日（金）175票 ・2019年10月19日（土）20票 ＜蟹江線＞ ・2019年10月25日（金）分館行き 89票 蟹江行 118票 ・2019年10月26日（土）分館行き 27票 蟹江行 49票			
蟹江線 回収率	○蟹江駅方面 ＜平日＞ 回収数：43票 回収率：36.4%（43/118）		＜休日＞ 回収数：36票 回収率：73.5%（36/49）	
	○臨海・分館方面 ＜平日＞ 回収数：47票 回収率：52.8%（47/89）		＜休日＞ 回収数：18票 回収率：66.7%（18/27）	
名港線 回収率	＜平日＞ 回収数：56票 回収率：32.0%（56/175）		＜休日＞ 回収数：5票 回収率：25.0%（5/20）	
アンケート 項目	・利用状況（乗降バス停、利用時間、前後の交通手段、目的地、頻度） ・早朝時間帯における「乗車できなかったこと」があるか ・早朝時間帯の混雑解消のための増便の必要性 ・サービス満足度 ・回答者属性（居住地、年齢、職業）			

※詳細は別紙参照

3.利用者アンケート調査の結果報告

6

■ 積み残しの発生状況

- 積み残しの発生リスクである「早朝に乗車できなかったことがある」との回答は、蟹江線（両方面とも）・名港線ともに、平日で認められた。

◆ 蟹江駅方面（平日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	乗車できなかったことがある	3	7.0
2	乗車できなかったことはない	31	72.1
3	早朝の時間帯を利用したことが無いので、わからない	7	16.3
	無回答	2	4.7
	全体	43	100.0

◆ 蟹江駅方面（休日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	乗車できなかったことがある	0	0.0
2	乗車できなかったことはない	15	41.7
3	早朝の時間帯を利用したことが無いので、わからない	14	38.9
	無回答	7	19.4
	全体	36	100.0

◆ 臨海・分館方面（平日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	乗車できなかったことがある	4	8.5
2	乗車できなかったことはない	26	55.3
3	早朝の時間帯を利用したことが無いので、わからない	9	19.1
	無回答	8	17.0
	全体	47	100.0

◆ 臨海・分館方面（休日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	乗車できなかったことがある	1	5.6
2	乗車できなかったことはない	6	33.3
3	早朝の時間帯を利用したことが無いので、わからない	9	50.0
	無回答	2	11.1
	全体	18	100.0

◆ 名港線（平日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	乗車できなかったことがある	3	5.4
2	乗車できなかったことはない	46	82.1
3	早朝の時間帯を利用したことが無いので、わからない	7	12.5
	無回答	0	0.0
	全体	56	100.0

◆ 名港線（休日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	乗車できなかったことがある	0	0.0
2	乗車できなかったことはない	5	100.0
3	早朝の時間帯を利用したことが無いので、わからない	0	0.0
	無回答	0	0.0
	全体	5	100.0

■ 早朝時間帯の増便の必要性

- 蟹江線の平日では、「増便させるべき」が、利用者の約半数でしてほしいと回答している。一方、休日の増便ニーズは低い。
- 名港線の平日では、「増便させるべき」が21.4%で、「現状のまま」が53.6%となり、利用者の過半数は現状のままでよいと回答している。一方、休日は平日より増便ニーズが高い。

◆ 蟹江駅方面（平日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	運賃値上げとなっても、「増便」させるべき	6	14.0
2	運賃はそのまま、「増便」してほしい	16	37.2
3	運賃値上げがあるなら、「現状のまま」様子をみるべき	9	20.9
4	わからない	9	20.9
	無回答	3	7.0
	全体	43	100.0

◆ 蟹江駅方面（休日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	運賃値上げとなっても、「増便」させるべき	4	11.1
2	運賃はそのまま、「増便」してほしい	6	16.7
3	運賃値上げがあるなら、「現状のまま」様子をみるべき	8	22.2
4	わからない	11	30.6
	無回答	7	19.4
	全体	36	100.0

◆ 臨海・分館方面（平日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	運賃値上げとなっても、「増便」させるべき	3	6.4
2	運賃はそのまま、「増便」してほしい	20	42.6
3	運賃値上げがあるなら、「現状のまま」様子をみるべき	6	12.8
4	わからない	10	21.3
	無回答	8	17.0
	全体	47	100.0

◆ 臨海・分館方面（休日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	運賃値上げとなっても、「増便」させるべき	1	5.6
2	運賃はそのまま、「増便」してほしい	5	27.8
3	運賃値上げがあるなら、「現状のまま」様子をみるべき	5	27.8
4	わからない	4	22.2
	無回答	3	16.7
	全体	18	100.0

◆ 名港線（平日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	新たな経費投入があるため、「運賃値上げを条件に増便」させるべき	5	8.9
2	新たな経費投入・運賃値上げが必要なら、「現状のまま」様子をみるべき	30	53.6
3	臨海部企業連絡協議会で協議し、「企業等の負担を増やして増便」させるべき	7	12.5
4	わからない	9	16.1
	無回答	5	8.9
	全体	56	100.0

◆ 名港線（休日）

No.	カテゴリー名	n	%
1	新たな経費投入があるため、「運賃値上げを条件に増便」させるべき	1	20.0
2	新たな経費投入・運賃値上げが必要なら、「現状のまま」様子をみるべき	1	20.0
3	臨海部企業連絡協議会で協議し、「企業等の負担を増やして増便」させるべき	2	40.0
4	わからない	1	20.0
	無回答	0	0.0
	全体	5	100.0

■ 住民アンケート調査から

- 前回調査から利用者は増加（ほぼ蟹江線の利用）
- 現在の財源投入は、妥当とする回答が増え、事業維持に対する理解が高まっている。
- 今後の財源投入は、財源の投入拡大の意見が増え、財源投入によるサービス水準の拡大が期待されている。
- 早朝時間帯の混雑解消対応について、過半数の住民が蟹江線の増便について賛同している。名港線についてはわからないが過半数。

■ 利用者アンケート調査から

- 積み残しの発生リスクである「早朝に乗車できなかったことがある」との回答は、蟹江線（両方面とも）・名港線ともに、平日で認められた。
- 蟹江線の平日では、「増便させるべき」が、利用者の約半数でしてほしいと回答している。一方、休日の増便ニーズは低い。
- 名港線の平日では、利用者の過半数は現状のままでよいと回答している。一方、休日は平日より増便ニーズが高い。



■ 蟹江線の増便対策の方向性

- 平日・・・蟹江駅方面・臨海分館方面の両方向で、増便対策に取り組む
- 休日・・・積み残しはほぼ生じていないため、現行のとおり

■ 名港線の増便対策の方向性

- 平日・・・現行のとおり
- 休日・・・積み残しは生じていないため、現行のとおり

■ 駐輪場の設置箇所

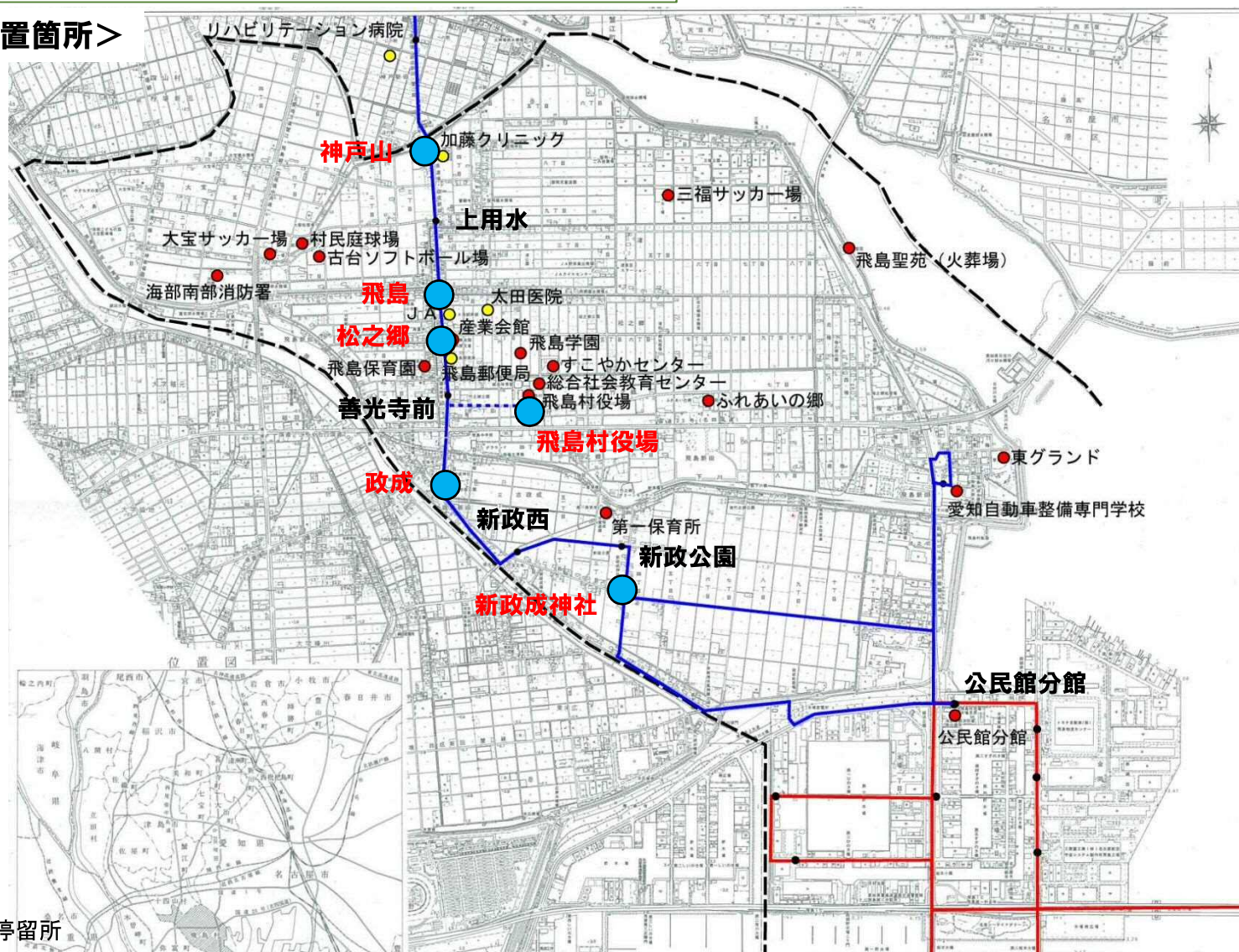
- 蟹江線の利便性向上のため、自転車駐輪場の整備を行っている。
- 現在は印のついている6箇所に駐輪場を確保。



■ 今後の取組方針

- 駐輪場の設置可能箇所には確保。
- 追加設置は当面行わない。

<駐輪場の設置箇所>



駐輪場設置バス停留所

■ 現行車両の状況

- 車両所有者・・・三重交通
- 蟹江線・・・3台で運行
- 名港線・・・6台で運行

■ 車両維持・更新等の考え方（蟹江線・名港線）

- 蟹江線のみ、早朝時間帯の増便対応のため、1台新規調達を行う。（補助金を活用）
- 現行車両は、個体特性を踏まえ必要なオーバーホールを行いながら、可能な限り使用する。
- オーバーホール（エンジン、ミッション、デフ、ボディ改装等）は、蟹江線・名港線の車両毎に使用状況が異なること、経費の分散化を図るため、車両毎に必要なタイミングで実施する。
- 次期網計画期間中はオーバーホールで車両を維持し、第3次網計画で必要に応じて更新していく。

■ 車両投入・オーバーホール・更新計画（案）

	導入時 (2008年頃)	現行の網計画 2015～2019年度	2次の網計画 2020～2024年度	3次の網計画 2025年度～
蟹江線	3台 (内、1台小型車両 のポンチョ選択)	3台 全て中型車 (1台車両変更) 修繕対応	4台(1台増車) 全て中型車 既存3台は、オーバー ホール対応	現行の3台を計画的 に更新検討 (自動運転技術の進化 をふまえ車両選択)
名港線	6台 全て大型車	6台 全て大型車 修繕対応	6台 全て大型車 既存6台は、オーバー ホール対応	現行の6台を計画的 に更新検討 (自動運転技術の進化 をふまえ車両選択)

■ イベントを活用したPR活動

- 令和元年11月に実施した「ふるさとフェスタ」にあわせ、「とびしまバス便り」を作成。（過去から継続して実施）
- 当該バス便りをパネルに拡大し、展示しつつ、便りを配布。



■ 自動運転実証実験

- 名古屋大学をはじめとする自動運転協定締結者により、飛島村内において自動運転の実運用モデルが装着された車両の実証実験を実施。
- 住民を対象とした体験試乗会を実施し、アンケート調査や自動運転に関わるデータ取得を行い、自動運転サービス（交通サービス事業）のあり方を検討。



○試験走行
12月10-12日

○体験試乗会
12月14日

仮想停留所
イメージ

※試乗車両



※展示車両



■ 現在・・飛島村地域公共交通網形成計画における計画の目標設定

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。



■ 新計画・・飛島村地域公共交通網形成計画における計画の目標設定（案）

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。
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 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の提供を目指す。
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。

駐輪場整備は完了。

鉄道との接続は継続事項。

自動運転の取組を継続注視。

協議会の定期開催を継続。

※基本的に、現計画の基本方針・計画目標を継続する。

■ 現在の交通網形成計画で位置づけている事業

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



■ 新たな交通網形成計画で位置づけている事業（案）

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） ※新規車両の投入による増便対応	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	○ネットワークを構成するモードのモニタリングの実施 ○自動運転等の新たな移動サービスの導入検討	協議会 飛島村
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	○関係者協議の定期開催 ○利用促進策の拡充	協議会