

平成28年度 検討計画(これまでの検討経過)

飛島村地域公共交通 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)

1. 協議会が目指す方向性(Plan)

< 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 >

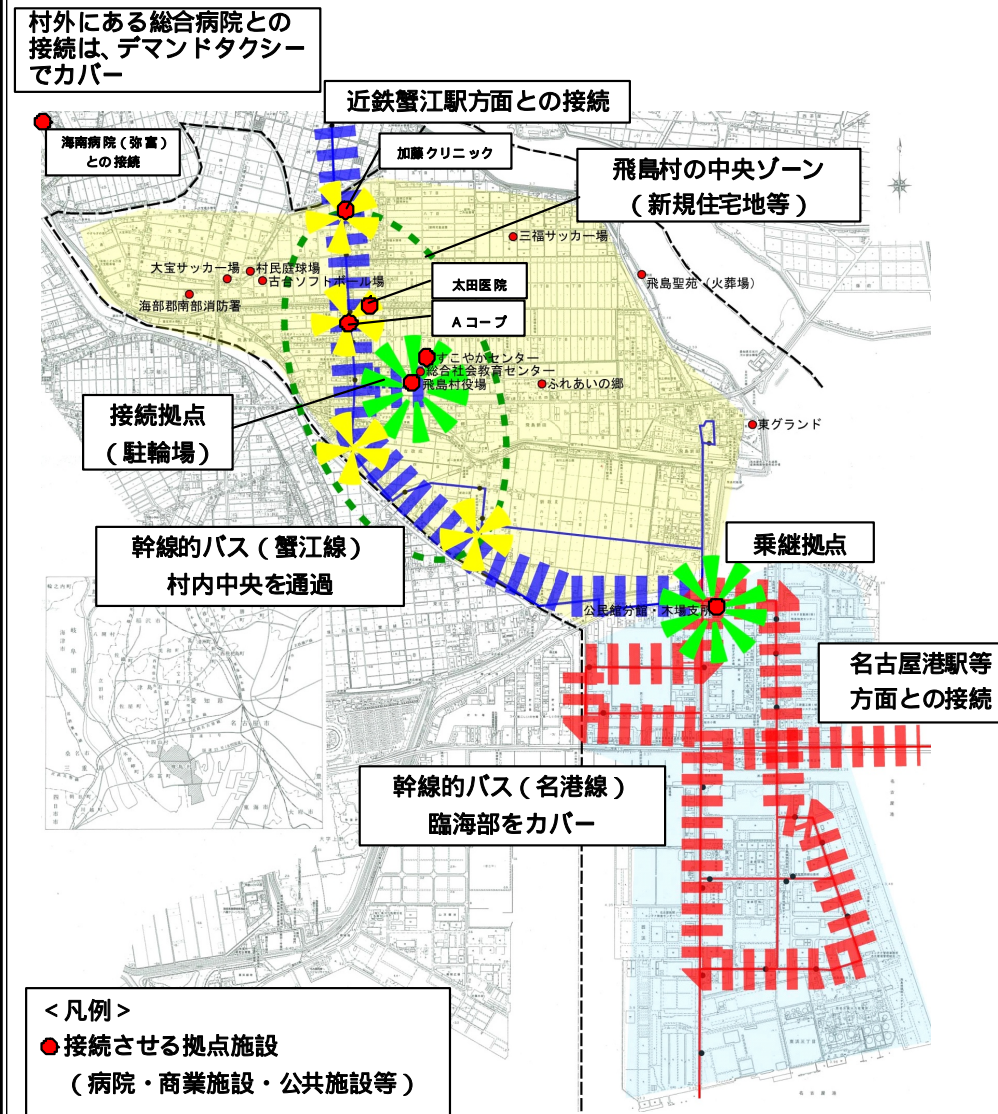
- 課題解消を図るため、活性化再生法に基づきH20/12に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定、H21年度より実証運行を開始。
- 鉄道駅と接続する幹線系統の「蟹江線・名港線」、地域内をカバーする地域内フィーダー系統の「コミュニティバス」を運行させる。
- 総合病院への移動手段として事前予約制区域運行の「海南病院通院支援タクシー」も運行させる。
- コミュニティバスの利用者数が低迷。補助金利用もあり、大幅な見直しが必要とされる。

< 平成27年4月 地域公共交通網形成計画を策定 >

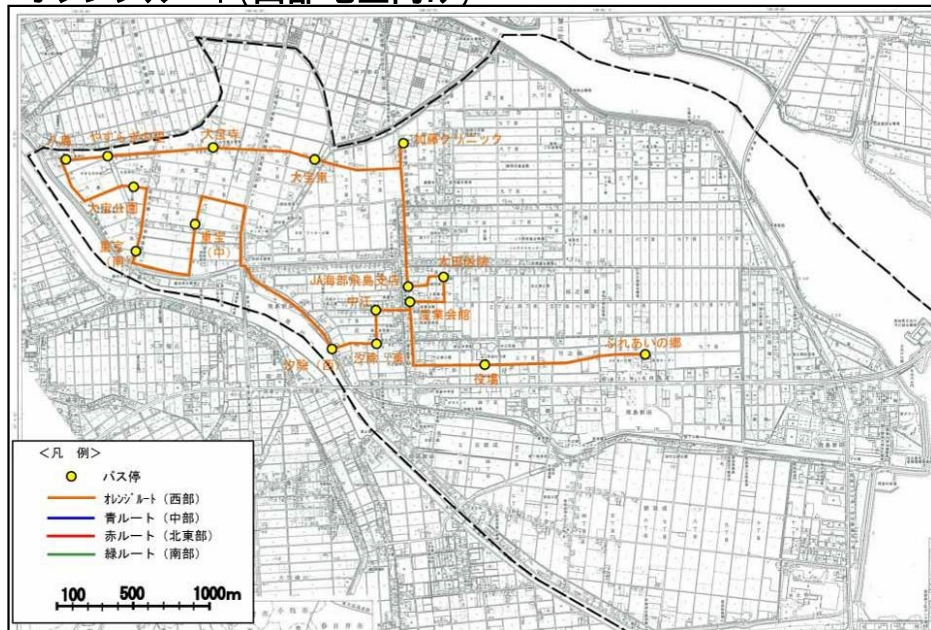
～ 連携計画から交通網形成計画への変更点 ～

- 将来的な公共交通ネットワークイメージを構築(右図)
- 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。

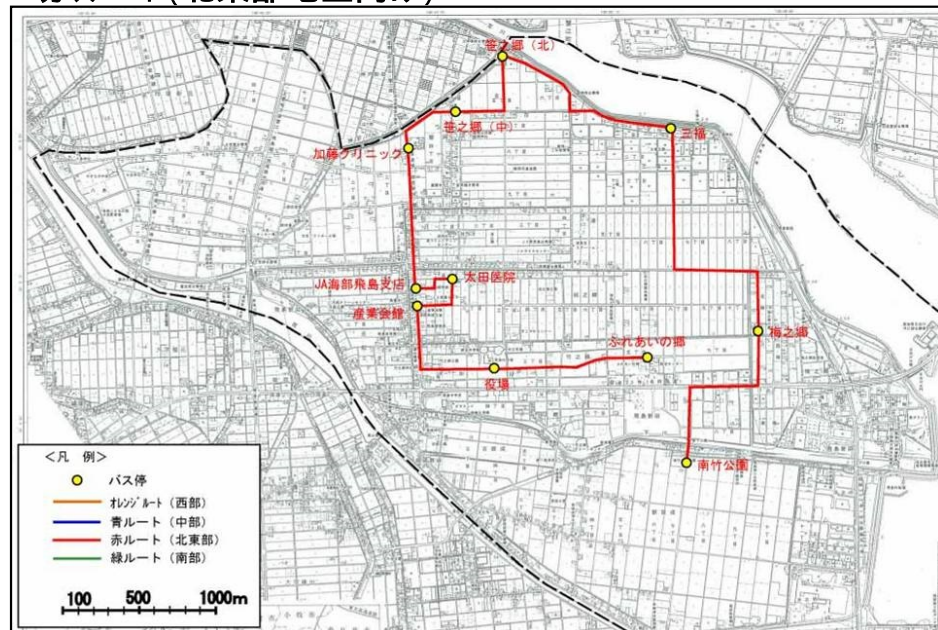
○まちづくり計画と連動した将来の公共交通ネットワークイメージ図



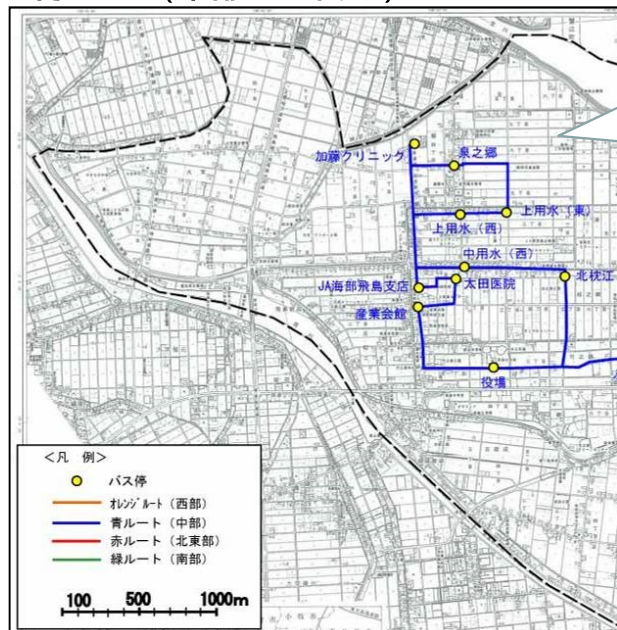
オレンジルート(西部地区向け)



赤ルート(北東部地区向け)



青ルート(中部地区向け)



緑ルート(南部地区向け)



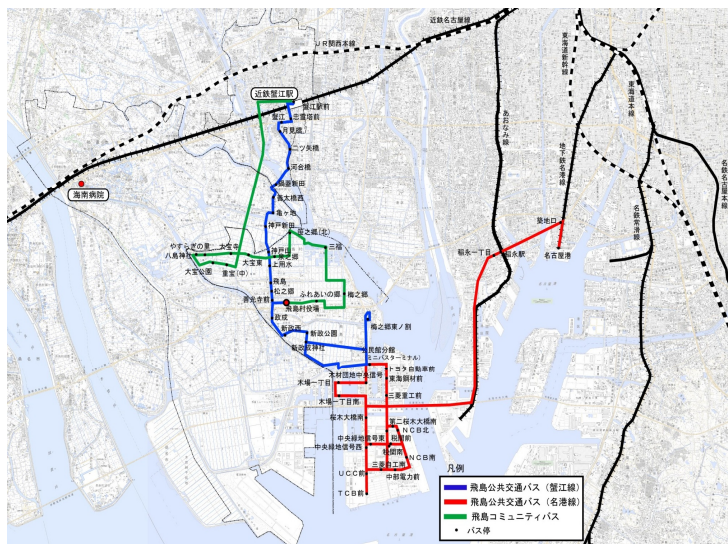
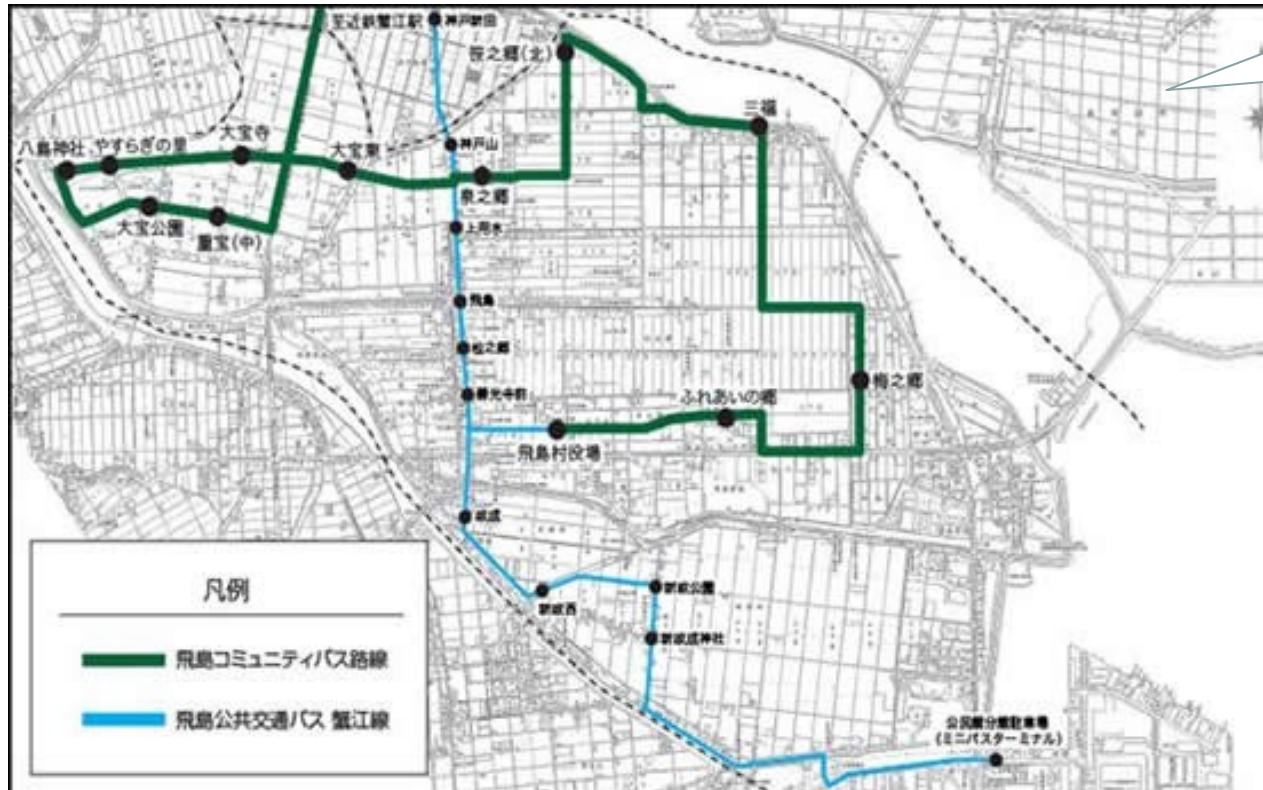
平成21年、4つのルートで
スタートしました。

1台の車両、4つのルートで、村内を概ねカバーしていました。

1年間の実験運行を実施。
村内のみの巡回で、利用
が少なく、近鉄蟹江駅への
接続希望が多く寄せられた。

2. コミュニティバス事業の変遷(これまでの取り組み)

■ 第2期 「近鉄蟹江駅へ接続させたコミュニティバスの路線図」

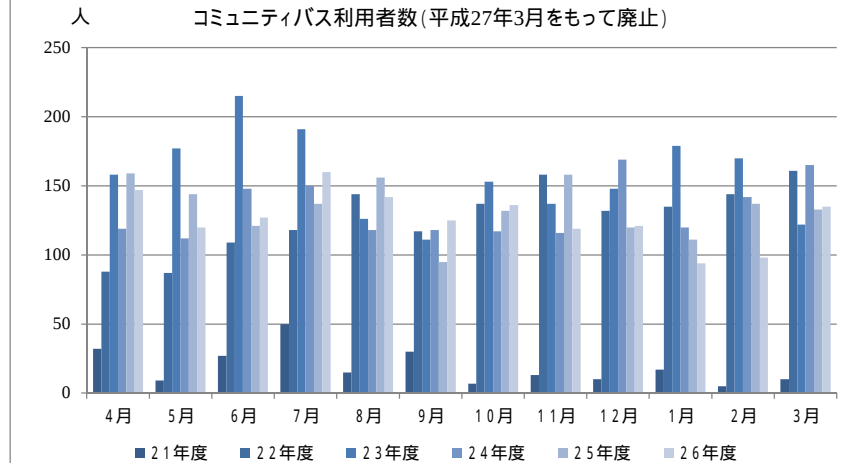


< 利用実績推移 >

- 平成22年4月の変更時に、初年度の225人から1,530人(580%)まで大幅増加。
- 翌23年度も23.3%増加。定着したと思われる。
- 平成24年度以降、減少に転じる。平成25年度微増、26年度減少。

平成22年4月にルート変更。

村内を巡回後、近鉄蟹江駅に接続。駅と村間は、西尾張中央道を経由してノンストップで接続。



	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
4月	32	88	158	119	159	147
5月	9	87	177	112	144	120
6月	27	109	215	148	121	127
7月	50	118	191	150	137	160
8月	15	144	126	118	156	142
9月	30	117	111	118	95	125
10月	7	137	153	117	132	136
11月	13	158	137	116	158	119
12月	10	132	148	169	120	121
1月	17	135	179	120	111	94
2月	5	144	170	142	137	98
3月	10	161	122	165	133	135
合計	225	1,530	1,887	1,594	1,603	1,524
増加率		580.0%	23.3%	-15.5%	0.6%	-4.9%

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(半期)
10-9計	725	1,845	1,674	1,641	1,612	703
増加率		154.5%	-9.3%	-2.0%	-1.8%	-11.1%

< 事業収支状況 >

- 小型バス1台を投入し、年間約1,000万円の事業費。
- 運賃収入は約30万円程度で、収支率3.0%。
- 収支状況も悪く、国から大幅な見直すべきとの指導もあり、廃止を決定。平成27年3月末をもって廃止した。

3. 地域公共交通に関する具体的取り組みプロセス

○ コミュニティバスを含めた全ネットワークのこれまでの取組

- 平成19年6月に飛島村地域公共交通会議を設置、平成20年12月に「地域公共交通総合連携計画」を策定。
- 三重交通(株)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バスでカバーする計画を策定、平成21年4月よりコミバス試行運行を開始。
- 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。
- 定期的に協議会を開催、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、コミバスをフィーダー系統とする「生活交通NW計画」を策定。
- 平成25年度から、バス検討委員会を設置し、地域公共交通総合連携計画の見直しに係る検討を開始。
- 平成27年3月末にて、飛島コミュニティバスを廃止。
- 平成27年4月「地域公共交通網形成計画」を策定。
- 平成27年4月より、蟹江線の増便、名港線のダイヤ変更等を行う。

○ 計画や事業等に関する取組み内容

年月 (4-3月年度表記)	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・コミバスの運行開始(実証実験)
平成21年度(10/1～)	○ 海南病院通院支援タクシーの運行開始
平成22年度(10/1～)	○ コミ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NW計画案の策定等)
平成24年度	○ 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)
平成25～26年度	○ 地域公共交通総合連携計画の見直し検討(コミュニティバスの見直し検討)
平成27年3月	○ 飛島コミュニティバスの廃止
平成27年4月	○ 飛島村地域公共交通網形成計画の策定(蟹江線の増便等対応)

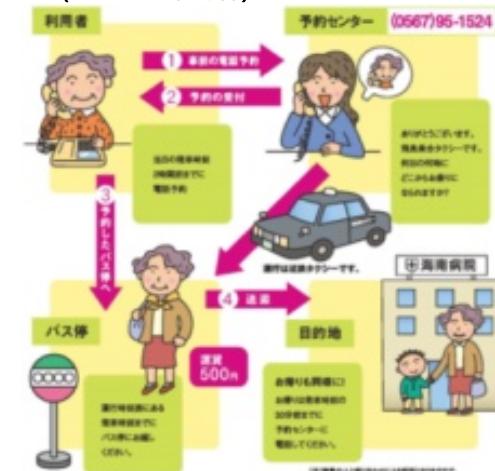
● コミュニティバスの車両(廃止)



● 飛島バス 名港線・蟹江線の車両

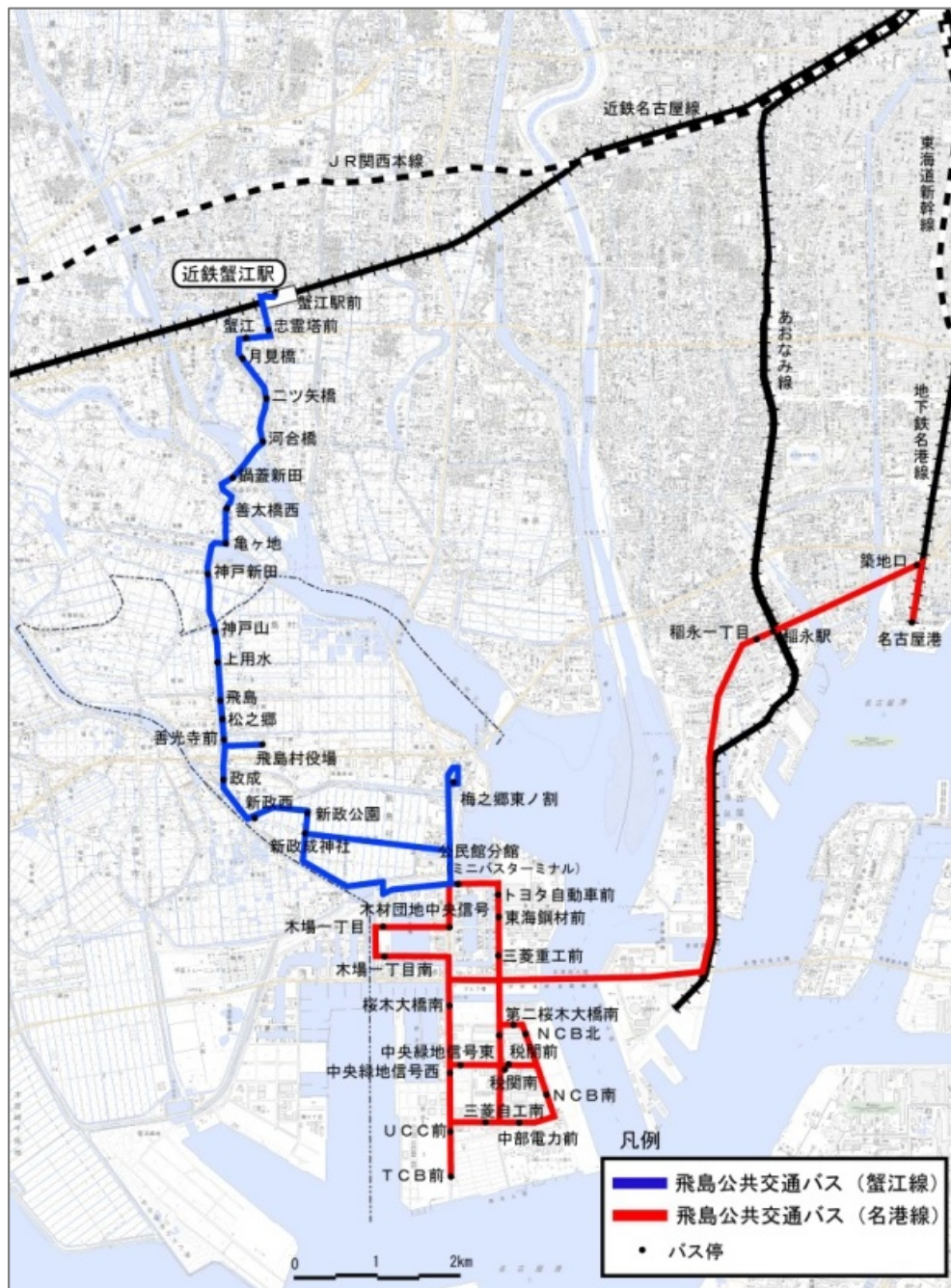


● 海南病院通院支援タクシー事業 (H21/10開始)



3. 地域公共交通に関する具体的取り組みプロセスと「交通網形成計画で描くネットワーク」

<平成27年4月 交通網形成計画で定めた新たなネットワーク>



<見直し事項>

○ コミュニティバス廃止

○ 蟹江線の増強

- ・ 昼間の7便の増便
- ・ 夜便の増便
- ・ 駐輪場の整備

○ 名港線の対応

- ・ ダイヤの見直し

○ 駐輪場の設置



○ 住民ニーズの把握やPR活動等に関する取組み(継続取組み分も含む)

年月 (4-3月年度表記)	取組内容
○ 平成24年度～	○ 高齢者等に対し、老人クラブ等における各種PR・広報事業
○ 平成24年10月～	○ 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 ・ H26年度: H25.10～H26.9
○ 平成24年、25年、26年、27年の11月	○ イベントを活用した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) ○ バス検討委員会を設置、連携計画の見直しを開始
○ 平成25年度 (H25.4-H26.9)	○ 住民向けアンケート調査(H25.9)、利用者向けアンケート調査(H26.2)に実施
○ 平成25年度 (H25.4-H26.9)	○ H26.5 コミュニティバスの利用促進のための「バス便り」を広報を用いて全戸配布
○ 平成26年度 (H26.4-H27.3)	○ 法定協でのコミュニティバスの廃止協議をふまえ、「バス便り」により周知実施。

4. 利用実績推移 (Check)

○ 利用実態による評価(蟹江線・コミバス)

- コミュニティバスの廃止前の平成26年度(4-3月)の利用実績は1,524人。対前年比で79人の減少(▲4.9%)。
- 一部バス停を共有する蟹江線は、平成26年度の利用実績は対前年比で+3.3%の増加。
- コミュニティバス廃止後の平成27年度の蟹江線の利用実績は、前年比+14.8%の増加。平成28年度の4ヶ月でも3.7%の増加。
- コミュニティバスの利用者数以上に、利用者が増加しており、順調に推移している。

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
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454	9,846	11,324	12,060
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,385
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363	12,231	13,038
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549	10,194	11,892	12,708
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910	9,664	
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295	10,741	
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	9,337	11,128	
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876	9,653	10,559	
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	9,340	10,393	
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	8,865	10,072	
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	8,864	9,324	10,608	
合計	85,831	95,988	102,361	104,904	110,710	114,387	131,331	50,191
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	3.7%

3.7%

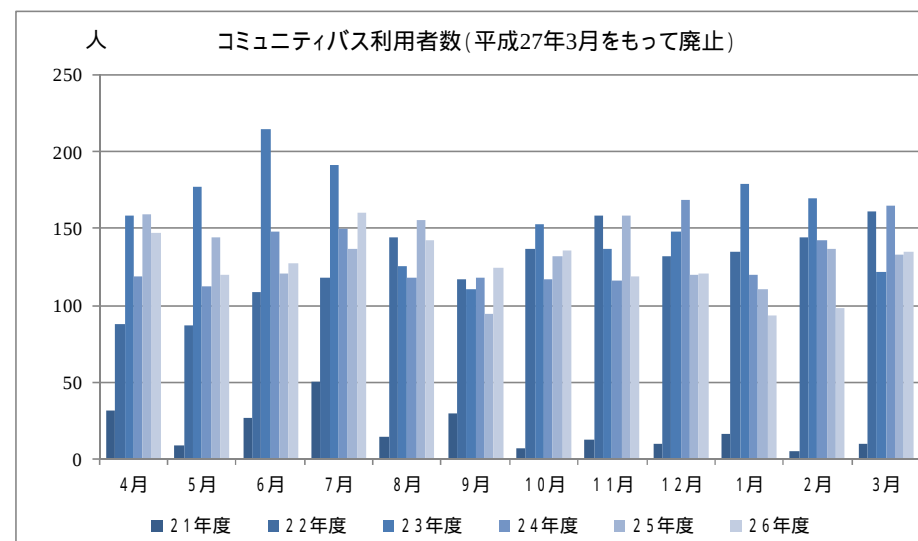
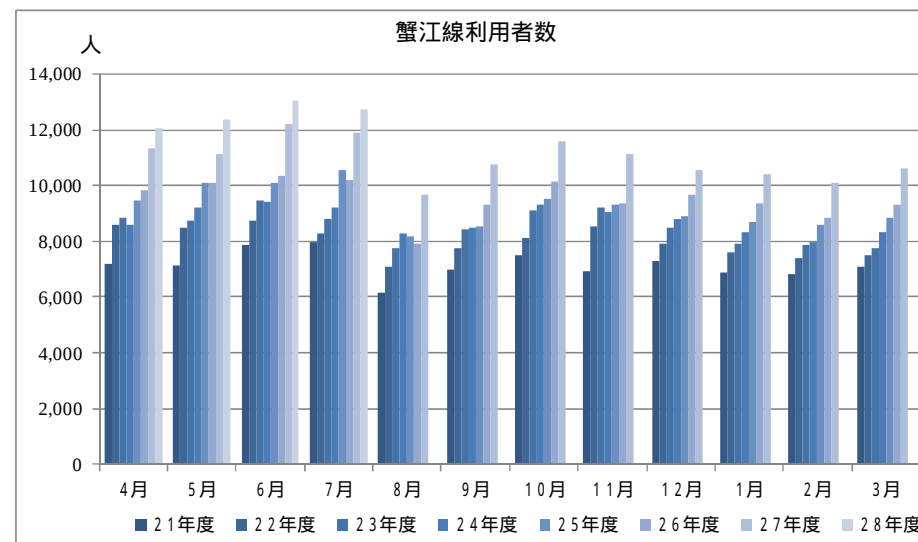
補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(26.10～)	H28(27.10～)	H29(28.10～)
10-9計	91,508	99,049	103,501	108,633	111,525	123,668	114,527	
増加率		8.2%	4.5%	5.0%	2.7%	10.9%		

コミュニティバス利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
4月	32	88	158	119	159	147	-
5月	9	87	177	112	144	120	-
6月	27	109	215	148	121	127	-
7月	50	118	191	150	137	160	-
8月	15	144	126	118	156	142	-
9月	30	117	111	118	95	125	-
10月	7	137	153	117	132	136	-
11月	13	158	137	116	158	119	-
12月	10	132	148	169	120	121	-
1月	17	135	179	120	111	94	-
2月	5	144	170	142	137	98	-
3月	10	161	122	165	133	135	-
合計	225	1,530	1,887	1,594	1,603	1,524	-
増加率		580.0%	23.3%	-15.5%	0.6%	-4.9%	

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(半期)
10-9計	725	1,845	1,674	1,641	1,612	703
増加率		154.5%	-9.3%	-2.0%	-1.8%	-11.1%

791



4. 利用実績推移 (Check)

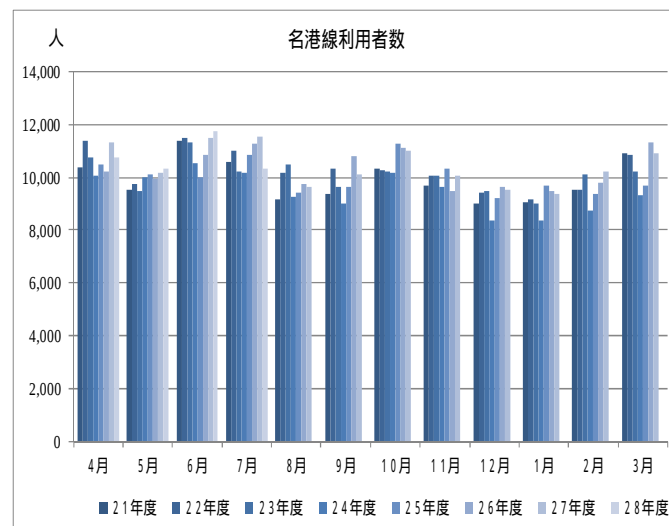
○ 利用実態による評価 (名港線)

- 名港線の平成27年度の利用者数は、125,409人で、前年比1.4%の増加。
- H25年から増加基調にある。

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
4月	10,361	11,387	10,740	10,053	10,504	10,196	11,309	10,753
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099	9,946	10,188	10,310
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870	11,501	11,732
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752	9,663	
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105	10,991	
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	9,468	10,036	
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	9,656	9,552	
1月	9,066	9,177	8,986	8,349	9,670	9,499	9,383	
2月	9,528	9,547	10,133	8,764	9,379	9,775	10,193	
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	9,679	11,325	10,922	
合計	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	43,131
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-1.6%

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～)
10-9計	122,606	121,194	118,124	115,147	122,388	125,160	104,208	
増加率		-1.2%	-2.5%	-2.5%	6.3%	2.3%		



○ 利用実態による評価 (海南病院通院支援タクシー)

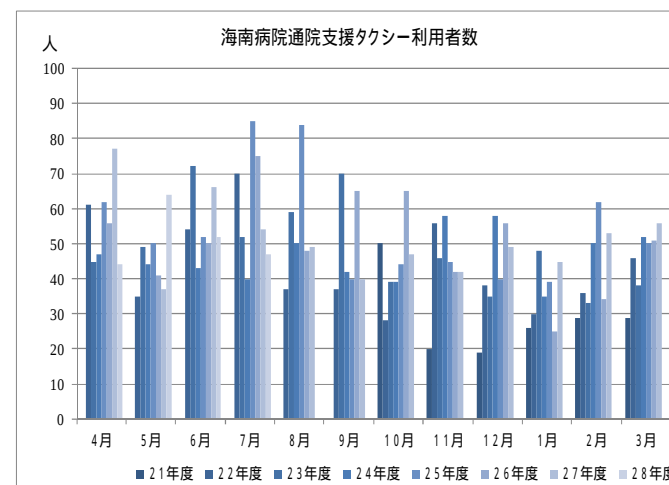
- 海南病院通院支援タクシーの平成27年度の利用は615人で、前年比で+7人(1.2%)の増加。
- 年間600人前後で推移。利用者は定着している。

海南病院通院支援タクシー利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
4月		61	45	47	62	56	77	44
5月		35	49	44	50	41	37	64
6月		54	72	43	52	50	66	52
7月		70	52	40	85	75	54	47
8月		37	59	50	84	48	49	
9月		37	70	42	40	65	40	
10月	50	28	39	39	44	65	47	
11月	20	56	46	58	45	42	42	
12月	19	38	35	58	40	56	49	
1月	26	30	48	35	39	25	45	
2月	29	36	33	50	62	34	53	
3月	29	46	38	52	50	51	56	
合計	173	528	586	558	653	608	615	207
増加率		205.2%	11.0%	-4.8%	17.0%	-6.9%	1.2%	-6.1%

タクシー乗合率	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度
運行回数	147	458	468	472	551	529	542	182
乗車率(人/回)	1.177	1.153	1.252	1.182	1.185	1.149	1.135	1.137

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～)
10-9計	467	581	505	665	615	596	499	
増加率		24.4%	-13.1%	31.7%	-7.5%	-3.1%		



5. 自己評価からみた検討課題とその対応 (Action)

<コミュニティバスの対応>

- ・法定協議会における約1.5年の審議の結果、コミュニティバスは平成27年3月をもって廃止した。
- ・代替措置として「蟹江線の増便」、「駐輪場の整備」、「混乱を招かないよう情報発信」を行った。



<運行事業者(三重交通)に対するヒアリング調査の実施(H27/11/18)>

- コミュニティバスの廃止の影響
 - ・コミュニティバスの廃止に対する利用者からの苦情は特になし。定期利用者の高校生も大学進学で移動転換(蟹江線の利用もない)。
 - ・逆に、大幅な利用者増、新たな利用拡大があり、事業転換は良かった。
 - ・夜の便の増便も、実際の利用者から便利になったとの発言あり。
- 蟹江線の利用状況
 - ・朝便の利用が多いが、積み残しまでは発生していない。分館3便の途中停車を検討すべき。
- 名港線の利用状況
 - ・春季の通勤時の利用は一部で満車あり。2・3便の利用で対処。利用者の苦情はでていない。



<蟹江線の課題・対応>

- 課題
 - ・コミバス廃止で大幅な利用者増。
 - ・朝の利用の分散化について検討の必要性あり。
- 対応
 - ・利用者増に伴う、朝の積み残しの発生がないか、モニタリングを継続。
 - ・分館3便の途中停車の実施について平成28年度検討を行う。

蟹江線利用者アンケート調査(H28.2実施)により、蟹江線の増便によるサービス向上については、約半数で便利になったと評価された。
 定時性に対する満足度の低下等に対する課題対応は、平成28年度検討委員会等にて、バスロケーションシステムの導入など協議を行う予定。

<名港線の課題・対応>

- 課題
 - ・春季の通勤時に一部満車あり。利用者数は微増。
 - ・企業連絡協議会から、バス停環境の向上の要請あり。
- 対応
 - ・朝の利用状況について、モニタリングを継続。
 - ・バス停環境の向上方策について継続検討を行う。

<海南病院通院支援タクシーの課題・対応>

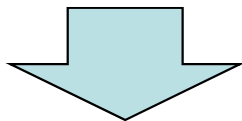
- 課題
 - ・利用者数は横ばい。
 - ・利用者等からの苦情はなし。
 - ・要望として、病院発の最終便15:00発の後続便の追加あり。
(午後の予約診療の利用者から)
- 対応
 - ・利用状況について、モニタリングを継続。
 - ・利用促進として、必要に応じて老人クラブ定例会等で利用方法を説明。
 - ・要望のあった、最終便のダイヤ追加について、継続検討を行う。

6. 平成27年度の検討内容

第1回 飛島公共交通バス検討委員会を開催

- 日時:平成27年12月18日(金)10:00~12:00
- 委員:法定協議会の下部組織
学識経験者、議員、区長会長、老人クラブ、西部臨海企業連絡協議会、
交通事業者(バス・タクシー)、村職員
- 主な協議事項
 - ・飛島公共交通バス利用実績
 - ・バスロケーションシステムについて
 - ・自己評価について
 - ・利用者アンケート調査の実施について

- バスロケーションシステムについて、村議会において、導入すべきとの意見があり、委員会にて検討を行った。
- バスロケよりも、運行サービスの強化、ICカード化の対応など、他の対応を優先すべきとの意見あり。
- 形成計画を策定して1年を経過していない段階で、計画に位置付けていないバスロケを導入するのは時期尚早。
- 継続協議事項として確認した。



平成27年度 第2回 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

- 日時:平成28年3月30日(水)14:00~16:00
- 飛島公共交通バス検討委員会での検討状況報告
(バスロケーションシステムについて)の協議結果について
 - ・継続協議することについて了承される。(平成28年度継続協議)

○バスロケーションシステムについての主な意見

- 久野村長
 - ・この問題は以前から議論があった。昔は、議会ですべてほしいとの要請があった。当時のシステムは高かったため、投資は時期尚早と判断した。
 - ・今回の議会で、再度、導入すべきとの意見があった。この質問の回答として、前向きに検討したい。審議会で議論すると答弁した。当時の導入コストよりも非常に安くなった。維持費も100万円未満になってきたので、検討すべき事項として、議題とした。
- 飛島村老人クラブ連合会会長
 - ・バスロケーションシステムよりも、運行サービスなど他にお金をかけるべきではないか。
- 飛島村議会議員
 - ・システムの導入は、議論して、計画に盛り込まなかった。やめることに合意した。議論を復活させるためには、理由が必要。状況が同じままでは、説明ができない。
- 飛島村老人クラブ連合会会長
 - ・ICカード化の方が、乗降がスムーズになる。(運行の)時間管理はそちらでできるのではないか。
- 伊豆原会長(愛知工業大学客員教授)
 - ・投資を伴うものについて、どちらを先行すべきか。交通計画のなかでは、導入を想定していない。ICカード化の導入でも、計画には見込んでいない。どちらにしても、計画に盛り込んでいないため、議論すべき。
 - ・ある程度の投資を認めて欲しいということを整理して、住民に確認する必要がある。もう少し議論しないといけない。
- 久野村長
 - ・今回は結論を出すよりも、検討課題として残しておく。
- 伊豆原会長(愛知工業大学客員教授)
 - ・検討課題として残しておきましょう。愛知運輸支局にも、相談協議しておくべき。法定協議会で、議論を続けることを示してほしい。
- 飛島村議会議員
 - ・計画から1年たってみて、確認すべきことではないか。あわててやるべきではない。時間をもってじっくり確認していこう。
- 久野村長
 - ・すぐに導入するとは考えていない。指摘の通り、議論をきちっと行って、来年度丁寧な議論を継続しよう。
- 伊豆原会長(愛知工業大学客員教授)
 - ・この問題は、継続課題として残すという形で整理しておきたい。

6. 平成27年度の検討内容

● 論点1 = バスロケーションシステムの導入レベルをどうするか？

○ バスロケーションシステムは、導入機能により「初期投資費用」の水準が異なる。

1) 最小限のサービスレベル = 携帯端末で運行状況の情報を入手

投資規模 = 初期投資：約500万円、運営費：年間70～80万円前後

2) サービス向上 = ディスプレイや停留所表示機の導入により現地で情報入手

投資規模 = 初期投資：ディスプレイ1基100～150万円、停留所表示機：1箇所50万円前後

● 論点2 = バスロケーションシステムの検討以前に、導入検討の必要性が考えられるサービス機能が無いのか？

1) 料金清算の向上 = 「ICカード化」

・料金清算における「ICカード」の導入。降車時の運賃精算がスムーズになり、定時運行が行いやすくなる。

・三重交通の路線バスでは、今年度中に全域で対応。導入費用 = 1台あたり100万円程度。

2) 停留所環境の向上 = 「停留所の風・雨除け・ベンチ・照明・駐輪場」等の設置

・設置する場所の地権者（道路管理者等）の了解が必要となる。臨海部では一部設置要請あり。

● 論点3 = 運行サービスそのもののレベル向上を検討する必要があるのか？

1) 蟹江線・名港線の増便

・早朝の時間帯が満車状態。

・早朝の時間帯に、1便増加しなくてよいか。（増便経費 = 1便あたり、100～200万円程度）

2) 海南病院通院支援タクシーのダイヤ増強

・病院出発の最終便：現状15:00発

・午後の予約診療の利用者から、ダイヤの延長要請の声がある

・ダイヤの増強の必要が無いのか。（増便経費 = 1便・1台あたり、約2000円）

法定協議会におけるバスロケーションシステム等の協議経過

○ 住民アンケート調査結果 = 「現状は妥当な税金投入額・運行方法・運賃・サービス水準である」と回答。

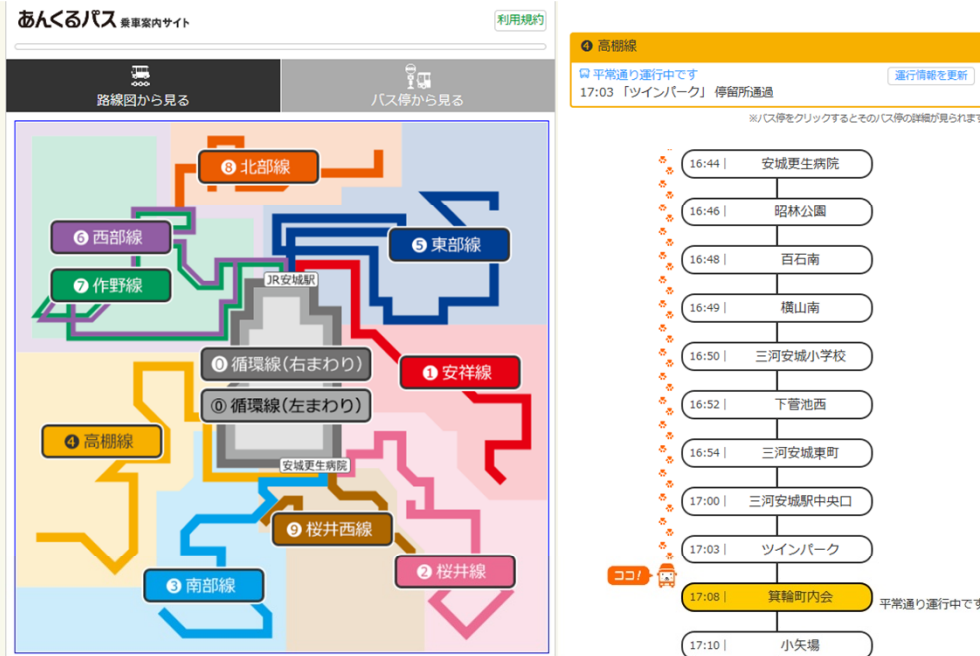
（新たな税金投入を招かない範囲で、事業改善をしていくべき）

○ 平成27年4月に策定した「飛島村地域公共交通網形成計画」においてもバスロケーションシステムの導入は掲載していない。

6. 平成27年度の検討内容

●安城市 あんくるバス 運行情報サービス (製品製造主体=ITSアライアンス株式会社)

○インターネットを経由した運行情報の提供画面



○ディスプレイ表示機

- ・JR安城駅前、安城厚生病院の2箇所に設置
- ・複数ルート of 接近・通過状況を表示



○停留所表示機

- ・デンパーク1箇所に設置
- ・2ルート of 接近・通過状況のみ表示



<特徴>

- ・平成26年10月1日より導入した比較的新しい導入事例
- ・確保維持改善事業(地域協働推進事業)補助金を活用(補助率:最大1/2、事業期間:2カ年)
- ・導入目的=大幅な路線再編を行い、新路線の周知手段として導入を決定

○メリット

- ・ランニングコストは、安価となってきた。
- ・ネット(携帯端末)とディスプレイ・表示機の両方で情報提供。

△懸念事項

- ・ディスプレイ・表示機での情報提供は、一部箇所のみ(設置箇所を増やす分だけイニシャルコストが拡大)
(ディスプレイ:1基100~150万円、表示機:1箇所50万円前後)

○概算事業費

<イニシャルコスト>

○H26年度=約676万円(税抜き)

- ・車載機:190万円
- ・ディスプレイ:250万円
- ・停留所表示機:44万円
- ・ソフトウェア:72万円
- ・工事費等:120万円

○H27年度=約331万円(税抜き)

- ・ディスプレイ等の追加

○合計:金1,007万円

<ランニングコスト>

- ・保守委託費等

○年間:87万円
(H27年度見込み)

<備考>

- ・車両数:11台
(予備車:4台除く)

※ITSアライアンス(株)が行うバス情報提供サービス
 ※利用者の料金:本サービスの利用料金は無料。
 但し、利用者のパソコンや携帯端末にかかるプロバイダ費、通信費等は別途必要。
 ※サービスはGPS(全地球測位システム)を用いたバス位置情報提供システム。

6. 昨年度の検討内容

●三重交通のBus Vision

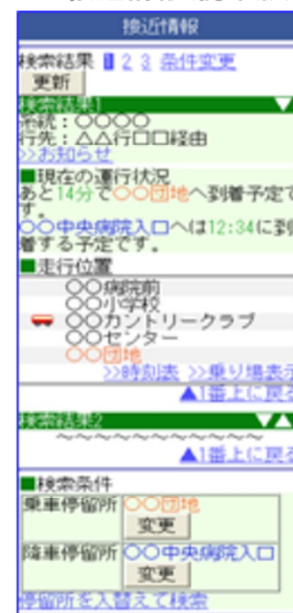
(製品製造主体＝株式会社リオス)

○三重交通の路線バスでの導入事例(四日市・鈴鹿・津地区)



○携帯版の接近情報(例)

バス接近情報(携帯版)



★車載GPSによる、バス車両の位置情報の案内システム
・三重交通では、四日市・鈴鹿・津地区の路線バスで導入
・停留所の接近情報を携帯電話・PCにて、入手する。

<特徴>

○メリット

・ランニングコストは、安価となってきた。

△懸念事項

・携帯端末から情報収集する形式のため、高齢者には抵抗感があるかもしれない。

○概算事業費

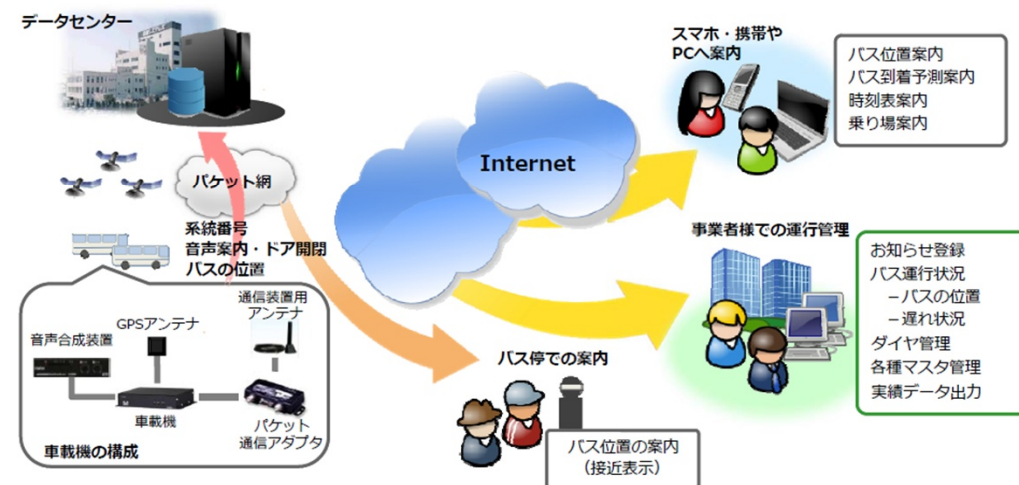
<イニシャルコスト>

・車載機: 9台分
・通信機: 9回線
・初期設定等
合計: 金5,369,760円

<ランニングコスト>

・月額基本料
・管理ID利用料
・通信サービス利用料等
合計: 金54,432円/月
(年間653,184円)

○システムイメージ



○サービスプラン

サービスの比較	主な機能	サービス例① バス位置管理	サービス例② 停留所通過 状況も管理	サービス例③ ダイヤの遅れ 状況も管理	サービス例④ 停留所表示機 へ情報配信
バス事業者様の 運行管理	GPSによるロケーション管理	✓	✓	✓	✓
	停留所の通過状況管理		✓	✓	✓
	ダイヤの遅れ状況管理			✓	✓
バス利用者様の 運行案内	パソコン・携帯へバス位置の案内		✓	✓	✓
	遅れ、到着予測の案内			✓	✓
	停留所表示機へ情報配信				✓
マスタ登録	車両情報の登録	✓	✓	✓	✓
	路線情報の登録		✓	✓	✓
	ダイヤ・配車情報の登録			✓	✓
	停留所表示情報の登録				✓

7. 平成28年度の検討計画(案)

バス検討委員会での協議内容

検討時期	検討内容
6～7月 作業	○ 蟹江線・名港線の利用状況確認 ・ 春季の利用者数の把握、事業者(運転手)ヒアリングによる利用実態の確認 ○ 蟹江線・名港線の定時運行状況の確認 ・ 三重交通の運行記録データによる「遅延状況」の確認 ○ バスロケ導入の検討 ・ 「携帯端末での運行状況の情報を得るタイプ」を想定した導入検討 ○ ICカード化の検討
7月～	○ 上記項目についての協議(優先対応すべき事項を調整)



法定協議会に報告・協議