

議案第 1 号

平成28年度飛島公共交通バス自己評価について

平成28年度の飛島公共交通バスに関する自己評価について、次に定めるところによる。

平成29年 3 月29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

平成 19 年 6 月 1 日設置
 飛島村地域公共交通協議会 幹線系統（県） 平成 28 年 6 月日確保維持計画策定
 （フィーダー系統はコミュニティバスの廃止に伴い対象外）

1. 協議会が目指す地域公共交通の姿

● 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（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



2. 計画の達成状況の評価に関する事項

(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	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。 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	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。 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	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	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。 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 ○ 利用環境整備（駐輪場整備）	○ 住民の公共交通の利用割合（H31年度時調査） ○ 駐輪場整備数（最終年度：8か所）

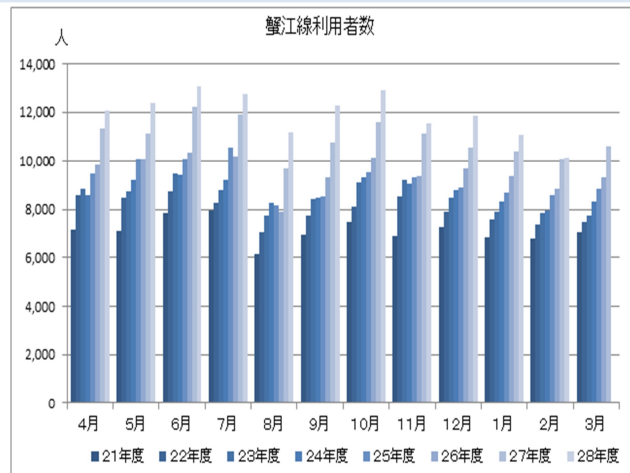
(3) 評価結果について

- 平成28年度の11ヶ月期間(4~2月)の対前年との比較を行った。蟹江線は8.6%の増加(10,336人増)、名港線は2.3%の減少(2,687人減)、海南病院通院支援タクシーは5.4%の減少(30人減)となった。
- 名港線・海南病院通院支援タクシーは減少しているものの、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7.9人、タクシーで0.1人の減少となり、往復で考えれば、約4人の利用が減ったことになる。
- 一方、蟹江線の増加は、1日あたり30人の増加(往復で15人)しており、公共交通全体で考えれば、差し引き約11人の利用が増え、新たな需要創出ができています。
- 蟹江線・名港線は、朝は満車に近い状況で、積み残しが危惧されるほどの利用がなされている。

● 蟹江線の利用者数の推移

	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	11,190
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295	10,741	12,241
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	12,876
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	9,337	11,128	11,513
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876	9,653	10,559	11,857
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	9,340	10,393	11,050
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	8,865	10,072	10,141
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	131,059
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.6%

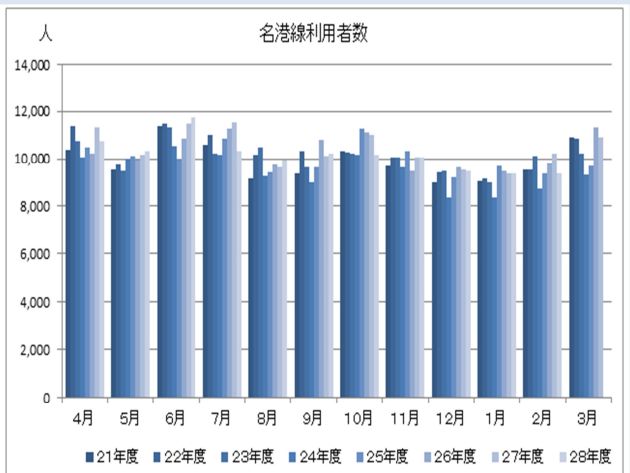
補助金評価	H22(21.10~)	H23(22.10~)	H24(23.10~)	H25(24.10~)	H26(25.10~)	H27(26.10~)	H28(27.10~)	H29(28.10~)
10-9計	91,508	99,049	103,501	108,633	111,525	123,668	137,958	
増加率		8.2%	4.5%	5.0%	2.7%	10.9%		



● 名港線の利用者数の推移

	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	9,950
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	10,217
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105	10,991	10,184
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	9,468	10,036	10,062
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	9,656	9,552	9,467
1月	9,066	9,177	8,986	8,349	9,670	9,499	9,383	9,395
2月	9,528	9,547	10,133	8,764	9,379	9,775	10,193	9,394
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	111,800
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-2.3%

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	124,375	
増加率		-1.2%	-2.5%	-2.5%	6.3%	2.3%		

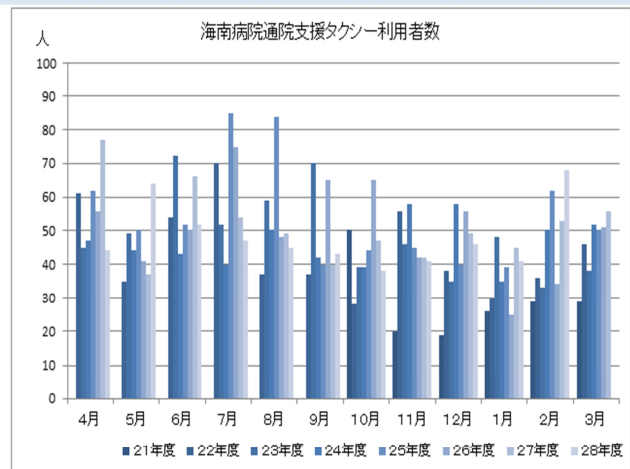


● 海南病院通院支援タクシーの利用者数の推移

	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	45
9月		37	70	42	40	65	40	43
10月	50	28	39	39	44	65	47	38
11月	20	56	46	58	45	42	42	41
12月	19	38	35	58	40	56	49	46
1月	26	30	48	35	39	25	45	41
2月	29	36	33	50	62	34	53	68
3月	29	46	38	52	50	51	56	
合計	173	528	586	558	653	608	615	529
増加率		205.2%	11.0%	-4.8%	17.0%	-6.9%	1.2%	-5.4%

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	468
乗車率(人/回)	1.177	1.153	1.252	1.182	1.185	1.149	1.135	1.130

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	587	
増加率		24.4%	-13.1%	31.7%	-7.5%	-3.1%		



3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

○計画の目標を達成するために行う事業

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

4. 具体的取組みに対する評価

<基本方針1>

- 飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）の評価結果は、前述のとおり。
- 自転車駐輪場等の整備は、コミュニティバスの廃止（H27年3月）にあわせ、計画の初年度（平成27年度）に設置可能箇所に確保している。

<基本方針2>

- 飛島乗合タクシーの「海南病院通院支援タクシー」については、病院診療の多様化にあわせて、病院発村行きのダイヤの増便を行った。
- ネットワークの強化のための随時見直しとしては、定時運行のためのダイヤを見直し、平成29年1月1日より、「蟹江線」のダイヤを改正した。
- 当該ダイヤ見直しにあわせて「バスロケーションシステム」を平成29年1月1日より導入し、住民への周知活動を実施した。

<基本方針3>

- モードの組み合わせによる最適な交通サービスの提供は継続できている。

<基本方針4>

- 高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度は、継続して実施している。
- 利用促進を促す関係者協議については、「飛島公共交通バス検討委員会」を平成28年8月17日に開催し、利用実績の推移、蟹江線のダイヤ見直し、バスロケーションシステムの導入、海南病院通院支援タクシーの増便対応の4テーマについて協議し、事業改善策について取り組みを進めている。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

目標の達成状況に関する課題

- 目標達成状況については、利用者数の推移から、概ね増加傾向にあり、適切に事業展開できていると考える。

公共交通ネットワークに関する課題

- ネットワーク面では、蟹江線・名港線が幹線系統として補助対象路線となっている。当該事業評価では、朝便の満車状況が懸念されつつも、適切に運行できていることを確認している。

公共交通の維持に関する課題

- 平成 21 年度より運行を開始した「コミュニティバス」について、随意事業見直しを行うものの利用者数が増加せず、平成 27 年 3 月をもって廃止した。当該廃止にあわせ、蟹江線の増便対応し、公共交通のサービス維持を進めている。

過去の取組を通して、事業見直しを定期的に行っており、大きな課題は存在していない。

ただし、蟹江線・名港線の朝便に利用者が集中し、積み残しが懸念される状況となっているため、車両の更新時期にあわせ、増便対応について注視している。

6. その他の取組について（アピールポイント）

平成 28 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」を作成した。

当該バス便りをパネルに拡大し、展示しつつ、便りは配布している。

これにより、公共交通事業の定期的な活動報告を行っている。

