

議案第 2 号

飛島村地域公共交通網形成計画（案）について

飛島村地域公共交通網形成計画（案）は、次に定めるところによる。

平成27年 3 月24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 網 形 成 計 画 (案)



平成27年3月

飛 島 村

<目 次>

序章 地域公共交通網形成計画とは	1
1．背景	1
2．検討体制・協議経過	3
3．第1期計画の自己評価・現況分析をふまえた課題抽出とその対応の方向性について	7
4．コミュニティバスの廃止課題抽出とその対応の方向性について	8
5．第1期計画の概要	9
6．コミュニティバスの事業経過	10
7．計画事業の実施状況確認	12
8．第1期計画の取組状況のとりまとめ	13
第1章 飛島村における地域公共交通を取り巻く現状実態	15
1．人口動向	15
2．第4次飛島村総合計画での位置づけ	25
3．飛島村都市計画マスタープランでの位置づけ	26
4．広域的視点からみた飛島村を取り巻く状況：隣接市の公共交通施策	27
5．飛島村におけるその他交通施策について	29
第2章 住民意向について	31
1．調査概要	31
2．調査結果（総括）	33
第3章 利用者の意向について	41
1．調査概要について	41
2．蟹江線（公民館分館行き）の調査結果について	42
3．蟹江線（近鉄蟹江駅行き）の調査結果について	47
4．コミュニティバス蟹江線（役場行き）の調査結果について	52
5．コミュニティバス蟹江線（近鉄蟹江駅行き）の調査結果について	56
第4章 関係者の意向について	60
1．飛島村議会・住民等からの要請事項について	60
2．運行事業者からみた公共交通の現状実態	61
第5章 飛島村における公共交通の課題問題点	63
1．現況分析・アンケート・ヒアリング等からみた課題問題点	63
2．運行事業の対応協議結果	65

第6章 飛島村における地域公共交通の基本的な考え方について	74
1. 飛島村における地域公共交通の将来像	74
2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針	74
3. 計画の区域	75
4. 計画期間	75
5. 計画の目標	76
6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	77
7. 将来の公共交通ネットワークイメージ	79
8. 事業スケジュールについて	80
9. 計画の達成状況の評価	81

序章 地域公共交通網形成計画とは

1. 背景

(1) 飛島村における公共交通の実態と取り組み

飛島村の公共交通は、鉄軌道はなく、平成 21 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なんとか維持され路線廃止の懸念があり、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。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（第 1 期）」を策定し、平成 21 年度より実証運行を開始している。

地域公共交通総合連携計画（第 1 期）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¹」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た。

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た。

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た。

(2) 地域公共交通網形成計画の見直し

「飛島村地域公共交通総合連携計画」を平成 20 年 12 月に策定後、約 6 年を経過する。

当該計画の計画期間は、平成 21 年度から 25 年度末としていたが、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会にて 1 年間期間延長して 26 年度末までとし、平成 27 年度以降の対応のため計画の見直しが必要であった。

そこで、第 1 期計画の実施状況を振り返りつつ、飛島村における地域公共交通の実態を再確認し、第 2 期計画を策定した。

(3) 関係法の改正について

次頁に示すように、国及び地方公共交通団体が「交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする」交通政策基本法が平成 25 年 12 月に施行され、また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正をふまえ、地域公共交通総合連携計画から「地域公共交通網形成計画」に交通に関す

¹ 地域内フィーダー系統＝地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱では「地域間幹線系統と一体として地域の生活交通ネットワークを形成するもの」とし、幹線系統でカバーできない部分に対応する支線的路線を指す。

る計画変更がなされている。これをふまえ、飛島村においても、次期交通計画として、「飛島村地域公共交通網形成計画」の策定が求められた。

● 交通政策基本法（平成 25 年 12 月 4 日法律第 92 号）

（目的）

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

（交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識）

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

● 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）の一部改正

（目的）

第一条 この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網（以下「地域公共交通網」という）の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

下線部分が改正による変更箇所

2. 検討体制・協議経過

(1) 検討体制

地域公共交通網形成計画の策定にあたり、地域公共交通活性化再生法定協議会・飛島村地域公共交通バス検討委員会により、協議した。

○飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会委員名簿（第4条関係）

敬称略・順不同

委員区分	職 名	氏 名	役職名
第1号	飛島村議会議長	鈴木 康祐	監事
	飛島村区長会長	前田 盛夫	
	名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会会長	嶺木 昌行	監事
	偕行会リハビリテーション病院事務部長	澤田 昭宏	
第2号	愛知工業大学工学部客員教授	伊豆原 浩二	座長
第3号	国土交通省中部運輸局 愛知運輸支局首席運輸企画専門官	後藤 英丸	
第4号	国土交通省中部地方整備局 名古屋港湾事務所企画調整課長	板生 考司	
第5号	三重交通㈱桑名営業所長	大井 秀寿	
	名古屋近鉄タクシー㈱蟹江営業所長	山口 敏治	
第6号	公益社団法人愛知県バス協会専務理事	古田 寛	
第7号	愛知県交通運輸産業労働組合協議会議長	大久保 彰	
第8号	愛知県地域振興部交通対策課主幹	古橋 昭	
	愛知県海部建設事務所維持管理課長	今村 三千夫	
	愛知県港警察署交通課長	岡田 武彦	
	愛知県蟹江警察署交通課長	大西 優	
	名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課長	長嶋 利久	
	名古屋港管理組合 企画調整室長	錦見 桂司	
	名古屋港管理組合 港営部長	中山 武彦	
	弥富市総務部長	佐藤 勝義	
	蟹江町政策推進室長	服部 康彦	
	飛島村村長	久野 時男	会長
	飛島村副村長	服部 高幹	副会長

注：計画策定時点（平成27年3月）の委員名簿

○飛島村地域公共交通バス検討委員会名簿（第2条関係）

敬称略・順不同

委員区分	職 名	氏 名	役職名
第1号	愛知工業大学工学部客員教授	伊豆原 浩二	会長
第2号	飛島村議会議員	橋本 涉	副会長
	飛島村議会議員	井田 晴己	
第3号	飛島村区長会長	前田 盛夫	
第4号	飛島村老人クラブ連合会会長	鈴木 義男	
第5号	名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会事務局長	多度 博行	
第6号	飛島村副村長	服部 高幹	
	飛島村教育長	田宮 知行	
	飛島村会計管理者	加藤 重和	
	飛島村総務部長	貝沼 朗史	
	飛島村開発部長	堀田 一也	
	飛島村民生部長	久野 眞澄	
	飛島村教育部長	早川 忠孝	
第7号	三重交通(株)桑名営業所長	大井 秀寿	
	名古屋近鉄タクシー(株)蟹江営業所長	山口 敏治	

注：第1回会議時（平成25年7月23日）の委員名簿

(2) 協議経過

年度	組織	日時	協議内容
平成 25 年度	法定協議会	第 1 回 平成 25 年 6 月 28 日	○ 飛島公共交通バス利用実績について ○ 生活交通ネットワーク計画について ○ 地域公共交通総合連携計画の見直しについて
	バス検討委員会	第 1 回 平成 25 年 7 月 23 日	○ 趣旨説明・委員会設置について ○ 飛島村地域公共交通の利用実態と法定協議会での自己評価状況 ○ 飛島村地域公共交通総合連携計画の実施状況と検討課題 ○ 住民向けアンケート調査案について
	住民検討会	平成 25 年 9 月 27 日	○ 飛島公共交通バスの現況について ○ 蟹江線の対応について ○ 名港線の対応について ○ コミュニティバスの対応について ○ 海南病院通院支援タクシーの対応について
	バス検討委員会	第 2 回 平成 25 年 10 月 10 日	○ 飛島公共交通バスの現況について ○ 住民アンケート調査（速報）について ○ 蟹江線の対応について ○ 名港線の対応について ○ コミュニティバスの対応について ○ 海南病院通院支援タクシーの対応について
	バス検討委員会	第 3 回 平成 25 年 12 月 10 日	○ 第 2 回検討委員会での指摘事項とその対応 ○ 住民アンケート調査結果について ○ コミュニティバスの対応
	法定協議会	第 2 回 平成 26 年 2 月 19 日	○ バス検討委員会の協議経過 ○ 地域公共交通総合連携計画（素案）について
	法定協議会	第 3 回 平成 26 年 3 月 19 日	○ 地域公共交通総合連携計画（案）について
平成 26 年度	バス検討委員会	第 1 回 平成 26 年 4 月 23 日	○ 検討経緯（法定協議会等での協議結果）について ○ コミュニティバスに関する住民向け広報資料について ○ コミュニティバスの事業改善について
	バス検討委員会	第 2 回 平成 26 年 6 月 18 日	○ 飛島公共交通バス利用実績について ○ バス停駐輪場の設置検討について
	法定協議会	第 1 回 平成 26 年 6 月 27 日	○ バス検討委員会での協議状況報告 ○ 生活交通ネットワーク計画について
	バス検討委員会	第 3 回 平成 26 年 9 月 11 日	○ 飛島公共交通バス利用実績について ○ コミュニティバスの今後の対応について ○ 計画の見直し対応について
	法定協議会	第 2 回 平成 26 年 9 月 26 日	○ 飛島公共交通バス利用実績とバス検討委員会での協議結果について ○ 飛島コミュニティバスの廃止及び飛島公共交通バス（蟹江線）の増便対応について ○ 地域公共交通総合連携計画から地域公共交通網形成計画への見直しとその協議スケジュール
	バス検討委員会	第 4 回 平成 26 年 12 月 17 日	○ 地域公共交通網形成計画（案）について
	法定協議会	第 3 回 平成 27 年 1 月 22 日	○ 地域公共交通網形成計画（案）について
	法定協議会	第 4 回 平成 27 年 3 月 24 日	○ 地域公共交通網形成計画について

（３）パブリックコメントの実施

飛島村では、村民が村政へ積極的に参加し、村民との協働による開かれた村政をつくっていくために、村民等の意見等を村政に反映させることができるようパブリックコメント手続きを導入している。

パブリックコメント手続きとは、村の施策の立案に当たり、あらかじめ案を公表し、広く村民等から意見や情報を求め、これを考慮して意思決定を行うとともに、提出された意見及びそれに対する村の考え方等を公表する一連の手続きをいう。

飛島村地域公共交通網形成計画の策定にあたり、パブリックコメントを実施した。

○募集期間

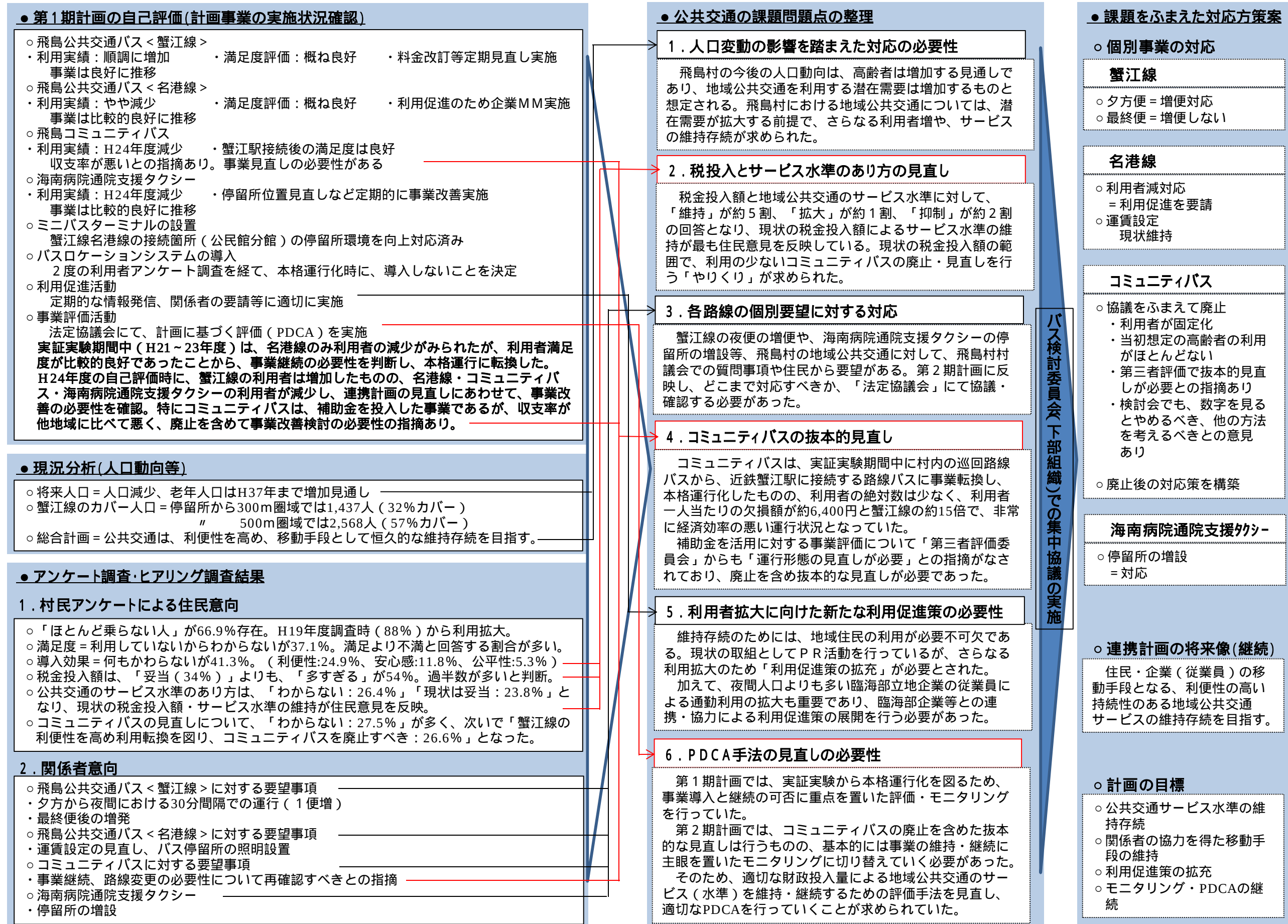
平成 27 年 2 月 10 日～平成 27 年 3 月 11 日

○募集期間中に指摘された意見

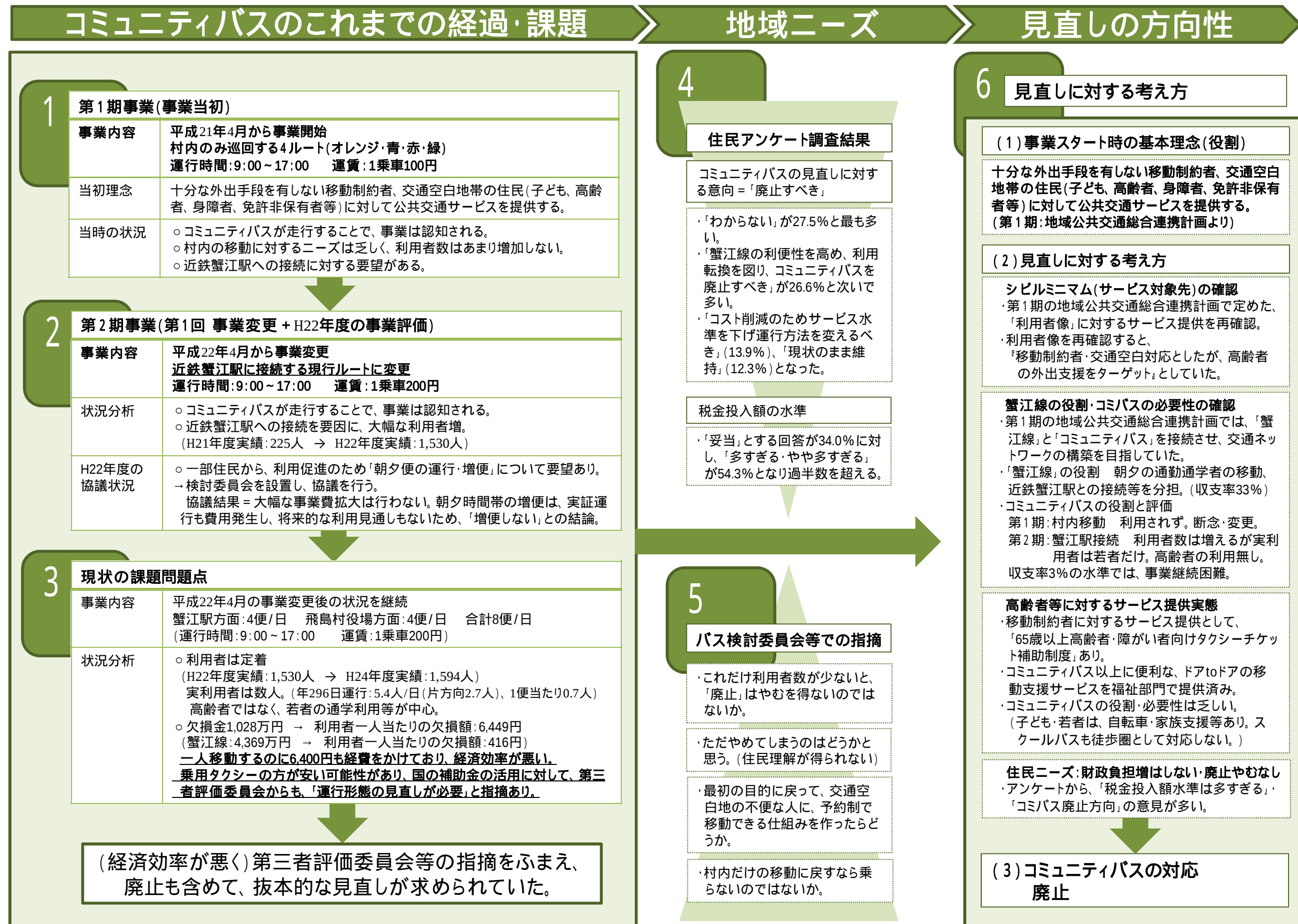
特になし

パブリックコメント期間中に村民からの指摘は特になかったが、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会委員から別途修正指摘があり、その対応を行っている。

3. 第1期計画の自己評価・現況分析をふまえた課題抽出とその対応の方向性について



バス検討委員会(下部組織)での集中協議の実施



5. 第1期計画の概要

(1) 課題問題点と要望 (H20 年当時)

- 村民にとっては飛島バス・三重交通南桑名線は利用できていない
 - ・ 蟹江線しか利用できなかった
- 限られた移動制約者への対応：福祉巡回バス・福祉タクシー料金助成事業
 - ・ 敬老センターの巡回バスと、障害者向けタクシー料金助成のみ
- 住民アンケート調査での要望（住民ニーズ）
 - ・ 移動制約者は、「週1回程度の通院等利用」を要望
 - ・ 受益者負担と行政負担の適切なバランス確保によるサービス確保
- 企業調査からみた課題・要望（企業ニーズ）
 - ・ 近鉄蟹江駅、名港線との双方向接続
 - ・ 企業の社会貢献意識の萌芽と事業協力への期待を確認

(2) 飛島村における公共交通の基本方針（将来イメージ）

- 住民・企業（従業員）の「生活の足」を確保し、地域ニーズに対応した公平で利便性の高い持続性のある地域公共交通サービスを提供する。

(3) 基本方針を達成するための基本目標

- 近鉄蟹江駅・名古屋港の双方向接続
- 公共交通のない交通空白地帯の解消
- 利用イメージを想定した公共交通事業の設定
- ハード、ソフト面からの利用促進・支援策の展開
- 行政負担を効果的に活用した持続性のある公共交通ネットワークの確立

(4) 計画期間

- 6カ年（平成21年度～平成26年度）

計画当初は25年度までの5カ年計画。法定協議会にて1カ年延長した。

(5) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

No	事業内容	主な実施主体
1	飛島公共交通バスの実証実験運行	三重交通
2	飛島コミュニティバスの実証実験運行	三重交通
3	海南病院通院支援タクシーの実証実験運行	名古屋近鉄タクシー
4	ミニバスターミナルの設置等環境整備	法定協議会
5	バスロケーションシステムの導入	法定協議会・三重交通
6	利用促進活動	法定協議会・企業
7	事業評価活動(モニタリング・評価のための調査分析)	法定協議会

6. コミュニティバスの事業経過

(1) 事業当初の取組

- ・コミュニティバス事業は、平成 21 年 4 月から事業開始。当時は村内のみ巡回する 4 ルート（オレンジ・青・赤・緑）で運行。
- ・近鉄蟹江駅への乗り入れ要望が強く、平成 22 年 4 月から、村内を巡回後、近鉄蟹江駅に接続する現状のルートに変更。
（9:00～16:30 1 日あたり蟹江方面 4 便+村方面 4 便 = 計 8 便運行）

(2) 平成 22 年度当時の検討内容

- ・一部の村民から、コミュニティバスの利用促進のため「朝夕便の運行・増便（実験運行）」について要望あり。
- ・「朝夕便の運行・増便」について、検討委員会を設置し、協議を行う。

(3) 平成 22 年度当時の委員会・法定協議会の結論

- ・大幅な事業費拡大は行わない。
- ・朝夕時間帯の増便は、実験運行も費用発生、将来的な見通しもないことから、「実施しない」と結論付ける。
- ・利用者数の推移等、経過観察しながら、現状のまま事業継続することとした。

(4) 平成 25 年度 現時点での問題認識

利用実績推移

- ・H22 年度から H23 年度までは増加。H24 年度に減少に転じる。

第三者評価委員会での指摘

- ・「運行形態の見直しが必要と史料」
- ・口頭にて、他自治体と比較して非常に収支率が悪い点を指摘される。
飛島村コミュニティバスの収支率 = 約 2.5%
（中部運輸局管内の同種事業を行う約 8 割の自治体の収支率は 10% を超える）

コミュニティバスは、事業費拡大を行わない範囲で、これまで事業改善を行ってきたが、平成 24 年度の利用者の減少、第三者評価委員会での収支率の改善に対する指摘などをふまえて、廃止を含め対応方策について検討が求められた。

(参考) コミュニティバスの収支構造 (平成 25 年度検討資料)

○ 収益

A : 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 (ノ) = 8 円 26 銭/km

B : 計画実車走行キロ (ヲ) = 42,336.0km/年

C : 補助対象系統の経常収益の見込み額 (A × B) = 349,695 円

○ 費用

D : 当該会社の経常費用 (口) = 7,247,927 千円

E : 当該会社の実車走行キロ (ハ) = 22,356,471.8km/年

F : 当該会社の実車走行キロ当たり経常費用 (D/E) = 324 円 19 銭/km

G : 補助対象の経常費用の見込み額 (F × B) = 13,852,762 円

○ 補助対象路線の収支率

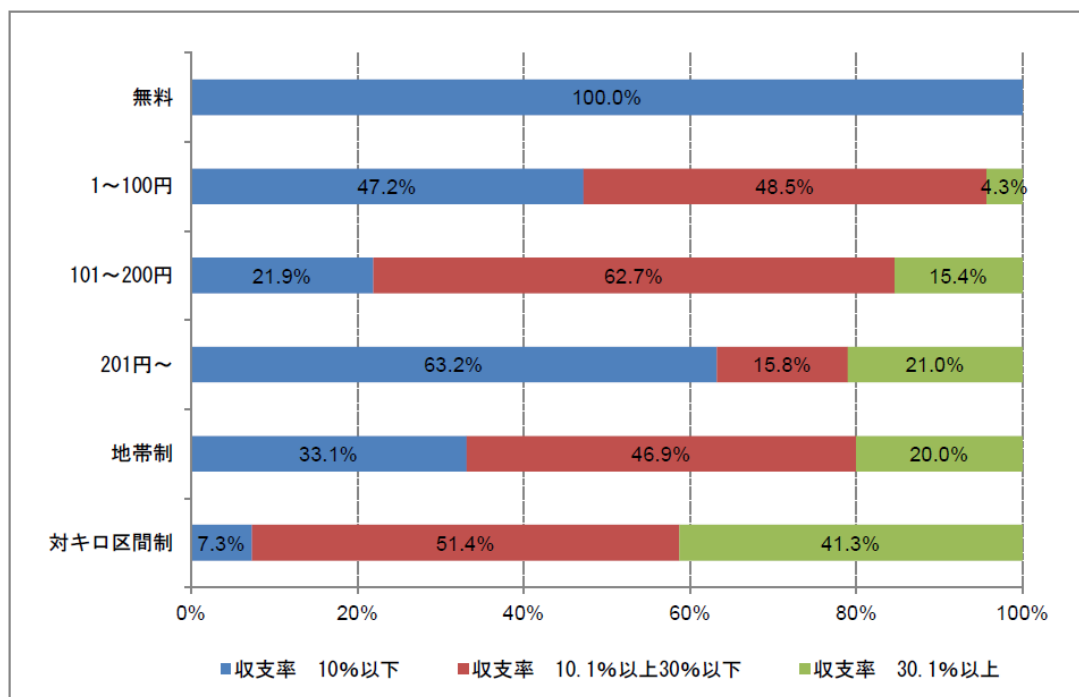
$C/G = 349,695 \text{ 円} / 13,852,762 \text{ 円} \times 100 = \underline{2.5\%}$

飛島村コミュニティバスは、大人 1 乗車 200 円の定額制で、同じ 200 円で運賃設定を行っている他自治体の収支率は、10%以下は 21.9%で、約 8 割の自治体は収益率 10%を超えている。飛島コミュニティバスの収益率が非常に低いことがわかる。

● 中部運輸局管内のコミュニティバスの収支率

収支率 = 系統・エリア別の運賃収入を系統・エリア別の運行経費で除した値

図表序-1 中部運輸局管内におけるコミュニティバスの収支状況



資料：中部運輸局自動車交通部「地域公共交通実態調査」集計結果（平成 24 年 3 月末）
平成 25 年 3 月 26 日プレスリリースより

7. 計画事業の実施状況確認

地域公共交通総合連携計画の計画事業について、取組成果について総括を行った。下記の通り。

図表序-2 地域公共交通総合連携計画の計画事業の取組成果

No	事業内容	取組概要	取組成果（評価）		
			利用実績	満足度評価 満足度（不満度）	総括
1	飛島公共交通バス ＜蟹江線＞	・法定協議会により事業着手 ・H21.4～実証実験開始 ・H23.4～料金・一部ダイヤ改定 ・H24.4～本格運行化	・H22：11.8%増 ・H23：6.6%増 ・H24：2.5%増	・H21：59.9（28.4） ・H22：53.8（27.1） ・H23：49.5（27.6）	・利用実績は順調に増加 ・満足度も良好 ・料金改定等定期見直し実施 事業は良好に推移
	＜名港線＞	・法定協議会により事業着手 ・H21.4～運行委託先変更・実証実験開始 ・H21 年度：県と臨海企業へのMM実施 ・H24.4～本格運行化	・H22：3.8%増 ・H23：<u>2.0%減</u> ・H24：<u>6.0%減</u>	・H21：48.5（48.3） ・H22：57.0（40.3） ・H23：50.7（32.2）	・利用者はやや減少気味 ・企業MM実施 ・満足度は良好 ○事業は、比較的良好に推移
2	飛島コミュニティバス	・法定協議会により事業着手 ・H21.4～村内巡回で実証実験開始 ・H22.4～蟹江駅接続に事業変更 ・H24.4～本格運行化	・H22：580%増 ・H23：23.3%増 ・H24：<u>15.5 減</u>	・H23：すべての項目で75%以上の満足度 ・若干の不満点：バス停留所待機施設、定時性	・利用者はH24年度に減少 ・蟹江駅接続後の満足度は良好 ○<u>収支率が悪いとの指摘あり</u>
3	海南病院通院支援タクシー	・法定協議会により事業着手 ・H21.10～路線不定期で実証実験開始 ・H22.10～区域運行に転換 ・H24.4～停留所位置見直し+本格運行化	・H22：35.3%増 ・H23：11.0%増 ・H24：<u>4.8 減</u>	満足度調査は未実施 H23 年度に老人クラブ連合会役員会を中心に要望確認。停留所見直し実施。	・利用者はH24年度に減少 ・停留所位置見直しなど定期的に事業改善実施 ○事業は、比較的良好に推移
4	ミニバスターミナル	・H22 年度：設置のための検討実施 ・H23 年度：停留所施設の整備実施	—	—	蟹江線・名港線の接続箇所（公民館分館）の停留所環境を向上対応済み。
5	バスロケーションシステム	・H22・23 年度：利用者アンケートで導入時の利用意向を調査 ・H23 年度：導入可否を検討	—	—	2 度の利用者アンケート調査、本格運行化を契機に、導入しないことを決定。
6	利用促進活動	・飛島村により毎年イベント時に情報発信 ・老人クラブ等関係者への個別要請実施	—	—	定期的な情報発信、関係者の要請等適切に実施。
7	事業評価活動	・毎年法定協議会にて自己評価実施 ・本格運行化時活性化事業の総括実施	—	—	法定協議会にて、計画に基づく評価（PDCA）を実施。

8. 第1期計画の取組状況のとりまとめ

(1) 第1期計画の事業評価（実証実験期間中）

地域公共交通総合連携計画の事業評価としては、「実証実験期間中」では下記の指標から評価を行うこととしていた。

- 飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）
 - 指標1：利用者推移・運行経費に占める運賃収入割合の向上（対前年比プラス）
 - 指標2：利用者満足度の向上
- 飛島コミュニティバス
 - 指標1：利用者推移にみる必要性評価（対前年比プラス）
 - 指標2：利用者満足度の向上
- 海南病院通院支援タクシー
 - 指標1：利用者推移にみる必要性評価（対前年比プラス）
 - 指標2：乗合率・運行経費に占める運賃収入割合の向上（対前年比プラス）

実証実験期間中（平成 21～23 年度）は、名港線のみ利用者の減少がみられたが、利用者満足度が比較的良好であったことから、事業継続の必要性を判断し、本格運行に転換した。

(2) 本格運行後の事業評価

本格運行後（平成 24 年度～）は、地域公共交通確保維持改善事業の補助金活用を通して、法定協議会にて「自己評価」を実施してきた。

平成 24 年度の自己評価時に、蟹江線の利用者は増加したものの、名港線・コミュニティバス・海南病院通院支援タクシーの利用者が減少し、地域公共交通総合連携計画の改定に合わせて、事業改善の必要性を確認した。

特に、コミュニティバスについては、補助金を投入した事業であるものの、収支率が他地域に比べて悪いため、廃止を含め事業改善検討の必要性が指摘された。

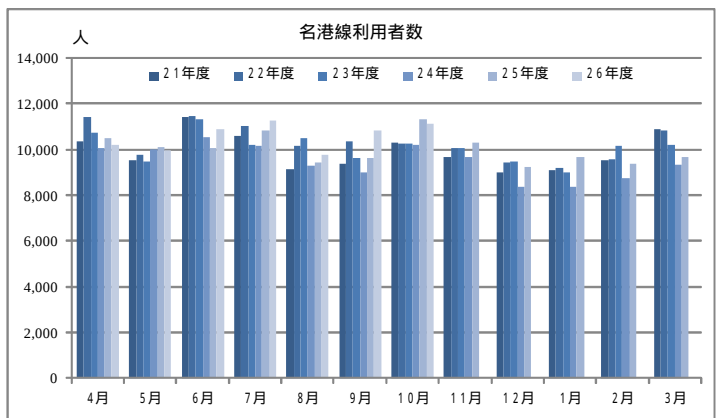
図表序-3 飛島公共交通バスの利用実績推移

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
4月	10,361	11,387	10,740	10,053	10,504	10,196
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099	9,946
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	
1月	9,066	9,177	8,986	8,349	9,670	
2月	9,528	9,547	10,133	8,764	9,379	
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	9,679	
合計	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	73,939
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	

3.0%

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(26.10～)
10-9計	122,606	121,194	118,124	115,147	122,388	
増加率		-1.2%	-2.5%	-2.5%	6.3%	

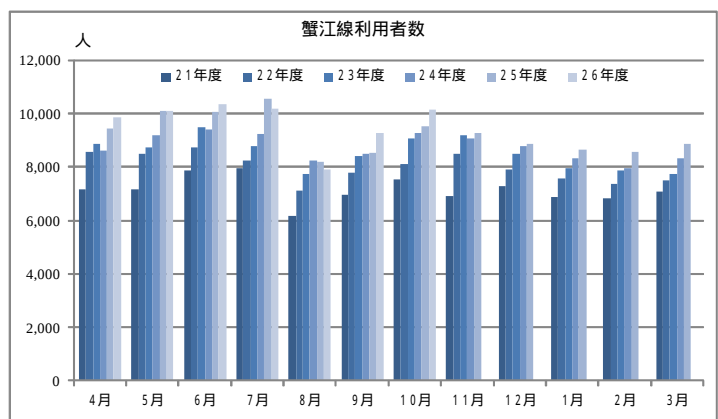


蟹江線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454	9,846
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549	10,194
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876	
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	8,864	
合計	85,831	95,988	102,361	104,904	110,710	67,868
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	

2.2%

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

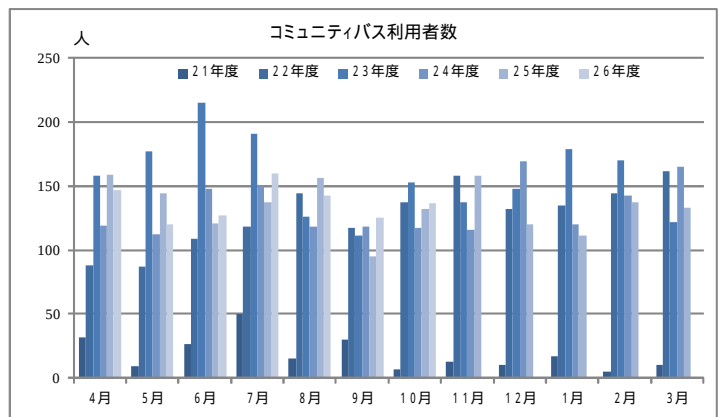


コミュニティバス利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
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	
12月	10	132	148	169	120	
1月	17	135	179	120	111	
2月	5	144	170	142	137	
3月	10	161	122	165	133	
合計	225	1,530	1,887	1,594	1,603	957
増加率		580.0%	23.3%	-15.5%	0.6%	

1.4%

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(26.10～)
10-9計	725	1,845	1,674	1,641	1,612	
増加率		154.5%	-9.3%	-2.0%	-1.8%	



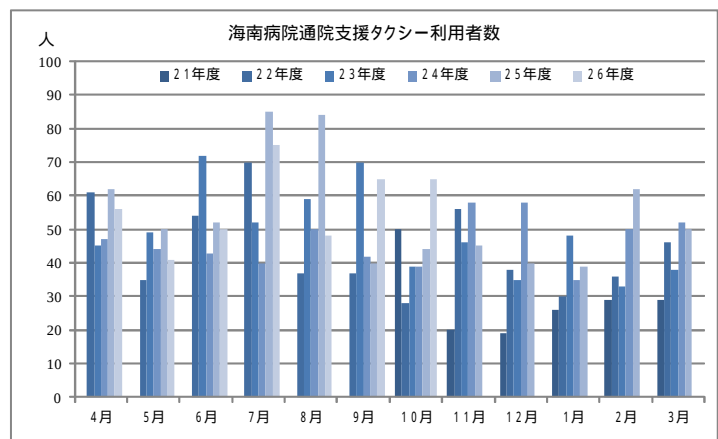
海南病院通院支援タクシー利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
4月		61	45	47	62	56
5月		35	49	44	50	41
6月		54	72	43	52	50
7月		70	52	40	85	75
8月		37	59	50	84	48
9月		37	70	42	40	65
10月	50	28	39	39	44	65
11月	20	56	46	58	45	
12月	19	38	35	58	40	
1月	26	30	48	35	39	
2月	29	36	33	50	62	
3月	29	46	38	52	50	
合計	173	528	586	558	653	400
増加率		205.2%	11.0%	-4.8%	17.0%	

-4.1%

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
運行回数	147	458	468	472	551	347
乗車率(人/回)	1.177	1.153	1.252	1.182	1.185	1.153

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)	H27(26.10～)
10-9計	467	581	505	665	615	
増加率		24.4%	-13.1%	31.7%	-7.5%	



第1章 飛島村における地域公共交通を取り巻く現状実態

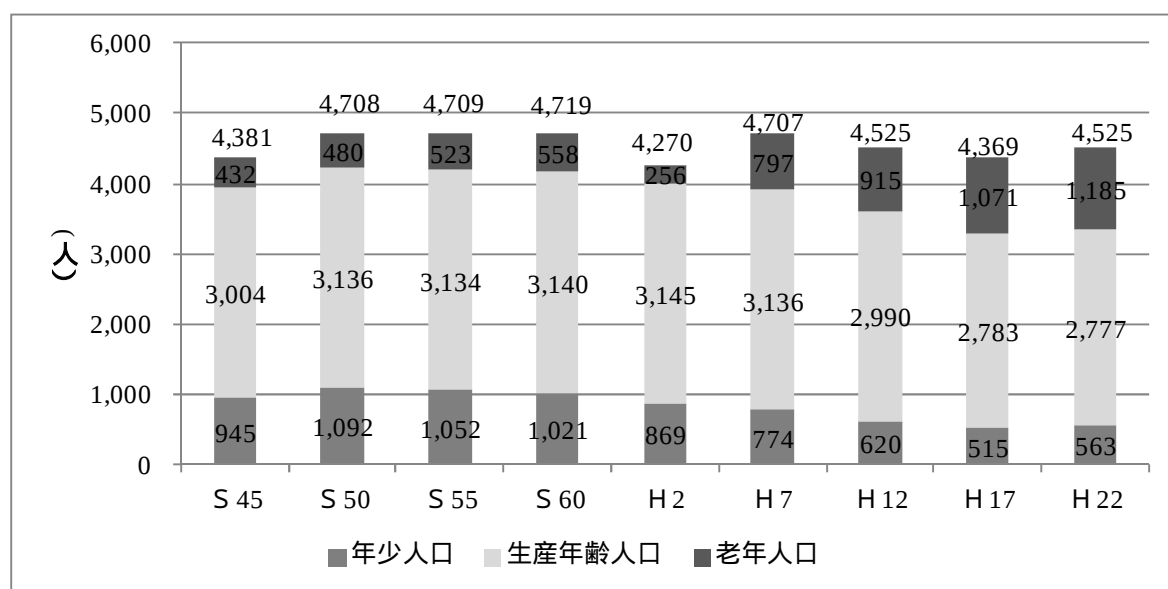
1. 人口動向

(1) これまでの人口推移

国勢調査からみた飛島村の人口推移をみると、平成 22 年は 4,525 人であり、平成 17 年比較では増加した。

変動の構造をみると、65 歳以上の老年人口が増加傾向にあり、15～64 歳の生産年齢人口は減少傾向にある。15 歳未満の年少人口については、減少傾向にあったが、平成 22 年は増加した。

図表 1-1 国勢調査からみた飛島村の人口推移



	年少人口	生産年齢人口	老年人口	小計
S45	945	3,004	432	4,381
S50	1,092	3,136	480	4,708
S55	1,052	3,134	523	4,709
S60	1,021	3,140	558	4,719
H2	869	3,145	256	4,270
H7	774	3,136	797	4,707
H12	620	2,990	915	4,525
H17	515	2,783	1,071	4,369
H22	563	2,777	1,185	4,525

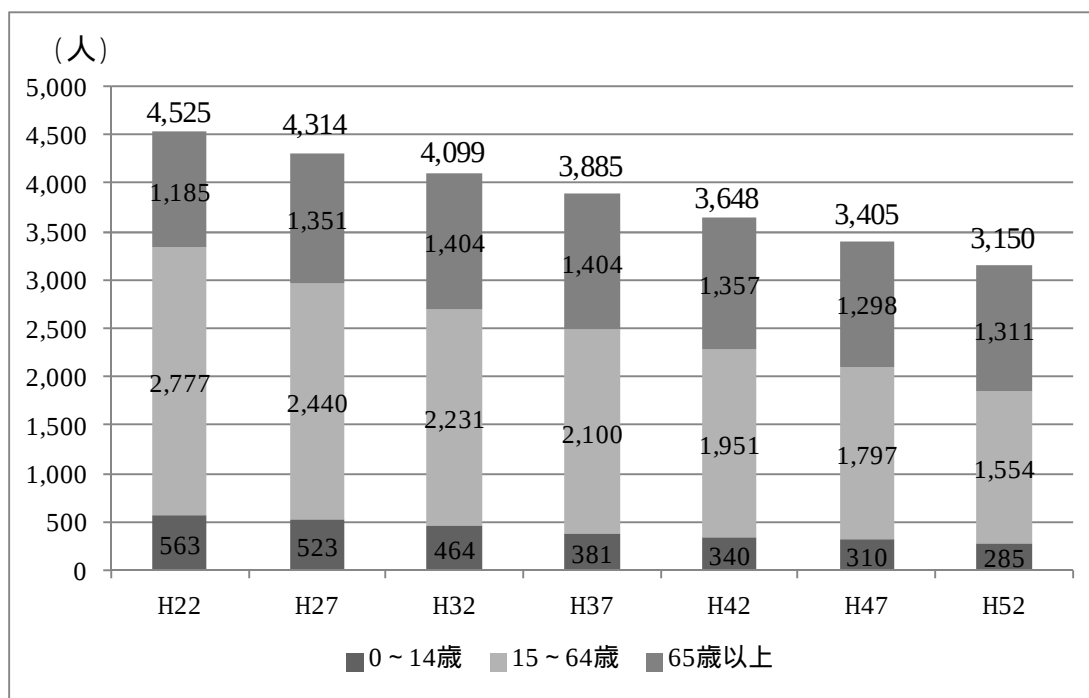
資料：国勢調査（5 年に 1 回の調査で最新データは平成 22 年調査）

(2) 今後の人口見通し

国立社会保障・人口問題研究所による飛島村の将来推計人口を確認すると、下記の通り、総人口は減少する見通しである。

年齢3区分での内訳をみると、年少人口（15歳未満）と生産年齢人口（15～64歳）は減少し、老年人口（65歳以上）は平成37年の25年先まで増加すると見通している。

図表 1-2 飛島村の将来推計人口



単位:人	2010年 H22	2015年 H27	2020年 H32	2025年 H37	2030年 H42	2035年 H47	2040年 H52
総数	4,525	4,314	4,099	3,885	3,648	3,405	3,150
0～14歳	563	523	464	381	340	310	285
15～64歳	2,777	2,440	2,231	2,100	1,951	1,797	1,554
65歳以上	1,185	1,351	1,404	1,404	1,357	1,298	1,311

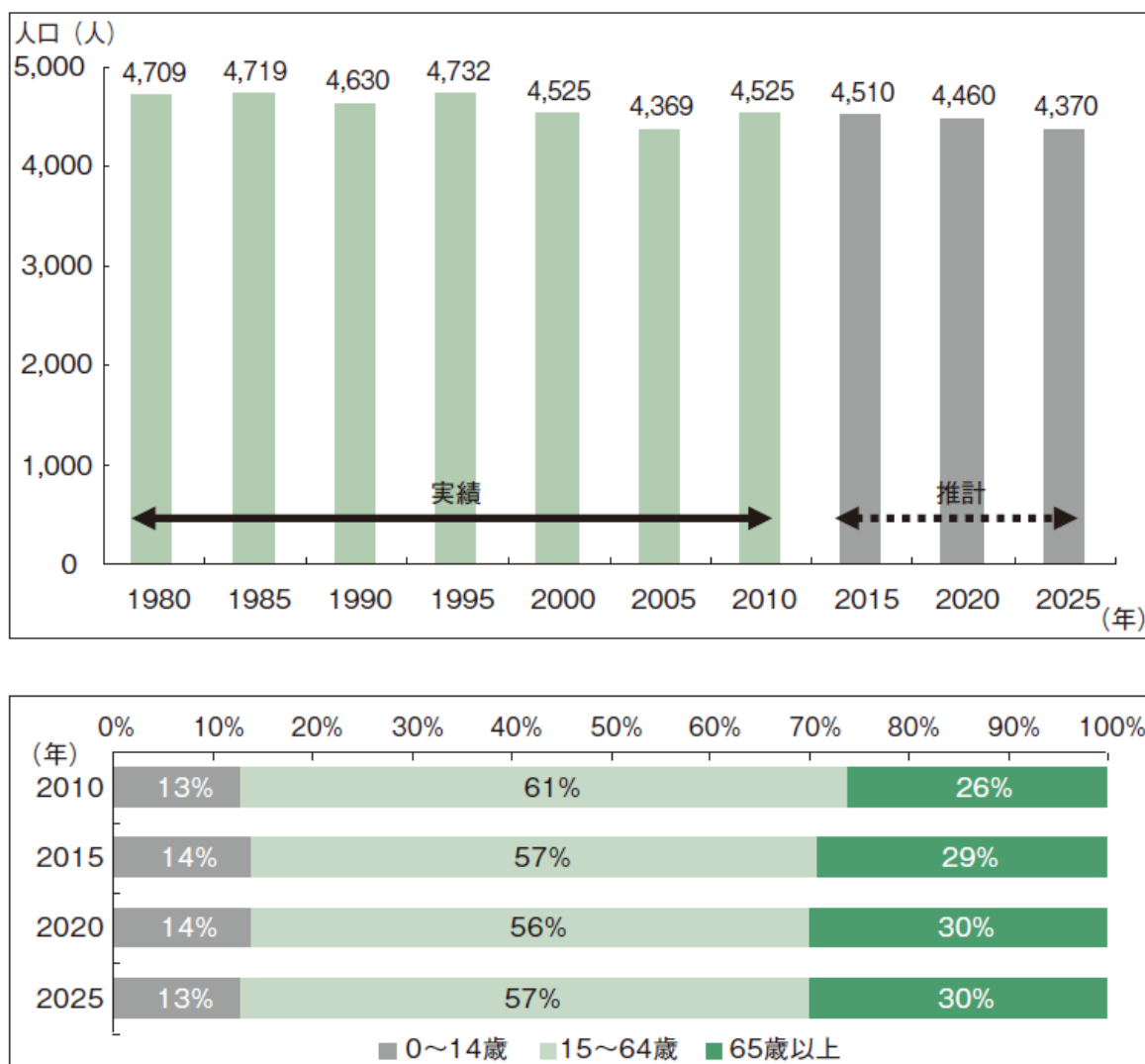
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成25年3月推計）

(3) 総合計画にみる将来人口計画

平成 25 年 3 月に策定した「第 4 次飛島村総合計画」では、2025（平成 37）年までの将来人口を計画している。

将来人口見通しでは、2010（平成 22）年以降、減少すると見通しているものの、新規住宅地の整備とともに、住民が住み続けたいと思う、あるいは子どもを産み育てたいと思うような取り組みを強化することによって、2022（平成 34）年度の将来人口は「5,000 人」を目指す計画策定を行っている。

図表 1-3 第 4 次飛島村総合計画での将来人口見通し



資料：「第 4 次飛島村総合計画」（平成 25 年 3 月）より

(4) 流出入人口 (15 歳以上)

国勢調査における飛島村の流出入人口は下表のようになっている。

通勤は臨海部企業への流入が圧倒的に多く、夜間人口の 4,525 人を大きく上回る 9,979 人が流入している。

一方の通学では、名古屋市等村外に流出している。

平成 17 年・22 年の比較では、流入は減少し、流出は増加した。

通勤通学の流出入人口の多くは、鉄道・飛島公共交通バスの潜在利用者となる。

図表 1-4 流出入人口 (上表 : H17 年 下表 : H22 年)

区分	流出人口			流入人口		
	総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
名古屋市	625	452	173	5,011	4,994	17
弥富市	257	242	15	1,127	1,126	1
蟹江町	82	78	4	567	565	2
津島市	47	44	3	391	391	
愛西市	29	28	1	431	431	
稲沢市	15	10	5	188	186	2
一宮市	10	8	2	192	185	7
豊田市	14	7	7	42	38	4
日進市	13	5	8	21	21	
その他	195	159	36	2,662	2,613	49
総数	1,287	1,033	254	10,632	10,550	82

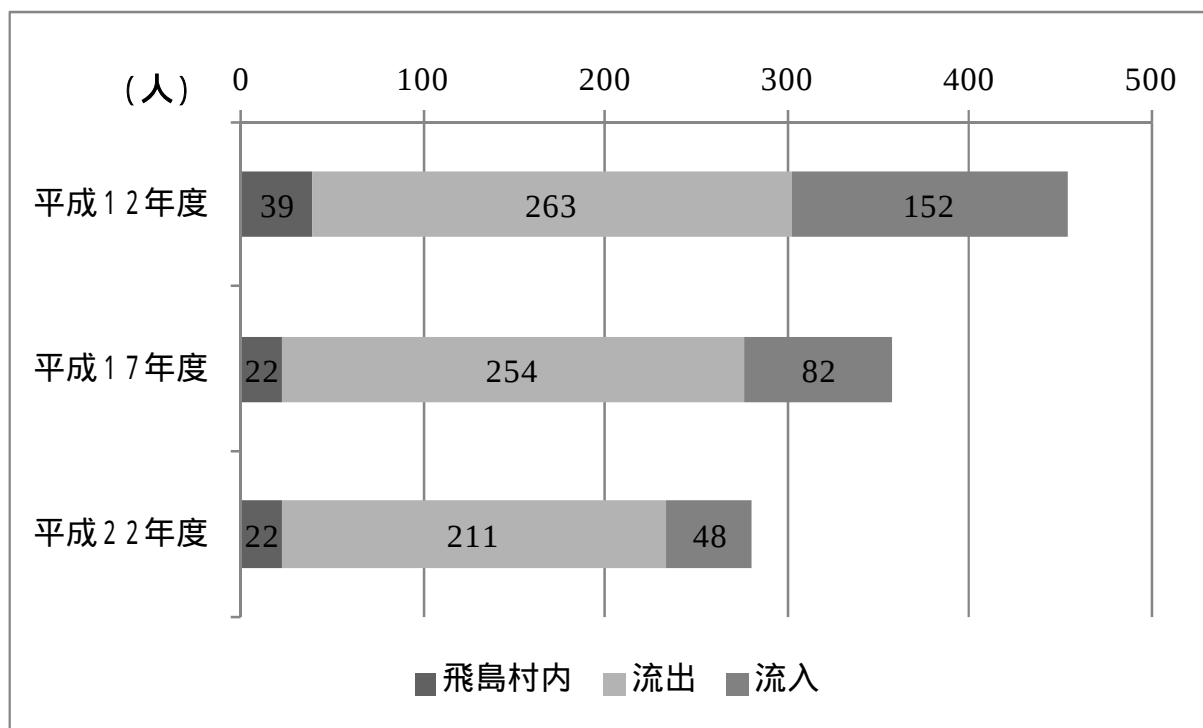
資料 : 平成 17 年国勢調査

区分	流出人口			流入人口		
	総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
名古屋市	627	492	135	4,534	4,520	14
弥富市	324	313	11	1,025	1,024	1
蟹江町	80	80		635	634	1
津島市	63	49	14	350	349	1
愛西市	39	37	2	405	402	3
あま市	20	20		315	315	
稲沢市	23	18	5	183	182	1
刈谷市	11	11		32	31	1
一宮市	12	10	2	194	192	2
その他	188	146	42	2,354	2,330	24
総数	1,387	1,176	211	10,027	9,979	48

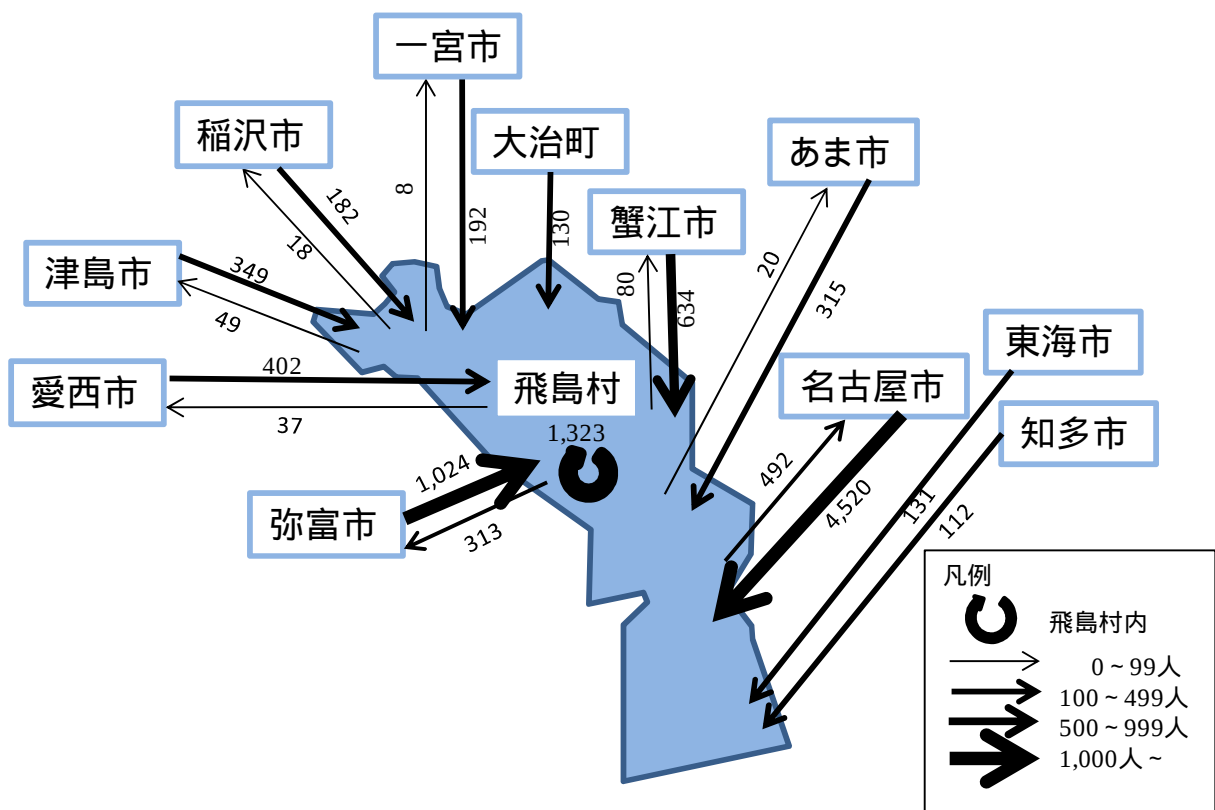
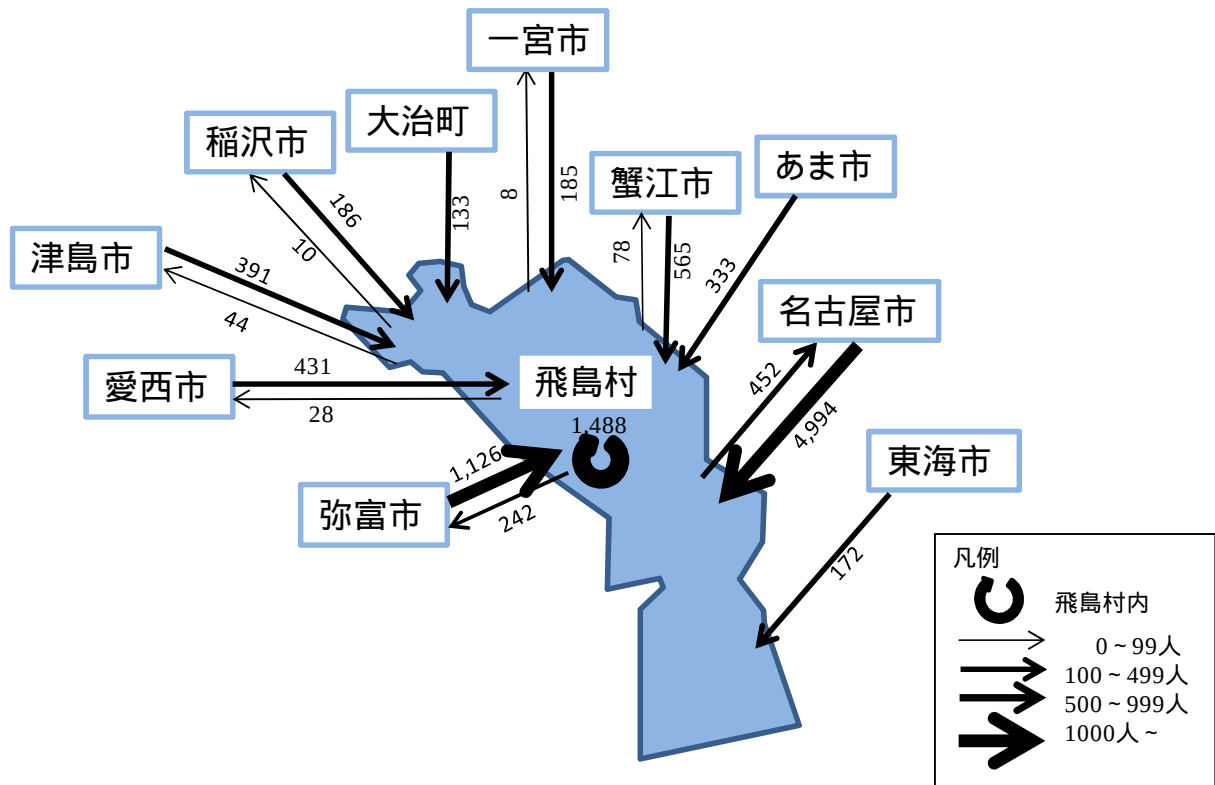
資料 : 平成 22 年国勢調査

(5 年に 1 回の調査で最新データは平成 22 年調査)

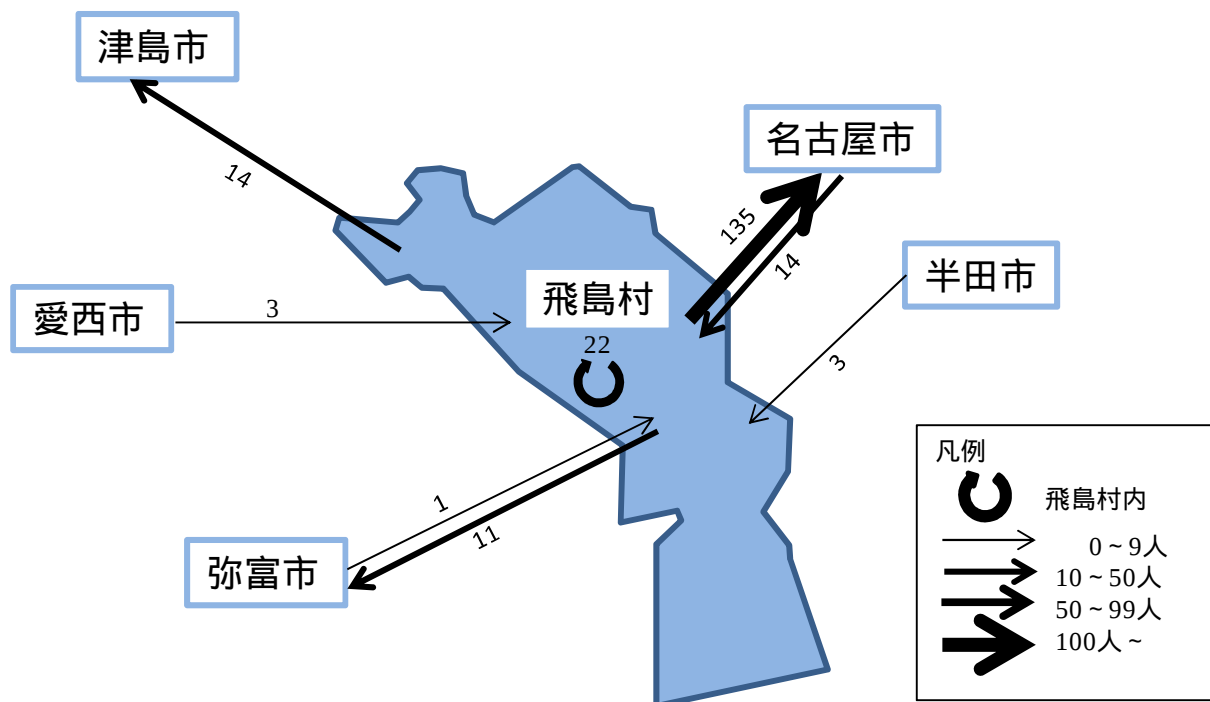
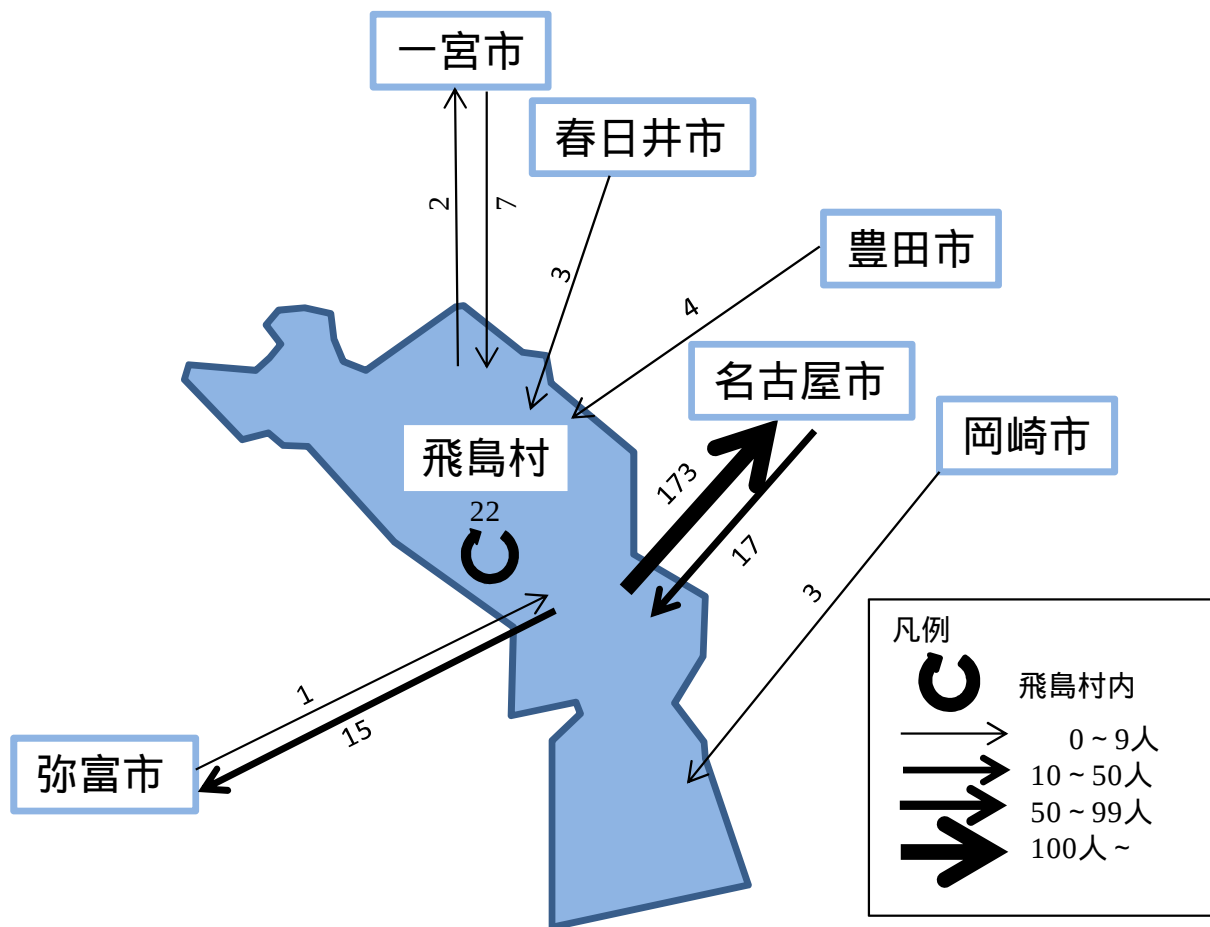
図表 1-5 通勤流動の推移（上：通勤 下：通学）



図表 1-6 飛島村の通勤流動（上：H17 下：H22）



図表 1-7 飛島村の通学流動（上：H17 下：H22）



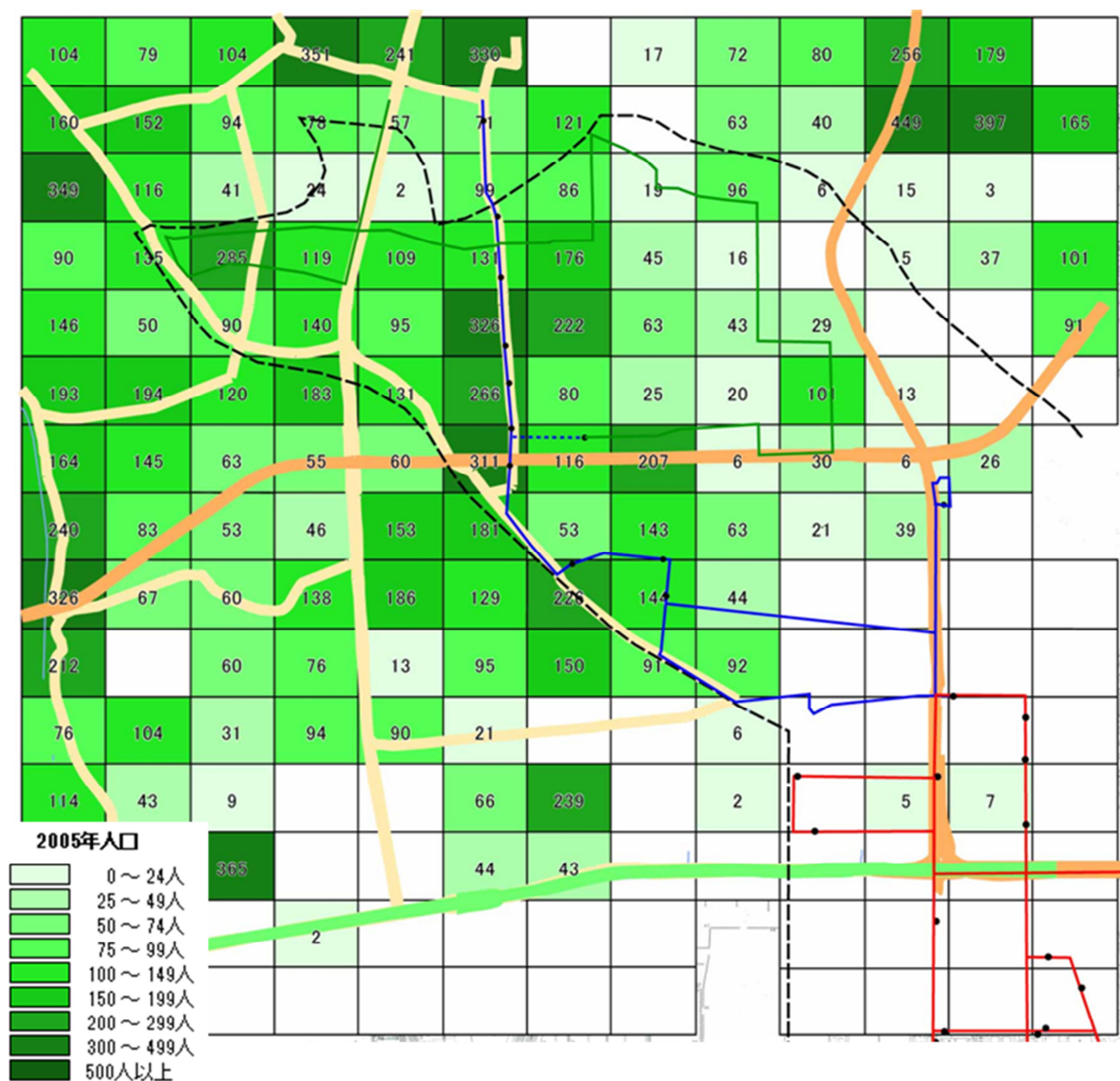
(5) 人口分布状況

飛島村における国勢調査人口の 500m × 500m メッシュ単位での人口分布状況を確認した。

メッシュ内の数字は、当該メッシュ内に居住する人口を示す。

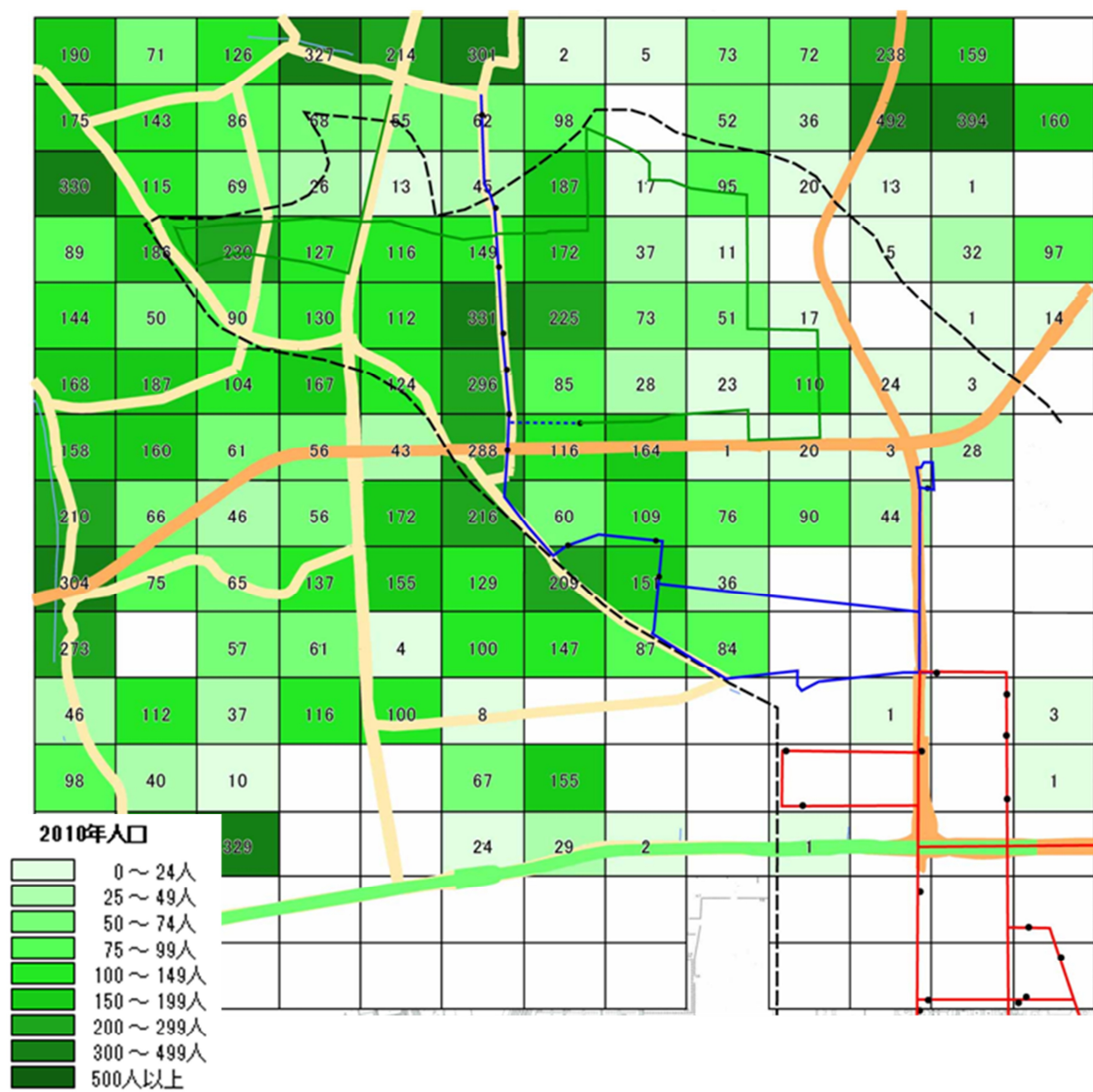
人口が集中しているのは、蟹江線の上用水から政成バス停留所までの周辺エリアであることがわかる。

図表 1-8 飛島村の人口分布状況 (平成 17 年)



平成 17 年と 22 の比較を行うと、飛島村全体の人口が増加した結果を反映し、メッシュの一つ一つの数字は少しずつ増加している。

図表 1-9 飛島村の人口分布状況（平成 22 年）



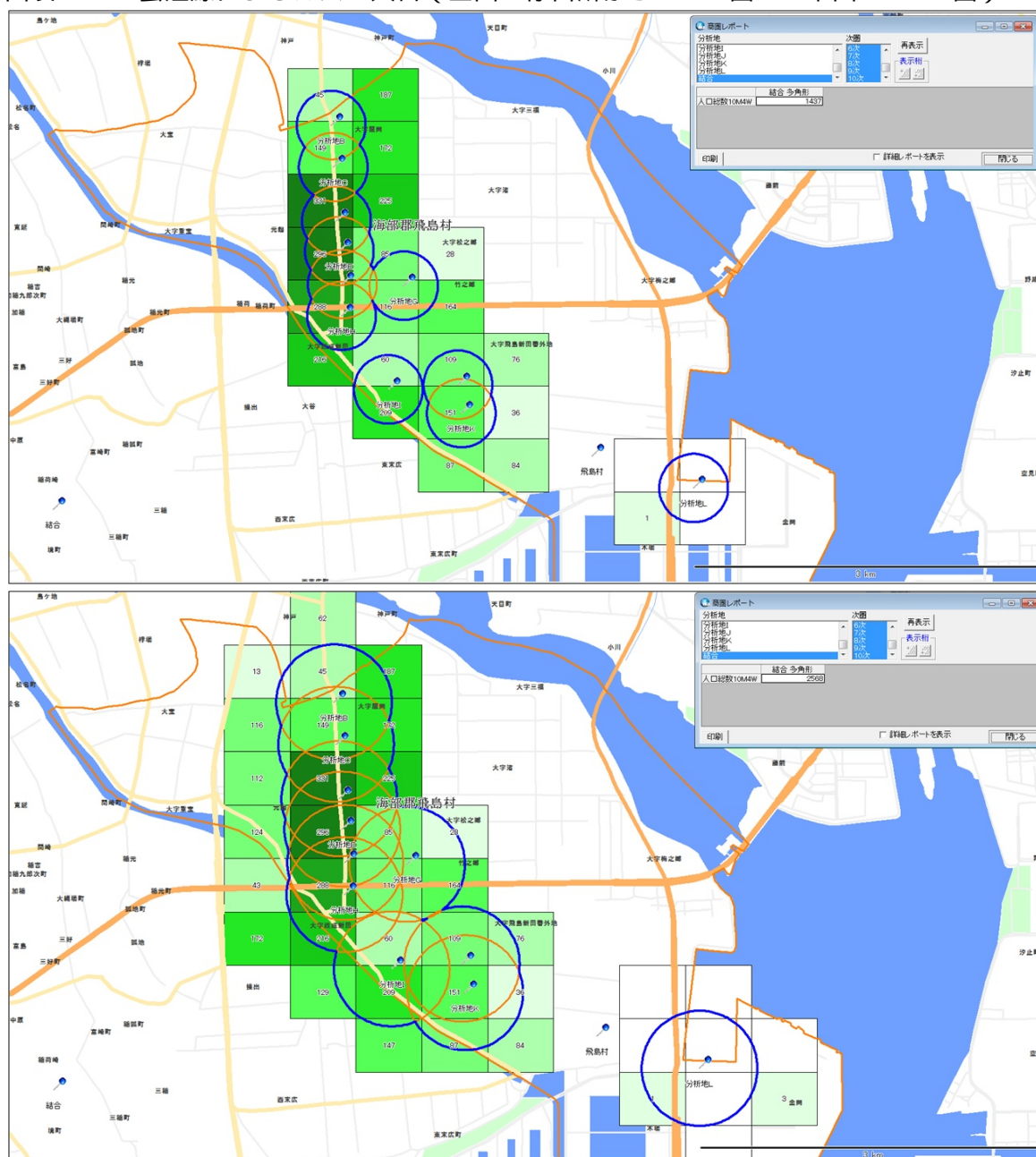
(6) 飛島公共交通 (蟹江線) によるカバー人口

飛島村コミュニティバスの抜本的な見直しを検討するために、コミュニティバスを廃止した場合に生まれる蟹江線でカバーできないエリアを確認するために、蟹江線のバス停留所からのカバー圏域の人口を確認した。500m圏域では、約 1,960 人 (4 割) が交通空白地に居住する。

図表 1-10 蟹江線によるカバー人口

(総人口 : 4,525 人)	カバー人口 (構成比)	カバーエリア外人口 (構成比)
バス停留所から 300m 圏域	1,437 人 (32%)	3,088 人 (68%)
バス停留所から 500m 圏域	2,568 人 (57%)	1,957 人 (43%)

図表 1-11 蟹江線によるカバー人口 (上図 : 停留所から 300m 圏 下図 : 500m 圏)



資料 : 平成 22 年の国勢調査人口・技研商事インターナショナル(株)「マーケットアナライザー」により計測

2. 第4次飛島村総合計画での位置づけ

平成 25 年 3 月に策定した「第 4 次飛島村総合計画」は、2013（平成 25）年～2022（平成 34）年までの 10 力年の計画であり、下記の計画となっている。公共交通は「飛島バスの利用者数」をもって指標管理をしており、利用促進活動等が主な取り組み事業として位置付けられている。

○基本構想の将来像：『小さくてもキラリと光る村 とびしま』

○むらづくりの目標：道路・交通部門

国や県の道路整備との一体性を持った村道整備により、円滑な自動車移動と歩行者の安全確保を図ります。また、公共交通については、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します。

○分野別計画（道路・交通―地域交通の利用促進）

①施策の目標				
利用しやすい交通システムをつくるとともに、住民の積極的な利用を促し、地域交通の持続性ある運営を目指します。				
②計画指標				
指標名	現状値		目標値	
	2011 年度		2017 年度	2022 年度
公共交通（路線バス）の利用者数	225,806 人		226,000 人	227,000 人
③主な取り組み				
○行政				
名称	区分	具体的内容	実施時期	
			前期	後期
公共交通バス利用促進事業（企）※	既往事業 (102010680)	補助制度見直しへの対応、住民・企業ニーズを反映し、通勤・通学に利用しやすい運行方策等の検討	○	○
乗合タクシーのバス停整備（企）	新規事業 【重点】	利用者の利便性向上のためのバス停増設	○	
自転車駐輪場の整備（建・企）	新規事業 【重点】	サイクル&バスライドの推進	○	○
歩道や街路灯の設置（建・企）	新規事業	バス停までの安全な歩行ルートの検討・確保	○	○
広報・周知活動の強化（企）	業務活動	村広報・村ホームページ・老人クラブ例会等での広報・周知	○	○
○住民等				
名称	区分	具体的内容	実施時期	
			前期	後期
地域公共交通活性化再生法定協議会・公共交通バス検討委員会	既往活動	公共交通バスネットワーク整備を進める。専門部会によりコミュニティバスなどのあり方及び最適な運行について検討する	○	○
※印は目標実現のために最も重要な取り組み				
注：名称の欄（ ）内は担当課を表す。（企＝企画課、建＝建設課）				
区分の欄（ ）内は事務事業番号を表す。				
④現状と課題				
・ 超高齢社会に対応した村内移動システムの形成 ・ 村内外における通勤・通学者の増加への対応 ・ 国の制度改正による補助対象の変更に伴う、村の補助の仕組みの見直し				

3. 飛島村都市計画マスタープランでの位置づけ

飛島村都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に定められる「市町村の都市計画に関する基本的な方針」にあたる計画として飛島村が策定したもの。

平成 22 年 3 月に策定。概ね 10 年間の計画の期間としている。

○むらづくりの課題（公共交通に関わる問題点）

- ・住民の意向をふまえていく上でも、また、今後の超高齢化社会に対応するためにも、公共交通の利便性を向上させることが重要である。
- ・産業による村の活力の維持・向上のためにも、村内従業員の公共交通による通勤手段の確保が重要である。

公共交通の利便性向上（「飛島村地域公共交通総合連携計画」による公共交通網を前提としながらの必要な施設等の整備促進）

○むらづくりの理念

「心豊かで暮らしやすいむらづくり、元気よく働けるむらづくり」

○都市施設等の整備の方針（公共交通に関わる整備方針）

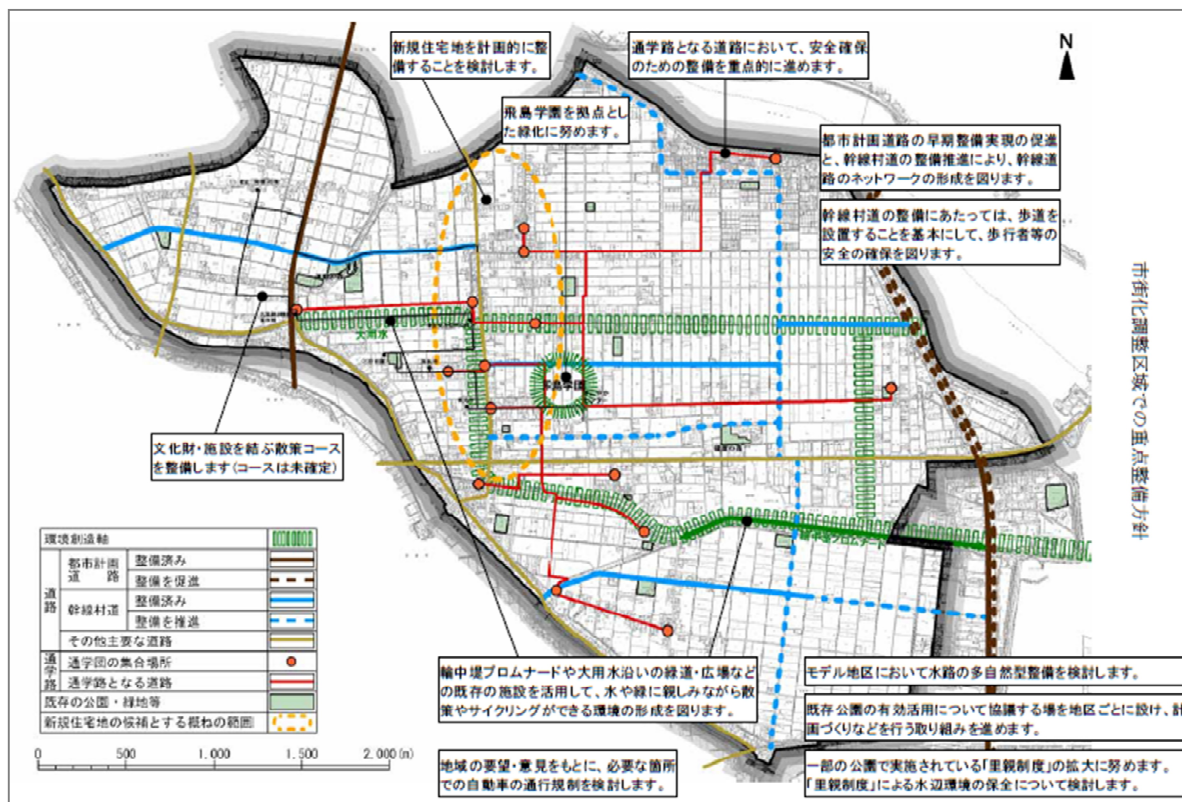
- ・バス停周辺の歩道や自転車駐輪場、街路灯の整備を必要な箇所を整備することを検討する。

○飛島公共交通バス（蟹江線）が通過する道路部分の整備方針

「環境創造軸」の形成＝下川や主要な水路等により構成する。生活空間の基軸として、自然的な環境を村内全体に面的に広げる軸とする。

「新規住宅地」を計画的に整備する。

○市街化調整区域内での整備方針



4. 広域的視点からみた飛島村を取り巻く状況：隣接市の公共交通施策

(1) 弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）

平成 22 年 6 月 21 日（月）から、近鉄弥富駅・佐古木駅を拠点として、運行開始。このバスは、通学・通勤・通院・買物など市民生活のための移動手段の確保、公共交通空白地域の解消を目的として運行している。

東部ルートの特太橋西・亀ヶ地のバス停の 2 箇所、飛島公共交通バス（蟹江線）と接続している。

変更のポイント

- ◇利用者実態調査等を踏まえ、利用者数が少ない北部ルートの朝、夕方の時間帯を減便します。
- ◇東部ルートのダイヤを、飛島公共交通バス蟹江線のダイヤに合わせて変更し、東部ルートから蟹江駅方面、蟹江駅方面から東部ルートへの乗り継ぎを改善します。
- ◇サイクル&バスライド駐輪場を2箇所増設し、計6箇所とします。
 - ・全ルート共通：総合福祉センター
 - ・北部ルート：白鳥コミュニティセンター
 - ・南部ルート：御田支所、南部コミュニティセンター
 - ・東部ルート：十四山支所、十四山総合福祉センター

※サイクル&バスライドとは、自宅などから最寄りのバスの駐輪場まで自転車で行き、バスに乗り換えて目的地へ向かう乗客です。

平成 25 年 10 月 1 日より きんちゃんバスの 運行ダイヤ が変わります。

サイクル&バスライド駐輪場配置図

全ルート共通：総合福祉センター、北部ルート：白鳥コミュニティセンター、南部ルート：御田支所、東部ルート：十四山支所

凡 例	
黄色線	北部ルート
緑色線	南部ルート
青色線	東部ルート
赤丸	乗継専用バス停
紫丸	サイクル&バスライド駐輪場設置バス停
赤矢印	左回り
青矢印	右回り

バス運賃

大人／200円・小学生から高校生／100円
 障がい者（手帳所持者）・同伴の介護者／100円
 75歳以上・未就学児／無料

運行日

・日曜日・祝日・年末年始（12/29～1/3）運休
 ただし、土曜日は土曜日ダイヤとなります。
 ・また、**運賃改定**へは、お盆（8/12～8/16）と春分の日及び秋分の日（9/23）の平日・土曜日に運行します。

※北部・東部のバスには、両側乗客が設置してありません。お越しの際は、お乗りの上ご注意ください。
 ※乗継専用バス停で乗り継ぎされる場合は、運転手より乗継券をお受けください。

回数券

乗 客	枚 数	料 金 等
大人	12 枚	2,000 円
高校生以下 障がい者	12 枚	1,000 円

●回数券発売場所
 ○バス車内 ○市役所防災安全課
 ○御田支所 ○十四山支所
 ○総合福祉センター
 ○十四山総合福祉センター

定期券

1) 定額定期券

乗 客	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
大人	6,000 円	17,100 円	32,400 円
高校生以下 障がい者	3,000 円	8,600 円	16,200 円

2) シルバーバス（65歳以上）

乗 客	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
シルバーバス	3,000 円	8,600 円	16,200 円

■定期券の申込み開始日
 使用開始日の14日前から

■定期券の発売日
 配属の場合：使用開始日の7日前から
 配属の場合：運用開始日の定額券と交換に開始の切れる14日前から

■定期券申込方法
 定額券は事前予約制で、毎週日曜日までの申込みを水曜日以降の振込となります。
 申込書に必要事項を記入の上、以下の方法でお申込みください。
 ◇三重交通（株）桑名営業所へのFAX又は郵送
 ◇桑名市役所防災安全課での申込み
 ◇バス車内での申込み

■定期券発売場所
 事前に予約いただいた定期券を下記の場所で販売します。
 ○桑名市役所 防災安全課 月曜日から金曜日（祝日及び年末年始を除く） 午前8時30分から午後5時まで
 ○桑名市役所 総務課 土曜日・日曜日・祝日の前日 午前9時から午後5時まで

協賛広告募集中!

現在、バス車内やバス停へ掲示する広告を募集しております。
 広告の掲載場所や価格、掲載料金等の詳細につきましては、桑名市役所防災安全課までお問い合わせください。

きんちゃんバス協賛企業

- ・公安防衛機構
- ・株式会社どらら
- ・中野ハウス工業株式会社

問い合わせ先

三重交通（株）桑名営業所
 〒511-0841 桑名市大字小長瀬字新堀北 1593-3
 電話 0594-22-0595 FAX 0594-23-5082

弥富市地域公共交通活性化協議会
 （事務局）弥富市役所 防災安全課
 〒498-8501 弥富市前ヶ須町南本田 335 番地
 電話 0567-65-1111 FAX 0567-67-4011

(2) 蟹江町コミュニティバス(お散歩バス)

蟹江町内の公共交通機関。高齢者、子ども、身体障がい者等に対して、安全で、利用しやすい、住民の多様なニーズに対応していくためのバス。

料金無料。近鉄蟹江駅のバス停で、飛島公共交通バス(蟹江線)と接続している。



5. 飛島村におけるその他交通施策について

(1) 心身障害者福祉タクシー助成制度

○事業概要

心身障がい者（児）が日常生活を容易に行うためタクシー利用券を交付し、迎車料金と運賃料金の一部を助成することにより福祉の増進を図る。

○対象者

飛島村在住の身体障害者手帳1級から3級までに該当する者、療育手帳の交付を受けた者でA又はB判定の者、精神障害者福祉手帳の交付を受けた者（介護保険施設や児童福祉施設入所者等は除く）

○担当窓口

保健福祉課

(2) 高齢者等福祉タクシー助成制度

○事業概要

要介護老人、独居老人、高齢者世帯が容易に外出できるようタクシー利用券を交付し、迎車料金と運賃料金の一部を助成することにより、高齢者の福祉の増進を図る。

○対象者

飛島村在住のひとり暮らしの高齢者、高齢者のみの世帯、要介護・要支援認定者（介護保険施設等入所者は除く）

○担当窓口

保健福祉課

図表 1-12 心身障害者・
高齢者等福祉タクシー
助成制度の利用実績

最近の利用傾向としては、
心身障害者・高齢者ともに約
1割程度増加している。

海南病院通院支援タクシー
の利用者数は、平成25年と
26年を比較すると減少して
いるが、タクシー助成制度利
用は逆に増加している。

総合病院よりも地域医療・
かかりつけ医の利用を促す医
療制度の改正等が、海南病院
通院支援タクシーから地域移
動（タクシー助成制度）にシ
フトしているものと思われる。

		障害者		高齢者		合計	
		枚数	金額	枚数	金額	枚数	金額
平成 25 年度	4月	46	72,540	101	156,730	147	229,270
	5月	36	58,920	101	163,270	137	222,190
	6月	46	76,630	70	117,430	116	194,060
	7月	43	71,860	83	142,520	126	214,380
	8月	37	60,870	74	127,940	111	188,810
	9月	39	69,820	35	65,820	74	135,640
	10月	53	78,380	70	127,360	123	205,740
	11月	64	118,700	83	136,380	147	255,080
	12月	28	46,560	70	110,440	98	157,000
	1月	21	41,520	63	98,570	84	140,090
	2月	29	47,250	40	65,600	69	112,850
	3月	26	47,110	111	188,020	137	235,130
	合計	468	790,160	901	1,500,080	1,369	2,290,240
平成 26 年度	4月	52	101,750	74	127,210	126	228,960
	5月	56	110,000	155	282,980	211	392,980
	6月	57	124,220	83	133,310	140	257,530
	7月	47	84,390	84	123,590	131	207,980
	8月	44	89,920	84	135,120	128	225,040
	9月	33	60,740	61	105,070	94	165,810
	10月	39	60,200	66	105,210	105	165,410
	11月					0	0
	12月					0	0
	1月					0	0
	2月					0	0
	3月					0	0
	合計	328	631,220	607	1,012,490	935	1,643,710
H25/4-10		300	489,020	534	901,070	834	1,390,090
H26/4-10		328	631,220	607	1,012,490	935	1,643,710
前年比		109%	129%	114%	112%	112%	118%

(2) 巡回バス

○ 事業概要

飛島村ふれあいの郷（温浴施設）の利用環境を確保するため、村内とふれあいの郷を結ぶ、巡回バスを運行しているもの。

○ 対象者

老人クラブ会員

図表 1-13 巡回バスの利用者数（平成 25 年度）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
第1月曜日	18	祝日	17	18	17	16	10	祝日	7	休業	13	13	129
第1木曜日	21	20	18	12	18	15	18	14	16	休業	12	14	178
第2月曜日	17	11	19	10	12	15	祝日	14	10	祝日	12	9	129
第2木曜日	2	4	5	1	5	8	3	5	4	4	5	3	49
第3月曜日	16	10	18	祝日	20	祝日	13	16	13	14	9	12	141
第3木曜日	20	18	19	20	10	19	16	16	18	19	14	14	203
第4月曜日	11	14	8	14	17	祝日	12	9	祝日	14	8	14	121
第4木曜日	17	14	17	19	16	12	13	18	14	14	10	15	179
第5月曜日	祝日			16		10						16	42
第5木曜日		15			13		12			10			50
合 計	122	106	121	110	128	95	97	92	82	75	83	110	1,221

第2章 住民意向について

1. 調査概要

(1) 実施概要

村民の公共交通の利用実績や公共交通に対するニーズを把握するために、村民向けアンケート調査を実施した。

なお、飛島村が実施するアンケート調査の件数が多く、村民の負担の軽減を図るため、一部の村民については、男女共同参画事業に関するアンケート調査と一緒に実施している。

図表 2-1 住民アンケート調査概要

調査対象	A：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79歳以下の住民 B：飛島村男女共同参画及び公共交通（バス）に関する住民アンケート調査 村内在住の20歳以上70歳未満の村民
調査方法	郵送配布 郵送回収方式
調査期間	平成25年9月5日（木）配布 9月17日（火）回収
票本数 回収率	A 1,300人 B 500人 A回収数は609人（回収率は46.8%） B回収数は237人（回収率は47.4%） 合計846人
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

(2) 結果概要

○公共交通の利用実態（問4(1)）

- ・公共交通の利用実態としては、「ほとんど乗らない」人が66.9%存在する。

（前回調査時：ほとんど乗らない人＝88%存在したため、11ポイント向上）

○現状のサービス水準に対する満足度（問4(2)）

- ・現状のサービス水準に対する満足度としては、利用していない人が約7割いる前提での評価として、「利用していないからわからない」が37.1%と多く、満足と不満の比較では不満と回答する割合が多い。

○生活環境に与える変化について（問5(1)）

- ・公共交通事業の実施により、「何も変わらない」との回答が41.3%と最も多かった一方で、「便利になった」(24.9%)、「安心感を持てた」(11.8%)、「公平性が確保された」(5.3%)との回答があり、約3割の村民に対して影響を与える回答を得た。

○税金投入額の水準に対する評価について（問5(3)）

- ・「妥当」との回答が34.0%に対して、「多すぎる」「やや多すぎる」が54%となった。過半数の人が税金投入額が多すぎると回答している。

○今後の税金投入額と公共交通サービス水準のあり方について（問5(5)）

- ・今後の税金投入と公共交通サービス水準のバランスのあり方について、「現状は妥当である」との回答は全体の23.8%だった。
- ・最も多い回答は、「わからない」(26.4%)となっている。
- ・「妥当」以外の意思表示としては、「税金投入を抑制するためにサービス内容を絞り込み別の方法で対応する」が10.6%、「今以上の税金投入を行いサービス向上」が10.5%、「運賃値上げによるサービス向上」が6.5%となった。
- ・税金投入の増減の意向としては、「維持(妥当+わからない)」50.2%、「拡大」10.5%、「抑制」18.8%となり、現状の税投入額の維持が最も住民意見を反映しているものと思われる。

○コミュニティバスの見直しに対する意向について（問5(6)）

- ・コミュニティバスの見直しに対する意向としては、「わからない」が27.5%と最も多く、次いで、「蟹江線の利便性を高め、利用転換を図り、コミュニティバスを廃止すべき」とする回答が26.6%となった。
- ・「コスト削減のためサービス水準を下げ運行方法を変えるべき」(13.9%)、「現状のまま維持すべき」(12.3%)という回答が続く。

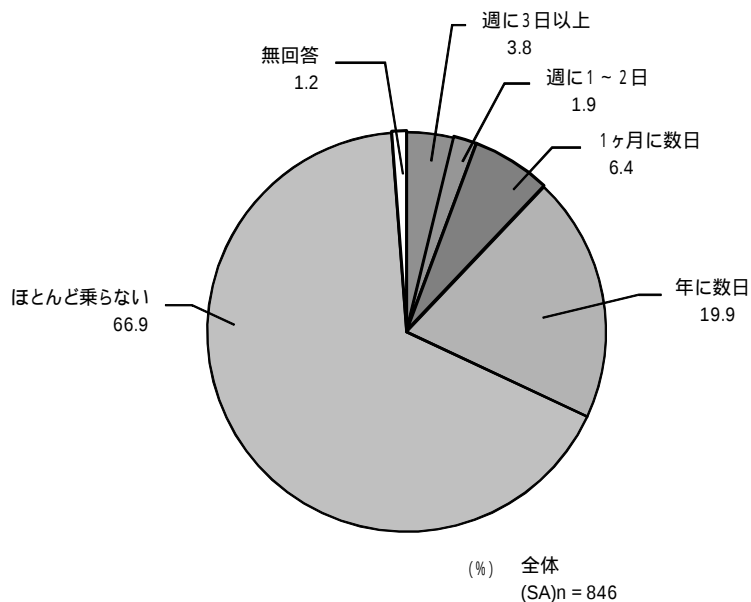
2. 調査結果(総括)

(1) 公共交通の利用実態 (問 4 (1))

- ・公共交通の利用実態としては、「ほとんど乗らない」人が 66.9%存在する。
- ・ただし、平成 19 年度に行った前回調査では、「ほとんど乗らない」人は 88%であったため、約 1 割の住民がこの 5 年間の間に、公共交通を利用するように変化した。着実に地域公共交通の利用拡大が図られている。

図表 2-2 利用頻度

- 公共交通の利用実態としては、「ほとんど乗らない」人が 66.9%存在する。
「1 カ月に数日」以上の利用は、全体の 12.1%にとどまる。

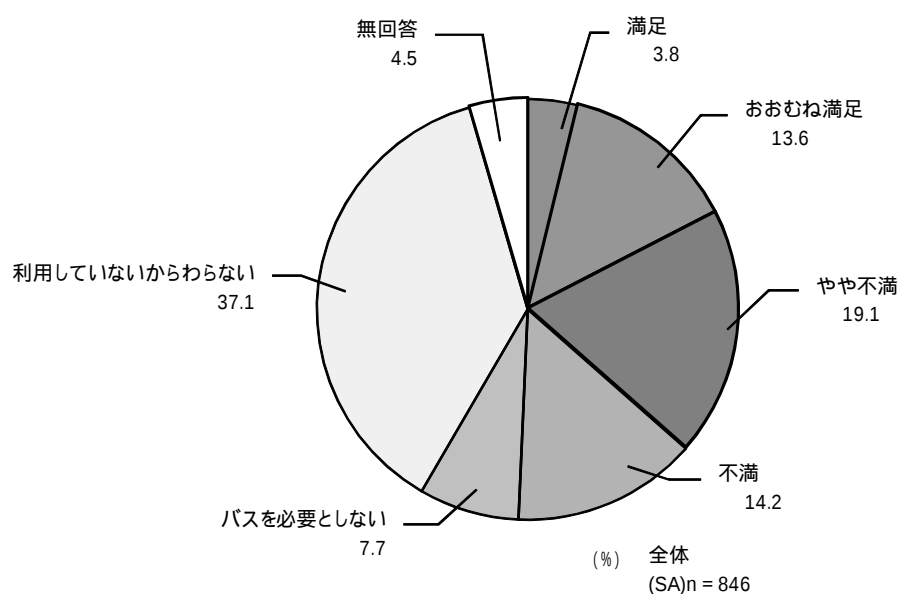


(2) 現状のサービス水準に対する満足度 (問 4 (2))

- ・現状のサービス水準に対する満足度としては、利用していない人が約 7 割いる前提での評価として、「利用していないからわからない」が 37.1%と多く、満足と不満の比較では不満と回答する割合が多い。

図表 2-3 サービス水準の満足度

- 現状のサービス水準に対する満足度としては、利用していない人が約 7 割いる前提での評価として、「利用していないからわからない」が 37.1%と多く、満足と不満の比較では不満と回答する割合が多い。

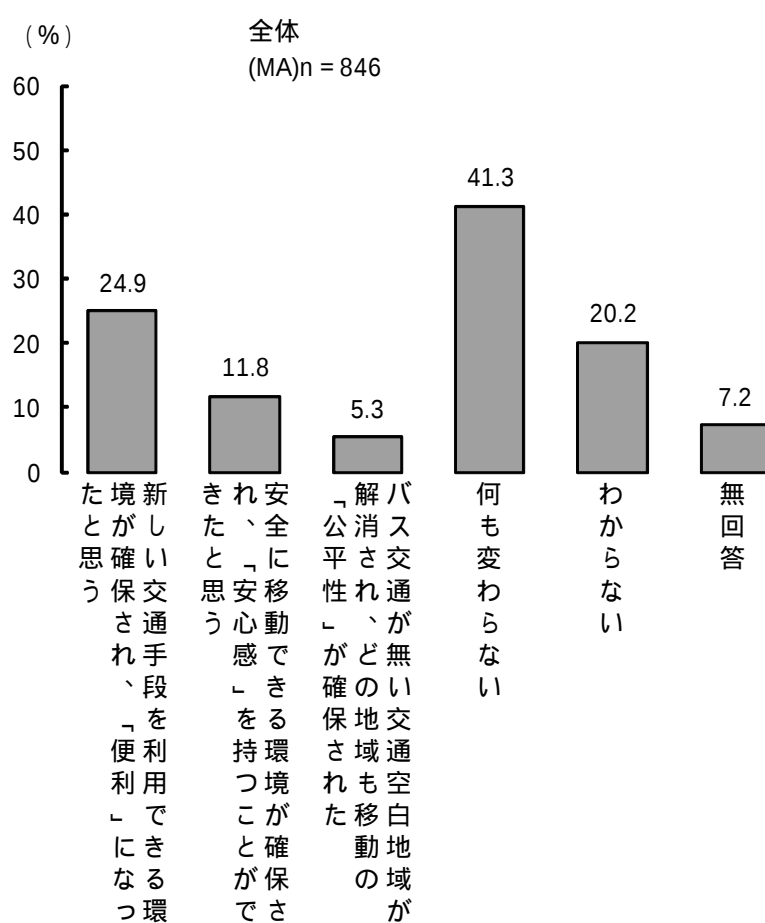


(3) 生活環境に与える変化について (問 5 (1))

・公共交通事業の実施により、「何も変わらない」との回答が 41.3% と最も多かった一方で、「便利になった」(24.9%) 「安心感を持てた」(11.8%) 「公平性が確保された」(5.3%) との回答があり、約 3 割の村民に対して影響を与える回答を得た。

図表 2-4 生活に与える変化

- 公共交通事業の実施により、「何も変わらない」との回答が 41.3% と最も多かった一方で、「便利になった」(24.9%) 「安心感を持てた」(11.8%) 「公平性が確保された」(5.3%) との回答があり、約 3 割の村民に対して影響を与える回答を得た。

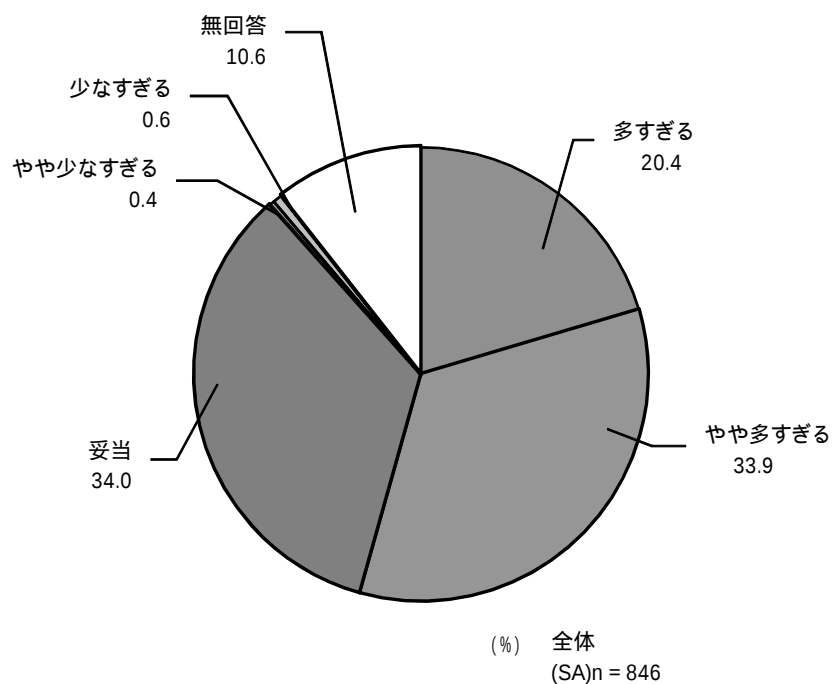


(4) 税金投入額の水準に対する評価について (問 5 (3))

- ・「妥当」との回答が 34.0% に対して、「多すぎる」「やや多すぎる」が 54.3% となった。過半数の人が税金投入額が多すぎると回答している。

図表 2-5 税金投入額の水準

- 「妥当」との回答が 34.0% に対して、「多すぎる」「やや多すぎる」が 54.3% となった。過半数の人が、税金投入額が多すぎると回答している。

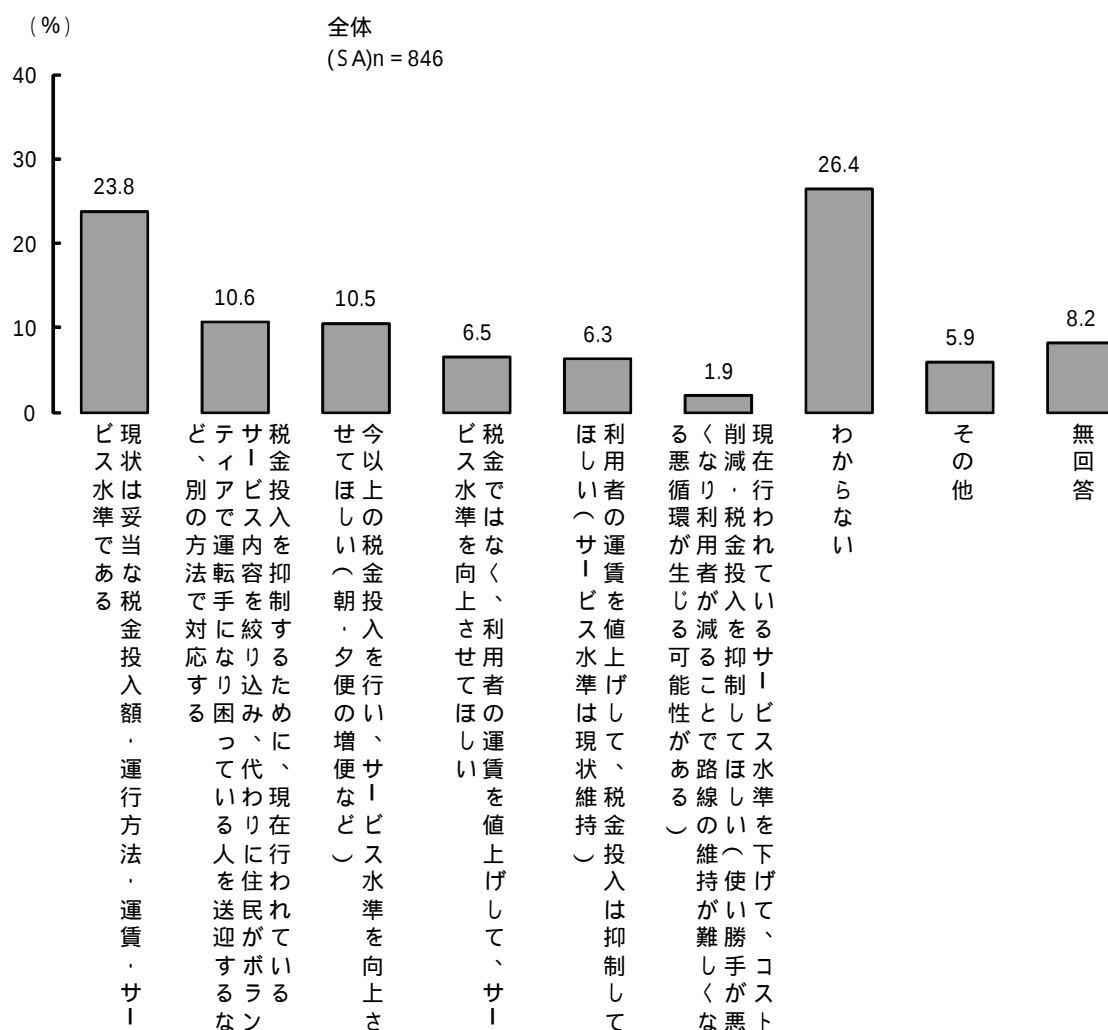


(5) 今後の税金投入額と公共交通サービス水準のあり方について (問 5 (5))

- ・今後の税金投入と公共交通サービス水準のバランスのあり方について、「現状は妥当である」との回答は全体の 23.8% だった。
- ・最も多い回答は、「わからない」(26.4%) となっている。
- ・「妥当」以外の意思表示としては、「税金投入を抑制するためにサービス内容を絞り込み別の方法で対応する」が 10.6%、「今以上の税金投入を行いサービス向上」が 10.5%、「運賃値上げによるサービス向上」が 6.5% となった。
- ・税金投入の増減の意向としては、「維持(妥当+わからない)」50.2%、「拡大」10.5%、「抑制」18.8% となり、現状の税投入額の維持が最も住民意見を反映しているものと思われる。

図表 2-6 税金投入額とサービス水準のあり方

- 今後の税金投入と公共交通サービス水準のバランスのあり方について、「現状は妥当である」との回答は全体の 23.8% だった。
- 最も多い回答は、「わからない」(26.4%) となっている。
- 「妥当」以外の意思表示としては、「税金投入を抑制するためにサービス内容を絞り込み別の方法で対応する」が 10.6%、「今以上の税金投入を行いサービス向上」が 10.5%、「運賃値上げによるサービスの向上」が 6.5% となった。
- 税金投入の増減の意向としては、「維持(妥当+わからない)」50.2%、「拡大」10.5%、「抑制」18.8% となり、現状の税投入額の維持が最も住民意見を反映しているものと思われる。

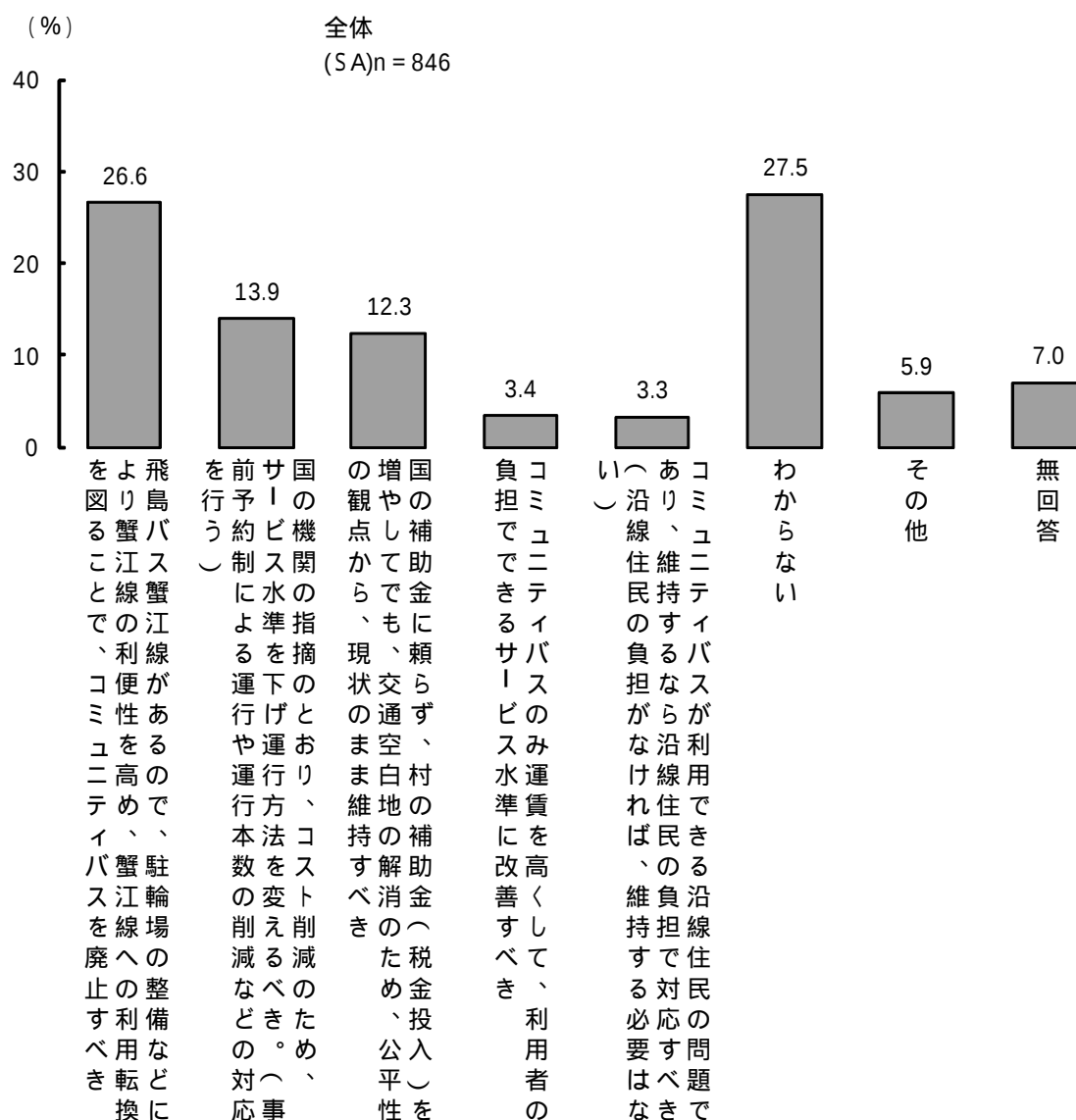


(6) コミュニティバスの見直しに対する意向について (問 5 (6))

- ・コミュニティバスの見直しに対する意向としては、「わからない」が 27.5%と最も多く、次いで、「蟹江線の利便性を高め、利用転換を図り、コミュニティバスを廃止すべき」とする回答が 26.6%となった。
- ・「コスト削減のためサービス水準を下げ運行方法を変えるべき」(13.9%) 「現状のまま維持すべき」(12.3%) という回答が続く。

図表 2-7 見直しに対する意向

- コミュニティバスの見直しに対する意向としては、「わからない」が 27.5%と最も多く、次いで、「蟹江線の利便性を高め、利用転換を図り、コミュニティバスを廃止すべき」とする回答が 26.6%となった。
- 「コスト削減のためサービス水準を下げ運行方法を変えるべき」(13.9%) 「現状のまま維持すべき」(12.3%) という回答が続く。

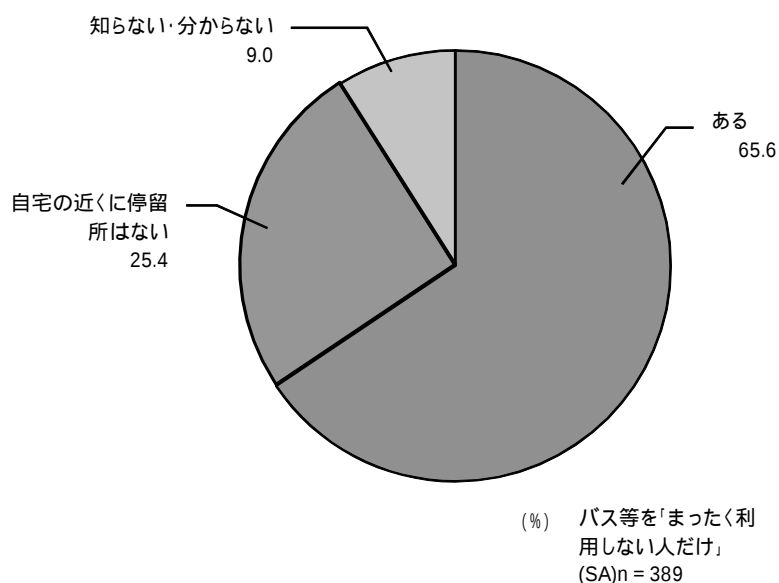


(7) 公共交通を利用しない人の理由 (問 6)

- ・公共交通を利用しない人の実態を確認すると、近くに停留所がある人は約 7 割となっており、サービスが提供されないため使えないという環境ではない。
- ・利用しない理由は、「自分で車を運転できるから」という圧倒的に多く、便利な自動車移動が定着してしまっている。

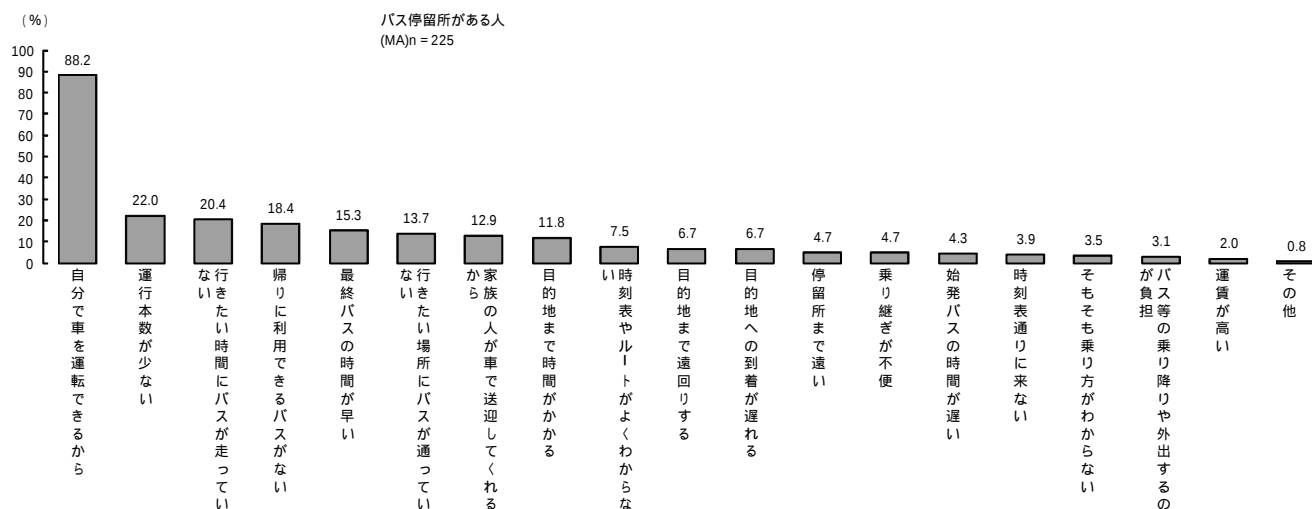
図表 2-8 停留所の有無

- 近くに「停留所」があるとの回答が 65.6%確認された。
- 「近くに停留所はない」との回答は 25.4%で、サービスが提供されていないと感じた住民は 4 人に一人の割合となっている。



図表 2-9 利用しない理由

- バス等を利用しない理由は、88.2%の人が「自分で車を運転できるから」と回答している。



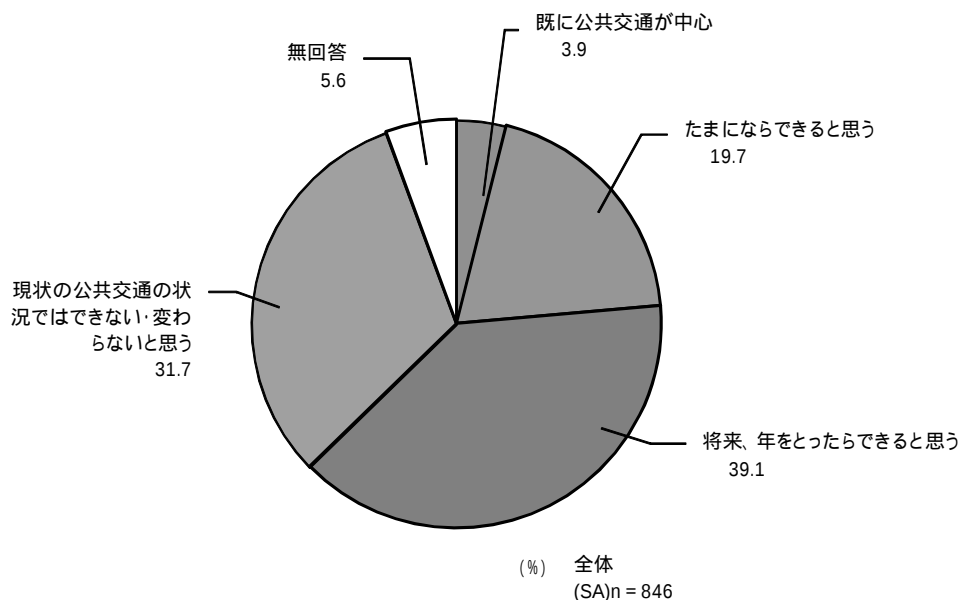
(8) 公共交通への転換見通し (問 7)

- ・自家用車中心の生活から公共交通への転換見通しを確認すると、ためにならできると思う人が約 2 割であり、現時点での転換可能性は村民の 2 割に留まる。
- ・将来、年をとったらできると思うと回答した村民の 4 割は、75 歳頃を目安に転換すると回答しているが、利用転換するころは、バス停留所まで歩くことも面倒な年齢になっている。

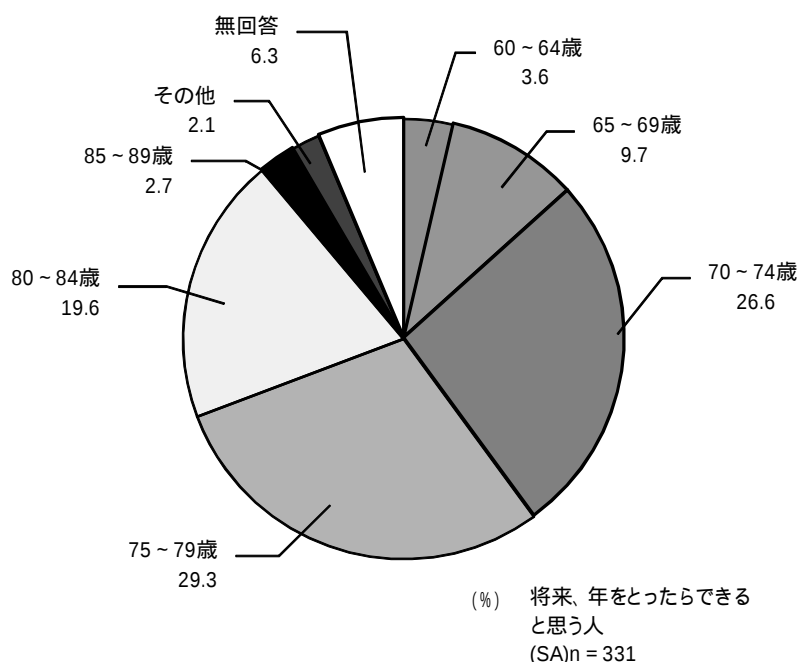
図表 2-10 公共交通の今後の利用見通し

- 自家用車中心の生活から公共交通への転換見通しとしては、「ためにならできると思う (19.7%)」、「将来年をとったらできると思う (39.1%)」をあわせて 58.8% となり、過半数は転換する見通しが確認された。

何歳になったら転換すると確認したところ、「75～79 歳」が 29.3% と最も多く、次いで「70～74 歳」が 26.6%、「80～84 歳」が 19.6% となり、75 歳頃を目安に転換すると回答されている。利用転換するころには、バス停留所まで歩くことも面倒な年齢になっている。



図表 2-17 何歳になったら利用転換するか



第3章 利用者の意向について

1. 調査概要について

飛島公共交通バス（蟹江線）及びコミュニティバスの利用者の意向を確認するため、利用者向けアンケート調査を実施した。実施概要としては下記の通り。

○調査対象

飛島公共交通バス（蟹江線・コミュニティバス）の利用者

○調査方法

配布調査

○調査期間

今回：平成26年2月14日（金曜日） 2月15日（土曜日）

（前回：平成23年10月7日（金曜日） 10月8日（土曜日））

○配布回収数

	配布数	回収数	回収率
蟹江線	475 件	200 件	42.1 %
コミュニティバス	9 件	8 件	88.9 %

回収数内訳	村方面行き	蟹江駅行き	計
蟹江線	94 件	106 件	200 件
コミュニティバス	6 件	2 件	8 件

（前回回収数：135 人）

○結果概要

< 蟹江線：公民館分館行き >

- ・村内居住者は、全体の33%。近鉄蟹江駅で乗車し、通勤利用が多い。
- ・満足度については、定時性・鉄道との接続性は、過半数が満足と回答。

< 蟹江線：近鉄蟹江駅行き >

- ・村内居住者は、全体の43%。近鉄蟹江駅で降車し名古屋市方面への通勤利用が多い。
- ・満足度については、定時性・鉄道との接続性は、過半数が満足と回答。

< コミュニティバス：役場行き >

- ・村内居住者が全体の8割。
- ・近鉄蟹江駅で乗車、飛島村役場での降車、通学利用の割合が大きい。

< コミュニティバス：近鉄蟹江駅行き >

- ・村内居住者の利用のみである。通学と通院の利用であった。

< コミュニティバスに対する自由意見 >

- ・利用者が少ないから税金の無駄という意見と、利用は少ないがそのまま残してほしいという両方の意見が指摘された。

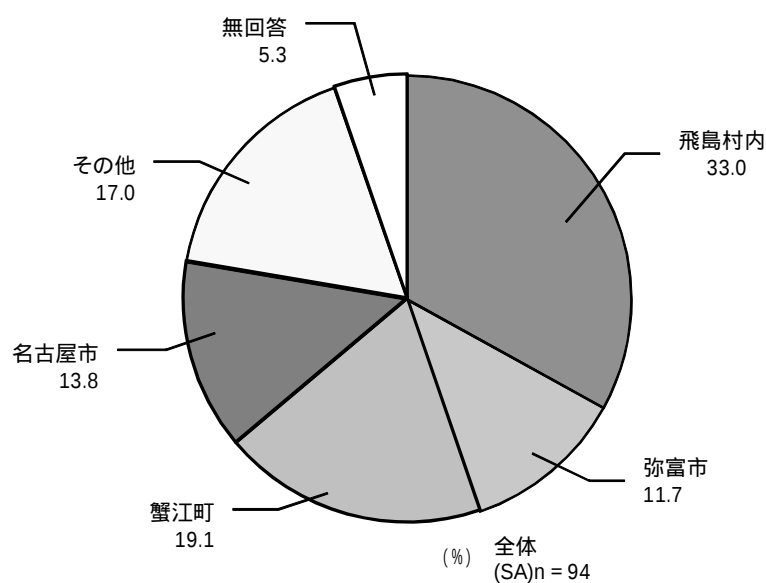
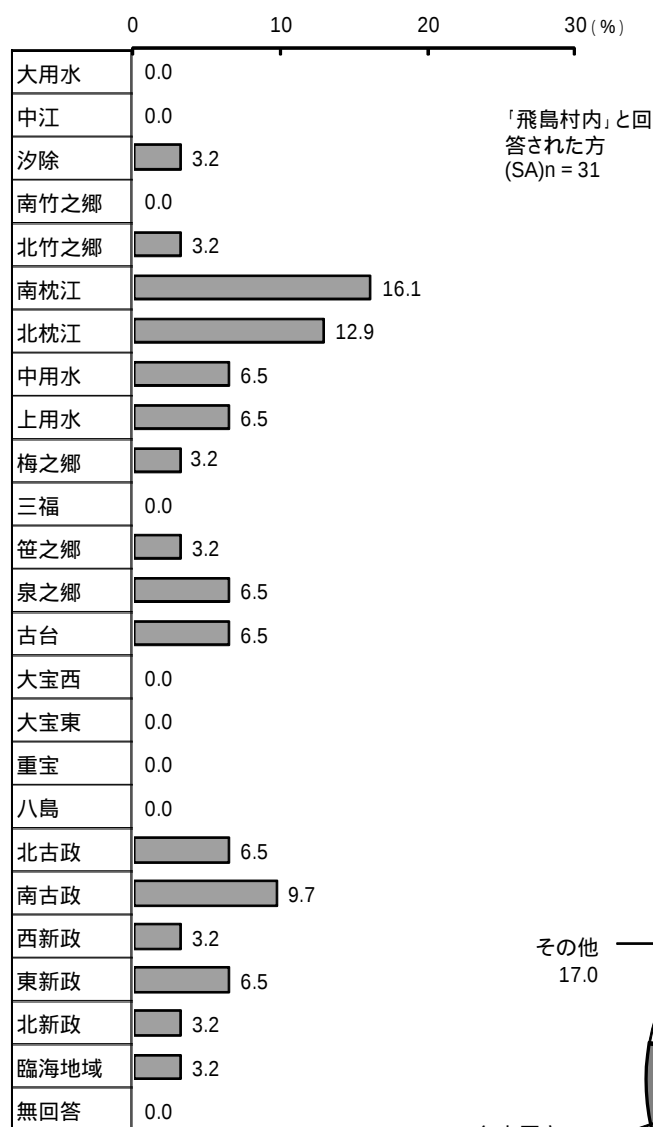
2. 蟹江線(公民館分館行き)の調査結果について

(1) アンケート対象の属性

○「居住地」

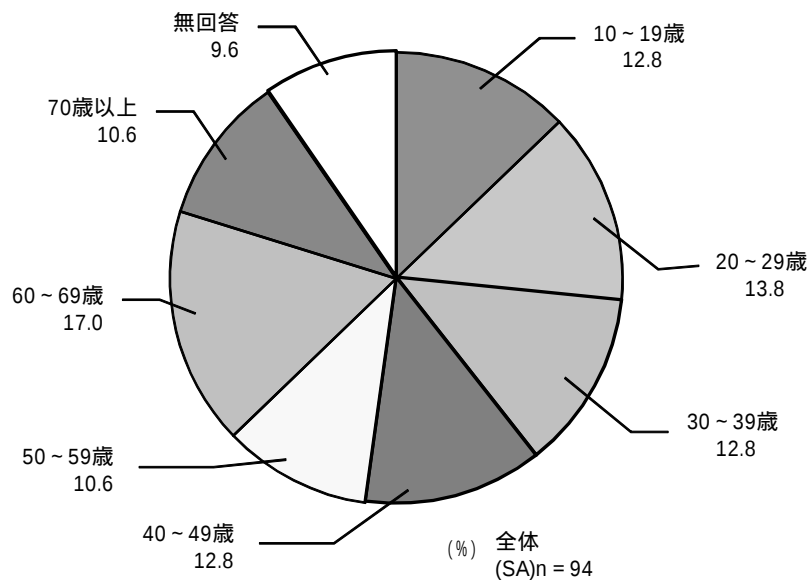
- 「飛島村内」に居住されている方が 33.0%、「弥富市」が 11.7%、「蟹江町」が 19.1%、「名古屋市」が 13.8%、「その他」が 17.0%となっている。
「南枕江」が 16.1%、「北枕江」が 12.9%で高くなっている。

○ 飛島村内居住者の地区名



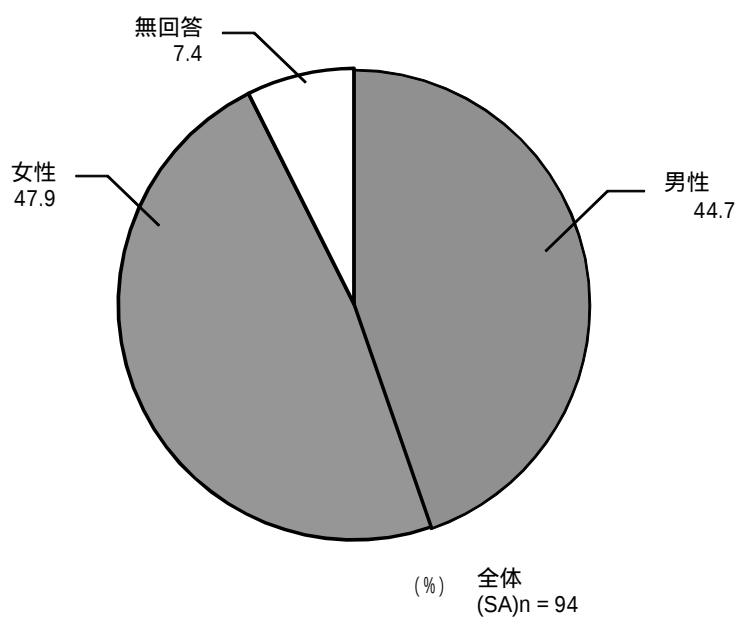
○ 年齢

- 「10 歳台」が 12.8%、「20 歳台」が 13.8%、「30 歳台」が 12.8%、「40 歳台」が 12.8%、「50 歳台」が 10.6%、「60 歳台」が 17.0%、「70 歳以上」が 10.6%となっている。



○ 性別

- 「男性」が 44.7%、「女性」が 47.9%となっている。

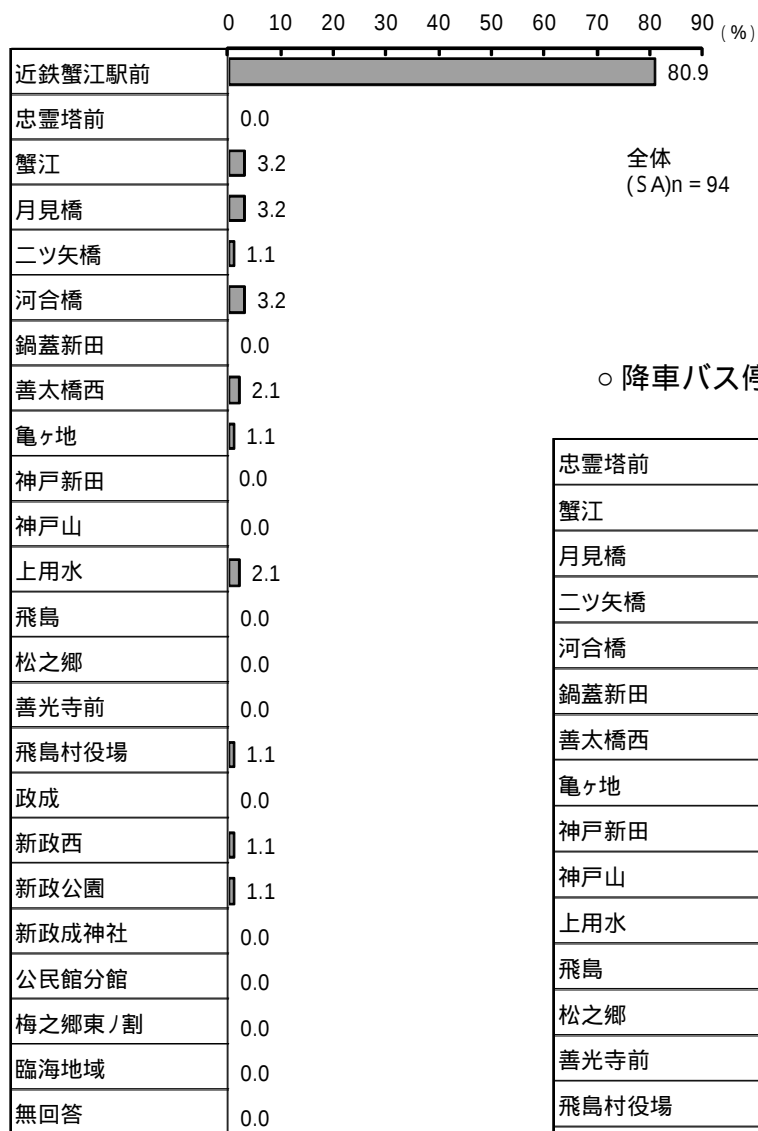


(2) 利用実態 (問 1)

○ 乗車バス停と降車バス停

- 乗車バス停は、「近鉄蟹江駅前」(80.9%) が最も多い。その他としては「蟹江」・「月見橋」・「河合橋」等が利用された。
- 降車バス停は、「飛島村役場」(12.8%) が最も多い。次に、「神戸山」公民館分館 (11.7%) となった。

○ 乗車バス停

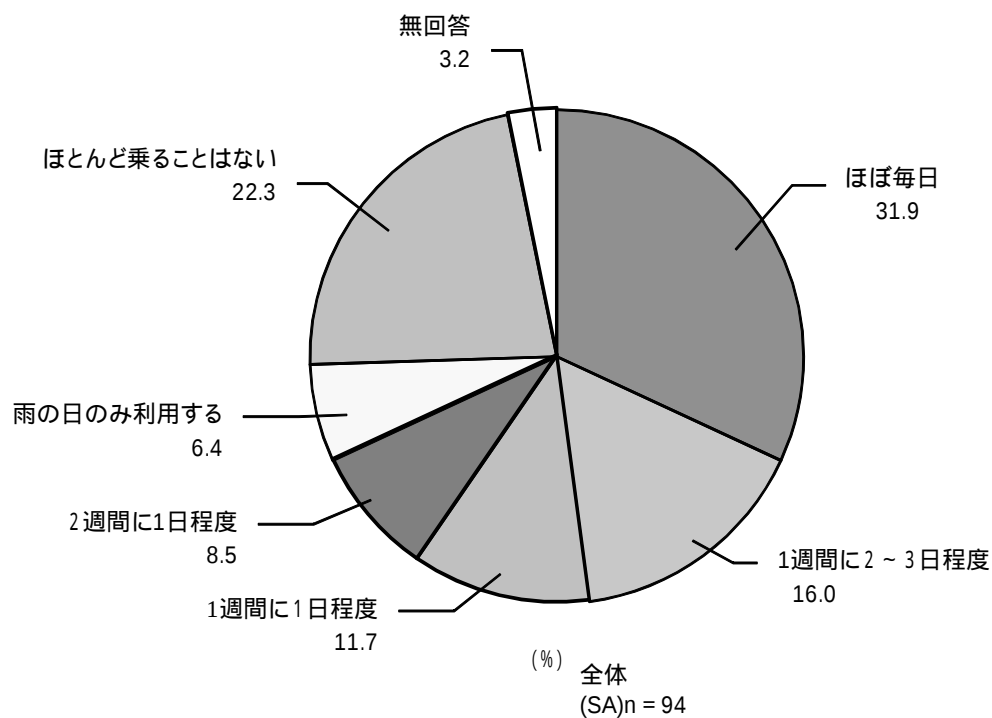


○ 降車バス停



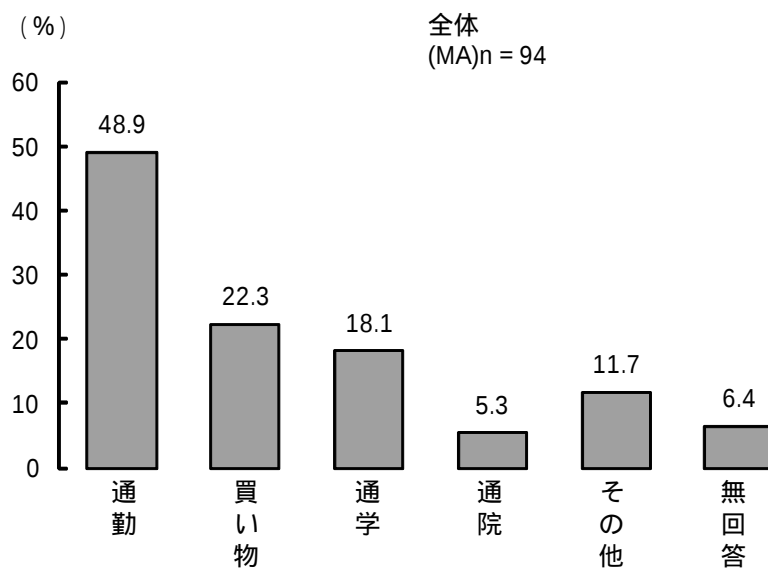
○ 利用頻度

- 「ほぼ毎日」が 31.9% となっている。



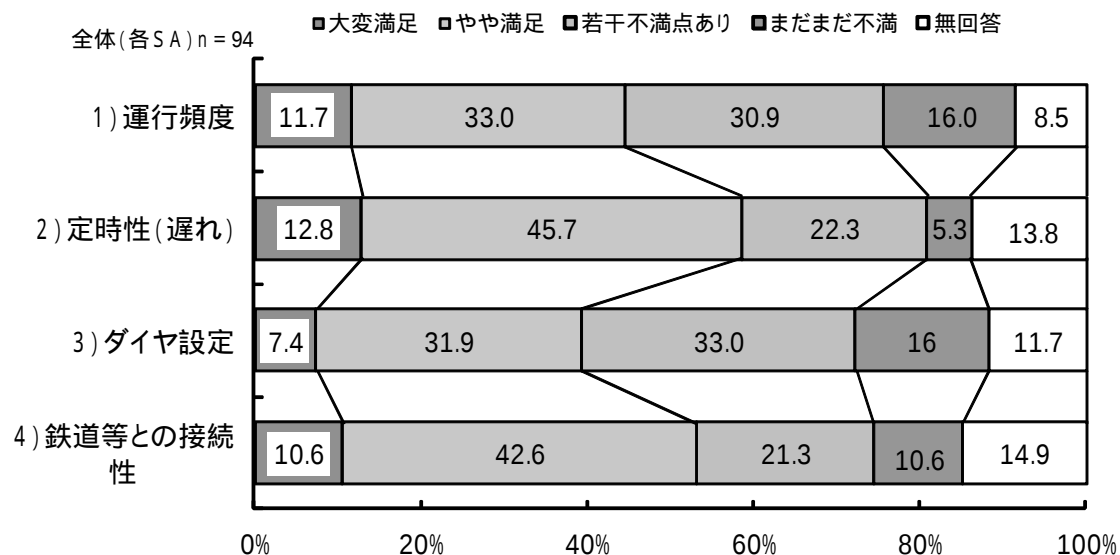
○ 利用目的

- 「通勤」が 48.9%、「買い物」が 22.3%、「通学」が 18.1%。



(3) 運行サービスに対する満足度

- 「大変満足」「やや満足」の合計は、
「1 運行頻度」は 44.7%、「2 定時性（遅れ）」58.5%、「3 ダイヤ設定」39.3%、「4 鉄道等との接続性」53.2%となった。
「ダイヤ設定」「運行頻度」の満足度が他の項目に比べ低い。



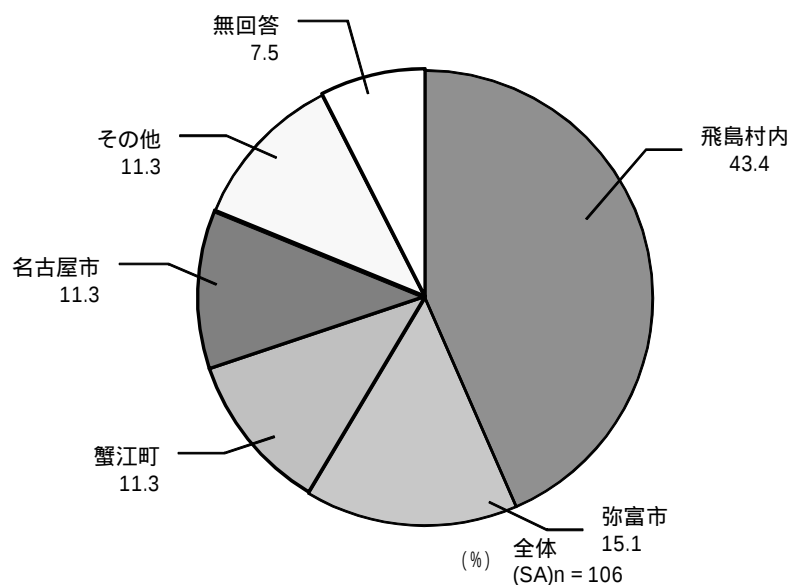
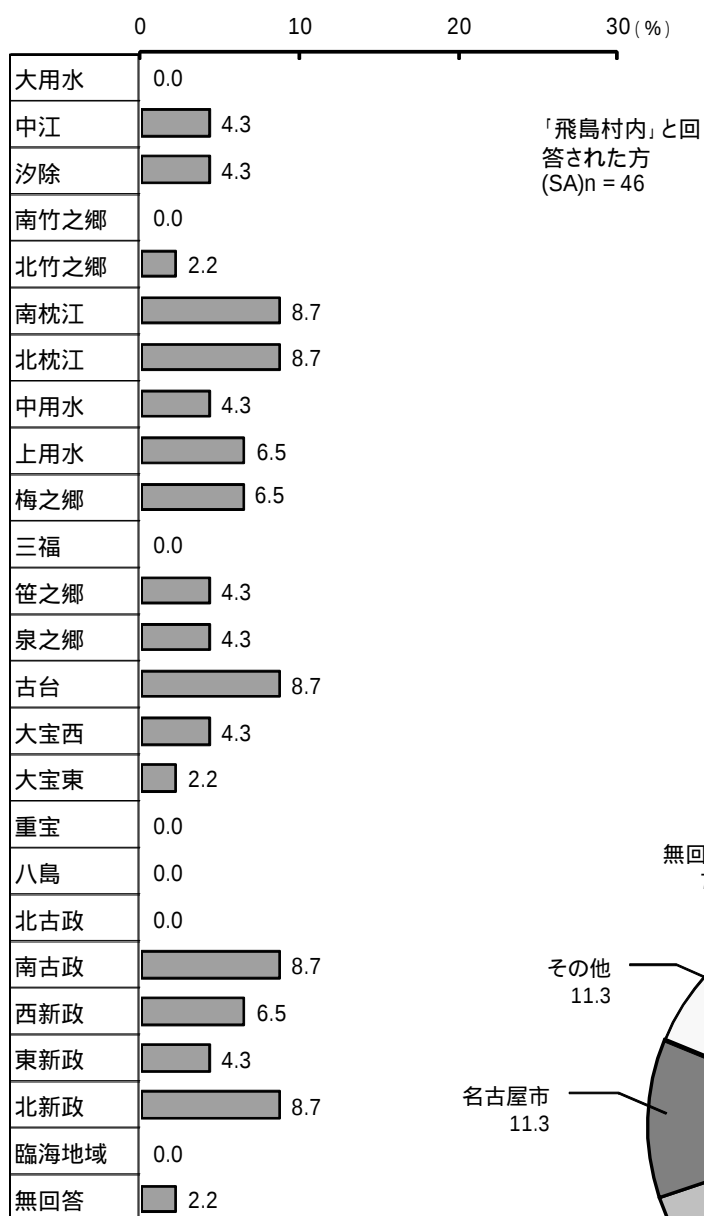
3. 蟹江線(近鉄蟹江駅行き)の調査結果について

(1) アンケート対象の属性

○居住地

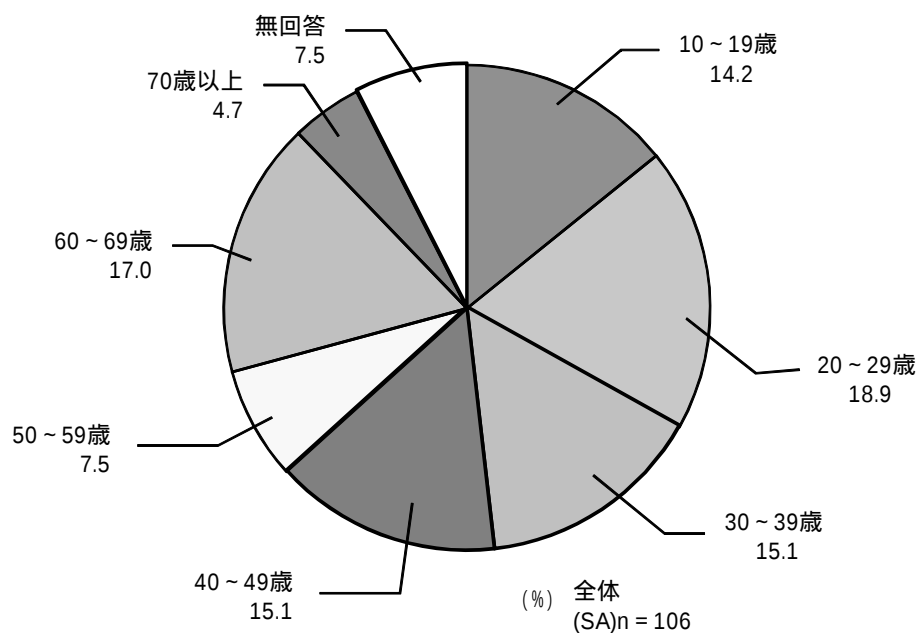
○ 「飛島村内」に居住されている方が 43.4%、「弥富市」が 15.1%、「蟹江町」が 11.3%、「名古屋市」が 11.3%、「その他」が 11.3%となっている。
村内は、「南枕江」「北枕江」「古台」「南古政」「北新政」が 8.7%となっている。

○飛島村内居住者の地区名



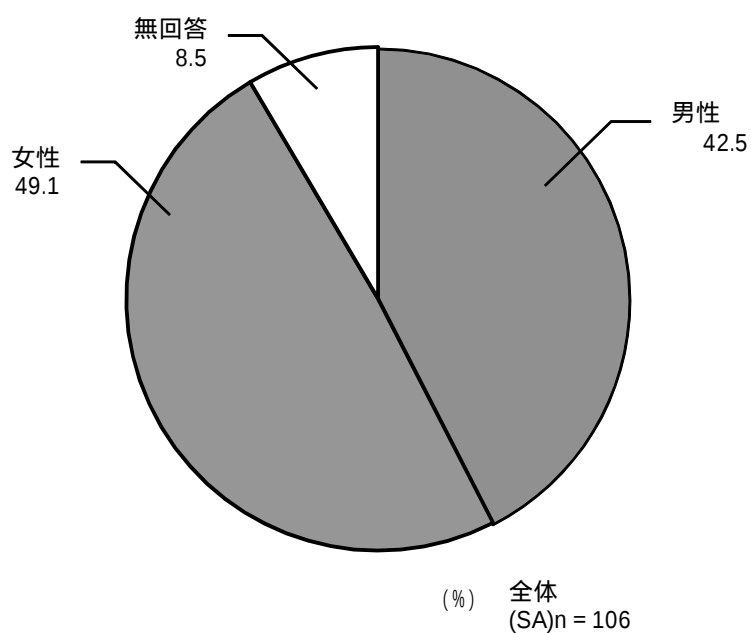
○ 年齢

- 「10 歳台」が 14.2%、「20 歳台」が 18.9%、「30 歳台」が 15.1%、「40 歳台」が 15.1%、「50 歳台」が 7.5%、「60 歳台」が 17.0%、「70 歳以上」が 4.7%となっている。



○ 性別

- 「男性」が 42.5%、「女性」が 49.1%となっている。



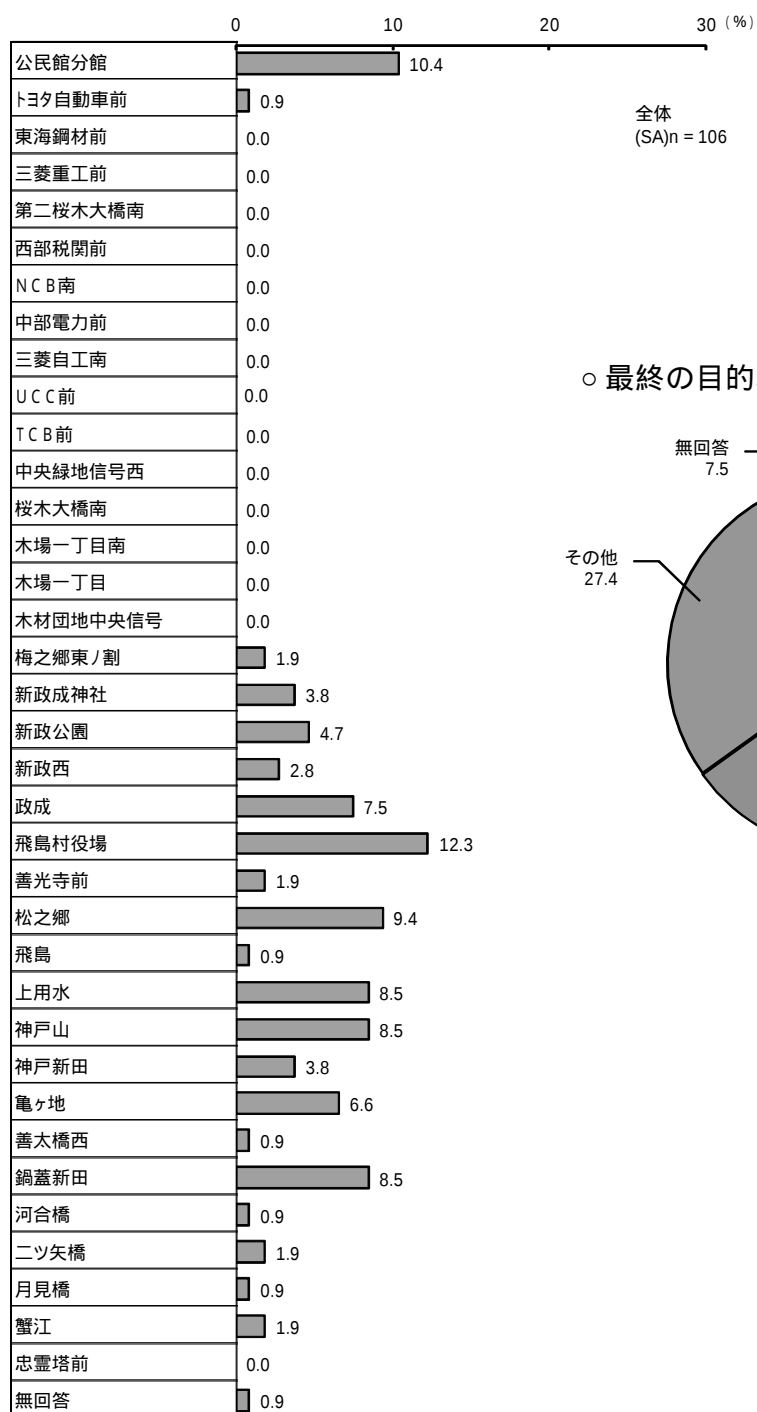
(2) 利用実態 (問 1)

○ 乗車バス停と最終の目的地

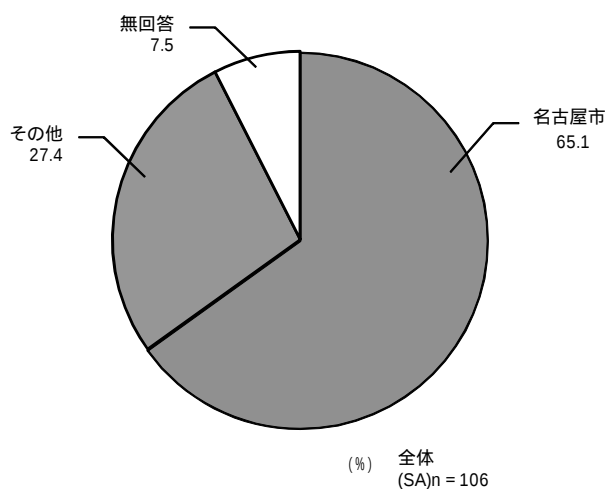
○ 乗車バス停は、「飛島村役場」(12.3%) が最も多い。次いで、「公民館分館」(10.4%)、「松之郷」(9.4%) となっている。

○ 乗車後、最終目的地は、「名古屋市」(65.1%) が最も多い。

○ 乗車バス停

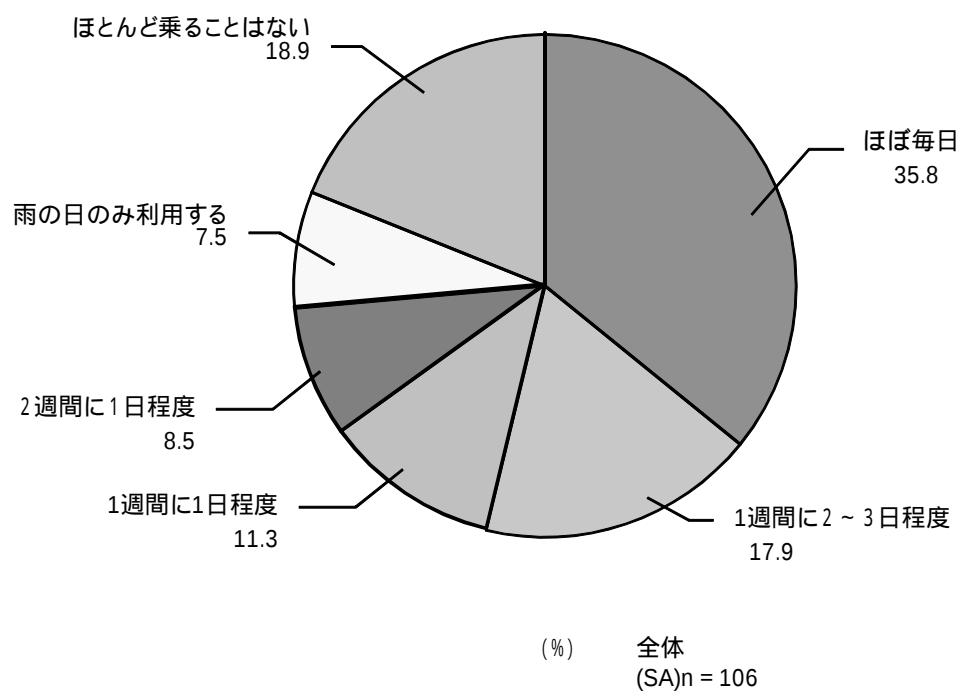


○ 最終の目的地



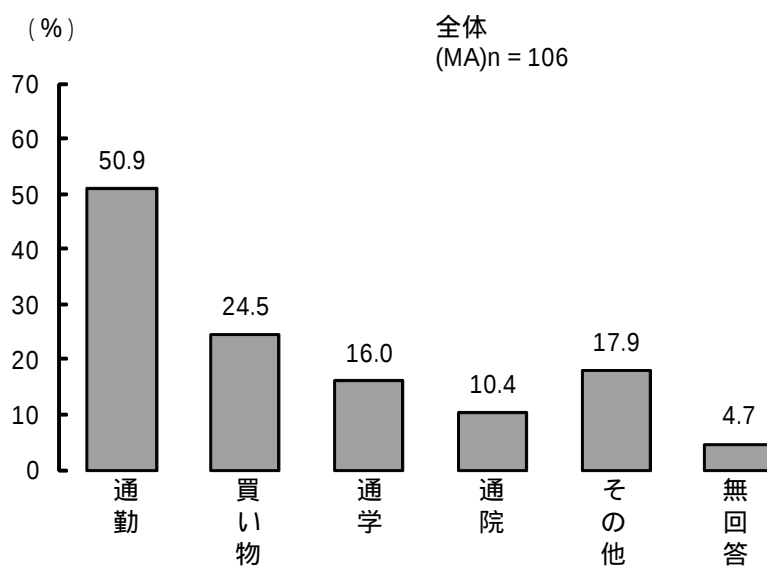
○ 利用頻度

- 「ほぼ毎日」が 35.8% となっている。



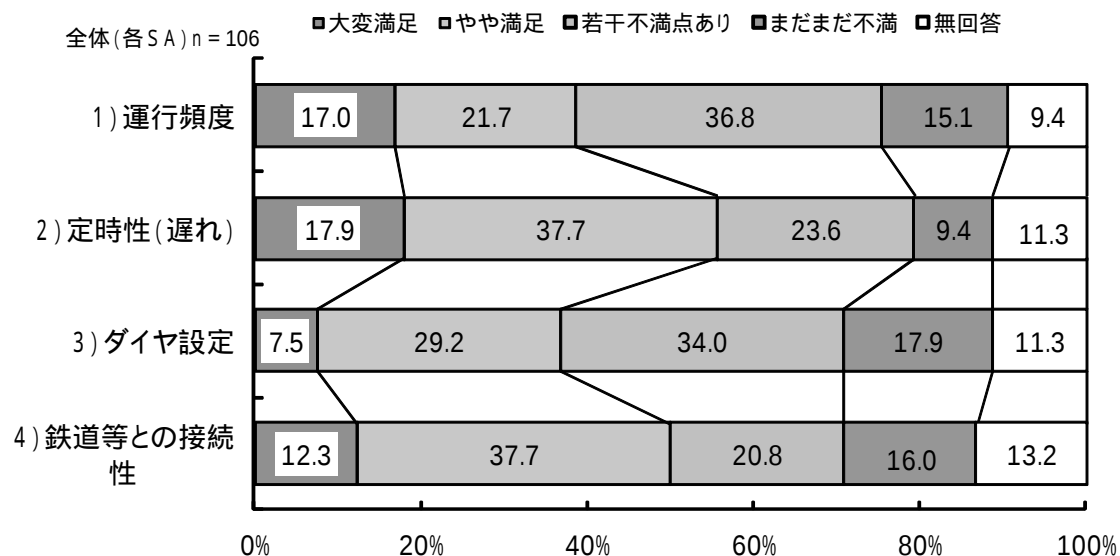
○ 利用目的

- 「通勤」が 50.9%、「買い物」が 24.5%、「通学」が 16.0%。



(3) 運行サービスに対する満足度

- 「大変満足」「やや満足」の合計は、
「1 運行頻度」は 38.7%、「2 定時性（遅れ）」55.6%、「3 ダイヤ設定」36.7%、「4 鉄道等との接続性」50.0%となった。
「ダイヤ設定」「運行頻度」の満足度が他の項目に比べ低い。



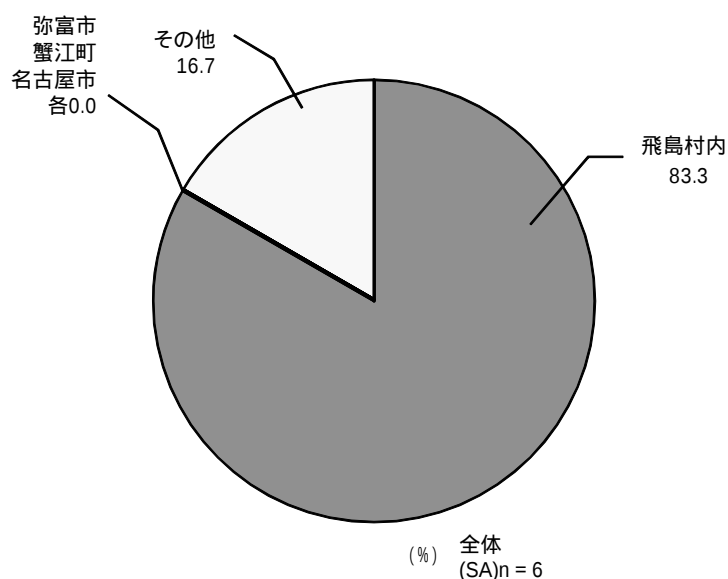
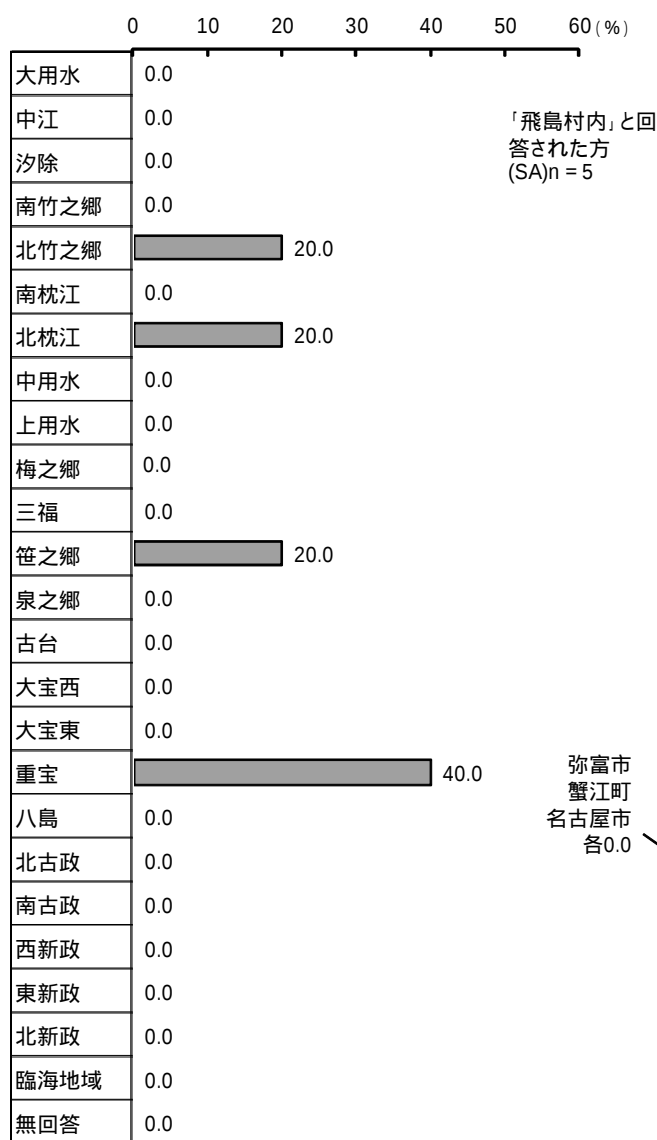
4. コミュニティバス蟹江線(役場行き)の調査結果について

(1) アンケート対象の属性

○居住地

- 「飛島村内」に居住されている方が 83.3% (5 件)、「弥富市」「蟹江町」「名古屋市」以外の「その他」が 16.7% (1 件)となっている。
 村内は、「重宝」が 2 件、「北竹之郷」「北枕江」「笹之郷」が 1 件となっている。

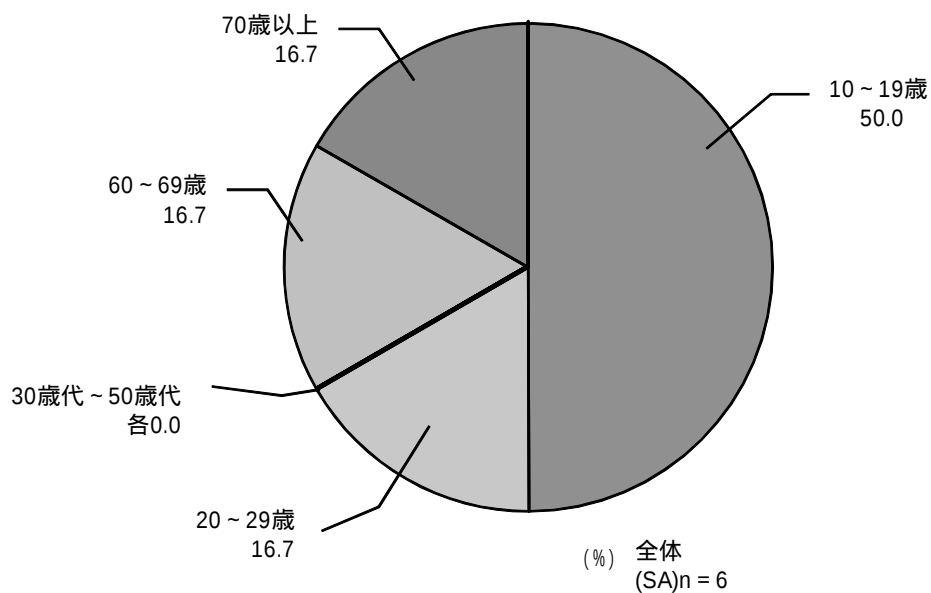
○飛島村内居住者の地区名



その他の利用者 = 「新城市」居住、友人の家に行く目的での利用 (職業: 農家)

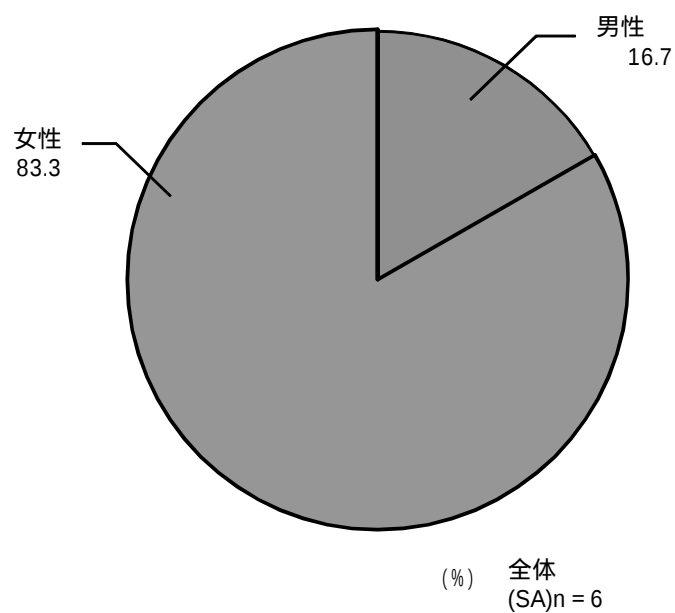
○ 年齢

- 「10 歳台」が 3 件、「20 歳台」が 1 件、「60 歳台」が 1 件、「70 歳以上」が 1 件となっている。



○ 性別

- 「男性」が 16.7%、「女性」が 83.3%となっている。

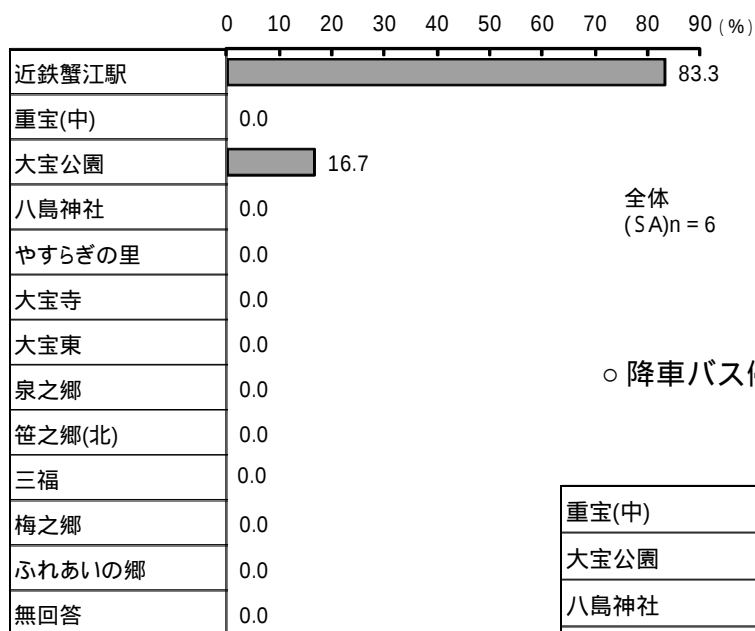


(2) 利用実態 (問 1)

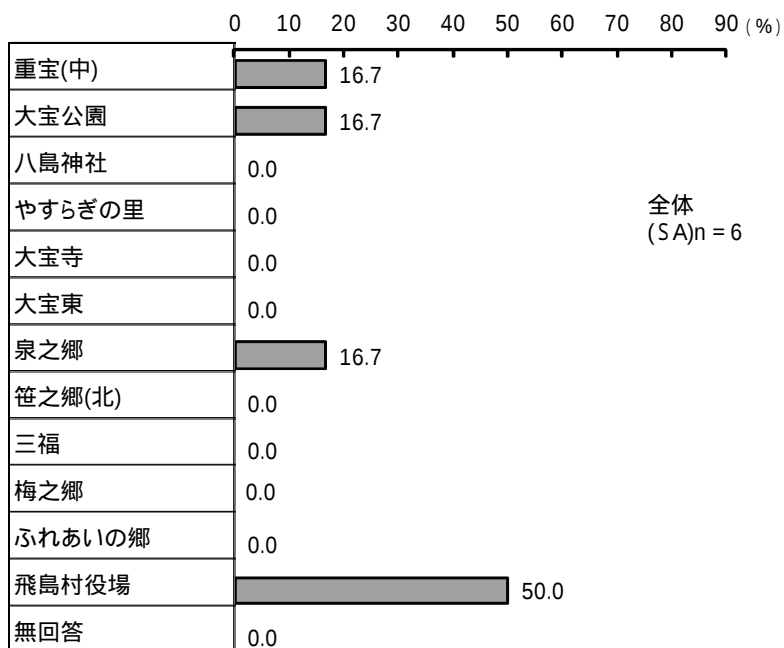
○ 乗車バス停と降車バス停

- 乗車バス停は、「近鉄蟹江駅」(5 件) が最も多い。次いで、「大宝公園」(1 件) の乗車があった。
- 降車バス停は、「飛島村役場」(3 件) が最も多く、その他は「重宝(中)」 「大宝公園」 「泉之郷」での利用が各 1 件あった。

○ 乗車バス停

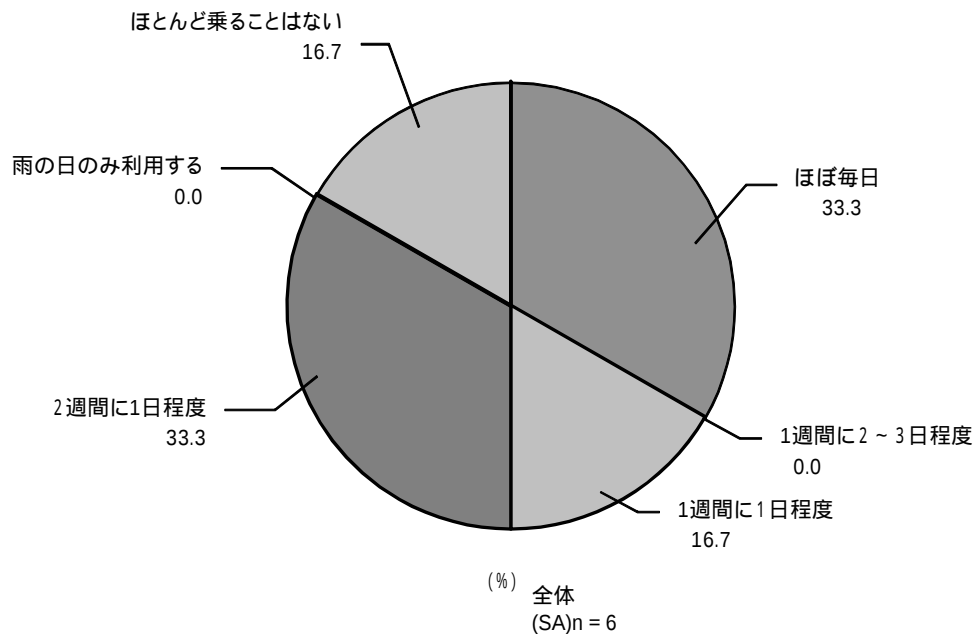


○ 降車バス停



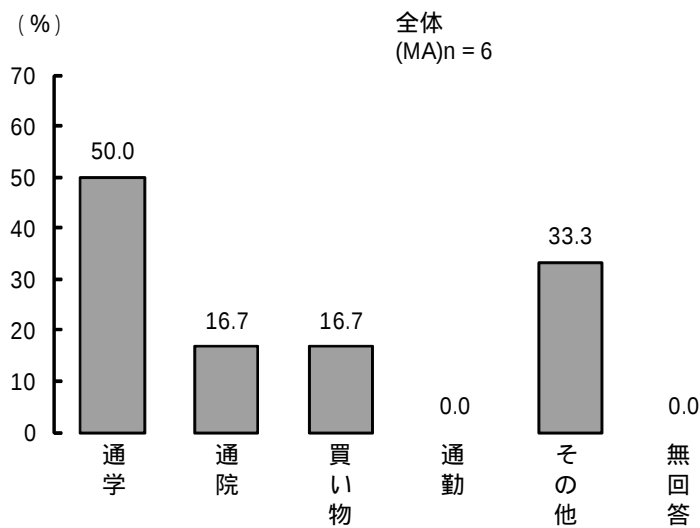
○ 利用頻度

- 「ほぼ毎日」が2件、「2週間に1日程度」が2件、「1週間に1日程度」が1件、「ほとんど乗ることはない」が1件となっている。



○ 利用目的

- 「通学」が3件、「通院」「買い物」が各1件となっている。



その他の利用目的 = 友人の家に行く

3. 自由意見

- ・初めてコミュニティバスを利用しました。蟹江から役場まで1人でした。このような乗車数で運行することは誠に税金のムダであると思った。
- ・15時55分のコミュニティバスを普通の飛島バス（蟹江線）にかえてほしい。泉之郷で降りているけど、神戸山まで自転車を取りに戻るのもものすごく不便。
- ・このルートをなくさないともらえればいい。もう一本分遅い便を運行してもらえると便利です。

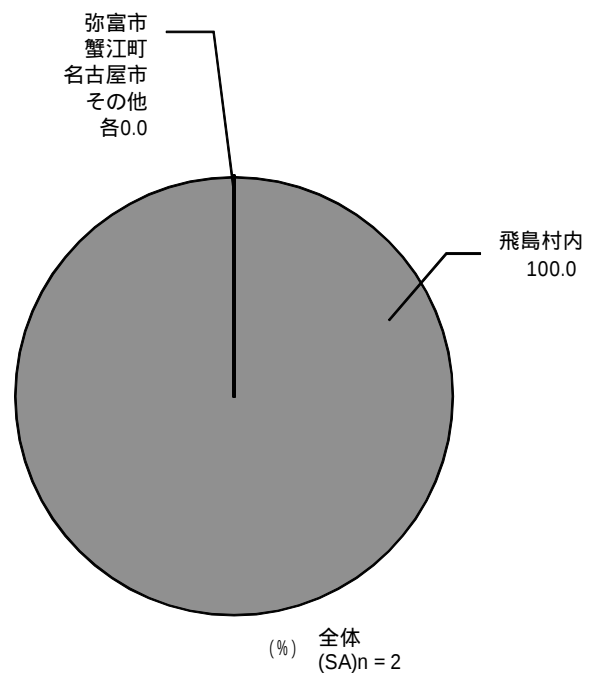
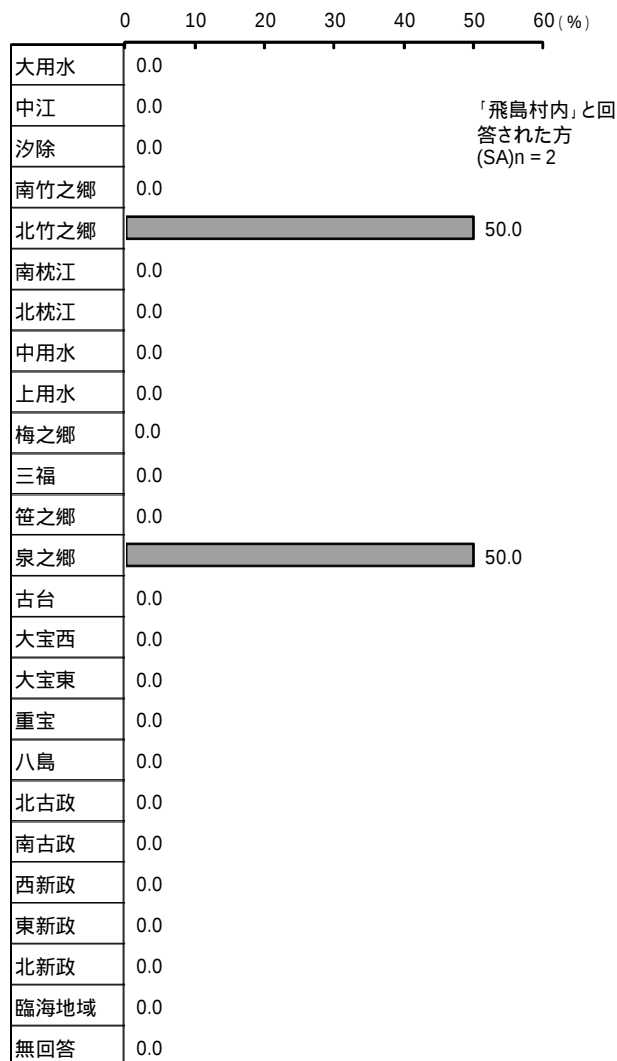
5. コミュニティバス蟹江線(近鉄蟹江駅行き)の調査結果について

(1) アンケート対象の属性

○居住地

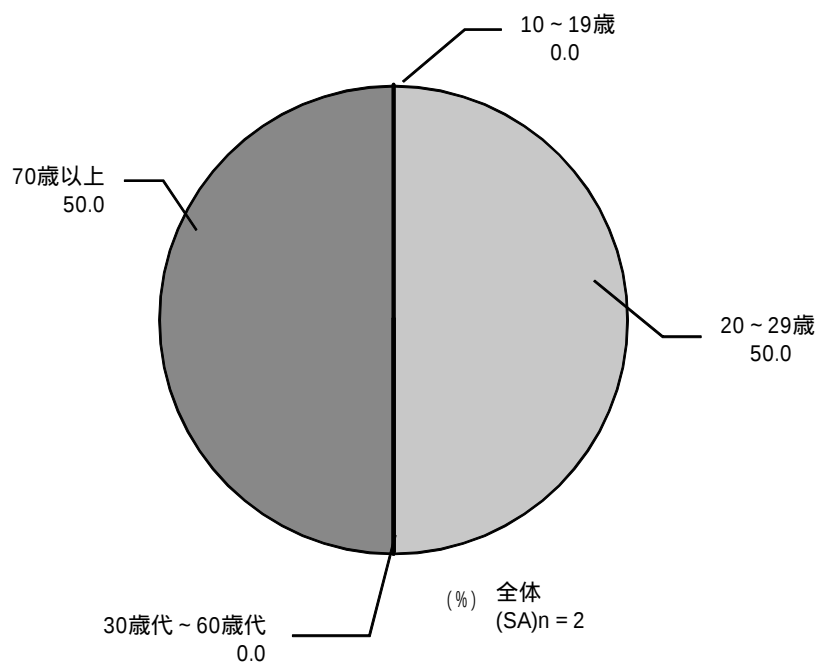
- 「飛島村内」に居住されている方が2件となっている。
村内は、「北竹之郷」と「泉之郷」。

○飛島村内居住者の地区名



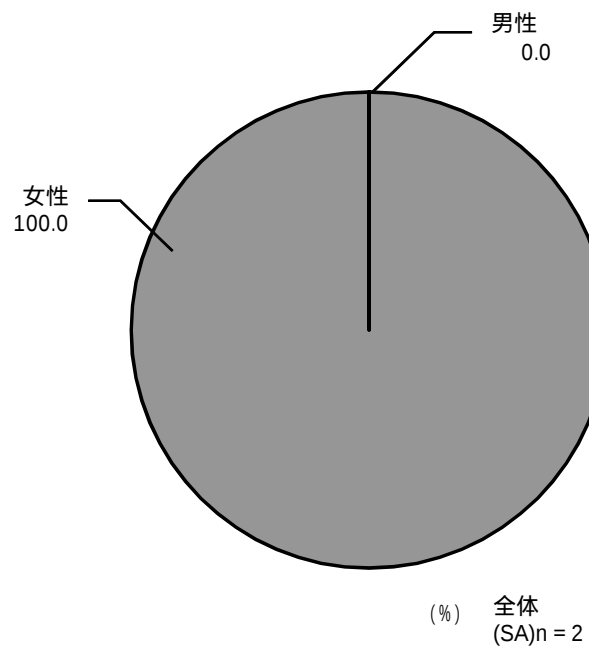
○ 年齢

- 「20 歳台」と「70 歳以上」であった。



○ 性別

- 「女性」の利用となっている。

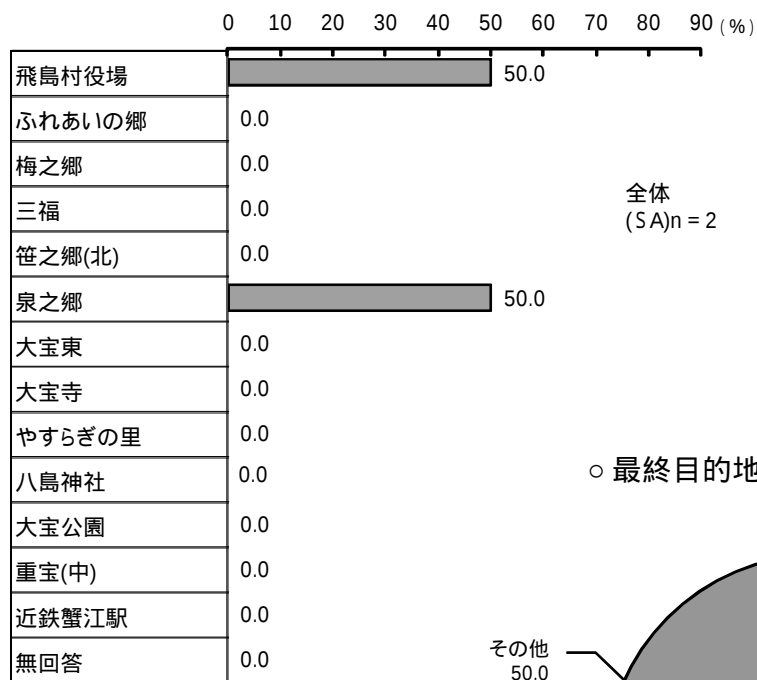


(2) 利用実態 (問 1)

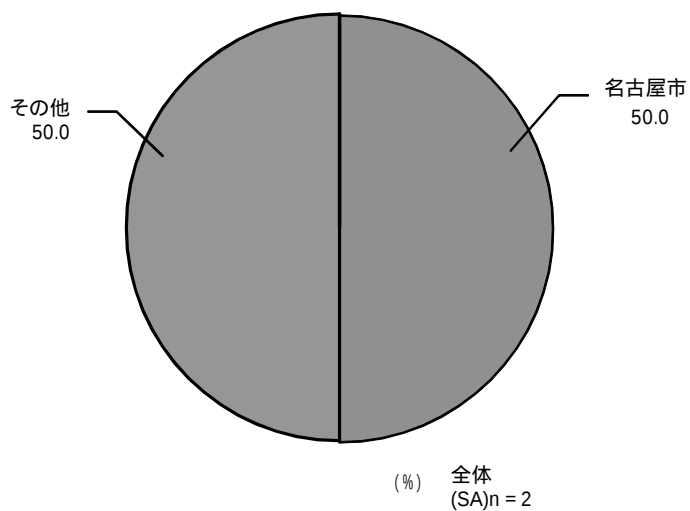
○ 乗車バス停と最終の目的地

- 乗車バス停は、「飛島村役場」と「泉之郷」であった。
- 最終目的地は、「名古屋市 (熱田区) 」と「村内 (大宝公園) 」であった。

○ 乗車バス停



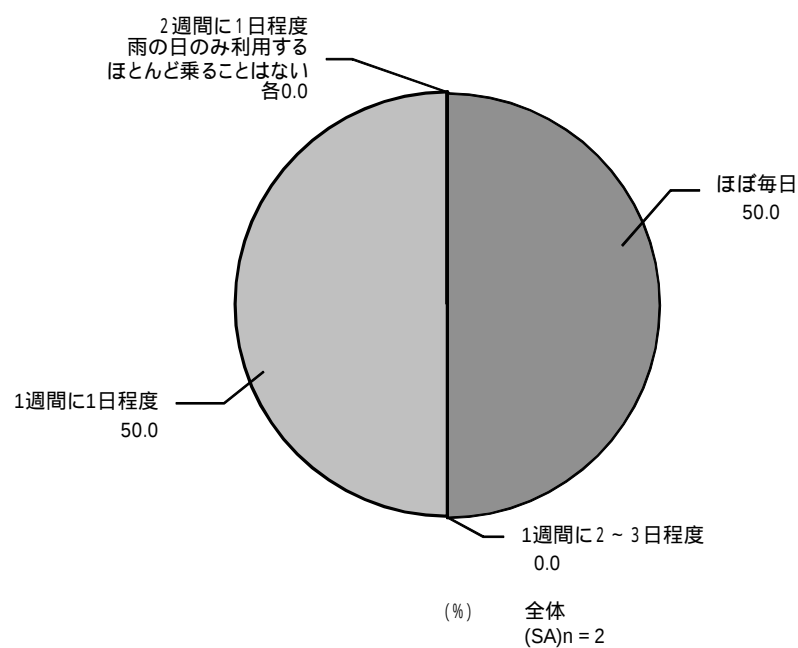
○ 最終目的地



その他 = 大宝公園

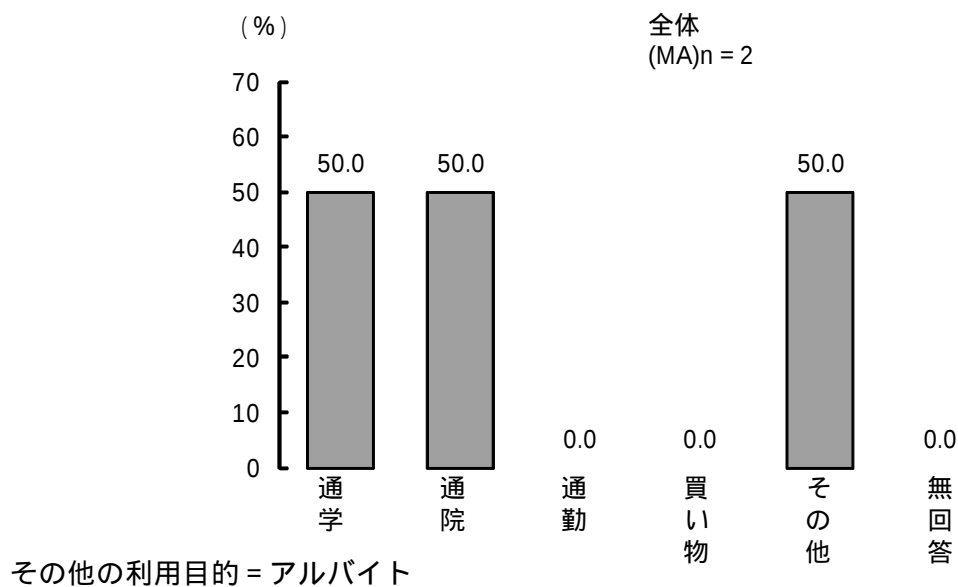
○ 利用頻度

- 「ほぼ毎日」が1件、「1週間に1日程度」が1件となっている。



○ 利用目的

- 「通学」が1件、「通院」が1件となっている。
 その他は、「アルバイト」利用となっている。



3. 自由意見

- ・ 移動（通院）のため利用しており非常に助かっている。利用者は少ないかもしれないが、このままで運行をお願いします。

第4章 関係者の意向について

1. 飛島村議会・住民等からの要請事項について

飛島村村議会での質問や住民から飛島村に指摘された最近の要請事項については下記のとおり。

(1) 飛島バス（蟹江線）に対する要請事項について

○夕方～夜間における 30 分間隔での運行（1 便増）

- ・平日、蟹江駅→公民館分館行きについて、17:00～20:00 までは概ね 1 時間に 2 本（30 分間隔）の運行となっている。
- ・分館 19 便（19:45）から 22:00 までも 30 分間隔とするため、21:05（分館 21 便）と 22:00（分館 22 便）の間に、1 便の増加が要望される。

○最終便後の増発

- ・平日の近鉄蟹江発の最終便：分館 22 便（22:00 発）の後に、もう 1 便の増便が要望される。
（近鉄名古屋駅発の蟹江駅着最終便 急行 23:48 準急 23:32）

(2) 飛島バス（名港線）に対する要請事項について

○運賃設定について

- ・蟹江線が村内まで 200 円に対して、名港線は村内まで 500 円。
- ・路線構築の経緯は異なるものの、最寄駅前の運賃格差の是正が図れないか。
（それぞれの収支状況や経費比較から検証・確認）

○バス停留所の照明設備について

- ・夜間の利用のため、バス停留所での照明設置が要望される。
（太陽光充電の安価な照明設備があるが、盗難等が懸念）

(3) コミュニティバスに対する要望事項について

○事業継続検討の必要性について

- ・議会にて、事業継続・路線変更の必要性について再確認すべきとの指摘がされる。

(4) 海南病院通院支援タクシーに対する要望事項について

○停留所の増設について

- ・老人クラブ等と調整し、停留所の増設の必要性について再確認すべきとの指摘がされる。

2. 運行事業者からみた公共交通の現状実態

検討を開始するにあたって、運行事業者である三重交通㈱に対するヒアリング調査を実施し、現状実態と今後の対応課題について確認した。

(1) コミュニティバスの現状実態と今後の対応課題について

○現状の利用実態について

- ・コミュニティバスの利用実態は、飛島村から蟹江方面向けは、同じ人による固定利用が多い。逆に、蟹江駅から飛島村方面向けは不定期利用となっている。
- ・固定的に利用される人は5名程度で、下記の通り。
 - ・大宝公園の乗降者：男性3名
 - ・三福の乗降者：男性1名
 - ・泉之郷の乗降者：女性1名
- ・高齢者ではなく、高校生・大学生等の若者の利用となっている。
- ・基本的には、蟹江駅までの週2～3日程度の利用となっている。帰りの役場方面は利用が分散している。

○今後の対応課題について

- ・第三者評価委員会の指摘をふまえ、事業改善が求められた。
- ・対応策として、事前予約型のデマンド化については、前日の予約であれば運行は可能であるが、予約制は利用者にとって不便であること、前日の予約であっても運転手の待機状況からコスト的な削減は燃料代程度で大差がないことから、定時定路線からの転換はあまり効果が無い。逆に利用者の利便性が低下するため、デメリットの方が大きいのではないか。
- ・コミュニティバスの利用者が限定されるため、利用者の理解が許せば、コミュニティバスを蟹江線にシフトし、乗り合いタクシー等でカバーする方策もアイデアとしては考えられるのではないか。

(2) 飛島バス（蟹江線）の現状実態と今後の対応課題について

○現状抱える課題・問題点について（朝の集中利用）

- ・朝の時間帯での積み残しリスクについては、予備車（中型車）等を活用し対処しているため特に発生していない。

蟹江2便は小型ポンチョで対応する配車計画（定員24人・座席14人）

これを予備車（中型：定員56人・座席25人）で現在対応。

小型ポンチョは本年度で減価償却期間を迎える予定。

(3) 飛島バス（名港線）の現状実態と今後の対応課題について

○現状抱える課題・問題点について（朝の集中利用）

- ・名港1便の平均乗車数が52.3人となっており、50人を超過している。補助席を利用。
- ・最大利用者数が50人を超える便があるが、現時点では60人を超えていないため、今のと

ころ積み残しは発生していない。

- ・税関職員の利用が多い。名港 1 便の利用も多いが、2・4 便の利用が多く、2・4 便の利用者の半数が税関職員だと思われる。
- ・積み残し対策として、利用者の分散化を図るには、名港 6 便の平均利用者数が 24.05 人であるため、1～6 便を全体的に 10 分程度前倒しするという方法も考えられる。

○バス停留所の移動について

- ・桜木大橋南のバス停留所について、左折レーンに停留所がありコンテナ車が駐車していることが多いため、南側に移動したほうが望ましい。
- ・UCC 前のバス停留所について、コンテナ車の駐車が多いため、UCC 工場の出入口近く・西側への移動したほうが望ましい。

(4) 全路線の遅延状況について

○蟹江線の遅延状況について、

- ・平成 25 年 6 月 (10～21 日) 時点においては、平均 10 分以上の遅延は発生していない。
- ・平均遅延時間が最も長いのは分館 3 便で、平均 9 分、最小 7 分、最大 14 分となっている。

○名港線の遅延状況について

- ・平均 10 分以上の遅延は、名港 17 便、19 便があるものの、名港 17 便は、平均 12 分、最小 3 分、最大 31 分となっており、名港 19 便は、平均 11 分、最小 6 分、最大 29 分である。

○コミュニティバスの遅延状況について

- ・特に遅延は発生していない。

第5章 飛島村における公共交通の課題問題点

1. 現況分析・アンケート・ヒアリング等からみた課題問題点

これまでの検討成果をふまえ、飛島村における公共交通の課題問題点を下記に取りまとめた。

○人口変動の影響をふまえた対応の必要性の検討

2010年の国勢調査による飛島村の人口は4,525人となっており、2005年との比較では増加した。しかしながら、国立社会保障・人口問題研究所による飛島村の将来推計人口は、今後減少し、65歳以上の老年人口はしばらく増加すると見通している。

その一方で、第4次飛島村総合計画では、新規住宅地の整備等により、2022年度の将来人口は5,000人を目指す計画としている。

飛島村の今後の人口は、増加・減少のどちらにも推移する可能性があるが、少なくとも高齢者は増加する見通しであり、地域公共交通を利用する潜在需要は増加するものと想定される。

こうしたことから、飛島村における地域公共交通については、潜在需要が拡大する前提で、さらなる利用者増や、サービスの維持存続が求められる。

○住民アンケートを踏まえた、税投入とサービス水準のあり方の見直しの必要性の検討

住民アンケート調査結果から、公共交通の利用実態としては、「ほとんど乗らない」人が66.9%存在した。平成19年度調査時点では88%であったため、約1割の住民がこの5年間に、公共交通を利用するように変化した。着実に地域公共交通の利用拡大が図られている。

加えて、公共交通事業の実施により、生活環境に与える変化について「何も変わらない」との回答が約4割認められたものの、約3割の住民が「便利になった」「安心感を持てた」といった影響を認識している。

その一方で、こうした事業に対する税金投入額と地域公共交通のサービス水準に対して、「維持」が約5割、「拡大」が約1割、「抑制」が約2割の回答となり、現状の税金投入額によるサービス水準の維持が最も住民意見を反映している。

このため、現状の税金投入額の範囲で、利用の少ないコミュニティバスの廃止・見直しを行う「やりくり」が求められている。

○各路線の個別要望に対する対応についての検討が必要

蟹江線の夜便の増便や、海南病院通院支援タクシーの停留所の増設等、飛島村の地域公共交通に対して、飛島村村議会での質問事項や住民から要望がある。

こうした指摘・要望事項について、第2期計画に反映し、どこまで対応すべきか、「地域公共交通活性化法定協議会」にて協議・確認する必要がある。

○飛島村コミュニティバスの廃止を含めた抜本的な見直しが必要

飛島村コミュニティバスについては、第１期計画では、実証実験期間中に村内の巡回路線バスから、近鉄蟹江駅に接続する路線バスに事業転換し、本格運行化したものの、利用者の絶対数は少なく、利用者一人当たりの欠損額が約 6,400 円と蟹江線の約 15 倍で、非常に経済効率の悪い運行状況となっている。

さらに、地域公共交通確保維持改善事業補助金を活用していることから、コミュニティバスの事業評価に対して「第三者評価委員会」からも「運行形態の見直しが必要」との指摘がなされており、廃止を含め抜本的な見直しが必要である。

○利用者拡大に向けた新たな利用促進策の必要性の検討

地域公共交通の維持存続のためには、地域住民の利用が必要不可欠である。

現状の取組として、住民に対して「ふるさとフェスタ」において「パネル展示」や「とびしまバスだより」の配布などのＰＲ活動を行っているが、さらなる利用拡大のため「利用促進策の拡充」が必要である。

加えて、夜間人口よりも多い臨海部立地企業の従業員による通勤利用の拡大も重要であり、臨海部企業等との連携・協力による利用促進策の展開を行う必要がある。

○連携計画・事業のモニタリング・PDCA 手法の見直しの必要性の検討

第１期計画では、飛島公共交通バスの実証実験運行実施・本格運行化を図るため、事業導入と継続の可否に重点を置いた評価・モニタリングを行っていた。

第２期計画では、飛島村コミュニティバスの廃止を含めた抜本的な見直しは行うものの、基本的には、事業の維持・継続に主眼を置いたモニタリングに切り替えていく必要がある。

そのため、適切な財政投入量による地域公共交通のサービス（水準）を維持・継続するための評価手法を見直し、適切な PDCA を行っていくことが求められている。

2. 運行事業の対応協議結果

コミュニティバスの抜本的な検討が必要であったことから、また、名港線・蟹江線等も一部課題を有していたことから、これら課題問題点の方向性を協議するため、飛島村地域公共活性化再生法定協議会の一部メンバーからなる「飛島公共交通バス検討委員会」を下部組織として設置し、集中協議を行った。協議経過と協議結果を示す。

(1) 協議経過

回数	日時	協議内容
第1回	平成25年7月23日 14:00～16:30	- 趣旨説明・委員会設置について - 飛島村地域公共交通の利用実態と法定協議会での自己評価状況 - 飛島村地域公共交通総合連携計画の実施状況と検討課題 - 住民向けアンケート調査案について
第2回	平成25年10月10日 10:00～12:30	- 飛島公共交通バスの現況について - 住民アンケート調査（速報）について - 蟹江線の対応について - 名港線の対応について - コミュニティバスの対応について - 海南病院通院支援タクシーの対応について
第3回	平成25年12月10日 14:00～16:30	- 第2回検討委員会での指摘事項とその対応 - 住民アンケート調査結果について - コミュニティバスの対応

(2) 蟹江線の対応（協議結果）

a. 分館19便（19:45）～分館22便（22:00）までの増便要請

現状の運行状況

- ・分館19便（蟹江駅 19:45 発→公民館分館 20:17 着）
- ・分館20便（蟹江駅 20:20 発→公民館分館 20:52 着）
- ・分館21便（蟹江駅 21:05 発→新政成神社 21:30 着）
- ・分館22便（蟹江駅 22:00 発→新政成神社 22:25 着）

要請事項

- ・分館19便と22便の間に、1便増便し、30分程度の間隔にできないか
- バス運行に係る検討会（9/27）での主な意見
- ・増便すれば利用者も増えるかもしれない。できるなら増やした方がよい。

対応の方向性

- ・増便する方向で対応（分館18便以前の時間調整もあわせて行う）

b . 最終便分館 22 便以降の増便について

現状の運行状況

- ・分館 22 便（蟹江駅 22：00 発→新政成神社 22：25 着）
- ・近鉄名古屋駅発の蟹江駅最終便 急行 23：48 着 準急 23：32 着

要請事項

- ・23：55 頃の最終便を増便できないか

バス運行に係る検討会（9/27）での主な意見

- ・仕事の時間の利用ではないだろう。私的な利用であり、対応する必要はないのではないかと。

対応の方向性

- ・増便しない

c . 近鉄との接続について

要望事項

- ・近鉄との接続性を高めてほしい。

現状実態

- ・近鉄は毎年ダイヤを改正
- ・1 時間当たり急行 4 便、準急 1 便、計 5 便運行

バス運行に係る住民検討会（9/27）での主な意見

- ・特になし

対応の方向性

- ・バス（蟹江線）は鉄道に比べ道路事情等の影響から定時運行が難しい。
- ・蟹江線の接続後、数分で鉄道（名古屋行き）と接続可能。
- ・近鉄のダイヤ改正にあわせて蟹江線のダイヤ改正を行うのは、利用者の混乱を拡大する可能性もあるため、当該要望によるダイヤ改正は行わない。

d . 遅延状況について

現状の遅延状況

- ・平成 25 年 8 月時の遅延状況について
 - 上り（飛島村→近鉄蟹江駅）方面：最大 7 分
 - 下り（近鉄蟹江駅→飛島村）方面：最大 8 分
- ・最大 7～8 分でも、日によって 1～2 分程度の遅れで運行できている。

（交差点での右折待機、踏切待機などにより遅延発生）

バス運行に係る住民検討会（9/27）での主な意見

- ・大きな遅れでなければよい。
- ・運転手は区間時間を記憶して運転。朝夕と昼の区切りならよいが、便ごとに区間時間が異なるのは間違える可能性がある。また、安全運転のため着座後の発車等、慌てた運転はできない。現状の運行は許される範囲ではないか。（三重交通）

対応の方向性

- ・現状のダイヤを踏襲

e . 蟹江 2 便 (6 : 42) の小型車両の扱いについて

現状の運行状況

- ・蟹江 1 便 (新政成神社 6 : 07 発 → 蟹江駅 6 : 32 着) 中型
- ・蟹江 2 便 (新政成神社 6 : 42 発 → 蟹江駅 7 : 07 着) 小型
- ・蟹江 3 便 (新政成神社 7 : 03 発 → 蟹江駅 7 : 28 着) 中型
- ・中型車 (2 台) : 定員 56 人・内座席 25 席、 小型車 (1 台) : 定員 24 人・内座席 14 人
- ・小型車を使用する蟹江 2 便が、春期の利用者数が多く、一時的に代車を使用して対応
- ・小型車は昼間時間帯はコミュニティバスとして使用。三福地区の一部で細い道路を通過する必要があり、小型車を投入している。

対応の方向性

- ・代車を使用しているため、対策を三重交通と協議
(飛島村所有の小型車と三重交通所有の中型車の車両交換の方向で対応)

f . 位置情報提供サービス (バスロケーションシステム) の扱いについて

これまでの経過

- ・地域公共交通総合連携計画で、導入を検討するとした。
- ・アンケート調査等をふまえて時期尚早として導入を先送りしていた。
- ・みよし市 (さんさんバス) の導入事例を調査 : H24 年度導入、構築費約 400 万円

(別紙参照)

バス運行に係る住民検討会 (9/27) での主な意見

- ・全体で 30 分程度の路線で必要なのか。これで事業費を投入するなら便数増を優先すべき。

対応の方向性

- ・位置情報提供サービス (バスロケーションシステム) の導入は行わない。

(3) 名港線の対応 (協議結果)

a . 利用者数の減少要因について

現状の運行状況

- ・ H21 年度：118,896 人
- ・ H22 年度：123,437 人 (3.8%)
- ・ H23 年度：120,972 人 (▲ 2.0%)
- ・ H24 年度：113,669 人 (▲ 6.0%)

状況把握

- ・ H23.3.11 東日本大震災が発生。H23 年及び 24 年の夏の電力供給制限や景気変動が臨海部企業に影響した。(名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会に確認)

バス運行に係る住民検討会 (9/27) での主な意見

- ・ 特になし。

対応の方向性

- ・ H25 年度の 4 ~ 8 月期の利用実績は対前年比 1.7% の増加
- ・ 名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会を通して利用促進を要請

b . 運賃設定について

現状の状況

- ・ 大人：500 円/回 (飛島ふ頭内での利用 200 円/回)

要請事項

- ・ 値下げができないか

(参考) これまでの経緯

- ・ 名港線の前身である「飛島バス (ナゴヤシップサービス)」は、臨海企業従業員のための共同バスとして事業化したことから、その運賃設定は利用者の運賃で経費の半分を、残りの半分を飛島村が負担すると協議調整し、500 円/回と運賃を設定した経緯がある。
- ・ 蟹江線はその前身の「三重交通の路線バス」が飛島村の欠損金負担で維持されていたため、地域公共交通総合連携計画の策定を通して、飛島村が事業主体として交代し、利用促進の観点から距離制運賃から法定協議会での協議運賃として運賃改定を行っている。蟹江線と名港線は設立目的がまったく異なる路線である。

バス運行に係る住民検討会 (9/27) での主な意見

- ・ 企業従業員の利用であり、交通費は企業が支払っている。村も十分経費を投入している。現状のままやむをえないのではないかと。

対応の方向性

- ・ 当初の事業目的・協議経緯をふまえ、現状の運賃を継続する。

(4) コミュニティバスの対応 (協議結果)

a . コミュニティバスのこれまでの経過

【第 1 段階】

飛島村の蟹江線・コミュニティバスのこれまでの取組み経過は、第 1 段階として、平成 21 年 3 月までは、三重交通による自主事業により蟹江線が運行され、飛島村からは路線維持のために欠損金補助を行っていた。

【第 2 段階】

平成 21 年 4 月から第 2 段階として、維持だけでなく、利用しやすい公共交通を目指し、飛島村地域公共交通総合連携計画に基づき、三重交通から蟹江線を移管し、法定協議会の自主事業として、運賃、路線、ダイヤ及び車両などを改正して運行を開始した。

その際、従来の蟹江線ではカバー出来ていなかった、蟹江線沿線から遠い地区の移動制約者の方に公共交通サービスを提供するため、昼間の蟹江線の空き車輛を活用し村内を巡回するコミュニティバスの運行と海南病院への乗合タクシー事業を新たに開始した。

【第 3 段階】

平成 22 年 4 月 (第 3 段階) からは、蟹江線などでは、法定協議会の自主事業という特性を生かし、利用者や住民のニーズをもとに最終便の増便を行うなど運行内容の改善を繰り返し、利用者数は順調に増加してきている。一方のコミュニティバスも、当初期待された結果が得られなかったため、村内巡回から近鉄蟹江駅を目的地とするルートに変更し、負担金の増加を招かない範囲で、大幅な利用者増と繋がっている。

これまで、法定協議会による公共交通事業は、事業開始の第 2 段階から、第 3 段階まで、負担金の大幅な増加を招かない範囲で、利用者を増やしながら事業展開してきた。

【第 4 段階 (平成 23 年 4 月以降)】

蟹江線については増加基調であり、アンケート結果からも、このままの運行内容を継続する方向が望ましい。

一方のコミュニティバスについては、近鉄蟹江駅と接続した第 3 段階で大幅な利用者増となり、当初の目的である移動制約者へのサービス提供という面で成果を挙げつつある。

朝夕便の増便による村の負担金額の増加は、これまでの投入額の推移や利用者数の拡大見込み及びアンケートによる要望などと比較して、バランスを欠いている部分があると思われるため、事業費の拡大を招かない範囲で、部分的な運行内容の改善、自転車などの利用を想定した環境整備などの利用促進策を図ることが、現時点で求められている対応だと考えられる。

b. 協議の方向性

現状の運行状況

- ・ H21 年度：225 人
 - ・ H22 年度：1,530 人（580.0%）
 - ・ H23 年度：1,887 人（23.30%）
 - ・ H24 年度：1,594 人（▲15.5%）
- 1 便あたり 0.67 人/便
（月～土曜日運行で年間約 2,368 便（296 日×1 日 8 便））

状況把握

- ・ H25 年 4～8 月期は対前年比で 10.8%の増加

三重交通ヒアリング調査結果（現状の利用実態について）

- ・ コミュニティバスの利用実態は、飛島村から蟹江方面向けは、同じ人の固定利用が多い。逆に、蟹江駅から飛島村方面向けは不定期利用となっている。
- ・ 固定的に利用される人は 5 名程度で、下記の通り。
 - ・ 大宝公園の乗降者：男性 3 名
 - ・ 三福の乗降者：男性 1 名
 - ・ 泉之郷の乗降者：女性 1 名
- ・ 高齢者ではなく、高校生・大学生等の若者の利用。
- ・ 基本的には、蟹江方面向けの利用が週 2～3 日程度の利用が中心。帰りの役場方面は利用が分散している。
- ・ 役場方面向け 4 便の利用が多いのは、蟹江線の利用者が、代替的に利用するケースが多い。

事業改善検討の必要性

- ・ 利用者が固定化されており、また当初のターゲットとして想定していた「高齢者」の利用がほとんどない。また、補助金活用における第三者評価委員会での指摘等を含め、抜本的な事業改善の検討を行う必要がある。

バス運行に係る住民検討会（H25/9/27）での主な意見

- ・ 数字（利用実績）をみるとやめるべき。交通空白地対策について、かわりの方法があれば考えた方がよい。
- ・ 蟹江線から遠い人はコミュニティバスがあったほうがよいはずで、無くなるのであれば乗合タクシーを導入すべき。 など

対応の方向性

- ・ コミュニティバスを廃止し、蟹江線で代替する方向で協議継続し、代替手段として、蟹江線の増便、駐輪場の整備、事業転換に関する広報周知活動の実施を確認した。

(5) 海南病院通院支援タクシーの対応 (協議結果)

○ タクシー停留所の増設について

現状の運行状況

- ・ H21 年度：173 人 (10 月から事業開始)
- ・ H22 年度：528 人 (205.2%)
- ・ H23 年度：586 人 (11.0%)
- ・ H24 年度：558 人 (▲ 4.8%)
- ・ H25 年度 (4 ~ 7 月期)：増加傾向 (43.1%)

状況把握

- ・ H25 年度：4 ~ 7 月期は増加傾向。
- ・ 利用者が固定化している可能性あり。
- ・ 停留所別の利用実績は後述のとおり。平成 24 年度 1 年間でまったく利用のされていない停留所が、9 箇所存在する。

バス運行に係る住民検討会 (9/27) での主な意見

- ・ 高齢者は歩くのもつらいので、停留所の数は増やしてほしい。
- ・ できるだけ増やしたい。

対応の方向性

- ・ 老人クラブ連合会の例会にて説明会の実施
- ・ タクシーの利用方法の PR、停留所の増設・移設等について要望確認
- ・ 要望をふまえて、停留所の増設・移設等を進める。

(6) 移動制約者についての検討 (協議結果)

村民に対する移動手段の実態

- ・ 地域公共交通の潜在需要は増加する見通しの中で、現状の税金投入額の範囲で、地域公共交通サービスを維持持続するためには、飛島村が提供している移動支援サービスでカバーできない移動制約者を確認しておく必要がある。
- ・ 現状の移動支援サービスを確認すると、飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）以外に、「海南病院通院支援タクシー」や「高齢者等福祉タクシー助成制度」「心身障害者福祉タクシー助成制度」「ふれあいの郷無料巡回バス」等の福祉サービスが提供されている。
- ・ だれもが使える公共交通と、高齢者・心身障害者向け福祉サービスの提供で、全村民に対する移動支援サービスは提供できている。

飛島村コミュニティバスを廃止した場合の影響

- ・ 飛島村コミュニティバスを廃止した場合に生まれる移動制約者は、飛島公共交通バス（蟹江線）で空間的にカバーできない公共交通の空白地の居住者となるものの、福祉等の移動支援サービスによりフォローできるものと思われる。
- ・ 移動制約者と考えていた対象者は、自家用車利用からコミュニティバスへの転換が進まず、維持すべきほどの利用が見られなかった。これら対象者には、タクシー助成制度などの福祉施策が準備されており、コミュニティバスを廃止しても福祉施策をもってサポートできるものと考えられる。

○ 村民に対する交通サービスの提供実態

飛島村の移動支援サービスでカバーできない移動制約者とは？

コミュニティバスの廃止で生まれる交通空白地の居住者？

コミバス廃止で生まれる
空白地居住者 = 約1,957人 (43%)
500m圏 (4,525人 - 2,568人)

空間的には空白地ではあるが、タクシー助成制度等による支援がある。
加えて、自己の移動手段もあり、公共交通への利用転換が生じていない。
交通サービスの継続の必要性は乏しい。

独居高齢者世帯: 42戸
高齢者のみ世帯: 75戸

「ふれあいの郷」無料送迎巡回バス

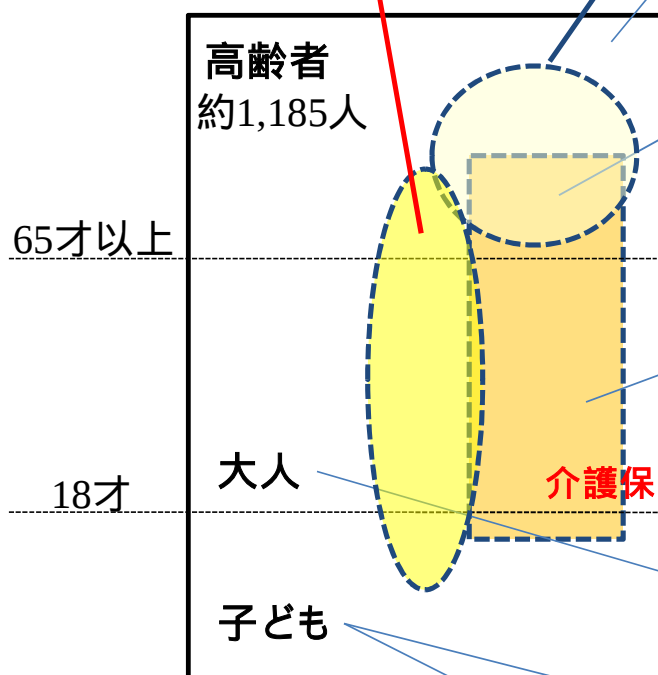
高齢者等福祉タクシー助成制度にて支援している
65歳以上独居・高齢者のみ世帯・要介護等認定者
上限1500円/回 年36枚

心身障害者福祉タクシー助成制度にて支援
障害者手帳保持者等
上限1500円/回 年36枚

自家用自動車を活用
(アンケート調査での公共交通の利用転換は、70歳以上と回答)

学校から片道約2kmの徒歩圏で居住地をカバー

家族の送迎も可能



飛島村総人口: 4,525人
(昼間人口: 約15,000人: 臨海部企業従業員)

第6章 飛島村における地域公共交通の基本的な考え方について

1. 飛島村における地域公共交通の将来像

飛島村における今後の地域公共交通の将来像について、第1期計画の基本構想を踏襲しつつ、前章の課題・問題点について対応し、また、飛島村地域全体を俯瞰して、住民・企業（従業員）にとって利便性の高い地域公共交通サービスを維持存続していくことが必要である。

そのため、次に示す「将来像」を掲げ、地域公共交通の活性化及び確保維持を目指す。

【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。

2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針

飛島村における地域公共交通の将来像の達成のため、また、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する「基本的な方針」として下記の4つを設定する。

- 地域のまちづくり戦略を念頭においた公共交通の整備
- 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

（1）地域のまちづくり戦略を念頭においた公共交通の整備

総合計画のむらづくりの目標では「飛島バス等の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」を目指している。また、都市計画マスタープランの整備方針では「バス停周辺の歩道や自転車駐輪場、街路灯の整備の検討」を進めることとしている。こうしたまちづくりの上位関連計画に沿って、公共交通の整備を目指す。

（2）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

第1期計画において、飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）による村外の鉄道との接続を行い、広域的な移動環境を構築した。第2期計画においてもネットワークの強化を図るため、村内の幹線である蟹江線等の強化や近隣市町のコミュニティバスとの接続等、公共交通サービスのネットワーク強化を行う。

（3）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

第1期計画において村内移動の役割を担っていたコミュニティバスについて改善を行ったが、利用者が少なく廃止する。第2期計画では、コミュニティバスの代替手段として適切な

交通サービスの提供を行うために、交通モードの特徴を再認識し、多様なモードの組み合わせによるサービス提供を行う。

(4) 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

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が運行する飛島村公共交通バス以外に、福祉部門による高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度等、移動手段が提供されている。こうした関係者による移動サービスとの連携・分担を行い、住民の生活の足の維持を目指す。

加えて、持続性のある地域公共交通サービスの維持存続に欠かせない利用促進策の拡充を図るため、住民との協働による利用促進活動を実施する。

3. 計画の区域

計画の対象区域は、飛島村全域とする。

4. 計画期間

第2期計画は、第1期計画終了後の「平成27年度～平成31年度の5年間」とする。

なお、計画期間中に必要に応じて事業の見直しを行うと共に、目標を達成するために行う事業について平成31年度以降も継続して実施していくことが飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会にて協議了承された場合は、計画期間を延長するものとする。

5. 計画の目標

上記4つの基本方針を進めるため、基本方針それぞれの目標を下記のように設定する。

No	基本方針	計画の目標
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	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。
2	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。
3	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確認し、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。
4	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。

○評価指標の設定

第1次計画の評価指標は、新規事業の事業化にポイントをおいた評価であった。

第2次評価は、飛島公共交通バス等の事業継続に関する評価が重要であり、その他事業についても、事業効果を定量的に評価するための指標設定が重要である。

こうした点をふまえ、第2次計画の評価指標を下記のように設定する。

	事業名	評価指標	評価のポイント
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（事業目標値） → 対前年比プラス - 財政支援額の推移（事業目標値） → 現状以下	- 利用の低い路線の事業改善を行うため、路線別の利用状況を確認する。 - 住民の事業維持に対する意識を高めるため、全体事業費に占める財政支援額の推移を確認する。
関連事業	- 利用促進策・広告活動・意識転換を促すMM・広告・協賛事業等 - 利用促進関連施策（高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度等）	住民の公共交通の利用割合（住民向けアンケート調査より） < 事業目標値 > → 計画満了時の利用割合：約40% (1期前：12% → 現状値：33%) 計画満了時にアンケート調査を実施。	- 住民の意識転換、事業参画のアウトカムとして公共交通の利用割合を想定。 - 事業進捗について飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会にて、事業実施状況の報告により確認し、その事業成果を公共交通の利用割合で評価する。
	利用環境整備（駐輪場整備）	駐輪場整備数 < 事業目標値 > → 現状：4箇所 → 将来：8箇所 (4箇所の追加)	飛島公共交通バス（蟹江線）の利用環境の評価のため、駐輪場の整備検討候補バス停留所を対象に、駐車場整備率を評価する。

6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

目標を達成するために行う主な事業内容とその実施主体を下記のように設定する。

基本方針	計画の目標	事業内容	事業主体
1		○ 飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）等の継続運行	飛島村 （交通事業者：バス）
		○ 自転車駐輪場等の整備	飛島村
2		○ コミュニティバスの廃止に伴う新たなネットワークの構築（蟹江線の増便見直し等） ○ 飛島乗合タクシーの継続運行	飛島村 （交通事業者：バス） 飛島村 （交通事業者：タクシー）
		○ 運行経路、ダイヤ等の随時見直し ○ 近隣市町の路線（きんちゃんバス、おさんぽバス）との接続情報の住民への周知	飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
3		○ 各モードの役割分担の設定（次頁表参照）	飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
4		○ 高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度	飛島村
		○ 広報活動、モビリティマネジメント活動、広告・協賛事業、関係者との情報交換会（企業・老人クラブ等）の実施等 ○ 地域主導の利用促進を促すための関係者協議の開催（検討委員会の開催）	飛島村 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

< 住民との協働による取組み >

○ 老人クラブとの連携

- ・ 飛島乗合タクシー（海南病院通院支援タクシー）の利用環境の向上を図るため、定期的に利用促進のための情報交換、停留所の見直し等を行う。平成 25 年度には停留所の新設・移設の要請を確認し、平成 26 年度には設置作業を行っており、こうした取組みを継続する。

○ 臨海部企業との連携

- ・ 臨海部企業の代表者（名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会）と飛島村との定期協議を毎年行っており、公共交通を含めた公的サービスについての官民連携方法について協議している。前計画策定後の平成 21 年には、企業の協力を得てエコ通勤転換を図るモビリティマネジメント活動として「従業員向け意識転換活動」を行っており、引き続き、こうした取組みを継続する。

○各モードの役割分担内容

対象機関（モード）	役割分担	対応の方向性
骨格 （広域幹線系統） 鉄道	名古屋等までの広域の移動を担う。近鉄名古屋線（近鉄蟹江駅）名古屋臨海高速鉄道あおなみ線（稲永駅）地下鉄名古屋港線（名古屋港駅）。	鉄道駅と幹線的バスを接続し、相互の利用促進を図る。 幹線的バス等からの乗り継ぎを想定し、鉄道の利用促進を進める。
幹線的バス （地域間幹線系統） 飛島公共交通バス 蟹江線・名港線	民間乗合事業者による路線バスが存在しないため、幹線的バスとして、「飛島公共交通バス」を設定する。鉄道と接続し、主に飛島村の集落部及び臨海工業地帯から駅への移動を担う。	飛島村の交通空白地の解消のため、交通サービスの提供を行う。 第1期事業を継続し、中型・大型バス車両による定時定路線型の運行サービスを行う。産業振興の側面から、集落部だけでなく臨海企業団地の2方向で対応する。
飛島乗合タクシー （海南病院通院支援タクシー）	飛島公共交通バスでカバーできない移動制約者を対象に、病院への通院利用を想定した予約制の移動サービスの役割を担う。	村民から総合病院への通院利用に対するニーズが認められ、鉄道駅を経由せず、乗り換えなしに直接病院に接続させる。利用のない時までサービス提供することを防ぐため、事前予約制による区域運行型の運行サービスとする。
一般タクシー	一般の乗用タクシーを活用し、高齢者や心身障害者などを対象に、移動サービスを提供する。	飛島村福祉部門が実施している「高齢者・心身障害者福祉タクシー助成制度」を継続実施する。
自転車	気軽に利用できる移動手段として位置づける。	公共交通の利用促進のため、バス停付近における自転車駐輪場の整備を行う。

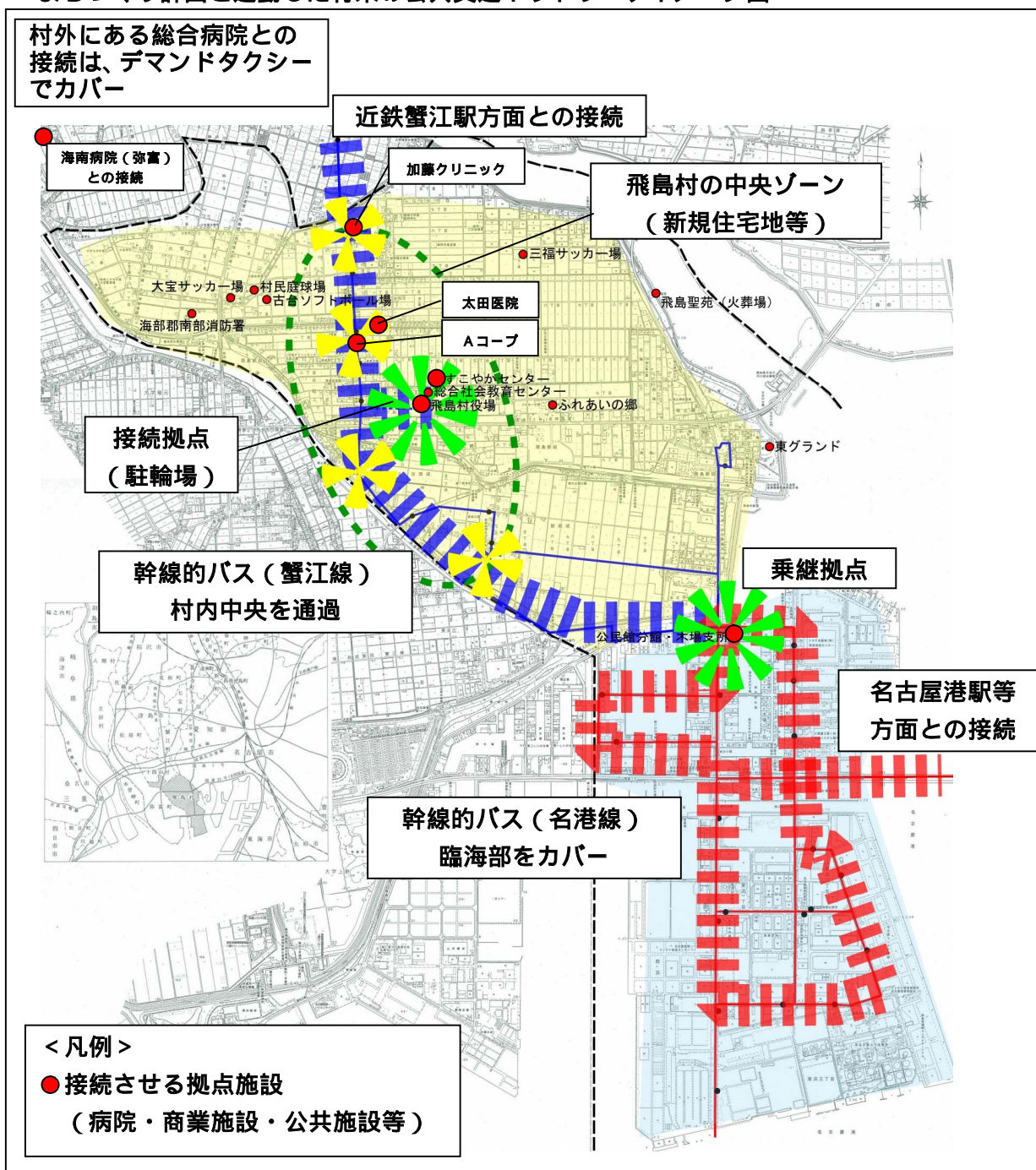
7. 将来の公共交通ネットワークイメージ

飛島村のまちづくりと連動させるため、公共施設等が集中的に立地し、「新規住宅地」を計画的に整備する飛島村の中央ゾーンに、幹線的バス（地域間幹線系統）の飛島公共交通バス（蟹江線）を通過させ、村外の鉄道駅（近鉄蟹江駅）との接続を行う。また、当該幹線的バス（蟹江線）の主要バス停留所に駐輪場を確保し、自転車等による村内移動環境を確保する。

さらに、村外への総合病院への接続については、タクシーを用いた接続環境を確保する。

一方、臨海部企業エリアについては、幹線的バス（地域間幹線系統）の飛島公共交通バス（名港線）を通過させ、村外の鉄道駅（地下鉄名古屋港駅・あおなみ線稲永駅）との接続を行う。

○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



8. 事業スケジュールについて

飛島村地域公共交通網形成計画の全体計画期間を5カ年とし、下記の通りスケジュールを設定する。

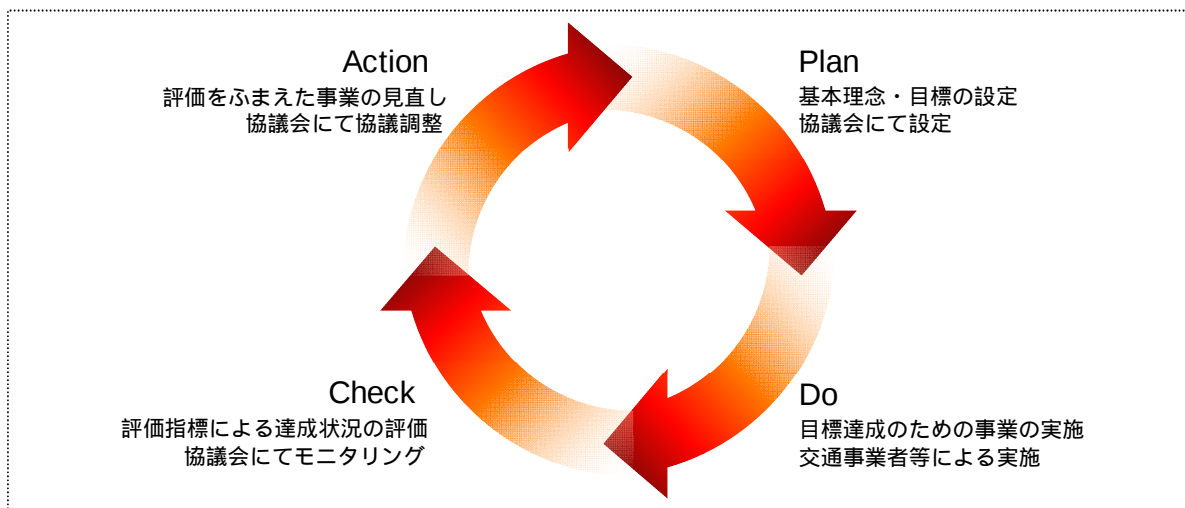
なお、計画期間中は、毎年、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会を開催し、事業の進捗状況を自己評価することとする。

	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度
1.飛島公共交通バス（蟹江線）					
2.飛島公共交通バス（名港線）					
3.海南病院通院支援タクシー					
4.利用促進策					
5. その他公共交通関連施策					
法定協議会の開催	●	●	●	●	●
			中間評価		事業評価 計画改訂検討

9. 計画の達成状況の評価

(1) PDCA の導入

飛島村地域公共交通形成計画の目標・事業の達成状況の評価のために、下図に示すように法定協議会を活用し PDCA を実施する。計画目標を法定協議会メンバーの共通理解のもとで設定 (Plan) し、目標の達成のための事業を実施 (Do) する。そして、事前に設定した評価指標を用いて評価 (Check) すると共に、評価結果をふまえた事業の見直し (Action) を行う。



(2) 評価時期

事業スケジュールに示しているように、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会を毎年開催し、当該年度の事業が実施できたかどうか評価を行う。

なお、飛島村地域公共交通形成計画の目標の達成状況について、前述の評価指標を用いて実施する評価については、計画期間の中間年度と計画終了時の最終年度に評価するものとする。

	評価指標	毎年評価	中間評価	計画終了時
運行事業	○ 路線別利用者数の推移	○	○	○
	○ 財政支援額の推移		○	○
関連事業	○ 住民の公共交通の利用割合			○
	○ 駐輪場整備率			○

飛島村地域公共交通網形成計画

平成 27 年 3 月
飛 島 村

飛島村地域公共交通網形成計画（案）に対する主な指摘事項とその対応

指摘事項	その対応
○ まちづくり等関係部局との協議経過を示すこと。	P4 にバス検討委員会名簿を掲載し、開発部長等関係部局の参加を明記した。
○ パブリックコメントの実施記録を整理すること。	P6 に記載した。
○ 第6章の「移動制約者の定義」について、記載する場所を再検討すること。	第5章の課題問題点の中で、「移動制約者についての検討」として、P72-73 に記載した。
○ 「第6章 公共交通の基本的な考え方」について、言葉の定義を再確認すること。	P74-76 ○ 「基本方針」「将来像」に変更。 ○ 「基本方針を達成するための目標」「地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針」に変更 ○ 「計画の目標」を新規作成。
○ 「第7章 事業推進にあたって」で記載していた事業評価関係を、第6章に盛り込むべき。	P76 ○ 具体的な数値目標を示すべきとの指導を受け、「計画の目標」と併せて「評価指標の設定」を6章に記載した。
○ まちづくりとの一体性に関する指標設定ができないか。 駐車場の整備についても、数値目標を示せられないか。	P76 ○ 飛島村の中心部での乗り継ぎ環境整備をして駐輪場整備を想定。 ○ 駐車場整備数（事業目標値）を新規作成した。
○ 目標を達成するために行う事業及びその実施主体のなかで、住民主体の取組みが記載できないか。	P77 ○ 「住民との協働による取組み」として老人クラブ・臨海部企業との連携協力について記載した。
○ モードの役割について、タクシー等の位置づけができないか。	P78 ○ 「各モードの役割分担内容」において、タクシーと自転車の項目を追加した。
○ 将来の交通ネットワークの姿を描けないか。	P79 ○ 「将来の公共交通ネットワークイメージ」を新規作成した。
○ PDCA・評価時期について整理できないか。	P81 ○ 「評価時期」と評価内容を新規作成した。
○ 第2編 地域公共交通網関連事業計画を別冊にしないか。	○ 毎年の事業計画として扱うため、別冊とした。
○ 法定協議会の設置要綱の改訂の必要性がないか。	○ 設置要綱の文書表現の変更を行う。