

第 2 期

飛島村地域公共交通総合連携計画
(中間報告)

平成26年2月

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

< 目 次 >

序章 地域公共交通総合連携計画の背景・目的	1
1 . 計画の背景・目的	1
(1) 飛島村における公共交通の実態と取組	1
(2) 計画見直しの目的	1
2 . 検討体制・協議経過	2
(1) 協議体制	2
(2) 協議経過	3
3 . 第 2 次 地域公共交通総合連携計画の骨子	5
4 . 第 1 期計画の概要	7
(1) 課題問題点と要望 (H20 年当時)	7
(2) 飛島村における公共交通の基本方針 (将来イメージ)	7
(3) 基本方針を達成するための基本目標	7
(4) 計画期間	7
(5) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	7
5 . コミュニティバスの事業経過	8
(1) 事業当初の取組	8
(2) 平成 22 年度当時の検討内容	8
(3) 平成 22 年度当時の委員会・法定協議会の結論	8
(4) 平成 25 年度 現時点での問題認識	8
(参考) コミュニティバスの収支構造 (平成 25 年度検討資料)	9
6 . 計画事業の実施状況確認	10
7 . 連携計画の取組状況のとりまとめ	11
(1) 連携計画の事業評価 (実証実験期間中)	11
(2) 本格運行後の事業評価	11
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	13
1 . 人口動向	13
(1) これまでの人口推移	13
(2) 今後の人口見通し	14
(3) 総合計画にみる将来人口計画	15
(4) 流出入人口 (15 歳以上)	16
(5) 人口分布状況	20
(6) 飛島公共交通 (蟹江線) によるカバー人口	22
2 . 第 4 次飛島村総合計画での位置づけ	23

第2章 住民意向について	24
1. 調査概要	24
(1) 実施概要	24
(2) 結果概要	25
2. 調査結果(総括)	26
(1) 公共交通の利用実態(問4(1))	26
(2) 現状のサービス水準に対する満足度(問4(2))	27
(3) 生活環境に与える変化について(問5(1))	28
(4) 税金投入額の水準に対する評価について(問5(3))	29
(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))	30
(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))	31
(7) 公共交通を利用しない人の理由(問6)	32
(8) 公共交通への転換見通し(問7)	33
第3章 関係者の意向について	34
1. 飛島村議会・住民等からの要請事項について	34
2. 運行事業者からみた公共交通の現状実態	35
第4章 飛島村における公共交通の問題点	37
1. 現況分析・アンケート・ヒアリング等からみた問題点	37
第5章 基本構想(案)	39
1. 飛島村における地域公共交通の「将来像」(案)	39
2. 「将来像」を達成するための目標(基本方針とその取り組み)(案)	39
3. 「将来像」を達成するための「基本方針」= 公共交通サービス水準の維持存続(案)	41
4. 「基本方針」を達成するための3つの取り組み(案)	41
5. 計画区域と期間(案)	42
6. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体(案)	43
7. 将来像を達成するための「目標値」(案)	45
8. 事業スケジュール(案)	45

序章 地域公共交通総合連携計画の背景・目的

1 . 計画の背景・目的

(1) 飛島村における公共交通の実態と取組

飛島村の公共交通は、鉄軌道はなく、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ると共に、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」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) 計画見直しの目的

「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 5 年を経過する。

当該計画の計画期間は、平成 21 年度から 25 年度末までとしており、平成 26 年度以降の対応のため計画の見直しが必要である。

そこで、現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、今後の対応について計画としてとりまとめる。

2 . 検討体制・協議経過

(1) 協議体制

地域公共交通総合連携計画の改訂にあたり、地域公共交通活性化再生法定協議会により、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）

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	服部 保彦	
	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長	清原 義徳	
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	小林 博之	
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	黒川 利樹也	
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	小林 宏	
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	八木 智	
	愛知県蟹江警察署交通課長	大西 優 (前任：岡田 直樹)	
	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	伊藤 芳樹	
	飛島村村長	久野 時男	会長
	飛島村副村長	服部 高幹	副会長

(2) 協議経過

組織	日時	協議内容
法定協議会	第 1 回 平成 25 年 6 月 28 日 10 : 00 ~ 12 : 00	○ 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 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
住民検討会	平成 25 年 9 月 27 日 19 : 30 ~ 21 : 00	○ 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 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
バス検討委員会	第 3 回 平成 25 年 12 月 10 日 10 : 00 ~ 12 : 00	○ 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 10 : 00 ~	○ バス検討委員会の協議結果 ○ 地域公共交通総合連携計画（中間報告）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

3. 第2次 地域公共交通総合連携計画の骨子 「計画の自己評価・現況分析・住民ニーズ等をふまえた課題問題点の整理とバス検討委員会での集中協議を経た対応方策」

● 第1期計画の自己評価(計画事業の実施状況確認)

- 飛島公共交通バス<蟹江線>
 - ・ 利用実績：順調に増加
 - ・ 満足度評価：概ね良好
 - ・ 料金改訂等定期見直し実施
- 飛島公共交通バス<名港線>
 - ・ 利用実績：やや減少
 - ・ 満足度評価：概ね良好
 - ・ 利用促進のため企業MM実施
- 飛島コミュニティバス
 - ・ 利用実績：H24年度減少
 - ・ 蟹江駅接続後の満足度は良好

収支率が悪いとの指摘あり。事業見直しの必要性がある
- 海南病院通院支援タクシー
 - ・ 利用実績：H24年度減少
 - ・ 停留所位置見直しなど定期的に事業改善実施
- ミニバスターミナルの設置
 - ・ 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
- バスロケーションシステムの導入
 - ・ 2度の利用者アンケート調査を経て、本格運行化時に、導入しないことを決定
- 利用促進活動
 - ・ 定期的な情報発信、関係者の要請等に適切に実施
- 事業評価活動
 - ・ 法定協議会にて、計画に基づく評価（PDCA）を実施

実証実験期間中（H21～23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。H24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、連携計画の見直しにあわせて、事業改善の必要性を確認。特にコミュニティバスは、補助金を投入した事業であるが、収支率が他地域に比べて悪く、廃止を含めて事業改善検討の必要性の指摘あり。

● 現況分析(人口動向等)

- 将来人口 = 人口減少、老年人口はH37年まで増加見通し
- 蟹江線のカバー人口 = 停留所から300m圏域では1,437人（32%カバー）
 " 500m圏域では2,568人（57%カバー）
- 総合計画 = 公共交通は、利便性を高め、移動手段として恒久的な維持存続を目指す。

● アンケート調査・ヒアリング調査結果

1. 村民アンケートによる住民意向

- 「ほとんど乗らない人」が66.9%存在。H19年度調査時（88%）から利用拡大。
- 満足度 = 利用していないからわからないが37.1%。満足より不満と回答する割合が多い。
- 導入効果 = 何もからないが41.3%。（利便性：24.9%、安心感：11.8%、公平性5.3%）
- 税金投入額は、「妥当（34%）」よりも、「多すぎる」が54%。過半数が多いと判断。
- 公共交通のサービス水準のあり方は、「わからない：26.4%」「現状は妥当：23.8%」となり、現状の税金投入額・サービス水準の維持が住民意見を反映。
- コミュニティバスの見直しについて、「わからない：27.5%」が多く、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：26.6%」となった。

2. 関係者意向

- 飛島公共交通バス<蟹江線>に対する要望事項
 - ・ 夕方から夜間における30分間隔での運行（1便増）
 - ・ 最終便後の増発
- 飛島公共交通バス<名港線>に対する要望事項
 - ・ 運賃設定の見直し、バス停留所の照明設置
- コミュニティバスに対する要望事項
 - ・ 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
- 海南病院通院支援タクシー
 - ・ 停留所の増設

● 公共交通の課題問題点の整理

1. 人口変動の影響を踏まえた対応の必要性

飛島村の今後の人口動向は、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。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。

2. 税投入とサービス水準のあり方の見直し

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。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。

3. 各路線の個別要望に対する対応

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。第2期計画に反映し、どこまで対応すべきか、「法定協議会」にて協議・確認する必要がある。

4. コミュニティバスの抜本的見直し

コミュニティバスは、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。補助金を活用に対する事業評価について「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。

5. 利用者拡大に向けた新たな利用促進策の必要性

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。

6. PDCA手法の見直しの必要性

第1期計画では、実証実験から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、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。

● 課題をふまえた対応方策案

○ 個別事業の対応

蟹江線

- 夕方便 = 増便対応
- 最終便 = 増便しない

名港線

- 利用者減対応 = 利用促進を要請
- 運賃設定 現状維持

コミュニティバス

- 事業継続について = 対応措置の実施（要協議）
 - ・ 利用者が肯定化
 - ・ 当初想定の高齢者の利用がほとんどない
 - ・ 第三者評価で抜本的見直しが必要との指摘
 - ・ 検討会でも、数字を見るとやめるべき、他の方法を考えるべきとの意見あり

海南病院通院支援タクシー

- 停留所の増設 = 対応の方向

○ 連携計画の将来像(継続)

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。

○ 計画の目標

- 公共交通サービス水準の維持存続
- 関係者の協力を得た移動手段の維持
- 利用促進策の拡充
- モニタリング・PDCAの継続

バス検討委員会(下部組織)での集中協議の実施

4 . 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

- 5 カ年（平成 21 年度～平成 25 年度）

(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

5 . 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思料」
- ・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、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

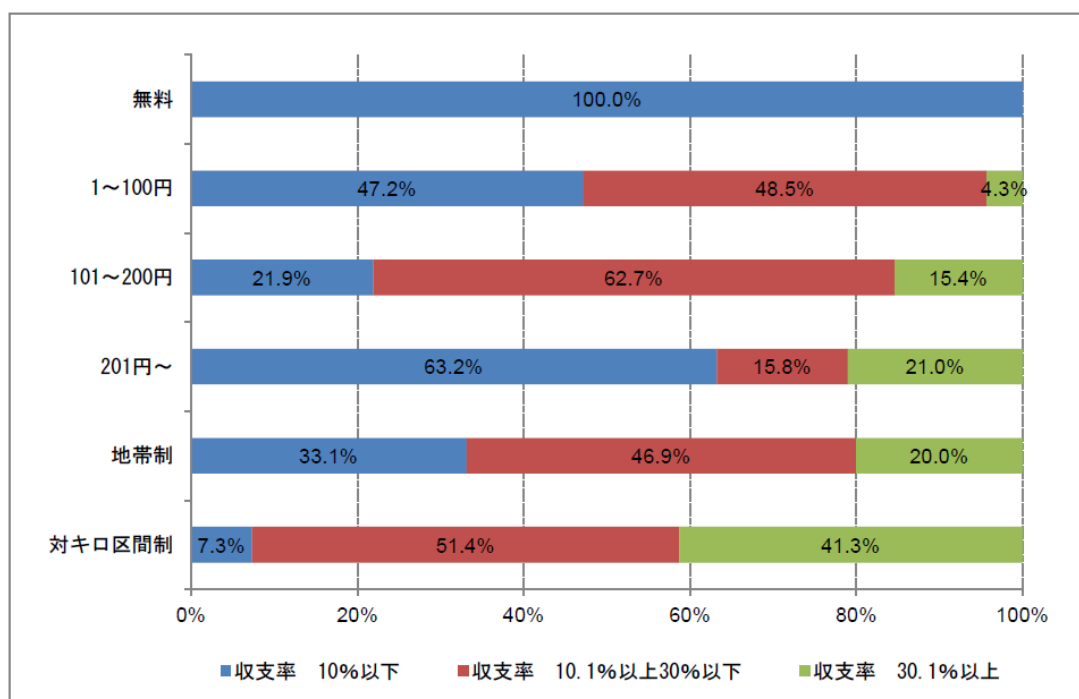
C/G = 349,695 円/13,852,762 円 × 100 = 2.5%

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

6. 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 ・H23：2.0%減 ・H24：6.0%減	・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 ・H24：15.5 減	・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 ○収支率が悪いとの指摘あり
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 ・H24：4.8 減	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	・飛島村により毎年祭り時に情報発信 ・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。

7．連携計画の取組状況のとりまとめ

(1) 連携計画の事業評価（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。

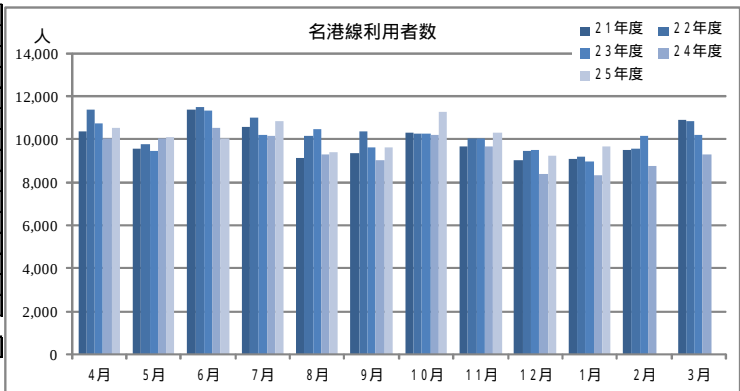
平成 24 年度の自己評価時に、蟹江線の利用者は増加したものの、名港線・コミュニティバス・海南病院通院支援タクシーの利用者が減少し、連携計画の改定に合わせて、事業改善の必要性を確認した。

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

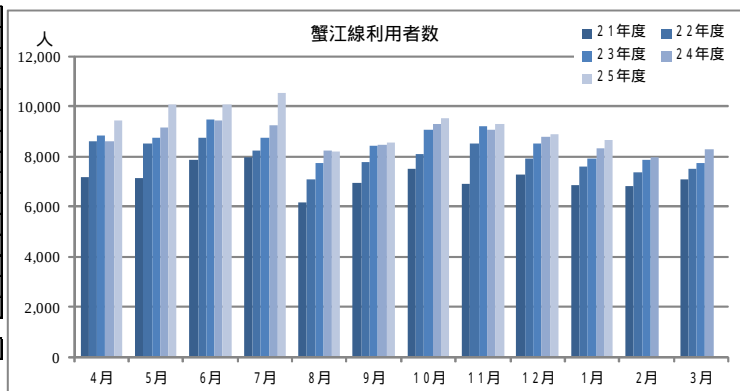
名港線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
4月	10,361	11,387	10,740	10,053	10,504
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292
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	
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	
合計	118,896	123,437	120,972	113,669	101,008
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	
			4～1月期	95,585	101,008
					5.7%



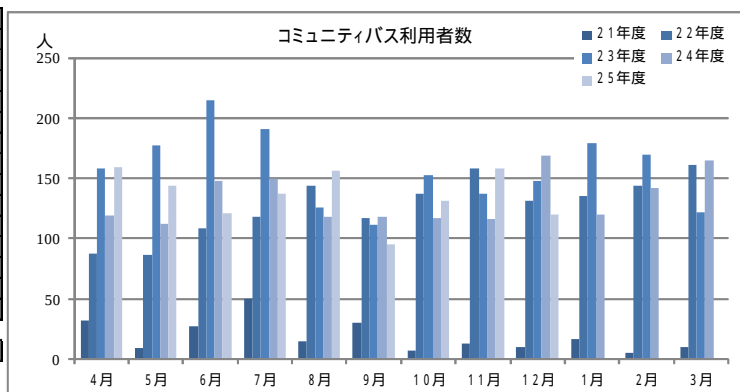
蟹江線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538
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	
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	
合計	85,831	95,988	102,361	104,904	93,279
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	-11.1%
			4～1月期	88,648	93,279
					5.2%



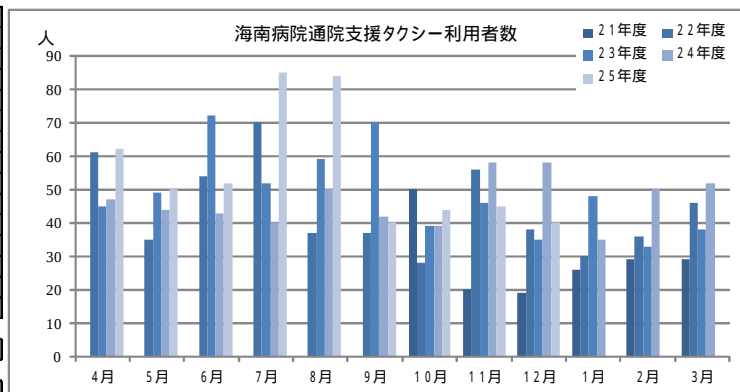
コミュニティバス利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
4月	32	88	158	119	159
5月	9	87	177	112	144
6月	27	109	215	148	121
7月	50	118	191	150	137
8月	15	144	126	118	156
9月	30	117	111	118	95
10月	7	137	153	117	132
11月	13	158	137	116	158
12月	10	132	148	169	120
1月	17	135	179	120	
2月	5	144	170	142	
3月	10	161	122	165	
合計	225	1,530	1,887	1,594	1,222
増加率		580.0%	23.3%	-15.5%	-23.3%
			4～12月期	1,167	1,222
					4.7%



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
4月		61	45	47	62
5月		35	49	44	50
6月		54	72	43	52
7月		70	52	40	85
8月		37	59	50	84
9月		37	70	42	40
10月	50	28	39	39	44
11月	20	56	46	58	45
12月	19	38	35	58	40
1月	26	30	48	35	
2月	29	36	33	50	
3月	29	46	38	52	
合計	173	528	586	558	502
増加率		205.2%	11.0%	-4.8%	-10.0%
			4～12月期	421	502
					19.2%



タクシー乗合率

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
運行回数	147	458	468	472	424
乗車率(人/回)	1.177	1.153	1.252	1.182	1.184

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

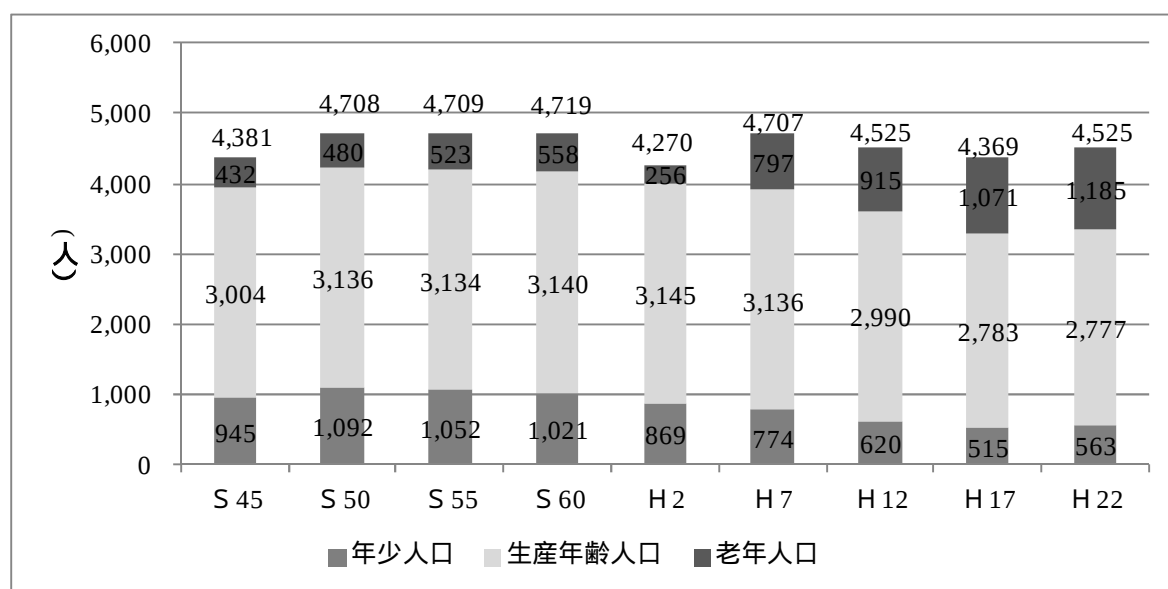
1. 人口動向

(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

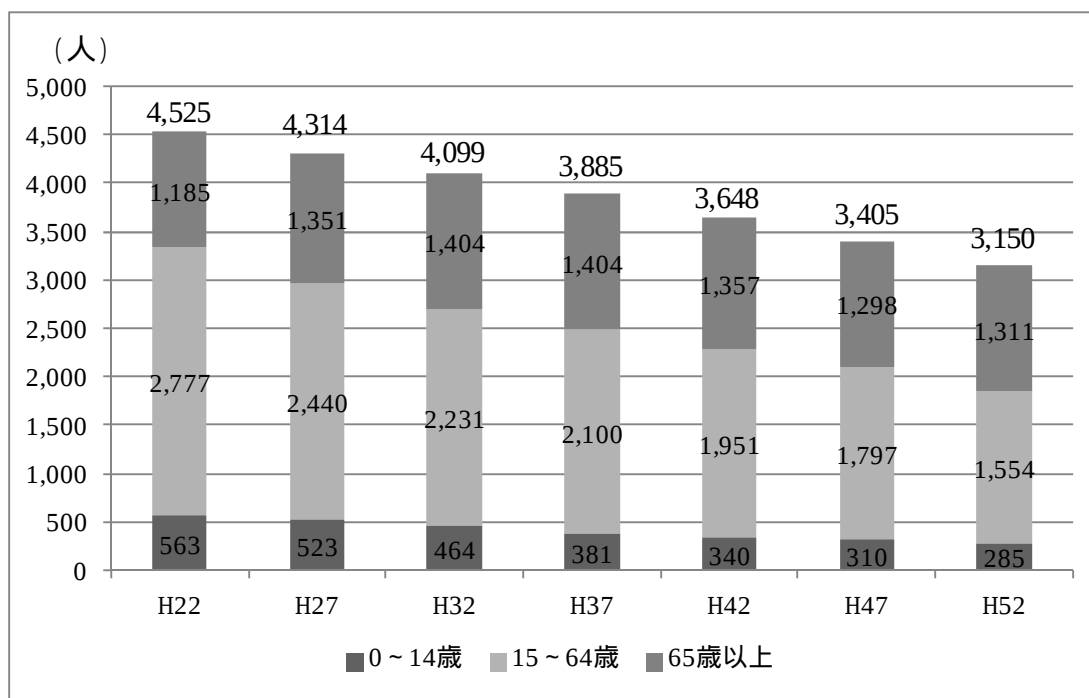
資料：国勢調査人口

（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、全体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

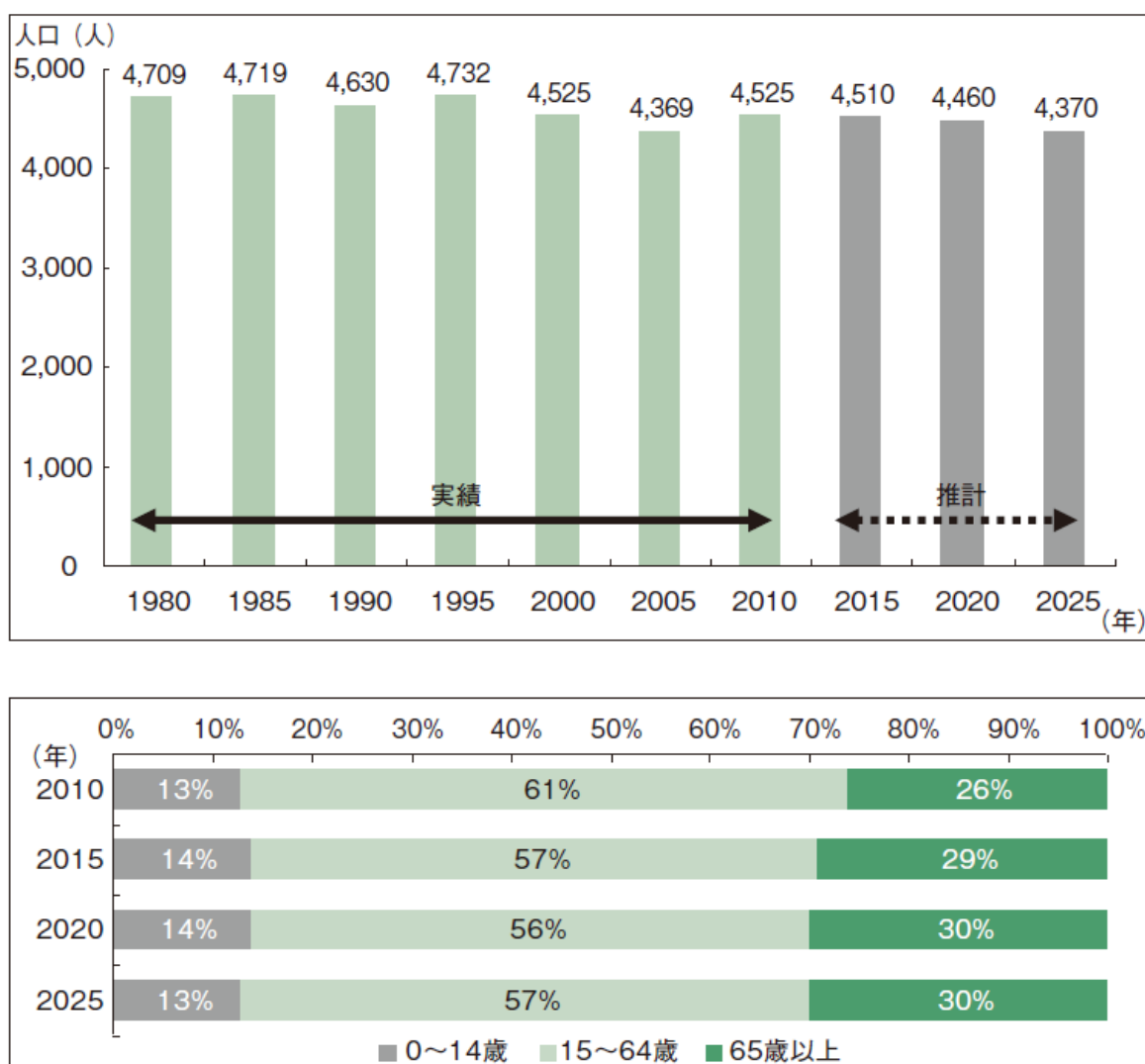
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成 25 年 3 月推計）

(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)

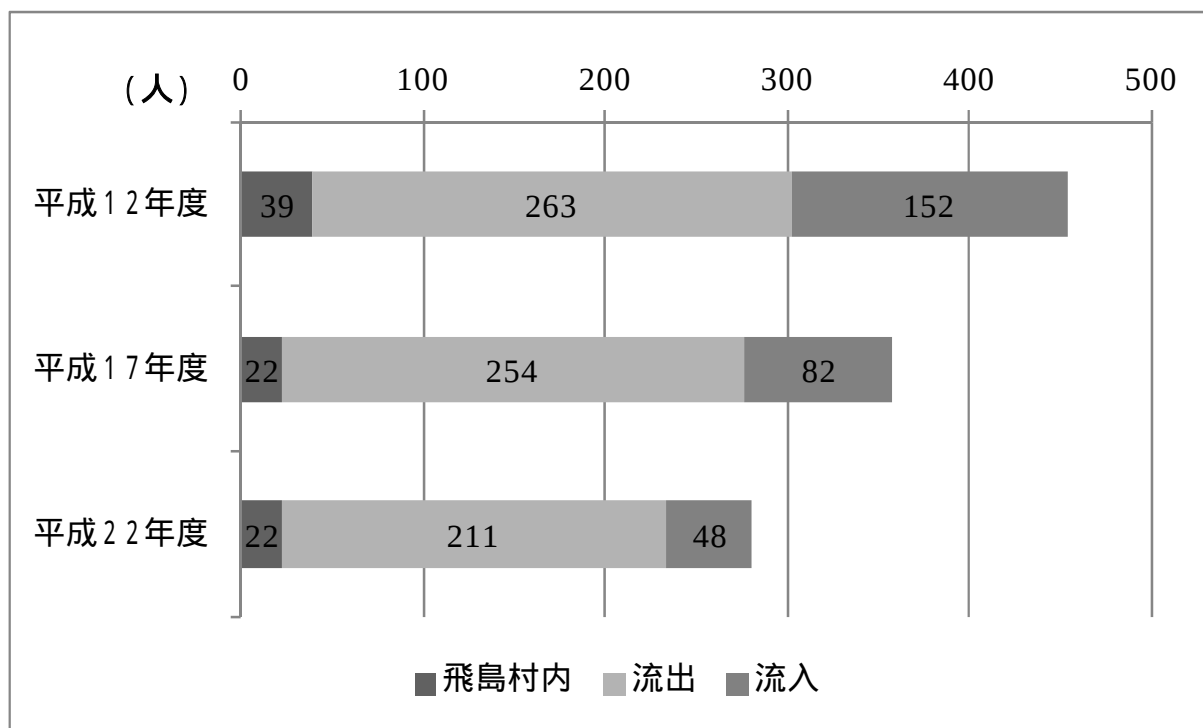
区分	流出人口			流入人口		
	総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
名古屋市	625	452	173	5,011	4,994	17
弥富市	257	242	15	1,127	1,126	1
蟹江町	82	78	4	567	565	2
津島市	47	44	3	391	391	
愛西市	29	28	1	431	431	
稲沢市	15	10	5	188	186	2
一宮市	10	8	2	192	185	7
豊田市	14	7	7	42	38	4
日進市	13	5	8	21	21	
その他	195	159	36	2,662	2,613	49
総数	1,287	1,033	254	10,632	10,550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

資料：平成17年国勢調査

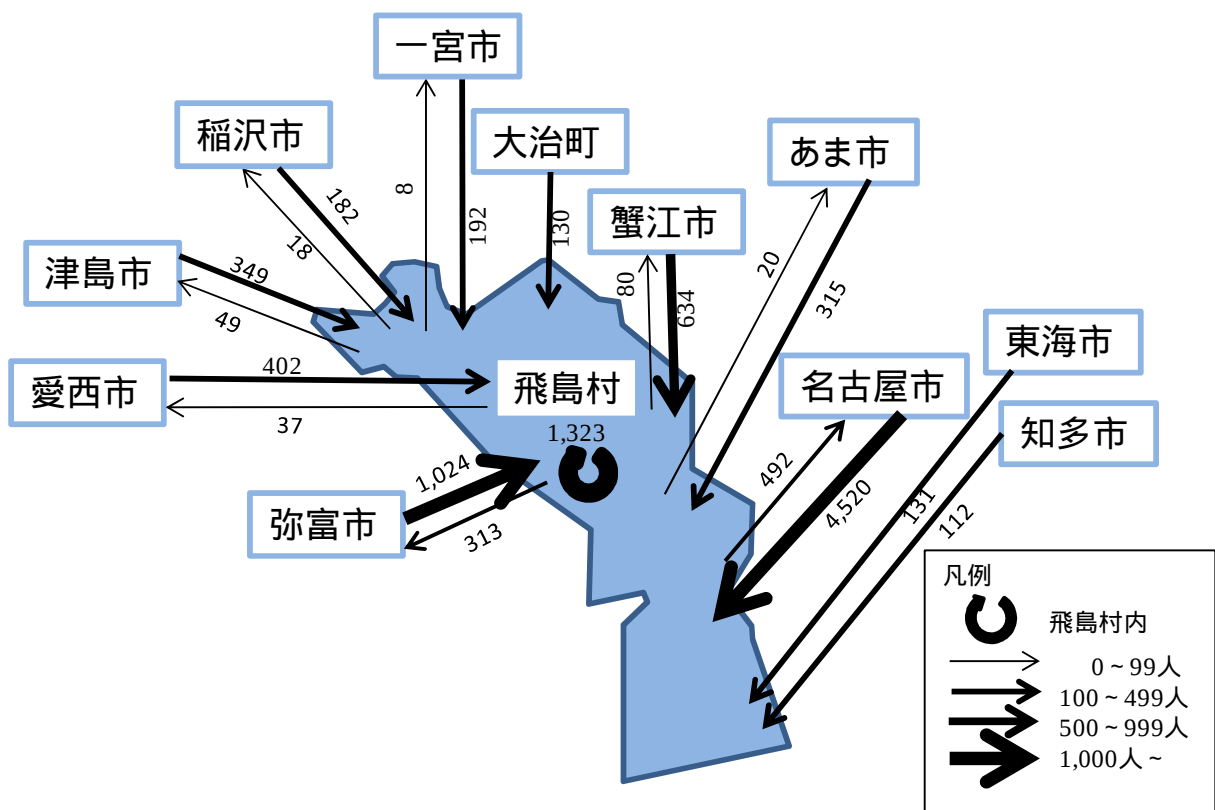
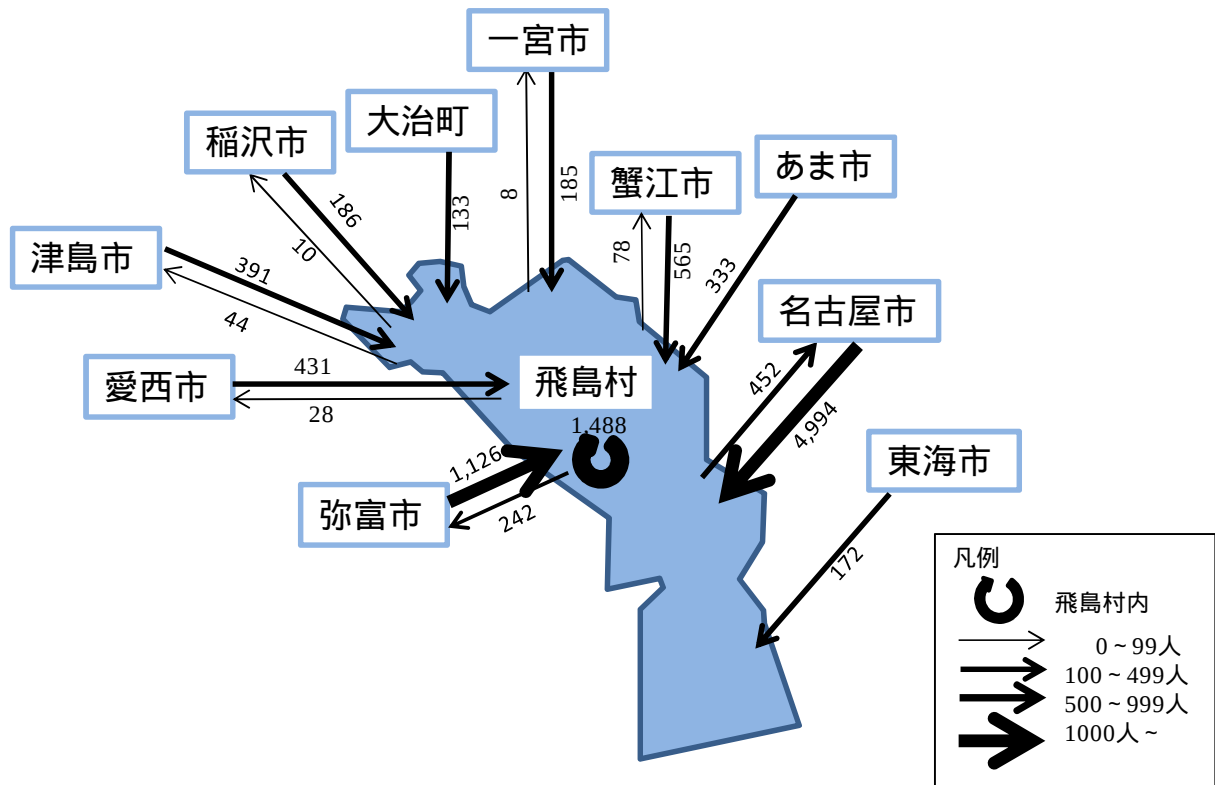
区分	流出人口			流入人口		
	総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
名古屋市	627	492	135	4,534	4,520	14
弥富市	324	313	11	1,025	1,024	1
蟹江町	80	80		635	634	1
津島市	63	49	14	350	349	1
愛西市	39	37	2	405	402	3
あま市	20	20		315	315	
稲沢市	23	18	5	183	182	1
刈谷市	11	11		32	31	1
一宮市	12	10	2	194	192	2
その他	188	146	42	2,354	2,330	24
総数	1,387	1,176	211	10,027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

資料：平成22年国勢調査

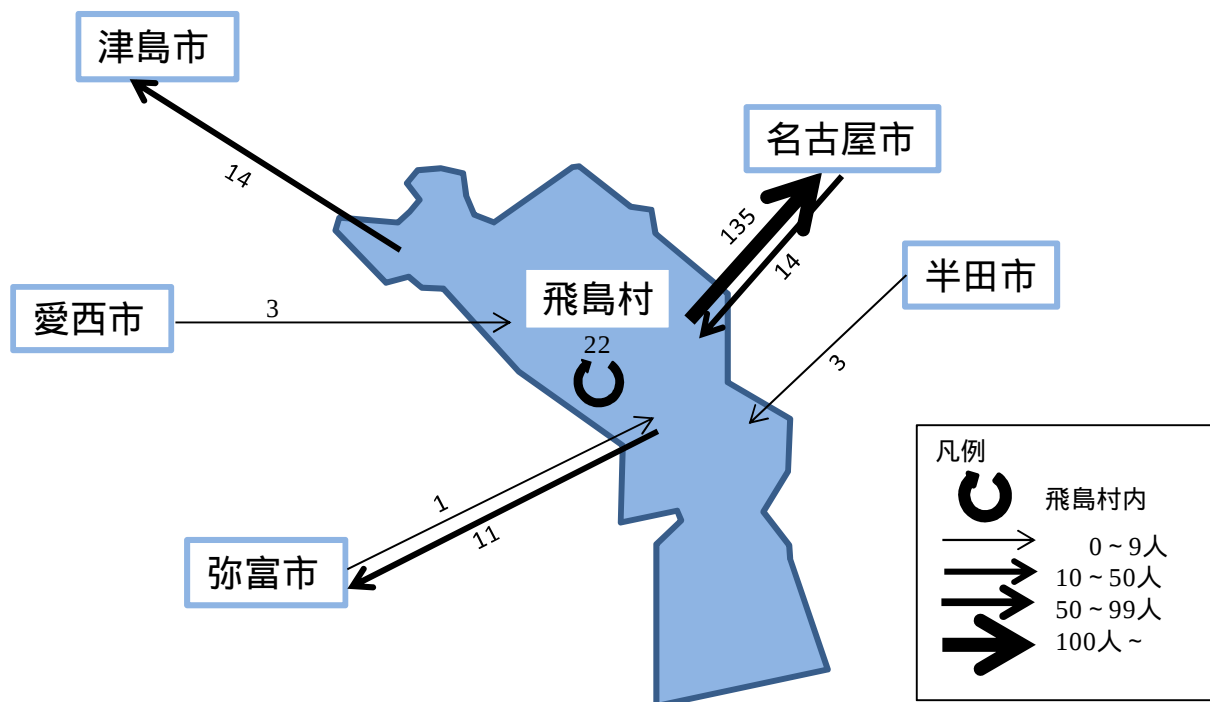
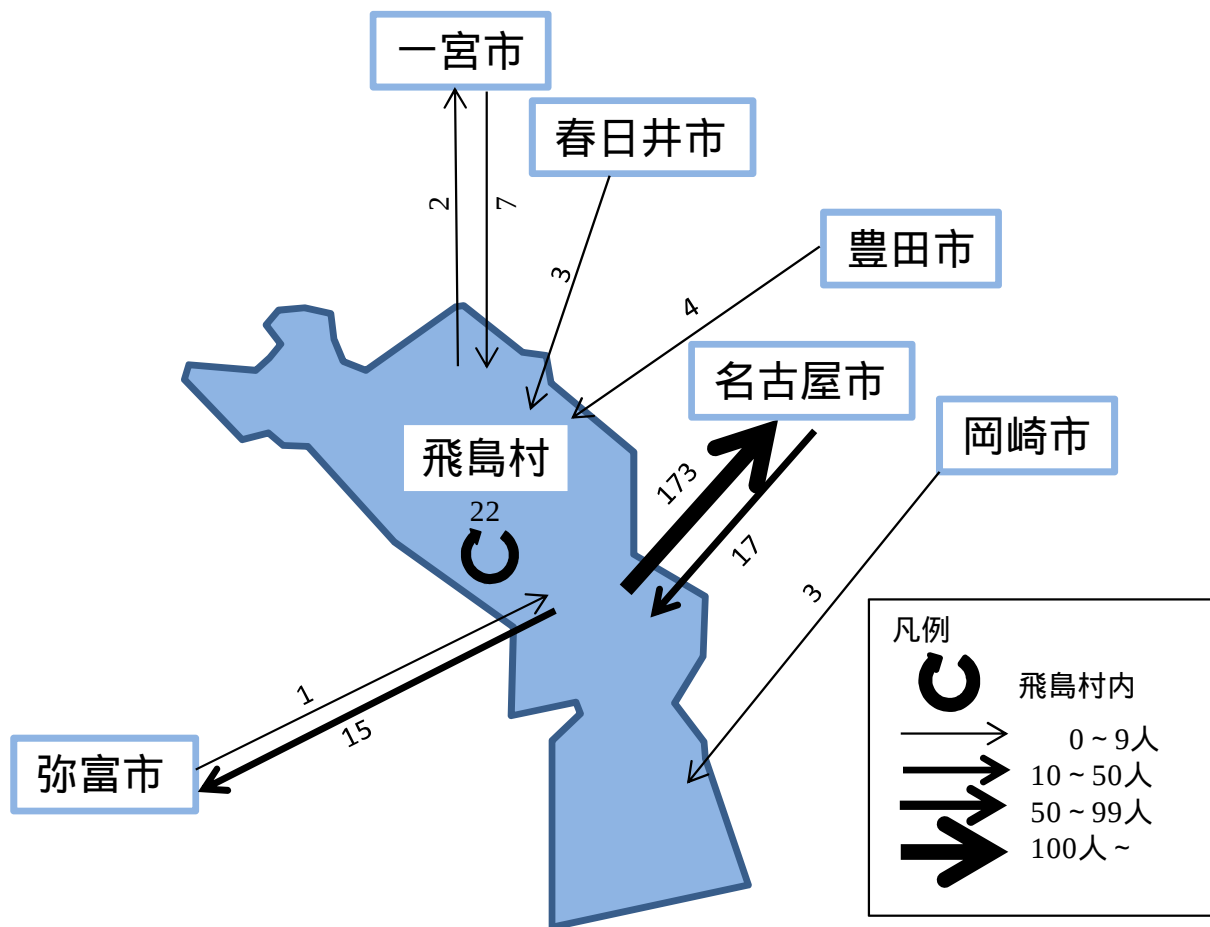
図表 1-5 通勤流動の推移（上：通勤 下：通学）



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）



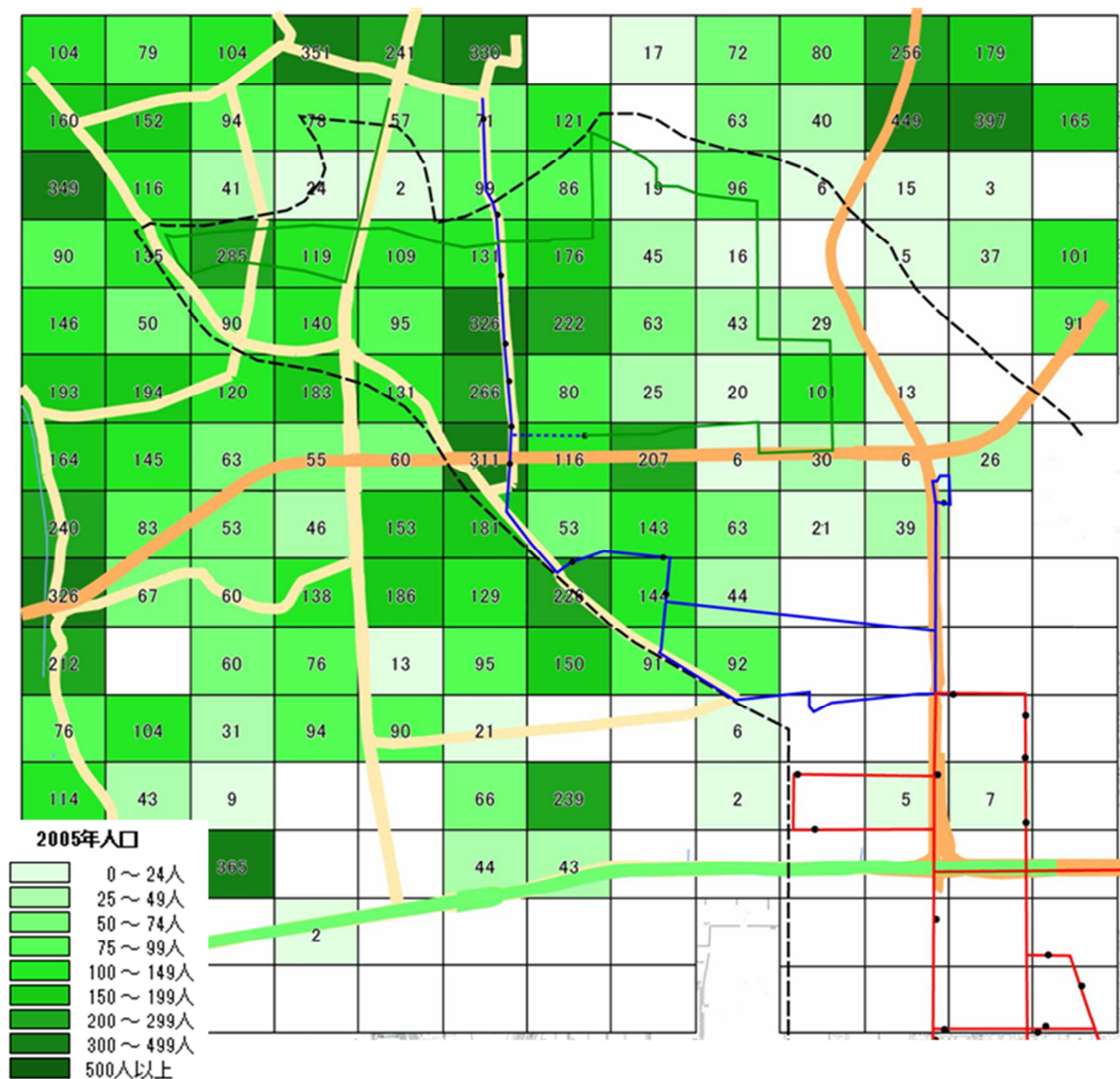
(5) 人口分布状況

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。

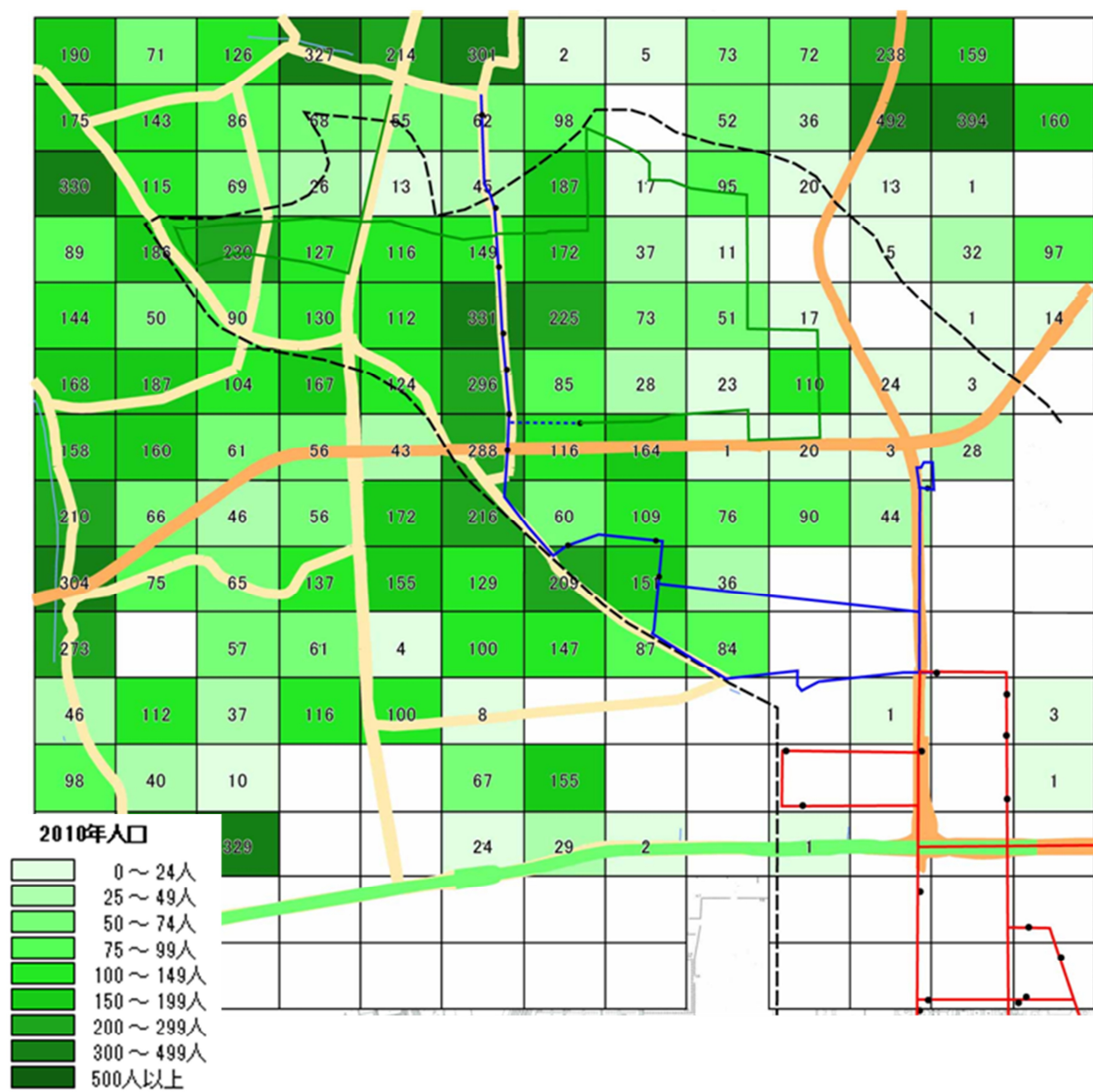
人口が集中しているのは、蟹江線の上用水から政成バス停留所までの周辺エリアであることがわかる。

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）



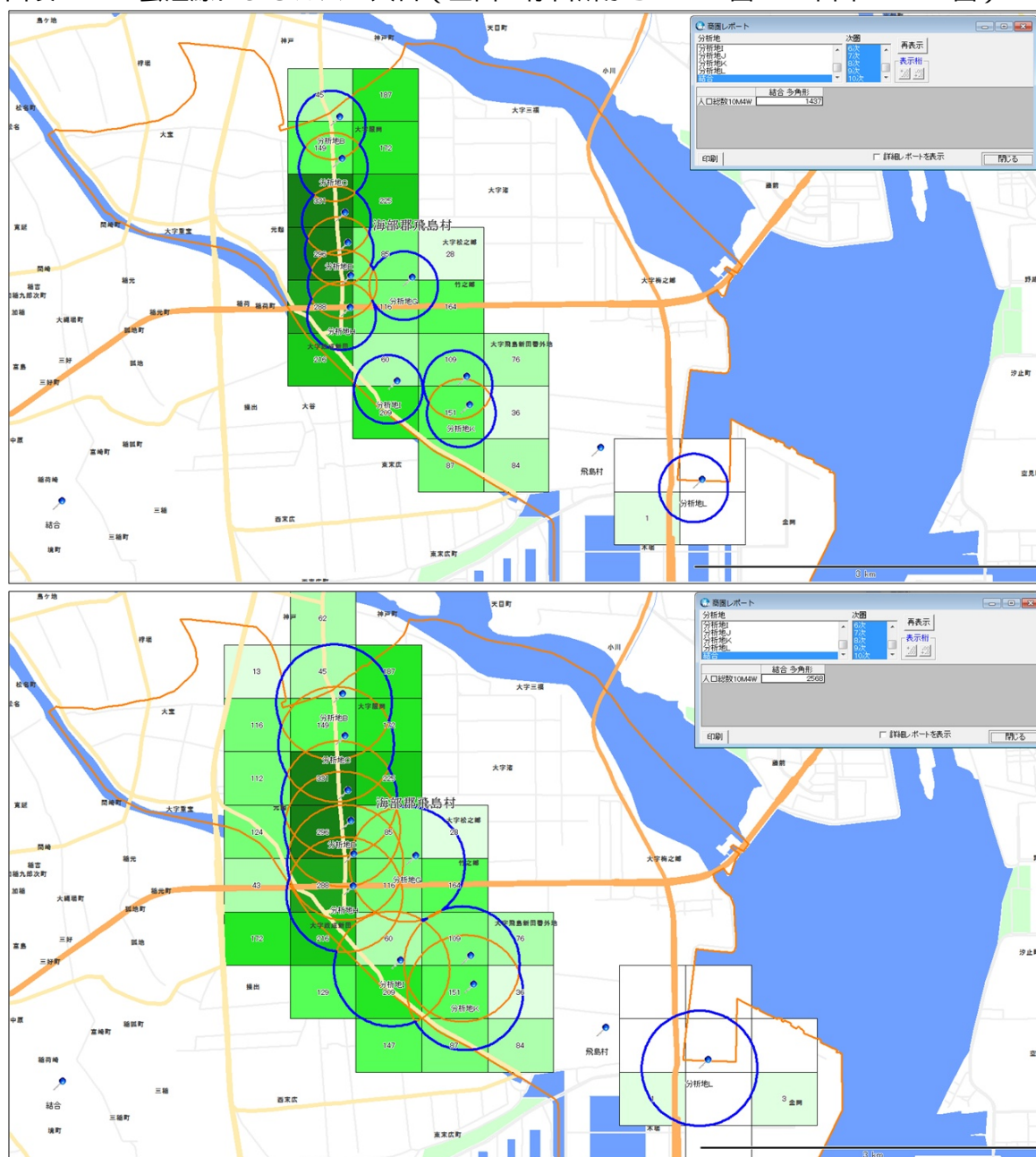
(6) 飛島公共交通 (蟹江線) によるカバー人口

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 1960 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 : 4525 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カ年の計画であり、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

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（金）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。

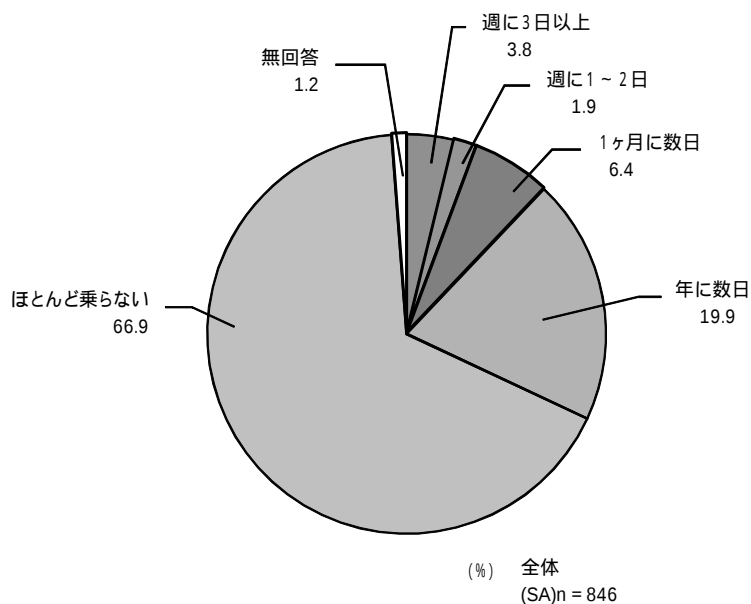
2 . 調査結果（総括）

（ 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。

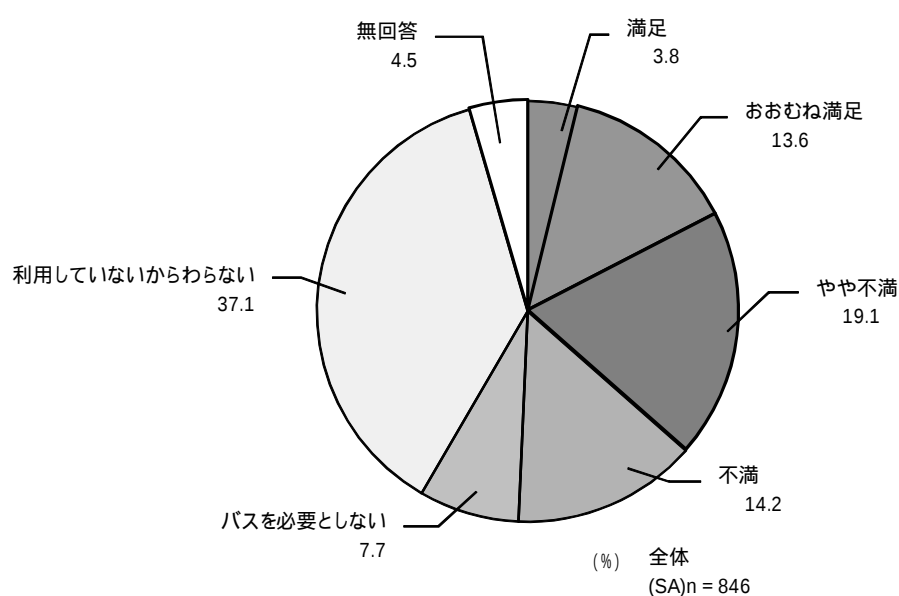


(2) 現状のサービス水準に対する満足度 (問 4 (2))

- ・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。

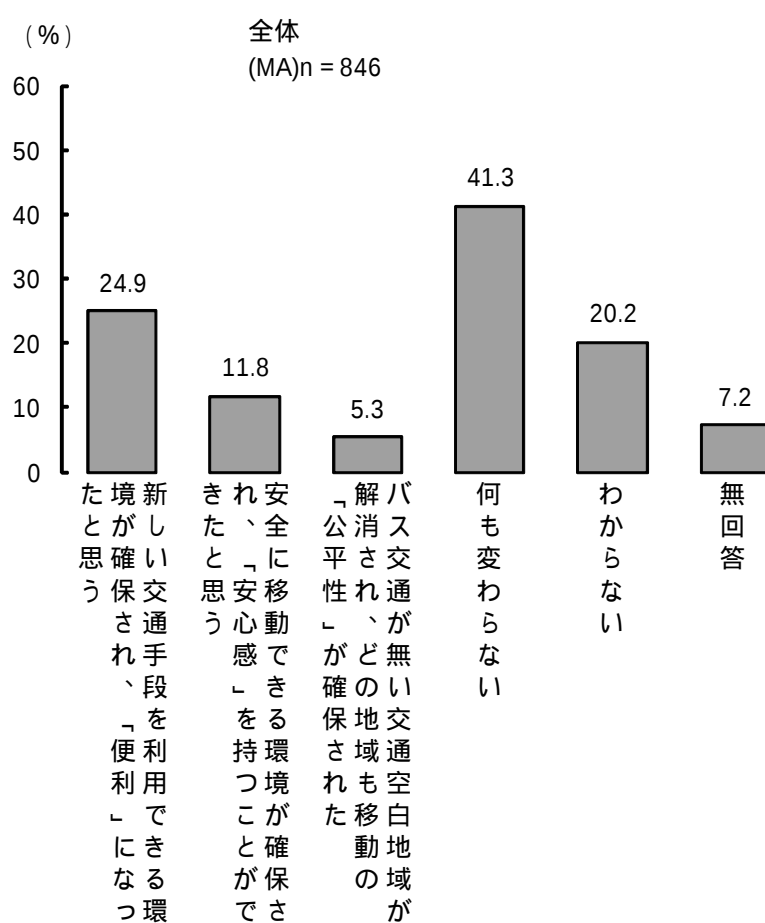


(3) 生活環境に与える変化について (問 5 (1))

・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。

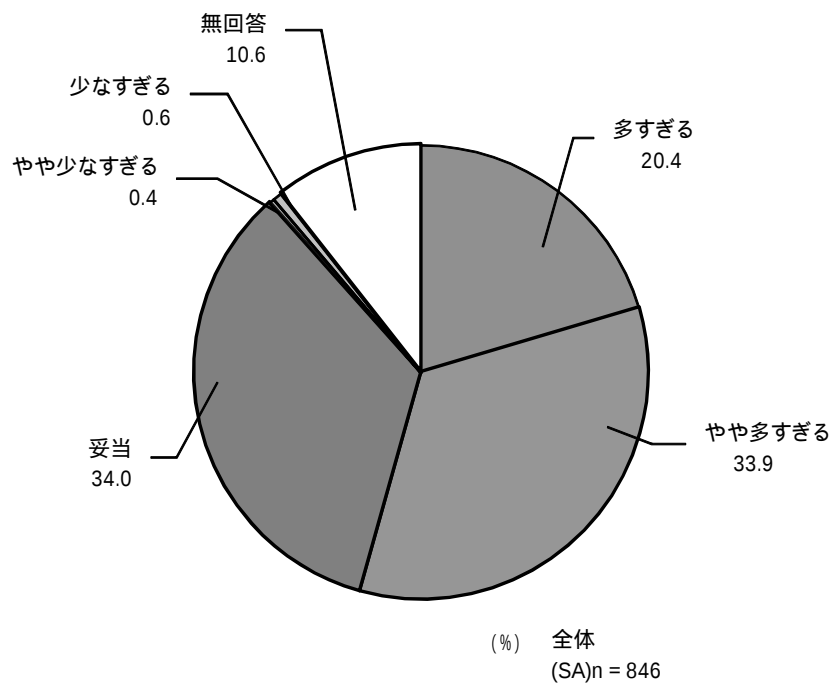


(4) 税金投入額の水準に対する評価について (問 5 (3))

- ・「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% 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% 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。

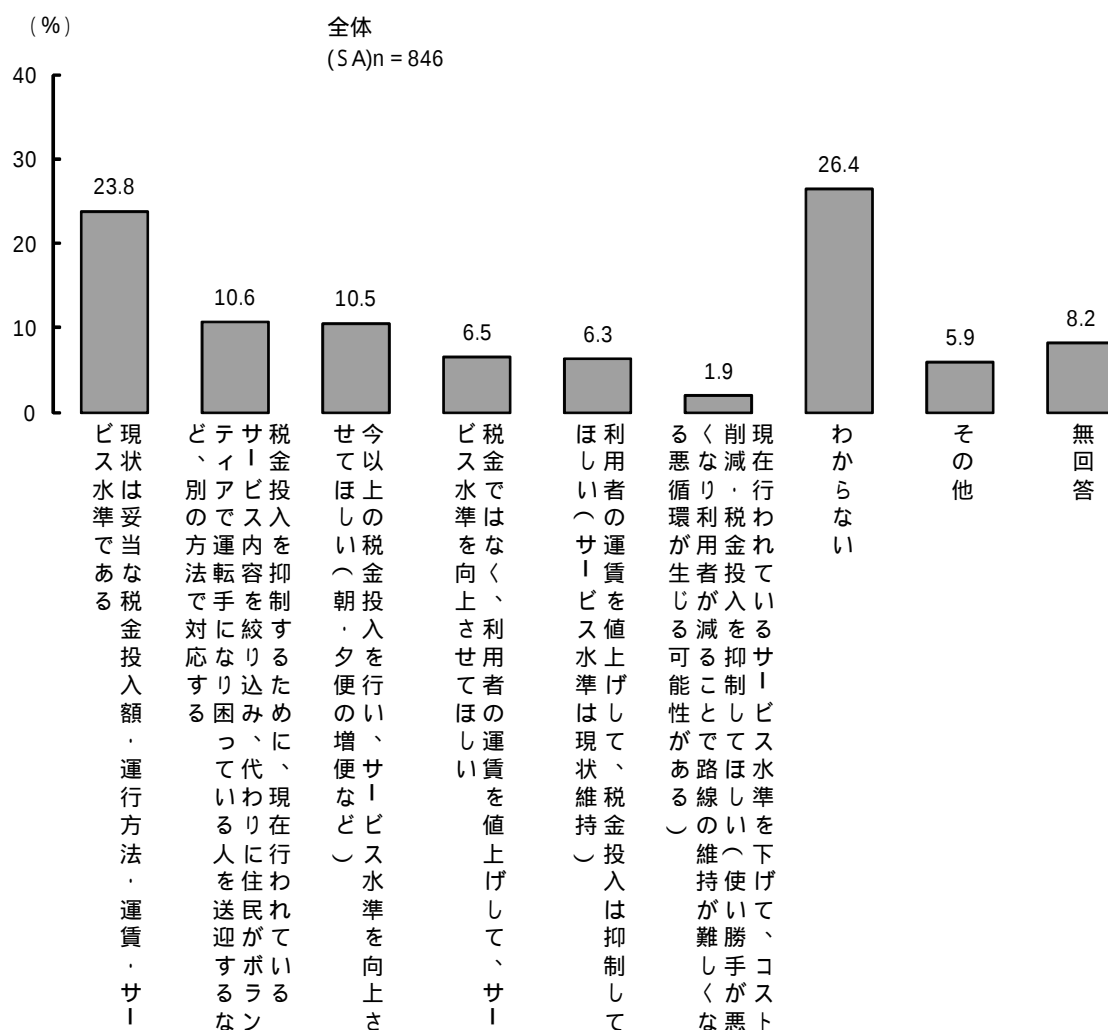


(5) 今後の税金投入額と公共交通サービス水準のあり方について (問 5 (5))

- ・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。

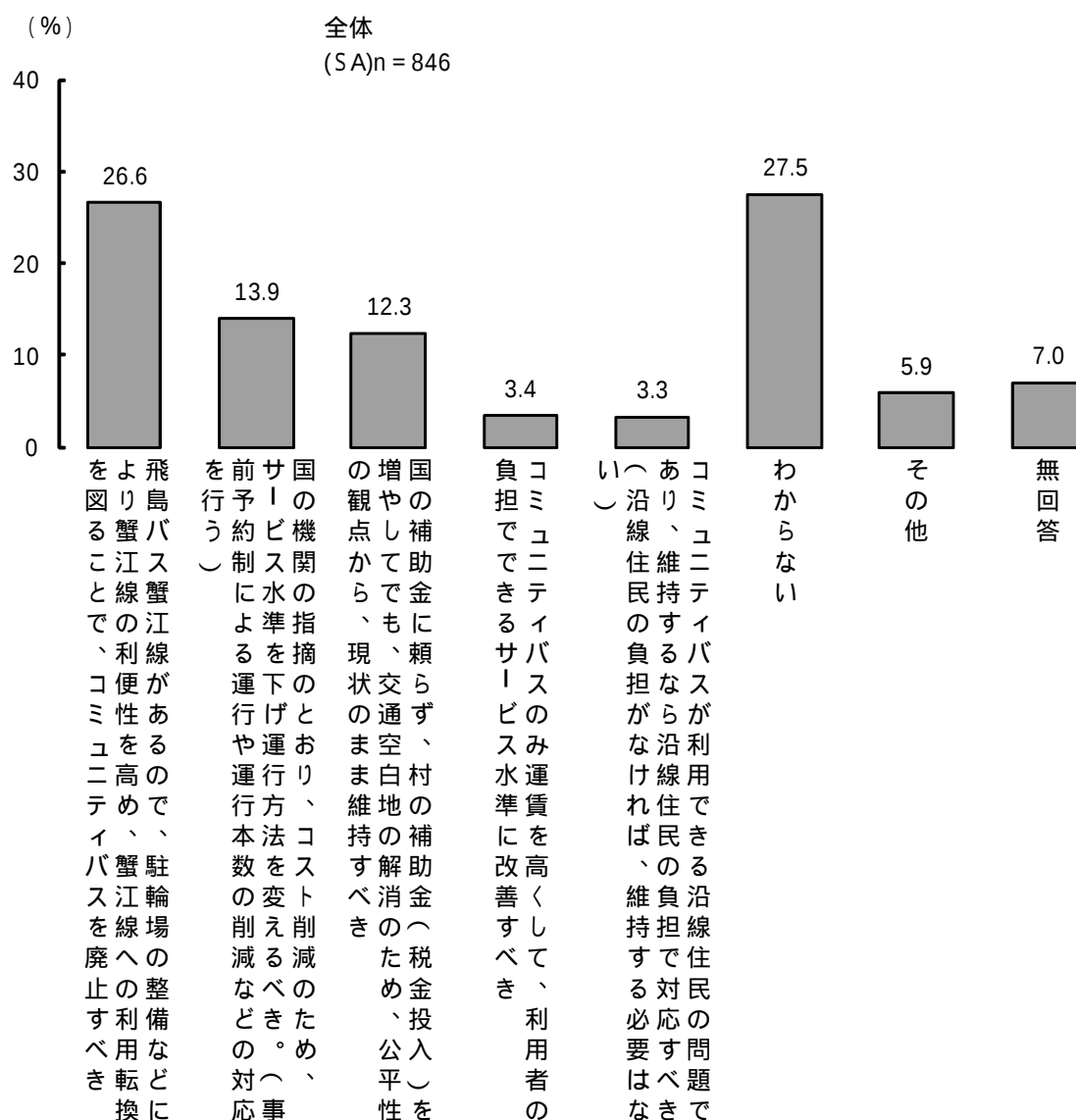


(6) コミュニティバスの見直しに対する意向について (問 5 (6))

- ・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。

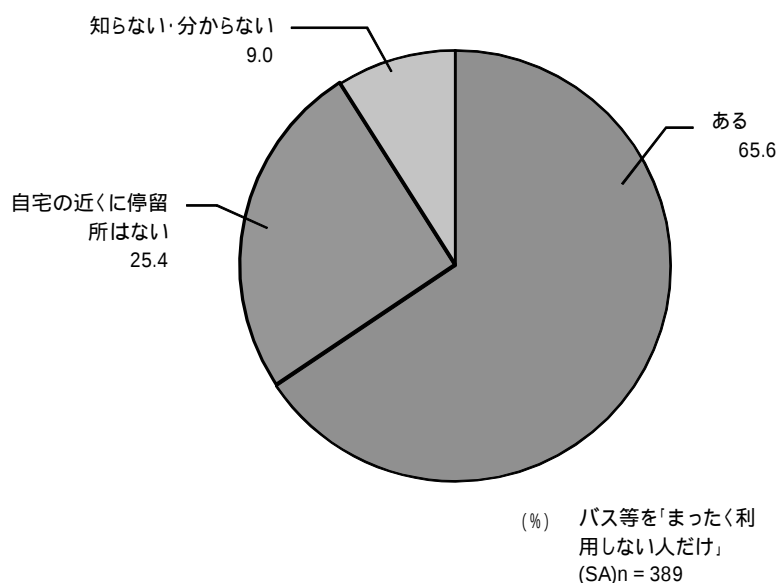


(7) 公共交通を利用しない人の理由 (問 6)

- ・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。

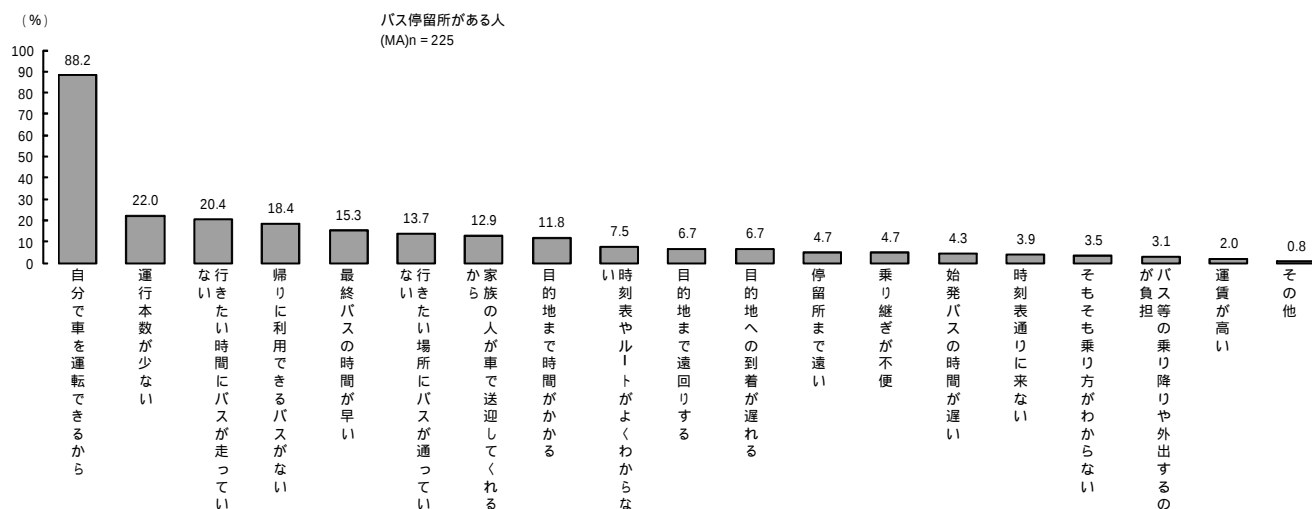
図表 2-8 停留所の有無

- 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。

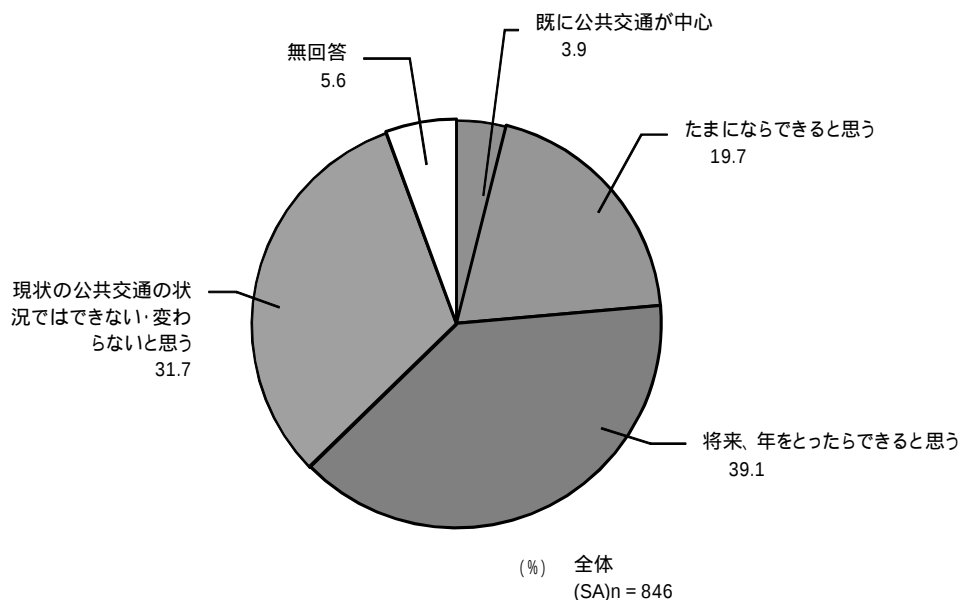


(8) 公共交通への転換見通し (問 7)

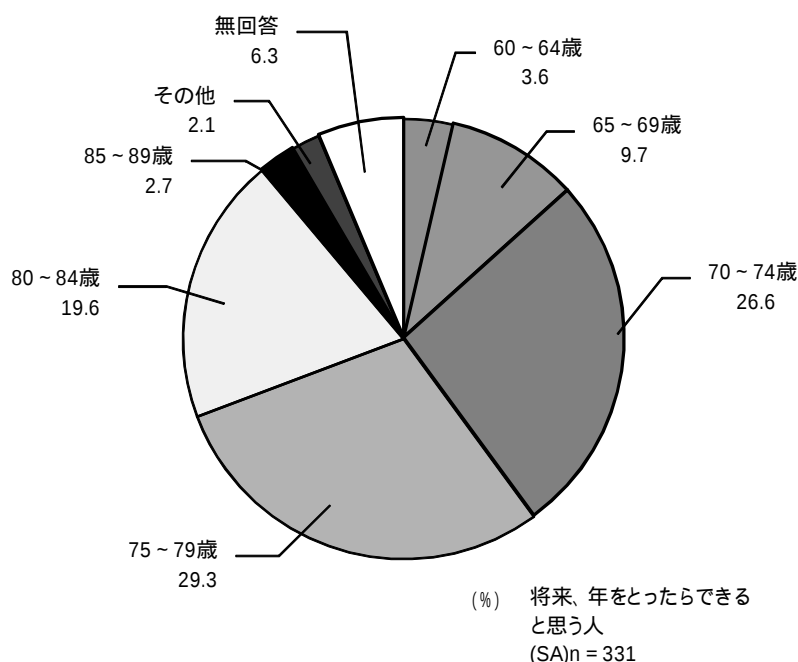
- ・自家用車中心の生活から公共交通への転換見通しを確認すると、たまたにならできると思う人が約 2 割であり、現時点での転換可能性は村民の 2 割に留まる。
- ・将来、年をとったらできると思うと回答した村民の 4 割は、75 歳頃を目安に転換すると回答しているが、利用転換するころは、バス停留所まで歩くことも面倒な年齢になっている。

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、「たまた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 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事項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ている。
- ・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、

- ・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4章 飛島村における公共交通の問題点

1. 現況分析・アンケート・ヒアリング等からみた問題点

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」と言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。

第5章 基本構想(案)

飛島コミュニティバスの対応方向性が明確になっていないため、要協議事項として取り扱い、具体的な方向性については記載していない。仮に廃止した場合の影響も考慮する必要があるため、その関係箇所では取り上げている。

1. 飛島村における地域公共交通の「将来像」(案)

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. 「将来像」を達成するための目標(基本方針とその取り組み)(案)

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「高齢者福祉タクシー助成」「心身障害者福祉タクシー助成」「ふれあいの郷無料送迎バスサービス」等の福祉サービスが提供されている。

こうした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仮に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。

そこで、第2期計画では、公共交通施策と福祉的施策の両面から、前述の「将来像」を達成するための基本方針を「公共交通サービスの維持存続」とし、その達成のために3つの「取り組み」を実施するものとする。

<基本方針>

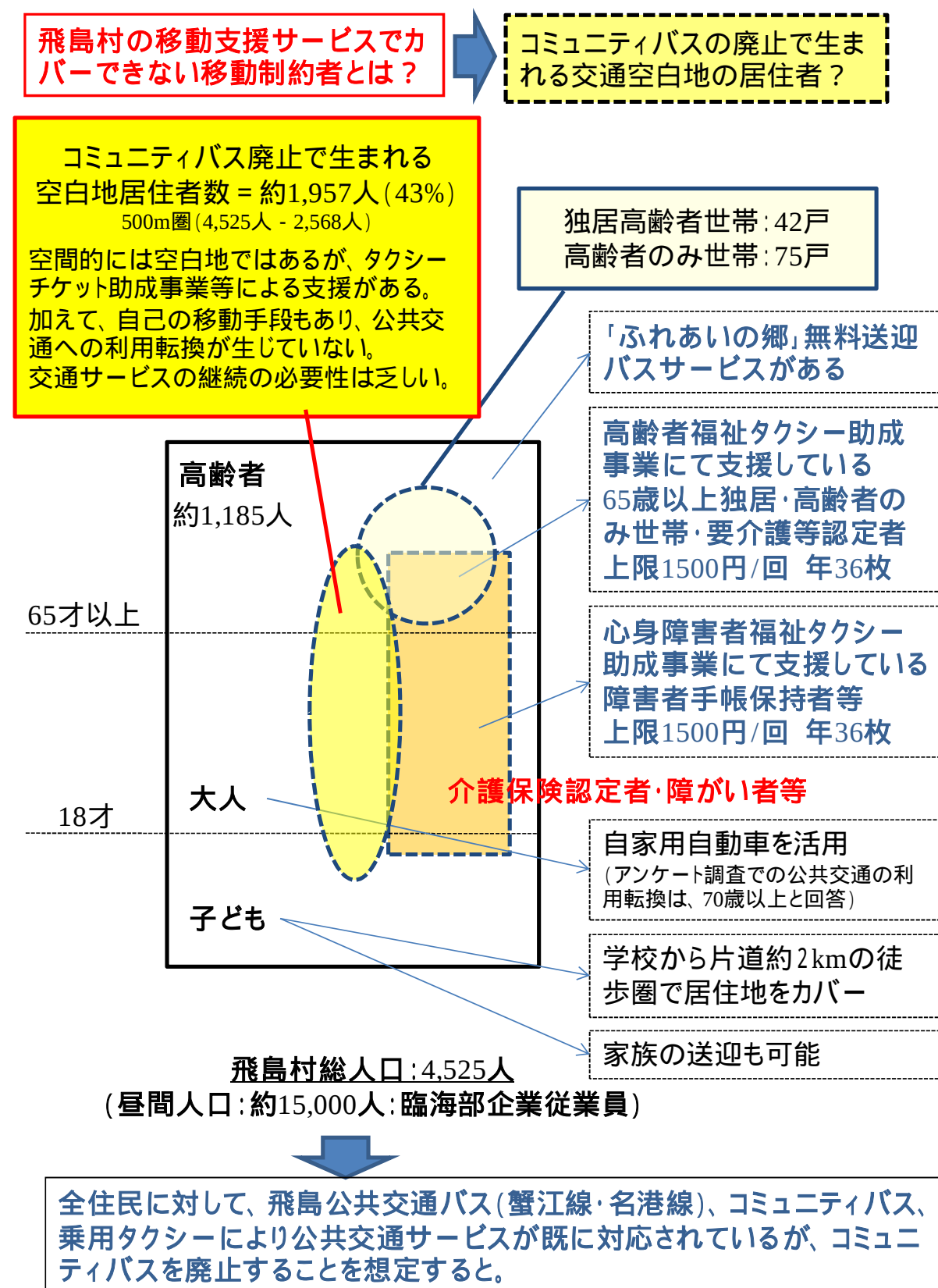
- 公共交通サービス水準の維持存続



<基本方針を達成するための取り組み>

- 関係者の協力を得た移動手段の維持
- 利用促進策の拡充
- モニタリング・PDCAの継続

図表 5-1 飛島村における移動制約者とは



3 「将来像」を達成するための「基本方針」= 公共交通サービス水準の維持存続(案)

- ・ 飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）からなる公共交通の維持存続を行う。
- ・ 飛島公共交通バス等により住民に対する移動サービスの維持存続を目指す。
- （ 利用者が少なく経済合理性の乏しい飛島コミュニティバスについては、要協議事項）

4 「基本方針」を達成するための3つの取り組み(案)

（1）関係者の協力を得た移動手段の維持

- ・ 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・障害者タクシー割引チケット補助制度等、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。

（2）利用促進策の拡充

- ・ 持続性のある地域公共交通サービスの維持存続のため、利用促進策の拡充を図る。その際、住民との協働による利用促進活動の実施について模索する。

（3）モニタリング・PDCAの継続

- ・ 第1期計画では、事業導入時の評価に重点を置いていた。第2期計画では、事業の維持存続に重点を置いたモニタリング、PDCAの継続を行う。

５．計画区域と期間（案）

（１）計画区域

計画の対象区域は、飛島村全域とする。

対象路線は、下記の通り設定する。

対象路線等		対象区域
飛島公共交通バス	名港線	名古屋港～飛島ふ頭
	蟹江線	近鉄蟹江駅～飛島ふ頭
海南病院通院支援タクシー		飛島村内～海南病院
高齢者・障害者タクシー割引チケット補助制度		飛島村全域（高齢者・障害者等の認定者）
ふれあいの郷無料送迎バスサービス		飛島村全域 （ふれあいの郷利用会員登録者）

（ 飛島コミュニティバスは要協議事項 ）

（２）計画期間

第２期計画は、第１期計画終了後の平成２６年度～平成３０年度の５年間とする。

なお、目標を達成するために行う事業が、平成３０年度までに実現でき、平成３０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。

6．目標を達成するために行う事業及びその実施主体（案）

No	事業内容	主な実施主体
1	飛島公共交通バス（名港線・蟹江線）	飛島村（交通事業者：バス）
2	海南病院通院支援タクシー	飛島村（交通事業者：タクシー）
3	利用促進活動	飛島村 活性化再生法定協議会
4	PDCA 活動（モニタリング・評価・見直し）	飛島村 活性化再生法定協議会

（１）飛島公共交通バス（名港線・蟹江線）

< 名港線 >

○事業内容

- ・臨海部の企業従業員のための移動手段の提供
- ・7：00～21：00の時間帯をカバー
- ・地下鉄名古屋港駅と臨海部を結ぶ
- ・路線定期型・大型車両による運行
- ・臨海部企業の相互協力により事業化した経緯をふまえ1乗車500円（小児250円）
- ・平日・土曜日の運行とする。

○事業主体

- ・飛島村が事業主体となり、民間交通事業者（バス事業者）に運行委託する。

< 蟹江線 >

○事業内容

- ・飛島村の村民における村外の最寄り鉄道駅（近鉄蟹江駅）までの移動手段の提供
- ・臨海部の企業従業員の移動手段としての活用も想定
- ・6：00～22：30の時間帯をカバー
- ・近鉄蟹江駅と飛島村を結ぶ（公民館分館にて名港線と接続）
- ・路線定期型・中型車両による運行
- ・三重交通自主運行バスからの転換経緯と村民の利便性をふまえ1乗車200円（小児100円）
- ・毎日の運行とする。

○事業主体

- ・飛島村が事業主体となり、民間交通事業者（バス事業者）に運行委託する。

(2) 海南病院通院支援タクシー

○事業内容

- ・ 飛島村の村民における村外の総合病院（海南病院）までの移動手段の提供
- ・ 海南病院行き 7：40～13：00、飛島村行き：11：00～15：00 の時間帯をカバー
- ・ 海南病院と飛島村を結ぶ（村内には停留所を設置）
- ・ 事前予約方式（海南病院行きは前日 20：00 まで、飛島村行きは発車時刻 30 分前まで）
- ・ 自由経路型ミーティングポイント方式・セダンタイプのタクシー車両による運行
- ・ タクシー料金との差別化・福祉的意味から 1 乗車 500 円
- ・ 平日・土曜日の運行とする。

○事業主体

- ・ 飛島村が事業主体となり、民間交通事業者（タクシー事業者）に運行委託する。

(3) 利用促進活動

○事業内容

- ・ 飛島公共交通バス、海南病院通院支援タクシー等の利用促進を図るため、住民・企業に対するホームページや広報、ちらし、時刻表等を用いた情報発信を行う。
- ・ 老人クラブや名古屋港西部臨海地帯企業連絡港議会等の関係団体と定期的に意見交換やワークショップ活動を行い、事業改善に対する要望を確認すると共に、利用促進の要請を行う。
- ・ 事業見直しの状況に応じて、事業変更内容を PR するために、住民向け等に対するシンポジウムや説明会などの開催や、働きかけ活動（モビリティマネジメント活動）を行う。
- ・ 産業まつり等の主要イベントの際には、公共交通事業の実態を整理したパネルの展示や、ちらし等の配布による情報発信を行う。

○事業主体

- ・ 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会・飛島村により実施する。

(4) PDCA 活動（モニタリング・評価・見直し）

○事業内容

- ・ 上記事業の実施状況を確認するため、利用者数や事業に対する満足度（アンケート調査に基づく）等により、定期的にモニタリング・評価を行い、事業の見直しを図る。

○事業主体

- ・ 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会・飛島村により実施する。

7. 将来像を達成するための「目標値」(案)

「将来像」を達成するために、下記の目標管理を定め、計画の着実な遂行を目指す。

○公共交通サービスの維持存続のための目標管理指標

		現状値	将来目標 (計画最終年)
飛島公共交通バスの利用者数	名港線	約 113,700 人/年 (H24 年度実績)	人口変動率対比で プラスを目指す
	蟹江線	約 104,900 人/年 (H24 年度実績)	人口変動率対比で プラスを目指す
海南病院通院支援タクシーの利用者数		約 560 人/年 (H24 年度実績)	人口変動率対比で プラスを目指す

なお、毎年のモニタリングについては、地域公共交通活性化再生法定協議会にて、各公共交通サービスの利用者数や関連事業の実施状況を確認し、自己評価を行う。

8. 事業スケジュール(案)

計画の着実な遂行を行うため、下記のスケジュールを設定する。

	H27 年度 2014	H28 年度 2015	H29 年度 2016	H30 年度 2017	H31 年度 2018
連携計画の計画期間					
1. 飛島公共交通バス (名港線・蟹江線)					
2. 海南病院通院支援タクシー					
3. 利用促進活動	毎年実施 				
4. PDCA 活動 (モニタリング・評価・見直し)	毎年実施 				
法定協議会の開催	随時	随時	随時	随時	随時

「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」に伴い、地域公共交通総合連携計画がなくなり、「地域公共交通網形成計画」に転換することとなっている。

現時点では「地域公共交通網形成計画」で記載すべき事項の設定や改正法の施行スケジュール等が不明であるため、当該連携計画の扱いについて不確定要素あり。