

---

飛島村  
地域公共交通総合連携計画  
(H22.1 変更改定版)

---

平成22年1月

飛島村公共交通活性化再生法定協議会



## <目 次>

序章 総合連携計画の背景・目的.....	1
1．計画の背景・目的・地域公共交通総合連携計画の位置づけ .....	1
2．連携計画策定の検討経過.....	3
3．飛島村地域公共交通総合連携計画（H22.4 変更改定版）の構成.....	3
第1章 飛島村における公共交通の現状 .....	5
1．飛島村を取り巻く公共交通ネットワークの状況.....	5
2．飛島村における交通事情（渋滞状況） .....	12
3．飛島村の人口状況.....	15
第2章 住民意向について.....	16
1．住民意識調査概要.....	16
2．交通行動実態.....	17
3．交通行動に対する意向.....	20
4．高齢者の意向（老人クラブへのヒアリング） .....	24
5．住民意向のまとめ.....	26
第3章 企業意向について.....	27
1．企業ニーズアンケート調査概要 .....	27
2．平成 18 年度アンケート調査結果.....	27
3．ヒアリング調査概要 .....	38
4．ヒアリング調査にみる現状の利用実態 .....	38
5．地域公共交通に対する意向 .....	39
第4章 計画策定時 <del>現状</del> の課題問題点・要望.....	40
1．住民ニーズをふまえた課題問題点・要望 .....	40
2．企業ニーズをふまえた課題問題点・要望 .....	41
第5章 平成 21 年度のモニタリング結果と事業改善方向 .....	42
1．平成 21 年度の利用者動向.....	42
2．平成 21 年度のアンケート調査結果 .....	44
3．利用状況とアンケート調査からみた対応方向性.....	46
4．飛島コミュニティバスの対応方針 .....	47

第6章 基本構想 .....	48
1．飛島村における公共交通（バス）の基本方針 .....	48
2．基本方針を達成するための基本目標 .....	48
3．計画区域と期間 .....	50
4．目標を達成するために行う事業及びその実施主体 .....	50
5．事業スケジュール .....	53
6．飛島公共交通バス・飛島コミュニティバスのネットワークイメージ .....	54
第7章 総合連携計画に基づく事業 .....	55
1．飛島公共交通バス .....	55
2．飛島コミュニティバス .....	59
3．海南病院通院支援タクシー .....	65
4．ミニバスターミナルの設置等環境整備 .....	66
5．バスロケーションシステムの導入 .....	67
6．利用促進策 .....	68
7．その他関連事業 .....	69
第8章 PDCA サイクルの構築 .....	70
1．PDCA の考え方 .....	70
2．プロセスフロー .....	70
3．実証実験期間中の事業評価 .....	72
参考資料 .....	73
1．飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会規約 .....	73
2．飛島村コミュニティバス検討委員会設置要綱 .....	81

## 序章 総合連携計画の背景・目的

### 1. 計画の背景・目的・地域公共交通総合連携計画の位置づけ

#### 飛島村における公共交通の実態

飛島村における公共交通バスは、名港飛島公共交通バス（以下「飛島バス」という。） 三重交通バス蟹江飛島線、三重交通バス南桑名線の3系統が運行されている。

飛島バスは、名港飛島公共交通バス利用促進協議会（以下「利用促進協議会」という。）からの業務委託によりナゴヤシップサービスが運行している。当該事業は、協議会会員メンバーの積極的な利用があるが、飛島村により欠損金補助が行われている状態である。

この飛島バスの利用促進のため、利用促進協議会では、これまでに企業向けアンケートやあおなみ線金城ふ頭駅を起点とする実証実験運行を行うなど、サービス改善について検討してきたところである。

一方の三重交通バスについては、平成19年7月から路線が新政成まで延伸されたが、飛島村、弥富市、蟹江町で運行経費を助成している状態で、住民に対する公共交通サービスの維持運営が懸念されている。

飛島村を取り巻く公共交通環境については、あおなみ線の開通や飛島ふ頭での渋滞悪化、道路運送法の改正など大きく転換しており、上記2系統のさらなる利用促進、持続的な運行サービスの維持・向上だけでなく、公共交通バスの再構築を含めた対応が求められている。

#### 地域公共交通会議の設置、地域公共交通計画の策定

飛島村では、上記公共交通の実態をふまえ、地域需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保や旅客の利便性向上を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために、道路運送法に規定に基づき、住民、学識経験者、愛知運輸支局、交通事業者、関係機関等からなる「飛島村地域公共交通会議」が平成19年6月1日に組成された。

この地域公共交通会議にて、住民アンケート調査、利用者アンケート調査、関係者ヒアリング調査等を基に、飛島村の公共交通（バス）のあり方について協議され、平成20年1月に「飛島村地域公共交通計画」としてとりまとめられた。

#### 活性化再生法定協議会の設置、地域公共交通総合連携計画の策定

平成19年10月1日に、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」が施行され、「地域公共交通活性化・再生総合事業」が新設された。これは、市町村が設置する法定協議会で「地域公共交通総合連携計画」を策定し、計画に位置づけた事業を実施する際には、国からの補助支援があるという事業である。

飛島村にとっては、より実効性の高い地域の公共交通バスネットワーク整備を進めるために有効な支援プログラムであることから、「地域公共交通会議」とは別に「飛島村公共交通活性化再生法定協議会（以下、「法定協議会」という。）」を設置し、当該「地域公共交通総合連携計画」を策定するものである。

地域公共交通総合連携計画は、平成 20 年 1 月にとりまとめた「飛島村地域公共交通計画」をベースとして、法定協議会での新たな協議を踏まえ、「飛島公共交通バス」及び「コミュニティバス」の運行や関連事業の計画を定めている。

#### 平成 22 年 4 月改定

当該変更改定版は、平成 21 年 4 月から実施した実証実験運行に対する利用実態や利用者アンケート調査等による事業評価により、飛島コミュニティバス等を中心として事業の見直し・改善を行った。

その事業内容を変更し改訂版としてとりまとめている。

なお、連携計画の変更を軽微とするため、統計の時点修正等対応は特に行っていない。

## 2. 連携計画策定の検討経過

飛島村地域公共交通計画策定時（飛島村地域公共交通会議）

回数・時期	検討内容
第1回会議 平成19年6月29日（金）	地域公共交通会議について（設置） 飛島村における地域公共交通の現状について 飛島バス（金城駅）の事業実験について これまでに実施された調査と今後の動きについて 住民及び利用者アンケートについて
第2回会議 平成19年10月22日（月）	住民アンケート調査結果について 利用者（飛島バス・三重交通バス）アンケート調査結果について 臨海部企業に対するヒアリング結果について 課題の抽出とその対応について
第3回会議 平成20年1月29日（火）	飛島村地域公共交通計画（案）について 名港飛島公共交通バス実証実験について 平成20年度事業計画（案）について

飛島村地域公共交通総合連携計画策定時

（飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会、飛島村コミュニティバス検討委員会）

回数・時期	検討内容
第1回会議 平成20年6月20日（金）	規約の改正及び制定について 平成20年度事業計画及び予算について 活性化再生法定協議会について 地域公共交通総合連携計画の策定の進め方について 総合連携計画の骨子について
コミュニティバス検討委員会 第1回会議 平成20年7月10日（木）	コミュニティバス検討委員会設置要綱について 飛島村地域公共交通計画について 検討の進め方について 関連する施策実施状況について 考えられる飛島村コミュニティバス計画案について
コミュニティバス検討委員会 視察 平成20年8月28日（木）	大口町 視察・担当部局との意見交換 飛島コミュニティバス運行計画書（案）の報告
コミュニティバス検討委員会 第2回会議 平成20年9月10日（水）	飛島コミュニティバス運行計画書（案）について
第2回会議 平成20年10月23日（木）	飛島コミュニティバス検討委員会の検討成果について 飛島村地域公共交通総合連携計画（案）について 住民説明について 新規開設路線について
飛島バスフォーラム 平成20年11月16日（日）	飛島村の新しい公共交通バスについて 基調講演【飛島のバスをよりよいものとするために】
第3回会議 平成20年12月4日（木）	飛島村地域公共交通総合連携計画について

## 3. 飛島村地域公共交通総合連携計画（H22.4 変更改定版）の構成

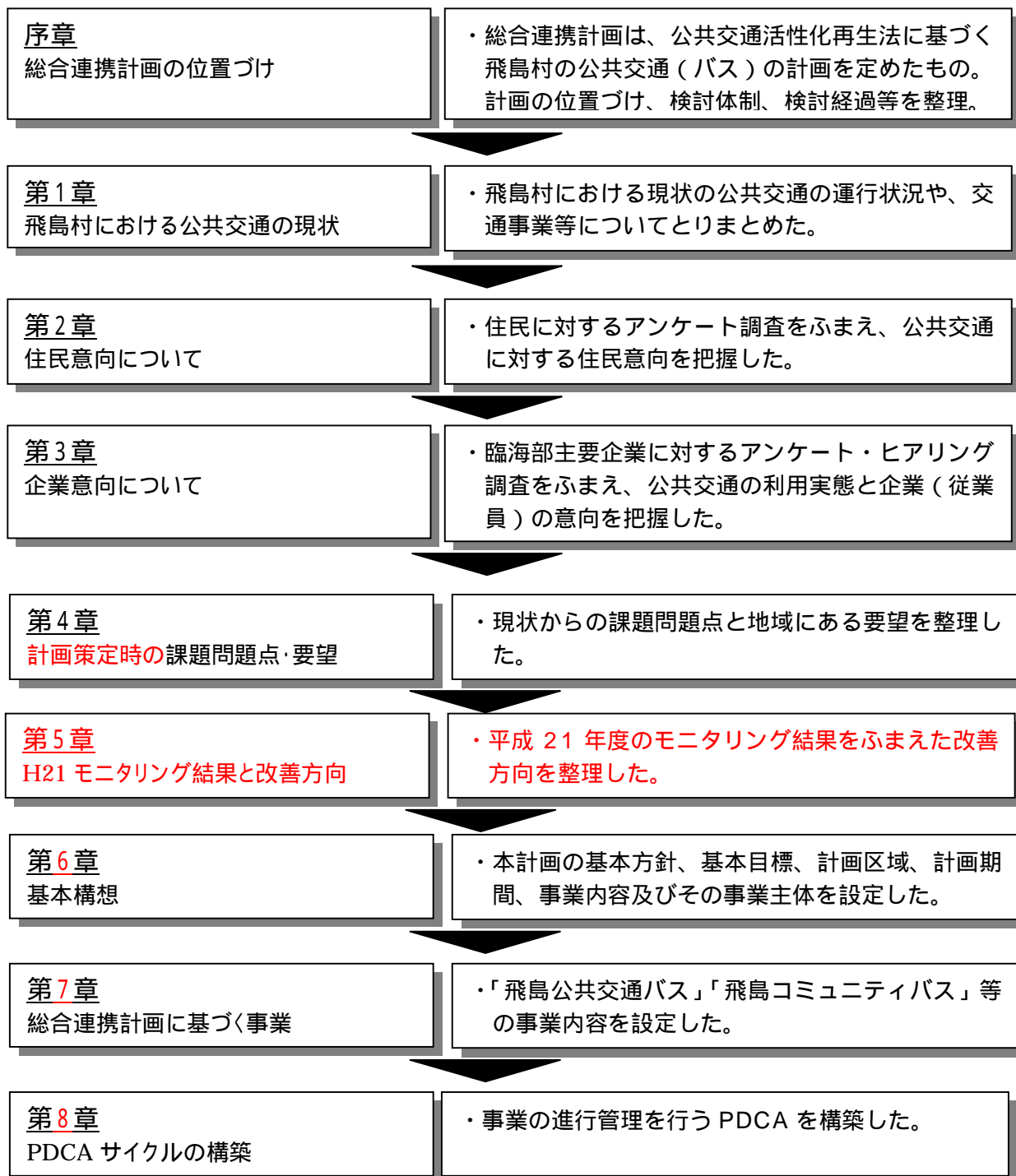
本計画は、以下の9つの章から構成されている。

序章では、総合連携計画の背景・位置づけを整理した。

第1章では飛島村における公共交通の現状を、第2章及び3章では住民と企業の意向について把握した。これら現状把握をふまえ、第4章で現状の課題を整理した。第5章では、平成21年度のモニタリング結果とその改善対応について整理し、第6章で基本構想として基本方針、基本目標及び事業等の設定をした。

第7章では総合連携計画に基づく事業を設定し、第8章で事業の進行管理を行うPDCAサイクルを構築した。

図表 飛島村地域公共交通総合連携計画の構成





# 第1章 飛島村における公共交通の現状

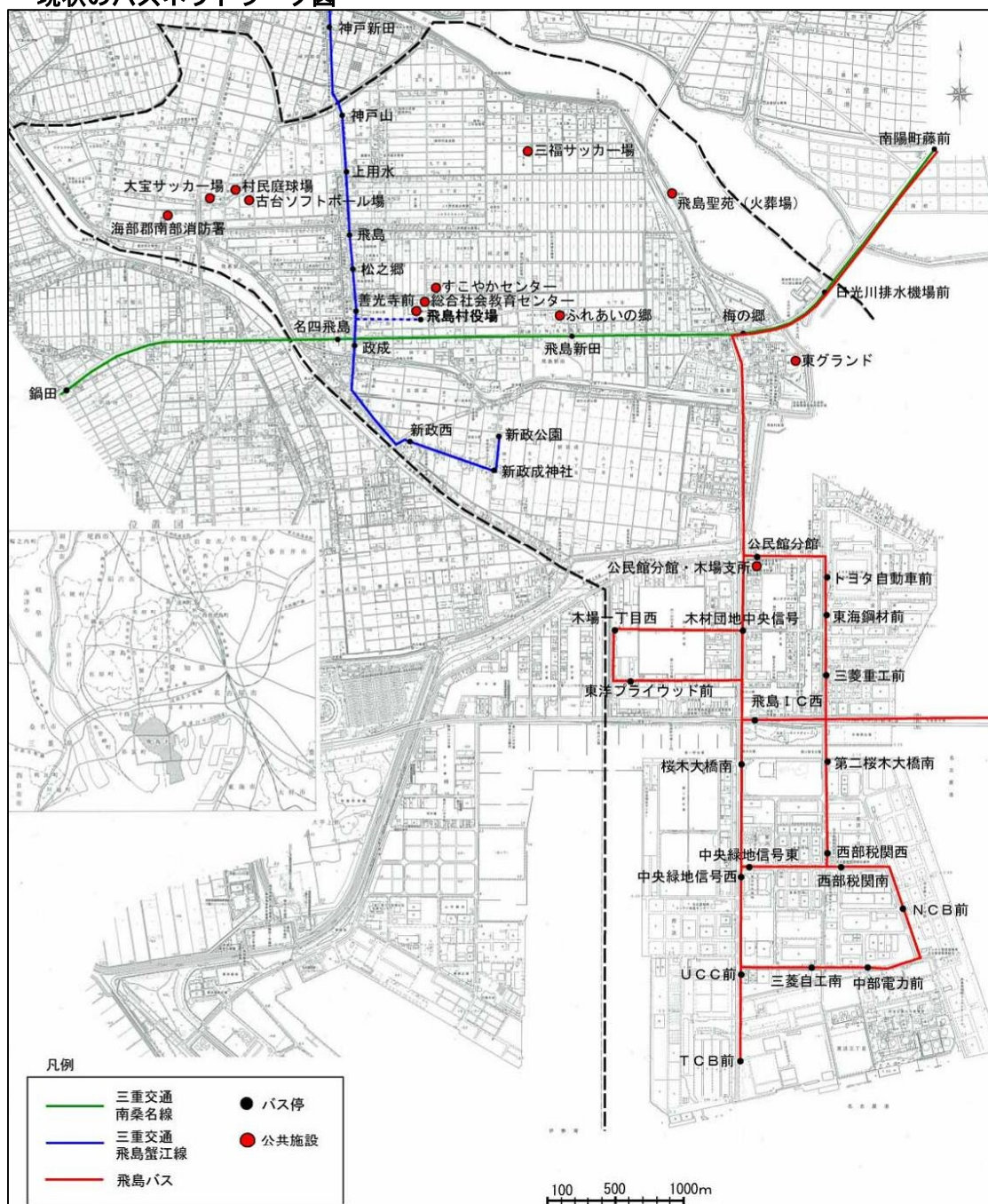
## 1. 飛島村を取り巻く公共交通ネットワークの状況

ここでは、飛島村における公共交通の現状について把握した。

### (1) 飛島村を通過するバス運行状況

飛島村を通過するバスの運行状況としては、名古屋港と臨海部を結ぶ飛島バス、近鉄蟹江駅～飛島村村内(新政成公園)を結ぶ三重交通バス(飛島蟹江線)、名鉄バスセンターと南桑名を結ぶ三重交通バス(南桑名線)がある。

現状のバスネットワーク図



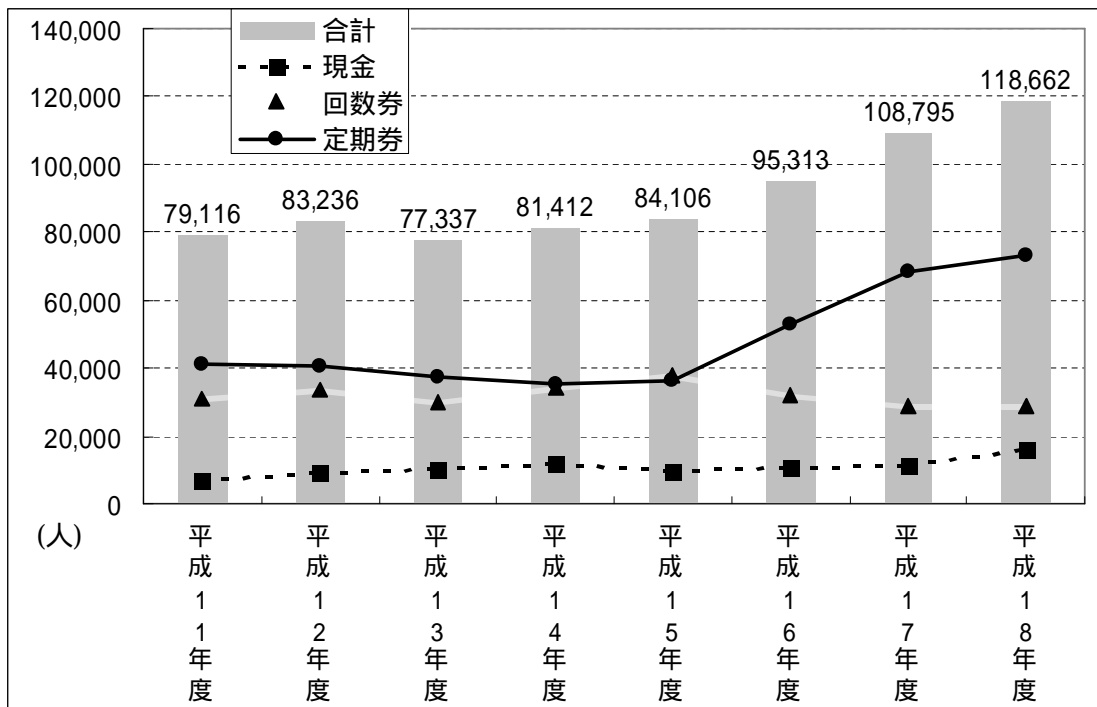
運行形態

	飛島バス	三重交通 飛島蟹江線	三重交通 南桑名線
運行事業者	㈱ナゴヤシップサービス	三重交通㈱	三重交通㈱
	現状：一般貸切旅客運送事業（旧 21 条） 一般乗合旅客運送事業（新 4 条）へ転換	一般乗合旅客運送事業（ 4 条）	一般乗合旅客運送事業（ 4 条）
運行系統	名古屋港～飛島	近鉄蟹江駅～新政公園	名鉄 B C ～南桑名
路線延長距離	25.2 k m (名古屋港～木材団地中央信号)	10.5 k m	18.1 k m
運行回数	平 日：26 便 土 曜：17 便 祝 日：16 便	平 日：23 便 土休日：23 便	平 日：1 便（下り） H20.10.16 より
運行時刻	名古屋港発時間 平日始発：7:20 (実証実験：6:50) 平日終発：19:47 土休日始発：7:21 土休日終発：18:17	新政公園発時間(上り) 平日始発：6:14 平日終発：20:37 土休日始発：6:14 土休日終発：20:37	名鉄 BC 発時間(下り) 平日始発：21:30 平日終発：21:30
運賃	名古屋港～飛島 ・ 1 回 500 円 金城～飛島 ・ 1 回 300 円 (実証実験)	近鉄蟹江駅前～政成 ・ 380 円	名鉄 B C ～名四飛島 ・ 510 円
各種データ (平成 19 年度) 運行経費 補助金 輸送人員 輸送人員/日 輸送人員/便	89,720,000 円 65,792,974 円 118,254 人 382.7 人/日 14.5 人/便	46,833,000 円 19,870,000 円 72,635 人 198.5 人/日 8.6 人/便	
事業補助	名港飛島公共交通バス利用促進協議会により運行。飛島村の補助金投入あり。	飛島村、弥富市、蟹江町による補助金投入あり。	
備考	2009 年 3 月に廃止予定。4 月より法定協議会による運行引き継ぎ。	2009 年 4 月より旧飛島バスと統合。飛島公共交通バスに転換予定。	

(2) 飛鳥バスの運行状況

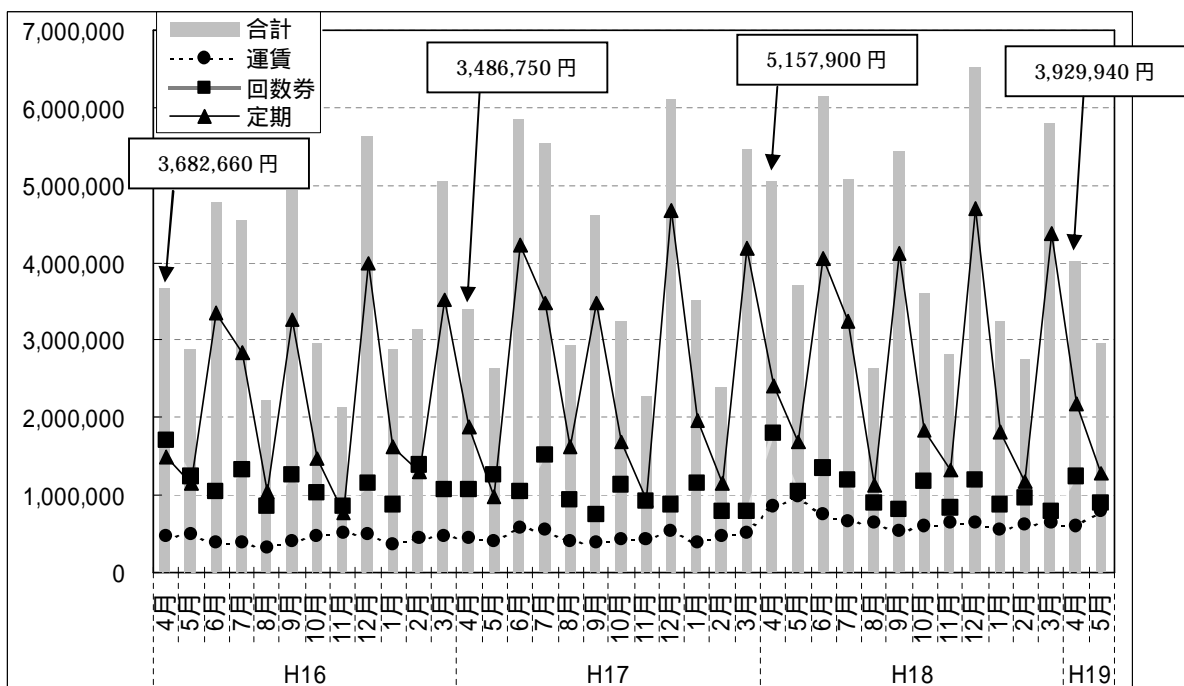
年度別運行実績

全体的に増加傾向にあり、特に定期券の利用者数が顕著に増加している。



月別収入実績

平成16年、17年度の1年間の収入全体に占める割合として、定期利用が約6割と最も多い。月別には、運賃収入が平成18年度以降になって平成16年・17年度の水準以上の利用があり増加傾向にある。不規則の利用者が増加している可能性が高い。



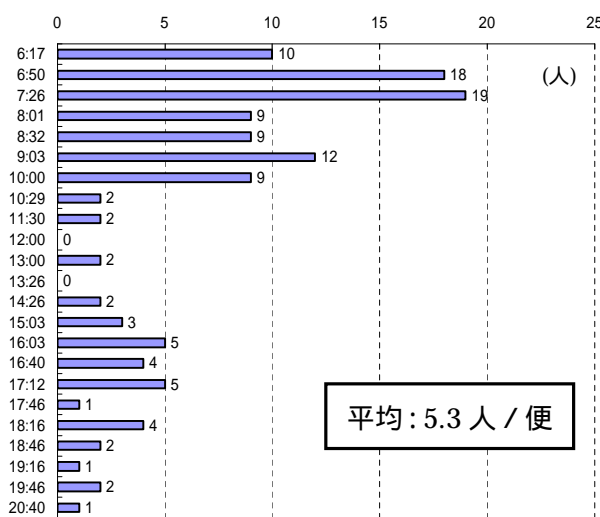
(3) 三重交通バス(飛島蟹江線)の利用実績

便当たりの利用実績

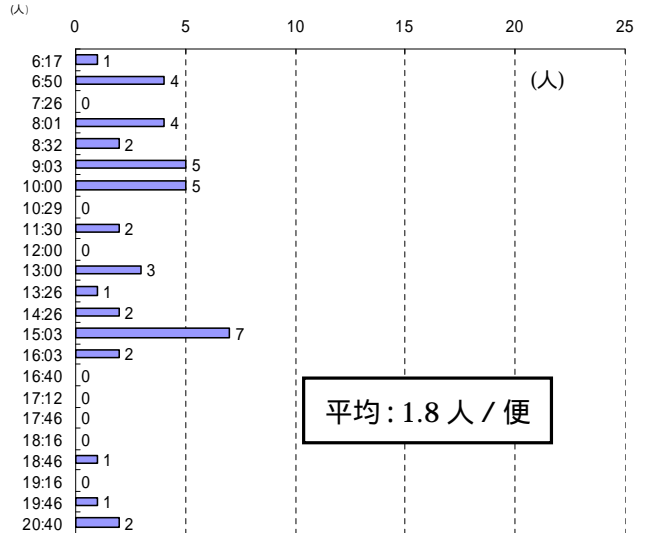
三重交通バス(飛島蟹江線)の利用実績は、平日が1便当たり5人程度、休日が1便当たり2人程度となっている。

飛島 蟹江

平成19年4月20日(金)

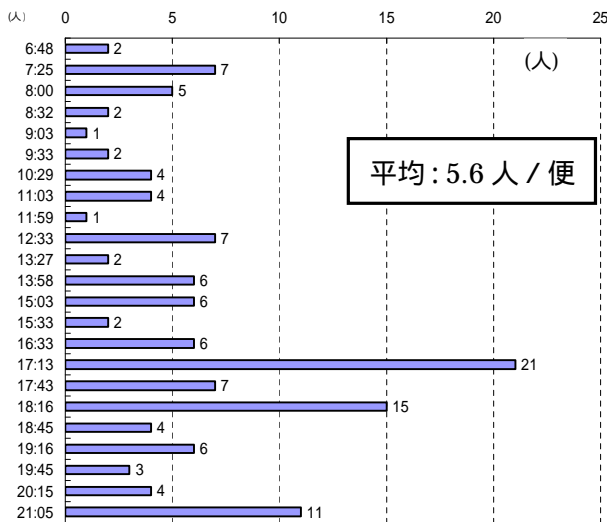


平成19年4月22日(日)

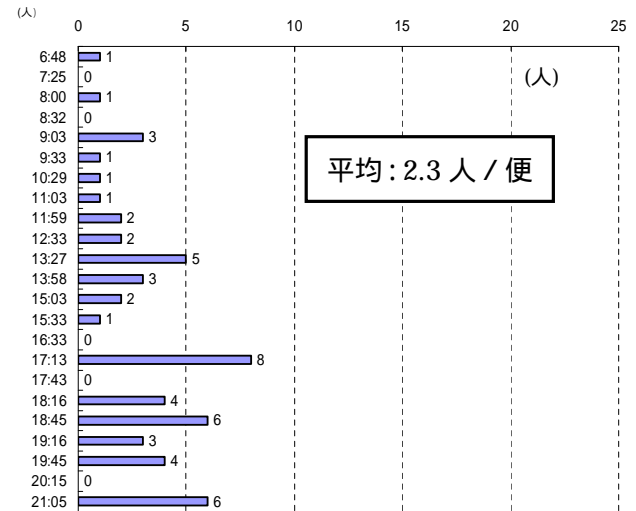


蟹江 飛島

平成19年4月20日(金)



平成19年4月22日(日)

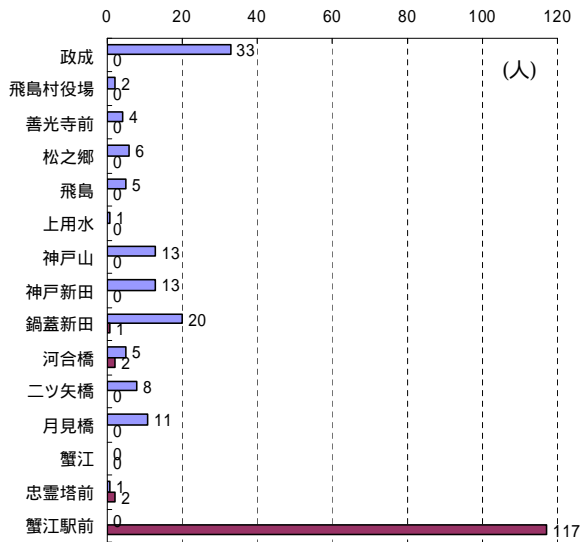


### バス停別利用実態

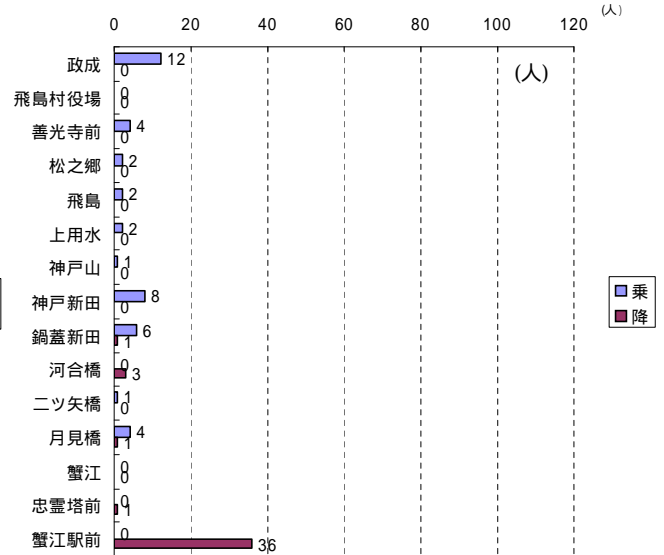
バス停別の利用実態を見ると、起終点である蟹江駅での利用が最も多くなっており、飛島村内を見ると、政成での乗降客数が多くなっている。

#### 飛島 蟹江

平成19年4月20日(金)

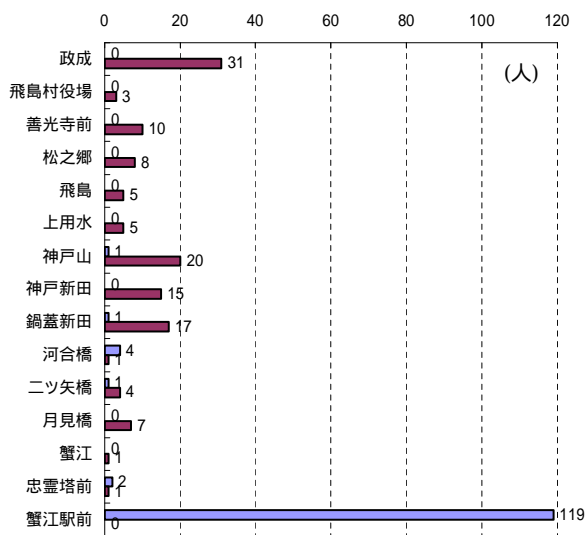


平成19年4月22日(日)

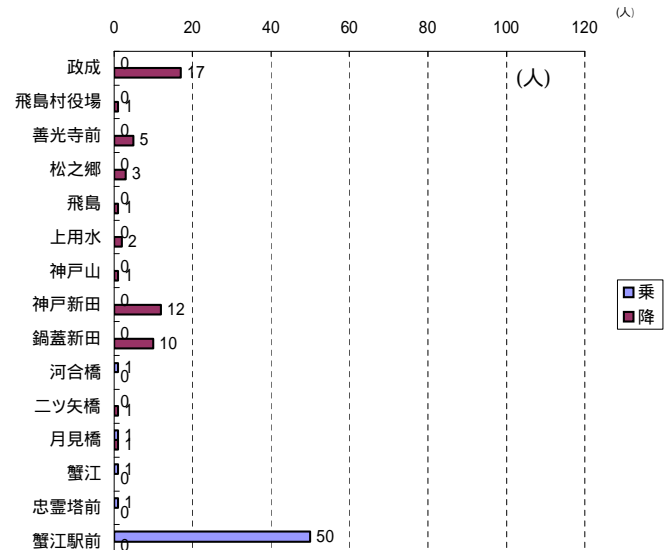


#### 蟹江 飛島

平成19年4月20日(金)



平成19年4月22日(日)

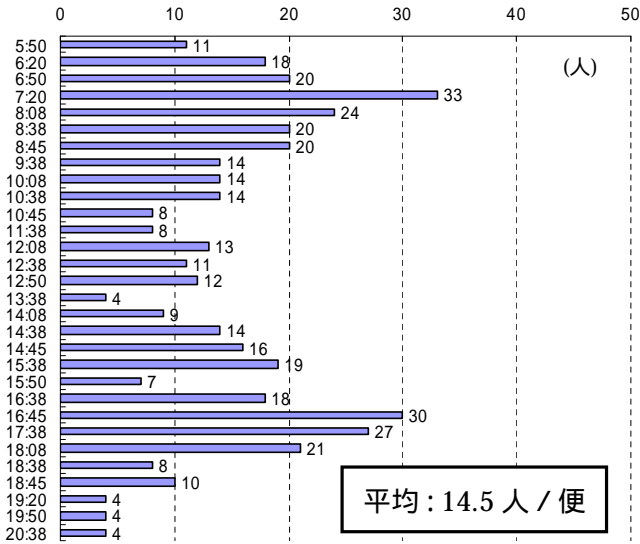


(4) 三重交通バス(南桑名線)の利用実績  
便当たりの利用実績

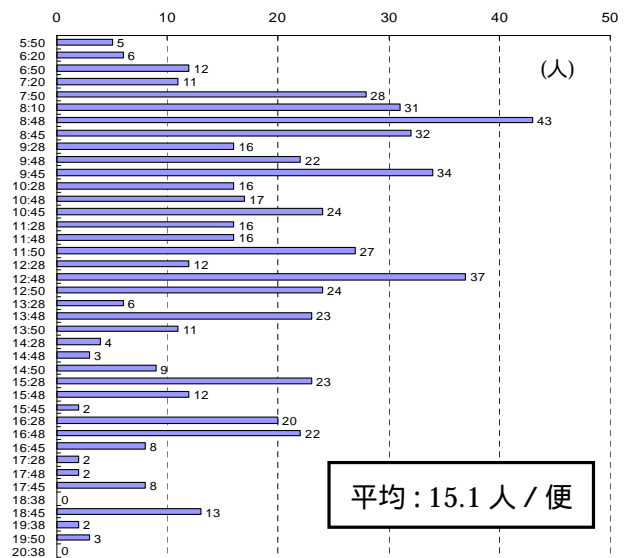
三重交通バス(南桑名線)の利用実績は、平日・休日共に1便当たり15人程度となっており、平休日の違いは見られない。

南桑名 飛島 名鉄BC

平成19年4月20日(金)

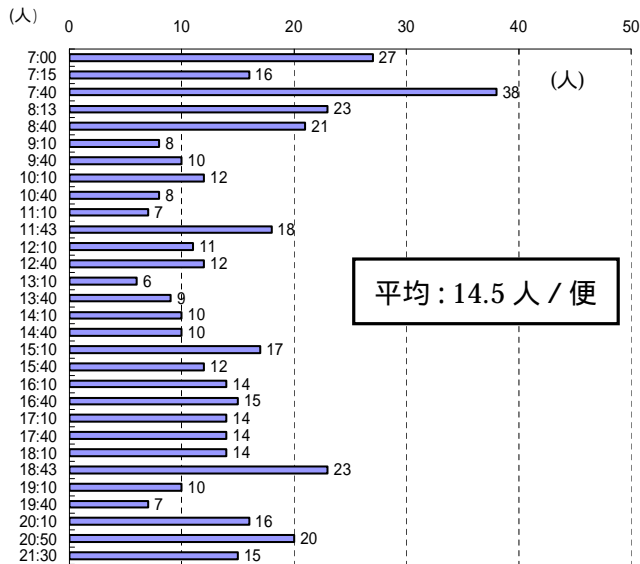


平成19年4月22日(日)

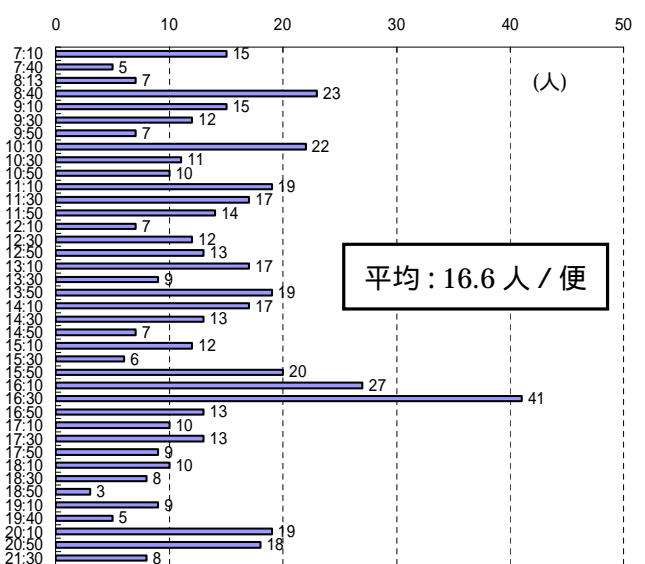


名鉄BC 飛島 南桑名

平成19年4月20日(金)



平成19年4月22日(日)

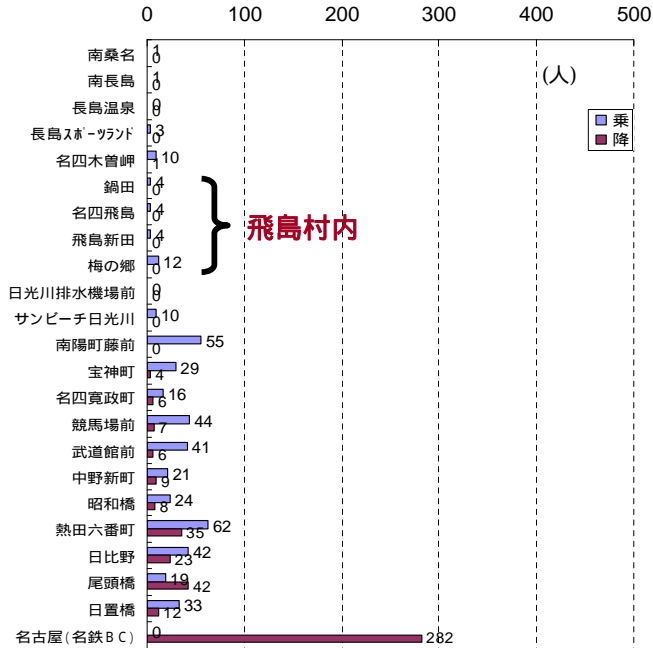


バス停別利用実態

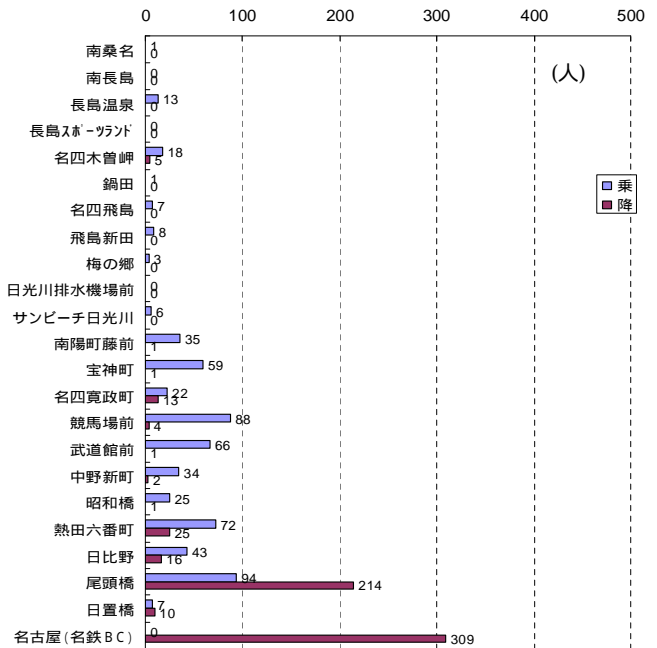
バス停別の利用実態を見ると、起終点である名古屋バスセンターでの利用が最も多くなっている。飛島村内を見ると、名古屋市内と比べかなり少ない。

南桑名 飛島 名鉄BC

平成19年4月20日(金)

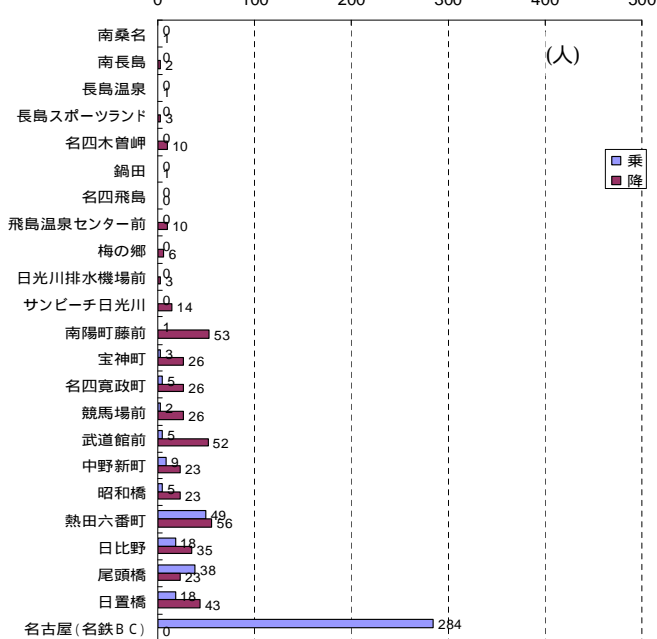


平成19年4月22日(日)

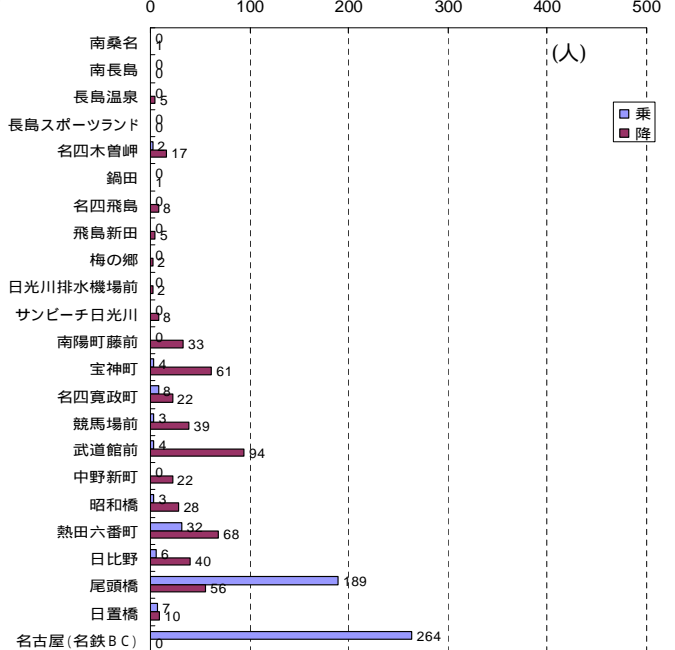


名鉄BC 飛島 南桑名

平成19年4月20日(金)



平成19年4月22日(日)





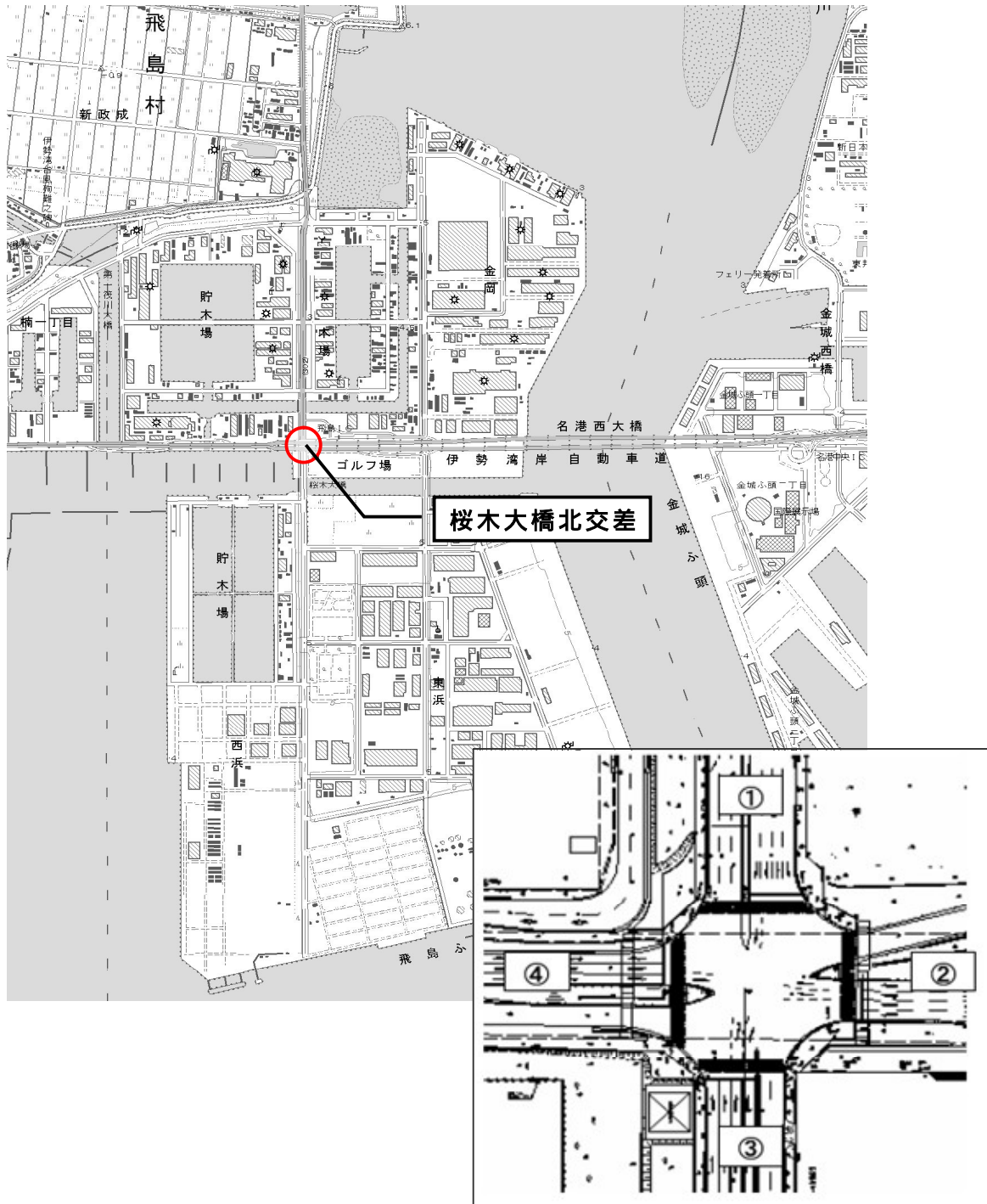
## 2. 飛島村における交通事情（渋滞状況）

ここでは、飛島村における交通事情として、主要箇所の通過交通量について把握した。

### （1）桜木大橋北交差点の現状

飛島ふ頭へのアクセス経路である桜木大橋北交差点では、近年、交通量が増加し、朝昼夕のピーク時に渋滞が発生し問題となっていたが、現在では飛島IC出口からの左折専用レーンの設置、右折車線の2車線化など渋滞緩和策が実施及び計画されている。

ここでは、その桜木大橋北交差点における交通の現状をまとめた。





資料：名古屋港管理組合『飛島ふ島交通円滑化調査報告書』2007

朝ピーク(午前7時)における一時間当たり交通量 単位：台

	北側			東側			南側			西側		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
普通車	53	595	56	437	211	300	27	32	23	45	338	185
大型車	38	155	31	87	37	64	32	12	27	29	63	94
トレーラー	5	55	8	18	7	9	54	27	24	10	25	39
小計	96	805	95	542	255	373	113	71	74	84	426	318
合計	996			1,170			258			828		

昼ピーク(午後3時)における一時間当たり交通量 単位：台

	北側			東側			南側			西側		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
普通車	123	79	54	71	41	76	34	69	82	44	115	12
大型車	84	76	44	75	48	106	64	103	77	54	67	22
トレーラー	31	225	33	116	49	27	200	107	125	11	118	132
小計	238	380	131	262	138	209	298	279	284	109	300	166
合計	749			609			861			575		

夕ピーク(午後5時)における一時間当たり交通量 単位：台

	北側			東側			南側			西側		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折
普通車	218	39	122	26	79	73	213	340	255	47	178	26
大型車	68	43	27	22	40	81	73	96	71	22	50	45
トレーラー	35	65	33	91	28	19	130	77	102	16	44	138
小計	321	147	182	139	147	173	416	513	428	85	272	209
合計	650			459			1,357			566		

網掛けは交通量 200 台 / 時以上

交通容量比(交通量 / 可能交通容量)

	北側			東側			南側			西側		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折
7時	0.27	0.81	0.61	1.05	0.38	0.79	0.44	0.19	0.31	0.44		1.55
15時	0.65	0.55	0.9	0.94	0.37	0.49	1.18	0.74	1.06	0.57		1.02
17時	0.79	0.2	1.12	0.56	0.33	0.4	1.23	1.01	1.38	0.41		1.23

	交通容量比 0.8~1.0
	交通容量比 1.0~1.2
	交通容量比 1.2以上

各流入部の滞留長

単位：メートル

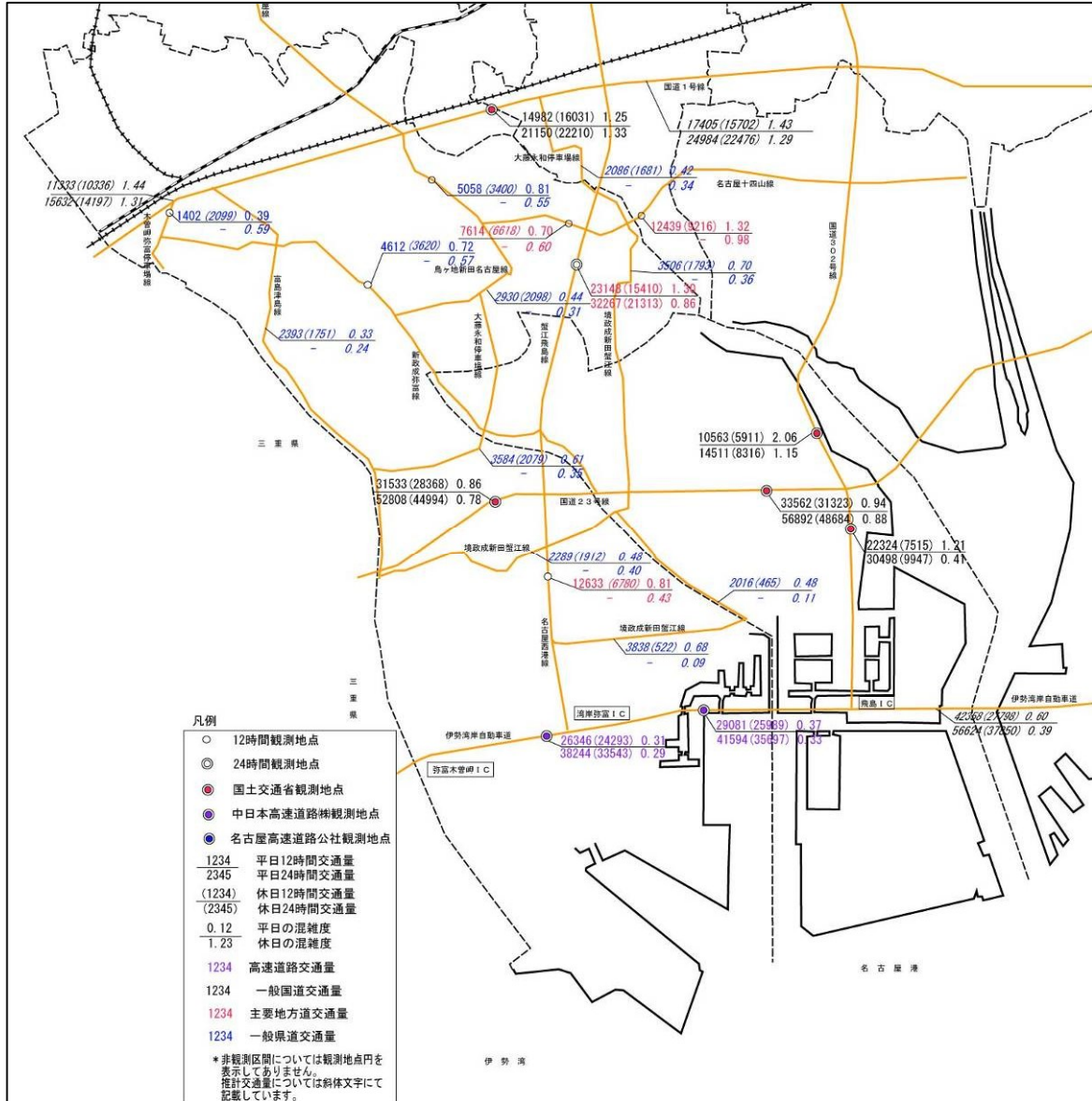
	北側			東側			南側			西側		
	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折	直進	右折	左折・直進	直進	右折
7時	64	198	63	248	114	102	108	59	39	124		180
15時	169	191	105	203	122	82	267	213	130	142		189
17時	169	68	120	144	106	65	269	279	152	100		223

網掛けは滞留長 200m以上であることを示す

(2) 主要箇所の道路交通量

ここでは、愛知県「全国道路交通情勢調査(交通量調査表)」(平成17年度)より、主要道路における断面交通量と混雑度について整理した。

飛島村内の調査地点では、国道302号の混雑度が平日では2を、休日では1を超えており、かなりの混雑状況が伺われる。

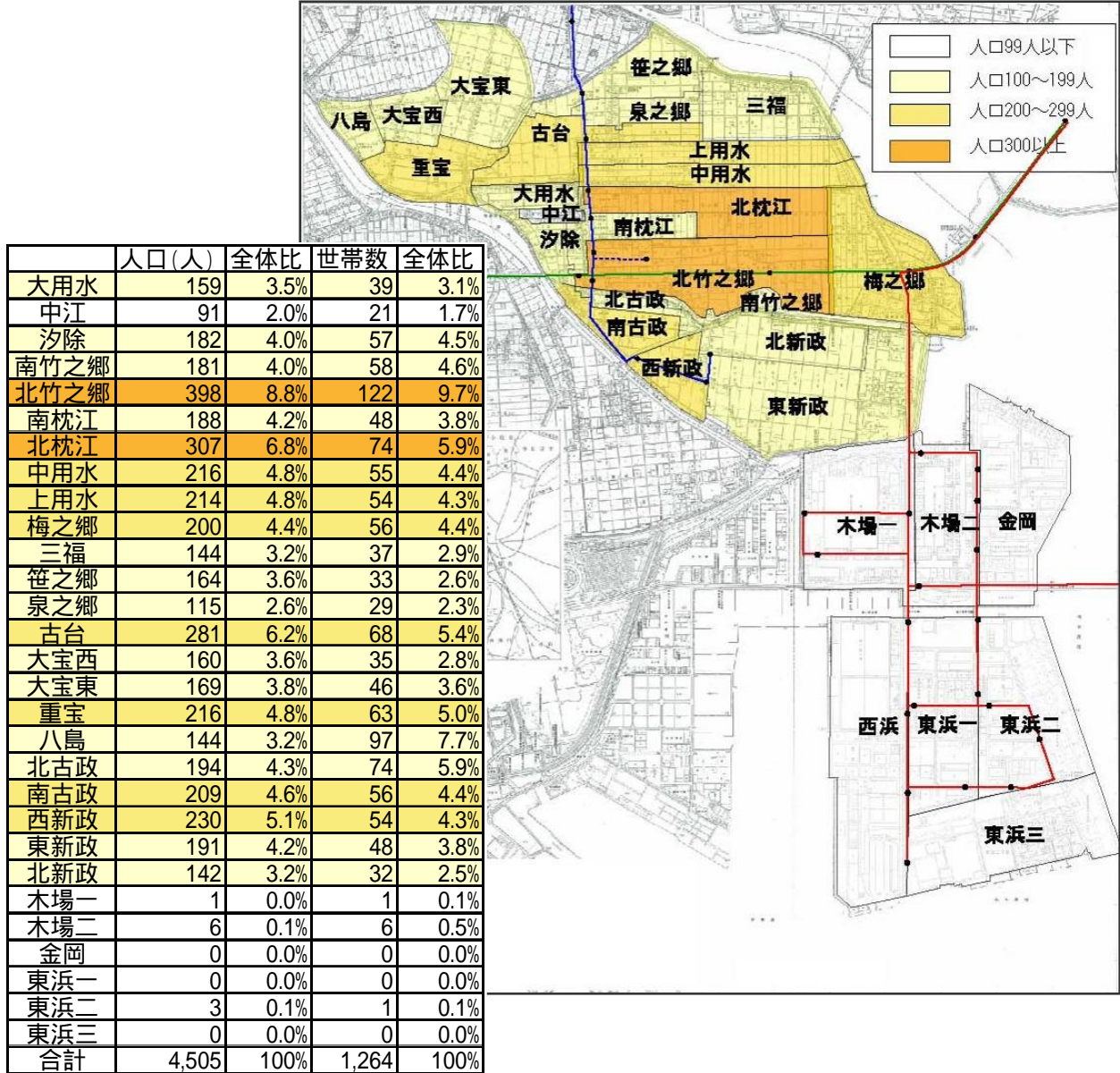


資料：愛知県『全国道路交通情勢調査(交通量調査表)』(平成17年度)

### 3. 飛島村の人口状況

#### (1) 地区別人口

飛島村の地区別人口、及び世帯数を把握した。人口数の多いエリアを網掛けしているが、公共施設が立地している「北竹之郷」地区が最も多く、次いで「北枕江」地区となっている。



#### (2) 昼間人口等

飛島村の人口、昼間人口、事業所数等を把握した。

人口が約 4,000 人に対して、昼間人口がその 3 倍以上の約 14,000 人あり、臨海部に立地する企業・従業員数の多さに留意した対応が必要である。

人口	4,506 人	H20.9.1 現在
昼間人口	13,711 人	H17 国勢調査
面積	22.52 k m <sup>2</sup>	
事業所数	638	H18 事業所企業統計

## 第2章 住民意向について

### 1. 住民意識調査概要

飛島村の住民を対象に、日ごろの外出状況や交通手段を調査し、今後の公共交通（バス）施策の参考とするためアンケート調査を行った。

調査概要は以下の通り。

項目	内容
アンケートの狙い	飛島村住民の日ごろの外出状況や交通手段の把握。
対象者	飛島村内在住の15歳から79歳の住民の中から無作為で抽出した概ね半数の住民
回収期間	平成19年7月30日～同年8月12日
発送数	1,859票
回収数(回収率)	957票(51.5%)
アンケート項目	<p>通勤・通学時の交通行動</p> <p>通勤・通学先の所在地・出発時刻・帰宅時刻・交通手段・鉄道の利用駅・駅までの交通手段</p> <p>買い物時の交通行動</p> <p>買い物の頻度・曜日・買い物先地域・出発時刻・帰宅時刻・交通手段・鉄道の利用駅・駅までの交通手段</p> <p>通院時の交通行動</p> <p>通院の頻度・曜日・通院先・出発時刻・帰宅時刻・交通手段・鉄道の利用駅・駅までの交通手段</p> <p>公共施設へ行く場合の交通行動</p> <p>公共施設へ行く頻度・曜日・よく行く公共施設・出発時刻・帰宅時刻・交通手段</p> <p>日ごろのバス利用について</p> <p>バス利用の頻度・利用するバスとその理由・バスを利用しない理由</p> <p>自動車の運転について</p> <p>免許の有無・運転行為に対する感情・何歳まで運転するか・公共交通整備についての意見</p> <p>新しい公共交通のあり方について</p> <p>バス利用の目的・行政が整備をすることについての意見・鉄道との接続</p> <p>飛島村内の交通事故危険箇所について</p> <p>危険を感じるか否か・不安箇所とその理由</p>

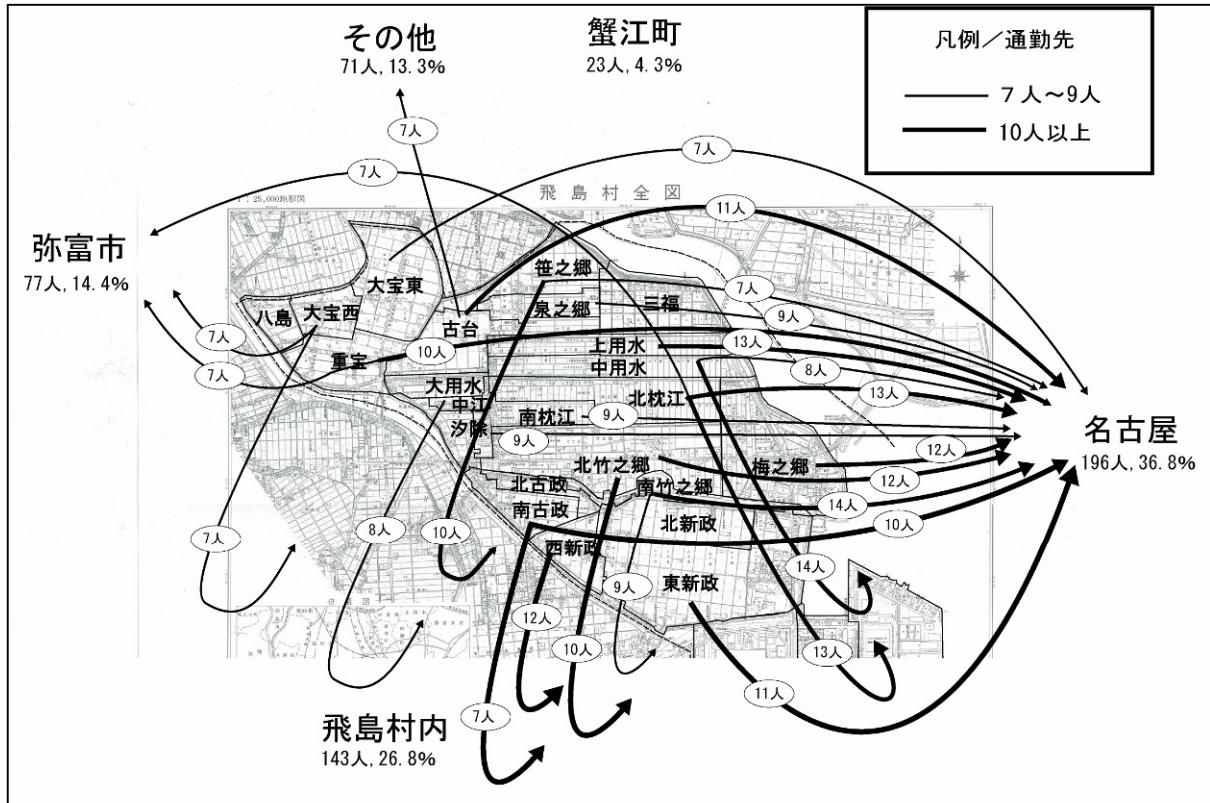


## 2. 交通行動実態

### (1) 通勤・通学時の状況

#### 通勤・通学の所在地

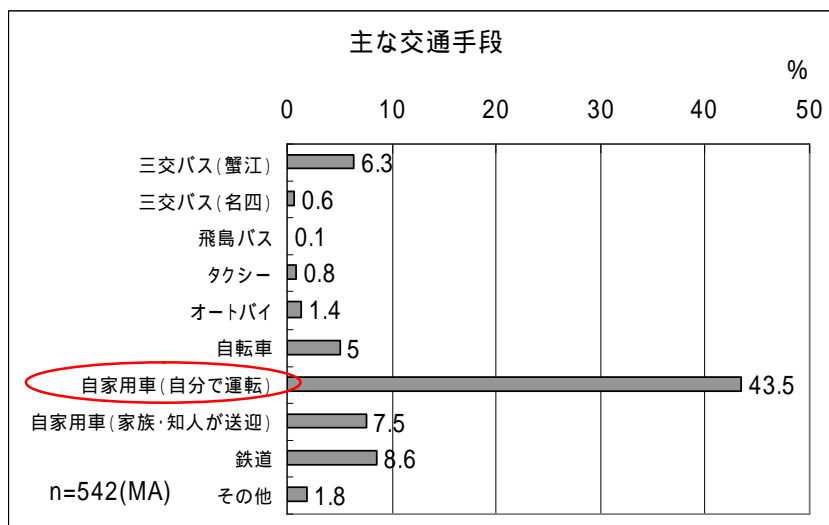
下の図は、飛島村内の各地域からどこへ通勤・通学しているかを表したものである。  
名古屋に通勤・通学している住民の数が最も多いことがわかる。



n=533(SA)

#### 通勤・通学時の交通手段

通勤・通学時の交通手段については、下図のような結果が得られた。バスの利用者は少なく、ほとんどが自家用車での通勤であることが伺える。



(2) 買い物時の状況

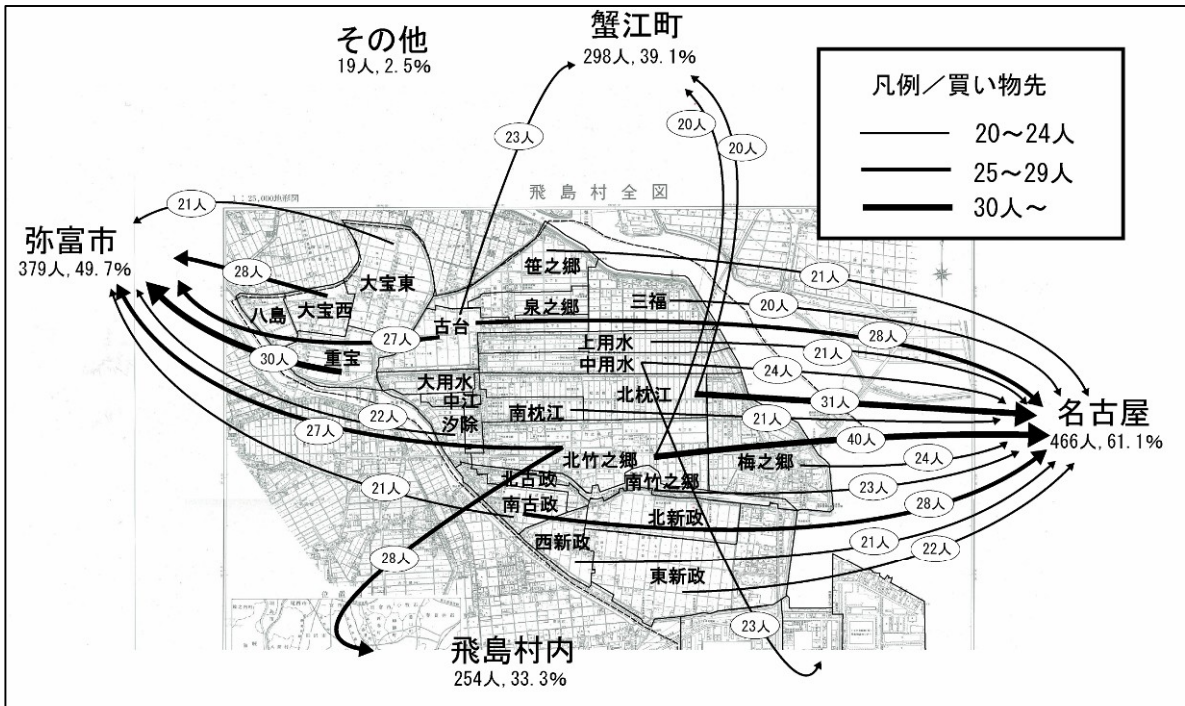
買い物の頻度及びその曜日

一週間に買い物に行く回数は1回～2回が最も多く全体の約40%近くを占めており、その曜日は土日が多い。

カテゴリ	件数	構成比%
1 ほぼ毎日	85	9.2
2 1週間に3～4日	169	18.3
3 1週間に1～2日	367	39.6
4 1ヶ月に数日	148	16.0
5 ほとんど、買い物には行かない	157	17.0
サンプル数(不明除き)	926	100

買い物先

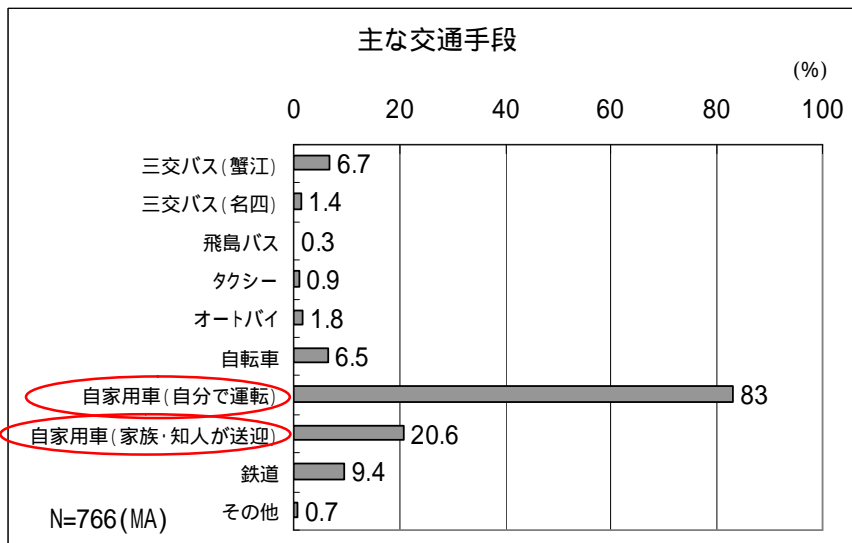
下の図は、飛島村内の各地域からどこへ買い物に出かけているかを表したものである。東部の住民は名古屋へ、西部の住民は弥富へ買い物に出かける傾向があることがわかる。



n=766(MA)

買い物時の交通手段

買い物時の交通手段については、下図のような結果が得られた。



(3) 通院時の状況

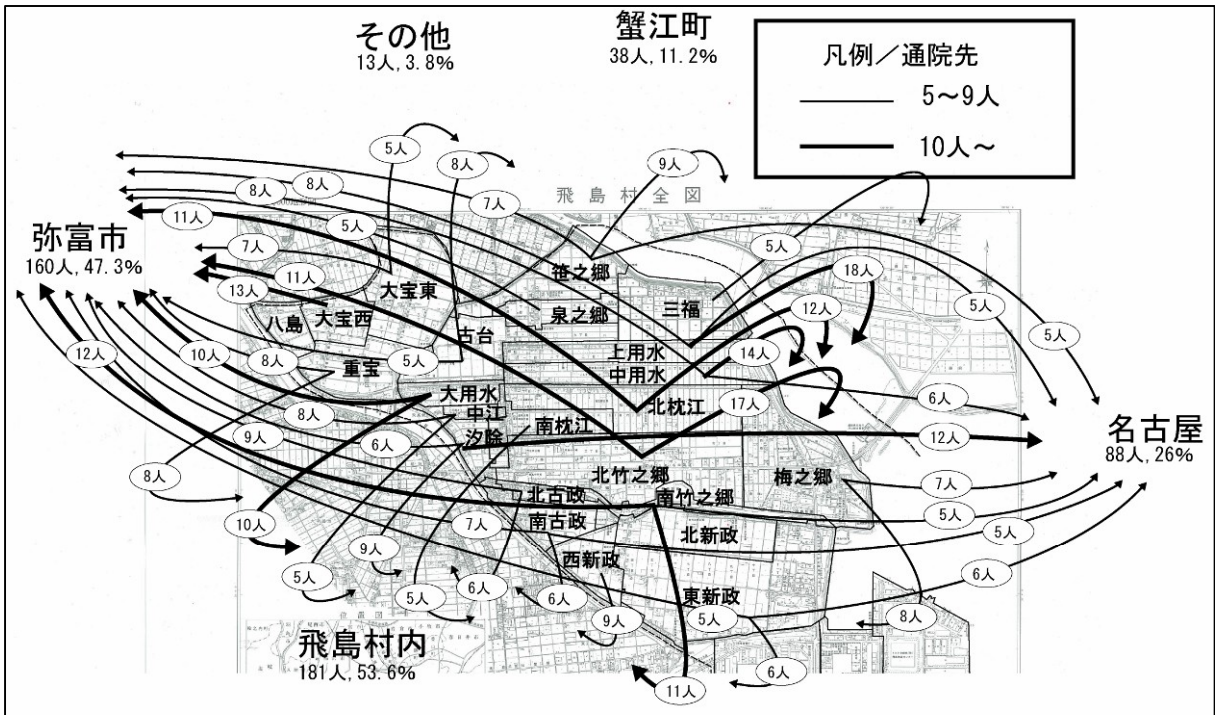
通院の頻度及びその曜日

通院の頻度については、6割の住民が「ほとんど行かない」を選択し、次に「一ヶ月に数日」の割合が3割弱となっている。

カテゴリ	件数	構成比%
1 ほぼ毎日	8	0.9
2 1週間に3~4日	9	1
3 1週間に1~2日	54	5.9
4 1ヶ月に数日	269	29.4
5 ほとんど、病院には行かない	575	62.8
サンプル数(不明除き)	915	100

通院先

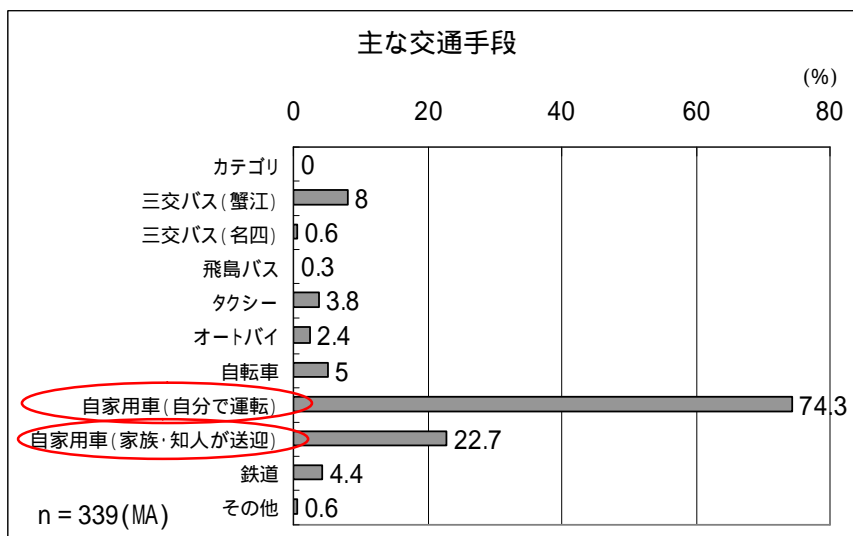
下の図は、飛島村内の各地域からどこへ通院のため外出しているかを表したものである。通院に関しては全体的に飛島村内と弥富市に行く割合が高いことがわかる。



n = 338(MA)

通院時の交通手段

通院時の交通手段については、下図のような結果が得られた。

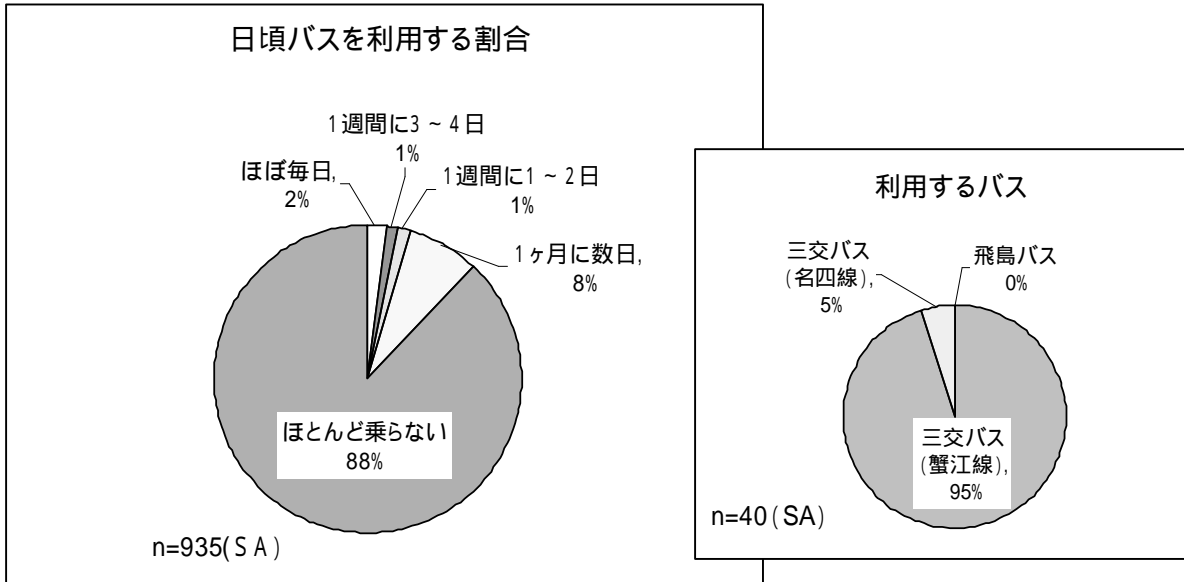


### 3. 交通行動に対する意向

#### (1) 日ごろのバス利用について

「日ごろどの程度バスを利用しているか」という問いに対して、下図のような結果が得られた。バスの利用頻度の高い人(一週間に1日以上)の割合は全体の5%に留まっており、ほとんどの住民がバスをあまり利用していないことがわかる。

利用している人のほとんどは、三交バス(蟹江線)を利用している。

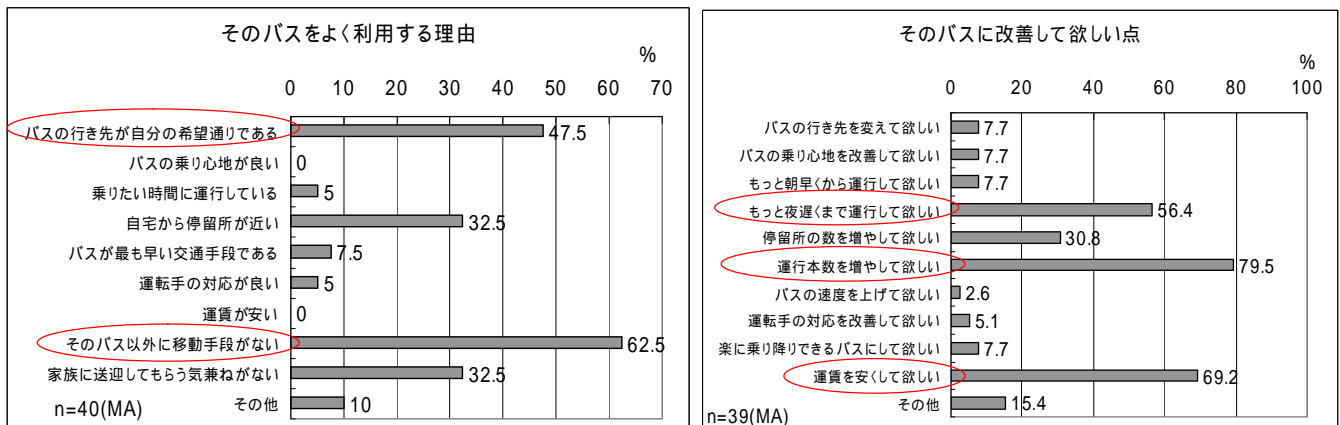


#### (2) バスを利用する理由と改善すべき点

バスの利用頻度が高かった人(1週間に1~2日以上)に対して「バスをよく利用する理由」と「バスに対して改善して欲しい点」について質問した。

バス利用の一番の理由は「他に移動手段がない(62.5%)」が最も多く、次いで「バスの行き先が自分の希望通りである(47.5%)」ことである。

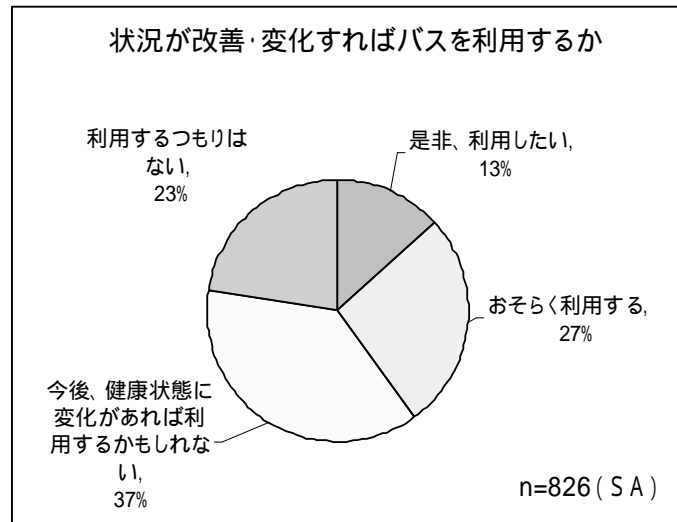
バスの改善すべき点として、「運行本数を増やして欲しい(79.5%)」、「運賃を安くして欲しい(69.2%)」、「もっと夜遅くまで運行して欲しい(56.4%)」が多く選ばれている。





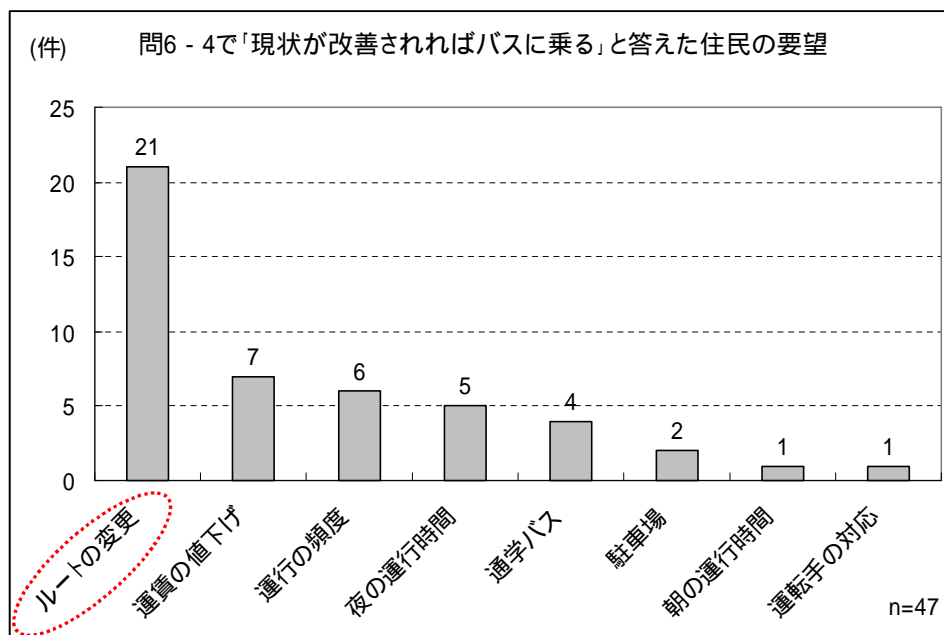
(3) 状況が改善された場合バスを利用するか

バスの利用頻度が低かった人に対して「もし状況が改善された場合、バスを利用するか」を質問した。「是非、利用したい(13%)」、「おそらく利用する(27%)」が合わせて4割となった。また、「今後利用するかもしれない」が37%、「利用するつもりはない」が23%となった。



状況が改善・変化すればバスを利用すると回答した住民が、現在のバスの特にどの点を改善してほしいと望んでいるかを把握するため、該当者の自由意見での要望を整理した。(注)

- ・最も多かった要望は「ルートの変更」に関する要望で、47件中21件であった。
- ・「運賃の値下げ」(7件)、「運行頻度」(6件)に関する要望がそれに続いている。

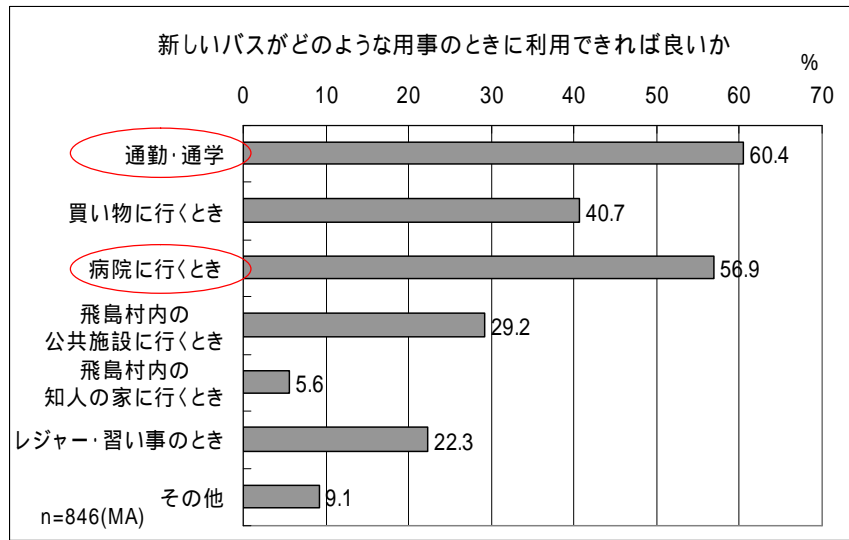


(注) 「是非、利用したい」及び「おそらく利用する」と回答した住民330人のフリーアンサーのうち、バスに関する要望を抜き出し、キーワードごとに整理した。該当する要望は47件であった。

(4) 新しい公共交通のあり方について  
新しいバスの利用について

「新しいバスがどのような用事で利用できれば良いと思うか」について質問した。

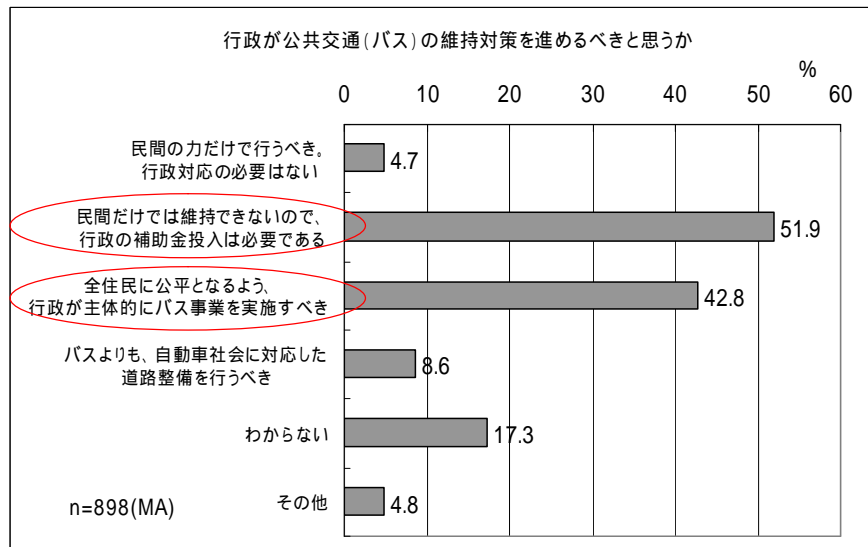
「通勤・通学」、「病院」、「買い物」等の利用目的が多い結果が得られた。



行政による公共交通(バス)整備について

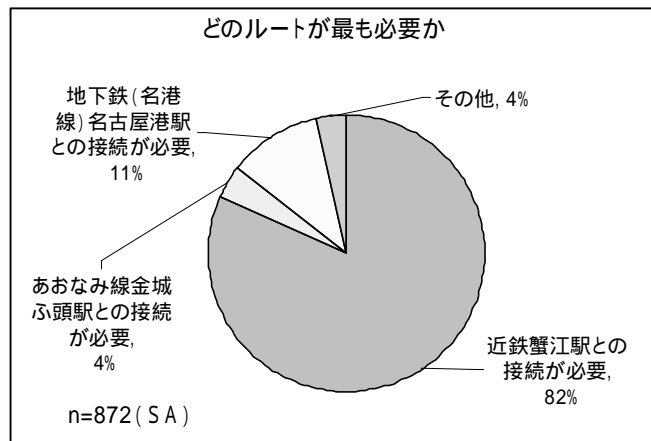
「行政が公共交通(バス)の維持対策を進めるべきか」について質問した。

「民間に対して行政の補助金投入が必要である(51.9%)」、「行政が主体的にバス事業を実施すべき(42.8%)」という回答となり、行政負担によるバス事業の維持が確認された。



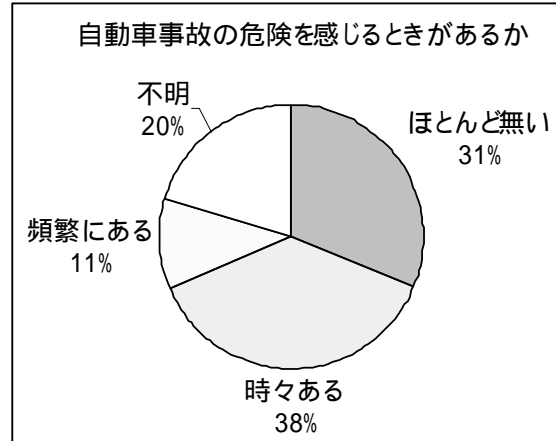
鉄道駅との接続

「最寄の鉄道駅までバスを設置するとしたら、どのルートが一番必要だと思うか」との問に対し、8割が「近鉄蟹江駅との接続が必要」と答えた。また、次に多かったのは「地下鉄名古屋港駅」で、その数は全体の1割程度であった。

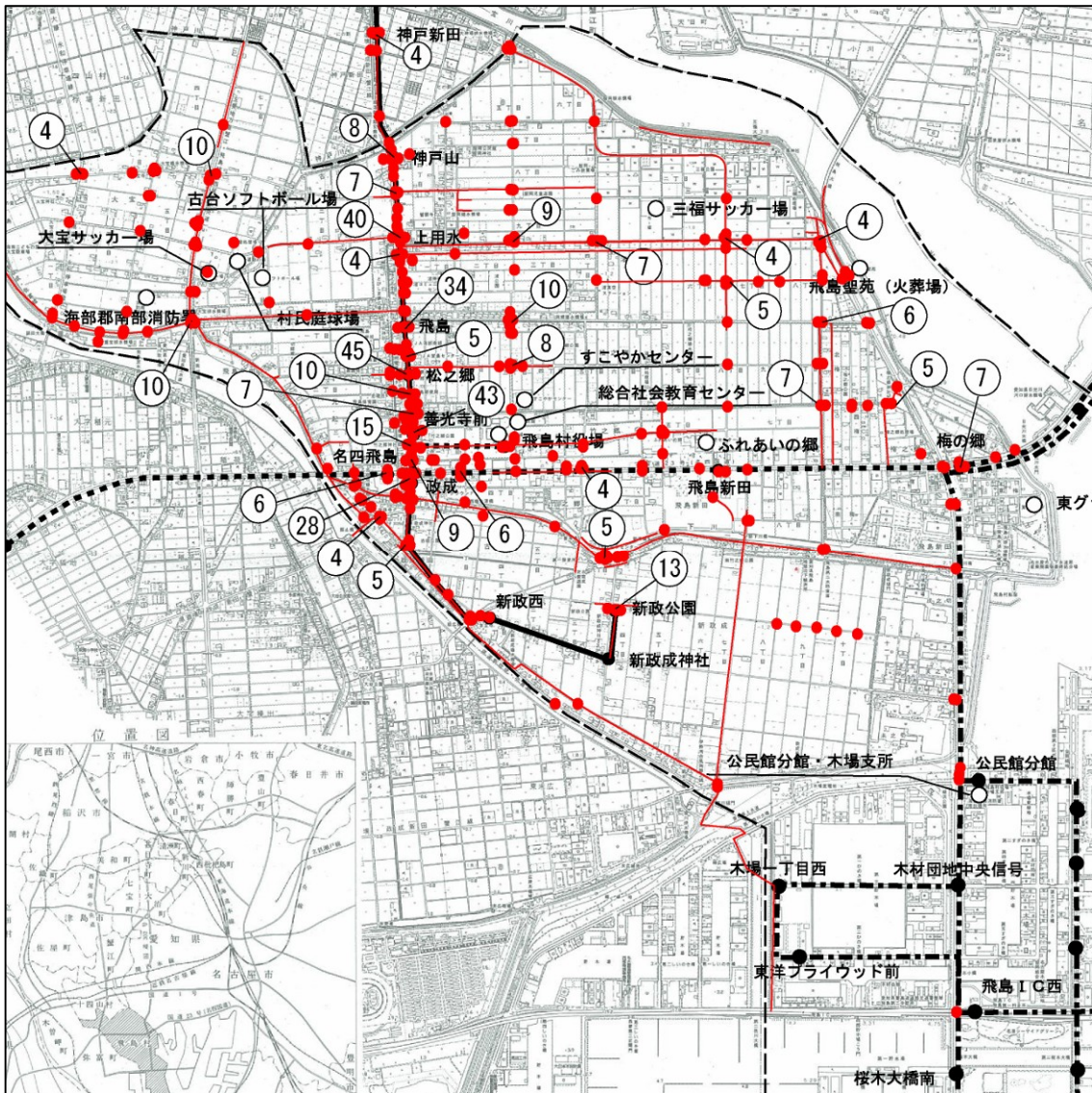


(5) 飛島村内の交通事故危険箇所について  
自動車事故の危険の有無

「飛島村内で自転車に乗っているとき、又は歩いているときにおいて、自動車事故の危険を感じることもあるか」という問いに対して、右の図のような結果が得られた。「ときどきある」と「頻繁にある」を合わせると、49%の住民が自動車事故の危険を感じていることがわかる。



交通事故の危険を感じる箇所



#### 4. 高齢者の意向（老人クラブへのヒアリング）

元気な内は自動車を運転、でも無償で便利なバスは使いたい

自動車の運転については、元気な内は、運転するという意見が多い。

バス利用の主な目的は、海南病院や買い物で、帰りの時間を想定したある程度の運行頻度を要求している。運賃については、無償・有償の両方に意見が分かれたが、できるだけ利用者負担が少ないほうが良いとする意見がある中、高齢者であっても利用者負担を求めるとする意見も多かった。ヒアリング結果は以下のとおり。

団体名	会員数	高齢化率	高齢者世帯	独居老人	例会参加者数	敬老バス利用者
元松第1長寿クラブ	71名	26.41%	11世帯	8人	130人	13人
元松第2長寿クラブ	78名					
元松第3長寿クラブ	79名					
誓寿クラブ	81名	23.51%	4世帯	2人	82人	8人
福寿クラブ	96名					
三郷第1長寿クラブ	102名	23.83%	10世帯	1人	80人	10人
三郷第2長寿クラブ	56名					
第1宝寿クラブ	72名	32.84%	7世帯	3人	45人	13人
第2宝寿クラブ	82名					
竹之郷老寿クラブ	135名	20.30%	11世帯	9人	78人	10人
古政成老人クラブ	106名					
新政成第1長寿クラブ	83名	25.23%	8世帯	4人	73人	13人
新政成第2長寿クラブ	61名					
合計	1,102名	23.90%	51世帯	27人	488人	67人

新政成地区は自家用車以外での来館者数

### コミュニティバスへの要望(利用目的)

- ・海南病院や村内の病院に行きたい。
- ・Aコープ、農協、病院、郵便局に使いたい。
- ・農協は9時、加藤医院は8時頃に着いて欲しい。
- ・路線バス(蟹江線バス)ダイヤにあったバスに欲しい。
- ・午前中に着いて、昼前には帰れるバスが良い。
- ・自宅まで送迎があるバスが良い。
- ・頻繁に巡回するバスが良い。
- ・敬老バスの巡回が無い日に、お風呂に入りたい場合に使いたい。

### 予約制のバス運行

- ・決まった時間にバス停に行けば乗れるバスの方が良い。
- ・決められた時間に走っていれば、それに合わせる。
- ・予約は面倒で難しいのではないか。

### 運賃について

- ・高齢者を含めた全ての人からお金を取るべき。
- ・全て税金で賄うのではなく、100円ぐらいは利用者が負担すべき。
- ・無料にすると利用者もバス(運行者)も横着になる。
- ・特定条件(年齢、収入、障害の有無等)の利用者は無料にすべき。
- ・お金や無料バスを持参し提示するのは大変なので、一律無料にすべき。
- ・いずれにせよ採算は取れないのだから無料にしてほしい。

### その他

- ・海南病院は終了時間がバラバラで、乗合は難しいのではないか。
- ・バスの台数が多数必要になるが、学生も乗れるバスにしてほしい。
- ・地元には高齢者世帯もあり、歩いて買物に行く高齢者を見かけるので、ぜひ運行してほしい。
- ・私達でも利用者数を予測することは難しいが、運行してから改善していけば良いので、とりあえず運行してほしい。
- ・今の三交バスも最初は利用しないとだったが、案外利用されている。実際に走ってみないと利用者数はわからない。
- ・利用者が少なくなれば廃止しても良い。
- ・高齢者が押し車でAコープや郵便局に行くのを見るが、大変危険なので、バス運行は実施してほしい。
- ・小さい車両を使うなど、余りお金をかけないでほしい。
- ・通学者(子ども)がバスを利用せずに家族に送迎してもらうのは、子どもの甘え。それに税金を投入してほしくない。

## 5 . 住民意向のまとめ

### 日ごろのバス利用

- ・ 1 週間に 1 回以上の利用は住民の 5 %にとどまり、ほとんどの住民がバスを利用していない。

### バスの利用見込み

- ・ 現状から改善された場合のバスの利用意向としては、是非利用したいが 13%確認された。潜在的には利用者は存在する。
- ・ 新しいバスの利用目的としては、「通勤・通学」「通院」「買い物」が選択されている。

### 高齢者の意向

- ・ 元気な内は自動車を運転するという意見が多いが、便利なバスは使いたいという意向も確認された。



## 第3章 企業意向について

### 1. 企業ニーズアンケート調査概要

飛島村内の企業ニーズを確認するため、臨海地域に立地する企業に対して、平成14年度、17年度、18年度の3箇年にわたりアンケート調査が行われている。ここでは、名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会会員企業に対して行った平成18年度の調査結果から、現状の利用実態、改善すべき事項等について整理した。

#### (1) アンケートの趣旨

- ・利用促進、運行サービスの改善等に向けて、臨海部立地企業のニーズ調査を行った。

#### (2) 配布対象・配布回収数

- ・名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会会員企業
- ・配布数：208社
- ・回収数：96社
- ・回収率：(46.2%)

### 2. 平成18年度アンケート調査結果

#### (1) 従業員の通勤手段

従業員総数4,200人の内、バス利用者は2%の約90人となっている。

バス利用者実数は正社員が多いが、構成比としてはわずかではあるが派遣社員が多い。

(人)

		小計	正社員	派遣社員	パート・アルバイト等
従業員数		4,172	2,572	545	1,046
利用者数	飛島バス	85	59	15	10
	自家用車	3,421	2,379	262	777
	企業送迎バス	666	134	268	259

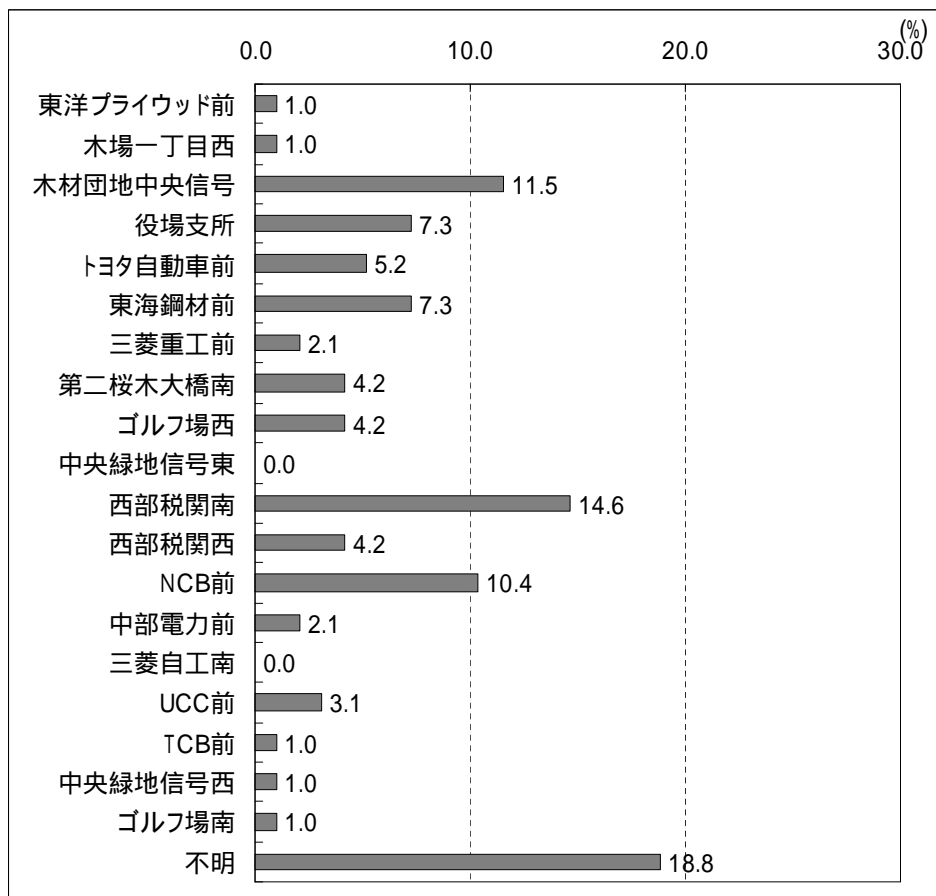
(%)

		小計	正社員	派遣社員	パート・アルバイト等
従業員数		100%	100%	100%	100%
利用者数	飛島バス	2%	2%	3%	1%
	自家用車	82%	92%	48%	74%
	企業送迎バス	16%	5%	49%	25%

(2) 利用バス停

利用バス停としては、「木材団地中央信号」「西部税関南」「NCB前」の割合が多い。

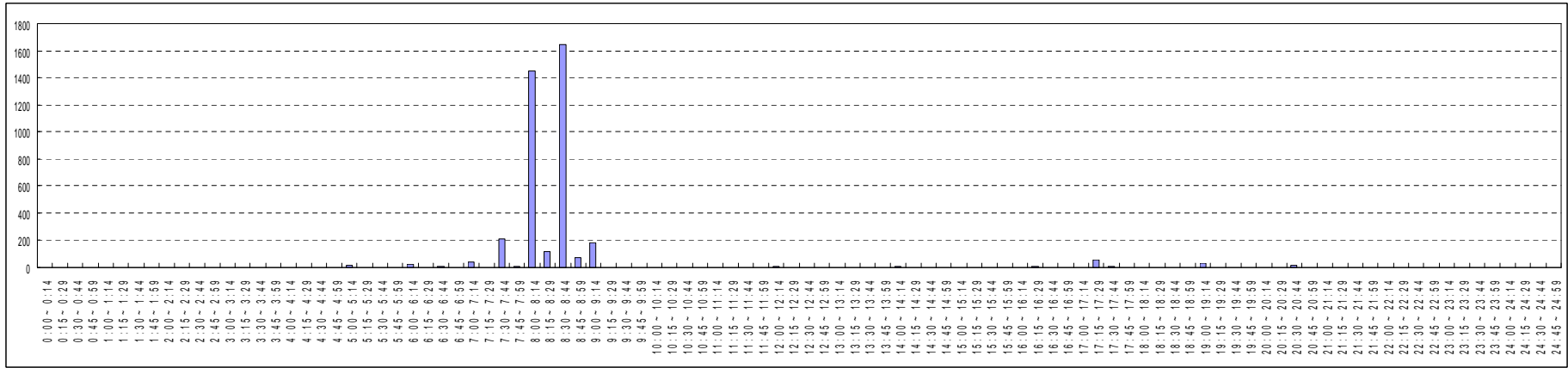
カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1 東洋プライウッド前	1	1.0	1.3
2 木場一丁目西	1	1.0	1.3
3 木材団地中央信号	11	11.5	14.1
4 役場支所	7	7.3	9.0
5 トヨタ自動車前	5	5.2	6.4
6 東海鋼材前	7	7.3	9.0
7 三菱重工前	2	2.1	2.6
8 第二桜木大橋南	4	4.2	5.1
9 ゴルフ場西	4	4.2	5.1
10 中央緑地信号東	0	0.0	0.0
11 西部税関南	14	14.6	17.9
12 西部税関西	4	4.2	5.1
13 NCB前	10	10.4	12.8
14 中部電力前	2	2.1	2.6
15 三菱自工南	0	0.0	0.0
16 UCC前	3	3.1	3.8
17 TCB前	1	1.0	1.3
18 中央緑地信号西	1	1.0	1.3
19 ゴルフ場南	1	1.0	1.3
不明	18	18.8	
サンプル数(%へ入)	96	100	78



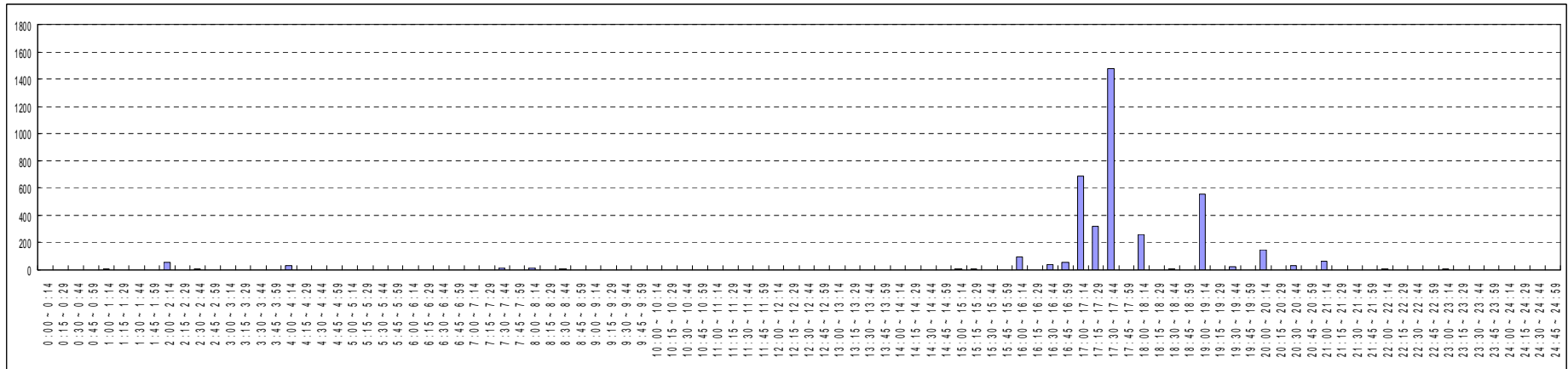


(3) 出退社時間

出社時間 8:00~8:14(1448人) 8:30~8:44(1644人)に集中(全体の74%)している。



退社時間 17:00~17:14(688人) 17:30~17:44(1477人) 19:00~19:14(556人)に集中(全体の65%)している。 出社時と比べ、退社時は若干分散傾向にある。



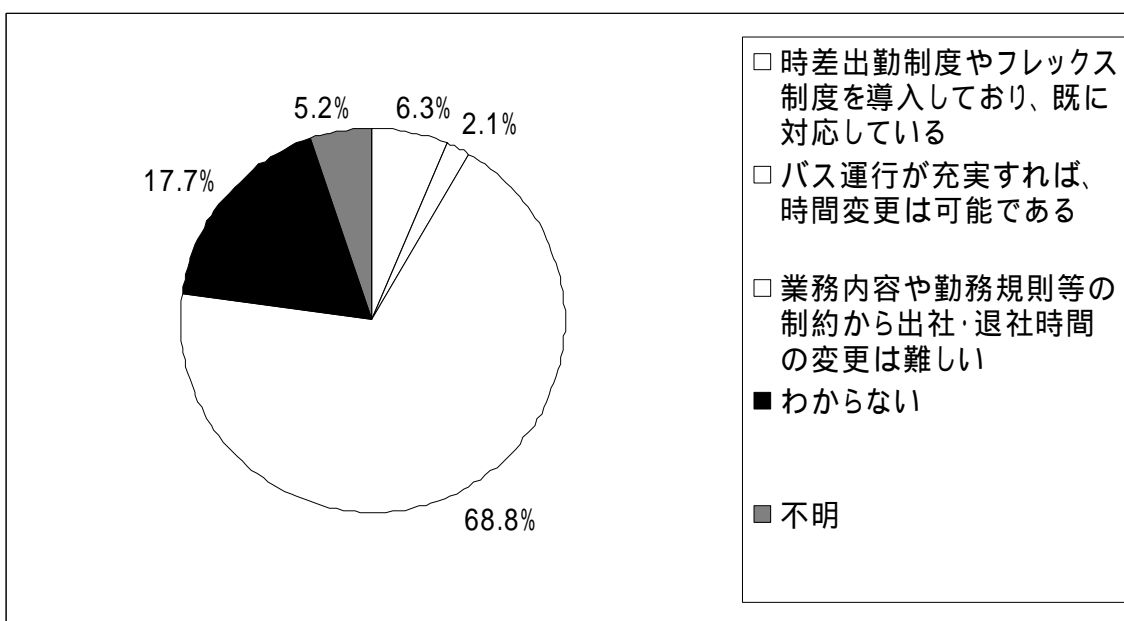
(4) 出退社時間の変更の可能性

時差出勤制度の導入等、出退社時間の変更の可能性としては、約7割の企業が難しいと回答している。

バス運行の充実による時間変更可能な企業は、2社のみである。

バスのダイヤ改正が必要とされる。

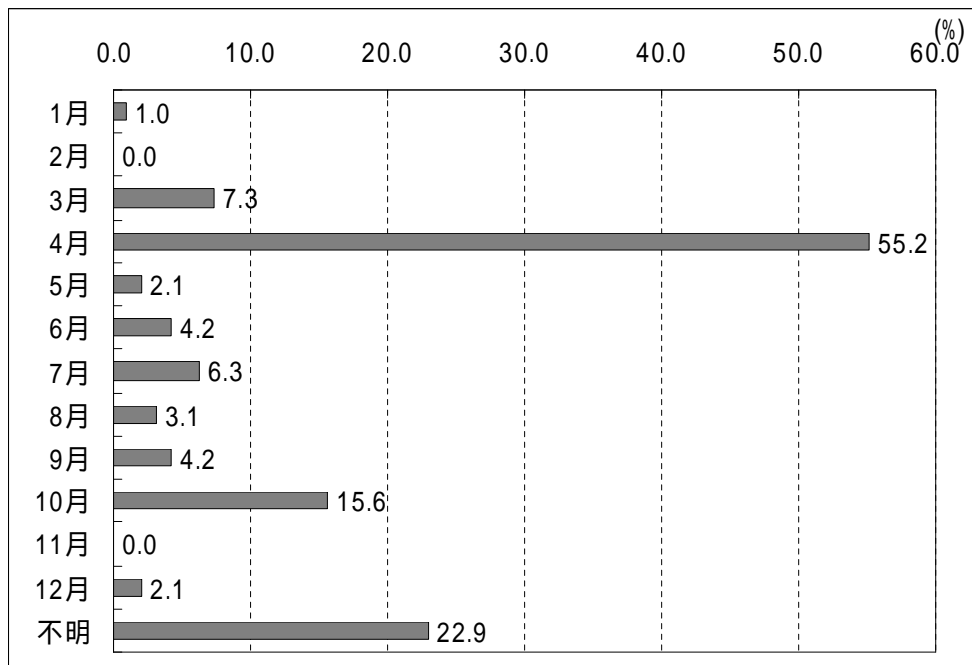
カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1 時差出勤制度やフレックス制度を導入しており、既に対応している	6	6.3	6.6
2 バス運行が充実すれば、時間変更は可能である	2	2.1	2.2
3 業務内容や勤務規則等の制約から入社・退社時間の変更は難しい	66	68.8	72.5
4 わからない	17	17.7	18.7
不明	5	5.2	
サンプル数(%ベース)	96	100	91



(5) 人事異動・転勤時期

バス運行の切り替えのタイミングを把握するため、人事異動・転勤時期を確認した。  
4月が最も多い。次いで10月となっている。

	カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1	1月	1	1.0	1.4
2	2月	0	0.0	0.0
3	3月	7	7.3	9.5
4	4月	53	55.2	71.6
5	5月	2	2.1	2.7
6	6月	4	4.2	5.4
7	7月	6	6.3	8.1
8	8月	3	3.1	4.1
9	9月	4	4.2	5.4
10	10月	15	15.6	20.3
11	11月	0	0.0	0.0
12	12月	2	2.1	2.7
	不明	22	22.9	
	サンプル数(%へ入)	96	100	74

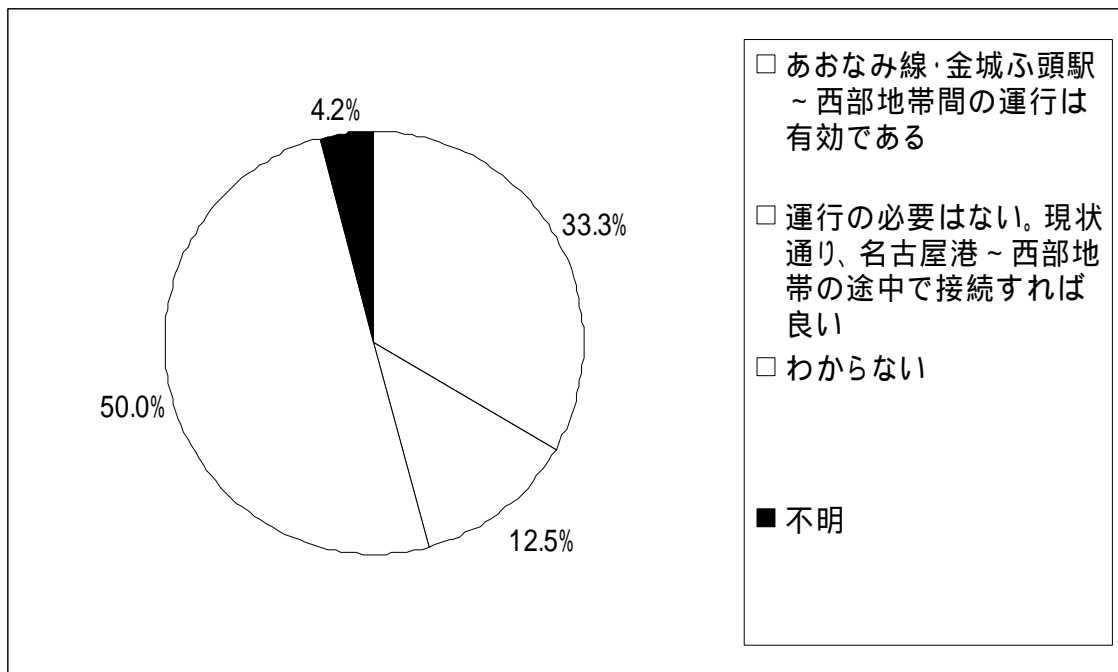


(6) 金城ふ頭駅間の運行便の可能性

あおなみ線金城ふ頭駅～西部地帯間の運行は、約3割が有効であると回答している。  
ただし、わからないとの回答が多い点に留意する必要がある。

これは、実際のダイヤ設定に利用が左右されるということが見通される。金城ふ頭駅の開設を行ったとしても、定期的にダイヤ設定の見直しが求められるということである。

カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1 あおなみ線・金城ふ頭駅～西部地帯間の運行は有効である	32	33.3	34.8
2 運行の必要はない。現状通り、名古屋港～西部地帯の途中で接続すれば良い	12	12.5	13.0
3 わからない	48	50.0	52.2
不明	4	4.2	
サンプル数(%へ入)	96	100	92



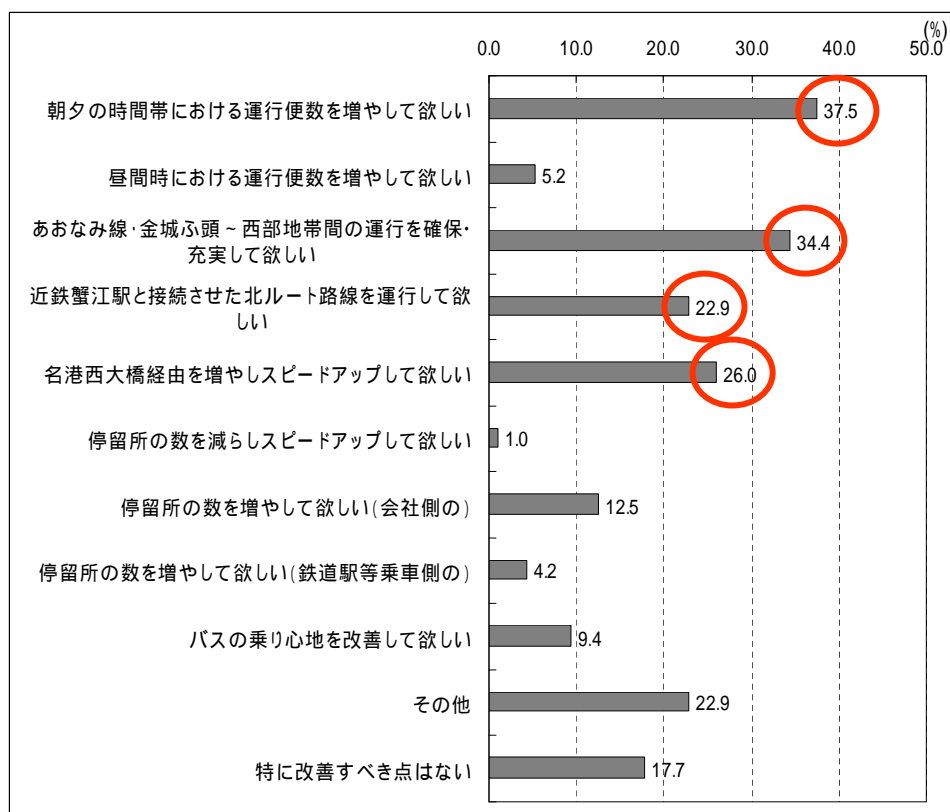
(7) 改善すべき点

利用促進に向けた上位3つの改善点としては、

- ・朝夕の時間帯における運行便数を増やして欲しい
- ・あおなみ線・金城ふ頭から西部地帯間の運行の確保・充実
- ・スピードアップしてほしい

となっている。

カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1 朝夕の時間帯における運行便数を増やして欲しい	36	37.5	40.0
2 昼間時における運行便数を増やして欲しい	5	5.2	5.6
3 あおなみ線・金城ふ頭～西部地帯間の運行を確保・充実して欲しい	33	34.4	36.7
4 近鉄蟹江駅と接続させた北ルート路線を運行して欲しい	22	22.9	24.4
5 名港西大橋経由を増やしスピードアップして欲しい	25	26.0	27.8
6 停留所の数を減らしスピードアップして欲しい	1	1.0	1.1
7 停留所の数を増やして欲しい(会社側の)	12	12.5	13.3
8 停留所の数を増やして欲しい(鉄道駅等乗車側の)	4	4.2	4.4
9 バスの乗り心地を改善して欲しい	9	9.4	10.0
10 その他	22	22.9	24.4
11 特に改善すべき点はない	17	17.7	18.9
不明	6	6.3	
サンプル数(%ベース)	96	100	90



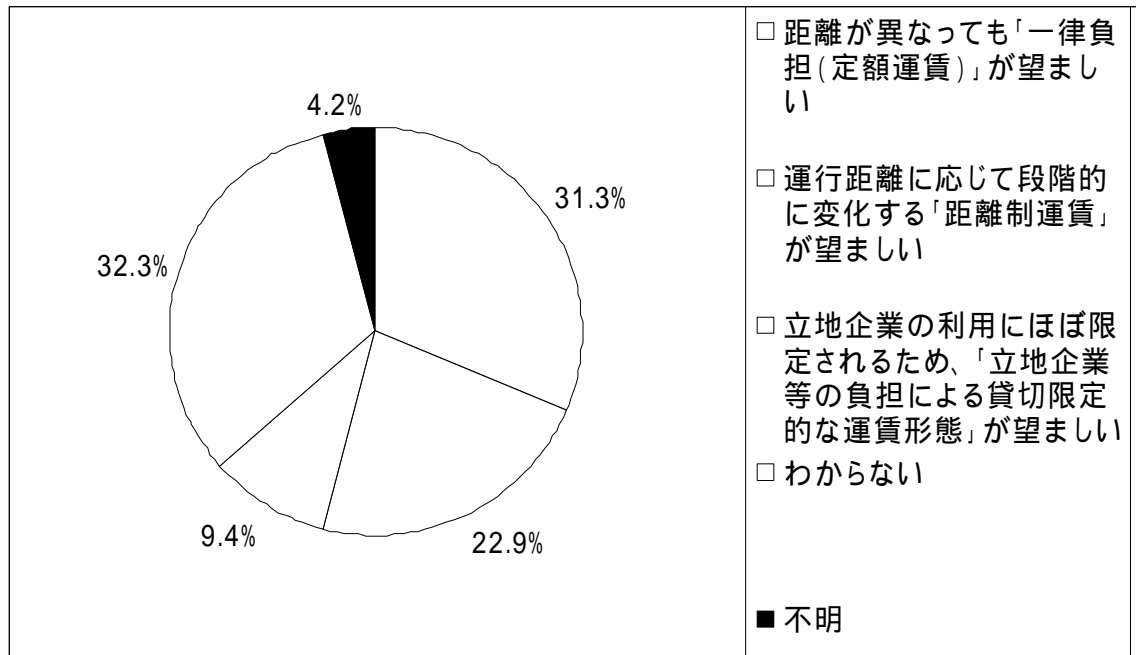
( 8 ) 料金設定

妥当な運賃設定方法としては、

- ・ 現行のままの「一律負担(定額運賃)」が望ましいとの回答が最も多い。(約3割)
- ・ 段階的に変化する「距離制運賃」も約2割の回答があった。

将来的には、運行形態に合わせ、距離制運賃の導入も検討する必要がある。

カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1 距離が異なっても「一律負担(定額運賃)」が望ましい	30	31.3	32.6
2 運行距離に応じて段階的に変化する「距離制運賃」が望ましい	22	22.9	23.9
3 立地企業の利用にほぼ限定されるため、「立地企業等の負担による貸切限定的な運賃形態」が望ましい	9	9.4	9.8
4 わからない	31	32.3	33.7
不明	4	4.2	
サンプル数(%ベース)	96	100	92

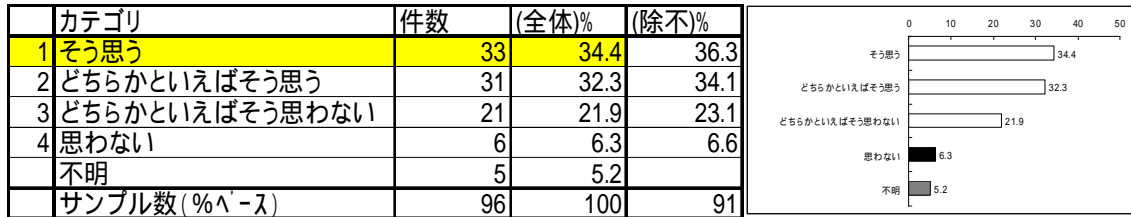


( 9 ) 社会的意義

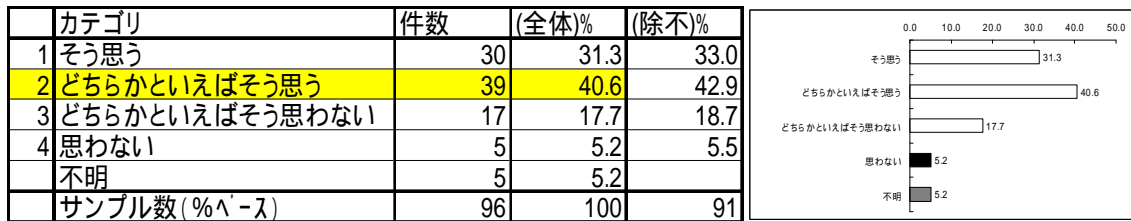
「渋滞の抑制」「CO2 排出抑制」「交通安全確保」「駐車場の用地抑制」「従業員の雇用確保」についての社会的意義を確認した。

雇用確保以外の項目については、概ね社会的意義が認められた。

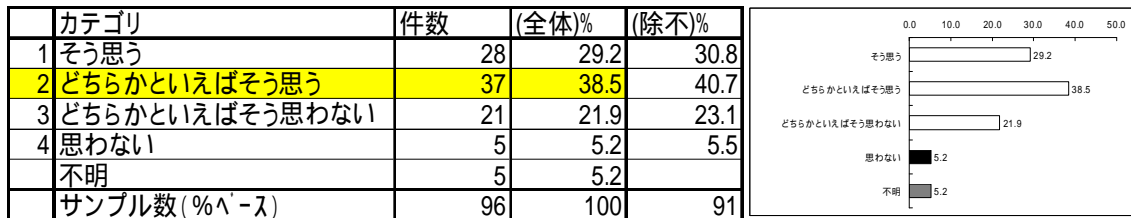
渋滞抑制



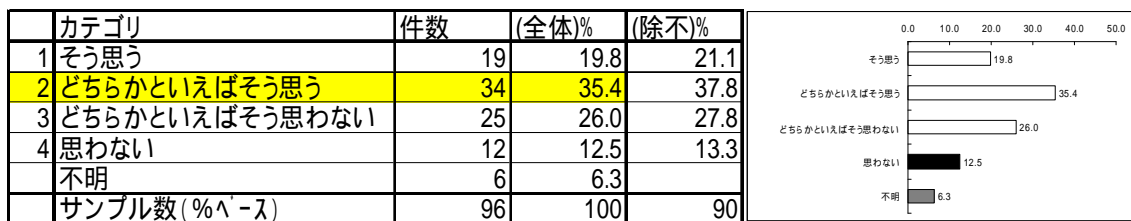
CO2 抑制



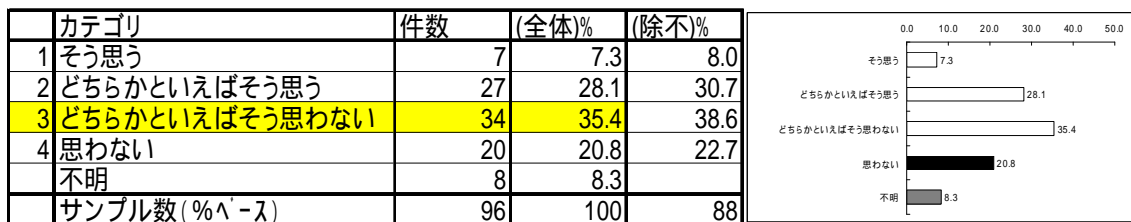
交通安全



用地抑制



雇用確保



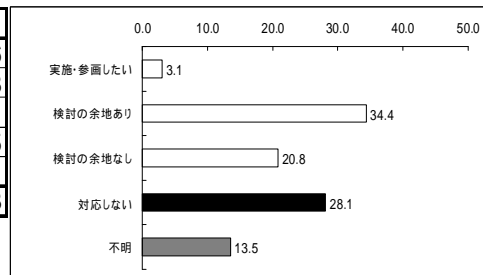
(10) 企業連携方策

企業の社会的責任をふまえた企業連携として、「産業観光の推進」「PRキャンペーン活動」「時差出勤制度」「各種寄付活動」の意向について確認した。

時差出勤以外では、検討の余地があるとの回答を得ている。

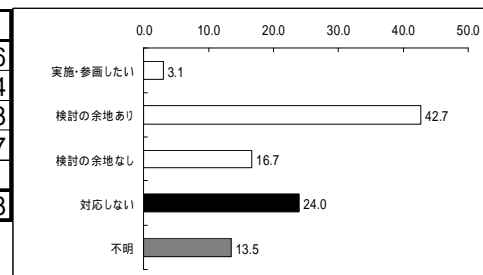
産業観光

カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1 実施・参画したい	3	3.1	3.6
2 検討の余地あり	33	34.4	39.8
3 検討の余地なし	20	20.8	24.1
4 対応しない	27	28.1	32.5
不明	13	13.5	
サンプル数(%へ入)	96	100	83



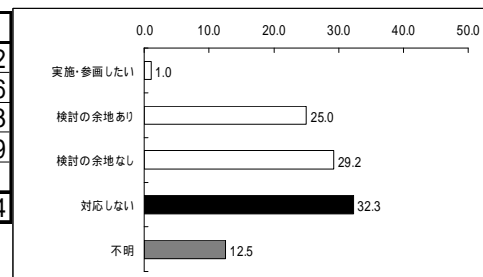
PR活動

カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1 実施・参画したい	3	3.1	3.6
2 検討の余地あり	41	42.7	49.4
3 検討の余地なし	16	16.7	19.3
4 対応しない	23	24.0	27.7
不明	13	13.5	
サンプル数(%へ入)	96	100	83



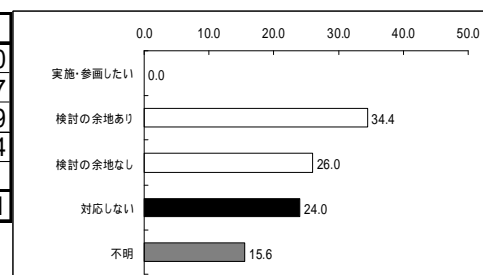
時差出勤

カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1 実施・参画したい	1	1.0	1.2
2 検討の余地あり	24	25.0	28.6
3 検討の余地なし	28	29.2	33.3
4 対応しない	31	32.3	36.9
不明	12	12.5	
サンプル数(%へ入)	96	100	84



寄付活動

カテゴリ	件数	(全体)%	(除不)%
1 実施・参画したい	0	0.0	0.0
2 検討の余地あり	33	34.4	40.7
3 検討の余地なし	25	26.0	30.9
4 対応しない	23	24.0	28.4
不明	15	15.6	
サンプル数(%へ入)	96	100	81





(11) 企業ニーズアンケート調査のまとめ

バス利用は、従業員総数の2%で、実数としてはほんの僅かではない。まだまだ潜在的需要があると言える。

出退社時間は、8時台、17時台・19時台に集中している。

利用促進に向けた改善点としては、「朝夕の増便」「金城ふ頭との接続」「スピードアップ」となっている。

出退社時間をターゲットにした運行サービスの充実により、利用促進の可能性は高い。

金城ふ頭や蟹江駅との接続等を実施した場合、距離制運賃の導入も了承される素地が認められる。

企業連携として、「PR活動」「寄付活動」等も検討の余地が認められた。

### 3. ヒアリング調査概要

飛島村内の企業ニーズを確認するため、臨海地域に立地する主要企業（11 企業）に対するヒアリングを行い、飛島バス、三重交通バス等に対する課題・要望等について把握した。ヒアリングを実施した企業名は下記の通り。

No	企業名	備考
1	(株)東海木材相互市場	企業連会長、バス利促副会長
2	三菱重工業(株)名古屋航空宇宙システム製作所	企業連副会長、バス利促理事
3	東海団地倉庫(株)	企業連監事、バス利促監事
4	(株)袖野造船所	企業連監事、バス利促会員
5	飛島コンテナ埠頭(株)	企業連監事、バス利促会員
6	中部電力(株)西名古屋火力発電所	企業連監事、バス利促会員
7	東海鋼材工業(株)	バス利促会員
8	トヨタ自動車(株)	バス利促会員
9	東洋プライウッド(株)名古屋工場	バス利促会員
10	名古屋税関西部出張所	バス利促オブザーバー
11	阪和流通センター名古屋	

### 4. ヒアリング調査にみる現状の利用実態

#### (1) 現状の利用状況

ヒアリング対象企業では、概ね 5 ~ 10 人程度の利用がみられた。自動車通勤を原則認めていない事業所があり、その事業所では 68 人もの利用者がいる。その一方で、事業所前にバス停留所があるにも関わらず、残業が多く、土日の出勤もある。バスが利用できない日があると自動車通勤にしなければならない。自動車を所有せざるを得ず、車を持つとバスは利用しないところも見られた。バス停が近くにない事業所では、飛島バスを知らない従業員がいることも確認された。

#### (2) チャーター利用実態

一部事業所では、独自にバスやジャンボタクシー等をチャーターして従業員を送迎しているケースが確認された。送迎者数は、事業所により大きく異なる。

主要駅から 4 便のバスを朝夕運行することで、飛島バスに対する利用補助をしない事業所があったり、朝だけジャンボタクシーをチャーターし、帰りは飛島バスを回数券利用させ、帰り便を運行しない事業所もある。チャーター便の運行と飛島バスの利用形態も会社により異なっている。

## 5．地域公共交通に対する意向

### (1) 近鉄蟹江駅との接続について

近鉄蟹江駅との接続については、ほとんどの事業者で賛成の意見が確認された。臨海部からは2方向でのアクセスが確保でき、利用者にとっては利用する際にどちらが便利か、無駄がない選択ができ、利用環境は向上するとの意見が確認された。また、近鉄蟹江駅経由の通勤が可能な従業員の存在も確認された。

ただし、バス to バス乗り換えは不便であるため、駅からの直通運行が望ましいとの指摘も確認された。

### (2) 金城ふ頭駅との接続について

金城ふ頭駅との接続については、ほとんどの事業者で賛成の意見が確認された。

ただし、名古屋港駅との接続も継続すべきとの意見も多いことが確認された。

### (3) 協賛金・広告について

飛島村が主体的に運行補助している現状に対して、協賛金・広告等による企業の協力は、難しいとの回答が多い。飛島村が単独で負担するのではなく、周辺自治体、港湾管理者等の関係機関の負担を求める意見が確認された。

一部企業からは、送迎用のチャーター便から飛島バスへの転換ができる等のメリットがあれば応分の負担は考えられるとの意見や、社内従業員・協力会社に対する利用促進のための要請PRは可能だとの意見が確認された。

### (4) その他要望について

要望としては、金城ふ頭駅・近鉄蟹江駅との接続、ほとんど利用されないバス停の廃止、運行本数増、定時性の確保、快適性向上（椅子窮屈）等に対して意見が寄せられた。

共通に利用できるP&B R用の駐車場を確保したらどうかとの提案もあった。

マイカー通勤者は満員のバスには乗れないといった意見も確認された。

ここで整理している意見は各企業の代表的な意見であり、個別要望については取り上げていない。

## 第4章 計画策定時現状の課題問題点・要望

### 1. 住民ニーズをふまえた課題問題点・要望

住民アンケート調査や老人クラブ（高齢者）へのヒアリング等により、住民の視点からみた公共交通に関する課題問題点、住民要望についてとりまとめた。

#### （1）村民にとっては飛島バス・三重交通南桑名線は利用できない

飛島村における地域公共交通は、臨海部と名古屋港をつなぐ「飛島バス」と、近鉄蟹江駅と飛島村をつなぐ「三重交通蟹江線」と、南桑名から名鉄バスセンターをつなぐ「三重交通南桑名線」の3ルートがある。

「飛島バス」は臨海部のみでの運行で、飛島村に居住する住民利用は馴染まない。

また、三重交通南桑名線は集落の張り付いていない国道23号線を通り、本数も日1本と少なく、日常の生活利用には馴染まない。

飛島村の住民において現状利用できるバス路線は、「三重交通蟹江線」しかなく、通過するエリアに限られた地域公共交通（バス）の提供となっている。

飛島村においては、公平な地域公共交通（バス）の提供は達成できていないため、交通空白地帯の解消が必要である。

#### （2）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

飛島村における移動制約者への対応は、福祉巡回バス事業と福祉タクシー料金助成事業が行われている。

福祉巡回バス事業は、村内在住の60歳以上の高齢者を対象に「敬老センター」までの移動手段確保を目的として無償で運行しているバス事業である。

また、福祉タクシー料金助成事業は、「心身障害者（児）」及び「高齢者（要介護高齢者等の医療機関に通院する利用目的）」を対象とし、助成額も基本料金及び送迎車料金に限られたタクシー料金助成事業である。

飛島村での移動制約者への対応は、これら福祉目的の特定利用者に限られており、高齢者等に対する外出のための「生活の足の確保」が必要である。

上記以外の移動制約者への対応としては、交通事故等の危険箇所や海南病院までの通院手段、小中学校等の児童送迎等に対して対応すべきとの指摘がある。危険箇所はコミュニティバス等の運行で対応することとし、海南病院への通院手段はコミュニティバス事業と別に事業化を想定する。なお、スクールバスについては、関係部局においてその必要性を含めて検討することとする。

#### （3）住民アンケート調査にみる要望（住民ニーズへの対応）

新しいバス利用目的への対応：移動制約者は「週に1回程度の通院等利用」を要望

平成19年7～8月に実施した住民意識調査（アンケート）によると、「新しいバスはどのような用途で利用できれば良いか」という質問に対し、住民全体では「通勤・通学」「通院」「買い物」の要望が強い。

これを年齢別にみると、60歳以上では「通院」の要望が強い。なお、通院先は村内が約5割・弥富市も約5割で、頻度は1ヶ月に数回が多い。

移動制約者への対応としては、週1回程度の通院や買い物等に利用できる公共交通サービスの提供が最もニーズに適合していると考えられる。

受益者負担と行政負担の適度なバランスの確保：税金投入と利用者負担への理解

「公共交通を整備・維持することにおける税金投入」について確認すると、どの年代層も過半数が行政の補助金投入を容認している。

その一方で、「一部の人しか利用しないので、利用者負担とすべきであり、税金投入は反対」を選択する人は60歳以上にも多くみられ、高齢者における利用者負担の理解度は高い。

飛島村におけるコミュニティバス事業の実施は、幅広い年齢層から一定の理解が得られていると思われる。また、最も利用するであろう高齢者層に利用者負担に対する理解が示されていることから、有償によるバスサービスの提供も可能であると思われる。

## 2. 企業ニーズをふまえた課題問題点・要望

企業ニーズアンケート調査や主要企業へのヒアリング等により、企業の視点からみた公共交通に関する課題問題点、要望についてとりまとめた。

### (1) 近鉄蟹江駅・名古屋港（金城ふ頭駅）との双方向接続

臨海部に立地する企業においては、三重交通蟹江線は利用ができない。現状では、近鉄蟹江駅から、一部企業の従業員がタクシーを相乗りして通勤しており、近鉄蟹江駅とのアクセス確保が求められている。

名古屋港方面については、平成19年から朝夕の増便、金城ふ頭との接続、高速道路を利用した運行時間の短縮を目的とした3便が実験的に運行されているが、金城ふ頭駅からの乗車人数は19年度が1,395人（5.7人/日）で利用者数は多くない。今後は実証実験の成果を踏まえた効果的なサービスの提供が求められる。

臨海部企業からは、近鉄蟹江駅・名古屋港（金城ふ頭駅）双方向のネットワーク確保が要求されている。

### (2) 企業の社会貢献意識と事業協力への期待

バス事業の推進による渋滞の抑制、CO2排出抑制、交通安全確保、駐車場の用地抑制については、社会的意義が認められた。

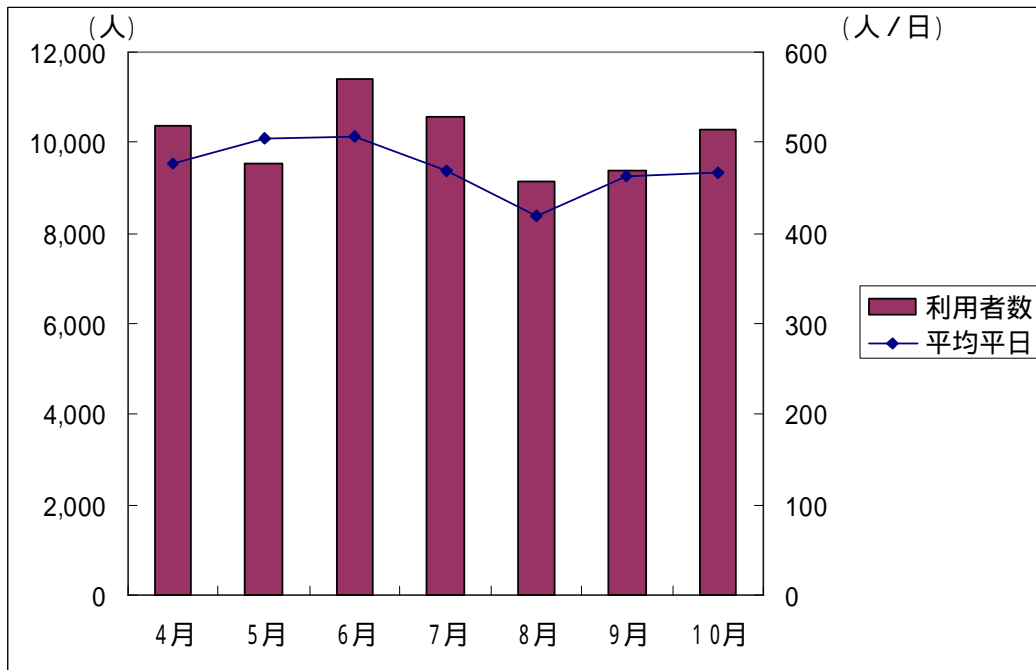
企業の事業協力として、時差出勤の導入の余地は低いものの、寄付活動の検討余地は3分の1の企業で認められた。

バス事業は、企業にとっても必要性が認められる事業であり、積極的な事業協力が期待される。

## 第5章 平成21年度のモニタリング結果と事業改善方向

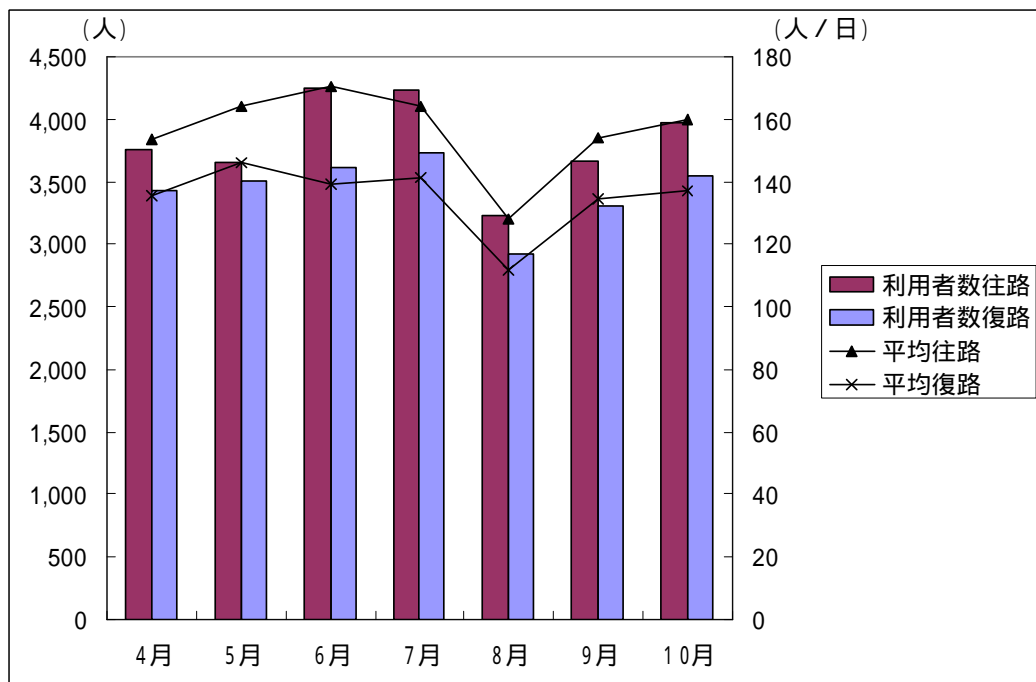
### 1. 平成21年度の利用者動向

#### (1) 名港線の利用実績(平日)



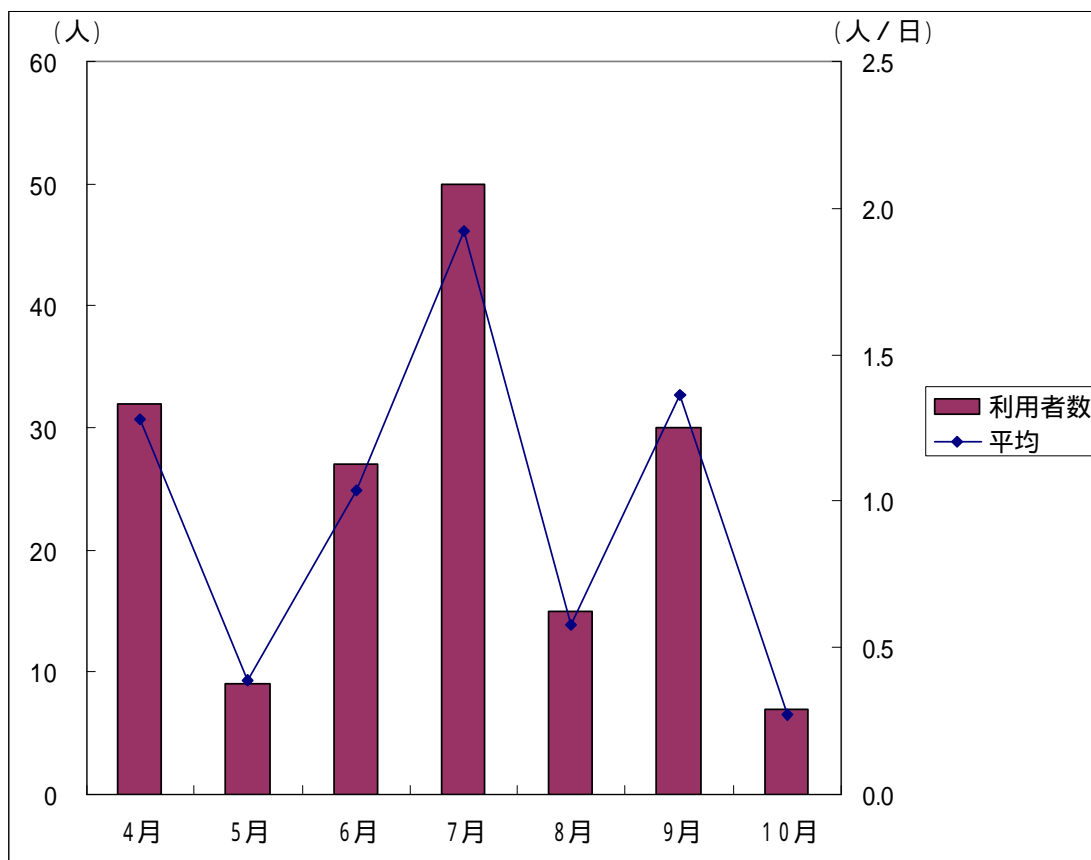
(参照：平成19年度実績 382.7人/日 平日26便/日 14.5人/便)

#### (2) 蟹江線の利用実績



(参照：平成19年度実績 198.5人/日 平休日23便/日 8.6人/便)

(3) 飛島コミュニティバスの利用実績



名港線は、平成 19 年度実績と比較すると、順調に増加している。(便数は同じ)

蟹江線は、平成 19 年度時点は平休日 23 便の運行で約 200 人/日であったが、今年度は、平日は 21 便、休日は 13 便の運行で、便数の減少があるため、日利用実績は約 150 人/日となっている。今年度の日運行本数を平均 17 便/日  $((21+13) \div 2)$  とすると、便当たり 8.8 人/便となっており、便当たりの利用者は増加している。

飛島コミュニティバスは、日 1 人程度の利用状況にとどまる。運行本数が日 8 便 (2 ルート × 4 便) であるため、1 便あたりでは 0.1 人/便となっている。また、10 月から有償運行に切り替わっており、過去最低の利用者数となっている。



## 2. 平成 21 年度のアンケート調査結果

### ( 1 ) 飛島公共交通バス ( 名港線 ) 利用者

調査時期	平成 21 年 9 月 28 日 ( 月 )
標本数	64 人
調査項目	頻度・目的、見直し後の変化、満足度、改善要望、金山接続等

#### 結果概要

- ・利用状況としては、村外の名古屋市住民が多く、ほぼ毎日の通勤利用となっている。
- ・見直し前後の変化についてみると、「4 月以降の新たな利用」が 25% 存在し、転勤などの職場環境の変化による新たな利用者が認められる。
- ・満足度についてみると、「不満」の割合が多い項目としては、「ダイヤ設定 ( 80% )」、「運行頻度 ( 70% )」、「ルート ( 70% )」、「運賃設定 ( 69% )」、「バス停待機施設 ( 58% )」、「定時性・遅れ ( 39% )」となっている。
- ・運行頻度の改善要望は、「夕方の頻度 ( 38% )」、「朝の頻度 ( 33% )」が多い。
- ・ダイヤ設定の改善要望は、「乗車時間の短縮 ( 35% )」、「夜遅い時間の運行 ( 22% )」が多い。

名港線の評価としては、ほぼ毎日の通勤利用が定着していると考えられる。今後は、満足度の低かった、通勤時間帯のダイヤ設定の改善、時間短縮のための臨海部内の巡回ルートの改善などによる運行サービスの充実と、さらなる事業拡大について、模索する必要がある。

### ( 2 ) 飛島公共交通バス ( 蟹江線 ) 利用者

調査時期	平成 21 年 9 月 25 日 ( 金 ) 26 日 ( 土 )
標本数	122 人
調査項目	公民館乗継状況、頻度・目的、見直し後の変化、満足度、改善要望等

#### 結果概要

- ・利用状況としては、村内住民が 39%・村外が 58%、ほぼ毎日の通勤利用が多い。
- ・公民館分館での乗り継ぎ状況としては、「乗り継ぎ利用」は 1.6% で少なく、「直接乗り入れする便の利用」が 11% となっている。バス - バス乗り継ぎ利用は少ない。
- ・見直し前後の変化についてみると、「4 月以降の新たな利用」が 37% 存在し、見直し効果が認められる。
- ・満足度についてみると、「不満」の割合が多い項目としては、「運行頻度 ( 61% )」、「ダイヤ設定 ( 58% )」、「バス停待機施設 ( 42% )」、「定時性・遅れ ( 38% )」となっている。
- ・運行頻度の改善要望は、「朝の頻度 ( 24% )」、「夕方の頻度 ( 18% )」、「昼間の頻度 ( 16% )」、「休日の頻度 ( 16% )」が多い。
- ・ダイヤ設定の改善要望は、「夜遅い時間の運行 ( 41% )」、「朝早い時間の運行 ( 24% )」が多い。

蟹江線の評価としては、新たな利用者が約 4 割存在するなどの見直し効果が認められ、実証実験の実施は一定の成果があったものと思われる。今後は、満足度の低かった、朝夕の運行サービスの充実について、さらなる事業拡大をしていくかどうか、模索する必要がある。

(3) 住民向けアンケート調査(蟹江線・コミュニティバス・乗合タクシーの評価)

調査時期	平成 21 年 10 月 27 日(火) 投函〆切り
標本数	283 人 ( 配付 : 550 人 回収率 : 51.5% )
調査項目	蟹江線・コミュニティバスの認知度、利用状況、利用しない理由、今後の対応

結果概要

- ・認知度についてみると、蟹江線の見直しは 74%、コミュニティバスの運行は 69% と共に高い。乗合タクシーは 46% となっている。
- ・利用状況についてみると、蟹江線は 26%、コミュニティバスは 2%、乗合タクシーは 1% の利用実態となっており、**コミュニティバス・乗合タクシーの利用割合が極めて低い。**
- ・コミュニティバスの利用方法についてみると、「そもそも利用する必要が無く、利用方法など考えたこともない」が全体の 60% となっている。「時刻表を持っていない・見方が分からない」との回答は 12% にとどまり、利用方法が要因とはなっていない。
- ・コミュニティバスの利用しない理由は、「自分で車を運転できる」が 90% で最も多い。「行き先が自分の希望通りでない( 16% )」、「時刻表やルートがわからない( 15% )」、「運行本数が少ない( 14% )」となっている。将来の利用意向は、「今後、健康状態に変化があれば利用するかもしれない」との回答が 58% 認められる。村内を循環するコミュニティバスについては、現状では定着しているとは言えない状況にある。
- ・コミュニティバスの今後の対応については、「税金投入は仕方がないが、利用が増えるように、**運行内容を改善すべき**」と「**利用者が少ない状態では税金投入がもったいないので、運行をやめるべき**」との回答が共に 34% となっており、**意見が分かれた。**なお、改善すべき内容としては、「巡回バスよりも蟹江線の充実( 25% )」、「蟹江線との接続( 14% )」、「わかりやすい時間・ルート( 21% )」となっており、**蟹江線の充実を望む声が多い。**
- ・乗合タクシーの利用方法の認知状況についてみると、「利用方法を知らない」が 41% と最も多い。
- ・乗合タクシーの利用しない理由は、「自分で車を運転できる」が 90% で最も多い。次いで「家族の人が車で送迎してくれる( 19% )」、「利用方法が分からない( 17% )」となっている。将来の利用意向は、「今後、健康状態に変化があれば利用するかもしれない」との回答が 67% 認められ、コミュニティバスよりもその割合が多い。
- ・乗合タクシーは、10 月より事業化しており、事業化直後の評価であるため、まだ、利用方法等の周知が重要であると言える。  
住民の現状の交通行動は、「自分で車を運転できる」自動車中心の交通行動で、公共交通については「そもそも利用する必要が無く、利用を考えたことがない」人が圧倒的に多い。ただし、将来「健康状態に変化があれば利用するかもしれない」との回答が認められる。  
コミュニティバスの事業存続について「運行をやめるべき」と「改善による存続」は同数で意見が分かれた。改善内容としては蟹江線の充実を望む声が多い。  
乗合タクシーは、事業化直後の評価であるため、利用方法の周知が重要であると言える。

#### (4) 老人クラブ加入者(コミュニティバスの評価)

調査時期	平成 21 年 9 月 11 日(金)
標本数	429 人
調査項目	コミュニティバスの認知度、利用状況、利用目的、利用しない理由、今後の対応

##### 結果概要

- ・コミュニティバスの認知度は 93%、利用率は 4%となっており、知られてはいるが利用されていない。利用者の利用目的は、「通院」が多い。
- ・利用しない理由は、「自分で車を運転できる」が 72%で最も多く、次いで「家族が送迎してくれる」20%となっている。
- ・コミュニティバスの今後の対応については、「利用者数が少ない状態では税金投入がもったいないので、運行をやめるべき」との回答が 27%と最も多い。次いで、「遠回りになっても、直接近鉄蟹江駅まで行けるようにするべき」との回答が 15%となっている。  
コミュニティバス事業は、実証実験事業として実施していることを念頭に置き、「運行をやめる」という判断を行う前に、「近鉄蟹江駅との接続」によるサービス転換を行い、再度利用状況が向上するかをトライすることが重要であると思われる。



### 3. 利用状況とアンケート調査からみた対応方向性

#### 名港線

満足度の低かった、通勤時間帯のダイヤ設定の改善、時間短縮のための臨海部内の巡回ルートの改善などによる運行サービスの充実を行う。

#### 蟹江線

満足度の低かった、朝夕の運行サービスの充実を行う。

#### 飛島コミュニティバス

実証実験事業として実施していることを念頭に置き、「運行をやめる」という判断を行う前に、「近鉄蟹江駅との接続」による運行路線・ダイヤの変更を行う。

#### 乗合タクシー

事業化直後の評価であること、「利用方法を知らない」住民が 4 割存在するため、利用方法の周知を進め、利用状況の変化を引き続きモニタリングする。

## 4. 飛島コミュニティバスの対応方針

### (1) 飛島コミュニティバスの改善要望内容

住民及び老人クラブ加入者向けアンケート調査から、飛島コミュニティバスに対する要望としては、「利用者数が少ない状態では税金投入がもったいないので、運行をやめるべき」と、「税金投入は仕方ないが、利用が増えるように運行内容を改善すべき」との意見がほぼ同数で、意見が分かれた。

実証実験事業として実施している意義を念頭におき、運行内容の改善を行い、再度利用者の増加が見込まれるかどうか、実証実験事業を継続すべきだと考える。

そこで、運行内容の改善に対し、住民の要望としては、

#### **近鉄蟹江駅とのアクセス強化**

#### **わかりやすさ の2点が指摘された。**

住民の要望の多くは、「巡回バスよりも蟹江線の充実」、「蟹江線との接続」、「遠回りになっても直接いける」という「近鉄蟹江駅とのアクセス強化」が上位を占めた。

次いで、運行時間・ルートなどの「わかりやすさ」となっている。

こうした住民の改善要望をふまえ、「近鉄蟹江駅とのアクセス強化」と「わかりやすさ」の2点から、コミュニティバスの事業改善を行う。

## 第6章 基本構想

### 1. 飛島村における公共交通（バス）の基本方針

飛島村における今後の公共交通（バス）のあり方については、前章の課題問題点・要望への対応に加え、飛島村地域全体を俯瞰し、住民・企業（従業員）にとって公平で利便性の高い交通サービスを提供していくことが必要である。

そのため、次に示す基本方針を掲げ、地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進を目指す。

【基本方針：飛島村における地域公共交通の将来イメージ】

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。



### 2. 基本方針を達成するための基本目標

上記の基本方針を達成するため、以下の基本目標を定める。

#### 近鉄蟹江駅、名古屋港の双方向接続

飛島村住民の意見としては、近鉄蟹江駅との接続だけで、金城ふ頭・名古屋港方面の接続要望は1割にとどまった。

一方、飛島村住民の約3倍以上の昼間人口を誇る臨海部企業からは、現状の名古屋港方面だけでなく、近鉄蟹江駅方面の接続に対する要望が強かった。特に近鉄蟹江駅方面の接続は通勤手段の確保だけでなく、大雪等の自然災害時には、伊勢湾岸道路等が閉鎖され「陸の孤島」になるとの指摘もあり、公共交通（バス）の接続は非常時の「足」の確保という意味もある。

飛島村住民、臨海部企業の双方が、近鉄蟹江駅・名古屋港方面の2方向にアクセスできる「飛島公共交通バス」の確保を目指す。

#### 公共交通のない交通空白地帯の解消

飛島村には、鉄道が通過していない。バスの運行により臨海部を中心に公共交通（バス）が確保されているが、西部・東部の一部地域には、公共交通が提供されていない交通空白地帯がある。

こうしたエリアを対象に、現状の飛島村の補助投入額の増大を招かない範囲で、地域の利用ニーズを随時確認しながら、新たに「飛島コミュニティバス」や「海南病院通院支援タクシー」の提供を目指す。

### 利用イメージを想定した公共交通事業の設定

飛島村では、公共交通事業に関連するものとして、福祉巡回バスや福祉タクシー料金助成事業を行っている。これらはいくまでも移動制約者に対する福祉施策として実施しており、普段の住民生活の足を確保するためには、福祉施策ではない公共交通事業の展開が必要である。

住民や従業員の通勤、移動制約者の通学、買い物、通院等の普段の生活の足として、その利用像に沿った「飛島公共交通バス」、「飛島コミュニティバス」、「海南病院通院支援タクシー」等の公共交通を確保する。

### ハード、ソフト面からの利用促進・支援策の展開

公共交通を維持するためには、利用者を増やすことが最も効果があり、これに加え直接利用しない住民等による支援も重要である。

利用者に対しては、バスロケーションシステムや待合い環境整備といった利用環境の向上を図ると共に、事業の認知度を高めるための広報活動を行う。また、直接利用しない人に対しては、各種支援を受けるための広告・サポーター制度等を導入するなど、ハード・ソフト面の両面から利用促進・支援施策を展開する。

### 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

飛島村住民の意見として、過半数から「税金を投入した公共交通の整備・維持に賛成する」との回答を得た。

現状は、飛島村による三重交通バスと飛島バスへの運行補助が行われているが、臨海部企業からは、周辺自治体・港湾管理者等の関係者も担う問題であることが指摘されている。

今後は、住民や企業（従業員）にとって公平な公共交通ネットワークの提供を図りながら、さらなる利用促進を進めることによる運賃収入の拡大を目指す。その一方で、各路線が個別に運行されている体制から、合理的かつ効率的な事業スキームとするため、飛島村活性化再生法定協議会が事業主体となり、飛島村の負担金を活用した、飛島公共交通バスと飛島コミュニティバス、海南病院通院支援タクシー等からなる、公共交通ネットワークの確立を目指す。

### 3. 計画区域と期間

#### (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		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
飛島コミュニティバス		<del>近鉄蟹江駅～飛島村役場</del>
	<del>西部線</del>	<del>ふれあいの郷～八島神社・大宝</del>
	<del>中部線</del>	<del>ふれあいの郷～泉之郷・上用水</del>
	<del>北東部線</del>	<del>ふれあいの郷～三福・梅之郷</del>
	<del>南部線</del>	<del>ふれあいの郷～新政・政成</del>
海南病院通院支援タクシー		村内～海南病院

#### (2) 計画期間

本計画の期間は5年間（平成21年度～平成25年度）とし、計画の実現を目指す。

なお、当初3カ年を実証実験期間として設定し、上記対象路線については実験的に運行する。その際、利用者アンケート調査等による事業評価を行い、必要性を確認すると共に、事業の改善を図るものとする。

### 4. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

#### (1) 飛島公共交通バスの実証実験運行

##### 事業内容

飛島公共交通バスを新設し、実験的に運行する。

既存の飛島バス、三重交通飛島蟹江線については、飛島公共交通バスとして廃止統合する。

また、事業化に伴い必要となるバス車両を新規に調達する。

##### 事業主体

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が事業主体となり、三重交通㈱に委託する。

新規車両の調達については、運行委託先である三重交通㈱が行う。

#### (2) 飛島コミュニティバスの実証実験運行

##### 事業内容

飛島コミュニティバスを新設し、飛島公共交通バスと連動させて実験的に運行する。



### **事業主体**

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が事業主体となり、三重交通㈱に委託運行する。

### ( 3 ) 海南病院通院支援タクシーの実証実験運行

#### **事業内容**

海南病院通院支援タクシーを新設し、飛島公共交通バス・飛島コミュニティバスと連動させて実験的に運行する。

#### **事業主体**

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が事業主体となり、民間交通事業者に委託運行する。

### ( 4 ) ミニバスターミナルの設置等環境整備

#### **事業内容**

飛島公共交通バスと飛島コミュニティバスとを接続する地点にバスの乗り継ぎ、待合い機能を持ったミニバスターミナルを整備する。その他バス停については、住民・企業等の協力により、ベンチ等の設置を進める。

#### **事業主体**

ミニバスターミナルは、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が設置する。また、住民・企業等の協力を得て、ベンチ等の設置を行う。

### ( 5 ) バスロケーションシステムの導入

#### **事業内容**

飛島公共交通バスにおけるバスの走行地点を知らせる、ロケーションシステムを導入する。

#### **事業主体**

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が主体となり導入する。

### ( 6 ) 利用促進活動

#### **事業内容**

飛島公共交通バス、飛島コミュニティバス等の利用促進を図るため、住民・企業に対する説明会を実施する。また、普及啓発を行うための時刻表等の作成、ホームページの構築、利用者発掘のための特別利用券の発券を行う。

#### **事業主体**

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が主体となり実施する。

### ( 7 ) 事業評価活動(モニタリング・評価のための調査分析)

#### **事業内容**

上記事業の実施状況を確認するため、乗降客数や利用ニーズ等についてアンケート調査等を実施し定期的にモニタリングを行い、その事業性を分析する。

## 事業主体

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会が主体となり調査分析を行う。

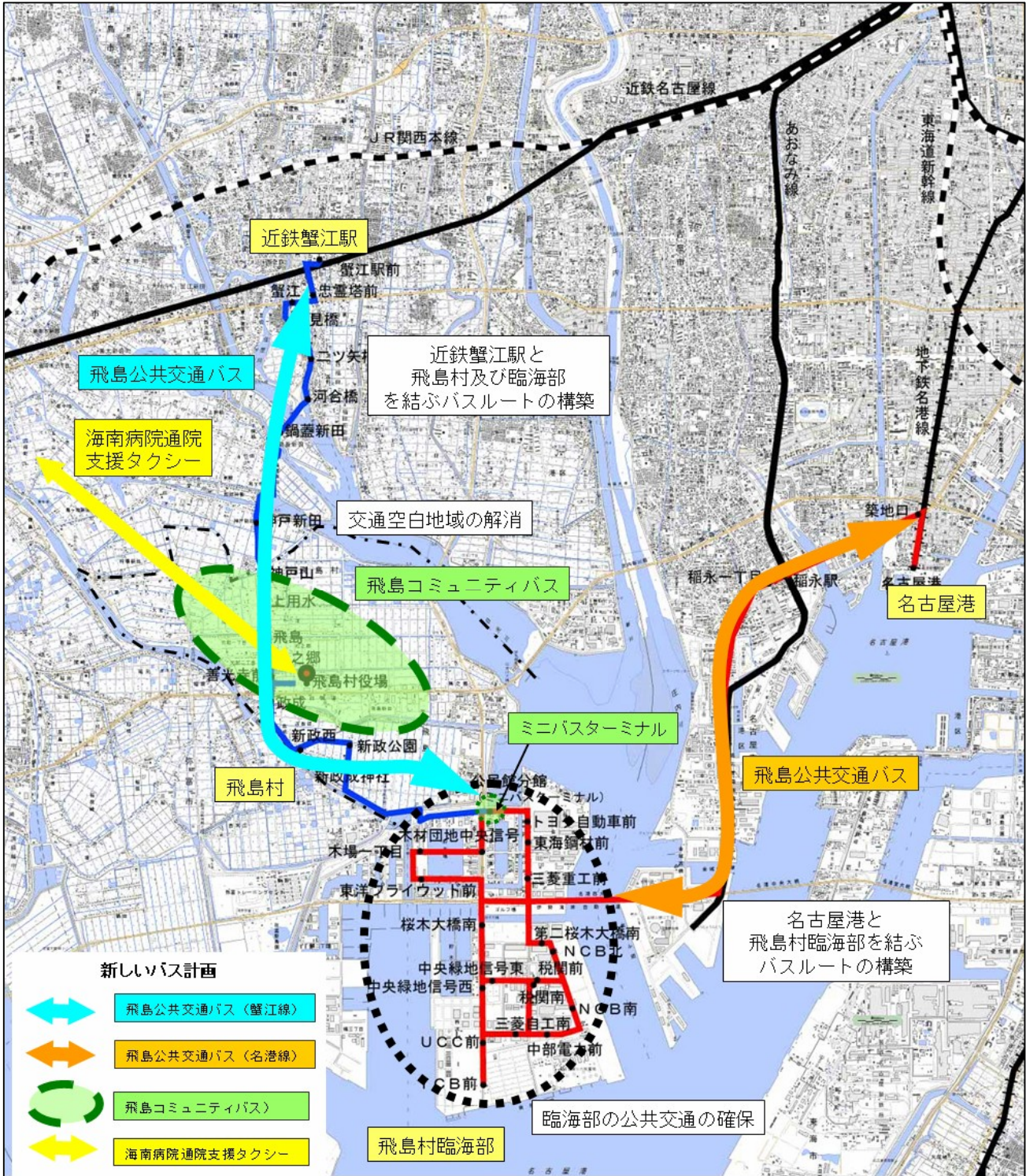
No	事業内容	主な実施主体	頁
1	飛島公共交通バスの実証実験運行	三重交通	P55
2	飛島コミュニティバスの実証実験運行	三重交通	P59
3	海南病院通院支援タクシーの実証実験運行	民間交通事業者	P65
4	ミニバスターミナルの設置等環境整備	法定協議会	P66
5	バスロケーションシステムの導入	法定協議会 三重交通	P67
6	利用促進活動	法定協議会 企業	P68
7	事業評価活動（モニタリング・評価のための調査分析）	法定協議会	P70

## 5. 事業スケジュール

飛島村地域公共交通総合連携計画の全体計画期間（5カ年）と、地域公共交通活性化・再生総合事業に該当する当初3カ年に区分し、スケジュール設定を行う。なお、計画期間内の各年度に事業評価を行い、事業の必要性を確認すると共に、事業の見直しや改善をその都度行うこととする。

	平成21年度 2009/4/1	平成22年度 2010/4/1	平成23年度 2011/4/1	平成24年度 2012/4/1	平成25年度 2013/4/1
連携計画 計画期間	●—————▶				
地域公共交通活性化・再生総合事業(実証実験)期間	●—————▶				
1. 飛島公共交通バスの実証実験運行	運行開始 ●—————▶	評価見直し ●—————▶	運行 ●—————▶	評価見直し ●—————▶	●……………▶
2. 飛島コミュニティバスの実証実験運行	運行開始 ●—————▶	評価見直し ●—————▶	運行 ●—————▶	評価見直し ●—————▶	●……………▶
3. 海南病院通院支援タクシーの実証実験運行		運行開始 ●—————▶	評価見直し ●—————▶	運行 ●—————▶	評価見直し ●……………▶
4. ミニバスターミナルの設置等環境整備	詳細検討 ●……………▶		設置 ●—————▶	●……………▶	●……………▶
5. バスロケーションシステムの導入	詳細検討 ●……………▶		設置 ●—————▶	●……………▶	●……………▶
6. 利用促進活動	普及啓発活動 ●—————▶		事業見直し実施 ●—————▶	●……………▶	●……………▶
7. 事業評価活動(モニタリング・評価のための調査分析)	手法設定確認 ●—————▶	評価 ●—————▶	手法設定確認 ●—————▶	評価 ●—————▶	●……………▶
法定協議会(公共交通会議)の開催					

## 6. 飛島公共交通バス・飛島コミュニティバスのネットワークイメージ





## 第7章 総合連携計画に基づく事業

### 1. 飛島公共交通バス

下記に示す飛島公共交通バスの構築を目指す。なお、ここで示している飛島公共交通バスは、近鉄蟹江駅～飛島村内～飛島ふ頭地区～名古屋港までをカバーするもので、臨海部を除いた交通空白部分については、別途コミュニティバスを計画する。

#### (1) 飛島公共交通バス構築の考え方

##### 住民の利用を促す施策転換

村民にとって利用できるバスとしては三重交通飛島蟹江線しかなく、現状、1週間に1回以上利用する人は村民全体の5%に満たない状況にある。税金を投入して維持している飛島バス、三重交通飛島蟹江線について、村民のさらなる利用向上を図るため、両路線を統合した施策転換を行う。

##### アンケート調査でのニーズをふまえたサービス向上

三重交通飛島蟹江線に対するニーズとして、住民アンケート調査によると「便数増」と「運賃値下げ」等に対する要望が確認されている。一方、飛島バスについては企業アンケート調査によると「朝夕の便数増」、「金城接続」、「名港西大橋経由によるスピードアップ化」等に対する要望が確認されている。こうした要望に対して、大幅な事業費増を招かない範囲で、便数増、利用しやすい料金設定見直し、名港西大橋経由によるスピードアップ化等のサービス向上を行う。

##### 近鉄蟹江駅、名古屋港の双方向接続による広域・幹線ルートの構築

飛島村住民の約3倍以上の昼間人口を誇る臨海部企業から要請のあった、飛島村から近鉄蟹江駅と名古屋港の双方向に接続した、広域・幹線ネットワークの構築を図る。

そのため、既存の飛島バスと三重交通飛島蟹江線との統合を行う。

##### 利用者像：立地企業従業員の通勤、村内居住者の通勤・通学及び村外移動支援

既存バスの主な利用者像は、飛島バスは臨海部立地企業等への通勤利用が多く、一方の三重交通飛島蟹江線は、村内居住者の通勤・通学、名古屋都心部等への買い物等村外移動時の利用が多い。

引き続き、これら利用イメージを継承した公共交通を存続させる。

##### 双方向接続を達成するためのミニバスターミナルの構築

既存の飛島バスと三重交通飛島蟹江線との統合を促すため、飛島村の居住地と企業の立地する臨海部との接点となる公民館分館（旧木場支所）付近に、バスからバスへの乗り換え、バス待ち時の利便性を確保したターミナル機能「ミニバスターミナル」を構築する。

##### 持続性のある事業性確保

将来的な公共交通の確保のため、住民の過半数から「税金を投入した公共交通の整備・維持に賛成する」との回答を得たことをふまえ、適正な行政負担と利用者（受益者）負担、運行事業者の協力を得たバス交通の事業化を進める。

## (2) 運行路線及び運行区間

現行の三重交通バス・飛島蟹江線（以下「三重交通バス」という。）及び名港飛島公共交通バス・名古屋港～金城ふ頭～飛島ふ頭地区（以下「飛島バス」という。）の運行ルートを基本的に踏襲する。ただし、名港線については、伊勢湾岸自動車道（一般有料道路）名港西大橋（名港中央IC～飛島IC）を經由する。

2つの経路を一体的な路線として構築するための手法として、飛島ふ頭地区内にミニバスターミナルを設置する。

### 運行距離（目安）

- ・蟹江線：約 12.1km（近鉄蟹江駅～飛島ふ頭）
- ・名港線：約 12.3km（名古屋港～飛島ふ頭）
- ・飛島ふ頭地区内：1周約 13.0km

延べ延長 37.4km

## (3) 使用車両

積み残しを防ぐため、現行の三重交通バス及び飛島バスの乗客数に対応するバス車両を使用する。

- ・現行車両：三重交通バス（定員 56 人乗：立席含む）、飛島バス（定員 55 人乗：全席着席）

蟹江線については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に規定する公共交通移動等円滑化基準」（以下「移動等円滑化基準」という。）に適合した車両とする。

名港線については、現行の利用状況に即して、通勤者の円滑な移動を確保するとともに、中部運輸局の定める「移動等円滑化基準適用除外自動車の認定要領」をふまえた車両とする。

移動等円滑化基準適用除外自動車の認定を受け車両を投入する名港線については、高齢者、障害者等の利便を確保するために、要請に基づき代替車両等移動手段を確保する。

名港線の伊勢湾岸自動車（一般有料自動車道）を經由する路線については、道路運送法で立席が禁じられているため、全席着席利用でシートベルト着用に対応する車両を使用する。

## (4) 停留所

現行の三重交通バス及び飛島バスの停留所を基本的に踏襲し、バス停数・バス停間隔等の水準を概ね確保する。

名古屋市、弥富市、蟹江町内の既存バス停は原則確保する。移動等が発生する場合は、関係市町と調整し決定する。

( 5 ) 運行形態・運行回数

現行の三重交通バス及び飛島バスの時間当たり運行本数を基本的に踏襲する。ただし、蟹江線については、休日（土日祝日）ダイヤを設定する。

名港線、蟹江線を一体的な路線として構築するために、公民館分館にミニバスターミナルを整備し、双方の便の乗り継ぎを可能とするダイヤを編成する。

( 6 ) 運賃

現行の三重交通バス及び飛島バスの運賃設定をふまえ、利用者の大幅な負担増を招かない運賃設定とするため、上限を500円とするゾーン制運賃を導入する。

名港線、蟹江線を一体的な路線として構築するため、相互の乗換えを想定した整合性のある運賃設定とする。

( 7 ) 運行時間

現行の三重交通バス及び飛島バスの運行時間を踏襲する（概ね 6:00 頃～~~22:30~~~~21:30~~頃）

( 8 ) 運休日

蟹江線においては、運休日は設定しない。

名港線においては、日曜日、及び12月29日から翌年1月3日までとする。

( 9 ) 運行体制

事業主体は、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会とする。

運行主体は、道路運送法第4条事業者（一般乗合事業者）を想定する。

利用者の安全を最優先とし、安全な人員輸送が可能な信頼性のある主体により運行を行う。

( 10 ) 事業性の確保

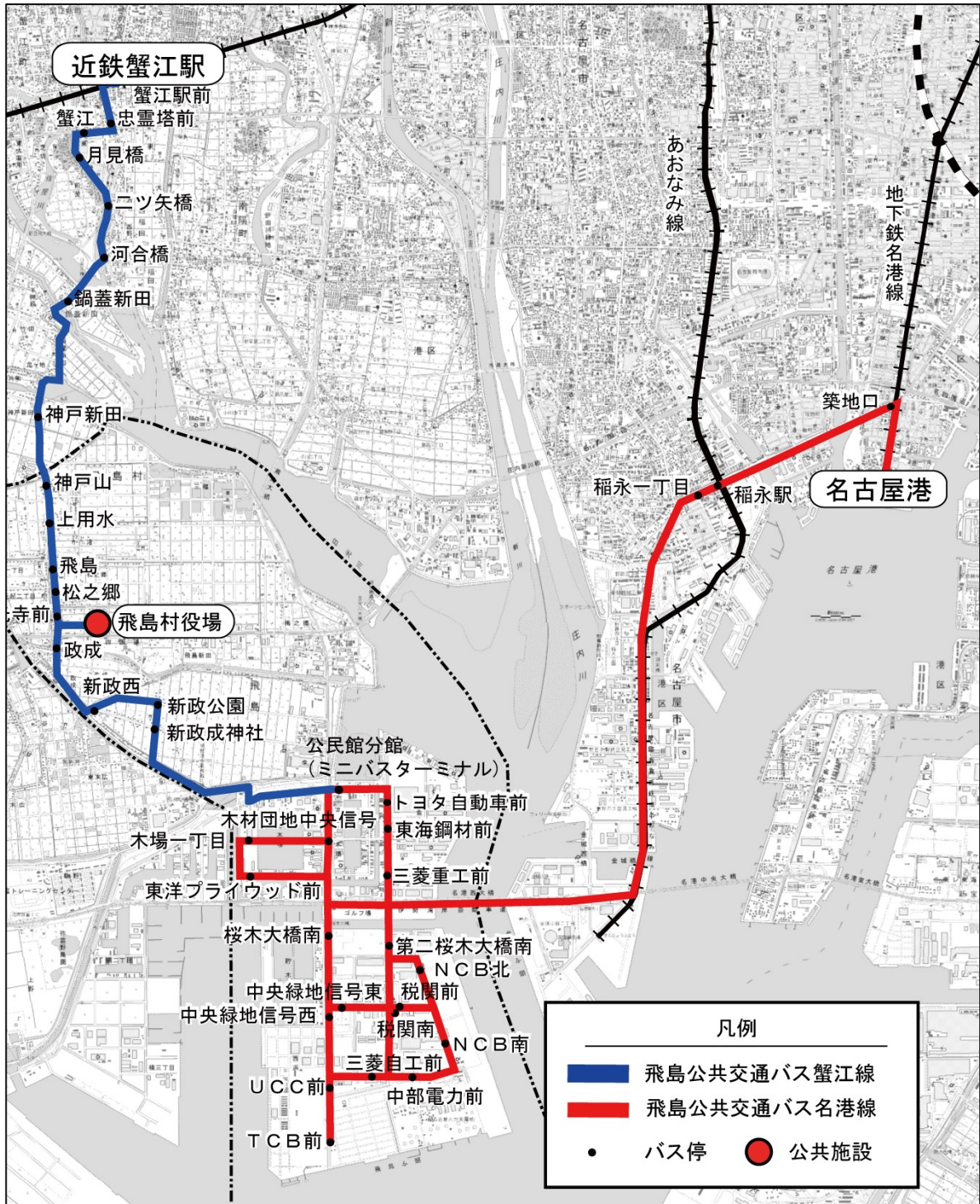
飛島公共交通バスは、利用者の運賃負担による運行を基本とするが、現状は事業性が確保できておらず、今後も必要とされる運行負担金を飛島村が負担する。

交通サービスの利便性を高めつつ、無駄を省いた合理的な運行を目指すことで、飛島村等の事業負担の軽減を図る。

臨海部立地企業、港湾管理者、周辺自治体等の関係者の協力を仰ぎ、持続性のある交通の確保を目指す。



(11) 運行ルート



## 2. 飛島コミュニティバス

### (1) 飛島コミュニティバス構築の考え方

住民の生活の足を確保した「便利で安全な暮らし」の提供

飛島村では住民の生活の足は、「自家用車」が中心となっている。村内の主要施設や海南病院などを利用するには自家用車が必要であり、高齢者や身障者等の移動制約者にとっては、生活しづらい不便な環境となっている。

飛島村の住民にとって、買い物・通院等の生活に必要な各種施設が利用できる「生活の足」を確保することで「便利で安全な暮らし」の提供を目指す。

公共交通のない交通空白地帯を解消する公平な公共交通サービスの提供

飛島村には、近鉄蟹江駅と臨海部を結ぶ路線バスが確保されているが、西部・東部等の一部の集落地域には、公共交通が提供されていない交通空白地帯がある。

こうしたエリアを対象に、現状の飛島村の補助投入額の増大を招かない範囲で、地域のニーズに応じた公平な公共交通の提供を目指す。

関係事業をふまえた利用イメージの想定

飛島村の移動制約者に対する福祉施策として、福祉巡回バスや福祉タクシー料金助成事業等が行われている。また、スクールバス等の導入も将来的には検討される予定である。

これら関係事業をふまえ、当該コミュニティバスの利用イメージとしては、自動車運転免許証を保有しない、または、自動車運転を控えようとしている人で、かつ、福祉施策支援対象とはならない移動制約者等を想定し、そのニーズを踏まえた事業構築を目指す。

蟹江線等と接続した交通ネットワークの構築

住民の交通行動は、飛島村内に限らず、名古屋市等広域に及ぶ。コミュニティバスの構築は、近鉄蟹江駅や名古屋港方面との接続等を想定し、できうる範囲での交通ネットワークの構築を目指す。

受益者負担と税金投入のバランスの取れた持続性のある公共交通の確立

飛島村住民の意見として、過半数から「税金を投入した公共交通の整備・維持に賛成する」との回答を得た。

コミュニティバスの導入に当たっては、住民にとって公平な公共交通ネットワークの提供を図りつつ、全てを行政負担に頼らない、受益者負担の原則から有償による運賃収入を確保した持続性のある公共交通の構築を目指す。

定期的な事業評価による必要性評価・事業改善

交通空白地帯の解消等、基本目標の達成として提供したバスサービスであっても、地域住民のニーズにあわなければ利用されない。コミュニティバスの実施に当たっては、期間を定めた試行的運行を行い、法定協議会等においてその利用状況等から事業の必要性を検証すると共に、定期的な事業評価を行い、事業改善のための見直しを行う。

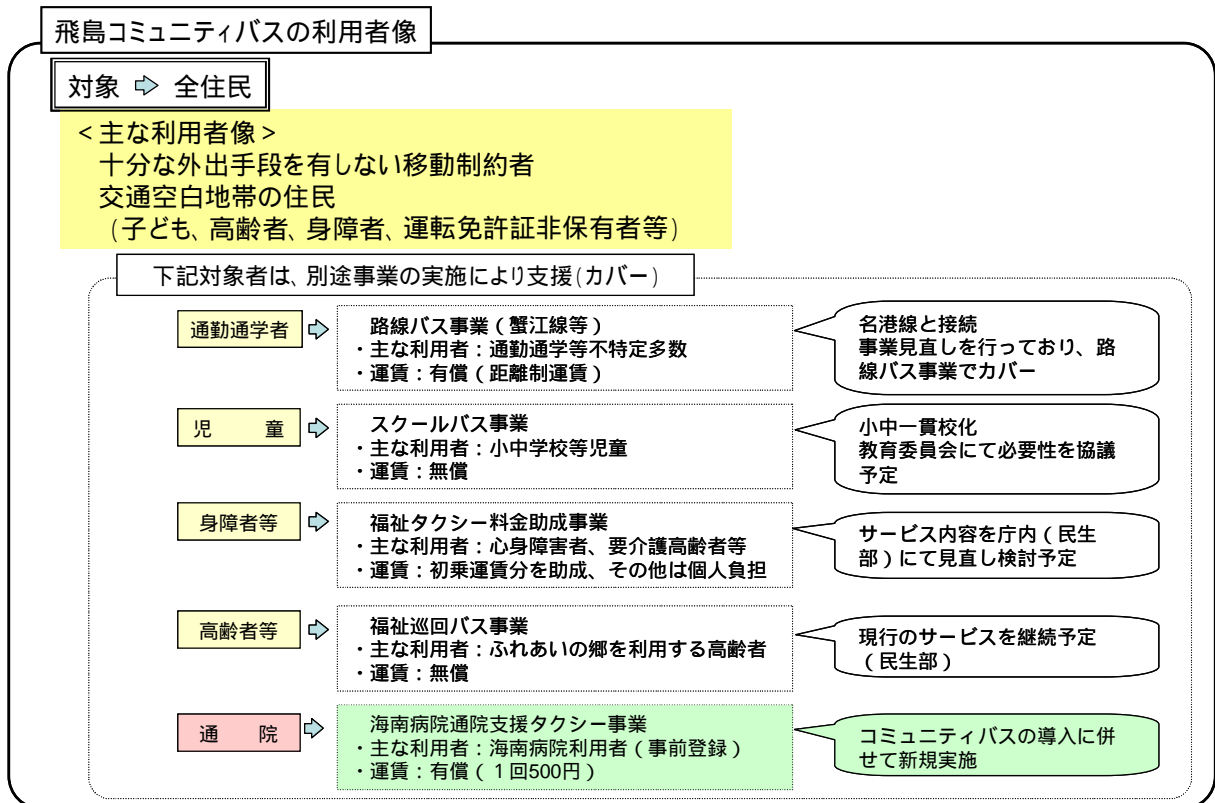
## (2) 利用者像の設定

基本方針に示すように、既存の三重交通バスや福祉巡回バス等と相互に補完し、飛島コミュニティバス事業の事業性を確立するため、具体的な利用者像を設定しておく必要がある。

子供、高齢者、身障者など、自動車免許を有しない移動制約者  
 高齢者や身障者など、自動車の運転を控えている住民  
 安全性の観点で自家用車から公共交通を選択する住民  
 公共交通が提供されていない交通空白地帯の住民 等

を想定する。

### コミュニティバス事業の利用者像に対する考え方（概念図）



## (3) 通勤通学者等への対応：三重交通飛島蟹江線による対応

朝夕の利用が集中する通勤通学者については、従来から三重交通による三重交通飛島蟹江線が運行されている。平成21年4月からは、法定協議会が事業主体となり、更なる利便性向上を目指した路線バス(蟹江線)運行を実施する。

現状、通勤者のほとんどは、自動車運転免許を有しており、バスを利用するよりも自由で利便性の高い自動車を利用する傾向にある。そのため、移動制約者として支援する必要

性・優先度は低い。

また、通学者については、近鉄蟹江駅を利用する自動車運転免許を有していない高校生・大学生が想定されるが、高齢者と異なり自転車での行動範囲は広く、飛島蟹江線での利用が可能であることから、移動制約者として支援する優先度は高くない。

以上より、通勤・通学者は、当初の計画としては飛島コミュニティバスのメインユーザーとしては想定しない。

#### (4) 運行ルート設定の考え方

基本目標や基本方針を達成し、利用者像の設定をふまえ、飛島コミュニティバスの運行ルートについて、下記の考え方に従い設定した。

公平性のあるサービス提供・交通空白地域の解消

現在、公共交通が提供されていない交通空白地域を中心に、新たな公共交通サービスの提供を行う。

ただし、居住者のいない、田畑・事業所等のエリアは対象としない。

#### ~~「蟹江線との接続」と「わかりやすさ」によるバス交通ネットワークの構築~~

~~住民ニーズをふまえ、蟹江線との接続とわかりやすさを考慮した路線を設計する。~~

~~基本的な目的施設をつないだ運行ルートは、一部蟹江線と併走する。併走区間を活用し、安全で利用しやすい乗継場所を役場に整備することで、近鉄蟹江駅方面へのアクセス性の確保と、飛島村のバス交通ネットワークの構築を目指す。~~

#### ~~投資額を抑え、大きな事業効果を生み出す運行方法の構築~~

~~正確な利用者予測が立てづらい新規事業であり、定期的な事業評価とそれに伴う事業改善は必要不可欠である。そのため、初期投資を極力抑え、事業改善策に柔軟に対応する体制とする必要がある。~~

~~また、利用者の利用形態としては、毎日というよりは週数回での利用となる。そのため、西部(オレンジ)・中部(青)・北東部(赤)・南部(緑)の4つの運行ルートを曜日設定し、オレンジルート及び青ルートは月・水・金曜日、赤ルート及び緑ルートは火・木・土曜日に運行し、1台の車両で飛島村全域をカバーする運行方法を想定する。~~

#### ~~基本的な目的施設利用のための公共交通サービスの提供とまちづくりの推進~~

~~住民の生活の中で利用が欠かせない基本的な目的施設「医院、商店、農協、警察、郵便局、すこやかセンター、役場、ふれあいの郷」に対して、乗り換えを必要としない新たな公共交通サービスを提供する。~~

#### ~~利用者の利便性を想定した1方向約30分で運行可能なルート延長~~

~~利用者の利便性を確保するために、目的地まであまり遠回りせず1方向約30分で目的地に到達できる運行ルートの設定を行う。~~



#### (5) 運行時間・運行回数

運行時間：朝から夕方までの運行

利用者像の想定をふまえ、通院・買い物等の日常生活での利用を想定し、朝9時～夕方16時30分までを運行時間帯とする。

乗務員の拘束時間は、運行経費に大きく影響するため、事業採算性を考慮し、運転手の交代のない範囲で運行できる時間帯とする。また、蟹江線に投入する車両を利用することで車両費削減を図るため、蟹江線の運行時間帯と調整し、利用可能な時間帯の運行とする。

想定時間 9:00～16:30（運転手の交代のない範囲及び車両利用が可能な時間帯）

~~運行頻度・運行間隔：1方向約30分、午前午後に各2ルート往復設定での運行ピッチ2時間に1本程度の運行頻度を確保しつつ、近鉄蟹江駅での鉄道との接続性を重視し、1日当たり片方向4本、両方向で8本の運行本数を確保する。~~

~~1方向約30分、午前午後に各2ルートの往復を設定し、目的地での所用時間（概ね1時間）を出来る限り考慮した運行間隔とする。~~

運休日

運休日は、日曜日、国民の祝日に関する法律（昭和23年法律第178号）に規定する休日及び12月29日から翌年1月3日までとする。

#### (6) バス停位置

高齢者や身障者等が利用しやすい集落の中心や集落境及び待合い環境の確保しやすい主要施設ヒアリングで確認した目的施設（農協、ふれあいの郷、郵便局等）を基本とする。

ただし、道路管理者及び交通管理者と十分協議し、下記の方針に基づき設置する。

- ・バス待ち及びバスから降りた利用者の安全が確保される場所
- ・バスの停車による一般車、タクシー及び歩行者への影響が少ない場所
- ・バス停の存在が利用者に分かりやすい見通しの良い場所
- ・公共施設空間と一体的に設置が可能な場所
- ・周辺住民の相互理解に基づき設置が可能な場所

(7) 使用車両・投入台数

蟹江線に投入予定の小型車両の1台を共用することで初期投資を抑えることとする。

具体的には、利用者の乗降のしやすさ、車いすでの利用や高齢者等に配慮したバリアフリー仕様のノンステップタイプとし、かつ環境にも配慮した車両を導入する。

使用車両のイメージ：日野自動車「ポンチョ」



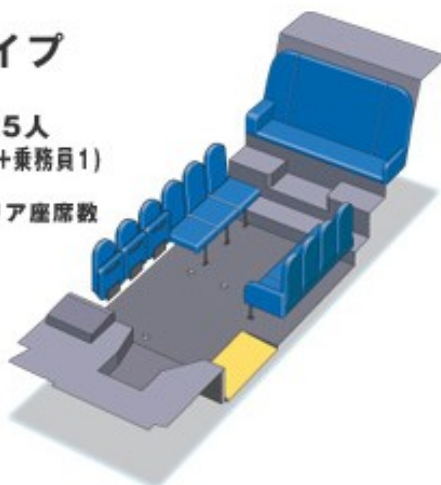
資料：日野自動車 HP ( <http://www.hino.co.jp/poncho/concept/index.html> ) より

シートアレンジイメージ：日野自動車「ポンチョ」の横向きタイプ

### 横向きタイプ

乗車定数25人  
(座席14+立席10+乗務員1)

ノンステップエリア座席数  
10人



資料：日野自動車 HP ( <http://www.hino.co.jp/poncho/seat/index.html> ) より

( 8 ) 運賃設定

受益者負担の原則に従い、先行事例等をもとに、1乗車1回 ~~200+100~~円の有償運送とする。

小児運賃、身障者運賃及びその適用は飛島公共交通バス蟹江線と同様とする。

定期券及び回数券の適用は現在の蟹江線と同様とし、共用できるものとする。

~~なお、ヒアリングで要望があった、高齢者・身障者等向け割引運賃制度等、利用促進に対して効果のある料金制度については実証実験として導入し、その利用状況から継続を判断する。~~

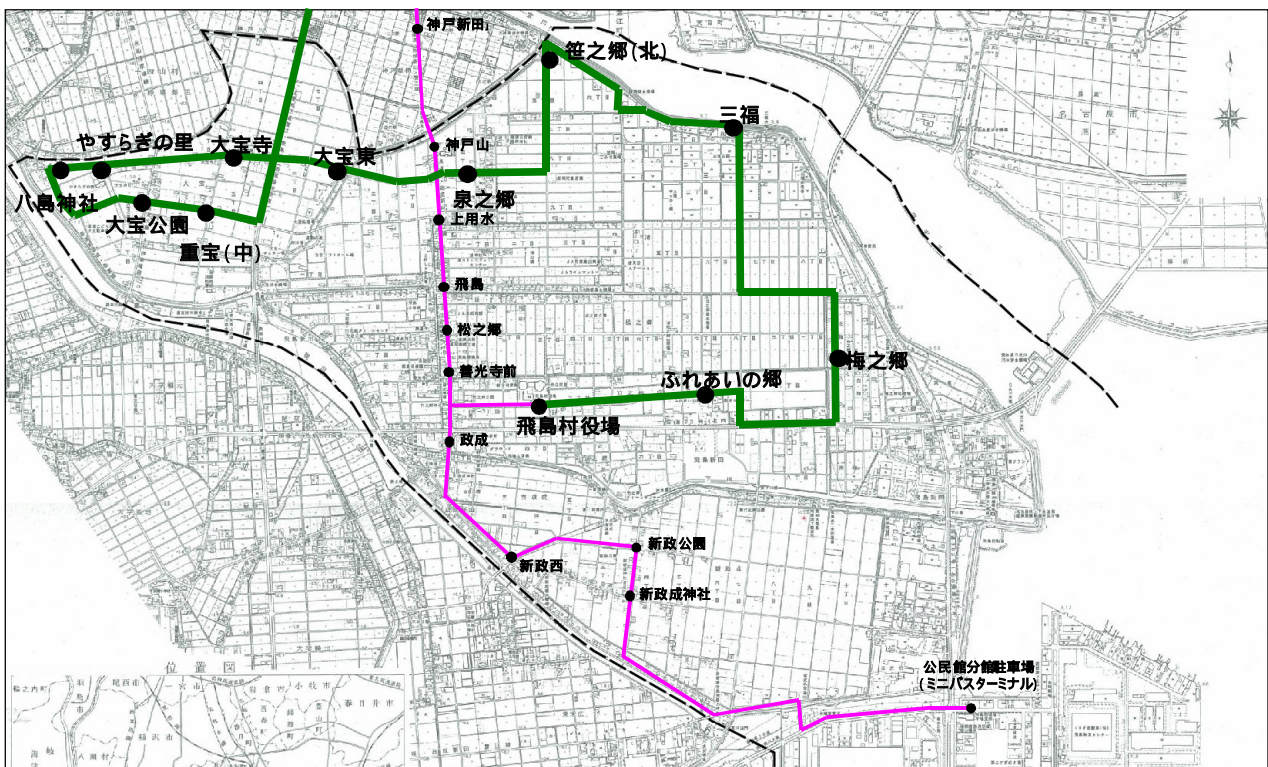
( 9 ) 運行体制

事業主体は、飛島村地域公共交通活性再生法定協議会とする。

運行主体は、次の安全性確保等の観点から、道路運送法第4条で規定される一般旅客自動車運送事業者(その内の第3条イ一般乗合旅客自動車運送事業)による運行を想定する。

安全面での信頼性を確保するため、大型2種免許を有する運転手を確保することができ、安全な人員輸送や管理が可能となる、道路運送法第4条事業者に運行を委託する。

( 10 ) 運行ルート





### 3. 海南病院通院支援タクシー

#### (1) 海南病院通院支援タクシー構築の考え方

三重交通近鉄弥富線の廃止（平成17年）以降、飛島村から海南病院への通院に対応したバス路線はなく、現状、蟹江方面から近鉄電車、タクシーなどを乗り継ぐ必要がある。

アンケートによると、60歳以上の住民の約半数が弥富市の病院に通っており、海南病院への公共交通整備に対する要望は強いものの、その利用頻度については1ヶ月に数回という回答が最も多い。

こうしたニーズに応じた、海南病院への通院を支援するタクシー事業を構築する。

#### (2) 運行方法・運行路線

予約（デマンド）制の有償乗合タクシー事業として運行する。

住民の通院対応を主な目的とすることから、運行ルートは、役場を始め村内の主要なバス停を起点とし、海南病院を終点とする。

#### (3) 運行時間・運休日

往路並びに復路とも定時出発とする。運行時間は午前8時から午後4時までとする。

また、運休日は、日曜日、国民の祝日に関する法律（昭和23年法律第178号）に規定する休日及び12月29日から翌年1月3日までとする。

#### (4) 料金設定

利用料金は1乗車500円とする。

#### (5) 運行体制

運行主体は、道路運送法第3条八で規定する一般乗用旅客自動車運送事業者（通称タクシー事業者）でかつ第4条の許可事業者を想定する。

#### 4. ミニバスターミナルの設置等環境整備

飛島公共交通バスと飛島コミュニティバスとを接続する地点にバスの乗り継ぎ、待合い機能を持ったミニバスターミナルを整備する。設置する設備環境としては、飛島公共交通バスの「蟹江線」と「名港線」の2系統のバスが停車できるバス停留所、風雨よけ、ベンチ等を想定する。

その他のバス停については、住民・企業等の協力により、ベンチ等の設置を進める。

(参考) ミニバスターミナルの整備イメージ



## 5. バスロケーションシステムの導入

飛島公共交通バスにおけるバスの走行地点を知らせる、ロケーションシステムを導入する。

飛島公共交通バスの運行主体となる三重交通が導入しているロケーションシステムをベースに携帯電話を活用したシステムを想定する。

### (参考) 三重交通のバスロケーションシステム

## 三重交通バスロケーションシステム

[TOP](#)
[ご利用にあたって](#)
[携帯サイト](#)

**お知らせ** : 本日のお知らせは特にごさいません。

**これからご利用になる停留所名の指定**

▼ 停留所名を地図から指定する (利用されるエリアをクリック)



▼ 停留所名を直接入力または50音検索により指定する

直接入力・50音検索から指定

**ご案内**

※現在、四日市管内の路線が検索案内対象となっております(中距離高速バス、空港バスは除く)。案内対象路線は以下の通りです。

- ・三重団地笹川線
- ・美里あがたが丘線
- ・四日市福王山線
- ・神前線
- ・四日市市内線
- ・羽津山線
- ・小津線
- ・四日市平田線
- ・四日市長沢線
- ・四日市鈴鹿線
- ・かやしま線
- ・桜花台線
- ・桜台線
- ・東日野四日市港線
- ・水沢線
- ・白山医療センター線
- ・磯津高花平線

携帯サイトのご案内

三重交通バスロケーションシステムは、  
携帯電話からもバスの接近情報を  
確認することができます！

携帯サイトのURL  
<http://www2.sanco.co.jp/location/yokkaichi/k>

▶ **こちらをクリック**すると、URLを携帯電話に転送することができます。  
 (お使いのパソコンの電子メールソフトが起動します。  
 一部携帯電話の機種でご利用できない場合がございます)

※iモード、EZweb、Yahoo!ケイタイからでもご確認いただけますが、  
 一部の機種で表示ができない場合がございます。あらかじめご了承ください。





## 6．利用促進策

飛島公共交通バス及び飛島コミュニティバスの利用促進を図るため、下記の事業を実施する。なお、実施にあたっては運行事業者等との協議の上、推進するものとする。

### (1) 実証運行の実施

飛島公共交通バス及び飛島コミュニティバスについて、事業投資規模に応じた利用が見込まれるか確認するために、3年間の実証運行を行う。

毎年、利用者数のモニタリング、利用者の満足度評価等を行い、事業の継続必要性を協議する。

実証運行後、継続することが確認された事業については、利用者に対する意向調査を定期的に行い、ニーズに応じた交通サービスの改善を図るものとする。

### (2) サポーター制度の導入検討

事業性の確保を行うため、飛島公共交通バス及び飛島コミュニティバスに対して、住民・事業者からの協賛を募る。

協賛方法については、単なる協賛金・寄付金だけでなく、バス停留所設置時の私有地使用許可、ベンチ・風雨よけ等の提供、花壇の維持管理、停留所の清掃維持等、様々な協賛方法があるため、住民・事業者の自由な発想による協力を仰ぐ。

### (3) 広告事業の導入検討

時刻表・バス停・バス車両等における広告事業を行う。

### (4) 広報活動

時刻表の作成・配布、ホームページや広報による情報発信、住民・事業者説明会等を実施し、広くPR活動を行う。

飛島公共交通バス及び飛島コミュニティバスの事業推進は、実際の利用者の利便性だけでなく、自家用自動車からの転換による交通安全の確保、CO2発生量の削減(環境対応)、地元商店の活用等による地域経済の活性化(まちづくり)、高齢者の外出機会の拡大による健康促進(医療福祉対策)等、さまざまな効果が期待される。

これらは、地域住民が利用することで初めて得られる効果であるため、多くの住民利用による事業協力が期待される。当該事業の必要性を住民に対して情報発信し、コミュニティバスを守り・育てていく「マイバス」意識の醸成を促していく。

~~(5) 飛島コミュニティバスの実験期間中の利用促進策(料金の減免措置等)  
バス事業の利用促進策の一つとして、これまで全くバスを利用したことが無い人に利用してもらうため、当初の六ヶ月間は無料とする(潜在需要の発掘)~~

~~なお、それ以降は、高齢者、身障者等を対象とした具体的な利用促進策について、コミュニティバス検討委員会で協議検討し、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会で設定する。~~

## 7. その他関連事業

### (1) 小中学校の児童・生徒への対応：スクールバス事業の導入検討

対象者の居住地と学校とを、登下校の時間に合わせ移送することが求められるスクールバスの事業的性格から、特に夕刻の下校時の走行はコミュニティバスの運行ニーズとは相容れないことが想定される。このため、スクールバスとコミュニティバスとは別の事業として考える必要があり、小中学校の児童・生徒を対象としたスクールバスの導入については、教育委員会においてその必要性について別途協議する予定である。

### (2) 心身障害者・要介護高齢者への対応：福祉タクシー料金助成事業による対応

移動制約者として想定される心身障害者・要介護高齢者に対しては、福祉タクシー料金助成事業が行われている。海南病院通院支援タクシー事業の実証運行に伴い、当該サービスについては、担当部局（民生部）により一部助成額の見直しを検討する予定である。

### (3) 敬老センターを利用する高齢者への対応：福祉巡回バス事業による対応

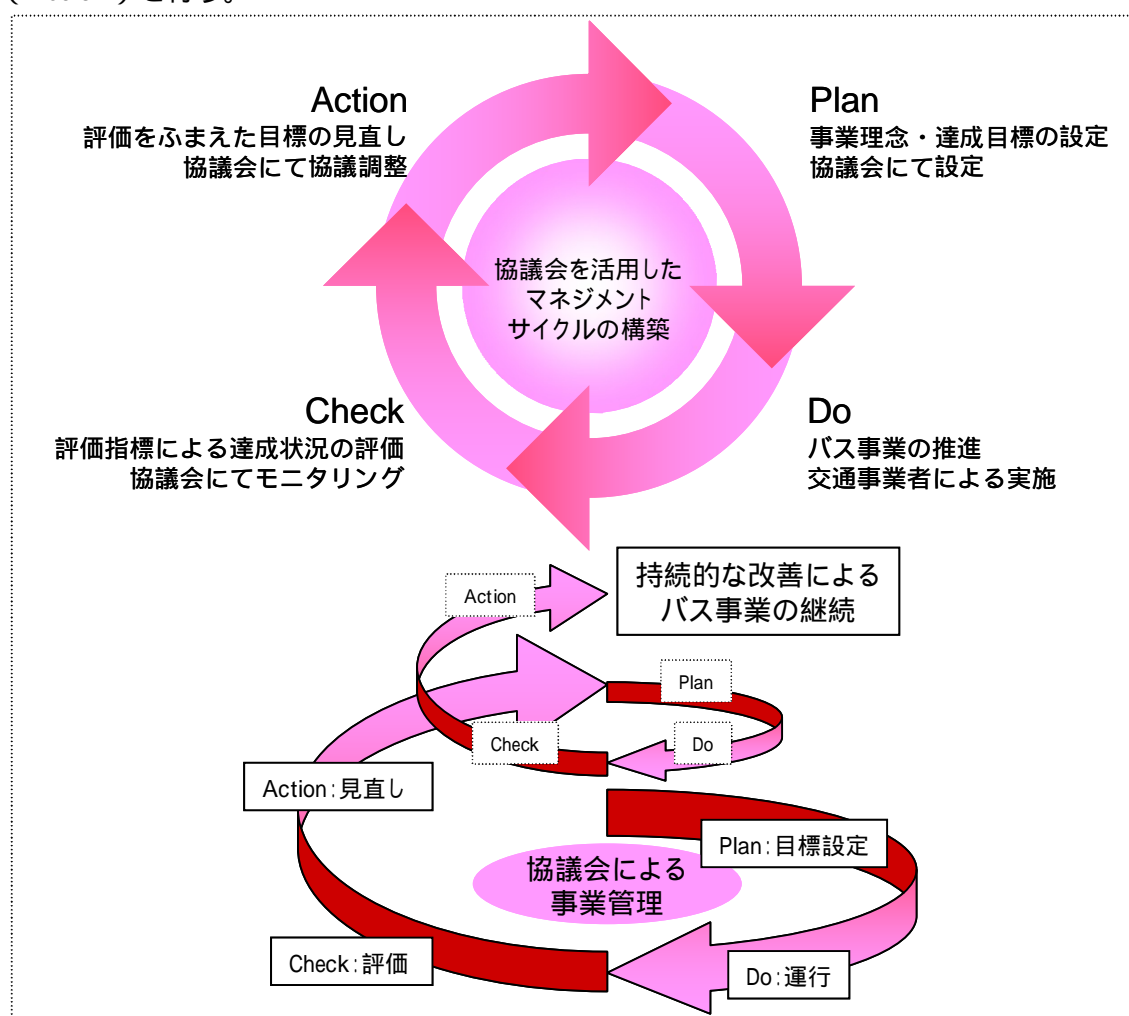
敬老センターを利用する高齢者に対して無償の福祉巡回バスが毎週月曜日と木曜日に3ルート運行している。コミュニティバスの運行を実施しても、当該福祉巡回バスは今後も存続する予定である。

## 第8章 PDCA サイクルの構築

### 1. PDCA の考え方

飛鳥コミュニティバスの事業性を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに応じた改善等を行うため、下図に示すように法定協議会を活用し、飛鳥公共交通バス及び飛鳥コミュニティバスのPDCAを実施する。

事業の達成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、事業理念を踏まえた上で交通事業者によりバスを運行（Do）する。そして、事前に設定した評価指標を用いてバス事業を評価（Check）すると共に、評価結果をふまえた運行内容の見直し（Action）を行う。

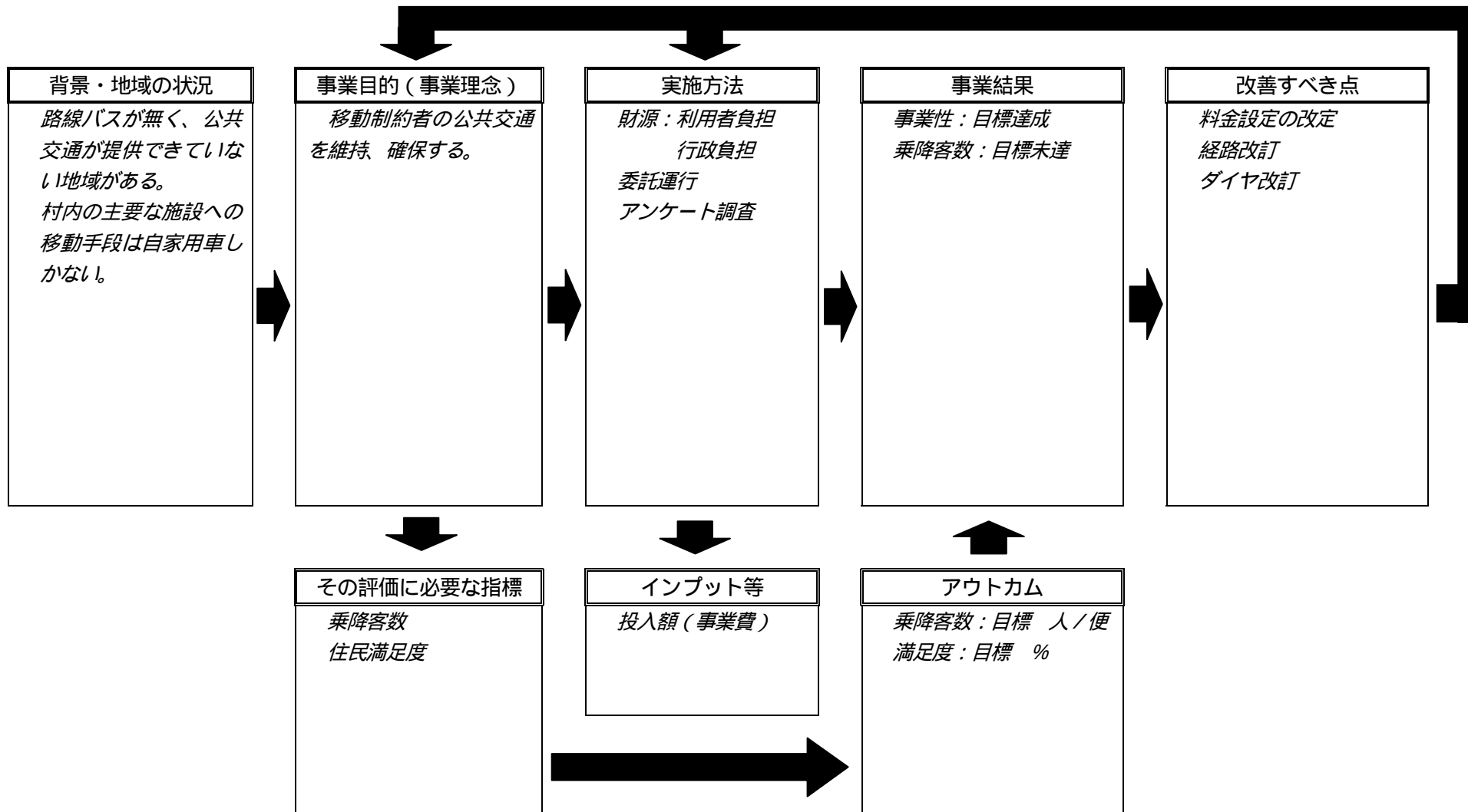


### 2. プロセスフロー

次頁に示す事業評価シートを用いて、毎年事業評価を行い、事業改善を行う。

事業の実施状況に応じて評価指標やその評価手法も変化するため、当該フォーマットシートを参考に毎年法定協議会にてPDCAプロセスフローを作成する。

飛島コミュニティバス事業評価のプロセスフロー・フォーマットシート



注) 表中の 印・斜体文字は、記入項目の例示

資料：中部運輸局「コミュニティバス等評価プログラム策定調査検討会」会議資料より



### 3. 実証実験期間中の事業評価

#### (1) 飛島公共交通バスの事業評価

##### 事業背景・目的

飛島公共交通バスについては、既存の三重交通バス及び飛島バスが運行されていることを鑑み、持続可能な事業を目指すと共に、サービスの高度化が期待される。

##### 評価指標

指標1：運行経費に占める運賃収入割合の向上（対前年比プラス）

- ・事業の持続性確保のため、飛島村による事業経費負担の軽減、運賃収入割合の向上を目指す。

指標2：利用者満足度の向上

- ・ルート変更や新規設定のバス停位置等に対する評価等、利用者の満足度調査を行い、事業の改善を目指す。

#### (2) 飛島コミュニティバスの事業評価

##### 事業背景・目的

飛島コミュニティバスについては、新たな事業であることを鑑み、バス事業の普及定着と住民ニーズへの的確な対応を目的とする。

##### 評価指標

指標1：実証実験における乗降者数の推移にみる必要性評価（対前年比プラス）

- ・事業の必要性、事業の定着を確認するため、実証実験期間中における乗降者数の推移を確認し、利用者の増加（対前年比プラス）を目指す。

指標2：利用者満足度の向上

- ・利用者満足度の調査と、それに伴う事業改善により利用者満足度の向上を目指す。

#### (3) 海南病院通院支援タクシー

##### 事業背景・目的

海南病院通院支援タクシーについては、新たな事業であることを鑑み、構築の考え方で示しているように、アンケート調査によるニーズをふまえた通院支援を目的とした、新規事業化を目指す。

##### 評価指標

指標1：実証実験における利用者数の推移にみる必要性評価（対前年比プラス）

- ・事業の必要性、事業の定着を確認するため、実証実験期間中における利用者数の推移を確認し、利用者の増加（対前年比プラス）を目指す。

指標2：運行経費に占める運賃収入割合の向上（対前年比プラス）

- ・新規事業の事業性の担保から、飛島村による事業経費負担の軽減、運賃収入割合の向上を目指す。

## 参考資料

### 1. 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会規約

#### 目次

- 第1章 総則（第1条～第4条）
- 第2章 委員（第5条・第6条）
- 第3章 役員（第7条～第10条）
- 第4章 総会（第11条～第18条）
- 第5章 幹事会等（第19条～第21条）
- 第6章 事務局（第22条～第24条）
- 第7章 会計（第25条～第29条）
- 第8章 清算（第30条）
- 第9章 雑則（第31条）
- 附則

#### 第1章 総則

##### （目的）

第1条 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。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の策定に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会（以下「協議会」という。）を置く。

##### （事務所）

第2条 協議会は、事務所を飛島村役場内（愛知県海部郡飛島村竹之郷三丁目1番地）に置く。

##### （事業）

第3条 協議会は、次の業務を行う。

- （1）連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- （2）連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- （3）連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- （4）前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

##### （委託）

第4条 協議会は、前条に規定する業務について、委託することができる。

#### 第2章 委員

##### （協議会の委員）

第5条 協議会は、次に掲げる者をもって充てる委員により組織する。

- （1）住民及び利用者の代表

- (2) 学識経験者
  - (3) 愛知運輸支局長又はその指名する者
  - (4) 名古屋港湾事務所長又はその指名する者
  - (5) 一般旅客自動車運送事業者
  - (6) 一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
  - (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
  - (8) 愛知県、名古屋市、飛島村、名古屋港管理組合等の関係行政機関の職員で、各機関の長が指定する者
  - (9) 前各号に掲げるもののほか、会長が必要と認める者
- 2 協議会にオブザーバーを置くことができる。
- (届出)
- 第6条 委員は、その氏名及び住所(委員が団体の場合については、その名称、所在地及び代表者の氏名)に変更があった場合は、遅滞なく協議会にその旨を届け出なければならない。

### 第3章 役員

(役員の数及び選任)

第7条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名
- (4) 座長 1名

2 役員は、委員の中から総会において選任する。

3 役員は、相互に兼ねることはできない。

(役員の仕事)

第8条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。

3 監事は、次に掲げる業務を行う。

(1) 協議会の業務執行及び会計状況を監査すること。

(2) 前号において規定する監査において違法な事実、著しく不当な事実等を発見したときは、これを総会に報告すること。

(3) 臨時総会の召集を会長に請求すること(前号の報告をするため必要がある場合に限る。)

4 座長は、会議を進行するとともに、取りまとめを行う。

(役員の任期)

第9条 役員の任期は、1年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期又は年度の中途において増員された委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

3 役員は、その任期が満了した場合においても、後任の役員が就任するまでの間は、な

おその職務を行うものとする。

( 役員解任 )

第10条 協議会は、役員が次の各号のいずれかに該当するときは、総会の議決を経て、その役員を解任することができる。この場合において、協議会は、その総会の開催の日の5日前までに、当該役員に対し、その旨を書面でもって通知し、かつ、議決の前に弁明する機会を与えるものとする。

( 1 ) 心身の故障のため、職務の執行に堪えないと認められるとき。

( 2 ) 職務上の義務違反その他役員たるにふさわしくない非行があったとき。

#### 第4章 総会

( 総会の種別等 )

第11条 協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする。

2 総会においては、会長が議長となる。

3 通常総会は、毎年1回以上開催する。

4 臨時総会は、次に掲げる場合に開催する。

( 1 ) 委員の2分の1以上から会議の目的たる事項を示した書面により請求があったとき。

( 2 ) 第8条第3項第3号の規定による請求があったとき。

( 3 ) その他会長が必要と認めたとき。

( 総会の招集 )

第12条 総会は、会長が招集する。

2 会長は、前条第4項第1号又は第2号の規定により請求があったときは、当該請求のあった日から30日以内に総会を招集しなければならない。

3 総会の招集は、少なくともその開催の日の7日前までに、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって委員に通知しなければならない。

( 総会の議決方法等 )

第13条 総会は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

2 委員は、総会において、各1個の議決権を有する。

3 総会においては、前条第3項によりあらかじめ通知された事項についてのみ議決することができる。ただし、緊急を要する事項については、この限りでない。

4 総会の議事は、第15条に規定するものを除き、出席した委員の議決権の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

( 総会の権能 )

第14条 総会は、この規約において別に定めるもののほか、次に掲げる事項を議決する。

( 1 ) 事業計画及び収支予算の設定又は変更に関すること。

( 2 ) 事業報告及び収支決算に関すること。

( 3 ) 協議会規程の制定及び改廃に関すること。

( 4 ) 第3条各号に規定する業務に関すること。

( 5 ) その他協議会の運営に関する重要な事項に関すること。

( 特別議決事項 )

第15条 次に掲げる事項は、総会において出席者した委員の議決権の3分の2以上の多数

による議決を必要とする。

- ( 1 ) 規約の改正
- ( 2 ) 協議会の解散
- ( 3 ) 委員の除名
- ( 4 ) 役員解任

( 書面又は代理人による表決 )

第16条 やむを得ない理由により総会に出席できない委員は、あらかじめ通知された事項につき、書面又は代理人をもって議決権を行使することができる。

- 2 前項の書面は、総会の開催の日の前日までに協議会に到着しないときは、無効とする。
- 3 第1項の代理人は、代理権を証する書面を協議会に提出しなければならない。
- 4 第13条第1項及び第4項並びに第15条の規定の適用については、第1項の規定により議決権を行使した者は、総会に出席したものとみなす。

( 重要事項の報告等 )

第17条 会長は、連携計画の実施、協議会の運営等に関する重要な事項(第14条及び第15条に規定する事項を除く。)について、総会その他において委員に報告及び協議するものとする。

- 2 委員は、前項の報告及び協議に関する疑義等については、速やかに、書面をもって会長に提出するものとする。

( 議事録 )

第18条 総会の議事については、議事録を作成しなければならない。

- 2 議事録には、次に掲げる事項を記載する。
  - ( 1 ) 開催日時及び開催場所
  - ( 2 ) 委員の現在数、当該総会に出席した委員数及び氏名並びに第16条第4項により当該総会に出席したと見なされた者の数及び氏名
  - ( 3 ) 議案
  - ( 4 ) 議事の経過の概要及びその結果
  - ( 5 ) 議事録署名者の選任に関する事項
- 3 議事録は、議長及び当該総会に出席した委員のうちからその総会において選任された議事録署名人2名以上が記名押印しなければならない。
- 4 議事録は、事務所に備え付けなければならない。

## 第5章 幹事会等

( 幹事会の構成等 )

第19条 協議会の業務を円滑に行うため、幹事会を置く。

- 2 幹事会は、事務局長及び会長が指名する者により組織する。
- 3 幹事長には、事務局長をもって充てる。
- 4 幹事会は、必要に応じ幹事長が召集する。

( 幹事会の権能 )

第20条 幹事会は、次に掲げる事項について協議する。

- ( 1 ) 総会に付すべき事項に関すること。

- ( 2 ) 総会の議決した事項の執行に関すること。
- ( 3 ) その他幹事会において必要と認めた事項に関すること。
- 2 前項各号に掲げる事項については、前項第 1 号にあっては総会開催の直前に開催する幹事会において、同項第 2 号及び第 3 号にあっては必要に応じて開催する幹事会において、それぞれ協議する。

( 専門部会 )

第21条 協議会は、必要に応じて専門部会を設置することができる。

- 2 専門部会は、委員及びその他協議会が必要と認めた者により組織する。
- 3 専門部会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

## 第 6 章 事務局

( 事務局 )

第22条 協議会の業務を執行するため、飛島村役場総務部企画課に事務局を置く。

- 2 事務局に、協議会の庶務を総括して処理させるため、事務局長を置く。
- 3 事務局長は、飛島村役場総務部長をもって充てる。

( 業務の執行 )

第23条 協議会の業務の執行については、この規約で定めるもののほか、次に掲げる規程による。

- ( 1 ) 事務処理規程
- ( 2 ) 財務規程
- ( 3 ) 文書取扱規程
- ( 4 ) 公印取扱規程
- ( 5 ) 内部監査実施規程

( 書類及び帳簿の備付け )

第24条 協議会は、事務所に次に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかなければならない。

- ( 1 ) 協議会規約及び前条各号に掲げる規程
- ( 2 ) 役員等の氏名及び住所を記載した書面
- ( 3 ) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿
- ( 4 ) その他前条各号に掲げる規程に基づく書類及び帳簿

## 第 7 章 会計

( 事業年度 )

第25条 協議会の事業年度は、毎年 4 月 1 日から翌年 3 月 3 1 日までとする。

( 資金の取扱い )

第26条 協議会の資金の取扱方法は、財務規程で定める。

( 収支予算 )

第27条 協議会の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、幹事会の承認を得た後、総会に提出しなければならない。

( 監査等 )

第28条 会長は、毎事業年度終了後、次に掲げる書類を作成し、通常総会の前までに監事

に提出し、その監査を受けなければならない。

- ( 1 ) 事業報告書
- ( 2 ) 収支計算書
- ( 3 ) 正味財産増減計算書
- ( 4 ) 貸借対照表
- ( 5 ) 財産目録

2 監事は、前項に規定する書類を受領したときは、遅滞なくこれを監査し、その結果をまとめた監査報告書を作成し、通常総会の前までに、当該報告書を会長に提出しなければならない。

3 会長は、第 1 項各号に掲げる書類及び前項の監査報告書について、総会の承認を得た後、これらを事務所に備え付けなければならない。

(報告)

第29条 会長は、通常総会の終了後遅滞なく、次に掲げる書類を、飛島村長に提出しなければならない。

- ( 1 ) 前年度の事業報告書及びその年度の事業計画書
- ( 2 ) 前年度末の財産目録及び貸借対照表
- ( 3 ) 前年度の収支計算書及びその年度の収支予算書

#### 第 8 章 清算

(清算手続)

第30条 協議会が解散した場合には、会長であったものが、現務の結了、債権の取立て及び債務の弁済、残余財産の分配その他の清算行為を行う。

#### 第 9 章 雑則

(細則)

第31条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成 2 0 年 3 月 2 1 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 2 0 年 6 月 2 0 日から施行する。



飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会委員名簿（第5条関係）H22.1.22現在  
（敬称略・順不同）

委員区分	職名	氏名	備考
第1号	議会議長	服部 康夫	監事
	区長会長	犬飼 正夫	
	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長	小羽 正昭	
第2号	名古屋産業大学環境情報ビジネス学部教授	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（企画調整担当）	高橋 正旨	
	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（輸送担当）	小林 裕之	
第4号	国土交通省中部整備局名古屋港湾事務所企画調整課長	東野 隆之	
第5号	三重交通(株)桑名営業所長	久保田 重人	
	名古屋近鉄タクシー(株)蟹江営業所長	神田 進	
第6号	社団法人愛知県バス協会専務理事	長崎 三千男	
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長	宮崎 秀嗣	
	愛知県海部建設事務所維持管理課長	馬場 敏景	
	愛知県港警察署交通課長	河村 好光	
	愛知県名古屋水上警察署地域交通課長	市古 泰一	
	愛知県蟹江警察署交通課長	朝田 武徳	
	名古屋市総務局総合調整部交通政策室長	山内 正照	
	名古屋港管理組合企画調整室調整担当課長	藤原 克己	
	名古屋港管理組合港営部港営課長	森 俊裕	
	弥富市総務部長	伊藤 敏之	

	蟹江町総務次長	加藤 恒弘	
第9号	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. 飛島村コミュニティバス検討委員会設置要綱

### (設置)

第1条 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会規約第21条及び、飛島村地域公共交通会議第8条に規定する専門部会として、飛島村巡回バスのあり方及び最適な運行について検討するため、飛島村コミュニティバス検討委員会(以下「検討委員会」という。)を設置する。

### (組織)

第2条 委員は、次に掲げる者のうちから飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会長(以下「法定協議会長」という。)が任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 議会
- (3) 区長会
- (4) 飛島村老人クラブ連合会
- (5) 飛島村社会福祉協議会
- (6) 飛島村シルバー人材センター
- (7) 村職員
- (8) 前各号に掲げるもののほか、法定協議会長が必要と認める者

3 委員の任期は、1年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

### (役員)

第3条 検討委員会に、会長を置き、委員の互選により定める。

- 2 会長は、検討委員会の事務を掌理する。
- 3 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。

### (会議)

第4条 検討委員会においては、会長が議長となる。

- 2 検討委員会は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開き、議決することができない。
- 3 検討委員会の議事は、出席議員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 検討委員会は、審議事項に関係する部署の職員の出席を求めることができる。

### (庶務)

第5条 検討委員会の庶務は、総務部企画課において処理する。

( 雑則 )

第6条 この要綱に定めるもののほか、検討委員会の運営に関し必要な事項は、会長が検討委員会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成20年7月10日から施行する。

飛島村コミュニティバス検討委員会委員名簿(第2条関係) H22.1.22 現在

(敬称略・順不同)

委員区分	職 名	氏 名	備考
第1号	名古屋産業大学環境情報ビジネス学部教授	伊豆原 浩二	
第2号	議会議員	橋本 涉	
	議会議員	鈴木 義男	
第3号	区長会長	綾部 健	
第4号	飛島村老人クラブ連合会	中山 幸雄	
第5号	飛島村社会福祉協議会	服部 年秋	
第6号	飛島村シルバー人材センター	前田 正則	
第7号	副村長	服部 高幹	
	教育長	水谷 武人	
	総務部長	井田 晴己	
	開発部長	成田 豊	
	民生部長	加藤 重和	