

委員会におけるコミュニティバスの検討結果

1. 委員会での協議経過

日時	協議内容
第 1 回 H23.6.10 (金) 15:00 ~	コミュニティバスの検討の方向性について ・これまでの取り組み経過の確認 ・コミュニティバス、蟹江線の事業変更の方向性案の報告 ・今後のスケジュールの確認 大幅な事業費拡大は行わない範囲での協議を確認。
第 2 回 H23.8.4 (木) 10:00 ~	コミュニティバスの事業変更案について ・コミュニティバス、蟹江線の事業変更の方向性案の協議 事務局案(現状踏襲)の確認。村所有バス活用実験の可能性等継続協議。
第 3 回 H23.11.11 (金) 10:00 ~	コミュニティバスの事業検討について ・第 2 回委員会協議をふまえた事務局対応(実験の可能性確認) ・朝夕便の増便方法の検討のとりまとめ(検討 ~ の確認) 利用者数等の利用状況を経過観察し、しばらくは事業継続する。
第 4 回 H23.12.16 (金) 10:00 ~	コミュニティバスの事業検討について ・これまでの委員会での協議経過の確認 ・委員会の結論(コミュニティバスの事業の方向性)の確認

2. コミュニティバスの朝夕便の増便方法の検討

検討項目	検討成果
シミュレーション検討	利用者数は、蟹江線の 2 割程度。事業収支率 6.5%。大幅な事業費拡大は行わない。
蟹江線との分担方法検討	想定されるプランの比較。現状を踏襲するプランを選択。
村所有バス活用実験検討	法的な検討。実験だけでも費用発生。
タクシー導入検討	乗り継ぎが前提となるため、ニーズにあった近鉄蟹江駅接続は難しい。
住民アンケート調査	住民は、新たな投資を望んでいない。
利用者アンケート調査	利用者満足度は、蟹江線・名港線と比べて高い。(84.3%)

詳細は、後述の資料参照



3. コミュニティバスの事業の方向性(委員会結論)

委員会・協議会での合意事項：大幅な事業費拡大は行わない。
 コミュニティバスは、近鉄蟹江駅への接続を通して大幅な利用者の増加を示しており、また、利用者アンケート調査では、84.3%の利用者が満足と回答している。
 朝夕時間帯の増便については、実験だけでも費用等が発生すること・将来的な見通しもないことを考慮し、実施しない。
 しばらくは、利用者数等の利用状況を経過観察しながら、現状のコミュニティバス(東西ルート・定時定路線運行)を継続する。
 今後とも利用状況の動向等を確認することで、適切な見直し等を適宜行っていくこととする。

(参考)コミュニティバスの朝夕便の増便方法についての検討(これまでの検討とりまとめ)

コミュニティバスの朝夕便の増便方法について、これまでに下記に示す検討を行ってきた。

コミュニティバスの朝夕便の増便方法の検討(総括)

	検討1	検討2	検討3	検討4	検討5	検討6
	シミュレーション検討	蟹江線との分担方法の検討	村所有バス活用・実験検討	タクシー導入検討	住民アンケート調査(H22)	利用者アンケート調査(H23)
検討時期	H22 第3回委員会(H23.2.28協議) H23 第1回協議会(H23.6.14協議)	H23 第2回協議会(H23.8.4協議)	H23 第2回委員会(H23.8.4指摘) H23 第3回委員会(H23.11.11協議)	H23 第2回委員会(H23.8.4指摘) H23 第3回委員会(H23.11.11協議)	H22 年8月住民アンケート調査実施 (H22 第2回委員会等報告済み、今回再確認)	H23 年10月利用者調査実施 H23 第3回委員会(H23.11.11協議)
検討概要	蟹江線の実績とコミュニティバス沿線住民数から、朝夕便を蟹江線と同程度に増便した場合の利用量と事業収支率について推計した。 2台投入16便の増便(約4500万円の新規投入)	コミュニティバスと蟹江線との事業変更について、プラン1(現状踏襲)2(村外統合)3(全統合)4(2系統化)のプラン比較検討を行った。 蟹江線とコミュニティバスとの人口分布からみたサービス投入量(便数)比較も行った。	飛島村所有のバス車両を活用した朝夕便の増便実験の可能性について、道路運送法・事業費等の確認を行った。 ・道路運送法4条、21条、78条の適用可能性を確認	朝夕便の増便方法について、その他方法として考えられる「タクシー車両」の活用の可能性を検討した。 ・タクシー車両を活用した道路運送法4条事前予約・区域運行方式の可能性を確認	総合計画策定調査に併せて、住民アンケート調査を実施した。 ・全世帯にあたる1300人を対象(回収数:622人/回収率47.8%) ・公共交通事業の今後の対応等について把握	コミュニティバスの利用者に対するアンケート調査 ・H23年10月7~8日 ・サンプル8票 ・サービス満足度等について把握(蟹江線・名港線も実施)
検討結果	利用者数は、25.7人/日で蟹江線の2割程度。 事業収支率6.5%(蟹江線等の実績41.1%。33.0%に低下)	大幅な事業費拡大を行わないことを想定して、「現状を踏襲する」プラン1を選定した。	4条:三重交通(株)の予備車両・3ヶ月間の実験は可能(約470万円) 21条、78条は難しい。	近鉄蟹江駅と接続する乗合タクシー事業は競合要件から難しい。 乗継はサービス低下が懸念。	コミュニティバスに対して、「税投入増・サービス向上」ニーズは、全体の1.9% 「税投入減・廃止」は52.3%	満足との回答は、全体平均84.3%。高い評価。 (蟹江線49.5%、名港線50.7%)
検討成果	大幅な事業費拡大は行わないことを委員会・協議会で承認。 大幅な事業費拡大を行わない範囲での事業見直し案を継続協議とした。	現状を踏襲するプラン1を選択。 ・村所有バスを活用した朝夕便の増便可能性等について継続協議とした。	これまでの検討結果をふまえ、実験を行うか要判断。 (実験だけでも費用発生。)	タクシー導入は、競合しない乗り継ぎを前提とする。(近鉄蟹江駅との接続ニーズは満たされない。)	住民は、新たな投資を望んでいない。	利用者満足度は、蟹江線・名港線と比べ高い。

<総括>

コミュニティバスは、大幅な事業費拡大は行わない(委員会・協議会で承認済み)。
(住民も新たな投資を望んでいない。利用者の満足度は高い。)

蟹江線との分担は、現状の東西ルート・定時定路線運行を踏襲する。

<委員会としての協議結果>

これまでの検討結果をふまえ、朝夕便の増便「実験」は行わない。

現状のコミュニティバス(東西ルート)が、「地域公共交通総合連携計画」の【基本方針】等を最も反映しているプランと考えられ、利用者数等の利用状況を経過観察し、しばらくは事業継続する。

<参考:コミュニティバスの事業変更の推移>
飛島村地域公共交通総合連携計画(H20.12)におけるコミュニティバス構築の考え方
【基本方針】
・住民・企業の「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。
・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、村の補助投入額の増大を招かない範囲で、公共交通の提供を目指す。
・コミュニティバスの利用対象者は、高齢者等の移動制約者を設定。当初の計画としては、朝夕の通勤通学者は蟹江線で対応し、コミュニティバスのメインユーザーとして想定しない。(通勤通学者は対象外)
・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。
村内巡回(4系統)による事業化(平成21年度)
・昼間の蟹江線の空き車両を活用し、村内巡回ルートの運行を開始したが、利用が少なく、乗り換えることなく近鉄蟹江駅への接続要望が多かった。
近鉄蟹江駅接続への路線変更(平成22年度)
・交通空白地帯への対応として、東西線+近鉄蟹江駅へ接続する路線に変更。(事業費の変更なし)
・大幅な利用者増(対前年比580%増)となり、移動制約者へのサービス提供という面で成果を挙げつつある。

検討1:利用者数・事業収支率推計(シミュレーション)

(1) 推計内容

飛島村内を運行し、推計に必要な数値が入手できる「蟹江線」の実績値をもとに、コミュニティバスの朝夕便を増加し、運行サービス水準を高めた場合におけるコミュニティバスの事業可能性を検討した。

(2) 蟹江線の実績(推計根拠) 平成22年度見込数値

年間の利用実績

蟹江線の年間の利用実績は、約10万人となっている。

事業費・収支率

22年度の収支率としては41.1%を予想している。(事業実績の詳細は、参考表1を参照)

日利用実績

蟹江線の村内の利用者実績は84.5人/日となっており、全体の約6割。4割は村外居住者が利用している。(村内の利用実績は、参考表2:蟹江線バス停別乗降調査を参照)

潜在量

蟹江線の利用が考えられる潜在量は、蟹江線沿線の居住者が想定される。国勢調査から、蟹江線の沿線利用者数(15歳以上)は2,190人、その内、村外への通勤通学者数は967人だった。

潜在量に対する蟹江線の利用率

沿線居住者に対して、実際に利用している割合は、より、居住者では3.9%、通勤通学者では8.7%程度が利用していると考えられる。

蟹江線の実績

指標	数値	単位	備考
年間の利用実績 H22年度の年間利用実績(見込み) H22年度4~12月時の利用実績	98,052 73,539	人/年 人/275日	4-12月実績を拡大 実績値
事業費・収支率 名港線・蟹江線合算 事業費(運行経費分のみ) 運賃収入 収支率(運賃/運行経費)	188,477,844 77,522,832 41.1	円 円 %	H22年度見込み(年間拡大) H22年度見込み(年間拡大)
日利用実績 日利用者数(実績) a 村内利用者割合 b 村内利用者数 c(a*b)	133.7 63.2 84.5	人/日 % 人/日	H22年度4~12月時の利用実績 6・10月のバス停別乗降調査結果より
潜在量 蟹江線沿線居住者数 d その内、村外への通勤通学者数 e	2,190 967	人 人	国勢調査データより 国勢調査データより
潜在量に対する利用率 c/d 村内利用者数/沿線居住者数 c/e 村内利用者数/通勤通学者数	3.9 8.7	% %	

(3) 朝夕便を増加した場合の事業可能性(シミュレーション)検討

前提条件

コミュニティバスの朝夕便を増加させ、蟹江線のサービス水準に近づけた場合を想定。

潜在量(コミバス沿線居住者)に対する利用率

蟹江線と同程度の利用率が見込まれると想定する。

潜在量

コミュニティバスの沿線(三福・大宝・梅之郷)の居住者数を国勢調査より算定。

沿線居住者数(15歳以上)は607人、村外への通勤通学者数は320人と算出。

日利用者数

潜在量と利用率を乗ずることで日利用見込みを推計。平均25.7人/日と算定できる。

(居住者数からみた推計では23.4人、通勤通学者からみた推計では28.0人)

年間の利用見込み

365日、25.7人が往復利用したと想定すると年間の利用見込みは18,748人と算定できる。

事業費・収支率

現在のコミュニティバス(昼間だけ)の事業費(10,295千円)に、小型バス車両2台を投入して事業拡大を図ると事業費としては概ね58,000千円となる。

日利用者数に運賃200円・運行日数365日乗ずることで運賃収入を積算し、収支率を求めると6.5%となった。

コミュニティバスの推計

指標	数値	単位	備考
潜在量に対する利用率			
村内利用者数 / 沿線居住者数 a	3.9	%	蟹江線と同程度の利用率と想定
村内利用者数 / 通勤通学者数 a	8.7	%	蟹江線と同程度の利用率と想定
潜在量			
コミュニティバス沿線居住者数 b	607	人	国勢調査データより
その内、村外への通勤通学者数 c	320	人	国勢調査データより
日利用見込み	25.7	人/日	居住者数と通勤通学者数の両推計値の平均
村内日利用者数 居住者数による推計 a*b	23.4	人/日	蟹江線の利用率と潜在量から推計
" 通勤通学者数による推計 a*c	28.0	人/日	蟹江線の利用率と潜在量から推計
年間の利用見込み			
H23年度の年間利用実績(見込み)	18,748	人/年	日利用者数×運行日数365日×往復利用
事業費・収支率			
事業費(運行経費分のみ)	58,070,000	円	現コミバス委託費10295千円+事業拡大見積
運賃収入	3,749,600	円	運賃200円×年間の利用見込み
収支率(運賃/運行経費)	6.5	%	

参考(コミュニティバスの現在の利用実績)

利用実績			
H22年度の年間利用実績(見込み)	1,453	人/年	4-12月実績を拡大
H22年度4~12月時の利用実績	1,090	人/9ヶ月	実績値
日利用実績			
日利用者数(実績)	4.9	人/日	平日183日、休日39日運行

(4) コミュニティバス増便の事業性評価

シミュレーション結果から

あくまでもシミュレーション結果であるが、1日当たりの利用者推計は25.7人。蟹江線の2割程度の利用見込みとなる。

運賃収入も約370万円と推計され、蟹江線(約1,900万円 H21年度)の2割程度の見込みとなり、収支率は、コミュニティバス単独で6.5%に留まる計算となる。また、名港線蟹江線と合算した場合は、収支率は41.1%から33.0%に減少する計算となるが、コミュニティバスの朝夕増便により、現在の蟹江線の利用者減少も予想され、それも含めると、更なる収支率の悪化も懸念される。

また、運行欠損金を利用者推計の25.7人で割ると、1人当たりの年間欠損金は約200万円となる。これを利用回数に直すと、1回当たりの利用で約3,000円の運行欠損金が発生する計算となる。

事業性評価

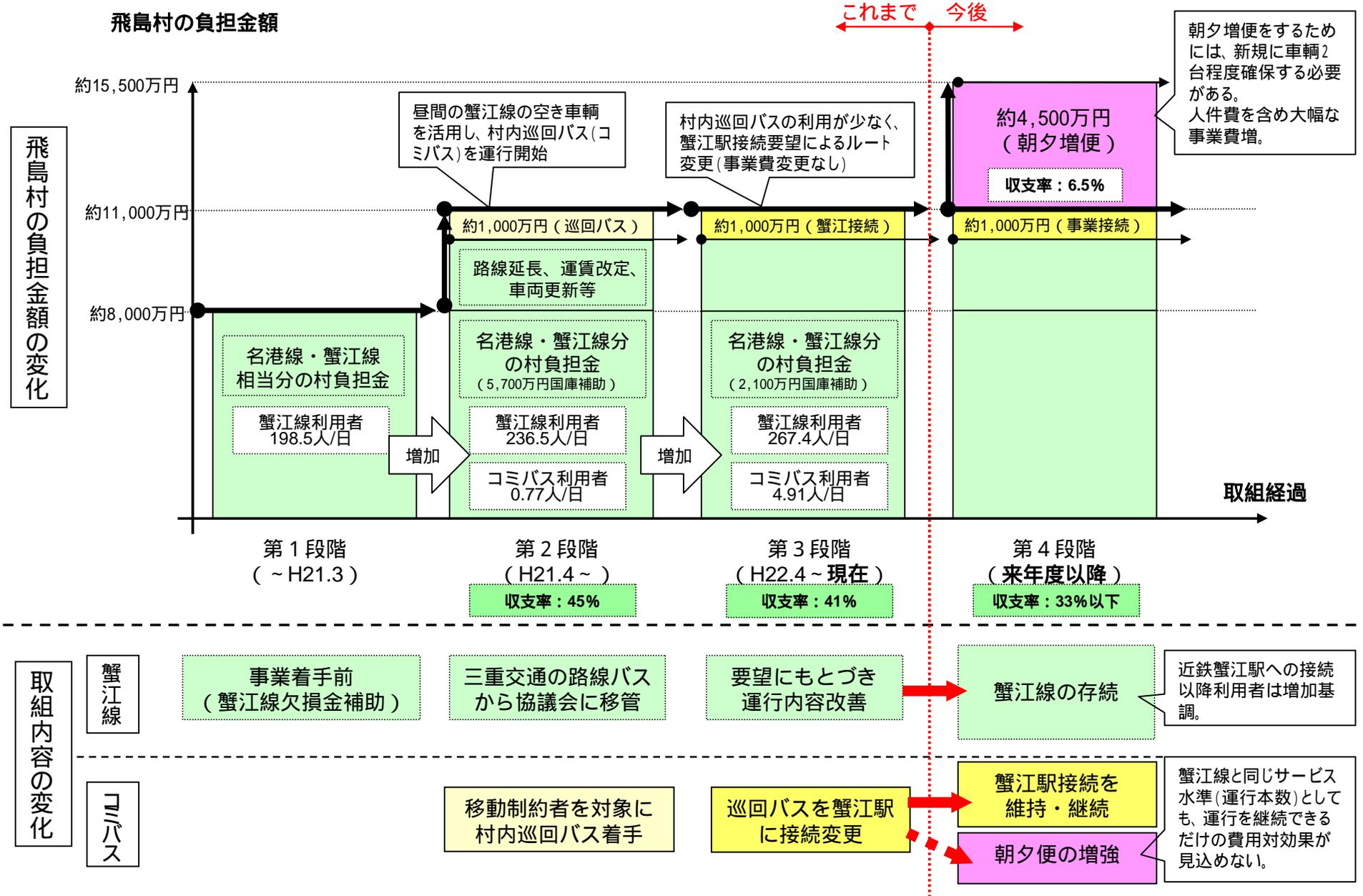
現在のコミュニティバスは、車両が空いている時間帯を活用し移動制約者の方を対象に交通空白地帯の解消を目的として運行しているため、利用者数を評価の指標としている。仮にコミュニティバスの利用者増を図るために、大幅な投資を行う場合は、その事業の継続性を検証し、適切な費用対効果を求めるためにも、収支率を重視した事業評価を行う必要がある。

そうした中で、中部運輸局管内のコミュニティバスの収支率の平均が約23%であることを考えると、推計された収支率が6.5%、1人当たりの年間欠損金が200万円を超える路線の運行は、費用対効果があるとは言い難い。また、アンケート結果からも、将来的にシミュレーションを超えるような大幅な利用者増が見込める環境とは考えにくく、朝夕便の増便は、継続性と費用対効果が不明確な事業計画と言わざるを得ない。



平成22年度の第3回委員会(H23.2.28)及び平成23年度第1回法定協議会(H23.6.14)において、「大幅な事業費拡大を招かない範囲での事業改善案を構築すること」を確認した。

(5) これまでのコミュニティバスの取り組み経過 (上段：事業費 / 下段：取組内容)



これまでのコミュニティバスの取組経過

【第1段階】

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

【第2段階】

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

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

【第3段階】

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

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

今後の対策

【第4段階（平成23年4月以降）】

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

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

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

検討2:コミュニティバス・蟹江線の事業変更の方向性案(比較表) - 現状の村の負担金の大幅な増加を招かない前提で -

No	プラン1 (基本形:現状)	プラン2 (村外統合)	プラン3 (全統合)	プラン4 (2系統化)
概要	現状の蟹江線・コミュニティバス(東西線)を踏襲する。	現在の蟹江線の村外部分をコミュニティバスの村外部分と統合し、全て西尾張中央道経由とする。	コミュニティバスの東西線を廃止し、全て蟹江線に統合させる。蟹江線の昼間時間帯の運行頻度を充実させる。	蟹江線の運行頻度の半分をコミュニティバスの東西線にシフトし、2系統化させる。
ルートイメージ				
利用者像				
蟹江線	フルカバー(移動制約者+通勤通学者)	フルカバー(移動制約者+通勤通学者)	フルカバー(移動制約者+通勤通学者)	フルカバー(移動制約者+通勤通学者)
コミバス	移動制約者	移動制約者	廃止	フルカバー(移動制約者+通勤通学者)
変更後の運行本数(平日)(基本形のみ現状)	蟹江線:蟹江方向21便 分館方向22便 コミバス:蟹江方向4便 分館方向4便 現状のまま	蟹江線:蟹江方向21便 分館方向22便 コミバス:蟹江方向4便 分館方向4便 現状と変化なし	蟹江線:蟹江方向25便 分館方向26便 東西便が南北便に転換。南北方向充実。	南北線:蟹江方向13便 分館方向13便 東西線:蟹江方向12便 分館方向13便 南北方向サービス低下、東西方向充実。
運賃	大人:200円 子ども:100円	同左	同左	同左
事業費(村負担金)	現状のまま	現状に同じ(ただし、村外利用者が減ることによる村の負担金拡大の可能性あり。)	現状に同じ(ただし、コミバス利用者が減ることによる村の負担金拡大の可能性あり。)	現状に同じ(ただし、南北線(現蟹江線)の利用者が減ることによる村の負担金拡大の可能性あり。)
特徴	コミュニティバスの導入経緯は、蟹江線が通過しない交通空白地の移動制約者への対応を想定していた。蟹江線とコミュニティバス、それぞれの利用者像と事業目的を明確に分けたサービス提供で、コミュニティバスの導入目的を最も反映した事業プラン。民間(三重交通株)がカバーしていなかった現コミュニティバスルートのサービス提供は蟹江線の車両を活用して、税投入を必要最小限にとどめている。	コミュニティバスのサービス水準は変化がない。	民間(三重交通株)が自主運行していた当初の状況に近い。民間がカバーしていなかった収支率の悪いコミュニティバスを廃止し、蟹江線の昼間時間帯の運行頻度を充実させる。蟹江線のサービス水準が高まるため、新たな利用者拡大の可能性ある。廃止する既存コミュニティルート沿線への対応として、蟹江線利用を想定した自転車駐輪場や歩道整備を要望していく。	蟹江線の南北方向の便数を削減し、東西方向に振り分ける。東西方向のサービス水準が向上する一方で、南北方向は低下する。 <i>南北線と東西線を同数にする必要はない。南北線から東西線への転換は、人口分布等に応じて配分させる考えもある。</i>
懸念材料	コミュニティバスのH22年度平日の利用者数(0.65人/日便)は、蟹江線の7.46人/日便と比べ少ない。ただし、近鉄蟹江駅接続により580%の利用者増があった。	西尾張中央道経由の村外ルートにはバス停の設置が難しいため、蟹江線の村外利用者約4割の減少と、それに伴う運賃収入の減少が予想される。蟹江町及び弥富市からの負担金収入が得られない。事業収支の悪化に繋がる可能性が高い。	H22年度コミュニティバス利用者数は増加しており、既存利用者の理解・協力が必要。既存コミュニティバスルートが再度交通空白地となり、移動制約者への対応ができない。	一見公平な配分と思われるが、人口密度の高いルートの南北方向の便数を減らし、人口密度の低い東西方向の便数を増やす形となり、人口分布から効率的な運行とは言えない。利用が定着している南北方向では運行頻度が半減するため利用者の減少が懸念される。(運賃収入減)事業収支の悪化に繋がる可能性が高い。
H22 アンケート調査結果			蟹江線利用者アンケート調査では、全体の約38%の人が当該プランを選択している。(最も多い)住民アンケート調査では、コミュニティバスは「利用者が少ないのなら、廃止してもやむを得ない」との回答が一番多い。	蟹江線利用者アンケート調査では、全体の17%が、当該プラン(2系統化)を選択している。(路線の統合に次いで2番目)

検討3：飛島村所有バスを活用した実験の可能性検討

検討項目	検討結果	
実験可能性 (法的検討)	前提条件 (協議会等での合意事項)	新たな投資、新規車両購入はしない
	道路運送法 第4条 条件付 実験可	現コミュニティバス事業が、道路運送法4条の一般旅客自動車運送事業に基づき、乗合事業者(三重交通株)により運行許可されており、同4条での許可を想定。 4条事業は緑ナンバー車両とする必要があり、飛島村所有車両はそのまま利用できない。 三重交通株の予備車両を活用すれば、3ヶ月間の期間限定・約470万円で実験可能という回答あり。 車両調達の都合から、実験期間は3ヶ月間。短期実験では利用が顕在化するか懸念される。 実験後、事業継続するためには、新規車両(1台)の調達、約1,700万円以上の事業費用が発生する。
	法第21条 実験不可	道路運送法4条で事業化できない場合(乗合事業者が対応できない場合)同法21条に基づき一時的な需要のため、地域・期間(最大1年程度)を限定して貸切・乗用事業者が行うケース。 21条事業でも緑ナンバー車両とする必要がある。 乗合事業者が対応できないという条件が、法定協議会等にて了承される必要がある。(三重交通株による4条での実験が可能であるため、21条が適用できない) 飛島村車両を緑ナンバー化することは可能であるが、視察などの通常業務には利用できなくなる。 結果的に、貸切・乗用事業者所有の車両・運行委託することになる(車両調達費用・運転手人件費等発生)
	法第78条 実験不可	道路運送法4条、21条で事業化できない場合、また、交通空白地である等の理由からやむを得ない場合、同法78条に基づき市町村が自ら自家用の車両を活用し、地域・期間(最大1年程度)を限定して有償運送を行うケース。 飛島村の自家用車両(白ナンバー)を活用できる。 乗合事業者が対応できないという条件が、法定協議会等にて了承される必要がある。(三重交通株による4条での実験が可能であるため、交通空白地という法的解釈ができない) 視察などの通常業務に支障をきたす場合が想定される。(結果的に、車両調達費用が発生することにもなる) 運転手の確保は別途必要となる。(運転手の人件費、安全確保のための保険等が発生する)
	検討結果	道路運送法の解釈では、4条・三重交通株による3ヶ月間の期間限定・約470万円の経費が必要となる実験が可能。 ただし、3ヶ月間で利用が顕在化するかどうかかわからないため、評価時の見極めが難しいなどの課題が残る。 実験後、事業継続するためには、新規車両(1台)の調達、約1,700万円以上の事業費用が発生する。
住民ニーズ再確認 (p.5)	平成22年8月時に、「住民アンケート調査」を実施。 コミュニティバスに対して、「もっと税金投入額を増やし、運行サービスを向上させ、利用しやすくすべき」との回答は、全体の1.9%。「税金投入額を減らすため、利用者の少ない路線や時間帯の運行は廃止すべき」との回答は52.3%。 沿線地区でも「税投入」よりも「廃止」を選択する意見が多い。	
実験経費確認	道路運送法4条での事業実施時 ・3ヶ月の実験(1台・朝夕各1便時): 約470万円(3ヶ月) 昼8便除く	

参考1: 飛島村所有車両を活用した実験に関する法的確認

国土交通省中部運輸局旅客第一課 問い合わせ結果 (2011/9/22)

法定協議会における望ましい協議の流れ

- ・飛島村の東西線(コミュニティバス)の増便は、最初に、「三重交通㈱での増便対応」すべき問題である。「三重交通㈱が何故増便できないのか」、「飛島村所有の自家用車両を利用しなければならないのか」という協議を最初に踏まえる必要がある。
- ・道路運送法4条事業(三重交通㈱)で対応できない前提があり、次に、21条の可能性、最後に78条の可能性を探るステップを踏む必要がある。
- ・国の指導としては、道路運送法78条許可は、旅客運送事業者がカバーできない、交通空白地対応を条件に許可するもの。
- ・法定協議会にて、こうした協議ステップを踏み、関係者の了解を得る必要がある。
- ・ただし、期間限定の実証実験としての運行を許可しているものであり、実験により、需要が顕在化し、永続的な事業とする場合は、4条事業に切り替えるよう指導することになる。

< 法的解釈等 >

道路運送法第4条許可(一般旅客自動車運送事業の許可)

第四条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別(前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。)について行う。

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

一 一般旅客自動車運送事業(特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)

イ 一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)

ロ 一般貸切旅客自動車運送事業(一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)

ハ 一般乗用旅客自動車運送事業(一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)

二 特定旅客自動車運送事業(特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業)

道路運送法 21 条一般貸切自動車運送事業による乗合旅客運送による対応の可能性

(乗合旅客の運送)

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。

一 災害の場合その他緊急を要するとき。

二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

・ 21 条許可：一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のため、大臣の許可を受けて、地域・期間を限定して行う方法。

・ 今回のケースでは、21 条許可で行うケースも想定される。

・ この場合、旅客自動車運送事業となるため「緑ナンバー」でなければならない。飛島村の所有車両が、奥行き 30cm のステップ、シートベルト等の保安基準をクリアしていれば、パリアフリーの制限は適用除外として、「緑ナンバー」登録をすることが可能(一定の保安基準を満たしていれば比較的容易らしい)。

・ 法定協議会(飛島村)が事業主体、一般貸切自動車運送事業者に運行委託して、緑ナンバー化した村の車両を利用して、1 年間の限定による 21 条にて事業化することは可能。

乗合事業者ができないという条件が、法定協議会等にて了承される必要がある。

期間限定の実証実験としての運行を許可しているもの(一般的には最大 1 年間)「緑ナンバー」

化した飛島村の車両は、旅客自動車運送事業者しか運転できない。飛島村の職員が、通常業務で運転する(視察などに活用)ことは、できなくなってしまう。

村の自家用利用と、旅客運送事業とを同一車両で流用することはできない。

道路運送法 78 条市町村自家用有償運送の可能性について

(有償運送)

第七十八条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村(特別区を含む。以下この号において同じ。)特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

・ 道路運送法第 78 条市町村自家用有償運送を実施している自治体は、愛知県内では「東郷町」がある。

・ 東郷町では、町の所有車両にて、運転手派遣会社から運転手を派遣してもらい、運行している。事業主体は、東郷町。つまり、安全・運行管理等は、町の責任。

・ 東郷町の契約内容はわからないが、運転手派遣契約に、安全・運行管理等を、派遣会社に委ねる契約方法をとることも可能であると思われる。

・ 交通空白地対応を原則としているため、運転手等の委託先の制限はない。第 3 条の一般旅客運送事業の免許等の必要は無い。

・ 車両は、飛島村所用の自家用車両で可能。有償運行も可能。

乗合事業者ができないという条件が、法定協議会等にて了承される必要がある。

期間限定の実証実験としての運行を許可しているもの。

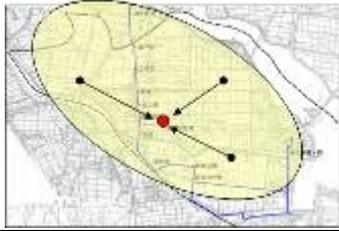
検討4:「タクシー車両」を活用した対応検討

飛島公共交通バス「蟹江線」及びコミュニティバスでカバーできない空白地・空白時間を補完する方法として、「タクシー車両」の活用が考えられる。

当該方法の先進事例としては、愛知県三好市「三好乗合タクシー」がある。

愛知県内では、稲沢市、江南市、武豊町等がタクシー車両の活用について最近取り組み始めているが、これら取り組みの第一号が三好乗合タクシーである。

飛島村での考えられる導入パターンとその得失(メリット・デメリット)

ケース	蟹江線+全日タクシー (コミュニティバス廃止)	蟹江線+昼間コミュニティバス+朝夕タクシー	蟹江線+昼間コミュニティバス+朝夕タクシー(村外)
概要	蟹江線が対応できないエリアをタクシーでカバー。 蟹江線の時間帯(6:40~22:25)に運行。 時刻設定・事前予約式。 村内で乗り継ぎ。 同じ機能のコミュニティバスは廃止。 	蟹江線・コミュニティバスが対応できないエリアをタクシーでカバー。 朝夕のみ運行。 時刻設定・事前予約式。 村内で乗り継ぎ。 	蟹江線・コミュニティバスが対応できないエリアをタクシーでカバー。 朝夕のみ運行。 時刻設定・事前予約式。 近鉄蟹江駅まで接続。 
法的根拠	道路運送法4条区域運行方式(海南病院通院支援タクシーと同方式:停留所設置)	同左	同左 村外接続の場合、蟹江線と競合する可能性があり、許可が得られないと思われる。
運賃	協議会で設定可能。 ドアツードアでバスよりも便利なため、バス料金以上、タクシー料金と同等とすべき。 Ex 村内:200円以上	同左	近鉄蟹江駅までの長距離利用が多くなるため、 よりも高額設定とすべき。 Ex 片道:500円以上
メリット	コミュニティバスよりも運賃設定次第で事業費を安くできる可能性あり。	朝夕を定時定路線バスで対応するよりも運賃設定次第で事業費を安くできる可能性あり。	利用者の利便性は高い。
デメリット	交通空白部分をカバーできるが、事前予約・乗り継ぎが発生するため、既存コミュニティバスよりもサービス水準は低下。	昼間(定時定路線)と朝夕(予約区域運行)で事業方式が異なり、利用者の理解が得られない可能性が高い。	蟹江線と競合することとなり、蟹江線の利用から転換するだけで、期待される投資効果が得られない可能性大。

先行事例では、定時定路線でカバーできないエリアを事前予約制・タクシー車両による乗合サービスで代替している。蟹江線と競合する近鉄蟹江駅との接続は難しい。

参考:コミュニティバスの空白地を補完する乗合タクシー事例「三好乗合タクシー」

背景

三好ヶ丘ニュータウン整備以降、人口増加はするが、路線バスは衰退。公共交通の整備充実が住民の要望。定時定路線のコミュニティバス「さんさんバス」を運行開始。

取組概要

さんさんバスの本格運行により、人口カバー率96%であったが、効率的な運行のため2路線でルート設定していたため、交通空白エリアが存在。

さんさんバスのバス停から半径500m以内をバス利便地域とし、その地域から外れる交通不便地域の解消のため、「乗合タクシー」を導入。

運行時間：バスと同じ（6:40～21:53）

実現されたシステム

乗合タクシーは、さんさんバスのフィーダー路線（支線）のため、決められたタクシー乗降所と決められたバス停との間を、バスの運行時刻に併せて利用（乗り継ぎ）するもの。

1乗車100円（乗合タクシー - コミバス間の乗り継ぎ料金含む。）

取組の特徴

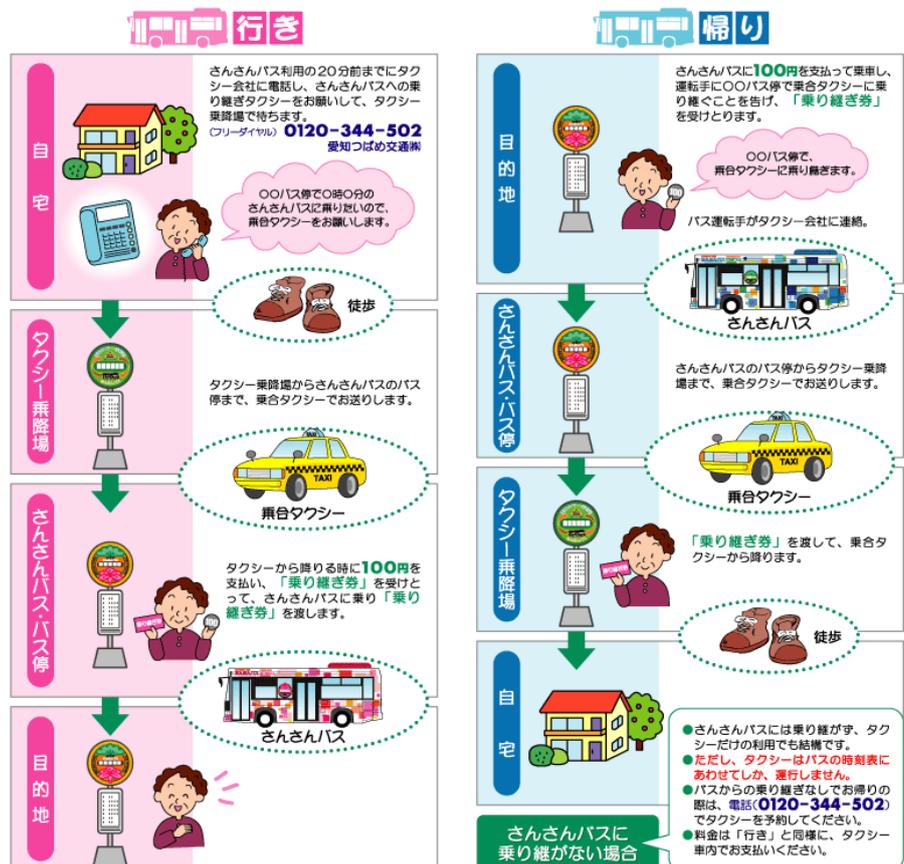
先行的に運行していたさんさんバスの交通空白部分をカバーした4条乗合事業である。

タクシー無線をさんさんバスにも搭載している。タクシー無線を活用し、乗継する利用者情報をバス・タクシー両方が共有し、乗継トラブルがないように運行している。

事業費は、交通事業者と1回の単価設定を行い、利用実績に応じて行政負担。利用者が増加する分だけ事業費拡大。



さんさんバス「乗合タクシーサービス」のしくみ



検討5:住民ニーズの再確認(平成22年8月 総合計画住民アンケート調査より)

「飛島コミュニティバス」について、「もっと税金投入額を増やし、運行サービスを向上させ、利用しやすくすべき」との回答は、214人の内、4人のみ(1.9%)。

その内、コミュニティバスの沿線地域(梅之郷・三福・大宝西・大宝東)では、2人のみ。住民の意見としては、「現状維持」or「廃止」を選択。

全体 「飛島バス」や「飛島コミュニティバス」、「飛島乗合タクシー」の今後の対応について

問 で、特に そのよう に思った 路線・ ルート は、次の 内のどれ ですか。	上段:度数 下段:%	合計	現状の税金投入額を維持し、部分的な見直しを行いながら地域交通を維持すべき	もっと税金投入額を増やし、運行サービスを向上させ、利用しやすくすべき	税金投入額を減らすため、運賃を高くして、利用者の負担を増やすべき	税金投入額を減らすため、利用者の少ない路線や時間帯の運行は廃止すべき	その他
合計		507	259	38	11	177	22
飛島バス(蟹江線)		100	51.1	7.5	2.2	34.9	4.3
飛島バス(名港線)		204	149	29	2	15	9
飛島バス(名港線)		100	73	14.2	1	7.4	4.4
飛島バス(名港線)		53	14	2	3	33	1
飛島コミュニティバス		100	26.4	3.8	5.7	62.3	1.9
飛島コミュニティバス		214	82	4	6	112	10
飛島コミュニティバス		100	38.3	1.9	2.8	52.3	4.7
飛島乗合タクシー(海南病院)		36	14	3	-	17	2
飛島乗合タクシー(海南病院)		100	38.9	8.3	-	47.2	5.6

梅之郷

問 で、特に そのよう に思った 路線・ ルート は、次の 内のどれ ですか。	上段:度数 下段:%	合計	税金維持 部分的な見直し 維持	税金投入額増 サービス向上	税金投入額減 運賃を高く 利用者負担増	利用者の少ない 路線や時間 帯は廃止	その他
合計		19	11	-	-	8	-
飛島バス(蟹江線)		100	57.9	-	-	42.1	-
飛島バス(蟹江線)		7	6	-	-	1	-
飛島バス(名港線)		100	85.7	-	-	14.3	-
飛島バス(名港線)		2	1	-	-	1	-
飛島バス(名港線)		100	50	-	-	50	-
飛島コミュニティバス		8	4	-	-	4	-
飛島コミュニティバス		100	50	-	-	50	-
飛島乗合タクシー(海南病院)		2	-	-	-	2	-
飛島乗合タクシー(海南病院)		100	-	-	-	100	-

三福

問 で、特に そのよう に思った 路線・ ルート は、次の 内のどれ ですか。	上段:度数 下段:%	合計	税金維持 部分的な見直し 維持	税金投入額増 サービス向上	税金投入額減 運賃を高く 利用者負担増	利用者の少ない 路線や時間 帯は廃止	その他
合計		17	8	2	1	4	2
飛島バス(蟹江線)		100	47.1	11.8	5.9	23.5	11.8
飛島バス(蟹江線)		7	4	1	-	1	1
飛島バス(名港線)		100	57.1	14.3	-	14.3	14.3
飛島バス(名港線)		2	1	-	1	-	-
飛島バス(名港線)		100	50	-	50	-	-
飛島コミュニティバス		8	3	1	-	3	1
飛島コミュニティバス		100	37.5	12.5	-	37.5	12.5
飛島乗合タクシー(海南病院)		-	-	-	-	-	-
飛島乗合タクシー(海南病院)		-	-	-	-	-	-

大宝西

問 で、特に そのよう に思った 路線・ ルート は、次の 内のどれ ですか。	上段:度数 下段:%	合計	税金維持 部分的な見直し 維持	税金投入額増 サービス向上	税金投入額減 運賃を高く 利用者負担増	利用者の少ない 路線や時間 帯は廃止	その他
合計		27	12	3	-	11	1
飛島バス(蟹江線)		100	44.4	11.1	-	40.7	3.7
飛島バス(蟹江線)		8	5	1	-	2	-
飛島バス(名港線)		100	62.5	12.5	-	25	-
飛島バス(名港線)		5	2	-	-	3	-
飛島バス(名港線)		100	40	-	-	60	-
飛島コミュニティバス		11	5	1	-	4	1
飛島コミュニティバス		100	45.5	9.1	-	36.4	9.1
飛島乗合タクシー(海南病院)		3	-	1	-	2	-
飛島乗合タクシー(海南病院)		100	-	33.3	-	66.7	-

大宝東

問 で、特に そのよう に思った 路線・ ルート は、次の 内のどれ ですか。	上段:度数 下段:%	合計	税金維持 部分的な見直し 維持	税金投入額増 サービス向上	税金投入額減 運賃を高く 利用者負担増	利用者の少ない 路線や時間 帯は廃止	その他
合計		17	12	2	-	3	-
飛島バス(蟹江線)		100	70.6	11.8	-	17.6	-
飛島バス(蟹江線)		3	1	2	-	-	-
飛島バス(名港線)		100	33.3	66.7	-	-	-
飛島バス(名港線)		3	1	-	-	2	-
飛島バス(名港線)		100	33.3	-	-	66.7	-
飛島コミュニティバス		7	7	-	-	-	-
飛島コミュニティバス		100	100	-	-	-	-
飛島乗合タクシー(海南病院)		4	3	-	-	1	-
飛島乗合タクシー(海南病院)		100	75	-	-	25	-

検討6：利用者アンケート調査

1．飛島コミュニティバスの利用者アンケート調査結果

(1) 調査概要

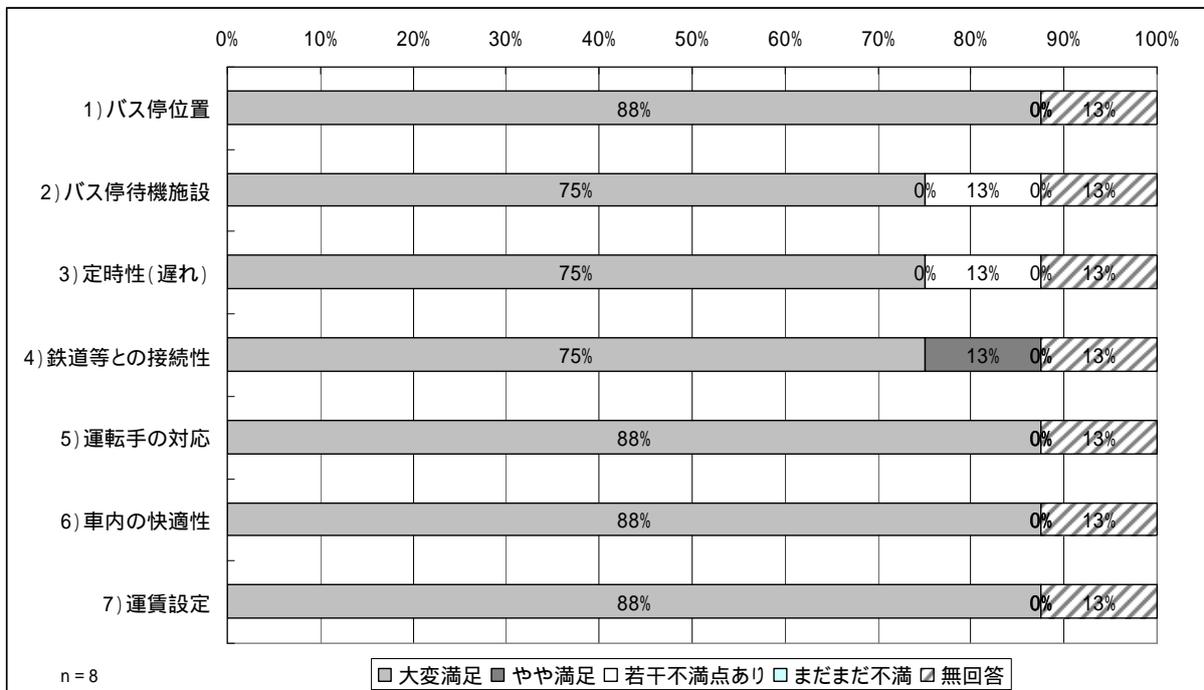
調査日：10月7日（金）～8日（土）

配布・回収数：8票（金：6票　土：2票）（回収率：100%）

調査方法：直接配布・直接回収

(2) 満足度評価（問2 - ）

- ・どの項目も「大変満足」との回答が75%以上となっており、高い評価を得ている。
（満足・やや満足との回答の全体平均：84.3%）
- ・「若干不満点あり」との回答があったのは、「バス停待機施設」「定時性（遅れ）」であった。



- ・不満点に対する自由回答は、「たまに時間が遅くなるのは困る」であった。

(3) 調査結果をふまえた今後の対応の方向性（案）

- ・2日間の利用者数は8人（0.63人/日便）。H22の実績0.65人/日便とほぼ同水準。
- ・全体として、満足度は低くない。
- ・不満点として指摘のあった定時性については、運転手へのヒアリングによると、概ねダイヤ通りに運行できており、定常的な遅延はない。
- ・現状サービスを継続することが望ましいと考えられる。