

議案第 1 号

生活交通ネットワーク計画（案）について

生活交通ネットワーク計画（案）を別紙のとおりとする。

平成24年 3 月28日

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会  
会 長 久 野 時 男

生活交通ネットワーク計画（案）  
（地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係）

平成 年 月 日

（名称）飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

（代表者名）会長 久野 時男 印

0．生活交通ネットワーク計画の名称

飛島村地域生活交通ネットワーク計画  
（地域内フィーダー系統確保維持計画）

1．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

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」を策定し、平成21年度より実証運行を開始している。

連携計画の交通システムの狙いは、「名古屋市」に通じる鉄軌道（近鉄蟹江線・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（近鉄蟹江線蟹江駅、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ている。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ている。

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ている。

上記背景と平成20年策定の「飛島村地域公共交通総合連携計画」をふまえ、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して実験運行している、蟹江線・名港線を「地域間幹線系統」として、コミュニティバスを「地域内フィーダー系統」として本格運行することが必要である。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

#### < 地域内フィーダー系統 >

コミュニティバスの年間利用者数

(H24年度) 1,600人以上とする (H22実績: 1,530人)

(H25年度) 1,600人以上とする

(H26年度) 1,600人以上とする

### (2) 事業の効果

#### < 地域内フィーダー系統 >

コミュニティバスの確保により、幹線・支線のネットワーク網が構築でき、飛島村村内の交通空白地が解消できる。

地域間幹線系統(蟹江線・名港線)との接続により、幹線との乗り継ぎにより、相互の利用者増を図ることができる。

さらに、公共交通による村内移動が可能となり、ふれあいの郷(温泉) すこやかセンター(図書館・プール)、商店、病院等の村内施設の利用による地域活性化策にもつながる。

## 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

### < 運行系統の概要 >

- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」

### < 路線図・時刻表 >

- ・地域内フィーダー系統の要件(地域間交通ネットワークと接続)  
コミュニティバス: 地域間幹線系統(蟹江線)とバス停飛島村役場、近鉄蟹江駅前にて接続

### < 運行事業者の決定方法 >

- 地域内フィーダー系統(コミュニティバス)
  - ・先行的に実施している蟹江線等との接続環境の確保や、車両の共用等事業コストの軽減を図るため、蟹江線の運行事業者である三重交通株式会社を選定した。
- 地域間幹線系統(蟹江線・名港線)
  - ・地域公共交通総合連携計画に基づく実証運行を開始する際に、愛知県バス協会の協力を得て、公開のプロポーザルによる事業者選定を行い、三重交通株式会社を選定した。

### < 運行予定期間 >

- 地域内フィーダー系統(コミュニティバス)
  - ・地域公共交通総合連携計画の計画期間(H21~H25年度)を目安に、H25年度末に事業評価を行い、事業継続を検証する。必要性を再確認し、事業改善を図り、事業継続を目指す。

### < 事業の新規性 >

- ・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」を策定し、平成21年度より実証運行を開始している。
- ・当該生活交通ネットワーク計画を契機に、平成24年度からの本格運行に移行する。

4 . 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
・ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 2」
5 . 別表 4 の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要【 <u>地域間幹線系統のみ</u> 】
・ 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 3」
6 . 別表 4 の補助事業の基準八に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧【 <u>地域間幹線系統のみ</u> 】
7 . 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【 <u>地域内フィーダー系統のみ</u> 】
人口集中地区以外人口（全域）：4369 人（H17 国勢調査） 交通不便地域人口：902 人（指定区別人口調平成 23 年 5 月 16 日現在） （地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 5」の項目を転載）
8 . 車両の取得に係る目的・必要性【 <u>車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
9 . 車両の取得に係る定量的な目標・効果【 <u>車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
（ 1 ）事業の目標
（ 2 ）事業の効果
10 . 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者【 <u>車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】
10 - 2 . 地域公共交通確保維持事業（車両減価償却費等国庫補助金部分）に要する費用の総額、負担者及びその負担額【 <u>車両減価償却費等国庫補助金を受けようとする場合のみ</u> 】

## 1 1 . 協議会の開催状況と主な議論

### < 飛島村地域公共交通会議（公共交通計画策定時）>

- ・平成 19 年 6 月 29 日（第 1 回） 交通会議設置、事業計画等の協議
- ・平成 19 年 10 月 22 日（第 2 回） 住民アンケート調査結果等の協議
- ・平成 20 年 1 月 29 日（第 3 回） 地域公共交通計画の協議・承認

### < 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会 >

#### （平成 20 年度：地域公共交通総合連携計画時）

- ・平成 20 年 6 月 20 日（第 1 回） 規約改正、事業計画の協議
- ・平成 20 年 10 月 23 日（第 2 回） 地域公共交通総合連携計画案の協議
- ・平成 20 年 12 月 4 日（第 3 回） 地域公共交通総合連携計画の承認
- ・平成 21 年 3 月 27 日（第 4 回） 活性化再生総合事業認定申請の協議

#### （平成 21 年度：実証実験 1 年目）

- ・平成 21 年 6 月 26 日（第 1 回） 事業計画の協議
- ・平成 22 年 1 月 22 日（第 2 回） 事業評価結果・実証実験事業変更案の協議
- ・平成 22 年 3 月 23 日（第 3 回） H22 年度事業計画・予算の協議

#### （平成 22 年度：実証実験 2 年目）

- ・平成 22 年 6 月 29 日（第 1 回） 海南病院通院支援タクシーの実証運行の協議
- ・平成 23 年 1 月 25 日（第 2 回） 事業評価結果・実証実験事業変更案の協議
- ・平成 23 年 3 月 24 日（第 3 回） H23 年度事業計画・予算の協議

#### （平成 23 年度：実証実験 3 年目）

##### 平成 23 年 6 月 14 日（第 1 回）

- ・飛島公共交通バス利用実績、検討委員会の協議状況、生活交通ネットワーク計画の協議。
- ・H22 年度の事業報告・収支決算についての議事（承認）

##### 平成 24 年 1 月 27 日（第 2 回）

- ・飛島公共バス利用実績、利用者アンケート調査、検討委員会の協議結果について協議。
- ・H24 年 4 月からの事業変更内容、活性化再生事業の事業評価について議事（承認）

##### 平成 24 年 3 月 28 日（第 3 回）

- ・協議会の役割について協議。
- ・H24 年度事業計画、生活交通ネットワーク計画の議事（承認）

法定協議以外にも、下部組織の専門委員会を別途設置し、協議を行っている。

### < 平成 23 年度の委員会の協議経過 >

#### 平成 23 年 6 月 10 日（第 1 回）

- ・コミュニティバスの検討の方向性についての協議

#### 平成 23 年 8 月 4 日（第 2 回）

- ・コミュニティバスの事業変更案についての協議

#### 平成 23 年 11 月 11 日（第 3 回）

- ・コミュニティバスの事業検討についての協議

#### 平成 23 年 12 月 16 日（第 4 回）

- ・コミュニティバスの事業検討についての協議・委員会としての承認
- 4 回の協議でコミバスの方向性を委員会として結論導出。協議会に報告。

## 12. 利用者等の意見の反映

### <平成20年度までの主な意見聴取>

住民意識調査（平成19年7～8月）：957票回収

- ・日常の交通行動実態
- ・新しい公共交通に対する意見聴取 等

企業ニーズ調査（平成18年度）：96社回収

- ・従業員の交通手段
- ・現状の公共交通に対する改善要望 等

主要企業11社に対しては追加的にヒアリング調査を実施

以上の意見より、「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定。実証運行に反映。

### <平成21年度の主な意見聴取>

利用者調査

- ・名港線利用者調査（平成21年9月）：64票
  - ・蟹江線利用者調査（平成21年9月）：122票
- 利用実態、サービス満足度、改善点について調査を実施

住民ニーズ調査

- ・老人クラブ加入者調査（平成21年9月）：429票
  - ・飛島村在住者調査（平成21年10月）：308票
  - ・バスまつり来場者調査（平成21年10月）：77票
- 利用実態、利用しない理由、改善要望等について確認

以上の意見より、蟹江線の最終便の増便、蟹江線・名港線のダイヤの一部改正、コミュニティバスの大幅な改善を検討。海南病院通院支援タクシーの運行を検討

### <平成22年度の主な意見聴取>

利用者調査

- ・名港線利用者調査（平成22年9月）：118票
  - ・蟹江線利用者調査（平成22年9月）：154票
- 利用実態、サービス満足度、改善点について調査を実施

住民・企業ニーズ調査

- ・住民意識調査（平成22年8月）：622票
  - ・事業所意識調査（平成22年9月）：186票
- 地域交通の改善要望等について確認。

愛知自動車整備専門学校からの要望：バス停設置

以上の意見より、蟹江線・名港線のダイヤの一部改正、専門学校前のバス停留所増設、海南病院通院支援タクシーの事業改善（区域運行化）を行う。コミュニティバスについては、継続検討を確認。

### <平成23年度の主な意見聴取>

利用者調査

- ・名港線利用者調査（平成22年10月）：99票
  - ・蟹江線利用者調査（平成22年10月）：135票
  - ・コミュニティバス利用者調査（平成22年10月）：8票
  - ・老人クラブとの意見交換会（平成22年8月）
- 利用実態、サービス満足度、改善点について調査を実施

以上の意見より、蟹江線の休日ダイヤの改正、名港線バス停移設海南病院通院支援タクシーの停留所増設等対応を行う。コミュニティバスについては、専門委員会にて対応。

13. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	愛知県地域振興部交通対策課
関係市区町村	名古屋市総務局企画部 弥富市総務部 蟹江町政策推進室
交通事業者・交通施設管理者等	国土交通省中部整備局名古屋港湾事務所 三重交通株式会社 名古屋近鉄タクシー株式会社 社団法人愛知県バス協会 愛知県交通運輸産業労働組合協議会 愛知県海部建設事務所維持管理課 愛知県港警察署交通課 愛知県名古屋水上警察署地域交通課 愛知県蟹江警察署交通課 名古屋港管理組合企画調整室・港営部
地方運輸局	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局
その他協議会が必要と認める者	名古屋産業大学大学院教授 飛島村議会議長 飛島村区長会長 名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会 偕行会リハビリテーション病院

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 愛知県海部郡飛島村竹之郷三丁目1番地

(所属) 総務部企画課

(氏名) 羽佐田 里美

(電話) 0567-52-1231

(e-mail) tb-kikaku@vill.tobishima.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

都道府県 (市区町村)	補助対象事業者名	補助対象系統数	確保維持事業に要する国庫補助額(千円)
飛島村	三重交通株式会社	1系統	



< 路線図 >

- ・ 地域内フィーダーシステムの要件（地域間交通ネットワークと接続）

コミュニティバス：地域間幹線系統（蟹江線）とバス停飛島村役場、近鉄蟹江駅前にて接続

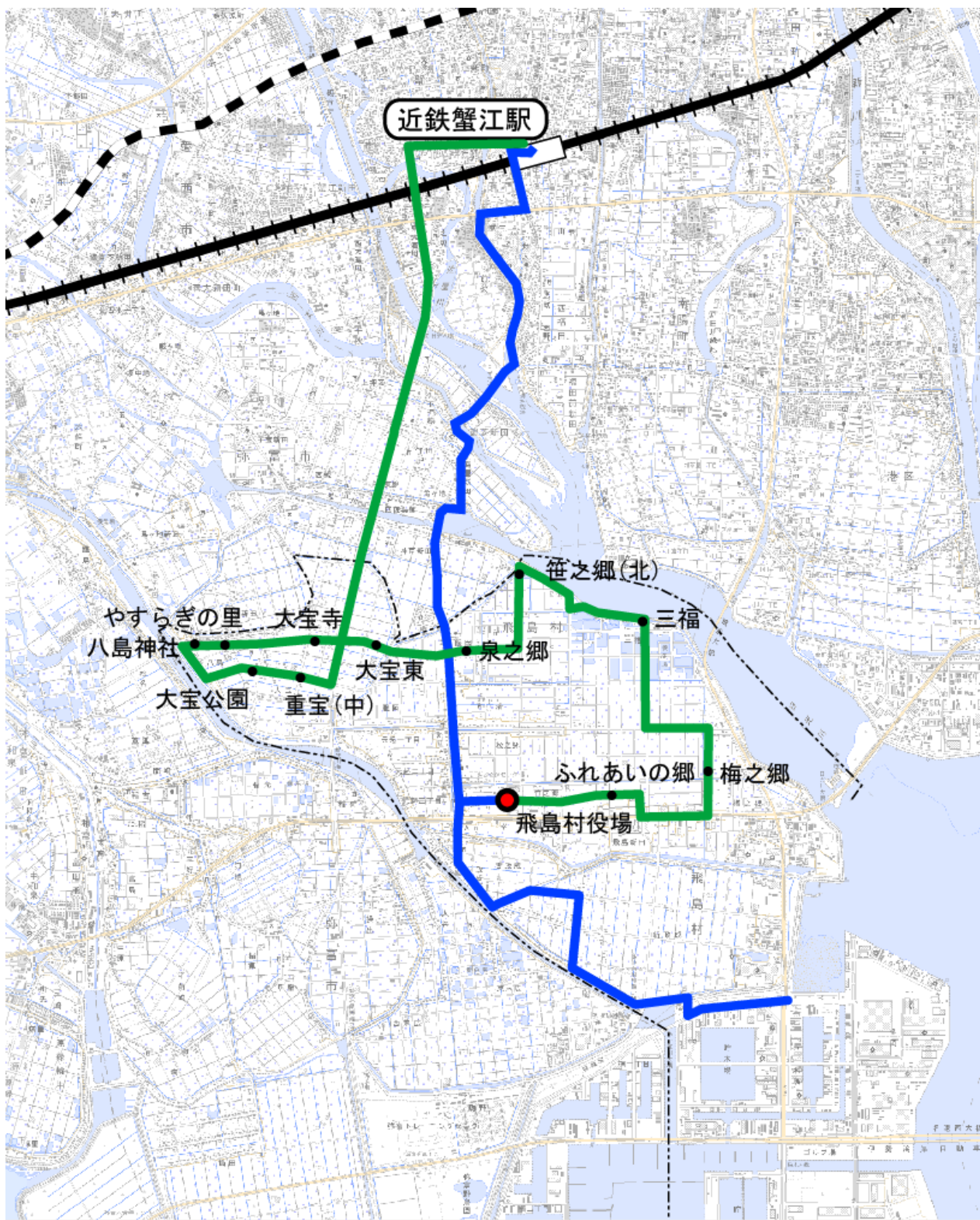


表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域内フィーダー系統(乗合バス型運行)用)

事業者名	三重交通株式会社
------	----------

平成24年度分 (H24.4~9)

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度の 損益状況	乗 合 バ ス 事 業		自 家 用 有 償 事 業			
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円	
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	km				経常収支率	%

2. キロ当たり補助対象経常費用及び収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 ロ÷ハ=ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれが少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
東海				

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック名	申請 番号	運行 系統名	運行系統			計画運行回数	系統キロ程	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 市区町村外乗入 部分のキロ程	補助ブロック外乗り 入れ部分及び同一 補助ブロック市区町 村外乗り入れ部分 以外のキロ程の比 率 チ - (リ + ヌ) ÷ チ = ル	計画実車走行 キロ ヲ	
			起点	主な 経由地	終点							計画運行回数
東海	第1号	飛島 コミュニティバス	飛島村 役場	ふれあいの郷 八島神社	近鉄 蟹江駅前	183 日	1,192 回	往 18.0 Km (平均) 復 18.0 Km	往 Km (平均) 復 Km	往 Km (平均) 復 Km	% 100.000%	21,456.0 Km
計		1系統						往 18.0 Km 復 18.0 Km	往 Km 復 Km	往 Km 復 Km		21,456.0 Km

補助ブ ロック名	申請 番号	補助対象 経常費用 の見込額	補助対象 系統のキロ 当たり 経常収益 (前々年度の実績額)	補助対象 系統の経常収益の 見込額	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額	補助対象経費 の限度額	ヨ又はタのうちいず れが少ないほうの額	レのうち補助ブロック外乗入 部分及び同一補助ブロック 市区町村外乗入部分以外 に係るもの	補助対象経費	補助対象経費の1/2	国庫補助上限額	国庫補助金 内定申請額 (ネ又はナのうちい ずれが少ないほうの額)
		ヘ×ラ以下の額:ワ	ト	ト×ラ以上の額:カ	ワ - カ=ヨ	ワ×9/20=タ	レ	レ×ル=ソ	ツ	ツ×1/2=ネ	ナ	ラ
東海	第1号	円	円	円	円	円	円	円	千円	千円		
計		円	円	円	円	円	円	円	千円	千円	千円	千円

補助ブロック名	申請番号	経常収益から経常費用を控除した額 ニ×ラ・カ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム・ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合								
				都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的概要
				負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
東海	第1号	円	円	/	/	/	/	/	/	/	/	
計		円	円	円	%	円	0.0 %	円	%	円	%	

(1) 記載要領

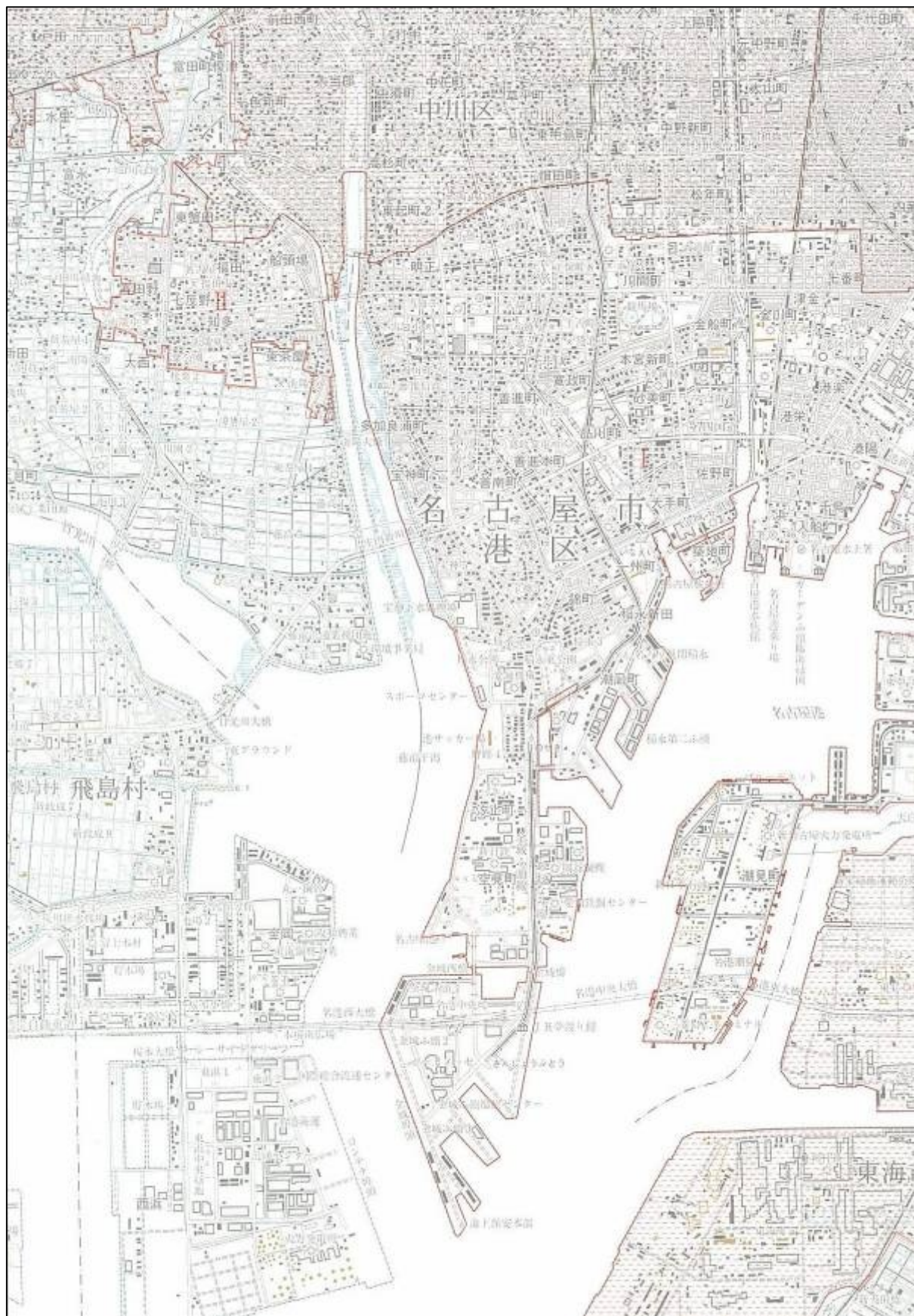
- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表1(附則11項の適用を受ける事業者にあつては別表2)の名称を記載すること。
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況を損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 申請番号は、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局長が通知した数値によること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 「系統キロ程」、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」、「都道府県外乗入部分のキロ程」及び「他路線との競合部分に係るキロ程」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
- 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程へ - 補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ) - 同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ程を記載すること。
- 「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率(ヲ)」については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 「補助対象経費」の欄は、(ネ)(平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「国庫補助金内定申請額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。

(2) 添付書類

- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類
- 様式第5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)



地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要資料  
資料1：飛島村（名古屋市港区）における人口集中地区





# 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要資料

資料2：フィーダー路線でカバーする交通不便地域（バス停留所等からの半径1km圏域外集落）

