

飛島公共交通バス検討委員会での協議結果

コミュニティバス等の対応について

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

また、住民代表の意見を確認するため「住民検討会」も実施している。

協議経過と協議結果を示す。

(1) 協議経過

組織	回数	日時	協議内容
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

(2) 蟹江線の対応(協議結果)

a. 分館 19 便(19:45) ~ 分館 22 便(22:00) までの増便要請

現状の運行状況

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

要請事項

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

対応の方向性

- ・増便する方向で対応(分館 18 便以前の時間調整もあせて行う)

b. 最終便分館 22 便以降の増便について

現状の運行状況

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

要請事項

- ・23:55 頃の最終便を増便できないか。

バス運行に係る検討会(9/27)での主な意見

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

対応の方向性

- ・増便しない。

c. 近鉄との接続について

要望事項

- ・近鉄との接続性を高めてほしい。

現状実態

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

バス運行に係る住民検討会(9/27)での主な意見

- ・特になし

対応の方向性

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

d . 遅延状況について

現状の遅延状況

- ・平成 25 年 8 月時の遅延状況について
 - 上り（飛島村 近鉄蟹江駅）方面：最大 7 分
 - 下り（近鉄蟹江駅 飛島村）方面：最大 8 分
- ・最大 7～8 分でも、日によって 1～2 分程度の遅れで運行できている。
（交差点での右折待機、踏切待機などにより遅延発生）

バス運行に係る住民検討会（9/27）での主な意見

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

対応の方向性

- ・現状のダイヤを踏襲

e . 蟹江 2 便（6：42）の小型車両の扱いについて

現状の運行状況

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

対応の方向性

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

f . 位置情報提供サービス（バスロケーションシステム）の扱いについて

これまで

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

バス運行に係る住民検討会（9/27）での主な意見

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

対応の方向性

- ・位置情報提供サービス（バスロケーションシステム）の導入は行わない。

(3) 名港線の対応 (協議結果)

a . 利用者数の減少要因について

現状の運行状況

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

状況把握

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

バス運行に係る住民検討会 (9/27) での主な意見

- ・ 特になし。

対応の方向性

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

b . 運賃設定について

現状の状況

- ・ 大人 : 500 円/回 (飛島ふ頭内での利用 200 円/回)

要請事項

- ・ 値下げができないか。

(参考) これまでの経緯

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

バス運行に係る住民検討会 (9/27) での主な意見

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

対応の方向性

- ・ 当初の事業目的・協議経緯をふまえ、現状の運賃を継続する。

(4) コミュニティバスの対応(協議結果)

a. コミュニティバスのこれまでの経過

【第1段階】

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

【第2段階】

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

その際、従来の蟹江線ではカバー出来ていなかった、蟹江線沿線から遠い地区の移動制約者の方に公共交通サービスを提供するため、昼間の蟹江線の空き車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、大幅な利用者増となっている。

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

【第4段階(平成23年4月以降)】

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

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

朝夕便の増便による村の負担金額の増加は、これまでの投入額の推移や利用者数の拡大見込み及びアンケートによる要望などと比較して、バランスを欠いている部分があると思われるため、事業費の拡大を招かない範囲で、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、平成24年度当時の判断であった。

平成25年度の状況：平成24年度の利用者数が減少した。また、フィーダー路線の補助金活用の中で、「第三者評価委員会」により収支率改善に対する指摘があり、事業改善の検討の必要性を確認した。

b. 協議の方向性

現状の運行状況

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

状況把握

- ・ H25 年 4～8 月期は対前年比で 10.8%の増加

三重交通ヒアリング調査結果（現状の利用実態について）

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

事業改善検討の必要性

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

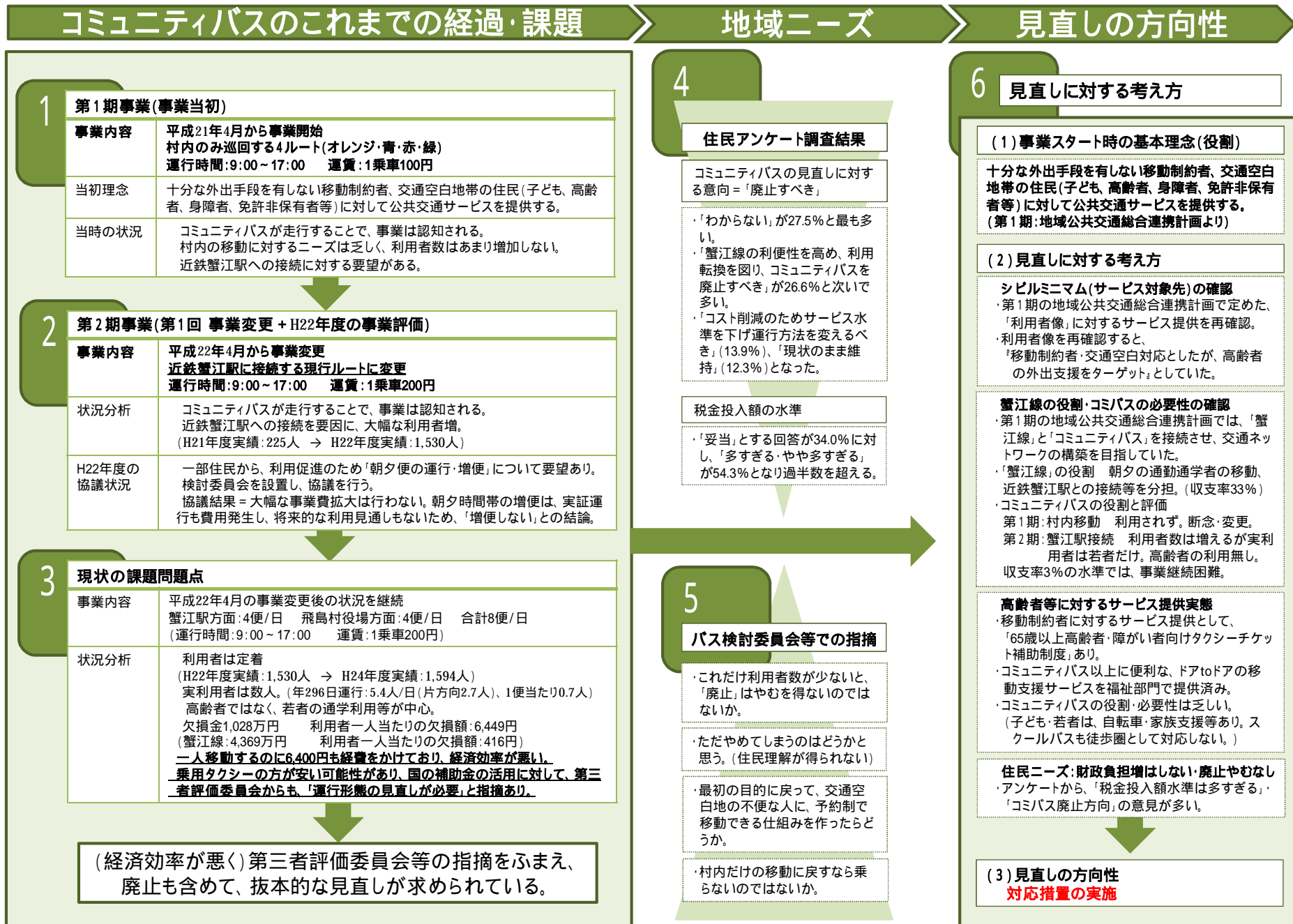
バス運行に係る住民検討会（9/27）での主な意見

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

対応の方向性

- ・ 概ね廃止も含めた対応措置の実施を確認。
蟹江線バス停留所に自転車駐輪所の設置等、対応策の実施の要請あり。

c. コミュニティバスのこれまでの経過・課題・地域ニーズをふまえた見直しの方向性 = 協議結果「廃止」



(5) 海南病院通院支援タクシーの対応 (協議結果)

タクシー停留所の増設について

現状の運行状況

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

状況把握

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

バス運行に係る住民検討会 (9/27) での主な意見

- ・ 高齢者は歩くのもつらいので、停留所の数は増やしてほしい。

対応の方向性

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