

平成25年度 地域公共交通確保維持に関する自己評価概要 (全体)

飛島村市地域公共交通 活性化再生法定協議会

平成19年6月1日設置 (地域公共交通会議)

幹線系統 平成24年6月25日NW計画策定

フィーダー系統 平成24年6月28日NW計画策定

協議会が目指す方向性 (Plan)

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。

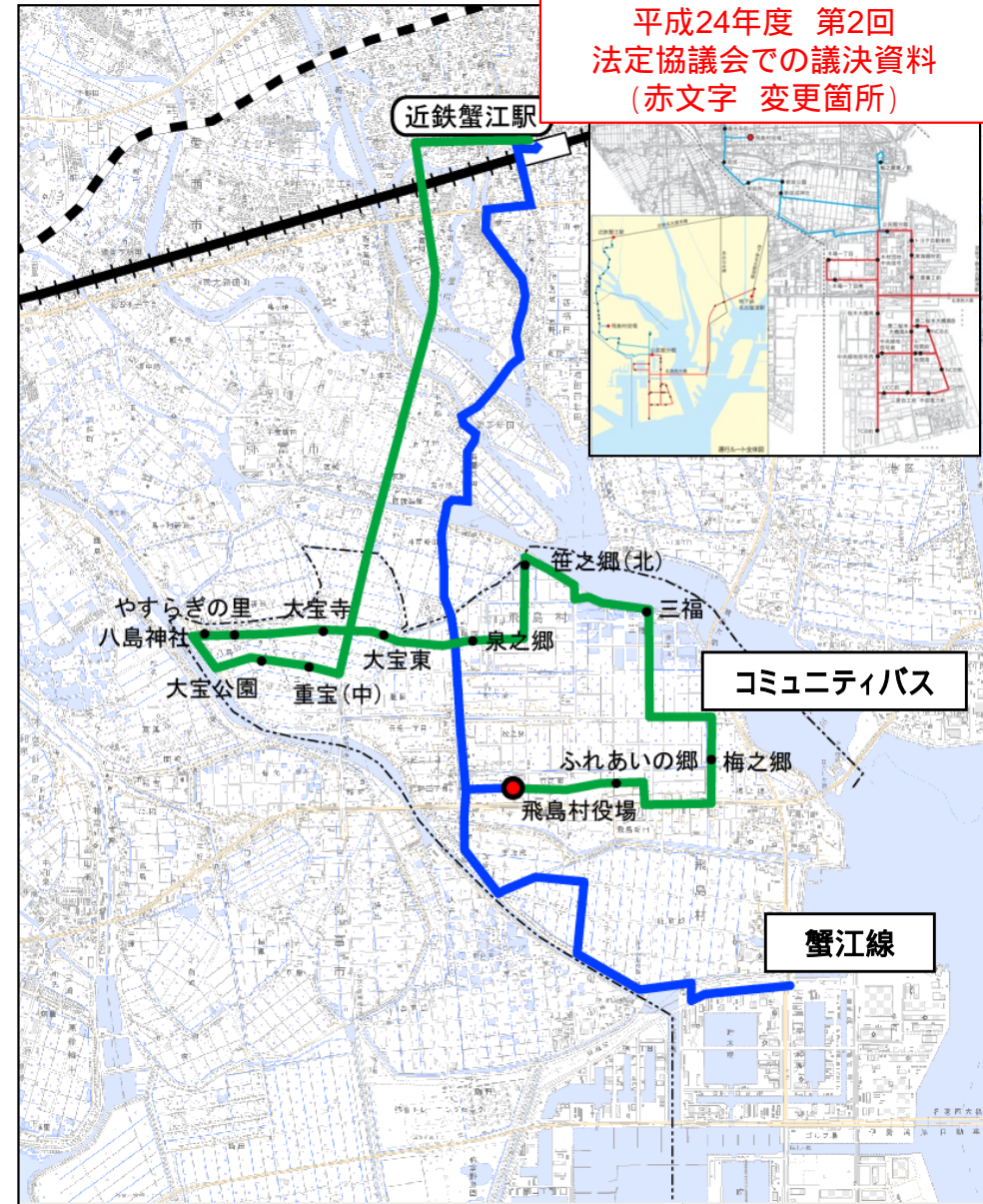
こうした問題解消を図るため、地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき平成20年12月に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成21年度より実証運行を開始している。

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(近鉄名古屋線・地下鉄名港線・あおなみ線)を「広域幹線系統」として、また鉄軌道の主要駅(近鉄名古屋線蟹江駅、地下鉄名港線名古屋港駅、あおなみ線稲永駅)に接続して定時定路線で運行する蟹江線・名港線を「地域間幹線系統」として、さらに、蟹江線・名港線に接続して、地域内をカバーするコミュニティバスを「地域内フィーダー系統」として位置付け、公共交通ネットワークを構築することで、公共交通の持続的確保と交通空白地の解消を目指している。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」として継続運行することが必要である。

平成25年3月27日
平成24年度 第2回
法定協議会での議決資料
(赤文字 変更箇所)



地域公共交通に関する具体的取り組み及びそのプロセス(Do)

これまでの取組

平成19年6月に飛島村地域公共交通会議を設置し、平成20年12月に「地域公共交通総合連携計画」を策定。

これまで三重交通により運行されていた路線バス「蟹江線(赤字欠損金を補填)」を幹線系として位置づけ、交通空白部分をコミュニティバスでカバーする計画を策定し、平成21年4月よりコミュニティバスの試行運行を開始する。

さらに、弥富市の総合病院までの公共交通確保に対する住民ニーズを反映し、当該計画で位置づけていた「海南病院通院支援タクシー(事前予約制乗合タクシー)」の試行運行を平成21年10月より開始する。

以降、定期的に協議会を開催し、事業見直しを行うと共に、平成23年の地域公共交通確保維持改善事業への転換を契機に、「蟹江線」を幹線系統、コミュニティバスをフィーダー系統とする「生活交通ネットワーク計画」を策定した。

平成25年度は、バス検討委員会を設置し、地域公共交通総合連携計画の見直しに向けた検討を開始した。

年月	取組内容
平成20年度	飛島村地域公共交通総合連携計画の策定
平成21年度(4/1～)	飛島公共交通バス・コミュニティバスを運行開始(実証実験)
平成21年度(10/1～)	海南病院通院支援タクシーを運行開始
平成22年度(10/1～)	コミュニティバスの運行ルートの見直し(近鉄蟹江駅接続)
平成22年度(10/1～)	飛島公共交通バス(蟹江線・名港線)の一部ダイヤ見直し
平成22年度(10/1～)	海南病院通院支援タクシーの区域運行化
平成23年度	実証実験(3カ年)をふまえた事業・協議会運営の見直し
平成23年度	地域公共交通確保維持改善事業への転換準備(生活交通ネットワーク計画案の策定等)

平成25年度の取組

策定した「生活交通ネットワーク計画」をもとに、幹線系統・フィーダー系統の事業を継続実施している。(H24年4月1日より本格運行化)

平成24年11月のイベントを活用して、事業成果のPR・広報活動を実施し、パネルの作成・バス便りの配付、要望把握のためのアンケート調査等を実施した。平成25年11月も同様にイベントにて広報活動を実施。

平成25年度は、地域公共交通総合連携計画の見直しのため、住民アンケート・利用者アンケート調査を実施した。

年月	取組内容
平成24年度 平成24年10～	各種PR・広報事業(4月老人クラブにて事業紹介、11月イベントにて広報等) 地域公共交通確保維持改善事業の開始(幹線・フィーダー系統) ・H24年度:H24.4～9 ・H25年度:H24.10～H25.9
平成24年11月・H25年11月 平成25年度	イベントを活用してPR・広報活動の実施(パネルによる広報、バス便り配付、要望調査) 住民向けアンケート調査(H25.9)、利用者向けアンケート調査(H26.2)に実施

地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価 (Check)

利用実態による評価

平成26年2月までの実績をもとに、H24～H25年度比較を行うと、幹線系統の蟹江線は微増、フィーダー系統のコミュニティバスは減少、乗合タクシーは増加している。

コミュニティバスは、対前年比2.0%の減少で、年間296日運行のため1日当たり5.5人(片方向2.8人、1便当たり0.7人)の利用となっており、利用者が固定化しているものと想定される。新たな利用者の掘り起こし等の対策が必要とされている。

利用者数による事業目標

ルート名	H23年度実績 (H23.4～H24.3)	H24年度実績 (H23.10～H24.9)	H25目標値	H25年度実績 (H24.10～H25.9)
コミバス	1,887人	1,674人	2,000人	1,641人 (対前年比2.0%減)

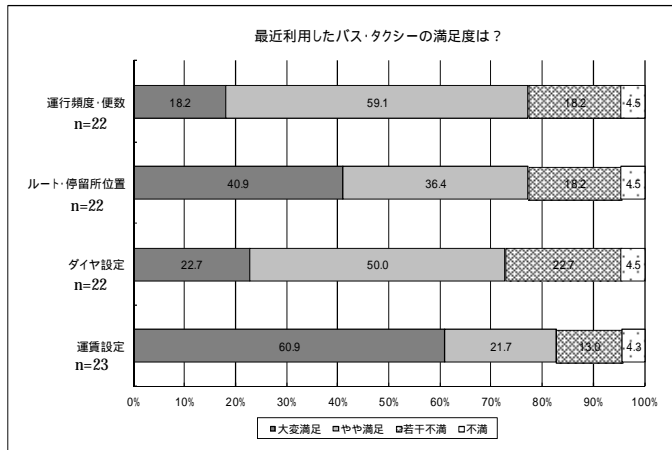
満足度評価

平成24年11月3日のイベント時のPRブース来訪者に対するアンケート調査を実施。(n = 35)

全ての指標で、満足(大変満足・やや満足)との回答が過半数を超えている。

過去(H23年10月調査)にもコミバス利用者調査を実施しており、その調査でも高い「満足度」が得られている。

現時点では、一定の満足度評価結果を得ていると判断している。



蟹江線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	
合計	85,831	95,988	102,361	104,904	101,846
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.4%
4～2月期				96,595	101,846

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)
10-9計	91,508	99,049	103,501	108,633	44,947
増加率		8.2%	4.5%	5.0%	

コミュニティバス利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
4月	32	88	158	119	159
5月	9	87	177	112	144
6月	27	109	215	148	121
7月	50	118	191	150	137
8月	15	144	126	118	156
9月	30	117	111	118	95
10月	7	137	153	117	132
11月	13	158	137	116	158
12月	10	132	148	169	120
1月	17	135	179	120	111
2月	5	144	170	142	137
3月	10	161	122	165	
合計	225	1,530	1,887	1,594	1,470
増加率		580.0%	23.3%	-15.5%	2.9%
4～2月期				1,429	1,470

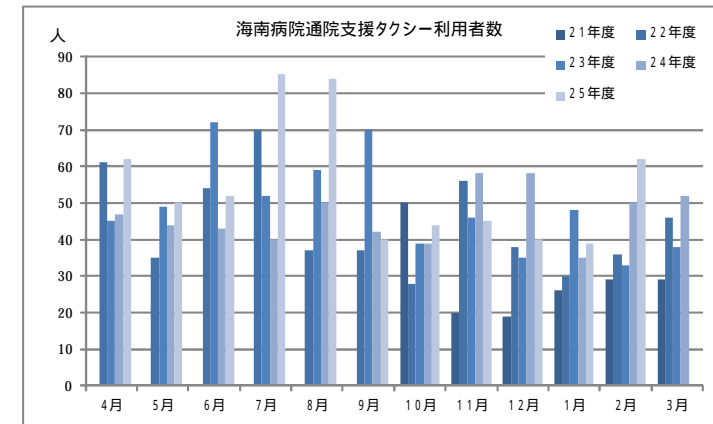
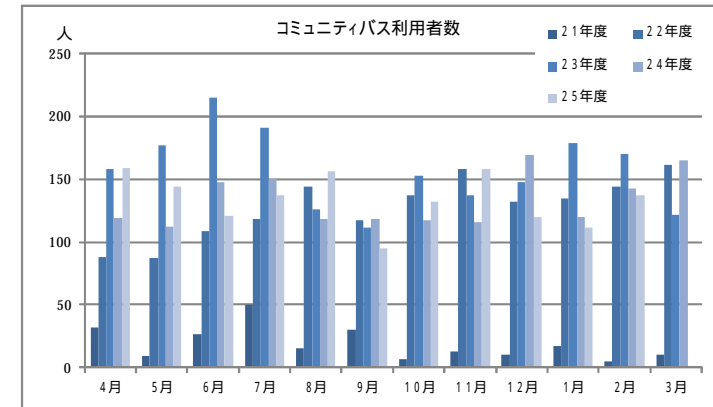
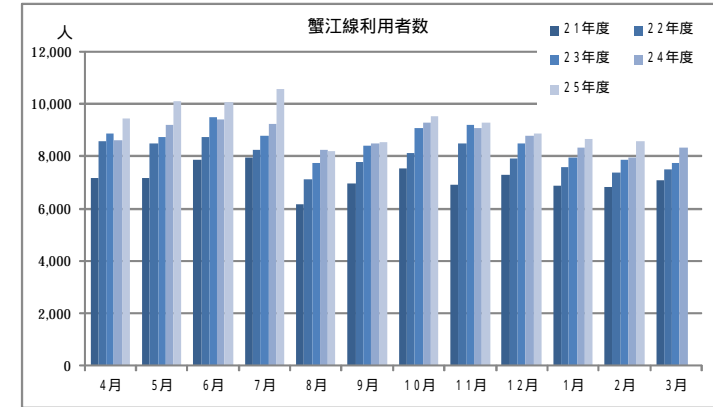
補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)
10-9計	725	1,845	1,674	1,641	658
増加率		154.5%	-9.3%	-2.0%	

海南病院通院支援タクシー利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
4月		61	45	47	62
5月		35	49	44	50
6月		54	72	43	52
7月		70	52	40	85
8月		37	59	50	84
9月		37	70	42	40
10月		50	28	39	44
11月		20	56	46	45
12月		19	38	35	40
1月		26	30	48	35
2月		29	36	33	50
3月		29	46	38	52
合計		173	528	586	558
増加率		205.2%	11.0%	-4.8%	19.2%
4～2月期				506	603

タクシー乗合率	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
運行回数	147	458	468	472	507
乗車率(人/回)	1,177	1,153	1,252	1,182	1,189

補助金評価	H22(21.10～)	H23(22.10～)	H24(23.10～)	H25(24.10～)	H26(25.10～)
10-9計	467	581	505	665	230
増加率		24.4%	-13.1%	31.7%	



自己評価から得られた課題とその対応(Action)

自己評価結果の総括(得られた課題)

- ・ネットワーク形成については、平成23年度に、法定協議会の下部組織として委員会を設置し、過去の住民・利用者アンケート調査結果や需要予測等の分析資料を基に、コミュニティバス等のネットワーク強化の必要性について集中協議を行い、結果としては新たな事業投資を招かない範囲で事業継続するという判断を行っている。
 - ・満足度評価から、提供しているサービス内容について一定以上の満足度を得られており、サービス水準としては問題がない。
 - ・利用者数の推移からみると、幹線系統の蟹江線は微増、フィーダー系統のコミュニティバスが減少傾向を示しており、利用者が固定化しているものと思われる。
- こうしたことから、利用者ではなく非利用者に対する現状のサービス内容の再評価を行い、新たな利用者の発掘が重要と判断している。

課題への対応1:新たな利用者発掘を意図した住民へのアプローチ(地域公共交通総合連携計画の計画期間満了を踏まえたニーズ把握を兼ねて)

- ・新たな利用者発掘のため、住民への働きかけを行う。具体的には、地域公共交通総合連携計画の平成25年度末の計画期間満了・更新に備えて、再度、住民へのアンケート調査を実施し、ニーズ把握に加えて、コミバスの状況報告を行い、利用促進のための意識啓発を行う。

課題への対応2:コミュニティバスの主要ターゲット層に対する集中的働きかけ

- ・フィーダー系統のコミュニティバス等の利用低迷を鑑み、新規利用者の開拓を行う。主要ターゲット層である老人クラブに対して、毎月行われている会合に出向き、バス・タクシーの使い方(時刻表の見方、運賃支払い・予約方法等)や利用例を示すなどの利用促進策の強化を図る。

アピールポイント(特に工夫した点)

広報活動の継続実施

- ・平成21年のコミュニティバスの事業開始時から毎年「時刻表」を作成し全戸配布している。
- ・平成22年10月等の事業見直し時にも改定版を作成し全戸配付を行う。
- ・平成24年11月のイベント開催時には、広報ブースを設置し、パネル展示・バス便りの配付等PR活動を行うと共に、要望把握のためのアンケート調査を行う(写真参照)。
- ・平成25年11月にも継続してイベント開催時に広報活動を実施。

メインターゲットである高齢者層へのアプローチ=老人クラブとの定期的な意見交換の実施

- ・コミュニティバスのメインターゲットである高齢者層への利用促進・要望把握のため、これまで定期的にPR活動や要望把握を行っている。
 - ・平成21年9月はクラブ会員向けアンケート調査、平成23年8月は例会にて周知活動・要望把握を行う。
 - ・平成24年4月には、老人クラブの例会にて、乗合タクシー等の利用方法の紹介を行う。
 - ・平成25年度も老人クラブの例会にて、乗合タクシーの停留所位置の相談・PR活動を実施。
- 平成25年度は「バス検討委員会」を設置し、コミュニティバスの見直しについて集中討議を実施

