

■ 飛島コミュニティバス運行計画書（案）

目 次

1．はじめに	1
2．飛島コミュニティバスに関する課題問題点・住民要望	2
(1) 村民にとっては飛島バス・三重交通長島温泉線は利用できない	2
(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	2
(3) 住民アンケート調査にみる要望（住民ニーズへの対応）	2
(4) 高齢者の意向（老人クラブへのヒアリング）	3
3．飛島村におけるコミュニティバスの構築方針	5
4．飛島コミュニティバスの運行計画（案）	7
(1) 利用者像の設定	7
(2) 運行ルート設定の考え方	8
(3) 運行時間・運行回数	9
(4) バス停位置	9
(5) 使用車両・投入台数	10
(6) 運賃設定	11
(7) 運行主体	11
5．その他関連事業	12
(1) 海南病院への通院対応：海南病院通院支援タクシーの新規事業化	12
(2) 通勤通学者への対応：蟹江線による対応	12
(3) 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	12
(4) 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	12
(5) 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	13
6．利用促進策	13
(1) 実証運行の実施	13
(2) サポーター制度の導入検討	13
(3) 広告事業の導入検討	13
(4) 広報活動	13
(5) 実験期間中の利用促進策（料金の減免措置等）	13
7．PDCA サイクルの構築（定期的な事業見直し）	14
(1) PDCA の考え方	14
(2) プロセスフロー	14
8．事業予測（利用者数・事業費）について	16
(1) 利用者数予測	16
(2) 事業費予測	18
9．飛島コミュニティバスの実現に向けて	19
■ 関連資料	20
1．運行ルート案	20
2．飛島村コミュニティバス検討委員会設置要綱	25
3．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）	27

１．はじめに

○飛島村地域公共交通計画をふまえたコミュニティバス運行計画の策定

飛島村では、平成 19 年 6 月に道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を設置し、地域の公共交通ネットワークの再構築に向けて、平成 20 年 1 月に「飛島村地域公共交通計画」を策定した。

当該計画において、第 1 章「飛島村における公共交通の現状」、第 2 章「住民意向」、第 3 章「企業意向」として、現状と住民・企業のニーズを把握し、第 4 章「現状の課題と対応方針」として、課題と公共交通（バス）の構築方針をとりまとめている。

また、第 5 章「新しい飛島村公共交通（バス）の運行イメージ」として、飛島村公共交通バス（近鉄蟹江駅～臨海部～名古屋港）の路線バスと、飛島コミュニティバスについてその運行計画の骨子をとりまとめている。

当該「飛島コミュニティバス運行計画書」は、この「飛島村地域公共交通計画」をふまえ、第 5 章の内容をより具体化した、『飛島コミュニティバス』の運行計画を定めたものである。

○活性化再生法をふまえた対応

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は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」と言う）」を設置し、「地域公共交通総合連携計画」を平成 20 年度に策定し、「飛島公共交通バス」及び「コミュニティバス」の運行、関連事業の推進を図る。

また、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、コミュニティバスのあり方及び先的な運行検討を専門的に協議する、「飛島村コミュニティバス検討委員会」を設置し、当該『飛島コミュニティバス運行計画書』をとりまとめた。

< 参考：飛島村コミュニティバス検討委員会における検討経過 >

日時	検討内容
平成 20 年 7 月 10 日	○ 飛島村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 ○ コミュニティバスに関連する施策実施状況について ○ 考えられるコミュニティバス検討案について
平成 20 年 8 月 28 日	○ 先進地事例調査「大口町の取組視察」 ○ 飛島コミュニティバス運行計画案について
平成 20 年 9 月 10 日	○ 飛島コミュニティバス運行計画について

２．飛島コミュニティバスに関する課題問題点・住民要望

住民アンケート調査や平成 19 年度に取りまとめた「飛島村地域公共交通計画」、関係者へのヒアリング等により、飛島コミュニティバスに関する課題問題点と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・三重交通長島温泉線は利用できない

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、南桑名から名古屋バスセンターをつなぐ「三重交通長島温泉線」の 3 ルートがある。

「飛島バス」は臨海部のみの運行で、飛島村に居住する住民利用は馴染まない。

また、三重交通長島温泉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 4 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、通過する一部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 歳以上の高齢者で「敬老センター」までの利用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、海南病院の通院手段は当該コミュニティバス事業と別に事業化を検討する。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）

新しいバス利用の目的への対応：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事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

「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。

(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べき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、それにあわせる。 ・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思ったが、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。

3. 飛島村におけるコミュニティバスの構築方針

平成 19 年度に取りまとめた「飛島村地域公共交通計画」において、飛島村における地域公共交通（バス）の基本目標は下記のように設定している。

飛島コミュニティバスの構築に当たり、この基本目標を達成するための基本方針を設定した。

【基本目標：飛島村における地域公共交通の将来イメージ】

住民の「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。



【基本目標を達成するための基本方針】

○住民の生活の足を確保した「便利で安全な暮らし」の提供

飛島村の住民の生活の足は、「自家用車」が中心となっている。そのため、飛島村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した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、自動車運転を控えようとしている高齢者等で、かつ、福祉施策支援対象とはならない移動制約者等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、村内の行動に限らず、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

圏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。

4. 飛島コミュニティバスの運行計画（案）

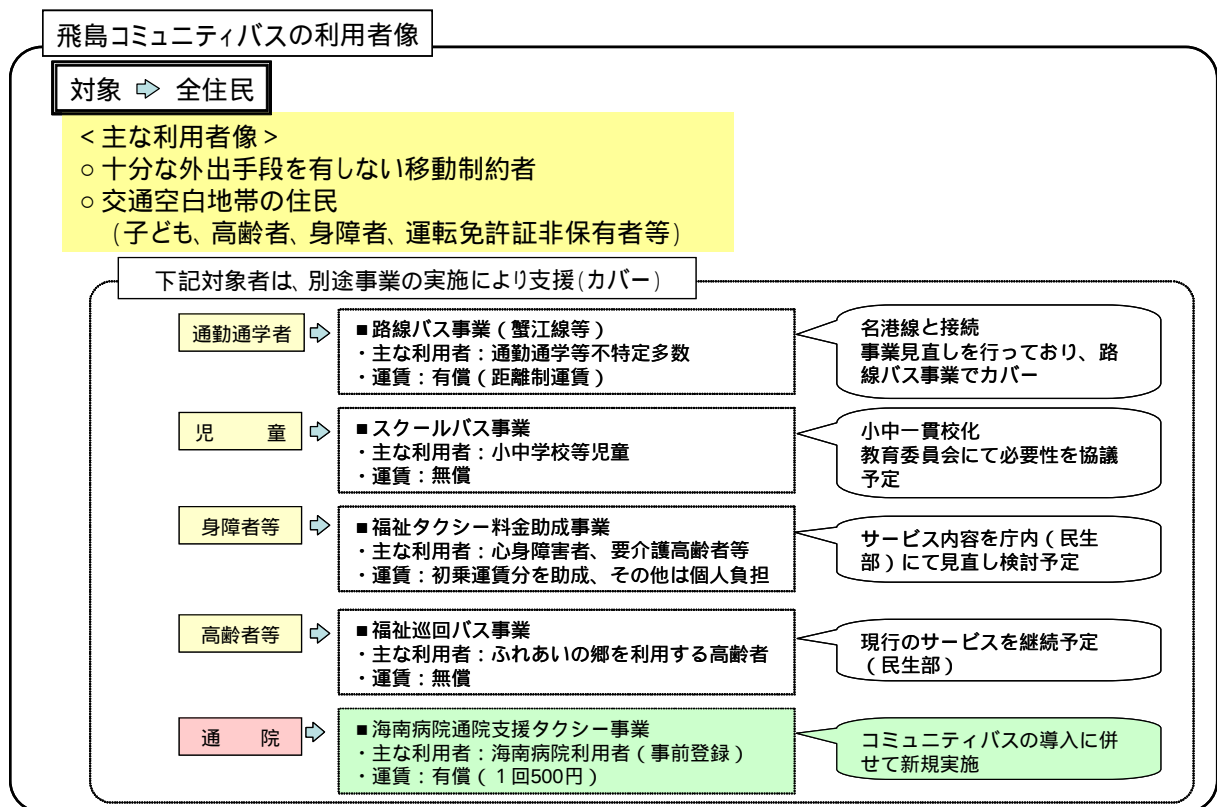
（１）利用者像の設定

基本方針に示すように、既存の蟹江線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）



(2) 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。

○ 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。

○ 蟹江線との接続・バス交通ネットワークの構築

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指定し、オレンジルート及び青ルートの運行は月・水・金曜日、赤ルート及び緑ルートの運行は火・木・土曜日として設定し、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。

○ 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。

○ 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(冗長的にならない)1方向約30分で到達できる運行ルートの設定を行う。

(3) 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。

運行時間帯は、乗務員の拘束時間による運行経費の増大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設定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

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。

(4) 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、バス停の設置については、道路管理者及び交通管理者と十分協議し、下記設置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

(5) 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」



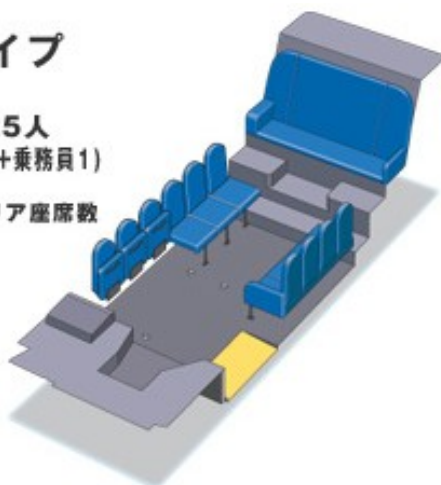
資料：日野自動車 HP (<http://www.hino.co.jp/poncho/concept/index.html>) より

○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

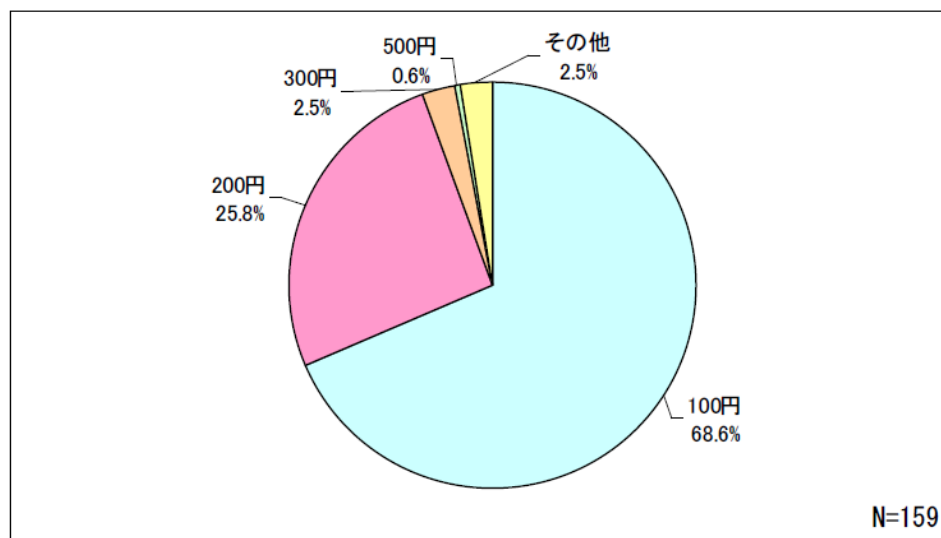
(6) 運賃設定

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 100 円の有償運送とする。

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。

(参考) 中部運輸局管内のコミュニティバスにおける定額運賃の内訳実態 (2007 年)

- ・ 定額運賃で最も多いのが、ワンコインである「100 円」運賃で、全体の 68.6%を占めている。
- ・ 次いで「200 円」が 25.8%、「300 円」が 2.5%となっている。



※同一のルートで複数の基本運賃制度がある場合は、個別にカウントしている。

資料：中部運輸局「中部におけるコミュニティバスの現状と課題」(平成 19 年 9 月 28 日)より

(7) 運行主体

飛島コミュニティバスについては、以下のような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。

○安全性の確保

安全面での信頼性を担保する点から、道路運送法第 4 条事業者に委託した場合は、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である。

５．その他関連事業

（１）海南病院への通院対応：海南病院通院支援タクシーの新規事業化

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。海南病院への通院対応としては、予約（デマンド）制の有償乗合タクシー事業を運行する。

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、役場及び東西南北の主要なバス停を起点とし、往路並びに復路とも定時出発とする。また、運行時間は月曜日から土曜日までの午前８時から午後４時までとし、利用料金は１乗車５００円とする。

なお、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。

（２）通勤通学者への対応：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、通勤対象者のほとんどは、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に利便性の高い自動車を利用する。そのため、移動制約者として支援する必要性・優先性は低い。

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性は低い。

以上より、通勤通学者は、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。

（３）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

小中学校等の児童・生徒については、小中一貫校化が進められており、教育委員会においてスクールバスの導入の必要性を協議する予定である。

また、登下校の時間に合わせ、対象者の居住地と学校とを最優先に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、特に夕刻の下校時とコミュニティバスの運行ニーズとは相容れない状況が想起される。

以上より、小中学校の児童・生徒のスクールバス利用は基本的に想定しない。

（４）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。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。

当該サービス利用者が希望する発着地までの交通手段が確保できるタクシー料金助成が

あれば、飛島コミュニティバスに転換するとは考えづらい。

以上より、心身障害者・要介護高齢者の利用は基本的に想定しない。

(5) 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。飛島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。

6 . 利用促進策

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。

(1) 実証運行の実施

事業投資規模に応じた期待される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。

(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・寄付金だけではなく、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、住民説明会等を実施し、広く住民に対する PR 活動を行う。

(5) 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）。

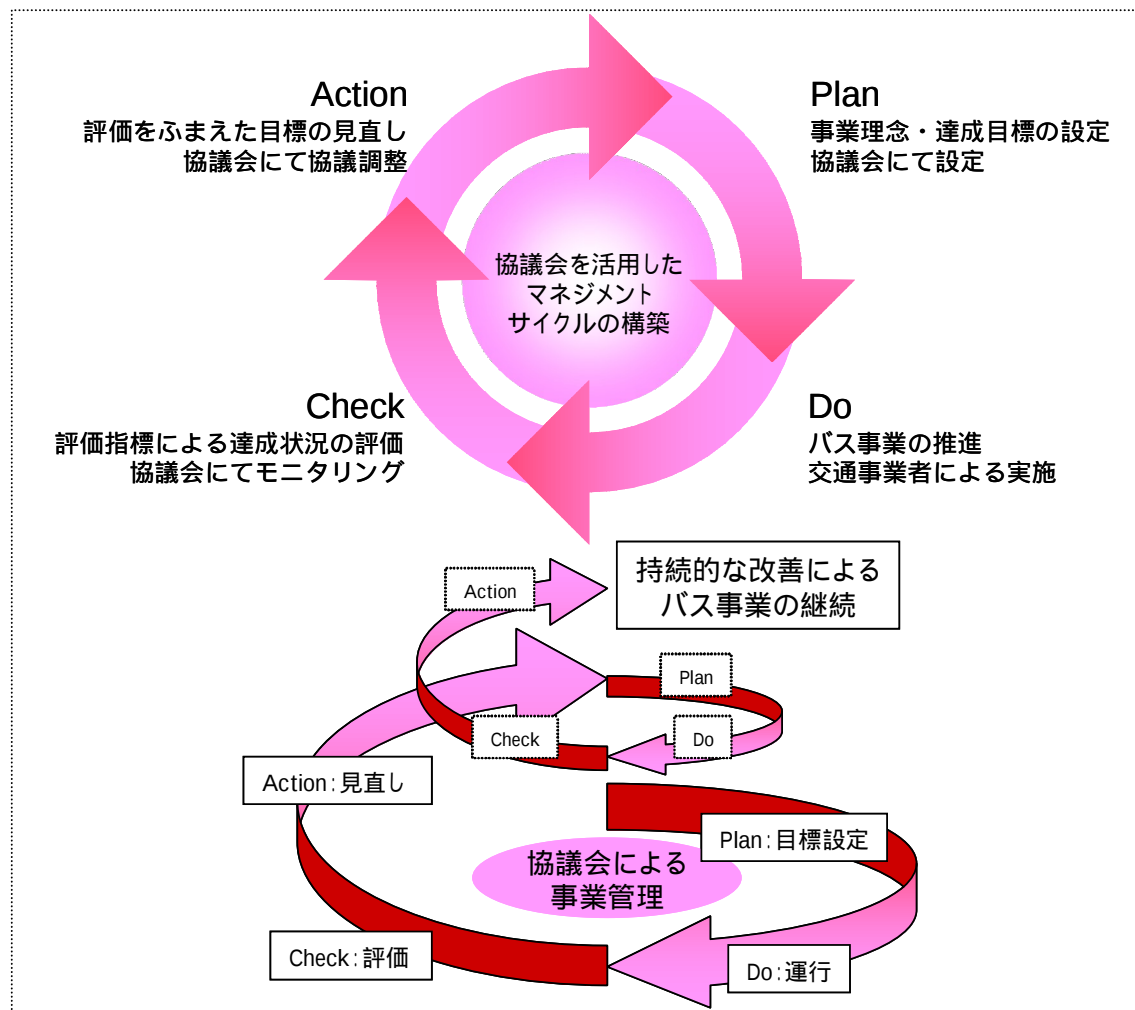
なお、それ以降は、高齢者、身障者等を対象とした具体的な利用促進策について、コミュニティバス検討委員会で協議検討したうえで設定する。

7. PDCA サイクルの構築（定期的な事業見直し）

（１）PDCA の考え方

飛島コミュニティバスの事業性を逐次評価し、事業の継続性や、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、飛島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の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）し、事前に設定した評価指標を用いてバス事業を評価（Check）し、評価結果をふまえた運行内容の見直し（Action）を行う。

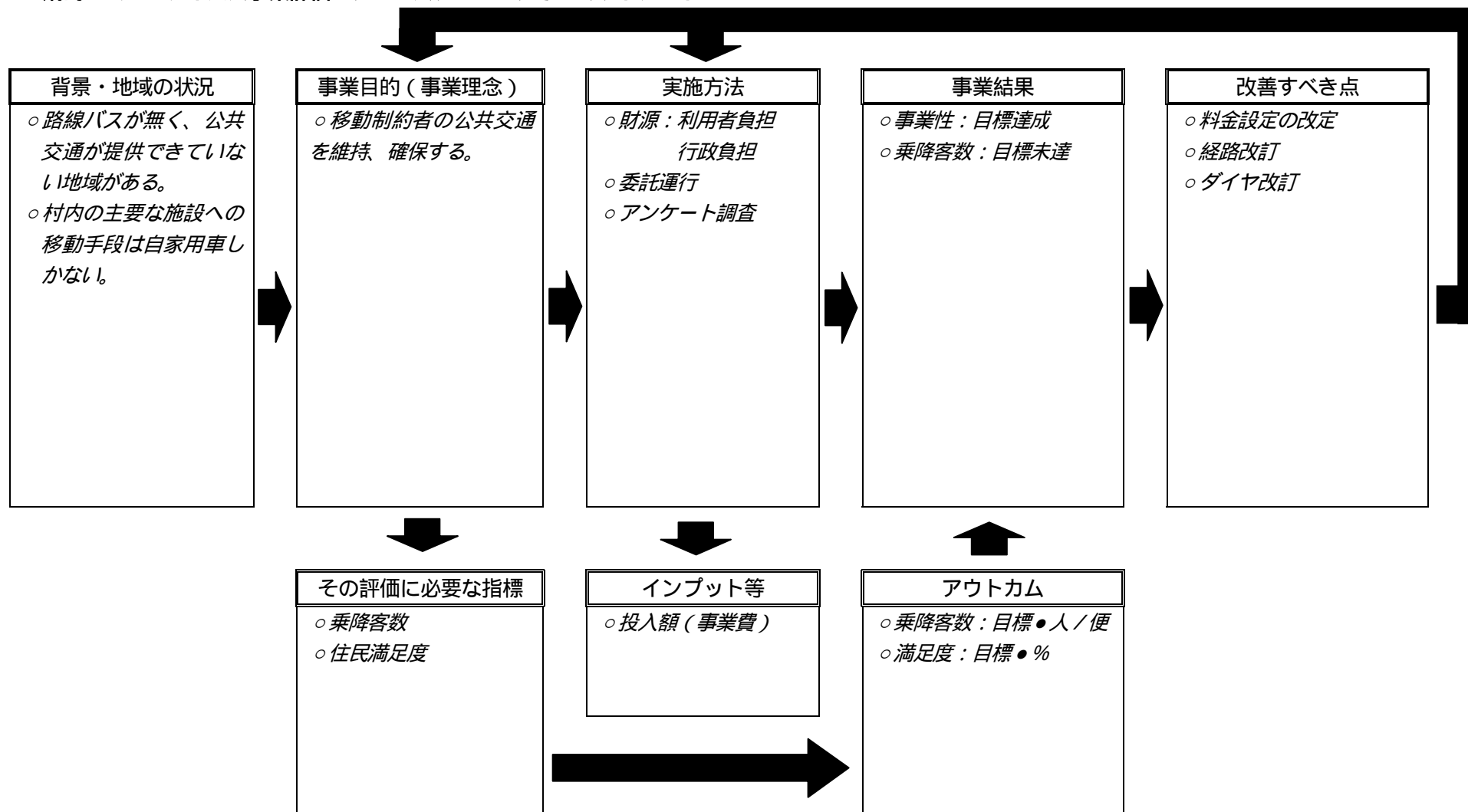


（２）プロセスフロー

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事業目的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毎年法定協議会にて作成しながらPDCAを行う。

■ 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

８．事業予測（利用者数・事業費）について

（１）利用者数予測

飛島コミュニティバスの主な利用者像は、高齢者でかつ自動車を運転しない自動車免許証の非保有者である。

飛島村の年齢別人口と自動車運転免許証の保有状況は下記の通り。

2008 年 7 月 1 日の住民基本台帳（年齢別）

住民基本台帳人口

H20.7.1

年齢区分	総数	男	女
0 ～ 4	202	107	95
5 ～ 9	176	83	93
10 ～ 14	182	97	85
15 ～ 19	230	108	122
20 ～ 24	269	139	130
25 ～ 29	223	122	101
30 ～ 34	292	141	151
35 ～ 39	283	163	120
40 ～ 44	233	112	121
45 ～ 49	277	128	149
50 ～ 54	308	169	139
55 ～ 59	385	192	193
60 ～ 64	363	192	171
65 ～ 69	243	127	116
70 ～ 74	259	122	137
75 ～ 79	240	107	133
80 ～ 84	173	70	103
85 ～ 89	98	30	68
90 ～ 94	42	9	33
95 ～ 99	17	3	14
100 ～ 104	3	0	3
合計	4,498	2,221	2,277

飛島村運転免許証所有者	H20.7.2	保有率
免許人口	3,275	88%
内 65 歳以上 ～ 75 歳未満	408	81%
内 75 歳以上	213	37%

0 歳 ～ 19 歳人口を除いた人口で除した

資料：住民基本台帳（2008 年 7 月 1 日）

利用者見込み（推計値）

65 歳から 89 歳までで免許を保有していない非保有者数は、全体で約 400 人存在する。

これら非保有者が通院や買い物等に外出する割合を週 2 日程度と想定し、かつ、老人クラブへのヒアリング等から見込み利用者数を推計した。

事業当初からこれら見込み利用者が利用するわけではないため、当初・目標という 2 段階での数値算定を行っている。

1 日の運行本数を 8 便と想定し、年間 293 日の運行本数 2,344 便 / 年から 1 便当たりの利用者数を想定すると、当初約 5 人 / 便、目標値として 10 人 / 便と算定できる。

免許をもっていない人		総数
65 歳 ~ 75 歳未満		94
75 歳 ~ 89 歳未満		298
小計	人	392

外出する頻度		総数
買物は週 1 ~ 2 日が多い		
病院は週 1 ~ 2 日が多い		
→ 男女とも週 2 日利用想定	人回 / 年	40,762

実際のバス利用率（見込み）		総数
→ 当初（約 3 割）	人回 / 年	12,228
→ 目標（定着後 6 割）	人回 / 年	24,457

1 日の運行本数		総数
8 便 / 日 日曜運休	便 / 年	2,344

1 便当たりの利用者数		総数
→ 当初（約 3 割）	人 / 便	5.2
→ 目標（定着後 6 割）	人 / 便	10.4

(2) 事業費予測

中部運輸局管内におけるコミュニティバス事業の一人1回当たりの輸送コストを見ると、平均 673 円となっている。

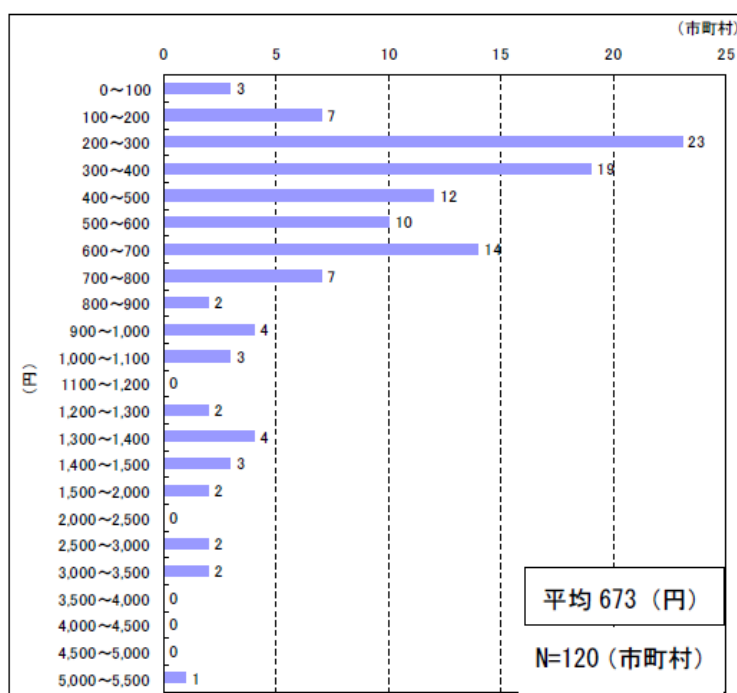
この根拠となっている輸送人員は実績値である。

前述の飛島コミュニティバスの輸送人員は見込み値であることから、事業費予測で用いる利用者数は、当初利用者（約 12,000 人）を用いることとし、これにより、

673 円/人・回 × 12,000 人 800 万円程度と想定した。

○ 中部運輸局管内のコミュニティバスにおける一人1回当たりの輸送コスト

- ・ 1 人を 1 回輸送するのに発生する経費の負担額の合計は平均で 673 円となっている。
- ・ 最も低い市町村で 16 円/人・回、最も高い市町村で 5,370 円/人・回とその差には大きな開きがある。なお、最も多いのは 200 円～300 円の間となっている。



資料：中部運輸局「中部におけるコミュニティバスの現状と課題」(平成 19 年 9 月 28 日)より

9．飛島コミュニティバスの実現に向けて

飛島コミュニティバスの実現に向けて、留意すべき事項についてとりまとめた。

○実証運行の実施

飛島コミュニティバスは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通総合連携計画で位置づけ、国の支援制度「地域公共交通活性化再生・総合事業」の活用を想定する。

これにより、当初3年間は実証運行として位置づけ、事業目的に応じた利用がなされているかモニタリングし、事業の継続必要性の確認、事業改善の実施を想定する。

○PDCAの実施

前述しているように当該飛島コミュニティバスについては、PDCA サイクルを構築し、定期的な事業見直しを行う。当該PDCAは、法定協議会によって管理することとする。

これにより、運行ルート、バス停位置、運賃設定等の運行内容については、利用者ニーズや事業性等から必要に応じて見直しを図ることとする。

○飛島コミュニティバスの事業効果の情報発信による「マイバス」意識の向上

飛島コミュニティバスの事業効果は、実際の利用者の利便性だけではなく、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。

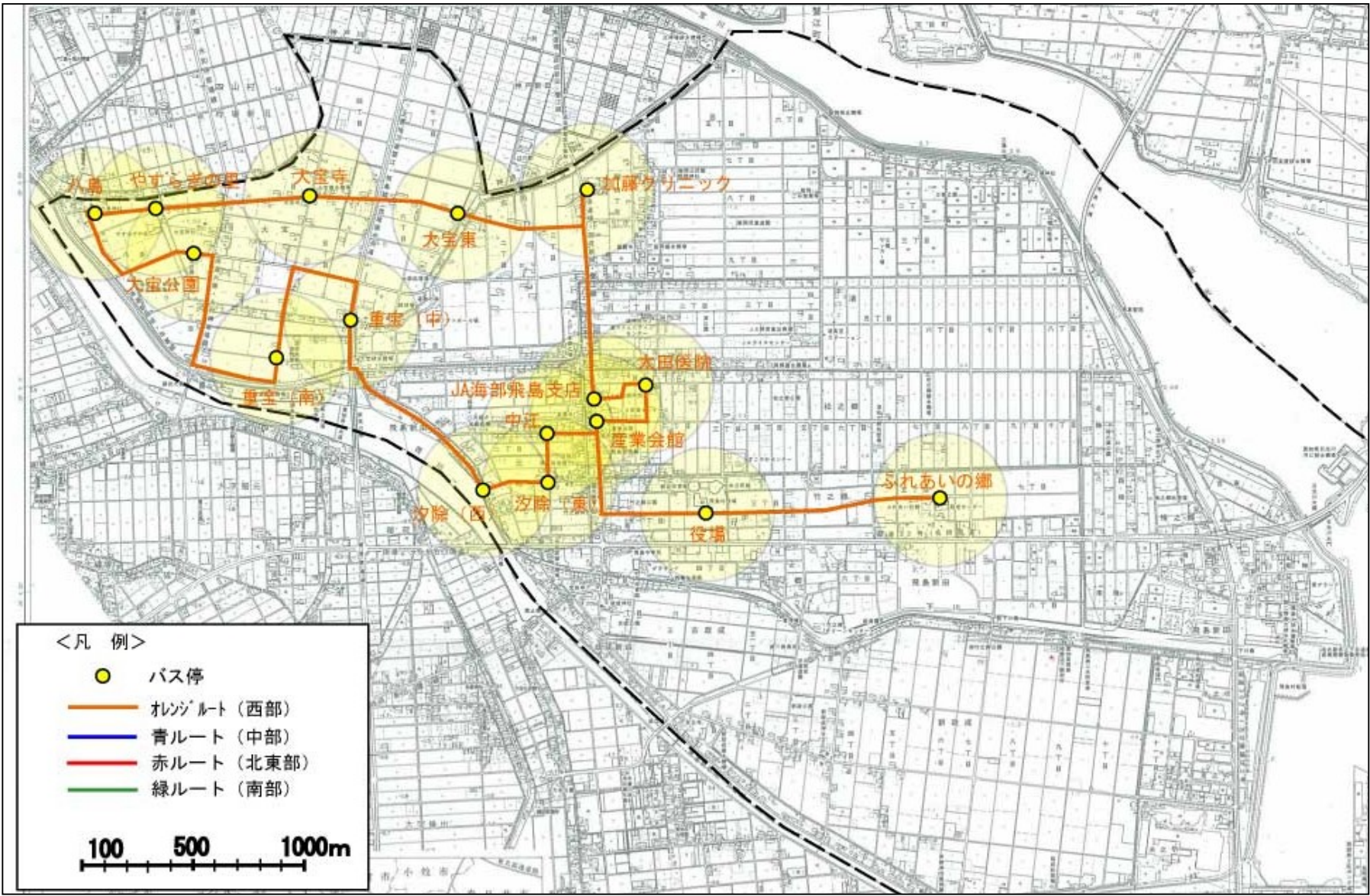
これらは、地域住民が利用することで初めて得られる効果であるため、多くの住民利用による事業協力が期待される。

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。

■ 関連資料

1. 運行ルート案

系統1（オレンジルート）：西部



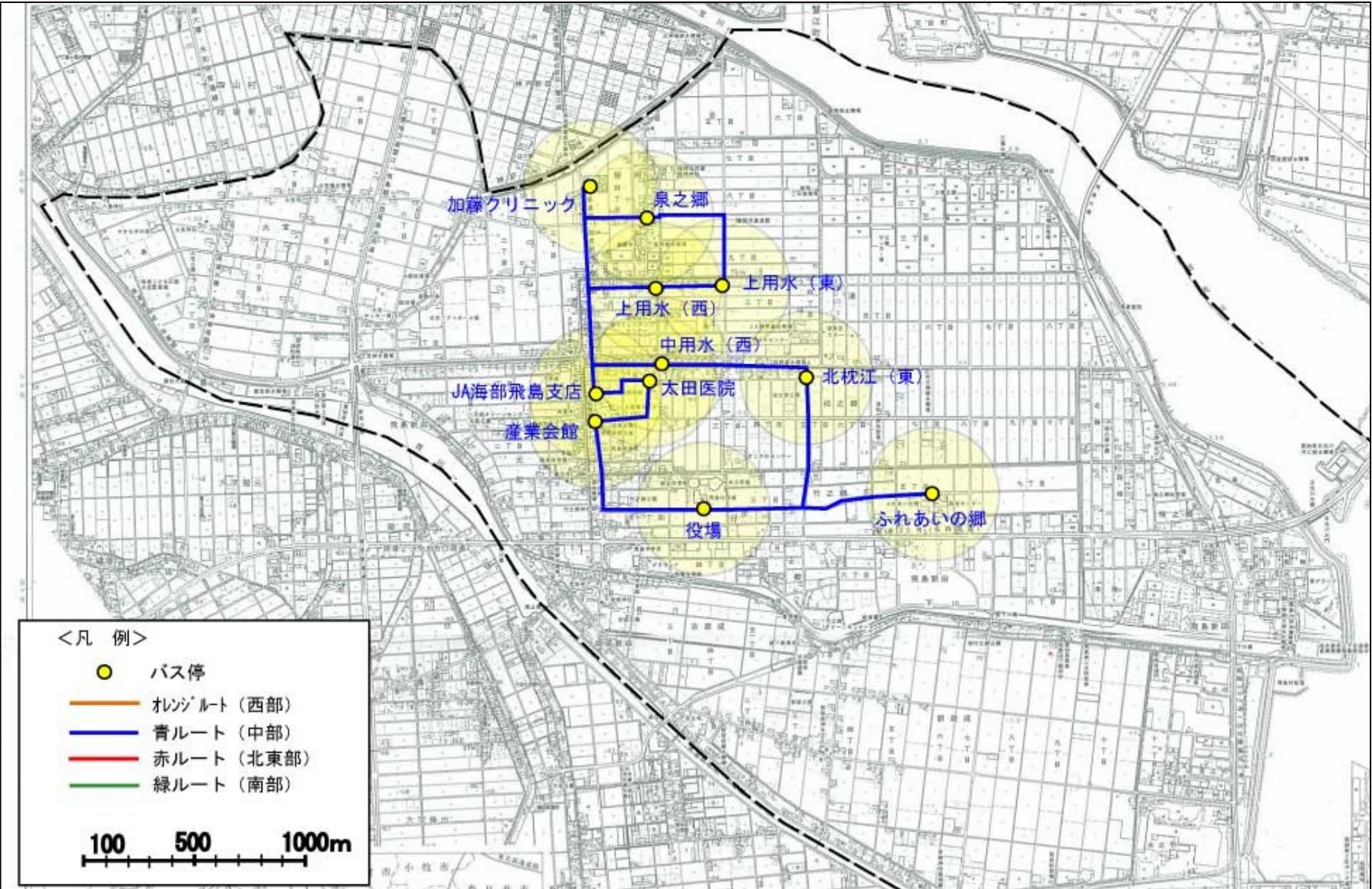
午 前		
NO	オレンジコース	時間
11	ふれあいの郷	9:00
24	中江	
25	汐除(東)	
26	汐除(西)	
27	重宝(中)	
28	重宝(南)	
29	大宝公園	
30	八島神社	
31	やすらぎの里	
32	大宝寺	
33	大宝東	
6	加藤クリニック	9:32
7	JA海部飛島支店	
8	太田医院	
9	産業会館	9:35
10	役場	
11	ふれあいの郷	

NO	オレンジコース	時間
11	ふれあいの郷	10:25
10	役場	
9	産業会館	
8	太田医院	
7	JA海部飛島支店	
6	加藤クリニック	
33	大宝東	
32	大宝寺	
31	やすらぎの里	
30	八島神社	
29	大宝公園	11:00
28	重宝(南)	
27	重宝(中)	
26	汐除(西)	
25	汐除(東)	
24	中江	
11	ふれあいの郷	

午 後		
NO	オレンジコース	時間
11	ふれあいの郷	13:30
24	中江	
25	汐除(東)	
26	汐除(西)	
27	重宝(中)	
28	重宝(南)	
29	大宝公園	
30	八島神社	
31	やすらぎの里	
32	大宝寺	
33	大宝東	14:02
6	加藤クリニック	
7	JA海部飛島支店	
8	太田医院	14:05
9	産業会館	
10	役場	
11	ふれあいの郷	

NO	オレンジコース	時間
11	ふれあいの郷	14:55
10	役場	
9	産業会館	
8	太田医院	
7	JA海部飛島支店	
6	加藤クリニック	
33	大宝東	
32	大宝寺	
31	やすらぎの里	
30	八島神社	
29	大宝公園	15:30
28	重宝(南)	
27	重宝(中)	
26	汐除(西)	
25	汐除(東)	
24	中江	
11	ふれあいの郷	

系統2（青ルート）：中部



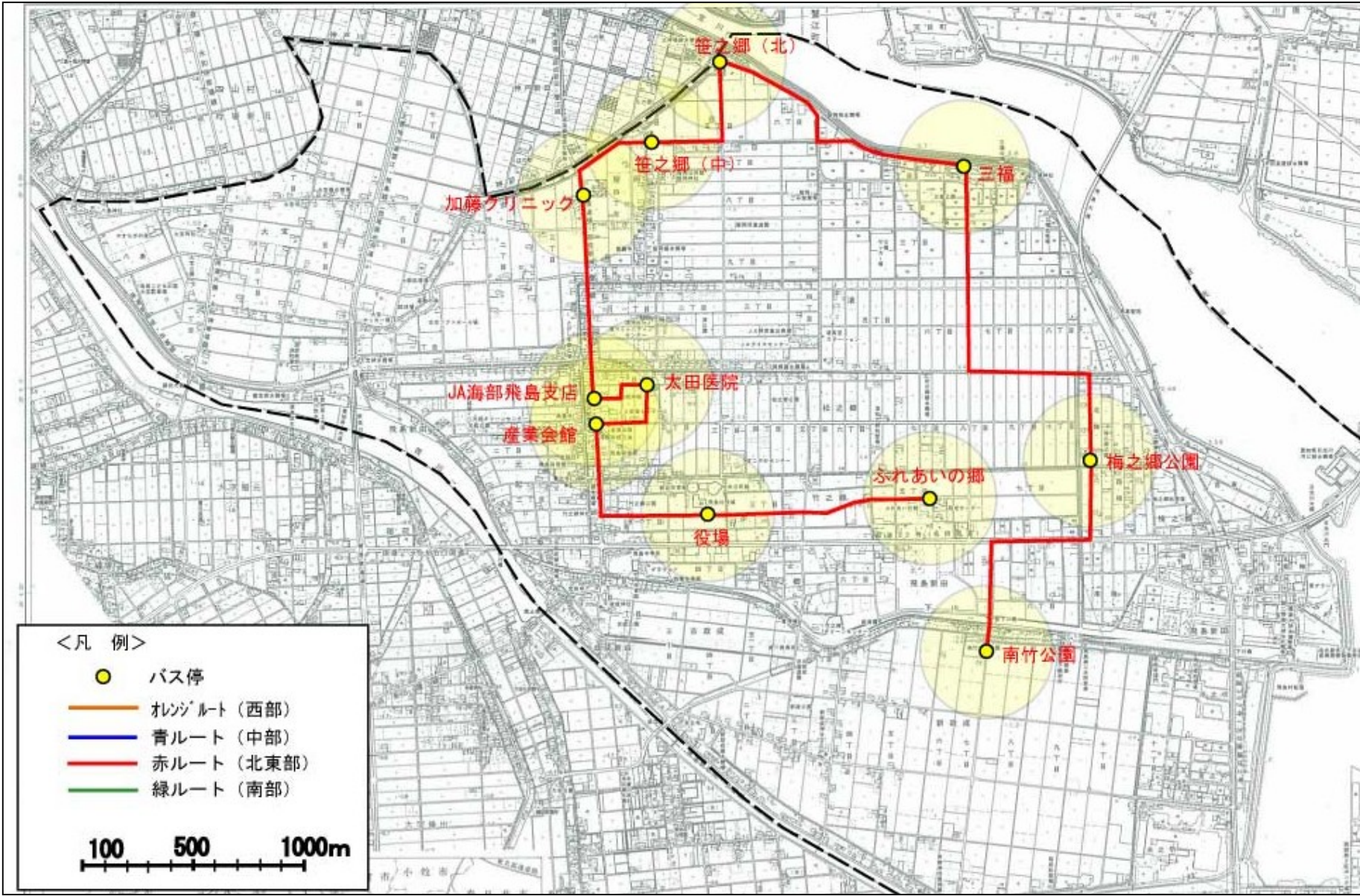
午前		
NO	青コース	時間
11	ふれあいの郷	9:45
34	北枕江(東)	
35	中用水(西)	
36	上用水(西)	
37	上用水(東)	
38	泉之郷	
6	加藤クリニック	
7	JA海部飛島支店	
8	太田医院	
9	産業会館	
10	役場	10:12
11	ふれあいの郷	10:15

NO	青コース	時間
11	ふれあいの郷	11:10
10	役場	
9	産業会館	
8	太田医院	
7	JA海部飛島支店	
6	加藤クリニック	
38	泉之郷	
37	上用水(東)	
36	上用水(西)	
35	中用水(西)	11:40
34	北枕江(東)	
11	ふれあいの郷	

午後		
NO	青コース	時間
11	ふれあいの郷	14:15
34	北枕江(東)	
35	中用水(西)	
36	上用水(西)	
37	上用水(東)	
38	泉之郷	
6	加藤クリニック	
7	JA海部飛島支店	
8	太田医院	
9	産業会館	14:42
10	役場	
11	ふれあいの郷	

NO	青コース	時間
11	ふれあいの郷	15:40
10	役場	15:43
9	産業会館	16:10
8	太田医院	
7	JA海部飛島支店	
6	加藤クリニック	
38	泉之郷	
37	上用水(東)	
36	上用水(西)	
35	中用水(西)	
34	北枕江(東)	
11	ふれあいの郷	

系統3（赤ルート）：北東部



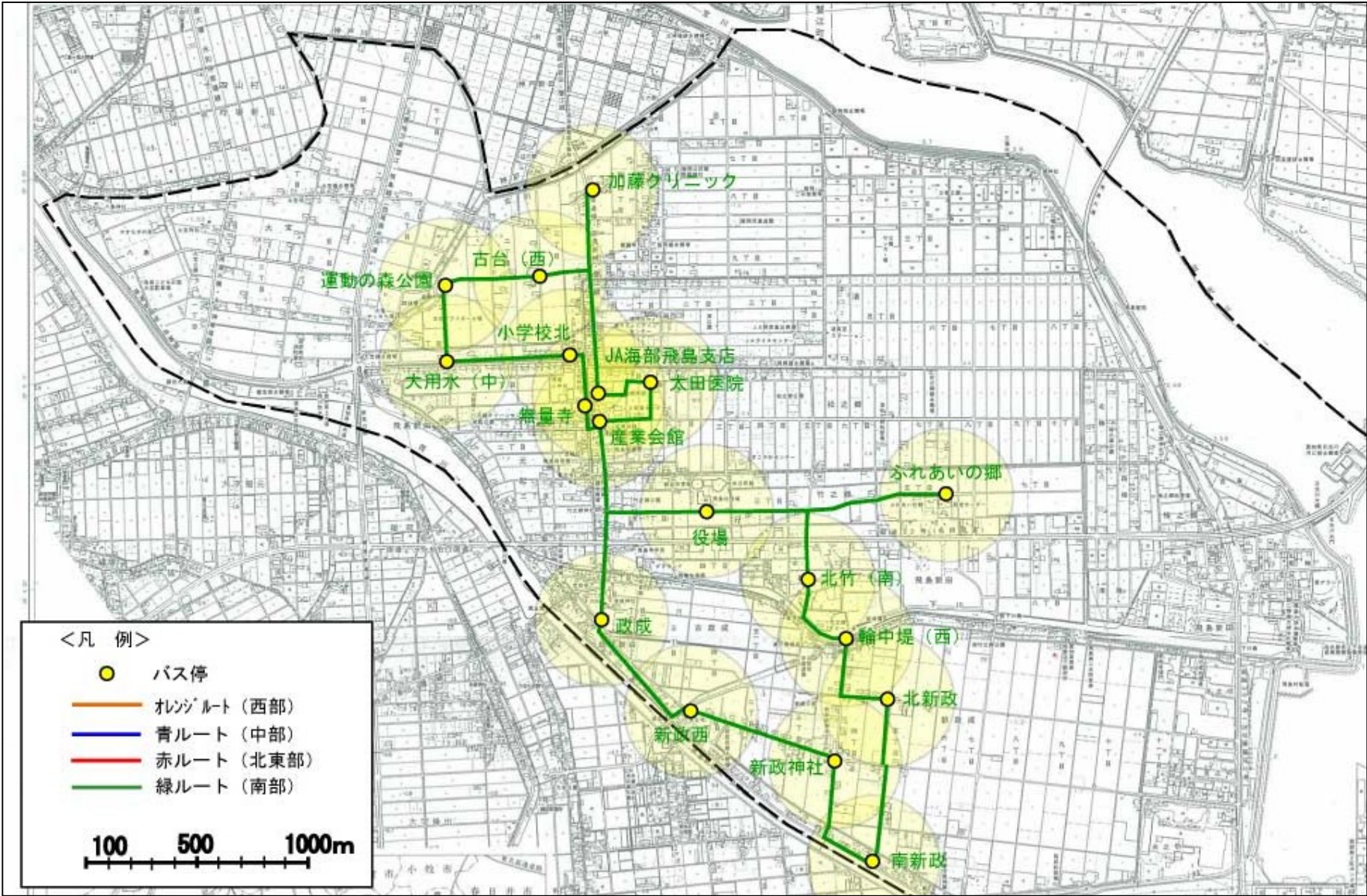
午 前		
NO	赤コース	時間
1	南竹公園	9:00
2	梅之郷公園	
3	三福	
4	笹之郷(北)	
5	笹之郷(中)	
6	加藤クリニック	
7	JA海部飛島支店	
8	太田医院	
9	産業会館	
10	役場	9:27
11	ふれあいの郷	9:30

NO	赤コース	時間
11	ふれあいの郷	10:25
10	役場	
9	産業会館	
8	太田医院	
7	JA海部飛島支店	
6	加藤クリニック	
5	笹之郷(中)	
4	笹之郷(北)	
3	三福	
2	梅之郷公園	11:00
1	南竹公園	
11	ふれあいの郷	

午 後		
NO	赤コース	時間
11	ふれあいの郷	13:25
1	南竹公園	
2	梅之郷公園	
3	三福	
4	笹之郷(北)	
5	笹之郷(中)	
6	加藤クリニック	
7	JA海部飛島支店	
8	太田医院	
9	産業会館	13:57
10	役場	
11	ふれあいの郷	

NO	赤コース	時間
11	ふれあいの郷	14:55
10	役場	14:58
9	産業会館	15:30
8	太田医院	
7	JA海部飛島支店	
6	加藤クリニック	
5	笹之郷(中)	
4	笹之郷(北)	
3	三福	
2	梅之郷公園	
1	南竹公園	
11	ふれあいの郷	

系統4（緑ルート）：南部



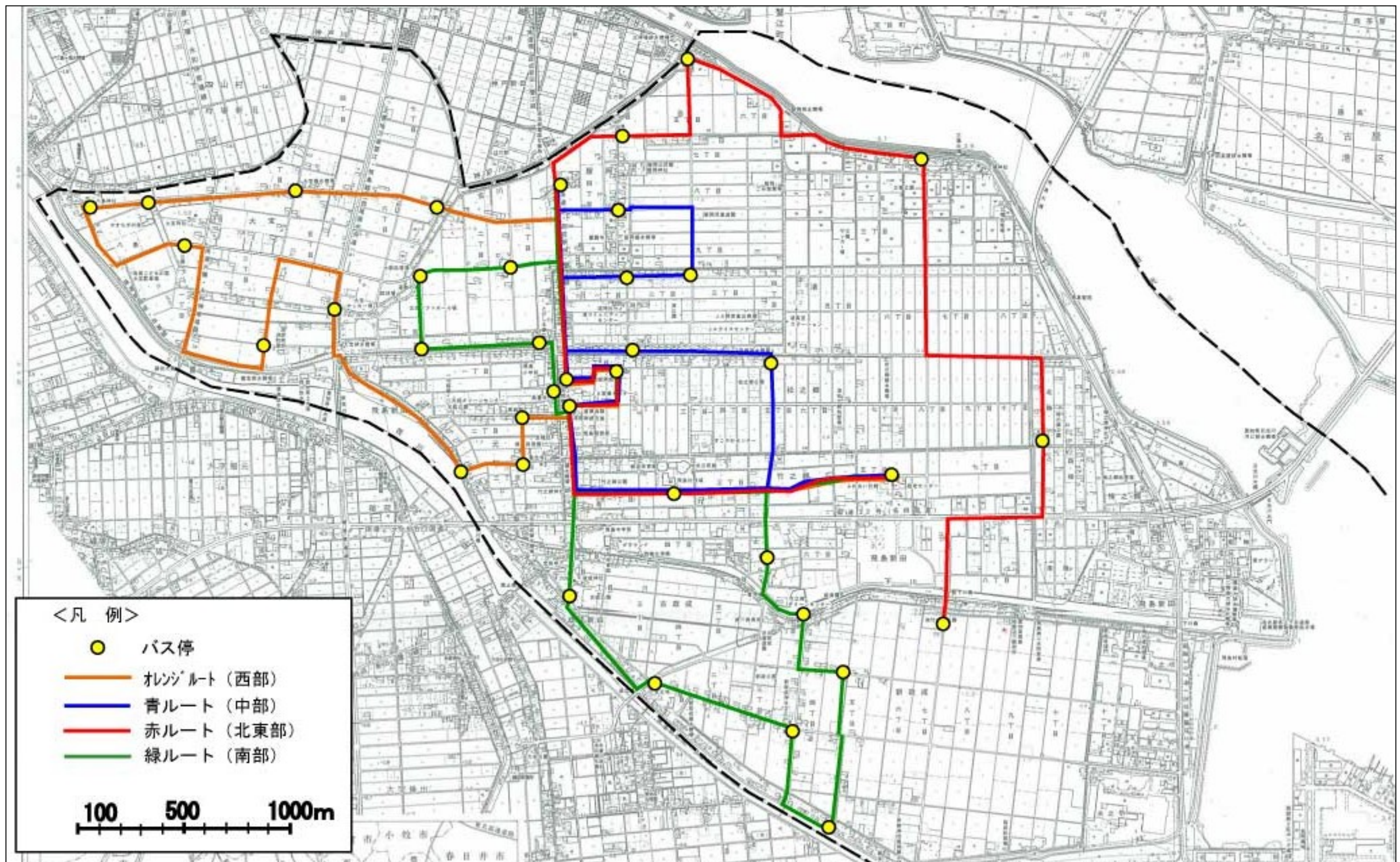
午前		
NO	緑コース	時間
11	ふれあいの郷	9:40
12	北竹(南)	
13	輪中堤(西)	
14	北新政	
15	南新政	
16	新政神社	
17	新政西	
18	政成	
19	無量寺	
20	小学校北	
21	大用水(中)	
22	運動の森公園	
23	古台(西)	
6	加藤クリニック	
7	JA海部飛島支店	
8	太田医院	
9	産業会館	
10	役場	10:12
11	ふれあいの郷	10:15

NO	緑コース	時間
11	ふれあいの郷	11:10
10	役場	
9	産業会館	
8	太田医院	
7	JA海部飛島支店	
6	加藤クリニック	
23	古台(西)	
22	運動の森公園	
21	大用水(中)	
20	小学校北	
19	無量寺	
18	政成	
17	新政西	
16	新政神社	
15	南新政	
14	北新政	
13	輪中堤(西)	
12	北竹(南)	
11	ふれあいの郷	11:45

午後		
NO	緑コース	時間
11	ふれあいの郷	14:10
12	北竹(南)	
13	輪中堤(西)	
14	北新政	
15	南新政	
16	新政神社	
17	新政西	
18	政成	
19	無量寺	
20	小学校北	
21	大用水(中)	
22	運動の森公園	
23	古台(西)	
6	加藤クリニック	
7	JA海部飛島支店	
8	太田医院	
9	産業会館	
10	役場	14:42
11	ふれあいの郷	14:45

NO	緑コース	時間
11	ふれあいの郷	15:40
10	役場	
9	産業会館	
8	太田医院	
7	JA海部飛島支店	
6	加藤クリニック	
23	古台(西)	
22	運動の森公園	
21	大用水(中)	
20	小学校北	
19	無量寺	
18	政成	
17	新政西	
16	新政神社	
15	南新政	
14	北新政	
13	輪中堤(西)	
12	北竹(南)	
11	ふれあいの郷	16:15

全ルート



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。

３．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）

（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 渉	
	議会議員	鈴木 義男	
第３号	区長会長	加藤 太三夫	
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	立松 定昭	
	教育長	山田 信之	
	総務部長	服部 高幹	
	開発部長	井田 晴己	
	民生部長	加藤 重和	