

飛 島 村
地域公共交通計画
(修正版(案))

※修正関係箇所 P.11 / 45 / 49 / 53 のみを抜粋



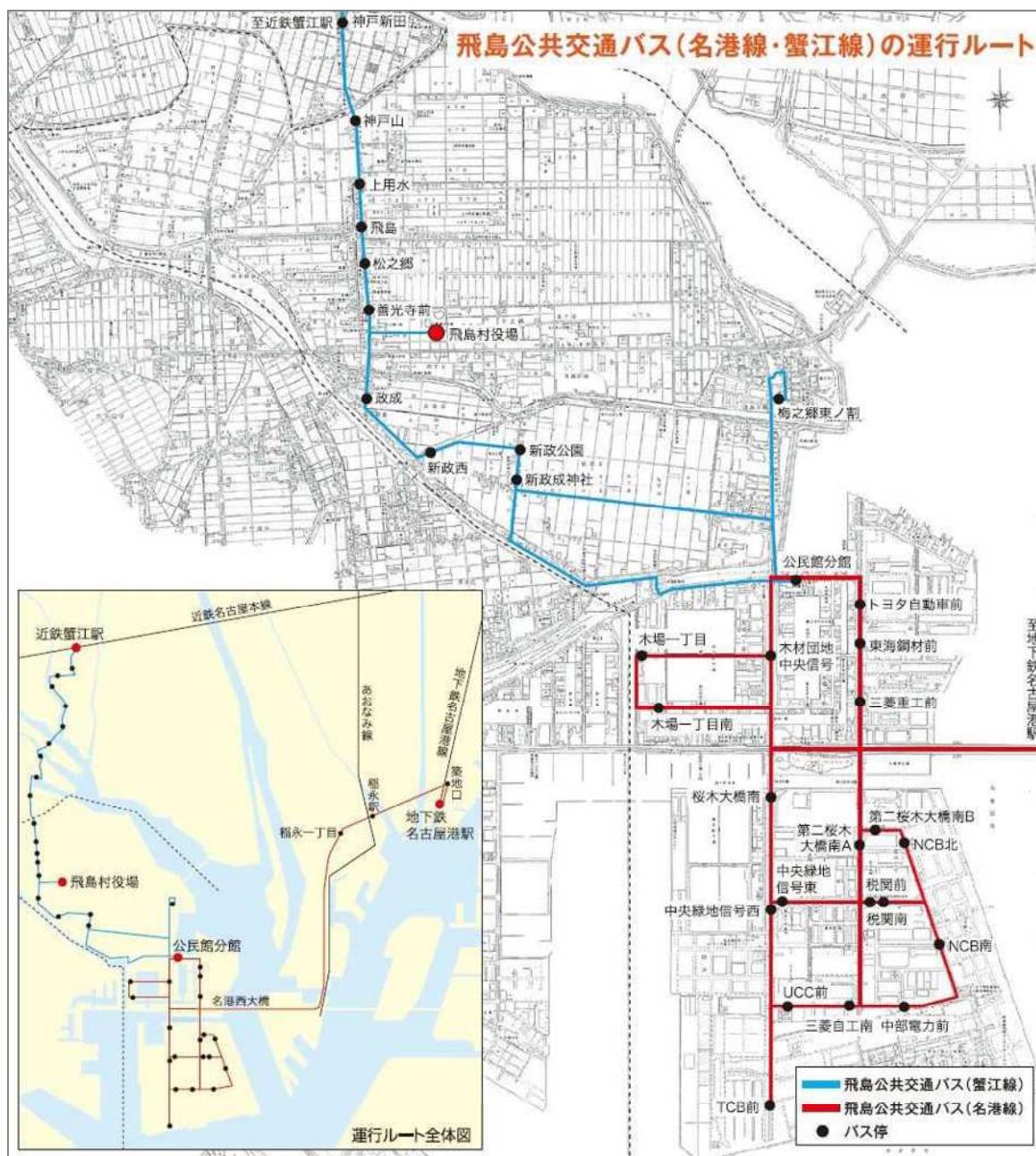
令和6年3月(改訂)

飛 島 村

2. 飛島村を取り巻く地域公共交通の実態(交通ネットワーク)

(1) 飛島公共交通バスによる広域交通ネットワークの構築(鉄道との接続)

飛島公共交通バスについては、蟹江線は近鉄蟹江駅にて近鉄名古屋本線と、名港線は稲永駅であおなみ線、名古屋港駅・築地口駅にて地下鉄名港線と接続しており、広域の公共交通網とのネットワークを構築している。



※飛島公共交通バス(名港線・蟹江線)は、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の対象路線。

公共交通ネットワークを形成するモードの役割と計画内での対応の方向性について整理した。

○公共交通ネットワークを形成する各モードの分担内容

対象機関（モード）	役割分担	対応の方向性
骨格 （広域幹線系統） 鉄道	名古屋等までの広域の移動を担う。近鉄名古屋線（近鉄蟹江駅）、あおなみ線（稲永駅）、地下鉄名港線（名古屋港駅・築地口駅）。	鉄道駅と幹線的バスを接続し、相互の利用促進を図る。 幹線的バス等からの乗り継ぎを想定し、鉄道の利用促進を進める。
幹線的バス （地域間幹線系統） 飛島公共交通バス 蟹江線・名港線	民間乗合事業者による路線バスが存在しないため、幹線的バスとして、「飛島公共交通バス」を設定する。鉄道と接続し、主に飛島村の集落部及び臨海工業地帯から駅への移動を担う。	飛島村の交通空白地の解消のため、交通サービスの提供を行う。 中型・大型バス車両による定時定路線型の運行サービスを行う。産業振興の側面から、集落部だけでなく臨海企業団地の2方向で対応する。
乗合タクシー （海南病院通院支援タクシー）	飛島公共交通バスでカバーできない移動制約者を対象に、病院への通院利用を想定した予約制の移動サービスの役割を担う。	村民から総合病院への通院利用に対するニーズが認められ、鉄道駅を経由せず、乗り換えなしに直接病院に接続させる。利用のない時までサービス提供することを防ぐため、事前予約制による区域運行型の運行サービスとする。
一般タクシー	一般の乗用タクシーを活用し、高齢者や心身障がい者などを対象に、移動サービスを提供する。	飛島村福祉部門が実施している「高齢者・心身障がい者福祉タクシー助成制度」を継続実施する。
福祉無料送迎バス	老人クラブ会員等の60歳以上を対象とした敬老センター・村内施設の利用（買い物利用含む）を目的とした移動サービスを無料で提供する。	飛島村福祉部門（民生部）が実施している福祉無料送迎バス（お買い物バス）事業を継続実施する。
自転車	平坦な地形特性を生かし、村内の近距離移動手段として、気楽に利用できるモードとして位置付ける。	バス停付近に設置した自転車駐輪場を維持することで、幹線的バスに乗り換えた広域移動を担保する。
自動運転等の新たな移動サービス （モード）	定着できなかったコミュニティバスや福祉無料送迎バス、タクシー等の代替手段として、主に村内移動に利用できる新たなモードとして捉える。	国内の技術革新や実証事業等の動向を注視し、飛島村に導入できる新たな移動サービス（モード）が提供された場合はその導入を検討する。

※飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）は、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の対象路線。
※公共交通の実施主体等の概要や地域公共交通確保維持改善事業補助金については49ページにて記載。

令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域交通法とする）」の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化が行われた。

飛島村においても（※）地域公共交通確保維持改善費補助金を活用して飛島公共交通バスの運行をしているため、地域公共交通計画に下記の通り位置づける。

○補助系統の位置づけ・役割

飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）は、民間乗合事業者による路線バスが存在しないため、幹線的バスとして、「飛島公共交通バス」を設定する。鉄道と接続し、主に飛島村の集落部及び臨海工業地帯から駅への移動を担う。（再掲）

○補助の必要性

飛島村や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

○補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	事業主体	補助事業の活用
飛島公共交通バス（名港線①）	名古屋港	公民館分館 三菱自工南 公民館分館	名古屋港	一般乗合旅客自動車運送（路線定期）	飛島村（運行は交通事業者へ委託）	地域間幹線系統補助
飛島公共交通バス（名港線②）	公民館分館	三菱自工南 公民館分館	名古屋港	一般乗合旅客自動車運送（路線定期）	飛島村（運行は交通事業者へ委託）	地域間幹線系統補助
飛島公共交通バス（蟹江線①）	近鉄蟹江駅前	飛島村役場 新政成神社	公民館分館	一般乗合旅客自動車運送（路線定期）	飛島村（運行は交通事業者へ委託）	地域間幹線系統補助
飛島公共交通バス（蟹江線②）	近鉄蟹江駅前	飛島村役場	新政成神社	一般乗合旅客自動車運送（路線定期）	飛島村（運行は交通事業者へ委託）	地域間幹線系統補助

※地域公共交通確保維持改善費補助金とは

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化や、より制約の少ないシステムの導入等移動にあたっての、様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする補助金。

【数値目標の総括表】

	基準年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度	目標値 R6 年度
蟹江線 利用者数	160,000 人	2,000 人増	3,000 人増	1,000 人増	1,000 人増	(基準年度 より 5%増) 168,000 人 1,000 人増
名港線 利用者数	116,000 人	2,000 人増	2,500 人増	1,500 人増	1,500 人増	(基準年度よ り 9,000 人増) 125,000 人 1,500 人増
利用者一人 当たりの財 政支援額	397 円/人 109,663 千円 ÷276,000 人	485 円/人 135,759 千円 ÷280,000 人	563 円/人 160,800 千円 ÷285,500 人	558 円/人 160,800 千円 ÷288,000 人	554 円/人 160,800 千円 ÷290,500 人	549 円/人 160,800 千円 ÷293,000 人
公共交通の 利用割合	38.4%	⇒	⇒	⇒	⇒	40%
投入額に 対する評価	40.3%	⇒	⇒	⇒	⇒	40%
サービス水 準に対する 評価	蟹江線 58.9%	⇒	⇒	⇒	⇒	60%
	タクシー 25.9%	⇒	⇒	⇒	⇒	27%

【各目標値のデータ取得方法】

①蟹江線・名港線利用者数

運行事業者による輸送実績から毎年算出

②利用者一人当たりの財政支援額：

バス事業に係る経費÷蟹江線・名港線の利用者合計にて毎年算出

③公共交通の利用割合～サービス水準に対する評価

計画策定時におけるアンケートにて集計

飛 島 村
地域公共交通計画
(修正版)

令和6年3月(改訂)

飛 島 村