飛　島　村
地域公共交通計画

（案）

2024 年 12 月
飛　島　村

＜目　　次＞

序章　これまでの計画策定経緯 1
　１．これまでの取り組み 1
　　（１）飛島村における公共交通に関するこれまでの取り組み 1
　　（２）地域公共交通網形成計画の策定 1
　　（３）地域公共交通計画の策定 2
　２．新しい地域公共交通計画の位置づけ 2
　　（１）地域公共交通に関する根拠法と地方自治体の責務 2

第１章　地域公共交通計画の評価 4
　１．これまでの交通計画 4
　２．令和２年６月策定計画の評価 6
　　（１）事業の進捗管理に基づく定性評価 6
　　（２）評価指標に基づく定量評価 7

第２章　地域の動向 8
　１．上位関連計画 8
　　（１）第５次飛島村総合計画 8
　　（２）飛島村都市計画マスタープラン 9
　２．人口ビジョン 10
　３．飛島村における公共交通ネットワークの状況 11
　　（１）飛島公共交通バス蟹江線・名港線の状況 11
　　（２）海南病院通院支援タクシーの状況 14
　　（３）空間的な人口カバー率について 21
　４．周辺自治体の取組動向 23
　　（１）名古屋市地域公共交通計画 23
　　（２）弥富市地域公共交通計画 24
　　（３）蟹江町総合交通戦略 25

第３章　地域ニーズ 26
　１．住民アンケート調査 26
　　（１）実施概要 26
　　（２）調査結果（概要） 26
　２．企業アンケート調査 27
　　（１）実施概要 27

（２）調査結果（概要） 28
３．利用者アンケート調査 29
（１）実施概要 29
（２）調査結果（概要） 30

第４章　地域公共交通に関する問題点と対応方策 32
１．地域公共交通に関する問題点 32
２．問題点への対応の考え方 35

第５章　地域公共交通計画 37
１．新しい地域公共交通計画の概要 37
２．計画の区域 37
３．基本的な方針 38
４．地域公共交通計画の体系 40
５．目標・将来像 41
６．目標達成のための施策・事業 44
７．計画期間 47
８．計画の達成状況の評価 48

＜資料編＞ 52
１．検討体制・協議経過 53

序章　これまでの計画策定経緯

１．これまでの取り組み

（１）飛島村における公共交通に関するこれまでの取り組み

飛島村の公共交通は、鉄軌道はなく、平成 21 年以前は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維持されるものの路線廃止の懸念があり、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。

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、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）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 年度から実証実験運行を開始した。

地域公共交通総合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・築地口駅、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(注 1)」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た。

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 4,800 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た。

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た。

注１）「地域内フィーダー系統」＝蟹江線のような行政境を跨ぎ運行する「地域間幹線系統」に接続し、村内のみ運行する支線を「地域内フィーダー系統」と定義。樹木の「幹」と「枝」の関係を模した路線。

（２）地域公共交通網形成計画の策定

「飛島村地域公共交通総合連携計画」は、平成 20 年 12 月に策定し、計画期間は平成 21 年度から 26 年度末としていた。

計画期間中の平成 25 年 12 月に、国及び地方公共交通団体が「交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする」交通政策基本法が施行された。また、地域公共交通活性化再生法の一部改正（平成 26 年）が行われ、地方自治体が定める地域公共交通総合連携計画は、「地域公共交通網形成計画」に変更がなされている。

そこで、飛島村においても地域公共交通の実態を再確認し、「地域公共交通網形成計画」を平成 27 年 4 月に策定した。

当該計画の計画期間は、平成 27 年度から平成 31 年度の 5 か年としていた。

（３）地域公共交通計画の策定

飛島村地域公共交通網形成計画が平成 31 年度に最終年度を迎えたため、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会において、既存計画の評価を行い、その課題対応と社会情勢の変化を踏まえて、次期交通計画を策定した。

令和２年に地域公共交通活性化再生法が一部改正され、「地域公共交通網形成計画」として呼称されていた交通計画は、「地域公共交通計画」に名称変更された。法改正をふまえて、令和２年６月に「飛島村地域公共交通計画（第２次地域公共交通網形成計画）」を策定した。

当該計画の計画期間は、令和２年６月から令和６年度の５か年としていた。

飛島村地域公共交通計画（第２次地域公共交通網形成計画）が令和６年度に最終年度を迎えるため、飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会において、既存計画の評価を行い、その課題対応と社会情勢の変化を踏まえて、次期交通計画の策定を行う。

２．新しい地域公共交通計画の位置づけ

（１）地域公共交通に関する根拠法と地方自治体の責務

地域公共交通の役割については、交通政策基本法第３条で「交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担いその経済活動の基盤である」ものとして規定している。

飛島村地域公共交通計画でも、地域公共交通は、交通政策基本法の理念に則り、村民の日常生活と社会生活を支える基盤として、また、経済活動の基盤としての役割を担うものとして定める。さらに、住民の「豊かな生活（QOL）を支え、かつ、安全で安心して生活が営める日常生活の基盤」としての役割も担うものとして定め、住民のニーズに沿った形で地域公共交通の構築・維持を目指すものとする。

〇交通政策基本法

（交通の機能の確保及び向上）
第３条　交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展、人口の減少その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化並びに地域経済の活性化、地域社会の維持及び発展その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。
（地方公共団体の責務）
第９条　地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2　地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

（目的）

第１条　この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における旅客の運送に関するサービス（以下「地域旅客運送サービス」という。）の提供を確保するために地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施並びに再構築協議会による再構築方針の作成に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

（地域公共交通計画）

第５条　地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

第１章　地域公共交通計画の評価

１．これまでの交通計画

公共交通に関する過去の計画概要は以下の通り。

名称	地域公共交通総合連携計画	地域公共交通網形成計画
策定年月	平成 20 年 12 月	平成 27 年 4 月
計画期間	平成 21 年度～25 年度　（5 か年） （26 年度まで 1 年延長）	平成 27 年度～31 年度　（5 か年）
将来像	住民・企業（従業員）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。	住民・企業（従業員）の移動手段となる、利便性の高い持続性のある地域公共交通サービスの維持存続を目指す。
基本方針	○近鉄蟹江駅、名古屋港駅の双方向接続 ○公共交通のない交通空白地帯の解消 ○利用イメージを想定した公共交通事業の設定 ○ハード、ソフト面からの利用促進・支援策の展開 ○行政負担を効果的に活用した持続性のある公共交通ネットワークの確立	○地域のまちづくり戦略を念頭においた公共交通の整備 ○広域的な移動を担保した総合的な公共交通サービスのネットワークの強化 ○多様なモードの組み合わせによる最適な交通サービスの提供 ○関係者の協力と連携を得た交通環境の確保と利用促進策の拡充
主な事業	・飛島公共交通バスの実証実験運行 ・コミュニティバスの実証実験運行 ・海南病院通院支援タクシーの実証実験運行 ・バスロケーションシステムの導入	・飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）の事業継続 ・海南病院通院支援タクシーの事業継続 ・利用環境整備（駐輪場整備） ・利用促進活動
主な評価指標	・利用者数の推移 ・事業収支率の向上 ・利用者満足度の向上	・利用者数の推移 ・財政支援額の推移 ・住民の公共交通の利用割合
事業経過	・コミュニティバスを実証実験運行するも十分な利用が見込めず、蟹江線の増便と駐輪場整備への転換	・総合連携計画の課題を対応し、飛島公共交通バス等の事業改善を進める

名称	地域公共交通計画（第２次地域公共交通網形成計画）
策定年月	令和２年６月
計画期間	令和２年６月～令和６年度（５か年）
将来像	住民や来訪者の移動手段として、利便性が高く持続性のある地域公共交通サービスが提供された社会の構築を目指し、住民にとって豊かな生活が営める環境を確保する。
基本方針	○公共交通のサービスを維持する ○住民の生活の足を確保する ○地域まちづくりを活性化させるための基盤を確保する ○住民・交通事業者・行政において適切な分担と相互連携により対応する
主な事業	○公共交通のサービスを維持する ・地域公共交通サービスの維持 ・広域ネットワークの確保 ○住民の生活の足を確保する ・福祉移動サービスの維持 ・自動運転サービスの検討 ○地域まちづくりを活性化させるための基盤を確保する ・地域まちづくりを支える社会基盤の整備 ○住民・交通事業者・行政が適切な分担と相互連携する ・法定協議会による PDCA の継続 ・利用促進活動の推進
主な評価指標	○蟹江線・名港線の利用者数の推移 ○利用者数に対する財政支援額の推移 ○住民の公共交通の利用割合 ○財源の投入額に対する評価 ○サービス水準の妥当性の評価
事業経過	・地域公共交通確保維持改善費補助金の適用を受けるため令和６年３月に一部計画変更を実施。補助系統路線の明確化を行う。

２．令和２年６月策定計画の評価

（１）事業の進捗管理に基づく定性評価

交通計画で定めた施策事業の実施状況については以下の通り。一部を除き、適正に実施できている。

計画目標	施策事業内容	実施状況
○地域公共交通サービスの維持	○飛島公共交通バス（蟹江線）の事業継続と拡充検討	○適正実施 ○利用者拡大
	○飛島公共交通バス（名港線）の事業継続と拡充検討	○適正実施 ○利用者拡充実施
	○飛島公共交通バスの車両更新	・既存車両保全 ・更新先送り
	○海南病院通院支援タクシーの事業継続	○適正実施 ○利用者維持
	○バス停留所の待合環境の充実	○適正管理
○広域ネットワークの確保	○鉄道・近隣市町のコミュニティバス事業の動向確認	○適正実施
	○広域ネットワークを維持するための定期見直し	○R5/10 ダイヤ改正実施
	○GTFS 化（注１）への対応	○次回のダイヤ改正時に対応予定
○福祉移動サービスの維持	○福祉タクシー料金助成の継続	○事業継続
	○福祉無料送迎バス（お買い物バス）等の継続	○事業継続
○自動運転サービスの検討	○自動運転サービスの導入検討	○R1-2 実証事業の検証
○地域まちづくりを支える社会基盤の整備	○産業振興施策時の移動サービスの提供	○１日無料運行実施
	○村内全域観光化プログラム（移動サービス）の検討	○ふれあいの郷延伸検討着手
○法定協議会による PDCA の継続	○法定協議会の定期開催による事業進捗管理	○適正実施
	○評価指標に基づく計画の達成状況の評価	・別途対応
	○臨海部企業連絡協議会等との施策協議の実施	○協議実施
○利用促進活動の推進	○交通施策の PR 活動の実施	○活動実施
	○区長会を通した移動サービスに対する要望確認	○区長より要望確認
	○老人クラブ例会等での利用促進活動の実施	○活動実施
	○臨海部企業連絡協議会を通した MM（注２）の実施	○協議会を通した要請実施

注１）GTFS（General Transit Feed Specification）＝世界標準の公共交通データフォーマット）

注２）MM（Mobility Management）＝環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策

（２）評価指標に基づく定量評価

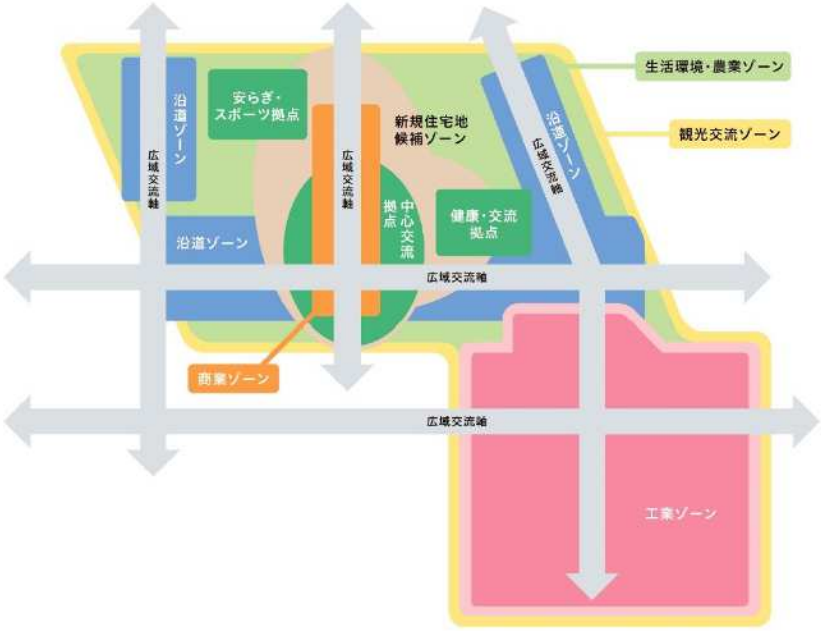
以下の評価指標に基づき評価を行った。名港線の利用者数、飛島公共交通バス（蟹江線）のサービス水準の妥当性の２項目について、目標値を達成できなかった。

視点	評価対象	評価指標と目標値	評価結果
利用者数	**飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）** **〇利用者数**	**〇蟹江線の利用者数の推移** ・過去の増加傾向を維持し、５年間で５％増を目指すよう、利用者数にて評価する 目標値：168,000 人 現状値：180,601 人 **〇名港線の利用者数の推移** ・微減傾向から脱却するため過去の最大値を目指すよう、利用者数にて評価する 目標値：125,000 人 現状値：117,593 人	○蟹江線：168,000 人（R6） ⇒R5 実績：180,601 人 **結果：達成** ○名港線：125,000 人（R6） ⇒R5 実績：117,593 人 **結果：未達**
収支状況	**飛島公共交通バス等** **〇収支状況**	**〇利用者数に対する財政支援額の推移** 指標＝財政支援額÷飛島バスの年間総利用者数 目標値：549 円/人 現状値＝387 円/人	⇒R5 実績：387 円/人 115,268,537 円÷298,194 人 **結果：達成**
住民意見	**飛島公共交通バス等** **〇事業の浸透度（住民への移動サービスのカバー状況）**	**〇住民の公共交通の利用割合** 指標：住民アンケート調査における住民の公共交通の利用割合 目標値：約 40% 現状値：38.4% （R1.9 調査時点）	**〇利用割合：49.5%（達成）** ・利用している人（「週３日以上」「週に１～２日」「１ヶ月に数日」「年に数日」）は、49.5%（問 4-1（2）より）
	飛島公共交通バス等 **〇投資の理解度**	**〇財源の投入額に対する評価** 指標：住民アンケート調査における妥当を選択する割合 目標値：約 40% 現状値：40.3% （R1.9 調査時点）	**〇妥当選択割合：44.9%（達成・前回より上昇）** （問 5-3 より）
利用者意見	**飛島公共交通バス（蟹江線）** **海南病院通院支援タクシー** **〇サービス水準の妥当性**	**〇サービス水準の妥当性の評価** 指標：利用者アンケート調査における「サービス満足度」の満足を選択する割合 **＜蟹江線＞** 目標値：約 60% 現状値：58.9% **＜海南病院支援タクシー＞** 目標値：約 27% 現状値：25.9% （R1.9 調査時点）	**〇蟹江線の妥当性評価：71.5%（達成・前回より上昇）** **〇ﾀｸｼｰの妥当性評価：81.2%（達成・前回より上昇）** （利用者アンケート調査・問 2 より）

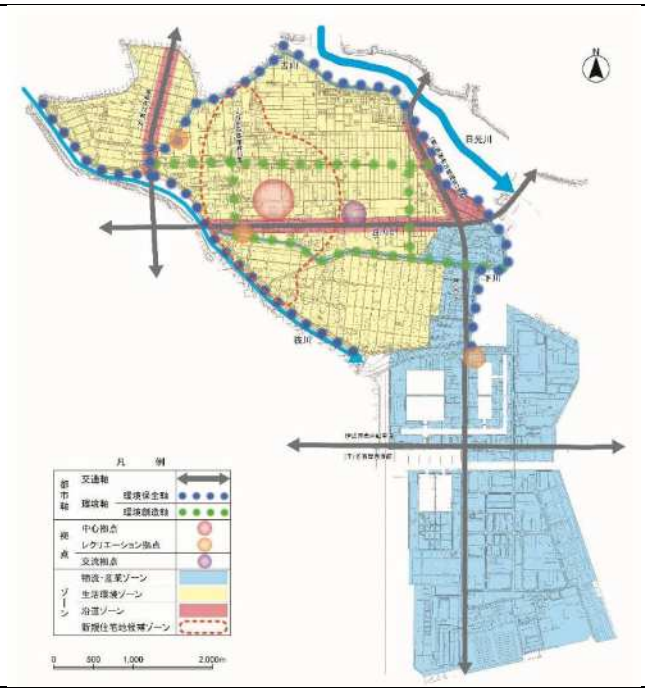
第２章　地域の動向

１．上位関連計画

（１）第５次飛島村総合計画

名称	第５次飛島村総合計画
策定年月	令和５年３月
計画期間	基本構想：令和５年（2023）～令和 14 年度（2032）（10 か年） 前期基本計画：令和５年（2023）～令和９年度（2027）（５か年）
将来像	災害に強い・活気・魅力・人づくりの村　とびしま
グランドデザイン	
交通施策目標	＜交通手段の充実＞ ○交通弱者の移動手段の確保 ○利便性の向上
交通施策の目的	村内企業の従業員をはじめとした住民ニーズに応えつつ、名二環、リニア開通等の交通環境の変化を踏まえた交通網を再編成します。そのことによりバスの運行数が増加するなど、通勤通学の利便性を向上させます。誰もが移動手段に困らない、住みやすい村を目指します。
交通施策の主な取組	○飛島公共交通バスの再編・充実 ○福祉的な交通手段の充実
計画指標	○公共交通のサービス水準に対する住民満足度 ○飛島公共交通バスの利用者数 ○タクシー助成の継続 ○シニアカー等購入助成制度の検討

（２）飛島村都市計画マスタープラン

名称	飛島村都市計画マスタープラン
策定年月	令和３年３月
計画期間	令和３年度を基準として概ね 10 年後までを目標期間と設定
理念	私たちを育む村をみんなで育てる
目標	○快適で住み続けられるむらづくり ○ヒト・モノが円滑に行き交う活力あるむらづくり ○地域資源を活用した魅力あるむらづくり ○安全・安心なむらづくり
将来都市構造図	
公共交通の整備の方針	飛島公共交通バスや海南病院通院支援タクシーについて、「飛島村地域公共交通計画」と連携して、安全・快適に利用することができるよう交通利便性の向上に努めます。バスについては、バス停周辺の駐輪場の維持・管理を行い、歩行者空間の確保や防犯灯等の整備を必要に応じて検討します。 また、超高齢社会に対応した導入可能な新たなサービスの提供を検討します。

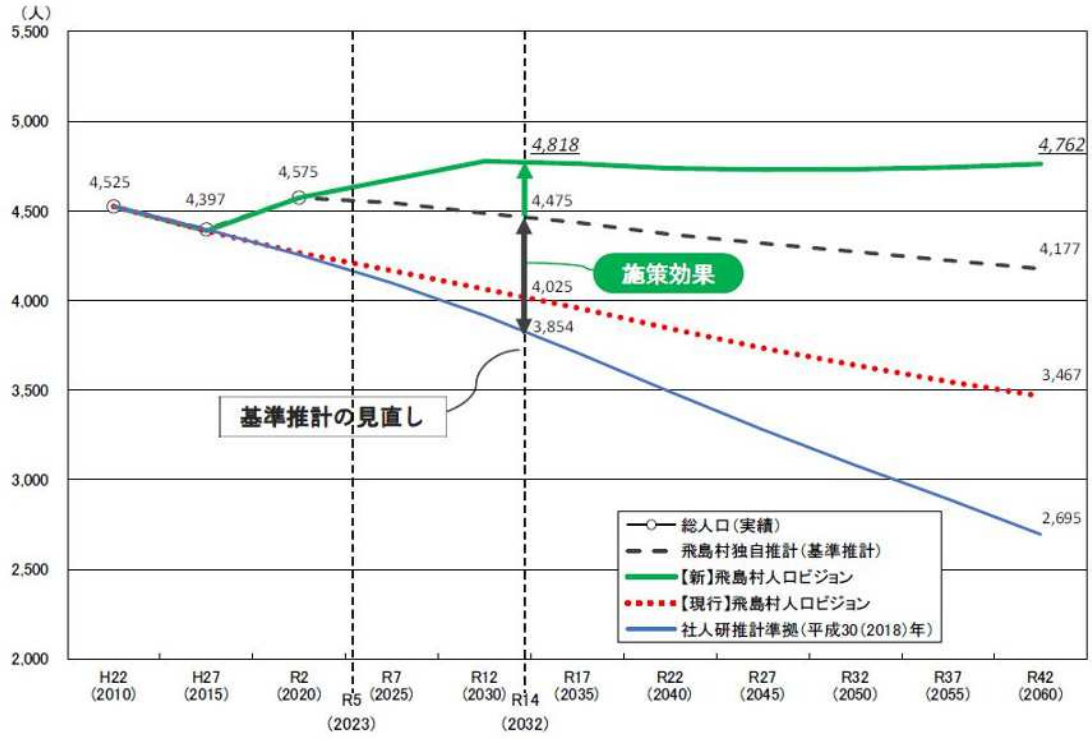
２．人口ビジョン

第５次総合計画の策定にあわせて「飛島村人口ビジョン」を設定している。

総合計画の目標年度の令和 14（2032）年度末における人口指標は、4,800 人程度を目指すこととしている。

これにより、公共交通の利用者の主要ターゲットとなる「高齢者」は、減少しないことが予測される。公共交通サービスの維持・拡充が必要である。

○【新】飛島村人口ビジョンと各種推計パターンの比較



（人）

	H22 (2010)	H27 (2015)	R2 (2020)	R7 (2025)	R12 (2030)	R17 (2035)	R22 (2040)	R27 (2045)	R32 (2050)	R37 (2055)	R42 (2060)
総人口（実績）	4,525	4,397	4,575								
飛島村独自推計（基準推計）	4,525	4,397	4,575	4,547	4,486	4,435	4,369	4,319	4,272	4,225	4,177
【新】飛島村人口ビジョン	4,525	4,388	4,575	4,676	4,778	4,765	4,739	4,731	4,734	4,744	4,762
【現行】飛島村人口ビジョン	4,525	4,388	4,266	4,168	4,064	3,959	3,844	3,735	3,639	3,549	3,467
社人研推計準拠（平成30（2018）年）	4,525	4,397	4,256	4,099	3,917	3,709	3,491	3,280	3,082	2,891	2,695

資料：【実績】国勢調査

資料：「第５次飛島村総合計画」より

３．飛島村における公共交通ネットワークの状況

（１）飛島公共交通バス蟹江線・名港線の状況

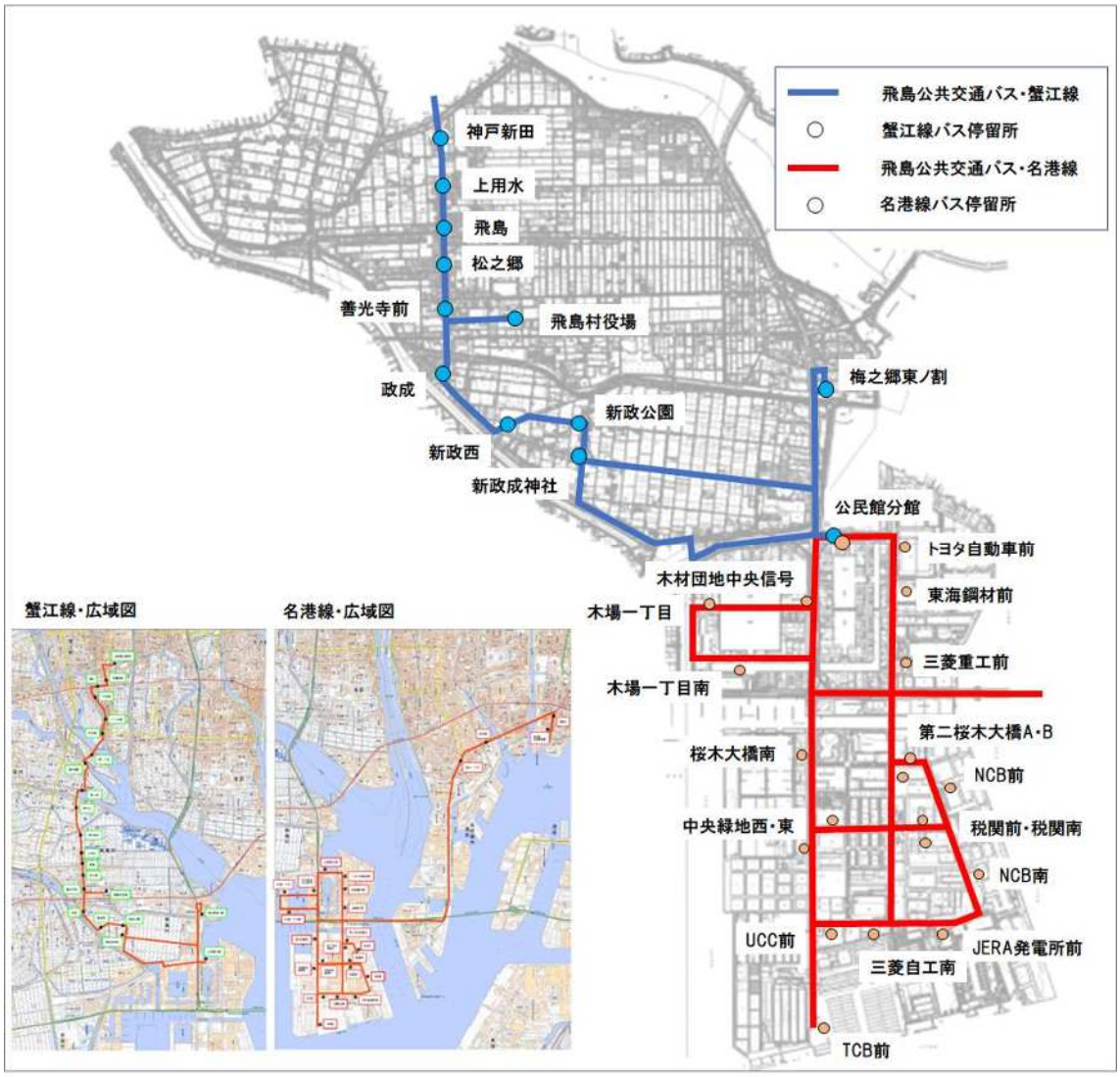
① 路線形態

飛島村の公共交通としては、公共交通バス蟹江線・名港線が飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会により運行されている。

飛島村内のネットワークとしては、以下の通りである。

蟹江線は、近鉄蟹江駅から村内を結ぶ路線で、名港線は名古屋港駅から飛島村臨界部を結ぶ路線で、公民館分館バス停留所で相互乗り入れをしている。

○飛島公共交通バス蟹江線・名港線のネットワーク



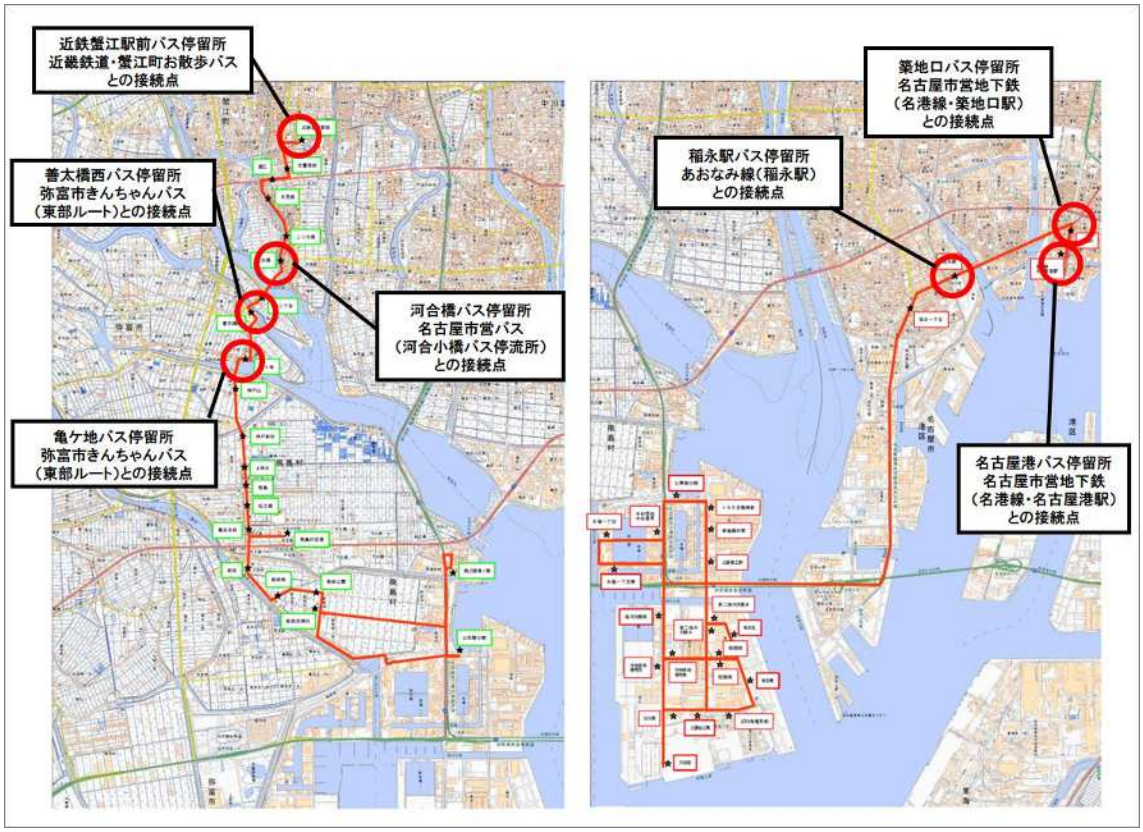
※飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）は、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の対象路線。

② 広域接続の状況

飛島公共交通バス蟹江線は、近鉄蟹江駅前バス停留所にて近畿鉄道蟹江駅や蟹江町お散歩場バスと接続している。また、河合橋バス停留所では名古屋市営バスと、善田橋西バス停留所及び亀ケ地バス停留所では弥富市きんちゃんバスと接続している。

飛島公共交通バス名港線は、名古屋港バス停留所及び築地口バス停留所において名古屋市営地下鉄と接続し、また、稲永駅バス停留所では名古屋臨海高速鉄道あおなみ線と接続している。飛島村には、鉄道駅が存在しないが、蟹江線及び名港線により近畿鉄道・名古屋臨海高速鉄道・名古屋市営地下鉄と接続し、広域交通ネットワークを構築している。

○飛島公共交通バスの広域のネットワーク



※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。

③ 運行形態

○運行形態

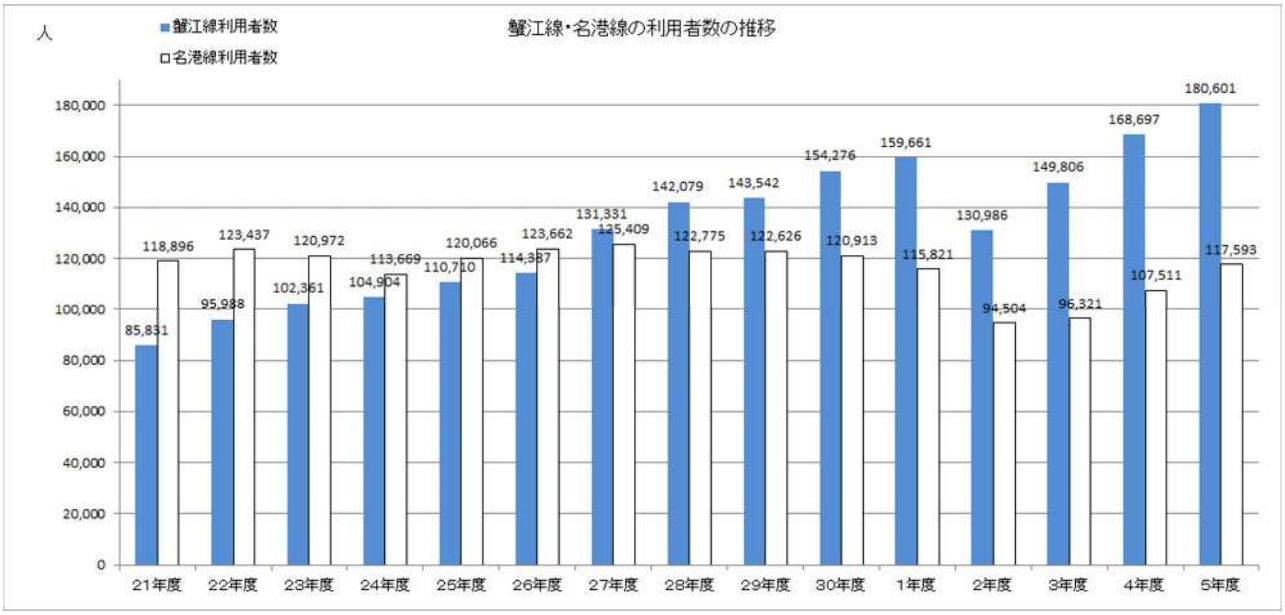
事業主体	飛島村
運行主体	交通事業者
運行方法	道路運送法一般乗合旅客運送事業　路線定期運行
運行日	蟹江線：毎日運行 名港線：日曜日及び 12 月 30 日から翌年 1 月 3 日までを除く毎日運行

運賃体系	蟹江線：１乗車 200 円（近鉄蟹江駅～公民館分館の区間） ：１乗車 400 円（近鉄蟹江駅～公民館分館経由～飛島ふ頭の区間） 名港線：1 乗車 500 円（名古屋港～飛島ふ頭の区間） 1 乗車 200 円（飛島ふ頭の区間） 蟹江線・名港線ともに、回数券・定期券制度あり

④ 利用実績

飛島公共交通バス（名港線・蟹江線）の利用実績推移は以下の通り。

年間の利用者数について、名港線・蟹江線共に前年度と比較し増加している。蟹江線は過去最高値を更新した。名港線は、過去最高の利用実績を記録した平成 27 年度の約 94%の水準まで回復している。



	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	1年度	2年度	3年度	4年度	5年度
名港線利用者数	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913	115,821	94,504	96,321	107,511	117,593
蟹江線利用者数	85,831	95,988	102,361	104,904	110,710	114,387	131,331	142,079	143,542	154,276	159,661	130,986	149,806	168,697	180,601

（２）海南病院通院支援タクシーの状況

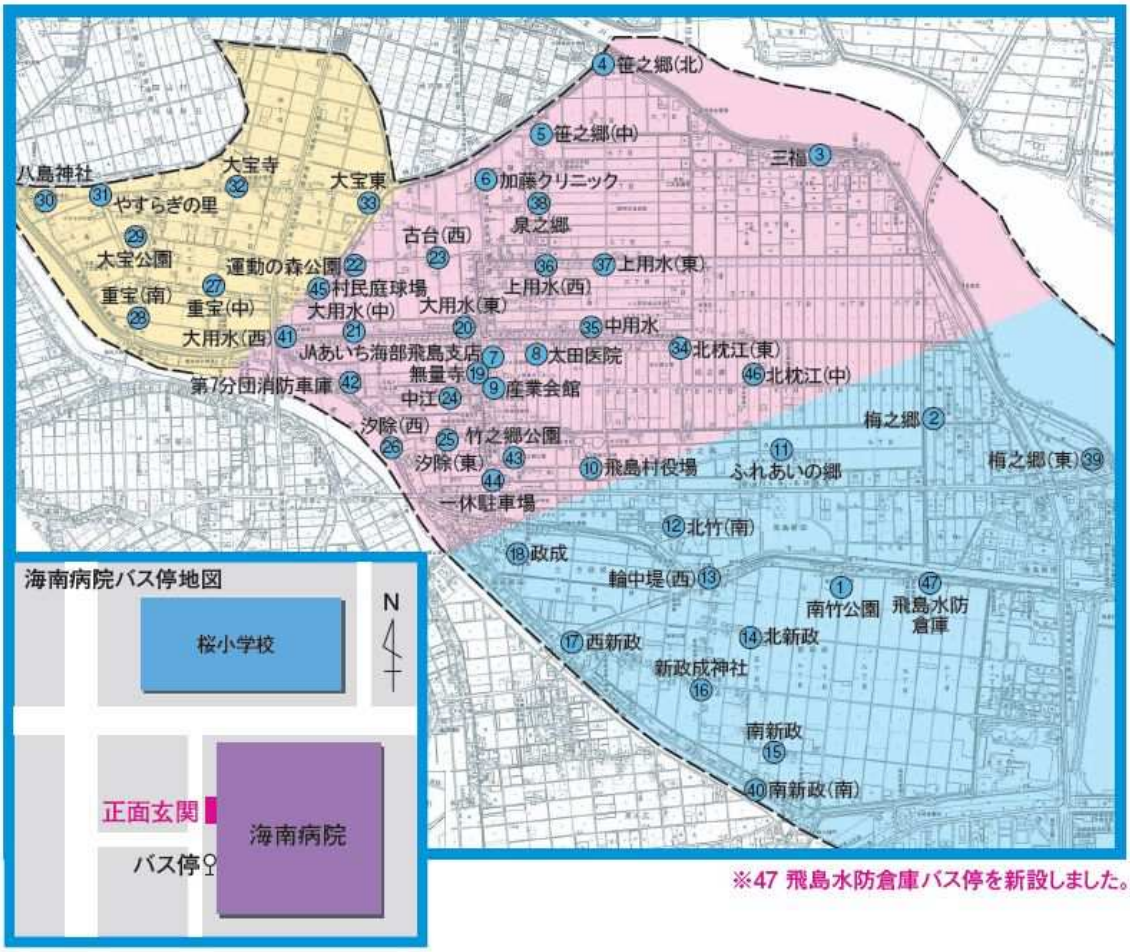
① 海南病院通院支援タクシーの状況

高齢者等の交通制約者に対する総合病院への通院目的に特化した公共交通サービスとして海南病院通院支援タクシーを運行している。サービス内容は以下の通り。

○運行形態

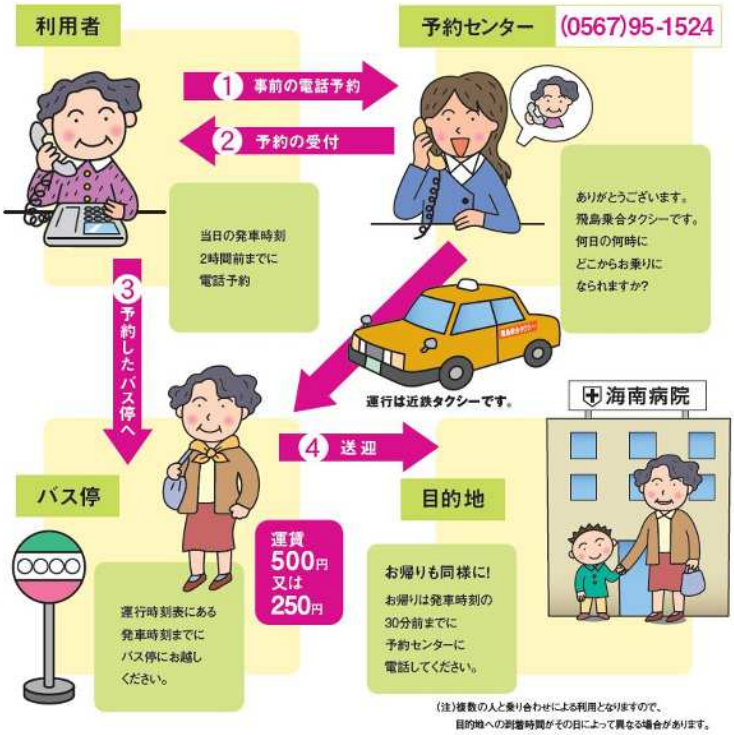
事業主体	飛島村
運行主体	交通事業者
運行方法	道路運送法一般乗合旅客運送事業　区域運行
運行日	日曜日、祝日及び 12 月 30 日から翌年 1 月 3 日までを除く毎日運行
運賃体系	１乗車１回（片道）500 円、小人（小学生）250 円 小学生未満の同乗者無料

○停留所位置



○利用方法と時刻表（飛島村内停留所発⇒海南病院行き）

◆飛島乗合タクシーをご利用するには……。



(注)複数の人と乗り合わせによる利用となりますので、
目的地への到着時間がその日によって異なる場合があります。

飛島村 ⇨ 海南病院行き

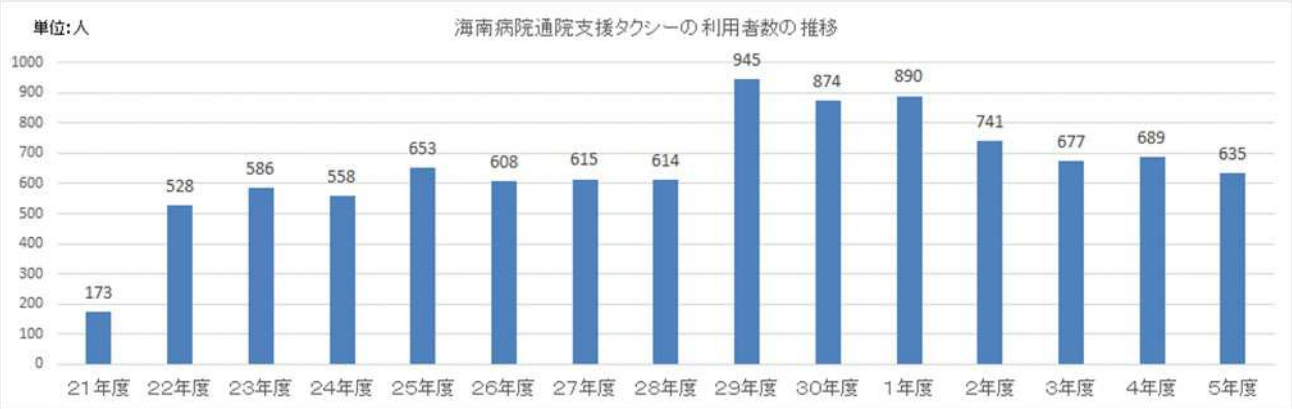
番号	バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
1	南竹公園	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30
2	梅之郷							
11	ふれあいの郷							
12	北竹(南)							
13	輪中堤(西)							
14	北新政							
15	南新政							
16	新政成神社							
17	西新政							
18	政成							
39	梅之郷(東)							
40	南新政(南)							
47(新設)	飛島水防倉庫							
3	三福	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35
4	笹之郷(北)							
5	笹之郷(中)							
6	加藤クリニック							
7	JAあいち海部飛島支店							
8	太田医院							
9	産業会館							
10	飛島村役場							
19	無量寺							
20	大用水(東)							
21	大用水(中)							
22	運動の森公園							
23	古台(西)							
24	中江							
25	汐除(東)							
26	汐除(西)							
34	北枕江(東)							
35	中用水							
36	上用水(西)							
37	上用水(東)							
38	泉之郷							
41	大用水(西)							
42	第7分団消防車庫							
43	竹之郷公園							
44	一休駐車場							
45	村民庭球場							
46	北枕江(中)							
27	重宝(中)	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40
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							
	海南病院	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55

※各バス停の発車時刻及び海南病院への到着時刻は、交通事情等により前後する場合があります。

〇海南病院通院支援タクシーの利用実績

海南病院通院支援タクシーの利用実績推移は、以下の通り。

年間の利用者数について、コロナ禍の影響を受け令和２年度以降の利用者数は、ピーク時の平成 29 年度の 945 人の約８割程度以下の利用に留まり、やや減少傾向にある。



単位:人	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	1年度	2年度	3年度	4年度	5年度
海南病院通院支援タクシー	173	528	586	558	653	608	615	614	945	874	890	741	677	689	635

② 福祉タクシー：心身障がい者・高齢者等福祉タクシー助成制度

〇心身障がい者タクシー助成制度の制度内容

・事業概要

心身障がい者（児）が日常生活を容易に行うためタクシー利用券を交付し、迎車料金と運賃料金の一部を助成することにより福祉の増進を図る。

・対象者

飛島村在住の身体障害者手帳１級から３級までに該当する者、療育手帳の交付を受けた者でＡ又はＢ判定の者、精神障害者福祉手帳の交付を受けた者（介護保険施設や児童福祉施設入所者等は除く）

・担当窓口

民生部福祉課

〇高齢者等福祉タクシー助成制度の制度内容

・事業概要

高齢者等が容易に外出できるようタクシー利用券を交付し、迎車料金と運賃料金の一部を助成することにより、高齢者の福祉の増進を図る。

・対象者

飛島村在住の満 65 歳以上の者、要介護・要支援認定者（介護保険施設等入所者は除く）

・担当窓口

民生部福祉課

〇妊産婦及び子育てタクシー助成制度の制度内容

・事業概要

妊産婦及び幼児子育て者が安心して移動できるようタクシー利用券を交付し、１回の利用料金に対して、上限 500 円を助成することにより、子育て環境の向上を図る。年間 30 枚・15,000 円まで。

・対象者

妊産婦：出産後２カ月（赤ちゃん訪問時）まで

０～３歳：年度が替わったときに、新チケットを支給（未利用分は返却）

・担当窓口

民生部保健環境課

・利用実績

年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度
利用件数	25 件	34 件	58 件

〇福祉タクシーの利用実績推移

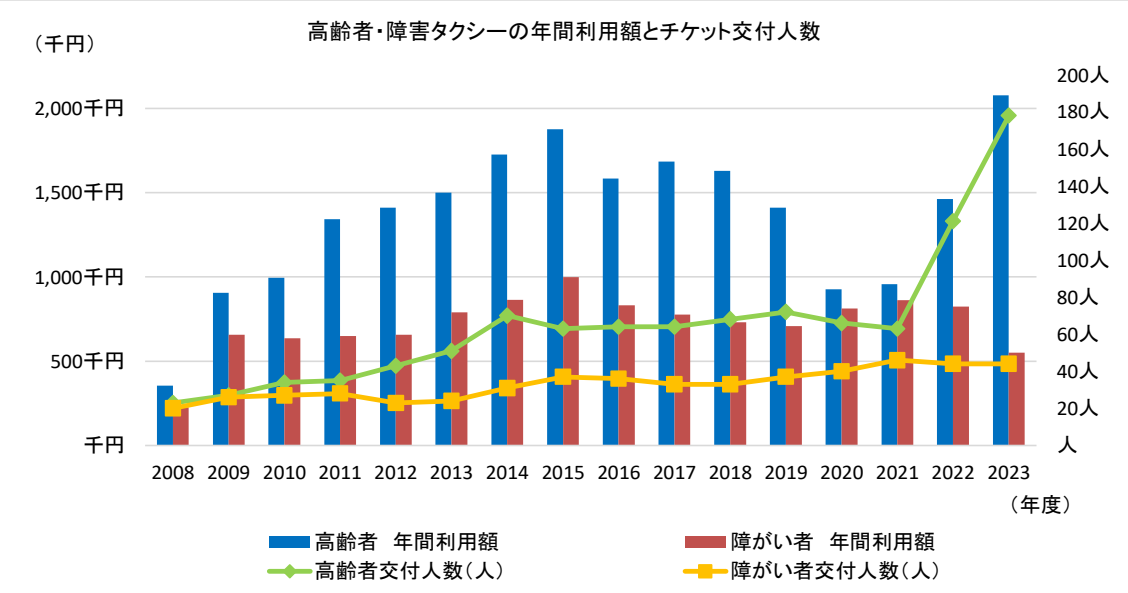
・利用実態としては、コロナ禍を契機に大きく利用傾向が変わり、高齢者の交付人数・利用額が大きく増加している一方で、障がい者の交付人数は変化せず、利用額は減少している。

・高齢者の対象者の設定については、令和４年度（2022）より、単身世帯等の制限を撤廃し、75 歳以上を全員対象とした。さらに、令和５年度（2023）より、年齢制限を引き下げ 65 歳以上とした。このような対象範囲の拡大を行うことで、高齢者のチケット交付人数・年間利用額が大きく拡大した。

・制度の変更は、これまでの通院支援という考えから、外出支援に施策目的を変更したことによるものである。また、高齢者の利用拡大は、施策目的にも合致している。

・今後の見通しは、飛島村の高齢者数は現状の水準を維持していく見通しであるため、チケット交付者数・年間利用額（支援額）は減少しない見通しである。

年度		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
高齢者	チケット交付人数（人）	23	27	34	35	43	51	70	63	64	64	68	72	66	63	121	178
	年間利用額（千円）	356	906	996	1,344	1,412	1,500	1,725	1,876	1,583	1,684	1,631	1,412	927	958	1,463	2,078
障がい者	チケット交付人数（人）	20	26	27	28	23	24	31	37	36	33	33	37	40	46	44	44
	年間利用額（千円）	225	658	636	649	657	790	865	999	832	778	732	709	813	862	825	551
合計	チケット交付人数（人）	43	53	61	63	66	75	101	100	100	97	101	109	106	109	165	222
	年間利用額（千円）	582	1,565	1,633	1,993	2,069	2,290	2,590	2,875	2,414	2,462	2,362	2,121	1,740	1,820	2,288	2,629



③ 福祉無料送迎バス（お買い物バス）

〇事業概要

飛島村ふれあいの郷（社会福祉施設）・敬老センターの利用環境を確保するため、村内と敬老センター等を結ぶ、運賃無料の送迎バスを運行する。外出支援の一環として施設利用後には買物ができるよう村内商業施設に立ち寄るプログラムを 2018 年度から実施し、「お買い物バス」とも呼ばれる。

〇運行方法

・福祉無料送迎バス

敬老センターと自宅を送迎する。毎日運行（要予約）

・お買い物バス

2018 年度から買い物ニーズに応じて A コープ等への立ち寄った後、自宅まで送迎する。月曜日・水曜日・金曜日に運行

〇対象者

老人クラブ会員、村内在住の 60 歳以上の方

〇事業主体（窓口・運行主体）

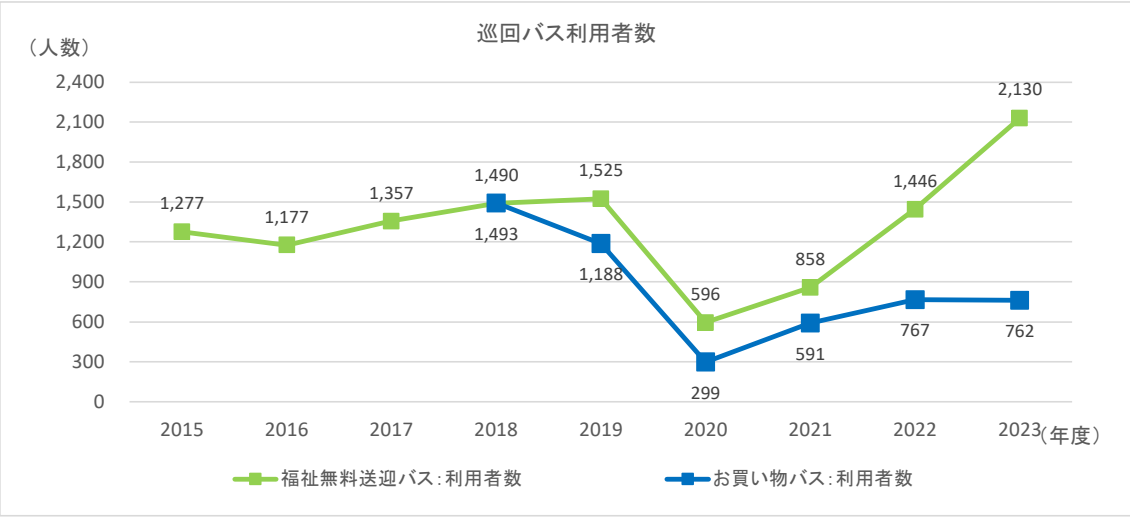
民生部敬老センター

〇利用実績

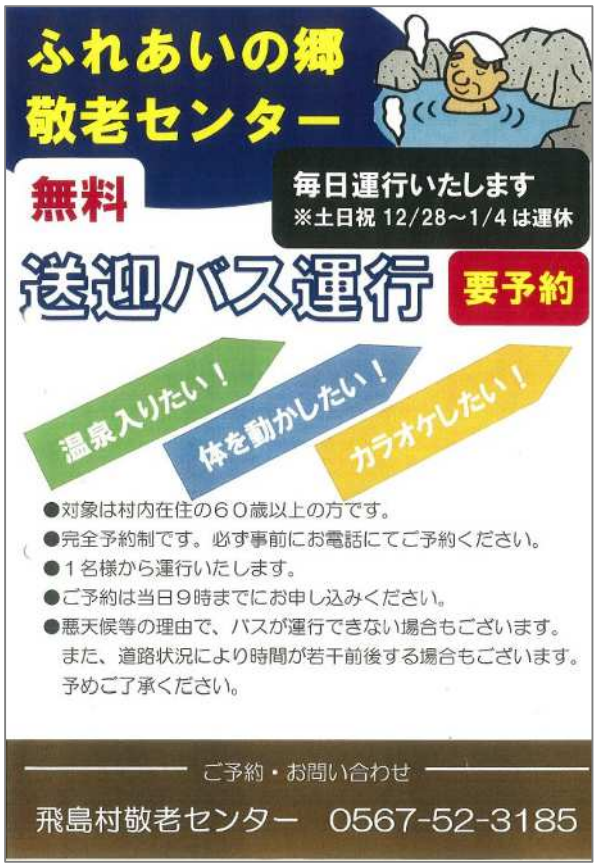
・福祉無料送迎バスの利用実態について、利用者数はコロナ禍時に一旦減少したが、直近では増加傾向にあり、過去最大値を更新した。お買い物バスは、2018 年度から開始され、コロナ禍時に減少、最近では若干回復後、横ばい基調にある。

・飛島村の高齢者数は、しばらくは減少しない見通しであり、今後も利用は拡大するものと思われる。

年度		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
福祉無料送迎バス	利用者数（人）	1,277	1,177	1,357	1,490	1,525	596	858	1,446	2,130
	運行日数（日）	104	105	92	90	84	205	266	341	377
お買い物バス	利用者数（人）				1,493	1,188	299	591	767	762
	運行日数（日）				89	80	54	111	144	142



○福祉無料送迎バス（お買い物バス）の事業概要



○福祉無料送迎バス（お買い物バス）の巡回プログラム

敬老センター巡回バス

	月	火	水	木	金
１２:００～	順次ご自宅へお迎え ※お迎え時間は、後日連絡します。			ご自宅へお迎え	
１２:３０～	血圧測定 温泉入浴など			血圧測定 温泉入浴など （第２木曜日は温泉休み）	
１:００～		第２・４ サロン １００円		第１・３ 社会福祉協議会サロン 無料	
１:３０～	ストレッチ			ストレッチ （第２木曜日は１時開始）	
２:３０～	Ａコープでお買い物			Ａコープでお買い物（第４） （第２木曜日は２時開始・ 佐藤忠助商店でお買い物）	
３:００～	順次ご自宅へお送り			順次ご自宅へお送り （第２木曜日は２時半～）	

※常時、お迎えに行きます。（予約制）

（３）空間的な人口カバー率について

飛島公共交通バス・蟹江線のバス停留所から 300ｍと 500ｍのエリア内に居住している人口を算出することにより、蟹江線での人口カバー率を算定した。

国勢調査 2020 年メッシュ人速報値によると、300ｍ圏域では概ね 40%、500ｍ圏域では 65%の人口をカバーしている。

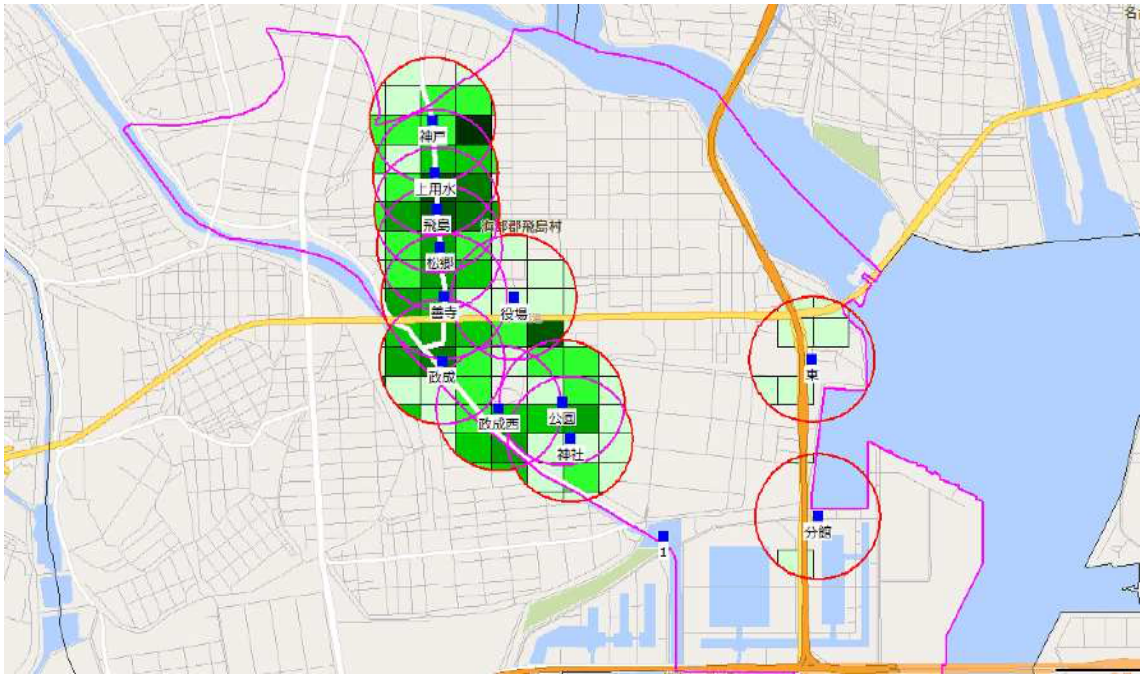
なお、バス停留所から 500m 圏域外については、主要バス停留所に自転車駐輪場を整備しているため、自転車を利用できる住民は、概ね蟹江線を利用できる環境にあると考えている。

〇蟹江線によるカバー人口

	300ｍ時のカバー圏域		500ｍのカバー圏域	
	カバー人口	割合	カバー人口	割合
全体	1,858 人	39%	3,090 人	65%
0～14 歳	276 人	41%	457 人	68%
15～64 歳	1,046 人	40%	1,694 人	64%
65 歳以上	570 人	38%	967 人	65%

※当該カバー人口は、村外の住民も含んでいる。

〇蟹江線によるカバー人口（蟹江線のバス停留所から 500ｍ圏域）



資料：「国勢調査 2020 年メッシュ速報値」より「技研商事インターナショナル Market Analyzer」を用いて作成

海南病院通院支援タクシーの停留所から 300ｍと 500ｍのエリア内に居住している人口を算出することにより、タクシーの人口カバー率を算定した。

国勢調査 2020 年メッシュ人速報値によると、300ｍ圏域では概ね 90%、500ｍ圏域では 100%の人口をカバーしている。

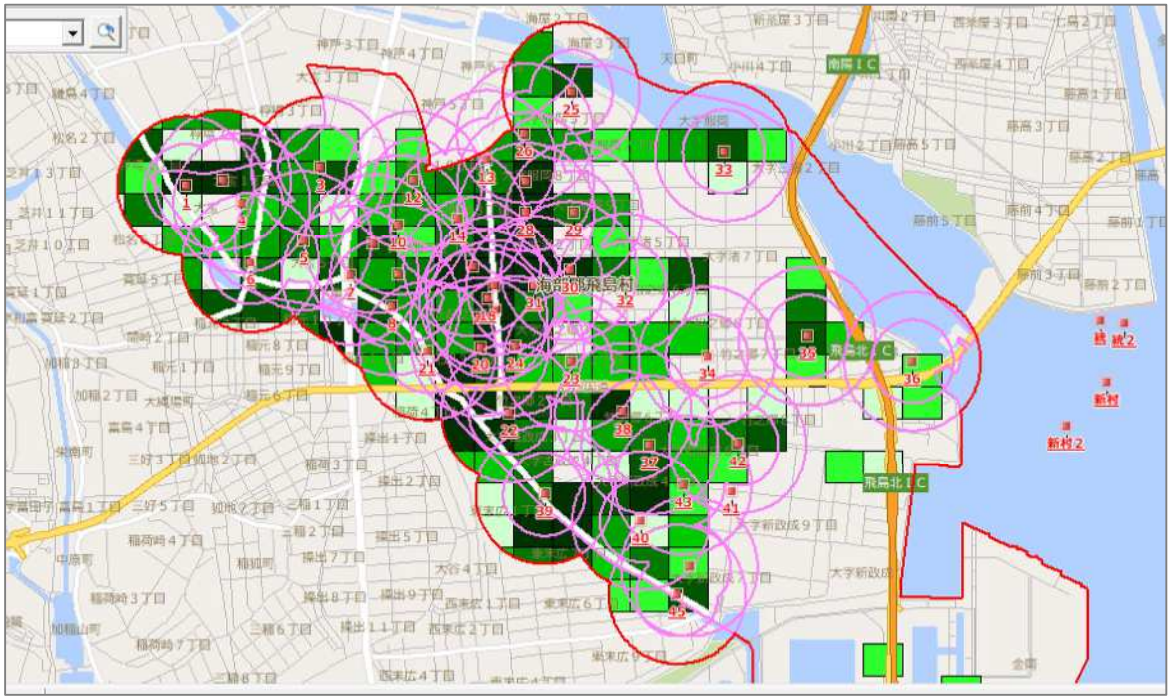
海南病院通院支援タクシーは、徒歩行動の制約がある村民の利用が考えられるため 300ｍ圏域で評価しても 90%と高いカバー率となっている。これ以上のカバー率を考えると停留所方式ではなく、自宅を起終点とする方式に切り替えることが考えられるが、停留所方式のメリットである「予約者の混乗利用」が実現できない。停留所については、ニーズがあった地点に追加設置してきており、複数者が同時に利用できる効率性と誰もが利用できる公平性を両立した停留所（ミーティングポイント）方式での制度維持で住民ニーズはカバーできていると考えられる。

〇海南病院通院支援タクシーによるカバー人口

	300ｍ時のカバー圏域		500ｍのカバー圏域	
	カバー人口	割合	カバー人口	割合
全体	4241 人	89%	5354 人	99%
0～14 歳	593 人	90%	728 人	99%
15～64 歳	2304 人	88%	2948 人	99%
65 歳以上	1375 人	91%	1695 人	100%

※当該カバー人口は、村外の住民も含んでいる。

〇海南病院通院支援タクシーによるカバー人口（タクシーの停留所から 500ｍ圏域）



資料：「国勢調査 2020 年メッシュ速報値」より「技研商事インターナショナル Market Analyzer」を用いて作成

４．周辺自治体の取組動向

飛島村を取り巻く名古屋市、弥富市、蟹江市の交通計画の策定内容を確認した。

（１）名古屋市地域公共交通計画

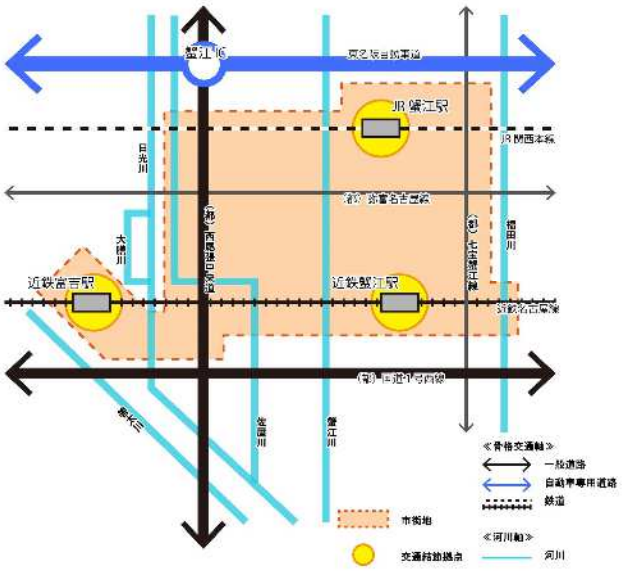
名称	名古屋市地域公共交通計画
策定年月	令和６年３月
計画期間	令和６（2024）年度～令和 10（2028）年度までの５年間
名古屋交通計画 2030 の将来像	最先端モビリティ都市～誰もが快適に移動できるために～ 名古屋大都市圏における中枢都市として、既存ストックと先端技術の活用により、リニア中央新幹線とシームレスにつながる持続可能で質の高い公共交通ネットワークが形成されるとともに、さらなる技術の活用による快適でスマートな移動環境が実現した都市
交通の将来像	○立地適正化計画における基本的な区域の設定（左図） ○なごや集約連携型まちづくりプランとの連携（右図）
基本方針	○集約連携型都市構造と連携した公共交通ネットワークの確保 ○連携・協働による公共交通サービスの向上 ○地域が主体的に参画する公共交通システムの構築
施策の方向性と実施施策	○公共交通による移動サービス水準の維持・確保 ・求められる役割にあわせて公共交通の維持・確保 ・公共交通のわかりやすさ・使いやすさの向上と利用促進 ・ガイドウェイバスへの自動運転技術の実装 ○地域の実情に応じた移動手段の確保 ・交通支援制度を活用した新たな移動手段の導入 ○先端技術を活用したシームレスな移動環境の形成 ・AI 技術を活用した新たな移動手段の導入検討 ・MaaS（注１）の実現 ・環境にやさしい交通の促進 ・データを活用した移動実態調査・分析 ・回遊性を高めるための新たな路面公共交通システム「SRT」の導入

注１）MaaS（Mobility as a Service）＝利用者の移動ニーズに合わせた複数の移動サービスを組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービス

（２）弥富市地域公共交通計画

名称	弥富市地域公共交通計画
策定年月	令和３年３月（令和５年 12 月一部修正）
計画期間	令和３年度～令和７年度（５か年）
基本理念	市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通の確保・維持
基本方針	１）地域特性や利用特性に応じた使いやすい地域公共交通網の形成 ２）継続的な利用促進策等の取組みの展開による地域公共交通の維持・活性化 ３）地域や行政、交通事業者等が協働・連携し、持続可能な地域公共交通を創り、支える環境の形成
展開イメージ	
基本方針に基づく施策の方向性	1-1）　地域特性や利用特性に応じた改善 1-2）　乗り継ぎ環境の改善 1-3）　福祉施策との連携 1-4）　周辺自治体との連携 2-1）　料金負担の軽減 2-2）　分かりやすい情報提供 2-3）　利用するきっかけの創出 3-1）　多様な主体の協働・連携 3-2）　地域公共交通を創り、支える

（３）蟹江町総合交通戦略

名称	蟹江町総合交通戦略
策定年月	令和２年３月
計画期間	令和２（2020）年度～令和 12（2030）年度の 10 か年
将来都市像	多様な交通手段で人の暮らしを支えるやさしいまち
将来都市像	
戦略目標と基本方針	１）鉄道駅周辺を拠点とした名古屋都心への充実した交通体系づくり ・駅拠点の活力を創出する交通体系の整備 ・周辺市町村と連動した広域公共交通ネットワークの圭史江 ２）公共交通を中心とした環境にやさしい交通手段の転換 ・公共交通の利用を促進するサービスの充実 ・人々の移動を支える公共交通軸の確保 ３）多様な交通手段の充実による高齢者にやさしい移動空間と交通施策 ・多様な交通手段に対応したやさしい公共空間の形成 ・自家用車に頼らず高齢者の外出を支える移動支援 ４）円滑な移動による暮らしやすい交通環境づくり ・交通ボトルネックの解消と交通分散による円滑化 ・道路ネットワークの充実 ５）安心・安全な暮らしができる生活環境の創出 ・生活道路の安心・安全な交通環境づくり ・道路整備等による防災機能の向上 ６）公共交通中心のまちづくりに向けた意識づくり ・多様な交通手段が共存するまちへの意識づくり ・産学官が連携した公共交通の利用促進

第３章　地域ニーズ

１．住民アンケート調査

（１）実施概要

飛島村地域公共交通計画に基づく地域公共交通施策に対する村民のニーズと、地域公共交通の利用状況等を把握するため、村民向けアンケート調査を実施した。

〇住民アンケート調査概要

調査対象	公共交通（バス）に関する住民アンケート調査 村内在住の 16 歳以上の住民から無作為で抽出
調査方法	郵送配布　郵送回収、WEB 回収
調査期間	2024 年 8 月 23 日（金）配布　9 月 9 日（月）締め切り （9 月 30 日（月）到着分まで対応）
標本数 回収率	配布数：1,200 票 回収数：390 票 回収率：32.5%
アンケート項目	問１：アンケート対象者の属性 問２：外出（通勤・通学を含む）の頻度や目的 問３：日常の移動に対する意識 問４：バス等の利用実態と満足度 問５：公共交通（バス）事業に対する意向 問６：利用しない人の理由と利用見通し 問７：公共交通への転換見通し

（２）調査結果（概要）

１）日常の移動に対する意識について（問 3 関係）

日常の公共交通での移動に不便を感じているかを確認すると「感じている（32.1%）」「やや感じている（29.2%）」を合計した割合は 61.3%となり、過半数を超える住民が公共交通の移動について不便を感じている。

不便に感じている人に、その理由を確認すると、「利用できるバス停留所があっても運行本数が少ない・行き先が目的にあわない」の割合が最も多く 70.7%である。次いで、「車の方が公共交通と比べて便利(50.2%)」、「自宅からバス停留所までが遠い(39.3%)」である。

利用しづらいために外出を控えたことがあるかを確認すると、「よくある（6.4%）」「たまにある（22.6%）」を合計した 29.0%の人が外出を控えたことがあると回答している。

２）蟹江線に対する満足度（問 4 関係）

蟹江線の満足度は、「満足（6.4%）」「おおむね満足（24.6）」の合計が 31.0%、「やや不満（23.6%）」「不満（14.6%）」の合計が 38.2%となっており、不満と回答する割合が多くなっている。

不満の理由を見ると、「乗りたい時間に運行していない」の割合が最も多く 81.2%である。次いで、「目的地まで早く行けない（時間がかかる）（36.9%）」、「自宅から停留所までが遠い（35.6%）」である。

３）飛島バス等の路線維持のための財源投入に対する理解について（問 5 関係）

財源投入に対する意見としては、「公平性の観点から賛成である、公平性重視」が 53.3%で、「効率性重視」（10.3%）よりも大きく上回っている。

財政投入に対する評価としては、「妥当」との回答が 44.9%と最も多いものの、「多すぎる（12.8%）」「やや多すぎる（34.4%）」の小計が 47.2%となり、飛島バス等に対する投入額は多いとする村民は多い。

その一方で、サービス水準の総合評価については、「妥当（14.4%）」「おおむね妥当（39.2%）」の合計が 53.6%で、「やや不満（19.5%）」「不満（8.7%）」が 28.2%となり、概ね妥当とする意見が大きく上回っている。

４）蟹江線の利便性向上について（問 5-6）

蟹江線について「新たな経費投入があるものの増便させるべき」は 37.4%、「運賃値上げを条件に増便させるべき」の 16.7%を加えると 54.1%となり、過半数の住民が蟹江線の増便に賛同している。

５）公共交通の転換見通しについて（問 7）

利用転換の見通しについては「たまにならできると思う（18.7%）と「将来、年をとったらできると思う（35.1%）」を合わせると 53.8%で、転換する可能性はある。一方で「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」は 30.5%である。

２．企業アンケート調査

（１）実施概要

飛島村臨海部で勤務する「従業員の皆さまの日頃の通勤実態と、更なるネットワーク強化に対するニーズ」を確認するため、アンケート調査を実施した。

〇企業アンケート調査概要

調査対象	名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会 会員企業
調査方法	郵送配布　郵送回収、WEB 回収
調査期間	2024 年 8 月 26 日（月）配布　9 月 17 日（火）締め切り

	（9 月 30 日（月）到着分まで対応）
標本数 回収率	配布数：111 票 回収数：51 票 回収率：45.9%
アンケート項目	○従業員数、通勤時の利用交通手段 ○マイカー通勤に対する支援制度の有無 ○通勤時の渋滞の影響とその対策についての意向 ○バスネットワーク強化の必要性、利用見通し ○飛島公共交通バス「名港線」の再編の必要性、利用見通し ○飛島公共交通バスについての自由意見

（２）調査結果（概要）

１）通勤時の渋滞の影響について（問 4）

通勤時の渋滞の影響については、「ほぼ毎回渋滞の影響を受けている」が 70.6%、「あまり影響を受けていない」は 15.7%となっている。

２）通勤対策についての考え（問 5）

通勤対策について尋ねたところ「会社・飛島村・交通事業者が協力して「公共交通（バス)」をもっと充実する」が 41.2%と最も多く、次いで「会社側で「公共交通（バス)」を利用できる「勤務体制・通勤時間」を調整する」が 15.7%となっている。

３）ネットワーク強化・飛島公共交通バスの利便性向上について（問 6）

「(臨海部と名古屋港駅を結ぶ)「名港線」を強化すべき」の割合が最も多く 19.6%である。次いで、(臨海部と名古屋駅を結ぶ)「名古屋駅線」の急行便を新しく運行すべき（17.6%)」「(臨海部と近鉄蟹江駅を結ぶ)「蟹江線」の急行便を増やすべき（11.8%)」である。

「特に必要がない。今のままでよい。特に利用する従業員はいない」との回答は 21.6%みられた。

４）名港線の再編・望ましい運行方法について（問 7）

現状のまま（49.0%）が約半数、「シャトル便・巡回便を検討すべき（7.8%)」「わからない（41.2%」の合計が 49.0%となり、抜本的な再編の検討は、「現状のまま」の意見を踏まえて継続実施すべきと思われる。

５）名港線の再編・利用転換の見通しについて（問 8）

新たな利用はあわせて 23.5%認められ、事業転換すれば、1～2 割程度の利用者増の可能性（潜在需要）が認められた。

３．利用者アンケート調査

（１）実施概要

利用者の利用状況や運行内容に対するニーズを確認するためにアンケート調査を実施した。調査概要は以下の通り。

① 蟹江線利用者アンケート調査概要

調査方法	飛島バス（蟹江線）に調査員が同乗し、乗客へ直接配布 郵送回収、WEB 回収
調査期間	2024 年 9 月 13 日（金）、9 月 14 日（土） 締め切り：9 月 30 日（月）（10 月 7 日（月）到着分まで対応）
標本数 回収率	配布数：208 票 回収数：69 票 回収率：33.2%（郵送回収：84.1%、WEB 回収：15.9%）
アンケート項目	問１：飛島バス（蟹江線）の利用状況 問２：蟹江線の運行サービスの満足度 問３：回答者の属性

② 名港線利用者アンケート調査概要

調査方法	飛島バス「名古屋港駅」停留所、「築地口駅」停留所、「稲永駅」停留所にて乗客へ直接配布 郵送回収、WEB 回収
調査期間	2024 年 9 月 6 日（金）、9 月 7 日（土） 締め切り：9 月 23 日（月）（9 月 30 日（月）到着分まで対応）
標本数 回収率	配布数：132 票 回収数：41 票 回収率：31.1%（郵送回収：90.2%、WEB 回収：9.8%）
アンケート項目	問１：飛島バス（名港線）の利用状況 問２：名港線の運行サービスの満足度 問３：回答者の属性

③ 海南病院通院支援タクシー調査概要

調査方法	通院支援タクシー車内に調査票を留め置き 郵送回収、WEB 回収
調査期間	2024 年 9 月 10 日（火）～10 月 21 日（月）（11 月末まで延長）
標本数 回収率	配布数：車内での留め置き式のため利用者の持ち出し数は不明 回収数：6 票

アンケート 項目	問１：通院支援タクシーの利用状況 問２：通院支援タクシーの運行サービスの満足度 問３：回答者の属性

（２）調査結果（概要）

１）蟹江線の利用実態

〇利用者属性

・性別：男性 40.6%、女性 42.0%

・年齢：10 歳代から 70 歳以上まで幅広い世代に分かれている。

〇利用形態

・飛島村役場と蟹江駅間の利用が多く、「ほとんど同じ便を利用する」割合が 56.5%。

・近鉄蟹江駅経由で名古屋市との通勤・通学利用が多い。

・「ほぼ毎日」利用が 52.2%

〇「早朝の時間帯の利用実態とニーズについて（問 1-9・10）

・早朝時間帯の利用で「乗車できなかったことがある」という回答は認められなかった。

・増便ニーズについて「運賃そのままで増便してほしい」が 31.9%、「運賃値上げになっても増便させるべき」が 15.9%で「増便のニーズ」が 47.8%となった。一方で、運賃については、「運賃値上げがあるなら現状のまま」が 29.0%であり、増便意向はあるものの運賃については、据え置きの意向が多い。

〇新しい急行便について（問 1-11）

・「わからない」が 43.5%と最も多いが、「既存のルートで「蟹江駅と公民館分館の主要停留所のみ」を停車する急行便を増便すべき」が 24.6%、「西尾張中央道を経由して「公民館分館と役場周辺と近鉄蟹江駅」を結ぶ新しい急行の路線を運行すべき」が 18.8%である。このことからも、既存のルートでの急行便を望む意見が多い。

〇満足度について（問 2-1）

・全ての項目で「大変満足・やや満足」の合計が過半数を上回っている。

２）名港線の利用実態

〇利用者属性

・性別：男性 63.4%、女性 26.8%

・年齢：40 歳代から 60 歳代の利用が多い。名古屋市居住の会社員が多い。

〇利用形態

・名古屋港と西部税関・東海鋼材・木材団地・公民館分館といった停留所の利用が多い。
・地下鉄との乗り継ぎが多く、「ほとんど同じ便を利用する」割合が 87.8%。

〇「早朝の時間帯の利用実態とニーズについて（問 1-7・8）

・早朝時間帯の利用で「乗車できなかったことがある」という回答は 9.8%存在した。
・増便ニーズは、「運賃値上げがあるなら現状のまま」が 39.0%と最も多い。増便させるべきという意見割合は約 15%程度で、蟹江線ほど高くはない。

〇利便性向上対策について（問 1-9）

・「乗り換えなしで運行する現状のままでよい」が 65.9%。「シャトル便と港内循環の組合せに再編」は 7.3%、「その他の見直し方法」が 7.3%、「わからない」が 14.6%となり、再編意向は全体の 30%未満となった。

〇満足度について（問 2-1）

・全ての項目で「大変満足・やや満足」の合計が過半数を上回っている。

３）海南病院通院支援タクシーの利用実態

〇利用者属性

・性別：男性 16.7%、女性 83.38%
・年齢：65 歳以上の利用が多い。飛島村内居住者の無職、主夫・主婦が多い。

〇利用形態

・利用停留所は分散している。
・往復ともタクシー利用がほとんどで、片方は別手段の利用の回答が一部認められた。。

〇希望通りの予約ができているか（問(6)）

・タクシーを予約する時に、希望通りの予約ができているかを確認すると「希望通りの時間に予約できた」という回答は 100%であった。

〇運行サービスの満足度について（問 2）

・全ての項目で「大変満足・やや満足」の合計が過半数を上回っている。
・高い満足度が得られていると考える。

第４章　地域公共交通に関する問題点と対応方策

１．地域公共交通に関する問題点

これまでの検討成果から地域公共交通に関する課題を整理する。

第１章「地域公共交通計画の評価」、第２章「地域の動向」、第３章「地域ニーズ」を踏まえ、飛島村における地域公共交通の問題点については、次のように整理できる。

【地域公共交通計画の評価・・・前計画の積み残し課題】

〇地域公共交通サービスの維持

・飛島公共交通バスの車両更新を想定していたものの、車両の状況を鑑みて計画期間内での更新を見送っている。

〇評価指標による目標管理

・飛島公共交通バスの蟹江線の利用者数は目標を超え達成できているが、名港線はコロナ禍以前のピーク（目標）を超えた利用者数の目標が達成できていない。

・利用者数に対する財政支援額の推移について、計画期間内に増便を伴う財政支援額の増加があり、年間総利用者数に対する支援額は目標設定を達成したものの計画策定時より上振れした。今後も車両更新などによる財政支援措置の拡大の可能性がある。

・アンケート調査による目標管理指標については、住民の公共交通の利用割合と財政投入額に対する評価は目標値を達成した。一方で、サービス水準の妥当性の評価について、蟹江線及び海南病院通院支援タクシーの満足度は目標値を達成したが、住民ニーズはより高い要求を求めており、その対応の検討が必要である。

【地域の動向・・・地域分析からみた問題点】

＜上位計画等での方向性＞

〇第５次飛島村総合計画や都市計画マスタープランの交通施策の目的設定

・総合計画では「交通環境の変化を踏まえた交通網を再編成し、誰もが移動手段に困らない住みやすい村を目指す」としている。都市計画マスタープランでは、「飛島公共交通バスは「地域公共交通計画」と連携して、安全・快適に利用することができるよう交通利便性の向上に努める」こととしている。これら上位計画から、新計画では交通網の再編成による利便性向上を目指す必要がある。

・人口ビジョンから、公共交通の利用者の主要ターゲットである「高齢者」の人口は減少しない見通しで、公共交通サービスの維持が必要である。

＜公共交通ネットワークの状況からみた問題点＞

〇空間的な人口カバー率と福祉的交通サービス

・飛島公共交通バス・蟹江線の人口カバー率は、半径 300ｍ圏域では 39%、500ｍ圏域では 65%となっている。

・海南病院通院支援タクシーを始め、福祉タクシー助成制度、福祉無料送迎バス（お買い物バス）が提供されており、移動制約者に対するサービス提供が行われている。
・今後、高齢者は現状値と同水準で推移すると見通されており、心身障がい者数も大幅な変化がないと考えれば、潜在需要は横ばいの見通しである。継続的に利用実態に応じたサービス提供が必要である。

【地域ニーズ・・・住民・利用者のニーズからみた問題点】

＜住民ニーズ＞

○日常の移動に対する意識について（問 3 関係）

・日常の公共交通での移動に不便を感じているかを確認すると「感じている 32.1%)」「やや感じている（29.2%)」を合計した割合は 61.3%となり、過半数を超える住民が公共交通の移動について不便を感じている。

○飛島バス等の路線維持のための財源投入に対する理解について（問 5 関係）

・財政投入に対する評価としては、「妥当」との回答が 44.9%と最も多いものの、「多すぎる（12.8%)」「やや多すぎる（34.4%)」の小計が 47.2%となり、飛島バス等に対する投入額は多いとする村民は多い。

○蟹江線の利便性向上について（問 5-6）

・蟹江線について「新たな経費投入があるものの増便させるべき」は 37.4%、「運賃値上げを条件に増便させるべき」の 16.7%を加えると 54.1%となり、過半数の住民が蟹江線の増便に賛同している。

＜企業ニーズ＞

○通勤時の渋滞の影響について（問 4）

・通勤時の渋滞の影響については、「ほぼ毎回渋滞の影響を受けている」が 70.6%、「あまり影響を受けていない」は 15.7%となっている。

○通勤対策についての考え（MA）（問 5）

・通勤対策について尋ねたところ「会社・飛島村・交通事業者が協力して「公共交通（バス)」をもっと充実する」が 41.2%と最も多く、次いで「会社側で「公共交通（バス)」を利用できる「勤務体制・通勤時間」を調整する」が 15.7%となっている。

○ネットワーク強化・飛島公共交通バスの利便性向上について（問 6）

・「(臨海部と名古屋港駅を結ぶ)「名港線」を強化すべき」の割合が最も多く 19.6%である。次いで、(臨海部と名古屋駅を結ぶ)「名古屋駅線」の急行便を新しく運行すべき（17.6%)」「(臨海部と近鉄蟹江駅を結ぶ)「蟹江線」の急行便を増やすべき（11.8%)」である。

○名港線の再編・望ましい運行方法について（問 7）

・現状のまま（49.0%）が約半数、「シャトル便・巡回便を検討すべき（7.8%）」「わからない（41.2%）」の合計が 49.0%となり、抜本的な再編の検討は、「現状のまま」の意見を踏まえて継続協議すべきと思われる。

＜利用者の蟹江線に対するニーズ＞

○「早朝の時間帯の利用実態とニーズについて（問 1-9・10）

・早朝時間帯の利用で「乗車できなかったことがある」という回答は認められなかった。

・増便ニーズについて「運賃そのままで増便してほしい」が 31.9%、「運賃値上げになっても増便させるべき」が 15.9%。「運賃値上げがあるなら現状のまま」が 29.0%であり、増便意見は少なからず存在する。

○新しい急行便について（問 1-11）

・「わからない」が 43.5%と最も多いが、「既存のルートで「蟹江駅と公民館分館の主要停留所のみ」を停車する急行便を増便すべき」が 24.6%、「西尾張中央道を経由して「公民館分館と役場周辺と近鉄蟹江駅」を結ぶ新しい急行の路線を運行すべき」が 18.8%である。既存ルートでの急行便を望む意見が多い。

○満足度について（問 2-1）

・全ての項目で「大変満足・やや満足」の合計が過半数を上回っている。

＜利用者の名港線に対するニーズ＞

○「早朝の時間帯の利用実態とニーズについて（問 1-7・8）

・早朝時間帯の利用で「乗車できなかったことがある」という回答は 9.8%存在した。

・増便ニーズは、「運賃値上げがあるなら現状のまま」が 39.0%と最も多い。増便させるべきという意見割合は約 15%程度で、蟹江線ほど高くはない。

○利便性向上対策について（問 1-9）

・「乗り換えなしで運行する現状のままでよい」が 65.9%。「シャトル便と港内循環の組合せに再編」は 7.3%、「その他の見直し方法」が 7.3%、「わからない」が 14.6%となり、再編意向は全体の 30%未満となった。

○満足度について（問 2-1）

・全ての項目で「大変満足・やや満足」の合計が過半数を上回っている。

２．問題点への対応の考え方

新しい地域公共交通計画を策定するにあたっては、これら問題点に対して、住民の「豊かな生活（QOL）を支え、かつ、安全で安心して生活が営める日常生活の基盤」としての役割も担う交通体系を構築するよう対応の考え方を以下の通り定める。

（１）住民の生活の足を維持・確保できているか？

日常の生活・・村民の通勤通学に利用できる環境確保 住民・利用者ニーズに応えられているか

・住民の生活の足である「飛島公共交通バス（蟹江線)」に着目すると、利用者数は前回計画の目標を達成し、過去最高の利用実績となるなど、順調に増加している。
・住民の公共交通の利用割合が 49.5%となり、前回調査時の 38.4%から 10 ポイント以上の増加を達成し、着実に生活の足として定着している。
・財源の投入額に対する評価は妥当を選択する割合が 44.9%となり、前回調査時の 40.3%から上昇し、投資に対する理解度も高まっている。
・これらから住民の生活の足の維持・確保はできていると考えられる。

（２）豊かな生活（QOL）を支えかつ安心できる生活の基盤が確保できているか？

住民に対して安心できる基盤が提供できているか 福祉的サービスが適切に提供できているか

・飛島公共交通バス等の路線維持のための財源投入に対する理解（問 5 関係）では、財政投入に対する評価として、「妥当」とする回答が 44.9%と最も多いものの、「多すぎる（12.8%)」「やや多すぎる（34.4%)」の小計が 47.2%となり、投入額は多いとする住民は多い。一方でサービス水準の妥当性評価については、「妥当」「おおむね妥当」の全体平均が 53.6%と過半数を超えている（前回調査時：40.3%)。
・蟹江線の利用者アンケートでは、早朝時間帯の利用で「乗車できなかったことがある」という回答は認められなかったものの、増便ニーズについては「運賃そのままで増便してほしい」が 31.9%、「運賃値上げになっても増便させるべき」が 15.9%と「増便のニーズ」が 47.8%となった。一方で、運賃については、「運賃値上げがあるなら現状のまま」が 29.0%であり、増便意向はあるものの運賃については、据え置きの意向が多い。
・住民アンケートの結果では、蟹江線について「新たな経費投入があるものの増便させるべき」は 37.4%、「運賃値上げを条件に増便させるべき」の 16.7%を加えると 54.1%となり、過半数の住民が蟹江線の増便を賛同している。
・こうしたことから、蟹江線は、新たな経費投入を行ってでも、早朝便を中心にさらなるサービス強化を行うことが住民意向に沿っていると考えられる。
・福祉的サービスの側面から、海南病院通院支援タクシーのアンケート結果では、サービス水準の評価として「わからない」「無回答」の回答が 7 割を超えたが、全ての項目で不満より妥当を選択する割合が多い結果となった。

・このことから豊かな生活（QOL）を支えかつ安心できる生活の基盤は確保できているものの更なる改善をする必要があると考えられる。

（３）まちづくりの観点から公共交通サービスが適切に提供できているか？

第５次飛島村総合計画・飛島村都市マスタープラン等の施策に適合しているか 臨海部の産業振興の下支えができているか

・上位関連計画では「快適で住み続けられるむらづくり」「ヒト・モノが円滑に行き交う活力あるむらづくり」等を標榜している。
・公共交通施策については、「通勤通学の利便性の向上、誰もが移動手段に困らない住みやすい村を目指す等の施策展開を目指している。
・住民アンケートから、日常の公共交通での移動に不便を感じているかを確認すると「感じている（32.1%）」「やや感じている（29.2%）」を合計した割合は 61.3%となり、過半数を超える住民が公共交通の移動について不便を感じている。
・まちづくりの観点からも「ヒトが円滑に行き交うまち」「誰もが移動に困らない、住みやすい村」を目指すために、さらなる公共交通サービスの充実が必要である。
・臨海部の産業振興の観点では、企業アンケート調査では「ほぼ毎回渋滞の影響を受けている」が 70.6%、名港線利用者アンケート調査では、早朝時間帯の利用で「乗車できなかったことがある」という回答が認められるなど、快適な通勤環境は提供できていないと考えられる。企業アンケート調査では、名港線のサービス内容は「現状のまま」が約半数で、その他意見が約半数であることから、利用者拡大を目指すには路線の再編の検討については、「現状のまま」の意見を踏まえて継続して検討する必要がある。

（４）公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できているか？

協議体制・事業推進連携体制・PDCA が適切か

・住民アンケート調査では、飛島公共交通バスの評価については、「満足度」の観点から見ると「不満」と回答する割合が多くなっている。一方で、財政投入額の評価では、「妥当」との回答が 44.9%と最も「多すぎる」、「やや多すぎる」という意見よりも多い回答を得ており、概ね妥当と判断できる。
・蟹江線の利用者アンケート調査から、「満足度」の観点から見るとすべての項目で「大変満足・やや満足」の合計が過半数を上回っている。
・住民及び利用者の視点からそれぞれの指標を確認すると、すべての数値が概ね良好で、明らかに問題と指摘される指標は見られない。
・前地域公共交通計画で定めた目標の達成状況の評価と、こうした指標によるモニタリングが飛島村地域公共交通活性化協議会にて実施できており、適切な進行管理ができている。
・引き続き、住民及び利用者の視点からのモニタリングを行い、目標管理の継続を実施する。

第５章　地域公共交通計画

１．新しい地域公共交通計画の概要

名称	地域公共交通計画
策定年月	令和７年４月
計画期間	令和７年度～11 年度　（5 か年）
将来像	住民や来訪者の移動手段として、利便性が高く持続性のある地域公共交通サービスが提供された社会の構築を目指し、住民にとって豊かな生活が営める環境を確保する。
基本的な方針	○住民の生活の足を維持確保できている ○豊かな生活（QOL）を支えかつ安心できる生活の基盤が確保できている ○まちづくりの観点から公共交通サービスが適切に提供できている ○公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できている
主な評価指標	○路線利用者数の推移 ○財政支援額の推移 ○住民の公共交通の利用割合 ○投資の理解度：財源の投入額に対する評価（妥当を選択する割合） ○サービス水準の評価：蟹江線等の総合評価・満足度
前計画との違い	・地域公共交通計画の将来像・基本的な方針の考えを踏襲する。 ・平成 21 年度から実証実験運行を開始した飛島公共交通バスが車両更新時期を迎えるため、計画的な車両更新と環境変化への対応見直しを想定する（前計画での未対応事項）。 ・幹線系統である飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）の更なるサービス強化を推進する。 ・福祉的交通サービスにおいて、技術革新を注視することで移動サービスの改善を模索する。

２．計画の区域

計画の対象区域は、飛島村全域とする。

なお、飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）および海南病院通院支援タクシーが接続する名古屋市、弥富市、蟹江町等、周辺市町についても当該路線を介して公共交通ネットワークを構築しており、計画協議区域として想定する。

３．基本的な方針

持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針については、前述の課題と対応の考え方を踏まえ、次の４点とする。

〇住民の生活の足を維持・確保できている

過去の地域公共交通網形成計画・地域公共交通計画により、「飛島公共交通バス（蟹江線）」の拡充を行い、交通サービスを提供してきた。利用者数も概ね増加しており、住民の生活を支える足を確保できていると考えられる。

新しい地域公共交通計画では、期間内に導入車両の更新が必要となるため、適正な車両更新を行い、引き続き住民の生活の足としての役割を維持し続けることを目指す。

〇豊かな生活（QOL）を支えかつ安心できる生活の基盤が確保できている

日常の公共交通での移動に不便を感じているかを確認すると「感じている（32.1%）」「やや感じている（29.2%）」を合計した割合は 61.3%となり、過半数を超える住民が公共交通の移動について不便を感じている。豊かな生活（QOL）の満足度を高めるためには、こうした不便さを感じる住民の割合を減らしていくことが求められるため、住民のニーズに即したサービスの質の向上を目指す。

蟹江線では、住民アンケート調査で、ダイヤと便数に関する満足度が相対的に低く、通勤通学時間帯での増便によるダイヤ見直し対応が求められていると考えられる。

また、買い物や通院支援という観点では、村外の名古屋市営バスや弥富市きんちゃんバス、蟹江町お散歩バス等との接続利用や海南病院通院支援タクシーの維持拡充など、福祉的なサービス向上などが重要である。

現状のサービス内容を単に維持することなく、MaaS などの技術革新の動向、他地域の取組を研究し、さらなる拡充を目指す。

〇まちづくりの観点から公共交通サービスが適切に提供できている

飛島村の財政基盤は、臨海部企業の経済活動により支えられており、飛島村のまちづくり（都市計画）の推進や公共交通サービスの維持には、臨海部企業との共栄が重要である。公共交通サービスの面では、飛島公共交通バス（名港線・一部蟹江線）の維持による移動環境の確保が必要である。

企業・利用者アンケート調査からは、通勤時の渋滞の影響を受けている、早朝時間帯に乗車できなかったことがあるという指摘があった。また、企業アンケート調査からは、名港線の再編について現状のままが良いとの意見は半数であり、継続して協議する必要がある。

蟹江線と同様に、名港線についても現状のサービス内容を維持することなく、利用者が伸び悩んでいる現状を打破するための抜本的な再編を検討し、さらなる利便性の向上を目指す。

〇公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できている

飛島村地域公共交通協議会は、毎年度3回程度の実施をしており、当該年度の事業計画の確認、計画に基づく事業の実施、事業の評価、評価に基づく事業の見直し等、PDCAを行ってきている。

新しい地域公共交通計画では、住民・交通事業者・行政が、次に示す役割を分担するとともに、地域公共交通計画を通して合意した施策について、相互連携を通して適切に推進していくことを目指す。

〇関係者の役割分担

主体	役割
住民（代表）	・日ごろから感じている、利用する上での課題、困ったことを伝える ・地域の視点から、公共交通に関する課題や、必要な取り組みを提案
交通事業者	・公共交通運行の当事者 ・ノウハウを活かした企画提案
飛島村	・行政としての方針を提示 ・地域の活性化やまちづくり等の立場から提案 ・（関係部局）それぞれの部門で対応できる移動サービスの実施
（事務局）	・法定協議会の企画、運営 ・関係者との調整・連携 ・事業の実施状況の報告 ・必要な資料のとりまとめ

資料：国土交通省中部運輸局「活発で良い議論ができる会議のために。」より作成

４．地域公共交通計画の体系

飛島村総合計画の将来像

災害に強い・活気・魅力・人づくりの村

地域公共交通計画の将来像

住民や来訪者の移動手段として、利便性が高く持続性のある地域公共交通サービスが提供された社会の構築を目指し、住民にとって豊かな生活が営める環境を確保する。

地域公共交通の課題

【地域公共交通計画の評価】
⇒前計画の積み残し課題

○バスの車両更新ができていない
○名港線の利用者数は達成できていない
○蟹江線の妥当性（サービス満足度）は目標値を達成したもののギリギリの達成

【地域の動向】
⇒地域分析からみた問題点

○総合計画・人口ビジョンから、高齢者の人口は減少しない見通し。潜在需要は横ばいの見通して、福祉的交通サービスの利用実態に応じたサービス提供が必要である。

【地域ニーズ】
⇒住民・利用者のニーズからみた問題点

○住民アンケート調査から
・日常の公共交通での移動に不便を感じている割合が過半数を超える
○企業アンケート調査から
・ほぼ毎回渋滞の影響を受けている割合が70.6％
○利用者アンケート調査から
・名港線利用者で早朝時間帯に乗車できなかったことがあるという回答が認められた

【公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できているか？】

○公共交通サービスを維持するためには、住民、交通事業者、自治体など関係者全てが、それぞれの役割を分担し、連携しながら事業を推進していく必要がある。

基本的な方針

○住民の生活の足を維持・確保できている

○期間内に導入車両の更新が必要とされているため、適正な車両更新を行い、引き続き社会生活の基盤としての役割を維持し続けることを目指す。

○豊かな生活（QOL）を支えかつ安心できる生活の基盤が確保できている

○豊かな生活（QOL）の満足度を高めるために、不便さを感じる住民の割合を減らし、住民ニーズに即したサービスの質の向上を目指す。また、福祉的なサービス向上、新技術の研究による新たなサービス提供等を目指す。

○まちづくりの観点から公共交通サービスが適切に提供できている

○まちづくりの推進には臨海部企業との共栄が重要。飛島公共交通バス（名港線等）の維持による移動環境確保が必要である。さらなる利便性の向上を目指す。

○公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できている

○住民・交通事業者・行政が、協力しながら役割を分担するとともに、地域公共交通計画を通して合意した施策について、相互連携を通して適切に推進していくことを目指す。

計画の目標

○地域公共交通サービスの維持

・飛島公共交通バス（蟹江線）の事業継続と拡充検討
・飛島公共交通バスの車両更新

○広域ネットワークの確保

・鉄道・近隣市町のコミュニティバス事業の動向確認
・広域ネットワークを維持するための定期見直し
・バス停留所の待合環境の充実
・GTFS化への対応

○福祉移動サービスの維持

・海南病院通院支援タクシーの事業継続
・福祉タクシー料金助成の継続
・福祉無料送迎バス（お買い物バス）等の継続
・新技術を活用した新しいモビリティサービスの導入検討

○社会基盤・移動サービスの維持

・飛島公共交通バス（名港線）の事業継続と拡充検討

○地域まちづくりを支える社会基盤の整備

・産業振興施策時の移動サービスの提供
・観光交流拠点へのアクセス方法の検討

○法定協議会によるPDCAの継続

・法定協議会の定期開催による事業進捗管理
・評価指標に基づく計画の達成状況の評価
・臨海部企業連絡協議会等との施策協議の実施

○利用促進活動の推進

・交通施策のPR活動の実施
・区長会を通した移動サービスに対する要望確認
・老人クラブ例会等での利用促進活動の実施
・臨海部企業連絡協議会を通したMMの実施

目標達成のための主な施策・事業

５．目標・将来像

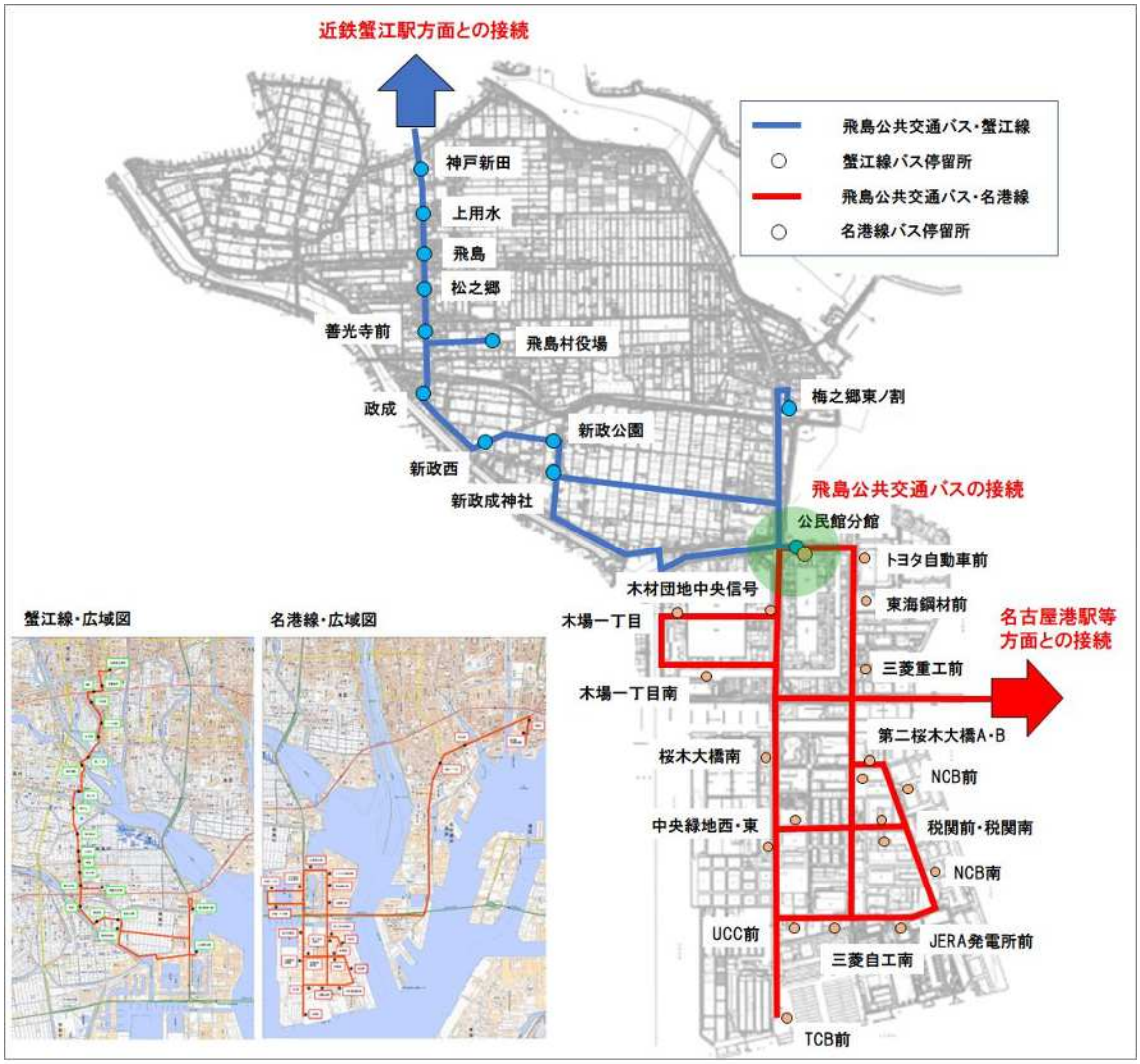
交通政策基本法の理念、問題点を解決する基本的な方針の実現に向けて、飛島村における地域公共交通の将来像を次のように設定する。

また、将来像を支える飛島村の公共交通ネットワークの構築イメージを併せて設定する。公共交通ネットワーク網は、隣接自治体の公共交通や鉄道駅との接続を行う。将来的には、村内移動や周辺地域との移動の円滑化を目指す。

【将来像】

住民や来訪者の移動手段として、利便性が高く持続性のある地域公共交通サービスが提供された社会の構築を目指し、住民にとって豊かな生活が営める環境を確保する。

○飛島村の公共交通ネットワーク網の構築イメージ



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地帯の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・心身障がい者・妊産婦などを対象に、移動サービスを提供する。	飛島村福祉・保健部門が実施している「心身障がい者・高齢者等福祉・妊産婦及び子育てタクシー助成制度」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。
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 46 ページにて記載。

【将来像を達成するための目標】

前述した４つの基本方針を進めるため、基本方針に対する目標をそれぞれ設定する。

基本方針	計画の目標
住民の生活の足を確保できている	**〇地域公共交通サービスの維持** ・飛島公共交通バス（蟹江線）の移動サービスを維持する
豊かな生活（QOL）を支えかつ安心できる生活の基盤が確保できている	**〇広域ネットワークの確保** ・鉄道や近隣市町のコミュニティバスの動向を確認しながら広域ネットワークを維持する
	〇福祉移動サービスの維持 ・心身障がい者・高齢者等福祉・妊産婦及び子育てタクシー助成制度等の福祉・保健部門の移動サービスを維持する
まちづくりの観点から公共交通サービスが適切に提供できている	**〇社会基盤・移動サービスの維持** ・飛島公共交通バス（名港線）の移動サービスを維持する
	〇地域まちづくりを支える社会基盤の整備 ・飛島村の産業・観光振興施策等のまちづくり施策を支える移動サービスを模索し、取り組み可能な施策を推進する
公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できている	**〇法定協議会による PDCA の継続** ・法定協議会を定期的に開催し、地域公共交通計画に基づく PDCA を実施する
	〇利用促進活動の推進 ・公共交通を支える関係主体の協働による利用促進活動を実施する

６．目標達成のための施策・事業

基本目標を達成するために実施する事業を設定する。

基本方針	計画目標	施策事業内容	事業主体
住民の生活の足を確保できている	地域公共交通サービスの維持	**○飛島公共交通バス（蟹江線）の事業継続と拡充検討** ・蟹江線の運行の継続 ・朝便の混雑を緩和するための増便の検討	飛島村 （運行：交通事業者）
		○飛島公共交通バスの車両更新 ・蟹江線・名港線の導入車両の計画的な更新、環境適応車両の選択の検討	飛島村 交通事業者
豊かな生活（QOL）を支えかつ安心できる生活の基盤が確保できている	広域ネットワークの確保	**○鉄道・近隣市町のコミュニティバス事業の動向確認** ・関係交通事業のダイヤ見直し等の動向把握	飛島村
		○広域ネットワークを維持するための定期見直し ・必要に応じた自治体間の連携、協議 ・乗り換え接続、利便性を確保するための飛島村公共交通バスのダイヤ見直しの実施	飛島村
		○バス停留所の待合環境の充実 ・地元企業の協力によるベンチ等の設置	地元企業
		○GTFS 化等への対応 ・飛島公共交通バスの検索を可能とするデータの GTFS（General Transit Feed Specification：公共交通のオープンフォーマット）化 ・定期券等のデジタル化の導入の検討 ・Maas の導入の検討	飛島村
	福祉移動サービスの維持	**○海南病院通院支援タクシーの事業継続** ・高度医療の利用を支える移動サービスの継続	飛島村 （運行：交通事業者）
		○福祉タクシー料金助成の継続 ・心身障がい者・高齢者等福祉・妊産婦及び子育てタクシー助成制度の継続	飛島村
		○福祉無料送迎バス（お買い物バス）等の継続 ・公共施設（社会福祉施設）等の利便性を確保する移動サービスの継続実施	飛島村
		○新技術を活用した新しいモビリティサービスの導入検討 ・モビリティの技術革新の動向を研究し、新たなモビリティサービスの導入の必要性を検討	飛島村

まちづくりの観点から公共交通サービスが適切に提供できている	**社会基盤・移動サービスの維持**	**○飛島公共交通バス（名港線）の事業継続と拡充検討** ・名港線の運行の継続 ・朝便の混雑を緩和するための増便の検討 ・企業従事者の利便性を高めるため、名港線に限らない移動手段についても検討 ・企業従事者が利用しやすい公共交通環境づくりの検討	飛島村 （運行：交通事業者）
	地域まちづくりを支える社会基盤の整備	**○産業振興施策時の移動サービスの提供** ・イベント時の送迎対応のための無料運行便の実施	飛島村
		○観光交流拠点（注1）へのアクセス方法の検討 ・新たな拠点施設整備を進めることから、産業観光等の観光施策の推進を支える移動サービスの導入を検討	飛島村
公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できている	**法定協議会による PDCA の継続**	**○法定協議会の定期開催による事業進捗管理** ・年度事業計画の策定と進捗確認を行う会議開催	法定協議会
		○評価指標に基づく計画の達成状況の評価 ・地域公共交通計画の進捗管理のための評価指標設定と当該指標に基づく評価の実施	法定協議会
		○臨海部企業連絡協議会等との施策協議の実施 ・従業員の通勤を支える互助システムとして生まれた名港線の事業改善協議の継続	飛島村 地元企業
	利用促進活動の推進	**○交通施策の PR 活動の実施** ・ふるさとフェスタ等での広報 PR、ホームページを活用した情報発信の継続	飛島村
		○区長会を通した移動サービスに対する要望確認 ・定期的に開催される区長会を通して、移動サービスに対する住民からの要望の確認と利用促進のための PR 対応の実施	住民 飛島村
		○老人クラブ例会等での利用促進活動の実施 ・老人クラブの例会等を通して、飛島公共交通バス等の事業改善要望の確認、利用促進のための PR 対応の実施	住民（老人クラブ等） 飛島村
		○臨海部企業連絡協議会を通した MM の実施 ・渋滞緩和のための時差出勤・公共交通利用を促す MM の実施	飛島村 地元企業

注 1）第 5 次飛島村総合計画に掲げる観光交流拠点（ふれあいの郷の再編）を指す。

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」という。）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しているため、地域公共交通計画に以下の通り位置づける。

〇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）

〇補助の必要性

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。

〇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）	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）	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）	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）	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当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。

７．計画期間

新地域公共交通計画の計画期間は、「令和 7 年度（2025 年度）～令和 11 年度（2029 年度）の 5 か年」とする。

なお、計画期間中に必要に応じて事業の見直しを行うと共に、目標を達成するために行う事業については、令和 11 年度（2024 年度）以降も継続して実施していくことが法定協議会にて協議了承された場合は、計画期間を延長することができるものとする。

○施策事業の実施年度（スケジュール）

施策事業項目	実施年度				
	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029
○飛島公共交通バス（蟹江線）の事業継続と拡充検討	○	○	○	○	○
○飛島公共交通バスの車両更新				⇒	⇒
○鉄道・近隣市町のコミュニティバス事業の動向確認	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
○広域ネットワークを維持するための定期見直し	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
○バス停留所の待合環境の充実	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
○GTFS 化への対応	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
○海南病院通院支援タクシーの事業継続	○	○	○	○	○
○福利タクシー料金助成の継続	○	○	○	○	○
○福祉無料送迎バスの継続	○	○	○	○	○
○新技術を活用した新しいモビリティサービスの導入検討	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
○飛島公共交通バス（名港線）の事業継続と拡充検討	○	○	○	○	○
○産業振興施策時の移動サービスの提供	○	○	○	○	○
○観光交流拠点へのアクセス方法の検討					⇒
○法定協議会の定期開催による事業進捗管理	○	○	○	○	○
○評価指標に基づく計画の達成状況の評価	○	○	○	○	○
○臨海部企業連絡協議会等との施策協議の実施	○	○	○	○	○
○交通施策の PR 活動の実施	○	○	○	○	○
○区長会を通した移動サービスに対する要望確認	○	○	○	○	○
○老人クラブ例会等での利用促進活動の実施	○	○	○	○	○
○臨海部企業連絡協議会を通した MM の実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

※実施年度の表記について

○	当該年度に対応実施
⇒	5 か年の中で対応実施

８．計画の達成状況の評価

（１）ＰＤＣＡの仕組み

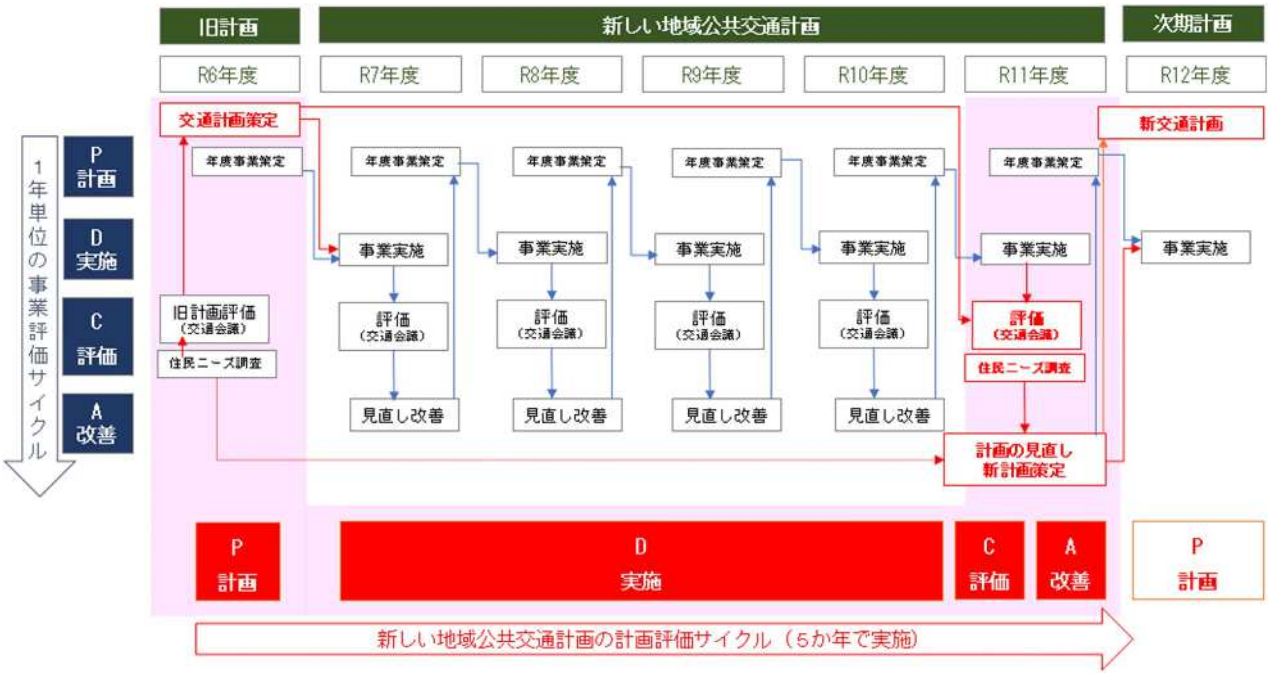
飛島村地域公共交通計画と計画に基づく事業の実施に関する評価は、以下のＰＤＣＡサイクルの流れより実施する。

法定協議会を毎年定期開催する中で、飛島村地域公共交通計画に基づく当該年度の事業を確認し、その実施した事業を評価する流れを毎年実施する。法定協議会では、事業の評価を通して、次年度の実施事業を確認するとともに、必要に応じて飛島村地域公共交通計画を見直し、改訂作業を行う。

こうした毎年の PDCA サイクルを通して、飛島村地域公共交通計画と事業の進捗管理を行う。

飛島村地域公共交通計画は、５か年の計画のため、計画の最終年度には住民ニーズを確認するアンケート調査を実施し、その結果を踏まえて次期計画を策定する流れとする。

○PDCA（評価）サイクルの流れ



（２）評価指標の設定による達成状況の評価

地域公共交通計画の計画期間（５か年）全体で、計画で定めた目標が達成できたかどうか、以下の評価指標に基づき評価する。具体的な数値目標は、次ページに設定する。

視点	評価対象	評価指標と目標値	評価のポイント	評価年度
利用者数	**飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）** **〇利用者数**	**〇蟹江線の利用者数の推移** ・過去の増加傾向を維持し、５年間で５％増を目指すよう、利用者数にて評価する 目標値：5%増（年１％水準） **〇名港線の利用者数の推移** ・微減傾向から脱却するため過去の最大値を目指すよう、利用者数にて評価する 目標値：過去の最大値	・事業の持続性を担保するために、利用者数の推移により確認する。 ・蟹江線：増加傾向を維持する目標値の設定。 ・過去の最大値の水準に戻す目標値を設定。	毎年度
収支状況	**飛島公共交通バス等** **〇収支状況**	**〇利用者数に対する財政支援額の推移** 指標＝財政支援額÷飛島バスの年間総利用者数 目標値：543 円/人 現状値＝387 円/人 （R5 年度実績）	・事業の持続性を担保するために、利用者数の増加による運賃収入増により運行経費の増加を招かないように確認する。	毎年度
住民意見	**飛島公共交通バス等** **〇事業の浸透度（住民への移動サービスのカバー状況）**	**〇住民の公共交通の利用割合** 指標：住民アンケート調査における住民の公共交通の利用割合 目標値：約 50% 現状値：49.5% （R6.10 調査時点）	・住民の意識転換、事業参画のアウトカム指標として公共交通の利用割合を用いる。利用転換を促進させる。	５年度
	飛島公共交通バス等 **〇投資の理解度**	**〇財源の投入額に対する評価** 指標：住民アンケート調査における妥当を選択する割合 目標値：約 45% 現状値：44.9% （R6.10 調査時点）	・増便等の財源投入の変動を見込み、住民の評価を用いて適正な財源投入なのか確認する。現状の水準を維持させる。	５年度

住民意見	**飛島公共交通バス（蟹江線）** **海南病院通院支援タクシー** **○サービス水準の妥当性（満足度）**	**○サービス水準の妥当性総合評価** 指標：住民アンケート調査における「サービス満足度」の「総合評価」の「妥当」・「おおむ妥当」を選択する割合 **＜蟹江線＞** 目標値：約 55% 現状値：53.6% **＜海南病院支援タクシー＞** 目標値：約 15% 現状値：14.1% （R6.10 調査時点）	・財源投入と併せて、サービス水準が適切な水準で提供できているか確認する。現状の水準を維持させる。 ・名港線は外部利用が多いため対象外。	5 年度

【数値目標の総括表】

	基準年度 （R5 実績）	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	目標値 R11 年度
蟹江線 利用者数	180,600 人 180,601 人 （R5 実績）	182,400 人 1,800 人増	184,200 人 1,800 人増	186,000 人 1,800 人増	187,800 人 1,800 人増	（基準年度より 5%増） 189,600 人 9,000 人増
名港線 利用者数	117,600 人 117,593 人 （R5 実績）	119,080 人 1,480 人増	120,560 人 1,480 人増	122,040 人 1,480 人増	123,520 人 1,480 人増	（基準年度より 7400 人増） 125,000 人 1,480 人増
利用者一人当たりの財政支援額	387 円/人 115,269 千円 ÷298,200 人	448 円/人 135,079 千円 ÷301,480 人	508 円/人 154,889 千円 ÷304,760 人	503 円/人 154,889 千円 ÷308,040 人	549 円/人 170,889 千円 ÷311,320 人	543 円/人 170,889 千円÷ 314,600 人
公共交通の利用割合	49.5%	⇒	⇒	⇒	⇒	50%
投入額に対する評価	44.9%	⇒	⇒	⇒	⇒	45%
サービス水準に対する評価	蟹江線 53.6%	⇒	⇒	⇒	⇒	55%
	タクシー 14.1%	⇒	⇒	⇒	⇒	15%

【各目標値のデータ取得方法】

○蟹江線・名港線の利用者数
　運行事業者による輸送実績から毎年算出
○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
　財政支援額：ダイヤ改正経費：R7 年度 19,810 千円・R 8 年度以降 39,620 千円を追加
　　大型車バス購入に伴う償却費：R10 年度以降 16,000 千円を追加
○公共交通のサービス水準に対する評価
　計画策定時における住民向けアンケート調査にて集計

（３）法定協議会の定期開催による事業進捗評価（各年）

法定協議会を以下に示す推進方法により年３回程度の会議を定期開催し、事業進捗評価を行う。

◆地域公共交通計画の事業進捗評価

地域公共交通計画の進行管理については、計画の数値目標が達成できたかどうかを当該年度の３月会議において確認する。また、計画の中の主要事業の評価を「地域公共交通確保維持事業の自己評価　中部様式」を活用して 12 月会議にて行い、計画に基づく主要事業が適切に実施できているか評価し必要な見直しについて協議する。事業の見直し協議は６月・３月会議も必要に応じて議案等を通じて協議する。

地域公共交通計画の最終年度は、５か年の全事業が実施できたか全ての数値目標を用いて評価する。

○法定協議会の事業計画・収支予算による事業進捗評価

法定協議会は、毎年度 4-3 月期の事業計画と予算を定め実施してきている。法定協議会の事業計画は、地域公共交通計画と連動させて定めており、当該年度に実施する内容とその予算を前年３月会議で協議承認している。

この仕組みを用いて、毎年度の事業の進捗状況については、年度末の３月会議において事業が実施できたかどうかを確認すると共に、実施状況について考察する全体評価を行い、その結果を法定協議会にて確認することとする。

【法定協議会での事業進捗評価の推進方法】

実施時期	３月頃の会議	６月頃の会議	12 月頃の会議	３月頃の会議
N-1 年度 協議内容	◆数値目標の確認 ○当該年度の事業進捗評価・補正予算協議			
N 年度 協議内容	○来年度の事業計画・予算協議	○事業の進捗管理	◆中部様式を活用した交通計画（５か年）の主要事業の評価・見直し協議	◆数値目標の確認 ○当該年度の事業進捗評価・補正予算協議
N+1 年度 協議内容				○新年度の事業計画・予算協議

◆印・・・地域公共交通計画に基づく数値目標の確認と主要事業の進捗状況を協議する機会として設定

○印・・・法定協議会の各年度（4-3 月期）の事業計画と収支予算に基づく事業実施を協議する機会として設定

【法定協議会の事業計画の実施状況を確認する全体評価の内容】

実施方法	評価の基本指標
法定協議会で定めた当該年度の実施計画内容について、実行できたかどうか飛島村にてセルフチェックし報告する。 法定協議会にて予算執行状況と併せて確認する。	○目標達成に向け順調に事業実施できた。 ○概ね実施できた。 ○できていない。このままでは目標達成が難しい。

＜資料編＞

１．検討体制・協議経過

（１）検討体制

地域公共交通計画の策定にあたり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会である「飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会」を開催し、協議した。

○飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会　委員名簿（第４条関係・敬称略順不同）

委員区分	職　　名	氏　名	役職名
第1号	飛島村 議会議長	小川 政徳	
	飛島村 区長会長	小島 進	
	名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会 会長	服部 伸一	
	偕行会リハビリテーション病院 事務部長	赤坂 佳美	
第2号	大同大学建築学部都市空間インフラ専攻教授	嶋田 喜昭	
第3号	国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）	宮川 高彰	
第4号	国土交通省 中部地方整備局 名古屋港湾事務所 企画調整課長	西尾 賢二	
第5号	三重交通（株）桑名営業所長	中川 康司	
	名古屋近鉄タクシー（株）運輸部長	伊藤 清	
第6号	公益社団法人 愛知県バス協会 専務理事	小林 裕之	
	名古屋タクシー協会 専務理事	多田 直紀	
第7号	愛知県 交通運輸産業労働組合協議会 幹事	楠 幸憲	
第8号	愛知県 都市整備局 交通対策課 担当課長	石屋 義道	
	愛知県 海部建設事務所 維持管理課長	鳥居 隆昭	
	愛知県 港警察署 交通課長	中野 雅仁	
	愛知県 蟹江警察署 交通課長	有田 優志	
	名古屋市 住宅都市局 都市計画部 交通企画課長	脇田 裕二	
	名古屋港管理組合 企画調整室 担当課長（調整担当）	宮澤 文明	
	弥富市 市民生活部長	柴田 寿文	
	蟹江町 政策推進室長	小島 昌己	
	飛島村 村長	加藤 光彦	会長
	飛島村 副村長	佐野 徹	副会長

（２）協議経過

地域公共交通計画の策定にあたり、法定協議会において下記スケジュールにより協議、確認した。

○飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会　協議経過

年度・日時	協議内容・主な事業変更等
令和２年度	
R2/5/15① （書面）	○議案２号　飛島村地域公共交通計画（案）（第２次地域公共交通網形成計画）に係るパブリックコメントの意見聴取結果及び追加修正事項について ○議案３号　飛島公共交通バスのダイヤ改正（案）について
R2/7/30② （書面）	○議案１号　飛島公共交通バス　蟹江線・名港線の増便によるダイヤ改正について ○議案３号　飛島公共交通バス車両での「IC カード対応化」について
R2/12/25③	○議案１号　令和２年度自己評価について
R3/3/25④	○三重交通自主運行路線「名古屋飛島高速線（案)」について
令和３年度	
R3/6/30①	○三重交通㈱自主運行路線「名古屋飛島高速線」アンケート調査結果について
R3/12/22②	○議案１号　令和３年度自己評価について
令和４年度	
R4/6/23①	○議案２号　地域公共交通計画の評価等結果の報告について
R4/12/22②	○議案３号　海南病院通院支援タクシー　飛島水防倉庫停留所の新設について
R5/3/29③	○議案２号　飛島公共交通バス蟹江線６カ月定期券の設置について ○議案３号　海南病院通院支援タクシー子供料金の設定について
令和５年度	
R5/6/22①	○議案２号　地域公共交通計画の評価等について ○議案３号　飛島公共交通バス（蟹江線）の一部ダイヤ改正について
R6/3/8③	○議案３号　飛島村地域公共交通計画の改訂について
令和６年度	
R6/6/28 第１回	○議案２号　地域公共交通計画の評価等について ○議案３号　令和６年度検討計画（案）について ○議案４号　飛島村地域公共交通計画（住民アンケート・利用者アンケート等）について
R6 年	○住民向けアンケート調査の実施

9月～11月	○企業向けアンケート調査の実施 ○利用者アンケート調査の実施 ○交通事業者等関係者に対するヒアリング調査の実施
R6/12/25 第2回	○飛島村地域公共交通計画（案）の協議
R7年1月	○パブリックコメントの実施
R7/3/○ 第3回	○飛島村地域公共交通計画の協議・承認

飛島村地域公共交通計画（案）

2024 年 12 月

飛島村