

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）



令和2年6月

飛 島 村

<目 次>

序章 地域公共交通計画とは.....	1
1. 背景と交通計画の策定の必要性.....	1
2. 検討体制・協議経過.....	3
3. これまでの計画の概要.....	5
4. 地域公共交通計画の構成（フローチャート）.....	6
第1章 飛島村を取り巻く地域公共交通の実態.....	7
1. 地域公共交通網形成計画の事業評価（評価指標にみる達成状況）.....	7
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）.....	11
第2章 飛島村の現状実態と地域ニーズ.....	20
1. 人口見通し（潜在需要）.....	20
2. 空間的な人口カバー率について.....	25
3. 年齢構成等に見た移動サービスの提供状況について.....	27
4. まちづくりの方向性（第4次飛島村総合計画）.....	28
5. 住民ニーズ（住民向けアンケート調査結果）.....	29
6. 利用者ニーズ（利用者向けアンケート調査結果）.....	34
第3章 地域公共交通の役割と課題整理.....	38
1. 地域公共交通の役割.....	38
2. 地域公共交通の課題整理.....	39
第4章 飛島村地域公共交通計画.....	40
1. 新しい地域公共交通計画の概要.....	40
2. 新しい地域公共交通計画の体系.....	41
3. 計画の区域.....	42
4. 基本的な方針.....	42
5. 目標・将来像.....	44
6. 目標達成のための施策・事業.....	47
7. 計画期間.....	49
8. 計画の達成状況の評価.....	50

序章 地域公共交通計画とは

1. 背景と交通計画の策定の必要性

（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なんとか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。

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、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「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 年度より実証運行を開始した。

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。

（２）地域公共交通網形成計画の策定経過

「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、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。

¹ 地域内フィーダー系統＝地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱では「地域間幹線系統と一体として地域の生活交通ネットワークを形成するもの」とし、幹線系統でカバーできない部分を対応する支線的路線を指す。

（３）新しい地域公共交通計画の策定

現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ることをふまえ、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するものとする。

社会情勢の変化として、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するため、令和 2 年 2 月 7 日に、活性化再生法の一部を改正する法律案が閣議決定されおり、法律案の内容として、「地域自らがデザインする地域の交通」のため、地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成が、位置づけられた。

活性化再生法の改正案が施行すれば、これまで「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」に名称変更することになる。

この活性化再生法の一部法律改正の動きをふまえて、新しい計画の名称は「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）」として定めるものとする。

○地域公共交通網形成計画で記載すべき事項（活性化再生法第 5 条 2）

- ・ 基本的な方針
- ・ 計画の区域
- ・ 計画の目標
- ・ 目標を達成するために行う事業及び事業主体
- ・ 計画の達成状況の評価
- ・ 計画期間
- ・ その他地方公共団体が必要と認める事項

2. 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、活性化再生法に基づく法定協議会（以下「法定協議会」という。）により、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	伊藤 秀樹	
	飛島村 区長会長	服部 保男	
	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	澤田 昭宏	
第2号	NPO法人ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク 理事長	伊豆原 浩二	座長
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	上井 久仁彦	
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	外山 裕司	
第5号	三重交通（株）桑名営業所長	小黒 佳剛	
	名古屋近鉄タクシー（株）蟹江営業所長	水谷 隆	
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 主幹	渡邊 重之	
	愛知県海部建設事務所 維持管理課長	伊藤 明輝	
	愛知県港警察署 交通課長	坂野 茂樹	
	愛知県蟹江警察署 交通課長	大山 憲一	
	名古屋市住宅都市局都市計画部 交通企画課長	伊藤 禎浩	
	名古屋港管理組合 企画調整室担当課長（調整担当）	桑山 幹根	
	弥富市 総務部長	渡邊 秀樹	
	蟹江町 政策推進室長	黒川 静一	
	飛島村 村長	久野 時男	会長
	飛島村 副村長	早川 忠孝	副会長

(2) 協議経過

地域公共交通網形成計画が適切に実施できていたか、地域公共交通活性化再生法定協議会において協議確認した。

○地域公共交通活性化再生法定協議会での協議経過（計画見直し・事業進捗に関する協議のみ）

年度・日時	協議内容・事業変更内容
【平成 27 年度】	
平成 27 年 6 月 25 日 第 1 回会議	○飛島村地域公共交通網形成計画について（報告）
平成 28 年 3 月 30 日 第 2 回会議	○蟹江線利用者アンケート調査結果報告 ○平成 27 年度 自己評価について（事業進捗評価）
【平成 28 年度】	
平成 28 年 9 月 30 日 第 2 回会議	○蟹江線のダイヤ見直しについて（朝便の混雑対応） ○海南病院通院支援タクシーの増便対応について ○バスロケーションシステムの導入対応について
平成 29 年 3 月 29 日 第 3 回会議	○平成 28 年度 自己評価について（事業進捗評価）
【平成 29 年度】	
平成 29 年 12 月 14 日 第 2 回会議	○平成 29 年度 自己評価について（事業進捗評価） ○バス停留所「新政公園」の移設について ○海南病院通院支援タクシーの増便によるダイヤ変更・停留所（村民庭球場）新設について
【平成 30 年度】	
平成 30 年 6 月 28 日 第 1 回会議	○海南病院通院支援タクシー停留所 「笹之郷（中）」の移設について
平成 30 年 12 月 27 日 第 2 回会議	○平成 30 年度 自己評価について（事業進捗評価）
【令和元年度】	
令和元年 6 月 28 日 第 1 回会議	○令和元年度検討計画について ・網形成計画の見直しのための事業評価の実施について ○海南病院通院支援タクシーの増便によるダイヤ変更・停留所（北枕江（中））新設について
令和元年 12 月 26 日 第 2 回会議	○住民・利用者アンケート調査結果報告 ○新しい網形成計画の策定に向けた検討について
令和 2 年 3 月 18 日 第 3 回会議	○地域公共交通計画（案）について ○パブリックコメントの実施について

※地域公共交通網形成計画の計画見直しと事業進捗に関する協議経過のみ抽出整理

(3) パブリックコメントの実施

- ・飛島村地域公共交通計画（案）に対して、令和 2 年 4 月 1 日～30 日の間、住民より意見を募集した。
- ・指摘意見は特になし。

3. これまでの計画の概要

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

4. 地域公共交通計画の構成(フローチャート)

第1章 飛島村を取り巻く地域公共交通の実態

1. 地域公共交通網形成計画の事業評価

- 評価指標にみる達成状況
 - ・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
 - ・駐輪場整備数

2. 飛島村を取り巻く地域公共交通の実態

- 交通ネットワークの状況確認
 - ・広域交通ネットワーク（鉄道）
 - ・飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）
 - ・海南病院通院支援タクシー
 - ・飛島村の福祉タクシー・移動支援施策
 - ・弥富市 きんちゃんバス
 - ・蟹江町 お散歩バス

第2章 飛島村の現状実態と地域ニーズ

【飛島村の現状実態】

- 1) 人口見通し（潜在需要）
 - ・65歳人口はしばらく増加
- 2) 空間的な人口カバー率
 - ・停留所のカバーを確認
- 3) 年齢構成等に見た移動サービスの提供状況を確認
- 4) まちづくりの方向性
 - ・第4次総合計画の確認

【飛島村の住民ニーズの確認】

- 1) 住民向けアンケート調査
 - ・15歳以上の1500人を対象
- 2) 利用者向けアンケート調査
 - ・飛島公共交通バス等の利用者

第3章 地域公共交通の役割と課題整理

1. 地域公共交通の役割

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。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。

2. 地域公共交通の課題

- 既存施策・・・公共交通のサービス維持の観点から
- 地域公共交通の役割・・・住民の生活の足を確保する観点から
- まちのビジョン・・・まちづくりの観点から
- 地域連携・・・実施主体・関係者間の連携の観点から

第4章 飛島村地域公共交通計画

1. 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。

2. 基本的な方針

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

3. 計画の目標

地域公共交通サービスの維持
広域ネットワークの確保

福祉移動サービスの維持
自動運転サービスの検討

地域まちづくりを支える社会基盤の整備

法定協議会によるPDCAの継続
利用促進活動の推進

第1章 飛島村を取り巻く地域公共交通の実態

1. 地域公共交通網形成計画の事業評価(評価指標にみる達成状況)

(1) 評価指標の達成状況

地域公共交通網形成計画の評価指標は、事業当初下表のように設定しており、その達成状況について確認した。

飛島村民が主に利用する蟹江線の利用者が大幅に増加したことで利用者数の目標は達成できているものの、住民の公共交通の利用割合の視点では、目標値までは達成できていない。

臨海部の企業従業員向けの名港線については、利用者数は横ばいとなっており、目標は達成できていない。

財政支援額の推移では、利用者からの要望による増便やダイヤ改正の対応を行った結果、経費拡大があり財政支援額は増加している。

利用環境整備を評価する駐輪場整備数は設置個所数を増やしたが目標値は達成できていない。

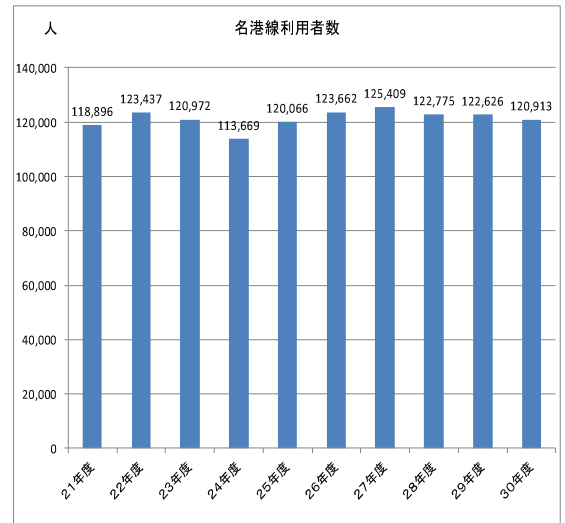
総利用者数を増やすことができて一方、一部の指標で目標を達成できない結果となった。

	事業名	評価指標	評価結果
運 行 事 業	○飛島公共交通バス (蟹江線・名港線) 事業	○路線別利用者数の推移 (事業目標値) →対前年比プラス	【利用者数の推移】 ○蟹江線・・・達成 H26 年度：114,387 人 H30 年度：154,276 人 (39,889 人増／35%増)
	○海南病院通院支援 タクシー事業	○財政支援額の推移 (事業目標値) →現状以下 ※現状値：98,069 千円 (H26 年度法定協議会予算)	○名港線・・・未達成 H26 年度：123,662 人 H30 年度：120,913 人 (2,749 人減／3.6%減) ○海南病院通院支援タクシー ・・・達成 H26 年度：608 人 H30 年度：874 人 (266 人増／44%増) 【財政支援額の推移】・・・未達成 H26 年度：98,069 千円 H31 年度：109,663 千円
関 連 事 業	○利用促進策 ・広告活動 等	○住民の公共交通の利用割合 (住民向けアンケート調査より)	○住民の公共交通の利用割合 (令和元年 9 月調査時)
	○利用促進関連施策 (高齢者・心身障害 者福祉タクシー助 成制度等)	<事業目標値> →計画満了時の利用割合： 約 40% (H25 年度調査時：33%)	・利用割合：38.4%・・・未達成 H25 年度調査時の 33%から 5% 増加するものの、目標値 40%ま では未達成
	○利用環境整備 (駐輪場整備)	○駐輪場整備数 <事業目標値> →現状値：4 箇所 →将来値：8 箇所	○駐輪場整備数 ・駐輪場数：6 箇所・・・未達成 (候補地全箇所検討するも 2 箇 所を追加整備)

○飛島公共交通バス・海南病院通院支援タクシーの利用実績

名港線利用者数

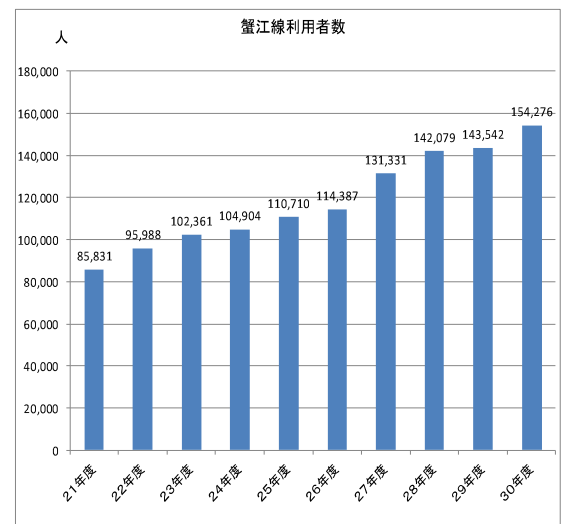
	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
4月	10,361	11,387	10,740	10,053	10,504	10,196	11,309	10,753	10,656	9,951	10,162
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099	9,946	10,188	10,310	10,653	10,731	9,520
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870	11,501	11,732	12,082	10,816	9,671
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336	10,931	10,538	10,197
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752	9,663	9,950	10,212	9,627	9,142
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	10,217	10,205	9,206	9,769
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105	10,991	10,184	10,374	11,376	10,757
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	9,468	10,036	10,062	9,980	10,504	9,942
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	9,656	9,552	9,467	9,536	9,745	9,745
1月	9,066	9,177	8,986	8,349	9,670	9,499	9,383	9,395	8,708	8,870	9,049
2月	9,528	9,547	10,133	8,764	9,379	9,775	10,193	9,394	9,133	9,678	8,929
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	9,679	11,325	10,922	10,975	10,156	9,871	
合計	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913	106,883
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-2.1%	-0.1%	-1.4%	-3.7%



補助金評価	H22(21.10~)	H23(22.10~)	H24(23.10~)	H25(24.10~)	H26(25.10~)	H27(26.10~)	H28(27.10~)	H29(28.10~)	H30(29.10~)	H31(30.10~)	R2(R1.10~)
10-9計	122,606	121,194	118,124	115,147	122,388	125,160	124,375	124,216	118,756	118,505	
増加率		-1.2%	-2.5%	-2.5%	6.3%	2.3%	-0.6%	-0.1%	-4.4%	-0.2%	

蟹江線利用者数

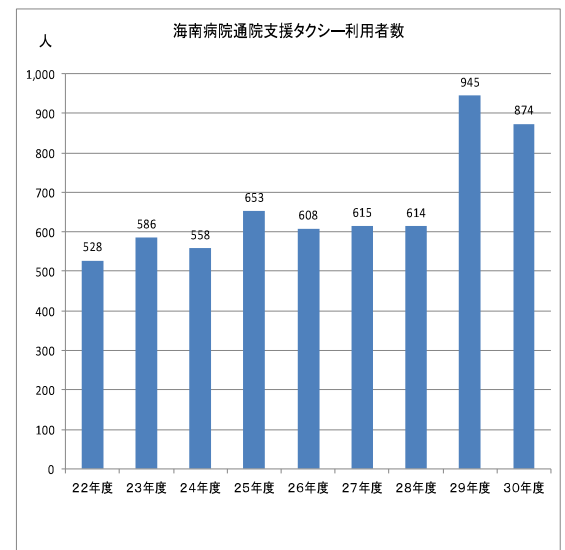
	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454	9,846	11,324	12,060	12,599	12,239	13,847
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196	13,899	14,710
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363	12,231	13,038	13,435	14,077	14,131
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549	10,194	11,892	12,708	12,827	13,065	14,514
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910	9,664	11,190	11,103	11,497	12,774
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295	10,741	12,241	11,858	11,633	13,246
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	12,876	12,033	14,690	14,240
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	9,337	11,128	11,513	10,558	13,526	13,499
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876	9,653	10,559	11,857	12,212	12,687	12,687
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	9,340	10,393	11,050	11,777	13,126	13,251
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	8,865	10,072	10,141	10,650	11,714	11,905
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	8,864	9,324	10,608	11,375	11,294	12,123	
合計	85,831	95,988	102,361	104,904	110,710	114,387	131,331	142,079	143,542	154,276	148,804
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.2%	1.0%	7.5%	4.7%



補助金評価	H22(21.10~)	H23(22.10~)	H24(23.10~)	H25(24.10~)	H26(25.10~)	H27(26.10~)	H28(27.10~)	H29(28.10~)	H30(29.10~)	H31(30.10~)	R2(R1.10~)
10-9計	91,508	99,049	103,501	108,633	111,525	123,668	137,603	143,830	144,934	161,088	
増加率		8.2%	4.5%	5.0%	2.7%	10.9%	11.3%	4.5%	0.8%	11.1%	

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	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度
4月		61	45	47	62	56	77	44	83	78	73
5月		35	49	44	50	41	37	64	83	79	48
6月		54	72	43	52	50	66	52	89	84	77
7月		70	52	40	85	75	54	47	71	50	85
8月		37	59	50	84	48	49	45	89	48	79
9月		37	70	42	40	65	40	43	72	76	97
10月	50	28	39	39	44	65	47	38	71	87	84
11月	20	56	46	58	45	42	42	41	105	84	67
12月	19	38	35	58	40	56	49	46	51	74	71
1月	26	30	48	35	39	25	45	41	92	71	84
2月	29	36	33	50	62	34	53	68	70	79	52
3月	29	46	38	52	50	51	56	85	69	64	
合計	173	528	586	558	653	608	615	614	945	874	817
増加率		205.2%	11.0%	-4.8%	17.0%	-6.9%	1.2%	-0.2%	53.9%	-7.5%	0.9%



タクシー乗合率	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	31年度
運行回数	147	458	468	472	551	529	542	538	764	709	633
乗車率(人/回)	1.177	1.153	1.252	1.182	1.185	1.149	1.135	1.141	1.237	1.233	1.291

補助金評価	H22(21.10~)	H23(22.10~)	H24(23.10~)	H25(24.10~)	H26(25.10~)	H27(26.10~)	H28(27.10~)	H29(28.10~)	H30(29.10~)	H31(30.10~)	R2(R1.10~)
10-9計	467	581	505	665	615	596	587	806	873	918	
増加率		24.4%	-13.1%	31.7%	-7.5%	-3.1%	-1.5%	37.3%	8.3%	5.2%	

(2) 評価を踏まえた検討内容の確認

1) 運行事業についての検討内容

●飛島公共交通バス（蟹江線）・・・達成

- ・利用者数は順調に増加しており、目標値を達成した。
- ・村内の移動サービスを狙いとしたコミュニティバスが定着しなかったため、コミュニティバスを廃止し蟹江線を増便してきた過去の経緯を踏まえ、村民の移動を支える蟹江線が住民に受け入れられているかを判断するため、引き続き利用者数が増加するよう事業のモニタリングが必要である。特に、朝便の混雑状況と車両の更新の必要性を鑑み、計画的な車両更新と朝便の時間帯における増便対応について検討する必要がある。

●飛島公共交通バス（名港線）・・・未達成

- ・利用者数が横ばい傾向にあり、増加させる目標設定に対して達成できなかった。
- ・名港線は、臨海部企業の従業員送迎サービスを共同事業化し、運賃で賄えない事業費の半分程度を飛島村が支援する形で、事業化してきた経緯がある。
- ・現状の利用者が横ばい傾向にある状況を臨海部企業連絡協議会と共有し、運行サービス内容の改善の方向性について協議継続する必要がある。特に、朝便の混雑状況と車両の更新の必要性、自動車通勤による渋滞対策の必要性などについて、対応方針を検討する必要がある。

●海南病院通院支援タクシー・・・達成

- ・運行ダイヤの改善及び停留所の追加、見直しによるサービス向上効果から、利用者数が増加し、目標値を達成した。
- ・村内に総合病院がない地域事情を鑑み導入した仕組みであるため、引き続き利用者数の推移をモニタリングする必要がある。

●財政支援の状況について・・・未達成

- ・計画期間内の財政支援額については、車両の老朽化や交通事業者の事情から、車両維持費や人件費等の上昇を招き、事業費の増加が生じている。
- ・また、蟹江線については、朝便の時間帯における利用者増から公民館分館まで直行していた便の途中乗降ができるようにしながら、ダイヤの見直しを図るなどのサービス向上を行っている。さらに、海南病院通院支援タクシーは事前予約制の需要に応じた仕組みであるため、利用者増になれば事業費用も拡大する。
- ・飛島公共交通バス・海南病院通院支援タクシーの事業導入目的を踏まえながら、それぞれの利用者の利便性を損ねないようサービスを維持し続けるため、住民及び利用者の要望と財政投入に対する理解のバランスを確認しながら事業改善に取り組み、必要以上の財政支援額の増加を招かないようモニタリングを継続する必要がある。

2) 関係事業についての検討内容

●公共交通の利用割合：利用促進策について・・・未達成

- ・公共交通サービスの確保維持のため、住民向けアンケート調査から村民の公共交通の利用状況により公共交通の利用割合をモニタリングしている。H25 年度調査時の 33%から令和元年度調査時では 38.4%となり 5 %増加するものの、目標値 40%までは未達成となった。
- ・高い目標数値を掲げ、メインの利用者層である高齢者に対して、老人クラブの例会等を通して情報発信をすることで利用促進対応を行うものの、自動車中心の生活からの転換は進んでいない。
- ・新たに取り組んでいる「とびしマルシェ」時のバス感謝デー（無料運行）、自動運転車両の体験会など、公共交通サービスに対する関心を高める取り組みを継続し、自動車中心の生活からうまく地域公共交通を使い分けることを考えてもらう取り組みの必要性についてさらなる検討を進める必要がある。

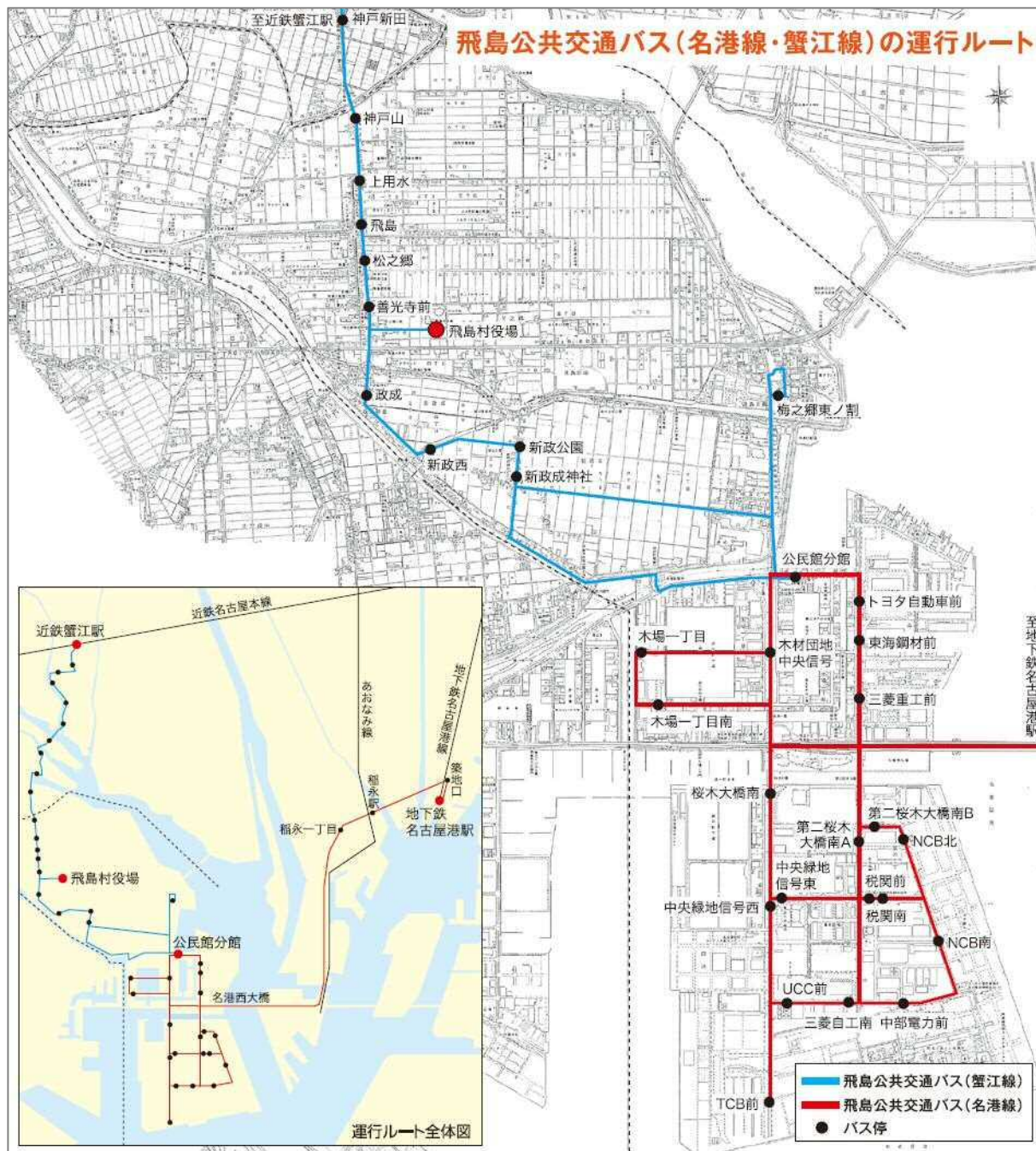
●駐輪場整備数について・・・未達成

- ・住民の村内移動を担保するため、うまく導入ができなかったコミュニティバスの代替手段として、自転車の利用環境を改善する駐輪場整備を進めた。
- ・目標値を達成するよう、検討可能箇所全てで設置するよう検討したものの、クリアできない諸条件があり、一部設置ができなかったため、目標を達成できなかった。
- ・その一方で、整備できた駐輪場は学生の通学時利用がなされ、蟹江線の利用者数像に波及し、一定の事業効果を達成できた。
- ・今後は、村民の年齢層、障がいの有無などの属性に留意し、それぞれの属性に応じた移動サービスが提供できているかを確認し、対応すべき事項の検討を進める必要がある。

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。



(2) 飛島公共交通バス

1) 飛島公共交通バスの事業形態

事業主体：飛島村

運行主体：交通事業者

道路運送法 一般乗合旅客自動車運送事業（法4条） 路線定期運行（規則第3条の3第1項）

2) 飛島公共交通バスの運行日

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日を除く毎日運行

3) 飛島公共交通バスの運賃体系

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（飛島ふ頭地区内の区間）

蟹江線・名港線ともに、回数券・定期券制度あり

(3) 海南病院通院支援タクシー

1) 海南病院通院支援タクシーの事業形態

事業主体：飛島村

運行主体：交通事業者

道路運送法 一般乗合旅客自動車運送事業（法4条） 区域運行（規則第3条の3第3項）

2) 海南病院通院支援タクシーの運休日

日曜日、祝日及び12月30日から翌年1月3日の間は運休

3) 海南病院通院支援タクシーの運賃体系

1乗車：500円

（小学生未満の同乗者は無料）

○海南病院通院支援タクシーの時刻表と停留所位置

海南病院通院支援タクシーの運行時刻表							
飛島乗合タクシー							
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 (新) 7便
1	南竹公園						
2	梅之郷						
11	ふれあいの里						
12	北竹(南)						
13	鶴中(西)						
14	北新取	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30
15	南新取						
16	新取成神社						
17	西新取						
18	取成						
39	梅之郷(東)						
40	南新取(南)						
3	三浦						
4	香之郷(北)						
5	香之郷(中)						
6	知事クリニック						
7	JIAあいち海南飛島支店						
8	太田原駅						
9	産業会館						
10	飛島村役場						
19	新屋敷						
20	大用水(東)						
21	大用水(中)						
22	霊廟(由公園)						
23	古き(西)						
24	中江	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35
25	沙路(東)						
26	沙路(西)						
34	北江(東)						
35	中用水						
36	上用水(西)						
37	上用水(東)						
38	香之郷						
41	大用水(西)						
42	新7分団消防車庫						
43	竹之郷公園						
44	一件駐車場						
45	村庭球場						
46(新設)	北江(中)						
27	重宝(中)						
28	重宝(南)						
29	大宝公園						
30	八島神社	7:40	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40
31	やすらぎの里						
32	大宝寺						
33	大宝東						
	海南病院前	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55

海南病院 ⇨ 飛島村行き							
バス停名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
海南病院	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00

※海南病院のバス停は海南病院正面玄関にございます。

予約受付時間

- 飛島村 ⇨ 海南病院 当日の発車時刻2時間前まで
- 海南病院 ⇨ 飛島村 発車時刻の30分前まで

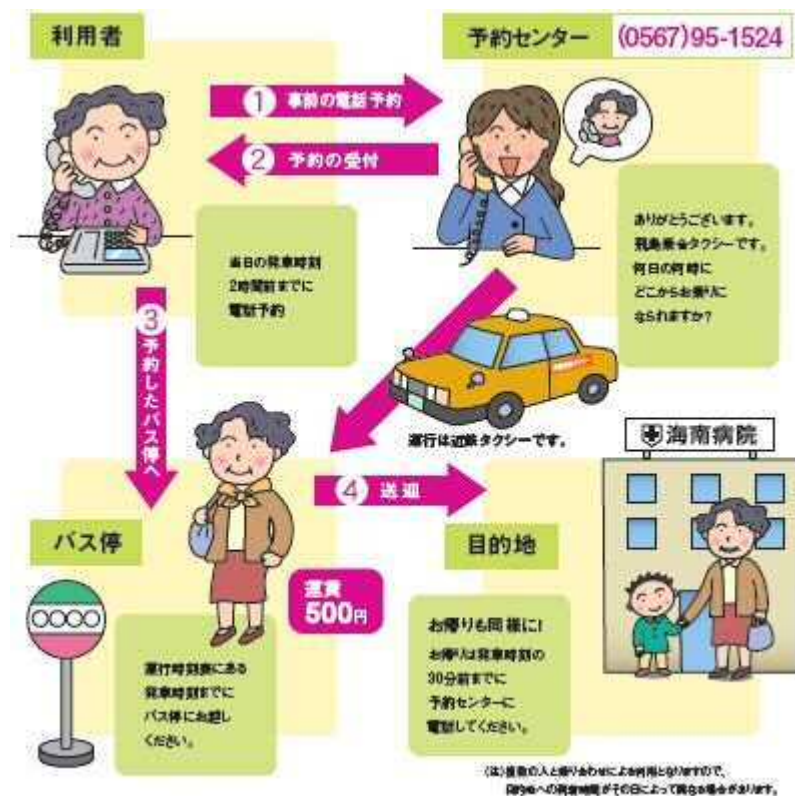
飛島乗合タクシー予約専用電話番号 **(0567)95-1524**

※電話予約の際には「飛島乗合タクシーの予約です」とお伝えください。

◆バス停地図 (緑とピンクの看板が目印です。)

※40 北江(中) バス停を新設しました。

○利用方法



（４）飛島村の福祉タクシー・移動支援施策

１）心身障がい者福祉タクシー助成制度

・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

２）高齢者等福祉タクシー助成制度

・事業概要

要介護老人、独居老人、高齢者世帯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

飛島村在住のおおむね 65 歳以上のひとり暮らしの高齢者、高齢者のみの世帯、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

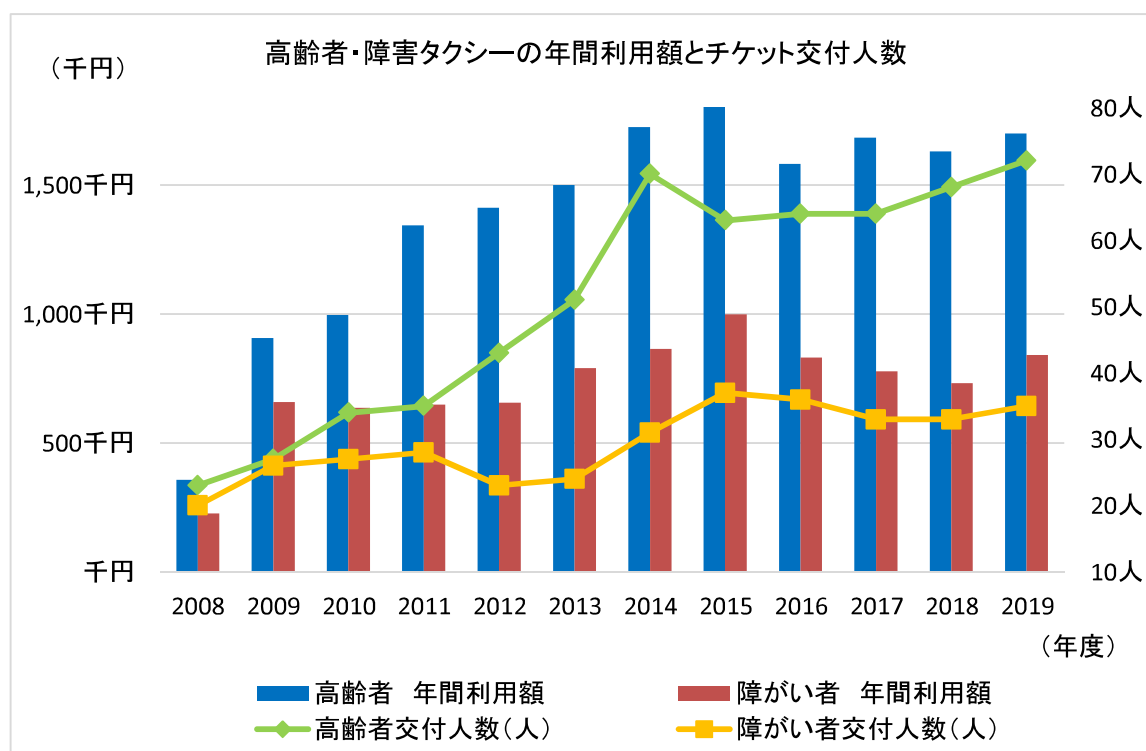
民生部福祉課

3) 福祉タクシーの利用実績推移

- ・利用実態としては、直近5年間は、2015年度をピークに横ばい傾向にあるものの、事業当初からの長期トレンドとしては、増加傾向にある。
- ・今後の見通しは、しばらくは高齢者数が増加見通しであるため、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
高齢者	チケット交付人数(人)	23	27	34	35	43	51	70	63	64	64	68	72
	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	1,700
障がい者	チケット交付人数(人)	20	26	27	28	23	24	31	37	36	33	33	35
	年間利用額(千円)	225	658	636	649	657	790	865	999	832	778	732	841
合計	チケット交付人数(人)	43	53	61	63	66	75	101	100	100	97	101	107
	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	2,541

*2019年は12月末日時点



4) 飛島村の福祉無料送迎バス（お買い物バス）

○事業概要

敬老センター飛島村ふれあいの郷（社会福祉施設）の利用環境を確保するため、村内と敬老センターを結ぶ、運賃無料の送迎バスを運行するもの。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。

○運行方法

・福祉無料送迎バス

毎日運行（要予約）。自宅と敬老センター間を送迎。

・お買い物バス

月曜日と木曜日のみ運行。敬老センターから商業施設巡回後、自宅まで送迎。

○対象者

老人クラブ会員、村内在住の 60 歳以上の方

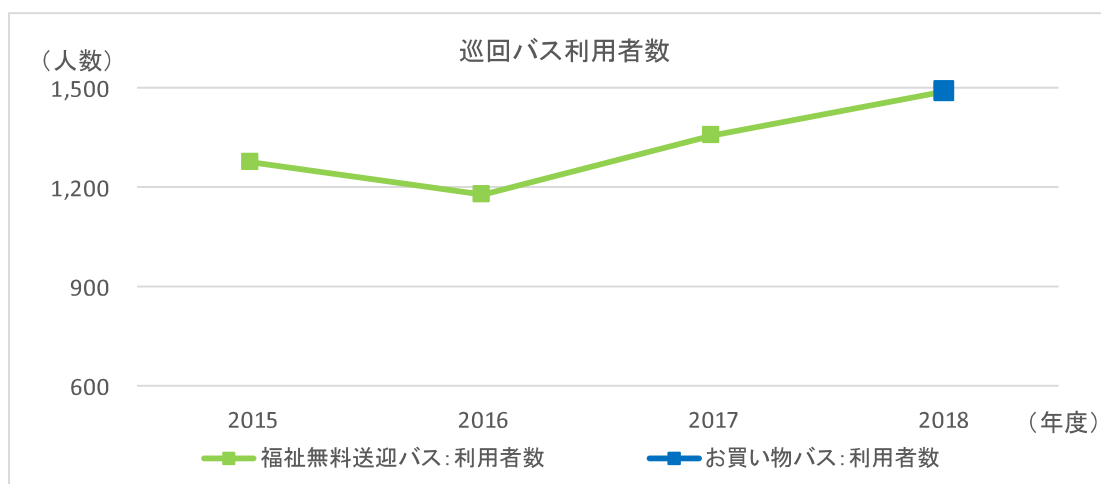
○事業主体（窓口・運行主体）

民生部敬老センター

○利用実績

福祉無料送迎バスの利用者の推移については、運行日数のある 2015 年度より確認した。利用者数は、増加傾向にあり、買物支援が行われるようになった 2018 年は過去最大の利用者数となっている。高齢者数は増加見通しであり、運賃無料のサービスであるため、今後も利用は拡大するものと見通しである。

年度		2015	2016	2017	2018
福祉無料送迎バス	利用者数(人)	1,277	1,177	1,357	1,490
	運行日数(日)	104	105	92	90
お買い物バス	利用者数(人)				1,493
	運行日数(日)				89



○福祉無料送迎バス（お買い物バス）の事業概要

ふれあいの郷
敬老センター

無料

毎日運行いたします
※土日祝 12/28～1/4 は運休

送迎バス運行

要予約

温泉入りたい！
体を動かしたい！
カラオケしたい！

- 対象は村内在住の60歳以上の方です。
- 完全予約制です。必ず事前にお電話にてご予約ください。
- 1名様から運行いたします。
- ご予約は当日9時までにお申し込みください。
- 悪天候等の理由で、バスが運行できない場合もございます。また、道路状況により時間が若干前後する場合もございます。予めご了承ください。

ご予約・お問い合わせ
飛島村敬老センター 0567-52-3185

敬老センター
3月 お買い物バス

月
2日
9日
16日
23日
30日

木
12日
19日
26日

12時～お迎え
飛島村敬老センター0567-52-3185

○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)

(5) 弥富市 きんちゃんバス

平成22年6月21日(月)から、近鉄弥富駅・佐古木駅を拠点として、運行開始。このバスは、通学・通勤・通院・買物など市民生活のための移動手段の確保、公共交通空白地域の解消を目的として運行している。東部ルート(善太橋西・亀ヶ地のバス停の2箇所)で、飛島公共交通バス(蟹江線)と接続している。

変更のポイント

- ◇北部ルートに「白鳥保育所」バス停を新設します
- ◇北部ルート右回りと東部ルート左回り(国道1号を西に進む方向)に「佐古木」バス停を新設します。
- ※三重交通「佐古木」バス停に併設します。

2019年
4月1日
より

きんちゃんバス 運行ダイヤ が、変わります。

♡やとみ恋めぐりスイーツマップ参加店舗♡

- 大橋屋菓司舗
- ハートフルスクエア
- 松月堂
- ももの木
- アングラウメルヴェイユ
- スイーツカフェハル

- 香月堂
- パティスリー・ボム
- プラスワンズホーム
- 万寿園・ルグラン
- 月花堂

各店舗については要覧になることがあります
詳しい情報はやとみスイートプロジェクトHPへ
<http://www.aik-walk.com/yshp/index.htm>

サイクル&バスライド駐輪場配置図

バス運賃

大人/200円・小学生から高校生/100円
障がい者(手帳所持者)・同様の介護者/100円
75歳以上・未就学児/無料

※75歳以上の方は、無料バスカードか、後期高齢者医療被保険証や運転免許証、マイナンバーカードなど年齢の証明できるものを提示ください。

運行日

・日曜日・祝日・年末年始(12/29~1/3)運休
ただし、土曜日は土曜日ダイヤとなります。
・毎月台費徴収日は、お盆(8/12~8/16)と春分の日及び秋分の日前3日間の平日・土曜日に運行します。

※北部・東部のバスには、両替機が設置してありません。小銭をご用意の上ご乗車ください。
※乗継券発行バス停で乗り継ぎされる場合は、運転手より乗継券をお受け取りください。

回数券

券種	枚数	料金等
大人	12枚	2,000円
高校生以下障がい者	12枚	1,000円

※回数券販売場所
○バス車内
○市役所危機管理課(十四山支所)
○市役所会計課(図書館)
○鶴田支所
○総合福祉センター
○十四山総合福祉センター

定期券

1) 定期乗車券

券種	料金等
大人	1ヶ月 6,000円 3ヶ月 17,100円 6ヶ月 32,400円
高校生以下障がい者	1ヶ月 3,000円 3ヶ月 8,600円 6ヶ月 16,200円

2) シルバーバス(65歳以上)

券種	料金等
シルバーバス	1ヶ月 3,000円 3ヶ月 8,600円 6ヶ月 16,200円

※定期券の申込み開始日 使用開始日の14日前から
※定期券の発売日 新規の場合…使用開始日の7日前から
継続の場合…適用期間内の定期券と引換えに期限の切れる14日前から

※定期券申込み方法
定期券は事前予約制で、毎週日曜日までの申込み分を水曜日以降の販売となります。
申込書に必要事項を記入の上、以下の方法でお申込みください。
◇三重交通(株) 桑名営業所へのFAX又は郵送
◇弥富市役所危機管理課(十四山支所)での申込み
◇弥富市役所会計課(図書館)での申込み
◇バス車内での申込み

※定期券販売場所
事前に予約いただいた定期券を下記の場所で販売します。
○弥富市役所危機管理課(十四山支所) ○弥富市役所会計課(図書館)
月曜日から金曜日(祝日及び年末年始を除く) 午前8時30分から午後5時まで
○弥富市役所図書館
土曜日・日曜日・祝日の開館日 午前9時から午後5時まで

主要観光施設

- 歴史民俗資料館
- 森津の藤公園
- 三ツ又池公園
- 海南こどもの国
- 弥富野鳥園

凡例

- 北部ルート
- 南部ルート
- 東部ルート
- 乗継券発行バス停
- サイクル&バスライド駐輪場設置バス停
- 左回り
- 右回り

協賛広告募集中!

現在、バス車両やバス停へ掲示する広告を募集しております。
広告の掲載場所や規格、掲載料金等の詳細につきましては、弥富市役所危機管理課までお問い合わせください。

問い合わせ先

三重交通(株) 桑名営業所
〒511-0841 桑名市大字小貝須字新堀北 1593-3
電話 0594-22-0595 FAX 0594-23-5082

弥富市地域公共交通活性化協議会
(事務局) 弥富市役所 危機管理課
〒498-8501 弥富市前ヶ須町南本田 335 番地
電話 0567-65-1111 FAX 0567-62-3276

（６）蟹江町 お散歩バス

蟹江町内の公共交通機関。高齢者、子ども、身体障がい者等に対して、安全で、利用しやすく、住民の多様なニーズに対応していくためのバス。

料金無料。近鉄蟹江駅のバス停で、飛島公共交通バス（蟹江線）と接続している。



第2章 飛島村の現状実態と地域ニーズ

1. 人口見通し(潜在需要)

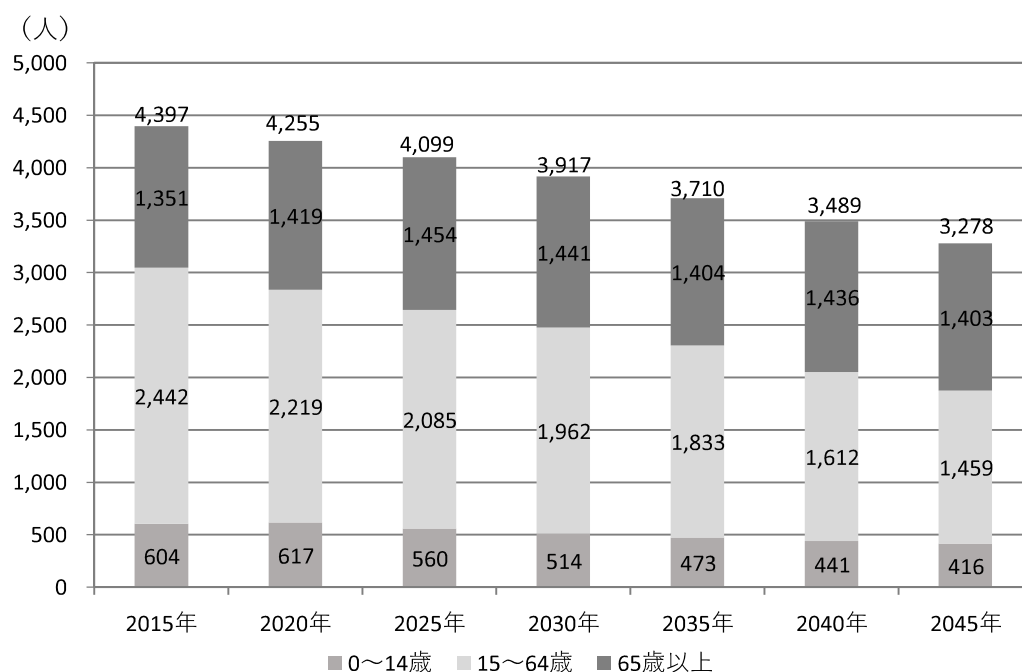
(1) 将来人口見通し

国立社会保障・人口問題研究所による飛島村の将来推計人口を確認すると、次表の通り、総人口は減少する見通しである。

年齢3区分での内訳をみると、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）は減少し、老年人口（65歳以上）は2025年まで増加、その後は増減を繰り返すものの2015年と比べ増加すると見通している。

公共交通の潜在需要としてみると、人口減少により潜在需要は縮小傾向にある一方で、老年人口はまだしばらく増加傾向にあり、高齢者の交通事故防止・免許返納対策の必要性から、移動制約者（高齢者）の潜在需要は拡大する見通しである。

○飛島村の将来推計人口



単位：人	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
総数	4,397	4,255	4,099	3,917	3,710	3,489	3,278
0～14歳	604	617	560	514	473	441	416
15～64歳	2,442	2,219	2,085	1,962	1,833	1,612	1,459
65歳以上	1,351	1,419	1,454	1,441	1,404	1,436	1,403

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成30年推計）

（２）流出入人口

国勢調査における飛島村の流出入人口は次表のようになっている。

通勤は臨海部企業への流入が圧倒的に多く、夜間人口の 4,397 人を大きく上回る 10,863 人が流入している。

一方の通学では、名古屋市をはじめとして村外に流出している。

2010（H22）年・2015（H27）年の比較では、流入は増加し、流出は減少した。

通勤通学の流出入人口の多くは、鉄道・飛島公共交通バスの潜在利用者といえる。

○流出入人口（上表：2010（H22）年 下表：2015（H27）年）

区分	流出人口			流入人口		
	総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
名古屋市	627	492	135	4,534	4,520	14
弥富市	324	313	11	1,025	1,024	1
蟹江町	80	80	0	635	634	1
津島市	63	49	14	350	349	1
愛西市	39	37	2	405	402	3
あま市	20	20	0	315	315	0
稲沢市	23	18	5	183	182	1
刈谷市	12	11	1	32	31	1
一宮市	12	10	2	194	192	2
その他	187	146	41	2,354	2,330	24
総数	1,387	1,176	211	10,027	9,979	48

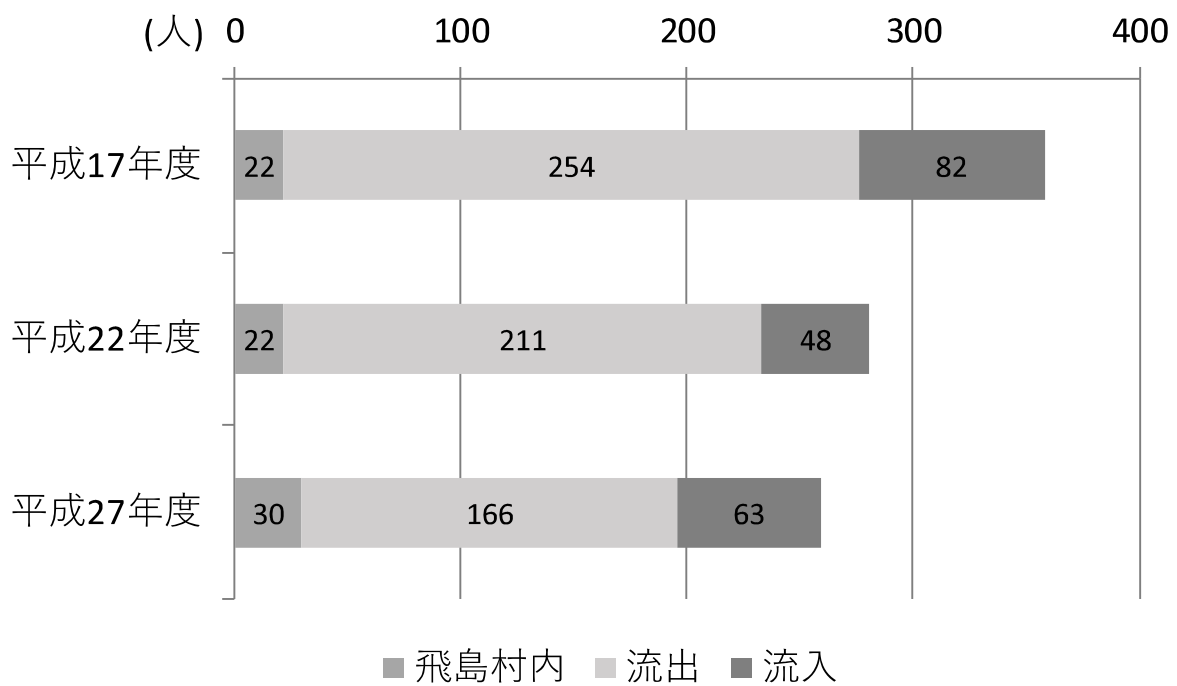
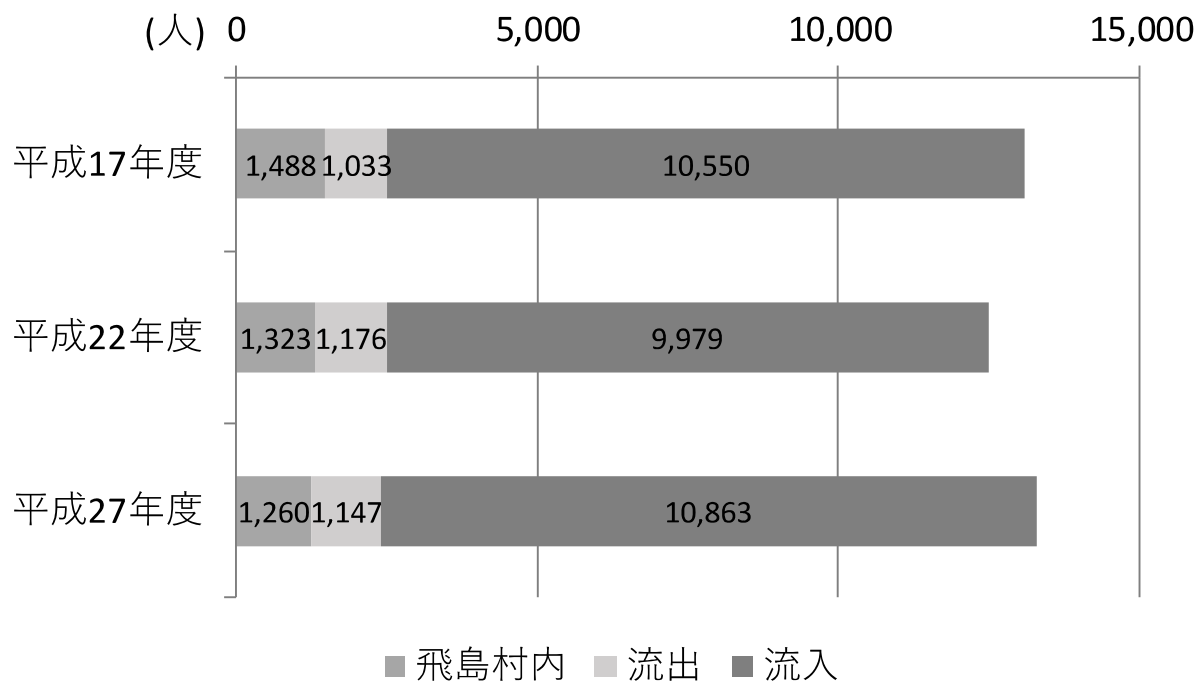
資料：平成 22 年国勢調査

区分	流出人口			流入人口		
	総数	通勤	通学	総数	通勤	通学
名古屋市	606	502	104	4,883	4,876	7
弥富市	285	278	7	1,110	1,108	2
蟹江町	79	79	0	685	685	0
津島市	51	42	9	439	432	7
愛西市	34	32	2	409	407	2
あま市	25	22	3	339	338	1
稲沢市	18	16	2	199	196	3
東海市	13	13	0	194	191	3
豊田市	12	7	5	51	49	2
その他	190	156	34	2,617	2,581	36
総数	1,313	1,147	166	10,926	10,863	63

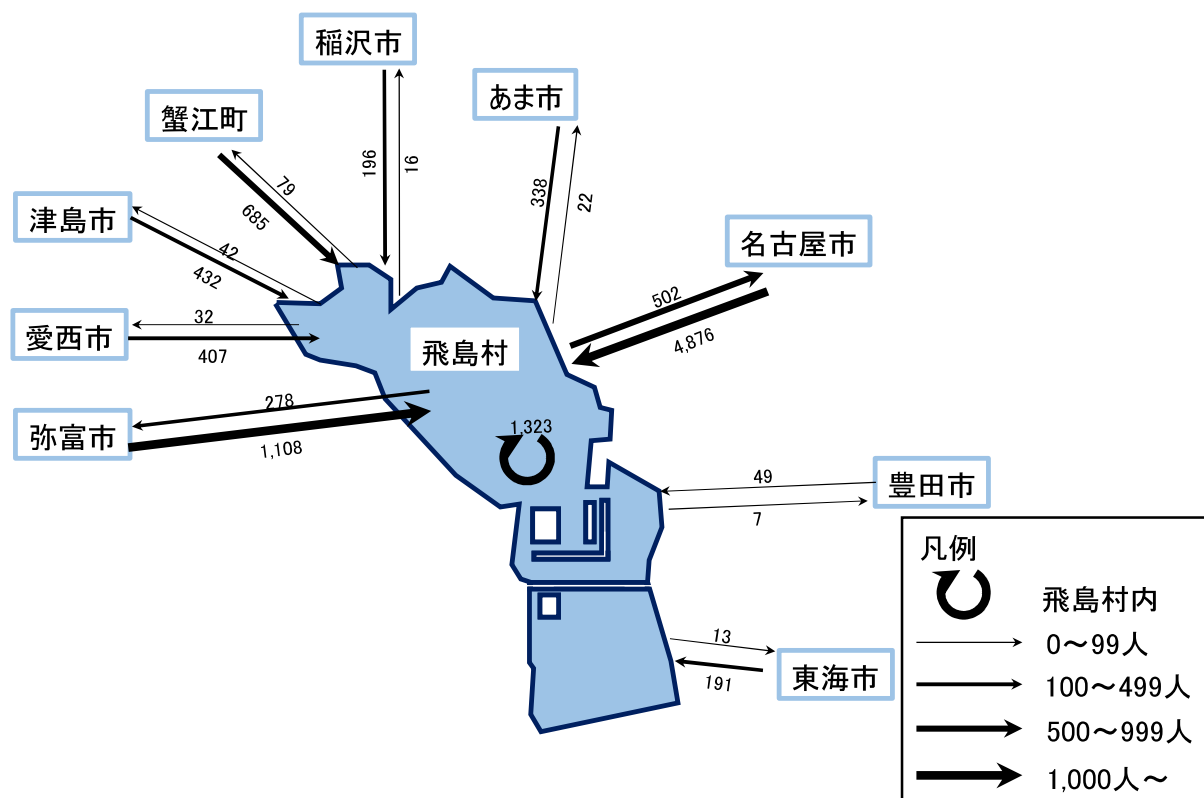
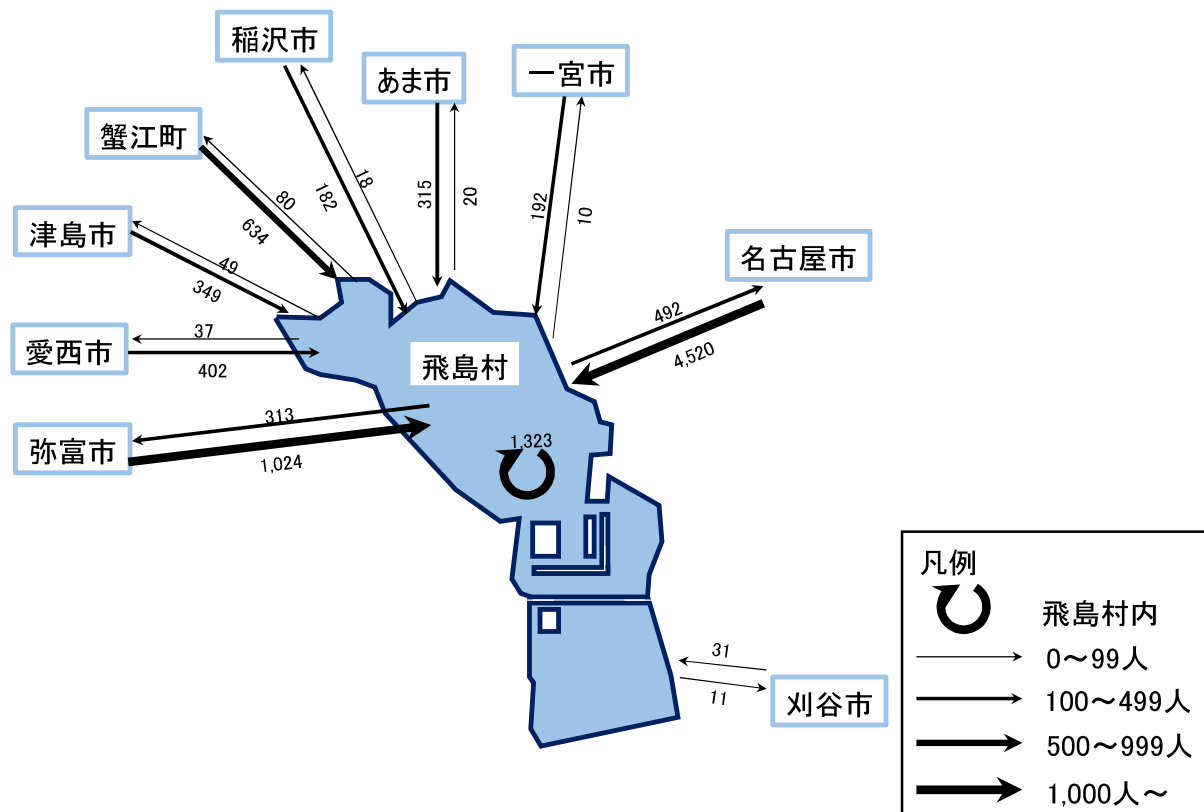
資料：平成 27 年国勢調査

（5 年に 1 回の調査で最新データは平成 27 年調査）

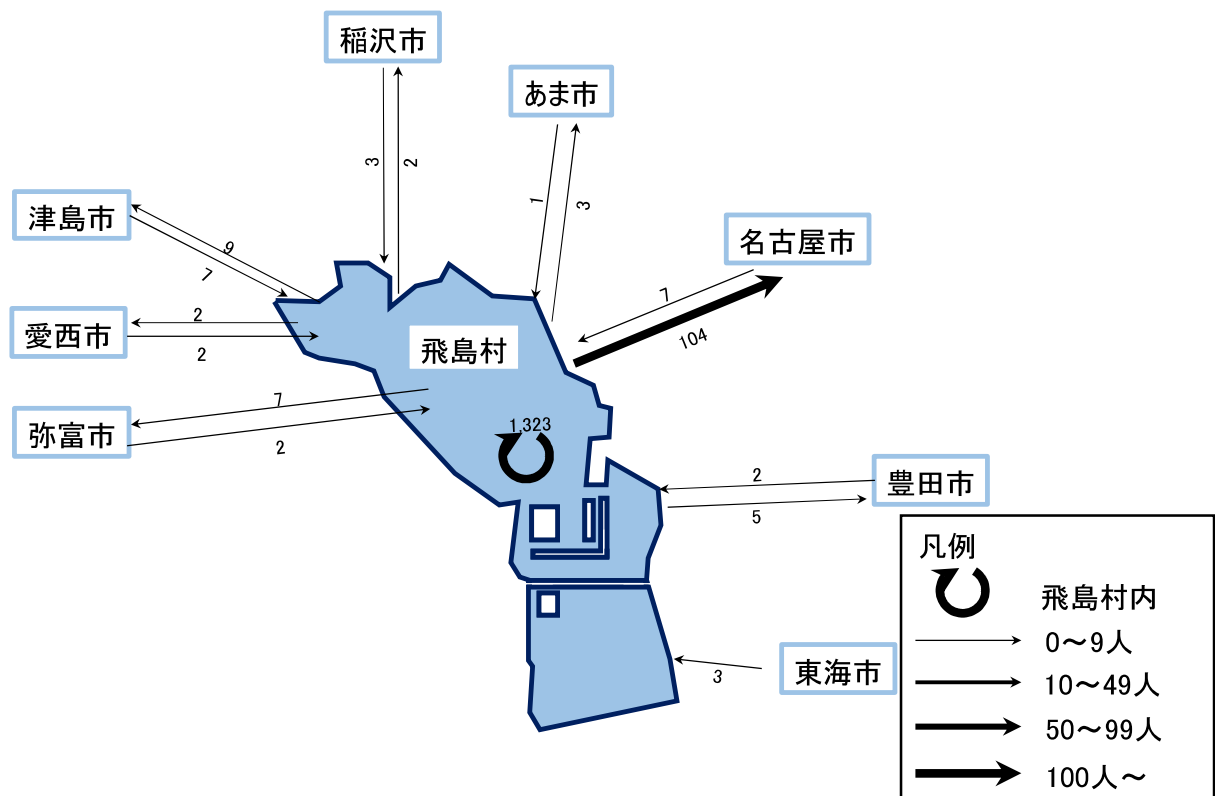
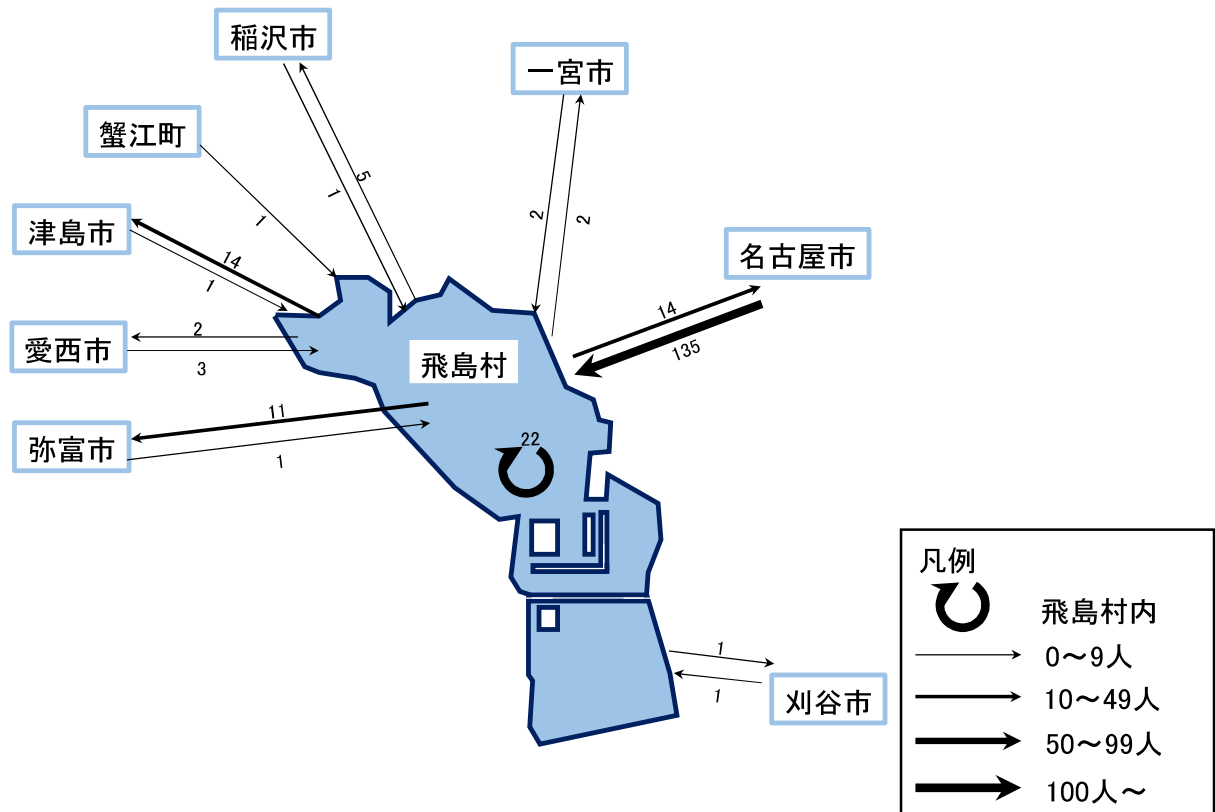
○通勤流動の推移（上：通勤 下：通学）



○飛島村の通勤流動（上：H22 下：H27）



○飛島村の通学流動（上：H22 下：H27）



2. 空間的な人口カバー率について

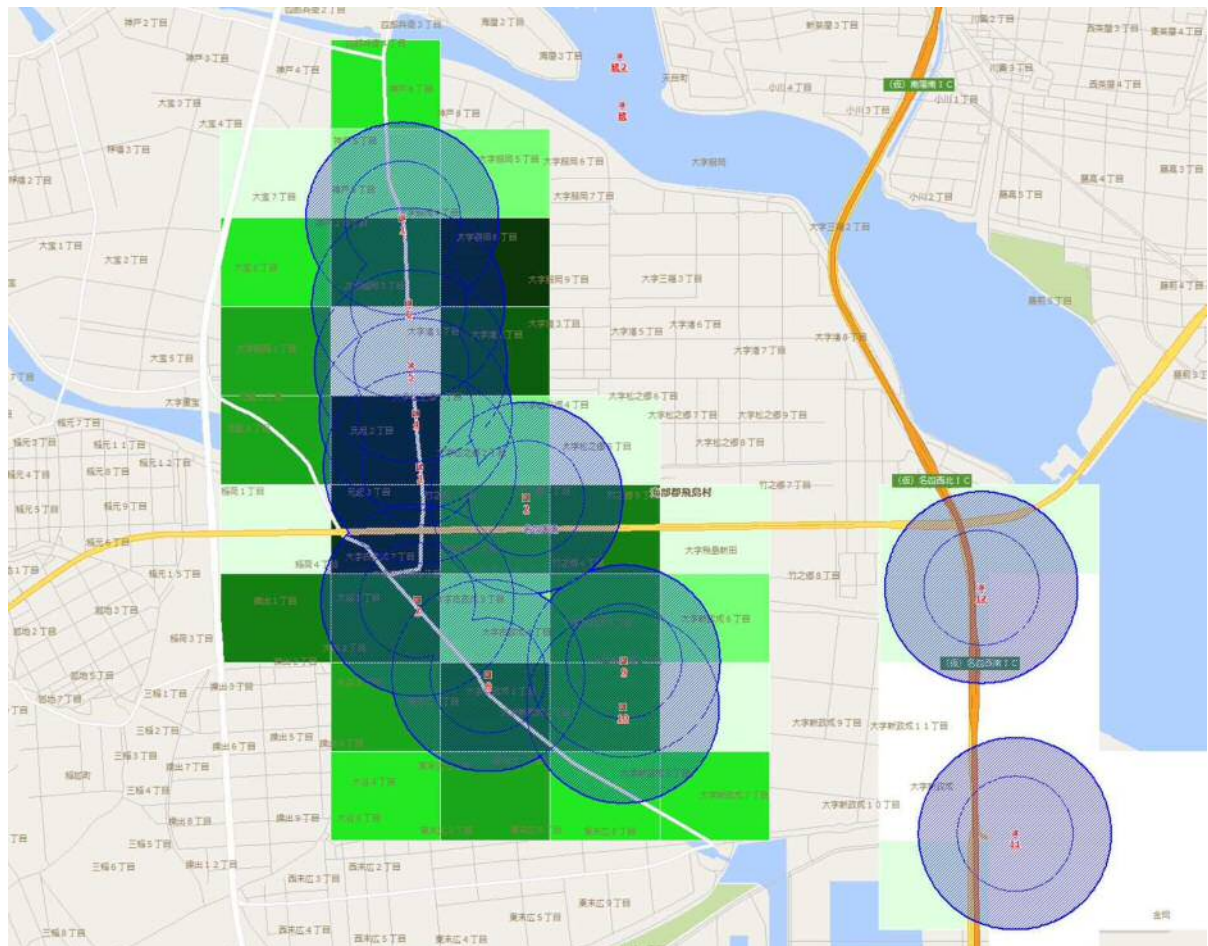
飛島村コミュニティバスの廃止を踏まえて、蟹江線でカバーできないエリアを確認するために、蟹江線のバス停留所からのカバー圏域の人口を確認した。500m圏域では、約 1,700 人（4 割）が交通空白地に居住する。前回調査時点（国勢調査平成 22 年データ）との比較では、大きく変化は起きていない。

なお、バス停留所から 500m圏域外については、蟹江線の主要バス停留所に「駐輪場」を整備しており、自転車を利用できる住民については、蟹江線を利用することができる。

○蟹江線によるカバー人口

（総人口：4,397 人）	カバー人口（構成比）	カバーエリア外人口（構成比）
バス停留所から 300m圏域	1,470 人（33%）	2,927 人（67%）
バス停留所から 500m圏域	2,629 人（61%）	1,705 人（39%）

○蟹江線によるカバー人口（停留所から 300m圏／500m圏）



資料：平成 27 年の国勢調査人口・「マーケットアナライザー」による計測

海南病院通院支援タクシーの停留所から、300m・500mのカバー圏域について、同様に確認した。

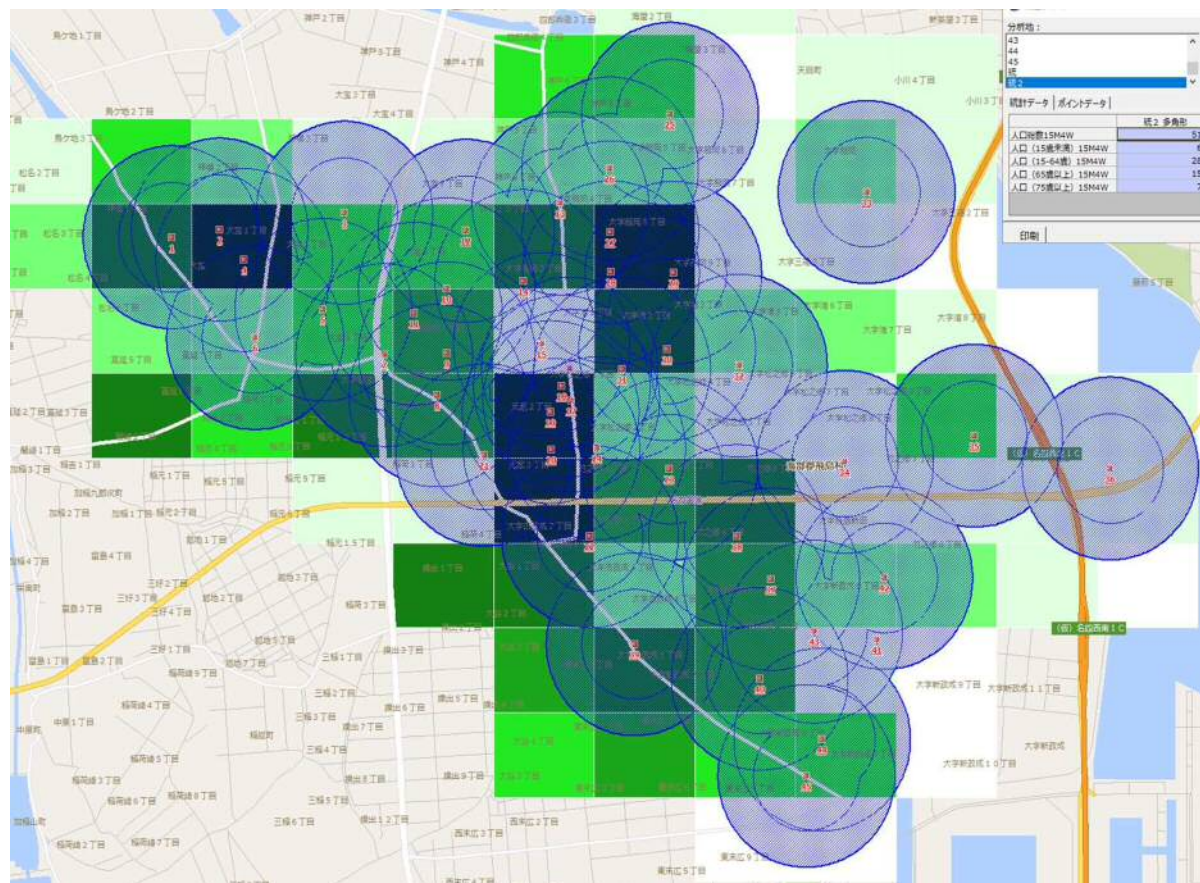
海南病院通院支援タクシーは、村内をくまなく配置しているため、300m圏域では少しカバーできていないものの、500m圏域では村内全域をカバーできている。

総合病院の利用目的に限っては、交通空白は生じていない。

○海南病院通院支援タクシーによるカバー人口

(総人口：4,397 人)	カバー人口 (構成比)	カバーエリア外人口 (構成比)
タクシー停留所から 300m圏域	3,841 人 (87%)	556 人 (13%)
タクシー停留所から 500m圏域	4,397 人 (100%)	0 人 (0%)

○海南病院通院支援タクシーによるカバー人口 (停留所から 300m圏／500m圏)



資料：平成 27 年の国勢調査人口・「マーケットアナライザー」による計測

3. 年齢構成等に見た移動サービスの提供状況について

飛島村の住民に対して、飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）以外の「移動サービス」の提供状況について、年齢構成等に着目し整理した。

「病院」利用に対しては、海南病院通院支援タクシーにより、全世代・村内くまなく提供されている。

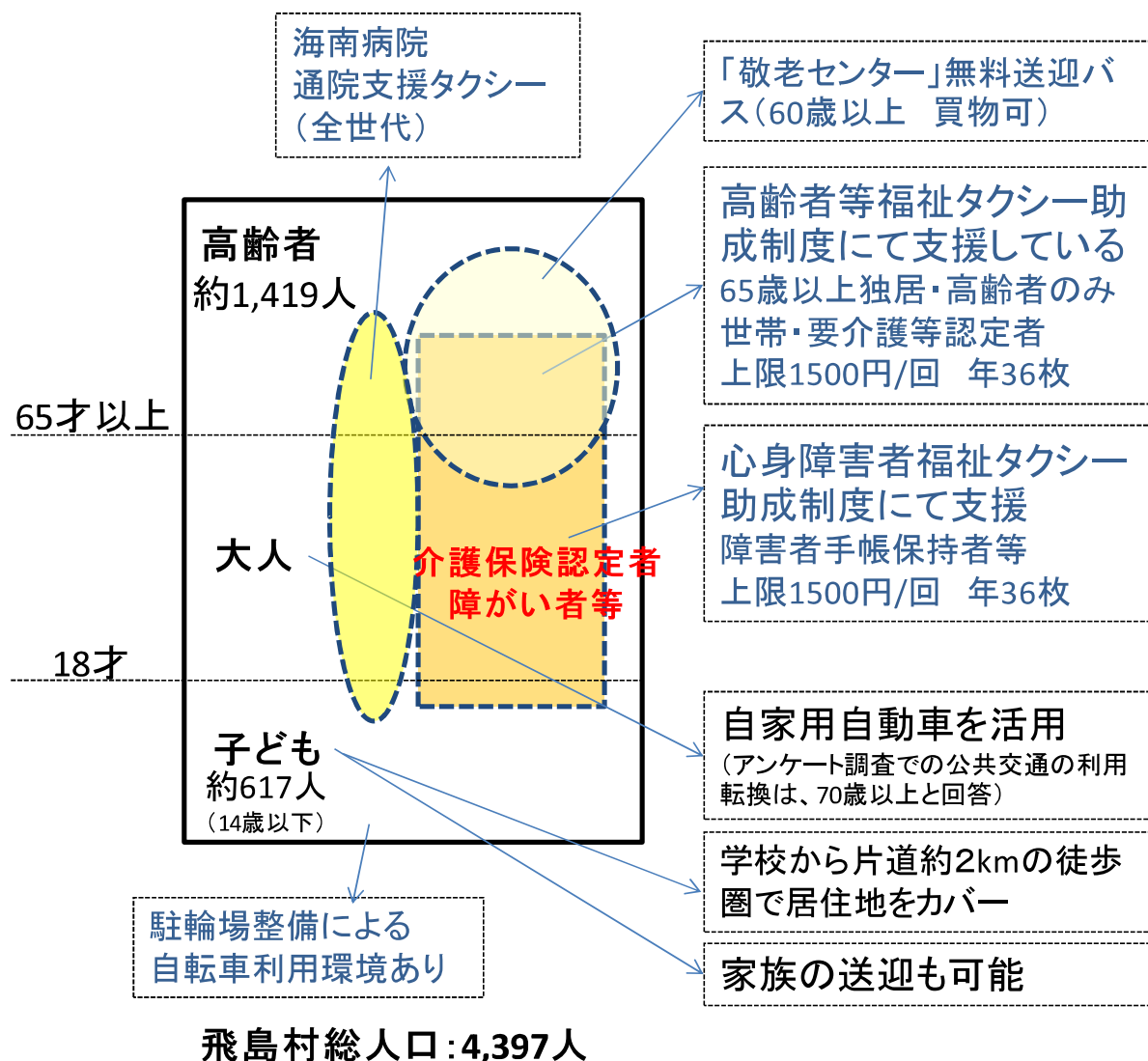
高齢者・障がい者に対しては、「福祉的タクシー助成制度」によりタクシーサービスが支援されている。

「高齢者の買物」利用に対しては、「福祉無料送迎バス（お買い物バス）」により、敬老センターや村内店舗での買物ができる環境が無料で確保されている。

子どもなどの自動車運転免許証を持ってない年齢層については、駐輪場整備により蟹江線の利用ができる環境が担保されている。

こうしたことから、全世代・福祉面からも、移動サービスはくまなく供給されている。

○飛島公共交通バス以外の移動サービスの提供状況



4. まちづくりの方向性(第4次飛島村総合計画)

平成 25 年 3 月に策定した「第 4 次飛島村総合計画」は、2013（平成 25）年～2022（令和 4）年までの 10 か年の計画であり、次の内容となっている。公共交通は「飛島バスの利用者数」をもって指標管理をしており、利用促進活動等が主な取り組み事業として位置付けられている。

○基本構想の将来像：『小さくてもキラリと光る村 とびしま』

○むらづくりの目標：道路・交通部門

国や県の道路整備との一体性を持った村道整備により、円滑な自動車移動と歩行者の安全確保を図ります。また、公共交通については、飛島バスの運行方法等の改善により利便性を高め、住民や勤労者の移動手段として恒久的な維持存続を目指します。

○分野別計画（地域交通の利用促進）

【施策の目標】

利用しやすい交通システムをつくるとともに、住民の積極的な利用を促し、地域交通の持続性ある運営を目指します。

【計画指標①】

指標名	計画策定時	実績値	目標値
	2011 年度	2016 年度	2022 年度
公共交通（路線バス）の利用者数	225,806 人	264,854 人	275,000 人

□主な取り組み

○利用拡大に向けた取り組みの推進

住民・企業のニーズを反映し、通勤・通学に利用しやすい運行方策等の検討を行います。

□関連する事業

名称	コード	具体的内容
公共交通バス利用促進事業（企）	102010680	補助制度見直しへの対応、住民・企業ニーズを反映し、通勤・通学に利用しやすい運行方策等の検討
		利用者の利便性向上のためのバス停増設
		サイクル&バスライドの推進
		バス停までの安全な歩行ルートの検討・確保

【現状と課題】

- ・ 超高齢社会に対応した村内移動システムの形成
- ・ 村内外における通勤・通学者の増加への対応

※2018 年度（平成 30 年度）の飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）の利用者総数は 275,189 人であり、2022 年度の目標値 275,000 人を上回る。

※都市計画マスタープランについては、現在計画の更新作業を進めており、2021 年頃を目途に策定する予定。

5. 住民ニーズ(住民向けアンケート調査結果)

(1) 調査概要

飛島村地域公共交通網形成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。

○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 15 歳以上の住民から無作為で抽出
調査方法	郵送配布 郵送回収方式
調査期間	2019 年 9 月 6 日（金）配布 9 月 24 日（火）回収 （10 月 7 日（月）到着分まで対応）
標本数 回収率	配布数：1,500 票 回収数：687 票 回収率：45.8%
アンケート 項目	問 1：アンケート対象者の属性 問 2：外出の頻度や目的 問 3：日常の移動に対する意識 問 4：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

（表記上の定義）

※SA：シングルアンサー：単一回答

集計結果は基本的に円グラフで表記。数値は四捨五入により表記をしているため、合計値が 100%にならない場合がある。

MA：マルチアンサー：複数回答

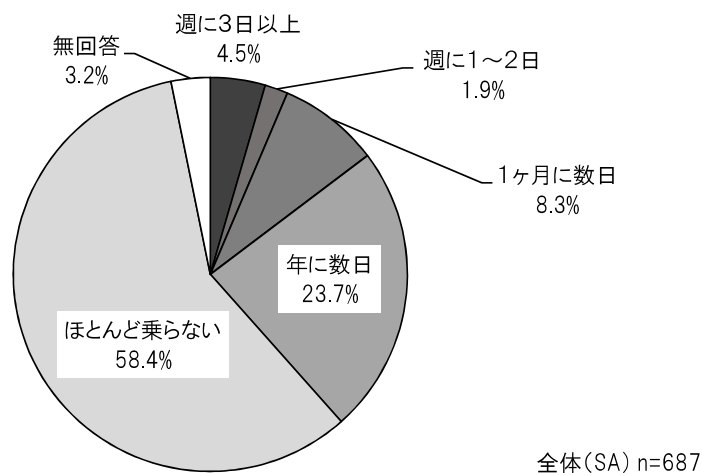
集計結果は棒グラフで表記。回答者数に対する選択肢の割合を表記しているため、合計値は 100%にならない。

(2) 主な調査結果

1) 公共交通の利用実態（頻度）（問4-1）

問4-1. (2) あなたは村内の公共交通をどの程度利用されますか？（1つに○）

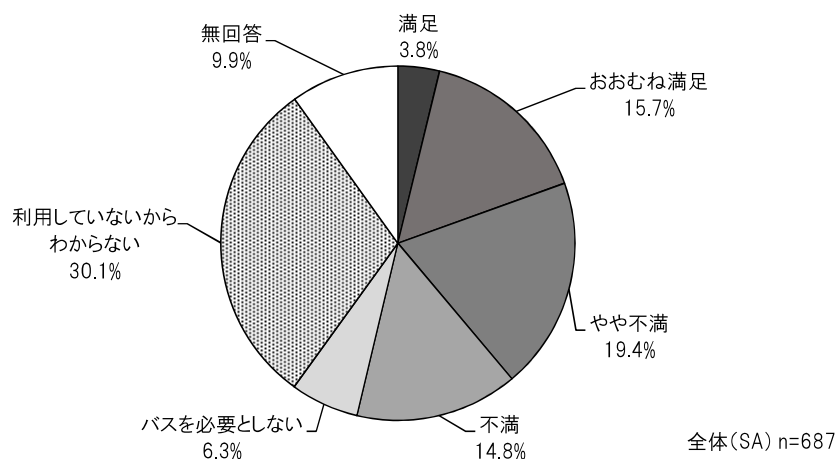
- ・飛島バス等の「利用頻度」について、「ほとんど乗らない」人が**58.4%**存在するものの、「年に数日」といった頻度の少ない人も含めて、利用している人は**38.4%**存在している。
- ・2013年時点の調査結果との比較では、「ほとんど乗らない」人が**66.9%**から**58.4%**と、**8.5%**減少し、公共交通を利用するように変化した。着実に地域公共交通の利用拡大が図られている。
- ・ただし、主に利用する公共交通は、「飛島バス（蟹江線）」が**93.9%**を占める。



2) 現状のサービス水準に対する満足度（問4-2）

問4-2. 現状の飛島村内の公共交通のサービス水準（運行本数、ルート等）について、満足していますか？（1つに○）また、その満足・不満の理由をお答えください。

- ・現在の公共交通のサービス水準に対する満足度は、「利用していないからわからない」との回答が**30.1%**存在する一方で、「満足・おおむね満足」が**19.5%**に対し、「やや不満・不満」が**34.2%**となっており、満足より不満を選択する割合が多い。
- ・2013年の調査時点の満足度は、「満足」**3.8%**、「おおむね満足」**13.6%**、「やや不満」**19.1%**、「不満」**14.2%**であり、今回の調査結果とほとんど変わらない。



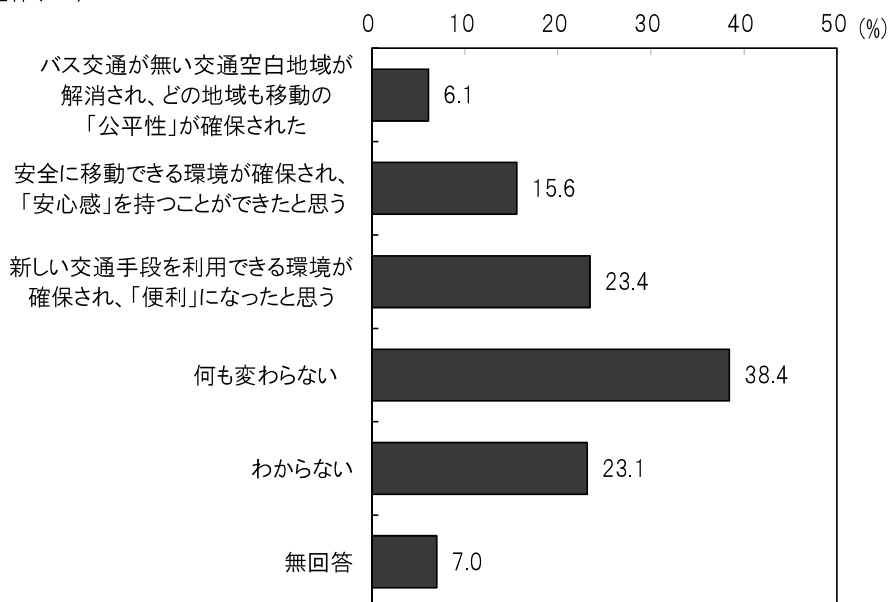
3) 生活環境に与える変化について（問5-1）

問5-1. 飛島村では平成21年から皆さまの生活の足としての「飛島バス（蟹江線・名港線）・海南病院通院支援タクシー（以下「飛島バス等」といいます。）」の運行を開始しました。

（1）飛島バス等の運行により、あなたの生活環境について何らかの変化があったと思いますか。選択肢の中から、あてはまる番号を全て選んでください。（すべてに○）

- ・飛島バス等の導入により、生活環境に対する変化の状況については、「何も変わらない」が38.4%と最も多かった。
- ・その一方で、「便利になった」が23.4%、「安心感を持つことができた」が15.6%、「移動の公平性が確保された」が6.1%の割合で選択された。
- ・これら何等かの効果があった割合（小計）は45.1%で、何も変わらないとの回答者を上回る結果となった。
- ・2013年の調査時点の効果割合は、「便利」24.9%、「安心感」11.8%、「公平性」5.3%、小計42.0%であり、3%ほど効果割合が増加した。

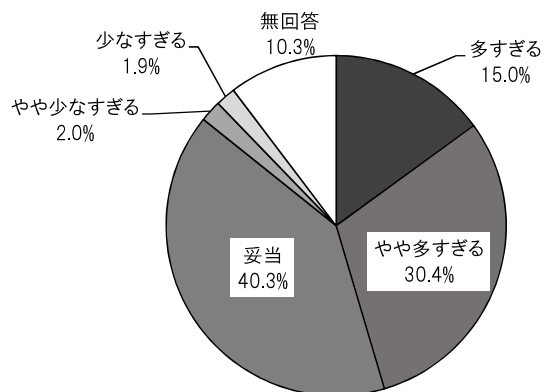
全体(MA) n=687



4) 村の財源の投入に対する評価について（問5-3）

問5-3. 生活の足としての飛島バス等を維持するために1世帯当たり年間約48,266円の村の財源を投入しています。この投入額を、どう思いますか？（1つに○）

- ・村の財源の投入に対する評価としては、「妥当」との回答が40.3%と最も多いものの、「多すぎる」「やや多すぎる」の小計が45.4%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。
- ・2013年の調査時点では、「妥当」34%、「多すぎる」20.4%、「やや多すぎる」33.9%であり、「多い」との回答が54.3%で過半数が多いと回答していた。当時と比較すると、財源の投入に対しては、妥当とする回答が増え、事業維持に対する理解が高まっている。

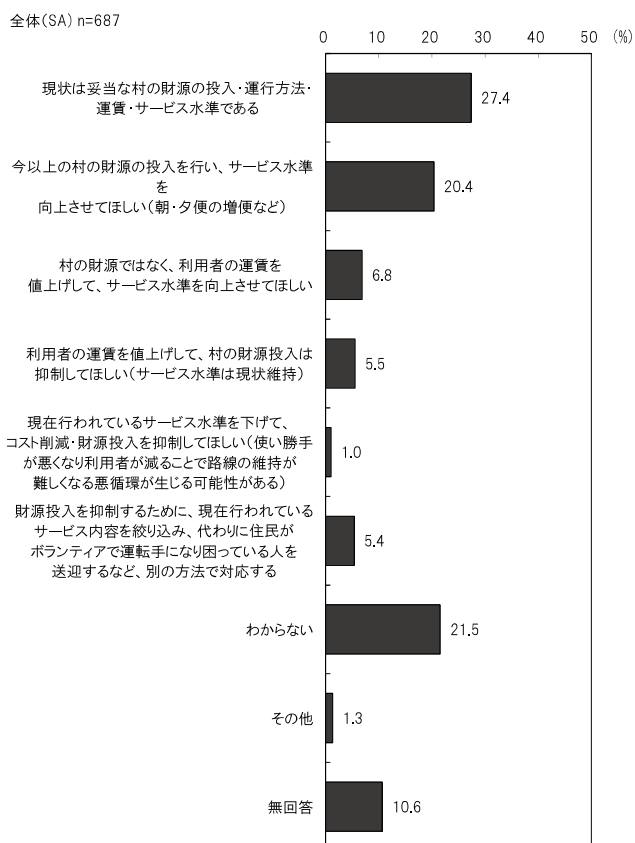


全体(SA) n=687

5) 今後の村の財源の投入と公共交通サービス水準のあり方について (問5-5)

問5-5. 生活の足としての飛島バス等の運行にあたって、今後の村の財源の投入とこれら飛島村内の公共交通サービスの水準（運行方法、運賃設定や運行本数等）のあり方について、どのようにお考えですか？（1つに○）

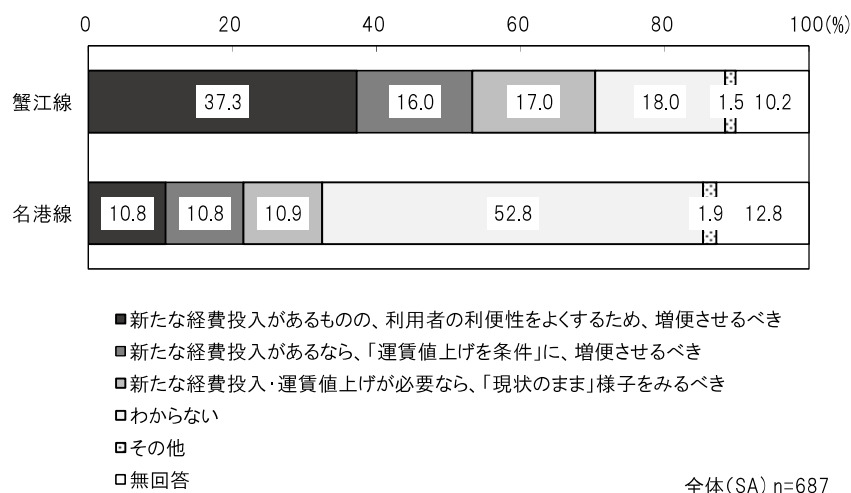
- ・村の財源の投入とサービス水準のバランスのあり方については、「現状は妥当である」が 27.4% となり、2013 年時点の 23.8% の水準より、高い割合となった。
- ・その一方で、「今以上の村の財源の投入・サービス向上」を 20.4% の割合で選択され、2013 年時点の 10.5% を、大きく上回る結果となった。
- ・2013 年時点との比較では、「妥当」が 3.6% 増加している一方で、「抑制」の選択割合が減り、「村の財源の投入拡大」が 9.9% 増加していることから、財源投入によるサービス水準の拡大を期待する声が増えている。



6) 早朝の時間帯の混雑解消のための増便の必要性について (問 5-6)

問 5-6. あなたは、「早朝の時間帯の混雑解消」のため、「増便」する必要があると思いますか? 「蟹江線」「名港線」について、あなたの考えに近い回答を選んでください。(1つに○)

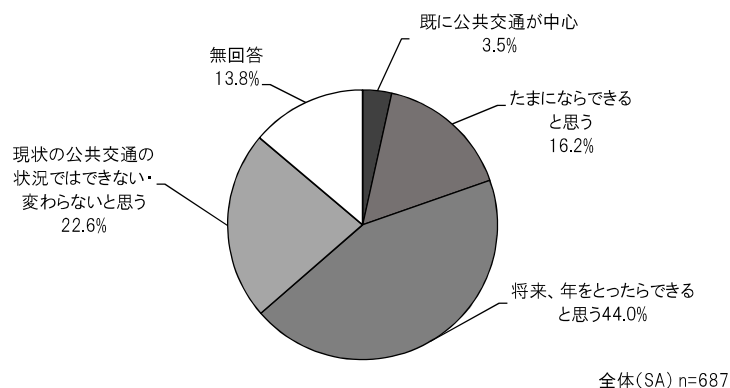
- ・早朝の時間帯の混雑解消・増便の必要性について、蟹江線については、「増便させるべき」との回答が 37.3%の割合で選択された。「運賃値上げを条件に増便させるべき」との回答割合 16.0%を加えると、過半数の住民が蟹江線の増便を賛同している。
- ・名港線については、「わからない」が過半数 (52.8%) を占めており、蟹江線と対比すると、利用者も少なく生活に直結しないため、増便に対する意見は賛同が得られにくい結果となった。



7) 現状公共交通を利用しない人の将来の利用転換見通しについて (問 7-1)

問 7-1. 公共交通の維持のためには、たくさんの人が利用する必要があります。あなた自身は、自家用車中心の生活から、公共交通中心の生活に転換できると思いますか? (1つに○)

- ・利用転換の見通しについては、「現状の公共交通の状況ではできない・変わらないと思う」(22.6%) よりも、「たまにならできる(16.2%)」「将来、年をとったらできると思う(44.0%)」の回答があわせて 60.2% となり、転換する可能性はある。
- ・2013 年時点との比較では、「現状の状況ではできない・変わらないと思う」との回答が 31.7% から 22.6% に大きく減少しており、より利用転換できる環境に変化したと言える。



6. 利用者ニーズ(利用者向けアンケート調査結果)

(1) 調査概要

飛島村地域公共交通網形成計画に基づく地域公共交通施策に対するニーズと、地域公共交通の利用状況等を把握するため、飛島バス等の利用者アンケート調査を実施した。

○利用者アンケート調査概要

調査対象	飛島バス（蟹江線・名港線）、海南病院通院支援タクシーの利用者	
調査方法	直接配布 郵送回収方式	
配布実績	＜蟹江線＞ ・2019年10月25日（金） 分館行き 89票 蟹江行き 118票 ・2019年10月26日（土） 分館行き 27票 蟹江行き 49票 ＜名港線＞ ・2019年10月18日（金） 175票 ・2019年10月19日（土） 20票 ＜海南病院通院支援タクシー＞ ・2019年10月21日（月）～ （運転手により配布）	
蟹江線 回収率	○蟹江駅方面 ＜平日＞ 回収数：43票 回収率：36.4% (43/118)	＜休日＞ 回収数：36票 回収率：73.5% (36/49)
	○臨海・分館方面 ＜平日＞ 回収数：47票 回収率：52.8% (47/89)	＜休日＞ 回収数：18票 回収率：66.7% (18/27)
名港線 回収率	＜平日＞ 回収数：56票 回収率：32.0% (56/175)	＜休日＞ 回収数：5票 回収率：25.0% (5/20)
海南病院通院 支援タクシー	回収数：10票	
アンケート 項目	・利用状況（乗降バス停、利用時間、前後の交通手段、目的地、頻度） ・早朝時間帯における「乗車できなかったこと」があるか ・早朝時間帯の混雑解消のための増便の必要性 ・サービス満足度 ・回答者属性（居住地、年齢、職業）	

(2) 主な調査結果

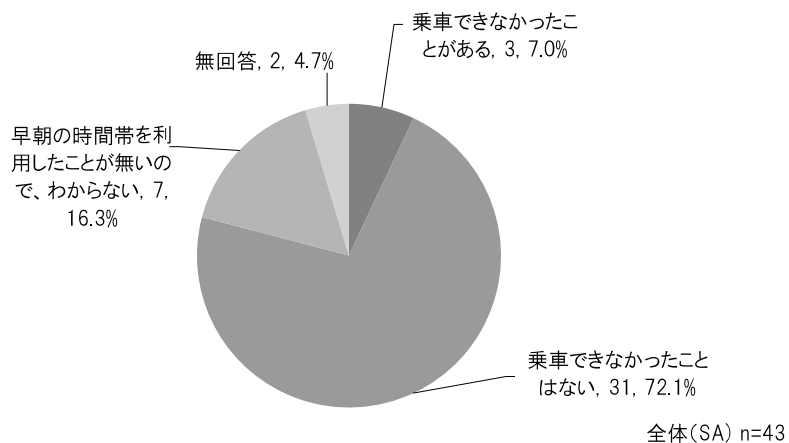
1) 積み残しの発生状況について

「早朝の時間帯」は利用が集中し、混雑しています。

早朝時間帯の利用で、満員により「乗車できなかった」ことがありますか？

- ・積み残しの発生リスクである「早朝に乗車できなかったことがある」との回答は、蟹江線（両方面とも）・名港線ともに、平日で認められた。

蟹江線：蟹江駅方面・平日利用者の乗車できなかった割合

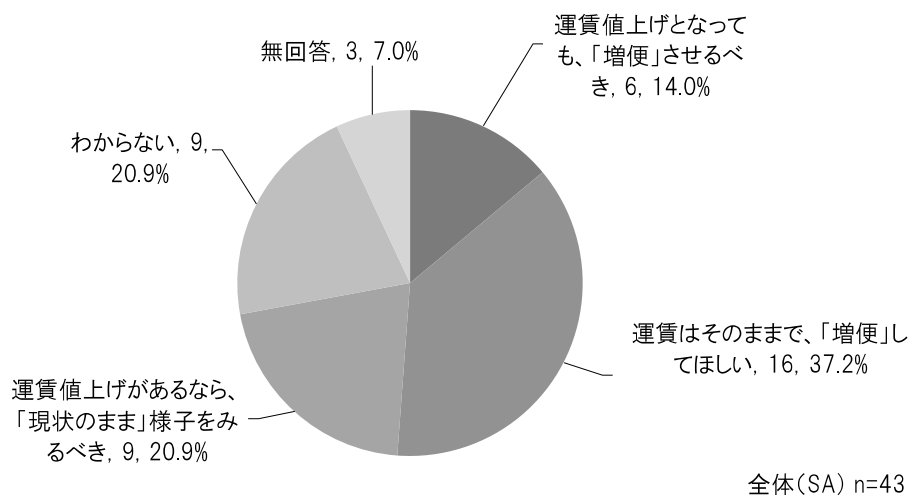


2) 早朝時間帯の増便の必要性について

「早朝の時間帯」の混雑解消のため、「増便」する必要があるとお考えですか？

- ・蟹江線の平日では、「増便させるべき」が、利用者の約半数でしてほしいと回答している。一方、休日の増便ニーズは低い。
- ・名港線の平日では、「増便させるべき」が **21.4%** で、「現状のまま」が **53.6%** となり、利用者の過半数は現状のままでよいと回答している。一方、休日は平日より増便ニーズが高い。

蟹江線：蟹江駅方面・平日利用者の増便の必要性

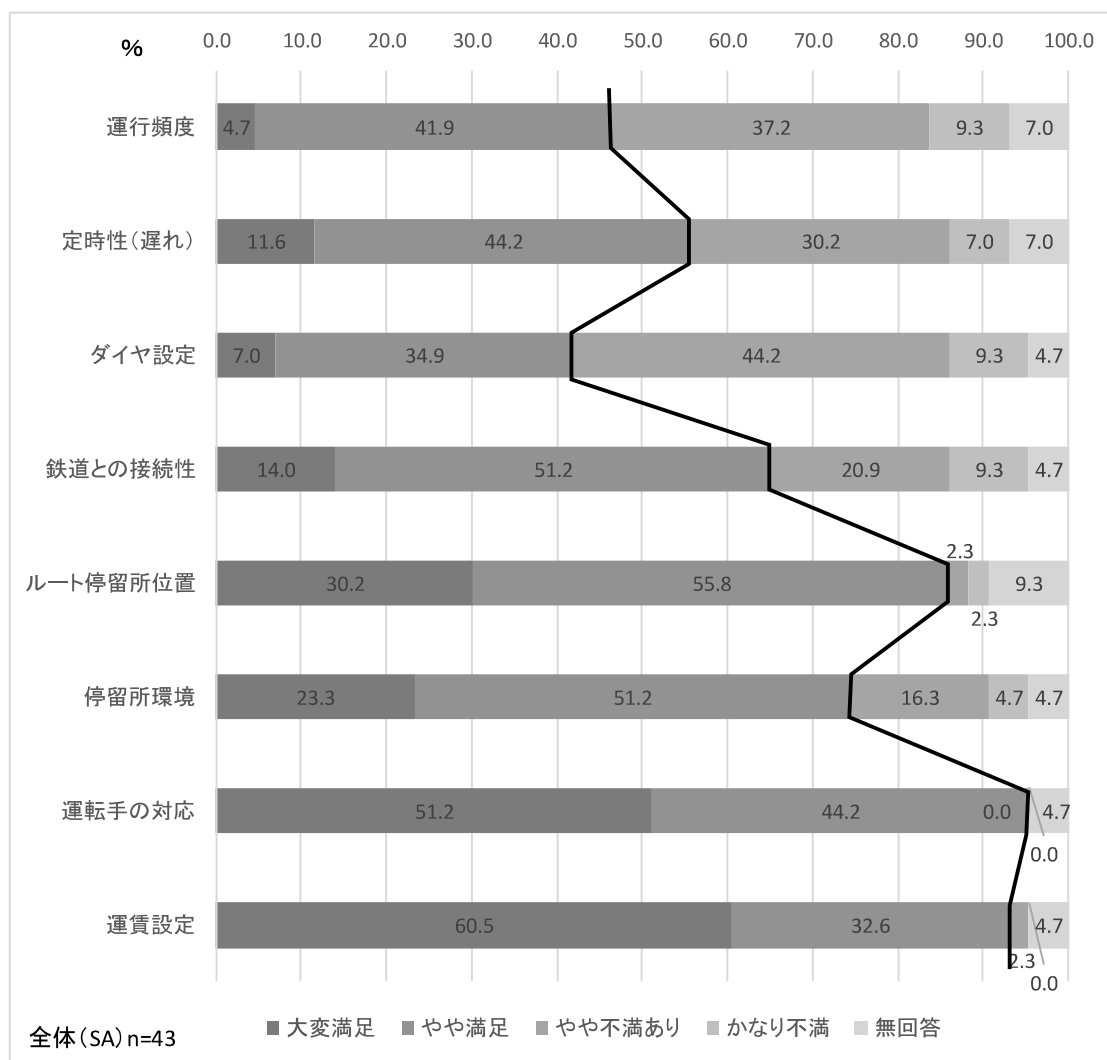


3) 満足度について

運行サービスの満足度を教えてください。

- ・運行サービスに対する満足度が、過半数の 50%を下回った内容を取り上げると、蟹江駅方面の平日の「運行頻度」「ダイヤ設定」、臨海・分館方面の平日の「運行頻度」、名港線の平日の「ダイヤ設定」であった。
- ・休日については、50%を下回ってはいない。

蟹江線：蟹江駅方面・平日利用者の満足度

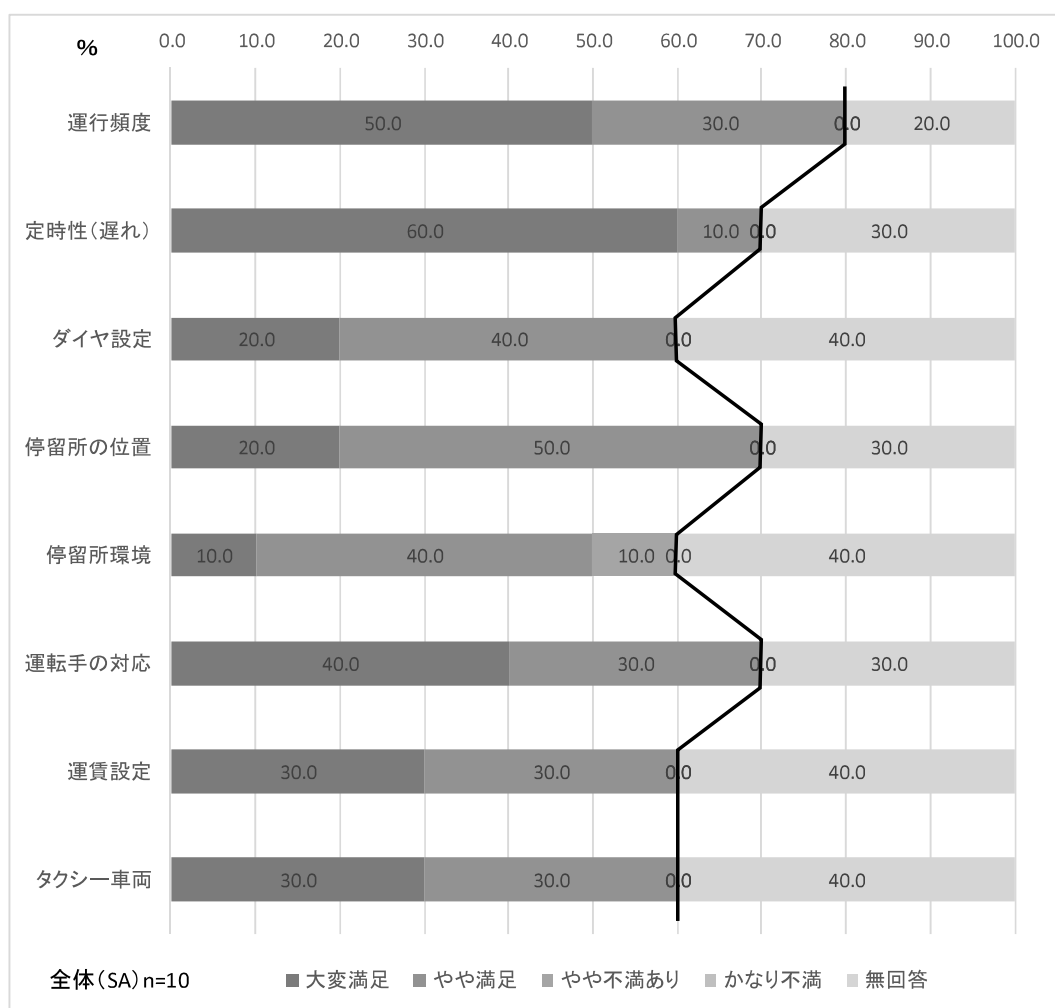


4) 海南病院通院支援タクシー

運行サービスの満足度を教えてください。

- ・満足度について、「停留所環境」の満足度が他の項目と比較して低いものの、全ての項目で50%以上の数値を確保し、過半数の人が満足と回答している。

海南病院通院支援タクシー利用者の満足度



第3章 地域公共交通の役割と課題整理

1. 地域公共交通の役割

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「住民の日常生活及び社会生活の基盤であること、住民の社会経済活動への参加に際して重要な役割を担いその基盤である」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。

○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及び地域経済の活性化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

（最終更新：平成29年5月12日公布 平成29年法律第26号改正）

（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公共交通網（以下「地域公共交通網」という。）の形成の促進の観点から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網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送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、持続可能な地域公共交通網の形成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。

2. 地域公共交通の課題整理

第1章「飛島村を取り巻く地域公共交通の実態」、第2章「飛島村の現状実態と地域ニーズ」を踏まえ、飛島村における地域公共交通の課題については、大きく4つの観点から次のように整理できる。

【既存施策・・・公共交通のサービス維持の観点】

- 蟹江線、名港線ともに、朝便の混雑への対処が必要とされている
- 名港線の利用者が伸び悩んでいる
- 蟹江線、名港線の導入車両が耐用年数を迎え、適切な更新が必要とされている

【地域公共交通の役割・・・住民の生活の足を確保する観点】

- 蟹江線の増便対応をしつつもコミュニティバスの廃止により、村内移動には制約が残る
(自転車駐輪場を整備しつつも計画数に届いていない)
- 海南病院通院支援タクシーにより通院支援がある一方で、買い物対応については福祉無料送迎バス（お買い物バス）でカバーするも60歳以上に限定している

【まちのビジョン・・・まちづくりの観点】

- 観光交流協会を設置し観光交流を促進する中で、外部からの流入観光の確保が求められている
(村内観光の観点で地域公共交通サービスが提供できているか懸念される)

【地域連携・・・実施主体・関係者間の連携の観点】

- 公共交通サービスを維持するためには、住民、交通事業者、自治体などの関係者全てが、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

新しい地域公共交通計画を策定するにあたっては、以上4点の課題解決に重点をおいた施策を構築する。

詳細内容は、第4章「飛島村地域公共交通計画」で定める。

第4章 飛島村地域公共交通計画

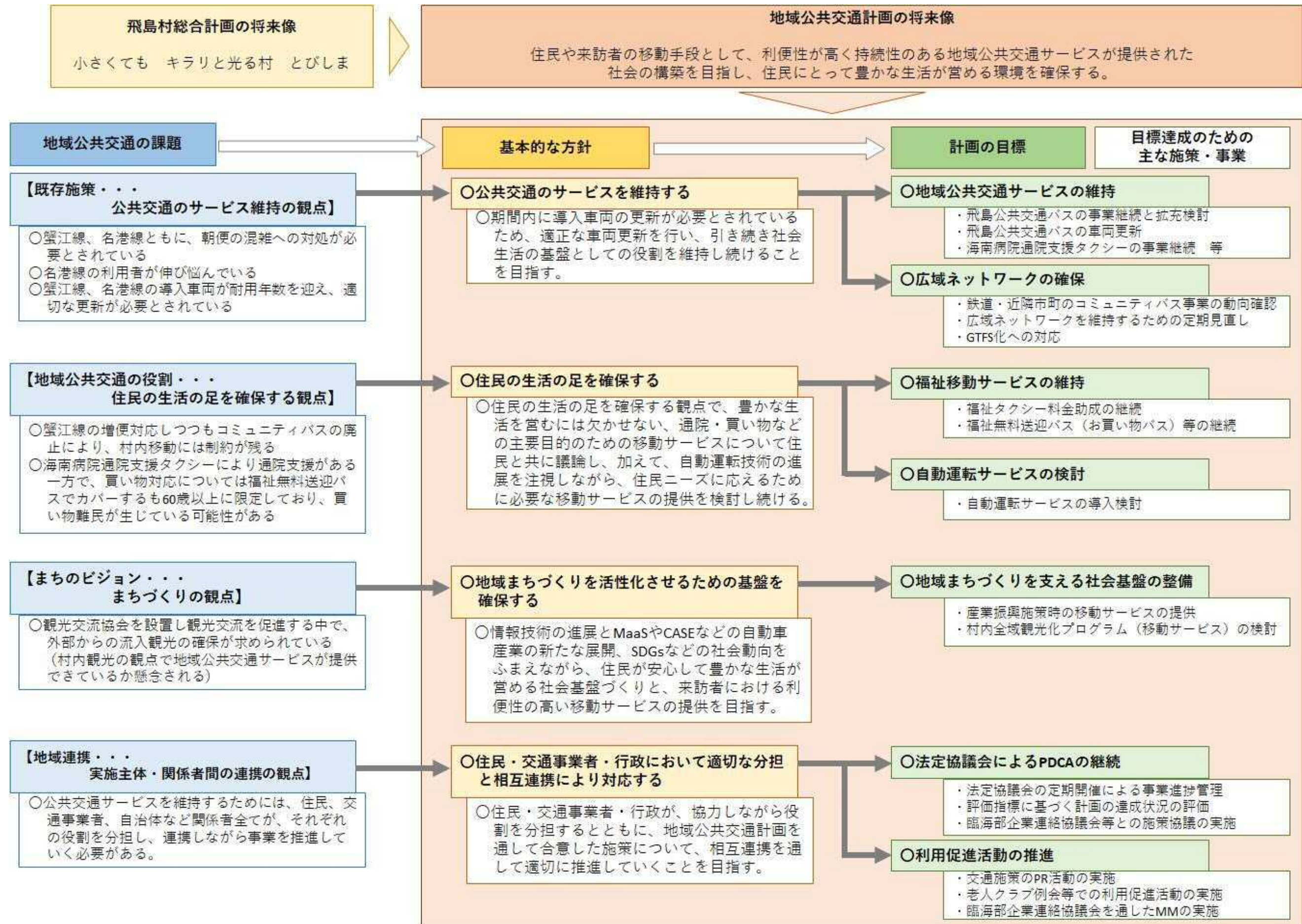
1. 新しい地域公共交通計画の概要

名称	地域公共交通計画
策定年月	令和2年4月
計画期間	令和2年度～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。
基本的な方針	○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 ○地域街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総合連携により対応する
主な事業	○飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）の事業継続と拡充検討 ○飛島公共交通バスの車両更新 ○海南病院通院支援タクシーの事業継続 ○バス停留所の待合環境の充実 ○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 ○GTFS²化への対応 ○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）の継続 ○自動運転サービスの導入検討 ○産業振興施策時の移動サービスの提供 ○産業観光プログラム（移動サービス）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 ○老人クラブ例会等での利用促進活動の実施 ○臨海企業連絡協議会を通じたMM³の実施
主な評価指標	○路線別利用者数の推移 ○財政支援額の推移 ○住民の公共交通の利用割合
前計画との違い	・地域公共交通網形成計画の将来像・基本方針の考えを踏襲する。 ・平成21年時に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。 ・技術革新を注視した新たな交通サービスの導入を模索する。

² GTFS : General Transit Feed Specification : 公共交通のオープンフォーマット

³ MM : モビリティ・マネジメント : 「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもの

2. 新しい地域公共交通計画の体系



3. 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）及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。

4. 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、前述の地域課題を踏まえ、次の4点とする。

○公共交通のサービスを維持する

前地域公共交通網形成計画において、「飛島公共交通バス（名港線・蟹江線）」の拡充を行い、交通サービスを提供していた。利用者数も概ね増加しており、社会生活を支える基盤を確保できていると考えられる。

新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。

○住民の生活の足を確保する

前地域公共交通網形成計画の策定時に、村内移動をカバーしていたコミュニティバスを廃止し、自転車での利用を促す駐輪場整備を進めてきた。また、2019年度には新たな移動モードとして期待される「自動運転車両」の実証実験を実施し、その可能性について検討を開始した。

新地域公共交通計画では、住民の生活の足を確保する観点で、豊かな生活を営むには欠かせない、通院・買い物などの主要目的のための移動サービスについて住民と共に議論し、加えて、自動運転技術の進展を注視しながら、住民ニーズに応えるために必要な移動サービスの提供を検討し続ける。

○地域まちづくりを活性化させるための基盤を確保する

前地域公共交通網形成計画の計画期間内には、地域公共交通を取り巻く環境変化として、飛島村では観光交流協会が設置され、観光施策の取り組みが始められた。また、2016年熊本地震、2017年九州北部豪雨、2018年西日本豪雨、2019年台風災害など、近年大規模災害が毎年のように発生しており、安心して生活ができる社会基盤づくりが必要とされている。

新地域公共交通計画では、AI・5Gなどの情報技術の進展とMaaS⁴やCASE⁵などの自動車産業の新たな展開、SDGs⁶などの社会動向を踏まえながら、飛島村の住民が安心して豊かな生活が営める社会基盤づくりと、飛島村を訪れる来訪者における利便性の高い移動サービスの提供を目指す。

⁴ MaaS: Mobility as a Service : ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念

⁵ CASE: Connected（コネクテッド）、Autonomous（自動運転）、Shared & Services（カーシェアリングとサービス／シェアリングのみを指す場合もある）、Electric（電気自動車）の頭文字をとった造語。

⁶ SDGs : Sustainable Development Goals : 持続可能な開発目標

○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

前地域公共交通網形成計画では、基本的な方針の一つとして「関係者の協力と連携を得た交通環境の確保」を定め、飛島公共交通バスに加え、福祉部門の高齢者・心身障がい者福祉タクシー助成制度等の移動手段のサービス提供を進めることとしていた。

新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。

○関係者の役割分担（例）

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」（H28.3）より作成

5. 目標・将来像

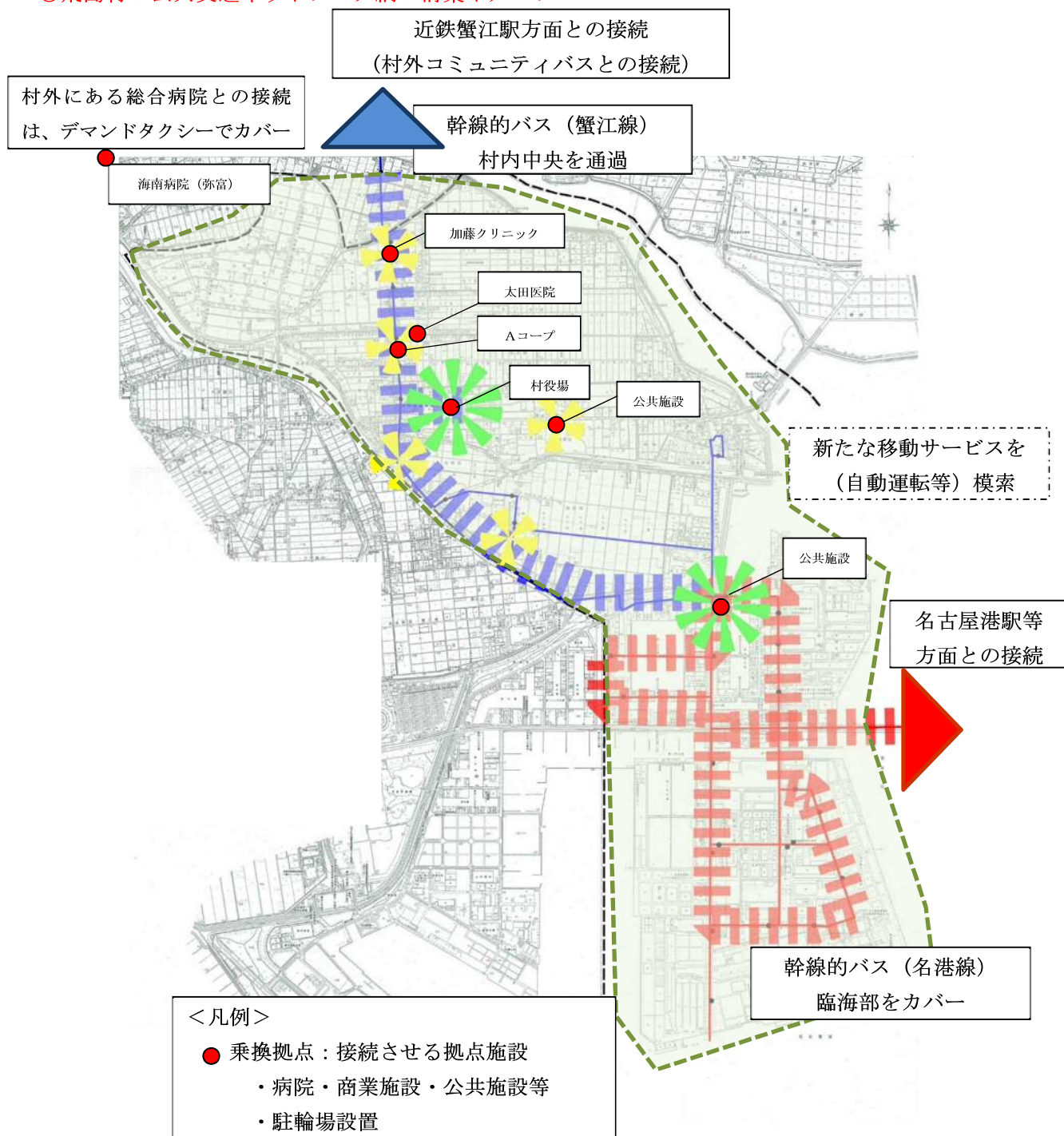
交通政策基本法の理念の実現に向けて、飛島村における地域公共交通の将来像を次のように設定する。

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。

【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。

【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
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 ・飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）・海南病院通院支援タクシーの移動サービスを維持する
	○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
住民の生活の足を確保する	○福祉移動サービスの維持 ・高齢者・心身障がい者福祉タクシー助成制度等の福祉部門の移動サービスを維持する
	○自動運転サービスの検討 ・自動運転の技術革新を継続して注視し、住民ニーズを反映した導入可能な新たな移動サービスの提供を模索する
地域まちづくりを活性化させるための基盤を確保する	○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
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 ・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
	○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

計画目標	施策事業内容	事業主体
○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（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	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	飛島村 交通事業者
	○海南病院通院支援タクシーの事業継続 ・高度医療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)
	○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
○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 ・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
	○GTFS 化への対応 ・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	飛島村
○福祉移動サービスの維持	○福祉タクシー料金助成の継続 ・高齢者・心身障がい者福祉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
○自動運転サービスの検討	○自動運転サービスの導入検討 ・自動運転サービスの動向確認を通じた新たな移動サービスの導入可能性検討	飛島村
○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
	○村内全域観光化プログラム（移動サービス）の検討 ・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検討	飛島村 地元企業
○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	法定協議会

	・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	
	○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 ・区長会や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（区長会・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

7. 計画期間

新地域公共交通計画の計画期間は、「2020 年度～2024 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、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）

計画目標	施策事業項目	実施年度				
		2020	2021	2022	2023	2024
○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（名港線）の事業継続と拡充検討					
	○飛島公共交通バスの車両更新					
	○海南病院通院支援タクシーの事業継続					
	○バス停留所の待合環境の充実					
○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					
	○GTFS 化への対応					
○福祉移動サービスの維持	○福利タクシー料金助成の継続					
	○福祉無料送迎バスの継続					
○自動運転サービスの検討	○自動運転サービスの導入検討					
○地域まちづくりを支える社会基盤の推進	○産業振興施策時の移動サービスの提供					
	○村内全域観光化プログラム（移動サービス）の検討					
○法定協議会による PDCA	○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					
	○区長会を通じ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じた 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

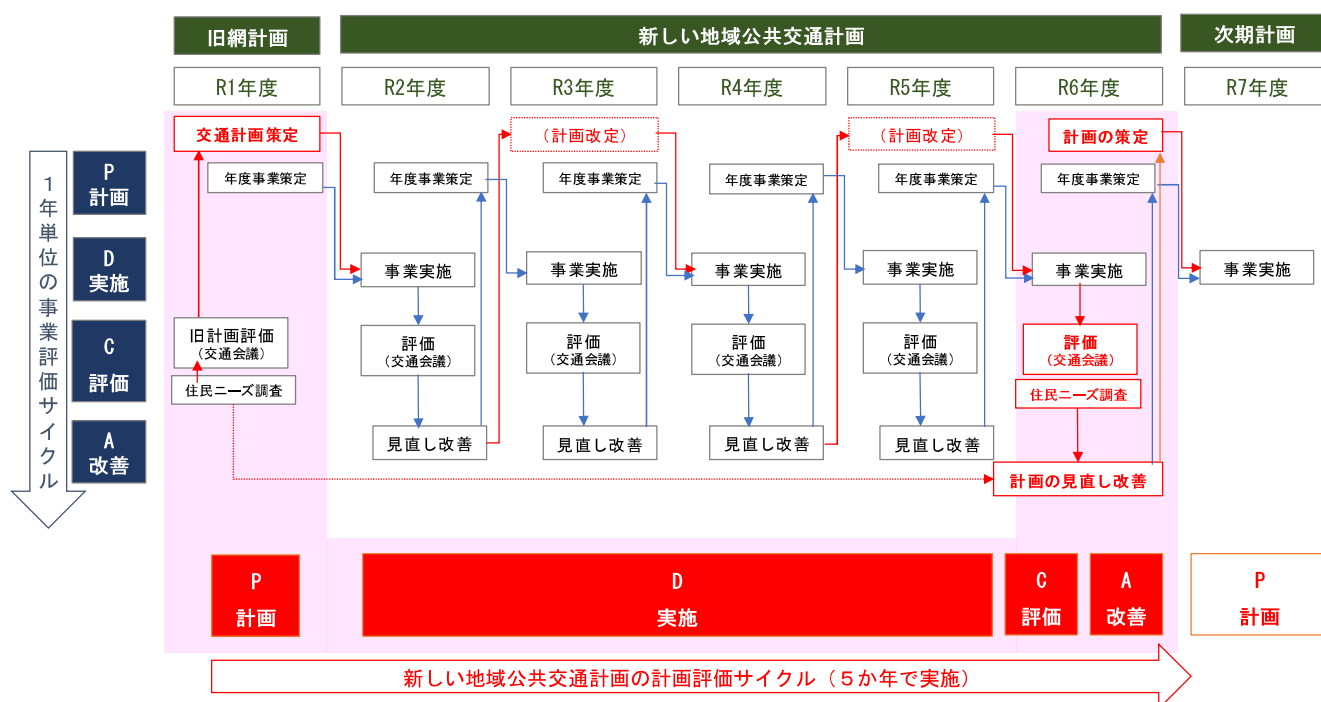
飛島村地域公共交通計画と計画に基づく事業の実施に関する評価は、下記のPDCAサイクルの流れより実施する。

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、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、改定作業を行う。

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、下記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）	○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） ○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	○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＝397 円/人	・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 ○事業の浸透度 （住民への移動サービスのカバー状況）	○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）	・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 ○投資の理解度	○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）	・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
	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	○サービス水準の妥当性の評価 ＜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）	・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	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%

（３）法定協議会の定期開催による事業進捗評価（各年）

法定協議会を下記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年度末の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設定し協議する。

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（ABC 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（ABC 評価）の内容】

実施方法	ABC 評価の指標
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。	A：目標達成に向け順調に事業実施できた。 B：概ね実施できた。 C：できていない。 このままでは目標達成が難しい。

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)

令和2年6月

飛 島 村