

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

# 飛島村 新地域公共交通計画（骨子案）

現地域公共交通計画

- 令和2年6月策定（6年3月部分改訂）
- 計画期間：令和2年6月～令和7年3月）

## 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

- 飛島村には、鉄軌道がなく、H21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してきたが路線廃止の懸念があり、また、ルート形状から一部の沿線住民しか利用できない交通空白地問題を抱えていた。
- 総合病院や大型商業施設はなく、通勤通学先も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た。
- 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年度より飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）と地域内のコミュニティバスの実証運行を開始した。

### (2) 地域公共交通網形成計画の策定

- 地域公共交通の実態を再確認し、コミュニティバスの事業継続は取りやめ、「地域公共交通網形成計画」を平成27年4月に策定。

### (3) 地域公共交通計画の策定

- 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、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「地域公共交通計画」を令和2年6月に策定。計画期間は、令和2年6月から令和6年度の5か年

## 2. 新しい地域交通計画の策定

- 現地域公共交通計画が令和6年度に最終年度を迎えるため、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。

(1) 事業の進捗管理に基づく定性評価

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 ○利用者拡大
	○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	○R5/10ダイヤ改正実施
	○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化への対応	○ダイヤ改正時対応
○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実証事業の検証対応
○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
	○区長会を通じ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じたMMの実施	○協議会を通じた要請実施

(2) 評価指標に基づく定量評価

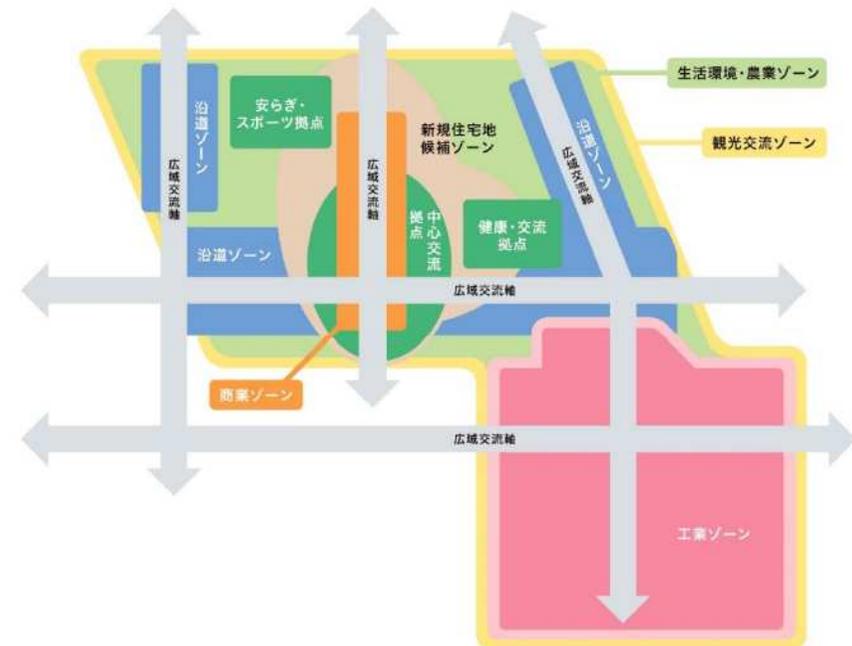
視点	評価対象	評価指標と目標値	評価結果
利用者数	飛島公共交通バス (蟹江線・名港線)	<p>○蟹江線の利用者数の推移</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・過去の増加傾向を維持し、5年間で5%増を目指すよう、利用者数にて評価する</li> <li>目標値：5%増（年1%水準）</li> </ul> <p>○名港線の利用者数の推移</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・微減傾向から脱却するため過去の最大値を目指すよう、利用者数にて評価する</li> <li>目標値：過去の最大値</li> </ul>	<p>○蟹江線：168,000人（R6） ⇒R5実績：180,601人 結果：達成</p> <p>○名港線：125,000人（R6） ⇒R5実績：117,593人 結果：未達</p>
収支状況	飛島公共交通バス等	<p>○利用者数に対する財政支援額の推移</p> <p>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</p>	⇒R6実績：結果
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)	<p>○住民の公共交通の利用割合</p> <p>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）</p>	※今年度調査実施
	飛島公共交通バス等 ○投資の理解度	<p>○財源の投入額に対する評価</p> <p>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）</p>	※今年度調査実施
	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	<p>○サービス水準の妥当性の評価</p> <p>&lt;蟹江線&gt; 目標値：約60% 現状値：58.9%</p> <p>&lt;海南病院支援タクシー&gt; 目標値：約27% 現状値：25.9%（R1.9調査時点）</p>	※今年度調査実施

（1）第5次総合計画

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
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 ○シニアカー等購入助成制度の検討

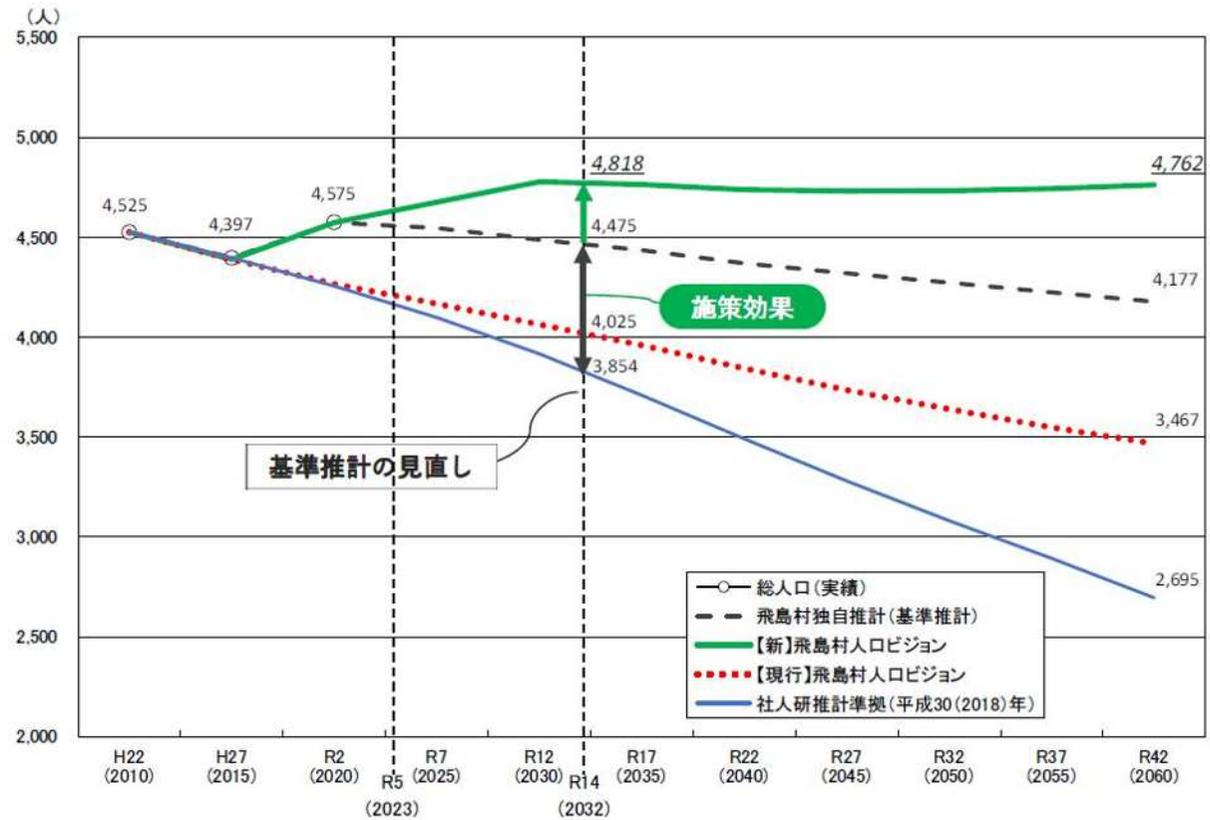
グランドデザイン



（2）人口ビジョン

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。

■【新】飛島村人口ビジョンと各種推計パターンの比較



	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

## 1. 住民・企業アンケート調査

飛島村民、村内企業の公共交通に関するニーズを確認する。

## 2. 利用者アンケート調査

飛島公共交通バス（名港線・蟹江線）、海南病院通院支援タクシーの利用者のニーズを確認する。

### 1. 地域公共交通に関する課題

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。

### 2. 対応方策

課題に対する対応の方向性を整理する。

## 1. 基本的な方針

- 基本方針
- 計画の区域
- 交通計画の目標
- 計画期間

## 2. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- 主な事業と実施主体

## 3. 計画の達成状況の評価に関する事項

- 評価指標
- PDCA方法

# 飛島村地域公共交通計画 検討資料

## <目 次>

序章 これまでの計画策定経緯 .....	2
1. これまでの取り組み .....	2
(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 .....	2
(2) 地域公共交通網形成計画の策定 .....	2
(3) 地域公共交通計画の策定 .....	3
2. 新しい地域公共交通計画の策定 .....	3
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) 総合計画 .....	8
(2) 都市計画マスタープラン .....	9
2. 人口ビジョン .....	10
3. 公共交通の動向 .....	11
4. 周辺自治体の取組動向 .....	16
(1) 名古屋交通計画 2030 .....	16
(2) 弥富市地域公共交通計画 .....	17
(3) 蟹江町総合交通戦略 .....	18
第3章 地域ニーズ .....	19
1. 住民アンケート調査 .....	19
2. 利用者アンケート調査 .....	19
第4章 地域公共交通に関する課題と対応方策 .....	20
1. 地域公共交通に関する課題 .....	20
2. 対応方策 .....	20
第5章 地域公共交通計画 .....	21
1. 基本的な方針 .....	21
2. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体 .....	21
3. 計画の達成状況の評価に関する事項 .....	21

# 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」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

「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が行われた。

令和 2 年に地域公共交通活性化再生法の一部改正が行われ、「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。

## **2. 新しい地域公共交通計画の策定**

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。

# 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下記の通り。

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○近鉄蟹江駅、名古屋港駅の双方向接続</li> <li>○公共交通のない交通空白地帯の解消</li> <li>○利用イメージを想定した公共交通事業の設定</li> <li>○ハード、ソフト面からの利用促進・支援策の展開</li> <li>○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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域のまちづくり戦略を念頭においた公共交通の整備</li> <li>○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</li> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul>
主な事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飛島公共交通バスの実証実験運行</li> <li>・コミュニティバスの実証実験運行</li> <li>・海南病院通院支援タクシーの実証実験運行</li> <li>・バスロケーションシステムの導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）の事業継続</li> <li>・海南病院通院支援タクシーの事業継続</li> <li>・利用環境整備（駐輪場整備）</li> <li>・利用促進活動</li> </ul>
主な評価指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数の推移</li> <li>・事業収支率の向上</li> <li>・利用者満足度の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数の推移</li> <li>・財政支援額の推移</li> <li>・住民の公共交通の利用割合</li> </ul>
事業経過	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>

<b>名称</b>	<b>地域公共交通計画（第2次地域公共交通網形成計画）</b>
<b>策定年月</b>	令和2年6月
<b>計画期間</b>	令和2年6月～令和6年度（5か年）
<b>将来像</b>	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。
<b>基本方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通のサービスを維持する</li> <li>○住民の生活の足を確保する</li> <li>○地域まちづくりを活性化させるための基盤を確保する</li> <li>○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</li> </ul>
<b>主な事業</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通のサービスを維持する <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通サービスの維持</li> <li>・広域ネットワークの確保</li> </ul> </li> <li>○住民の生活の足を確保する <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉移動サービスの維持</li> <li>・自動運転サービスの検討</li> </ul> </li> <li>○地域まちづくりを活性化させるための基盤を確保する <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域まちづくりを支える社会基盤の整備</li> </ul> </li> <li>○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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・法定協議会によるPDCAの継続</li> <li>・利用促進活動の推進</li> </ul> </li> </ul>
<b>主な評価指標</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○蟹江線・名港線の利用者数の推移</li> <li>○利用者数に対する財政支援額の推移</li> <li>○住民の公共交通の利用割合</li> <li>○財源の投入額に対する評価</li> <li>○サービス水準の妥当性の評価</li> </ul>
<b>事業経過</b>	・地域公共交通確保維持改善事業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下記の通り。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 ○利用者拡大
	○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	○R5/10 ダイヤ改正実施
	○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 化への対応	○ダイヤ改正時対応
○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 実証事業の検証対応
○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
	○区長会を通じ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じたMMの実施	○協議会を通じた要請実施

## (2) 評価指標に基づく定量評価

下記評価指標に基づき評価する。

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）	<p>○蟹江線の利用者数の推移</p> <p>・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）</p> <p>○名港線の利用者数の推移</p> <p>・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</p>	<p>○蟹江線：168,000人（R6） ⇒R5実績：180,601人 結果：達成</p> <p>○名港線：125,000人（R6） ⇒R5実績：117,593人 結果：未達</p>
収支状況	飛島公共交通バス等	<p>○利用者数に対する財政支援額の推移</p> <p>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</p>	⇒R6実績：結果
住民意見	<p>飛島公共交通バス等</p> <p>○事業の浸透度（住民への移動サービスのカバー状況）</p>	<p>○住民の公共交通の利用割合</p> <p>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）</p>	※今年度調査実施
	<p>飛島公共交通バス等</p> <p>○投資の理解度</p>	<p>○財源の投入額に対する評価</p> <p>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）</p>	※今年度調査実施
	<p>飛島公共交通バス（蟹江線）</p> <p>海南病院通院支援タクシー</p> <p>○サービス水準の妥当性の評価</p>	<p>○サービス水準の妥当性の評価</p> <p>&lt;蟹江線&gt; 目標値：約60% 現状値：58.9%</p> <p>&lt;海南病院支援タクシー&gt; 目標値：約27% 現状値：25.9% （R1.9調査時点）</p>	※今年度調査実施

## 第2章 地域の動向

### 1. 上位関連計画

#### (1) 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
ランドデザイン	
交通施策目標	<p>&lt;交通手段の充実&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通弱者の移手段の確保</li> <li>○利便性の向上</li> </ul>
交通施策の目的	<p>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。</p>
交通施策の主な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>○飛島公共交通バスの再編・充実</li> <li>○福祉的な交通手段の充実</li> </ul>
計画指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通のサービス水準に対する住民満足度</li> <li>○飛島公共交通バスの利用者数</li> <li>○タクシー助成の継続</li> <li>○シニアカー等購入助成制度の検討</li> </ul>

## (2) 都市計画マスタープラン

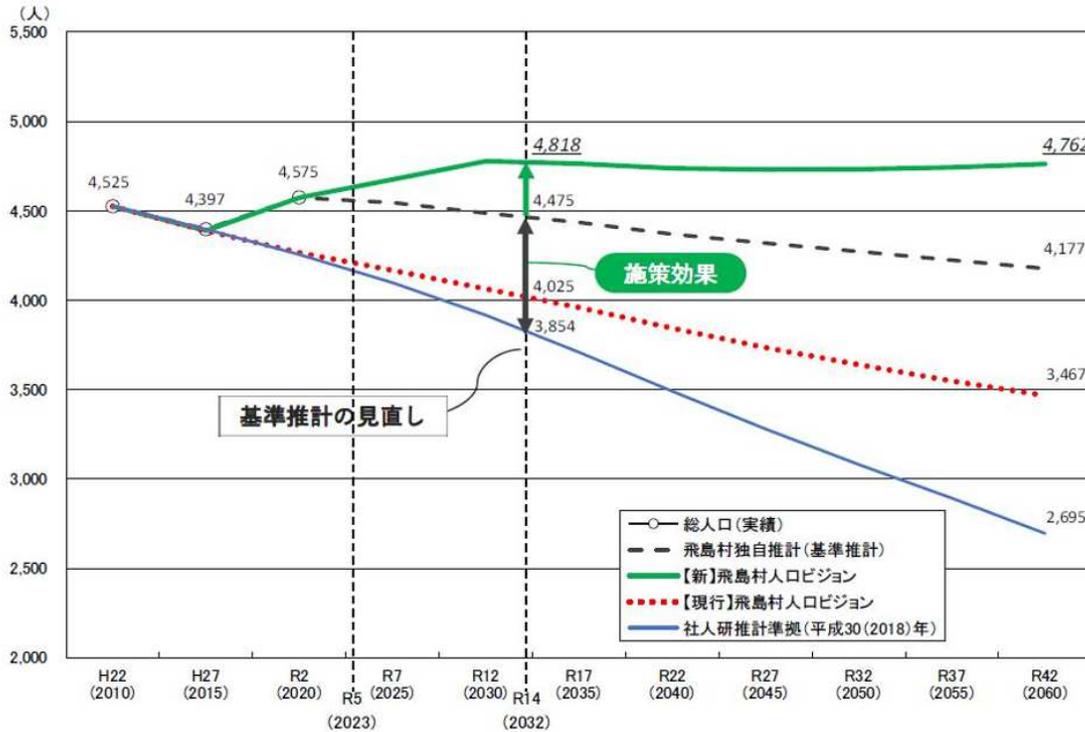
名称	都市計画マスタープラン
策定年月	令和3年3月
計画期間	令和3年度を基準として概ね10年後までを目標期間と設定
理念	私たちが育む村をみんなで育てる
目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>○快適で住み続けられるむらづくり</li> <li>○ヒト・モノが円滑に行き交う活力あるむらづくり</li> <li>○地域資源を活用した魅力あるむらづくり</li> <li>○安全・安心なむらづくり</li> </ul>
将来都市構造図	
公共交通の整備の方針	<p>飛島公共交通バスや海南病院通院支援タクシーについて、「飛島村地域公共交通計画」と連携して、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。</p> <p>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。</p>

## 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。

### ■ 【新】飛島村人口ビジョンと各種推計パターンの比較



	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
社人研推計標準(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

### 3. 公共交通の動向

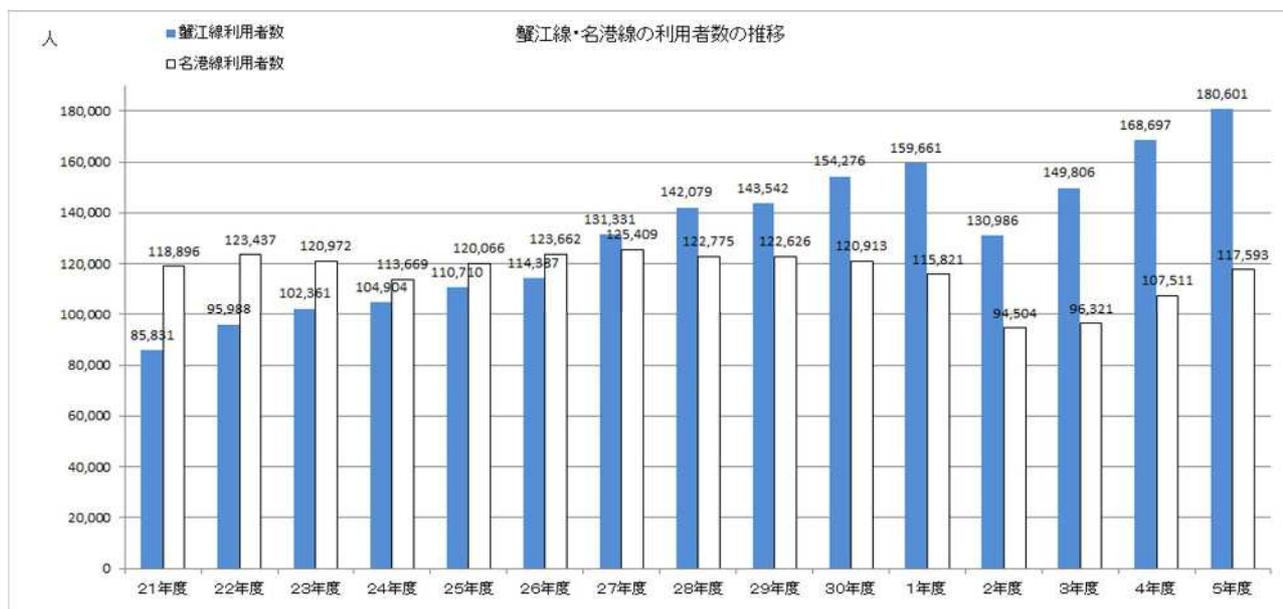
#### (1) 飛島公共交通バスの利用実績

飛島公共交通バス（名港線・蟹江線）の利用実績推移は下記の通り。

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、過去最高の平成27年度の86%の水準まで回復している。

月別の利用実績推移では、コロナ禍での利用が大きく減少した令和2年度以降概ね回復傾向にあったが、名港線・蟹江線共に令和6年3月時が対前年同月比と比較して減少した。3-4月時は年度切り替わり時で利用が安定しない時期ではあるが、両路線共にコロナ禍後の増加基調からピークを迎え、今後は同程度の利用に移行した可能性がある。

便別の利用実績では、名港線の平日の第1便（名港1）の平均利用者数が51.60人となっており、乗車定員（60人/車）に近い数字となっている。蟹江線については、平日の分館方面の第2便（分館2）の平均利用者数が29.68人、蟹江方面の第6便（蟹江6）が29.95人となっており、乗車定員（26人/車）に近い数字となっている。当該数値からこれら対象便での積み残し発生が起きないかモニタリングが必要であること、名港1と蟹江4-6便前後の追加便の検討が必要とされる。



	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

○月別の利用実績推移

【名港線】		10月～増便														
	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	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	前年比
4月	10,361	11,387	10,740	10,053	10,504	10,196	11,309	10,753	10,656	9,951	10,162	7,967	8,954	8,415	9,743	15.8%
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099	9,946	10,188	10,310	10,653	10,731	9,520	6,245	6,797	7,659	9,555	24.8%
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870	11,501	11,732	12,082	10,816	9,671	8,743	8,693	9,252	10,699	15.6%
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336	10,931	10,538	10,197	8,648	8,465	9,078	10,056	10.8%
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752	9,663	9,950	10,212	9,627	9,142	7,067	7,213	7,958	9,647	21.2%
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	10,217	10,205	9,206	9,769	8,341	7,540	9,316	9,819	5.4%
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105	10,991	10,184	10,374	11,376	10,757	9,103	8,378	9,332	10,327	10.7%
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	9,468	10,036	10,062	9,980	10,504	9,942	8,210	8,567	9,752	9,911	1.6%
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	9,656	9,552	9,467	9,536	9,745	9,416	7,914	8,091	9,052	9,622	6.3%
1月	9,066	9,177	8,986	8,349	9,670	9,499	9,383	9,395	8,708	8,870	9,049	7,022	7,541	8,525	8,976	5.3%
2月	9,528	9,547	10,133	8,764	9,379	9,775	10,193	9,394	9,133	9,678	8,929	6,742	7,452	8,822	9,414	6.7%
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	9,679	11,325	10,922	10,975	10,156	9,871	9,267	8,502	8,630	10,350	9,824	-5.1%
合計	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	
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-2.1%	-0.1%	-1.4%	-4.2%	-18.7%	1.9%	11.6%	9.4%	

【蟹江線】		10月～増便														
	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	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	前年比
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454	9,846	11,324	12,060	12,599	12,239	13,847	7,321	13,751	14,776	15,732	6.5%
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196	13,899	14,710	6,879	12,212	15,077	16,612	10.2%
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363	12,231	13,038	13,435	14,077	14,131	12,218	13,792	15,563	16,941	8.9%
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549	10,194	11,892	12,708	12,827	13,065	14,514	12,595	13,734	14,412	15,989	10.9%
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910	9,664	11,190	11,103	11,497	12,774	9,246	10,735	11,552	12,747	10.3%
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295	10,741	12,241	11,858	11,633	13,499	11,548	11,292	14,077	14,730	4.6%
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	12,876	12,033	14,690	14,240	13,731	13,715	15,257	16,208	6.2%
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	9,337	11,128	11,513	10,558	13,526	13,499	12,635	13,749	14,423	15,393	6.7%
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876	9,653	10,559	11,857	12,212	12,687	13,632	12,659	13,416	14,549	15,086	3.7%
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	9,340	10,393	11,050	11,777	13,126	13,567	10,660	11,589	12,704	14,453	13.8%
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	8,865	10,072	10,141	10,650	11,714	11,905	9,980	10,035	12,723	13,317	4.7%
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	8,864	9,324	10,608	11,375	11,294	12,123	9,343	11,514	11,786	13,584	13,393	-1.4%
合計	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	
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.2%	1.0%	7.5%	3.5%	-22.5%	14.4%	12.6%	7.1%	

○便別の平均利用実績（名港線）

名港線					
合計(4月～3月)7,887便					
平日	242日	土曜	50日	祝日	27日
便数	人数	便数	人数	便数	人数
6:57	12,642	7:15	1,161	7:15	453
名港1	52.24	名港1	23.22	名港1	16.78
7:15	9,682	7:30	377	7:30	279
名港2	40.01	名港2	7.54	名港2	10.33
7:18	7,899	7:50	248	7:50	50
名港3	32.64	名港3	4.96	名港3	1.85
7:25	5,483	8:15	101	8:15	19
名港4	22.66	名港4	2.02	名港4	0.70
7:33	8,685	8:55	264	8:55	69
名港5	35.89	名港5	5.28	名港5	2.56
7:40	4,758	9:45	32	9:45	1
名港6	19.66	名港6	0.64	名港6	0.04
7:48	4,503	11:18	137	11:18	9
名港7	18.61	名港7	2.74	名港7	0.33
8:32	735	11:50	281	11:50	25
名港8	3.04	名港8	5.62	名港8	0.93
9:03	543	13:18	134	13:18	9
名港9	2.24	名港9	2.68	名港9	0.33
9:48	998	13:50	260	13:50	15
名港10	4.12	名港10	5.20	名港10	0.56
10:48	639	14:50	152	14:50	18
名港11	2.64	名港11	3.04	名港11	0.67
11:48	1,065	16:23	140	16:23	105
名港12	4.40	名港12	2.80	名港12	3.89
12:48	776	17:03	112	17:03	20
名港13	3.21	名港13	2.24	名港13	0.74
13:48	2,506	17:33	411	17:33	306
名港14	10.36	名港14	8.22	名港14	11.33
14:48	1,242	17:35	177	17:35	45
名港15	5.13	名港15	3.54	名港15	1.67
15:48	1,953	18:33	222	18:33	150
名港16	8.07	名港16	4.44	名港16	5.56
16:58	7,370	18:35	171	18:35	58
名港17	30.45	名港17	3.42	名港17	2.15
16:38	4,991				
名港18	20.62				
17:26	7,660				
名港19	31.65				
17:33	4,032				
名港20	16.66				
17:46	5,310				
名港21	21.94				
17:38	4,770				
名港22	19.71				
18:28	3,438				
名港23	14.21				
18:38	4,519				
名港24	18.67				
19:28	2,433				
名港25	10.05				
19:56	1,998				
名港26	8.26				
20:23	952				
名港27	3.93				
合計	111,582	合計	4,380	合計	1,631
1日平均	461.08	1日平均	87.60	1日平均	60.41
合計				117,593	

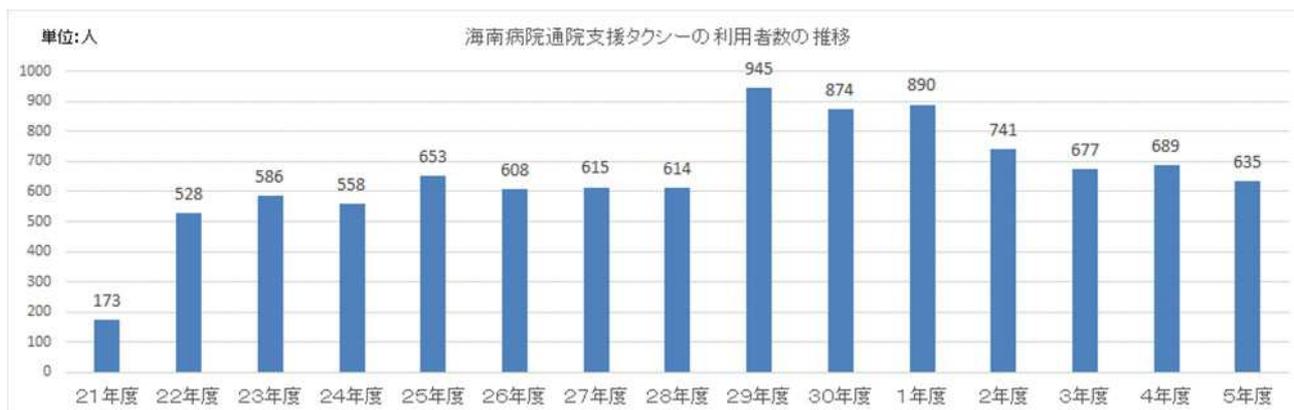


## (2) 海南病院通院支援タクシーの利用実績

海南病院通院支援タクシーの利用実績推移は下記の通り。

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7割程度の利用に留まり、やや減少傾向にある。

令和5年度の実績は、運行回数559回/年、利用者数635人/年、1回当たりの乗車人数1.136人/回となっている。ほとんど単独利用で、相乗り利用は僅かである。



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

### 【海南病院通院支援タクシー】

	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	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	前年比
4月		61	45	47	62	56	77	44	83	78	73	83	53	77	45	-41.6%
5月		35	49	44	50	41	37	64	83	79	48	68	35	44	54	22.7%
6月		54	72	43	52	50	66	52	89	84	77	78	63	66	54	-18.2%
7月		70	52	40	85	75	54	47	71	50	85	78	65	74	67	-9.5%
8月		37	59	50	84	48	49	45	89	48	79	46	51	74	40	-45.9%
9月		37	70	42	40	65	40	43	72	76	97	46	49	57	45	-21.1%
10月	50	28	39	39	44	65	47	38	71	87	84	67	57	52	62	19.2%
11月	20	56	46	58	45	42	42	41	105	84	67	48	50	49	92	87.8%
12月	19	38	35	58	40	56	49	46	51	74	71	62	52	61	48	-21.3%
1月	26	30	48	35	39	25	45	41	92	71	84	39	73	35	43	22.9%
2月	29	36	33	50	62	34	53	68	70	79	52	45	44	51	35	-31.4%
3月	29	46	38	52	50	51	56	85	69	64	73	81	85	49	50	2.0%
合計	173	528	586	558	653	608	615	614	945	874	890	741	677	689	635	
増加率		205.2%	11.0%	-4.8%	17.0%	-6.9%	1.2%	-0.2%	53.9%	-7.5%	1.8%	-15.7%	-10.3%	1.8%	-7.8%	

#### 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。

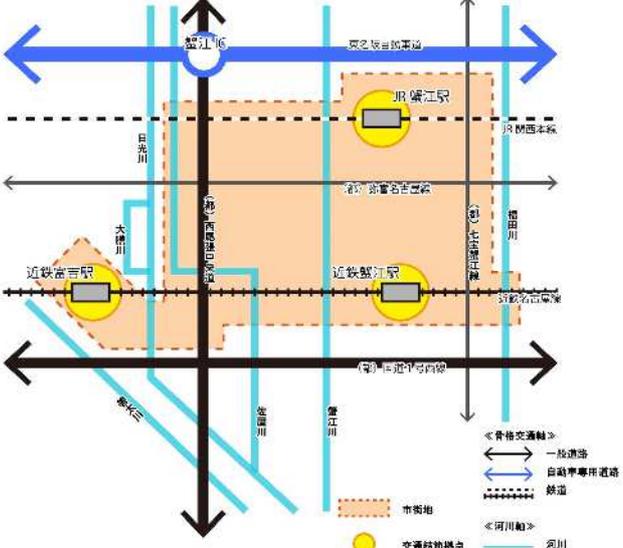
##### (1) 名古屋交通計画 2030

名称	名古屋交通計画 2030～最先端モビリティ都市の実現に向けて～
策定年月	令和5年3月
計画期間	前期：令和5（2023）年度～令和8（2026）年度 後期：令和9（2027）年度～令和12（2030）年度
基本理念	持続可能な都市の発展に向けて、まちづくりと連携した誰もが移動しやすい総合交通体系を形成します。
基本方針	○安全・安心で環境にやさしい交通 ○わかりやすく、使いやすい交通 ○名古屋大都市圏の成長を支え、交流を促進する交通
施策の方向性	○安全・安心で環境にやさしい交通 ・安全に安心して移動できる交通体系の実現 ・災害に強い交通体系の実現 ・環境にやさしい交通体系の実現 ○わかりやすく、使いやすい交通 ・公共交通を中心とした持続可能な交通体系の実現 ・先端技術の積極的な導入による利便性の高い交通体系の実現 ・ユニバーサルデザインの移動環境の実現 ○名古屋大都市圏の成長を支え、交流を促進する交通 ・名古屋大都市圏の成長を支える広域交通ネットワークの機能強化 ・名古屋駅のスーパーターミナル化をはじめとした交通結節点の機能強化 ・人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現
交通計画の策定	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画を策定する。 目指すべき名古屋の公共交通ネットワークのイメージを地域公共交通協議会において共有し、計画を策定する。

## (2) 弥富市地域公共交通計画

<b>名称</b>	<b>弥富市地域公共交通計画</b>
<b>策定年月</b>	令和3年3月（令和5年12月一部修正）
<b>計画期間</b>	令和3年度～令和7年度（5か年）
<b>基本理念</b>	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
<b>基本方針</b>	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
<b>展開イメージ</b>	
<b>基本方針に基づく施策の方向性</b>	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	<ol style="list-style-type: none"> <li>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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅拠点の活力を創出する交通体系の整備</li> <li>・周辺市町村と連動した広域公共交通ネットワークの構築</li> </ul> </li> <li>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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用を促進するサービスの充実</li> <li>・人々の移動を支える公共交通軸の確保</li> </ul> </li> <li>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 <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な交通手段に対応したやさしい公共空間の形成</li> <li>・自家用車に頼らず高齢者の外出を支える移動支援</li> </ul> </li> <li>4) 円滑な移動による暮らしやすい交通環境づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通ボトルネックの解消と交通分散による円滑化</li> <li>・道路ネットワークの充実</li> </ul> </li> <li>5) 安心・安全な暮らしができる生活環境の創出 <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路の安心・安全な交通環境づくり</li> <li>・道路整備等による防災機能の向上</li> </ul> </li> <li>6) 公共交通中心のまちづくりに向けた意識づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な交通手段が共存するまちへの意識づくり</li> <li>・産学官が連携した公共交通の利用促進</li> </ul> </li> </ol>

## 第3章 地域ニーズ

### 1. 住民・企業アンケート調査

### 2. 利用者アンケート調査

## **第4章 地域公共交通に関する課題と対応方策**

### **1. 地域公共交通に関する課題**

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。

### **2. 対応方策**

課題に対する対応の方向性を整理する。

## 第5章 地域公共交通計画

### 1. 基本的な方針

- 基本方針
- 計画の区域
- 交通計画の目標
- 計画期間

### 2. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- 主な事業と実施主体

### 3. 計画の達成状況の評価に関する事項

- 評価指標
- PDCA 方法

## 飛島村地域公共交通計画（改訂版）の検討計画 （スケジュール計画）

地域公共交通計画の改訂は、今年度3回の法定協議会の開催にあわせて、次のスケジュール・協議内容を経てとりまとめる。

時期	検討内容
4-6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基礎調査分析（上位計画・周辺事業・基本データ分析）の実施</li> <li>○住民・企業、利用者アンケート調査票の設計</li> </ul>
6月 法定協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地域公共交通計画の検討計画の確認</li> <li>○住民・企業、利用者アンケート調査票の確認</li> <li>○基礎調査分析結果をふまえた交通計画の改訂に対する見直し意見交換</li> </ul>
7~12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>○住民・企業アンケート調査の実施</li> <li>○利用者アンケート調査の実施</li> <li>○交通事業者等関係者に対するヒアリング調査の実施</li> <li>○飛島村地域公共交通計画改訂素案の作成</li> </ul>
12月 法定協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>○飛島村地域公共交通計画改訂素案に対する意見交換</li> <li>○パブリックコメントの実施承認</li> </ul>
1-2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>○パブリックコメントの実施</li> <li>○飛島村地域公共交通計画改訂案の作成</li> </ul>
3月 法定協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>○飛島村地域公共交通計画改訂案の協議・承認</li> </ul>