

議案第 1 号

令和 4 年度 自己評価について  
(中部運輸局様式 愛知県様式)

令和 4 年度 自己評価は、次に定めるところによる。

令和 4 年 12 月 22 日

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会  
会 長 加 藤 光 彦

令和4年度 地域公共交通計画の評価結果 概要（全体）

## 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会 （飛島村）

平成19年6月1日設置

令和2年6月 飛島村地域公共交通計画策定  
（計画期間：令和2年6月～令和7年3月）

令和4年5月 幹線系統 確保維持計画策定等

## ■ 飛島村における公共交通に関する課題

- 飛島村には、鉄軌道がない。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。

## ■ 第5次総合計画における公共交通の位置づけ：目指す方向（R5～R14）

- 村内企業の従業員をはじめ、住民ニーズに応えるとともに、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することによって通勤通学の利便性向上を目指す。
- 既存の公共交通では補完できない、個別の住民ニーズに対応する方策を模索する。これにより、ある程度の受益者負担のもと、自由で便利な移動が可能になる範囲を拡大させることを目指す。

## ■ 課題解決に向けた対応→連携計画策定（H21～H26）とコミュニティバス等の運行

- 課題解消を図るため、活性化再生法に基づきH20/12に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定、H21年度より実証運行を開始。
- 鉄道駅と接続する幹線系統の「蟹江線・名港線」、地域内をカバーする地域内フィーダー系統の「コミュニティバス」を運行させる。
- 総合病院への移動手段として事前予約制区域運行の「海南病院通院支援タクシー」も運行させる。
- コミュニティバスの利用者数が低迷。補助金利用もあり、大幅な見直しが必要とされる。

## ■ 令和2年6月 地域公共交通計画を策定 ～平成27年の交通網形成計画から見直し（変更点）～

- 将来的な公共交通ネットワークイメージを構築（次頁図）
- 計画の基本的な考え方は踏襲するものの、「将来像・基本方針」等の文言の見直しを行う。
- 蟹江線・名港線・海南病院通院支援タクシーの運行は継続。
- 福祉移動サービスの維持、自動運転サービスの検討などの施策の見直しを行う。

## ■ 飛島村における地域公共交通の将来像

- 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。

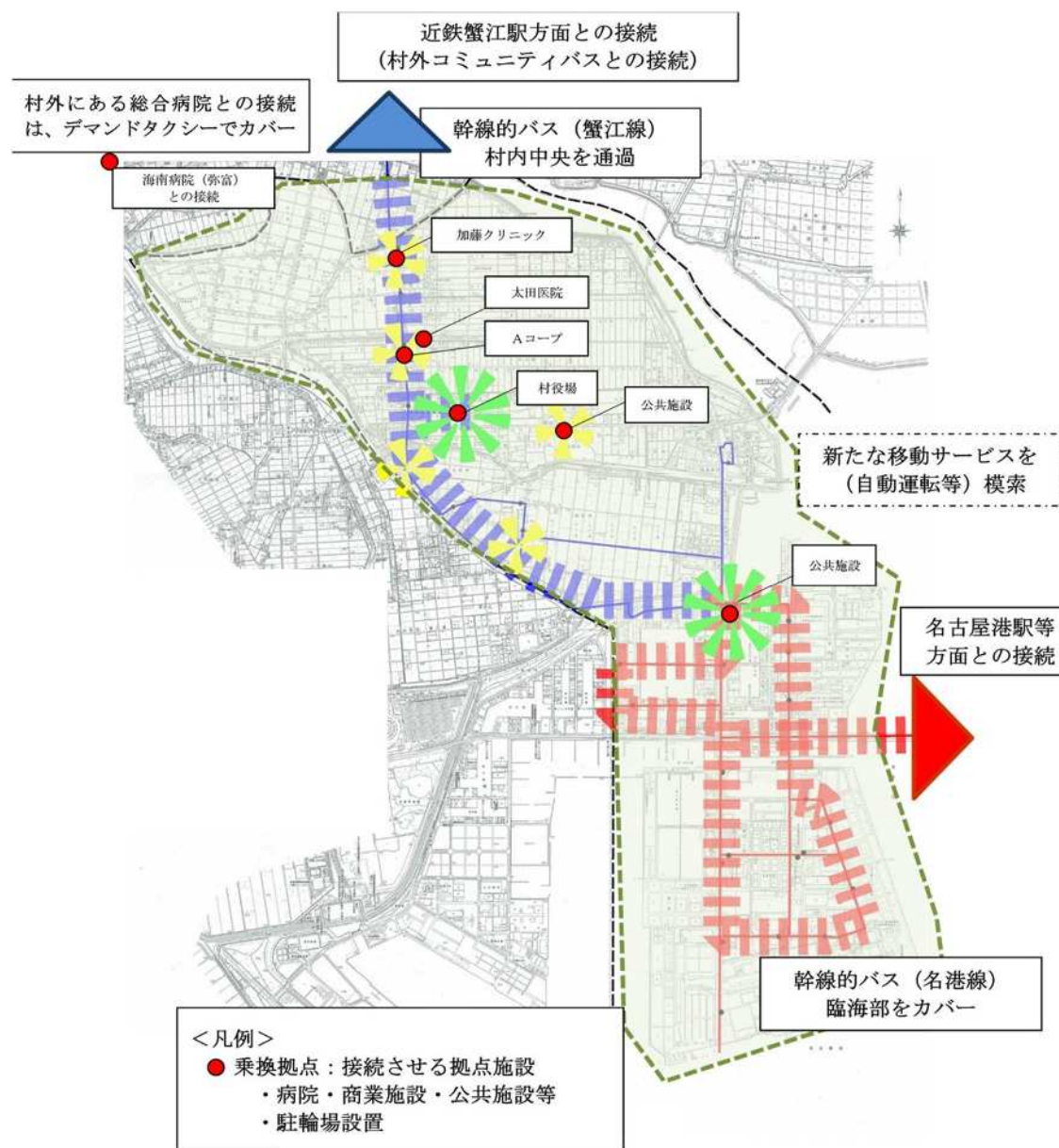
## ■ 基本的な方針

- 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

## ■ 計画期間

- R2/2020年度～R6/2024年度の5年間

## ■ 将来の公共交通ネットワークイメージ図



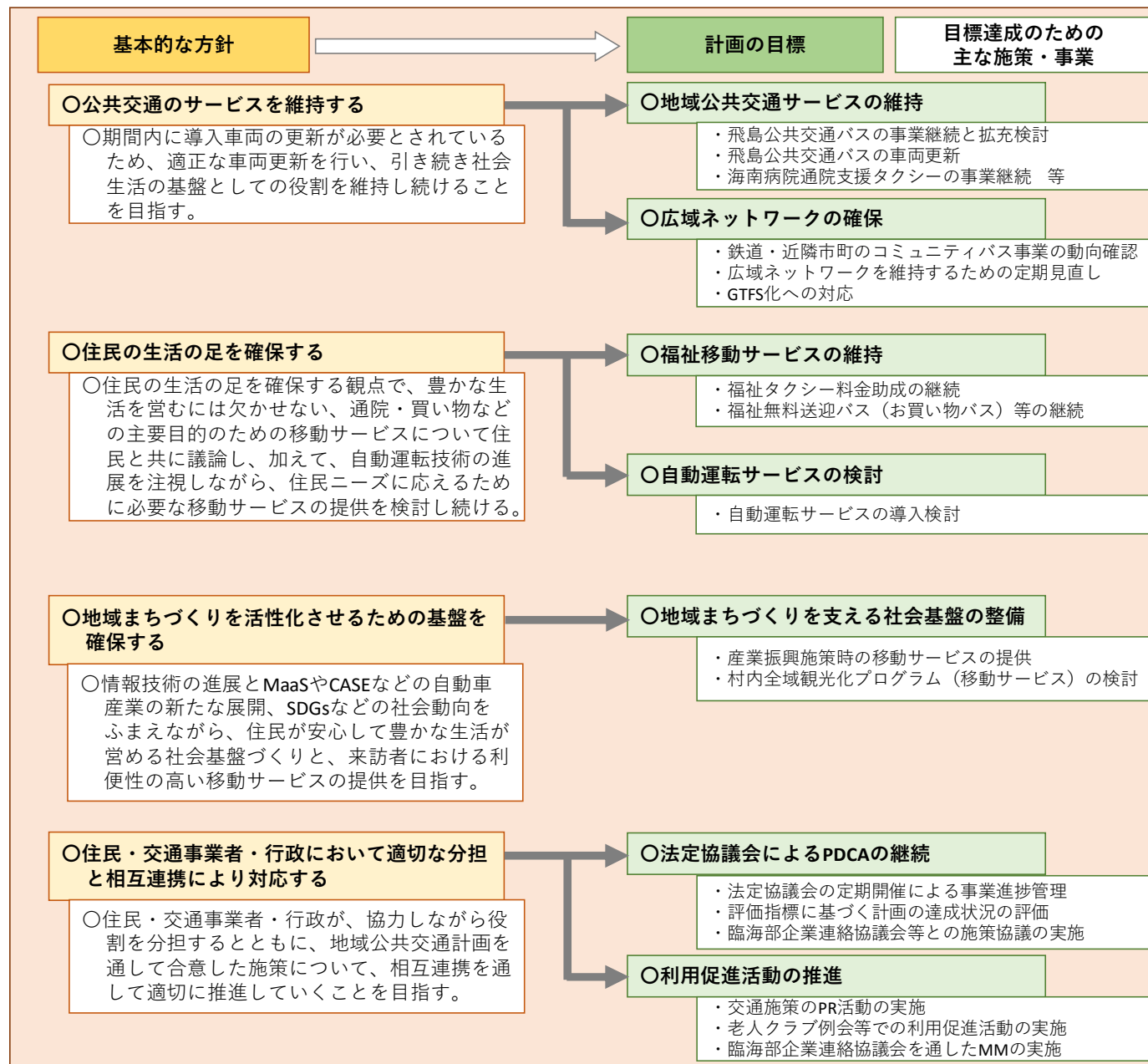
### ■ 計画の目標を達成するために行う事業・・・交通網形成計画で位置づけている事業

交通体系の基本フローは右図のとおり。

これまで実施してきた「蟹江線・名港線」の飛島公共交通バス事業を継続し、また、海南病院通院支援タクシーも継続実施し、交通サービスの維持を行う。

また、福祉サービスや自動運転サービスの検討について、計画に位置付ける。

さらに、まちづくり施策として、観光面での来訪者の移動サービスの検討なども追加した。



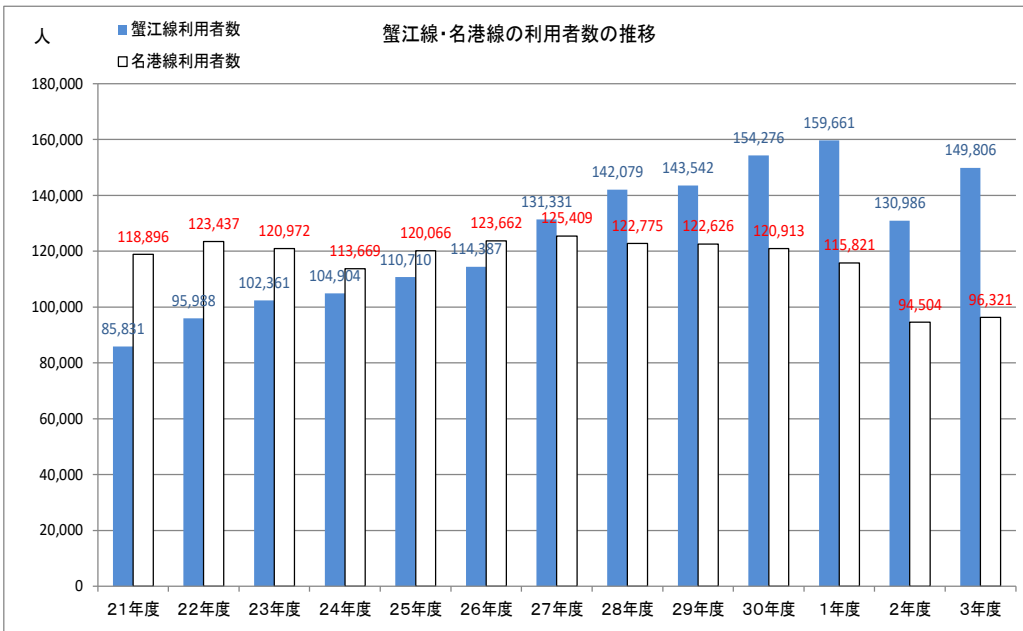
### 3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

視点	評価対象	評価指標と目標値	評価年度	R 4年度 (R3/10~R4/9)	達成状況
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>	毎年度	<p>○蟹江線 +14.4% 増加</p> <p>○名港線 +5.4% 増加</p>	<p>○蟹江線 達成</p> <p>○名港線 達成</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</p> <p>目標値：549円/人</p> <p>現状値＝532.3円/人（前年度＝397円）</p>	毎年度	R3（R3/4～R4/3）の算定値	達成
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</p> <p>目標値：約40%</p> <p>現状値：38.4%（R1.9調査時点）</p>	5年度		
	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</p> <p>目標値：約40%</p> <p>現状値：40.3%（R1.9調査時点）</p>	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	<p>○サービス水準の妥当性の評価</p> <p>&lt;蟹江線&gt;</p> <p>目標値：約60%</p> <p>現状値：58.9%</p> <p>&lt;海南病院支援タクシー&gt;</p> <p>目標値：約27%</p> <p>現状値：25.9%（R1.9調査時点）</p>	5年度		

### 3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

#### (3) 定量評価結果について

- 令和3年度（R3.10～R4.9）の12ヶ月期間の対前年度との比較を行った。蟹江線は8.9%の増加の159,747人に、名港線は5.4%の増加の100,337人となった。
- コロナ禍の影響に対して、蟹江線は2年連続増加に、名港線は増加に転換した。
- R4/4月以降の最近の月あたりの利用状況については、名港線で4月のみ前年比マイナスの月があったが、それ以外はプラスとなっており、かなり回復してきた。
- ピーク時との比較では、蟹江線は99%（R1対比）、名港線は80%（H27対比）となり、ほとんど企業従業員利用の名港線は、住民の通学利用が含まれる蟹江線に比べ、コロナ禍前の水準まで回復する兆しが見えない。
- 海南病院通院支援タクシーは、前年度の658人から753人に増加（95人・14.4%）。令和4年4月以降の前年同月比でもプラスに転じ、回復の兆しが見える。



	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
名港線	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
蟹江線	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

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	R1年度	R2年度	R3年度	R4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	7,321	13,751	14,776
5月	7,152	8,503	8,758	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196	13,899	14,710	6,879	12,212
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	15,583
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
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
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
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	15,026
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	14,413
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	
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	
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	
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	
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	
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.2%	1.0%	7.5%	3.5%	-18.0%	14.4%	

補助金評価	H21(21.10～)	H22(22.10～)	H23(23.10～)	H24(24.10～)	H25(25.10～)	H26(26.10～)	H27(27.10～)	H28(28.10～)	H29(29.10～)	H30(30.10～)	R1(21.10～)	R2(22.10～)	R3(23.10～)
10-9計	91,508	99,049	103,501	108,633	111,525	123,668	137,603	143,830	144,934	161,341	135,993	146,695	159,747
増加率		8.2%	4.5%	5.0%	2.7%	10.9%	11.3%	4.5%	0.8%	11.3%	-15.7%	7.9%	8.9%

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	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
4月	10,361	11,387	10,740	10,053	10,504	10,196	11,309	10,753	10,856	9,951	10,162	7,967	8,954	8,415
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
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870	11,501	11,732	12,082	10,816	9,671	8,673	8,693	9,252
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
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	8,316
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
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
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	
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	
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	
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	
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	
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-2.1%	-0.1%	-1.4%	-4.2%	-18.4%	1.9%	

補助金評価	H21(21.10～)	H22(22.10～)	H23(23.10～)	H24(24.10～)	H25(25.10～)	H26(26.10～)	H27(27.10～)	H28(28.10～)	H29(29.10～)	H30(30.10～)	R1(21.10～)	R2(22.10～)	R3(23.10～)
10-9計	122,606	121,194	118,124	115,147	122,388	125,160	124,375	124,216	118,756	118,505	104,371	95,155	100,337
増加率		-1.2%	-2.5%	-2.5%	6.3%	2.3%	-0.6%	-0.1%	-4.4%	-0.2%	-11.9%	-8.8%	5.4%

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	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
4月		61	45	47	62	56	77	44	83	78	73	83	53	77
5月		35	49	44	50	41	37	64	83	79	48	68	35	44
6月		54	72	43	52	50	66	52	89	84	77	78	63	66
7月		70	52	40	85	75	54	47	71	50	85	78	65	74
8月		37	59	50	84	48	49	45	89	48	79	46	51	74
9月		37	70	42	40	65	40	43	72	76	97	46	49	57
10月		50	28	39	39	44	65	47	38	71	87	64	57	52
11月		20	56	46	58	45	42	41	105	84	67	48	50	
12月		19	38	35	58	40	56	49	46	51	74	71	62	52
1月		26	30	48	35	39	25	45	41	92	71	84	39	73
2月		29	36	33	50	62	34	53	68	70	79	52	45	44
3月		29	46	38	52	50	51	56	85	69	64	73	81	85
合計		173	528	586	558	653	608	615	614	945	874	890	741	677
増加率		205.2%	11.0%	-4.8%	17.0%	-6.9%	1.2%	-0.2%	53.9%	-7.5%	1.8%	-16.7%	-8.6%	

補助金評価	H21(21.10～)	H22(22.10～)	H23(23.10～)	H24(24.10～)	H25(25.10～)	H26(26.10～)	H27(27.10～)	H28(28.10～)	H29(29.10～)	H30(30.10～)	R1(21.10～)	R2(22.10～)	R3(23.10～)
10-9計	467	581	505	665	615	596	587	806	873	918	830	658	753
増加率		24.4%	-13.1%	31.7%	-7.5%	-3.1%	-1.5%	37.3%	8.3%	5.2%	-9.6%	-20.7%	14.4%

**<自己評価から得られた課題>**

- 目標達成状況（利用者数の推移）については、蟹江線・名港線ともに、対前年比増加で達成。
- 蟹江線はピーク時の99%の回復に対し、通勤利用のウエイトの高い名港線はピーク時の80%の水準で、Withコロナの勤務体系へのシフト（在宅化）が浸透しているものと思われる。
- 交通計画2カ年目ではあるが、総合計画の策定を通して、施策方針に即した事業見直しの検討が必要とされる。

**<自己評価をふまえた対応方針>****■ 幹線系統の対応**

- 第5次総合計画では、「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する」ことを目指す方向としており、幹線系統バスの見直しの検討を進める。
- 蟹江線・名港線ともに、朝便の混雑状態が過去に問題となったことを考慮し、運行本数の増加とネットワークの再編成の両面から、中長期対応について検討を進める。検討にあたり、車両の更新時期を考慮した計画的な更新・延命対策のバランスのとれた対応を行う。

**■ 福祉的移動サービスの対応**

- 第5次総合計画では、「既存の公共交通では補完できない、個別の住民ニーズに対応する方策を模索する」ことを目指す方向としており、海南病院通院支援タクシー・福祉タクシー助成等の福祉的な交通手段の拡充検討を進める。

**■ 参考：定性評価について（国の実施方針に基づく定性評価項目）****○ 広域の交通網に対する効果（鉄道等とのネットワーク）**

- 補助対象路線（蟹江線・名港線）は、近鉄蟹江駅・名古屋港駅で接続させ、通勤・通学利用にも十分使えるよう、ダイヤの見直しなど継続的に対処を行っている。広域（鉄道）移動に配慮したネットワークを構築できている。

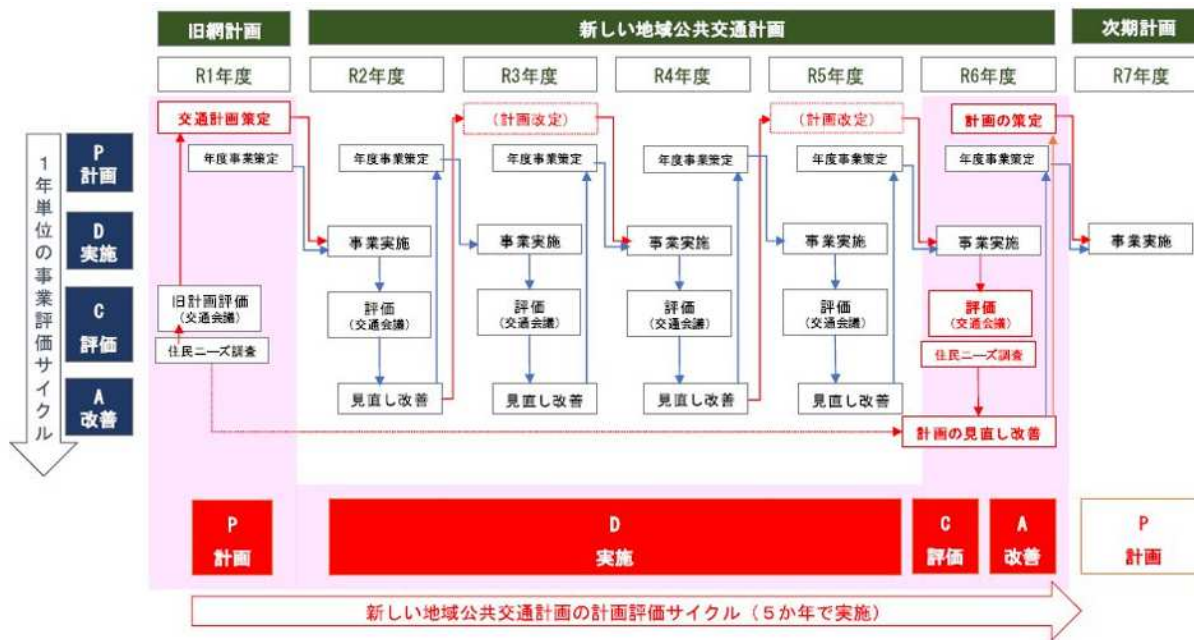
**○ 協議会の活用状況**

- 当法定協議会を定期的を開催し、6月に確保維持改善事業計画を、12月に事業評価を、3月に年間の事業進捗確認の協議を行う。



<PDCAの進め方>

- ・地域公共交通計画の進行管理は、計画期間の5カ年を通してPDCAを行う。
- ・各年度は、地域公共交通会議において各年度事業の計画を設定し、事業の進捗状況と計画の数値目標等(利用者数・収支状況)を通して、計画の進捗を評価する。



<協議会の開催状況>

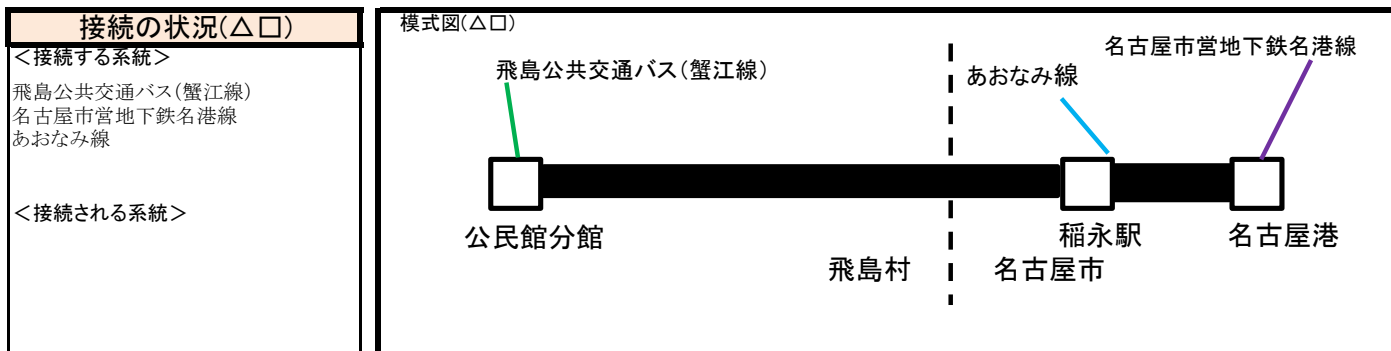
- ・年間3回のペースで開催。
- ・交通計画に基づく年度事業の協議、事業進捗を評価・確認を進めている。

回数 (実施日)	進捗管理に関する協議事項	実施内容
R3/1回 集合 (R3/6/30)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R2の法定協の事業報告・決算</li> <li>・ 蟹江線のバス停移設等協議</li> </ul>	前年の事業進捗確認。新事業 (高速線) 等の協議実施。
R3/2回 集合 (R3/12/22)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R3の自己評価 (中部・県様式)</li> <li>・ 蟹江線の1日無料運行協議</li> </ul>	R3年度の中部、県様式による事業進捗の自己評価を実施
R3/3回 集合 (R4/3/23)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R4の法定協の事業計画・予算</li> </ul>	R4年度の実施事業計画を協議
R4/1回 集合 (R4/6/23)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R3の法定協の事業報告・決算</li> <li>・ 地域公共交通計画の評価結果</li> </ul>	国様式による交通計画の進捗評価の実施

1. 補助システムの概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
飛島公共交通バス(名港線①)	飛島村	三重交通株	名古屋港～名古屋港(循環)	36.0 km	7.2 回	名古屋市 飛島村 0 0
細系統				km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)



2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)																																			
計画どおり運行されたか(△)	評価																																				
計画どおりか。そうでない場合は理由	A	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>43,939</td> <td>46,261</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>4.2</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>33.1</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>30.2</td> <td>28.8</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>35.54</td> <td>34.42</td> </tr> </tbody> </table>	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	年間利用者数【人】				43,939	46,261	平均乗車密度(実績)				4.2	4.0	輸送量	(計画)				33.1	(実績)			30.2	28.8	収支率(実績)				35.54	34.42
年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度																																
年間利用者数【人】				43,939	46,261																																
平均乗車密度(実績)				4.2	4.0																																
輸送量	(計画)				33.1																																
	(実績)			30.2	28.8																																
収支率(実績)				35.54	34.42																																

目標・効果達成状況		
評価	目標の達成状況(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△)
B1	目標	61,000
	実績	46,261
	達成率	75.8%
要因	新型コロナの影響による通勤利用者の減	<p>全系統での年間利用者数は目標を下回っていたが、令和4年度については昨年度比で微増の傾向が見られた。目標未達成の要因としては、令和4年度については新型コロナの影響による通勤利用者の減が一番の理由と思われる。</p>
市町村の所見、理由分析、認識(□)		
市町村名:		名古屋市
市町村名:		飛島村
<p>飛島村一名古屋市間は鉄道がなく、飛島村から名古屋市への交通需要を満たすだけでなく、名古屋市から飛島村へ通勤等の交通需要を満たす重要な路線である。</p>		
市町村名:		0
市町村名:		0
運行事業者の所見等(△)		
<p>通勤利用者が多い路線であるため、新型コロナの影響により利用者数は伸び悩んでいるが、令和3年4月からICカードシステムが導入され、全国交通系ICカードでの運賃が支払い可能になり、利用者の利便が向上している。</p>		

複数市町村を跨ぐ系統としての役割				
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)		
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,855 人/月	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0
全利用者に占める率(△)	100.0 %	名古屋市から飛島村への通勤手段として利用されていると考えられる。		
特記事項	<p>臨海地域の企業従業員及び訪問者は、飛島村以外からの通勤者・訪問者がほとんどである。</p> <p>名古屋市営地下鉄「名古屋港駅」「築地口駅」あおなみ線「稲永駅」とを結び、広域的な路線の役割を果たしている。</p>			

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
<p>年4回、運行事業者による各停留所における乗降客数調査を実施している。</p> <p>令和2年10月からは増便・ダイヤ改正、令和3年4月からICカード導入を行い、利便性の向上を図っている。</p>	

### 3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏まえた取組	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A		飛島村発行の広報誌へ新型コロナウイルスへの感染防止対策に係る記事を掲載し、バスを利用してもらいやすい環境づくりのため周知をおこなった。またICカード導入についても飛島村HPに掲載し、利用者の利便性の向上に務めた。	市町村名: 名古屋市 特になし	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)	その他の取組					
利便性の向上						
関係者の連携等(△□)		転入者に配布する冊子へ交通エコライフに関する記事を掲載するなど、公共交通利用促進を実施した。				

### 4. 今後の課題

課題と認識している事項				
運営主体(△)	沿線市町村(□)			
名港線全体では利用者数がピーク時より約3万人(約25%)減少している。さらなる増便、系統変更、停留所増設の要望もあるが、要望に応え、利便性の向上に努めつつも、財源投入額・負担額の妥当性を評価しながら、適切な水準を維持していく。	市町村名: 名古屋市 特になし	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
運行事業者(△)				
新型コロナウイルスの影響は今後も続く予想され、利用者が安心してバスを利用できるよう、運行事業者として、車内換気及び感染防止案内の実施、乗務員の健康管理の徹底を継続していく。				

### 5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	名古屋市内イオンモール茶屋店へ経由する便を検討し、利用者の利便性の向上を図る。また、R3年4月から導入している交通系ICカードリーダーについて、更なる周知を広報等で実施し、利用者の増加を図る。	市町村名: 名古屋市 引き続き、交通エコライフの取組みをすすめ、公共交通利用促進を実施する。	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

### 6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助システムの目標と評価

	沿線市町村(□)			
	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
目標	未策定	①利用者数 61000人 ②利用者数に対する財政支援額 558円		
自己評価		①46,261人 ②39,304,361 ÷ 46,261 = 850円		

### 7. 補助システムに接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名:	市町村名:	市町村名:	市町村名:
名古屋市	飛島村	0	0

通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
飛島公共交通バス(名港線②)	飛島村	三重交通株	公民館分館～名古屋港	往路23.7 km	4.5 回	名古屋市 飛島村 0 0
細系統				復路23.5 km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

<p><b>接続の状況(△□)</b></p> <p>&lt;接続する系統&gt;</p> <p>飛島公共交通バス(蟹江線) 名古屋市営地下鉄名港線 あおなみ線</p> <p>&lt;接続される系統&gt;</p>	<p>模式図(△□)</p>
---	----------------

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)																																			
計画どおり運行されたか(△)																																					
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>33,631</td> <td>35,435</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.3</td> <td>3.2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>18.0</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>14.8</td> <td>14.4</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>32.79</td> <td>31.78</td> </tr> </tbody> </table>	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	年間利用者数【人】				33,631	35,435	平均乗車密度(実績)				3.3	3.2	輸送量	(計画)				18.0	(実績)			14.8	14.4	収支率(実績)				32.79	31.78
年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度																																
年間利用者数【人】				33,631	35,435																																
平均乗車密度(実績)				3.3	3.2																																
輸送量	(計画)				18.0																																
	(実績)			14.8	14.4																																
収支率(実績)				32.79	31.78																																
A	計画通りの運行であった。																																				

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
B2	目標	48,800	全系統での年間利用者数は目標を下回っていたが、令和4年度については昨年度比で微増の傾向が見られた。目標未達成の要因としては、令和4年度については新型コロナの影響による通勤利用者の減が一番の理由と思われる。
	実績	35,435	
	達成率	72.6%	
要因	新型コロナの影響による通勤利用者の減	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村
運行事業者の所見等(△)		飛島村一名古屋市間は鉄道がなく、飛島村から名古屋市への交通需要を満たすだけでなく、名古屋市から飛島村へ通勤等の交通需要を満たす重要な路線である。	
通勤利用者が多い路線であるため、新型コロナの影響により利用者数は伸び悩んでいるが、令和3年4月からICカードシステムが導入され、全国交通系ICカードでの運賃が支払い可能になり、利用者の利便が向上している。		市町村名: 0	市町村名: 0

複数市町村を跨ぐ系統としての役割			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,953 人/月	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村
全利用者に占める率(△)	100.0 %	市町村名: 0	市町村名: 0
特記事項	臨海地域の企業従業員及び訪問者は、飛島村以外からの通勤者・訪問者がほとんどである。名古屋市営地下鉄「名古屋港駅」「築地口駅」あおなみ線「稲永駅」とを結び、広域的な路線の役割を果たしている。	名古屋市内から飛島村への通勤手段として利用されていると考えられる。	

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
年4回、運行事業者による各停留所における乗降客数調査を実施している。令和2年10月からは増便・ダイヤ改正、令和3年4月からICカード導入を行い、利便性の向上を図っている。	

### 3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏まえた取組	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A		飛島村発行の広報誌へ新型コロナウイルスへの感染防止対策に係る記事を掲載し、バスを利用してもらいやすい環境づくりのため周知をおこなった。またICカード導入についても飛島村HPに掲載し、利用者の利便性の向上に務めた。	市町村名：名古屋市 特になし	市町村名：飛島村	市町村名：0	市町村名：0
改善点とした事項(△)	利便性の向上	転入者に配布する冊子へ交通エコライフに関する記事を掲載するなど、公共交通利用促進を実施した。				
関係者の連携等(△□)						

### 4. 今後の課題

課題と認識している事項						
運営主体(△)	沿線市町村(□)					
名港線全体では利用者数がピーク時より約3万人(約25%)減少している。さらなる増便、系統変更、停留所増設の要望もあるが、要望に応え、利便性の向上に努めつつも、財源投入額・負担額の妥当性を評価しながら、適切な水準を維持していく。	市町村名：名古屋市 特になし	市町村名：飛島村	市町村名：0	市町村名：0	市町村名：0	市町村名：0
運行事業者(△)						
新型コロナウイルスの影響は今後も続く予想され、利用者が安心してバスを利用できるよう、運行事業者として、車内換気及び感染防止案内の実施、乗務員の健康管理の徹底を継続していく。						

### 5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組						
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)				
R5年度、R6年度に行う取組	名古屋市内イオンモール茶屋店へ経由する便を検討し、利用者の利便性の向上を図る。また、R3年4月から導入している交通系ICカードリーダーについて、更なる周知を広報等で実施し、利用者の増加を図る。	市町村名：名古屋市 引き続き、交通エコライフの取組みをすすめ、公共交通利用促進を実施する。	市町村名：飛島村	市町村名：0	市町村名：0	市町村名：0

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあつては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

### 6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)				
目標	市町村名：名古屋市	市町村名：飛島村	市町村名：0	市町村名：0
未策定	①利用者数 48,800人 ②利用者数に対する財政支援額 558円			
自己評価	①35,435人 ②31,443,489 ÷ 35,435 = 888円			

### 7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名：名古屋市	市町村名：飛島村	市町村名：0	市町村名：0

通信欄 (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
飛島公共交通バス(蟹江線①)	飛島村	三重交通株	近鉄蟹江駅前～公民館分館	往路12.9 km	18.3 回	弥富市 蟹江町 飛島村
細系統				復路14.5 km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)	模式図(△□)
<p>&lt;接続する系統&gt;</p> <p>飛島公共交通バス(名港線)</p> <p>&lt;接続される系統&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近鉄名古屋線</li> <li>・弥富市きんちゃんバス</li> <li>・蟹江町お散歩バス</li> </ul>	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)																																			
<p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 計画通りの運行であった。</p>	<p>評価の基準&lt;事業実施の適切性&gt;</p> <p>A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B: 車両故障等運行事業者の責にすぎず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p>																																				
<p>評価の基準&lt;目標・効果達成状況&gt;</p> <p>A: 年間目標利用者を達成できた場合 B1: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合 B2: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合 C: 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>110,610</td> <td>121,346</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.3</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>78.6</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>67.7</td> <td>69.5</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>46.35</td> <td>47.54</td> </tr> </tbody> </table>	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	年間利用者数【人】				110,610	121,346	平均乗車密度(実績)				3.3	3.8	輸送量	(計画)				78.6	(実績)			67.7	69.5	収支率(実績)				46.35	47.54
年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度																																
年間利用者数【人】				110,610	121,346																																
平均乗車密度(実績)				3.3	3.8																																
輸送量	(計画)				78.6																																
	(実績)			67.7	69.5																																
収支率(実績)				46.35	47.54																																

目標・効果達成状況														
評価	目標の達成状況(△)	運営主体の所見、理由分析、認識(△)												
A	目標	<p>新型コロナの影響による利用者減少から回復することができた。無事に目標も達成することができたため、引き続き利用者の利便性を高めていきたい。</p>												
	実績													
	達成率													
要因	ICカードシステムの導入による利便性の向上。	市町村の所見、理由分析、認識(□)												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>市町村名:</th> <th>弥富市</th> <th>市町村名:</th> <th>蟹江町</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"> <p>蟹江線は、当市から近鉄蟹江駅への通勤・通学のためのアクセス需要に対応する重要な路線である。蟹江線と一部バス停が重複するきんちゃんバス東部ルート利用者は、R元年度1.42万人、R2年度0.88万人、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。東部ルートの利用目的は約4割が公共施設であり、温浴設備のある公共施設が新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言などにより休館されていたこともあり他のルートに比べても減少幅が多くなっている。</p> </td> <td colspan="2"> <p>コロナ禍による利用者の低下はほとんど改善されており、コロナ禍前の状況に戻ったと考えてよいと思われる。まだまだ安心できる状況ではないため、今後も利用者の増加を目指していく必要がある。</p> </td> </tr> <tr> <th>市町村名:</th> <th>飛島村</th> <th>市町村名:</th> <th></th> </tr> </tbody> </table>	市町村名:	弥富市	市町村名:	蟹江町	<p>蟹江線は、当市から近鉄蟹江駅への通勤・通学のためのアクセス需要に対応する重要な路線である。蟹江線と一部バス停が重複するきんちゃんバス東部ルート利用者は、R元年度1.42万人、R2年度0.88万人、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。東部ルートの利用目的は約4割が公共施設であり、温浴設備のある公共施設が新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言などにより休館されていたこともあり他のルートに比べても減少幅が多くなっている。</p>		<p>コロナ禍による利用者の低下はほとんど改善されており、コロナ禍前の状況に戻ったと考えてよいと思われる。まだまだ安心できる状況ではないため、今後も利用者の増加を目指していく必要がある。</p>		市町村名:	飛島村	市町村名:	
市町村名:	弥富市	市町村名:	蟹江町											
<p>蟹江線は、当市から近鉄蟹江駅への通勤・通学のためのアクセス需要に対応する重要な路線である。蟹江線と一部バス停が重複するきんちゃんバス東部ルート利用者は、R元年度1.42万人、R2年度0.88万人、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。東部ルートの利用目的は約4割が公共施設であり、温浴設備のある公共施設が新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言などにより休館されていたこともあり他のルートに比べても減少幅が多くなっている。</p>		<p>コロナ禍による利用者の低下はほとんど改善されており、コロナ禍前の状況に戻ったと考えてよいと思われる。まだまだ安心できる状況ではないため、今後も利用者の増加を目指していく必要がある。</p>												
市町村名:	飛島村	市町村名:												
	<p>運行事業者の所見等(△)</p> <p>通勤・通学利用者が多い路線であるため、新型コロナの影響により利用者数は伸び悩んでいるが、令和3年4月からICカードシステムが導入され、全国交通系ICカードでの運賃が支払い可能になり、利用者の利便性が向上している。</p>													

複数市町村を跨ぐ系統としての役割			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	住民の利用状況(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	<p>近鉄蟹江駅を利用する通勤通学者が大多数を占める。弥富市南部に在住の利用者や、近鉄蟹江駅から乗車し、弥富市内、飛島村内の企業に勤める方の利用も多く、市町村を跨ぐ系統としての役割は大きい。</p>	市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町
全利用者に占める率(△)		<p>十四山地区住民を中心に、名古屋市方面への通勤・通学・買い物等のために近鉄蟹江駅の利用があると考えられる。</p>	市町村名: 飛島村
特記事項		<p>路線付近住民の通勤通学的手段として、近鉄蟹江駅や弥富市、飛島村への移動手段として利用されている。</p>	

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
<p>年4回、運行事業者による各停留所における乗降客数調査を実施している。 令和2年10月からは増便・ダイヤ改正、令和3年4月からICカード導入を行い、利便性の向上を図っている。</p>	<p>蟹江線は近鉄蟹江駅への路線で通勤・通学に弥富市南部の住民も利用しているが、令和3年9月1日から令和4年8月31日まで、弥富市コミュニティバス南部ルートで通勤・通学需要に対応した近鉄弥富駅を目的地とする南部地域通学通勤バス社会実験運行を実施した。令和5年度には、南部地域でデマンド運行の社会実験を行う。その際、飛島村地域内にも目的地停留所を設置する予定。</p>

### 3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏まえた取組	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A		令和3年4月からICカードの導入を行い、利用者の利便性の向上を図った。	市町村名： 弥富市 南部地域公共交通網再編のため、各地区で住民意見交換会を開催し、南部地域の方が望んでいる公共交通網について把握した。	市町村名： 蟹江町 飛島村で行われるイベントをPRすることで、普段利用しない人が利用する機会を作った。	市町村名： 飛島村	市町村名：
改善点とした事項(△)	利便性の向上					
関係者の連携等(△□)	のそ取の組他					

### 4. 今後の課題

課題と認識している事項				
運営主体(△)	沿線市町村(□)			
これまでの増便・ダイヤ改正等により利用者数は増加し続けていた。さらなる増便の要望もあるが、要望に応え、利便性の向上に努めつつも、財源投入額・負担額の妥当性を評価しながら、できるだけ現状の水準を維持していく。	市町村名： 弥富市 きんちゃんバスの利用者数は新型コロナウイルスの影響により減少しており、今後も安全性周知や利用促進策の展開が必要である。また、蟹江線との乗り継ぎ利用者は少ない状況にあるため、利便性向上のため東部ルート of 公共交通網再編を実施する必要がある。	市町村名： 蟹江町 通勤通学の手段として利用されているため、利用者が固定されてしまっている可能性がある。	市町村名： 飛島村	市町村名：
<b>運行事業者(△)</b>				
新型コロナウイルスの影響は今後も続くこと予想され、利用者が安心してバスを利用できるよう、運行事業者として、車内換気及び感染防止案内の実施、乗務員の健康管理の徹底を継続していく。				

### 5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組					
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	利用促進のため、HP掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動を実施する。	市町村名： 弥富市 南部地域の公共交通網再編の社会実験の動向を見ながら、蟹江線と接続する東部ルートについても、住民意見交換会などを実施し、利便性向上のための公共交通網再編を行う。	市町村名： 蟹江町 利用者の幅を広げるため、沿線上のイベントや行事のPRや、他の交通機関との連携を強化する。	市町村名： 飛島村	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

### 6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助システムの目標と評価

沿線市町村(□)				
	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名：
目標	①利用者数の維持・増加 ②毎年80人以上新規利用者の獲得 ③利用者1人当たりの運行経費1,000円以下(R7年度) ④収益率6.0%以上(R7年度)	未策定	①利用者数 116,200 ②利用者数に対する財政支援額 558円	
自己評価	①R3年度目標8.8万人/年に対し6.6万人 ②135人 ③1,605円 ④4.6%		①121,346人 ②36,684,070 ÷ 121,346 = 303円	

### 7. 補助システムに接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)			
市町村名：	市町村名：	市町村名：	市町村名：
市町村名： 弥富市 きんちゃんバス東部ルートのうち、亀ヶ地及び善太橋西の2箇所のバス停で接続している。東部ルートの利用者数は例年増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響でR元年度1.42万人、R2年度0.88万人で、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。	市町村名： 蟹江町 近鉄蟹江駅前のバス停で近鉄蟹江駅及び蟹江町の自主運行バス(お散歩バス)と接続している。	市町村名： 飛島村	市町村名：



**通信欄** (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

令和4年度補助系統別事業評価票(飛島公共交通バス(蟹江線②)線)

1. 補助系統の概要(△)

系統名	運営主体	運行事業者	区間	キロ程	運行回数	関係市町村
飛島公共交通バス(蟹江線②)	飛島村	三重交通株	近鉄蟹江駅前～新政成神社	往路10.3 km	4.6 回	弥富市 蟹江町 飛島村 0
細系統				復路10.3 km	回	
				km	回	
				km	回	

※「細系統」には、補助上同一系統とみなされている系統について、系統ごとの情報を記載(系統名、区間は他の系統と違いが分かるよう記載)

接続の状況(△□)	模式図(△□)
<p>&lt;接続する系統&gt;</p> <p>飛島公共交通バス(名港線)</p> <p>&lt;接続される系統&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近鉄名古屋線</li> <li>・弥富市きんちゃんバス</li> <li>・蟹江町お散歩バス</li> </ul>	

2. R4年度の運行状況

事業実施の適切性		《参考数値》 主要指標の推移(△)																																			
<p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 計画通りの運行であった。</p>	<p>評価の基準&lt;事業実施の適切性&gt;</p> <p>A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合</p> <p>B: 車両故障等運行事業者の責にすぎない事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p>																																				
<p>評価の基準&lt;目標・効果達成状況&gt;</p> <p>A: 年間目標利用者数を達成できた場合</p> <p>B1: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合</p> <p>B2: 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合</p> <p>C: 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合</p>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>21,379</td> <td>23,399</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.4</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>17.9</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>15.6</td> <td>16.1</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>46.47</td> <td>47.57</td> </tr> </tbody> </table>	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	年間利用者数【人】				21,379	23,399	平均乗車密度(実績)				3.4	3.5	輸送量	(計画)				17.9	(実績)			15.6	16.1	収支率(実績)				46.47	47.57
年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度																																
年間利用者数【人】				21,379	23,399																																
平均乗車密度(実績)				3.4	3.5																																
輸送量	(計画)				17.9																																
	(実績)			15.6	16.1																																
収支率(実績)				46.47	47.57																																

目標・効果達成状況									
<p>評価 目標の達成状況(△)</p> <p>目標 33,200</p> <p>実績 23,399</p> <p>達成率 70.5%</p>	<p>運営主体の所見、理由分析、認識(△)</p> <p>新型コロナの影響による利用者減少から回復することができた。目標の達成までではできなかったが、引き続き周知の徹底や利便性の向上を図り、利用者数の増加に務めていきたい。</p>								
<p>B2 要因</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>市町村名:</th> <th>弥富市</th> <th>市町村名:</th> <th>蟹江町</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>蟹江線は、当市から近鉄蟹江駅への通勤・通学のためのアクセス需要に対応する重要な路線である。蟹江線と一部バス停が重複するきんちゃんバス東部ルートの利用者は、R元年度1.42万人、R2年度0.88万人、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。東部ルートの利用目的は約4割が公共施設であり、温浴設備のある公共施設が新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言などにより休館されていたこともあり他のルートに比べても減少幅が多くなっている。</td> <td></td> <td>コロナ禍による利用者の低下はほとんど改善されており、コロナ禍前の状況に戻ったと考えてよいと思われる。まだまだ安心できる状況ではないため、今後も利用者の増加を目指していく必要がある。</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	市町村名:	弥富市	市町村名:	蟹江町	蟹江線は、当市から近鉄蟹江駅への通勤・通学のためのアクセス需要に対応する重要な路線である。蟹江線と一部バス停が重複するきんちゃんバス東部ルートの利用者は、R元年度1.42万人、R2年度0.88万人、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。東部ルートの利用目的は約4割が公共施設であり、温浴設備のある公共施設が新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言などにより休館されていたこともあり他のルートに比べても減少幅が多くなっている。		コロナ禍による利用者の低下はほとんど改善されており、コロナ禍前の状況に戻ったと考えてよいと思われる。まだまだ安心できる状況ではないため、今後も利用者の増加を目指していく必要がある。	
市町村名:	弥富市	市町村名:	蟹江町						
蟹江線は、当市から近鉄蟹江駅への通勤・通学のためのアクセス需要に対応する重要な路線である。蟹江線と一部バス停が重複するきんちゃんバス東部ルートの利用者は、R元年度1.42万人、R2年度0.88万人、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。東部ルートの利用目的は約4割が公共施設であり、温浴設備のある公共施設が新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言などにより休館されていたこともあり他のルートに比べても減少幅が多くなっている。		コロナ禍による利用者の低下はほとんど改善されており、コロナ禍前の状況に戻ったと考えてよいと思われる。まだまだ安心できる状況ではないため、今後も利用者の増加を目指していく必要がある。							
<p>運行事業者の所見等(△)</p> <p>通勤・通学利用者が多い路線であるため、新型コロナの影響により利用者数は伸び悩んでいるが、令和3年4月からICカードシステムが導入され、全国交通系ICカードでの運賃が支払い可能になり、利用者の利便が向上している。</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>市町村名:</th> <th>飛島村</th> <th>市町村名:</th> <th>0</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	市町村名:	飛島村	市町村名:	0				
市町村名:	飛島村	市町村名:	0						

複数市町村を跨ぐ系統としての役割																					
<p>指標(市町村を跨いでの利用)</p> <p>市町村を跨ぐ利用者数(△) 1,892 人/月</p> <p>全利用者に占める率(△) 97.0 %</p> <p>特記事項</p>	<p>利用状況及び所見(△)</p> <p>近鉄蟹江駅を利用する通勤通学者が大多数を占める。弥富市南部に在住の利用者や、近鉄蟹江駅から乗車し、弥富市内、飛島村内の企業に勤める方の利用も多く、市町村を跨ぐ系統としての役割は大きい。</p>	<p>住民の利用状況(□)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>市町村名:</th> <th>弥富市</th> <th>市町村名:</th> <th>蟹江町</th> <th>市町村名:</th> <th>飛島村</th> <th>市町村名:</th> <th>0</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>十四山地区住民を中心に、名古屋市方面への通勤・通学・買い物等のために近鉄蟹江駅の利用があると考えられる。</td> <td></td> <td>路線付近住民の通勤通学の手段として、近鉄蟹江駅や弥富市、飛島村への移動手段として利用されている。</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				市町村名:	弥富市	市町村名:	蟹江町	市町村名:	飛島村	市町村名:	0	十四山地区住民を中心に、名古屋市方面への通勤・通学・買い物等のために近鉄蟹江駅の利用があると考えられる。		路線付近住民の通勤通学の手段として、近鉄蟹江駅や弥富市、飛島村への移動手段として利用されている。					
市町村名:	弥富市	市町村名:	蟹江町	市町村名:	飛島村	市町村名:	0														
十四山地区住民を中心に、名古屋市方面への通勤・通学・買い物等のために近鉄蟹江駅の利用があると考えられる。		路線付近住民の通勤通学の手段として、近鉄蟹江駅や弥富市、飛島村への移動手段として利用されている。																			

《参考数値・情報》 その他、運行改善や利用促進に参考となる数値・情報	
運営主体《断面輸送量、競合系統合算断面輸送量、主な停留所乗降者数等》(△)	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□)
<p>年4回、運行事業者による各停留所における乗降客数調査を実施している。            令和2年10月からは増便・ダイヤ改正、令和3年4月からICカード導入を行い、利便性の向上を図っている。</p>	<p>蟹江線は近鉄蟹江駅への路線で通勤・通学に弥富市南部の住民も利用しているが、令和3年9月1日から令和4年8月31日まで、弥富市コミュニティバス南部ルートで通勤・通学需要に対応した近鉄弥富駅を目的地とする南部地域通学通勤バス社会実験運行を実施した。令和5年度には、南部地域でデマンド運行の社会実験を行う。その際、飛島村地域内にも目的地停留所を設置する予定。            (弥富市)</p>

### 3. R4年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)	事業評価を踏まえた取組	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
A		令和3年4月からICカードの導入を行い、利用者の利便性の向上を図った。	市町村名： 弥富市 南部地域公共交通網再編のため、各地区で住民意見交換会を開催し、南部地域の方が望んでいる公共交通網について把握した。	市町村名： 蟹江町 飛島村で行われるイベントをPRすることで、普段利用しない人が利用する機会を作った。	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
改善点とした事項(△)	利便性の向上					
関係者の連携等(△□)	のそ取の組他					

### 4. 今後の課題

課題と認識している事項						
運営主体(△)	沿線市町村(□)					
これまでの増便・ダイヤ改正等により利用者数は増加し続けていた。さらなる増便の要望もあるが、要望に応え、利便性の向上に努めつつも、財源投入額・負担額の妥当性を評価しながら、できるだけ現状の水準を維持していく。	市町村名： 弥富市 きんちゃんバスの利用者数は新型コロナウイルスの影響により減少しており、今後も安全性周知や利用促進策の展開が必要である。また、蟹江線との乗り継ぎ利用者は少ない状況にあるため、利便性向上のため東部ルート of 公共交通網再編を実施する必要がある。	市町村名： 蟹江町 通勤通学の手段として利用されているため、利用者が固定されてしまっている可能性がある。	市町村名： 飛島村	市町村名： 0		
運行事業者(△)						
新型コロナウイルスの影響は今後も続く予想され、利用者が安心してバスを利用できるよう、運行事業者として、車内換気及び感染防止案内の実施、乗務員の健康管理の徹底を継続していく。						

### 5. 今後の取組

課題に対応した取組、その他の利便性の向上、利用促進の取組						
取組時期	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)				
R5年度、R6年度に行う取組	利用促進のため、HP掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動を実施する。	市町村名： 弥富市 南部地域の公共交通網再編の社会実験の動向を見ながら、蟹江線と接続する東部ルートについても、住民意見交換会などを実施し、利便性向上のための公共交通網再編を行う。	市町村名： 蟹江町 利用者の幅を広げるため、沿線上のイベントや行事のPRや、他の交通機関との連携を強化する。	市町村名： 飛島村	市町村名： 0	

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況についての評価がB、C)、又は平均乗車密度が3.0を下回る系統については、具体的な取組内容と収支率の目標値を記載すること。

### 6. 地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)に記載した補助系統の目標と評価

沿線市町村(□)				
目標	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
①利用者数の維持・増加 ②毎年80人以上新規利用者の獲得 ③利用者1人当たりの運行経費1,000円以下(R7年度) ④収益率6.0%以上(R7年度)		未策定	①利用者数 33,200人 ②利用者数に対する財政支援額 558円	
自己評価	①R3年度目標8.8万人/年に対し6.6万人 ②135人 ③1,605円 ④4.6%		①23399人 ②10,481,163 ÷ 23,399 = 448円	

### 7. 補助系統に接続するフィーダー系統の利用・接続状況

沿線市町村(□)				
市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0	
きんちゃんバス東部ルートのうち、亀ヶ地及び善太橋西の2箇所のバス停で接続している。東部ルートの利用者数は例年増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響でR元年度1.42万人、R2年度0.88万人で、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。	近鉄蟹江駅前のバス停で近鉄蟹江駅及び蟹江町の自主運行バス(お散歩バス)と接続している。			

**通信欄** (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください