

令和6年度 飛島公共交通バス（名港線①）に係る生活交通確保計画

資料3

市町村名： 飛島村

名港線①
名古屋港～村内

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

飛島村・名古屋市

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

・令和5年度（R4.10～R5.9） 45,000人
・令和8年度（R7.10～R8.9） 50,000人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

名古屋市の主要な鉄道駅である地下鉄「名古屋港駅」「築地口駅」および、あおなみ線「稲永駅」と飛島村内の臨海工業地域とを結ぶ路線である。利用者の特性としては、臨海工業地域に立地する企業に通勤する従業員をはじめ、企業への訪問者が大多数を占める。名港線は①と②があるが、①は名古屋港駅を起終点とする巡回路線であり、②は公民館分館と名古屋港駅を結ぶ往復路線となっている。

(4) 路線の必要性

臨海工業地域への通勤者をはじめ、地域を結ぶ生活に必要な不可欠な路線であり、今後も安定継続的に維持確保する必要がある。

2. 輸送サービスの形態

・道路運送法第3条 「一般乗合旅客自動車運送事業」
・道路運送法施行規則第3条の3 「路線定期運行」

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点				
計画 (R5.10)	飛島公共交通バス (名港線①)	名古屋港	・公民館分館 ・トヨタ自動車 前 ・三菱自工南	名古屋港	循環 36.0	往復 17.7	7.2	6:57 ~ 19:56
						飛島村		
						往復 18.3		

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

・提供主体 「三重交通株式会社」
・理由 平成21年度以前は三重交通の自主運行路線であったが、飛島公共交通バスとして運行開始するにあたり、プロポーザルにて事業者選定を行った。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当たり 計画運行 回数 (回) A	計画 平均乗 車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	キロ当たり 経常費用 (円/キロ) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円/キロ) D	計画実車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R5.10)	飛島公共交通バス (名港線①) (現行からの変更点)	7.2	4.0	28.8 7.2 × 4.0	363.35	129.31	95,362.8	34,650	12,331	22,319	5,414	0	16,905	0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	5年度(見込)	6年度	7年度	8年度
年間利用者数 (人)	45,000	46,000	50,000	50,000
※上記目標 設定の考え方	令和6年度は新型コロナの影響も減り、5年度より微増。 令和7年度にダイヤ改正をし、乗客数が増加する想定。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	①GTPSの導入 ②バスロケーションシステム継続 ③フェスタ、マルシェ等の大規模イベントでの啓蒙 ④名古屋港西部臨海工業地帯企業連絡協議会への周知および協議、意見交換

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	・バス利用者の利便性向上

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

・新型コロナ感染症対策の周知

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	名古屋市	市町村名		市町村名	
取組 （経費削減策等）	村内外から多数の乗場者が見込める大規模イベントでの周知活動を実施する。 （ふるさとフェスタ・とびしまルシェ）	交通エコライフの取り組みをすすめ、公共交通利用促進を実施する。					
		・フェスタ；11月 ・マルシェ；3月	通年				
スケジュール等							

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%
----	---------

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
38.27	35.54	33.11		

令和6年度 飛島公共交通バス（名港線②）に係る生活交通確保計画

名港線②
名古屋港～分館

市町村名： 飛島村

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

飛島村・名古屋市

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

・令和5年度（R4.10～R5.9） 45,000人
・令和8年度（R7.10～R8.9） 50,000人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

名古屋市の主要な鉄道駅である地下鉄「名古屋港駅」「築地口駅」および、あおなみ線「稲永駅」と飛島村内の臨海工業地域とを結ぶ路線である。利用者の特性としては、臨海工業地域に立地する企業に通勤する従業員をはじめ、企業への訪問者がほとんどである。名港線は①と②があるが、①は名古屋港駅を起終点とする巡回路線であり、②は公民館分館と名古屋港駅を結ぶ往復路線となっている。

(4) 路線の必要性

臨海工業地域への通勤者をはじめ、地域を結ぶ生活に必要な不可欠な路線であり、今後も安定継続的に維持確保する必要がある。

2. 輸送サービスの形態

・道路運送法第3条 「一般乗合旅客自動車運送事業」
・道路運送法施行規則第3条の3 「路線定期運行」

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点				
計画 (R5.10)	飛島公共交通バス (名港線②)	公民館分館	・トヨタ自動車 前 ・三菱自工南	名古屋港	往復 23.7	4.5	7:18 ~ 21:13	
					関係市町村キロ程			
					飛島村 往 14.2 復 14.0			
					名古屋市 往 9.5 復 9.5			

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

・提供主体 「三重交通株式会社」
・理由 平成21年度以前は三重交通の自主運行路線であったが、飛島公共交通バスとして運行開始するにあたり、プロポーザルにて事業者選定を行った。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当たり 計画運行 回数 (回) A	計画 平均乗 車密度 (人) B	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	キロ当たり 経常費用 (円/キロ) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円/キロ) D	計画実車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R5.10)	飛島公共交通バス (名港線②) (現行からの変更点)	4.5	3.4	15.3 4.5 × 3.4	363.35	122.92	79,134.6	28,753	9,727	19,026	2,875	0	16,151	0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	5年度(見込)	6年度	7年度	8年度
年間利用者数 (人)	45,000	46,000	50,000	50,000
※上記目標 設定の考え方	令和6年度は新型コロナの影響も減り、5年度より微増。 令和7年度に往復路線を循環路線に変更し乗客数が増加する想定。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	①GTPSの導入 ②バスロケーションシステム継続 ③フェスタ、マルシェ等の大規模イベントでの啓蒙 ④名古屋港西部臨海工業地帯企業連絡協議会への周知および協議、意見交換

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	・バス利用者の利便性向上

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

・新型コロナウイルス感染症対策の周知
・ICカード導入について付HPに掲載

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	名古屋市	市町村名		市町村名	
取組 （増収策 経費削減策等）	村内外から多数の乗場者が見込める大規模イベントでの周知活動を実施する。 （ふるさとフェスタ・とびしまルシェ）	交通エコライフの取り組みをすすめ、公共交通利用促進を実施する。					
スケジュール等	・フェスタ；11月 ・マルシェ；3月	通年					

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%
----	---------

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
38.27	32.79	32.11		

令和6年度 飛鳥公共交通バス（蟹江線①）に係る生活交通確保計画

市町村名： 飛鳥村

蟹江線①
蟹江駅～分館

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

飛鳥村・弥富市・蟹江町

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

・令和5年度（R4.10～R5.9） 120,000人
・令和8年度（R7.10～R8.9） 125,000人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

飛鳥村から最寄りの主要な鉄道駅である近鉄「蟹江駅」と飛鳥村とを結ぶ路線である。
利用者の特性としては、近鉄蟹江駅を利用する通勤通学者が大多数を占め、飛鳥村在住の方だけでなく沿線の弥富市、蟹江町の利用者も多い。

(4) 路線の必要性

通勤、通学等、地域住民の日常生活に必要不可欠な路線であり、今後も安定継続的に維持確保する必要がある。

2. 輸送サービスの形態

・道路運送法第3条 「一般乗合旅客自動車運送事業」
・道路運送法施行規則第3条の3 「路線定期運行」

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点				
計画 (R5.10)	飛鳥公共交通バス (蟹江線①)	近鉄蟹江駅前	・神戸新田 ・飛鳥村役場 ・新政成神社	公民館分館	往 12.9 復 14.5	7.2	6:57 ~ 19:56	
					飛鳥村 往 7.5 復 9.1 弥富市 往 2.2 復 2.2 蟹江町 往 3.2 復 3.2			

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

・提供主体 「三重交通株式会社」
・理由 平成21年度以前は三重交通株式会社の自主運行路線であったが、飛鳥公共交通バスとして運行開始するにあたり、プロポーザルにて事業者選定を行った。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当 たり計 画運 行回 数 (回) A	計画 平均乗 車密 度 (人) B	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	キロ当たり 経常費用 (円銭) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R5.10)	飛鳥公共交通バス (蟹江線①) (現行からの変更点)	18.0	3.8	68.4 18.0 × 3.8	363.35	173.96	179,413.2	65,189	31,210	33,979	10,593	0	23,386	0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	5年度(見込)	6年度	7年度	8年度
年間利用者数 (人)	120,000	125,000	125,000	125,000
※上記目標 設定の考え方	令和6年度は新型コロナの影響も減り、5年度より微増。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	①GTFSSの導入 ②バスロケーションシステム継続 ③フェスタ、マルシェ等の大規模イベントでの啓発

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	・バス利用者の利便性向上

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

・新型コロナウイルス感染症対策の周知

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	弥富市	市町村名	蟹江町	市町村名	
取組 経費削減策等	村内外から多数の来場者が見込める大規模イベントでの周知活動を実施する。 (ふるさとフェスタ・とびしまルシェ)	布	・75歳以上の方に無料バスカード配布 ・定期券、回数券、シルバーパス等の販売 ・無料お試し券の配布	公共交通のPR			
スケジュール等	・フェスタ；11月 ・マルシェ；3月	通年		通年			

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%
----	---------

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
51.71	46.35	45.72		

令和6年度 飛島公共交通バス（蟹江線②）に係る生活交通確保計画

市町村名： 飛島村

蟹江線②
蟹江駅～新政成神社

1. 輸送サービスの範囲

(1) 利用対象地域

飛島村・弥富市・蟹江町

(2) 利用数（現在：令和5年度（見込））

・令和5年度（R4.10～R5.9） 30,000人
・令和8年度（R7.10～R8.9） 35,000人

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

飛島村から最寄りの主要な鉄道駅である近鉄「蟹江駅」と飛島村とを結ぶ路線である。
利用者の特性としては、近鉄蟹江駅を利用する通勤通学者が大多数を占め、飛島村在住の方だけでなく沿線の弥富市、蟹江町の利用者も多い。

(4) 路線の必要性

通勤、通学等、地域住民の日常生活に必要不可欠な路線であり、今後も安定継続的に維持確保する必要がある。

2. 輸送サービスの形態

・道路運送法第3条 「一般乗合旅客自動車運送事業」
・道路運送法施行規則第3条の3 「路線定期運行」

3. 輸送サービスの水準

区分	系統名	運行系統			系統 キロ程	1日当たり 計画運行回数	運行時間帯	備考
		起点	主な経由地	終点				
計画 (R5.10)	飛島公共交通バス (蟹江線①)	近鉄蟹江駅前	・神戸新田 ・飛島村役場	新政成神社	10.3	5.0	5:55 ~ 23:25	

4. 輸送サービスの提供主体及びその理由

・提供主体 「三重交通株式会社」
・理由 平成21年度以前は三重交通株式会社の自主運行路線であったが、飛島公共交通バスとして運行開始するにあたり、プロポーザルにて事業者選定を行った。

5. 輸送サービスの提供主体及びその理由

区分	系統名	1日当 たり計 画運 行回 数 (回) A	計画 平均乗 車密 度 (人) B	計画輸送量(人) 1日当たり計画運行回数 ×計画平均乗車密度 《A×B》	キロ当たり 経常費用 (円銭) C	当系統キ ロ当たり 経常収益 (円銭) D	計画実車 走行キロ (km) E	経常費用 (千円) F 《C×E》	経常収益 (千円) G 《D×E》	欠損見込額 (千円) H 《F-G》	負担者別内訳			
											国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R5.10)	飛島公共交通バス (蟹江線②) (現行からの変更点)	5.0	3.5	17.5 5.0 × 3.5	363.35	174.14	37,698.0	13,697	6,564	7,133	1,849	0	5,284	0

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	5年度(見込)	6年度	7年度	8年度
年間利用者数 (人)	30,000	35,000	35,000	35,000
※上記目標 設定の考え方	令和6年度は新型コロナの影響も減り、5年度より微増。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
6年度 7年度 8年度	①GTFSSの導入 ②バスロケーションシステム継続 ③フェスタ、マルシェ等の大規模イベントでの啓発

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
6年度 7年度 8年度	・バス利用者の利便性向上

(4) 令和4年度事業評価結果を踏まえた取組等

・新型コロナウイルス感染症対策の周知

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 6年度の生産性向上の取組

	運営主体	沿線市町村①		沿線市町村②		沿線市町村③	
		市町村名	弥富市	市町村名	蟹江町	市町村名	
取組	村内外から多数の来場者が見込める大規模イベントでの周知活動を実施する。 (ふるさとフェスタ・とびしまルシェ)	布	・75歳以上の方に無料バスカード配布 ・定期券、回数券、シルバーパス等の販売 ・無料お試し券の配布	公共交通のPR			
経費削減策等							
スケジュール等	・フェスタ；11月 ・マルシェ；3月	通年		通年			

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%
----	---------

【参考】経常収支率

2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
51.71	46.47	45.71		