様式

57

令和5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㈱	近鉄蟹江駅前～新政成神社	往10.3 km	4.6 回	弥富市 蟹江町
細系統				復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（△□）

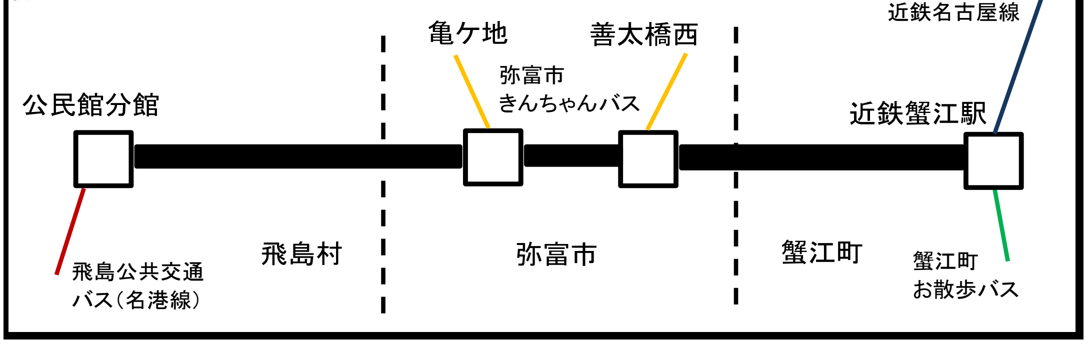
＜接続する系統＞

飛島公共交通バス（名港線）

＜接続される系統＞

- 近鉄名古屋線
- 弥富市きんちゃんバス
- 蟹江町お散歩バス

模式図（△□）



2. R5年度の運行状況

事業実施の適切性

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	計画通りの運行であった。

評価の基準＜事業実施の適切性＞
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べき事由により、運休（一部区間の運休を含む）が生じた場合

評価の基準＜目標・効果達成状況＞
A：年間目標利用者数を達成できた場合
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

《参考数値》 主要指標の推移（△）

年度		元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
年間利用者数【人】				21,379	23,399	25,803
平均乗車密度（実績）				3.4	3.5	3.6
輸送量	（計画）				78.6	15.6
	（実績）			15.6	16.1	16.5
収支率（実績）				46.47	47.57	45.34

目標・効果達成状況

評価	目標の達成状況（△）	
	目標	25,000
	実績	25,803
	達成率	103.2%
	要因	新型コロナの影響が減少したため。

運営主体の所見、理由分析、認識（△）

令和2年3月から新型コロナの影響により利用者が減少していたが、高校、大学など対面授業の再開、また、出社の増加により利用者数は令和元年以前の水準に戻り、令和4年度は過去最高を超える利用者となった。令和6年3月末までの予測では、さらに増加し、年間18万人を超える見込みである。

コロナ以外に利用者が増加している理由としては、ひとつは令和2年10月からの増便、さらには、「神戸山」バス停で乗降され、弥富市内の工場に勤務する外国人の利用が増えたことが挙げられる。（例；分館2便は5年前と比較し、約10人増）

今後も利用者のニーズ、財政支援額などを総合的に勘案し、利便性の向上、利用者数の増加を図る。

運行事業者の所見等（△）

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たが、コロナ以前より超える利用者が増加している。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。

市町村の所見、理由分析、認識（□）

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。	コロナ禍による利用者の低下は改善され、コロナ禍前の状況に戻ったと考えてよいと思われる。今後も利用者の増加を目指していく。
市町村名：	市町村名：

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（△）
市町村を跨ぐ利用者数（△）	10,820 人／月	往路復路ともに、近鉄蟹江駅を利用する通勤・通学者が大多数を占めていると思われる。飛島村在住の利用者をはじめ、弥富市南部の在住者、また、近鉄蟹江駅前から飛島村臨海部への通勤者も多く、市町村をまたぐ系統として役割は大変大きい。
全利用者に占める率（△）	97.0 ％	
特記事項		

住民の利用状況（□）

市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名：	市町村名：
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》(□)
特になし	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い、その際、飛島公共交通バス停留所にも目的地停留所を設置した。(弥富市)

3. R5年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
			市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名:	市町村名:
B	事業評価を踏まえた取組	・運行事業者及び関係自治体等との協議 ・ふるさとフェスタでのPR活動	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とデマンド実験運行説明会を開催し、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。	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。		
改善点とした事項(△) ・HP、チラシへの配布 ・イベント時のPR活動実施 ・利便性向上のための公共交通網再編 ・沿線イベントや行事のPR ・他の交通機関との連携を強化						
関係者の連携等(△□) ・運行事業者及び関係自治体等との協議	その他の取組					

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(□)			
	市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名:	市町村名:
・交通量、渋滞、踏切待ちによる ダイヤの遅れ ・通勤、通学時の車内混雑（30～40人乗車）	きんちゃんバス東部ルートの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の公共交通網再編を実施する必要がある。	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。		
運行事業者(△)				
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(□)			
		市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名:	市町村名:
R6年度、R7年度に行う取組	・増便、ダイヤ改正、名駅直行便など利便性向上策の検討(導入)	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。	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。		

注. 評価にB、Cがある系統（市町村にあっては、目標の達成状況に関しての評価が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(□)			
	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 24,400人 ②利用者一人あたりの財政支援額 385円	
自己評価	①R4年度目標9.1万人/年に対し7.4万人 ②86人 ③1,457円 ④4.9%		①利用者数 25,803人 ②利用者一人あたりの財政支援額 258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:	市町村名:
きんちゃんバス東部ルートのうち、亀ケ地及び善太橋西の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0.88万人、R5年度1.0万人(R5.10時点の予測値)とR元年度からR2年度にかけて新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在もR元年度の水準まで回復していない。	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