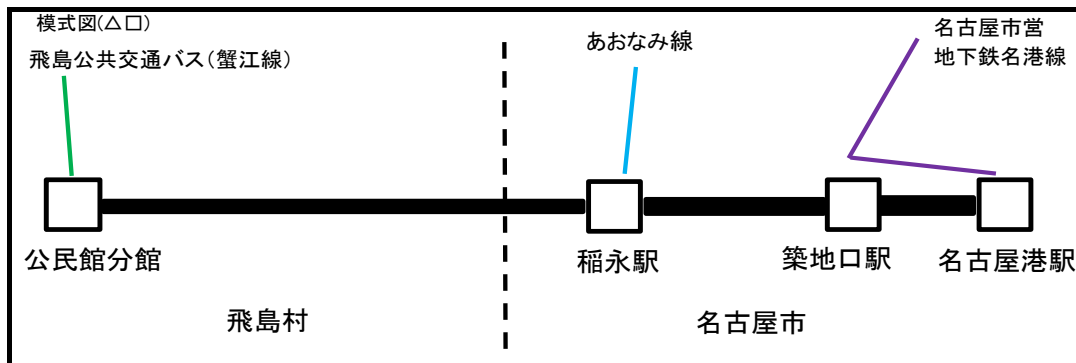


1. 補助系統の概要(△)

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
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)

接続の状況(△□)
<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>



2. R5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>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td>43,939</td> <td>46,261</td> <td>53,076</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>4.2</td> <td>4.0</td> <td>4.3</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td></td> <td></td> <td>33.1</td> <td>30.2</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>35.54</td> <td>33.11</td> <td>34.25</td> </tr> </tbody> </table>	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	年間利用者数【人】			43,939	46,261	53,076	平均乗車密度(実績)			4.2	4.0	4.3	輸送量	(計画)			33.1	30.2	(実績)			30.2	28.8	収支率(実績)			35.54	33.11	34.25
年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度																																
年間利用者数【人】			43,939	46,261	53,076																																
平均乗車密度(実績)			4.2	4.0	4.3																																
輸送量	(計画)			33.1	30.2																																
	(実績)			30.2	28.8																																
収支率(実績)			35.54	33.11	34.25																																
A	計画通りの運行であった。																																				

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	50,000
	実績	53,076
	達成率	106.2%
	要因	新型コロナウイルスの影響が減少したため。
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)
通勤利用者が多い路線であるため、新型コロナウイルス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>市町村名: 名古屋市</p> <p>飛島村～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>

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(△)	4,400 人/月	市町村名: 名古屋市	市町村名:	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	99.5 %	主に、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	臨海地域の企業従業員及び企業への訪問者が利用客の大変を占め、最寄りの名古屋市内の各駅と飛島村とを結ぶ大変重要な広域的路線である。				

《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	特になし

### 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(□)				
B	事業評価を踏まえ た取組	運行事業者や関係自治体をはじめ、名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会等との協議を行っている。また、村HP、バス車両等での交通系ICカード周知を行っている。	市町村名：名古屋市 特になし	市町村名：	市町村名：	市町村名：
改善点とした事項(△)		関係者の連携等(△□)				
・イオンモール茶屋店へ経由する便を検討 ・交通系ICカードについて広報等で周知 ・交通エコライフの取り組み推進						
その他の取組	運行事業者や関係自治体をはじめ、名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会等との協議を実施している。					

### 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(□)			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・1運行(1循環)約80分の所要時間</li> <li>・バス停間、希望目的地までの距離</li> <li>・交通渋滞などによるダイヤの遅れ</li> <li>・大型バス乗車定員近くの利用者数(名港1便)</li> </ul>	市町村名：名古屋市 特になし	市町村名：	市町村名：	市町村名：
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(□)		
R6年度、R7年度に行う取組	増便、ダイヤ改正、名駅直行使等、新たな系統のほか、公民館分館をハブ拠点とし、立地企業とを結ぶ「予約制の新交通システム」等の検討(導入)	市町村名：名古屋市 引き続き、交通エコライフの取り組みを進め、公共交通利用促進を実施する。	市町村名：	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(□)				
目標	市町村名：名古屋市 未策定	市町村名：飛島村 ①利用者数 56,120人 ②利用者一人あたりの財政支援額 795円	市町村名：	市町村名：
自己評価		①利用者数 53,076人 ②利用者一人あたりの財政支援額 635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：	市町村名：	市町村名：
なし			

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