

市町村名： 飛島村

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

飛島村・弥富市・蟹江町

(2) 利用数（現在：令和7年度（見込））

・令和7年度（R6.10～R7.9） 145,000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 (R7.10)	飛島公共交通バス (蟹江線①)	近鉄蟹江駅前	・飛島村役場 ・新政成神社	公民館分館	往	20.6	7:20 ~ 21:48		
					飛島村				往 7.5 復 9.1
					弥富市				往 2.2 復 2.2
					蟹江町				往 3.2 復 3.2
					復	14.5			

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) C	当系統 キロ 当 たり 経 常 収 益 (円) 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 (R7.10)	飛島公共交通バス (蟹江線①)	20.6	4.0	82.4 20.6 × 4.0	402.46	173.91	206,144.0	82,964	35,850	47,114	13,905	0	33,210	0
	(現行からの変更点) 令和7年10月から増便及びダイヤ改正を実施する。													

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	7年度(見込)	8年度	9年度	10年度
年間利用者数(人)	145,000	146,440	147,880	149,320
※上記目標設定の考え方	令和8年度は、これまでの乗車推移及びダイヤ改正に伴い、増加と考える。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
8年度 9年度 10年度	①GTFS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
8年度 9年度 10年度	・バス利用者の利便性向上

(4) 令和6年度事業評価結果を踏まえた取組等

- ・バス利用者の利便性の向上を図るため、アンケートやヒアリング等の結果を踏まえた増便及びダイヤ改正を実施する。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 8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・とびしマルシェ)		・定期券、回数券、シルバーバス等の販売 ・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

4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
45.74	45.34	44.17		

令和8年度 飛島公共交通（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

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7年度（見込））

・令和7年度（R6.10～R7.9） 36,000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 (R7.10)	飛島公共交通バス (蟹江線②)	近鉄蟹江駅前	・飛島村役場	新政成神社	往 10.3	6.1	5:40～23:40	
					復 4.9			
					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) C	当系統 キロ 程当 たり 経 常 収 益 (円) 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 (R7.10)	飛島公共交通バス (蟹江線②)	6.1	3.7	22.5 6.1 × 3.7	402.46	173.93	46,422.1	18,683	8,074	10,609	2,644	0	7,966	0
(運行からの変更点) 令和7年10月から増便及びダイヤ改正を実施する。														

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	7年度(見込)	8年度	9年度	10年度
年間利用者数(人)	36,000	36,360	36,720	37,080
※上記目標設定の考え方	令和8年度は、これまでの乗車推移及びダイヤ改正に伴い、増加と考える。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
8年度 9年度 10年度	①GTFS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
8年度 9年度 10年度	・バス利用者の利便性向上

(4) 令和6年度事業評価結果を踏まえた取組等

- ・バス利用者の利便性の向上を図るため、アンケートやヒアリング等の結果を踏まえた増便及びダイヤ改正を実施する。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 8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・とびしマルシェ）		・定期券、回数券、シルバーバス等の販売 ・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

4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
45.74	45.34	44.17		