

令和5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・名古屋市

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4年度（見込））

令和4年度見込み 「48,000人」

令和7年度見込み 「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」と「築地口駅」および、あおなみ線「稲永駅」と村内臨海部を結ぶ路線である。
当初は臨海部企業の従業員送迎サービスを共同事業化し、運賃で賄えない事業費の1／2程度を飛島村が支援していた。
平成21年度からは飛島公共交通バスとして再編し現在に至る。
利用者のほとんどは臨海部企業の従業員および来訪者である。

(4) 路線の必要性

臨海部従業員の通勤をはじめ、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	関係市町村キロ程		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		飛島村	名古屋市			
計画 (R4.10)	飛島公共交通バス (名港線①)	名古屋港	・公民館分館 ・三菱重工前 ・公民館分館	名古屋港	往 36.0 復	往 17.7 復	往 18.3 復	7.2	6:57 ～ 19:56	

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)」
- ・理由「プロポーザルにて事業者選定を行い、平成21年度から飛島公共交通バスとして運行を開始した。」
(平成21年度より以前の蟹江線は三重交通(株)の自主運行路線であった。)

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 (R3.10)	飛島公共交通バス (名港線①)	7.2	4.2	30.2	355.69	138.90	95,434.5	33,945	13,255	20,690	6,465.5	0	14,224.5	0
	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者 数(人)	48,000	50,000	50,000	50,000
※上記目標 設定の考 え方	4年度は3年度並と想定。5年度以降はやや回復するが、完全には戻らないと想定。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
5年度 6年度 7年度	・バスロケーションシステム継続実施 ・名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会との意見交換、周知活動 ・バス便りの作成、配布

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
5年度 6年度 7年度	・臨海部企業の従業員、企業への来訪者、地域住民等の移動手段が確保できる。 ・臨海部へ流入する車両が減少し、渋滞対策、環境対策に寄与する。

(4) 令和3年度事業評価結果を踏まえた取組等

安心・安全に乗りいただくため、コロナ対策として啓発ポスターの車内掲示、車内放送、運転席周りの飛沫防止シート設置など、交通事業者協力のもと、感染予防対策を図り、乗客数の減少を防いでいる。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 5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	観光交流協会主催「とびしマルシェ」などの大規模イベント時にPR活動を行う。	交通エコライフの取組をすすめ、公共交通利用促進を実施する。					
経費削減策等							
スケジュール等	時期未定						

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%
----	---------

【参考】経常収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
41.5	38.3	35.6		

令和５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

市町村名： 飛島村・名古屋市

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４年度（見込））

令和４年度見込み 「48,000人」

令和７年度見込み 「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「名古屋駅」と「築地口駅」および、あおなみ線「稲永駅」と村内臨海部を結ぶ路線である。
当初は臨海部企業の従業員送迎サービスを共同事業化し、運賃で賄えない事業費の１／２程度を飛島村が支援していた。
平成２１年度からは飛島公共交通バスとして再編し現在に至る。
利用者のほとんどは臨海部企業の従業員および来訪者である。

(4) 路線の必要性

臨海部従業員の通勤をはじめ、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	関係市町村キロ程		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		飛島村	名古屋市			
計画 (R4.10)	飛島公共交通バス (名港線②)	公民館分館	・三菱自工南 ・公民館分館	名古屋港	往 23.7	往 14.2 復 14.0		4.5	7:18 ～ 21:13	
					復 23.5	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)」
- ・理由「プロポーザルにて事業者選定を行い、平成２１年度から飛島公共交通バスとして運行を開始した。」
(平成２１年度より以前の蟹江線は三重交通(株)の自主運行路線であった。)

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)	計画 平均乗 車密度 (人)	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/人)	当系統 キロ当 たり 経常 収益 (円/人)	計画実 走行キ ロ (km)	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			
		A	B	《A×B》	C	D	E	F	G	H	国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R3.10)	飛島公共交通バス (名港線②)	4.5	3.3	14.8	355.69	135.64	79,159.8	28,156	10,737	17,419	2,860	0	14,559	0
	(現行からの変更点)			4.5 × 3.3										

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7年度
年間利用者 数(人)	48,000	50,000	50,000	50,000
※上記目標 設定の考 え方	4年度は3年度並と想定。5年度以降はやや回復するが、完全には戻らないと想定。			

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
5年度 6年度 7年度	・バスロケーションシステム継続実施 ・バス便りの作成・配布 ・名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会と連携を密にし、周知活動を行う。

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
5年度 6年度 7年度	・臨海部企業の従業員、企業への来訪者、地域住民等の移動手段が確保できる。 ・臨海部へ流入する車両が減少し、渋滞対策、環境対策に寄与する。

(4) 令和3年度事業評価結果を踏まえた取組等

安心・安全に乗りいただくため、コロナ対策として啓発ポスターの車内掲示、車内放送、運転席周りの飛沫防止シート設置など、交通事業者協力のもと、感染予防対策を図り、乗客数の減少を防いでいる。
--

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 5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】	観光交流協会主催「とびしマルシェ」などの大規模イベント時にPR活動を行う。	交通エコライフの取組をすすめ、公共交通利用促進を実施する。					
スケジュール等	時期未定						

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%
----	---------

【参考】経常収支率

元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
41.5	38.3	32.8		

令和５年度 飛島公共交通バス（蟹江線①）に係る生活交通確保計画

市町村名： 飛島村・弥富市・蟹江町

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４年度（見込））

令和4年度見込み 「120,000人」
令和7年度見込み 「125,000人」

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

最寄りの主要な鉄道駅である近鉄「蟹江駅」と飛島村を結ぶ路線である。
名港線と同様に、平成２１年度から飛島公共交通バスとして再編し現在に至る。
飛島村をはじめ、沿線の弥富市・蟹江町の住民の通勤・通学者が近鉄に乗り換える方が多い。
反対に、飛島村方面行き路線では飛島村外からの通勤利用が多い。

(4) 路線の必要性

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	関係市町村キロ程	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 (R4.10)	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	12.9	飛島村 往 7.5	18.3	6:30 ~ 21:51	
					往復 14.5	飛島村 復 9.1			
						弥富市 往 2.2			
						弥富市 復 2.2			
						蟹江町 往 3.2			
						蟹江町 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)」
- ・理由「プロポーザルにて事業者選定を行い、平成２１年度から飛島公共交通バスとして運行を開始した。」
(平成２１年度より以前の蟹江線は三重交通(株)の自主運行路線であった。)

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)	計画 平均乗 車密度 (人)	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)	当系統 キロ当 たり経 常収益 (円銭)	計画実車 走行キロ (km)	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			
		A	B		C	D	E				国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	事業者 (千円)
計画 (R3.10)	飛島公共交通バス (蟹江線①)	18.3	3.7	67.7	355.69	190.65	182,487.0	64,908	34,791	30,117	10,539.5	0	19,577.5	0
	(現行からの変更点)			18.3 × 3.7										

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7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				

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
5年度 6年度 7年度	・バスロケーションシステム継続実施 ・バス便りの作成・配布

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
5年度 6年度 7年度	・沿線地域住民等の生活に必要な不可欠な移動手段が確保できる。

(4) 令和3年度事業評価結果を踏まえた取組等

安心・安全に乗りいただくため、コロナ対策として啓発ポスターの車内掲示、車内放送、運転席周りの飛沫防止シート設置など、交通事業者協力のもと、感染予防対策を図り、乗客数の減少を防いでいる。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 5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	観光交流協会主催「とびしマルシェ」などの大規模イベント時にPR活動を行う。	・75歳以上の方に無料バスカード配布 ・定期券、回数券、シルバーバス等の販売 ・イベントの場を活用した周知活動 ・無料お試し券の配布		バスのPR			
経費削減策等							
スケジュール等	時期未定	令和3年4月～令和4年3月中		令和3年4月～令和4年3月中			

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%
----	---------

【参考】経常収支率				
元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
60.1	51.8	46.4		

令和５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・弥富市・蟹江町

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４年度（見込））

令和4年度見込み 「30,000人」
令和7年度見込み 「35,000人」

(3) 路線の特性及び利用者の特徴

最寄りの主要な鉄道駅である近鉄「蟹江駅」と飛島村を結ぶ路線である。
名港線と同様に、平成21年度から飛島公共交通バスとして再編し現在に至る。
飛島村をはじめ、沿線の弥富市・蟹江町の住民の通勤・通学者が近鉄に乗り換えする方が多い。
反対に、飛島村方面行き路線では飛島村外からの通勤利用が多い。

(4) 路線の必要性

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	関係市町村キロ程	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 (R4.10)	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 復	飛島村 往 4.9 復 4.9	4.6	5:55 ~ 23:25	
						弥富市 往 2.2 復 2.2			
					10.3	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)」
- ・理由「プロポーザルにて事業者選定を行い、平成21年度から飛島公共交通バスとして運行を開始した。」
(平成21年度より以前の蟹江線は三重交通(株)の自主運行路線であった。)

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 (R3.10)	飛島公共交通バス (蟹江線②)	4.6	3.4	15.6	355.69	190.81	35,174.5	12,511	6,711	5,800	1,865	0	3,935	0
	(現行からの変更点)													

6. 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	4年度(見込)	5年度	6年度	7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				

(2) 利用促進策

区分	利用促進策の内容
5年度 6年度 7年度	・バスロケーションシステム継続実施 ・バス便りの作成・配布

(3) 事業の効果

区分	事業効果の内容
5年度 6年度 7年度	・沿線地域住民等の生活に必要な移動手段が確保できる。

(4) 令和3年度事業評価結果を踏まえた取組等

安心・安全に乗りいただくため、コロナ対策として啓発ポスターの車内掲示、車内放送、運転席周りの飛沫防止シート設置など、交通事業者協力のもと、感染予防対策を図り、乗客数の減少を防いでいる。

7. 収支改善計画（生産性向上の取組）

(1) 5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	観光交流協会主催「とびしマルシェ」などの大規模イベント時にPR活動を行う。	・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 ・イベントの場を活用した周知活動 ・無料お試し券の配布		バスのPR			
スケジュール等	時期未定	令和3年4月～令和4年3月中		令和3年4月～令和4年3月中			

(2) 定量的な効果目標

指標	収支改善率1%
----	---------

【参考】経常収支率				
元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
60.1	51.8	46.5		