

議案第 1 号

令和 3 年度 自己評価について

(中部運輸局様式 愛知県様式)

令和 3 年度 自己評価は、次に定めるところによる。

令和 3 年12月22日

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

会 長 加 藤 光 彦

令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

平成19年6月1日設置

- 令和2年6月 飛島村地域公共交通計画 策定
- 幹線系統のみ補助対象（愛知県バス対策協議会にて協議）
- フィーダー系統の補助なし

■ 飛島村における公共交通に関する課題

- 飛島村には、鉄軌道がない。H21年以前は村内を通過する民間路線バスも飛島村による欠損金補助により維持してきたが路線廃止の懸念があり、また、ルート形状から一部の沿線住民しか利用できない交通空白地問題を抱えていた。
- 総合病院や大型商業施設はなく、通勤通学先も村外という状況から、住民ニーズは最寄りの中心市「名古屋市」等に移動できる公共交通サービスの向上が求められた。

■ 総合計画における公共交通の位置づけ（H25～H34）

- 飛島公共交通バスの運行方法等の改善により利便性を高め、住民や勤労者の移動手段として恒久的な維持存続を目指す。（現在、新総合計画策定検討中）

■ 課題解決に向けた対応→連携計画策定（H21～H26）とコミュニティバス等の運行

- 課題解消を図るため、活性化再生法に基づきH20/12に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定、H21年度より実証運行を開始。
- 鉄道駅と接続する幹線系統の「蟹江線・名港線」、地域内をカバーする地域内フィーダー系統の「コミュニティバス」を運行させる。
- 総合病院への移動手段として事前予約制区域運行の「海南病院通院支援タクシー」も運行させる。
- コミュニティバスの利用者数が低迷。補助金利用もあり、大幅な見直しが必要とされる。

■ 令和2年6月 地域公共交通計画を策定 ～平成27年の交通網形成計画から見直し（変更点）～

- 将来的な公共交通ネットワークイメージを構築（次頁図）
- 計画の基本的な考え方は踏襲するものの、「将来像・基本方針」等の文言の見直しを行う。
- 蟹江線・名港線・海南病院通院支援タクシーの運行は継続。
- 福祉移動サービスの維持、自動運転サービスの検討などの施策の見直しを行う。

1-2.協議会が目指す地域公共交通の姿 (Plan)

3

■ 飛島村における地域公共交通の将来像

- 住民や来訪者の移動手段として、利便性が高く持続性のある地域公共交通サービスが提供された社会の構築を目指し、住民にとって豊かな生活が営める環境を確保する。

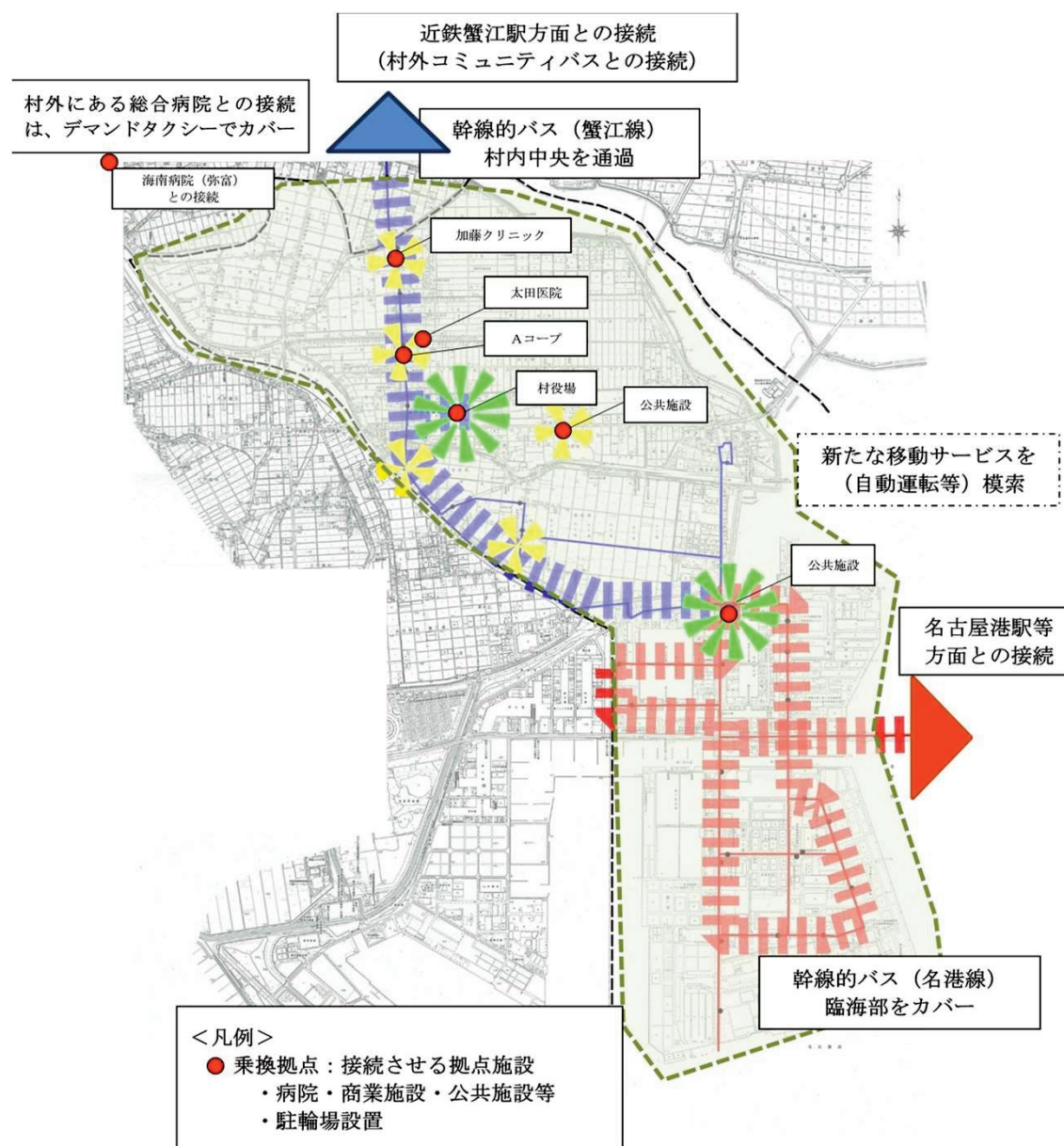
■ 基本的な方針

- 公共交通のサービスを維持する
- 住民の生活の足を確保する
- 地域まちづくりを活性化させるための基盤を確保する
- 住民・交通事業者・行政において適切な分担と相互連携により対応する

■ 計画期間

- R2/2020年度～R6/2024年度の5年間

■ 将来の公共交通ネットワークイメージ図



2.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容 (Do)

4

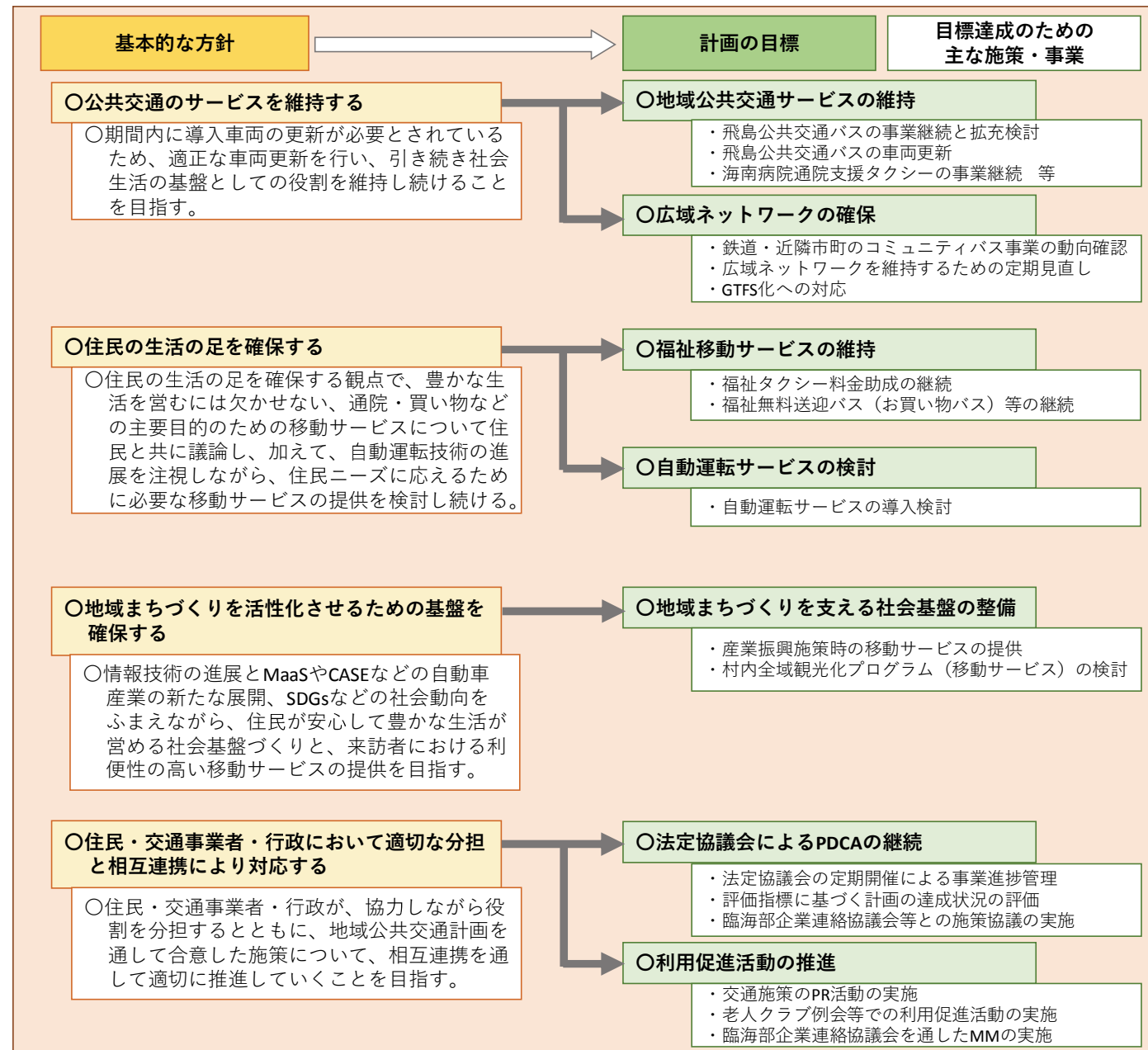
■ 計画の目標を達成するために行う事業・・・交通網形成計画で位置づけている事業

交通体系の基本フローは右図のとおり。

これまで実施してきた「蟹江線・名港線」の飛島公共交通バス事業を継続し、また、海南病院通院支援タクシーも継続実施し、交通サービスの維持を行う。

また、福祉サービスや自動運転サービスの検討について、計画に位置付ける。

さらに、まちづくり施策として、観光面での来訪者の移動サービスの検討なども追加した。



3-1.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

5

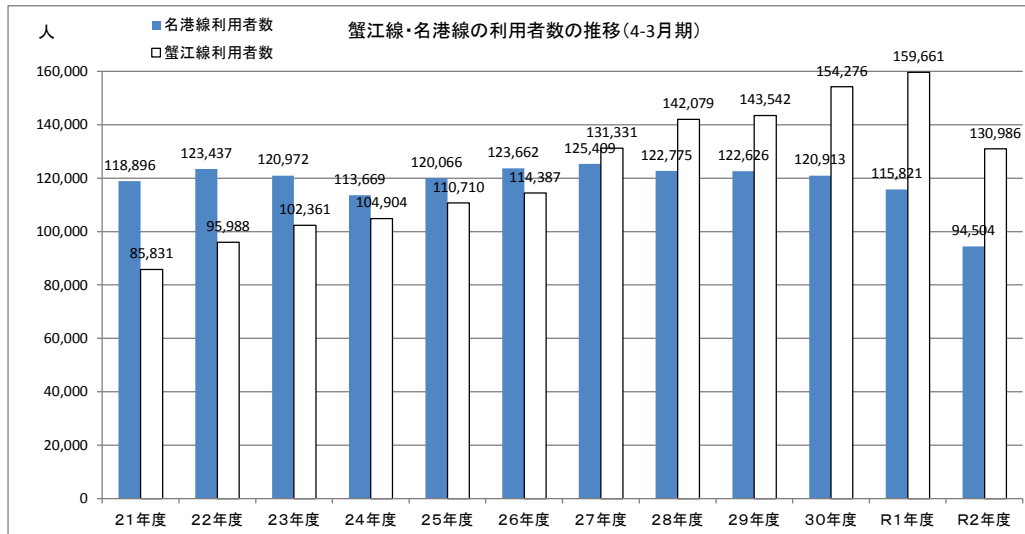
視点	評価対象	評価指標と目標値	評価年度	R 3 年度 (R2/10～R3/9)	達成状況
利用者数	飛島公共交通バス (蟹江線・名港線)	○蟹江線の利用者数の推移 ・過去の増加傾向を維持し、5年間で5%増を目指すよう、利用者数にて評価する 目標値：5%増（年1%水準） ○名港線の利用者数の推移 ・微減傾向から脱却するため過去の最大値を目指すよう、利用者数にて評価する 目標値：過去の最大値	毎年度	○蟹江線 +7.8% 増加 ○名港線 -8.8% 減少	○蟹江線 達成 ○名港線 未達成
収支状況	飛島公共交通バス等	○利用者数に対する財政支援額の推移 指標＝財政支援額÷飛島バスの年間総利用者数 目標値：549円/人 現状値＝397円/人	毎年度		
住民意見	飛島公共交通バス等 ○事業の浸透度 (住民への移動サービスのカバー状況)	○住民の公共交通の利用割合 指標：住民アンケート調査における住民の公共交通の利用割合 目標値：約40% 現状値：38.4%（R1.9調査時点）	5年度		
	飛島公共交通バス等 ○投資の理解度	○財源の投入額に対する評価 指標：住民アンケート調査における妥当を選択する割合 目標値：約40% 現状値：40.3%（R1.9調査時点）	5年度		
	飛島公共交通バス (蟹江線) 海南病院通院支援タクシー ○サービス水準の妥当性	○サービス水準の妥当性の評価 ＜蟹江線＞ 目標値：約60% 現状値：58.9% ＜海南病院支援タクシー＞ 目標値：約27% 現状値：25.9%（R1.9調査時点）	5年度		

3-2.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

6

(3) 定量評価結果について

- 令和3年度（R2.10～R3.9）の12ヶ月期間の対前年度との比較を行った。蟹江線は7.8%の増加の146,563人に、名港線は8.8%の減少の95,155人となった。
- コロナ禍の影響に対して、蟹江線は増加傾向となる一方で、名港線は減少傾向のままである。
- コロナ前（H31）との比較では、蟹江線（10%減）・名港線（20%減）ともに回復していない。
- 最近の月あたりの利用状況については、蟹江線は回復傾向にあり、名港線はまだ昨年とほぼ同じ水準のままである。
- ほとんど企業従業員利用の名港線は、住民の通学利用が含まれる蟹江線に比べ、コロナ禍前の水準まで回復する兆しが見えない。
- 海南病院通院支援タクシーは、前年度の830人から658人に減少（-172人・-20.7%）。最近の月あたりの利用も減少傾向にあり、通院が敬遠される傾向が続いている。



	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度
名港線利用者数	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913	115,821	94,504
蟹江線利用者数	85,831	95,988	102,361	104,904	110,710	114,387	131,331	142,079	143,542	154,276	159,661	130,986

蟹江線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度	前年同月比	R3年度	前年同月比
4月	7,184	8,588	8,853	8,804	9,454	9,846	11,324	12,060	12,599	12,239	13,847	7,321	-47.1%	13,751	87.8%
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196	13,899	14,710	6,279	-53.2%	12,212	77.5%
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363	12,231	13,038	13,435	14,077	14,131	12,218	-13.5%	13,748	12.5%
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549	10,194	11,892	12,708	12,827	13,065	14,514	12,595	-13.2%	13,648	8.3%
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910	9,664	11,190	11,103	11,497	12,774	9,248	-27.6%	10,735	16.1%
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	9,544	9,295	10,741	12,241	11,858	11,633	13,499	11,548	-14.5%	11,282	-2.2%
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	12,876	12,033	14,690	14,240	13,791	-3.6%	13,715	-0.1%
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	9,337	11,128	11,513	10,558	13,526	13,499	12,635	-6.4%		
12月	7,298	7,932	8,508	8,803	8,876	9,653	10,559	11,857	12,212	12,687	13,632	12,659	-7.1%		
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	9,340	10,393	11,050	11,777	13,126	13,567	10,860	-21.4%		
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	8,865	10,072	10,141	10,650	11,714	11,905	9,890	-16.2%		
3月	7,085	7,494	7,737	8,309	8,864	9,324	10,608	11,375	11,294	12,123	9,343	11,514	23.2%		
合計	85,831	95,988	102,361	104,904	110,710	114,387	131,331	142,079	143,542	154,276	159,661	130,986	-18.0%		
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.2%	1.0%	7.5%	3.5%	-18.0%			
4-10月分											91,100	97,715	73,538	89,099	21.2%

名港線利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度	前年同月比	R3年度	前年同月比
4月	10,361	11,387	10,740	10,053	10,504	10,196	11,309	10,753	10,656	9,951	10,162	7,967	-21.6%	8,954	12.4%
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099	9,946	10,188	10,310	10,653	10,731	9,520	6,245	-34.4%	6,787	8.8%
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870	11,501	11,732	12,082	10,816	9,671	8,743	-9.6%	8,893	-0.6%
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336	10,931	10,538	10,187	8,648	-15.2%	8,465	-2.1%
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752	9,663	9,950	10,212	9,627	9,142	7,087	-22.7%	7,213	2.1%
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	10,217	10,205	9,206	9,789	8,341	-14.8%	7,540	-9.6%
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105	10,991	10,184	10,374	11,376	10,757	9,103	-15.4%	8,378	-8.0%
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	9,468	10,036	10,062	9,980	10,504	9,942	8,210	-17.4%		
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	9,656	9,552	9,467	9,536	9,745	9,416	7,914	-16.0%		
1月	9,066	9,177	8,986	8,349	9,670	9,499	9,383	9,395	8,708	8,870	9,049	7,022	-22.4%		
2月	9,528	9,547	10,133	8,764	9,379	9,775	10,193	9,394	9,133	9,678	8,929	6,742	-24.5%		
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	9,679	11,325	10,922	10,975	10,156	9,871	9,267	8,502	-8.3%		
合計	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913	115,821	94,504	-18.4%		
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-2.1%	-0.1%	-4.4%	-0.2%	-11.9%	-8.8%		
4-10月分											72,245	69,218	56,114	56,040	-0.1%

海南病院通院支援タクシー利用者数

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度	前年同月比	R3年度	前年同月比
4月	61	45	47	62	56	77	44	83	78	73	83	13.7%	63	-36.1%	
5月	35	49	44	50	41	37	64	83	79	48	88	41.7%	35	-48.5%	
6月	54	72	43	52	50	66	52	89	84	77	78	1.3%	63	-19.2%	
7月	70	52	40	85	75	54	47	71	50	85	78	-6.2%	65	-16.7%	
8月	37	59	50	84	48	49	45	89	48	79	46	-41.8%	51	10.9%	
9月	37	70	42	40	65	40	43	72	76	97	46	-52.6%	49	6.5%	
10月	50	28	39	39	44	65	47	38	71	87	67	-20.2%	57	-14.9%	
11月	20	56	46	58	45	42	42	41	105	84	67	48	-28.4%		
12月	19	38	35	58	40	56	49	46	51	74	71	62	-12.7%		
1月	26	30	48	35	39	25	45	41	92	71	84	39	-53.6%		
2月	29	36	33	50	62	34	53	68	70	79	52	45	-13.5%		
3月	29	46	38	52	50	51	56	85	69	64	73	81	11.0%		
合計	173	528	586	558	653	608	615	614	945	874	890	741	-16.7%		
増加率		11.0%	-4.8%	17.0%	-8.9%	1.2%	-0.2%	53.9%	-7.5%	1.8%	-16.7%				
4-10月分											502	543	466	373	-20.0%

	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度	前年同月比	R3年度	前年同月比
補助金評価	467	581	505	665	615	596	587	806	873	918	830	658			
増加率		24.4%	-13.1%	31.7%	-7.5%	-3.1%	-1.5%	37.3%	8.3%	5.2%	-9.6%	-20.7%			

＜自己評価から得られた課題＞

- 目標達成状況（利用者数の推移）については、蟹江線は達成し、名港線は達成できなかった。
- 通学利用の含まれる蟹江線に対し、通勤利用のウエイトの高い名港線の方が、新型コロナウイルス感染症の影響が大きい。
- コロナ禍以前との比較では、蟹江線は1割減、名港線は2割減の状況で、過去の推移から蟹江線は回復する見込みがあるものの、名港線は厳しい見通し。



＜自己評価をふまえた対応方針＞

- 過去に朝便の混雑状況が問題となっていたが、利用者数が以前の水準まで回復していない。「密な乗車を避ける心理」影響が残っている可能性がある。交通事業者の協力のもと感染症対策を継続し、心理抵抗の軽減対策を進める。
- 令和2年10月から、名古屋港における車庫の使用制限のため「分館を発着地とするダイヤ」に変更を行ったが、コロナ禍の影響要因が大きく数値の変動からは読み取れない。ダイヤに関する利用者からの指摘はない。
- 導入した車両の更新時期をもうじき迎えるため、車両のオーバーホールを順次行い、車両の寿命を延長させつつ、計画的な更新を進める。
- 企業の在宅勤務の推奨などが残る状況を見据え、コロナ禍以前の水準を超える利用を目指すには、公共交通利用者の新たな獲得が必要となるため、「名古屋駅直行便」など新しい交通サービスのあり方を交通事業者と協議継続する。

■参考：定性評価について（国の実施方針に基づく定性評価項目）

○広域の交通網に対する効果（鉄道等とのネットワーク）

- 補助対象路線（蟹江線・名港線）は、近鉄蟹江駅・名古屋港駅で接続させ、通勤・通学利用にも十分使えるよう、ダイヤの見直しなど継続的に対処を行っている。広域（鉄道）移動に配慮したネットワークを構築できている。

○協議会の活用状況

- 当法定協議会を定期的を開催し、6月に確保維持改善事業計画を、12月に事業評価を、3月に年間の事業進捗確認の協議を行う。

令和3年度補助系統別事業評価票(名港線)

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 (名港線①)	飛島村地域公共交通活性化 再生法定協議	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(△□)	模式図(△□)
<接続する系統> 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 <接続される系統>	

2. R3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						
A		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					
		年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
		年間利用者数【人】					43,939
		平均乗車密度(実績)					4.2
		輸送量(実績)					30.2
		収支率(実績)					35.5%

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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
B1	目標	53,000	全系統での年間利用者数は目標を下回り、さらに平成27年度からも年々減少している。 令和2、3年度については新型コロナウイルスの影響による通勤利用者の減が一番の理由と思われる。	市町村名： 名古屋市	
	結果	43,939		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。	
	特記事項				
運行事業者の所見等(△)			市町村の所見、理由分析、認識(□)	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カードでの運賃の支払いが可能となり、利用者の利便が向上している。			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(△)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	3,662 人/月	臨海地域の企業従業員及び訪問者は、飛島村以外からの通勤者・訪問者がほとんどである。 名古屋市営地下鉄「名古屋港駅」「築地口駅」あおなみ線「稲永駅」とを結び、広域的な路線の役割を果たしている。	市町村名: 名古屋市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	100.0 %		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					

《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》(□)
年4回、運行事業者による各停留所における乗降客数調査を実施している。 令和2年10月からは増便・ダイヤ改正、令和3年4月からICカード導入を行い、利便性の向上を図っている。	

3. R3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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	踏まえた取組	市内(公民館分館)と名古屋駅との直行便「名古屋飛島高速線(案)」を検討する。	市町村名: 名古屋市	市町村名:	市町村名:
改善点とした事項(△)			特になし		
利便性の向上					
関係者の連携等(△□)	その他の取組		転入者に配布する冊子へ交通エコライフに関する記事を掲載するなど、公共交通利用促進を実施した。		

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
名港線全体では利用者数がピーク時より約3万人(約25%)減少している。さらなる増便、系統変更、停留所増設の要望もあるが、要望に応え、利便性の向上に努めつつも、財源投入額・負担額の妥当性を評価しながら、適切な水準を維持していく。	市町村名： 名古屋市 特になし	市町村名：	市町村名：
運行事業者(△)			
新型コロナウイルスの影響は今後も続く予想され、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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、 R5年度に 行う取組	令和2年10月から朝1便を増便し、企業従業員の足の確保、利便性の向上を図っている。この利用促進のため、HP掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動のほか、12月開催の名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会の場においても、周知を図る。	市町村名： 名古屋市 引き続き、交通エコライフの取組みをすすめ、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)にあては、目標の達成状況に關しての評価が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. 地域公共交通網形成計画に記載した補助システムの目標と評価

	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名：名古屋市	市町村名：	市町村名：
	未策定		
自己評価			

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名:	市町村名:	市町村名:

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。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください

(名港線)補助系統別評価票

令和3年度補助系統別事業評価票(名港線)

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 (名港線②)	飛島村地域公共交通活性化 再生法定協議	三重交通(株)	公民館分館～名古屋港	23.7 23.5 km	4.5 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(△□)	模式図(△□)
<接続する系統> 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 <接続される系統>	

2. R3年度の運行状況

事業実施の適切性		評価	計画どおりか。そうでない場合は理由			
計画どおり運行されたか(△)						
評価						
A	事業実施の適切性	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ぎず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合				
	計画どおり運行されたか(△)	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				
	年間利用者数【人】	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
	平均乗車密度(実績)					33,631
	輸送量(実績)					3.3
	収支率(実績)					14.8
						32.8%

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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
B2	目標	53,000	全系統での年間利用者数は目標を下回り、さらに平成27年度からも年々減少している。 令和2、3年度については新型コロナウイルスの影響による通勤利用者の減が一番の理由と思われる。	市町村名： 名古屋市	
	結果	33,631		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。	
	特記事項				
運行事業者の所見等(△)			市町村の所見、理由分析、認識(□)	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カードでの運賃の支払いが可能となり、利用者の利便が向上している。			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(△)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,803 人/月	臨海地域の企業従業員及び訪問者は、飛島村以外からの通勤者・訪問者がほとんどである。 名古屋市営地下鉄「名古屋港駅」「築地口駅」あおなみ線「稲永駅」とを結び、広域的な路線の役割を果たしている。	市町村名: 名古屋市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	100.0 %		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					

《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》(□)
年4回、運行事業者による各停留所における乗降客数調査を実施している。 令和2年10月からは増便・ダイヤ改正、令和3年4月からICカード導入を行い、利便性の向上を図っている。	

3. R3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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	事業評価を踏まえた取組	村内(公民館分館)と名古屋駅との直行便「名古屋飛島高速線(案)」を検討する。	市町村名： 名古屋市 特になし		市町村名：
改善点とした事項(△) 利便性の向上					
関係者の連携等(△□)	その他の取組		転入者に配布する冊子へ交通エコライフに関する記事を掲載するなど、公共交通利用促進を実施した。		市町村名：

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
名港線全体では利用者数がピーク時より約3万人(約25%)減少している。さらなる増便、系統変更、停留所増設の要望もあるが、要望に応え、利便性の向上に努めつつも、財源投入額・負担額の妥当性を評価しながら、適切な水準を維持していく。	市町村名： 名古屋市 特になし	市町村名：	市町村名：
運行事業者(△)			
新型コロナウイルスの影響は今後も続く予想され、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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	令和2年10月から朝1便を増便し、企業従業員の足の確保、利便性の向上を図っている。この利用促進のため、HP掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動のほか、12月開催の名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会の場においても、周知を図る。	市町村名： 名古屋市 引き続き、交通エコライフの取組みをすすめる、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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 名古屋市 未策定	市町村名：	市町村名：
自己評価			

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名：	市町村名：	市町村名：

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。)

※適宜、セルの結合を変えて利用してください

令和3年度補助系統別事業評価票(蟹江線)

1. 補助システムの概要(△)

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①)	飛島村地域公共交通活性化 再生法定協議	三重交通(株)	近鉄蟹江駅前～公民館分館	往12.9 km	18.3 回	弥富市・蟹江町
細 系 統				復14.5 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(△□)	模式図(△□)
<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	

2. R3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	

《参考数値》 主要指標の推移(△)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】					110,610
平均乗車密度(実績)					3.7
輸送量(実績)					67.7
収支率(実績)					46.4%

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	107,000
	結果	110,610
	特記事項	
運行事業者の所見等(△)		市町村の所見、理由分析、認識(□)
※コミュニティバスの場合、運行事業者が記載		市町村名: 弥富市 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。新型コロナウイルスの影響により、蟹江線と一部バス停が重複するきんちゃんバス東部ルートは、前年度比76.0%ときんちゃんバス路線全体の前年度比87.0%と比べ大きく落ち込んでいるが、東部ルートの利用目的は41.1%が公共施設であり、温浴設備のある公共施設の利用を高齢者が控えたためと考えられる。
市町村の所見、理由分析、認識(□)		市町村の所見、理由分析、認識(□)
市町村名: 蟹江町 新型コロナウイルスの影響はまだ続いており、コロナ禍前ほどの利用者数には回復していない。学校も再開し、通勤、通学のための利用者は回復傾向にあるが、高齢者を中心に公共交通機関の利用を避けている可能性がある。しかし、住民にとって重要な交通手段であることに変わりはなく、地域に根付いた大切な路線であるため、今後も地域住民の移動手段としての役割は大きい。		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(△)		住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	9,218 人/月	近鉄蟹江駅を利用する通勤通学者が大多数を占める。弥富市南部に在住の利用者や、近鉄蟹江駅から乗車し、弥富市内、飛島村内の企業に勤める方の利用も多く、市町村を跨ぐ系統として役割は大きい。	市町村名: 弥富市 十四山地区住民を中心に、名古屋方面への通勤・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。	市町村名: 蟹江町 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。
全利用者に占める率(△)	97.0 %			
特記事項				

《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》(□)
年4回、運行事業者による各停留所における乗降客数調査を実施している。令和2年10月からは増便・ダイヤ改正、令和3年4月からICカード導入を行い、利便性の向上を図っている。	平成31年4月1日に、北部・東部ルートにバス停を新設するとともに、飛島公共交通バス蟹江線との乗り継ぎ利便性を考慮したダイヤ編成となっている。(弥富市)

3. R3年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)		運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	事業評価を踏まえ た取組	令和2年10月から増便を行い、利便性の向上を図った。	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名：
改善点とした事項(Δ)			きんちゃんバス利用者を対象にアンケートを実施し、飛島公共交通バス蟹江線との乗継状況や評価を把握し、飛島村も参画している弥富市地域公共交通活性化協議会(年4回開催)において情報の共有を図った。	5月に住民からバス停移設の要望があったため、8月に「河合橋」バス停を北に約150m移設した。同じく5月に、「南二丁目」に設置されていたベンチが破損している旨の連絡があったため、三重交通に連絡し、新しくベンチを設置した。	
利便性の向上	その他の取組		昨年に引き続き、平成31年4月1日のダイヤ改正時に発行した蟹江線への乗り継ぎバス停及びダイヤ、飛島村バスロケーションシステムへのリンクQRコードを掲載した時刻表を市内公共施設に配置。また市の行事にて周知を図った。		
関係者の連携等(Δ□)					

4. 今後の課題

課題と認識している事項			
運営主体(Δ)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
これまでの増便・ダイヤ改正等により利用者数は増加し続けていた。さらなる増便の要望もあるが、要望に応え、利便性の向上に努めつつも、財源投入額・負担額の妥当性を評価しながら、適切な水準を維持していく。	市町村名： 弥富市 きんちゃんバスの利用者数は新型コロナウイルスの影響により減少しているが、徐々に回復しており、今後も安全性周知や利用促進策の展開が必要である。また、まだまだ蟹江線との乗り継ぎ利用者は少ない状況にあるため、東部ルートの運行ルートの見直しにより便数を増やすことや乗り継ぎの周知方法等の検討の必要がある。	市町村名： 蟹江町 増便やダイヤ改正は利用者の満足度につながりやすく、利用者数の増加が見込めるので、今後も続ける必要がある。住民からバス停移設の要望があったが、今後のバス停も近隣住民から移設の要望があったり、設置場所に不都合が生じたりする可能性があるため、随時対応を検討する必要がある。	市町村名：
運行事業者(Δ)			
※コミュニティバスの場合、運行事業者が記載			

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(Δ)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	令和2年10月から増便し、利便性の向上を図っている。利用促進のため、HP掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動を実施する。	市町村名： 弥富市 東部ルートと蟹江線との乗り継ぎダイヤを増やすため、効率的な運行ルートを検討して、増便を実現するとともに、GTFSデータの整備等による乗り換え検索を可能とし、利便性を向上させる。	市町村名： 蟹江町 飛島公共交通バスと接続している、蟹江町の自主運行バス(お散歩バス)の路線を適宜見直し、利便性の向上を図る。利用者の声に随時対応を検討する。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統(市町村にあっては、目標の達成状況についての評価が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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 弥富市 ①利用者満足度:満足50%以上の維持 ②1便当たり乗車人員数:前年度からの増加	市町村名： 蟹江町 未策定	市町村名：
自己評価	①満足46.4%と未達成(便数が少ないという意見が多い。) ②きんちゃんバス全体では減少し、東部ルートでも10.5⇒7.9人/便へと減少している。		

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名： 弥富市 きんちゃんバス東部ルートのうち、亀ヶ地及び善太橋西の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R2補助年度の利用者数は11,174人とR1補助年度の利用者数14,696人から大きく減少している。また、利用者アンケートでは蟹江線への乗継ぎ利用者がきんちゃんバス全体で5.0%と昨年度と同程度となっている。	市町村名： 蟹江町 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。	市町村名：

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。)
※適宜、セルの結合を変えて利用してください	

令和3年度補助系統別事業評価票(蟹江線)

1. 補助システムの概要(△)

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)		飛島村地域公共交通活性化 再生法定協議	三重交通(株)	近鉄蟹江駅前～公民館分館	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. R3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	

《参考数値》 主要指標の推移(△)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】					21,379
平均乗車密度(実績)					3.4
輸送量(実績)					15.6
収支率(実績)					46.5%

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(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
A	目標	20,000	年間利用者数は、令和3年3月から8月まではずっと前年度超えており、名港線よりは回復傾向にある。	市町村名： 弥富市 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。新型コロナウイルスの影響により、蟹江線と一部バス停が重複するきんちゃんバス東部ルートは、前年度比76.0%ときんちゃんバス路線全体の前年度比87.0%と比べ大きく落ち込んでいるが、東部ルートの利用目的は41.1%が公共施設であり、温浴設備のある公共施設の利用を高齢者が控えたためと考えられる。
	結果	21,379		
	特記事項			
運行事業者の所見等(△)			市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
※コミュニティバスの場合、運行事業者が記載			市町村名： 蟹江町 新型コロナウイルスの影響はまだ続いており、コロナ禍前ほどの利用者数には回復していない。学校も再開し、通勤、通学のための利用者は回復傾向にあるが、高齢者を中心に公共交通機関の利用を避けている可能性がある。しかし、住民にとって重要な交通手段であることに変わりはなく、地域に根付いた大切な路線であるため、今後も地域住民の移動手段としての役割は大きい。	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(△)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	1,782 人/月	近鉄蟹江駅を利用する通勤通学者が大多数を占める。弥富市南部に在住の利用者や、近鉄蟹江駅から乗車し、弥富市内、飛島村内の企業に勤める方の利用も多く、市町村を跨ぐ系統として役割は大きい。	市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名:
全利用者に占める率(△)	97.0 %		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考えられる。	路線付近住民の通勤通学的手段として、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。	
特記事項					

《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)(△) 年4回、運行事業者による各停留所における乗降客数調査を実施している。 令和2年10月からは増便・ダイヤ改正、令和3年4月からICカード導入を行い、利便性の向上を図っている。	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□) 平成31年4月1日に、北部・東部ルートにバス停を新設するとともに、飛島公共交通バス蟹江線との乗り継ぎ利便性を考慮したダイヤ編成となっている。(弥富市)

3. R3年度の取組状況

直近の事業評価結果(Δ)		運営主体の取組(Δ)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
A	事業評価を踏まえ た取組	令和2年10月から増便を行い、利便性の向上を図った。	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名：
改善点とした事項(Δ)			きんちゃんバス利用者を対象にアンケートを実施し、飛島公共交通バス蟹江線との乗継状況や評価を把握し、飛島村も参画している弥富市地域公共交通活性化協議会(年4回開催)において情報の共有を図った。	5月に住民からバス停移設の要望があったため、8月に「河合橋」バス停を北に約150m移設した。同じく5月に、「南二丁目」に設置されていたベンチが破損している旨の連絡があったため、三重交通に連絡し、新しくベンチを設置した。	
利便性の向上					
関係者の連携等(Δ□)	その他の取組		昨年に引き続き、平成31年4月1日のダイヤ改正時に発行した蟹江線への乗り継ぎバス停及びダイヤ、飛島村バスロケーションシステムへのリンクQRコードを掲載した時刻表を市内公共施設に配置。また市の行事にて周知を図った。		

4. 今後の課題

課題と認識している事項			
運営主体(Δ)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
これまでの増便・ダイヤ改正等により利用者は増加し続けていた。さらなる増便の要望もあるが、要望に応え、利便性の向上に努めつつも、財源投入額・負担額の妥当性を評価しながら、適切な水準を維持していく。	市町村名： 弥富市 きんちゃんバスの利用者は新型コロナウイルスの影響により減少しているが、徐々に回復してきており、今後も安全性周知や利用促進策の展開が必要である。また、まだまだ蟹江線との乗り継ぎ利用者は少ない状況にあるため、東部ルートの運行ルートの見直しにより便数を増やすことや乗り継ぎの周知方法等の検討の必要がある。	市町村名： 蟹江町 増便やダイヤ改正は利用者の満足度につながりやすく、利用者数の増加が見込めるので、今後も続ける必要がある。住民からバス停移設の要望があったが、今後他のバス停も近隣住民から移設の要望があったり、設置場所に不都合が生じたりする可能性があるため、随時対応を検討する必要がある。	市町村名：
運行事業者(Δ)			
※コミュニティバスの場合、運行事業者が記載			

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(Δ)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	令和2年10月から増便し、利便性の向上を図っている。利用促進のため、HP掲載、チラシ配布、イベント時におけるPR活動を実施する。	市町村名： 弥富市 東部ルートと蟹江線との乗り継ぎダイヤを増やすため、効率的な運行ルートを検討して、増便を実現するとともに、GTFSデータの整備等による乗り換え検索を可能とし、利便性を向上させる。	市町村名： 蟹江町 飛島公共交通バスと接続している、蟹江町の自主運行バス(お散歩バス)の路線を適宜見直し、利便性の向上を図る。利用者の声に随時対応を検討する。	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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
目標	市町村名： 弥富市 ①利用者満足度:満足50%以上の維持 ②1便当たり乗車人員数:前年度からの増加	市町村名： 蟹江町 未策定	市町村名：
	①満足46.4%と未達成(便数が少ないという意見が多い。) ②きんちゃんバス全体では減少し、東部ルートでも10.5⇒7.9人/便へと減少している。		
自己評価			

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(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
市町村名： 弥富市 きんちゃんバス東部ルートのうち、亀ヶ地及び善太橋西の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R2補助年度の利用者数は11,174人とR1補助年度の利用者数14,696人から大きく減少している。また、利用者アンケートでは蟹江線への乗継ぎ利用者がきんちゃんバス全体で5.0%と昨年度と同程度となっている。	市町村名： 蟹江町 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。	市町村名：

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。)
※適宜、セルの結合を変えて利用してください	