

議案第 2 号

令和元年度 幹線系統の事業評価について

令和元年度の地域公共交通確保維持改善事業（幹線系統）の補助対応にかかる事業評価については、次に定めるところによる。

令和元年12月26日

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
会 長 久 野 時 男

令和元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
島公共交通バス(名港線)	公共交通活性化再	三重交通(株)	名古屋港～名古屋港(循環)	36.0 km	12.3 回	名古屋市
細系統				km	回	
				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) <接続される系統> 名古屋市営地下鉄名港線 あおなみ線	

2. R1年度の運行状況

事業実施の適切性		評価の基準	《参考数値》 主要指標の推移(△)					
計画どおり運行されたか(△)		A → 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合	年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	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	年間利用者数【人】	125,160	124,375	124,216	118,756	118,505
A		C → 系統廃止に至る場合	平均乗車密度(実績)	5.1	5.1	5.0	4.8	4.8
			輸送量(実績)	73.9	73.9	61.5	59.0	59.0
			収支率(実績)			45.9%	42.7%	41.2%

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	122,000	市町村名: 名古屋市
	結果	118,505	
	特記事項	H30.10～R1.9までの純粋な利用実績で算出	
評価の基準		市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
A → 年間目標利用者数を達成できた場合		市町村名: 名古屋市	市町村名:
B 1 → 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		飛島村一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。	
B 2 → 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			

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(△)	9,875 人/月	名古屋港から飛島村南部の港湾部への通勤手段として利用されている。	市町村名: 名古屋市	市町村名:
全利用者に占める率(△)	ほぼ100 %	平成29年度10月に実施したアンケート結果からも村内の利用が確認できたため、適切な地域間公共交通として機能していると考えられる。	名古屋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	乗降カウンター等が搭載されていないため推定値			

《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(各停留所の乗降客数調査は、法定協議会からの指示、または特段の指示がない場合は6月・10月・2月・3月に実施している)。	

3. R1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	年に2～3回、法定協議会を開催し、関係機関との意見交換を行うとともに、バスロケーションシステム利用の拡大のため周知カードを作成するなどして、利用者の利便性向上に努めた。	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		
利用者の利便性向上					
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(□)
朝の通勤時間帯にほぼ満車となること が多いため、積み残しが発生する懸念 がある。(現段階では積み残しは発生し ていない。将来に向けて増便対応の検 討を実施予定としている。)	市町村名： 名古屋市 特になし	市町村名：	市町村名：

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(□)
R2年度、R3年度に行う取組	利用者アンケート等を実施し、利便性向上に努めるとともに、朝の通勤時間帯における満車状態を見据え、次期交通網形成計画を策定する。	市町村名： 名古屋市 引き続き、交通エコライフの取組を進め、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)にあつては、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 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

]



