

平成24年度 名港線に係る生活交通確保計画（地域間幹線系統路線）

1 輸送サービスの範囲

市町村名：飛島村

(1) 利用対象地域
飛島村、名古屋市

資料5

(2) 利用対象地域の住民数
10,344人（うち飛島村分：29人、名古屋市分：10,315人）

(3) 利用数（現在及び将来）
・現在利用者数（平成23年度）：86,343人
・将来利用者見込み数（平成26年度）：86,400人

(4) 路線の特性及び利用者の属性等
最寄りの中心市である名古屋市等に通じる鉄道駅（地下鉄名古屋港駅・築地口駅、あおなみ線稲永駅）への接続路線であり、沿線企業従業員の通勤等、地域住民・企業従業員の「生活の足」を確保し、利便性の高い持続性のある地域公共交通サービスを提供するための路線である（活性化再生総合事業3年目）。

(5) 路線の必要性
地域住民・企業従業員の日常生活に必要不可欠な移動手段となる路線であり、路線を持続的に確保維持する必要がある（現時点では活性化再生総合事業を実施中であり、平成24年4月1日からの本格運行化に向けた取り組みを行っているため、計画策定については来年6月に向けて継続検討していく。）。

2 輸送サービスの形態

乗合バス（路線定期運行）

3 輸送サービスの水準（期間：H24.4～9）

区分	系統名	運行系統			系統 和程 (km)	関係市町村 キロ程(km)	運行 回数 (回)	運行時間帯 (始発～最終)	運賃 制度	備考
		起点	経由地	終点						
現行 (H23.5)	飛島公共交通バス (名港線)	名古屋港	公民館分館 三菱自工南 公民館分館	名古屋港	循環 36.0	飛島村 循環 17.7 名古屋市 循環 18.3	14.6	6:57 ~ 19:28	協議運賃	H24.4～9
計画 (H23.10)	飛島公共交通バス (名港線)	名古屋港	公民館分館 三菱自工南 公民館分館	名古屋港	循環 36.0	飛島村 循環 17.7 名古屋市 循環 18.3	14.6	6:57 ~ 19:28	協議運賃	H24.4～9

現時点では活性化再生総合事業を実施中であり、本格運行化に向けた取り組みを行っているため、継続検討していく。

4 輸送サービスの提供主体及びその理由

三重交通株式会社

活性化再生総合事業実施時にプロポーザルにより選定し、平成21年度以降、同業務を委託しているため。

5 輸送サービスの提供に係る費用（期間：H24.4～9）

区分	系統名	平均乗車密度 7/1/19 (人)	ウ 平均 賃率 (円)	輸送量 平均乗車密度 × 運行回数 (人)	競合区間 キロ程 (km)	イ 年間実車 走行キロ (km)	経常費用 a (千円)	経常収益		差額 c=a-b (千円)	競合区間 カット額 d (千円)	合計額 c-d (千円)
								b	ア：運送収入 (千円)			
現行 (H23.5)	飛島公共交通バス(名港線)	7.9	31.31	115.3 7.9 × 14.6	0	81,970.5	26,566	20,390	20,372	6,176	0	6,176
計画 (H23.10)	飛島公共交通バス(名港線)	7.9	31.31	115.3 7.9 × 14.6	0	81,970.5	26,566	20,390	20,372	6,176	0	6,176
	(変更した理由)											

競合区間：競合率50%以上かつ総輸送量150人超の区間。

現時点では活性化再生総合事業を実施中であり、本格運行化に向けた取り組みを行っているため、継続検討していく。

6 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区分	23年度(見込み)	24年度	25年度	26年度
年間利用者数 (人)	86,343 (100)	86,400 (100.1)	86,400 (100.1)	86,400 (100.1)

(2) 利用促進策

年 度	利 用 促 進 策 の 内 容
24年度 25年度 26年度	活性化再生総合事業（経過措置）の事業評価・見直しによる対応。 時刻表作成・配布、ホームページや広報による情報発信、臨海部企業連絡協議会等関係主体、主要事業所への利用促進活動等、広く周知活動を行う。

(3) 事業の効果

年 度	事 業 効 果 の 内 容
24年度 25年度 26年度	蟹江線、名港線、地域内フィーダー系統のコミュニティバスと併せて、幹線・支線の公共交通ネットワーク網が構築でき、効率的な運行体系が実現できるとともに、名港線の維持により、地域住民・企業従業員の「生活の足」が確保される。また、鉄道駅への接続により、自家用車による通勤・送迎車両の削減ができる（渋滞、排気ガス対策）。

平成24年度 蟹江線に係る生活交通確保計画（地域間幹線系統路線）

1 輸送サービスの範囲

市町村名：飛島村

- (1) 利用対象地域
飛島村、弥富市、蟹江町
- (2) 利用対象地域の住民数
11,751人（飛島村：3,105人、弥富市：1,122人、蟹江町：7,524人）
- (3) 利用数（現在及び将来）
・現在利用者数（平成23年度）：70,663人
・将来利用者見込み数（平成26年度）：70,700人
- (4) 路線の特性及び利用者の属性等
最寄りの中心市である名古屋市等に通じる鉄道駅（近鉄蟹江駅）への接続路線であり、沿線住民の通勤通学を始め、名古屋市等への買い物等、また、沿線病院への通院等、地域住民の「生活の足」を確保し、利便性の高い持続性のある地域公共交通サービスを提供するための路線である（活性化再生総合事業3年目）。
- (5) 路線の必要性
地域住民の日常生活に必要不可欠な移動手段となる路線であり、路線を永続的に確保維持する必要がある（現時点では活性化再生総合事業を実施中であり、平成24年4月1日からの本格運行化に向けた取り組みを行っているため、計画策定については来年6月に向けて継続検討していく。）。

2 輸送サービスの形態

乗合バス（路線定期運行）

3 輸送サービスの水準（期間：H24.4～9）

区分	系統名	運行系統			系統 扣程 (km)	関係市町村 キロ程(km)	運行 回数 (回)	運行時間帯 (始発～最終)	運賃 制度	備考
		起点	経由地	終点						
現行 (H23.5)	飛島公共 交通バス (蟹江 線)	近鉄蟹江 駅前	飛島村役場 新政成神社	公民館分 館	往 12.9 復 14.5	飛島村 往 7.5 復 9.1	14.7	6:40 ～ 21:12	協議運賃	H24.4～9
						弥富市 往 2.2 復 2.2				
						蟹江町 往 3.2 復 3.2				
計画 (H23.10)	飛島公共 交通バス (蟹江 線)	近鉄蟹江 駅前	飛島村役場 新政成神社	公民館分 館	往 12.9 復 14.5	飛島村 往 7.5 復 9.1	14.7	6:40 ～ 21:12	協議運賃	H24.4～9
						弥富市 往 2.2 復 2.2				
						蟹江町 往 3.2 復 3.2				

現時点では活性化再生総合事業を実施中であり、本格運行化に向けた取り組みを行っているため、継続検討していく。

4 輸送サービスの提供主体及びその理由

三重交通株式会社
活性化再生総合事業実施時にプロポーザルにより選定し、平成21年度以降、同業務を委託しているため。

5 輸送サービスの提供に係る費用（期間：H24.4～9）

区分	系統名	平均乗車 密度 7/1/1 (人)	ウ 平均 賃率 (円)	輸送量 平均乗車密度 × 運行回数 (人)	競合区間 キロ程 (km)	イ 年間実車 走行キロ (km)	経常費用 a (千円)	経常収益		差額 c=a-b (千円)	競合区間 カット額 d (千円)	合計額 c-d (千円)
								b	ア：運送収入 (千円)			
現行 (H23.5)	飛島公共交通 バス(蟹江 線)	2.1	45.40	30.8 2.1 × 14.7	0	73,145.4	23,706	7,188	7,171	16,518	0	16,518
計画 (H23.10)	飛島公共交通 バス(蟹江 線)	2.1	45.40	30.8 2.1 × 14.7	0	73,145.4	23,706	7,188	7,171	16,518	0	16,518
	(変更した理由)											

競合区間：競合率50%以上かつ総輸送量150人超の区間。

現時点では活性化再生総合事業を実施中であり、本格運行化に向けた取り組みを行っているため、継続検討していく。

6 輸送サービスの利用促進計画

(1) 利用者数の目標

区 分	23年度(見込み)	24年度	25年度	26年度
年間利用者数 (人)	70,663 (100)	70,700 (100.1)	70,700 (100.1)	70,700 (100.1)

(2) 利用促進策

年 度	利 用 促 進 策 の 内 容
24年度 25年度 26年度	活性化再生総合事業（経過措置）の事業評価・見直しによる対応。 時刻表作成・配布、ホームページや広報による情報発信、老人クラブ等関係主体への周知活動等、広くPR活動を行う。

(3) 事業の効果

年 度	事 業 効 果 の 内 容
24年度 25年度 26年度	蟹江線、名港線、地域内フィーダー系統のコミュニティバスと併せて、幹線・支線の公共交通ネットワーク網が構築でき、効率的な運行体系が実現できるとともに、蟹江線の維持により、地域住民の「生活の足」が確保される。また、鉄道駅への接続により、自家用車による通勤・送迎車両の削減ができる（渋滞、排気ガス対策）。