

令和 7 年度 地域公共交通計画の評価結果 概要（全体）

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会 （飛島村）

平成 1 9 年 6 月 1 日設置

令和 6 年 3 月 飛島村地域公共交通計画 一部改訂
（計画期間：令和 2 年 6 月～令和 7 年 3 月）

令和 7 年 3 月 飛島村地域公共交通計画策定
（計画期間：令和 7 年 4 月～令和 1 2 年 3 月）

令和 7 年 6 月 飛島村地域公共交通計画 一部改訂

令和 5 年 6 月 幹線系統 確保維持計画策定等

■ 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。

■ 第5次飛島村総合計画における公共交通の位置づけ：目指す方向（R5～R14）

- 村内企業の従業員をはじめ、住民ニーズに応えるとともに、名二環、リニア開通等の交通環境の変化を踏まえた交通網を再編成することによって通勤通学の利便性向上を目指す。
- 既存の公共交通では補完できない、個別の住民ニーズに対応する方策を模索する。これにより、ある程度の受益者負担のもと、自由で便利な移動が可能になる範囲を拡大させることを目指す。

■ 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

■ 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～

■ 令和6年3月 地域公共交通計画の一部改訂

- 補助系統の位置づけ・補助系統に係る事業及び実施主体の概要等を追記

■ 令和6年度・・・地域公共交通計画を令和7年3月に策定（令和7年6月に一部改訂）。

＜問題点への対応の考え方（これら問題点を解決する事業を実施）＞

- 住民の生活の足を確保できているか
- 豊かな生活（QOL）を支えつつ安心できる生活の基盤が確保できているか
- まちづくりの観点から公共交通サービスが適切に提供できているか
- 公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できているか

■ 令和7年度・・・飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）の増便・ダイヤ改正を実施（R7/10/1より） （交通計画の改訂・住民等からの要望を踏まえ、バス事業の見直しを実施）

■ 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

- 住民の生活の足を確保できている
- 豊かな生活（QOL）を支えかつ安心できる生活の基盤が確保できている
- まちづくりの観点から公共交通サービスが適切に提供できている
- 公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できている

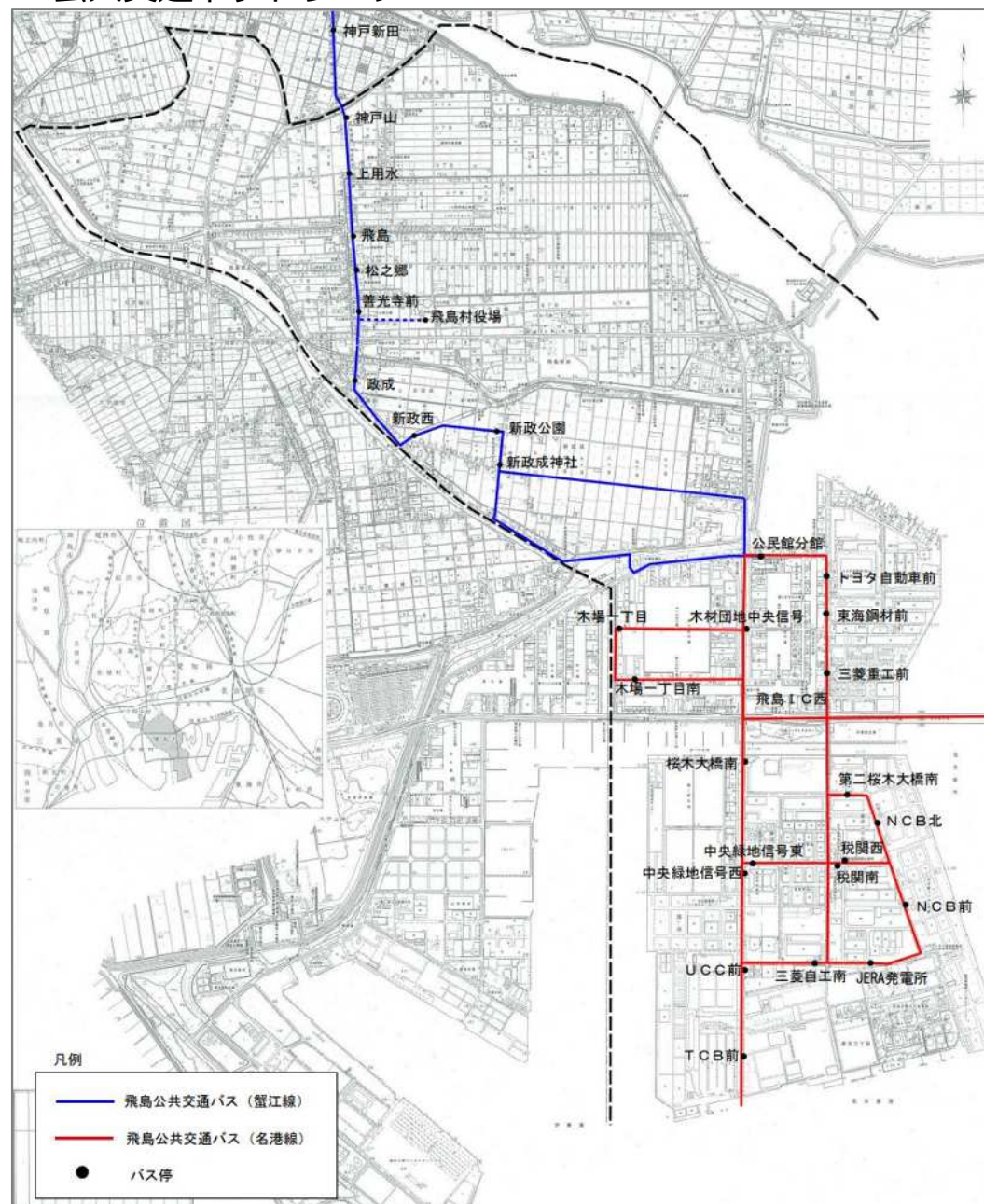
■ 計画期間

- 令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度）の5年間
- 令和7年度（2025年度）～令和11年度（2029年度）の5年間

■ 前計画との違い

- 平成21年度から実証実験運行を開始した飛島公共交通バスが車両更新時期を迎えるため、計画的な車両更新と環境変化への対応見直しを想定する（前計画での未対応事項）。

■ 公共交通ネットワーク

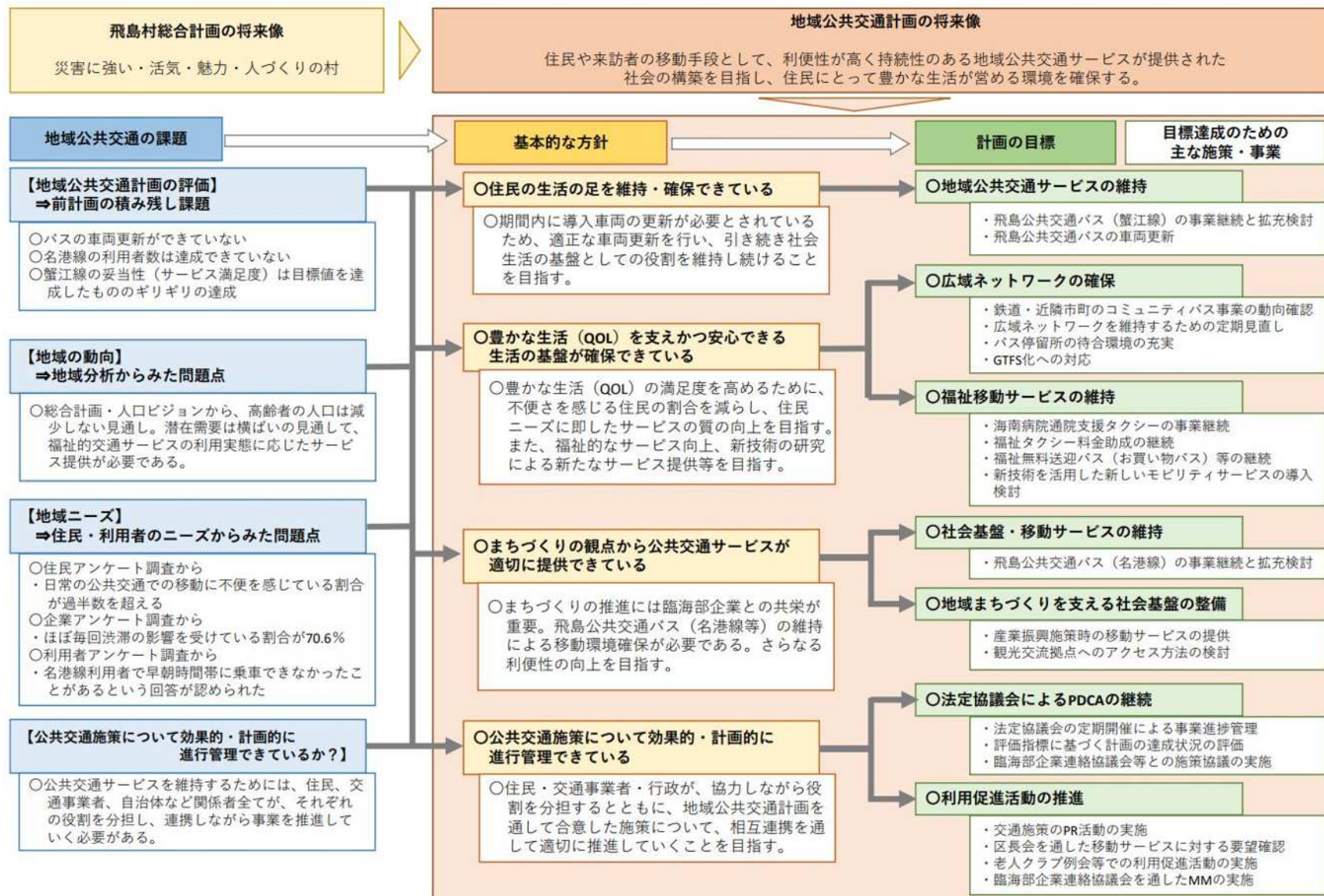


2.【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

4

■ 計画の目標を達成するために行う事業・・・交通計画の体系と計画で位置づけている事業

交通体系の基本フローは下図のとおり。4つの基本方針をふまえ、計画の7の目標達成に向けて、事業を実施する。



3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

5

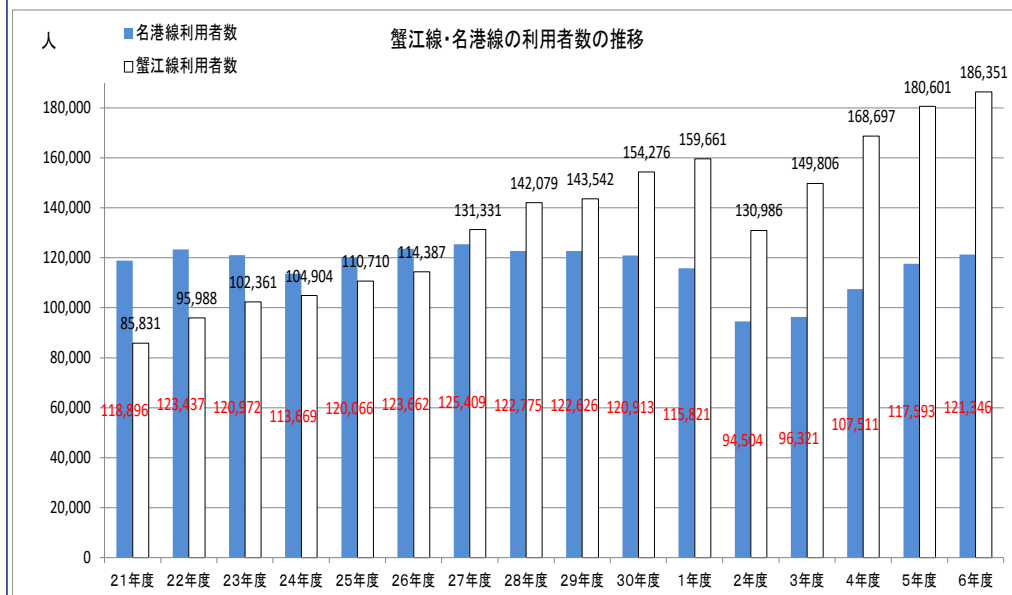
視点	評価対象	評価指標と目標値	評価年度	R6年度実績	達成状況
利用者数	飛島公共交通バス (蟹江線・名港線) ○利用者数	○蟹江線の利用者数の推移 ・過去の増加傾向を維持し、5年間で5%増を目指すよう、利用者数にて評価する 目標値：令和6年度 168,000人（前年比1,000人増） ○名港線の利用者数の推移 ・微減傾向から脱却するため過去の最大値を目指すよう、利用者数にて評価する 目標値：令和6年度 125,000人（前年比1,500人増）	毎年度	○蟹江線 186,351人 (5,750人増) ○名港線 121,346人 (3,753人増)	○蟹江線 達成 ○名港線 未達成
収支状況	飛島公共交通バス等 ○収支状況	○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：令和6年度 549円/人	毎年度	380円/人	達成
住民意見	飛島公共交通バス等 ○住民の公共交通の利用割合	○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：49.5%（R6年度調査時点）	令和6年度 2025年	49.5%	達成
	飛島公共交通バス等 ○財源の投入額に対する評価	○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：44.9%（R6年度調査時点）	令和6年度 2025年	44.9%	達成

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

6

(3) 定量評価結果について

- 令和6年度（R6.4～R7.3）の12ヶ月期間の対前年度との比較を行った。蟹江線は3.2%の増加の186,351人に、名港線は3.2%の増加の121,346人となった。
- コロナ禍の影響から脱し、蟹江線・名港線ともに4年連続増加している。
- ピーク時との比較では、蟹江線は過去最高値を達成している。名港線は96.8%（H27対比）となり、コロナ禍前の水準まで回復してきている。
- 海南病院通院支援タクシーは、前年度の635人から570人に減少（-65人・-10.2%）。最近の月あたりの利用も、対前年比でマイナスの月が半数以上あり、海南病院の通院者により、利用者数に影響を与えることが要因と考えられる。



	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	1年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
名港線利用者数	118,896	123,437	120,972	113,869	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913	115,821	94,504	96,321	107,511	117,593	121,346
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	149,806	168,697	180,601	186,351

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	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	前年比
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454	9,846	11,324	12,060	12,599	12,239	13,847	7,321	13,751	14,776	15,732	15,957	1.4%
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196	13,899	14,710	6,879	12,212	15,077	16,612	17,109	3.0%
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	13,792	15,563	16,941	16,440	-3.0%
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	13,734	14,412	15,989	17,052	6.6%
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910	9,664	11,190	11,103	11,497	12,774	9,246	10,735	11,552	12,747	13,277	4.2%
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295	10,741	12,241	11,858	11,633	13,499	11,548	11,292	14,077	14,730	15,072	2.3%
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	12,876	12,033	14,690	14,240	13,731	13,715	15,257	16,208	17,704	9.2%
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	13,749	14,423	15,393	16,330	6.1%
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876	9,653	10,559	11,857	12,212	12,687	13,632	12,659	13,416	14,549	15,086	15,837	5.0%
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	9,340	10,393	11,050	11,777	13,126	13,567	10,660	11,589	12,704	14,453	14,931	3.3%
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	8,865	10,072	10,141	10,650	11,714	11,905	9,980	10,035	12,723	13,317	13,187	-1.0%
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	8,864	9,324	10,608	11,375	11,294	12,123	9,343	11,514	11,786	13,584	13,393	13,455	0.5%
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	149,806	168,697	180,601	186,351	
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.2%	1.0%	7.5%	3.5%	-22.5%	14.4%	12.6%	7.1%	3.2%	

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	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	前年比
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	8,954	8,415	9,743	10,461	7.4%
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	6,797	7,659	9,555	10,650	11.5%
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	8,693	9,252	10,699	10,231	-4.4%
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336	10,931	10,538	10,197	8,648	8,465	9,078	10,056	11,113	10.5%
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752	9,663	9,950	10,212	9,627	9,142	7,067	7,213	7,958	9,647	9,034	-6.4%
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	10,217	10,205	9,206	9,769	8,341	7,540	9,316	9,819	9,579	-2.4%
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	8,378	9,332	10,327	10,993	6.4%
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	8,567	9,752	9,911	9,995	0.8%
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	8,091	9,052	9,622	9,739	1.2%
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	7,541	8,525	8,976	9,567	6.6%
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	7,452	8,822	9,414	9,440	0.3%
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	8,630	10,350	9,824	10,544	7.3%
合計	118,896	123,437	120,972	113,869	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913	115,821	94,504	96,321	107,511	117,593	121,346	
増加率		3.8%	-2.0%	-6.0%	5.6%	3.0%	1.4%	-2.1%	-0.1%	-1.4%	-4.2%	-18.7%	1.9%	11.6%	9.4%	3.2%	

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	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	前年比
4月	61	45	47	62	56	77	44	83	78	73	83	53	77	45	66	66	46.7%
5月	35	49	44	50	41	37	64	83	79	48	68	35	44	54	59	59	9.3%
6月	54	72	43	52	50	66	52	89	84	77	78	63	66	54	42	42	-22.2%
7月	70	52	40	85	75	54	47	71	50	85	78	65	74	67	45	45	-32.8%
8月	37	59	50	84	48	49	45	89	48	79	46	51	74	40	76	76	90.0%
9月	37	70	42	40	65	40	43	72	76	97	46	49	57	45	49	49	8.9%
10月	50	28	39	39	44	65	47	38	71	87	84	67	57	52	62	35	-43.5%
11月	20	56	46	58	45	42	42	41	105	84	67	48	50	49	92	30	-67.4%
12月	19	38	35	58	40	56	49	46	51	74	71	62	52	61	48	52	8.3%
1月	26	30	48	35	39	25	45	41	92	71	84	39	73	35	43	35	-18.6%
2月	29	36	33	50	62	34	53	68	70	79	52	45	44	51	35	30	-14.3%
3月	29	46	38	52	50	51	56	85	69	64	73	81	85	49	50	51	2.0%
合計	173	528	586	558	653	608	615	614	945	874	890	741	677	689	635	570	
増加率		205.2%	11.0%	-4.8%	17.0%	-6.9%	1.2%	-0.2%	53.9%	-7.5%	1.8%	-15.7%	-10.3%	1.8%	-7.8%	-10.2%	

＜交通計画で整理した主な課題＞

- （計画の積み残し課題）バス車両の更新ができていない等。
- （地域分析からみた課題）高齢者人口は減少しない。福祉的サービスの利用実態に応じた提供が必要。
- （住民・利用者ニーズ）移動に不便を感じている割合が過半数を超える。名港線の早朝時間帯に乗車できなかったことがあるとの回答があった。
- （進捗管理面）サービス維持には関係者全てが役割を分担し、連携しながら事業進捗が必要。

＜自己評価結果＞

- 目標達成状況（利用者数の推移）については、蟹江線・名港線ともに、対前年比増加で達成。
- 蟹江線は過去最高値を更新している。
- 名港線はピーク時の97%の水準まで回復。
- 蟹江線・名港線共に、利用数の増加から、朝夕便の積み残し発生リスクが高まっている。
- 海南病院通院支援タクシーの利用者数は増えていないが、通院者数が利用者数に影響することから、サービスの有り方の検討が求められている。

＜自己評価をふまえた対応方針＞

- 全体：交通計画の改訂を通じた事業推進
- 幹線系統の対応
- 第5次飛島村総合計画における「交通」の取組は、「交通弱者の移動手段の確保」と「利便性の向上」を目指し、「飛島公共交通バスの再編・充実」、「福祉的な交通手段の充実」を進めることとしている。
- 蟹江線・名港線の朝便の混雑状態の課題に対して、令和7年10月より、運行本数の増加とネットワーク強化の両面から、ダイヤ改正を実施した。ダイヤ見直しの状況をモニタリングするとともに、車両について更新時期を考慮した計画的な更新・延命対策のバランスのとれた対応を行う。
- 福祉的移動サービスの対応
- 地域公共交通計画では、「福祉タクシー料金助成の継続」や「福祉無料送迎バス（お買い物バス）等の継続」を事業として進めることとしている。
- 誰もが活躍できる地域を目指し、海南病院通院支援タクシー及び福祉移動サービスの利用実績をモニタリングし、バス事業を補完する個別サービスの有り方について、先行事例や新技術の動向の研究を行う。

■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応を行っている。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に開催し、6月に地域公共交通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。

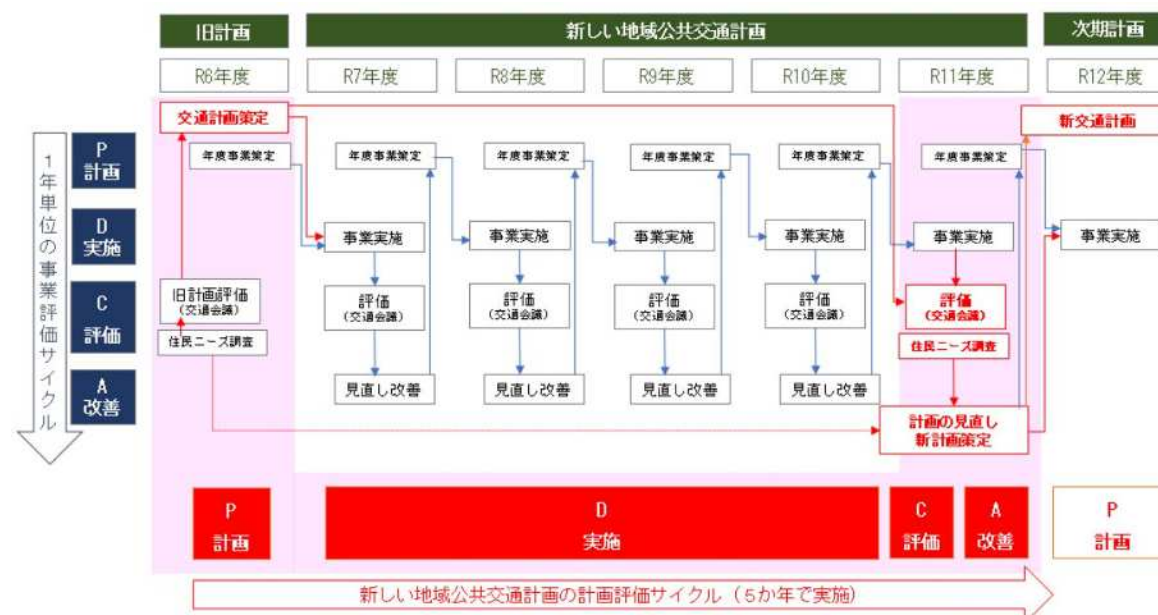
＜PDCAの進め方＞

・地域公共交通計画の進行管理は、計画期間の5カ年を通してPDCAを行う。

・各年度は、地域公共交通会議において各年度事業の計画を設定し、事業の進捗状況と計画の数値目標等(利用者数・収支状況)を通して、計画の進捗を評価する。

＜協議会の開催状況＞

- ・年間3回程度のペースで開催。
- ・交通計画に基づく年度事業の協議、事業進捗を評価・確認を進める。



回数（実施日）	進捗管理に関する協議事項	実施内容
R6/第1回 集合 (R6/6/28)	・ R5年度の法定協の事業報告・決算 ・ 地域公共交通計画の評価結果 ・ 新交通計画のアンケート等について	前年の事業進捗確認 交通計画の目標値に対する評価の実施 新交通計画の策定に向けた検討協議
R6/第2回 集合 (R6/12/25)	・ 新交通計画の策定に向けた検討 ・ R6年度の自己評価（中部・県様式）	新交通計画の策定に向けた検討協議 R6年度の事業進捗の自己評価を実施
R6/第3回 集合 (R7/3/25)	・ 新地域公共交通計画（案）について ・ R7年度の法定協の事業計画案・収支予算案	新地域公共交通計画の策定協議 R7年度の実施事業計画を協議
R7/第1回 集合 (R7/6/19)	・ 地域公共交通計画の改訂（系統の変更） ・ R6年度の法定協の事業報告・決算 ・ 地域公共交通計画の評価	計画の一部変更 前年の事業進捗確認
R7/第2回 集合 (R7/12/12)	・ R7年度の自己評価（中部・県様式）	R7年度の中部、県様式による事業進捗の自己評価を実施

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年12月12日

協議会名: 飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
【補助対象となる事業者 名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備 内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業に おいて、車両減価償却費等及び公有民営方式車 両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている 場合、離島航路に係る確保維持事業において離 島航路構造改善補助(調査検討の経費を除く。)を 受けている場合は、その旨記載】	【事業評価の評価対象期間 において、前回の事業評価 結果をどのように生活交通 確保維持改善計画に反映さ せた上で事業を実施したか を記載】	A ・ B ・ C 評 価 【計画に基づく事業が適切に実 施されたかを記載。計画どおり 実施されなかった場合には、理 由等記載】	A ・ B ・ C 評 価 【計画に位置付けられた定量的 な目標・効果が達成されたかを、 目標ごとに記載。目標・効果が 達成できなかった場合には、理 由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記 載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地 域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果 を生活交通確保維持改善計画にどのように反映 させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載 すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその 旨記載
三重交通株式会社	飛島公共交通バス(名港線①) ・名古屋港～公民館分館～名古屋港 一般乗合旅客自動車運送(路線定期)	運行継続の実施	A 計画運行日数308日 計画とおり運行実施	B ○名港線①の輸送量 ・R7年度実績＝32.4人 【R6.10-R7.9】 ・前年実績＝31.6人 【R5.10-R6.9】 ○経常収支率 ・R7年度実績＝31.11% 【R6.10-R7.9】 ・前年実績＝33.38% 【R5.10-R6.9】	名古屋港→公民館分館方面の朝便の 混雑・積み残しリスクあり。 コロナ前のピーク時の97%まで回復。 鉄道のダイヤ改正に併せて乗り継ぎ利 便性を高めるためのダイヤ改正 (R7/10)を実施し、収支状況の改善に 努める。
三重交通株式会社	飛島公共交通バス(名港線②) ・公民館分館～名古屋港 一般乗合旅客自動車運送(路線定期)	運行継続の実施	A 計画運行日数308日 計画とおり運行実施	B ○名港線②の輸送量 ・R7年度実績＝18.0人 【R6.10-R7.9】 ・前年実績＝17.5人 【R5.10-R6.9】 ○経常収支率 ・R7年度実績＝31.11% 【R6.10-R7.9】 ・前年実績＝33.38% 【R5.10-R6.9】	同上

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和7年12月12日

協議会名：	飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
評価対象事業名：	地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	1) 飛島村における公共交通に関する課題(交通サービスの必要性) ・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。 2) 地域公共交通計画での将来像(目的) ・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。 3) 地域公共交通計画で定める基本的な方針 ○住民の生活の足を確保できている ○豊かな生活(QOL)を支えかつ安心できる生活の基盤が確保できている ○まちづくりの観点から公共交通サービスが適切に提供できている ○公共交通施策について効果的・計画的に進行管理できている

<地域公共交通計画の評価等結果の様式>

飛島村地域公共交通計画の評価等結果（令和6年10月～7年9月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
飛島公共交通バス（蟹江線・名港線）利用者数	蟹江線・名港線の運行	乗降データを用いて計測	○蟹江線＝達成 ・R6実績＝186,351人（5,750人増） ・R6年度目標＝168,000人（前年比1,000人増） （地域公共交通計画） ○名港線＝未達成 ・R6実績＝121,346人（3,753人増） ・R6年度目標＝125,000人（前年比1,500人増） （地域公共交通計画） ※両路線ともに4年連続増加。	○蟹江線・名港線共に、利用者数の増加から、朝夕便の積み残し発生リスクが高まっていた。 ○朝夕の混雑状態の課題に対して、令和7年10月より、運行本数の増加、ダイヤ改正を実施した。	
飛島公共交通バス収支状況	蟹江線・名港線の運行	財政支援額と利用実績から算出	○利用者数に対する財政支援額の推移（財政支援額÷年間利用者数） 達成 ・R6実績＝380円/人 ・R6年度目標＝549円/人 （地域公共交通計画）	○混雑状況の課題に対して運行本数を増加することで財政支出の拡大が見通される。 ○大幅な収支悪化を招かないように計画的に車両の更新を検討する。	
飛島公共交通バス住民の公共交通の利用割合（住民アンケート）	イベントへのPRの実施、時刻表を印刷・配布等実施	住民アンケートで測定	○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 達成 ・R6年度調査時点＝49.5% ・目標値＝約40% （地域公共交通計画）	○住民アンケートでは、目標値は達成しているが、早朝便、乗りたい時間に運行していない等の意見があるため、ダイヤ改正等にて対応していくことを検討する。	令和6年度に住民アンケートにて実施
飛島公共交通バス財源の投入額に対する評価（住民アンケート）	同上	住民アンケートで測定	○住民アンケート調査における妥当を選択する割合 ・R6年度調査時点＝44.9% ・目標値＝約40% （地域公共交通計画）	○住民アンケートでは、目標値を達成しているが、財政投入については、「公平性重視」を求める意見があるため、ダイヤ改正等では通勤・通学者の早朝便に限らず、昼間時間の充実についても検討する。	令和6年度に住民アンケートにて実施

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価にならないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

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
細 系 統	飛島公共交通バス(蟹江線①)	飛島村	三重交通㈱	近鉄蟹江駅前～公民館分館	往12.9 km	17.9 回	弥富市 蟹江町 飛島村
					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(△□)

＜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. R7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(△)				年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由			年間利用者数【人】	110,610	121,348	133,866	137,307	143,656	
A	計画通りの運行であった。	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任すべき事由により、運行（一部区間の運行を含む）が生じた場合		平均乗車密度(実績)	3.7	3.8	4.0	4.0	4.2	
				輸送量	(計画)		78.6	67.7	68.4	71.6
					(実績)	67.7	69.5	73.2	72.0	75.1
				収支率(実績)	46.35	45.67	45.34	44.17	41.92	

目標・効果達成状況		
評価	目標の達成状況(△)	
A	目標	125,000
	実績	143,656
	達成率	114.9%
	要因	通勤利用者が回復傾向にあるため。
令和2年3月から新型コロナの影響により利用者が減少していたが、高校、大学など対面授業の再開、また、出社の増加により利用者数は令和元年以前の水準に戻り、令和6年度は過去最高を超える利用者となった。令和7年度では、さらに利用者は増加している状況にある。 コロナ以外に利用者が増加している理由としては、ひとつは令和2年10月からの増便、また、「神戸山」バス停で乗降され、弥富市内の工場に勤務する外国人の利用が増えたことが挙げられる。 今後も利用者のニーズ、財政支援額などを総合的に勘案し、利便性の向上、利用者数の増加を図る。		
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(□)		
市町村名: 弥富市		市町村名: 蟹江町
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。		乗降者数も多く、地域に根付いた交通手段となっている。今後も利用者の増加を目指していく。
市町村名: 飛島村		市町村名: 0
運行事業者の所見等(△)		
通勤・通学利用者が多い路線であるため、新型コロナの影響により利用者数は伸び悩んでいたが、コロナ以前よりを超える利用者が増加している。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カードでの運賃が支払い可能になり、利用者の利便が向上している。		

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(□)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	11,612 人/月	往路復路ともに、近鉄蟹江駅を利用する通勤・通学者が大多数を占めていると思われる。飛島村在住の利用者をはじめ、弥富市南部の在住者、また、近鉄蟹江駅前から飛島村臨海部への通勤者も多く、市町村をまたぐ系統として役割は大変大きい。	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
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あると考えられる。	路線付近住民が、近鉄蟹江駅や弥富市、飛島村へ通勤通学的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》(△)	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	特になし

3. R7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(□)			
	事業評価を踏まえた取組	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
改善点とした事項(△)		地域公共交通再編のため、住民意見交換会を開催し、地域の方が望んでいる公共交通網について検討した。	飛島村で行われるイベントをPRすることで、普段利用しない人が利用する機会を作った。		
・増便、ダイヤ改正、名駅直行便など利便性向上策の導入検討に向けたアンケートの実施及び地域公共交通計画策定 ・弥富市南部地域の公共交通網再編の社会実験の動向を見ながら、蟹江線と接続する東部ルートについても、住民意見交換会などを実施し、利便性向上のための公共交通網再編を実施 ・利用者の幅を広げるため、沿線上のイベントや行事のPR ・他の交通機関との連携を強化する	・運行事業者や関係自治体との協議 ・地域公共交通計画に基づき、5年間で掲げた施策を推進をする。 ・ふるさとフェスタでのPR活動				
関係者の連携等(△□)	その他の				
運行事業者及び関係自治体等との協議					

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(□)				
・交通量、渋滞、踏切待ちによるダイヤの遅れ ・通勤、通学時の車内混雑(30～40人乗車)	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0	
	きんちゃんバス東部ルート の蟹江線との乗り継ぎ利用者は少ない状況にあるため、利便性向上のため東部ルートの公共交通網再編を実施する必要がある。	通勤通学の手段として利用されているため、利用者が固定されてしまっている可能性がある。			
運行事業者(△)					
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(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	地域公共交通計画策定時に実施したアンケート調査等に基づく令和7年10月1日から実施する蟹江線・名港線のダイヤ改正	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
		蟹江線と接続する東部ルートについてきんちゃんバスを運休し、デマンド交通チャイソコやとみを実証運行し、公共交通網再編を行う。	利用者の幅を広げるため、沿線上のイベントや行事のPRや、他の交通機関との連携を強化する。		

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. 地域公共交通計画(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(□)			
	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
目標	①利用者数の維持・増加 ②毎年80人以上新規利用者の獲得 ③利用者1人当たりの運行経費1,000円以下 ④収益率6.0%以上	未策定	①利用者数 126,000人 ②利用者一人あたりの財政支援額 405円	
自己評価	①目標9.7万人/年に 対し7.6万人 ②78人 ③1,372円 ④4.2%		①利用者数 143,656人 ②利用者一人あたりの財政支援額 255円	

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(口)							
市町村名:	弥富市	市町村名:	蟹江町	市町村名:	飛島村	市町村名:	0
きんちゃんバス東部ルートのうち、「亀ヶ地」「善太橋西」の2箇所のバス停で接続している。		近鉄蟹江駅前のバス停で、蟹江町の自主運行バス(お散歩バス)と接続している。					
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。) ※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください							

令和7年度補助系統別事業評価票(飛島公共交通バス(蟹江線②) 線)

32

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(蟹江線②)	飛島村	三重交通(株)	近鉄蟹江駅前～新政成神社	往10.3 km	4.3 回	弥富市 蟹江町 飛島村 0
細系統				復10.3 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(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. R7年度の運行状況

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					
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	《参考数値》 主要指標の推移(△)					
		年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
		年間利用者数【人】	21,379	23,399	25,803	28,851	30,182
		平均乗車密度(実績)	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8
A	計画通りの運行であった。	輸送量	(計画)	17.9	15.6	17.5	17.6
			(実績)	15.6	16.1	16.5	18.5
		収支率(実績)	46.47	45.69	45.34	44.17	41.92
		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					

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(△)												
B1	目標	35,000	令和2年3月から新型コロナの影響により利用者が減少していたが、高校、大学など対面授業の再開、また、出社の増加により利用者数は令和元年以前の水準に戻り、令和6年度は過去最高を超える利用者となった。令和7年度では、さらに利用者は増加している状況であり、新設成神社便についても増加傾向にある。 コロナ以外に利用者が増加している理由としては、ひとつは令和2年10月からの増便、また、「神戸山」バス停で乗降され、弥富市内の工場に勤務する外国人の利用が増えたことが挙げられる。 今後も利用者のニーズ、財政支援額などを総合的に勘案し、利便性の向上、利用者数の増加を図る。												
	実績	30,182													
	達成率	86.2%													
	要因	通勤利用者が回復傾向にあるため。													
運行事業者の所見等(△)			市町村の所見、理由分析、認識(□)												
通勤・通学利用者が多い路線であるため、新型コロナの影響により利用者数は伸び悩んでいたが、コロナ以前より超える利用者が増加している。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カードでの運賃が支払い可能になり、利用者の利便が向上している。			<table><tr><td>市町村名：</td><td>弥富市</td><td>市町村名：</td><td>蟹江町</td></tr><tr><td colspan="2">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。</td><td colspan="2">乗降者数も多く、地域に根付いた交通手段となっている。今後も利用者の増加を目指していく。</td></tr><tr><td>市町村名：</td><td>飛島村</td><td>市町村名：</td><td>0</td></tr></table>	市町村名：	弥富市	市町村名：	蟹江町	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。		乗降者数も多く、地域に根付いた交通手段となっている。今後も利用者の増加を目指していく。		市町村名：	飛島村	市町村名：	0
市町村名：	弥富市	市町村名：	蟹江町												
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。		乗降者数も多く、地域に根付いた交通手段となっている。今後も利用者の増加を目指していく。													
市町村名：	飛島村	市町村名：	0												

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(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,439 人/月	往路復路ともに、近鉄蟹江駅を利用する通勤・通学者が大多数を占めていると思われる。飛島村在住の利用者をはじめ、弥富市南部の在住者、また、近鉄蟹江駅前から飛島村臨海部への通勤者も多く、市町村をまたぐ系統として役割は大変大きい。		市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町
全利用者に占める率(△)	97.0 %			市町村名: 飛島村	市町村名: 0
特記事項				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あると考えられる。	路線付近住民が、近鉄蟹江駅や弥富市、飛島村へ通勤通学の手段として利用されている。

《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	特になし

3. R7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(□)			
	事業評価を踏まえた取組	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
改善点とした事項(△)		地域公共交通再編のため、住民意見交換会を開催し、地域の方が望んでいる公共交通網について検討した。	飛島村で行われるイベントをPRすることで、普段利用しない人が利用する機会を作った。		
・増便、ダイヤ改正、名駅直行便など利便性向上策の導入検討に向けたアンケートの実施及び地域公共交通計画策定 ・蟹江線と接続する弥富市のきんちゃんバス東部ルートについて、住民意見交換会などを実施し、利便性向上のための公共交通網再編を実施 ・利用者の幅を広げるため、沿線上のイベントや行事のPR ・他の交通機関との連携を強化する	・運行事業者や関係自治体との協議 ・地域公共交通計画に基づき、5年間で掲げた施策を推進をする。 ・ふるさとフェスタでのPR活動				
関係者の連携等(△□)	その他の				
運行事業者及び関係自治体等との協議					

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(□)				
・交通量、渋滞、踏切待ちによるダイヤの遅れ ・通勤、通学時の車内混雑(30～40人乗車)	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0	
	きんちゃんバス東部ルート の蟹江線との乗り継ぎ利用者は少ない状況にあるため、利便性向上のため東部ルート の公共交通網再編を実施する必要がある。	通勤通学の手段として利用されているため、利用者が固定されてしまっている可能性がある。			
運行事業者(△)					
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(□)			
R6年度、R7年度に行う取組	地域公共交通計画策定時に実施したアンケート調査等に基づく令和7年10月1日から実施する蟹江線・名港線のダイヤ改正	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
		蟹江線と接続する東部ルートについてきんちゃんバスを運休し、デマンド交通チャイソコやとみを実証運行し、公共交通網再編を行う。	利用者の幅を広げるため、沿線上のイベントや行事のPRや、他の交通機関との連携を強化する。		

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. 地域公共交通計画(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(□)			
	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
目標	①利用者数の維持・増加 ②毎年80人以上新規利用者の獲得 ③利用者1人当たりの運行経費1,000円以下 ④収益率6.0%以上	未策定	①利用者数 26,880人 ②利用者一人あたりの財政支援額 405円	
自己評価	①目標9.7万人/年に 対し7.6万人 ②78人 ③1,372円 ④4.2%		①利用者数 30,182人 ②利用者一人あたりの財政支援額 259円	

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(口)			
市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛島村	市町村名： 0
きんちゃんバス東部ルートのうち、「亀ヶ地」「善太橋西」の2箇所のバス停で接続している。	近鉄蟹江駅前のバス停で、蟹江町の自主運行バス(お散歩バス)と接続している。		
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。) ※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください			