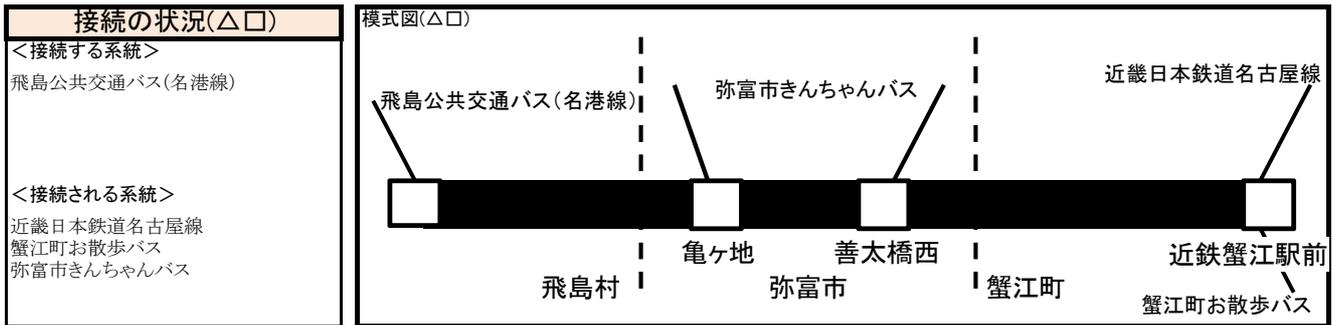


令和元年度補助系統別事業評価票(蟹江線)

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(蟹江線)	飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会	三重交通(株)	近鉄蟹江駅前～近鉄蟹江駅前	往12.9 km	16.6 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)



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(△)	<p>A → 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合</p> <p>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</p> <p>C → 系統廃止に至る場合</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>27年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>123,688</td> <td>137,958</td> <td>143,830</td> <td>146,576</td> <td>161,088</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>3.9</td> <td>4.3</td> <td>4.4</td> <td>4.4</td> <td>4.8</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td>60.8</td> <td>71.3</td> <td>73.4</td> <td>73.0</td> <td>79.6</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>57.7%</td> <td>56.7%</td> <td>58.4%</td> </tr> </tbody> </table>	年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	年間利用者数【人】	123,688	137,958	143,830	146,576	161,088	平均乗車密度(実績)	3.9	4.3	4.4	4.4	4.8	輸送量(実績)	60.8	71.3	73.4	73.0	79.6	収支率(実績)			57.7%	56.7%	58.4%
年度		27年度	28年度	29年度	30年度	元年度																										
年間利用者数【人】		123,688	137,958	143,830	146,576	161,088																										
平均乗車密度(実績)	3.9	4.3	4.4	4.4	4.8																											
輸送量(実績)	60.8	71.3	73.4	73.0	79.6																											
収支率(実績)			57.7%	56.7%	58.4%																											
評価 計画どおりか。そうでない場合は理由	A																															

目標・効果達成状況		評価の基準	市町村の所見、理由分析、認識(□)
評価	目標の達成状況(△)	<p>A → 年間目標利用者数を達成できた場合</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>C → 年間利用者数が目標の半数に満たなかった場合</p>	<p>市町村名: 弥富市</p> <p>蟹江線は、当市から近鉄蟹江駅へのアクセス需要に対応する重要な路線である。きんちゃんバス全体の利用者数は前年度比104.7%となっており、蟹江線と一部バス停が重複する東部ルートは106.2%と市全体より高い伸びとなっている。利用者アンケートでは、半数以上の方が蟹江線との乗り継ぎができることを知っているものの、実際に乗り継ぎをしたことがある方は5.0%と、昨年度よりも増加しているがまだまだ少ない状況である。</p>
	<p>目標 143,600</p> <p>結果 161,088</p> <p>特記事項 H31.10～R1.9までの純粋な利用実績で算出</p>		<p>市町村の所見、理由分析、認識(△)</p> <p>利用者は前年度比112.1%となり、微増となった。年々利用者数は増加傾向にあり、H27.3末をもってコミュニティバスを廃止したことによる代替対策(増便及びダイヤ変更)の効果ができていると考えている。</p>
			<p>市町村名: 蟹江町</p> <p>年間利用者数は年々増えており、地域に根付いた交通手段となっている。また、乗降者数から各市町村の需要を満たし、重要な路線になっている。</p>

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(△)	13,424 人/月	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(△)	ほぼ100 %	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。	路線付近住民の通勤通学の手段として、近鉄蟹江駅への移動に利用されている。	
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	平成29年10月に実施したアンケート結果からも村内外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。		

《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)。	(弥富市)平成31年4月1日に、北部・東部ルートにバス停を新設し、あわせて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改正を実施した。(蟹江町)近鉄蟹江駅前広場整備を行っており、令和元年度中に完成予定。

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	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(△)		市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名：
利用者の利便性向上。 村イベント時における住民向けの利用促進PR	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等して、利用者の利便性向上に努めた。 また、イベント時にチラシ・パネルを作成し、事業のPRを実施した。	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。	利用者の利便性の向上及び安全確保のため、近鉄蟹江駅前広場の整備を行っており、令和元年度中に完成予定をしている。	
関係者の連携等(△□)	その他の取組	平成31年4月1日のダイヤ改正時に発行した時刻表に、蟹江線への乗り継ぎバス停及びダイヤのほか、運行情報へと容易にアクセスできるようにQRコードも掲載し、市内の各公共施設に配架。その他、市の行事などにおいても周知を図った。		

4. 今後の課題

課題と認識している事項			
運営主体(△)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)	沿線市町村(□)
朝夕通勤・通学時間帯における乗降客のピーク時に、満車に近い状況となっており、将来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。将来に向けて増車対応の検討を実施予定としている。)	市町村名： 弥富市 きんちゃんバスの利用者数は増加傾向を維持しているものの、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、東部ルート運行の見直し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 利用者アンケートから運行頻度とダイヤの満足度が低いいため、増便の検討をしていく必要がある。	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	毎年利用者が増加している。令和1年度に利用者アンケートを実施し、次期交通網形成計画を策定する。	市町村名： 弥富市 蟹江線を含んだ利用者アンケートやOD調査等の各種調査を実施しその結果を踏まえ、次期交通網形成計画に合わせて運行改善を実施する。	市町村名： 蟹江町 運行頻度とダイヤの満足度向上のため、増便を検討し、利用者の利便性の向上及び安全確保のため、近鉄蟹江駅前広場の整備を行う。	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48.9%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増加し、東部ルートでも9.8⇒10.5人/便へと増加し達成		

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	市町村名： 蟹江町	市町村名：
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増加傾向にあり、H30補助年度の利用者数は14,696人となっている。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%と昨年度よりも増加している。	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。	

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