

## 令和2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 | 三重交通(株) | 近鉄蟹江駅前～公民館分館 | 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)

| 接続の状況(△□)  | 模式図(△□) |
|--|---------|
| <p>&lt;接続する系統&gt;<br/>飛島公共交通バス(名港線)</p> <p>&lt;接続される系統&gt;<br/>・近鉄名古屋線<br/>・弥富市きんちゃんバス<br/>・蟹江町お散歩バス</p> |         |

## 2. R2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                                      | <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>28年度</th> <th>29年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td>137,603</td> <td>143,830</td> <td>144,934</td> <td>161,341</td> <td>135,993</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td>4.3</td> <td>4.4</td> <td>4.4</td> <td>4.8</td> <td>4.3</td> </tr> <tr> <td>輸送量(実績)</td> <td>71.3</td> <td>73.4</td> <td>73.0</td> <td>79.6</td> <td>71.3</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>56.7%</td> <td>58.4%</td> <td>51.7%</td> </tr> </tbody> </table> | 年度      | 28年度    | 29年度    | 30年度 | 元年度 | 2年度 | 年間利用者数【人】 | 137,603 | 143,830 | 144,934 | 161,341 | 135,993 | 平均乗車密度(実績) | 4.3 | 4.4 | 4.4 | 4.8 | 4.3 | 輸送量(実績) | 71.3 | 73.4 | 73.0 | 79.6 | 71.3 | 収支率(実績) |  |  | 56.7% | 58.4% | 51.7% |
| 年度                   | 28年度  | 29年度   | 30年度    | 元年度     | 2年度     |      |     |     |           |         |         |         |         |         |            |     |     |     |     |     |         |      |      |      |      |      |         |  |  |       |       |       |
| 年間利用者数【人】            | 137,603   | 143,830  | 144,934 | 161,341 | 135,993 |      |     |     |           |         |         |         |         |         |            |     |     |     |     |     |         |      |      |      |      |      |         |  |  |       |       |       |
| 平均乗車密度(実績)           | 4.3   | 4.4  | 4.4     | 4.8     | 4.3     |      |     |     |           |         |         |         |         |         |            |     |     |     |     |     |         |      |      |      |      |      |         |  |  |       |       |       |
| 輸送量(実績)              | 71.3  | 73.4   | 73.0    | 79.6    | 71.3    |      |     |     |           |         |         |         |         |         |            |     |     |     |     |     |         |      |      |      |      |      |         |  |  |       |       |       |
| 収支率(実績)              |   |  | 56.7%   | 58.4%   | 51.7%   |      |     |     |           |         |         |         |         |         |            |     |     |     |     |     |         |      |      |      |      |      |         |  |  |       |       |       |
| 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<br>C → 系統廃止に至る場合 |  |         |         |         |      |     |     |           |         |         |         |         |         |            |     |     |     |     |     |         |      |      |      |      |      |         |  |  |       |       |       |
| A                    |   |  |         |         |         |      |     |     |           |         |         |         |         |         |            |     |     |     |     |     |         |      |      |      |      |      |         |  |  |       |       |       |

| 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 162,000                               | 年間利用者数は、前年度比△16.1%となり、大幅に減少した。令和2年1月までは、前年度より乗客数が多く、これまで約11年間ずっと過去最高を更新していた。しかし、2月から11月までの合計では、新型コロナの影響により前年度比△20.4%の落ち込みとなった。高校・大学生を中心に学校が再開されるとともに、落ち込みは小さなものとなった。 | 市町村名: 弥富市<br>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 135,993                               |  | 市町村の所見、理由分析、認識(□)<br>市町村名: 蟹江町<br>これまで利用者数は年々増加していたが、新型コロナウイルスの影響もあり前年度より減少した。しかし、町民にとって重要な交通手段であることには変わりなく、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。  |
|           | 特記事項                                     |  | 市町村の所見、理由分析、認識(□)<br>市町村名:   |
| 評価の基準     |  |  |  |
| 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                  |  |  |

| 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(△)    | 13,234 人/月             | 市町村名: 弥富市<br>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。 | 市町村名: 蟹江町<br>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。 | 市町村名:      |
| 全利用者に占める率(△)     | 97.0 %                 |   |   |            |
| 特記事項             | 蟹江町内での乗降者がわずかにいると思われる。 |   |   |            |

| 《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》(□)  |
| 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カード導入を行う。 | 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. R2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 | 令和2年10月からの増便に向け利用者アンケート等、ニーズの把握を行った。新たな便を検討し利便性向上を図る。 | 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(△)  |             |   | <p>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。</p>            | <p>10月からのダイヤ改正及び増便と同時に、バス停留所名称を鍋蓋新田から南二丁目に変更し、広報、公式ウェブサイトにより周知を図った。</p> |           |
| 利便性の向上       | その他の取組      |   | <p>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。</p> |   |           |
| 関係者の連携等(△□)  |             |   |   |   |           |

### 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(□) |
| <p>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、できるだけ現状の水準を維持していく。</p> | <p>市町村名： 弥富市</p> <p>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、東部ルートと蟹江線と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。</p> | <p>市町村名： 蟹江町</p> <p>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。ICカードのチャージが車内では「エミカ」限定であるので、金銭トラブルが起きないように、しっかりと周知させる必要がある。</p> |          |

### 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(□) |
| R3年度、R4年度に行う取組               | <p>令和2年10月から増便し、利便性の向上を図る。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</p> | <p>市町村名： 弥富市</p> <p>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。</p> | <p>市町村名： 蟹江町</p> <p>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。</p> |           |

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   | <p>市町村名： 弥富市</p> <p>①利用者満足度:満足50%以上の維持<br/>②1便当たり乗車人員数:前年度からの増加</p>                  | <p>市町村名： 蟹江町</p> <p>未策定</p> | <p>市町村名：</p> |
| 自己評価 | <p>①満足46.4%と未達成(便数が少ないという意見が多い。)<br/>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。</p> |                             |              |

### 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  | 蟹江町  |          |
|       | <p>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。</p> | <p>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。</p> |          |

|  |
|--|
| <p><b>通信欄</b> (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。)</p> |
| <p>※適宜、セルの結合を変えて利用してください</p>   |