

平成30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推進協議会	三重交通(株)	近鉄蟹江駅前～近鉄蟹江駅前	往12.9 km 復14.5 km	16.6 回	弥富市、蟹江町
細系統				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>
近畿日本鉄道名古屋線
蟹江町お散歩バス
弥富市きんちゃんバス

模式図(△□)

飛島公共交通バス(名港線) | 弥富市きんちゃんバス | 近畿日本鉄道名古屋線

公民館分館 | 亀ヶ地 | 善田橋西 | 近鉄蟹江駅前

飛島村 | 弥富市 | 蟹江町 | 蟹江町お散歩バス

2. H30年度の運行状況

事業実施の適切性

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

A 計画どおり運行されている。

評価の基準

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

C → 系統廃止に至る場合

《参考数値》 主要指標の推移(△)

年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
年間利用者数【人】	111,525	123,688	137,958	143,830	146,576
平均乗車密度(実績)	2.2	3.9	4.3	4.4	4.4
輸送量(実績)	32.1	60.8	71.3	73.4	73.0
収支率(実績)				57.7%	56.7%

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(□)
A	目標 143,000	利用者は前年度比101.9%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。	市町村名: 弥富市
	結果 146,576		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103.4%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109.0%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、1.6%と、まだまだ少ない状況である。
	特記事項 H29.10～H30.9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: 蟹江町	市町村名:
	B → 年間目標利用者数は達成できなかったものの、目標の半数以上の利用があった場合	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、ダイヤ変更を行ったことにより、利用促進に繋がっていると考えている。	
	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(△)	12,214 人/月	近鉄蟹江駅からは飛島村及び弥富市への通勤手段として、飛島村内からは近鉄蟹江駅への移動手段(主に通勤通学)として利用されている。	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 %	平成29年10月に実施したアンケート結果からも村内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。	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				

《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)。	近鉄蟹江駅前広場整備に着手予定。(蟹江町) 平成28年12月1日に、海南病院への乗入や蟹江警察署移転に伴う運行ルート変更を実施し、あわせて全ルートのダイヤ改正を実施。東部ルートは、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ものである。(弥富市)

3. H30年度の取組み状況

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。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	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(△)			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に12月から着手する。	
関係者の連携等(△□)	その他の取組		昨年引き続き、平成28年12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掲載したも時刻表を市内公共施設にて配置。市の行事にて周知を図った。		

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、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ため、増便を検討していく必要がある。	市町村名：

注. 評価にB、Cがある系統、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に念入りに課題を探すこと。

5. 今後の取組

課題に対応した取り組み、その他の利便性の向上、利用促進の取り組み				
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(□)
H31年度、H32年度 を行う取組	毎年利用者が増加している。平成30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：
中、長期的な取組	詳細は未定であるが、車両の更新時期に向けて現在運行している3台からさらに増車する必要があるか検討していく。それに合わせ、ICカードシステムの導入も検討する。	蟹江線が運行している飛島役場への南部ルートの乗り入れの検討やきんちゃんバスと蟹江線との乗継券発行の検討を実施する予定。	ICカードシステムの導入の検討。	

注. 評価にB、Cがある系統(運営主体以外にあっては、目標の達成状況に関しての評価がB、C)、又は、輸送量が15人を下回る系統については、特に詳しく記載すること。

注. 予算の都合等から明言ができないときは、「○○の制約があるが(○○の検討を要するが)○○の取り組みを行っていきたいと考えている」等や「○○の取り組み(詳細は未定であるが、例えば○○のような取り組み)を行っていきたいと考えている」等と記載すること。

6. 早期に利用状況を改善するために行う取組(C又は輸送量15人未満の場合)

運営主体(△)	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：

注. 緊急に実施すべきことで、実施できそうなことを記載する。

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