

議案第 1 号

令和 2 年度 自己評価について
(中部運輸局様式 愛知県様式)

令和 2 年度 自己評価は、次に定めるところによる。

令和 2 年 12 月 25 日

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会
会 長 加 藤 光 彦

議案第1号
中部様式1

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会

平成19年6月1日設置

- 令和2年6月 飛島村地域公共交通計画 策定
- 幹線系統のみ補助対象（愛知県バス対策協議会にて協議）
- フィーダー系統の補助なし

■ 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。

■ 総合計画における公共交通の位置づけ (H25～H34)

- 飛島公共交通バスの運行方法等の改善により利便性を高め、住民や勤労者の移動手段として恒久的な維持存続を目指す。

■ 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

- 課題解消を図るため、活性化再生法に基づきH20/12に「飛島村地域公共交通総合連携計画」を策定、H21年度より実証運行を開始。
- 鉄道駅と接続する幹線系統の「蟹江線・名港線」、地域内をカバーする地域内フィーダー系統の「コミュニティバス」を運行させる。
- 総合病院への移動手段として事前予約制区域運行の「海南病院通院支援タクシー」も運行させる。
- コミュニティバスの利用者数が低迷。補助金利用もあり、大幅な見直しが必要とされる。

■ 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(変更点)～

- 将来的な公共交通ネットワークイメージを構築(次頁図)
- 計画の基本的な考え方は踏襲するものの、「将来像・基本方針」等の文言の見直しを行う。
- 蟹江線・名港線・海南病院通院支援タクシーの運行は継続。
- 福祉移動サービスの維持、自動運転サービスの検討などの施策の見直しを行う。

■ 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。

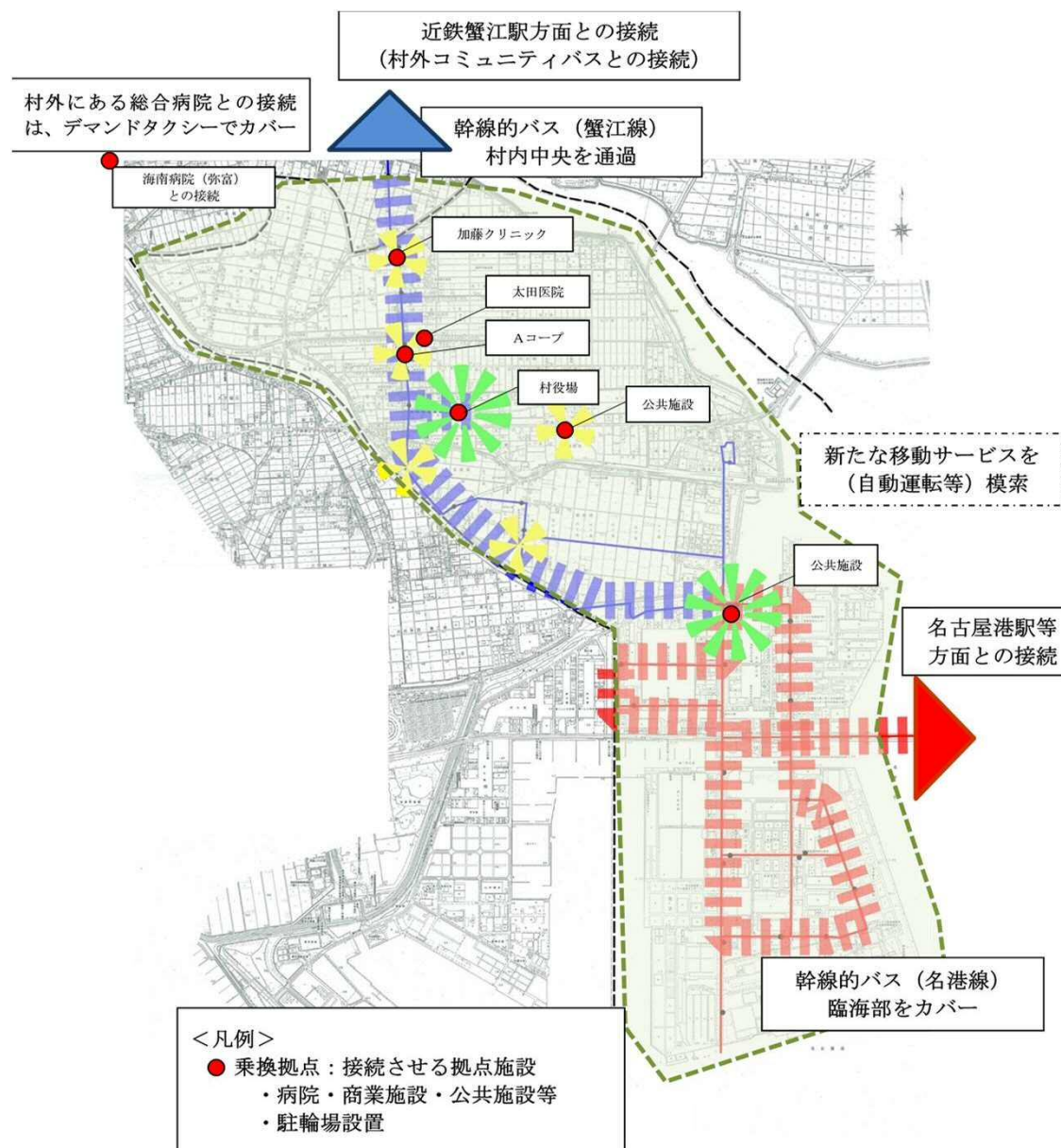
■ 基本的な方針

- 公共交通のサービスを維持する
- 住民の生活の足を確保する
- 地域まちづくりを活性化させるための基盤を確保する
- 住民・交通事業者・行政において適切な分担と相互連携により対応する

■ 計画期間

- 2020年度～2024年度の5年間

■ 将来の公共交通ネットワークイメージ図



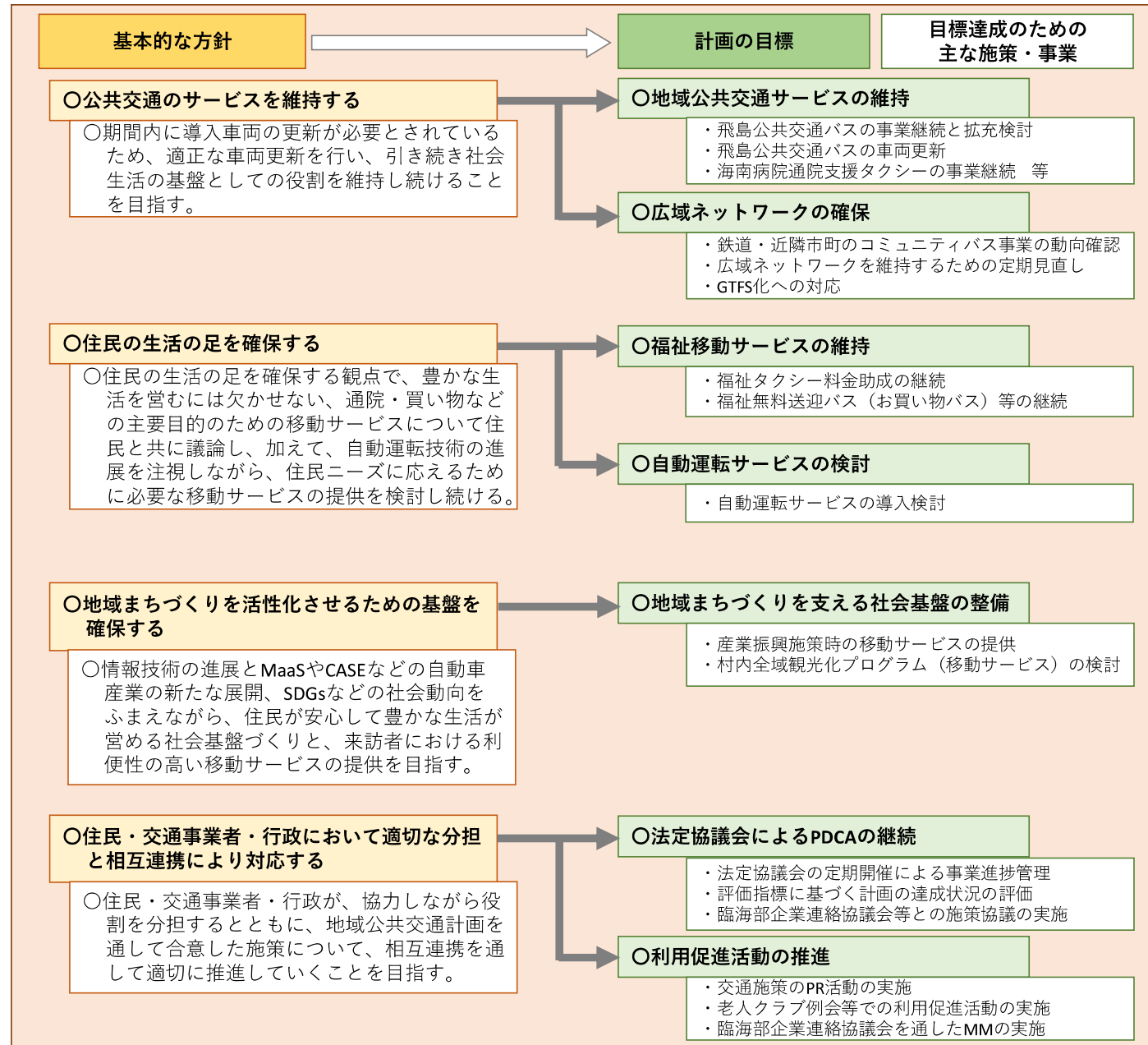
■ 計画の目標を達成するために行う事業・・・交通網形成計画で位置づけている事業

交通体系の基本フローは右図のとおり。

これまで実施してきた「蟹江線・名港線」の飛島公共交通バス事業を継続し、また、海南病院通院支援タクシーも継続実施し、交通サービスの維持を行う。

また、福祉サービスや自動運転サービスの検討について、計画に位置付ける。

さらに、まちづくり施策として、観光交流面での来訪者の移動サービスの検討なども追加した。



4.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

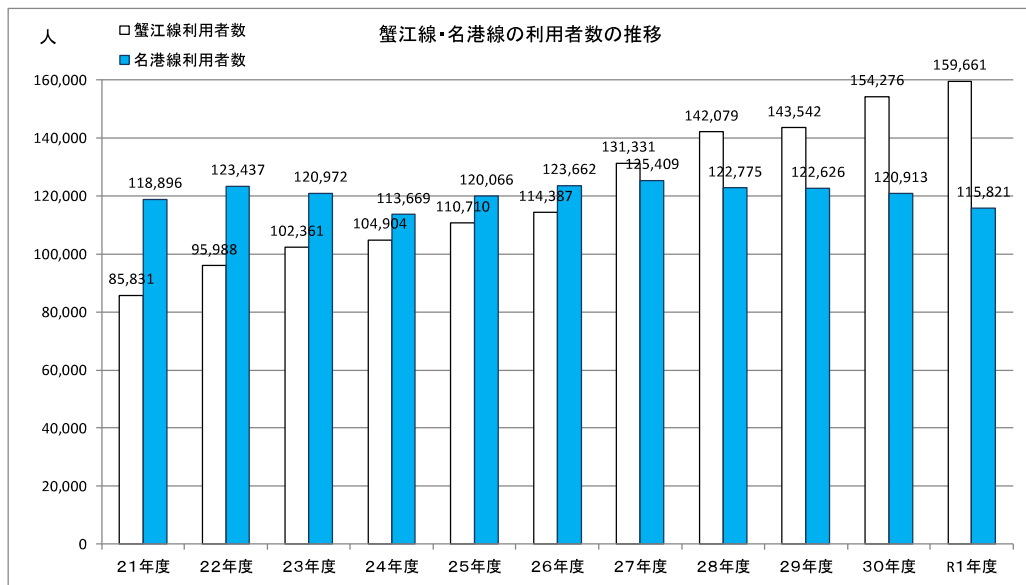
5

視点	評価対象	評価指標と目標値	評価年度	R 2年度	達成状況
利用者数	飛島公共交通バス (蟹江線・名港線)	<ul style="list-style-type: none"> ○蟹江線の利用者数の推移 <ul style="list-style-type: none"> ・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：5%増(年1%水準) ○名港線の利用者数の推移 <ul style="list-style-type: none"> ・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：過去の最大値 	毎年度	(R1/10~R2/9) ○蟹江線 -15.8%減 ○名港線 -11.9%減	<ul style="list-style-type: none"> ○蟹江線未達成 ○名港線未達成
収支状況	飛島公共交通バス等	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者数に対する財政支援額の推移 指標＝財政支援額(運行経費－運賃収入) ÷飛島バスの年間総利用者数 目標値：549円/人(増便後) 現状値＝397円/人(増便前・当初予算ベース)	毎年度	【H30】決算ベース ・名港線 379円 ・蟹江線 230円 計 295円 【R1】決算ベース ・名港線 444円 ・蟹江線 254円 計 334円	○達成
住民意見	飛島公共交通バス等 ○事業の浸透度 (住民への移動サービスのカバー状況)	<ul style="list-style-type: none"> ○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：38.4% (R1.9調査時点)	5年度		
	飛島公共交通バス等 ○投資の理解度	<ul style="list-style-type: none"> ○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：40.3% (R1.9調査時点)	5年度		
	飛島公共交通バス(蟹江線) 海南病院通院支援タクシー ○サービス水準の妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ○サービス水準の妥当性の評価 <蟹江線> 目標値：約60% 現状値：58.9% <海南病院支援タクシー> 目標値：約27% 現状値：25.9% (R1.9調査時点)	5年度		

4-2.計画の達成状況の評価指標とその結果 (Check)

(3) 定量評価結果について

- 補助金評価における令和2年度（R1.10～R2.9）の12ヶ月期間の対前年度との比較を行った。蟹江線は15.7%の減少（25,348人減）、名港線は11.9%の減少（14,134人減）となった。
- 2路線ともに新型コロナの影響から大きく減少しており、通勤者が主の名港線よりも通学者が主の蟹江線の減少数が大きい。
- 令和2年10月から増便を行い、蟹江線の利用者数は回復してきたが、この12月は新型コロナ感染症拡大により、さらに減少する見込みである。
- 海南病院通院支援タクシーは、前年度の918人から830人に減少した。（88人・-9.6%）通院には新型コロナの影響は少ないと思われるが、半減している月もある。



	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	R1年度
名港線利用者数	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913	115,821
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

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	前年比	R2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	13.1%	7,321	-47.1%
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196	13,899	14,710	5.8%	6,879	-53.2%
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363	12,231	13,038	13,435	14,077	14,131	0.4%	12,218	-13.5%
7月	7,963	8,252	8,768	9,229	10,549	10,194	11,892	12,708	12,827	13,065	14,514	11.1%	12,595	-13.2%
8月	6,161	7,106	7,751	8,252	8,183	7,910	9,664	11,190	11,103	11,497	12,774	11.1%	9,246	-27.6%
9月	6,969	7,769	8,416	8,477	8,544	9,295	10,741	11,858	11,633	13,499	14,499	16.0%	11,548	-14.5%
10月	7,520	8,125	9,082	9,287	9,538	10,154	11,576	12,876	12,033	14,690	14,240	-3.1%	13,731	-3.6%
11月	6,921	8,513	9,190	9,073	9,302	9,337	11,128	11,513	10,558	13,526	13,499	-0.2%	12,796	-5.2%
12月	7,298	7,932	8,506	8,803	8,876	9,653	10,559	11,857	12,212	12,687	13,632	7.4%		
1月	6,872	7,582	7,935	8,315	8,664	9,340	10,393	11,050	11,777	13,126	13,567	3.4%		
2月	6,833	7,373	7,881	7,947	8,567	8,865	10,072	10,141	10,650	11,714	11,905	1.6%		
3月	7,095	7,494	7,737	8,309	8,864	9,324	10,608	11,375	11,294	12,123	9,343	-22.9%		
合計	85,831	95,988	102,361	104,904	110,710	114,387	131,331	142,079	143,542	154,276	159,661	3.5%	86,334	
増加率		11.8%	6.6%	2.5%	5.5%	3.3%	14.8%	8.2%	1.0%	7.5%	3.5%		-22.4%	

補助金評価	H22(21.10~)	H23(22.10~)	H24(23.10~)	H25(24.10~)	H26(25.10~)	H27(26.10~)	H28(27.10~)	H29(28.10~)	H30(29.10~)	H31(30.10~)	R2(R1.10~)
10-9計	91,508	99,049	103,501	108,633	111,525	123,668	137,603	143,830	144,934	161,341	135,993
増加率		8.2%	4.5%	5.0%	2.7%	10.9%	11.3%	4.5%	0.8%	11.3%	-15.7%

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	前年比	R2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	2.1%	7,967	-21.6%
5月	9,544	9,753	9,471	10,025	10,099	9,946	10,188	10,310	10,653	10,731	9,520	-11.3%	6,245	-34.4%
6月	11,406	11,473	11,311	10,515	10,032	10,870	11,501	11,732	12,082	10,816	9,671	-10.8%	8,743	-9.6%
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336	10,931	10,538	10,197	-3.2%	8,648	-15.2%
8月	9,157	10,160	10,499	9,280	9,415	9,752	9,663	9,950	10,212	9,627	9,142	-5.0%	7,067	-22.7%
9月	9,370	10,347	9,641	9,006	9,623	10,815	10,116	10,217	10,205	9,206	9,769	6.1%	8,341	-14.6%
10月	10,305	10,247	10,232	10,180	11,292	11,105	10,991	10,184	10,374	11,376	10,957	-5.4%	9,103	-15.4%
11月	9,671	10,066	10,047	9,649	10,304	9,468	10,036	10,062	9,980	10,504	9,742	-5.4%	8,210	-17.4%
12月	9,012	9,431	9,495	8,373	9,230	9,656	9,552	9,467	9,536	9,745	9,416	-3.4%		
1月	9,066	9,177	8,986	8,349	9,670	9,499	9,383	9,395	8,708	8,870	9,049	2.0%		
2月	9,528	9,547	10,133	8,764	9,379	9,775	10,193	9,394	9,133	9,648	9,299	-7.7%		
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	9,679	11,325	10,922	10,975	10,156	9,871	9,267	-6.1%		
合計	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913	115,821	-4.2%	64,324	
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%	

補助金評価	H22(21.10~)	H23(22.10~)	H24(23.10~)	H25(24.10~)	H26(25.10~)	H27(26.10~)	H28(27.10~)	H29(28.10~)	H30(29.10~)	H31(30.10~)	R2(R1.10~)
10-9計	122,606	121,194	118,124	115,147	122,388	125,160	124,375	124,216	118,756	118,505	104,371
増加率		-1.2%	-2.5%	-2.5%	6.3%	2.3%	-0.6%	-0.1%	-4.4%	-0.2%	-11.9%

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	前年比	R2年度	前年比
4月		61	45	47	62	56	77	44	83	78	73	-6.4%	83	13.7%
5月		35	49	44	50	41	37	64	83	79	48	-39.2%	68	41.7%
6月		54	72	43	52	50	66	52	89	84	77	-8.3%	78	1.3%
7月		70	52	40	85	75	54	47	71	50	85	70.0%	78	-8.2%
8月		37	59	50	84	48	49	45	89	48	79	64.6%	46	-41.8%
9月		37	70	42	40	65	40	43	72	76	97	27.6%	46	-52.6%
10月	50	28	39	39	44	65	47	38	71	87	84	-3.4%	67	-20.2%
11月	20	56	46	58	45	42	42	41	105	84	67	-20.2%	48	-28.4%
12月	19	38	35	58	40	56	49	46	51	74	71	-4.1%		
1月	26	30	48	35	39	25	45	41	92	71	84	18.3%		
2月	29	36	33	50	62	34	53	68	70	79	52	-34.2%		
3月	29	46	38	52	50	51	56	85	69	64	73	14.1%		
合計	173	528	586	558	653	608	615	614	945	874	890	1.8%	514	
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%	

補助金評価	H22(21.10~)	H23(22.10~)	H24(23.10~)	H25(24.10~)	H26(25.10~)	H27(26.10~)	H28(27.10~)	H29(28.10~)	H30(29.10~)	H31(30.10~)	R2(R1.10~)
10-9計	467	581	505	665	615	596	587	606	873	918	830
増加率		24.4%	-13.1%	31.7%	-7.5%	-3.1%	-1.5%	37.3%	8.3%	5.2%	-9.6%

<自己評価から得られた課題>

- 利用者数の目標達成状況については、蟹江線・名港線ともに新型コロナの影響により大幅に減少し、達成できていない。
- 中学生から大学生までの通学者が主な利用者である蟹江線、また臨海地域企業従業員の通勤者が主な利用者である名港線ともに、休校措置・休業養成があった4月・5月が最も減少している。
- 収支目標については、達成しているものの、令和2年10月からの増便のため、運行経費は大幅に増加する。



<自己評価をふまえた対応方針>

- 昨年度までは、朝便の混雑状況が問題となっており、特に名港線において積み残しの恐れがあったが、利用者の減少により、現在では顕在化していない。しかし、1便増便したことにより、乗客が分散され、積み残しは発生していない。
- 安心、安全に乗車いただくため、コロナ対策として、啓発ポスターの車内掲示、車内案内、また運転席周りに飛沫防止シート設置など、交通事業者の協力のもと、感染予防対策を行っている。
- 休校のため、定期券を購入したが使用していない方に対し、手数料を村負担とし、計5名の払戻し対応を行った。
- 令和2年10月からの増便に伴い、蟹江線・名港線各1台の車両の増車を行い経費が増加しているが、感染症予防対策を講じ、引き続き安心、安全に乗車いただくことが可能とのPRを行いつつ乗車人数の増加を図ることで、一人あたりの経費を下げしていく。

■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）

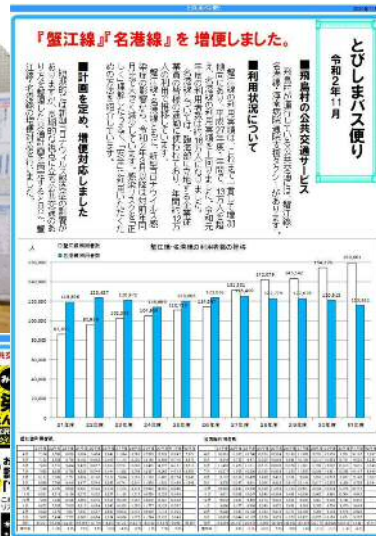
- 補助対象路線（蟹江線・名港線）は、近鉄蟹江駅・名古屋港駅で接続させ、通勤・通学利用にも十分使えるよう、ダイヤの見直しなど継続的に対処を行っている。広域（鉄道）移動に配慮したネットワークを構築できている。

○協議会の活用状況

- 当法定協議会を定期的を開催し、6月に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。

○イベントを活用したPR活動

例年11月開催の「ふるさとフェスタ」にあわせ「とびしまバス便り」を作成し、パネルへの拡大展示および紙面配布を行った。村内外から集客がある大規模イベントにて公共交通事業の定期的な活動報告を行っている。



新型コロナウイルス感染症の感染リスクを正しく認識し、公共交通機関を利用する際の注意点を伝える。

1 常にしっかりと換気！
 2 「目-目-口」は何かでも触らない！
 3 手洗いや手指消毒を徹底する！

バスロケーションシステム
 乗客の乗降状況をリアルタイムで把握し、乗客の利便性を向上させるシステムです。

令和2年6月に飛鳥村の交通計画を策定

飛鳥村では、村民の生活を支える交通計画を策定し、地域の活性化を図るため、公共交通サービスの充実を図っています。

飛鳥村地域公共交通計画の概要

1. 計画の目的
 2. 計画の範囲
 3. 計画の期間
 4. 計画の重点

○新型コロナ対策

- ・バス車内掲示、マスク着用放送
- ・全車 抗菌・抗ウイルス加工施工
- ・運転席まわり飛沫防止フィルム



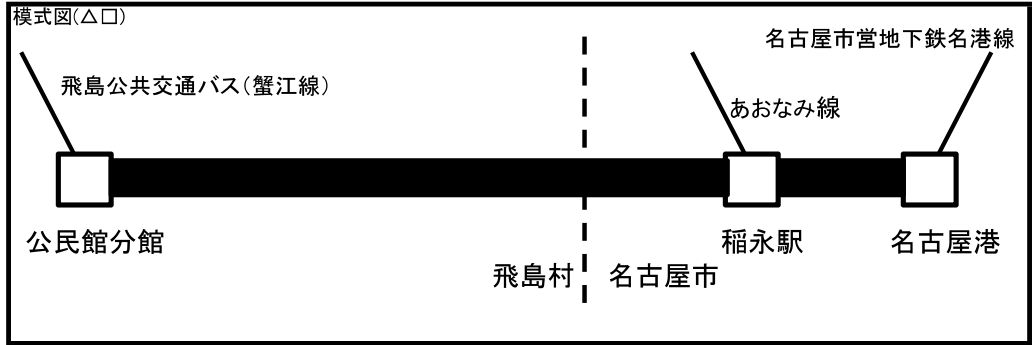
令和2年度補助系統別事業評価票(名港線)

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(名港線)	飛島村地域公共交通活性化再生法定協議	三重交通(株)	名古屋港～名古屋港(循環)	36.0 km	12.2 回	名古屋市
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(△□)
<p><接続する系統></p> <p>飛島公共交通バス(蟹江線) 名古屋市営地下鉄名港線 あおなみ線</p> <p><接続される系統></p>



2. R2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	

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	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
年間利用者数【人】	124,375	124,216	118,756	118,505	104,371
平均乗車密度(実績)	5.1	5.0	4.8	4.8	4.6
輸送量(実績)	73.9	61.5	59.0	59.0	56.1
収支率(実績)			42.7%	41.2%	38.3%

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	118,000	<p>年間利用者数は、前年度比△11.9%となり、大幅に減少した。令和元年度の乗客数を月別に見ると△5%程度の小幅減だったが、令和2年2月から11月までの合計では、新型コロナウイルスの影響により前年度同月比△16.4%となっている。元々、車による通勤者が多かったが、感染防止のため、電車・バスを避け、車での通勤形態は今後も続くと思われる。</p>
	結果	104,371	
	特記事項		
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:	市町村名:
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(△)	8,698 人/月	市町村名: 名古屋市	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	100.0 %	名古屋市から飛島村への通勤手段として利用されていると考えられる。		
特記事項	村内のみを利用する乗客はほとんどいない。			

《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。	

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。名港線は高速道路を走行し、全席着席が義務付けられるため、乗客が希望する便に乗れないことが生じないように、新たな便を検討する。	市町村名： 名古屋市 特になし	市町村名：	市町村名：
改善点とした事項(△) 利便性の向上					
関係者の連携等(△□)	その他の取組		転入者に配布する冊子へ交通エコライフに関する記事を掲載するなど、公共交通利用促進を実施した。		

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(□)
利用者数がピーク時より約1万人(約8%)減少している。さらなる増便、系統変更、停留所増設の要望もあるが、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。	市町村名： 名古屋市 特になし	市町村名：	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(□)
R3年度、R4年度に行う取組	令和2年10月から朝1便を増便し、企業従業員の足の確保、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活動のほか、12月の名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会の場においても、周知を図る。	市町村名： 名古屋市 引き続き、交通エコライフの取組をすすめる。公共交通利用促進を実施する。	市町村名：	市町村名：

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： 名古屋市 未策定	市町村名：	市町村名：
自己評価			

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：	市町村名：	市町村名：

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

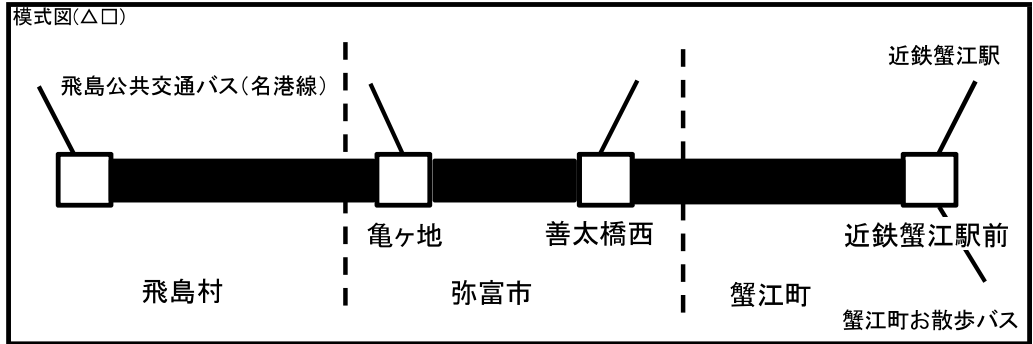
令和2年度補助系統別事業評価票(蟹江線)

1. 補助系統の概要(△)

Table with 7 columns: 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. Row 1: 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. Row 2: 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(△□)
<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. R2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

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(△)
Table with 6 columns: 年度, 28年度, 29年度, 30年度, 元年度, 2年度. Rows: 年間利用者数【人】 (137,603 to 135,993), 平均乗車密度(実績) (4.3 to 4.3), 輸送量(実績) (71.3 to 71.3), 収支率(実績) (56.7% to 51.7%).

目標・効果達成状況
Table with 4 columns: 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(□). Rows for B1 and A.

複数市町村を跨ぐ系統としての役割
Table with 5 columns: 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(□). Rows for 市町村を跨ぐ利用者数(△) and 全利用者に占める率(△).

《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
Table with 2 columns: 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)(□).

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	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(△) 利便性の向上		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。	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。	
関係者の連携等(△□)	その他の取組	市町村名： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名：
		昨年引き続き、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。		

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(□)
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。	市町村名： 弥富市 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。	市町村名： 蟹江町 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。	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(□)
R3年度、R4年度に行う取組	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	市町村名： 弥富市 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、GTPS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。	市町村名： 蟹江町 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。	市町村名：

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システムの目標と評価

	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46.4%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減少し、東部ルートでも10.5⇒7.9人/便へと減少している。		

7. 補助システム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。	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