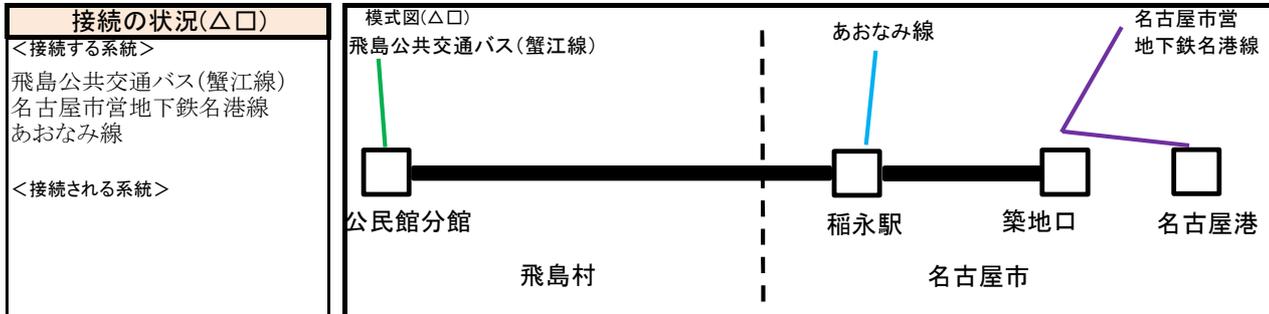


1. 補助系統の概要(△)

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①)	飛島村	三重交通㈱	名古屋港～名古屋港(循環)	36.0 km	7.2 回	名古屋市 飛島村 0 0
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)



2. R6年度の運行状況

事業実施の適切性		<small>評価の基準&lt;事業実施の適切性&gt;</small> 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で発生し、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合	《参考数値》 主要指標の推移(△)					
計画どおり運行されたか(△)	評価		年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
計画どおりか。そうでない場合は理由	A	年間利用者数【人】		43,939	46,261	53,076	54,953	
計画通りの運行であった。		平均乗車密度(実績)		4.2	4.0	4.3	4.4	
		輸送量	(計画)		33.1	30.2	28.8	
			(実績)		30.2	28.8	30.9	31.6
		収支率(実績)		35.54	33.11	34.25	33.38	

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
A	目標	46,000	名港線は新型コロナ以前から利用客数が減少傾向であった。村内臨海地区は、運輸、工場、倉庫業などの現場作業者は在宅勤務される方が少なく、コロナの影響は小さいと思われていた。しかし、特に緊急事態宣言中や、まん延防止等重点措置期間中は利用客数が2割から3割程度減少していた。現在では、令和元年度以前のコロナ前の水準に戻っており、今後も利用者ニーズ、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	54,953	
	達成率	119.5%	
	要因	新型コロナによる影響減により、利用者数は回復傾向にあるため。	市町村名: 名古屋市 市町村名: 飛島村
	運行事業者の所見等(△)	飛島村～名古屋市間は鉄道がなく、飛島村から名古屋市への交通需要を満たすだけでなく、名古屋市から飛島村へ通勤等の交通需要を満たす重要な路線である。	
	通勤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、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、利用者の利便性が向上している。また、新型コロナの終息により、利用者数が改善をしている。	市町村名: 0	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(△)	4,730 人/月	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村
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ると考えられる。	市町村名: 0
特記事項	臨海地域の企業従業員及び企業への訪問者が利用客の大半を占め、最寄り名古屋市内の各駅と飛島村とを結ぶ大変重要な広域的路線である。	市町村名: 0	市町村名: 0

《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. R6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(□)			
		市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)	運行事業者や関係自治体をはじめ、名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会等との協議を行っている。また、改善点に記載した事項については、地域公共交通計画の改訂に向けたアンケート調査を踏まえて、今後の取組を検討をする。	特になし			
・増便、ダイヤ改正、名駅直行便の検討 ・公民館分館をハブ拠点とし、立地企業とを結ぶ「予約制の新交通システム」等の導入検討 ・交通エコライフの取組促進					
関係者の連携等(△□)	その他の取組				
運行事業者や関係自治体をはじめ、名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会等との協議を実施している。					

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(□)			
・バス停間、目的地までの距離 ・交通量、渋滞によるダイヤの遅れ	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
	特になし			
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	・アンケート調査に基づく増便、ダイヤ改正のほか、様々な利便性向上策の検討	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0
		引き続き、交通エコライフの取り組みを進め、公共交通利用促進を実施する。		

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(□)				
目標	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
	未記載	①利用者数 56,810人 ②利用者一人あたりの財政支援額 785円		
自己評価		①利用者数 54,953人 ②利用者一人あたりの財政支援額 582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(□)			
市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
なし			

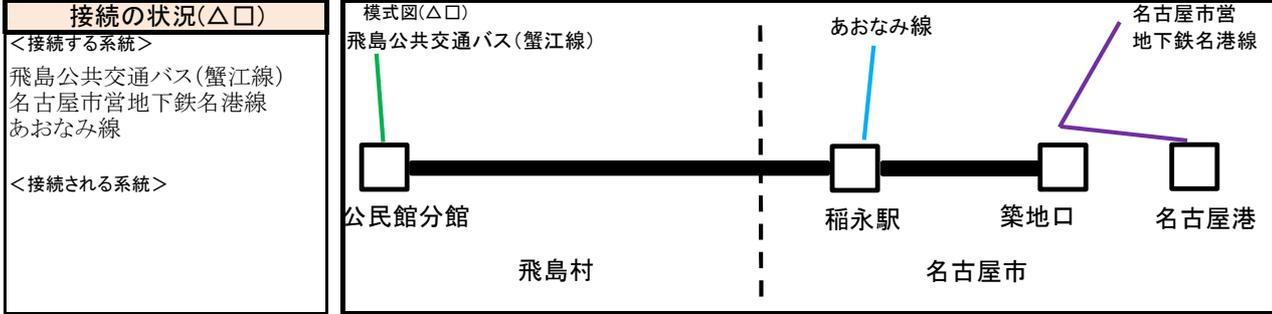
**通信欄** (この欄は関係者間で付記したいことや特記事項がある場合に利用する。県バス対策協議会事務局からの依頼事項についても記載する。)

※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

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(名港線②), 飛島村, 三重交通㈱, 公民館分館～名古屋港, 往23.7 km, 4.5 回, 名古屋市 飛島村 0 0.

※「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. R6年度の運行状況

Table with 2 main sections: 事業実施の適切性 and 《参考数値》 主要指標の推移(△). Includes evaluation of plan execution and a trend chart for metrics like annual users, average density, and revenue.

Table with 2 main sections: 目標・効果達成状況 and 市町村の所見、理由分析、認識(△). Includes target achievement status and local government insights.

Table with 2 main sections: 複数市町村を跨ぐ系統としての役割 and 住民の利用状況(□). Includes role as a cross-municipality system and resident usage statistics.

Table with 2 main sections: 《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. Includes additional reference values and information for improvement.

3. R6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(□)			
		市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
改善点とした事項(△)	運行事業者や関係自治体をはじめ、名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会等との協議を行っている。また、改善点に記載した事項については、地域公共交通計画の改訂に向けたアンケート調査を踏まえて、今後の取組を検討をする。	特になし			
・名古屋港駅付近の駐車場確保 ・増便、ダイヤ改正、名駅直行便の検討 ・公民館分館をハブ拠点とし、立地企業とを結ぶ「予約制の新交通システム」等の導入検討 ・交通エコライフの取組促進	事業評価を踏まえた取組				
関係者の連携等(△□)	その他の				
運行事業者や関係自治体をはじめ、名古屋港西部臨海地帯企業連絡協議会等との協議を実施している。					

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(□)			
・循環路線ではない片道運行(名古屋港駅付近のバス駐車不可) ・バス停間、目的地までの距離 ・交通量、渋滞によるダイヤの遅れ	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
	特になし			
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	・アンケート調査に基づく増便、ダイヤ改正のほか、様々な利便性向上策の検討	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
		引き続き、交通エコライフの取り組みを進め、公共交通利用促進を実施する。			

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する評価が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(□)				
目標	市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
未記載		①利用者数 46,930人 ②利用者一人あたりの財政支援額 785円		
自己評価		①利用者数 45,600人 ②利用者一人あたりの財政支援額 579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(□)			
市町村名: 名古屋市	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	市町村名: 0
なし			

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。)

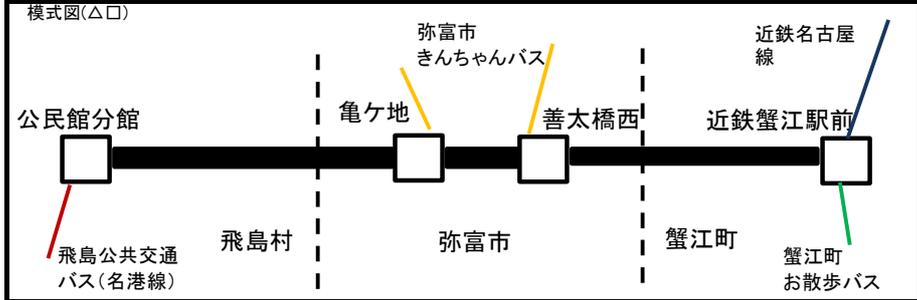
※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

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①)	飛島村	三重交通㈱	近鉄蟹江駅前～公民館分館	往12.9 km	18.0 回	弥富市 蟹江町 飛島村 0
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. R6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(△)	計画どおりか。そうでない場合は理由
評価	計画通りの運行であった。
A	

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: 乗客数等運行事業者の責にすぎず事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合

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

《参考数値》 主要指標の推移(△)						
	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
年間利用者数【人】			110,610	121,348	133,866	137,307
平均乗車密度(実績)			3.7	3.8	4.0	4.0
輸送量	(計画)			78.6	67.7	68.4
	(実績)		67.7	69.5	73.2	72.0
収支率(実績)			46.35	47.54	45.34	44.17

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
評価	目標の達成状況(△)	目標	125,000
		実績	137,307
		達成率	109.8%
	要因	新型コロナによる影響減により、利用者数は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。		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4年度は過去最高を超える利用者となった。令和6年3月末までの予測では、さらに増加し、年間18万人を超える見込みである。 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。	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。コロナ禍による利用者の低下は改善され、コロナ禍前の状況に戻ったと考えてよいと思われる。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(△)	11,440 人/月	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	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。	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	蟹江線は近鉄蟹江駅への路線で通勤・通学に弥富市南部の住民も利用しているが、令和3年9月1日から令和4年8月31日まで、弥富市コミュニティバス南部ルートで通勤・通学需要に対応した近鉄弥富駅を目的地とする南部地域通学通勤バス社会実験運行を実施した。令和5年度には、南部地域でデマンド運行の社会実験を行い、その際、飛島公共交通バス停留所にも目的地停留所を設置した。(弥富市)

### 3. R6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(□)			
		市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛島村	市町村名: 0
<b>改善点とした事項(△)</b> ・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 ・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 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P R ・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 画の改訂に向けたア ンケート調査を踏ま えて、今後の取組を 検討をする。 ・ふるさとフェスタで のPR活動	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 交通網について把握 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。		
<b>関係者の連携等(△□)</b> 運行事業者及び関係自治 体等との協議	<b>そ            取            の            他            の</b>				

### 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 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。	市町村名: 蟹江町 通勤通学的手段として利 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。	市町村名: 飛島村	市町村名: 0	
<b>運行事業者(△)</b>					
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	・アンケート調査に基づく増 便、ダイヤ改正、名古屋直 行便などの利便性向上策の 検討(導入)	市町村名: 弥富市 南部地域の公共交通網 再編の社会実験の結果 を踏まえ、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 を行う。	市町村名: 蟹江町 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。	市町村名: 飛島村	市町村名: 0

注. 評価にB、Cがある系統(市町村)については、目標の達成状況に関する評価が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	
<b>目標</b>	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 132,000人 ②利用者一人あたりの 財政支援額 363円		
<b>自己評価</b>	①目標9.7万人/年に 対し7.7万人 ②78人 ③1,349円 ④5.2%		①利用者数 137,307人 ②利用者一人あたりの 財政支援額 258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

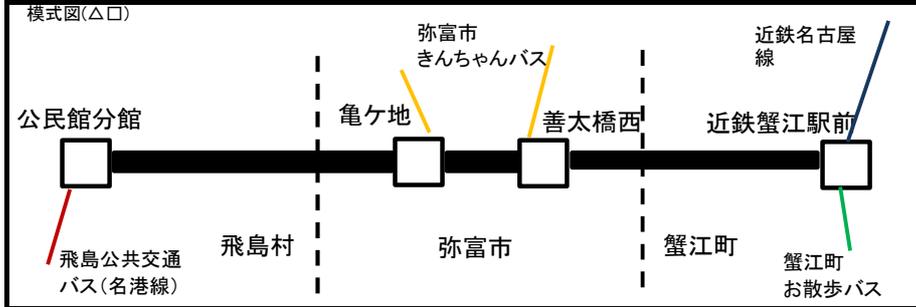
沿線市町村(口)			
市町村名:	市町村名:	市町村名:	市町村名:
弥富市	蟹江町	飛島村	0
<p>きんちゃんバス東部ルートのうち、「亀ヶ地」「善太橋西」の2箇所のバス停で接続している。東部ルートの利用者数は例年増加傾向にあったが、R元年1.4万人、R2年度0.88万人で、R3年度0.83万人、R4年度0.88万人、R5年度0.98万人、R6年度1万人(R6.10時点の予測値)とR元年度からR2年度にかけて新型コロナウイルスの影響により大きく減少したが、徐々に元に戻ってきている。</p>	<p>近鉄蟹江駅前のバス停で、蟹江町の自主運行バス(お散歩バス)と接続している。</p>		
<p><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 style="text-align: right;">※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</p>			

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	5.0 回	弥富市 蟹江町 飛島村 0
細系統				復10.3 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>&lt;接続する系統&gt;</p> <p>飛島公共交通バス(名港線)</p>
<p>&lt;接続される系統&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>近鉄名古屋線</li> <li>弥富市きんちゃんバス</li> <li>蟹江町お散歩バス</li> </ul>



2. R6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(△)																																				
<p>計画どおり運行されたか(△)</p> <p>評価 計画どおりか。そうでない場合は理由</p> <p>A 計画通りの運行であった。</p>	<p>評価の基準&lt;事業実施の適切性&gt;</p> <p>A: 事業計画どおりの運行回数が確保されている場合 B: 年間総運行回数等の直にすぎず等量により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合</p> <p>評価の基準&lt;目標・効果達成状況&gt;</p> <p>A: 年間目標利用者を達成できた場合 B1: 年間目標利用者は達成できなかったものの、目標の70%以上の利用があった場合 B2: 年間目標利用者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: 年間利用者が目標の半数に満たなかった場合</p>																																					
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> <th>6年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td>21,379</td> <td>23,399</td> <td>25,803</td> <td>28,851</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td>3.4</td> <td>3.5</td> <td>3.6</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td></td> <td>78.6</td> <td>15.6</td> <td>17.5</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td></td> <td>15.6</td> <td>16.1</td> <td>16.5</td> <td>18.5</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td>46.47</td> <td>47.57</td> <td>45.34</td> <td>44.17</td> </tr> </tbody> </table>	年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	年間利用者数【人】		21,379	23,399	25,803	28,851	平均乗車密度(実績)		3.4	3.5	3.6	3.7	輸送量	(計画)		78.6	15.6	17.5	(実績)		15.6	16.1	16.5	18.5	収支率(実績)		46.47	47.57	45.34	44.17
年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度																																	
年間利用者数【人】		21,379	23,399	25,803	28,851																																	
平均乗車密度(実績)		3.4	3.5	3.6	3.7																																	
輸送量	(計画)		78.6	15.6	17.5																																	
	(実績)		15.6	16.1	16.5	18.5																																
収支率(実績)		46.47	47.57	45.34	44.17																																	

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
B1	目標	35,000	<p>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4年度は過去最高を超える利用者となった。令和6年3月末までの予測では、さらに増加し、年間18万人を超える見込みである。</p> <p>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。</p> <p>一方で、朝便については、通学利用者によって乗車人数が変更するため、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。</p>
	実績	28,851	
	達成率	82.4%	
	要因	新型コロナによる影響減により、利用者数は回復傾向にあるが、朝の通学者利用者の減少によるもの	
<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 弥富市 市町村名: 蟹江町</p> <p>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。</p> <p>市町村名: 飛島村 市町村名: 0</p>		<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</p> <p>市町村名: 蟹江町</p> <p>コロナ禍による利用者の低下は改善され、コロナ禍前の状況に戻ったと考えてよいと思われる。今後も利用者の増加を目指していく。</p>	
<p>運行事業者の所見等(△)</p> <p>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。</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(□)	
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,400 人/月	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	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の役割は大変大きい。	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。	

《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	蟹江線は近鉄蟹江駅への路線で通勤・通学に弥富市南部の住民も利用しているが、令和3年9月1日から令和4年8月31日まで、弥富市コミュニティバス南部ルートで通勤・通学需要に対応した近鉄弥富駅を目的地とする南部地域通学通勤バス社会実験運行を実施した。令和5年度には、南部地域でデマンド運行の社会実験を行い、その際、飛島公共交通バス停留所にも目的地停留所を設置した。(弥富市)

### 3. R6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(□)			
		市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛島村	市町村名: 0
<b>改善点とした事項(△)</b> ・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 ・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 ・地域公共交通計画の改訂に向けたアンケート調査を踏まえて、今後の取組を検討をする。 ・ふるさとフェスタでのPR活動	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把握した。	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。		
<b>関係者の連携等(△□)</b> 運行事業者及び関係自治体等との協議	<b>その他の取組</b>				

### 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 きんちゃんバス東部ルートと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。	市町村名: 蟹江町 通勤通学的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。	市町村名: 飛島村	市町村名: 0
<b>運行事業者(△)</b>				
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	・アンケート調査に基づく増便、ダイヤ改正、名古屋駅直行便などの利便性向上策の検討(導入)	市町村名: 弥富市 南部地域の公共交通網再編の社会実験の結果を踏まえ、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行う。	市町村名: 蟹江町 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。	市町村名: 飛島村 市町村名: 0

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
<b>目標</b> 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 28,160人 ②利用者一人あたりの財政支援額 363円	
<b>自己評価</b> ①目標9.7万人/年に 対し7.7万人 ②78人 ③1,349円 ④5.2%			①利用者数 28,851人 ②利用者一人あたりの財政支援額 262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:	市町村名:	市町村名:	市町村名:
弥富市	蟹江町	飛島村	0
<p>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。東部ルートの利用者数は例年増加傾向にあったが、R元年1.4万人、R2年度0.88万人で、R3年度0.83万人、R4年度0.88万人、R5年度0.98万人、R6年度1万人(R6.10時点の予測値)とR元年度からR2年度にかけて新型コロナウイルスの影響により大きく減少したが、徐々に元に戻ってきている。</p>	<p>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。</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 style="text-align: right;">※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</p>			

中部様式

令和6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19年6月1日設置

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

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
  - 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。
  
- 令和6年3月 地域公共交通計画の一部改訂
  - 地域公共交通確保維持改善費補助金活用のため、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・地域公共交通計画の計画期間が最終年度を迎え、新しい交通計画の策定（令和7年4月予定）を目指している。

## ■ 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。

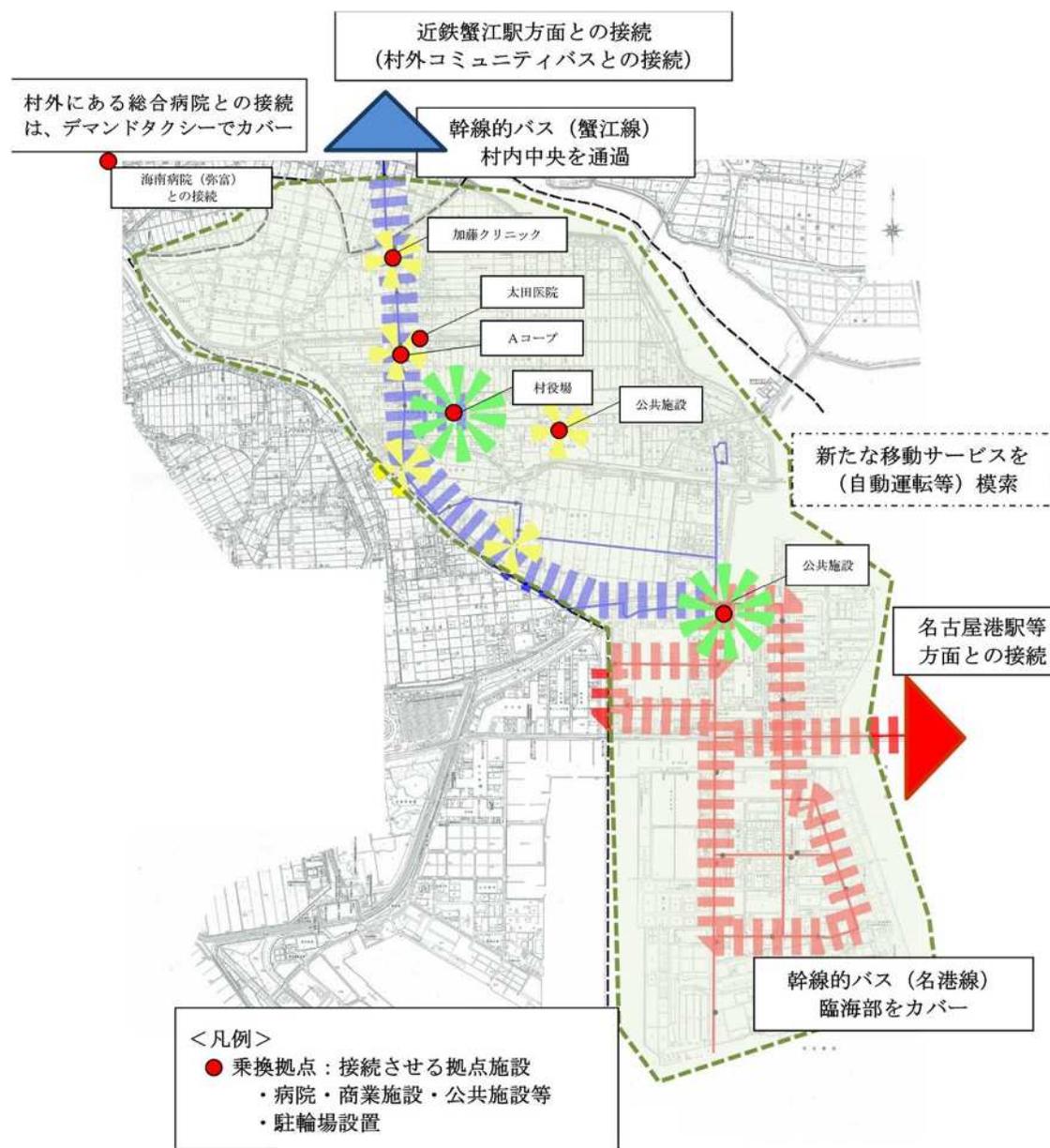
## ■ 基本的な方針

- 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

- R2/2020年度～R6/2024年度の5年間

## ■ 将来の公共交通ネットワークイメージ図



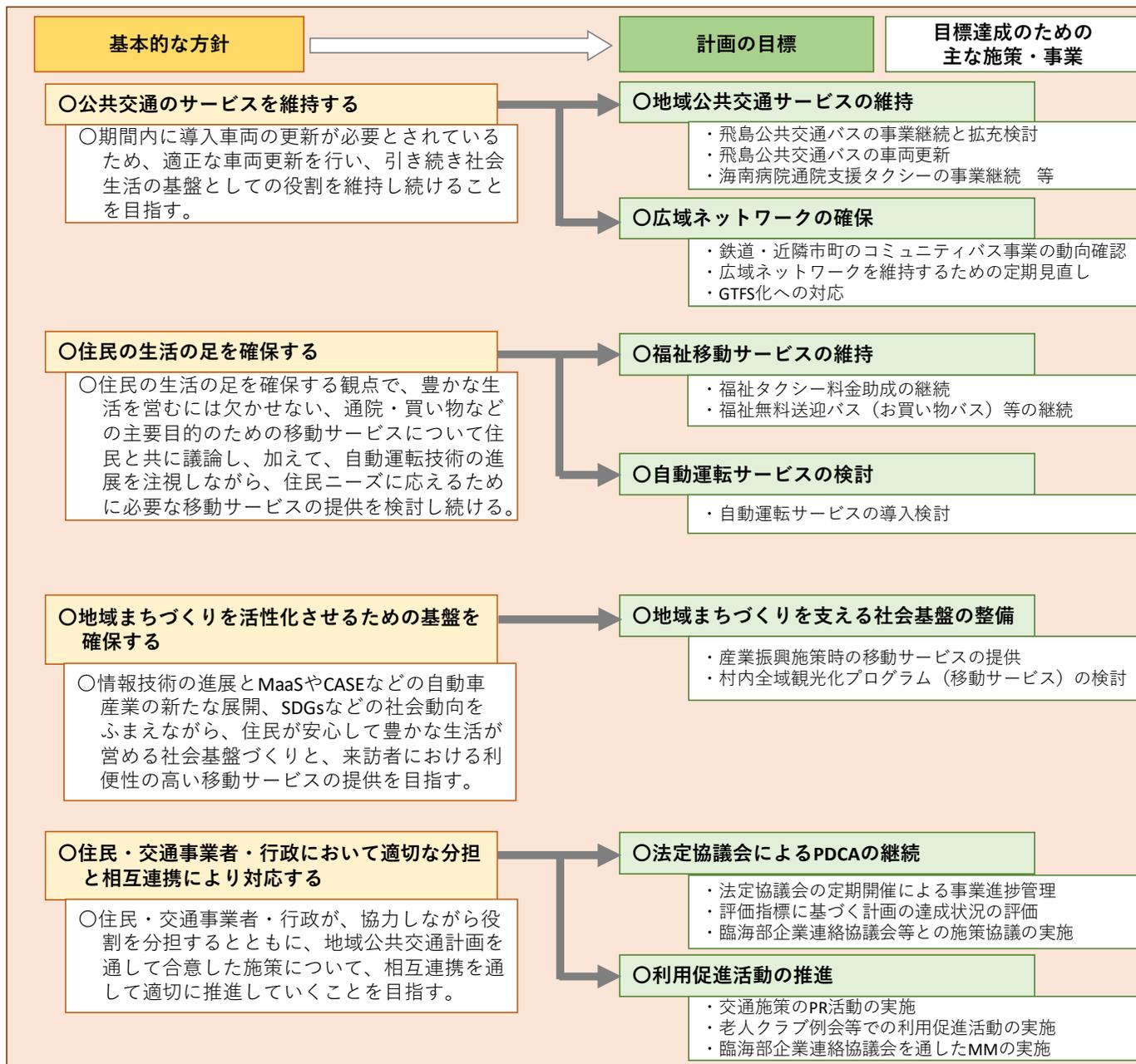
### ■ 計画の目標を達成するために行う事業・・・交通網形成計画で位置づけている事業

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、観光面での来訪者の移動サービスの検討なども追加した。



### 3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

視点	評価対象	評価指標と目標値	評価年度	R 5 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)	○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3月末：168,000人 ○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3月末：125,000人	毎年度	○蟹江線 180,601人  ○名港線 117,593人	○蟹江線 達成  ○名港線 未達成
収支状況	飛島公共交通バス等	○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：549円/人 現状値＝397円	毎年度	387円/人 11527万円÷298194人	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)	○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	○利用割合：49.5% ・利用している人(「週3日以上」「週に1～2日」「1ヶ月に数日」「年に数日」)は、49.5%(問4-1(2)より)	達成
	飛島公共交通バス等 ○投資の理解度	○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	○妥当選択割合：44.9% (前回よりやや上昇) (問5-3より)	達成
利用者意見	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(利用者の満足度の平均値)	○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	○蟹江線の妥当性評価：71.5% (前回より上昇) ○タクシーの妥当性評価：81.2% (前回より上昇) (問2より)	○蟹江線 達成  ○タクシー 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

#### (3) 定量評価結果について

- 令和5年度（R5.4～R6.3）の12ヶ月期間の対前年度との比較を行った。蟹江線は7.1%の増加の180,601人に、名港線は9.4%の増加の117,593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3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93%（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689人から635人に減少（-54人・-7.8%）。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、通院が敬遠される傾向が続いている。福祉施策として行っている高齢者等福祉タクシー助成制度（チケット配布）の配布基準の見直し（75歳を65歳以上の引き下げ）を行い、大きく利用が伸びている。村内の病院利用にシフトしている可能性があると思われる。

蟹江線  
利用者数

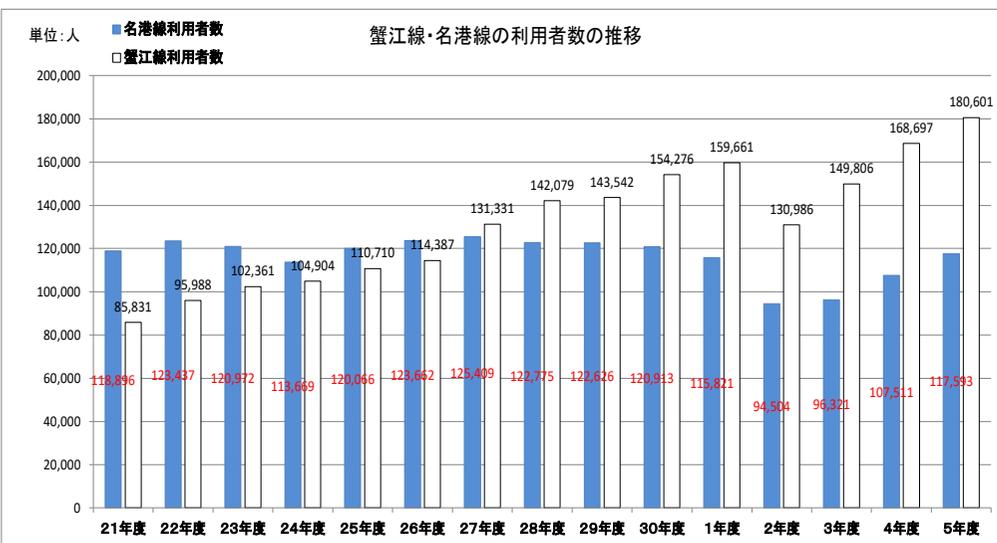
	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	前年比
4月	7,184	8,588	8,853	8,604	9,454	9,846	11,324	12,060	12,599	12,239	13,847	7,321	13,751	14,776	15,732	6.5%
5月	7,152	8,503	8,758	9,182	10,092	10,106	11,143	12,030	13,196	13,899	14,710	6,879	12,212	15,077	16,612	10.2%
6月	7,863	8,751	9,484	9,426	10,077	10,363	12,231	13,038	13,435	14,077	14,131	12,218	13,792	15,563	16,941	8.9%
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	10.9%
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	10.3%
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	4.6%
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	6.2%
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	6.7%
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	3.7%
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	13.8%
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	4.7%
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	-1.4%
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	
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%	

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	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	15.8%
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	24.8%
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	15.6%
7月	10,577	11,005	10,220	10,155	10,839	11,255	11,555	10,336	10,931	10,538	10,197	8,648	8,465	9,078	10,056	10.8%
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	21.2%
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	5.4%
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	10.7%
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	1.6%
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	6.3%
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	5.3%
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	6.7%
3月	10,899	10,844	10,197	9,320	9,679	11,325	10,922	10,975	10,156	9,871	9,267	8,502	8,630	10,350	9,824	-5.1%
合計	118,896	123,437	120,972	113,669	120,066	123,662	125,409	122,775	122,626	120,913	115,821	94,504	96,321	107,511	117,593	
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%	

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	前年比	
4月		61	45	47	62	56	77	44	83	78	73	83	53	77	45	-41.6%	
5月		35	49	44	50	41	37	64	83	79	48	68	35	44	54	22.7%	
6月		54	72	43	52	50	66	52	89	84	77	78	63	66	54	-18.2%	
7月		70	52	40	85	75	54	47	71	50	85	78	65	74	67	-9.5%	
8月		37	59	50	84	48	49	45	89	48	79	46	51	74	40	-45.9%	
9月		37	70	42	40	65	40	43	72	76	97	46	49	57	45	-21.1%	
10月		50	28	39	39	44	65	47	38	71	87	84	67	57	62	19.2%	
11月		20	56	46	58	45	42	42	41	105	84	67	48	50	92	87.8%	
12月		19	38	35	58	40	56	49	46	51	74	71	62	52	61	-21.3%	
1月		26	30	48	35	39	25	45	41	92	71	84	39	73	35	43	22.9%
2月		29	36	33	50	62	34	53	68	70	79	52	45	44	51	35	-31.4%
3月		29	46	38	52	50	51	56	85	69	64	73	81	85	49	50	2.0%
合計		173	528	586	558	653	608	615	614	945	874	890	741	677	689	635	
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%		



	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
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	94,504	96,321	107,511	117,593
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

**<住民・企業・利用者アンケート調査結果>**

- 住民：日常の公共交通での移動に不便を感じている人の割合が61.3%とかなり多い。
- 企業：通勤の渋滞についてほぼ毎日渋滞の影響を受けている割合が70.6%とかなり多い。
- 蟹江線のサービス水準：前回値よりも上昇し、目標値を達成した。
- 名港線利用者：早朝時間帯の利用で乗車できなかったことがあるという回答が存在した。

**<自己評価から得られた課題>**

- 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93%の水準まで回復し、コロナ禍以前の勤務状態に戻りつつある。
- 海南病院通院支援タクシーの利用者数は増えていない。福祉タクシー助成制度の利用者数は大幅に増加している。

**<自己評価をふまえた対応方針>**

- 全体：地域公共交通の見直しを進めている。
- 幹線系統の対応
  - 第5次総合計画では、「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」ことを目指す方向としており、幹線系統バスの見直しの検討を進める。
  - 蟹江線・名港線ともに、朝便の混雑状態が課題で、運行本数の増加とネットワークの再編成の両面から、中長期対応について検討を進める。検討にあたり、車両の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
  - 第5次総合計画では、「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」ことを目指す。福祉タクシー助成等の福祉施策において、通院支援でなく外出支援に施策転換を行っている。海南病院通院支援タクシーの利用実績だけでなく福祉制度の総合的な利用状況を確認していく。

**■ 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。

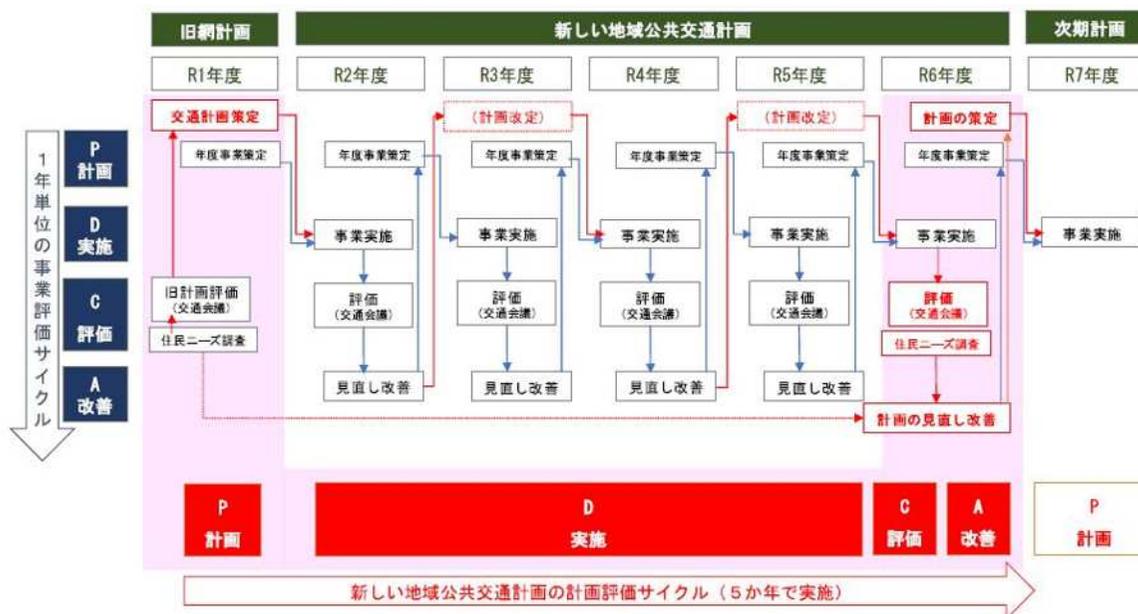
<PDCAの進め方>

・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・確認を進めている。



回数（実施日）	進捗管理に関する協議事項	実施内容
R5/1回 集合 (R5/6/22)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R4の法定協の事業報告・決算</li> <li>・ 地域公共交通計画の評価結果</li> <li>・ 蟹江線の一部ダイヤ改正</li> </ul>	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 R 6 生活交通計画の報告
R5/3回 集合 (R5/12/12)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R5の自己評価（中部・県様式）</li> <li>・ 蟹江線の1日無料運行協議</li> </ul>	R5年度の中部、県様式による事業進捗の自己評価を実施
R5/4回 集合 (R6/3/8)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R6の法定協の事業計画案・収支予算案</li> <li>・ 飛島村地域公共交通計画の改定</li> </ul>	R6年度の実施事業計画を協議
R6/1回目 集合 (R6/6/28)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R5の法定協の事業報告・決算</li> <li>・ 地域公共交通計画の評価</li> </ul>	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 住民、利用者アンケート調査計画
R6/2回目 集合 (R6/12/25)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ R6の自己評価（中部・県様式）</li> </ul>	R6年度の中部、県様式による事業進捗の自己評価を実施