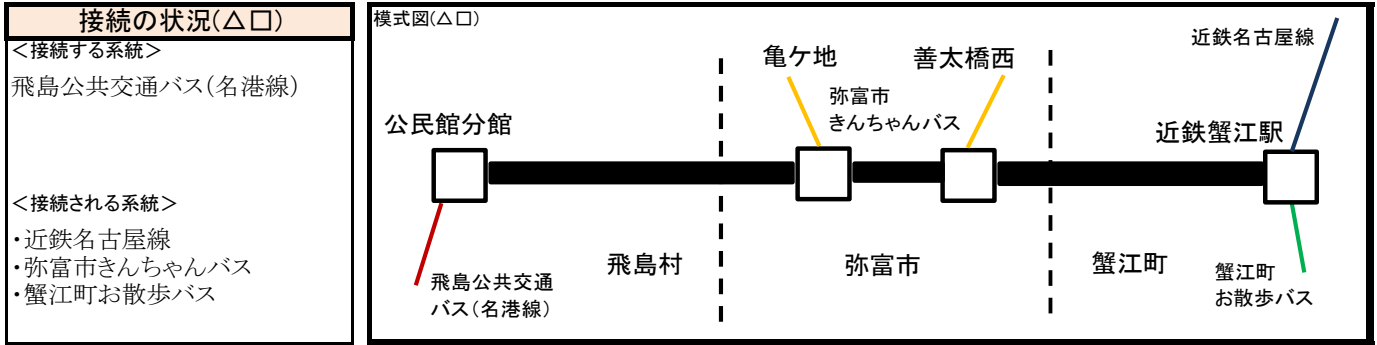


1. 補助系統の概要(△)

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(株)	近鉄蟹江駅前～公民館分館	往12.9 km 復14.5 km	18.3 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)



2. R5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(△)					
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	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
評価	計画通りの運行であった。	年間利用者数【人】			110,610	121,348	133,866
A		平均乗車密度(実績)			3.7	3.8	4.0
		輸送量	(計画)			78.6	67.7
			(実績)			67.7	69.5
		収支率(実績)			46.35	47.54	45.34

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	133,000
		実績	133,866
		達成率	100.7%
	要因	新型コロナの影響が減少したため。	
	運行事業者の所見等(△)	<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、さらには、「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。(例:分館2便は5年前と比較し、約10人増)</p> <p>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>	
		<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: 市町村名:</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(△)	10,820 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 %	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的手段として、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。
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。		

《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. R5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(□)			
A	事業評価を踏まえた取組 ・運行事業者及び関係自治体等との協議 ・ふるさとフェスタでのPR活動	市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名:	市町村名:
改善点とした事項(△) ・HP、チラシへの配布 ・イベント時のPR活動実施 ・利便性向上のための公共交通網再編 ・沿線イベントや行事のPR ・他の交通機関との連携を強化		南部地域公共交通網再編のため、各地区で住民意見交換会とデマンド実験運行説明会を開催し、南部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。		
関係者の連携等(△□)	その他				
関係者の連携等(△□) ・運行事業者及び関係自治体等との協議					

### 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 通勤通学の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。		
<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	・増便、ダイヤ改正、名駅直行使など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。	

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:
目標	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(R7年度) ④収益率6.0%以上(R7年度)	未策定	①利用者数 126,160人 ②利用者一人あたりの財政支援額 385円	
自己評価	①R4年度目標9.1万人/年に対し7.4万人 ②86人 ③1,457円 ④4.9%		①利用者数 133,866人 ②利用者一人あたりの財政支援額 257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 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R元年度1.42万人、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1.1万人(R5.11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、現在もR元年度の水準まで回復していない。	蟹江町 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。		
<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。)			

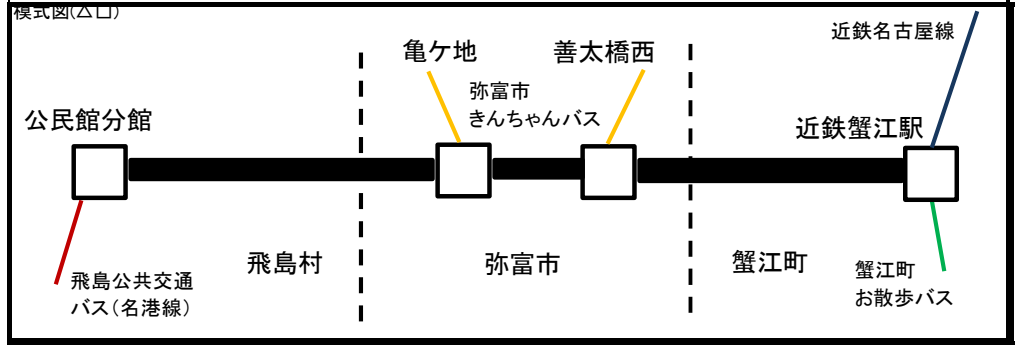
令和5年度補助系統別事業評価票(飛島公共交通バス(蟹江線②)線)

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②)	飛島村	三重交通(株)	近鉄蟹江駅前～新政成神社	往10.3 km	4.6 回	弥富市 蟹江町
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. R5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</p> <p>B: 車両故障等運行事業者の責任すべき事由により、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>																																				
<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>		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> <th>5年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数[人]</td> <td></td> <td></td> <td>21,379</td> <td>23,399</td> <td>25,803</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>3.4</td> <td>3.5</td> <td>3.6</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td></td> <td></td> <td>78.6</td> <td>15.6</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>15.6</td> <td>16.1</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>46.47</td> <td>47.57</td> <td>45.34</td> </tr> </tbody> </table>	年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	年間利用者数[人]			21,379	23,399	25,803	平均乗車密度(実績)			3.4	3.5	3.6	輸送量	(計画)			78.6	15.6	(実績)			15.6	16.1	収支率(実績)			46.47	47.57	45.34
年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度																																
年間利用者数[人]			21,379	23,399	25,803																																
平均乗車密度(実績)			3.4	3.5	3.6																																
輸送量	(計画)			78.6	15.6																																
	(実績)			15.6	16.1																																
収支率(実績)			46.47	47.57	45.34																																

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(△)
目標	25,000	<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、さらには、「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。(例:分館2便は5年前と比較し、約10人増)</p> <p>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	25,803	
達成率	103.2%	
要因	新型コロナの影響が減少したため。	市町村の所見、理由分析、認識(□)
<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>	<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: 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>市町村名:</p>	<p>市町村名:</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(△)	10,820 人/月	市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名:	市町村名:
全利用者に占める率(△)	97.0 %	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>路線付近住民の通勤通学的手段として、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。</p>			
特記事項					

《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. R5年度の実績状況

直近の事業評価結果(△)	運営主体の取組(△)	市町村の取組(□)			
B	事業評価を踏まえた取組 ・運行事業者及び関係自治体等との協議 ・ふるさとフェスタでのPR活動	市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名:	市町村名:
改善点とした事項(△) ・HP、チラシへの配布 ・イベント時のPR活動実施 ・利便性向上のための公共交通網再編 ・沿線イベントや行事のPR ・他の交通機関との連携を強化		南部地域公共交通網再編のため、各地区で住民意見交換会とデマンド実験運行説明会を開催し、南部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。		
関係者の連携等(△□)	その他				
・運行事業者及び関係自治体等との協議					

### 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 通勤通学の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。		
<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	・増便、ダイヤ改正、名駅直行便など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。	

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)に記載した補助システムの目標と評価

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:
目標	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(R7年度) ④収益率6.0%以上(R7年度)	未策定	①利用者数 24,400人 ②利用者一人あたりの財政支援額 385円	
自己評価	①R4年度目標9.1万人/年に対し7.4万人 ②86人 ③1,457円 ④4.9%		①利用者数 25,803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 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R元年度1.42万人、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1.1万人(R5.11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、現在もR元年度の水準まで回復していない。	蟹江町 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。		
<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。)			

# 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業・事業(自己)評価について 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年12月25日

協議会名:	弥富市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	令和5年度地域公共交通確保維持事業のうち陸上交通(地域内ファイダーシステム確保維持費国庫補助金)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>■基本理念 市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通の確保・維持</p> <p>■目的 ・平成21年7月に弥富市地域公共交通活性化協議会を発足し、平成22年3月に「弥富市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成22年6月21日より地域公共交通活性化・再生総合事業の計画事業として、通学・通勤・買い物など市民生活のための移動手段の確保、公共交通空白地域の解消を目的として新たにコミュニティバスの実証運行を開始した。また、平成24年4月より地域公共交通活性化・再生総合事業(経過措置)としての実証運行を終了し、本格運行へと移行した。平成28年3月には「弥富市地域公共交通網形成計画」を策定し、「市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通の確保・維持」という基本理念の下、まちづくり等の上位・関連計画と連携するとともに、地域特性や利用者特性に応じた継続的な改善を行い、使いやすく環境にもやさしい地域公共交通として確保・維持することを目的としている。</p> <p>・なお、令和3年3月に新計画として「弥富市地域公共交通計画」を策定した。</p> <p>■必要性 ・利用者総数は少ないものの本格運行開始以降増加傾向を維持しており、令和2年度の利用者実態調査等の結果では「利用者の約8割が65歳以上の高齢者で、買い物や通院、公共施設の利用目的の利用が多い」という特徴を把握されたことから、高齢者等交通弱者の交通手段確保として確保・維持していくことが必要である。また、「弥富市地域公共交通計画」に基づき、今後も市内バス運行の改善・充実のため、二一スに即したダイヤの見直し、隣接する自治体との連携等の検討を行い、あわせて地域公共交通確保維持事業により、鉄道や飛島公共交通バスなどの幹線に接続し、市民生活と地域を支えるファイダーシステムとして確保・維持していくことが必要である。</p>

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年12月25日

協議会名: 弥富市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業のうち陸上交通(地域内ライダーシステム確保維持費国庫補助金)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似)事業の事業評価結果の反状状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)	
<p>【補助対象となる事業者名等の名称を記載】</p>	<p>【系統名・経路名・設備名・運行(航)区間・整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両高価償却費等及び公営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改善補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】</p>	<p>【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】</p>	<p>A 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されたなかった場合には、理由等記載】</p>	<p>A 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、理由目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】</p>	<p>【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善点は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載</p>	
<p>三交通(株)</p>	<p>弥富市内を巡回する3路線(北部ルート、東部ルート、南部ルート)を運行し、各ルートとも近鉄弥富駅やイオンタウン、総合福祉センター等の主要な施設にアクセス。また、東部ルートは地域間幹線系統である飛鳥公共交通バス釧路線と一部バス停を共有。</p>	<p>対応方針1 1期・2期に続く3期社会実験運行の継続。 ⇒地域公共交通計画に基づき、1期・2期の急行バス社会実験運行を引き続き、令和5年6月から令和5年11月までの半年間、デマンド運行導入に向けた実証実験となる3期社会実験運行を開始 ⇒1期・2期の急行バス社会実験運行やデマンド運行導入に向けた実証実験である3期社会実験運行の結果を踏まえ、協議会を通じた具体的な再編案を検討</p>	<p>計画通り、弥富市内を巡回するきんちゃんバス3路線の運行を維持した。また、地域公共交通計画に基づく取り組みとして、福祉施策と連携した買い物支援サービスを展開するとともに、協議会や住民説明会を通じ、無料お試し乗車を活用し、新規格利用の発注をおこなった。さらに、第1期・2期の急行バス社会実験運行の結果や地域の特性や需要の違いを踏まえ、第1期・2期とは形態の異なる第3期社会実験運行(デマンド運行導入)に向けた実証実験を実施している。</p>	<p>目標①: 使いやすい地域公共交通網の形成による利用者数の維持・増加 【全体目標値】令和5年度: 9.4万人 【予測値】令和5年度: 8.2万人(未達成) 【南部目標値】令和5年度: 3.5万人 【予測値】令和5年度: 4.5万人(達成) 【北部目標値】令和5年度: 4.1万人 【予測値】令和5年度: 2.7万人(未達成) 【東部目標値】令和5年度: 1.8万人 【予測値】令和5年度: 1.0万人(未達成) ⇒ 温浴施設利用が多い東部ルート、買い物利用が多い北部ルートだが、新型コロナウイルスによる生活様式の影響で伸び悩み、新型コロナウイルスの水準まで回復していない。ただし、通勤・通学利用の多い南部ルートは、令和5年3月末より高校生を対象としたコミュニティバス運賃助成定期券交付事業を開始したこともあり、新型コロナウイルス前の水準を大きく上回っている。 ※ 令和5年度の予測値、令和5年4月から令和5年10月までの実績に基づく傾向が年度末まで続いた場合、令和5年4月より令和5年10月までの実績を大きく上回っている。 【参考】令和5年6月から令和5年11月の半年間実施した、デマンド交通である「チョイコやとみや」の第3期社会実験運行の利用者数: 607人</p>	<p>① 地域特性や地域による需要の違いを踏まえ、市全体の公共交通網の再編 ◆ 利便性の確保と1人当たり運行経費や収支率の削減のため、第1期・2期・3期の社会実験運行の結果を踏まえ、市全体の公共交通網の再編案を検討 ◆ 住民意見交換会を適宜開催し、現行の弥富市地域公共交通計画の見直しと住民のニーズに合った公共交通網の再編を検討 ② 継続的な利用促進活動の推進による外出機会の創出 ◆ 無料お試し乗車を継続的な実施による、外出機会の創出と公共交通網の活用促進 ◆ アンケート調査や広報、HP、意見交換会などの住民との接点を活用し、利用促進につながる情報や公共交通の安全性の周知、きんちゃんバスや周辺自治体が運行するバスの情報、かこいっくワルマの使い方の情報を提供</p>	
				<p>B 【予測値】令和5年度: 108人(達成) 【実績】108人(達成) ⇒ 昨年と同程度の期間、無料お試し乗車を実施 ⇒ 令和4年度に比べ新型コロナウイルスによる行動制限が緩和された影響で外出機会が増えたことが新規利用者増加の理由として考えられる</p>	<p>目標②: 利用促進策の展開等による新規利用者の獲得 【目標値】毎年80人以上 【実績】108人(達成) ⇒ 昨年と同程度の期間、無料お試し乗車を実施 ⇒ 令和4年度に比べ新型コロナウイルスによる行動制限が緩和された影響で外出機会が増えたことが新規利用者増加の理由として考えられる</p>	<p>目標③: 利用者1人当たり運行経費の削減による持続性の確保 【目標値】令和7年度における利用者1人当たり運行経費: 1,000円/人以下 【予測値】令和7年度: 1,309円/人(未達成) ⇒ 人件費の増加に伴う運行経費の増加と利用者の伸び悩みが大きく影響 ※ 運行経費は令和5年度の予算(案)をもとにした、きんちゃんバスの運行経費と第3期社会実験運行に係る経費の合計 ※ 利用者数は令和5年4月から令和5年10月までの実績に基づく傾向が年度末まで続いた場合、令和5年6月から令和5年11月の半年間実施した、第3期社会実験運行の利用者の合計</p>
			<p>C 【目標値】令和7年度における収支率: 6.0%以上 【実績】4.9%(未達成) ⇒ 人件費の増加に伴う運行経費の増加と利用者の伸び悩みが大きく影響 ※ 令和4年度の実績(決算書より)</p>	<p>目標④: 収支率の改善による持続性の確保 【目標値】令和7年度における収支率: 6.0%以上 【実績】4.9%(未達成) ⇒ 人件費の増加に伴う運行経費の増加と利用者の伸び悩みが大きく影響 ※ 令和4年度の実績(決算書より)</p>	<p>目標⑤: 住民意見交換会の実施による地域公共交通を創り、支える環境の形成 【実績】計4回(達成)</p>	



＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

弥富市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（令和5年4月～令和5年11月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
<p>目標①：使いやすしい地域公共交通網の形成による利用者数の維持・増加                      【全体目標値】 令和5年度：9.4万人                      【南部目標値】 令和5年度：3.5万人                      【北部目標値】 令和5年度：4.1万人                      【東部目標値】 令和5年度：1.8万人</p>	<p>①サイクル&amp;バスライント駐輪場・駐車場の設置                      ②高齢者や障がい者等への料金負担軽減策の実施                      ③定期券、回数券等の販売                      ④バス相互の乗継券の発行                      ⑤分かれやすい時刻表の作成、配布                      ⑥ポケット時刻表の作成、配布                      ⑦広報誌や市ホームページ等多様な媒体による情報提供                      ⑧無料お試し乗車券の配布等                      ⑨高校生を対象としたコミュニティバス運賃助成定期券交付事業</p>	<p>①きんちゃんバス利用実績からの予測</p>	<p>【全体（予測値）】 8.2万人（未達成）                      【南部（予測値）】 4.5万人（達成）                      【北部（予測値）】 2.7万人（未達成）                      【東部（予測値）】 1.0万人（未達成）                      ⇒温浴施設利用が多い東部ルート、買い物利用が多い北部ルートだが、新型コロナウイルスによる生活様式の変容の影響を受け、新型コロナウイルスの多い南部ルートは、令和5年3月末より、通勤・通学利用の多いコミュニティバス運賃助成定期券交付事業を開始したこともあり、新型コロナウイルス前の水準を大きく上回り、計画の目標値に対しても大きく上回っている。                      ※令和5年度の実績：令和5年4月から令和5年10月までの実績に基づく傾向が年度末まで続いた場合の予測値                      【参考】                      令和5年6月から令和5年11月の半年間実施した、デマンド交通である「チョイノコやとみ」の第3期社会実験運行の利用者数：607人</p>	<p>①地域特性や地域による需要の違いを踏まえた、市全体の公共交通網の再編                      ・利便性の確保と1人当たり運行経費や収支率の削減のため、第1期・2期・3期の社会実験運行の結果を踏まえた市全体の公共交通網の再編案を検討                      ・住民意見交換会を適宜開催し、現行の弥富市地域公共交通計画の見直しと住民のニーズに合った公共交通網の再編を検討                      ②継続的な利用促進活動の推進による外出機会の創出                      ・無料お試し乗車券の継続的な実施による、外出機会の創出と公共交通の利用促進                      ・アンケート調査や広報、HP、意見交換会などの住民との接点を活用し、外出機会の創出につながる情報や公共交通の安全性の周知、きんちゃんバスや周辺自治体が運行するバスの情報、かしこいクルマの使い方の情報を提供</p>	
<p>目標②：利用促進策の展開等による新規利用者の獲得                      【目標値】 毎年80人以上</p>	<p>①無料お試し乗車券の配布</p>	<p>①無料お試し乗車券のアンケート結果</p>	<p>【実績】108人（達成）                      ⇒お試し乗車券108人                      ⇒昨年度と同程度の期間、無料お試し乗車券を実施                      ⇒令和4年度に比べ新型コロナウイルスによる行動制限が緩和された影響で外出機会が増えたことが新規利用者増加の理由として考えられる</p>	<p>①無料お試し乗車券の継続的な実施                      ②意見交換会や各種団体の会合、その他市民の方々が集まる場等における社会実験運行等の周知活動展開</p>	
<p>目標③：利用者1人当たり運行経費の削減による持続性の確保                      【目標値】 令和7年度における利用者1人当たり運行経費：1,000円/人以下</p>	<p>①運行経費の維持と利用者増による利用者1人当たり運行経費削減</p>	<p>①令和5年度予算                      ②きんちゃんバス利用実績からの予測                      ③第3期社会実験運行の利用実績</p>	<p>【実績】1,309円/人（未達成）                      ⇒人件費の増加に伴う運行経費の増加と利用者の伸び悩みが大きく影響                      ※運行経費は令和5年度の予算をもとにした、きんちゃんバスの運行経費と第3期社会実験運行に係る経費の合計                      ※利用者数は令和5年4月から令和5年10月までの実績に基づき傾向が年度末まで続いた場合の予測値と令和5年6月から令和5年11月の半年間実施した、第3期社会実験運行の利用者の合計</p>	<p>目標①に同じ                      ※現在の運行経費の維持を基本とした再編の検討</p>	<p>令和7年度の目標毎年経過評価を実施</p>
<p>目標④：収支率の改善による持続性の確保                      【目標値】 令和7年度における収支率：6.0%以上</p>	<p>①運行経費の維持と利用者増による収支率改善</p>	<p>令和4年度決算</p>	<p>【実績】4.9%（未達成）                      ⇒人件費の増加に伴う運行経費の増加と利用者の伸び悩みが大きく影響                      ※令和4年度の実績（決算書より）</p>	<p>目標①に同じ                      ※現在の運行経費の維持を基本とした再編の検討</p>	<p>令和7年度の目標毎年経過評価を実施</p>
<p>目標⑤：住民意見交換会の実施による地域公共交通を創り、支える環境の形成                      【目標値】 令和7年度までの意見交換会の開催数：2回以上</p>	<p>①社会実験運行や再編検討に係る意見交換会開催</p>	<p>開催実績</p>	<p>【実績】計4回（達成）</p>	<p>①今後の公共交通網の再編に向け意見交換会を継続的に実施</p>	<p>令和3年度～令和7年度の目標毎年経過評価を実施</p>

## 中部様式

令和5年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価  
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

## 弥富市地域公共交通活性化協議会 (弥富市)

平成21年7月10日設置

令和3年3月 弥富市地域公共交通計画策定  
(計画期間：令和3年度～令和7年度)

令和5年6月22日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和6年1月19日 令和5年度評価結果送付

# 1. 【Plan】協議会等が目指す地域公共交通の姿

## 弥富市の概要

人口：43,724人 ※令和5年10月末時点

公共交通の現況：北部地域を近鉄名古屋線とJR関西本線、名鉄尾西線が通っており、市内には計4つの駅（近鉄弥富駅、JR弥富駅、佐古木駅、五ノ三駅）が立地している。また、三重交通の路線バスが2路線、市内全域を運行するコミュニティバス「きんちゃんバス」が3路線運行している。

## 計画策定の背景

まちづくりと連携した地域公共交通の確保・維持・改善に向けた事業を推進し、持続可能で利便性の高い地域公共交通網を展開するため

## 弥富市地域公共交通計画

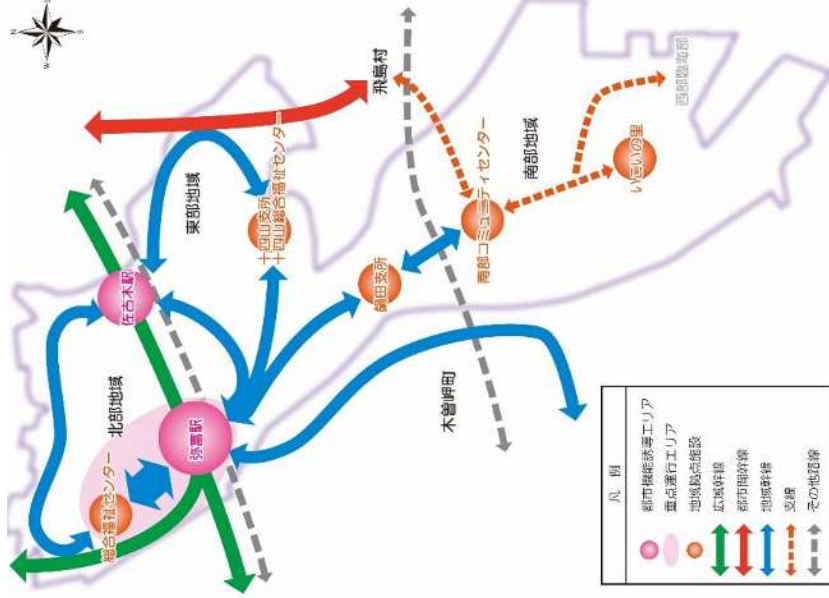
### ○計画期間

令和3年度～令和7年度（5年間）

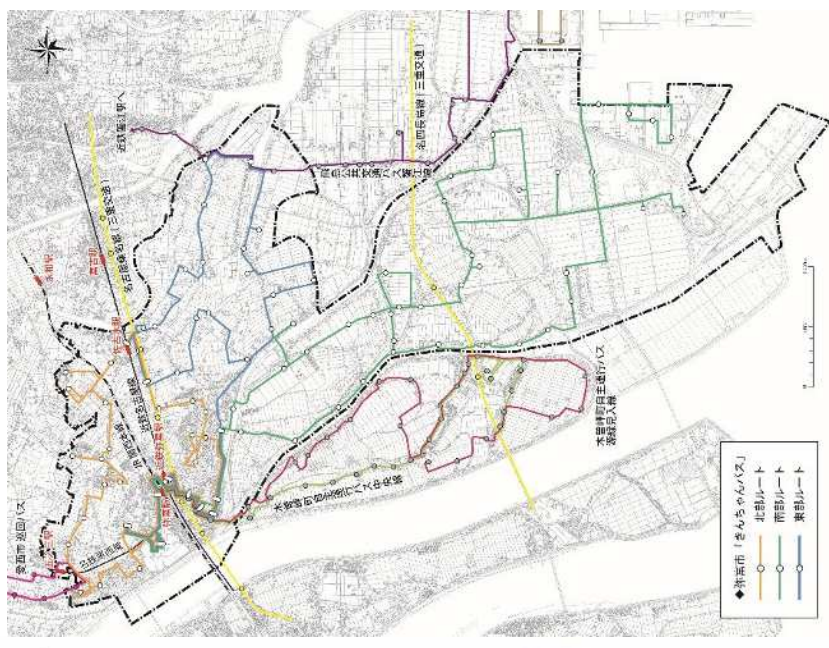
### ○基本理念

- 市民生活と地域を支える  
持続可能な地域公共交通の確保・維持
- 基本方針1：地域特性や利用特性に応じた使いやすい地域公共交通網の形成
- 基本方針2：継続的な利用促進策等の取組みの展開による地域公共交通の維持・活性化
- 基本方針3：地域や行政、交通事業者等が協働・連携し、持続可能な地域公共交通を創り、支える環境の形成

## 地域公共交通の展開イメージ



## 現在の地域公共交通網



## 2.【Do】目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

### 主な取り組み内容

#### ○第3期社会実験運行の実施（実施主体：協議会）

- ⇒令和5年6月2日～令和5年11月28日の間、デマンド運行導入に向けた実証実験となる第3期社会実験運行を実施（チョイソコやとみ）
- ⇒住民説明会を開催し、停留所の設置箇所を選定や実証実験の開催を周知
- ・ 会員登録者数：553人
  - ・ 利用者数：607人

#### ○福祉施策と連携した買い物支援サービスの展開（実施主体：市）

- ⇒弥富市ささえあいセンター利用会員を対象に、自宅と店舗との往復の移動と買い物セットにして支援する「買い物支援サービス」を令和3年4月から本格運行開始し、令和5年度も継続して実施
- ・ 利用会員数：17人
  - ・ 協力会員数：19人
  - ・ 運送回数：223回
- ※令和4年4月から令和5年3月までの実績



チョイソコ  
やとみ

チョイソコやとみってなに??

ご自宅近くの停留所(住宅地停留所)から登録されているお店や病院(目的地停留所)などへ乗り合わせて送迎する弥富市の社会実験事業です。事前の会員登録申込と、ご利用ごとに電話かインターネットでの乗車申し込みが必要です。

**社会実験期間**  
2023年6月2日(金)～11月28日(火)

**運行日**  
火曜・金曜  
※11月29日(土)～12月1日(月)は年末年始のため運行しません。

**運行時間**  
9時～16時  
送迎開始・終了は、お知らせいたします。

**停留所を歓迎!**  
※入庫・乗降開始の15分前までに定額乗車券、乗降券を、送迎先で利用可能な店舗等に設置をお願いします。送迎先で利用可能な店舗は、このチラシの掲載先を参考にしてください。  
※乗車料は1乗車400円です。  
※送迎料、送迎料金は別途お見積りです。

**30分前まで乗車申し込みが可能です!**  
大勢・大層学区の皆さま、ぜひ使ってみてください!!

株式会社：  
弥富市役所 市民協働課 ☎0567-65-1111 (代表)

#### ○高校生を対象としたコミュニティバス運賃助成定期券交付事業（実施主体：市、交通事業者）

- ⇒令和5年3月末より、きんちゃんバスの利用促進と保護者の経済的負担軽減を図るため、市内在住の高校生に対し、運賃助成定期券を交付することできんちゃんバス運賃を助成
- ・ 申請数：51件
  - ・ 利用者数：3,522人
- ※令和5年4月から令和5年11月末までの実績

#### ○無料お試し乗車券による新規利用者の掘り起こし（実施主体：市、交通事業者）

- ⇒市内全世帯及び小学生に配布し、利用期間は親子での継続的な利用機会の創出のほか、新型コロナウイルスでの生活様式の変容も想定し、外出機会を創出できるよう、夏休み期間を含む7月中旬から9月末までの約2か月間に設定（新規利用者108名）
- ・ 75歳以上への無料パスカード配布
  - ・ 65歳以上へのシルバーバスの販売
  - ・ 福祉タクシー料金助成事業の実施
- ※その他主な取り組み



### 3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

#### 基本理念・基本方針に対応した目標・指標を設定

基本理念	市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通の確保・維持	
基本方針	基本方針1：地域特性や利用特性に応じた使いやすい地域公共交通網の形成	基本方針2：継続的な利用促進策等の取組みの展開による地域公共交通の維持・活性化
目標①	○	○
目標②	○	○
目標③	○	○
目標④	○	○
目標⑤		○

基本方針3：地域や行政、交通事業者等が協働・連携し、持続可能な地域公共交通を創り、支える環境の形成

#### 目標①：使いやすい地域公共交通網の形成による利用者数の維持・増加（未達成）

年度：4月-翌年3月	令和元年度 (基準年)	令和2年度 (実績値)	令和3年度 (実績値)	令和4年度 (実績値)	令和5年度 (予測値)	令和6年度	令和7年度
全体	目標 8.3万人	8.5万人	8.8万人	9.1万人	9.4万人	9.7万人	10.0万人
南部ルート	目標 3.6万人	3.5万人	3.5万人	3.5万人	3.5万人	3.5万人	3.5万人
北部ルート	目標 3.3万人	3.5万人	3.0万人	3.6万人	4.5万人	4.3万人	4.5万人
東部ルート	目標 1.4万人	1.5万人	1.6万人	1.7万人	1.8万人	1.9万人	2.0万人
	実績	0.9万人	0.8万人	0.9万人	1.0万人		

※令和5年度は10月までの実績に基づく傾向が年度末まで続いた場合の予測値

⇒全体の利用者数は前年度より多くなる予測だが、新型コロナウイルスによる生活様式の変容の影響で伸び悩み、新型コロナウイルス前の水準まで回復していない

⇒ルート別では北部・東部ルートは新型コロナウイルス前の水準まで回復していないが、通勤・通学利用の多い南部ルートは、新型コロナウイルス前の水準を大きく上回り、計画の目標値に対しても大きく上回っている。

#### 令和5年度の前年度比（増減率）

全体：8%増予想

◆南部：24%増予想

（通勤通学・買い物中心）

◆北部：7%増予想

（高齢者約8割で買い物中心）

◆東部：19%増予想

（高齢者約8割で温浴施設中心）

※（ ）内は各ルートの利用特性

#### 今後の方針①

- ・地域特性や地域による需要を踏まえた新たな社会実験運行などの実施による利便性の確保・向上
- ・市全体の具体的な公共交通網の再編案の検討
- ・継続的な利用促進活動の推進による外出機会の創出

### 3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

#### 目標②：利用促進策の展開等による新規利用者の獲得（達成）

目標	無料お試し乗車券
新規利用者	毎年80人以上 108人

⇒昨年度と同程度の期間、無料お試し乗車券を実施

⇒令和4年度に比べ新型コロナウイルスによる行動制限が緩和された影響で外出機会が増えたことが新規利用者増加の理由として考えられる。

#### 今後の方針②

- ・無料お試し乗車券の継続的な実施
- ・意見交換会や各種団体の会合、その他市民の方々が集まる場等における社会実験運行等の周知活動展開

#### 目標③：利用者1人当たり運行経費の削減による持続性の確保（未達成）

#### 目標④：収支率の改善による持続性の確保（未達成）

	目標（令和7年度）	令和元年度（基準年）	令和5年度（評価年）
利用者1人あたりの運行経費	1,000円/人以下	1,109円/人	1,309円/人
収支率	6.0%以上	5.3%	4.9%

⇒人件費の増加に伴う運行経費の増加と利用者の伸び悩みが大きく影響

※利用の7割を占める75歳以上の市民全員に無料パスカードを配布している

※運行経費は令和5年度の予算をもとにし、きんちゃんバスの運行経費と第3期社会実験運行に係る経費の合計

※利用者数は令和5年4月から令和5年10月までの実績に基づき傾向が年度末まで続いた場合の予測値と令和5年6月から令和5年11月の半年間実施した、第3期社会実験運行の利用者の合計

※収支率は令和4年度の実績

#### 今後の方針③④

- ・現在の運行経費の維持を基本とした再編を検討

#### 目標⑤：住民意見交換会の実施による地域公共交通を創り、支える環境の形成（達成）

目標（令和7年度まで）	累計実績
意見交換会 2回以上	4回

⇒令和3年度・4年度に南部地域において、社会実験運行や再編検討に係る意見交換会開催

#### 今後の方針⑤

- ・今後の公共交通網の再編に向け意見交換会を継続的に実施

## 4.【Act】計画目標の達成に向けた今後の取組方針の作成

- 課題 ○新型コロナウイルスの影響で生活様式が変容したことによる、バス利用者の伸び悩み（特に温浴施設利用が多い東部ルートと買い物利用が多い北部ルート）
- 1人当たり運行経費や収支率の増大
- ⇒地域特性や地域による需要の違いを踏まえた対策を検討する必要がある
- ⇒利用の促進のほか、利便性を確保しつつ運行の効率化を検討する必要がある

### 対応方針1 地域特性や地域による需要の違いを踏まえた、市全体の公共交通網の再編に向けた、新たな社会実験の検討

- ◆ 利便性の確保と1人当たり運行経費や収支率の削減のため、第1期・2期・3期の社会実験運行の結果を踏まえた市全体の公共交通網の再編案を検討
- ◆ 住民意見交換会を適宜開催し、現行の弥富市地域公共交通計画の見直しと住民のニーズに合った公共交通網の再編を検討

### 対応方針2 継続的な利用促進活動の推進による外出機会の創出

- ◆ 無料お試し乗車券の継続的な実施による、外出機会の創出と公共交通の利用促進
- ◆ アンケート調査や広報、HP、意見交換会などの住民との接点を活用し、外出機会の創出につながる情報や公共交通の安全性の周知、きんちゃんバスや周辺自治体が運行するバスの情報、かしこいクルマの使い方の情報を提供

## 5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	<p>期間限定の無料お試し乗車券を配布する事により、さんちやんバスの利用促進を行ったことや、併せてアンケート調査を実施し、無料お試し乗車券の利用状況を確認している事を評価</p> <p>第二期南部地域社会実験を行う事で、既存コミュニティバスの運行の補助を行い、その必要性の確認を行っている事を評価</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年度も無料お試し乗車券の配布とアンケート調査を実施し、利用促進と利用実態の把握を継続</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外出機会の創出と公共交通の利用促進のため、無料お試し乗車券の継続的な実施</li> </ul>
	<p>これまでに行った無料お試し乗車券のアンケート結果に基づき、通常の運行の利用促進に繋げることを期待</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1期・2期の急行バス社会実験の結果を踏まえ、令和5年6月から令和5年11月の半年間でデマンド運行導入に向けた実証実験となる第3期社会実験運行を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1期・2期の急行バス社会実験運行やデマンド運行導入に向けた実証実験である第3期社会実験運行の結果を踏まえ、住民説明会や協議会を通し具体的な再編案を検討</li> </ul>
	<p>第一期及び第二期の実証実験の結果に基づき、コミュニティバスに必要ない路線や運行方法を検討し、既存の路線に対して必要な対応を行う事を期待</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>さんちやんバスの利用促進と保護者の経済的負担軽減を図るため、令和5年3月末より高校生を対象としたコミュニティバス運賃助成定期券交付事業を開始</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校生を対象としたコミュニティバス運賃助成定期券交付事業の継続と新たな利用促進策を検討</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>1期・2期の急行バス社会実験の結果を踏まえ、第3期社会実験運行を実施し、南部地域の公共交通の再編案を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第1期・2期・3期の社会実験運行の結果を踏まえた市全体の公共交通網の再編案を検討する。</li> </ul>

※前回：令和5年3月10日（結果通知）



## 5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	<p>新型コロナウイルスの影響下にあって、日常生活に必要な移動手段を確保されるとともに、住民意見交換会等によるきめ細かにニーズを把握していることを評価</p> <p>南部地域における社会実験運行について検証され、効果的かつ効率的な再編が検討されるよう期待</p> <p>東部地域については、関係町村と連携して地域間幹線系統との棲み分けも考慮しつつ、最適化が図られるよう期待</p> <p>今後、地域公共交通計画に掲げられた事業が着実に実施されるよう期待</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民意見交換会やきんちゃんバス利用実績の分析等から住民のニーズを把握</li> <li>・住民のニーズに対応したダイヤの編成等を実施</li> <li>・第2期南部地域急行バス社会実験の実施・検証</li> <li>・住民意見交換の実施や、協議会を通じた評価を実施</li> <li>・地域間幹線系統との乗り継ぎ利便性向上を念頭に置いた具体的な再編を検討</li> <li>・地域公共交通計画に掲げた実施事業スケジュールに沿って各事業を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民意見交換会やきんちゃんバス利用実績の分析等を引き続き実施し、きめ細やかにニーズを把握</li> <li>・新型コロナウイルス対策も含めた継続的な利用促進活動の推進</li> <li>・住民意見や協議会を通じた評価の結果をふまえた、新たな南部地域における社会実験を実施</li> <li>・地域間幹線系統との乗り継ぎ利便性向上のためにデマンド交通を導入した社会実験の実施を検討</li> <li>・各事業において、継続して実施</li> </ul>

※前々回：令和4年3月1日（結果通知）

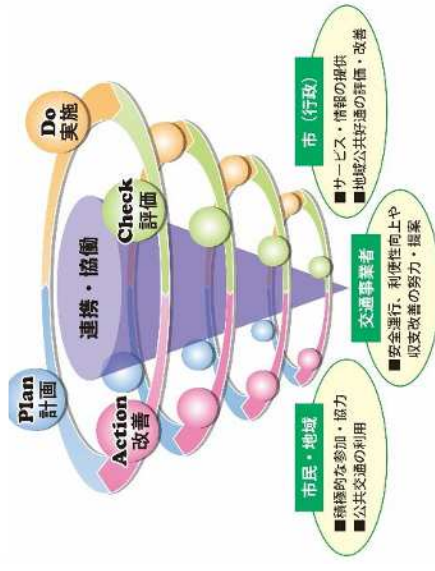
## 6.計画・評価の推進体制

### PDCAの推進体制やスケジュール

- 地域公共交通を確保・維持・改善していくために、市民や公共交通事業者、市（行政）等の関係者が協働・連携し、計画の立案（Plan）・計画の実施（Do）・計画の評価（Check）・計画の改善（Action）を繰り返す
- 毎年開催する「弥富市地域公共交通活性化協議会」において、“関連し実施する調査等”の結果や事業進捗状況等を基に評価するとともに、コロナ禍による影響も踏まえつつ、目標の達成状況や上位計画の改定内容を踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行うことで推進する

### PDCAの実施スケジュール（計画抜粋）

年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
計画の立案 Plan	計画見直し					計画見直し
計画の実施 Do		事業実施				
計画の評価 Check	進捗・目標	進捗	進捗	進捗	進捗	進捗・目標
計画の改善 Action					上位計画との整合性 事業内容・スケジュール等	
備考				弥富市総合計画 前期基本計画 目標年		



### PDCAの推進体制（計画抜粋）

### 直近1年間の協議会スケジュールと主な協議・報告事項

協議会	令和5年3月22日 (令和4年度 第4回)	令和5年6月22日 (第1回)	令和5年11月6日 (第2回)	令和5年12月25日 (第3回)
主な協議・報告事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第3期南部地域社会実 験運行について</li> <li>● コミュニティバス運賃 助成交付事業について</li> <li>● 令和5年度弥富市地域 公共交通活性化協議会 事業計画（案）及び予算 （案）について</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和4年度収支決算に ついて</li> <li>● 令和6年度地域公共交 通確保維持改善計画 （案）について</li> <li>● 無料お試し乗車券につ いて</li> <li>● 第3期南部地域社会実 験運行について</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第3期南部地域社会実 験運行について</li> <li>● 無料お試し乗車券につ いて</li> <li>● チョイソコやとみの停 留所の新設・移設につい て</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和5年度地域公共交 通確保維持改善事業・事 業（自己）評価について</li> <li>● 弥富市地域公共交通計 画の修正について</li> <li>● 第3期南部地域社会実 験運行について</li> </ul>