

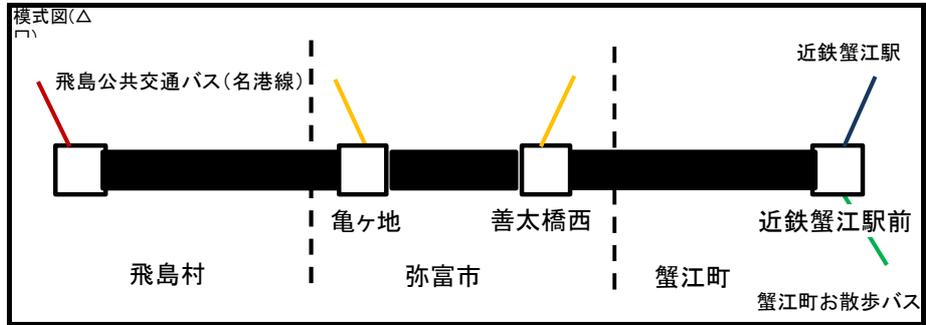
令和3年度補助系統別事業評価票(蟹江線)

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①)	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	18.3 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(△□)
<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. R3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	

《参考数値》 主要指標の推移(△)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数【人】					110,610
平均乗車密度(実績)					3.7
輸送量(実績)					67.7
収支率(実績)					46.4%

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	<p>目標 107,000</p> <p>結果 110,610</p>	<p>年間利用者数は、令和3年3月から8月までは前年度超えている。中学、高校、大学生の利用が多い蟹江線は、学校が再開されると利用者も回復する。</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。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の利用者は、R元年度1.42万人、R2年度0.88万人で、R3年度の予測値も0.76万人と大きく減少している。また、東部ルートの利用目的は約4割が公共施設であり、温浴設備のある公共施設が新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言などにより休館されていたこともあり他のルートに比べても減少幅が多くなっている。</p>
	<p>特記事項</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>新型コロナウイルスの影響はまだ続いており、コロナ禍前ほどの利用者数には回復していない。住民が公共交通機関を使わず、独自の方法で通勤、通学をするようになり、現在も続けている可能性がある。しかし、住民にとって重要な交通手段であることに変わりはなく、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。</p>	<p>市町村の所見、理由分析、認識(□)</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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ利用者数(△)	9,218 人/月	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(△)	97.0 %	<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。</p>	
特記事項	<p>近鉄蟹江駅を利用する通勤通学者が大多数を占める。弥富市南部に在住の利用者や、近鉄蟹江駅から乗車し、弥富市内、飛島村内の企業に勤める方の利用も多く、市町村を跨ぐ系統としての役割は大きい。</p>			

《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)(□)
<p>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カード導入を行い、利便性の向上を図っている。</p>	<p>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、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急行バス社会実験運行を実施している。(弥富市)</p>

### 3. R3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月から増便を行い、利便性の向上を図った。	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。	5月に住民からバス停移設の要望があったため、8月に「河合橋」バス停を北に約150m移設した。同じく5月に、「南二丁目」に設置されていたベンチが破損している旨の連絡があったため、三重交通に連絡し、新しくベンチを設置した。	
関係者の連携等(△□)		乗換案内サイト検索による利便性の向上を図るため、GTFSデータの整備を行った。		

### 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、適切な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、利便性向上のため東部ルートと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 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。住民からバス停移設の要望があったが、今後他のバス停も近隣住民から移設の要望があったり、設置場所に不都合が生じたりする可能性があるため、随時対応を検討する必要がある。	市町村名：
運行事業者(△)			
新型コロナウイルスの影響は今後も続く予想され、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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	令和2年10月から増便し、利便性の向上を図っている。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 蟹江線と接続する東部ルートについては、運行便数が少ないという問題があるため、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 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。利用者の声に随時対応を検討する。	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： 弥富市 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) ⑤意見交換会2回以上(R7年度まで)	市町村名： 蟹江町 未策定	市町村名：
自己評価	①R2年度目標8.5万人/年に対し6.2万人②1,521円④4.3%(新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け目標未達成) ②118人⑤2回開催(達成)		

### 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 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年度の予測値も0.76万人と大きく減少している。	市町村名： 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。	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。)

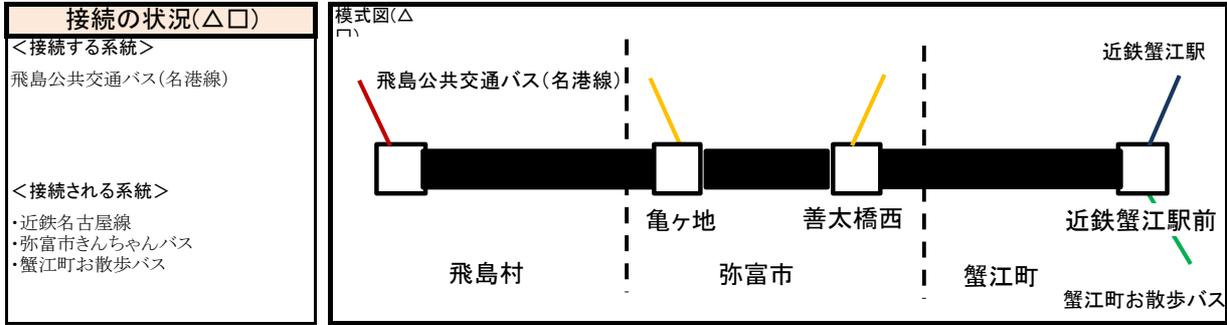
※適宜、セルの結合を変えて利用してください

令和3年度補助系統別事業評価票(蟹江線)

1. 補助システムの概要(△)

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)	飛島市地域公共交通活性化再生法定協議会	三重交通(株)	近鉄蟹江駅前～公民館分館	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)



2. R3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	

《参考数値》 主要指標の推移(△)					
年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
年間利用者数[人]					21,379
平均乗車密度(実績)					3.4
輸送量(実績)					15.6
収支率(実績)					46.5%

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	年間利用者数は、令和3年3月から8月までは前年度超えている。中学、高校、大学生の利用が多い蟹江線は、学校が再開されると利用者も回復する。	<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。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さんちゃんバス東部ルートの利用者は、R元年度1.42万人、R2年度0.88万人で、R3年度の予測値も0.76万人と大きく減少している。また、東部ルートの利用目的は約4割が公共施設であり、温浴設備のある公共施設が新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言などにより休館されていたこともあり他のルートに比べて減少幅が多くなっている。</p>
	結果		
	特記事項		
	運行事業者の所見等(△)	市町村の所見、理由分析、認識(□)	市町村の所見、理由分析、認識(□)
	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カードでの運賃の支払いが可能となり、利用者の利便が向上している。	<p>市町村名: 蟹江町</p> <p>新型コロナウイルスの影響はまだ続いており、コロナ禍前ほどの利用者数には回復していない。住民が公共交通機関を使わず、独自の方法で通勤、通学をするようになり、現在も続けている可能性がある。しかし、住民にとって重要な交通手段であることに変わりはなく、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。</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(□)	住民の利用状況(□)	住民の利用状況(□)
市町村を跨ぐ	1,782 人/月	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(△)	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。	
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》(□)
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カード導入を行い、利便性の向上を図っている。	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、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とする南部地域急行バス社会実験運行を実施している。(弥富市)

### 3. R3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月から増便を行い、利便性の向上を図った。	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。	5月に住民からバス停移設の要望があったため、8月に「河合橋」バス停を北に約150m移設した。同じく5月に、「南二丁目」に設置されていたベンチが破損している旨の連絡があったため、三重交通に連絡し、新しくベンチを設置した。	
利便性の向上				
関係者の連携等(△□)	のそ	乗換案内サイト検索による利便性の向上を図るため、GTFSデータの整備を行った。		
	取組			
	他			

### 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、適切な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、利便性向上のため東部ルートと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 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。住民からバス停移設の要望があったが、今後他のバス停も近隣住民から移設の要望があったり、設置場所に不都合が生じたりする可能性があるため、随時対応を検討する必要がある。	
<b>運行事業者(△)</b>			
新型コロナウイルスの影響は今後も続く予想され、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(□)	市町村の取組(□)	市町村の取組(□)
R4年度、R5年度に行う取組	令和2年10月から増便し、利便性の向上を図っている。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 蟹江線と接続する東部ルートについては、運行便数が少ないという問題があるため、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 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。利用者の声に随時対応を検討する。	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： 弥富市 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) ⑤意見交換会2回以上(R7年度まで)	市町村名： 蟹江町 未策定	市町村名：
自己評価	①R2年度目標8.5万人/年に対し6.2万人②1,521円④4.3%(新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け目標未達成) ②118人⑤2回開催(達成)		

### 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	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R元年度1.42万人、R2年度0.88万人で、R3年度の予測値も0.76万人と大きく減少している。	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

# 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3年12月27日

	<p>協議会名： 弥富市地域公共交通活性化協議会</p>
<p>評価対象事業名：</p>	<p>令和3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）</p>
<p>地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)</p>	<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・通院・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・再生総合事業の計画事業(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年度の利用者の約9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ため、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、ニーズ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ハブ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3年12月27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3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映状況	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・航路名・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、車両減価償却費等及び公有民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>【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なかった場合には、理由等記載】</p>	<p>【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、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。改善策は、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>三重交通(株)</p>	<p>対応方針1 南部地域急行バス社会実験運行の実施 →地域公共交通計画に基づき、R3.9より急行バス社会実験運行を開始 →意見交換会のほか、協議会を通し具体的な再編案を検討</p> <p>対応方針2 新型コロナ対策も含めた継続的な利用促進活動の推進 →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、新型コロナ対策実施状況や公共交通の安全性を周知 →GTFSTタータの活用による乗り換え検索への対応拡充による利便性向上</p> <p>対応方針3 福祉施策と連携した買い物支援サービスの展開 →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R3.4から本格運行開始(道路運送法施行規則第49条の2に規定する福祉有償運送)</p>	<p>対応方針1 南部地域急行バス社会実験運行の実施 →地域公共交通計画に基づき、R3.9より急行バス社会実験運行を開始 →意見交換会のほか、協議会を通し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組として、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、協議会や住民意見交換会を通じ、無料お試し乗車券の配布による新規利用の発掘、再編に向けた南部地域における急行便社会実験運行を実施している。</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】R2: 8.5万人、R3: 8.8万人 【実績】R2: 6.2万人、R3: 6.3万人(未達成) 【南部目標値】R2: 3.5万人、R3: 3.5万人 【実績】R2: 2.9万人、R3: 3.1万人(未達成) 【北部目標値】R2: 3.5万人、R3: 3.7万人 【実績】R2: 2.4万人、R3: 2.2万人(未達成) 【東部目標値】R2: 1.5万人、R3: 1.6万人 【実績】R2: 0.9万人、R3: 0.8万人(未達成) →新型コロナウィルスの影響により高齢者を中心とした利用が減少(全体で約3割減) ※R2: R2.4-R3.3、R3: R3.4-R3.11 ※R3は11月までの実績に基づく傾向が年度未まで続いた場合の予測値</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】計118人(達成) →お試し乗車券93人、9月～急行便社会実験運行25人 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 【実績】1,521円/人(未達成) →利用者減少に伴う増加 ※R2.4-R3.3実績</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】4.3%(未達成) →利用者減少に伴う減少 ※R2.4-R3.3実績</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 【実績】令和3年8月、11月の2回開催(達成)</p>	<p>①南部地域における急行バス社会実験運行の継続と具体的な再編の検討 ◆これまでの運行における問題点の改善に向けた第2期急行バス社会実験運行を実施 ◆住民意見交換会を適宜開催し、地域間幹線系統も含めた周辺自治体も運行するコミュニティ交通の活用も念頭に置いたより具体的な実現可能な再編の検討継続</p> <p>②東部地域における具体的な再編の検討 ◆住民意見交換会を適宜開催し、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</p> <p>③新型コロナ対策も含めた継続的な利用促進活動の推進 ◆きんちゃんバス利用時の目的施設も含めた一体的な新型コロナ対策の継続の実施 ◆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、新型コロナ対策実施状況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、かきこいクルマの使い方の情報を提供</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3年4月～令和3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】R2：8.5万人、R3：8.8万人                      【南部目標値】R2：3.5万人、R3：3.5万人                      【北部目標値】R2：3.5万人、R3：3.7万人                      【東部目標値】R2：1.5万人、R3：1.6万人</p>	<p>①サイクルやバスラ이드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②定期券、回数券等の販売③バス相互の乗継券の発行④分りやすい時刻表の作成、配布⑤ポケット時刻表の作成、配布⑥広報誌やホームページ等多様な媒体による情報提供⑦無料お試し乗車券の配布等</p>	乗車実績	<p>【全体実績】R2：6.2万人、R3：6.3万人（未達成）                      【南部実績】R2：2.9万人、R3：3.1万人（未達成）                      【北部実績】R2：2.4万人、R3：2.2万人（未達成）                      【東部実績】R2：0.9万人、R3：0.8万人（未達成）                      ⇒新型コロナウイルスの影響により高齢者を中心とした利用が減少（全体で約3割減）                      ⇒特に車部ルートでは、主な利用目的である公共施設（温浴施設）の休館などに伴い減少が著しい                      ※R2：R2、4-R3、R3：R3、4-R3、11                      ※R3は11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</p>	<p>①南部地域における急行バス社会実験運行の継続と具体的な再編の検討                      ②これまでの運行における問題点の改善に向けた第2期急行バス社会実験運行を実施                      ・住民意見交換会を適宜開催し、地域間幹線系統も含まれた周辺自治体が運行するコミュニティ交通の活用も念頭に置いたより具体的に実現可能な再編の検討継続                      ③東部地域における具体的な再編の検討                      ・住民意見交換会を適宜開催し、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                      ④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                      ・きんちゃんバス利用時の目的施設も含めた一体的な新型コロナ対策の継続的実施                      ・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、新型コロナ対策実施状況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>計画は令和元年度までの実績に基づき令和3年3月に策定したものであるため、令和2年度実績も含め評価</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                      ②南部地域急行バス社会実験運行実施</p>	<p>無料お試し乗車券アンケート利用者アンケート</p>	<p>①93人                      ②25人                      計118人（達成）                      ⇒無料お試し乗車券の期間を長く設定したことや、社会実験運行により高校生の新規利用者を獲得できたことが大きく、今後の継続利用が望まれる</p>	<p>・無料お試し乗車券の継続的な実施                      ・現在の社会実験運行を改善し、次の段階の実験運行として継続                      ・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>令和7年度の目標                      毎年経過評価を実施</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>	令和2年度決算	<p>【R2年度実績】1,521円/人（未達成）                      ⇒人件費の増加に伴う運行経費の増加があるものの、それ以上に利用者の減少が大きく影響している。</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>	令和2年度決算	<p>【R2年度実績】4.3%（未達成）                      ⇒人件費の増加に伴う運行経費の増加があるものの、それ以上に利用者の減少が大きく影響している</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</p>	開催実績	<p>【R3年度実績】2回（達成）                      ⇒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</p>	<p>・今後の再編に向け意見交換会を継続的に実施</p>	<p>令和7年度～令和7年度の目標                      毎年経過評価を実施</p>

（記載に当たったの留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（〇年〇月～〇年〇月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価にならないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄にそれぞれ「一」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に関する協議の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

## 中部様式

令和3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2年6月25日 ファイダー系統 確保維持計画策定等

令和4年1月〇〇日 令和3年度評価結果送付

直近の二次評価結果	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
<ul style="list-style-type: none"> <li>・シルバーバス、サイクル&amp;バスライド駐輪場等の情報提供が確認できた</li> <li>・無料お試し乗車券により新規需要の掘り起こしをしていることが確認できた</li> <li>・主要経路検索サイトでのダイヤ検索に対応されたことを評価</li> <li>・令和3年4月に策定する地域公共交通計画に沿った事業の実施を期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シルバーバス、サイクル&amp;バスライド駐輪場等を継続実施し、併せて情報提供も実施</li> <li>・無料お試し乗車券を今年度も実施し新規利用者を獲得</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も継続して施策を展開し、コロナ対策も含めた情報提供を実施</li> <li>・今後もターゲットを工夫しながら継続して実施</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和3年4月に策定する地域公共交通計画に沿った事業の実施を期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南部地域における急行バス社会実験運行もダイヤ検索に対応</li> <li>・計画に基づき南部地域における急行バス社会実験運行や再編の検討実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要に応じて更新</li> <li>・計画に基づき再編について継続的に検討中</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・南部地域における急行バスの実証運行を行った際は、利用状況や今後の需要をしっかりと分析し、コミュニティバスの見直しに繋がることを期待</li> <li>・福祉施策と連携した買い物支援サービスが、市民の足の確保として充実していくことを期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画に基づき南部地域における急行バス社会実験運行を実施</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> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実績や意見などを基に改善した第2期社会実験運行を予定</li> <li>・住民意見交換会を継続的に開催</li> <li>・必要におうじて改善しながら運行を継続</li> </ul>

**地域の特性と背景**

- 平成22年3月「弥富市地域公共交通総合連携計画」策定
- 平成28年3月「弥富市地域公共交通網形成計画」策定
- 令和3年3月「弥富市地域公共交通計画」策定
- バス利用者の約7割が75歳以上、65歳以上を含めると約8割が高齢者で、買い物や通院、公共施設の利用目的が多い。(75歳以上には無料パスカードを全員に配布)

**総合計画・都市マスにおける公共交通（バス）の位置づけ**

- 総合計画：コミュニティバスの利便性向上（重点施策）
  - 都市マス：弥富駅を中心に、高齢者をはじめとしたすべての市民が利用しやすい交通環境の整備
- 現在の地域公共交通網———

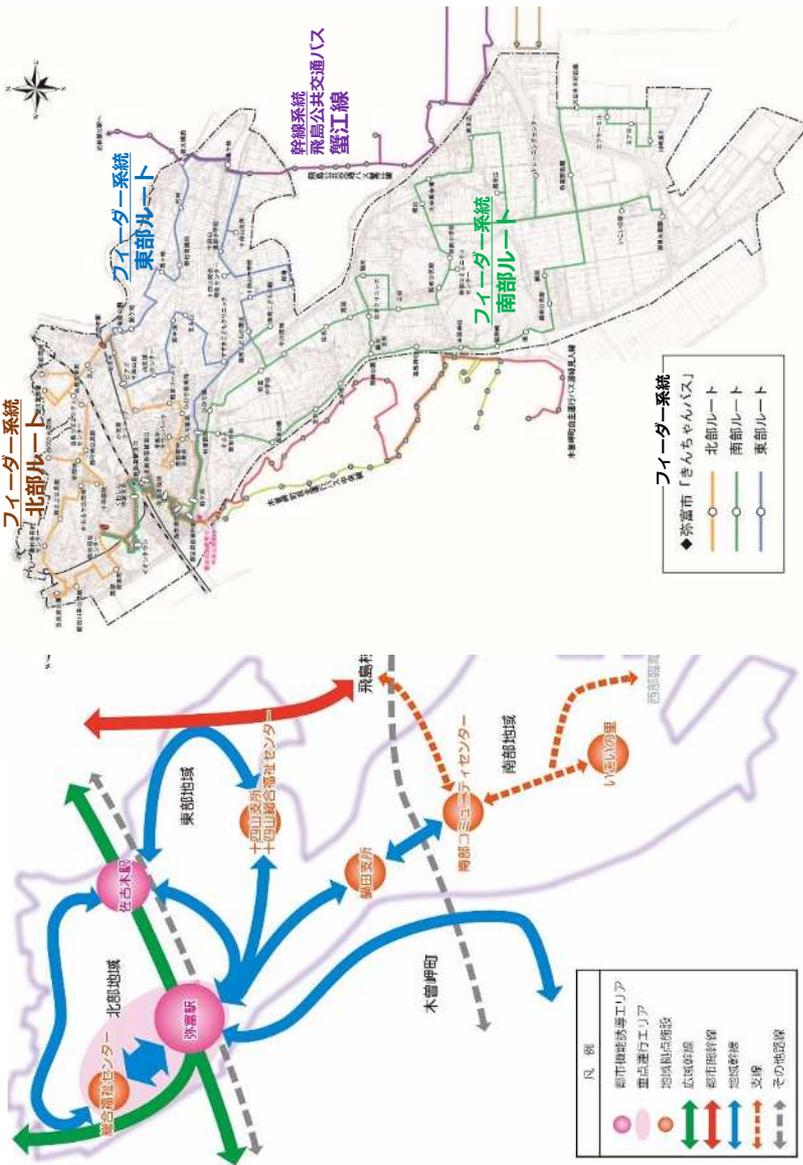
**弥富市地域公共交通計画**

**○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



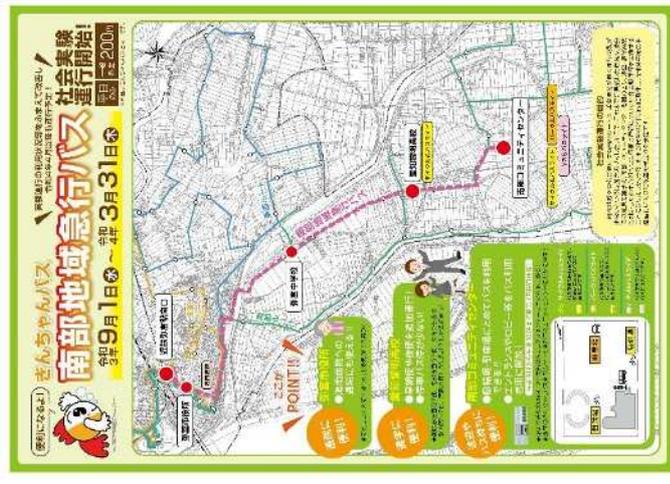
#### 主な取組み内容

##### ○南部地域急行バス社会実験運行の実施 (実施主体：協議会)

- ⇒令和3年9月1日より社会実験運行を開始
- ⇒意見交換会を適宜開催し、今後の再編に向けた意見交換も併せて実施
  - ・利用者数：1,796人 (R3.9.1～R3.12.4)

##### ○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物を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
  - ・利用会員数：10人
  - ・協力会員数：15人
  - ・利用者数：140人 (R3.4～R3.11)



##### ○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 (実施主体：市、交通事業者)

- ⇒車内換気 (換気扇2箇所、窓開け)、運転席と運賃入れとの間へのビニールカーテンの設置、座席シートなどの除菌や運転手のマスク着用を実施
- ⇒無料お試し乗車券にも対策実施のアピール記載

##### ○無料お試し乗車券による新規利用者の掘り起し (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ワクチン接種時の利用も想定し、夏休み期間を含む7月中旬から10月末までの3.5か月間に設定  
(新規利用者93名、新型コロナウイルスワクチン接種利用者23名)

※その他主な取り組み

- ・75歳以上への無料バスカード配布 ・65歳以上へのシルバーバスの販売
- ・福祉タクシード料金助成事業の実施
- ・社会実験運行もNAVITIME、駅すばあとでのダイヤ検索に対応 等



## 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	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	○	○	○		
目標②	○	○			
目標③	○	○			
目標④	○	○			
目標⑤					○

## 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 (予測値)	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
全 体	目標	-	8.5万人	8.8万人	9.1万人	9.4万人	10.0万人
	実績	8.3万人	6.2万人	6.3万人			
南部ルート	目標	-	3.5万人	3.5万人	3.5万人	3.5万人	3.5万人
	実績	3.6万人	2.9万人	3.1万人			
北部ルート	目標	-	3.5万人	3.7万人	3.9万人	4.1万人	4.5万人
	実績	3.3万人	2.4万人	2.2万人			
東部ルート	目標	-	1.5万人	1.6万人	1.7万人	1.8万人	2.0万人
	実績	1.4万人	0.9万人	0.8万人			

※R3は11月までの実績に基づき傾向が年度未まで続いた場合の予測値

⇒新型コロナウイルスの影響により高齢者を中心とした利用が減少 (全体でコロナ禍以前より約3割減)  
⇒買い物や通勤通学需要は回復傾向であるが、東部ルートにおける温浴施設の休館などに伴う減少が著しい

### R2⇒R3利用者数

全体：2%増予想

◆南部：6%増予想

(通勤通学・買い物中心)

◆北部：7%減予想

(高齢者約8割で買い物中心)

◆東部：13%減予想

(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

- ・ 南部地域における急行バス社会実験運行の継続と具体的な再編の検討
- ・ 東部地域における具体的な再編の検討
- ・ 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  
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

## 4.計画の達成状況の評価指標とその結果 (check)

6

### 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	南部地域急行バス 社会実験運行	計
新規利用者	毎年80人以上	25人	118人

⇒無料お試し乗車券の期間を長く設定したことや社会実験運行により高校生の新規利用者を獲得できたことが大きく、今後の継続利用が望まれる

#### 今後の方針②

- ・無料お試し乗車券の継続的实施
- ・現在の社会実験運行を改善し、次の段階の実験運行として継続
- ・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2年度 (実績値)
利用者1人当たり運行経費	1,000円/人以下	1,109円/人	1,521円/人
収支率	6.0%以上	5.3%	4.3%

⇒人件費の増加に伴う運行経費の増加があるものの、それ以上に利用者の減少が大きく影響  
※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

#### 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)	南部意見交換会	計
意見交換会	2回以上	2回

⇒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

- ・今後の再編に向け意見交換会を継続的に実施

- 課題
- コロナ禍の影響による利用者の減少
  - 高齢者のうち公共施設（主に温浴施設）を目的としたバス利用の回復が少ない
  - 1人当たり運行経費や収支率の増大
- ⇒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 南部地域における急行バス社会実験運行の継続と具体的な再編の検討

- ◆ これまでの運行における問題点の改善に向けた第2期急行バス社会実験運行を実施
- ◆ 住民意見交換会を適宜開催し、地域間幹線系統も含めた周辺自治体が運行するコミュニティ交通の活用も念頭に置いたより具体的に実現可能な再編の検討継続

### 対応方針2 東部地域における具体的な再編の検討

- ◆ 住民意見交換会を適宜開催し、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

### 対応方針3 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

- ◆ きんちゃんバス利用時の目的施設も含めた一体的な新型コロナウイルス対策の継続的实施
- ◆ 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、新型コロナウイルス対策実施状況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