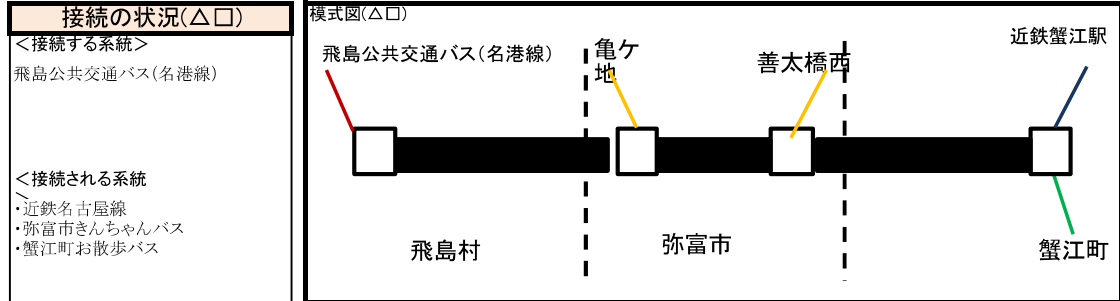


1. 補助系統の概要(△)

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	三重交通(株)	近鉄蟹江駅前～公民館分館	往路12.5km 復路14.1km	18.3回	弥富市 蟹江町 飛島村
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. R4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(△)	評価																																				
計画どおりか。そうでない場合は理由	A	<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>110,610</td> <td>121,346</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.3</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">輸送量</td> <td>(計画)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>78.6</td> </tr> <tr> <td>(実績)</td> <td></td> <td></td> <td>67.7</td> <td>69.5</td> </tr> <tr> <td>収支率(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>46.35</td> <td>47.54</td> </tr> </tbody> </table>	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	年間利用者数【人】				110,610	121,346	平均乗車密度(実績)				3.3	3.8	輸送量	(計画)				78.6	(実績)			67.7	69.5	収支率(実績)				46.35	47.54
年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度																																
年間利用者数【人】				110,610	121,346																																
平均乗車密度(実績)				3.3	3.8																																
輸送量	(計画)				78.6																																
	(実績)			67.7	69.5																																
収支率(実績)				46.35	47.54																																

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(△)	
A	目標	116,200	
	実績	121,346	
	達成率	104.4%	
要因	ICカードシステムの導入による利便性の向上。	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
市町村名:	弥富市	市町村名:	蟹江町
運行事業者の所見等(△)	通勤・通学利用者が多い路線であるため、新型コロナウイルスの影響により利用者数は伸び悩んでいるが、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、利用者の利便が向上している。	市町村名:	飛島村

複数市町村を跨ぐ系統としての役割		住民の利用状況(□)			
指標(市町村を跨いでの利用)	利用状況及び所見(△)	市町村名:	弥富市	市町村名:	蟹江町
市町村を跨ぐ利用者数(△)	9,393 人/月	市町村名:	飛島村	市町村名:	
全利用者に占める率	97.0 %	市町村名:		市町村名:	
特記事項	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。	市町村名:	飛島村	市町村名:	

《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う。その際、飛島村地域内にも目的地停留所を設置する予定。(弥富市)

3. R4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(□)			
△	事業評価を踏まえた取組	市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛鳥村	市町村名:
改善点とした事項(△)		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。	飛鳥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。		
利便性の向上	その他				
関係者の連携等(△□)					

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(□)			
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	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛鳥村	市町村名:
	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、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 of 公共交通網再編を実施する必要がある。	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。		
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(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	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	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛鳥村	市町村名:
		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。	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(市町村にあつては、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: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛鳥村	市町村名:
	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 116,200 ②利用者数に対する財政支援額 558円	
自己評価	①R3年度目標8.8万人/7年に対し 6.6万人 ②135人 ③1,605円 ④4.6%		①121,346人 ②36,684,070 ÷ 121,346 = 303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

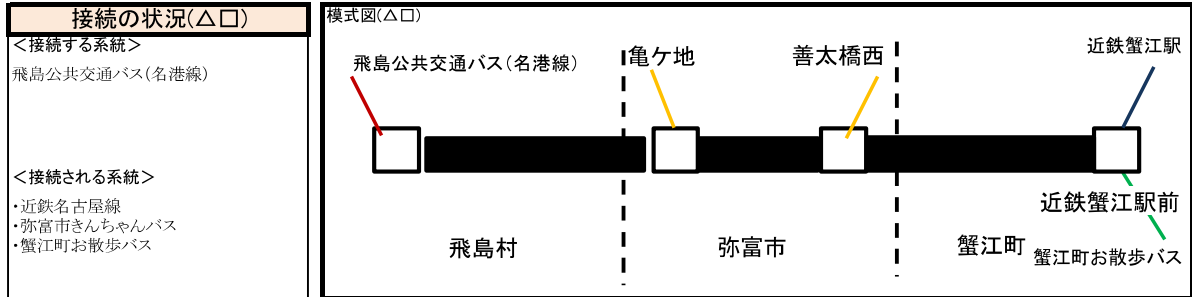
沿線市町村(□)			
市町村名: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛鳥村	市町村名:
きんちゃんバス東部ルートのうち、亀ヶ地及び善太橋西の2箇所 of バス停で接続している。東部ルート of 利用者数は例年増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響でR元年度1.42万人、R2年度0.88万人で、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。	近鉄蟹江駅前のバス停で近鉄蟹江駅及び蟹江町の自主運行バス(お散歩バス)と接続している。		

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。)

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)	飛島村	三重交通㈱	近鉄蟹江駅前～新政成神社	往路10.3 km 復路10.3 km	4.6 回	弥富市 蟹江町 飛島村 0
細系統				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. R4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<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: 車両故障等運行事業者の責任で発生した場合(一部区間の運休を含む)が生じた場合 C: 系統廃止による場合</p> <p>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</p>																																											
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>30年度</th> <th>元年度</th> <th>2年度</th> <th>3年度</th> <th>4年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>年間利用者数【人】</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>21,379</td> <td>23,399</td> </tr> <tr> <td>平均乗車密度(実績)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>3.4</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>輸送量</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>17.9</td> </tr> <tr> <td>輸送量 (計画)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>15.6</td> </tr> <tr> <td>輸送量 (実績)</td> <td></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></td> <td>46.47</td> <td>47.57</td> </tr> </tbody> </table>	年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	年間利用者数【人】				21,379	23,399	平均乗車密度(実績)				3.4	3.5	輸送量					17.9	輸送量 (計画)					15.6	輸送量 (実績)				15.6	16.1	収支率(実績)				46.47	47.57
年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度																																							
年間利用者数【人】				21,379	23,399																																							
平均乗車密度(実績)				3.4	3.5																																							
輸送量					17.9																																							
輸送量 (計画)					15.6																																							
輸送量 (実績)				15.6	16.1																																							
収支率(実績)				46.47	47.57																																							

目標・効果達成状況		運営主体の所見、理由分析、認識(△)	
B2	目標	33,200	新型コロナの影響による利用者減少から回復することができた。目標の達成までにはできなかったが、引き続き周知の徹底や利便性の向上を図り、利用者数の増加に務めていきたい。
	実績	23,399	
	達成率	70.5%	
要因	市町村の所見、理由分析、認識(□)		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。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、R3年度0.83万人、R4年度の予測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。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。
	市町村名: 飛島村 市町村名: 0		
運行事業者の所見等(△) 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るが、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、利用者の利便が向上している。			

複数市町村を跨ぐ系統としての役割		住民の利用状況(□)			
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(△)	1,892 人/月	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
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。			
特記事項	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役割は大きい。	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。			

《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)(△) 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。	沿線市町村《沿線の状況等、すべての沿線市町村一括記載》(□) 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う。その際、飛島村地域内にも目的地停留所を設置する予定。(弥富市)

3. R4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	令和3年4月からICカードの導入を行い、利用者の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： 飛鳥村	市町村名： 0
改善点とした事項(△) 利便性の向上		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。	飛鳥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				

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(□)			
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	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛鳥村	市町村名： 0
	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、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での公共交通網再編を実施する必要がある。	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いる可能性がある。		
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(□)			
R5年度、R6年度に行う取組	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	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛鳥村	市町村名： 0
		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。	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： 飛鳥村	市町村名： 0
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 33,200人 ②利用者数に対する財政支援額 558円	
自己評価	①R3年度目標8.8万人/年に対し6.6万人 ②135人 ③1,605円 ④4.6%		①23399人 ②10,481,163÷23,399=448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： 弥富市	市町村名： 蟹江町	市町村名： 飛鳥村	市町村名： 0
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箇所を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年度の子測値も0.93万人と新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、現在も回復していない。	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。)
--

令和4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4年12月19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4年度地域公共交通確保維持事業のうち陸上交通(地域内フィーダー系統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・通院・買い物など市民生活のための移動手手段の確保、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。 ・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、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バスなどの幹線に接続し、市民生活と地域を支えるフィーダー系統として確保・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4年12月19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4年度地域公共交通確保維持事業のうち陸上交通(地域内フィーダー系統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革補助(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・B・C評価 【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>A・B・C評価 【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>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蟹江線と一部バス停を共有。</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、R4.4より令和3年度の第1期につき第2期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 ⇒GTFSデ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をセットにして支援する「買い物支援サービス」をR3.4から本格運行開始し、R4年度も継続的に実施(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>A 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、協議会や住民意見交換会を通し、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】R4:9.1万人 【実績】R4:7.9万人(未達成) 【南部目標値】R4:3.5万人 【実績】R4:3.6万人(達成) 【北部目標値】R4:3.9万人 【実績】R4:2.6万人(未達成) 【東部目標値】R3:1.7万人 【実績】R4:0.9万人(未達成) ⇒新型コロナウイルスの影響により高齢者の温浴施設利用を中心とした利用(東部地域)が大きく減少しているが、買い物や通院など生活に必要な移動手段として利用(南部地域、北部地域)されている ※R4:R4.4-R4.10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>B 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】86人(達成) ⇒お試し乗車券86人 ⇒昨年度より、無料お試し乗車券の期間が1か月短くなったが、子ども会によるきんちゃんバスの乗車体験を実施したことにより、小学生の新規利用者を獲得でき、今後の継続的な利用が期待できる ※令和4年4月1日～8月31日に実施した第2期急行便社会実験運行でも、新規利用者を別途17人獲得(計103人)</p> <p>A 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】1,605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 ※R3.4-R4.3実績</p> <p>C 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】4.6%(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 ※R3.4-R4.3実績</p> <p>A 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4年5月に2回開催(計4回)(達成)</p>	<p>①南部地域における新たな社会実験の実施と具体的な再編の検討 ◆利便性の確保と1人当たり運行経費や収支率の削減に向けて、令和5年度より新しい公共交通としてデマンド交通を導入する、第3期南部地域社会実験を実施 ◆住民意見交換会を適宜開催し、住民のニーズに合った公共交通網の再編を検討</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 ◆市内の子ども会による、きんちゃんバスの乗車体験の実施 ◆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、かし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4年4月～令和4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
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】R4：9.1万人 【南部目標値】R4：3.5万人 【北部目標値】R4：3.9万人 【東部目標値】R4：1.7万人	①サイクル&バスライド駐輪場・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分かり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子ども会によるきんちゃんバス利用体験の実施	乗車実績	【全体実績】R4：7.9万人（未達成） 【南部実績】R4：3.6万人（達成） 【北部実績】R4：2.6万人（未達成） 【東部実績】R4：0.9万人（未達成） ⇒買い物や通勤・通学需要の回復により、全体の利用者数はコロナ禍依然と同程度まで回復したが、東部ルートにおける温浴施設の需要はコロナの影響で依然として回復していない ※R4：R4.4-R4.10の実績に基づく傾向が年度末まで続いた場合の予測値	①具体的な再編に向けた、南部地域における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に向けて、第3期南部地域社会実験で新しい公共交通としてデマンド交通の導入を検討 ・きんちゃんバス利用者の増加に向けて、高校生以下の運賃の無償化を検討 ・住民意見交換会を適宜開催し、住民のニーズに合った公共交通網の再編を検討 ②東部地域における具体的な再編の検討 ・住民意見交換会や第3期南部地域社会実験の経験をもとに、地域間幹線系統との乗り継ぎや公共施設へのアクセスの利便性向上を念頭に置いた具体的な再編を検討 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、かきこいクルマの使い方の情報を提供	
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	無料お試し乗車券の配布	無料お試し乗車券アンケート	86人（達成） ⇒昨年度より、無料お試し乗車券の期間が1か月短くなったが、子ども会によるきんちゃんバスの乗車体験を実施したことにより、小学生の新規利用者を獲得でき、今後の継続的な利用が期待できる。 ※令和4年4月1日～8月31日に実施した第2期急行便社会実験運行でも、新規利用者を別途17人獲得（計103人）	・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 【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	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	令和3年度決算	【R3年度実績】1,605円/人（未達成） ⇒人件費の増加に伴う運行経費の増加以上に利用者の減少が大きく影響しているが、買い物や通院など生活に必要な移動手段として利用されている。	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	令和7年度の目標 毎年経過評価を実施
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	①運行経費の維持と利用者増による収支率改善	令和3年度決算	【R3年度実績】4.6%（未達成） ⇒人件費の増加に伴う運行経費の増加以上に利用者の減少が大きく影響しているが、買い物や通院など生活に必要な移動手段として利用されている。	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	令和7年度の目標 毎年経過評価を実施
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	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	開催実績	【R4年度実績】2回、累計：4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	・今後の再編に向け意見交換会を継続的に実施	令和3年度～令和7年度の目標 毎年経過評価を実施

（記載に当たっての留意事項）

- ・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」の欄以外は「-」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係る協議会における議論の結果（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。

令和4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3年6月21日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和3年3月1日 令和2年度評価結果送付

令和4年3月1日 令和3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：43,881人（世帯数：18,581）※令和4年11月1日時点

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

○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4年4月1日より、令和3年度の第1期につづき第2期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：3,417人（R4.4.1～R4.8.31）

○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し、令和4年度も継続して実施
 - ・利用会員数：12人
 - ・協力会員数：18人
 - ・運送回数：117回（R4.4～R4.9）



○新型コロナ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9月末までの約2か月間に設定
 - （新規利用者86名、新型コロナワクチン接種利用者11名）



※その他主な取り組み

- ・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パスの販売
- ・福祉タクシー料金助成事業の実施
- ・社会実験運行もNAVITIME、駅すぱあとでのダイヤ検索に対応 等

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	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 (予測値)	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	9.7万人	10.0万人
	実績	8.3万人	6.2万人	6.6万人	7.9万人			
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	3.5万人
	実績	3.6万人	2.9万人	3.0万人	3.6万人			
北部ルート	目標	-	3.5万人	3.7万人	3.9万人	4.1万人	4.3万人	4.5万人
	実績	3.3万人	2.4万人	2.3万人	2.6万人			
東部ルート	目標	-	1.5万人	1.6万人	1.7万人	1.8万人	1.9万人	2.0万人
	実績	1.4万人	0.9万人	0.8万人	0.9万人			

※R4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、コロナ禍以前と同程度まで回復していない

⇒買い物や通勤・通学需要（南部や北部）は回復傾向であるが、東部ルートにおける温浴施設の需要はコロナの影響で依然として回復していない

R3⇒R4利用者数

全体：20%増予想

◆南部：20%増予想
(通勤通学・買い物中心)

◆北部：13%増予想
(高齢者約8割で買い物中心)

◆東部：13%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

- ・デマンド交通の導入による、きんちゃんバスとの乗り継ぎ利便性向上の促進
- ・東部地域における具体的な再編の検討
- ・新型コロナ対策も含めた継続的な利用促進活動の推進（無料お試し乗車券の配布継続）

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	86人

⇒昨年度より、無料お試し乗車券の期間が1か月短くなったが、子ども会によるきんちゃんバスの乗車体験を実施したことにより、小学生の新規利用者を獲得でき、今後の継続的な利用が期待できる
 ※令和4年4月1日～8月31日に実施した第2期急行便社会実験運行でも、新規利用者を別途17人獲得（計103人）

今後の方針②

- ・無料お試し乗車券の配布と子ども会による乗車体験を継続的に実施
- ・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3年度（実績値）
利用者運行経費	1,000円/人以下	1,109円/人	1,605円/人
収支率	6.0%以上	5.3%	4.6%

⇒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	4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

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
- 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 南部地域における新たな社会実験の実施と具体的な再編の検討

- ◆ 利便性の確保と1人当たり運行経費や収支率の削減に向けて、令和5年度より新しい公共交通としてデマンド交通を導入する、第3期南部地域社会実験を実施
- ◆ 住民意見交換会を適宜開催し、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 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实施
- ◆ 市内の子ども会による、きんちゃんバスの乗車体験の実施
- ◆ 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	新型コロナウイルスの影響下にあっても、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・住民のニーズに対応したダイヤの編成等を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・新型コロナ対策も含めた継続的な利用促進活動の推進
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・第2期南部地域急行バス社会実験の実施・検証 ・住民意見交換の実施や、協議会を通じた評価を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> 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
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・各事業において、継続して実施

※前回：令和4年3月1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	・シルバーパス、サイクル&バスライド駐輪場等の情報提供をされていることが確認できた	・シルバーパス、サイクル&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	・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
	・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	・無料お試し乗車券を今年度も実施し新規利用者を獲得	・今後もターゲットを工夫しながら継続して実施
	・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	・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	・必要に応じて更新
	・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	・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	・南部地域の公共交通再編に向けてデマンド交通を導入する社会実験を検討中
	・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	・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 ・住民意見交換の実施や、協議会を通じた評価を実施	・住民意見交換会を継続的に開催
	・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	・令和3年4月から本格運行を開始	・必要に応じて改善しながら運行を継続

前々回：令和3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

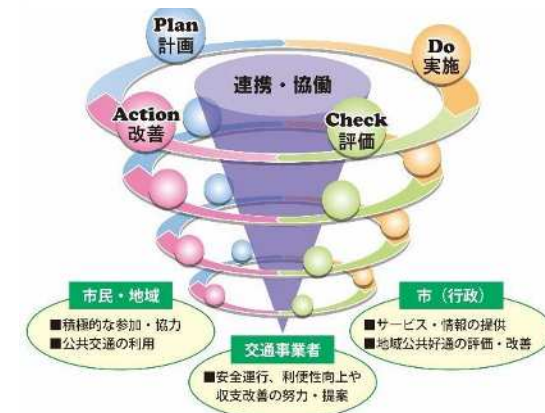
○地域公共交通を確保・維持・改善していくために、市民や公共交通事業者、市（行政）等の関係者が協働・連携し、計画の立案（Plan）・計画の実施（Do）・計画の評価（Check）・計画の改善（Action）を繰り返す

○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4年3月29日 (令和3年度 第4回)	令和4年6月27日 (第1回)	令和4年11月2日 (第2回)	令和4年12月19日 (第3回)
主な 協議・報告 事項	<ul style="list-style-type: none"> ●次年度予算 ●次年度事業計画 	<ul style="list-style-type: none"> ●令和3年度収支決算について ●令和5年度地域公共交通確保維持改善計画（案）について ●第2期南部地域社会実験運行バスについて ●第3期南部地域社会実験運行について 	<ul style="list-style-type: none"> ●大日本木材防腐バス停の移動について ●無料お試し乗車券について ●第2期南部地域社会実験運行バスについて ●第3期南部地域社会実験運行について 	<ul style="list-style-type: none"> ●確保維持改善事業（自己）評価について ●買い物支援サービスについて ●第3期南部地域社会実験運行について