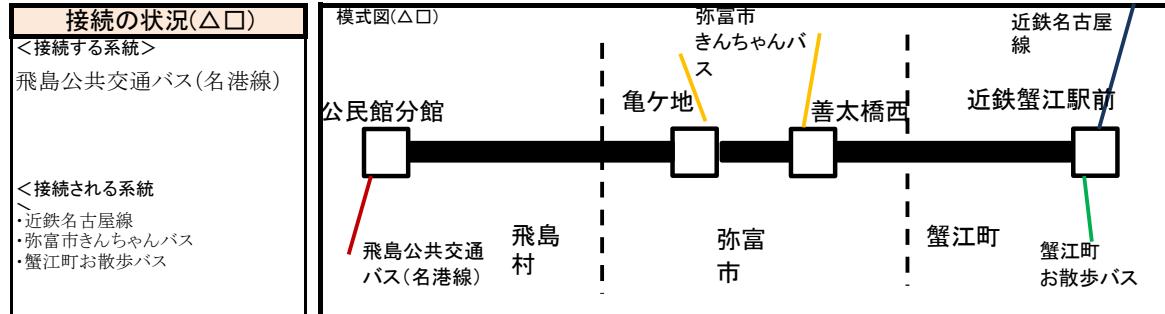


1. 補助系統の概要(△)

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 復14.5 km	17.9 回 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. R7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(△)					
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由	年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
A	計画通りの運行であった。	年間利用者数[人]	110,610	121,348	133,866	137,307	143,656
評価の基準 <事業実施の適切性>							
A: 年間目標利用者数を達成できている場合 B: 年間目標利用者数は達成できなかったもの、目標の75%以上の利用があった場合 C: 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 D: 年間目標利用者数が目標の半数に満たなかった場合							
評価の基準 <目標・効果達成状況>							
A: 年間目標達成率を達成できた場合 B1: 年間目標達成率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: 年間目標達成率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: 年間目標達成率が目標の半数に満たなかった場合							
評価の基準 <運行事業者の所見等(△)>							
A: 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。							

目標・効果達成状況(△)		運営主体の所見、理由分析、認識(△)					
A		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6年度は過去最高を超える利用者となった。令和7年3月末までの予測では、さらに増加し、年間19万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					
目標		市町村名：弥富市					
実績		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。					
達成率		市町村名：蟹江町					
要因		乗降者数も多く、地域に根付いた交通手段となっている。今後も利用者の増加を目指していく。					
運行事業者の所見等(△)		市町村名：飛島村					
運行事業者の所見等(△)		市町村名：0					

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(市町村を跨いで利用)		市町村名：弥富市					
利用状況及び所見(△)		市町村名：蟹江町					
市町村を跨ぐ利用者数(△)		市町村名：飛島村					
11,612 人/月		市町村名：0					
全利用者に占める率		十四山地区住民を中心、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							

《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》(□)

案

3. R7年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		市町村の取組(□)				
改善点とした事項(△)		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: 飞島村	市町村名: 0
・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に向けたアンケートの実施及び地域公共交通計画策定 ・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			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検討した。 ・運行事業者や関係自治体との協議 ・地域公共交通計画に基づき、5年間で掲げた施策を推進をする。 ・ふるさとフェスタでのPR活動			
関係者の連携等(△□)	運行事業者及び関係自治体等との協議	その他の取組				

案

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	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		
・通勤、通学時の車内混雑(30~40人乗車)	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。	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。				
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	地域公共交通計画策定時に実施したアンケート調査等に基づく令和7年10月1日から実施する蟹江線・名港線のダイヤ改正	市町村名: 弥富市 蟹江線と接続する東部ルートについてきんちゃんバスを運休し、デマンド交通チョイソコやとみを実証運行し、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: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飞島村	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 ④収益率6.0%以上	未策定	①利用者数 126,000人 ②利用者一人あたりの財政支援額 405円	
自己評価	①目標9.7万人/年に對し7.6万人 ②78人 ③1,372円 ④4.2%		①利用者数 143,656人 ②利用者一人あたりの財政支援額 255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
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。	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。	飛島村	0

案

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。)

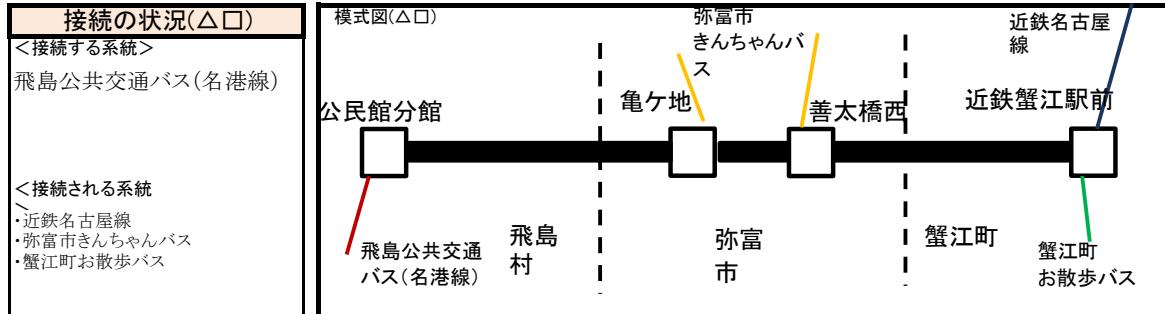
※マクロを用いて集計しますので、セルの結合は絶対に変えないでください

案

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㈱	近鉄蟹江駅前～公民館分館	往10.3 km 復10.3 km km	4.3 回 回 回	弥富市 蟹江町 飛島村 0
細						
系						
統						

※「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が分かれる記載)



2. R7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:遅延故障等で運行事業者の責にすべき事由により、運休(一部区間の運休を含む)が生じた場合					
評価	計画どおりか。そうでない場合は理由						
A	計画通りの運行であった。						
評価の基準<日別実績の正確性>		評価の基準<日別実績の正確性>					
		A:各開催日別利用者数を正確に算出した場合 B:1年間の開催利用者数は運休で満たなかったものの、目標の75%以上の利用があった場合 C:年間開催利用者数は運休で満たなかったものの、目標の50%以上の利用があった場合 D:年間利用者数が目標の半額未満だった場合					

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 26,880	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6年度は過去最高を超える利用者となった。令和7年3月末までの予測では、さらに増加し、年間19万人を超える見込みである。
	実績 30,182	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。
	達成率 112.3%	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
	要因 通勤利用者数が回復傾向にあるため。	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。 乗降者数も多く、地域に根付いた交通手段となっている。今後も利用者の増加を目指していく。
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。		
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		住民の利用状況(口)			
指標(市町村を跨いでの利用)		利用状況及び所見(△)			
市町村を跨ぐ利用者数(△)	2,439 人/月	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	市町村名： 弥富市 十四山地区住民を中心、名古屋市方面への通勤・通学・買い物等のため近鉄蟹江駅の利用があると考えられる。	市町村名： 蟹江町 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。	市町村名： 飛島村 0
全利用者に占める率	97.0 %				
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》(△) 特になし	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

3. R7年度の取組状況

直近の事業評価結果(△)		市町村の取組(□)				
改善点とした事項(△)		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: 飞島村	市町村名: 0
・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に向けたアンケートの実施及び地域公共交通計画策定 ・蟹江線と接続する弥富市のきんちゃんバス東部ルートについて、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			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検討した。 ・運行事業者や関係自治体との協議 ・地域公共交通計画に基づき、5年間で掲げた施策を推進をする。 ・ふるさとフェスタでのPR活動		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(△□)	その他の取組					
運行事業者及び関係自治体等との協議						

案

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	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛島村	市町村名: 0		
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。	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。					
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	地域公共交通計画策定時に実施したアンケート調査等に基づく令和7年10月1日から実施する蟹江線・名港線のダイヤ改正	市町村名: 弥富市 蟹江線と接続する東部ルートについてきんちゃんバスを運休し、デマンド交通チョイソコやとみを実証運行し、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: 弥富市	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飞島村	市町村名: 0		
	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 26,880人 ②利用者一人あたりの財政支援額 405円		
自己評価	①目標9.7万人/年に對し7.6万人 ②78人 ③1,372円 ④4.2%			①利用者数 30,182人 ②利用者一人あたりの財政支援額 259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
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。	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。	飛島村	0

案

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。)

※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

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7年12月1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7年度地域公共交通確保維持事業 のうち陸上交通（地域内ファイーダー系統確保維持費国庫補助金）

<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・公共交通空間の確保・地域公共交通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事業・経済活性化事業の計画事業・再生総合事業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」という基本方針の下、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・維持することを目指している。</p> <p>■ 地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性) ・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、公共交通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ァイ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7年12月1日

協議会名：赤富市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名：	令和7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)
【補助対象となる事業者名の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載。陸上交通に係る確実性評定事業において、車両整備費用負担率及び公有民営方式車両購入賃貸事業に係る国庫補助金の交付を受けていてる場合、誰もが改修料金の支拂う場合に係る運送事業者において、船員登録簿改修補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載】	A B C 評価	A B C 評価	A B C 評価	A B C 評価	A B C 評価	【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して実施されたかを記載。計画どおり実施されなかつた場合には、理由等を分析する上記載】
三重交通(株)	赤富市内を巡回する3路線(北部ルート、東部ルート、南部ルート)を運行し、各ルートとも近鉄富山駅やイオンタウン、総合福祉センター等の主要な施設にアクセスする。また、東部ルートは地域間幹線系統である飛島公共交通バス蟹江線と一部バス停を共有している。	A B C 評価	A B C 評価	A B C 評価	A B C 評価	A B C 評価	【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して実施されたかを記載。計画どおり実施されなかつた場合には、理由等を分析する上記載】
							【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はなく、地元公共交通事業者についての評価等により、評価結果を生活交通確保維持改善計画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

<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6年10月～令和7年9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：施設による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】令和7年度：10.0万人 【南部目標】令和7年度：3.5万人 【東部目標】令和7年度：2.0万人	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低減策の実施 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	【全体（実績値）】令和7年度：7.6万人（未達成） 【北部（実績値）】令和7年度：4.0万人（達成） 【東部（実績値）】令和7年度：2.6万人（未達成） 【車部（実績値）】令和7年度：0.9万人（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、新型コロナ前年の水準まで回復していない。ただし、運動・通学利用の多い南部ルートは計画の目標値に対する多く回っている。 ※【実績値】は令和6年10月から令和7年9月の実績	①きんちゃんバス利用実績 ⇒本格運行を見据えたデマンド型交通の実証実験に伴いきんちゃんバスの運行ルート・ダイヤ大幅に縮小され、きんちゃんバスの無料お試し乗車券の検討・実施を実施しなかったため、新規利用者が把握できなかつた。 ※デマンド型交通の実証実験にむけ、デマンド型交通の無料お試し乗車券の実施を検討した。今後はきんちゃんバスに代わり、デマンド型交通の新規利用者の獲得に向けた施策を展開する。	①使いやすい公共交通網の形成による利用者数の維持・増加 ⇒本格的に運行しているデマンド型交通やきんちゃんバスの夜便（21時台、22時台）について、利用状況やアンケート調査による住民意向を踏まえて適切に評価し、本格導入の可否の検討と本格導入時の運行内容を検討する際は、地域内フイーダー系路線の保有・運営会社と本格導入の際は、地域幹線系統である飛島公共交渉バスとの接続を検討する。 ②継続的な利用促進活動の推進と公共交通施策の周知 ⇒新規利用者の獲得に向け、きんちゃんバスの無料お試し乗車券の効果・結果を参考に、デマンド型交通に関する無料お試し乗車券の内容や実施方法等検討する。 ・アンケート調査や広報、PR、意見交換会などの住民との接点を活用し、きんちゃんバスやデマンド交通に関する利用者に有益な情報を周知することで、公共交通の利用を促進する	①使いやすい公共交通網の形成による利用者数の維持・増加 ⇒令和7年10月から美記的に運行しているデマンド型交通やきんちゃんバスの夜便（21時台、22時台）について、利用状況やアンケート調査による住民意向を踏まえて適切に評価し、本格導入の可否の検討と本格導入時の運行内容を検討する際は、地域内フイーダー系路線の保有・運営会社と本格導入の際は、地域幹線系統である飛島公共交渉バスとの接続を検討する。
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	①無料お試し乗車券の配布	【実績】一（未達成） ⇒本格運行を見据えたデマンド型交通の実証実験に伴いきんちゃんバスの運行ルート・ダイヤ大幅に縮小され、きんちゃんバスの無料お試し乗車券の検討・実施を実施しなかったため、新規利用者が把握できなかつた。 ※デマンド型交通の実証実験にむけ、デマンド型交通の無料お試し乗車券の実施を検討した。今後はきんちゃんバスに代わり、デマンド型交通の新規利用者の獲得に向けた施策を展開する。	①無料お試し乗車券の配布 ⇒予測値】1,679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 ※令和5年10月から小中学生と障がい者とその介助者の運賃を無料にしている ※運行経費は令和5年10月から運行経費が増加 ※公共交通の運行経費 ※利用者数はきんちゃんバスとデマンド型交通の利用者数が統くと仮定した場合の予測値	①現在の運行経費の維持を基本とし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と公共交通施策の周知	①運行経費の維持と利用者増による持続性 【目標】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
目標③：利用者一人当たり運行経費の削減による持続性 【目標】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持続性 【目標】令和7年度における収支率：6.0%以上	①令和7年度運行経費 ②きんちゃんバス利用実績からの予測	【実績】4.2%（未達成） ⇒人件費の増加に伴う運行経費の増加、令和5年10月からより運賃收入の低下が大きく影響 ※令和6年度の実績 【実績】計74回（達成） ⇒令和3年度：2回 令和4年度：2回 令和5年度：0回 令和6年度：64回 ※高齢者サロンや自糞会等の小単位で開催した説明会を含む	①運行経費の維持と利用者増による持続性 【目標】令和7年度までの意見交換会の開催回数：2回以上	①きんちゃんバスやデマンド型交通の乗り方や公共交通の置かれている状況等を知るための勉強会を実施する
目標④：収支率の改善による持続性の確保 【目標】令和7年度における収支率：6.0%以上	①運行経費改善	合和6年度決算 ①社会実験運行や再編検討に係る開催実績	【実績】計74回（達成） ⇒令和3年度：2回 令和4年度：2回 令和5年度：0回 令和6年度：64回 ※高齢者サロンや自糞会等の小単位で開催した説明会を含む	①運行経費改善	①運行経費改善による持続性 【目標】令和3年度～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】令和7年度までの意見交換会の開催回数：2回以上	①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	【実績】計74回（達成） ⇒令和3年度：2回 令和4年度：2回 令和5年度：0回 令和6年度：64回 ※高齢者サロンや自糞会等の小単位で開催した説明会を含む	①運行経費改善による持続性 【目標】令和3年度～令和7年度の目標毎年経過評価を実施	①運行経費改善による持続性 【目標】令和3年度～令和7年度の目標毎年経過評価を実施

中部様式

令和7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7年6月30日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和7年●月●●日 令和7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：43,442人
公共交通の現況：北部地域を近鉄名古屋線とJR関西本線、名鉄尾西線が通つており、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。
※令和7年10月から本格運行を見据えたデマンド型交通の実証実験を開始し、それに伴いきんちゃんバスの運行が2路線となつた

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

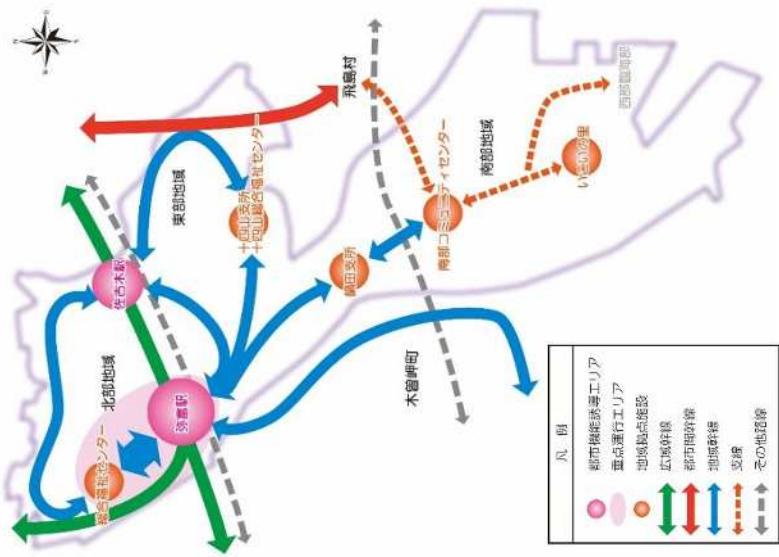
令和3年度～令和7年度（5年間）

○基本理念

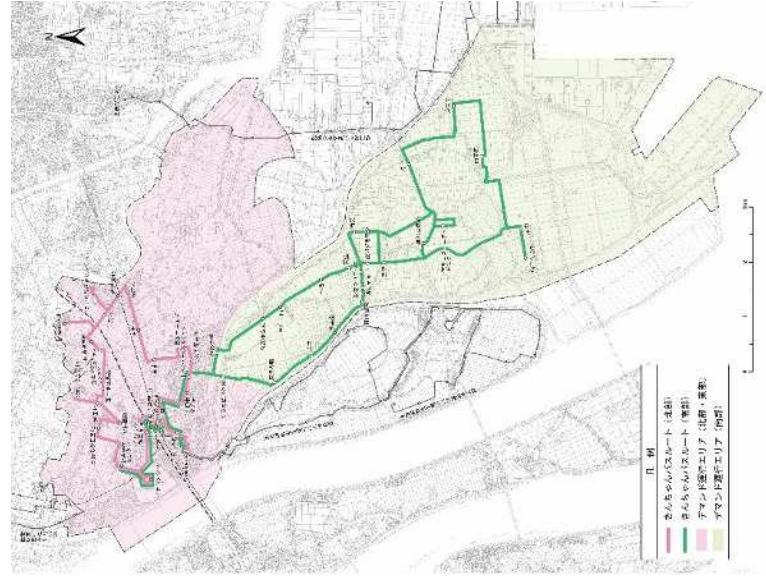
市民生活と地域公共交通の確保・維持
持続可能な地域公共交通の確保・維持

- ・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

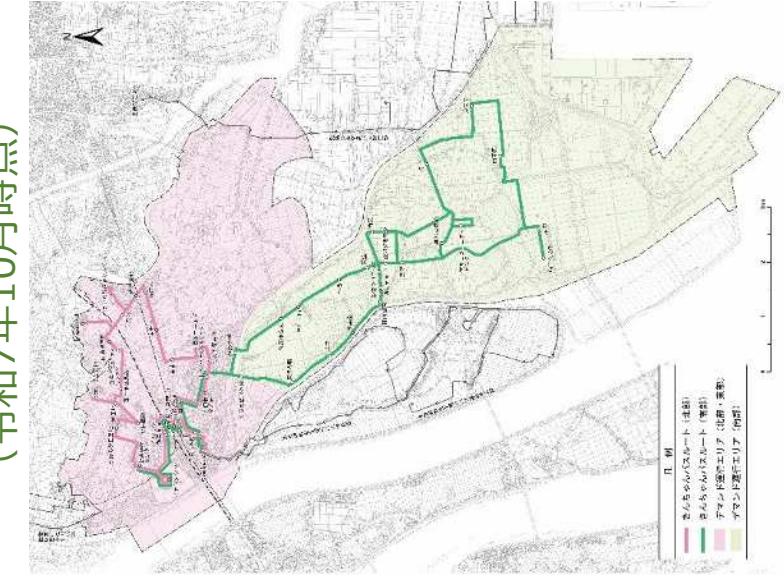
地域公共交通の展開イメージ



現在の地域公共交通網
(令和7年10月時点)



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



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

○本格導入を見据えたデマンド型交通の実証実験の開始（実施主体：市）

⇒使いやすい公共交通網の形成に向け、利用者の予約に応じてご自宅近くの停留所から目的地に設置した停留所まで移動することができるデマンド型交通の実証実験を令和7年10月から開始

デマンド型交通の写真

○きんちゃんバスルート・ダイヤの見直しとわかりやすい時刻表の作成・配布（実施主体：市）

⇒デマンド型交通の実証実験開始に伴うきんちゃんバスの運行内容の見直し内容が分かりやすいため時刻表を作成



○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7年度も継続して実施



- ・輸送人員：17人
- ・運送回数：320回

※令和6年4月から令和7年3月までの実績

○コミュニティバス運賃助成定期券交付事業の継続実施（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、コミュニティバス運賃助成定期券の交付を開始し、令和7年度も継続して実施

- ・申請数：59件

・利用者数：3,092人

※令和7年4月から令和7年10月末までの実績

※その他主な取り組み

- ・75歳以上の方と運転免許返納者を対象としたゴールドバス
- ・福祉タクシーチケット料金助成事業の実施
- ・65歳以上へのシルバーバスの販売

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、事業者等が協働・連携し、持続可能な地域公共交通の形成			
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 (実績値)	令和5年度 (実績値)	令和6年度 (実績値)	令和7年度 (実績値)
全 体	目標 実績	—	8.5万人	8.8万人	9.1万人	9.4万人	9.7万人
南 部	目標 実績	8.3万人	6.2万人	6.6万人	7.9万人	7.6万人	7.6万人
北 部	目標 実績	—	3.5万人	3.5万人	3.5万人	3.5万人	3.5万人
東 部	目標 実績	3.6万人	2.9万人	3.0万人	3.6万人	4.2万人	4.0万人

※実績値は令和6年10月から令和7年9月の実績

令和7年度の前年度比（増減率）

- ◆ 全体：増減無し
 - ◆ 南部：6%減予想
(通勤通学・買い物中心)
 - ◆ 北部：3%増
(高齢者約8割で買い物中心)
 - ◆ 東部：4%増
(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
・使いやすい公共交通網の形成に向けた本格的な再編検討
・継続的な利用促進活動の推進と公共交通施策の周知

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（未達成）

	目標	無料お試し乗車券
新規利用者	毎年80人以上	-

- ⇒本格運行を見据えたデマンド型交通の実証実験に伴いきちんとバスの運行ルートを縮小したこと受け、きちんとバスの無料お試し乗車券の配布を実施しなかつたため、新規利用者が把握できなかつた。
- ※デマンド型交通の実証実験にむけ、デマンド型交通の無料お試し乗車券の実施を検討した。

今後の方針②

- ・本格導入を見据えて実証運行をしているデマンド型交通における無料お試し乗車券の検討
- ・運賃が無料の利用者に対する利用促進策の検討・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公共交通施策の周知活動展開

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7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	1,679円/人
収支率	6.0%以上	5.3%	4.2%

⇒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5年10月から小中学生と障がい者との介助者の運賃を無料にしていく

※運行経費は令和7年度のきちんとバス・デマンド型交通の運行経費

※利用者数はきちんとバスとデマンド型交通の利用者数について、4月～10月は実績、11月～3月（は10月の実績が続く）と仮定した場合の予測値

今後の方針③④

- ・現在の運行経費の維持を基本とした公共交通網の再編を検討
- ・継続的な利用促進活動の推進と公共交通施策の周知

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	74回

⇒令和3年度以降、各地域において、実証実験や再編検討に係る意見交換会、説明会を開催

・令和3年度：2回

・令和4年度：2回

・令和5年度：0回

・令和6年度：6回

・令和7年度：64回
※高齢者サロンや自治会等の小単位で開催した説明会を含む

今後の方針⑤

- ・きちんとバスやデマンド型交通の乗り方や公共交通の置かれている状況等を知るために勉強会を実施する

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
- 利用者数の増加
 - 1人当たり運行経費の削減
 - 収支率の向上
 - 各地域の需要や特性に合った、バスに限らない公共交通の運行も見据えた公共交通網
- ⇒各地域の需要や特性に合った、バスに限らない公共交通の運行も見据えた公共交通網を検討する必要がある
- ⇒利便性を確保しつつ、効率的な運行が可能な運行体系を検討する必要がある
- ⇒継続的な利用促進と公共交通施策の周知によって、利用者を確保する必要がある

対応方針1 使いやすい公共交通網の形成に向けた本格的な再編検討

- ◆ 令和7年10月から実証的に運行しているデマンド型交通やきんちゃんバスの夜便（21時台と22時台）について、利用状況やアンケート調査による住民意向を踏まえて適切に評価し、本格導入の可否の検討と本格導入時の運行内容を検討する
- ◆ デマンド型交通を本格導入する際は、地域内フイーダー系統確保維持費国庫補助金の活用を見据え、地域幹線系統である飛島公共交通バスとの接続を検討する

対応方針2 継続的な利用促進活動の推進と公共交通施策の周知

- ◆ 本格導入を見据えて実証運行をしているデマンド型交通の利用促進と新規利用者の獲得に向け、きんちゃんバスの無料お試し乗車券の効果・結果を参考に、デマンド型交通に関する無料お試し乗車券の内容や実施方法等検討する
- ◆ 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、きんちゃんバスやデマンド交通に関する利用者にとって有益な情報を周知することで、公共交通の利用を促進する

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>地域からの要望や利用実績等を考慮し、市内のきんちゃんバスルートの見直しを行ったこと、見直し内容が分かりやすい時刻表を作成し、各戸配布したことを確認</p> <p>昨年に引き続き市内在住の高校生を対象としたコミュニケーションバス運賃助成定期券交付事業を実施し、保護者の送迎からバスによる通学手段の転換を促したほか、公共交通の利便性や保護者の負担軽減に繋がったことを確認</p> <p>福祉施策と連携した買い物支援サービス、無料お試し乗車券による新規利用者の掘り起こし等を継続的に行っていることを確認</p> <p>今後も引き続き公共交通の周知や利用促進に繋がる取り組みを継続的に実施されることを期待</p>	<p>令和7年10月1日からきんちゃんバスのルート・ダイヤ変更に向け、見直し内容が分かりやすい時刻表を作成し、広報誌への記載や主要な公共施設に時刻表を設置するなど周知・広報を行う</p> <p>引き続き市内在住の高校生を対象としたコミュニケーションバス運賃助成定期券交付事業を実施し、利用状況等をモニタリングしながら事業効果を評価する</p> <p>引き続き買い物支援サービスの継続実施と本格導入を見据え令和7年10月1日から実証運行したデマンド型交通における無料お試し乗車券を検討した</p> <p>公共交通に関する情報を市HPや広報誌、主要な公共施設等で周知し、利用促進を図った</p> <p>次期施策を実施する際に、より効果的な取り組みができるよう、各種の取り組みの効果や課題の検証を行われるることを期待</p>	<p>きんちゃんバス等の公共交通における見直しがあつた際には、市民や利用者にとってわかりやすい周知・広報を行う</p> <p>引き続き市内在住の高校生を対象としたコミュニケーションバス運賃助成定期券交付事業を実施し、モニタリングしながら効果を評価する</p> <p>福祉施策と連携した買い物支援サービスは引き続き実施するとともに、デマンド型交通の本格導入に向けた評価・検証を行う</p> <p>引き続き公共交通に関する情報を市HPや広報誌、主要な公共施設等で周知し、利用促進を図る。</p> <p>引き続き次期施策を実施する際に、より効果的な取り組みができるよう、各種の取り組みの効果や課題の検証を行う</p> <p>引き続き新たな交通施策を検討する際に地域住民や交通事業者等の意見もくみ上げたうえで検討する</p>

*前回：令和7年3月27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 (具体的対応内容)	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>市内在住の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について、この取組をきっかけにして、保護者の送迎からバスによる公共交通への移行が進み、公共交通への利用促進や保護者の負担軽減につながったことを評価</p> <p>無料お試し乗車券の配布による新規利用者との接続や高齢者に対する無料バスカードの配布など、継続的にバスの利用促進に資する取組を行つていていることを確認</p> <p>公共交通網の再編に向けては、各施策との役割分担、広域移動を対象とした公共交通との接続など、連携を意図されたながら検討を進められたことを期待</p>	<p>令和6年度も市内在住の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継続し、引き続き公共交通の利用促進や保護者の負担軽減を促進した。</p>	<p>公共交通の利用促進や保護者の負担軽減を促進し、引き続き定期券交付事業を実施する。</p> <p>継続的な無料お試し乗車券の実施による、新規利用者の掘り起こしや利用促進</p> <p>既存のバス路線(地域の輸送資源の活用や新たな交通手段の活用等)を念頭に再編検討を進める。</p> <p>別途実施したバス利用者アンケート調査で、無料お試し乗車券をきっかけにバスを利用するようになった人の存在を把握した。</p> <p>今後もアンケート調査を実施する際に、無料お試し乗車券による行動変容(組み)の効果をモニタリングする。</p>

*前々回：令和6年3月21日（結果通知）

6. 計画・評価の推進体制

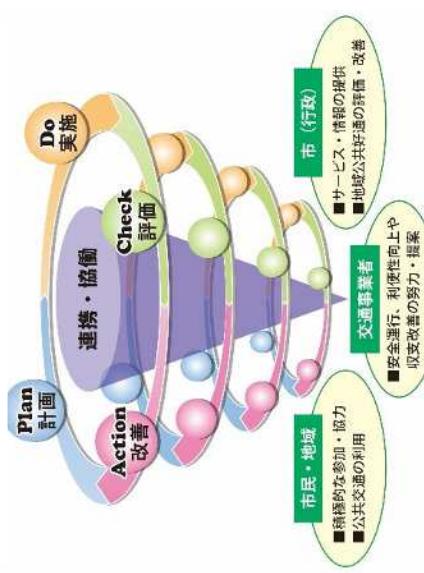
PDCAの推進体制やスケジュール

- 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
- 令和7年度で弥富市地域公共交通計画の目標年次を迎えることから、令和6年度～令和7年度の2か年で計画の見直しを検討しており、令和8年3月に新計画である「第2次弥富市地域公共交通計画」の策定を予定している

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	↑					
計画の実施 Do		↑				
計画の評価 Check			↑			
計画の改善 Action				↑		
備 考					↑	

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7年3月26日 (令和6年度 第4回)	令和7年6月30日 (第1回)	令和7年7月25日 (第2回※書面)	令和7年10月20日 (第3回)
主な 協議・報告 事項	●公共交通網の再編について ●弥富市地域公共交通計画の見直しについて ●令和7年度弥富市地域公共交通活性化協議会予算(案)及び事業計画(案)について	●令和6年度収支決算について ●令和8年度地域公共交通維持改善計画(案)について ●公共交通網の再編について ●弥富市地域公共交通計画の見直しについて	●コミュニティバス停留所の新設・移設と経路、ダイヤの見直しについて ●地域内フイーダー系統確保維持計画と弥富市地域公共交通計画の修正について	●きんちゃんバスのバス停名称の変更について (案) ●弥富市地域公共交通計画の見直しについて