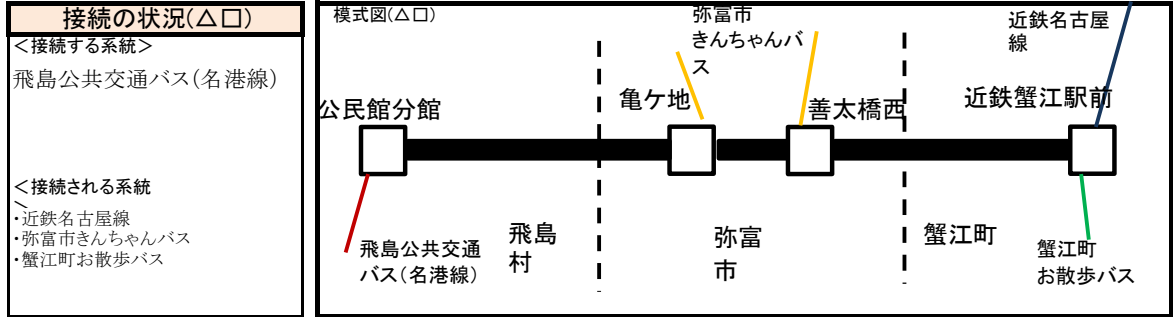


1. 補助系統の概要(△)

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	弥富市 蟹江町 飛島村 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. 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	年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度
計画どおりか。そうでない場合は理由	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
A		平均乗車密度(実績)	3.7	3.8	4.0	4.0	4.2
		輸送量 (計画)		78.6	67.7	68.4	71.6
		(実績)	67.7	69.5	73.2	72.0	75.1
		収支率(実績)	46.35	47.54	45.34	44.17	41.92

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	126,000	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
	実績	143,656	
	達成率	114.0%	
	要因	通勤利用者が回復傾向にあるため。	
市町村の所見、理由分析、認識(□)			
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： 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。
			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(△)	11,612 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きい。	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。		
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	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(□)				
		運営主体の取組(△)				
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: 飛島村	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。	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(△□)						
運行事業者及び関係自治体等との協議		その他の取組				



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(□)			
<ul style="list-style-type: none"> 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(△)					
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	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛島村	市町村名: 0
		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、デマンド交通チャイコやとみを実証運行し、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
目標	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ①目標9.7万人/年に対し7.6万人 ②78人 ③1,372円 ④4.2% 		<ul style="list-style-type: none"> 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	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。					
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							



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	4.3 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(△□)	模式図(△□)
<p><接続する系統> 飛島公共交通バス(名港線)</p> <p><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</p>	<p>模式図(△□)</p> <p>弥富市きんちゃんバス</p> <p>近鉄名古屋線</p> <p>公民館分館</p> <p>近鉄蟹江駅前</p> <p>飛島公共交通バス(名港線)</p> <p>飛島村</p> <p>弥富市</p> <p>蟹江町</p> <p>蟹江町お散歩バス</p>

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(△)	年度 3年度 4年度 5年度 6年度 7年度
評価 計画どおりか。そうでない場合は理由	年間利用者数【人】 21,379 23,399 25,803 28,851 30,182
A 計画通りの運行であった。	平均乗車密度(実績) 3.4 3.5 3.6 3.7 3.8
	輸送量 (計画) 78.6 15.6 17.5 17.6
	(実績) 15.6 16.1 16.5 18.5 18.6
	収支率(実績) 46.47 47.57 45.34 44.17 41.92

目標・効果達成状況		
評価	目標の達成状況(△)	
A	目標	26,880
	実績	30,182
	達成率	112.3%
	要因	通勤利用者が回復傾向にあるため。
	市町村の所見、理由分析、認識(□)	
運営主体の所見、理由分析、認識(△)		
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		
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。		
市町村名： 飛島村 市町村名： 0		
市町村名： 市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		
市町村名：		

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(△)	2,439 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	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。		
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	特になし

3. R7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
改善点とした事項(△)	事業評価を踏まえた取組	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。	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。		
<ul style="list-style-type: none"> 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 		<ul style="list-style-type: none"> 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(△□)	その他の取組				
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(□)			
<ul style="list-style-type: none"> 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(△)					
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	市町村名: 蟹江町	市町村名: 飛島村	市町村名: 0
		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、デマンド交通チャイコやとみを実証運行し、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
目標	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ①目標9.7万人/年に対し7.6万人 ②78人 ③1,372円 ④4.2% 		<ul style="list-style-type: none"> 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	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。					
<div>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。)</div> <div>※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</div>							



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（地域内フィー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・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、今後と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等の名称を記載】	【系統名 航路名 設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業にあっては、車両減価償却費等及び公有資産方式車両購入費に資する国庫補助金の交付を受けている場合、飛鳥航路に係る確保維持事業において飛鳥航路構造改善補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	A B C 評価	【計画に基づき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】
	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検討 ⇒意見交換会のほか、協議会を通して具体的な再編案を複数検討 ⇒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 ⇒以前から要望のあった夜便(21時台、22時台)を令和7年10月から実証的に運行	A B C 評価	【計画に基づき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】
	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する。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豊江線と一部バス停を共有している。	A B C 評価	【計画に基づき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】
三重交通(株)	促進活動の推進と公共交通施策の周知 ⇒住民説明会や市広報、HPにおいてバスルートやダイヤの見直し、運賃改定等の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	A	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7年度:10.0万人 【実績値】令和7年度:7.6万人(未達成) 【南部目標値】令和7年度:3.5万人 【実績値】令和7年度:4.0万人(達成) 【北部目標値】令和7年度:4.5万人 【実績値】令和7年度:2.6万人(未達成) 【東部目標値】令和7年度:2.0万人 【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、新型コロナウイルスによる生活様式の変化の影響で伸び悩み、新型コロナウイルス前の水準まで回復していない。ただし、通勤・通学利用の多い南部ルートは計画の目標値に対して大きく上回っている。 ※【実績値】は令和6年10月から令和7年9月の実績 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 【実績値】1(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・ダイヤを大幅に縮小したこと受け、きんちゃんバスの無料お試し乗車券の配布を実施しなかったため、新規利用者が把握できなかった。 ※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。 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】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 ※運行経費は令和7年度のきんちゃんバス・デマンド型交通の運行経費 ※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について、4月～10月は実績、11月～3月は10月の実績が繰と仮定した場合の予測値 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 【実績値】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月から小・中学生の運賃を無償化したことや利用者の伸び悩みによる運賃収入の低下が大きく影響 ※令和6年度の実績(決算書より)
		C	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 【実績値】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:6回 令和7年度:8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
			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、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、地域内フィ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鳥公共交通バスの接続を検討する。 ②継続的な利用促進活動の推進と公共交通施策の周知 ◆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、公共交通の利用を促進する

＜地域公共交通計画の評価等結果の模式＞

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
<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</p> <p>【全体目標値】 令和7年度：10.0万人 【南部目標値】 令和7年度：3.5万人 【北部目標値】 令和7年度：4.5万人 【東部目標値】 令和7年度：2.0万人</p>	<p>①サイクル&バスラйд駐輪場・駐車場の設置</p> <p>②高齢者や障がい者等への料金負担軽減策の実施</p> <p>③定期券、回数券等の販売</p> <p>④バス相互の乗継券の発行</p> <p>⑤分かりやすい時刻表の作成、配布</p> <p>⑥ポケット時刻表の作成、配布</p> <p>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</p> <p>⑧無料お試し乗車券の配布等</p>	<p>①きんちゃんバス利用実績</p>	<p>【全体（実績値）】 令和7年度：7.6万人（未達成） 【南部（実績値）】 令和7年度：4.0万人（達成） 【北部（実績値）】 令和7年度：2.6万人（未達成） 【東部（実績値）】 令和7年度：0.9万人（未達成） ⇒温浴施設利用が多い車部ルート、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化の影響で伸び悩み、通勤・通学利用の多い南部ルートは計画の目標値に対して大きく上回っている。 ※【実績値】は令和6年10月から令和7年9月の実績</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、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、地域内フィ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。 <p>②継続的な利用促進活動の推進と公共交通施策の周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 	
<p>目標②：利用促進策の展開等による新規利用者の獲得</p> <p>【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】 ー（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・ダイヤを大幅に縮小したこと受け、きんちゃんバスの無料お試し乗車券の配布を実施しなかったため、新規利用者が把握できなかった。 ※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。</p>	<p>①デマンド型交通における無料お試し乗車券の検討</p> <p>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、公共交通施策の周知活動展開</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</p> <p>【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7年度運行経費 ②きんちゃんバス利用実績からの予測</p>	<p>【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6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7年度のきんちゃんバス・デマンド型交通の運行経費 ※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</p>	<p>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</p> <p>②継続的な利用促進活動の推進と公共交通施策の周知</p>	令和7年度の目標 毎年経過評価を実施
<p>目標④：収支率の改善による持続性の確保</p> <p>【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6年度決算	<p>【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月から小・中学生の運賃を無償化したことや利用者の伸び悩みによる運賃収入の低下が大きく影響 ※令和6年度の実績（決算書より）</p>	令和7年度の目標 毎年経過評価を実施	令和7年度の目標 毎年経過評価を実施
<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</p> <p>【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>	開催実績	<p>【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：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</p>	<p>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</p>	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 ファイダー系統 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 ※令和7年10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。

※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路線となった

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

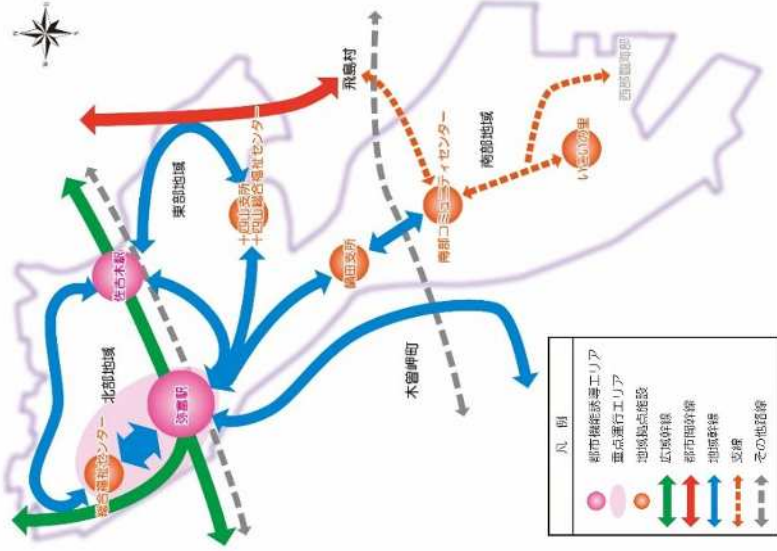
○計画期間

令和3年度～令和7年度（5年間）

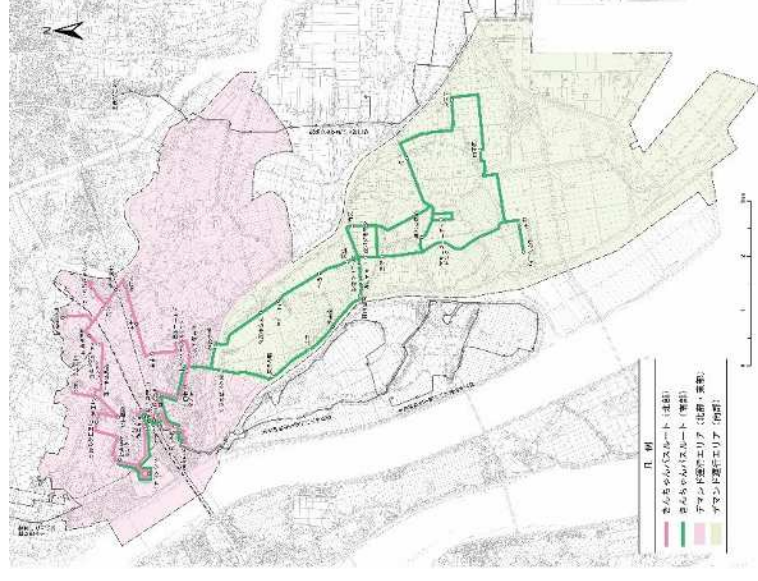
○基本理念

- 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
(令和7年10月時点)



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

○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）

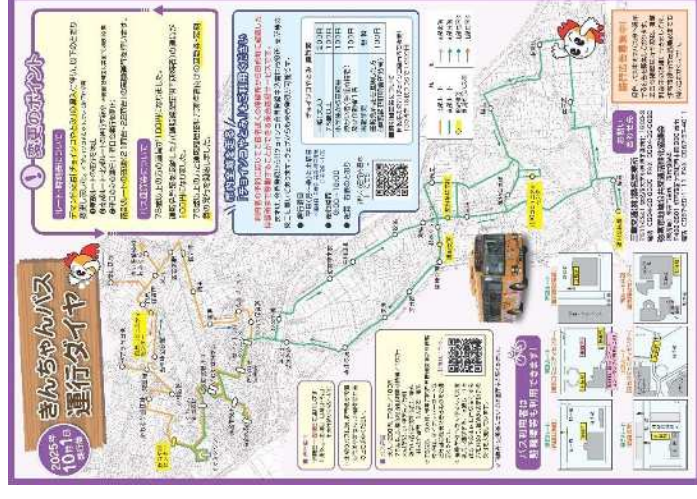
⇒令和5年3月末より、きんちゃんバスの利用促進と保護者の経済的負担軽減を図るため、市内在住の高校生に対し、コミュニティバス運賃助成定期券の交付を開始し、令和7年度も継続して実施

- ・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パス
- ・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 等

デマンド型交通の
写真



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 (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	- 8.3万人	8.5万人 6.2万人	8.8万人 6.6万人	9.1万人 7.9万人	9.7万人 7.6万人	10.0万人 7.6万人
南部ルート	目標 実績	- 3.6万人	3.5万人 2.9万人	3.5万人 3.0万人	3.5万人 3.6万人	3.5万人 3.9万人	3.5万人 4.0万人
北部ルート	目標 実績	- 3.3万人	3.5万人 2.4万人	3.7万人 2.3万人	3.9万人 2.6万人	4.3万人 2.8万人	4.5万人 2.6万人
東部ルート	目標 実績	- 1.4万人	1.5万人 0.9万人	1.6万人 0.8万人	1.7万人 0.9万人	1.9万人 0.9万人	2.0万人 0.9万人

※実績値は令和6年10月から令和7年9月の実績

⇒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、計画の目標値に対して大きく上回っている。

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）

⇒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・ダイヤを大幅に縮小したこと受け、きんちゃんバスの無料お試し乗車券の配布を実施しなかったため、新規利用者が把握できなかった。

※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。

	目標	無料お試し乗車券
新規利用者	毎年80人以上	-

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その介助者の運賃を無料にしている

※運行経費は令和7年度のきんちゃんバス・デマンド型交通の運行経費

※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

今後の方針⑤

- ・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

※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

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、地域内ライダーシステム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	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・ダイヤを作成し、各戸配布したことを確認	令和7年10月1日からの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・広報を行った。	きんちゃんバス等の公共交通における見直しがあった際には、市民や利用者にとってわかりやすい周知・広報を行う
	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ティ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の通学手段の転換を促したほか、公共交通の利用促進や保護者の負担軽減に繋がったことを確認	引き続き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、公共交通の利用促進や保護者の負担軽減を図った	引き続き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
	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実施していることを確認	福祉施策と連携した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	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
	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	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	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。
	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ことを期待	令和7年10月1日から実施した本格導入を見据えたデマンド型交通の実証実験に向け、具体的な評価・検証方法を記載した運行計画を作成した	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
	地域住民や交通事業者等の意見もくみ上げ、地域の需要に合った公共交通網の構築に繋げることを期待	令和7年10月1日から実施した本格導入を見据えたデマンド型交通の実証実験に向け、住民説明会を実施した	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

※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	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	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通学への移行が進み、公共交通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	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。	公共交通の利用促進や保護者の負担軽減を促進に向け、引き続き、コミュニティバス運賃助成定期券交付事業を実施する。
	無料お試し乗車券の配布による新規利用者の掘り起こしや75歳以上の高齢者に対する無料パ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っていることを確認	令和6年度も無料お試し乗車券の配布と75歳以上の高齢者に対する無料パスカードの配布を継続し、引き続き新規利用者の掘り起こしや利用促進に努めた。	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
	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、連携を意識されながら検討を進められることを期待	再編検討において、飛島公共交通バスとの接続や地元企業の従業員シャトルバスとの連携可能性等の検討を進め、地域の輸送資源を総動員した複合的な公共交通網を目指す検討を進めた。	既存のバス路線に限らず、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入れた再編検討を進める。
	お試し無料乗車券の配布により新規利用者の獲得につながったが、その後もバスを利用するといった行動変容につながっているかの検証に取り組まれることを期待	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。	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を確認し、取組みの効果をモニタリングする。

※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）

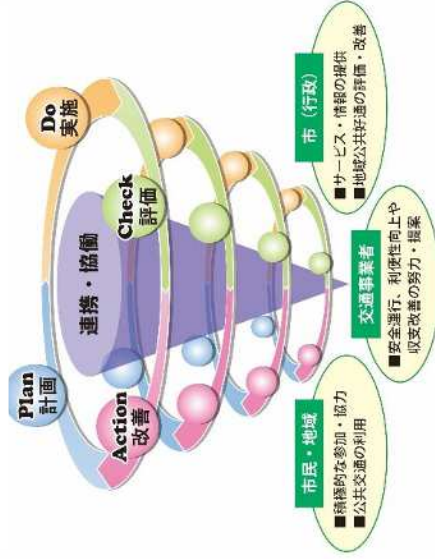
・計画の改善（Action）を繰り返す

○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	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ●令和6年度収支決算について ●令和8年度地域公共交通確保維持改善計画(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 	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●地域内ライダーシステム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 	<ul style="list-style-type: none"> ●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