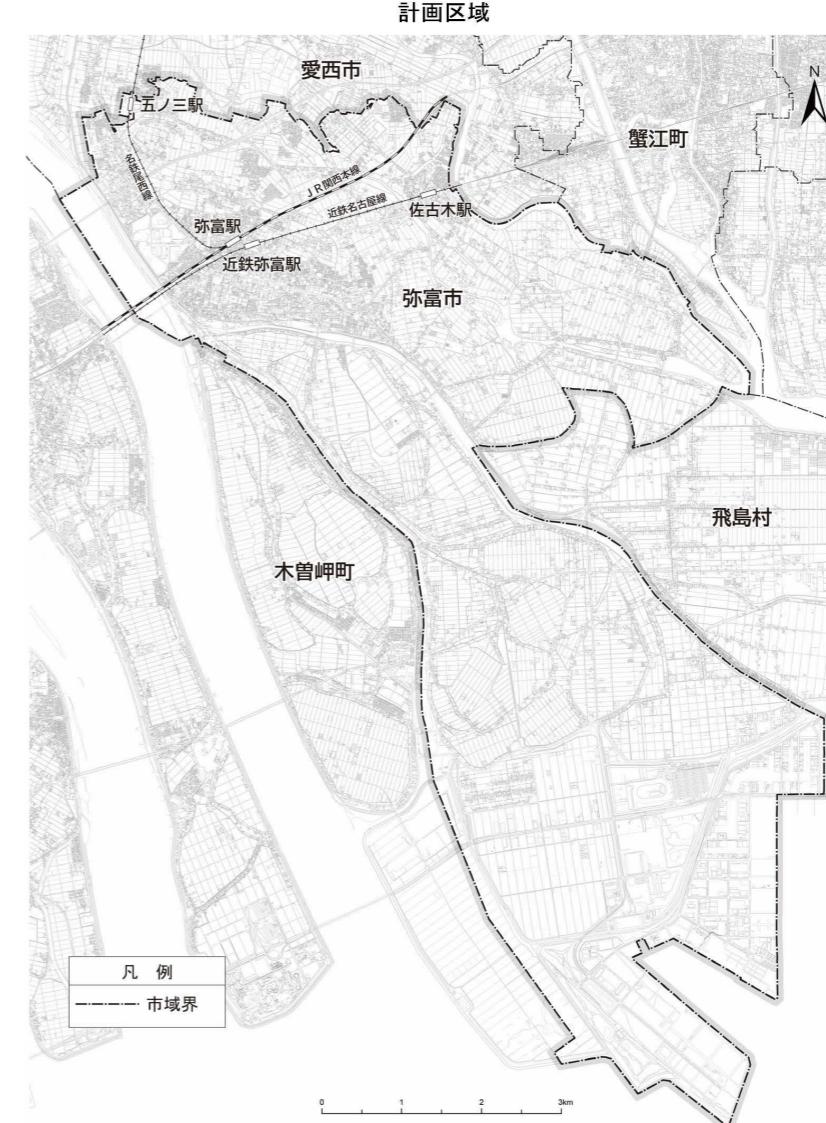


## 第2次弥富市地域公共交通計画（案）

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表 ※修正箇所は黄色マーカー

修正後	修正前（前回協議会資料）
<p><b>7. 第2次弥富市地域公共交通計画（案）</b></p> <p><b>7-1 計画期間</b></p> <p>本計画の計画期間は、<u>令和8年度からの5年間（令和12年度まで）</u>とします。なお、地域公共交通との連携によって現状のまちづくりを維持・活性化させることが必要であり、上位計画である「弥富市総合計画」や「弥富市都市計画マスタープラン」、「弥富市立地適正化計画」などの各上位計画の見直しや社会情勢の変化、関係法令の改正等にあわせ、適宜見直しを行います。</p> <p><b>7-2 計画区域</b></p> <p>本計画の対象区域は弥富市全域とします。 なお、市民等の移動は市域にとらわれず、市域外にも及ぶことを踏まえ、近隣市町村との連携も含めた検討を行います。</p> <p><b>計画区域</b></p>  <p>凡例 --- 市域界</p> <p>1</p>	<p><b>7. 第2次弥富市地域公共交通計画（案）</b></p> <p><b>7-1 計画期間</b></p> <p>本計画の計画期間は、<u>令和8年度からの5年間（令和12年度まで）</u>とします。なお、地域公共交通と連携し現状のまちづくりを持続させることが必要であり、上位計画である「弥富市総合計画」や「弥富市都市計画マスタープラン」、「弥富市立地適正化計画」などの各上位計画の見直しや社会情勢の変化、関係法令の改正等にあわせ、適宜必要な見直しを行うものとします。</p> <p><b>7-2 計画区域</b></p> <p>本計画の対象区域は弥富市全域とします。 なお、市民等の移動は市域にとらわれず、市域外にも及ぶことを踏まえ、近隣市町村との連携も含めた検討を行います。</p> <p><b>計画区域</b></p>  <p>凡例 --- 市域界</p> <p>1</p>

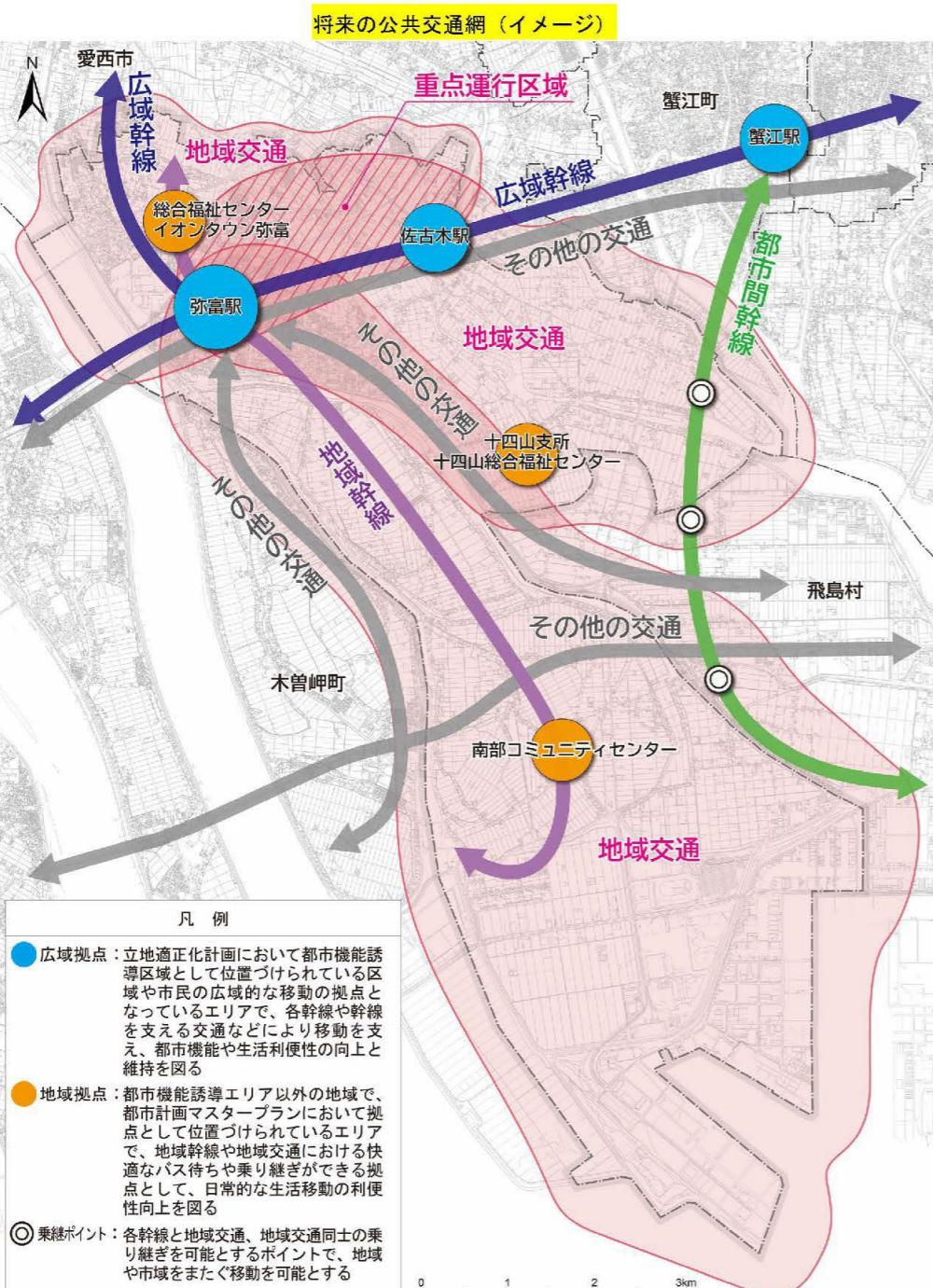
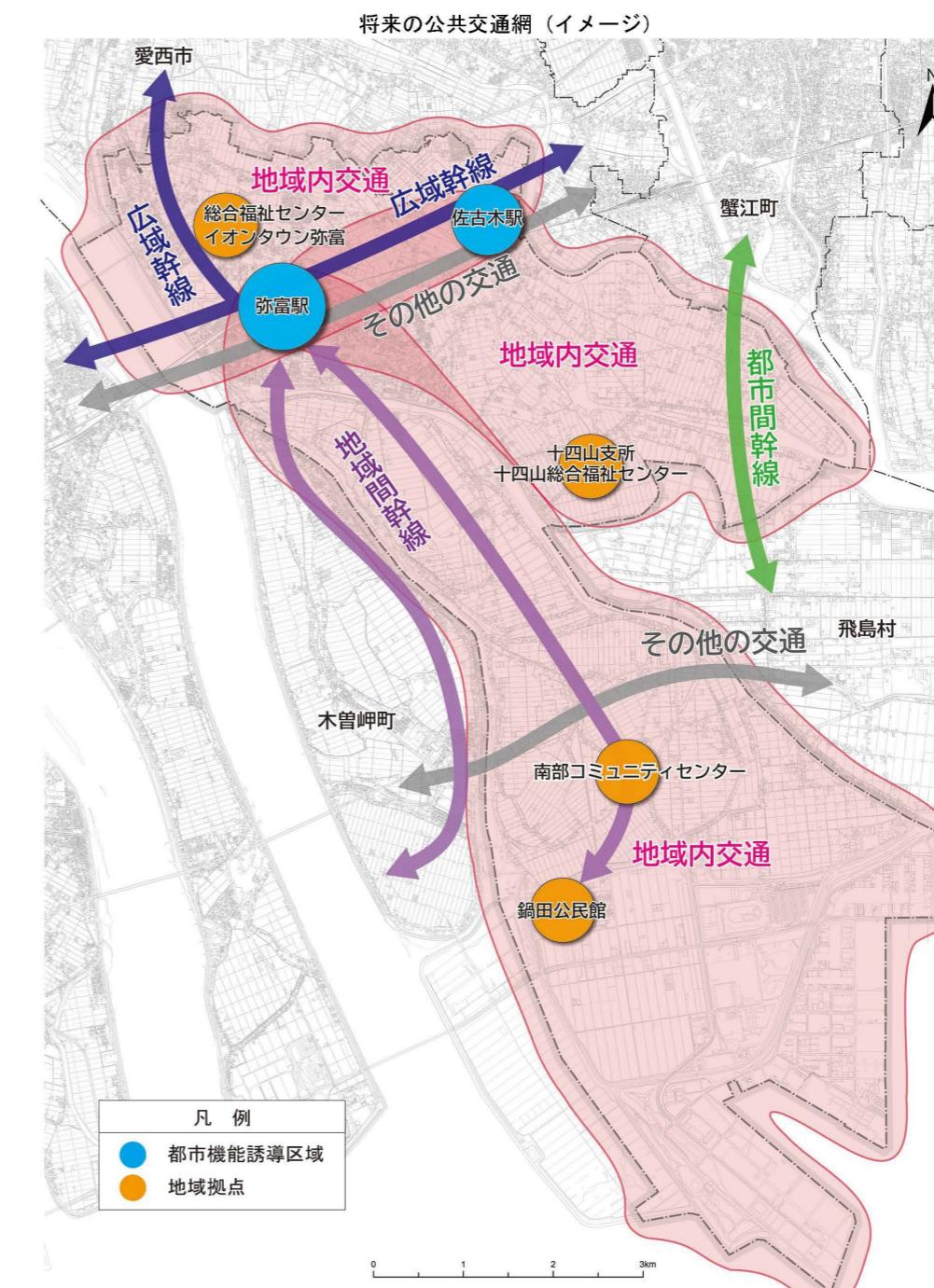
表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後	修正前（前回協議会資料）
<p><b>7-3 基本理念</b></p> <p>上位計画である第2次弥富市総合計画やまちづくりの指針となる都市計画マスター・プランや立地適正化計画では、本市が目指すべき将来像として『地域でつくる「人・自然・文化」の調和輝く未来へ繋ぐまち・弥富』を掲げ、様々な施策を展開しています。</p> <p>本計画においては、これら上位・関連計画と連携するとともに、令和3年3月策定の弥富市地域公共交通計画で掲げた基本理念を本計画に踏襲し、まちの将来像の実現を支えます。</p> <p style="background-color: #ffffcc; border: 1px solid #ffcc00; padding: 5px; text-align: center;"><b>市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通の維持・活性化</b></p>	<p><b>7-3 基本理念</b></p> <p>上位計画である第2次弥富市総合計画やまちづくりの指針となる都市計画マスター・プランや立地適正化計画では、本市が目指すべき将来像として『地域でつくる「人・自然・文化」の調和輝く未来へ繋ぐまち・弥富』を掲げ、様々な施策を展開しています。</p> <p>本計画においては、これら上位・関連計画と連携するとともに、令和3年3月策定の弥富市地域公共交通計画で掲げた基本理念を本計画に踏襲し、まちの将来像の実現を支えます。</p> <p style="background-color: #ffffcc; border: 1px solid #ffcc00; padding: 5px; text-align: center;"><b>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</b></p>
<p><b>7-4 基本理念に基づく基本方針</b></p> <p>本計画が目指す基本理念を基に、以下のように3つの基本方針を定め、本市の地域公共交通の確保・維持に向け、事業を推進します。</p> <p><b>基本方針1：地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成</b></p> <p>【課題A・B・C・D・E・Hに対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況に応じた運行の効率化を行いつつ、日々変わりゆく移動ニーズに対応できるよう、デマンド型交通等の移動ニーズに対応しやすい公共交通の導入やタクシーと福祉施策等の連携、地域の交通資源を総動員した移動手段の提供により、公共交通空白地を解消し、誰もが使いたい時に公共交通を使うことができ、気軽に外出かけができる環境の形成を目指します。</li> <li>また、周辺自治体が運行するバスも含め、各公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上や、市内在住の学生や高齢者等の料金負担の軽減による利用促進などにより、使いやすい地域公共交通網の形成を目指します。</li> </ul> <p><b>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</b></p> <p>【課題A・C・F・Gに対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在展開している利用促進や周知等の取組みの継続的な実施のほか、鉄道や公共施設、商業施設、医療施設、観光施設などの多様なターゲットに応じた取組みの展開や、多様な媒体による情報を入手しやすい環境の形成を図り、利用者増による活性化を促進することで持続可能な地域公共交通を目指します。</li> </ul> <p><b>基本方針3：地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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</b></p> <p>【課題B・C・D・F・Gに対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の多様な関係者が協働・連携しながら使いやすい地域公共交通網の形成や利用促進に係る取組みを推進し、持続可能な地域公共交通を目指します。</li> <li>また、近年の社会情勢の変化により地域公共交通の確保・維持の難しさが深刻化している状況や今後の存続に対する危機感等を関係者に共有し、地域特性やニーズに応じた効率的な運行や運賃負担について関係者が自らが考える機会を設け、持続可能な地域公共交通を創り、支える環境の形成を目指します。</li> </ul>	<p><b>7-4 基本理念に基づく基本方針</b></p> <p>本計画が目指す基本理念を基に、以下のように3つの基本方針を定め、本市の地域公共交通の確保・維持に向け、事業を推進します。</p> <p><b>基本方針1：地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成</b></p> <p>【課題A・B・C・D・E・Hに対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用状況に応じた運行の効率化を行いつつ、日々変わりゆく移動ニーズに対応できるよう、デマンド型交通等の移動ニーズに対応しやすい公共交通の導入やタクシーや福祉施策等と連携し地域の交通資源を総動員した移動手段の提供により、公共交通空白地を解消し、誰もが使いたい時に公共交通を使うことができ、気軽に外出かけができる環境の形成を目指します。</li> <li>また、周辺自治体が運行するバスも含め、各公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上や、市内在住の学生や高齢者等の料金負担の軽減による利用促進などにより、使いやすい地域公共交通網の形成を目指します。</li> </ul> <p><b>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</b></p> <p>【課題A・C・F・Gに対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在展開している利用促進や周知等の取組みの継続的な実施のほか、鉄道や公共施設、商業施設、医療施設、観光施設などの多様なターゲットに応じた取組みの展開や、多様な媒体による情報を入手しやすい環境の形成を図り、利用者増による活性化を促進することで持続可能な地域公共交通を目指します。</li> </ul> <p><b>基本方針3：地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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</b></p> <p>【課題B・C・D・F・Gに対応】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の多様な関係者が協働・連携しながら使いやすい地域公共交通網の形成や利用促進に係る取組みを推進し、持続可能な地域公共交通を目指します。</li> <li>また、近年の社会情勢の変化により地域公共交通の確保・維持の難しさが深刻化している状況や今後の存続に対する危機感等を関係者に共有し、地域特性やニーズに応じた効率的な運行や運賃負担について関係者が自らが考える機会を設け、持続可能な地域公共交通を創り、支える環境の形成を目指します。</li> </ul>
2	2

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後		修正前（前回協議会資料）																	
<p><b>7-5 基本方針に基づく将来の公共交通網</b></p> <p>本計画の上位・関連計画である都市計画マスタープランや立地適正化計画で位置づけたエリアや拠点を踏まえ、エリアや拠点を効果的に結ぶ軸やそれらの軸を補完し各地域の移動を支える交通網が形成できるよう、本格導入を見据えた公共交通も含めて役割・位置づけを設定し、各公共交通の特長を十分に活かした効率的かつ効果的な公共交通網の形成を目指します。</p> <p><b>今後の各公共交通の役割・位置づけ</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>役割・位置づけ</th> <th>対象となる公共交通*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域幹線</td> <td>・本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道を「広域幹線」として位置づけ、その他公共交通との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。</td> <td>・近鉄名古屋線(◎) ・JR 関西本線(◎) ・名鉄尾西線(◎)</td> </tr> <tr> <td>都市間幹線</td> <td>・本市と市外など比較的広域的な移動を支えるバス路線を「都市間幹線」として位置づけ、市外との交流を促進するとともに、日常の生活を支える地域公共交通として利用を促進し、確保・維持を図ります。</td> <td>・飛島公共交通バス蟹江線(◎)</td> </tr> <tr> <td>地域幹線</td> <td>・市内の主要な拠点を結ぶきんちゃんバスを「地域幹線」として位置づけ、通勤・通学をはじめとし、主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、比較的まとまった移動や地域をまたぐ中距離移動を支えます。 ・きんちゃんバスは生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。</td> <td>・きんちゃんバス(◎)</td> </tr> <tr> <td>地域交通</td> <td>・各幹線への接続や地域の日常的な生活移動を支える公共交通を「地域交通」として位置づけます。 ・上位計画で拠点として位置づけられている弥富駅周辺や佐古木駅周辺、総合福祉センター周辺は含む地域は日中の通院や買い物など、日常生活で欠かせない移動が多い地域であり、「重点運行区域」として位置づけ、デマンド型交通やきんちゃんバスによって移動を支えます。 ・市域全域ではデマンド型交通が広域拠点、地域拠点、乗継ポイントで上記の各幹線に接続し、移動ニーズに応じて面的に運行しながら各幹線でカバーできない移動を支えます。 ・タクシーは自宅を起終点とした移動を可能とする、市内唯一の「ドア・ツー・ドアの個別輸送機関」であり、デマンド型交通でもカバーできない移動を支えます。 ・きんちゃんバスとデマンド型交通は各幹線を補完し生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。</td> <td>・デマンド型交通(●) ・きんちゃんバス(◎) ・タクシー(◎)</td> </tr> <tr> <td>その他交通</td> <td>・特定の目的・地域で運行している公共交通を「その他交通」として位置づけます。 ・比較的長距離な移動で利用されているバス路線や特定の方を対象に買い物支援等のサービスを提供している福祉有償運送、市中心部の一部バス停に乗り入れている木曽岬町自主運行バスや飛島乗合タクシーは利用者は少ないものの、市民の移動を支える重要な手段であり、今後も確保・維持を図ります。</td> <td>・名古屋桑名線(◎) ・名四長島線(◎) ・福祉有償運送(◎) ・木曽岬町自主運行バス(◎) ・飛島乗合タクシー</td> </tr> </tbody> </table> <p>*対象となる公共交通について、既に本格運行しているものは「◎」、実証運行や本格導入を検討しているものは「●」</p>			役割・位置づけ	対象となる公共交通*	広域幹線	・本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道を「広域幹線」として位置づけ、その他公共交通との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。	・近鉄名古屋線(◎) ・JR 関西本線(◎) ・名鉄尾西線(◎)	都市間幹線	・本市と市外など比較的広域的な移動を支えるバス路線を「都市間幹線」として位置づけ、市外との交流を促進するとともに、日常の生活を支える地域公共交通として利用を促進し、確保・維持を図ります。	・飛島公共交通バス蟹江線(◎)	地域幹線	・市内の主要な拠点を結ぶきんちゃんバスを「地域幹線」として位置づけ、通勤・通学をはじめとし、主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、比較的まとまった移動や地域をまたぐ中距離移動を支えます。 ・きんちゃんバスは生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。	・きんちゃんバス(◎)	地域交通	・各幹線への接続や地域の日常的な生活移動を支える公共交通を「地域交通」として位置づけます。 ・上位計画で拠点として位置づけられている弥富駅周辺や佐古木駅周辺、総合福祉センター周辺は含む地域は日中の通院や買い物など、日常生活で欠かせない移動が多い地域であり、「重点運行区域」として位置づけ、デマンド型交通やきんちゃんバスによって移動を支えます。 ・市域全域ではデマンド型交通が広域拠点、地域拠点、乗継ポイントで上記の各幹線に接続し、移動ニーズに応じて面的に運行しながら各幹線でカバーできない移動を支えます。 ・タクシーは自宅を起終点とした移動を可能とする、市内唯一の「ドア・ツー・ドアの個別輸送機関」であり、デマンド型交通でもカバーできない移動を支えます。 ・きんちゃんバスとデマンド型交通は各幹線を補完し生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。	・デマンド型交通(●) ・きんちゃんバス(◎) ・タクシー(◎)	その他交通	・特定の目的・地域で運行している公共交通を「その他交通」として位置づけます。 ・比較的長距離な移動で利用されているバス路線や特定の方を対象に買い物支援等のサービスを提供している福祉有償運送、市中心部の一部バス停に乗り入れている木曽岬町自主運行バスや飛島乗合タクシーは利用者は少ないものの、市民の移動を支える重要な手段であり、今後も確保・維持を図ります。	・名古屋桑名線(◎) ・名四長島線(◎) ・福祉有償運送(◎) ・木曽岬町自主運行バス(◎) ・飛島乗合タクシー
	役割・位置づけ	対象となる公共交通*																	
広域幹線	・本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道を「広域幹線」として位置づけ、その他公共交通との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。	・近鉄名古屋線(◎) ・JR 関西本線(◎) ・名鉄尾西線(◎)																	
都市間幹線	・本市と市外など比較的広域的な移動を支えるバス路線を「都市間幹線」として位置づけ、市外との交流を促進するとともに、日常の生活を支える地域公共交通として利用を促進し、確保・維持を図ります。	・飛島公共交通バス蟹江線(◎)																	
地域幹線	・市内の主要な拠点を結ぶきんちゃんバスを「地域幹線」として位置づけ、通勤・通学をはじめとし、主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、比較的まとまった移動や地域をまたぐ中距離移動を支えます。 ・きんちゃんバスは生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。	・きんちゃんバス(◎)																	
地域交通	・各幹線への接続や地域の日常的な生活移動を支える公共交通を「地域交通」として位置づけます。 ・上位計画で拠点として位置づけられている弥富駅周辺や佐古木駅周辺、総合福祉センター周辺は含む地域は日中の通院や買い物など、日常生活で欠かせない移動が多い地域であり、「重点運行区域」として位置づけ、デマンド型交通やきんちゃんバスによって移動を支えます。 ・市域全域ではデマンド型交通が広域拠点、地域拠点、乗継ポイントで上記の各幹線に接続し、移動ニーズに応じて面的に運行しながら各幹線でカバーできない移動を支えます。 ・タクシーは自宅を起終点とした移動を可能とする、市内唯一の「ドア・ツー・ドアの個別輸送機関」であり、デマンド型交通でもカバーできない移動を支えます。 ・きんちゃんバスとデマンド型交通は各幹線を補完し生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。	・デマンド型交通(●) ・きんちゃんバス(◎) ・タクシー(◎)																	
その他交通	・特定の目的・地域で運行している公共交通を「その他交通」として位置づけます。 ・比較的長距離な移動で利用されているバス路線や特定の方を対象に買い物支援等のサービスを提供している福祉有償運送、市中心部の一部バス停に乗り入れている木曽岬町自主運行バスや飛島乗合タクシーは利用者は少ないものの、市民の移動を支える重要な手段であり、今後も確保・維持を図ります。	・名古屋桑名線(◎) ・名四長島線(◎) ・福祉有償運送(◎) ・木曽岬町自主運行バス(◎) ・飛島乗合タクシー																	
<p><b>7-5 基本方針に基づく将来の公共交通網</b></p> <p>本計画の上位・関連計画である都市計画マスタープランや立地適正化計画で位置づけたエリアや拠点を踏まえ、エリアや拠点を効果的に結ぶ軸やそれらの軸を補完し各地域の移動を支える交通網が形成できるよう、本格導入を見据えた公共交通も含めて役割・位置づけを設定し、各公共交通の特長を十分に活かした効率的かつ効果的な公共交通網の形成を目指します。</p> <p><b>今後の各公共交通の役割・位置づけ</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>役割・位置づけ</th> <th>対象となる公共交通*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域幹線</td> <td>・本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道を「広域幹線」として位置づけ、その他公共交通との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。</td> <td>・近鉄名古屋線(◎) ・JR 関西本線(◎) ・名鉄尾西線(◎)</td> </tr> <tr> <td>都市間幹線</td> <td>・本市と市外など比較的広域的な移動を支えるバス路線を「都市間幹線」として位置づけ、市外との交流を促進するとともに、日常の生活を支える地域公共交通として利用を促進し、確保・維持を図ります。</td> <td>・飛島公共交通バス蟹江線(◎)</td> </tr> <tr> <td>地域間幹線</td> <td>・市内の主要な拠点を結ぶバス路線を「地域幹線」として位置づけ、使いやすい移動手段として、地域特性や利用状況、まちづくり等の関連計画を踏まえつつ効率的、効果的に運行します。 ・きんちゃんバスは市内の主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、生活を支える地域公共交通としての役割を担い、利便性の向上を図ります。 ・生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。</td> <td>・きんちゃんバス(◎) ・木曽岬町自主運行バス(◎)</td> </tr> <tr> <td>地域内交通</td> <td>・各幹線でカバーできないエリアにおいて、各幹線への接続や地域内の日常的な生活移動を支える公共交通を「地域内交通」として位置づけます。 ・タクシー等の移動ニーズに応じて面的に運行するデマンド型交通によって、上記の各幹線を補完します。 ・デマンド型交通は各幹線を補完し生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。</td> <td>・タクシー(◎) ・デマンド型交通(●)</td> </tr> <tr> <td>その他交通</td> <td>・特定の目的・地域で運行している公共交通を「その他交通」として位置づけます。 ・比較的長距離な移動で利用されているバス路線や特定の方を対象に買い物支援等のサービスを提供している福祉有償運送は利用者は少ないものの、市民の移動を支える重要な手段であり、今後も確保・維持を図ります。</td> <td>・名古屋桑名線(◎) ・名四長島線(◎) ・福祉有償運送(◎)</td> </tr> </tbody> </table> <p>*対象となる公共交通について、既に本格運行しているものは「◎」、実証運行や本格導入を検討しているものは「●」</p>			役割・位置づけ	対象となる公共交通*	広域幹線	・本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道を「広域幹線」として位置づけ、その他公共交通との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。	・近鉄名古屋線(◎) ・JR 関西本線(◎) ・名鉄尾西線(◎)	都市間幹線	・本市と市外など比較的広域的な移動を支えるバス路線を「都市間幹線」として位置づけ、市外との交流を促進するとともに、日常の生活を支える地域公共交通として利用を促進し、確保・維持を図ります。	・飛島公共交通バス蟹江線(◎)	地域間幹線	・市内の主要な拠点を結ぶバス路線を「地域幹線」として位置づけ、使いやすい移動手段として、地域特性や利用状況、まちづくり等の関連計画を踏まえつつ効率的、効果的に運行します。 ・きんちゃんバスは市内の主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、生活を支える地域公共交通としての役割を担い、利便性の向上を図ります。 ・生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。	・きんちゃんバス(◎) ・木曽岬町自主運行バス(◎)	地域内交通	・各幹線でカバーできないエリアにおいて、各幹線への接続や地域内の日常的な生活移動を支える公共交通を「地域内交通」として位置づけます。 ・タクシー等の移動ニーズに応じて面的に運行するデマンド型交通によって、上記の各幹線を補完します。 ・デマンド型交通は各幹線を補完し生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。	・タクシー(◎) ・デマンド型交通(●)	その他交通	・特定の目的・地域で運行している公共交通を「その他交通」として位置づけます。 ・比較的長距離な移動で利用されているバス路線や特定の方を対象に買い物支援等のサービスを提供している福祉有償運送は利用者は少ないものの、市民の移動を支える重要な手段であり、今後も確保・維持を図ります。	・名古屋桑名線(◎) ・名四長島線(◎) ・福祉有償運送(◎)
	役割・位置づけ	対象となる公共交通*																	
広域幹線	・本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道を「広域幹線」として位置づけ、その他公共交通との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。	・近鉄名古屋線(◎) ・JR 関西本線(◎) ・名鉄尾西線(◎)																	
都市間幹線	・本市と市外など比較的広域的な移動を支えるバス路線を「都市間幹線」として位置づけ、市外との交流を促進するとともに、日常の生活を支える地域公共交通として利用を促進し、確保・維持を図ります。	・飛島公共交通バス蟹江線(◎)																	
地域間幹線	・市内の主要な拠点を結ぶバス路線を「地域幹線」として位置づけ、使いやすい移動手段として、地域特性や利用状況、まちづくり等の関連計画を踏まえつつ効率的、効果的に運行します。 ・きんちゃんバスは市内の主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、生活を支える地域公共交通としての役割を担い、利便性の向上を図ります。 ・生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。	・きんちゃんバス(◎) ・木曽岬町自主運行バス(◎)																	
地域内交通	・各幹線でカバーできないエリアにおいて、各幹線への接続や地域内の日常的な生活移動を支える公共交通を「地域内交通」として位置づけます。 ・タクシー等の移動ニーズに応じて面的に運行するデマンド型交通によって、上記の各幹線を補完します。 ・デマンド型交通は各幹線を補完し生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。	・タクシー(◎) ・デマンド型交通(●)																	
その他交通	・特定の目的・地域で運行している公共交通を「その他交通」として位置づけます。 ・比較的長距離な移動で利用されているバス路線や特定の方を対象に買い物支援等のサービスを提供している福祉有償運送は利用者は少ないものの、市民の移動を支える重要な手段であり、今後も確保・維持を図ります。	・名古屋桑名線(◎) ・名四長島線(◎) ・福祉有償運送(◎)																	

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後	修正前（前回協議会資料）
<p><b>将来の公共交通網（イメージ）</b></p>  <p><b>凡例</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域拠点：立地適正化計画において都市機能誘導区域として位置づけられている区域や市民の広域的な移動の拠点となっているエリアで、各幹線や幹線を支える交通などにより移動を支え、都市機能や生活利便性の向上と維持を図る</li> <li>● 地域拠点：都市機能誘導エリア以外の地域で、都市計画マスターplanにおいて拠点として位置づけられているエリアで、地域幹線や地域交通における快適なバス待ちや乗り継ぎができる拠点として、日常的な生活移動の利便性向上を図る</li> <li>○ 乗継ポイント：各幹線と地域交通、地域交通同士の乗り継ぎを可能とするポイントで、地域や市域をまたぐ移動を可能とする</li> </ul> <p>0 1 2 3km</p>	<p><b>将来の公共交通網（イメージ）</b></p>  <p><b>凡例</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市機能誘導区域</li> <li>● 地域拠点</li> </ul> <p>0 1 2 3km</p>

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後							修正前（前回協議会資料）							
また、既に本格運行している公共交通（タクシーを除く）の各路線・系統の詳細や実施主体、補助の活用に関するが概要は以下のとおりです。							また、既に本格運行している公共交通（タクシーを除く）の各路線・系統の詳細や実施主体、補助の活用に関するが概要は以下のとおりです。							
公共交通の実施主体等の概要							公共交通の実施主体等の概要							
路線・系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分等	実施主体	補助の活用	路線・系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分等	実施主体	補助の活用	
近鉄名古屋線	近鉄名古屋	近鉄弥富	伊勢中川	第一種 鉄道事業	近畿日本 鉄道	-	近鉄名古屋線	近鉄名古屋	近鉄弥富	伊勢中川	第一種 鉄道事業	近畿日本 鉄道	-	
JR関西本線	名古屋駅	弥富	亀山駅	第一種 鉄道事業	東海旅客 鉄道	-	JR関西本線	名古屋駅	弥富	亀山駅	第一種 鉄道事業	東海旅客 鉄道	-	
名鉄尾西線	須ヶ口	津島	弥富	第一種 鉄道事業	名古屋鉄道	-	名鉄尾西線	須ヶ口	津島	弥富	第一種 鉄道事業	名古屋鉄道	-	
きんちゃんバス 北部ルート (右回り・左回り)	総合福祉 センター	楽荘団地 近鉄弥富駅南口	総合福祉 センター	道路運送法第4条 路線定期運行	弥富市 (運行につい ては交通事 業者へ委託)	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金※ (地域内フィーダー 系統確保維持費国 庫補助金)	きんちゃんバス 北部ルート (右回り・左回り)	総合福祉 センター	楽荘団地 近鉄弥富駅南口	総合福祉 センター	道路運送法第4条 路線定期運行	弥富市 (運行につい ては交通事 業者へ委託)	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金※ (地域内フィーダー 系統確保維持費国 庫補助金)	
きんちゃんバス 南部ルート (右回り・左回り)	鍋田公民館	芝井	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	中川団地 南部コミュニティセ ンター	鍋田公民館	芝井	近鉄弥富駅 南口	中川団地 南部コミュニティセ ンター	近鉄弥富駅 南口	中川団地 南部コミュニティセ ンター	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金※ (地域内フィーダー 系統確保維持費国 庫補助金)	
近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	中川団地 南部コミュニティセ ンター	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	芝井・愛知黎明高 校	近鉄弥富駅 南口	芝井・愛知黎明高 校	近鉄弥富駅 南口	芝井・愛知黎明高 校	近鉄弥富駅 南口	芝井・愛知黎明高 校	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金※ (地域内フィーダー 系統確保維持費国 庫補助金)	
近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	芝井・愛知黎明高 校	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	芝井・南部コミュニ ティセンター	近鉄弥富駅 南口	芝井・南部コミュニ ティセンター	近鉄弥富駅 南口	芝井・南部コミュニ ティセンター	近鉄弥富駅 南口	芝井・南部コミュニ ティセンター	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金※ (地域内フィーダー 系統確保維持費国 庫補助金)	
近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	芝井・南部コミュニ ティセンター	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	稻元	近鉄弥富駅 南口	稻元	近鉄弥富駅 南口	稻元	近鉄弥富駅 南口	稻元	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金※ (地域内フィーダー 系統確保維持費国 庫補助金)	
近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	稻元	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	近鉄弥富駅 南口	芝井	近鉄弥富駅 南口	芝井	近鉄弥富駅 南口	芝井	近鉄弥富駅 南口	芝井	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金※ (地域内フィーダー 系統確保維持費国 庫補助金)
飛島 公共交通バス 蟹江線	近鉄蟹江駅	亀ヶ地 善太橋西	公民館分館	道路運送法第4条 路線定期運行	飛島村 (運行につい ては交通事 業者へ委託)	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金 (地域間幹線系統 確保維持費国庫補 助金)	飛島 公共交通バス 蟹江線	近鉄蟹江駅	亀ヶ地 善太橋西	公民館分館	道路運送法第4条 路線定期運行	飛島村 (運行につい ては交通事 業者へ委託)	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金 (地域間幹線系統 確保維持費国庫補 助金)	
木曽岬町 自主運行バス 中央線	上松永	栄団地前	近鉄弥富駅	道路運送法第79条 自家用有償 旅客運送	木曽岬町	-	木曽岬町 自主運行バス 中央線	上松永	栄団地前	近鉄弥富駅	道路運送法第79条 自家用有償 旅客運送	木曽岬町	-	
木曽岬町 自主運行バス 源縁見入線	木曽岬町 体育館前	源縁	近鉄弥富駅	木曽岬町	-	木曽岬町 自主運行バス 源縁見入線	木曽岬町 体育館前	源縁	近鉄弥富駅	木曽岬町 体育館前	-	木曽岬町 自主運行バス 源縁見入線	-	
名古屋桑名線	名古屋名鉄 バスセンター	尾張大橋、弥富、 十四山、佐古木	桑名駅前	道路運送法第4条 路線定期運行	三重交通	-	名古屋桑名線	尾張大橋、弥富、 十四山、佐古木	桑名駅前	三重交通	道路運送法第4条 路線定期運行	名古屋桑名線	-	
名四長島線	名古屋名鉄 バスセンター	鍋田	南桑名	三重交通	-	名四長島線	鍋田	南桑名	三重交通	-	名四長島線	-	名四長島線	-

※地域公共交通確保維持改善事業費補助金：国が生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援しているもの

※地域公共交通確保維持改善事業費補助金：国が生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援しているもの

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後	修正前（前回協議会資料）																											
<p><b>7-6 基本方針に基づく目標と指標</b></p> <p>計画の3つの基本方針にそって、次のとおり具体的な目標とそれに対応する指標（評価指標）を設定し、目標を達成するための事業を推進するとともに、目標の達成状況を評価します。</p> <p>また、市内の公共交通の運行の妥当性を確認するための指標（確認指標）を設定し、運行状況をモニタリングします。</p> <p><b>7-6-1 評価指標の設定</b></p> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>使いやすい地域公共交通網の形成とそれによる利用者数の維持・増加を測る指標として、「きんちゃんバスの利用者数」「デマンド型交通の利用者数」「福祉タクシー券の利用枚数」の3指標を設定します。</li> <li>各公共交通における利用促進策や他分野との連携、地域要望を踏まえた運行等によって各指標において「基準値より向上」させることを目指します。</li> </ul> <p><b>目標①の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>きんちゃんバスの利用者数</td><td>36,000人/年 (令和7年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>令和7年10月にきんちゃんバスのルート・ダイヤの見直しを行っており、10月から1月のデータをもとに1年間運行した場合の予測値を基準値として設定</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>デマンド型交通の利用者数</td><td>36,000人/年 (令和7年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>令和7年10月から本格導入を見据えたデマンド型交通の実証実験を行っており、10月から1月のデータをもとに1年間運行した場合の予測値を基準値として設定</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>福祉タクシー券の利用枚数</td><td>20,577枚/年 (令和7年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>「高齢者等福祉タクシー料金助成事業」と「心身障がい者福祉タクシー料金助成事業」での利用枚数の合計</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table> <p><b>7-6 基本方針に基づく目標と指標</b></p> <p>計画の3つの基本方針にそって、次のとおり具体的な目標とそれに対応する指標（評価指標）を設定し、目標を達成するための事業を推進するとともに、目標の達成状況を評価します。</p> <p>また、市内の公共交通の運行の妥当性を確認するための指標（確認指標）を設定し、運行状況をモニタリングします。</p> <p><b>7-6-1 評価指標の設定</b></p> <p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>使いやすい地域公共交通網の形成とそれによる利用者数の維持・増加を測る指標として、「公共交通の利用者数」と「公共交通の人口カバー率」の2指標を設定します。</li> <li>「公共交通の利用者数」については・・・</li> <li>「公共交通の人口カバー率」については、現在きんちゃんバスやデマンド型交通の停留所が市内にきめ細やかに設置されており、市内人口のほとんどを鉄道駅や停留所の徒歩圏内でカバーできている状況です。引き続き、現状の使いやすい地域公共交通網を形成し続ける、つまり、公共交通の人口カバー率において「基準値の維持」を目指します。</li> </ul> <p><b>目標①の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通の利用者数</td><td>●●人/年 (令和7年度)</td><td>●●人/年 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>公共交通の人口カバー率</td><td>99.6% (令和7年度)</td><td>基準値を維持 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の人口カバー率は、地域内の駅・バス停、デマンド交通の乗降場所などから一定の距離の圏域（徒歩圏内）でカバーできる人口の割合</li> <li>駅は半径800m、バス・デマンド交通の乗降場所は半径300mを徒歩圏内として算出</li> <li>人口は、算出時の最新の国勢調査のデータを活用</li> <li>参考値は令和7年10月1日時点の数値で、実証実験中のデマンド型交通の停留所を含めて算出</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table>	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	きんちゃんバスの利用者数	36,000人/年 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>令和7年10月にきんちゃんバスのルート・ダイヤの見直しを行っており、10月から1月のデータをもとに1年間運行した場合の予測値を基準値として設定</li> </ul>	デマンド型交通の利用者数	36,000人/年 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>令和7年10月から本格導入を見据えたデマンド型交通の実証実験を行っており、10月から1月のデータをもとに1年間運行した場合の予測値を基準値として設定</li> </ul>	福祉タクシー券の利用枚数	20,577枚/年 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>「高齢者等福祉タクシー料金助成事業」と「心身障がい者福祉タクシー料金助成事業」での利用枚数の合計</li> </ul>	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	公共交通の利用者数	●●人/年 (令和7年度)	●●人/年 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> </ul>	公共交通の人口カバー率	99.6% (令和7年度)	基準値を維持 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の人口カバー率は、地域内の駅・バス停、デマンド交通の乗降場所などから一定の距離の圏域（徒歩圏内）でカバーできる人口の割合</li> <li>駅は半径800m、バス・デマンド交通の乗降場所は半径300mを徒歩圏内として算出</li> <li>人口は、算出時の最新の国勢調査のデータを活用</li> <li>参考値は令和7年10月1日時点の数値で、実証実験中のデマンド型交通の停留所を含めて算出</li> </ul>
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																									
きんちゃんバスの利用者数	36,000人/年 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>令和7年10月にきんちゃんバスのルート・ダイヤの見直しを行っており、10月から1月のデータをもとに1年間運行した場合の予測値を基準値として設定</li> </ul>																									
デマンド型交通の利用者数	36,000人/年 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>令和7年10月から本格導入を見据えたデマンド型交通の実証実験を行っており、10月から1月のデータをもとに1年間運行した場合の予測値を基準値として設定</li> </ul>																									
福祉タクシー券の利用枚数	20,577枚/年 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>「高齢者等福祉タクシー料金助成事業」と「心身障がい者福祉タクシー料金助成事業」での利用枚数の合計</li> </ul>																									
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																									
公共交通の利用者数	●●人/年 (令和7年度)	●●人/年 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> </ul>																									
公共交通の人口カバー率	99.6% (令和7年度)	基準値を維持 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の人口カバー率は、地域内の駅・バス停、デマンド交通の乗降場所などから一定の距離の圏域（徒歩圏内）でカバーできる人口の割合</li> <li>駅は半径800m、バス・デマンド交通の乗降場所は半径300mを徒歩圏内として算出</li> <li>人口は、算出時の最新の国勢調査のデータを活用</li> <li>参考値は令和7年10月1日時点の数値で、実証実験中のデマンド型交通の停留所を含めて算出</li> </ul>																									

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後	修正前（前回協議会資料）																															
<p><b>目標②：利用促進や分かりやすい周知による公共交通に対する満足度の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に対する満足度の向上を測る指標として、「市内を運行する公共交通に対する満足度」と「バスロケーションシステムの導入」の2指標を設定します。</li> <li>「市内を運行する公共交通に対する満足度」について、令和6年度に実施したきんちゃんバス利用者へのアンケート調査結果では72.6%の方が満足だと感じており、比較的高い満足度ですが、さらなる利用促進や分かりやすい周知によって「基準値より向上」させることを目指します。</li> <li>そのために、計画期間内にバスロケーションシステムの「導入」を目指し、より分かりやすい・利用しやすい公共交通環境を構築します。</li> </ul> <p><b>目標②の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内を運行する公共交通に対する満足度</td><td>72.6% (令和6年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとデマンド型交通、タクシー</li> <li>データは令和12年度に対象の公共交通の利用者に対するアンケート調査を実施し入手</li> <li>満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出</li> <li>基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>バスロケーションシステムの導入</td><td>未導入 (令和7年度)</td><td>導入 (令和12年度)</td><td>きんちゃんバスのバスロケーションシステム</td></tr> </tbody> </table> <p><b>目標②：利用促進や分かりやすい周知による公共交通に対する満足度の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に対する満足度の向上を測る指標として、「市内を運行する公共交通に対する満足度」と「バスロケーションシステムの導入」の2指標を設定します。</li> <li>「市内を運行する公共交通に対する満足度」について、令和6年度に実施したきんちゃんバス利用者へのアンケート調査結果では72.6%の方が満足だと感じており、比較的高い満足度ですが、さらなる利用促進や分かりやすい周知によって「基準値より向上」させることを目指します。</li> <li>そのために、計画期間内にバスロケーションシステムの「導入」を目指し、より分かりやすい・利用しやすい公共交通環境を構築します。</li> </ul> <p><b>目標②の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内を運行する公共交通に対する満足度</td><td>72.6% (令和6年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ</li> <li>データは令和12年度に対象の公共交通の利用者に対するアンケート調査を実施し入手</li> <li>満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出</li> <li>基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>バスロケーションシステムの導入</td><td>未導入 (令和7年度)</td><td>導入 (令和12年度)</td><td>きんちゃんバスのバスロケーションシステム</td></tr> </tbody> </table> <p><b>目標③：運行効率の向上による持続可能な公共交通網の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運行効率の向上による持続可能な公共交通網の形成を測る指標として、「運行キロあたりの公共交通の利用者数」を設定します。</li> <li>現在、より効率的かつ様々なニーズに対応可能な公共交通として、デマンド型交通（チョイソコやとみ）の本格的な導入を見据えた実証運行を行っており、「●●人/キロ」と一定の運行効率を保っていますが、今後さらなる利用促進策や周知によってきんちゃんバス・デマンド型交通の1運行あたりの利用者数を増加させ、運行効率を「基準値より向上」させることを目指します。</li> </ul> <p><b>目標③の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行キロあたりの公共交通の利用者数</td><td>●●人/キロ (令和7年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>利用者数を運行キロで除して算出</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table>	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	市内を運行する公共交通に対する満足度	72.6% (令和6年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとデマンド型交通、タクシー</li> <li>データは令和12年度に対象の公共交通の利用者に対するアンケート調査を実施し入手</li> <li>満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出</li> <li>基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果</li> </ul>	バスロケーションシステムの導入	未導入 (令和7年度)	導入 (令和12年度)	きんちゃんバスのバスロケーションシステム	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	市内を運行する公共交通に対する満足度	72.6% (令和6年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ</li> <li>データは令和12年度に対象の公共交通の利用者に対するアンケート調査を実施し入手</li> <li>満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出</li> <li>基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果</li> </ul>	バスロケーションシステムの導入	未導入 (令和7年度)	導入 (令和12年度)	きんちゃんバスのバスロケーションシステム	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	運行キロあたりの公共交通の利用者数	●●人/キロ (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>利用者数を運行キロで除して算出</li> </ul>
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																													
市内を運行する公共交通に対する満足度	72.6% (令和6年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとデマンド型交通、タクシー</li> <li>データは令和12年度に対象の公共交通の利用者に対するアンケート調査を実施し入手</li> <li>満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出</li> <li>基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果</li> </ul>																													
バスロケーションシステムの導入	未導入 (令和7年度)	導入 (令和12年度)	きんちゃんバスのバスロケーションシステム																													
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																													
市内を運行する公共交通に対する満足度	72.6% (令和6年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ</li> <li>データは令和12年度に対象の公共交通の利用者に対するアンケート調査を実施し入手</li> <li>満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出</li> <li>基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果</li> </ul>																													
バスロケーションシステムの導入	未導入 (令和7年度)	導入 (令和12年度)	きんちゃんバスのバスロケーションシステム																													
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																													
運行キロあたりの公共交通の利用者数	●●人/キロ (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>利用者数を運行キロで除して算出</li> </ul>																													

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後	修正前（前回協議会資料）																																
<p><b>目標③：運行効率の向上による持続可能な公共交通網の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運行効率の向上による持続可能な公共交通網の形成を測る指標として、きんちゃんバスの「1キロあたりのきんちゃんバスの利用者数」とデマンド型交通の「乗合率」を設定します。</li> <li>きんちゃんバスに関する利用促進策や他分野との連携、地域要望を踏まえた運行等によって利用者数を増加させるとともに、利用がごく少ない運行区間の見直しによって運行の効率化を図り、「1キロあたりのきんちゃんバスの利用者数」を「基準値より向上」させることを目指します。</li> <li>現在、より効率的かつ様々なニーズに対応可能な公共交通として、デマンド型交通（チヨイソコやとみ）の本格的な導入を見据えた実証運行を行っており、乗合率が「1.56」と一定の運行効率を保っていますが、今後さらなる利用促進策や周知によってデマンド型交通の1運行あたりの利用者数を増加させ、乗合率を「基準値より向上」させることを目指します。</li> </ul> <p><b>目標③の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1キロあたりのきんちゃんバスの利用者数</td><td>0.31 (令和7年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバス</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>各年度の値は前年10月からその年の9月までの数値をもとに算出</li> <li>(算出の例)</li> <li>○令和7年度の場合、令和7年度のフィーダー計画（令和6年10月～令和7年9月）の運行キロと同期間のきんちゃんバスの利用者数をもとに算出</li> <li>⇒運行キロが241,638.9km、利用者数が75,811人であるため、0.31</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>乗合率</td><td>1.56 (令和7年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はデマンド型交通</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>※システムから算出される数値を活用</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>(算出の例)</li> <li>○バスが乗降場を「A⇒B⇒C⇒D」と順に移動し、このうち「A⇒B」間では3人、「C⇒D」間では1人乗車していた。</li> <li>⇒この場合、移動した3区間中、乗車していた区間は「2」であり、合計乗車人数は「4」であるため、乗合率は4÷2=2</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table>	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	1キロあたりのきんちゃんバスの利用者数	0.31 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバス</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>各年度の値は前年10月からその年の9月までの数値をもとに算出</li> <li>(算出の例)</li> <li>○令和7年度の場合、令和7年度のフィーダー計画（令和6年10月～令和7年9月）の運行キロと同期間のきんちゃんバスの利用者数をもとに算出</li> <li>⇒運行キロが241,638.9km、利用者数が75,811人であるため、0.31</li> </ul>	乗合率	1.56 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はデマンド型交通</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>※システムから算出される数値を活用</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>(算出の例)</li> <li>○バスが乗降場を「A⇒B⇒C⇒D」と順に移動し、このうち「A⇒B」間では3人、「C⇒D」間では1人乗車していた。</li> <li>⇒この場合、移動した3区間中、乗車していた区間は「2」であり、合計乗車人数は「4」であるため、乗合率は4÷2=2</li> </ul>	<p><b>目標②：利用促進や分かりやすい周知による公共交通に対する満足度の向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通に対する満足度の向上を測る指標として、「市内を運行する公共交通に対する満足度」と「バスロケーションシステムの導入」の2指標を設定します。</li> <li>「市内を運行する公共交通に対する満足度」について、令和6年度に実施したきんちゃんバス利用者へのアンケート調査結果では72.6%の方が満足だと感じており、比較的高い満足度であります。さらなる利用促進や分かりやすい周知によって「基準値より向上」させることを目指します。</li> <li>そのために、計画期間内にバスロケーションシステムの「導入」を目指し、より分かりやすい・利用しやすい公共交通環境を構築します。</li> </ul> <p><b>目標②の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内を運行する公共交通に対する満足度</td><td>72.6% (令和6年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチヨイソコやとみ</li> <li>データは令和12年度に実施したアンケート調査を実施し入手</li> <li>満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出</li> <li>基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>バスロケーションシステムの導入</td><td>未導入 (令和7年度)</td><td>導入 (令和12年度)</td><td>きんちゃんバスのバスロケーションシステム</td></tr> </tbody> </table> <p><b>目標③：運行効率の向上による持続可能な公共交通網の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運行効率の向上による持続可能な公共交通網の形成を測る指標として、「運行キロあたりの公共交通の利用者数」を設定します。</li> <li>現在、より効率的かつ様々なニーズに対応可能な公共交通として、デマンド型交通（チヨイソコやとみ）の本格的な導入を見据えた実証運行を行っており、「●●人/キロ」と一定の運行効率を保っていますが、今後さらなる利用促進策や周知によってきんちゃんバス・デマンド型交通の1運行あたりの利用者数を増加させ、運行効率を「基準値より向上」させることを目指します。</li> </ul> <p><b>目標③の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行キロあたりの公共交通の利用者数</td><td>●●人/キロ (令和7年度)</td><td>基準値より向上 (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチヨイソコやとみ</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>利用者数を運行キロで除して算出</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table>	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	市内を運行する公共交通に対する満足度	72.6% (令和6年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチヨイソコやとみ</li> <li>データは令和12年度に実施したアンケート調査を実施し入手</li> <li>満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出</li> <li>基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果</li> </ul>	バスロケーションシステムの導入	未導入 (令和7年度)	導入 (令和12年度)	きんちゃんバスのバスロケーションシステム	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	運行キロあたりの公共交通の利用者数	●●人/キロ (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチヨイソコやとみ</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>利用者数を運行キロで除して算出</li> </ul>
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																														
1キロあたりのきんちゃんバスの利用者数	0.31 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバス</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>各年度の値は前年10月からその年の9月までの数値をもとに算出</li> <li>(算出の例)</li> <li>○令和7年度の場合、令和7年度のフィーダー計画（令和6年10月～令和7年9月）の運行キロと同期間のきんちゃんバスの利用者数をもとに算出</li> <li>⇒運行キロが241,638.9km、利用者数が75,811人であるため、0.31</li> </ul>																														
乗合率	1.56 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はデマンド型交通</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>※システムから算出される数値を活用</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>(算出の例)</li> <li>○バスが乗降場を「A⇒B⇒C⇒D」と順に移動し、このうち「A⇒B」間では3人、「C⇒D」間では1人乗車していた。</li> <li>⇒この場合、移動した3区間中、乗車していた区間は「2」であり、合計乗車人数は「4」であるため、乗合率は4÷2=2</li> </ul>																														
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																														
市内を運行する公共交通に対する満足度	72.6% (令和6年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチヨイソコやとみ</li> <li>データは令和12年度に実施したアンケート調査を実施し入手</li> <li>満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出</li> <li>基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果</li> </ul>																														
バスロケーションシステムの導入	未導入 (令和7年度)	導入 (令和12年度)	きんちゃんバスのバスロケーションシステム																														
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																														
運行キロあたりの公共交通の利用者数	●●人/キロ (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象の公共交通はきんちゃんバスとチヨイソコやとみ</li> <li>データは運行事業者より提供</li> <li>計測期間は4月から翌年の3月まで</li> <li>利用者数は乗車の合計で算出</li> <li>利用者数を運行キロで除して算出</li> </ul>																														

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後	修正前（前回協議会資料）																																							
<p><b>目標④：多様な主体が公共交通を考える機会の確保による、地域で支える環境の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多様な主体が公共交通を考える機会の確保による、地域で支える環境の形成を測る指標として「公共交通に関する勉強会の実施回数」「公共交通を利用している人の割合」を設定します。</li> <li>地域で支える環境の形成や市民が公共交通を利用しようとする意識醸成のため、市内の公共交通の現状・問題を理解するとともに、今後の公共交通のあり方を行政と市民が一緒に考える場として、「公共交通に関する勉強会」を3回以上開催します。</li> <li>令和6年度に実施した市民アンケート調査結果では8.0%の方が公共交通を利用している結果となっています。「公共交通に関する勉強会」の開催をはじめ、様々な交通施策を展開することによって公共交通に対する理解・認知を深め、多くの方に公共交通を利用してもらい、地域で支える環境を形成します。</li> </ul> <p><b>目標④の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通に関する勉強会の実施回数</td><td>6回 (令和6年度)</td><td>3回 (各年)</td><td>・地域公共交通活性化協議会の開催を目標に実施</td></tr> <tr> <td>公共交通を利用している人の割合</td><td>8.0% (令和6年度)</td><td>10.0% (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対象は市が運営している公共交通</li> <li>基準値は令和6年度に実施した市民アンケートで、きんちゃんバスのいずれかのルートを利用していると回答した人の割合</li> <li>目標年次に市民アンケート調査を実施することで把握</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table> <p><b>目標④：多様な主体が公共交通を考える機会の確保による、地域で支える環境の形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多様な主体が公共交通を考える機会の確保による、地域で支える環境の形成を測る指標として、「地域公共交通活性化協議会の開催回数」「公共交通に関する勉強会の実施回数」「公共交通へ無関心な人の割合」を設定します。</li> <li>地域で支える環境の形成や市民が公共交通を利用しようとする意識醸成のため、市が推進する施策・取組みの説明とそれに対する意見聴取や、公共交通の使い方を学ぶ場として、「公共交通に関する勉強会」を6回以上開催します。</li> <li>学識や行政関係者、市民の代表者、交通事業者が一堂に会し、協働・連携して、計画の立案・計画の実施・計画の評価・計画の改善を繰り返し検討する場として、「地域公共交通活性化協議会」を3回以上開催します。</li> <li>令和6年度に実施した市民アンケート調査結果では8.7%の方が公共交通へ無関心である結果であり、「公共交通に関する勉強会」や「地域公共交通活性化協議会」の開催をはじめ、様々な交通施策を展開することによって公共交通に対する理解・認知を深め、公共交通へ無関心である人の割合を減らします。</li> </ul> <p><b>目標④の評価指標と具体的な数値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通に関する勉強会の実施回数</td><td>6回 (令和6年度)</td><td>6回 (令和12年度)</td><td>・目標値は北部地域（白鳥・弥生・日の出・桜小学校区）、東部地域（十四山西部・十四山東部小学校区）、南部地域（大藤・栄南小学校区）の3地域で各2回を想定</td></tr> <tr> <td>地域公共交通活性化協議会の開催回数</td><td>5回/年 (令和7年度)</td><td>3回/年 (各年)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>対面または書面で開催した地域公共交通活性化協議会の回数</li> <li>目標値は国が推奨している年3回の開催を参照</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>公共交通へ無関心な人の割合</td><td>8.7% (令和6年度)</td><td>6.0% (令和12年度)</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通が運行していることで感じること」の設問に対し、「何も感じないと回答した人の割合」</li> <li>目標年次に市民アンケート調査を実施することで把握</li> <li>令和元年度から令和6年度の減少分と同程度減少させることを目指し、目標値を設定（以下グラフ参照）</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table> <p><b>【参考】公共交通へ無関心な人の割合の推移と目標値</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th><th>公共交通へ無関心な人の割合</th><th>目標値</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>令和元年度</td><td>10.4%</td><td></td></tr> <tr> <td>令和6年度</td><td>8.7%</td><td></td></tr> <tr> <td>令和12年度</td><td>6.0%</td><td>6.0%</td></tr> </tbody> </table>	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	公共交通に関する勉強会の実施回数	6回 (令和6年度)	3回 (各年)	・地域公共交通活性化協議会の開催を目標に実施	公共交通を利用している人の割合	8.0% (令和6年度)	10.0% (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象は市が運営している公共交通</li> <li>基準値は令和6年度に実施した市民アンケートで、きんちゃんバスのいずれかのルートを利用していると回答した人の割合</li> <li>目標年次に市民アンケート調査を実施することで把握</li> </ul>	指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等	公共交通に関する勉強会の実施回数	6回 (令和6年度)	6回 (令和12年度)	・目標値は北部地域（白鳥・弥生・日の出・桜小学校区）、東部地域（十四山西部・十四山東部小学校区）、南部地域（大藤・栄南小学校区）の3地域で各2回を想定	地域公共交通活性化協議会の開催回数	5回/年 (令和7年度)	3回/年 (各年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対面または書面で開催した地域公共交通活性化協議会の回数</li> <li>目標値は国が推奨している年3回の開催を参照</li> </ul>	公共交通へ無関心な人の割合	8.7% (令和6年度)	6.0% (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通が運行していることで感じること」の設問に対し、「何も感じないと回答した人の割合」</li> <li>目標年次に市民アンケート調査を実施することで把握</li> <li>令和元年度から令和6年度の減少分と同程度減少させることを目指し、目標値を設定（以下グラフ参照）</li> </ul>	年度	公共交通へ無関心な人の割合	目標値	令和元年度	10.4%		令和6年度	8.7%		令和12年度	6.0%	6.0%
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																																					
公共交通に関する勉強会の実施回数	6回 (令和6年度)	3回 (各年)	・地域公共交通活性化協議会の開催を目標に実施																																					
公共交通を利用している人の割合	8.0% (令和6年度)	10.0% (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象は市が運営している公共交通</li> <li>基準値は令和6年度に実施した市民アンケートで、きんちゃんバスのいずれかのルートを利用していると回答した人の割合</li> <li>目標年次に市民アンケート調査を実施することで把握</li> </ul>																																					
指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等																																					
公共交通に関する勉強会の実施回数	6回 (令和6年度)	6回 (令和12年度)	・目標値は北部地域（白鳥・弥生・日の出・桜小学校区）、東部地域（十四山西部・十四山東部小学校区）、南部地域（大藤・栄南小学校区）の3地域で各2回を想定																																					
地域公共交通活性化協議会の開催回数	5回/年 (令和7年度)	3回/年 (各年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>対面または書面で開催した地域公共交通活性化協議会の回数</li> <li>目標値は国が推奨している年3回の開催を参照</li> </ul>																																					
公共交通へ無関心な人の割合	8.7% (令和6年度)	6.0% (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通が運行していることで感じること」の設問に対し、「何も感じないと回答した人の割合」</li> <li>目標年次に市民アンケート調査を実施することで把握</li> <li>令和元年度から令和6年度の減少分と同程度減少させることを目指し、目標値を設定（以下グラフ参照）</li> </ul>																																					
年度	公共交通へ無関心な人の割合	目標値																																						
令和元年度	10.4%																																							
令和6年度	8.7%																																							
令和12年度	6.0%	6.0%																																						

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後				修正前（前回協議会資料）			
基本理念・基本方針と対応目標							
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	基本方針2	基本方針3	基本方針	基本方針1	基本方針2	基本方針3
地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	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	地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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		地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	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	地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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①	○	○	
目標②	○			目標②	○		
目標③		○		目標③		○	
目標④			○	目標④			○

#### 7-6-2 確認指標の設定

市内の公共交通の運行の妥当性を確認し、運行改善や公共交通網の再編に活用するための指標として以下の指標を確認指標として設定し、数値を毎年モニタリングします。なお、確認指標は目標に基づく指標ではなく参考的な指標であるため、目標値は設定しません。

指標	参考値	備考・データの取得方法等
指標① 公共交通利用者 1人あたり運行経費	1,372 円/人 (令和 6 年度)	・対象の公共交通はきんちゃんバスとデマンド型交通 ・公共交通の運行にかかる経費を公共交通の総利用者数で除して算出 ・利用者数は乗車の合計で算出
指標② 公共交通の収支率	4.2% (令和 6 年度)	・協賛金を含む公共交通の収入を公共交通の運行にかかる経費で除して算出
指標③ 公共交通の人口カバー率	99.6% (令和 7 年度)	・公共交通の人口カバー率は、地域内の駅・バス停、デマンド型交通の乗降場所などから一定の距離の圏域（徒歩圏内）でカバーできる人口の割合 ・駅は半径 800m、バス・デマンド型交通の乗降場所は半径 300m を徒歩圏内とする ・人口は、算出時の最新の国勢調査のデータを活用 ・参考値は令和7年10月1日時点の数値で、実証実験中のデマンド型交通の停留所を含めて算出

#### 7-6-2 確認指標の設定

市内の公共交通の運行の妥当性を確認し、運行改善や公共交通網の再編に活用するための指標として以下の指標を確認指標として設定し、数値を毎年モニタリングします。なお、確認指標は目標に基づく指標ではなく参考的な指標であるため、目標値は設定しません。

指標	参考値	備考・データの取得方法等
指標① 公共交通利用者 1人あたり運行経費	1,372 円/人 (令和 6 年度)	・対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ ・公共交通の運行にかかる経費を公共交通の総利用者数で除して算出 ・利用者数は乗車の合計で算出
指標② 公共交通の収支率	4.2% (令和 6 年度)	・協賛金を含む公共交通の収入を公共交通の運行にかかる経費で除して算出

#### 7-7 目標を達成するために行う事業及び事業主体・計画期間

##### 7-7-1 施策の方向性

計画の 3 つの基本方針にそって施策の方向性を定め、具体的な事業及び事業主体・計画期間を明確にして事業を推進します。

##### 基本方針と施策の方向性

基本方針	施策の方向性
基本方針1 地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	1) 地域特性や利用特性に応じた改善 2) 乗り継ぎ環境の改善 3) 他分野との連携 4) 周辺自治体との連携
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	1) 料金負担の軽減 2) 分かりやすい情報提供 3) 利用するきっかけの創出
基本方針3 地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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	1) 多様な主体の協働・連携 2) 地域公共交通を創り、支える環境の形成

10

9

10

表：第2次弥富市地域公共交通計画（案）の修正対照表

修正後	修正前（前回協議会資料）																																																															
<p>7-7 目標を達成するために行う事業及び事業主体・計画期間</p> <p>7-7-1 施策の方向性</p> <p>計画の3つの基本方針にそって施策の方向性を定め、具体的な事業及び事業主体・計画期間を明確にして事業を推進します。</p> <p>基本方針と施策の方向性</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基本方針</th><th>施策の方向性</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4"><b>基本方針1</b> 地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成</td><td>1)地域特性や利用特性に応じた改善</td></tr> <tr><td>2)乗り継ぎ環境の改善</td></tr> <tr><td>3)他分野との連携</td></tr> <tr><td>4)周辺自治体との連携</td></tr> <tr> <td rowspan="3"><b>基本方針2</b> 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</td><td>1)料金負担の軽減</td></tr> <tr><td>2)分かりやすい情報提供</td></tr> <tr><td>3)利用するきっかけの創出</td></tr> <tr> <td rowspan="2"><b>基本方針3</b> 地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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</td><td>1)多様な主体の協働・連携</td></tr> <tr><td>2)地域公共交通を創り、支える</td></tr> </tbody> </table>	基本方針	施策の方向性	<b>基本方針1</b> 地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	1)地域特性や利用特性に応じた改善	2)乗り継ぎ環境の改善	3)他分野との連携	4)周辺自治体との連携	<b>基本方針2</b> 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	1)料金負担の軽減	2)分かりやすい情報提供	3)利用するきっかけの創出	<b>基本方針3</b> 地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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	1)多様な主体の協働・連携	2)地域公共交通を創り、支える	<p>7-7 目標を達成するために行う事業及び事業主体・計画期間</p> <p>7-7-1 施策の方向性</p> <p>計画の3つの基本方針にそって施策の方向性を定め、具体的な事業及び事業主体・計画期間を明確にして事業を推進します。</p> <p>基本方針と施策の方向性</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基本方針</th><th>施策の方向性</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4"><b>基本方針1</b> 地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成</td><td>1)地域特性や利用特性に応じた改善</td></tr> <tr><td>2)乗り継ぎ環境の改善</td></tr> <tr><td>3)他分野との連携</td></tr> <tr><td>4)周辺自治体との連携</td></tr> <tr> <td rowspan="3"><b>基本方針2</b> 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</td><td>1)料金負担の軽減</td></tr> <tr><td>2)分かりやすい情報提供</td></tr> <tr><td>3)利用するきっかけの創出</td></tr> <tr> <td rowspan="2"><b>基本方針3</b> 地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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</td><td>1)多様な主体の協働・連携</td></tr> <tr><td>2)地域公共交通を創り、支える</td></tr> </tbody> </table> <p>基本理念・基本方針と対応目標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">基本方針</th><th colspan="3">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</th></tr> <tr> <th>基本方針1</th><th>基本方針2</th><th>基本方針3</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成</td><td>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</td><td>地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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</td></tr> <tr> <td>目標①</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr> <tr> <td>目標②</td><td>○</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>目標③</td><td></td><td>○</td><td></td></tr> <tr> <td>目標④</td><td></td><td></td><td>○</td></tr> </tbody> </table> <p>7-6-2 確認指標の設定</p> <p>市の公共交通の運行の妥当性を確認し、運行改善や公共交通網の再編に活用するための指標として以下の指標を確認指標として設定し、数値を毎年モニタリングします。なお、確認指標は目標に基づく指標ではなく参考的な指標であるため、目標値は設定しません。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標</th><th>参考値</th><th>備考・データの取得方法等</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>指標① 公共交通利用者 1人あたり運行経費</td><td>1,372 円/人 (令和 6 年度)</td><td>・対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ ・公共交通の運行にかかる経費を公共交通の総利用者数で除して算出 ・利用者数は乗車の合計で算出</td></tr> <tr> <td>指標② 公共交通の収支率</td><td>4.2% (令和 6 年度)</td><td>・協賛金を含む公共交通の収入を公共交通の運行にかかる経費で除して算出</td></tr> </tbody> </table>	基本方針	施策の方向性	<b>基本方針1</b> 地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	1)地域特性や利用特性に応じた改善	2)乗り継ぎ環境の改善	3)他分野との連携	4)周辺自治体との連携	<b>基本方針2</b> 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	1)料金負担の軽減	2)分かりやすい情報提供	3)利用するきっかけの創出	<b>基本方針3</b> 地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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	1)多様な主体の協働・連携	2)地域公共交通を創り、支える	基本方針	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	基本方針2	基本方針3	地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	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	地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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			○	指標	参考値	備考・データの取得方法等	指標① 公共交通利用者 1人あたり運行経費	1,372 円/人 (令和 6 年度)	・対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ ・公共交通の運行にかかる経費を公共交通の総利用者数で除して算出 ・利用者数は乗車の合計で算出	指標② 公共交通の収支率	4.2% (令和 6 年度)	・協賛金を含む公共交通の収入を公共交通の運行にかかる経費で除して算出
基本方針	施策の方向性																																																															
<b>基本方針1</b> 地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	1)地域特性や利用特性に応じた改善																																																															
	2)乗り継ぎ環境の改善																																																															
	3)他分野との連携																																																															
	4)周辺自治体との連携																																																															
<b>基本方針2</b> 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	1)料金負担の軽減																																																															
	2)分かりやすい情報提供																																																															
	3)利用するきっかけの創出																																																															
<b>基本方針3</b> 地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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	1)多様な主体の協働・連携																																																															
	2)地域公共交通を創り、支える																																																															
基本方針	施策の方向性																																																															
<b>基本方針1</b> 地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	1)地域特性や利用特性に応じた改善																																																															
	2)乗り継ぎ環境の改善																																																															
	3)他分野との連携																																																															
	4)周辺自治体との連携																																																															
<b>基本方針2</b> 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	1)料金負担の軽減																																																															
	2)分かりやすい情報提供																																																															
	3)利用するきっかけの創出																																																															
<b>基本方針3</b> 地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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	1)多様な主体の協働・連携																																																															
	2)地域公共交通を創り、支える																																																															
基本方針	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	基本方針2	基本方針3																																																													
地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	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	地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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			○																																																													
指標	参考値	備考・データの取得方法等																																																														
指標① 公共交通利用者 1人あたり運行経費	1,372 円/人 (令和 6 年度)	・対象の公共交通はきんちゃんバスとチョイソコやとみ ・公共交通の運行にかかる経費を公共交通の総利用者数で除して算出 ・利用者数は乗車の合計で算出																																																														
指標② 公共交通の収支率	4.2% (令和 6 年度)	・協賛金を含む公共交通の収入を公共交通の運行にかかる経費で除して算出																																																														

## これ以降新規作成のため比較無し

### 7-7-2 実施事業一覧

#### 基本方針 1：地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成

##### 1) 地域特性や利用特性に応じた改善

実施事業(案)	関係主体(案) ●:実施主体 ○:連携主体	実施スケジュール(年度)(案)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 地域特性や利用特性に応じた運行改善	●市、交通事業者 (鉄道、バス、デマンド型交通、タクシー)	※適宜検討・実施					継続
② きんちゃんバスの運行	●市、交通事業者 (バス)	※適宜検討・実施					継続
③ デマンド型交通の運行	●市、交通事業者 (デマンド型交通)	※R8.10~本格導入。以降適宜検討・実施					継続

##### 2) 利用環境の改善

実施事業(案)	関係主体(案) ●:実施主体 ○:連携主体	実施スケジュール(年度)(案)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① JR・名鉄弥富駅北口駅前広場の整備による乗り継ぎ環境の向上	●市、交通事業者 (鉄道、バス)				※R12完成予定		~R9
② サイクル＆バスライド駐輪場の設置	●市 ○交通事業者(バス)、施設管理者	※適宜拡大検討・実施					継続
③ 乗り継ぎバス停環境の改善	●市 ○交通事業者(バス、デマンド型交通)、施設管理者	※適宜検討・実施					継続
④ キャッシュレス決済の推進とマイナンバーカードとの連携	●市、交通事業者 (バス、デマンド型交通、タクシー) ○国、愛知県	※きんちゃんバスのキャッシュレス決済の導入 ※マイナンバーカードとの連携					長期
⑤ MaaS の導入	●市、交通事業者 (鉄道、バス、デマンド型交通、タクシー) ○国、愛知県						長期

■■■→:検討 →:実施

### 3)他分野との連携

実施事業(案)	関係主体(案) ●:実施主体 ○:連携主体	実施スケジュール(年度)(案)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① タクシーと福祉分野等との連携	●市、交通事業者 (タクシー)	※適宜検討・実施					継続
② ささえあいセンターによる買い物支援サービスの提供	●市、ささえあいセンター	※適宜検討・実施					継続
③ スクールバスとの連携	●市、交通事業者 (バス、デマンド型交通)						継続

### 4)周辺自治体との連携

実施事業(案)	関係主体(案) ●:実施主体 ○:連携主体	実施スケジュール(年度)(案)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 飛島村との連携	●市、飛島村、交通事業者(デマンド型交通)	※適宜検討・実施					継続
② 木曽岬町との連携	●市、木曽岬町 ○交通事業者(鉄道)	※適宜検討・実施					継続

■■■▶ : 検討    → : 実施

## 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

### 1) 料金負担の軽減

実施事業(案)	関係主体(案) ●:実施主体 ○:連携主体	実施スケジュール(年度)(案)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 定期券、回数券等の販売	●市、交通事業者 (バス、デマンド型交通、タクシー)	※適宜検討・実施					継続
② 高齢者や障がい者等への料金負担軽減策の調査・研究	●市、交通事業者 (バス、デマンド型交通)	※適宜検討・実施					継続

### 2) 分かりやすい情報提供

実施事業(案)	関係主体(案) ●:実施主体 ○:連携主体	実施スケジュール(年度)(案)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 分かりやすい時刻表の作成、配布	●市 ○交通事業者(バス、デマンド型交通)	※ダイヤ・ルートの見直し時に作成、配布					継続
② 乗継停留所等への乗り継ぎ時刻表等掲示	●市、飛島村、木曽岬町、交通事業者(バス、デマンド型交通)	※適宜検討・実施					継続
③ 広報誌や市ホームページ等多様な媒体による情報提供	●市、飛島村、木曽岬町 ○交通事業者(バス、デマンド型交通)	※適宜検討・実施					継続
④ バス運行情報の提供	●市、交通事業者(バス)	GTFS作成		毎年確認・更新			継続
		バスロケ検討	導入、継続実施				

### 3) 利用するきっかけの創出

実施事業(案)	関係主体(案) ●:実施主体 ○:連携主体	実施スケジュール(年度)(案)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 主要施設への情報掲示	●市 ○交通事業者(バス、デマンド型交通)、施設管理者	※適宜検討・実施					継続
② イベントと連携した公共交通の周知・活用	●市 ○交通事業者(バス、デマンド型交通)	※適宜検討・実施					継続
③ エコ モビリティ ライフの推進	●推進協議会、市、市民 ○交通事業者(鉄道、バス、デマンド型交通)	※適宜検討・実施					継続

■■■:検討 → :実施

**基本方針3：地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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**

**1) 多様な主体の協働・連携**

実施事業(案)	関係主体(案) ●:実施主体 ○:連携主体	実施スケジュール(年度)(案)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 講演会や講習会の開催	●市、市民 ○交通事業者(鉄道、バス、デマンド型交通、タクシー)、国、愛知県	※適宜検討・実施					継続
② 快適な公共交通の待合環境の創出	●市、市民 ○施設管理者、交通事業者(バス、デマンド型交通)	※適宜検討・実施					継続

**2) 地域公共交通を創り、支える**

実施事業(案)	関係主体(案) ●:実施主体 ○:連携主体	実施スケジュール(年度)(案)					
		R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
① 弥富市地域公共交通活性化協議会の開催	●市、市民、交通事業者(バス、デマンド型交通、タクシー)、国、愛知県、飛島村、木曾岬町	※毎年実施					継続
② 公共交通に関する勉強の開催	●市、市民 ○交通事業者(鉄道、バス、デマンド型交通、タクシー)、国、愛知県	※公共交通網の見直し時等に実施					継続
③ 協賛金事業の展開	●市、市民、市内の施設・店舗、交通事業者(バス、デマンド型交通)	※適宜検討・実施					継続

■■■▶ : 検討      → : 実施

## (1) 7-7-3 実施事業の概要

### 基本方針 1：地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成

#### 1) 地域特性や利用特性に応じた改善

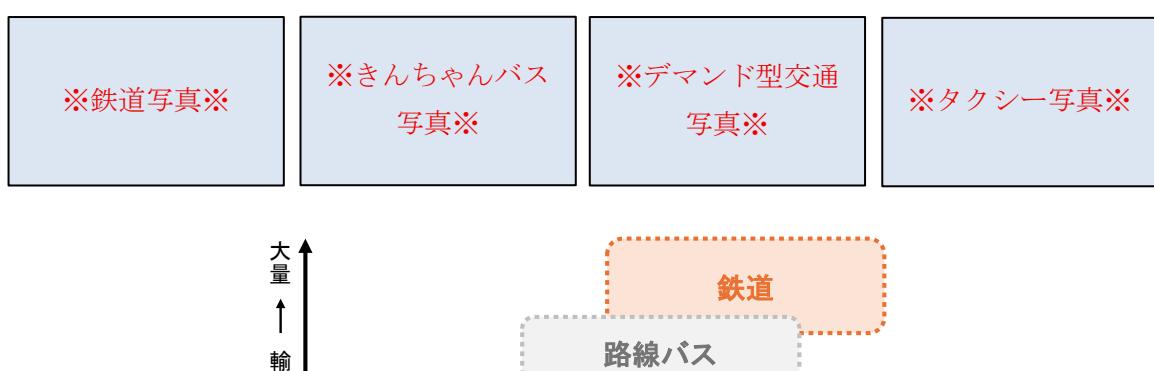
##### ① 地域特性や利用特性に応じた運行改善

###### ◆事業概要

各公共交通（鉄道、きんちゃんバス、デマンド型交通、タクシー）の役割を踏まえ、まちづくり等の関連計画と連携しつつ、地域特性や利用状況に応じ、ダイヤや運行ルート、バス停位置等の運行内容の妥当性を検証し、より効果的で効率的な地域公共交通網へと改善します。

きんちゃんバスやデマンド型交通については地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、市民の生活行動における重要な移動手段として確保・維持します。

タクシーについて、自宅を起終点とした移動を可能とする、市内唯一の「ドア・ツー・ドアの個別輸送機関」であり市民にとって必要不可欠な公共交通であるため、現状の運行を維持するための取組みを検討・推進しつつ、さらに利用しやすい公共交通となるよう買い物や教育、観光、医療など様々な分野と連携した取組みを検討・推進します。



図：公共交通の種類と特徴

###### ◆関係主体

- 実施主体：市、交通事業者（鉄道、バス、デマンド型交通、タクシー）
- ※きんちゃんバスとデマンド型交通の運行については交通事業者へ委託

###### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜検討・実施					継続

→ : 検討 → : 実施

###### ◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査（きんちゃんバス）

## ②きんちゃんバスの運行

### ◆事業概要

南部コミュニティセンターや鍋田支所等主要な施設を拠点とし、通勤、通学需要に対応した市中心部への幹線系統、そして鉄道駅と接続し広域幹線を支える交通としての運行を継続し、利用状況や地域の要望等を踏まえ運行内容の見直しを検討します。

また、限られた資金やマンパワーの中で市民の生活行動における重要な移動手段として確保・維持するため、利用状況や収支状況をもとに受益者負担の考え方を踏まえ、必要に応じて運賃の見直しを検討します。

令和7年10月から実験的に運行している夜便（21時台、22時台）について、利用状況を適切に評価し継続の必要性を判断します。

### ◆関係主体

- 実施主体：市、交通事業者（バス）

※きんちゃんバスの運行については交通事業者へ委託

### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜検討・実施					継続
					→

→ :検討 → :実施

### ◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査（きんちゃんバス）、決算書、アンケート調査等による社会実験評価、公共交通に関する勉強会

### ③デマンド型交通の運行

#### ◆事業概要

令和7年10月から市内全域を実験的に運行しているデマンド型交通（チョイソコやとみ）について、利用状況や地域・事業者からの要望等を踏まえ適切に評価し、本格運行に向けた運行計画を検討します。本格導入する場合、本格導入後も利用状況や地域・事業者からの要望等を踏まえて運行状況をモニタリングし、必要に応じて運行内容の見直しを検討します。

本格導入にあたっては鉄道や周辺市町村で運行されている公共交通への接続を検討し、デマンド型交通からの乗継によって広域的な移動手段を確保します。

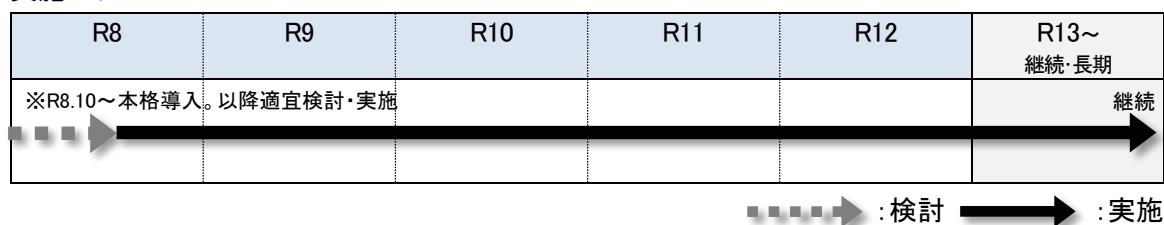
また、限られた資金やマンパワーの中で市民の生活行動における重要な移動手段として確保・維持するため、利用状況や収支状況をもとに受益者負担の考え方を踏まえ、必要に応じて運賃の見直しを検討します。

#### ◆関係主体

- 実施主体：市、交通事業者（デマンド型交通）

※デマンド型交通の運行については交通事業者へ委託

#### ◆実施スケジュール



#### ◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査（きんちゃんバス）、決算書、アンケート調査等による社会実験評価、公共交通に関する勉強会

## 2) 利用環境の改善

## ①JR・名鉄弥富駅北口駅前広場の整備による乗り継ぎ環境の向上

## ◆事業概要

現在、JR・名鉄弥富駅では、自由通路・橋上駅舎化事業にあわせた北口駅前広場の整備検討が進められています。また、弥富駅周辺地区は弥富市立地適正化計画における都市機能誘導区域に位置づけられており、公共交通相互の連携は非常に重要となってきます。そこで、JR・名鉄弥富駅北口駅前広場の整備に合わせ、きんちゃんバスのバス停設置と乗り入れを検討するとともに、快適な待ち合い環境を形成するなど、乗り継ぎ環境の向上を図ります。

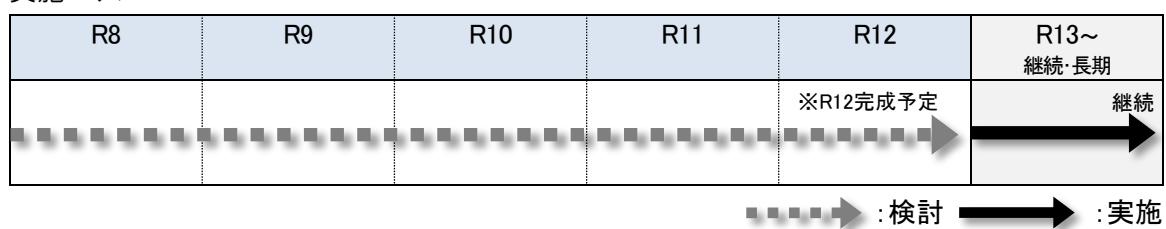


図：JR・名鉄弥富駅北口駅前広場の整備イメージ（当初計画）

### ◆ 關係主体

- ### ●実施主体：市、交通事業者（鉄道、バス）

#### ◆実施スケジュール



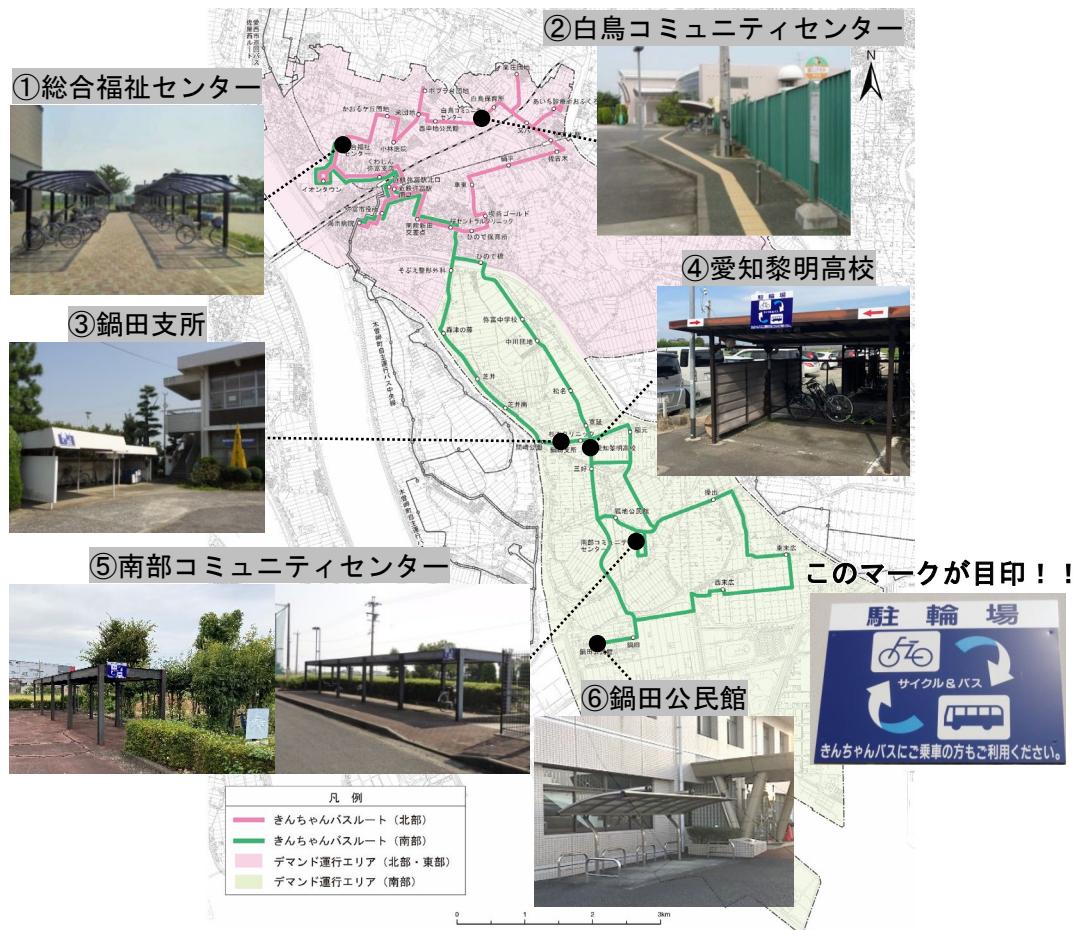
◆関連し実施する調査等

- #### ・利用実態調査（きんちゃんバス）

## ②サイクル&バスライド駐輪場の設置

### ◆事業概要

バス利用者の利便性の向上と新たな需要の掘り起こしを目的に、サイクル&バスライド駐輪場を市内の主要な公共施設6箇所に設置しています。今後も主要施設の既存駐輪場を有効活用するなど、サイクル&バスライド駐輪場の拡大を図り、利便性を向上することで利用促進を図ります。



図：現在のサイクル&バスライド駐輪場の設置状況

### ◆関係主体

- 実施主体：市
- 連携主体：交通事業者（バス）、施設管理者

### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜拡大検討・実施					継続

■■■■■→ : 検討 → : 実施

### ◆関連し実施する調査等

- ・サイクル&バスライド駐輪場設置数

### ③乗り継ぎバス停環境の改善

#### ◆事業概要

鉄道駅などの乗り継ぎに利用されるバス停やデマンド型交通の乗り継ぎ地点となっている停留所において、案内表示や上屋、ベンチ等の整備により、乗り継ぎ環境を改善し快適性を向上することで利用促進を図ります。

※写真※

図：近鉄弥富駅南口バス停

#### ◆関係主体

●実施主体：市

○連携主体：交通事業者（バス、デマンド型交通）、施設管理者

#### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜拡大検討・実施					継続

■■■■→ : 検討 → : 実施

#### ◆関連し実施する調査等

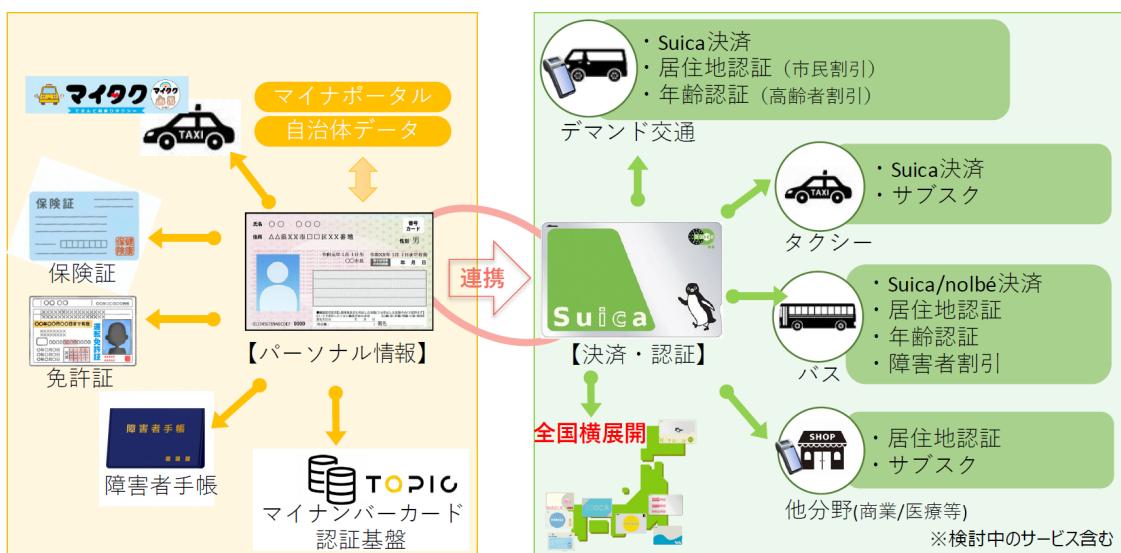
- ・利用実態調査（きんちゃんバス）、バス停環境改善数

#### ④キャッシュレス決済の推進とマイナンバーカードとの連携

##### ◆事業概要

デマンド型交通（チョイソコやとみ）においてはキャッシュレス決済の導入を継続とともに、きんちゃんバスにおいてもキャッシュレス決済を導入し、小銭を持つ煩わしさの軽減やスムーズな乗降を可能にすることで利便性の向上を図ります。

また、マイナンバーカードとの連携による運営の効率化を目指し、随時情報収集しながら関係事業者と導入に向けた検討を進めます。（例：利用者情報の一元管理による高齢者割引やタクシー助成券・回数券等のデジタル化など）



※資料：デジタル庁（前橋市M a e M a a Sの取り組み）

図：マイナンバーカードとの連携イメージ（前橋市事例）

##### ◆関係主体

- 実施主体：市、交通事業者（バス、デマンド型交通、タクシー）
- 連携主体：国、愛知県

##### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※きんちゃんバスのキャッシュレス決済の導入					
※マイナンバーカードとの連携					

➡ : 検討   ➡ : 実施

##### ◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査（きんちゃんバス）、キャッシュレス決済・マイナンバーカードとの連携・導入実績

## ⑤MaaSの導入

## ◆事業概要

複数の公共交通サービスを組み合わせた経路探索や、鉄道・バス・デマンド型交通・タクシー等と施設・店舗情報を組み合わせた様々な電子チケットを購入できるサービスの提供を目指し、**随時情報収集をしながら関係事業者とMaaS<sup>※</sup>の導入に向けた検討を進めます。**

※MaaS（マース：Mobility as a Service）：複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス



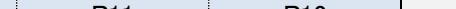
※資料：MaaS入門ガイドブック（国土交通省、令和4年11月）

図：MaaSの概念

### ◆ 関係主体

- 実施主体：市、交通事業者（鉄道、バス、デマンド型交通、タクシー）
  - 連携主体：国、愛知県

## ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13~ 継続・長期
					

## 検討 → 実施

◆関連し実施する調査等

- #### ・利用実態調査（きんちゃんバス）、MaaSの導入実績

### 3) 他分野との連携

## ①タクシーと福祉分野等との連携

## ◆事業概要

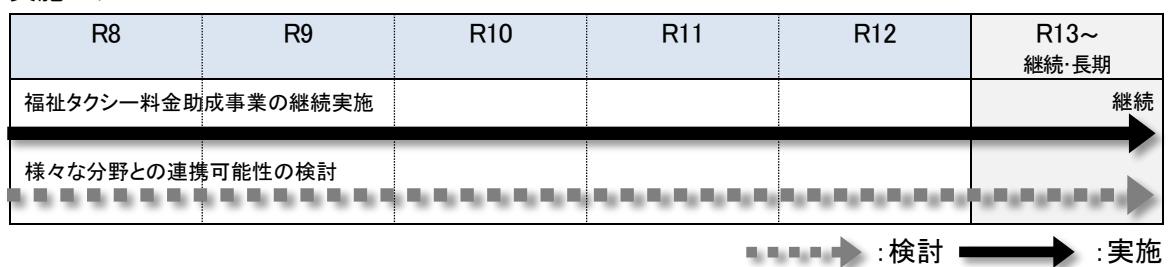
「心身障がい者福祉タクシー料金助成事業」や「高齢者等福祉タクシー料金助成事業」を今後も継続的に実施し、心身障がい者（児）や要介護認定者、要支援認定者など1人で移動できず、きんちゃんバスも利用できない方などの移動を支えます。

また、買い物や教育、観光、医療、物流など様々な分野との連携可能性について、全国的な事例等を確認しながら検討します。

### ◆關係主体

- ### ●実施主体：市、交通事業者（タクシー）

## ◆実施スケジュール



◆関連し実施する調査等

- #### ・料金助成事業の利用状況

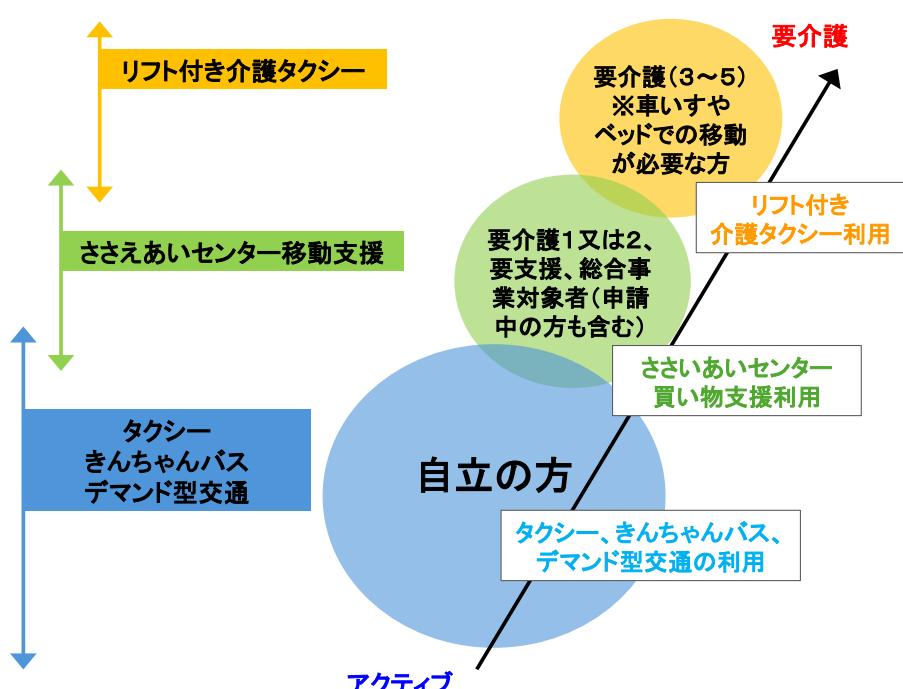
## ②ささえあいセンターによる買い物支援サービスの提供

### ◆事業概要

弥富市において展開している福祉タクシー料金助成事業等では、買い物など日常生活を支えるには不十分である状況が現在も続いている、今後も状況は継続することが予想されます。そこで、ささえあいセンターが主体となって令和3年から実施している、買い物と移動サポートをセットにした買い物支援サービスの提供を継続し、1人での外出・移動が困難な方の移動手段を確保するとともに、より一層の外出機会の創出を促進します。



図：買い物支援サービスの車両



図：買い物支援サービスのターゲットイメージ

### ◆関係主体

- 実施主体：市、ささえあいセンター  
※道路運送法施行規則第49条の2の福祉有償運送

### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続
※適宜検討・実施					→ : 検討 → : 実施

### ◆関連し実施する調査等

- ・買い物支援サービス利用者数

### ③スクールバスとの連携

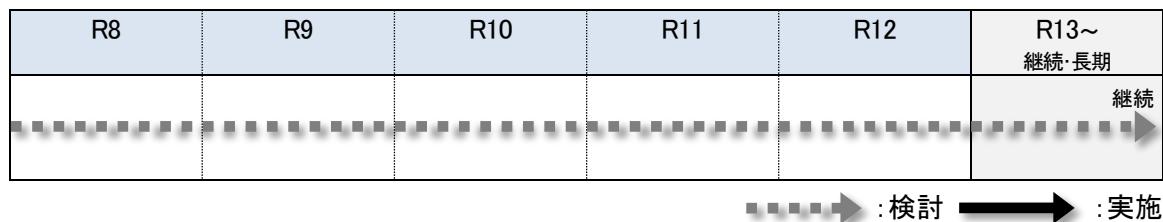
#### ◆事業概要

令和10年4月の弥富市立よつば小学校の開校にあたってスクールバスの導入を検討しており、きんちゃんバスやデマンド型交通（チョイソコやとみ）との連携可能性について、全国的な動向に関する情報収集をしつつ、教育委員会や交通事業者と調整・検討します。

#### ◆関係主体

- 実施主体：●市、交通事業者（バス、デマンド型交通）

#### ◆実施スケジュール



#### ◆関連し実施する調査等

—

## 4)周辺自治体との連携

### ①飛島村との連携

#### ◆事業概要

本市周辺で運行されている飛島公共交通バスは、地域間幹線系統として近鉄蟹江駅との結びつきが強くなっています。今後フィーダー系統としての本格運行を見据えているデマンド型交通にとって重要な路線の1つです。そこで、市民ニーズ等も踏まえ、デマンド型交通の飛島村への乗り入れ等を検討し乗り継ぎ環境を改善することで相互の利用促進を図ります。

また、海南病院通院支援タクシーとして運行している乗合タクシーについて、今後飛島村と連携しながら市民の日常生活の移動の足としての活用可能性を検討していきます。

#### ◆関係主体

- 実施主体：市、飛島村、交通事業者（デマンド型交通）

#### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜検討・実施					継続

■■■■■ :検討 → :実施

#### ◆関連し実施する調査等

- ・デマンド型交通の運行データによる確認

### ②木曽岬町との連携

#### ◆事業概要

本市周辺で運行されている木曽岬町自主運行バスは木曽岬町と近鉄弥富駅を結ぶ生活交通路線として運行されています。また、木曽岬町民のイオンタウンへのアクセス要望もあることから、きんちゃんバスとの乗り継ぎも重要な役割となっていますが、木曽岬町自主運行バスは近鉄弥富駅北口、きんちゃんバスは近鉄弥富駅南口にアクセスしており、乗り継ぎには近鉄弥富駅の駅舎内を通り抜ける必要があり不便な状況となっています。

そこで、木曽岬町自主運行バスを近鉄弥富駅南口へとアクセスさせ、あわせて乗り継ぎダイヤの調整をすることで乗り継ぎ環境を改善し、相互の利用促進を図ります。



図：木曽岬町自主運行バス  
(近鉄弥富駅北口)

#### ◆関係主体

- 実施主体：市、木曽岬町
- 連携主体：交通事業者（鉄道）

#### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜検討・実施					継続

■■■■■ :検討 → :実施

#### ◆関連し実施する調査等

- ・利用実態調査（きんちゃんバス）

## **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**

### **1) 料金負担の軽減**

#### **① 定期券、回数券等の販売**

##### **◆ 事業概要**

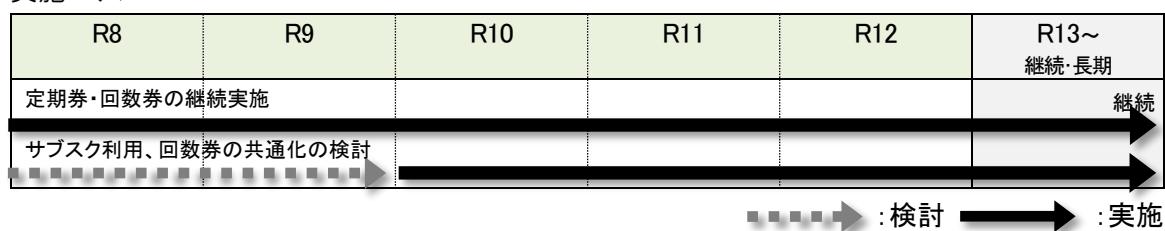
きんちゃんバスにおいて、通勤・通学など利用頻度の多い方に対応した定期券や便利な回数券の販売を継続します。回数券についてはデマンド型交通やタクシーなどの市内の全ての公共交通で共通して使える共通券の検討を推進します。

また、デマンド型交通（チョイソコやとみ）において、お得な1日乗車券の販売や定額利用（サブスク利用）の導入を検討するなど、料金負担の軽減を図ることで利用促進とともに、買い物やお出かけなどの市内移動の活性化を図ります。

##### **◆ 関係主体**

- 実施主体：市、交通事業者（バス、デマンド型交通、タクシー）

##### **◆ 実施スケジュール**



##### **◆ 関連し実施する調査等**

- ・利用実態調査（きんちゃんバス）、料金等収入状況

#### **② 高齢者や障がい者等への料金負担軽減策の調査・研究**

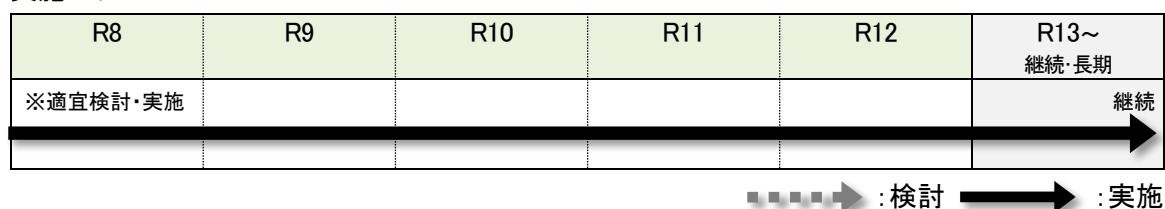
きんちゃんバスにおいて、65歳以上の方を対象としたシルバーパスや75歳以上の方と運転免許返納者を対象としたゴールドバス等の割引定期券の配布、障がい者と同伴の介護者（1名まで）の運賃無料化について、継続的に実施します。

また、きんちゃんバスとデマンド型交通（チョイソコやとみ）のそれぞれが提供するサービス水準の違いも鑑みつつ、全国的な好事例や効果等を調査しながら、高齢者における新たな負担軽減策の導入を検討します。

##### **◆ 関係主体**

- 実施主体：市、交通事業者（バス、デマンド型交通）

##### **◆ 実施スケジュール**



##### **◆ 関連し実施する調査等**

- ・ゴールドバス・シルバーパス販売数、料金等収入状況

## 2) 分かりやすい情報提供

### ① 分かりやすい時刻表の作成、配布

#### ◆ 事業概要

ダイヤや運行ルートの改正時に、改正内容や乗り継ぎダイヤ等が分かりやすい時刻表を作成し、作成した時刻表を担当課窓口や市民の目につきやすい主要施設に設置することで幅広く周知します。

また、持ち運びに便利なポケット時刻表を作成し、利便性を向上することで利用促進を図ります。

さらに、転入者に対して転入手続の際に他の書類等と一緒に時刻表やパンフレットを窓口で手渡しすることで、新規利用者の獲得を図ります。



図：きんちゃんバス時刻表（令和7年10月時点）



図：チョイソコやとみパンフレット抜粋

#### ◆ 関係主体

##### ● 実施主体：市

##### ○ 連携主体：交通事業者（バス、デマンド型交通）

#### ◆ 実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～継続・長期
※適宜検討・実施					継続

→ : 検討 → : 実施

#### ◆ 関連し実施する調査等

## ②乗継停留所等への乗り継ぎ時刻表等掲示

### ◆事業概要

きんちゃんバスやデマンド型交通（チョイソコやとみ）、本市周辺で運行されている木曽岬町自主運行バス、飛島公共交通バス等との乗り継ぎが可能なバス停や停留所に乗り継ぎ時刻表等を掲示し、利便性を向上することで相互の利用促進を図ります。

### ◆関係主体

- 実施主体：市、飛島村、木曽岬町、交通事業者（バス、デマンド型交通）

### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜検討・実施					継続
					→ : 実施

### ◆関連し実施する調査等

## ③広報誌や市ホームページ等多様な媒体による情報提供

### ◆事業概要

市内の公共交通だけでなく、本市周辺で運行されている木曽岬町自主運行バス、飛島公共交通バス等の情報を広報誌や本市HPなど多様な媒体による情報提供することで、市民が周辺自治体が運行するバスの情報をより容易に入手できる環境を整備し、利用促進を図ります。

また、木曽岬町や飛島村のHPにもきんちゃんバスやデマンド型交通（チョイソコやとみ）の情報を掲載することで、周辺自治体の住民がきんちゃんバス等の情報をより容易に入手できる環境を整備し、利用促進を図ります。

### ◆関係主体

- 実施主体：市、飛島村、木曽岬町
- 連携主体：交通事業者（バス、デマンド型交通）



図：広報やとみ

### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜検討・実施					継続



### ◆関連し実施する調査等

#### ④バス運行情報の提供

##### ◆事業概要

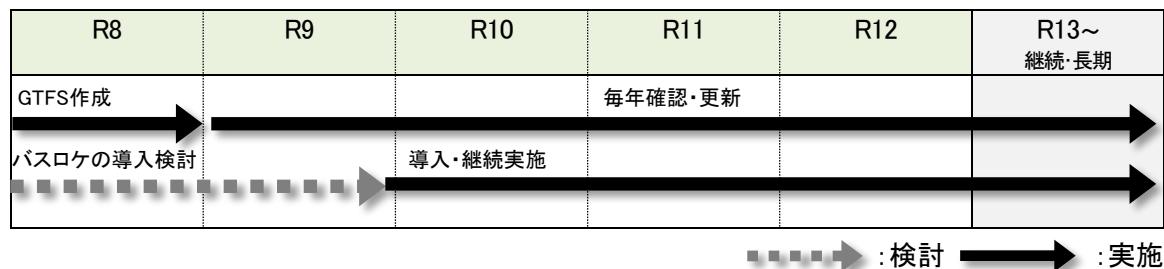
現在、きんちゃんバスの運行情報は、駅すぱあとやNAVITIMEなどの検索サイトで調べることができます。標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）でのデータ整備を行うことで、乗り継ぎ案内等の情報を入手しやすい環境を整備するとともに運行データのオープン化が可能となり、運行内容の見直し検討時の省力化を図ります。

また、きんちゃんばすにおいてバスの位置情報をリアルタイムに確認できるバスロケーションシステムの導入を検討します。これによって主要施設においては、バスロケーションシステムと連携し、バス到着や出発のお知らせを案内するなど、利便性を向上することで利用促進を図ることが可能となります。

##### ◆関係主体

- 実施主体：市、交通事業者（バス）

##### ◆実施スケジュール



##### ◆関連し実施する調査等

- ・標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）やバスロケーションシステムの導入状況

### 3)利用するきっかけの創出

#### ①主要施設への情報掲示

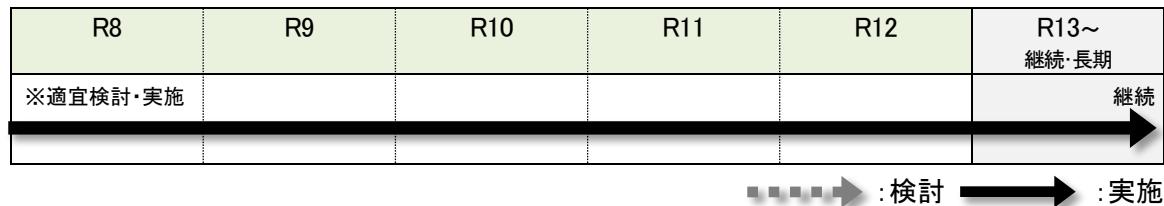
##### ◆事業概要

施設や店舗など市内の主要施設にきんちゃんバスの時刻表やデマンド型交通（チョイソコやとみ）のパンフレット、会員登録申込書等の情報を掲示し、公共交通の利用促進を図ります。

##### ◆関係主体

- 実施主体：市
- 連携主体：交通事業者（バス、デマンド型交通）、施設管理者

##### ◆実施スケジュール



##### ◆関連し実施する調査等

- ・主要施設への情報の掲示状況

## ②イベントと連携した公共交通の周知・活用

### ◆事業概要

市内で開催されるお祭り等のイベントの場できんちゃんバスやデマンド型交通（チョイソコやとみ）の車両の展示や啓発品の配布等を通して周知活動を展開し、利用したことのない方々がきんちゃんバスやデマンド型交通（チョイソコやとみ）を知るなど利用するきっかけを創出することで利用促進を図ります。



図：イベント時の周知活動

また、デマンド型交通（チョイソコやとみ）を活用したお出かけイベントを企画し、デマンド型交通（チョイソコやとみ）の利用を促すとともに、お出かけ機会の創出を図ります。



図：デマンド型交通（チョイソコやとみ）を活用したお出かけイベント（令和5年度実験時）

### ◆関係主体

●実施主体：市

○連携主体：交通事業者（バス、デマンド型交通）

### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜検討・実施					継続

→ : 検討 → : 実施

### ◆関連し実施する調査等

- ・イベント等における周知活動の実施状況

### ③エコ モビリティ ライフの推進

#### ◆事業概要

あいちエコモビリティライフ推進協議会（事務局：愛知県）が推進する、クルマ（自家用車）と鉄道・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分け、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイル「エコ モビリティ ライフ」（通称：エコモビ）と連携し、週に1回、月に1回でも公共交通を利用するきっかけを創出することで過度なクルマ利用を控え、健康や環境等にやさしい行動を促し、あわせて地域公共交通の利用促進を図ります。



図：エコ モビリティ ライフ啓発チラシ

#### ◆関係主体

- 実施主体：あいちエコモビリティライフ推進協議会、市、市民
- 連携主体：交通事業者（鉄道、バス、デマンド型交通）

#### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜実施					→

→ :検討 → :実施

#### ◆関連し実施する調査等

### 基本方針3：地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・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

#### 1) 多様な主体の協働・連携

##### ① 講演会や講習会の開催

###### ◆ 事業概要

講演会や講習会を通じ、市内を運行する公共交通の必要性などをより多くの方が知り、市内の公共交通をみんなで支える環境を醸成することで利用促進を図ります。

###### ◆ 関係主体

- 実施主体：市、市民
- 連携主体：交通事業者（鉄道、バス、デマンド型交通、タクシー）、国、愛知県



図：地域公共交通講演会

###### ◆ 実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜検討・実施					継続

■■■■■ : 検討 → : 実施

###### ◆ 関連し実施する調査等

- ・ 講演会や講習会等の開催状況

##### ② 快適な公共交通の待合環境の創出

###### ◆ 事業概要

きんちゃんバスやデマンド型交通（チョイソコやとみ）の停留所が設置されている主要な公共施設において、待機スペースの設置と市民による停留所周辺の掃除や花壇の設置・維持管理により、快適な乗降環境を創出するとともに、地域公共交通を自分たちで創り、守り、育していく環境を醸成します。

###### ◆ 関係主体

- 実施主体：市、市民
- 連携主体：施設管理者、交通事業者（バス、デマンド型交通）

###### ◆ 実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※適宜検討・実施					継続

■■■■■ : 検討 → : 実施

###### ◆ 関連し実施する調査等

- ・ 取組みの実施状況

## 2) 地域公共交通を創り、支える

### ① 弥富市地域公共交通活性化協議会の開催

#### ◆事業概要

学識や行政関係者、市民の代表者、交通事業者が一堂に会し、協働・連携して、計画の立案・計画の実施・計画の評価・計画の改善を繰り返し検討する場として、「弥富市地域公共交通活性化協議会」を年3回程度開催します。



図：弥富市地域公共交通活性化協議会の開催状況

#### ◆関係主体

- 実施主体：市、市民、交通事業者（バス、デマンド型交通、タクシー）、国、愛知県、飛島村、木曽岬町

#### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※毎年実施					継続

■■■■→ : 検討 → : 実施

#### ◆関連し実施する調査等

- ・協議会の開催状況

### ② 公共交通に関する勉強会の開催

#### ◆事業概要

近年、人口減少や高齢化が進展する中、慢性的なドライバー不足と物価高騰や利用者の低迷によるバス事業者の経営悪化が深刻化しており、今後も続していくことが想定されます。そこで、公共交通に関する勉強会を開催し市内の公共交通の現状・問題を理解するとともに、今後の公共交通のあり方を行政と市民が一緒に考えることで、地域公共交通を自分たちで創り、守り、育していく環境を醸成します。



図：勉強会の様子

#### ◆関係主体

- 実施主体：市、市民
- 連携主体：交通事業者（鉄道、バス、デマンド型交通、タクシー）、国、愛知県

#### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※毎年実施					継続

■■■■→ : 検討 → : 実施

#### ◆関連し実施する調査等

- ・勉強会の開催状況

### ③協賛金事業の展開

#### ◆事業概要

きんちゃんバスのバス車両やバス停への広告・協賛金に加え、デマンド型交通の停留所がある地域の施設や店舗などに「エリアスポンサー」となってもらい、利用者からの運賃収入に加えてスポンサーからの協賛金を運営費に充てることで、地域全体で公共交通を創り、守り、育していく環境を醸成します。



図：協賛状況（Choiyiso）

#### ◆関係主体

- 実施主体：市、市民、市内の施設・店舗、交通事業者（バス、デマンド型交通）

#### ◆実施スケジュール

R8	R9	R10	R11	R12	R13～ 継続・長期
※毎年実施					継続

→ : 検討 → : 実施

#### ◆関連し実施する調査等

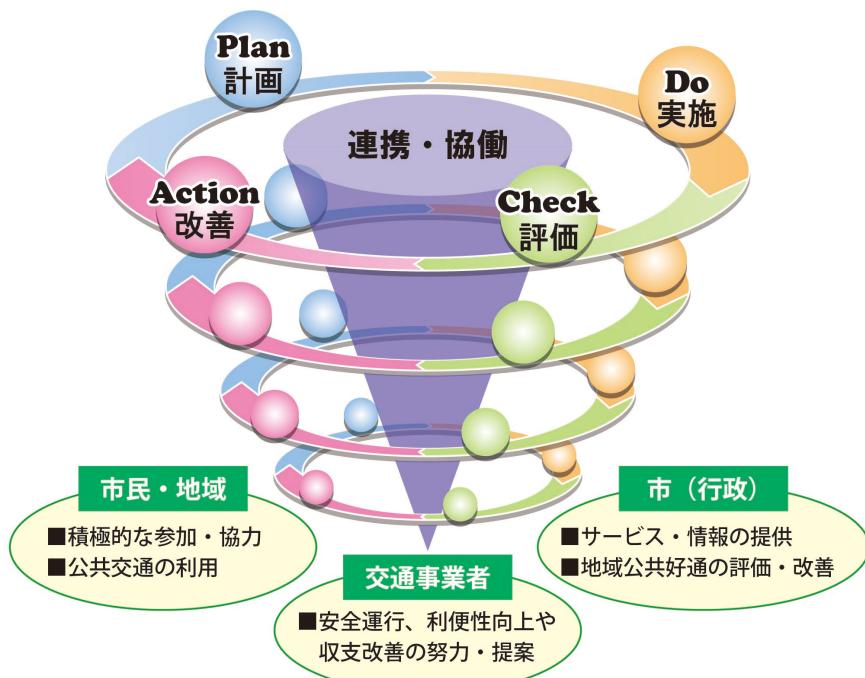
- ・協賛金事業の状況

## 1-2 7-8 計画の進め方

事業の実施にあたっては、社会情勢や市民のニーズの変化にあわせ事業内容を適宜改善することが必要です。そこで、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）を繰り返し（PDCAサイクル）、地域公共交通を確保・維持・改善していくものとします。

なお、このPDCAサイクルは、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、「7-7目標を達成するために行う事業及び事業主体・計画期間」において示した“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、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します。

協働と連携、PDCAサイクルのイメージ



計画期間全体の評価スケジュール

年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12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		

### 基本的な1年間のスケジュール

	6月	(10月)	12月	3月
協議会	第1回	(第2回)	第3回	第4回
協議・報告事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>●前年度決算</li> <li>●確保維持改善計画(フイーダー系統)</li> <li>●前年度第三者評価委員会結果報告</li> <li>●前年度目標達成状況評価</li> </ul> <p>※適宜必要な事項を追加</p>	<p>※協議事項がある場合に開催</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●確保維持改善事業(自己)評価</li> </ul> <p>※適宜必要な事項を追加</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●次年度予算</li> <li>●次年度事業計画</li> </ul> <p>※適宜必要な事項を追加</p>
実施事項	<p>4月～</p> <p>◇計画に記載のスケジュールに基づいた施策の展開</p> <p>◇事業等の改善検討(市、市民、交通事業者)</p>		<p>適宜協議</p>	<p>適宜協議</p> <p>事業計画反映</p>
その他				<p>2月頃</p> <p>★第三者評価委員会</p>