

閲覧用

## 第2次弥富市地域公共交通計画 (案)

令和8年3月

弥 富 市



## 目 次

1. はじめに.....	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画の内容.....	1
1-3 計画策定の進め方.....	1
1-4 計画の位置づけ.....	2
2. 地域の概況.....	3
2-1 人口動向 .....	3
2-1-1 市全体の人口、世帯数、年齢別人口割合.....	3
2-1-2 小学校区別の人口、年齢別人口割合 .....	4
2-1-3 通勤・通学による人口流動 .....	6
2-2 主要施設の立地状況.....	7
2-2-1 医療施設 .....	7
2-2-2 教育施設 .....	8
2-2-3 商業施設 .....	9
2-2-4 福祉施設 .....	10
2-2-5 行政施設 .....	11
2-3 移動状況 .....	12
2-3-1 市内移動 .....	12
2-3-2 市外移動 .....	16
2-3-3 携帯位置情報からわかる移動状況 .....	18
3. 公共交通の状況.....	20
3-1 公共交通網.....	20
3-1-1 公共交通網 .....	20
3-1-2 公共交通網と人口分布 .....	21
3-2 鉄道の状況.....	24
3-2-1 運行本数 .....	24
3-2-2 乗車人数 .....	24
3-2-3 駅端末交通手段 .....	25
3-3 路線バスの状況.....	25
3-4 きんちゃんバスの状況.....	26
3-4-1 きんちゃんバス運行の概要 .....	26
3-4-2 利用者数 .....	29
3-4-3 バス停乗降者数調査 .....	38
3-4-4 収支 .....	45
3-4-5 周知・利用促進策 .....	46
3-4-6 その他公共交通と乗り継ぎ .....	56
3-4-7 利用者アンケート調査 .....	60
3-5 その他バス関連事業.....	78

3-5-1	南部地域社会実験運行 .....	78
3-5-2	デマンド交通実証実験 .....	81
3-6	タクシーの状況.....	85
3-6-1	タクシー事業者の状況 .....	85
3-6-2	福祉タクシー料金助成事業 .....	87
4.	住民意向等の把握.....	88
4-1	住民アンケート .....	88
4-1-1	調査概要 .....	88
4-1-2	調査結果 .....	90
4-2	住民意見交換会.....	123
4-2-1	開催概要 .....	123
4-2-2	意見交換会の主な意見 .....	125
5.	上位・関連計画 .....	126
5-1	県計画 .....	126
5-1-1	あいちビジョン2030 .....	126
5-1-2	あいち交通ビジョン .....	128
5-1-3	愛知県地域公共交通計画 .....	130
5-1-4	あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版） .....	132
5-1-5	愛知県まち・ひと・しごと創生総合戦略2023-2027 .....	134
5-1-6	名古屋市都市計区域マスタープラン .....	135
5-1-7	あいち観光戦略2024-2026 .....	136
5-1-8	あいち社会資本整備方針2025 .....	137
5-2	市計画 .....	138
5-2-1	第2次弥富市総合計画後期基本計画(2024-2028).....	138
5-2-2	弥富市デジタル田園都市構想総合戦略 .....	140
5-2-3	弥富市都市計画マスタープラン .....	141
5-2-4	弥富市立地適正化計画 .....	142
5-2-5	弥富市総合交通戦略 .....	144
5-2-6	弥富市バリアフリー基本構想 .....	146
5-2-7	弥富市地域公共交通計画（現行） .....	147
6.	問題点・課題の整理 .....	153
7.	第2次弥富市地域公共交通計画 .....	158
7-1	計画期間 .....	158
7-2	計画区域 .....	158
7-3	基本理念 .....	159
7-4	基本理念に基づく基本方針.....	159
7-5	基本方針に基づく将来の公共交通網.....	160
7-6	基本方針に基づく目標と指標.....	163
7-6-1	評価指標の設定 .....	163
7-6-2	確認指標の設定 .....	167



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 .....	168
7-7-1 施策の方向性 .....	168
7-7-2 実施事業一覧 .....	169
7-7-3 実施事業の概要 .....	173
7-8 計画の進め方.....	194



# 1. はじめに

---

## 1-1 計画策定の背景と目的

---

令和3年3月の現行の地域公共交通計画策定後も、利用促進策の展開や運行の改善を継続的に繰り返すことによりコミュニティバスの利用者が増加するなど一定の成果を上げているものと考えられます。しかし、運行の満足度や一部路線での利用者数の伸び悩みが見受けられるなど、課題も出てきています。また、技術の進展や社会情勢の変化に伴い、現在は様々な交通モードやそれらの組み合わせが存在するうえに、新型コロナウイルス感染症拡大以降、市民の生活行動や移動ニーズに変化があり、現在、今後の弥富市（以下「本市」とします。）の公共交通のあり方を検討する1つの転換期を迎えています。

そこで、今後も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に、現行の弥富市地域公共交通計画を改定した「第2次弥富市地域公共交通計画」（以下「本計画」とします。）を策定し、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ます。

## 1-2 計画の内容

---

本計画は、本市における望ましい公共交通体系の構築を目指し、令和2年6月に改正が施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて策定します。計画では、「弥富市地域公共交通活性化協議会」での議論を通し、以下の内容を定めます。

- ①地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ②計画の区域
- ③計画の目標
- ④③の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

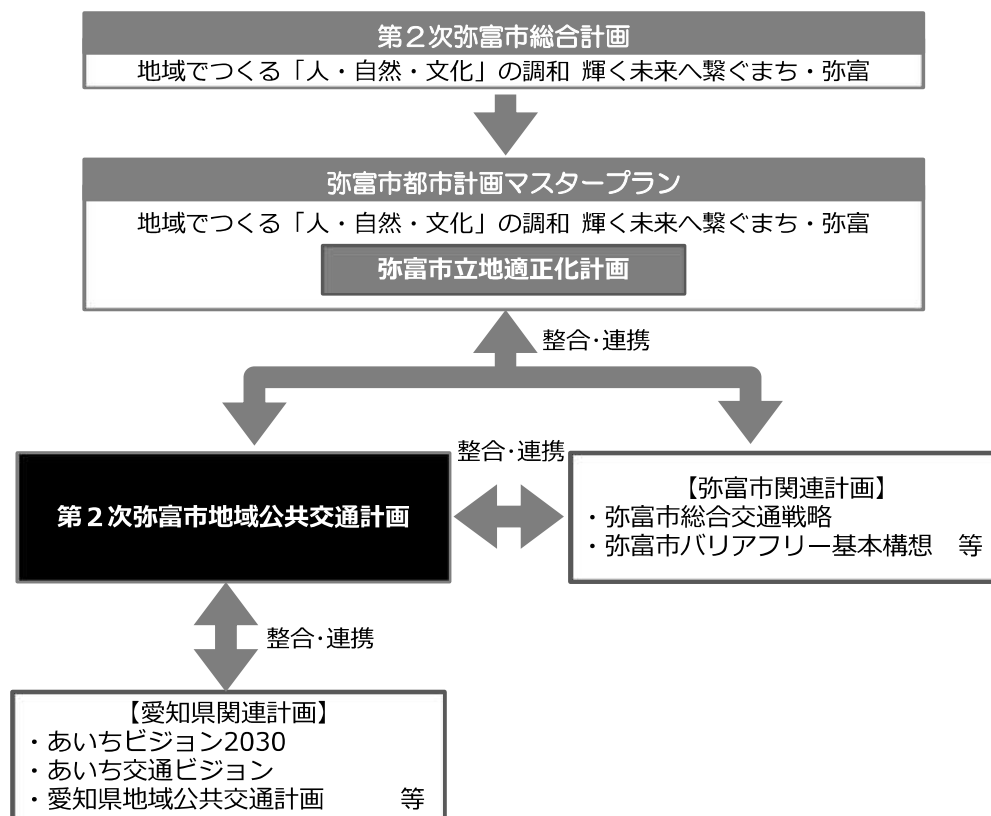
## 1-3 計画策定の進め方

---

計画策定にあたっては、市民の代表や交通事業者、行政（国・県・市）等により構成される「弥富市地域公共交通活性化協議会」での協議を踏まえ、地域公共交通に関する基本理念、基本方針、目標を定め、目標を達成するための事業等について検討します。

#### 1-4 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に基づき、まちづくりの方針である第2次弥富市総合計画、弥富市都市計画マスタープラン、弥富市立地適正化計画、弥富市総合交通戦略などの上位関連計画や県の関連計画などと整合・連携を図りながら策定します。



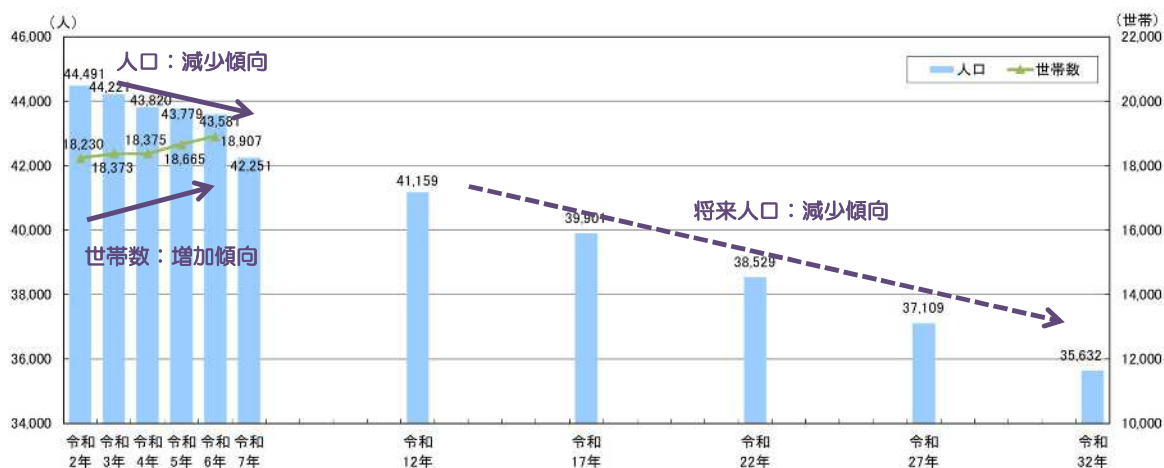
図：計画の位置づけ

## 2. 地域の概況

### 2-1 人口動向

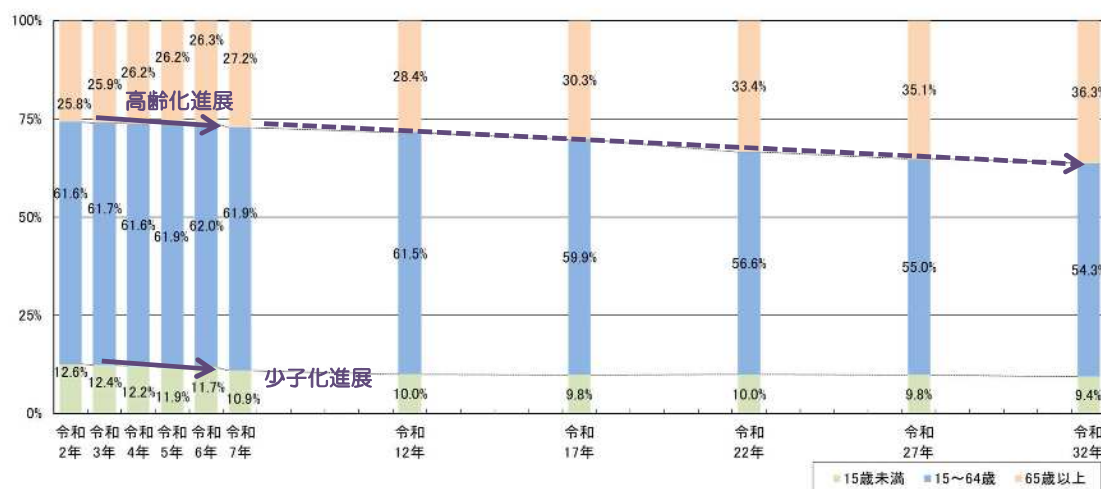
#### 2-1-1 市全体の人口、世帯数、年齢別人口割合

- 人口は令和2年以降減少傾向となっています。
- 世帯数は経年的に増加しています。
- 国立社会保障・人口問題研究所による将来の推計人口は減少傾向となっており、令和32年には35,632人と、現在の本市の人口からみると約8,000人減少すると予想されています。
- 年齢別人口割合は、徐々に少子高齢化が進んでおり、将来においても高齢者割合は増加していくと予想されています。



※資料：令和6年まで住民基本台帳（各年4月1日、令和6年のみ3月29日）  
将来（令和7年以降）：国立社会保障・人口問題研究所による推計人口

図：人口・世帯数の推移



※資料：令和6年まで住民基本台帳（各年4月1日、令和6年のみ3月29日）  
将来（令和7年以降）：国立社会保障・人口問題研究所による推計人口

図：年齢別人口割合の推移

## 2-1-2 小学校区別の人口、年齢別人口割合

- ・ 全年齢の小学校区別の人口は弥生小学校区が最も多く、日の出小学校区や桜小学校区など北部地域を中心に多くなっています。
- ・ 南部地域や東部地域の人口は減少傾向ですが栄南小学校区では横ばいの状態となっています。
- ・ 14歳以下の人口も弥生小学校区が最も多く、北部地域を中心に多くなっていますが、人口、割合ともに全体的に減少傾向となっています。
- ・ 65歳以上の高齢者人口も弥生小学校区が最も多く、北部地域を中心に多くなっており、人口はやや減少している学区もありますが、割合は増加傾向となっています。
- ・ きんちゃんバスを無料で利用できる75歳以上人口も同様の傾向となっており、人口、割合ともに増加傾向となっています。

表：小学校区別人口の推移

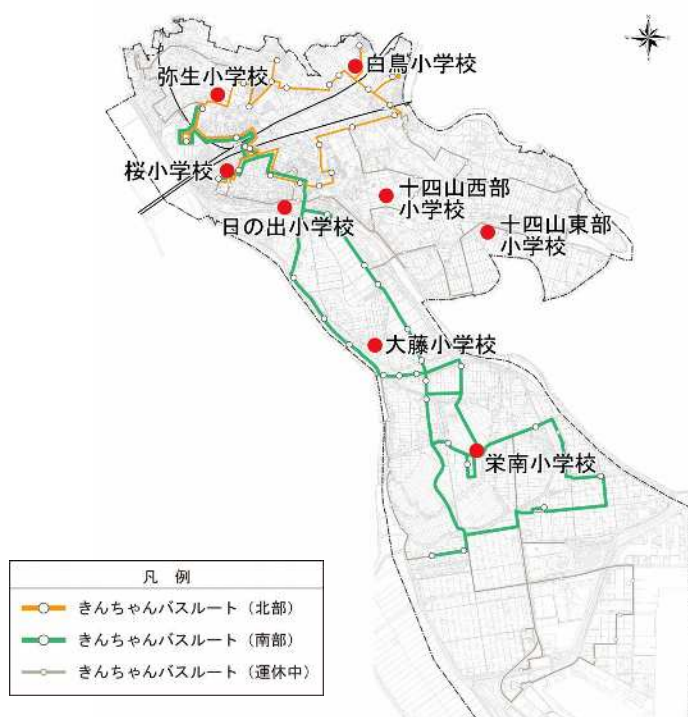
全年齢		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	R2⇒R6の増減
北部	白鳥	5,693	5,624	5,589	5,572	5,523	-170
	弥生	11,315	11,261	11,177	11,223	11,143	-172
	桜	7,862	7,805	7,717	7,755	7,745	-117
	日の出	8,574	8,561	8,576	8,534	8,479	-95
南部	大藤	3,041	3,013	2,938	2,903	2,915	-126
	栄南	2,750	2,733	2,681	2,730	2,731	-19
東部	十四山東部	3,089	3,045	3,001	2,935	2,940	-149
	十四山西部	2,167	2,179	2,141	2,127	2,105	-62
市全体		44,491	44,221	43,820	43,779	43,581	-910
14歳以下		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	R2⇒R6の増減
北部	白鳥	661	632	626	617	611	-50
	弥生	1,392	1,341	1,329	1,291	1,301	-91
	桜	1,080	1,065	1,026	1,006	968	-112
	日の出	1,340	1,332	1,315	1,291	1,250	-90
南部	大藤	341	332	300	282	288	-53
	栄南	234	219	201	217	205	-29
東部	十四山東部	316	318	303	281	269	-47
	十四山西部	244	232	226	220	209	-35
市全体		5,608	5,471	5,326	5,205	5,101	-507
65歳以上		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	R2⇒R6の増減
北部	白鳥	1,751	1,741	1,742	1,719	1,704	-47
	弥生	2,880	2,879	2,853	2,841	2,846	-34
	桜	1,811	1,799	1,796	1,796	1,809	-2
	日の出	1,530	1,524	1,561	1,577	1,584	+54
南部	大藤	982	989	996	1,000	992	+10
	栄南	889	879	872	878	870	-19
東部	十四山東部	987	1,002	996	987	991	+4
	十四山西部	660	661	672	656	677	+17
市全体		11,490	11,474	11,488	11,454	11,473	-17
75歳以上		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	R2⇒R6の増減
北部	白鳥	961	974	993	1,008	1,055	+94
	弥生	1,537	1,551	1,579	1,643	1,694	+157
	桜	946	942	943	1,004	1,026	+80
	日の出	717	724	768	812	866	+149
南部	大藤	473	478	508	531	562	+89
	栄南	480	475	482	505	503	+23
東部	十四山東部	505	506	530	540	571	+66
	十四山西部	339	345	360	367	381	+42
市全体		5,958	5,995	6,163	6,410	6,658	+700

※資料：住民基本台帳（各年3月31日、令和6年のみ3月29日）

表：小学校区別年齢別人口割合の推移

14歳以下		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	R2⇒R6の増減
北部	白鳥	11.6%	11.2%	11.2%	11.1%	11.1%	-0.5%
	弥生	12.3%	11.9%	11.9%	11.5%	11.7%	-0.6%
	桜	13.7%	13.6%	13.3%	13.0%	12.5%	-1.2%
	日の出	15.6%	15.6%	15.3%	15.1%	14.7%	-0.9%
南部	大藤	11.2%	11.0%	10.2%	9.7%	9.9%	-1.3%
	栄南	8.5%	8.0%	7.5%	7.9%	7.5%	-1.0%
東部	十四山東部	10.2%	10.4%	10.1%	9.6%	9.1%	-1.1%
	十四山西部	11.3%	10.6%	10.6%	10.3%	9.9%	-1.3%
市全体		12.6%	12.4%	12.2%	11.9%	11.7%	-0.9%
65歳以上		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	R2⇒R6の増減
北部	白鳥	30.8%	31.0%	31.2%	30.9%	30.9%	+0.1%
	弥生	25.5%	25.6%	25.5%	25.3%	25.5%	+0.1%
	桜	23.0%	23.0%	23.3%	23.2%	23.4%	+0.3%
	日の出	17.8%	17.8%	18.2%	18.5%	18.7%	+0.8%
南部	大藤	32.3%	32.8%	33.9%	34.4%	34.0%	+1.7%
	栄南	32.3%	32.2%	32.5%	32.2%	31.9%	-0.5%
東部	十四山東部	32.0%	32.9%	33.2%	33.6%	33.7%	+1.8%
	十四山西部	30.5%	30.3%	31.4%	30.8%	32.2%	+1.7%
市全体		25.8%	25.9%	26.2%	26.2%	26.3%	+0.5%
75歳以上		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	R2⇒R6の増減
北部	白鳥	16.9%	17.3%	17.8%	18.1%	19.1%	+2.2%
	弥生	13.6%	13.8%	14.1%	14.6%	15.2%	+1.6%
	桜	12.0%	12.1%	12.2%	12.9%	13.2%	+1.2%
	日の出	8.4%	8.5%	9.0%	9.5%	10.2%	+1.9%
南部	大藤	15.6%	15.9%	17.3%	18.3%	19.3%	+3.7%
	栄南	17.5%	17.4%	18.0%	18.5%	18.4%	+1.0%
東部	十四山東部	16.3%	16.6%	17.7%	18.4%	19.4%	+3.1%
	十四山西部	15.6%	15.8%	16.8%	17.3%	18.1%	+2.5%
市全体		13.4%	13.6%	14.1%	14.6%	15.3%	+1.9%

※資料：住民基本台帳（各年3月31日、令和6年のみ3月29日）



図：小学校位置図

## 2-1-3 通勤・通学による人口流動

- ・通勤・通学による人口流動は、流出、流入ともに名古屋市が最も多く、次いで愛西市や津島市、蟹江町などが多くなっています。
- ・平成27年と令和2年とを比較すると、流出は弥富市内で通勤・通学する人口が2,231人増加、増減している市町村は半数ずつですが、流入は増加傾向となっています。

表：通勤・通学（15歳以上）による人口流動

順位	平成27年	流出		流入		計		順位変動	令和2年	弥富市から流出		弥富市へ流入		計		H27⇒R2増減(人)
		人口(人)	割合	人口(人)	割合	人口(人)	割合			人口(人)	割合	人口(人)	割合	人口(人)	割合	
	弥富市内	9,577	39.2%	—	—	9,577	25.7%		弥富市内	11,808	44.7%	—	—	11,808	30.3%	+2,231
1	名古屋市	5,986	24.5%	3,733	28.9%	9,719	26.0%	1 →	名古屋市	5,745	21.8%	3,892	29.4%	9,637	24.8%	-82
2	愛西市	1,045	4.3%	1,694	13.1%	2,739	7.3%	2 →	愛西市	1,109	4.2%	1,716	13.0%	2,825	7.3%	+86
3	津島市	925	3.8%	1,058	8.2%	1,983	5.3%	3 ↑	蟹江町	701	2.7%	1,229	9.3%	1,930	5.0%	+114
4	桑名市	847	3.5%	996	7.7%	1,843	4.9%	4 ↓	津島市	871	3.3%	1,051	7.9%	1,922	4.9%	-61
5	蟹江町	665	2.7%	1,151	8.9%	1,816	4.9%	5 ↓	桑名市	823	3.1%	1,043	7.9%	1,866	4.8%	+23
6	飛島村	1,110	4.5%	285	2.2%	1,395	3.7%	6 →	飛島村	1,017	3.9%	328	2.5%	1,345	3.5%	-50
7	木曾岬町	402	1.6%	441	3.4%	843	2.3%	7 ↑	あま市	265	1.0%	568	4.3%	833	2.1%	-6
8	あま市	299	1.2%	540	4.2%	839	2.2%	7 ↓	木曾岬町	425	1.6%	408	3.1%	833	2.1%	-10
9	四日市市	375	1.5%	262	2.0%	637	1.7%	9 →	四日市市	473	1.8%	265	2.0%	738	1.9%	+101
10	稲沢市	240	1.0%	386	3.0%	626	1.7%	10 →	稲沢市	250	.9%	386	2.9%	636	1.6%	+10
	その他	2,942	12.1%	2,362	18.3%	5,304	14.2%		その他	2,175	8.2%	2,362	17.8%	4,537	11.7%	-767
	弥富市全体	24,413	100.0%	12,908	100.0%	37,321	100.0%		弥富市全体	26,390	100.0%	13,248	100.0%	38,910	100.0%	+1,589

※資料：各年国勢調査



## 2-2 主要施設の立地状況

### 2-2-1 医療施設

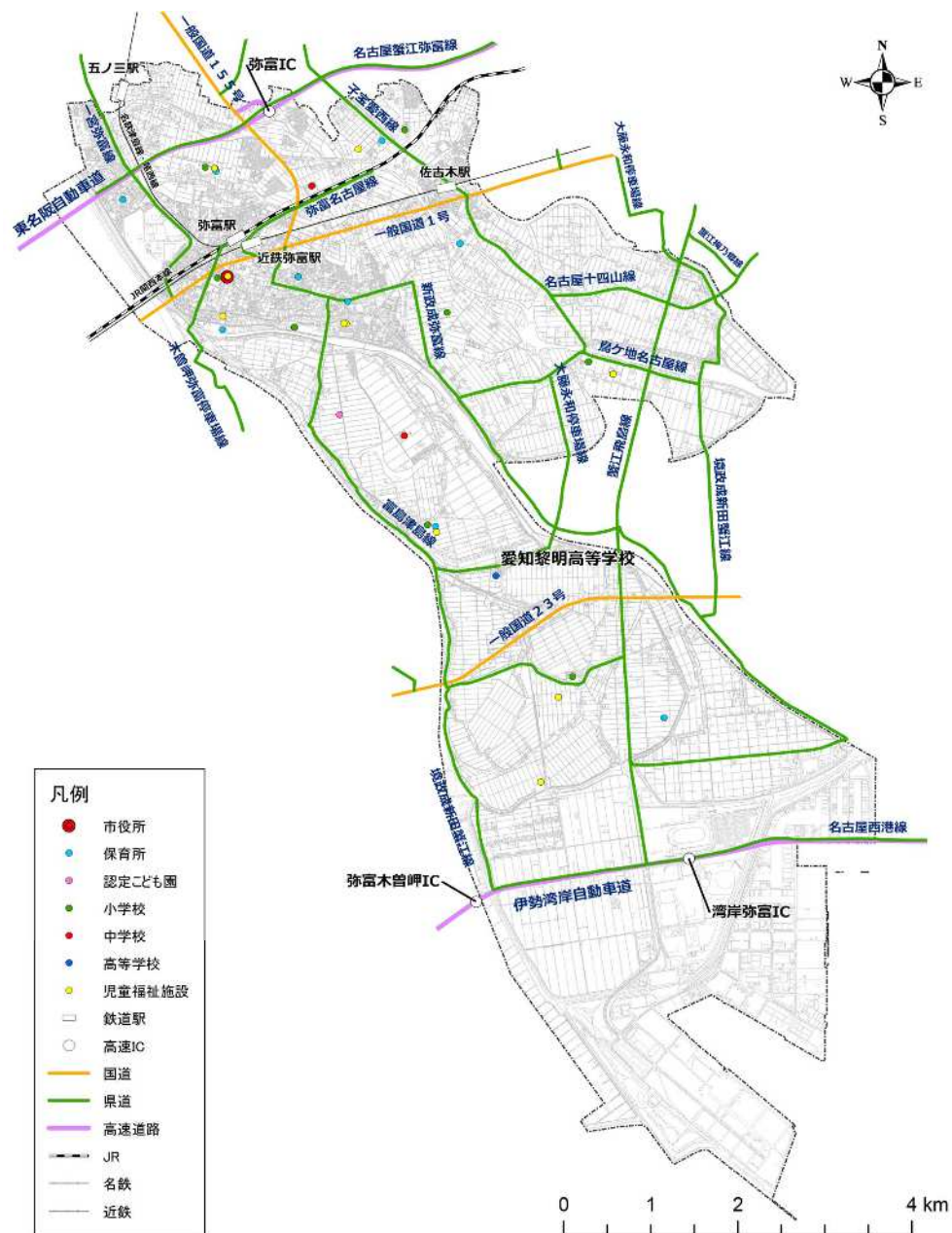
- 市内には入院治療が可能な第二次医療施設として、海南病院と偕行会リハビリテーション病院が立地しています。
- その他の第一次医療施設などの診療所は、近鉄弥富駅付近から佐古木駅付近までの一般国道1号の南側に多く立地しています。



図：医療施設の立地状況

## 2-2-2 教育施設

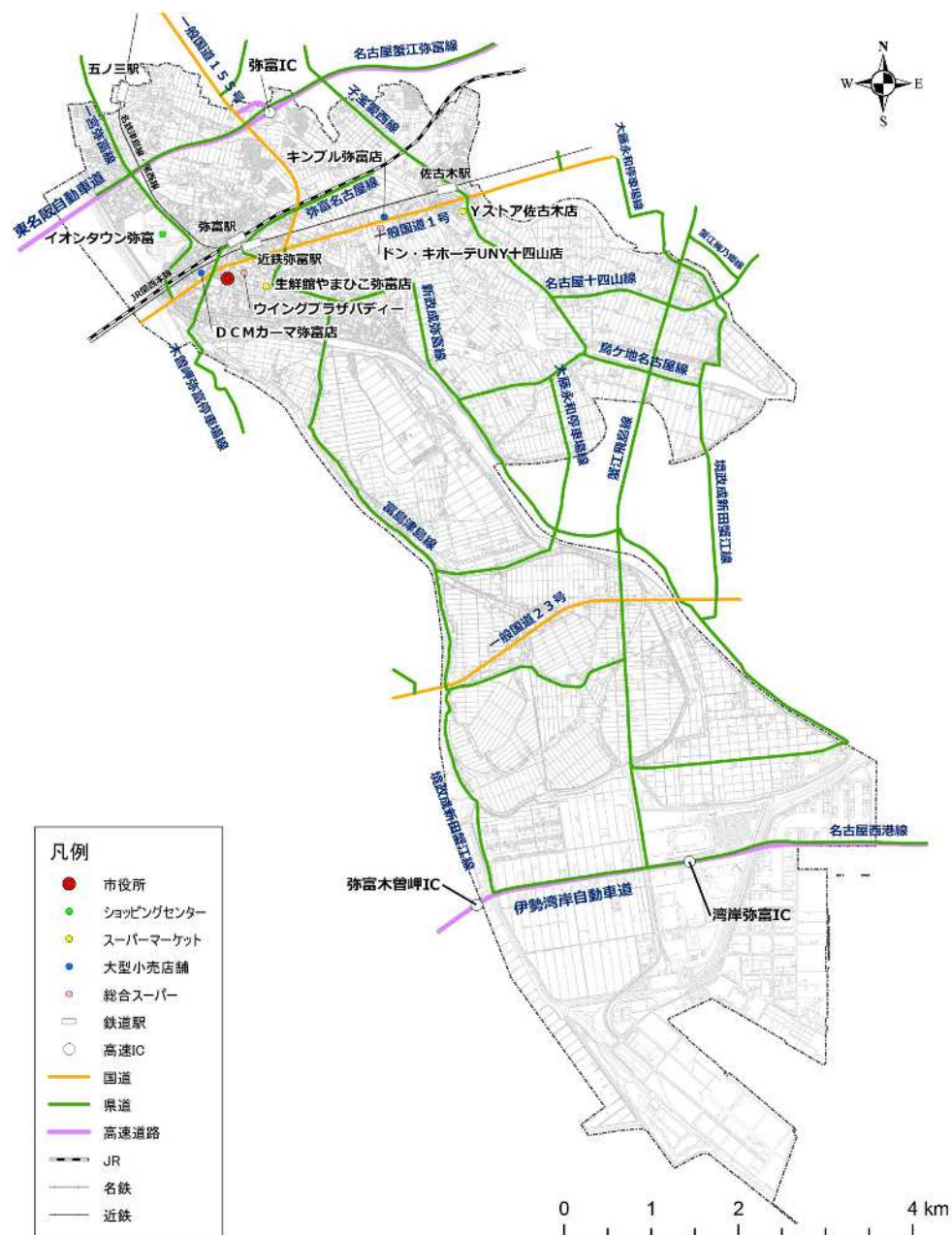
- 市内には8つの小学校、2つの中学校のほか、1つの高校が立地しています。



図：教育施設の立地状況

## 2-2-3 商業施設

- ・市内には弥富駅北側のイオンタウン弥富や、市役所近くのウィングプラザパディーの2つのショッピングセンターのほか、一般国道1号沿線などにスーパーマーケットが立地しています。
- ・南部地域や東部地域では商業施設がなく、日常の買い物等をするには駅周辺部に行く必要があります。



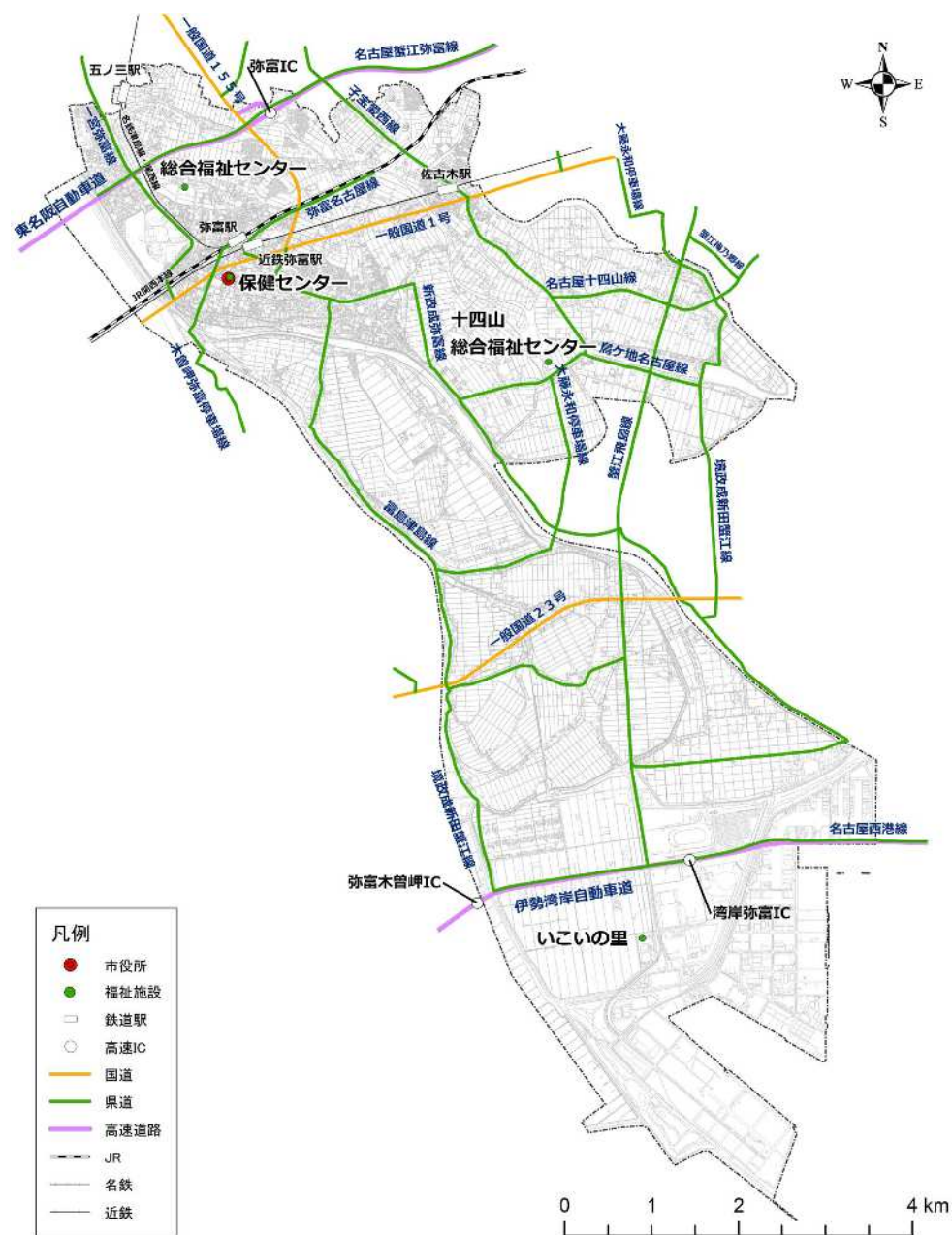
※資料：大型小売店総覧（2022年版）、愛知県HP

図：商業施設の立地状況



## 2-2-4 福祉施設

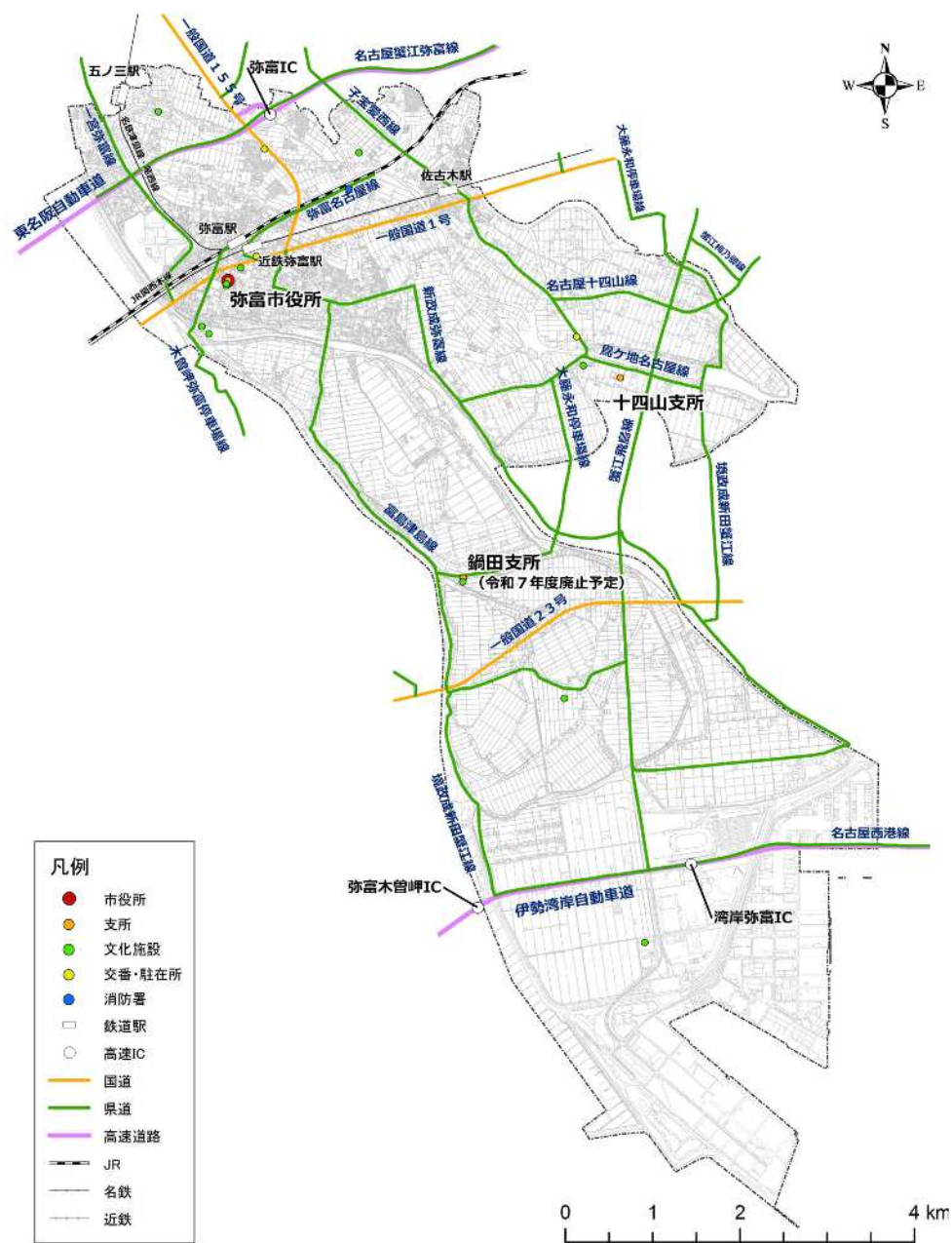
- 市内には温浴設備のある福祉施設として、北部地域に総合福祉センター、南部地域にいこいの里、東部地域に十四山総合福祉センターが立地しています。



図：福祉施設の立地状況

### 2-2-5 行政施設

- ・市内には市役所のほか、南部地域に鍋田支所、東部地域に十四山支所が立地しています。



図：行政施設の立地状況

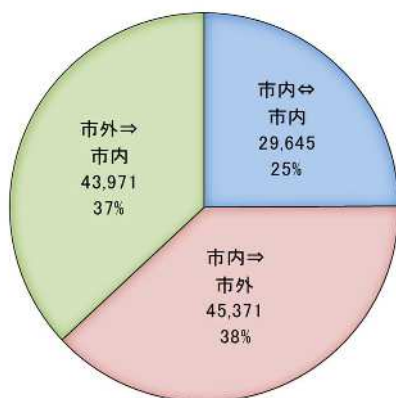
## 2-3 移動状況

### 2-3-1 市内移動

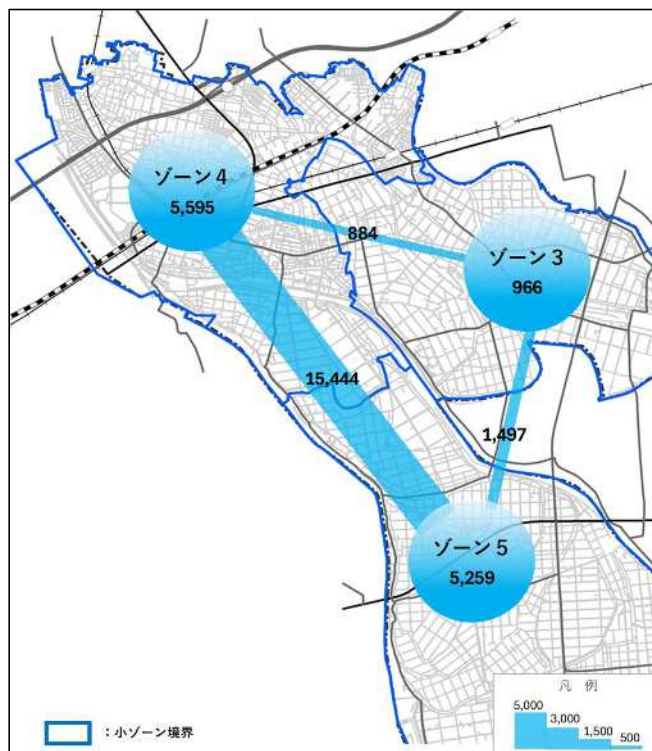
※資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査（令和4年）

#### (1)市内の移動量

- ・市内⇄市内の移動は29,645件で全トリップの25%を占めています。
- ・ゾーン内移動ではゾーン4・5がそれぞれ約5,000以上と多くなっています。
- ・ゾーン間の移動で最も多いのがゾーン4⇄ゾーン5の15,444件、次いでゾーン3⇄ゾーン5の1,497件となっています。



図：本市関連移動量



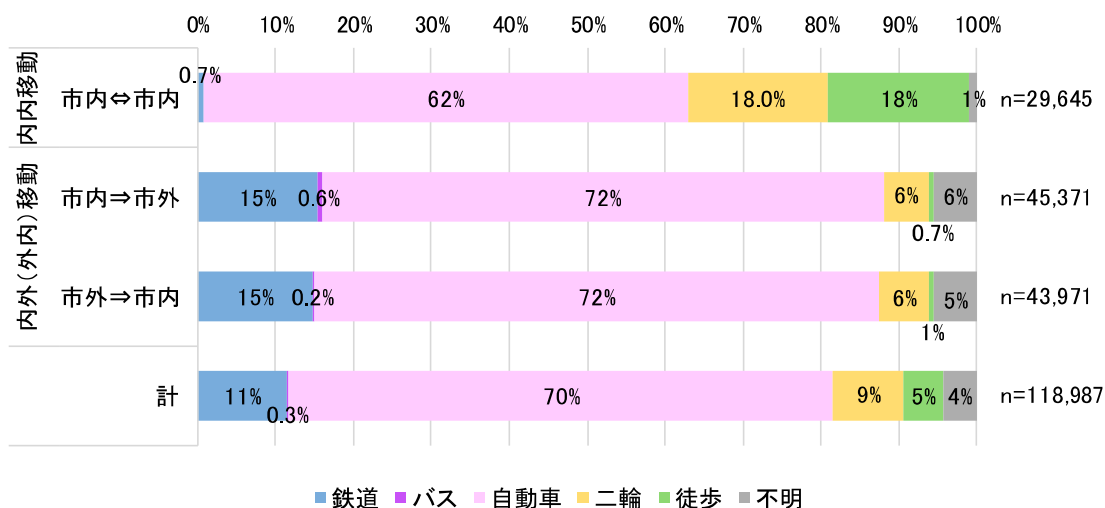
図：市内の移動状況

表：小ゾーンの該当町名

小ゾーン	該当町丁・字名
ゾーン3	下押萩1丁目、海屋1～3丁目、亀ヶ地1～2丁目、亀ヶ地新田、五斗山1～4丁目、坂中地1～5丁目、鮫ヶ地1～4丁目、三百島1丁目、四郎兵衛1～4丁目、子宝1～6丁目、子宝町、上押萩1～2丁目、神戸1～10丁目、西舘1～2丁目、善太町、竹田1～6丁目、鳥ヶ地1～3丁目、鳥ヶ地町、東舘1～2丁目、鍋平1～5丁目、馬ヶ地1～3丁目、六條町、桴場1～3丁目
ゾーン4	海老江1丁目、鎌島1～9丁目、五之三川平2～3丁目、五之三町、五明1～4丁目、五明町、小島町、森津1～16丁目、森津町、川原欠1～5丁目、川平1丁目、前ヶ須町、中山町、平島西1～4丁目、平島町、平島東1～3丁目、鯛浦町、荷之上町、楽平1～2丁目、鎌倉町、佐古木1～7丁目、西中地町、前ヶ平1～3丁目、東中地1～2丁目、又八1～4丁目
ゾーン5	稲荷1～4丁目、稲荷崎1～9丁目、稲荷崎町、稲荷町、稻吉1～15丁目、稲元町、稲狐町、栄南町、加稲1～4丁目、加稲九郎次町、加稲山町、間崎2～3丁目、間崎町、境町、駒野町、狐地1～7丁目、狐地町、三稲1～8丁目、三稲町、三好1～5丁目、芝井1～16丁目、曙1～2丁目、松名1～7丁目、上野町、西末広1～5丁目、操出1～12丁目、大谷1～5丁目、大藤町、大縄場町、中原1丁目、中原町、東末広1～9丁目、東末広町、鍋田町、楠1～3丁目、富島1～4丁目、富島町、富浜1～5丁目

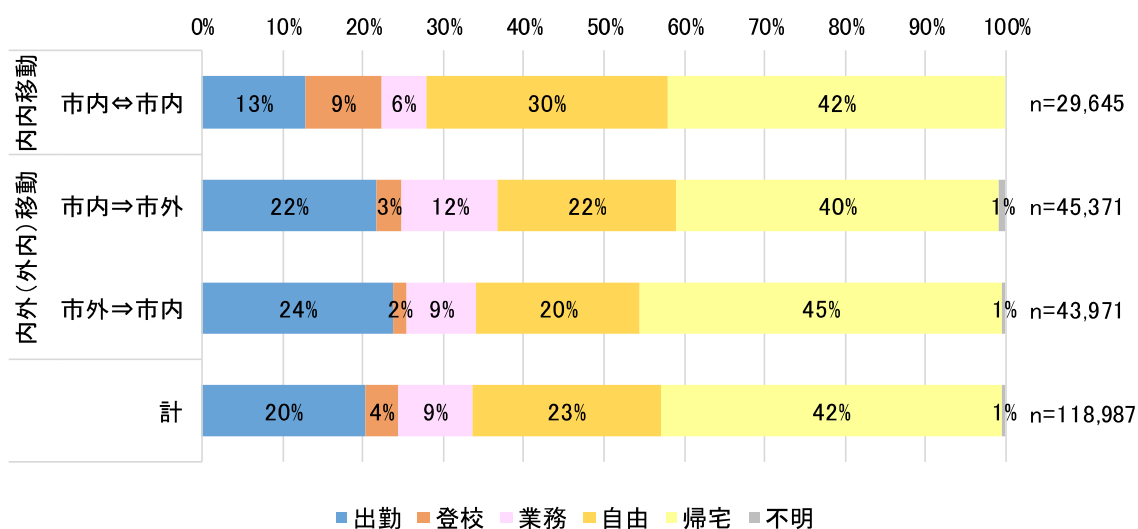
## (2)交通手段割合

- すべての移動において移動手段は自動車が一番多くなっています。
- 市内⇔市外移動においては鉄道が15%と比較的多くなっています。
- 市内⇒市外においては、バスが0.6%となっています。



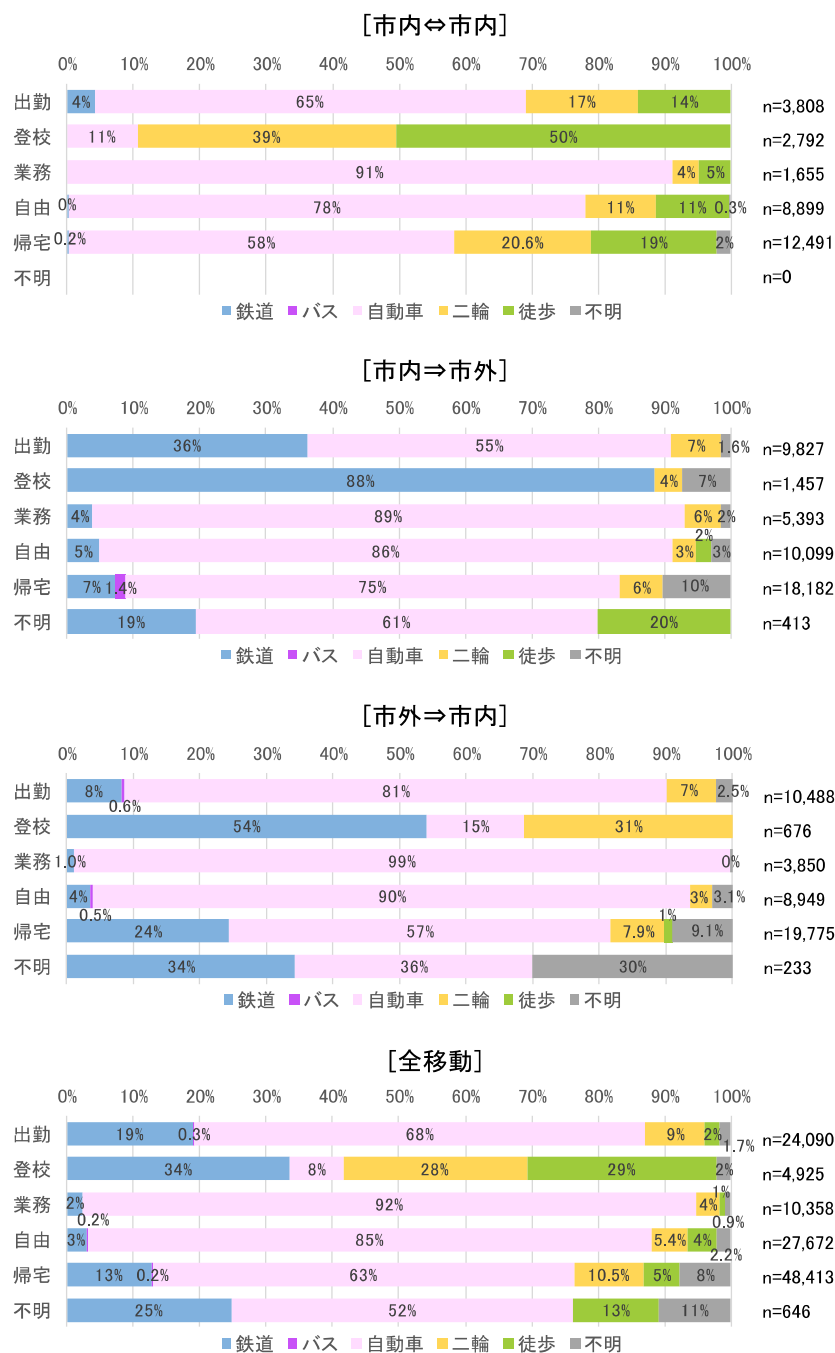
## (3)移動目的

- 市内⇔市内、市内⇔市外とも移動目的は「帰宅」が一番多くなっています。
- 市内⇔市内では「自由」が30%と次いで多くっており、市内⇔市外では「出勤」が多くなっています。



#### (4) 目的別交通手段

- ・「登校」を除き、全体的に自動車の割合が高くなっています。
- ・バスは、市内⇒市外の「帰宅」で1.4%、市外⇒市内の「出勤」で0.6%となっています。

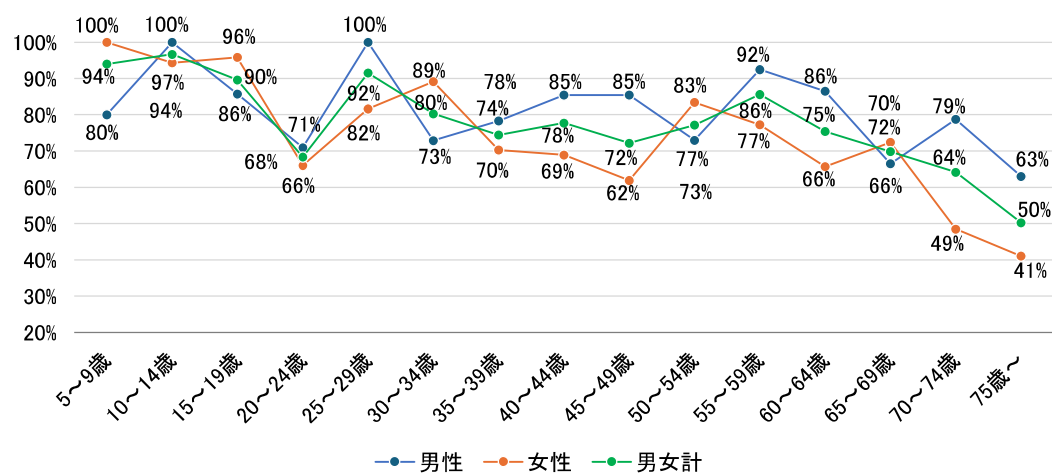


図：目的別移動手段

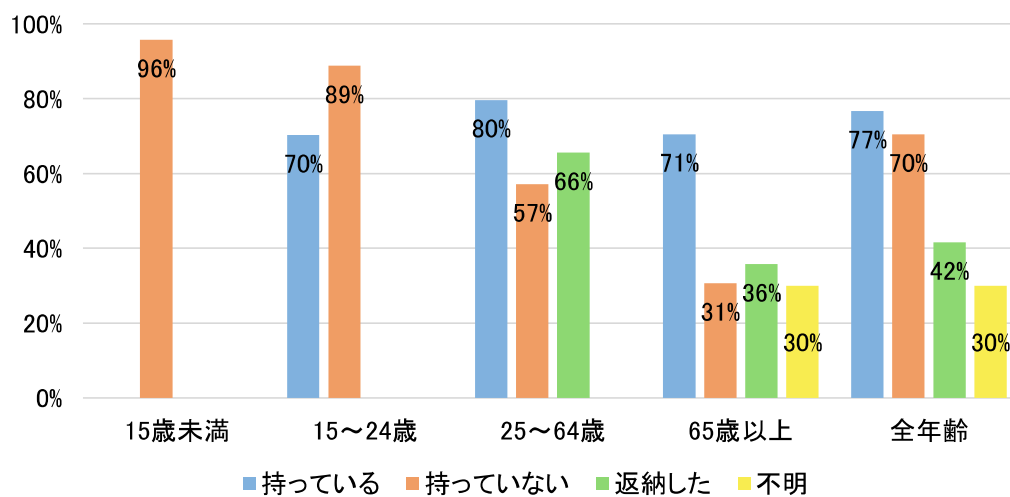


### (5)年齢別外出割合

- 男女計の外出率をみると、若年層から高齢層にかけて外出率が低下していく傾向があり、75歳以上の外出率は50%程度です。
- また、一部年代を除いて、全体的に女性より男性の外出率が高い傾向にあります。
- 免許の有無別では免許を「持っていない」もしくは「返納した」の65歳以上での外出率が低くなっています。



図：年齢別外出率



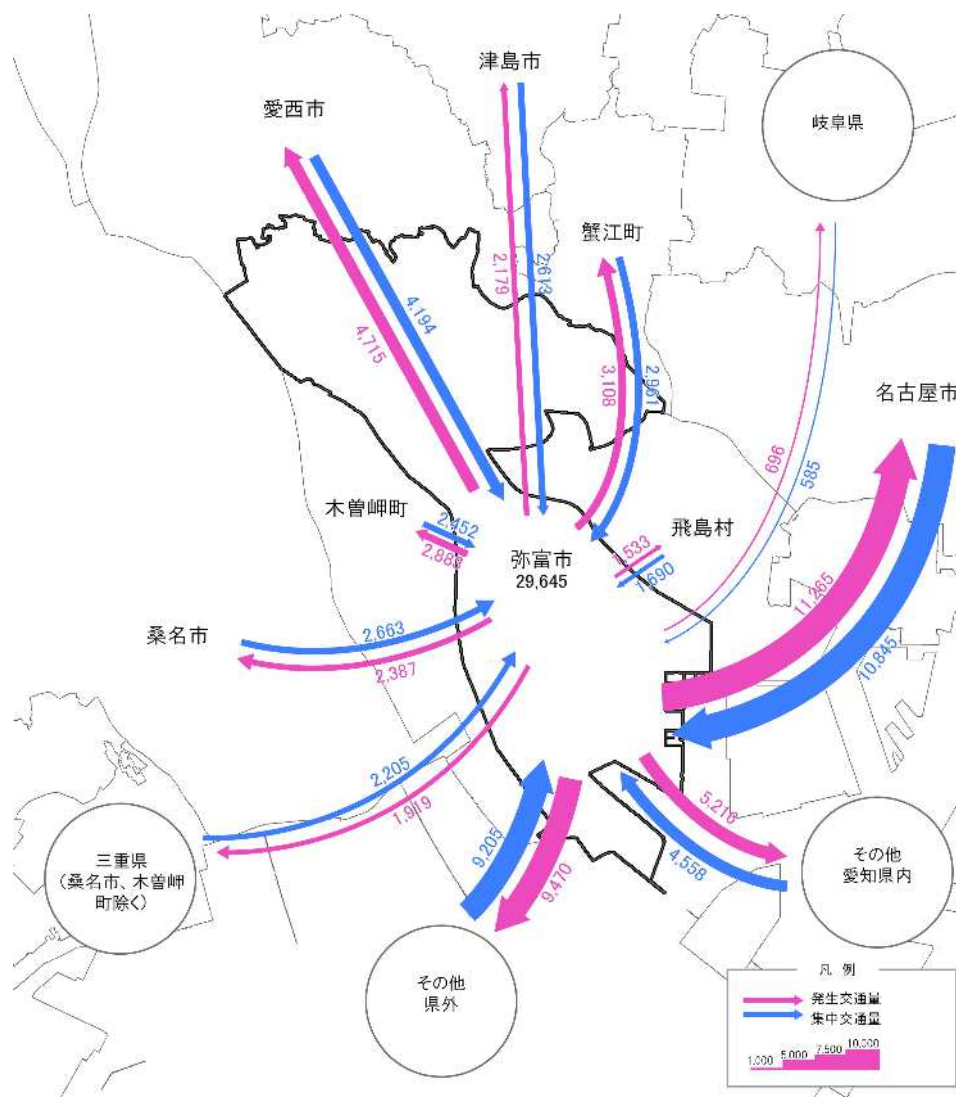
図：免許の有無別外出率

## 2-3-2 市外移動

※資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査（令和4年）

### (1) 都市間の移動量

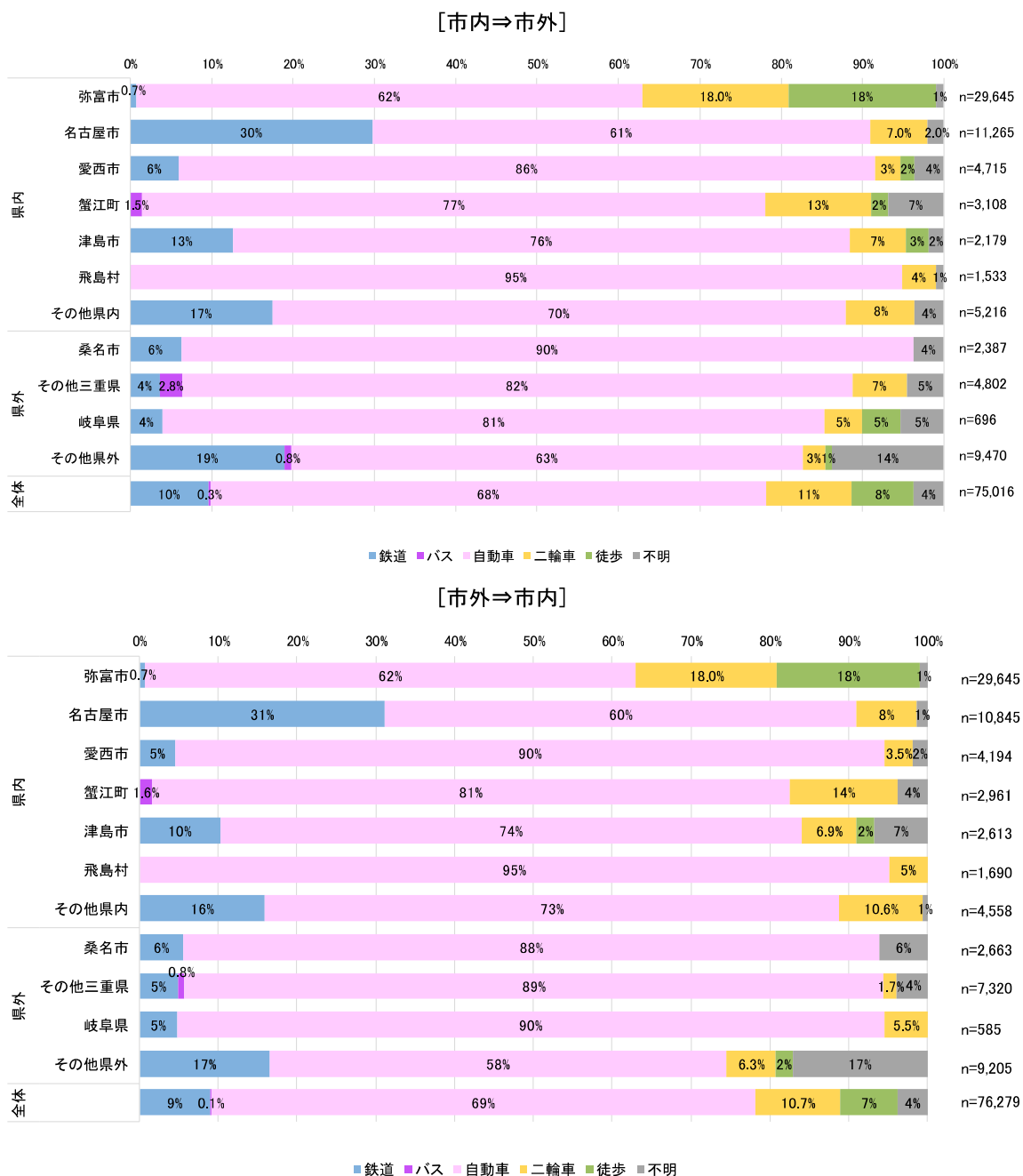
- 本市の他都市との移動量は、名古屋市との移動が最も多く、次いでその他県外との移動が多くなっています。



図：都市間の移動状況

## (2)都市別の移動手段

- ・ 市内⇒市外への移動手段は、名古屋市や県外には「鉄道」が比較的多くなっていますが、多くは「自動車」となっています。
- ・ 同様に市外⇒市内への移動手段も、名古屋市や県外からは「鉄道」が比較的多くなっていますが、多くは「自動車」となっています。



### 2-3-3 携帯位置情報からわかる移動状況

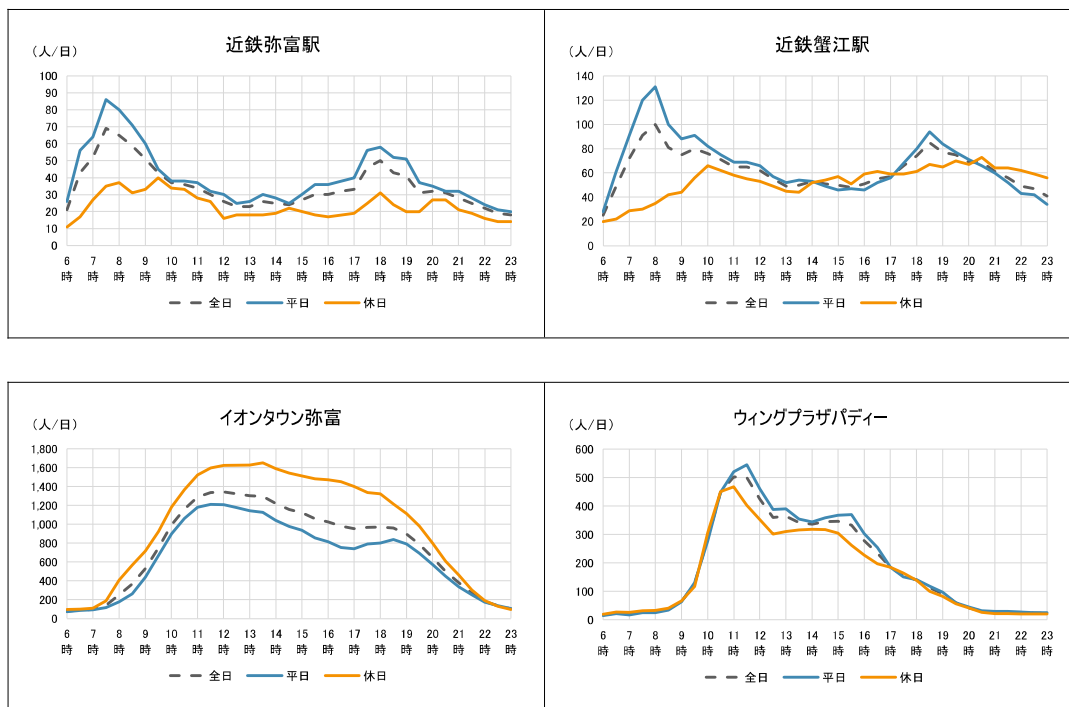
- 市民や来訪者の詳細な移動傾向を把握するため、携帯位置情報からわかる移動状況を整理しました。

表：月別・時間帯別分析図

集計期間	令和6年10月1日から令和7年9月30日の1年間
集計施設	「近鉄弥富」、「近鉄蟹江駅」、「イオンタウン弥富」、「ウイングプラザパディー」
分析内容	時間帯別来訪分析、来訪者居住地分析
分析条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・KDDI Location Analyzerを用いて集計(KDDIがau スマートフォンユーザー同意のもとで取得し、誰の情報であるかわからない形式に加工した位置情報データおよび属性情報を使用)</li> <li>※来訪者は公共交通を利用した人に限らない</li> <li>・滞在時間が15分以上の来訪者</li> </ul>

#### (1) 時間帯別来訪分析

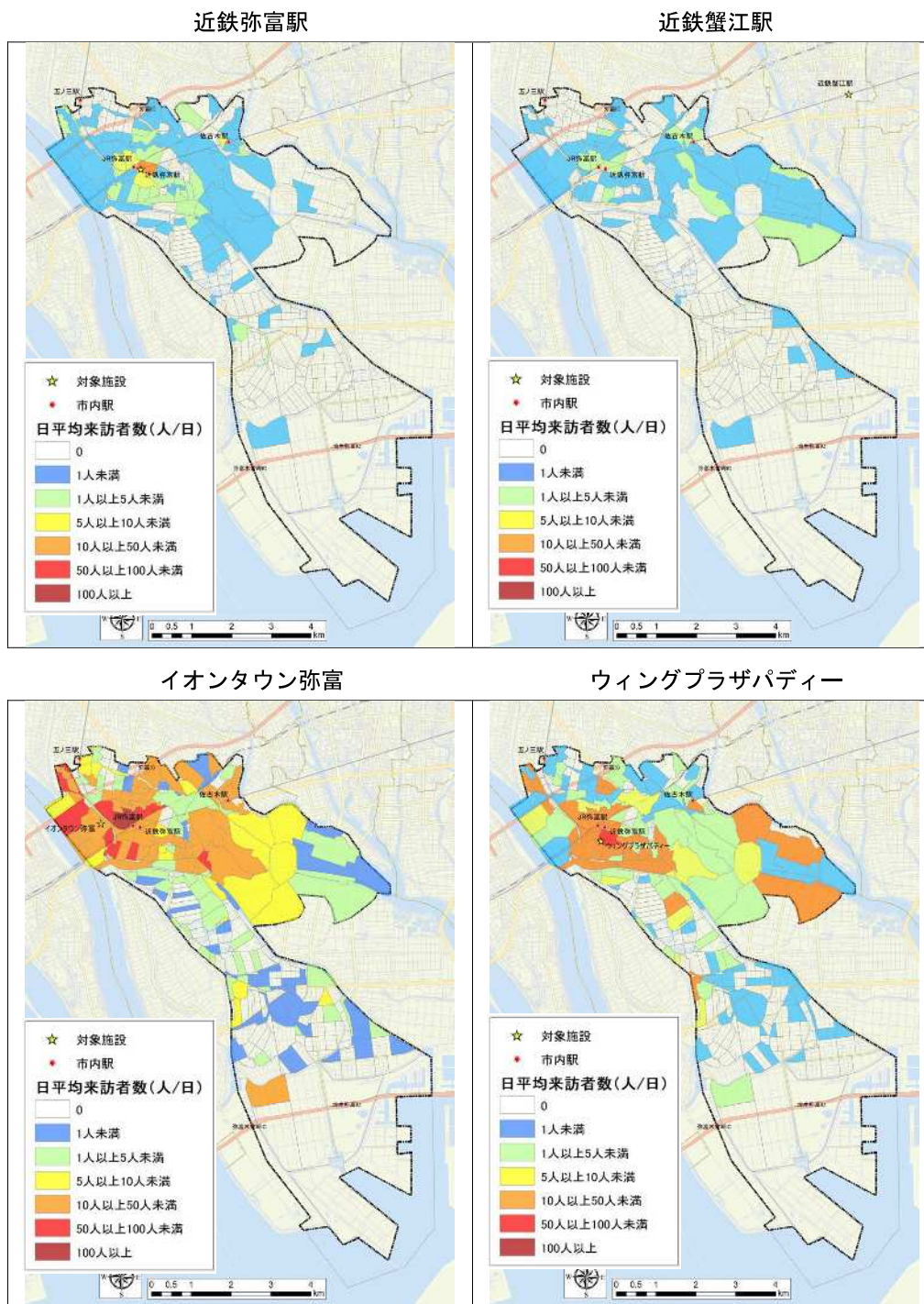
- 近鉄弥富駅と近鉄蟹江駅は7～8時台の通勤・通学時間帯と17～19時台の帰宅時間帯が来訪のピークとなっています。また、近鉄蟹江駅の方が近鉄弥富駅に比べて若干利用が多い傾向にあります。
- イオンタウン弥富やウイングプラザパディーは開店から徐々に来訪者が多くなり、10～11時台が来訪のピークとなっています。イオンタウン弥富は日中の来訪傾向に変化はありませんが、ウイングプラザパディーは時間帯によって来訪の多寡に違いがあります。



図：時間帯別来訪分析図

## (2) 来訪者居住地分析

- ・ 近鉄弥富駅は駅周辺や北西部からの来訪があり、近鉄蟹江駅は北東部からの来訪があります。
- ・ イオンタウン弥富は比較的広い範囲からの来訪があり、ウィングプラザパディーはイオンタウン弥富に比べると近隣からの来訪が多い傾向にあります。



図：来訪者居住地分析図



### 3. 公共交通の状況

#### 3-1 公共交通網

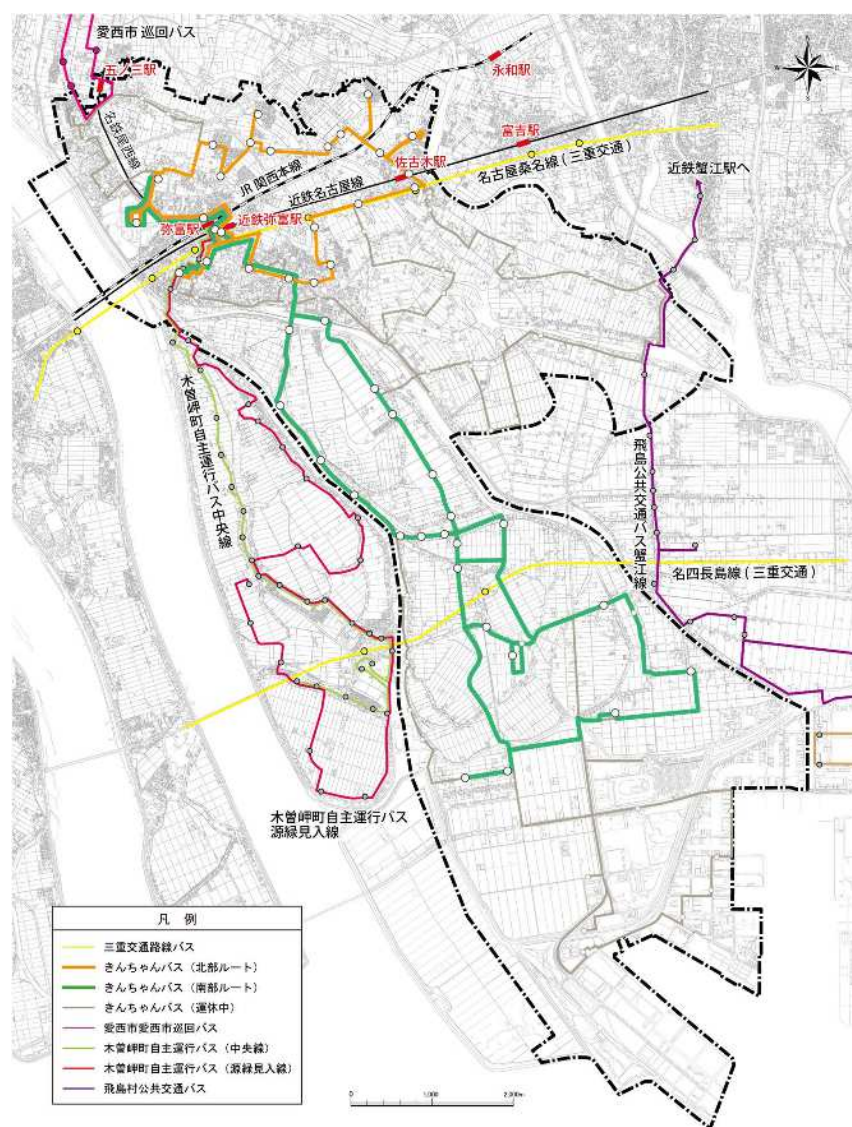
##### 3-1-1 公共交通網

- ・ 鉄道は、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つの駅が立地しています。
- ・ バスは、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路線運行しています。

※令和7年10月以降はデマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験を実施しており、実証実験の開始とともに一部ルート運休して運行しています。

※デマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験の概要や実証実験中のきんちゃんバスの時刻表は81ページ～84ページのとおりです。

- ・ その他、市北部では愛西市巡回バス、市東部では幹線系統である飛島公共交通バス蟹江線、市西部では木曽岬町自主運行バスが2路線運行しています。



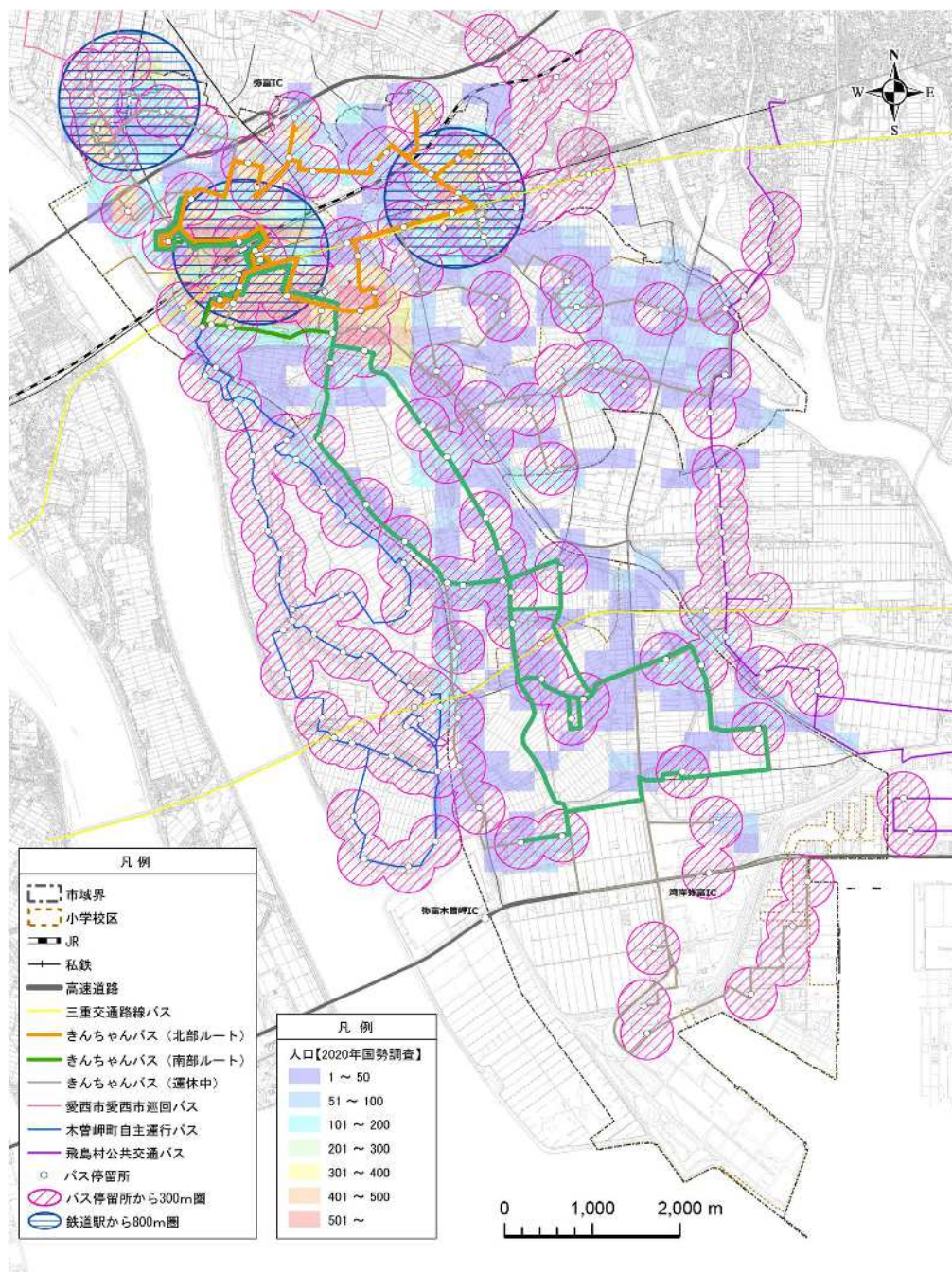
図：公共交通網図

### 3-1-2 公共交通網と人口分布

- 人口カバー率は、総人口は約86%、65歳以上人口は約85%となっています。
- 鉄道駅の付近や北部地域など人口が多い地域は概ねカバーされていますが、東部地域や南部地域ではカバーされていないエリアが多く、65歳以上の人口分布に対しても同様の傾向となっています。
- 行政境界付近では、隣接自治体が運行するコミュニティバスでカバーされているエリアもあります。

表：公共交通網のカバー人口とカバー率

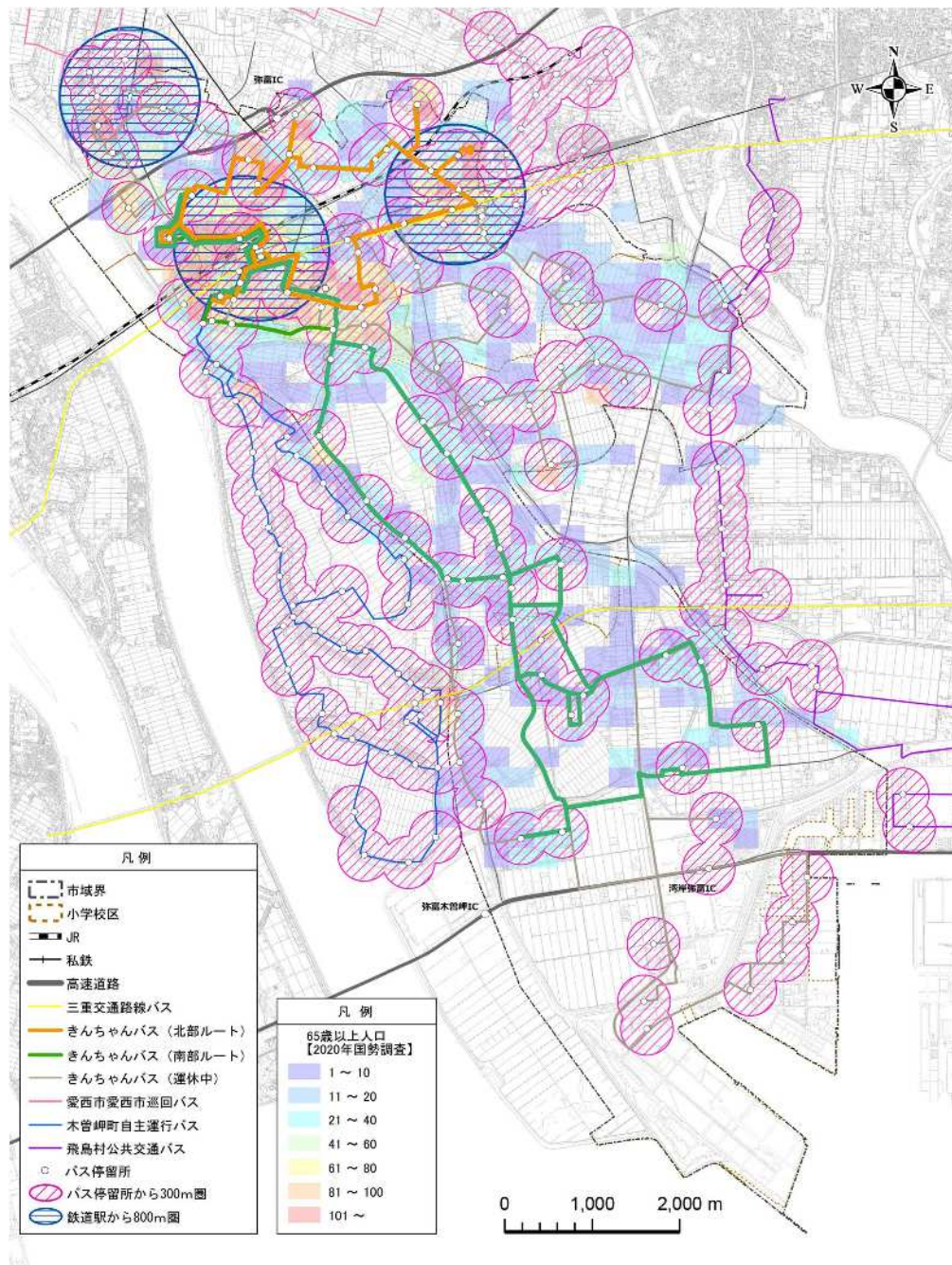
総人口	65歳以上人口	公共交通カバー人口		公共交通人口カバー率	
		総人口	65歳以上人口	総人口	65歳以上人口
40,510人	10,612人	34,777人	9,027人	86%	85%



※資料：令和2年国勢調査

図：公共交通網のカバー圏域と人口分布





※資料：令和2年国勢調査

図：公共交通網のカバー圏域と65歳以上人口分布

### 3-2 鉄道の状況

#### 3-2-1 運行本数

- 鉄道の運行本数は、急行も停車する近鉄弥富駅が最も多くなっており、上下で約250本/日運行しています。

表：鉄道の運行本数

路線	駅名	運行本数(本/日、[ ]本/ピーク時)				始発時刻	終発時刻
		平日		休日			
		上り	下り	上り	下り		
JR 関西本線	弥富	54 [6]	55 [5]	52 [4]	54 [5]	5:44	0:17
名鉄 尾西線	弥富	—	36 [3]	—	35 [2]	6:21	23:10
	五ノ三	36 [3]	37 [3]	35 [2]	36 [2]	6:04	23:18
近鉄 名古屋線	近鉄弥富	125 [12]	123 [9]	119 [9]	116 [8]	5:24	0:02
	佐古木	67 [5]	66 [5]	67 [5]	63 [4]	5:21	0:05

※資料：各鉄道事業者HP

#### 3-2-2 乗車人数

- 駅別の乗車人数は、近鉄弥富駅が5千人/日以上と多くなっています。
- 令和元年から令和5年にかけて、各駅とも新型コロナウイルスの影響もあり減少傾向にありましたが、徐々に回復の兆しがみられるもののコロナ禍以前までは回復していません。

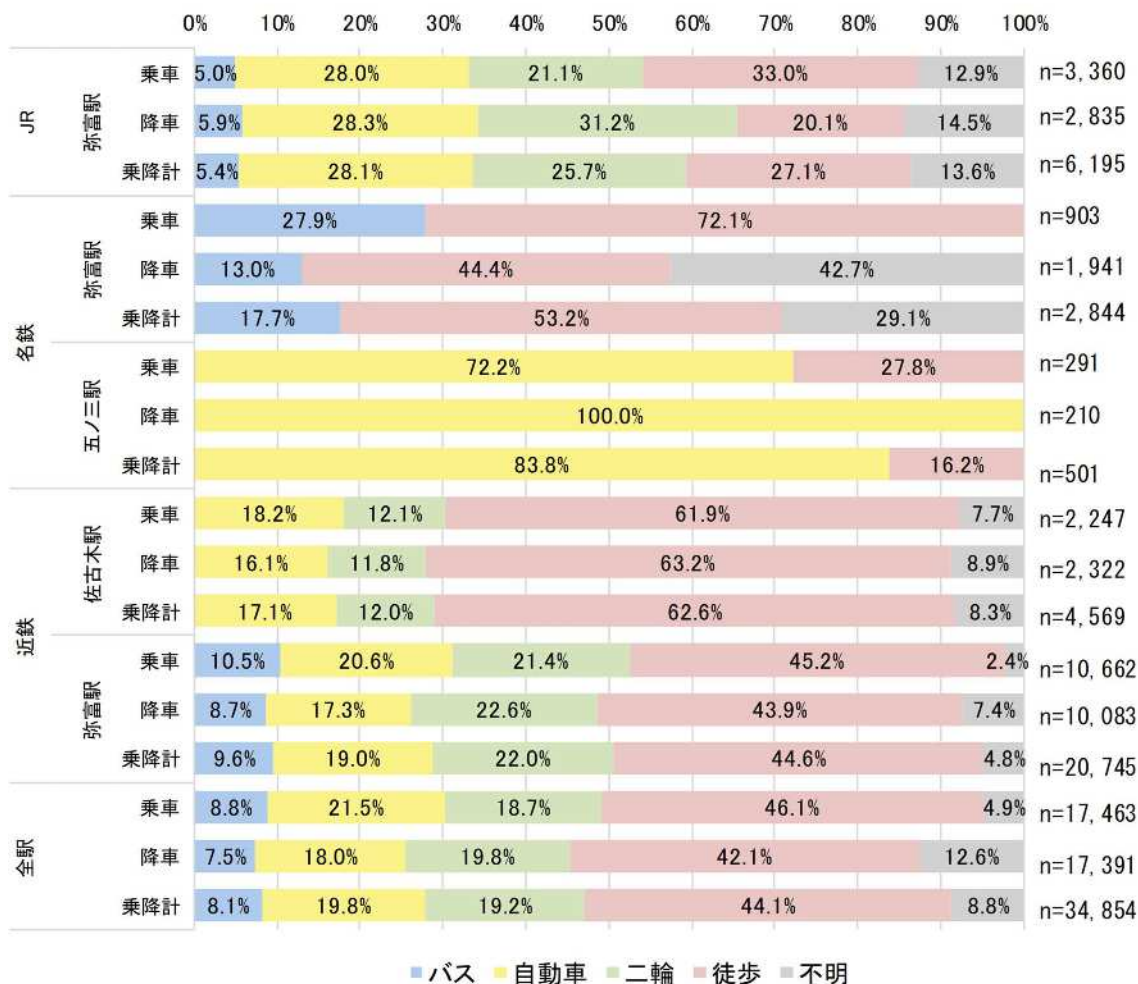
表：駅別1日平均乗車人数の推移（人/日）

路線	駅名	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R元⇒R5増減
JR関西本線	弥富	1,460	1,173	1,181	1,272	1,532	+72
名鉄 尾西線	弥富	1,339	1,150	1,163	1,244	1,256	-84
	五ノ三	250	210	206	214	231	-19
近鉄 名古屋線	近鉄弥富	6,782	5,156	5,452	5,860	5,237	-1,545
	佐古木	1,456	1,189	1,264	1,299	1,182	-274

※資料：市提供資料

### 3-2-3 駅端末交通手段

- ・バスの利用はＪＲ・名鉄・近鉄弥富駅で多くみられ、中でも名鉄弥富駅で多くなっています。
- ・五ノ三駅は自動車での利用が多く、佐古木駅では徒歩での利用が多くなっています。



※資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査（令和4年）

図：駅端末交通手段（平日）

### 3-3 路線バスの状況

- ・路線バスは三重交通により名古屋桑名線と名四長島線の、比較的長距離を運行する2路線がありますが、運行本数が非常に少なく、桑名方面への運行のみとなっています。

表：路線バスの運行状況

路線名	系統番号	運行本数(便/日)		停留所数	備考
		平日	土日祝日		
名古屋桑名線	50	1	1	4	桑名方面のみ
名四長島線	61	0	1	1	桑名方面のみ

※資料：三重交通HP

### 3-4 きんちゃんバスの状況

#### 3-4-1 きんちゃんバス運行の概要

##### (1)これまでの運行の経緯

- きんちゃんバスは、平成22年6月に無料で運行していた巡回福祉バスを廃止するとともに、実証運行を開始し、平成24年4月から「きんちゃんバス」として本格運行を開始しました。

表：これまでの運行の経緯

H21.7	「弥富市地域公共交通活性化協議会」発足
H22.3	「弥富市地域公共交通総合連携計画」策定
H22.6.21	無料巡回福祉バス廃止、「 <b>弥富市コミュニティバス</b> 」 <b>実証運行開始</b> →3系統で運行(北部・南部・東部ルート) →毎日運行 →ダイヤ変更、停留所の見直し →有料化(75歳以上は無料)
H23.4.1	運行ルート・ダイヤ変更 →年末年始運休 →バス停の新設 →夜の時間帯の利用の少ない便の削減 →全ルート総合福祉センター及びイオンタウンへ乗り入れ →定期券、シルバーバスの販売開始 →協賛金事業開始 →愛称を「きんちゃんバス」に決定(公募)
H24.4.1	実証運行終了、 <b>本格運行開始</b> 運行ルート・ダイヤ変更 →年末年始、日曜日、祝日運休 →バス停の新設 →朝・夕の時間帯の利用の少ない便の削減 →サイクル&バスライド駐輪場運用開始
H25.10.1	運行ダイヤ変更 →北部ルートの朝・夕の時間帯の利用の少ない便の削減 →飛島公共交通バス蟹江線にあわせた、東部ルートのダイヤ変更 →サイクル&バスライド駐輪場の増設
H28.3	「弥富市地域公共交通網形成計画」策定
H28.12.1	運行ルート・ダイヤ変更 →既存のバス停を海南病院内に移設し、全ルート海南病院へ乗り入れ →「くわしん弥富支店」バス停に、南部ルート・東部ルートも停車 →北部ルートに「蟹江警察署」バス停を新設(旧農業技術センター)
H31.4.1	バス停新設・ダイヤ変更 →北部ルートに「白鳥保育所」、北部ルートの右回りと東部ルートの左回りに「佐古木」バス停を新設
R1.12.16	バス停名の変更 →バス停名「蟹江警察署」を「前ヶ平」
R3.9.1	バス停名の変更 →バス停名「ピアゴ十四山店」を「鍋平」 南部地域における急行バス第1期社会実験運行を開始(～3月31日) →便数:朝:駅方面行2便、南部方面行2便 夕:駅方面行2便、南部方面行3便(計9便平日のみ) →停車バス停:南部コミュニティセンター、愛知黎明高校、弥富市役所、近鉄

	<p>弥富駅南口</p> <p>※実験3便(7:35 南部コミュニティセンター⇒近鉄弥富駅南口)のみ弥富中学校バス停に停車</p> <p>→南部コミュニティセンター: サイクル&amp;バスライド駐輪場、パーク&amp;バスライド駐車場、コミュニティセンター内のロビー等をキス&amp;ライドの方などの待合所として開放</p> <p>→愛知黎明高校: サイクル&amp;バスライド駐輪場(バス停に隣接する高校駐輪場の一部開放)</p> <p>→弥富市役所: 海南病院への通院にも対応(時間短縮のため市役所バス停に停車)</p>
R3.10.1	<p>イオンタウンへの進入ルート変更</p> <p>→より安全性を高めるためにイオンタウンへの南側からの進入ルートを変更</p>
R4.4.1	<p>バス停名の変更</p> <p>→バス停名「歴史民俗資料館」を「前ヶ須西」</p> <p>南部地域における急行バス第2期社会実験運行を開始(～8月31日)</p> <p>→便数: 朝: 駅方面行1便、南部方面行2便 夕: 駅方面行2便、南部方面行3便(計8便平日のみ)</p> <p>→運行ルート: 近鉄弥富駅南口、鍋田公民館を起終点とするルート</p> <p>→停車バス停: 運行ルート上にある利用の多いバス停に追加停車(5箇所→9箇所に増加)</p> <p>→弥富中学校に全便停車</p>
R4.9.1	<p>バス停名の変更</p> <p>→バス停名「トレーニングセンター」を「名古屋競馬場」</p>
R5.4.1	<p>コミュニティバス運賃助成定期券交付事業の開始</p> <p>→高等学校へきんちゃんバスを利用し通学する15歳以上18歳以下の市内に住所を有する方を対象</p>
R5.10.1	<p>バス運賃の改定</p> <p>→中学生以下と障がい者及び同伴介護者の運賃を無料</p>
R6.10.1	<p>運行ルートを一部変更</p> <p>→「小笠原クリニック」バス停を移設し、バス停名を「車東」に変更(北部ルート)</p> <p>→「あいち診療所おふくろ」バス停を新設(北部ルート)</p> <p>→「前ヶ平」バス停を廃止(北部ルート)</p> <p>→「市役所南」「富浜緑地」バス停を新設(南部ルート)</p> <p>→「川崎重工」「南部コミュニティセンター」バス停を移設(南部ルート)</p> <p>→「市役所南」バス停を新設、ルートの追加(南部ルート)</p> <p>→「さくら動物病院」バス停を新設(東部ルート)</p> <p>→東部1便右回りを左回りに変更</p>

## (2)きんちゃんバスの概要

- きんちゃんバスは、コミュニティバスとしての実証運行が開始して以降毎年改善を繰り返しており、現在は下記のような内容で運行しています。
- 運行に使用している車両はノンステップバスが南部で2台、マイクロバスが北部、東部で3台（北部で2台、東部で1台）、予備車両が1台となっています。（令和7年9月末まで）
- 令和7年10月以降はデマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験を実施しており、実証実験の開始とともに一部ルートを運休して運行しています。

※令和7年10月以降はデマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験を実施しており、実証実験の開始とともに一部ルートを運休して運行しています。

※デマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験の概要や実証実験中のきんちゃんバスの時刻表は81ページ～84ページのとおりです。

表：きんちゃんバスの概要（R7年9月時点）

運行路線	● 北部ルート…平日11便、土曜日11便(右回り・左回り) ● 南部ルート…平日15便、土曜日10便(右回り・左回り) ● 東部ルート…平日5便、土曜日4便(右回り・左回り)			
運行日	年末年始(12月29日～1月3日)、日曜日、祝日は運休 平日ダイヤ、土曜日ダイヤで運行			
バス車両	● 南部:ノンステップバス 2台 ● 北部:マイクロバス 2台 ● 東部:マイクロバス 1台 ● 予備車両 1台(マイクロバス)			
運賃	大人	200円		
	高校生	100円		
	障がい者(手帳所持者)・同伴の介護者	無料		
	75歳以上・中学生以下	無料		
	回数券(大人)	2,000円(12枚)		
	回数券(高校生)	1,000円(12枚)		
定期券	●定期乗車券 (大人)	1ヶ月	6,000円	
		3ヶ月	17,100円	
		6ヶ月	32,400円	
		(高校生以下)	1ヶ月	3,000円
			3ヶ月	8,600円
			6ヶ月	16,200円
	●シルバーパス (65歳以上)	1ヶ月	3,000円	
		3ヶ月	8,600円	
		6ヶ月	16,200円	

※弥富市内在住の高校生はきんちゃんバス運賃助成定期券で無料となる

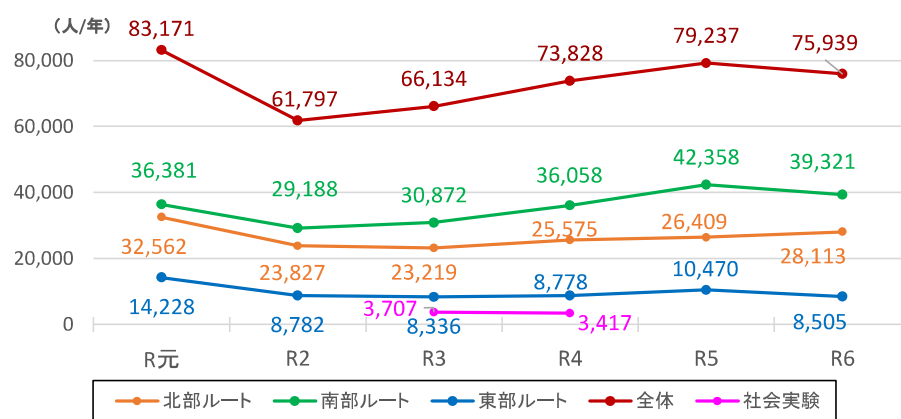
### 3-4-2 利用者数

※集計期間：令和元年4月～令和7年3月

#### (1) 利用者数の推移

- どのルートにおいても新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和元年度から令和2年度にかけて減少していますが、その後回復傾向です。
- 南部ルートについて、令和2年度以降利用者数が回復し、令和5年度にはコロナ前の水準を上回っています。
- 北部・東部ルートについて、令和2年度以降利用者数が回復傾向であるものの、コロナ前の水準には達していません。
- 令和3・4年度には南部地域社会実験運行を実施しており、毎年3,000人以上の利用がありました。

※社会実験運行の概要は78ページ、79ページのとおりです。

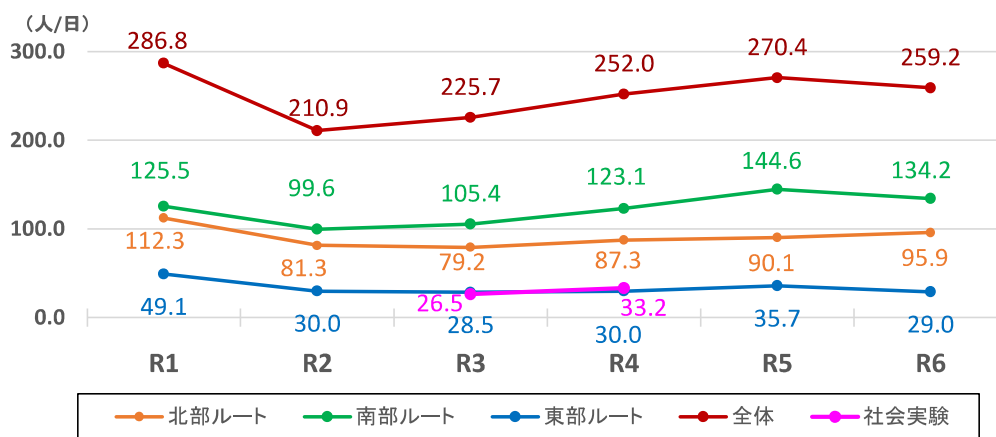


図：各ルートの利用者数の推移

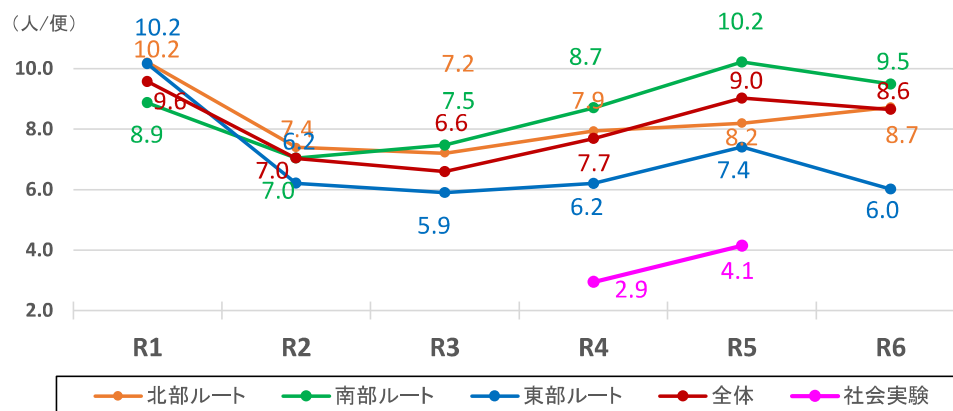


(2)1日平均利用者数、1便当たり利用者数の推移

- 1日平均乗車人員は、令和2年度以降、全ルートにおいて回復傾向となっています。
- 1便当たり平均乗車人員は、令和2年度以降、全ルートにおいて回復傾向でしたが、南部ルートと東部ルートは令和5年度から令和6年度にかけて減少傾向です。
- 南部ルートは令和5年度に10人/便を超えています。



図：ルート別1日平均乗車人員の推移（人/日）



図：ルート別1便当たり平均乗車人員（人/便）



### (3)バス停別乗車人員

#### ①市内全バス停の乗車人員の推移

- ・バス停毎の乗車人員の推移を見ると、各年同様の傾向となっており、「イオンタウン」「海南病院」「近鉄弥富駅南口」「総合福祉センター」「弥富市役所」などで多くなっています。
- ・年間乗車人員が100人に満たないバス停も複数あります。

表：バス停別乗車人員の推移（市内全バス停：人/年）（1/2）

	乗車バス停名	令和 元年度	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	備考
1	JA支援センター	28	10	26	40	66	61	
2	イオンタウン	9,449	8,214	7,729	8,363	8,784	8,790	
3	いこいの里	1,913	966	965	1,206	1,902	1,334	
4	エアロ	55	79	10	28	9	31	平日のみ
5	エフケーエル	5	11	5	8	8	8	平日のみ
6	かおるヶ丘団地	516	354	355	453	420	360	
7	くわしん弥富支店	2,078	1,875	1,528	1,032	821	1,078	
8	スギ薬局	484	345	359	407	512	484	
9	すずきこどもクリニック	459	337	161	246	120	94	
10	そぶえ整形外科	767	638	678	1,058	839	696	
11	名古屋競馬場(トレーニングセンター)	849	741	791	838	799	568	R4.9新設(名称変更)
12	鍋平(ピアゴ十四山店)	506	305	230	269	324	332	R3.9新設(名称変更)
13	ひので橋	1,239	995	833	889	896	641	
14	ひので保育所	569	509	460	522	526	591	
15	ボブラ台団地	1,526	1,213	1,145	1,073	1,215	1,177	
16	稲荷崎	61	31	220	213	348	134	
17	稲元	364	297	301	214	458	553	
18	栄団地	168	201	250	160	247	155	
19	栄南小学校	649	463	343	182	137	271	
20	荷之上公民館	32	44	59	31	14	28	
21	海南こどもの国	152	130	348	201	418	313	
22	海南こどもの国北	66	33	56	43	51	59	
23	海南病院	4,877	2,975	2,947	3,216	4,096	3,680	
24	前ヶ平	99	9	26	4	9	32	R6.10.1廃止
25	楽荘団地	1,972	1,351	1,442	1,614	1,687	1,769	
26	寛延	223	230	457	477	777	526	
27	間崎公園	423	332	330	408	597	712	
28	亀ヶ地	348	158	154	124	144	114	
29	喫茶ゴールド	1,399	997	864	613	823	988	
30	境	41	141	120	369	481	524	
31	近鉄弥富駅南口	11,478	9,965	9,392	11,476	14,039	12,422	
32	近鉄弥富駅北口	-	-	-	-	-	-	降車のみ
33	狐地公民館	462	426	405	489	348	420	
34	五斗山	14	15	16	8	26	34	
35	五反波公園	394	290	317	397	357	285	
36	佐古木	656	549	512	648	591	634	H31.4新設
37	佐古木駅	4,148	3,024	2,939	3,796	3,883	4,086	
38	坂中地	225	133	161	205	237	199	
39	鯉ヶ地	906	447	460	541	519	611	
40	三好	961	666	493	219	159	209	
41	芝井	321	238	387	317	608	591	
42	芝井南	324	243	217	126	245	353	
43	十四山支所	322	151	140	107	62	123	
44	十四山総合福祉センター	2,626	1,166	1,197	1,295	2,015	1,091	
45	十四山中学校	122	116	133	132	234	198	
46	十四山東部小学校	210	170	170	202	226	91	
47	車東(小笠原クリニック)	961	856	827	830	724	686	R6.10新設(名称変更)
48	小林医院	606	536	468	550	435	311	
49	松名	132	70	109	135	105	131	
50	新田川平公民館	926	540	516	480	509	324	
備考		H31.4 ダイヤ改正						

上位10バス停  
下位10バス停  
100人未満バス停

表：バス停別乗車人員の推移（市内全バス停：人/年）（２／２）

	乗車バス停名	令和 元年度	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	備考
51	森津の藤	155	104	65	84	94	181	
52	杉本クリニック	1,787	1,215	2,531	4,025	4,129	4,315	
53	西中地公民館	116	42	54	77	91	99	
54	西部保育所	147	36	49	74	83	118	
55	西末広	230	181	210	400	395	293	
56	川崎重工	1,061	934	791	539	693	435	平日のみ
57	前ヶ須	435	355	322	322	457	436	
58	善太橋西	125	89	85	114	136	108	
59	操出	260	123	217	349	461	618	
60	総合福祉センター	6,167	3,161	2,692	3,200	2,360	4,081	
61	村瀬医院	669	626	611	720	1,146	1,007	
62	大谷集会場	89	65	104	51	30	30	
63	大日本木材防腐	28	13	49	27	244	243	平日のみ
64	竹田	175	100	90	67	57	32	
65	中原神社	460	387	283	250	272	225	
66	中川団地	1,179	819	725	747	659	748	
67	潮見台霊園	6	12	21	52	13	22	お盆、春分・秋分の日
68	東末広	131	124	81	156	161	160	
69	鍋田	257	180	510	575	419	349	
70	鍋田公民館	692	538	828	652	815	437	
71	鍋田支所	919	963	971	1,624	2,081	1,874	
72	南前新田交差点	307	235	299	436	623	676	
73	南部コミュニティセンター	379	235	190	388	521	363	
74	農村多目的センター	409	267	472	340	190	83	
75	馬ヶ地	194	144	164	154	45	24	
76	白鳥コミュニティセンター	352	182	220	323	437	497	
77	白鳥保育所	108	86	24	126	88	163	H31.4新設
78	富島神社	185	69	80	100	341	313	
79	平島中タウンパーク	139	54	56	87	104	91	
80	又八	397	270	452	554	416	424	
81	野村胃腸科	209	188	185	175	249	180	
82	弥富市役所	6,810	5,482	5,630	5,856	6,648	6,332	
83	弥富中学校	266	326	499	191	226	185	
84	弥富野鳥園	60	66	73	82	72	32	
85	竜頭公園	202	78	75	90	82	72	
86	前ヶ須西（歴史民俗資料館）	839	589	611	469	558	618	R4.4新設（名称変更）
87	枰場	116	74	57	87	87	49	
88	愛知黎明高校	-	-	-	594	904	530	R4.9新設
89	あいち診療所おふくろ	-	-	-	-	-	181	R6.10新設
90	市役所南	-	-	-	-	-	143	R6.10新設
91	富浜緑地	-	-	-	-	-	163	R6.10新設
92	さくら動物病院	-	-	-	-	-	107	R6.10新設
	計	83,171	61,797	62,427	70,411	79,237	75,939	
	備考	H31.4 ダイヤ改正						

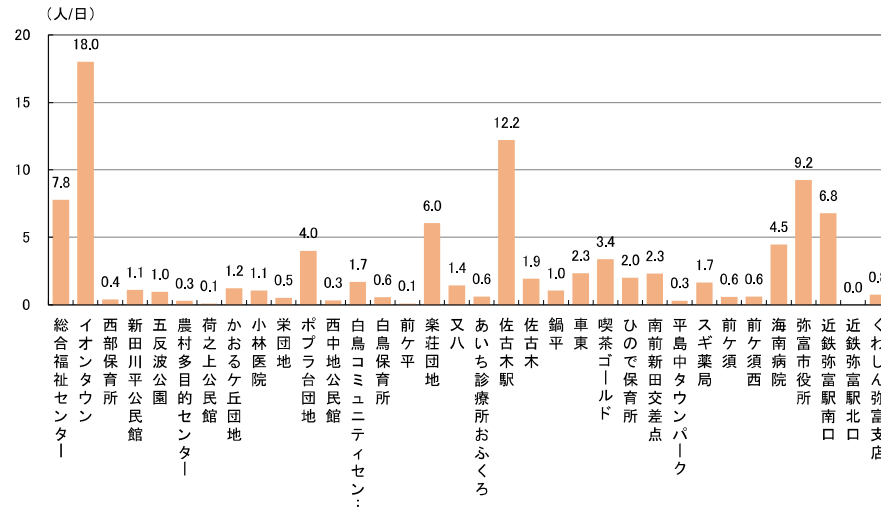
上位10バス停  
下位10バス停  
100人未満バス停

## ②1日平均乗車人員

※集計期間：令和6年度

### 1)北部ルート

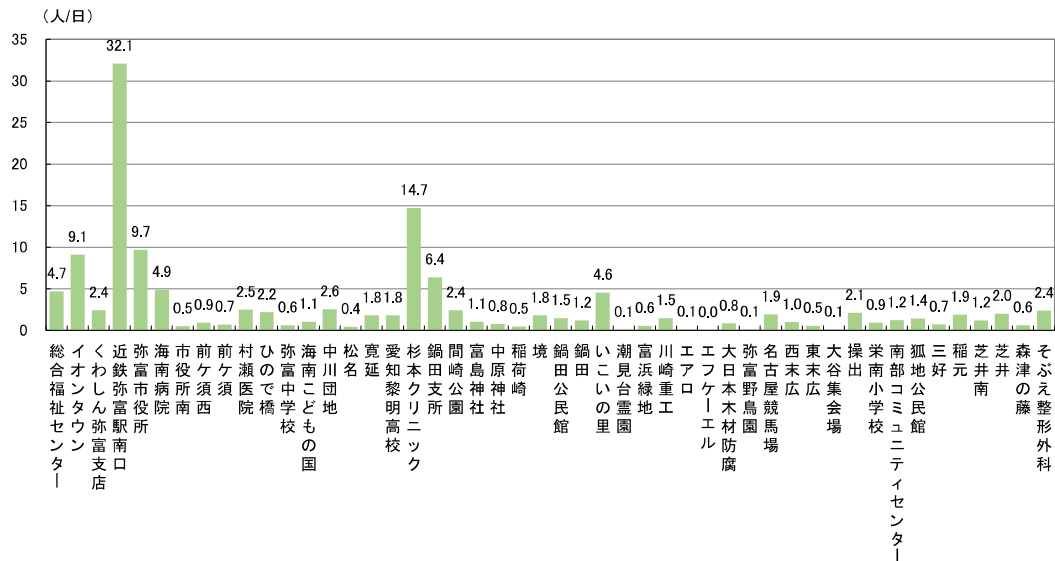
- 北部ルートのバス停のうち、最も1日平均乗車人員が多いバス停は「イオンタウン」であり、続いて「佐古木駅」「弥富市役所」「総合福祉センター」の順に多くなっています。



図：バス停別1日平均乗車人員（北部ルート）

### 2)南部ルート

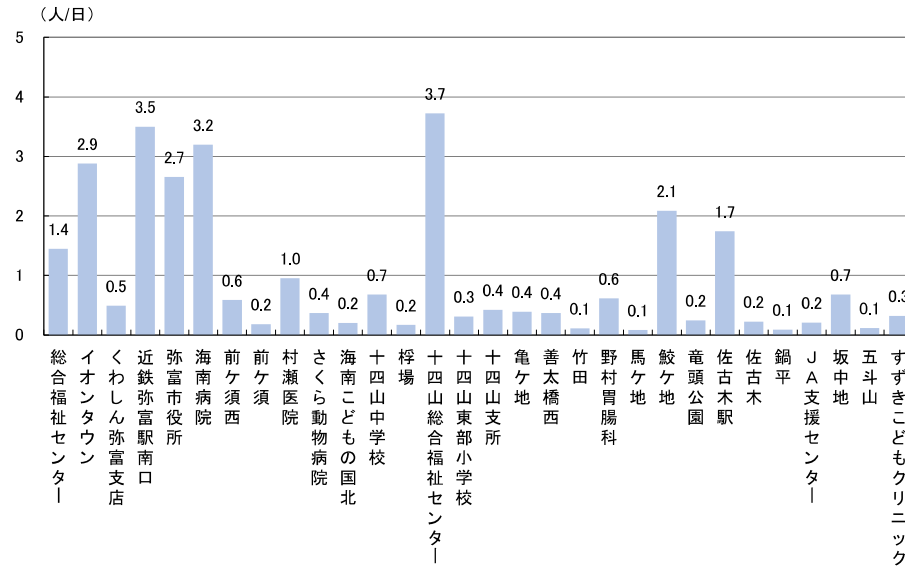
- 南部ルートのバス停のうち、1日平均乗車人員が最も多いバス停は「近鉄弥富駅南口」であり、続いて「杉本クリニック」「弥富市役所」「イオンタウン」の順に多くなっています。



図：バス停別1日平均乗車人員（南部ルート）

### 3)東部ルート

- 東部ルートのバス停のうち、最も1日平均乗車人員が多いバス停は「十四山総合福祉センター」であり、続いて「近鉄弥富駅南口」「海南病院」「イオンタウン」「弥富市役所」の順に多くなっています。



図：バス停別1日平均乗車人員（東部ルート）

#### (4)便別乗車人員の推移

##### ①北部ルート

- ・ 北部ルートの便別乗車人員は、令和5年度までは同様の傾向が続いており、平日、土曜日共に午前中の9時と11時の便（1便、4便）の利用が多くなっていましたが、令和6年度では、10時30分（3便）と12時台（5便、6便）の利用も増加しています。
- ・ 一方で、夕方の17時の便（11便）などの夕方の便の利用が少なくなっています。

表：便別1日平均乗車人員（人/日・北部ルート・平日）

(人/日)

便名	平成 30年度	令和 元年度	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
北部1	21.1	21.7	16.4	15.7	19.8	21.8	18.6
北部2	9.6	11.2	8.3	8.0	8.6	8.8	9.5
北部3	9.8	10.3	8.1	7.7	8.6	7.9	14.9
北部4	15.8	15.4	11.5	9.9	11.1	11.5	12.6
北部5	11.3	12.2	10.1	9.8	9.9	10.8	13.3
北部6	9.0	9.2	6.7	6.2	6.5	6.9	10.0
北部7	5.4	6.3	4.9	5.0	5.4	5.0	6.6
北部8	11.2	11.7	7.5	8.1	8.3	8.8	8.6
北部9	5.2	4.6	3.3	3.5	4.1	3.9	5.0
北部10	7.2	7.6	4.2	5.1	4.9	5.3	6.5
北部11	4.2	3.7	2.0	2.0	2.1	2.2	2.0

表：便別1日平均乗車人員（人/日・北部ルート・土曜日）

(人/日)

便名	平成 30年度	令和 元年度	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
北部1	18.6	18.0	14.0	14.7	15.9	16.1	15.1
北部2	8.1	11.4	8.5	7.5	7.2	7.9	10.4
北部3	8.4	9.3	6.3	5.9	7.3	6.8	9.7
北部4	15.1	14.7	10.3	8.8	10.1	8.8	10.4
北部5	7.9	11.5	8.8	7.8	7.5	9.4	10.4
北部6	9.1	9.5	6.8	6.7	7.2	6.3	9.5
北部7	6.1	6.8	4.2	4.7	4.8	5.0	6.8
北部8	8.1	9.3	5.8	6.5	6.0	5.9	5.7
北部9	4.9	5.9	3.1	3.2	4.1	4.2	4.6
北部10	5.8	5.8	3.2	3.5	4.1	4.4	5.9
北部11	3.0	2.9	1.4	1.5	1.9	1.9	2.6

## ②南部ルート

- 南部ルートの便別乗車人員は、平日、土曜日共に午前中の9時以降からお昼過ぎにかけての便（平日6～10便、土曜日3～7便）の利用が多くなっています。
- 一方で、平日の18時以降の便（平日13～15便）や、土曜日の17時以降の便（土曜日9～10便）など、夕方の便の利用が少なくなっていますが、令和5年度以降は平日17時台の便（平日12便）の利用が増えています。

表：便別1日平均乗車人員（人/日・南部ルート・平日）

(人/日)

便名	平成 30年度	令和 元年度	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
南部1	6.2	5.9	4.8	6.2	7.3	10.9	7.7
南部2	5.2	6.4	3.2	2.8	2.7	6.3	9.7
南部3	7.8	11.3	9.9	8.8	13.5	17.7	12.5
南部4	6.4	7.2	5.5	5.3	5.0	5.8	5.8
南部5	8.7	7.7	6.4	6.9	6.8	6.9	8.1
南部6	14.9	16.5	14.0	14.2	17.0	20.6	18.3
南部7	13.4	14.4	12.9	12.4	14.0	15.2	14.7
南部8	13.7	13.8	12.2	14.6	17.3	17.2	18.3
南部9	8.5	9.2	8.0	8.9	12.8	12.9	15.9
南部10	12.8	13.3	9.3	11.9	12.3	13.3	15.7
南部11	10.4	10.0	6.6	8.4	9.3	9.1	9.1
南部12	6.5	7.4	6.3	5.6	6.9	12.6	11.0
南部13	4.5	3.3	3.4	2.5	2.1	2.7	3.8
南部14	3.3	3.7	2.0	2.1	2.2	3.5	3.8
南部15	1.3	1.0	0.5	0.7	0.6	1.0	1.4

表：便別1日平均乗車人員（人/日・南部ルート・土曜日）

(人/日)

便名	平成 30年度	令和 元年度	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
南部1	6.3	6.4	3.9	4.5	5.7	5.2	7.0
南部2	13.1	11.4	8.5	8.4	7.5	6.9	10.7
南部3	14.3	15.4	10.6	11.1	12.7	15.9	16.5
南部4	13.1	14.2	11.2	10.5	11.6	14.3	12.9
南部5	13.9	15.5	12.2	14.4	15.5	15.0	17.2
南部6	9.6	8.5	5.9	7.2	9.0	10.5	15.0
南部7	13.7	13.4	11.0	9.6	9.6	9.8	11.4
南部8	9.2	8.7	5.4	7.5	5.3	8.7	6.8
南部9	3.3	3.6	2.4	2.7	2.2	2.6	2.6
南部10	2.1	1.4	1.9	1.6	1.3	1.7	1.2

### ③東部ルート

- 東部ルートの便別乗車人員は、経年的に同様の傾向が続いており、平日、土曜日共に午前中の9時以降の便（平日2～3便、土曜日1～2便）の利用が多くなっています。

表：便別1日平均乗車人員（人/日・東部ルート・平日）

（人/日）

便名	平成 30年度	令和 元年度	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
東部1	7.6	7.7	5.8	4.2	4.5	5.3	4.6
東部2	12.4	12.9	8.6	9.2	8.4	9.0	9.1
東部3	13.5	13.9	9.2	9.4	8.9	10.6	8.5
東部4	9.9	9.0	4.7	3.5	4.2	7.1	5.8
東部5	8.2	8.7	4.1	3.9	4.0	4.8	4.8

表：便別1日平均乗車人員（人/日・東部ルート・土曜日）

（人/日）

便名	平成 30年度	令和 元年度	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
東部1	11.3	9.9	5.3	6.1	6.5	8.7	8.7
東部2	10.7	10.1	4.9	5.7	5.8	10.4	9.3
東部3	9.7	7.6	4.6	4.5	4.6	7.1	4.5
東部4	7.8	6.6	3.6	3.7	4.3	4.2	3.9

### 3-4-3 バス停乗降者数調査

#### (1)調査の概要

- ・調査票はシールタイプとし、バス車内にて回答していただきました。
- ・バス乗車時に、調査票を配布し、降車時に回収箱に投函する方式で行いました。
- ・調査は令和5年9月4日（水）～9月11日（水）の1週間、全てのバス車内にて行いました。

#### 【北部ルート調査票】

きんちゃんバス 利用者乗降調査票				調査日： 月 日 日	
<small>●きんちゃんバス利用性向上を検討するためにご利用状況の調査をおこなっております。誠に勝手ですが、今回のご利用の内容について、所定の枠内に、各項目にあてはまるシールを1枚ずつお貼り頂き、お降りの際に回収箱に入れてください。（伊達市健康福祉交流センター利用票）</small>					
バス停名		乗車バス停名		降車バス停名	
近鉄伊達駅西口	くわしんが丘駅	イオンタウン	総合福祉センター	近鉄伊達駅西口	くわしんが丘駅
西郷保野所	新田川平公民館	五反田公園	農村多目的センター	西郷保野所	新田川平公民館
間之上公民館	かおるヶ丘公民館	小林医院	栗田地	間之上公民館	かおるヶ丘公民館
ボブツ台公民館	西中地公民館	白鷺沢公園	白鷺沢公園	ボブツ台公民館	西中地公民館
前ヶ丘	栗田地	又ハ	佐古本駅	前ヶ丘	栗田地
佐古本	栗田地	小豆塚のつ	栗田地	佐古本	栗田地
ひので保育園	南野田交差点	平野中公園	スギ薬局	ひので保育園	南野田交差点
前ヶ丘	野ヶ丘西	海陽病院	伊達市役所	前ヶ丘	野ヶ丘西
近鉄伊達駅西口				近鉄伊達駅西口	
年齢層		乗車バス停名		降車バス停名	
小学生未満	小・中学生	高 校 生	64歳以下	65～74歳	75歳以上
利用目的		乗車バス停名		降車バス停名	
(行先) 買 い 物	(行先) 通勤・仕事	(行先) 通学・習い事	(行先) 通 診	(行先) 公共施設利用	(行先) そ の 他
(目的) 買 い 物	(目的) 通勤・仕事	(目的) 通学・習い事	(目的) 通 診	(目的) 公共施設利用	(目的) そ の 他
乗り換え		乗車バス停名		降車バス停名	
南部ルート	東部ルート	鉄 道	木曜日(平日運行)	飛騨バス	ご協力ありがとうございます。

#### 【南部ルート調査票】

きんちゃんバス 利用者乗降調査票				調査日： 月 日 日	
<small>●きんちゃんバス利用性向上を検討するためにご利用状況の調査をおこなっております。誠に勝手ですが、今回のご利用の内容について、所定の枠内に、各項目にあてはまるシールを1枚ずつお貼り頂き、お降りの際に回収箱に入れてください。（伊達市健康福祉交流センター利用票）</small>					
バス停名		乗車バス停名		降車バス停名	
総合福祉センター	イオンタウン	くわしんが丘駅	近鉄伊達駅西口	総合福祉センター	イオンタウン
伊達市役所	海陽病院	野ヶ丘西	前ヶ丘	伊達市役所	海陽病院
村井医院	そらふ整形外科	森田の森	栗 井	村井医院	そらふ整形外科
芝 井 南	間 崎 公 園	鉄田交差点	杉本クリニック	芝 井 南	間 崎 公 園
稲 元	豊和聖徳高校	三 好	栗田公民館	稲 元	豊和聖徳高校
虎部沢公園	保南小学校	操 出	大谷薬店	虎部沢公園	保南小学校
東 本 広	西 本 広	名谷駅前	川崎重工	東 本 広	西 本 広
エ ア ロ	エフケーエル	大日本木材協成	伊達市役所	エ ア ロ	エフケーエル
いこいの里	東陽台公園	橋 田	橋田公民館	いこいの里	東陽台公園
橋 田	橋 田 南	中 野 社	富 田 社	橋 田	橋 田 南
南 野 田	松 名	中 川 田 地	南 野 田 地	南 野 田	松 名
伊達中学校	ひので橋			伊達中学校	ひので橋
年齢層		乗車バス停名		降車バス停名	
小学生未満	小・中学生	高 校 生	64歳以下	65～74歳	75歳以上
利用目的		乗車バス停名		降車バス停名	
(行先) 買 い 物	(行先) 通勤・仕事	(行先) 通学・習い事	(行先) 通 診	(行先) 公共施設利用	(行先) そ の 他
(目的) 買 い 物	(目的) 通勤・仕事	(目的) 通学・習い事	(目的) 通 診	(目的) 公共施設利用	(目的) そ の 他
乗り換え		乗車バス停名		降車バス停名	
北部ルート	東部ルート	鉄 道	木曜日(平日運行)	飛騨バス	ご協力ありがとうございます。

#### 【東部ルート調査票】

きんちゃんバス 利用者乗降調査票				調査日： 月 日 日	
<small>●きんちゃんバス利用性向上を検討するためにご利用状況の調査をおこなっております。誠に勝手ですが、今回のご利用の内容について、所定の枠内に、各項目にあてはまるシールを1枚ずつお貼り頂き、お降りの際に回収箱に入れてください。（伊達市健康福祉交流センター利用票）</small>					
バス停名		乗車バス停名		降車バス停名	
総合福祉センター	イオンタウン	くわしんが丘駅	近鉄伊達駅西口	総合福祉センター	イオンタウン
伊達市役所	海陽病院	野ヶ丘西	前ヶ丘	伊達市役所	海陽病院
村井医院	海陽公園	十和田中学校	坂 橋	村井医院	海陽公園
十和田公園	十和田公園	十和田公園	電 気 局	十和田公園	十和田公園
栗 田 西	竹 田	野村南郷	馬 場 地	栗 田 西	竹 田
前ヶ丘	栗 田 地	佐古本駅	佐古本	前ヶ丘	栗 田 地
栗 田 地	JAM交差点	坂 中 地	五 斗 山	栗 田 地	JAM交差点
すずきこども園				すずきこども園	
年齢層		乗車バス停名		降車バス停名	
小学生未満	小・中学生	高 校 生	64歳以下	65～74歳	75歳以上
利用目的		乗車バス停名		降車バス停名	
(行先) 買 い 物	(行先) 通勤・仕事	(行先) 通学・習い事	(行先) 通 診	(行先) 公共施設利用	(行先) そ の 他
(目的) 買 い 物	(目的) 通勤・仕事	(目的) 通学・習い事	(目的) 通 診	(目的) 公共施設利用	(目的) そ の 他
乗り換え		乗車バス停名		降車バス停名	
南部ルート	北部ルート	鉄 道	木曜日(平日運行)	飛騨バス	ご協力ありがとうございます。



(2)回収結果

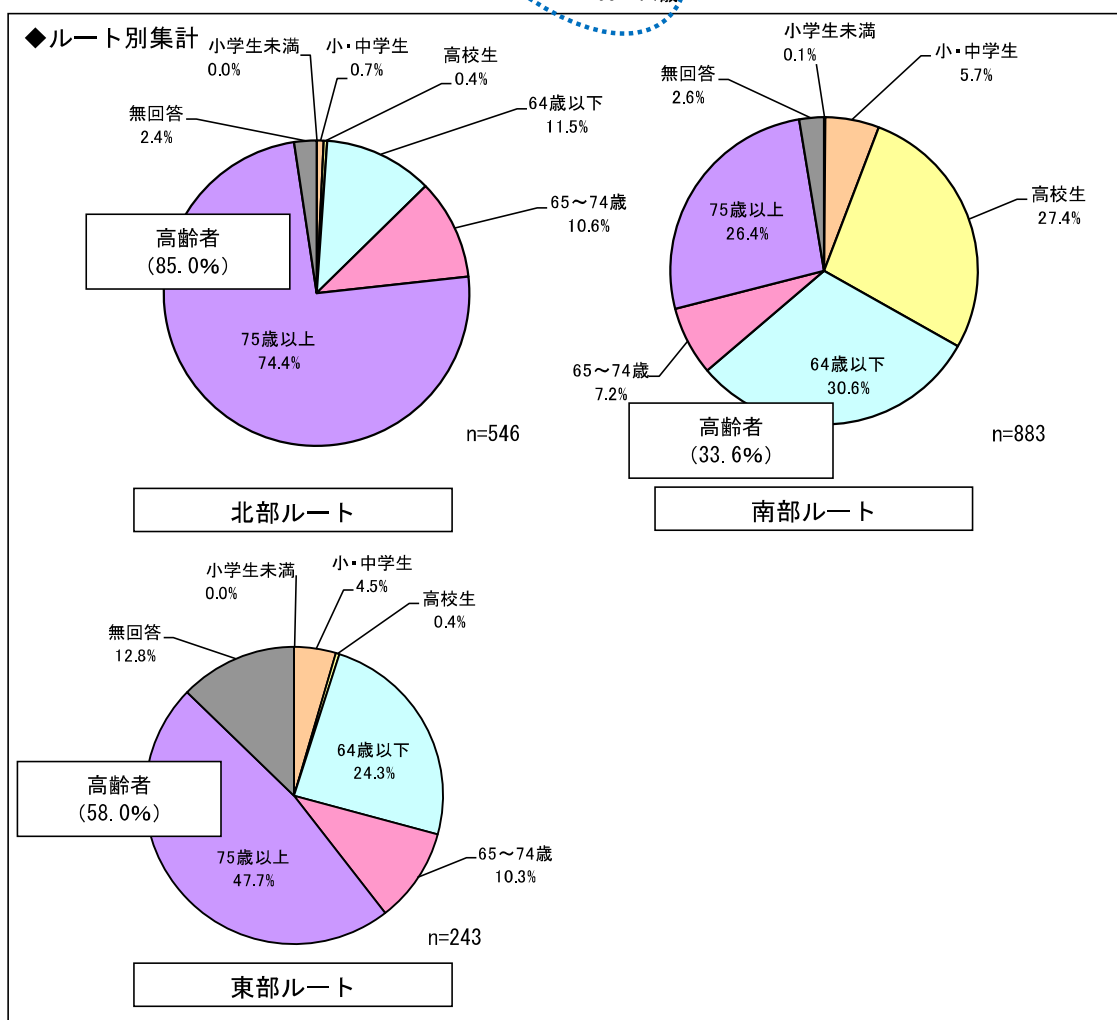
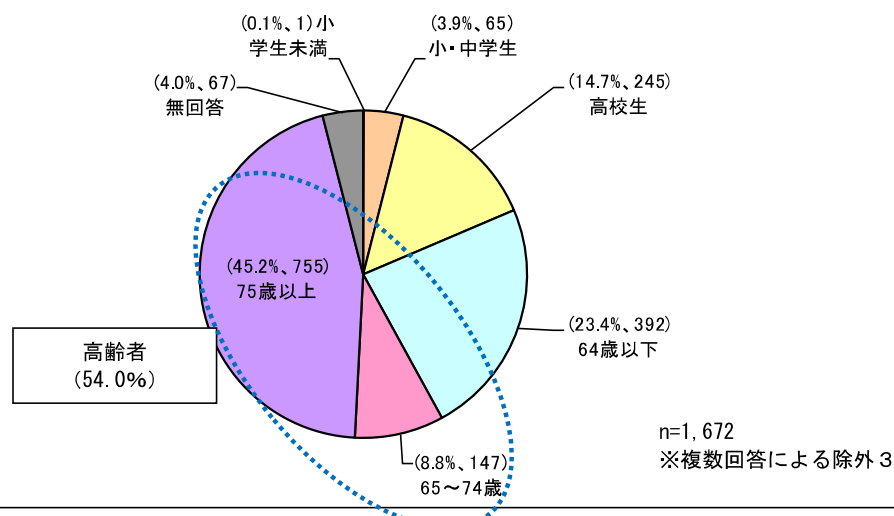
- 調査期間中の乗車実績に対する、調査票の回収数は下表のとおりであり、ほぼ全数の乗降を把握できています。

表：バス停乗降者数調査回収結果

	乗車実績(人)	回収枚数(枚)	回収率
北部ルート	548	546	100%
南部ルート	922	886	96%
東部ルート	250	243	97%
計	1,720	1,675	97%

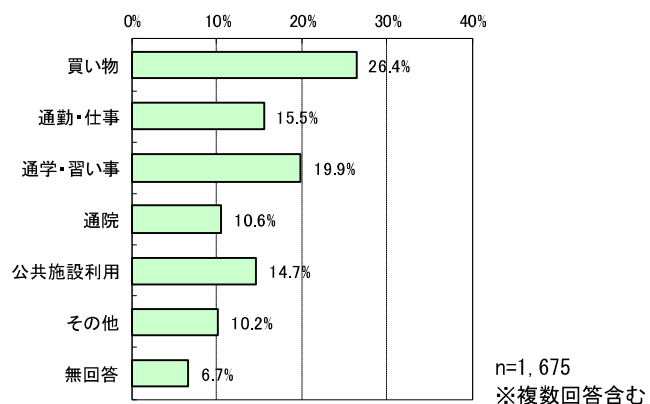
### (3)利用者属性

- 利用者の約4割は75歳以上となっており、65歳以上でみると高齢者の割合は約5割となります。
- ルート別にみると、北部ルートで65歳以上の高齢者が約8割、東部ルートでも約6割と多くなっており、南部ルートは約3割と他ルートと比較すると少なくなっています。
- 高校生以下の利用はほとんどが南部ルートとなっています。

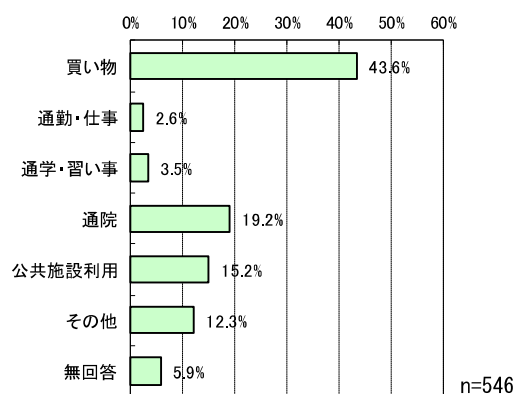


#### (4)利用目的

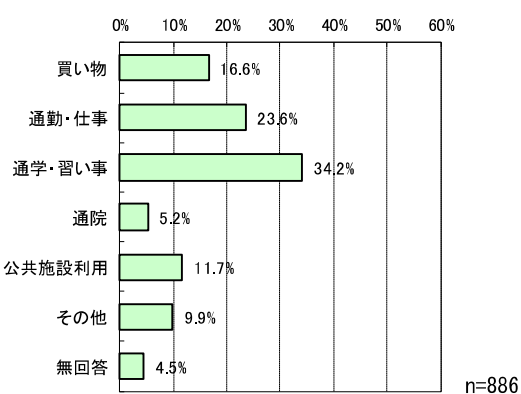
- ・ 利用目的は、「買い物」が26.4%最も多く、次いで「通学・習い事」が19.9%の順となっています。
- ・ ルート別にみると、北部ルートでは「買い物」、東部ルートでは「公共施設利用」が多く、南部ルートでは高校生のきんちゃんバス運賃助成定期券の導入に伴い、「通学・習い事」が増える結果となりました。



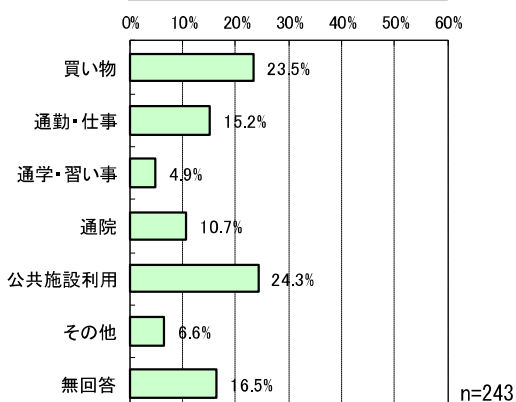
#### ◆ルート別集計



北部ルート



南部ルート



東部ルート

(5)バス相互の乗り継ぎ

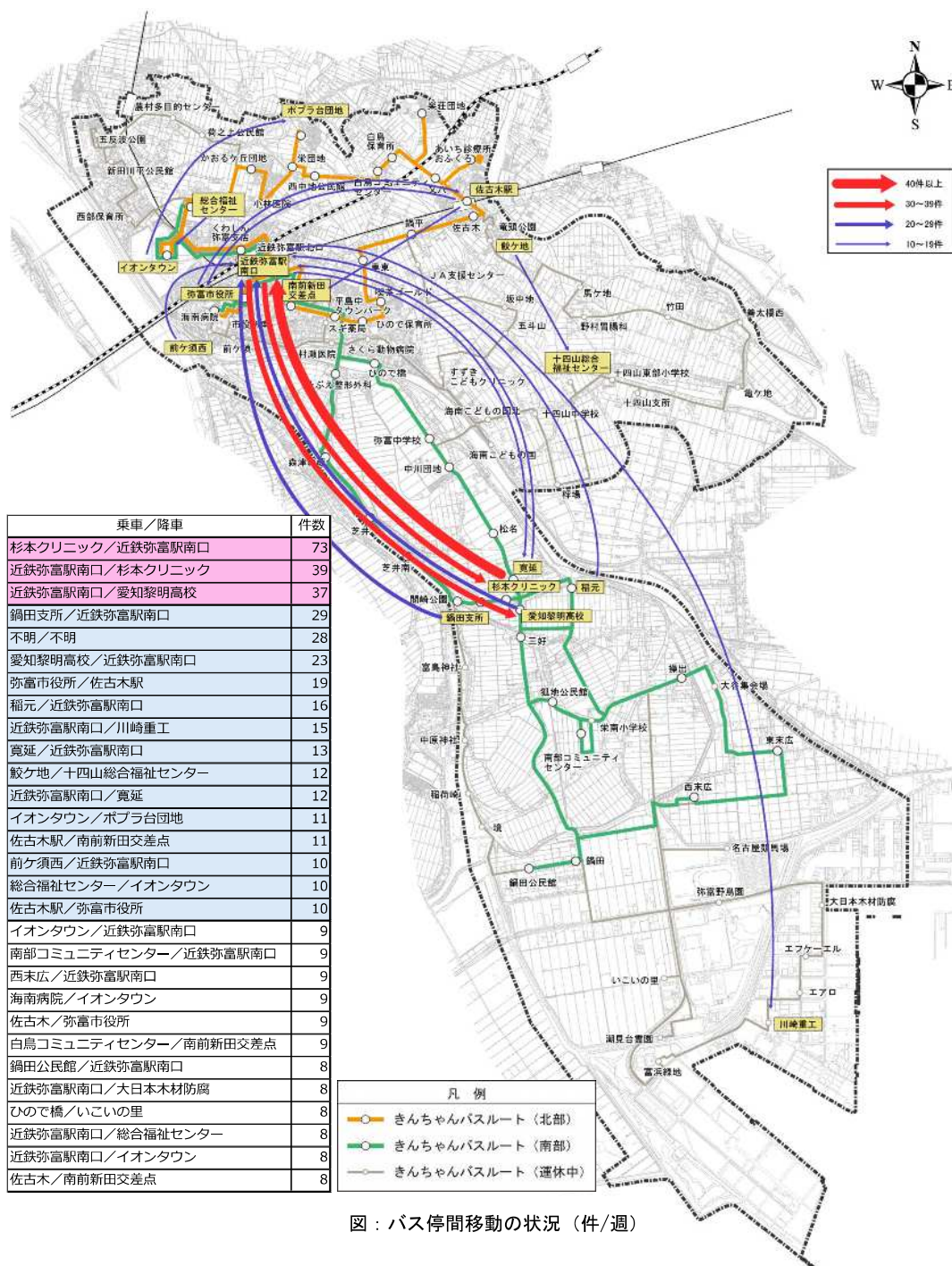
- 鉄道との乗り継ぎが多く、特に南部ルートから鉄道への乗り継ぎが多くなっています（74人/週）。きんちゃんバスの各ルート間での乗り継ぎは5人/週です。
- 飛島公共交通バスとの乗り継ぎはありませんが、木曽岬町自主運行バスとの乗り継ぎは6人/週あります。

表：乗り継ぎの状況 （人/週）

	乗り継ぎ先						計
	北部ルート	南部ルート	東部ルート	鉄道	木曽岬 自主運行 バス	飛島公共 交通バス	
北部ルート		4		6	3		13
南部ルート	1			74	3		78
東部ルート	2	1		8	0		11
鉄道	3	34	12		0		49
木曽岬町 自主運行バス	1	2	1				4
飛島公共 交通バス							
計	7	41	13	88	6		155

## (6)バス停間移動

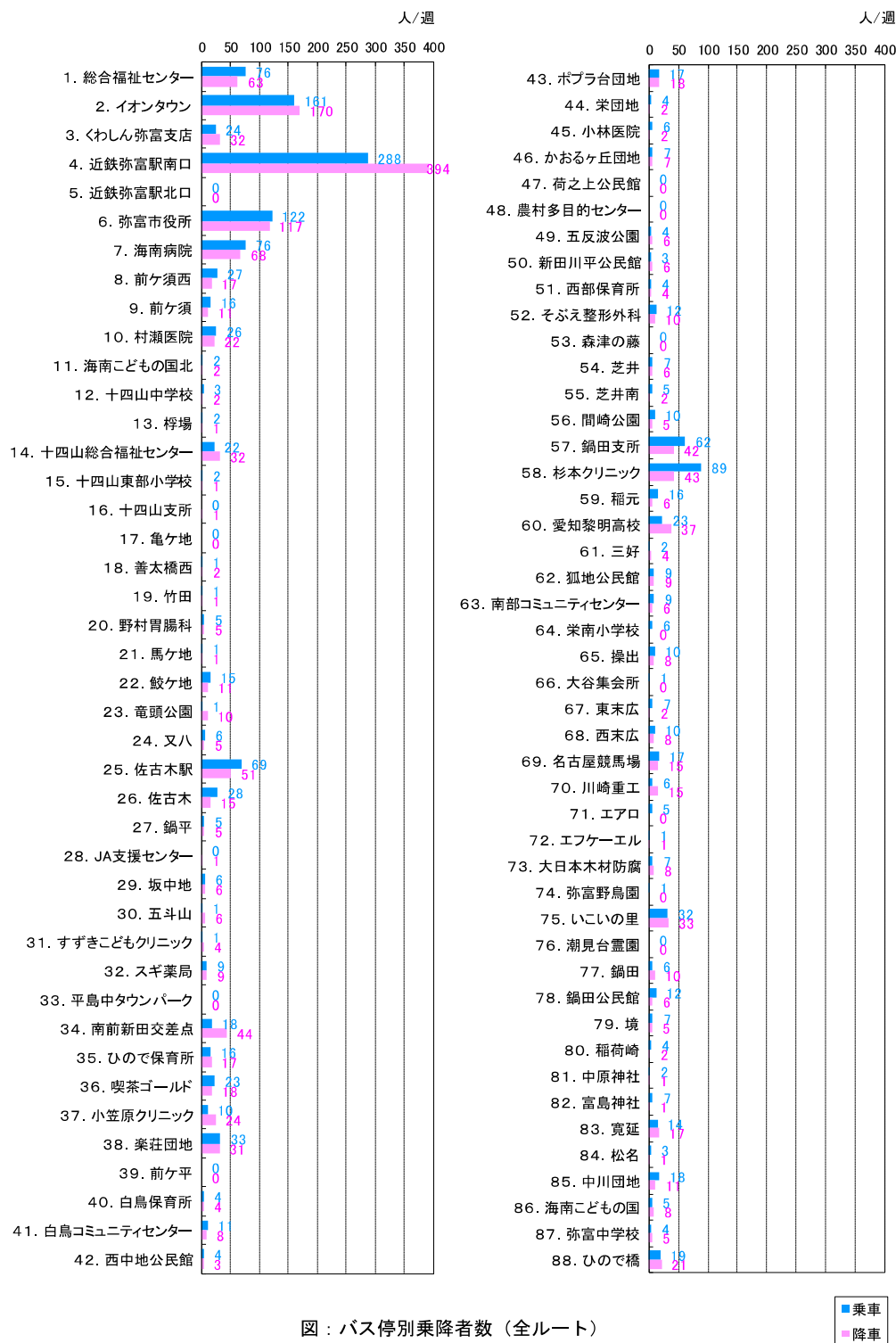
- 最も移動件数が多いのは、「杉本クリニック」から「近鉄弥富駅南口」への移動で73件/週となっています（令和元年度結果 16件/週）。
- 南部ルートでは、「近鉄弥富駅南口」「愛知黎明高校」「杉本クリニック」間の移動が多く、北部では「弥富市役所」「佐古木駅」「イオンタウン」を発着とした移動となっています。また東部では「鯨ヶ地」「十四山総合福祉センター」間の移動が多くなっています。



図：バス停間移動の状況（件/週）

(7)バス停別乗降者数

- ・「近鉄弥富駅南口」の乗降者数が最も多く（乗車288、降車394件/週）、以下「イオンタウン」「弥富市役所」「海南病院」「総合福祉センター」の順で多くなっています。また、「杉本クリニック」「佐古木駅」やの乗降者数も多くなっています。



図：バス停別乗降者数（全ルート）

### 3-4-4 収支

- ・令和元年度と比べ、令和6年度は運行経費が増加し、運賃収入が減少しています。
- ・収支率は、一時約4%まで落ち込んだものの、令和5年度で5.2%となっており、令和6年度には約4%まで減少しています。
- ・1人当たりの運行経費は令和3年度から令和5年度にかけて減少傾向にありましたが、令和6年度以降は増大傾向にあります。
- ・年間利用者数について、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で令和元年度から令和2年度にかけて大きく減少しましたが、令和2年度以降は回復傾向となっています。
- ・市の実質負担額は、令和元年度以降増加しており、令和6年度で約9.5千万円となっています。
- ・収入の内訳を見ると、令和6年度は定期券の収入が低くなっていますが、高校生助成定期券の制度がより浸透したためです。また、広告等の収入割合が増加しています。

表：収入の推移

年度	運行経費 (千円) A	運賃収入 (千円) B	収支率 B/A	年間利用者数 (人) C	利用者 1人当たり 運行経費 (円) A/C	補助金 (千円) D	市実負担額 (千円) A-B-D
令和元年度	92,219	4,883	5.3%	83,171	1,109	8,623	78,712
令和2年度	94,021	4,012	4.3%	61,797	1,521	8,018	81,991
令和3年度	106,132	4,930	4.6%	66,134	1,605	8,018	93,184
令和4年度	107,591	5,308	4.9%	73,828	1,457	5,914	96,369
令和5年度	97,384	5,051	5.2%	79,237	1,229	4,314	88,019
令和6年度	104,202	4,428	4.2%	75,939	1,372	5,114	94,660
R1⇒R6増減	+11,983	-456	-1.1%	-7,232	+263	-3,509	+15,948

※令和3、4年度は社会実験運行も含む

表：収入の内訳

収入 (千円)	令和元年度		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		R1⇒R6増減	
車内	2,743	56.2%	2,290	57.1%	3,138	63.7%	3,437	64.8%	3,116	61.7%	2,963	66.9%	+220	+10.8%
回数券	1,088	22.3%	825	20.6%	886	18.0%	1,015	19.1%	642	12.7%	521	11.8%	-567	-10.5%
定期券	852	17.4%	697	17.4%	692	14.0%	668	12.6%	512	10.1%	343	7.7%	-509	-9.7%
広告等	200	4.1%	200	5.0%	214	4.3%	188	3.5%	781	15.5%	600	13.6%	+400	+9.5%
収入計	4,883	100.0%	4,012	100.0%	4,930	100.0%	5,308	100.0%	5,051	100.0%	4,427	100.0%	-456	0.0%
利用者数 (人)	83,171		61,797		66,134		73,828		79,237		75,939		-7,232	



### 3-4-5 周知・利用促進策

#### (1) サイクル&バスライド駐輪場

- ・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7箇所に設置しています。

※令和8年3月31に鍋田支所が廃止となることに伴い、サイクル&バスライド駐輪場も利用不可となる予定。



総合福祉センター



白鳥コミュニティセンター



十四山総合福祉センター



鍋田支所



十四山支所



南部コミュニティセンター



鍋田公民館

図：サイクル&バスライド駐輪場（令和7年9月時点）

#### (4)時刻表

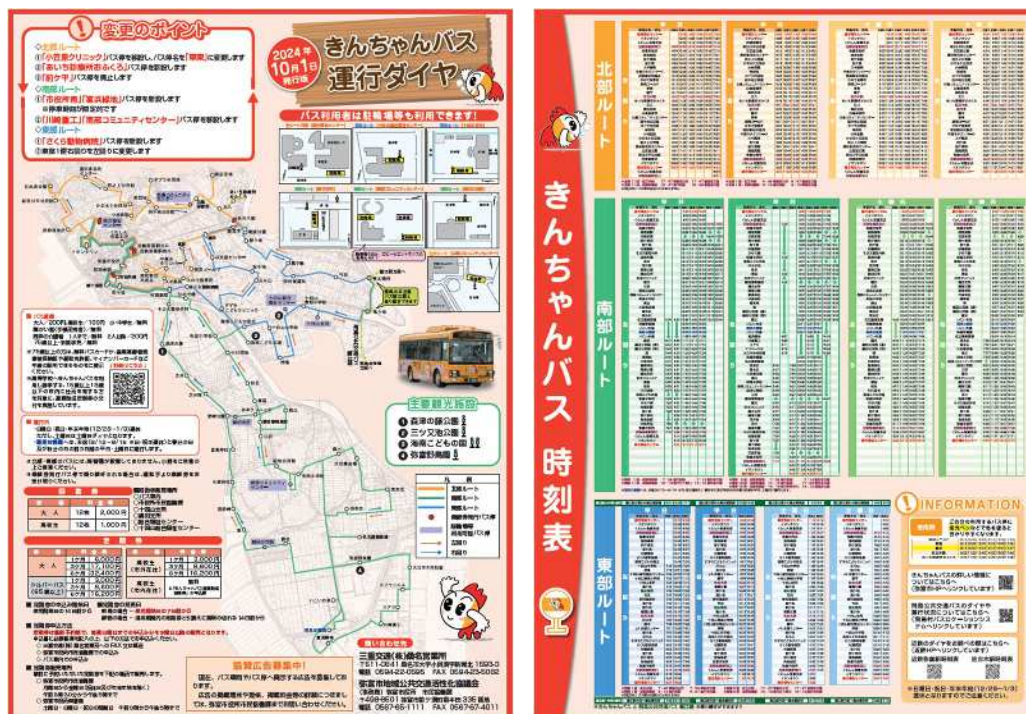
- ダイヤ変更のポイントや、定期券や回数券、シルバーパスの販売情報、幹線系統である飛島公共交通バス蟹江線への乗り継ぎダイヤや近鉄弥富駅への乗り継ぎダイヤ、QRコードなどを掲載し、分かりやすく、利便性の高い時刻表を目指して作成しています。

※令和7年10月以降はデマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験を実施しており、実証実験の開始とともに一部ルートを運休して運行しています。

※デマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験の概要や実証実験中のきんちゃんバスの時刻表は81ページ～84ページのとおりです。

【路線図面】

【時刻表面】



図：時刻表（令和7年9月末時点）

#### (5)イベント時の周知活動

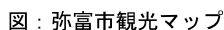
- 市民への周知を目的とし、市内で開催されるお祭り等のイベントにおいて、バス車両展示、啓発品の配布等の周知活動を実施しています。



図：イベント時の周知活動の様子



- ・ 弥富市観光マップにきんちゃんバスのバス停留所の情報を掲載し、市外から訪れる観光客への情報提供を実施しています。



- ・本市HPへのきんちゃんバスの情報の掲載のほか、本市広報誌において観光と連携したきんちゃんバス特集を実施するなど、情報提供や周知活動を実施しています。

[illegible]

# 話題

8/4  
(木)

## 子ども会による きんちゃんバス 乗車体験

きんちゃんバス利用  
促進事業の一環で、南  
箕子子ども会の子どもた  
ちが、きんちゃんバス  
への乗車を体験しまし  
た。きんちゃんバス無  
料利用し、乗降券を利用  
し、南郷コミュニティセ  
ンターから南郷市役所ま  
で行き、歴史民俗資  
料館を見学しました。



## きんちゃんバス南部地域通学通勤バス 第2期社会実験運行開始!

きんちゃんバスの南部ルートは、乗客増加が無く運行数が少ないという問題があり、市産業見学会でも数回その事実が報告され、交通委員会と交通計画部においては、「南部ルートは通学・通勤と手帳を以て乗客層を絞り込む」という方針が示され、市産業見学会でも「南部地域へ行く人の第1期社会実験運行を今月31日7月1日から開始し、今月4月7日1日からは市産業見学会などの乗客を定例として市産業見学会で通学通勤バスへの乗降が許可される」と第2期社会実験運行を実施しました。

▼ 社会実験開始  
第2期：4月4日(火)～5月31日(水) (平日のみ)  
きんちゃんバスと同じ利用方法です。  
(普通乗客以外の方でも利用できます)

▼ 便数  
1日：朝方1便・夜、南の方1便・夜  
2：朝方1便・夜、南の方1便・夜 (日8便)  
朝方は市産業見学会、南の方は市産業見学会・学生・三好、愛宕町民会、中川地区、芳草中学校、ひの郷、市役所、市議会、近鉄新大阪駅

▼ 停車バス停  
市役所市民館前(内線434)

**きんちゃんバスのバス停名が変わります!**

(原正広バス停前) 原正広駅前にあります。きんちゃんバスとバス停とが一致して、海道の駅前にきんちゃんバス停が、4月7日(月)の朝方1便に変わります。(投票場所の変更はありません。)

▼ 市役所市民館前(内線434)

49
















(8)無料お試し乗車券の配布

①無料お試し乗車券の概要

- ・新たな利用者を掘り起こすことを主な目的とし、きんちゃんバスに乗ったことのない人が、一度の利用経験を通じて、きんちゃんバスを持続的に利用するきっかけとなることを期待し、平成23年度以降、毎年無料お試し乗車券を全戸配布しています。

※令和6年度の実施をもって終了

- ・無料お試し乗車券には、きんちゃんバスの必要性や回数券等の販売情報を記載するとともに、アンケートへの回答を条件として利用可能としています。
- ・平成26年度以降は小学生も対象に加えるとともに夏休み期間を利用期間に設定しており、令和元年度からは2ヶ月から3ヶ月と利用期間を長くし、新規利用者は毎年80人前後となっています。

	平成23年度【第1回】	平成24年度【第2回】	平成25年度【第3回】	平成26年度【第4回】
配布対象	市内全世帯	市内全世帯	市内全世帯	市内全世帯+小学生
利用可能期間	2月1日～2月29日(1ヶ月)	7月30日～9月29日(2ヶ月間)	10月1日～10月30日(1ヶ月)	8月1日～8月30日(1ヶ月)
利用枚数	1,327枚	1,155枚	809枚	1,033枚
新規利用者数	141人	170人	43人	98名
おもて面イメージ				
	平成27年度【第5回】	平成28年度【第6回】	平成29年度【第7回】	平成30年度【第8回】
配布対象	市内全世帯+小学生	市内全世帯+小学生	市内全世帯+小学生	市内全世帯+小学生
利用可能期間	8月1日～8月31日(1ヶ月)	8月1日～8月31日(1ヶ月)	8月1日～8月31日(1ヶ月)	8月1日～8月31日(1ヶ月)
利用枚数	1,012枚	995枚	956枚	962枚
新規利用者数	85人	84人	72人	84人
おもて面イメージ				
	令和元年度【第9回】	令和2年度【第10回】	令和3年度【第11回】	令和4年度【第12回】
配布対象	市内全世帯+小学生	市内全世帯+小学生	市内全世帯+小学生	市内全世帯+小学生
利用可能期間	8月1日～9月30日(2ヶ月)	8月1日～9月30日(2ヶ月)	7月19日～10月30日(3ヶ月間)	7月21日～9月30日(2ヶ月)
利用枚数	1,140枚	948枚	1,100枚	1,089枚
新規利用者数	66人	66人	93人	86人
おもて面イメージ				
	令和5年度【第13回】			
配布対象	市内全世帯+小学生			
利用可能期間	7月21日～9月30日(2ヶ月)			
利用枚数	1,015枚			
新規利用者数	108人			
おもて面イメージ				

図：これまでの無料お試し乗車券配布の実施状況と効果

## ②令和6年度配布結果

### 1)配布結果

- 令和5年10月1日の運賃改定で小中学生の運賃が無料になり、小中学生が利用対象から外れましたが、今年度の無料お試し乗車券の利用枚数は1,000枚で、前年度と同程度です。各月の利用枚数を見ると、前年度に比べて7月の利用が少なくなっていますが、8月・9月は多くなっています。
- 新規利用者※においては78人と令和5年度よりも20人少なく、全14回の結果と比較しても比較的少ない結果となりました。

※新規利用者：無料お試し乗車券配布以前にきんちゃんバスを利用したことがなく、  
お試し乗車券を初めて使った人

表：無料お試し乗車券配布結果

	令和5年度	令和6年度
対象	弥富市内に居住する全世帯 及び小学生	弥富市内に居住する全世帯 及び小学生、愛知黎明高校生
利用可能期間	7/21(金)～9/30(土) 約2ヶ月間	7/20(土)～9/30(月) 約2ヶ月間
利用枚数	1,015枚 内訳：7月：169枚 8月：471枚 9月：375枚	1,000枚 内訳：7月：102枚 8月：502枚 9月：396枚
新規利用者	108人	78人

### 【おもて面】



### 【うら面】



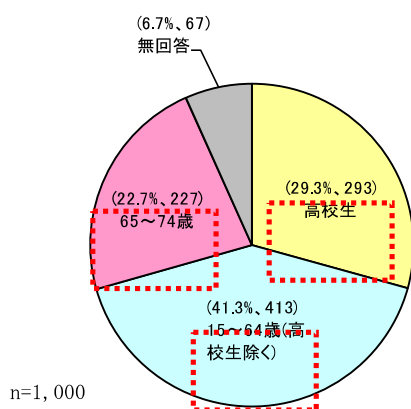
図：無料お試し乗車券（令和6年度）

## 2)アンケート結果

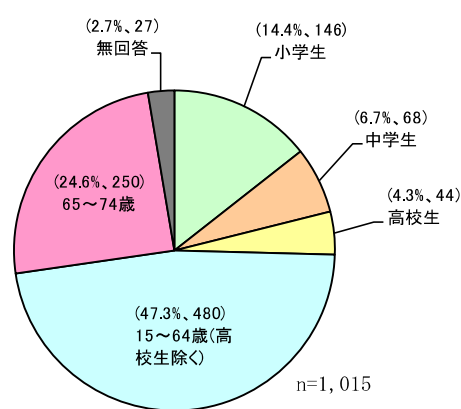
### ア)年齢層

- 令和5年10月1日の運賃改定によって、小中学生が利用対象外となりました。
- 「15～64歳（高校生除く）」が47.3%と最も多く、次いで「高校生」が29.3%となっています。
- 令和6年度は令和5年度と比較すると「高校生」の利用に大幅な増加がみられ、「15～64歳（高校生除く）」「65～74歳」の利用割合が減少しています。「高校生」の利用が大幅に増加した理由として、令和6年度は愛知黎明高校の学生に無料お試し乗車券を配布していることが考えられます。

【令和6年度の結果】



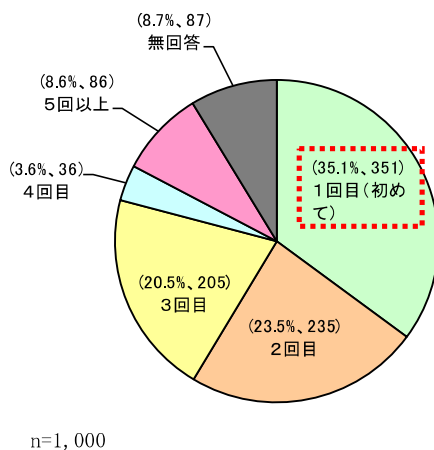
【令和5年度の結果】



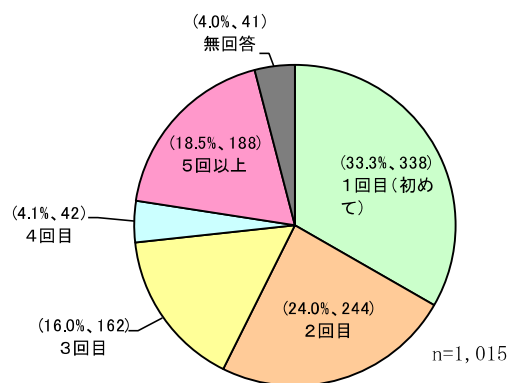
### イ)今回の無料お試し乗車券の利用回数

- 「1回目（初めて）」が35.1%と最も多く、令和5年度と比較しても多い。

【令和6年度の結果】



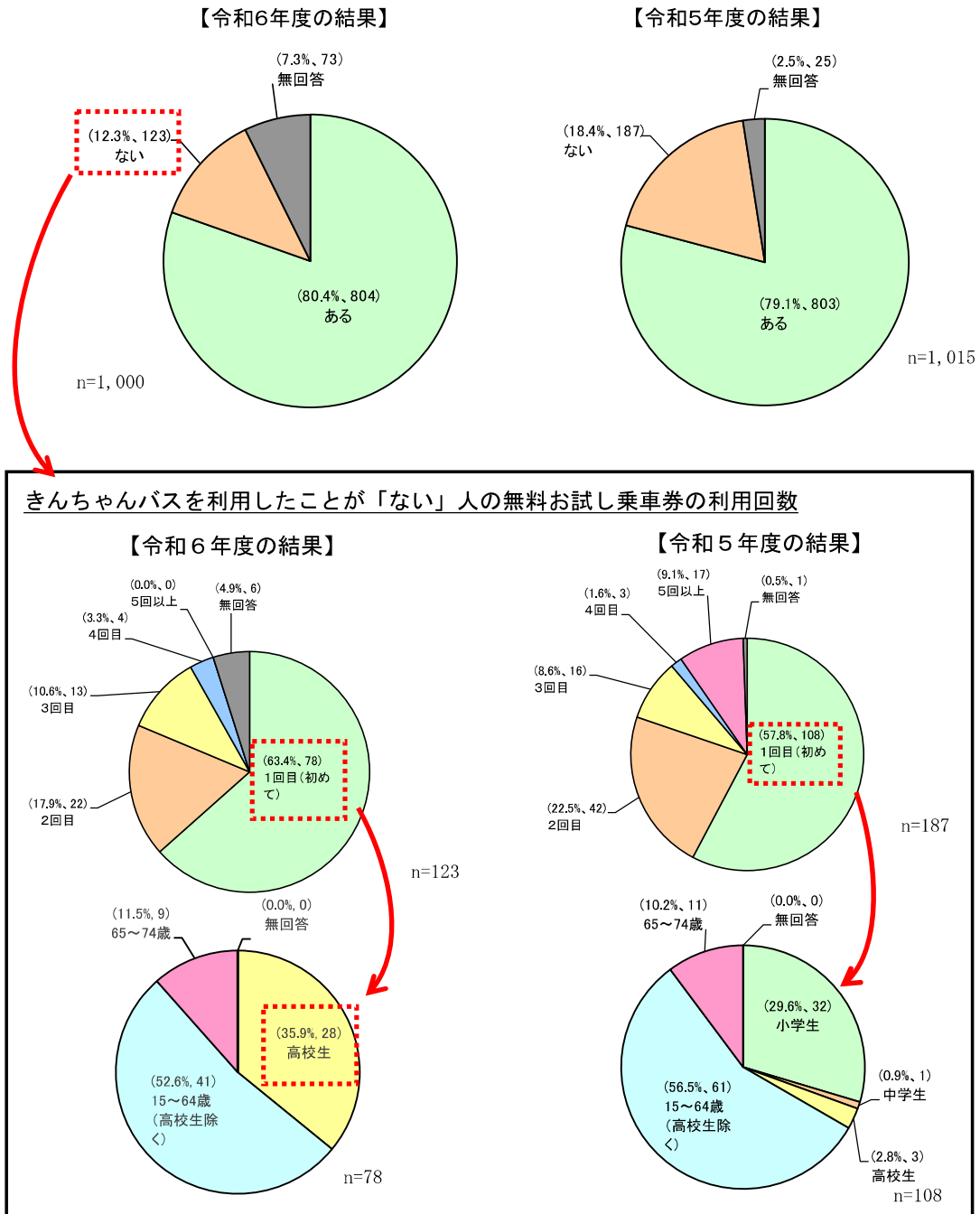
【令和5年度の結果】





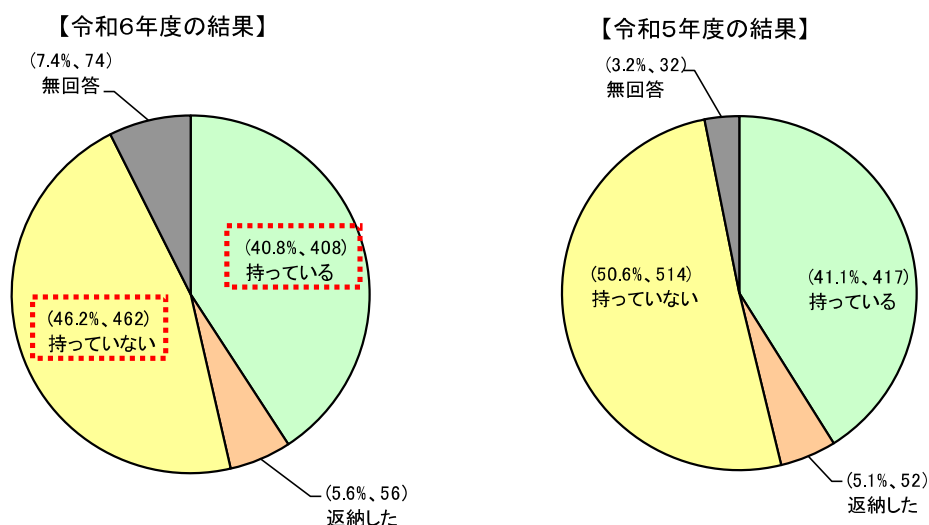
ウ)無料お試し乗車券配布以前のきんちゃんバス利用の有無

- これまでにきんちゃんバスを利用したことが「ない」人は12.3%となっており、令和5年度より多い。
- これまでにきんちゃんバスを利用したことが「ない」人のうち、今回の無料お試し乗車券により、初めてきんちゃんバスを利用した人（新規利用者）は78人となっており、令和5年度（108人）と比べ30人減少しています。
- 令和5年度に比べ、「高校生」の新規利用者が増加しています。



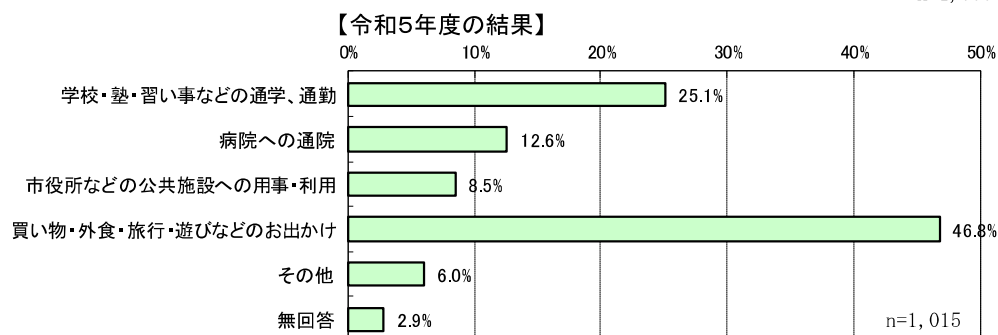
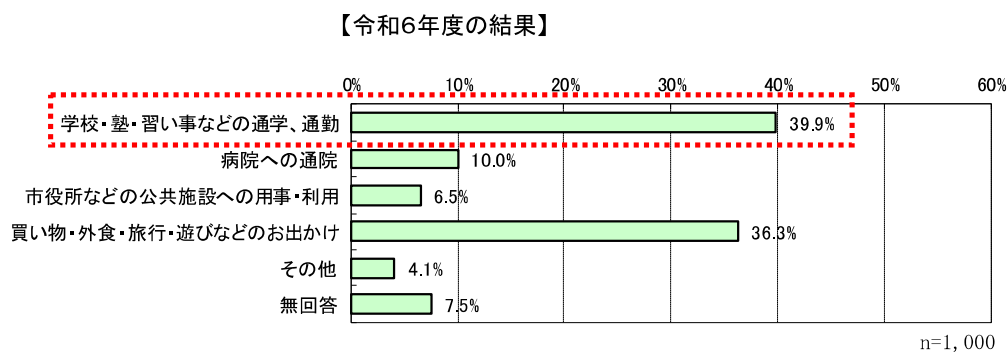
## エ)クルマの運転免許の保有状況

- 「免許を持っていない」が46.2%と最も多くなっており、令和5年度と同様の傾向となっています。
- 「免許を持っている」人の回答は令和5年度と同程度です。



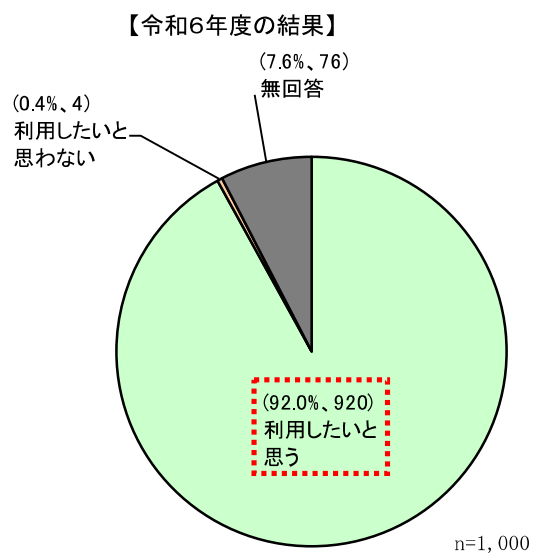
## オ)利用目的

- 令和5年度は「買い物・外食・旅行・遊びなどのお出かけ」が46.8%と最も多くなっていましたが、令和6年度は「学校・塾・習い事などの通学、通勤」が39.9%と最も多く、令和5年度と比較しても約15%多くなっています。
- その要因として令和5年度に比べて、「高校生」の利用者の割合が増加したことが考えられます。

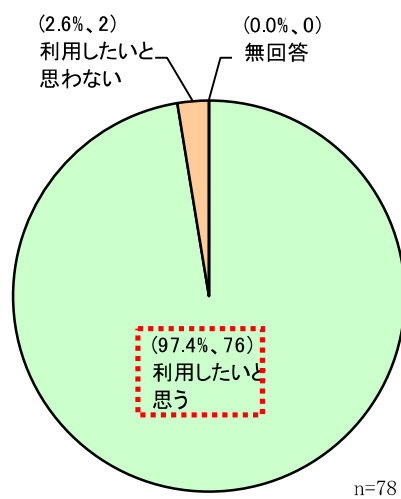


カ)今後の利用意向

- ・「回答した全員の中で「利用したいと思う」が92.0%です。
- ・初めてきんちゃんバスを利用した人（新規利用者）は「利用したいと思う」が97.4%で、回答した全員の結果（92.0%）に比べて多く、新規利用者からの利用意向が高いことが分かります。



【令和6年度利用者のうち、新規利用者の結果】



### 3-4-6 その他公共交通と乗り継ぎ

#### (1) 周辺自治体が運行するバスとの乗り継ぎ

##### ① 周辺自治体のバス運行状況

- ・本市周辺で運行されているコミュニティバス（自治体が運行するバス）は、木曽岬町の自主運行バスと飛島村の飛島公共交通バス・乗合タクシー、愛西市の巡回バスがあります。
- ・木曽岬町自主運行バスは、木曽岬町と近鉄弥富駅とを結ぶ路線として運行しています。
- ・飛島公共交通バスは、幹線系統である蟹江線が近鉄蟹江駅と、名港線が名古屋港とを結んでおり、乗合タクシーは海南病院通院支援タクシーとして予約制で運行されています。
- ・愛西市の巡回バスは無料で運行されており、佐屋西ルートと海南病院ルートが運行されています。

表：きんちゃんバス及び周辺自治体のバス運行状況

路線名・運行便数	運行時刻	運賃	本市内の バス停
きんちゃんバス(日曜・祝日及び年末年始運休)(令和7年9月時点)			
北部ルート 平日:1日11便 土曜:1日11便	平日始発:8時00分 終発:17時00分 土曜始発:8時00分 終発:17時00分	大人200円 高校生100円 小・中学生無料 障がい者(手帳所持者)及び同伴 の介護者 1人まで無料 2人以降200円 75歳以上・未就学児無料	
南部ルート 平日:1日15便 土曜:1日10便	平日始発:6時35分 終発:19時55分 土曜始発:7時50分 終発:18時40分		
東部ルート 平日:1日5便 土曜:1日4便	平日始発:7時14分 終発:16時30分 土曜始発:9時12分 終発:16時10分		
木曽岬町自主運行バス(毎日運行)(令和7年10月時点)			
中央線 1日32便	始発:6時00分 終発:21時05分	大人200円 高校生以下100円	前ヶ須 海南病院 弥富市役所前 近鉄弥富駅
源緑見入線 1日14便	始発:6時50分 終発:19時31分	65歳以上及び障がい者100円 未就学児無料	
飛島公共交通バス・乗合タクシー(令和7年10月時点)			
蟹江線 (毎日運行) 平日:1日71便 休日:1日31便	平日始発:5時25分 終発:23時00分 休日始発:6時30分 終発:22時00分	大人200円(臨海部経由は400円) 小児・身体障がい者100円(臨海部経由は200円)	善太橋西 亀ヶ地 神戸新田
名港線 (日曜日・12/30～1/3は運休) 平日:1日27便 休日:1日17便	平日始発:6時57分 終発:20時23分 休日始発:7時15分 終発:18時35分	大人500円(飛島ふ頭内乗降200円) 小児・身体障がい者250円 (飛島ふ頭内乗降100円)	なし
飛島乗合タクシー (日曜・祝日及び年末年始は運休) 1日14便	始発:7時30分 終発:17時00分	1人1回(片道)500円 小人(小学生)250円 小学生未満同乗者無料	海南病院
愛西市巡回バス(日曜・祝祭日、年末年始運休)(令和7年4月時点)			
佐屋西ルート 1日6便	始発:8時30分 終発:17時00分	無料	五ノ三 ※市境界
海南病院ルート 1日22便	始発:7時30分 終発:16時05分		海南病院前

## ②飛島公共交通バスとの乗り継ぎ

- 現在のきんちゃんバスと飛島公共交通バスにおいて接続を行っているのは、東部ルート  
「善太橋西」及び「亀ヶ地」バス停であり、これは本市が飛島村地域公共交通活性化再生  
法定協議会に要望を行い、飛島公共交通バス（蟹江線）に新たに加わったバス停です。
- 東部ルートから「善太橋西」バス停にて蟹江線に乗り継いだ場合、近鉄蟹江駅までは11  
分であり、名古屋駅方面への利便性が向上します。

※令和7年10月以降はデマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験を実施してお  
り、実証実験の開始とともに一部ルートを運休して運行しています。

※デマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験の概要や実証実験中のきんちゃんバ  
スの時刻表は81ページ～84ページのとおりでです。



図：飛島公共交通バスとの乗り継ぎバス停

### ③木曽岬町自主運行バスとの乗り継ぎ

- きんちゃんバスと木曽岬町自主運行バスの乗り継ぎは、「前ヶ須西」、「海南病院」、「弥富市役所」で可能です。また、近鉄弥富駅では、きんちゃんバスが「近鉄弥富駅南口」、木曽岬町自主運行バスが「近鉄弥富駅北口」に停車するため、乗り継ぎには駅舎内を通り抜ける必要があります。
- 現在、乗り継ぎを考慮したダイヤ編成等はされていません。

※令和7年10月以降はデマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験を実施しており、実証実験の開始とともに一部ルート運休して運行しています。

※デマンド型交通（チョイソコやとみ）の実証実験の概要や実証実験中のきんちゃんバスの時刻表は78ページ～82ページのとおりです。



図：木曽岬町自主運行バスとの乗り継ぎバス停



#### ④愛西市巡回バスとの乗り継ぎ

- 愛西市巡回バスのバス停は市境界部に1箇所設置されており、近くに五反波公園バス停があるものの、乗り継ぎは可能なバス停はありません。



図：愛西市巡回バスときんちゃんバスのバス停

#### (2)鉄道との乗り継ぎ

- 本市には、近鉄名古屋線の近鉄弥富駅及び佐古木駅、JR関西本線及び名鉄尾西線の弥富駅、名鉄尾西線の五ノ三駅の4駅があります。
- 現在のきんちゃんバスでは、近鉄名古屋線の近鉄弥富駅及び佐古木駅のほか、JR関西本線及び名鉄尾西線の弥富駅での乗り継ぎが可能となっています。
- きんちゃんバスでJR関西本線及び名鉄尾西線の弥富駅を利用する場合は、近鉄名古屋線の踏切を渡るか、近鉄弥富駅南口バス停から駅舎内を通り抜ける必要があります。
- JR関西本線及び名鉄尾西線の弥富駅では、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。



図：鉄道との乗り継ぎバス停



### 3-4-7 利用者アンケート調査

#### (1)調査概要

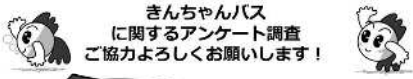
- きんちゃんバスの利用状況や利用者の今後の利用意向等を確認し、今後のきんちゃんバスの運行見直しや市内の公共交通の再編検討の基礎資料とするため、利用者アンケート調査を実施しました。
- 調査は、バス利用者に対し、降車時に調査票を配布し、郵送・WEB回収する方式で行いました。
- 調査概要、回収状況は下表のとおりです。

表：利用者アンケート調査概要

項目	調査内容・方法
調査対象	きんちゃんバス南部・東部・北部ルートの利用者
調査目的	・地域公共交通計画の見直しにおける現況・課題整理に必要なきんちゃんバス利用者の利用状況・今後の利用意向等を把握する ・きんちゃんバス利用者が今後の公共交通のあり方(どうあってほしいか)について、どう考えているかを把握することで、市全体の公共交通網の再編検討の参考にする
調査期間	令和6年9月11日(水)～令和6年9月25日(水) ※2週間
調査方法	乗車時に運転手からのアンケート手渡し配布、郵送・WEB回収
配布枚数	295通
回収数(回収率)	149通(50.5%) ※うちWEB回答が4通

- なお、案内文のうら面には、きんちゃんバスの利用促進を図るために、定期券等の情報も掲載しました。

【案内文】



**きんちゃんバス  
に関するアンケート調査  
ご協力よろしくお願いします！**

令和6年9月  
糸島市公共交通公社 企画課  
企画 企画課長  
安藤正明

以下の依頼文と文頭以降の内容を記入し、この用紙に記入してください。

本市では、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や公共交通立地地域の振興を目的として、平成22年からきんちゃんバスを運行しています。

また、令和3年3月には、民間事業者との連携による公共交通の利便性を高めるため、糸島市域内公共交通計画を策定しました。

計画市域内公共交通計画の目標年度が令和7年度であるため、本市では令和6年度から令和7年度にかけて、運行計画の刷新を図ります。また、人々の移動の利便性向上やより効果的な公共交通の運行を目指し、市内の公共交通のあり方を検討しています。

そこで、新たな公共交通計画に際してきんちゃんバスの利用状況や利用者の意向を把握することや市内の公共交通のあり方等の把握資料とすることを目的とし、アンケート調査を実施させていただきます。


つきましては、皆様には、お忙しい中アンケートにご協力いただき、貴重なお時間を割いていただき、世界とつながることができますようご協力をお願いします。

なお、回答していただく事項については、すべて無条件に開示しますので、個人が特定されるような内容はご記入いたしません。

また、ご記入いただいたお名前等は、このアンケートには含まれません。

1. 調査対象者 きんちゃんバスの各ルート（バス利用客）

2. アンケートは 9月23日（月）までご回答の返信用紙に記入し、お近くのバス停からのご返送をお願いします。



WEBでも  
ご回答ください。

■ 記入上のご注意

- ご記入にあたっては、本人の回答が正確・適正であることをご確認ください。
- 回答は、回答する項目にのみお答えください。質問によっては一つだけ回答するものや複数回答が必要な場合があります。回答に当たってご注意ください。
- （ ）には、数字や文字をご記入ください。

糸島市公共交通公社 企画課 企画課長 安藤正明

（糸島市役所 市民生活課）  
TEL: 0956-71-1111（内線 3002）  
FAX: 0956-71-4011

**令和6年7月20日～9月30日の  
2カ月間無料お試し乗車券が利用できます！**

- 広軌8月号と一緒に全世帯に無料お試し乗車券を配布しています。
- 裏面のアンケートにお答えいただいた無料お試し乗車券を、乗車時に運転手にお返しください。無料できんちゃんバスをご利用になれます。

**令和5年10月1日に運賃を一部改定しました！**

- 令和5年10月1日から中学生以下と障がい者及び同伴介護者の運賃を無料としました！

**コミュニティバス運賃助成定期券交付事業実施しています！**

- 高等学校へきんちゃんバスを利用し通学する15歳以上18歳以下の市内に住所を有する方を対象に、コミュニティバス運賃助成定期券交付事業を実施しています！※きんちゃんバス乗車時に、運転手に運賃助成定期券を提示することで無料で乗車することができます。

大人	200円	高校生	1ヶ月 3,000円 3ヶ月 8,600円 6ヶ月 16,200円
高校生（市外在住）	無料	高校生（市内在住）	無料
回数券（大人）12枚 2,000円		回数券（高校生）12枚 1,000円	
定期券（大人）1ヶ月 6,000円 3ヶ月 17,100円 6ヶ月 32,400円		シルバーバス（65歳以上）1ヶ月 3,000円 3ヶ月 8,600円 6ヶ月 16,200円	

● 回数券や定期券、シルバーバスもありますので、詳しい内容や申請手続き等について知りたい方は、1ページ目の問い合わせ先までご連絡ください。

■ 以下は問17を回答する際にご参照ください。

◎デマンド交通とは？

予約があった時のみ運行する方式で、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関のことです。

表：路線定期型交通とデマンド交通の一般的な特徴とイメージ

	路線定期型交通	デマンド交通
例・イメージ	きんちゃんバス、飛島公共交通バス等	電報予約、乗車
特徴	利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートと時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停留所で乗降します。	予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。

※国土交通省の資料参照

## 【利用者アンケート調査票①】

利用者アンケート

**I ご自身についてお尋ねします。**

問1 下記について、それぞれ当てはまる番号に1つずつに○

問1-1 性別	1. 男性	2. 女性
問1-2 年齢	1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60～64歳 7. 65～74歳 8. 75歳以上	
問1-3 職業	1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. パート・アルバイト 4. 学生 5. 専業主婦・主夫 6. 無職 7. その他( )	
問1-4 お住まい	1. 弥生小学校区 2. 桜小学校区 3. 日の出小学校区 4. 自鳥小学校区 5. 大森小学校区 6. 栄南小学校区 7. 十四山東部小学校区 8. 十四山西部小学校区 9. 弥生市外 10. 自分の学区が分からない	
問1-5 車・バイクの運転免許	1. 持っている 2. 返納した 3. これまで持ったことがない	
問1-6 自分で自由に使える車・バイク	1. 持っている 2. 持っていない	

**II 現在のバスの利用状況についてお尋ねします。**

問2 現在の利用バスルート (すべてに○)

1. 北部ルート (きんちゃんバス)	2. 南部ルート (きんちゃんバス)
3. 東部ルート (きんちゃんバス)	4. 木曽町町内自主運行バス
5. 規程公共交通バス簡易線	

問3 バスの利用頻度 (1つだけに○)

1. 週に5日以上	2. 週に3～4日	3. 週に1～2日
4. 月に数回程度	5. 年に数回	

1

**問4 バスの主な利用目的 (すべてに○)**

1. 買い物	2. 通学・仕事	3. 通学・習い事	4. 通院
5. 公共施設への利用	6. 外食やスポーツなどの余暇		
7. 家族や友人宅への訪問	8. 潮見台公園の利用		
9. その他( )			

**問5 バスの利用年数 (1つだけに○)**

1. 1年未満	2. 1～2年	3. 3～5年	4. 6～9年	5. 10年以上
---------	---------	---------	---------	----------

**III きんちゃんバスについてお尋ねします。**

問6 きんちゃんバスを利用するようになったきっかけ (1つだけに○)

1. 友人・知人の紹介	2. 広報・公啓 (HFPも含む)	3. 先着抽選
4. 運賃減額 (令和6年10月1日からの運賃改定、市内在住高校生の運賃助成定期券等)	※運賃減額については添付文p3をご参照ください。	
5. 無料お楽しみ乗車券	6. 自分の行動に合うダイヤに変わったから	
7. バス停が近くにできたから	8. その他( )	

**問7 「無料お楽しみ乗車券」の利用状況 (すべてはまる番号1つに○)**

1. 利用したことがあり、無料お楽しみ乗車券以前からきんちゃんバスを利用している
2. 利用したことがあり、無料お楽しみ乗車券をきっかけにきんちゃんバスを利用している
3. 利用したことがあるが、お断りをしたためきんちゃんバスを利用していない
4. 無料お楽しみ乗車券を知っているが、利用したことがない
5. 無料お楽しみ乗車券を知らない

**問8 お断り「回廊券」や「定期券」「シルバーパス」の利用状況 (1つだけに○)**

※詳しくは添付文p3をご参照ください。

1. 回廊券を利用している	2. 定期券を利用している
3. シルバーパスを利用している	4. 無料乗車券である (75歳以上)
5. いずれも利用していない (現金で支払い)	

2

**問9 きんちゃんバスにとっての満足度 (項目ごとに該当する番号1つずつに○)**

項目	乗客の満足度				
	満足	やや満足	どちらでもない	あまり満足でない	満足でない
回答例 (番号に○を付けてください)	5	4	3	2	1
① 運賃	5	4	3	2	1
② 運行ルート・所要時間	5	4	3	2	1
③ 運行本数	5	4	3	2	1
④ 運行している曜日	5	4	3	2	1
⑤ 始発の時刻	5	4	3	2	1
⑥ 終発の時刻	5	4	3	2	1
⑦ 定時性 (同時間通りに運行すること)	5	4	3	2	1
⑧ 自宅から最寄りのバス停までの距離	5	4	3	2	1
⑨ 降車バス停から目的地までの距離	5	4	3	2	1
⑩ バス停の待合設備	5	4	3	2	1
⑪ 乗車との乗り継ぎダイヤ	5	4	3	2	1
⑫ 他のバスとの乗り継ぎダイヤ	5	4	3	2	1
⑬ 乗り継ぎ情報の分かりやすさ	5	4	3	2	1
⑭ 運賃の支払い方法	5	4	3	2	1
⑮ 運転手の対応	5	4	3	2	1
⑯ 総合的な満足度	5	4	3	2	1

3

**問10 きんちゃんバスにとっての重要度 (項目ごとに該当する番号1つずつに○)**

項目	乗客の重要度				
	重要	やや重要	どちらでもない	あまり重要でない	重要でない
回答例 (番号に○を付けてください)	5	4	3	2	1
① 運賃	5	4	3	2	1
② 運行ルート・所要時間	5	4	3	2	1
③ 運行本数	5	4	3	2	1
④ 運行している曜日	5	4	3	2	1
⑤ 始発の時刻	5	4	3	2	1
⑥ 終発の時刻	5	4	3	2	1
⑦ 定時性 (同時間通りに運行すること)	5	4	3	2	1
⑧ 自宅から最寄りのバス停までの距離	5	4	3	2	1
⑨ 降車バス停から目的地までの距離	5	4	3	2	1
⑩ バス停の待合設備	5	4	3	2	1
⑪ 乗車との乗り継ぎダイヤ	5	4	3	2	1
⑫ 他のバスとの乗り継ぎダイヤ	5	4	3	2	1
⑬ 乗り継ぎ情報の分かりやすさ	5	4	3	2	1
⑭ 運賃の支払い方法	5	4	3	2	1
⑮ 運転手の対応	5	4	3	2	1

**問11 昨年と比べた場合のきんちゃんバスの利用頻度の変化 (1つだけに○)**

また、増えたり減ったりした方は、その理由を簡潔書きでお書きください。

1. とても増えた	2. やや増えた	3. 変わらない
4. やや減った	5. とても減った	
増えたり減ったりした理由 (記入例：高校へ進学するようになったから、通院をやめたから)		
・		
・		

4

【利用者アンケート調査票②】

問 12 きんちゃんバスの利用しづらい・改善してほしいと思うところはどこですか（3つまで）

1. 行きたいところにバスが運行されていない（具体的な目的地）
2. 他の公共交通への乗り継ぎのタイミングが悪い
3. 自宅から最寄りのバス停が近い
4. もっと早い時間帯の運行をしてほしい（目的地は、\_\_\_\_時に到着してほしい）
5. もっと遅い時間帯まで運行してほしい（\_\_\_\_時まで運行してほしい）
6. 乗車時間が長いので、利用するのびなく車種化して乗車時間を短くしてほしい
7. 目的地からバス停が近い（具体的な目的地）
8. 日曜日や祝日も運行してほしい
9. 便数を増やしてほしい
10. バスの中でもシートが使えるようにしてほしい
11. その他（ ）

問 13 きんちゃんバスを利用する際に、図に示す7施設の駅構内の利用状況（1つだけに○）

1. 利用したことがある
2. 利用できることを知っていたが、利用したことはない
3. 利用できることを知らなかった



5

Ⅳ きんちゃんバスの乗り継ぎについてお尋ねします。

問 14 南ルート「宮本橋西」と「亀ヶ池」バス停においては、飛島公共交通バスと乗換の乗り継ぎができます。また、乗り継ぎダイヤを時刻表にも掲載しています。



問 14-1 飛島公共交通バスと乗換の乗り継ぎ利用状況（1つだけに○）

1. 乗り継ぎをしたことがある 問 14-2へ
2. 乗り継ぎができることを知っているが、乗り継ぎをしたことがない 問 14-3へ
3. 乗り継ぎができることを知らない 問 14-3へ

問 14-2 飛島公共交通バスと乗換の乗り継ぎの状況（1つだけに○）※問 14-1で「1.」を回答した人のみ

- 乗り継ぎのバス停の数は (1. 多い) 2. ちょうどいい 3. 少ない
- 乗り継ぎのバスの便数は (1. 多い) 2. ちょうどいい 3. 少ない

問 14-3 南ルートに飛島公共交通バスと乗換の乗り継ぎが必要ですか（1つだけに○）

1. 必要
2. あれば便利したい
3. 必要ない

問 14-4 乗り継ぎではなく、亀ヶ池まで直接乗り入れるバスが必要ですか（1つだけに○）

1. 必要
2. あれば便利したい
3. 必要ない

問 15 南ルートに本館町自主運行バスとの乗り継ぎが必要ですか（1つだけに○）

1. 必要
2. あれば便利したい
3. 必要ない

6

問 16 アンケートを受け取った日の行動についてお尋ねします。

問 16-1 アンケートを受け取ったバスから他の交通機関へ乗り継ぎましたが、（他の乗り継ぎは交通機関すべてに○を付けてください）

1. 近鉄名古屋線（新富町）
2. JR関西線・名古屋線（栄町駅）
3. 近鉄名古屋線（松山駅）
4. 飛島公共交通バス（亀ヶ池）
5. 本館町自主運行バス
6. 乗り継いでいない

問 16-2 アンケートを受け取ったバスは「行き」「帰り」の往復で利用しましたか（1つだけに○）

1. 往復で利用 問 16-3へ
2. 片道のみ利用 問 16-3、問 16-4へ

問 16-3 往復で利用しなかった理由を教えてください。（1つだけに○）※問 16-2で「2.」を回答した人のみ

1. 「行き」または「帰り」に利用したい時間帯にバスが走っていないため
2. バスで行こうと思えば行けるが、目的地まで時間がかかるため
3. 行きたい方向にバス路線がないため
4. 他の交通手段の方が便利だから
5. 家族が送迎してくれるため
6. その他（ ）

問 16-4 アンケートを受け取ったバスの代わりに利用した交通手段、移動手段を教えてください。（1つだけに○）※問 16-2で「2.」を回答した人のみ

1. 自転車（自分が運転）
2. 自転車（家族等の送迎）
3. タクシー
4. 自転車
5. バイク（即付含む）
6. 徒歩
7. 飛島公共交通バス（亀ヶ池）
8. 本館町自主運行バス
9. その他（ ）

7

Ⅴ 今後のきんちゃんバス（公共交通）についてお尋ねします。

現在、きんちゃんバスを運行するのに年間約9,300万円の費用を税金から負担しています。

問 17 今後のきんちゃんバス（公共交通）の運行について（1つだけに○）

1. 市の公的負担を増やしてでも、今以上に公共交通サービスの向上を図るべき
2. 市の公的負担は現状のままで、運行の効率化や路線の見直しなどをいサービス向上を図るべき
3. 市の公的負担は現状のままで、現在と同様の公共交通サービスを維持していくべき
4. 市がもっと公共交通を利用して、市の公的負担を減らすように協力していくべき
5. 利用者の少ない路線は廃止や区間の縮小を図り、市の公的負担を減らしていくべき
6. 市の公的負担に関わらず、デマンド交通等、きんちゃんバスを代替する新たな公共交通を導入すべき ※デマンド交通については依頼文 p4 をご確認ください。
7. 市の公的負担は現状のままで、デマンド交通等、きんちゃんバスを代替する新たな公共交通を導入すべき ※デマンド交通については依頼文 p4 をご確認ください。
8. 市の公的負担が減っても増えてもどちらでもよい（よくわからない）

Ⅵ ご意見・ご要望などありましたら、ご自由に記入ください。

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

アンケートにご協力いただき、誠にありがとうございました。

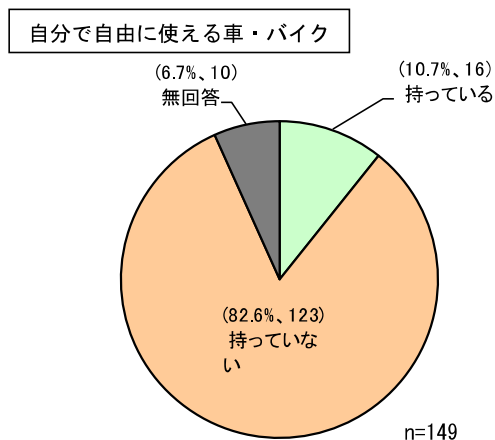
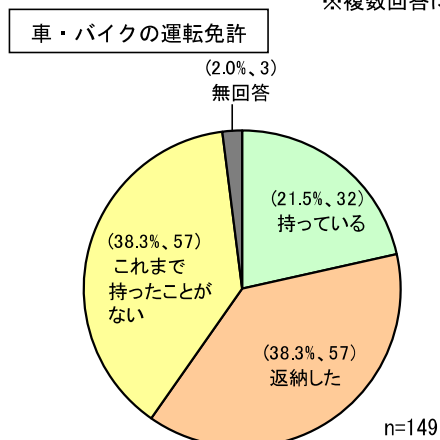
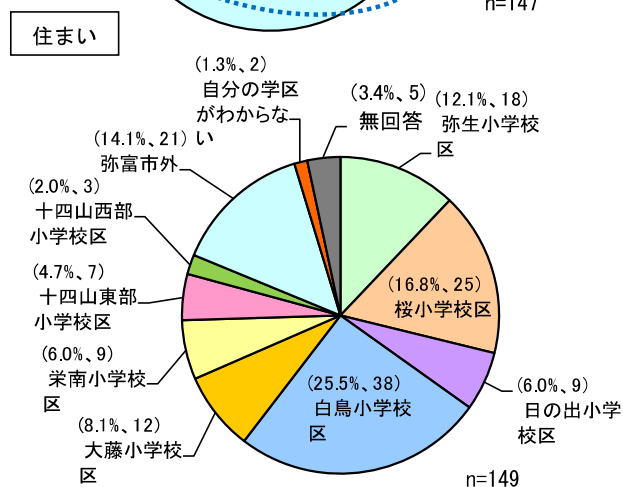
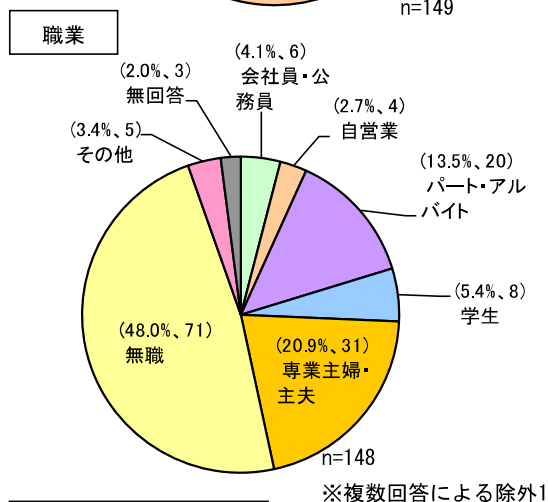
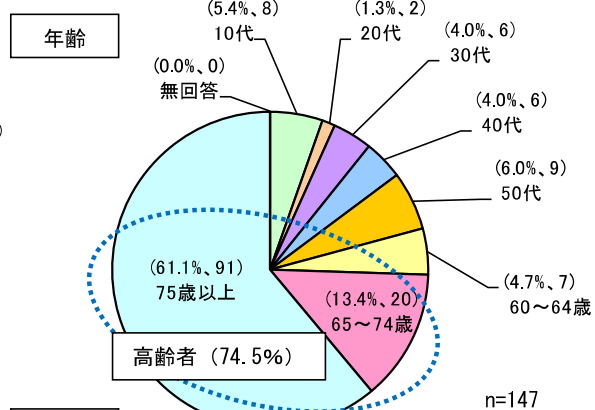
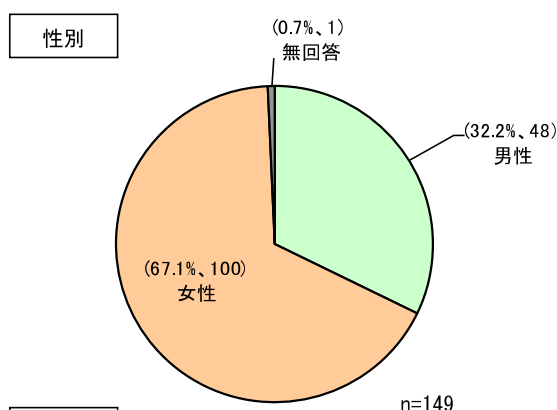
9月23日（月）までに返信ください。

8

## (2)調査結果

### ①属性

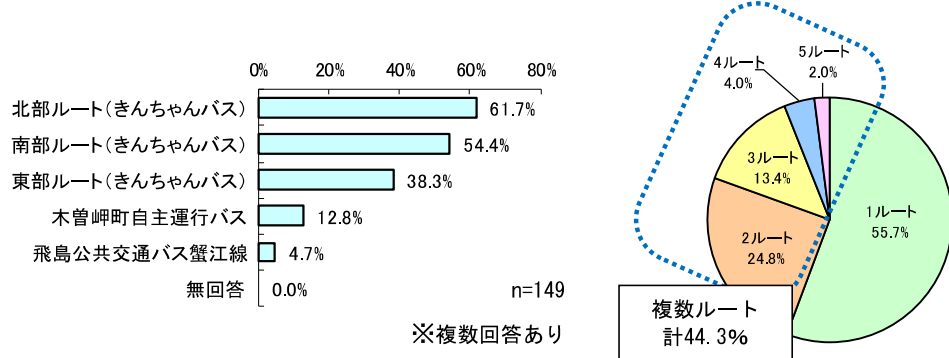
- ・「女性」が67.1%と男性に比べて女性の比率が高い。
- ・「75歳以上」が61.1%と最も多く、「65歳以上」をあわせると74.5%が高齢者となっています。
- ・「無職」が48.0%と全体の約半数を占めています。
- ・「白鳥小学校区」や「桜小学校区」の利用者がそれぞれ2割前後を占めています。
- ・車・バイクの運転免許は、「これまで持ったことがない」が38.3%、「返納した」が38.3%とそれぞれ4割弱です。
- ・自分で自由に使える車・バイクは、「持っていない」が82.6%と8割を占めています。



## ②きんちゃんバスの利用状況

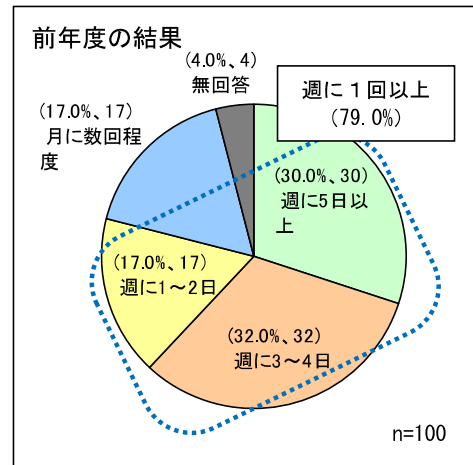
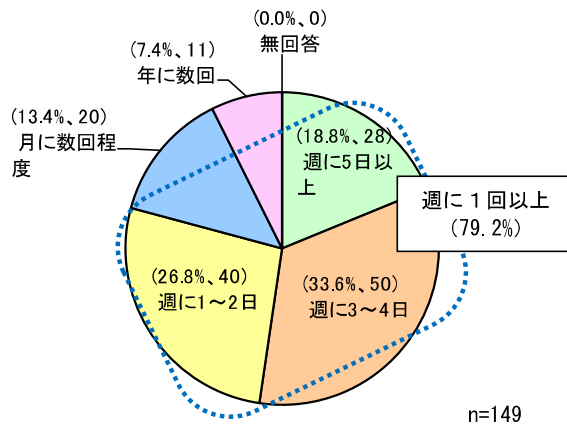
### 1)利用ルート

- 「北部ルート」が61.7%と最も多く、44.3%の人は複数ルートを利用しています。



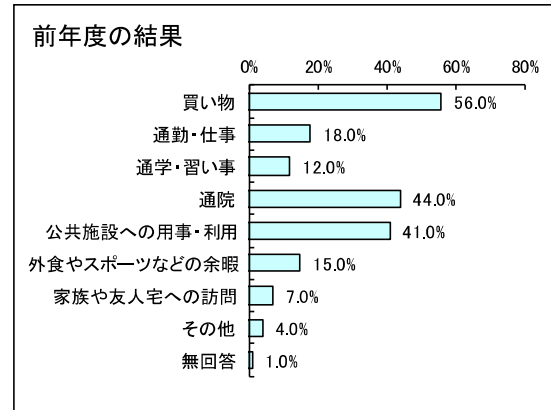
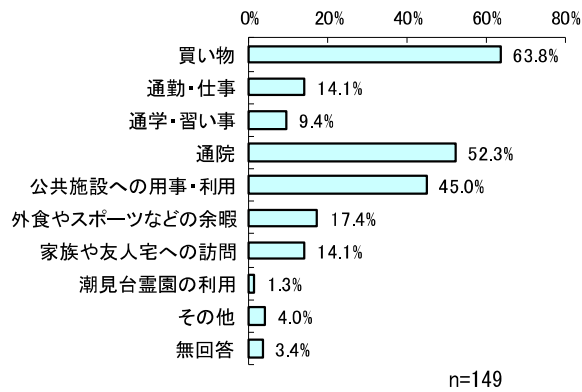
### 2)利用頻度

- 「週に3～4日」が33.6%と最も多くなっており、利用頻度の高い「週に1回以上」の利用でまとめると79.2%となります。
- 週1回以上の利用者で見ると昨年度と同様の傾向となりますが、「週に5日以上」の利用者の割合は1割程度の減少がみられます。



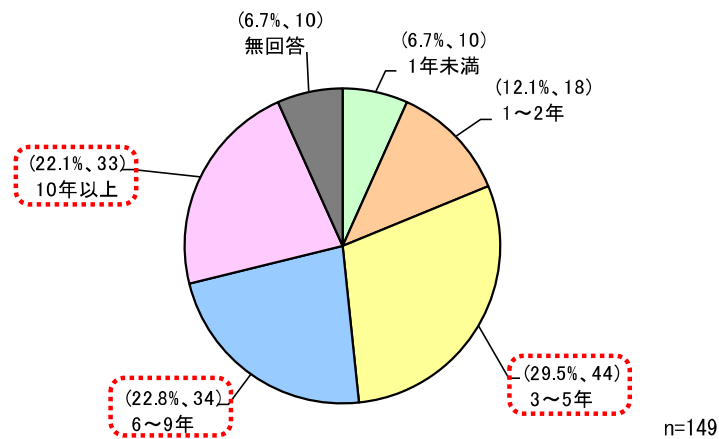
### 3)利用目的

- 「買い物」が63.8%と最も多く、次いで「通院」や「公共施設への用事・利用」が4割～5割を占めています。



### 4)バスの利用年数

- 利用年数は3～5年が29.5%と最も多く、次いで10年以上が22.1%、6～9年が22.8%と長期的に利用されている様子がうかがえます。

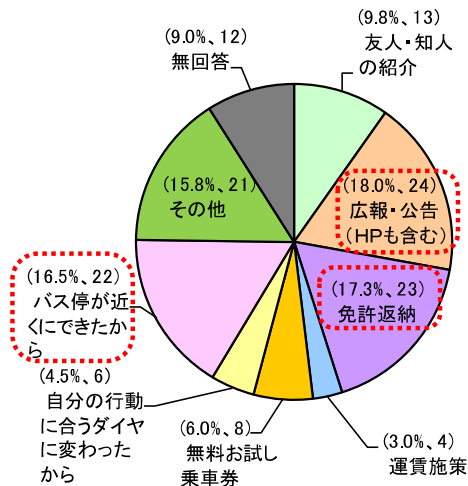




### ③きんちゃんバスについて

#### 1)きんちゃんバスを利用するようになったきっかけ

- 「広報・公告（HPも含む）」が18.0%、「免許返納」が17.3%、「バス停が近くにできたから」が16.5%この3つがほぼ同率で多くなっています。
- 特に「免許返納」は2割近くに上るほか、その他の記述において「車に乗る人がいなくなったため」「歩くのが大変だから」「通院のため」等、必要性の高さがうかがえる回答が多くなっています。



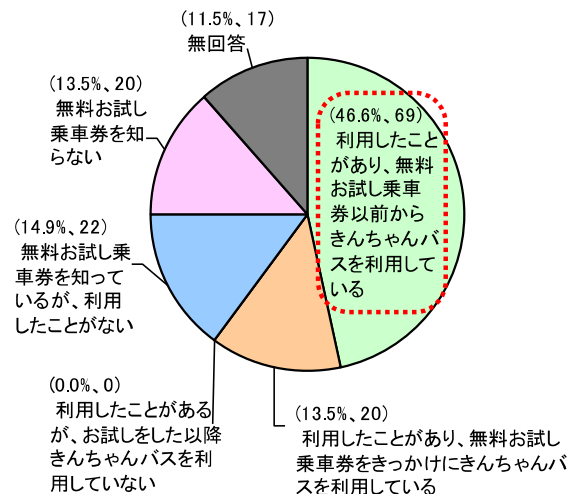
n=133

※複数回答による除外16

【その他の記述内容】	人数
仕事のため利用	4
車に乗る人がいなくなったため	3
歩くのが大変だから	2
通院のため	2
ネットで調べて	1
運行当初から	1
交通手段として活用	1
使う必要があったため	1
買物へ行く為	1
無料だった頃に利用していた	1
スマホで乗り換え検索をした	1
免許取っていない為	1
足をケガしたため	1
記入なし	1

#### 2)「無料お試し乗車券」の利用状況

- 「利用したことがあり、無料お試し乗車券以前からきんちゃんバスを利用している」が46.6%と約半数を占めています。
- 「利用したことがある」利用者全体でみると6割程度が利用しています。
- 一方「無料お試し乗車券を知らない」と回答した利用者も13.5%みられました。

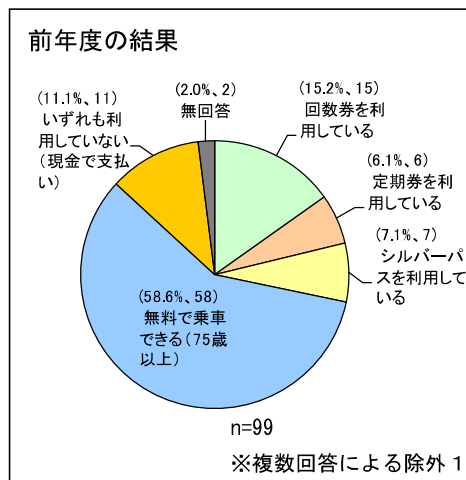
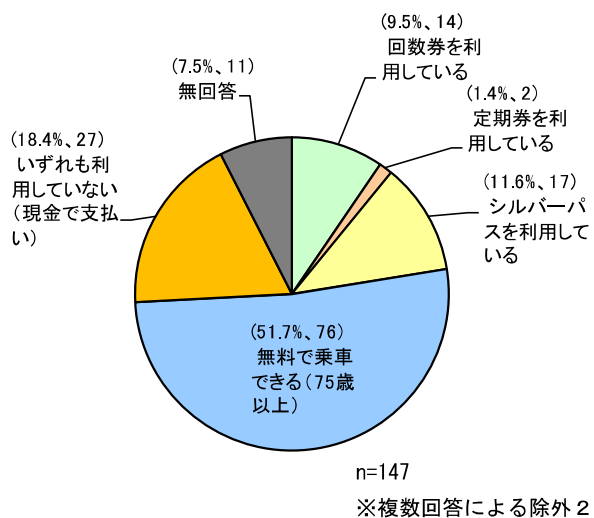


n=148

※複数回答による除外1

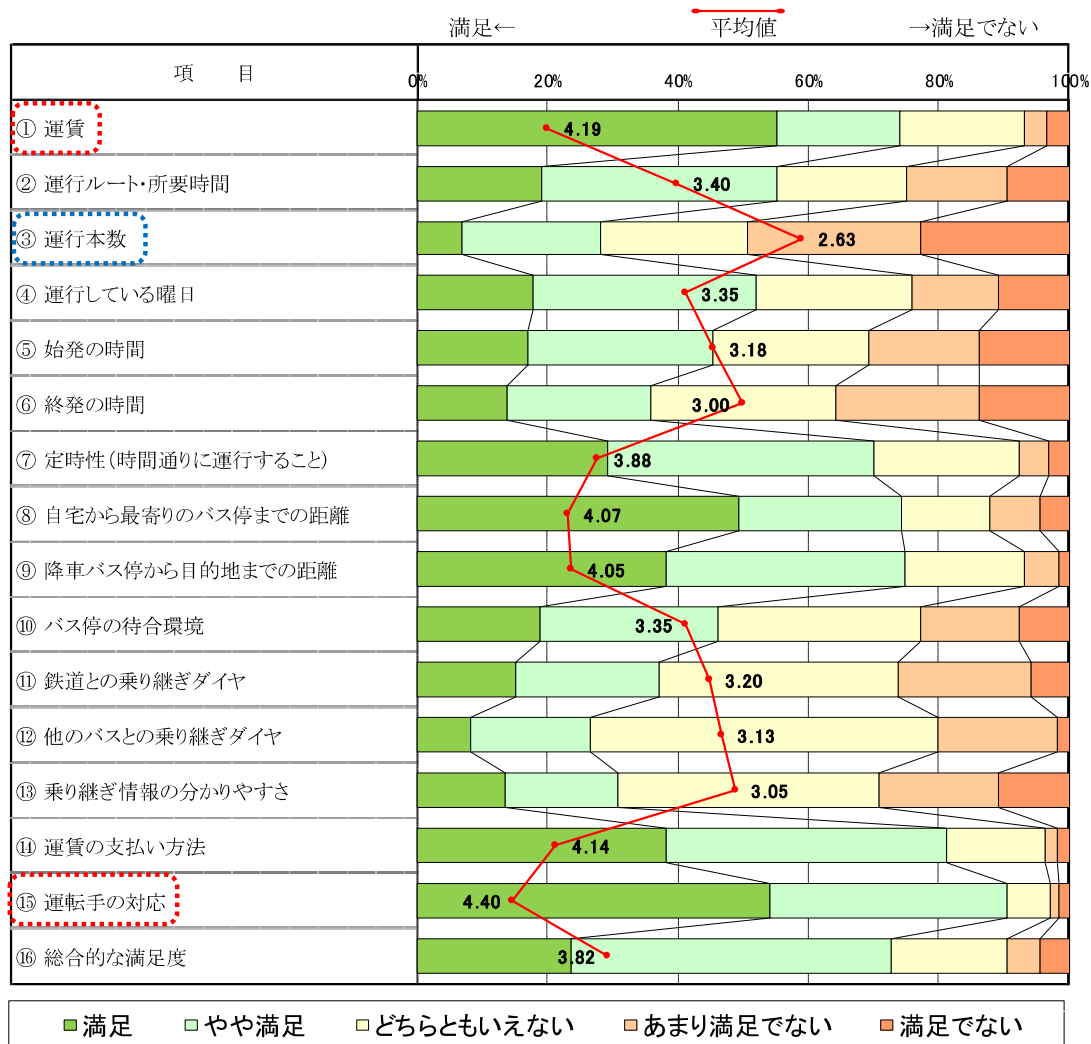
### 3)お得な「回数券」や「定期券」、「シルバーパス」の利用状況

- ・「無料で乗車できる（75歳以上）」が51.7%と最も多い。
- ・昨年度と比較すると「回数券を利用している」「定期券を利用している」が約1割減り、「いずれも利用していない（現金で支払い）」が18.4%、「シルバーパスを利用している」が11.6%と増加しています。



#### 4)きんちゃんバスにとっての満足度

- ・ 項目別では『①運賃』に満足されている方が多く、「満足」が55.2%、平均値では『⑤運転手の対応』が4.39と最も高くなっています。
- ・ 『③運行本数』については満足度最も低く、「満足」が7%、「あまり満足でない・満足でない」が合わせて49.2%、平均値も2.63と低くなっています。
- ・ 『⑬総合的な満足度』では「満足・やや満足」が合わせて72.6%、平均値が3.82ときんちゃんバスへの満足度が高い結果となっています。



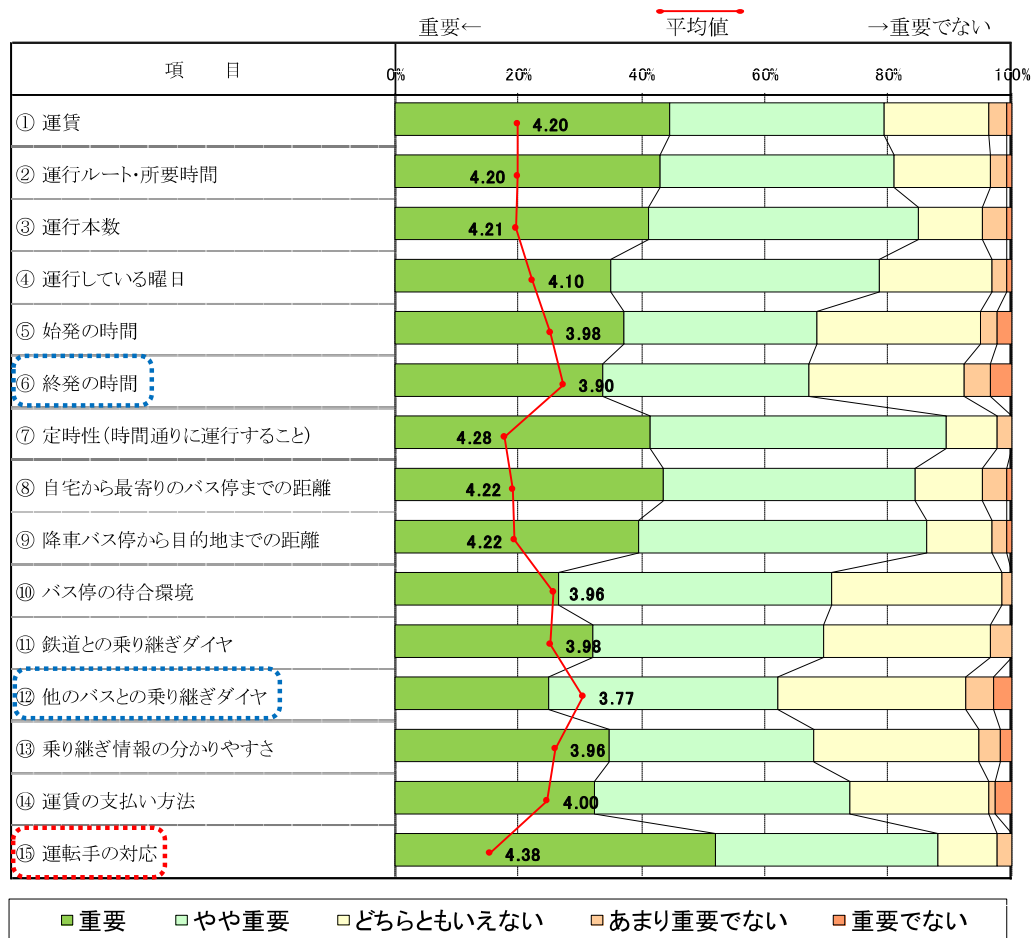
※折れ線は平均値。無回答は除く。

※平均値（満足・・・5、やや満足・・・4、どちらともいえない・・・3、あまり満足でない・・・2、満足でない・・・1）

※無回答は除く。

### 5)きんちゃんバスにとっての重要度

- ・項目別では『⑮運転手の対応』を重要と考える利用者が多く、「重要」が52.0%、平均値も一番高い4.38となっています。
- ・『⑥終発の時間』については一番重要度が低く、「あまり重要でない・重要でない」が7.6%、また『⑫他バスとの乗り継ぎダイヤ』も「あまり重要でない・重要でない」が7.4%、平均値は3.77と低くなっています。



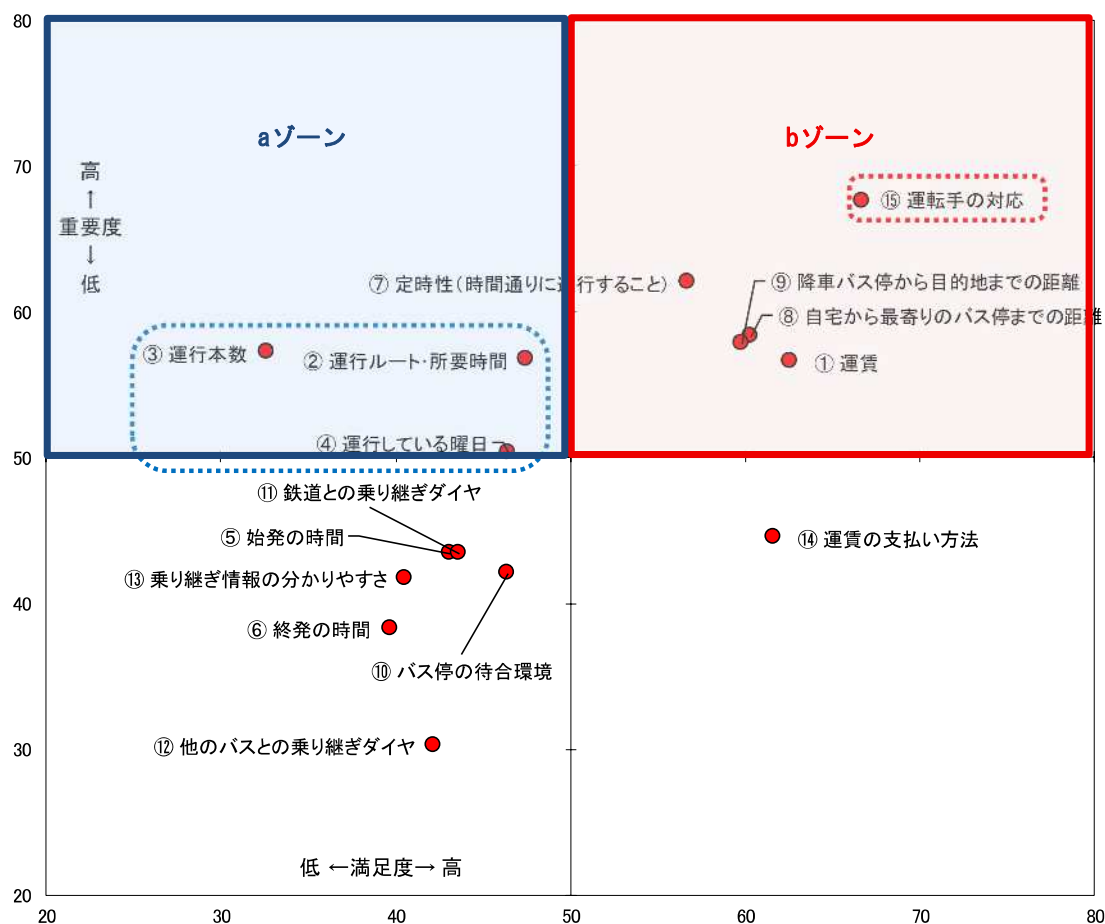
※折れ線は平均値。無回答は除く。

※平均値（満足・・・5、やや満足・・・4、どちらともいえない・・・3、あまり満足でない・・・2、満足でない・・・1）

※無回答は除く。

## 6)満足度と重要度のポートフォリオ分析

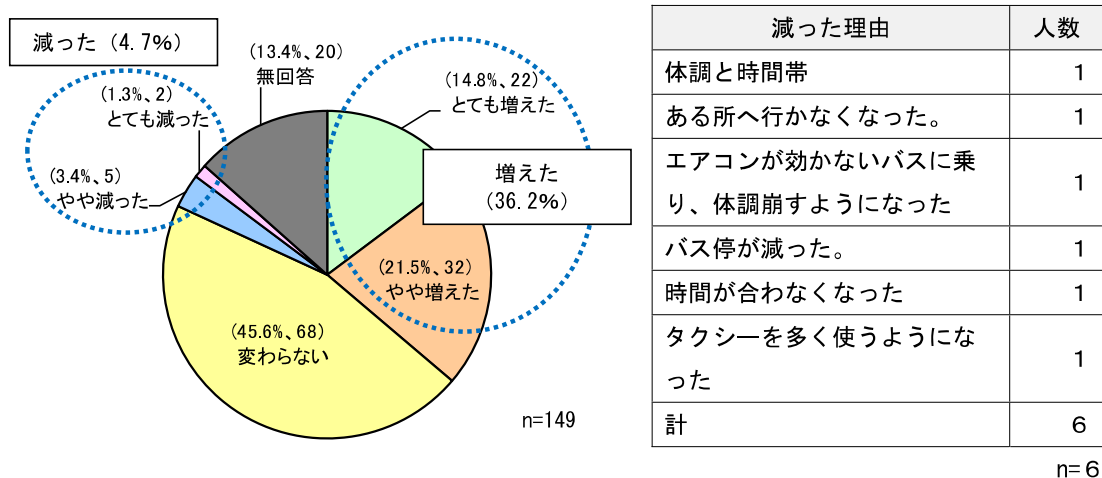
- ・「bゾーン：満足度・重要度がともに高い」では『⑮運転手の対応』が満足度も重要度も高い結果となっています。
- ・一方、「aゾーン：満足度が低く、重要度が高い」では『②運行ルート・所要時間』『③運行本数』『運行している曜日』の運行に関する項目が上がっている等、運行に関して望む回答が目立ちます。



- aゾーン：満足度が低く、重要度が高い  
bゾーン：満足度・重要度がともに高い  
cゾーン：満足度・重要度がともに低い  
dゾーン：満足度が高く、重要度が低い

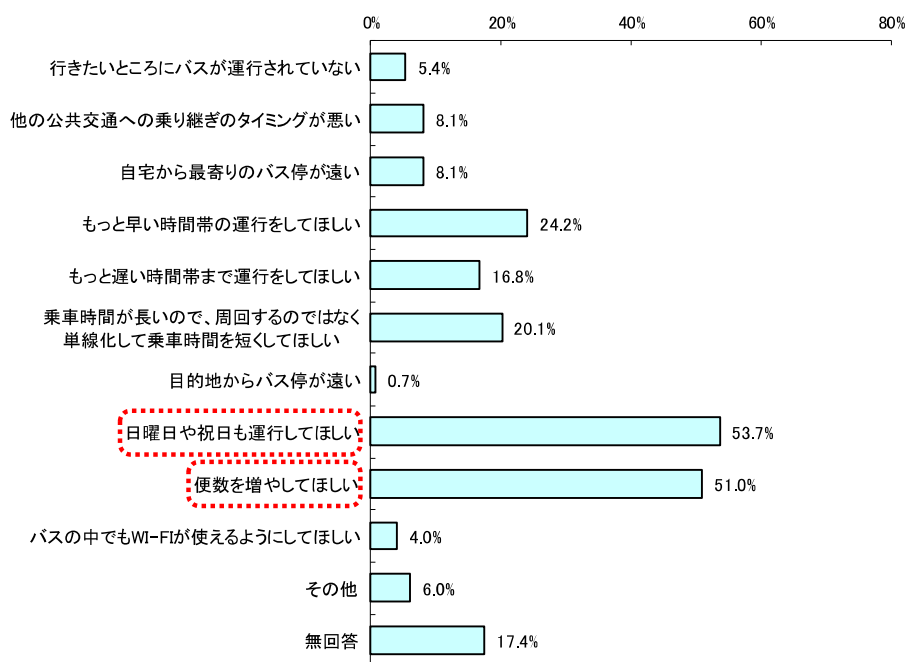
# 7)昨年と比べた場合のきんちゃんバスの利用頻度

- 「変わらない」が45.6%と最も多い一方、「とても増えた」「やや増えた」を合わせた「増えた」と回答した利用者も36.2%と多い一方で、「やや減った」や「とても減った」は合わせて4.7%と少なくなっています。



# 8)きんちゃんバスの利用しづらい・改善してほしいと思うところ

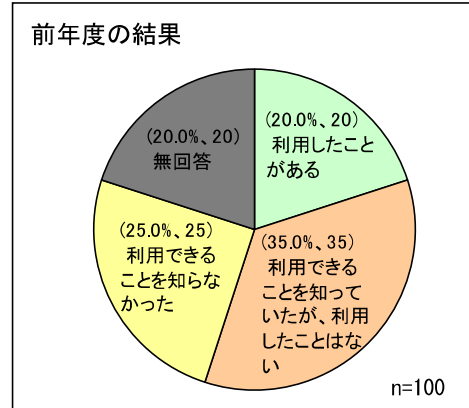
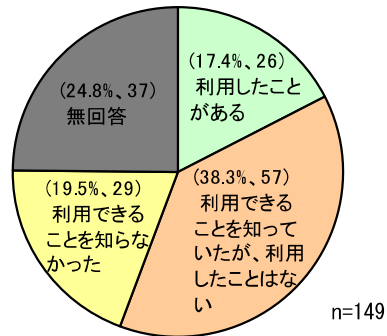
- 「日曜日や祝日も運行してほしい」が53.7%と最も多く、次いで「便数を増やしてほしい」が51.0%と多く、増便を望む声が目立ちます。



n=149

9)きんちゃんバスを利用する際に、7施設の駐輪場のご利用状況

- ・「利用できることを知っていたが、利用したことはない」が38.3%と最も多くなっています。
- ・昨年度と比較すると「利用できることを知らなかった」が5.5%減少しています。

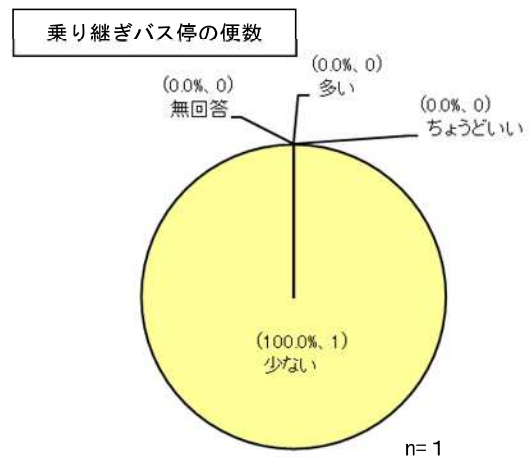
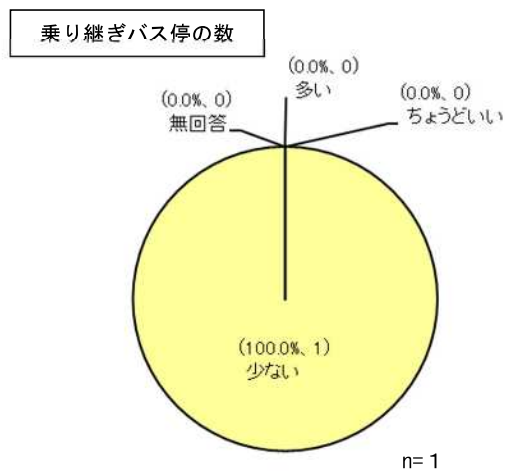
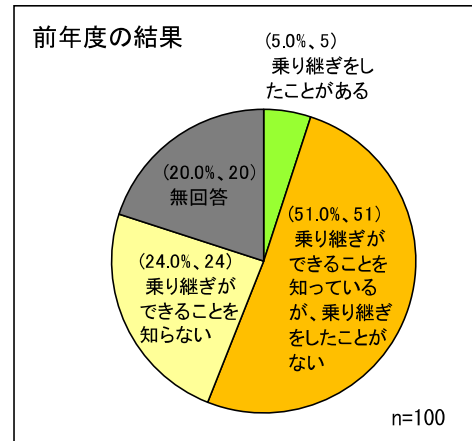
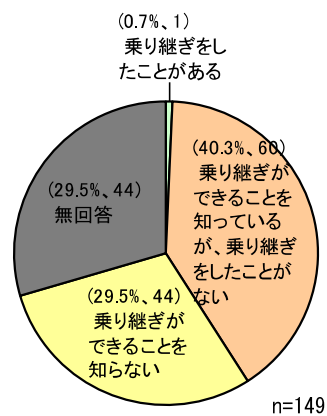




#### ④きんちゃんバスの乗り継ぎについて

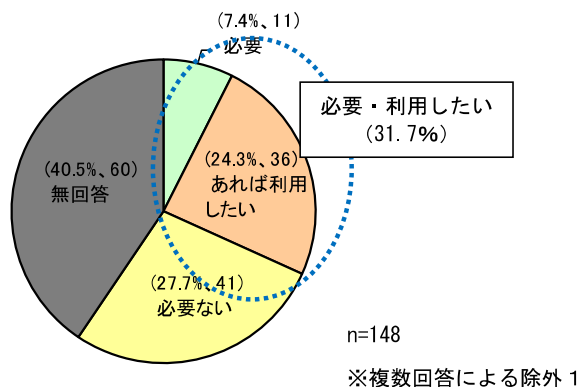
##### 1) 飛島公共交通バス蟹江線との乗り継ぎ利用状況

- ・「乗り継ぎができることを知っているが、乗り継ぎをしたことがない」が40.3%と最も多く、「乗り継ぎをしたことがある」は0.7%となっています。
- ・乗り継ぎ利用の回答者は1名のみですが、「乗り継ぎバス停の数・便数」いずれも少ないと感じています。



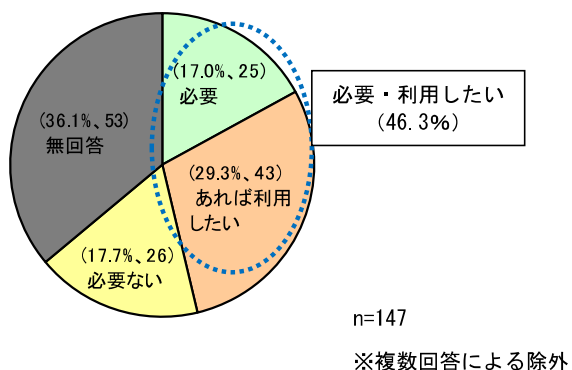
2)南部ルートに飛島公共交通バス蟹江線との乗り継ぎバス停が必要か

- ・「必要」「あれば利用したい」は合わせて31.7%、「必要ない」が27.7%となっています。



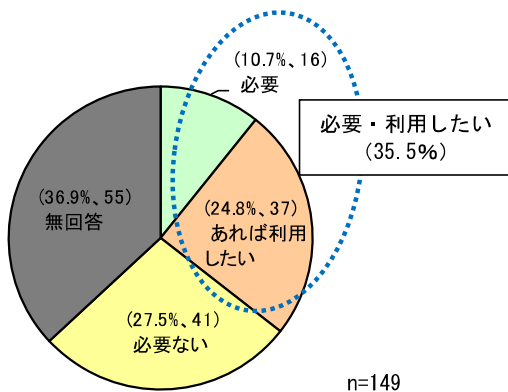
3)乗り継ぎではなく、蟹江駅まで直接乗り入れるバスが必要か

- ・「必要」「あれば利用したい」は合わせて46.3%と半数近くを占めています。



4)南部ルートに木曽岬町自主運行バスとの乗り継ぎバス停が必要か

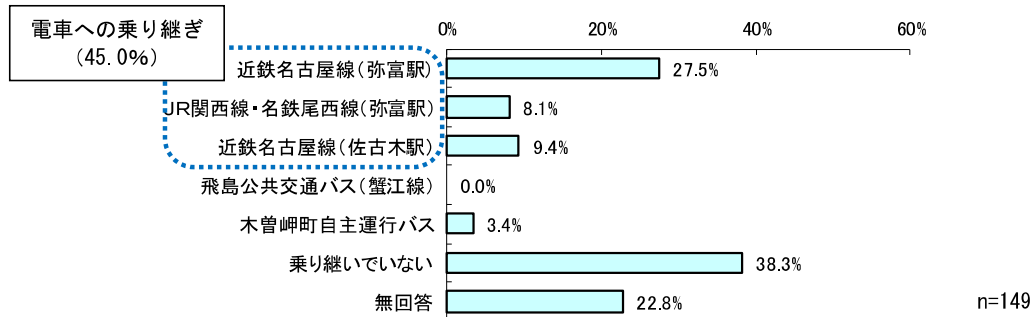
- ・「必要」「あれば利用したい」は合わせて35.5%、「必要ない」が27.5%となっています。



⑤アンケートを受け取った日の行動について

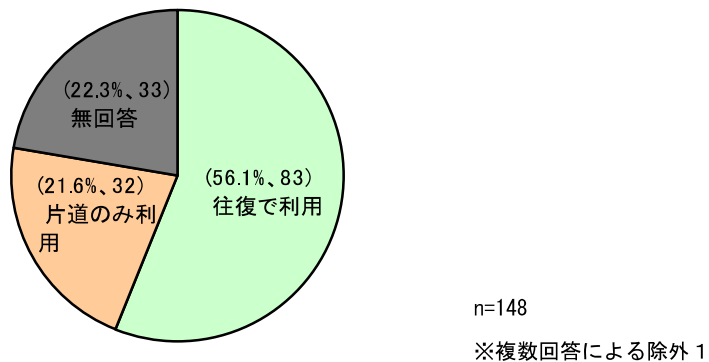
1)アンケートを受け取ったバスから他の交通機関へ乗り継ぎ

- ・「乗り継いでいない」が38.3%、「近鉄名古屋線（弥富駅）」が27.5%、電車への乗り継ぎ全体では45.0%と電車へ乗り継いでいる利用者が半数近くを占めています。



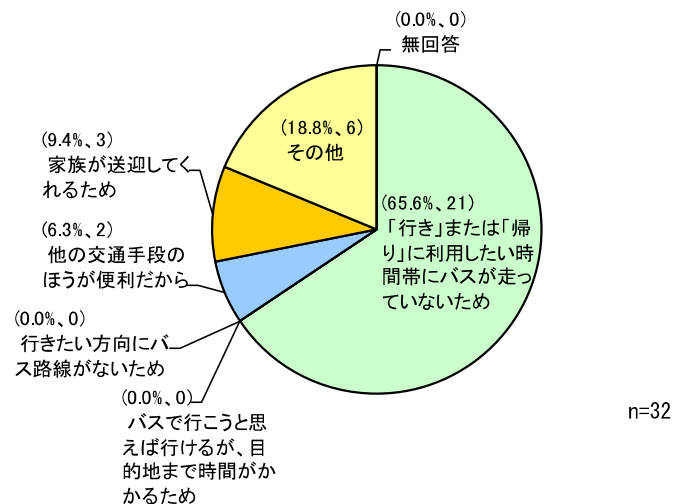
2)「行き」「帰り」の往復で利用

- ・「往復で利用」が56.1%と半数以上が利用している結果となりました。



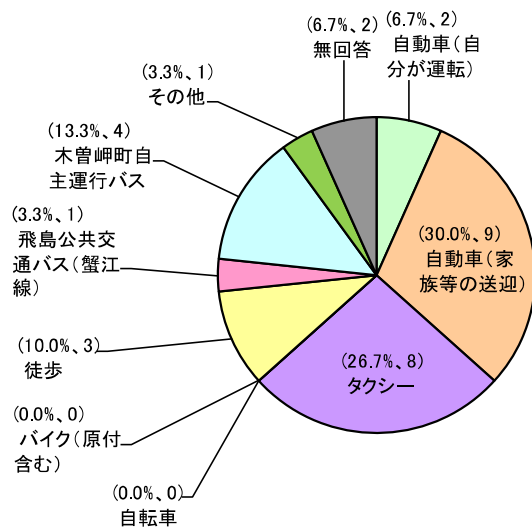
3)往復で利用しなかった理由

- ・「行き」または「帰り」に利用したい時間帯にバスが走っていないため」が65.6%と多くなっています。



#### 4)アンケートを受け取ったバスの代わりに利用した交通手段、移動手段

- 「自動車（家族等の送迎）」が多く30.0%、次いで「タクシー」が26.7%となりました。



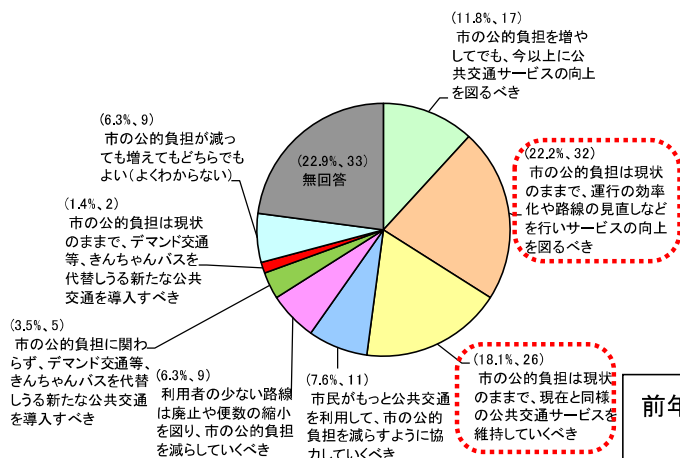
【その他の記述内容】	人数
学校のバス	1

n=30

※複数回答による除外 2

#### ⑥今後のきんちゃんバス（公共交通）の運行について

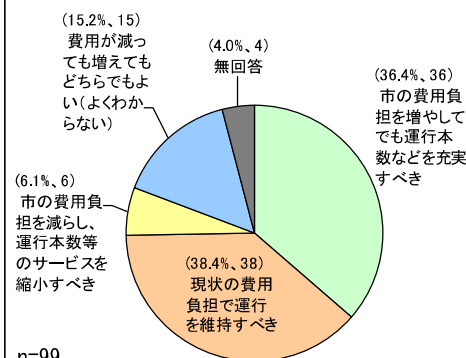
- 運行費用と利便性のバランスは、「市の公的負担は現状のままで、運行の効率化や路線の見直しなどを行いサービスの向上を図るべき」が22.2%と最も多く、「市の公的負担は現状のままで、現在と同様の公共交通サービスを維持していくべき」も多くなっており、公的負担は現状のままで良いと考えている人が多くなっています。



n=144

※複数回答による除外 5

#### 前年度の結果



n=99

※複数回答による除外 1

### 3-5 その他バス関連事業

#### 3-5-1 南部地域社会実験運行

##### (1) 急行バス・通勤通学バス(第1期、第2期)

- 南部地域を中心に運行する南部ルートは、乗車時間が長く運行便数が少ないという問題があります。弥富市地域公共交通計画においては「南部ルートの公共交通網再編」として事業を位置づけており、南部ルート全体の再編を検討し実施するものとして、南部地域での社会実験運行を行いました。
- 第1期、2期では南部コミュニティセンターを拠点とし、通勤、通学需要に対応した市中心部への急行便の社会実験の運行を行いました。

##### 【第1期、第2期 社会実験運行の概要】

###### ○第1期

- ・期間：令和3年9月1日（水）～令和4年3月31日（木）平日のみ
- ・料金：きんちゃんバスと同一（一般200円）
- ・車両：1台
- ・便数：朝：駅方面行2便、南部方面行2便 夕：駅方面行2便、南部方面行3便（計9便）
- ・停車バス停：南部コミュニティセンター、愛知黎明高校、弥富市役所、近鉄弥富駅南口  
※実験3便（7:35 南部コミュニティセンター⇒近鉄弥富駅南口）のみ弥富中学校バス停に停車

###### ○第2期

- ・期間：令和4年4月1日（金）～令和4年8月31日（水）平日のみ
- ・料金：きんちゃんバスと同一（一般200円）変更なし
- ・車両：1台
- ・便数：朝：駅方面行1便、南部方面行2便 夕：駅方面行2便、南部方面行3便（計8便）  
※第1期で利用のない実験1便（南部コミュニティセンター6:20発を廃止）  
※運行ルート：鍋田公民館を起終点とするルートに延長  
※停車バス停：運行ルート上にある利用の多いバス停に追加停車（5箇所→9箇所に増加）  
※弥富中学校に全便停車
- ・ダイヤ：第1期のダイヤをベースに、ルートの延長に伴う調整を実施







(2)チョイソコやとみ(第3期)

【チョイソコやとみの運行概要】

運行期間：令和5年6月2日(金)～令和5年11月28日(火)

運行日時：祝日を含む火曜日および金曜日 9:00～16:00

※稼働日数は6月：9日、7月：8日、8月：9日、9月：9日

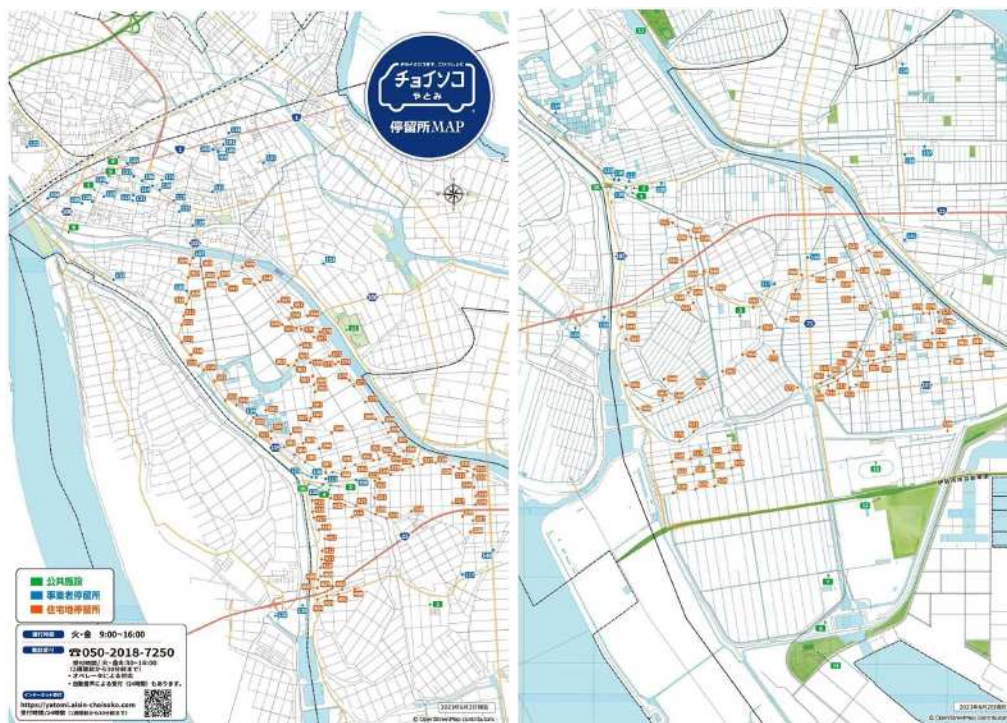
乗車受付：電話(祝日を含む火曜日および金曜日の8:30～16:00)とインターネットでの予約(24時間対応)

運賃：一般(大人)/400円、小学生から高校生/200円、障がい者(手帳所有者)/200円、未就学児：無料

※同乗者割引あり(同乗者の運賃を通常運賃の半額とする割引制度)

※障がい者の同伴者は一般料金とし、障がい者と同乗する場合、同乗者割引を適用する

運行車両：1台(定員8名)



図：チョイソコやとみ 停留所MAP

### 3-5-2 デマンド交通実証実験

- 様々な移動ニーズへの対応や、目的地までの移動時間の短縮など、本市の公共交通における課題を解決する移動手段としてデマンド型交通が機能し得るものであるかを検証するために、令和7年10月から令和8年9月までの1年間、市全域を対象に実証実験を実施しています。
- 市外の方も利用可能ですが、利用するためには会員登録が必要です。
- 利用促進と地域へのデマンド型交通の浸透のため、会員登録者に対して無料乗車券（2枚）の配布を行いました。

#### 【デマンド交通実証実験の運行概要】

- 運行期間：令和7年10月1日 ～ 令和8年9月30日
- 運行曜日：平日（月～金）と土曜日  
※事業主体が別に定めた日（年末年始12/29～1/3）、祝日、その他天候条件や災害など安全な運行に支障がある日を除く
- 運行時間：8:00～18:00
- 運賃：一般（大人）/200円  
小学生から高校生、75歳以上の高齢者、障がい者（手帳所有者）、運転免許経歴証明書所有者（免許返納者）/100円、未就学児：無料  
※回数券の発行（100円券15枚つづりで1,000円）
- 運行車両：3台  
※ハイエース1台（定員8名）とノア・ヴォクシー2台（定員5名）
- 予約方法：電話・インターネット  
※電話は運行日の8:00～17:30（事業者が定めた運休日を除く）、インターネットは24時間対応

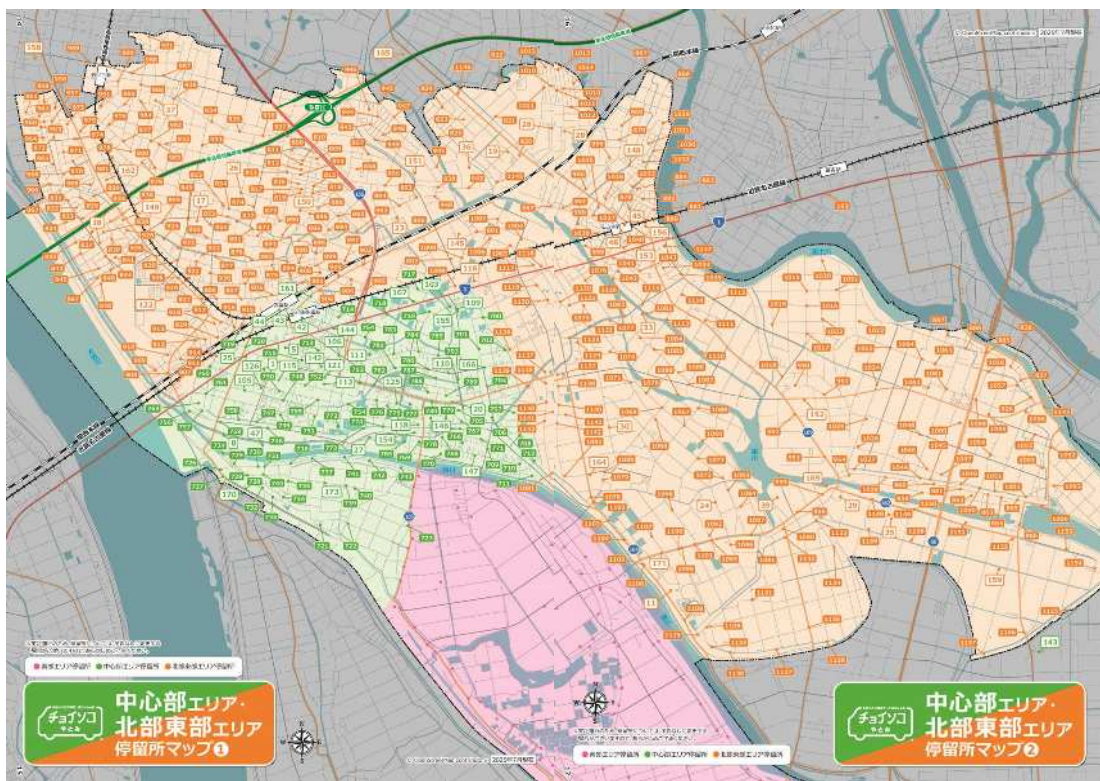
- 本実証実験の開始に伴い、きんちゃんバスの一部ルートを運休し、ダイヤ・運行時刻を変更して運行しています。実証実験中の運行ルートは83ページ、変更後の時刻表は84ページのとおりです。
- また、実証実験の開始に合わせてきんちゃんバスの運賃を見直し、見直し内容に合わせて定期券等の運賃施策を追加しました。

#### 【運賃の見直し内容】

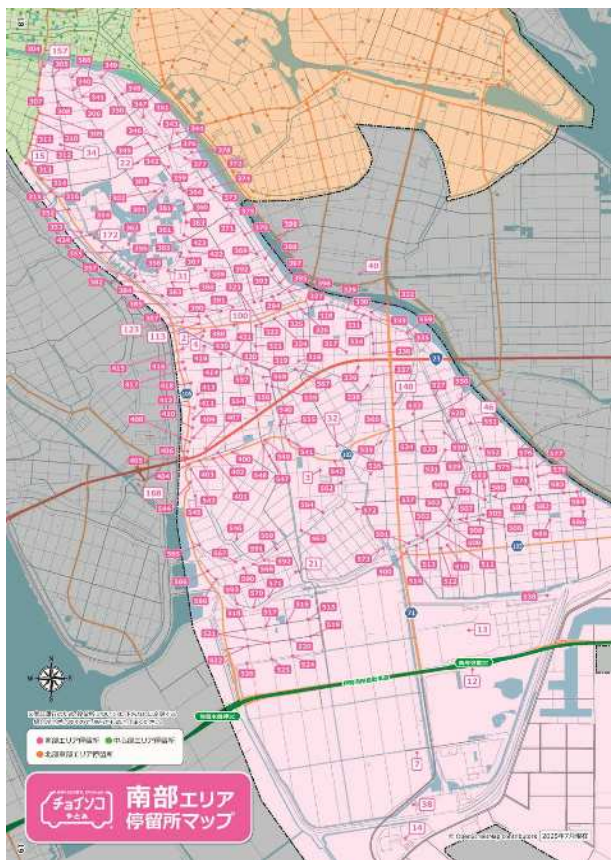
- 75歳以上の方の運賃を無料から100円に変更

#### 【運賃施策】

- 運転免許証を返納した方（運転経歴証明書所持者）の運賃を100円とする
- 75歳以上の方と運転経歴証明書所持者向けの回数券や定期券（ゴールドパス）の発行を開始



図：中心部エリア、北部・東部エリアの停留所MAP（令和7年7月時点）



図：南部エリアの停留所MAP（令和7年7月時点）







# きんちゃんバス時刻表

## 北部ルート

右回り			左回り		
総合福祉センター	8:40	11:40	総合福祉センター	10:10	13:10
かおるヶ丘団地	8:45	11:45	イオンタウン	10:15	13:15
小林医院	8:46	11:46	くわしん弥富支店	10:20	13:20
栄団地	8:48	11:48	近鉄弥富駅北口	10:23	13:23
ポプラ台団地	8:50	11:50	弥富市役所	10:27	13:27
西中地公民館	8:53	11:53	海南病院	10:30	13:30
白鳥コミュニティセンター	8:55	11:55	弥富市役所	10:32	13:32
白鳥保育園	8:57	11:57	近鉄弥富駅南口	10:35	13:35
桑田団地	9:00	12:00	南前新田交差点	10:41	13:41
又八	9:02	12:02	桜セントラルクリニック	10:42	13:42
あいち診療所おふくる	9:05	12:05	ひので保育園	10:43	13:43
佐古水駅	9:08	12:08	観楽ゴールド	10:44	13:44
佐古木	9:12	12:12	串張	10:46	13:46
島平	9:14	12:14	鍋田	10:48	13:48
串東	9:16	12:16	佐古木駅	10:53	13:53
観楽ゴールド	9:18	12:18	あいち診療所おふくる	10:57	13:57
ひので保育園	9:19	12:19	又八	10:59	13:59
桜セントラルクリニック	9:20	12:20	栄団地	11:01	14:01
南前新田交差点	9:21	12:21	白鳥保育園	11:04	14:04
近鉄弥富駅南口	9:27	12:27	白鳥コミュニティセンター	11:06	14:06
弥富市役所	9:30	12:30	西中地公民館	11:08	14:08
海南病院	9:33	12:33	ポプラ台団地	11:11	14:11
弥富市役所	9:35	12:35	栄団地	11:12	14:12
近鉄弥富駅北口	9:39	12:39	小林医院	11:14	14:14
くわしん弥富支店	9:42	12:42	かおるヶ丘団地	11:15	14:15
イオンタウン	9:47	12:47	総合福祉センター	11:20	14:20
総合福祉センター	9:50	12:50			

※「佐古木」バス停は左回りにはありません

## 南部ルート

南部往路				南部復路				夜便			
近鉄弥富駅南口	7:30	9:00		総合福祉センター	14:10	16:00					
南前新田交差点	7:36	9:06		イオンタウン	14:15	16:05					
桜セントラルクリニック	7:37	9:07		くわしん弥富支店	14:20	16:10					
ひので橋	7:40	9:10		近鉄弥富駅北口	14:23	16:13					
弥富中学校	7:42	9:12		弥富市役所	14:27	16:17					
中川団地	7:43	9:13		海南病院	14:30	16:20					
松名	7:44	9:14		弥富市役所	14:32	16:22					
寛延	7:45	9:15		近鉄弥富駅南口	14:35	16:25	17:40	19:25	21:10	22:05	
愛知聖明高校	7:46	9:16		南前新田交差点	14:41	16:31	17:46	19:31	21:16	22:11	
三好	7:47	9:17		桜セントラルクリニック	14:42	16:32	17:47	19:32	21:17	22:12	
孤地公民館	7:51	9:21		そふえ整形外科	14:44	16:34	17:49	19:34	21:19	22:14	
鍋田公民館	6:27			森津の藤	14:45	16:35	17:50	19:35	21:20	22:15	
鍋田	6:28			芝井	14:47	16:37	17:52	19:37	21:22	22:17	
西末広	6:38			芝井南	14:48	16:38	17:53	19:38	21:23	22:18	
東末広	6:40			間處公園	14:49	16:39	17:54	19:39	21:24	22:19	
操出	6:44			鍋田支所	14:50	16:40	17:55	19:40	21:25	22:20	
南部コミュニティセンター	6:48	7:53	9:23	杉本クリニック	14:51	16:41	17:56	19:41	21:26	22:21	
稲元	6:54	7:59	9:29	稲元	14:54	16:44	17:59	19:44	21:29	22:24	
杉本クリニック	6:57	8:02	9:32	三好	14:56	16:46	18:01	19:46	21:31	22:26	
鍋田支所	6:58	8:03	9:33	孤地公民館	15:00	16:50	18:05	19:50	21:35	22:30	
間處公園	6:59	8:04	9:34	南部コミュニティセンター	15:02	16:52	18:07	19:52	21:37	22:32	
芝井南	7:00	8:05	9:35	操出			18:13	19:58			
芝井	7:01	8:06	9:36	東末広			18:17	20:02			
森津の藤	7:03	8:08	9:38	西末広			18:19	20:04			
そふえ整形外科	7:04	8:09	9:39	鍋田			18:29	20:14			
桜セントラルクリニック	7:06	8:11	9:41	鍋田公民館			18:30	20:15			
南前新田交差点	7:07	8:12	9:42	鍋田			18:31	20:16			
近鉄弥富駅南口	7:13	8:18	9:48	三好	15:06	16:56	18:40	20:25	21:41		
弥富市役所	8:21	9:51		愛知聖明高校	15:07	16:57	18:41	20:26	21:42		
海南病院	8:24	9:54		寛延	15:08	16:58	18:42	20:27	21:43		
弥富市役所	8:26	9:56		松名	15:09	16:59	18:43	20:28	21:44		
近鉄弥富駅北口	8:29			中川団地	15:10	17:00	18:44	20:29	21:45		
くわしん弥富支店		10:00		弥富中学校	15:11	17:01	18:45	20:30	21:46		
イオンタウン		10:03		ひので橋	15:13	17:03	18:47	20:32	21:48		
総合福祉センター		10:08		桜セントラルクリニック	15:16	17:06	18:50	20:35	21:51		
		10:11		南前新田交差点	15:17	17:07	18:51	20:36	21:52		
				近鉄弥富駅南口	15:23	17:13	18:57	20:42	21:58		
				近鉄弥富駅北口	15:28						
				くわしん弥富支店	15:31						
				イオンタウン	15:36						
				総合福祉センター	15:39						

回数券		
券種	枚数	料金等
大人	12枚	2,000円
高校生	12枚	1,000円
75歳以上、運転経歴証明書所持者		

定期券		
券種	料金等	
大人	1ヶ月 6,000円 3ヶ月 17,100円 6ヶ月 32,400円	
65歳以上	1ヶ月 3,000円 3ヶ月 8,800円 6ヶ月 16,200円	
75歳以上、運転経歴証明書所持者	1ヶ月 2,000円 3ヶ月 5,500円 6ヶ月 10,000円	

回数券販売場所	
○バス車内	
○市役所市民協働課	
○鍋田支所	
○総合福祉センター	

※「きんちゃんバス乗車定期券」の申込みが必要

- 定期券の申込み開始日：使用開始日の14日前から
- 定期券の発売日：新規の場合…使用開始日の7日前から  
継続の場合…適用期間内の定期券と引換えに期限の切れる14日前から
- 定期券申込方法  
定期券は事前予約制で、毎週日曜日までの申込み分を水曜日以降の販売となります。  
申込書に必要事項を記入の上、以下の方法でお申込みください。  
◇三草交通(株) 最寄営業所へのFAX又は電話  
◇弥富市役所市民協働課への申込み ◇バス車内での申込み
- 定期券販売場所  
事前に予約いただいた定期券を下記の場所で販売します。  
○弥富市役所市民協働課  
月曜日から金曜日(祝休日及び年末年始を除く)  
午前8時30分から午後5時まで  
○弥富市役所図書館 土曜日・日曜日・祝日の閉館日  
午前9時から午後5時まで

## INFORMATION

使用例  
ご自分の利用するバス停に蛍光ペンなどで色を塗ると分かりやすくなります。

近鉄弥富駅南口	10:35
南前新田交差点	10:41
桜セントラルクリニック	10:42
ひので保育園	10:43
観楽ゴールド	10:44
串張	10:46
鍋田	10:48
佐古木駅	10:53

きんちゃんバスの詳しい情報についてはこちらへ

弥富市HPへリンクしています



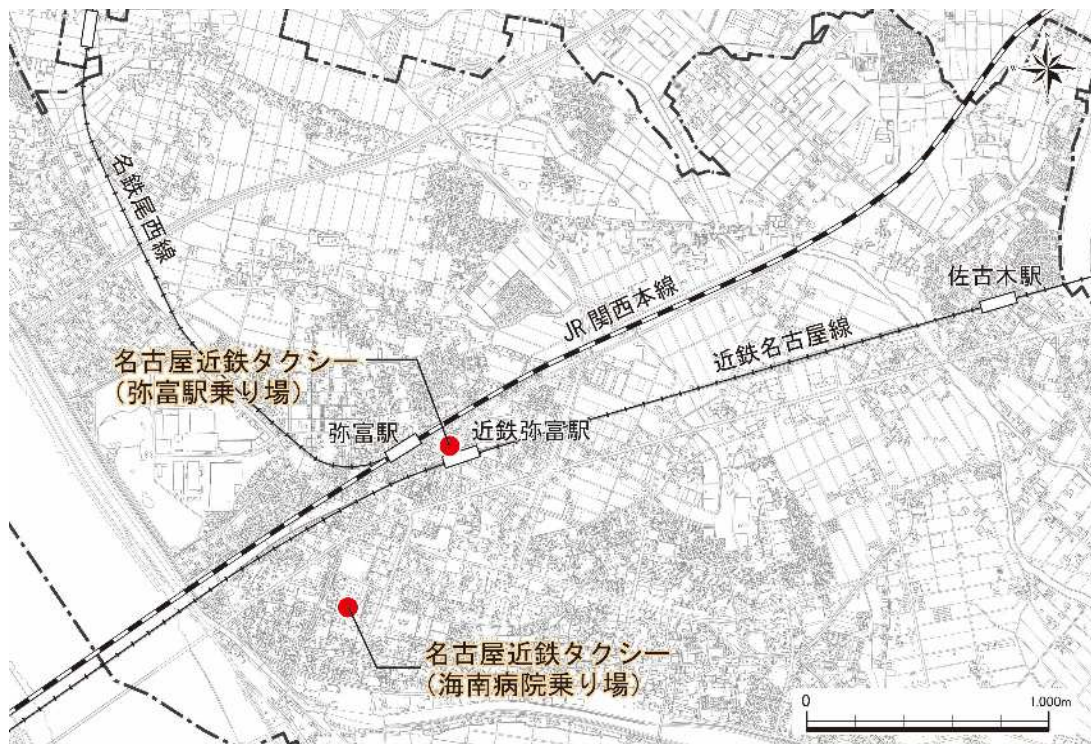
※土曜日・日曜日・祝日・年末年始(12/29~1/1)  
運休となりますのでご注意ください。

図：きんちゃんバスの時刻表（実証実験中）

### 3-6 タクシーの状況

#### 3-6-1 タクシー事業者の状況

- 本市内には、名古屋近鉄タクシーが市中心部にあり、東部や南部地域にはタクシー事業者の営業所等はありません。
- 愛知県全体の輸送実績は、車両数や実働率、実車kmなど、すべての項目で新型コロナウイルスの影響により令和2年度から減少となっていたが、徐々に回復傾向となっています。
- 介護タクシーとして、しんご福祉タクシーと福祉タクシーうたたねが日本福祉タクシー協会に加盟しています。



図：弥富市内タクシー事業者

表：愛知県輸送実績

	車両数 (台)	実働率	実車キロ (千km)	輸送回数 (千回)	運送収入 (千円)
令和元年度	8,544	66.0%	142,502	37,225	63,779,097
令和2年度	7,925	57.3%	81,179	23,362	36,758,547
令和3年度	8,020	59.9%	92,039	25,679	41,352,117
令和4年度	7,932	61.1%	114,890	30,453	52,936,507
令和5年度	7,627	61.4%	115,827	30,697	57,835,728

※資料：国土交通省 中部運輸局 統計情報【数字で見る中部の運輸2025】より



表：名古屋タクシー協会（西地区事業所）等加盟事業者

事業者名	所在地	車両			対応サービス							
		普通	大型	特大	身体	知的	高齢者	免返	幼児	プリカ	敬老	精神
あんしんネット21	名古屋市中村区、中川区	99	-	-	○	○	○	○	○	①	○	x
中央交通	名古屋市中村区	53	-	-	○	○	○	○	○	①	○	x
名古屋近鉄タクシー	名古屋市中村区	61	-	-	○	○	○	x	○	①	○	x
	蟹江町	47										
キリンタクシー	名古屋市中川区	32	-	-	○	○	○	x	○	x	x	x
すみれタクシー	名古屋市中川区	30	-	-	○	○	○	x	○	①	○	x
宝交通	名古屋市中川区	74	-	-	○	○	○	x	x	○	○	x
東海交通	名古屋市中川区	55	-	-	○	○	○	x	○	①	○	x
中川タクシー	名古屋市中川区	39	-	-	○	○	○	x	○	①	x	x
	蟹江町	6										
あんしんネットあいち	名古屋市中川区	42	-	1	○	○	○	○	○	①	○	x
名鉄交通第三	名古屋市中川区	118	-	-	○	○	○	x	○	①	○	x
名鉄名古屋タクシー	名古屋市中川区	80	-	-	○	○	○	x	○	①	○	x
名鉄西部交通	津島市	18	-	-	○	○	○	○	○	①	x	x
玉利タクシー	愛西市	7	-	-	○	○	○	x	x	x	x	x
大平交通	あま市	16	-	-	○	○	x	x	x	x	x	x
東海タクシー	あま市	6	-	-	○	○	○	x	x	x	x	x
第一フジタクシー	大治町	70	-	-	○	○	○	x	x	x	x	x
やすいタクシー	大治町	10	-	-	○	○	○	x	x	x	x	x
しんご福祉タクシー	弥富市	介護タクシー										
福祉タクシーうたたね	弥富市	介護タクシー										

※プリペイドカード販売時に割引くもの

○＝0.5割引 ①＝10,500円分を10,000円0.5割引、5,250円分を5,000円0.5割引、3,150円分を3,000円0.5割引

※資料：名古屋タクシー協会、日本福祉タクシー協会HP等

### 3-6-2 福祉タクシー料金助成事業

- ・本市では障がい者や高齢者など1人で移動できないなどで移動に制約のある方を対象にタクシー料金助成事業を行っています。
- ・介護が必要な高齢者や障がい者の自分で買い物に行きたいというニーズが多くあり、このようなニーズまでカバーするには現在の利用券交付枚数では不足するなど、日常の生活の移動を支え切れていません。
- ・心身障がい者福祉タクシー料金助成事業の扶助額は減少傾向ですが、高齢者等福祉タクシー料金助成事業は増加傾向となっており、全体でも増加しています。

表：心身障がい者福祉タクシー料金助成事業の概要

目的	・心身障がい者(児)が日常生活を容易に行うためにタクシーを利用する場合、その料金の一部を助成し、福祉の増進を図る。				
対象者	・1級から3級までの身体障がい者手帳を有する者(児) ・A判定又はB判定の療育手帳を有する者(児) ・1級又は2級の精神障がい者保健福祉手帳を有する者(児) ※施設入所されている者、平成24年より自動車税・軽自動車税の減免を受けている者については交付対象外				
交付枚数	年間48枚				
助成額	区分		利用可能枚数	助成額	
	一般タクシー		1回の乗車につき2枚まで	1枚目：基本料金(障がい者割引分を控除した額)及び迎車回送料金 2枚目：基本料金(障がい者割引分を控除した額)相当分以内	
	リフト付き タクシー等	車いす ストレッチャー	1回の乗車につき1枚	1,500円 2,000円	ただし、実際に要した額がそれぞれに満たないときは、実際に要した額

表：高齢者等福祉タクシー料金助成事業の概要

目的	・要介護高齢者等が外出の際にタクシーを利用する場合の料金の一部を助成し、福祉の増進を図る。	
対象者	・市内に住所を有し、介護保険法の要介護認定・要支援認定を受けた在宅の方または基本チェックリストでサービスが必要と認められた方 ・75歳以上の運転経歴証明書などの交付を受けた方(交付を受けた日の属する年度から翌々年度の末日まで対象)	
交付枚数	・年間36枚	
助成額	利用可能枚数	
	1回の乗車につき2枚まで 1枚目：基本料金及び迎車回送料金 2枚目：基本料金相当分以内	

表：料金助成事業の利用状況

	心身障がい者福祉タクシー料金助成事業		高齢者等福祉タクシー料金助成事業		計	
	利用枚数	扶助費(千円)	利用枚数	扶助費(千円)	利用枚数	扶助費(千円)
令和元年度	8,962	5,775	10,803	6,684	19,765	12,459
令和2年度	7,787	4,622	10,855	6,745	18,642	11,366
令和3年度	7,345	4,549	14,560	8,546	21,905	13,095
令和4年度	6,849	4,270	15,085	8,912	21,934	13,183
令和5年度	6,464	4,371	14,430	8,825	20,894	13,196
令和6年度	6,491	4,136	14,086	8,383	20,577	12,519

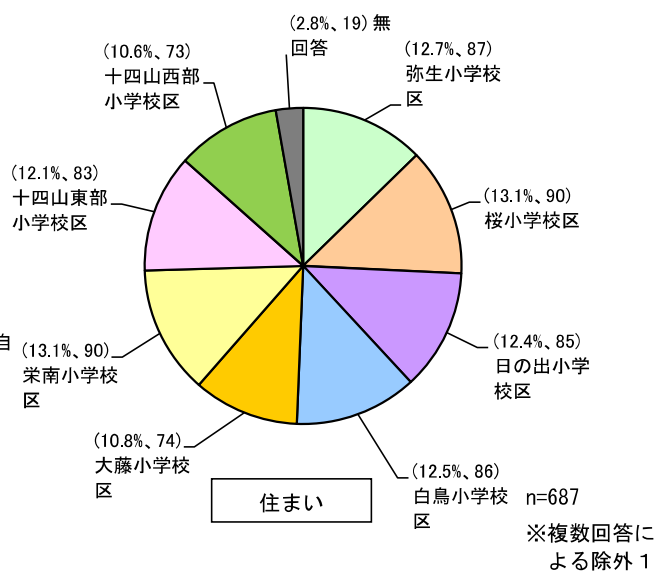
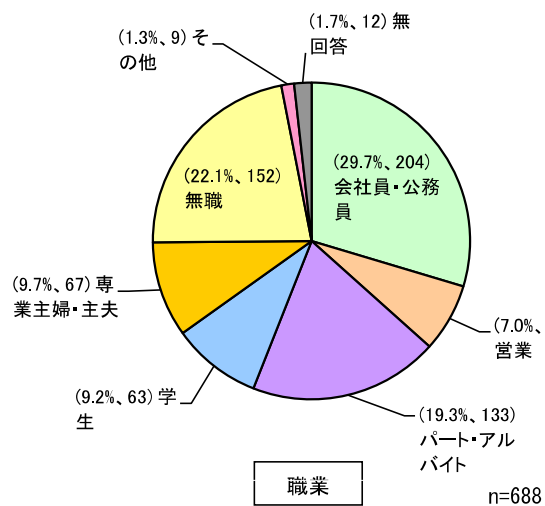
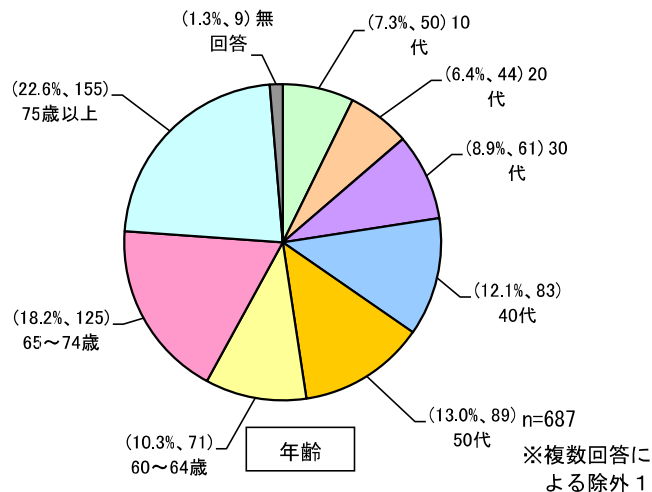
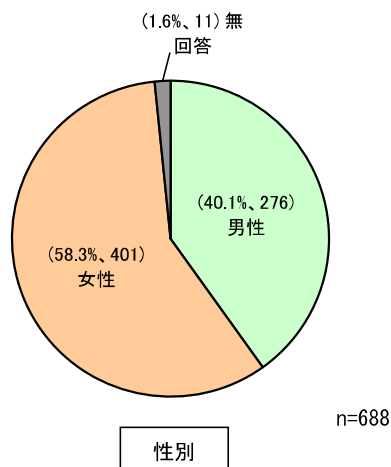


【住民アンケート票】

## 4-1-2 調査結果

### (1)属性

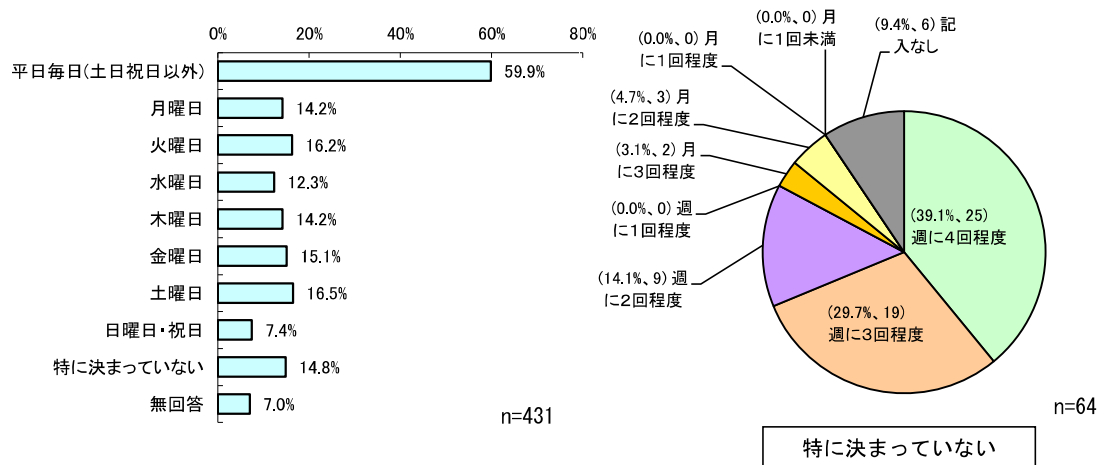
- ・「女性」が58.3%と最も多くなっています。
- ・「75歳以上」が22.6%と最も多く、次いで「65～74歳」が多くなっています。
- ・「会社員・公務員」が29.7%と最も多く、次いで「無職」が多くなっています。
- ・「桜小学校区」と「栄南小学校区」が13.1%と最も多く、次いで「弥生小学校区」が多くなっています。全ての対象小学校区から万遍なく回答を得ています。



(2)通勤・通学する場合の外出について(習い事も含む)

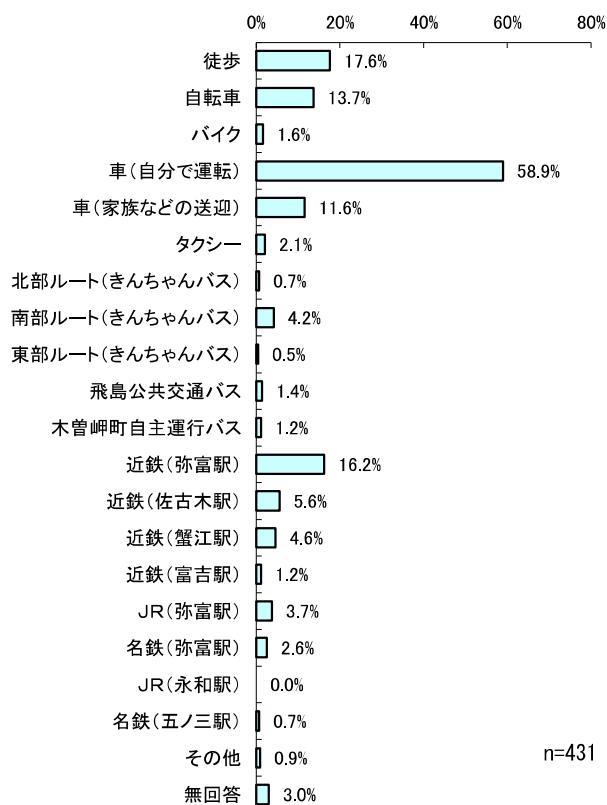
①通勤・通学する場合の曜日

- ・「平日毎日」が59.9%と最も多く、次いで「土曜日」が多くなっています。
- ・「特に決まっていない」では、「週に4回程度」が39.1%と最も多く、次いで「週に3回程度」が多くなっています。



②通勤・通学する場合の主な交通機関

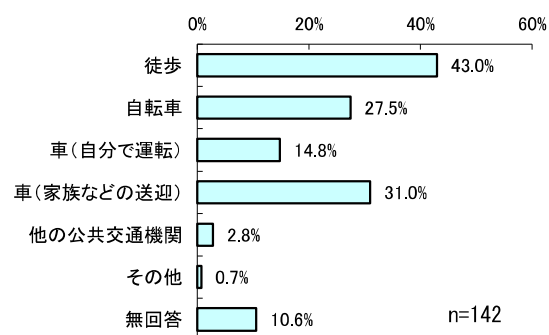
- ・「車(自分で運転)」が58.9%と最も多く、次いで「近鉄(弥富駅)」が多くなっています。
- ・きんちゃんバスは、3ルート合わせて5.4%となっており、このうち4.2%を南部ルートが占めています。





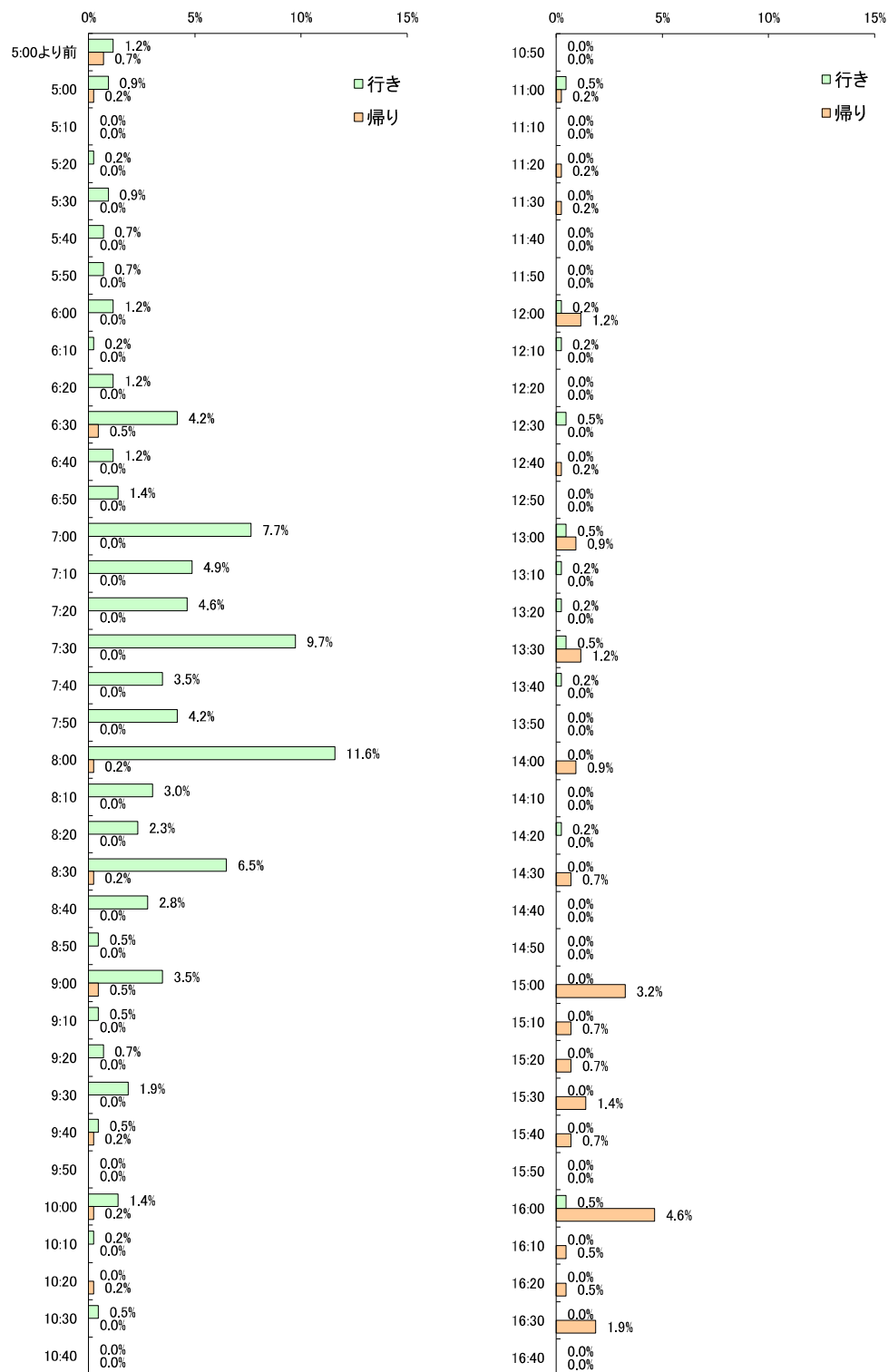
③利用されている公共交通機関までの移動手段

- 「徒歩」が43.0%と最も多く、次いで「車（家族などの送迎）」が多くなっています。

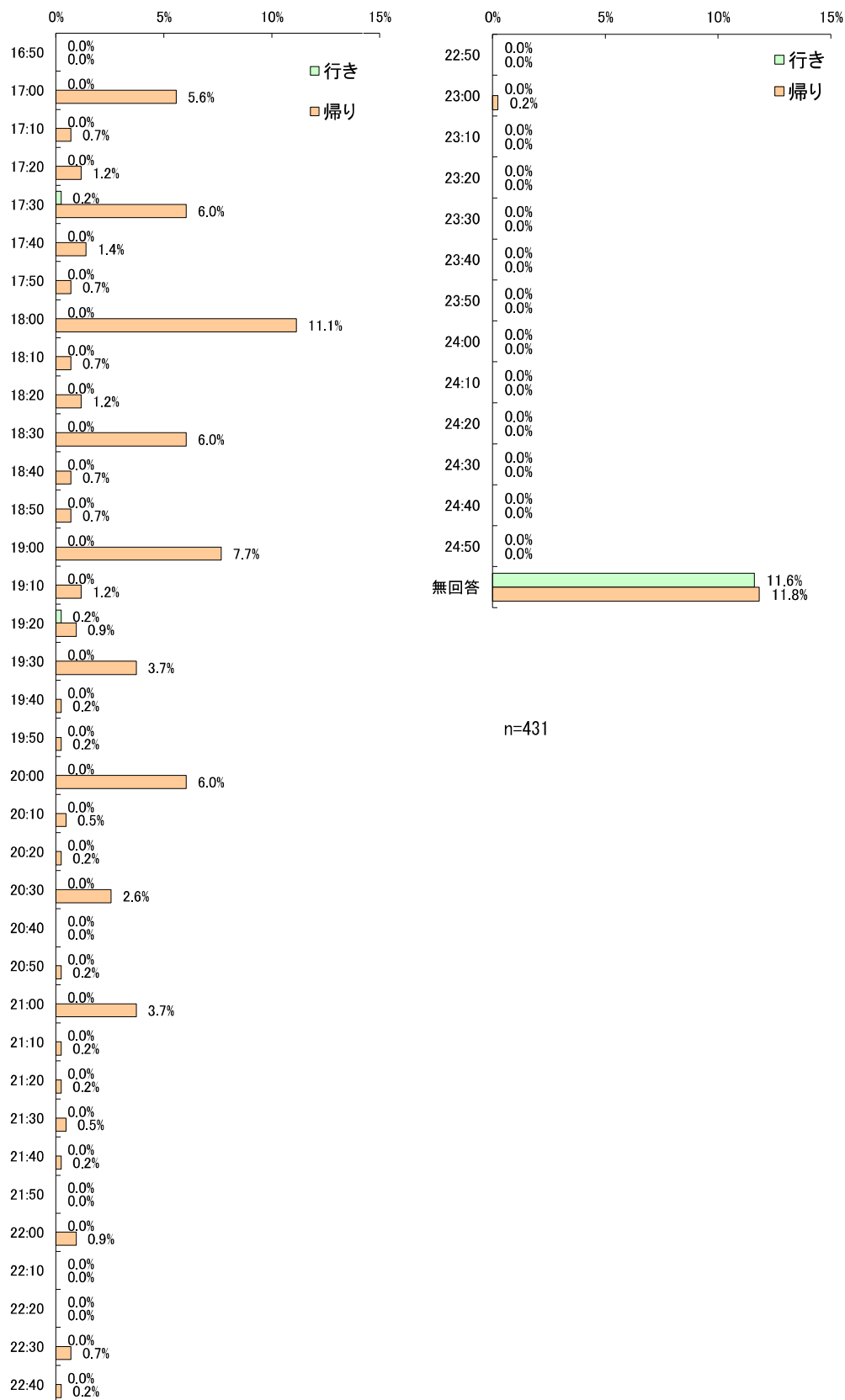


#### ④通勤・通学する場合の主な出発・帰宅時刻

- 行きは「8:00」が11.6%と最も多く、次いで「7:30」が多くなっています。行きは、出発時刻が7時から9時の間に集中しており、全体の64.88%を占めています。
- 帰りは「18:00」が11.1%と最も多く、次いで「19:00」が多くなっています。

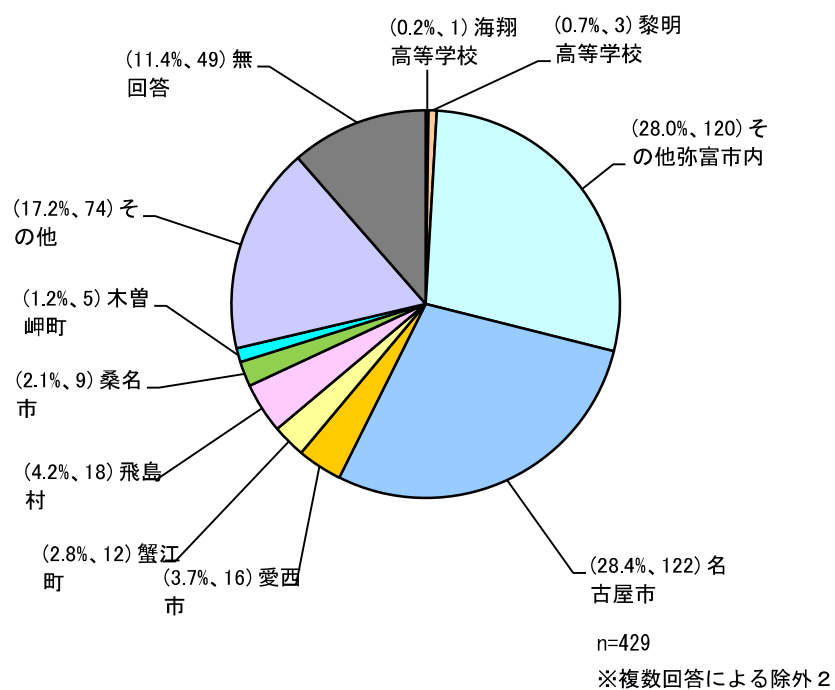


n=431



⑤通勤・通学先の場所・住所

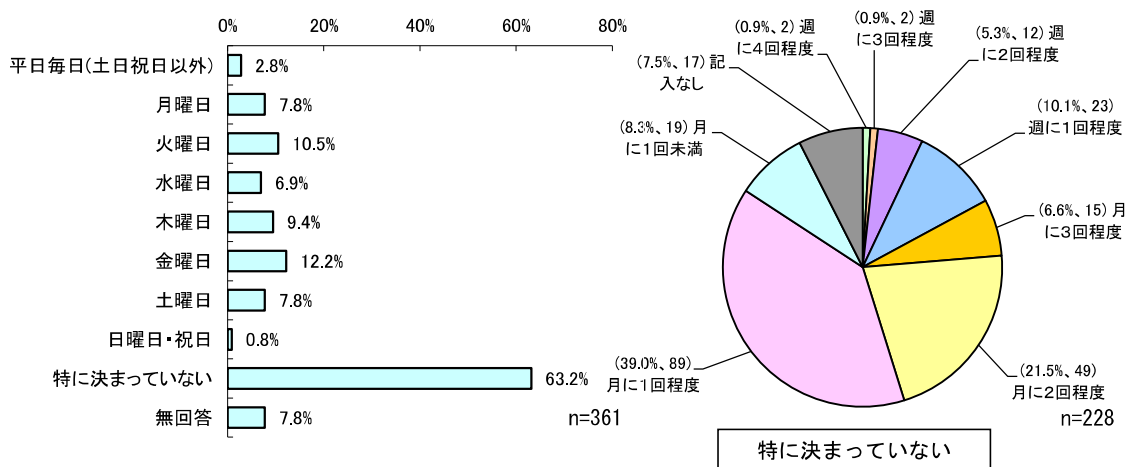
- 「名古屋市」が28.4%と最も多く、次いで「その他弥富市内」が多くなっています。



### (3)通院する場合の外出について

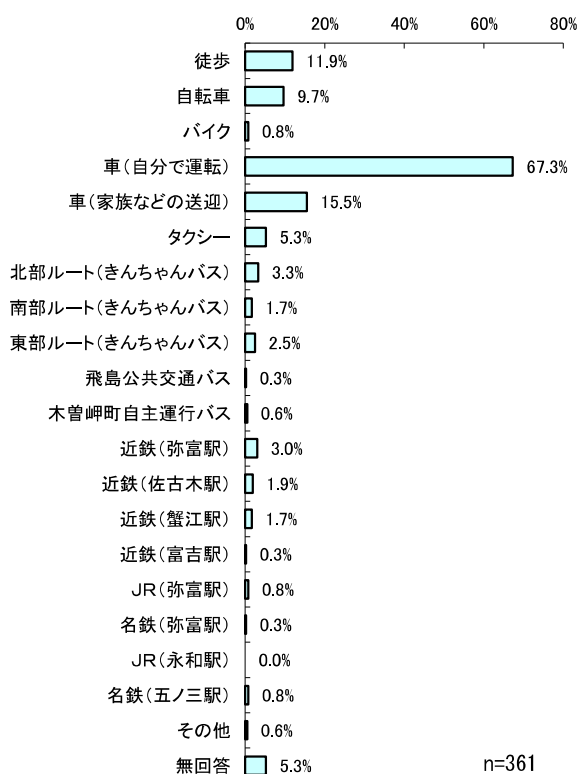
#### ①通院する場合の主な曜日

- ・「特に決まっていない」が63.2%と最も多く、次いで「金曜日」が多くなっています。
- ・「特に決まっていない」では、「月に1回程度」が39.0%と最も多く、次いで「月に2回程度」が多くなっています。



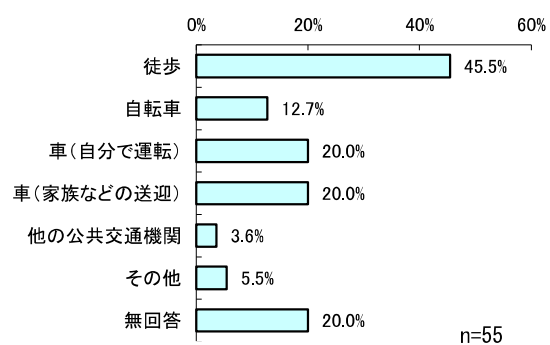
#### ②通院する場合の主な交通機関

- ・「車（自分で運転）」が67.3%と最も多く、次いで「車（家族などの送迎）」が多くなっています。
- ・きんちゃんバスは、3ルート合わせて7.5%となっており、このうち3.3%を北部ルートが占めています。



③利用されている公共交通機関までの移動手段

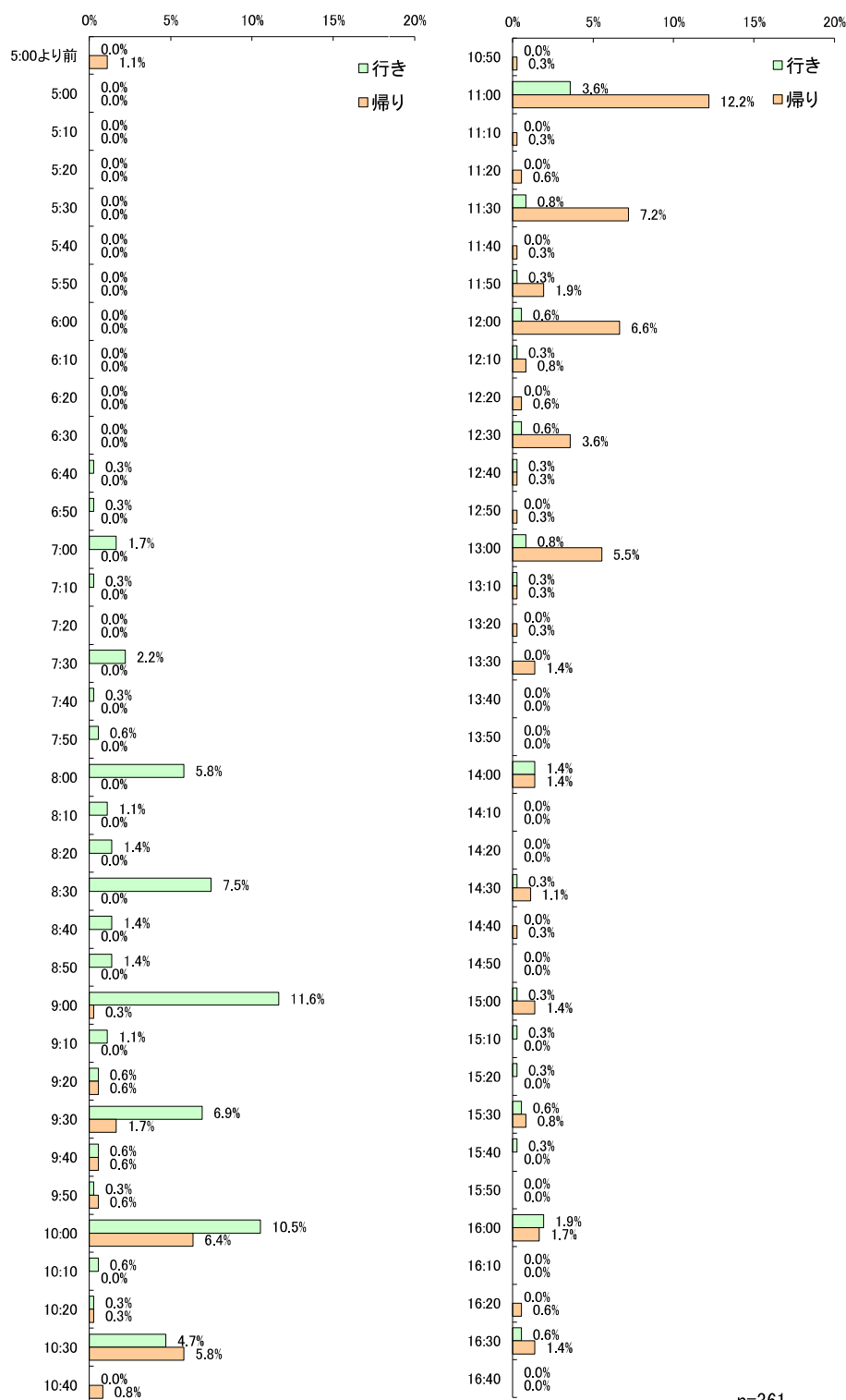
- ・「徒歩」が45.5%と最も多く、次いで「車（自分で運転）」「車（家族などの送迎）」が多くなっています。



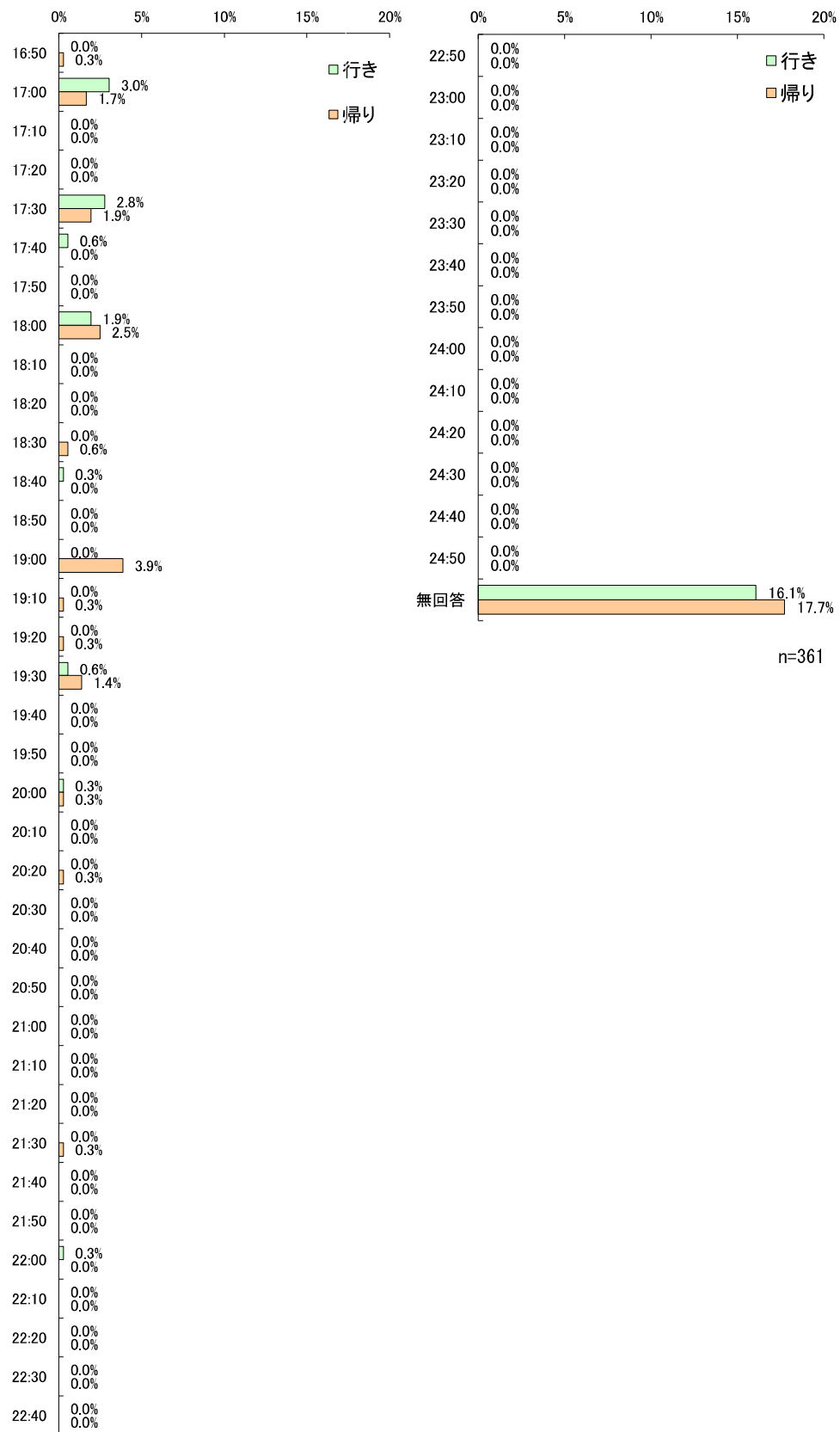


#### ④通院する場合の主な出発・帰宅時刻

- 行きは「9:00」が11.6%と最も多く、次いで「10:00」が多くなっています。
- 帰りは「11:00」が12.2%と最も多く、次いで「11:30」が多くなっています。

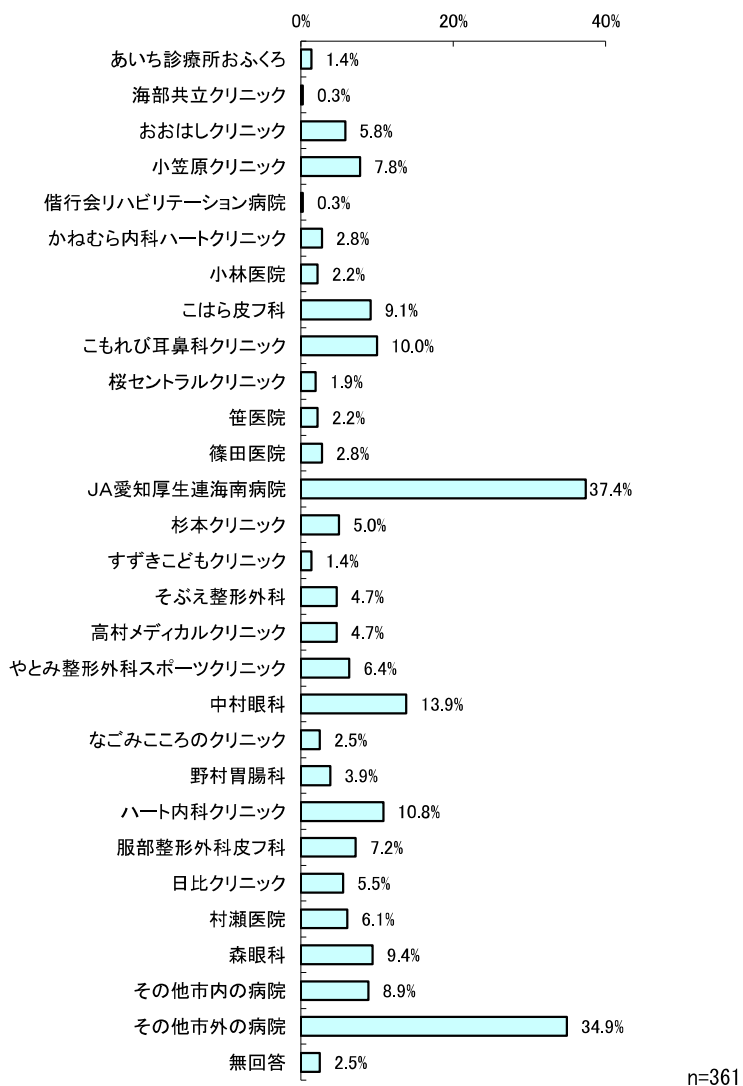


n=361



⑤通院する場合の主な目的地

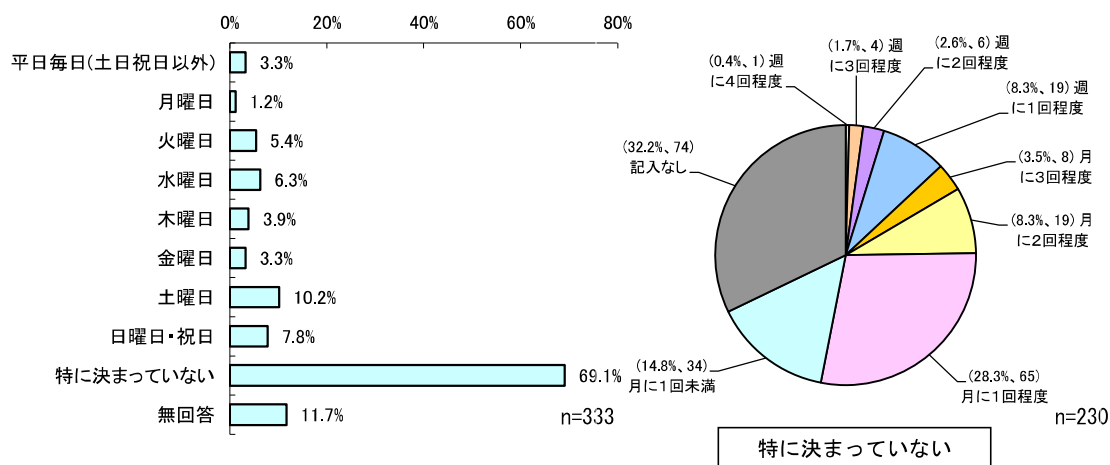
- 「ＪＡ愛知厚生連海南病院」が37.4%と最も多く、次いで「その他市外の病院」が多くなっています。
- 市内の行き先では、「ＪＡ愛知厚生連海南病院」に次いで、「中村眼科」、「ハート内科」が多くなっています。



(4) 公共施設に行く場合の外出について(市役所、総合福祉センターなど)

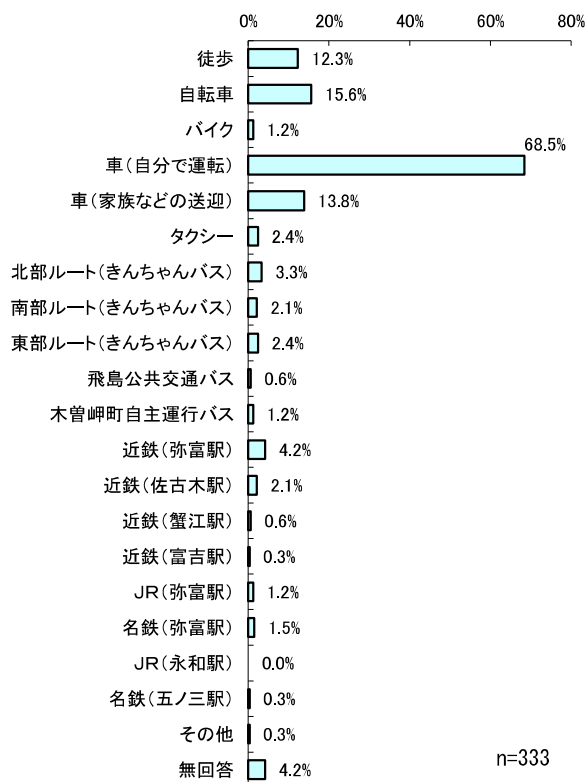
① 公共施設に行く場合の主な曜日

- ・「特に決まっていない」が69.1%と最も多く、次いで「土曜日」が多くなっています。
- ・「特に決まっていない」では、「月に1回程度」が28.3%と最も多くなっています。



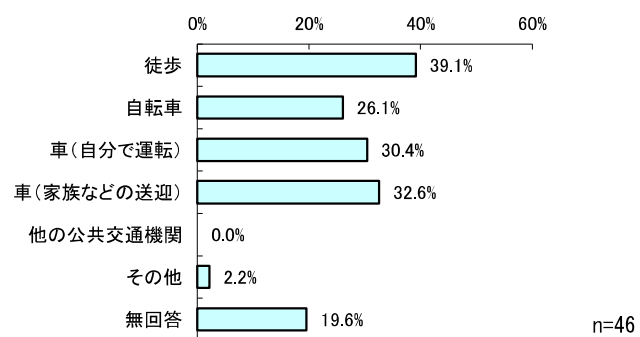
② 公共施設に行く場合の主な交通機関

- ・「車(自分で運転)」が68.5%と最も多く、次いで「自転車」が多くなっています。
- ・きんちゃんバスは、3ルート合わせて7.8%となっており、ルート間の偏りが小さくなっています。



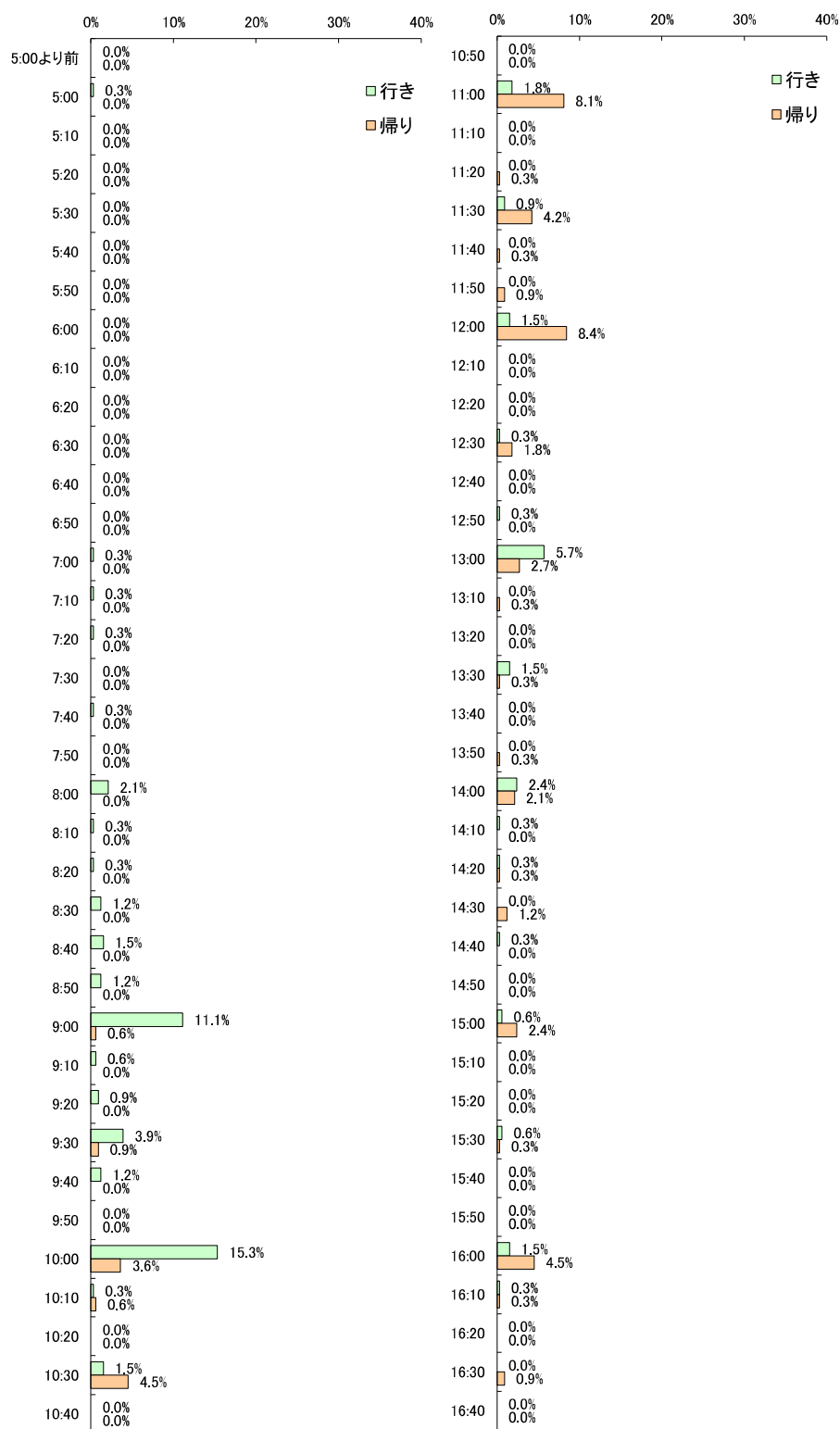
③ 公共施設に行く場合の主な出発・帰宅時刻

- ・ 「徒歩」が39.1%と最も多く、次いで「車（家族などの送迎）」が多くなっています。



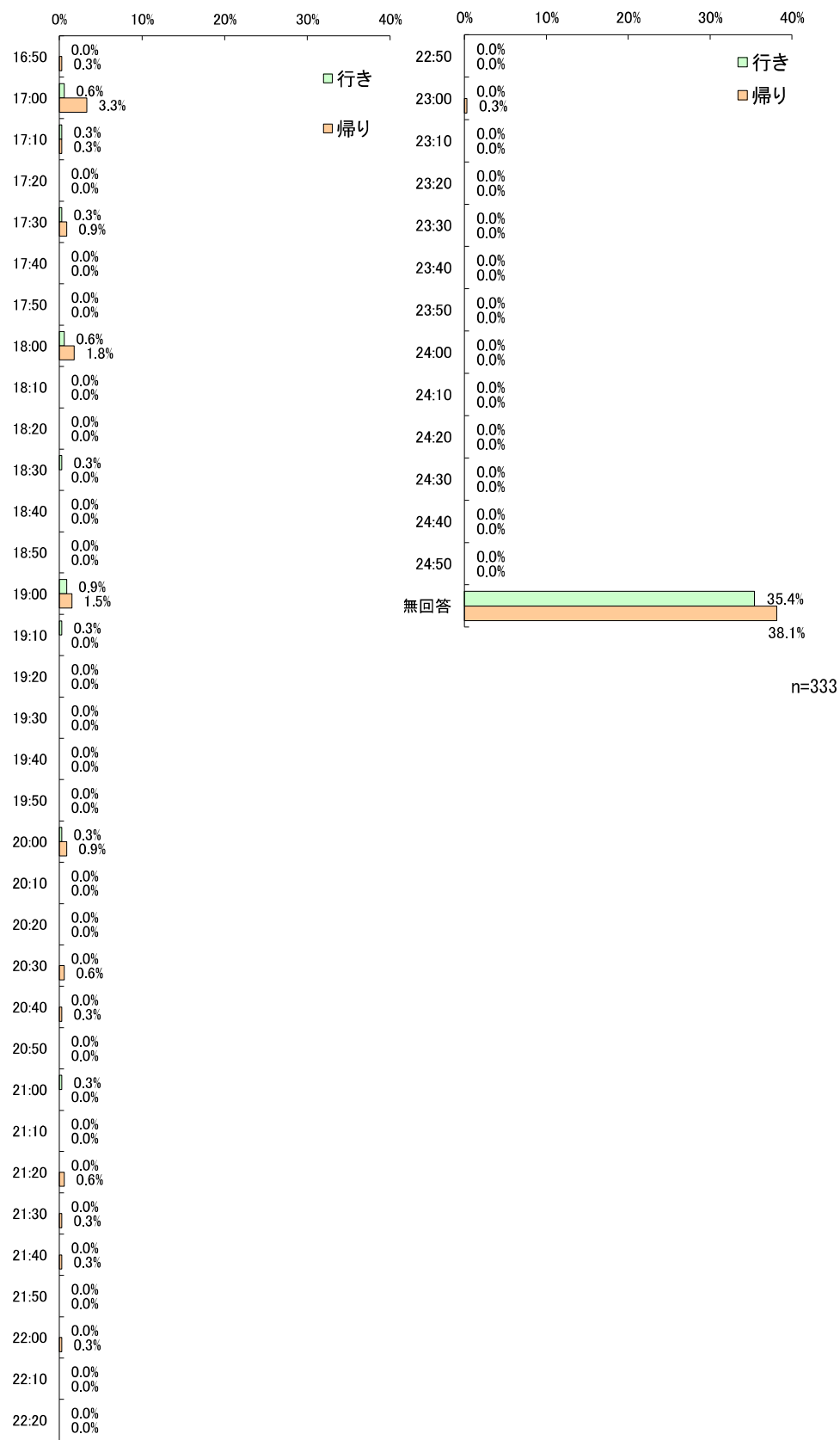
#### ④ 公共施設に行く場合の主な出発・帰宅時刻

- 行きは「10:00」が15.3%と最も多く、次いで「9:00」が多くなっています。
- 帰りは「12:00」が8.4%と最も多く、次いで「11:00」が多くなっています。



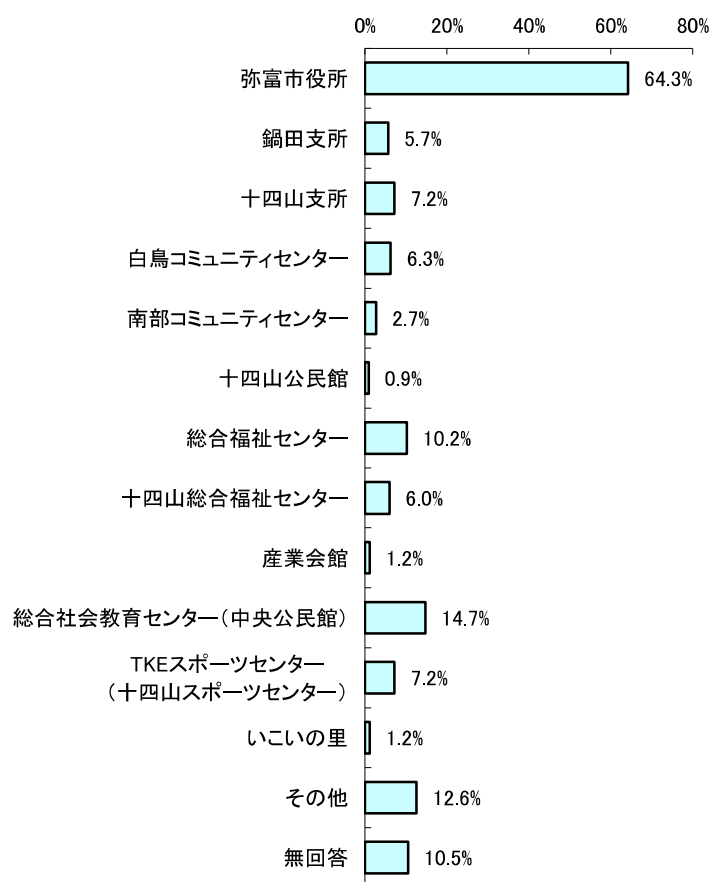
n=333





⑤公共施設に行く場合の主な目的地

- 「弥富市役所」が64.3%と最も多く、次いで「総合社会教育センター」が多くなっています。

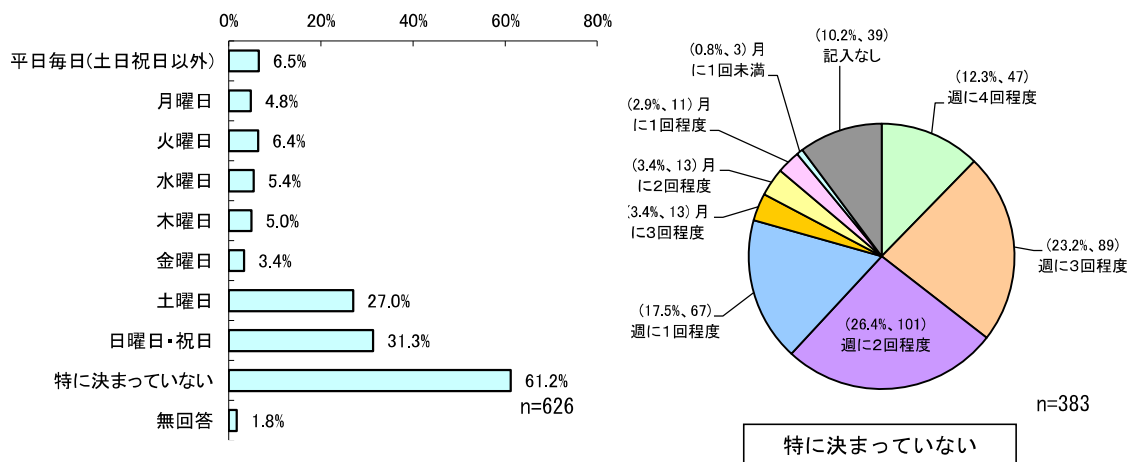


n=333

(5) 買い物する場合の外出について(外出など余暇や娯楽目的の外出も含む)

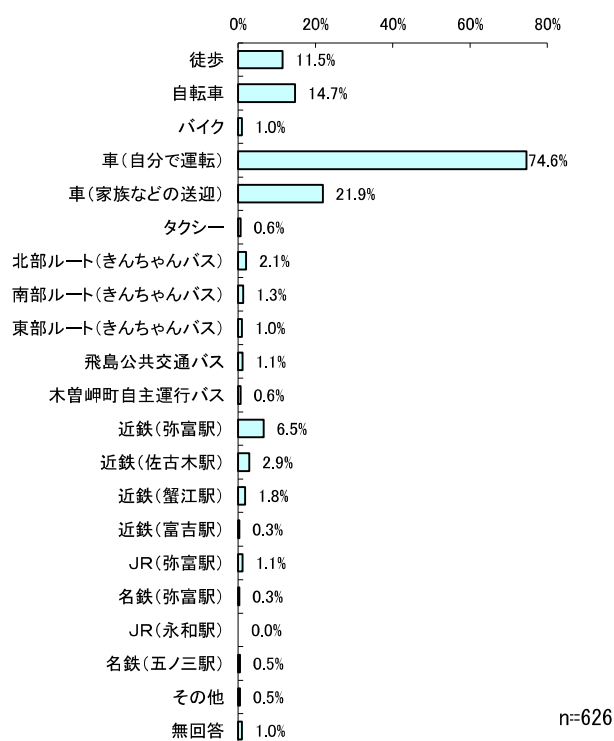
① 買い物する場合の主な曜日

- ・「特に決まっていない」が61.2%と最も多く、次いで「日曜日・祝日」が多くなっています。
- ・「特に決まっていない」では、「週に2回程度」が26.4%と最も多く、次いで「週3回程度」が多くなっています。



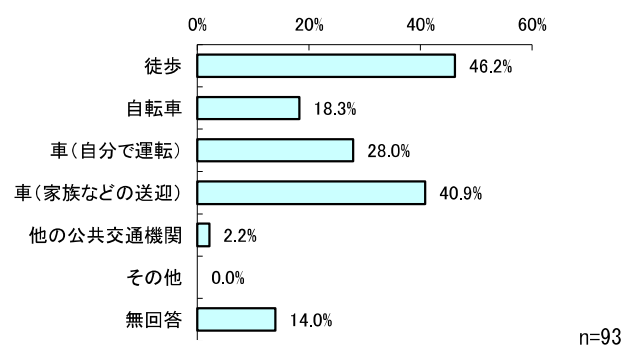
② 買い物する場合の主な交通機関

- ・「車(自分で運転)」が74.6%と最も多く、次いで「車(家族などの送迎)」が多くなっています。
- ・きんちゃんバスは、3ルート合わせて4.4%となっており、このうち2.1%を北部ルートが占めています。



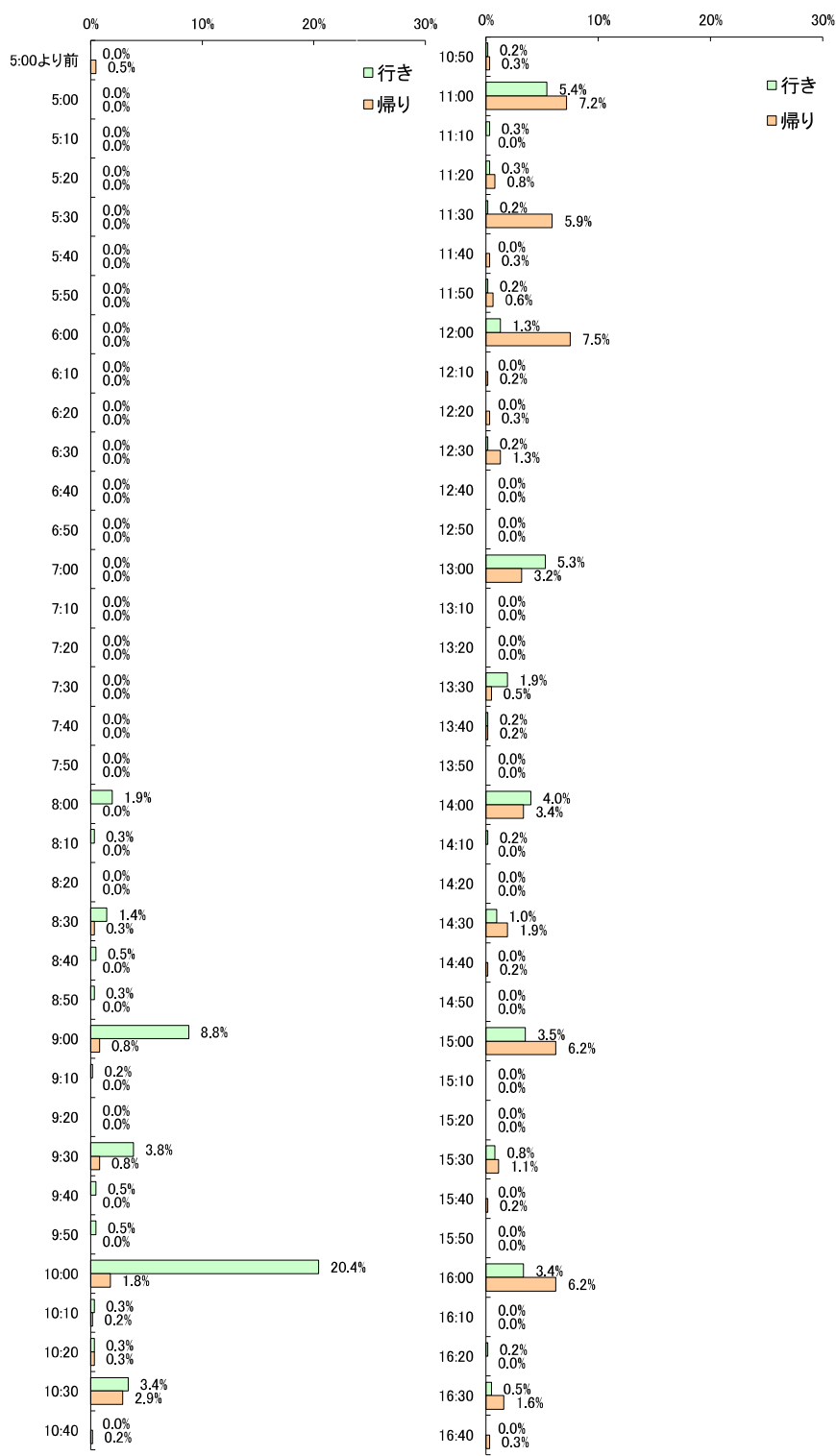
③利用されている公共交通機関までの移動手段

- ・「徒歩」が46.2%と最も多く、次いで「車（家族などの送迎）」が多くなっています。

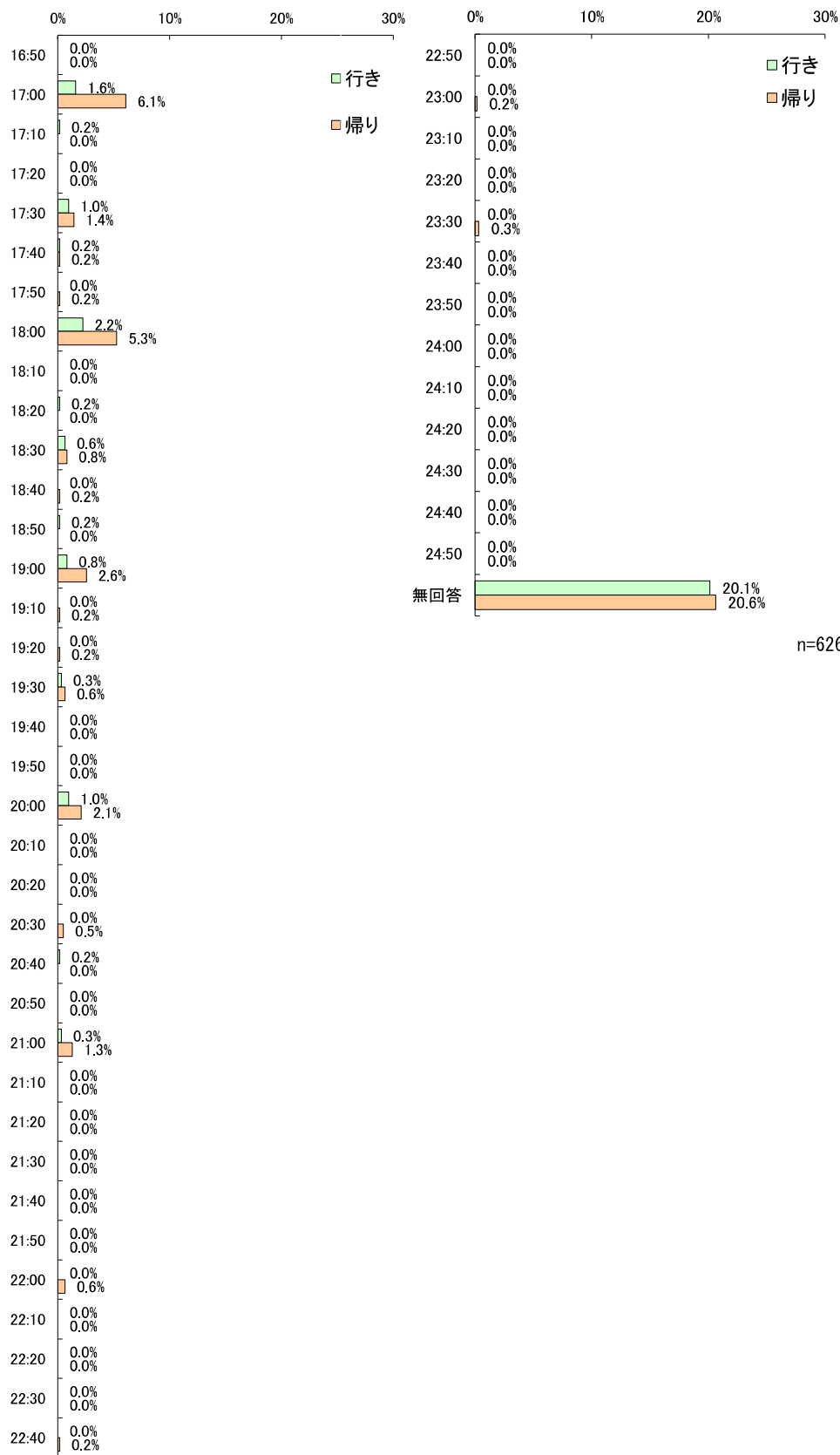


#### ④ 買い物する場合の主な出発・帰宅時刻

- 行きは「10:00」が20.4%と最も多く、次いで「9:00」が多くなっています。
- 帰りは「12:00」が7.5%と最も多く、次いで「11:00」が多くなっています。



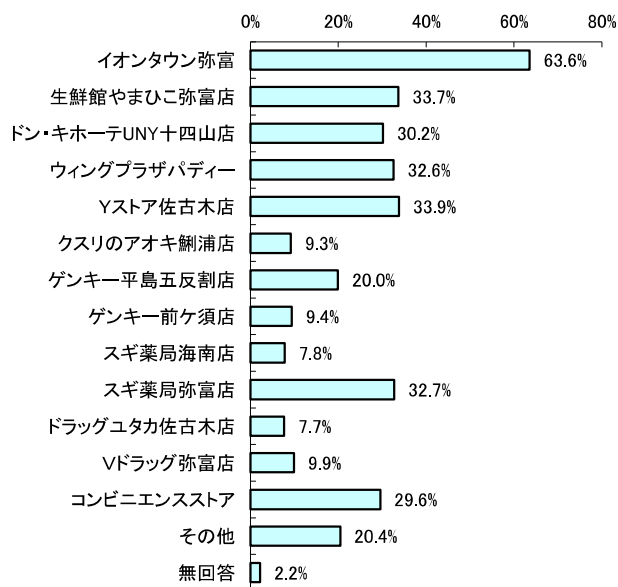
n=626





⑤ 買い物する場合の主な目的地

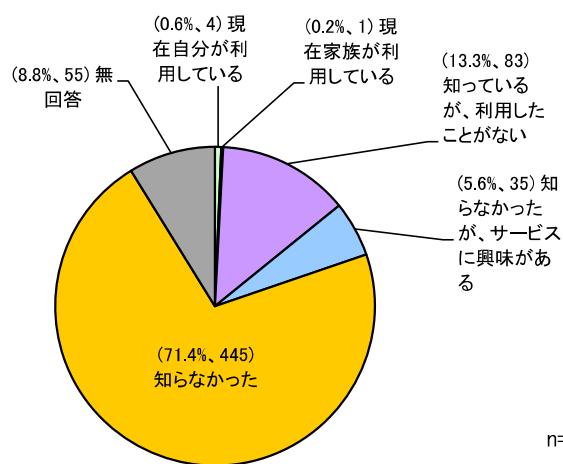
- ・「イオンタウン弥富」が63.6%と最も多く、次いで「Yストア佐古木店」が多くなっています。



n=626

⑥ さえあいセンターの買い物支援サービスの認知度・利用状況

- ・「知らなかった」が71.4%と最も多く、次いで「知っているが、利用したことがない」が多くなっています。
- ・「知らなかったが、サービスに興味がある」と回答した人は5.6%でした。

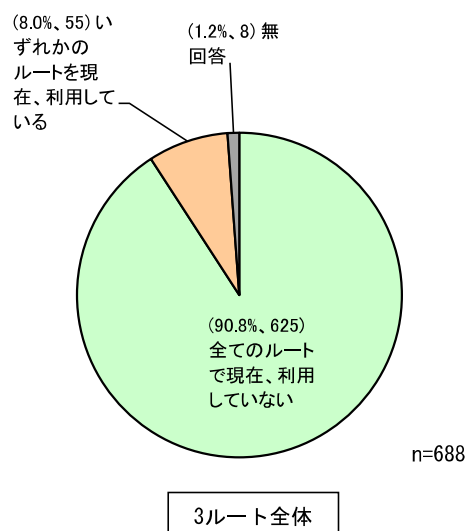
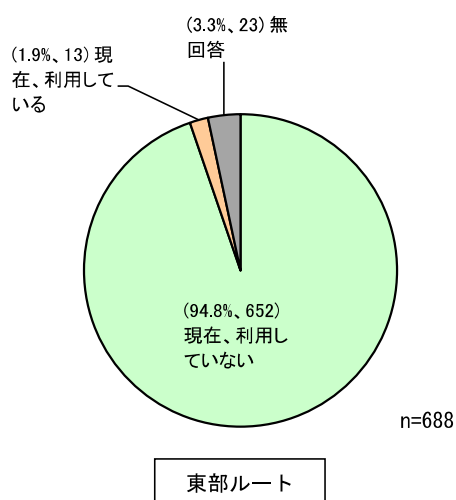
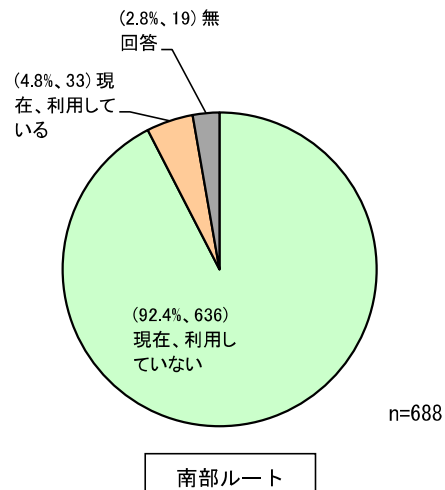
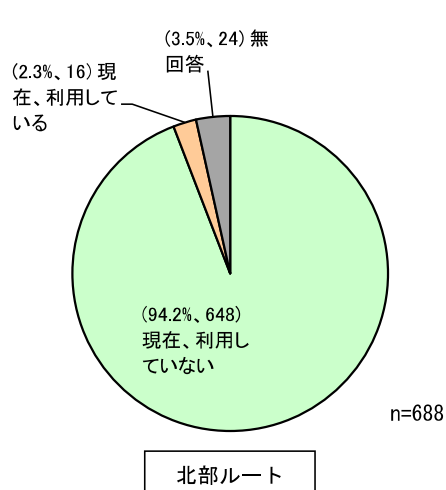


n=623

※複数回答による除外3

(6)現在のきんちゃんバスの利用状況

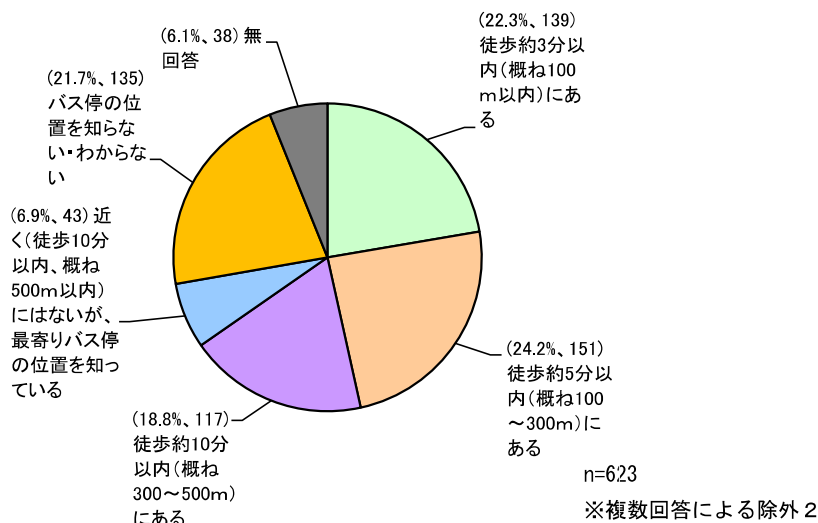
- 各ルート共に「現在利用していない」が最も多くなっています。
- 「現在、利用している」と回答した人が最も多いのは「南部ルート」で、次いで「北部ルート」、「東部ルート」となっています。



(7)すべてのルートについて、利用したことがない方

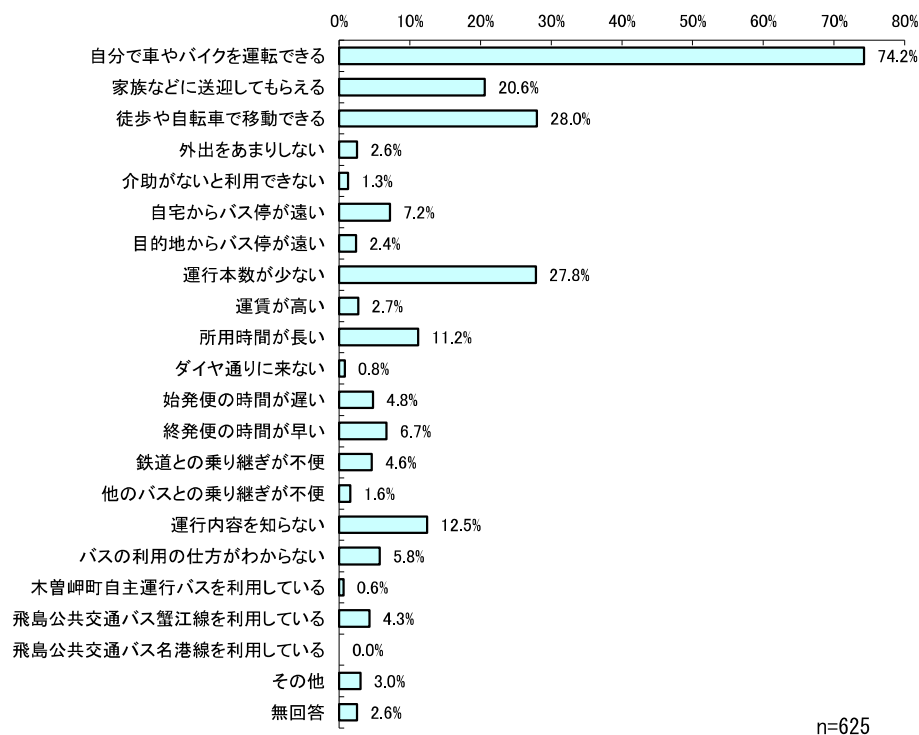
①きんちゃんバスの自宅最寄りバス停の位置

- ・「徒歩約5分以内（概ね100～300m）にある」が24.2%と最も多く、次いで「徒歩約3分以内（概ね100m以内）にある」が多くなっています。
- ・徒歩5分圏内に停留所があることを知っているにもかかわらず、利用していない人が多い。



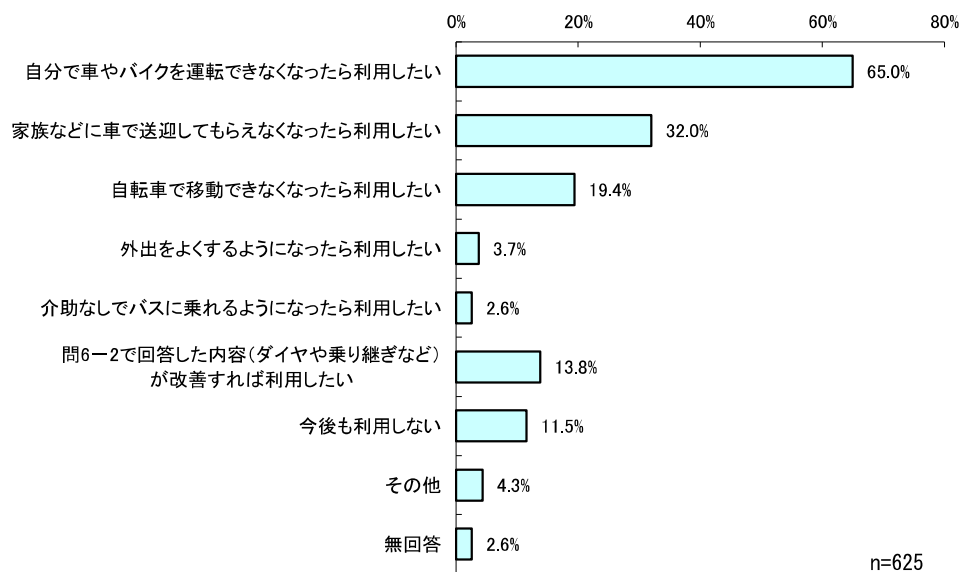
②きんちゃんバスを利用しない理由

- ・「自分で車やバイクを運転できる」が74.2%と最も多く、次いで「徒歩や自転車で移動できる」「運行本数が少ない」が多くなっています。



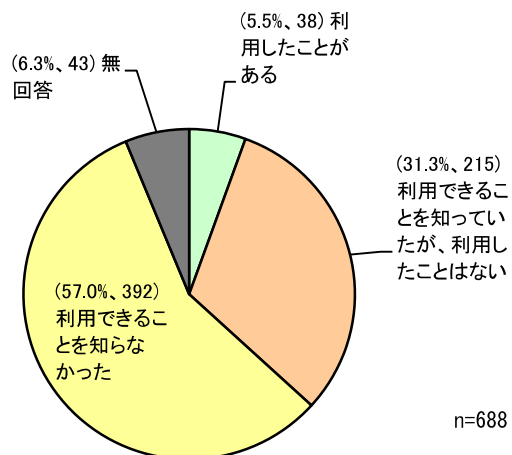
### ③今後の利用意向

- ・「自分で車やバイクを運転できなくなったら利用したい」が65.0%と最も多く、次いで「家族などに車で送迎してもらえなくなったら利用したい」が多くなっています。



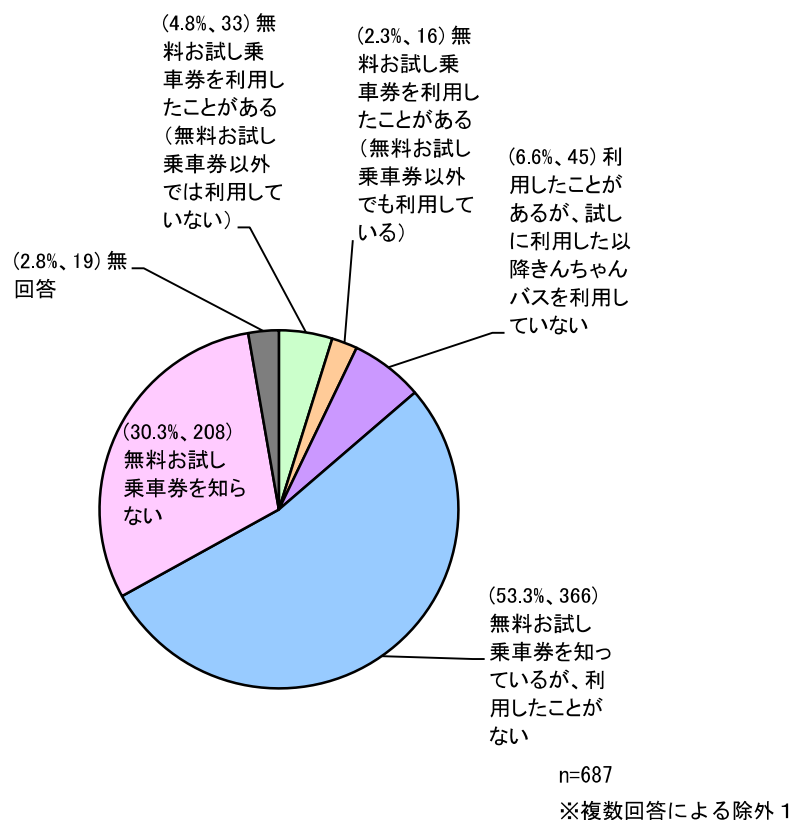
### (8)きんちゃんバスを利用する際の、7施設の駐車場利用状況

- ・「利用できることを知らなかった」が57.0%と最も多く、次いで「利用できることを知っていたが、利用したことはない」が多くなっています。



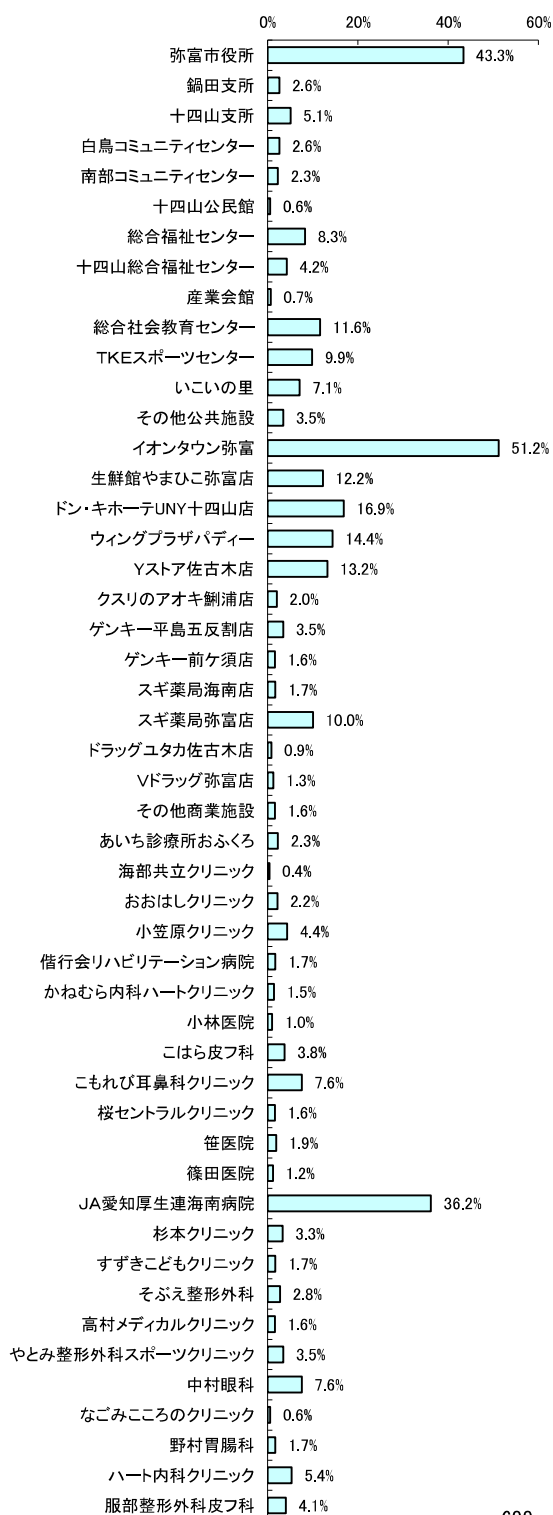
(9)きんちゃんバス「無料お試し乗車券」の利用状況

- ・「無料お試し乗車券を知っているが、利用したことがない」が53.3%と最も多く、次いで「無料をお試し乗車券を知らない」が多くなっています。

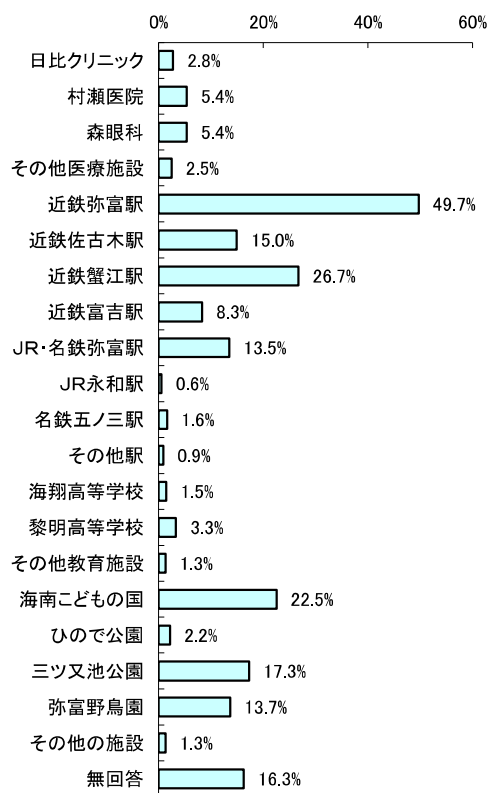


(10)きんちゃんバスで行きたい(行ってみたい)施設や場所

- ・「イオンタウン弥富」が51.2%と最も多く、次いで「近鉄弥富駅」「弥富市役所」「J A 愛知厚生連海南病院」が多くなっています。
- ・利用意向が集中している施設のカテゴリーは、鉄道駅（近鉄）、公共施設（公園）、商業施設（食料品店）です。



n=688

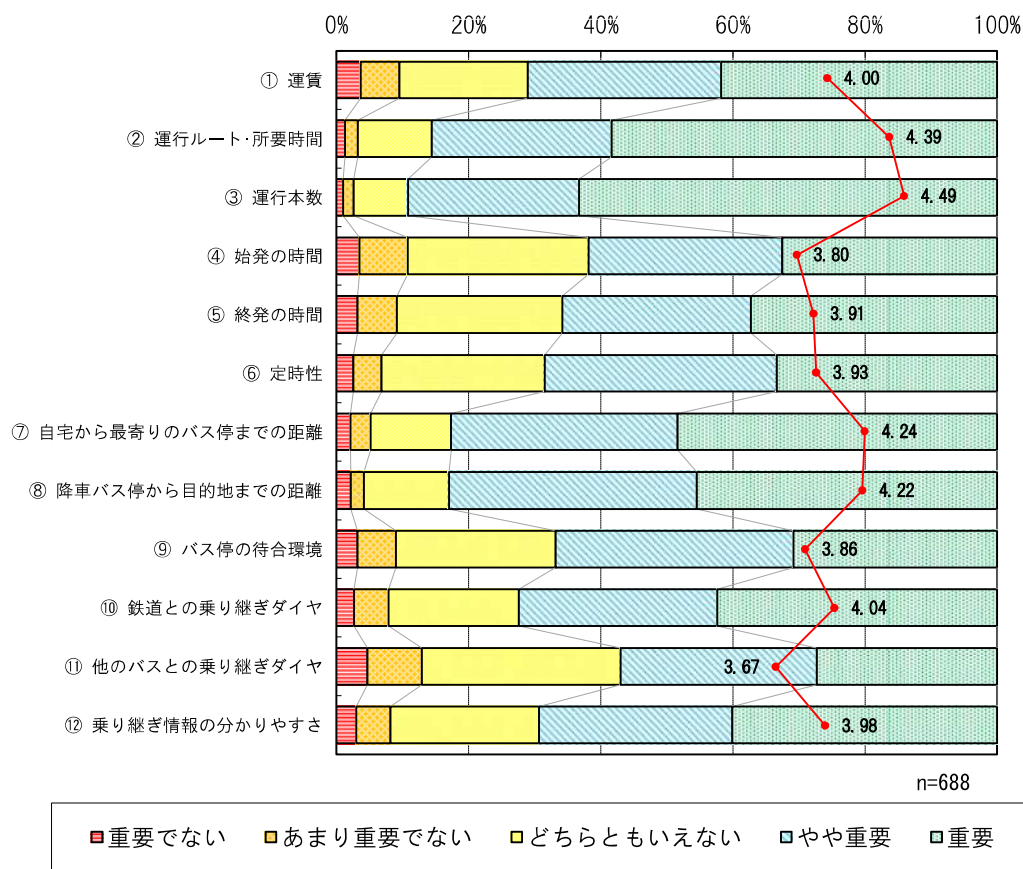


n=688



(11)きんちゃんバスにとっての重要度

- ・「運行本数」の平均値が4.49と最も大きく、次いで「運行ルート・所要時間」の平均値が大きくなっています。
- ・「他のバスとの乗り継ぎダイヤ」の平均値が3.67と重要度が最も低く、「始発の時間」や「バス停の待合環境」の重要度も比較的低くなっています。

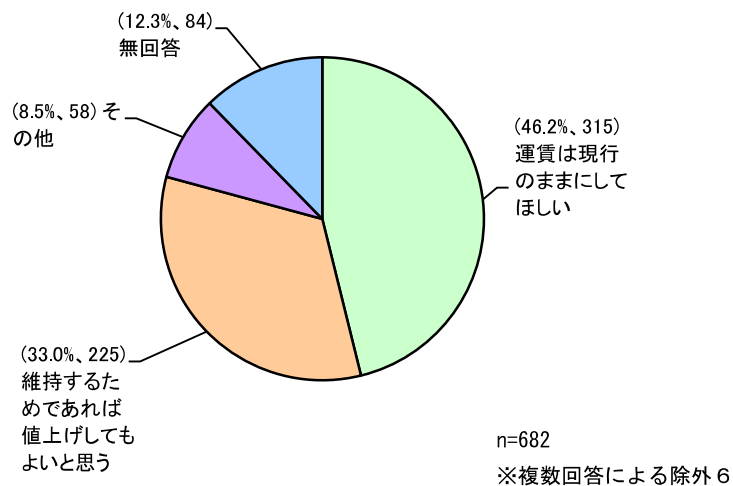


※平均値（重要でない・・・1、あまり重要でない・・・2、どちらともいえない・・・3、やや重要・・・4、重要・・・5）

※折れ線は平均値。無回答は除く。

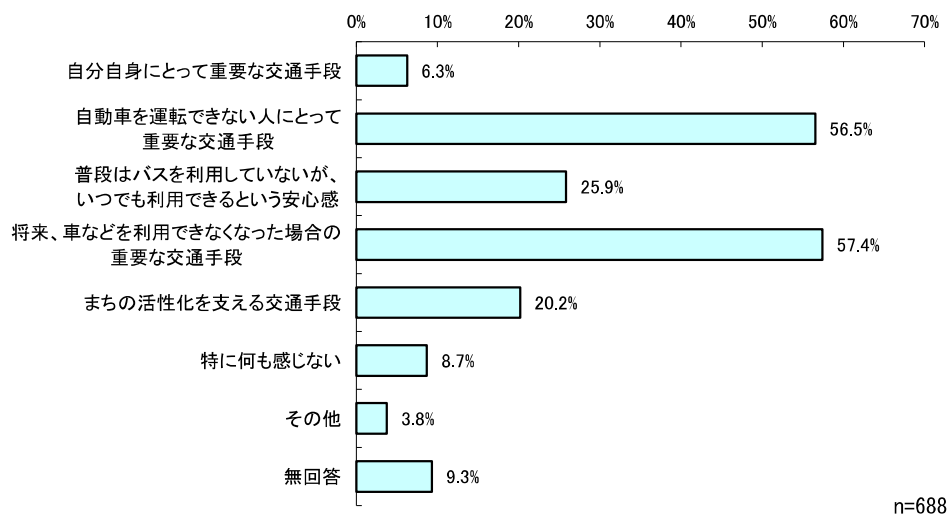
(12)今後のきんちゃんバスの運賃について

- 「運賃は現行のままにしてほしい」が46.2%と最も多く、次いで「維持するためであれば値上げしてもよいと思う」が多くなっています。



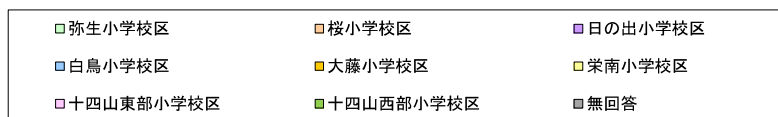
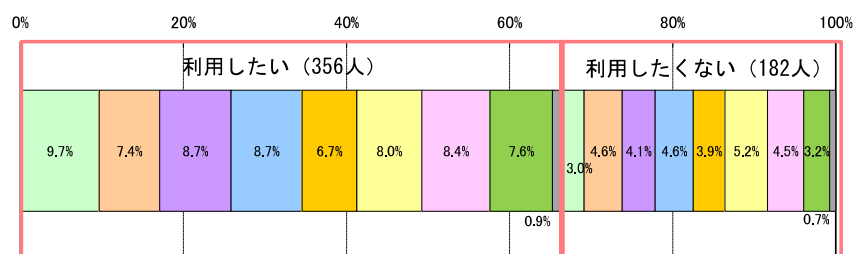
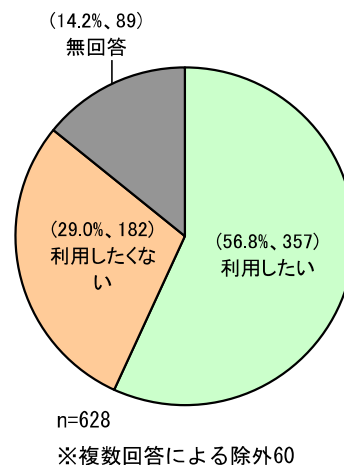
(13)きんちゃんバスが運行していることで感じること

- 「将来、車などを利用できなくなった場合の重要な交通手段」が57.4%と最も多く、次いで「自動車を運転できない人にとって重要な交通手段」が多くなっています。



(14) デマンド型交通(予約型公共交通)の導入について

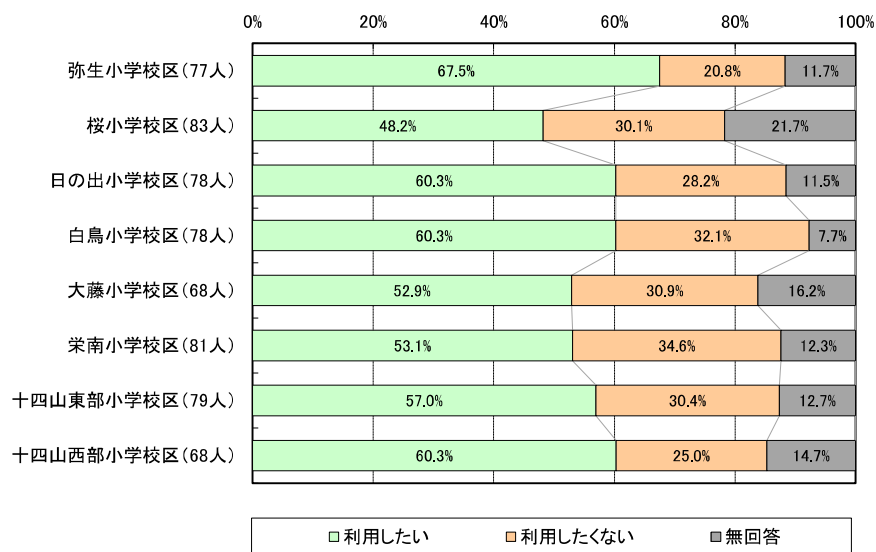
- 「利用したい」が56.8%と最も多く、次いで「利用したくない」が多くなっています。
- 「利用したくない」と回答した人よりも「利用したい」と回答した人が多い小学校区は、「弥生小学校区」「日の出小学校区」「十四山西部小学校区」です。



n=538

小学校区別利用意向

※利用意向に関する「無回答」除く  
※居住地の複数回答による除外1

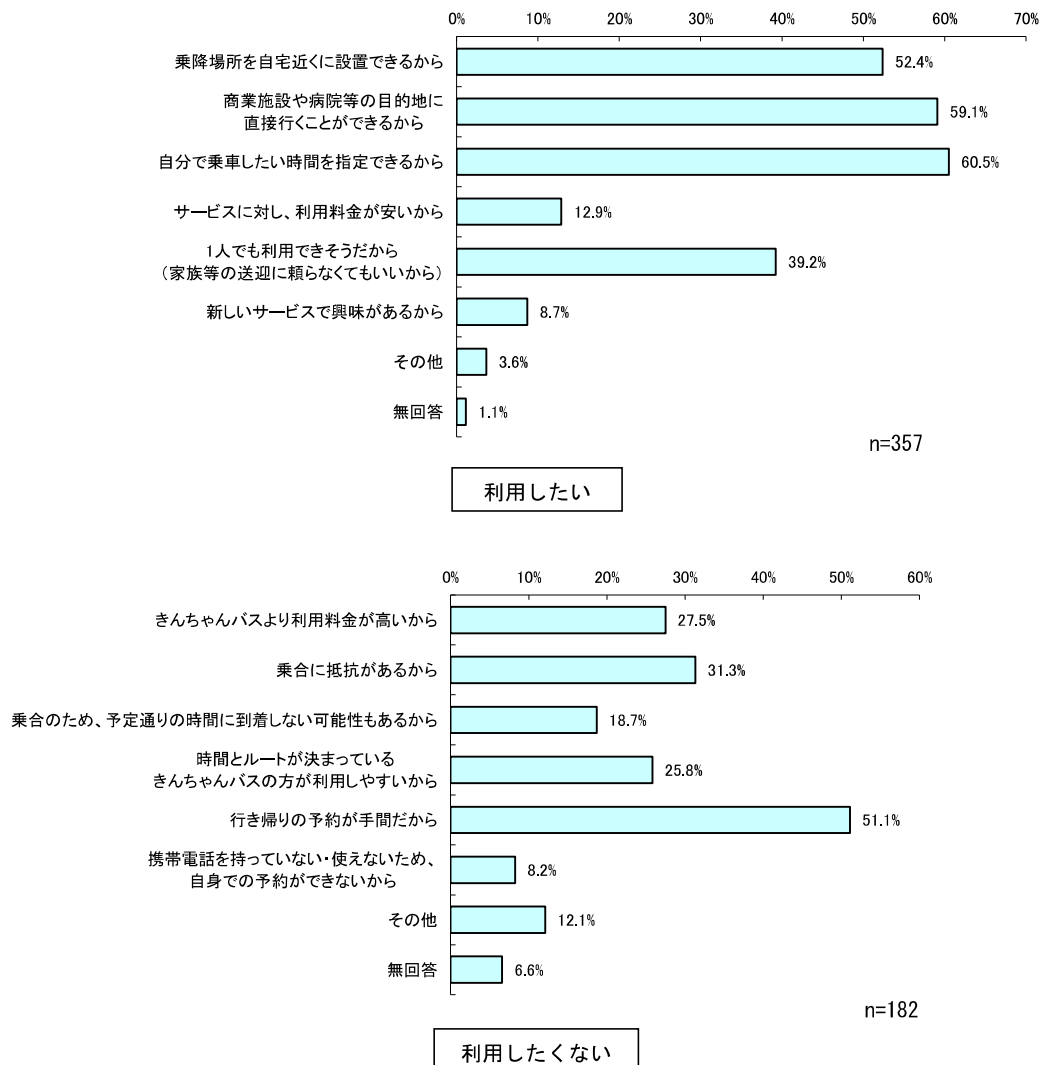


n=612

小学校区別利用意向

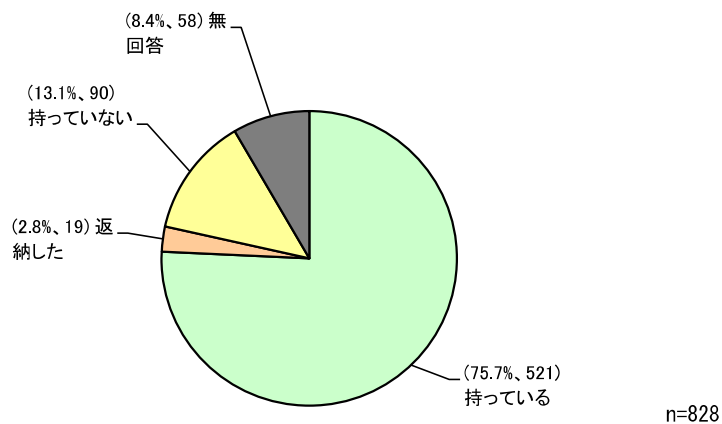
※居住地に関する「無回答」除く  
※居住地の複数回答による除外1

- 「利用したい」理由として、「自分で乗車したい時間を指定できるから」が最も多くなっています。
- 「利用したくない」理由として、「行き帰りの予約が手間だから」が最も多くなっています。



(15)車・バイクの運転免許の保有状況

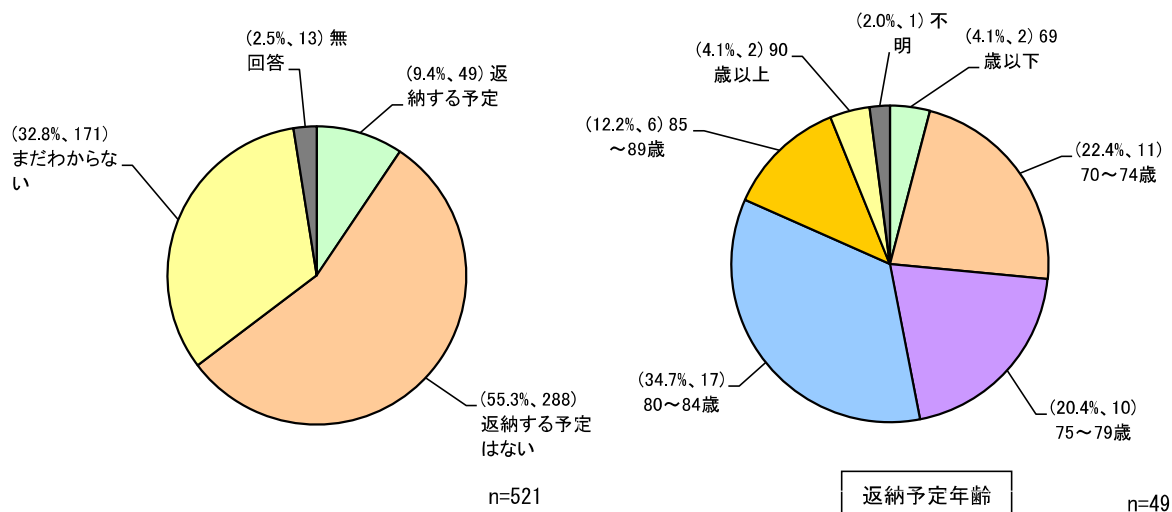
- 「持っている」が79.7%と最も多くなっています。



(16)車・バイクの運転免許を持っている方

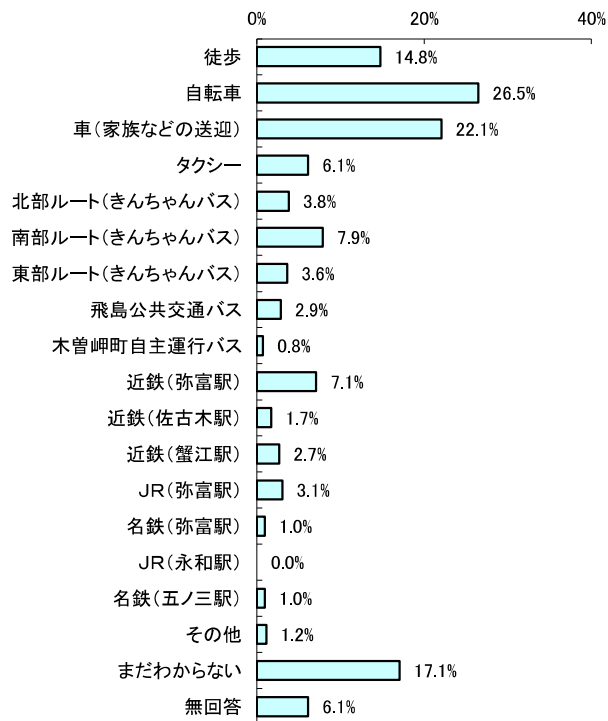
①運転免許の返納意思

- 「返納する予定はない」が55.3%と最も多く、次いで「まだわからない」が多くなっています。
- 「返納予定年齢」は、「80～84歳」が34.7%と最も多く、次いで「70～74歳」が多くなっています。



## ②運転免許を返納した場合の主な交通手段

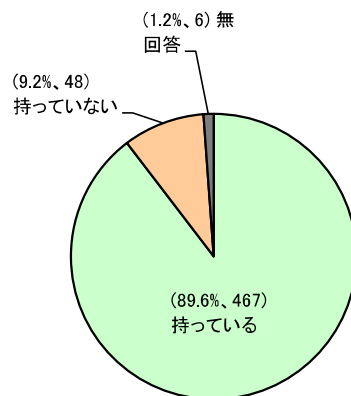
- ・「自転車」が26.5%と最も多く、次いで「車（家族などの送迎）」が多くなっています。
- ・きんちゃんバスは、3ルート合わせて15.3%となっており、このうち7.9%を南部ルートが占めています。



n=521

## ③自分で自由に使える車・バイク

- ・「持っている」が89.6%と最も多くなっています。



n=521

## 4-2 住民意見交換会

### 4-2-1 開催概要

- 各地域の日常的な移動や公共交通に関する問題点のほか、意向等を把握し、弥富市地域公共交通網形成計画見直しの基礎資料とするため、意見交換会を実施しました。
- 市民の公共交通の利用状況や今後の利用意向等を把握することで、今後の市内公共交通のあり方を検討する基礎資料とします。
- 南部地域：本格再編に向けた住民意見の把握
- 北部・東部地域：社会実験の実施に向けた住民意見の把握
- 開催状況は下表のとおりです。

表：意見交換会開催概要

対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・9月～10月：各自治会の区長・区長補助員との意見交換（学区単位で開催）</li> <li>・10月～1月：現在の公共交通利用者や今後公共交通を利用する可能性がある方との意見交換会（カフェサロンなど自治会単位で開催）</li> <li>・北部地域：弥生地区、桜学区、日の出学区、白鳥学区</li> <li>・南部地域：大藤学区、栄南学区</li> <li>・東部地域：十四山西部学区、十四山東部学区</li> </ul>			
内容	<p>①資料説明</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・きんちゃんバスに関係する取組み経緯</li> <li>・きんちゃんバスの利用状況</li> <li>・きんちゃんバスの運行状況（運行経費等について）</li> <li>・公共交通の現状・課題について</li> <li>・地域公共交通計画で位置づけている事業の実施状況</li> <li>・今後の公共交通の展開について（事務局案）</li> </ul> <p>②資料説明を受けた意見交換会</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・参加者全員から意見をもらい、事務局が回答</li> </ul>			
開催状況（学区単位のみ）	日時	開催単位・対象	会場	人数
	9月18日（水）20:00	栄南学区 区長・区長補助員	南部コミュニティセンター	10名
	10月2日（水）20:00	十四山地区（十四山西部・東部小学校区） 区長・区長補助員	TKEスポーツセンター	14名
	10月3日（木）20:00	白鳥学区 区長・区長補助員	白鳥コミュニティセンター	16名
	10月13日（日）19:00	大藤学区 区長・区長補助員	農村環境センター	8名
	10月19日（土）19:00	桜学区・日の出学区 区長・区長補助員	まちなか交流館	6名
	10月24日（木）19:00	弥生学区 区長・区長補助員	総合福祉センター2階研修室	8名



【意見交換会の様子】



栄南学区



十四山地区（十四山西部・東部小学校区）



白鳥学区



大藤学区



桜学区・日の出学区



弥生学区

#### 4-2-2 意見交換会の主な意見

各意見交換会における主な意見は以下のとおりです。これらの意見は、現在進行中の弥富市地域公共交通計画の見直し検討や市内全体の公共交通網の再編検討の基礎資料として扱います。

##### 【主要な意見（抜粋）】

きんちゃんバスについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に高校生など、帰りの時間帯に駅へ迎えに行くことが多い。遅い時間帯は1時間に1本でも便があると助かる。</li> <li>・きんちゃんバスは乗車口のステップが高く、高齢者等足が不自由な方にとっては乗降車がしづらく、利用できない。</li> <li>・きんちゃんバスの運行経費が高い印象である。利用状況に合った車両を利用する等の工夫をして運行経費の削減に取り組んだ方がいい。</li> <li>・南部・北部・東部どのルートでもぐるりと回る運行になっているため目的地に行くには時間がかかり、いつも車や電車の利用を選択してしまう。</li> <li>・南部ルートは通勤・通学で利用する人が多いため、朝夕だけでも運行時間の短縮や増便を検討していただきたい。</li> <li>・夕方以降の便が少ないことや鉄道との乗り継ぎが良くないことから、高校生が使いにくいと思う。</li> </ul>
デマンド交通について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の人から、デマンドはすごく良いから導入を進めてほしいとの声を聞く。</li> <li>・前回の社会実験でデマンド交通を利用し便利だと思ったが、予約が必要なことや待ち時間が発生すること等で不便に感じる人もいる。</li> <li>・高齢者等、携帯電話の利用が得意でない方でも予約がスムーズにできるよう、システムの構築や周知をしていただきたい。</li> <li>・行きの予約はできても、帰りの予約をいつどのタイミングですればいいかがわからないため、難しいと感じた。</li> <li>・停留所を設置して利用者は停留所まで向かう必要があるとのことだが、住宅まで来てもらうことは難しいか。会員登録をすれば、自宅の情報もわかるのではないか。</li> <li>・利用料金400円は少し高い印象である。</li> <li>・高齢者等の足が不自由な方は停留所まで歩くこと自体が難しい方もいるため、できるだけ多く停留所を設定してほしい。</li> <li>・第3期社会実験の時にデマンド交通を利用しようと思ったが、運行時間が短かったことや火・金のための運行だったことから利用しづらかった。</li> </ul>
日常の移動について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・栄南地域の目的地は昔から蟹江方面であり、きんちゃんバス南部ルートの目的地は弥富駅方面であるため、きんちゃんバスをあまり使ったことがない。蟹江方面に行けるバスルートがあれば・・・</li> <li>・普段車を利用することが多いため、公共交通を利用して移動することがほとんどない。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在きんちゃんバスを利用している人や今後きんちゃんバスもしくはデマンド交通を利用する可能性がある人の意見をしっかりと聞いてほしい。</li> <li>・東部・北部についてはデマンド交通の本格導入を検討しているということなので、予約方法や利用の仕方等をきめ細やかに地域に説明するといいと思う。</li> </ul>

## 5. 上位・関連計画

### 5-1 県計画

#### 5-1-1 あいちビジョン2030

◆策定年次

令和3年3月

◆計画期間

令和3年度～令和12年度

◆基本目標

暮らし・経済・環境が調和した輝くあいち  
～危機を乗り越え、愛知の元気を日本の活力に～

◆重要政策の方向性

1. 危機に強い安全・安心な地域づくり
2. 次代を創る人づくり
3. すべての人が生涯にわたって活躍できる社会づくり
4. 安心と支え合いの社会づくり
5. 豊かな時間を生み出す働き方が可能な社会づくり
6. イノベーションを巻き起こす力強い産業づくり
7. 世界とつながるグローバルネットワークづくり
8. スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくり

中京大都市圏の拠点性の向上

・モビリティ先進県の実現

自動運転技術を活用したモビリティサービス、移動手段選択の最適化により混雑緩和や環境負荷低減などの様々な効果が期待できるMaaS等の社会実装を推進するなど、あらゆる地域において公共交通を始めとした移動の利便性が確保される社会をめざしていく。

9. 選ばれる魅力的な地域づくり
10. 持続可能な地域づくり

◆尾張地域のめざすべき将来像

多様な産業・人材の活発な交流を活かし、スーパー・メガリージョンのセンターを担う  
大都市圏の中核となる地域

◆尾張地域の地域づくりの方向性

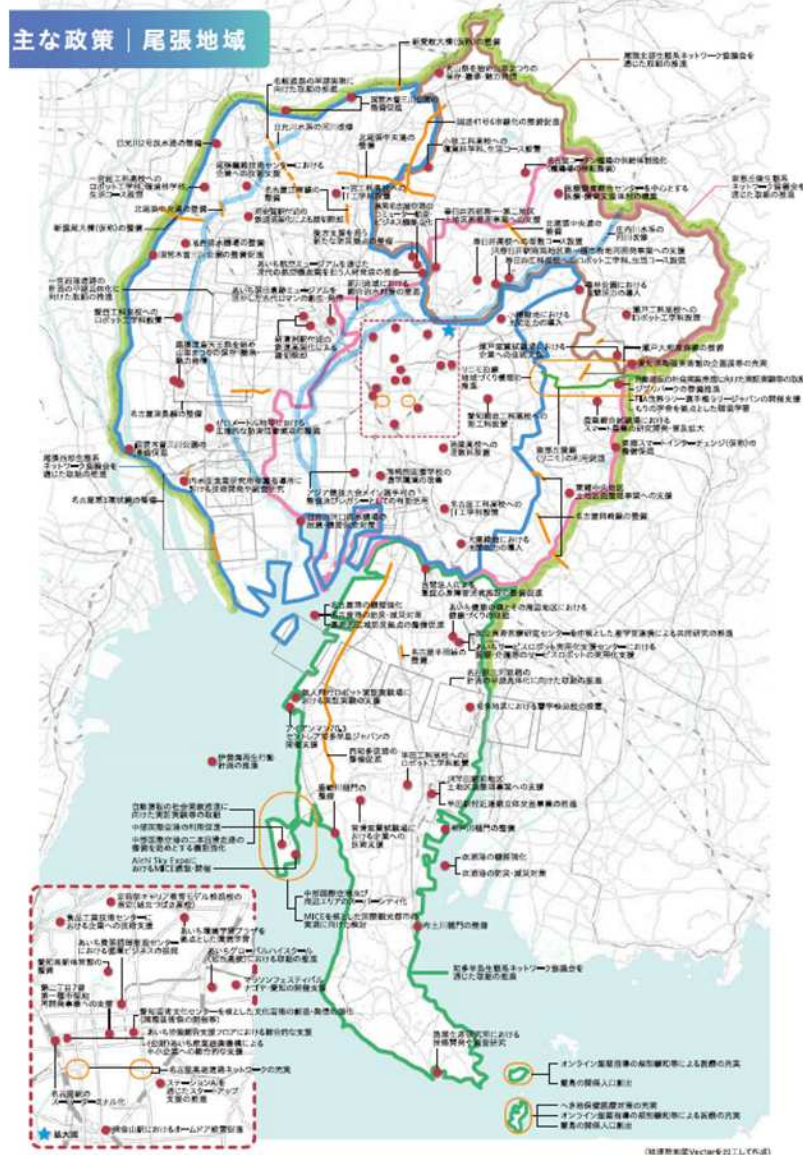
①多様な人材が活躍できる暮らしやすい地域

・快適な暮らしを支える基盤整備と、離島の暮らしを支える取組

安全性の確保に向けたJR金山駅などにおけるホームドア設置への支援、バス路線の維持や東部丘陵線(リニモ)の利用促進など、公共交通の確保・充実を図る。

- ②幅広い産業に活力があり、垣根を越えてイノベーションを創出する地域
- ③多様な人材・産業・地域がつながり、交流する地域
- ④災害に強く、自然と調和した地域

◆主な政策 尾張地域



## 5-1-2 あいち交通ビジョン

### ◆策定年次

令和4年2月

### ◆計画期間

令和4年度～令和8年度（5年間）

### ◆目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通  
～モビリティ先進県を目指して～

### ◆検討の視点

- ・持続可能な交通ネットワーク
- ・利便性の高い交通サービス
- ・愛知の強みを活かした交通とまちづくり

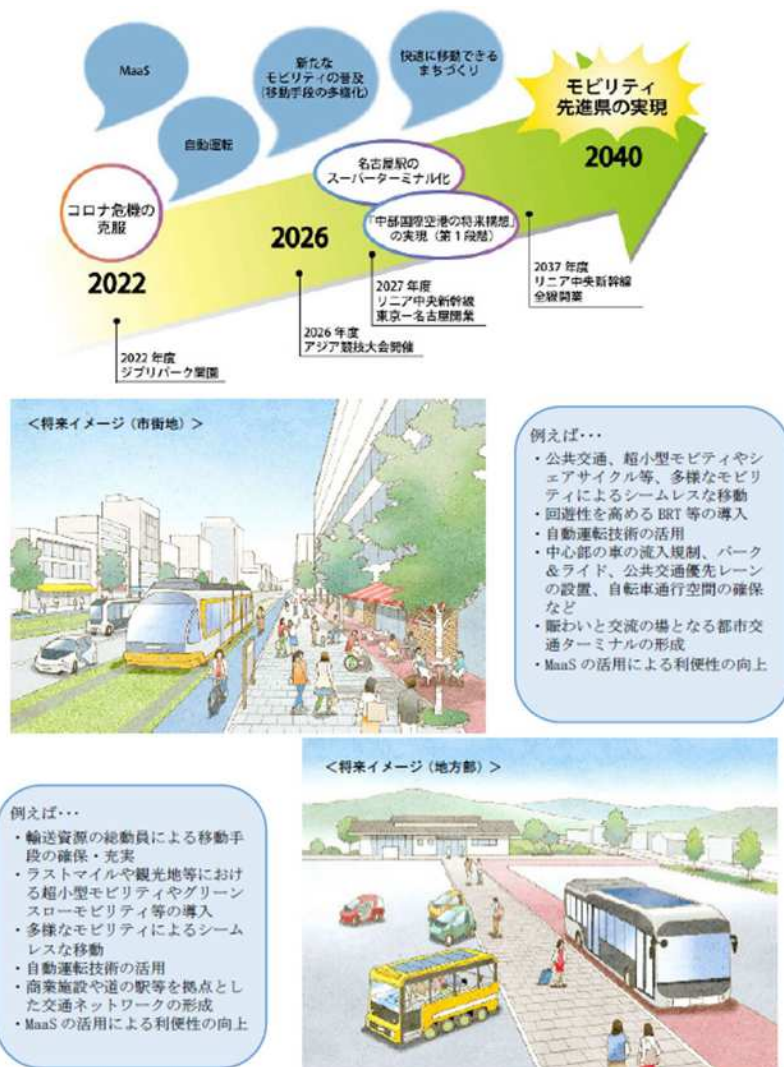
### ◆施策の方向性

施策の方向性	施策の枠組み	具体的な取組
1. まもる	持続可能な移動手段の確保・充実	①地域公共交通の確保・維持
		②輸送資源の総動員による移動手段の確保・充実
		③新型輸送サービスの活用推進
		④山間・離島地域の暮らしを支える取組の推進
		⑤交通分野における担い手の確保
	誰もが安心して快適に移動できる環境の創出	①ウイズコロナ・アフターコロナを見据えた快適で質の高いモビリティサービスの提供
		②バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進
		③高齢者の移動手段確保に向けた取組の推進
2. たかめる	安全な交通サービスの提供	①輸送の安全の確保
		②交通安全対策の推進
		①スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくり
		①リニア中央新幹線の整備促進と開業効果の広域的な波及
3. ひきつける	観光交流を促進する交通ネットワークの充実	②空港の機能強化
		③港湾の機能強化
		④先進のモビリティサービスの導入
	ジブリパークを活かした県内周遊観光の促進	①交通拠点と観光地を結ぶ交通アクセスの充実
		②観光客等の利便性の向上
4. つなぐ	まちづくりと連携したコンパクト・プラス・ネットワークの構築	③周遊を促す仕組みの構築
		①ジブリパークを活かした県内周遊観光の促進
		①まちづくりと連携した計画的な交通ネットワークの構築
		②まちづくりと一体となった交通基盤の整備推進



施策の方向性	施策の枠組み	具体的な取組
5. へらす	環境と調和した自動車利用	③交通結節点の機能強化
		④快適に移動できるまちづくり
		⑤「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり
	航空・港湾分野における脱炭素化の推進	①環境負荷の小さい交通・運輸への転換
		②公共交通分野における次世代自動車の導入推進
		③グリーンスローモビリティ等の活用
		航空・港湾分野におけるカーボンニュートラル化に向けた取組の推進

◆モビリティ先進県のイメージ



### 5-1-3 愛知県地域公共交通計画

◆策定年次

令和6年6月

◆計画期間

令和6年から令和8年（概ね3年間）

◆目指す公共交通像

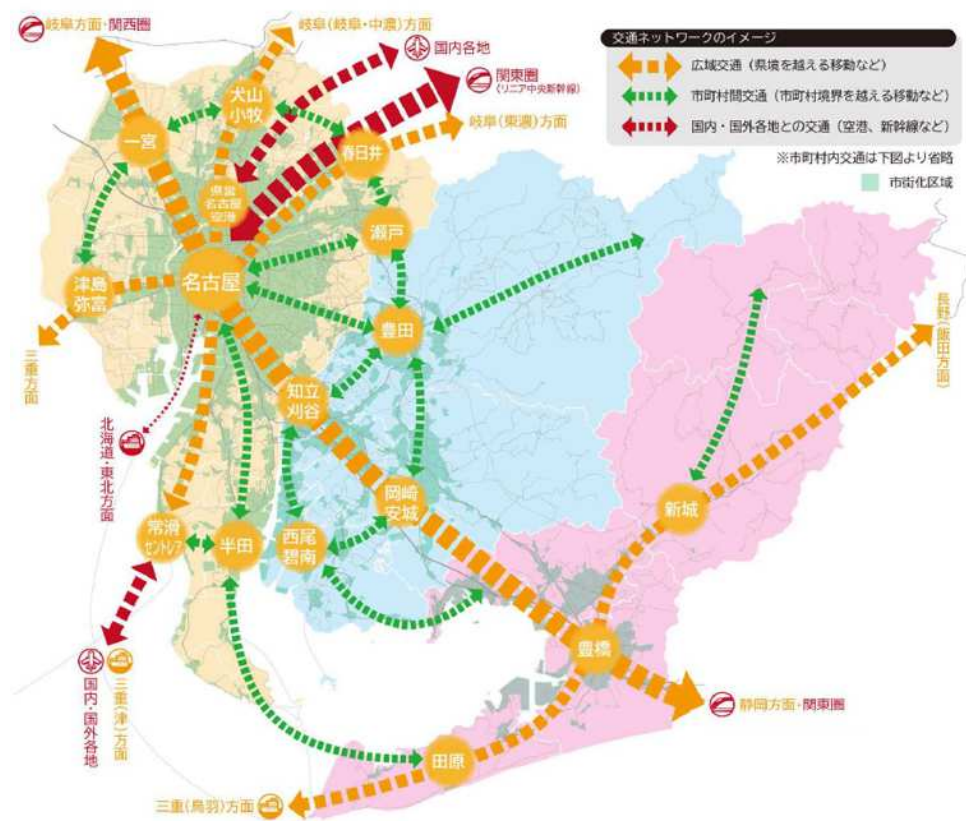
安心・便利な暮らしと、活発な経済活動を支える公共交通の維持・充実

◆基本方針と県の施策

方針	施策	取組
1. 広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実	1-1 国内外とも繋がる広域交通の維持・充実	リニア開業を見据えた広域交通の維持・充実
		空港・港湾と県内各地をつなぐ広域交通ネットワークの維持・充実
	1-2 県民の暮らし、経済活動を支える市町村間交通の維持・充実	鉄道の維持・充実
		路線バスの維持・充実 広域交通・市町村間交通と市町村内交通をつなぐ交通拠点の維持・充実
2. 公共交通ネットワークを支える仕組みづくり	2-1 日々の暮らしに便利な市町村内交通の支援	市町村内交通の整備への支援
		地域のニーズに応じた新たな交通サービスの支援
	2-2 官民連携、他分野連携を実現するための制度・仕組みの構築	DX・GX等の新技術の積極的導入の支援
		公共交通を支える人材の確保・育成に向けた支援
		乗り継ぎ利便性の向上に向けた運賃、ダイヤ等に係る調整支援 福祉・健康・観光・防災など他分野と連携した支援
3. 公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成	3-1 県民、来訪者等の個人単位の積極利用を促す取組の実施	マイレール・マイバス意識の醸成
		観光客・来訪者への公共交通利用意識の醸成
	3-2 事業者、学校等の組織単位の積極利用を促す取組の推進	事業者、学校と連携した公共交通利用の促進 行政による率先した公共交通利用の推進



◆目指すべき公共交通ネットワーク



## 5-1-4 あいち地球温暖化防止戦略2030(改定版)

### ◆策定年次

令和4年12月

### ◆計画期間

令和4年令和12年度まで(約8年間)

### ◆2030年度における目指すべき社会像

項目	目指すべき社会像
家庭	健康的で豊かな脱炭素型の生活環境
事業活動	環境と経済が調和した活力ある産業社会
自動車利用	環境配慮と利便性の両立
空港・港湾・鉄道	交通・物流の機能強化による脱炭素化
地域	地域の特性を生かした脱炭素化の中心となるまちづくり
再エネの利活用	多様なエネルギー源による安定したエネルギー社会
吸収源	森林整備や木材利用の促進、ブルーカーボンの活用

### ◆重点施策

- 1.脱炭素プロジェクトの創出・支援
- 2.意識改革・行動変容
- 3.建築物の脱炭素化の推進
- 4.脱炭素型事業活動の促進
- 5.ゼロミッション自動車の普及活動
- 6.水素社会の構築

### ◆部門別の個別施策

#### (3) 運輸部門

##### (3-1)「自動車利用」における脱炭素化

#### 【各主体に期待する行動・取組等/市町村】

まちづくりと連携した地域公共交通の将来を描く「地域公共交通計画」の策定及び必要に応じた公共支援の実施

コミュニティバスなどの公共交通の維持・活性化

○自動車使用に伴う環境負荷を低減する

#### 《モビリティ先進県の実現》

「あいち交通ビジョン」に基づき、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」となることを目指した取組を推進

#### 《過度の自動車利用の抑制》

自動車と公共交通などのバランスが取れた交通社会を創っていくため、クルマ(自家用車)と公共交通、自転車、徒歩などをかしく使い分けるライフスタイル「エコ モビリティ ライフ」の普及を図る

### (3-2)「空港・港湾・鉄道」における脱炭素化

**【各主体に期待する行動・取組/市町村】**

管理者・関係事業者と協力、連携した地域づくり

○空港・港湾・鉄道の脱炭素化への転換の推進

《環境に優しい鉄道利用の推進》

鉄道、バス、タクシー等が相互に連携した効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークと構築するため「あいち交通ビジョン」に基づき、国、県、市町村、交通事業者、県民等の連携した取組を推進

## 5-1-5 愛知県まち・ひと・しごと創生総合戦略2023-2027

### ◆策定年次

令和5年10月

### ◆計画期間

令和5年から令和9年

### ◆方針

人口減少にできる限り歯止めをかける

人口減少下でも県内各地域が活力を維持し、すべての人が活躍でき、安心・快適に暮らせる社会を構築する

### ◆基本目標

#### ①結婚・出産・子育て環境づくり

若い世代が希望を持って働き、暮らし、安心して出産・子育てができる環境をつくる。

#### ②人の流れづくり

企業誘致や大学の魅力向上、U I J ターン希望者と県内企業とのマッチング支援等により、東京圏への人口流出の抑制・還流を促す。

#### ③しごとづくり

時代の流れを力に変え産業競争力を高めるとともに、イノベーションによる「しごと」の創出、人材の育成・確保を進める。

#### ④魅力づくり

「ジブリパーク」を始めとした新たな魅力の発信などにより、国内外から人を引きつける魅力ある地域をつくる。

#### ⑤暮らしの安心を支える環境づくり

「人生100年時代」と言われる中、性別・年齢・国籍・障害の有無に関わらず、誰もが生涯にわたって活躍できる社会を実現する。

#### ⑥活力ある地域づくり

人口減少地域における「関係人口」の創出・拡大による活力ある地域づくりの促進を図る。また、経済・社会・環境が調和した持続可能な地域の実現に向けて、SDGsの理念を踏まえた取組を進める。

#### 【基本的方向】

持続可能で活力のあるまちづくりを進めるため、集約型まちづくりや商店街の活性化に取り組むとともに、官民や交通事業者間の共創等による公共交通ネットワークの維持・充実やICTの利活用を図る。

#### ⑦県全体のデジタル化の推進

デジタルの力を活用して、社会課題の解決や魅力向上を図り、どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会をつくる。

## 5-1-6 名古屋市都市計区域マスタープラン

### ◆策定年次

平成31年 3月

### ◆目標年次

平成30年から令和12年

### ◆基本理念

リニア開業によるインパクトを活かし、多様な産業と高次の都市機能が集積した世界へ  
飛躍する都市づくり

### ◆都市づくりの目標

①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換

各拠点へアクセスできる公共交通網を充実させ、利便性が確保された集約型都市が公共交通などの交通軸で結ばれた多核連携型のネットワークの形成を目指します。

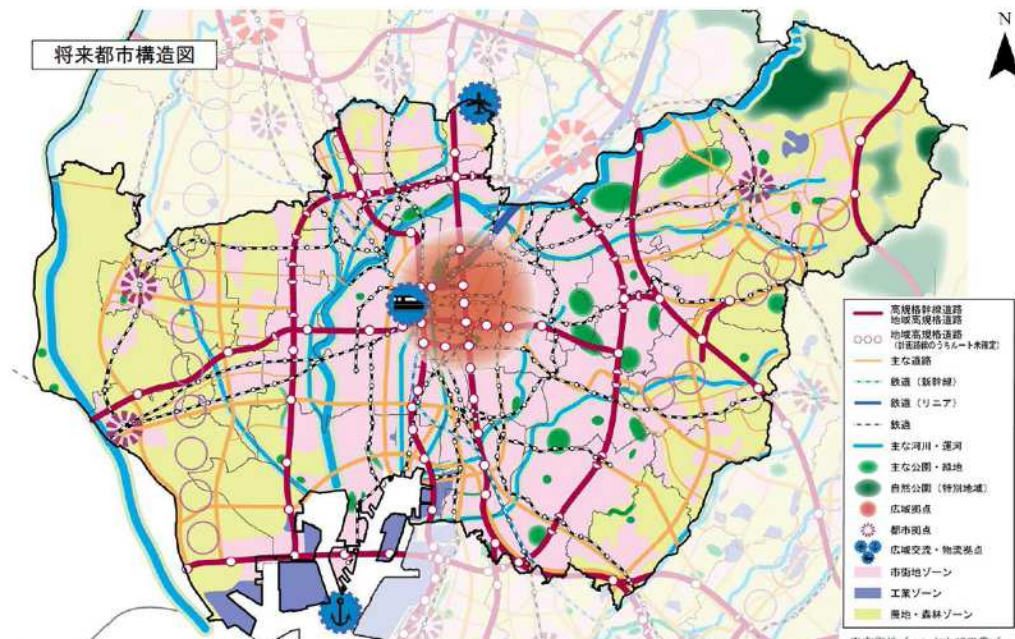
②リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進

③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進

④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保

⑤自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進

### ◆将来都市構造図



## 5-1-7 あいち観光戦略2024-2026

### ◆策定年次

令和6年2月

### ◆計画期間

令和6年から令和8年

### ◆目指すべき姿

「さすが」を言いたくなる「観光県・あいち」

ーあいち「ツウ」リズム2.0ー【革新・成長】【持続可能】【高付加価値】

### ◆基本方針

#### (1)高付加価値化の推進

居住地や年齢、ジェンダー等の属性に加え、趣味嗜好に応じたマーケティングを重視するとともに、「あいち」ならではの魅力・強みを最大限生かしていく

#### (2)持続可能性の追求

経済・社会・環境の正の循環の仕組みにつながる観光のあり方を追求し、観光地経営を含む観光地域全体の持続可能性を考慮した観光振興を推進していく

#### 展開分野Ⅲ 受入環境の整備

- ・ 交通インフラの整備・交通アクセスの充実
- ・ 旅行は移動を伴う活動であることから、今後、持続的に旅行者の誘致を進めるためには、交通インフラの整備が欠かせません。
- ・ さらに、交通拠点から県内各地への交通アクセスを充実させるとともに、近隣県をはじめ、県域を越えた広域的な周遊も視野に入れながら、鉄道、バス、タクシーなど多様な交通手段が連携し、目的地に快適に移動できる交通ネットワークを充実させていくことが重要です。

#### 《実施すべき施策》

中部国際空港代替滑走路の供用開始、リニア中央新幹線の開業、広域幹線道路の整備を促進していくほか、主要駅の機能強化や利便性の向上に係る取組を進めていきます。また、名古屋港・三河港の機能強化にも取り組んでいきます。

さらに、交通拠点からのアクセス利便性の向上や二次交通の充実など、交通拠点と各地を結ぶアクセスの充実を進めます。

#### (3)デジタル化・DXの推進

あらゆる場面でデジタルシフトを進め、商品・サービスや業務面の変革を促進する

#### (4)オープンイノベーションの促進

多様な主体との連携によりオープンイノベーションを促進し、観光振興につなげる

## 5-1-8 あいち社会資本整備方針2025

### ◆策定年次

令和2年12月

### ◆計画期間

令和3年から令和7年

### ◆理念

～未来を拓き、暮らしに寄り添う社会資本づくり～

### ◆3つのテーマ

#### 1. あいちを高める

日本の成長を牽引する愛知の国際競争力を強化し、地域の活力を創出する「あいちを高める」取組を計画的に進めていく。

(1) 陸・海・空一体の国際競争力の強化

(2) 地域の活性化

##### ・集約型まちづくりの促進

生活拠点などに福祉・医療施設や住宅を誘導。集約するコンパクトなまちづくりと中心市街地や生活拠点が公共交通などの交通軸に結ばれた公共交通ネットワークの構築により、持続可能でひと中心の社会の実現を目指した「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに取り組んでいく。

##### ・公共交通ネットワークの形成

名古屋駅や中部国際空港等の交通拠点の機能を強化しつつ、県内の観光地やビジネスエリアを効率的に結ぶなど、鉄道、バス、タクシーなどが相互に連携し、効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築目指した取組を進めていく。

また本県における移動の利便性向上等を目指し、MaaS(Mobility as a Service: 出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせる一つの移動サービスとして捉えるもの)の実装など、新たなモビリティサービスの普及に向けた取組を進めていく。

#### 2. あいちを守る

地震・津波、風水害などから県民の生命・財産を守り、安全で安心な生活を支える「あいちを守る」取組を計画的に進めていく。

(1) 地震・津波対策

(2) 風水害対策

(3) インフラ老朽化対策

(4) 交通事故対策

(5) 山間・離島対策

#### 3. あいちが輝く

地域が魅力にあふれ、県民が快適に暮らすことができる持続可能な社会を実現する「あいちが輝く」取組を計画的に進めていく。

(1) 地域の魅力向上

(2) 快適な生活空間の創出

(3) 自然環境の保全・創出

(4) 循環型社会の構築



## 5-2市計画

### 5-2-1 第2次弥富市総合計画後期基本計画(2024-2028)

#### ◆策定年次

令和6年3月

#### ◆計画期間

基本構想：平成31年度～令和10年度

後期基本計画：令和5年度～令和10年度

#### ◆将来像

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

#### ◆目標人口

令和10年度 42,000人

#### ◆都市空間像設定のポイント

- ・主要な機能・施設が集約し、にぎわいある中心拠点を核とした、コンパクトで利便性の高い定住空間を形成
- ・各地域で、市民の生活を支える機能や施設が集積する地域拠点を形成
- ・広域的な交流や産業の活性化に向け、各空間から全国へ広がる都市間ネットワークを形成
- ・中心拠点を核として各拠点間を結び、商業機能の充実、生活利便性の向上や地域間の連絡性を強化する地域内ネットワークを形成
- ・本市の産業を支える国際物流ネットワークを活用した産業空間を形成

#### ◆基本目標

1. いつまでも住みたい安全・安心なまち

##### 【主要施策】公共交通の利便性向上

##### ⇒重要事業)コミュニティバス運行事業

地域や行政、交通事業者等が稼働・連携し地域特性や利用特性に応じたコミュニティバス等の公共交通の効率化や、自ら移動手段を持たない人に病院や商業施設等への日常的移動手段を提供することで、気軽に外出できる環境の形成を図る

2. 笑顔あふれる、健やかで共に支え合うまち
3. 心豊かで文化を育む人づくりのまち
4. 人と地域の資源を活かし、にぎわいを生み出すまち
5. 良好な都市基盤が整った便利で快適に暮らせるまち

##### 【主要施策】公共交通の利便性向上

##### ⇒重要事業)コミュニティバス運行事業

6. 市民と行政がつながり、共につくるまち

◆市内における拠点配置とネットワークの概念図



空間構造：現状の機能や地域の特性を活かした「住」、「農」、「産」の3つの要素を設定

中心拠点：交通結節点機能を主とし、消費や教養・学習、交流など多様な都市活動が展開される拠点

地域拠点：行政施設、商業施設等様々な公共公益施設が集積し、市民生活の利便性の向上や、交流・レクリエーション等を支える拠点

物流・交通拠点：港湾部や高速道路インターチェンジ、鉄道駅など、物流・交通機能を支える拠点

都市間ネットワーク：本市と中部地方の主要都市等を結び、物流・広域的な交流の主軸となる動線

地域内ネットワーク：市民の生活を支える主要な拠点を結び、市内の円滑な移動、交流を促す動線

物流ネットワーク：本市の物流産業を支える陸、海、空の動線

## 5-2-2 弥富市デジタル田園都市構想総合戦略

### ◆策定年次

平成6年3月

### ◆計画期間

令和6年度～令和10年度

### ◆将来ビジョン

多様な暮らしを支える“ひと”中心の持続可能なまち

### ◆重点戦略

1. 弥富市に仕事をつくる
2. 弥富市への人の流れをつくる
3. 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
4. 魅力的な弥富市をつくる

#### 【施策の方向性3】地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくり

市街地の拡散を抑制し、都市機能が集約され、公共交通ネットワークが充実したコンパクトなまちづくりを推進する

⇒主な取り組み)コミュニティバス運行事業

重要業績評価指標(KPI)	令和4年度	令和10年度
コミュニティバス等の利用者数	73,828人	100,000人

5. DXで暮らしを豊かにする

## 5-2-3 弥富市都市計画マスタープラン

### ◆策定年次

平成31年 3月

### ◆計画期間

平成31年度～令和10年度

### ◆将来像

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

### ◆都市づくりの基本目標

1. 便利・快適に暮らせる コンパクトな都市づくり
2. ヒト・モノが行き交いにぎわう 魅力的な都市づくり
3. 水・緑と調和する 自然豊かな都市づくり
4. 安全・安心な生活を守る強くしなやかな都市づくり

### ◆交通の方針

- ・地域の公共交通であるコミュニティバスについては、地球温暖化防止や交通弱者の移動を支えることから、使いやすく効率的で持続可能な地域公共交通として発展し続けるために、地域特性や利用者特性に応じた継続的な改善を行います。
- ・平成28年3月に策定した「弥富市地域公共交通網形成計画」に基づき、鉄道やコミュニティバス、周辺自治体が運行するバスの乗り継ぎ環境の改善など、関係機関と連携して鉄道とバスの連携強化を進めます。

### ◆都市構造

都市拠点：交通結節機能を有する駅を中心に、商業・医療・福祉等の身近な生活サービス施設により市民生活を支える拠点

地域生活拠点：公共公益施設が集積し、生活サービス等により市民生活を支える拠点

物流・交通拠点：多くのヒトやモノの交流・流通を支える広域ネットワークの結節点

緑の交流拠点：市民や来訪者が、“水と緑”を体験できる 憩い・ふれあい・交流の拠点

にぎわい交流拠点：広く来訪者を呼び込み、ふれあい・交流によるにぎわいを生む拠点



#### 5-2-4 弥富市立地適正化計画

◆策定年次

令和2年3月

◆計画期間

令和2年度～令和17年度

◆将来像

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

◆都市づくりの基本目標

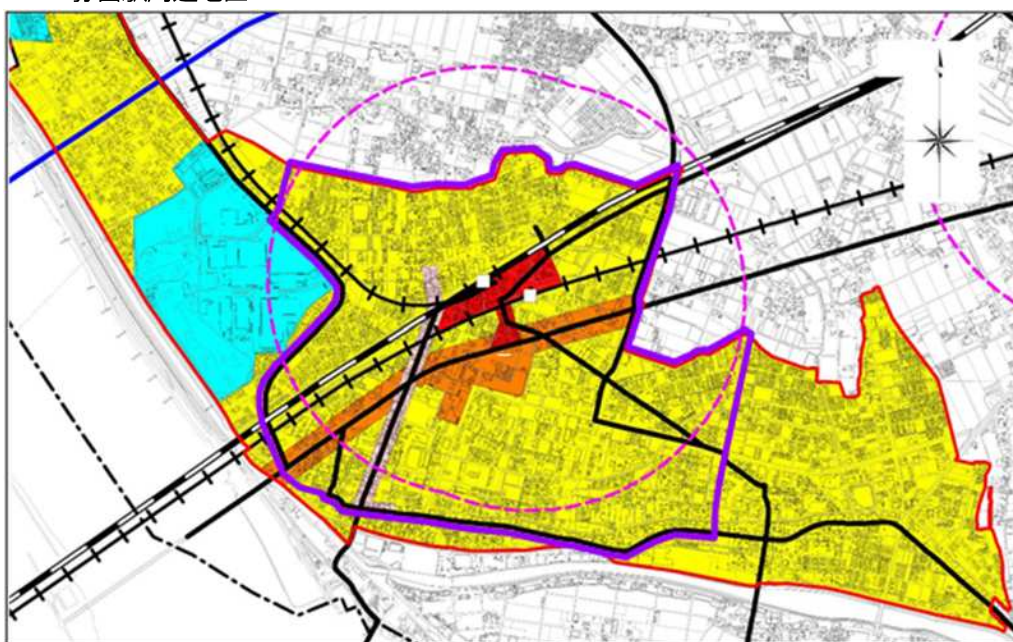
- ・ 便利・快適に暮らせるコンパクトな都市づくり
- ・ ヒト・モノが行き交いにぎわう魅力的な都市づくり
- ・ 水・緑と調和する自然豊かな都市づくり
- ・ 安全・安心な生活を守る強くしなやかな都市づくり

◆目標

- ・ 居住誘導区域の人口密度：88.70人/ha
- ・ 生活サービス施設：現状維持（医療1施設、福祉5施設、商業4施設）
- ・ 鉄道駅の乗車人員：約420万人/年(約11,500人/日)

◆都市機能誘導区域

弥富駅周辺地区



都市機能誘導区域

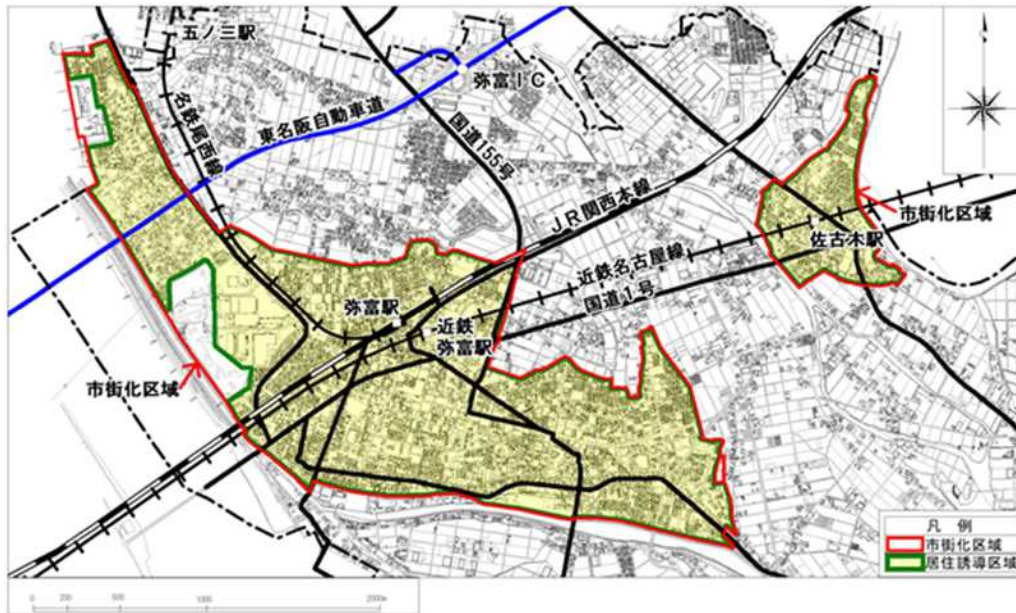


佐古木駅周辺地区



都市機能誘導区域

◆居住誘導区域



## 5-2-5 弥富市総合交通戦略

### ◆策定年次

令和3年3月

### ◆計画期間

令和3年度～令和10年度

### ◆将来像

地域が繋がりがにぎわう、快適な都市交通の実現  
～移動環境が整ったまち・弥富～

### ◆戦略目標・施策実施方針に基づき実施する施策

戦略目標	基本方針	施策パッケージ
交通結節点でのにぎわいを生み出す多様な環境づくり	1. にぎわいを創出する弥富駅の交通結節機能の強化 2. 多様な移動環境に対応した駅周辺のバリアフリー化	1 「利便性の高い交通結節点の形成」 1-1 自由通路・橋上駅舎化 1-2 駅前広場の整備 1-3 駅周辺市街地整備
誰もが快適に利用できる公共交通ネットワークによる移動支援づくり	1. 人々の日常の移動を支える公共交通の利便性の向上 2. 周辺自治体との広域公共交通ネットワークの形成 3. 誰もが快適に利用できる多様な移動支援策の拡充	2 「移動を支える公共交通サービスの拡充」 2-1 公共交通体系を支える取組みの推進 2-2 コミュニティバスの利便性向上、利用促進 2-3 福祉との連携
都市拠点や地域生活拠点を中心に周辺都市や各地域を効果的に結ぶ道路体系づくり	1. 周辺都市や各拠点間を結ぶ道路ネットワークの強化 2. ボトルネックの解消による交通の円滑化	3 「周辺都市や地域の連携を円滑化にする道路ネットワークの整備」 3-1 都市計画道路等の整備推進と見直し 3-2 広域的なアクセス機能の強化 3-3 橋梁の修繕及び長寿命化の推進 3-4 ボトルネックの解消
移動しやすい安全・安心で快適な道路空間づくり	1. 移動しやすい歩行者・自転車空間の連続性確保 2. 安全・安心な道路環境形成に向けた防災・減殺対策の推進 3. 多様な移動環境における交通安全の意識向上	4 「安全・快適な道路空間の確保」 4-1 交通安全対策の推進 4-2 歩行者・自転車空間の整備 4-3 道路防災対策への助成



◆目標値

		鉄道駅の利用者数	電車・駅関連施設の 利用しやすさの点数	コミュニティバスの利用者数
現 況 値	平成30年度	766万人/年 (20,975人/日)	2.8	全 体:83,171人/年 北部ルート:32,562人/年 南部ルート:36,381人/年 東部ルート:14,228人/年
目 標 値	令和5年度	769万人/年以上	2.8以上	全 体:94,000人/年以上 北部ルート:41,000人/年以上 南部ルート:35,000人/年以上 東部ルート:18,000人/年以上
	令和10年度	773万人/年以上	3.0以上	全 体:100,000人/年以上 北部ルート:45,000人/年以上 南部ルート:35,000人/年以上 東部ルート:20,000人/年以上

◆将来都市交通ネットワークのイメージ

都市拠点や地域生活拠点などを効果的に繋ぎ、都市機能集積ゾーンや居住市街地ゾーンにおける生活活動を支える公共交通や道路のネットワークを構築し、移動環境が整ったまちづくりを推進。拠点として「交通結節点」のほか、主要なコミュニティバス路線網を中心とする「公共交通軸」を新たに位置づけ、「人や地域を繋ぎ支える移動環境が整ったまち」を目指す。



## 5-2-6 弥富市バリアフリー基本構想

### ◆策定年次

令和3年3月

### ◆計画期間

令和4年度～令和12年度

### ◆バリアフリー基本構想

『だれもが安心・安全かつ快適に暮らせるまちづくり』

### ◆バリアフリー基本構想の基本方針

#### ①交通結節点としての充実・強化

鉄道やコミュニティバス、タクシーの公共交通だけでなく、自動車、自転車、徒歩など多様な交通手段がアクセスし、乗り継ぎができる交通結節点として、市民だけでなく来訪者も含めたあらゆる人が効率的かつスムーズに移動できる環境づくりを進める

#### ②安心・安全な移動経路の整備

#### ③心のバリアフリーや情報のバリアフリーの推進

#### ④多様な主体との交流・連携の推進

## 5-2-7 弥富市地域公共交通計画(現行)

### ◆策定年次

令和3年3月

### ◆計画期間

令和3年度からの令和7年度

### ◆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

### ◆事業推進の基本方針

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
2. 継続的な利用促進策等の取り組みの展開による地域公共交通の維持・活性
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



◆基本方針に基づく目標

①使いやすい地域公共交通の形成による利用者数の維持・増加

- ・これまでの利用者数の増加傾向を維持
- ・減少傾向である南部ルートは利用者数を維持

	人／年				
	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
北部ルート	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000
南部ルート	37,000	39,000	41,000	43,000	45,000
東部ルート	16,000	17,000	18,000	19,000	20,000
全体	88,000	91,000	94,000	97,000	100,000

②利用促進策の展開等による新規利用者の獲得

- ・新規利用者獲得数：毎年80人以上

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

- ・目標年における利用者1人当たり運行経費：1,000円/人以下

④収支率の改善による持続性の確保

- ・目標年における収支率：6.0%以上

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

- ・目標年までの意見交換会の開催数：2回以上

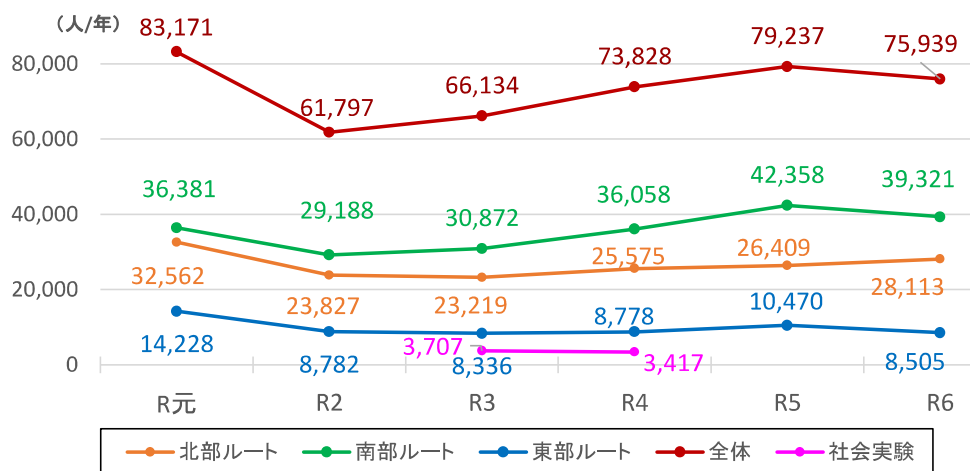
# ■目標達成状況の評価

## ①使いやすい地域公共交通の形成による利用者数の維持・増加

→新型コロナウイルスの影響により令和2年度には利用者が減少したが、その後利用者は回復傾向にあり、南部ルートはコロナ禍前の水準を大きく上回っている。また、北部・東部ルートも徐々に増加傾向にある。

人／年

上段:実績値 中段:目標値 下段:達成状況	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
北部ルート	23,219	25,575	26,409	28,113	—
	37,000	39,000	41,000	43,000	45,000
	×	×	×	×	—
南部ルート	30,872	36,058	42,358	39,321	—
	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000
	×	○	○	○	—
東部ルート	8,336	8,778	10,470	8,505	—
	16,000	17,000	18,000	19,000	20,000
	×	×	×	×	—
社会実験	3,707	3,417	—	—	—
全体	66,134	73,828	79,237	75,939	—
	88,000	91,000	94,000	97,000	100,000
	×	×	×	×	—



②利用促進策の展開等による新規利用者の獲得

→新規利用者については令和元年度と新型コロナウイルスの影響のあった令和２年度に関しては80人を下回ったものの、令和５年度の新規利用者は108人となり、令和６年度では78人と全14回の結果と比較しても比較的少ない結果となったが、毎年80人前後の新規利用者は獲得できた結果となった。

	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
対象	弥富市内に居住する全世帯及び小学生			弥富市内に居住する全世帯及び小学生、愛知黎明高校生	—
利用枚数	1,100枚	1,086枚	1,015枚	1,000枚	—
新規利用者	93人	86人	108人	78人	—
目標値	80人	80人	80人	80人	80人
結果	○	○	○	×	—

※令和７年度は市全域でデマンド交通に関する実証実験を実施し、デマンド交通に関するお試し乗車券を発行したため、実施無し。

③目標年における利用者１人当たり運行経費の削減による持続性の確保

④目標年における収支率の改善による持続性の確保

→１人当たりの運行経費は令和３年度から令和５年度にかけて減少傾向にあったが、令和６年度以降は増大傾向にある。

→収支率は令和３年度から令和５年度にかけて増収傾向にあったが、令和６年度は減少している。

指標	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 (目標値)
１人当たり 運行経費(円)	1,605	1,457	1,229	1,372	1,000
収支率(%)	4.6	4.9	5.2	4.2	6.0

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

→本計画策定後、地域住民や公共交通利用者の生の声を聞き、きんちゃんバスの運行見直しや市内の公共交通網の再編検討の基礎資料とするため、令和３年度から計10回の住民意見交換会を実施している。

- ・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

※上記は小学区単位の住民意見交換会の開催回数であり、町内会単位や高齢者サロン・カフェ単位の意見交換会は回数に含めていない。

◆事業実施状況(1/2)

	施策の方向性	実施事業	事業実施状況	
基本方針1	1) 地域特性や利用特性に応じた改善による効率化	① 地域特性や利用特性に応じた運行改善	○	・毎年モニタリング調査を実施し、令和5年10月にダイヤ・ルート改正を行った
		② 南部ルートの公共交通網再編	○	・南部ルートの運行ルートの見直しを検討し、令和3年9月、令和4年4月に南部地域における急行バスの社会実験運行を行い、現行ルートを維持、令和5年10月にバス停を新設、ルートの追加を行った
		③ 北部・東部ルートの公共交通網再編	○	・令和5年10月にバス停を新設、東部ルートの見直しを行い便の変更を行った ・令和7年10月に実証実験運行を開始
		④ 適正な車両サイズへの見直しやバリアフリー等に対応した車両の導入	○	・老朽化に伴い令和5年6月にマイクロバス2台を入れ替えた
	2) 乗り継ぎ環境の改善	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	×	・駅前広場整備に合わせたきんちゃんバスの乗り入れ検討を進めているものの、整備が進んでいない
		② サイクル&バスライド駐輪場・駐車場の設置	○	・計画策定後、「鍋田公民館」の駐車場をサイクル&バスライドのために開放している
		③ 乗り継ぎバス停環境の改善	×	・主要な施設等の乗り継ぎバス停における案内表示や上屋、ベンチ等の整備等が進んでいない
		④ ICカードやMaaSの導入	×	・ICカード、MaaS共に未導入である
	3) 福祉施策との連携実施事業	① 高齢者や障がい者等への料金負担軽減策の実施	○	・令和5年10月から障害者・中学生以下の運賃を無償化している ・令和5年4月から市内在住の高校生に対しても運賃助成事業を実施している
		② 福祉タクシー料金助成事業の実施	○	・「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」を計画策定後、継続実施している
		③ ささえあいセンターによる買い物支援サービスの提供	○	・令和3年度からささえあいセンターによる買い物支援サービスの提供を開始し、継続的に実施している
		④ 乗務員研修の実施	○	・車いす利用者や障がい者(児)、ベビーカー利用者などへの接遇について、運行事業者が当事者を交えた研修を実施した
	4) 周辺自治体との連携	① 飛島公共交通バス蟹江線との連携	○	・令和6年10月に東部ルートのダイヤ等を変更し、飛島バスとの乗り継ぎ時間を見直した
		② 木曽岬町自主運行バスとの連携	×	・依然として近鉄弥富駅の北側にバス停があり、不便な状況が続いている
基本方針2	1) 料金負担の軽減	① 定期券、回数券等の販売	○	・定期券・回数券は継続して販売 ・高校生以下や障害者等への料金助成施策を実施
		② バス相互の乗継券の発行	×	・他町村のバスとの乗り継ぎ券の発行は検討されていない
	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	○	・ルートやダイヤ等の改正時に市役所窓口での配布や各戸配布を実施している ・乗り継ぎダイヤ等が分かりやすい時刻表を作成している
		② ポケット時刻表の作成、配布	○	・持ち運びに便利なポケット時刻表を作成
		③ 乗継券発行バス停等への乗り継ぎ時刻表の掲示	○	・乗り継ぎ券発行バス停や他町村への乗り継ぎバス停に乗り継ぎ時刻表を掲載している



◆事業実施状況(2/2)

	施策の方向性	実施事業	事業実施状況	
基本方針2	2) 分かりやすい情報提供	④ 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HPで継続的に情報提供している ・木曽岬町や飛島村HPでも情報提供している
		⑤ バス運行情報の提供	×	・時刻表の見直しにあわせ、乗り換え検索サイト等に使用する GTFS データを更新しているがバスロケーションシステムの導入に至っていない
	3) 利用するきっかけの創出	① 無料お試し乗車券の配布	○	・毎年度継続して配布をし、裏面でアンケート調査の実施・分析をしている
		② エコ モビリティ ライフの推進	○	・定期的に市役所職員に対し、きんちゃんバスで通勤するよう周知をしている
基本方針3	1) 多様な主体の協働・連携	① 主要施設へのきんちゃんバスの情報掲示	○	・市の公共施設を中心にきんちゃんバスの情報掲示をしている
		② イベントの場を活用したきんちゃんバスの周知活動の展開	○	・やとみ桜まつりでのきんちゃんバス車両の展示やちびっこ運転手等の体験による啓発活動を実施した ・令和4年8月に子ども会によるきんちゃんバス乗車体験を実施した
		③ 講演会や講習会の開催	×	・講演会や講習会を実施していない
		④ 快適なバス待ち環境の創出	×	・バス停が設置されている施設や自治会などによるバス停周辺の掃除や花壇の設置・維持管理等に至っていない
	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	○	・令和3年度から5年度の間、年4回以上の協議会が開催されている
		② 意見交換会の開催	○	・令和3年度と令和4年度に南部地域で社会実験を検討・実施する際に意見交換会を実施 ・令和6年度中に市内6地区・学区においてまずは意見交換等を開催し、その後地区単位等で意見交換会や再編についての意見交換や説明会を行うこととしている
		③ バス協賛金事業の展開	○	・市HPや市広報、時刻表でバスの協賛広告を実施している ・第3期南部地域社会実験運行の評価でチョイソコの協賛金意向に関するアンケート調査を実施した

■事業実施状況の評価

- ・位置づけられた事業の多くは計画どおり実施されており、特に市内在住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開始し、利用者も増加するなど一定の効果を発揮しているものと考えられます。
- ・一方で、「周辺自治体と連携した乗り継ぎ環境の改善」や「周辺自治体が運行するバスとの乗継券の発行」、「ICカードの導入」など、フィーダー系統<sup>※</sup>であるきんちゃんバスにとって重要となる“公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上”に係る事業について実現には至っておらず、今後の実現が望まれます。
- ・ただし、未実施の事業に関しては、最新の市内公共交通の運行状況や社会情勢を踏まえて継続するか否かを精査する必要があります。

※フィーダー系統：幹線系統となるバス路線などに接続する支線系統のこと。

## 6. 問題点・課題の整理

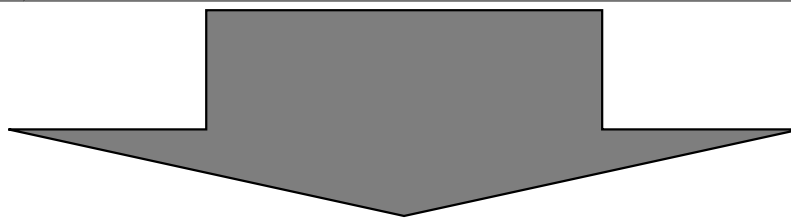
- これまでに整理した本市の現状及び上位関連計画で目指す将来像などから、本市の問題点・課題について整理します。

### 現況まとめ

① 人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 少子高齢化が進んでおり、将来人口は減少傾向で、高齢者割合は増加予測。</li> </ul>
② 主要施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 海南病院や偕行会リハビリテーション病院のほか、近鉄弥富駅付近から佐古木駅付近までの一般国道1号の南側に診療所など個人病院が多く立地。</li> <li>● 小学校、中学校のほか、1つの高校が立地。</li> <li>● 商業施設は市中心部に多くが立地し南部地域や東部地域には非常に少ない。</li> <li>● 温浴設備のある福祉施設として、総合福祉センター、いこいの里、十四山総合福祉センターが立地。</li> <li>● 市役所のほか、南部地域に鍋田支所、東部地域に十四山支所が立地。</li> </ul>
③ 移動状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内移動は弥富駅や市役所が立地する中心ゾーン関連の移動が多く、移動手段の多くが自動車。</li> <li>● 市内移動は「自由」目的、市外との移動では「出勤」目的が多い。</li> <li>● 外出率は年齢が上がるほど低下し、免許のない方の外出率が特に低い。</li> <li>● 名古屋市との移動で鉄道が多いが、その他の都市には自動車が多い。</li> <li>● 近鉄弥富駅などの交通施設は朝夕の利用が多く、イオンタウン弥富などの生活施設は日中の利用が多い。</li> </ul>
④ 公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道が3路線で4つの駅が立地し、路線バスが2路線、きんちゃんバスが3路線運行。 ※令和7年10月以降はデマンド型交通(チョイソコやとみ)の実証実験を実施しており、実証実験の開始とともに一部ルートを運休して運行している。 ※デマンド型交通(チョイソコやとみ)の実証実験の概要や実証実験中のきんちゃんバスの時刻表は81ページ～84ページのとおり。</li> <li>● 市内や市周辺部で愛西市巡回バス、飛島公共交通バス、木曽岬町自主運行バスが運行。</li> <li>● 人口カバー率は86%、65歳以上は85%で、東部地域や南部地域でカバーされていないエリアが多い。</li> <li>● 隣接自治体が運行するコミュニティバスでカバーされているエリアもある。</li> </ul>
⑤ 鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行本数は近鉄弥富駅が最も多く、利用者も多い。</li> <li>● JR・名鉄弥富駅を利用する場合は近鉄弥富駅南口バス停から駅舎内を通り抜ける必要がある。</li> <li>● 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る。</li> </ul>
⑥ 路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 比較的長距離路線が運行し、運行本数は1日に0～1便と非常に少ない。</li> </ul>

きんちゃんバス	⑦利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行に使用している車両はノンステップバスが南部で2台、マイクロバスが北部、東部で3台（北部で2台、東部で1台）、予備車両が1台。</li> <li>● 南部ルートの利用者数は増加傾向にある。</li> <li>● 1便当たり平均乗車人員は、南部ルートで増加傾向となっており、南部ルートは令和5年度に10人/便を超えている。</li> <li>● 令和6年度で最も乗車人員が多いバス停は「近鉄弥富駅南口」であり、続いて「イオンタウン」「弥富市役所」「杉本クリニック」「佐古木駅」の利用が多く、年間乗車人員が100人に満たないバス停も複数あり、「愛知黎明高校」は乗車人員が増加傾向にある。</li> <li>● 北部ルートは昼前後の利用が増加、東部ルートは午前中から午後の早い時間帯の便の利用が多く、北部・東部ルート共に夕方の便の利用者が少ない。南部ルートも午前中の利用が多くなっているが、午後にかけての便でも利用者が増加している。令和5年度以降は平日17時台の便（平日12便）の利用が増えている。</li> <li>● 「杉本クリニック」から「近鉄弥富駅南口」への利用が多い。</li> <li>● 「近鉄弥富駅南口」の乗降者数が最も多い、駅や商業施設、医療・福祉施設など日常生活上での利用による乗降者数が多くみられる。</li> </ul>
	⑧収支	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和元年度と比べ、令和6年度は運行経費が増加し、運賃収入が減少。収支率は一時約4%まで落ち、令和5年度には5.2%まで増加したが、令和6年度には約4%まで減少。</li> <li>● 人件費等の上昇により増加傾向にあり、利用者1人当たりの運行経費は令和5年度で1,372円となっている。</li> <li>● 市の実質負担額は、令和元年度以降増加しており、令和6年度で約9.5千万円となっている。</li> </ul>
	⑨周知・利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 無料パスカードの配布やシルバーパスなど高齢者の料金負担の軽減のほか、サイクル&amp;バスライド駐輪場の設置、多様な媒体を活用した情報提供、講演会の開催など周知・利用促進策を展開。</li> <li>● 令和5年4月に市内在住高校を対象にコミュニティバス運賃助成定期券交付事業を開始。令和5年10月の運賃改定で小中学生の運賃が無料。</li> <li>● 平成23年度から無料お試し乗車券の配布を継続的に実施し、毎年80人程度の新規利用者を獲得。</li> </ul>
	⑩乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道との乗り継ぎが最も多く、きんちゃんバス相互の乗り継ぎ利用は見られるが、飛島公共交通バスなど他自治体が運行するバスとの乗り継ぎ利用は少ない。</li> <li>● 飛島公共交通バス蟹江線とはダイヤ調整を図っているが、木曽岬町自主運行バスとは調整していない。また、近鉄弥富駅における木曽岬町自主運行バスとの乗り継ぎには駅舎内を通り抜ける必要がある。</li> </ul>
	⑪利用評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者の約7割は高齢者で、利用目的は「買い物」「通院」「公共施設への用事・利用」が多い。</li> <li>● 満足度では72.6%と高い結果となっている。</li> <li>● 項目別では「運行本数」については満足度最も低く、「運賃」が最も満足度が高い。</li> <li>● 項目別では「運転手の対応」を重要と考える利用者が多く、「他のバスとの乗り継ぎダイヤ」については一番重要度が低い。</li> <li>● 満足度が低く、重要度が高い項目では『運行ルート・所要時間』『運行本数』『運行している曜日』の運行に関する項目が上がっている等、運行に関して望む声が多い。</li> </ul>
⑫タクシー		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 愛知県の輸送実績は、車両数や実働率、実車キロなどすべての項目で新型コロナウイ</li> </ul>

	<p>ルスの影響により令和2年度で大幅に減少していたが、徐々に回復傾向となっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 障がい者や高齢者など移動に制約のある方を対象に福祉タクシー料金助成事業を実施しているが、扶助額は増加傾向となっているが、買い物など日常生活を支えるには不十分。</li> </ul>
⑬ 住民意向	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 外出手段は車(自分で運転)が多く、公共交通までの移動手段は徒歩が多い。</li> <li>● きんちゃんバスを利用していない人は多く、利用しない理由は「自分で車やバイクを運転できる」が最も多い。</li> <li>● 行ってみたい施設は「イオンタウン弥富」、次いで「近鉄弥富駅」「弥富市役所」「JA愛知厚生連海南病院」が多い。</li> <li>● 「運行本数」を重要と考える人が多く、次いで「運行ルート・所要時間」と運行に関する項目が上がっている等、運行に関して望む声が多い。</li> <li>● 運転免許保有者は多く、返納する予定は70歳を超えてからと考えている人がほとんどであり、「将来、車などを利用できなくなった場合の重要な交通手段」と感じている人は多い。</li> <li>● きんちゃんバスについて運行の時間帯、運行ルートの長さ等運行に関する意見が挙がった。</li> <li>● デマンド交通に関して利用したい人は全体の半数以上。利用したい理由は「自分で乗車したい時間を指定できるから」が最も多い反面、利用したくない理由として、「行き帰りの予約が手間だから」が最も多くなった。</li> <li>● デマンド型交通に関して予約のシステムへの不安、停留所までの距離に関する意見が挙がった。</li> </ul>
⑭ 上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第2次弥富市総合計画後期基本計画の将来像 【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】</li> <li>● 弥富市総合交通戦略の将来ビジョン 【地域が繋がりがり人がにぎわう、快適な都市交通の実現～移動環境が整ったまち・弥富～】</li> <li>● 現行の地域公共交通計画の目標は、利用者数の維持・増加では南部ルートが目標を上回った</li> </ul>



**A：高齢者も使いやすい生活交通サービスの確保・維持を図ることが必要**

【現況①③④⑨⑪⑬】

- 今後の高齢化社会の進展や運転免許返納者の増加に対応するため、高齢者が安心安全に移動でき、気軽に外出できるような環境を形成するため、高齢者も使いやすい生活交通サービスの確保・維持を図ることが必要
- 高齢者が1人でも公共交通を利用して気軽に外出ができるよう、誰もが使いやすい公共交通体系の構築と分かりやすい周知が必要

**B：公共交通空白地や人口減少、社会情勢の変化に対応した生活交通サービスの確保・維持を図ることが必要**

【現況①③④⑧】

- 定住者を確保し人口の減少を穏やかにするため、利便性の高い生活交通サービスの確保・維持を図ることが必要
- バス停から離れている公共交通空白地などに住んでいる方々に対しても持続可能で効率的な生活交通サービスの提供が必要
- 少子高齢化や人口減少、社会情勢の変化によって公共交通の担い手が不足する渦中で生活交通サービスを確保・維持するため、地域の交通資源の総動員や先端技術の活用を踏まえた公共交通体系の検討が必要

**C：公共交通相互の乗り継ぎなどさらなる連携強化が必要【現況②③④⑤⑥⑦⑩⑫】**

- 鉄道やバスなど市内を運行する公共交通を活かし、より利便性の高い地域公共交通網とするため、ダイヤや料金、待ち合い環境、ICT化の推進などにより各公共交通相互の乗り継ぎの環境の向上を図るなど、相互の連携のより一層の強化を図ることが必要
- 周辺自治体とより連携することで、飛島公共交通バスや木曾岬町自主運行バスと市内公共交通における乗り継ぎをしやすくするなど、利便性の高い地域公共交通網の形成が必要

**D：地域の実情や需要に応じた、効率的かつ効果的な公共交通体系の再構築が必要**

【現況①②③④⑤⑥⑦⑩⑪⑫⑬】

- 地域による公共交通の利用状況の違いや日常生活の目的地の違い等を踏まえ、それぞれの地域の実情や需要にあった運行形態の選択による持続可能な運行方法の確立が必要
- 現在の公共交通の利用状況や今後の高齢化・人口減少等の社会情勢の変化を見据え、見合った投入額での公共交通の運行方法の検討が必要

**E：コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造などまちの将来像実現を支えるための公共交通網の形成が必要**

【現況①②③④⑬⑭】

- コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造などまちの将来像実現を支えるために、まちづくりと連携した地域公共交通網の形成を図るとともに、地域の特性や都市機能に応じた適切な公共交通の運行方法やサービスの提供が必要

**F：継続的な利用促進策の展開と情報を入手しやすい環境の形成が必要**

【現況①④⑤⑦⑪⑬】

- 現在展開している利用促進策等の取組みの継続的な実施と周知のほか、公共交通の果たす役割や重要性についても啓発することが必要
- 鉄道や公共施設、商業施設、病院、観光施設などと連携したターゲットに応じた利用促進策の展開や、多様な媒体による情報を入手しやすい環境の形成を図ることが必要

**G：地域で守り育てる環境の構築と意識の醸成が必要**

**【現況①⑧⑬⑭】**

- 持続性のある生活交通サービスの確保・維持に重要となる地域住民の利用促進やサポートの推進、商業施設や病院、企業による協力が必要
- 地域の集まりの場や協議会を活かした、存続に対する危機感等を共有する場の創出が必要

**H：福祉施策との連携が必要**

**【現況①②③⑫⑬】**

- 今後の高齢化社会の進展や運転免許返納者の増加が予想されている中、鉄道やバスなど既存の公共交通手段だけですべての移動に対応することは困難であり、福祉タクシー料金助成事業ではカバーできていない需要もあることから、福祉施策と連携した対応が必要

## 7. 第2次弥富市地域公共交通計画

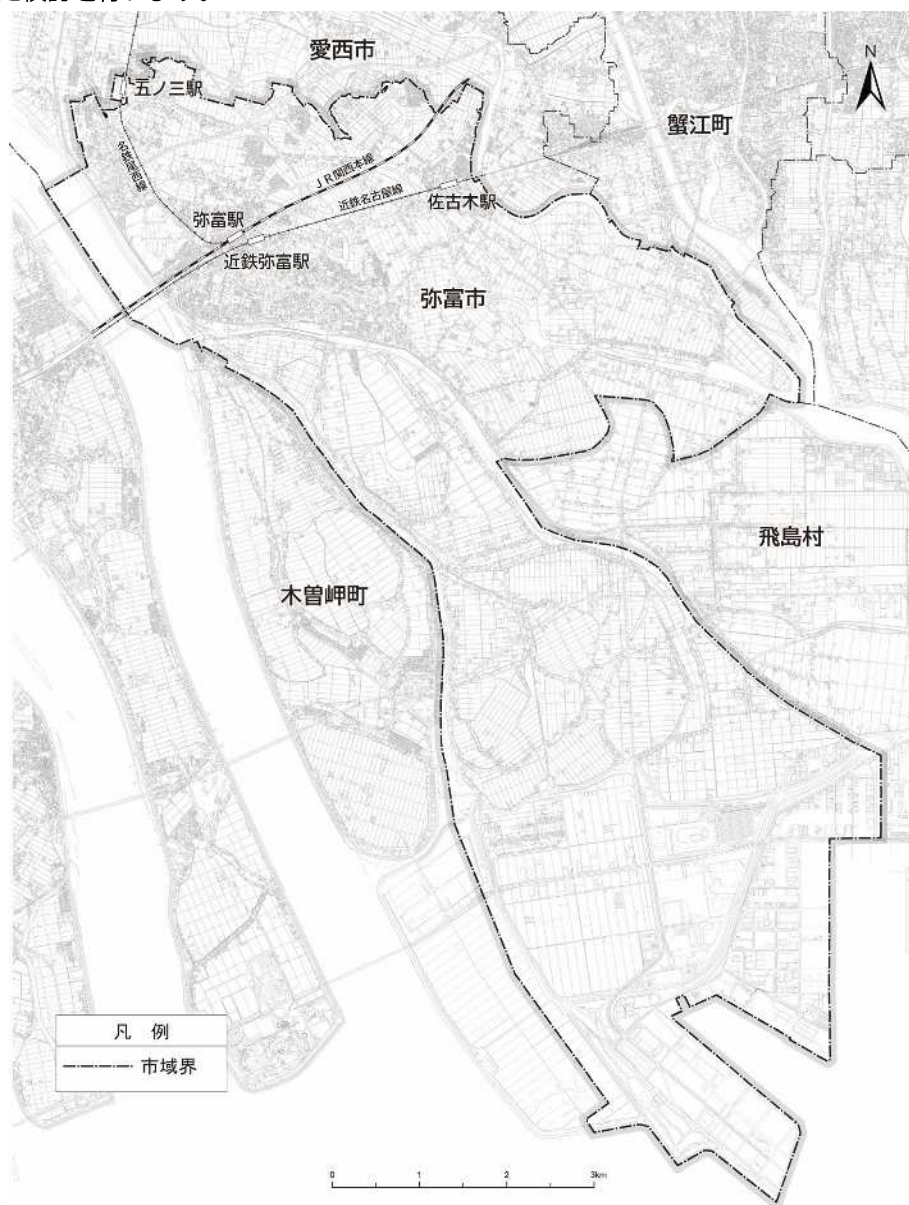
### 7-1 計画期間

本計画の計画期間は、令和8年度からの5年間（令和12年度まで）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。

### 7-2 計画区域

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。



図：計画区域



### 7-3 基本理念

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。

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。

## 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

### 7-4 基本理念に基づく基本方針

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。

#### 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

【課題A・B・C・D・E・Hに対応】

- ・ デマンド型交通等の地域特性や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との連携による公共交通空白の解消、各公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上による利用促進などにより、誰もが使いたい時に公共交通を使うことができ、気軽にお出かけができる環境の形成を目指します。
- ・ 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。

#### 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

【課題A・C・F・Gに対応】

- ・ 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、観光施設などを利用する者が抱える課題に対応する取組みの展開や、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、利用者の利便性向上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。

#### 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

【課題B・C・D・F・Gに対応】

- ・ 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。
- ・ 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。

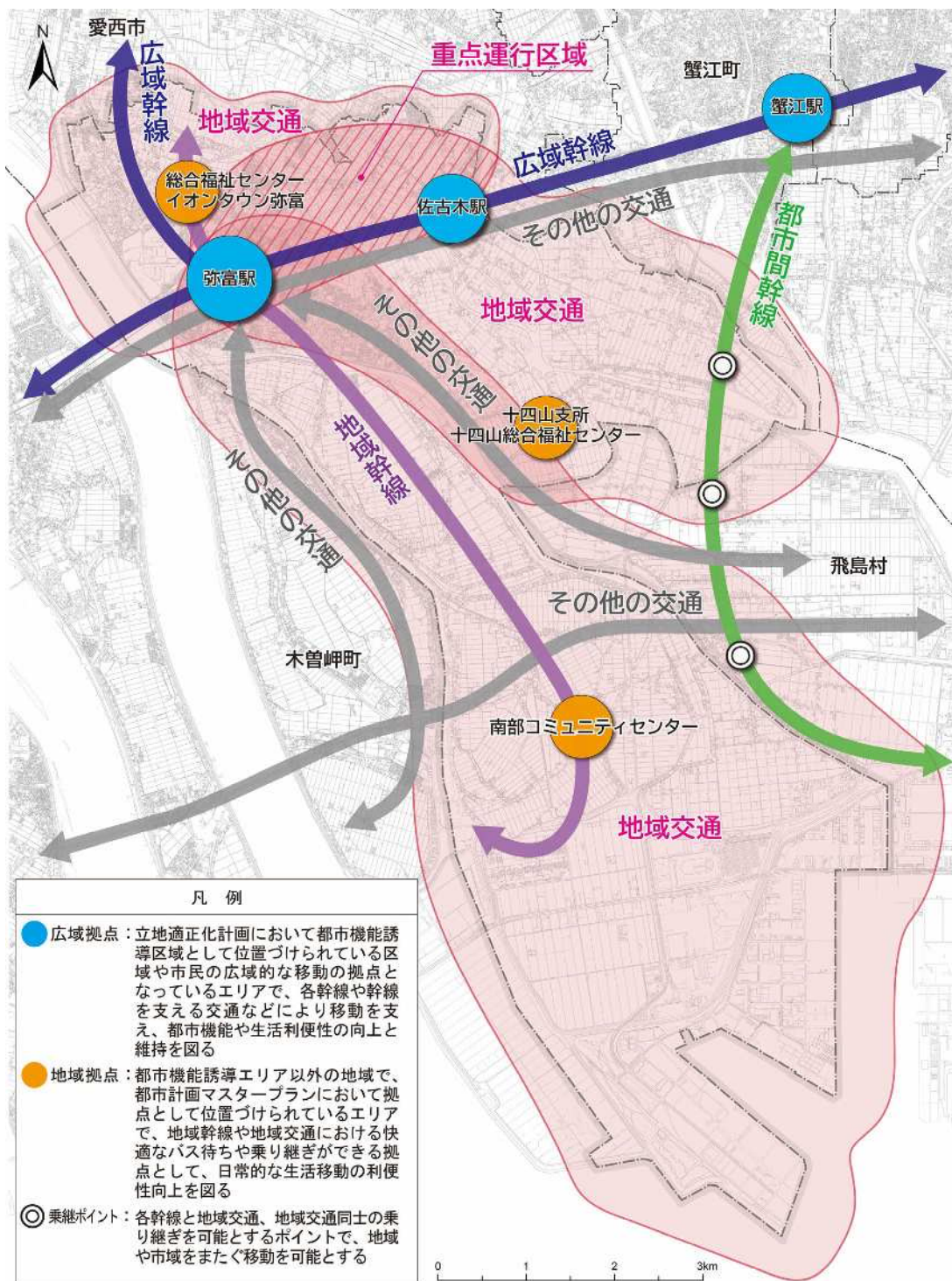
## 7-5 基本方針に基づく将来の公共交通網

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。

表：今後の各公共交通の役割・位置づけ

	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、地域幹線、地域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を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がカバーできない移動を支えます。 ・タクシーは自宅等を起終点とした市内唯一の「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(◎)
その他の交通	・特定の目的・地域で運行している公共交通を「その他の交通」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の市内の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(◎)

※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「●」



図：将来の公共交通網（イメージ）

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。

表：公共交通の実施主体等の概要（令和7年10月時点）

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	-
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	-
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 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)
	総合福祉 センター	近鉄弥富駅南口 楽荘団地	総合福祉 センター			
きんちゃんバス 南部ルート (往路・復路)	鍋田公民館	芝井	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	中川団地 南部コミュニティセ ンター・芝井	総合福祉 センター			
	総合福祉 センター	芝井・愛知黎明高 校 近鉄弥富駅南口	総合福祉 センター			
	近鉄弥富駅 南口	南部コミュニティセ ンター 愛知黎明高校	近鉄弥富駅 南口			
	総合福祉 センター	芝井・南部コミュ ニティセンター 愛知黎明高校	近鉄弥富駅 南口			
	近鉄弥富駅 南口	稲元 南部コミュニティセ ンター・芝井	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			
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 新政成神社	道路運送法第4条 路線定期運行	飛島村 (運行につ 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 源緑見入線	木曽岬町 体育館前	源緑	近鉄弥富駅			-
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	-
名四長島線	名古屋名鉄 バスセンター	鍋田	南桑名			-

※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た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

## 7-6 基本方針に基づく目標と指標

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。

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。

### 7-6-1 評価指標の設定

#### 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

- ・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。
- ・各公共交通における利用促進策や他分野との連携、地域のニーズ・利用状況等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。

表：目標①の評価指標と具体的な数値

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)	・データは運行事業者より提供 ・計測期間は4月から翌年の3月まで ・利用者数は乗車の合計で算出 ・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
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)	・データは運行事業者より提供 ・計測期間は4月から翌年の3月まで ・利用者数は乗車の合計で算出 ・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
福祉タクシー券の利用枚数	20,577枚/年 (令和6年度)	基準値より向上 (令和12年度)	・計測期間は4月から翌年の3月まで ・「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

## 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

- 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」を設定します。
- 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はありますが、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。

表：目標②の評価指標と具体的な数値

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)	・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 ・満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出 ・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 ・目標年次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

### 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

- 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。
- きんちゃんバスに関する利用促進策や地域のニーズ・利用状況等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。
- 現在、様々なニーズへの対応や効率的な運行の可能性を確認・検証するため、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、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。

表：目標③の評価指標と具体的な数値

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 (算出の例) ○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 ⇒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 (算出の例) ○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。 ⇒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<math>4 \div 2 = 2</math></li> </ul>



#### 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

- 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。
- 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。
- 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。

表：目標④の評価指標と具体的な数値

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安に実施
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)	・対象は市が運営している公共交通 ・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 ・目標年次に市民アンケート調査を実施することで把握

表：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		
	基本方針1	基本方針2	基本方針3
基本方針	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り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			○

## 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。

表：確認指標と参考値

指標		参考値	備考・データの取得方法等
指標①	公共交通の利用者 1人あたり運行経費	1,372円/人 (令和6年度)	・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

## 7-7 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。

表：基本方針と施策の方向性

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

## 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) ○市民	※適宜検討・実施					
② きんちゃんバスの運行	●市、交通事業者(バス) ○市民	※適宜検討・実施					
③ デマンド型交通の運行	●市、交通事業者(デマンド型交通) ○市民	※R8.10~本格導入。以降適宜検討・実施					

#### 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					
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					
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					
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					
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						

■ : 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)	福祉タクシー料金助成事業の継続実施 様々な分野との連携可能性の検討					
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					
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)						

### 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					
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					

■ ■ ■ ■ : 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)	定期券・回数券の継続実施					
		サブスク利用、回数券の共通化の検討					
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					

### 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					
② 乗継停留所等への乗り継ぎ時刻表等掲示	●市、飛島村、木曾岬町、交通事業者(バス、デマンド型交通)	※適宜検討・実施					
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、木曾岬町 ○交通事業者(バス、デマンド型交通)	※適宜検討・実施					
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					
		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					
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)、市民	※適宜検討・実施					
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					

■■■■ : 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					
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					

**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、木曽岬町	※毎年実施					
② 公共交通に関する勉強会の開催	●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	※公共交通網の見直し時等に実施					
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					

■■■▶:検討    ▶:実施



### 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

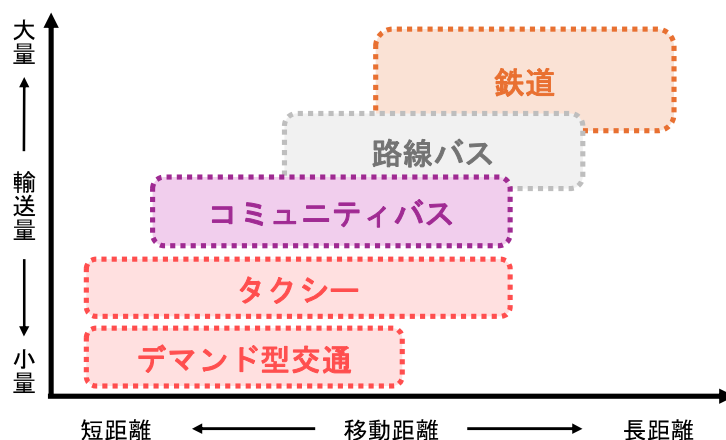
##### ① 地域特性や利用特性に応じた運行改善

###### ◆ 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、自宅等を起終点とした市内唯一の「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

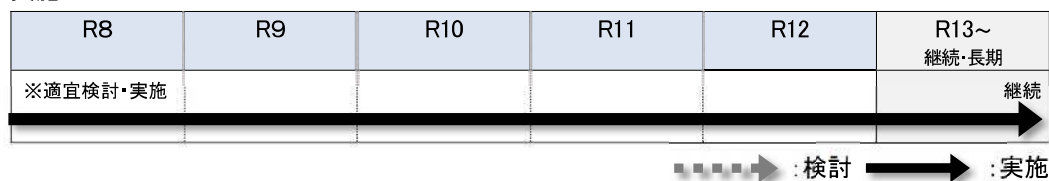
###### ◆ 関係主体

●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）

○連携主体：市民

※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



###### ◆ 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愛知黎明高校等の主要な施設等の、通勤、通学需要に対応した中心部への幹線系統、そして鉄道駅と接続する交通としての運行を継続し、地域のニーズ・利用状況等を踏まえ定期的に運行内容の見直しを検討します。

また、限られた資金の中で、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等を基に運行手段等についても検討します。

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、利用状況等を適切に評価し継続の必要性や代替手段を検討します。

### ◆関係主体

●実施主体：市、交通事業者（バス）

○連携主体：市民

※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

広域幹線への接続や中心市街地への移動として、令和7年10月から市内全域で実証実験運行をしているデマンド型交通（チョイソコやとみ）について、地域の移動ニーズや利用実態等を踏まえながら、公共交通活性化協議会での協議や交通事業者等との調整を通して、本格導入に向けての検討を進め、自家用車に頼らなくても移動できる交通環境づくりを目指します。

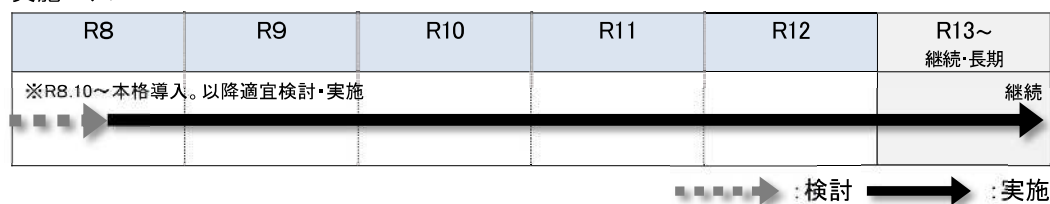
#### ◆関係主体

- 実施主体：市、交通事業者（デマンド型交通）
- 連携主体：市民
- ※デマンド型交通の運行については交通事業者へ委託



図：デマンド型交通（チョイソコやとみ）

#### ◆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実証実験評価、公共交通に関する勉強会

## 2) 利用環境の改善

### 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

#### ◆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。

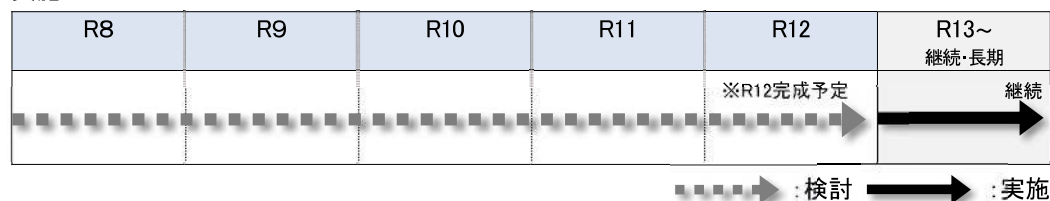


図：JR・名鉄弥富駅北口駅前広場の整備イメージ（当初計画）

#### ◆関係主体

- 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。

#### ◆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

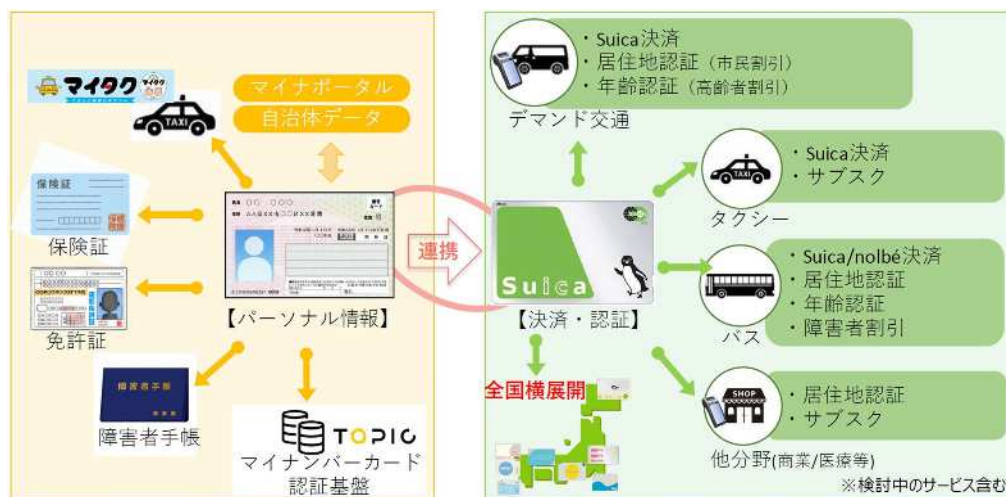
- ・利用実態調査（きんちゃんバス）、バス停環境改善数

#### 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するとともに、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、随時情報収集を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MaeMaaS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					
<div style="text-align: right;"> <span style="display: inline-block; width: 50px; height: 10px; background-color: #ccc; border: 1px solid #000;"></span> : 検討           <span style="display: inline-block; width: 50px; height: 10px; background-color: #000; border: 1px solid #000;"></span> : 実施         </div>					

##### ◆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※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る検索・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）

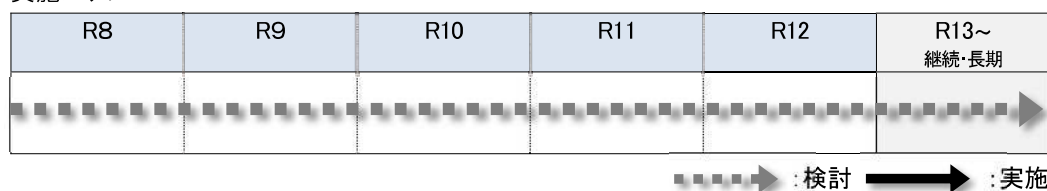
図：MaaSの概念

### ◆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



### ◆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

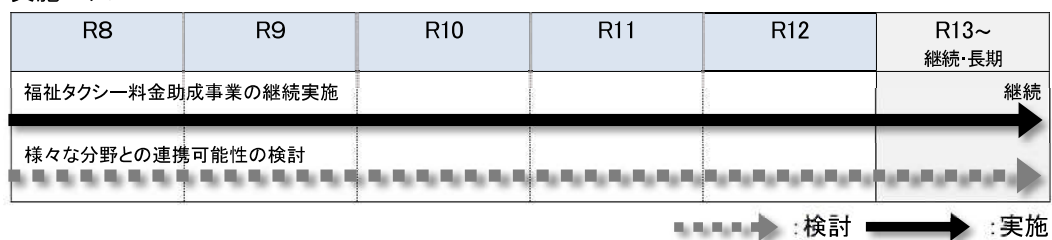
「心身障がい者福祉タクシー料金助成事業」や「高齢者等福祉タクシー料金助成事業」を今後も継続的に実施し、心身障がい者（児）や要介護認定者、要支援認定者など1人で移動できず、きんちゃんバスも利用できない方などの移動を支えます。

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。

##### ◆ 関係主体

- 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

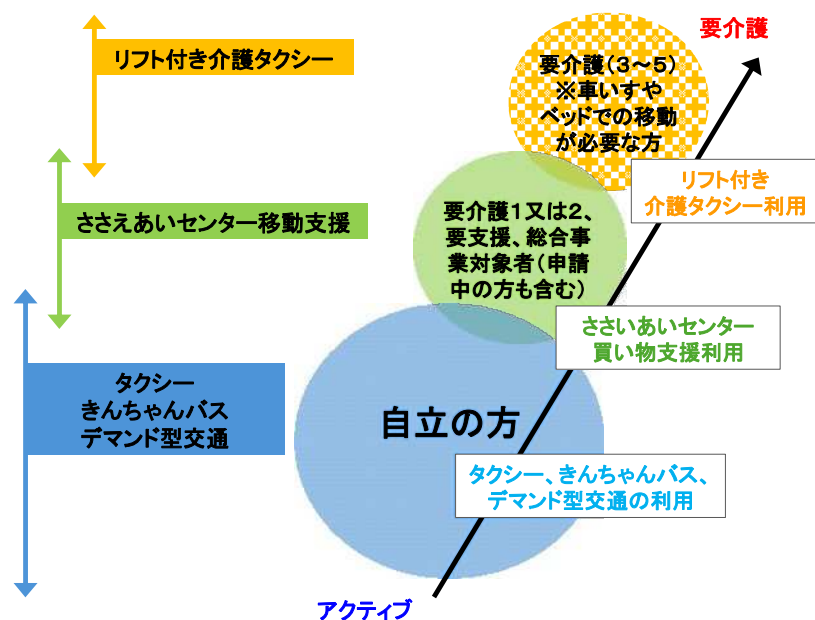
## ②ささえあいセンターによる買い物支援サービスの提供

### ◆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おり、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・長期
※適宜検討・実施					継続
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex-grow: 1; border-bottom: 2px solid black; position: relative;"> <span style="position: absolute; right: -10px; top: -5px;">→</span> </div> <div style="margin-left: 10px;"> <span style="font-size: 2em;">→</span> </div> </div>					
				: 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

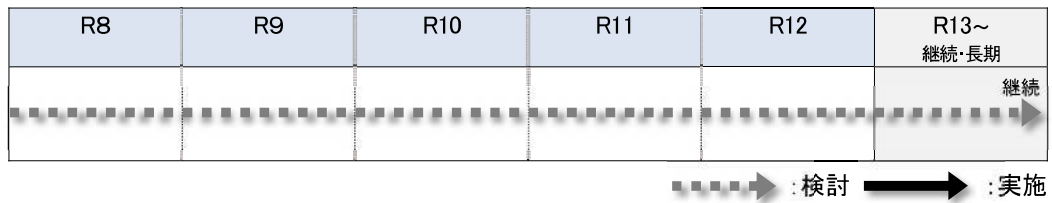
#### ◆事業概要

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、都市間幹線として近鉄蟹江駅まで乗り入れており、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も重要な路線の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となりますが、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、乗り継ぎするには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

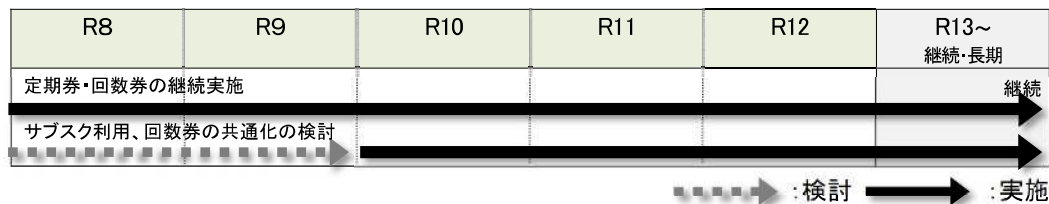
きんちゃんバスにおいて、通勤・通学など利用頻度の多い方に対応した定期券や便利な回数券の販売を継続します。回数券についてはデマンド型交通やタクシーなどの市内の全ての公共交通で共通して使える共通券の検討を推進します。

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するとともに、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

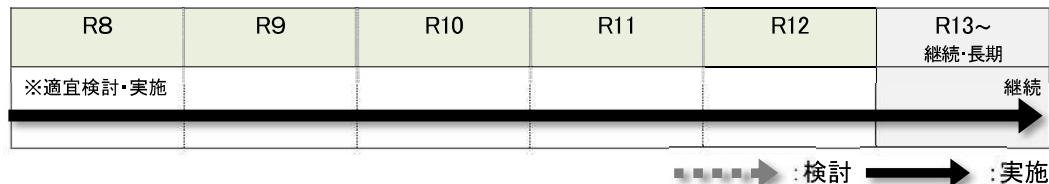
きんちゃんバスにおいて、65歳以上の方を対象としたシルバーパスや75歳以上の方と運転免許返納者を対象としたゴールドパス等の割引定期券の配布、障がい者と同伴の介護者（1名まで）の運賃無料化について、継続的に実施します。

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

- ・ ゴールドパス・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や持ち運びに便利なポケット時刻表を作成し、利用促進を図ります

また、紙媒体に加え、インターネットによる周知・情報提供の充実を図ります。

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や多言語表示・案内による情報提供によって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充実を図ります。

### ◆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
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1; border-bottom: 2px solid black; position: relative;"> <span style="position: absolute; right: -10px; top: -5px;">➡</span> </div> <div style="margin-left: 10px;"> <span style="font-size: 2em;">➡</span> </div> </div>					
				: 検討	: 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。



図：広報やとみ

### ◆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）

### ◆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
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1; border-bottom: 2px solid black; position: relative;"> <span style="position: absolute; right: -10px; top: -5px;">➡</span> </div> <div style="margin-left: 10px;"> <span style="font-size: 2em;">➡</span> </div> </div>					
				: 検討	: 実施

### ◆関連し実施する調査等

—

#### ④バス運行情報の提供

##### ◆事業概要

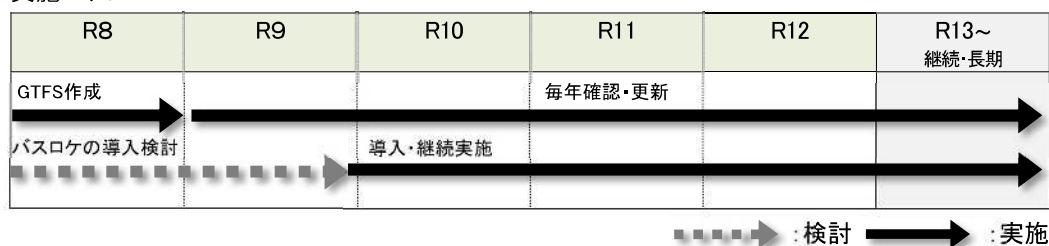
現在、きんちゃんバスの運行情報は、駅すばあとやNAVITIMEなどの検索サイトで調べることができますが、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）でのデータ整備を行うことで、乗り継ぎ案内等の情報を入手しやすい環境を整備するとともに運行データのオープン化が可能となり、運行内容の見直し検討時の省力化を図ります。

また、きんちゃんバス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、利便性の向上を図ります。

##### ◆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主要施設への情報揭示

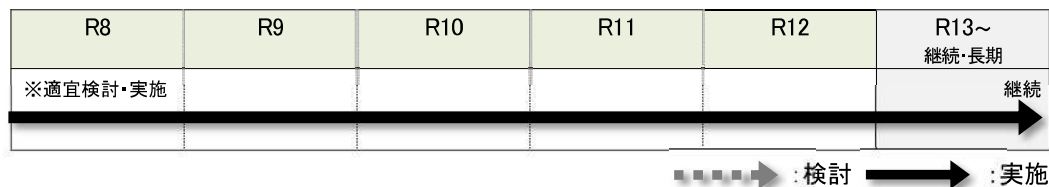
##### ◆事業概要

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揭示し、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揭示状況

## 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）、市民

### ◆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					継続

⇨ : 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し、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。



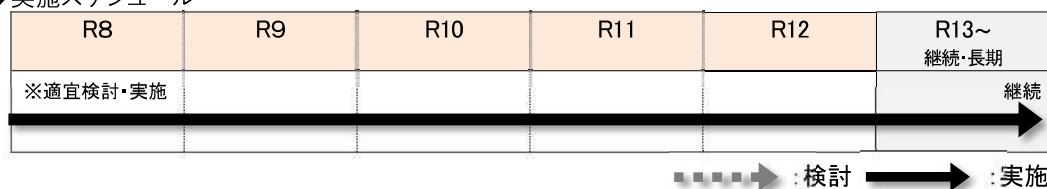
図：地域公共交通講演会

###### ◆ 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



###### ◆ 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します。

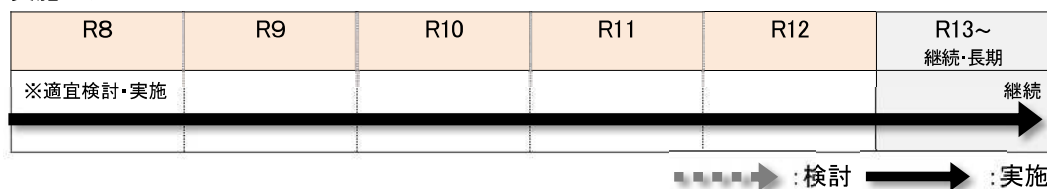
また、デマンド型交通（チョイソコやとみ）の停留所は地域のニーズ・実情に応じたきめ細かい設定が必要となるため、地域に精通している市民が中心となって検討することで、地域公共交通を自分たちで創り、守り、育てていく環境を醸成します。

###### ◆ 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



###### ◆ 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

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、育て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、育てていく環境を醸成します。

図：協賛状況（チョイソコ）

#### ◆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

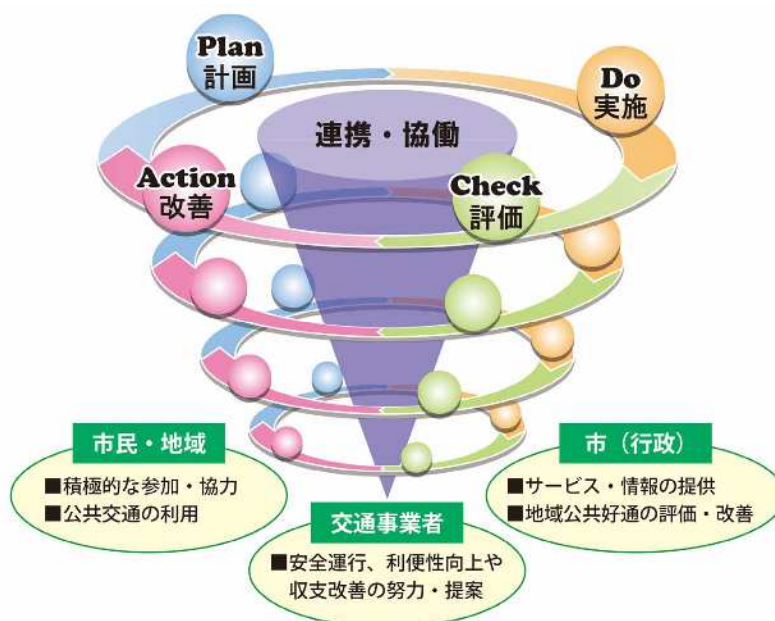
- ・協賛金事業の状況



## 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。



図：協働と連携、PDCAサイクルのイメージ

表：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				第2次 弥富市総合計画 目標年		

表：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(フイーター系統)</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> ※適宜必要な事項を追加	※協議事項がある場合に開催	<ul style="list-style-type: none"> <li>●確保維持改善事業(自己)評価</li> </ul> ※適宜必要な事項を追加	<ul style="list-style-type: none"> <li>●次年度予算</li> <li>●次年度事業計画</li> </ul> ※適宜必要な事項を追加
実施事項	<div> <div>4月～</div> <div>◇計画に記載のスケジュールに基づいた施策の展開</div> <div>◇事業等の改善検討(市、市民、交通事業者)</div> </div> <div> <div>4月～翌年3月</div> <div>◇利用実態調査(バス事業者、デマンド型交通)</div> <div>※適宜協議会に報告、目標達成状況評価、事業の改善等検討の基礎資料に活用</div> </div> <div> <div>適宜協議</div> <div>適宜協議</div> <div>事業計画反映</div> </div>			
その他	2月頃 ★第三者評価委員会			