第２次海津市地域公共交通計画
（案）

令和 ●年 ●月

海　津　市

目　　次

第１章 趣旨と位置づけ ..... － 1 －

１．計画策定の趣旨 ..... － 1 －
２．計画の位置づけ ..... － 1 －
３．計画の区域 ..... － 2 －
４．計画の期間 ..... － 2 －

第２章 地域の現状 ..... － 3 －

１．地域の状況 ..... － 3 －
２．公共交通の現状 ..... － 5 －
３．公共交通の利用実態およびニーズに係る調査・分析 ..... － 11 －

第３章 前計画の評価 ..... － 15 －

１．前計画の概要 ..... － 15 －
２．前計画の事業および実施状況 ..... － 16 －
３．前計画の目標の達成状況 ..... － 18 －
４．前計画における課題の検証 ..... － 19 －

第４章 公共交通の課題整理 ..... － 20 －

第５章 計画の基本的な考え方 ..... － 21 －

１．将来像 ..... － 21 －
２．基本方針の考え方 ..... － 21 －
３．計画の目標 ..... － 22 －
４．めざす地域公共交通ネットワーク ..... － 23 －

第６章 目標達成のために行う事業 ..... － 25 －

１．事業体系 ..... － 25 －
２．事業内容 ..... － 26 －
３．事業スケジュール ..... － 33 －

第７章 計画の達成状況の評価 ..... － 34 －

１．計画指標の設定 ..... － 34 －
２．毎年のモニタリング評価 ..... － 35 －
３．評価スケジュール ..... － 36 －

第1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の趣旨

本市では、平成 27 年に「海津市地域公共交通網形成計画」、令和 2 年に「第 2 次海津市地域公共交通網形成計画」（以下、第 2 次計画）を策定しました（令和 6 年に「海津市地域公共交通計画」として一部改定）。

近年では、海津津島線の実証運行開始により名古屋方面のアクセスが向上し、コミュニティバスの利用者数が増加傾向にある一方で、人口減少や少子高齢化の進行に伴う利用者数の減少が懸念されています。また、交通事業者における運転手不足や運行経費の増大など、地域公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

こうした状況の中、将来にわたり持続可能な地域公共交通体系を構築していくためには、既存の公共交通を維持するだけでなく、地域の実情や利用実態に応じた効率的かつ利便性の高い交通サービスへと見直しを進めるとともに、市民、交通事業者、行政等が連携しながら地域全体で公共交通を支えていくことが重要です。

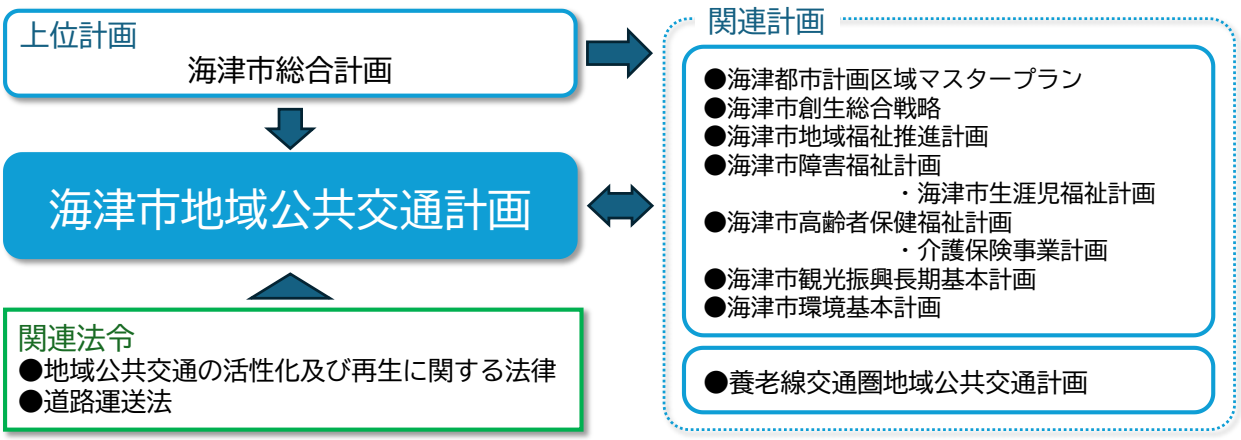
このため、本市の地域特性や社会情勢の変化を踏まえ、将来にわたり持続可能な地域公共交通体系の構築を進めるための指針として、「第 2 次海津市地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

本市地域公共交通計画は、市の目指すべき将来都市像の中で公共交通が果たすべき役割と公共交通の活性化および再生に向けた取り組みを定めた計画であり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定します。

また、本市総合計画を上位計画、以下に示す計画等を関連計画として策定します。

計画の位置づけ



3. 計画の区域

海津市全域
なお、近隣市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

4. 計画の期間

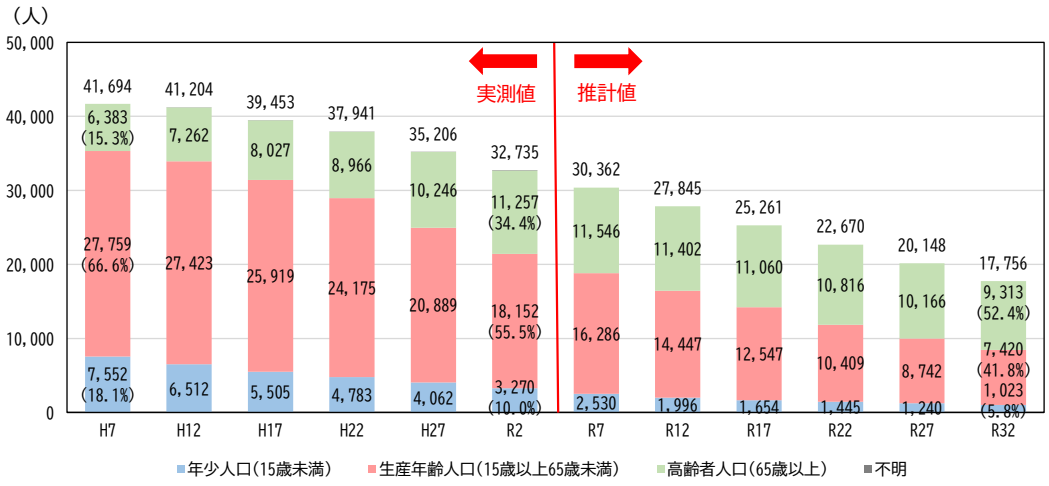
令和 9 年度～令和 13 年度（5 年間）
なお、公共交通を取り巻く環境の変化に応じて、随時計画を見直します。

第２章 地域の現状

1. 地域の状況

（1）人口

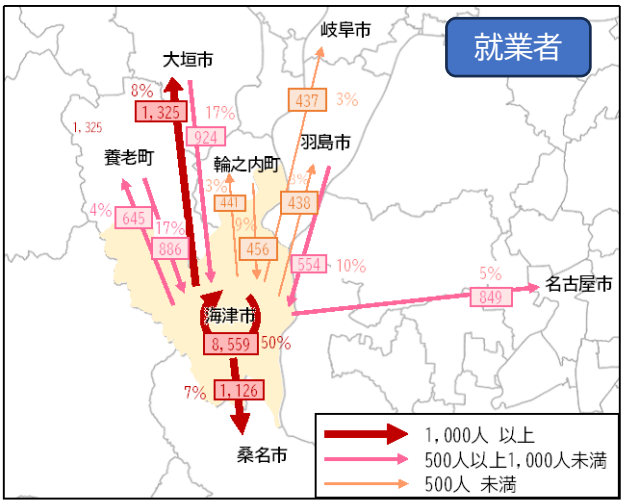
- 本市の人口は年々減少しており、令和 2 年には 32,735 人となっています。今後は 5 年ごとに約 10%人口が減少すると予測され、令和 32 年には 17,756 人と予測されています。
- 高齢者の割合は令和 2 年には 34.4%となっています。令和 32 年には 52.4%となり、人口の半数以上を高齢者が占めると予測されています。



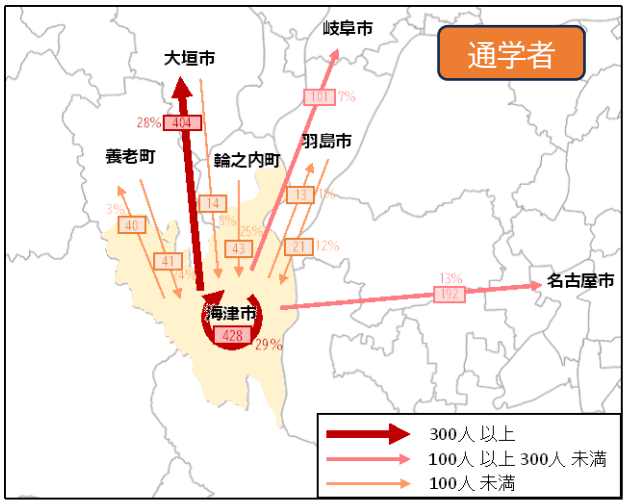
出典：R2 国勢調査

（2）移動実態

- 本市に住む通勤者の 50%が市内に通勤しており、市外へは大垣市が最も多く 8%、次いで桑名市が 7%となっています。
- 本市に住む通学者は、市内への通学が 29%、大垣市への通学が 28%と高く、次いで名古屋市が 13%、羽島市が 12%となっており、大垣市や名古屋市など市外への通学流動が一定数みられます。



市内に常住し、市外へ通勤する就業者：8,144人
市外に常住し、市内へ通勤する就業者：4,007人

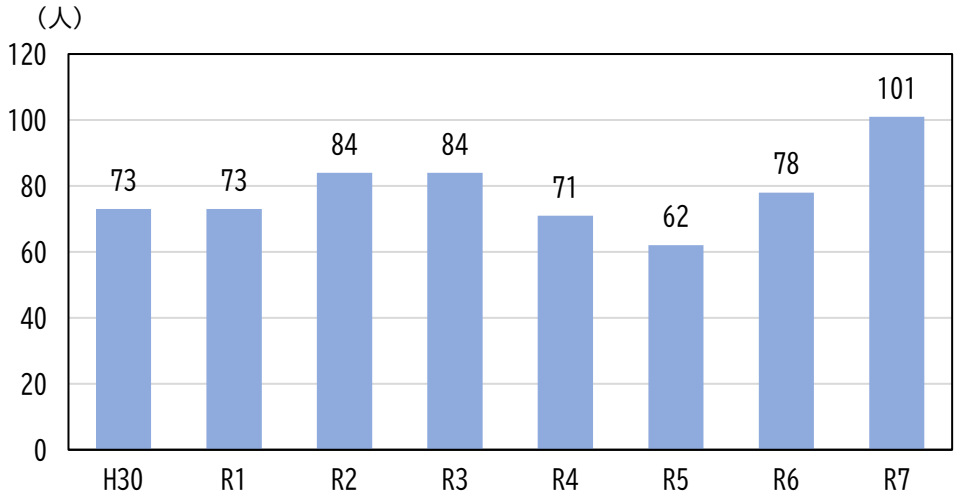


市内に常住し、市外へ通学する通学者：982人
市外に常住し、市内へ通学する通学者：168人

出典：R2 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

（３）運転免許自主返納者数の推移

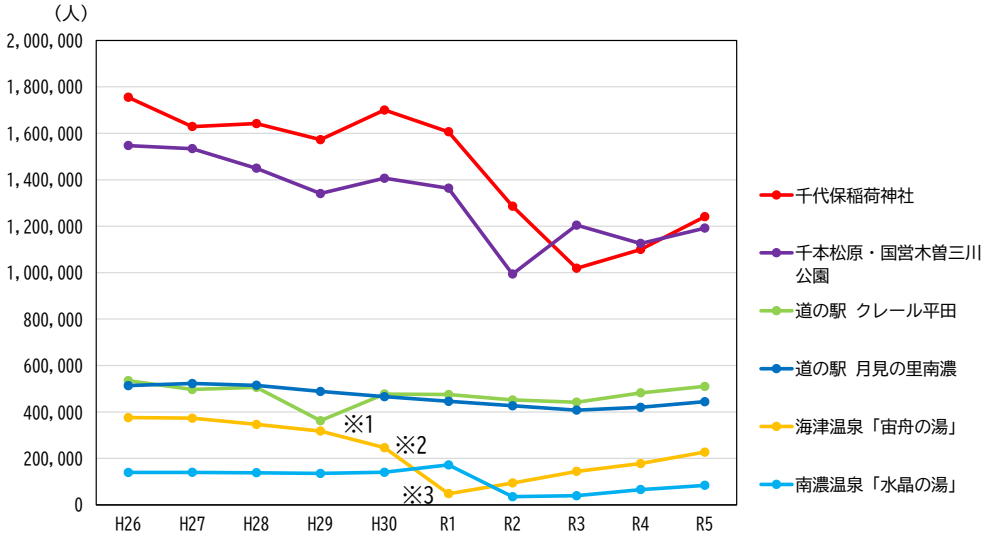
- 本市では、高齢者等の交通事故防止を図るため、有効期間内の運転免許証を自主返納された市内在住の方を対象に、公共交通機関の回数券を交付する事業を行っています。
- 運転免許自主返納者数は、令和 3 年から令和 5 年にかけて減少しましたが、令和 6 年以降は増加に転じ、令和 7 年には対象期間中で最多の 101 人となっています。



出典：海津市生活・環境課

（４）観光の状況

- 市内の主な観光施設の年間入込客数の合計は、令和 5 年で約 370 万人となっており、県内の市町村では 7 番目の観光都市となっています。

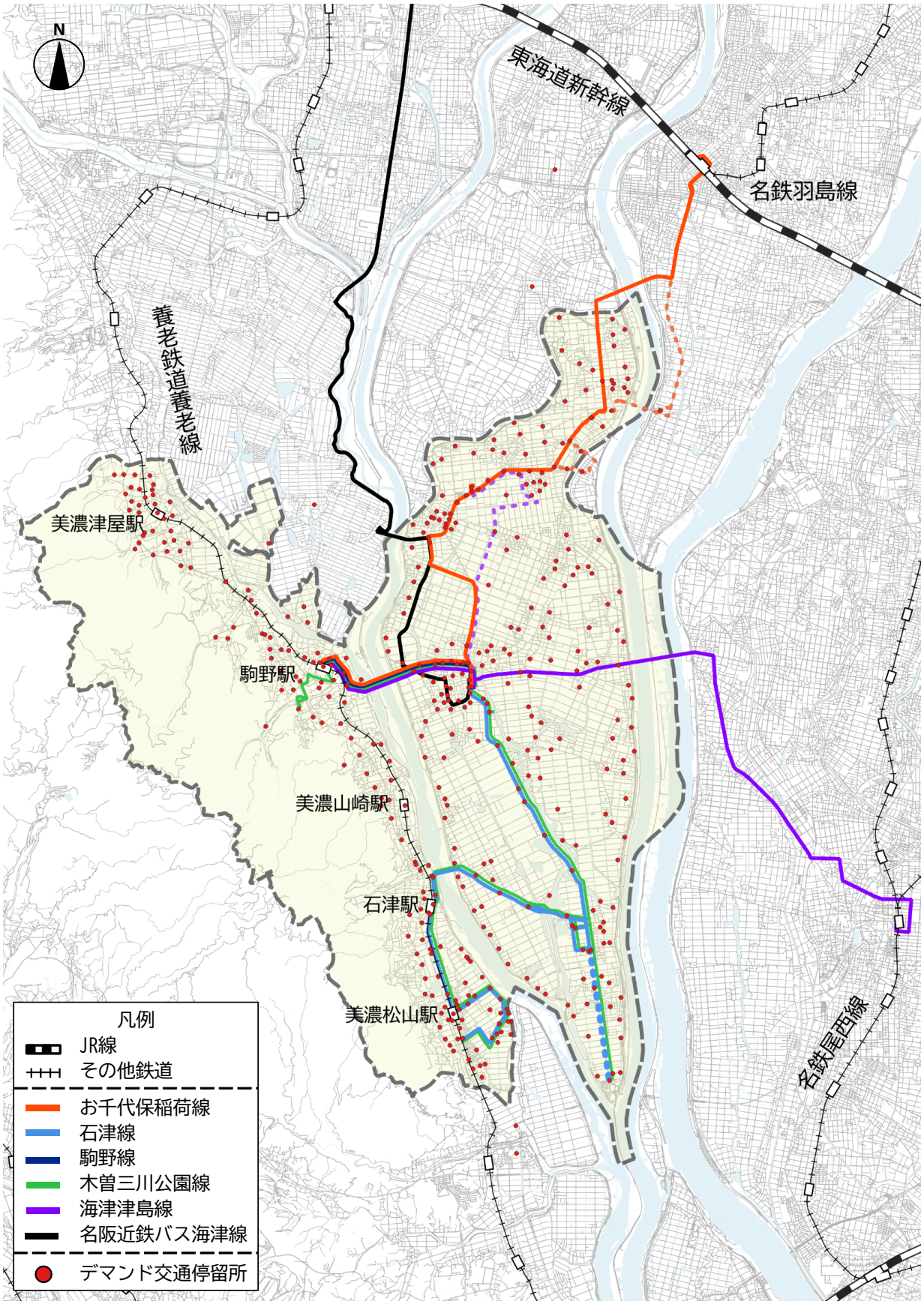


※1　道の駅「クレール平田」：平成 29 年 8 月 1 日～11 月 25 日に間改修工事
※2　海津温泉：平成 30 年 7 月 31 日～令和元年 5 月 6 日の間源泉不良のため温水で営業
※3　海津温泉：令和元年 5 月 7 日～令和 2 年 6 月 4 日の間リニューアル工事のため長期休業

出典：岐阜県観光入込客統計調査

2. 公共交通の現状

（1）運行状況



養老鉄道の運行状況

行き先	運行便数
	平日・土休日共通
大垣方面行き	29便
桑名方面行き	29便

※便数は駒野駅を基準として集計

名阪近鉄バスの運行状況

路線	運行区間	運行便数		
		平日	土曜日	日・祝日
海津線	大垣駅前～海津市役所	19便	12便	12便
	大垣駅前～今尾	19便	14便	13便

※便数は今尾停留所を基準として集計

コミュニティバスの運行状況

路線	運行区間	運行便数	
		平日	土休日
お千代保稲荷線	駒野駅・海津市役所～岐阜羽島駅	26便	18便
海津津島線	海津市役所～津島駅 ※土休日は平田支所まで延長	28便	15便
石津線	松山ｸﾞﾘｰﾝﾊｲﾂ・石津南～駒野駅	23便	6便
駒野線	海津市役所～駒野駅	14便	2便
木曽三川公園線	松山ｸﾞﾘｰﾝﾊｲﾂ・石津南～水晶の湯	―	13便

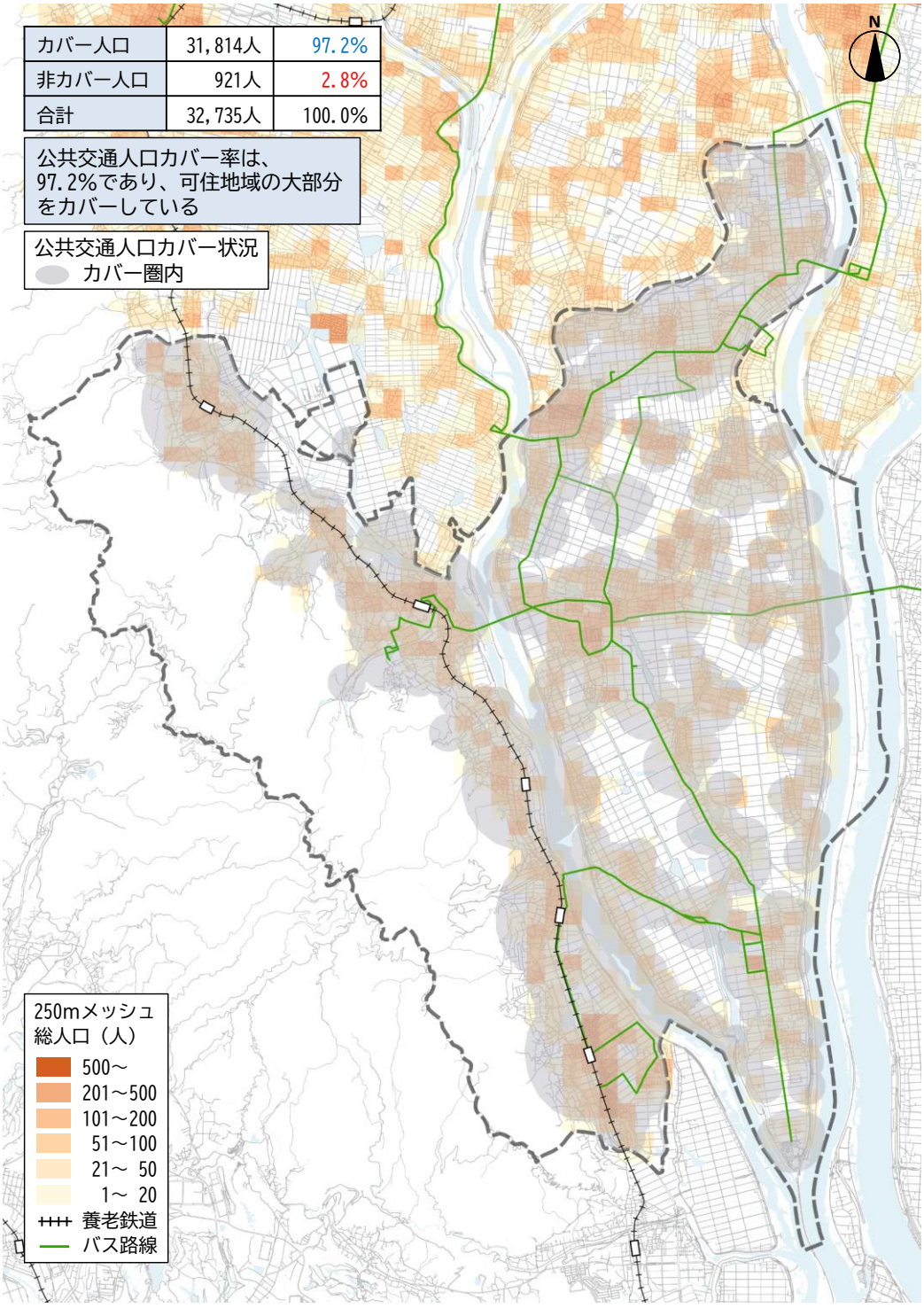
デマンド交通の運行概要

- 運行形態：道路運送法第4条による区域運行
- 運行範囲：海津市内全域、羽島市・輪之内町・桑名市・養老町・安八町の一部含む
- 運行時間：8:30～17:00（日祝日、年末年始期間12/29～1/3を除く）
- 運行台数：5台（土曜日：2台）

（２）公共交通カバー圏域

- 定時定路線バスおよびデマンド交通が市内全域を広くカバーしており、公共交通の利用圏域は、本市の人口の 97%をカバーしています。

  ※圏域の設定方法：鉄道駅利用圏域は半径 1,000m、定時定路線バス停圏域は半径 500mとし、デマンド交通は日常移動を支える交通手段であることから半径 300m としています。

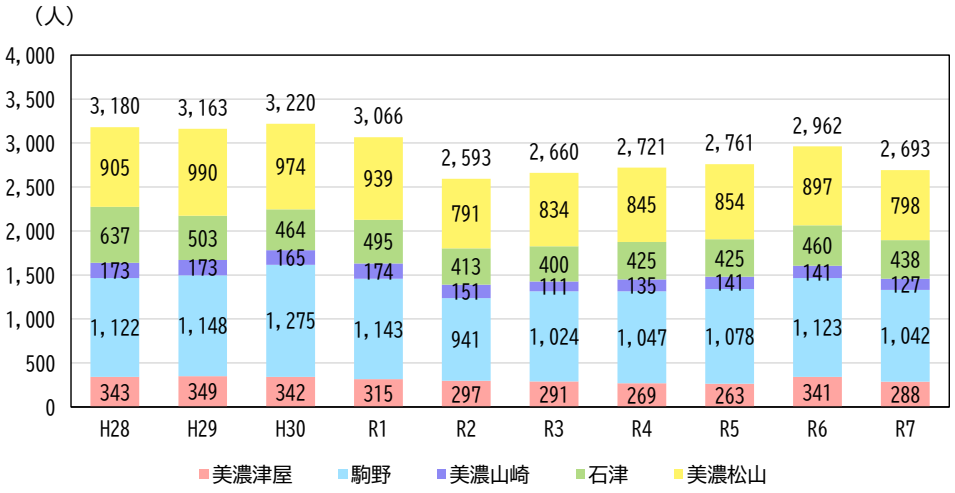


※人口：R2 国勢調査

（３）利用状況

- 養老鉄道の利用者数は、コロナ禍以前の令和元年まで１日平均 3,200 人程度で推移していましたが、コロナ禍により大きく減少しました。その後は徐々に回復傾向にあるものの、いまだコロナ禍前の水準には回復していません。

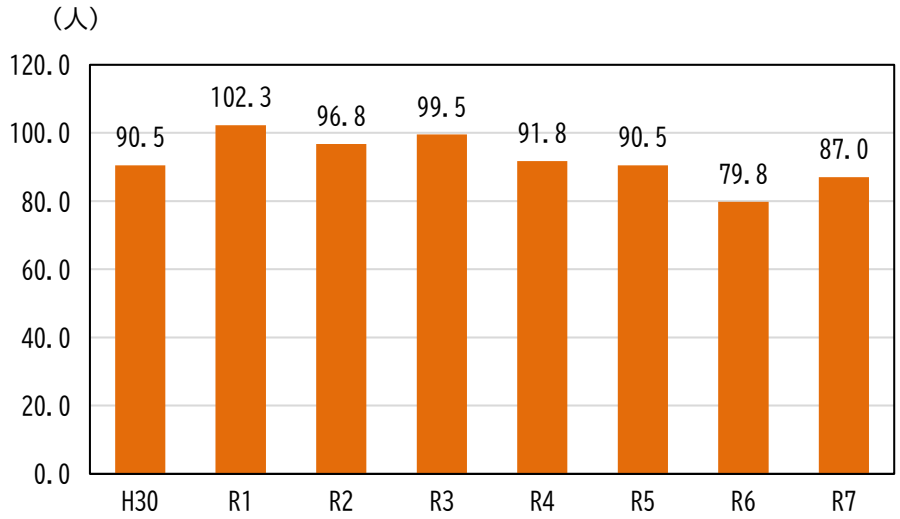
養老鉄道　市内駅の１日あたり乗降者数（平日）



出典：養老鉄道

- 名阪近鉄バス海津線の利用者数は、年によって変動があるものの、１日当たりの市内停留所において 92 人程度で推移しています。令和３年以降はやや減少傾向が見られます。

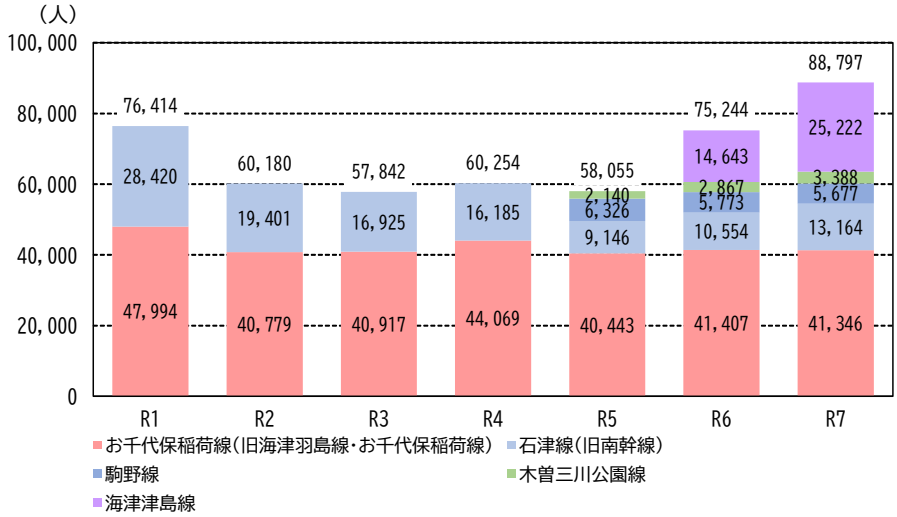
名阪近鉄バス　市内停留所の１日あたりの乗降者数（平日）



出典：名阪近鉄バス（バス事業年度：10 月～9 月）

- コミュニティバスの利用者数は、令和 2 年にコロナ禍で減少した後、約 6 万人程度で推移していましたが、令和 5 年 10 月の海津津島線の実証運行開始以降、増加傾向にあります。

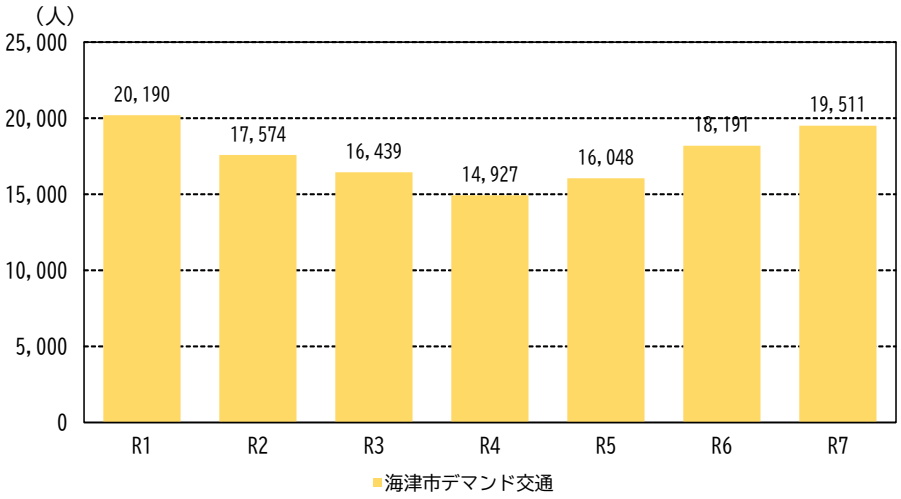
コミュニティバス　年間利用者数



出典：コミュニティバス乗降データ（バス事業年度：10 月～9 月）

- デマンド交通の利用者数は、令和元年以降、減少傾向にありましたが、令和 5 年 10 月に平日に加え土曜日の運行を開始して以降、増加に転じています。

デマンド交通　年間利用者数

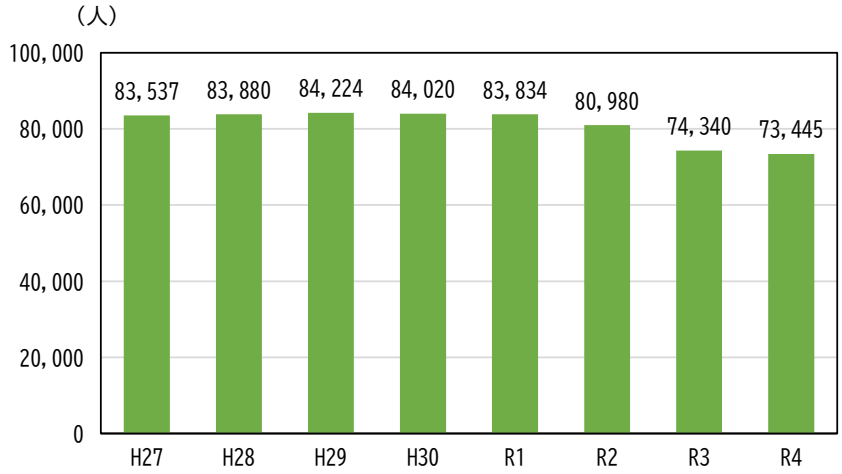


出典：コミュニティバス乗降データ（バス事業年度：10 月～9 月）

（４）バス運転手

- バスの運転手不足は深刻化しており、全国のバス運転手数は平成 27 年から令和元年まで 84,000 人前後で推移していましたが、コロナ禍以降大幅に減少し、令和 4 年には 73,445 人となっています。
- 本市においては、現時点で運転手不足によるバス路線の廃止や減便といった影響は生じていませんが、今後の路線維持に向けては、乗務員の確保・育成が最重要課題の一つとなっています。

全国の乗合バス運転者数



出典：国土交通省　バス事業の従業員総数と走行キロ当たりの従業員数の推移（乗合・貸切）

（５）交通結節点の状況

- 海津市役所バス停は、バスが駐車場内を走行して停車する構造となっていることから、一般車両や歩行者と交錯する危険性があります。また、時間帯によっては複数台のバスが停留所付近に集中しています。

（６）タクシーの状況

- 現在、市内には、実証運行としてタクシーの待機所が 2 か所あります。市内で待機するタクシーの利用可能時間は午前 8 時から午後 5 時までです。そのため、待機時間外にタクシーを利用する場合は、市外の事業者が運行するタクシーを呼び出して利用する必要があります。

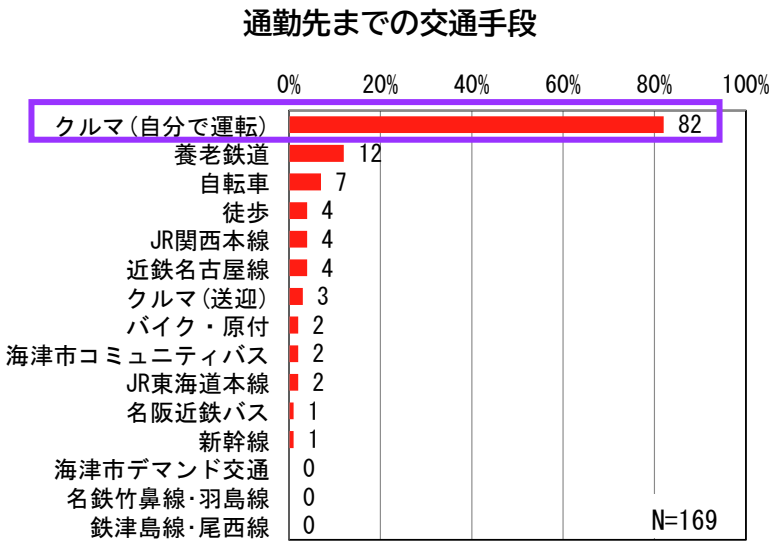
3. 公共交通の利用実態およびニーズに係る調査・分析

（1）調査概要

調査項目	調査概要
市民アンケート	■調査対象：15 歳以上の市民 2,000 人 ■回収数　：817 票（回答率 40.8%）
コミュニティバス利用者アンケート	■調査対象：市コミュニティバス利用者 ■回答数　：133 票（回答率 35.3%）
養老鉄道利用者アンケート	■調査対象：駒野駅・石津駅での鉄道利用者 ■回答数　：211 票（回答率 26.4%）
デマンド交通利用者アンケート	■調査対象：市デマンド交通利用者 ■回答数　：88 票（回答率 44.0%）
意見交換会	■会場　　：南濃総合福祉会館「ゆとりの森」 ■参加人数：10 名
コミュニティバス日報データ	■集計期間：令和 7 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 31 日 （乗車・降車時に券種別で人数をカウント）

（2）調査結果まとめ

- 通勤先までの移動手段はクルマ（自分で運転）が最も多くなっています。



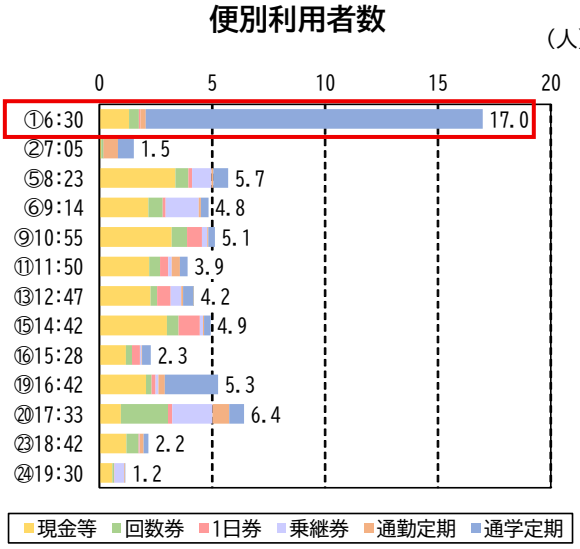
出典：市民アンケート

- 平日のお千代保稲荷線の岐阜羽島駅行きは、岐阜羽島駅に 7：04 着の第 1 便の次が 9：06 着の第 5 便となっており、約 2 時間運行間隔が空いています。そのため、第 1 便に通学利用者が集中しています。

お千代保稲荷線岐阜羽島駅方面
時刻表【平日】

便番号	1便	2便	5便	6便	9便	11便
車両	中型	ｼﾞｬﾝﾎﾞ	小型	中型	中型	中型
駒野駅			8:23			
海津明誠高校口			8:29			
海津市役所 着			8:32			
海津市役所 発	6:30	7:05	8:32	9:14	10:55	11:50
馬目西方	6:31	7:06	8:33	9:15	10:56	11:51
平原	6:32	7:07	8:34	9:16	10:57	11:52
高田西	6:34	7:09	8:36	9:18	10:59	11:54
今尾南	6:37	7:12	8:39	9:21	11:02	11:57
今尾	6:39	7:14	8:41	9:23	11:04	11:59
平田支所	6:41	7:16	8:43	9:25	11:06	12:01
お千代保稲荷	6:43	7:18	8:45	9:27	11:08	12:03
蛇池	6:44	7:19	8:46	9:28	11:09	12:04
野市場	6:45	7:20	8:47	9:29	11:10	12:05
西小薮	↓	7:22	↓	↓	↓	↓
者結	6:47	7:25	8:49	9:31	11:12	12:07
幡長	6:48	7:26	8:50	9:32	11:13	12:08
大須	↓	7:32	↓	↓	↓	↓
野寺	6:50		8:52	9:34	11:15	12:10
勝賀西	6:51		8:53	9:35	11:16	12:11
大薮東	6:53		8:55	9:37	11:18	12:13
県立看護大学	6:58		9:00	9:42	11:23	12:18
岐阜羽島駅	7:04		9:06	9:48	11:29	12:24

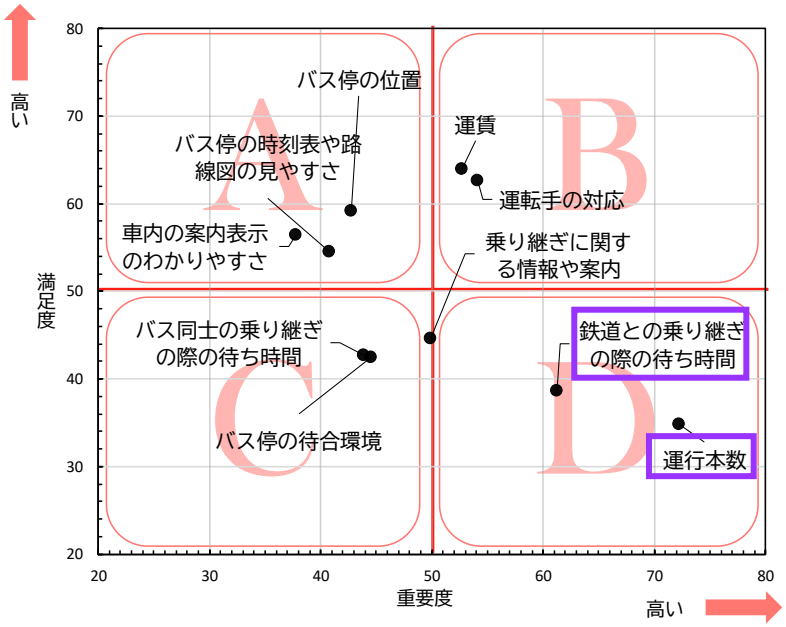
お千代保稲荷線岐阜羽島駅方面
便別利用者数



集計期間：R7 年度（会計年度）
出典：コミュニティバス日報データ

- コミュニティバスでは、「鉄道との乗り継ぎの際の待ち時間」と「運行本数」が、満足度が低く重要度が高い項目となっています。

コミュニティバスに係る満足度と重要度の散布図

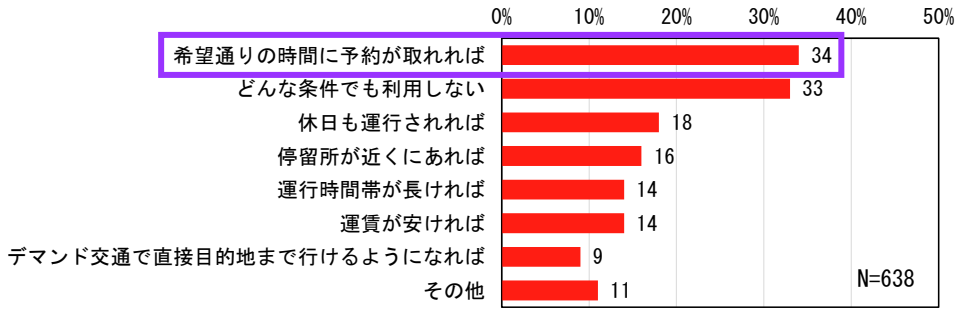


各項目の満足度（1～5 点）と重要度（1～5 点）を点数化し偏差値を算出した。散布図の横軸を重要度、縦軸を満足度とし、「A：満足度が高く、重要度が低い」、「B:満足度が高く、重要度が高い」、「C:満足度が低く、重要度が低い」、「D：満足度が低く、重要度が高い」の 4 つの領域に分類している。

出典：コミュニティバス利用者アンケート

- デマンド交通を利用しない人からみたデマンド交通の改善点として、「希望通りの時間に予約が取れれば」が 34%と最も多くなっています。

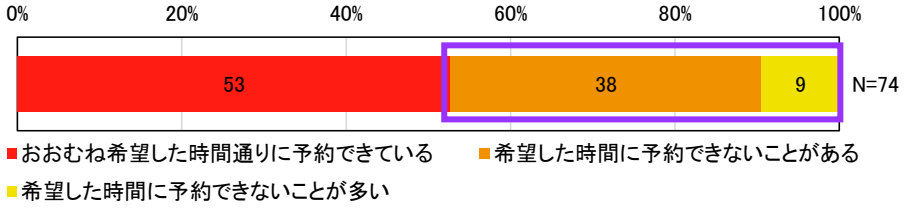
デマンド交通において改善を求める項目



出典：市民アンケート

- 希望した時間通りの予約ができているかでは、47%が「希望した時間に予約できないことがある」または「希望した時間に予約できないことが多い」と回答しています。

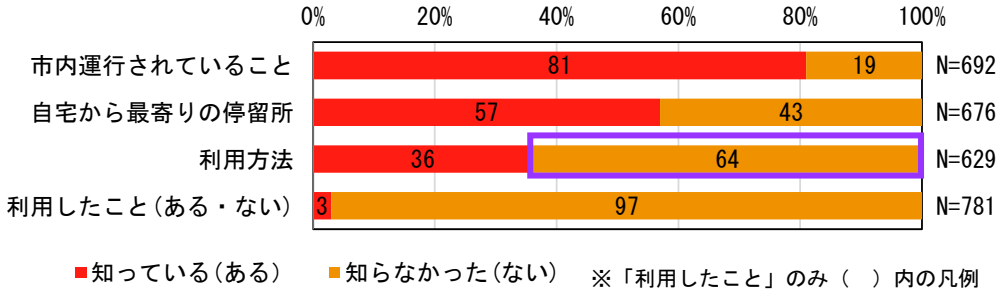
希望した時間に予約ができているか



出典：デマンド交通利用者アンケート

- デマンド交通に関する情報の認知は、市内運行していることを「知っている」と回答した方は 81%となっており、高い認知度である一方、利用方法を「知らない」と回答した方が 64%となっています。

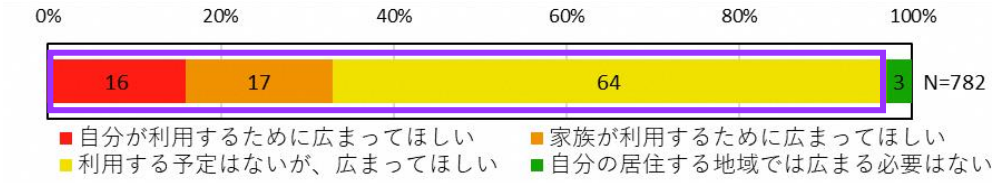
デマンド交通に関する情報の認知



出典：市民アンケート

- 高齢者送迎サービスなどの移送サービスについて、9 割以上が「広まってほしい」と回答しています。

高齢者送迎サービスなどの移送サービスが広まってほしいか



出典：市民アンケート

第3章 前計画の評価

1．前計画の概要

本市では、行政と交通事業者や市民が連携し、公共交通施策に取り組むため、令和 2 年 4 月に第 2 次海津市地域公共交通網形成計画を策定しました。その後、令和 6 年 1 月に社会情勢の変化等を踏まえ、計画の中間見直しを行うとともに、令和 2 年 11 月に地域公共交通の活性化および再生に関する法律が改正され、「海津市地域公共交通計画」として一部改訂を行いました。計画の概要は以下のとおりです。

計画の区域	海津市全域	
計画の期間	令和2(2020)年度～令和8(2026)年度の7年間	
交通将来像	みんなでつくる、便利な公共交通網	
計画の目標	基本方針Ⅰ	持続可能性を考慮した公共交通網の構築
	目標Ⅰ	各交通機関の利便性、効率性及び満足度向上
	数値目標Ⅰ-1 数値目標Ⅰ-2 数値目標Ⅰ-3 数値目標Ⅰ-4 数値目標Ⅰ-5 数値目標Ⅰ-6	養老鉄道利用者数 都市間連絡バス利用者数 その他公共交通利用者数 市民1人あたりの財政支出額 公共交通利用者1人あたりの財政支出額 海津市公共交通全体の満足度
	基本方針Ⅱ	関係者の協働による公共交通網の構築
	目標Ⅱ	複数事業者、複数自治体、複数部局が一体となった取組みの実施
	数値目標Ⅱ-1 数値目標Ⅱ-2 数値目標Ⅱ-3	交通結節点での乗換の待ち時間 イベント実施時のシャトルバスの数 福祉的交通の実施事例数
	基本方針Ⅲ	市民が主体的に参画するための仕組みの構築
	目標Ⅲ	市民が主体的に公共交通に係るための取組みの実施
	数値目標Ⅲ-1 数値目標Ⅲ-2	運転免許証自主返納者数 市民主体の移動サービスの実施事例数

2. 前計画の事業および実施状況

前計画の事業および実施状況は以下のとおりです。

（1）目標Ⅰ　各交通機関の利便性、効率性及び満足度向上

事業名	実施状況	
1）養老鉄道の運行	・継続して運行中。	○
2）都市間連絡バスの運行	・名阪近鉄バス海津線、コミュニティバスお千代保稲荷線ともに継続して運行中。 ・海津市役所と津島駅（津島市）を結ぶコミュニティバス海津津島線の運行開始。 ➢ 令和5年10月より実証実験を開始。 ➢ 令和6年4月より休日ダイヤの運行区間を海津市役所から平田支所（お千代保稲荷経由）まで延伸。 ➢ 令和7年4月より車両を大型化。 ➢ 令和9年4月より本格運行へ移行（予定）。	○
3）拠点間連絡バスの運行	・令和4年10月に旧南幹線を石津線と駒野線に再編。 ・令和4年10月に市内観光路線として木曽三川公園線を新設。	○
4）通勤・通学対応バスの運行	・海津明誠高校への通学に対応した便を継続して運行中。 ・令和4年10月に輪之内町内に「大薮東」バス停を設置。	○
5）定時定路線バスの再建築	・令和4年10月より海津市役所を拠点に岐阜羽島駅方面・駒野駅方面・石津駅方面の3路線に再編を実施。	○
6）デマンド交通の適正な見直し	・令和2年10月に運賃改定を実施。ゾーン制については検討の結果見送り。 ・令和4年1月よりインターネット予約の実証実験を開始し、その後本格運用に移行。 ・令和5年10月より土曜日運行の実証実験を開始し、その後本格運行に移行。 ・タクシーとの一体化については実施困難と判断。	○
7）定時定路線バスの情報管理・提供の高度化	・令和2年7月にGTFS-JPを整備、オープンデータ化。 ・NAVITIME、ジョルダン、Yahoo!乗換案内、駅すぱあと、Google マップで経路検索が可能。 ・令和5年3月に名阪近鉄バスにおいて交通系ICカードを導入。 ・令和5年4月に名阪近鉄バスにおいてGTFS-JPを整備。	○
8）公共交通利用ガイド作成	・ダイヤ改正時期に合わせて作成。	○
9）公共交通ポータルサイト建築	・令和2年10月に構築し、随時更新。	○

（２）目標Ⅱ　複数事業者、複数自治体、複数部局が一体となった取組みの実施

事業名	実施状況	
1）交通結節点の各種施設等充実	・名阪近鉄バス今尾バス停との接続を強化するため、令和4年10月に「今尾南」バス停を新設。	○
2）駅における駐車場の整備	・令和4年度に美濃山崎駅にパークアンドライド駐車場を整備。	○
3）レンタルサイクルの推進	・養老線交通圏地域公共交通網形成計画に基づき、駒野駅におけるレンタサイクルの実施を支援。	○
4）桑名市や愛西市と連携した移動手段の実現	・令和4年10月に桑名市内にデマンド交通の停留所を新設。 ・令和5年10月に海津津島線の実証実験を開始し、津島駅（津島市）へ乗り入れ。	○
5）バス等運転手の採用支援	・公共交通利用ガイドに運転手募集に関する案内を掲載。	○
6）多客期・イベント開催時の移動手段の確保	・令和7年4月より木曽三川公園にてイルミネーションの開催時期に木曽三川公園線の臨時便を運行。 ・各種イベント時にシャトルバスを運行。	○
7）水晶の湯送迎バスの駒野駅延伸	・実施困難と判断。（木曽三川公園線を水晶の湯まで運行することで対応）	△
8）福祉部署と一体となった移動制約者向けのサービス実施	・下多度、石津、西江地区の社会福祉協議会において高齢者移動サービスを実施。	○
9）運賃以外の収入源の確保	・車内広告の掲載を実施。（2件）	○

（３）目標Ⅲ　市民が主体的に公共交通に係るための取組みの実施

事業名	実施状況	
1）公共交通関連イベントの実施	・養老鉄道に関するイベントは実施したが、コミュニティバスに関するイベントは未実施。	△
2）運転免許証自主返納の促進	・継続して実施。	○
3）公共交通出前講座の実施	・自治会等からの依頼を受け、出前講座を実施。	○
4）市民主体移動サービスへの支援	・下多度、石津、西江地区の社会福祉協議会が実施する高齢者移動サービスへの支援。	○

3. 前計画の目標の達成状況

（1）目標Ⅰ　各交通機関の利便性、効率性及び満足度向上

評価指標	基準値（平成30年度）	目標値（令和7年度）	実績値（令和7年度）	達成状況
養老鉄道利用者数	463,988人	394,000人	410,559人	○
都市間連絡バス利用者数	70,672人	93,600人	97,565人	○
その他公共交通利用者数	67,461人	42,400人	42,819人	○
その他定時定路線バス	35,563人	19,200人	22,707人	○
デマンド交通	20,555人	15,800人	20,112人	○
その他福祉移送サービス	3,164人	7,400人	—	—
タクシー	8,179人		—	—
市民１人あたりの財政支出額	6,653円/人	11,700円/人	11,323円/人	○
公共交通利用者１人あたりの財政支出額	381円/人	670円/人	675円/人	△
海津市公共交通全体の満足度（不満･やや不満と回答した割合）	50%	30%	47%	△

- 養老鉄道利用者数は、令和 2 年度にコロナ禍で利用者数が減少して以降徐々に回復し、コロナ禍前の水準には戻っていないものの、目標値を達成しました。
- 都市間連絡バス利用者数は、令和 5 年 10 月に海津津島線が運行開始したことで、利用者数が大幅に増加し、目標値を達成しました。
- その他定時定路線バスは、路線再編によりその他定時定路線バスに該当する便が減少していますが、目標値を達成しました。
- デマンド交通は、コロナ禍により利用者数が減少しましたが、令和 5 年 10 月からの土曜日運行開始により利用者が増加し、目標値を達成しました。
- その他福祉移送サービスについて、市内で運行していた法人が令和７年度に事業を廃止したため、前計画策定時と同様の手法による利用者数の集計ができず、達成状況は不明です。
- タクシーについて、市内に営業所を設置していたタクシー事業者の廃業に伴い、前計画策定時と同様の手法による利用者数の集計ができないため、達成状況は不明です。
- 市民１人あたりの財政支出額は、近年の燃料費高騰や人件費の上昇による運行経費の大幅な増加に対して、バス路線の再編により運行の効率化を図り、目標値を達成しました。
- 公共交通利用者１人あたりの財政支出額は、近年の燃料費高騰や人件費の上昇等の運行経費の大幅な増加により未達成となっています。
- 海津市公共交通全体の満足度について、「不満」・「やや不満」と回答した割合が基準値からやや改善したものの、目標値は未達成となっています。

（２）目標Ⅱ　複数事業者、複数自治体、複数部局が一体となった取組みの実施

評価指標	基準値（平成30年度）	目標値（令和7年度）	実績値（令和7年度）	達成状況
交通結節点での乗換の待ち時間	―	指定のケースにおいて20分以内	9分	○
イベント実施時のシャトルバスの数	2つのイベント	5つのイベント	4つのイベント	△
福祉的交通の実施事例数	3事例	6事例	4事例	△

- 交通結節点での乗換の待ち時間は、定期的な見直しにより改善され、目標値を達成しました。
- イベント実施時のシャトルバスの数は、基準年より増加したものの、目標値を達成できませんでした。
- 福祉的交通の実施事例数は、基準年より増加したものの、目標値を達成できませんでした。

（３）目標Ⅲ　市民が主体的に公共交通に係るための取組みの実施

評価指標	基準値（平成30年度）	目標値（令和7年度）	実績値（令和7年度）	達成状況
運転免許自主返納者数	73人	80人	101人	○
市民主体の移動サービスの組織数	2つの組織	6つの組織	3つの組織	△

- 運転免許自主返納者数は、目標値を上回り目標を達成しました。
- 市民主体の移動サービスの組織数は、基準年より増加したものの、目標値を達成できませんでした。

4. 前計画における課題の検証

前計画の事業実施状況や目標達成状況からみた課題を以下に示します。

- コミュニティバスの利用者数は、コロナ禍で減少して以降、回復傾向にあります。さらに、海津津島線の実証運行やデマンド交通の土曜日運行の開始により利用者数は増加傾向にあるものの、公共交通全体の満足度は依然として不満の割合が高いことから、引き続き移動サービスの向上を図る必要があります。
- 公共交通利用者 1 人あたりの財政支出額は 675 円となり、基準値である 381 円を大きく上回りました。燃料費や人件費の上昇といった影響を受ける中、今後は、利用実績に応じた運行の効率化や運賃外収入の確保など、持続可能な公共交通体系の構築が必要です。
- 福祉部署と連携した移動制約者向けサービスは実施されているものの、福祉的交通の実施事例数は 4 事例にとどまり、目標値には達していません。高齢化の進行を見据え、福祉部署とのさらなる連携強化を図り、地域の実情に応じた移動サービスの充実が必要です。

第4章 公共交通の課題整理

利用実態およびニーズに関する調査・分析の結果等から明らかとなった本市における地域公共交通の課題は以下のとおりです。

課題１ 利便性と効率性の両立

- 本市において、今後予想される人口減少や少子高齢化の進行、深刻な運転手不足、厳しい財政状況を踏まえると、現状以上のサービス量確保は困難です。そのため、地域公共交通のさらなる効率化をもって、ニーズの高い部分に特化したサービス向上を図る必要があります。
- 本市の公共交通においては、「養老鉄道とコミュニティバス」の接続評価が低いほか、「養老鉄道と自動車・自転車」、「名阪近鉄バスとコミュニティバス」との連携も不十分です。
- デマンド交通に関する情報認知については、市内運行に関する認知度は高いものの、利用方法の認知度が低いことが課題です。
- また、地域や時間帯によって予約が取りづらい状況がみられるため、利用者が安定的にサービスを利用できるよう、運行体制およびサービス提供方法の改善が必要です。
- 公共交通の利用者数維持や新規利用者獲得のため、情報通信技術（ICT）の活用による利便性向上や、魅力的な観光コンテンツの充実を図り、市内外からの新規利用者の掘り起こしを進める必要があります。
- 現在の定時定路線バスは、バス車両 4 台、ジャンボタクシー1 台で運行されていますが、利用状況や運行効率等を踏まえた見直しを検討する必要があります。

課題２ 関係機関との連携強化

- 公共交通を持続的に維持・確保していくため、バス運転手不足への対策と担い手の確保が課題です。
- 社会福祉協議会が実施している高齢者移送サービスは、実施地域が限定的であるため、今後の拡大が必要です。

課題３ 市民の公共交通施策への積極関与

- 本市の第 2 次総合計画では、目標として「協働による自主的・自律的なまちづくり」を掲げています。しかしながら、本市の日常生活における移動手段は自家用車が主体であり、公共交通を自分事として捉えにくい状況にあります。
- 公共交通を持続可能なものとするためには、市民が主体的に関与し、支え、利用できるように、参画の機会づくりや情報発信、利用利便性の向上など、必要な環境整備を進めることが不可欠です。

第5章 計画の基本的な考え方

1. 将来像

上位・関連計画、地域交通に関する課題を踏まえ、本市の地域交通が目指す将来像を以下のように設定します。

めざす将来像

誰もが利用しやすく、快適で便利な公共交通のあるまち　海津

2. 基本方針の考え方

将来像を実現するため、以下の基本方針を設定します。

基本方針１　持続可能性を考慮した公共交通網の構築

現状、市民の公共交通に対する満足度は十分とは言えない水準にあります。そのため、鉄道、路線バス、その他の交通手段の連携を強化し、移動ニーズに応じた「市民が満足できる、便利な公共交通網」を構築していきます。

特に、デマンド交通は、定時定路線バスが運行されていない地域における唯一の公共交通であり、高齢者や運転免許証自主返納者の増加に伴い、その重要性がますます高まっています。そのため、地域公共交通確保維持改善事業により、引き続きその確保・維持に努める必要があります。

一方で、本市では今後、人口減少や少子高齢化がさらに進展すると予想されます。厳しい財政状況の中で、すべての市民ニーズを満たすことは困難です。

こうした状況を踏まえ、地域公共交通を将来にわたり持続的に維持していくため、地域ごとの利用実態やニーズに応じて、運行内容を見直すことに加え、利用促進事業を引き続き実施するとともに、交通結節点である市役所におけるバスターミナルの整備を進めます。これにより、乗り継ぎの円滑化と利用者の安全性向上を図り、利便性と効率性の両立を通じて、安定した利用の確保と新規利用の創出を目指します。

基本方針２　関係者の協働による公共交通網の構築

本市には複数の交通手段があり、駅などの交通結節点では乗り換えが発生します。交通事業者間の連携を強化し、乗り換え時間を考慮したダイヤ設定等を検討することで、利便性の一層の向上と公共交通全体の円滑化を推進します。

本市では、日常生活における市外への移動が多いという特徴があります。移動手段の確保にあたっては、市町境に留まらず、県境を越えた広域的な連携を継続します。

公共交通に関する施策は、福祉等の交通政策部署以外の分野とも深く関わっています。そのため、関係する各部署と積極的に連携し、公共交通の維持や充実に向けて、関連施策の円滑な遂行を進めます。

基本方針３　市民が主体的に参画するための仕組みの構築

便利で持続可能な公共交通網の構築には、市民の協力が不可欠です。市民がバス、鉄道、タクシーといった地域の多様な移動手段を理解し、状況に応じて公共交通など社会的に望ましい交通手段を積極的に選択できるよう、情報提供の充実や利用環境の整備などを進めてまいります。

また、地域の実情に応じ、市民が主体的に新たな移動手段を作り出せるよう、行政が支援できる仕組みを検討してまいります。

3. 計画の目標

交通将来像や地域公共交通の課題等を踏まえ、本計画の 3 つの目標を設定します。

目標１　各交通機関の利便性、効率性向上および満足度向上

- 通勤・通学や買い物等の日常移動に利用できる公共交通ネットワークを確保・維持します。
- 交通結節点の再整備や経路検索・バスロケーションシステムの充実により、利便性を向上させます。

目標２　多様な主体と連携した移動環境の充実

- 都心部へのアクセス拠点である岐阜羽島駅と津島駅へのコミュニティバスの乗り入れを継続します。
- バス運転手の確保に向け、運行事業者と連携し、採用支援等の取組みを実施します。
- 福祉部局と連携し、移動制約者向けの移動サービスの拡大を検討します。

目標３　市民が公共交通に関心を持ち、地域全体で支える環境づくり

- 子どもや高齢者を対象にバスやデマンド交通の乗り方教室を実施し、公共交通の利用を促進します。
- 小中学生夏休み無料パスポートを引き続き実施し、将来の公共交通利用につなげます。

4. めざす地域公共交通ネットワーク

本計画がめざす将来の地域公共交通ネットワークのイメージ、地域公共交通の機能分類とサービスの考え方を以下に示します。



地域公共交通の機能分類とサービスの考え方

区分	路線機能
広域幹線	養老鉄道養老線
	【役割】 周辺都市との広域的な移動を支えるとともに、通勤・通学等の日常生活や来訪者の移動における基幹的な交通機能を担います。 【水準】 朝夕の通勤・通学、日中の日常利用、観光客の需要に対応した運行本数を維持します。
都市間連絡	市コミュニティバス（お千代保稲荷線・海津津島線）、名阪近鉄バス海津線
	【役割】 周辺都市や主要交通拠点との広域的な都市間移動の役割を担います。 【水準】 朝夕の通勤・通学、日中の日常利用、観光客の需要に対応した運行本数を維持し、他路線や鉄道との接続を最大限考慮します。
拠点間連絡	市コミュニティバス石津線・木曽三川公園線・駒野線
	【役割】 交通結節点である海津市役所と養老鉄道駅、および観光地を相互に結び、拠点間移動の役割を担います。 【水準】 朝夕の通勤・通学、日中の日常利用、観光のニーズに対応した運行を確保します。
生活交通	市デマンド交通★
	【役割】 鉄道および定時定路線バスの空白地域において、日常生活の移動手段として、商業施設、医療機関、公共施設等へのアクセスを担います。 【水準】 買い物や通院等に利用しやすい時間帯の運行を確保します。
個別輸送	タクシー等
	【役割】 個別の移動ニーズに対応する役割を担います。 【水準】 個別の移動ニーズに柔軟に対応できるサービスを確保します。

★：地域内フィーダー系統

地域内フィーダー系統は、高齢者等の買い物や通院といった日常生活の移動手段として重要な役割を担っています。地域住民の移動手段を確保・維持していくことが極めて重要であるため、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、引き続きサービス水準を維持していきます。

第6章 目標達成のために行う事業

1. 事業体系

基本方針・目標を達成するため、以下の事業を実施します。

目標	実施事業	
目標Ⅰ 各交通機関の利便性、効率性および満足度向上	事業Ⅰ-1	養老鉄道の運行支援
	事業Ⅰ-2	定時定路線バスの運行支援・見直し
	事業Ⅰ-3	デマンド交通の運行支援・見直し
	事業Ⅰ-4	バスターミナルの整備検討
	事業Ⅰ-5	公共交通の接続改善
	事業Ⅰ-6	イベント開催時の臨時便の運行支援
	事業Ⅰ-7	かいづっちタクシーの運行支援
	事業Ⅰ-8	観光客向けの二次交通の整備
	事業Ⅰ-9	パークアンドライド駐車場、公衆トイレの維持
	事業Ⅰ-１０	公共交通利用ガイドの更新・発行
	事業Ⅰ-１１	公共交通情報提供サービスの維持
	事業Ⅰ-１２	公共施設へのアクセス方法等の情報提供の実施
目標Ⅱ 多様な主体と連携した移動環境の充実	事業Ⅱ-1	岐阜羽島駅・津島駅への乗り入れの継続
	事業Ⅱ-2	公共交通を利用した観光プロモーションの実施
	事業Ⅱ-3	バス運転手の採用支援
	事業Ⅱ-4	各地区の社協による移動サービスの実施
	事業Ⅱ-5	運転免許証自主返納の促進に向けた支援
	事業Ⅱ-6	車体広告の実施
	事業Ⅱ-7	クラウドファンディングの実施
目標Ⅲ 市民が公共交通に関心を持ち、地域全体で支える環境づくり	事業Ⅲ-1	小中学生夏休み無料パスポートの発行
	事業Ⅲ-2	コミュニティバス乗り方教室の実施
	事業Ⅲ-3	公共交通利用促進団体補助金

2. 事業内容

各事業の内容、期間、実施主体を以下に示します。

目標Ⅰ　各交通機関の利便性、効率性向上および満足度向上

事業Ⅰ-1　養老鉄道の運行支援

【事業概要】
- 市民の広域での移動ニーズに対応するため、養老線交通圏地域公共交通計画に基づき、養老鉄道および養老線管理機構の実施する管理・運行を引き続き支援します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】養老鉄道、養老線管理機構

事業Ⅰ-2　定時定路線バスの運行支援・見直し

【事業概要】
- 都市間連絡バスとして、本市と他都市を結ぶ定時定路線バスである名阪近鉄バス海津線とコミュニティバス(お千代保稲荷線、海津津島線)について、引き続き運行を支援します。
- 拠点間連絡バスとして、市役所と駒野駅および石津方面を結ぶバスについて、引き続き運行を支援します。
- 平日における木曽三川公園および水晶の湯へのアクセスを確保するため、ダイヤの見直しを検討します。
- 定時定路線バスの通勤・通学時間帯などの利便性をさらに向上するため、路線やダイヤの見直しを随時行います。
- 乗客の利便性向上と円滑な乗降による運行の効率化を図るため、電子決済の利用促進を推進します。
- 持続可能な運行サービスを維持するため、運賃改定を検討します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅰ-3　デマンド交通の運行支援・見直し

【事業概要】
- 鉄道や定時定路線バスが運行されていない地域において、必要な交通手段であるデマンド交通について、引き続き運行を支援します。
- デマンド交通の利便性、効率性の向上を図るため、予約体制および運行台数の見直しを行います。
- 養老鉄道とデマンド交通との接続を引き続き確保するとともに、広域化等によりサービスの改善を図ります。
- 持続可能な運行サービスを維持するため、運賃改定を検討します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅰ-４　バスターミナルの整備検討

【事業概要】
- 現在、海津市役所バス停は、バスが駐車場内を回遊して停車する構造となっていることため、一般車両や歩行者と交錯するおそれがあります。また、時間帯によっては複数台のバスが停留所付近に集中し、一般車両の通行やバスの安全な停車に課題があります。このため、安全で円滑な乗降環境を確保するとともに、交通結節機能の強化を図るため、バスターミナルの整備を検討します。
- バスターミナルには商業施設等の併設を検討し、待合環境の向上を図るとともに、人が集い、滞在できる交流空間の形成を目指します。
- また、その他のバス停についても、待合設備の設置・更新および適切な維持管理を行うとともに、時刻情報の視認性を向上させ、利用環境の改善を図ります。

【事業期間】令和 11 年度に方針決定
【事業主体】市

事業Ⅰ-５　公共交通の接続改善

【事業概要】
- 養老鉄道とコミュニティバスを、駒野駅および石津駅で乗り換えが可能となる運行体系を検討し、接続を考慮したダイヤ設定に取り組みます。
- また、その他の鉄道やバスとの接続改善のため、必要に応じてダイヤ改正を実施します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅰ-６　イベント開催時の臨時便の運行支援

【事業概要】
- 木曽三川公園における冬季イルミネーション開催期間中、来訪者の利便性の向上および公共交通利用促進を図るため、引き続き木曽三川公園線の臨時便の運行を支援します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅰ-７　かいづっちタクシーの運行支援

【事業概要】
- 本市の公共交通の利便性の向上を図るため、タクシーを市内に待機させ、運行支援（実証実験）を行い、ドア to ドアの移動ニーズを把握します。
- 高齢者の通院や買い物等の移動を支援するため、タクシー運賃の助成を実施します。
- 実証実験の結果を踏まえて利用状況を分析し、事業内容の見直しや本格運行の判断をします。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅰ-８　観光客向けの二次交通の整備

【事業概要】
- 養老鉄道を利用して本市を訪れる方に対し、レンタサイクルの提供を引き続き支援します。また、新たなモビリティの導入可能性について検討します。

【事業期間】令和 11 年度から実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅰ-９　パークアンドライド駐車場、公衆トイレの維持

【事業概要】
- 市内では、駒野駅、美濃山崎駅、美濃松山駅に鉄道利用者向けのパークアンドライド駐車場を整備しています。公共交通の利用を促進するため、今後も適切な維持管理を行います。
- 市内では、美濃津屋駅、美濃山崎駅、美濃松山駅に鉄道利用者向けの公衆トイレを整備しています。公共交通の利用を促進するため、今後も適切な維持管理を行います。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】市

事業Ⅰ-１０　公共交通利用ガイド等の更新・発行

【事業概要】
- コミュニティバスのダイヤ改正等に合わせて、公共交通利用ガイドを定期的に更新し、最新の情報を提供します。
- 各交通機関の路線図、時刻表、運賃、コミュニティバスの乗継案内、デマンド交通の利用方法などを掲載します。併せて、バス運転手募集に関する情報も掲載し、公共交通の利用促進と担い手の確保を図ります。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅰ-１１　公共交通情報提供サービスの維持

【事業概要】
- コミュニティバスおよび名阪近鉄バス海津線では、バスの運行位置情報を利用者に提供するバスロケーションシステムを平成 29 年度から導入しています。今後も、引き続きバスロケーションシステムの提供を支援します。
- バスのダイヤ、バス停位置、運賃等の情報を「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」で作成しており、コミュニティバスおよび名阪近鉄バス海津線は、Google Map をはじめとする一部の経路検索サービスで検索できるようになっています。今後もダイヤ改正の都度、データの作成や情報提供を行い、最新の情報を提供します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅰ-１２　公共施設へのアクセス方法等の情報提供の実施

【事業概要】

- 利便性の向上および公共交通の利用促進を図るため、公共施設や観光施設等への公共交通によるアクセス情報や乗継情報について、市ウェブサイト等を活用して提供します。

【事業期間】継続して実施

【事業主体】市

目標Ⅱ　多様な主体と連携した移動環境の充実

事業Ⅱ-１　岐阜羽島駅・津島駅への乗り入れの継続

【事業概要】
- 名古屋圏等への広域移動を支える交通結節点として市外への利便性の向上を図るため、岐阜羽島駅および津島駅へのコミュニティバスの乗り入れを引き続き実施します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者

事業Ⅱ-２　公共交通を利用した観光プロモーションの実施

【事業概要】
- 公共交通を利用した市内の周遊・観光を促進するため、観光施設等と連携したプロモーション施策を引き続き実施します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅱ-３　バス運転手の採用支援

【事業概要】
- 地域公共交通の持続的な運行に向け、バス運転手募集に関する情報を公共交通利用ガイドに掲載するなど、積極的に情報提供を行います。また、先進事例を調査・研究し、具体的な支援策につなげていきます。
- 安全運転支援システムや自動運転の導入を検討します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅱ-４　各地区の社協による移動サービスの実施

【事業概要】
- 現在、下多度地区、石津地区、西江地区の社会福祉協議会で実施している高齢者移動サービスについて、地域の移動手段の確保を図るため、関係団体と連携しながら、他地区への拡大を図ります。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】市

事業Ⅱ-５　運転免許証自主返納の促進に向けた支援

【事業概要】
- 高齢者の交通事故防止および公共交通の利用促進を図るため、運転免許証の自主返納事業を引き続き実施します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】市

事業Ⅱ-６　車体広告の実施

【事業概要】
- 運賃以外の収入源として、コミュニティバスの車体への広告掲載を引き続き実施します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者

事業Ⅱ-７　クラウドファンディングの実施

【事業概要】
- 公共交通の維持・充実に必要な財源の確保を図るため、クラウドファンディングを活用した資金調達を実施します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

目標Ⅲ　市民が公共交通に関心を持ち、地域全体で支える環境づくり

事業Ⅲ-１　小中学生夏休み無料パスポートの発行

【事業概要】
- 市内の小中学生を対象に、夏休み期間中にコミュニティバスを無料で利用できる本事業を引き続き実施し、公共交通に親しむ機会や利用のきっかけをつくるとともに、将来的な公共交通利用者の拡大を図ります。
- また、本事業の利用促進につながる具体的な企画を検討します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅲ-２　コミュニティバス乗り方教室の実施

【事業概要】
- 公共交通の利用に対するハードルを下げるため、コミュニティバスの乗り方教室を開催し、公共交通の利用の促進につなげます。
- 高齢者を対象に、デマンド交通の予約方法に関する講習会を実施し、利用に対する不安の解消につなげます。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】交通事業者、市

事業Ⅲ-３　公共交通利用促進団体補助金

【事業概要】
- 公共交通を地域全体で支える仕組みづくりに向け、市民団体等が行う利用促進活動を支援します。

【事業期間】継続して実施
【事業主体】市

3. 事業スケジュール

目標	実施事業		R9	R10	R11	R12	R13
各交通機関の利便性、効率性および満足度向上	事業Ⅰ-1	養老鉄道の運行支援	継続して実施				
	事業Ⅰ-2	定時定路線バスの運行支援・見直し	随時見直し				
	事業Ⅰ-3	デマンド交通の運行支援・見直し	随時見直し				
	事業Ⅰ-4	バスターミナルの整備検討	検討		★方針決定		
	事業Ⅰ-5	公共交通の接続改善	随時見直し				
	事業Ⅰ-6	イベント開催時の臨時便の運行支援	継続して実施				
	事業Ⅰ-7	かいづっちタクシーの運行支援	継続して実施				
	事業Ⅰ-8	観光客向けの二次交通の整備	検討		★導入	継続して実施	
	事業Ⅰ-9	パークアンドライド駐車場、公衆トイレの維持	継続して実施				
	事業Ⅰ-10	公共交通利用ガイドの更新・発行	継続して実施				
	事業Ⅰ-11	公共交通情報提供サービスの維持	継続して実施				
	事業Ⅰ-12	公共施設へのアクセス方法等の情報提供の実施	継続して実施				
多様な主体と連携した移動環境の充実	事業Ⅱ-1	岐阜羽島駅・津島駅への乗り入れの継続	継続して実施				
	事業Ⅱ-2	公共交通を利用した観光プロモーションの実施	継続して実施				
	事業Ⅱ-3	バス運転手の採用支援	継続して実施				
	事業Ⅱ-4	各地区の社協による移動サービスの実施	継続して実施				
	事業Ⅱ-5	運転免許証自主返納の促進に向けた支援	継続して実施				
	事業Ⅱ-6	車体広告の実施	継続して実施				
	事業Ⅱ-7	クラウドファンディングの実施	継続して実施				
市民が公共交通に関心を持ち、地域全体で支える環境づくり	事業Ⅲ-1	小中学生夏休み無料パスポートの発行	継続して実施				
	事業Ⅲ-2	コミュニティバス乗り方教室の実施	随時実施				
	事業Ⅲ-3	公共交通利用促進団体補助金	継続して実施				

第7章 計画の達成状況の評価

1．計画指標の設定

事業の実施による効果を計測するため、下記の評価指標を設定します。

評価指標	現況値	目標値（令和 12 年）
目標Ⅰ　各交通機関の利便性、効率性および満足度向上		
公共交通利用者数	553, 326 人	569, 600 人
養老鉄道	410, 559 人	415, 000 人
定時定路線バス※1（コミュニティバス）	97, 832 人（R8）	107, 900 人
定時定路線バス※1（名阪近鉄バス）	24, 679 人（R8）	24, 600 人
デマンド交通※1	20, 256 人（R8）	22, 100 人
臨時便の利用者数	1. 3 人/便/日	2 人/便/日
タクシー助成事業の利用回数	—	令和 8 年度の水準以上を維持
公共交通カバー率	97. 2%	98%
公共交通利用者１人あたりの財政支出額	675 円/人	675 円/人
公共交通全体の満足度（満足・まあ満足・普通と回答した割合）	53%	60%以上
交通結節点での乗り換え可能便数※2	平日 102 件	平日 110 件
目標Ⅱ　多様な主体と連携した移動環境の充実		
公共交通を利用した観光プロモーションの実施数	1 件/年	2 件/年
福祉有償運送の実利用者数	186 人	240 人
免許返納による回数券の交付数	101 件	130 件
目標Ⅲ　市民が公共交通に関心を持ち、地域全体で支える環境づくり		
コミュニティバス乗り方教室の実施数	0 件/年	2 件/年
イベントの実施回数	1 件/年	2 件/年

※1　定時定路線バス（コミュニティバス・名阪近鉄バス）およびデマンド交通の現況値および目標値はバス年度で算出
（例）令和 8 年度：令和 7 年 10 月～令和 8 年 9 月

※2　集計対象は、海津市役所でのバス⇔バスの乗り継ぎ、駒野駅および石津駅での鉄道⇔バスの乗り継ぎを対象としている。（2 分以上 15 分以内で乗り換えが可能な組み合わせ）

2. 毎年のモニタリング評価

本計画が適切に進行しているかを確認し、PDCA サイクルを適切に機能させるため、事業の実施状況やコミュニティバス等の利用実績を毎年確認します。その上で、施策の実施による効果や課題を検証し、公共交通会議で協議した結果を踏まえ、次年度の事業実施方針の検討につなげます。

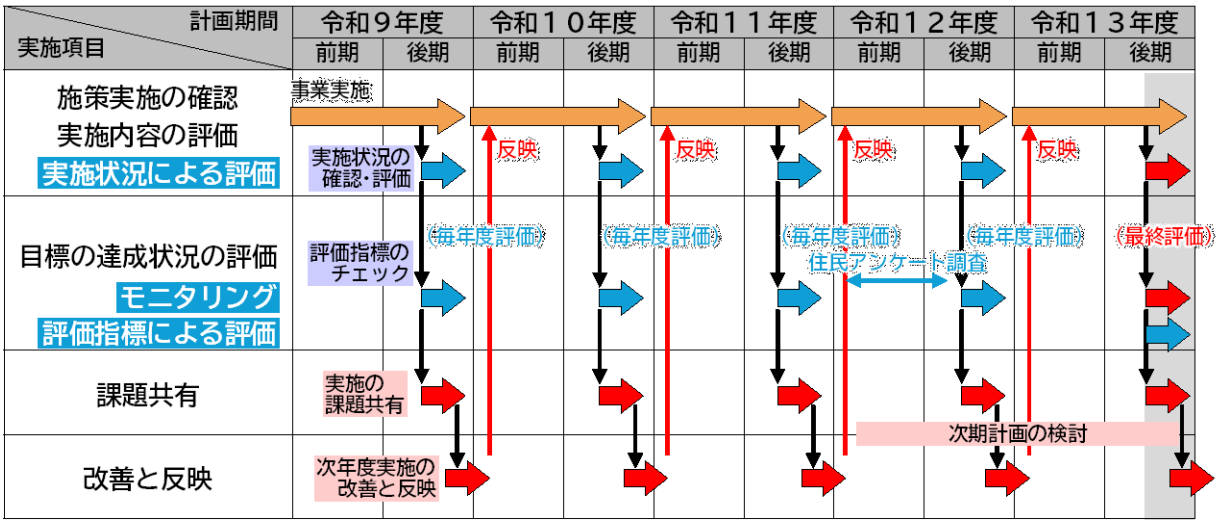
モニタリング指標

実績データ
• 公共交通利用者数（養老鉄道・コミュニティバス・名阪近鉄バス海津線・デマンド交通） • 臨時便の利用者数 • タクシー助成事業の利用回数 • 公共交通を利用した観光プロモーションの実施数 • 福祉有償運送の実利用者数 • 免許返納による回数券の交付数 • コミュニティバス乗り方教室の実施数 • イベントの実施回数

3. 評価スケジュール

計画の適切な進行管理を行うため、PDCA サイクル（計画→実施→評価・検証→改善・見直し）を構築し、定期的に目標の達成状況や事業の進捗状況を確認します。

計画期間のスケジュール



年間スケジュール

