

資料 1 - 2

中部様式

令和 3 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

長久手市地域公共交通会議 (長久手市)

平成 2 0 年 1 1 月 2 5 日設置

平成 3 1 年 3 月 第 2 次長久手市地域公共交通網形成計画策定
(計画期間：令和元年度～令和 5 年度)

令和 3 年 6 月 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和 4 年 1 月 令和 3 年度評価結果送付

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年4月に予定のNーバス再編実施による利便性の向上 ・再編後の利用状況分析と利用促進を行うこと ・65歳以上の高齢者のNーバス有料化について関係者間での十分な調整を実施 ・地域のニーズに合った公共交通確保の引き続きの検討への期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・Nーバス路線再編は予定どおり令和3年4月に実施 ・再編後には利用実態調査及びヒアリング調査を実施 ・Nーバス運賃について現在は無料である65歳以上の高齢者について有料化(1乗車100円)を令和4年4月に実施予定 ・有料化に伴う運賃負担軽減のため、フリーパス券と回数券の導入を検討、令和4年4月から実施予定 	<ul style="list-style-type: none"> ・Nーバスの路線再編後においても、次の路線見直し等に備えてNーバスの見直し基準の指標の具体化に向け引き続き検討 ・上記の見直し基準の具体化に備えて、令和3年4月からの路線再編後も利用実態把握のため、引き続き利用状況調査や利用者ヒアリングを定期的実施し、データ分析及び活用を行う
<p>近隣自治体と連携した広域的な公共交通ネットワーク形成の検討への期待</p>	<p>尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向け、今後の展開などについて協議を実施</p>	<p>尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けて、引き続き協議を推進</p>

【長久手市の地域特性】

- ・市の中心を東西方向にリニモ、市西部を中心に民間の名鉄バスが路線網を形成
- ・市営のコミュニティバス（Nーバス）が市内を面的にカバー
- ・大型商業施設の開業や交通結節点の整備に伴い、新型コロナウイルス感染症の拡大以前までは交通利用者は増加傾向で推移

第2次長久手市地域公共交通網形成計画(2019年3月策定)

1) 期間: 2019年度～2023年度

2) 将来像

みんながつながり笑顔があふれる公共交通



3) 基本方針

- ① 各公共交通の連携
- ② まちの変化への対応と持続可能性の確保
- ③ 多様な移動ニーズへの対応
- ④ 利用促進による維持・活性化

4) 目標

- ① 市内公共交通の利用者数の増加
- ② 市内公共交通の利便性の向上
- ③ 効率的な公共交通の確保
- ④ 公共交通に対する満足度の向上
- ⑤ 公共交通に対する市民意識の向上



実施事業	概要	実績等
公共交通利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 市民主体で構成する公共交通応援隊による利用促進活動 	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年3月20日(土)に、公共交通応援隊キッズイベントグループが主体となり地域公共交通の活性化に向けた周知広報事業として「ながくて乗り物フェスタ」のイベントを開催 新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえ、事前予約制及び2部制で開催し、33人が参加 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
第2次網形成計画で位置付けた事業の取組み	<ul style="list-style-type: none"> N-バスの路線等見直しの基準となる指標の検討及びN-バスの料金改定に伴う負担軽減策の検討について、庁内関係各課で構成するネットワーク調査研究会で、横断的な意見交換を実施 	<ul style="list-style-type: none"> N-バスの路線等見直しの基準となる指標の検討：計画年度中1回開催 今後定量的な評価及び定性的な評価両方での評価の必要性について、検討することを確認 N-バスの料金改定に伴う負担軽減策の検討：計画年度中3回開催 市内在住65歳以上の高齢者のフリーパス券と回数券の導入を検討

実施事業	概要	実績等
N-バスに関する取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者から、年末年始の運行を要望する意見があったため、R2年12月も例年どおりN-バス年末試行運行を実施 ・N-バスの路線再編後の利用実態把握のため調査及びヒアリングを実施 ・65歳以上の高齢者（赤あつたかあど携帯者）のN-バス運賃有料化に向けて8月に利用者にヒアリングを実施。また、有料化に向け、運賃無料対象者の設定基準について検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・12月29、30日に年末試行運行 ・N-バス路線再編にあたり、運行ダイヤは平日・休日ダイヤを設定 ・N-バス路線再編後の実態調査を7月2日（金）7月10日（土）に実施し、またヒアリングを8月に実施 ・実態調査及びヒアリング結果を分析し、今後のN-バス路線再編等、効率的な運行形態構築の検討に活用 ・65歳以上の高齢者（赤あつたかあど携帯者）のN-バス運賃有料化に向けた準備 ・N-バス運賃無料対象者に介護認定者と運転免許自主返納者を追加予定
周知広報の取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年4月のN-バス路線再編に合わせて公共交通マップの更新 	<ul style="list-style-type: none"> ・N-バスの路線再編の反映 ・N-バスの時刻改定の反映（平日ダイヤ・休日ダイヤの掲載） ・N-バスに接続する他の公共交通の路線・運行ダイヤ情報の更新
広域公共交通網に向けた検討	<ul style="list-style-type: none"> ・尾三地区の広域的な公共交通網の検討に向けて、豊明市、日進市、みよし市、東郷町、長久手市で構成する協議会を設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・名城大学理工学部との共同事業として取り組んでいた尾三地区のコミュニティバスのオープンデータ（GTFS形式）を更新し運用中

【第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価の考え方】

- ・ 網形成計画で取組む事業の評価は、長久手市地域公共交通会議で審議
- ・ 公共交通の利用実績で把握する評価指標は2023年度に評価
(公共交通利用者数の経年変化は、交通事業者の実績報告で把握)
- ・ 市民に対するアンケート調査で把握する評価指標については、計画期間終了前年の2022年度にアンケート調査を行い評価

【第2次長久手市地域公共交通網形成計画の評価指標と目標】

将来像	みんながつながり笑顔があふれる公共交通		
基本方針	1：各公共交通の連携	3：多様な移動ニーズへの対応	
	2：まちの変化への対応と持続性の確保	4：利用促進による維持・活性化	
目 標	評価指標	現況値（2017年度）⇒目標値（2023年度）	今年度実績
市内公共交通の利用者数の増加	・ 市内各公共交通の利用者数	・ リニモ：4,138,781人⇒/年4,390,000人/年 ・ 名鉄バス：794,000人/年⇒794,000人/年 ・ N－バス：261,821人/⇒年271,000人/年	リニモ：3,063,000人/年 名鉄バス：504,000人/年 N－バス：150,482人/年
効率的な公共交通の確保	・ N－バスの1便当たり利用者数の増加	・ N－バス：9.8人/便⇒11.4人/便	N－バス：8.3人/年

＜達成状況についての考察＞

- ・ 令和2年度に続き、今年度も新型コロナウイルスの影響で市内公共交通利用者数がコロナウイルス感染拡大前の6～7割で推移している。特に、市内公共交通の中でもN－バスの今年度利用者が目標値に比べて少ない割合である原因として、上記理由に加え、令和3年4月実施のN－バス路線再編を実施したことによる新路線での利用定着期間前であることが挙げられる。

＜対応方針＞

- ・ 市内公共交通マップ等を活用した、公共交通利用促進を進める。

■【生活交通確保維持改善計画(フィーダー系統)の評価の考え方】

- ・フィーダー系統の補助を受けているN-バスは路線別の評価を実施し、令和3年4月に路線再編をした。中央線と西部線は、路線再編前の中央循環線及び西部循環線を組み合わせて分配し直した路線とほぼ同じであるため、中央線及び西部線は両路線を足した数値を記載
- ・網形成計画の評価指標との整合を図るため、目標値(2023年度)を1年ごとに按分した利用上昇率(前年比0.6%)に対する達成度を評価基準とした。

【生活交通確保維持改善計画の評価】

路線名	フィーダー系統	前年度実績	今年度実績	評価
N-バス全路線		利用者数：176,602人/年、 1便当たりの利用者数：7.3人/便	利用者数：150,482人/年 1便当たりの利用者数：8.3人/便	未達成
中央線(右回り)	○	利用者数：111,615人/年、 1便当たりの利用者数：9.4人/便	利用者数：99,315人/年 1便当たりの利用者数：10.0人/便	未達成
中央線(左回り)	○			
西部線(右回り)	○			
西部線(左回り)	○			
三ヶ峯線	○	利用者数：23,759人/年 1便当たりの利用者数：9.4人/便	利用者数：21,557人/年 1便当たりの利用者数：10.4人/便	未達成

<達成状況についての考察>

- ・令和3年4月の路線再編及びダイヤ改正により、利用定着期間前のため利用者数が減少した。また、2度の緊急事態宣言に伴う外出自粛の影響も利用者の減少に繋がった。
- ・1便あたりの乗車数増加について、路線再編による主要施設への路線の延伸や、減便による運行効率化による利用者の集約が進んだためと推察する。

<対応方針>

- ・利用状況調査結果やヒアリング結果を調査、分析し、効率的な運行の検討を行う。
- ・路線再編の周知や乗り継ぎに対する周知方法改善などによる利便性の向上に努める。

【利用実態調査、アンケート調査結果に基づく評価】

(1) N-バスの年末試行運行における評価

近年、大型商業施設の開業に伴い、年末年始の運行を求める声があり、平成29年から12月29日及び30日に試行運行を実施した。令和2年まで合計8日間実施した結果、1便あたりの乗車人数は6.4人であった（通常運行時の1便あたり乗車人数は8.8人）。一定数の乗降ニーズがあることが分かったため、令和3年度からは、本格運行を行う。

(2) 路線再編後の調査及びヒアリング

令和3年4月の路線再編では、平成30年の意見交換会実施時に利用者から要望の多かった乗り継ぎ負担の軽減を重視し再編を行った。路線再編後の利用状況について、実態調査を行うとともに、ヒアリングを実施

ヒアリングで路線再編を評価する意見

- ・乗り継ぎの手間が省けた

ヒアリングで路線再編を問題視する意見

- ・ダイヤが少なく希望の時間に利用できない

路線別利用者数について、沿線住民が少ない東部線では利用が少ない。また路線再編に併せた減便により、集約化が図れたため、全路線で1便あたりの利用者数が増加した。

(3) N-バスの65歳以上の高齢者の運賃有料化についての背景及びヒアリング結果

運行開始以来65歳以上の高齢者運賃が無料だったが、利用者の6～7割は65歳以上であり、今後の高齢化により市の負担が増加することから、料金体系改定を検討した。また、ヒアリングの結果、有料化を容認する意見は51人、反対意見は16人であり、反対よりも容認が多数であったため、有料化を推進することとした。

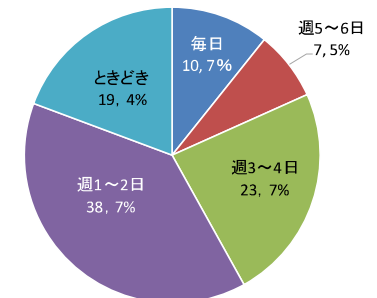
(4) 65歳以上の高齢者の運賃有料化を対象とした負担軽減策の検討

①回数券 100円券 11枚つづり 1,000円
有効期限なし

②フリーパス券（1か月1,500円等）
利用頻度が週1～2以上である利用者が50%を超えるため、週2回以上をフリーパス券購入層として設定



毎日	10	10.7%
週5～6日	7	7.5%
週3～4日	22	23.7%
週1～2日	36	38.7%
ときどき	18	19.4%
計(人)	93	



1. Nーバスの路線再編基準の設定

1) 課題

- ・本市は市街化区域と市街化調整区域で人口の集積状況が大きく異なり、運行地域によって路線ごとでみた1便あたりの利用者数もまた、大きく異なる。

2) 対応方針

- ・運行地域の特性に応じた評価基準の設定が必要。また、新しい運行形態の導入の可能性についても検討を行う。
- ・路線の見直しにあたり、これまでのような利用者数等定量的な評価指標のみでなく、利用者満足度等定性的な評価指標も併せて評価・検証し、サービス向上による公共交通利用者の増加を目指す。

2. Nーバスの65歳以上の高齢者の運賃の有料化

1) 課題

- ・65歳以上の高齢者のNーバス運賃有料化に対する利用者負担の増加及び、それに伴う利用頻度の減少

2) 対応方針

- ・65歳以上の高齢者の運賃有料化に対する理解を得るよう努めるとともに、福祉部局と連携し、ICTを活用した利用促進等を含め、高齢者向けの公共交通利用促進策を検討する。
- ・高齢者の外出目的となる事業の検討等、他部局の支援策と連携し、市民に寄り添った移動支援策の構築を進める。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月 日

協議会名: 長久手市地域公共交通会議

評価対象事業名: 陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生きた交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
Nーバス	5路線	前回の評価結果は、令和3年4月に予定のNーバス再編の実施と利便性向上、再編後の利用状況分析と利用促進を行なうことへの期待であった。 また、65歳以上の高齢者のNーバスを有料化について関係者間での十分な調整を実施し、地域のニーズに合った公共交通確保の引き続きの検討のほか、近隣自治体と連携した広域的な公共交通ネットワーク形成の検討を期待する評価であった。	A 令和3年4月1日に路線見直しを実施した。今回の再編で7路線から5路線へ集約し、1路線の距離を移動ニーズの多い主要施設まで伸ばすことにより、乗り継ぎ負担の軽減を図った。	B 令和2年度に引き続き、今年度も新型コロナウイルス感染症の影響を受け、新型コロナウイルス拡大前の6〜7割程度で推移している。令和3年度の利用者が前年比15%減と、令和2年度よりも利用者が減少した理由は、令和3年4月に実施したNーバス路線再編により、新路線への利用定着が図られなかったことが挙げられる。1便あたりの利用者が令和2年度に比べて増加したことについて、Nーバス路線再編に併せ減便を行ったため、利用の集約化を図られたことによる。 【令和2年度(R1.10~R2.09実績)】 利用者数:176,602人/年、1便当たり利用者数:7.3人/便 【令和3年度(R2.10~R3.09実績)】 利用者数:150,482人/年、1便当たり利用者数:8.3人/便	Nーバスの路線再編後においても、次の路線見直し等に備えてNーバスの見直し基準の指標の具体化に向け引き続き検討 上記の見直し基準の具体化に備えて、令和3年4月からの路線再編後も利用実態把握のため、引き続き利用状況調査や利用者ヒアリングを定期的に行い、データ分析及び活用を行う。 尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けて、引き続き協議を推進
中央線右回り平日便(名鉄バス) 中央線右回り土休日便(名鉄バス) 中央線左回り平日便(名鉄バス) 中央線左回り土休日便(名鉄バス)	市役所〜市役所	それに対し、Nーバスの再編は予定どおり令和3年4月に実施し、再編後の利用実態調査及びヒアリング調査を行った。 Nーバスの運賃については現在は無料である65歳以上の高齢者の有料化(1乗車100円)を令和4年4月から実施予定	A 令和3年4月1日のNーバスの路線見直しにより、中央循環線と西部循環線を一体にし、中央線及び西部線に再分配し、運行系統を引き継いだ。	B 令和3年4月にNーバス路線再編を実施し、路線再編後の中央線と西部線を組み合わせた路線が、路線再編前の中央循環線と西部循環線を組み合わせた経路とほぼ同じであるため、中央線及び西部線の数値を合計した数値から評価を行う。 令和3年度の利用者が前年比11%減と、令和2年度よりも利用者が減少した理由は、令和3年4月に実施したNーバス路線再編により、新路線への利用定着が図られていなかったことが挙げられる。1便あたりの利用者が令和2年度に比べて増加したことについて、Nーバス路線再編に併せ減便を行ったため、利用の集約化が図られたことによる。 中央線及び西部線は、市内公共施設を走行する路線であり、令和2年度の緊急事態宣言中は市内公共施設が休館し、利用者が大きく落ち込んだが、令和3年度は市内公共施設の休館がなかったため、他路線に比べて利用者数の落ち込みが小さかった。 路線別の利用状況を見ると、中央線は、人口の多い市西部を中心に、市南西部も走行する路線である。病院や大型商業施設付近のバス停からの乗降が多く、また、市南西部にある住宅街から商業施設へ移動する市民が多く、通院や買い物など市西部及び南西部の市民の生活に必要な足となっている。 西部線は、人口の多い市西部を走行する路線で、病院や大型商業施設近くのバス停からの乗降が多いことから、通院や買い物など市西部の市民の生活に必要な足となっている。 【令和2年度(R1.10~R2.09実績)】 利用者数:111,615人/年、1便当たり利用者数:9.4人/便 【令和3年度(R2.10~R3.09実績)】 利用者数:99,315人/年、1便当たり利用者数:10.0人/便	令和3年4月からの路線再編後は、利用実態把握のため、引き続き利用状況調査や利用者ヒアリングを定期的に行い、データ分析及び活用を行う。また、路線ごとのNーバス見直し基準を設定し、中央線の運行の持続性の確保とサービスの向上に向けた評価と次回見直し計画の検討に備える。
西部線右回り平日便(名鉄バス) 西部線右回り土休日便(名鉄バス) 西部線左回り平日便(名鉄バス) 西部線左回り土休日便(名鉄バス)	市役所〜市役所	有料化に伴う運賃負担軽減のため、フリーパス券と回数券の導入を検討し、令和4年4月から実施予定 尾三地域が連携した広域的な公共交通ネットワークの構築に向けては、今後の展開などについて協議を実施する。	A 令和3年4月1日の路線見直しを実施し、路線再編前の三ヶ峯線とほぼ同経路の路線として再編した。	B 令和3年度の利用者が前年比9%減と、令和2年度よりも利用者が減少した理由は、令和3年4月に実施したNーバス路線再編により、新路線への利用定着が図られなかったことが挙げられる。1便あたりの利用者が令和2年度に比べて増加したことについて、Nーバス路線再編に併せ減便を行ったため、利用の集約化が図られたことによる。 三ヶ峯線は、小学校への通学を目的として使用されている路線でもあり、令和2年度の緊急事態宣言中は小学校の休校により、利用者が大きく落ち込んだが、令和3年度は小学校の休校がなかったため、他路線に比べて利用者数の落ち込みが小さかった。 三ヶ峯線は、人口の少ない市東部を走行し、市南東部の交通不便地域となっている住宅街と二毛駅や公共施設を結ぶ路線である。市西部を走行する路線と比べて利用者は少ないが、交通不便地域に住む小学生が、通学に利用するとともに、当該地域の住民にとって、病院や商業施設へ移動する手段として利用され、市南東部に住む市民の生活の足となっている。 【令和2年度(R1.10~R2.09実績)】 利用者数:23,759人/年、1便当たり利用者数:9.4人/便 【令和3年度(R2.10~R3.09実績)】 利用者数:21,557人/年、1便当たり利用者数:10.4人/便	令和3年4月からの路線再編後は、利用実態把握のため、引き続き利用状況調査や利用者ヒアリングを定期的に行い、データ分析及び活用を行う。また、路線ごとのNーバス見直し基準を設定し、人口の少ない市東部を走る三ヶ峯線について、新たな運行体系の構築も視野に、運行の持続性の確保とサービスの向上に向けた評価と次回見直し計画の検討に備える。
三ヶ峯線平日便(名鉄バス) 三ヶ峯線土休日便(名鉄バス)	市役所〜市役所				

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和4年1月 日

協議会名:	長久手市地域公共交通会議
評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>①市内の公共交通網は、軌道系のリニモが東西方向の移動軸として市域を横断し、民間の路線バスが名古屋市内の地下鉄駅、市内の主要施設、周辺の大学など、市西部地区の移動軸として、東西方向の移動に対応した路線網となり、隣接市町の境界をまたいでいる。また、市営のコミュニティバス(Nーバス)が市内の移動の足を確保するため、民間のバス路線を補完する形で路線網を形成している。</p> <p>②リニモ沿線では大型商業施設の開業や区画整理の進展による交通流動の変化や更なる人口増加が見込まれるため、自家用車に過度に依存せず、リニモ、名鉄バス(路線バス)、Nーバス、タクシーの各公共交通が一体となった使いやすいネットワークと利便性の高い公共交通サービスを提供することによって、人々の生活を支え、交流を育み、人が笑顔で、いきいきとした暮らしを支える公共交通の実現を目指す。</p> <p>③公共交通ネットワークは移動ニーズに合わせて展開し、市内外への移動拠点となる交通結節点への移動利便性の向上を目指しながら、公共交通とまちづくりとの連携を図り、将来の公共交通ネットワークの形成を進める。</p>

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

長久手市地域公共交通計画の評価等結果（令和2年10月～令和3年9月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
市内公共交通の利用者数 リニモ:4,138,781人/年（平成29年度） →4,390,000人/年（令和5年度） 名鉄バス:794,000人/年（平成29年度） →794,000人/年（令和5年） Nーバス:261,821人/年（平成29年度） →271,000人/年（令和5年度）	利用促進イベントの実施	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	リニモ:3,063,000人/年（令和3年度） 名鉄バス:504,000人/年（令和3年度） Nーバス:150,482人/年（令和3年度） 新型コロナウイルス感染症の影響により、コロナウイルス拡大前の6～7割の利用者数で推移している。特にNーバスは、令和3年4月に路線再編を実施し、新路線への利用定着前であったため、令和2年度よりさらに利用者が減少した。	新型コロナウイルス感染症の影響で、利用者増加の見通しが立たない状況である。公共交通に関するイベントの開催、周知や、公共交通マップを活用した利用促進を進める。	
市内公共交通の利便性の向上	—	—	—	—	令和4年度に評価を予定しているため、今回は対象としない。
効率的な公共交通の確保 Nーバス1便あたり利用者数の増加 9.8人/便（平成29年度）→11.4人/便（令和5年度）	Nーバス路線再編	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	R3:8.3人/便 新型コロナウイルス感染症の影響で、コロナウイルス拡大前に比べ、1便あたりの利用者数が減少している。令和2年度に比べて増加した要因として、Nーバス路線再編に併せ減便を行ったため、利用の集約化が図られたことによる。	新型コロナウイルス感染症の影響で、利用者増加の見通しが立たない状況である。乗降調査やアンケート等で得た利用実態に応じた新たな運行形態について検討する。公共交通に関するイベントの開催、周知や、公共交通マップを活用した利用促進を進める。	
公共交通に対する満足度の向上	—	—	—	—	令和4年度に評価を予定しているため、今回は対象としない。
公共交通に対する市民意識の向上	—	—	—	—	令和4年度に評価を予定しているため、今回は対象としない。

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「—」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。