

## 木曾地域公共交通計画 及び 利便増進実施計画 令和 7 年度事業の中間評価・検証について

### 1. 事業体系（事業一覧）と今年度の事業内容

施策体系／事業名	実施内容および結果
<b>目標①：地域公共交通ネットワークの再構築</b>	
<b>1 郡内の公共交通体系の再構築・運用</b>	
1-1 広域幹線の検討と運行 【利便増進事業】	<p>北部幹線（蕨原・木曾駒系統）、開田幹線、西部幹線（王滝・三岳系統）、南部幹線（上松・坂下系統）の 4 路線 7 系統を広域幹線と位置づけ、分科会等での協議を重ね、運行内容を検討し、運行事業者を選定し、令和 7 年 10 月から運行を開始した。</p> <p>北部幹線、南部幹線は J R 中央西線との重複もあるものの、普通列車の運行間隔が空く時間を補ったり、中山道散策などをサポートする路線として P R するなど利便性の向上に努めた。開始 3 ヶ月の運行実績としては、概ね見込みに近い値で推移している。</p> <p>また、利便増進事業の 1 つとして「バスに関するデザインの共通化」を掲げており、バス停看板の制作を予定している。これについては、令和 8 年度の制作・設置に向けて今年度は、路線カラーやバス停ナンバー、デザインの方向性などを検討した。（※資料【1-3】参照）</p>
1-2 支線の再編 【利便増進事業】	<p>主に管内の町村内の移動を担う 29 路線を支線と位置づけ、幹線と同時期に再編後の運行を開始した。これまでの運行形態に近いかたちで継続される路線も多いものの、区域運行の路線については新たにスマートフォンによる予約システムを導入するなど、リニューアルを図ったほか、路線型のバスについても幹線との接続性を改善するなど、利便性を高めている。</p>
<b>2 結節点の整備</b>	
2-1 幹線・支線の結節点の整備 【利便増進事業】	<p>計画のなかでは、幹線と支線との乗継箇所として 20 ヶ所の結節点を設定した。再編スタートとなった令和 7 年 10 月の時点では、従前通りの施設で運用しているが、整備の必要性の高い「巴淵」「黒川ダム」「バス回転場所」の 3 ヶ所については、リニューアルすることを掲げており、このうち「巴淵」「黒川ダム」については、令和 8 年度内に社会資本整備交付金を用いて改修できるよう手続きなどを進めている。</p>
<b>3 リニア中央新幹線へのアクセス確保</b>	
3-1 中央西線の運行拡充 への要望活動	<p>郡内 6 町村と塩尻市からなる「木曾地域交通網対策協議会・中央西線輸送強化期成同盟会部会」によって、毎年 3 月に J R 東海への要望活動が行われている。令和 7 年 3 月の要望書のなかには、リニア中央新幹線のアクセスを踏まえた中央西線の重要性が謳われている。</p>
3-2 広域幹線による接続検討	<p>計画では、リニア中央新幹線の岐阜県駅が整備される中津川駅に向けて、鉄道だけでなく広域幹線バスでも接続させることを掲げている。リニア開業は当面先になる見込みであるが、令和 7 年 10 月の再編のなかでは、県境を跨ぎ、中津川市民病院行きのバスの運行を開始したところである。このバスの運行を足掛かりにリニア駅へのアクセスに向けて引き続き調整を進めていくものとする。</p>

<b>目標②：利便性の向上</b>	
<b>1 情報提供等の充実・高度化</b>	
1-1 広域案内パンフレット ・ホームページの制作等 【利便増進事業】	令和7年10月の再編運行の開始に先立ち、路線図、ダイヤ、運賃などを掲載したパンフレットを作成し、郡内全世帯に配布したほか、主要公共施設などにも設置している。このパンフレットでは広域幹線だけでなく、町村内の路線や鉄道、高速バスの時刻表も掲載した総合的なパンフレットとしている。あわせて、木曽広域連合のホームページ内には「きそバス」の案内ページを新設し、パンフレットのPDF版を掲載し、このほかにもパンフレットには載せきれない割引制度の詳細やインターネット予約の方法なども掲載した。
1-2 GTFS データの整備・運用 【利便増進事業】	計画では、6ヶ月の計画期間内に全路線で提供していくことを掲げていたが、これを前倒しするかたちで、区域運行・路線不定期運行を除く19路線 <sup>(※)</sup> でのデータ提供を完了させている。 (※：うち南木曾町による既提供路線=3)
<b>2 結節点における待合環境の整備</b>	
2-1 屋内での待合環境の整備 【利便増進事業】	①2-1に記した結節点整備においては、上屋などの構造物だけでなく、ベンチや照明施設など、快適にバスを待つことのできる付帯施設もあわせて整備する方向で、施設案を作成中である。
2-2 デジタルサイネージ の設置支援 【利便増進事業】	結節点のうち、主要な箇所については、デジタルサイネージ（液晶パネルなどの情報案内板）を設置することを掲げている。今年度については具体的な動きはないが、県計画のなかでも打ち出されている事項であるため、動向を注視していくものとする。
<b>3 バリアフリー化・ゼロカーボンの推進</b>	
3-1 車両の更新 【利便増進事業】	今年度においてはEVバス1台の導入を行う予定である。次年度は、県の県有民営バス制度を用いて、ノンステップ車両を3台導入する方向で申請を進めている。
3-2 鉄道駅における エレベーター等の 整備推進	①3-1に記したJR東海への要望のなかに、駅へのエレベーターの設置が盛り込まれている。今年度以降も要望を継続していく。
<b>4 ダイヤの調整</b>	
4-1 乗継に適した ダイヤの検討	令和7年10月の再編においては、鉄道と広域幹線バスとの接続ならびに広域幹線と支線との接続を重視したダイヤ設定に努めている。運行開始後、利用者からダイヤに関する意見や要望なども寄せられているため、次回のダイヤ改定時には、これらを踏まえたものとしていく。
4-2 中央西線のダイヤ調整 についての要望活動	①3-1に記したJR東海への要望のなかでは、具体的な要望として、上述の通り、リニア結節も見据えた利便性向上として、キャッシュレス決済の導入、観光誘客、バリアフリー施設の整備などが掲げられているが、最上位に位置づけているのが、ダイヤ調整となっている。とくに通学利用の多い便についての具体的な起終点調整などまで示している。今年度以降も要望を継続していく。
<b>5 運賃体系の統一</b>	
5-1 地域統一の運賃基準の導入 【利便増進事業】	令和7年10月の再編に向けて、昨年度より分科会にて運賃の検討を重ねてきたところである。幹線については3区分のゾーン制とし、ゾーンを跨ぐごとに200円を加算する体系とした。なお、この際、並行するJR中央西線の運賃体系ともある程度整合が図れるよう配慮した。 また、支線についても、幹線との乗継ぎ時の割引運賃等の統一基準について分科会で検討し、設定しているところである。運賃基準の統一については、今後各町村と調整を図っていく。

目標③：地域公共交通の持続可能性の向上	
1 補助金の取得	
1-1 広域幹線に対する 地域間幹線系統補助金 の取得 【利便増進事業】	国との協議を踏まえ、広域幹線として設定した4路線7系統の補助取得を目指し、現在国に補助申請中である。
1-2 接続路線についての フィーダー系統補助金 の取得 【利便増進事業】	国との協議を踏まえ、29の支線のうち16路線について補助取得を目指し、現在国に補助申請中である。
2 運行事業費の見直し	
2-1 郡内統一の基準の 設定・運用	持続可能な公共交通体系としていくうえでは、運行事業者が余裕をもって設備更新が行え、従業員への待遇良い状態で事業を受託できることが不可欠である。今年度の再編実施にあたっては、これを最重要事項の1つと位置づけ、事業者との協議などを重ねてきたところである。結果として、郡内の交通事業者の納得が得られる基準で調整に至り、幹線についてはすべてこの基準に従い委託を行ったところである。支線についても、幹線の基準を目安にするよう各町村と調整を図ってきている。
3 担い手の確保	
3-1 運転手の 雇用促進	今日の公共交通業界においては、これが最も深刻な問題であり、交通事業者だけでなく、関係者一丸となって取り組んでいかなければ対応できないほど切迫している。県・市町村でも補助制度などを設けて対応しているところであり、協議会でも、昨年度よりドライバー募集のチラシを作成して配っている。 このような支援が功を奏し、各交通事業者でも採用が進められ、郡内5社では今年度、4名の新規採用がなされた。その一方で、高齢等による退職者も多いため、郡内トータルではマイナス1名となっている。引き続き積極的な採用活動が必要となっている。
3-2 運営管理職員 の登用	一般的にコミュニティバス等の運営は市町村の企画課・住民課などが兼務で行う場合が多いが、今回は7市町村36路線に及ぶ再編事業であり、専任の部署の設置が不可欠であった。このような状況を受け、令和7年度より、木曾広域連合に交通政策室が発足し、5名体制（専従2名、地域振興局併任3名）で事業を推進する体制をとっている。 これにより、再編に向けた一連の業務を円滑に進めることができ、無事10月の運行開始に漕ぎ着けた。運行開始以降も事業運営、データ取得、協議会運営などPDCAを回していける目途がついている。

4 利用促進	
4-1 地域一丸となった 利用促進運動の展開	<p>今年度においては、再編スタートに注力する必要があったため、利用促進については、主に次年度以降の対応となるが、公共交通の持続可能性を考える上で、最も重要な課題の1つといえる。</p> <p>利用促進は大規模に展開していくことが肝要（母数が大きければ率が少なくても効果が生まれる）で、県計画においても施策の1つとして掲げられているため、全県単位（＝行政機関、県立高校、県警、金融関係等）での取り組みなども要望しつつ、木曽地域としても独自の施策を展開していくものとする。</p>
4-2 モビリティ・マネジメント （高齢者、学校、企業等 への働きかけ）	<p>モビリティ・マネジメントは、4-1 に示した利用促進の一手法で、過度に自動車に依存したライフスタイルを見直し、公共交通等を利用することで、社会的にも個人的にも好ましい状況に移行させていく取り組みである。実務的には、取り組んでもらえる組織や個人にとってメリットがある方向（経済性、環境保全、健康増進など）で働きかけることが重要となる。</p> <p>今年度は準備期間と位置づけているため、まだ実績はないが、次年度以降の実施企画を詰めて、候補事業者等を選定し、順次進めていく予定である。（※資料【1-4】参照）</p>
4-3 免許返納者への 定期券、回数券などの インセンティブ付与	<p>免許返納者へのインセンティブ付与については、各町村で個別に実施している取り組みを継続していることに加え、再編実施に伴い、新たにきそバス独自でも1万2千円分の回数券の進呈を開始した。10月の運用開始から3ヶ月の実績は27人であり、令和7年度の目標値90人を四半期換算した23人を上回っている。引き続き警察署などとの連携も強め、対象者に情報が届くよう努めていく。</p>
4-4 イベント、フォーラム などの開催	<p>イベント、フォーラム等についても、今年度は準備期間と位置づけているため、実績はない。ただし、再編スタートの10月1日の朝に行った「出発式セレモニー」は、プレスリリースの効果もあって、テレビ・新聞等の取材も入ったため、イベント的な効果もあったものと捉えている。</p>

## 2. 目標値及び評価方法

計画に掲げた目標値と目標設定の考え方、データなどの取得方法は以下の通りである。

## 目標1:「地域公共交通ネットワークの再構築」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	公共交通機関利用者数 (鉄道・乗合バス・タクシー の輸送人員の合計)	512,000人 (2022年度)	650,000人 (2029年度)	取得方法	事務局から各町村、事業者等へ照会をかけ、とりまとめ
				目標値設定の考え方	コロナ前の水準(2019=63.8万人)を上回り、それを維持することを目指す
②	地域間幹線系統路線の 利用者数	159,000人 (2022年度) ※現行13路線 の現状値	175,000人 (2029年度)	取得方法	地域間幹線系統を取得したのち各町村、運行事業者からの報告による
				目標値設定の考え方	想定する現行の13路線の値を基準とし、これがコロナ前の水準を上回り、それを維持することを目指す
③	公的資金が投入されている地域内の地域旅客運送サービス全体の平均収支率	11% (2022年度)	12% (2029年度)	取得方法	各町村、運行事業者からの報告による
				目標値設定の考え方	利用者数の回復により収益が改善され、全体として現状値を上回ることを目指す
④	地域間幹線系統の 平均収支率	－ (現状なし)	16% (2029年度)	取得方法	地域間幹線系統を取得したのち各町村、運行事業者からの報告による
				目標値設定の考え方	利用者数の回復により収益が改善され、全体として現状値を上回ることを目指す
⑤	事業者への委託額調整に関する協議の実施状況	不定期	毎年秋頃 1回 定期開催	取得方法	事務局にて実施・報告
				目標値設定の考え方	人件費、車両費、燃料費等の各種事業費の推移をもとに、委託額、補助額等が適正な状態に保たれていることを目指す
⑥	地域内の地域旅客運送サービス全体の行政負担額	332,934千円 (2022年度)	200,000千円 (2029年度)	取得方法	事務局で運行委託費等を集計
				目標値設定の考え方	幹線再編によって効率的な路線運行が実現されることで、郡内全体の行政負担が従前より軽減されていることを目指す。
⑦	地域間幹線系統路線に係る行政負担額	－ (現状なし)	85,000千円 (2029年度)	取得方法	事務局で運行委託費等を集計
				目標値設定の考え方	幹線再編によって効率的な路線運行が実現されることで、郡内全体の行政負担が従前より軽減されていることを目指す。

目標2:「地域公共交通の利便性の向上」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	キャッシュレス決済に対応した路線数	4 (2022年度)	20 (2029年度)	取得方法	事務局から各町村へ照会をかけたりとまとめ
				目標値設定の考え方	地域外からの利用が一定数ある路線については、地域連携 IC カードにかかわらず、導入されている状態を目指す
②	Google トランジットへのGTFIS-JP の情報提供率	50% (15/30 路線) (2022年度)	100% (2029年度)	取得方法	データ管理事業者から取得
				目標値設定の考え方	地域外からの利用が一定数ある路線については、概ね情報提供がなされている状態を目指す

目標3:「地域公共交通の持続可能性の向上」に係る目標値

指標		現状値	目標値	取得方法・目標設定の考え方	
①	地域間幹線系統補助金の取得路線数	0 (2022年度)	7 (2029年度)	取得方法	事務局にて取得
				目標値設定の考え方	補助金の取得により路線の運営・維持が改善されている状況を目指す
②	地域内フィーダー系統補助金の取得路線数	5 (2022年度)	25 (2029年度)	取得方法	事務局にて取得
				目標値設定の考え方	補助金の取得により路線の運営・維持が改善されている状況を目指す
③	モビリティ・マネジメントの取組団体数	0 (2022年度)	6 (2029年度)	取得方法	事務局から各町村へ照会をかけたりとまとめ
				目標値設定の考え方	モビリティ・マネジメントにより、通勤での公共交通利用が増加している状況を目指す
④	免許返納者への定期券・回数券・商品券などの配布枚数	85人 (2022年度)	100人 (2029年度)	取得方法	事務局から各町村へ照会をかけたりとまとめ
				目標値設定の考え方	高齢者の免許返納が進み、返納後に公共交通を利用した生活に切り替わっている状況を目指す

### 3. PDCAサイクルとその必要性

地域公共交通の利用状況等は社会環境の変化や利用者層の移り変わりなどにより、年々変動していくものであるため、その状況をできるだけ正確に把握し、要因を突きとめ、課題に対応していくことが不可欠となります。下表に示すPDCAサイクルに基づき、これを効果的、効率的に実行し、本地域の公共交通を持続可能性の高いものとしていく必要があります。

また、本計画自体についても、1-2 及び資料編 4 章に示したような木曾郡の各種計画のほか、国や県の関連法令及び計画の状況にあわせて適宜見直していくものとします。

#### ■地域公共交通に関するPDCAサイクル

PLAN	計画	現状や課題の整理、ニーズの把握、基本方針や計画の策定、目標や評価基準の設定
DO	実施・運行	事業の実施、利用促進策の実施、利用実績データの収集
CHECK	評価・検証	調査、アンケートによるフォローアップの実施、目標の達成状況の確認
ACTION	改善	評価結果に基づく課題の抽出、改善方策の検討

#### ■協議会等の年間スケジュール

下表に協議会運営等の年間スケジュールを示します。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
協議会			●							●			
改善案立案	→										→		
評価実施	→							→					
事業実施	→						○	→					

当年6月の協議会において、翌運輸年度（当年度10月～）の事業内容を確定させます。事業開始後、各種指標データのモニタリングを行いつつ、翌年1月ごろの協議会において、中間評価を実施し、それを踏まえて、翌々運輸年度の事業案を立案するサイクルとします。

#### ○6月協議会の内容

- ・前年度における目標達成状況の共有および事業実施状況の確認と課題分析
- ・当年度における事業内容の協議・確定

#### ○1月協議会の内容

- ・当年度における事業の中間評価（暫定値での目標達成状況の確認）
- ・翌年度における事業案の立案

#### 4. 計画の目標値と達成状況について

設定した目標値に対する達成状況とその評価は以下の通りである。なお、評価は次のような3段階での評点をつけた。

A=目標達成 B=目標達成には至らないものの一定の成果が認められる C=達成に至らず要改善検討

##### (1) 目標1：「地域公共交通ネットワークの再構築」に係る目標値

###### ①公共交通機関利用者数

指標	目標値(R07年度)	R07結果	評価
鉄道・乗合バス・タクシーの 輸送人員の合計	558,000人	R8.6月に報告	—
<b>達成状況等コメント</b>			
長野県地域公共交通計画全体の目標設定として、公共交通全体の利用者をコロナ禍前の2019年の水準である1億人に戻すことを掲げており、木曾地域での目標値を65万人と設定している。この結果については、令和8年度の初回の協議会で報告するものとする。			

###### ②地域間幹線系統路線の利用者数

指標	目標値(R07年度)	R07結果	評価
広域幹線 の利用者数合計	13,600人/月 (※暫定:月平均設定)	12,606人/月 (達成率93%)	B
<b>達成状況等コメント</b>			
上記①と同等の考え方にに基づき、地域間幹線系統を取得する4路線7系統の広域幹線について、再編前の13路線における令和4年度の合計値を基準としている。基準値は15.9万人で、これを計画期間中に17.5万に向けて漸増させるかたちで、令和7年度の目標値を16.4万人と設定している(月平均13,600人)。 令和7年10月からの運行開始2ヶ月間の月平均が12,606人であるため、達成率は93%となっている。目標値には達しないものの、一定の成果をあげているものと評価する。ただし、運行内容が固まらない計画段階の設定値であるため、運行開始時の今般の実績をもとに調整する必要があることも考えられる。			

###### ③公的資金が投入されている地域内の地域旅客運送サービス全体の平均収支率

指標	目標値(R07年度)	R07結果	評価
幹線+支線の合計での収支率 (運賃収入/運行事業費)	11.3%	R8.6月に報告	—
<b>達成状況等コメント</b>			
広域路線と管内町村の支線をあわせた全体の収支率で測るものとし、再編前の令和4年度の実績が11%であったことから、これを計画期間内に12%に押し上げることを目標としている。運賃収入は概ね利用者数と連動するものであることから、この目標についても11%から12%に漸増させるかたちで令和7年度の目標値を11.3%と設定している。 運賃収入には定期券や回数券など、先行して入金されるものも多いため、少なくとも半年間の評価が必要である。この結果については、令和8年度の初回の協議会で報告するものとする。			

④地域間幹線系統の平均収支率

指標	目標値 (R07 年度)	R07 結果	評価
地域間幹線系統の収支率 (運賃収入／運行事業費)	12.7%	R8.6月に報告	—
<b>達成状況等コメント</b>			
<p>③の全体に対して、広域路線4路線7系統での収支率も別途掲げており、これを16%以上と設定している。新規路線であるため基準値はないものの、地域全体の収支率11%（③の値）を基準として漸増させると令和7年度の目標値は12.7%となる。</p> <p>上記③と同様の考え方により、この結果については、令和8年度の初回の協議会で報告するものとする。</p>			

⑤事業者への委託額調整に関する協議の実施状況

指標	目標値 (R07 年度)	R07 結果	評価
事業者との協議回数	毎年1回 (事業者ごとに)	1回以上 (事業者ごとに)	A
<b>達成状況等コメント</b>			
<p>人件費や資機材などの変動が大きいなかで、運行事業費等を毎年、適正なものとしていくため、委託基準等について、毎年1回、予算編成に先立つ秋頃に運行事業者と協議するものとしている。令和7年度は運行初年度であり、細かい調整が必要であったことから、幹線の運行を担う2事業者に対し、委託額に係る最終協議（各1回）のほかにも、運行経費に係る細目について折に触れて協議を行っている。十分な協議がなされたものと判断し、A評価と位置づける。</p>			

⑥地域内の地域旅客運送サービス全体の行政負担額

指標	目標値 (期間内同一)	R07 結果	評価
幹線＋支線の合計での 行政負担額	200,000 千円	評価せず	—
<b>達成状況等コメント</b>			
<p>行政負担額を算定するためには補助金額が確定している必要があるが、補助取得の可否は現在審査中であるため、現時点での評価は行わないものとする。</p>			

⑦地域間幹線系統路線に係る行政負担額

指標	目標値 (期間内同一)	R07 結果	評価
地域間幹線系統の運行事業費	85,000 千円	評価せず	—
<b>達成状況等コメント</b>			
<p>行政負担額を算定するためには補助金額が確定している必要があるが、補助取得の可否は現在審査中であるため、⑥と同様の考え方により、現時点での評価は行わないものとする。</p>			

(2) 目標2：「地域公共交通の利便性の向上」に係る目標値

①キャッシュレス決済に対応した路線数

指標	目標値(R07年度)	R07結果	評価
キャッシュレス対応路線数	9	11 (達成率 122%)	A
<b>達成状況等コメント</b>	<p>令和4年度の実績が管内30路線に対して4路線にとどまっていたことから、これを計画期間内に地域外からの利用などが見込まれる路線(20と設定)に拡充していくことを掲げている。支線については各町村内での協議期間などが十分に必要であることから、計画期間中に20路線に向けて漸増させるかたちで、令和7年度の目標は9路線としていた。</p> <p>令和7年度の実績としては、QRコード決済(PayPay)が幹線4路線7系統のほかに、木曾町の巡回福島線で導入されており、南木曾町の保神線、馬籠線及び妻籠線の3路線ではスマホアプリ決済(QUICK TRIP)が導入されている。管内全体として、合計11の路線及び系統で導入されている。目標値に対する達成率は122%でA評価とする。</p>		

②Google トランジットへのGTFS-JPの情報提供率

指標	目標値(R07年度)	R07結果	評価
Google トランジットでの 情報提供路線数 (提供済路線数/提供可能路線)	67%	95% (達成率 142%)	A
<b>達成状況等コメント</b>	<p>令和4年度の実績が管内30路線に対して15路線(提供率50%)であったことから、これを計画期間内に全路線で提供(提供率100%)していくことを掲げている。データ作成には時間と労力を要することから、計画期間中に100%に向けて漸増させるかたちで、令和7年度の目標は67%としていた。このような目標としていたが、運行に先がけてデータ整備を進め、実績として、提供可能な20路線中19路線についてGoogle トランジットへの情報提供及び運用を完了させた。このため、A評価とする。</p>		

(3) 目標3：「地域公共交通の持続可能性の向上」に係る目標値

①地域間幹線系統補助金の取得路線数

指標	目標値(期間中同一)	R07 結果	評価
地域間幹線系統 補助取得路線数	7	評価せず	—
<b>達成状況等コメント</b>	補助取得の可否は現在審査中であるため、現時点での評価は行わないものとする。		

②地域内フィーダー系統補助金の取得路線数

指標	目標値(期間中同一)	R07 結果	評価
地域内フィーダー系統 補助取得路線数	25	評価せず	—
<b>達成状況等コメント</b>	補助取得の可否は現在審査中であるため、現時点での評価は行わないものとする。		

③モビリティ・マネジメントの取組団体数

指標	目標値(R07 年度)	R07 結果	評価
取り組み団体数	—	企画段階につき 実績はなし	—
<b>達成状況等コメント</b>	今年度は令和 8 年度以降の取り組み内容についての企画段階につき、実績はなし。計画期間である令和 11 年度までに 6 件以上の取り組みを行うことを目標としており、次年度以降展開していく予定。		

④免許返納者への定期券・回数券・商品券などの配布枚数

指標	目標値(R07 年度)	R07 結果	評価
配布枚数(人数)	23 人 (四半期換算)	27 人 (達成率 117%)	A
<b>達成状況等コメント</b>	令和 4 年度の実績が 6 町村合計で 85 件であったため、計画期間である令和 11 年度までに 100 人以上を目指すものとしている。100 人に向けて漸増させるかたちで、令和 7 年度の目標は 90 人(四半期換算で 23 人)としている。 令和 7 年 12 月末時点の実績としては 27 人であるため、達成率は 117%であり、A評価と位置づける。引き続き警察署などとも連携し、対象者への周知を図っていく。		