

【結果公表】

弥富市地域公共交通総合連携計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果については、以下のとおりです。

◇意見募集期間：平成21年12月14日～平成22年1月15日まで

◇意見提出者：6名（内訳：持参3名、電子メール3名）

パブリックコメントのご意見及び市の考え方

NO	意見の内容	市の考え方
1	<p>周辺自治体との連携について</p> <p>① 木曾岬町・飛島村・愛西市・蟹江町のコミュニティバスとの連携（乗入れ・乗り継ぎ等）と関係自治体と協議会を設置し、協議をする必要と思います。</p> <p>② 飛島公共交通バス（蟹江線）と連携し、近鉄線への乗継拠点に蟹江駅を加えることが必要と思います。</p> <p>③ 十四山地区東部は、蟹江駅へ出る方が多く、飛島公共交通バスと連携し、通院・通勤・通学に共同運行するのがよいと思います。</p> <p>④ 飛島公共交通バスと連携し、善太橋に停留所の設置が必要と思います。</p> <p>⑤ 将来的には、弥富市・飛島村・蟹江町・木曾岬町とでバスを共同運行するのがよいと思います。</p>	<p>弥富市における市民生活の利便性向上のため、市内公共交通の充実・確立を最優先として、現在運行している巡回福祉バスからコミュニティバスへと移行することを最優先とした事業を行います。その後の課題として周辺自治体との連携について、平成22年度より、地域公共交通活性化協議会にて検討をいたします。</p> <p>（計画書 P5：9行目、20行目、P6：⑤、P7：（2）④、P8：（2）④、P10：④）</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>同上</p>

NO	意見の内容	市の考え方
2	<p>バス運行について</p> <p>① 早朝には、15分間隔で運行し、土曜日・日曜日も運行が必要と思います。</p> <p>② 有料化する公共交通バスであれば、運行本数を20往復以上は必要と思います。(飛島公共交通バス蟹江線は21往復運行している。)</p> <p>③ 海南病院の通院のため、平日朝7～10時には30分毎で、以後は1時間に1本の運行が必要と思います。</p>	<p>バスの運行については、現時点ではバス5台、5ルート of 運行を計画しているため、15分間隔での運行は困難ですが、実証運行を踏まえた路線見直しの検討・評価を実施していきます。</p> <p>なお、平日朝7～9時と夜17～19時30分の時間帯は、急行ルートとして日中よりも運行頻度を増やすとともに、運行日については、土曜・日曜・祝日を含めた毎日の運行を考えています。 (計画書 P6 : ④、P10 : ②、P11～13)</p> <p>バスの運行については、現時点ではバス5台、5ルート of 運行を計画しているため、20往復以上の運行は困難ですが、運行本数については、路線・ダイヤも含め調整し、検討いたします。 (計画書 P6 : ②④、P10 : ②、P11～13) ※参考：飛島公共交通バスは1ルート3台で運行</p> <p>平日朝7～9時の時間帯は、急行ルートとして日中よりも運行頻度を増やすことを考えています。しかし、現時点ではルート走行時間や車両数の関係から、30分間隔での運行は困難ですが、実証運行を踏まえた路線見直しの検討・評価を実施していきます。</p> <p>なお、急行ルートでは通勤・通学に加え、海南病院への通院も考慮した運行ルートを検討いたします。 (計画書 P5 : 16行目、P6 : ②④、P7 : (2)、P10 : 3-2、P11～13)</p>

	④ 可能な路線から実証運行を実施した方がよいと思います。	<p>実証運行については、平成22年6月より北部・南部・東部のすべての路線で実施いたします。</p> <p>(計画書 P6:③、P7:(1)①、P8:(1)①、P9:①)</p>
--	------------------------------	---

NO	意見の内容	市の考え方
3	<p>バスルート・バス停について</p> <p>① 通勤・通学用の急行ルート（近鉄 弥富駅・佐古木駅乗継）と買物・病院など日常生活移動の確保等を図る基本ルートとは、別路線としなければ、目的にかなったダイヤを作成することは無理だと思いません。</p> <p>② バス停は利用しやすく多くする。字ごとに1カ所という決め方ではなく、200～300m置きに位にバス停をつくるのがよいと思います。</p> <p>③ ルートも効率よく運行できるよう、順路など、バス停と合わせて地元利用者の要望を聞くとよいと思います。</p>	<p>現時点では、基本的に別路線で考えています。(基本ルートの巡回路線をベースに、急行ルートはバス停を少なくし、駅・病院へのアクセス路線とします)</p> <p>なお、実証運行を踏まえ、目的とターゲットを明確にした路線見直しの検討・評価を実施していきます。</p> <p>(計画書 P5:16行目、P6:②、P7:(2)、P8:(2)、P10:3-2、P11~13)</p> <p>バス停については、道路交通法の許可が得られる場所で、安全の確保や利用のしやすさ等を考慮して検討いたします。</p> <p>なお、実証運行を踏まえ、利用者実態調査、モニタリング調査によるバス停見直しの検討を行います。</p> <p>(計画書 P5:18行目、P6:②、P7:(2)、P8:(2)、P10:3-2、P11~13)</p> <p>ルート・バス停等については、アンケートの結果や市民のニーズに合わせ、議会・区長会・民生委員・福寿会・女性の会等の代表者や公募委員の方やバス事業者・有識者からなる協議会において検討します。</p> <p>なお、実証運行を踏まえ、利用者実態調査、モニタリング調査による路線見直しの検討・評価を実施していきます。</p> <p>(計画書 P5:2-3、P6:②④、P7:(2)、P8:(2)、P10:3-2)</p>

	④ 1ルートの所要時間は40分以内とするのがよいと思います。	現時点では、平日の急行ルートは約40分、基本ルートは約1時間で考えています。なお、実証運行を踏まえた路線見直しの検討・評価を実施していきます。 (計画書 P10 : ②、P11~13)
	⑤ スーパー等買い物施設を路線に入れて、スーパー等にバス停を設置してもらいたいと思います。	買い物施設に限らず、バス停については、道路交通法の許可が得られる場所で、安全の確保や利用のしやすさ等を考慮して検討いたします。 なお、実証運行を踏まえ、利用者実態調査、モニタリング調査によるバス停見直しの検討を行います。 (計画書 P5 : 18行目、P6 : ②、P7 : (2)、P8 : (2)、P10 : 3-2、P11~13)

NO	意見の内容	市の考え方
4	<p>バス車両について</p> <p>① 利用頻度の低い(昼間)については、マイクロバス(19人乗)やジャンボタクシー(9人乗)の導入が必要と思います。</p>	<p>バス車両については、現時点ではマイクロバス3台、中型2台の計5台を計画しており、低床バスの導入による交通バリアフリー法や環境に優しい低燃費、低公害等の条件を考慮しています。</p> <p>なお、実証運行を踏まえ、利用者実態調査、モニタリング調査による車両規模見直しの検討を行います。</p> <p>(計画書 P6 : ④、P7 : (1) ②、(2) ②、P8 : (1) ②、(2) ②、P9 : ②、P10 : ②)</p>

NO	意見の内容	市の考え方
5	<p>バス運賃について</p> <p>① 65才以上の希望者には、全線年間乗車券を5千～1万円程度で購入してもらうのがよいと思います。</p> <p>② 65才以下の方は、料金を毎回100円とする、又は希望者には全線年間乗車券を購入してもらうのがよいと思います。(年間乗車券2万円)</p> <p>③ 福祉目的として、名古屋市のような無料パスの配布等の配慮が必要と思います。</p> <p>④ 有料化は当然であるが、高齢者は無料がよいと思います。</p>	<p>バス運賃については、バス利用者の受益者負担が必要であり、有料化にします。そのため、利用者負担の削減として、回数券、定期券、ICカード等の導入を検討いたします。高齢者や障がい者、及び小児に対する割引運賃の設定等は、モニタリング調査結果やバス運行事業経費、周辺自治体の割引制度等を考慮して検討いたします。</p> <p>(計画書 P6 : ③、P7 : (2) ③ (3) ③、P8 : (2) ③ (3) ③、P10 : ③)</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>同上</p>

NO	意見の内容	市の考え方
6	<p>乗継拠点（佐古木駅）について</p> <p>① 国道・県道から駅南口に進入する道路の幅が狭く、駅南口の整備とあわせて、周辺の道路整備が必要であると思います。</p> <p>② 佐古木駅整備は平成24年度後半ですが、バスの実証運行を今年6月から実施するなら、佐古木駅での乗継場としては駅南側で、国道・県道からの道路整備を速やかに行う必要があると思います。</p> <p>③ 佐古木駅整備は、平成23年度検討平成24年度整備となっていますが、駅北側では、バスを長時間停車待機させておくスペースはなく、その用地の確保も困難です。早急に駅南側で駅前広場の用地を先行して取得することが重要であると思います。</p> <p>④ 佐古木駅の現状は、バリアフリーとは程遠く、高齢者や障害者には苦痛であります。駅のバリアフリー化の早期実現のため、駅前整備とバリアフリー化と一体で駅の無人化(近鉄の負担軽減)を提案してはいかがと思います。</p>	<p>現時点では駅南側でのバス停の設置はできないため、駅北側ロータリーにバス停の設置を考えております。佐古木駅前の整備につきましては、庁内関係部署と調整し、協議会での協議を踏まえて検討いたします。</p> <p>(計画書 P7 : (1) ③、P8 : (1) ③、P9 : ③)</p> <p>同上</p> <p>同上</p> <p>同上</p>

NO	意見の内容	市の考え方
7	<p>① 名称は「弥富市地域公共交通総合連携計画」となっており、連携の意味が不明。内容に規定方。</p> <p>② 弥富市概況の①市の概況のデータは、平成17年現在となっている。現在なら、本計画作成は平成21年12月作成であり、少なくとも平成20年データを書くべき。データがないなら、平成17年で、現在をなくすべき。この種の間違いは他にもみられる。</p> <p>③ 2①巡回福祉バスの運行ルートの表の下に※があるが、表の中に該当箇所がない。(注) とすべき。</p> <p>④ 3②評価(今後のバス交通のあり方) 1) 優先サービスの表は、縦軸の説明なし。評価ポイント数でないか。n=947は何を表しているのか?</p> <p>⑤ 3②3) 今後の利用意向の色で区別されたグループは、何を表しているのか?</p>	<p>地域公共交通総合連携計画の「連携」については、各種公共交通機関の連携を意味します。本計画においては、弥富市における公共交通機能の連携(バスと鉄道)となります。(計画書P5)</p> <p>市の概況のデータについては、国の国勢調査を使用していますので、平成17年が一番新しいデータとなっています。ご意見のとおり、平成17年現在という表現については、平成17年に修正します。(資料編:P9)</p> <p>ご意見のとおり、※については注釈として(注)に修正します。(資料編:P17)</p> <p>1) 優先サービスの表の縦軸については、アンケートをポイント化した際の総合ポイントとなっています。ご意見を踏まえ、総合ポイントの算定とした旨を記載します。また、n=947については、アンケート票数947件を表しています。(資料編:P62)</p> <p>色で区別したグループについては、「利用したい程度」を5段階で表しています。ご意見を踏まえ、色区分の中に、数字を入れる修正をします。(資料編:P63)</p>

<p>⑥ 4問題点・課題①弥富市の地域特性からでは、通勤・通学の指摘が突然出てくる。地域公共交通活性化の法の趣旨を導入すれば、通勤・通学に利用を広げて、活性化することは賛成。但し福祉目的は、この交通のベースであり、名古屋市のような無料パスの配布等の配慮が必要。</p>	<p>通勤・通学について、平成17年の国勢調査結果より弥富市の通勤・通学人口は37,155人であり、内訳は市外からの流入11,771人(31.7%)、市外への流出15,105人(40.6%)、市内移動10,279人(27.7%)と約72%が市外とのつながりとなっているという結果からの問題点・課題です。(資料編:P12)</p>
<p>⑦ 現在、福祉バスを、通院買い物などに月に4,5回利用しています。(緊急の場合はタクシー・自転車を利用)この計画案を読んで案が実行されれば、今後の生活に希望が持てます。是非、6月のコミュニティバス運行を期待します。我々高齢者が、すぐに利用できるよう、少しずつでも可能な事から実現をお願いします。</p>	<p>福祉バスをご愛用いただき、ありがとうございます。新たなコミュニティバスについては、6月より実証運行を開始いたします。今まで同様にご愛用くださるようお願いいたします。</p>