

## 第 2 次弥富市地域公共交通計画の策定について

令和 7 年度第 4 回地域公共交通活性化協議会で第 2 次弥富市地域公共交通計画（案）に対していただいた意見等を反映したうえで、市民等の意見を幅広く募集し計画に反映すべく、令和 7 年 12 月 22 日（月）～令和 8 年 1 月 21 日（水）の約 1 ヶ月間でパブリックコメントを実施しました。

パブリックコメントでは 2 名の方から意見をいただき、計画への反映の有無を検討しました。各意見に対する対応方針は次頁以降のとおりです。

パブリックコメントを踏まえた第 2 次弥富市地域公共交通計画の最終案は資料 2 の通りであり、資料 3 の地域公共交通計画変更認定申請書を添付したうえで運輸支局へ変更認定申請を進達し、3 月下旬に国の認定をいただく予定です。

表：パブリックコメントの実施概要

案件名	第 2 次弥富市地域公共交通計画（案）		
募集期間	令和 7 年 12 月 22 日（月）～令和 8 年 1 月 21 日（水）		
担当課	市民生活部 市民協働課		
募集結果の概要	第 2 次弥富市地域公共交通計画（案）に対する意見を募集した結果、2 人の方から 2 名の方から意見が提出されました。		
意見提出数	持参	0 人	0 件
	郵送	1 人	1 件
	ファクシミリ	1 人	1 件
	電子メール	0 人	0 件
	合計	2 人	2 件

表：提出された意見と市の考え方

No.	意見・提言の内容	市の考え方
1	<p>・ P155㉓、P157㉔</p> <p>デマンド型交通（チョイソコ）でカバーしきれない時の為にタクシーは重要と考えます。特に通院の“帰り”についてはタクシーが必要。又チョイソコは日祝が運休なのだが、日祝はイベントが多い。従ってタクシーの利用度が高い。高齢者の外出が少ないと言われるが、楽しい外出先が少ないのではないか。高齢者の楽しみを増やして欲しい。日祝は動いて欲しい。現在タクシー会社がほぼ1社なので、スムーズに利用できるよう、市として関わって欲しい。又、タクシー券取得のハードルを下げたい。チェックリストの項目を見直すとか。</p> <p>チョイソコの予約不成立問題については、車両台数が増えれば解決する事かとは思いますが、タクシー券を増やす場合と車両を増やす場合と経済的にはどうなのか比べてみて欲しいと思います。</p>	<p>質問が多岐にわたり、公共交通担当では担えない分野もあります。</p> <p>楽しい外出先が少ないため高齢者の楽しみを増やしてほしいとのご意見ですが、市主催のイベントは毎週ではありませんが定期的に行っております。市民団体なども活動を行っており、市ホームページ等でイベント情報を発信させていただいておりますので、ご家族、お友達と一緒にご参加ください。</p> <p>日祝は動いてほしいとのことですが、現在アンケートを集計しておりますので、その結果を踏まえ運行曜日も検討してまいります。</p> <p>タクシー会社が1社なのでスムーズに利用できるよう市として関わってほしい点につきましては、タクシー会社としても需要と供給、ドライバー不足などの課題があり、業界としても課題解決に取り組んでいただいているところです。市としましても、公共交通間で共通に利用できる回数券の導入について調査研究を進め、相互利用しやすい環境を整えてまいります。</p> <p>タクシー券取得のハードルを下げたいということですが、この施策は福祉施策となっており、福祉課、介護高齢課で市民の声を聞きながら対応をさせていただいております。公共交通の担当課としましては、チョイソコと併用でご利用いただければと考えており、共通回数券などを活用し相互利用しやすい環境を整えてまいります。</p> <p>タクシー券を増やす場合と車両を増やす場合と経済的にはどうなのか比べてみてほしいとのことですが、実際に実験することは難しいので、まずは前提条件考え、調査研究します。</p>

No.	意見・提言の内容	市の考え方
2	<p>＜P 166 表：目標④の評価指標と具体的な数値の公共交通を利用している人の割合＞</p> <p>目標値 令和 12 年度の目標値が「10.0%」となっているが 目標値として低すぎると思います</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●平成 21 年に福祉巡回バスを公共交通バスに改編する際に行われた、アンケートでは当時の利用者はほぼ 10%であり、改善が必要という意見が圧倒的で、改善されれば将来的に利用したいと答えた人は約半数となっていた。</li> <li>●一方令和 6 年に実施した住民アンケートでは、利用したことのある人の割合は今回の基準値になっている 8%であることから、15 年間数々の改善が行われても利用している人の割合は一向に増えていない。</li> <li>●また、同年のアンケートでは、車の運転が出来なくなった時の重要な交通手段として半数以上の人公共交通を挙げており、今回導入されるであろう「オンデマンド交通」を利用したいという人の割合は 56.8%となっている</li> </ul> <p>従って、15 年前から「改善されれば乗りたい」という人が住民の半数以上いることや、新しい交通システムのオンデマンド交通を利用したいという人が現状で 56.8%もありながら、5 年後の令和 12 年にこのシステムを利用しているであろう人の割合の目標値が「10.0%」というのでは、改善されて便利になったら利用したいという市民のニーズに応えてはいないことになるのではないか？</p> <p>2 提案</p> <p>第 2 次公共交通計画の最終年度の目標としては、市民の 1 割しか利用されていない公共交通ではなく、「50%」という高い目標を掲げること、これまでの延長ではなく抜本的な見直しをする 5 年間と捉えて、第 2 次弥富市地域公共交通計画を作成すべきだと思います。</p> <p>特に過去何度も路線やダイヤの見直しをしてきたにもかかわらず、アンケートやパブリックコメントを採るたびに、「祝日・日曜日運行や、始発や終電時間の延長」が何度も提案として出されていることを考える必要があると思</p>	<p>目標①「公共交通の利用者数」の目標値は、コロナ前の水準まで回復させることを目指し、数値を設定しました。「公共交通の利用者数」の目標値を達成するためには「公共交通を利用している人の割合」を 1.7%増加させる必要があるため、「公共交通を利用している人の割合」の目標値を 10.0%としました。</p> <p>いきなり大きな目標を設定するのではなく、まずはコロナ前の水準まで回復することを本計画では目指します。</p>

<p>います。平成 21 年当初の路線やダイヤは、大都市名古屋のベッドタウンとして、私鉄との連携を考慮したものになっていました。ですが、現状の路線やダイヤではとても通勤通学の需要を満たせず、結果として利用者が 15 年前と同様の全市民人口の 1 割程度に留まっている状況にあると思います。</p> <p>このような結果になった最大の原因は、市の予算が「祝日・日曜日運行や、始発や終電時間の延長」の負担に耐えられないことにあると思います。今回のオンデマンド交通の導入も、実験段階であるにも関わらず「現状の予算規模」の範囲でという制約下で行われるというのがその証左であると思います。公共交通に限らず、物価高の昨今では予算の制約を前提にすると、どんどん縮小せざるを得なくなってしまうので、止むを得ない一面もあると思いますが、これでは上位計画にあるような弥富市の発展は望めないと思います。</p> <p>むしろ、現状分析にあるように弥富市の立地条件の強みを活かして、「稼げる」仕組みを公共交通の整備を通じて実現すべきだと思います。</p>	
<p>3 「稼げる」仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●経費面や運行の自由度を考え、外部委託ではなく自主運行バスとする</li> <li>●近鉄弥富駅と JR 駅間にバスターミナルを作り、鉄道利用の利便性を高めベッドタウンとしての市内定住者を増やす</li> <li>●同様に、名古屋近郊の観光地として市外からの観光客を呼び込み、商業施設での雇用の拡大や、地域経済の拡大につなげる</li> <li>●南部地域では廃校を活用した、生活関連施設を運営し、循環バスで南部地域だけで生活に支障がない住環境を整備し、過疎化に歯止めをかける</li> <li>●愛西市、蟹江町、飛島村、木曾岬町など近隣からの「海南病院ルート」との乗り合わせを行い、海南病院を中心とした医療集積地として地域経済を活性化させる</li> </ul> <p>など、過去のパブコメなどでも立地条件を活かした、地域公共交通のアイデアが出されてもおり、前例踏襲ではなくじっくりと検討することで、交通弱者の為だけの公共交通の在り方では</p>	<p>「稼げる」仕組みとのことでいくつかご提案をいただいておりますが、経費面や運行の自由度を考え、外部委託ではなく自主運行バスとするという提案につきましては、経費の圧縮につながる点は理解できます。しかし、自主運行に切り替える場合に係る経費について精査していくだけでなく、ドライバーの確保や運行管理など今までバス会社に担っていただいた部分について市側で行っていく必要があるため、勉強会や協議会の中で検討していくものと考えております。</p> <p>近鉄弥富駅と JR 駅間にバスターミナルを作り、鉄道利用の利便性を高め、ベッドタウンとしての市内定住者を増やす提案について、駅周辺の整備は都市整備課の所管する事業に関連したものになります。そういったアイデアご提案をいただいた旨を担当課に伝えさせていただきます。</p> <p>市外からの観光客を呼び込み、商業施設での雇用の拡大や、地域経済の拡大につなげるとの提案につきましては、本市において市外から多</p>

なく、多くの市民が利用し、人の行き交いによる経済効果の創出という観点から、地域タクシー、金ちゃんバス、チョイソコなどを含めた公共交通の基本計画を造るべきだと考えます。

くの観光客を呼び込める観光資源につきそれほど多くなく、商業施設につきましても大規模なものがございませんので雇用拡大につながるような施設を誘致するなどの努力が必要であると考えます。

南部地域では廃校を活用した生活関連施設を運営し、循環バスで南部地域だけで生活に支障がない住環境を整備し、過疎化に歯止めをかける提案について、学校跡地につきましては、地域等での検討会や市ホームページ等でアイデア募集等をしております。生活関連施設等の誘致の可否につきましては、都市計画法なども関係してきますので所管する課へお伝えさせていただきます。

愛西市、蟹江町、飛島村、木曾岬町など近隣からの「海南病院ルート」の乗り合わせを行い、海南病院を中心とした医療集積地としての地域経済を活性化させる提案について、近隣市町村が乗り入れしている車両の有効活用をさせていただけることは、本市にとってはありがたいことだと考えますが、利用させる側にも何らかのメリットが無ければ理解いただくことは難しいと考えます。実際に飛島バスは本市の東側を通っているのですが、バス停を設置するために弥富市が負担金を支払っております。そういった負担などの費用対効果の検討を踏まえ、近隣市町村と調整を図っていく必要があると考えます。