

第2次弥富市地域公共交通計画（案）に対する意見の対応表

| 項目 | 意見等の主な内容 | 回答・対応 |
|-------------------|--|---|
| 計画期間・計画区域 | ・「持続させることが必要」を「持続し維持発展させることが必要」に文言訂正してほしい。 | ・文言を修正しました。 |
| 基本理念・基本理念に基づく基本方針 | <ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズを聞いても話をすればするほど、泣き言を聞くはめになり、いたちごっこになる。チョイソコでの回数券をタクシー割引券と共に使用できるように考えることとする。 地域住民の声としては、①デマンド交通の充実と②南部の高校生などの通学時のバス交通、③福祉タクシーの3項目ぐらいでいいのではないかと考える。順次(次期地域公共交通計画案)から「タクシーや福祉・・・の項目」からタクシーなどは排除し上記3項目に集中しシンプルな案にしたらどうか。担当職員の仕事量削減にもつなげたい。 市民生活と地域を支える地域公共交通の活性化と確保・維持に文言訂正 | <ul style="list-style-type: none"> チョイソコとタクシーの回数券・割引券の共通化については運行事業者が異なり、各事業者との調整や方法の検討に少し時間を要する内容となっています。本計画策定後も含めてチョイソコとタクシーの回数券・割引券の共通化について検討いたします。 鉄道やきんちゃんバス、デマンド型交通はもちろん、本市協議会の中でもタクシーとの連携が求められている状況です。また、国交省が作成している「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」や「地域公共交通計画のアップデートガイド」では様々な分野・主体との連携が求められており、本市においてもその状況は同じだと認識しております。そのため、市内を運行する様々な公共交通や各関係者との連携・協働にも着目した基本方針としています。 文言を修正しました。 |
| 【基本方針1】 | ・「タクシー」や「福祉施策等」、柴田自動車の廃業、蟹江の近鉄タクシーにあっても運転者不足などで弥富市の配車に充分応えることができないなど、弥富市のタクシーはないと同然、市内はデマンドがあるかも知れないが、市外への移動の足はなくなる、協議会でそのあたりのことについて考えることと思われるが、また、タクシーとの連携を謳ってはいるが計画には具体的な内容が何もないと思われるが如何か。 | ・タクシーの今後の運行については基本方針1に対応する取組みの①地域特性や利用特性に応じた運行改善において、記載を追記しました。またタクシーの連携について、具体的には「キャッシュレス決済の推進とマイナンバーカードとの連携」「MaaSの導入」「タクシーと福祉分野等との連携」「定期券、回数券等の販売」「講演会や講習会の開催」「公共交通に関する勉強の開催」が連携する事業です。タクシーとの連携についてはこれまでの検討深度が浅く、今後検討を深めていく段階なので具体的な記載が少ないですが、新計画に基づき今後検討を重ねていく予定です。 |
| 【基本方針1】 | ・ここでいう「福祉施策等」とは「心身障がい者福祉タクシー料金助成事業」及び「高齢者等福祉タクシー料金助成事業」のことを指しているのでしょうか。そうであれば、これらの事業の実施状況(利用状況)等にかかる資料も活性化協議会の場に提出していただき、議論が必要なのではないでしょうか。「地域の交通資源を総動員した移動手段の提供」との記載があることからも、これらの事業も含めて市全体における移動需要を把握し、計画に反映すべきではないでしょうか。 | ・「福祉施策等」について、現在実施している事業の中でいうと「心身障がい者福祉タクシー料金助成事業」及び「高齢者等福祉タクシー料金助成事業」が該当します。これらについてはタクシーの利用状況を測る指標の1つとし、データについてモニタリングしながらタクシーの利用傾向を確認します。 |
| 【基本方針2】 | ・「多様なターゲット」とは?デマンドタクシーが利用できない方、バス停まで歩けない方、帰りに大きな荷物を持っている方、市内～市外の移動など様々あるはず、多様なターゲットへの対応如何に | ・バス停まで歩けない方、帰りに大きな荷物を持っている方については、自宅付近からの乗降が可能なデマンド型交通の利用促進を行い、移動の足を支えます。デマンド型タクシーを使えない理由が、「予約方法がわからない」などの予約面のハードルの高さにあるのであれば、公共交通に関する勉強会等で利用方法の説明をしていきます。それ以外の理由で利用できない方については「福祉タク |

| 項目 | 意見等の主な内容 | 回答・対応 |
|------------------|---|---|
| | | シート料金助成事業」や「ささえあいセンターによる買い物支援サービス」によって移動手段の確保を行います。また、市内～市外の移動については、きんちゃんバスやデマンド型交通を鉄道・飛島公共交通バスに接続させ、移動を可能にします。 |
| | <p>【基本方針3】</p> <ul style="list-style-type: none"> 前回会議で関係者にタクシーは含まれるのかとの質問をし、タクシーも含まれるとの回答であったが、計画に書いていることに対する具体的な記載がない、計画と市の回答に食い違いがある様に見える | <ul style="list-style-type: none"> 具体的には「キャッシュレス決済の推進とマイナンバーカードとの連携」「MaaSの導入」「タクシーと福祉分野等との連携」「定期券、回数券等の販売」「講演会や講習会の開催」「公共交通に関する勉強の開催」が連携する事業です。タクシーとの連携についてはこれまでの検討深度が浅く、今後検討を深めていく段階なので具体的な記載が少ないですが、新計画に基づき今後検討を重ねていく予定です。 |
| | <p>【基本方針1】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「デマンド型交通等の移動ニーズに対応しやすい公共交通の導入やタクシーや福祉施策と連携し地域の交通資源を総動員した移動手段の提供により」と記述されている。 ①タクシーと福祉施策どのように連携するのか例示を示して分かりやすく記載すること。 ②タクシーはデマンド交通により、経営が圧迫され廃業するのではないかと危惧されている。交通資源を総動員するには、市民にとって不可欠なタクシーの存続についての方策を検討することを明記する。 | <ul style="list-style-type: none"> ①具体的には「キャッシュレス決済の推進とマイナンバーカードとの連携」「MaaSの導入」「タクシーと福祉分野等との連携」「定期券、回数券等の販売」「講演会や講習会の開催」「公共交通に関する勉強の開催」が連携する事業です。タクシーとの連携についてはこれまでの検討深度が浅く、今後検討を深めていく段階なので具体的な記載が少ないですが、新計画に基づき今後検討を重ねていく予定です。また、計画に記載する際には市内や全国的な事例を例示し、わかりやすく記載します。 ②基本方針1に対応する取組みの①地域特性や利用特性に応じた運行改善において、左記の内容を踏まえた記載を追加しました。 |
| | <p>【基本方針3】</p> <ul style="list-style-type: none"> ①「近年の社会情勢の変化により地域公共交通の確保・維持の難しさが深刻化している状況」について、「社会情勢がどのように変化しており、その変化の程度が地域公共交通の確保・維持の難しさにどのように影響してくるのか」を説明しないと今後の存続に対する危機感が関係者に伝わらない。また、関係者とは誰を指すのか。 ②「運賃の負担について関係者が自ら考える機会を設け」について、運賃の負担を考える前に、運行経費を削減する方策を検討することを記述すべきです。また関係者とは誰を指すのか。 | <ul style="list-style-type: none"> ①社会情勢の変化状況やそこから見える課題については、令和7年3月26日に開催した令和6年度第4回弥富市地域公共交通活性化協議会の資料3、参考資料1に示し、協議しています。計画策定時には「第2次弥富市地域公共交通計画（現況編）」として整理する予定です。関係者とは、基本方針3にも記載している「地域住民や行政、交通事業者、市内企業等」です。 ②運行経緯を削減するための今後の公共交通の運行方法については、公共交通に関する勉強会で今後検討していく予定であり、地域公共交通計画の取組として挙げている「公共交通に関する勉強会の開催」の中で取組みとして記載しています。 |
| 基本方針に基づく将来の公共交通網 | <ul style="list-style-type: none"> 3頁の表の最後「その他交通」に愛西市の海南病院直行バスを加える（同様5頁にも追加） | <ul style="list-style-type: none"> その他交通として、愛西市巡回バス（海南病院ルート）を入れる件について、愛西市と調整しましたが、愛西市側の検討・準備が整っておらず、12月の協議会までに両者で合議することができなかつたため、現時点では反映していません。今後引き続き愛西市と調整は行う予定で、計画策定までに両者で合議できた場合は、計画に反映させていただきます。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> P3、都市間幹線の対象にある「飛島公共交通バス」について、デマンドで飛島公共交通バスに接続する利用方法を考えているのではないか？ そうであるなら、緑の矢印に接続するイメージ図にすることではないのでしょうか？（参考P11、4)①) | <ul style="list-style-type: none"> 都市間幹線である飛島公共交通バスの線を現行のルートに合わせて南伸しました。また、デマンド型交通（地域内交通）での接続（乗り継ぎ）のイメージがより分かりやすいよう、乗り継ぎが可能なエリアについて、地域拠点として位置づけました。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 各公共交通の役割において、「タクシー」が追加されたが、その役割と位置づけが幹線の補完のみとなっているが、そもそも「タクシー」は単体で「ドア・ツー・ドアの個別輸送機関」としての役割を担っており、その部分を追加で記載いただきたい。 | <ul style="list-style-type: none"> タクシーとデマンド型交通は同じ地域内交通ですが、それぞれの役割が異なるため、違いがわかるような記載にしました。（タクシー：自宅を起終点とした移動を可能とする、市内唯一の「ドア・ツー・ドアの個別輸送機関」であり、デマンド型交通でもカバーできない移動を支えます。） |

| 項目 | 意見等の主な内容 | 回答・対応 |
|---------------------------|---|---|
| 基本方針に基づく目標と指標 | <p>【7-6-1 目標① 指標「公共交通の人口カバー率」について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目標値が「基準値を維持」となっているが、基本方針1では「公共交通空白地域を解消し」と補足説明をしていることから、目標値は基準値以上とするべきではないか。 ・一方で、基準値（令和7年度）の人口カバー率は、99.6%とほぼ100%であり、あえて目標として設定する必要性はないのではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の人口カバー率について、基準値（令和7年度）の人口カバー率は、99.6%とほぼ100%であるため、「評価指標」から削除します。ただし、今後利用状況や需要の変化、要望等に応じて適宜公共交通網を再編していくことが想定されることから「確認指標」として位置づけます。また、確認指標としてモニタリングする際は、基準値を算出した際の算出方法以外に、鉄道駅の徒歩圏を500m、バス・デマンド型交通の停留所の徒歩圏を100mとして算出するなど、より利用しやすい公共交通網の形成につながるモニタリングを行います。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・市職員の仕事量を最低限にすべき。あまり必要のないデータの収集など、職員の負荷を削減するべきだと思う。利用者数、カバー率、アンケートによる満足度の3項目程度でいいのではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・計画策定後に毎年評価指標をモニタリングしていくことを考えると指標を少なくしたほうが良いと思う一方で、計画に基づいて実施する交通施策の効果を評価するためには一定数の指標が必要であり、現在の設定に至りました。指標の設定にあたって入手・集計が比較的容易なデータで確認ができる指標を設定しており、市職員の負担軽減を意識しております。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・7-6-1 評価指標の設定 指標の「公共交通の利用者数」ではなく「弥富市民のうちの利用割合」に変更し 基準値10% 目標値50% に訂正 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数の評価指標はそのまま残し、「公共交通に無関心な人の割合」を「公共交通を利用している人の割合」に修正しました。令和6年度に実施した市民アンケート調査結果では8.0%の方がきんちゃんバスを利用しているという結果でしたので、目標値は10%とします。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・目標①について、前回会議においてタクシーのデータの取扱いにつき、現状の機器設定では弥富市だけの利用者データを出すことは困難である旨、意見したがその後の見解をお聞かせいただきたい。 | <ul style="list-style-type: none"> ・以下2点の理由から、現在タクシーの利用状況として把握が可能な「福祉タクシー券の利用枚数（高齢者等・心身障がい者）」を評価指標として設定しました。 <ul style="list-style-type: none"> ①現時点でタクシー事業者のシステム内に弥富市内の乗降データをはきだす機能が無く、機能の追加に100万程度の資金投入が必要となる ②日報を整理すればデータ入手が可能だが、整理にたくさんの人手と時間を要し、計画策定までの数値整理や設定した場合の毎年のモニタリングが困難である |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・目標②について、公共交通に対する満足度の対象にタクシーは入れないのでしょうか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・基準値はデータが無いためきんちゃんバスの満足度ですが、目標値にはタクシーも追加しました。 |
| 目標を達成するために行う事業及び事業主体・計画期間 | <ul style="list-style-type: none"> ・計画期間は長くR13でも継続となっている。課題をシンプルにして計画期間を正確且つ短縮する必要があるのではないか。先にも述べたようにデマンドを中心として地域公共交通計画をシンプルにすることで課題は具体的になり計画期間も正確に把握できるようになると思う。 | <ul style="list-style-type: none"> ・予算確保の不確実性等の関係で「検討」のみの記載に留まっている部分が多くなっていました。複数の関係者との密な調整が必要な事業や確実に実施できる時期が読めない事業が多いのも事実ですが、「検討」で終わるものばかりではなく、少しでも具体的な記載ができるものに関してはより具体的な記載とします。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・11頁 1) 多様な主体の協働・連携 ②イベントの場を活用云々 きんちゃんバスやチョイソコが運行しない土曜日・日曜日のイベントには特別バスを出す などにしないとターゲット層に来てもらえないのではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> ・新計画に位置づける取組みとして、「イベントの場を活用したきんちゃんバスの周知活動の展開」を入れており、その事業の1つとしてきんちゃんバスやチョイソコが運行しない土曜日・日曜日のイベントに特別バスを出すなどの取組みを検討していきます。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・P10～P13全体について、「〇〇を検討する」旨の記載が多々ある。 ・目標を達成するために実施する事業を記載することと認識 ・検討はしたが何もやらない? こともあるかも知れない、検討だけして目標が達成できることでもな | <p>※4つの意見に対してまとめて回答させていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予算確保の不確実性等の関係で「検討」のみの記載に留まっている部分が多くなっていました。複数の関係者との密な調整が必要な事業や確実に実施できる時期が読めない事業が多いのも事実ですが、「検討」で終わるものばかりではなく、少しでも具体的な記載ができるものに関してはより具体的な記載とします。 |

| 項目 | 意見等の主な内容 | 回答・対応 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|---------------------------------|--|-----------------------------|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|------|--|--|-------|--|--|-----|---|---|-----|---|---|----|--------|----|----|-------|---|----|----|--------|----|----|-------|---|----|----|-------|---|----|---|---|---|---|---------|----|-----|--------|---|----|------------|--|--|--|--|--|--|---|
| | <p>い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・例えば、2) ②の記載は「需要や…連携して必要に応じて拡大する」の様に方向性を示すことではないのでしょうか？ | 実ですが、「検討」で終わるものばかりではなく、少しでも具体的な記載ができるものに関してはより具体的な記載とします。2) ②の記載は「需要や…連携して必要に応じて拡大する」に修正致しました。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>①地域特性や利用特性に応じた運行改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、きんちゃんバス、デマンド型交通及びタクシーの役割を具体的に記述すべきです。 | ・p3に各公共交通の役割を記載しました。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>②きんちゃんバスの運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「限られた資金……重要な移動手段として確保・維持するため……運賃の見直しを検討する。」について、運賃を見直す前に便数が週180便から65便に減便したこの機会に運行経費の削減を検討することが必要です。三重交通への運行委託を止め、市が直営で運営することを提案します。蟹江町は直営で週77便運行しています。運行経費は例は6年度16,015千円でした。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="padding: 5px;">蟹江町(お散歩バス)・蟹江町が自ら運行 運賃は無料</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">29人乗りのバス2台 運転手5名 市内3コース(計) 週77便</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">(月～土) オレンジコース1日6便、グリーンコース1日6便、(日曜) 日曜コース5便</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">6年度決算 16,015,415円(詳細は末尾に掲載)</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="7" style="padding: 5px;">きんちゃんバスの便数</td> </tr> <tr> <td rowspan="2"></td> <th colspan="3">現行便数</th> <th colspan="3">改定後便数</th> </tr> <tr> <th>月～金</th> <th>土</th> <th>週</th> <th>月～金</th> <th>土</th> <th>週</th> </tr> <tr> <td>北部</td> <td>55(11)</td> <td>11</td> <td>66</td> <td>20(4)</td> <td>0</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>南部</td> <td>75(15)</td> <td>10</td> <td>85</td> <td>45(9)</td> <td>0</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>東部</td> <td>25(5)</td> <td>4</td> <td>29</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>155(31)</td> <td>25</td> <td>180</td> <td>65(13)</td> <td>0</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td colspan="7" style="padding: 5px;">()内は1日の便数</td> </tr> </table> | 蟹江町(お散歩バス)・蟹江町が自ら運行 運賃は無料 | 29人乗りのバス2台 運転手5名 市内3コース(計) 週77便 | (月～土) オレンジコース1日6便、グリーンコース1日6便、(日曜) 日曜コース5便 | 6年度決算 16,015,415円(詳細は末尾に掲載) | きんちゃんバスの便数 | | | | | | | | 現行便数 | | | 改定後便数 | | | 月～金 | 土 | 週 | 月～金 | 土 | 週 | 北部 | 55(11) | 11 | 66 | 20(4) | 0 | 20 | 南部 | 75(15) | 10 | 85 | 45(9) | 0 | 45 | 東部 | 25(5) | 4 | 29 | 0 | 0 | 0 | 計 | 155(31) | 25 | 180 | 65(13) | 0 | 65 | ()内は1日の便数 | | | | | | | <p>・きんちゃんバスは現在の運行に至るまでに、自主運行福祉バスとして運行していた経緯があり、現在のきんちゃんバスとして運行を開始した際に、現在の運行体系となりました。市による自主運行を検討するにあたっては車両の設置スペースを確保することや運転手を継続的かつ安定的に確保し続けること、道路運送法を踏まえた運賃収受のあり方検討など、検討すべき事項が多く、新たな地域公共交通計画を策定する令和8年3月までに結論を決めることが困難です。そこで地域公共交通計画の取組として挙げている「公共交通に関する勉強会の開催」の中で、これまでのきんちゃんバスの運行経緯や周辺市町村の運行体系なども含めた情報の整理をしつつ、きんちゃんバスの今後の運行について考えていく旨の記載を追加しました。</p> |
| 蟹江町(お散歩バス)・蟹江町が自ら運行 運賃は無料 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 29人乗りのバス2台 運転手5名 市内3コース(計) 週77便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (月～土) オレンジコース1日6便、グリーンコース1日6便、(日曜) 日曜コース5便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6年度決算 16,015,415円(詳細は末尾に掲載) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| きんちゃんバスの便数 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 現行便数 | | | 改定後便数 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 月～金 | 土 | 週 | 月～金 | 土 | 週 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 北部 | 55(11) | 11 | 66 | 20(4) | 0 | 20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 南部 | 75(15) | 10 | 85 | 45(9) | 0 | 45 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 東部 | 25(5) | 4 | 29 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 155(31) | 25 | 180 | 65(13) | 0 | 65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ()内は1日の便数 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>③デマンド型交通の運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2ページの基本方針1で「デマンド型交通等の移動ニーズに対応しやすい公共交通の導入や福祉施策と連携し地域の交友資源を総動員した移動手段の提供により」と記述されている。 タクシーはデマンド交通により、経営が圧迫され廃業するのではないかと危惧されます。タクシーとどのように連携していくのか記述するとともに、タクシーへの影響を調査する必要がある。また地元のタクシーにチョイソコの運行委託を検討してはどうか。検討の一環として、地元タクシーにチョイソコの運行委託をしている高浜市等の自治体の状況を調査することも必要です。 ・「限られた資金……重要な移動手段として確保・維持するため……運賃の見直しを検討する。」について、重要な移動手段として確保・維持するためには、運賃を見直す前に運行経費の軽減を検討する必要があります。乗客の乗降順に関してアイシンのシステムを使っているが、カーナビに変更することを検討してはどうか。運行前に最大5地点又は8地点をカーナビに入力すれば良い。10分もかかるない。 | <p>・チョイソコやとみの運行事業者について、今回の実証実験に向けた事業者選定に係るプロポーザルを実施しており、実施にあたっては広く周知し事業者の参画を募りました。また、プロポーザルは弥富市地域公共交通活性化協議会で座長を務めている学識者や市民生活部長、市民協働課長などが審査員として参画し、厳正なる審査の結果、事業者を決定しました。プロポーザルでは地元企業の参画もありましたが、ドライバーの育成体制や高い安全性面が高く評価され、現在の運行事業者を選定するに至っています。今後車両を増車する際や運行内容を見直す際には地元企業の参画を前向きに検討していきたいと考えています。</p> <p>・現在、全国的な潮流として、デジタル技術を活用して交通システム全体を確信し、移動の利便性、効率性。持続可能性を向上させる取り組みである交通DXが推進されており、その1つの取組みとして弥富市でも導入しているAIオンデマンド交通があります。このAIオンデマンド交通はアイシンのシステムを活用することで可能になっており、カーナビで複数地点入力し、人為的にルートを判断するよりも効率的に運行ができるため、今後も継続して活用していく予定です。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 項目 | 意見等の主な内容 | 回答・対応 |
|----|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・基本方針1の実施事業案)②の二個目の・タクシーについて・・・導入を検討とあります、タクシ一事業者が導入するのであれば、導入補助等をよろしくお願ひいたします。ちなみに、当社蟹江営業所では、UD車両と名の付くジャパンタクシーを2台保有しておりますが、蟹江地区では、アンダーパスの高さ制限でジャパンタクシーでは通行できない道路があり、UD車両を削減してきました経緯がございます。当社で導入する場合は、エリア制限のかかる車両となります。また、車いすでの利用は、車両の左側から乗車することになり、左側に2m以上の安全な場所が必要となります。道路や歩道では安全を確保できかねます。 | <ul style="list-style-type: none"> ・UDタクシーについて、周辺市町村の導入状況や検討経緯等について情報共有いただきありがとうございます。ご意見を踏まえまして、今後の導入の実現性が低いことから、新計画へ記載しない方向とさせていただきます。ただ、今後の道路環境の向上や社会情勢の変化等によって、貴社においても検討が進んだ際にはぜひお声掛けいただけますと幸いです。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・MaaSの導入は今後を見据えた場合必要な仕組みと理解しており歓迎いたします。その導入の際には、機器の導入費用等の補助をよろしくお願ひいたします。 | <ul style="list-style-type: none"> ・国交省がMaaSの導入や更なる高度化に向けた補助メニューを用意しており、補助を活用しながら導入検討し、交通事業者への負担を最低限とします。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・心身障がい者福祉タクシー・・・とありますが、利用者の制限の緩和と拡充をお願いします。 | <ul style="list-style-type: none"> ・現時点では利用制限の緩和や利用者の拡充に関する具体的な検討を進んでいませんが、今後市民との意見交換会や交通事業者等との連携・調整をしながら、検討状況に応じて予算要望等、前向きな検討を進めていきます。 |
| | <p>●1. 基本方針1、①の具体的事業内容（案）について</p> <p>【文言修正】※修正箇所 赤字</p> <p>①木曽岬町自主運行バスのを近鉄弥富駅南口へとアクセスさせ、あわせて乗り継ぎダイヤの調整をすることで乗り継ぎ環境を改善し、相互の利用促進を図る。</p> <p>【記載内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的事業内容（案）にある「乗り継ぎダイヤの調整」について、関係主体（案）に他の方針のように（バス、デマンド型交通）の記載がないがきんちゃんバスやデマンド交通は含まないのか。 | <p>【文言修正】</p> <p>①左記の通り修正しました。</p> <p>【記載内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・連携主体としてバス・デマンド型交通を追加しました。 |
| | <p>●2. 基本方針2、①②の具体的事業内容（案）について</p> <p>【文言修正・追加】※修正箇所 赤字</p> <p>①きんちゃんバスやデマンド型交通（チョイソコやとみ）、本市周辺で運行されている木曽岬町自主運行バス、飛島公共交通バス等との乗り継ぎが可能なバス停や停留所に乗り継ぎ時刻表等を掲示し、利便性を向上することで相互の利用促進を図る。</p> <p>②市内の公共交通だけでなく、本市周辺で運行されている木曽岬町自主運行バス、飛島公共交通バス等の情報を広報誌や本市HPなど多様な媒体による情報提供することで、市民が周辺自治体が運行するバスの情報をより容易に入手できる環境を整備し、利用促進を図る。</p> <p>また、木曽岬町や飛島村のHPにもきんちゃんバスやデマンド型交通（チョイソコやとみ）の情報を掲載することで、周辺自治体の住民がきんちゃんバス等の情報をより容易に入手できる環境を整備し、利用促進を図る。</p> | <p>●2. 基本方針2、①②の具体的事業内容（案）について</p> <p>【文言修正・追加】</p> <p>①②左記の通り修正しました。</p> |