

7. 第2次弥富市地域公共交通計画

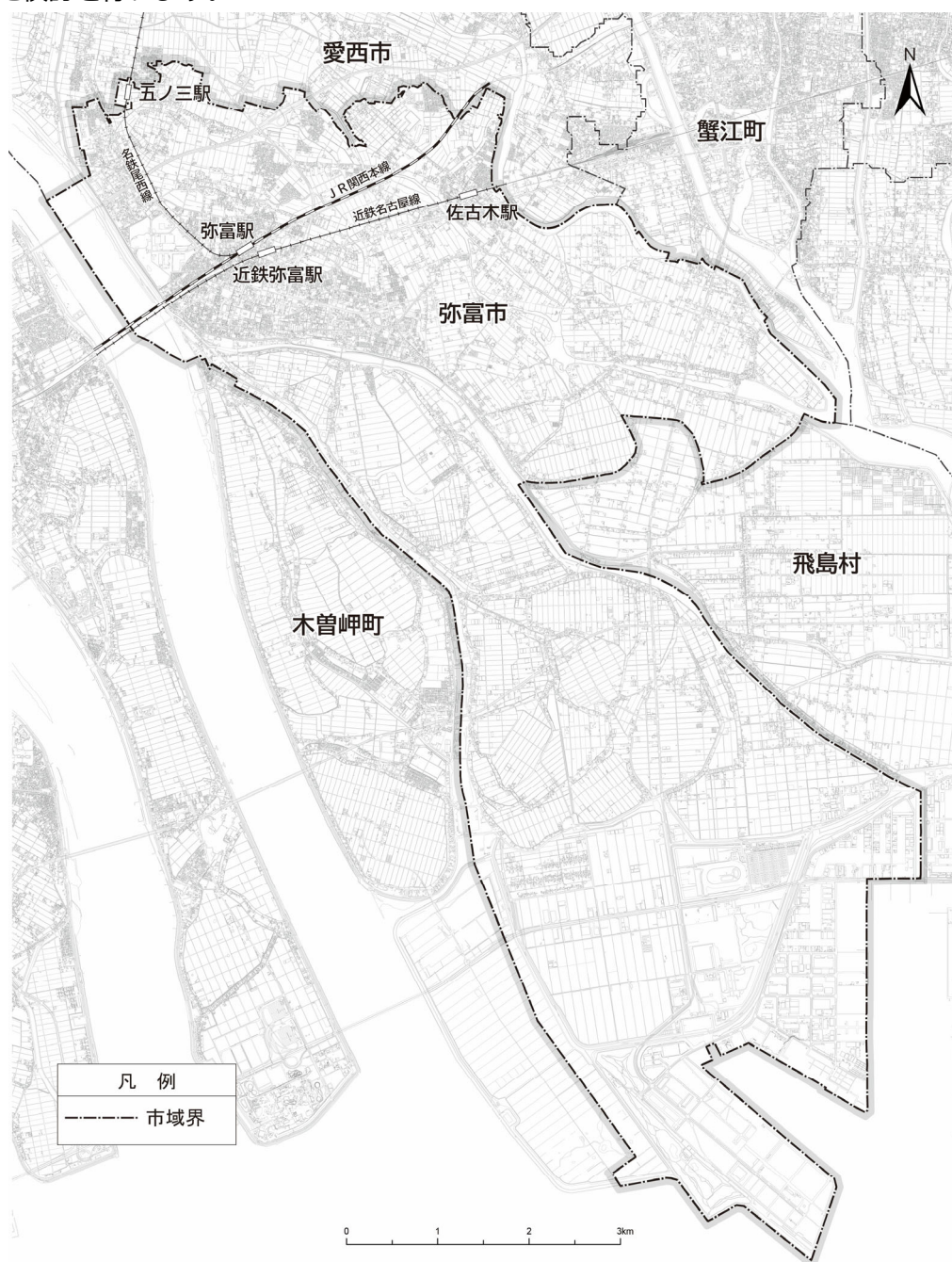
7-1 計画期間

本計画の計画期間は、令和8年度からの5年間（令和12年度まで）とします。なお、地域公共交通との連携によって現状のまちづくりを維持・活性化させることが必要であり、上位計画である「弥富市総合計画」や「弥富市都市計画マスタープラン」、「弥富市立地適正化計画」などの各上位計画の見直しや社会情勢の変化、関係法令の改正等にあわせ、適宜見直しを行います。

7-2 計画区域

本計画の対象区域は弥富市全域とします。

なお、市民等の移動は市域にとらわれず、市域外にも及ぶことを踏まえ、近隣市町村との連携も含めた検討を行います。



図：計画区域

7-3 基本理念

上位計画である第2次弥富市総合計画やまちづくりの指針となる都市計画マスタープランや立地適正化計画では、本市が目指すべき将来像として『地域でつくる「人・自然・文化」の調和輝く未来へ繋ぐまち・弥富』を掲げ、様々な施策を展開しています。

本計画においては、これら上位・関連計画と連携するとともに、令和3年3月策定の弥富市地域公共交通計画で掲げた基本理念を本計画に踏襲し、まちの将来像の実現を支えます。

市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通の維持・活性化

7-4 基本理念に基づく基本方針

本計画が目指す基本理念を基に、以下のように3つの基本方針を定め、本市の地域公共交通の確保・維持に向け、事業を推進します。

基本方針1：地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成

【課題A・B・C・D・E・Hに対応】

- ・ デマンド型交通等の地域特性や移動ニーズに対応しやすい公共交通の導入や、タクシーと福祉施策との連携による公共交通空白の解消、各公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上による利用促進などにより、誰もが使いたい時に公共交通を使うことができ、気軽にお出かけができる環境の形成を目指します。
- ・ また、周辺自治体が運行するバスも含め、各公共交通相互の乗り継ぎ利便性の向上や、市内在住の学生や高齢者等の料金負担の軽減による利用促進などにより、使いやすい地域公共交通網の形成を目指します。

基本方針2：継続的な利用促進策等の取組みの展開による地域公共交通の維持・活性化

【課題A・C・F・Gに対応】

- ・ 現在展開している利用促進や周知等の取組みの継続的な実施のほか、鉄道や公共施設、商業施設、医療施設、観光施設などを利用する者が抱える課題に対応する取組みの展開や、多様な媒体による情報を入手しやすい環境の形成を図り、利用者の利便性向上による活性化を促進することで持続可能な地域公共交通を目指します。

基本方針3：地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・連携し、持続可能な地域公共交通を創り、支える環境の形成

【課題B・C・D・F・Gに対応】

- ・ 地域の多様な関係者が協働・連携しながら使いやすい地域公共交通網の形成や利用促進に係る取組みを推進し、持続可能な地域公共交通を目指します。
- ・ また、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や今後の存続に対する危機感等を関係者に共有し、地域特性やニーズに応じた効率的な運行や運賃負担について関係者が自ら考える機会を設け、持続可能な地域公共交通を創り、支える環境の形成を目指します。

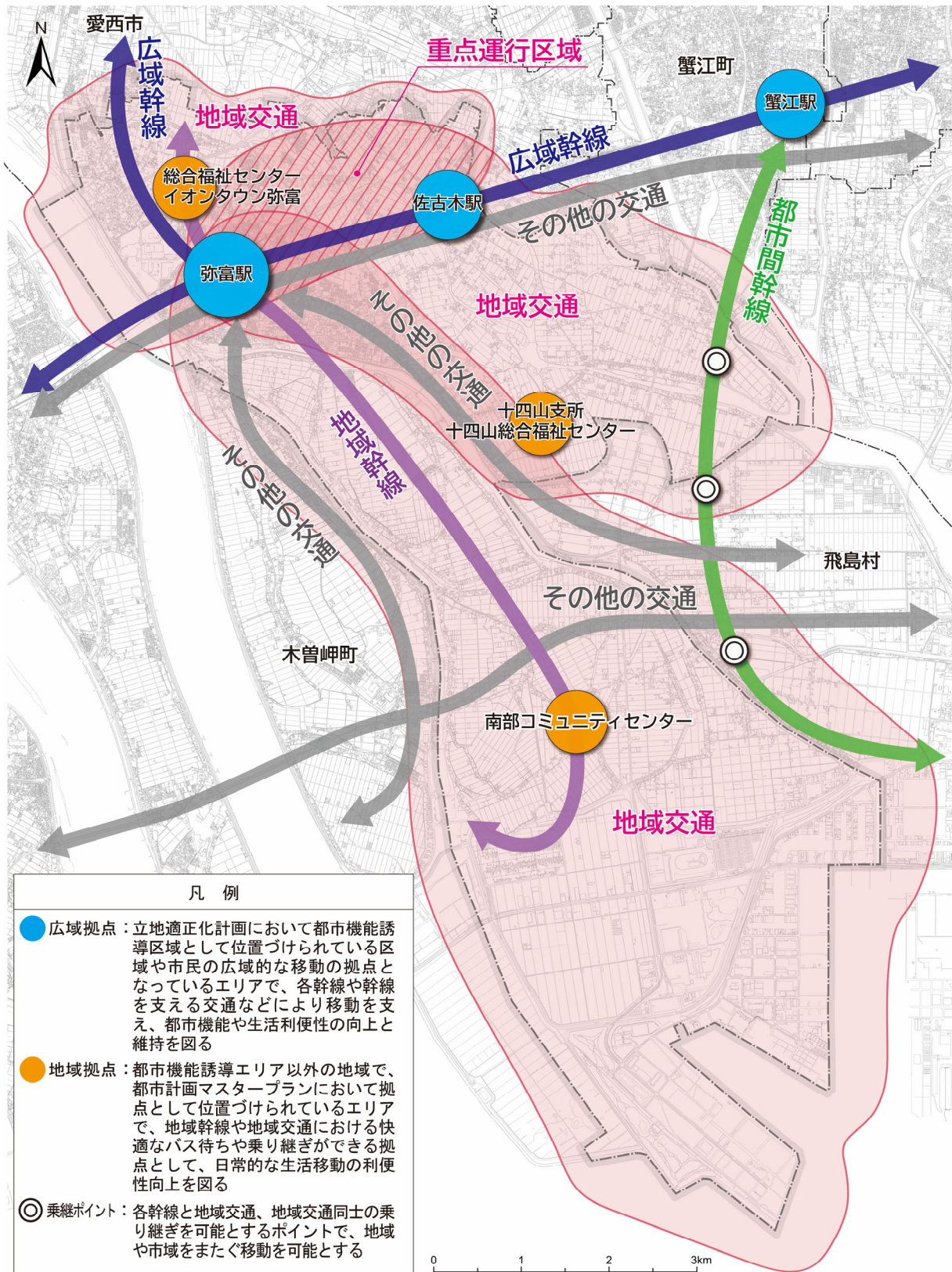
7-5 基本方針に基づく将来の公共交通網

本計画の上位・関連計画である都市計画マスタープランや立地適正化計画で位置づけたエリアや拠点を踏まえ、エリアや拠点を効果的に結ぶ軸やそれらの軸を補完し各地域の移動を支える交通網が形成できるよう、本格導入を見据えた公共交通も含めて役割・位置づけを設定し、各公共交通の特長を十分に活かした効率的かつ効果的な公共交通網の形成を目指します。

表：今後の各公共交通の役割・位置づけ

	役割・位置づけ	対象となる公共交通※
広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> 本市と市外や県外など広域的な移動を支える鉄道を「広域幹線」として位置づけ、地域幹線、地域交通との乗継環境の改善を図るなど連携を強化し、利便性の向上を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 近鉄名古屋線(◎) JR関西本線(◎) 名鉄尾西線(◎)
都市間幹線	<ul style="list-style-type: none"> 本市と市外など比較的広域的な移動を支えるバス路線を「都市間幹線」として位置づけ、市外との交流を促進するとともに、日常の生活を支える地域公共交通として利用を促進し、確保・維持を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 飛島公共交通バス蟹江線(◎)
地域幹線	<ul style="list-style-type: none"> 市内の主要な拠点を結ぶきんちゃんバスを「地域幹線」として位置づけ、通勤・通学をはじめとし、主要な医療施設への通院や商業施設への買い物など、比較的まとまった移動や地域をまたぐ中距離移動を支えます。 きんちゃんバスは生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> きんちゃんバス(◎)
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> 各幹線への接続や地域の日常的生活移動を支える公共交通を「地域交通」として位置づけます。 上位計画で拠点として位置づけられている弥富駅周辺や佐古木駅周辺、総合福祉センター周辺を含む地域は日中の通院や買い物など、日常生活で欠かせない移動が多い地域であり、「重点運行区域」として位置づけ、デマンド型交通やきんちゃんバスによって移動を支えます。 市域全域ではデマンド型交通が広域拠点、地域拠点、乗継ポイントで上記の各幹線に接続し、移動ニーズに応じて面的に運行しながら各幹線がカバーできない移動を支えます。 タクシーは自宅等を起終点とした市内唯一の「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。 きんちゃんバスとデマンド型交通は各幹線を補完し生活を支える路線として維持するために、地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)が必要です。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンド型交通(●) きんちゃんバス(◎) タクシー(◎)
その他の交通	<ul style="list-style-type: none"> 特定の目的・地域で運行している公共交通を「その他の交通」として位置づけます。 比較的長距離な移動で利用されているバス路線や特定の方を対象に買い物支援等のサービスを提供している福祉有償運送、市中心部の一部バス停に乗り入れている木曾岬町自主運行バスや飛島乗合タクシーの市内の利用者は少ないものの、市民の移動を支える重要な手段であり、今後も確保・維持を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋桑名線(◎) 名四長島線(◎) 福祉有償運送(◎) 木曾岬町自主運行バス(◎) 飛島乗合タクシー(◎)

※対象となる公共交通について、既に本格運行しているものは「◎」、実証運行や本格導入を検討しているものは「●」



図：将来の公共交通網（イメージ）

また、既に本格運行している公共交通（タクシーを除く）の各路線・系統の詳細や実施主体、補助の活用に関するが概要は以下のとおりです。

表：公共交通の実施主体等の概要（令和7年10月時点）

路線・系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分等	実施主体	補助の活用
近鉄名古屋線	近鉄名古屋	近鉄弥富	伊勢中川	第一種 鉄道事業	近畿日本 鉄道	-
JR関西本線	名古屋駅	弥富	亀山駅	第一種 鉄道事業	東海旅客 鉄道	-
名鉄尾西線	須ヶ口	津島	弥富	第一種 鉄道事業	名古屋鉄道	-
きんちゃんバス 北部ルート (右回り・左回り)	総合福祉 センター	楽荘団地 近鉄弥富駅南口	総合福祉 センター	道路運送法第4条 路線定期運行	弥富市 (運行につい ては交通事 業者へ委託)	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金※ (地域内フィーダー 系統確保維持費国 庫補助金)
	総合福祉 センター	近鉄弥富駅南口 楽荘団地	総合福祉 センター			
きんちゃんバス 南部ルート (往路・復路)	鍋田公民館	芝井	近鉄弥富駅 南口			
	近鉄弥富駅 南口	中川団地 南部コミュニティセ ンター	近鉄弥富駅 南口			
	近鉄弥富駅 南口	中川団地 南部コミュニティセ ンター・芝井	総合福祉 センター			
	総合福祉 センター	芝井・愛知黎明高 校 近鉄弥富駅南口	総合福祉 センター			
	近鉄弥富駅 南口	南部コミュニティセ ンター 愛知黎明高校	近鉄弥富駅 南口			
	総合福祉 センター	芝井・南部コミュニ ティセンター 愛知黎明高校	近鉄弥富駅 南口			
	近鉄弥富駅 南口	稲元 南部コミュニティセ ンター・芝井	近鉄弥富駅 南口			
近鉄弥富駅 南口	芝井	南部コミュニ ティセンター				
飛鳥 公共交通バス 蟹江線	近鉄蟹江駅	亀ヶ地 善太橋西	公民館分館 新政成神社	道路運送法第4条 路線定期運行	飛鳥村 (運行につい ては交通事 業者へ委託)	地域公共交通確保 維持改善事業費 補助金 (地域間幹線系統 確保維持費国庫補 助金)
木曾岬町 自主運行バス 中央線	上松永	栄団地前	近鉄弥富駅	道路運送法第79 条 自家用有償 旅客運送	木曾岬町	-
木曾岬町 自主運行バス 源緑見入線	木曾岬町 体育館前	源緑	近鉄弥富駅			-
名古屋桑名線	名古屋名鉄 バスセンター	尾張大橋、弥富、 十四山、佐古木	桑名駅前	道路運送法第4条 路線定期運行	三重交通	-
名四長島線	名古屋名鉄 バスセンター	鍋田	南桑名			-

※地域公共交通確保維持改善事業費補助金：国が生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たった様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援しているもの

7-6 基本方針に基づく目標と指標

計画の3つの基本方針にそって、次のとおり具体的な目標とそれに対応する指標（評価指標）を設定し、目標を達成するための事業を推進するとともに、目標の達成状況を評価します。

また、市内の公共交通の運行の妥当性を確認するための指標（確認指標）を設定し、運行状況をモニタリングします。

7-6-1 評価指標の設定

目標①：使いやすい地域公共交通網の形成による利用者数の維持・増加

- 使いやすい地域公共交通網の形成とそれによる利用者数の維持・増加を測る指標として、「きんちゃんバスの利用者数」「デマンド型交通の利用者数」「福祉タクシー券の利用枚数」の3指標を設定します。
- 各公共交通における利用促進策や他分野との連携、地域のニーズ・利用状況等を踏まえた運行等によって各指標において「基準値より向上」させることを目指します。

表：目標①の評価指標と具体的な数値

指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等
きんちゃんバスの利用者数	32,000人/年 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは運行事業者より提供 ・計測期間は4月から翌年の3月まで ・利用者数は乗車の合計で算出 ・令和7年10月にきんちゃんバスのルート・ダイヤの見直しを行っており、令和7年10月～12月のデータをもとに1年間運行した場合の予測値を基準値として設定
デマンド型交通の利用者数	38,000人/年 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・データは運行事業者より提供 ・計測期間は4月から翌年の3月まで ・利用者数は乗車の合計で算出 ・令和7年10月から本格導入を見据えたデマンド型交通の実証実験を行っており、令和7年10月～12月のデータをもとに1年間運行した場合の予測値を基準値として設定
福祉タクシー券の利用枚数	20,577枚/年 (令和6年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・計測期間は4月から翌年の3月まで ・「高齢者等福祉タクシー料金助成事業」と「心身障がい者福祉タクシー料金助成事業」での利用枚数の合計

目標②：利用促進や分かりやすい周知による公共交通に対する満足度の向上

- 公共交通に対する満足度の向上を測る指標として、「市内を運行する公共交通に対する満足度」を設定します。
- 令和6年度に実施したきんちゃんバス利用者へのアンケート調査結果では72.6%の方が満足だ感じており、比較的高い満足度ではありますが、さらなる利用促進や分かりやすい周知によって「基準値より向上」させることを目指します。

表：目標②の評価指標と具体的な数値

指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等
市内を運行する公共交通に対する満足度	72.6% (令和6年度)	基準値より向上 (令和12年度)	・対象の公共交通はきんちゃんバスとデマンド型交通、タクシー ・満足度は「満足」「やや満足」の合計で算出 ・基準値は令和6年度にきんちゃんバス利用者を対象に実施したアンケート調査結果 ・目標年次に対象の公共交通の利用者に対するアンケート調査を実施し入手

目標③：運行効率の向上による持続可能な公共交通網の形成

- 運行効率の向上による持続可能な公共交通網の形成を測る指標として、きんちゃんバスの「1キロあたりのきんちゃんバスの利用者数」とデマンド型交通の「乗合率」を設定します。
- きんちゃんバスに関する利用促進策や地域のニーズ・利用状況等を踏まえた運行等によって利用者数を増加させるとともに、利用がごく少ない運行区間の見直しによって運行の効率化を図り、「1キロあたりのきんちゃんバスの利用者数」を「基準値より向上」させることを目指します。
- 現在、様々なニーズへの対応や効率的な運行の可能性を確認・検証するため、デマンド型交通（チョイソコやとみ）の本格的な導入を見据えた実証運行を行っており、乗合率が「1.56」と一定の運行効率を保っていますが、今後さらなる利用促進策や周知によってデマンド型交通の1運行あたりの利用者数を増加させ、乗合率を「基準値より向上」させることを目指します。

表：目標③の評価指標と具体的な数値

指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等
1キロあたりのきんちゃんバスの利用者数	0.31 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・対象の公共交通はきんちゃんバス ・データは運行事業者より提供 ・利用者数は乗車の合計で算出 ・各年度の値は前年10月からその年の9月までの数値をもとに算出 (算出の例) ○令和7年度の場合、令和7年度のフィーダー計画(令和6年10月～令和7年9月)の運行キロと同期間のきんちゃんバスの利用者数をもとに算出 ⇒運行キロが241,638.9km、利用者数が75,811人であるため、0.31
乗合率	1.56 (令和7年度)	基準値より向上 (令和12年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・対象の公共交通はデマンド型交通 ・データは運行事業者より提供 ※システムから算出される数値を活用 ・計測期間は4月から翌年の3月まで (算出の例) ○バスが乗降場を「A⇒B⇒C⇒D」と順に移動し、このうち「A⇒B」間では3人、「C⇒D」間では1人乗車していた。 ⇒この場合、移動した3区間中、乗車していた区間は「2」であり、合計乗車人数は「4」であるため、乗合率は$4 \div 2 = 2$

目標④：多様な主体が公共交通を考える機会の確保による、地域で支える環境の形成

- 多様な主体が公共交通を考える機会の確保による、地域で支える環境の形成を測る指標として「公共交通に関する勉強会の実施回数」「公共交通を利用している人の割合」を設定します。
- 地域で支える環境の形成や市民が公共交通を利用しようとする意識醸成のため、市内の公共交通の現状・問題を理解するとともに、今後の公共交通のあり方を行政と市民が一緒に考える場として、「公共交通に関する勉強会」を3回以上開催します。
- 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%の方が公共交通を利用している結果となっています。「公共交通に関する勉強会」の開催をはじめ、様々な交通施策を展開することによって公共交通に対する理解・認知を深め、多くの方に公共交通を利用してもらい、地域で支える環境を形成します。

表：目標④の評価指標と具体的な数値

指標	基準値	目標値	備考・データの取得方法等
公共交通に関する勉強会の実施回数	6回 (令和6年度)	3回 (各年)	・地域公共交通活性化協議会の開催を目安に実施
公共交通を利用している人の割合	8.0% (令和6年度)	10.0% (令和12年度)	・対象は市が運営している公共交通 ・基準値は令和6年度に実施した市民アンケートで、きんちゃんバスのいずれかのルートを利用していると回答した人の割合 ・目標年次に市民アンケート調査を実施することで把握

表：基本理念・基本方針と対応目標

基本理念	市民生活と地域を支える持続可能な地域公共交通の確保・維持		
	基本方針1	基本方針2	基本方針3
基本方針	地域特性や移動ニーズに対応し、多様な主体と連携した使いやすい地域公共交通網の形成	継続的な利用促進策等の取り組みの展開による地域公共交通の維持・活性化	地域住民や行政、交通事業者、市内企業等の関係者が協働・連携し、持続可能な地域公共交通を創り、支える環境の形成
目標①	○	○	
目標②	○		
目標③		○	
目標④			○