

「長久手市第2次地域公共交通総合連携計画案」についてのパブリックコメントの実施結果

長久手市第2次地域公共交通総合連携計画を策定するにあたり、市民の皆さんからご意見をいただくため、パブリックコメントを実施しました。次のとおり結果を公表します。

- 1 意見募集案件名
長久手市第2次地域公共交通総合連携計画案
- 2 募集期間
平成26年4月7日(月)から平成26年5月7日(水)まで
- 3 閲覧場所
(1) 経営管理課窓口
(2) 行政コーナー
(3) 市ホームページ
- 4 募集結果
3名(意見数48件)
- 5 提出された意見及び意見に対する市の考え方

項目	No	意見内容	市の考え方	連携計画 ページ
主観的な意識調査、評価	1	地域公共交通について、主観的な意識についての調査や評価が重要だとは思わない。	客観的なデータの背景を知るためには主観的な意識についても把握する必要があると考ます。ただし、主観的な評価だけではなく、客観的なデータも考慮し、総合的に分析しています。	全体
	2	アンケートは課題を明らかにする調査であって、評価をするための調査ではない。	評価した上で課題を見出して改善につなげるというPDCAサイクルの考えの下、本計画では課題の把握と評価の両方を把握するために調査を実施しています。	
計画の位置づけ	3	この計画は公共交通に限定せず、総合的にとらえたレベルに進化させることができたかが重要である。	本計画は「道路運送法」と「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づいた計画であり、公共交通に特化した計画となっています。第3章では、他の上位計画や関連計画との関連性を整理し、本計画の位置づけを明確にします。	
	4	「総合交通計画」であれば、「都市計画マスタープラン」と並ぶ上位計画であってもよい。	交通政策基本法の成立を受けて、本計画策定の基本となっている「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」の改正が成立し、今後はまちづくりを含めた計画策定が必要とされる見込みとなっています。本計画においても、法改正の動向を見ながら計画策定後においても対応を図っていく旨を記載します。	
	5	この計画書は「公共交通」計画であり、総合交通計画として求められる各施策分野の記述が弱い。交通問題を総合的にとらえるべきではないか。		
高齢者と交通弱者	6	全体に高齢者のことばかり書かれている。「交通弱者」という言葉の誤解を招くのではないか。	アンケート結果からも、高齢者にとって公共交通の存在は欠かせない生活インフラであることが明らかであり、高齢化の到来を見据えて記述しています。また、「交通弱者」については、「自動車、徒歩、自転車での移動が困難な人」と、定義を明確にしました。	
市の変化について	7	リニモの開業が大きな変化をもたらした。変化を歴史的に描く記述が弱い。リニモを背骨にしたまちづくりが長久手を発展させてきたし、発展させる。このことをもっと強調してほしい。	「1-2. 地域公共交通総合連携計画策定の背景」の記述を、ご意見の趣旨を踏まえた記述に改めます。	1
計画策定の目的	8	公共交通利用の増加を顕在化する政策を強調する表現にしてほしい。	「1-3. 地域公共交通総合連携計画策定の目的」の記述をご意見の趣旨を踏まえた記述に改めます。	
2. 本市の概況と公共交通の現状	9	「本市の公共交通の全体像」として、鉄道ネットワークが形成されていることを強調してほしい。愛環の路線図さえ描かれていない。広域ネットワーク図はコミュニティバスとは別にしてほしい。	「2-1. 本市の公共交通の全体像」に広域ネットワーク図を追加し、鉄軌道ネットワークの変遷の経緯に関する記述を加えました。	2
	10	尾張と三河の連携、名古屋市と豊田市の連携のパイプであるという地政学的、戦略的な交通機能を果たしうることを表現してほしい。		
	11	交通結節点の全体像も藤が丘、八草も含めてわかりやすく示してほしい。	「図2-2、市内の公共交通網」に、交通結節点及び乗継拠点の位置を示します。	3
	12	客観的な情報・データを調査して公表することが必要である。	本計画に関連するデータは、可能な限り盛り込むようにします。	2~
	13	「地区別の流出入人口」のタイトルは変更すべき。また、名古屋市または豊田市側から見た流出入数、流出入率を参考に示せば、長久手市の位置づけが分かりやすい。	タイトルは「本市と周辺市町との通勤・通学流動」とします。名古屋市及び豊田市から見た流出入の状況は、他市から見た本市の位置づけが長久手市の交通計画に影響を与えるものではないため、追加はしません。	9
	14	自転車、徒歩に関する資料がほしい。	2章に「2-3. 移動手段の特性」の項目を新たに設けて、中京都市圏パーソントリップ調査における、本市全体での交通手段別トリップ構成を整理します。	10
	15	中京都市圏パーソントリップ調査から長久手市の特徴や都市圏の全体の交通体系との関連が読み取れるのではないか。	これにより、徒歩や自転車利用に関するトリップ構成が示されます。	
	16	2010国勢調査では通勤通学交通手段も調べているはず。	2章に「2-3. 移動手段の特性」の項目を新たに設け、国勢調査結果における通勤・通学者の移動特性を整理します。	11
17	大型商業施設(予定含む)が示されないのは何故か。	「2-4. (2)主要施設配置」の図に主要商業施設(予定を含む)を追加します。なお、長久手中央地区や公園西駅周辺地区に立地が予定されている大型商業施設について、施設利用に当たっての公共交通の利用促進に向けた連携について記述しています。	13 88	

項目	No	意見内容	市の考え方	連携計画 ページ
2. 本市の概況 と公共交通の現 状	18	道路交通量、道路混雑状況の経年変化を示してほしい。	平成17年と平成22年における交通量及び混雑状況を対比できるようにします。	19～20
	19	町丁目別人口分布図の経年変化(リニモ開業前と2010国勢調査)との比較、変化を示してほしい。通勤通学交通手段の経年変化が読み取れるなら、なおいい。	本計画の計画期間(5年間)を考えると、リニモの開業前との比較よりも現状に対してどう捉えるかの必要性が高いため、本計画で整理は行いません。	—
	20	地下鉄(藤が丘)とリニモ駅勢圏内の人口を出してほしい。	市内でも居住地区での意識の違いを見るために、ゾーン区分した分析を加えています。駅勢圏人口の整理を直接関連付けることができないので、本計画で整理は行いません。	54
4. 公共交通に 関するニーズの 整理	21	①自動車を保有しない世帯が把握されていない。免許を持たない人の数が把握されていない。 ②運転できない障がい者や18歳未満の数も出されていない。 ③ノーマライゼーションという理念が語られてもよい。	①については、アンケート調査結果を「4-2. 運転免許・自動車保有状況」の項目を新たに追加して整理します。 ②障がい者手帳交付及び要支援・要介護認定者の推移を示す図を加えます。18歳未満の人口については、3階層人口の推移(P4)でおおよそ傾向が把握できますので、新たな整理は行いません。 ③「6-5 地域公共交通総合連携計画の目標設定」の「②人にやさしい公共交通のまち」の実現の中で、高齢化や要支援・要介護認定者の増加を踏まえることを示します。また、高齢者や障がい者など、交通弱者の利用促進に関する記載を加えます。	40 68 73 88
アンケート結果 の活用について	22	5-1、5-2のクロス集計はサンプル数がやや少ない。参考程度の理解にとどめ、ここから結論を出さない方がよい。	サンプル数が少ない地区は除外しました。このクロス集計だけで結論づけはせず、その他の各種データも参考にしながら整理しています。	54～65
	23	計画の評価をアンケートに頼るのは大丈夫か。	客観的な数値データの背景にある要因を明確に把握するために、アンケートを実施しています。適切なサンプル数が得られるように調査を実施しており、今後も同様に行っていきます。	
目標設定につ いて	24	①政策「目標」のひとつは数値でなくてよいから、「都市機能の集積」などの「将来都市像」にするべきである。 ②たとえば古戦場駅にどのような都市機能を集積するのか、将来目指す姿をさらに議論するべきではないか。	①本計画では3つの目標及び、その成果を分かりやすくするため、数値目標を設定しています。 ②個別箇所に関する議論は、個別計画の中で行いますが、個別計画での検討の際に、本計画を踏まえて検討がなされるように連携を図ります。	73 75
	25	人は移動に様々な要因を考えるため、何らかの事業で交通手段を変えたとしても、交通行動が変化すると評価する妥当性は得られにくい。	今回のアンケート調査でも、公共交通利用者でも自家用車が増えており、使い分けられていることが実態であるため(P49)、交通行動が変化したと言いつけるのは困難と考え、利用回数の増減を評価指標としました。	
	26	利用促進活動への市民参加の賛同割合を指標とすることに反対。数値を上げることが活動目的ではない。何をすれば数値が上がるか想像できない。数値が上がっても、アンケートでは当てにならない。	市民・交通事業者・行政がみんなで育む目標が、意識として浸透しているかを計るための指標であり、数値を上げるために参加を求めるものではないため、目標はこのままとし、評価指標の趣旨を追記します(P74)。また、アンケートの聞き方で回答が左右されないように、今後も同様の問い方をします。	
	27	「公共交通利用を第一に考える割合」もあまりにも主観的過ぎて、具体的な施策・事業の評価には結びつけにくい。	今回の調査では、公共交通の利用意識は高いが自家用車利用が増えたというように、意識と利用実態との差が明らかになりました。従って、公共交通が移動手段の選択肢として意識されているか、実態として公共交通の利用回数は増加しているか、それぞれを目標指標としています。 なお、公共交通の利用回数は、公共交通を主に利用する市民でも自家用車と使い分けられている実態があるため、環境へのやさしさの観点から、自動車利用よりも公共交通が利用されていることを把握することを目的とした指標です。	
	28	公共交通の利用回数指標と利用者数指標の違いが分からない。		
	29	将来像を描くべき6章から「数値目標」を削除し、8章の評価方法の記述に移すべき。	8章は評価の方法論であり、本計画は計画も成果も重要視していることから、数値目標は6章に留めることとします。	
公共交通ネット ワーク体系	30	P78の「ネットワーク構築の方向性」は、7章の各論ではなく、6章に大きなタイトルを付けて位置づけるべき。	6章に「6-2. 本市の公共交通ネットワークの将来像」として新たに設け、将来像のイメージとともに、都市構造を踏まえた解説を記述します。	70
運賃体系のあり 方について	31	Nーバスの運賃体系のあり方は、運賃の問題ではなく、地域交通サービスのあり方を総合的に考えるべきテーマである。検討項目を限定することは反対である。リニモとの援助との比較も触れられないか。	「(5)公共交通の運賃体系のあり方の検討・ICカードの検討」に、これらのあり方は総合的に考えること及び、検討項目を限定しない趣旨に記述を改めます。 リニモの援助との比較は、愛知県や他市との関連もあるので、本計画では触れません。	87
市民参加につ いて	32	「市民参加型」と言うが、市民とは誰なのか。参加とは何をするのか。「評価」や「目標」の意味がはっきりしないのに、「市民参加」を安易に数値目標にしてよいのか。市民意識のような主観的な指標を個々の事業の「インプット」指標に結びつけるのは危険ではないか。言葉の意味がはっきりしないまま「市民に任せる」傾向が強まっている。	「(7)市民参加型の利用促進活動の展開」の補足説明として、「市民は長久手市に在住、在勤、その他市の公共交通に関わる団体を指し、参加は公共交通に関する取組に関わりを持つこと」である旨を加えます。また、市民参加に関する客観的データを得ることは困難なため、意識として広く浸透しているかの評価を重要視して、主観的データを採用していますが、必要に応じて目標指標を見直す旨も記述しています。 これらの利用促進活動には、行政も適切に関与していく考えであるため、その旨を追記します。	89～90

項目	No	意見内容	市の考え方	連携計画ページ
市民参加について	33	市民はどのような役割を担って取組を進めるのか、行政はどのような参加の仕組みをつくるのか、試行錯誤で色々やってみるというスタンスを明確にしておいてほしい。「市民目線の提案」を具体化する方法はいろいろ試みるというスタンスの記述にすべき。	今後試行錯誤しながら取組みを積み重ねる中で仕組みを構築していくこととなるため、「(7)市民参加型の利用促進活動の展開」の中に、取組み姿勢に関する記述を追加します。	89～90
	34	P83「市民参加型の利用促進活動の展開」はてんこ盛りで未整理である。「事業型」「お手伝い型」「住民運動型」「調査学習型」があるが、それぞれ活動スタイルや参加者の意識も異なり、行政の対応の仕方、仕組みもかなり違ってくる。対応方法の違いを理解して進めるべき。	複数の施策の記載が混在しているため、活動スタイルを類型化した上で再整理します。	
路線見直し	35	Nーバスで、古戦場ターミナル～杵ヶ池公園～図書館・文化の家～愛知医科大学病院～市役所～古戦場ターミナルの循環シャトルの設定、南部地区のNーバス路線の見直し 循環シャトル以外のNーバスは廃止して、福祉タクシー型利用への切り替え	市全体の公共交通移動ニーズに応じた交通ネットワークの構築に向けて、今後具体的な検討を行う際の参考とします。	—
	36	南部地区からNーバスで市役所、図書館、愛知医科大学病院への速達性確保		
	37	名鉄バスの淑徳大学～市が洞(丁子田交差点付近)にバス停設置	交通事業者に意見を伝えます。	
	38	名古屋都心に行く際及び長久手市に來訪する方の利便性向上	本市では、リコモや路線バスを中心に名古屋方面への利便性を確保しています。意見の内容については、関係者とともに、広域的な移動ニーズを把握しながら、広域的な交通ネットワークについて検討する機会の参考とします。	
	39	名鉄バスの名古屋駅～愛知学院直通高速バスの市内バス停設置の推進		
	40	名古屋駅～淑徳大学線直通高速バスの路線開設		
	41	名古屋駅から高速バス路線の長久手中心部(長久手古戦場駅)までの延伸		
	42	名古屋市内から新ショッピングモールへの集客の足の確保		
	43	淑徳大学の名古屋市営バス巡回バス停に名鉄バス乗り入れ	ご意見のバス停は愛知淑徳大学敷地内であるため、同学に確認したところ、当該バス停に新たに乗り入れるスペースはないとのことでした。	
Nーバス交通結節点	44	Nーバス乗継拠点への駐輪場整備の検討	本計画では、長久手古戦場駅と愛知医科大学に重点を置いています。その他の乗継拠点でも利便性向上の検討を進めることを、「7-4. 交通結節点整備」に加筆します。また、交通結節点や乗継拠点までのアクセス利便性にも配慮して取り組んでいきます。	85
バス停待合環境	45	バス停へのベンチ設置の優先度を上げた対応をお願いしたい。	本計画に記載のとおり、可能な限り設置に向けて取り組みます。	86
	46	バス停の待合環境改善の観点で、自転車との接触リスクをなくすために、車道の自転車走行環境の整備を要望	道路管理者と安全性の確保に向けて調整を行っていく旨を「(4)バス停の待合環境整備」の「②整備の方針」に記載します。	
	47	中途半端な走行環境ではなく、バス&自転車での共用走行レーンの整備を要望。自転車は車に怯えて歩道を走り、歩行者は自転車の危険にさらされ、安全のために車で移動することを選択している。公共交通へのシフトのためには、車よりも便利にすることが必要	公共交通・道路・都市計画(まちづくり)の各政策が一体となって取り組む必要があるため、意見を参考にしながら、関係者と連携して移動の利便性向上に向けて取り組みます。	その他
	48	自動車用の走行環境を充実させても、自動車利用が増えるだけで、もっとひどい渋滞が予想される。通過するだけの車が増えれば、目指している「まちのにぎわい」を遠ざける結果になる。車を不便にする施策が必要と思う。		その他