

## 長久手市第2次地域公共交通総合連携計画案意見書

20140416

- (1) 住所又は所在地 [REDACTED]
- (2) 氏名 [REDACTED]
- (3) 市内に事務所又は事業所を有するときはその所在地及び名称 [REDACTED]
- (4) 連絡先（電話番号又はメールアドレス）  
[REDACTED]
- (5) 利害関係を有する者にあつては、その利害関係を有する事 特になし

## 1 全体について

長年日本においては、交通計画、都市計画は基本的には市町村の事務とはされてこなかった。たとえば、公共交通サービスは交通事業者が提供し、その監督を国が行うという制度で、交通やまちづくりについての市町村の権限は少なかった。しかし、近年、地方分権の大きな流れと、規制緩和・市場化の大きな流れとが進み、地域交通の制度が大きく変化した。10年前後を振り返ると、この変化に社会も行政も対応するのに精一杯だった、またひずみも生じていると言える。「計画」書は、この変化と照らし合わせて書かれなければならない。

地方分権化にともなう変化について、問題の1点目には、市町村の多くが交通施策・公共交通施策の経験が少なく（コミュニティバス程度だった）、政策づくりの能力人材に乏しかったことがあげられる。したがって、大きな変化を振り返るにあたっては、長久手市（自治体）の交通政策・公共交通政策の能力がどのように向上したかが重要な視点となる。この点では、全国的にも早く26年度以降の第2次計画の策定を準備しこの段階にこぎつけたことは、行政職員の政策能力の一端を表しており、高く評価できる。市の幹部は、職員の能力の向上を適切に評価し信頼してほしい。

問題の2点目は、交通にかかわる実に多種多様な主体が存在し、法体系がバラバラで、国でさえこれらの主体を調整する有効な手段を持っていなかったにもかかわらず、自治体に総合的な交通施策の推進が求められたことにある。したがって、総合的な交通施策を推進しうる分権が（財源を含めて）適切に行われたか、また、自治体は各主体を調整する施策手法を見いだせたかが重要な視点となる。前者については、分権化はまったく中途半端であったという結論だろう。後者の例をあげれば、「長久手市地域公共交通会議」の活用などがある。この会議が、どのような役割を果たしてきたか、まずは調整・協議・参加などが適切に行われたか、もし改善点があるならどうするかである。

規制緩和・市場化にともなう変化について、問題の3点目には、規制緩和のメリットよりは、近年むしろデメリットの方が明らかになりつつあり、自治体は市

場で解決しにくい地域の交通問題への対応に追われるようになってきたことがある。公共交通が市場で成り立つのは大都市（&大都市間）の一部でしかないことが、あらためて明確になった。しかし、市場機能を活用すること自体は重要である。したがって、採算がとれないまでも市場を「健全に」機能させる施策を、自治体が自主的総合的に生み出せたかが重要な視点となる。また、市場で解決できない問題に対する公共的責任とは何か、あらためて問うことが重要な視点となる。前者の例でいえば、Nバスの料金機能と他の交通手段の料金機能との調整があり、リニモの料金機能と愛・地球博記念公園の駐車場料金機能との調整などがある。後者の例でいえば、福祉有償運送事業とタクシー事業との調整があり、株式会社リニモへの出資金の話などがある。

市場で解決しにくい地域の交通問題がある、ということが明らかになったということは、振り返って、地方分権化と市場化とが同時に進められたことの意味が問われていることになる。地域交通での地方分権化と市場化の複合問題である。

そもそも市場化が進められた理由は、「政府の失敗」、つまり役所のやることに経済的に非効率な状況があったと考えられたからである。例えば公共交通サービスへの「ただ乗り」や「資源の浪費」あるいは「経営の非効率」がひどかったと考えられたからである。これが地方分権化と同時に進められたということは、地域にひどい非効率さがあり、地域が自主的総合的にこれを改革し、経済的に効率的な交通体系をつくることを求められたことになる。果たしてそのような交通体系の改革は進んだか、この難問が、問題の4点目である。

この問いの正解は容易に得られそうにない。まずは非効率な状況が明らかにされなければならない。しかし、その前に地域交通の非効率さ、逆に言えば効率さとは何かが問われなければならないが、これすら難問である。個人的には、渋滞・違法駐車（道路のただ乗り）や、石油の使い過ぎこそ（再生不可能資源の浪費）が大問題だと思うが、人々の主観的意識には差があるだろう。主観的意識の差が大きいから、効率・非効率についての合意形成は簡単ではない。したがって、合意形成の第1歩として、非効率的（効率的）ではないかと思われることがらについての客観的な情報・データを調査し公表することが必要で、これができたかどうかが重要な視点となる。念のため、地域交通についての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。たとえば、リニモの赤字（非効率）が問題とされているが、沿線の人口増加によってどの程度の経済・財政効果があったのか、開発の副作用としてどの程度環境への影響があったのか、量的・客観的に計量できることである。またたとえば、Nバスのサービス供給量が効率的かどうかを考えるには、サービス量を計量・分析しなければならない。公共サービス量を主観的な評価に頼ると、浪費が起きやすくなる。

地方分権化と市場化の複合問題として、問題の5点目に、近年、空間の「広がり」の範囲や境界の問題が明らかになってきたことがある。分権化によって自治体の役割は広がっている。ただ、自治体というある地理的な広がり交通を総合的に考えることと、自治体の範囲とは別に、市場機能や都市機能が様々に重なっ

た広がりを持っていることをどのように調整し整合させるかという難問である。これは、自治体の合併や自治体制度をいじることで簡単に解決する問題ではない。身近な例を出せば、各自治体のコミュニティバスの連携をどうするかであり、リニモの利用者は市外の人が多いという話であり、自転車や徒歩による狭域の移動圏をどうするかという話である。境界ははっきりしないことを総合的に考えるということは、複合問題の中からある問題だけを簡単に取り出せないということだ。したがって、計画を公共交通に限定せず、まさに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な視点となる。「計画」書自体の評価である。結論を言えば計画案に不満が残る。「人にやさしい」「環境にやさしい」という目標が、たとえば「楽しく歩けるまちづくり」抜きに実現できるとは思わない。

補足になるが、これは政策の計画技術に依るところが大きい。総合交通政策の計画技術は、揺らいでいるように思う。第1に、需要の推計やB/Cを時間の価値で計算する技術ならあるが、TODを具体化する強力な政策手法は開拓されていない。財政が厳しくては、誘導施策もままならない。ただ、技術が未確立でも、大きく考え、小さく行動計画を作ることならできる。このギャップを責める人の説得方法だけは考えておこう。

第2に、経営手法の一つであるマネジメントサイクル論が重視されるようになり、行政の総合計画というものの目的が混乱しやすくなっていることである。総合計画の目的の一つは、縦割りと単年度予算主義の弊害を改善することである。後者についていえば、政府の財政を予算という仕組みで統制するという近代国家の根本は変えようがないから、行政は予算中心つまり計画中心にならざるを得ない。しかし、これが毎年ブチ切れては困るので、長期（総合）計画が策定されるようになった。つまり、予算（インプット）統制の技術の一つである。だから、長期計画の評価は、インプット（人材やモノなどの資源を含めて）がどのように統制されたかが重要なポイントである。しかし、成果も大事であるので、アウトプットの客観的な説明の努力がなされ、政策目標（たとえば「環境にやさしい交通体系」など）が立てられてインプット評価の指針とされるようになった。他方、近年マネジメントサイクル手法が、行政改革の流れのなかで重視されるようになった。民間経営は、当然予算よりも決算、計画よりも成果重視である。PDCAなどが総合計画の中に登場するのは、それほど古い話ではなく、計画重視か成果重視かの制度的な接合には苦勞が尽きない。たとえば各種の事業評価が、財政危機の中で選択と集中の手法として流行している。しかし、社会問題を数値で示し個々の事業の結果のアウトカムに結びつけることの無意味さは、実務で苦勞している職員ならとくに気が付いているのではないか。しかし、数値目標を否定しにくい風潮がある。だから、事務方自身が、予算統制手法なのかマネジメント手法なのか、「計画」書の中で混同しない方がよい。具体的には、将来像を描くべき6章から「数値目標」の話は削り、8章の評価方法の記述に移すべきだ。

本題に戻る。地方分権化と市場化の複合問題として、次に、「広がり」の境界がはっきりしないという問題は、単に地理的な境界だけでなく、政府と市場と社



会との境界がはっきりしないこと、主権者（⇨政府）と消費者と社会を担う地域住民との境界がはっきりしないこと、この二つをも意味している。これが問題の6点目である。たとえば、交通サービス市場は存在する。しかし、「市場の失敗」とまでは言わないが、交通問題は市場の機能の外にある部分が多い。市場外の機能の範囲は、市場機能の範囲とは一致しない。たとえば近所のお年寄りをガソリン代程度もらって輸送するサービスは、市場機能でも政府機能でもないだろう。これは「社会的機能」としか言いようがないから、タクシーとの制度的すり合わせは徒勞ではないか。市場機能を監督する官庁（政府機能）は、社会的機能に対しては出すぎない方がよい。このような境界がはっきりしない問題こそ、自治体が役割を果たす必要がある。この役割を果たすことができるようになったのが、重要な視点である。

難しいのは、これらの境界がはっきりしないと、言葉の意味がはっきりしなくなることである。これが近年混乱を招いているように思う。これが問題の7点目である。たとえば、公共交通は共同で一緒に利用するから、「みんなで育む（み）」支えなければならないが、それを支える「市民」とは誰なのか。平たく例を出せば、「市民」が実施する「利用者（市場での消費者）」増加策の費用（労力を含めて）を、自治体が出すか、会社が出すか、「市民」が出すか、近くの住民が出すか、沿線施設が出すか、消費者が負担するか。自治体が出すとすると、それを決定する主権者は誰で（県なら県民になる）、どのような方法で決定するか。リニモに揺られながら考えてみるとボンヤリ輪郭が見えてくる。これもまた難問である。この難問は難問のままにして、あまり決めつけない方がよい。無理に絞らないままの方がよい。ところが、「計画」に気になる記述が幾つか存在する。繰り返しになるが、「市民参加型」というが、市民とは誰なのか。「参加」とは何をするのか。あるいは、「評価」や「目標」の意味がはっきりしないのに、上記のような難問を安易に数値目標にしてよいのか。市民意識の変化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のか。市民参加に反対しているのではない。長久手市では、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だけに、心配になる。

\*言葉の意味がはっきりしないから、アンケートで用いられる用語もよくわからない（P51）。「利用者」「市民」「税（つまり納税者）負担」・・・失礼だが、意味の区別ができていますか？

## 2. 個々の記述について

### ① 「総合交通計画」としての記述が弱い

この計画書は「公共交通」計画とされ、自動車交通の諸問題、自転車、徒歩、福祉輸送、タクシー、多様なターミナル機能など、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。Nバスだけでなく、リニモや名鉄バス、スクールバスなどに触れられている点に努力は見られるが、道路運送法の「地域公共交通会議」の範疇を大きくは出していない。交通問題は「広がり」や境

界がはっきりしないからこそ、総合的に考える必要がある。「人にやさしい」「環境にやさしい」という目標を目指すなら、当面は調査し考えるだけでも良いから、交通問題を総合的にとらえるべきではないか。公共性のある交通手段として多様なモードが考えられるが、「公共交通」を狭く理解すると柔軟な発想の芽を摘んでしまう。旧運輸省的なものの見方は卒業しよう。

「総合交通計画」に発展させる芽は生まれている。たとえば、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られるべきである。

\*「人にやさしい」というが、全体に高齢者のことばかり書かれている（P66他）。「交通弱者」という言葉の誤解を招くのではないか。自動車を保有しない世帯が把握されていない（P14）。免許を持たない人の数が把握されていない。運転できない障害者や18歳未満の数も出されていない。仮にクルマを持っていても所得が減り家計を圧迫しているだろう。皆、交通弱者だ。ノーマライゼーションという理念が語られてもよい。

\*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。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。それがTODの方向につながる。

\*「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良いのである。

## ②リニモで、まちと交通体系が大きく変化したことの記述が弱い

長久手市のまちと交通体系は、劇的な変化を続けてきた。近年では、リニモの開業が大きな変化をもたらした。リニモは長久手市の背骨になっている。変化を歴史的に描く記述が少し弱い。

2010国調の結果は、人口推計（2005ベース）を3000人余上回る52000人であった。その後も順調に増加している（2014.4住民票ベース53200人）。これは、地域政策がうまくいけば、この時代でも推計を上回る人口増加が可能であることを意味している。2040年には64000人と推計（これ以上長期に推計しても信頼性が低いのではないかと、p25）され、これは全国有数の増加率である（国立社会補償人口問題研究所資料）。因果関係は明確ではないが（STAP細胞の研究論文ではないので構わないだろう（笑））、リニモと地下鉄が利用できる便利なまち、都市計画を比較的しっかりやってきた良い環境が、人々を引きつけていると考えられる。個人的見解になるが、これからの時代は鉄軌道系を活かしたまちづくりに失敗した都市は衰退すると考える。

国調では名古屋市との流出入人口が19,174人。リニモ藤が丘駅の乗降人員が約15700人（往復）/日。統計の違いがあるが、流出入人口の4割程度がリニモを利用していることになる。

つまり、リニモ（公共交通ネットワーク）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。

\*P1「潜在的には公共交通を必要とする・・・」とある。確かに人口が増加しても公共交通を

利用するとは限らないが、駅勢圏内の利用率は高い（PT調査）ことが知られており、見えない力が潜在化させているのではない。交通政策の計画書としてはむしろ顕在化する政策を強調する表現にしてほしい。

\*P2の「本市の公共交通の全体像」として、地下鉄—リニモ—愛環 という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。愛環の路線さえ描かれていない（P2他）のはどうしたのか。広域ネットワーク図はコミュニティバス図と別にしてほしい。このネットワークは、広域ネットワークを形成するだけでなく、近年の動きでいえば、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、大げさに言えば地政学的、戦略的な交通機能を果たしうることを表現してほしい。

### ③まちと交通の現状を理解できる資料の充実を

全体としては第2章の資料は、比較的まとまっている。ただ、さらに高い水準を求め手厳しく言うなら、手に入りやすい資料をきれいに描いたレベル、という印象がないでもない。

・自転車、徒歩に関する資料がほしい。市民的討議の材料になる（多分このあたりの方はあまり歩かない）。交通結節点の全体像も、藤が丘、八草を含めてわかりやすく示してほしい。

・パーソントリップ調査（H23、第5回中京都市圏）から、長久手市の特徴や都市圏全体の交通体系との関連が読み取れる。なぜ紹介しないのか。

\*欲を言えば、PTデータからリニモ関連の交通流を抽出することができるはず。リニモはPT初登場だから、第4回PTとの比較で都市圏の交通流にどのような影響を与えたのか知りたい。

どこかでやってくれないか・・・。

・2010国調では、通勤通学交通手段も調べているはず。なぜ紹介しないのか。このほかにも、多くの既存の調査があるはずだ。「総合交通」という視野を持ってほしい。

・人口分布図はわかりやすい。ただ、長久手市の交通体系の歴史的変化を知るためには、この町丁目別人口分布図の経年変化が、基礎資料として一番よくわかる。せめてリニモ開業前、2000国調との比較、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、なおよいが・・・）

・あわせて、地下鉄（藤が丘）とリニモ駅勢圏内の人口を出してほしい。駅勢圏の住人は、交通行動も意識も大きく違うと予想される。その分析は今から間に合わないかもしれないが、今後のためにせめて人口だけでも出してほしい。

（データをメッシュで処理した方が今後使えるかも・・・）

・年齢別人口が示されているが、交通行動に大きな違いがみられるのは、75歳以上の後期高齢者と18歳未満（あるいは幼児・小児）であることが知られている。生産年齢人口を基準に示してもあまり参考にならない。

・本題ではないが、流出入人口の差が、H17国調ではやや突出した結果となっていたことが明らかになった。ただ、歴史的には流入超過に変化していることには変わりはない。今後の大学移転との関連で気になる。



・近隣都市との流出入も重要な資料である。(P8「地区別の流出入人口」というタイトルは如何かと・・・)名古屋市側(出来ればと豊田市側も)から見ての流出入数、流出入率(人口当たり)を参考に示せば、大都市圏の中での(名古屋-豊田の太い流動の中での)長久手市の位置づけが、より分かりやすいのではないか。

・大型商業施設(予定を含む)が示されないのは、どうなのか(簡単に入手できるはず)。買い物は最も重要な交通行動の一つである。

・道路交通量、道路混雑状況の経年変化を示してほしい。人口が増えることは喜ばしいが、道路計画との整合性が失われつつあることを懸念している。(南部地域でどうしてあのような渋滞が起きるのか?容積率が高すぎたのではないか?)データは無くても定性的でよいから「警報」を出すべきである。とりあえず、道路交通量、混雑状況の変化をフォローすることが重要な作業である。

・5-1、5-2の分析は労作である。しかし、ここまでクロス集計するには、サンプル数がやや少ないのではないか。これは参考程度の理解にとどめ、ここから早急に結論を出さない方がよいのではないか。計画の評価もこのようなアンケートに頼るとあるが、大丈夫か。

#### ④Nバスの運賃体系のあり方は、幅広く考えるべき

・Nバスへの財政負担が8799万円、1人当たり435円とある(p22)。端的にはタクシー代ぐらい補助しているという。このことから「運賃体系のあり方の検討」を始めるという。検討することは結構だが、計画案では見直し点が絞られ、限定されている(p81)。公共交通が市場で成り立たないことは前述のとおりである。しかし、何に対してどのように効率的であるべきか、財政負担の意義をどう考えるか、費用を利用者がどのように負担するか、判断材料が乏しい。路線バスというモードにとられる必要もない。単に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には反対である。

\*補足になるが、リニモへの援助が問題視されているが、総額は大きくても(5196百万か)、税金は入るし、均せば利用者一人当たりせいぜい5円の税負担(17年間と仮定、長久手市民の利用率は3割と仮定)に過ぎない。できればこの比較も触れられないか。

#### ⑤無理に数値目標を掲げる必要はなく、特に主観的な評価指標には反対

・人々は、移動に際しては様々な要因を考え、自由に、その都度適した交通手段の選択をしている。公共交通を選ぶ気のない人は3割しかいない(そんな人でも一杯飲めばタクシーを使うだろう。そもそも後期高齢者は都心へ出かけることも少ないだろうから、地下鉄にもあまり乗らないだろう)。だから、個々の要因のひとつを何らかの事業でほんの少し変えたとしても、それで交通行動が変化したと評価する妥当性は得られにくい。(諸説あるが)まして、主観的な意識となると影響を与える要因はさらに多くなる。アンケートのやり方が少し変わるだけで影響されるだろう。数値を上げるための「工夫」さえ、やろうと思えばできる。

\*念のため、意識調査（あえて言うなら「しあわせ」かどうか）が無意味だと言っているのではない。行政の評価に、漠然とした意識の調査結果を用いるのは危ない。

\*心理学的手法やコミュニケーション手法を用いて人々の交通行動に働きかけるモビリティ・マネジメントの実験の中には、意識の変化（行動意図）を問うているものもある。しかし、これは具体的な働きかけの反応を具体的に調べ、コミュニケーション方法の改善に役立てるものである。漠然とした意識を調べているのではない。

・このように変化の要因が複雑で多い場合には、事業評価はインプット、アウトプットの範囲に留める方が良い。アウトプットを量だけで計ることさえ違和感を持つ（たとえば、イベント参加者\*\*名とだけ評価されると、不愉快だ）。アウトカム指標、インパクト指標は定性的に調べ、参考程度にする方が良い。（近年、民間の経営手法が行政にも取り入れられるようになったことに伴い、数量的なアウトカム指標での評価が重視されるようになってきている。しかし、行政には民間手法そのままでは適さない分野が多いことを反省するべきだ。）

・具体的には、「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は、反対する。私は利用促進活動に携わっているが、この数値を上げることを活動目的にはしていないし、何をすれば数値が上がるか想像もできない。（仮に結果として数値が上がたとしても、あのアンケートではあてにならないから、個人的には喜ぶ気にならない。）「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。評価が目的であるなら反対する。また、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。

・前述のように既存のデータを丁寧に経年的に調べるなら、わかることがいくつもある。既存のデータで何が足りないかを明らかにして、不足することを調べる調査を行うべきである。これは課題を明らかにする調査であって、評価のための調査ではない。

#### ⑥交通分野の市民参加は不明なことが多く、試行錯誤で進むべき

・計画案の中では、市民の役割、市民参加、市民目線などの言葉が多く出てくる。（P73P83 他）。市民は、交通サービスの単なる消費者・乗客という立場だけではなく、共に支える立場に変わらなければならない、という主旨だと理解する。これには大賛成である。

・ところが、交通分野での市民参加やNPO活動は歴史が浅く、経験が乏しい（以下、審議会などへ若干の公募市民が参加する形は除く）。何が成功し何が失敗か、結果の評価も要因もまだ明らかではない。NPO法ができて10数年経つ。当初過剰ともいえる期待が寄せられたが、NPOへの失望すらささやかれている。「新しい公共」という言葉は、政府資料からきれいに消えた。交通分野のNPO法人はわずかである。個人的な経験からも、大小の壁をなかなか乗り越えることができない、育たない。だから、長久手市には期待しているという意味でもあるが。

・前述の「ただ乗り」や「浪費」のような経済学上のジレンマに限らず、利害



や悪意が絡まなくても、交通問題は、人々の意見が対立しやすく、合意形成しにくい。市民参加と言うものの、理性的な討議の場を作ることさえ簡単ではない。...一歩間違えば衆愚の場となる危険さえある（「衆愚の場」という言葉は、行政は口にできないと思うから、とても心配する）。

・だから、市民はどのような役割を担い、取り組みを進めるのか、行政はどのような参加の仕組みをつくるのか、試行錯誤でいろいろやってみるというスタンスを明確にしておいてほしい。たとえば「市民目線の提案を行う」ことは悪くはないが、言いつばなしになりやすい。バス路線を変更すれば、必ず誰かが便利になり、誰かが不便になる。「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るべきだ。

・P83「市民参加型の利用促進活動の展開」には、沢山のことが書かれている。意欲的であることは評価するが、俗に言うてんこ盛り、未整理である。私見になるが、交通分野のNPOの活動を類型化すると、「事業型」（これが進むと経営への参画になる）、「お手伝い型」（要するにボランティア）、「住民運動型」（マイルドには行政過程への参加要求）、「調査学習型」（これが進むとアドボカシー型になる）がある。それぞれ活動スタイルや参加者の意識なども異なり、行政の対応の仕方、仕組みもかなり違ってくる。対応方法の違いも理解しないまま（失礼）進めても大丈夫か。消せと言う意味ではなく、心配をしている。（イベントをまた一つ増やすだけにならないよう、期待する。）





長久手市第2次地域公共交通総合連携計画案に対する意見

年齢

公共交通機関利用頻度 週2日程度

利用交通機関 名古屋市バス 猪高緑地南から利用 一日乗車券利用

目的地 栄 名古屋駅がほとんどたまに Nバスリニモ利用

アピタ 万博公園へ

住んでいる所は名古屋市と日進市に近いです。

現在の公共交通機関について

名古屋市営バス

本郷一猪高緑地の利便性が抜群によく満足しています。

Nバス

コミュニティバスとして役に立ってません。

行きたいところに行けない。

長久手のチベットのような位置にあった南部地区も

道が整備されたので路線見直し必要。

リニモ

家から遠くて利便性悪いので乗れません。

名鉄バス 藤が丘一淑徳大学線

バス停が離れているので利用しません。

名鉄バス 名古屋一愛知学院大学高速線

名古屋駅行きは長久手地内を通過していますがバス停がなく

不便ですが日進市や名古屋市にあるバス停まで行って利用。

名古屋駅まで早い。

路線開通時名鉄バスに丁子田か片平にバス停をもうてほしい旨

個人で申し入れしましたが

道が狭くバスを止めにくいとの回答であった。

今は道ひろくなったので可能性あるかと思いますが。

公共交通機関で行きたい先及び利便性

①名古屋市内都心部 名古屋市営バス地下鉄利用で便利である。

②愛知医科大学病院 どのルートも時間が掛かりすぎて  
用をなさない。乗り継ぎが悪い。

③アピタショッピングセンター Nバス利用できる。

④万博公園 Nバスとリニモで行ける。

⑤市役所 Nバス時間が掛かりすぎて  
用をなさない。乗り継ぎが悪い。

⑥図書館 文化の家 Nバス時間が掛かりすぎて用をなさない。  
乗り継ぎが悪い。

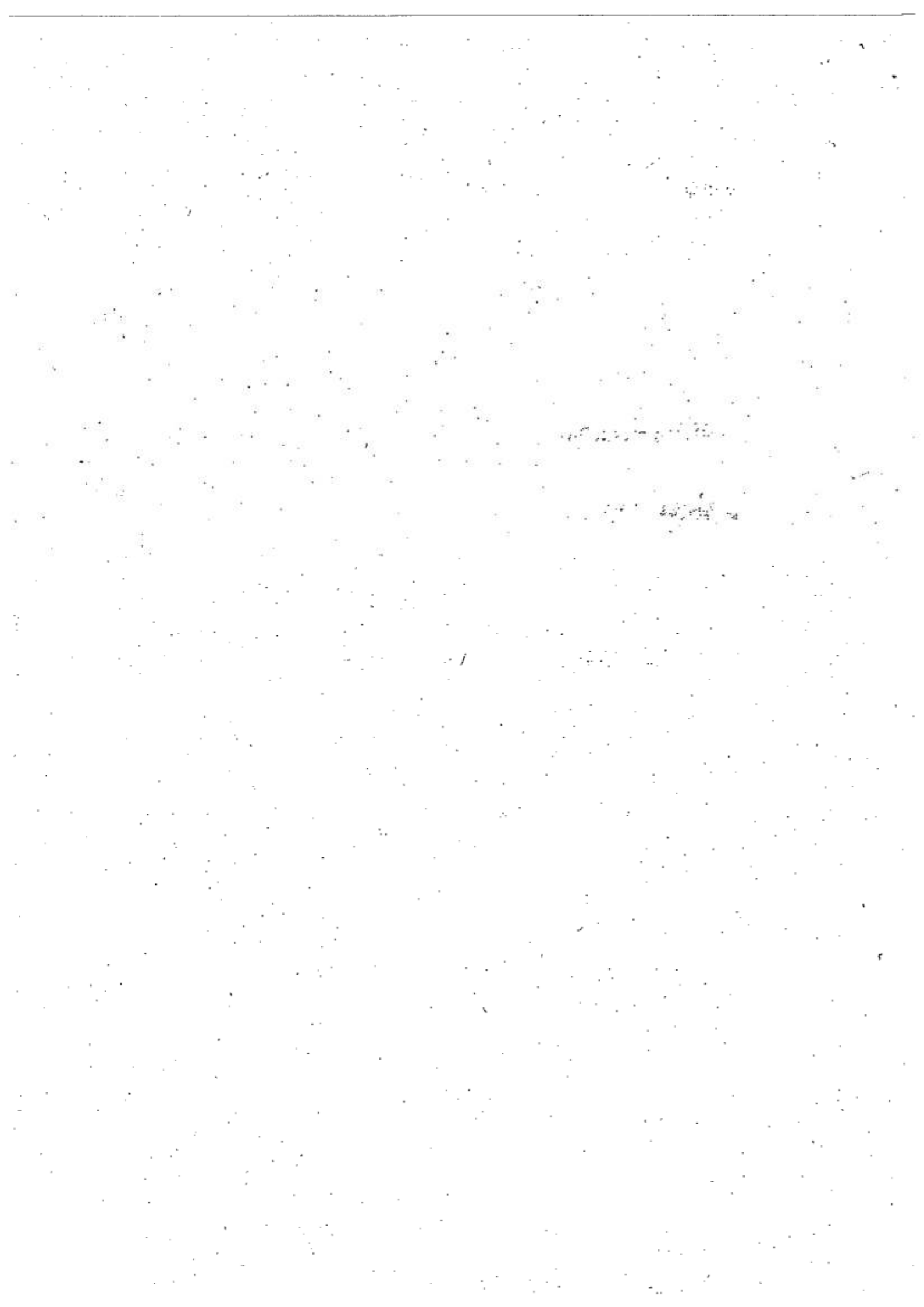
公共交通要望

- ①名古屋都心に行くのにより利便性を求める。  
長久手に来る方の利便性も含めて策定いただきたい。
- ②名鉄バス  
すでにある名古屋駅—愛知学院線直通高速バスに  
長久手地内バス停の設定推進働きかけ。  
淑徳大学生は名古屋市内から来る人が多数であり  
より来やすくなるように。  
  
名古屋—愛知学院大学路線開設時  
日進市は 高速バス乗り入れに熱心であったようだ。  
長久手市は淑徳大学の前を通るのにとまらず。  
(小牧市役所からでも高速バスだと名古屋駅まで35分)
- ③名鉄バス  
名古屋駅—淑徳大学線直通高速バス 路線開設要望  
  
淑徳大学—名古屋IC—名古屋高速—名古屋駅  
開通すれば35分～40分程度と考えられる。
- ④ 上記の名古屋駅からの高速バス路線を長久手中心部まで延伸  
リニモ古戦場駅整備時あたりが適当かな  
早い安い若い人向け対策  
名古屋市内から新ショッピングモールへ集客の足  
名古屋駅—(高速路)—淑徳大学—愛知学院大学—古戦場駅
- ⑤ Nバス利便性アップ  
市役所 図書館 愛知医科大病院に早く行きたい。  
  
古戦場ターミナル—杵ヶ池公園—図書館文化の家—  
愛知医科大病院—市役所—古戦場ターミナル の  
循環シャトルNバス設定15分毎発(右回り左回り30分毎)  
  
長久手のチベットのよう位置にあった南部地区も  
道が整備されたので路線見直し必要。  
リニモ—Nバス連携が必要。
- ⑥ Nバス ④のシャトルNバス以外は路線廃止して  
福祉タクシー形利用に切り替える。  
(NPO送迎サービス制度創設)  
今Nバスは一人500円ほど長久手市が補助負担して  
いるので 福祉タクシー形サービス化して  
家からリニモ駅までワンコイン程度で利用できるようにする。  
車持たない住民が愛知医科大学病院に行けるように。
- ⑦ 名鉄バス 淑徳大学—藤が丘線  
淑徳大学—市が洞間にバス停設置区間距離がありすぎる。  
丁子田交差点名東温泉前が適当  
旧 丁子田地区住民 温泉施設利用者 利便性向上



長久手市第2次地域公共交通総合意見書H26.4.28

- ⑧ 淑徳大学前の名古屋市巡回バス停に名鉄バス乗り入れ  
(現在名鉄バスは学校裏手)  
共用使用による利便性向上





|      |   |
|------|---|
| 日付   | 2014/04/30 18:07  |
| 差出人  | ██████████  |
| 宛先   | keiei@city.nagakute.lg.jp   |
| 件名   | 長久手市第2次地域公共交通総合連携計画案のパブリックコメント提出  |
| 添付内容 | [本文].htm(8KB)   |
| 内容   | <p>長久手市行政経営部経営管理課殿</p> <p>長久手市第2次地域公共交通総合連携計画案のパブリックコメントを提出させていただきます。</p> <p>(1) 住所又は所在地</p> <p>██████████</p> <p>(2) 氏名(法人その他の団体にあつては、名称及び代表者の氏名)</p> <p>██████████</p> <p>(3) 市内に事務所又は事業所を有するときはその所在地及び名称</p> <p>—</p> <p>(4) 連絡先(電話番号又はメールアドレス)</p> <p>██████████</p> <p>(5) 利害関係を有する者にあつては、その利害関係を有する事実</p> <p>—</p> <p>72ページ (3) 交通結節点、乗継拠点の整備 について<br/>         要望: Nバス乗継拠点への駐輪場整備を検討頂けますでしょうか。</p> <p>意見:<br/>         利用者としては乗継の負担を考えると、やはりクルマで直接行くほうが便利、と考えてしまうのではないのでしょうか。そこで、一つの解決策として、「乗継拠点には駐輪場を整備する」という事を検討頂けますでしょうか。<br/>         これによって、利用者は目的地へ向かう路線までは直接自転車で行くことができ、乗り継ぎのための待ち時間も少なく出来るので、Nバス利用を選ぶ可能性も高まるのではと思います。<br/>         なお、この意見は、全ての停留場への駐車場、駐車ラックを求めるものではありません。</p> <p>80ページ (4) バス停の待合環境整備 について<br/>         要望: 整備対象として、ベンチはもちろんとして、「車道上の自転車走行環境」を含めて頂けますでしょうか。</p> <p>意見:<br/>         ・ベンチについて<br/>         現状はベンチがある停留場が少ないのが現状だと思いますが、やはり歳を召した方、体の不自由な方、体調の悪い方、怪我をされている方などへの配慮として必要なものですので、設置をお願い出来ますでしょうか。<br/>         その際は歩道の幅員が問題になる事もあるとは思いますが、ベンチ設置の優先度を上げて対応をお願いしたいです</p> |

## ・自転車との接触リスクについて

資料には書かれていませんが、待合い環境に関係することですので以下、提案させて頂きたいです。

過去、バス停で待っている時、歩道走行の自転車にぶつかるギリギリの所を通られて、肝を冷やすことが何度かありました。(バス待ちに限ったことではないですが)こうなると、「バスを待つためにこんなに危険な目に逢いたくない、歩道は危険だから、やはりクルマで行こう」、..となってしまうのではないでしょうか。

そうならない様、待合環境改善点として、「自転車に怯えることなく、安心してバスを待つことができるようにする」を計画に盛り込んでいただけますでしょうか。

また、具体策としては、やはり「車道の自転車走行環境を用意する」事だと思います。

以下に、上記から発展した意見として、市内のバス走行環境の整備について、述べさせていただきます。

車道上の自転車走行環境の整備は、クルマの運転者にとっては嬉しくないことかもしれませんが、まずは最も守られるべき歩行者を守るためにも必要なものではないでしょうか？

その際、中途半端な走行環境を用意しても、利用率が上がらないのは全国の事例を見ても明らかです。

よって、バス&自転車で共用の専用レーンを用意する。その際、一部のサイクリストではなく、多くのママチャリ利用者が安心して利用できる走行環境にして頂きたいです。現状、多くのママチャリ利用者は歩道走行がすっかり定着してしまい、国土交通省や警察庁がいくら「自転車は車道」といっても、ほとんどの人は後ろからくるクルマに怯え、いまだに歩道を走り、その結果、歩行者はクルマと自転車の危険にさらされ、自分や家族を守るために、「自分もクルマで移動する」という選択をしてしまっているようにも見えます。私もその一人です。

このままではいつまでたっても、過度なクルマ依存は無くならないのではないのでしょうか？

過度にクルマに依存してしまうのは、クルマでの移動が便利だからに他なりません。であれば、公共交通へのシフトのためには、公共交通での移動をクルマよりも便利にしないと、移動手段として選んではもらえないと思います。

よって、上記のとおり、バス&自転車で共用の専用レーンを用意頂きたい、と考えました。

## ・その他のコメント

また、仮に今後も人口が増加して、その人達が主な移動手段としてクルマを選んでしまった場合…、

1. いくらリニモの駅前ににぎわい広場を作っても…来るのは一部の人だけ  
お出かけ先に選ばれるのは、クルマで郊外にある大型ショッピングセンターか、クルマで大型のテーマパークか、クルマで大型の公園、になってしまいそうで心配です。

2. いくらクルマ用の走行環境を充実させても…結局クルマ利用が増えるだけ  
通過に利用するクルマが増加し、今よりもっとひどい渋滞が発生することが予想できます。(ただし日本人は妙に我慢強い方が多く、クルマの渋滞は我慢し続けてしまうかもしれません)

また、通過するだけのクルマが増えれば、目指しているはずの「街のにぎわい」を遠ざける結果になってしまう事は、全国の事例からも明らかです。

→やはり、今後はクルマを不便にする、という施策が必要だと思います。