

## 第2次長久手地域公共交通網形成計画(案)についてのパブリックコメント実施結果

### 1 実施状況

#### (1) 募集期間

平成31年1月7日(月)から平成31年2月8日(金)まで

#### (2) 計画案の公表・配布

経営企画課窓口、情報コーナー、西小校区共生ステーション、市が洞小校区共生ステーション、まちづくりセンター、市ホームページ

### 2 意見の提出人数、件数

2人、11件

### 3 意見の内容及び市の考え方

以下の表のとおりです。

No.	項目	意見内容	市の考え方
1	・1頁 地域公共交通網形成計画の背景と目的 ・31頁 公共交通に関わる課題	○「まちの変化と将来に対応した」を「まちの変化と将来に対応し誘導する」に修正する。また、「まちづくりと連携した交通計画」という主旨の文を、適宜書き加えてほしい。 ・理由 「コンパクト&ネットワーク」 「TOD」などのキーワードがあるように、都市構造・都市計画と交通計画とは密接につながっており、むしろ交通計画が都市構造を誘導すべきだと考えられるようになっている。特に長久手市では、市の予測でも人口65000人まで増加すると見込まれているが(もっと増えるとの予測もある)、この人口圧力を如何にコントロールするかが、交通計画・都市計画の最大の課題だと思う。交通計画を重視する政策の方向性を明確に表現してほしい。なお、「・・・した・・・」よりも、「・・・する・・・」と表現した方が、より能動性があると思う。	課題1～3の「対応した」を「対応する」に変更します。一方、「誘導する」については、第5次長久手市総合計画をはじめ、土地利用計画や公共交通網形成計画の前計画である公共交通総合連携計画においても、リニモを東西方向の移動軸、名鉄バスや、Nーバス等を市内全域の公共交通の軸としてまちづくりを進めており、あえて現在「誘導する」という記載をする必要が無いと考え修正しませんでした。 しかしながら、網形成計画は、交通計画とまちづくりとの連携を進めていくことが目的の1つとなっています。そのため、1頁「地域公共交通網形成計画の背景と目的」に「交通とまちづくりの連携」について、加筆します。
2	・33頁 公共交通に関わる課題(課題2) ・40頁 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針(基本方針2)	○「課題4」「基本方針2」等の説明文中に、「ジブリパークへの観客輸送対策に関係機関と連携して取り組む」という主旨の文を加える。 ・理由 ジブリパークへの観客数予想が公表されていないので、私見になるが、仮に数万人/日レベルの来園者があれば(万博は平均12万人、逆に言えばそのくらい来園者がなければ採算が取れないだろう)、公共交通、道路とも輸送しきれないと思う。あるいは万博時のような混乱が起きる恐れがある。万博時に比べても、ベースになる日常交通量(特に休日)が大幅に増えているからである。リニモの増発、駐車場の増設、マイカー規制、乗車券・入場券による誘導などを組み合わせた総合的な輸送対策が必要である。後手に回った万博時、無策に近かったイオン、イケアの開業時、混乱の最大の被害者は、長久手住民であり長久手への通学通勤者だった。一方では、長久手市はジブリパークによって大きな恩恵を受けるとも予想される。リニモの増発などのような対策であれ、3、4年程度の準備期間が必要となる。ジブリ輸送対策は、「公共交通の利用促進」というノンビリした話(失言かもしれない)ではないと思う。長久手市は、今すぐに必要な予算を確保し本気で取り組んでほしい。	ジブリパークに関する情報はまだまだ限られており、来場者がどの程度想定されるのか現在わかりません。しかし、ジブリパーク開業に伴う影響を踏まえ、課題2及び基本方針2にジブリパーク開業に備えた交通対策に関係機関と連携していく必要がある旨を加筆します。
3	・41頁 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針(基本方針4)	○水素で走る自動運転バス(中日新聞:2018年12月30日記事) トヨタ自動車の子会社日野自動車が、2020年に東京羽田空港周辺を走行予定している。2005年愛・地球博以降、自然の叡智、自然環境保護を継承するこの長久手市でも、トヨタ自動車と縁の深い(トヨタ中央研究所・トヨタ博物館)事から、早いうちに市内で試験走行をするモデル地区として協力を名乗り出てはどうか？	現状、自動運転の実証実験については、一定の条件を満たす必要があります。そのため国の動向を注視し、本市において実施できるものについては、手を上げていきたいと考えています。

No.	項目	意見内容	市の考え方
4	・43頁 本計画で位置づける公共交通と役割分担	<p>○市内のターミナルを現在の市役所を起点とせず「愛知医科大学駅」および「古戦場公園駅」の二ヶ所とする。  (評価指標→隣接市コミュニティバスとの接続効果向上)  ① 高齢者にとってこれからの公共交通の必要性は通院目的と考えられる。市内最大の医療機関である愛知医科大学へは、市内の何処からでもN-バスによって乗り継ぎなしで行ける事が望ましい。愛知医科大学駅は、図8-1にあるように尾張旭市・瀬戸市方面との結節点でもある。そこからの公立陶生病院へと繋がる瀬戸市コミュニティバスと接続している。  ②古戦場公園駅は、長久手市の中央に位置した地理的にも中心地であり、N-バス、リニモ、名鉄バス、各スクールバス、日進市くるりんバスとの接続点としての交通機関の要衝である。更に、商業集積地における大きな駐車場もあり、ロータリーやスペースもある事から今後N-バスやタクシーのプールにも活用できる。  ③現在市役所がN-バスの全ルートの発着起点になっているが積極的な必然性は考えつかない。これからまち協や地域共生センターが活性化してくれば市役所機能も各地域に分散され必要度も減る。  以上、市民アンケートから見てもこの二ヶ所のターミナル化は支持されるものと思われる。(但し、ターミナル二ヶ所ということは、N-バス全ルートの拠点が複数になる事であり、タイムテーブルの編成上の検討が必要。)</p>	<p>N-バスの運行目的のひとつとして、交通空白地域の解消、公共施設の利便性の向上があり、市役所を起点として、名鉄バスが走らない交通空白地域を補完するために運行しています。  ターミナルを考える場合、N-バスのみで考えるのではなく、既存の公共交通を踏まえ、市全体の公共交通を考えていかなければなりません。  ご提案の内容については、路線体系と運行ダイヤ編成上の可能性を踏まえながら、案の1つとして参考にさせていただきます。</p>
5	・44頁 本計画で位置づける公共交通と役割分担	<p>○市西部の人口密度の高い地域を結ぶ「市内幹線」を表現してほしい。イメージ図で表現しにくければ「文言」でも構わない。  ・理由  乗客の多い路線、社会的ニーズの高い交通サービスとは、ごく単純に言えば、人口の多い地域を高頻発(つまり幹線)で、集客の多い目的地へ、できるだけ早く運ぶサービスであることが、すでに明らかにされている(より細かなサービス要因があるだろうが)。P4の人口分布でも良く分かるが、長久手市西部に人口高密度地域があるが、この地域へのサービスの充実が課題である。藤が丘線の利用が多い理由は、こうしたサービスに近いからであろう。P43のイメージ図は、いわゆる「お団子と串」を現していると理解でき、期待する。ただし、「お団子」は一つとは限らない。P43のイメージ図は、藤が丘線を名鉄バスに置き換えると読み解けるので、懸念する。</p>	<p>43頁の公共交通ネットワークの将来像のイメージ図では、本市の公共交通の骨格となる幹線(都市間幹線及び市内幹線)の移動軸のみ記載しており、「地区内路線(N-バス)のカバー範囲」については、柔軟に移動を確保していくため、移動軸の記載をしていません。  各公共交通の役割分担において、「市内幹線」は市内主要施設間を結ぶ路線、「地区内路線」を各地区(人口集積地等)から主要な施設や都市間幹線及び市内幹線に接続する路線として位置づけています。  そのため、地区内路線の役割の内容に人口密度等の市内の現況を踏まえ、路線の検討を行う旨を加筆します。</p>

No.	項目	意見内容	市の考え方
6	・45頁 計画目標及び評価指標	<p>○Nバス利用者数の評価指標を「1便当たり」から「走行1km当たり」に修正する。</p> <p>・理由          利用者数の評価指標として「1便当たり」「走行1km当たり」や他の指標も使われるが、どれか一つを用いるとすれば、「走行1km当たり」が適切である。走行キロは、運行生産性指標や集客生産性指標、労働生産性指標などにも、共通ベースとして使える指標であり、バスの効率性指標として最も一般的に用いられている。たとえば「1便当たり」の利用者が増えても、運行生産性が上がったのか下がったのかとの関係が評価できなければ、便数当たり指標では総合的に評価できない。</p> <p>「1便当たり」の表面上の利用者数が上がったように見せかけるには、路線を長大化すれば良い。長時間「ダラダラ」走っていればそれなりにお客は乗るので、「1便当たり」の数字は上がる。つまり、路線の長大化を誘引してしまう。</p> <p>長大路線では、利用者の利便性は実際には高くないことが多い(乗り換えは減るかもしれないが、あちこち回るのでその人の目的地になかなか着かない)し、運行効率も経営効率も一般的には下がる(利用者があるかないかに関わらず決められたとおりに走らなければならないから)。また、ダイヤが乱れた場合回復は困難なので、ダイヤへの信頼性が悪くなる。何よりも、減便すれば「1便当たり」の利用者が増えるという現象も現れる(乗らなければ生活できない人は、1日2、3本しかなくても乗らざるを得ない)ので、減便の根拠にされる危険性がある指標である。もちろん走行キロ当たりを指標にしても、減便の根拠にされる可能性はあるのだが、経験的には路線網を整理・合理化する誘因として働く。</p> <p>「1便当たり」の指標は、高密度運行の路線を評価する場合には有効である。名古屋市営バスの古い分析になるが、1日約200便(往復)を越えるような高密度運行の路線では、便数の増加に伴って利用者総数も増える(利用者数/便が増加するとは限らないが、社会的な便益は増加する)傾向がある。1日約100便程度では顕著な要因ではなくなり、1日約40便程度を下回ると有意な要因ではなくなる。つまり、おそらくNバス全路線で、便数の変化と利用者数との相関関係は、有意なレベルでは認められないだろう。減便すれば「効率性」は上がり、増便すれば下がると評価される危険がある。</p> <p>なお「案」では、「公共交通を評価・改善するための仕組みを構築」することになっていることから、評価指標を現段階で決めないという手もあると思う。</p>	<p>Nバス1便当たりの利用者数の増加の指標については、市内公共交通の利用者の増加の指標と整合を図って設定したものです。そのため、本指標は現状のとおりとします。ご提案の指標につきましては、計画事業(4)「Nバス及び新しい移動サービスの見直しの仕組みづくり」において、Nバスの評価基準を作成する際の参考とさせていただきます。</p>

No.	項目	意見内容	市の考え方
7	・45頁 計画目標及び評価指標	<p>○「公共交通に対する市民意識の向上」について、「公共交通の利用を第一に考える割合」などの主観的な意識を評価指標とするのではなく、客観的な交通行動の指標に置き換える。とりあえずは、インプット指標あるいはアウトプット指標に置き換える。</p> <p>たとえば、「公共交通の利用を第一に考える割合」という指標については、バスマップ・時刻表、啓発紙等の発行数などに変え、「バスがどのように走っているか分からない」という指標については、ホームページの閲覧数などに変える。</p> <p>・理由 前提として、長久手市のバスについての情報提供や啓発は、他都市と比べて決して劣っていない。むしろ進んでいる。まだ不足しているかのように現状を認識し定義する必要はない。「バスがどのように走っているか分からない」のは、利用しないからわからない・わからないから利用しないという、悪循環に陥っているからであろう。意識啓発が足りないと現状を定義し、「啓発予算をつけます、啓発活動をします」と答弁するのは、言葉は悪いが役所の悪弊である。</p> <p>修正意見3と重なるが、人の主観的な意識と交通行動とのギャップは大きい。「わかっちゃいるけどやめられない。」外部からのわずかな働きかけによって、人の意識がアンケート調査に現れるほど変化し、交通行動が変化するとあまり期待しない方がよい。情報を与えることによって交通行動が変化したとする報告もあるが、個人的には、他の要因との複合的な効果や、長期的な効果も見ることがあると思う。</p> <p>他の自治体も同様であるが長久手市の場合、客観的な交通行動の調査が不足していると考えられる。意識調査にかかる予算を是非行動調査にあててほしい。</p> <p>情報を提供し、意識に働きかけることが無意味だと言っているのではない。情報の適切な提供は重要である。ただし、インプット指標とアウトプット指標による評価にとどめるべき(たとえばバス停や駅の表示の改善、そのための予算などは、アウトプット指標・インプット指標)で、アウトカム指標(情報の認識や意識の変化など)やインパクト指標(交通行動の変化や利用者の増など)を、評価指標として用いることは避けた方がよい。アウトカムを重視する民間企業の評価方法を、安易にマネない方がよい(民間企業は増収・益/減収・益などでアウトプットが明瞭に現れる)。</p> <p>端的には、調査方法を少し変えれば、意識調査の結果などは簡単に変わってしまう。仮に意識が長期的に改善し続けるとしたら、オソロシイ気がするし、意識が改善しなかったからといって、直ちにインプット(予算や事業)が悪かったという結論にもならない。</p>	<p>市民の公共交通に対する意識を把握するうえで、アンケート調査が有効であること、また、過去のアンケート調査との比較が容易であることから、現状のとおりとします。また、アンケートの聞き方により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。</p> <p>一方で客観的な指標については、本計画期間中のデータ取得に努め、指標としての有効性を確認の上、必要に応じ次期計画に反映することとします。</p>
8	・46頁 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	<p>○Nバスの路線再編を行うことが予定されているが、どのような理念に従って再編するのか明記してほしい。また、p16のNバスの「目的」がどのように変更されるのか理念を示してほしい。</p> <p>・理由 「案」の中では、「移動ニーズ」「利用目的」を「踏まえた」「対応した」と表現されているだけなので、どのような考え方、理念で再編するのか読み取りにくい。誰でも人は、自分個人の移動ニーズを、社会的な移動ニーズと勘違いしやすい。社会的なニーズや客観的な利便性を、具体的に「理念」として表現してほしい。</p> <p>また、修正意見1で述べたように、交通計画が都市構造を誘導するべきであり、どのように誘導するかも「理念」として示してほしい。買い物需要への対応を目的とすること、「幹線」路線とその他の路線を分けることなどを明確に理念として示してほしい。なお、幹線路線という「理念」は初めて導入されるのではないかと思うが、重要である。</p> <p>主観的なニーズを繰り返し聞き、勘違いを起こしやすい表現が案中に多く使われているので、触発されている。勘違いをあながち利己的とも言えない。市民アンケートでは、「案」では、「移動ニーズ」「利用目的」というが、アンケートによる利用状況や意識調査が元になっているので、実際には現在の路線とサービスによって顕在化した需要、あるいは主観的な希望(イケアへの「ニーズ」が好例)である。潜在的な需要や社会的な移動ニーズとは、ズレがあるのではないか。</p> <p>根本的には、社会的なニーズ・潜在的なニーズや客観的な利便性をきちんと調査していないことが、計画策定プロセスの欠陥である。人は、主観的な意識にしたがって交通行動しないことが多い。公共交通が大事だと思っても、クルマをつい使ってしまう。交通行動を客観的に調査して、計画策定の基礎としてほしい。</p>	<p>Nーバス運行の理念及び目的については、OD調査やアンケート調査、意見交換等から得られた利用状況やニーズをもとに、計画事業(2)「利用状況やニーズに応じたバス路線への見直し」、計画事業(4)「新しい移動サービスの導入」を含め検討し、路線再編の際に方針を定めていきたいと考えています。そのため、本計画においては、理念等の記載はしませんでした。</p> <p>客観的なデータについては、本計画期間中のデータ取得に努め、必要に応じ次期計画に反映することとします。</p>

No.	項目	意見内容	市の考え方
9	・46頁 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	<p>○N-バスの認知度(利用)向上と市民向けの市内観光(評価指標→利用者割合の増加)</p> <p>① 終日無料運行日の設定</p> <p>アンケートによってもN-バスの認知度の低さが歴然としている。これではいくらルート編成や料金体系を考案しても根本的な解決には繋がらない。要因としては自家用車への依存慣習が抜けないこと、いわゆる「食わず嫌い」が上げられる。そこで終日誰でもN-バス乗車無料の日を設け、市民に一日乗り放題を体験してもらえば利用促進の強い動機づけになる。交通機関はあくまで行く目的があつてのツール(手段)なので、その目的(動機づけ)をしっかりと設定。</p> <p>例えば、市制記念日(1月4日を仮定)を祝し、各施設がイベントを行う。市役所、古戦場公園(武者行列・武道大会&lt;弓術・砲術・棒の手・居合抜き&gt;)、文化の家(囲碁・将棋多面指し指導対局・百人一首かるた会・国際交流フェスティバル)、福祉の家(千人炊き出しカレー)、中央図書館(図書館まつり)、杵ヶ池体育館(学区対抗玉入れ合戦)、ジブリパークなど。(名都美術館、トヨタ博物館でも無料開館などの協力を得る。)</p> <p>② 観光協会による市内史跡めぐり観光N-バス運行。</p> <p>また、毎月100人に上るといふ新住民登録者に一日無料バス券を発行し、観光N-バスを仕立て、長久手市「タウンマップ」を基に市内各所をオリエンテーションを兼ねて巡ってもらう。同時に市長よりまちの在り方や住民主体の考え方を伝え、新市民として歓迎の意を表す。または、毎月1回全市民対象にN-バス無料乗り放題ディを設定するか、行事に合わせて行うなども考えられる。</p>	<p>N-バスの利用促進を図るうえで、実際に利用してもらう機会を創出することは非常に重要であると考えております。終日無料運行日の設定及び観光N-バスの運行については、利用促進を図る際の参考とさせていただきます。</p>
10	・46頁 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	<p>○オンデマンドタクシーの活用を目指す。</p> <p>これからの高齢化社会や人口減少傾向への対策としては、将来必ず必要と考える。今回の試験乗車企画は、短期であり準備も不十分とはいえ、実施した意義は大きかったと思われる。まだまだ試行錯誤を繰り返し、精度と理解を深める必要がある。</p> <p>一部市民の声で、アンケートに対するわずらわしいという反発があつたやに聞く。次回実施の際には、職員が同乗しての聞き取り調査が望ましい。</p>	<p>オンデマンドタクシーの導入につきましては、計画事業(3)「移動困難者への支援の拡充」において検討及び実証実験を行い、本格運行を目指します。</p> <p>意見徴収の方法については、ご意見を今後の事業実施の際の参考とさせていただきます。</p>
11	該当無し	<p>○大災害時の交通の対処</p> <p>南海トラフ大災害時の交通管制について対処すべき方法を検討すべきでは？緊急時N-バスで負傷者の優先搬送を実施する(要事前許可)。</p>	<p>大規模災害時における、公共交通の確保及び活用については、N-バスを含む市内の各公共交通事業者との連携が非常に重要であると考えます。</p> <p>今後、公共交通会議内での情報共有を進めつつ、大規模災害時の対応について検討する際の参考とさせていただきます。</p>