

## 事業名【担当課】

## 公共交通事業【企画政策課】

## 外部評価実施者からの意見

事業のゴールが「公共交通の利用を促し、また持続可能な交通体系を構築する」ことにあり、中間アウトカムを「徒歩や自転車で行けない離れた所に外出する際に『公共交通利用を第一に考える』人の割合の向上を図る」こととしているため、成果指標を「公共交通利用を第一に考える人の割合」とするのは妥当であるが、その指標を図るものが5年に1度のアンケートのみであるため、他の方法でも公共交通機関利用の意識を知る方法が意識啓発とともに必要と考えられる。また、公共交通が必要なところに必要な人に届くようにするために対象の明確化が必要である。また、バスのルートや時間等の検討が行われているが、担当課が模索中のオンデマンド型の交通システム等についても市民の意見・要望を聞く機会を増やしつつ、リニモや民間バス・鉄道等との接続も含めた全体的な公共交通システムの中でN-バスのあり方を構想していくことが必要である。

市東部のN-バス利用者が少ないとの説明があったが、利用者が増えない真因を追及したうえで新たな施策を検討すべきと考える。

最終アウトカムである「持続可能な交通体系の構築」においては、市民全員としている本施策の対象者を、まずは、いわゆる「自動車中心社会における移動制約者」などに絞った施策とした方が良いと思う。

公共交通の民間事業者と連携し、公共交通における接合を可能な限り強化することで、お互いの利便性を向上できると考える。

成果指標の実績確認が5年に1回では、タイムリーな課題解決には繋がらない。少なくとも成果が毎年確認できる指標にすべきと考える。

過度に自動車に頼ることのない公共交通体系の構築を目指す事業と理解した。市が運営するN-バスの積極的な利用を促したいという市の意向は理解できるが、その目的が交通渋滞の緩和やSDGsのためと言われても、渋滞は市外からの流入車両が多く市民がN-バスを使っても解決されるとは考えにくく、市民には理解されにくいと思う。それより、まずは交通弱者に対象を絞り、地域ごとの事情に応じた交通体系を考えるべきである。例えば、市内東部地区での利用者数が少ないのは、人口密度が低いため当然であり、それでも交通弱者の支援のため必要であるなら、N-バスよりコストの低い代替手段（例えば、デマンド交通等）、地域に応じた交通システムを配置すべきと考える。また、成果指標として、「公共交通利用を第一に考える人の割合」は、5年に一度実施する市民アンケート結果であり、毎年の進捗が分からないため不適切である。それより、N-バス利用者数やN-バス利用満足度が直接的な指標ではないかと考える。

N-バスの利用目的を明確にして利用者が使用しやすい工夫をしていただきたいです。

5年に1回の市民アンケートは、間の期間が長すぎるので、途中経過や実態の把握のためにも市民アンケート以外での情報採取が必要だと思います。

N-バスのデザインがとてもかわいく長久手の町を走っている姿を見ると風景にも馴染んでいてとても良いです。いつまでも市民から愛されるN-バスを目指して行ってほしいと思います。

### 担当課対応状況

- ・「地域ごとの事情に応じた交通体系を考えるべき」との意見を受け、令和6年度に本市東部においてデマンド交通の実証実験を実施し、本市全体の公共交通ネットワークの改善に向けた検討を進めていきます。
- ・「成果指標の指標を図るものが5年に一度のアンケートのみ」との意見を受けましたが、毎年度Nーバスを含めた市内公共交通機関の利用者数を把握するとともに、別途、Nーバス利用に関するアンケートをしており、別の観点から利用実態を把握していきます。