

平成 26 年度行政評価（外部評価）議事要旨

議 事 概 要	
会議の名称	平成 26 年度行政評価（外部評価） ※地域公共交通会議運営事業
開催日時	平成 26 年 11 月 29 日（土）午前 9 時 45 分から午前 10 時 45 分まで
開催場所	市役所北庁舎 2 階第 5 会議室
出席者氏名	委員 和泉 潤 委員 塚田 敏彦 委員 高野 晃二 委員 島田 智子 委員 荒川 敬子 担当課 行政経営部長 松井 豊明 行政経営部次長 三浦 肇 経営管理課長 高木 昭信 経営管理課長補佐 門前 健 事務局 経営管理課主事 原田 晋
傍聴者人数	5 人
会議の公開・非公開	公開
審議の概要	地域公共交通会議運営事業について
問 合 先	長久手市行政経営部経営管理課 0561-56-0600
備 考	

担当課 委員 担当課 委員	<p><平成 26 年度長久手市行政評価（外部評価）資料に沿って説明></p> <p>説明資料の「事業実施の背景」で、「人々の移動手段の変化の影響」として、国全体では乗用車の保有台数がこの 40 年間で 8 倍になり、バス輸送人員が半減したとのことだが、長久手市はどのような状況か。</p> <p>長久手市のデータは平成 10 年以降のものであるが、乗用車の保有台数は増加傾向にある。市内のバス輸送人員は定かではないが、N-バスは増加しているし、名鉄バスも路線を新設しているため、全体としては増加傾向にあると思われる。</p> <p>市民アンケートを実施したとのことだが、そのアンケートでは満足度も尋ねているのか。また、OD 調査（利用者の行動調査）の具体的な内容をお聞きしたい。</p>
--------------------------------	--

担当課

市民アンケートでは、公共交通機関ごとに運行本数や時間、ルートなどについて満足度を質問している。また、OD調査について、Oは起点(origin)、Dは終点(destination)を表し、バス利用に関しては、利用者の乗車場所、降車場所、利用時間等を調査して集計解析することにより、利用区間、利用目的、利用時間分布等を把握する。OD調査については定期的に行っており、N-バスは路線再編に当たり、利用者へのアンケート調査を同時に実施し、バス停別乗降客数調査として今年度実施し、詳細に利用実態を把握していく。

委員

道路運送法に基づく会議と、活性化再生法に基づく協議会が一本化されているが、それぞれの会議の議論をどのようにすみ分けているのか。

担当課

道路運送法の会議では、バスの個別路線のルートや運賃、便数などを協議し、活性化再生法の協議会では、地域公共交通総合連携計画の策定や、計画事業の推進、進捗確認について協議している。

委員

道路運送法における会議の協議範囲は限定的で個別案件であり、活性化再生法の協議会は、リニモ、バスに加えてタクシーの取扱いなど、自動車以外の移動を広く議論する場と認識した。そのような認識に立つと、両会議は分けて運営するか、それとも議論のすみ分けを明確にした方が良いと考える。

委員

今の意見に関連して、今後は高齢化が進み、公共交通の重要性はますます高まることが予想されるため、いわゆる交通弱者に対する対策が重要になってくる。

また、事業成立の背景を鑑みると、この事業の目的は何か。

担当課

事業の目的は、地域公共交通の確保、維持である。市民の生活に欠かせない移動手段を担保することは行政の役割だと考えている。その上で、リニモと名鉄バスは市内外の移動基軸とし、N-バスはそれらを面的に補完して市内の移動を確保するというように、公共交通ごとの役割を踏まえた上で改善を行いながら最適なネットワークを構築し、利用促進していく必要がある。

委員

公共交通を確保、維持するという目的のために色々なことを議論し、その手段として色々なことに取り組んでいる。だとしたら、地域公共交通会議の成果は計画の成果指標である利用者数ではなく、例えば、バスロケーションシステムの利用者など、もっと別のものになるので

担当課	<p>はないかと思う。</p> <p>関連して、名鉄バスのバスロケーションシステム導入について、民間事業者の案件に関して地域公共交通会議で何を議論したのか。</p> <p>名鉄バスに確認したところ、バスロケーションシステムの利用者数は把握できないとのことであった。</p>
委員	<p>また、会議での議論について、名鉄バスの名古屋営業所管内での導入に際して、名鉄バスから国の補助制度の活用について相談を受けた。補助制度の活用条件として、営業所管内となる本市、名古屋市、瀬戸市、尾張旭市、日進市の同意が必要であったため、営業所が立地する本市地域公共交通会議より管内他市への同意を得て、名鉄バスが運行するN-バス、くるりんばすと併せて申請を行った。</p> <p>かつては、名鉄バスがいつまでたっても来ない時代もあったが、今はかなり改善された。N-バスも充実してきたが、市役所中心の路線となっており、再編の際には、南部方面の方のニーズもしっかり反映する必要があると考える。</p> <p>また、N-バスはリニモ駅への接続を強化した路線に再編したとのことだが、駅までは自動車で移動する人が大半と思われるので、そうした実態や意向をしっかりと把握しておく必要がある。</p> <p>質問だが、成果指標を各公共交通機関利用者10%増やすと設定しているが、10%の根拠は何か。</p>
担当課	<p>地域公共交通総合連携計画の目標値である。計画期間は5年であるため、第1次の計画策定の際には本市の5年間の人口増加率と同程度の目標値を設定した。</p>
委員	<p>地域公共交通会議で議論した結果、何をどのように反映したのかが見えてこない。</p>
担当課	<p>計画策定に関する協議であれば、計画内容に関する意見を反映し、周知・広報事業であるかわら版「のりゃあせ」の作成などの取組内容に関する意見があれば誌面に反映したりと、議題ごとに議論した結果を反映している。</p>
委員	<p>リニモ駅でのパーク・アンド・ライド駐車場（以下「P&R 駐車場」という。）に対する方針は持っているのか。</p>
担当課	<p>市では方針を持っていないが、愛・地球博記念公園駅の北側に愛知県と沿線市で構成する協議会で運営するP&R 駐車場が存在する。ま</p>

た、現在、愛知県が中心となって沿線市と策定した「リニモ沿線地域づくり構想」の改訂を進めており、この策定作業の中で、P&R 駐車場についても話題にしていきたい。

委員

地域公共交通会議は、交通事業者や関係者が中心で、供給者側中心の会議体となっており、利用者側の参画が薄いと感じる。委員の構成や選出に際しては、多様なステークホルダーの参画を工夫するべきではないか。委員とすることが無理なのであれば、高齢者や障がい者などの交通ニーズを取る機会などを充実するべきである。

担当課

地域公共交通会議については、法律や国の要綱に基づき、市の設置要綱を定めており、委員数の 30%以内において公募を実施している。

総合連携計画では、「みんなで育む」という基本姿勢を目標にしており、そうした市民参画を具現化する実施事業の一つとして、Nーバスの将来のあり方を考える市民ワークショップや公共交通シンポジウムを開催する。

ただ、高齢社会を迎える中で、高齢者の外出促進という視点で公共交通施策を展開することにより、元気なまちづくりにもつながるため、個別事業の中で、多様なステークホルダーの参画を促したい。

委員

団塊世代が高齢化していく中で、高齢者が安心して乗れるバス運営が重要になってくる。そのためには、ニーズの取り方に工夫を要する。例えば、シニアクラブや各種のサロンなどに出向いて拾い集める必要がある。また、携帯電話やパソコンなど、いわゆるタブレット型の情報機器の活用など、様々な媒体を活用した情報の発信や収集も必要になってくる。

委員

平成 25 年度と 26 年度の事業費を比較して、事業費を「削減」としているが、25 年度は計画策定やそれに伴うアンケート調査と、通年とは異なるメニューが予算の大半を占めたものと思われる。そのように考えると、確かに 70 万円程度減額となっているが、事業費のみで「削減」とするのは短絡的ではないか。

担当課

平成 25 年度は 5 年に 1 度の計画策定があったため事業費が多かった。平成 26 年度事業費は通常年度と比較すると、市民参画の取組を促進するためのシンポジウムを開催するという点において、むしろ実質的には「拡充」に当たるため、表現方法について「拡充」と修正する。

会長

これまでの意見交換を踏まえて講評する。

地域公共交通会議の取組により、公共交通の利用促進に関する成果は上がっていることが理解でき、事業の継続性も必要と思われる。

一方で、この会議のメンバー構成の理由や、協議の内容、協議結果がどのように反映されたかについて、今ひとつ不明瞭である。会議の運営が利用者増という成果指標に直結するのではなく、会議を運営することによって、どんな点で市民にとって良くなったのかという視点で、成果指標を一度考えてほしい。指標化は難しいと思うが、定量的な指標にこだわらず、定性的な指標も含めて、ふさわしい指標を検討してほしい。