

鉄道やバス等の維持・充実にに関する意見		
御意見の概要 抜粋	No.	県の考え方 抜粋
<p>鉄道事業者では運行本数の減少、ワンマン化、駅の無人化・リモート化が進められており、重大なサービス低下、安全性の低下につながる可能性がある。リモート化は操作が難しければ深刻な客離れを招きかねない。</p> <p>利用者減・経営体力の低下を表しており、さらなる利用者減という悪循環にならないか心配。</p>	1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本方針として「広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実」「公共交通ネットワークを支える仕組みづくり」を掲げており、鉄道や路線バスの維持・充実、地域のニーズに応じた新たな交通サービスの支援に取り組んでいく。(p.64、65) ・ 鉄道の維持・充実については、取組 1-2-1 に記載のとおり、沿線市町村や観光事業者などと連携し、利用促進に資する取組や経営の厳しい地域鉄道事業者が実施する安全安定輸送に必要な修繕・設備投資の支援などを進めていく。(p.68) ・ 広域交通・市町村間交通と、市町村内交通をつなぐ交通拠点で円滑な乗り継ぎを推進するため、地域公共交通会議等の場を活用し、交通事業者や市町村と連携して、利用しやすいダイヤや運賃の調整を図り、利便性の向上を図っていく。(p.69)
<p>「市町村またぎ」の交通を充実させるとともに、「ラストワンマイル」の充実にもっと人もお金も割いてほしい。</p>	2	
<p>人口減少を理由に廃線の対象となっている路線も、地域の重要な市町村交通と市町村間交通となっており、赤字路線だったとしても存続する必要がある。</p>	4	
<p>コミュニティバスと鉄道の接続をよくして両方の利用促進ができれば公共交通の維持につながるため、乗り換えをしやすくすることが重要。</p>	4	
<p>赤字を理由に路線を廃止することはしないと明記すること。</p>	6	
<p>取組 1-2-1 で鉄道の維持・充実で、国や県の補助制度の取り組みがないのは、鉄道の切り捨てである。</p>	7	
<p>既存の公共交通ネットワークの拡充はもう考えないのか。</p>	14	
<p>法律の規制緩和を促進し、県内にある赤字路線や廃線が検討されている区間の沿線に企業を誘致すれば利用者は確実に増え、鉄道の維持ができると思う。</p>	4	
<p>国庫補助を受けていない路線バスについても、県の補助をすること。</p>	7	

計画の目標・方針や指標に関する意見		
御意見の概要 抜粋	No.	県の考え方 抜粋
WEB アンケート調査結果による状況をどう考え、どう変えていくかの方針を示すべき。	12	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県民アンケート調査などからの視点を踏まえて課題を整理し、目指す公共交通像として「安心・便利な暮らしと、活発な経済活動を支える公共交通の維持・充実」を掲げ、基本方針として「広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実」、「公共交通ネットワークを支える仕組みづくり」、「公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成」の3つの方針を示している。(p.56、57) ・ 目標指標のうち指標1-④「地域公共交通計画を策定している市町村数」及び指標1-⑤「地域公共交通会議を設置している市町村数」について、ともに県内全ての市町村である54市町村を目標としている。(p.85、86) ・ 本計画は、「あいち交通ビジョン」の個別計画として策定していることから、「あいち交通ビジョン」と整合性をとっており、目標指標のうち指標1-③「複数市町村に跨る地域間幹線系統の1系統あたり年間輸送人員」においても、コロナ禍により減少した年間輸送人員を、コロナ禍前の水準に回復させることを目標としている。(p.85)
どのようなサービス水準を目標とするかの原則（安価、安心、安全など）を示すべき。	13	
目標指標では地域公共交通計画策定済み34市町村に対し2026年度に54市町村、地域公共交通会議を49市町村が設置していますが、2026年度に54市町村という目標。これ以外の市町村を切り捨てることは許されない。	7	
「あいちの交通ビジョン」で基本目標を「公共交通（鉄道・乗合バス・タクシー）の年間輸送人員→2019年度の水準までの回復」を目指している。これは、コロナ以前の微増傾向に戻そうということであり、この微増傾向をさらに増加させるという基本目標が必要。	10	

他計画に関する意見		
御意見の概要 抜粋	No.	県の考え方 抜粋
名岐道路アセス準備書（2023年5月）で、計画交通量がやっと思われたが、2021年度の道路交通センサスの結果を2022年11月に国が公表しており、この値で計画交通量を見直すこと。	9	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個々の道路の計画交通量に関しては本計画では対象としていない。
「名古屋交通計画2030」で、他都市に比べ高い自動車利用率を低くし、公共交通利用者を増やす方針を一貫して掲げてきたにもかかわらず、自動車の利用割合は高いままになっていることをどのように評価しているかが記載されていない。	10	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村の個別計画における方針への評価は、本計画では対象としていない。

その他の意見		
御意見の概要 抜粋	No.	県の考え方 抜粋
「リニアインパクト」を広げるのは困難。お題目のように掲げるのはやめてほしい。	3	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋駅のスーパーターミナル化や名古屋駅からの鉄道ネットワークの充実強化等の取組を推進し、リニアインパクトを県内全域に広げ、広域交通の維持・充実に取り組んでいく。(p.66)
地域交通法の最近の法改正の事実を明記すること。県民の望む地域交通計画ではないことがわかる。	5	<ul style="list-style-type: none"> 本計画は、地域交通法に基づき地域公共交通計画として策定するものであると同時に、「あいち交通ビジョン」の個別計画として、交通分野で取り組むべき施策の方向性を示し、国・県・市町村・交通事業者・県民等の役割分担と連携のもと、県として取り組む施策を位置付けるものである。(p.2)
計画(案)では高齢化が進展という現状を正しく分析おり、分析結果を生かし、高齢者の移動を守るため今後の地域公共交通計画を策定すること。	8	<ul style="list-style-type: none"> 今後さらに高齢化が進む中で、県民や事業者等が、自動車が無くても暮らし、活動できる交通環境を維持・充実していくことが必要と考えている。(p.55)
交通DXの先進的な実証実験の事例の情報収集・提供は、高齢者層への対応を忘れずに行うこと。	15	<ul style="list-style-type: none"> 本計画では、現況・将来の高齢化率の変化を分析した結果を踏まえ、県民の暮らしを支える移動手段である鉄道や路線バスの維持・充実、地域のニーズに応じた新たな交通サービスの支援などに取り組むことについて記載している。(p.65)
公共交通空白地を明示し、運行密度などもわかるようにすること。	11	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスが十分でない傾向にある地域においても、地域の実情に応じて対策を検討していくことが必要と考えている。 基本方針として「公共交通ネットワークを支える仕組みづくり」を掲げており、市町村内交通の整備への支援や、地域のニーズに応じた新たな交通サービスの支援に取り組んでまいります。(p.64、65)
愛知県公共交通協議会の構成員として、地区別に地区代表や公募委員を追加すること。	16	<ul style="list-style-type: none"> 愛知県公共交通協議会の構成員は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定する構成員に沿って構成している。