

「愛知県地域公共交通計画」（案）に対する御意見の概要と県の考え方

No.	御意見の概要	県の考え方
1	<p>鉄道・路線バス問わず、愛知県内の公共交通機関全体がやせ細ってきている印象があり、大変危惧しています。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と考えます。名鉄知多新線は線内折り返し運転が主となり、無人化された富貴駅での乗り換えで構内踏切を渡らなければならないというバリアフリー化に逆行する例も発生しています。</p> <p>JR東海では「サポート付き自動券売機」の導入がされていますが、出札窓口の無人化・リモート化にほかならず、いくらカメラ付きモニターでサポートしても、操作が難しければ深刻な客離れを招きかねません。ICカードの普及で券売機そのものが減っています。</p> <p>鉄道事業者における「合理化・省力化」自体が、利用者減・経営体力の低下を表しているものにほかならず、さらなる利用者減という悪循環にならないか心配です。</p>	<p>利用者の減少、鉄道事業者の厳しい経営状況については、課題であると認識しております。</p> <p>取組 1-2-1「鉄道の維持・充実」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まいります。</p>
2	<p>幹線交通たる鉄道の駅から地域への「二次交通」の貧弱さが目に余ります。名古屋市内では地下鉄と市バスの連携がありますが、市外に行くと不便極まりない。コミュニティバスもありますが、あくまで地域住民向けでかつデマンド方式もあり、外来者が気軽につかえるものではありません。県の役割として、「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>	<p>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まいります。</p>
3	<p>大前提として、「リニアインパクト」を広げるのは困難でしょう。お題目のように掲げるのはやめてほしい。また、自動車中心、幹線道路整備のまちづくりを行いマイカーが普及した経過もありますので、思い切った公共交通へのシフトを政策的に実施することが必要と考えます。</p>	<p>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・充実に取り組んでまいります。</p> <p>いただいた御意見については、関係機関と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
4	<p>西尾線の西尾～吉良吉田駅間と蒲郡線の全線、広見線の新可児～御嵩駅間が沿線地域の人口減少を理由に廃線の対象となっています。ただしこれは西尾市沿岸部の地域の重要な市町村交通と市町村間交通となっており、西尾線沿線とその周辺の安城市、刈谷市、碧南市にはそれぞれ高校もあり名古屋にはもっとと大学などもあり通学する高校生、大学生の通学需要に廃線ともなれば深刻な影響を出す可能性があります。これらの地域交通理由から鉄道の路線は赤字路線だったとしても存続する必要があると考えます。しかし存続と言っても非常に困難な場合もあるので鉄道の存続には主に3つのことが重要になってくると考えます。</p> <p>まずは1つ目の企業提携についてです。例えば熊本県では台湾の企業を誘致したことによりその最寄駅の利用者がデータはありませんが増えているということです。また2027年には新駅ができる話まで上がってきています。同じく愛知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るので鉄道の維持はできると考えます。</p>	<p>県民の暮らし、経済活動を支えるため、市町村間交通の維持・充実、市町村内交通の支援を図っていくことは重要であると認識しております。</p> <p>鉄道の維持・充実については、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などを進めてまいります。</p> <p>また、まちづくりのための計画と連携した地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするため、市町村における地域公共交通計画の策定に向けた検討を促してまいります。</p> <p>いただいた御意見については、関係機関と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
	<p>2つ目はコミュニティバスと鉄道の乗り換えをやすくすることで。例えば列車が駅を発車すると同時にバスも発車する、電車が到着したらその乗客を乗せるためにバスが待つなどです。もし鉄道と地元のコミュニティバスみたいなものの接続が悪ければ誰も乗りに来ません。なのでその接続をよくして鉄道とバスの両方の利用促進ができれば鉄道路線を含む公共交通の維持につながると考えます。</p>	<p>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の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まいります。</p>
	<p>3つ目は法律の規制緩和をすることを促進することです。例えば1でも示したように規制緩和により企業、工場を誘致すれば工場の社員がそのまま交通機関を利用してくれるので廃線が検討されている路線でも存続が決定されると思います。</p>	<p>いただいた御意見については、関係機関と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
5	<p>○地域交通法の最近の法改正内容を追加し、真の目的を計画の目的で「本計画は、「あいち交通ビジョン」の理念を受け継ぎながら、また2023年11月に改正法が全面施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」にもとづき、…持続可能な公共交通の確保・充実を図ることを目標に、実現に向けた方針や取組を示すものです。」p2とありますが、この「地域交通法」は、2020年には地域公共交通計画策定の努力義務化、自家用車の白タク容認（いわゆるライドシェア）が決められ、2023年4月には赤字を理由としたローカル鉄道廃止（目安として、62線103区間が、1000人未満/日・km）、バス等への転換を含んでいます。こうした最近の法改正の事実を明記してください。県民の望む地域交通計画ではないことがわかります。</p> <p>ライドシェアだけは、県の取組2-1-2 p70で「タクシーや自家用有償旅客運送等については、国での議論を踏まえ、必要に応じて市町村の取組に反映されるよう、情報提供や計画策定の支援を行います。」とし、その下のコラムで「国においては…自家用車活用事業を2024年4月から開始する予定です。…ライドシェアについては、2024年6月に向けて議論するとされています。」として宣伝をしています。</p>	<p>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す。</p> <p>なお、地域交通法は、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の連携と協働を推進するものです。</p>
6	<p>○赤字理由で路線廃止はしないと明記を未来に向けて対応すべき課題で「課題④ 山間部、半島部などで顕著に進む交通需要の減少への対応」p48とありますが、実現に向けた県の施策で「方針2 公共交通ネットワークを支える仕組みづくり」で、「地域の実情に応じ運行を維持していくことを基本に」p64という当たり前のことしか書いてありませんが、公共交通を誰もがいつでも便利に、安全・安心・安価に利用できるようなするのが原則です。人口減少という中で公共交通を維持することに確信を持ち、赤字を理由に路線を廃止することはしないと明記してください。このことはWEBアンケート調査で『「まちから公共交通がなくなること」への不安は西三河地域・東三河地域で3割以上となっており、特に東三河地区（北）では4割と高くなっています。』p40とあることから明らかです。</p>	<p>本計画では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」を掲げております。</p> <p>取組1-2-1、1-2-2に記載のとおり、鉄道や路線バスの維持・充実に取り組んでまいります。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
7	<p>○地域公共交通計画がなくても、国、県の財政補助を 県内の乗合バス営業収支の推移は p26「乗合バスの営業収支率は、長期にわたり 100%を下回っており、基本的には赤字経営の状況が続いてきました。…国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）…国の定める基準（1日あたり輸送量 15~150人等）に基づき設定し、2023年度時点で 64 路線を対象…県補助（愛知県バス運行対策費補助金）…特定の要件を満たすものについて、「生活交通路線」として県補助を実施（路線数不明、図のみ）」p27として、同図のように補助をしているだけです。</p> <p>施策 1-2 市町村間交通の維持・充実のうちで、県の取組 1-2-2 で「路線バスの維持・充実：市町村間交通を支える路線バスのうち、国庫補助により維持が必要な系統…地域間幹線系統として位置付け、運航経費の補助を継続的に実施し、維持に努めます…地域間幹線系統については、国庫補助に加え、県による補助を継続します。」p68とありますが、国庫補助を受けていない路線バスについても、県の補助をしてください。その下のコラムによれば、国では、地域間幹線系統と、これに接続する各市町村内のフィーダー系統に補助制度を設けていますが、「地域公共交通計画」に「位置付けることが想定されており、法に基づき計画策定段階において、県、市町村の参加する法定協議会での協議が求められています。」という面倒で、国や県の言うことを聞かねばこの計画を認めないとなっていますが、目標指標 p82 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 市町村という目標です。これ以外の市町村を切り捨てることは許されません。</p> <p>また、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も、鉄道の切り捨てになります。</p>	<p>県補助（愛知県バス運行対策費補助金）について、補助対象路線数を追記しました。</p> <p>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おります。</p> <p>取組 1-2-1「鉄道の維持・充実」に記載のとおり、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、JR刈谷駅におけるホーム拡幅やコンコース拡大等の駅総合改善事業の支援を行ってまいります。</p> <p>いただいた御意見については、関係機関と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
8	<p>○高齢化が進展と分析したことを生かすように 高齢化率の推移と将来予測で「高齢化率は、1980年から増加を続けており、2040年には約32%になることが予測されています。」p10とありますが、②市町村別の現況・将来の高齢化率の変化で「2020年時点で東三河地域の北設楽郡の町村で高齢化率50%以上となっており、また、長久手市から高浜市までの南北に連なる6市を除くすべての市で、WHO（世界保健機関）の定める超高齢化社会（高齢化率21%以上）となっています。2040年時点では県内すべての市町村で超高齢化社会となり、名古屋圏を中心に高齢化率30%以上となります。」p11と、今回の計画（案）では高齢化が進展という現状を正しく分析しています。この分析結果を生かし、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してください。</p>	<p>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であると考えております。</p> <p>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おります。</p>
9	<p>○不要不急の道路建設はやめ、公共交通拡充に予算を 名岐道路アセス準備書（2023年5月）で、計画交通量（名岐道路分だけ）がやっと示されましたが、国道22号の渋滞解消と言った以上、同時に示す必要があります。それにしても、2040年の計画交通量は、名岐道路と国道22号の合計で、現状交通量より1.44～1.71倍に増えています。「本県の人口は…2025年以降減少することが予測されています。」p9とある状況で、余りにも過大な交通需要です。しかも「2015年度が最新」（準備書意見への見解3-1-3）では古すぎます。既に2021年度の道路交通センサスの結果を2022年11月に国が公表しています。この値で計画交通量を見直してください。また、浜松湖西豊橋道路、名古屋三河道路、一宮西港道路などの計画交通量も最新の道路交通センサスから納得のいく需要を示し、不要不急の道路建設はやめ、公共交通拡充に予算を使ってください。</p>	<p>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おりません。いただいた御意見については、担当課と共有させていただきます。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
10	<p>○愛知県は公共交通機関利用者を高める方針を一貫して掲げて来たはず</p> <p>愛知県は「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）の年間輸送人員は…2019年度の水準までの回復」を目指しています。これは「鉄軌道の輸送人員は…微増傾向…新型コロナウイルス感染症の影響により…2020年度は前年度と比較して7割程度」p7、「乗合バスの輸送人員は、横ばい～微増傾向…2020年度は前年度と比較して7割程度」p8となっているため、コロナ以前の微増傾向に戻そうということです。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です。</p> <p>特に、名古屋市は「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ません。総括なしに、「方針」を掲げても「絵に描いた餅」になるだけです。なぜこのような結果になっているのかをしっかりと記載すべきです。採算を前面に出し、公共交通ネットワーク拡充をしてこなかったからではないでしょうか。新たな道路計画へは莫大なお金をつぎ込みながら、公共交通ネットワーク拡充への投資をしてこなかったからではないでしょうか。</p>	<p>コロナ禍の影響により、約50年間の中で最も利用者が少なくなるなど、輸送人員が大きく減少しており、まずはコロナ禍前の水準に回復させることが必要だと考えております。</p> <p>本計画は、上位計画である「あいち交通ビジョン」と整合性をとりながら、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、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おります。</p> <p>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おりません。</p>
11	<p>○公共交通空白地の分布がわかるように</p> <p>公共交通の人口カバー率として、分かりにくい図表がありますが、駅1km、バス停500mのカバー率が80%無い市町村はあま市、大治町、江南市、扶桑町、常滑市、阿久比町、南知多町、美浜町、西尾市、幸田町、設楽町の11市町ですp21。この分かりにくさは名古屋交通計画2030と同じですが、その後の名古屋市地域公共交通計画（案）では、（駅800m、バス停500m）名古屋地域公共交通計画（案）p23図のような空白地分布が示されました。また、人口空白地も重ねてあり、人が住んでいなければ交通需要もないことから適切な方法です。東三河山間部でカバー率がいいのは人口空白地も影響していると思われまます。いたずらに公共交通ネットワークが充実していることを強調するのではなく、公共交通空白地を明示してください。</p> <p>また、運行密度などもわかるようにしてください。</p>	<p>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おります。</p> <p>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>

No.	御意見の概要	県の考え方
12	<p>○公共交通の移動サービス水準は何を目標とするのか</p> <p>移動実態・ニーズの整理 p30~として、(2)鉄道やバスの地用頻度 p34 で、①「週に1日以上の利用について…名古屋市内でも3割程度であり、他地区では1~2割となります。」、②「距離について、鉄道駅では「2km未満」、バス停では「1km」未満の場合に、各地区の回答者の半数以上が含まれる。…バス停に関しては「500m未満」で約4割、「1km未満」で約7割と名古屋市内を除き地区の差異は小さくなっています。」 p35、(3)自動車と公共交通の選択傾向 p36 で、①「名古屋市内の居住者を除き8~9割が自動車を選択する傾向があります。」などと、WEBアンケート調査を実施2,657サンプルの回答を得た p30 とのことですが、こうした状況をどう考え、どう変えていくかの方針を示すべきです。名古屋市地域公共交通計画（案）では「名古屋市においては、市営交通事業のあり方と経営健全化方針（第4次答申）に基づき、…基準である鉄道圏域 800m、バス圏域 500mによる公共交通の人口カバー率を見ると、99.2%を占める…名古屋の都市構造の基礎となる重要な指針となっています。…既存の公共交通ネットワークによるサービス水準をしっかりと維持・確保する」と明記してあります。</p>	<p>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つの方針を示しております。</p>
13	<p>○地域公共交通に求められる原則を示すべき</p> <p>課題⑩で「地域ごとに必要なサービス水準の確保が求められます。」 p51、課題⑫で「公共交通の持つ多様な役割を踏まえた継続的な支援を行っていくことが求められます。」 p51、課題⑬で「路線バスに対するサービス水準の不満への対応」 p51 があげられていますが、どの様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）を示してください。</p> <p>もちろん、安価には無料という概念も含まれます。何よりも移動は人権だという基本と、料金徴収の人件費、機器整備費などの実利面も考えて、再検討してください。</p> <p>なお、安心には適切な運行間隔・運行時間を含み、次の便までどれだけ待つのか、最終便に間に合うのかと心配することがないようにという概念も含まれます。</p>	<p>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」を示しております。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
14	<p>○既存の公共交通ネットワークの拡充をあきらめたのか</p> <p>取組 2-1-2 地域のニーズに応じた新たな交通サービスの支援 p70 で「既存の公共交通の他、送迎サービスやシャトルバス等の地域の輸送資源を総動員するための取組を支援します。」とありますが、既存の公共交通ネットワークの拡充はもう考えないということなのですか。</p> <p>また、「タクシーや自家用有償旅客運送等については、国の議論を踏まえ、必要に応じて市町村の取組に反映されるよう、情報提供や計画策定の支援を行います。」p70、とあり、その下のコラムで、情報提供という形で国が決めたからと、自家用車活用事業が 2024 年 4 月開始や 6 月に向けてライドシェアの議論をするということを宣伝するのはやめ、既存の公共交通ネットワークの拡充を進めてください。</p>	<p>方針 2 「公共交通ネットワークを支える仕組みづくり」に記載のとおり、公共交通ネットワークの維持・充実を図ってまいります。</p>
15	<p>○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</p> <p>取組 2-2-1DX・GX 等の積極的導入の支援として「市町村が自動運転やデマンド交通、MaaS 等の新しい情報通信技術を活用した取組に積極的に参加できるよう、交通 DX の先進的な実証実験の事例の情報収集・提供を行います。」p71 とありますが、「2040 年時点では県内すべての市町村で超高齢化社会となり、名古屋圏を中心に高齢化率 30% 以上となります。」p11 と分析した結果を正しく活用し、高齢者層への対応を忘れずに情報収集・提供を行ってください。</p>	<p>今後さらに高齢化が進む中で、県民や事業者等が、自動車がなくても暮らし、活動できる交通環境を維持・充実していくことが必要であると考えております。</p>
16	<p>○推進体制に地区代表を</p> <p>愛知県公共交通協議会の構成員として①関係地方運輸局・地方公共団体、②公共交通事業者、③道路管理者、④港湾管理者、⑤公安委員会、⑥利用者（愛知県商工会議所連合会、あいち消費者協会）、⑦学識経験者、⑧その他（愛知県地域振興室、愛知県都市計画課）p81 とありますが、利用者の位置づけが弱すぎます。そもそも愛知県公共交通協議会ということで、愛知県地域公共交通計画を協議するための名称としても不十分ですし、8 構成員のわずか 1 構成員に過ぎないのでは、県民の意見はほとんど取り上げられないおそれがあります。少なくとも WEB アンケートのまとめのように、名古屋市内、尾張地区、知多地区、豊田地区、西三河地区、東三河地区（北）、東三河地区（南）p30~44 の地区別に地区代表や公募委員を追加してください。</p>	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 6 条第 2 項において、協議会の構成員は、地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体、関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者、関係する公安委員会、地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者と規定されております。</p> <p>愛知県公共交通協議会の構成員は、同法に沿って構成しております。</p>

No.	御意見の概要	県の考え方
17	<p>鉄道駅と各商業チェーンの各店舗をワゴンバスでつなぐバス路線を各商業チェーンにつくらせ経営させてください。回転寿司やコンビニや銀行など支店が多い商業チェーンは、店をバス停にして鉄道駅と各店舗をワゴンバスなどで乗客を運ばせるようにすれば交通弱者が助かります。例えば鉄道駅と各店舗をつなぐなど。コンビニなら深夜もワゴン車バスで女性も安全。</p>	<p>いただいた御意見については、関係機関と共有させていただきます。</p>
18	<p>愛知環状鉄道の株式上場と自治体所有の株の売却を。</p>	
19	<p>愛知環状鉄道のネーミングライツを。</p>	
20	<p>愛知環状鉄道三河上郷駅の名称を上郷町出身の戦国武将徳川四天王榊原康政の名前を付けた徳川四天王榊原康政駅にしてください。</p>	
21	<p>三河上郷駅前に榊原康政の像建立を。アニメ好き女性向けにアニメ風イケメンで。</p>	
22	<p>愛知環状鉄道の鉄道娘アイちゃんとりニモのりニモたんを主人公にしたマンガ原作の公募を。</p>	
23	<p>中部国際空港と愛知環状鉄道三河上郷駅をつなぐ新鉄道愛知環状鉄道分岐ルートを建設してください。建設資金及び用地買収費は新鉄道愛知環状鉄道分岐ルートの株で払うようにしてください。</p>	
24	<p>愛知環状鉄道分岐ルートのネーミングライツを。</p>	
25	<p>愛知環状鉄道駅周辺の農地を宅地化して鉄道利用者を増やしてください。10km以内。</p>	
26	<p>東名高速道路と愛知環状鉄道を走るレールバスを。</p>	
27	<p>屋根壁床を透明な素材にした観光客向けクリスタル電車をつくってください。</p>	
28	<p>愛知環状鉄道のアイちゃんとりニモのりニモたんのVチューバーをつくってください。自由な活動をさせつつ、愛知県の宣伝を。</p>	
29	<p>J R 東海の電車が愛知環状鉄道を走り、中岡崎駅、新豊田駅、八草駅、瀬戸市駅、三河上郷駅に停車するようにしてほしい。</p>	
30	<p>愛知環状鉄道の株を上場売却し、それで得たお金で J R 東海の株を買い J R 東海と愛知環状鉄道の合併を訴えてください。</p>	