

# 議 事 ①

「各務原市地域公共交通網形成計画

（後期計画）の策定について」

## 各務原市地域公共交通網形成計画後期計画（案）に対する意見 と対応

### 1. 委員からの意見（第 21 回地域公共交通会議）

指摘事項	ページ	対応内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>前期計画の事業評価について、ふれあいタクシーを「B」評価とした理由に、「利用者の固定化」が課題とあるが、利用者の固定化ではなく、現在利用していない人で、「使いたくても使えない人」がいることが課題ではないか。 固定の利用者がいるというのは、うまく使いこなして出かけられている人が一定数いることでもある。</li> </ul>	41	<ul style="list-style-type: none"> <li>決まった層の人が繰り返し利用している状況については、「利用者の固定化」ではなく「新規利用者の掘り起こしが課題」という表現で評価の理由（＝後期計画に向けた課題）とする。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>後期計画に関する記述で、ふれあいタクシーの表記が抜けている部分がある。</li> </ul>	47 48 49 51	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が運行するものとしてのふれあいバス、ふれあいタクシーをまとめて指す場合は、「ふれあいバス・ふれあいタクシー」の形で表記を統一する。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>後期計画では、一般タクシーや新しい交通手段について、どのように位置づけていくのか。</li> </ul>	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般タクシーも公共交通の 1 つとして、ネットワークにおける位置づけを意識した表記とする。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>後期計画の成果指標である「公共交通の利用割合」には、一般タクシーが含まれていないように見えるが、一般タクシーは公共交通として位置付けるのか。</li> </ul>	9	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の機能分類表において、ふれあいタクシーと一般タクシーの違いが分かるよう、一覧表の内容を整理。</li> </ul>
	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>その他の新しい移動手段については現時点では対象外とするが、今後の社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて公共交通ネットワークに位置付けていくこともあり得る。</li> </ul>
	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>前回の利用実態調査（平成 30 年度）では、調査項目に一般タクシーは含んでいなかったが、後期計画の評価にあたって実施する次回の調査では、「一般タクシーの利用状況」についてもヒアリングを行い、指標の中に加える。</li> </ul>

## 2. パブリックコメントでの意見

○パブリックコメントの実施結果

期 間： 令和元年 11 月 11 日（月）～12 月 2 日（月）

閲覧方法： 本庁舎 1 階市政情報コーナー、産業文化センター1 階受付、各市民サービスセンター窓口、市ウェブサイト、商工振興課窓口

意見件数： 1 件

指摘事項	ページ	対応方針
<ul style="list-style-type: none"> <li>東海北陸自動車道には高速バス路線が運行しており、関市や美濃市では、名古屋への通勤・通学に利用できるため好評である。本市においても「高速各務原」バス停があり、尾崎団地の住民が日常的に利用している。そこで、後期計画（案）に「高速バスの利用促進による公共交通網の充実」の観点を加えてほしい。</li> </ul> <p>【第 4 章 後期計画の策定】 （1. 後期計画の方針）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>基本方針 2 に、「東海北陸自動車道に既に走っている高速バスを含む公共交通の連携、一体的な公共交通ネットワーク」について追加。</u></li> </ul>	<p>9 10 48 50</p>	<p>⇒高速バスの各路線については、計画（案）の中で路線バスの一部として市内公共交通に位置付けられており、事務局の方向性と一致している。本文の表現については、重複を避けるために事務局案のままとする。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>岐阜各務原インターチェンジと河川環境楽園は鉄道駅から遠く、公共交通はふれあいバスに依存している。しかし、東海北陸自動車道の沿線に立地するため、高速バスのバス停を設置し、現在通過している名古屋行き的高速バスが利用できるになれば、公共交通により名古屋市内や中部国際空港へ乗り換えなしで行ける可能性が高い。そのため、<u>基本方針 3 に、「高速バス利用促進策の働きかけ」</u>を追加。</li> </ul>	<p>48 51 52</p>	<p>⇒「3. 目標達成に向けた事業」の中で、高速バスも他の公共交通機関と同様に各種利用促進策に取り組む中で、今後、停留所設置に対する需要を見極めながら、必要に応じて検討を行うこととする。基本方針 3 の表現については事務局案のままとする。</p>

## 各務原市地域公共交通網形成計画後期計画案 新旧対照表

修正箇所	修正後	修正前（第 21 回地域公共交通会議）
P7 27 行～	<p>(4) <u>一般タクシー</u></p> <p>本市内には、タクシー事業者 5 社の営業所があり、市域全体をカバーしています。</p> <p><u>個人単位の細かい需要に応じた輸送サービスを提供する一方、市内 6 駅（新那加、那加、三柿野、各務ヶ原、名電各務原、新鷺沼）にはタクシー乗り場が設けられており、他の公共交通機関との接続も図られています。</u></p>	<p>(4) <u>タクシー</u></p> <p>本市内には、タクシー事業者 5 社の営業所があり、市域全体をカバーしています。</p>
P9 表	「別紙 2」参照	「別紙 3」参照
P38 グラフ	データを令和元年 12 月時点のものに更新。	—
P41 表 ふれあいタクシー 評価理由	導入後、予約時間の拡充、停留所新設、商業施設への乗り入れ等、利便性を確保。 <u>平成 30 年度以降は利用者数が伸び悩み、新たな利用者の掘り起こしが課題。</u>	導入後、予約時間の拡充、停留所新設、商業施設への乗り入れ等、利便性を確保。平成 30 年度以降は利用者数の伸び悩み、利用者の固定化が課題。
P47 18 行～	鉄道、 <u>ふれあいバス・ふれあいタクシー</u> の利用者数は増加している一方、多くの路線バスでは運行サービスが縮小され、利用者は減少しています。	鉄道、ふれあいバスの利用者数は増加している一方、多くの路線バスでは運行サービスが縮小され、利用者は減少しています。

P47 26行～	鉄道、路線バス、 <u>ふれあいバス・ふれあいタクシー、一般タクシー</u> を組み合わせることで移動の選択肢を増やし、公共交通ネットワーク全体で利用者を確保していくことが重要です。	鉄道、路線バス、ふれあいバスを組み合わせることで移動の選択肢を増やし、公共交通ネットワーク全体で利用者を確保していくことが重要です。
P48 10行～	後期計画では、MaaS（※2）の観点も取り入れながら、鉄道、路線バス、 <u>ふれあいバス・ふれあいタクシー、一般タクシー</u> の接続性を意識したネットワークの形成、利用環境の整備、さらには、利用者目線に立った利用促進策等、意識しながら取り組みを進めていきます。	後期計画では、MaaS（※2）の観点も取り入れながら、鉄道、路線バス、ふれあいバス接続性を意識したネットワークの形成、利用環境の整備、さらには、利用者目線に立った利用促進策等、意識しながら取り組みを進めていきます。
P49 4行	後期計画では、 <u>鉄道や一般タクシー</u> も含めた「日頃、公共交通を利用する人の割合」を設定	後期計画では、公共交通軸の鉄道も含めた「日頃、公共交通を利用する人の割合」を設定
P49 6行～	[H30 鉄道駅、路線バス、 <u>ふれあいバス・ふれあいタクシー</u> 利用者の合計 17,392 千人] ▶前期計画では、鉄道、路線バス、ふれあいバス・ふれあいタクシーについて、それぞれに目標数値を設定。	[H30 鉄道駅乗降者数、路線バス・ふれあいバス利用者の合計 17,392 千人] ▶前期計画では、鉄道、路線バス、ふれあいバスについて、それぞれに目標数値を設定。
P51 22行～	ニーズや利用実態の把握に努め、鉄道、路線バス、 <u>ふれあいバス・ふれあいタクシー</u> が、それぞれスムーズに接続することを意識し、誰もが気軽に利用できる利便性の高いダイヤを設定します。	ニーズや利用実態の把握に努め、鉄道、路線バス、ふれあいバスが、それぞれスムーズに接続することを意識し、誰もが気軽に利用できる利便性の高いダイヤを設定します。

機能分類	該当する 現行路線	運営主体	路線機能	サービス確保の考え方
公共交通軸 (鉄道)	JR高山線 名鉄犬山線 名鉄各務原線	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内における<b>東西の移動軸</b>として、通勤・通学や買い物、通院などの多様な需要に対応する。</li> <li><b>都市間の移動軸</b>として、名古屋市・岐阜市方面への通勤・通学の需要に対応する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市間を結ぶ交通需要に応じ、適正なサービス水準を維持する。</li> </ul>
公共交通軸 (幹線的バス)	路線バス(※)	交通事業者 (必要に応じ市が支援)	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学や買い物、通院などの多様な需要に対応し、鉄道ともに地域公共交通ネットワークの骨格を形成する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学時間帯の乗客集中に対応できる運行水準を確保する。</li> <li>鉄道や生活交通(支線的バス)等との乗り継ぎ利便性に留意したダイヤ設定とする。</li> <li>定時制・速達性の確保に向けた走行環境を整備する。</li> </ul>
生活交通 (支線的バス)	路線バス(※)	交通事業者 (必要に応じ市が支援)	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅団地や集落から、地域の生活拠点(公共公益施設、医療施設、商業施設等)や公共交通軸(鉄道、幹線的バス)までの移動を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地と地域の生活拠点(公共公益施設、医療施設、商業施設等)、最寄鉄道駅、幹線的バス路線を結ぶルートとする。</li> <li>沿線の需要や利用実態、鉄道や幹線的バス路線、近隣市町のバス路線との乗り継ぎ利便性を考慮したルート及びダイヤ設定とする。</li> </ul>
	ふれあいバス	市民ニーズを踏まえ、市が政策的に運行		
生活交通 (デマンド型交通)	ふれあいタクシー	市民ニーズを踏まえ、市が政策的に運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>支線的バスが利用できない地域において、住宅団地や集落から、地域の生活拠点や公共交通軸までの移動を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約のあった停留所のみを最短経路で運行(予約がない場合は運行しない)。</li> <li>運行時刻は、公共交通軸及び生活交通との整合を図りつつ設定する。</li> </ul>
生活交通 (一般タクシー)	一般タクシー	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>支線的バス、デマンド型交通で対応できない、<b>個人単位の需要</b>(時間、場所)をカバーする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の需要に応じて、目的地までドアtoドアのサービスを提供する。</li> </ul>

(※)路線バスについては、次項にて路線ごとの運行目的を整理

機能分類	路線機能	サービス確保の考え方	路線維持の考え方 運営主体	該当する 現行路線
公共交通軸 (鉄道)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内における東西の移動軸として、通勤・通学や買い物、通院などの多様な需要に対応する。</li> <li>都市間の移動軸として、名古屋市・岐阜市方面への通勤・通学の需要に対応する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市間を結ぶ交通需要に応じ、適正なサービス水準を維持する。</li> </ul>	交通事業者	JR高山線 名鉄犬山線 名鉄各務原線
公共交通軸 (幹線的バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学や買い物、通院などの多様な需要に対応し、鉄道ともに地域公共交通ネットワークの骨格を形成する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学時間帯の乗客集中に対応できる運行水準を確保する。</li> <li>鉄道や生活交通(支線的バス)等との乗り継ぎ利便性に留意したダイヤ設定とする。</li> <li>定時制・速達性の確保に向けた走行環境を整備する。</li> </ul>	交通事業者 (必要に応じ市が支援)	路線バス(※)
生活交通 (支線的バス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅団地や集落から、地域の生活拠点(公共公益施設、医療施設、商業施設等)や公共交通軸(鉄道、幹線的バス)までの移動を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地と地域の生活拠点(公共公益施設、医療施設、商業施設等)、最寄鉄道駅、幹線的バス路線を結ぶルートとする。</li> <li>沿線の需要や利用実態、鉄道や幹線的バス路線、近隣市町のバス路線との乗り継ぎ利便性を考慮したルート及びダイヤ設定とする。</li> </ul>	交通事業者 (必要に応じ市が支援)	路線バス(※)
生活交通 (デマンド型交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>支線的バスが利用できない地域において、住宅団地や集落から、地域の生活拠点や公共交通軸までの移動を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約のあった停留所のみを最短経路で運行(予約がない場合は運行しない)。</li> <li>運行時刻は、公共交通軸及び生活交通との整合を図りつつ設定する。</li> </ul>	市民ニーズを踏まえ、市が政策的に運行	ふれあいバス ふれあいタクシー
生活交通 (乗用タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>支線的バス、デマンド型交通で対応できない、個人単位の需要(時間、場所)をカバーする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の需要に応じて、目的地までドアtoドアのサービスを提供する。</li> </ul>	交通事業者	乗用タクシー

(※)路線バスについては、次項にて路線ごとの運行目的を整理