

第 3 回尾張旭市地域公共交通会議での意見を受けた資料の修正内容等

前回協議させていただいた内容から、今回変更した主な修正内容を一覧にまとめました。なお、一覧記載事項以外にも、あさび一号のアンケート結果の追加、根拠資料の表の追加、図の修正等を行っております。

番号	意見項目	意見内容	資料の修正内容等
1	資料 1-2 p. 2、3 〈1. 尾張旭市の現状整理〉	p. 2、3の「公共交通利用圏域に含まれています。」「市内を運行する鉄道やバスでアクセス可能となっています。」という考えに至った根拠を記載すべきではないか。	<ul style="list-style-type: none"> 資料 1-2 p. 2 に、「生活交通のあり方」について議論した「尾張旭市交通問題懇話会」での協議を経て、本市では鉄道駅及びバス停から 500m を公共交通利用圏域としている旨を記載しました。 p. 3 の図に公共交通利用圏域の円を追加し、各施設が徒歩圏に含まれることを確認できるようにしました。
2	資料 1-2 p. 10 〈1. 尾張旭市の現状整理〉	あさび一号の運行経費が記載されているが、運行経費の総額しか記載されていない。例えば、運行経費の示し方として、市民 1 人あたりだとどうなのか、利用者 1 人あたりだとどうなのか、1 日あたりだとどうなのかなど、市民の方が分かりやすく、議論がしやすいように示すべきなのではないか。	資料 1-2 p. 10 にあさび一号の利用者一人当たりの運行経費を追加しました。
3	資料 1-2 p. 38、39 〈3. 現尾張旭市交通基本計画の評価〉	<ul style="list-style-type: none"> 現計画の評価が、集約課題にどのように繋がっているかが分かりづらいため、整理した方がいいのではないかと。例えば、資料の一番右側に集約課題の欄を作り、そこで示すことも考えられると思う。 施策の概要が 2 つ記載されているにも関わらず、課題や今後の方針が 1 つしか記載されていない施策も見受けられるため、整理した方がいいのではないかと。 	資料 1-2 p. 38、39 の表に集約課題との関係を示す列を追加しました。また、一つの施策に対して複数の取組があるものについては、取組ごとに内容や成果を整理するよう修正しました。
4	資料 1-2 p. 38、39 〈3. 現尾張旭市交通基本計画の評価〉	<ul style="list-style-type: none"> その施策がどこまで実施できてどういった効果が出たのか、残っている問題が多いのか、市民の方がどう感じているのかなどを整理することが重要なのではないかと。 課題が施策の方向性に繋がっていくという考えも分かるが、施策を継続して実施していく限りは、会議体として、ここまでは実施できたが、この部分は問題として残っているという部分を整理することも重要なのではないかと。 	資料 1-2 p. 38、39 の表について、成果や課題を明確に示すよう、記載内容を精査しました。
5	資料全般	公共交通の関係だと、アンケート結果からどういった人が公共交通を利用し、どこが目的地のかなどを今後しっかりと分析することが、必要になるのではないかと。その分析を実施する中で、例えば、あさび一号の運行本数についてなど、交通モードごとのサービスレベルの整理も併せて実施すると、市としてどこに公共交通のポイントを持っていくべきか、また、それぞれの役割分担についても見えてくるかと考える。	資料中の分析を充実させるため、資料 1-2 p. 40～p. 50 (2) 市民満足度による評価の内容について、年代別のクロス集計等を追加しました。

番号	意見項目	意見内容	資料の修正内容
6	資料 1-2 p. 71 〈集約課題③円滑な移動環境の形成〉	<ul style="list-style-type: none"> ・道路をどのように使うのか、どういう機能で活用していくのかといった方向性をまず整理していくが必要になるのではないか。 ・現在の「道路空間の質的向上」という課題の書き方だと、自動車・自転車・徒歩という限られた交通モードの課題になり、道路の範囲がかなり狭く、適切なものでなくなってしまうので、課題のまとめ方の整理が必要なのではないか。 ・道路が持つ機能は、通行機能だけではなく、結節機能もあるということが非常に重要になるため、質的向上という言葉が課題の書き方として適切かどうか、今後考えていかなければならないのではないか。 	資料 1-2 p. 71 の集約課題③を「道路空間の質的向上」から「円滑な移動環境の形成」に修正し、自家用車からの手段転換や道路空間、駅前広場の整備、MaaS 等、ハードとソフト両面から円滑な移動環境を形成する必要があることを記載しました。
7	資料 1-2 p. 73 〈集約課題④ 持続可能な交通体系の構築〉	交通事業者の多くは、慢性的な乗務員不足という課題を抱えているため、持続可能を実現するには、様々な方策を考えていかなければならないと感じている。一方で、改善基準告示が改正され、令和 6 年 4 月から適用されることにより、運転手の労働時間の上限が短くなるため、これまで以上の運転手を確保する、これまで以上に効率よく運行するなどしないと、現状の路線を維持できない可能性があるという問題を抱えている。これらの問題を解決するには、資料にもあるとおり様々な関係者が連携・協働していくことが必要だと思う。	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足の深刻化は、各交通事業者が抱える問題であるため、資料 1-2 p. 63 (8) 運転手不足の深刻化の内容を充実させることを目的として、運転手不足から路線バスの減便や一般タクシーの営業車両の減少が生じている旨記載しました。 ・資料 1-2 p. 73 の集約課題④に運転手不足の深刻化に関する内容を記載しました。