

前回(R6.6.11)ご意見への対応

番号	質問・意見等	対応
1	西福田学区の基本情報は	資料1(P.2) <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画区域:市街化調整区域 ・面積:4.4km² ・世帯数:1,496世帯 ・人口:4,235人 ・高齢化率:約42% ・こども率:約5.4% ・市バス路線:幹神宮1(熱田区役所方面)▶上り25本、下り25本 高畑15(八田方面)▶上り21本、下り20本 高畑16(高畑方面)▶上り28本、下り28本 東海12(六番町、港区役所方面)▶上り40本、下り39本 南陽巡回(南陽交通広場、戸田荘、河合小橋方面)▶9本 ※全て平日の運行本数
2	なぜ西福田学区なのか	資料1(P.2) 西福田学区は、地域公共交通計画における公共交通空白地(鉄道駅へ800m、バス停へ500m以内でアクセスできないエリア)を有し、高齢化率が42%と高い。また、地域が団体を立ち上げ、交通課題解決に向けた取り組みを実施するなど、地域主体のまちづくりを推進している。 このことから、交通支援制度の検討におけるモデルケース地区としたもの。
3	競争性のある事業者選定にしないのか	本市で初めての実証実験であり、様々なノウハウ、技術が必要であると判断したため、名古屋大学(未来社会創造機構)との共同研究として実施する。当該大学のほか、名鉄(株)、名鉄タクシーHD(株)等とそれぞれの知見や専門性を活かしながら取り組む。
4	デマンド交通ありきではなく、地域のニーズをしっかりと把握したうえで移動手段を決めるべき	資料1(P.6) 地域が主体となって行った昨年度の移動に関するアンケート調査(2回)から、デマンド交通を地域が決定。ただし、実証実験の結果に応じ(特定の方向・移動に需要の一定パターンがある場合等)、「半デマンド等」とする可能性もあり。
5	綿密なロードマップは	資料1(P.10) 各打合せ、説明会、利用促進取組等を含めたスケジュールを資料に掲載
6	学区内乗降地点の設定の考え方は	(1)昨年度のアンケート調査において乗降地点までの許容距離(徒歩)は100m~500mが半数以上を占めたため、田畑や河川を除く学区全体が直径250mの円によりカバーされるよう設定 (2)乗降場所を配置する住区の面積を概算し、乗降場所の圏域から34箇所を算出 (3)町内会の世帯数で按分し、現地特性等への対応から補正を加え、全40箇所を配置 (4)町内会で安全性と利便性等の観点から現地確認し調整
7	既存バス路線を生かした形態にするべき	資料1(P.9) 市バス路線沿いの平行移動を不可とするなど移動ルールを設けた。 また、東海通の最西端市バス停である河合小橋(5系統)と港区から北エリアへの移動の拠点となる南陽交通広場(6系統)を目的地として設定し、市バスとの乗継ぎ利便性を図った。
8	他の交通事業者が経営努力等により路線等を維持しているにもかかわらず、実証実験では赤字を補填する。これに対する考え方は	名古屋市内には公共交通空白地として既存の公共交通では対応が困難な交通課題を有する地域があり、課題解決に向けた取組を地域住民が主体となって行うことを前提として、名古屋市は一定の支援をする方針。(市地域公共交通計画p42)
9	本格運行への移行をしっかりと見据えているのか	実証実験における利用データ等を収集し、デマンド交通が地域の課題解決に適しているか検証。必要に応じて運行形態やサービス内容等の見直しを実施し、地域住民が利用する持続可能な取り組みである必要がある。