

■ 地域公共交通会議委員からの主な意見とその意見への対応案

No.	意見	対応案（計画への反映等）	計画修正の有無
1	29 ページのタクシー料金助成制度の上限回数が 120 回とあるが、この妥当性についても検討すべきではないか。	上限回数の 120 回については、今年度の行政改革における事業見直しの検討の中で、実際の利用状況等を鑑み現状維持としたところであり、現時点では見直しの予定はない。	無
2	105 ページの「(3) 基本的な方針（取組の方向性）となる 5 本柱」に、「既に一定程度「コンパクトなまちづくり」が進んでいる」と記載がある。 清須市の旧 4 町合併の経緯からすると、旧町単位で拠点が点在していると思われ、「コンパクトなまちづくりが進んでいる」との記載に違和感がある。	本市の地理的要件、学識者等の意見から記載したが、指摘を踏まえて計画案を修正。	有
3	107 ページの「3 計画の目標」の「⑤タクシー料金・ガソリン費用助成制度の申請率向上」とあるが、申請者数は延べ人数であるのか。 もし、延べ人数であるのなら、正しい評価指数とはいえない。	助成制度の申請率は、対象者の内、申請者の割合を示すもので、制度への活用状況を表す指標となる。 ここでいう申請者とは、年度ごとに一人 1 回、制度を利用するにあたり必要となる申請手続きを行った者をいい、延べ人数ではなく、実人数である。	無

No.	意見	対応案（計画への反映等）	計画修正の有無
4	107 ページの「3 計画の目標」の「⑤タクシー料金・ガソリン費用助成制度の申請率向上」とあるが、本市行政改革の一つとして、タクシー料金・ガソリン費用助成制度について、所得制限を設けることとしている。 行政改革と公共交通政策との整合性はあるのか。	今年度の行政改革における事業見直しの一つとして、101 ページの決算額の推移からも分かる通り、年々制度実施のための経費が増大する中で、制度の継続的な実施と、本来の目的である障がい者の経済的負担の軽減を図るため、平成 27 年 8 月から、タクシー料金・ガソリン費用助成制度に所得制限を設けることとしたところ。 その上で、本計画においては、制度申請率を数値目標として掲げ、制度の継続的な実施及び啓発に努めてまいりたい。	無
5	107 ページの「3 計画の目標」の「⑦歩道・自転車通行路の整備」の目標は、具体的な数値を掲げられないか。	「歩道・自転車通行路の整備」に関する目標については、担当課とも協議を行ったが、指標となる整備すべき道路の全体延長が定まっていないなどの理由がある。そのため、数値目標化は困難であり、継続して整備を実施していくことを目標としたいと考える。	無
6	109 ページの「4 計画の目標を達成するために行う事業」の「⑨駅前の土地区画整理事業」の実施主体に「市・市民・組合」とあるが、「市民」は記載する必要があるか。	土地区画整理事業の内、「新清洲駅土地区画整理事業」は、組合施行ではなく、本市で初めての市施行となる。 事業を進めるにあたり、市民との連携・協力は必要不可欠であるため、記載する必要があると考える。	無

■ 地域公共交通会議委員からの主な意見とその意見への対応案

No.	意見	対応案（計画への反映等）	計画修正の有無
7	110 ページの「㊟ あしがるバスのルート・ダイヤの最適化」に、今後、どのように市民の声を反映させてルート・ダイヤの最適化を図っていくのか記載してはどうか。	指摘を踏まえて計画案を修正	有
8	111 ページの表 5.1、112 ページの図 5.1、113 ページの図 5.2 の欄外に、現状のままでは、ルート・ダイヤ改正を行った際に、併せて網形成計画も改訂する必要が出てくるため、「平成 27 年 3 月現在」を記載した方がよい。	指摘を踏まえて計画案を修正	有
9	<p>多田氏の意見の中で、「タクシーと重複する部分もあるので、NPOの有償運送に留まることなく、タクシーの特性を活用して、STS輸送※の方策を検討することが、「網形成計画」の目指す姿である。」とあるが、それに対しての市の対応策がない。</p> <p>117 ページにあるタクシー料金・ガソリン費用助成制度のあり方と福祉有償運送制度との兼ね合いも含め、STS輸送をどうしていくのか検討すべきではないか。</p> <p>市として全く検討する考えがないのか。</p> <p>※STS（スペシャル トランスポート サービス）輸送とは、障がい者、高齢者等の移動制約者を対象とした個別輸送の総称</p>	<p>高齢者、障がい者、要介護者等の移動制約者の移動の確保は、急激な少子高齢化の進展、移動ニーズの多様化等により、今後さらに重要性が増すものと考えられる。</p> <p>本市のSTS輸送の方策としては、移動制約者の移動の確保、公共福祉の推進の観点から、コミュニティバスをバリアフリー対応とするとともに、コミュニティバス、タクシー等の補完として、NPO等による福祉有償運送制度の適正な運用を図っていく。</p> <p>また、移動制約者の外出機会の確保・増加の一助として、タクシー料金・ガソリン費用助成制度を継続して実施していく。</p>	無

No.	意見	対応案（計画への反映等）	計画修正の有無
10	<p>119 ページの「5 計画の達成状況に関する評価」について、具体的な評価項目の記載がないため、短期及び長期で何を評価するのか分からない。具体的な評価項目を記載してはどうか。</p> <p>例えば、面的な地域公共交通ネットワーク形成の視点から、鉄道とあしがるバスとの乗継利便性の向上（乗継時間の短縮）に関する評価項目を追加してはどうか。</p>	<p>具体的な評価項目としては、「3 計画の目標」に掲げる①～⑩であり、評価にあたっては、「4 計画の目標を達成するために行う事業」の進捗状況を把握した上で、目標の達成状況を評価・検証していくこととしている。</p>	無
11	第 3 回地域公共交通会議に、まちづくり担当部局担当者が出席するのであれば、「付録 2 地域公共交通会議の開催状況等」の構成員に、出席者名を記載してはどうか。	清須市地域公共交通会議設置要綱第 7 条第 4 項「会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる」に基づき、指摘を踏まえて計画案を修正。	有