

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
瀬戸市地域公共交通会議 (フィーダー)	<p>◆自己評価から得られた課題の文章が、推敲した文章とは思えない。文中に「交通ネットワークの構築については達成しているものの、市外との広域連携でも視点について検討が必要」や「三位一体の検討体制・活動体制の構築している。しかし、一部の地域やコミュニティ交通路線においては検討体制が構築されていない」など、どこに問題があるのか分からない表現が多い。</p> <p>◆網形成計画策定にあたっては、焦点を明確にする必要がある。また、地域間幹線系統とフィーダー系統とのネットワークについても検討して欲しい。</p>	<p>◆網形成計画を策定していないため、資料が非常に分りにくいと感じる。様々な取組みを行っているが、個々に取組んでいるように見え、それぞれの関連性が分らない。</p> <p>◆下半田川線についても、沿線住民がどのような移動をしたくて、そのために既存の路線では対応できないため新規で導入したいということと思うが、そういったことが資料から読み取れない。また、市全体で同様の取組みを実施するつもりなのかも分からない。平成 30 年度の網形成計画策定時に対応すると言われても、本当に成果を反映できるか疑問を感じる。</p> <p>◆菱野団地の取組みについても、取組みとしては面白いが、団地の高齢化が進みこれまで名鉄バスやタクシーで対応できない部分をカバーする位置づけかと思うが、役割分担が記載されていない。</p>	<p>◆網形成計画を策定するにあたり、様々な取組みからどのような教訓を得て、どのように計画に反映するのかが分らない。事業をやりっぱなしにするのではなく、得られた成果を計画に反映して欲しい。</p> <p>◆評価指標については、利用者数だけではなく、その結果として外出率が上がったなどの指標も追加されるとよい。</p> <p>→ (市) 網形成計画の策定時に評価指標についても協議会で検討したい。</p> <p>→ (C) アンケート調査については、実施した事実を記載するのではなく、実施した結果分ったことを記載するとともに、計画にも反映して欲しい。</p>	<p>◆計画が古いため全体像や評価体系が不明瞭である。網形成計の策定にあたっては、全体的な数値目標ではなく、個別路線ごとに目標値を設定して欲しい。</p> <p>→ (市) 検討したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>長久手市地域公共会議（リーダー・計画推進）</p>	<p>◆イオンモール来店時のインセンティブ付与については、地域公共交通会議で議論されたのか。 → (市) 公共交通会議の中では、渋滞対策と公共交通利用促進について、交通事業者と協議した。</p> <p>◆様々なアンケート調査を実施しており、昨年 9 月に市民アンケート調査を実施しているが、中部様式に結果が記載されていない。分析については来年度の予定ということか。</p> <p>◆アンケート調査をどのような趣旨で実施したのかが分りにくい。アンケートで市民の意向を把握することは大切であるが、どのように施策に反映されるかというレスポンスも大切である。</p> <p>→ (市) 今回のアンケート調査については、平成 25 年度の結果の比較を趣旨として実施した。特に、尾三地区について、南北軸の需要を把握する狙いがある。現在は単純集計の段階のため、本様式には結果を記載していない。</p>	<p>◆Nバスについては長く運行しているため、着実に改善していると感じる。一方、愛知医科大学病院線についてはどこにも記載されていないが、興味がないという理解でよいのか。</p> <p>→ (市) 愛知医科大学ではバスターミナルを整備されたことから、民間の新規路線が尾張旭市からできた。今後は大学がハブの役割を担うことが考えられるため、公共交通ネットワークの見直しも考えている。</p> <p>→ (B) ネットワークの見直しについては、大きな話であるが、その点については全く様式に記載されていない。リーダー系統は愛知医科大学病院線に接続しているため補助を受けられている。また、日進中央線についても乗り入れているため注視して欲しい。平成 31 年度の計画策定ではどのような方向性を考えているのか。</p> <p>→ (市) 交通結節点として、愛知医科大学、古戦場駅のバスターミナルが整備完了しているため、それらを活用した広域的なネットワークの形成について、計画したいと考えている。</p> <p>→ (B) 広域的な視点のほか、リニモ、名鉄バス、Nバスがあるが、名鉄バスだけがずっと別体系となっているため、バスターミナルの整備を機会に愛知医科大学で結節することはできないか。このままでは名鉄バスが衰退するおそれがある。</p>	<p>◆イオン開業に伴う渋滞対策として、パーク・アンド・ライドや、インセンティブの付与とあるが、これはどのような内容か。効果があった取組みについては、他地域にも展開できるため情報の共有ができるとよい。</p> <p>→ (市) インセンティブ付与については、商業事業者と交通事業者で連携し、1 日乗車券 (800 円) や IC カードを利用して来店した人に商品券や割引券と交換できるようにしてもらっている。</p> <p>◆市内公共交通マップについて、1 回目は一生懸命に作成するが、続かないことも多いためダイヤ変更時などには改訂版を継続的に作成できるようにして欲しい。</p>	<p>◆前回の第三者評価委員会の指摘を踏まえ、広域的な取組みもなされている点はよい。</p> <p>◆来年度に網形成計画を見直すことについても記載して欲しい。</p> <p>◆日進市の計画との整合性も図った計画として欲しい。</p> <p>→ (市) 網形成計画の策定に向け、平成 29 年度にアンケート調査や庁内検討会を実施している。来年度は公共交通会議にて議論し、近隣市とも整合を図りながら計画策定に取組みたい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>日進市地域公共交通会議 (ライター・再編計画推進)</p>	<p>◆中部様式 9 ページの対応方針が、やりたいことだけ記載されており、方向性が見えない。</p>	<p>◆中部様式 2 ページ:ビジョンとして掲げている「公共交通を利用して、誰もが安心して出かけられる、交通環境が充実したまち」と、説明内容がつながってこない。説明の仕方がやってやる態度に感じられる。「誰もが」は難しく、鉄道でも 5 割も乗っていないため、くるりんバスを市民の 1 割もが利用しているとも言える。</p> <p>◆日進中央線については、新しい人に利用してもらうため、民営化したことがよいと評価されているが、運賃は上がり、運行本数も少し増えただけである。もう少し投資してもっと便利にすべきではなかったのか。民営化は形であって、アウトカム (成果) ではない。</p> <p>→ (市) 目標は達成していないが、計画期間である平成 32 年度に向けビジョンの達成を目指したい。日進中央線は利用が 121% まで増加しており、便利になったという意見も聞いている。ただし、長距離利用者は運賃が高くなることもあるため、他路線でも行けることを案内している。</p> <p>→ (B) 利用者が減少した要因が、運賃改定にあるのか、路線再編にあるのか分析しておく必要がある。再編は乗ってもらうためである。運賃を 100 円から 200 円に値上げしたのであれば、それに応じた路線網を目指す必要がある。</p> <p>◆再編について半年前から告知したにも係らず、このような結果では、事前準備して改編した効果がなかったという評価もできる。</p>	<p>◆中部様式 7 ページ:全線再編の効果として、利用が増えた路線と減った路線があり、名鉄バスや他の手段に変わった人もいるのではないかと。4 年経過して元に戻ったというのは、元に戻ったのではなく新たに増えたとも考えられる。減った理由を分析するのは難しいかもしれないが、再編により使わなくなった人に調査する必要がある。調査方法は難しいが、モビリティ・マネジメントの機会などを利用できるとよい。</p> <p>→ (市) 年間 50 万人がくるりんバスを利用しているが、市民のわずか 1 割に満たなく、9 割の市民が恩恵を受けられない。今回の再編は超高齢社会に向け市民全体をカバーできるように再編したが、成果が出るまで 4 年程度かかるため、色々な意見に惑わされずに当初の方針を貫きたい。</p> <p>◆総合交通マップについては、今後も継続できるようにして欲しい。</p> <p>→ (市) 総合交通マップについては、毎年予算化している。</p> <p>◆モビリティ・マネジメントについては、実施したことではなく、その結果が大切である。実施が市民の行動変容につながっているか確認して欲しい。また、取組みの中で効果があったことがわかれば教えて欲しい。</p> <p>→ (市) モビリティ・マネジメントの効果については、同日にアンケート調査を実施した。その結果、google だけでなく Yahoo! でも検索できるようにして欲しいなどの意見があり、現在対応中である。色々な意見が得られたと感じている。</p>	<p>◆再編 1 年目で利用者減はやむを得ないが、利用者の意向にあわせて路線や時刻を変更するのか、もしくはしばらく様子を見るのか、利用者意向の反映方針について教えて欲しい。</p> <p>→ (市) 前々回の再編を確認したところ、増便したにも係らず 1 割の利用者減となった経験がある。これらの市民は 4 年が経過して初めて再編前に戻ったことから、微修正は行おうが、当面は様子を見たいと考えている。</p> <p>◆赤池駅から他市町へ向かう名鉄バスもあるが、名鉄バスとの調整は行っているか。</p> <p>→ (市) 名鉄バスについては、再編についても民間で実施できる場所は民間にお願いしてネットワークを構築したいと考えている。日進西部地区では、名鉄バスとくるりんバスが重複しないようにすることで名鉄バスの利用者増につながっている。くるりんバスだけでなく、全体の公共交通の質の向上をか目指したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>東郷町地域公共交通会議 (フイーダー・計画推進)</p>	<p>◆セントラル開発は、施設設計の段階から交通計画に取組まないと大変なことになるため、留意が必要である。</p> <p>◆4市1町による広域的な取組みは評価できるため継続して欲しい。そのような中、長久手市のイオンやイケアの教訓はプライムツリーでは活かされなかったのか。周辺道路の状況にもよるとは思うが、渋滞は緊急車両にも影響を与えることを考慮して欲しい。長久手市の教訓を広域連携の中で活かして欲しい。</p>	<p>◆現在もプライムツリーの提供でバスが和合で8分程度遅延しているようである。駅へ路線をつなぐことも大切だが、定時性の確保も考える必要がある。現在は利用が増加しているが、遅延することで信頼を失ってしまう。町北側の路線は重要なため、赤池駅につながるのをやめた方がよいかもしれない。</p> <p>◆じゅんかい君は現在のままあまり変えず、定時性を確保して運行することの方が重要かと思う。特に交通結節点については、定時運行が必要となるため、信頼性を高める方向に注力すべき。鉄道のない町だからこそバスを大切にしたい取組みをして欲しい。</p> <p>◆現在、いこまい館が路線バスとじゅんかい君の交通結節点になっているが、そのメリットは活かされているか。</p> <p>→(町) 現在はいこまい館が交通結節点になっているが、ららぽーと開業後に交通結節点とするかは検討中である。じゅんかい君の利用は伸びているため、基本的には変更しないものと考えている。いこまい館の活用については今後も検討したい。</p>	<p>◆名鉄バス、巡回バスともに利用が増加しているが、その理由も記載して欲しい。車からの転換なのか、新たな利用が増加したのかを把握することで、目標に掲げる「気軽にでかけたくなるまち」を実現できるような施策につなげて欲しい。</p>	<p>◆本町には駅がないため、名鉄バスも含め評価している点は評価できる。今後も名鉄バスと協議して欲しい。</p> <p>◆ららぽーとへのバス乗り入れについて検討することはよいが、周辺にイケアやプライムツリーなどの教訓となる自治体があるため、既存のバスが遅延せずに運行できることの方が重要である。</p> <p>→(町) 名鉄バスも既存のバスの利用が減ることに対する意識があるため、今後も検討したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>弥富市地域公共交通活性化会議 (フイーター)</p>	<p>◆運賃は75歳以上が無料で、無料お試し券も発行しているが、利用者のどの程度の割合が無料利用なのか。無料が悪いのではなく、市として持続可能か心配される。 → (市) もともと福祉バスからコミュニティバスに移行した経緯があり、当初からバス停も削減している。しかしながら、福祉バスのイメージが払拭できない。今後福祉部局ときちんと協議したい。 → (A) 現在の仕組みで継続可能かについてきちんと庁内で協議して欲しい。</p>	<p>◆市内を鉄道、きんちゃんバス、タクシーで構成となっており、鍋田地区であれば高校もあるためバスによる対応となると思うが、十四山地区は人口密度が低く、弥富、蟹江、名古屋など移動が分散しているため、バス（東部ルート）による対応ではなく、他の手段も考えられるのではないか。 → (市) 東部ルートは人口が少ない地域を運行しているため、今後対応を検討したい。 → (B) タクシーの活用が考えられる。飛島村から南海病院へ運行しているタクシーを考慮して東部ルートを再編することも考えられるのではないか。 → (市) 東部ルート、南部ルートからも飛島村乗り入れの意向があるため、南部ルートの再編の際には乗り入れを検討したいと考えている。 → (B) 南部ルートの乗り入れは欲張りではないか。東部ルートについて改善の余地があるため乗り入れを考えるものである。いずれにしても飛島村と一緒に検討する必要がある。</p>	<p>◆まちづくりとの連携とは、どのようなことか教えて欲しい。 → (市) まちづくりとの連携については、今後競馬場ができること、J Rや名鉄の橋上化や駅前広場の整備を予定しているため、庁内で調整したい。 ◆中部様式9ページ:アピールポイントについて、イベント実施と中部様式3ページの指標との関係性を分析して欲しい。活動をやりっ放しにせず、イベント参加者に結果をフィードバックして欲しい。 → (市) アピールポイントの取組み効果について、アンケートで把握できるよう検討したい。</p>	<p>◆目標は達成しているが、このレベルの設定でよいか。 → (市) 東部ルートの再編による利用の変化を踏まえ目標値を設定したい。 → (運輸局) 実施に先立ち目標を設定した方がよい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
一宮市地域公共交通会議（フイーダー・計画推進）	<p>◆萩原地区の取組みは10年が経過し、エコモビ表彰も受けるなど大変よい取組みである。このような地域があるにも係らず、中部様式7ページの課題への対応の内容が残念である。前回に第三者評価委員会においても萩原地区の取組みを市全体へ展開して欲しいとの意見があったが、反映されていないようである。何かうまく展開できない理由があれば教えて欲しい。</p> <p>→ (市) 丹陽地区にて現在協議を行っている。方向性については結論を得ていないが、今後も同様の仕組みで市内各地において取組みを進めたいと考えている。他にも地区に職員が出向き、利用啓発や地域住民と相談しながらバスで行けるマップの作成などにも取り組んでいるため、更に展開していきたい。</p> <p>→ (A) 前回も同様の回答であった。萩原地区の取組みが展開されることを期待する。地域、事業者、行政の連携体制という言葉ではなく、具体的な施策にして欲しい。</p>	<p>◆地域公共交通会議の委員として考えるに、市としてアピールがうまくできていないと感じる。中部様式2ページの公共交通ネットワーク図で市の幹線と支線の考え方をきちんと説明しないと全体像が伝わらない。本市のコミュニティバスは、幹線と支線があり地域間をむすぶ役割を担っており、名鉄バスと幹線でカバーできない地域もたくさんあるためi-バスタクシーを導入するという体系になっている。</p> <p>◆萩原地区は、岐阜市でいう芥見と同じような位置づけではないかと考えられる。しかしながら、他地域についても合併から段々と意識が変わってきたため、萩原地区だけでなく他地域についても記載した方がよい。</p> <p>◆丹陽地区は稲沢へ行きたいため、市の幹線を軸とした考え方と異なることが方向性を見出せない理由である。</p> <p>◆運賃100円から200円に値上げした理由も幹線を大切にしていた結果であり、値上げの代わりに「おでかけバス手形」を導入しており、全体がつながっていることをきちんと説明して欲しい。</p> <p>→ (B) 「おでかけバス手形」はよいものだが、周知を図ると記載があると周知不足と思われるため、どの程度利用があるなどの効果が分かるようにして欲しい。利用者の増減は評価の1つであり、市民の生活がいかによくなったか考えて欲しい。</p>	<p>◆i-タクシー（予約制乗合タクシー）の試行運行を実施しているが、ネットワーク図にi-タクシーが記載されていないため、位置づけについて教えて欲しい。</p> <p>→ (市) i-タクシーの運行経緯としては、交通事業者の運転士不足のため市内のバス事業の拡大が困難な中、交通不便地域が点在しているため、バス停から一定距離離れた地域とバス停や駅をつなぐ移動手段として試行運行した。利用者からは好意的な意見が多かったことを受け、来年度から本格運行に移行したいと考えている。</p> <p>◆別添1の「にこにこふれあいバスルート①～③」が達成できなかった理由にある「お昼休憩で利用できない」とはどのような意味合いか。</p> <p>→ (市) ダイヤ改正前は12時台の便がなかったため、不便であるとの利用者の意見を踏まえ、4月から12時台の便をつくった結果、利用が回復しつつある。「お昼休憩に利用できない」という表現は誤りであり、正しくは「お昼休憩の便が利用できない」である。</p>	<p>◆国の財政の観点から、i-バスが運賃100円で収支率15%の中、地域間幹線系統補助を受けているのは、補助制度の趣旨と異にしている。今後、補助要件に合致するから補助が受けられるという仕組みが継続するとは限らないため、例えば、地域間幹線系統補助がなくなっても市で持続可能か意識して欲しい。その点では、日進中央線のように民営化して運賃を上げることも考えられる。愛知県バス対策協議会でも協議して欲しい。</p> <p>→ (市) 当面運賃改定は考えていない。今後も運行を継続するために検討したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>岡崎市交通政策会議 (リーダー)</p>	<p>◆くらがり線で補助から外れたことを経験済みであるため、それらの教訓を踏まえてきちんと検討して欲しい。</p>	<p>◆バス停名称を 3 文字以内にして、視認性を上げることが改善なのか。 → (市) 市民からのバス停名称が見にくいという意見に対応したものである。 → (B) バス停にはバス停名称ではなく、行き先表示が必要であることは以前から言っている。 → (市) 今後の参考としたい。 → (B) そのような認識が、桜形線の補助落ちにつながっているのではないかと。沿線地域の地元協議会はあるのか。 → (市) 桜形線にはないが、コミュニティバスの協議会は存在する。その協議会内で桜形線の利用促進として、名鉄バスの得々バスの案内をするなどは行っている。 → (B) 桜形線が補助落ちになることは地域住民にも周知済みということか。危機意識につながっていないのではないかと。そういった内容が評価に記載されていない。リーダーシステムだけ頑張っても利用はそこだけになってしまうが、岡崎やその先まで行く場合には地域間幹線システムの維持が必要であり、そのために地域住民として何が出来るかを考えていただく必要がある。地域間幹線システムは誰かが残してくれるので、リーダーシステムだけ考えればよいという認識では地域間幹線システムは廃止になってしまうことになるのではないかと。</p>	<p>◆バスの乗り方教室の実施回数が目標となるかは疑わしい。乗り方教室実施の結果、どの程度の人がバスを利用してくれるようになったかを目標とすべきてである。 ◆中部様式 4 ページの各種利用促進事業も同様で、実施自体はよいがその効果が分からない。 ◆公共交通マップについては、継続して作成欲しい。 ◆中部様式 5 ページ: 評価見直しに向けた検討の趣旨を明確にした方がよい。また、定量的な評価、定性的な評価について検討した結果、新たな指標があれば教えて欲しい。 → (市) 新たな評価指標については、現在検討中であるが、1 つの案としては、市としてのネットワークとしての必要性や市民の移動の際の必要性、地域住民の協議状況などを評価できればと考えている。 ◆本省様式の評価の内容がどれも同じに見えるため、内容を検討して欲しい。 → (市) 記載内容を見直したい。 ◆バスの乗り方教室については効果の検証を行っているか。 → (市) 全体として利用が増加していることを踏まえると成果は出ていると評価している。</p>	<p>◆県の説明のとおり来年度から「桜形線」については補助対象外となるおそれがある。これまでの傾向から、補助対象外になってその後に路線廃止になる可能性も危惧されるがそれでよいということか。 → (市) 広域的な利用の有無について系統ごとに評価・検証し、路線の必要性を検討したい。 → (運輸局) 北部診療所から岡崎市民病院間は下山地区線と競合している。系統ごとに分析することがよいが、そのような悠長なことを言っている場合ではない。岡崎安城線も減便になっているが、地域間幹線の役割がないのであれば、まちバスに役割を譲るなど、事業者と協議した上で方向性を検討して欲しい。広域的な路線の役割を明確にして施策に取り組んで欲しい。 → (市) 喫緊の課題として認識している。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>蒲郡市地域公共交通会議 (ライター・計画推進)</p>	<p>◆せっかく網形成計画があるため、計画の基本目標との関係性をきちんと整理し、市民にも分かりやすい資料にして欲しい。</p>	<p>◆第三者評価委員会では質問の場はきちんと説明できるようにしておいて欲しい。 ◆本省様式で形原支線バスについての事業実施の評価が「A」となっているが、運行管理者不在で運休したことからも評価Cとすべきである。地元企業が予備車を購入してまで参入したものの体制としては十分ではなかったもので、本来契約解除もあり得る事態である。公共交通として何が大切かきちんと考えて欲しい。 ◆形原支線バスは20人台の利用だが、フィーダーがあることで三河鹿島駅の乗降者数が190人/年(+77人増)(中部様式6ページ)となるのか。 →(市)バスを利用して三河鹿島駅で乗降した人数をカウントしており、鉄道利用者とは限らない。駅の利用者数も増加しているため、乗継利用と判断した。 →(B)オーダーが全く異なるためフィーダーの影響で駅利用者が増加したとは言い難い。アンケート調査により、駅から鉄道に乗ることができるようになった人を把握すべきではないか。 →(市)アンケート調査の結果、鉄道との接続性が低いという結果だったため、今回ダイヤ改定する予定である。 →(B)接続性が低かったのであれば評価結果は誤りではないか。網形成計画を策定しているのにも係らず個別事項の羅列に感じられる。網形成計画を見直した方がよいのではないか。ラグーナ蒲郡の無料バスを含め評価する必要がある。</p>	<p>◆評価指標が複数あるが、目指す地域公共交通の姿とリンクしているか分らない。 ◆目標値のうち「日常の移動に不便を感じている人の割合」の算出方法を教えて欲しい。 →(市)アンケート調査で把握している。 ◆中部様式7ページ:公共交通を利用する人の割合が3%増加する一方、満足度は悪化しているがその要因は何か。 →(市)ラグーナ蒲郡が無料バスを運行しているため、利用者が増加したと思われる。 ◆形原地区のバスでは回答不明が多いとあるが、どのような意味合いか。調査方法がよくないのか、もう少し別の調査方法にすべきなのか教えて欲しい。 ◆中部様式8ページ:ダイヤ改正したが利用者が減少したことに対する評価としては、ダイヤ改正をしない方がよかったということか。それとも減少抑制ができたのか。 →(市)形原地区の回答不明者については、高齢者が多い中、財政指数について質問したため分りにくかったようである。 →(A)改善して再調査したのか。 →(市)再実施はしていない。 →(C)調査は目的があって実施するものである。再調査など改善すべきである。 →(運輸局)中部運輸局では「事業評価の手引き」を配布しているため、参考にして欲しい。</p>	<p>◆網形成計画の目標と西尾・蒲郡線の目標が混在しており評価体系が分りにくい。網形成計画の中間見直し時に評価体系を見直して欲しい。 →(市)網形成計画の中に「にしがま線げんき戦略」の目標値を位置づけている。網形成計画も同計画期間となっているため、両方の計画をリンクさせている。 →(運輸局)只今説明の内容を中部様式にも記載して欲しい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>豊川市地域公共交通会議 (リーダー・計画推進)</p>	<p>◆民間事業者とコミュニティバスを統一の運賃体系とするなど、交通事業者と一緒に検討する取組みは評価できる。</p>	<p>◆共通ゾーンについては、ずっと指摘していたが反映され成果が出たのでよかった。一宮地区も運賃200円になるため、持続可能かが心配される。本宮の湯もかなりの利用があること、豊橋・新城に入ると急に値上がりするという格差も生じている。今後、ゾーン数についても検討が必要である。</p> <p>◆地域路線は地域内だけで利用を増やすことは難しい。1日10人レベルの利用であれば、地域住民の使えるときは使うという意識が大切である。</p> <p>◆豊橋駅から中心地である豊川体育館間は本数も確保されるべきであり、体育館から豊川駅までのアクセスも重要である。しかしながら、現状ではダイヤはバラバラ、行き先も色々という状態である。そのため、新豊線については、豊川市民病院止めとし、市民病院で乗継させることでよいのではないか。路線短縮することで20分ヘッドダイヤも可能ではないか。現在は外から来る人に焦点を当てているが、豊川駅前までのエリアをいかに便利にするか検討した方がよい。</p> <p>→ (市) 新豊線は、現在は全て豊川市民病院経由となっているが、豊川体育館前から東側の免許センター方面へ行きたい場合は時間がかかる。市民病院開業当時から現在のルートであり、当時はかなり苦情もあったようだが、現在は減っている。全ての便を市民病院へ乗り入れなくてもよいと思うため、豊鉄バスと検討したい。</p> <p>→ (B) 苦情がなくなったのではなく、乗らなくなっただけではないか。新豊線は市民病院止まりとし、他路線は市民病院を経由しないという効率化を図ることは可能ではないか。</p>	<p>◆基本方針にある移動制約者が移動しやすいとは、誰を指しているのか。本基本方針とリンクした評価指標がないように思う。</p> <p>→ (市) 移動制約者とは、高齢者や免許非保持者と定義している。コミュニティバスの利用者は主に高齢者であるため、来年度のアンケート調査では、高齢者に特化したアンケートとするよう検討している。</p> <p>→ (C) 移動制約者数は把握できると思うため、それらの人が外出できるようになっているかが満足度よりよい指標である。</p> <p>◆評価指標の満足度については、利用者の満足度であればまだしも(サンプルが限定されるため)、市民全体の満足度は毎年サンプルも変わってしまう指標であることを理解した上で評価した方はよい。</p> <p>→ (市) ご指摘のとおり、次期計画では目標とするか公共交通会議でも議論したい。</p> <p>◆中部様式 5 ページ:「路線別評価」について、御津地区の地域路線は目標と実績の乖離が大きいが、今後のどのように対応するか。</p> <p>→ (市) 旧御津町を運行した無料バスを再編によりコミュニティバスにしたものであり、有償化により利用が減少している。地域協議会と連携して取組んでいるが、改善しないため、今年から路線見直しを検討。</p> <p>◆中部様式 9 ページ:「今後の対応方針」について、公共交通全体の利用促進のためポスター作成とあるが、啓発にはなっても行動は変わらない。ポスターを作成したことで利用促進を行ったつもりになるのはよくない。こういうものを活用して利用促進活動に展開して欲しい。</p> <p>→ (市) ポスターを張って終わることのないよう取組んでいきたい。地元の地域協議会で市全体のバスの状況なども説明したい。地元協議会では豊橋市の実践者を招いた勉強会なども開催している。</p> <p>→ (C) ポスターについてPRするより、地域で一生懸命取組んでいることをPRして欲しい。</p>	<p>◆ゾーン制運賃の導入など地域間幹線系統も含めた取組みは評価できる。</p> <p>◆地域間幹線系統の路線と鉄道が並行している地域があるが、どのような役割分担になっているか。</p> <p>→ (市) 名鉄本線と豊川線と並行するコミュニティバスが多い。地域間幹線は郊外と中心部をつなぐ位置づけであり、鉄道と並行しているものの、鉄道と離れている人口集積地についてバスでカバーする考えである。新豊線と豊川線の並走については整理していきたい。</p> <p>◆長大路線である新豊線の維持は必要と考えているのか。</p> <p>→ (市) 新豊線については、市の予算でOD調査を実施しているが、豊橋から豊川市民病院までと豊川市内の利用が主であり、新城までの利用は少ないと認識している。一方で、共通ゾーン制の導入により運賃が値下げとなった市の東側区間において利用者数が増加傾向にある。また、豊川駅東側でも利用が増加傾向にある。</p> <p>→ (運輸局) 長大路線は非効率であるため、生産性向上の取組みについて、県バス対策協議会にて検討して欲しい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>豊橋市地域公共交通活性化推進協議会 (リーダー・計画推進)</p>	<p>◆50円バスが三河地域全体で実施されているため、このようなチャンスを活かして周辺市町（豊川市、蒲郡市、湖西市）と協議できるように豊橋市が調整して欲しい。</p>	<p>◆他市との関係について、豊川市の三上、江島は豊橋方面を向いているが、バス路線がないため、コミュニティバスの連携を考える必要があるのではないかと。 → (市) 豊川市の三上地区とは「柿の里バス」の延伸について勉強会を開催している。 ◆湖西市の公共交通ネットワーク図には豊橋市側への公共交通の破線が図示されていることを認識すべき。 ◆網形成計画で飯村岩崎線について改善したはずだが、どのように検討・実施したのか。まあ、レイクタウン線についてはどのような協議をしているのか教えて欲しい。 → (市) レイクタウン線については、一時期厳しい状況にあったため、地域の協議会で利用促進に積極的に取り組んでいる。 → (B) レイクタウン線については、民間バス路線をコミュニティバス化するよい取り組みだと思いため、他にも展開して欲しい。</p>	<p>◆中部様式5ページ:出前講座や啓発チラシの作成はよいが、実施の効果検証を行って欲しい。 → (市) 出前講座の効果はすぐには分らないが、小学生アンケートを実施し、意見はもらっている。 → (C) 出前講座で子どもが大切なのはわかるが、ライフスタイルの転換を掲げているため、バスに転換してもらうための工夫が必要である。 ◆中部様式6ページ:「具体的取組み対する評価」について、満足度が横ばいであるが、調査の性格上結果に振れ幅があるため参考程度にした方がよい。むしろ、別の評価方法を検討すべきである。 → (市) 満足度については、毎年 of 市民意識調査を活用している。アンケートでは、校区ごとに詳細に検証している。 → (C) 満足度については、市全体でも地区別でもサンプルが変わる点では触れ幅が大きい指標には変わらないため、経年変化を把握する程度に留めた方がよい。 ◆北部地区と南部地区で未達成となっているが、考察が全く同じ内容となっている。もう少し要因を分析し、次の改善につなげて欲しい。 → (市) 2地区のコミュニティバスの利用者数の減少については、病院やスイミングの利用が減ったためと分析しており、新たな利用者の掘り起こしが必要</p>	<p>◆現在の様式の書き方では、過疎地フィーダーのため鉄道があれば地域間幹線系統は不要と捉えられる。地域間幹線系統は豊橋駅を起終点としており、豊橋市の中心市街地活性化にも寄与すると考え、網形成計画の中で取組んで欲しい。 ◆豊橋駅を起終点とする路線は遠距離で非効率な形態となっているため、市としてどこまでのバスサービスを担保したのか。周辺市町との調整を含め検討して欲しい。 ◆バスサービス維持の方針についても検討して欲しい。 → (市) バスについては乗り換え抵抗もあるため、その点を含め検討したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
北設楽郡公共交通活性化協議会（フイーダー・計画推進）	<p>◆高校の統合が間近（3年後）に迫っているため、現在の小学生の保護者が心配していると思われる。早めの対応を検討した方がよい。</p> <p>→平成31年度中にダイヤ改正などについて周知したいと考えている。</p> <p>→（A）様式内にあるバス以外の移動手段とは何か。また地域住民とも協議も行っているのか。</p> <p>→地元では福祉有償などの案も出されているが、既存事業者もあるため、現在も検討中である。</p> <p>→（A）運行形態についても地元住民が不安にならぬよう早めに対応して欲しい。</p>	-	<p>◆評価指標として、高校生通学率や通院目的利用率などの具体的な指標が設定されていることは評価できる。公共交通は高齢者のためとすることが多いため、高校生を意識していることもよい。</p> <p>◆収支率については、補助金の正当性を説明する上でも必要な指標である。路線バスがなくなり、通学や通院ができなくなると、それと引き換えにスクールバスや通院バスなど別の費用が必要になる可能性もある。</p> <p>→（町）高校生の自宅通学は、家族の送迎負担の軽減にもつながっているため、収支率についても評価できるよう3町村で検討したい。</p>	<p>◆評価に関する事項については、計画策定時のカバー状況を基準にしており、事業性についての評価指標（収支率、利用者数等）が不足しているのではないかと。</p> <p>◆田口新城線については、中部様式7ページに突如記載があるが、本路線がなくなると高校生の自宅通学率に影響するため必要かと思う。次回の計画策定時には、田口新城線を維持するためにどの程度の利用者数が必要か記載して欲しい。</p> <p>→（町）次期計画策定時に検討したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
南知多町地域公共交通活性化・再生協議会（フイーター・計画推進）	<p>◆観光客の取り込みが重要かと思うため、今後の努力に期待したい。</p>	<p>◆定期券については、300円区間の定期、もしくは全線定期のいずれか。 → (町) 全線定期である。 → (B) 学期定期よりも全線定期の方がよいのではないかと。あまり土日分を取らないように料金設定した方が高校生の利用は増えるのではないかと。土日定期券を使って名古屋へ出るなども考えられる。 ◆西海岸線は、知多バス内海高校線の撤退に伴い増加したのか。もしくは内海高校線分を除いても増加しているのか。 → (町) 内海高校線分を除いても増加している。1便だけではあるがボランティアガイドが同乗しておりリピーターがある。観光客の誘致に向けた施策の効果もある。 → (B) 町としては河和駅ではなく内海駅から来ることを想定しているが、内海駅はもっと何かやれば利用が増えるのではないかと。 → (町) 内海駅周辺の活性化は課題の1つであるが、河和駅よりかなり利用者数少ないため整備が遅れている。 → (B) バスの利用は増加しているため、今後もこれまで同様に取組んで欲しい。</p>	<p>◆中部様式4ページ:補助事業としてタウンミーティングの実施、総合時刻表作成、協議会の開催などに取組まれているが、これら取組みの効果検証が必要である。活動自体も大切であるが、実施によりどのような効果があったかも整理して欲しい。 ◆高校生の利用減については、総数が減っているのか、バス利用自体が減っているのかどうか。 → (町) 総数も利用も減少している。 → (C) 総数が減る中で利用を増やすには人口政策が必要になる。利用率については実数では評価できないため、比率にする等の工夫が必要。 → (町) 高校生の定期利用率が低い水準であるため、利用率を上げるためにも学期定期の導入を考えている。 ◆中部様式8ページ:満足度が向上しない・利用が伸びないとあるが、調査方法で変動の大きい指標であることを理解した上で経年変化を見る程度に留めた方がよい。利用が伸びないことへの対応策が分りにくいこと、考え方を教えて欲しい。 → (町) 満足度については、平成22年度から継続的に調査しているが、評価指標としては再検討したい。</p>	<p>◆路線図だけでは知多バスと海っこバス豊浜線が競合しているように見えるが、運賃調整もして乗継も可能であることを初見でも分かるように表現して欲しい。 ◆河和から師崎へ向かう路線が減少傾向にあるが、今後の改善の方向性を教えて欲しい。 → (町) 利用者減は高校生が減少傾向にあるためであることから、学期定期を導入して利用促進に取組みたいと考えている。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
武豊町地域公共交通会議（リーダー）	<p>◆本日の先生方のアドバイスについては、友の会において検討できるとよい。</p>	<p>◆本町のバスは、アピールポイントにもあるが細かい工夫がなされており、県内で最も面白いバスである。利用促進も頑張っており、路線再編の結果も出ているように思う。</p> <p>◆乗り合いタクシーについては、コミュニティバスではカバーできない地域を運行しているが、今後もコミュニティバスのリーダーとして運行を継続する予定か。タクシーは駅まで回送していると思うため、少し高い運賃設定（500円程度）としても直接駅まで行くことも考えられる。タクシーの半額程度でも財政的には問題ないのではないか。</p> <p>→（町）乗り合いタクシーの利便性については、町民からも意見がある。乗り合いタクシーのあり方については今後の課題である。</p>	<p>◆乗り合いタクシーの全体像が分らないが、バスとの役割分担はどのようになっているのか。</p> <p>→（町）乗り合いタクシーはバス停までの運行であり、競合してはいない。</p> <p>◆バスと乗り合いタクシーについては、どのような人が利用しているのか。</p> <p>→（町）中部様式 2 ページにあるとおり、高齢者を対象としている。</p> <p>→（C）高齢者の通院や買い物をサポートしているのであれば、このバスがなくなるとタクシー助成など別のサポートが必要となるため、それぞれの費用を比較して議論が必要である。現在のままでは行財政としてどの程度支援するかが明確ではない。</p> <p>→（町）中間評価も含め検討したい。</p>	<p>◆利用者数も順調に増加しているが、地域間幹線系統補助については、収支率 20%弱であり、運賃が 100 円であることから。収支採算性の評価において、前年の財政負担を下げるという指標は不適切ではないか。</p> <p>◆地域間幹線系統補助は、民間事業者路線に対する欠損補助であり。運賃 100 円で収支率 10%台では、本来の趣旨を異にする。今後補助制度の見直しもあり得るため、事業の継続性についても見直して欲しい。</p> <p>→（町）本町は、もともとバス路線がなかったことから、まずは運賃 100 円から始めてみた。バス文化の醸成のため、当面は変更の予定はない。今後は半田市とも連携して事業見直しを行っていく予定である。</p> <p>◆前年から収支率の推移は改善しているか。</p> <p>→（町）毎年、公共交通会議で確認しているが、委託料も増えており悪化しているところもある。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>半田市 (半田市地域公共交通会議) (計画策定)</p>	<p>◆計画策定が遅れているため、最後までまとめられるようにして欲しい。市民の意見ばかり聞いてまとめきれなくなるのではと心配する。</p> <p>◆中部様式 5 ページ：経費を増額しても公共交通に取組むべきという意見の割合が高いのは珍しいケースである。これをプレッシャーと捉え市民の期待に応えて欲しい。</p> <p>→ (市) 現在の補助額の 5 倍までは投入できると判断している。</p>	<p>◆13小学校区をすべて回り講演し、色々な議論を重ねた。最初は市民も市役所がやるべきという態度であったが、段々変わってきている。今後の取組みに期待して欲しい。</p>	<p>◆月に 1 回以上バスに乗りたくなる取組みについて、緊張感を持って取組むためにもどの程度利用すれば路線を継続できるかなどの目標を市民にも提示した上で取組んで欲しい。</p> <p>◆市民の意見を聴くことは必要だが、単に声の大きい人に影響されないように留意して欲しい。</p> <p>→ (市) 本市では、議会で公共交通条例を制定したという経緯もあり、議会でもきちんと説明してきている。10 月に向けて、おでかけしやすいバスにしていきたい。</p>	<p>◆今後も武豊町と連携しながら進めて欲しい。</p> <p>◆公共交通空白地域についても調査しているため、再編実施計画策定のために効率的な再編にこだわらず、制度のために利便性を落とすようなことはしない方がよい。</p> <p>→ (市) 計画策定が目的ではなく、市民の足を守ることを目的に取組んでいきたい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>知立市 (知立市総合公共交通会議) (計画策定)</p>	<p>◆立地適正化計画のような長期ビジョンだけでなく、それまでのつなぎの期間についても検討する必要がある。連立事業中もミニバスは継続して運行していることを忘れないようにして欲しい。</p>	<p>◆知立駅周辺はもともとコンパクトで低密度である。中部様式からは網形成計画策定の目的や実現したいことが分らない。課題についても対処療法的な内容に感じられる。市として実施しなければいけないことは何か。</p> <p>→ (市) 中心市街地活性化や駅前再開発事業が予定されているため、それらとあわせて来年度策定したいと考えている。</p> <p>→ (B) 中心市街地活性化や連立事業などに取組むから網形成計画に取組むわけではなく、こういうまちにしたいというビジョンはないのか。</p> <p>◆連立事業や面整備を行っている間に郊外に人口が流出してしまい、完成した時には空洞化するというケースも多いため、事業中に中心市街地の魅力を失わないような取組みも重要である。網形成計画はその期間に取組む内容であり、ミニバスやタクシー、シェアリングなどをどのように活用して事業中の知立市をいかに魅力的にするかを目的とすべきではないのか。</p> <p>→ (市) 本市はもともとコンパクトなまちであるため、歩いて暮らせるまちづくりを目指していきたい。</p> <p>→ (B) ミニバスだけでなく、知立駅には高岡ふれあいバスやタクシーなどもあるため、地の利を活かし、網形成計画にも反映して欲しい。</p>	<p>◆中部様式 6 ページ：市民アンケート調査で、利用転換の可能性について把握できたことを教えて欲しい。</p> <p>→ (市) アンケート調査については、毎年の実施が難しいため、市民全体を対象として、バス利用者数の実態を調査した。</p> <p>◆中部様式 7 ページ：ミニバスの乗車人員推移について、地域間幹線系統とそれ以外はどのような仕分けになっているのか教えて欲しい。</p> <p>→ (市) 地域間幹線系統は、本市から刈谷市や豊田市への系統が該当する。</p> <p>◆地域間幹線系統の目標は掲げられているが、他の路線については記載がない。また目標の設定根拠を教えて欲しい。</p> <p>→ (市) 目標設定については、乗車人数が増加傾向にあるため、2%増を見込んで設定している。その結果、オレンジコースは目標に達成まではしていないが、増加はしている。</p> <p>→ (C) 公共交通を便利にすることで、それまで外出しなかった人のニーズが顕在化し、新たな利用者となる可能性があるため、把握できるように検討して欲しい。現在送迎してもらっている人は公共交通への転換の可能性があるので、それらの人の移動ニーズを把握できるとよい。</p> <p>→ (市) 自動車保有率が非常に高いため、利便性向上により自動車からの転換をしてもらいたいと考えている。</p> <p>→ (C) 自動車分担率が約 8 割でも、逆に自由に自動車が使えない人も約 3 割いるため、高校生などの車を自由に使えない人について丁寧な把握が必要である。</p>	<p>◆網形成計画の期間中に連立は完成するのか。連立完成の前と後のビジョンを網形成計画で定めるべきではないか。</p> <p>→ (市) 連立事業の完了は 2023 年 (平成 35 年) の予定であり、網形成計画の期間を通常の 5 年よりも長期にしたいと考えている。</p> <p>→ (A) 連立が完成したら終わりではなく、周辺の面整備の進捗状況に応じた取組みが必要ではないか。</p> <p>→ (市) 面整備に応じて段階的に対応したいと考えている。</p> <p>◆本市の地域間幹線系統は、幹線性に乏しく、今後、地域間幹線系統補助が受けられない状況も予想されるため、幹線と支線に仕分けするなどの検討をして欲しい。刈谷方面への越境バス利用の状況も分からないため整理して欲しい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
安城市総合交通会議（ライター）	<p>◆計画策定予定の年度明けまで少し時間があるため、本日の内容を踏まえた計画として欲しい。</p>	<p>◆タクシーについて、施策だけ記載して効果を検証できないのは実施しなくてもよいということになってしまう。実績値くらい提示できないようでは公共交通と言えないため、目標値として設定すべきである。</p> <p>◆名鉄バス安城線のデンパーク延伸があるが、昔からデンパークまでの路線があったが、利用が少ないため短縮化したという経緯がある。どのような経緯で復活したのか、今後どのような検討を行うのか。</p> <p>→ (市) 利用者の意向があり、駅から直通で行く手段がなくなったことから名鉄と協議して延伸する方向で検討中である。</p> <p>→ (B) 以前運行していた際も利用者がいなかったが、その頃よりもモーターゼーションは進んでいるため、それらを踏まえて検討して欲しい。現在の安城線は基幹路線となっているため、デンパークに乗り入れることで分りにくくなることを懸念する。</p> <p>◆「岡崎安城線の維持・活性化」とあるが、具体的にはどのようなことに取組む予定か。</p> <p>→ (市) 岡崎安城線については、重要基幹路線と考えているため、岡崎と連携した新たな取組みを行いたい。</p> <p>→ (B) 安城市としては必要のない路線ではないか。また、安城市であれば岡崎安城線が補助落ちしても財政的に対応できると思うため、もっと必要な路線に投資すべきではないか。補助金がもらえるから取組むということはやめて欲しい。</p>	<p>◆中部様式 6 ページ：評価指標に「バス利用者率30%以上」という目標があるが、この定義を教えてください。</p> <p>→ (市) 利用率については、市民アンケート調査でバスを利用したことの有無を把握している。</p> <p>→ (C) 結果の24%は非常に高いのではないかと。</p> <p>→ (市) バスを1度でも利用したかという質問に対する回答のためかと思う。</p> <p>→ (C) もう少し丁寧な調査が必要である。例えば、月1回、年1回などバスの利用頻度を把握することで公共交通の設計も変わってくる。</p> <p>◆網形成計画の目指す姿には、「多様な手段の連携」とあるが、目標値にタクシーなどの数値は入っているのか。また、乗り継ぎなども考慮されているか。</p> <p>→ (市) タクシーに関する数値目標も設定したかったが、タクシー協会の判断もあり設定が難しかった。</p> <p>◆評価指標の「不満割合」については、あまり役に立たないと思う。</p> <p>◆利用者数は収支率とセットになるが、公共性の評価として収支率も設定して欲しい。</p> <p>◆高齢者や高校生の移動を支えるということでもよいが、行政が取組むことに対する評価が必要ではないか。</p> <p>→ (市) 高齢者や高校生の移動を支える方針に対する評価指標は設定していないため、今後検討したい。</p>	<p>◆岡崎安城線について、よい評価になっているが、なぜ減便されることになるのか。名鉄バスと協議した結果の評価なのか。</p> <p>→ (市) どのような条件で減便するかについては調整していなかった。引き続き協議したい。</p> <p>→ (運輸局) 岡崎安城線については、地域間幹線系統としては計画乗車密度が2を切っており、全線を通して乗車していないことを意味する。計画輸送量が15に達しないと補助カットとなってしまったため、現在は名鉄バスの持ち出しが発生している状況である。今回補助要件ぎりぎりの輸送量まで減便したことによる、イエローカード以上の宣告が出されていると認識して欲しい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
西尾市地域公共交通会議（リーダー）	<p>◆計画を見直すにしても目標値を変えればよいわけではない。なぜ目標を達成できなかったかについて検証して欲しい。</p> <p>◆よい取組みを実施した時は、市民にアピールすることも必要である。ちらしを配布したというだけでは、市民に伝わらないのではないか。何が悪かったかをもう一度検証しながら取組んで欲しい。</p>	<p>◆中部様式 6 ページ：目標達成状況の実績について、毎年10%増の目標であるが、結果はほぼ横ばいとなっている。一方、路線バスは現状維持の目標であるが、2割増となっている。なぜこのようなことになるのか。</p> <p>→ (市) 計画策定時にくりりんバスは増加していたため実績以上の目標値としたが、その後状況が変わった。計画の中間評価時に目標値も見直したい。</p> <p>◆アピールポイントについて、いっちゃんバスを運行しただけでなく、一色公民館をバスターミナル化し、ふれんどバスと一色線を結節させたことを記載すべきである。乗り継ぎ状況については調査しているのか。</p> <p>→ (市) いっちゃんバスはバスセンターを整備してかなり意識して地域間幹線系統（一色線）とダイヤ接続を行っており、乗り継ぎが可能である。ヒアリングによると、乗り継ぎできるようになったことを評価する意見が聞かれた。</p> <p>→ (B) 一色公民館というバス停名称ではターミナルであることが分りにくいのではないか。バスセンターであることをPRすべき。</p> <p>→ (市) ホームページへの掲載はできていないが、一色地区の全世帯にチラシを配布している。</p> <p>→ (B) 外部にアピールする際、バスセンターや駅という名称にしないと分りにくい。</p> <p>→ (市) チラシでは、バスの駅一色公民館として案内している。一色公民館という地域で慣れ親しんだ名称を使いたい。</p> <p>◆バス路線の再編については、今後の対応方針に毎回記載はあるが、いつになれば実施するのか。</p> <p>→ 一色地区、吉良地区を含めた地域内の移動手段の確保を優先したため、路線再編の予定が遅れている。地域内の取組みが人段落したため、来年度以降に本腰を入れて取組みたい。</p>	<p>◆「実施中」となっている箇所の状況を教えて欲しい。</p> <p>→ (市) 実施中については、各地域住民が主体となった協議会を立ち上げ、地域で公共交通の利用について検討してもらっているため、フィードバックを待っている状況である。</p> <p>→ (C) 地域の協議会が互いに交流し、高め合ってもらいたい。</p> <p>◆名鉄西尾・蒲郡線の利用促進については、このままで行けそうなのか。現状では維持が難しいように感じる。</p> <p>→ (市) 名鉄西尾・蒲郡線については、乗って残す活動を実施してきたが、人口減少で厳しい状況下にあることから、地域外からの誘客に向けた取組みを検討中である。</p>	<p>◆網形成計画の予定事業が実施され、改善の段階に入っているため、一度中間で工程を見直した方がよいのではないか。</p> <p>→ 毎年度、協議会にスケジュールを提示しているため、資料に反映したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
瀬戸・日進・豊明交通圏	—	—	—	—
津島・あま・弥富交通圏	—	—	—	—
一宮交通圏	—	<ul style="list-style-type: none"> ◆一宮市は iバス一宮コースと一宮木曾川コースは市としての幹線、尾西と北方は市としての支線と位置づけているが、現在の補助要綱上は認定されている路線もそのうち補助対象外となる可能性がある。 ◆コミュニティバスと路線バスという区分、役割としての幹線と支線という区分は別で考える必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆運賃を 100 円から 200 円に上げたところがあったように、持続可能性を考慮すると安い運賃にすることが本当によいか。持続可能性の観点から値上げが必要なことも市民に発信していく必要がある。 ◆通学定期代が高くつく場合は、定期代を補助するほうが 100 円運賃にするより効果的な場合もある。その辺も考慮した検討が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆地域間幹線補助を受けているコミュニティバスについては、収支率が悪いことから、今後は補助対象外になることも考えられるため、利用促進や収支向上などの取組みを進めて欲しい。補助を受けるのであれば、受けられる理由を明確にする必要がある。

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
岡崎交通圏	<p>◆交通事業者との情報交換の中で評価結果について話ができることが大切である。路線が廃止になって困るのは地域住民であるため、交通事業者と情報交換をして、評価結果などもフィードバックして欲しい。</p>	<p>◆岡崎市は独自の評価システムで評価指定との説明であったが、その結果はどのようなになっているのか。 → (岡崎市) 現在検討中であるが、ネットワークを維持する観点ではよい評価となっている。 → (B) それは利用状況からの評価ではなく、市としての位置づけである。網形成計画では評価していないのか。 → (岡崎市) 評価していない。 → (B) 検討している間に危機的な路線は廃止になってしまう。評価は次の取組みのために実施するものであり、評価している間になくなるようなことがないように。</p>	—	<p>◆県の評価方法について、輸送量 15 人以下でも A 評価となる点について、見直して欲しい。 → (県) 今後工夫したい。 → (B) 利用者は増加したが、平均乗車キロが減ったためである。中心に近いところの利用は減っていないが、遠方からの利用者が減ったことを意味しており、地域間幹線としての役割を果たしてないと言える。そういったことを踏まえると、輸送量で評価すべきではないか。 → (県) 調査しやすい利用者数で評価している。輸送量は補助要件であるため、それ以外の指標としたい。(B 先生発言に続く)</p>
豊橋交通圏	—	—	—	<p>◆長大路線は、収支率が大変悪いが、国から生産性向上を求められているため、周辺市町と連携の上、収支改善について検討して欲しい。</p>
新城交通圏	—	—	—	<p>◆人口減少下において、新城の事業者営業所自体の存続が不明確な地域であるため、意識して取組んで欲しい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
東海・半田・大府・常滑・美浜交通圏	<p>◆県バス対策協議会でも議論があり、空港やりんくう開発、周辺の集客施設とも関係するため、周辺市町と一緒に対応について検討して欲しい。</p>	<p>◆常滑南部線は、以前からずっと利用が低調で廃止の話も何度も出されている。常滑市は空港もあり、半田市からの路線もあるため、要となる都市であるが、県としてはどのように考えているのか。</p> <p>→ (県) 常滑 A 線は C 評価となっており、10 回運行して何とか維持している状態である。りんくう開発、常滑市民病院の移転により、知多バスが色々取組んでいるが病院行きは成果が出ている一方で、りんくうについては成果が出ていない。そのため、常滑線は減便になる。平均乗車密度は増加しているため、効率性は上がっている。</p> <p>◆横須賀 A 線は非常に危険な状態である。</p> <p>→ (県) 横須賀 B 線廃止にも係らず、平均乗車密度が落ちており、沿線市町にも働きかけをしている。</p> <p>→ (B) 横須賀線は議論の場があるが、常滑市は地域公共交通会議がないため、知多バスが色々取組んでも市民には伝わっていない可能性がある。</p>	—	—
刈谷・安城・碧南・西尾交通圏	—	—	—	<p>◆コミュニティバスの地域間幹線がある。地域間幹線補助については、他都市へのアクセスの幹線性と交通事業者に対する補助制度であることを理解して欲しい。県バス対策協議会でも議論して欲しい。</p>
その他交通圏		<p>◆桃山線について、月 15 人しか越境利用がないのか。</p> <p>→ (県) 市を跨ぐ利用はないと交通事業者からも聞いている。</p>	<p>◆愛知県の資料は全体的に見づらかったため、交通圏ごとに資料を整理した方がよい。これはここで説明をするためだけでなく、交通圏という括りで地域公共交通の現状を把握するために県にとっても有益な作業となることが期待される。</p>	