

	委員1	委員2	委員3	運輸局
大垣市地域公共交通会議	<p>立地適正化計画の居住誘導区域など土地利用との整合性を図る必要がある。乗務員不足のこともあるので、市の土地利用計画を掲げたうえで事業者ときちんと協議すべき。</p> <p>養老鉄道はどのような位置づけになっているのか。すべて大垣駅へ直行するのではなく、最寄りの養老線に行く需要もあると思うので、全体のネットワークとして良くなる方向で考えて欲しい。</p> <p>→養老鉄道は学生が利用しているため、大垣市の役割を考えたい。</p>	<p>上石津地区の利用が少ないため、その地区を重点的に調査しているのは評価できる。</p> <p>→アンケートは各校区の状況把握のため実施し、各地区とも回収率は同程度であった。</p> <p>子育て世代が増加している安井地区などで路線が十分でないことが課題とされているが、どのような対策を考えているのか。路線を新設するようなことを考えているのであれば、十分な検討が必要。一般的に若い世代は小さい子どもがいるため、自家用車を使うことが多い。若い世帯の声をきちんと聞いて検討して欲しい。</p> <p>→安井地区は市街化区域を拡大し、新しいアパートが増加していることから、同様に調査対象とした。</p>	<p>赤坂地区の名阪近鉄バスが昔に比べて激減しているなど、全体としてサービスレベルが対価してきている。名阪近鉄バスはもともと駅を経由して公共施設へいく路線になっているが利用が減っている。民間まかせにしているのでは衰退は止められない。市としてどのように支援拡充していくかを考えて計画をつくり取り組んでいただきたい。</p> <p>→養老鉄道沿線では網計画を策定していたが、市の計画がなかったので今回計画を策定している。今回の計画策定を機に子育て世代も含め、大垣駅への通勤通学の需要に応じていきたいと考えている。高齢者も通勤通学路線を活用した足の確保を考えている。</p> <p>子育て世代は一般的に公共交通に乗らない。子育て支援の一環であれば、よそとは異なる施策が必要。住宅開発後にバスを運行しても乗ってもらえない。運転手不足もあり慎重に取り組むことが必要。</p> <p>→子育て世代への無料チケットの配布を行っている。新興住宅地には事業者路線の延伸について、名阪近鉄バスと相談している。</p>	

	委員1	委員2	委員3	運輸局
<p>海津市地域公共交通会議</p>	<p>高校のクラスが減っているような状況で高校生の利用を増やすのは公共交通だけでの役割ではないように思う。高校生は、運賃が高いから自転車などを利用していると思うが、自転車を無理やりバスに転換してもらう必要はない。意見交換会などを頻繁に行うなど、内向きの取り組みは手厚いので、観光や市外からの高校生など外向きの取り組みもしていただき、計画にも反映して欲しい。</p>	<p>課題として「年次進行による高校生等の減少」とあるが、高校統合による定員減という意味か。 →毎年生徒が減少している。</p> <p>市外からの通学者もあるとのことだが、市外の中学生などにもPRしているのか。 →市外の中学生には案内はしていないが、高校生を対象に調査は実施している。</p>	<p>市外の高校と海津明誠高校と分けて考えるべき。明誠高校維持のためには市外からの通学を便利にする必要があり、バス運賃値下げも選択肢。輪之内町コミュニティバス南北線は高校前まで達しておらず、利用が僅少になってしまっているのも改善が必要。市内から市外への通学の場合、部活が終わっても帰宅できることが必要。高校生が乗りやすいように考えて欲しい。 →高校への対応は検討していきたい。</p> <p>海津温泉、医師会病院など市内の施設への利用が重要だが、行き先と連携した取り組みはあるか。</p> <p>前の改定でデマンドと幹線に区分したことが中途半端だった印象。幹線はPRして乗ってもらう必要があり、デマンドは面的にカバーしていることを高齢者にPRすべき。 →デマンドバスはサロンなどで案内している。</p> <p>幹線3路線は組み換えの必要があるのでは。高校生を含め、占有率を把握する必要がある。 →庁舎から大垣市方面は多い。三重方面の幹線は少ないため見直しも考えている。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>垂井町地域公共交通会議</p>	<p>法定計画としない理由はあるのか。 →（支局） 地域網形成計画としての記載事項は満たされており、協議会も法定協議会としての条件を満たすメンバーで構成されており、規約等がないだけである。</p> <p>網形成計画としてPRしてもよいのでは？ 一般的に高齢者は免許返納後、バスに転換する人は少ないが、そのような利用者を取り込めているのは素晴らしい。他の自治体に対して参考になる情報なのでPRして欲しい。</p>	<p>目標も達成し、具体的な取り組みも丁寧に実施している。</p> <p>車内展示の取り組みは、幅広い年齢の意識を高めることにつながる。この展示は常設か？</p> <p>→町内の保育園児が書いた絵を毎月交換しながら展示。年度内の2か月は、地元高校の活動内容の紹介。</p> <p>車内アンケートはどの程度の意見数か。</p> <p>→90件の意見。満足度や設置を希望する停留所等を把握している。</p>	<p>目標は上方修正してはどうか。ただし、利用状況は飽和状態にあると想定されるため、現状レベルの130人/日程度が妥当と考える。一方、高齢利用者は施設入居等で利用減も想定され、新たな利用者を掘り起こすことも必要。新規利用の見込みはあるか。</p> <p>→垂井・宮代・表佐線（黄色線）、栗原・表佐・東線（青路線）の利用者数は順調に伸びてきている。今後、地域からのニーズを反映して垂井・岩手線（赤路線）と府中・東線（緑路線）の新規掘り起しのために見直しを進める。</p> <p>各路線沿線の人口は？沿線人口から潜在的な利用が見込めるか判断した方が良い。</p> <p>→垂井・岩手線（赤路線）は公共交通空白地域を補完性質のもので沿線人口は少ない。その他の路線は、ほぼ同程度である。</p> <p>（支局）令和元年度以前の利用状況も見ると府中・東線（緑路線）のみ伸びていない。</p>	

中部運輸局第三者評価委員会 第1日目（岐阜）

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>輪之内町地域公共交通会議</p>	<p>高齢者の利用はどの程度であり、今後どのような取り組みを実施予定か教えてほしい。</p> <p>→高齢者はヘビーユーザーが多い。新規利用者掘り起こしのため、お試し券の配布を検討中。</p> <p>高校を持たない自治体なので、居住地から他市町の高校に通学してもらえようようにすることが重要。交通政策に留まらず、周辺の自治体とも連携して通学手段の確保をしてほしい。</p>	<p>小中高生に対する取組は充実しているが、高齢者等に対してどのような取り組みを実施しているか。</p> <p>→65歳以上はデマンドバスの半額補助を実施し、町報やホームページ等で周知。</p> <p>周辺市町との連携の必要性が高い。高齢者や潜在的な利用者へのPRをしっかりとすべき。</p>	<p>輪之内羽島線や南北線、輪之内線とコミュニティバスの役割分担を整理することが重要。</p> <p>目的地及び利用属性によっては輪之内町からの利用者は数名程度の場所もあり、デマンド交通など利用状況に応じた対応も重要になる。</p> <p>近隣市町と連携することも効果的だろう。</p> <p>利用状況に応じて出発地や定時路線を調整することが必要。令和2年度に今後の方針や目標、目標達成に向けた事業を定めるとあるが、令和2年度からぜひ実施してほしい。</p>	

中部運輸局第三者評価委員会 第1日目（岐阜）

	委員1	委員2	委員3	運輸局
大垣・海津・揖斐川交通圏	<p>高校通学は非常に重要なポイント。教育委員会等と連携して取り組みを進めてほしい。路線があることがあたりまえと考えず、しっかり危機感を持ってほしい。</p>	<p>交通圏全体で高校生の通学に着目したテーマを設定して移動状況等を把握すると良いのではないか。</p> <p>高校と連携して、どの地域から通い、交通拠点からの移動との関連を把握することは、今後の取り組みに有効。</p>	<p>安八穂積線は、墨俣までと墨俣以降の利用状況を把握し、議論すべき。大垣桜高校への通学動向も把握しつつ、岐垣線とのバランスも考慮する必要があるため、複数の路線の利用状況を把握し、適切に路線を見直すことが必要。</p> <p>安八町には目的となる施設が多く、しっかりと連携すべき。</p> <p>→（支局）複数の路線の利用状況を把握しながら改善していかないといけない。墨俣バス停で安八穂積線と他路線とが乗り継ぎできないため、名阪近鉄バスに確認を促している。大垣市では岐垣線も考える必要がある。名阪近鉄バスとやっているバスロケの実証実験は評判が良い。高校生の通学をメインに考えていくべきと思っている。</p> <p>墨俣地区は岐阜・大垣両方面に行けることに安心していることが危険。運転手不足の深刻化で廃止される可能性もある。危機感を持つことが必要である。</p>	

	委員1	委員2	委員3	運輸局
御嵩町地域公共交通会議	<p>路線によって利用層が違ってくるから、広見線接続を重視する路線と、地域利用重視の路線と分けて考えるのが良いのではないか</p>	<p>高齢者の意見に偏っている印象を受ける。高齢者だけでなく、定期利用してくれる通学者についてはどのようにフォローしているか？</p> <p>→駅から高校は徒歩で通えるため、バスに乗り換える利用はない。高校生の鉄道利用に対しては、可児市・八百津町と連携して定期券の購入補助を行っている。</p> <p>利用促進策は、バスへの認識が40代以下で低いため、高齢者への対応を重視している。</p>	<p>広見線の利用促進に偏りすぎていて、町民の目的地への考察が弱い印象。広見線維持と、利用しやすいバス路線を作るといふことの両方を意識していただきたい。</p> <p>美濃加茂市や可児市の目的地となる施設に鉄道でアクセスし辛いのはやむを得ないが、町内の施設は乗換なしでいけるようにすべき。目的となる施設へのアクセス性向上は他の市町との連携が必要。</p> <p>→事業者からの提案の中に、地元民し知らないバス停名称をやめるべきというものがある。木沢記念病院は移転の予定があり、利用者にわかりやすいものにする取り組みをする必要性は認識している。</p> <p>（支局）上之郷地域は高齢化や人口減少が著しいが、西側は新しい人が入っており、人口流動については東西の差があるという結果になっている。鉄道の活用についてはその辺も意識することが必要。</p> <p>協議会委員として可児市や八百津町とお互い行き来しているので、情報共有はできている。</p>	<p>（鉄道部）名鉄広見線との乗り継ぎを重視しているあまり、バスが利用しやすい路線となっていないというようなことはあるか。</p> <p>→広見線との接続を重視した結果、乗り継ぎ時間が短いといったことが生じている。ダイヤの見直しについては必要だと認識している。</p>

	委員1	委員2	委員3	運輸局
美濃加茂・関・郡上・白川交通圏	<p>市町村の境界を超える取り組みはまだ不十分。周辺自治体の目的地となる施設としてどのようなものがあり、そこへのアクセスを確保するために市町村間の連携が必要である場合には、県が旗振り役となってもらいたい。</p>	<p>広見線の取り組みの状況を教えて欲しい。</p> <p>→開通100年を記念して、沿線を舞台とした住民主体型の映画制作プロジェクトが進んでいる。行政は取り組みに協力している。</p> <p>せっかく良いものを作っているのだから、多くの人に見てもらい、作っておしまいにせず、その後の取り組みを継続していただきたい。</p>	<p>周辺自治体から鉄道で美濃太田や新可児に来ては駅周辺の施設が少ないので、それぞれの市町の取り組みでなく、圏域でシームレスに移動できるようにする取り組みが必要。それぞれの市の中で囲い込みをすると、車がないと周辺町村は生活できなくなる。広域的な取り組みが求められる地域だと思う。</p> <p>美濃川合駅や古井駅に沢山自転車が止まっているのはアクセスだけでなくイグレスも不便だから。こういうところも認識して欲しい。</p> <p>→（県）地域の市町と連携してどういう計画を作っていくのかをこれから検討する必要があると考えている。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
各務原市地域公共交通会議	<p>鉄道などの既存交通と、ふれあいタクシー、チョイソコそれぞれの連携を図っていくことが大事。</p>	<p>選挙時の無料利用で、一過性ではなく継続的に利用が増えたと言えるか？</p> <p>→7月の選挙時に利用が対前年度115%と増えたが、それ以後の月は100%台前半で推移しており定着には至っていないが、その後、地域ボランティアによるバスツアーでクルマ利用者が多く利用して頂くなど成果が見えている。単なる乗車体験ではなく、移動と一緒に楽しみを与えるという合わせ技で、地域のキーパーソンを巻き込んだ取組を進めている。今後、ふれあいタクシーの「チョイソコ」への移行を考えており、大規模な丘陵団地への導入を行う。</p>	<p>計画とそれぞれの取組が何を指しているのが不明確。路線バスの利用は減少しているが、ふれあいタクシーは増加している。それぞれの評価はされているが、交通網全体としての改善はどう評価しているか。「チョイソコ」の位置づけも不明確である。</p> <p>→来年度以降、網計画の見直しを検討しており、その中でふれあいタクシーを「チョイソコ」の仕組みに変えることを考えている</p> <p>幹線交通をどう評価・改善していくのが重要。幹線と「チョイソコ」との連携はどうするのか</p> <p>→（支局）本市の西側は岐阜市寄り、東側は愛知県（鵜沼⇒犬山方面）寄りの大きな流れがあり、鉄道が東西の流動を主に担っている一方、その間の空白地や丘陵地をデマンド交通で確保しようとしていると認識している。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>岐阜市総合交通協議会</p>	<p>きめ細かく住民参加型で取り組んでいるのは良いが、学校 MM で効果があると言える理由を教えて欲しい。利用増につながっているかどうか？ →バスの乗り方教室などを実施したときに、子供達や学校の先生のアンケートなどで反響が大きい。ただ、先生方も忙しく学校教育もそこまで時間を費やせる訳ではないので、実施数が限られることが課題。 利用増の効果については、コミュニティバスについて、児童生徒から情報を得た家族の高齢者が利用されるなど、地道な利用増があるようだ。 MM の継続的な効果を検証していくことが重要で、すべての施策を MM だけで行うのは限界がある。岐阜市は MM 以外にも様々な施策を実施しているので、引き続き良い公共交通になるように努めて欲しい。</p>	<p>公共交通フェスタや学校 MM など好評だったのは良いが、具体的に行動につなげることが重要。乗ってもらうための情報提供の取組はどう取り組んでいるか。 →バス系統は色分け+アルファベット表示で、紙媒体及びバス乗り場で表示を統一するなどを実施。また、駅では総合案内所や案内人により案内誘導している。紙のマップは半年ごとの改正に合わせて修正、配布している。また、GTFS によるバス情報提供は岐阜バスが 2019 年 10 月から提供、市バスも 2020 年 3 月から提供予定である。</p>	<p>路線再編で利用者数がどう変化しているか。また、8 方面への集約再編による効果について（立地適正化計画への反映なども含めて）教えて欲しい。また、幹線への集約の一方でコミュニティバス路線が増加しているが、幹線とコミュニティバスの連携が重要で、トランジットセンターの構想も含めてどう考えているか。 →路線別に増減の違いはあるが、全体では再編前の利用者数を維持している状況。8 方面への集約については、立地適正化計画にも反映しており、幹線については明確にしている。幹線とコミュニティバスとの連携については、IC カード利用者のみだが運賃は乗り継ぎ割引を実施している。トランジットセンターについては今後の網形成計画の見直しの中で検討していきたい。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>羽島市地域公共交通協議会</p>	<p>岐阜羽島駅はにぎわっているのか。駅前の整備を進めることが必要ではないか。</p> <p>→（支局）名阪近鉄バスと他市のコミバスは乗り入れているが、今のところ賑わいは感じられない。駅前広場の改善ができていないが、近隣市町とJRなど関係者による検討会で議論が進められるとよいと思っている。</p>	<p>利用促進として意識啓発をやっているが、具体的に乗ってもらう取り組みが必要かと思う。出前講座はどの程度の人数で、どのような内容か</p> <p>→（市）出前講座は、高齢者のふれあいサロンなどの週1回の集まりに依頼を受けて実施している。参加は10名から2、30名など団体による。</p> <p>出前講座の実施は良いことだが、規模が小さいので、他の取り組みも必要。これまでの施策の延長ではなく、新しい取り組みが必要。</p> <p>わかりやすい情報提供も、マップだけでない伝え方も考えて欲しい。</p>	<p>様々な取り組みを実施しているが、数字として現れていない。市内だけしか見ていない印象だが、周辺市町との連携が必要。</p> <p>ただし、岐阜羽島駅は拠点として適切か疑問。羽島高校や市民病院といった施設に行きやすくすることや、新庁舎をターミナルにすることも考えてはどうか。</p> <p>→（市）利用が一番多いのは羽島温泉。以前の路線改編では長大路線を短くする意図があった。当初は岐阜羽島駅で乗り継ぎへの否定的な意見があった。令和3年度には新庁舎が完成するので、それを活かしていきたい。</p> <p>→（委員3）乗り継ぎ抵抗に対する声が減ったのは行かなくなった可能性もある。乗り継ぎ利用は実際にあるのか？</p> <p>→（市）再編前後で温泉利用者の10%程度が乗り継ぎ利用。</p> <p>→（委員3）その利用をキープしつつ、ほかの場所にも行ってもらえるように。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>山 県 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>バスターミナルは周辺の施設と連携して整備して欲しい。 新規利用者の獲得ができない一方で、ヘビーユーザーが減り、減少傾向にあることが心配。周辺自治体と情報交換して検討を進めて欲しい。</p>	<p>岐阜大学病院線の実証実験は短期間で学生の転換がないとのことだが、どの程度の学生利用を見込んでいるか。 →岐阜大学病院線は伊自良地域からの利用を想定していた。進学者としては10～20人程度いる。高富地域を対象とすればもっといるが、現在でも岐阜高富線を乗り継げば行けるため、関係性を検討する必要がある。また、実証実験は無料実施ではあったが、ヒアリング調査を行っており、その中で支払意思額を調査している。</p>	<p>岐阜大学病院線は岐阜北高校への利用は考えられるが、それ以外はあまり期待できないと思う。通院の方が利用を見込めるのではないか。 大桑、神崎などはよく路線バスで維持してこられた印象。今回デマンドにするのはやむを得ないと思う。 路線バス・コミバス共通のゾーン運賃制度を活かすべき。 新バスターミナルは行先になるようなところではなく、岐北病院か山県市役所が今後も乗継拠点になると思われるが、バスターミナルとの関係性をどう考えているか。 →岐北病院は拠点ではないので、バスターミナルにはパーク&バスライド駐車場を整備し、自家用車からバスに乗り換えて岐阜市方面へ出してもらおう玄関口としたい。 高富から岐阜は時間がかかるので、バスターミナルに長距離の人が利用しやすい路線が乗り入れるのは良い。例えば、長良北町まで快速便があると良いのではないか。 →今後岐阜バスがバイパスを運行するようなこともあるようなので考えたい。</p>	

中部運輸局第三者評価委員会 第1日目（岐阜）

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
岐阜県地域公共交通協議会	<p>民間で不十分であれば改善し、本当に必要な路線を考えるべき。県は旗を振ってほしい。危機感を持ったアクションを考えてほしい。</p> <p>利用者増だけを目的とした内容が目立っており、本来の政策目的が置き去りになっていないかを心配している（他県にも当てはまる）。何のための公共交通なのか、何が必要かを考えてほしい。</p>	<p>GTFS 化はどんどん進めてほしい。</p> <p>GTFS 化完了後の発展した取り組みや周知方法を考えてほしい。</p>	<p>以前は、補助金の有無によって路線の存続が決まっていたが、現在は運転手の有無が条件になる。</p> <p>県内で踏みとどまっているところと、そうでないところがある。補助基準でなく、必要な路線の明確化が必要。国の補助基準では残しきれない。利用状況ではなく、地域が必要とする路線を示すべき。県として基準を示す段階。</p> <p>→平均乗車密度の基準が満たされず事業者も苦しい状況だが、地域間幹線系統のバスは必要と考えている。</p> <p>（支局）路線の利用状況が事業者からあまり出てこない。県と支局で連携して現状把握から始めたい。</p>	