

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>犬 山 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>公共交通網形成計画（地域公共交通計画）が無いため、市全体の方針・目標設定などが不明確であり、資料全体のつながりが分かりにくくなっている。市民に分かりやすい計画にしてもらいたい。</p>	<p>達成率が 100%超える・超えないの原因が分かれば今後の対応になる。 →市内鉄道駅・病院へ行く路線が好調だったように思う。</p> <p>混雑状況のリアルタイム配信はどのように実施するか。 →混雑状況については、乗務員にタブレットに入力してもらいクラウドで共有している。</p>	<p>民間路線（岐阜バスによる明治村行き）はかなり下がっていると思われる。今後の動向が不透明と思われるので、考察しておいて欲しい。岐阜バスによる総合犬山中央病院への利用はあるか？ →ある。ただ、コロナの影響による来院者数の減少により、どれだけ岐阜バスの利用者が減少したかは分析できていない。</p> <p>目標より高い・低いについて、目標が甘かったのか、よい結果だったのか。昨年度実績があるので、比較できるが、改善のためには目標設定の考え方を計画に整理しておく必要がある。 →目標値がおかしかったとは認識していない。今後計画の目標も検証したい。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
豊田市公共交通会議	<p>地域によって特性が異なるので、地域特性を反映しながらマネジメントして欲しい。また、色々な取り組みをされているため、他の市町にも情報発信して欲しい。</p>	<p>収支率と利用者率だけで評価すると見えてこないものもある。もっと多様な指標があってもよい。 →基幹バスは収支と利用者率、地域バスはこれに地域の努力目標を設定している。</p>	<p>おいでんバスは、目標を大きく下回っており、この対応では回復できないだろう。目標が運行を変える必要があるのではないかと →コロナ前後で比較すると通勤時間帯は回復、日中は回復できていない。アンケートで高齢者の外出が減っていることが明らかになったため、外出支援のため高齢者のバス割引を検討している。TDM 施策として社内 20 企業で通勤の在り方からも考えていきたい。</p> <p>朝の2割減は、この種の路線では大きな減少。これに対応した地域間幹線の評価を考える必要がある。地域バスも利用が十分ではなく、見直しも進んでいないような印象。 →各支所が担当しているが、やり方がバラバラなので全体で統一したいと考えている。</p> <p>横並びの評価が必要。ポテンシャル評価が良いのではないかと。 →地域特性に合わせた目標を考えていきたい。</p>	<p>(交通政策部) 地域内フィーダーの評価において、稲武地域バスと藤岡地域バスの収支率が非常に低い理由は何かと。 →人口減により収支率が低下している。高齢者にも使いやすい地域バスに変えることで収支率を上げていきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
日進市地域公共交通会議	<p>計画の策定に向けて、再編実施計画の5年間でどういう経過があったのかを整理して、市民と議論することが大切。</p>	<p>声優イベントなどで子供や若い世代に着目しているのはとても良い</p> <p>利用は増加傾向だが、目標値の達成は難しいだろう。目標が高すぎたのか、努力が足りなかったのか、切り分けて評価する必要がある</p> <p>→再編前と沿線の人口変化を考慮して再編後の見込み値を決めたが、高すぎたと思っている。新計画の中で目標値について再度検討する。</p>	<p>再編実施計画が5年目で一区切りするが、総括としてこの再編は良かったと思うか。</p> <p>→結果的に再編前に比べて、日進中央線や、名商大線の利用が増加し、持続可能という目標は達成したと思う。一方で、利用が伸びていないところもあるので、一部見直しも必要。</p> <p>日進中央線が名鉄バスになり、路線としては良くなったが、全体のネットワーク形成には課題がある。民間路線とコミュニティバスの役割分担やネットワークの形成をどう考えているか？</p> <p>→幹線とくるりんばすの接続についても、専門部会で検討したい。</p>	<p>(交通政策部) 来年度、計画策定を予定しているので、適切な目標設定をしていただきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>長久手市地域公共交通会議</p>	<p>いろいろな手を打っているが、便あたりの利用者があまり伸びていない。商業施設や愛知医大など環境は良くなっている。次のステップでは市民に評価される取り組みを期待する。</p>	<p>着実に進めている印象。 乗合タクシーは、本来なら今までカバーできなかった人をカバーしたかったにも関わらず、Nバスからの転換になってしまったという理解でよいか。 →Nバスや名鉄バスという他の交通手段を使っている人が乗り換えただけだったので、二重投資になると判断した</p>	<p>Nバスは長く走っていて定着しているので、新たな取り組みをしてもなかなか難しいところがあるだろう。 →車内や小学校区別に移動ニーズを聞くと、新たにイオンへの移動ニーズがあったため対応する。 イオンと愛知医大は二大拠点だが、今乗っている人だけでは先細りになる。 →高齢者の外出促進策として65歳以上にマナカチャージ券1000円など、配布しているが、関係課と連携して実施していく。 65歳以上の有料化については。 →議会から意見が出て、見送ることになった 収支率は良くない。見直しの狙い所がシンプルになると再編の方向性もわかりやすくなるだろう。 長久手市内は渋滞がひどいが、市民の意見はどうか？ 渋滞の緩和を図ることを意図した公共交通政策を展開すべきではないか。 →南部は交通量が多いが、根本的な解決の方向性を示すには至っていない。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
東郷町地域公共交通会議	<p>データをしっかりとっておく必要がある。コロナ後の状況も見越して今後の対応を検討することが必要。周辺の市町との関係性を考慮しながら取り組んで欲しい。</p>	<p>新型コロナウイルス感染症の影響を把握する上で月ごとの利用者数の情報が重要。5月以降に利用者数が戻った路線と戻らない路線の差に、路線再編、時刻見直しのヒントがある。 →分析してみたい。</p>	<p>徳重駅までのレベル2自動運転2月開始は予定どおりか？ →徳重側のバス停の位置が決まらず、3月中の運行を目指している。</p> <p>ららぽーとバスターミナルへの乗り入れについてどのようにPRする予定か。尾三地区全域でPR・告知が必要。影響も大きい市町もある。 →3月広報でバスマップを配布する他、ららぽーと内に町のテナントが入居しているためそこでもPRする。</p>	<p>(交通政策部)ららぽーと周辺の道路は渋滞している印象。バスターミナルの乗り入れは重要だが、渋滞状況を把握した上で、公共交通への転換を検討する必要があるのでは？ →オープン後の渋滞は、現状では解消している。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>豊明市地域公共交通活性化協議会</p>	<p>調査の実施概要（いつ・どのように実施したか）が分からないため、整理してほしい。</p> <p>チョイソコに関して、先駆者として周辺市町と情報共有して欲しい。</p>	<p>アンケート結果でバスの乗り継ぎに関する満足度が低い、要因を把握しているか。</p> <p>→バスの乗り継ぎに関する満足度が低い要因として、ひまわりバスが2019年度に路線を大幅に変更し、ターゲット層を広げた結果、高齢者の満足度が下がったと思われる。再編前はずっと乗っていたら前後駅に着くようなルートだったのが、コンパクトな路線にした結果、乗り継ぎが必要になったことも要因と考えている。</p> <p>ターゲットを広げたのであれば、属性（年齢、地域）別に分析してはどうか。</p>	<p>チョイソコが「支線」とされているが、幹線への乗り継ぎはあるのか？チョイソコは支線としての位置づけではないのではないか。</p> <p>→乗り継ぎの数は把握しているが、非常に少ない。</p> <p>チョイソコが導入され市民が便利になったと感じているか。チョイソコの導入はよかったが、豊明市の公共交通はこれだけではない。全ての公共交通で市民や来訪者のニーズに応えられているか考える必要がある。本当に訴求したものを提供できているか分かるような調査をした方がよい。今後何か追加調査を予定しているのか。</p> <p>→地域懇談会で直接意見を聞きたいと考えている。</p> <p>地域懇談会でチョイソコが使えるのかを話し合う必要がある。チョイソコの検証がなされていない印象。</p>	<p>（交通政策部）立地適正化計画との連携が謳われているが、どのような考え方がか。</p> <p>→まちづくりの施策として、団地内の2つの学校のうち1つが閉校になり跡地に多世代交流施設を整備するため、そこへの公共交通の乗り入れをするなどまちづくりとの連動を予定している。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>新 城 市 地 域 公 交 通 会 議</p>	<p>利用者が減少しているが満足度は高い。これは現状で良いということか？ →満足度が高くても、利用が減っていることについて良いと思っていない。乗りたくても乗れない人が利用できるように地域に入って意見を聞きながら路線の見直しをしていく。</p> <p>路線によっては一般の利用がかなり少ないが、スクール利用との関係をどう考えているか？ →スクール利用を継続すべきか、切り分けて住民の利便性の高い路線にすべきかを今後の計画策定の中に盛り込んでいきたい。</p> <p>バスに乗ったら楽しいという啓発をしていただけると良い。</p>	<p>若い人の意見も入っていて良いと思うので、今後も取り組みを進めてほしい</p>		

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>北設楽郡公共交通活性化協議会</p>	<p>宇連長江線は年間 6 人だが、すぐに対応する必要がある。</p> <p>→設楽ダムの建設で集落移転をした結果、沿線人口が 40～50 人で高齢化率も高い。さらに奥の裏谷地区には予約バスを利用している方が居り、スクールバスも走っている。今後検討していきたい。</p> <p>改善の取り組みと、今後の対応の関係は どのような風に見れば良いか？</p> <p>→基幹バスは 3 町村で残していく、町村ごとの支線バスはそれぞれの町村で検討していくこととしている。</p> <p>タクシー活用はできそうなのか？ 自家用有償の仕組みを活用することも含めて対応を検討すべきではないか。協議会では議論しているか？</p> <p>→設楽町にはタクシー事業者が 2 つあるが、ドライバーは 70 歳を超えているため、将来的には厳しい。</p> <p>町内の一部で自家用有償を検討しているところがあるが、運行する方面や運転手の確保などに課題がある。</p> <p>3 町村で取り組んでいることは評価するが、もう少し住民と話し合って進めてほしい。</p>	<p>路線が列挙されていて階層関係がわからないが、協議会で議論しているか？</p> <p>→基幹バスは市町村をまたぐ、JR 接続など。各町村で基幹バスへつなぐものが支線バスである。</p>		

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
愛知県全体	<p>地域間幹線の成績が悪い路線が増えていくと、協調補助を続けていけるかは分からない。自家用有償やタクシーも含め、市町村と公共交通をどのように維持していくか考えていく必要がある。</p>	<p>コロナからの回復に向けたグッドプラクティスについて、情報収集し共有して欲しい。需要の回復の仕方に路線見直しのヒントがあるため、分析すべき。</p>	<p>あいち公共交通ビジョンで示されている内容と、今回の報告内容に差が大きい。 →リニア開業を見越してビジョンを策定している。事業者や市町村の取組みとして GTFS、ホームドアの設置は増加しており、空港からのバス路線開設など、着実に事業を実施していると認識している。</p> <p>地域間幹線系統については、沿線市町村への啓発よりも県が主体的に取り組むことが必要。「啓発」という言葉では主体性が弱い。</p> <p>ビジョンの中でも地域間幹線系統は重要な位置づけなので、県として利用促進に取り組むべき。田口新城線の見直しの取組みなどはもっと PR すべき。沿線住民への働きかけも必要であり、バスマップの作成などに取り組んではどうか。 →沿線市町村と一緒に取り組んでいきたい。今後沿線市町村とマップなどの取組みも検討したい。</p>	<p>(交通政策部) 法改正により数年後には幹線の補助金と地域公共交通計画策定が紐づけされる予定。来年度ビジョンを改正するのであれば、地域公共交通計画と重複のないように策定して欲しい。 →計画策定について現在検討中。</p> <p>(交通政策部) 協調補助のつけ方に差がある理由は。 →協調補助については、県はコミバスを対象としていない。</p> <p>(交通政策部) 県として補助しない路線について、国に補助を求めるのはなぜか。要綱上、協調は必要ないが、県として差を設けることについて計画策定の際に整理が必要。</p> <p>(支局) 田口新城線の勉強会はよいが、バス対策協議会との関係がよく分からない。評価シートを見ないと分からないので会議体での議論を整理して欲しい。</p>