

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
岐阜市総合交通協議会	<p>次年度からの次期計画が始まるようなので、本日の意見を反映して欲しい。</p>	<p>MM を教育に取り入れていること、アウトカム指標を取り入れているところが評価できる。</p> <p>教育 MM は計画に実施イメージがあり効果が期待されるが、高齢者 MM はどのようなものか。高齢者の自動車免許返納につながるような取組みも必要ではないか。</p> <p>→20 地区にコミュニティバスが運行しており、その運営協議会を通して公共交通の利用を呼び掛けしている。教育 MM と同様に体系立てて取り組んでいきたい。</p>	<p>フィーダー系統の評価においては、幹線の利用者数ではなく、乗り継ぎがどれだけあるかを記載すべき。</p> <p>公共交通フェスタの今後の展望は？ →今年初めて5日間実施し、交通への影響を把握した。次年度からは恒久的に道路空間の活用を検討。</p> <p>BRT の定量的効果（利用が増えた、定時性が確保された等）を教えて欲しい。 →遅延の変動係数は3%程度減少。平成22年度→令和2年度で28%利用が増加。バスレーンを走行する自動車の割合が10%以上減少。</p> <p>コミュニティバス20地区と路線バスとの連携、ネットワークとなっているか。 →コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎにアユカで割引、ダイヤ調整、待合環境整備など利便性向上を図っている。</p> <p>IC カードのデータを活用して乗り継ぎ実態を分析すべき。乗り継ぎについてバス停などにも案内はなく、市民に伝わっていないのではないか。網全体で機能するように取り組んでほしい。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
海津市地域公共交通会議	周辺市町との連携については、どういう風に具体的にどのようにするのが分からないので、具体的な動きをお願いしたい。	近隣市町との連携がなされているが、他の主体との連携に取り組むべきである。 例えば、高校生がどのように考えているかを市として受け止めて、高校と共同で対策をすることや、養老鉄道とバスの連携策についても具体的に考える必要がある。 →高校と協議して、自転車やバスの利用も考えたい。企業とも協議をして養老鉄道の利用状況の把握をして、路線の再構築に生かしたい。 経路検索の充実に取り組んでいるが、公共交通利用ガイドには経路探索ができるという記載がない。経路検索できることをPRしないと使われない。 →利用ガイドを作成したが、ご指摘通り経路検索についての案内がないので改訂の際に反映したい。	輪之内町の南北線の考慮が弱いのではないか。網計画でも位置づけが不十分である。 →輪之内町と協議し、南北線を海津明誠高校口まで延伸すること、名阪近鉄バスも併せて結節するように取り組む予定。 海津明誠高校の学生が減っている理由は、通学が不便だということはないか？高校HPではアクセス手段がきちんと書かれていない。以前にも同様の指摘をしているので、スピード感をもって対応すべき。 →今後高校と話をしたい 幹線はよく考えられているが、ガイドを見てもどこに行けるかがわからない。鉄道と連携した案内が必要。認知度の向上も、どう使えるかを認知してもらわないと意味がない。 若年層向けの取り組みについては具体的に何を考えているか？ →具体的には今後検討する。	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
美濃加茂市地域公共交通活性化協議会	<p>実績値と目標値の乖離が大きすぎるため見直しが必要。</p>	<p>様々な取り組みがなされており、ホームページもわかりやすい。PR が色々できている。</p> <p>評価が2つ未達成になっている。公園線は、子供がバスに乗ってもらえるよう、公園運営主体と連携するなどの取り組みが必要。</p> <p>→公園線は、イベント等でPR はしているがなかなか伸びない。公園管理の部署とも検討して利用促進に取り組んでいきたい。</p>	<p>網計画はホームページから探しにくい ため改善すべき。</p> <p>実績値が目標値の倍以上になっているが、もともとの目標が低すぎたので、途中で目標値を見直すべきであった。R2年はR1年より減っている。計画も変わっているのが値はそのままとなっており、計画に目標値が掲載されていないので改めるべき。</p> <p>八百津線は、八百津町の尽力により代替手段確保と中部様式に記載があるが、美濃加茂市としては何もしていないということか。一方で、できたばかりの網計画では美濃加茂市と交通事業者で確保に取り組むとなっており、全く矛盾している。通学・通院は可茂地域全体で動いており、美濃加茂はその核の一つであることから、網計画でも書かれているように広域的な視点で施策を実施していただきたい。</p> <p>→八百津線代替交通への補助は見送った。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会</p>	<p>地域の利用で人口減少を考慮するのか、観光を考慮するのかによって目標値の設定が異なるので整理が必要。</p> <p>岩村デマンドは、利用は減少しているが満足度は8割以上となっている。地元の人はこちらでいいと思っているのか、計画の中で周辺地域との連携や観光といった外部からの訪問者へのサービスのあり方も含めて検討してほしい。</p> <p>住民の生活スタイルが地域によって違うので、どのように踏まえてどういうサービスをするのが影響すると思う。地域の人と話をしながら進めてほしい。</p>	<p>岩村城下は魅力的で鉄道でアクセスできる利点があるが、あまり知られていないため、リニアを見据えて長い目で見てPRしていくことが必要</p> <p>→PR が不十分なので今後力を入れない。</p> <p>岩村地域のバスの利用者数が激減している。何か対応しているか？ 利用方法が変わったのであれば改めての周知が必要。</p> <p>→R1 に定時定路線からデマンドに変わったので利用が激減した。今年度から当日予約ができるようにしたが、コロナの関係もあり、効果の検証ができていない。</p>	<p>デマンド化により利用が減るかどうかはやり方にもよる。市として対応しているか？</p> <p>→予約の煩わしさが原因となっているが、利用している人や高齢者の意見を地元が聞いて、ミーティングポイントを増やすなどの取り組みをしており、今後も継続していく。</p> <p>明知鉄道は観光の企画で単価の高い人が乗っていたが、コロナで打撃を受けている。定期利用や高校生は減っているの、今後どうやって継続するかが課題。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>飛騨市地域公共交通会議</p>	<p>国様式で神岡東部線は B 評価、神岡循環乗合タクシーは C 評価となっているが、評価の違いは何か。 →神岡東部線は比較的目標値に近い数値、乗合タクシーは差が大きいためこうした評価である 次期計画の方向性は決まっているか？ →次期計画は、基本的に網計画を引き継ぐが、高齢者が楽しくおでかけできているかについて、注目して指標も追加していきたい。</p>	<p>様々な取り組みをしているが、効果としては定性的なことしか記載されていない。実施したことを定量的に評価する視点が必要。 予約システムの導入についても利用者が実際どのように感じているかをアンケートなどで把握する必要がある。 →新計画において地域住民の意見を反映して取り組んでいきたい。</p>	<p>新型コロナウイルスの影響については、コロナ前と後で分けて評価した方がよい。 再編実施計画やその後の見直しはよい点もあるが、数値として示せていないため、それらを評価の上で、次期計画に取り組んでいく必要がある。</p>	<p>(交通政策部) 利用実績において新型コロナウイルス感染症の影響を受けたと記載されているが、評価に差がある。詳細に分析することで来年度の取組みに生かして欲しい。 →高校生の通学路線が大きく減っているが、高齢者が多い路線は減っていない傾向にある。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
岐阜県全体		<p>GTFS 化を積極的に取り組んでいるとのことだったが、残りの市町村でも取り組んで欲しい。 →GTFS は県下すべての市町村で対応したい。</p> <p>評価の目標値に定期利用率があるが、コロナ禍では必然的に上がる指標なので、実際はC評価に近いのにB評価になっているのではないかと思われる。数値自体をしっかりと見ておく必要がある。</p>	<p>定期利用率を評価指標に用いているが、観光客の利用が減ると評価が良くなるなどの問題があり、定期利用者数などの指標に変更すべきではないか。</p> <p>単年度評価だと分からないが、5年前は地域間幹線系統が 59 系統だったのが 52 系統に減っている。このことについて県としてはどういう認識か。補助対象外となった路線のフォローや、高校や病院へのアクセス性が重要であり、県としての役割がある。計画が義務化されて県の役割が増すため、今後考えていく必要がある。</p> <p>地域間幹線系統の役割を明確にして欲しい。高校（例：海津明誠高校など）や病院を中心としたネットワークがどうなっているのか検証が必要である。地域間幹線系統は、施設から見た視点も必要である。</p>	<p>（交通政策部）新型コロナウイルスの影響に対して独自補助を出していただいたが、引き続き取り組みをお願いしたい。</p> <p>地域公共交通計画の策定についても検討をお願いしたい。</p> <p>地方鉄道の補助についても取り組んでいただいている。国も連携して進めたい。</p>