

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
清須市地域公共交通会議	<p>コロナはどの自治体も同じである。課題がコロナ禍のことだけなので、それ以外の課題も記載をして欲しい。</p> <p>今後どのようなサービスが必要なのか、考察を深めて欲しい。</p>		<p>アンケート回収率が非常に高いが、どのような工夫をしたか。</p> <p>→市民アンケートはリマインドはがきを送った。利用者アンケートは関心が高い結果。</p> <p>路線・ダイヤ改正に向けて、市民委員のみの会議で検討されているのは良い。市民会議の構成や回数、参加者属性は？利用する方の意見は反映できたか。</p> <p>→市民委員 5 名、公募委員 2 名。参加者の属性は会議委員が主。組織団体を通して利用者の意見は聞く形。</p> <p>フィーダー系統の評価のため、幹線系統（鉄道）との関係、評価を教えて欲しい。ダイヤ調整などはされているのか。</p> <p>→鉄道のフィーダーでは意識していないが乗り換えは一定数いる。鉄道との接続については、今後の改正でも検討している。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
一宮市地域公共交通会議	<p>免許返納の人数は別添4の評価には入っていないのはどのような理由か。どのような指標で、どのような評価するのかはしっかり考えて欲しい。</p> <p>→整合を図れていなかった。</p>	<p>値上げで利用が減少している中、コロナの影響があったため、効果が明確ではない。</p> <p>バス手形はスクラッチカード式のため、利用実態がわかっていない。来年度から本格導入となるため、今後の課題である。</p> <p>総合事業の時代に始まったため、フィーダーとしての意識はされていないが、一宮駅で大半の路線が接続しており、i-バス相互の接続も考慮されている</p> <p>一宮駅が西側と東側にバスのりばが分かれています、案内が分かりにくいことは課題である。</p>	<p>コロナ後の取り組みが明確で良い。おでかけバス手形は面白く、もっと普及させて欲しい。高齢者定期券補助の効果に販売数増とあるが、市としては高齢者の外出増が効果ではないか。税金を投入しているので、利用者アンケートや名鉄バスの利用実績などから、市としての効果を把握すべき。</p> <p>フィーダー系統と幹線系統との関係では、どのような取り組みを実施されているか。幹線系統への乗り継ぎを考慮した改善をして欲しい。</p> <p>→病院接続の路線のため、今後も見直しを図ってきたい。</p>	<p>(交通政策部) 高齢者定期券の購入費補助は良い取り組みである。福祉との連携が挙げられているが、福祉課との連携があるのか。</p> <p>→名鉄バス分を補助している。市民と意見交換して課題が分かってきたので、次年度の計画の見直しの中で対応を考えている。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
小牧市地域公共交通会議	<p>別添4の評価のほとんどが空白。備考のとおりだが、やらないということか。直近の数字でも良いので記載しておいて欲しい。もう少しデータでおさえて評価して欲しい。</p>	<p>R2 のこまき巡回バスの改正の効果が知りたい。計画策定と路線の見直しが連携していない印象。</p> <p>→巡回バスについては改正後にアンケートを実施し、行きたい場所に行けるようになったとの意見あり。積み残しについては車両変更により改善。遅延も改善された。一方で、乗り継ぎに対する不満も出ているので見直しをする。</p> <p>市民病院ロータリーへの乗り入れ効果は。市民病院ロビーのバス待ち環境改善を。</p> <p>→アンケートでは病院、市役所をダイレクトに結んだことが評価されている。</p> <p>桃山線は終点の大草に行くのは大回り、あおい交通バスも短絡しているため、需要少なく幹線系統としての意義が少なかった。巡回バスでカバーできていることをPRした方がよい。間内岩倉線も岩倉団地の利用が多く市内の利用が少ないのでは。次の計画に向けてあり方を考える必要がある。</p> <p>次期計画では毎年チェックできる指標を追加した方がよい。</p>	<p>名鉄バスの桃山線は廃止。岩倉線も同様の状況が考えられるが、具体的な対応は。</p> <p>→名鉄と協議してつくった路線であり今後も継続したい。沿線の老人クラブを通して、ゴールドパスのイベントなどでも啓発するなど利用促進に力を入れる。</p> <p>乗り継ぎ講座は珍しい取り組みだが、具体的には？ コミバスだけでなく幹線系統への乗り継ぎも対象か？</p> <p>→こまき巡回バスの長大路線を見直しにより、乗り継ぎが発生することになったため、開催した。</p>	<p>(交通政策部) 間内岩倉線は、市内は巡回バスが重複している。利用促進しても乗らないのではないか。意義のある補助金の使い方をしたい。本当に必要な路線かきちんと検討して欲しい。</p> <p>(交通政策部) 計画はR5年3月で終わるが、空白期間をつくるのか。</p> <p>→計画を延長する。</p> <p>(交通政策部) 計画延長により現実と計画の乖離が出る点を踏まえて次期計画の策定をお願いしたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>瀬戸市地域公共交通会議</p>	<p>菱野団地住民バスの進展があれば教えて欲しい。これも計画に反映して欲しい。 →住民バスは継続しており、ハイエース満員で運行している。年々利用が増加している。生活の足になっている。</p>	<p>補助路線以外の評価を知りたい。しなのバスセンターの待ち時間が長い。すぐ乗り継ぎできるようにすべきではないか。重要な拠点であるため、もう少し待合環境をよくした方がよい。 →コミバスが1台で3路線運行しているため、ベストな状況で乗り継ぎできておらず、改善したい。ただ、待っている人はおしゃべりしながら待っている。 しなのバスセンターに乗り入れるコミュニティバス上半田川線・片草線・岩屋堂線は、名鉄バス乗継だけでなくパロー品野店へ行く人が多いと思うが、どのくらい？ →バスセンターからコミバスでそのまま中水野駅・水野のイオンへ行く人が多い。パローも2、3割いる。 にじの丘学園へは想像以上に乗ったようだが、これは予想と異なったのか。混んでいるので乗らないとならないとならないように配慮が必要。 →事前に調査はしたが、想像以上であった。 古瀬戸経由と一里塚経由はどちらかに一本化できないか？ →両地区から要望があり難しい。</p>	<p>ネットワーク全体として、拠点乗り入れなどの効果は見えてきている。コロナ禍での減少以外に各路線の違いまで分析されている点や支線の評価もされている点も良い。 路線再編により通学利用者が増加し、密対策として増便したとあるが、雨天の際など突発的な増便も考えているのか。 →現在密状態のため、臨時増便している。通学利用が増えているため、4月1日からは定常的な増便を検討。 菱野団地住民バスのボランティア運転手の不足は解消したか？ →現在の運転手がもうすぐ定年であり、担い手探しに苦慮している。 市も運転手確保についてバックアップを。住民バスはよいモデルケースになるので、情報発信して欲しい。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
岡崎 市 交 通 政 策 会 議	市街地の課題についても反映して良い計画にしてください。	<p>中山間地の取り組みについて、額田の3路線は利用が少なく、オンデマンド化などの改善が必要と考えている。改訂中の計画においてもしっかりと取り組みを記載すべき。</p> <p>中山間地だけでなく都心部にも問題があるのではないか。計画目標の達成は中心部の状況に大きく影響を受ける。 →中心部は名鉄バスの事業者路線を活用し、高齢者パスに市が一部負担することで利用者増を目指している。</p> <p>額田センターで乗り継ぎはどのくらいあるか？ →さほど多くないが、住民からは額田センターで待てるようになったことは評価されている。</p> <p>施策をやることだけでなく、その結果どれだけ利用につながったかをきちんと評価して欲しい。</p>		(交通政策部) 名鉄バスの安城・豊田に行く系統などは厳しい状況となっている。市としても利用促進などの取り組みを進めて欲しい。

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
豊橋市地域公共交通活性化推進協議会	<p>御乗印は田原市と一緒にやっていることもアピールして欲しい。</p> <p>東三河の中心都市であり、静岡県との関係もあるので、広域的な視点も必要。地域間幹線系統も重要なので、考慮して欲しい。</p>	<p>目標と実績の乖離が気になった。目標はどうやって設定したか？</p> <p>→コロナ禍前の利用実績から利用見込みを算出した。</p> <p>フィーダー系統の利用がコロナ禍以前から大きく減少しているが、その原因はどのように分析しているか？</p> <p>→南部はヘビーユーザーが多いため減少が少なかったが、川北地区などは市の繁華街にもアクセスしているので大きく減ったと理解している。柿の里バスはスーパーの閉店などの影響もある。</p> <p>柿の里バスは長く運行しており、見直しが必要な時期ではないか。</p> <p>→地域から豊川に乗り入れたいなどの要望もあるので、アンケートを実施している。</p> <p>豊鉄バスのバスロケがあり、別に路面電車・コミバスの「のってみりん」があるが、豊橋市内の公共交通を一体的に見せることが大切ではないか。</p>	<p>のってみりんとは何か？</p> <p>→市で作成しているソフトウェアで、路面電車や路線バスを一元的に見られるものである。</p> <p>地域の人と話し合うことや、御乗印などの利用促進は面白く、効果も測っているので広く発信して欲しい。</p> <p>フィーダーは路線毎に要因を考察しているが、Actにも是非反映して欲しい。</p> <p>→コミバスは各地区で特性が違うので、ターゲットや状況を考えて、地域と一緒に改善していきたい。</p>	<p>(交通政策部) さまざまな取り組みをされている印象があるが、どのようにそれらを周知して実際の利用につなげるかが大切なので、引き続き取り組んで欲しい。</p> <p>(交通政策部) 市街化区域内の歩行者自転車の利用割合を設定しているのはユニークだが、数値はどのように把握しているか？</p> <p>→豊橋商業高校が毎年計測している値を用いている。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>田原市地域公共交通会議</p>	<p>取り組みがどのくらいの実績に結びついているかを明確にして欲しい。</p> <p>資料の言葉遣いが伝わりにくいものがあるので、精査されたい。</p>	<p>地域懇談会の状況とカルテ、対応がどのように連動しているのか。計画では、どの路線も同じ目標値となっているが、問題ないか。目標値は地域とどのように共有しているか。</p> <p>→毎年 6 月頃に沿線校区にカルテにより共有している。それを公共交通会議で十分報告できていなかったため、今後、報告することとしたい。</p>	<p>豊橋市と一緒に御乗印の取り組みをしているのは面白いが、連携していること自体も PR して欲しい。</p> <p>継続している取り組みと新たに行った取り組みを明確にして PR してもらえると良い。</p> <p>→来年度の取り組みとして、コミバスで行っていた利用促進を市内全域に広げ、幹線と連携することを考えている。</p> <p>コミバスは各路線で考察をされているが、各路線に応じた改善を検討して欲しい。また、内容が例年と変わらないので、カルテを活用して路線に応じた改善に結びつけて欲しい。</p> <p>→サンテパーク線では、サンテパークへの利用が少ないとの地元意見があるため、イベントとコラボした利用促進を検討している。</p> <p>観光客が多いため、鉄道・バス・フェリーなども含めた情報提供が重要だが、現状はどうか？</p> <p>→GTFS は取り組んでいる。コミバスは系統番号を付与した。</p>	<p>(交通政策部) 高校生バス定期券利用助成は素晴らしい。</p> <p>田原～豊橋は鉄道もあり、バスもある恵まれた環境であるため、P&R などにも取り組んで欲しい。</p> <p>日間賀島への船もあるため、観光ルートとして連携するなど考えてはどうか。</p> <p>→観光セクションにおいて伊勢湾フェリーや名鉄海上観光船と連携した取り組みを行っているため、課同士で連携したい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
刈谷市都市交通協議会	<p>調査の中でわかったことは何か →上位計画では、北から刈谷駅に結ぶ計画だが、一番多い移動は中学校区内で完結していることがわかったため、ネットワークの具体化の時に参考にしたい。 35%は中学校区、3割は刈谷駅、3割が市外ということがわかった。</p>	<p>一般的な課題が書かれているが、独自の課題や内容はあるか。具体的に弱いところ、ニーズがあるのに供給できていないところを把握すべき。 →今後アンケートのクロス集計により、中学校区別に行きたい目的地を把握する予定。</p> <p>中学校区の中での移動が多いとのことだが、そうであればその移動をより詳しく調べることが必要ではないか。</p> <p>不便地域は24%だが、コンパクトシティを目指すのであれば整備しない方がよいという考え方もある。刈谷駅に誘うために何をすべきかはアンケートで把握すべきではないか</p> <p>かりまるは無料だが、今後はどうするか →有料化は検討項目の一つ</p> <p>やりたいことと調査していることが食い違っている印象がある。それでは計画に反映できないだろう。刈谷市にとって重要な課題が何かを考えて欲しい。</p>	<p>カバー率については、空間的なものか人口か？ →人口である</p> <p>利用者ニーズに応じたバス交通の再編を課題と挙げているが、ニーズはどのように把握するか →アンケートに加えて、ワークショップを開催する予定。便数や北部から駅まで所要時間がかかるため、速達性と正確さに着目していきたい。</p>	<p>(交通政策部) 立地適正化計画との連動は重要なポイントだが、どのように進めるつもりか。 →集約した中を巡回するようなものも必要と考えている。</p> <p>(交通政策部) かりまるは無料だが、運行事業者にはどのように費用を払っているのか？ →刈谷市が年間委託費を全額負担している。</p> <p>(交通政策部) 東刈谷市に乗り入れている路線に対してはどのような位置づけか。 →広域連携は必要と感じている。</p> <p>(交通政策部) 企業バスはどの会社がどういう風に走らせているかが重要になる。 →トヨタ系企業の送迎バスとの連携を考えていきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
安城市総合交通会議	<p>直接住民の声を聞く取り組みを進めていただきたい。</p>	<p>あんくるバスは、本来もっと乗るような路線もあるのではないかと →細かいニーズについては把握できていない。地域に足を運んでもう少し踏み込んだ課題の抽出が必要とは思っている。</p> <p>今の路線やダイヤでは利用者が高齢者などに限られてしまう。ターゲットが明確であれば、利用者・利用しそうな方に集中的に聞きとりを行うべき。逆に、地域で集中的に議論をすることでもっと利用をしてもらう取り組みも考えられる。地区ごとの検討会やワークショップはやっているか？ →町内会単位でバス乗り方教室や意見交換会を不定期では開催したことがあるが、地元で交通を考えることは構想としてはあるが実施に至っていない。</p> <p>ダイヤの間隔が不統一だが、なんとかできないか？ →乗り継ぎなどの制約があるが、今後検討したい。</p>	<p>不満について、中学校区別で結果にばらつきがあるとのことだが、その要因は何か分析しているか？ →市街地から離れた公共交通が不便な調整区域において不満の割合が多い。</p> <p>R4 に市民アンケート実施予定だということだが、潜在的な利用機会を把握できると思うので、サービスの対象者を考えて調査対象を工夫してはどうか。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
西尾市地域公共交通活性化協議会	<p>目的地を拡大した意味は何か →コミバスのない地域を走っているので補完するものと考えている</p> <p>Act の何が次期計画に反映されるかを明確に資料に記載されると良かった。</p> <p>西尾蒲郡線は応援団とどのように連携しているのかを PR していただきたい。</p> <p>利用が増えてきたのは合併後、ようやく一体感が出てきたことがあるだろう。渡船については、島の努力も評価すべきである。</p>	<p>いこマイカーの目的地拡大や、六万石くろりんバス・名鉄東部交通バス・言っちゃんバスの運賃共通化は以前できないという話だったが、それができたのは良かったと思うので PR してもよい。</p> <p>統一的なシステムになったということをもっと発信すべき。</p> <p>→再編後の周知が足りていないため、利用が伸びていないという部分はあるので取り組んでいきたい。</p> <p>利用が減っている路線はあるか？ →一色地区のいっちゃんバスがルート変更をしても利用が伸びていないので、テコ入れを図りたい。</p> <p>東部交通バスの路線へのテコ入れが必要ではないか。</p>	<p>いこまいカーの転換について、具体的な内容を知りたい。利用者が拡大しているが、その理由は何か。</p> <p>→目的地の拡大が最大の理由と考えている。デマンド型からタクシー補助に変わった理由は、乗合での利用が少なかったため。</p> <p>乗合ができない仕組みになったので効率性は下がっていることにならないか？</p> <p>→ほとんど乗り合っていないなかったので、乗合にする意味がなかった。タクシー利用が減っているが、いこまいカーの利用者は増えているので事業者にとってもメリットがあった</p>	<p>(交通政策部) 西尾蒲郡線について、観光の施策を書かれているが、今後路線の存続を議論するにあたって、通勤・通学も含めてどのように利用促進をするかを考える必要があるのではないか。</p> <p>→観光について、沿線市町村と名鉄で協定を結んで、今後取り組みを進めていく。通勤通学の定期利用も増やしていきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
刈谷・安城・碧南・西尾交通圏	<p>幹線ネットワークをしっかりと押さえ、それにフィーダーをどのようにつなぐかということを考えて進めていきたい。</p>	<p>岡崎安城線は乗車密度が低いが、運行しているのであればもう少し活かしたい。安城市内はコミバスと同様の運賃体系にするとか、あんくるバスの回数券を共通で使えるようにするなどの考え方もあるだろう。</p> <p>→ (安城市) 料金については検討していない。名鉄バスとは集客施設をルートに入れるなどもあるという話はしている。</p> <p>一色線をどのように守っていくかについて、ルートの変更なども考えて欲しい。</p> <p>→ (西尾市) 一色に向かう途中で憩いの農園があるので、乗り入れを検討していきたい。</p>		<p>(支局) 岡崎安城線は矢作地区で再編が見込まれるため期待している。</p> <p>(支局) 西尾市においては、名鉄バス交通のスクールバスがあり、岡崎西尾線はコミバスに乗り継ぐと割引が受けられるなどの取り組みがある。ただし、西尾市だけが取り組むのではなく、交通圏単位で考える方が良さだろう。</p> <p>(交通政策部) 刈谷市の計画策定に関連して、市街地を外れると田畑が広がっている地域。立地適正化計画と連携する場合、集約を意識していくこととなる。人口カバー率を高めるような網羅的な路線を引くべきかどうか、安城市や西尾市はどう考えているか。</p> <p>→ (安城市) 周辺部を切り捨てる訳にはいかない。人の多いところは循環線で利便性を高めて、その他の地域を個別に拾う路線網としている。</p> <p>→ (西尾市) 地域毎に公共交通に対する住民の考え方が違うため、どうやって上位計画と整合を取るかが課題。</p> <p>→ (刈谷市) 市街化区域はなるべくカバーし、調整区域はデマンド型のものなどを活用したい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>東 海 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>知多バスの路線についてきちんと話し合いをしているかが気になる。アンケートで全て判断しようとするのも気になる。事業者や地域の人と話し合いをしながら進めて欲しい。</p> <p>地域間幹線が補助落ちするとフィーダー補助もなくなるので、そこも考慮して欲しい。</p>	<p>最も力を入れて取り組んだことは何か。 →通勤通学をターゲットに朝夕ダイヤを設定した。その結果、朝は利用が多いが、夕方は少ない。改善策についてはアンケート結果を踏まえて検討する。</p> <p>今回の資料は羅列的であり、ポイントがわからない。同じような説明を公共交通会議でしているとすれば、説明の仕方について工夫をした方が良い。</p> <p>らんらんバスと知多バスの役割分担については大きな課題だが、アンケートでは答えが出ないだろう。事業者とのコミュニケーションが必要。</p>	<p>近隣市からの乗り入れ需要について、市民アンケートも近隣市と連携するつもりか？ →大府市と知多市のバスが乗り入れている。アンケートは市民を対象にする予定であり、近隣市と連携して実施する予定はない。</p> <p>連携を図ることを考えているのであれば、それぞれが独自に調査して突き合わせるのではなく、調査の段階から連携した方が良い。 →検討する。</p>	<p>(交通政策部) コミバスと知多バスの路線が重複しているように見えるが、役割分担はどうなっているか？ 運賃に差があるかどうか。知多バスとは意思疎通はできているか。 →上野台は知多バスと循環バス中ルートが存在している。上野台線は太田川駅に直結なので朝夕の利用が多い。循環バス中ルートは聚楽園駅などを経由する役割分担となっている。運賃は異なる。</p> <p>(交通政策部) 中ルート、南ルートとも利用が減少しているが、その理由はどう分析しているか。 →ルート変更を行った結果、昼間に減便となった影響と思うが、アンケートで確認する。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
武豊町地域公共交通会議	<p>具体的な内容について整理して、計画に記載することが必要。</p>	<p>ワークショップの結果、弱いところなどが明らかとなり、次期計画で 5 年間にわたって取り組むべき内容が記載されるべきだが、現在の案では不十分である。誤ったメッセージを出しかねない図などもあり、問題があるので見直しをすべき。</p> <p>コミバスのルートの見直しを予定しているのであれば、その後に計画を策定した方が良いのではないか。</p>	<p>接続タクシー事業見直しの社会実験は何をしようとしているのか？</p> <p>→ 壱町田地区で地区住民ワークショップを行い、停留所同士ではなく、自宅から使えるようにする試行を実施している。</p> <p>住民ワークショップと地区ワークショップの違いは。</p> <p>→ 住民 WS はバス事業、タクシー事業、その他の事業について意見を頂戴する。地区ワークショップは、壱町田地区で接続タクシー事業についての意見徴収を行った。</p> <p>WS を住民団体が実施しているが町の役割分担は？</p> <p>→ 生活の足を考える会という住民団体と共催して町全体の議論を住民 WS で行っている。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
<p>半田 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>目標値は、地区路線が増えると数値も増やさないといけない指標であり、再考した方が良いのではないかと。 計画内でチェックし、アクトにつなげる方法を考える必要がある。 まちづくりも進んできているので、もう少し周知以上に前に進めて欲しい。 バス会はニーズを反映できる点が最大の魅力とあるため、この点に見合う努力をお願いしたい。</p>	<p>認知度の向上は地域のバス会でPRすべき。 →岩滑では10月、12月に住民が企画して実施し、利用者増となった。 継続基準が不明確。岐阜市や豊田市ではトリガー方式を採用しているが、導入を検討しては。基準を設定するのであれば、計画改定すべき。 →令和2年12月に継続基準をバス会で検討。 利用促進も住民発の取り組みが必要。幹線をきちんとつくったのが重要。今後維持していく方法についてどのように考えているか。 →知多バスとキャッシュレス決済の導入を検討。令和7年に市立病院が移転するため、半田常滑線でカバーできないか検討中。 市立病院への乗り入れを半田常滑銭で行うことになれば両市間の移動にはデメリットになるが、まだ3年間あるので、常滑市と連携して検討を進めて欲しい。 新規路線の周知はバス会が中心となって取り組むのが筋。</p>	<p>この先の実施を予定していることは？ →有脇地区の空白地域の新規導入検討。利用促進のため、一定期間の無料乗車キャンペーンと小学生の運賃無料化を検討中。</p>	<p>(交通政策部) 満足度チェックの結果、17%→30%だが、利用者のアンケートで7割が満足していない。この差はどのような理由か、計画改定では、もう少し分析して反映して欲しい。 →運行本数が少ない、バス停の待合環境、ダイヤ接続などが原因と考えている。ダイヤ接続は改善できるかと思う。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
東 浦 町 地 域 公 共 交 通 会 議	<p>プロセス目標の評価、成果目標の成果など分かりにくいの意味は。</p> <p>→プロセス目標はアウトカム、成果目標はアウトプット。</p> <p>推定値は、月の利用実績値を月数で1.5倍しているだけだが、それを推定値として評価して良いのか。あまりにも乱暴な数値ではないか。</p> <p>→推計値は、新しい数値で算出したい。</p> <p>自己評価において、課題と対策があるが、満足度に達していないのが課題なのか。その対策として新しい評価指標が必要ということでのよいのか。アウトプット、アウトカムの指標を整理して欲しい。</p>		<p>目標3のQOLの保証はどの指標を見れば良いのか。目標3の指標1、2、3の関連が良く分からない。評価している内容が一致しているかわかるように表記すべき。</p> <p>利便性向上の課題と対策に「サービス水準の向上を評価する指標の新設」とあるが、満足度の把握方法を見直さないといけないのではないのか。利用者や高齢者層の満足度を問うてはどうか。</p> <p>→満足度はアンケート調査で集計している。満足度だけでは評価が難しいと判断し、新しい指標を考えている。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
東海・半田・大府・常滑・美浜交通圏	<p>半田市民病院が常滑市側へ移転するため、病院の計画時からネットワークを検討して欲しい。常滑市民病院とも近くなるので、両方アクセスが必要になる可能性もある。常滑市と一緒に取り組んで欲しい。</p>	<p>横須賀線、上野台線は以前から課題となっている。高校通学利用が主なため、利用者数が減少傾向だが、コミバスの競合もある。今後の運行継続に向けて東海市と大府市で連携して検討して欲しい。 →（東海市）大府市側はたくさん乗っている。そのため、太田川駅を経由してもらい大府市から東海市内の2校への利用を伸ばした方がよいと考えている。</p> <p>半田常滑線が板山地区で利用が多いため、半田市民病院の移転に関して関連性を考えていく必要がある。</p> <p>常滑市も半田市と同じような運賃体系になると良い。</p>		<p>（支局）武豊町の内容を補足説明。調査費はヒアリング調査だけ実施。コミバス改正案が12月の会議に提出されている。改正案は考える会で検討してきている。調査事業と考える会が並行して実施していた。赤ルートは成績が悪いので、3月に向けて検討を進めている。</p> <p>社会実験では、青ルートを見直し（逆回り）して、空白地をカバーする予定となっているが、計画に盛り込めていないので反映するよう促す。</p> <p>（支局）知多バスのICカード導入は東海営業所のみで、半田市では使えない。利用者からも意見が出ているようだが、過渡期として周知に努めるしかないと考えている。</p> <p>（支局）常滑市では全バス電気バスを検討しているようである。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	運輸局
愛知県全体	<p>豊川市のイオンについて、市民病院が隣になるが、周辺道路が弱いのでどのように対応するか検討する必要がある。豊鉄バスでの対応を検討している。</p> <p>県として関わる路線の基準を設けるべきである。</p>	<p>豊川市にイオンモールができるので、その商圈を考えた検討が必要。</p> <p>田口新城線は愛知県計画の中の1つの事業として位置づけて欲しい</p> <p>コミバス幹線は、県の協議会で検討すべきか考えておくべき。各市町の公共交通会議を県協議会の分科会として議論した方がよい。県としては骨格路線について集中的に検討した方がよい。</p> <p>間内岩倉線、岡崎安城線については、骨格路線ではないので県補助は出さないという建付けもあるのではないか。国の補助路線全てを県が補助をする必要がない。</p> <p>→他県の事例を検討。会議体がない自治体もあるため検討していかねばならない。</p> <p>幹線の基準としては、複数の市町の人が行く大きな主要施設に行けるか、どうか重要になるかと思う。</p>	<p>4系統については方向性が見えているのか。</p> <p>→星ヶ丘線豊田線については、東郷町のじゅんかい君の見直しが必要であるため、町に問い合わせをしている。日進市やみよし市とも検討が必要。岩倉線は小牧市の要望路線であるため、こまき巡回バスの見直しが必要と小牧市に問い合わせしている。</p>	<p>(支局) 岡崎安城線は矢作地区のことがあるため、岡崎市と意見交換していきたい。田口新城線は、新城市内の豊鉄バスとの役割分担を検討しようとしている。豊川線の落ち込みも大きく、新豊線とも関係するため調整が必要。</p> <p>(交通政策部) 隣接市の駅に接続するだけで幹線と言えるかという点も含め検討して欲しい。</p> <p>→地域間幹線系統の基準については、今後内容を詰めていきたい。具体的な取り組みをしっかりと見据えて計画を策定していきたい。</p> <p>(交通政策部) 全体を通じて、①目標未達が多い。コロナ後の目標の再設定を、②コロナ対策。利用者への対応をピクトグラムの活用も、③よい施策をされているので住民へのPRを強化して欲しい、④市町村も幹線に主体的にかかわって欲しい、⑤マクロな目標とミクロな施策が連携していないので、説明がうまくいかない。その点に配慮して計画策定して欲しい。</p>