

	委員 1	委員 2		運輸局
岐阜市総合交通協議会	ホリデーパスなど面白い取り組みをしているので、その実績値を記載して欲しい。 チェックが不十分。○×△で評価して、さらに考察すべき。現状は数字が比較されているだけで、評価となっていない。会議でも評価・考察について検討し、なぜそのような結果になったのか記載して欲しい。その上で、アクトではチェックした結果が悪いので改善するという流れで整理して欲しい。次年度以降は書き方を工夫して欲しい。	利用者数について、前年度の上期はコロナの影響なし、下期はコロナ影響ありのため、通年の数値での判断は難しい。下期で比較して大きく落ち込んでいる場合はコロナ以外の要因と考えられ、今後の対策が立てやすくなる。上期と下期を区分して比較すべき。 →そのように整理したい。 昨年 5 月 1 日に新庁舎へ乗り入れしたが、効果はあったのか。長良橋通りから入る場合、市役所への信号右折に時間がかかるため、市役所に用のない人にはストレスがたまる。市役所はよい待合場所だと思うのでもっと P R して欲しい。 →2 月に警察に信号現示を改善してもらい右折時間は短くなった。市役所ロビーにバスロケを設置しており、見て利用されている様子は確認できている。		(交通政策部) 利便増進計画に着手されている。昨年度比の分析詳細を実施して欲しい。共通 IC カードの検討状況については？ →岐阜バスで協議を導入に向けて協議を進めているところ。費用は国と市の補助金で導入を進めている。

	委員 1	委員 2		運輸局
山 県 市 公 共 交 通 会 議	バスターミナルをいかに活かしていくかが大切。住民への周知、懇談会の開催に力を入れていただきたい。	岐大病院線の利用が少ないのは周知が足りないからという認識のようだが、正しいか？ →周知が足りないことと、伊自良からの乗り継ぎが不便で使ってもらえていない、買い物利用がないことも原因と思う。 伊自良地域の人に通学で黒野へ行きたいのではないか。ハリヨ公園は乗り継ぎ待ちには適していないのではないか。 バスターミナルについて利用者の評価はどうか？乗り継ぎの観点から見るとどうか。乗り継ぎはどのくらいあるか。 →アンケートを 2 回実施し、待合所、シェルターなどが評価されている。乗降者の意見だけなので、それ以外の人調査をしていきたい。乗り継ぎは 1/4 程度はある。		(交通政策部) ハーバス大桑線など 3 系統がフィーダー補助対象だが、接続する幹線の状況に注視しておいて欲しい。

	委員 1	委員 2		運輸局
輪之内町地域公共交通会議	登録者数、利用者数など記載。チェックも路線ごとに評価、課題、対応。分かりやすくまとまっている。実施していることも良いかと思う。 デマンドバスにネット予約の要望があるのは、若い人の利用があるということか。スマホが使える高齢者も増加するので、他の地域の参考になるので PR を。→若い方も高齢者も利用されている。オペレーターとの協力によるところもある。 にしみのライナーへのデマンド接続は具体的にどうしているか。 →にしみのライナーの出発に合わせて予約されている。乗合になってもオペレーターが調整している。帰りもオペレーターがうまく調整してくれている。	にしみのライナーに接続するようになったことがホームページに記載がない。→広報には載せているが、対応したい。 デマンドバスは通学時間帯に運行しているのか？ →運行していない。 南北線は海津明誠高校、安八温泉や大垣桜高校へ行けるようにしないと今のままだと活用できないではないか。 →現在は、安八温泉や大垣桜高校への方向は考えていない。海津市から回送便を実車している。 ねらいが分かりにくい。回送を活用しても乗らないのではないか。ニーズを踏まえた位置づけが必要。 にしみのライナーはコロナ禍による貸切バス余剰でできたもので、インバウンドが戻るとなくなってしまうかもしれない。便利だと思うが、活用が深まっていない印象。輪之内羽島線もバス停ができるが、そこまでどのように行くかが課題。 →バス停の整備していく。駐輪場も町有地で整備していく予定。		(交通政策部) 輪之内デマンドバスの利用が R2 より落ちているようなので、より詳細に分析した方がよい。コロナワクチン接種無料券など、地道な活動は続けていって欲しい。

	委員 1	委員 2		運輸局
関 市 公 共 交 通 活 性 化 協 議 会	きちんと資料が整理されていてよい。路線等のチェックからアクトが少し弱い。Youtube 動画は高校生がターゲットであれば良いだろう。様々な SNS で実施してスマホ利用者の公共交通利用を増やして欲しい。若者、観光客にも利用される公共交通を。 新計画では、鉄道についても位置づけをして欲しい。	買い物循環線の利用が増加しているが、中心市街地に住む人が郊外に出たスーパーに行くことや、中濃厚生病院に行くのに使っているということか。 →便数も増加しているので一概に言えないが、利用者層も幅広く、その認識で良いと考えている。 旧町村からは大きく利用が減少しているのではないかな？ →中濃厚生病院まで時間がかかり、感染リスクが嫌われて外出控えが生じているという話はある。 新計画の目標で高校をクローズアップしているが、通学流動を見た上でダイヤ調整していく考えか。 →高校生アンケートを継続的に実施し、ニーズを反映していきたい。 説明に長良川鉄道が出てこなかった、よい状況ではないと思う。関駅と関シティターミナルの関係性が分かりにくい。乗り継ぎ需要はあるだろう。名称が異なるのは一体的な利用の妨げになる。乗継調査も実施すべき。今後の考えは。 →新計画では、乗り継ぎについて記載。		(交通政策部) 長良川鉄道は高校生がたくさん乗車している印象を持っている。シティバスと鉄道の乗り継ぎ免除は申請者が少なすぎるのではないかな。もう少しプッシュしては。 (交通政策部) 調査結果を見ると免許返納後の公共交通利用を不安を持っているようだが、自家用車から転換の取り組みは。 →乗車券を配布しており、利用は伸びてきている。アンケートや意見交換会などで地域にあわせた対応をしていきたい。

	委員 1	委員 2		運輸局
美濃市地域公共交通会議	ミーティングポイントの見直しでラストワンマイル対応とは具体的に何か？ →150mが歩けないという意見がある。システムを見直すもしくは車両を増やしてポイントを増やしたい。現在はオペレーターの勘と経験で配車。A I に切り替えて効率的な配車を予定。 オンデマンドの担当は、新規利用者が増えないというが、無理に利用してもらう必要はなく、高齢者が幸せならよい。ただし、移動に困っているのに利用が伸びないのは問題。その点を見極めてむやみに使えとならないように留意して欲しい。	牧谷線は高校生の利用はあるか。 →利用できないので、長良川鉄道との乗り継ぎを考えていきたい。 全域がゾーン制運賃だが、牧谷線だけが旧運賃となっている。高校通学を考えるとであれば、運賃見直しが必要。長良川鉄道との乗継も割高感がある。牧谷線の再生は大事。新計画ではどうするか。 →来年度から策定するので、検討する。 のり愛くんで全部するカバーすることが難しくなってきた結果、見直しをするということか。のり愛くんの位置づけも大切。 →短い距離の移動が不便なので、定時定路線にして欲しいという意見がある。高速バスに乗るなど、ダイヤが決まっている方が使いやすいようである。 高美線は美濃市としては範疇外か。中濃庁舎止まりになったので、岐阜方面へ行くなれば乗継できるようになる。輪之内町のようにデマンドで接続するなど。これらの課題は新計画で整理して欲しい。 →関シティターミナルを経由した方がよいという意見がある。		(交通政策部) のり愛くんの経過は他自治体の参考になる。乗合タクシーから定時定路線へ回帰にあたり、これまでのデータはあると思うので、最適な需要を見定めて欲しい。 (交通政策部) 乗合率は？満足 57%は高いように思うが、現在の車両 4 台では足りないのか。 →乗合率はシステムでカウントできない。感覚的には、通院時間帯には乗合があるが、その分大回りになるので、満足度は下がる。時間帯によっては車両が足りない状況。 (交通政策部) 今後は長良川鉄道との棲み分けを考えて計画策定を。

	委員 1	委員 2		運輸局
郡 上 市 地 域 公 共 交 通 会 議	フィーダー系統の目標値は根拠を持って設定して欲しい。	美並の利用が全体 1300 人、平日 1 日で 4、5 人だが、これは多いか少ないか。目標はどのような考えで設定したか。 →車両が 14 人乗りなので、1 台あたり 5 人は乗って欲しいという考え。タクシー事業者がないので。デマンドが導入できず小型車を利用。 目標設定の意図が分からない。美並美濃線は手堅いと思うが、美並地域全体を見る時はその辺も考慮すべき。 →美並美濃線は R 3 年 1 月 328 人→R 4 年 1 月 487 人と増加している。 明宝線の目標 300 人はどのような考え方か。毎日 1～2 人であり、明宝地域の高校生が全員乗ることを目標とする方が 300 人よりも明確ではないか。地域が広く、路線のマネジメント・モニタリングが大切。来年度の計画で固め直す必要あり。		(交通政策部) フィーダー系統が新規性要件を満たせず位置づけられていないところがあるようだが、利便増進事業の活用により新規性要件は緩和されるので、活用も検討されてはどうか。 (交通政策部) 福祉部局と連携し、福祉有償運送、ボランティアなども検討できると良いのでは。長良川鉄道や観光資源も多いため、観光分野と連携した取り組みを。

	委員 1	委員 2		運輸局
白川・東白川地域公共交通活性化協議会	路線バスと自家用有償を組み合わせた取り組みはどのような形で運用しているか。 →濃飛バスの路線バス 4 路線→2 路線になり、なくなった地域について自家用有償を運行し、路線バスと接続することで全体をカバー 福祉との連携も取り組まれているが、障害はないもののバス停へ歩いて行けない人の対応が課題ではないか。 →現在は障害者のみ対象であるが、本格運行の際には協議の余地があると考えている。 白川町の条例の制定も重要。町民の認識はどの程度？東白川村では条例は考えていないか？ →町民への浸透はまだまだ。今後も周知していきたい。条例制定は白川町のみで東白川村では考えていない。 チェックと課題の関係が分かりにくいので、整理をお願いしたい。			(交通政策部) 注目している取組。目標設定が明確。着実に進められている。病院バスとの統合により、並走していた時代よりコスト減、満足度増につながるように取り組んでいって欲しい。 →10 月にも他の地域とも統合する予定。段階的に進めていきたい。

	委員 1	委員 2	運輸局
美濃加茂・関郡・白川交通圏	美濃市→関シティターミナル乗り入れされ、広域移動がネットワーク化されるのは重要。市町村間の連携を深めて進めて欲しい。 ・ 長良川鉄道、JR の活用・接続など、交通圏として想定するとネットワークが描いていけるのではないか。鉄道を軸にした市町村連携により、ネットワーク構築に尽力を。	美並美濃線、美濃市～関シティターミナル、白川には高校がなく美濃加茂などへ通学など、市町村間の移動が多い地域。各市町村の頑張りだけでなく、乗り入れや連携が必要。そのためには県の役割が重要だが。認識は？ →（岐阜県）県計画策定中。今後、関係市町と連携して路線の検討をする。 地域間幹線だけでなく、長良川鉄道の活用の重要。医療圏の視点で病院へ行けるかなど、協働で何をやるのか考える必要がある。 美濃市のデマンドの取り組みも年々課題が出てきている。白川町の自家用有償運送も運転手確保は困難。どのように対応するか重要。美濃市はタクシー事業者に委託しているが運転手不足の状況は。 →（美濃市）危ない状況であり、タクシーの営業は 6 時に終了。 のり愛くんで稼いでもらって夜間まで稼働してもらおうなど、タクシーも一緒に考えていかないと。関市はどうか？ →（関市）タクシー運転手不足は聞いていないが、バスと同様に今後不足が考えられる。 この地域は、地域間幹線の存在感が低い一方で長良川鉄道がある。それぞれの地域の計画で鉄道を 1 つの柱にして欲しい。関市、美濃市は具体的にどのように計画に反映する予定か。 →（美濃市）中学生の通学利用もある。なくなると困る。 郡上市では長良川鉄道と郡上白鳥線が並行しており、通学定期券を相互利用できる珍しい取り組みを実施。独禁法の適用除外により通学定期券だけではなくどのような定期券でも相互利用が可能になる。長良川鉄道との一体化など計画策定で検討して欲しい。	

	委員 1	委員 2		運輸局
瑞浪市地域公共交通会議	対応方針に利用者の少ない大湫地区は登録者の増加を目的とあるが、そうではなくて、使うべき人が使うことが大切。何のためにやるのかに立ち返って必要な施策を行って欲しい。	デマンド日吉、大湫、釜戸は適地であると思うが、需要が少ないとも思えない。コロナ禍以前と比べて減少していると言うことか。どこへ行く人が減っているか？ →コロナの影響で減っている。大湫ルートは大きく減っているが、目的地については把握していない。全体的に大きく減っている。感染を警戒して家族の送迎に転換していると聞いている。 公共交通の感染防止策についての PR はしているか。 →バス車内については出しているが、タクシーについては特にしていない。 東鉄バス明智線は陶地区、稲津地区の利用が大きく減少していることについてどう考えているか。恵那市と連携して路線の存続に取り組むべきである。 →R5 の計画策定の中で対応を考える。		(交通政策部) 利用者アンケートの実施を予定しているようであるが、対象者や配布方法は好事例を参考に考えて欲しい。 (交通政策部) 地域の声については、実際に使っている方や使いそうな方の声をしっかりと踏まえて欲しい。

	委員 1	委員 2		運輸局
土岐市地域公共交通活性化協議会	市民バスは安泰か？ →コロナ前は毎年増加傾向にあった。 アンテナを張って、前もっての対応をして欲しい。	モニタリングの手順を整理したことについて、R2 に東鉄バスの駄知営業所がなくなった影響が大きいのか。 →営業所廃止とコロナの影響で大きく減少しているため、同じようなことを繰り返さないようにと感じてモニタリング手順を作成した。 サービス継続事業は路線廃止の対応なので受け身であり、むしろ利便増進事業に取り組んで、土岐川の南側は白紙で考えることが必要と思うがどうか。後ろ向きではなく、前向きな取り組みを期待する。 →南部は利便性の低下が著しいため、強化は計画の中で取り組みたい。 R2 の減便に十分対応できなかったため、維持を前面に出す計画としているが、南北軸の強化のように利便性の強化には取り組みたい。 駄知は人口も多く、まとまりがあるので、必要があれば自分たちで取り組むだろうが、曾木は状況が全然違うので、恵那市の飯地地区など、似たところを参考に進めて欲しい。		(交通政策部) 予約あいのりタクシーをどんぶりバスに変えたことについては、良い結果が出ていると思う。残りの地区に展開する予定はあるか？ →曾木町において今年度中に協議体を立ち上げて、バスにとらわれずに検討を進めたい。

	委員 1	委員 2		運輸局
高山市公共交通安全活性化協議会	のりものラリーはどういう人が参加したか？行政は必要な移動という視点になりがちだが、楽しみの要素を入れた取り組みは重要。 →子連れを主なターゲットとしたが、高齢者夫婦や大人の利用もあった。バスに実際に乗る取り組みがよかったようだ。 のらまい Car の見直しは利用が増加しているが、他路線や民間路線への影響など負の面はないか？ →区域外運行の事例ができたので、他の地域からも延伸の要望が出てきている。 ヤングパスポートはどういう経緯で始めたものか？利用が多いというのは、ニーズはあったが運賃が高く使われなかったということか？ →小学生～高校生が無料で利用できる。子どものうちから利用に慣れてもらうため。無料なら乗ってみようと言うことが、その後の利用につながっている。 ICT の活用は、若者や来訪者向けに進めるべき。 →来年度バスロケ、デマンドのスマホ配車を実施する方向。			(交通政策部) 高山線の利用促進は何か行っているか？ →二次交通として匠バスを観光目的で運行している。 (交通政策部) 古川と高山の間は JR もバスもあり、役割もあると思うが、濃飛バスも厳しい状況であるので一体として考えて欲しい。

	委員 1	委員 2	運輸局
岐阜県全体	鉄道や広域バスに財政的支援をしている、GTFS の整備支援をして広がっている。その効果の検証が必要。県として PDCA をまわす姿勢があっても良い。 計画の目標に岐阜県らしさがない。せっかく計画を策定するので、戦略的視点を持ちながら、自治体の協力も得ながら、検討してのあるべき姿を示して欲しいと思う。	計画が維持・確保ばかりで今まで通りという風に見える。どういう風に維持確保するのか、働きかけるのかを示すべき。基本方針にある「誰もが暮らしやすい地域」のために公共交通が何をするのかが知りたい。今ある路線だけでは誰もが暮らしやすくないのではないかな。 →（岐阜県）幹線系統を中心に維持確保していく。市町村の意見を踏まえて維持確保していくことを考えており、関係市町の調整をしていくことは計画に反映している。 地域公共交通計画を市町村に策定してもらうということだが、県として市町村に計画を策定してもらうことを書かなければならないか？他に県としてやることはあるのではないかな？それが維持確保ではなく充実や新しいものを作ると言うことだと思う。それによって市町村は中のことをきちんとやると、合わせて誰もが暮らしやすくなるということではないかな。 →（岐阜県）市町村にバス補助金を出しているので、そのために書いている。 交通結節点は具体的にどういうところを考えているか？ →（岐阜県）バス事業者や市町村に事前に聞いて一覧で計画に掲載している。それを整備することで乗り継ぎ環境の改善などをやっていきたい。 広域バスの定義は？ →（岐阜県）国補助路線以外に、それに満たない路線にも支援をしているのでそれを広域バスといっている。 広域バスからこぼれ落ちた路線が出てきている。サービス継続事業は県が協議会に退出申出があった場合に促す方が良いと思う。	（交通政策部）幹線分析シートを見ると輸送量要件を満たさない系統が散見される。県としてどう関わっていくのか。愛知県は危ない系統に県として取り組んでいる。計画策定後の PDCA を進めて欲しい。