

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
各務原市の地域公共交通会議	計画へのアドバイス	評価に用いている市内バス利用者数の数値がH30年のもので、現状を表現できていない。ふれあいバスだけでなく、他にも含めてきちんと評価いただきたい。	<p>基本方針ごとに、色々な取り組みが実施されて工夫がされている。立地適正化計画の中に、ふれあいバスを位置づけたのは良い。</p> <p>目標達成ができていないことへの考察が足りないが、どういう認識か？ →利用が戻ってないところがあるので、需要回復に取り組んでいきたい。</p>	<p>名鉄各務原線の減便がある。バスやチヨイソコは鉄道と一体に取り組むことが必要。乗換拠点として鷺沼をどう生かすかも考えたい。</p> <p>→駅への接続を重視し、鉄道利用促進にも取り組む。ただ、新鷺沼駅の利用落ち込みについては名古屋方面への通勤通学。JRとの乗継であるため、市内の利用促進だけではカバーできない。</p> <p>高齢化により新鷺沼駅と団地を結ぶバスだけでは対応できなくなっている。地域とは対話をしているか？ →毎年地域に入って懇談会をしている。社協や自治会とタクシーの活用についても議論している。</p>	
	個別施策へのアドバイス		ふれあいバスが各路線で目標値を達成しているのは良い。その他の利用も増えるように取り組んで欲しい。	<p>高齢化で新鷺沼駅へ路線バスで行く人が少なくなっているというのであれば、ふれあいバスでできることがもっと増えてくる。</p> <p>笠松川島線の状況は？笠松川島線はチャレンジ的な路線なので、つくっただけでなく、実際どうかを確認する必要がある。 →1便あたり3人程度の利用。</p>	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
山 県 市 公 共 交 通 会 議	計 画 の ア ド バ イ ス	<p>一人当たり運行経費 800 円は達成可能な数値であるか？実績は倍に近づいている。</p> <p>→R1 の策定当時は 890 円だったので当時は達成不可能とは考えていなかったが、コロナの影響などもあり向上状況になっている。</p> <p>利用者目標はコロナ前の数値なので見直しが必要。路線の廃止新設に関わるのでどういう風にチェックするか考えておくべき。</p> <p>PDCA の図がわかりにくいので見直すべき。</p>		<p>ルート変更などが行われているので、目標値を現状の路線に合わせて見直すべき</p>	
	個 別 施 策 へ の ア ド バ イ ス		<p>P&amp;R はどういう利用か？通勤利用はあるか。周知するともっと利用されると思う。</p> <p>→朝の利用が多いのでそう認識している。</p>	<p>山県バスターミナルの効果は？増えた要因は他の停留所から転換したかとか、乗り継ぎで見かけ上増えたなどがある中で中身を把握して欲しい。</p> <p>→利用者が増加している。バスターミナルで利用者の拡大につながっている。</p> <p>ゾーン制運賃なのでバスターミナルで乗り継いでも運賃は従前通りと言うことは PR すべき。</p> <p>岐阜高富線との重複区間の運賃差解消に取り組むべき。共通運賃になれば PR になる。</p>	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
美濃市への公共交通活性化協議会	計画	<p>前回の指摘をどのように反映して計画に活かしていくのかがわからないので、整理していただきたい。</p>	<p>計画には鉄道・バス・デマンドが相互補完するとあるが、資料はデマンドのことばかりなので、全体を見て計画策定・施策実施を行って欲しい。</p> <p>満足度は追い求めても、サービスが同じであれば下がっていく傾向にあるので注意した方が良い。</p>		
	個別施策へのアドバイス		<p>デマンドは予約データが取れているので、集約できそうな地区や時間帯を提示定路線にする方法もあるので検討すると良い。</p>	<p>新たなデマンドシステムで予約が多様化するのには良いが、乗合率が高まらないのではないかと懸念する。乗り合うと運賃を割り引いたり、朝晩は時間を決めて走らせるやり方もある。</p> <p>→効率的運行に課題意識を持って検討したい</p>	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
中津川市の公共交通会議	計画への取り組み	<p>全体を通して、定住を支えることが計画の方向性の中に見えづらい。目標①に掲げている「定住を支える公共交通」の主な事業のところで色んなことに取り組んでいると思うが、今日の話を参考にもう少し記載されると分かりやすい。高校生の話も含め、検討いただきたい。</p>	<p>随所に「観光」が触れられているが、評価指標に入っていない。力を入れているのであれば、指標に入れてはどうか。</p> <p>Actのところは Check を受けておらず残念。「神坂地区のコミュニティバス」も、突然出ている。PDCA の流れを意識して記載してほしい。</p> <p>→特に、「神坂地区コミュニティバス」は、喫緊の課題で取り組んでおりお伝えしたかったが、今後は PDCA の流れを意識して資料を作成したい。</p>	<p>定住促進に関する評価指標が、高校生のバス通学のみだけでは弱い。住民一人当たりの公共交通利用回数も、観光客が含まれている。観光客を除くようなやり方も検討しては。馬籠も含め、市外からの利用も大事だが、生活利用と同じに考えるといけない。観光と高校生が高校に通えることは別要素。定住促進に寄与する別の目標があってもいいのではと思う。</p> <p>→観光客の利用で生活路線を確保するのも目的。目標値は R5 年度に計画見直しの中で検討する。</p>	
	個別施策へのアドバイス	<p>福岡地区に関してあまり触れられていない</p> <p>→福岡地区の見直しは、コロナ禍の中で地域と協議しながら、路線の再編を行い、R4.10 運行開始。半年も経っていないため、利用状況などもみながら、これから課題を考察していきたい。</p>		<p>付知峡倉屋温泉とバスのセット券があるが、市内・外の利用割合が分かるか？</p> <p>→把握していない。</p> <p>GTFS の使われ方も市民と観光客で異なると思うが、実態を把握しているか？ 高校生は GTFS との親和性が高いため、活用して遊びに行っているかどうかや、活用法を教えたりする。「学生ホリデーきっぷ」との連携も考えられる。フリーきっぷと GTFS の組み合わせは MaaS 的。中津川に住んでいると、公共交通を使って自由に動けるということを PR すると良い。</p> <p>→調査まではしていないが、GTFS を利用されるのは、観光客の方がメインだと考えている。高校生についても調査していないが「学生ホリデーきっぷ」の活用を考えたい。</p>	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
御嵩町地域公共交通会議	計画へのアドバイス		分野横断的な取り組みができていて良い。	目標は達成できていないが、町内の利用者数は前年より大幅増となっている。何が寄与しているか？ みたけ・なか線は支出も増えているが、利用が多いので効果を見いだせる。全体として良い評価ができる。 →路線再編とコンビニへのミーティングポイント設置効果が大きい。	
	個別施策へのアドバイス	広見線は、八百津町・可児市と一緒に考える必要があるので、具体的な検討をして下さい。	コンビニにミーティングポイントを設置する際、特別な協力を得ているか？ →バスマップの設置くらいである。	広見線の見通しは？ 駅舎改造に社会資本整備総合交付金を使えるようになるのでバスとの乗り継ぎ改善などのインフラ改善も考えてはどうか。 →国・県とも議論の場を持ち検討していきたい。	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
海津市へ地域の公共交通会議	計画	<p>計画目標と評価指標の関係がわからないので整理して欲しい。</p> <p>R9年までの計画であるが、目標値の見直しなど予定しているか？</p> <p>→来年度中間評価を行い、目標値も見直す予定。</p> <p>見直しでは、町内だけでなく、名阪近鉄バス、養老線、名古屋圏アクセスバスなどにも触れて下さい。</p>	<p>目標と評価指標の対応関係が読み取りづらい。</p> <p>→計画の中には対応する評価を行っている。</p>	<p>にしみのライナーは本格運行にするのであれば計画にも反映した方が良い。</p> <p>平田支所止めへは中途半端なのでニーズ調査をしてはどうか。名古屋圏アクセスバスを含め、名古屋に行きやすくなるというキャンペーンをしては。</p> <p>→にしみのライナーは計画改定で盛り込む予定。</p>	
	個別施策へのアドバイス		<p>デマンドの新規需要の開拓とは具体的に何を考えているか？</p> <p>→従来停留所は300mの圏域で考えていたが、アクセスできないとの声があり150mを基準へと変更した。</p> <p>ドアトゥドアに近づく住民主体との仕組みとの関係が心配。</p> <p>→悩ましいので今後検討したい。</p>	<p>海津明誠高校への通学については何らかの対応を考えているか？ダイヤ的にはつながっているが乗り継ぎでは弱いので直接行けるようにしてはどうかと思う。</p> <p>→路線再編で一部対応している。輪之内町とも協議をしている。</p>	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
垂井町地域の公共交通会議	計画へのアドバイス	<p>今の計画を1年延長する理由は？ 現在の任意計画の中で出てくる「地域公共交通の将来像」や「基本方針」は、言葉としては分かりやすいが、今後策定する計画にどう反映するかが重要。</p> <p>Act として具体的な方向性が見えると分かりやすい。</p> <p>→法定計画の策定を来年度実施予定なので、空白期間をつくらないため。</p>	<p>広告収入増のためとあるが、具体的には？</p> <p>→バス車両の外側に掲載する広告を町内の企業などに募集。</p> <p>Check で利用状況を深掘りして課題を抽出し、Act で今後の取り組みへとつなげるのが一般的。PDCA の構造を意識すると良い。</p> <p>→参考にして計画策定をしたい。</p>		
	個別施策へのアドバイス			<p>ルート見直しを予定しているが、利用者や運転手への聞き取りなどで深く考察する必要がある。観光利用があるとはいえ大半が生活利用であれば、町内の行きたいところに行けるかが見直しのポイント。数字だけでなく実態をよく観察して見直しを進めて欲しい。</p> <p>→垂井・岩手線と垂井・宮代・表佐線は、観光客が戻ってきていない。栗原・表佐・東線は生活利用により利用増。利用者は高齢者が多い。各路線ともスーパーなどの施設、医療施設の近くにはバス停を設置している。</p> <p>「バス停×ふるさと納税 in 垂井」は面白い施策である。</p>	

	委員1	委員2	委員3	中部運輸局
大垣・海津・揖斐川交通圏・岐阜県地域公共交通協議会	<p>揖斐厚生病院は、2次医療を担う医療機関なので、広域的な移動への対応が必要。事業者任せとせずに進めて欲しい。</p> <p>揖斐厚生病院への動線計画は建物ができてからでは遅い。愛知県では多くの事例があるので参考にして欲しい。</p>	<p>県で地域公共交通計画を策定するのは、補助金獲得に向けてということはあると思うし実務的にはやむを得ないが、目指す姿はそこではない。広域的な、基礎自治体とは違うものが県に求められている。必要な路線、県としてあるべき姿を示して欲しい。県の主体的な取り組み姿勢が求められるのが県の計画。次のステップにはそういう姿勢を持って県としてあるべき姿を目指して下さい。</p>	<p>名阪近鉄バスが網羅している地域だが、持続可能かどうか。揖斐厚生病院の移転への対応はどうするつもりか？それぞれのつぎはぎではなく、路線をどう見直すかの再編の全体像を県として示すべきではないか。病院施設のバス停のバス数など調整が必要な事項もある。県の協議会として議論すべきではないか。それができてはじめてMaaSやGTFSの効果が出る。</p> <p>→広域輸送は名阪近鉄バスが大垣大野線の一部系統を乗り入れ、揖斐川町や大野町のコミバスが町内輸送を担う。</p> <p>県も入って秋の移転に向けてデジタルも含めて何かできないか関係市町と協議中。今後時期を見て協議を進めていく。</p>	