

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
袋井市地域公共交通会議	計画へのアドバイス			<p>デマンドタクシーと地域タクシーのすみ分けは？</p> <p>→デマンドタクシーに対する満足度が高いわけではないため、乗用タクシーを用いた代替策として地域タクシーを考えている。</p> <p>どれくらい地域主体で実際に行われているのか、主体的に地域でやってもらうための課題は？</p> <p>→地域毎に委員会を設け、市も入って進めている。</p>	
	個別施策へのアドバイス	<p>秋葉線は市外の距離が長いこともあり、市内の利用だけでは厳しい。事業者等の関係者と連携しつつ路線のPRに努めて欲しい。</p>	<p>高齢者の利用促進の具体策は？</p> <p>→地域主体の移動手段の確保の支援から始めている。利用案内チラシの作成なども行っている。</p> <p>免許返納促進のためには他の移動手段があることが必要。藤枝市では警察と連携するなどしているので参考にしては。</p>		<p>秋葉線の輸送量が15人を割っているが県などと何か取り組む予定は？</p> <p>→森町や浜松市からの通学利用が多い路線であるので、関係市町・事業者と連携しながら取り組みたい。</p>

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
磐田 市 地 域 公 共 交 通 会 議	計 画 へ の ア ド バ イ ス	バスの全額補助をするのであれば、各路線の役割を精査し、役割を計画に記載すべき。			
	個 別 施 策 へ の ア ド バ イ ス	デマンドタクシーについて、乗合率や1 便当たり乗車人数のデータはあるか。 →乗合率は平均 1.5 だが 2 を目指したい。	デマンドタクシーは利用者登録の促進、警察署との連携免許返納を合わせて取り組んだ結果、1 割くらいの登録が増えたということか。 →その通り。 磐田北部地区や豊岡地区などは1 日当たりの利用者数が非常に少ないが理由はわかるか。 →高齢者の多い過疎地域で利用が少ない。今後、検討部会でスクールバスの空き時間の活用やボランティア運送も視野に入れて検討したい。	デマンドの乗合率の向上について何か取り組んでいるか？安いタクシーとするのではなく、効率的にするためにも乗合率の向上に取り組むべき。 →利用者は増えているが、乗務員不足もあり運行できる車両が限定される。高齢者の利用が多く、午前中に集中するので、午後の利用にシフトする施策を予定。 デマンドの検討に終始している印象だが、バスはどういう状況か。 →バスは来年度から全額欠損補助を行い、今の路線を維持する予定。 結節点の利用者数について、乗り継ぎなど内訳は把握しているか。 →把握していない。	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
掛川市地域公共交通会議	計画へのアドバイス	計画策定を機に、再度各地区にどのようなサービスを提供するのを見直すきっかけとしてはどうか。		さまざまな移動手段に取り組んでいるが、棲み分けができていますか？需要の密度やニーズに合った適切な交通手段の導入について、計画の中で考え、そのための調査をしてはどうか。	
	個別施策へのアドバイス	デマンドは3地区でそれぞれ状況が違ふと思われる。R1年と比べてどういう状況かが重要。R2・R3と利用が戻ってない。出かなくなっているとすれば問題であるし、高齢者にどうアプローチするかが課題。	資料の数字が変化量だけで、基準となる実数がないので解釈できないので表現を改めて欲しい。 デマンドタクシーの利用が激減しているのは問題。改善は考えているか。 →アンケート積み上げるなどして対応したい。	デマンドの減り方はコロナの影響だけではないと思われる。内容をしっかり把握して欲しい。 →今後調査をしたい。	デマンドについては一般的なアンケートではなく、ドライバーにヒアリングするなど深い調査をした方が良いと思う。

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
森町地域公共交通会議	計画へのアドバイス		<p>病院などに行くのは高齢者が多いので、町民アンケートをされているということだが、地域別に、より高齢者の意識を捉えることに焦点を当て分析を進めていただければと思う。</p> <p>→三倉地区などでバスの運行を担っている特定非営利法人やまゆり三倉の会議に参加し、地域の実情を把握し、取り組みを進めている。</p>	<p>ニーズは単純に人口だけではなく、単身高齢者や夫婦のみ高齢者の分布や、その交通需要を詳細に見てはどうか。</p> <p>→計画の中で反映したい。</p> <p>少し先を見据え、高齢者が増えていく地域ではサービスをなくすと5年後、10年後に問題が生じないかといった中長期的な視点も必要。</p>	
	個別施策へのアドバイス	<p>秋葉線は輸送量が厳しい状況ということについて浜松市とも話し合う必要がある。町営バスの乗り継ぎについても関係する。観光を考えると天浜線との連携も考えて欲しい。</p> <p>→町から天竜高校春野校舎に通う高校生がいるため維持したい。小中学校統合に伴う通学利用は秋葉線を活用し利用促進に努めている。町営バスも利用増であり、秋葉線も増加傾向であるが、引き続き利用促進に努めたい。</p>	<p>一宮地区の交通空白地と、患者バス一宮線の利用が非常に少ないことについてどのように考えているか。</p> <p>→患者バス一宮線は、週に1回水曜日みの運行。新しい公共交通の導入に際して廃止し、代わりにカバーできるものを考えていきたい。</p>	<p>患者バスは、病院に行く人が少なくなったのか、通院手段として不適切なサービスなのか、高齢者が車を使ってしまっているのかなど、本来果たすべき役割を果たせていないのではないか。</p> <p>→患者バスの利用がH29に72名だったのが、R3に5名となっているので、他の手段への転換を予定。</p>	

	委員1	委員2	委員3	中部運輸局
<p>磐田・掛川交通圏</p>	<p>この地域の中で地域間幹線系統を考えたとき、各系統でどのような利用があり得るのか、何が問題なのか、どこに働きかけるのかということを検討する必要がある。そうでないと補助をしても公的負担がどんどん増えてしまう。市町村の公共交通会議で各路線の意義について議論して欲しい。</p> <p>三重県のように輸送量が落ちてくると重点路線に指定して対策をすることをやっている地域もある。地域からの発議でも良いが、市町村も含めて議論をする機会があると良い。</p> <p>→（静岡県）来年度計画策定なので、三重県の事例も勉強しつつ市町村、事業者と意見を交換して課題整理をしたい。</p>		<p>各自治体の持っている情報を持ち寄って交通圏の中での地域間幹線系統へのニーズを知るような情報交換の場が必要ではないか。</p>	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
湖 西 市 地 域 公 共 交 通 会 議	計 画 へ の ア ド バ イ ス	湖西市全体で行っているさまざまな施策をブランディングすると良い。			
	個 別 施 策 へ の ア ド バ イ ス	<p>コーちゃんタクシーとコーちゃんバスは運賃の差が大きいと客層が分かれると思うが、結果的に全体をカバーしているかが難しいのではないかと。→デマンド型乗合タクシー、鷺津駅や新所原駅周辺の方から利用したいという声がある。</p> <p>タクシー会社の経営が安定するようないものとして、デマンド型乗合タクシーがあればいいが、それと利用者の利便性が必ずしも合わないということが生じていそう。</p> <p>BaaS の予約は必然か？予約なしとすると利用は増えるのではないかと？→来年度は予約なしの運行を予定。</p>	<p>コーちゃんタクシーは全体だけでなく、地区別の登録率や利用率、収支率を分析すべき。そうすることで地区別の事情を踏まえることができる。</p> <p>→郊外で先行してきたため登録率が高い。市街地は登録率は低い民生委員の力を借り、登録率の向上に努めたい。</p> <p>コーちゃんバスは利用増だが、便当たりは減っている理由は？</p> <p>→地域間幹線の退出対応で増便した結果だが、今後経路の統一などを検討したい。</p>		<p>コーちゃんタクシーとオンデマンドタクシーの棲み分けがなされるように分担の仕組みが必要。</p> <p>→拠点間の移動はコーちゃんタクシーではできないようにしている。</p>

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
浜 松 市 地 域 公 共 交 通 会 議	計 画 へ の ア ド バ イ ス	<p>取り組みの結果、どういう効果が得られたのかをしっかりと整理して欲しい。</p>	<p>さまざまな事業をやっているが、それぞれがどのような結果だったのかを数値で出すことが必要。 →今後注意したい。</p> <p>評価は毎年 PDCA をする事が一般的。 年ごとにやれるようにすべき。</p>	<p>全体の方向性はあるが、市域が広い ため、地区により問題や現状、対策も 違うはず。地区ごとの検討が必要では ないか。 →地区ごとの施策は行っている。</p>	<p>説明の中ではフィーダー補助の評価に ついて触れられていなかったため、バ スについてももう少しきちんと考察結果 を説明していただきたかった。</p>
	個 別 施 策 へ の ア ド バ イ ス	<p>遠鉄の路線が多く撤退しているが、ど ういう認識か。 →利用実態に即して必要性の協議を行 い、利用が少ないものはデマンドや地 域バスに転換している。地域にも納得 いただいている。</p>		<p>MaaS の具体的な取り組みの中身はど のようなものか。コロナ禍で社会実験 がうまくいかないのはやむを得ないと しても、検討結果など何が残ったのか。 補助金を活用しているのも残って いないというのは良くない。 →コロナ禍で事業者との取り組みが困 難となったため、地区内の交通や電気 自動車による地産地消という一般的で はない内容となっている。</p>	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
静岡県 市地 域公 道交 通会 議	計 画 へ の ア ド バ イ ス	それぞれの地区で一体どのように路線をつくっていくか。スキームや評価システムが必要。運転手不足への対応も必要。市の組織やノウハウを活用し、住民や事業者と考える必要がある。	MaaS は採算性の面で課題が多いとのことだが、サブスクがうまくいく目処はあるか？ →サービス水準とコストのバランスを考えていきたい。	まちづくりと交通計画の整合についてよく考えられている。市街地と中山間地で目標自体も異なるのか。公共交通の姿を変えるのか、目標として掲げるサービスレベルを変えるのか？ 立地適正化計画と交通計画の整合を考えた時に、誘導地域とそうでない地域で目標に差をつけることが必要と思う。 →中山間地・郊外エリアは生活を支えることに中心をおいた目標とする。都市部は立地適正化計画との整合を図る。	
	個 別 施 策 へ の ア ド バ イ ス	MaaS だからサブスク、ラストワンマイルというのは違うのではないか。一日乗車券など昔からあるもののデジタルチケット化で良い。スマホ活用も高齢者には即効性がない。Whim で課題となったことと同じことが改めてわかった。MaaS の本質を踏まえて考えて欲しい。 幹線と支線について、静鉄だけでなく、住民やタクシー事業者も担う谷津のような仕組みを今後どうするつもりか？ →乗り継ぎがネックとなるため、実績を踏まえて検討していきたい。	バスへの親和性を広めるために、無料運行を実施したとのことだが、これは静鉄が独自で実施したのか、行政が支援して実施したのか？ →市はイベントの一部を共同実施した。		

	委員1	委員2	委員3	中部運輸局
静岡県生 活交 通確 保対 策協 議会	<p>必要な路線の確保については自治体が努力すべき。事業者だけが検討をする時代ではない。ここはそのためのアドバイスの場と認識いただきたい。</p> <p>三重県のように補助落ちに近づいた路線を重点支援する仕組みも考えられる。モニタリングや検討のプロセスについて考えて欲しい。</p> <p>→県の計画では沿線市町の意向を尊重している。事業者や支局とも相談しながら、路線維持方策やあり方を市町とも話している。三重県のやり方も参考にしたい。</p> <p>県は骨格となる路線のコンセプトを考えて欲しい。守る、という意味も、輸送量15を、ということではなく、1時間に1本以上、というようなことが本質。お金も必要だが、県として必要な路線を示して欲しい。</p> <p>評価基準については、実績を反映する形に見直しが必要と感じる。</p> <p>→評価がAで補助落ちするのは適切ではないため、評価が良くなると実績も上がるようにしたい。</p>	<p>大久保線や秋葉線など、輸送量が上下している系統はどう解釈すべきか？調査日の影響があるかもしれないが、評価に関わるので取り扱いを注意すべき。</p> <p>→細かく分析できていないが、調査日の関係は影響していると思う。</p>	<p>県の計画としてどういう中身を想定しているのかわからないので、県としての役割についてしっかり検討して欲しい。</p>	<p>静岡県の評価指標では優れた評価であるにもかかわらず、補助落ちするところがある。計画策定を機に、少なくとも国の補助基準を加えていただき、配点を検討することで実態に近づけてはどうか。</p> <p>→輸送量が評価に入っていないことは問題と認識しているので検討したい。</p>