

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>みよし市地域公共交通会議</p>	<p>様々な取組を行い、利用者が戻っていることが評価できる。</p> <p>利用者が 80%止まりとなっている理由はどのように捉えているか？</p> <p>→（市）名鉄、名鉄バスの利用伸び悩みが原因と考えている</p> <p>不満の割合が増えているのが気になる。理由を丁寧に探るべき。対策としてバスロケ、わかりやすい表示などが挙げられているが、高齢者はバスロケを使えないかもしれない。乗り方教室などで一緒に体験してもらうことも大切だと思うので検討してはどうか。</p> <p>→（市）高齢者には見てわかることが大切と考えており、バス車内掲示などで視認性を高めたい。</p> <p>事業者連絡会の取組は評価できる。具体的な成果があれば教えてほしい。</p> <p>→（市）昨年8月に初めて実施し、利用者の伸び悩みを課題と考えたため、連絡会で話をする中で2/4のイベントを実施につながった。</p>	<p>収支率は利用者数が増えると改善すると期待できるかと思うが、感触はどうか？</p> <p>→（市）5万人ほど利用者数増の見込みであり、改善すると考えている。</p> <p>2/4 尾三地域のイベントについて、市民の感触はどうか</p> <p>→（市）約1000人の方が来場。半数が市内、半数は市外であり、今まで乗ったことのないバスに乗れたという反応。</p>	<p>いろいろ取り組んでいることが評価できる。</p> <p>さんさんバスの路線再編は、利便性増加の一方、増便などで費用や収支はどうなったか。</p> <p>→（市）運行経費は1億2000万円→2億2700万円、収支率は20%→11.4%</p> <p>遅延率が減少した理由は？</p> <p>→（市）長大路線を分断し、路線短縮した効果。</p> <p>乗り方教室は利用者の意識醸成に有効だと思うが、開催回数だけでなく、参加人数などアウトカム指標を考えながらやると良い。</p> <p>→（市）今は学校の生活科の授業の一環としてやっている。今年は1校、15人の参加。その他、イオンでのイベントでも実施し500人、その他フェスティバルで100人程度の参加があった。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
豊田市公共交通会議	<p>共助の取組はユニーク。住民が自発的にやっているものを市としてサポートしているものと思うが、市が一緒に作り上げていくという公助と共助のミックスがあると良いと思う。</p> <p>→（市）交通事業者、専門家、行政と一緒に勉強するワークショップなどから地域課題をサポートできるようにしていきたい。</p> <p>地域バスは R3→R4 で全体の利用が改善しているが、地域ごとに差がある。回復の鈍い地域は、今後どうするつもりか？ 中山間部など地域によって様相が違い、大変だと思うが頑張ってください。</p> <p>→（市）上郷、足助のバス利用が減少している。上郷はチョイスコを入れているが、高齢者の利用が多いため、説明会を開催している。足助でも利用促進のためにキャンペーンなどを行っている。</p>	<p>いろんな取組を実施しているので、事業費がかさんでいるのではないかと？</p> <p>→（市）商業施設、地元団体の協力を仰ぐなどして、事業費を抑え、経済活性化、公共交通利用のきっかけになるように考慮している</p> <p>共助交通は何を意味しているか？</p> <p>→（市）ボランティア輸送や、地域でタクシー券を配布する取組など、地域住民主体の交通を意味する。住民主体の移動の取組について市が支援していく。</p>	<p>市域が広いにもかかわらず、多様な対策をしていることが評価できる。おでかけパス 70 や、転入者向け情報提供のような利用の底上げになる施策が良い。</p> <p>サイクルラックバスの利用が少ないとのことだが、利用ターゲットの想定は？ 自転車が趣味の人のコミュニティや立ち寄り場所があるので PR 方法を工夫すると良い。</p> <p>→（市）稲武から市街地に下ってくる利用を想定し、自転車を趣味とする方を想定している。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3	協議会
豊田交通圏		<p>名鉄バスが豊田市駅からみよし市を通過して赤池まで運行している。この役割は大きいはずだが、2市の認識を知りたい。</p> <p>→（豊田市）厚生病院を結節点としてみよし市と地域バスでつながっているが、153号線を通るルートでは名鉄バスは一定の役割がある。ただし、現状で一体となった取組は特にできていない。</p> <p>（みよし市）さんさんバスは市内の南北方向の移動が主な役割。名鉄バスは東西軸、市民の利用も多く重要な路線という認識。</p> <p>尾三地区の連携も大切だが、豊田市、みよし市、事業者が連携・情報交換する場を作ってもらえると良いと思うので検討してください。</p>	<p>尾三地区で自治体間連携に取り組んでいるが、中部運輸局で設定している交通圏ではみよし市と豊田市の単位である。この両市で何か連携した取組はあるか？相互の通勤利用は多いと思うので、渋滞対策の観点からも連携ができれば良いと思う。</p> <p>→（みよし市）さんさんバスの2路線が豊田厚生病院に乗り入れており、時刻表の周知など連携している。</p> <p>交通圏は複層的であって良いと思うが、尾三地区で連携しやすいことがあるのか？</p> <p>→（みよし市）尾三地区の自治体間連携協定ができ、学識経験者、県も入った取組が始まった。コロナもあったため、利用増に向けた取組がはじまった。</p> <p>→（委員3）商業施設が核となってお互いに乗り入れる仕組みができたのが大きかったと思う。豊田市も参加して情報交換してもらえると良いのではないか。</p>	<p>（みよし市）3/17に第2回さんさんバスの日をイオン三好にて実施予定。</p> <p>（みよし市）運転手不足が課題だが、豊田市では何か取組をしているか？</p> <p>→（豊田市）事業者で作成しているチラシなどをイベントなどでの配布協力をしているが、補助金を活用した施策はできていない。みよし市では何か取り組んでいるか？</p> <p>→（みよし市）ポスター掲示程度である。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
清須市地域公共交通会議	<p>乗り方教室は、どちらかと言えば一方通行の印象がある。一方でニーズ把握は意見を聞く機会である。しかし紙ベースでは本音が出てこないところもあってうまく聞き取れないだろう。大変ではあるが、ワークショップなど直接聞く機会を検討してほしいと思う。</p>	<p>ルート・ダイヤを改正が R4.10 からのため、ルート・ダイヤはコロナ期間に検討されたと思うが、需要をどのように検討されたのか。</p> <p>→ (市) R2 の時点でアンケートを実施した。無作為抽出の市民アンケートと、利用者アンケートだ。それを基に見直した。</p> <p>P5 の計画の目標と達成状況の実績値はいつの時点か？ この目標値は計画を策定した際の目標値ということか？</p> <p>→ (市) 補助事業期間の実績値で R4.10-R5.9 だ。</p> <p>→ (市) 目標値はその通りだ。</p> <p>「潜在的な利用ニーズへのアプローチ」と書いてあるが、その具体イメージは？</p> <p>→ (市) 高齢者から「利用の仕方が分からない」という意見があるため、そこにチラシなどで PR していきたい。</p> <p>もしそうであるなら、「潜在的な」という言葉と内容が合っていない。</p>	<p>コミュニティバスのルート改善について、追走が増えたとのことだが、今後の対策は？ またそれに伴うコスト増の考えは？</p> <p>→ (市) コロナ前から課題を感じており増車が必要だったが、コロナで利用が落ち着いたため見送った経緯がある。今後増車を視野にしたい。費用については有料広告の見直しなどで自主財源を増やしていきたい。</p> <p>コミュニティバスの乗り方教室について、実施回数ではなく、どのくらい人に理解してもらえたかなどアウトカムが必要と思うが、現状はどのような状況か？</p> <p>→ (市) 市内小学校 8 校のうち、毎年 2 校を対象にして実施している。昨年度はルート・ダイヤ改正があったのでその案内も盛り込んだ。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
名古屋 市 地 域 公 共 交 通 協 議 会	<p>分担率だけではなく、渋滞の問題もある。交通状況の観点からも見た上で計画を検討されているか？</p> <p>→（市）駐車場の状況・道路の混雑状況など含め、自動車を考慮して検討している。</p> <p>カバー率を鉄道 800m・バス 500m 圏で計算されている。健常者なら問題ないと思うが、大都市ほど高齢者に使いづらいものになっている可能性がある。</p> <p>→（市）市内には高齢者の多い地域もあるため、その観点も含めて検討していきたい。</p>	<p>P4 の分担率のグラフの元データは P T 調査だと思いが、その他データを示す際は出典を記載してほしい。</p> <p>→（市）記載する。</p> <p>東京・大阪と比較され、自動車の分担率が高いと言われるが、東京・大阪とともに名古屋市も分担率は減ってきているはずだ。その中で方向性が見えてくると思う。</p> <p>→（市）直近の PT では確かに分担率が下がりすぎているため、道路交通センサスなどで内容を確認しているところであり、これは前回の PT 調査のデータである。確認が終わったら差し替えたい。</p> <p>H23 のデータなら、調査の時点に記載してほしい。</p> <p>P7-8 に「(2) ①交通支援制度を活用した新たな移動手段の導入」「(3) ④データを活用した移動実態調査・分析」とあるが、具体的な中身が見えない。</p> <p>→（市）(2) ①について、市としてはデマンドを想定しているが、地域主体のためまだ具体が書けない。今後いろいろ提案していくうえで、具体化したい。(3) ④は都心部についてマイクロモビリティの導入を想定している。ビッグデータを使って分析して仮説や課題等整理したい。</p> <p>P10 について、実施主体が分からない。施策を行うのが誰か示した方が良い。</p> <p>→（市）名古屋市が事務局として主体となって進めていきたい。</p>	<p>基本方針では「集約連携型」と書かれていて立地適正化計画を意識されていると思うが、ぜひ意識してほしい。</p> <p>→（市）基本方針 1 に書いてある通り、しっかり都市計画と連携していきたい。</p> <p>自動運転・SRT など新しいものを取り入れるのは良いことと思うが、一方で地道な対策はいかがか。例えば運転免許の自主返納者数は徐々に減っている現状がある。自主返納者を増やす取り組みはどうか。</p> <p>→（市）交通事業者と連携したうえで MM などとも並行して進めていきたい</p> <p>MaaS について、県や名鉄もやってる中で名古屋市はどう考えているか。</p> <p>→（市）交通局の GTFS 化等を考えている。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
名古屋交通圏	<p>鉄道を中心にコミュニティバスという話だが、もう少し小さなモビリティについても連携して検討してほしいと思う。地下鉄でつながっている地域は統一したシステムがあると良いと思う。</p>	<p>清須市から名古屋市への移動は通勤通学が最も多く、ほぼ鉄道に依存していると思うが、バスでの連絡は考えたことはあるのか？</p> <p>→（清須市）清須市では1か所だけ、名古屋市のバスが入り込んでいるのみだ。</p> <p>その場合、鉄道駅へのアクセスを強化することが重要となり、それ以外の方法はあまり重要ではないということか。</p> <p>→（清須市）当市は小さい面積の中に9つの駅がある。まずは鉄道駅へのアクセス利便性を高める事としている。</p> <p>市民の移動は名古屋市だけで完結するわけではないと思うが、名古屋市として公営交通を市外に拡大することは考えているのか。</p> <p>→（名古屋市）市バスが外に出たり、他市のバスが乗り入れることは既にある。ただし、市バスが積極的に周辺に広げようとはしていない。</p> <p>名古屋市の空白地を埋める話があったが、その際に周辺の市町と連携することで解決できることもあるため、周辺の市町と話し合う機会を作ってほしいと思う。</p> <p>→（名古屋市）名古屋の周辺部では、隣の市町に出たいというニーズは聞いている。それを踏まえて検討していきたい。</p>	<p>実際に隣町の公共交通会議に出席されたりすることはあるのか。</p> <p>→（名古屋市）私自身は豊山町と飛島村に委員として出席している。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>半田 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>大変面白い取組をされている。</p> <p>それぞれが個別に実施されていて、連携が意識されていないように思われた。全体の交通手段の連携をどのように意識しているか？</p> <p>→（市）地域ごとにバラバラな取組に見えるのかもしれないが、元々のコンセプトは、基幹路線の半田北部線と半田常滑線を背骨として、不足するところに地域の特性に合わせた交通手段を導入するという取組で取り組んでいる。現在は途上だが、出そろった時期に見直しをする予定。</p> <p>柔軟に取り組むのは良い姿勢だと思う。</p> <p>半田常滑線が苦戦している。病院に期待しているのはよいが、おでかけ環境という意味で、もうすこし具体的なアクションを期待する。</p> <p>→（市）病院は経由であり、空港もある常滑市と連携し、2市全体で増客を目指したい。</p> <p>夜間追加便も面白いので期待する。</p>	<p>いろいろな取組をしていることが評価できる。</p> <p>タクシーの利用は増えるとコストも増える特性がある。路線バスと併存すると、路線バスの利用が減る一方でタクシーは限られた人しか使わないことが起きがちである。どういうコンセプトで実施しているものか。</p> <p>→（市）我々も実施前はその指摘を不安視していた。有脇小学校区は人口が少なく、過去の経験から路線バスだと失敗することが想定された。デマンドバスも他路線への影響や経費面で難しそうであった。そこで、乗用タクシーの利用増も見込めるタクシー券を始めた。西尾市の実績を参考に、財政負担もさほど大きくならないことが見込まれた。また、バスとタクシーでは利用者層が異なるため競合にならないと判断した。結果的に、バスの利用者は減らず、タクシーの利用が増え、財政負担もほどほどとなったため、本格運行を続けているところ。</p> <p>綿密に検討されており良い。</p> <p>地区路線 A、B で乗り方が違うので、外から来る人にわかりにくいと思うがどう考えているか。</p> <p>→（市）これまで地方自治法の関係で随意契約がしづらかったため、違う事業者間でルールを統一することが難しかった。しかし R5 から3か年契約ができるように調整したので、今後はそろえていく予定。</p>	<p>8 路線無料乗車キャンペーンで行動変容が見られたとのことだが、定着に至っているか。パネルデータでの検証を丁寧に行ってほしい。</p> <p>→（市）前年度 15%増。キャンペーン前の最高の利用状況が、キャンペーン後の最低の利用状況となっているため、ベースの利用者数が上がっていると考えている。</p> <p>タクシー利用件数が増えていない理由についての考察は？</p> <p>→（市）少しずつ利用拡大しているが、乗用タクシー全体で供給が追いついていない。一方、タクシー会社に聞くと需要が縮小傾向と言っている。需要も必要ところに集中し、昼間は減っている。おでかけタクシーのように間接的に需要を増やす施策を実施している。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>南知多町地域公共交通活性化・再生協議会</p>	<p>「持続可能」が、支出を減らすという意味で使われている印象だ。本来、利用者に使ってもらう、バスの走行環境、ドライバーの確保など広い意味がある。</p> <p>OD を調べると、おそらく駅～師崎という足の長いトリップが多いと思われる。その結果収支が良いのだろうが、町内で短いトリップの利用については負担が大きくなっていると思う。この再編がよかったのかどうか。もう少し利用者、町民の利用に寄り添った施策もとってもらいたい。</p> <p>来街者に選ばれるということに対応する取組が見当たらない。世の中の趨勢に頼るだけでなく、取り組みを進めてください。</p>	<p>これまでは路線長を短くして乗継を増やすような再編が一般であったが、長大路線にしたことで地元の人が使いやすくなったのであれば一つの解であるのでフォローアップをお願いしたい。</p> <p>この路線は、コミュニティバスではあるが観光客の利用も多い。観光客は値上げの影響を受けにくいいため利用もあまり減っていないと思われる。一方で、地元の人がどのように受け止めているかは、利用者数だけでは把握できない。タウンミーティングなどをされる中で、地元の意見を丁寧に把握してほしい。</p> <p>→（町）地元住民の利用の減少はある程度避けられない。持続するために、住民だけでなく観光客の利用にも期待しており、わかりやすくどこにでも行けるようにしたので値上げした。地元利用については、毎年6月のOD調査の際に利用者アンケートで要望を把握している。大きな変更であったため、1月に町内5地区でタウンミーティングを開催し、生の声を聞いている。まず1年やってみて、今後の見直し等の材料にしていきたい。</p>	<p>師崎線の廃止に伴う大規模再編について、運賃値上げ、路線長の延長に伴う遅延などの影響が考えられる。現状で課題はないか。</p> <p>→（町）遅延は概ね5分程度だが、朝や荒天時は10分ほど発生することもあるので、今年4月ダイヤ改正で改善の予定。</p> <p>値上げの影響は回数券、一日券により普段利用される方にはお得に利用できることをPRしている。</p> <p>シームレスなネットワークを作る物理的な環境は整ったが、まちづくり・施設との関係はどうなっているか。</p> <p>→（町）環状化によって概ね住宅地や施設が存在するところを網羅した。内陸部に交通空白地が存在するので、今後の課題としてはデマンドや助け合いでの移動手段などを考えていく必要がある。</p> <p>タウンミーティングにはどういう人が参加しているのか。</p> <p>→（町）対象者は住民誰でも良い。利用者に多く参加いただきたいため、車内掲示や広報等でPRしている。しかし利用者のさらなる参加が課題となっている。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
武豊町地域公共交通会議	<p>全方位で多くの施策が実施されており、その結果を意識してまとめていることが評価できる。これらの取組の効果が実績にも出ていて教科書的な取組である。</p> <p>接続タクシーは、利用者数の増加を目指す必要はないのではないか。知っていて使わないのは良いが、知らずに使われないのは良くない。目指すべきは困っている人を減らすことであり、接続タクシーの存在を知らない人を減らすことを目指すべき。</p> <p>高齢者に対する無料化で高齢者のおでかけが増えたこと以外に、クロスセクター効果としてどういう効果を捉えているか？外出が増えて健康になったとかお金を使う機会が増えたとか。</p> <p>→（町）福祉計画の中で、高齢化率は上がっているが医療費は抑えられているということも聞いている。</p>	<p>接続タクシーのような取組は特定の人が利用しがち。それをターゲットにするのであれば良いが、そうでなければ検討の余地がある。「接続」というワードからしても、バスへの乗継を期待しているだろうが、乗継しなくても利用できるのも、それで良いのかということも検証した方が良い。</p> <p>きめ細かにコミバスを回せないから接続タクシーを運行しているのであれば、逆にバスはもっとシンプルな路線とする考え方もあるかもしれない。</p> <p>保育園児の塗り絵などは良い取組だ。地道に続けて公共交通ファンを作っていたら良い。</p>	<p>接続タクシーの利用が伸び悩んでいるとのことだが、この取組はクロスセクター効果も見込まれる。どのような人が利用しているのかを詳細に分析しているか？どういう人が使っているのかを分析し、使う層への意識啓発をしていただきたい。</p> <p>→（町）自宅からバス停までが遠い人が使っている。ヘビーユーザーがいるが、そのほかは利用が伸び悩んでいる。</p> <p>どのくらいの距離の人が使っているか分析し、接続タクシーを使ってほしい層がきちんと使っているか、そういう方に利用を促しているか、調べてほしいと思う。</p> <p>公共交通のメリットを広報誌で伝えているとのことだが、届けたい人に届いているか？具体的な取組内容があれば教えて欲しい。</p> <p>→（町）車内へのポスター掲示などに加え、住民にも知ってもらいたくて広報誌に掲載。ただ、どこの層に届いているかまでは調べられていない。</p> <p>公共交通を利用してほしい層はもっと幅広いと思う。広報誌を見る層以外にもぜひ届くようにしてもらいたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>東海 ・ 半田 ・ 大府 ・ 常滑 ・ 美浜 交 通 圏</p>	<p>武豊町の取組は交通圏を意識されていると感じた。半田市、常滑市に乗り入れたことで利用が増えたという話があった。武豊町は広域な移動を意識しているようだが、半田市や常滑市はどのような考えか？ →（武豊町）鉄道や他の市町のバスなどふまえて調整するのは難しい。まずは、時刻表などで知ってもらえるようにということで掲載している。 →（半田市）半田市でも路線図にゆめころんを掲載することを予定。以前より市町の間での交流は充実していると思う。 南知多町も含め、観光利用が期待できるので、自治体の枠にとらわれず、鉄道を軸に周辺自治体が連携することができると思う。 →（南知多町）武豊町や半田市と接しているわけではないのですぐには難しいが、鉄道、バス、船という連携を進めたいと思う。 →（愛知県）新半田病院の移転に注目している。移転先が半田市と常滑市の間で半田常滑線が通っているが今の路線からは外れている。病院移転をきっかけに、この地域の交通網の再編が必要と考えている。市町村域を超えた対応として県が役に立てないか考えている。</p>	<p>東西方向については半田常滑線が重要な路線。ただ、1便減便したことはあるとしても、輸送量が1/3にまで減っているのが気になる。その原因や対策は？ →（半田市）全系統の合計値で見るとそこまで減っていない。市の独自の乗降調査でもさほど減っていない結果。よって計算上の誤差ではないかと思う。</p>	<p>知多半島という細長い圏域の中で、様々な施策で行政区域を越えたサービスを行ってほしい →（半田市）過去に観光などで広域連携を行ったこともある。「エコナビ」という取組だ。またやっても良いと思う。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
幸田町地域公共交通会議		<p>ネットワークを見ると「懐かしい」印象を受けた。ニーズを聞いて長大になってきたのではないか。シンプルにしていきたいとのことだったので、ぜひそうしていただければ。</p> <p>住民のニーズをしっかりと聞くことが重要で、アンケートで把握されているか。</p> <p>→（市）アンケート調査をする中で、駅・医療・買い物にニーズがある事は分かっている。また、「えこたんバス」の乗降調査を名古屋大学に調査分析をしてもらっている。</p> <p>都市交通マスタープランから始まっていることは良いと思うが、企業バスとの連携はどうか。</p> <p>→（市）デンソー・ソニーという大きな企業があり、使っていない時間帯もあるとのことなので、連携できるのであればしたいところである。</p> <p>自転車歩道のニーズもあるようだが、他モードとの連携はどうか。</p> <p>→（市）自転車歩道も整備したいところであるが、そこまでできていない。調整池を整備する中で、周遊できるようなサイクリングロードから進めていきたい。</p> <p>企業バス、自転車と考えるのではなく柔軟に考えて、一つのモードで完結させず、様々なモードを組み合わせたい。</p>	<p>改善案の中で待合所について書いてある。現状がどのような状況で、どのように改善するのか。</p> <p>→（市）現在は道路上にバス停が置いてあるだけで座れる場所もない。交通結節点である3駅+1から座れるような場所を作っていければと考えている。財政状況を見ながらバスロケなども検討していきたい。</p> <p>待合所の環境はとても重要である。自治体だけでは難しいので、民間の方々との協働も検討してほしい。使いたくなる意見も聞いてほしい。</p> <p>→委員会でも民間の意見を聞かないと持続可能にできないと聞いているので、ぜひそうしていきたい。</p> <p>チョイソコ幸田のターゲットについて、落としどころを教えてほしい。</p> <p>→（市）現在は65歳以上か障がい者が対象で今後も変える予定はないが、夏休み期間などに余裕があれば小学生とかに広げる事も検討できればと思う。</p> <p>裾野の拡大については、計画の方針に従ってターゲットは随時検討していきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>弥富市地域公共交通活性化協議会</p>	<p>チョイソコも入ったり、福祉施策との連携など色々されているが、それぞれの施策の役割分担や連携はどう考えているか。</p> <p>→ (市) 社会実験を1・2・3期として実施しており、市域を3つに分けて実施している。南部は農村地域、北部は人口密集地域、東部は農村地域である。その中でまず南部ルートから再編を行ったところだ。そのため、まだ施策の連携という段階に至っていない。</p> <p>広域の移動手段との接続・連携、既存の南北の幹線の活用などで、移動が便利になるだろう。</p> <p>蟹江線に2か所につながっており、東部ルートの利用者は増えているようだが、その接続はどう考えているか。</p> <p>→ (市) 南部ルートは飛島村の幹線に接続していない。この地域からは、以前廃止された民間バスのように、蟹江駅につなげてほしいという意見を受けている。飛島村の力も借りながら市域を超えて公共交通の利便性を高めていきたい。</p> <p>高校生はどのように通学していたのか。</p> <p>→ (市) 家族の送迎であった。</p> <p>それであれば良い施策になったと思う。</p>	<p>北部に人が住んでいて南部に人が少ないと説明されたが、南部の通勤通学需要が回復されているという事で良いか。</p> <p>→ (市) 南部ルートをまず直してほしいと地元から要望があり、ニーズを聞く中で、通勤通学需要に特化した直通便・急行便の声が多かったため、実証実験を行った。R5 から高校生の無料乗車定期券を作ったら大きな反響があり、南部で大幅な回復を示した。</p> <p>平坦な土地柄であるため、チョイソコのようなデマンド型交通は効果が出そうだったと思うが、利用が伸びない理由は分かっているか。</p> <p>→ (市) 第三期の社会実験で、あくまで日中の高齢者需要をメインにしたつもりだが、バスの利用が予想以上に伸びてしまい、バスを間引くことができなくなったためと考えられる。</p> <p>その理由ももう少し深掘りされると、いろいろなところでよい情報になるのでは。</p> <p>定時定路線型の方が効率的で分かりやすいため、定時定路線型でカバーできるのであればよいと思った。</p>	<p>目標②について、108名の利用が増えたとされているが、ここから行動変容が起きているかについて把握しているか。</p> <p>→ (市) 具体的な調査はできていない。</p> <p>MMの観点としては、この次の行動変容こそが重要である。次のステップでは利用につながっているかの検証を是非行ってほしい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
愛知県	<p>幹線系統について、コロナ禍からの回復が見られた。各自治体の取組の中で、良かった取り組みはあるか。愛知県には多くの地域間幹線系統があるため、それを取りまとめるのは大変な苦勞だと思うが、願わくば、利用促進に関して県が関与したこと、自治体が地域間幹線に対して取り組んだこと、その成果が見えたらその成果を見える化してもらえると良いと思う。</p>	<p>P5の、年度途中で補助対象から外れたから2割近く減少した中でのというのはどういう意味か。</p> <p>→（県）例えば、豊山幸田・勝川線について、年度途中で路線の変更を行い、起点と終点が往路と復路で一致しなくなったので補助対象外となった。年度途中までの実績しかカウントできなかったためである。</p> <p>「対策部会」の中で確保維持改善計画関係の議論はうかがえるが、計画のビジョンなどについての議論が見えないので補足してほしい。</p> <p>→（県）交通協議会に改組し、メンバーが増えた。メンバーが増えた分、会議の調整が難しくなったため、作業部会を作って対応し、協議会本体に上げることにした。事業者の営業情報も取り扱うので作業部会は非公開にした。作業部会は今年度これまで3回実施している。</p> <p>県としてのビジョンを作るために、どういう活動をされたか。</p> <p>→（県）作業部会は6月に第1回、10月に第2回、1月末に第3回と進めてきた。協議会は3月に予定しており、パブリックコメント案を諮る予定だ。</p>	<p>「まもる」を中心に説明されたと思う。南知多町のバスの再編では、結果的に長大な循環路線になったわけだが、それについて県としてどうアドバイスされたのか。</p> <p>→（県）この路線については、南知多町から従前から相談があった。結果的に長大ではあるが、循環路線のためさほど影響はなかったのではないかと思う。</p> <p>運転士の労務管理などの問題もあるので、是非フォローアップしてほしい。</p> <p>愛知県独自の補助要件の緩和は評価できる。「まもる」から次に進んで県独自の取組も進めてほしい。</p>