

	委員 1	委員 2
犬山市地域公共交通会議	令和６年３月の会議議事録を読むと、人手不足について議論になっていない。令和６年３月は２０２４年問題の直前のタイミングである。その後の６月の会議になって１ヶ月退出の話題となっている。改善基準告示は事前に分かっていたことなので、検討を始めるのが遅かったのではないかしらと思うし、岐阜バスとの連携が弱かったのではないかしらと思う。令和５年度末に計画が策定され、その後に減便となっても計画の見直しもされないようだが、実態と計画が乖離していると思うがどうか。 →バス再編のタイミングでは聞いていなかったもので、そのまま進めてしまった。その後、減便の事実を知ったが、結果的にわん丸君バスでの対応ができなかったため、別の手段ということで進めてしまった。 本来は６か月で退出するところを地域公共交通会議で１ヶ月退出が可能となるが、今回は事業者都合であるため、１ヶ月退出を認める必要はなかった。なぜ２か月の空白を作ってまで公共ライドシェアとなったのか。また、なぜ計画改定をしないのか。 →公共ライドシェアは暫定的な措置であり、方針が決まれば変えていきたい。 公共ライドシェアは８年３月までとなっており、１年以上続ける取り組みを暫定的とは言いがたいし、それを計画に位置付けないというのは違和感がある。 →連携不足というのはその通りなので、今後密にしていきたい。 路線退出については、あえて３０日に短縮する必要はない。委員にとっては「岐阜バスは大変だ」と思って賛成するだろうが、地域にとってそれが必ずしも良い事ではない。岐阜バスの問題で慌てて公共ライドシェアをすべきだったのだろうか。観光路線であるため残ると思ったかもしれないが、一方で観光路線は赤字を理由に辞めやすい。そうならないよう、会議をどう進めていくか計画を見直してほしいと思う。	全路線減便の理由は何かわかるか？ →改善基準告示の関係でドライバーの労働時間が短縮されたため、人数不足となった。 ドライバー不足への対応はされないのか？ →１種免許運転手による公共ライドシェアで対応しているところである。バス運転手の募集などは特に何もやっていない状況だ。 他の自治体を参考に、ドライバー不足に対しても対応していきたい。

	委員 1	中部運輸局
豊橋市地域公共交通活性化推進協議会	次期計画でも、都市・地域総合交通戦略と地域公共交通計画を合わせたものという事で良いか？ そのうえで、計画期間 10 年は長いと思うが、中間見直しはあるか。 →そうである。中間見直しは予定している。 都市・地域総合交通戦略と一体的に実施するのは良いと思う。2 計画を一体とするメリット、それによりできる事業として、幹線となる路面電車や豊鉄バス路線の速達化、定時化なども考えられるが何か取組は？ →集約型都市構造のために、幹線軸の強化は考えているが、経営が厳しいので維持にとどまっている。 集約型都市構造を目指すためにはインフラ整備が必要ではないか。両計画を合わせているメリットを出し、少ない運転手で幹線機能を強化できるような施策を検討されるとよい。 →幹線については維持や便数増に取り組みたいが、それよりも施設の老朽化がかなり進んでいるので更新が必要のため、その支援の拡充を第一に考えていきたい。 バスの定時性についてはどうか？ →道路事情もあるので、ネットワークも含めて検討しているところだ。 各地区のバスは濃淡があるだろうが、状況はどうか？ →5 地区あるが、地区により温度差はある。いずれも運営団体のメンバーの高齢化が進んでいるので、一緒に解決していきたい。 地域に担おうとする人がいる前提の仕組みなので、機運が高まらないところは救えない。交通空白をカバーするために何か考えているか？ →南部は広範囲で定時定路線の運行は難しく、デマンドを導入している。交通空白は湖西市側にもあるが、BaaS の取組があるため、本格運行になるか、そうでなければデマンドを検討していく。 BaaS は豊橋市内の人がよく使うと聞いているが、企業が優先のため、地域にとって必要なダイヤで運行できないと思う。市として関与を強めるべきではないか。 →1 時間に 1 本程度のダイヤになっていて、コミバスより利便性があると思う。実証の結果を踏まえて次期計画で考えていきたい。	運転手不足など、東三河地域での取組について決まっていることはあるか？ →豊鉄バスの運転手確保に対して、東三河 5 市町で補助金などについて協議している。

	委員 1	委員 2
豊川市地域公共交通会議	令和 6 年 4 月から地域公共交通会議を廃止し、交通協議会に変えたとのことだが、その理由は？ →豊橋市と同様に、都市・地域総合交通戦略の中に地域公共交通計画を入れて、都市整備と一体的に進める事を目指して名称変更をすることをした。 都市整備と一体的に検討することは良い事である。名称を変えたことで意気込みを示したと思うので、改組したことで何ができるようになったかも含めてアピールしたほうが良い。 イオンモールのおかげでバス路線の効果が高まっていると思う。イオンモールに来る人の何%がバスで来ているかなど、（調べるのは大変であるが）モニタリングする事で効果が見えてくる。 →八幡駅の利用者数が伸びて、目標を達成した。豊鉄バスも達成している。コミュニティバスが 4 路線も乗り入れており、その 5%（300 人）がイオンモールに行っていることが分かっている。 そうした効果はアピールされた方が良いと思う。イオンモールのためにするわけではないが、モニタリングしていることは重要である。 各地区で議論する体制づくりは大事だと思うので、何か体制づくりとかはしているのか？ →コミュバス 10 路線のうち、4 路線は地域路線として位置付けており、地域でルートやダイヤを議論することとなっている。 柿の里バスが豊川市に乗り入れたことについて、市の計画ではどう位置付けられているのか。 →計画に位置付けられていないが、市内の停留所では利用者数も伸びているので、次の総合交通戦略の中で位置づける予定だ。	アンケート調査の目的・視点は何か？ また分かったことは？ →市民アンケートは、旧町の人からバス停が近くに無くて困っていることが分かったのと、移動ニーズとバス路線の向きが概ね合っていることは分かった。バス利用者アンケートは、概ね満足度が高かったが便数に対する不満が見られた。 コロナ後の利用者回復の遅れというのはどういう意味か？ 対策したところは伸びているし、もう自然に回復するものではないと思う。 →コロナ禍直後は温浴施設を通る路線の落ち込みが大きかったが、回復がまだ戻ってきていない。買い物路線についてはコロナの影響が小さかったが、利用が落ち込んでいる状況だ。

	委員 1	委員 2
蒲 郡 市 地 域 公 共 交 通 会 議	HP のコミュニティバスの運行情報について、リンク設定が間違っているので修正されたい。 7 地区目のバスが運行されると全域がカバーできると思うが、地区の中では目的地が不十分なので、鉄道や路線バスに乗り継いでどこに行けるかを合わせて PR すべきだと思う。現状では、地区の中のための PR にとどまっている。鉄道やバスに乗り継げるダイヤ、乗り継ぎしやすい停留所にするといったことも PR するとよい。 →色々な移動手段について周知をしていきたい。 くるりんバス単体で収支率を検討しても、目的地がないので収支が良くならない。この状況で収支を問われても、地域としては困ってしまうと思う。単体の収支ではなく、路線バスを含めた全体の収支で見るべきである。また、乗り継ぐと「2 回」とカウントするが、本来の移動は「1 回」である。利用者にとっては面倒な余分な 1 回なので、割引など考えると良いと思う。整備できた 7 地区からネットワークで乗り継いで行けることについて、評価、政策を立てるべき。どこに行きたいのか、そこへスムーズに行けるかのチェックを各地区でやることが大切である。 →全体のネットワークの議論を進めていきたい。	フィーダー系統の利用者数目標は達成しても、収支率は達成できない理由は、燃料費・人件費の高騰が理由か？ 広告収入以外に改善の見通しはないと考えているか？ 燃料費高騰を考えると、収支率という目標達成は難しいと思うが、それについてもどう考えているか？ →収支率は、過去の目標は 20%であったのを 10%に下げたものだが、燃料費・人件費高騰もあり達成が難しいと感じている。今後計画の見直しの中で議論が必要。利用者収入は限界があると思われるため、広告収入が一番の方策と考えている。 形原地区は達成できて、他の地区が達成できない理由は？ 路線を見直して経費を下げるなどの可能性はあるか？ →形原地区は地区内に病院があり、利用者が多い。広告収入についても病院や工場から得られている。他の地区でも地域の事業者に広告を出してもらえると良いと考えている。路線の見直しについて、週 4 日の運行で 1 人の運転手でできるダイヤとしているが、これ以上削ると利用者が減少するので考えていない。

	委員 1	委員 2
田原市地域公共交通会議	一般には地域の人たちと議論したほうが、利用が増えるはずだが、田原市ではむしろ減ることが多い印象だ。地域カルテもあまりイメージが湧かない。たくさんの人に乗ってもらうための方策を考えてほしい。 →コミュニティバスについては令和元年に再編して、それから考えると最大の利用者数になっている。その中で中山線だけは特に伸びてこない。これは中山地区の人口減少が大きいと思うが、成果が出ない中でデマンドを試すこととなった。 コミュニティバスの利用者数が増えたのはトヨタの寮の人のおかげではないか。トヨタの利用が大きいので、住民利用がぼやけてしまう。増えているから良いというわけでもない。中山線はトヨタの利用がないから目立っていると思う。 →童浦線はトヨタの利用が多いが、表浜線はトヨタとあまり関係ないが、増えたところがある。 表浜線は前回の再編が良かったと思う。ただ利用者数は全体の中で少ない。 地域と目標を共有しているかどうか。どういう人が乗っていてなぜ増えたのか共有しているのかどうか。 →表浜線では5つのコミュニティ協議会が関係しているが、その会長たちと利用促進協議会を1年に1回設けている。収益や利用者数の目標をお示ししている。会長にとってはまだ他人事という印象もあるので、気持ちを高めていきたいと思う。 会長は任期が数年であるし、本人は全く乗らないであろう人であり、建設的な意見が出ないことが多い。	中山線の利用者数が減少していることについて、デマンド化で改善できることだが、どのように考えているか。 →中山線は狭い範囲で本線につなぐという事をやっていた。周りに交通空白地があるので、それを含めたデマンド運行の実証実験を考えている。この検討に当たって分科会を考えており、週3日だけ運行させてバスとの比較を行う予定だ。 地域との協議が重要と思うが、どのように考えているか。 →各路線・各停留所の人数をチェックし、運転手の聞き取りをすることで、地域のコミュニティ協議会にお示しする予定だ。

	委員 1	
豊橋交通圏	伊良湖支線について、R6 年度の輸送量が 20.2 で増加している。しかし観光だけでなく、地域での利用を喚起する取組が必要だ。何らかの取組を行っているか？ →（愛知県）利用促進は市町村でやっていたい。伊良湖支線の延伸については県バス対策部会で協議した。 →（田原市）伊良湖支線の観光地への延伸については、2 月に実施済みだが、周知が足りなかったのか利用は現状少ない。周知が必要だと考えている。サイクルラックバスも実証実験を実施。沿線と利用促進を進めたい。 抽象的な取組では進まない。地域間幹線は人口減少を止める役割があるが、不便であると人口減少を止められない。田口新城線のような先例を見たときにやるべきことを考えていただきたい。 3 月に IC カードが JR、豊鉄バスに導入されるのはチャンスであるが、このタイミングで何か行われることはあるか？ →（田原市）チラシを全戸配布で周知を図る。ポスターなどを各地に貼る予定だ。 →（豊橋市）広報とよはし、回覧により市民周知する。豊鉄もイベントを実施と聞いている。路線バス技科大線の一部延伸も合わせて PR したい。 それぞれの取組は良いが、バラバラにやるともったいない。東三河の広いエリアで IC カードが利用できることを PR するようなことがエリアでやるメリットである。広域でやっているのはわかるが、その結果、どういう成果が得られたかが知りたい。MaaS についても行った結果を知りたい。 →（田原市）東三河 5 市の協議会で周知については話し合いをしている。 →（豊橋市）MaaS については、県の取組で結果はこれから出てくると思う。 チラシも全体で印刷したほうがコストが安くなる。また、田原の人が本長篠まで IC カードで行ける、ということを知周知する意味があると思う。運輸局は何か取り組んでいるのか？ 群馬県では IC カード導入が一番の商機だと言っている。 →（中部運輸局）特に何か取り組んでいるわけではない。	

	委員 1	委員 2	委員 3
岡 崎 市 交 通 政 策 会 議	矢作デマンド、チョイソコ岡崎は路線バスへの乗り継ぎが意識されているが、乗り継ぎはあるか？ →矢作、チョイソコともにほとんどない。 デマンド、チョイソコは、通常は公共交通を使っている人が使っているだろう。近いところに行く人はそれで良いが、それでは増えないから、どういう施策を行うかを考えてほしい。 路線バスがあるので、分担は図れているが、連携は図れていない。今後、何か考えているか？ →今後乗り継ぎについての案内をするなどしていく。 乗合率は？低ければシステムが要らないし、別々のシステムを入れているのも改善の余地がある。 →1.1 程度。電話予約中心なので、今後について考えていきたい。 幹線について、具体的に増やすような施策は行っているか？ →現在は具体的な取組はできていない。	スマートムーブアクション、小学生を対象にした結果はあるが、フォトコンテストやエコ通勤といった小学生以外の取組について、考察を教えて欲しい。 →フォトコンテストは大人から子供まで 43 点の応募があり、審査中である。エコ通勤は 4 団体+37 名の参加があった。今後も参加を呼びかけていく。 高齢者パスについて、環境に優しいということとは外れているような印象。環境について何か行っている内容はあるか？ 目標と取組に齟齬があるように思う。 →人と環境に優しいという観点で施策を実施している。公共交通を使うことは環境負荷が減るので全体にかかることである。普段公共交通を使わない人にも引き続き訴えかけていきたい。	額田地域コミバスの取り組み内容が知りたい。アンケート結果を踏まえたアクションは今後検討ということか？ →アンケートの際に、ダイヤや経路を知らせるパンフレットを同封して周知を行った。 スマートムーブアクションは小学生を対象にしている良いと思うが、どのように働きかけを行ったか？ →スマートムーブアクションという言葉を使ってさまざまな事業を行い、市民に印象づけている。市内施設や施設などでの周知を行った。 エコ通勤強化月間も重要であるので、協働の取組として積極的に行って欲しい。

	委員 1	委員 2	委員 3
知多市地域公共交通会議	スケジュールの建付けが気になった。アンケート調査結果だけで素案を作ると、計画が的外れになりがちだ。 アンケート結果を活かして地域で WS や懇談を行って、それを基に計画をとりまとめるような形が良いと思う。 計画素案はかなりできているのか？ →課題を整理しただけで、施策はこれからである。 令和 8 年 3 月であれば、素案を出すのはもう半年遅くても良いのではないか。もう少し地域のやる気を盛り込むようなスケジュール構成を勧めたい。	方針 3 で「関係者間の共創」とあるが、具体的にどう進めていくのか。 →路線バスを軸に、カバーできないところをコミュニティバスがあり、更に足りないところを地域バスがある。事業者ヒアリングをしつつ、減便にならない方法を考えたい。特に地域バスは地域でダイヤやルートを考えることになっているので、我々もアドバイスしながら進めていきたい。 →知多市はバランスよくバス路線がある事が分かったので、コミュニティバス・地域バスはその補足をするような形にしたい。今後もこちらに注力したい。 「関係者の共創」とあるので、もう少し新しいアイデアを盛り込んでほしいと思った。 来年度市民 WS をするとのことだが、ある程度素案が固まってしまってから進めることとなる。WS をもう少し早くしても良かった気もする。 →調査事業で細かく調査をしており、まずは傾向を掴むこととしている。その傾向を市民に見せてブラッシュアップしたい。	P2 の課題整理について、運転手不足による減便とあるが、現状を教えてほしい。 →減便がされてきている。運転手確保が難しいという話はずっと聞いており、雇用環境の改善から経費増につながっていると聞いている。減便された一方で、日長団地線については利用者拡大のための路線延伸を、事業者と協働で取り組んだ。 「持続可能な公共交通が支える安心して暮らせるまち」が実現できるようにしてほしい。 P5 で調査がたくさん実施されているが回収率が非常に高い。関心度が高いのか。 →地域バスでは住民と協働の取組を行っており、それで関心が高いのかもしれないが、具体的な原因までは分かっていない。

	委員 1	委員 2	委員 3
北 名 古 屋 市 地 域 公 共 交 通 会 議	3 月策定にこだわらなくていいのではないかな。良いものができれば遅らせた方が良い。 ワークショップはむしろ計画策定時に行うべきではないかな？ →会議でもその意見が出たが、今回の計画はゼロ次計画と位置づけ、これから 5 年かけて計画を具体的に描いていく予定である。 計画を作るのは目的ではないので、5 年先までいい公共交通ができないことになってしまう。 →北名古屋市としてはそのレベルであると思う。きたバスを走らせているが、合併に伴う施策という性格でここまで来たので、これから公共交通にしていこうということを考えている。 プレゼンの内容はなるほどと思うところもあり、自転車にも踏み込むなど良い部分も見られるが、ゼロ次計画というのはいかがなものかな。5 年後にどういう公共交通にするかではない。スキル向上計画であってはいけないと思う。 会議の議事録が公開されていない。計画に対してどういう議論があって、今の状況になったのかは市民に PR されているか。議事録がなくてはどういう経緯でこの計画内容になったのかわからない。 →事前公開と傍聴はされている。会議録は公開が追いついていない。	全体の調査の流れが妥当かどうか分かりにくかったので知りたい。計画ができあがった後の運用を知りたい。 →R3～5 の 3 年間でさまざまな調査を実施しているが、ごく一部の人の意見しか聞けていないと認識している。庁内の組織改編後、まちづくり推進課が設置されて公共交通もその中に含まれた。市民活動センターで市民と交通事業者が膝詰めでニーズを市民から拾い、交通事業者がどういう対応ができるか、市として何を支援できるかについて今後取り組んでいく。 数値目標がアウトプット指標となっているものがある。特に目標③と④については、成果指標も検討すると良いのではないかな？ →公共交通会議では、数値目標もまだ設定できないということになり、まずは 5 年間で検討して行こうと考えている。	調査により明らかになったことの表現が曖昧な印象。定量的な結果と考察を示さなければ、目標へのつながりが不明確になる。 →アンケートは以前より実施していたが、対応できていなかったことを計画に反映している。 計画の数値目標の設定が気になる。どのように目標値を決めたかな？ 特に②と④について。 →アンケートで数値の推移を把握しているが、目標値がこれでもいいのかは今後協議会で意見をいただく予定。 基本方針、目標について戻す予定はあるかな？ →修正した内容を会議で議論する。

	委員 2	委員 3	中部運輸局
豊山町地域公共交通会議	今年 3 月に計画策定予定とのことだが、計画自体は完成していないがすでに事業を実施しているということか。 →現行計画の中でもデマンド交通の実証実験など実施している。計画自体は、先日パブコメが終わり、2 月に会議を開いて校了としたい。 様々な主体の意見を聞くのがポイントと思ったが、連携のところがあまり見えなかった。どうしてもバスを使わない人は一定数いる。その人たちにも理解してもらう事やその人たちができることを探す、というのも重要である。そうした取組はどうか？ →今まで声が聞けていなかった人については、次期計画で聞いていければと思う。 「◎広域防災拠点の整備を見据えた交通」とあり、その対策が自動運転と相互乗り入れがそれとどう結びつくのかよく分からなかった。 →自動運転については、県営名古屋空港で実証実験を行うこととしており、それを広域防災拠点まで延ばすこととなっており、その経緯で載せている。また相互乗り入れは、現在タウンバスしか来ていないため、なるべく路線バスにも来てもらうために書いている。	この資料では、調査から計画策定までの流れが非常に分かりやすいと思った。市民に見せる際にも重要なことだと思う。 町民アンケートで、満足と不満を足して 60%程度しかないの残り 40%が無関心ということか。町民の関心が高くない点が気になる。 →当町は名古屋に近いという環境で、名古屋市と比較されてしまう特徴がある。さらに鉄軌道が無いため不満が出がちである。アンケートではタウンバスを利用したことがない人が 44%であり、まだ潜在需要はあるのではと思っている。 課題の中で「70 歳以上の高齢者のバス利用が少ない」とあるが、バスマップ、マイ時刻表の配布が解決策になるのかよく分からなかった。その辺りを教えてほしい。 →町民に意見を頂く中で、タウンバスの新しい利用者を増やすことが重要と考えている。マイ時刻表もそのための施策である。昨年 9 月から敬老パスのようなものを開始して、高齢者の利用が増えた。毎月 1,000 人ほど乗車するようになった。そうした施策の組み合わせで増やしていきたい。	P5 のタウンバスの OD 調査結果について、利用者が 40 代、50 代が多いとあるが、これは珍しい。これをもう少しアピールすれば利用者を増やすことができると思う。 →平日は 40 歳代が 17%、休日は 20 歳代が 20%と幅広い年齢層が使っていることが分かった。幅広い年齢層に PR が重要と思う。 観光目的も盛り込んでいると思うので、もう少し PR されると良いだろう。

	委員 1	委員 2	委員 3
名古屋圏	周辺市から豊山町にバス路線の乗り入れがあり、繋がってはいるが、ダイヤ的には連携ができない。同じ停留所に来るだけでなく、お互いに乗り入れをやっていくべきだと思う。地域間幹線のスキームもしっかり使うべき。広域防災拠点とは防災よりも、消防学校や公園ができるため人が集まる拠点としての需要が重要である。豊山町は新たに拠点としていくべきである。 →（北名古屋市）清須市、豊山町に入っているが、名鉄バスとの使い分けも考える必要がある。別途、一宮市、稲沢市や名古屋市（MOZO ワンダーシティ）との連携も考えたい。	広域の公共交通に関する会議体を設けることで、連携を効率的に扱えるのではないかと思う。	交通圏内で何か市域を越えての取組はあるか？ →（愛知県）県としては特にない。 →（北名古屋市）広域防災拠点に関連して連携を考えている。路線として令和 3 年 7 月にコミバスを豊山町へ乗り入れたため、その際に会議体と連携した。

	委員 1	委員 2	委員 3
愛知県	主な取組 3 つと地域間幹線系統の取組が乖離している。今年度行った、田口新城線の見直しや、東浦町のコミバス乗り入れに際して、地域間幹線の運賃見直し（共通運賃化）を行ったが、ここには記載されていない。田口新城線検討会議のような仕組みは他でもできることだと思うがどうか。 →今年度の新しい取組を中心に記載してしまった。 地域間幹線に関する取組もなされている。愛知県は、コミバスにも地域間幹線の補助を行っていることはプラス評価すべきだと思うので、是非紹介いただきたい。	人口減少地域での「市町村人口問題対策検討会議」をしているとのことだが、オブザーバーはどういう位置づけで選んでいるか？分野連携も必要だが、人口減少への取組は近隣市町村との連携がないと解決しないと思う。 →この会議は農林水産など様々な問題を扱っており、その中の一つの WG として交通の問題を取り扱っている。11 市町村は、2005 年から 15 年間で人口 10%以上減少している旧市町村を抱えている市町村になる。オブザーバーは残りの全市町村に照会し、入りたい WG に手挙げいただいた。 オブザーバーは手挙げ方式という事なら、必ずしも解決につながらない気がした。 AI オンデマンド交通、地域 MaaS の現状での成果、他に拡げていくことについてどう考えているか？ →AI オンデマンドは複数の市町村にまたがる地域を募集して実施した。市町村境での取組を想定し、瀬戸市と尾張旭市を選定した。東三河 MaaS は広域のマイクロ MaaS、地域密着の MaaS を広域で取り組んでいただくことで東三河を選定した。それぞれの地域で取り組んでいただいたわけだが、その枠組みがこれからも残るということで、県としては効果があったと思う。 オンデマンドは AI である必要があるのかと思うが、連携の機会ができたことは評価できる。MaaS や AI オンデマンド自体の評価は、県でもしっかり考えて欲しい。	あいち交通ビジョンとの関係について。「まもる」取組から「たかめる」方に進めて欲しいと思う。たかめるというところに関連する施策に過年度の指摘は反映されているか？ →新モビリティサービスなどを位置づけており、地域を跨ぐ AI オンデマンド、地域 MaaS の実証に取り組んでいる。地域間の交通ネットワークを強化する目的で実施している。