

	委員 1	委員 2	中部運輸局
知立市総合公共交通会議	<p>満足度はアンケート調査で把握するとあるが調査の頻度は？</p> <p>→次期計画策定のための課題把握のため、今年度実施。前は R4 の中間評価時。</p> <p>現況値が R28 と古いため、期間中の数値の変化を示してもらえると良い。</p> <p>新計画の検討では基本方針 3 の指標は見直す方が良いのではないか。</p> <p>自宅近くを走るバスで行ける施設、という指標はどのように把握しているか？</p> <p>→普段使うところ以外の認知が低いので、指標として設定し、啓発をしている。</p> <p>ウェブサイトの多言語化など様々な取り組みをされているので、引き続き取り組んでください。</p>	<p>公共交通利用者数の目標値はコロナ禍前のものだが、近年の傾向として回復傾向にあるか？ 現況値の意味するところは？</p> <p>→現況値は計画策定年度の数。H28 から増加傾向にあったが、R2 に 23,000 人→17,000 人へと減った。その後 21,000 人まで回復傾向にあるが頭打ちになってきている。</p> <p>基本方針 3 関係者の連携協働の目標値について、認知度の向上で計測するのはどういう意図か？</p> <p>→若い世代や公共交通利用に慣れていない人に乗るきっかけ作りが必要。観光や事業所との協力といった連携、各市町との連携を考えたいので、この指標としている。</p>	

	委員 1	委員 2	中部運輸局
東 浦 町 地 域 公 共 交 通 会 議	<p>再編の結果として減便したということか？ →その通りだ。</p> <p>1万3千人の減少についてはあるものの、1便当たりの利用者数は増えているという理解でよいか？ →一番大きな再編が、環状線を新田線・藤江線の二つに分けたことであるが、一便あたりで見ると増えている。</p> <p>9ページにチェックが書いてあるが、この目標値というのは、再編前に立てた目標に対してどうだったかというものの一方で、前年度は再編前なので比較はできないということでしょうか？ 一方で、長寿線と新田線については目標と大きく離れており気になる。利用啓発だけでよいのか。 →ダイヤ改正では最終便を遅くした。長寿便も最終便を遅くしたが、にもかかわらず思ったより利用が少なかった。時間帯によって利用者数が違うので、それに応じて対策を考えたい。</p> <p>コミュニティバスは遅い時間に利用がされにくい、もう少し前倒しでもいいのかもしれない。</p>	<p>「チェック」の部分で目標2・11だけ記載されている理由を教えてください。</p> <p>→今回は路線再編が目玉であり、その効果を数値で測れるものとしてここに示した。</p> <p>計画全体のバランスもあるので、全部の目標値を示してほしかった。</p> <p>ソフト系の取り組みが多いが、ダイヤの見直しにより利用者が1万3千人も減少したのは、あまり良い方向の改善ではなかったのではないかと。減った区間がどこか調べたり、利用者の声を聴いたりなどはしていないか。</p> <p>→車内で二次元コードを設置して聞いている。利便増進計画により巽ヶ丘駅への乗り入れを重視したためその周知をしているが、便数が減ったという声を聴く。一方で刈谷線については便数は減ったが徐々に増えつつあるので、周知していくことで対応したい。</p> <p>高頻度利用者を切り捨ててしまっている懸念がある。利用者の声を聴いて、改善してほしい。</p>	<p>幹線系統について、知多バスからデータを見る中で、利用者の属性、回数券・定期券の数などはいかがか。というのも収入が低く、平均乗車密度が小さい。平均乗車密度を上げるためには、計算上運賃収入を増やす必要がある。</p> <p>→運賃の見直しも地域公共交通会議の議題として検討しているところ。地域に聞く中では値上げ受け入れの意見も出ている。収入の内訳は、回数券30%や定期券12%で、48%は現金である。ICカードが増えつつある。計画の目標値に向けて頑張っていきたい。</p> <p>路線再編をやって利便増進計画を行い、1年経って利用者数が減っている。それに対して、調査して改善してほしい。補助金が期限付きのため、新たなスタートと考えて、最終便や運賃の検討など、検討してほしい。また利用者周知に関してもいろいろやられている。実施結果の考察を見ると、利用して出かけてみたいという意見もある。周知の上で定量的な効果検証も必要だろう。また、目標2・11だけ切り出すのではなく、計画全体のことを評価するため、すべての目標を書いておいてほしい。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>武豊町地域公共交通会議</p>	<p>接続タクシーは、自宅から最寄りバス停まで利用できるのか？</p> <p>→以前は地区にバス停を設けていたが、いまは自宅からバス停まで乗れる。R4年10月からこの形になった。WS意見をもとにサービスの改訂をした。</p> <p>一度乗ってもらうことは良い取り組みだ。</p> <p>町域が広くないので、周辺市町との連携等で工夫されている。周辺市町の公共交通会議等への参加やオブザーバー参加は行っているのか。</p> <p>→隣接市の会議に、昨年は1回出席した。乗り入れもあるので、密にしてもらいたい。時刻表の整理もやってもらえたらよい。</p> <p>利用者8%増加は良い。無料利用が6000人増え、有料利用が2000人増えたということだが、増加の理由について考察しているか。</p> <p>→ルートの見直しや常滑市からの乗り入れが増えたことによる利用増がみられた。高齢化に伴って無料利用者全体が増加したと思われる。</p> <p>そのあたりの理由や更なる利用増に注視してもらいたい。</p>	<p>今年度の住民WSは良い取り組みだと思うが、その中で把握されたニーズや課題はどういうもので、今後どういうことを検討される予定か。</p> <p>→時間延長、両回り運行の意見が多い。新ルートの走行といった増便の意見があり、そうなると3台目が必要である。新モビリティの検討の意見もある。今後町で方針を決めたい。</p> <p>地域の住民団体との連携・協力したチラシはあったが、地域と一体となったようなイベント開催や連携した割引制度導入などは考える予定はあるか。また、現在協力されている住民団体はどのようなところか。</p> <p>→「生活の足を考える会」が、コミュバス発足当時からWS参加してもらい支援してもらっている。バスに興味ある住民であり、議員も含まれている。2か月に1回定例会があり、町の祭りのブース出店やアンケートや時刻表配布などの利用促進施策を行ってもらっている。</p> <p>その他何か、地域と連携した取組は考えられるか。</p> <p>→接続タクシーの目標が未達成。WSでもPR不足が指摘された。一度使わないとタクシー使わないだろうということで、バスが走っていない地区で区長も含めてタクシー利用促進イベントを計画している。</p> <p>接続タクシー自体の制度はどういったものか。</p> <p>→自宅で電話予約して、自宅から最寄りバス停まで移動できるサービス。コミュバスを補完する。バスと料金が同様で70歳以上は無料、それ以外は町が400円補助、400円超えた分は自己負担。復路も同じ。</p>	<p>ゆめころん赤ルートについて、70歳以上の人の無料の割合はどのくらいか。また、知多バスとの清算の仕方は？知多武豊駅に常滑市のグリーンが知多武豊駅に乗り入れている。上山という地区は、もともとゆめころんは運行されていなかった。グリーンが有料化されると、その地区の公共交通の在り方について常滑市と何か話をしているか。</p> <p>→接続タクシーからバスに乗り継いでも無料の人は無料。赤ルートの人が青ルートに乗り継いでも100円である。赤ルートは、70%が無料乗車である。知多バスの清算方法としては、運行経費から運賃収入を引いて請求している。常滑市のグリーの有料化については説明を聞いており、武豊町のバスも乗り入れるので、運賃部会で承認を得る予定にしている。</p> <p>青から赤に乗り継いだ場合は、赤が無料になるのか？</p> <p>→1つ目のバスを降りる際に、次のバスの無料券がもらえる。その乗継券の発行状況は調べているか？</p> <p>→カウントはしている。利用者数としてカウントしている。</p> <p>無料乗車券は、65歳以上の免許返納者もしくは70歳以上の高齢者が対象となると聞いたが、これは年度ごとなのか一度対象になれば永続か。新規登録者と累計登録者の記載が今後増え続けると、街の負担額が増えるのではないか。</p> <p>→永年で続く。運賃収入が減っていくことが想定される。ルート改定や総経費の検討が必要になり、そこでバランスをとることになる。</p> <p>周辺市町村と一緒に広域交通ネットワーク構築を掲げている取組が素晴らしい。また、P6の「TEAM ONE TAKETOYO」が良い。いつごろ区画整理事業が環境整備を行うことを検討しているか。</p>

			<p>→予定では、土地区画整理事業4～5年後、庁舎移転は8～9年後である。</p> <p>環境が変わることは利用者にとっても役場としても大きい。公共交通への影響も大きいので、今後どう再編することが重要になるだろう。</p>
--	--	--	---

	委員 1	委員 2	中部運輸局
常滑市地域公共交通協議会	<p>有料化により 25%減を見込んでいるとのことだが、目標値には反映されているか？</p> <p>→現時点では目標値を超えているが、無料が前提であるため、支局にも相談の上、計画変更・数値見直しも考えている。</p> <p>有料化により必要な人が乗れなくなることが危惧される。どういう人が使っているかということや、どう変化するかについての調査予定はあるか？</p> <p>→利用属性は次期計画策定の段階で調査予定である。</p> <p>高齢者無料などの施策の予定はあるか？</p> <p>→未確定だが 1 乗車 200 円として。未就学児と障害者のみ割引を予定している。日常的に利用する人の負担軽減のため、定期券を発行し、通用期間が長いものは割引率を高める予定である。</p> <p>呼べるバスの乗り放題 10 日間は連続日か？ デマンドで乗り放題や定期券を設定すると、毎日使う人が出てきて、他の人が使えないということも起きるので、状況を注視してほしい。</p>	<p>グリーンの利用実績は順調に増えているが、有料化による減少はどのように見込んでいるか？</p> <p>→25%減を見込んでいる。</p> <p>利用減が見込まれる中で、どのような利用促進に取り組む予定があるか？</p> <p>→無料運行の継続中、利用状況が民間路線時よりも倍以上に増えているため市民に周知されてきたと認識。それを継続した上で、乗換検索や MaaS アプリ等の周知も行う。</p> <p>通院用シャトルバスについて、病院間を結んだのはどのような需要を考えていたか？</p> <p>→両病院は半田常滑線でつながっていたが、診療機能移転による移動が発生すると想定し、試験運行したが利用は少なかった。原因として診療機能の移転が進んでいないためと考えている。来年度は休止するが、今後は機能移転の状況を考慮して検討。</p> <p>施策 IV-1 地区における自主的な移動の検討は具体的にはどのようなものか？</p> <p>→青海ボランティアという団体が自主的に移動サービスを実施しており、横展開できる仕組みを検討する。具体的には、無料バスやシニアカーのレンタルなど。</p>	<p>計画において一般タクシーの位置づけはどうなっているか？</p> <p>→デマンド導入にあたってはタクシー事業者にも協議会へ参画いただいて意見を尊重している。タクシーの実車走行キロを目標値として設定し、タクシー利用を増やすということを目指している。施策 1-6 の中でも、タクシー料金助成も施策として位置づけている。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
一宮市地域公共交通会議	<p>iバスミニについて、利用方法が分かりづらい。改善は考えていないか。</p> <p>→バス停にしか行けないという声はよく聞くので、医療機関やスーパーに行けることを検討しているが、まだ計画としてはない。</p> <p>もう少しインストラクションがあればと思った。直接便利なところに行けるようになると、既存バスとの競合の懸念もある。</p> <p>名鉄尾西線との関係は？</p> <p>→一部iバスが接続しているところもあるが、駅が乗り入れられる構造になっていないため、一部にとどまっている。</p> <p>そのあたりが連携できるとよい。</p> <p>アプリの話があって100円になるという話があったが、こうした取り組みは重要だ。</p> <p>チェックのところ、利用者数がわかるが、コロナで下がった後の回復は落ち着いてきたという認識で良いか。</p> <p>→バス全路線合計については、R5とR7で同じような値になっているが、名鉄バスの方が頭打ちになっている一方で、iバスはもう少し回復しつつあり、一部路線はコロナ前より増えている。名鉄バスは通勤が多いのでリモートなどの影響もあると思う。</p> <p>このあたり、路線別で見せてもらえると良いと思った。</p>	<p>iバスとiバスミニの違いは？ そのカバーしている圏域は、全域なのか限られているのか？</p> <p>→iバスについてはコミュニティバス、iバスミニはそれでカバーできていない部分を運行している予約乗合タクシーだ。公民館などに停留所を設けてタクシー車両で運んでいる。1乗車100円、バスの時刻に合わせた運行だ。iバスミニについては、iバスでカバーしていない地域をカバーしている。そのため郊外部で点在している。</p> <p>MaaSアプリが想定より実績が低いという報告だったが、何か改善は考えているか？ また短期では効果が出にくいものと思うので、見直しは？</p> <p>→デジタルチケットの年齢内訳をみると、iバスは60歳以上が7割だが、デジタルチケットは60歳未満が7割で、この差が原因と考えている。この資料には載っていないが、2月1日から、デジタルチケットと市ポータルサイトを連携させ、1日乗車券を100円にしてデジタルチケットを普及していきたい。全体にデジタルチケットを値引きする方針を進めていく予定だ。</p> <p>高齢層がまず知っていない可能性がある。知らないのか、知ったうえで使えないのか、そのあたりを深めていく必要がある。また高齢者のデジタル活用も今後慣れていくだろう。</p> <p>協賛金の募集について、他地域で展開されていく予定はあるか。</p> <p>→萩原町・千秋町は地域の取り組みがあった。木曽川北方コースでは、木曽川の協議会が立ち上がった・北方町でも進めていきたいが、直近で他地域への展開はない。</p>	<p>名鉄バスが一宮西線を運行するという報道があった。今のiバス一宮コースとよく似ている。一方で一日乗車券はiバスしか使えない。名鉄バスは使えないのか？ また、iバス一宮コースにも影響がある可能性がある。</p> <p>→一宮西線については、名鉄バスからも話があった。一日乗車券については一緒に使えるようにするつもりだ。一方で、iバスの方は利用減は避けられないと考えているが、コースの見直しについてはまだ検討していない。</p> <p>平均乗車密度は運賃収入により影響が出るため、利用者数だけでなく収入面についても注視してほしい。</p> <p>iバスの見直しやMaaSアプリにも取り組んでいる。協賛金というのは、利用先について明示しているのか？ それによって集まりも変わってくるだろう。</p> <p>→iバスの大和町・萩原町コース、千秋町コースは、名鉄バスの代替として始まったが、その代替の協賛としていただいたものである。</p> <p>名鉄バスの路線やタクシーなどのモードもあると思うので、それらを一体としてとらえて分析ができると、全体の様子が分かると思う。</p>

	委員 1	委員 2	
<p>瀬戸市地域公共交通会議</p>	<p>尾張旭市へ実際に乗り継いでいる実績を知りたい →地域から長久手の愛知医科大学病院へ、尾張旭市から陶生病院へと移動ニーズは元々把握していた。既存バス停同士では5分程度歩く必要があり、R8.4 に実施予定。</p> <p>拠点をうまく使ったネットワークだが、拠点の待合環境の整備は十分か？ →しなのバスセンターについては屋根、ベンチ、情報提供などを行っており、適正だと認識している。</p> <p>ハーフデマンドに至った経緯は？ →品野おでかけバスは、バス停まで遠いという声があった。目的地はバスセンター・バローと決まっているので、行きは定時定路線でなるべく輸送量を確保し、帰りは時間がバラバラで3地区を回るのでタクシー車両できめ細かく運行することになった。</p> <p>次期計画の準備はどうなっている？ 現計画の評価の上で、改善をする予定か？ →今年度アンケート実施し、集計している。来年度その結果を用いて計画策定予定だ。</p>	<p>AI オンデマンドの実証で広域連携の需要を把握し、バス停新設ということだが、結果的にデマンドではなく路線バスということか？ →隣接する尾張旭市のコミバスと瀬戸市のコミバスの停留所が同一地点ではなく、乗り継ぎが不便であったため、尾張旭市、住民との意見交換の結果、行政界をスムーズにまたげるようにということで実施している。</p> <p>デマンドの実証は、新たなサービスの可能性ではなく、需要把握のためという理解で良いか？ →両方を考えたが、利用者数・乗合率などを見て大きな伸びがなかったため、定時定路線のバスから切り替えることは困難と判断した。</p> <p>本地おでかけバスもデマンドでの実証の結果は？ →R6.7 より実証開始。午後の便をデマンドで自宅まで運行。午前と午後での大きな変化はないが、便利になったという声はある。</p> <p>コミバスは順調に回復しているが、市内基幹バスは頭打ちのように見える →品野線はコロナ前に比べて少ない。フィーダー利用の増加によって利用増につなげたい。学校利用などで増加を見込んでいる。</p> <p>品野線は人口減少を原因として考察しているが、高齢化の中で利用増も狙えると思うので、広報や利用促進の取組をしてほしい。</p>	<p>ダイヤ検索お試し会において GoogleMaps への高齢者の抵抗感について教えてほしい →操作性が難しいというのは説明会で感じている。スクリーンショットを載せるなどよりわかりやすいチラシの作成や、公民館などで実演するなどを考えている。</p> <p>高齢者や通学の足の確保について、福祉部局や教育部局との連携はあるか？ →福祉部局は継続的に調整会議を行っている。</p> <p>幹線系統について、下半田川線は転回場でコミバスと接続しているが、実態として多治見に行く人はどのくらいあるか？ →乗り継ぎはそれほど多くないが、東濃鉄道で多治見に行くニーズはあると聞いている。</p> <p>赤津線と品野線で目標達成、未達成が分かれているが途中で路線が重複している。ダイヤの都合でどちらかが使われているということはないか。 →品野線はしなのバスセンターから尾張瀬戸までの移動が最も多く、赤津線との取り合いは発生していないと認識している。</p> <p>交通政策部：公共交通計画の策定にあたり、地域住民や交通事業者と議論して、瀬戸市の交通体系を議論するチャンスとしていただきたい。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>日 進 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>「シニアパス」は面白い取り組みだが、実際の登録人数は？ また、75歳以上の人に対する割合は？ →いまは15%程度である。免許返納の安心感で所得された人もいと聞く。 計画目標としては、鉄道も含めた合計人数のみのようだが、その場合、鉄道に引っ張られると思う。また鉄道のデータを使うため、2年前のデータでそろえているが、バスのデータとしては遅れがちである。 →P9は令和7年の実績である。 P9の令和7年のデータとP8の令和5年とを比べるとかなり落ちた路線もあるのではないか。 →フィーダー・幹線については該当する系統だけ切り出したからそう見える。利用が落ちている部分もあるが、路線同士でルートが重複している区間も多く、こちらの路線が不便になったから別の路線にしたというケースもある。域内移動の中で全体が底上げされないといけないと思う。フィーダーが伸び悩んだとしても、全体が伸びれば良いと思う。</p>	<p>将来ネットワークのイメージについて、青矢印は？ →準幹線である。 PlanとDoの関係が分からない。関係が分かるようにしてほしい。 →利便増進計画を立てるにあたり、目標を基にDoを設定した。 Checkが「公共交通利用者数」だけなのか。いろいろな取り組みがあると思う。 →7ページの目標がそうであるが、確認指標の中にはもう少しいろいろある。 公共交通計画の評価の全体像を入れてもらえると良いと思った。事業費に対してどの程度やったかはわかるが、そのアウトカムが大事だと思う。</p>	<p>シニアパスについて、交通以外にも使えるのか？ 可視化についてはどうか。 →マナカのマイレージポイントなので、交通系でしか使えない。ただ市内で生活が完結する人はいないので、市外で使えるということで広い意味で交通を促している。可視化については、時間帯のODが見られるため今後の改善に使えると考えている。 コミュニティバスの改善で利用者が減ったことについて、改正自体がニーズと乖離しているということはないか？ →予算面の問題もあり、本格的なOD調査ができていない。来年度は中間見直しなので、アンケート調査を行う予定なので、ニーズを拾っていきたい。 梅森線については、平均乗車密度が1を切っている。無料の人が多いため、輸送人数のわりに低い値が出る。このままでは補助対象から外れる可能性がある。無料対象者はどのような状況か。また利便増進計画の期間が終わった後、どう維持していくのか。 →高齢者の利用率はあまり変わっていない。運賃収入が変わらないのに利用者数が増えているところもあるので、なんともいえない。五色沿線の方が若い人が多く、梅森線は高齢者が多い。朝夕便と昼間便に分けることで、補助的には便数が少なくなっている。落ち込みが激しく見えるところではある。こういうことをどこまで課題として持って見直すかが大事かと思っている。 来年度の中間見直しのタイミングが重要と思う。利便増進計画をどうするか、どういう交通体系が良いか、このあたりをぜひ検討してほしい。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
東郷町地域公共交通会議	<p>毎年 10% ずつ伸びているので優秀。</p> <p>R9.10 再編実施に向けて、新計画は R9.4 からということで、これから 1 年間かけて再編するということか？</p> <p>→そうです。</p> <p>セントラル地区の利便性を公共交通全体の利用者数で評価するのは適切か？ 都市拠点内の利用者も見るとうだが、評価指標はあるか？</p> <p>→併用する。</p> <p>セントラル地区に人を集めるのは公共交通だけでなく、関連する取組があるか？</p> <p>→都市マスでセントラル地域を定めており、バスターミナルの建設などで連携している。</p>	<p>全体的に取組、キャッシュレス決済、サイクルアンドバスライド、自動車学校スクールバス活用など様々に取り組み、それぞれも分析して冷静に判断している印象。効果も現れていると思う。</p> <p>サイクルアンドバスライドの利用状況は？ どこかのタイミングで利用状況の調査をすると良い</p> <p>→実証実験で運営上問題ないため本格運用となった。住民からの問い合わせがあるので一定の利用はあると認識している。</p> <p>鉄道駅がないので近隣市町との連携が必要。R9.10 予定の見直しに際して自治体間連携の予定は？</p> <p>→民間バス路線が近隣市町の鉄道駅へ運行されており本数も多いので、域内交通、広域交通で民間バス事業者と棲み分けている。</p> <p>R9.10 実施予定の見直しにあたり感じている課題は？</p> <p>→R3 路線見直しの際減便となった地区の不満が大きい。R3 は効率化を重視した再編したが、今回は住民懇談会を実施して不満を解消するようにしたい。</p> <p>やっていることをアピールしているが故の反応だと思うので、綿密な対応を引き続きしていただければ。</p>	<p>交通政策部：自動車学校スクール混乗について、スクールバス側に財政負担などのメリットはあるか？</p> <p>→R3 再編で減便になった地区を運行しているスクールバスで混乗化を実施。自動車学校が地域貢献として許可登録不要の運送ということで、ガソリン代だけ 10 万円/年助成している。</p> <p>包括支援センターとの連携は具体的には？</p> <p>→デマンドタクシー事業について、登録の周知や登録サポートなどを行っている。</p> <p>自動車交通部：星ヶ丘豊田線に対して東郷町として利用促進などの取組をしていますか？</p> <p>→チラシを全地区に回覧している。</p> <p>交通政策部：既存のストックを活用している点が非常に印象的。</p> <p>口コミによる効果が大いにあるとあるが、実態を把握しているか？</p> <p>→具体的な数値はないが、肌感覚でそう感じている。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>豊明市地域公共交通活性化協議会</p>	<p>現行計画の評価を積み重ねたうえで、今回の内容を報告してほしい。</p> <p>→チョイソコとよあけのHPを見たが、路線バスを避けて設定されているのか。</p> <p>→交通空白地を埋めるという目的と、福祉的な目的で健康寿命を延ばそうという目的があり、そういう場合はバスと重複する。</p> <p>であれば、行ってほしい場所の利用が伸びているかどうか。</p> <p>→前後駅、藤田病院が多いが、銀行や薬局、カラオケ、フィットネスなども利用されており、お出かけを促進していく。</p> <p>利用者のODが分析できると、よりよい対応ができる。</p> <p>再編では今の公共交通ネットワークから、大きく変わる場所はあるか。</p> <p>→大きく変わるものではないが、区画整理事業で街ができる部分があり、そこでどうネットワークをつくるか。居住誘導などとの関係もある。</p>	<p>現行計画がR8までだが、その課題をどう評価したのか。</p> <p>→すべての公共交通利用者数を足した年間利用者数を挙げており、88%の利用者数であった。コロナ時点に戻すのは難しいと考えている。その他の指標は、「公共交通を」などは未達成である。チョイソコの外出促進のイベント参加者数などは達成している。</p> <p>現行の計画の指標を継続するうえで、満足度を追加したのか。</p> <p>→現行計画では第五次総合計画の指標を持ってきている。それに合わせて持ってきている。</p>	<p>チョイソコのエリアが分散していて乗合率が高まっていないという話を聞いた。そのあたりはどう考えているのか。</p> <p>→乗合率は1.4~1.5であり、決して低くはない。1回の乗車時間も7分と短いので、高めるのは難しい。出発時間や到着時間を合わせるようにできればと思う。</p> <p>P3で、地域懇談会を開催したとのことだが、地域の代表者以外の一般の人がどれくらいいたのか。</p> <p>→ほとんどは区長などだ。地区の中には公共交通改善の実行委員会があり、そうした人もいた。</p> <p>代表として参加することは重要だが、いかに一般の人を参画してもらうことが重要である。</p> <p>ネットワークのイメージで、市役所も拠点化を進めていくように書かれている。それについてはどうか。また、線路の南側で大府市からのバスが来ており、東郷町に延びる路線もある。広域的な視点は何かあるか。</p> <p>→市役所は拠点的な位置づけにはいるが、あまり交通の要所という風にするつもりはない。一方チョイソコでの乗り継ぎはあるので重要と認識している。広域的な取り組みについては、これら入ってきているバスの周知やチラシ掲示などを進めていくが、次の計画の中で考えていきたい。</p> <p>名古屋・藤田大学病院の方への移動が多いのか？</p> <p>→名古屋の地下鉄方面へのニーズは高いが、最近では東郷町のららぽーとへの移動ニーズがあるため、それについて来年度以降考えていきたい。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>瀬戸・日進・豊明交通圏</p>	<p>鉄道で東西への移動が多い中、南北のつながりとして、ららぽーとや大学病院をどうつなぐかが大切。路線バスが市をまたいで運行しているが、コミバスなど、各市町で調整しながら連携したサービスの状況はあるか？</p> <p>→<日進市>協議会を立ち上げていた時期もあるが、自家用車利用が多く、公共交通ニーズは大きくない。鉄道駅アクセスでは市を跨ぐものがある。今後、ダイヤすりあわせなどは行っていくが、どこまで積極的に行うかという点では具体的な構想はない。</p>	<p>自動車利用がメインだが、今後高齢化すると移動の仕方も変わる可能性がある。長久手は商業施設も多いので、公共交通での移動需要も見込まれる。広域で協議していた経緯もあるとのことであれば、定期的な情報交換などをつづけ、広域流動があれば対応できるようにしておいていただけるとよい。</p>	<p><日進市>名古屋商科大学スクールバスの混乗利用に取り組んでおり、日進中央線と併走している部分があり、併走区間の定期利用も認めているが、補助金は日進中央線に入るようにしている。</p> <p>自動車交通部：愛知医大をハブにする構想があった。ジブリ効果などもあり、縦移動の違和感は少なくなっているのではないかと。長久手古戦場駅や愛知医大は利用が集中するようになったという感触はあるか？</p> <p>→<瀬戸市>愛知医大は名鉄バス本地ヶ原線・コミバス本地線が乗り入れ。本地ヶ原線は利用が多いが、本地線は需要に応じて対応していく予定。</p> <p>→<日進市>愛知医大への移動ニーズはある。愛知医大への直接乗り入れは長大路線となるため、長久手古戦場駅での乗り継ぎが機能するのはありがたい。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
愛知県	<p>地域公共交通計画が比較的短いのは、交通ビジョンと今後統合するということですか。</p> <p>→そうです。</p> <p>ビジョンとの統合についての進捗状況は？</p> <p>→次期ビジョンと計画策定は今年度基礎調査を実施し、来年度策定を行う。</p> <p>県に期待したいのは市町村間の調整。今まででうまくいった事例や気をつけなければならない障壁などがあれば教えてほしい。</p> <p>→必要に応じて複数市町村の話し合いの場を設けている。</p> <p>チョイソコの実証実験等の結果から、どういうところに適していると言った知見があると良い。</p>	<p>新たに補助交付となった5系統について、具体的にどのような項目が影響したか？</p> <p>→市町村域を国要件と合わせたことで、旧木曾川町の系統が対象となった。10キロ未満の撤廃も関係。</p> <p>県の役割としては、複数市町村をまたがる関係者の調整や人材育成だと思うが、関係者の情報共有や連携をどのように進めるか？</p> <p>→関係者の連携について、県の協議会であったり、支局共催のセミナーで情報交換の場を設けている。また、尾三地区の会議なども設けている。</p> <p>複数の地域間の幹線系統を維持・充実化、最適化する中で県の役割は大きいので、県がリードを取って地域間の連携を進めてほしい。</p>	<p>交通政策部：運転手不足対策について県として考えていることはあるか？外国人の活用や女性の就業率を高める、退職予定自衛官などについて連携していきたい。福井県がかなり力を入れているので、参考にしてください。</p> <p>→今まで想定してきた層だけでなく、短時間勤務者や特定技能の外国人など広く周知をしていきたい。</p> <p>自動車交通部：県立高校の閉校の予定などは交通対策課がまとめてデータで持っていますか？公共交通会議以外でも日頃から生徒数などについて地域に情報提供していただきたい。</p> <p>→県教委と意思疎通を図るようにしているが、十分に把握できていない。なるべく情報を取るようになっていきたい。</p> <p>交通政策部：協議会の実施状況を見ると、計画策定までは積極的であったが、策定後、対面開催が少ない。是非、計画の実施を振り替えるためにも対面開催としていただけると良いと思う。</p> <p>→協議会が大人数であるため、書面開催やバス対策部会にての対応となっている。ただ、バス対策部会では地域間幹線以外の情報交換もしているため、メンバー以外にも声をかけるなどして補完しているが、今後考えていきたい。</p>