

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>関市公共交通活性化協議会</p>	<p>岐阜バスが減便傾向にある。名古屋方面も決して楽観できない。こうした幹線のモニタリングはどうなっているか。また次の計画でどう織り込んでいくのか。</p> <p>→岐阜関線は、IC データを入手して確認した。当市のバスと並行する区間があり、運賃に違いがあるので、今後調整をしていきたいと考えている。</p> <p>東ウイング・西ウイングの幹線は減少傾向か？</p> <p>→若干増えている年もあり、大きな減少にはなっていない。</p> <p>それぞれのエリアで支線交通があって、両路線の関係がしっかりしていることが重要だ。乗継のデータはとっているのか？</p> <p>→明確にはとっていない。ただ、地域ごとに協議会有り、ダイヤを連結させる努力はしている。</p> <p>地域に任せるだけでなく、1日立ってウォッチすることも重要だ。それがあって、幹線が生きてくる。</p> <p>→乗継について仕様には入れてなかったの、来年度の調査業務に入れていきたい。</p> <p>P7で、「実態に即した」「費用対効果の高い」「市民が利用しやすい」などは調査しなくても分かる。「費用対効果の高い」と「市民が利用しやすい」は相反する可能性がある。この結論から何をするのか。「デマンドの予約方法が分かりづらい」も解決が難しい。これらの結果、R8に何をやるか見えにくい。</p> <p>→「行きたいところに行きたい」という要望があったので、デマンド運行地域を拡大したい。</p> <p>その取り組みは経費が上がる。それこそ調査で明らかにすべきところである。</p> <p>→ご指摘のとおりである。「タクシー券の方が良い」という意見も多い。デマンドの運行費用を仮説で出すなどは考えているので、その中できちんと出していきたい。</p> <p>住民ニーズは「直通で行きたいけど安く」ということだが、難しい。「面倒なことはあるが、こういう風に使ってほしい」という形を見せながら意見交換するのが望ましい。</p> <p>→中学校区ごとでは意見交換している。住民からの一方通行にしないように努めている。</p> <p>中学校区ごとの検討だと要望が出やすいが、条件を示したうえで、市全体の方針を示してほしかった。</p>	<p>関市シティバスは、長大路線のため課題はあると思う。また、市街地の路線と過疎地の路線とでは、輸送コストに違いがあると思う。各系統の効率性はどうか分析しているのか。デマンドの実証実験が実現に至らなかったとのことだが、今後の方向性は？</p> <p>→各路線の運行経費は、モニタリングシートを作成して分析している。車両サイズの適正化は、シティバスについてはポンチョを入れている。地域内バスは、輸送人員が減っているのでマイクロバスからハイエースに更新するつもりだ。今後の方向性は、買い物循環線、関板取線・関上之保線を残しつつ、旧関市内はデマンドのエリアを広げていく予定だ。利便性を残しつつ車両の小型化を進めていく予定だ。</p> <p>長大路線は収支だけでは評価できないだろう。インフラであることは間違いないので、コストの「最適化」に向けた PDCA が必要だ。</p>	<p>P3 でパターンダイヤを採用したということだが、これだけで利用が伸びるのか？</p> <p>→バス停の近くに商業施設がオープンしたことも要因だ。マーゴにも時刻表の設置をお願いしている。今後はこうした商業施設との連携を深めていきたい。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>可児市地域公共交通協議会</p>	<p>緑ヶ丘線もほぼなくなっている路線である。そういうことの総括はしないのか。</p> <p>→緑ヶ丘線は、通学支援路線として維持しているものだ。さつきバスの拡充と合わせて検討していきたいと考えている。</p> <p>この計画では「広域支援路線」として指定されている。それなら色を変えるとか、何か変更すべきではないか。</p> <p>→民間路線にはなるが、桜ヶ丘ハイツ線も重要であり、ぜひ継続していきたい。桜ヶ丘ハイツと多治見駅を結ぶ路線は、今でも便数はある。桜ヶ丘と可児市の方を結ぶ路線の増便を考えていきたい。</p> <p>図が大きく変わるので、それは書いておいてほしかった。</p> <p>人口減少は進んでいるか？</p> <p>→人口は減っているが、外国人が増えているため、横ばいである。</p> <p>西可児駅周辺は高齢化でバスの利用が減っている。そういう路線がどういう状況で、どうしているかは書いてない。</p> <p>→便数が半減している路線もある。通勤通学が減って便数が減った。民間では難しくなっているので、来年度コミュニティバスで運行することも考えている。</p> <p>便数が減ったなら、どこで減ってなぜか調べてどう改善するか、書いてほしい。</p> <p>デマンドで走るべきエリア、定時定路線で走るところ、の区分けはどうなっているか。</p> <p>→さつきバスは9路線あったが、デマンドに切り替えていった。さつきバスは、商業施設や団地を結ぶ路線で5路線を残し、それ以外がデマンドである。</p> <p>昔に比べて基準も変わってきたと思うので、こうした区分けを整理したほうが良いと思った。</p> <p>広見線について、新可児と広見で分けたほうがよい。</p> <p>→広見線は東と西で状況が違う。次期計画では分けて書いた方が良いとは思っている。</p> <p>YAOバスと金山線の関係は整理されるのか？</p> <p>→運行区間が重複しているので、令和8年で見直すつもりだ。</p> <p>兼山の方は、可児の中心部に行きたいのではないかと。明智に行くニーズはあるのか。</p> <p>→可児の中心部のニーズが多い。</p>	<p>P5の目標値について、どう分析をして、どうアクションに結び付けているのか？ みんなで検討し作り上げていくことが重要だ。</p> <p>また、可児市では駅周辺が整備されていると思うが、データの見える化を期待したい。</p> <p>P4のワークショップについて、フィールドワークで気づきを得るといのは良いが、具体的にどのような方法で進めているのか。見えてきた課題を教えてほしい。</p> <p>→一部実施済みと書いてあるが、バス停の掲示物を除去したり、丸看板が分かりにくいということだったので、改善を図ってきたい。チェックシートは作っていないが、気づいたことを挙げてもらうような形で行った。</p> <p>できればチェックシートがあった方が良かったと思う。ニーズで拾った部分、現場で分かったこと、いろいろあると思う。</p>	<p>バスロケについて、利用状況は定量的に把握されているのか？ また CentX とのすみわけは？</p> <p>→事業者から取り寄せたい。</p> <p>CentXについては、鉄道とさつきバスのセットにした取り組みを進めたい。</p>

それは八百津の人も同じではないか。八百津高校に行くには良いかもしれないが。

外国人向けのことが書いてあるが、ライフスタイルが違う。単身の人が使えると良いし、工場に通えると良いという需要もあると思う。もっと定住外国人に対する施策もあってよいと思った。

→まずは停留所の表記の問題、バスロケの多言語化など、まずはそうしたところから始めたいと考えている。

外国人は割とすぐに乗ってくれる。路線を早く対応させる

→外国人の通勤は、勤め先が送迎バスを用意してくれることが多い。また、デマンドは案外外国人も利用している。

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>養老線地域公共交通再生協議会</p>	<p>協議会は首長が並んでいる場なので、あまり議論にはならないだろう。部会などがあつて事務レベルで協議することが大事になるが、いかがか。</p> <p>→交通事業者部会は作ってある。共創事業推進部会でも WS を実施しており、この中で自治体と並走しながら進みたい。始めたのは11月が最初だ。基礎調査結果を共有することから始めたところだ。</p> <p>養老線は、近鉄から分離して機構が設置された。それぞれで何があったか、そういう歴史があったうえで現在どういう取り組みを始めているのかと説明してほしい。</p> <p>パターンダイヤについての話はあるが、スピードについての改善はないのか。</p> <p>→線路の物理的な問題で快速は難しい。事業者と調整している。</p> <p>「養老線は遅い」というイメージがある。近鉄や JR との結節でなるべく早く送り届けるといことが重要ではないか。上下分離しているなら、「下」に投資して早くするといことが出てもおかしくない。鉄道の特性を活かす、フィーダーとの結節、こういったところが抜けている。</p> <p>→「下」での対応については協議していきたい。JR や近鉄の結節については、交通事業者部会の中で改善していきたい。</p> <p>施策ごとに部会を作るのはどうか。「駅の賑わい拠点部会」「二次交通部会」「シェアサイクル部会」などがあっても良い。こうした機動的な体制を書くべきであろう。それを基に、本会議で見せあうような形が良いのだと思う。</p> <p>観光についてはどうか</p> <p>→観光地があるが駅から離れているので、シェアサイクルなども検討したい。</p> <p>養老の滝までのフィーダーを作っても需要が難しいが、自転車との連携を深めてほしい。二次交通部会みたいところで議論してほしい。</p>	<p>調査事業の成果が、具体的な乗降客数増にどう結び付いたか。P3 の「潜在的な需要」の数値化が重要だ。</p> <p>→オフピーク時の利用は評価軸として設定したい。</p> <p>通学依存が強い路線で、それ以外の需要創出が重要だ。観光施設への二次交通が重要である。地域連携とまちづくりの関係、立地適正化計画、駅周辺の整備計画、こうしたところはいかがか。</p> <p>→立地適正化計画は、大垣市・桑名市でしか作っていない。沿線市町の居住誘導は課題である。池田町は、駅周辺に住むと補助金を出すということを行っている。</p> <p>鉄道を利用せざるを得ない環境づくりが重要だ。</p>	<p>まちづくりとの連携が重要だ。鉄道だけでは利用が増えない。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>岐南町公共交通活性化協議会</p>	<p>コミュニティバスをやって辞めて、乗合タクシーをやって、もう一度コミュニティバスをやっているのは珍しい。2つを共存していることについてどうか。</p> <p>→バスは大量輸送であり、通勤通学が増えつつある。タクシーは大病院へのアクセスで利用者数が増えている。共存できていると思う。</p> <p>コミュニティバスは左回り右回り、1日40人、1便で4人程度だ。大量とは言えない。</p> <p>→朝は8～9人程度の利用がある。笠松駅に行く人が多い。</p> <p>朝晩は笠松駅にピストン輸送し、昼間は巡回するような形もしくはデマンドのみ、という交通体系が考えられる。</p> <p>→バス路線の見直しについて、アンケートなどから1周が長いという意見があった。笠松駅に直線的なルートに検討していきたい。</p> <p>笠松駅は岐南駅よりも利用が多いのか。名古屋市方面への利用が多いのか。</p> <p>→名古屋方面が多いが、岐阜方面もある。笠松駅は特急が停まるのが大きい。</p> <p>デマンド型は1日17～18人程度の利用か、乗合状況は？ 松波病院に行くことが多いのか。</p> <p>→乗合は見られる。松波病院に行くことが多い。</p> <p>それであれば一気に乗りあって病院に行くような形が良いと思った。</p> <p>→松波病院を含むと長くなりすぎる。代わりにデマンド交通の停留所を置いた。</p> <p>利用者のうち、松波行きは何割、町内移動が何割か？</p> <p>→町内移動が多い。町内移動の需要があり、岐阜県総合医療センターへの需要も多い。各務原のイオンへの需要もある。</p> <p>そういう施設へのアクセスを増やすということもありうる。</p> <p>外部の人が気軽に乗れるような雰囲気を作る方が良いだろう。</p> <p>→デマンド型について現在は町内の人に限定しているが、見直ししていく予定だ。基本的には専用車で、スクランブル発進もしてもらっている。</p> <p>岐南町線は岐阜大学に行く路線であるが、岐南町役場前や岐南町三宅から乗った時に、どこに乗り継げるか考えると良い。その時に40円引きがありますと示すと良い。</p> <p>→岐阜バスの周知をしていければと思う。</p>	<p>P5目標値では、「1人当たり942円/人以下」が設定されているが、「高く設定した目標値であるため未達成」というのは変えたほうが良いと思う。数値目標は適宜変えても良い。</p> <p>協賛金などいろいろあるとおもいますが、何か検討しているか？</p> <p>→1周70分の右回り左回りを、直線的なルートにしようと考えている。</p> <p>フィーダーの本来の目的である幹線交通への接続について、交通結節機能の強化を最大化させるような検討はしているか。P&Rなど。</p> <p>→鉄道への乗り継ぎが非常に多い。岐阜市内への移動についても、時間・費用で鉄道が優位である。鉄道への接続をメインにしている。ダイヤ改正を含め検討しているところだ。</p>	<p>75歳以上の無料パスの発行数が少ない印象がある。高齢者はコミュニティタクシーをメインにするということか。</p> <p>→来年度以降見直し、タクシーについては高齢者の通院、バスは通勤通学をメインにしたい。</p> <p>準幹線系統の岐阜バス路線について、事前に話はあったのか？</p> <p>また、今後こうしたことがないようにした方が良いが、コミュニティバス・タクシーに乗り継げるようにしているのか。</p> <p>→笠松川島線については、事前に聞いていた。接続については、岐阜バスの路線が町内に乗り入れており、ICカードを使った乗継割引制度がある。乗継自体は、あまりない。便数が少なく、ダイヤが合っていない。</p>

	委員 1	委員 2	中部運輸局
<p>郡 上 市 地 域 公 共 交 通 会 議</p>	<p>郡上八幡駅、城下町プラザ 高速郡上八幡 I Cがバラバラに外と結節しており、ダイヤも等間隔でない。まめバスが見つないと思うが、1時間に1本しかないと連携が難しい。もったいない。高速郡上八幡からのデマンド交通はあるが、外から来る人にはわかりにくい。もっとシンプルにならないか。長良川鉄道の維持をするうえで、重要だ。</p> <p>→長良川鉄道については、一部廃線の話もあった。廃止のケース、存続のケース、両方を考えながらネットワークを考える必要がある。</p> <p>長良川鉄道は、他では見られない岐阜市内から高速バスが郡上までいき、さらに郡上八幡駅で長良川鉄道がフィーダーになる。長良川鉄道もそのことを意識したダイヤにすべきである。高山との関係もあるので、そこに合わせるときれいになると思う。つながっていればよいとかは全くなくて、待つ時間が短いのがよい。</p> <p>城下町プラザはいいが駅はない。</p> <p>→市民からも、城下町プラザに線路を伸ばせないかという意見もある。まめバスが観光地と城下町プラザを結んでいるが、市外から来る人には使いづらいのかもしれない。</p> <p>本当はフィーダーになるべきだが、住民だけだともったいない。八幡大橋のあたりに駅があると、乗継がしやすくなるかもしれない。</p> <p>明宝線が短縮される。</p> <p>→明宝庁舎以北では利用が少ない。スクールバスと自主運行バスで4台走らせているが、スクールバスを廃止して自主運行バスにし、明宝庁舎を起点に各地域を結ぶような路線に変える予定だ。明宝庁舎から北は新しい路線にした。アマゴ谷から通う学生もいるため、自主運行バスで通えるようにした。</p> <p>道の駅明宝は昔は人気があったが今はどうか。明宝庁舎を起点にするのは良いが、観光的には道の駅だ。</p> <p>→いまでも休みの日はにぎわうが、周辺に観光地がない。</p> <p>明宝線の意義は鉄道高速バスからの乗継で、その先に施設があって楽しめる。明宝庁舎をターミナル化するのが良いが、観光的には未知の駅になるだろうな。幹線やフィーダーのことは計画に書いてあるのか？部会を作るとか。</p> <p>→部会はないが、地域協議会を旧町村ごとに開催している。</p> <p>連絡定期券について説明してほしい。</p>	<p>長良川鉄道とバスとの接続で、冬季の遅延による影響はどうか。</p> <p>→郡上市では今年も大雪であり、美濃白鳥以北が運休になったこともある。高校生も利用しているが、ひるがの線などで代替させた。</p> <p>情報発信を検討してほしい。</p> <p>次年度が計画の最終年度ということで、現在の指標は利用者数や運行経費がメインになっている。高齢者の外出頻度など社会的便益を測る指標があっても良いと思うがどうか。</p> <p>→利用頻度はアンケートから把握しているが、アンケートは毎年実施しているわけではないので難しい。免許返納者の公共交通利用率をモニタリングして、地域の交通計画に盛り込みたい。</p>	<p>スクールバスの路線バスや自主運行バスへの転換は、アイデアがあっても実行できないケースはある。結局何人くらいの生徒に転換を促すのか。</p> <p>→白鳥町の大中地区、保護者説明会では否定的な意見がなく、送迎が減ったという意見があった。</p>

→長良川鉄道と明宝線、和良線を一つの定期で利用できる。また長良川鉄道、白鳥交通の白鳥線・万場線を1つの定期券で利用できる。バラで定期券を買うより安い。帰る時間によって鉄道・バスの使い分けを一つの定期でできる。

全国でここしかない。ダブルネットワークで重要。郡上八幡から郡上高校まで歩く人もいる？

→バスがほとんどである。

行きは白鳥地域から郡上高校へ直行で接続されている。帰りはダブルネットワークで移動できる。このことをきちんと守っていくことが重要である。一方で、市の地域公共交通計画の柱であるにもかかわらず、市のHPに掲載されていない。あまり宣伝したくないということか？

→例年3月に高校入学説明会で自治体職員・長良川鉄道の職員・交通事業者が参加している。

市内唯一の高校である郡上高校に公共交通で通えることをアピールしても良いのではないか。

	委員 1	委員 2	中部運輸局
岐阜県	<p>国様式を見ているが、事業者の部分はコピーである。路線ごとの特徴が書かれていない。協議会も機能していないのではないかと。</p> <p>→評価の記載については、事業者へ確認はしているが、不十分であった。</p> <p>Cのところは、東濃鉄道や名阪近鉄バスに多いが、何かしないといけないのではないかと。</p> <p>県の役割とは何か。</p> <p>東濃鉄道については、東濃中部医療センターができたが幹線についての見直しは何もなかった。大病院ができたのにこれでよいのか。明智線の在り方にも大きく影響する。西濃厚生病院のときはもう少しあったと思うので、もう少し県として関与したほうが良い。</p> <p>観光に使えるそうないくつか路線がある。馬籠線はコメントがあったが、そのほかがない。協議会では議論されなかったのか。</p> <p>→高山の下呂線などは記憶している。計画には多少触れているが、数値程度しかない。次期計画で考えたい。目標を達成するための施策をきちんと書くべきである。</p> <p>郡上の幹線の維持については、事業者お任せになっているのか？</p> <p>→高速八幡線は補助しているが、その他の路線の支援はできていない。</p> <p>岐阜高山線が八幡に停まるようになった。これは郡上市で働きかけたのか？</p> <p>→<郡上市> 郡上市の観光部局から働きかけて実現した。</p> <p>長野県や新潟県では、高速バスの赤字路線も地域間幹線にしている。岐阜県では難しいかもしれないが、高校・大学に通う人がいれば地域間幹線になりうる。岐阜八幡線は、下道時代から高速になった経緯があるので特殊だが、フィーダーといっしょになって検討したほうが良い。そういったことを県としてもやられたら良い。</p> <p>→計画に高速バス一覧は載せているが、郡上や西美濃ライナーでは通学に利用されていることは認知している。</p>	<p>自主運行バスが多いのが特徴だ。広域の接続が課題だと思うが、広域交通の維持確保について進捗があれば教えてほしい。</p> <p>→乗継について、県としてはGTFSの推進と考えて進めている。県内ではかなり普及している。</p> <p>岐阜県は観光も重要で、生活との両面が重要だ。県としてハブ化についてリーダーシップされたことがあれば教えてほしい。</p> <p>→観光地がたくさんあるが、需要が減って今後バスが小さくなると思うので、そうしたことを次期計画に向けて検討していきたい。</p>	<p>運転手不足について、何か考えているか。</p> <p>→いまは、二種免許の取得に対して支援している。来年度、県内の県立公園を活用してPRすることを考えている。県のバス協会とも相談している。</p> <p>福井県は、洗車機、賃上げ、女性・外国人活用などを行っている。参考にしてほしい。</p>