

幸田町地域公共交通計画（仮称）に対する指摘事項と対応

資料2

連番	指摘			対応	
	ページ数	委員名	内容	ページ数	内容
1	3-4	宮川 委員	<p>・第二章で整理した人口集積地、高齢者の居住が多い地域、施設立地等との関連がわかりにくいので、<b>図内に情報を追加するか文字等で補足する等の対応</b>があるとよいと思います。</p> <p>第二回会議で示された幸田町都市交通マスタープランに記載された将来公共交通体系の図を活用・修正してもよいかもしれません。</p> <p>・第3章以降の今後の幸田町内の公共交通の方向性、第4章のエコたんバス・チョイソコこうたの再編の際の基軸として、鉄道（JR）、エコたんバス、チョイソコこうた及び藤田乗合直行タクシーが、幸田町内のそれぞれのどのような役割を果たすのか、持たせるのか、<b>役割分担を一覧表等で整理</b>するとよいと思います。</p> <p>（例）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町と他の地域を結ぶ広域交通軸（JR）</li> <li>・町内の居住地域や主要施設等を結ぶ基幹交通軸（JR・えこたんバス）</li> <li>・上記を補完する交通軸（チョイソコこうた）</li> <li>・町と総合病院を結ぶ専用軸（藤田乗合直行タクシー）</li> </ul>	3-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「幸田町が目指す公共交通の将来像」について、<b>補足説明を追記</b>しました。</li> <li>・<b>役割分担の一覧表を追加</b>しました。</li> </ul>
2	3-3	三浦 委員	<p><b>役割分担・重複解消→明確にすべし</b></p> <p>過剰な財政負担の増加抑制→チョイソコは町で運営できないか検討願いたい。問題が発生しても迅速な対応が出来ない。</p>	3-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>幸田町内の公共交通について、役割を追記</b>しました。</li> <li>・チョイソコの運営については、配車管理等に専門的知見が必要であることから、専門の業者へ委託する方向で考えております。交通事業者様、アイシン様と連携を強化しながら、サービスの改善に向けた取組みを進めていきたいと考えています。また、費用削減の観点では、町で運営した場合でも、オペレーターを雇用する関係上、実施的なコストに大きく変わらないものと考えられます。</li> </ul>
3	4-2	神取 委員	<p>三ヶ根駅の整備（エレベーター・多機能トイレ等）の設置の「検討」を推進</p> <p>・近年高齢化が進み、又、免許返納する人も増えている。<b>三ヶ根駅</b>の利用するに当り、早急にエレベーターの設置は必要。従って「<b>検討</b>」の文言はやめて、<b>ダイレクトに「推進</b>」するに訂正</p>	4-2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>ご指摘の通り、文言を修正</b>しました。</li> </ul>
4	4-4~4-7	宮川 委員	<p>えこたんバス・チョイソコこうたの再編等及び運賃の見直しについて、令和7年度から実施するスケジュールとなっております。</p> <p>また、藤田乗合直行タクシーについては、チョイソコこうたへの車両割り当てを検討する旨記載されておりますし、利便性の向上等を考えると、えこたんバスとの乗り継ぎ、チョイソコこうたとの連携等も視野に入れるべきかと思えます。</p> <p>現状の記載では、それぞれの施策を独立して行うように見えてしまいますが、上記及び第3章の意見として記載させていただいたそれぞれの交通体系上の役割分担などを踏まえ、総合的な観点から検討・実施する、ということを示された方がよろしいかと思えます。</p> <p>については、<b>幸田町内の公共交通の再編、等として統合し、大項目として再編にかかる大枠を示し、小項目として各施策が連携して目標達成できるように取り組む、という形にしてはいかか</b>かと思えます。</p>	4-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合的な観点から検討・実施するという意味で、「<b>③幸田町内の公共交通の再編</b>」を記載しました。</li> <li>・<b>各種詳細については、枝番で③-1等と記載</b>することとしました。</li> </ul>
5	4-4	内藤 委員	<p><b>えこたんバスの小型化</b>を盛り込んだらどうでしょう。</p>	4-5	<p>ご指摘の通り、車両更新の際には、利用状況を踏まえた上で、適切な車両を選択する必要があると考えています。</p> <p>4章の主要施策の「<b>施策③えこたんバスの再編</b>」のなかで、「<b>車両の適正化</b>」を追加しました。</p>
6	2-22	池田 委員	<p>えこたんバスを有料化した場合、安城市、西尾市のように民間委託が必要となります。しかし一方で<b>バス乗務員は全国的に不足</b>しており、路線廃止する自治体まであります。</p> <p>有料化に向けた議論を進める際には上記を踏まえ、アセスメントを行う必要を感じます。</p>	4-9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘のとおり、えこたんバスの運行委託を視野に入れた場合、ドライバー不足への配慮は必要となってくると考えられます。</li> <li>えこたんバスの運行委託に際しては、そもそも運行委託が可能なのかについても、十分に検討した上で取組を進めていきたいと考えています。</li> <li>・<b>4章の主要施策の「施策⑥運賃の見直し」のなかで、運転手不足に留意しながら取組みを進める旨を記載</b>しました。</li> </ul>
7	4-7	宮川 委員	<p>施策スケジュールでは、R7に「有料化」と記載されております。</p> <p>R7有料化が確定方針でよろしいでしょうか？</p> <p>（念のための確認です。もし未確定であれば、実施や時期に幅が持てるような記載にされるとよろしいかと思えます）</p>	4-9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘の通り、<b>未確定の部分であるため、記載を修正</b>しました。</li> </ul>
8	-	宮川 委員	<p>公共交通を持続的に提供するという観点から、<b>バス・タクシー等の供給・運転手不足等に関する課題・対策等を盛り込んで</b>はいかかでしょうか？</p>	4-10 2-55	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4章の主要施策の「<b>施策⑦企業等との連携</b>」のなかで、<b>運転手確保に向けた支援を追加</b>しました。</li> <li>・2章の課題の整理のなかで、<b>運転手不足の深刻化について触れること</b>としました。</li> </ul>
9	4-9	久田 委員	<p>高齢者の<b>外出応援事業として健康面などに焦点を絞って</b>みてはどうか。例えば、月に何回か役場に訪れて健康チェックをしてそのたびごとにスタンプを押してもらって、たまったら何か生活用品やイベント無料券など渡すみたいな、少しでも外出のきっかけになってそれでいて健康もカバーできればいいと思います。</p>	4-12	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4章の主要施策の「<b>施策⑧外出支援や地域活動との連携</b>」、「<b>祭事やまちづくりイベントとの連携</b>」のなかで、「<b>公共交通を利用して会場へ来報した人へのインセンティブの導入の可能性を検討</b>」と追記しました。</li> </ul>

幸田町地域公共交通計画（仮称）に対する指摘事項と対応

資料2

連番	指摘			対応	
	ページ数	委員名	内容	ページ数	内容
10	2-7 2-8 2-14	神取 委員	「c) 高齢者分布及び4) 世帯の状況」の表記から高齢者世帯、高齢者単独世帯の増加が極めて近い将来の”買物難民”問題となる。 移動手段だけでなく生活支援として移動販売車やドローン・自動運転車両での配達など福祉連携して問題解決する必要性も併せてあるのではないかと。	4-15	・自動運転等に代表される新技術の技術研究は継続的に進める必要があると考えております。 施策⑪に「自動運転の実証実験や幸田町版MaaSの開発、ドローンの活用、貨客混載など、新たなモビリティサービスの導入に向けた技術研究を行います。」と記載しました。
11	4-14	大嶽 委員	乗継の情報提供があるとありがたい。 近隣市（岡崎、西尾、蒲郡、安城）のコミュニティバスの情報提供 （例：JR駅から各市民病院へ向かうバスの始発、最終時間、料金など）	4-17	・住民等への公共交通の認知度向上、利用促進につながる周知活動、乗継等の公共交通の使い方に関する情報提供について、町の広報誌やホームページ等を活用して進めていきたいと考えています。 ・4章の主要施策の「施策⑬環境へ配慮した行動の推進、設備の導入」の「公共交通のPR」にて、「町の広報誌やホームページの活用し、公共交通の運行情報や利用による効果、公共交通施策の実施状況、公共交通の使い方に関する情報などのPRを行います。」と記載しました。
12	4-16	宮川 委員	バスロケーションシステムの導入は有効な施策だと思います。 一方で、構築しても利用者に知られなければ利用促進にはつながらないかと思ひます。 また、路線改変等が行われた後の定着・利用促進については、十分な情報提供と地道な周知活動が必要かと思ひます。 については、バスロケーションシステムのほか、住民等への公共交通の認知度向上、利用促進につながる周知活動も盛り込んではいかかでしょうか。 （本項に記載するか別項を立てるか検討の余地があるかと思ひます）		
13	2-43	久田 委員	免許返納時や高齢者への案内郵便、地域の広報配布時など、公共交通の種類や乗り方などの案内も合わせてできるといいかもしれません。※高齢者や男性は予約方法や乗り方などがわからないなどちょっとしたことが支障となっていることもあるとのことなので丁寧な説明を心掛けたいものです。	4-21	広報誌を用いた公共交通の乗り案内については、取組を進めていきたいと思ひます。 4章の「施策⑰免許返納者への移動手段の提供」にて「また、免許返納者に対する公共交通の利用案内に関する冊子の配布等についても検討します。」と追記しました。
14	3-1	大嶽 委員	計画の基本方針→目次は形成方針となっている。	目次	「計画の基本方針」に統一しました。
15	3-1	内藤 委員	目次では「公共交通の形成方針」となっていますが、本文では「計画の基本方針」となっています。		
16	全体	宮川 委員	（ご承知の上かと思ひますが）引用物、グラフ等について、解像度が低い、文字が小さい、色合いがわかりにくい等、いささか見にくいところがありますので、製本版等では見やすくなるようご対応いただけるとよいかと思ひます。 併せて、図・グラフ等ではカラーユニバーサルデザインにもご配慮いただけるとよろしいかと思ひます。	2-1 2-4 2-8 2-23 2-27 2-32 2-33 2-34 2-36 2-54 2-57 2-58 2-59 2-60 2-61 2-62 2-63 2-64 2-65	・解像度が低い図表については、張り直しを行いました。 また、一部の図表について、フォントサイズの調整や色の見直しを行いました。
17	全体	久田 委員	全体的に、読みにくいページがある。（文字がぼやけている。文字が薄いなど）内容を把握する必要がないということであれば問題ないが、そうでなければ読みやすくしてほしい。 ※背景色と文字色が同系色のところもあり、配慮してほしい。		
18	2-4	久田 委員	その前のページで小学校の名前が出ているのであれば、この地図に明記したほうがわかりやすい。	2-5 2-6 2-7	地図に小学校区の境界、小学校名を追加しました。
19	2-10	宮川 委員	医療施設の立地状況で記載のある「パナソニック住宅設備 幸田工場健康管理室」「ソニーグローバルマニュファクチャリング&オペレーションズ幸田サイト健康管理室」「デンソー幸田診療所」などは一般の方も利用可能なのでしょうか？ （従業員の診療でも公共交通を使用していただきたい、そのために利用可能な形で公共交通を整備する、等であればよろしいかと思ひます） 公共交通計画で記載する必要性等についてどのようにお考えでしょうか？	2-10	ご指摘の通り、一般の方が利用できない診療所は、図内から削除しました。

幸田町地域公共交通計画（仮称）に対する指摘事項と対応

資料2

連番	指摘			対応	
	ページ数	委員名	内容	ページ数	内容
20	1-1	三浦 委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「課題」という表現の言葉がありますが目標に向けた問題点（現状における）を掲げる必要があるのではないのでしょうか。</li> <li>・問題を解決しなければ課題まで進み辛いのではないのでしょうか。</li> </ul> 問題点としてたとえば ・幸田駅→整備済み 一般車両・企業バス・タクシーが駅前ロータリー入る為、朝・夕の送迎時間帯に混雑する。 雨天時には特に一般車両が多く危険である。→東側ロータリーの活用を促進するべきである。 ・相見駅→整備済み 駐車場周りは雑草が生い茂り利用されていない等々	2-10 2-13 2-17	現況整理について、課題に関連した問題点を追記しました。
21	2-31 2-44	宮川 委員	2-31～や2-44で藤田乗合直行タクシーの利用状況等が記載されており、あまり利用されていない、という結果となっており、客観的に見て必要性が疑問視されるのではないかと思います。一方で、町民の移動特性（2-14(4)）や施設立地等で、藤田医科大学岡崎医療センターへの移動需要が見えてきません。公共交通計画に「藤田乗合直行タクシー」を盛り込むなら（公共交通として今後も維持するなら）、その需要・必要性を整理するとよいかと思います。	2-10 2-33	<ul style="list-style-type: none"> <li>・藤田乗合直行タクシーについては、第二次救急医療機関へのアクセス手段としての役割を担っています。その必要性に関する記述を追記しました。</li> <li>・2章の「現況課題の整理」のなかで、「また、幸田町内には第二次救急医療機関以上の高度医療に関する施設は存在していないため、入院や手術が必要となる高度な医療を受けようとした場合、町外の医療機関を受診する必要があります。」「第二次救急医療機関以上の高度医療へのアクセス手段を確保する役割を担っています。」と追記しました。</li> </ul>
22	2-31	久田 委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年の10月、11月がとても多いように感じるのですが、何かイベントがあったのですか。</li> <li>・財政の負担があまりにも大きいのであれば、他の手法を探すのもありだと思います。</li> </ul>	2-10 2-33	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年の10月、11月の増加要因については、把握できておりません。個人の方の利用が局所的に増えたものと考えられます。</li> <li>・藤田乗合直行タクシーについては、幸田町に立地していない第二次救急施設へのアクセスを確保するという役割を担っていることから、運行の継続することを想定しています。</li> <li>ただし、ご指摘の通り、一人当たりの財政負担が大きくなっていることから、利用促進や効率化について進めて参りたいと考えています。</li> <li>・2章の「現況課題の整理」のなかで、「また、幸田町内には第二次救急医療機関以上の高度医療に関する施設は存在していないため、入院や手術が必要となる高度な医療を受けようとした場合、町外の医療機関を受診する必要があります。」「第二次救急医療機関以上の高度医療へのアクセス手段を確保する役割を担っています。」と追記しました。</li> </ul>
23	2-7 2-8 2-14	神取 委員	町民の移動特性”よく行く外出先”とデータリンクしてみて（地域）何歳くらいになるとどの辺りで家から出られない高齢者が何人レベルで発生するのか。クロス集計できるものか否か？	2-16	参考までに、高齢者（65歳以上）の移動特性を追加しました。 なお、全年齢と比較して、よく行く外出先として整形外科等の医療施設が多く出現している傾向にありました。
24	2-14	久田 委員	町民の移動特性ですが、車の移動ができる方は限定されると思うので、年代別で特性を見ても面白いと思います。特に高齢者のように免許返納している方とかの移動特性を調査したら何かしら傾向が出てくるかもしれません。		
25	2-28	三浦 委員	停留所の乗降回数ですが1名ないしほぼ1名での利用停留所が上位10に何か所が存在します。チョイソコの利用者は限定されています。何名かの会員の方が利用されているのでしょうか。	2-27	ご指摘の通り、現在のチョイソコの利用者の傾向として、特定所数に偏りが生じている可能性があります。そのため、利用促進等により利用者の拡大に努めていきたいと考えております。ご参考までに、会員数の推移について追記しました。
26	2-30	宮川 委員	チョイソコこうたの利用登録者数の推移を示すと、関心・需要が高まっている等の説明が可能となるかと思えます。	2-27	チョイソコこうたの会員数を追記しました。
27	2-36	池田 委員	コミュニティ・ライドは現在話題となっているライドシェアの先駆けですのでぜひ実験や進捗状況を聞きたいと思えます。	2-38	坂崎コミュニティライドの現在の状況を追記しました。
28	1-1	大嶽 委員	下から6行目の「MaaS」の用語の説明があると解り易い。欄外に「MaaS（マース）」P.2-51参照などの記載があるとありがたい。	用語集	用語集へ整理いたします。
29	4-19	内藤 委員	表中の「アウトプット」「アウトカム」の表現は意味は分かりますが一般的でしょうか。	用語集	説明を用語集で整理いたします。
30	4-22	内藤 委員	表中の「モビリティ・マネジメント」という言葉は意味はなんとなく分かりますが一般的でしょうか。	用語集	説明を用語集で整理いたします。
31	2-23	久田 委員	コロナ禍の影響は何だったのか、検証する必要はありませんか。減った理由は在宅勤務だったり、人との接触を単に避けていたり、いろいろな推測はできますが、今後も影響することの有無を知っておくことも良いかもしれません。令和5年度はコロナが2類から5類になり、国外からの観光客も大きく増加しています。利用者が本格的に戻るのにはこれからなので今後の傾向は重要だと思います。	-	ご指摘のとおり、コロナ禍からの回復の傾向については、引き続き注視していきたいと思えます。

幸田町地域公共交通計画（仮称）に対する指摘事項と対応

資料2

連番	指摘			対応	
	ページ数	委員名	内容	ページ数	内容
32	2-29	久田 委員	利用回数と予約不成立の回数が比例していないのが気になります。何か理由はありますか。	-	予約が不成立となる主な要因としては、希望時間帯の融通ができなかったことによるものが多く指摘されています。利用回数に対して、予約不成立の回数が多い早朝の時間帯に、時間帯の融通が利きにくい目的地への移動が発生していることが考えられます。
33	2-29	池田 委員	チョイソコについてアイシンのオペレータが無理やり相乗りにさせる傾向があるようです。飛鳥村のようなショットガン方式と比較してみはいかがでしょうか。	-	チョイソコについては、利用者の相乗りによってコストの圧縮を図るビジネスモデルであることから、利用者の相乗りについては前提条件となっております。交通事業者様との議論を踏まえ、より良い運行方式の採用に努めて参りたいと考えております。
34	3-4	三浦 委員	チョイソコこうたは現在高齢者・障害者専用となっているがそれを町内全体に広げる予定でしょうか。	-	町内全体へのエリア拡大については、公共交通間のエリア分けを視野に入れ、公共交通再編後の利用状況を踏まえた上で、検討することとします。
35	3-4	内藤 委員	結節点というのはよいと思います。 ・三ヶ根駅と幸田駅の間にてきせつなものがあるでしょうか。 ・役場あたりを「ハブ」という表現にして集中させるところを設けたらどうでしょうか。	-	・三ヶ根駅と幸田駅の間の結節点については、来年度以降のエコたんバスの再編検討の中で設定していく予定です。 ・相見駅と幸田駅の間の結節点としては、都市計画マスタープランで掲げられた「3駅+1」の方針に基づき、ハピネスヒル幸田に設定することを予定しています。
36	4-1	三浦 委員	コミュニティ・ライドの計画は無いのでしょうか。	-	坂崎コミュニティライドについては、地域主体により社会実装に向けた取組を進めており、「お買い物ツアー」として月1回を目安に、知り合い同士が近くのスーパーにお買い物に行く取組を行っています。今後は、地域からのニーズや課題を踏まえながら、利用者や地域の拡大を図っていく予定です。 ただし、坂崎コミュニティライドについては、地域の主体性を前提とした取組であるため、拙速的にならず地域の主体性を後押ししながら進めることが重要であることから、工期を決めて進めていく性質のものではないと認識しています。
37	4-1	池田 委員	現在、幸田町には ・福祉課が中部電力と組んで取り組んでいるタクシー助成券の電子化イコタク ・地域包括支援センターが月1回実施している予防介護教室げんきかいの利用者送迎 ・ハピネスヒル等でイベント等を開催された場合に運行するシャトルバス等の交通手段・施策が存在しています。 それらの事業者を含め視野を広くモニタリング等を行い連携し町民のニーズに合わせた公共交通を形成できれば良いと考えます。	-	ご指摘のとおり、各種取組の利用実績については、継続的に収集・蓄積し、モニタリングを行えるようにしたいと考えています。
38	4-4	三浦 委員	ハピネスヒル幸田へのアクセスを増やすべき。イベント時交通手段がJR駅より行く場合タクシーのみとなっている。 直近の対策としてエコたんバスのルートをコンパクトした場合の代替えとしてタクシー利用を提案して良いのではないかと。ICカードによる補助（町内利用限定）	-	・ご指摘のとおり、都市計画マスタープランにて掲げられた「3駅+1」の方針に基づき、ハピネスヒル幸田については、アクセス性を高めていきたいと考えています。
39	4-6	神取 委員	藤田乗合直行タクシーの改善 自宅から近い経路上で利用者が手を上げると車が停車して乗車できる又、帰宅時には自宅の近くの経路上で降車できる区間内自由乗降できることはできないか？	-	「フリー乗降区間」に関する他市の事例としては、岡崎市の額田地区といった中山間地域での適用事例はございますが、幸田町内での適用に際しては、安全性や定時性の確保の観点から、課題が大きいものと認識しています。
40	4-21	神取 委員	さらに進化させて、熊本県荒尾市で運用している「おもいやタクシー」を参考にしてAIによる相乗りの配車をするシステム（複数の乗降地を結ぶ効率の良い経路を自力で見つけて運行するシステム）の検討できないか？	-	現在、実証実験中のチョイソコについては、配車システムでICT技術を活用しております。