

番号	意見	該当ページ	対応
1	タクシー営業所等の内、みよし市、刈谷市を記載する必要性はないのでは。 (区域外輸送は禁止されているため)名古屋市方面への輸送を依頼しても対応できないタクシーがある旨を掲載してほしい。	P16	営業区域の説明として、「営業区域の関係上、名古屋交通圏内への輸送に限定」という注釈を追加する。
2	個別課題28について、「利用頻度は全体では、(中略)(と)デマンド型の運行方法を継続する必要がある。」との関係性について説明してほしい。 28と29を一体化してはどうか。	P35	個別課題28と29を一体化し、「利用頻度は「ほとんど使わない」「月に1～2回」の割合が高く、利用しなくなった理由は「使いたい時間に使えない」「使いたい曜日に使えない」「予約が取りづらくなった」となっていることから、現行の運行サービスや予約方法等の改善策を検討する必要がある。」とする。
3	市内2社のタクシーは買い物代行サービスを開始するのか。または、市内2社に限ることなく名古屋市内のタクシーを想定しての記載なのか。	P37	事前に市内2社にヒアリングした結果、検討できると思われるため記載しています。市内事業者の意見を聞きたい。
4	タクシーについての行政と連携した新しい取組みとは「チョイソコ」のことか。	P37	チョイソコを想定しているものではなく、タクシー事業者と行政が協力して新たな取組みを検討するという意図である。
5	「様々な情報からデマンド型交通の運行制度を向上する」とはどういうことか。また、「検証する取組を実施しているの、これらの取組を通じた」は「検証する取組を通じた」とした方が簡潔で分かりやすいのでは。	P42	「～選定され、様々な情報からデマンド型交通の運行制度を向上するとともに、～」を「～スマートモビリティチャレンジプロジェクトの支援対象地として選定され、様々な情報を活用してデマンド型交通の運行制度を向上するとともに、～検証する取組を実施しています。これらの取組を通じた～」に修正し、巻末にスマートモビリティチャレンジプロジェクトの説明を追加する。
6	「交通空白地が残存する東部、南部地域の移動ニーズに応じた、適切な地域交通手段の選定」とは具体的に何を想定しての記載か。 「チョイソコ」想定なら規模拡大の議論が必要ではないか。チョイソコ以外に何か考えられるのか。	P43	チョイソコに限らず、定時定路線型のミニバスや、地域主体バスなど様々な手段が考えられるため、まずは地域で議論して検討していきたい。
7	表中「地域路線」の「該当路線」欄記載の(新たなモビリティ)の確認について、経産省のプロジェクトに関係した記載と判断したが、尾三地区南部の範囲の想定と「地域路線」の定義に齟齬はないか。	P47	新たなモビリティは現在運行しているチョイソコのみを指しているのではなく、今後エリアや運行方法など検討していくものである。
8	多様な関係者の取組みについて、住民や民間の取組(自助、共助)に対して、公が何を支援(公助)するのか。豊明市の関わり方が不明である。	P47	上位計画の総合計画にも記載があるように、交通分野を含めてまちづくりには多様な主体に役割期待値があり、支援する立場は公だけではないと考えている。
9	基本方針が豊明市ならではの内容になっていない。	P49,57	チョイソコや勅使台の取組みを絡めた基本方針とし、豊明らしさが伝わる記載とする。
10	基本方針の評価指標のバランスが悪い。基本方針と評価指標の関係を再度検討してほしい。	P49,52,57	基本方針1:評価指標3,2、基本方針2:評価指標1,5、基本方針3:評価指標4に修正する。
11	事業化が見えているものについては、具体的に記載をすること。	P50	「(仮称)多世代交流施設」は「豊明市共生交流プラザ」に名称が確定したため変更する。
14	具体的な取組みとして近隣市との相互連携を検討するという点だったので、「相互乗り入れするなど、公共交通ネットワークを形成する」など明記してほしい。	P50	該当箇所については、以下のように修正する。「市民の移動需要に対応した広域的な公共交通ネットワークの形成を目指します。」
15	予算的な問題もあるが、「福祉タクシーチケットの充実」等の対応は考えられないか。	P50	今後、福祉担当と協議していく。
12	交通事業者の「現況のサービス水準を維持」は、民間事業者にとってハードルが高い。	P51	行政としては、あくまでも方針として「維持」と記載している。
13	地域路線に「競合を回避」とあるが、競合を避けるのではなく、連携して相乗効果を生むという考えにしては。	P51	「競合を回避したルート及びダイヤ」を「連携を考慮したルート及びダイヤ」に修正する。
18	3)公共交通の利用促進策について ①公共交通に関するわかりやすい情報提供 わかりやすい公共交通案内 「タクシー乗場におけるタクシー会社連絡先の記載(ない場合)の追加 公共交通マップへのタクシー会社連絡先の記載(ない場合)の追加 ②公共交通の利用誘導 割引運賃関係 「バスとタクシーの乗継割引」の検討とはなにか。 割引運賃や企画切符の案内に「タクシーの高齢者・障がい者1割引運賃」を含むことの検討	P54～56	実施内容が分かりやすいよう記載を修正する。
19	「……支援の下、行政が主体となって(全5か所)」は「行政が主体となって、……支援の下」に修正してはどうか。主体を先に記載することで、「誰が」をより明確にする意図、現行の「支援の下」が先に来ると支援がないと行政はやらない的な見方を避けるため。	P54～56	総合計画にあるように、多様な主体に役割期待があるため、「○○と××の連携の下、」という記載に統一した。
20	「高齢者に向けた環境整備～」を「高齢者等の利用促進環境整備」への修正してはどうか。	P55	「高齢者に向けた環境整備～」を「高齢者等に向けた環境整備～」に修正する。
21	タクシーチケット配付の「継続」を「充実」へ修正してはどうか。	P55	特別な需要が見込まれる場合などは追加はあり得る(ワクチン接種促進のための移動支援など)ものの、現状としては「継続」とする。
16	「技術的な支援」とは誰が何をするのか。	P57	勅使台区で立ち上がっている組織には、定期的に豊明市が参加して委員会が開かれており、必要がある際には名鉄バスも委員会に出席いただき、助言をいただいている。
17	基本方針3が大まかな記載となっており、福祉有償運送、スクールバスの課題や、どの様に既存の輸送サービスとの連携について検討するのか記載すべき。	P57	P64のように、関係部署と連携して、個別課題に対応していく。

22	地域の輸送資源の総動員という言葉は何を指しているのか。豊明市はどうしたいのかわかりにくい。	P59	現在もスクールバスを老人福祉センターの送迎バスとして活用しており、そうした連携をさらに広げていきたいと考えている。特に高齢化は大きな社会課題として捉え、福祉との連携については特に記載させていただいた。
23	参考④の冒頭の記載だけでは、地域の移動手段は全部公共交通が担うことになってしまう。「地域の移動手段は、自家用自動車とバスやタクシー等の公共交通がそれぞれの特性に応じてバランスよく担うべきなのですが、」へ修正してはどうか。	P59	指摘のとおり修正しました。
25	移動支援検討イメージフローについて、相談先が福祉団体になると交通が関係せずに完結してしまう可能性がある。庁内の連携が重要となる。	P64	福祉分野、交通分野、どこからでも同じフローで検討ができるように内部調整を行っていく。
26	福祉有償運送に関する記載が無いが、記載する必要性はないのか。	P64	福祉有償運送については、P64に福祉分野として掲載している。
27	文章の内容について、以下のように修正してはどうか。 「公共交通分野と福祉分野の利用者の移動については、交通又は福祉が単独で考えることではなく、それぞれの特性に応じた移動方法の最適化を探ることにあり、一定程度の中距離～遠距離の歩行が可能な利用者は公共交通分野で、単独で移動が出来ない方や介助が必要な方は福祉分野を基本にそれぞれ移動手段を確保することが望ましいと言えます。一方で、近距離移動の利用者については、公共交通分野と福祉分野の移動サービスが重複している場合があることから（イメージできませんが）、公共交通と福祉移動が連携することにより、利用者にはより良い移動サービスが提供でき、行政にとっては資源の有効活用を図る効率の良い移動支援を目指す必要が有ります。」	P64	指摘を踏まえて修正しました。
28	「さらに、タクシーとチョイソコについては、福祉が担うべき移動支援対象者にも手が差し伸べていけるような取組を……」は根本的な認識違いではないか。 福祉が担う移動支援対象者にはタクシー中心の輸送サービスが最も適し、チョイソコについては、バス停まで徒歩移動が難しい方や介護が必要な方は利用しにくいことが一般的と認識している。その様に考える限り、「タクシーとチョイソコについては、福祉が担うべき移動支援対象者にも手が差し伸べていけるような取組を……」との整合性がないことになるのではないか。ついては、「タクシーとチョイソコの機能や役割に応じた移動サービスを提供していくため、交通部局と福祉部局が移動対象者に応じた予算確保や施策の連携を図り、高齢者や障害をお持ちの方などに適した移動支援を充実していくことが重要であり、具体的な施策の実現に向けた交通と福祉の連携のあり方について検討して参ります。」のように修正してはどうか。	P64	タクシーについてもチョイソコについても、共に福祉分野に入り込める余地があると考えているためこの記載となっている。特に近距離移動なら可能という方たちは、交通と福祉で相互に連携することで、支援の仕方を検討していきたいと考えている。 記載は以下のように修正しました。 「タクシーとチョイソコについては、福祉が担うべき移動支援対象者にも、機能や役割に応じた移動サービスを提供できる可能性があります。そのため、交通部局と福祉部局が連携を図り、対象者に適した移動支援を充実していくことが重要であり、具体的な施策の実現に向けた交通と福祉の連携のあり方について検討していく必要があります。」
29	基本方針とアクションプログラムのつながりが明確でない。	P64	アクションプログラムの表に「該当する基本方針」を掲載している。今後実施事業に関する意見があれば、必要に応じて基本方針に反映していく。
30	活性化再生法にある収支率について記載があるが、負担金については、確認項目として設定してはどうか。	P67	指摘のとおり修正しました。
31	新たなモビリティという言葉がたくさん出てくるが、何を指しているのか。	—	新たなモビリティは、既存のものにとらわれずに検討する必要があるという意味で記載している。
32	会議資料が膨大すぎるため、要点をまとめたものと良い。また、もっとかみ砕いた表現としてほしい。	—	総合計画を参考に、全体的に分かりやすい表現を心掛ける。 概要版は、特にわかりやすく見やすい形とする。
34	「楽の湯送迎バス」の実施主体が不明である。	—	実施主体は「楽の湯」であるが、特定の施設の送迎事業のため、計画からは削除する。
35	高齢者外出支援事業 基本料金相当額（上限500円） 障害者福祉タクシー料金助成事業 基本料金相当額年間最高48回分について タクシー料金の改定推移（過去、数回にわたって、初乗り距離の短縮に伴い初乗り金額の値下げを実施）について、初乗り金額の低額化とともにサービス低下になっていると思われることことから、1枚（1回）当たりの金額改定を図って利用者の利便向上・サービスレベル向上を要望します。	—	現時点で金額改定等の予定はないが、関係各課と連携して将来の取り組みを検討していく。