

【二次評価全体講評】

- 地域公共交通確保維持改善事業の目標設定は、再生総合事業のような調査ができなくなる中、いろんな指標の把握が困難な状況になっている。設定した数値目標が過大や過小になっていないか協議会で引き続き検証を行っていただきたい。フォローアップでは数値目標を達成出来たか、問題はないかなどの観点から事業の取組内容の見直しも併せて検討をお願いしたい。
- 地域の経済的な発展はもちろん、お年寄りの方などを含めた地域の人が社会の中で物質的、精神的に満たされた生活が送れるような理想的な生活交通ネットワークの青写真を描いていただきたい。交通だけでは出来ることに限界があるので、交通関係者はもちろん、商業関係者、福祉関係者、医療関係者など幅広い関係者を巻き込んで地域の理想的な生活交通ネットワークの構築を目指していただきたい。
- デマンド交通はいろいろPRされても電話予約などの煩わしさもあり、なかなか利用されないケースがあると聞いている。既に利用促進でいろんな先進的な取り組みをされている地域の情報があれば、関係者皆で共有していきたいので情報を寄せて欲しい。
- 地域公共交通確保維持改善事業を各協議会の方が上手く活用されて、交通ネットワークの維持に努力されていることは非常に心強くこの努力を継続していただきたい。各モードで実績が出ていることは喜ばしい。課題をあげるとすれば他モード間を含めた全体の交通ネットワークに目配りしながら計画の具体化や事業運営を進め、持続可能な交通ネットワークを実現していただきたい。交通は目的があって初めて発生する需要で、目的先が交通に合わせて対応することで地域が活性化することも考えられる。
- 地域公共交通確保維持改善事業を活用する自治体が少ない。活用している自治体の中にもこの制度では活用が難しい、あるいは申請負担が大きいなどと思われている方はいらぬのではないか。事業を地域にとって良い制度にしていくため現場から意見を出すことも必要である。
- 利用促進が共通する課題と考える。フィーダー系統は乗換の不便さ、電話予約の抵抗などで利用者のハードルが上がっている。横のつながりで情報交換していただくことで解決できることもあるのではないかと。乗合タクシーの利用方法などは隣近所の口コミも有効と聞いている。交通サポーター的な方に協力をお願いする方法や地域と事業者がインセンティブを付けた取り組みも考えられる。

- 新規利用者を獲得している成功事例もある。同じ取り組みが成功するとは限らないが参考にしていただきたい。
- 従来の地域公共交通活性化・再生総合事業が地域公共交通確保維持改善事業となり、元気な地域のために生活交通を維持することから少し長めのスパンで持続可能な生活交通を維持していく仕組みとなった。長続きするような公共交通の仕組み作りには共通性があり、それは何かの形で改善が図られているという点である。コストを下げて採算を取ることも考えられるが、サービス水準を上げて利用者の増加にターゲットを置き努力されている。これが長続きする生活交通の原点ではないか。
- 新たな工夫も生まれてきており、バスマイレージなどは移動だけではなく、生活、旅行とか地域の活性化と公共交通の利用が一体となる取り組みで、この制度を進めるうえで非常に良い効果ではないか。
- 人によって運賃、時間の価値観が異なることを常に頭に入れた施策を取る必要がある。今後人口減少が進む中でいかに利用者確保するかというと、ビジターのニーズ把握が重要である。
- 交通と移動した先の生活施設は切っても切れない関係である。交通を改善する一連の努力の中に施設側の工夫を入れてもよいのではないか。
- 新しく出来た制度ゆえに本当にやりたいバス路線ではなく、補助制度に合わせるためにしかたなく設定したという路線があるかもしれない。規制緩和が進む中、制度を見直していくことが社会に定着しているので我々に伝わるような形の報告があっても良い。運輸局の人には言えないことは第三者評価委員を使っているような制度の歪んだところを指摘していただきたい。行政も制度を変えていく器がある。
- 3.11以降、世の中の価値観や物の見方が変わってきた。物事が起きてからの対応が重要であることに間違いはないが、最近は何かが起きないように予防しておくこともかなり言われている。予防の観点の取り組みはすぐに結果が出ないし、そもそも物事が起きないので評価が出来ない可能性があるが、少子高齢化は2年後3年度にはもっとひどいことになるので、今困っている中山間地域だけでなく、都市部の住宅団地にも間違いなく同様の問題が起きると思われるので、今から準備していく取り組みも必要である。