

## 趣旨

地方運輸局等が地域公共交通確保維持改善事業(以下「確保維持事業」という。)の二次評価を実施するに当たり、本会議を通じて学識経験者等から助言を受け、確保維持事業の事後評価を充実し、地域における確保維持事業の取り組みが効果的・効率的に推進されることを目的として、地域公共交通に知見を有する学識経験者等の有識者委員と運輸局委員で構成し設置するもの。

## 概要

日時:令和5年2月28日(火) 13:30~17:15

場所:相鉄フレッサイン長野駅善光寺口(長野県長野市)

委員(敬称略、五十音順) 高山 純一(公立小松大学大学院) ※座長  
佐野 可寸志(長岡技術科学大学大学院)  
高瀬 達夫(信州大学工学部)  
西館 有沙(富山大学教育学部)  
柳澤 吉保(長野工業高等専門学校)  
吉田 樹(福島大学人文社会学群)

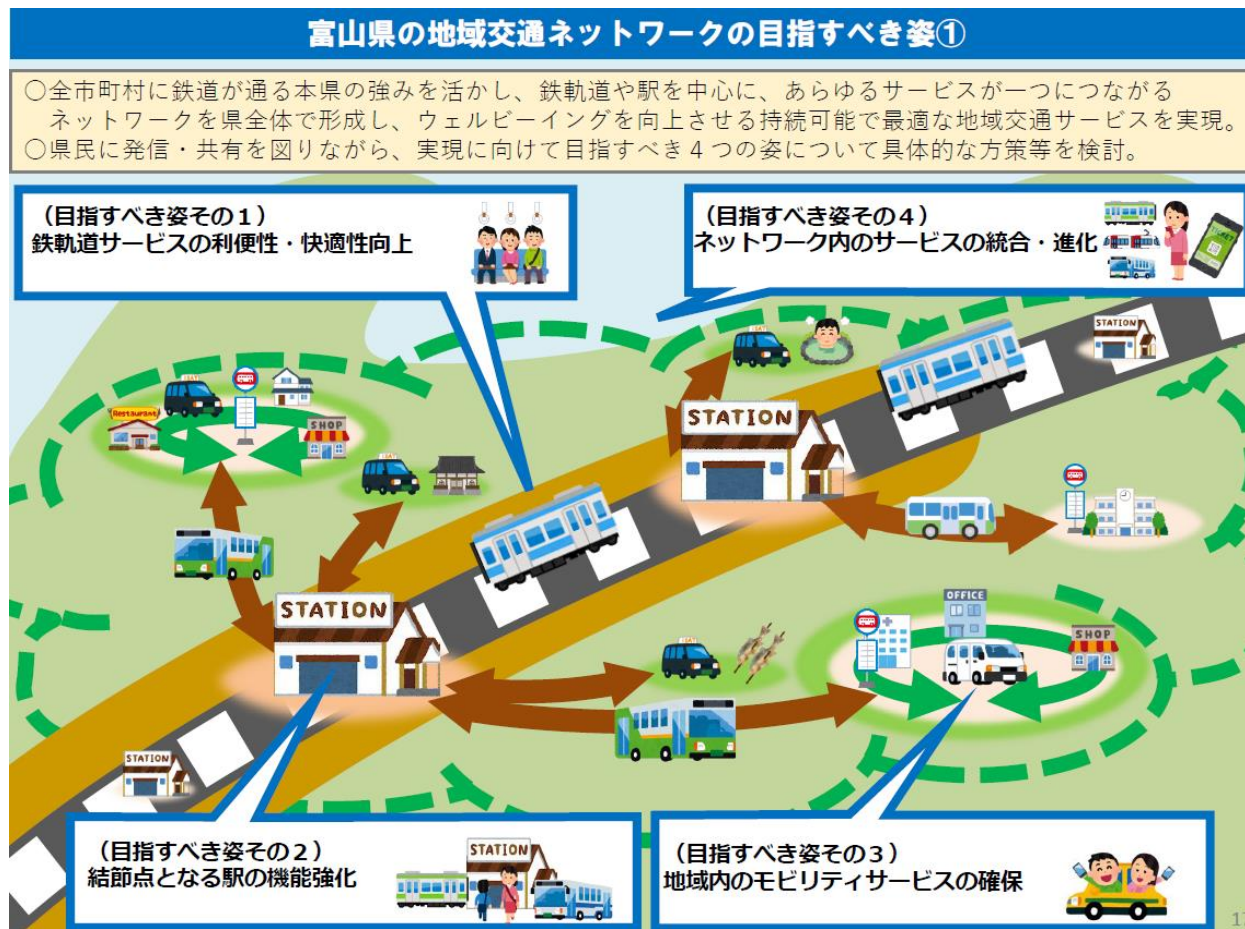
## 審議案件

- ①地域間幹線系統確保維持事業(富山県生活路線バス協議会)
- ②地域内フィーダー系統確保維持事業(小矢部市地域公共交通活性化協議会)
- ③離島航路事業(佐渡航路確保維持改善協議会)
- ④地域公共交通調査等事業(安曇野市地域公共交通協議会)
- ⑤新モビリティサービス推進事業(安曇野市地域公共交通協議会)

委員御指摘概要

<①地域間幹線系統確保維持事業  
添付資料1-1>

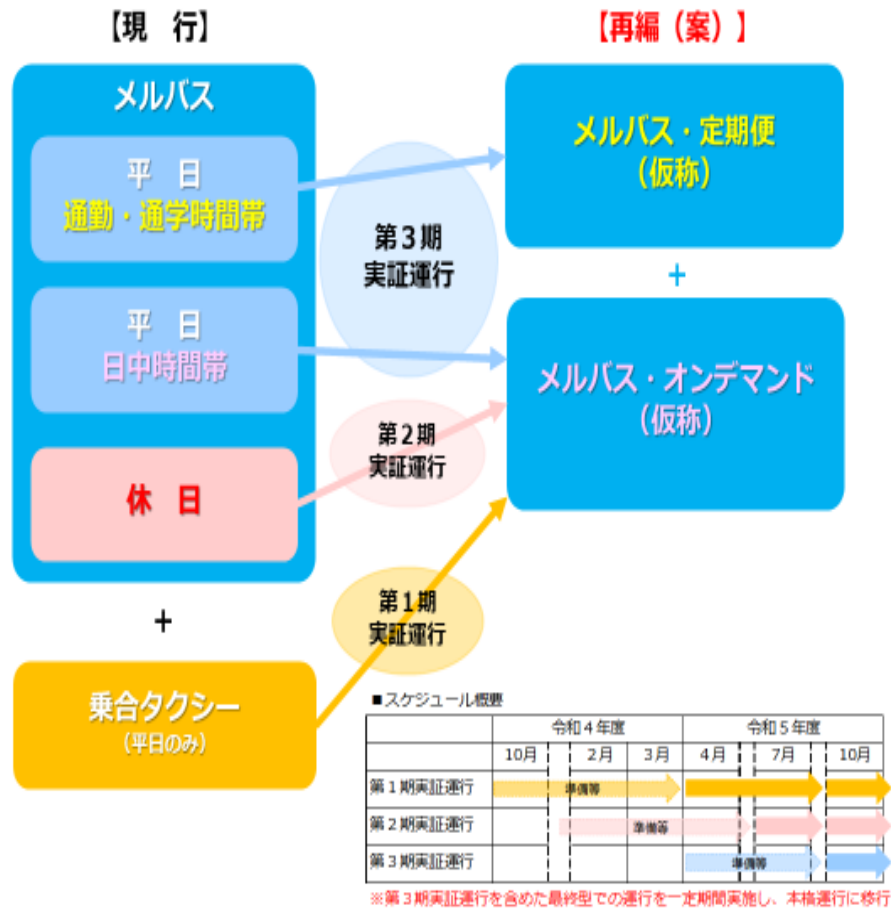
- 目指すべき姿その3の地域内のモビリティサービスの確保に関しては、一般的には鉄道に比べ注目度が高くないとともに成果も出しづらく、具体化に当たっては困難も伴うことが予想されることから、今後の出口戦略の検討が重要。また、目指すべき姿3については、県内各市町村と県の方向性のすり合わせが重要。
- 地域間幹線系統確保維持事業の補助要件として、同事業交付要綱別表1へでは1日当たりの輸送量が15人以上となることを求めている。この点、県の評価指標は①バスの年間利用回数の維持向上②ノンステップバス導入割合の向上。補助要件を満たしているか否か等の確認のためにも、輸送量の確認も必要ではないか。
- 高齢者や学生だけでなく、子育て家庭もターゲットとした検討が重要。



委員御指摘概要

＜②地域内フィーダー系統確保維持事業添付資料2-1＞

- フルのオンデマンドは利便性は高いが必要な台数も多くなる傾向。台数が足りなくなる可能性も考慮し、例えば、利用予約が重なる見込みがある朝は前日までの予約を必要とする等の工夫が必要ではないか。最初に利便性の高いものを導入すると、後でサービスを低下させることは利用者受けが悪いということも考慮する必要。また、便数が少ない等の従来からの課題については、便数を増やす等、今ある資源を有効活用するという観点も重要。
- 最終的には、朝夕の通勤通学時間帯は従来型の定時定路線を維持しつつ平日の日中時間帯及び休日は新オンデマンド交通に移行するとのこと。定時定路線として維持するところは従来の運賃(200円)を維持しつつ、他方、利便性が向上する分、新オンデマンド交通の運賃は高めに設定する等により利用者を分散するなど運賃の戦略的なデザインも重要。
- 定時定路線は、運行しているという実態が目につきやすい。一方で、区域型のオンデマンドの場合は、乗客以外からは運行の実態が見えづらくなるため、皆でバスを支えようというモチベーションが低下する可能性があることに留意する必要。そのため、チョイソコではエリアパートナー制度などの仕掛け作りをしている。そうしたことの検討も必要。



委員御指摘概要

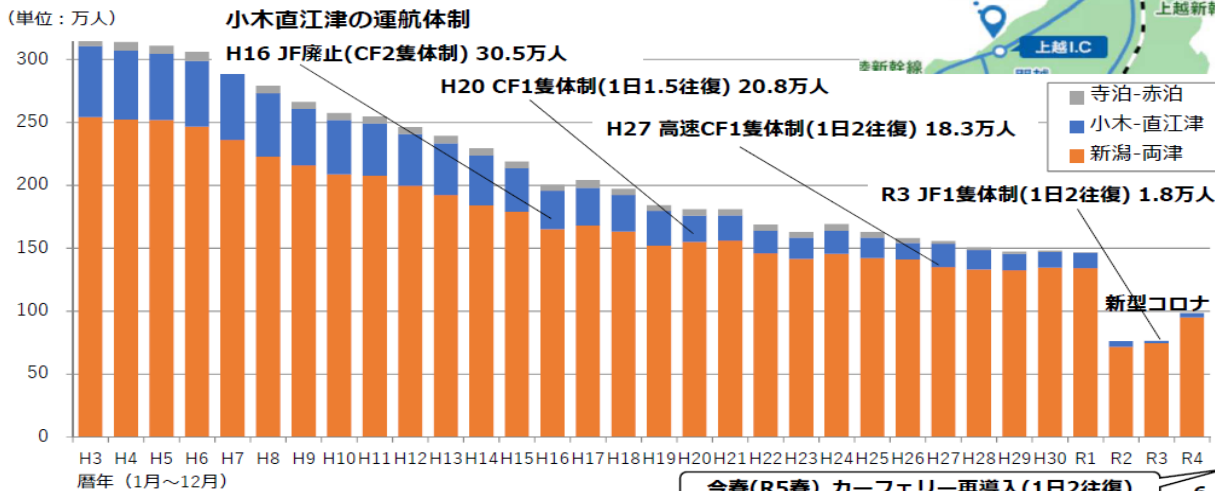
<③離島航路事業(添付資料3-1)>

- 外国人観光客等の誘客を実施し利用者の増加及び収支改善を図り、持続可能な航路を目指すとのこと、外国人観光客は自家用車無く島内二次交通についても留意する必要。
- 佐渡の路線バスでは、車掌が朱鷺に関してアナウンスしてくれたり子供たちの相手をしてくれたりと、日本の原風景的なものが残っていたと感じる。島内交通そのものに価値を見だし、魅力を高めていくことも合わせ技で行っていきと面白いのではないか。
- 一番の利用者だった島民が減少していることから、観光客にも訴求するため、島のPRやリピーターを増やす等、航路のサービスレベルとは別の取組も重要。

3 事業の概要 (小木直江津航路)

(2) 佐渡航路の利用実績

- ・ H3年(1991年)ピーク (316万人) から減少傾向。
- ・ 島民利用は、新潟両津が3割程度、小木直江津は1割未満。
- ・ これまで、利用人員の減少に合わせて運航体制等を適宜見直し。(寺泊-赤泊航路は令和元年(2019年)に廃止)



## 委員御指摘概要

### <④地域公共交通調査等事業4-1、⑤新モビリティサービス推進事業5-1 >

- 安曇野市の立地適正化計画の目標には定時定路線の維持についても掲げられている。立地適正化計画との連携を意識し、公共交通の軸を作るという観点も重要。車両16台も活用するのであれば、一番利用されるルートを中心と捉えることもできると考えられる。その際、乗降ポイントを決めれば、乗合も発生しやすくなる。
- デマンド交通(のるーと)は基本的にはどこにでも行けるため、今まで歩いて行けたところに買い物先があったのに利用なくなり遠方の便利な店を利用するようになる等の事象も生じる可能性もある。また、路線バスからデマンド交通に移行した他の自治体では、徒歩で移動可能な範囲でもデマンド交通を使うという利用者が増加したことから、路線バスとデマンド交通の併用に変更し、デマンド交通を減らしている例もある。こうした綻びも生じることもあることから、計画を策定する過程において、デマンド交通前提の考え方について丁寧に議論することが重要。
- 安曇野市は松本市を中心とした生活圏と考えられる。生活圏域を踏まえた近隣自治体との連携、調整が重要。
- コロナも落ち着き、デマンド交通の利用者も増加することも考えられる。その需要増に対応するために台数を増やした場合のコスト増に関する視点も重要。
- 事前登録制で、アプリをダウンロードして氏名・住所を入力する必要がある場合、観光客などの域外の方にはハードルがあることは認識する必要。

### 調査事業の結果 (計画作成)

#### ③ 地域公共交通計画案の作成

地域公共交通ネットワークのイメージ (地域住民対象)



地域交通ネットワークのイメージ (観光客対象)



### デマンド交通「あづみん/のるーと」の運行エリア

