

地域公共交通活性化長野県勉強会 意見交換 とりまとめ

各地域で持続可能な地域公共交通体系を確立していく上で、地域住民を巻き込んだ取り組みとすることが重要と考えられますが、市町村、路線バス事業者がそれぞれの立場で出来ることについて。

市町村

部会で地元、行政、事業者により検討した後、市民会議に乗せる
持続可能なものとするため、住民に話をする中で、それぞれができることできないこと、また駄目なものは駄目とはっきりさせる。
暮らしを公共交通に合わせる。
実際に使っている人の意見をこまめに吸い上げて今後の計画に反映していく。
住民・町会が利用促進事業を行う場合に補助をする。
行政はコーディネーターとして、法定協議会等を利用し、住民、事業者、行政が共同で取り組む。
行政がきちんとした方針や柱を持つことが重要である。
行政自ら積極的にバス等を利用する等エコ通勤に取組み、住民にアピールする。
住民に公共交通の現状について理解してもらう等意識啓発・PR活動の実施
通院、通学、買い物を中心とした交通体系作り。
乗り継ぎ点での乗り継ぎ情報の提示や時刻表の作成・更新。
行政が地域公民館活動や地域に出向き、意見・要望を把握する。
利用者以外も対象とするアンケートの実施。
広い地域では住民のみで意見を集約するのは困難であるため、地域のリーダーなど人材育成が必要。
ダイヤ、路線変更時の地元説明会の実施又は住民が主体的に時刻、路線の制定ができるような組織作り。
不便さも理解してもらう取組が必要。

バス事業者

JRとの接続や通学、通院に対応した路線の編成を行う。
バス運転手が利用者からの要望を聞き、運行改善のきっかけとする。
意見箱の設置。
親しまれるバスの雰囲気作り。
今までのノウハウから、市町村や協議会からの質問等に対応し助言する。
ノーマイカーウィーク時に企業等に出向きPR
バス停の表示を解りやすくする。
駅周辺の駐車場情報をパンフレットにする。

上記 を踏まえ、市町村及び路線バス事業者が取り組みを進める上で、相互に共有したい資料、データ等 について。（資料、データ等そのものの提出は要しません。）

イメージとしては、市町村が個別路線のダイヤや路線を検討する際、あるいは、住民や議会、財政当局等への説明等に用いるためのデータ等。また、路線バス事業者側からは、既存路線の見直し、新規路線の検討等に用いるためのデータ等を想定。

将来の人口構成予測データ
道路情報や大型店出店情報、住宅団地の開発情報など早期の段階から共有
運転免許所持者(不所持者)名簿
路線バス利用者数の推移
キロ当たりの費用
乗降数、利用層、利用頻度、目的などの利用者データ
経由バス停、新たな利用地域、不要なバス停など利用者の要望事項
通勤・通学者のデータ
高齢者の利用施設の利用日等のデータ

その他意見

料金を半額にすることで利用者を増やせないか。

事業者としては1時間に1本では利用者が少なく採算がとれないが、行政としては時間がかかっても細かいところまで走らせて欲しいとそれぞれの立場で方向性が異なる。

家族送迎のため学生の利用につながらない。

商店、学校、病院、駅が運行系統上にある路線は、非常に利用状況がよい。

誰もが、いずれ車の運転ができなくなるため、現在公共交通に乗っていない人も含めて、今から考えていかないと行けない。

バスが大きすぎるといわれても、車両を代替える初期投資ができない。

自前路線と、廃止代替は会社として扱いが違ってくる。

事業者として、議論できる場が欲しい。

国の施策として、ノーマイカーデーを導入する。

行政は素人の集まりであり、支局との情報交換、相談をお願いしたい。

廃止代替の場合、行政と、事業者との密な打ち合わせが必要。

観光と生活が混じった路線は補助が得られず維持が難しい。

細かい要望(サービスの煩雑化、細い路線の維持)への対応は難しい。

出された意見をどう吸い上げるかが難しい。どう集約して今後に生かせるか。

自家用車に頼っている意識を変えないと公共交通利用は難しい。

地域の関心を盛り上げるような事例が欲しい。

通年での公共交通ニーズがない。

通勤・通学の利便性向上が利用増につながるのではないか。

アンケート結果が実績に結びつかない。

広域(生活圏)での取組の検討が必要。

既存路線とコミュニティバスとの棲み分けが必要である。

行政側における財源確保が重要。