

地域公共交通活性化新潟県連絡会 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

地域独自の委員会や地域分科会、地域懇談会等を開催し市民ニーズを把握する。
各地区の代表者に地域の取りまとめをもらい、協議会に各地区の代表が参画する。
NPOなど主体的に取り組んでもらえる母体の設置が重要である。
住民の足は自分たちで守るという意識付けを行う。
事前にバス継続の条件として利用者数や収支率など一定の条件を事前に示し、住民が協力するような体制が必要。
ノーマイカーデーの取り組みを行う。
普段利用していない人に対し、公共交通の厳しい現状を説明し理解を得ていく。
直接住民とコミュニケーションがとれる場を設ける。
住民主導の路線を設定する。

バス事業者

利用者の声を柔軟に取り入れ運営に活かす。
バス運行にどのくらいコストが掛かっているのか住民に対してバス運行に係る具体的な経費の情報提供をする。

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。

長いスパンでの乗降データ
地区毎の年代別データ
動態調査データ
各高校毎の方面別の通学人数
運行コスト
運転手の生の声
精度の高い路線毎の収支、乗降利用者データ
乗車目的の把握
集落毎の世代別人口等

その他意見

住民主体でやってもらうことは重要だが、調整も難しい。

やる気のある人が手を挙げないと進んでいかない。

モビリティマネジメントの取組でもマイカーから替えていくのはなかなか難しい。

行政と事業との情報交換・共有の場を設ける。

自治体が直接バスを運行してもうまくはいかない。車両は自治体で購入したうえで、バス事業者に提供し、運行に関する部分は任せるような体制がよいのではないか。

コミュニティバス等の入札において新規貸切事業者やタクシー事業者に比べ、昔からの路線バス事業者は安全管理や運転者教育などを重視し費用も十分に掛けていることから、価格面だけでは勝負にならないため、数字では表れない部分についても考慮されるような、入札基準を設けて欲しい。

自家用車から公共交通に移行させるためには、自家用車並みの利便性を持ったサービスが必要である。

都市部と違い、人口が少なく走行距離も長い山間部では収支率の向上には限界がある。

公共交通は住民の足として必ず必要なものとの認識であれば、利用者数や収支率により存続、廃止を判断されるものではない。

デマンドタクシーであっても、コスト削減と利用者負担を増やさなければ、行政負担はバスよりも高くなる。

公共交通は首長の考え次第で運行形態がすぐ変わってしまう。