

令和元年度九州運輸局地域公共交通に関する第三者評価委員会 評価コメント

令和2年2月20日（木）9:30～12:30

福岡合同庁舎本館5階共用中会議室

1. 全体評価

【辰巳委員】

- 全体的には問題だという案件はなかったと思う。いずれも色々な制約条件がある中で、熱心に取り組まれていると思った。
- **（離島航路）** 協議回数が1回だったが、文書審議などの取組もしっかりと書けば、より分かりやすくなるのではと思った。また、観光との連携の強化等をより進めると良い。
- **（網計画策定）** 地域の協議会において、自分たちで公共交通を育てていくという取組は、非常に良い。市の補助金と運賃収入の割合が決まっている中で、トータルの経費を意識しながら地元で考えないといけない時に、果たして全てをカバーできるのか、どうしても切り捨てないといけない部分が出てこないのか。「本当は、ここはもうちょっと補助を入れたいといけない」という部分も実際にはあるのかなという気もするし、落としどころをどう見つけるのか興味がある。バランス良く全体を公共交通がカバーすることを目指して頑張ってもらいたい。
- **（再編計画策定）** 主として観光利用を念頭に置いているのであれば、観光業界との連携にもしっかりと取り組むべきであり、実際に観光で使えるようなダイヤ、乗り継ぎになっているのかが非常に重要。一方、該当路線は市民の足でもあり、観光利用と日常利用の両立のためにはものすごく経費がかかる場合もあるが、どちらかだけを重視し過ぎて片一方が落ちることがないようにしてほしい。特に、市民の足は非常に重要だと思うので、意識してほしい。
- **（網計画推進）** 協議会の開催回数が若干少なく感じたので、今後は検討してほしい。また、実績の中で、ゼロ回、ゼロ件というものがいくつか見受けられたので、是非とも今後取組を進めてほしい。
- **（再編計画推進）** 1回のイベントへの参加人数は限られているので、今後の継続が重要。「まず知ってもらい、それから乗ってもらい」という流れの先に、「乗ってみた後に、乗り続ける」ことまで視野を広げてほしい。乗り続けてもらうためには、イベントだけでなく実際に乗り続けたいと思う仕組みがないといけないので、そこを進めてほしい。気になった点として、循環バスは駅、役所、ショッピングセンター、病院を回るということだが、沿線に住んでいる方は使えるが、少し離れたところに住んでいる方は循環バスだけでは使えないことになる。居住地から循環バスへのアクセス、乗り継ぎも重要だと思う。
- **（地域間幹線バス）** なるべく「利用者の減少」という一言で片づけずに、それぞれの要因を分析し、対応策につなげてほしい。
- **（フィーダーバス）** 交通ネットワークを議論する上で、今は関係各所と個別に調整していると

のことだが、網計画を作った方が漏れなく議論できるのかなと思った。大学との連携、ネーミングライツの取組など、積極的に取り組まれているので、このあたりは今後も続けて欲しい。

- ・ **（バリアフリー化）** 官民の連携が非常に重要で、今後、費用負担の問題等も出てくるとは思うが、是非とも「使える」システムとして進めて欲しい。「使える」とは、まずは「つながっている」ことが重要だが、つながっていることを知らないと使えないので、その案内もしっかりやって欲しい。また、優先順位は高いけれど「基準は満たしていないが何とか使える設備がある」施設と、優先順位は低いけれど「全く使える設備がない」施設があった場合、どちらを先に整備すべきかという議論がある。多少スロープの傾斜がきつくても、使えるのであればそこは何とか使えているわけであり、本来は「全く使えない施設」をなるべく減らすことが重要。そうすると、乗降客数などの基準から見た優先順位と若干変わってくることもあるので、色々な施設が「実質的に使えるようになる」ことを意識して欲しい。
- ・ **（離島航空路）** 航空路線の維持は非常に重要。荷船と競合している区間については、いかにうまくすみ分けるか、そして連携するかを意識すれば、より良いものになるのではないかと。

【梶田委員】

- ・ 生活路線、離島航路については、日常利用にプラスして観光利用をどう取り込んでいくかが重要になっていると感じた。どちらかを上げればどちらかが下がるような状況もあるので、両立のためには季節変動等を含めてしっかり分析した上で、うまく連携させなければならないと感じた。
- ・ 機材の話を含め、事業者がどう運営して市町村はどう補助していくか。事業者との連携を含め、検討して欲しい。
- ・ 地域公共交通網の形成に関しては、最近、住民の支援をいただきながら地域として主体的に考えることが多くなっているが、うまくいくところといかないところがある。今回の発表事例の中でも、なかなか協議会さえ立ち上がらないというところもあった。開催回数の件や協議会の構成の件も重要なので、そういった点も評価して欲しい。特に、八代市のような「若い人をどう取り込んでいくか」は重要なので、丁寧にやっていくべき。
- ・ 人口減少や人口分布の急激な変化に伴い、計画をどんどん回していかなきゃいけないこともあるが、事業者等の動きも含め、「全体としてどのようにやっていくか」という視点で協議を重ねていくことが重要。
- ・ **（フィーダーバス）** 域内で完結して利用者も増えているが、鉄道との連携については、網計画の策定も含めて考えるべきだなと感じた。
- ・ **（バリアフリー化）** 鉄道会社やバス会社が障がい者と一つずつ連絡しながらやっているという状況もある。バリアフリーをよりよいものにするため、そのようなソフト面も含めて対応を進めて欲しい。

【大井委員】

- 具体的な施策を並べるときに、短期・中期・長期という時系列を明確にした方が良い。まとめて書いてしまうと、計画をもらった当事者も何からしないといけないのか迷ってしまいかねないので、時系列を明確にした上で「短期の部分はできたが、中長期はやっている最中です」という評価ができる方が良いのではないかと。
- 事業の中身や評価内容が、補助対象になっている路線・地域・事業者だけを見ているものが非常に多いと感じた。例えば「地元の住民が減っていますよ、外から呼ばないといけませんね」という話になると、当然、地域外の交通も含めて見ていく必要がある。この計画で扱わないからという理由で評価には書かないという必要はなく、評価に盛り込んでいただいても構わない。むしろネットワークとして見るのであれば、それが当たり前だと思う。その事業で扱うか扱わないかということを書けばよいだけで、ネットワークとして見ているというメッセージは、見せて欲しい。
- もう少し交通の「目的」に着目して欲しい。例えば、流行りのMaaSについて、アプリを作るとか、統一的に情報提供して検索できたら終わりという理解をしている方がいるが、どちらも違う。アプリはあくまで手段に過ぎず、それを作ることを「目的」にしてしまうと、一体どのような人を連れてきたいのか、どの交通に乗せたいのかということが全部ないがしろになってしまう。本来、交通とはどのようなお客さんに乗ってもらって、どのような目的を達成してもらいたいから、ここを増やしていきたい、という流れで考えることが大事。公共交通で全部の人を便利にするというのは無理であり、乗ってもらいたい人に対してしっかりアプローチをして欲しい。また、市町村の政策として「中心部」に人々を誘導したいという気持ちはよく分かるが、現に人々が行っている目的地が「中心部」以外のところにあり、そこへの交通需要があるのが現実である。郊外型のショッピングモール等とも連携し、利用してもらう仕掛けをしなければ、公共交通は使われない。ORCの取組のように、地域を超えて手を組むということも実は効果があるので、そのようなことも是非意識して欲しい。
- 協議会の開催回数について指摘したが、多く開催すれば良いわけではなく、やるからには中身が必要。例えば、地域のキーとなる公共交通について、「こういう取組をやってこういう結果が出ました」ということをまめに共有されているところは、意識が高い。自治体の皆さん、地域の皆さんも交通に対しての理解があるので、一方的なクレームもなかなか出てこない。回数の少ないところに限って、最後の最後になって「バスがなくなりますよ」、「すぐ再編しますよ」といったことをまとめて出すので、それまでの間に交通の情報を知り得る機会がなかったから、会議が炎上する。日々の交通の情報を小出しに見せて認知していただく場として、協議会を是非使って欲しい。市町村が単独で運営することは限界で、ある程度、交通圏や生活圏単位で協議会を開催することも考えるべき。そこには是非県も協力して欲しいと思うが、市町村も県に丸投げするのではなく、県と市町村が協力してやって欲しい。

【行平委員】

- ・ 地域が人口減少でどんどん縮小していくと、公共交通の利用者も減少する。加えて高齢化が進むと、高齢者はどうしてもアクティビティが下がるため、更に利用者が減少していく。離島はこの話がより進んでいる場所だと思う。生活のために本土とのアクセス、また核となる離島とのアクセスが重要であり、航路、航空路を維持しないといけませんが、地域住民の需要を増やすのはかなり難しい。移住者を増やそうという話もあり、実際に健闘している離島もあるようだが、やはりすぐに移住者を増やすのも難しい。そうすると、まずは観光に力を入れて交流人口を増やしていくべきと考える。そのためには、市町村の交通主務課と観光主務課が連携していかなければいけない。
- ・ 利用者の実態把握はとても大事。須恵町では大学と連携したニーズ調査を来年もやるとのことで大変期待が高まる。ほかの地域も、やはり実態を見て行って欲しい。そして協議会において、しっかり利用者の実態、意見を捉えて協議を進めていくことが大切で、今後とも継続的に取組を進めていく必要がある。

2. 個別評価

(1) 離島航路運営費等補助事業

【質問】

- ・ 協議会の開催回数は、1回で十分だったのか。
- ・ 資料中にある「おちかアイランドツーリズム協会」との連携の具体的内容如何。
- ・ 欠航率や繁忙期における増便後の乗船率如何。
- ・ 利用者数に関する目標と実績の乖離の理由如何。
- ・ 離島の人口規模（1～3名）を踏まえると、実態上、当該路線は生活航路ではなく観光航路となっているのではないか。

【意見】

- ・ 離島航路への誘客には、そこまでの交通機関との連携が重要。本件事業評価は航路自体に対する評価だが、観光との連携に言及する際にはその点についても意識して評価すべき。
- ・ 観光航路としての利用が増えることにより増便が図られ、結果として生活航路としての利便性が増した好例だと考える。
- ・ 観光は一過性の部分がかなり大きい。実態の正確な把握のためには、例えば月ごとのバランスを見るなど、より踏み込んだ検討をすべき。

(2) 地域公共交通調査事業（網計画策定）

【質問】

- ・ 交通空白地域への対応方針如何。
- ・ 目標にある「移動の満足度向上」は、どのようにデータを集めて評価するのか。

- ・ 4回にわたる協議会における議論内容如何。また、住民意見の聴取方法如何。
- ・ 公共交通の利用者には車を持たない学生等も考えられる。一方、協議会等のメンバーは老人クラブ、PTAなど年齢層が高めのようなのだが、意見のギャップはなかったか。

【意見】

- ・ 立地適正化計画との関係については、より踏み込んで評価すべき。
- ・ 計画中の各施策について、短期・中期・長期で分類すべき。
- ・ 拠点設定について、郊外部の大型ショッピングモールの影響等により、最近の地方都市では必ずしも昔の中心部が現在の中心となっていないケースが見られるので、「中心部」の捉え方については気を付けなくてはならない。

(3) 地域公共交通再編推進事業（再編計画策定）

【質問】

- ・ 分割予定の長大路線について、現状、通しでの利用はどのくらいあるのか。
- ・ 今回の再編は基本的に島内路線の話だとは思いますが、島外路線との関係はどうなっているのか。また、島外路線の性質（生活路線、観光路線等）如何。
- ・ 路線再編と人口動態との関係性如何。
- ・ まちづくり運営協議会の活動状況如何。
- ・ 市内の拠点地域の分布如何。
- ・ 離島航路と路線バスとの接続状況如何。特に、離島からの通院などの需要は考慮されているのか。

【意見】

- ・ 分割後の路線については、相互に乗り継げるような配慮が必要だと考える。
- ・ 島内路線と島外路線の乗り継ぎや、路線バスと鉄道との接続についても、意識して書き込んでいくべき。特に後者については、バス会社と鉄道会社の競合関係から難しい面もあるかと思うが、お互いのメリットになるという観点から上手く取り込んで欲しい。
- ・ 路線再編により補助金の額が劇的に下がる見込みなことは望ましい。一方、人口減少が続く地域では、今後、公共交通の担い手がなくなる可能性も捨てきれない。まちづくり協議会を立ち上げて地域で運営していくというのは、きれいに見えるし運営コストも安いですが、高齢化の進展等により行き詰まる可能性もある。こうした部分を今後、十分に支援して欲しい。

(4) 地域公共交通調査事業（網計画推進）

【質問】

- ・ 協議会の開催回数は、2回で十分だったのか。
- ・ 駅を活用した取組の具体的内容如何。
- ・ 「地域コミュニティ協議会の設置数」と「交通事業者と市が連携した運転手確保に向けた取

組の実施件数」について、実績値がいずれもゼロとなっている理由如何。

- ・ 事業の成果品である公共交通マップや時刻表の配布方法、周知方法如何。
- ・ 利用促進のためのワークショップに対する評価と、それが実際の利用増に結び付く効果如何。
- ・ 「商店街のにぎわい度」という目標の対象如何。
- ・ 計画策定段階において、「地域間のバスの系統数」と「公共交通を使った旅行商品の造成数」という目標を掲げた意味・目的如何。
- ・ 志布志港、志布志駅間の移動利便性の向上について、バスでの所要時間の実績値が徒歩移動でかかる時間より大きくなっているが、何が生じているのか。また、フェリー利用者で（乗用車ではない）旅客のみの利用者は多いのか。

【意見】

- ・ 駅を活用した取組を契機に、実際に鉄道の利用につなげるという考え方をすべき。
- ・ 市の人口3万人に比してフェリー利用者が17万人もいる。この利用者を少しでも取り込み、市内で消費や観光をしてもらえるようにすべき。

(5) 地域公共交通再編推進事業（再編計画推進）

【質問】

- ・ 公共交通に関する実績値について、「平均利用回数」は下がっている一方で「直近1か月間で利用した人の割合」は増えているが、この背景事情如何。
- ・ 利用促進に関するイベントの継続性如何。また、今回実施したイベントは子ども向けのようだが、実際の公共交通の利用者には高齢者も多く、様々な層へ利用促進を図る必要があるが、今後の取組方針如何。
- ・ 利用が減っている市内幹線の循環バスについて、利用促進策の結果、回復しつつあるのか。
- ・ バス路線と鉄道路線が競合する区間について、協議会においてはどのような議論が行われているのか。
- ・ 計画期間中に人口分布の変化は生じたか。

【意見】

- ・ まずは公共交通の存在を知ってもらい、それから次に実際の利用へつなげる、というステップを踏んだ利用促進を行うことは、非常に良いことだと考える。
- ・ 「一般路線バスの利用が増えた結果としてコミュニティバスの利用が減った」ということが事実であれば、それ自体はネガティブに捉える必要はないのではないかと。むしろ、コミュニティバスでないと拾えない需要はどこにあるのか考えるべきであり、そうすると自ずと鉄道会社や商業施設との連携に行き着くのではないかと。
- ・ コミュニティバスの運賃の値上げに伴い利用者が減ることは想定し得るが、一方で、公共交通の持続性という観点では必要額は運賃として徴収すべき。その上で、上昇分について誰が負担するのかという議論がなされるべき。

- ・コンパクトシティを進めると、生活施設が徒歩圏内に収まり、結果として公共交通を使わなくなる例はあるため、人口分布の変化は時々確認した方が良い。
- ・利用促進に用いられたパネルは非常に見やすく、漫画も読みやすい。今後は、実際にブースでパネルを見た方の感想等を取り込んでいけると良い。

6. 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線バス）

【質問】

- ・運行回数の削減に伴い輸送量が減少している路線があるが、目標設定時に運行回数の削減は予見できなかったのか。
- ・奄美空港の利用者はここ数年右肩上がりだと認識しているが、LCC の運行回数の減少に伴い利用者が減ったと分析されている路線がある。この背景事情如何。

【意見】

- ・目標が達成できていない路線について、その理由として運行回数の削減が挙げられているところがある。今後の対策を考える際、各地域・沿線の状況を把握する必要があるため、そもそもなぜ利用者が減ったのか（運行回数を削減せざるを得なかったのか）を検証しなければならない。
- ・いくつかの系統について、ほぼ同じ筋を走っているものの枝違いというものがある。こうした系統の評価方法については、今後検討が必要。運行回数の削減についても、分散していた需要がある系統に集約されたのであれば、ネガティブに捉えなくて良くなる。
- ・協議会が主導的に行ったことと、各事業者が自主的に行ったことを混同して評価すべきではない。
- ・広域のブロックごとに合同で協議会を開催していることは、良い取組だと考える。この仕組みを利用して、市町村単位ではなく地域単位でのバスマップ作成等の取組を促すべき。

（7）地域公共交通確保維持改善事業（フィーダーバス）

【質問】

- ・協議会の開催回数は、1回で十分だったのか。
- ・JR線とコミュニティバスとのダイヤ上の接続は図られているのか。
- ・利用者の減少により福祉バスを廃止した経緯があるようだが、最近ではコミュニティバスの利用が増えているとのことである。利用増の要因として考えられることは何か。
- ・市町村負担額について、年度により乱高下が見られることの要因如何。
- ・大学の連携による取組について、利用者への周知方法如何。

【意見】

- ・地域の他の公共交通とのネットワークを考える上で、地域公共交通網形成計画を策定していない場合は、策定を考えるべき。

- ・ 大学との連携した利用調査の実施などの取組は、非常に先進的である。

(8) 地域公共交通バリアフリー化調査事業

【質問】

- ・ バリアフリー化に伴う費用負担について、協議会に調整機能はあるのか。
- ・ 調査を踏まえて促進地区3地区を設定したと思うが、事業の成果としては今後、市内全域に広げていくのか。
- ・ 心のバリアフリーについて、具体的な事例を教えて欲しい。
- ・ アンケートの回答率が高い値となっているが、工夫した点はあるか。

【意見】

- ・ 点字ブロックの整備等については、施設ごとの性質や施設管理者ごとの事情も影響するため、全体としての連携が重要である。
- ・ バリアフリー化はMaaSの導入においても必要となるので、推進すべき。
- ・ 通路において滑らない舗装を施す必要性等については障がい者が一番認識しているはずなので、積極的に意見を聞くべき。進捗確認については、1年に複数回行うくらいの感覚でも良いのではないのか。

(9) 離島航空路運営費等補助事業

【質問】

- ・ 航路と航空路のすみ分けの状況如何。また、欠航率の違い等は生じているのか。
- ・ 昨年度比で大幅な利用増となっているが、SNS活動や旅行商品の造成の効果が出ているということか。また、季節要因如何。
- ・ 機材の老朽化は深刻な状況ではないのか。
- ・ 航路と航空路が共存している区間について、往路と復路に異なる交通モードを利用する必要があると思うが、関係する調査等は行われていないのか。

【意見】

- ・ 航路と航空路が共存している場合、それぞれの交通モードの特徴を踏まえ、お互いを見ながら検討していく必要がある。また、両者のダイヤ設定が効率的なものとなれば、需要に対して補完関係となれるのではないのか。
- ・ 中古機を導入する場合、整備費が上昇する可能性が伴うので、注視していく必要がある。
- ・ 旅行商品を使わない旅行者も増えてきており、個人客にどれだけ売り込めるかが今後の課題。航空会社の垣根を超えた取組等についても積極的に評価すべき。
- ・ 本事業評価は航路自体に対する評価だが、航空路については接続する航空路線、二次交通との連携等についても、積極的に評価していく必要があるのではないのか。

(以 上)