

## 趣旨

関東運輸局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する。

## 概要

◇日時：平成31年2月26日（火）13:00～15:00

◇場所：横浜第2合同庁舎16階会議室

◇委員：中村 文彦氏（横浜国立大学 理事・副学長・教授）

轟 朝幸氏（日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授）

山崎 智之氏（株式会社 日本政策投資銀行 都市開発部 課長）

関東運輸局（久保交通政策部長、櫻井鉄道部長、森高自動車交通部長、  
宮永海事振興部長）

■確保維持事業の各補助事業のうち、

- ①地域間幹線系統確保維持事業（東京都地域間幹線系統確保維持協議会）
- ②地域内フィーダー系統確保維持事業（市原市地域公共交通会議）
- ③地域内フィーダー系統確保維持事業（本庄市交通政策協議会）
- ④地域公共交通調査事業：計画策定事業（甲府市地域公共交通会議）
- ⑤離島航路確保維持事業（東京都離島航路地域協議会）

の5つの補助事業案件を選定し、審議を実施。選定案件の5協議会から14名が出席。



協議会の審議風景



先生の助言を熱心に聞き入る協議会の方々

## 委員からの主な助言

## ①地域間幹線系統確保維持事業(東京都地域間幹線系統確保維持協議会(武蔵五日市駅～小岩～藤倉線))

- ・OD調査の結果、小岩～藤倉間の利用者が少ないという結果以外にも、深く分析いただきたい。また、小岩以西を一部廃止して、デマンドバスに接続させるなどすれば、コストが増えずに見直すことができると思うが、数字をたたいて議論を深めていただきたい。
- ・計画の目標を立てるに当たって、当該路線だけではなく、フィーダー等の地域内に存する他の路線も含めて、当該路線がどういう位置づけになっているか、また、目標をどのように立てていくかということが重要。
- ・特に、目標については、多摩地域全体の路線ネットワーク計画、あるいは近隣市町村の網計画との整合性が取れていることが必要。
- ・利用促進は、誰に乗ってもらうのか、ターゲットを明確にした上で、そのターゲットに該当する人に対して周知・広告を行うことが重要。例えば公共施設利用者に乗ってほしいとしたら、広告は車内ではなくて、公共施設で行うことが重要。

## ②地域内フィーダー系統確保維持事業(市原市地域公共交通会議)

- ・子供たちが乗る路線は財産だと思う。子供たちができる限りバスに乗るということは、バスにとっては中長期的な利用者の確保という観点から意味があるとともに、子供に対して社会性を教育する効果や地域とのつながりを深める効果もあるなど、何重にも効果があると思う。子供たちには、今後も活用してもらえるよう施策を進めてほしい。
- ・デマンドについて、特定のヘビーユーザーがものすごい回数乗っているだけで、地域全体にはあまり知られていないという事例もある。目標は、対象とする地域住民全体が交通手段として認識し、そのうち多数の住民がそれぞれの機会・ニーズに応じて一定程度使うことにより浸透していくことが重要。

## ③地域内フィーダー系統確保維持事業(本庄市交通政策協議会)

- ・シャトル便の目標値が1万1500人となっていて、その目標は達成しているが、これを1便当たりに換算すると2～3人の乗車ということになる。市の中心部の運行便としては、目標が適切なのか検討いただきたい。
- ・デマンド運行の利用者意見の中で予約が取れない等の意見があるが、現実に乗ろうと思ったけど乗れなかった人がどれくらいいるのか調べることも必要。

## ④地域公共交通調査事業:計画策定事業(甲府市地域公共交通会議)

- ・「目標達成の為の施策・実施主体」については、全23の施策をあげているが、あまりに全て実施するということにとらわれると、中途半端になるリスクもあるので、しっかり優先劣後を考えて実施していただきたい。
- ・最近MaaSについて、多くの交通事業者が危機感をもっている。このような大きな計画を立てる中で、事業者の危機感を念頭において、事業者と協議してもらえば、互いに良い政策が生まれてくるかもしれないので、MaaSについては情報収集していただきたい。
- ・MaaSの他、新モビリティサービスについては、チャレンジしていただきたい。チャレンジして失敗したとしても次に繋がれば良い。
- ・輸送人員が直近1年間で1割増えているのに対して、コストは下がっており、これまでの取り組みが功を奏してきたということであるが、計画の中でも、これまでの実績をうまく反映しながらやっているという部分を、より表に出していくと良い。

## ⑤離島航路確保維持事業(東京都離島航路地域協議会)・東京～八丈島航路

- ・インバウンドがこれだけ増えている中で、この地域の利用者は余り増えていない感じがする。
- ・現在実施しているツアーは非常に魅力的だが、もう少しコンパクトに回りたいというニーズもあると思うので、飛行機とうまく組み合わせて、そのようなニーズにも対応するものも検討いただきたい。
- ・物資輸送については、飛行機ではなかなか運べないものもあり、非常に重要な役割をもっている。

## 委員による総評

- 各協議会において、独自に多くの取り組みを実施していることが改めて分かった。もちろん、それぞれ似通った部分も多いが、ここでの指摘等を横展開していくために、こうした形で評価委員会を開催するのは有意義だと思う。
- 計画や目標というものが非常に重要。一方で、一般論として、時代や環境が変わっても、計画・目標が変わっていないという状況もしばしば見受けられ、PDCAのPが見えなくなっている、あるいはPが合わなくなっているということも多い。状況に合わせて計画・目標を見直していくよう努めてほしい。
- 公共交通の活性化を目指す際に、ホームランみたいなものはない。地道にいろいろなことを試し、いいものを取り上げて、組み合わせやっけていく、それでやっとな成果が出るという感じだと思うので、ぜひチャレンジしていただきたい。
- 今日の議論の中でもあったが、観光により新しい交流が生まれることで、交通の維持・活性化、ひいては地域経済の活性化につながると思う。  
インバウンドがこれだけ増えているのは、まさしく政策による誘導の結果だと思う。生活交通は一生懸命やったとしても、本当に利用者が増えたのか等、効果は見えにくいですが、観光・インバウンドに関しては積極的にやればやった効果がはっきり見えるはずなので、積極的に攻めていただきたい。
- 本来的には、総合計画の中で「市民にこういう生活を送ってもらいたい」というのがあって、それを実現するために公共交通にの活用が重要になってくるということだと思う。  
議論の中でもあったが、地域の子供たちが積極的に地域と関わりながら成長していくということが後々財産になる。そんな議論を、繰り返し原点に戻ってやることが大事。
- MaaSに関しては、1年前くらいから危機感を持っている。  
MaaSは、あくまでツール。ヘルシンキの事例もそうだが、ある政策目標に対しての実現ツールとして活用していくというのが望ましい。1つの視点として、MaaSは自動車の依存を減らしていくにはどうすればいいかというところから来ているものだという点は重要。  
MaaSを活用して、住民・利用者が、「どういう情報を」「どう入手して」「どう行動したか」などを把握することによって、いろいろな分析が出来るようになると思うので、そうした観点からも、MaaS関係の新しい動きについてはウオッチしてほしい。