

令和2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 概要

令和3年2月19日（木）9:30～12:30

オンライン会議

（1）地域公共交通調査事業（計画策定）

【質問】

- ・ 今後、運賃を無償から有償にすることで需要が減少する可能性があるが、どのように考えているか。
- ・ 住民との合意形成については、どのような状況か。
- ・ 計画中に目標として「収支率の改善」が挙げられているが、達成するための方向性はどのようなものか。
- ・ アンケートを実施しているが、住民の意見は全体として把握できていると考えているか。
- ・ コミュニティ交通以外の交通機関（路線バス等）の位置づけは、どのように考えているか。
- ・ 生活交通としての利用以外の利用方法（観光利用等）は、どの程度検討しているか。

【意見等】

（辰巳委員）

- ・ 地域の理解を得ることが大きな課題であり、丁寧に進めることが必要ではないか。
- ・ 計画の中身はそつなく書かれている反面、どこでも使えそうな内容にとどまっている印象。地域の実情に応じ、因果関係を踏まえ、施策を計画に丁寧に書くべき。

（梶田委員）

- ・ 地域とのコミュニケーションは1つのポイントとなるだろう。
- ・ モード間の連携をしっかりと位置付けることが重要。住民の意向をくみ取ることも重要。
- ・ 立地適正化計画などの周辺計画との整合性を図りつつ、長期的な視点も含めて、今後の再編に取り組んで欲しい。

（大井委員） ※¹（1）～（3）の総評としてコメント

- ・ それぞれの事業を見るだけでは、問題の解決が難しいこともある。様々な視点（他地域との関係性やモード間の連携）から見ていくことで、取りこぼした需要の発見につながる。
- ・ 地域公共交通計画はマスタープランであるため、どうしても総論的な記載になりがちだが、その市町村の各エリアで何をしないといけないのか、何をしたいのかを見据えて記載すべき。その上で、今ある地域の輸送資源をしっかりと位置づけて欲しい。
- ・ 「空白地を埋めなければならない」という意識が強すぎるように感じる。利用者が本当にいる地域、公共交通を必要としている地域に、メリハリをつけて対応すべき。
- ・ 体験乗車会を行う場合には、乗り継ぎ等のハードルはある程度抑えめにした方が、利用促進

としての効果がある。まずは、公民館利用などの日常利用を想定した体験から始めた方がよい。

- ・ 目標設定の際、それが施策の実施により達成可能かということも現実的に考えるべき。週1日しか運行しないバスについて「毎週乗ってください」と呼びかけないと達成できない目標ではなく、「月1回、年1回でも利用して欲しい」というところからスタートしても良いのではないか。
- ・ 広域計画の策定に当たっては、各市町村の協議会や計画について把握しながら、連携の取り方や各市町村計画へのおろし方についての検討が必要ではないか。

(行平委員)

- ・ 自家用車を持っていない高齢者が買物等において実際にどのように行動しているか、掘り下げることが必要ではないか。
- ・ アンケート調査の回収率が49.3%ととても高いことから、地域住民の意識が高く、地域公共交通に対して関心があるものと思われる。せっかくの調査結果であるから、ぜひ高齢者や公共交通利用者に絞った分析も進めて欲しい。

(2) 地域公共交通再編推進事業 (計画推進)

【質問】

- ・ なぜ今回このような形式で体験乗車会を実施したのか。コストパフォーマンスの観点から、事業費と実施内容の関係は適切だと考えているか。
- ・ 地域の住民数(母数)に対して参加者が各回8名という結果は、十分だと考えているか。
- ・ 体験乗車会の募集に当たっては、どのような方法で行ったか。
- ・ 体験乗車会で臨時便を使用したのはなぜか(通常のバスダイヤと違う時間帯での体験乗車には効果があったのか)。
- ・ 体験乗車会の参加者で、現在実際にバスを使われている方がいるか把握しているか。
- ・ 当初計画していた小学生を対象とした体験乗車会を実施しなかったのはなぜか。
- ・ バスの運行は平日の昼間の時間帯に限られており、通常、小学生は利用できない。もし今後、小学生をターゲットとするのであれば、どのようにアプローチしようと考えているか。
- ・ 参加者の属性(年齢、性別、免許の有無など)は把握しているか。

【意見】

(辰巳委員)

- ・ 利用促進を行う際、他のやり方も選択肢に考えつつ、コストパフォーマンスを考慮すべき。
- ・ 真に乗ってもらふべき人に体験してもらふことが重要。山浦線以外は週1便となっているが、利用者がどのような生活スタイルをしているか、コミュニティバス以外のどのような交通手段と組み合わせているかを考えるべき。体験乗車会で出た意見を分析し、運行計画にフィー

ドバックすることが重要。

(梶田委員)

- ・ 高齢者をバス利用のターゲットとしているのであれば、免許返納者や高齢者の将来に対する不安をきちんと聞き取り、公共交通へ乗る機会を創ることが必要ではないか。
- ・ ダイヤの調整に当たっては、乗り継ぎについても検討すべき。

(大井委員)

- ・ 上記(1)の※¹を参照。

(行平委員)

- ・ 体験乗車会には、今後の乗客として見込まれる高齢の女性が多く参加されたと聞き、今後の利用が期待できる。元気なうちに利用の習慣づけを行うという視点は重要。
- ・ 買物などの日々の移動についての調査も必要ではないか。

(3) 地域公共交通調査事業（再編計画推進）

【質問】

- ・ 事業者や住民の意向はどの程度把握しているか。
- ・ 今後の対応の想定やシナリオは考えているか。
- ・ 協議会の開催について、コロナ禍において工夫した点はあるか。
- ・ 3回の分科会での協議内容はどのようなものか。
- ・ モード間の課題はどのように認識しているか。
- ・ 観光利用についてはどのように考えているか。
- ・ フェリーとの関係はどのように整理しているか。

【意見】

(辰巳委員)

- ・ コロナ禍の中でオンライン会議が中心となり、広域計画であるが故の大変さがあったかと思う。オンライン会議は効率が良い面もある一方、詳細な議論、本音での議論をすることは難しい面もある。オンラインと対面を組み合わせるなど、今後、会議の実施方法を検討する必要も生じるだろう。
- ・ 地域の意向を早めに把握し、あらかじめいくつかの状況を想定した対応策を練ることが必要ではないか。

(梶田委員)

- ・ 事業者との連携は重要。県として市町村の意見を聞き、実際に住民に利用されるよう進めていくべき。

(大井委員)

- ・ 上記(1)の※¹を参照。

(行平委員)

- ・ 事業者や自治体の今後の状況について、注視していくことが必要ではないか。

(4) 離島航路運営費等補助事業

【質問】

- ・ 県の補助額の持分が多いように感じるが、県としてはどのように考えているか。
- ・ 将来的に鹿島港の抜港も考えられていると聞いているが、仮に抜港をした場合にはどのくらいのコスト削減につながるか。
- ・ レンタカーの増加など島内の交通の動きはどのような状況か。
- ・ 旅行商品等の販売について言及があるが、どのくらいの効果があったか。
- ・ 島内の人口減少率を考慮した場合、目標の達成度合いについてどのように考えているか。
- ・ 島民による利用と観光客による利用の別は、把握しているか。
- ・ コロナ禍における観光客等の受入れについて、住民はどのように考えていると認識しているか。
- ・ 船員不足の懸念はあるか。
- ・ 船内に車両は最大何台載せられるか。どの程度載せれば達成できる目標となっているか。

【意見】

(辰巳委員)

- ・ 県の補助額が変動しており、かつ、増加傾向にあるため大変だと感じる。コストカット、観光振興等を進めていくことも必要だが、国が負担を受け持つことも考えるべき。
- ・ 観光需要が増しているが、一方で島内のレンタカーの不足や本土発の第1便については車両が満載となっている状況もあると聞いた。今後、収入増に向けて観光客を増やすためにはどうすれば良いか、島内での移動手段も含めて検討すべき。

(梶田委員)

- ・ 甕大橋の完成によって、島内の移動状況の変化も生じることから、観光資源も活用しつつ柔軟に対応すべき。地域の活性化のためには、航路とバスとの連携についても考えるべき。

(大井委員)

- ・ 観光客に過度な期待をすると、落ち込んだ時の反動が大きいため気を付けるべき。
- ・ 観光利用と島民利用とのバランスを考え、陸上交通との接続やダイヤの見直しを検討してはどうか。特に、現状でも本土側で JR 駅から港までのバス路線が存在するが、JR からの乗換え時間が極めて短く、一方で船着場では待機時間が発生するような時刻設定となっている。利用者の調査・深掘りを進め、需要を把握することが重要。
- ・ 観光に関連づけての航路利用に関する情報発信は効果的。観光部門との連携を図るべき。

(行平委員)

- ・ コロナが心配なので観光客に島に来てほしくない住民と、観光業に従事しているなどの背景から観光客に島に来てほしい住民とで、地域が二分されているところもあると聞く。感染症拡大防止と航路利用促進のためには、両者のバランスにも配慮することが重要。鹿児島県民限定の旅行プランなど、前向きな取組は素晴らしい。
- ・ 船には積載できる車両の台数に限りがあるので、今後どのように振興を進めて行くのか検討すべき。

(5) 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線バス）

【質問】

- ・ 市内の高校生グループと利用促進に取り組んだとあるが、その検討内容について具体的に教えて欲しい。
- ・ A評価となっている系統は、再編による効果か。
- ・ バスロケやMaaSの導入について、どのような考えの下で進めてきたのか。
- ・ 地域間幹線系統と鉄道やコミュニティバスとの連携は、どのような状況か。
- ・ 県の負担額が大きくなっているが、県としてはどのように考えているか。
- ・ 収益増加策についてはどのように考えているか。特に、通学での利用者を増やすための取組については、何か考えているか。
- ・ 温泉施設との連携に取り組んだとあるが、どのような効果があったか。

【意見】

(辰巳委員)

- ・ 評価については系統ごとにきちんと分析されている。ただし、事業者により書きぶりにバラツキも見られる点は、改善すべき。
- ・ 高校生による検討や施設とのキャンペーンなどの取組は、意欲的であると感じた。

(梶田委員)

- ・ 収支率減少の理由がコロナとなっているが、コロナ以外の要因についても分析すべき。
- ・ 住民の利用目的などのニーズも調査した方が良いのではないか。

(大井委員) ※² (5)・(6)の総論としてコメント

- ・ 今年度はともかく、今後はコロナを利用者の減少理由とすることができなくなるだろう。ピーク時の数字には戻らないという前提で、今後の対策を検討すべき。
- ・ 学生のうちに公共交通を利用する機会がないと、その人は今後も公共交通を利用しなくなるだろう。そのため、高校生になる前の中学生の段階から、早めに利用促進を行っても良いのではないか。保護者の負担軽減にもつながるはずだ。
- ・ 地元の高中生と連携しながら取組を進めることは、利用者の底上げにつながる良い取組だと思われる。このような取組は直ちに結果が出るものではないが、長期的な視点での評価もあ

っても良い。

(行平委員)

- ・ コロナの影響により、取組が上手くいかなかった路線もあったと聞いた。従来であれば効果があったかもしれないが、このような状況なのでなかなか難しい面もあったのではないと思う。

(6) 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダーバス）

【質問】

- ・ 普段の買物、通院等の利用はどのような状況か。
- ・ 住民からの意見の吸い上げは、アンケートによるものだけか。
- ・ コミュニティ交通に関する住民の意識はどのような状況か。
- ・ 当該地区では資料で挙げられている路線のほか、三瀬—神崎間に路線バスの代替交通が存在すると思うが、当該路線についてどのように考えているか。
- ・ 当該地区には商業施設が存在せず、買物のためには路線バスとの乗換えが必要になると思うが、接続に関する取組はどのような状況か。
- ・ 学生の利用者数が見込みどおりとあるが、どのような者が利用しているのか。
- ・ 今後、地区内で少子高齢化が進むと学生がいなくなり、需要も減少することが想定されるが、どのように考えているか。
- ・ 市の「交通ビジョン 2020」については、後継となる新しい計画は策定しているか。
- ・ 三瀬地区においては、アクセスの容易さから福岡方面に行きたいという需要もあるかと思うが、市としての対応はどのように考えているか。

【意見】

(辰巳委員)

- ・ 住民が実際にどのように移動しているかを考慮することは重要。生活圏が一つの自治体の中で完結するとは限らないため、隣接する地域との関わりについても考えるべき。

(梶田委員)

- ・ 住民との対話が効果として出ていると思われることから、継続していくことが重要。また、高齢化、人口減少等には柔軟に対応していくことが必要ではないか。

(大井委員)

- ・ 上記(5)の※²を参照。

(行平委員)

- ・ コミュニティバスができたことで地域に戻って暮らされる方がいると聞き、地域公共交通の大切さについて改めて実感した。地域への住民の回帰、地域の安心感の高まり等は、評価にはなかなか表しにくいところだが、とても重要。

(7) その他

(大井委員)

- ・ 幹線系統について、同じ経路で運行種別が異なるだけのものについては、来年度以降、評価がしやすいように工夫して欲しい。

(以 上)