

1 公共交通で支える暮らしとは

- ・自家用車を自分で運転することができない時や、送迎してくれる家族や友人等が近くにいない時でも、安心して移動できる手段の確保。
- ・飯山駅を拠点とした観光誘客につながる二次交通。
- ・自家用車を自ら運転できない高齢者の通院、買い物及び外出支援をまずは支えるべき。
- ・社会人及び学生の通勤通学の需要を支えるべき。
- ・地域を訪れる観光客等の移動の需要も支えるべき。
- ・飯山駅からの観光客アクセス
- ・高齢者等の生活需要（買い物や通院）
- ・豪雪時などの移動手手段の確保
- ・子供達の受験時などの公共交通手段の確保
- ・現在の北信地区の生活圏を考慮すると山ノ内町は中野市と一体的にとらえた幹線系統を整備する必要があり、岳南でも飯山市につながるための仕組みを検討すべき。
- ・公共交通は生活圏を形成するひとつのパーツであり、人々の移動ニーズに応えるほか交通弱者の暮らしを支える重要な要素であります。コロナ禍に伴い生活様式が変化する中で、移動というものに対する価値が変化しており、既存の公共交通のあり方を見直す時期にきていると思います。
- ・既存にある公共交通（バス等）と連動して、そこまで（そこから）の手段とすべき。
- ・公共交通を脅かすものであってはならないと思う。
- ・子供から年配の方まで安心してその地域に暮らすことができる。
- ・「境目の無い」情報提供と仕組みの構築。
- ・移動による人と人との交流や健康増進など暮らしを豊かにする間接的な効果。
- ・長期的で視野の広い検証。
- ・観光面での併用や、貨客混載など工夫による収益性の確保。
- ・公共交通機関に恵まれない周辺地域に暮らす方や身体障がいなどで自力での移動が困難な方、また、免許を返納した方等、同じ県民として移動の自由と安全の確保を公平にする。（配慮する。）
- ・免許証を持たない（返納した人を含む）人たちが日常生活に支障をきたさないための移動する権利を確保する。
- ・環境面を考えると、理想は通勤利用ニーズもターゲットとすべきだが、現実には厳しい。
- ・当面、今後15年の地域毎の人口減少や高齢化率、免許返納状況等の推移から、地域全体の活力が維持されるよう公共交通を含む移動手手段の確保が必要か。
- ・本校は、知的に障がいのある子どもたちの学校です。本校に通う子供たちが将来的に車の免許を取得できるのはほんの一握りで、ほとんどが運転の経験もなく家族及び公共交通機関を頼りに移動することになります。従って社会人になり事業所等へ仕事に行く際は、公共交通機関を利用して最寄りの駅に行き、そこで事業所の車に乗りかえて職場に行くことになる。将来にわたり、公共交通機関が主な移動の手段となり、生活をするようになります。高齢者と違い、人生の全ての期間において、必要になるこの事実も知っておいていただきたい。
- ・移動手手段を持たない高齢者や交通弱者の移動ニーズ、高校生など学生の朝夕の通学時間帯にあったルート、ダイヤを検討していく必要があるのではないかと。
- ・安全で安心して移動できる交通機関
- ・交通弱者といわれる人の移動を支える交通機関であってほしい。
- ・少子高齢化が進む中、自由な移動手手段を持たない高齢者や高校生の移動を支援することが最重要な課題と考えます。
- ・高齢者や高校生の移動目的をしっかりと把握する必要があります。高齢者は通院、買い物(今

はあまり必要がない可能性がある)だけではなく、社会活動も必要ではないでしょうか。また、高校生は通学だけでよいでしょうか。買物や塾なども移動需要として把握しておく必要があると思います。以上のリサーチが必要と考えます。

- 県が直接対応するのは広域移動なので、通勤利用および業務打ち合わせも支える必要があると考えます。
- 例)では、地域を訪れる観光客等の移動もターゲットとして支えるべきではないかと記載されていますが、暮らしを支えると記載されていますので、まずは日常生活を支援することを考えるべきだと思います。観光も北信地域を支える重要な産業と認識しておりますが、日常生活と観光では公共交通ネットワークも提供するサービスレベルも異なります。暮らしとは別枠で考える必要があります。ただし、観光目的への対応は交通事業者にとって大きな収入源になるため、交通事業者が持続可能のためにも別途検討する必要があると考えます。
- 移動によって暮らしを支えるだけでなく大量および中量輸送によって、混雑緩和、CO2削減、生活空間へ流入する自動車が減少することによる交通事故および騒音などの減少につながります。間接的にでも暮らしの便益(社会的便益)を増加させる効果も評価すべきと考えます。
- 以上は、地域によっても移動目的や社会便益に貢献する項目が異なるので、まずは十分なリサーチが必要です。
- あくまで地域公共交通は地域住民のための交通であり、地域住民が乗車して守っていくという意識付けが重要であると考えます。公共交通を利用していない住民に対してもいかに興味を持っていただけるか、自分ごととして捉えていただけるのが大切です。滋賀県の「交通税」などの事例は、賛否があるものの県民が意識を高めるよい機会になっていると思う。

2 今ある移動手段やサービス水準は最適か

- ・生活する行動実態に合った便数やダイヤの見直し。
- ・新幹線及び飯山線とバス等とのスムーズな接続や、目的地（観光地等）までのアクセス手段の確保。
- ・自宅から停留所までの移動に係る負担の軽減。
- ・本村の公共交通は、村内から飯山駅までの路線となっているため、飯山駅をハブとした公共交通網の利便性の向上が望まれる。
- ・山ノ内町では、市町村をまたぐ公共交通であった須賀川線の廃止を受け、交通空白地輸送として市町村自家用有償運送を開始した。しかし、交通空白地輸送のため、交通空白地となった須賀川地区と最寄りの地域間幹線系統路線の神林線のバス停である「夜間瀬駅」を結ぶものに留まり、「信州中野駅」と須賀川地区を結んでいた幹線交通手段である須賀川線に比べると、住民ニーズに対し十分にこたえられているものではないと感じている。このことから、県又は協議会において「信州中野駅」と須賀川地区を結ぶ幹線交通手段の確保を要望したい。
- ・山ノ内町から中野市内の高校・病院へは長野電鉄や上林線などにより移動手段の確保がされているが、飯山市内への高校・病院へは移動手段がない。また、観光面においても飯山駅から山ノ内町までの移動手段がなく、新幹線駅の良さを活かしてきれていないものと感じる。
- ・信越自然郷を謳うのであれば、北陸新幹線飯山駅を中心に考える必要があるが、観光面からみると長野駅利用が圧倒的に多いことを考慮し、長野電鉄信州中野駅からの幹線整備も必要。（岳南、岳北+全エリア周遊ライン）
- ・本村のデマンド交通、シャトル便の収支について、運賃の割合は14%程度であり、交通弱者対策のウエートが高い。
- ・サービスとしては最適ではないと考える。ただし、人口や日頃利用者、観光シーズンにおける交流人口規模によって実施可能な事業規模を判断し行っているため、費用面を見ながら最低限の水準を確保し進めている。
- ・高齢者や免許返納者等移動ニーズの拡大により、今より交通体制を拡充すべき状況になった場合でも、必ずしも公共交通事業に組み合わせる必要は無いと考える。（事業規模、費用などから独立事業を立たせても良いのでは。）
- ・公共交通の利用頻度により捉え方は違ってきます。民間事業で行う公共交通は旅客ニーズに応じて採算を重視して便数などの調整を行うため、不足感があると思います。公設民託の場合は行政主導となるため、一定の便数は確保できると思います。
- ・サービスが益々過剰になってきている気がする。
（乗り降りに不便な人には手を出してやり、荷物を持って運んでやったりする事が当たり前なのか？民間企業よりもサービス過剰では？）
- ・他路線との連絡の調整が必要（各市町村へ行くことが目的になっているのでは）
- ・うまく使っている人にとっては最高の交通手段に思える。
（たまに利用した人からは不便さを言われてしまう。慣れていないため？）
- ・人の動きを数値化（明確化）するためのデータの蓄積。
- ・持続的な検証・改善のための「地域一体となった仕組み」の構築。
- ・地域、観光両面における「ラストワンマイル」問題の解決。
- ・地域の施設やイベント・商店などとの連携の不足。
- ・公共交通機関に恵まれない周辺地域に暮らす方や身体障がいなどで自力での移動が困難な方、また、免許を返納した方等にかかなりハンディがある。
- ・各市町村で高齢者、身体障がい者等の交通弱者への補助をバラバラに行っているが、地域的な同一性を確保できれば。
- ・鉄道、バスとも通勤、通学時間帯以外の本数が少ない。
- ・首都圏と比較して料金が安い

- ・バスについては利用者のニーズに応じているか疑問
- ・高校生の場合、電車の本数はある程度確保されているが、バス便数は限られているため、半日授業や行事日等の日課変更に対応できない。
- ・バスや電車の乗り換えについては、交通事業者に配慮していただいている。
- ・降雪時の高校生の移動手段確保は課題（JR線不通）
- ・交通弱者は今後増加することが考えられるが、逆に公共交通機関の便はますます衰退していくと考えられる。
- ・近くにあるバス停は1日7本の運行でこれ以上便数が減ると利用しにくい。
- ・まず考えなければならない高齢者および高校生の移動目的の到着時刻制約に対応したダイヤである必要があります。目的施設がどの市町村に立地しているか、目的施設に到着指定時刻が設定されているか、さらに目的施設に至る経路が、ターゲットの人口密度が高い地区および集落に経路設定されている必要があります。
- ・ターゲットのライフスタイルも考慮したダイヤとなっている必要があります。例えば高齢者は午前中に目的を達成し、午前中に戻ってくることを望んでいる方が多いです。ターゲットのライフスタイルを十分考慮し、そのためのサービスを提供する必要があります。
- ・幹線系統は速達性および定時性の確保が重要です。したがって、幹線から支線への乗り換えが必要となります。乗り換えをスムーズに行えるよう到着余裕時間が適正に設定される必要があります。支線の適正なサービスも考慮した幹線系統の評価検証を行う必要があります。
- ・持続可能な移動手段とするためには、場合によっては運賃の適正な価格を再検討する必要があると考えます。移動目的により輸送量(大量輸送か中量輸送か)および輸送距離の適正な設定が必要です。間違えると持続可能な公共交通とはなりません。
- ・免許返納者がさらに増加していくなかで高齢者の移動の足は確保できるか。➡今まで利用してこなかったのが現状です。公共交通ネットワークおよびサービスを提供しても、利用する習慣がないのが現状です。ライフサイクル(通院、買物、社会活動、場合によっては通勤通学)に応じた「公共交通の活用教室」等を実施して、免許返納前に公共交通の使い方を学習する機会を提供する必要があると考えます。
- ・水準が最適かどうかの判断は、各自治体の判断によるところかと思うが、市町村ごと（さらには市町村内の地区ごと）に公共交通のサービス水準が大きくなると不公平感が出てきてしまう。地域公共交通におけるシビルミニマムの指針を示していただくことも重要であると思う。

3 関係者の役割分担について

- ・公共交通を取り巻く環境は変化しており、交通事業者がそれらの社会的要請への対応するために、行政は可能な支援を検討する。
- ・基本的には、交通事業者が独立採算により各路線を運行されることが望ましい。しかし、根本的に利用者数が少ないので長電バスが撤退した経過があり、現在も赤字を補填しながら幹線路線の維持を依頼している。
- ・自治体が赤字運営を補てんしているため、自治体としては委託先が確保でき、交通事業者としては委託料として定期的な収入が入り経営が安定する。しかし、デマンド交通が普及すると、利用者が一般交通事業者の利用料金が高いとの意識から、タクシーや路線バスなどの既存の利用者が離れると思われる。結果的に安い料金の交通機関しか残らなくなると思われる。
- ・運送業、配達業の関与も考えられるが、あくまで中間配送のみで末端の個別配達には手が回らないと思われる。
- ・自治体は資金面の担保と事業妥当性の判断を行い、事業者は運行に係る事務や安全運行に係る運用方法の提案や実施を担保してほしい。メリットとしてもこれと同様であり、両方を自治体若しくは事業者でカバーするのは厳しいと考える。
- ・公共交通自体は採算の合う事業ではないため、その便益をだれが負担するかという議論になると思います。民間が行う場合は、公共交通事業以外の事業で得た収益を赤字補填して事業維持に努めています。収支が悪化した場合などは働く従業員の待遇に影響が出ることもあります。行政が行う場合は、広く住民から集めた税金を投入することになるため、住民が一体となって公共交通を支える構図ができると思います。
- ・「行政」社会インフラとしての維持
- ・「運行事業者」安全・サービスの向上に努める
- ・「地域住民」暮らしの充実や課題解決を図る
- ・「広域行政」上記が連携しながら改善していく持続的な仕組みとサポートの提供。
- ・公共交通機関のうち、無駄な支出を避けるだけ避け、公共交通の確保に効果のある費用分配をする。現状の費用対効果の分析と公平な公共交通の確保の政策を。県は市町村では困難な面をカバーするように願いたい。
- ・超少子高齢化が進むなかで、交通事業者だけで運行を継続していくことは限界がきている。今後、公設民営や国・県・市町村による恒常的な支援などの検討が必要である。バス事業者はこれまで、路線の赤字分を貸切・高速バスで穴埋めしてきたが、2012年の規制緩和により貸切バス業者が激増したことできびしい状況に続いてきたなかで、長引く感染症の影響で貸切と高速部門が大きな打撃を受け、事業存続が危ぶまれる事態となっている。
- ・自治体と交通事業者の望ましい役割分担をどのように考えるか。➡一般的には、自治体は交通事業者の運行形態(バスとタクシーでは対応する行動が異なります)および住民の移動特性を考慮した公共交通のネットワークおよび提供するサービスの設計を行うとともに、住民への啓蒙、利用環境・利用促進、さらに関連する分野との連携調整、公共交通の維持が役割になるとされる場合が多いです。事業者は安全安心、利用者に快適な運行を行うとともに、利用状況の課題を自治体等と情報共有することになると思います。しかしながら、情報共有がうまく行われていないのが現状です。利用者が少なくなると急な路線廃止が事業者から告げられるため、代替手段の手当てができないケースが多いのが現状です。路線維持の問題が顕在化する前に、自治体と事業者で情報共有し、早い段階から路線維持を図る必要があると考えます。
- ・自治体と事業者それぞれのメリットをどのように考えるか。➡暮らしの公共交通が利用促進され利用者が増えても交通事業者の経営改善にはつながらないと聞いています。観光バス、高速バスの利用促進が必要と考えます。とくに通勤通学は広域移動が行われている場合も多いです。そのために生起している交通問題への対応もかねて通勤高速バスの導入と利用促進も検討いただきたいと思います。
- ・交通事業者以外の事業者の関与は考えられるか。➡大手商業施設の買い物バス、病床数の多い病院の通院バスなど交通事業者以外の移動手段もありますが、地域公共交通計画の枠組みでコントロールすることが容易かどうか不明です。