

第3回三条市地域公共交通協議会（書面協議）議事内容 協議結果

1 協議過程

審議期間 令和4年11月16日（水）～令和4年11月24日（木）
合意に至った日 令和4年11月25日（金）

2 議事内容

(1) 報告事項

デマンド交通ひめさゆり停留所の移設及び名称変更について

⇒ 異議なし

(2) 協議事項

ア 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について

⇒ 異議なし

イ 三条市地域交通資源の有効活用に関する調査業務について

⇒ 異議なし

3 意見等及び回答

別紙のとおり

第3回三条市地域公共交通協議会(書面協議)議事内容 意見等に対する回答

【委員送付用】

No.	議事内容	意見等	事務局回答
1	(1) 報告事項 デマンド交通ひめさゆり停留所の移設及び名称変更について	停28「まちやま」オープンによるもの、他停176.506.363.794については自治会等の意向によるものであり、有意な名称変更と考えます。	(回答なし)
2	(2) 協議事項 ア 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について	デマンド交通の利便性は充分理解していても、高齢者には、2つのタイプが有り、すでに利用しているタイプは自ら申込をして問題はないが、もう一方のタイプは、コールセンター的な世話を焼いてくれる受動的な機能があれば、利用が増加するとも考えられると思います。	御意見ありがとうございます。仮にAIオンデマンド交通を実施することとした場合に、リアルタイム予約を可能にするなど利便性を向上することで、新たなユーザー層の利用が見込まれますが、コールセンター機能を設け電話予約に対応できるようにしたいと考えております。
3	(2) 協議事項 ア 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について	現状の現状と問題点①限られ目的・利用者層、利用者数の減少②行政負担額の増加等③地域拠点等の開発が、AIオンデマンド交通で解決されるものなのでしょうか？ もう少し詳しい根拠の提示が必要だと思えます。	御指摘のとおり、AIオンデマンド交通の導入だけで①～③の課題を解決できるものではなく、現時点で検討している事業の方向性の体系は資料No.2のP.18～19に整理しております。その中で、他の事業としては、(1)デマンド交通・バスの利便性向上として「バスのキャッシュレス化、待合環境整備」、(2)事業者の生産性向上・行政負担額の最適化及びバス路線の再編として「路線最適化検証・路線再編」、(3)まちなか、下田地域における二次交通の充実として「スマホを活用したモビリティ(シェアサイクル、カーシェア)、送迎バスを活用したMaaS実証」などを想定しております。引き続きこれらの事業についても検討を進め、改めて当協議会で協議させていただければと考えております。 なお、AIオンデマンド交通に期待する主な効果としては、資料No.2のP.22の下段に整理しており、今後、さらに具体的な計画やシミュレーションについて検討を進めてまいります。
4	(2) 協議事項 ア 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について	デマンド交通は『バス』と『タクシー』の中間的な位置付けであるべき。しかしながら、事業を継続して行く事＝利便性を上げて行く事になる。結果、より利用者の声(要望)を吸い上げるあまりタクシーに近い存在になっていないか？ 利用増＝行政負担増 利用増＝タクシー事業者経営逼迫。デマンドの存在意義？	御指摘のとおり、デマンド交通は『バス』と『タクシー』の中間的な制度であり、既存の交通モードを補完するものです。そのため、すべての移動ニーズに対応できる万能な制度ではなく、また、その改善にかかる要望について対応してしまうことで、他の交通モードの事業へ影響が出ることが懸念されるため、中間的な制度となるよう設計することが極めて重要であると捉えております。
5	(2) 協議事項 ア 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について	三条市の公共交通の本格運行から10年が経過。現状把握、問題意識、課題などの提示案には異議ありません。7Pの市民の意見でニーズ5順位、満足度37位であり乖離が大きい。従来のターゲット層に新たな利用者層、市への来訪者へのアプローチ、運用のアプリ等、一層の利便性向上をはかることが求められる。	御意見ありがとうございます。想定した主な事業について引き続き検討を進め、改めて当協議会で協議させていただければと考えております。 その中で、今回提案したAIオンデマンド交通につきましても、今後、さらに具体的な計画やシミュレーションについて検討を進めてまいります。

6	(2) 協議事項 ア 地域公共交通に係る今後の方向性(案)について	AI乗合マッチングは導入に向けて、検討すべきと考えます。	御意見ありがとうございます。今回提案したAIオンデマンド交通(AIによる乗合マッチング)につきましては、今後、さらに具体の計画やシミュレーションについて検討を進め、改めて当協議会で協議させていただければと考えております。
7	(2) 協議事項 イ 三条市地域交通資源の有効活用に関する調査業務について	調査業務の内容がよくわからないので、やるべきかどうか判断できない。	本調査の内容について、改めて個別に説明いたします。
8	(2) 協議事項 イ 三条市地域交通資源の有効活用に関する調査業務について	ふるさと納税の返礼品をみてもわかる通り『三条＝スノーピーク』と言えるくらい人気の施設になっている。越後交通のバス停をスノーピークに設置して首都圏の観光客の足を確保できないのか？	新たな移動需要に対するバスでの対応につきましては、大型車両での輸送によるミスマッチといった費用対効果の面やコロナ禍による運転士不足といった観点から、現状としては輸送コストの高い郊外への移動において、そう簡単に平日の増便や休日の運行ができない状況にあるものと認識しております。 そのため、新たな拠点施設の整備等に合わせ、観光客をはじめとした新規の移動需要に対応できるより良い地域公共交通体系の構築に向け、当事業を実施し、地域資源の有効的な活用方法を調査する中で、スノーピーク等への観光施設への移動についても検討してまいりたいと考えております。
9	(2) 協議事項 イ 三条市地域交通資源の有効活用に関する調査業務について	公共交通に関する調査業務の委託事業であり、市の公共交通の今後の方向性を見極めにも有益なものとする。また、MaaSについても公共交通の1元化サービスの新しい形と期待できる。市にとって何が、どの方法が、有効かつ持続性に繋がるか見極めることにもつながると思われる。特に下田地区について新しい視点での可能性が大きいと思われる。	御意見ありがとうございます。当事業で調査した内容につきましては、改めて当協議会で報告いたします。
10	その他	運転免許返納者からの声を聞き、更に利便性を向上させる取組を検討する必要があると考えます。	現在、運転免許返納者に対しては、デマンド交通おでかけパスの無料配付を行っておりますが、御指摘のとおり、高齢者による危険運転防止の一層の推進の観点から、今後も一定の運転免許返納者が見込まれることから、その対応については検討が必要であると認識しております。 モード別の利便性に関しましては、タクシーはドアtoドア式であり、すでに十分な利便性を有していることから、これ以上の利便性向上は難しいものと考えております。 また、バスは定時定路線式であることから、バス停間の移動という乗降形態以外の運行経路の変更、キャッシュレス決済や運行情報の可視化、待合環境の整備などが利便性向上に資するものと考えております。 仮にデマンド交通で対応するとした場合、あくまでデマンド交通は『バス』と『タクシー』の中間的な制度であり、既存の交通モードを補完するものです。そのため、すべての移動ニーズに対応できる万能な制度ではなく、また、その改善にかかる要望への対応や利便性の向上を過度にしてしまうことで、他の交通モードの事業へ影響が出る懸念されるため、中間的な制度となるよう設計することが極めて重要であると捉えております。