

平成26年度 第2回坂井市地域公共交通会議

開催日時：平成26年12月19日（金）午前10時から午前11時35分

場 所：坂井市役所 多目的研修センター3F 大ホール

出席者：浅沼会長、坂野委員、渡辺委員、阿津川委員、野村委員、阿古江委員、竹内委員、大原委員、柴田委員、堂阪委員（代理）、梅村委員、村中委員、山田委員、藤田委員、新岡委員、小林委員、大久保委員、佐々木委員、矢崎委員、矢部委員、高嶋委員（代理）、杉田委員

事務局：向川部長、黒川次長、長谷川補佐、齊藤主査

○開会

（黒川次長）皆様、おはようございます。

本日は、何かとお忙しい中、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

まだお見えになられていない方もいらっしゃいますが、定刻の時間になりましたので、平成26年度第2回坂井市地域公共交通会議を始めさせていただきます。

本日の出欠のご報告でございますが、坂井市老人クラブ連合会の堤様、それから、市部局の総務部の新開部長、産業経済部の萬道部長の欠席の連絡をいただいておりますのでご報告いたします。

また、本年は各自治区地域協議会の委員の方の改選期となっております。それによりまして、三国自治区地域協議会、丸岡自治区地域協議会、坂井自治区地域協議会で委員の方の交替がございました。また、坂井市老人クラブ連合会、坂井市商工会より選出いただいております委員の方の変更のご報告がございましたので、新たに5名の方を坂井市地域公共交通会議の委員として委嘱をさせていただきますので、ご紹介をさせていただきます。

皆様のお手元の資料、会議次第の裏面に名簿を記載させていただいております。そちらの方からご紹介をさせていただきますので、お名前をお呼びしましたらご挨拶をお願いいたします。

委員名簿のNo.2、三国自治区地域協議会の坂野セツ子様でございます。

（坂野でございます。よろしくお願いします。）

同じくNo.3、丸岡自治区地域協議会の渡辺小夜子様でございます。

（渡辺でございます。よろしくお願いします。）

同じくNo.5、坂井自治区地域協議会の野村潮司様でございます。

（野村でございます。よろしくお願いします。）

同じくNo.6、坂井市老人クラブ連合会の堤甫様でございますが、先ほども申し上げましたが本日ご欠席でございます。

同じくNo.15、坂井市商工会の藤田紳一郎様でございます。

(藤田でございます。よろしくお願いします。)

以上、5名の方々が新たに委員となりました。

任期につきましては、皆様と同じになりますが、平成28年3月末までということになりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、会議に入らせていただきます。

浅沼会長様よりご挨拶をいただきたいと存じます。

○会長あいさつ

(浅沼会長) おはようございます。今年は12月のあたまから大雪になって、今日も雪が積もっている大変ななか来ていただきましてありがとうございます。

地域公共交通会議は、地域のいろいろな実状によって地元の人達で地域の交通のあり方を考えていこうということで、地域の実状も通院、通学、買い物といったものが主だと思いますが、いろいろな高齢化の問題だとか商店街の問題とか地域の問題を抱えていると思いますけれども、それに合った坂井市の交通会議をですね、ここで検討しながら決めていきたいと思っています。

今日の会議は協議事項ということで事後承認ということでございますけれども、坂井市のコミュニティバスが地域の方に少しでも便利なバスになっていけばということで皆さんのいろいろなご意見を伺いたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

(黒川次長) ありがとうございます。

それでは会議次第に基づきまして議事に入らせていただきます。

ここからは浅沼会長の進行により会議を進めさせていただきたいと思います。それでは会長、よろしくお願いいたします。

○報告事項

(浅沼会長) まず、現状を知っていただくということが大事だと思いますので、コミュニティバスの運行実績について事務局からお願いします。

(事務局) それではコミュニティバス運行実績についてご報告いたします。

資料No.1、1ページをご覧ください。

上の段が基幹ルート、下の段が接続ルートの年間利用者数と1日平均利用者数の月別のグラフとなっております。

平成21年度から平成26年度の実績で、紫色が25年度、水色が26年度となっております。

グラフを見ていただきますとお分かりかと思いますが、基幹ルート、接続ル

ートともに、ほぼ毎年利用者は増加しておりまして、月別で見ましても、どの月も、概ね前の年を上回っている状況となっております。

本年度につきましても、11 月末現在で、前年に比べ、基幹ルートで 3,185 人の増、接続ルートで 474 人の増となっております。

11 月分の利用者数につきまして、昨年度との増減をみますと、基幹ルート、接続ルートともに減少しておりますけれども、これは、運行日数によるものでございまして、1 日平均の利用者数は増加していることから利用者数自体は増加していることがお分かりいただけるかと思えます。

また、月別の利用状況といたしましては、毎年、秋から冬にかけて利用者が増加していく傾向にあります。

基幹ルートにつきましては、高校生の通学での利用が多いということで、学校が夏休みに入る 7 月、8 月と 3 年生の登校がなくなる 2 月、3 月が減少傾向になります。

接続ルートにつきましては高齢者の利用が中心ということもあり特に利用が落ち込む月はございません。

1 枚おめくりいただきまして 2 ページは、基幹ルートと接続ルートの合計のグラフでございます。ほとんどの月で前年を上回っている状況にあります。

3 ページに移りまして、基幹ルート 4 ルートのルート別の年間利用者数、1 日平均利用者数、1 便平均利用者数のグラフとなっております。

中段のグラフ、1 日平均利用者数のグラフをみていただきますと、三国坂井ルートの利用は毎年増加しており、今年は右回りで約 8 人、左回りで約 6 人の増加となっております。

丸岡春江ルートにつきましては、三国坂井ルートほどではないものの少しずつですが増加傾向にあります。

丸岡春江ルートの特徴といたしましては、後ほどでもご説明をいたしますが、特に冬期間の丸岡高校への通学利用が増えるということもありまして、前年を上回るのではないかと考えております。

1 枚おめくりをいただきまして 4 ページは、接続ルート 10 ルートの年間利用者数、1 日平均利用者数、1 便平均利用者数のグラフとなっております。

接続ルートの利用状況につきましてはご覧のとおり、各ルートで大きく異なっております。

中段の 1 日平均利用者数のグラフをみていただきますと、11 月末までで前年を上回っているルートが加戸・三国東部や浜四郷など 6 ルート、前年を下回っているルートが雄島や春江西部中部など 4 ルートとなっております。

また利用者の増減につきましても、増加傾向にあるルートや減少傾向にあるルート、利用状況が大きく異なっている状況となっております。

次の 5 ページから 12 ページにつきましては、各ルートの月別の利用状況となっております

5 ページの三国坂井ルートにつきましては毎年ほぼ同じような傾向となっております、利用者も増加しております。

おめくりいただきまして 6 ページの丸岡春江ルートは、グラフを見ていただくとお分かりのように冬場にかけて利用者が大きく増加する傾向があり、これは先ほど申しましたように、丸岡高校への通学利用によるものとなっております。

7 ページ 8 ページは、三国地区の接続ルートとなっております。

三国東部ルートにつきましては、利用が極端に少ないということで、ルートの見直しにつきまして前回の会議でご協議をいただきまして、9 月より、加戸ルートとの統合を行ったところでございます。加戸・三国東部ルートとしての利用は増加しております。

次の 9 ページは坂井地区の接続ルートとなっております。

この坂井町内のルートにつきましても利用者が少ないということで、同じく見直しが必要ということでご協議をいただきまして、これまでの坂井西部ルートと十郷関ルートの 2 つのルートを 1 つに統合をいたしました。坂井ルートとしての利用者は増加しております。

おめくりいただきまして、10 ページは、春江地区 2 つの接続ルートとなっております。

春江地区につきましては、他の地区に比べ一定の利用が定着していると考えられますが、春江北部東部ルートにおきまして、前回の会議でご協議をいただき一部見直しを行ったところでございます。下の段の春江西部中部ルートにつきましても、利用者が減少傾向にあるということで、今後の利用状況を見ながら検討していく必要があると考えております。

次の 11、12 ページは、丸岡地区の 4 つの接続ルートとなっております。

丸岡地区につきましても、それぞれの状況を見ながら前回の会議でご協議をいただきまして見直しを行ったところでございます。12 ページの高棕中ルートや鳴鹿ルートにつきましては、一定の利用があると考えておりますが、高棕中ルートにつきましては、昨年度より減少となっていることから、今後の利用状況を見ながら検討していく必要があると考えております。

長畝ルートにつきましては、利用者の減少が続いており、今後のあり方について何らかの対応が必要と考えているところでございます。

以上、コミュニティバスの利用実績についての報告とさせていただきます。

(浅沼会長) ただいまの説明について何かご質問とかご意見があればお願いします。

(野村委員) はじめて参加させていただきましたのでまだよく分からないのでお聞きしたいんですけども、いろいろな資料を見て増えているということで大変結構なこ

とだと思っんですけども、坂井地区いろいろ運行状況を見ていますと、すべての段階の方がご利用をされているかと思いますが、実際には外から見ますとなかなか大きいバスの中に 1 人とか 2 人とかということがかなりあるようです。なかなか利便性も含めて利用客が増えないというのも分かるんですけども、実際に市民から見ますと果たしてそれだけの大きいバスを動かしていいのかということもあります。その辺はどういうふうにお考えかと思ひまして。

(事務局) 平成 21 年の本格運行した時から市民の方からもご意見をいただいているところでございます。今、このコミュニティバスにつきましては、事業者が 4 事業者、そして、バスが 8 台で運行をさせていただいております。実績報告でも申し上げましたが、基幹ルートが三国と坂井町を結ぶルート、丸岡春江ルートというのが丸岡と春江を結ぶルート、それを小型バス、それから多いところは中型バスに切り替えてやっております。そして、あとの旧町単位を結ぶのが接続ルートというところで、だいたい 3 便、行って戻って、右回り左回りという言い方で、お分かりにくいと思いますが、右回って左回ってまた右回りということで往復できるような形ですすめています、接続ルートの方が 1 日 3 便でまわしております。先ほど申しました 8 台のバスでそういったルートをまわっている関係もございすし、お客さまを入れて 9 人乗りのワゴン車も運行しております。小型バスが中心でまわっておりますが、車を当初導入した時のことで、それをルートによって例えば基幹ルートをまわしてそのまま接続ルートにつないでいくという、そのままのバスをまわすというようなやり方を行っております、それを利用者が少ない関係で、すぐ 9 人乗りのワゴン車に切り替えるというのが事業者と市との契約の関係でその辺なかなか小型化するというのがいろいろ支障がありましてできない部分もございす。確かにコストの面がございす。今年まで燃料費等の高騰が続いておりましたので、そういった部分で次回からも小型の小回りのきく車を使ったらどうかというご意見はいただいております。もちろんそういったことも検討の一つにはあろうかと思いますが、私共の方もできるだけ利用者を増やして、大きいバスでも小さいバスでもなんとか利用者を特に高齢者の方に乗っていただくような方法を取りながら今の現状のバスで乗り合いとしての形ですすめたいというのが市の考え方でございす。そういうことでご意見は今いただきましたし、今までもそういったご意見がありますので、今、実績報告しましたように、減っているところにつきましては今後事業者とも検討していく必要があるかと思っております。

(浅沼会長) 朝の通学の時間帯は大型バスもかなりいっぱいになるということはないんですか。

(事務局) 基幹ルートの方でかなり増加という説明があったかと思いますが、三国坂井ルートですと右回り左回りで三国高校の通学者、坂井高校の通学者といったことで、

6 便基幹ルートまわしていますが、右回りで 6 便、左回りで 6 便。朝の 1 便 2 便がかなり高校生さんの利用が多いということで、小型から中型バスに 1、2 便は切り替えているところがございます。丸岡春江の方も今そういったところで中型の方に切り替えて利用していただいています。その中型も高校生の利用が特にこれから冬場から春に向けての利用が増加していくというふうに予想しております。

(浅沼会長) 他にいかがですか。

今の説明だともしかすると高校生の利用のところは利用者が増えているなかで逆に大型化を検討しないといけないということで。そういういろいろな運行状況にあわせての運行が必要なのかなと思います。

(野村委員) 中学校などはスクールバスが運行されていますね。例えば高校単位でスクールバスのもの、高校生の時間に合わせた形で運行というようなことも考えられるかと。その辺りはどのようにお考えですか。

(事務局) 今ほども申し上げましたが、うちの方の公共交通を利用いただいているのはほとんどが高校生というところです。高校ですと、県の教育委員会関係ですとか、今日も校長先生いらっしゃっておられますが、いろいろなご要望をお聞きしながら、なるべく公共交通を上手く活用しながら乗っていただくということで、県の教育委員会もできるだけ市の方に委ねているというのが現状でございます。やはり県となりますとかなり広域的な通学者になりますもので基本的にはこういった公共交通を利用いただくという形になります。

(浅沼会長) 他にご質問とか。

(大原委員) 坂井高校と申します。いろいろとご支援をいただきまして感謝申し上げます。いまお話しがありまして、特に三国方面から来ている保護者の方から要望してほしいということで、いつもお願いはしていることではあるのですが、コミュニティバスは高校生は片道 100 円ということで大変魅力的な値段になっております。実際えち鉄を使って下兵庫で降りて来るということもあるのですが、かなり高額だということでコミュニティバスの利用が大変多くございます。現在今年 4 月に坂井高校が開校いたしまして、280 名中三国からは約 1 割の 25 名が入学をしております。今後そういった生徒が増えていくわけですが、坂井高校の近くに東十郷のバス停がありまして、そこに着くバスがどうしても時間帯が早いと。右回りですと三国の駅前を 6 時 46 分で東十郷のバス停が 7 時 36 分ということで都合がいいですが、左回りですと 6 時 25 分に出て 7 時 25 分に着くということで、8 時頃に着くような運行にしてはもらえないかということで要望をぜひ言ってほしいということで、いろいろと大変お世話になって申し訳ないのですがまた会議のなかでご協議いただけないかと思います。

(事務局) 現状は三国を早くに出て坂井町に着くと。そこには坂井高校の生徒さんが乗っていると。逆に坂井町の方から三国高校に行くという生徒が同じバスに乗るとい

うような形で三国高校に着く時間に合わせているという形です。丸岡春江も同じですけれども丸岡を早く出て坂井に来て春江から丸岡高校に着くというような形で、両端と言いますか三国高校と丸岡高校のぎりぎり間に合う時間に設定しているということで中心部の坂井高校の生徒さんには不便かなというところはあると思いますが、なかなかこれも変更するのは難しいかなというところも実際思っているところでございます。と申しますのも、えちぜん鉄道やＪＲを使って三国へ行く方、あわら、金津高校へ行く、また、福井に勤務する方、そういった方にも合わせているということで、今すぐというのはなかなか難しいかなということで、もちろん増便ということもありますが、さらにバスを増やなければならないということで金額的に現在これも難しいところがあると思っているところでございます。

(浅沼会長) これらを頭に入れておいて、もし何かいい案があれば。他にいかがですか。

あと、このように 6 年間が経って増加を続けているというケースが他にはほとんど無いのですが、増えている要因というか何か感じることはないですか。あるいは、どこかの時点で調査をした方がいいのかなと思います。やはりどこかで減少傾向というのは出てくる可能性があるので、そこを見ておく必要があると思います。

(事務局) だんだん増えていっているところですけども、高校生などは利便性が分かってきたということがあるのかなと。口コミなどの広がりが一番なのかなというのがあります。去年ですと高校は小型バスだったのが、それですと椅子が 10 何席、立って 20 人位で 30 人位が満杯になっていたというような状態ということがあったので、坂井高校の開校ということもありましたので、バスを大きくしてということで逆に今現在は全員が座れる状態になったということでそれなら乗ろうかなということで高校生も増えたということがあるのかなと。満員のなかではなかなか乗ろうかなというのは思わないのかなというところで、座れるのならということで乗るようになったというようなことがあるのかなと思っております。それとまた、お年寄りも徐々に増えていますが、まだまだ浸透していないというか、初めて乗るというような方の話を聞きますといいますし、そういう人の口コミで乗るようになったとかということで増えているということもあります。一般の人も徐々に増えていきます。朝通勤に間にあうように乗ってＪＲで行くとか、帰りもＪＲで帰ってきてバスに乗って帰るというようなこともあるようです。毎週金曜日のカー・セーブデーにだけ乗るという方もいます。また、高校生の時に乗っていた方が高校を卒業してから、短い期間だとは思いますが免許を取るまでの間など、コミュニティバスに乗ってＪＲを利用して通学をするというようなこともあるようです。また、障がいのある方の利用もありまして、徐々に増えてきているというように感じております。

(浅沼会長) 1 人当りの利用頻度が増えているとか、あるいは新しい利用者が増えている

とか、坂井市のまちづくりと関係をしていくことだと思いますので、その辺りを一度。1日だったのが毎日のように使うようになったのかとか、その他かが分かると、そういう人達が増えてきたのかが分かるといいと思います。

その他よろしいでしょうか。

それでは、報告事項の(2)コミュニティバス運行ルート見直し後の状況について説明をお願いします。

(事務局) それでは、報告事項(2)のコミュニティバス運行ルート見直し後の状況についてご報告をさせていただきます。

資料No.2と、A3横の地図で説明をさせていただきます。

資料No.2につきましては、9月1日からの運行ルートの見直しにおきまして、ルートを変更した路線ということになります。

運行の見直しにおきまして、経路を削減したもの、例えば、三国病院出発を三国駅前出発に変更して三国病院から三国駅前までの経路を削減したルートですとか、あるいは、霞の郷終点であったものを丸岡バスターミナル終点に変更して、ターミナルから霞の郷までの経路を削減したといったルートにつきましては、この表には記載しておりませんのでご了解をお願いいたします。

まず、1番上の三国坂井ルート右回りでございます。A3地図では地図①のところになります。第2便、第3便、第4便の出発につきまして、今までは三国病院出発であったものを、三国駅前から出発しまして三国病院に向かう経路を追加して運行ということで、三国駅前、三国郵便局、イーザの3バス停が増えた形となっております。

利用状況につきましては、変更前の6月ではこの経路の運行がないということで利用者なし。9月の見直し以降は記載のとおりですけれども、9月では第2便目で3人、第3便目6人、第4便目9人というような利用となっております。10月で第3便目が34人と大きな数字になっているのは、高校の中間テストでの下校時間の関係で、この便を利用する高校生の利用が増えたというように思っております。なお、この利用人数につきましては、バス停で乗車した人数ということで、降りた人数は含まれておりません。

続いて、4行目の第4便につきまして、JR丸岡駅と東十郷公民館ですが、地図では②のところでございます。

これは、8月いっぱいまでは、JR丸岡駅のバス出発時間が15:29であったものを、9月以降は、JR丸岡駅で9分の待ち時間を作りまして、15:38出発、以後のバス停につきましても終点まで9分ずつ遅らせた運行としているものでございます。

変更の理由としましては、坂井農業・坂井高校の6時間目の終了時間に合わせるという形で、今までは時間的にバス乗車が難しかったものを、JR丸岡駅あるいは

一番近い東十郷公民館でバスに乗車できるように、JR 丸岡駅で待ち時間を作ったということです。

ここに上がっている数字もほとんどが高校生の利用と思いますが、増えているということで一定の効果があつたと考えています。

次に、2 番目の三国坂井ルート左回りの見直しですが、これは、第 1 便と第 6 便で、三国病院、三国総合支所を回った後に三国駅前へ向かい三国駅前を終点としていたものを、三国駅前を先に回って三国支所を終点とする形に変更したものです。地図については①の部分になります。

8 月までは、学校に早く着きたい高校生は、三国高校ですけれども、三国駅前ではなく、三国病院で先に降りて高校に行っていたということがありました。9 月の変更以後は、先に到着する三国駅前で高校生全員が降りておりますので、これも見直しの効果があつたかと考えております。

第 6 便も第 1 便と同じような回り方に変更したのですが、こちらについては降りるだけということで、その後の時間は特に影響はございません。

次の 3 番目、4 番目ですけれども、丸岡春江ルートの右回りと左回りでの第 2 便 3 便 4 便での変更となります。地図では③の部分、丸岡の市街地部分での変更となります。

この変更につきましては、これまでは丸岡春江の基幹ルートが、坂井町方面、JR 丸岡駅方面から丸岡の市街地には入らずに直接、霞の郷に向かっていたということです。また逆回りでも霞の郷方面から、丸岡の市街地に入らずに坂井町、JR 丸岡駅方面に向かっていねすとか春江とかに向かっていたということで、やはり利便性を考えますと、丸岡バスターミナルに入ることとか、観光面を考えると丸岡城の近くに回った方がいいということで丸岡バスターミナルとか丸岡城近くのバス停で乗り降りできるようにルートの見直し変更を行ったところです。

3 番目の丸岡春江ルート右回りでは、丸岡バスターミナルをはじめ新しく設けました 5 つのバス停での乗車はほとんどが霞の郷に向かう利用ということ、また 4 番目の左周りでは丸岡バスターミナルのほか新しい 5 つのバス停から坂井・春江方面に向かう利用ということになります。

利用人数につきましては、先ほど申しましたとおり乗車だけの人数ということで、降車の人数は入っておりませんが、右回りでは、春江・坂井町方面から来て丸岡バスターミナルで降りる人も確認もしておりますので、この表での数字では数は少ないですが、おおよそ倍の人数の利用がありますので、まずまずといったところで効果はあつたのかなと。今後の利用増を期待しているといったところです。

なお、JR 丸岡駅には、丸岡城までどのバスに乗ったらいいとか、バスの時刻を書いた小さめの持ち帰れるような紙を設置しておりますが、数が最初置いた時

よりも減ってきておりますので、利用者ですとか関心のある人はいるのかなと考えております。

続いて、5番目の浜四郷ルートの変更ということで、地図では④の部分になります。新保地区への乗り入れによる変更ということで、利用人数は表に記載のとおりでございます。9月以降、15人、18人、22人と徐々に増えておりますが、もう少し利用があるかなと思っておりましたので、思ったよりも少ないかなというのが率直な感想です。

次の6番目は、加戸・三国東部ルートの統合ということで、地図では⑤の部分になります。これが元の三国東部ルートになります。この⑤の上の方、三国加戸と書いた青緑色のルート、この加戸ルートの後にこの⑤の部分、三国東部ルートを回るという形で統合を行いました。

三国東部ルートは見ていただくと地元の方はご存じかと思いますが、地理的に三国の市街地に近いということで、また沿線のほとんどが農村集落ということで、今までの利用者は6月の1か月間で33人という非常に少ないルートですけれども、加戸ルートへの統合ということで、病院やショッピングセンターに到着する時間帯を1時間近く早くすることができましたので、やや使いやすいバスになったかなと。若干徐々にですけれども利用者が増えているかなと考えております。

一番下の7番目は、坂井町内の2つのルートを統合した坂井ルート。これは第3便目を延長させたルートだけ地図の⑥ということで記してございます。第3便目の延長につきまして表に書いてありますけれども、6月では3人ということが8、9、10と若干減ってはきていますけれども9月では28人、10月では21人ということで今のところ効果はあったかなと考えております。

見直し全体としましても、まだ変更後3カ月の状況ではありますけれども、期待したほどではないところもあると思いますが、概ね利用者は増えているということで、今後の推移をみてよく確認しながら進めていきたいと考えております。合わせまして、利用の少ないルートにつきましても、今後のルートの変更の必要性とかを含めて検討を続けていきたいと考えております。

(浅沼会長) ありがとうございます。

前回の第1回で検討した見直しのその後の結果に対します何かご意見ご質問等ございましたらお願いします。

(阿古江委員) 運行ルートの見直しをしていただきました浜四郷地区の住民ですけれども、利用者が高齢者が多いということで、前回もPR方法ということでお話しをしたのですけれども、やはり運行表などを追加配布していただいで徹底しているはずなのですけれども、高齢者にはなかなか小さい細かい運行表というのかなというところなんです。実際、地域で住む高齢者は小型の店舗が廃業していきまして買い物に非常に困っているということでございまして、なかなか高齢者への徹底という

のが難しいかなと思ひまして、この浜四郷ルートについて、新保に運行していただいて利用している人は非常に喜んでるんです。さらに利用があるよう、変更されたことを知らない高齢者が非常に多いので、できましたら民生委員の会合等でPRできるように何か地域の運行表が作成できるようでしたら民生委員の定例会等にお配りいただけると有難いかなと。ご配慮の方ひとつよろしく願いいたします。

(事務局) ありがとうございます。前回もいろいろとご意見をいただきました。いろいろな地域からのご要望、老人クラブからの要望もございます。なかなかその時間に回るようなというのはこちらの方としても難しいところではございますが、今おっしゃるように周知的なものが、委員さんもお覧になって坂井市全体では非常に細くなり見にくいということであれば、ルート毎のバスの時間とか地域毎に分けたより分かりやすいものをこちらの方も検討して、それを使って周知をしていきたいと考えております。

(竹内委員) いつもえち鉄を使って春江病院から一番近い駅まで行ってそこから高齢者の方がご主人のお見舞いに歩いて春江病院までということをしてされた方がいらっしゃったので、やはり高齢者の方っていうのは病院へ行くというのが一番いつも思っていることだと思うのでそのことだけでもこの病院はこの最寄りのところからこのバスみたいなことがお知らせできるような形があると一番いいかなと思ったことと、坂井高校の生徒さんの乗るのが東十郷公民館の前ということで、バス停なのですが、雨が降れば東十郷公民館の中で雨宿りをされてバスに乗り込むという形とか、東十郷公民館の前でずっとバスを待つてらっしゃる高校生さんがいらっしゃるので、もう少し高校側に近いようなバス停というのは考えられないのでしょうか。

(事務局) 今の高校に一番近いのは新庄といいまして、坂井町の方はご存知かもしれませんが、福井銀行の前に京福さんのバス停がありまして、それをコミュニティバスも使っているということで、そちらになりますと建物の屋根もあつて一応そういうバス停もあるんですけれども、やはり高校生の方、朝見てますと東十郷公民館の近くにコンビニがありますので、あつちに寄るのですぐ降るとか、あそこから来て歩いて行くとか場所によると思うんですけれども、新庄の方まで待たないということは東十郷公民館が近いからかなと思うんですけれども、降りる場所が一番近いところといいますと新庄というところで建物のあるバス停はございます。

(竹内委員) すみません、ありがとうございます。

(浅沼会長) 他にご意見ご質問よろしいでしょうか。

特になければ協議事項もございましてそちらの方に進めたいと思います。

協議事項の(1) コミュニティバスの運行経路の変更について事務局の方からお願いします。

(事務局) それでは、4 番目の協議事項ということで説明をさせていただきます。

運行ルートの見直しあるいはバス停の新設等 4 点ございますけれども、いずれも事後承認という形で、一括して説明をさせていただきます。

コミュニティバスの運行経路の変更ということで、坂井ルートと丸岡春江ルートの変更でございます。

資料No.3 の 1 からお願いいたします。これが①坂井ルートの変更ということでございます。

変更の部分につきましては青い丸で囲った部分ということになります。

9 月 1 日からの見直しということで、赤い部分のバス停を通らないルート、赤の点線のルートを計画していましたが、地域との調整がうまくいかず、利用者がいないのは地元の方も分かってはいるんですけども、バスが通らなくなるのはやめてほしいと、バスは通してほしいという強い要望がございまして、この 3 つのバス停につきましては見直し前と同じく緑の線のように回るとということで、8 月いっぱいまでのルートと同じような形で 9 月 1 日当初から運行を行っております。

利用者につきましては、9 月以降では木部小学校でいいますと学校での利用が若干あると。高柳と島でもそれぞれ若干利用はあるということで、地区に対しましてはバス停継続のためにも利用促進をお願いしたいということはお話ししております。

6 月のこの交通会議におきまして、これらのバス停につきまして、いったん通らないというようなことでご承認をいただいておりますものを、従来どおりの方法で運行しているということで、事後承認ではございますけれども、運行経路の再変更の了解をいただくための提出でございます。

1 枚おめくりをいただきまして、資料No.3-2 は丸岡春江ルート右回り、左回りでの変更になります。こちらでも運行経路の再変更ということでございます。

第 2 便、第 3 便、第 4 便で変更前が緑の線。変更前といえますのは 9 月 1 日から運行している経路ということです。これを赤の線に変更ということでございます。右回りでは、左側の一本田福所と書いてあるところから右の方に来まして国道 8 号線で、地図の下の方、南に下りまして丸岡バスターミナルに入ると。そこから今度は上の方に向かいまして、北に上り霞の郷に向かうという経路。これが 9 月から運行している緑の線でございます。

左回りは、これの逆、霞の郷方面から来まして丸岡バスターミナルに入り、上の方に行って一本田福所に向かうというものです。

9 月 1 日から、丸岡バスターミナルや丸岡城の近くにバスが回れるように緑の経路の変更をしたところでございます。そうしたところ、地図の中央、やや上の黄色い②田町⑧と書いてありますけれども、この記載の田町バス停を通らなくなるということ、2 便 3 便 4 便は通らなくなるということで、こちらの考え方としま

しては、①の乾町ですとか⑦の室町のバス停が 300m 圏内ということでございますし、また田町バス停の利用者数が各便ともに段々昨年から見えていますと減っていきまして、月 1 人 2 人レベルまで落ちてきたために、バス停を移動してもいいですか、バス停の廃止の影響は少ないだろうとの判断で行った、計画したわけですが、8 月から病院への通院の関係で利用が増えたということもございまして、地元の区長さんからの強い要望もございまして、田町バス停を通ってなおかつ丸岡バスターミナルや丸岡城近くも回るルートということで検討を行いまして、変更後の赤の線に変更をさせていただいたというものでございます。変更後の経路でいきますとピンク色で右回りを書いてあるところではいいまして、まず左の方の一本田福所から来まして、下の方に下りずに右の方に入りまして、まず②の田町に入り、⑦の室町、下に下りまして、⑥の本町、⑤の丸岡バスターミナルと来まして、次に④、③と来まして、また⑧の田町に入りまして、次①の乾町に入って霞の郷に向かうという形で丸岡の市街地をぐるっと一周するような形で回るといことで変更をさせていただいております。白の左周りにつきましても今の反対回りで一周して左側の一本田福所、J R 丸岡駅方面に向かうということの変更を行っております。約 2 分バスの運行時間が増えるという形になっております。実施日については、なるべく早い段階の方が再変更による混乱も少ないということで、事業者さんであります京福バスさんのご理解をいただきまして、11 月 4 日から変更で実施をしております。

こちら 6 月のこの交通会議におきまして変更承認をいただいたものを再度変更をしておりますので、事後承認ではございますけれども、運行経路の変更ということで了解をいただきたいと思います。

続きまして、資料 No.3-3 は、バス停の名称の変更でございます。

従来「荒川整形外科・胃腸科前」というバス停でしたけれども、この医療機関が廃院になるということで、コミュニティバスの運行開始前の路線バス運行時に使用していました地区の名称、バス停名であります「乾町」に変更するということで、9 月 1 日のバス停の時刻表改定に合わせて変更を行っております。

これも事後承認ですけれどもよろしく願いいたします。

1 枚おめくりをいただきまして、資料 No.3-4 これはバス停の新設という形でございます。

春江西部中部ルートということで「安沢第 2」バス停を新設という形でございます。地図に記載のとおり、下の方の青い丸が既存の「安沢」バス停ということになります。赤い丸が新設する「安沢第 2」という形になっております。

この地図をみていただきますとお分かりになりますように、この集落につきましては、地区が大きく 2 つに分かれているような形になっております。既存の「安沢」バス停については、片方のところに寄っているというようなこともございま

して、現在のバス停は地区の集落センターの前を利用しておりまして、それに代わるようなものがこのルート上になかなかないということで、バス停自体の移設もなかなか難しいということもございます。新しく作るバス停は道路上ですけども、ちょっと広い場所、こういうところで新設ということで、300mは離れているということもございますし、ルートもまた違う道に入ということも無いということもありますし、この「安沢」自体のバス停が非常に利用者が多いと。この春江西部中部ルートでも最も利用が多い地区の一つであるということもありまして、こちらの方に「安沢第2」のバス停を新設をしたというものでございます。時期につきましては、先ほどの11月4日の改定に合わせまして設置をしております。11月には「安沢第2」のバス停は利用はございます。こちらでも事後承認ということでございますが、よろしくお願いをいたします。

(浅沼会長) ありがとうございます。それでは今の説明について質問はよろしいでしょうか。

運行経路変更について、資料No.3-1は青い丸で囲った部分だけですね。第3便の延長は。

(事務局) 第3便の延長は6月の会議で。

(浅沼会長) よろしいですね。

(柴田委員) 資料No.3-2の部分の田町ですか、2回通るところ、利用者が飛んだとかそういう話があるかどうかということと、運行事業者さんの方の運転手さんとか回り方がちょっと安全上とかいろいろな問題がもし何か話があるようでしたらお聞かせください。

(事務局) 2回回ることについての利用者の面は特に無かったかと。運行開始して4日以降一週間ほどぐるっと一通り回って見ていたんですけども、利用者が少ないということでなかなか会う機会は無かったんですけども、特に待っててあっちこっち乗ったらいいいとかそういうようなことは無かったかなというふうに感じております。運転手の方につきましても特にこの2回回ることでの混乱は無かったというふうに聞いております。

(浅沼会長) よろしいでしょうか。

協議事項なので順番に1個1個ご承認をお願いする形にしたいと思います。

まず(1)のコミュニティバスの運行経路の変更についてご承認の方は手を挙げていただけますか。

《挙手全員》

では、(2)のバス停留所名称の変更についてこちらもご承認の方は挙手をお願いします。

《挙手全員》

(3)のバス停留所の新設についてこちらもご承認の方は挙手をお願いします。

《挙手全員》

それでは、この3つの案件については承認されたということにしたいと思います。

5のコミュニティバス等乗降調査・聞き取り調査結果について事務局からお願いします。

(事務局) コミュニティバス等乗降調査・聞き取り調査結果につきましてご説明いたします。

資料No.4をご覧ください。

1枚おめくりをいただきまして、2ページをお願いいたします。

調査の実施日につきましては、1日での全ルート一斉調査ではなく、1日1ルートから2ルートという形で、10月から11月にかけて調査を行いました。

調査内容につきましては、乗降調査といたしまして、利用者の乗車及び降車停留所の把握、また、聞き取り調査といたしまして、利用者の性別、年代のほか、利用目的、目的地、利用頻度などについて聞き取りを行いました。

なお、基幹ルートの第1便、第5便、第6便につきましては、高校生の利用が多く、特に第1便につきましては、便の途中から満席状態になり、聞き取りができる状態ではなくなるため、乗降場所の把握、性別、行先学校の確認のみという形で実施をしております。

調査日の利用者数につきましては、基幹ルートで338名、接続ルートで99名となっております。

3ページの表の右側に11月の平均乗車人数を記載しておりますが、調査日の乗車人数は11月の平均乗車人数より若干多かったという結果です。

利用者の構成といたしましては、基幹ルートでは70%近くが高校生、高齢者が約20%、接続ルートではほとんどが高齢者の利用となっております。

おめくりをいただきまして、4ページから6ページはいまほどの表をグラフにしたものでございます。

7ページから14ページは便別の利用状況でございます。

7ページは基幹ルートの便別の利用状況となっております。

高校生の登校に利用されます第1便の乗車人数は非常に多く、11月の平均では、表の一番右側、上から40人、35.4人、20.8人、22.5人となっております。

第5便、第6便が高校からの下校便になっておりますが、下校での利用は登校に比べ少ないという結果となっております。

おめくりをいただきまして、8ページ9ページはグラフ化したものでございます。

おめくりをいただきまして、10ページは接続ルートの便別の利用状況、11ページから13ページはそのグラフとなっております。

15ページからが、利用状況の調査結果、聞き取りを合わせた結果となっております。

す。

まず、一番上の利用者の性別ですが、約 3 割が男性、7 割が女性となっております。

高校生を含めた数字ですが、前年と比べてもほぼ同じ割合となっております。

ただ、基幹ルートと接続ルートで分類をしますと、接続ルートでは男性が 11%、女性が 89%となっております。

高校生以下 10 代を除いた集計では男性 24%、女性 76%となっております。

次に、利用者の年代ですが 10 代の高校生以下で半数以上、70 代以上で約 3 割となっております。

1 枚おめくりをいただきまして、16 ページは、利用者の住所となっております。

高校生につきましては、いねす・J R 丸岡駅につきましては坂井町で、春江総合支所・J R 春江駅につきましては春江町でカウントしております。

基幹ルートにつきましては、他の 3 町に比べて坂井町の利用者が非常に多く、接続ルートでは坂井町が少ないという結果になっております。

基幹ルートにつきましては、高校生の利用が多いということで、坂井町から三国高校や丸岡高校への通学での利用ですとか、高齢者につきましても基幹ルートを利用して三国へ行ったり春江に行ったりしているという形になっております。

逆に、接続ルートでの坂井町内への移動は少ないという形です。

次の 17 ページは、利用者の世帯状況、自動車運転免許の所有状況、自宅からバス停までの距離などについて聞き取りをしたものでございます。

世帯状況につきましては、基幹ルートにおきましては、そのほとんどが高齢者以外の家族あり世帯の方という形ですが、接続ルートにおきましては、25%が 1 人暮らしを含む高齢者のみの世帯の方となっております。

自動車運転免許の所有状況につきましては、所有していない方の利用がほとんどとなっております。かつて所有していたけれども返納したという方も全体では 10%、接続ルートにおきましては、利用者の 15%が返納した方となっております。

自宅からバス停までの距離につきましては、基幹ルートでは 300m 以上の方が約 60%、接続ルートでは 200m 以内の方が約 60%となっております。

おめくりをいただきまして、18 ページは、コミュニティバスの利用目的ということで、調査当日の主目的を確認しております。

全体では、通学を除くと、買い物と通院、この通院には見舞いや付添も含めたものでございますが、買い物と通院がほぼ同数、次いで趣味・娯楽、通勤の順となっております。

基幹ルートにおきましては、買い物が多くなっておりますが、次の通勤、通院、趣味・娯楽はほぼ同数となっております。

接続ルートにおきましては、通院が最も多く、次いで、趣味娯楽、買い物の順となっております。こちらもこの 3 つがほとんどで大差はございません。

前年と比べまして、接続ルートでの通院利用が多いということはあまり変わっていないようですが、接続ルートから基幹ルートを利用した趣味・娯楽での利用が多くなってきているか、といった状況でございます。

次の19ページは、コミュニティバスの利用頻度のグラフとなっております。聞き取りは、高校生の通学利用便であります第1.5.6便を除いたものとなっております。

基幹ルートにつきましては、週2.3回または、ほぼ毎日の利用が多く、次いで週1回となっております。また、接続ルートにおきましては、週2.3回の利用が最も多く、次いで週1回、月1.2回の順となっております。

全体的にみて週1回程度の利用から週2.3回、ほぼ毎日利用する方が多くなったといった状況かと思われます。

おめくりをいただきまして、20ページから最後の24ページまでは、買い物や通院、通学といった利用目的別の数字となっております。今回も、行き帰りで確認しておりますが、調査日1日だけの数字、また少ない数字での割合となっておりますので、その点のご理解をお願いいたしたいと思います。

また、それぞれの内容につきましては、お時間のあるときにご覧いただけたらと思っております。

最後になりますが、今回の調査を行うにあたりまして、運行ルートや行き先につきまして、今後の見直しの参考にしたいということが目的の一つでもありましたが、行き先の希望地やバス停の希望地についてのご意見やご要望についてもお聞きはしましたが、意見としてほとんどないといった状況でございました。また、お聞きした利用者の多くの方から、今のままで十分便利に利用していますと言ってもらいましたが、ある意味便利に利用できる方のみが利用されているとも言えるのかもしれませんが、しかしながら、年数の経過とともに定着してきているということもあり、利用できる範囲で利用していただくということも大切なことではないのかなと考えるところでございます。

(浅沼会長) ありがとうございます。

先ほど報告事項で利用者数の推移は見たのですが、アンケート調査で利用者の属性がある程度分かるのかなと。自由意見、質問等あればお伺いしたいと思います。

(野村委員) 先ほども質問させてもらったのですが、利用者が少ない部分はある意味接続ルートとかいろいろ、お年寄りの利便性とか。お年寄りの方がかなりバス停まで長い距離を歩いて来られるとかがあると思ひまして、考え方としまして、市バスという考え方もありますけれども、汎用的な福祉タクシー的なもの。要するに地域の住民の地域のお年寄りのところまで入って来るような福祉タクシー的な考えというのが今後あるのかお聞かせ願いたいと思います。

(事務局) 今おっしゃられましたように、デマンドバスと言いまして、利用者がより利用しやすいようにということで、あくまでも家までというわけではなくて、バス停からバス停へという形ですけれども、自分の希望する時間帯にそこに迎えに行くということで、すでにあわら市の方でやっている状況ではあります。うちの方も昨年からそういったことでこの公共交通会議でも研究をさせていただいておりますし、議会の方からもそういう機会に勉強をしてきたところでございます。どちらが利用者が多くなるかはその形態にもよりますし、あわら市さんの場合は一つの例を見ますと、ここにもありますが、まずお年寄りは買い物、通院、娯楽この3つが大きな要因になるかと思いますが、その拠点となる例えばあわら市さんですと旧芦原町と金津町の東西をつないだ1つの拠点に大きな病院、ショッピングセンターがあるというところで、放射線状にそこにデマンドで皆さんが向かうような形態で利用が高まっているのかなと思っております。私共の方はここにもお示しましたように、買い物ですとイーザ、アミ、これはおそらくお年寄りがコミュニティバスを使ってそこでできるだけゆっくり時間を過ごせる、例えばホールみたいところで、夏でしたら涼しい場でしばらくそこで費やすというなかで利用がされていると。拠点が三国の方と春江の方とあるといったことで。病院も三国病院、春江病院といったとこで。そういったなかでデマンドバスをつないでいくということになりますと、2つの地域でということで、そういったところでも今後デマンド化する場合の課題もあるということで。一旦、調査した結果がございしますが、今のところ利用料金も100円で利用しているところがデマンドであれば200円300円というような形にもなってきますので、今のところは利用者が上昇を少ししているところもあるので一旦そこで仕切り直しということでございます。ただ、デマンドについてはそれで終わったということではございませんので、いい例があわら市さんにもございますので、そういったところはいろいろこちらの方もお話を聞きながら研究はしていきたいと思っているところでございます。それと、バス停につきましてもお手元の資料にもやっぱり300m、これも学生さんの関係で聞きますとちょっと遠くなりますが、基幹ルートですと広域なもので、少しバス停からの距離が長くなると。接続ですと若干100mから200m、300mと同じような範囲になりますが。1つのコミュニティバスのバス停の基準を当初300mという部分で設定をしているわけです。坂井市の行政区が440、450ございますが、バス停につきましては330から350という形で、路線バスのバス停を利用したり市街地については若干距離をおいたりということで、先ほどの丸岡の田町の方もこちらの方で約300mぐらいのバス停なのでこちらの方のバス停を利用させていただこうというような思いがあったのですが、やはり利用者の方、区長さんにしてみればできるだけ近いところで乗り降りできるような対応を図ってほしいということがありまして、今回また新たに変更したところがございます。や

はり高齢者の方これから利用していただくためにはそれも一つの課題でございますし、乗っていただくための目的、今いうように通院、買い物、娯楽それだけでなく、運転免許の所有のグラフもありましたが、75 歳以上の女性の方が今どうしても取得率が少ないので利用者の方はほとんど 75 歳以上の女性に偏っている部分ではございます。ただ今後、団塊の世代の 65 歳から 70 歳近くの女性の方というのは免許取得率が高くなっております。こういった方につきまして、買い物とか通院というのはやはり車に頼ってしまう。坂井市でも拠点が三国、春江ということになりますとより近場であれば車を使ってしまうという、そういったこともございますので、そういう利用を、コミュニティバスを今後使う場合に乗り合いとしてのメリットもございますし、デマンドとしてより身近に小回りの利くやり方、こういったことはもう少し時間をかけてこちらの方としましてもいろいろ研究してより良い高いものには進めていきたいということは思っております。

(野村委員) バスの利用は、例えばバスが手を挙げればそこで停まってくれるというのは今はないのですか。

(事務局) 今、これはフリー降車と申しまして、降りる場合につきまして、これもワゴン車ですね。9 人乗りのワゴン車につきましては三国町のところを走っているところと坂井ルートワゴン車につきましてはフリー降車という形で近いところではいただければ降りていただくことができますということで利用をされています。これもこちらの方で今回ルートの変更で少しワゴン車のルートが多くなったのですが、これも今日いらっしゃいますが警察の方とも協議をさせていただいて。交通に支障が無いということが大前提になりますので、そういったことで対応しながら進めております。ただ、乗る場合となりますとタクシーと同等な形になりますので、あくまでも乗る場合はバス停というような形でお願いをしている状況です。

(浅沼会長) これからは高齢者もいっきに増えてくると。多様な高齢者が増えて、単純に福祉バスでいいのかどうかということもでてくるのかもしれないですけども。現状はそういうようにいろいろお年寄りの現状に合わせて、少しでも利便性が高まるような形にということで。他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(阿古江委員) 今説明のなかで買い物について、イーザとアミを通るということですけども。細かい話なのですが、それも時間的にも切迫してますが。イーザが改装で 1 月から 3 月頃までと聞いているのですけれども、短期間ですけども高齢者の方が買い物に困ると思うのですけれども。その間、いねすとか、道の駅みくにへの運行数を一時的に増やすとかそういったことは公共交通では不可能かとは思いますが、そういった配慮は無理でしょうか。

(事務局) そういう話を以前聞きまして、逆にこういうコミュニティバスを利用してもらう PR をすべきかと思っております。やはり公共交通機関ということでござい

すので、なかなかそういうことはできませんし、イーザなどは特に利用者そのものを送迎バスをやっていたということもございます。そういったことで足が無いというようなことの補償についてはこちらも細かく把握はしておりませんが、三国坂井ルートで普段通り行けないというお客様、三国町ですと意外と三国町で移動して行かれていることも多いのですが、坂井町の方でイーザへ行っておられる方もいらっしゃるし、いい機会ですので、現行のコミュニティバスを運行をPRして乗っていただけたらと考えております。

(浅沼会長) 他にご意見ございませんか。よろしいですか。

特に無ければ、6 その他 事務局の方からお願いします。

(事務局) その他としまして、例年3月にJRのダイヤ改正がございますが、その改正によりまして、コミュニティバスのJR丸岡駅、春江駅の到着時刻を調整する必要が生じた場合には、コミュニティバスの時刻変更の作業を先に進めさせていただきまして、この交通会議での承認につきましては、事後報告・事後承認という形でお願いをいたしたいということでご了解をいただきたいというものでございます。

ダイヤ改正につきましては、来年の3月14日ということで、普通列車におきまして時刻変更がある場合には、2月上旬頃には変更内容をJRの方よりお知らせいただく予定をしております。

次回の交通会議を3月下旬頃に予定をいたしておりまして、その時の承認ということになりますと、それからの作業になるということで、4月1日からコミュニティバスの時刻を変更しようとした場合に、時間的に間に合わないということで、JRから普通列車のダイヤ変更の情報が入り次第、コミュニティバスのJR駅到着時間の調整を行いまして、乗換え等のズレが生じないようにしていきたいということで、よろしくをお願いをいたしたいと思います。

(浅沼会長) よろしいでしょうか。ある程度ダイヤの改正の可能性はありますので、できるだけスムーズにコミュニティバスの運行時刻の変更ができるように。これも事後承認という形にはなるかと思いますがよろしくをお願いをしたいと思います。これについて何かご意見ございませんか。

(坂野委員) 先ほどのイーザが閉館するということで、いねすとかどこかへという意見があったのですが、ちょうどイーザと三国病院の中間地点に大きなショッピングセンターみたいなものがありますので、例えば経路的にも途中になりますので、イーザはその期間だけ必要が無いので、降りるのはここで降ろして下さいと言えば降ろしてくれるのでしょうか、今度帰りにそこで乗るというわけにはいけないので、その期間だけそこで乗り降りできるように配慮をお願いしたいなと思いますが駄目でしょうか。

(事務局) その通りはかなり交通量があると思います。

(坂野委員) 駐車場に入ることは。

(事務局) 駐車場に入ることもそれは難しいと思います。もちろん警察さんとの協議も必要ですし、ちょっと難しいかなと。バスで道路の通行を止めてしまうのは難しいかなというふうに思っております。三国坂井ルート、丸岡春江ルートということで、いねすで中間の第2便、3便、4便は4台のバス右回り左回りが接続して三国から春江に行くことができるという形になっておりますので、基幹ルート自体では三国から春江のアミに買い物に行ってまた三国戻るということは可能です。

(坂野委員) それは乗換えをしなくても行けますか。

(事務局) 乗換えです。バスが到着したら次のバスに乗るという形になりますので、次にいつ来るかと待っているようなことは無いと。4台接続していますので。1回乗換えを経験してみれば思ったよりも楽だと思います。結構三国の人がアミに買い物に行ったりとそういった事例はかなりありますので、乗換え自体は思ったよりも難しくないと思います。

(坂野委員) どこで乗換えするのですか。

(事務局) いねすのバス停です。

(坂野委員) 三国の例えば宿から乗ったバスがいねすに着くのですか。

(事務局) 基幹ルートですと宿はちょっと違うんですけども、三国の駅前ですとか病院、イーザから三国のいろいろな地区を回っていねすに着くと。右回り左回りもいねすに到着する時間は同じと。丸岡春江ルートの右回り左回りもいねすに到着する時間は同じと。2、3分は差はありますけれども、そこで4台そろって、乗換えれば、また三国から丸岡へ行ったり、三国から春江行ったりとか、春江から三国行ったり、丸岡から三国行ったりというふうな往復もできて、実際それで利用されている方もかなりいらっしゃいます。慣れている方はどんどん使っておられますので。そういった宣伝もバスの中でして、三国から春江に行けますというようなことはPRしていきたいなと思っております。接続ルートはといいますと時間的に乗れるバス、例えば三国の浜四郷から出て春江までという限られた時間、限られたバスになってしまいますけれども、一応行くことはできるかなというふうに思いますのでそういったことをまたPRしていきたいと考えております。

(浅沼会長) ダイヤ改正に伴う時刻表の変更についてはよろしいでしょうか。

それでは、これですべてということで。

(事務局) 今ほどいろいろな状況、イーザの問題とかございますので、今日初めて委員さん来られてコミュニティバスのどういうつながりがあるとかどういうふうに回っているとかというのは、恐らくすみません私共最初は何もご説明がないまま会議の方に入っていただいて非常に困惑されている部分もあったかと思えます。そういったことも含めまして、先ほどおっしゃっておられましたようにお年寄りが利用しやすいためのPRというのは、老人クラブの会合など、そういったところで

できるだけ分かりやすく説明の方には進めていきたいと思いますので、また委員さんの方でも何かそういうことで一度来て説明ということであればこちらの方も積極的に回りたいと思いますのでまたよろしく願いいたします。

(浅沼会長) 委員さんの方で何か特に発言したいこととかありませんか。

特に無ければこれで本日の会議を終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。

(黒川次長) 本日は、長時間にわたりましてありがとうございました。お気をつけてお帰りください。

(11 : 35 終了)