

## 第二次坂井市地域公共交通計画(案) に関するパブリックコメント募集の結果について

## 1. 意見募集期間

令和8年1月21日(水)～令和8年2月4日(水)

## 2. 意見提出者数及び意見件数

(1)提出者数 2人

(2)提出意見数 2件

## 3. 提出された意見の概要及び意見に対する市の考え方

No.	意見の内容	市の考え方	案の修正
1	<p>【第4章 地域公共交通計画について】</p> <p>イータクをはじめ、高齢者の移動手段確保に向けた取組について、非常に意義ある施策であり、賛同する。</p> <p>一方で、免許返納後の移動手段喪失への不安が返納をためらわせている要因となっていると感じる。その不安を和らげるため、イータクの運行エリアや便数拡充、返納者への利用補助実施、家族と共に利用できる仕組みづくりなどの施策の充実を求める。</p> <p>また、車いす利用者が自分の意志で移動できる選択肢として、イータクへ車いす対応車両や福祉車両の導入検討を要望する。</p> <p>イータクのような地域交通と、春江駅をはじめとする鉄道駅の改修が連携することで、「車を運転できなくなっても暮らし続ける坂井市」をより現実のものにできると感じる。移動を理由に外出や社会参加をあきらめる人がいなくなるまちづくりを今後も進めてほしい。</p>	<p>運転免許返納者への利用補助については、イータクを含む公共交通の運賃支払いに利用できる交通系 IC カード(ICOCA)を交付しているところであり、今後も継続してまいります。</p> <p>また、免許返納後の移動に不安を感じる方の安心につながるよう、イータクの周知・広報の強化を進めるとともに、利用状況やニーズを踏まえ、運行エリア、時間帯、便数やサービスの拡充について検討していきます。</p> <p>車いす利用者への対応については重要な課題と認識していますが、現行車両では構造や安全な乗降の確保といった点から、すべての車いすに対応することが難しい状況にあります。障がい者の合理的配慮の観点から、まずは現行車両で可能な範囲での改善に努めるとともに、誰もが快適に移動できる環境となるよう、観光・環境・福祉等の多様な分野と公共交通の連携等を通じて検討を進めてまいります。</p>	なし

No.	意見の内容	市の考え方	案の修正
2	<p>【付属資料Ⅲ アンケート全般について】</p> <p>市民アンケートについて、経年変化を定点観測するという点で一定の意味がある一方、頻度や対象によっては、交通サービスの変化に対応した機動的な測定がしにくい、公共交通を利用しない方の比率が圧倒的に多くなり利用者に関する定性データが乏しくなる、といった課題があると思われる。</p> <p>こうした手法とあわせ、二次元バーコードやデジタルツール等を用いた随時アンケートなど、より簡素かつ動的に市民の声を収集する仕組みがあれば、より迅速な改善に役立つと思われるため、検討されてはどうか。</p>	<p>計画 p.41 にあるとおり、「公共交通の利用状況及び施策の進捗状況について交通会議で報告」としており、この利用状況等の把握の段階で、利用者のご意見を適切に反映したいと考えております。</p> <p>ご意見を踏まえ、例えばバス・タクシー車内へのアンケートチラシ(二次元バーコード付き)の設置等、利用者意見の効果的な収集方法について、引き続き具体的な検討を進めてまいります。</p>	なし

## (坂井市議会) 第二次坂井市地域公共交通計画(案) に関する意見聴取の結果について

1. 意見聴取期間 令和7年12月22日(月)～令和8年1月20日(火)

2. 意見数 20件

3. 意見の概要及び意見に対する市の考え方

意見の内容	市の考え方	案の修正
<b>【P16「限られた輸送資源を有機的につなぎ、市民の移動を支える公共交通をネットワークの構築」という方針案について】</b>		
加賀市のように、「限られた輸送資源」ではなく、「地域資源＝ドライバーや車両を総動員して」持続可能な公共交通の実現を目指すとはすべきではないか。	本計画における「輸送資源」には、民間の車両活用も含めております。ライドシェア等の自家用車を含めた車両については、理論的には潜在的な供給は多いものの、実際には登録・研修・安全管理・法規制などの条件を満たした方のみが運行可能であり、利用可能な車両・ドライバーには一定の制約があると認識しています。このため、「限られた輸送資源」という表現を用いておりましたが、 <b>ご指摘を踏まえ、「限られた輸送資源」を「地域の輸送資源」に改め、併せて、説明文の一部を修正します。</b>	あり
<b>【P17「指標1 イータク利用者目標値」について】</b>		
<b>【P17「指標3 公共交通に関する行政負担」について】</b>		
イータクの利用目標は令和6年→令和12年で1.51倍となっており、委託費も増加が予想される一方、指標3の行政負担額は現状維持となっているが、どの部分で行政負担額を減らすのか。	ご指摘のとおり、今後の数年間で運転手の人件費をはじめ、燃料費・整備費などのコストが上昇することは避けられない状況にあります。「現状維持」という目標は、単に支出削減を目的として採算性のみで路線の廃止を判断するものではなく、限られた財源の中で必要なサービス水準を確保するため、路線・ダイヤの見直しや輸送資源の再配分などによる効率化や最適化、利用促進による収入増などに取り組むことを前提としています。	なし
行政負担額の現状維持を目指すのであれば、現在行政負担している公共交通事業全ての KPI の設定を行い、廃止の判断時期を前もって利用する市民・地	なお、指標値は計画の進捗管理のための目安であり、努力目標ではありますが、必要に応じて支出が増加する可能性を否定するものではなく、適切な水準の確保につ	

<p>区に示し了解を取るべきではないか。</p>	<p>いては今後も検討を続けてまいります。</p>	
<p>行政が負担せざるを得ないのであれば増える事も仕方ないと感じるが、現状維持で本当に良いのか。</p>	<p>また、最適化の実施に際し、個別の路線や交通モードの改編、廃止等が必要となる場合には、その都度、議会や地域へ相談報告しながら、施策を進めてまいります。</p>	
<p><b>【P17「指標1 コミュニティバスの利用者目標値」について】</b></p>		
<p>令和6年→令和12年目標値4.68倍の大幅な増加率になっている。高校生の利用者人数の減少が予想される中、無理な設定ではないか。増やす具体策はあるのか。</p>	<p>高校生の移動実態調査からは、公共交通で通学可能な地域に居住しているにもかかわらず、家族による送迎に依存している割合が高いことが明らかになっています。このため、コミュニティバス、鉄道、路線バスなどを組み合わせて利用する「乗り換え」型の移動方法の周知や、公共交通を利用することや残すことの大切さを伝えるモビリティ・マネジメント教育、通学に利用可能なダイヤの紹介・情報提供の強化などに取り組むことで達成を目指します。</p> <p>また、具体的な取組案として、「基本方針I-②」のニーズや検証結果に応じた輸送資源の再配分、最適化の検討・実施」に基づき、木部ルートの見直しなども含め、利用状況や需要を踏まえた改善を進めてまいります。</p>	<p>なし</p>
<p><b>【P18「指標4 高校生の通学手段の確保」について】</b></p>		
<p>市内の高等学校に限らず、福井市やあわら市内の高等学校に通う高校生の通学手段の確保についても考慮すべきではないか。</p>	<p>福井市やあわら市への広域公共交通である鉄道については、通学時間に配慮したダイヤが比較的充実していると認識しております。市外への移動に関しては、鉄道駅やバスターミナルなどの市内の交通結節点へのアクセス向上を図ることで利便性の向上に取り組む方針であり、通学手段の確保については、市内の高校に限るものではないかと認識しております。ご意見を踏まえ、P23の「通学利用等を意識した公共交通機関の円滑な運行の継続、ダイヤ・路線の見直し」の具体的取組内容中「市内高校に」としていた部分を「高校に」に修正します。</p> <p>なお、指標については、あくまでも達成度合いの目安とする数値であるため、市内高校を測定対象としています。</p>	<p>あり</p>

【P18「指標5 公共交通を利用する人の割合」について】		
令和6年→令和12年 4.23 倍と大幅な増加を目指しているが、人口減少の流れの中でどの様に増やしていく計画なのか。	市民アンケート調査では、公共交通の利用環境が向上した場合の利用意向が約5割いるため、「年に1度も利用しない」人数(現状値:87%)の内、約半数が転化した場合の数値を目標値としています。具体的には、高校生の通学での家族送迎への依存度が高いことを踏まえ、通学しやすいダイヤ・便数への見直し等により、高校生の利用者増を図ります。また、他の分野と連携した利用促進や、公共交通を利用し残していく意識醸成のための情報発信などに取り組むことで、市民全体や来訪者の利用者増を図ります	なし
【P25「定期的な利用者ニーズの把握、サービス提供状況の検証」について】		
快速運転ダイヤの導入検討や実証実験なども検討すべきではないか？	快速運転ダイヤの導入に関しては実現可能性や費用対効果の面についても研究し、運行事業者や沿線自治体と協議、検討してまいります。	なし
【P25「ニーズや検証結果に応じた輸送資源の再配分、最適化の検討、実施」について】		
タクシーの実態についても、近隣市町と連携し、市民アンケート調査を行うべき。タクシー事業は、公共交通であるという認識を持つべき。	ご指摘のとおり、タクシーは市民の移動を支える大事な公共交通であり、今後、市内の地域公共交通の再配分や最適化の検討や実施を行う上ではタクシーの運行状況の把握も必要と考えております。 一方で、タクシーは市域を越えて広い交通圏で運行される公共交通であり、その状況や課題等は「福井県嶺北地域公共交通計画」で整理され、対応する取組を示しているところです。坂井市としましても、県および圏域の市町と連携しながら対応してまいります	なし
【P29 基本方針2-①「公共交通を利用するライフスタイルへの転換」について】		
市内では自家用車の利用率が極めて高く、自家用車中心の生活から公共交通への転換は現実的には非常に難しいと考える。移動手段を変えたくても変えられない構造的要因への対応が不可欠であり、より	計画策定にあたり実施した移動実態調査では、公共交通が利用可能な環境にある場合でも、家族送迎をはじめとした自家用車に過度に依存している傾向が確認されました。このため、まずは公共交通を支える意識の醸成を図り、移動手段の転換が可能な方から利用促進を進めることを重視しています。	あり

<p>実効性を高める施策が盛り込まれるべきではないか。</p> <p>また、連携するとしている各機関の範囲と具体的な取組みを明示するべき。さらに、大型ショッピングセンター等、各事業者利用者向けのサービスを求める施策を検討してはどうか。</p>	<p>一方、ご指摘のとおり、自家用車依存には立地条件などの構造的要因も大きく影響しています。こうした課題への対応として、商業施設などが新たに新店された際には、イータクの停留所を設置するなど、「基本方針1-①」で掲げる「買い物や通院等の移動を支える公共交通の確保」に継続して取り組みます。また、実効性の高い取組として、<b>パークアンドライドの推進を「公共交通の利用を動機づける活動やキャンペーンの継続、実施」(P29)の具体的な取組内容に追加明記します。</b></p> <p>各機関との連携については、まちづくり協議会や高校などの教育機関との連携を想定しており、具体的な取組案もお示ししているところですが(P30～31)、計画の実施段階で、具体的な調整を進めてまいります。ご提案のような大型商業施設等に対するサービスを求める施策等については今後検討してまいります。</p>	
<p><b>【P30「まちづくり協議会等と連携した公共交通に乗るきっかけ作り」について】</b></p>		
<p>まちづくり協議会の地域での役割が年々増える一方、高齢化や担い手不足が深刻化している現状がある。協議会にどの範囲までの役割を求めるのか、また負担が増える場合には支援をどう行うのか。</p>	<p>まちづくり協議会には、既存事業の枠組みの範囲内でご協力いただくことを想定しており、新たな負担増となる業務をお願いすることは考えておりません。市としては、公共交通の乗り方教室や公共交通を活用した行事等のメニュー提案、企画段階での相談対応などを通して、協議会の負担に配慮しつつ、継続的な連携を図ってまいります。</p>	<p>なし</p>
<p><b>【P38「観光分野と連携した取組の推進」について】</b></p>		
<p>観光のクーポン付等であれば1日フリー切符も必要。</p>	<p>ご提案の1日フリー切符につきましては、交通事業者へ働きかけを行い、造成の可能性について検討してまいります。</p>	<p>なし</p>
<p><b>【P39「健康・福祉分野と連携した支援」について】</b></p>		
<p>車いすの人もイータクに乗車できるようにする。</p>	<p>移動手段の確保は大変重要であり、車いすをご利用の方にも安心して移動していただける環境づくりは、市としても大きな課題であると認識しております。現在運行しているイータクは、車両構造上の制約や乗合運行に伴う車内スペースの確保、乗降場所での安全確保などの観点から、すべての車いす利用者に対応することが難しい面が</p>	<p>なし</p>

	あるため、まずは現行車両で対応可能な範囲でのサービス向上について、運行事業者や福祉部局と協議しながら、改善に努めてまいります。	
<b>【P40「近隣市町との広域連携に関する協議」について】</b>		
近隣市町との広域連携に関する協議や実施に向けた調査研究の実施とあるが、具体的に令和8年度から、何をどの様に進めていくのか？	<p>市をまたぐ広域の移動については、鉄道や広域路線バスの利用促進を基本としています。しかし、今後、路線バス等の減便や廃止が進行する可能性も踏まえ、必要に応じてイータクの広域運行について調査研究していく考えです。</p> <p>近隣市町とは、隣接する福井市、あわら市、永平寺町を想定していますが、まずは、現行の協議体(福井県地域公共交通活性化協議会等)の枠組みの中で、各地域交通の運行制度の整理や広域連携の可能性について、事務担当者レベルで協議を開始したいと考えています。</p>	なし
<b>【計画全体について】</b>		
福井港丸岡インター連絡道路の開通に合わせて、坂井市の地域公共交通計画も検討、見直しも必要と考える。	福井港丸岡インター連絡道路開通に関しては、現時点で計画全体の方向性や施策に影響を及ぼすものではないと考えております。将来的に、道路開通に伴い都市構造が大きく変化し、バス路線などの公共交通網を大きく見直す必要があると見込まれる場合には、計画改訂により対応してまいります。	なし
坂井市内におけるハピラインふくいの新駅設置の可能性、将来的な候補地の研究といった表現も盛り込むべき。	新駅設置の可能性や将来的な候補地の研究についてのご提案につきましては、今後、都市構造に大きな変化が見込まれる場合には、必要に応じて検討に着手することが重要であると認識しています。そのような状況が生じた際には、交通計画の改訂を行い、適切に対応してまいります。	なし
ノーマイカーデーを作り、浸透させていく。ノーマイカーデーの日は増便も考えてはどうか。	ご提案いただいたノーマイカーデーの実施については、「基本方針2-①」に位置付けている「公共交通の利用を動機づける活動やキャンペーンの継続、実施」の一環として取り組んでまいります。また、ノーマイカーデー当日の増便のご提案については、交通事業者へ働きかけを行い、実施可能な内容について検討してまいります。	なし

<p>今後も続くと予想される、路線バスの減便、撤退、ドライバー不足に備え公共ライドシェアとスクールバスの一般混乗を組み合わせたバス事業の検討などを計画の中に盛り込むべきではないか。</p>	<p>ご指摘のとおり、路線バスの減便、撤退、ドライバー不足については懸念される場所であり、公共交通の供給不足に対応するための対策としてのライドシェア事業や、スクールバス混乗などについては、その活用も視野に入れ、施策を実施する必要があると考えております。</p> <p>本計画においては、「基本方針1-② ニーズ等に応じた輸送資源の最適化」における具体的取組として「ニーズや検証結果に応じた輸送資源の再配分、最適化の検討、実施」(P25)に反映しています。これは、他分野の輸送事業との共創やライドシェアの導入など、民間車両の活用や多様な移動サービスとの連携を排除するものではなく、施策の検討及び実施の中に検証や先進事例の研究などが含まれるとの認識です。イータクを基盤とした多様な交通サービスの可能性や観光利用についても、今後の検討の中で視野に入れてまいります。</p>	<p>なし</p>
<p>坂井市独自路線でライドシェア事業を展開していくべきではないか。観光用のライドシェアをしていくためにも民間活用は必要と感じる。</p>	<p>ご指摘のとおり、日常利用における具体的な不便さに関する意見も多く寄せられており、市内交通網の最適化と同時に、インフラ整備や利用環境の改善にも力を入れることが重要であると認識しています。</p> <p>バス路線の利便性向上やイータクの利用環境改善について、交通事業者等と協議を重ねながら、市民の使いやすさ向上に取り組んでまいります。</p>	<p>なし</p>
<p>今回の計画は、人口減少・高齢化、運転士不足という全国的課題に対し、鉄道・バス・デマンド交通を総合的に最適化する方向性について示されており、評価できる一方、市民調査からは日常の使いにくさに関する具体的な声も多数あるため、今後、最適化と併せ、インフラの整備と利用環境の改善を並行して強化することに期待する。</p>	<p>ご指摘のとおり、日常利用における具体的な不便さに関する意見も多く寄せられており、市内交通網の最適化と同時に、インフラ整備や利用環境の改善にも力を入れることが重要であると認識しています。</p> <p>バス路線の利便性向上やイータクの利用環境改善について、交通事業者等と協議を重ねながら、市民の使いやすさ向上に取り組んでまいります。</p>	<p>なし</p>