

令和7年度第2回坂井市地域公共交通会議 会議録

開催日時 令和7年8月21日(木)午前10時00分～
場 所 多目的研修集会施設1階 交流ホール
出席者 三寺会長
住民代表: 嶋川委員、杉本委員、高間委員、高岡委員、竹内委員
関係機関: 三屋委員、中出委員(代理出席)、辻委員、岡本委員、石田委員、
清水委員、東山委員、刀根委員(代理出席)、関委員、島田委員
事業者: 佐々木委員、坂上委員、小林委員、矢崎委員、松田委員
関係部署: 辻委員(代理出席)、戸田委員、伊藤委員、半澤委員 (計25名)
欠席者 住民代表: 林田委員 (1名)
事務局 生活環境部・小針部長、公共交通対策課・島野課長、小林、平尾、小藤、藤田

1. 開会

委員交代者の紹介(社会福祉協議会・関委員)
委員出席状況・会議成立(25/26人)を報告

2. 会長あいさつ

3. 協議事項

(1)竹田乗合タクシー線の運行ルート変更について(資料1)

<ケイカン交通> (資料1に沿って説明)

道路が復旧し、元の路線で走行可能になった段階でルートも戻す予定である。

<坂井市商工会>

仮設道路は対面通行できるのか。

<福井県三国土木事務所>

片側通行である。信号があり、時間差で通行できるようになっている。

<福井運輸支局>

復旧が未定とのことなので、ルート新設と共に、旧ルートの廃止という部分も同時に協議
いただきたい。

【質疑、意見以上】

【異議なし、協議事項承認】

(2)テクノポート号の廃止について(資料2)

<えちぜん鉄道> (資料2に沿って説明)

<会長>

平成18年から 20 年近く、鉄道事業者が自前でこういったルートをつくられていた非常に貴重な取組だったと認識している。大変残念だが、代替としては、資料にあるカーシェアのほかはイータクがメインになるのか。

<えちぜん鉄道>

テクノポート域内には停留所はないが、近隣にはある。テクノポート号利用者の代替手段としては、イータク利用や在宅勤務に切り替えるなどの対応が可能と聞いている。

【質疑、意見以上】

【異議なし、協議事項承認】

(3)坂井市コミュニティバスの運行時刻および運行ルートの変更について(資料3)

<事務局> (資料3に沿って説明)

<バス協会>

駅接続だが、ほとんどが坂井高校への登校利用であり、駅利用者はいないとのことだったが、実績としてはどうなのか。最終便は1時間早まるが、その影響はないのか。具体的な数値を資料の中で示すべきではないか。

<事務局>

資料で示しておらず恐縮だが、口頭で補足させていただくと、最終便の利用者はほぼいないという状況(事務局注:月平均 0.5 人)である。

<福井運輸支局>

新設路線に関して、既存路線の直進で運行していた部分はもう通らないということか。

<事務局>

朝の便(第1便)では既存路線は通らないが、夕方の便(2~5便)では、既存のとおりまっすぐ進み、西側から侵入、坂井市役所前で停留し、東側から既存の路線に抜けるため、廃止とはならない認識である。

<坂井高校>

高校としては、通学帰宅ダイヤの利便性が上がり大変ありがたい。生徒にも利用を呼び掛きたい。また、中学校へも周知いただければ、高校を選ぶ際の自宅から通学できるかどうかの検討材料になるため、ぜひお願いしたい。

【質疑、意見以上】

【異議なし、協議事項承認】

(4)坂井市オンデマンド型交通の停留所の変更について(資料4)

<事務局> (資料4に沿って説明)

<会長>

停留所を増やしていくルールについて明確に定めるべきではないか。まちづくりの観点からもコンパクトに縮めていくというところを目指すということも必要ではないかと思われる。もともとコミュニティバスが走っていたところや路線バスが走っていたルート上からどれぐらいであるとか、まちづくりの方向性と整合性が取れているのかを坂井市庁内できちんと協議していくべきである。

<事務局>

現在は、ほぼ地域からの要望という形で対応しているという状況である。まず、イータクを始める際に、全行政区に停留所の希望場所のアンケートを取り、設置したのだが、イータクの周知が進み、利便性が分かってきてようやく当時回答がなかった地区から設置希望が出てきている状況だと認識している。ルールとしては、運行当初より、停留所間を200メートル程度離すということになっている。ただ、運行から2年半がたち、利用が多い停留所、また利用が非常に少ない停留所が分かってきている。市としては、一定期間をめぐりに利用状況を見て廃止を働きかける必要があると考えている。

<会長>

そろそろ運行を本格的に開始し、3年になろうとしているところであり、まちづくりの方針との整合性を図っていただきたい。あわら市では、たしか、2年に1度停留所が使われているかどうかのチェックを行い、廃止手続きの指導を行っていると記憶しているが、今後はそのような管理も非常に重要になってくると思われる。

<坂井市商工会>

坂井市のオンデマンド型交通はスマートフォンを活用して予約ができることが大変画期的であると認識している。現在、電話予約とアプリ予約の状況はどうなっているか、現状が分かれば教えてほしい。

<事務局>

アプリ利用が45%、電話予約が55%で、アプリ利用が非常に伸びている状況。こちらの状況は、年1度、年度当初の会議で報告させていただく。

<タクシー協会>

以前のコミュニティバスであれば一つの地区に一つの停留所となっていたが、現在は要望に応じて停留所が増えている状況であり、間隔が狭まれば、タクシーとの棲み分け、共存という形が崩れてしまうのではないかと懸念される。高齢者の外出機会が増えるなど、非常に良い仕組みだと思うが、今後も役割分担し、連携していけるように配慮してほしい。

<住民代表委員>

自分の住む地区では200メートル間隔で複数設置されており、区長がしっかり調査し、適切に設置されていると感じている。ただ、どこでどれくらい使われているかというのは、機会があれば知りたい。

<会長>

集落単位の利用頻度等のデータは皆さんにお見せしていないと思われるが、そういった情報を集落ごとにお戻しして、見てもらうということも、もしかしたら意義あることではないか。

<住民代表委員>

先ほどのイータクとタクシーの共存、停留所が増えてタクシーがなくなっていくように、というのは大変大事だと思うが、どうやっていくのが良いのか。

<会長>

まちがどうやっていくのが良いのかというのは、都市計画マスタープランや、立地適正化計画のなかで各地域の拠点を中心に、便利なところはより便利にしていくということが書かれており、その方向性と合わせていくということと、イータクは停留所までを歩くという仕組み

みだが、公共交通を使うことが健康増進に繋がるという研究結果もあり、そういうところを住民の方々に知っていただき、どのような場所に停留所を置くべきかという検討をやっていかなければならないということである。

<タクシー協会>

タクシーはドアツードアであり、最後の公共交通と言われている。停留所まで歩いていけない方が家から目的地まで直接行ける一番身近な乗り物がタクシーである。どうしても停留所から移動できない方の行政的な救済としては、(停留所を数多く置くのではなく)タクシー補助券などの形ではないだろうか。

【質疑、意見以上】

【異議なし、協議事項承認】

(5)坂井市地域公共交通計画骨子案について(資料5)

<事務局> (資料5に沿って説明)

計画骨子案について、前回指摘のあった点を見直した(資料黄色着色部分)。

<バス協会>

前回は指摘したが、現行計画の基本的な方針での「質を高める」という捉え方、実質の方向性がなくなり、後退してしまったように感じる。個人的な意見としては「質を高める」というのが大変良かったと感じている。

次に3ページ目の目標の定量的な数値化は検討中とのことだが、数値化する際には、目標値の1~3は関連する部分であるので、そのつながりをぜひ検討していただきたい。同じく指標5については、「公共交通網の整備・充実に関する満足度」となっているが、もともと、現況として、「整備・充実に関する満足度」を測っているものではないのではないか。検討する必要があると思う。

4ページ目の具体的施策の中で、「異常気象時の早期運行確保」とあるが、異常時には、前もって計画運休をするなどしており、事業者サイドから言うと早めの対応というのは難しいと考えられる。

5ページ目、意識醸成の取組として、割引制度の実施であるとか、免許返納の支援事業の継続であるとか、旧来からやっていることについて、その結果、公共交通の利用につながっているかということ整理すると必ずしもそうっていないというのが実態ではないか。事業継続は大変大事だが、それをどう公共交通の利用促進につなげていくかという、情報発信の取組など、そのつながりを施策としてしっかり検討いただきたい。

また、6ページ目、目標3の多様なまちづくり分野との連携については、地域や各種団体と

連携して利用促進ということしか出てこないが、公共交通の利用を高めていくには地域の皆さんにもっと頑張っていたきたいということがあり、そのあたりについても考えていただけたら良いと思う。

<会長>

先ほどの協議の中で、イータク停留所の利用状況について地域に戻すといった取り組みもそういったつながりになり得る可能性がある。情報発信ということが意識の醸成という部分では重要だと思われる。

<住民代表委員>

公共交通の利用促進は大変難しい課題だと認識している。以前勤めていたところでは、強制的に公共交通を利用していかなければならない期間を定めていた。そのように強制的に取り組まなければ、車が運転できる世代は公共交通には乗らない現状がある。例えば、妊婦さんや子育て世帯の支援で「ふく育タクシー」という取組があるように、子育て支援の意味も含め、「はじめて体験」で電車やバスの利用を促進するようなイベントや割引券などを出しても良いのではないか。えちぜん鉄道さんの恐竜電車なども子育て世帯が乗るきっかけになっている。一方で、免許の自主返納の取り組みは住民に周知されてないと感じられる。行政の情報発信は、パンフレット作製ということが多いと思うが、パンフレットはもらっても読まない場合も多い。情報発信ということでは、パンフレット発行で周知が完了するのではなく、住民に届くやり方というのを検討してほしい。

<会長>

子育てと絡めた取り組みなど、貴重な意見をいただいた。また、地域の方々にがんばっていただきたいという指摘については、前段で拾い上げていきたい。

<住民代表委員>

「基本的な方針」については、現行計画の「みんなで使い」という言い回しの方が、市民が主体的に動き、みんなで頑張ろう、というイメージが持てるのではないか。「誰もが利用しやすい」では他人事のように感じる。また、意識醸成が非常に難しいという件については同意する。公共交通を利用するのは、時間的にも気持ち的にも、あるいは財政的にもゆとりがある人ではないかと感じる。本日も公共交通を利用したが、少し早めに到着し、本を読んで過ごした。現実的には時間的にゆとりがない生活になってしまうが、ゆとりがあるからこそ質の高い生活につながるというような表現があっても良いと思うので、検討してほしい。

<会長>

委員の皆様の意見を総括すると、現行の計画の基本方針を継承しながら、サブタイトルを入れ、内容を今の情勢に合った形で書き換え、今のゆとりの話も吟味していただくということではよろしいか。

【質疑、意見以上】

4. 報告事項

(1)自動運転実証事業の実施について(資料6)

<事務局> (資料6に沿って説明)

補足として、イータク同様、アプリとラインでの予約となるが、入り口は別となる(「サービス提供エリア」の選択で坂井市の「自動運転」を選択)。

<坂井市商工会>

坂井市役所から嶺北縦貫道路を通るルートの往復ではなく、ハートピア春江と春江体育館の間の道(文化の森線)を通して、循環型にする方が実証実験として有効な気がするが、いかがか。

<事務局>

ルートを決める際に、ご提案のあったルートも検討したが、建物の少ない田んぼの中の道は、現在の技術的な部分でハードルが高く、様々な検証に加え、乗車される方の意見や社会受容性を測るという観点からも一番初めの実証運行としてはこのルートが最適との結論に至った。

<住民代表委員>

イータクは1時間前までの予約が必要だが、自動運転も同様の認識で間違いはないか。

<事務局>

自動運転では、すぐに来る便、例えば5分、10分後の便へ予約ができるようにする。例えば、病院の診察が早く終わったから、金融機関や商業施設へ寄って行こうという使い方ができると考えている。

<会長>

乗用車タイプでの運行は大変珍しく、バスタイプとは違った使い方が期待される。キャパシティの検証も含めてほしい。また、1か月半という長期間での取り組みなので、たくさんの方々に乗っていただくため、委員、関係者のみなさまは周りの方々にぜひ周知いただきたい。

【質疑、意見以上】

5.閉会

次回開催予定：令和7年11月