

平成24年度 第3回坂井市地域公共交通会議 議事全文

開催日時：平成25年3月27日（水）午前10時から午前11時30分まで

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、谷根委員、小寺委員、阿津川委員、国京委員、吉田昭委員、平谷委員（代理）、河上委員（代理）、林委員（代理）、木村委員、北山委員、吉川將委員、伊藤委員、吉川吉委員、矢崎委員、矢部委員、五十嵐委員（代理）、吉田委員、渡邊委員（代理）

事務局：新開部長、多田課長、西川課長補佐、長谷川主任、長谷川主事

○開会

（多田課長）みなさま、おはようございます。

本日は、年度末のお忙しいところ中をご出席いただきまして誠にありがとうございます。定刻の時間となりましたので平成24年度第3回坂井市地域公共交通会議を始めさせていただきます。本日もって欠席のご連絡をいただいている委員さんがおりますのでご報告を申し上げます。

老人クラブ連合会の五十嵐委員様、さかい男女共同ネットワークの竹内委員様、坂井市内PTA代表の森委員様、坂井警察署の大森委員様、坂井市商工会の亀嶋委員様、福井県バス協会の安宅委員様でございます。

それでは、開会に当たりまして浅沼会長さまよりごあいさつ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。年度末でお忙しい時期だと思いますが、ご出席いただきありがとうございます。3月になって暖かい日になったり寒い日になったりしますが、今日は平成24年度の3回目の地域公共交通会議ということで、これまでのコミュニティバスの運行実績を報告していただいて、その後いくつか審議事項があります。坂井市の方では新しい公共交通の体系ということでデマンド交通の方も検討されているということで、その辺も本日の会議であるかと思えますけれど、いろいろと協議していただいてよろしく申し上げます。

（多田課長）ありがとうございました。

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。

これより先の進行につきましては浅沼会長様の進行により会議を進めたいと存じます。

○報告事項

（浅沼会長）それでは報告事項の1番、コミュニティバスの運行実績について報告をお願いします。

(事務局) それではコミュニティバス運行実績について報告いたします。

お手元の資料No.1 をご覧いただきたいと思います。平成 21 年度から平成 24 年度 2 月末までの利用実績となっております。グラフで見ていただいた方が分かりやすいと思いますので 1 枚おめくりをお願いします。

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

青が平成 21 年度、赤が 22 年度、緑が 23 年度、黄色が 24 年度となっております。基幹ルートでは、2 月につきましては前年より減少しておりますが、年間の 1 日当たりの平均利用者数では 23 年度 222 人から 24 年度 232 人と 10 人の増加となっております。下の段につきましては接続ルートで、ほぼ毎月、前年実績を上回っております。

1 枚おめくりいただきまして 3 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。棒線を見ていただきますと、ほぼ毎年同じような傾向となっていることがお分かりいただけるかと思えます。平成 24 年度の利用者総数につきましては、2 月末で 73,888 人となっております。年間では 8 万人に到達するかどうかと思いますが、いずれにしましても、実績としましては毎年利用者が伸びているという結果になるだろうと想定しております。

次のページ 4 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につきましては毎年増加しておりますが、丸岡春江ルートでは本年は若干減少となっております。

1 枚おめくりいただきまして 5 ページは接続ルート 12 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。グラフを見ていただきますと、左から雄島、加戸、浜四郷、春江北部東部、春江西部中部、鳴鹿などはある程度の利用者もありますし、利用者も増加傾向にあります。三国東部、十郷関、坂井西部、長畝などについては、利用者が伸びない、あるいは減少傾向にあるということで、接続ルートの中でも利用者数が大きく異なっている中で、今後のあり方としてどのような形が望ましいか検討し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) 今の説明につきまして、何か質問とか聞きたいことあれば出していただきたいと思えます。その前に前回の会議録ですけど気づいたところあれば事務局にお伝えしてください。今の運行実績についてどうでしょうか、何かご質問とか。私の方から、2 月の基幹ルートについて、どういう要因が考えられるかなんですけど、特に基幹ルートについては丸岡春江の右回り左回りで減っているというのは一時

的な問題なのか構造的な問題なのか、みなさん含めて考えつくことあれば出して
いただきたいのですがいかがでしょうか。

(事務局) 昨年は 2 月で伸びているということがありまして、天候なんかも特に、去年今
年とそう大きな変化はなかったかと思うんですけど、考えられることとしまして
は、昨年は高校 3 年生が少なく 2 年生が多かったと、今年はその 2 年生が 3 年
になりまして 2 月で高校に行かなくなりますので、そこで 3 年生の利用ががたん
と減ったということかなと、そういうふうには考えているところです。

(浅沼会長) 委員の中で何かございますか。とくになければ協議事項に入りますので。何
かあれば出していただいて協議事項に入りますので。

協議事項 1 番、坂井市コミュニティバスフリー降車の本格実施、継続について
お願いします。

(事務局) それでは、資料No.の 2、坂井市コミュニティバス「フリー降車」の本格実施、継
続ということで説明させていただきます。

フリー降車につきましては、昨年の 10 月 1 日から、10 人乗りワゴン車で運行し
ている 4 ルートで 3 月末まで試行運行として行っているところです。この 5 カ月
間の利用実績につきましては 1 ページ下段の表のとおりでございます。利用者
の数はあまりない状況となっております。利用者につきましてもほぼ固定されて
おり、同じ人が同じ場所で降車となっている状況であります。この 4 ルートのう
ち最も乗車人数に多い浜四郷ルートではほぼ毎日、数人が利用しているバス停が
あるわけでございますが、その地区ではフリー降車は全くないといった状況で、
集落の大きさ、バス停からの距離というのがあるのかと思っております。フリー
降車を利用されている人につきましては、資料の 5 ページ 6 ページ目にオレンジ
色で記載をしております。見ていただきますと、加戸ルートのなかですとタケダ
理髪店に行くときに降りるとか、あるいは戻っていただきますと朱雀前とありま
すが近くのお店屋さんに行くところで利用されているということでございます。

この 5 カ月間、試行ということで実施してきたわけですが、事故や交通障
害等の発生もなく、利用者は少ないながらも好評を得ているということもあり、こ
の 4 ルートについては 4 月以降も継続して、フリー降車本格実施という形に切り
替えていただきたいというふうに考えております。

その他の接続ルートにつきましても、このほかに 8 ルートありまして試行的に
実施してみたいと思うルートもございますが、やはり運行車両がバスのルートで
は、車内での転倒事故や、降りた後のバスの陰からの飛び出し、交通量の多い道
路での後続車両への影響等もありますし、もう少し様子を見ていくという形にな
るのかなと考えております。バスタイプの大きな車両ではフリー降車できないと
いうことであるならばワゴン車タイプに変更してフリー降車できないかというこ
ともあるかと思っておりますが、現状では接続ルート 12 ルートのうち、フリー降車実施

4 ルートを除いた 8 ルートあるわけですが、そのうち 4 ルートは基幹ルートと車両を兼用しているということで、接続ルートを運行するときだけワゴン車にするということもできませんし、接続ルートだけの運行であっても月に何回かは乗車人数が常時 10 人を超える、乗ったり降りたりで 10 人ではなく、月に数回は常時 10 人以上乗車した状態で運行しているということもありますのでワゴン車に変更することもできないということで、今回の提案につきましては 10 月から施行してきました 4 ルートについて 4 月以降も継続してフリー降車本格実施ということで切替えていきたいという提案をさせていただきたいというものでございます。

降車の方法、安全対策等につきましては 2 ページ目に、7 月の交通会議で承認をいただきましたフリー降車実施に関する資料を付けてございます。こういった形で降車方法、安全対策は引き続き継続していきたいと考えております。

以上、フリー降車の本格実施、試行から本格実施に切替えるということでお願いします。

(浅沼会長) それでは、フリー降車について限定された範囲ですけども、これにつきまして何かございますか。半年試行してきて、フリー降車自体はそれほど多くの人々が利用しているわけではないということで、限られた人たちが使っていると、その人たちにとっては近いところで利便性を感じていると思うんですけど、今のところ大きな事故もなく大きな問題と申しますか、そういったこともないということで、何かご意見とかありますか。

(吉田委員) フリー降車でないコミュニティバスの安全なんですけど、高棟東部の板倉のところで軽トラックでバスの後をついていたら板倉の交差点のど真ん中で急に止まって降りてきたということがあって、これ実施される前ですけど、停留所があるところではなくて、交差点のど真ん中で急に止まってとこうことがあって、そういうことがないようにお願いしたい。すでにフリー降車になっている。

(浅沼会長) 本来、あっていけないことなので今後注意しながら進めていきたいと思ます。

特になにか気づいたことありますか。なければ、半年間試行してきまして来月から本格実施ということでお願いしていくということで。何かありますか。

(県交通まちづくり課) 県交通まちづくり課の鈴木でございます。河上の代理でお願いします。安全対策で、後続車両につきましては停留所以外で停車することがあるという例外的な表示をされるということですけど、試行期間中のフリー降車の割合というのはいかがでしょうか。

(事務局) 1 枚目の資料の下の段で割合といいますか利用人数がこれということでお願いします。

(浅沼会長) 半年間やってきまして、フリー降車で、どこで止まったかということは確認してありますか。事業者さんと止まった場所を確認するというのもやっていた

だきたいと思いますけど。

(事務局) 5枚目、6枚目でだきたいの場所ということでオレンジ色の楕円のところで、この辺で止まっているということで、事業者さんの方からこの家の前とか。この場所とかということは聞いております。

(浅沼会長) 場所は確認されているということで。他にご意見あればお伺いしますが、よろしいですか。

(運輸支局) 運輸支局ですが、平谷の代理ですが、フリー降車できないところでも要望というのはございますか。

(事務局) 事務局の方では例年乗込調査、また今回アンケート調査をとらせていただいた中で、やはり自由なところで降りたいという要望が数件ございますけども、あくまでも交通安全重視の中で運行しておりますし、ただいま委員さんご指摘の急に止まるといったことについては十分事業者の方にも伝え指導しながら交通安全に努めながら運行してまいりたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

(浅沼会長) 他にはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは協議事項の2、フリー降車について、試行的に行っていたものを4月から本格実施するというので、ご異議がなければこの案で実施したいと思いますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それではご異議がないということで、4月から本格実施ということで決めさせていただきたいと思います。

それでは続きまして、協議事項の2番でコミュニティバス停留所の新設等について、事後承認1件含めまして4件ありますが、説明をお願いします。

(事務局) では、コミュニティバス停留所の新設・移設ということで、事後承認1件含め、4か所ですがよろしくお願いいたします。

資料No.3、1ページをご覧くださいと思います。まず1つ目は、事後承認でお願いいたしますが、丸岡春江ルート「田島」バス停の新設と、元の「田島」バス停を「田島新」に名称変更するものです。新設の「田島」バス停につきましては上の方の写真をご覧いただきますとおわかりのように、バスの待合所をコミュニティバスのバス停とするもので、田島区から、この待合所は現在特に使用してないんですけど、この場所をバス停にできないかと要望がございました。いままでは地図の中央の赤丸の場所を田島のバス停として利用していましたが、写真の場所ですと雨風よけにもなりますし、また坂井町の方はおわかりかもしれませんが、中央の赤丸付近は新しい住宅地、右側に新設する赤丸側が田島の元村に近いということで、約200m間隔になりますが、「田島」バス停を新設し、元の「田島」バス停につきましては新住地宅地側用として「田島新」に名称変更しそのまま継続をとらせていただきました。2月25日から使用させていただいております。

次に、1枚おめくりいただきまして2ページは、三国坂井ルート「新東中野」の新設でございます。これにつきましては、現在の大関駅と近く、約200m間隔でバス停

ができることとなりますが、地図をご覧くださいますとお分かりになるかと思いますが、新東中野区については新住宅団地で、その他はほぼ旧集落でございます。現在の大関駅でのバス乗車につきましては、どちらかという旧集落の人よりも新住宅団地の人が多いということがございまして、この大関駅につきましても新東中野地区の人が多く、朝夕の高校生、昼間の高齢者の利用につきましても新東中野の人の利用があることをバス乗車し確認しております。大関駅とあまり距離はありませんが、1地区1バス停ということも考慮し、新東中野としてバス停の新設をお願いするものです。新設時期につきましては、後程のバス停時刻表改正に併せますけれど6月から新設と考えています。

次に、3ページ目は、三国坂井ルート・丸岡春江ルート・十郷関ルート・坂井西部ルートでの「新庄」バス停の新設でございます。このバス停につきましては写真をご覧くださいとお分かりかもしれませんが、現在、京福バスさんがバス停、路線バス丸岡永平寺線の「新庄」バス停として使用している場所をコミュニティバスでも利用させていただきたいというものでございます。

新設の理由につきまして、現在、JR丸岡駅から福井大学病院方面に向けまして京福さんの路線バス丸岡永平寺線が出ておりますが、コミュニティバス三国坂井ルートとの接続、昼の接続がよくないということもございまして、できる限り時刻変更を最小限に抑えた中で接続できないか、検討をいたしまして、丸岡永平寺線の「新庄」バス停でコミュニティバスと接続、乗換ができるようにしたいというものでございます。

また、十郷関ルート・坂井西部ルートにつきましても、現在は青丸の駅前やJR丸岡駅などの停車でしたが、この「新庄」バス停でも停車できるようにしたいと考えています。新庄バス停前は福井銀行や郵便局もございまして、これらの金融機関を利用したい場合は便利になるかなと考えています。

資料の下段に運行経路を記載してございますが、経路の変更はなく、基幹ルート三国坂井ルート・丸岡春江ルートでは今までの経路どおりの経路で、時計回りでJR丸岡駅に向かう際に「新庄」を通過すると。十郷関ルート・坂井西部ルートにつきましても経路の変更はなく、従来のルート途中に「新庄」を通過するものでございます。新設時期につきましては、先ほどと同じく、後程のバス停時刻表改正に併せまして6月からと考えています。

次に1枚おめくりいただきまして、4ページは丸岡春江ルート・高椋中ルート「丸岡南中」のバス停の移設と、こちらにつきましては運行経路の変更も併せて行いたいというものでございます。

これにつきましても写真は中学校体育館北側ですが、現在京福さんの路線バスのバス停がございまして、コミュニティバスのバス停も合わせるということで、中学校のスクールバスもここで乗降しております。

今回、資料地図上の青丸から赤丸の場所にバス停を移設したいということですが、現在の場所のバス停での利用につきましては、京福さんの路線バス丸岡永平寺線の乗換や中学生が主な利用となっております、学校側の京福さんのバス停に統合した方が利便性が高まるとの考えによるものです。バスを乗りかえる人や中学生は約200mですが歩いたり、雨風よけもないといこうことで、バス停を学校裏に移設してそれらの対応を行いたいと考えております。現在の丸岡南中バス停が中学校裏になることで、いままでより歩く距離が増えるという利用者はいままでの利用実績からはございません。運行経路の変更に関しましては、いままでは地図の緑線を左右に行き来しておりましたが、今後は色で丸1、丸2、丸3と記載のように、反時計回りで移設後の「丸岡南中」バス停に向かい、全ての便でバス停側に停車ということを考えております。

移設時期等につきましては、これも同じく、後程のバス停時刻表改正に併せて6月からと考えています。

コミュニティバスのバス停の新設、移設ということで事後常任含めて4件ということをお願いします。

(会長) それでは、4件について質問とかございますか。特によろしいでしょうか。京福さんの既存のバス停なんかも利用できるということで、雨降った時には大変なんで非常に便利になるかなと思いますし、何か、特になければ事後承認の分の含めてですけども4件、ご異議がかければご承認をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。それでは4件、承認とさせていただきます。

協議事項の最後ですけど、時刻表の改正について説明をお願いします。

(事務局) それでは、資料No.4、コミュニティバス時刻表の改正ということで1枚目をお願いいたします。

今回の改正ルートは、基幹ルートの三国坂井ルート・丸岡春江ルート、接続ルートの十郷関ルート・坂井西部ルート、春江西部中部ルートでございます。

改正の理由につきましては、丸1の三国坂井ルート・丸岡春江ルートでは4点でございます。

まず、1点目ですが、三国坂井ルート右回り第1便を7時22分「いねす」とし、丸岡春江ルート右回り第1便の7時22分「いねす」と同時刻になるように改正します。

1枚おめくりいただきまして、2ページ目の参考・基幹ルート「いねす」乗換の表をご覧ください。左側の水色の三国坂井右回りとピンク色の丸岡春江右回りの第1便の「いねす」時刻をオレンジ色の7時22分に合わせる改正でございます。ちなみに同じ色の時刻につきましては相互乗換が可能ということでご理解をお願いします。

今回の改正によりまして、資料右側の3ページ、一番左側の中段の停留所名「い

ねす」の段を見ていただきますと、現行は黄色の欄に7時19分、改正案は青の欄に7時22分としまして、赤字で丸岡春江（左）接続とありますように相互乗換できるように改正を行うものです。これによりまして、2ページに戻っていただきますと、先ほどの「いねす」7時22分「いねす」乗換で、朝1便でも丸岡の板倉・磯部方面や春江方面から来たバスが、いねすで乗りかえることで三国方面へ行くことが可能になるということでございます。

1ページに戻っていただきまして、改正理由の2点目は三国坂井ルート右回り第3便で路線バス丸岡永平寺線への乗継を可能にさせるということで、先ほどの「新庄」バス停の新設と関連するものでございます。資料の3ページの横長の表、1番左の中段赤字で新庄バス停新設と記載してございますけれど、この3便目を12時31分新庄バス停を新設しまして、12時33分の路線バス丸岡永平寺線に2分で乗継可能とさせるものでございます。

この表の赤字の部分が変更箇所ということ、JRのダイヤ改正分含めて変更箇所ということをお願いします。

また1ページにお戻りいただきまして、改正理由の3点目でございます。

丸岡春江ルート右回りでございますけれど、交通事情等により特に第3便目の「いねす」到着が遅れ気味になっており、これを解消するというので、今回の時刻表改正を行いたいと考えたわけでございますけれど。

横長の資料5ページが丸岡春江ルート右回りの改正案になりますが、このページの中央分が第3便で上の方、現行、黄色の欄11時36分を改正案、青の欄11時30分と6分出発時間を早めていねすへの到着時間を調整したいということでございます。他の便、他のルートにつきましても必要な調整を行っております。黄色から水色の赤字が変更というものでございます。

再度1ページにお戻りいただきまして、改正理由の4点目は、3月16日のJRダイヤ改正によるものです。今回のJRダイヤ改正で大きなものは福井発19時34分丸岡駅19時47分が、福井発19時16分丸岡駅19:29分に変更になりました。他のJR便では2~3分早くなったり遅くなったりしたものもありますが、それで、このJRのダイヤ改正によりまして福井からのJRが18分早く丸岡駅到着になるわけですが、このダイヤ改正便の前後のJR便の変更はなく、コミュニティバスへの乗継についてはあまり影響はないと考えられますが、今までのJR丸岡駅19時47分の利用者が、JRダイヤ改正後の丸岡駅19時29分を利用するか、または1便遅らせて丸岡駅20時08分を利用するかはわかりない状況ですが、コミュニティバスにつきましては、横長の資料5ページの丸岡春江ルート右回りの1番右の第6便の最終便で現行の丸岡駅20時03分を20時12分に変更し、この便で福井からのJR利用者のコミュニティバス乗換が可能にしたいと考えております。

なお現在でもJR利用者のコミュニティバスへの乗換はめったになく、駅から

自家用車あるいは、車を持たない人は家の人が駅まで迎に来る状況が多いとなっています。夜遅い時間帯ということでコミュニティバスに乗換えたとしても結局はバス停まで迎えに行くというのであればJR駅まで迎えに行く方が早いということかと思えます。

以上が、基幹ルート、三国坂井ルート、丸岡春江ルートの時刻表改正の主な理由でございます。

次に1ページにお戻りいただきまして、丸2の十郷関ルート、坂井西部ルートの時刻表改正理由でございますが、これも先ほどの「新庄」バス停新設によるものでございまして、運行経路上に「新庄」バス停を新設することで停車時刻を表記するものでございます。資料につきましては横長の資料の次、7ページになります。「新庄」バス停の通過時間と坂井西部ルートでは時刻表の下の方、今まではJR丸岡駅と坂井市役所間の東十郷公民館は通過するだけでしたが今後は停車できるようにしたいというものでございます。

続きまして、再度資料4の1ページにお戻りいただきまして、3番目の春江西部中部ルートの時刻表改正でございます。これにつきましてもJRのダイヤ改正によりましてJR芦原温泉駅からの16時09分春江駅16時18分の列車が、JR芦原温泉16時13分春江駅16時21分と春江駅到着が3分遅れになりまして、現在のコミュニティバス春江西部中部ルート「JR春江駅」16時23分との乗換時間が5分から2分に3分短縮となりました。JR駅からバス停までは2分では急げば乗車可能、ゆっくり歩きでは厳しいということもありますので、時刻表を改正し春江西部中部ルートの「JR春江駅」16時23分から16時25分と2分遅らせ、乗継時間4分を設定したいというものでございます。時刻表改正までの運行につきましては時間どおり出発してしまうのかということですが、JR春江駅前には信号がございまして、ここで割と信号待ちになることが多く、また春江駅からバス停まで歩いている途中でバスが来ていることが分かりますので、乗車の場合は手を挙げるなどの合図をするということを、バス利用者に伝えてあります。バス乗継の利用者は特定されておりますしバス運転手はその辺りはよくわかっていますので、通常のバス運行時間の中で時刻表改正までは対応していきたいと考えております。

以上、コミュニティバスの時刻表の改正につきましては6月3日が月曜日で、そこから実施していきたいと考えています。よろしく願いいたします。

(浅沼会長) 時刻表改正についてご意見あれば出していただきたいと思いますがいかがでしょうか。1番気になるのが、3ページ目にあるのが新庄のバス停新設で12:31で12:33丸岡永平寺線、2分乗換とか。5ページ目の丸岡南中第3便で11:47丸岡永平寺線で11:47ぴったりの時間とか、路線バスへの接続がコミュニティバスも交通事情で時間が遅れることがあると思うんですけど、その辺が心配かなと思うんです

けどいかがですか。

(事務局) 3 ページ目ですけど 12:31 と 12:33 ですけど、コミュニティバスにつきましてはいねすを 12:20 に時間改正して出発するというので、ここが出発時間になりまして、ここからですとだいたい 11 分で新庄に到着できると、12:33 の丸岡永平寺線の新庄到着につきましては JR 丸岡駅出発であり、これが早くなることもないと考えられ、12:20 に出れば 12:31 に新庄に到着できると考えております。

5 ページ目が時間ぴったりにということになってしまっているんですけど、これがいままで遅れ気味の時間を調整しまして何とか 11:47 の時間に到着できるように考えております。もし利用者ありましたら、バスに乗ってみた感じでは、路線バスとの接続に関しては京福さんの方で無線で乗換がいる、いないとの連絡もしていただいているので、何とかそういったことで対応できるかと考えております。

(浅沼会長) そうしますと多少路線バスとも連携しながら大丈夫ということで。他に何かご意見ご質問あれば。いかがでしょうか。

基本的に今までの時刻表で、新しい停留所ができて停車したり、JR のダイヤ改正で時刻表変更したりということですが、何かご要望等あれば。要望、ご質問等ないようですので、協議事項の 3 番目、コミュニティバスの時刻表の改正についてご承認をいただきたいと思いますが、ご異議なければこの案で承認したいと思います。いかがでしょうか。ご異議ないということで承認されたということをお願いします。

協議事項この 3 つでして、承認事項 3 つ承認されたということをお願いします。

次の議題ですけど、コミュニティバスの関するアンケート結果について、これは報告事項ということをお願いします。

(事務局) それでは、資料 No.5、コミュニティバス等に関するアンケート結果について概要を説明いたします。

このアンケートにつきましては、現在のコミュニティバスの運行が平成 26 年 8 月末で 5 年を経過し運行契約が終了するということもありまして、今後のコミュニティバスやデマンド交通について検討するための資料として活用していくことを目的に実施いたしました。

調査の概要、調査方法と回収結果につきましては資料の 1 枚目に記載のとおりで、調査区域は坂井市全域、調査対象は市内在住の 16 歳以上の男女 2,400 人を無作為で抽出しております。

調査の方法は調査票を郵送し、郵送で返送していただく方法で回収しております。調査期間は 2 月 9 日～2 月末までとしております。

回収の結果につきましては、2,400 の送付、10 通が転居先不明等で戻りまして、実送付数 2,390 に対しまして 1,101 の回答、回収率は 46.07%となっております。

資料につきましては 1 枚めくりいただいた 1 ページ目から、問に対する結果を順番に記載しております。ページの最後にアンケートの調査票を付けてございます。

それでは1ページをお願いいたします。1ページ目は問1から問5で、性別、年代、居住地、職業、運転免許所有状況の回答結果となっております。

問1の性別の回答割合については記載のとおりですが、実際の男女比から見ますと女性の回答が多いかなと感じております。

問2は年代でございますが、50代、第60代、70代の回答率が高くなっておりますが、これらの年代は送付した年代比率より高く、反対に10代~30代は低い回答率となっております。

問3は回答者の居住地ということですが、実際の人口比率とほぼ同じ結果となっております。

問4は回答者の職業別分類ですが、これは市民満足度調査での職業分類と比べますと学生や無職の方の回答率が高くなっております。公共交通を必要としている人の関心の高さがこちらの調査に表れているのではと感じております。

問5は運転免許の所有状況となっております。

1枚おめくりいただきますと、2ページは居住地別の性別と年代、併せて地区別の回答数を記載してございます。3ページは年代・性別と居住地別の運転免許所有状況、併せて各年代・性別の回答数を記載してございます。

3ページ上の段の年代性別の運転免許所有状況を見ていただきますと、70代女性の約半数、80代女性の75%が運転免許を所有していないとなっておりますが、次の世代を見ますと、60代女性で85%、50代女性では95%が運転免許を所有しているということで、今後、公共交通を必要とする人は減少していくといえるのではないかと感じております。

おめくりいただきまして4ページは、問6で日常の外出目的を記載の項目から多いもの2つを選択していただきました。年代別では20代から60代までは通勤と買い物が多く、70代、80代では買物と通院が多いという結果となっております。

5ページは職業別の外出目的となっております。

おめくりいただきまして6ページは問7で、問の6で選択した外出目的の頻度を聞いております。50代までは、ほぼ毎日何等かの外出をする人の割合が高いわけですが、60代は毎日出かける人、週3.4日の人、週1.2の人が似通った感じであり、70代、80代では外出頻度が低い人が多くなっております。

7ページは目的別の外出頻度となっております。

おめくりいただきまして8ページは外出で使用する交通手段を聞いておりますが10代、80代を除き、自分で運転する自動車・バイクが最も多くなっております。バスだけでなく鉄道についても車に比べると非常に利用が少ないといった結果となっております。9ページは目的別の交通手段です。

おめくりいただきまして10ページは外出の行先で、60代までは市内のそれぞれの町より市外にでかけることが多い結果となっております。しかしながら11ページの

目的別の行先を見ていただきますと、買い物については坂井市外より、坂井町を除いてですが、市内各町にでかけることが多い結果となっています。

おめくりいただきまして、12 ページは外出目的の出発時間帯、13 ページは外出目的からの帰宅時間帯となっております。14、15 ページは外出目的別の出発時間帯、帰宅時間帯となっております。

おめくりいただきまして 16 ページ、問 12 からはコミュニティバスについて聞いております。問 12 のコミュニティバスの利用につきましては 5.7%が自分が利用している、4.5%が家族が利用しているということでコミュニティバスの利用は約 1 割となっております。

問 13 の利用しているコミュニティバスのルートについて聞いております。回答数は少ないわけですが、最初の実績報告で説明を行いましたコミュニティバスの実績報告のグラフとほぼ同じようなグラフとなっております。

問 14 ではコミュニティバスを利用している理由を 1 人 3 つまで聞いておりますが、自分で車の運転ができないためという回答が最も多くなっていますが、他の理由を見てもあまり大きな差はないという結果となっています。

17 ページに移りまして、問 15 ではコミュニティバスを利用していない理由を同じく 1 人 3 つまで聞いております。自分で車の運転ができるため、家族などが車で送迎できるため併せて 6 割を超えている結果となっています。

問 16 ではコミュニティバスの見直しについて 1 人 2 つまで聞いておりますが、利用している人が少ないということがあるためか、特になし、わからないといった回答が多くなっています。

おめくりいただきまして 18 ページ、問 17 はコミュニティバスの経費負担の考え方を聞いております。アンケートの中でコミュニティバスの経費に関することは触れていない中での設問でしたが、現状の財政負担の中で継続していけばいいと思うが最も多く、次いで市がある程度の財政負担をすることは必要であるが、サービスを拡大する場合は利用者の負担も大きくすべきであるという結果となっています。

問 18 では利用者が少ないルートのコミュニティバス運行について聞いております。廃止の場合は代替措置が必要である、利用者が少ないルートは廃止になっても止むを得ないの順ではありますが、特別大きな差ではないと感じています。

19 ページでは問 19 でコミュニティバスの必要性について聞いております。今の自分には必要ないが車を持たない人のためには必要との回答が半数、今の自分には特に必要ないが将来必要といった回答が 1/4 という結果となっております。

おめくりいただきまして問 20 からはデマンド交通について聞いております。

問 20 はアンケート調査票で簡単なデマンド交通についての説明はしておりますが、現在のコミュニティバスより便利なるように思えるといった回答が最も多い結果となっております。しかしながら現在のコミュニティバスより不便になるように思え

るも約8%の回答となっています。この設問以降はコミュニティバスを利用しているかどうかということで再集計していますが、現在コミュニティバスを利用していない人で、デマンド交通が便利になるように思えるの回答が高いかなと感じております。

21 ページはデマンド交通について不安を感じる点を1人3つまで聞いております。運賃がどうなるのかということが最も多く、次いで希望する時間に乗車できるのか又は到着できるのかということが多いという順番となっております。コミュニティバスの利用状況別では、自分や家族が利用している人で、運賃に関することや電話などによる予約が必要になるということが不安を感じる、との回答が多くなっています。

おめくりいただきまして22 ページ、問22ではデマンド交通で重要視する条件を1人3つまで聞いております。不安を感じる点と同じように、希望する時間に乗車・到着ができるということ、運賃が高くないことについて重要視する条件と答えた人が多い結果となっています。コミュニティバスの利用状況別では、家族がコミュニティバスを利用している人の中では、運行ルートや運行範囲の中に希望する行先があることを重要視する回答が7割近くとなっています。

23 ページ、問23ではデマンド交通の必要な本数を聞いております。わからないの回答が最も多い結果となっております。

おめくりいただきまして24 ページ、問24ではデマンド交通にした場合の乗降場所について聞いております。自宅前、停留所で大きな差がなく、家族がコミュニティバス利用している場合では、停留所で乗降が多くなっているのが特徴かなと思います。

25 ページから27 ページは、問25で3つ同じような質問をしています。1つ目は食料品や日用品などの買物にどこに行きますかということで、2つ目は通院、3つ目は趣味・娯楽・サークルについて、それぞれで最もよく行く場所1つ、町名を回答してもらいました。

25 ページ下の段の地区別のグラフを見ていただきますと、三国、丸岡、春江についてはそれぞれの自分の町内に買物に行くとの回答が非常に高いという結果となっております。坂井町については東十郷地区では丸岡町に行く、大関地区・兵庫地区は春江町に行く、坂井木部地区では半数が三国町に行くという結果となっております。

おめくりいただきまして26 ページは通院の行先ですが、買物よりも市外へ行く割合が高いということと、三国町、丸岡町、春江町では地元の病院等に通院する、坂井町では東十郷地区、大関地区、兵庫地区で春江町への通院、坂井木部地区は三国町への通院の割合が高いといった結果となっております。

27 ページは趣味・娯楽・サークルの行先ですが、通院よりもさらに市外に出かけることが多いということと、三国町、丸岡町、春江町では一部を除いてやはり市内

の他町より地元に行くことが多いということと、坂井町については趣味・娯楽・サークルの行先については地元が多いという結果になっています。これは行先の具体的な場所について公民館と回答した方が多いということと関連していると考えます。

おめぐりいただきまして 28 ページ、問 26 は料金について聞いております。デマンド交通が導入されるとした場合に例えば旧町内はどこまで行っても一定の料金で乗車できるとした場合に片道の運賃はどの程度が適当と考えますか、という問いを設定しました。参考としまして現在のコミュニティバス運賃である一般成人 200 円、高齢者・高校生など 100 円、タクシー中型初乗運賃 640 円を併記したわけですが、回答結果としましては 200 円が最も多く、次いで 100 円という結果となっています。コミュニティバスの利用状況別では自分が利用している場合は、100 円と 200 円の回答がほぼ同数、家族が利用している、利用していない場合では、200 円が多く、次いで 100 円。300 円という回答も 2 割程度という結果となっております。

おめぐりいただきまして 29 ページ、問 27 で利用者本人の負担額について聞いております。前の問 26 ではどうしても低い金額が選ばれるのではないかと想定しまして、問 27 では角度を変えて、本人の負担額と市の負担額について聞いてみました。結果としては利用者本人の負担額と市の負担額が同程度となるものがよいの回答が約半数の 46%、本人の負担額は少なくして市の負担額が多くなるものがよいが 26%、本人の負担額を多くして市の負担額が少なくなるものがよいは 8%という結果となっています。コミュニティバス利用状況別では、本人が利用している場合で本人負担が少ない方がよいが多く、家族が利用している、利用していない場合では本人負担と市負担が同程度となるものがよいという回答が多い結果となっています。

30 ページからはアンケートの調査票を付けております。

以上、アンケート結果の概要、今回は数字ですが報告とさせていただきます。

(浅沼会長) アンケート結果ですけど、来年度以降、新しい公共交通の考え方を検討していく上で参考になるかなと思いますけど、ご意見があれば出していただきたいと思いますが、何か質問とかあるいはこういった集計が欲しいというものがあれば出していただきたいと思いますが。

(阿津川委員) デマンド交通という仕組みについて、昨日たまたま先行してやっておりますあわら市の御簾尾の親戚、64 歳女性の方に聞いたんですけど、まだしっかり把握されていないんですね、まだそれがどういうものであるかということが。案外自分で都合のいいように解釈しているので、ああそうなのと聞いていたんですけど。デマンド交通についてもう少し市民に、これからのことなんですけど、わかりやすい説明の仕方をお願いしたいなと思います。考えておられると思いますけど、現在実施されているところでそういう状況でしたので、それだけお願いします。

(吉田委員) アンケートの結果で気になるのは、免許を持っていない年代に重点的に視点を置いてもらっていかないかなのでないかなと思います。のべつまくなしにしたっ

て20代30代40代とほとんど免許持っている。持っていないのは70代の女性と80代の女性ということと10代が対象になるのかなという気がします。そういうところに着眼してやっていけば、需要も確保できるのかと思います。

(浅沼会長) 最初の報告にもありましたように、坂井市のコミュニティバスは毎年一応いろいろと批判あったとしても毎年利用者増えている状況ですね。利用者増えている中でデマンド交通導入するというのは何のために導入するんだという目的をしっかりとしなければいけないと思いますし、そういった意味でアンケート結果を、全体としては伸びていますけど、個々のルートでみるといくつか問題のあるルート、利用者数がなかなか伸びないあるいは減っているルートの問題があると、あとはアンケート結果の中でどういった問題があるかということをもう少し分析をしながら来年度、5年間の運行を終えて新しいどういうものにするのかという検討をしていく必要があるのかなと思います。このアンケート結果をベースにしながら今のコミュニティバスの問題点なんかも少し検討して進めていきたいというふうに思っていますので、その他に乗っている方の声を、委員のみなさんもあれば会議の中に出していただければなと思いますので、来年度以降も現在のコミュニティバスの課題を整理していく上で、いろいろなご意見をだしていただきたいなと思います。

特にご質問とかご意見なければ、何かアンケート集計について要望ありますか。

(木村委員) アンケートの質問のところ、デマンド交通はということで33ページのところに乗降場所は自宅前で乗り降りできる方式や停留所を設ける方式があり、とあるんですけど、自宅前で乗り降りできるようなデマンドはあるんでしょうか。

(吉田委員) DVD送ったの、今度みんなにみてもらうといい。スマートフォンでタクシーかデマンドのバス、うちまで来て、あのシステムできるかどうかわからんけど、1回参考にみんなに見てもらうといい。

(浅沼会長) デマンドもいろいろなタイプがありますので、前回紹介されたとは思いますが、改めて検討する際に、参考にみて。

(事務局) 乗れる場所は、それぞれのやってる自治体でいろいろな方法がありまして、自宅前とか停留所とかいろいろあるみたいです。

(浅沼会長) 今特に出なければ、事務局の方にこういったものを出していただきたいとか、何かあれば事務局の方にクロス集計を出していただきたいとお願いしたいと思います。会議次第のデマンド交通についてお願いします。

(事務局) デマンド交通について、簡単に説明させていただきます。資料No.6をご覧願います。坂井市デマンド交通運行までにスケジュール案としまして、今年度の交通会議第1回、第2回におきまして説明してきましたデマンド交通についてですけれども、来月、4月からはこのスケジュール案どおり関係する皆様と調整作業に入りたいと考えています。関係する団体との打ち合わせ会、説明会、市民への周知などを行ってまいりまして、スケジュール通りとなれば来年の26年9月からは新しい取り組みで

の運行形態となる予定でございます。関係される皆様には何かとお世話になりますけれど、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。なおここに記載されておりますワーキンググループといたしましては交通会議委員の関係する事業者の皆様とさせていただきます、調整させていただきたいと考えていますのでご理解ご協力をお願いします。またこのワーキンググループのオブザーバーといたしましては関係機関の方に入っただき、説明させていただきたいと思っていますので、その節はご協力のほどよろしくお願い申し上げます。その都度会合を持ちまして調整させていただきながら進めさせていただきたいと考えていますのでよろしくお願い申し上げます。以上でございます。

(浅沼会長) 今、来年の会議で4回くらい設けて決めていこうということですが、ただ細かい調整作業がありますので、ルートの問題ですとか、デマンド交通もいろいろな形がありますので、この会議でやりますといろいろ調整が難航しますのでワーキンググループの中でたたき台をこしらえていただいてこの会議で検討していくということととらえておりますので、そういうことで皆様のご承認をお願いしたいと、特に事業者さんを中心にワーキンググループを作って検討していくたたき台を作っていただきたいと思いますけど、それでよろしいでしょうか。それで進めさせていただきます。スケジュールについて何か、ご質問ありますか。特によろしいでしょうか。

(県交通まちづくり課) 質問ではないんですけど、ご存じかもしれませんが、負担についてなんですけど、県からはコミュニティバスについて市町生活バス補助金ということで補助を行っておりますが、実証運行については対象外ということでなっておりません。この資料6で平成26年9月からスタートということで、平成23年度に県の方でデマンド運行のような高いリスクを伴うような実証運行に関しましては1年間につきまして県が2分の1経費を補助する、利用しやすい補助金という制度を設けておりますので、ぜひご活用をと思いますのでよろしくお願い申し上げます。

(浅沼会長) そのあたりは県と相談しながらお願いします。その他ということでは何かありますか。特になければこれで閉会にしたいと思います。ありがとうございます。

(事務局) 本日は長時間にわたりましてご審議をいただきましてありがとうございました。今ほどいただきましたご意見ご指摘につきまして、坂井市の交通形態の構築に努めてまいりたいと思います。これで会議を閉じたいと思います。ありがとうございました。