

令和4年度第3回坂井市地域公共交通会議 会議録

開催日時 令和4年11月17日(木)午前10時00分～
場 所 坂井市役所多目的研修集会施設 3階大ホール
出席者 三寺会長
住民代表:佐藤委員、高岡委員、内藤委員
関係機関: 下平委員、堤委員、源藤委員(代理:田川氏)、宮西委員、
廣部委員、江川委員、吉川委員、関委員、島田委員
事業者: 佐々木委員、小林委員、矢部委員、松田委員
関係部署: 千秋委員(代理:村中氏)、八杉委員、稲葉委員、中田委員 計21名
欠席者 住民代表: 木村委員、加藤委員、内田委員、正藤委員 計4名
事務局 総合政策部・西部長、公共交通対策課・長谷川課長、廣部、平尾、藤田

1. 開会

委員出席状況・会議成立を報告 (21/25人出席)

2. 会長あいさつ

三寺会長より挨拶

3. 協議事項

(1) オンデマンド型交通の運行形態の変更について(資料1～4)

<事務局> (資料に沿って説明)

1. 運行形態: 予約型の乗り合いタクシーによる区域運行(停留所間運送)
2. 運行区域: ①旧三国町・旧春江町・旧坂井町区域
②旧丸岡町・旧春江町・旧坂井町区域
3. 運賃(利用者負担金): 一般…500円
65歳以上…300円
障がいのある人…300円
障がいのある人の介添え者…300円
小学生・中学生・高校生…300円
就学前の乳幼児…無料
4. 運行開始日: 令和5年1月13日(金)～
5. 運行日: 土・日・祝日及び12月29日～1月3日を除く平日
6. 運行時間: 午前8時～午後5時

7. 運行車両：普通車8台(乗車定員 5 名 ※運転手含む)
8. 乗降場所(停留所)：全714箇所
9. 運行管理者：ケイカン交通株式会社
10. 運行事業者：都タクシー株式会社、ケイカン交通株式会社

その他、予約方法、予約アプリの紹介、今後の導入スケジュール、利用説明会の日程について説明。

<会長>

利用登録は誰を対象にして、どのような手続きが必要なのか。

<事務局>

市民の方を対象に考えている。本日の会議でご承認いただければ、その後、利用登録開始の案内をしたいと考えている。説明会でも利用登録受付をする予定。

<会長>

コミュニティバスはしばらくの間、併用という形で運行されるのか。

<事務局>

併せて運行する予定。

<委員>

1 点目、運行時間について、午後5時までとなっているが、午後5時までに乗ればいいのか。

2 点目、障害のある人というのは、障害手帳を持っているという判断なのか、療育手帳交付者も対象になるのか。

3 点目、同乗者が市外の方の場合は？

<事務局>

午後5時までというのは、午後5時までに降車していただく運行形態である。

障がいのある方については、障害者手帳の方および療育手帳をお持ちの方も対象とする。

市外県外の方について、利用登録のある方が同乗者と合わせて4名まで予約できる。同乗者の利用登録の有無は運用上、問わないため、市外・県外の方も乗車可能ということになる。

<坂井高校>

利用登録は市内者を想定していることに関して。高校生の中には、市外から通学してくる生徒もいる。そのような生徒が利用することができるのかどうか確認したい。

<事務局>

柔軟に対応する。坂井市内の高校に在学している生徒は可能としたい。

<委員>

運賃は、当分の間は現金のみという説明だったが、将来的にチケット販売やキャッシュレス対応の計画があるか。

<事務局>

来年度以降、社会で使用頻度が高いキャッシュレスの方法を検討していく。

<福井運輸支局>

これまで、磯部・鳴鹿などの限られた地域で運行してきたのが「実証運行」で、1月13日から始めるものが「本格運行」という理解でよいか。

<事務局>

我々としては、コミュニティバス接続ルートを廃止するときからが「本格運行」と考えている。オンデマンド型交通単体で見れば、市全域運行開始イコール本格運行に見えるかもしれないが、コミュニティバス接続ルートが廃止され、市民の近距離移動がオンデマンド型交通に切り替わった段階で「本格運行」と考えている。

<委員>

予約は2時間前までということだが、電話をすると、最短でも2時間かかるということによいか。急いでいる場合や、すぐ利用したい場合は、普通のタクシーを利用してもらうという認識でよいか。

<事務局>

お見込みのとおり。

<委員>

説明会がとても重要だと思うが、説明会実施の周知はどのようにするのか。

<事務局>

11月下旬の区長配布時に説明会開催チラシを各戸配布予定。できるだけ多くの皆様に、利用説明会にご参加いただき、理解を深めていただきたい。

<会長>

期間が非常に短いため、広報の方は是非とも積極的に努めていただきたい。

【質疑以上】

<会長>

本件について、意義がなければご承認をお願いしたい。

【異議なしにつき、協議事項承認】

4. 報告事項

(1)コミュニティバスの運行事業者の変更について(資料 5)

【質疑なし】

(2)オンデマンド型交通実証実験運行実績について(資料 6)

<会長>

先ほどの福井運輸支局の質問に続く形になるが、本格運行はいつ頃を考えているのか。

<事務局>

今のところは、来年の 10 月を想定している。アンケートなども取り、接続ルートを利用している方が全てオンデマンド型交通に移行できるという手ごたえを得た段階で本格運行としていきたい。

<委員>

1日平均の人数が少ない。もっと広めていくことが大切だと感じた。

<会長>

事業者の立場から、お客様からの声、どのようなことをお聞きになっているか、伺いたい。

<タクシー協会坂井支部>

利用実態はこういう数字だが、一旦仕組みをご理解いただくと、非常に喜んで、乗車いただけている。とにかく分かっていたとかが利用につながっていると感じている。その辺は我々もしっかり取り組んでいく。

<委員>

例えば、A さんが予約して、違うところで B さんが乗る。それを 1 台で回るとか、その逆、A さんを降ろして、B さんを降ろして C さんを降ろすという使い方は考えているか。

<事務局>

それがまさに「乗り合いの交通手段」ということで、そのような使われ方を想定している。

<会長>

その際の料金は、別々ということか。

<事務局>

乗り合いの場合の料金は設定していないため、お一人お一人に料金がかかる。

<委員>

停留所で乗り降りをする、というルールは分かるが、足腰が丈夫な人は良いが、歩くのに支障がある場合は停留所も遠いと感じるかもしれない。また、乗る車両がタクシーであれば、仕組みもタクシーだと勘違いし、すぐ止まってもらえるという認識もあるため、混乱しないか。停留所以外のところで乗降したいというのが今後要望として出てくるのではないか。

<会長>

このような意見は、地域の方では声としてあがるとは思いますが、あくまでも停留所から乗り降りしていただくというのを徹底していただく。併せて、足腰が悪い方でも歩くということ自体が健康につながるというような説明や、意識啓発というようなものにつなげていただければ。説明会や広報が非常に大事だと思う。

<委員>

利用方法について、例えば1人がほかの人の予約も併せてできるのかどうか。

<会長>

現行ではどうなっているのか。

<事務局>

現行、そのような予約があるのかどうか確認していない。ご質問のような予約の仕方は、アプリではできないが、電話予約の中ではもしかしたら柔軟に対応いただけているかもしれない。

<会長>

登録済みの方々を対象にされるということが前提で、電話予約の場合には対応できるのかどうか、明確にしておいた方が良いと思う。

<委員>

運行実績を積み重ねて、データを集めて、存続するか、拡充するか、縮小するか・・・という議論がそのうち出てくると思われる。どういうデータを取るかというのは非常に大事である。ア

アプリ使用のため、期待できるかなと思っている。電話予約では、利用者がどういう属性かというのが捉えづらく、アンケートするかサンプリングするしかないが、アプリに登録すれば、そういう属性データもいくつか取れるのかなと思う。アプリを使うことでどういうデータが得られて、それについてどういう評価をされるのか、今、もし考えがあればお聞きしたい。

<事務局>

利用登録制度を取るのには、まさに今言われたことを目的としている。オンデマンド型交通が市民の日常を救うためにどのように最大効率的に活用できるかというデータが得られることを期待している。どの層がどこに一番ご利用いただけるのか、例えば、公費を抑制するために、或いは市民の利便性を上げるために、買い物先の事業者、大型ショッピングセンターなどに、アプリの利用者には商品値引きの交渉をして、市民の利便性とお得感を生んでいきたい、そのような将来構想を描いている。

<会長>

定性的なデータが非常に重要だと思っている。現在は利用登録者の、発着と降車の場所がつかめているのか。アプリでは、そういったデータが扱いやすくなるが、そうすると逆に定量的なデータに偏りがちになるため、属性など中身の拾い方を定期的に丁寧に評価していただきたい。

<委員>

評価ということに関連して、利用しやすさについてもしっかり評価してほしい。せっかく利用登録者が200数名、300名近くいても、利用されるのは1日数名。それが、目指しているところの、乗り合いになっているのかどうか。こういうものを手段として系統的に作っていくというのは、ある程度目指しているところがありつつ、全域的に広げるとのことだと思うが、結果、実態との乖離というのが出てくる可能性があると思う。あくまでも乗り合い交通としての手段としてこれを運行していくというのであれば、そういう形になっているのかどうかというのを検証していく必要があると思う。それについても今後、検討材料にしていただきたい。

<事務局>

現在、コミュニティバスの接続ルートには年間16,000人の方が乗っている。「空気が乗っている」と揶揄され、批判されてきたが、それを、倍の32,000人にしたいと思っている。この乗り合い交通という仕組みを使って、ほぼ倍の人が乗るという見込を立てている。今回8台の車両で全域運行スタートするが、乗車数が増えれば車両を増やす必要が生じる。それだけのニーズの高まりがあったときには、今一度交通体系の在り方というのを再考する必要もあると感じている。あまりにもニーズが増えすぎると、例えば、えちぜん鉄道さんやタクシー事業者さんが担う役割というのを阻害するという一面がある。今の利用規模というのは、大体そのようにイメージしている。

<委員>

今後はこういう形に変えたいというものを事前にご提示いただいて、中身を確認していくと
いうようにしていただくと良いと思う。

<事務局>

今の目標値的なことは、これまでも示してきたため、今回改めて提示しなかったが、ご指摘
いただいたので、今後は繰り返し、何度でもお示しさせていただく。

【質疑以上】

5. その他

(1)コミュニティバス運行に係る今後の展望について(資料 7)

<事務局>

オンデマンド型交通はあくまでも近い距離、概ね片道 30 分の買い物や通院に対する交通手
段と位置付けているが、広域的な移動をどのように確保していくべきか、どのように工夫して
いくべきか、という課題もある。その役割の一部を担っているコミュニティバスの基幹ルートに
ついては、増便してほしいという要望も非常に多い。

(資料7参照) 本市の広域的な移動を支えている基幹ルートを、将来的に、資料の①、②、③
で示した太い直線的なルートへの変更を目指していきたい。

①と②の裏側に薄い点線で表記してあるものが現行のコミバスの基幹ルートであり、比較す
ると、これまでよりも直線的に横断しているのが分かると思う。「新ルート①案」という箇所を
ご覧いただくと、現行よりもルートの走行に係る時間が短くなっている。②も同様。こうするこ
とで、今までより所要時間が短縮し、結果として1日6便走っている現行基幹ルートを8便に、
更には夜間の8時半最終便が9時半まで拡大できると、机上ではそういう計算になる。また、
JR やえち鉄との乗り継ぎも鉄道の発着時刻に合わせた運用が期待できるということになる。
基幹ルートの主なターゲットは高校生だが、高校生の利用満足度も大いに押し上げることがで
きると期待するところである。

今後、各関係機関との協議が必要となってくるため、ご相談させていただくつもりであるが、
可能であれば、①と②については、国や県の路線バスの支援を受け、路線バス化というのを、
一部目指していきたい。実現すれば、例えば、市民ニーズの高い休日の運行や、或いは、
ICOCA カードの利用、事業者が販売する1日フリーきっぷなどへの対応という利便性の高ま
りが期待できる。また、一部は観光視点での広域的な移動も担っていく。

③については、市内の高校に通う生徒に通学方法に関するアンケートを実施したところ、③
の部分だけが高校生の足を確保できないエリアになるため、③だけは市直営の基幹ルートとし
て、高校生の通学に特化した便として走らせたいと考えている。

以上のような将来展望があり、今後この会議でも協議していきたいと考えている。

<福井県交通まちづくり課>

路線バス化する部分だが、利用者が、国庫の補助基準をクリアする見込みはあるのか。また、「将来的に」とはいつ頃の時期を目指しているのか。

<事務局>

①、②、概ね坂井高校、丸岡高校をターゲットにしており、現状は1日30名近くの利用が見込めると考えている。時期は、県と国との調整を前提として、最速で、来年10月からを考えている。

<会長>

先ほどオンデマンド型交通の本格運行の話があったが、それと併せてというイメージか。

<福井県交通まちづくり課>

コミュニティバスはある程度料金を抑えていると思うが、路線バス化された場合の料金設定というのは、コミバスより上がってくると考えられる。住民サービスという部分との比較はどのように考えているか。

<事務局>

ご指摘のとおり、コミバスは現在、一般200円、65歳以上100円という状況。路線バス化すれば事業者との協議になるが、おそらく、距離によって金額が高くなり、500円から600円というところも見据えた料金設定になると想像している。そういった料金設定をしつつ、主なターゲットの高校生については、負担増となった部分については、支援も考えていきたい。例えば、定期券購入支援など、やり方はいろいろあると思うが、現行負担までの金額で抑える支援を考える。一般の方については、路線バス化した金額をご負担いただきたいと考えている。

<会長>

②のルートについては、えち鉄の西長田駅と接続していないが、西長田駅は拠点的に扱われている駅ではないかと思う。ここと接続することが必要か否か、えち鉄さんにご意見伺いたい。

<えち鉄>

どう連携するかということも含めて一緒にお話をさせていただけたらと思っている。確かに、我々は西長田駅は拠点駅という形で位置付けているが、実際利用される方がどの駅が一番利便性が上がるかということと、通学利用について。なかなか我々のえち鉄で帰れないということも保護者の方、先生方からいただいている。鉄道に対して、横軸のバスがきちんと整備できれば、お互いに利用促進が図れるのではないかと考えているため、そういったところを是非一緒にお話をさせていただきたい。

<事務局>

どの駅と接続するか、悩むところである。学生の足の確保、今後も詳細にお話しさせていただきたい。

<会長>

観光目線ではどうか。

<DMO さかい観光局>

観光目線でいうと、あわら温泉とか、えち鉄さんの駅と観光地をどう結ぶかというのが大事になってくる。そもそも観光客、外部の方をコミバスでどう受けていくかという議論だが、同じ枠組みで考えるのは無理かとも思う。観光の二次交通については、定期観光バスの復活であるとか、観光デマンドタクシーの新設とかそういう案も交通事業者から提示されている。そういうものも含めて総合交通を考えていくと良いと思っている。

<事務局>

あくまでコミバスの基幹ルートの路線バス化は、特に高校生の日常を救うというところにフォーカスした運行にシフトしようということで考えている。観光との共存ということに関しては、すべての方が満足するのは無理ではないか。観光は観光で、路線バスの本数を別に増やしたり、直線的なライナーを走らせたりというところで強化していくべきであろうと考える。しかし、この3本の中で一部観光を救える部分は救っていききたいという思いもある。丸岡駅から丸岡城に行けないという指摘もいただいているため、路線バス化し、土日走らせることによって、丸岡駅と丸岡城の足というのは一部救えるようになると期待している。

<会長>

あわら市がやっている、ぐるっとタクシーとの共存のようなことは、形態としてあるのか。あわら温泉と東尋坊のつながりはニーズを拾うとわかることかと思うが、その辺は？

<事務局>

ご指摘いただいた、ぐるっとタクシーとの検証も観光部局で行っているところである。今後の交通会議等で観光地の二次交通、三次交通という話も提供させていただきたいと考えている。

<委員>

オンデマンド型交通とコミバス、将来的には本格移行ということだが、将来的に丸岡のエリア外のところにもオンデマンド交通が繋がっていくという見込はあるのか。

<事務局>

丸岡竹田地区のことをご指摘いただいたかと思う。竹田地区の現行の交通体系は、路線バス竹田線が走っているが、非常に運営上は厳しい一面もあると伺う。これも、将来展望として、地域の方と共助の仕組みでこのオンデマンドのようなことができないかという協議を、まさに今始めたところである。竹田の路線バスが今すぐに廃止ということはないと思うが、今の路線バスを維持しつつ、新たな交通体系の仕組みについて、またいずれこの場でご提案したい。

【質疑以上】

6. 閉会