

平成24年度 第2回坂井市地域公共交通会議 議事全文

開催日時：平成24年12月18日（火）午前10時から午前11時59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、竹内委員、森委員、平谷委員、河上委員（代理）、大森委員（代理）、林委員（代理）、木村委員、亀嶋委員、吉川將委員、伊藤委員、吉川吉委員、柄田委員（代理）、矢部委員、矢崎委員、安宅委員、五十嵐委員、黒川委員、渡邊委員

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、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。

まだお見えになってない委員さんもおられますが、定刻になりましたので、ただいまより平成24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。会議の前にご報告をさせていただきます。本日の出欠でございますが老人クラブの五十嵐委員様、また三国観光協会の北山委員様におかれましては都合により欠席の連絡を受けております。

また、本年は各自治区地域協議会の委員さん方の改選期となっております、三国自治区地域協議会、春江自治区地域協議会で委員の方が交替されておりますのでご紹介させていただきたいと思っております。

会議次第の裏面の委員名簿をご覧くださいと思います。左側交替と記載させていただきますいておりますが、三国自治区地域協議会の谷根 英一様でございます。

（谷根でございます。）

同じく春江自治区地域協議会の阿津川保夫様でございます。

（阿津川でございます。）

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。今日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。新しい委員になりましてから2回目になりますけれども、これから高齢化社会というのはどんどん進んでいくと思うんですが、坂井市もそういう意味でコミュニティバスというものを始めまして、後程報告あると思いますけれども、毎年順調に利用者が増えている状況ですけれども、これからますます高齢化していく中で、どうやって高齢化の中で対応できる地域の生活の足を確保していくかということは、間違いなく課題になってきたと思います。そういう意味で今日、最

後の方で新しい提案ということでデマンド交通の提案があるわけですが、その辺も今後、協議会の中で少しずつ勉強しながら高齢化の中で地域の公共交通をどう確保していくかということを検討していきたいと思っておりますのでよろしくお願ひします。

(多田課長) 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。

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

○報告事項

(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ひます。平成 21 年度から平成 24 年度 11 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ひますので 1 枚おめくりをお願いします。

まず、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。

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、接続ルートともにほぼ平成 24 年度の利用がこれまでで最も高くなっております。

1 枚おめくりいただきますと基幹ルートと接続ルートの合計のグラフでございます。毎年秋から冬に利用が伸びている状況にあります。

次の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減少となっております。これは今年の丸岡高校生の通学利用者が昨年より少なくなったことが要因と考えております。

基幹ルートの利用者につきましては、11 月の乗込調査を実施しまして約 7 割が高校生、約 2 割が高齢者となっております。利用頻度につきましては、聞取調査では、高校生はほとんどが毎日利用、高齢者は毎日利用と週 1.2 度利用がほぼ同数でとなっております。高校生の利用につきましては、第 1 便利用者が乗込調査の時は 100 名で、三国、丸岡、坂井農各高校の他、若干ですが JR を利用して金津高、福井市内、越前市内の高校に通学にする高校生もありました。一番下の段は 1 便平均の利用者数となっております。基幹ルートは 6 便運行しており 1 便平均で三国坂井では 12 名、丸岡春江では 7 名となっておりますが、全体では第 1 便が

最も多く4ルート平均で30名近くとなっております。

1枚おめくりいただきまして、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。接続ルートの利用者につきましては、約9割が高齢者となっております。利用頻度につきましては、聞取調査では、週2.3回の利用が最も多く37%、次いで週1回程度が32%、月に1.2度が20%となっており、ほぼ毎日利用は約8%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、雄島、浜四郷、春江北部東部、春江西部中部、鳴鹿などは1日平均10人以上の利用がありますが、三国東部や坂井西部では1日平均で1人以下、2人以下の利用にとどまっています。

全体としましては、基幹ルートでは、高校生の利用率が高く、利用者は毎年増加しております。また接続ルートにつきましても、接続ルート合計では増加傾向にありますが、減少傾向にあるルートや利用が少ないルートがあります。

今後の新しい公共交通体系を検討していくうえで、基幹ルートは利用が順調に伸びており一定レベルの利用者があること、接続ルートは、現状でも一定の利用者があるルートがある、利用が伸びているルートがあるなかで、一部に極端に利用が少ないルートがある、利用が伸びないルートがあるなど、大きく異なる状況にある中で、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して、のちほどデマンド交通についてという形で説明させていただきますので、ご意見等いただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

以上コミュニティバスの利用実績についての報告を終わります。

(浅沼会長) コミュニティバスの利用状況について、何か質問とか聞きたいことあれば出させていただきたいと思います。報告の中で週2.3回利用とかの報告は前回出された報告書の数字でよろしいんですか。

(事務局) 今年も11月の乗込調査行いましてその時の数字です、今申しましたのは、24年の数字です。

(浅沼会長) 基幹ルート、接続ルートとも利用者数は増えていると、接続ルートでは伸び悩んでいたり減っていたりというのがある中で、またそれは後であれば出させていただきたいということでとりあえず、報告事項の2、フリー降車の状況と新設バス停の利用状況について報告をお願いします。

(事務局) それでは、10月から実施しておりますフリー降車の状況と新設バス停の利用状況について説明いたします。

資料No.2をお願いいたします。

まずフリー降車ですが、10月1日から、坂井警察署さん、坂井西警察署さんのご理解によりまして、ジャンボタクシー、10人乗りワゴン車で運行している4ルートで実施中となっております。10月11月と2カ月ではございますが、事故もな

くまず順調にスタートできたものと思っています。

フリー降車の利用につきましては表のとおりでございます。実施前にバスの運転手さんから話をきいておりました加戸ルートでの加戸や池上などの大きい地区での利用、坂井西部ルートでの安光や朱雀近辺などでのフリー降車がございました。降車理由としましては、行きは目的の店、散髪や趣味娯楽の店とか。帰りは自宅近くとのことでございます。

またこの4つのルートの中で最も利用者が多い浜四郷ルートでのフリー降車がありません。浜四郷ルートでは横越の利用者が多いわけですが、これも当初から運転手さんにいわれていたことですが、横越では利用者が数名いるためバス停で一緒に乗って一緒に降りるといったことがあるのかと思います。

このフリー降車に対する利用者からのご意見でございますが、新聞や広報紙での掲載もありまして、他のルート、小型バスで運行しているルートでも若干の要望がございます。今後に向けて、関係機関のみならずと相談させていただくこともあろうかと思っておりますのでその時はよろしくお願ひしたいと思います。

次に、新設バス停の利用状況についてですが、10月1日から丸岡春江ルート右回り・左回りの2.3.4便で丸岡町「末政西」のバス停を設置しました。これは、表ではわかりにくいかもしれませんが、1.5.6便は一番下の「末政」を通り、2.3.4便は通過する道路が替わるため「末政」を通らず、最寄のバス停が「高椋東部公民館」であったためその道路の「末政」近くに「末政西」を設置したものです。

表は乗車の利用人数を記載しているものであり、利用希望者や地区の区長さんから要望があったわりに利用が少ないかなというのが正直な感想です。降車でも若干の利用があるようです。

以上、フリー降車の状況と、新設バス停の利用状況ということでお願いします。

(浅沼会長) 今の説明につきまして何か質問とかご意見ございますでしょうか。これは前回の協議会でフリー降車を承認いたしまして、何かご意見ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは3のテクノポート号の運行実績について、えちぜん鉄道さんから願ひいたします。

(えちぜん鉄道) えちぜん鉄道の佐々木です。テクノポート号の実績報告ということで報告させていただきます。運行自体は18年度から運行してるんですけど、24年度につきましては昨年と比べまして微増、ほぼ横ばいの中で推移しております。利用の内訳としましては、朝夕は通勤ご利用される方が3名〜5名。昼間はテクノポートに来訪される方のご利用がございます。あります。1日当たりの利用者が25から30名ということでございます。以上です。

(浅沼会長) こちらについても何かご質問ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

報告事項についてはコミュニティバスの現状、資料として提示させていただきます

したけれど、何かまたご意見あれば協議事項の中でも出していただければと思います。

○協議事項

(浅沼会長) 続きまして協議事項の 1 番でコミュニティバス停留所の移設について、事務局から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移設ということで、2 か所、事後承認という形ですがよろしくをお願いします。

資料No.4 をご覧いただきたいと思います。まず1つ目は、春江北部東部ルート、春江町の「寄安金戸」バス停でございます。これは今までは個人宅の敷地内に設置してありましたが、本人さんから場所を変えてもらえないかと話がありましたので、地区の区長さんとの協議を行いまして、地区内の道路は道が狭いこともございましたので図面写真のとおり集落のはずれ東側に 200mほど移動し、市道の道路端に設置することで、坂井警察署さんの了解もいただきました。10月15日に移設を行っております。

1枚おめくりをいただきまして、2つ目は高棕中ルート、丸岡町の「儀間」でございます。こちらにつきましては今までは神社敷地内に設置してありましたが、神社の改修を行うということで、図面写真のとおり、道路はさんで向かい側の区の共有地、ごみステーションや京福さんのバス停の横に設置することで地域との協議ができましたので、これも10月15日に移設を行っております。

以上、コミュニティバス停留所 2 件につきまして、事後承認という形ですがよろしくをお願いします。

(浅沼会長) 事後承認という形ですが、何かご意見ございますでしょうか。2番目の案件については神社の改修が終われば元に戻すということですか。

(事務局) でなくて、きちんと整備するというで置いてあった場所も整備されるので場所変えてほしいということがございましたので、ずっと新しい場所に置くということです。

(浅沼会長) 何かご意見等、気づいたこととか、よろしいでしょうか。それでは事後承認という形でこの 2 件のバス停の移設について承認をしたいと思います。よろしいでしょうか。

ご異議がないようですので承認ということでお願いします。

2番目の路線バス竹田線の変更についてということで、これはスクールバスの関係がありますので、教育委員会の方から先に報告を受けてその後、京福バスさんの方から説明をお願いするというでお願いします。

(渡辺委員) 教育部長の渡辺でございます。

京福バスさんの方から路線バス竹田線の変更ということで議案が出ているわけで

すが、この件については教育委員会としてスクールバスの運行を路線バスとして利用できないかと相談をさせていただいたもので、竹田小学校、中学校については平成 21 年度末で休校となって 24 年度末で 3 年となるわけですが、休校に際して地域の強い要望がありまして竹田小学校の児童は長畝小学校に、中学校の生徒は丸岡中学校に通っているわけですが通学にはスクールバスを運行して欲しいとそういった強い要望がありまして休校といった感情面にも配慮してスクールバスを運行させていただいております。当初から路線バスを利用してのスクールバス運行も考えておりましたが、地域の要望にも配慮して出しておりましたが、しかしながら同じ時刻に路線バスも運行しているという状況で、改善を図るべきということで、竹田地区の児童生徒の保護者、竹田地区の区長会とか地域の方々との協議を行いながら、路線バスを利用してのスクールバスとしての活用ということは、一応了解をいただきましたので、今回こういった京福バスさんの方から竹田線の変更という形で提案という運びになりました。詳細につきましては京福バスさんの方から説明があらうかと思っておりますので、よろしく申し上げます。

(京福バス) 京福バスの矢部でございます。私の方からは説明させていただきます。経緯につきましては教育委員会さんの方からお話があったとおりです。竹田線そのものはここにも記載させていただいておりますけれど平成 21 年からコミュニティバスと同様の運賃体系に改定させていただいておりますが、利用状況そのものは 1,100 人から 1,200 人とおかげさまで順調に推移しております。ただ赤字解消までには至っていないということで交付金を受けて維持しているという現状でございます。その中でスクールバスが同じような時間帯に走っているということで一本化できないかということで今回提案をさせていただいたところ変更させていただけるということで、議案として上げさせていただいたところです。

基本的には竹田線をご利用いただいているお客様の利便を損なわないようにしなければならないと思っておりますので、今小型のバスで運行しておりますけれどそれを少し大きい車両にしましてお客様がちゃんと座れるような状況を確認したうえでスクールバスを統合するというところでございます。

具体的にどういうものがどう変わるというところでございますけれども、1 番の変更点のところは運行系統の追加ということで記載させていただいております。現在は 1 日 5 往復走っております。本丸岡から霞の郷を経て竹田までの路線でございます。裏面にちょっと細かいんですけど路線図がございます。実線で本丸岡のバスターミナルを起点に霞の郷、川上を通過して竹田まで至る路線でございます。黒い実線が現在の運行している区間でございまして、ここから一部延長をさせていただきます。ちょっと見にくいんですけども点線部分、左下の谷町あたりから点線で南の方に下って寅国の丸岡中学校のグラウンドの横あたりに西瓜屋学校前というバス停があるんですけども、そこを丸岡中学校前に名前を変更してここまで延長を行うとい

うのが計画でございます。

表に戻っていただきまして、現在は 5 往復走っておりますけれども改定後①②とございます。①につきましては今と全く同じでございます改定後②の系統キロ 15.4 キロというのが延長した運行系統でございます。その系統だけが起点が丸岡中学校前になるということで、今 5 往復走っているうちの 1 本だけを丸岡中学校前まで延長するというところでございます。

運行日につきましては今と同じ 365 日運行いたしますけれども、終点の一つ手前の停留所、つまり本丸岡の停留所で中学校まで行かれるお客様がいない場合は、本丸岡で運行を打ち切るということで効率的な運行を図らしていただきたいという計画でございます。

それから時刻でございますけれども、別紙 2 の竹田線の変更時刻案というのがございます。今回、5 往復ダイヤでございますが変更対象の便だけ抜き出して記載をさせていただいております。ここに記載のないダイヤにつきましては変更ないということでございますのでご了承ください。現在竹田を 7:10 に出発して本丸岡 7:43 に到着するダイヤを組んでおりますけれども、これが右側に改定案と記載させていただきましたけれども、今より 2 分出発時刻を早めて 7:08 に出発をいたします。小学校の前に新しくバス停を作りまして、そこには 7:35 に到着して、丸岡高校 7:37 で、本丸岡 7:40、終点丸岡中学校に 7:46 に着くということで、長畝小学校と丸岡中学校への朝の通学の利用をいただくという予定をしております。

運賃につきましては現行どおり、区間 200 円均一とコミュニティバスと同じように高校生以下と高齢者 100 円というところも同じでございます。これらのことを実施予定として来年の 4 月 1 日、新学期から実施をさせていただくということで提案をさせていただきます。

それから帰りですけど、今スクールバスが走っておりますので、お帰りについては従来どおりのスクールバスをご利用いただくということで、朝の学校への通学のみ今 2 台走っているのを 1 台に統合して路線バスに混乗いただくというものでございます。今までの利用者の行動パターンとしてはそんなに変わらないのかと思いますが、利便性を損なわない安全運行に努めてまいりたいと思いますのでよろしくお願ひ申し上げます。

(浅沼会長) ありがとうございます。今の案件につきましてご質問、ご意見あれば出していただいて、いかがでしょうか。

(伊藤委員) 変更点の 3 について、もう一度お願いしたいんですけど、お客さんがいない場合はそこで打ち切りと書いてありますが、ちっともう一度お願いします。

(矢部委員) 路線バスでございますので、申請をしたら起点から終点までお客様がいなくても当然運行しております。ただ一部終点の一つ手前でお客がいなかったら終点まで行く必要ないわけでございますので、従来の申請、道路交通法で認められなかつ

たんですけど一つ前のバス停でお客さまいなかったらその次の終点まで行かなくてもいいという申請ができるということで、今回効率的な運行を取り入れてまいりたいと思います。普通でしたら当然終点まで行くんですけども、中学校前ということで基本的に中学生しかご利用いただけないダイヤでございますので、それに日曜日とか祝日とか平日でも夏休みとか中学校に行かない日というのもあるかと思えますので、そういったところで効率的に運用をしていきたいということから今回の申請をさせていただこうというふうに考えております。

(伊藤委員) 帰りはまた別・・・

(矢部委員) 朝 1 本だけということで、365 日運行の申請はさせていただきますけれど、中学生がいなくときには本丸岡で運行が終わりということでございます。帰りはないんです。朝 1 本だけ中学校まで行かさせてもらって、帰りは今まで通りスクールバスをご利用いただくということになります。

(浅沼会長) 他にいかがでしょうか。

(平谷委員) 運輸支局の平谷と申します。確認なんですけど、先ほど話があったかもしれないんですけど、小中学校の子供さんの数が分かっていたら教えていただきたいのと、スクールバスと路線バス統合するということで、登校だけスクールバスが走らなくていいということになるかと思いますが、帰りがスクールバスがありますのでスクールバスが 1 台いらなくなるということではないんだらうと思いますが、朝の運行での効率化を図るということで理解してよろしいかどうか。

(渡辺委員) スクールバスの竹田地区から丸岡中学校、長畝小学校のスクールバスの運行、朝 1 便帰りは 2 便運行しており、朝 1 便を路線バスに切り替えということで、現在竹田地区から小中学校へ 25.26 名いまして、帰りは小学校中学校ともに学校の行事、中学校ですと部活の関係もありまして、下校の時間も臨機応変に下校時のバスは学校で対応してもらっています。

(吉田委員) 学校でバスに乗れなかった人はどうなっているんでしょうか。時間に乗れなかった人は。

(渡辺委員) 帰りは中学校は部活の関係もございまして、下校のスクールバスの時間に間に合わないときは保護者の迎え、最終のスクールバスに間に合うように基本的にバスの時間に間に合うように学校ではしております。乗り遅れた場合は保護者が迎えに来るというケースがたまにはあると思います。

(吉田委員) 事故のないようにお願いします。

(浅沼会長) 他にご質問ございませんか。

(小寺委員) 確認させて欲しいんですけど、竹田で説明して了承していただいたということですけど、保護者だけの了承を得たのか、竹田地区、全地区の問題になりますから竹田 4 集落の全区民の了承を得たのかその辺を確認したいのと、その時にどれくらい集まった中で説明して了承いただいたのか数字的に分かったら教えていただき

たい。

(渡辺委員) 竹田地区の地元のまち協、共栄会の役員さん、区長さんの集まりの中で、そういったお話をさせていただいた後に、小中学校の当該児童生徒の保護者の方にご説明をさせていただきました。その後に竹田地区の学校の今後を考える会もございましたし、竹田地区の共栄会も含めて地区の総会もありまして、その中で説明もさせていただいたという経緯でございます。その中でバス停とかその辺の協議もさせていただいてその件についても確認させていただいているという経緯でございます。

(小寺委員) 一部の方だけに説明して了承得たということにならないように配慮だけお願いします。

(木村委員) スクールバスと混乗するということの法律上の関係はどうなっているんでしょうか。

(平谷委員) 特に、法律上は問題ございませんので、制約もなにもなく、利用者ということになりますので。

(木村委員) ただで乗っていることに関しては何？

(渡辺委員) スクールバスの制度について説明させていただきますと、現在のスクールバス運行の範囲については通学距離で決めておりまして、小学校の低学年幼稚園含めて3年生までは、学校から概ね1.5キロまでの距離のある地区、小学校高学年については概ね2キロ以上の地区についてスクールバスを運行していると。ですから基本的に1.5キロ未満、2キロ未満の地区についてはスクールバスに乗車できないとなっております。中学生につきましては4キロ、冬期間は小学生ですと1.5キロ、中学生ですと3キロと冬期間については安全面も考慮しまして距離を短かく設定しております。

スクールバスの運行に対する保護者の負担ということで無料ではございませんで、小学生については1,600円、中学生については2,400円の負担をいただいております。それを超える路線バス、スクールバスの運行経費については市が負担しているという形をとっております。今回、路線バスをスクールバスとして活用させていただくんですが、スクールバスですから1.5キロ未満、2キロ未満、3キロ4キロ地区についてはスクールバスには乗車しないという形になります。

(矢部委員) 付け加えさせていただきますと、スクールバスと路線バスの混乗といいますのは坂井市内でも他に実績がございます。三国地区では小学校がそうですし、丸岡でも丸岡南中学校でございます、あわら市でも福井市でも実績としてはたくさんございますので我々としても安心してお任せいただければと思いますのでよろしく願いいたします。

(浅沼会長) バスを大型化するという話でしたけれども、25.26名の利用者があって大型バスに変えるということですか。

(矢部委員) 朝の1本だけ大型バスになります。

(浅沼会長) 他にご意見とかご質問とかございますか。それでは提案のありました路線バス竹田線の変更ということで、ご異議がなければ承認としたいと思いますけれどもよろしいでしょうか。ご異議ございませんので、路線バス竹田線の変更については承認されたということにしたいと思います。ありがとうございました。

それでは、次に協議事項の3番になりますテクノポート巡回バス「テクノポート号」と春江東部地区企業巡回バス「べんりくん」の事業者統一に関してえちぜん鉄道さんから提案をお願いします。

(えちぜん鉄道) 先ほど報告しましたテクノポートを運行しておりますデマンドバスと今年の6月から運行しております東部地区の企業回りのデマンドバス運行しているわけですが、その企業に電車を使って行かれる方、来訪される方を中心に運行しております。ただ当社としても6月から運行しております、裏面を見ていただきますと「べんりくん」の方は当初予想していたよりほとんどない状態に近く、周知もあまりされていないということで、利便性とコストの面、両面考えまして、2ルートのところを事業を1本化していきたいという形で、今回提案させていただきます。

運行の内容につきましては表に書いてありますが、裏面のところに変更の内容につきましては、運行形態は変更ございませんが、運行時間を少し早く、電車1本分早くして7:20からの運行、それからテクノポート号の方で停留所としてありましたサークルKサンクスさんが閉店ということで、近くにあります木下鉄工所さんに新しくバス停を作りたいと。それから東部地区の方に第一ビニールさんという会社があるんですけど、こちらに来訪される方がゆりの里公園の近くにある工場の方に来ることがあるようで、こちらの方にも回ってほしいということがありますので、今回阿の1本化に合わせましてバス停2つ追加をお願いしたいという状況です。委託運行業者2社ありますので、当社の仕様書をもとに提案型という形でしたいと考えております。

(浅沼会長) ただいまの説明に対して、ご質問とかご意見ありますでしょうか。

(吉川吉委員) 吉川です。テクノポート号とべんりくんはそのまま残すということで理解すればいいんですか。表と裏に地図載ってますけれど、運行時間が統合することで7:20から18:08ということではよろしいんですね。3台の車で運用していくと。べんりくんの方はアクサ生命までは延長した?

(えちぜん鉄道) チラシと図面は現在のもので、1本化したら1枚もののチラシを作ります。アクサは以前からあります。

(浅沼会長) べんりくんの方は停留所変わらないということですね。

現在の運行形態のところ、テクノポート号が区域運行で、べんりくんが路線不定期運行とありますが、区域運行と路線不定期運行というのはどういう違いなのか説明してもらえると。

(えちぜん鉄道) 会議で承認いただいた結果、これは区域運行です、これは路線不定期運行ですといわれてまして、違いはよくわからないのですが。

(平谷委員) 運行形態の話なんですけど、テクノポート号については区域運行、べんりくんについては路線不定期運行となっておりますけれど、区域運行についてはこのチラシ見ていただければ分かるんですが、テクノポートの方は赤い線が引いてあるところが主要路線になっていまして、テクノポートの会社があるところはフリーで走れますよということなんです。面的な運行が区域運行という形になりまして、裏にべんりくんの地図がありまして、これは停留所が決まってまして青い線で走る経路が決まっているということなんです。青い線からはみ出さないということになりましてこれが路線の運行で、不定期となっているのは予約の便があった場合のみ走りますよという理解をお願いをすれば分かりやすいのかなと思います。区域運行というのは面的な運行、路線については経路に沿った形の運行ということです。いずれにしても予約制になりますので予約があった場合のみ走りますよということでご理解をしていただければと思います。

(浅沼会長) ありがとうございます。他にご質問とかご意見とかございますか。

(委員) 変更の内容のところに認可を取得していない運行形態について要申請すると書いてあるんですけど新しい申請が必要になるということなんですか。

(えちぜん鉄道) テクノポート号の方は高志観光さんの方で区域運行の認可をとっていただいております。べんりくんの方はケイカン交通さんで路線不定期運行の認可をとっていただいておりますので、1本化ということで事業者がケイカン交通さんになった場合にテクノポート号の区域運行についてはケイカン交通さんにとっていただいているのでとっていただく必要があるということです。

(浅沼会長) 他にいかがでしょうか。運行事業者の変更と運行時間、車両台数、対象、その他のところの停留所のところで計画が変更されるという内容かと思うんですけど、ご意見等他になれば、これで承認とさせていただければと思いますけれど、特にご異議、反対意見等ございませんでしょうか。なければテクノポート巡回バス「テクノポート号」と春江東部地区企業巡回デマンドバス「べんりくん」の事業者統一に関して、えちぜん鉄道さんからご提案がありました案件につきましては承認されたということにさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

それでは、協議事項、今日承認していただきましたことは以上の3件なんですけども冒頭でお話ししましたように今後、特に高齢化に向けて地域の便利な交通体系を作っていくという時に県内でもいろいろなところでデマンド交通というのが導入されてきておりますので、少しデマンド交通についてもこの協議会で勉強してこの地区での導入の可能性について考えていければと思います。

今年から入ったメンバーほとんどですのでデマンド交通についてどういうものかということ、まず十分理解していく必要があるかと思っておりますので、デマンド交通

についてまず事務局の方からご説明をお願いします。

(事務局) では、デマンド交通についてということで、よろしくお願いします。

まず、今年も数か所のデマンド交通先進地の取り組みの視察や、お隣のあわら市さんが今年4月からデマンド交通を実施しているため、その話もお聞きしておりますので、それらの取り組みの概要につきまして報告いたします。

視察先デマンド交通の概要というA3横長2つ折り1枚の資料をご欄いただきたいと思います。

まず視察先ですが、左から、あわら市、新潟県胎内市、滋賀県東近江市、同じく滋賀県甲賀市と高浜町を視察いたしました。

それぞれの市町の人口、面積等につきましては記載のとおりでございます。

まず1番目、デマンド交通の実施経過につきましては、左から、あわら市はコミュニティバスからの転換、胎内市は路線バスからの転換、東近江市は合併前のコミュニティバスや路線バスを再編、甲賀市につきましては地域の要望により1地域でコミュニティバスをデマンドタクシーに転換、高浜町は定時定路線のバス、予約があった時だけ運行するバス、両方とも町の運営でございますがこれをデマンドバスに再編しております。

2番目は実証運行、本格運行ということで開始時期を記載してございます。

3番目はデマンド交通の運行地域ということですが、滋賀県甲賀市のみ1地域で運行、他の市町は市内全域で運行しております。

4番目、5番目の路線設定、運行区域でございますが、あわら市では路線の設定はなく、運行区域については市内を3ブロックに区分し、一乗車でブロック内の移動が可能となっております。1ブロックは北潟、波松、細呂木、吉崎、2ブロックは坪江、剣岳、3ブロックは本荘・伊井と市内を北、東、南に区分しているようです。また市中心部の芦原・金津市街地を共通ブロックとしている他、トリムパーク、余熱館、創作の森などは共通ポイントしまして、これら共通ブロック、共通ポイントについては一乗車で各ブロックとの移動が可能となっているようです。次に胎内市ですが、こちらも路線の設定はなく、運行区域は市内を3エリア、これは合併前の旧町、旧地区に区分しており、特例運行として市外の県立病院、個人病院、JR駅等には行くことができるということで、あわら市の共通ポイントと同じ考え方となっております。他のエリアに行きたい場合は、市中心部の予約センターで乗換となります。東近江市では、路線を設定した運行となっております。13路線で路線を設定した運行、1路線は運行エリア制となっております。運行エリア制は1つの旧町の全域で行われており、5エリアと共通エリアということで、この部分はあわら市、胎内市と同様の形となっております。甲賀市も路線設定があり、現在1地域で運行しております。高浜町は路線の設定はなく、町内全域での移動が可能となっております。町内は3つの地区に分けられるようで、車両の配置については1台を1地区に固定、

2 台を 2 地区共有しており、1 地区の早朝便 1 本のみは予約がなくても郊外から町の中心部まで運行しているとのこと。

6 番目の予約（配車）システムの使用については、あわら市、胎内市、高浜町で専用のシステムを使用、滋賀県の東近江市、甲賀市につきましては通常のタクシー業務で使用している無線を活用しているとのこと。

7 番目の予約・配車人員、オペレーターですが、人数についてはそれぞれ記載のとおりとなっております。6 番の予約配車システムを使用しているあわら市、胎内市、高浜町ではそれぞれの市町がオペレーター人件費を負担。滋賀県の 2 市では会社の配車業務の一つとしてタクシー会社で対応しているようです。

8 番目の運行委託費の支払い方法については、タクシーメーター料金方式として、本人が負担する運賃を差し引いた分を市負担する方法。これを採用しているところはあわら市と滋賀県の 2 市。年間車両借上方式として必要な車両台数を年間で借上しているのが胎内市となっております。どちらの方法が運行委託費を抑えられるかということもあるかと思いますが、利用者本人の運賃支払額の設定金額にもよることもあります。利用があってはじめて費用が発生するタクシーメーター料金制の方が委託料を安く抑えられるのかなと考えられます。ただし利用者が極端に増えた場合等は、利用が増えれば増えるほど運行委託料が増える形になるということで、その点でどうかという懸念がありますが、利用者が増えて経費が増加していくことは、むしろ喜ばしいことではないかと思えますし、年間車両借上方式では車両 1 台いくらかということで運行がない場合でも車両や運転手の待機料として費用が発生することがあり利用者がないのに費用がかかるというのは無駄ではないかということもあるかと考えています。

9 番目は、予約の方法、受付期間、時間ですが、どこの市町も電話予約となっております。高浜町ではパソコンや携帯電話からの予約も可能となっておりますが、利用者は高齢者が多いということでそれらの利用はほとんどないということでした。予約期間については 2 時間前から 30 分前までとそれぞれ異なっており、受付の時間もそれぞれとなっております。それぞれの考え方ということかなと思えます。

10 番目の運行便数では、あわら市と高浜町では設定はありませんが、他は概ね 1 時間に 1 本の運行としております。運行便数の設定がない場合、利用者の希望時間がばらばらになり、乗合率が高まらないのではないかと考えましたが、その辺はオペレーターとの電話でのやりとりの中で、むしろ乗合率が高まるよう誘導できるとのことでした。

11 番目の運行日については、月から金までの平日のみとしている所、月曜から土曜日までとしている所、土日祝含む毎日運行としている所があり、それぞれ市町の考え方ということがあると思えます。

12 番目の運行時間帯については、午前 8 時～午後 5 時あるいは午前 7 時から午後

6時までなどとなっておりますが、朝・夕の時間帯が長いか短いかということで、それぞれの市町の状況、競合となるタクシー業界との調整ということかと考えられます。

13 番目は乗降場所ということで、あわら市、東近江市、甲賀市ではバス停からバス停、胎内市、高浜町ではドア to ドアとなっております。滋賀運輸支局管内ではドア to ドアは認められていないようでバス停からバス停としているようです。またあわら市では競合するタクシー業界との調整もあるようです。

14 番目は利用料金（運賃）ですが、これも市町の考え方によります。あわら市では一人乗車と複数人乗車の料金設定を変えています。他は均一料金となっております。料金区分も大人料金（中学生以上は大人料金ですとか、高校生以上から大人料金ですとか）、子ども料金、障がい者料金等の割引もそれぞれの考え方となっております。

15 番目の車両運行会社、使用車両については、あわら市では市内タクシー業者 6 社中 5 社が参加、通常のタクシー車両を使用し、デマンドの際はデマンドタクシーの表示をマグネットに取り付けています。胎内市ではタクシーハイヤー協会加盟 2 社が参加し、ジャンボタクシー 6 台、運行 3 エリアで、各エリア 2 台配置、2 台が出払ってしまっているときは通常のタクシーにマグネットを表示を取り付けています。東近江市はプロポーザル方式による入札により運行会社を決定し、現在 3 社が運行。タクシー車両をデマンドで使用する際は同じようにマグネットを表示を取り付けています。甲賀市も交通圏にタクシー会社が 3 社あるようですが 1 社による運行でデマンドで使用する際にマグネットを表示を取り付けています。高浜町は町内タクシー会社が 1 社ということで、その会社のジャンボタクシー 3 台を使用。デマンド時にマグネット表示を取り付けるということは同じで、どの市町でも本業であるタクシー業務とデマンド運行の両方で効率的に車両を使用できるように考えているようです。

16 番目の利用者登録では、あわら市と高浜町が登録制、他は特に登録を要しないとなっております。

17 番の時刻表については、4 番の路線設定と関連しますが、路線を設定している東近江市、甲賀市では時刻表があります。また胎内市では路線の設定はありませんが、出発時刻の目安として 12 番の運行時間帯の欄に記載のとおり、行きとして郊外から市街地へ、帰りとして市街地から郊外への時間が、行は 7:00 から 1 時間おき、帰りは 8:30 から 1 時間おきで出発時刻の目安が設定されています。

以上、視察先のデマンド交通の概要報告ということでお願いいたします。

引き続き、デマンド交通についてということでお願いいたします。

資料No.7をお願いします。

併せて先ほどの視察先デマンドの交通の概要の表も一緒に見ていただけたらと思

います。

まず1つ目ですが、コミュニティバスの現状ということでお願いします。

1点目の現行のコミュニティバスの運行期間につきましては、平成21年9月から本格運行を開始しまして、平成26年8月までの5年間の長期契約を結んでおります。

2点目の路線、運行時間につきましては、基幹ルートが4ルート、1日6便運行の運行となっており、記載のとおり三国坂井・右まわり、三国坂井・左まわり、丸岡春江・右まわり、丸岡春江・左まわりの4ルートでございます。()内は運行時間を記載してあります。三国坂井・右回りですと第1便が6:46に出発し、最終第6便が20:25に到着し終了という形でございます。

接続ルートにつきましては12ルート、1日3便運行の運行となっており、これも記載のとおり、三国地区4ルート、丸岡地区4ルート、春江地区2ルート、坂井地区2ルートとなっております。雄島ルートはじめそれぞれ記載のルートがございまして、()内は第1便の出発時間、最終第3便の到着時間となっております。

3点目の運行費用につきましては、年間約9,570万円、基幹ルート約4,840万円、接続ルート約4,780万円となっております。

4点目の使用車両につきましては、合計16ルートを8台の車で運行しており、1台が2つのルートを兼用して回るといった形でございます。

記載のとおり、基幹ルートの三国坂井・右回りと接続ルートの三国東部で小型バスを兼用しているということで、基幹ルートと接続ルートの兼用が小型バス4台。2つの接続ルートを兼用している小型バスが2台、同じくジャンボタクシーも2つの接続ルートで兼用しております。

5点目の利用状況ですが、基幹ルートでは高校生の通学利用により一定の利用者があり、4ルート平均で1便当たり9.2人となっております。三国坂井ルートは毎年増加傾向にありますが、丸岡春江ルートは今年、若干減少しております。これは先ほども実績報告の中で申しましたとおり今年の丸岡高校通学利用者の前年に比べ減っていることが理由となっております。

なお今年11月のバス乗降調査では、基幹ルート利用者は約7割が高校生であり、登校第1便利用者は100人となっております。

本年度の基幹ルートの1日平均利用者は42.4~69.1人、1便平均利用者は7.1~11.5人となっております。

次に接続ルートの利用状況ですが、ルートにより利用者に大きな違いがあります。12ルートの平均では1便当たり2.6人となっております。11月のバス乗降調査では、接続ルート利用者の約9割が高齢者で、本年度の接続ルートの1日平均利用者は、少ないルートで0.9人~多いルートで15.4人、1便平均利用者も0.3人~5.1人とルートにより大きく異なる状況にあります。

利用者が増加傾向にあるルートとしては雄島、加戸、浜四郷、春江西部中部、1便

平均 2.6 人以上と接続ルートの平均を超えるルートは雄島以下 6 ルート、() 内の数字は 1 便当たりの平均利用者となっております。また 1 便平均 2.6 人未満のルートは加戸ルート以下 6 ルートとなっております。() 内の数字は同様に 1 便当たりの平均利用者となっております。

1 枚おめくりをいただきまして、6 点目としてコミュニティバスの課題として記載してございます。

毎年行っております乗降調査や電話等での申し入れ、運転手さんからの話など、利用者からの主な意見要望としましては、最も多い意見要望としましては・便数が少ない、時間があわないというもので、そのほか〇〇に行きたいが、行けない、路線が通っていない、バス停が遠い、土日も運行して欲しい、乗継ぎが不便、わからない等の意見がございました。

基幹ルートについては、「いねす」では日中便の全て、朝夕便でも一部で相互乗換が可能であり、乗換の利用者からは好評が得られていると考えていますが、春江坂井の移動に関しては、基幹ルートが三国坂井、丸岡春江という設定であるため、隣接しているにも関わらず一部を除いて直通で行くことができないため不便ととらえられているのではないかと考えています。

現在、基幹ルートで 6 便の運行、接続ルートで 3 便の運行であり、利便性向上のためにも接続ルートでの増便は必要であろうと考えられます。

土日の運行に関しましては、コミュニティバス運行開始当初から日常生活での買物や通院等の移動手段の確保を目的とし、基本的に土日等の休日は家人による送迎を期待しているところですが、土曜日については病院等が開いている場合もある、また近隣市町の土曜運行の動向を踏まえ、極端な経費の増高がない場合は、運行を検討すべきでないかと考えられます。

また、利用者が少ない、空バスが走っているということに関しまして、バスに誰も乗っていない、乗っているのを見たことがない、大きなバスはいらないのではないかという意見もございました。

現在のコミュニティバスは小型バスとジャンボタクシーを使用していますが、これまでの利用実績から考えますと、基幹ルートと車両を兼用していない接続ルートについては、車両の小型化、小型バスからジャンボタクシー 10 人乗りワゴンや乗用車タイプへの検討が必要と考えられます。

このほか、経費・費用の問題としまして、バス運行経費をどれくらい、いつまでかけられるか、交通弱者に対する支援として市民の理解が得られる費用はどれくらいかなど、新しい交通体系を考える際は、できるだけ費用をかけない、かからないように考えていく必要があると考えているところです。

また状況の変化に即応できるよう運行契約等に関しては短期がよいのではと考えているところです。

以上のような現状や課題を踏まえまして、新たな交通体系としまして、かねてよりデマンド交通について検討してまいりましたが、このたび、検討事項をまとめましたので報告いたします。

まず1点目は、デマンド交通導入の視点ということでお願いします。

現在、基幹ルート、接続ルートとコミュニティバスを運行しておりますが、基幹ルートについては、高校生を中心に1日平均221人の利用、1便平均9.2人があり、一定以上の需要があると考えられるため基本的にコミュニティバス運行を継続すべきではないかと考えます。ただしデマンド交通を実施した場合は、基幹ルート日中便に少なからず影響があると想定されますので、その影響を見ながら基幹ルートの必要な見直しを行う必要があるのでは考えています。

また接続ルートについては全ルートでデマンド交通の導入を検討していきます。先ほど実績を申し上げました通り、接続ルートにつきましては、利用状況が大きく異なっております。

そうした中で、利用者の少ない接続ルートをデマンド交通に転換し、利用者の多い接続ルートはコミュニティバスを継続するとした場合、利用者の少ないルートでデマンドを行ってもどれだけの効果があるか、またデマンド交通が、現在のコミュニティバスより増便させる場合3便を拡大になり、既存接続ルートを残す場合3便のみの運行ことで、利便性に差が生じることに問題はないかということもありまして、デマンドを導入する場合は、全部の接続ルートで導入した方がいいのでは、ということでも全接続ルートのデマンド化を検討するものです。

2点目は運行形態、利用者からは乗車形態になりますが、その運行形態については区域や路線といったものですが、これについては、大きく分けまして路線迂回型と路線非固定型があります。

路線迂回型については、あらかじめ設定した路線を運行する方法で、利用者の予約がある場合のみ該当場所を回るため迂回して運行するものです。また路線非固定型については、路線の設定がなく、決められた区域内を運行範囲とする方法になります。

現在のコミュニティバスは路線固定型であり、利用者が行きたい場所があってもバス停留所から距離がある場合は高齢者には利用しにくい面があるほか、そもそも路線内、近辺に利用者にとって必要な場所、施設がないこともあります。コミュニティバス利用者への乗降調査・聞き取り調査結果では、接続ルートの利用目的行先については、買物、通院、趣味娯楽、その他用事、通勤通学の順となっており、デマンド交通を導入する場合にはこれらの場所・施設に、ある程度直接行けるよう、各種施設を包含した運行区域又は路線設定が容易となる運行、乗車形態が望ましいと考えられます。

そこで、現行の接続ルート路線内、近隣のそれぞれの施設の有無を記したものが

次の表になります。

各施設のあるなしの大雑把な表ではございますが、現在でも三国地区の三国東部や浜四郷では趣味娯楽の入浴施設が路線にない、また坂井地区の十郷関や坂井西部では路線上に病院がないなど、路線迂回型ではそうした施設を全て路線に取り込むことは難しいと考えられます。

3点目は、運行区域についてということで、市内全域型として市内をどこからどこまででも乗車可能とする方法と、市内分割型として市内をいくつかの区域に分割し、その範囲内のみ乗車可能とする運行エリア型の方法を検討しています。

運行乗車区域の考え方については、市内全域を運行・乗車可能とする場合は、移動に時間を要することで必要車両台数の増加や、料金を移動距離に応じて設定する場合等では費用負担が大きくなると考えられます。またこの場合はタクシーと同形態となり既存タクシーへの影響が大きいため、タクシー業界への配慮からも、一定の運行範囲を設定した運行エリア型が望ましいのではないかと考えているところです。

1の市内全域型ではタクシー運行形態と同じであり、市の費用負担の考え方を別としても、そうした移動に対する支援を行う必要があるかどうか。2の市内分割型では市内をいくつかの区域に分割し、その区域内で現在の接続ルートの主要な利用目的である「買物」や「通院」等に関して一定のことが可能であるならば、その区域内の移動に対して支援を行うことでいいのではないか。また1の場合は、移動が広範囲、長距離となることも想定され、利用料金、運賃を除いた分を市が負担することにした場合は、市の負担額が大きくなる傾向にあります。2の場合は、市内を例えば旧町単位に区分しその範囲をデマンド交通の運行区域とすれば、旧町郊外から旧町市街地までの距離は最大でも概ね8 km程度と想定され、参考ですがその場合のタクシー中型料金は約2,800円となります。

また、各旧町単位での施設状況を表で表わしたものは次のとおりとなります。先ほどの接続ルートと同じようなことですが、坂井町には大規模病院がないということで、例えば春江町と坂井町を同一運行エリアとすれば、坂井町の人でも春江町内での受診が可能となります。ただし現在でも三国坂井ルートにより坂井町から三国町内への病院受診、丸岡春江ルートにより坂井町の一部地域から丸岡町及び春江町内への病院受診は可能とはなっておりますが、坂井町全域から隣町である春江町への移動はあまりよくありません。そういうことを含めこの両町を同一エリアとすることでコミュニティバスでは弱かった坂井市南北の移動軸強化にもつながるかと考えています。

なお、この場合の各地区の面積は、三国町 46.42 km²、丸岡町 107.36 km²、春江・坂井町合計 56.13 km²となり、春江・坂井の面積が特別大きくなることもなく、また道路網の状況からも各旧町市街地と郊外の移動が20～30分で可能と考えられ、最大で概ね1時間に1本の運行も可能になると想定しているところです。

また基幹ルートを継続することで、三国坂井の移動、丸岡春江の移動は現行どおり可能です。

4点目は、予約・配車システム導入についてということで、デマンド交通実施に当たっては、特に複数の運行区域又は路線、複数の車両が必要である場合は運行管理システムを導入することが一般的であります。坂井市の場合もデマンド交通を実施するにはシステムの導入が重要なこととなります。

このシステム費用については、さまざまな運営会社のものがあり、初期投資が必要なものや年間の保守費用がかさむものがある中で、できるだけ費用がかからない方策を考えていくべきと思います。

5点目は、運行委託料支払い方法についてですが、デマンド交通実施による車両運行に係る委託料支払い方法については、車両の運行距離に応じたメーター料金方式や車両の年間借上方式があります。

メーター料金方式については利用が多ければ多いほど費用、市の支出が大きくなるという懸念がありますが、できる限り市の支出が少なくなるよう乗合率の向上を図ることが大切となります。また車両借上方式では、年間の市の支出はある程度一定となると考えられますが、利用の有無に関わらず費用が発生することにもなります。

このほか6点目としまして、運行体系として一括して項目のみ記載してございますが、①の予約方法以下、記載した項目について検討を行っていきたいと考えております。

以上、デマンド交通についてということでよろしく申し上げます。

(浅沼会長) デマンド交通については県内含め全国的に増えてきてますけども、利用者の立場からすると、今までは時刻表見て時刻表に合わせてバス停に行けばよかったんですけど、デマンド交通になると事前に電話で予約しておいて、電話予約という一手間増える分、場合によっては、本数が増えて自分の行きたいときに使えるというメリットもあって、メリットデメリットそれぞれある思うんですけど、その辺踏まえてこれから便利なものを作るために検討していきたいなと思うんですけど、今の説明で何かご質問とか何か疑問に思うこと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。特にないですか。今日の報告事項にもありましたように基幹ルートについても接続ルートについても平成21年度の導入から利用者数は年々増えていて1日当たり1便当たり見ても基本的には増えている中で、坂井市の交通体系のあり方を変える提案になると思いますので、もしデマンド交通導入するのであれば、それなりに目的を明確的にして、どういう目的で導入するのかということを示してこない導入して今まで増えてきた利用者が減少するということになってしまうと何のためにやってるのかということになってしまうので、その辺の目的の明確化というのは非常に重要なことではないかと思えます。何かご質問とかあれば出していただきたいと思いますが。

(平谷委員) デマンド交通ということで、福井県内でもかなりデマンド導入自治体もあります。坂井市さんでも今後デマンド交通導入に向けて検討していきたいということだと思いますけど、まずいつごろを目指しているのかということと、それをやるにあたってどういう形の流れを踏んでやっていこうということなんですけれど、最終的にはこの地域公共交通会議のなかでの承認をもらってデマンドということになるのかなと思うんですけど、いきなりデマンドといっても地域住民の方の理解も当然得ないといけないと思いますし、いろいろなプロセスが必要になってきますので、他の市町ですと研究会作ったりとか、部会を立ち上げたりとかやってるところもありますので、スケジュール的な意味合いも含めてお考えをお聞かせしていただければと思います。

(多田課長) タイムスケジュール的には、現在のコミュニティバスの契約が5年で切れるわけがございます。これが平成26年の8月いっぱいという中で、本日初めて市としてのデマンドの考え方を資料としてお示しをさせていただきました。今後のスケジュール的にはもちろん地域公共交通会議の委員のみなさまのご意見をいただきながら、また地元区長さん方、また老人クラブあるいは関係機関の方のご意見をいただきながらそれを踏まえてデマンド交通、基本的には全接続ルートにおきまして検討してまいりたいといったことで本日お示しをさせていただきました。

今後におきましては、年明けの3月までにもう一度地域公共交通会議を開かせていただきたいと考えております。その間議会への報告、あるいは議会の総合交通対策特別委員会等への報告を合わせながらしていきたいと考えておまして、予算的にはあくまでも平成26年度の予算になるわけでございますけれど、決定事項につきましては平成25年中、秋ぐらいまでに方向性を見出していきたいと考えておりますのでよろしくお願ひしたいと思います。

(浅沼会長) 平成26年9月から導入ということ。

(阿津川委員) 来年3月にこの協議会を開催ということなんですけれど、その間にあわらは今年の4月から実施されているんですよ。そのときにはある程度の運行費用の試算みたいなものというのはできるんでしょうか。数字的なもの。

(多田課長) できれば具体的な金額もお示しできればと考えておりますけれども、まだまだこの方向でいくというのが決定されたわけではございませんし、もちろん先ほど運輸支局の方からお話がありましたこのメンバーの中で例えば研究会を構成しましてデマンド交通の取り組みについて何回か協議をいただいてご提案をいただくといったことも視野に入れながら進めておりますので、できれば早い時期に試算的なこともお示しをさせていただきたいとは考えておりますけれども、もしかすると25年度の1回目の地域公共交通会議の席でのお示しになるかと思っておりますのでよろしくお願ひしたいと思います。

(浅沼会長) この会議での承認、平成26年9月から実施となるとこの交通会議での承認と

いうのは遅くとも平成26年の5月くらいまでには行わなければいけないと。それでいろいろなスケジュールを逆算して立てていかないといけないと思います。その辺のスケジュールができていくかということなんですけど。

(多田課長) 最終的なところから逆算したタイムスケジュールを作成いたしまして次回公共交通会議の席でお示しさせていただきたいと思います。

(浅沼会長) あわら市のときも、ワーキンググループ的な感じだと思うんですけど事業者でかなり調整はしていたのかなと思いますので、そういう場もかなり頻繁に設けて。その辺は進めているということで。他にご質問ございますでしょうか。

(安宅委員) 福井県バス協会の安宅でございます。いつもお世話になっております。私もあわら市の地域公共交通会議に出ておりましたので知っておりますが、坂井市がより効率的な公共交通をを考えるとというのはそれはそれでいいことかと思いますが、あわら市はコミバスが全然乗ってなくて失敗しましてどうにもならなくてデマンドタクシー入れたということで、高浜町とか胎内市も公共交通そのものがほとんど存在しないしなくてどうしようかということで最後はタクシーだということだと思うんですけど。あわら市で特に問題になったところは、坂井市の場合ですとJRさんとかえちぜん鉄道さんとか京福バスとか路線バスを使う人がいるなかで、普通のタクシーとデマンドタクシーとどう違うのか、そのすみ分けどうして公平性をどう担保するのということを交通会議でお考えになって、そのタクシーを年間借上方式にすると時間でタクシー料金を払うわけですから、その差額は税金で払うわけですからそのすみ分け、こうだからこうだというのは是非議論をしていただいて市民のみなさん納得いく形でやっていただきたいと思います。

(浅沼会長) 路線バスとタクシー会社の共存共栄も考えながらしていかなければならないというなかなか難しい議論になると思いますけど。他にご質問なければ、いずれにしてもこのデマンド交通については方向性としては検討していきたいと思いますので、あわら市のことも気にしながら隣の市ですので見ていただければと思いますが、特に質問なければ終わりにしたいと思います。何かご質問ございますか。

デマンド交通については今後導入を考えながら検討していきたいと思います。

その他について事務局から何ありますか。特にないということで、委員さんの方から特に発言しておきたいということありましたら、よろしいですか。

それでは平成24年度第2回坂井市地域公共交通会議を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございます。

(多田課長) 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す。これもちまして会議を閉じたいと思います。ありがとうございます。