

平成25年度 第2回坂井市地域公共交通会議

開催日時：平成25年12月20日（金）午前10時から午前11時40分

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、国京委員、小林委員、吉田委員、竹内委員、八木委員、柴田委員、堂阪委員（代理）、梅村委員、林委員（代理）、木村委員、亀嶋委員、新岡委員、伊藤委員、吉川委員（代理）、柄田委員（代理）、矢崎委員（代理）、矢部委員、青木委員、小林委員、杉田委員

事務局：向川部長、多田課長、山元参事、長谷川主任、長谷川主事

企画情報課（友田次長、西川参事、奥出主任）

オブザーバー：(株)日本海コンサルタント2名

○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、またお寒い中、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若干いらっしゃいますが、定刻の時間になりましたので、平成25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。

本日の出欠でございますが、前もって春江自治区協議会の阿津川委員様には所要のため、また行政側の新開総務部長におきましては公務のため欠席の連絡を受けておりますので報告いたします。

それでは、会議に入らせていただきます。

浅沼会長様よりご挨拶をいただきます。

○会長あいさつ

（浅沼会長）おはようございます。だいぶ寒くなりまして雪も降ってまいりましたけれど今年には雪が多いという予報が出ていますので、厳しい状況になるかもしれませんけれど、高齢者の方や高校生の方もバスを使っていろいろな活動に参加していただいておりますので、どんどん利用してもらいたいですけれど、今日は前回、坂井市の交通計画の策定ということで前回話がありましたけれど、今日はお手元に事前に厚い資料が届いたかと思いますが、内容は前半部分で坂井市のこれまでの5年間位の取り組みによってどのような現状にあるのか、問題なのかという課題の整理をしていきたいなと思いますので、日頃お感じになっている意見がありましたら是非出していただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

（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よりお願いしたいと思っております。

○報告事項

(浅沼会長) それではお手元の会議次第に従いまして進めさせていただきます。

今日はおそらく交通計画のところに時間がとられるかなと思っておりますので、報告事項で 2 つございますけれど、できるだけここは早く済ませて交通計画に移りたいと思っておりますのでご協力をお願いします。

それでは、コミュニティバスの運行実績について事務局から説明をお願いします。

(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。

資料No.1、1 ページをご覧ください。

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。

平成 21 年度から平成 25 年度の実績で、黄色が 24 年度、紫色が 25 年度となっております。

グラフを見ていただきますとお分かりかと思いますが、基幹ルート、接続ルートともに、ほぼ毎年利用者は増加しておりまして、月別で見ましても、どの月も、概ね前の年を上回っている状況となっております。

本年度につきましても、11 月末現在で、前年に比べ、基幹ルートで 3,609 人の増、接続ルートで 173 人の増となっております。

月別の利用状況としましては毎年、秋から冬にかけて利用者が増加していく傾向にあります。

基幹ルートにつきましては、高校生の通学での利用が多いということで、学校が夏休みに入る 7 月、8 月と 3 年生の登校がなくなる 2 月、3 月が減少傾向になります。

接続ルートにつきましては高齢者の利用が中心ということもあり特に利用が落ち込む月はございません。

1 枚おめくりいただきまして 2 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。ほとんどの月で前年を上回っている状況にあります。

3 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は毎年増加しており、今年は右回りで約 6 人、左回りで約 10 人の増加となっております。

丸岡春江ルートにつきましては三国坂井ルートほどではないものの少しずつですが増加傾向にあります。

丸岡春江ルートの特徴としましては、後ほどでも説明いたしますが、特に冬期間の丸岡高校への通学利用が増えるということもあり前年を上回るのではと考えております。

1 枚おめくりいただきまして 4 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。

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、11 月末までで前年を上回っているルートが雄島、加戸など 7 ルート、前年を下回っているルートが坂井西部や春江西部中部など 5 ルートとなっております。

また利用者の増減につきましても、増加傾向にあるルートや減少傾向にあるルート、利用状況が大きく異なっている状況となっております。

次の 5 ページから 12 ページにつきましては、各ルートの月別の利用状況となっております

5 ページの三国坂井ルートにつきましては毎年ほぼ同じような傾向。特に今年は下の段の左回りで利用者が大きく増加しております。

おめくりいただきまして 6 ページの丸岡春江ルートは、グラフを見ていただくとお分かりのように 11 月から冬場にかけて利用者が大きく増加する傾向があり、これは先ほど申しましたように、丸岡高校への通学利用によるものとなっております。

7 ページ 8 ページは、三国地区の 4 つの接続ルートとなっております。

4 ルートともに現在のところ前年の利用を超えておりますが、三国東部ルートについては極端に利用が少ないということで、今後の運行についてはルートの統合などを検討しているところです。

次に 9 ページは坂井地区 2 つの接続ルートとなっております。

この 2 つの坂井町内のルートにつきましては利用者が少ないということで何らかの見直しが必要と考えておりますが、費用を考えますと他町へ直接行けるルートの延長も難しいということもあり、基幹ルートとの接続時間の再検討や運行順路についても検討していきたいと考えています。

おめくりいただきまして 10 ページは春江地区 2 つの接続ルートとなっております。

春江地区については他の地区に比べ一定の利用が定着していると考えられます。下の段の春江西部中部ルートについては、今年は利用者が減少しておりますが、基本的に現在のルートや運行時刻などは今後も継続していくことがいいのではないかと考えています。

次に 11、12 ページは、丸岡地区の 4 つの接続ルートとなっております。

丸岡地区については、12 ページの高椋中ルートや鳴鹿ルートについては一定の利用があると考えておりますが、長畝ルートや高椋西ルートについては利用者が減少しており、今後のあり方について何らかの対応が必要と考えているところです。

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) 何かご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

5 年前と比べまして 5 割近く増えているということで、だいぶ定着しているのかなと思いますが、よろしいでしょうか。何かありましたら、また後でお願いします。

では、2のコミュニティバス等乗降調査、聞き取り調査結果について説明をお願いします。
(事務局) 報告事項の(2) コミュニティバス等乗降調査・聞き取り調査結果について報告
します。

まず①基幹ルート第1便(各高校登校利用便)利用状況について報告いたします。資料
のNo.2、A3横の資料をお願いいたします。

前回の会議でもお示ししておりますが、1枚目の左下に記載のとおり、坂井地区の高校再
編により来年4月に坂井高校が開校になり、生徒数は現在の坂井農業に比べて毎年200人、
3年間で600人が増加することになります。

7月に、各高校への登校利用便の利用状況調査としまして、基幹ルート第1便の乗降場所
の調査を行っておりまして、今回は冬季の状況について確認するため調査を行いました。

まず、左上(1)三国坂井ルート(右回り)、定員は35名のバスで運行しております。

左側が前回7月の状況、右側が今回11月の状況になります。

右側の表、調査日は11月25日、1日だけの調査ですが、坂井農業高校への通学には、三
国地区から12人、坂井地区から3人の乗車があり15人が通学しておりました。この他、
三国高校、丸岡高校、一般の利用で合計36人が第1便を利用しておりました。

左側の表、7月の調査時と比べますと36人は同数。11月の平均乗車人数33.3人と比べると
若干多く、11月の平均乗車人数を前年の11月平均と比べると3.2人多い。また11月と6
月の平均乗車人数を比べると今年も去年も11月の利用の方が少ないという結果になってお
ります。

同じようにみていきますと、(2)三国坂井ルート(左回り)では、坂井農業高校には三国地区
から6人が乗車しており、この便は合計40人が利用。11月の平均乗車人数は前年に比べ5.6
人増加、6月平均と比べ1.1人増となっております。

右ページの(3)、(4)の丸岡春江ルートについては、坂井農業高校への通学利用はほとんど
ないといった状況ですが、両方とも冬季の丸岡高校通学利用が増加する形となっております。

1枚おめくりいただきまして2枚目は、三国坂井ルート(右回り)と(左回り)のバス停留
所ごとの乗降人数と、バス車内人数のグラフとなっております。

グラフの青色が7月の調査、オレンジ色が今回11月の調査での車内人数となっております。

左側のグラフは三国坂井ルート(右回り)ですが、こちらは冬季利用が若干減る、右のグラ
フは三国坂井ルート(左回り)で、こちらは冬季利用が増えている状況となっております。

またどちらも定員までには余裕がありますが、グラフの下の方に記載のとおり、座席数
はともに16人分であり、後半から乗車の場合はほとんど立った状態となっております。

1枚おめくりいただきまして3枚目は、丸岡春江ルート(右回り)と(左回り)のバス停留
所ごとの乗降人数と、バス車内人数のグラフとなっております。

こちらは冬季の丸岡高校への通学利用が増加するというので、三国坂井ルートと同じ

ように、後半は座席がいっぱいになり立った状態あるいは補助席利用となっております。

現在の各高校へのコミュニティバスを利用したの登校については、以上のとおりですが、これが来年以降、坂井高校の開校でどうなるかということについては、実際に入学後の利用状況のみをみないとわからないわけですが、前回は申しました通り 1 年目は現状のバスで何とか乗車できるのではないかと想定していますが、2 年目、3 年目には、第 1 便のみ大型のバスが必要になることも考えられますし、来年度以降の運行契約についてはその辺りの変更についても対応が可能となる契約内容が必要と考えているところです。

いずれにしても、今後については坂井農業高校と情報を共有して検討を進めていかねばならないと考えています。

以上、基幹ルート第 1 便の利用状況ということでお願いをいたします。

引き続き、②乗降調査・聞き取り調査結果の概要ということで説明いたします。

資料No.3 の調査結果報告書をお願いします。

1 枚おめくりいただきまして、2 ページをお願いします。

調査実施日については、1 日での全ルート一斉調査でなく、1 日 2 ルートという形で、10 月～11 月にかけて調査を行いました。

調査内容としては、乗降調査として、利用者の乗車及び降車停留所の把握、また、聞き取り調査として利用者の性別、年代の他、利用目的、目的地、利用頻度などを聞き取りました。

なお、基幹ルートの第 1 便、第 5, 6 便については高校生の利用が多く、特に第 1 便については便の途中から満席状態になり、聞き取りができる状態でなくなるため、乗降場所の把握、性別、行先学校の確認のみという形で実施しております。

調査日の利用者数につきましては、基幹ルートで 307 名、接続ルートで 103 名となっております。

3 ページの表の右側に 11 月の平均乗車人数を記載しておりますが、調査日の乗車人数は 11 月平利用者より若干多かったという結果です。

利用者の構成としては、基幹ルートでは 70% 近くが高校生、高齢者が約 25%、接続ルートではほとんどが高齢者の利用となっております。

おめくりをいただきまして 4 ページから 6 ページはいまほどの表をグラフにしたものがございます。

1 枚おめくりをいただきまして、7 ページから 14 ページは便別の利用状況でございます。

7 ページは基幹ルートの便別の利用状況、先ほど第 1 便の利用状況で説明したように、高校生の登校に利用される第 1 便の乗車人数は非常に多く、11 月の平均では、表の一番右側、上から 33.3 人、33.8 人、21.6 人、25.4 人となっております。

第 5 便、6 便が高校からの下校便になりますが、下校での利用は登校に比べ少ないという結果となっております。

8 ページ 9 ページはグラフ化したものです。

おめくりいただきまして、10 ページは接続ルートの便別の利用状況、11 ページから 13 ページはそのグラフとなっております。

15 ページからが、利用状況の調査結果、聞き取りを合わせた結果となっております。

まず、一番上の利用者の性別ですが、約 3 割が男性、7 割が女性となっております。高校生を含めた数字ですが、前年に比べてもほぼ同じ割合となっております。

ただ基幹ルートと接続ルートで分類すると、接続ルートでは男性が 14%、女性が 86% となっております。

高校生以下 10 代を除いた集計では男性 18%、女性 82% となっております。

次に利用者の年代ですが 10 代の高校生以下で半数以上、70 代以上で約 4 割となっております。

1 枚おめくりをいただきまして 16 ページは、利用者の住所となっております。前年は聞き取り者の利用者の住所、今回は全利用者の住所ですが、高校生については、いねす・JR 丸岡駅については坂井町で、春江総合支所・JR 春江駅については春江町でカウントしております。

基幹ルートについては他の 3 町に比べ坂井町の利用者が非常に多い、接続ルートでは坂井町が少ないという結果となっております。

基幹ルートについては高校生の利用が多いということで、坂井町から三国高校や丸岡高校への通学で利用ということや、高齢者についても基幹ルートを利用して三国へ行ったり春江に行ったりしているという調査結果となっております。

逆に接続ルートでの坂井町内での移動は少ないという形です。

17 ページは、コミュニティバスの利用目的ということで、調査当日の主目的を確認しております。

基幹ルートでは、通学を除くと、買い物と通院、この通院には見舞いや付添も含めたものですが、買い物と通院がほぼ同数、次に通勤と趣味・娯楽もほぼ同数。接続ルートでは通院が若干多く、次いで買い物、趣味娯楽の順となっております。前年に比べますと、接続ルートでの通院利用が多くなっているか、といった状況です。

おめくりをいただきまして 18 ページですが、コミュニティバスの利用頻度のグラフとなっております。聞き取りは高校生の通学利用便である 1.5.6 便を除いて調査をしております。

基幹ルートでは週 2.3 回の利用が多く、次いで週 1 回、ほぼ毎日の利用がほぼ同数となっておりますが、数としては特別大きな差はないと。また接続ルートでは週 2.3 回の利用が最も多く、次いで週 1 回、月 1.2 度の順となっております。

基幹ルートの前年との比較では、ほぼ毎日利用が非常に多いのは、昨年は高校生への聞き取り結果が入っていることによるものです。接続ルートでは前年と比べても特別大きな変化はないといった結果となっております。

19 ページから 23 ページは、買い物や通院、通学といった利用目的別の数字です。今回は

行き帰りで確認しておりますが、調査日 1 日だけの数字、また少ない数字での割合となりますので、その点のご理解をお願いします。

それぞれの内容については、時間があるときに見ていただけたらと思います。

24 ページまで飛んでいただきまして、今回の調査では、バスの運行方式についても聞いてみました。

1つ目は、本数は少なくとも低料金で乗車できる、現在のコミュニティバスと同様、時間どおりにバスが来て、ルートも決まっているもの。2つ目は、料金は高くても、自分の都合のいい時間に乗車できる、自分で電話してクルマを呼ぶもの、ということで聞いたところ、基幹ルート接続ルートともに約 85%の人が現在のコミュニティバスのように低料金で、時間も行先も決まっているものがよいという結果となっております。コミュニティバスをよく利用している、利用の仕方が分かっている人の考えということはあると思いますが、今現在のコミュニティバスを継続して欲しいという考えもあるのかとも思いますが、自分の行きたい時間に行きたいところに行ける交通手段ですよと誘導してもても、1日に何回もあちこちいくわけでもないとか、バスの時間に合わせて行動しますとか、電話してまで呼べない、高いのは利用しにくい、というような答えでした。

ただ、分からないと答える以前に、質問がわからない、どういうものかイメージできない人もいましたし、聞き取りがこの質問までたどり着けない人もいたということをつけ加えます。利用頻度を聞き取りできた基幹ルートの 57 人、接続ルートの 73 人中、38 人、56 人の回答ということでご理解をお願いします。

最後に 24 ページでは満足度を聞いております。利用されている人の評価は非常に高い結果となっております。

今回の調査した感想としましては、ルートや行先の見直しの参考としたいために、私一人で全ての路線を調査しましたので聞き方の差というものはないと思っています。行先の希望地やバス停の希望地も確認したかったのですが、意見としてほとんどないといった状況であり、いまのままで十分便利に利用している人が多数、あるいは便利に利用できると考える人だけが使っているといえるのかもしれませんが、年数の経過とともに定着が進み、無理なことはできないと分かっていたら来てきた、利用できる範囲で利用していただいていると感じています。

以上、コミュニティバスの乗降調査、聞き取り調査結果の概要ということでお願いします。

(浅沼会長) では、質問、ご意見ございますでしょうか。

No.2 の資料で、来年 4 月に実際授業始まって動かしてみたら、今でもだいぶいっぱいコースがあつて、思っていたよりさらに多い状況となった場合、対応できるんですか、気になったんですが。

(事務局) 前回の乗降調査、今回の乗降調査からみましても第 1 便の高校生の利用が非常に多いといったような中で、現在事業者さんと協議をする中で、来年度の 4 月以降 8 月い

っばいまでの契約期間においては現行の契約の中で第 1 便のバスを大きくしていただく、手配をしていただく、といったお願いをこれからもしていきたいということで、一応の協議はもう入っておりますので、そういった対応でしていきたいと考えております。

(浅沼会長) 他にご質問ございますでしょうか。

もう 1 つ No.3 の資料で、18 ページの下のグラフ、基幹ルートで、前年度と比較して、ほぼ毎日利用しているという人がだいぶ減っている、50%位減っていますけれど、これは高校生が多いので高校生がほぼ毎日というより、自転車で行ける日は自転車で行くというように読み込んでいいのかどうか。

(事務局) これは、前年の調査につきましては高校生も聞き取りをしたということで、その数字が入っております、ほぼ毎日利用する、が高い数字となっております、今回は高校生には聞き取り調査を実施せず、基幹ルートについては 2.3.4 便のみで聞き取り調査をしているということで、高校生が利用する第 1.5.6 便での聞き取りはしていないということで、前年に比べて、ほぼ毎日利用する、の回答が減っているということでございます。

(浅沼会長) 他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議事次第の 4 番。既にお読みいただいておりますので事前にお配りしている資料がございますけれど、坂井市交通計画について、事務局から説明をお願いします。

○坂井市交通計画について

(企画情報課) それでは、4 番、坂井市公共交通計画について、ご説明いたします。

事前に配布いたしました、資料 No.4 とその参考資料を基にご説明いたします。

今回の説明としましては、この資料 4 の表紙に記載してありますとおり、坂井市公共交通計画改訂版説明資料としまして、1. 現況の整理、2. 上位関連計画の整理、3. コミュニティバス利用者ニーズ、4. 課題の整理について、現時点で整理しました内容について、説明します。

表紙を、おめくりいただきますと、資料 1 番、坂井市公共交通計画の改訂とあります。

このページの、左側につきましては、第 1 回目の交通会議におきまして、説明させていただいておりますので省略させていただきます、右側についてご説明します。

2. 検討事項としまして、この表のとおり先ほど話しました 1. 現況の整理、2. 上位関連計画の整理、3. コミュニティバス利用者ニーズ、4. 課題の整理について、を前回策定しました計画、表の左側現行計画と、今回策定する計画、表の右側検討資料項目とを比較しながらまとめさせていただきました。

まず 1. 現況の整理について、1) 人口、2) 社会情勢の変化とありますが、資料 2 番と参考資料 1 番をそれぞれ見ながら説明します。

資料 1 番をおめくり願ひまして、資料 2 番の 1 ページをご覧ください。

坂井市公共交通計画とありまして、1. 現況の整理とあります。

またもう1つの資料がありまして、参考資料1もあわせて両方を見ながらご説明します。

まず、1) 人口について、であります。現在、ほとんどの市町村でも同じですが、資料のとおり、坂井市の人口は22年度の国勢調査を境に減少傾向にあり、将来人口推計によりますと、今後もこのまま人口が減少するとの予測を出しております。

参考資料1の1ページ、左側の下の表をご覧ください。年齢別人口の推移とあります。青い線で示しました年少人口が年々減少してきてまして、平成12年度では、65歳以上の高齢人口が逆転し増加してきてまして、また平成17年度を境に、生産年齢人口が減少傾向となってきました。右側の表をご覧くださいますと、その増加率がよくわかると思います。

このように、今後は高齢化により車利用の困難な住民の増加が想定される、ということがこれからの大きな課題の1つと考えております。

参考資料2ページをご覧ください。人口分布図となっております、色別で表示しております。坂井市の人口は今後減少していくとの推計がされており、この分布図でお分かりのとおり、中心市街地より離れた地域では、人口が少ない傾向であります。

1枚おめくりいただきまして3ページ、高齢65歳以上の人口割合の分布図であります。青色については、65歳以上の割合が20%未満となっております、黄色、オレンジ、赤色となりますと割合が多い地区となります。特に坂井町折戸地区につきましては、赤色となっております、50%以上の割合となっておりますが、高齢福祉施設などがありますとこのように表示されてしまいますので、表示方法に工夫が必要と感じております。

資料2番にお戻り願いまして、次に2) 今後の社会情勢の変化について、であります、来年4月に開校する坂井高校について、また現在、毎日のように報道されております北陸新幹線についてであります、この北陸新幹線の敦賀延伸によります並行在来線の第3セクター化など、今後このような社会情勢が変化するといったことで、公共交通環境等の向上が必要となってきます。

次に、3) 運転免許所有状況と年齢別死亡事故件数の推移についてですが、「あなたの運転免許所有状況についてお聞きします」となっています文章は誤りですので、削除願います。

この年齢別運転免許所有状況についてですが、坂井市の統計年報および県警察本部からの資料を基に作成されております。ご覧のとおり、坂井市全体の運転免許所有者は約80%を占めており、60歳以上になりますと、85%の方が所有していることとなりまして、今後、ますます高齢者ドライバーが増加することとなり、交通事故の多発も想定されます。1番下のグラフでは、年齢別死亡事故件数の推移について年度ごとに表しています。図を拡大したものは、参考資料の5ページ左側に載せてあります。

ご覧のとおり、16歳から24歳までの死亡事故は少なくなってきましたが、平成に入ってから65歳以上の死亡事故件数が多くなってきました。

資料2番にお戻り願いまして、次に、資料2番の右側の4) 市内公共公益施設の分布と移動特性についてですが、参考資料の4ページをご覧ください。

2. 市内公共公益施設としまして、市役所や、小中学校、公民館、また、病院や福祉施設、商業施設などを地図に落としておりまして、坂井市管内にどのように点在しているかを確認するために作成しております。

次に、本年 2 月から 3 月にかけて、市民生活課において、コミュニティバスに関する市民アンケート調査を実施しております。その中で、各地域の方々が、買い物とか、あるいは通院といった日常生活において、どこへどのように移動されているかを調査しております。

三国町から春江町とか、あるいは春江町から市外とかを、目的別で数値化しております、市民の移動状況を表しております。

例えば、買い物でいきますと、春江町では 83.8%が町内で買い物をしており、坂井町へは 1.2%、三国町へは 0.4%、丸岡町へは 0.4%となっております。

このように、市内 4 つの旧町内の中心市街地部に集まっている各施設への移動が見て取れると思います。

次に、5) 公共交通の運行および利用状況について、初めに JR 北陸本線について、市内 2 つの駅の利用者については、1 日当たり 2 千人前後の状態、利用者数は横ばい傾向となっております。

参考資料の 6 ページをご覧ください。

真ん中に、JR 北陸本線が走っており、JR 丸岡駅の 1 日平均利用者数 874 人、JR 春江駅では 1,051 人となっております。

来年度 4 月開校の高校再編に伴い利用者数も変わってきますし、今後は、北陸本線の第 3 セクター化を見据え、地域に密着した交通機関としての利便性向上と利用促進が必要となってきます。

次に、えちぜん鉄道について、10 年前に開業して以来さまざまなサービスを行いながら利用客を確保してきて、年間利用者数は全体で 320 万人となっており、毎年増加傾向となっております。坂井市管内での利用者数は、年間 40 万人を超えている状態ですが、わずかながら減少傾向となっているため、今後は、他の公共交通機関の乗り継ぎや、現在進められています福井鉄道との相互乗り入れ等、利便性向上と利用促進が必要と考えております。

1 枚おめくりいただきまして、次に路線バスについて、路線バスについては、利用者の多い年では年間 140 万人が利用されていましたが、現在では 100 万人をわずかに超える程度の利用となっております。原因としては、10 代までの若年齢層の人口減少、高齢者の免許保有率が高いことや、東日本大震災の影響によりいまだ観光客の入り込みが回復していないなどによって、減少したと思われます。

今後の課題としましては、他公共交通機関との乗り継ぎ等の利便性向上やコミュニティバスとの役割の明確化、利用促進が必要であると思います。

参考資料の 7 ページから 9 ページにかけて、路線バスの概要としまして、路線ごと

のバス利用者数の推移について記載しております。バス停ごとの利用人数について色分けして、利用状況が分かるように図示いたしております。

資料 2 番にお戻り願ひまして、次にコミュニティバスの利用状況であります。記載されておりますとおり、運行当初より全体の利用者は増加しておりますが、今後とも利用者の少ないルートや路線バスとの重複区間の見直し等による運行の効率化や路線バスとの役割の明確化、利用促進が必要であると考えております。

参考資料の 10 ページから 12 ページにかけまして、コミュニティバスの概要としまして、ルートごとの利用者数の推移について記載しております。バス停ごとの利用人数について色分けして、利用状況が分かるように図示いたしております。

続きまして、資料 2 番の 2 ページ右側をご覧ください。

あわせて、参考資料の 13 ページから 16 ページにかけて、両方見ながらご説明します。

2. コミュニティバス利用者ニーズ（アンケート結果）ということで今年 2 月に調査しましたアンケート調査結果を記載させていただきました。

2) のアンケート調査結果概要としまして、1. 公共交通機関の利用状況として、普段利用している交通手段は何かと聞いたところ、自分で運転する自動車・バイクと答えた方が最も多く、鉄道、バスといった公共交通の利用は少ない結果となっております。

2 つ目に、コミュニティバスを利用している理由について聞いたところ、自分で運転できないため、目的地まで行くコミュニティバスのルートがある、などとなっております。

3 つ目に、コミュニティバスを利用しない理由について聞いたところ、自分で運転できるためと答えた方が最も多く、次に家族などが車で送迎できるなどとの回答が多くなっております。

4 つ目に、コミュニティバスの必要性について聞いたところ、今の自分には特に必要ないが車を持たない人のためには必要と答えた方がもっとも多く、次に、今の自分には特に必要ないが将来必要といった回答となっておりまして、将来的な必要性が高いことを示しております。

1 枚おめくり願ひまして、資料 3 番、課題の整理について説明します

左側については、改正前、右側については改正後となっております。

今までご説明しました内容を基に整理しました。

記載のとおりであります。坂井市が今まで取り組んできましたコミュニティバス導入の経緯と、これからますます高齢化の進展が進むこと、また北陸新幹線敦賀延伸による並行在来線の第 3 セクター化など、坂井市の取り巻く社会情勢の変化に対応するため、市民の皆様が利用される公共交通機関全般の利便性向上に向け、さまざまな課題を解決する必要がありますということで、課題整理をいたしました。

課題整理につきましては、1 つ目、先ほど説明しました、人口減少問題や高齢化に伴う車利用者の困難な住民の増加。2 つ目に、県立高校の再編問題、3 つ目に、高齢化に伴う交通事故が多くなるとの想定、4 つ目に、市内公共施設移動に伴う移動手段の確保、5 つ目に、

北陸本線の第3セクター化を見据えた利便性向上と利用促進、6つ目に、えちぜん鉄道と福井鉄道との相互乗り入れにより利便性、7つ目に、路線バスの他の公共交通機関との乗り継ぎの利便性、8つ目に、コミュニティバスの運行の効率化と、路線バスとの役割を明確化すること、9つ目に、利用者ニーズに関することで、アンケート調査結果を基に、今後のコミュニティバスの在り方について再チェックを行い、将来的な必要性が高いことが結果として表れていると思いますので、現状の運行水準を維持していきながら、利用者ニーズに合った取り組みを今後進めて行くことが大切と考えます。

以上のことから、下のほうに四角で囲ってある3つにまとめまして、1つは、地域の実情にあった公共交通ネットワークの構築としまして、市民の方全員にお応えすることは難しいと思いますが、市の財源を有効に使いながら進めて行く。2つ目に、利用者ニーズや社会情勢の変化に対応した公共サービスの提供としまして、交通弱者以外の方でもだれもが利用しやすい公共サービスを目指す。3つ目に、公共交通の利用を促進する取組の強化としまして、公共交通を維持するためには、まずは利用促進が大切であることから、年齢や性別は関係なく多くの方の利用を促進する取り組みが求められていると感じております。

1枚戻っていただきまして、資料2番の2ページ、一番下に書かれています、3. 上位関連計画の整理としまして、参考資料の最後のページの2枚をご覧ください。

今回、この交通計画改定版を策定するに当たりまして、3つの上位関連計画について整理し、改訂版に盛り込みたいのでご説明します。

始めに、1) 坂井市総合計画、平成25年3月に策定されました後期基本計画に基づき、将来像、基本施策、主要施策といった具合で、公共交通施策について盛り込んでありますとおり、実現に向けて計画することとします。

次に、2) 坂井市都市計画マスタープラン、平成20年4月に策定されたもので、交通ネットワーク整備の基本とか、車に過度に依存しない多様な交通体系整備の方針など、関連性が多々ありますので、交通計画を策定する上で、このような計画を整理しておくことが大事であります。

次に、3) クルマに頼りすぎない社会づくりアクションプラン、福井県が平成23年10月に制定したのですが、これはタイトルのとおり、車の利用を控えて、公共交通機関を利用しようということで、行政や、企業、県民が取り組む行動指針の策定したものです。

このような3つの計画を確認しながら、交通計画の策定に取り組んでいくことといたします。

以上で、今回の説明を終わりとしますが、次回につきましては、公共交通の基本計画、公共交通の活性化施策などにつきまして、ご報告させていただきたいと考えております。

以上です。

(浅沼会長) ありがとうございます。交通計画ということで、資料の1の最初の検討事項で、構成としては、1章で現状の調査、2章で上位関連計画、3章がアンケートの把握、4章が課題の整理で、今日ここまで議論して、課題を共通にした上で次回、5章の公共交通の

基本方針、6章の公共交通の活性化施策、7章の実現化に向けて、こういう流れにしていきたいということですが、そういう意味で課題を整理することになりますが、今の説明につきまして何かご意見とかいかがでしょうか。

(吉田委員) 民生委員の吉田です。やり始めてから5年間ですけど、非常に細部にわたって検討されてきて、利用者も高齢者と高校生ということで、ほぼいい線にきているのではないかなと、私は実感として思っています。これ以上いろいろ策を出してもこれ以上利用者が増えるかなと思います。しかし今おっしゃったように交通事故防止、新幹線の問題、高校の問題ありますが、一番大事なものは財源であって、財源がどの辺まで続くのかどうかということが1番心配ですけど。

(浅沼会長) ありがとうございます。他にご意見ございますでしょうか。

(木村委員) JRの北陸本線とえちぜん鉄道の利用状況で資料みまして、えちぜん鉄道の方は年の利用者数、JRの方は1日の乗り込みになっていますので、これを年単位に直しますと大体どれくらいの人数にみたらいいのか教えていただきたいなと思います。250日か最大でも365日までいかないと思うんですけど、年換算でしますと分かりやすいのかなと思います。

(浅沼会長) 違う基準でみるとなかなか理解が難しいということですので。資料、今なければ。

(企画情報課) JRにつきましては1日の人数なので、次回の交通計画をお諮りするときにそういった資料を提示しまして、資料修正しまして分かりやすいものになりたいと思います。

(吉田委員) 利用者みても三国からの利用者、JRの各駅の利用者は多いと思います。これに直結して今やってるわけですけど、さらに充実させていくともっと上がるかなという気はしますけれど、もうほぼ限界かなという、考えてみてもこれ以上至れり尽くせりの路線は限界かなという気がします。

(浅沼会長) 可能性を目指すことは重要だと思います。

今のこれ1日当たりでみた方が分かりやすいのか、年でみた方がいいのか、そういうことで考えなければいけないかなと思います。

資料の3番の課題の整理で、全てでなくとも総括できるところはないのかなと考えていて、例えば交通弱者や公共交通空白地域の移動手段の確保というところで、高齢者による交通事故の低減というところで、この間高齢者の交通事故がどういうふうに推移しているか、さきほど高齢者の事故は増えているということなので、それはやっぱり課題としてあるのかなと。全国的な傾向からいうとコミュニティバスの運行によって交通事故の発生も抑制されているという可能性もあるので、全国的な傾向と比べながら高齢者の交通事故がどう評価できるのかなということや、家族などの送迎による負担の低減なんかもアンケート調査でその辺の数字も家族による送迎もあったんで、その数字を前回と比較して低減されている方向であるとか、その辺では課題として引き続き残すような気がするので検討

を。前回の課題について到達状況というか、全部は難しいかもしれませんが出来るところはと思います。みなさんの方から何か。

(小寺委員) 課題の整理という 4 章の中で、利用者へのアンケート調査という項目があります。参考資料の方をみても、いろんな角度から検討されているということで非常に細かい数字も出ているわけでございますけれど、先ほどらい会長さんの方からもありましたけれど、高齢者の事故減少にもつながっているという観点からいいますと、免許証を返納された方がかなりいらっしゃるのではないかなと思いますけど、そういった方がこういった交通機関、実際にどういう具合に利用に使われているのか、そういったことが対象者を割り出すのは難しいのかもしれませんが、返納された後にどんな交通機関を使われているのか分かればいいなと思ったのと、もう 1 点は 16 歳以上の方からのアンケート調査になっておりますけれど、今後の調査のなかではこれから利用する方、65 歳以上でも 70 歳以上でも対象はそちらの方で想定していただいてもいいんですけど、そういった方がこういった形で利用するのか、若干違った角度から将来的な市としての目的に沿った形のアンケートができないかなと思ったので、質問ではないんですけど。

(梅村委員) 今ほどの小寺委員さんの質問とも関連するんですけど、警察としましては高齢者運転者の事故防止ということで免許証の自主返納についてはコミュニティバスの乗車を 10 年間無償ということ警察でもアピールしてまして、自主返納を勧めております。

(浅沼会長) 市内の自主返納の状況はどうなってます。

(事務局) 高齢者の自主返納につきましては、今年度 4 月から従来の 3 年間で 10 年間に期間延長をさせていただいた、といったようなこともございますし、警察署の啓発活動もいただきながら、現在の自主返納者の数につきましては 124 人の方が返納をされております。加えまして免許証の代わりに身分証明書の代わりといえますか、そういった中で住民基本台帳カードも無料交付も併せてさせていただいているところでございます。

その利用者数につきましては月大体 100 名程度の方がコミュニティバスを利用されているといったような実績です。

(浅沼会長) ありがとうございます。他にご意見あれば。

(小林委員) 課題のところ、市民の方の公共交通を利用するという意識醸成も課題として上げられるべきなのかなという感想がありまして、市の全域をカバーされるような交通が出来上がっているという中で、利用促進とか市民の方の意識というものが 1 番重要なところかなと、そういったことを課題の整理の中には加えることが出来るのかなと思います。

(浅沼会長) ありがとうございます。他にご質問ございますか。時間をおいて考えればまた意見出てくるのかも知れませんが、今日は課題の整理のところを今日で決めるというよりは、また次回までに考えていただいて、次回も今出てきたことも含めて考えていきたいという内容で進めたいと思いますけども、あと議論できるのは 2 回で？。スケジュールがあればお示しを。

(企画情報課) 来年 1 月下旬から 2 月上旬で 1 回。3 月の終わりに最終的なものを出したい

と思っていますので、後 2 回程度の交通会議の場で報告させていただきたいと考えています。

(浅沼会長) 1 番最初に坂井市のコミュニティバスの利用状況にあったように基本的にはこの 5 年間、年々利用者数は増えてきて、その辺の成果も書くということはあると思うんですけど、その中で出てきた課題として、特に接続ルートの問題、接続ルートがなかなか利用者が伸びないという、コミュニティバスに関してはその辺が課題としてあるのかなと思います。それと路線バスについては参考資料の 7 ページに資料があるわけですが利用者数、路線バスについては減少傾向にあるということで、路線バスも大事な公共交通ですし、利用者がいないと路線バスもだんだん減便等も考えていかざるを得ない状況となってしまうので、路線バスをどういうふうにやっていくのかという、コミュニティバスだけでなく路線バスもしっかりみていかないといけないと思うんですが、路線バスについてご意見、感想、質問ございますでしょうか。

全県的な状況からいって、京福さんにお尋ねしたいのは、坂井市の路線バスというのはどういうふうに、利用が少ないといった形でよろしいのでしょうか。

(矢部委員) 全体的に、当社のエリアは福井市内もございますけれども減少傾向ではございます。ただ 7 ページの資料ですけども、廃止になったところもこの 5 年間には中にございますので、1 便平均ですとか細かい数字がないので比較しにくいかと思いますが、運行回数の減による利用者の減もこの中には入っているところでございます。路線ごとに特性といいますか、利用者が大きく異なっておりまして、丸岡の市街地から福井に向かう路線や J R 芦原温泉駅を基点としまして東尋坊の方を回る路線などは増加しているところもございますが、それ以外のところは減少が大きいと。大きく減らしているところもあれば少し戻しているところもあるということで、その合計した数字がこれとなっております。

(浅沼会長) その辺整理した方がいいですね。平均利用者と伸びている路線と減少している路線。できればその辺の整理をしていただいて、伸びている路線もあるということで、どういう交通体系をとっていけばいいか参考になるのかなと思ひまして、その辺もできれば整理をお願いします。

なかなか難しい議論をお願いしていますので、資料みて気が付いた点あれば事務局なりに提出していただければいいと思いますのでよろしくをお願いします。

(伊藤委員) 高齢者の運転免許証返納ということがございますので、それは大事だと思います。しかし私が住んでいるところは坂井市の僻地といわれるくらい交通の不便なところです。現在私は後期高齢者になっていますが、もし返納してこういうところに出てこようと思うと、出て来れないと思います。ということはクルマがあつてこそこういうところに来れたんですけど、返納してしまうと高齢の方、クルマの運転のできない方はこういう会議とかには参加できないのではないかなと考え、だれもが参加できるようなシステムとか、こういう会議に年寄りが参加できないというのはおかしいと感じましたので述べさせていただきました。

(浅沼会長) ありがとうございます。そういう意味で、日常的な生活ができるようにどういうふうな交通体系を作っていくかという点が大事だと思うんですけど。しかもそれを効率的にやらなければいけないということなんで、それを交通計画の中に入れるかということだと思うんですけど、次の計画にどう入れ込んでいくかという、今いわれたご意見も次回の基本方針の中でどう入れていくのかということをお聞きしたいと思っております。他にご意見ございませんか。

(小寺委員) 先ほどらい利用率の向上ということで意見としてありましたし、意識の高揚というお話もございました。大きな会議の場合、文書の中に公共交通をご利用くださいというような文言が入っている文書を私も目にするわけですが、例えば市の会議、本日ここに来ていらっしゃる方はほとんどコミュニティバス乗ったことがない人かなと思うんですけど、市が主催するような会議のご案内文書に例えばコミュニティバスをご利用くださいというような文言を入れたことがあるのかなのか、そういったことをお聞きしたいなと思っております。

(事務局) 実際に私どもの会議におきましてはなかなかコミュニティバスを使って会議の時間帯に来ていただくと思っておりますと時間帯が合わないといったようなこともございまして、現時点ではそのようなご案内をしたことは私どもはございません。また今後の交通形態のあり方の中で、高齢者に優しい交通弱者の方に優しいことはこれまでも試行錯誤しながらルートの変更、あるいはそういったことを考慮してやってきたつもりではございますけれども、何分にも100%有効にならないといったようなジレンマもございまして、その辺は公共交通機関を使って来ていただけますかというご案内になってしまうかと思うんですね。ただ先ほどのご提案もあったように100%なかなか難しいと思っておりますけれども、限りなく利用のしやすい、また高齢者の方に優しい交通形態は考慮していきたいと考えています。

(小寺委員) ありがとうございます。今言いましたのは、こういった30人50人程度だけのことを指すだけでなく不特定多数の、いついつこういった大会がありますとか講演会がありますとか、多数の100人200人集めるような集会があるような場合は、こういった時間等、発着の時間が分かるようなことが書ければ、率の向上もあるのかなと思っておりますので申し添えます。

(浅沼会長) そういう意味で公共交通の活性化施策が行政もPR含めて立てていくということがいいのかなと思っております。

(吉田委員) 資料の3ページに高齢者の人口が出ていまして、これと接続ルートのあるのか。これから高齢化してくるとその地域の利用者が増えてくるのかなと思っておりますが、今のところあまり関係がなさそうな気がして、その辺はどうですか。何でそんなことを思うかといいますと高槻西部や長畝のルートの利用が低いと、なんでそんなに低いのかと思っております。

(事務局) 接続ルート、大変少ないルートが三国でも坂井町でも丸岡でもそうなんですけど、私どもが考えているのは、自分が行きたい目的地に適した時間帯がないのかなと、いまの

高齢化率とはあまり関連がないのかと思っておりますけれど、自分がどこへ行くためにバスを利用すればいいかという時間帯にバスがないですね。といいますのは1バスを効率よく2ルート回すということで、バスを台数増やせば財源的な問題もでてきます。で今考えていますのは先ほど話のあった生活路線バスとの全体的なコミュニティバスを合わせた運行形態の見直し、その中で接続ルートの統合、少ないところでは減便、または廃線ということにもなろうかと思いますが、その代わりとして生活路線バスを代替で走っていただくといった協議をしております。みなさんのご希望に応えられるかどうか分かりませんが、なるべくそういったことを加えていきながら、今後生活バス路線、コミュニティバスとも両立というか統合した中で運行形態を考えていきたいと思っております。

(吉田委員) そういわれればそうやなと思います。家の前にバス停があり、乗って霞の郷行ってみようかなと思うんですけど時刻表見ると時間があわない。反対まわりならいいけど遠回りになる、ということで利用が少ないのかも知れませんが、あと10年もすればクルマ運転できなくなるとやっぱりそんなのを利用するのかなという気はします。高齢化が進むとある程度増えてくるのかなという気はします。

(小林委員) 会議などでコミュニティバスを利用するのはなかなか難しいと思います。私なども老人クラブでスポーツ大会やると全部京福さんなりサポート使って会場に送迎すると。もちろん市から補助をいただいているんですけど、ほとんど老人会の大きな大会については老人会でバスを出すと。路線バスを利用出来ると都合もいいと思いますがなかなかそれができない。時間に合わせて、会議に合わせてコミュニティバスを出すのも難しいと思います。1日1日時間が、ダイヤが変わってしまう。

交通の会議ありますと、昨日も坂井町の交通の会議あったんですが、高齢者の死亡が多いと二言目にはそれですね。高齢者は反射鏡も付けて、くつにも貼って注意をしている。一番悪いのは運転手でないかな。運転者の教育をもっとして欲しいと思います。

(浅沼会長) 坂井市は特に面積が広いところで移動のニーズに応えることは難しいと思いますが、移動を見てると地区内に限られているということを見ると、地区の中で移動できて、地区を超えたときには別に考えるということもあるのかなと思います。他にご意見あれば。

(竹内委員) 自転車の右側通行ダメで左というのは混乱があると思って、これの浸透というのがまだ少ないんじゃないかと思えます。というのはそういう回覧とかほとんど出ていないので、この間学生さんが右側を走っていましたので、危ないし法律で決まっているんですよと言いましたらそんなん知らんよと言われ、そうおっしゃる方が多いので、住民に浸透というかチラシとか配っていただけたらもっと浸透するんじゃないかなと思います。

(浅沼会長) 自転車問題は年齢問わず、男女問わずありますけれど、特に警察としてはその辺はどうでしょうか。

(梅村委員) 自転車は左ですというのは昔から決まっています、広報啓発活動では小学校、中学校、高校と坂井市内はやっています。県下的には新しい法律が決まりましたとい

うことで警察と県の方で、学校側に対しましては教育委員会から各学校に配っていますが、それが実際に浸透しているかという点と十分浸透していないということは事実ですから警察としましては毎年春に小学校、中学校、高校と自転車教室、交通安全教室回ってやっていますし、地域の交通安全講習会などで啓発していますが、それが実際どれだけ浸透しているかといえばご指摘の通り半分くらいかなと思いますので、これからも浸透を図っていきたいと思います。

(浅沼会長) 交通体系みたいなところに議論があるので、今の点はこの中に入らないかもしれないけれども、大事な問題だと思うので。他にいかがですか。

なければいろいろ出ました問題で、修正すべきところは修正して、次回、計画の後半部分をしていきたいと思いますが、資料が届いたら読んでいただければと思います。

5番のその他で事務局からは何かございますか。

次回は1月か2月になるかと思いますが、みなさんの方からは何かありますか。なければ、これで第2回目の公共交通会議を終了いたします。ありがとうございました。

(事務局) 皆様方にはお寒い中、長時間にわたりまして熱心にご審議をいただきましてありがとうございました。お気をつけてお帰りください。

これをもちまして会議を閉じたいと思います。本日はありがとうございました。

(11:40 終了)