

## 平成25年度 第3回坂井市地域公共交通会議

開催日時：平成26年2月4日（火）午前10時から午前11時40分まで

場 所：いきいきプラザ「霞の郷」 1F 多目的ホール

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）、安宅委員、矢崎委員、矢部委員、新開委員、青木委員（代理）、小林委員、杉田委員（代理）

事務局：向川部長、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1名

### ○開会

（参事）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方もおられますが、ただいまから第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。

今回の会議の会場につきましては、毎回行っております市役所横の多目的ホールが確定申告の会場となることから、その準備のため使用できないということから、この霞の郷を会場とさせていただきました。ご足労いただきましてありがとうございます。

本日の出欠でございますが、老人クラブ連合会の小林委員、三国観光協会の北山委員から欠席の連絡をいただいております。

それでは、会議に入りたいと思います。浅沼会長からごあいさつをいただきたいと思っております。

### ○会長あいさつ

（浅沼会長）おはようございます。今日は寒い日になりましたけれどお集まりいただきましてありがとうございます。この会場も昔1回使用したことあるんですけど、今日の資料の中にも地区間の交流とか出てきますが、たまにこういう場所もいいのかなという気がしますけれど、本日は、前回から坂井市交通計画について検討していますけれど、その後半部分が今日のメインの議題になるのかなと思います。この会場にはコミュニティバスを使って会場に来られることもできるということで、積極的に乗っていただきたいということで、帰りのバスのこともありますので、11時30分か40分にはできれば終わりたいと思いますのでよろしくをお願いします。

（参事）ありがとうございました。それではお手元に配布しました会議次第に基づきまして議事に入らせていただきます。ここからは、浅沼会長の進行により会議を進めたいと思

います。よろしく申し上げます。

#### ○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。

まずは報告事項ですけど、(1)のコミュニティバス運行実績について、(2)のコミュニティバスバス停別の乗車状況について、併せて申し上げます。

(事務局) それでは、報告事項の(1)コミュニティバス運行実績について、(2)のコミュニティバスバス停別の乗車状況について、併せて報告いたします。

資料No.1、1ページをご覧ください。

前回の12月の会議での報告から、12月分実績の1カ月分のみの追加ということもございますので、今回は簡単に報告させていただきます。

まず、上の段の基幹ルートでございますが、紫色の線、若干伸びは緩やかでございますが、12月の実績でも、前年、黄色の線を上回っております。

また、下の段の接続ルートにつきましても、12月実績は前年を上回っており、これはこれまでで最も多い利用となっております。

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。これも1日平均利用者数で見ますと過去最高で、月平均400人を超えております。

3ページ、4ページにつきましても前回の報告から12月分1と月の実績追加ですので説明は省略させていただきます。

5ページをお願いします。これは12月の日にち別の利用状況の表とそのグラフでございます。小さい字で申し訳ありませんが、基幹ルート、接続ルートで最も利用が多かった日を見ますと、青が最も利用が多かった日ということで、基幹ルートでは12月13日の金曜日で415人と。接続ルートでは12月27日の金曜日で160人となっております。

逆に最も利用が少なかった日は、赤で記しておりますが、基幹ルートで12月19日の木曜日で131人、接続ルートも同じく12月19日で72人となっております。

基幹ルートにつきましては、高校の保護者会開催期間ということで学校が休みだったということによる高校生利用の減。接続ルートにつきましては、個別のルートでは利用の多い日少ない日が異なっておりまして、偶然、基幹ルートと同じ日が、接続ルートでも利用者合計が最も少なかったということかと思えます。

グラフの1番上をみていただきますと、基幹ルートでは高校生の利用が多いということで、毎日の乗車の人数はほぼ同じような動きとなっております。接続ルートでは、下の3つのグラフですが、毎日の動きは一部似ているところもありますが、同じような動きでなく、日によって異なっていると、利用が非常に多い日もあれば少ない日もあり、その月の1日平均では最初の説明した表のようになるということをお願いいたします。

1枚おめくりをいただきまして、6ページは、平成25年4月から12月末での曜日別の利用状況でございます。

先ほどと同じく赤が最も利用が少なく、青が最も利用が多いということでございます。

月曜日の利用者が少ないのは、祝日が月曜日に多いということで、月曜日の運行日数自体が少ないということがございます。ですので、曜日別の1日平均利用を基幹ルート、接続ルートの表の下に記載しておりますけれど、基幹ルート合計では月曜日が少なく金曜日の利用が多い。接続ルートの合計では、個別のルートでの違いはありますが、全体では木曜日の利用が少なく、金曜日の利用が多いという結果となっております。

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。続きまして、資料No.2のコミュニティバスのバス停別の乗車状況ということで、資料2の1と2の2の2種類の資料でございますが、そちらをご覧ください。

資料2の1が、コミュニティバスのルート別でのバス停の乗車人数の表でございます。

これはそれぞれのルートでの、平成23年度から25年12月末までの3年間の、各バス停での乗車人数を左側に、1日平均の乗車人数を右側に記載した表となっております。

1ページの左側、三国坂井ルート右回りでは、1番上の三国駅前で見ますと、左側の年間のところですが、25年度の合計、4月から12月末までの乗車人数の合計が2,470人、右側の1日平均では13.28人が三国駅前から乗車しているというものでございます。

資料2の2の地図の方ですけど、25年度4月から12月末までの各バス停での1日平均乗車人数を、色別の丸・四角・三角の記号で表したものでございます。

1枚目の地図を見ていただきますと、ルートは色の線で、バス停は記号で表しておりますが、地図の中央付近の三国駅前を見ていただきますと、1番大きな赤い丸ということで、これは、この三国駅前からの乗車人数が1日10人以上ということでございます。

先ほどの資料2の1の表、左側三国坂井ルート右回りの1番上の三国駅前の25年度1日平均の13.28ですとか、また右の表、三国坂井ルート左回りの上から5番目の三国駅前の25年度1日平均の24.12ですとか、おめくりいただきまして2枚目の雄島ルートや三国東部ルートを含め、三国駅前全ての1日平均乗車人数を合計したものでございます。

再度地図にお戻りいただきまして、1枚目は三国地区の地図になりますが、大きな赤丸の記号が3箇所ということで、三国駅前、三国病院、イーザで1日平均10人以上の乗車がある、三国総合支所は少し小さな赤丸ということで、1日平均5人から10人未満の乗車となっております。

平均乗車人数の1は1人が1日1回乗車ということになりますので、赤い四角の1人週2回程度の乗車といいますのは、表の1日平均の数字では、大体0.4から1まで、オレンジの四角は同じく0.2から0.4くらいまでで、1人が1週間に1回程度の乗車、同じように赤の三角、オレンジの三角はそれぞれ月に2回、月に1回程度の乗車、黄色の小さな丸は月に1回以下の乗車しかないバス停ということでございます。

1ページの三国地区の地図を例に説明しますと、左下の赤の線が浜四郷ルートでございますが、九頭竜川の新保橋から下に下がっていただきまして、赤の線が2つに分かれて右の方の三国西校では月1回以下の乗車、次の山岸では週2回程度の乗車、一番下の横越では1

人から 5 人未満、その左の米納津大願寺前では週 1 回程度、少し上のパープルタウン黒目も 1 日 1 人から 5 人未満の乗車があるというものでございます。

全部のルートの説明は時間的に省略させていただきますので、お時間のある時に確認していただければと思います。

再度、2 の 1 の表の戻っていただきまして、1 ページの左側、黒に白抜きのバス停につきましては、25 年度はまだ途中ではございますが、3 年間乗車がなかったバス停というものでございます。

以上、なかなか分かりづらいかもしれませんが、各ルート、各バス停の乗車で利用状況ということをお願いいたします。

(浅沼会長) それではただいまの説明につきまして質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。それではまた何かあれば出していただければと思いますので、先に進みまして報告事項の (3) 路線バスの現況についてよろしく申し上げます。京福バスさんの方からお願いします。

(矢部委員) 京福バスの矢部と申します。よろしく申し上げます。路線バスにつきましては地域の利用を主体として、当地区は観光目的のお客さんのご利用もいろいろな路線でいただいているところです。その辺りも含めてご紹介をさせていただきたいと思っております。

資料の 3-1 と 3-2、両方照らし合わせながら説明します。

まず表の 1 番ですけれど川西三国線でございます。路線図でいいますと三国の駅前から九頭竜川渡って九頭竜川の西側を通過して福井の方まで延びている茶色の線でございます。福井駅前から三国駅前まで 7.6 回運行してございまして、主な利用状況は、坂井市内の利用状況で申し上げますと三国西小学校の通学輸送と浜四郷地区から福井市内の通勤通学輸送といったところが主な需要でございますが、現状はなかなか少子化によりそのバスを使う子どもさんが減少しておりまして、収支は悪化してきているという現状でございます。このため今後は、運行区間や運行時刻見直しといった収支改善策を進めさせていただきたいというところを改善点として考えております。

右側の欄外に参考でございますけれど、平日 1 日だけ乗降調査を毎年行っておりまして、それぞれ 3 年間の 1 日の路線ごとの乗車人数を参考までに記載しておりますので、こちらの方はまたご覧いただければと思います。

続きまして、2 番の運転センター線でございます。こちらは福井駅前から春江にあります運転センターを回って戻ってくる路線でございまして、路線図では下の方で 2 番の黒い路線でございます。福井市内から九頭竜川渡って春江のまちなかをぐるっと回って戻ってくる路線でございます。こちらは春江町の南部から福井市内への通学、通勤といったところで使われておりまして、福井市内の区間を中心に安定的なご利用をいただいております、概ね前年並の収支を維持しておりますので、当面現行どおりとさせていただきたいと考えております。

3 番の丸岡線でございます。こちらは系統が 2 つに分かれているんですけど、丸岡のバ

スターミナルを中心に、路線図の右下ですけれど、丸岡のバスターミナルから旧 8 号線を通って森田を通って福井まで行く系統と、現在の国道 8 号線を通って羽崎を通って福井の中心部まで行く 2 系統に分かれております。

上段の森田駅前経由が旧 8 号線経由の路線でございます。丸岡中心部及び南部から福井市内への通学・通勤ということで、福井市内を中心に安定的にご利用いただいておりますので、当面現行どおりとさせていただきたいと思っております。

下が、福井駅前から開発口、本丸岡と書いてある路線でございます。こちらも同じように書いてございますが、途中に大型の商業施設を通りますので、買物の需要がかなりあるということでございます。おかげさまでそちらの需要が増えていまして前年度に比べ収支改善が進んだということでございます。引き続き沿線の自治体や商業施設と連携して利用促進に努めてまいりたいと考えております。

続きまして 4 番の大学病院線でございます。こちらは福井駅前から福井大学病院までの路線でございます。緑色のところ、右下の丸岡南部をかすめて、羽崎あたりをかすめて、丸岡南部から福井市内への通院、通学。商業施設通りますので買物需要もあるということで丸岡線同様 8 号線経由で同じような傾向でございます。

続きまして 5 番の永平寺東尋坊線という路線でございます。その名のとおり永平寺から丸岡中心部を通って芦原温泉駅へ向かう路線でございます。路線図の右側、オレンジ色の線が記載をしております。こちらは丸岡高校ですとか金津高校ですとか高校への広域の通学路線と、あとは観光でかなりご利用をいただいております。通学需要は前年並みということでございますけれど、観光需要が昨年と比較しますと回復しております。そのため収支が改善の方向にあるということで、引き続き自治体や観光団体の諸施策と連携した利用促進を図ってまいりたいということでございます。

続きまして 6 番の金津東尋坊線という路線でございます。路線図の上の方に水色で記してある路線でございます。JR 芦原温泉駅から芦原湯の町駅を通って三国の町内をぐるっと回りまして東尋坊を通って三国駅前まで行くと。そこからまた芦原温泉駅へ戻るという循環路線でございます。これが上段の方の路線で、下段の方が三国駅前止まりの系統でございます。状況は同じようなものでございまして、金津高校、三国高校への広域通学輸送と、立地からして観光でのご利用をいただいております。永平寺東尋坊線と同じような傾向を示しておりますので観光需要が回復したということで収支は改善の方向にございます。

7 番の丸岡永平寺線でございます。これは本丸岡から大学病院を通りまして松岡駅をたどって永平寺口までいっている路線でございます。濃い青色の線でございます。JR 丸岡駅から丸岡を通って磯部、県立大学、福井大学病院をたどっております。こちらは坂井市内から福井大学病院への通院輸送、それから沿線にあります丸岡南中学校の通学輸送に使われているということで、大学病院への通院需要、大学や中学校の通学需要が増えておりますのでこちらも収支は改善傾向にあるということでございます。

裏面の 8 番で川東三国線でございます。先ほど川西三国線とございましたが、反対側、川の東側を通る赤い線で記載してございます。三国から坂井町木部地区や春江の西部を通って福井市内へたどる線でございます。こちらは沿線の三国南小学校への通学輸送がございます。あとは坂井西部、春江西部から福井市内への通学輸送でございますが、コミュニティバスと重複しているところもございましてその影響もあって坂井市内の利用が減少傾向でございまして多少収支が悪化してきているところもございまして、このあたりは見直しをしていかねばならないということが課題でございます。

続きまして 9 番の大学病院新田塚線でございます。こちらは福井駅前から新田塚を通って福井大学病院へ行く路線で、緑色の線、福井市の中角を通って森田を通って、羽崎を通って県立大学、大学病院まで行く路線でございます。こちらも大学病院線と同じように丸岡南部から福井市内への通勤通学というところで、概ね前年並みの収支でございます。

続いて 10 番の金津本荘線という路線でございます。上の方に薄いピンクで記してございます。三国駅前からえちぜん鉄道本荘駅をたどって芦原温泉駅まで行く路線でございます。こちら金津高校、三国高校、両端に立地している高校への通学輸送が中心でございます。あと三国病院への通院とか若干観光でもご利用がございまして。

続いて長屋線でございます。本荘線の右側にちょっと濃いピンクで示しておる 11 番の路線でございます。こちらは芦原温泉駅から坂井町の長屋を通って本丸岡へたどる路線。こちら両端に丸岡高校、金津高校がございまして、こちらの広域の通学に使われているところもございまして。

それから 12 番の海岸線でございます。海岸線は上段、下段と 2 つに分かれておりますけれど、上段が三国駅前から鷹巣にございまして和布というところまで行っている系統でございます。沿線に三国西小学校がありますので、そちらへの通学輸送と、鷹巣地区から三国高校への通学輸送が主な需要ということでございます。

一方で下段の海岸線は三国駅前から米納津上ということで、坂井市内だけを走るものもございまして、こちらは三国西小学校への通学輸送でございます。

続いて 13 番の高柳線でございます。図左上のところもでございます。三国駅前を起点としまして木部東まで行っている濃い青色で示してある路線でございます。こちら沿線の三国南小学校への通学輸送、坂井木部地区から三国高校への通学輸送というところでもご利用をいただいております。

続いて 14 番の陣ヶ岡線でございます。こちらは三国の方でございますけれど、図の上の方に記載してございますが、三国駅前を起点としまして陣ヶ岡、梶浦、崎浦、浜地といったところを通って三国駅前に戻ってくるという路線でございます。こちら沿線の雄島小学校への通学輸送、雄島地区から三国町中心部への買物の輸送というのが主な使われ方というものでございます。

続いて 15 番、竹田線という路線でございます。本丸岡から濃い緑の線で竹田の方まで向かっている路線でございます。竹田地区からの丸岡中心部への小中学校通学輸送、それか

ら高齢者を中心として霞の郷へも乗り入れておりますのでその輸送が主なものでございます。

最後に16番、三国運動公園線という小さい分かりづらいですけど、三国駅を起点として三国運動公園をぐるっと回る16番の紫色の循環路線でございます。これは三国町内での通院、三国病院、イーザ通りますので、通院買物といったところにご利用いただいております。

以上、路線バスの現況ということでお願いします。

(浅沼会長) 路線バスの現況については、なかなかこれだけ全体的なことを知る機会がないんですけど、ただ今の説明につきまして何かご質問ございますでしょうか。

この後、坂井市の交通計画を検討しますが、市内の公共交通として路線バスはとても重要な役割を果たしていると思いますので、そのへんも踏まえながら公共交通の計画の方に入りたいですが、特によろしいでしょうか。

(吉田委員) 3の1の表の現況の中で、収支が悪化している、収支を維持している、収支が改善した、このへんの違いというのは、収支を維持したというのは収支がトントンという意味にとられて、収支が改善したというのはちょっと分からないんですけど、収支が悪化したというのはマイナスが増えたというような気がするんですけどそのへんの意味合いはなんですか。特に3番の広域の丸岡線で、前年度に比べ収支が改善したと、もう一つは収支を維持したというのは、どう違うんですか。

(矢部委員) 基本的には路線バスの収支というのは赤字でございまして、国とか県、坂井市さんからの交付金をいただきながら何とか運行しているんですけど、3番の丸岡線の路線バスの収支を維持しているというのは、去年の収支と同じくらい、100万の赤字でしたら100万程度の赤字で推移したという意味あいでございます。その下にあります改善したというのは、100万の赤字が50万に縮小したということで改善したという表現を使わしていただいたところでございます。そのような意味合いですのでそのようにご認識いただければと思います。

(吉田委員) ありがとうございます。非常に担当されている会社としては苦勞されているんじゃないかなということは分かりました。

(浅沼会長) ありがとうございます。他にございますか。よろしいでしょうか。

交通計画のところでもし何か不明な点があればお願いします。

今日は4の坂井市交通計画についてですけど、今日は後半部分を検討して、次回最終的な公共交通計画の策定というようなことで進めていきたいと思いますので、いろいろご意見を出していただければと思います。坂井市公共交通計画については、企画情報課の方からお願いします。

○坂井市交通計画について

(企画情報課) それでは、公共交通計画についてご説明させていただきます。資料No.4を

覧願います。今までも説明してきましたけれど、平成20年3月に策定された交通計画につきましては、コミュニティバス運行を目的とした計画作りとなっていました。

今回はコミュニティバスからデマンド導入へとシフトすることを視野に入れて計画づくりを考えておりましたが、コミュニティバスの契約期間終了後、速やかにデマンド導入とはならないということですので、今回の改訂版については、交通計画が策定されてから今まで5年間の検証と課題、前回策定された内容について、いろいろ整理して改訂版を策定することといたしました。

表紙を1枚おめくりいただきますと、左側に目次がございます。前回の交通会議では、第1章現状の整理から第4章これまでの取組と課題の整理についてご説明させていただきました。

本日の会議では、一番上の序章、計画の目的及び第5章、公共交通の基本方針から、最後の第7章、実現化に向けてについてご説明いたします。

1ページ、序章、計画の目的についてでございます。前回と今回の内容の大きな違いを申し上げますと、前回では、まだ運行していなかったコミュニティバスの運行状況について、社会情勢についての記載がありませんでしたが、今回では5年が経過しているということで、交通空白地域をなくす目的で始めましたコミュニティバスの利用者が年々増加していることと、社会情勢の変化としまして、今後、高齢化が進んでいくことと、坂井市内にある県立高校再編による坂井高校の開校、北陸新幹線敦賀延伸による並行在来線の第三セクター化等、坂井市を取り巻く社会情勢が変化し、市内公共交通に対する状況も大きく変化することが予想される、といった内容を追加で記載しております。

また、中ほどには福井県において平成23年に「クルマに頼り過ぎない社会づくりアクションプラン」を策定していることから、追加して記載させていただいたということです。

その他につきましては、記載のとおりです。

第1章の現状の調査についてから、第4章のこれまでの取組と課題の整理につきまして庁舎内の検討会議を行っております。前回の交通会議でも説明させていただきましたが修正箇所もございますので、次回の会議で報告させていただきます。

1枚おめくりいただきまして、31ページ、第5章、公共交通の基本方針について。1公共交通の基本理念でございます。

前回の計画では、基本理念についての記述内容が多かったということで、今回は、改訂版ということもありまして、凝縮して簡潔に整理しております。

内容としましては、基本理念そのものの変更はございません。地域をつなぎ、人と町を元気にしようをスローガンに、枠で囲ってありますとおり、前回でも3つの考えを整理しております、今回一部変更しております。

1つは、公共交通利用者が減っている中で、今後とも、誰もが安心して外出できる足を確保するため、市民の方の積極的な利用が必要であるということ。

2つ目は、旧町単位における地域間の連絡機能を強化するとともに、公共施設へのアクセ



スの向上を図る。

3つ目は、観光客との交流、地域間の交流を重視し、住民・事業所・行政が連携して公共交通を支え、地域全体の活性化を促進していく。以上のことを踏まえ、基本方針を整理しました。

次に 32 ページ。2 の公共交通の基本方針についてということで、(1) 市民の移動手段を確保する公共交通ネットワークの再構築ということで、前回同様、鉄道や路線バス、コミュニティバスといった公共交通については、高齢者や学生、運転免許を持たない市民の移動手段として欠かせないものであるということで、今後とも、市としては利用者が多い少ないは別として、地域の実情に応じて公共交通サービスの存続維持に努め、公共交通ネットワークの再構築に努めるということでさせていただきました。

(2) 総合的な公共交通施策の推進ということで、公共交通は、ただ単に移動制約者の移動手段だけではなく、地球温暖化等の環境問題への対応、高齢者の健康増進、生きがいづくり、交通事故防止など社会的に貢献するものであり、このような施策については「市民参画と協働」の場となる地域公共交通会議において利用者ニーズに応じた総合的な視野で交通計画施策を検討・推進していくということでさせていただきました。

次に 33 ページをご覧ください。(3) 地域・事業者・行政の協働による公共交通の発展ということで、前回同様に、公共交通サービスは、事業者だけでは維持することができませんので、利用する地域の方や、行政が一体となってそれぞれ役割を認識しながら、公共交通サービスの提供や公共交通を自らの力で維持していこうとする意識がないといけません。このように、地域は公共交通を支える当事者意識を持ち、事業者は安全で安定した運行、その他の交通機関との連携を行うなど、また行政は事業者の支援と利用者ニーズを把握するといった具合に、下の図にありますとおり、地域全体で連携し、公共交通を維持していくといった意識を持たないといけないということで考えさせていただきたいということです。

次に 1 枚おめくりいただきまして 34 ページ、3 の各公共交通機関の役割ということで、下図にありますとおり、坂井市内には、JR 北陸本線・えちぜん鉄道・路線バス・コミュニティバスがあります。それぞれの役割を持った交通機関により公共交通ネットワークを再構築するというので、記載のとおり表示しました。

広域幹線系統とは広域都市間の移動を支える鉄道関係。地域幹線系統とは近隣市町の移動などを支える路線バス及びコミュニティバスの基幹ルートをさします。支線系統とは市内の移動を支えるコミュニティバスの接続ルート。補完系統とは幹線・支線系統を補完するタクシーや福祉有償運送などといったことで説明資料とさせていただきます。

次に 35 ページの 4、公共交通の施策体系についてということで、前回は新たな公共交通施策としましてコミュニティバスを導入いたしました。そういった施策目的をもって取り組んでまいりましたが、今回は現状の公共交通を継続しながら、基本計画の実現に向けまして、3つの柱を掲げ、公共交通機関の再構築、再整備を施策目標として展開することとし

て整理しました。

1つ目は、運行の効率化による持続可能な公共交通ネットワークの構築としまして、ここでは、各種の公共交通機関の運行水準の確保に努め、また計画的な運行計画の見直しや改善等を行うこととします。

2つ目は、誰もが利用しやすい公共交通環境の整備としまして、地域公共交通会議での意見やアンケート調査結果等、利用者ニーズの把握に努め、また社会情勢の変化を見ながら、鉄道、バスの運行水準の確保に努めることとします。

その中で、駅などの整備や、利用しやすい公共交通機関の充実、公共交通情報提供に努めることとします。

3つ目は、多様な主体との連携・PR強化による利用促進としまして、地域の商店街や企業、観光地と連携し、また、公共交通の情報発信をしながら公共交通の促進を図ることとします。

1枚おめくりを願います。36ページ、第6章、公共交通の活性化施策ということで、前ページで説明したことを基本に、施策を1項目ずつ整理してみました。

1、運行の効率化による持続可能な公共交通ネットワークの構築として、(1) 各種交通機関における運行水準の確保をするということで、市としては交通事業者に対し今後も運行支援を行っていくこととし、施策内容を公共交通機関の運行水準確保並びにえちぜん鉄道・路線バス事業者への運行支援とします。

(2) 利用状況に応じた運行内容の見直し・改善としまして、コミュニティバスや路線バスの利用状況を把握するため、乗降調査などを実施し、出来る範囲で運行内容の見直しを行い利用者ニーズに対応する。またコミュニティバスの運行状況を見ながら、計画的かつ段階的にデマンド化の検討を行うなど、利用者の視点に立って改善を図ることとしまして、施策内容を整理しました。

37ページの2、誰もが利用しやすい公共交通環境の整備として、(1) 駅などの交通結節拠点の整備が必要ということで、これまでも色々と整備してきましたが、プラットホームの整備、駐車スペースの整備、バリアフリー化の推進などを掲げ、施策内容を整理いたしました。

38ページ、(2) 利用者ニーズや社会情勢の変化に応じた公共交通サービスの提供としまして、何回となく説明していますとおり、アンケート調査により利用者ニーズの把握に努めるとともに、北陸新幹線に伴う第三セクター化、坂井高校の再編といった社会情勢の変化に対応した公共交通サービスの提供に努め、さらに各種団体と連携をしながら観光客の移動を支援する。

施策内容としましては、鉄道関係では、えちぜん鉄道の福井駅乗り入れ高架化など環境整備費への支援を行い利便性の向上を図る。路線バスではルート・ダイヤの調整、バスの現在地がGPSシステムを使って把握できるバスロケーションシステム導入の検討など、コミュニティバスについては、ルート・ダイヤの調整、乗り継ぎサービスの実施を行うこと

とします。

39 ページ、(3) 利便性を高める公共交通全般の情報提供としまして、現在、公共交通全般の情報提供としましては、「ばす・でんしゃナビふくい」と、市のホームページ上で提供していますので、今後ともより分かりやすい案内になるよう努めることとします。コミュニティバスの運行についても、わかりやすい情報提供に努めることとします。施策内容としては、記載のとおり今まで以上に組み込んでいくことといたします。

40 ページ、3 の多様な主体との連携・PR強化による利用促進としまして、(1) 商店や地域との連携についてですが、地域の商店街、企業、観光地等でそれぞれ関係する団体と連携した取り組みを推進するとともに、公共交通に関するPR、情報発信の強化によって、公共交通の利用を促すということで、施策内容としては、商店や地域との連携として、三国地区まちづくり協議会で行っている買い物カードといったものを利用して、乗車券の引き換えによる取組を今後とも継続する、クーポン付き乗車券の配布の検討、観光パンフレットへの情報掲載の継続といった具合で連携を図っていくとさせていただきます。

1 枚おめくりを願います。41 ページ、(2) 公共交通利用促進PRの強化と機会の創出としまして、市の広報紙やホームページを活用した利用促進PRの実施、運転免許自主返納事業の継続・周知・推進、利用促進キャンペーンなどといったことを積極的に取り組んでいくこととします。

42 ページ、第7章の実現化に向けてということで、1、市民・企業などとの連携による施策の具体化・実施ということで、3つにまとめております。

内容としましては、前回同様に基本的に大幅な変更内容はありますが、1つ目は先ほど説明しました基本理念に基づいて、安心安全で利用しやすい施策の実現化に向けた方法、市民や企業などそれぞれの役割を持って連携し具体的な検討を進めていくと。

2つ目は公共交通の維持・利用促進については、市民・企業と事業者の協力がないと出来ませんので、これからも具体的な施策内容の検討を行いながら、利用者ニーズに合った施策に取り組んでいくと。

3つ目は他分野でのまちづくりと一体的に取り組むことで、施策の実現につながっていくといったことで、庁内関係課と連携しながら将来の都市づくりを見据えた事業を進めていくこととします。

43 ページ、2 の施策・計画の進捗管理と定期的な情報収集ということで、施策内容が良くても結果が伴わないのでは意味がないということで、少ない予算の中で最大の効果が上がるよう努力し、「費用対効果」を重視しまして、PDCAサイクル、計画・実施・評価・改善、この流れに基づいて進捗管理を行うこととします。

また、この交通計画については、総合計画などの上位関連計画の変更や、社会情勢の変化などに合わせて、改善、見直しすることとします。

今後とも、乗降調査とか、市民アンケートの実施に努め、データを収集・分析しながら、公共交通施策として反映できることを見つけ、改善していくこととします。

以上が、公共交通計画の改訂版ということにさせていただきます。

(浅沼会長) ありがとうございます。計画なのでそれなりにボリュームがあって、前回に比べるとだいぶ圧縮されているのかなと思いますけれど、今回は後半部分ということで短時間で難しいかもしれませんが気がついたこと、ご意見が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。

(矢崎委員) タクシー協会坂井支部長をします矢崎でございます。タクシーの話なんです、タクシーは公共交通として位置づけをいただいております、特に平成21年の特措法ができたときに正式に公共交通に位置づけられたと認識しております。これをみてもタクシーについての書き込みが少ないといえますか、現状のところ補完系統であるという言葉は出てくるわけですが、じゃあ将来的にどうなっていくのとか、公共交通の言葉、鉄道・バス・コミュニティバスという形で出ておりますけれど、タクシーという言葉が出てきてないということもございますので、書き込みをお願いしたいということと、将来的な施策内容につきましてもタクシーの項目を追加していただければと思います。

(企画情報課) 今ほどのご意見承りまして、庁舎内の検討会議も進めていく中で、タクシーについての意見はありませんでしたが、特措法については再度資料確認しまして、次回3月下旬の交通会議において、そこで最終的なまとめを確認していただきたいと思っておりますので、事業者さんと協議をした中でそういった文言を書き入れさせていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

(浅沼会長) タクシーの現状って、この中に入れられることありますか。

(矢崎委員) 例えば協会全体で取り組んでいることとなりますと、免許返納者に対する割引ですとか、観光のルートの話もあったり、各社でということになると書いていいかどうか分かりませんが、いろいろな企画がございます。

(浅沼会長) そういう意味でタクシーも観光とか、そうした役割だと思うので検討していただければと思います。

(吉田委員) 34 ページの各公共交通機関の役割で、補完系統で、タクシーあがったり福祉有償運送あがったりしますが、これは笑い話で聞いておいて欲しいんですけど、私のところの母親は80過ぎたら毎年50万から60万タクシー代に使ってる。よく考えてみると我々もいい年になったらクルマは金もかかるし維持費もかかるし、計算してみるとタクシーの方が安くなる。クルマ買って税金払って、80過ぎなって免許返さんと乗ってあるくより、コミュニティバス使って、あとはタクシーで回る。母親も笑い話ですけどタクシーをお抱え運転手みたいな女の人と、だるま屋行ったりあっち行ったりこっち行ったりして、考えてみると結果的にタクシーの方が安全で安く上がるということで、その方がいいと思うので、多めに強調して書いてもらっていいんじゃないかと思えます。

もう1つは社協がやっている障がい者の有償運送関係、これについても大きく強調して書いておかないといけないんじゃないかという気がします。そうでないとバランスがとれないと思えます。

(浅沼会長) ありがとうございます。その他ご意見ございますか。

(阿津川委員) この会議に出席させていただいて、当時デマンド交通への、というのがものすごく取り上げられていました。私の感じ方というのは今年の9月からそれに移行するというふうに勘違いするくらいの受け方をしてまして、それを止めて従来通りのやり方で行く、ただし検討はするという答えというか報告を受けました。その時に質問させていただいたのは検討の方に移行していくという理由が、私は納得というほどではありませんがよく分かりませんでした、お答えとして。これを拝見していると今後の展開として、他の自治体、他県の自治体も含めて、移行についての、未来に対しての展開をどうしていくかということをごここに多少なりとももう少し詳しく書いていただけるとありがたいと思います。PDCAということをおっしゃってるんですから、以前のことを踏まえてのPDCAというものをもう少し分かりやすく。ここに記入できなくてもこの場だけでは教えていただければありがたいです。

(浅沼会長) デマンド化をどの程度記述するかということですかね。ご意見として。

(事務局) コミュニティバスのデマンド化については、委員さんおっしゃるとおり当初そういう形で検討していく形で、今年最初のこの会議だったと思いますが、現状のコミバスの利用が非常にここ1.2年伸びてきているという状況、それからたまたま今5年間の契約期間が今年の8月で切れるということもあって、デマンド化のバスを導入してはどうかという方針できておりました。今いわせていただいたとおり現状のバスが非常に右肩上がりという状況でいますのでデマンドに切り替えると支障がでる可能性があるとか、いろいろな懸念がありました。その中で今後コミバスの利用も伸びきる状況の中で、デマンド化をいつにするかとかどういう方式でどういうルートで導入するか検討していくためにも時間をいただきたいということで、そういう話をこの会議でも説明させていただいた経緯がございます。デマンドがなくなったという意味ではございません。今の状況で高齢者の方々の利用にもようやく浸透してきているという認識もございますので、契約が来たから切り替えるというのはちょっと問題があるんじゃないかということで、今後の検討課題という形で、今後も検討していくという形にしたということでございます。

(浅沼会長) いろいろなご意見をいただきたいので、他にご意見。

全体的なことに関する話になるんですけど1ページ目の計画の目的は、目的とか目標みたいなものを分かりやすいとか理解しやすいようにすることが大事だと思います。

例えば1ページ目の下から2行目の、目的が結局、住民とか自治体・事業者の連携といったこととか、ネットワークの形成や利用者の視点に立った利用しやすい環境の整備、3つ目が支援体制の確立という、この3つが目的というような形で書いてありますけれども、支援体制の確立というのが分かりにくいんじゃないかなと、具体的にどのようなことを意味しているのか、交通事業者に対する支援体制の確立なのか、何を支援しようとしているのか分かりにくい気がするので、その辺いかがでしょうか。

(企画情報課) 支援体制の確立といいますのは、路線バスへの赤字支援とか、えちぜん鉄

道への運行支援をしていることを含めて、そういったことを書かせていただいたということでございます。

(浅沼会長) 連携を図ることの支援というよりかは、交通事業者への支援。赤字補填とかそういうことで捉えるということ。

他に気づいたこといかがでしょうか。38 ページのバスロケーションシステムの導入という言葉が、これの意味を教えて欲しいということですけど。

(企画情報課) バスがどの辺を走っているか、GPS を利用しながら位置情報が分かるというシステムをさします。携帯電話を利用しながら、バスが予定の時間に来ていないと遅れているのかなということも分かるシステムなんですけど、いつ導入かというのは財政上の問題もございまして、そういったことを書き上げさせていただいたというものでございます。

位置情報が分かるものを設置しまして、例えばバス停に表示板でどの辺にバスが来ているかとか。あるいは携帯電話でシステムを利用しながら自分が待っているバスが今どの辺を走っているのかとか、そういった位置情報が分かるというものです。

(浅沼会長) 31 ページの四角の中の基本理念のところ、本市の一体化を支援する連絡機能を強化するとか、この辺もどういっているのか、わかりやすく。

(企画情報課) 坂井市も 8 年前に合併されたということで、旧町単位で街が形成されているといった中で、旧町単位の移動を支援しましょうということで、例えばコミュニティバスが基幹ルートを走っている、そういったものを利用しながら地域間の連携をスムーズにいくような移動の支援をということなんですけど、文章的に分かりづらいところは直したいなと思います。

(浅沼会長) 簡単にいえば市内全域を移動できるように構築ということですね。分かりやすい表現でいいのかなと思います。他にご意見ございませんか。

(伊藤委員) 38 ページの鉄道のところで、えちぜん鉄道のすれ違い可能な施設整備の検討というところで※印がついていて、その下に坂井市都市計画マスタープランよりと書いてありますけれど、このところをちょっともう少し分かりやすく教えていただきたいと思えます。

(企画情報課) すれ違い可能な施設整備の検討というところで、すれ違い可能というのはそれぞれの駅のプラットホームですれ違いができるように、単線でございますので、駅のところでそういう整備をしていこうということで、全ての駅ではなくて主要な駅で交差ができるようなことを目指しているということで、都市計画マスタープランというのは坂井市総合計画に基づいて坂井市の将来の都市の基本的なものを作ってその中でも謳っているんですが、それをここに記載したということですが、えちぜん鉄道との話になりますので、かなりの費用がかかってきますので難しいところはございますが、そういった施設整備をこの中で書かせていただいたということでございます。

(浅沼会長) よろしいですか。他にいかがでしょうか。

前回の計画は、比較的目的とか目標とかが分かりやすく、交通空白地の解消とか、どの集落にも公共交通があるという分かりやすいものだったんですけど、今回はそういう点でいうと目的とか目標が分かりにくい部分があるのかなという気がして、交通空白地の解消とか通勤、通学、通院のための生活の足の確保とか、そういう分かりやすいことを入れることはできないのかなと思うんですが。交通空白地の解消というのはまだ目的としてはあるわけですね。

(企画情報課) 交通空白地の解消は引き続きございます。今後、坂井高校の開校とか、北陸新幹線のことで社会情勢が変わっていくと。今回の改訂版についてもデマンド交通についても取り入れたいということだったんですけど、今回についてはこの5年間の検証ということで、課題を整理しまして、現在の公共交通機関を再構築しながら連携のとれた公共交通を目指すということで支援づくりをさせていただいているというような内容でございます。

(浅沼会長) いろいろとご意見出させていただきたいと思います。

(柴田委員) 福井運輸支局です。評価して見直しをしてまた計画をとということで、まず目的が明確でないと評価できないと、評価指標の問題もあるでしょうけど、そういったことがはっきりすることが一番必要かなと思うところで、具体的に36ページの第6章が具体的な目標になるのかもしれませんが、実際に先ほど路線バスの利用状況なんかも話ありましたが、なかなか今町内の利用者を増やすというのはやはり難しいと思います。現状を維持していったらさらに少しでもいうことだと思いますし、路線バスのところで話しましたように観光目的が増えているということで、収支も改善しているところから、観光客に対する施策、そこには情報提供という部分も出ていると思いますが、町内の方が利用するのに分かりやすいものだけじゃなく、県外から来られる方に分かりやすい、見える化といった情報を具体的に少し入れてみるとか、タクシーの話もありましたが観光タクシーなんか具体的に情報提供などを行うとかそういったことを入れてみるとか、市民の方の足を確保するといったことがまず第1にあるかと思いますが、そこにさらに、それだけでは公共交通維持していくことできないので、まちづくりとかまちの活性化を絡めて、観光なんかにももう少し重点を置いてもいいのかなという印象があります。

(浅沼会長) ありがとうございます。時間の関係もありますので意見があればどんどん出していきたいと思いますが、いかがでしょうか。

32ページ、33ページで、(2) 総合的な公共交通政策の推進、これは利用者目線に立った交通政策をこの交通会議の場で検討していくと、(3) の地域・事業者・行政の協働による公共交通の発展ということで、いろいろな協働をしていくと。(3) の進め方というのは(2) とだいぶ重なっているような気がするんですが、下の絵を見ても(2) と(3) がダブっているような気がするんですが。

(企画情報課) 公共交通会議の場で公共交通のあり方を話し合っただけということで、(2) も(3) も同じような文言が重なっている部分もありますので、次の交通会議までに

もう一度整理させていただいて、次回お示ししたいと思いますのでよろしくお願いします。  
(浅沼会長) 交通計画の推進というのは、7章の具体的な実現に向けて交通会議を使って、ということで、うちの方の関連なのかと思っていたんですけど。

あと気づいたところで、38ページのところで、えちぜん鉄道の話が出てきますけれど、JRについても何かないかなと、施策としてJRについても何かできれば何か入れた方がいいような、無理してということもないのかと思いますけど、何かあれば出した方がいいのかなという気がするのと、41ページで、タイトルの公共交通利用促進PRの強化と機会の創出ということで、機会の創出という言葉がタイトルで出てくるのがちょっと分かりにくいような気がして、ようするに意識を高める機会の創出なのか、啓発活動とかそういうPR、意識啓発の推進だとかそういう方が、言葉としては分かりやすいのかなと思いました。

他に委員のみなさんでご意見があればと思うのですが、いかがでしょうか。

(吉田委員) 今の、機会を創出しますということは、言い換えると33ページの、行政に全く依存するのではなく、バスに乗らなければバスは無くなるという当事者意識を市民が持ち、市民と行政の連携・役割分担を確立することが必要ですという。乗らなかつたらバスは無くなるという。もう1つ聞きたいのは、行政としてどこまでやったらいいのかと思う。前も言いましたが100%満足できるものは絶対ないし、移動することにはコストがかかってある程度利用した場合は自己負担もしなければならぬ。その辺のこともきちっと言わないと、おんぶにだっこで何でも税金でというのはどうかと。最終的には財政とのバランス、みんなが乗らないとバスは走らない、ということでコストがかかるという意識を持って欲しいということ。

(企画情報課) おっしゃるとおり財政上の問題もあります。前回も人口の動態なんかも説明させていただきました。坂井市だけでなく人口が減少していくといった中で、公共交通を支えているのは学生さんで、鉄道、バスを使っていると、通勤も利用ありますが、バスに乗る利用者も減っています。路線バスの統廃合といいますか再編するにしても減便するとかになりまして利用者にとってもマイナス面が多いということでございまして、みんなに使ってくれと言いましてもなかなか難しい面がありますが、利用促進についてみなさんとお話ししながら進めていきたいと思っています。

(吉田委員) 少子高齢化になっていく。20年後には人口が9,000万位になってしまって若い人1人が1人ずつ年寄りを抱えると。坂井市も寂れてくると思います。そういうときのことを視点に入れて考えていかないと、財政負担は大きくなるし、税金使うことは多くなるし、税金払う人は少なくなるし、大変な時代が来ると思います。その辺を認識しないと、福祉も交通も何もかもおかしくなってくるんじゃないかなと思います。

(浅沼会長) 42ページの実現化に向けて、3つ目の、他分野のまちづくりと一体的に取り組むこととということと、庁内関係課と緊密に連携しながらということで、市の中のいろいろな施策と絡んできて、相互に連携取ってやっていくことは非常に大切で、公共交通を



整理することが市のいろいろな施策にどういう効果を与えるのかという、その辺を具体的に見えるような形で、公共交通自体は赤字ですが、他にプラスの効果が具体的に見える形になっていくなれば市が支えていく大きな根拠になってくるので、市の中の関係課との連絡を図る体制とか、下に絵が描いてありますが、庁内の体制みたいなものが絵に描けてそれが実現していけるといいのかなと思います。その辺いかがでしょうか。

(企画情報課) 内部で検討しまして、次回お示ししたいと思います。

(浅沼会長) 出された意見を踏まえて対応をお願いします。他よろしいでしょうか。

では、その他ということで、JRのダイヤ改正に伴うコミュニティバスの時刻調整について、事務局からお願いします。

#### ○その他

(事務局) 例年3月にJRのダイヤ改正がございますが、その改正によりましてコミュニティバスのJR丸岡駅、春江駅の到着時刻を調整する必要がある場合には、コミュニティバスの時刻変更の作業を先に進めまして、この交通会議での承認につきましては事後報告・事後承認という形をお願いしたいのでご了解をいただきたいというものでございます。

ダイヤ改正につきましては3月15日ということで、普通列車の時刻変更がある場合は今月上旬には変更内容を知らせていただくことになっております。

次回の交通会議は3月下旬を予定しておりまして、その時の承認ということではそれからの作業になるということで、4月1日からコミュニティバスの時刻変更をしようとした場合に、時間的に間に合いませんので、JRから普通列車のダイヤ変更の情報が入り次第、コミュニティバスのJR駅到着時間の調整を行い、乗換えのズレが生じないようにしていきたいということで、よろしく願いいたします。

なお、コミュニティバスの時刻調整に合わせて、バス停の新設についても検討していますので、これについても事後承認・事後報告となりますが、よろしく願いいたします。

(浅沼会長) コミュニティバスも4月に合わせて改正することがベストですので事後承認という形になりますが、その点はご了承をお願いします。

次回も交通計画についての議題になるかと思いますが、気づいたことあれば事務局の方にお知らせいただきたいと思いますのでよろしくお願いします。

事業者さんの方も必要な情報は出していっていいものにしていきたいと思いますのでよろしくお願いします。

その他でみなさんの方からは何かありますか。なければ、これで第3回目の公共交通会議を終了いたします。長い時間ありがとうございました。

(参事) 本日は、長時間にわたりまして、ご審議いただきありがとうございました。

これをもちまして、会議を閉じたいと思います。

ありがとうございました。(11:40 終了)