

令和5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5年12月20日(水)午前10時00分～
場 所 多目的研修集会施設1階 交流ホール
出席者 三寺会長
住民代表:木村委員、高岡委員、林田委員、廣井委員
関係機関: 下平委員、廣瀬委員(代理:吉川主事)、山本豊委員、山本寛委員、
清水委員、吉川委員、奥野委員、島田委員
事業者: 佐々木委員、小林委員、松田委員
関係部署: 森瀬委員、大久保委員、東山委員、中田委員 (計20名)
欠席者 住民代表: 佐藤委員、加藤委員
関係機関: 源藤委員、江川委員
事業者: 矢部委員 (計5名)
事務局 公共交通対策課・伊藤課長、西畑、平尾、渡辺、藤田

1. 開会

<事務局>

委員出席状況・会議成立を報告 (20/25人出席)

2. 会長あいさつ

3. 協議事項

(1)乗合事業における営業所の統合 及び 営業所から2キロメートルを超える車庫の利用について (資料1)

<京福バス> (資料1に沿って説明)

<会長>

事務局から補足はあるか。

<事務局>

バスの車庫については基本的に営業所に併設していなければならないが、車庫の位置が営業所から直線で2キロメートルを超える特別な事情がある案件かどうか、安全な運行管理がなされるのか、離れた場所に車庫を置く合理的な理由があるのかどうかというところをご協議いただきたい。

<坂井警察署・山本委員>

保管場所だけが使用の本拠の位置から離れてしまうということか。

<京福バス>

お見込のとおり

<福井運輸支局・下平委員>

道路運送法のバス事業の認可の基準としては、基本的には営業所と車庫が2キロ以内、使用の本拠は営業所の場所で車検証上は表記されるのだが、この場で協議して認められれば、離れた車庫でも本拠はそのまま管理を認めるという特例措置になる。

<会長>

バス事業者は運転士不足などが喫緊の課題となっており、資料のような運用で合理化を図るという形だと思う。

【質疑以上】

【承認多数につき、協議事項承認】

(2)春江東部地区デマンド運行バス『バンリくん』の廃止について（資料2）

<えちぜん鉄道>（資料2沿って説明）

廃止日は来年の2月末を予定しているが、手続きの関係上、多少前後することをご了解いただきたい。

<坂井市産業政策部・大久保委員>

企業向けの運行とのことだが、企業様から廃止に関する意見などは、何かあったか。

<えちぜん鉄道>

もともと企業様へ周知して利用をお願いしていたが、バスでの通勤や来訪者の周知をしていただけず、利用が多くなかったという状況。特に改善の要望などご意見もないため、廃止させていただくこととしたい。

<会長>

バンリくんの運行当初の利用状況は？ テクノポート号は順調と聞いているが。

<えちぜん鉄道>

かなり少なく、月に数件程度。

<会長>

イータクでの代替も可能か？

<事務局>

アプリであれば即時で利用登録ができる。また、予めわかっている電話登録により利用可能。ベンリくんの停留所がある企業様の近くにもイータクの停留所があるので代替可能と考えている。

<会長>

たとえば、アテンダントさんからの案内などはされているか？

<えちぜん鉄道>

車内の案内は、テクノポート号のみ。イータクはない。聞かれば答えられるようにはしているが、駅舎への案内掲示などはしていない。

<会長>

ベンリくん廃止後も、イータクという代替手段があることを案内するといいと思う。

【質疑以上】

【承認多数につき、協議事項承認】

4. 報告事項

坂井市地域公共交通計画の実施状況(中間評価)について(資料3)

<事務局> (資料3沿って説明)

この内容で、1月に運輸局に報告し、2月に中部運輸局主催の第三者委員会で有識者より意見をいただくことになっている。

<坂井高校・清水委員>

高校生の動きとして、市内移動の高校生が減っており、市外への通学者が令和元年度と比べて約ひとクラス分、40人ほど増えているという話があったが、その点について2点お願いしたい。まず1点目は、この度のコミバス改編で路線バスに変わったことに伴い、生徒から、土日が動くようになり、部活動に参加できるようになって非常にありがたい、朝の時間もゆっくりになってありがたいという話を聞いているが、その一方で、帰りの時間が非常に厳しいという実態がある。本校近くの東十郷コミセンの時刻を見ると、帰りは17:06の次が19:22。その間2時間16分である。夕方の貴重な時間帯であるが、17:06に乗れば家に18時ごろ帰れるが、それを逃すと20時過ぎにしか家に着けない。使い勝手が悪く、結果として保護者の方に迎えに来ていただくしかないということを聞いている。全員が17:06に乗れるような活動実態

ではないので、この点を何らか考えていただきたいということ、もしくはイータクの利用時間を例えば 19時まで乗車可能というように拡大していただくなどの配慮をしていただかなくては、三国方面から坂井・丸岡への進学を断念せざるを得ないという生徒が出てくるのではないかと非常に心配している。なぜ心配しているのかというと、2点目として少子高齢化対策として地域の子供たちを地元に着させるということを考えていただきたい。本校は就職率が70%、今年度で言えば150名ほどのほぼ全員が自宅から通えるところへの就職である。これは県下ではなかなか例がない。残りの3割が進学であるが、これもほとんどが地元の大学、専門学校への進学であり、おそらく数年後には地元に着する。特に本校の就職支援は全国からも注目を浴びているような取り組みであり、地元への就職率が高いのには理由があるのだが、卒業生の9割以上が自宅から通えるところへの就職進学をしている。普通科の高校だと就職支援が万全ではないため、とりあえず進学、県外へ進学することが多いのだが、県外へ行けばUターン率は約2割である。地元の高校生は地元に残すということを広い意味で考えていただく必要があると考える。そういう意味での地域交通というものを政策としてより一層取り組んでいただきたい。

<事務局>

通学と帰宅のダイヤ設定については、市内の3つの高校の先生方に相談し、協議したうえで設定したところではあるが、見えなかった部分、気づかなかった部分があったのかもしれない。現場の声や実態をお聞きして、次のダイヤ改正時には参考にさせていただきたい。またご相談させていただく。

<会長>

ぜひ、分析をして次につなげていただきたい。朝のピークはわかりやすいが、帰りは分散するため難しい面もあると思う。おそらく授業が終わった時間帯と部活動が終わった時間帯で設定されたのではないかと思うが、その中間の時間を拾うような施策が欲しいということで、案を作ってこの会でも諮っていきたいと思う。

<高岡委員>

実情が良く分かった。一つの事例として、知り合いで、車に乗れない方を車で送ってあげたことがあり、その際にイータクの事を知っているか尋ねると、知らないとのことであった。障がいのある方や高齢の方には、福祉の方面からの周知も必要であり、説明の中でもあったが、民生委員さんとも連携して進めていってほしい。

<会長>

交通計画の中に行政負担の指標はあるが、大事なのはクロスセクター効果である。例えば福祉をどう支えるかというところに公共交通が貢献する可能性があるということを示している。そういう方面への告知と利用者増により、定量的に一方の負担が軽減できているのだということが示されれば違う形の目標がクリアできていると言えるのかも知れないが、まずは、

利用促進ということで、福祉の側面からも広報や告知は努めてやっていくべき。

<バス協会・小林委員>

第三者評価を受けるのであればという視点を含め伺う。当初計画を作られた時の指標は、その後再編されてオンデマンド型交通を導入されたため、指標そのものが変わってしかるべきではないか。それを当初の指標のまま置き換えて当てはめるとするのは、今回はそれでいいかもしれないが、今後最終年次に向けて、見直しますということを言及してもいいのではないか。コミバスの収支率の指標に対し、オンデマンド型交通分を含めているという説明だったが、比較するものが違うのでひっくり返して語れないのではないか。だとすれば評価の仕方を変えてもいいのかなという気はした。また、周知をしっかりとするのは大事な話だが、市民の皆さんに状況を開示しているのか、開示されることによって、例えば、公共交通を使っていかなければ税金の無駄遣いになるという意見や、他方では福祉的な面でこれだけ経費がかかってもやらなくてはならないという論理にもなると思うので、開示の方法についても今後考えていくということは方針の一つになるのではないか。そして、6ページ目のグラフの下の「乗り継ぎがなくなったことで減少する」という表現があるが、一般論としては、「乗り継ぎが発生することで(利便性が下がり)減少する」と考えられ、分かりにくい。今後の事も含め、いろいろと手段も変わってきているので、地域の全体的な最適というものをどう捉えるのかという視点があってもいいのではないかという気がした。5ページ、指標1の公共交通利用者数の1日あたりに、路線バスは含まれていないようだが、それはどうなのか、今後の事も含め教示いただきたい。

<事務局>

交通の改編により、指標値の変更が必要だということは認識している。その他ご指摘いただいた点で落とし込めていなかった部分については手直しをしたい。また、「乗り継ぎがなくなったことで減少」については、これまで、接続ルートから基幹ルートに乗り換えて目的地まで行く必要があったものが、広域の路線バスもしくはオンデマンド型交通によって乗り継ぎなく目的地に行けるようになり、同じ人が同じ目的地に行くために接続ルートと基幹ルートでダブルカウントされていたものが、乗り継ぎがなくなることで減少する影響数のことを言いたかったのだが、表現については工夫したい。指標1に路線バス利用者数が含まれていないことについては、計画策定時にどのような議論があったかについて手元に資料がなく、申し上げられないが、次期の計画策定時に路線バス乗車人数も含めるべきかどうかというところは協議して反映したいと考える。

<会長>

開示の仕方をどうするのかということ、先ほどのクロスセクター効果について数値を伴って見せていくのは難しいと思うが、次期の計画には具体的な指標として反映できると良いかもしれない。また、全体最適の話についてもそこまで到達できていないかもしれないが、少なくとも公共交通計画を理解していただき、どの時点まで来ているのかということを確認いただい

た、そして最適に向けて何をすべきかについて、積極的にご意見いただきたいと思う。

5. その他

<福井運輸支局・下平委員>

「旅客運送 2024 年問題への対応」、「公共交通ってイネ！フォトコンテスト」概要について説明あり。

<バス協会・小林委員>

2024 年問題について、昨今、交通業界の人手不足による路線の休止、減便、事業の廃止など、非常に多く報道等で取り上げていただいている。業界全体として対策に取り組んでいるところである。旧来の「乗って残そう」というキャッチフレーズの利用促進の基軸は引き続きお願いしながら、「運転手を確保して残そう」というもう一つの新しい基軸も地域交通を維持する観点の取り組み施策として、今後位置づけていただきたく、願います。

<えちぜん鉄道・佐々木委員>

えちぜん鉄道運賃改定の件、次回の会議で資料提示する。

<事務局>

前回の交通会議において報告した「竹田地区自家用有償旅客運送」について、いただいた様々な意見を踏まえ、現在、竹田地区代表者・交通事業者・運輸支局とで協議を行っている。12月上旬には、竹田地区の15才以上の住民全員に竹田線の利用状況や通院、買い物などの日常における移動手段などのアンケートを実施した。引き続き、地元ニーズに沿った交通形態が実現できるよう、各関係者と協議を継続しており、今後、逐次報告する。

6. 閉会