

令和5年度第2回坂井市地域公共交通会議 会議録

開催日時 令和5年8月9日(水)午後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:佐藤委員、高岡委員
関係機関: 下平委員、廣瀬委員(代理:竹沢主任)、山本豊委員、山本寛委員、
清水委員、吉川委員、江川委員、奥野委員、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: 森瀬委員、大久保委員(代理:細川)、東山委員、中田委員(代理:吉村)
計20名
欠席者 住民代表: 木村委員、加藤委員、廣井委員、林田委員
関係機関: 源藤委員 計5名
事務局 生活環境部・矢尾部長、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>

異動等による交代委員の紹介（奥野委員）

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)坂井市オンデマンド型交通の停留所の変更について（資料1）

<事務局>（資料1に沿って説明）

<会長>

地元から要望のあった箇所すべてに対応されているのか。

<事務局>

他の停留所との位置関係や、乗降するうえでの安全面、バスルートなどを見て総合的に判断するため、要望のあった場所すべてに追加しているわけではない。また、要望のあった場所への設置が難しい場合に、設置可能な近隣の場所の提案をすることもある。

<タクシー協会・矢部委員>

確認だが、No.13 の「運転免許センター」だが、この名称で施設側に確認が取れているのか？というのは、路線バスのバス停の名称は施設の要望により「運転者教育センター」となっているのだが、イータクの停留所は「運転免許センター」としているのは何か理由があるのであれば教えてほしい。

<事務局>

「運転免許センター」という名称については施設側と協議をしている。「運転免許センター」という言い方のほうが浸透しているということでこのような名称とさせていただいた。

<タクシー協会・矢部委員>

今のお答えだと、路線バスの方を「運転免許センター」に変えた方がいいというようにも受け取れるのだが、もう一度施設と協議して検討したい。一般的にはどちらの名称でも想像はつくと思われるが、同じ場所にあって名称が違うのは望ましくないなので、どちらかに合わせるということで検討していきたいと思う。

<会長>

停留所は、同じ場所にあるのか？また、路線バスの方とは協議したのか？

<事務局>

場所は、バスの停留所とは違う位置にあり、免許返納の方が多く出入りされる場所に設置するというで協議している。

<京福バス・松田委員>

バス停の件は、本日初めて聞いた。この後調整し、方向性を決めたい。

<バス協会・小林委員>

このように地域の方の意見を反映するという形で利便性を上げるために乗降場所の見直しをされるのは大事なことだと思うが、より細かく設定することによって乗合率がどうなっていくのかということ、ぜひとも運行していく中で検証していただきたい。より多くの乗降場所を作ることによって一人で乗る割合が多くなるようであればもともとやろうとしている「乗り合い」の趣旨から違うところに行ってしまうのではないかという気がするので、地域の意見を反映することによって乗合率も高まっていくという検証を必ずやっていただきたい。

<会長>

非常に大事なことだと思う。年度末にはどのような結果になったかということをもとめてほしい。

【質疑以上】

【異議なしにつき、協議事項承認】

(2)三国丸岡線・春江丸岡線の停留所等の変更について（資料2）

(3)坂井市コミュニティバスの停留所の変更について（資料3）

※関連事項のため一括して協議

<事務局>（資料2・資料3に沿って説明）

<京福バス・松田委員>

補足での説明として、前回承認を受けたルートを変更して走ってみたところ、停留所間の距離が長すぎるところがあったのと、コミバスで通っていた集落に通らない箇所もあったため、長い目で見てこれから乗っていただける利用者を想定し、現行コミバスのルートを通るのが最適だと判断したところについて、変更をお願いした。

この変更でトータルのキロ数については、三国丸岡線は修正前 25.1kmだったのが、24.8kmに減り、春江丸岡線も修正前 18.7kmが 17.6kmに減った。

<会長>

バス停間隔はどれくらいになったのか。

<事務局>

別紙3の運賃表を見ていただくと、バス停間の距離が記載してある。長いところでは3kmほどあるが、前回より距離は縮まっている。

<福井運輸支局・下平委員>

ルートがいくつか変わっているということだが、今回変わった場所は、以前から通っていたルートなのか、新規のルートなのかで手続きが変わってくるため、詳しく教えてほしい。

<京福バス・松田委員>

手続きはしっかり進めていきたい。

【質疑以上】

【異議なしにつき、協議事項承認】

(4)長屋線・金津本荘線の乗合タクシー化について（資料4）

<京福バス>（資料4に沿って説明）

<会長>

ジャンボタクシーで乗りきれなかった場合はどのような対応をされるのか。

<京福バス>

一旦はタクシーで対応し、恒常的にそのような状態が続くようなら再びバス化を検討する。

<福井運輸支局・下平委員>

金津本荘線上りの7時台、下りの17時台のみが大型のバスの免許を持つ方が運転するということだが、免許を持っている人とそうでない人のシフトを組むのが複雑になるのではないかと懸念される。県外の事業者で運行管理者が指示を間違えて処分を受けた事例があるため、くれぐれも間違わないように運行していただきたい。

<京福バス>

バスの方は京福バスの運行、タクシーはケイカン交通ということで、まずはそこで分かれており、ケイカン交通がバスの運行をすることはないため、住み分けし、それぞれの役割をしっかりと果たせるように万全の体制をとって運行していく。

【質疑以上】

【異議なしにつき、協議事項承認】

(5)芦原丸岡永平寺線の変更について（資料5）

<京福バス>（資料5に沿って説明）

<会長>

以前の案では「丸岡口」バス停があったと思うが、それがなくなる形か。

<京福バス>

丸岡口はなくなる。

<福井県交通まちづくり課>

この変更によって走行距離はどう変わるのか。

<京福バス>

変更前 26.9kmが 27.8kmになる予定。

<福井県交通まちづくり課>

今回、運行するバスの大きさが変更になることにより路線が変わるということだが、今後は、事前にルートを試走されるなどして、このような変更がないようお願いしたい。

<京福バス>

ご指摘のとおり、会議にかける前までに試走するなど、修正が出ないように対応したい。

<江川委員>

雪の影響について。この議題に限らず、他の議題も全部に言えることだが、ルートが変更になったり新たにバス停ができたりすると、決まったあとに除雪の優先順位を決めていくのか。何か考慮されるのか。

<建設課・東山部長>

除雪体制の件だが、坂井市(市道)では 10 cmの積雪で除雪に出動することになっている。幹線道路から優先順位が決まっているが、子供たちの通学路やバスが走る路線は早めに確保するという事を考えている。一方で坂井市の方針として消雪装置を設置していく計画もあり、早めに対処していきたいと考えている。

<会長>

路線が変わった箇所などは、除雪の計画にも反映されるよう、坂井市内で情報を共有していただき、対応をお願いしたい。

【質疑以上】

【異議なしにつき、協議事項承認】

4. その他

竹田地区自家用有償旅客運送の実施計画について(資料6)

<事務局> (資料6に沿って説明)

<会長>

このような形態で運行を始める地域が増えてきたが、持続可能かどうかということが難しい。竹田地区は人口が少ないということが気になるが、見通しとしてはどう考えているか。

<事務局>

地域の要望により進めることになった事業である。人口が280人前後、高齢者率も大変高いが、現在ドライバーを請け負っていただける方を10名ほど確保できる状況であり、当面は継続可能であると見込んでいる。

<会長>

検証しながら、続けていくことができるかどうかということを見極めていく必要がある。また、交通空白時間帯を埋めるような形で運行されるという計画のようだが、この辺のコントロールも難しいと思われる。どのように考えているか。

<事務局>

時間を縫っての運行を計画しているが、地域住民の運行希望と竹田線の運行時刻の重複ということが出てくることも想定している。うまくいく組み合わせを模索するために地域検討会を重ねる必要があると考えている。

<会長>

既存のバスがどういう使われ方をしているのかというリサーチを踏まえたうえで、どういう形態にするのかを決めていく必要があると思う。

<福井運輸支局・下平委員>

年度内は無償運行のようだが、今後有料にする際はどの程度の運賃を想定しているのか。

<事務局>

竹田以外の地域ではイータク(オンデマンド型交通)を導入している経緯もあり、それと同額程度というのはたたき台としては持っているが、山あいの地域であることや雪が多い地域であることも考慮し、地域の検討会で協議していきたい。

<福井運輸支局・下平委員>

現在、竹田線の運行に対して空白の時間帯があるということだが、5往復10便あるということは地域の財産だと思うので、竹田線を残していきたいということであれば、住み分けをよく考えていただきたい。この先10年先、20年先の話かもしれないが、竹田線の利用者が自家用有償に移ってしまうことで竹田線が廃線となり、もう一方で自家用有償のドライバーも高齢化で継続できなくなる、というのが最悪のパターンである。バランスをよく考えていただきたい。

<会長>

本当に運行し続けることができるのかということが焦点になってくと思う。地元の方々に十分にメリットだけではなく、デメリットもきちんと伝え、地域がどうなりたいのか、路線バスをどう支えていくのかということを検討いただきたい。

<バス協会・小林委員>

そもそもの話だが、こういう仕組みを導入する大前提としての考え方はどうなっているのか。地域から声が上がリ、竹田線の運行空白時間帯があるということで自家用有償運送をやりましょうということだが、イータクがある中で本当に交通空白時間なのかどうか。導入にあたってきちんとその考えを持っていなければ、竹田でこういうことをやったから別の地域でうちでもやりたいとなった時に同じようなことをしていくのか。そのあたりはどう考えているのか。

また、スケジュールを見ると運行することが大前提となっている。委託を想定している団体が運行事業者として適格かどうかも会議の中で判断していくべき。そもそもこういう仕組みで運行するということは会議の中で承認を得てやっていくことだと思うが、このスケジュールでは運行ありきの予定がされている。これでよいのか。決まったことをこの会議で了承していくという論理になっていないかということ懸念する。

<事務局>

交通の利便性を上げていくことで過疎地域である竹田の活性化を促すということは地域の中で出てきた話である。竹田線の終点であるバスターミナルからはイータクが動いており、現在は竹田地区の住民はそれで移動をしている。ニーズがどれくらいあるのかを考えると効率性は良くない状況である。ご指摘のとおり導入ありきのスケジュールで書いてあるが、毎月地元で検討会を行ったり、住民アンケートを行ったりして、事業者と行政を交えて協議しながら本当に実施ができるのかということも考えていくので、その都度この会議で委員のみなさまにご報告や協議をかけていきたいが、こちらとしては導入を目指していきたい。

<バス協会・小林委員>

地域が一生懸命関わり、地域の足を作ろうとしていることは大事なことだと考えるが、坂井市が交通政策を全体的に進める中で、こういう仕組みが竹田で導入された後に、それを見

た他の地域から「じゃあ自分たちも」となった場合にどう整理をするのか、どういう基準で導入するのかというのを最初に作っておかなければ非常に難しいのではないかと。それから、大事なことは我々が会議の中でこれを承認するという選択をした場合には、委員一人一人が責任を負わなければならないと思っている。なので、決まったことだけを言われても困るというのが率直なところだ。運行事業者として考えている団体のこともきちんとこの場で説明し、これなら大丈夫だということを経緯の中で合意形成を図って進めていくのが行政として大事なのではないかと思う。

<事務局>

竹田地区が導入すれば、他の地域にも、ということは考えられる。竹田地区は山間過疎地域であり、交通の利便性をどう上げるかということが地域の存続を含めて地元の声としてあるため、その声を拾いたいという思いで話し合いを進めてきた経緯がある。繰り返しになるが、この会議で経緯を説明しながら意見をいただきつつ、進めていきたいと思っている。

<会長>

坂井市の交通の再編計画の中の大きな目標の中で、この事業がどう位置付けられているのかということが重要で、そこが見えていなければ、なぜこの地域で自家用有償運送を導入しなければならないかということに対し辻褄が合わなくなってくるのではないかと。ポイントをクローズアップして、その利便性を上げていくというのは大事だが、全体としてどうなのかという議論もきちんとしていくべきことではないか。今後の交通会議の中で議論させていただき、次の段階に進むようなスケジュールは難しいか？

<事務局>

全体的な計画の中でどう位置付けられるのかも含め、地元の方がどういう思いでいるのかということを確認してのスケジュールになると思うので、毎回ご報告し、ご意見をいただきながら進めていきたい。

<会長>

福大医学部付属病院につながるところが気になるが、こういった部分が全体の交通網を俯瞰したときにどうなのかというところの検証はこの会議でもしっかり確認をして次のステップに進めるということが必要だと思う。

<タクシー協会・矢部委員>

タクシー事業者の立場として、実際に地元の方のご要望というのはわかるが、どこまで寄り添っていくのかということによると思う。タクシー事業者の立場で言えばこの 280 人の集落でイータクがあって、乗合タクシーがあって、自家用有償があって、という状況は持続できるのかという不安があり、極端な話で恐縮だが、例えば朝夕の乗合タクシーだけ民間事業者でやってくれと言われた場合に、乗務員が不足している中で、とても持ちこたえられない

ということになりかねない。そこまでいかないように我々も努力するが、交通を含めたこの地区の未来像について地元と行政、我々事業者とで共有して進めていただきたいと思う。

<事務局>

了解した。冒頭説明したが、安全運転の面に関しては事業者様のご意見や知見をいただきたいと思っている。そこも含め全体的な面でご相談させていただきたいと思っている。

<会長>

是非とも次回の会議で、全体の計画や将来像の中での位置づけを確認したうえでどうするのか。イータクは竹田地区では走っていないため、山を下りた丸岡エリアまでいかなければイータクに乗れず、丸岡エリアまでの接続を路線バスが担っているというところである。この図の描き方ももしかすると誤解を生んでいるかもしれない。このエリア自体も複雑な事情があり、交通空白の時間帯が本当にあるということ、併せて全体像を照らし合わせながらこの地域をどうしていくのかを示したうえで、詳細の提案について進めていただきたいと思う。

<DMO さかい観光局・江川委員>

各委員さんがおっしゃったご意見はその通りだと思うが、別の意見として強調したいのは、竹田地区は、学校が廃校になっており、投票所もマイナス改正されているということだ。人口減によってやむを得ない部分もあるが、この仕組みがそういった諸事情を勘案したいいいプランになれば。どう役立つのかというのはすぐにはイメージできないが、例えば登下校に役立つとか、投票に行くのに役立つとか、そういったところで他の地区とはちょっと違うエリアであるということは言い添えておきたい。

<会長>

ただ、過疎であるとか人が減っていく地域であるとかということだけではなく、様々な要素を踏まえたうえで、坂井市全体像とこの地区の個性を合わせて、将来像とリンクする形で交通のネットワークがうまくいくということを示していかなければならないと改めて感じる。多くの意見をいただき、次回につながる議論になったと思う。

5. 閉会