

## 平成23年度 第1回坂井市地域公共交通会議 議事要旨

開催日時：時平成23年6月29日（水） 午後2時から午後4時まで

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、古道委員、国京委員、野田委員、伊東委員、矢部委員、石塚委員（代理）、安宅委員（代理）、平谷委員、山内委員（代理）、木村委員（代理）、上田委員、前田委員、渡辺隆委員、青木委員、吉川吉委員、五十嵐委員、大杉委員、細江委員、黒川委員、渡邊眞委員（代理）

事務局：友田課長、木下参事、西川課長補佐、長谷川主事

### ○会長挨拶

（会 長）平成21年の9月からですので、1年と9ヶ月くらいコミュニティバスが運行していますが、それについて全体で状況を共通認識していただいて、ますます住民の方にとって使いやすいものにしていく必要があると思いますので、コミュニティバスだけではなく、路線バス等も含めて、接続のあり方等をこの会議で検討していければよろしいかなと思いますので、本日もいろいろなご意見を出して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。

### ○報告事項

・コミュニティバス平成22年9月改定後の実績について 【事務局】

（事務局）昨年9月から実施しました坂井市コミュニティバス本格運行の改定から本年5月までの9ヶ月間の利用実績についてです。基幹ルートの利用者数の合計は、35,730人。1日平均は、200.7人、1便平均は8.4人です。次に、接続ルートでの9ヶ月間の利用者数の合計は15,488人で、1日平均87.0人、1便平均2.2人です。接続ルートの場合、3月には一時利用者が増加していますが、改定直後からほとんど増減がない状態です。

改定後9ヶ月間の基幹ルート・接続ルートの合計は、利用者数が51,218人、1日平均287.7人の実績です。なお、本格運行を開始した1年目の9ヶ月間の利用者数は、41,736名、1日平均235.8名です。

本格運行1年目と改定後の2年目を比較すると、利用者数で9,482名、1日平均で51.9名、率にして22.7%の増加となっています。

・平成22年度 乗降調査・聞き取り調査結果報告 【事務局】

（事務局）平成22年11月26日に実施した乗降調査及び聞き取り調査の結果についての報告です。調査した路線は、坂井市コミュニティバスの基幹ルートと接続

ルート、それと路線バス三国運動公園線と竹田のあわせて76便です。調査内容は、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に対し、年代や利用目的・目的地、利用頻度などを聞き取りました。

調査当日コミュニティバスを利用した方は、基幹ルートで232名、接続ルートで78名の併せて310名で、そのうち聞き取り調査にご協力いただいた方は213名となっています。また、路線バスを利用された方は、三国運動公園線で6名と、竹田線で33名の併せて39名で、聞き取り調査にご協力いただいた方は22名となっています。

聞き取り調査の集計結果では、利用頻度では、コミュニティバスを週に2日以上、定期的に利用している人が60%以上となっています。利用目的では通学の42.5%となっていて、次に買い物、通院の順となっています。性別の利用者構成は、女性が64.3%、男性が31.0%でした。利用者年代別の集計は、10代の利用が43.7%と一番多く、次に70代の方が27.7%、次に60代、80代が多くなっています。コミュニティバスの良い点・便利な点を自由回答で聞いた際には、一番多かった意見は「料金が安い」で、59件。コミュニティバスの悪い点・不便な点としては、一番多かった意見は、「便数が少ない」で52件、次に「時間があわない」という意見で48件。意見・要望を自由回答で聞いた内容では、要望として多かったのは「土日でも運行して欲しい」が21件、「本数を増やして欲しい」が15件でした。

路線バスの乗降調査の集計結果では、調査当日に三国運動公園線を利用された方は、一般の方が1名、高齢者が5名の併せて6名、一方竹田線を利用された方は高校生が1名、一般の方が6名、高齢者が26名でした。

利用者の構成は、高齢者が80%、一般の方が17.8%となっていました。路線バス内での聞き取り調査の集計結果の中で、利用頻度では「月に1・2度」利用している方が36.4%で一番多い結果となっていますが、週に2～3日以上定期的に利用している人が54.5%を占めています。利用目的では、一番多いのは通院で45.5%、次に買い物、通勤の順となっております。

集計結果や利用者の意見を踏まえて、今回の会議でも利用促進策として、運行経路の変更やバス停の新設などを協議事項として挙げていますが、自由回答の聞き取り調査でも多かった「便数を増やして欲しい」や「自分の都合に時間にあう運行時刻にして欲しい」などといった要望に応えるには、現在の定時定路線のコミュニティバスの便数を増やすことや、バスの台数を増やすことが難しいとすれば、デマンド運行を含めた新しい公共交通の形というものも今後検討していく必要があるのではないかと考えます。

(会長) コミュニティバスに関しては、前年比 22.7%増で、利用者も週に何回か利用されているということなので、利用者が多いかどうかは別にして、浸透してきているというような数字だと思います。

(安宅委員) バス協会の立場から言わせていただければ、1便平均 8.4人というのはすごく高い数字です。おそらく福井市内でも 1便平均 8.4人という路線なんてそうはないと思います。今後はもう少しソフトの面を改良していけば、もっと良くなるのではないかと思います。

(古道委員) 基幹ルートが増加していることについては私どもも安堵しています。接続ルートが伸び悩んでいる状態ということですが、これについては事務局として、どのような理由だと考えていますか。

(事務局) 基幹ルートについては、学生に少しずつ浸透してきて利用していただいて基幹ルートの利用者増加につながっていますが、接続ルートについては、本格運行開始後からそれほど利用者数が変わっていないということで、新規の利用者があまりいない状況になっています。よって今後は新規の利用者がつけられるような利用促進策を考えていければと考えています。

## ○協議事項

### (1) 路線バスの改定について

(事務局) 実証運行中だったコミュニティバス長畝ルートとの重複運行を解消する目的で平成 21 年 9 月に路線バスの竹田線の運行経路や運行便数を変更しまして、利用条件もコミュニティバスと同等に改定しました。運行経路については、本丸岡から竹田までについて往復運行するもので、便数は 1 日 5 便運行しています。運行時間帯は下表のとおりバス停 20 箇所、片道約 30 分。運賃については、コミュニティバスと同一料金体系です。

竹田線の土日減便について、利用実績をみるかぎり、土日の両日につきましては土日の第 5 便目を廃止しても良いのではないかと考えて、今回提案します。開始時期については、平成 23 年 10 月 1 日実施を考えています。

(安宅委員) 竹田については、坂井市の中では観光地として力を注いでいくと聞いていますが、5 便目であれば、遅い時間帯ですから問題ないと思います。観光関係の委員が欠席ですが、事前に何か話されていますか。

(事務局) 観光協会・商工課等に話はしておりません。

(吉川委員) 5便の丸岡→竹田に乗る人が、丸岡から竹田まで行かれるのか、あるいは霞の郷や、川上まで降りる人なのかはわかりますか。

(事務局) こちらの集計はどこで乗車したかという集計で、どこで降りたかというの  
はわかりません。

(山内委員) 便別の集計表を見ていると、今回議題の竹田から丸岡に行く便については、  
1ヶ月で3人の利用なので、減便も致し方ない面もあるかと思うが、逆に丸  
岡から竹田については少ないなりに利用者がいます。丸岡から竹田に帰る方向  
が多いということは、竹田の住民が多いということだと思うので、減便する  
場合は気を付けて行って欲しいと思います。それから実際この減便は、どの  
くらいの費用負担が軽減されるのでしょうか。

(事務局) 現在年間 1,300 万を切る程度の補助をしていて、この土日の5便目を廃止  
すると、仮試算では約 60 万の経費が削減されます。

(山内委員) 今日決めてしまわないと困るのであれば、この場で了承した上で、その後  
地元への説明を前提で了解ということになると思いますが、特に差し迫っ  
てないのであれば、逆にこういう議題にあがっているということを地元で説明  
するという手もあると思います。その辺をどういった形で、地区の方となり、  
関係の方と調整を今の段階でされているのかということ聞きたいのですが。

(事務局) 地元の方との調整とか、あるいは話をしたことはありません。ただ昨年か  
ら結果として利用が少ないということで、今回提案した次第です。差し迫っ  
て決めないといけないことはないので、もう少し時間をかけて地元の方と調  
整をはかりながら、このまま減便するかについて決めていきたいと思ひます。

(青木委員) : 一人でも利用があったら存続するべきではないのでしょうか。利用者が少  
ないからやめるとするのは、これは営業目的ではないのでしょうか。住民の福  
祉、便宜を考えるのが公共交通の目的じゃなかったのでしょうか。

(古道委員) : 今日丸岡の自治区の代表の方が、出ていない状態でこの件を決めるのはど  
うかと思ひます。それから往復便、片方だけやめるとすることはできないと  
思ひるので、丸岡に向かう便についてはゼロに近い数字だが、丸岡から竹田に  
向かう便については、利用者が少しでもあるのでやめるとするのは気になり  
ます。それから1便についても、これも丸岡→竹田につきましては、これも

あまり利用がないので、検討の対象となってくるとお思いますので、私としては、丸岡自治区協議会の方へ話をしてもらいたいとお思います。しかし、私としては収支が目的ではない行政側でやっている事業ですので、多少のことは目をつぶって、地元の要望に応えるというような形でやってもらいたいとお思います。

(会長) 利用者の少ないところは色んな議論が出るところで、1人でも乗っていれば必要があるという議論もあるし、逆に公共交通を使わない人にとっては、空気を運んでいるバスになぜ補助するのかという色んな議論があります。そういう意味で実際にその地域の人の声を聞いて、もう一回検討するというところで、もう1度会議に出すということよろしいでしょうか。

(事務局) 地元の方と話し合いができた時点でまた会議の場で発表させていただきたいとお思います。

(会長) それでは、竹田線に関しては今後地域との話をすすめながら検討していくということで進めていきたいとお思います。

(2) コミュニティバスの改定について

(事務局) 平成23年10月3日改定案について(下表のとおり)

ルート名	運行経路	バス停	運行時刻
三国坂井		新規「上八町」	
丸岡春江	・日中便が「春江病院」を通るよう に経路変更 ・【左回り】第5便が霞の郷発に		
加戸			変更あり
浜四郷		新規「上八町」	
十郷関		停留所名変更 「新庄団地」	変更あり
坂井西部	「上兵庫」「下兵庫駅」「森瀬クリ ニック」前「森瀬歯科前」を2度 通過するよう経路変更		変更あり
春江北部東部	・「松木」「西春江駅」を通るよう に経路変更 ・「江留上新町」～「江留上旭」を 通る回数が1回となるよう経路	新規「石黒皮膚科前」	変更あり

	変更。		
春江西部中部		新規「石黒皮膚科前」	
高椋西	・「四ツ屋」移設に伴う経路変更	・新設「室町」 ・移設「四ツ屋」	変更あり
高椋中	・「豊原高瀬」移設に伴う経路変更	・移設「豊原高瀬」 ・停留所名変更「長崎高瀬」	

(会長) 運行経路の変更が6ルート、それからバス停の新設・移設・名称変更が10か所あるが、質問あるいはご意見等が特になければ、基本的には要望や、狭いところを回避してバスの通りやすい道を通る等なので、そんなには問題ないと思います。それでは、事務局の提案がありました運行経路6ルート、それからバス停について10か所、これでご承認をお願いしたいと思いますが、特にご異議はないでしょうか。

⇒特に異議はなく、協議事項(2)について承認

### (3) 企業移動の向上について【えちぜん鉄道株式会社】

(伊東委員) 現在当社で西長田駅から、テクノポートに向けて、数年前から交通空白地帯だったということで、通勤の方、出張の方々からのニーズがあり、現在デマンドバスを運行しています。昨年の会議で、停留所の増設とか協議いただきましたが、それとは別に福井空港の周辺に、アクサ生命、前田工織、第一ビニールといった企業が立地していて、この辺は公共交通がなく、ここへ何とか電車を使っていきたいという声や、通勤で使いたいという要望などあり、この3つの企業と西長田駅をつなぐデマンド方式のバスを企画しました。このデマンドバスのやり方はテクノポート号とほぼ同じ形で、朝の通勤や日中の出張者のニーズを拾って、鉄道の方の利用促進につなげるということで提案をしたいと思っています。運航日は平日のみで、ジャンボタクシーを使い、テクノポート号と同じ1回350円。これについては、回数券それから定期券を設定し、電車との乗り継ぎに関しては、乗り継ぎ割引を適用させるということを考えています。承認いただければ今年の11月から運行したいと考えています。今回の東方面の企業移動につきましても、テクノポート号と同じような形で委託をかけてということになるが、この際にはやはり地元の事業者、

タクシー事業者、バス事業者の参加を募って入札という形で、サービスの向上とか、効率的な運行につなぐようなことを協力してやっていけるような、それで公平性を確保するという業者の選定のやり方で、委託をしていきたいと考えています。

(吉川委員) 前回の公共交通会議でも質問しましたが、デマンド方式だとタクシーの売上をとるといような部分で問題があるではないかと今後の課題として会議の中で事務局に対して、再議論するよという事で承認をしました。この課題はこういうふうに解決したというよな報告がなく、すでに運行自体がはじまっています。前回の課題も含めて、なぜ提案を認めたのかということ事務局に説明してもらいたい。

(石塚委員) タクシーも公共交通という位置づけで、前田工織とかアクサ生命付近に公共交通がないという話がでたが、タクシーはご利用をいただいているという状況です。公共交通がないという話で初めてもらっては困ります。

(伊東委員) 昨年5月の会議の時改定そのものについては了承をいただいたと私たちは理解しています。事業者間での協議が必要だということで、京福バスさんとは、お互い公共交通事業者としてお客様の利便性向上という形で協力し合ってやっていこうという事業者間の協議をしたと我々は認識をしています。今回についても、我々としては駅から色んな所に行きたいというお客様の声に対して、鉄道会社にできるということは限られているので、その他の会社や自治体さんからご提案・ご要望が特にない状態の中で、我々からこういった企画を提案しているという状況です。その中でも、地元の業者を使うべきだとか、あるいは公平性に関しましては改善をはかるということですね、と思っています。そして、この場で提案するということは、市民あるいは行政に対して我々の意図を伝えながらやっているという風に私たちは思っています。

(会長) 特に前々回の会議で、テクノポート号に関して出されて、地域の公共交通、バス・タクシー含めて、全体にどう影響を及ぼすかを事業間で調整を図る必要があるのではないか、それで問題がなければいいのではないかとこの流れだったと思いますが、その後の事業者間の調整というものがどういう形で済んだのかということ、今えちぜん鉄道の方からご説明されたかと思いますが、その点に関して事務局の方から補足することはありますか。

(事務局) 今回この話がえちぜん鉄道さんの方からあった際に、関係事業者の方へは

話を持って行っている、あるいはえちぜん鉄道の取締役会の中にもそういった形でこういった事業を進めたいということで話しているとお話がありました。そういった中で今回の提案は、あくまでも西長田駅と企業の間を結ぶバスということで、市のコミュニティバスとの競合がないということで今回の協議の中に挙げています。

(安宅委員) 今言われたとおり、おそらくバス事業者とはかなり話をされていて、そういった調整、路線バスとかコミュニティバスとの重複を避けようと話されているかと思いますが、この件については、やはりタクシーをどういう位置づけにするかということ、どう考えているかということだと思います。

(山内委員) 今回の件については、事務局からこんな話を今回えちぜん鉄道から出るという話を聞いていたが、吉川委員の指摘のとおり今までの流れも含めて、県としては、坂井市の事務局としてはコミュニティバスと競合しないのでいいだろうということで市として判断していくという話だったのと、テクノポート号も含めてだが、この場で承認するという事は、ある種坂井市の公共交通の一部であるという風に位置づけられるだろうと思います。そして、その前提として、まず事業者間の調整をしていただきたいと思います。

(伊東委員) 事業者間というのはどこまでを言うのでしょうか。調整するというと、会議の場以外のところで全部のタクシー事業者あるいはバス会社に説明をしてまわることになるが、そういったことをやらないためにこういった会議の場があるのではないのでしょうか。

(山内委員) この会議というのは調整をしっかりとやりましたということ等を確認する場であって、この場でどうですかというのを問い詰めるという場ではないと認識しています。少なくともタクシー協会さんとか、バス協会さんといった業界団体には少なくとも話をしていただきたいと思います。

(吉川委員) 問題なのは、テクノポート号を永平寺の業者の高志タクシーがやっていて、地元のタクシー業者は入札すらしてもらえない状況だということです。単独で永平寺町のタクシー業者にえちぜん鉄道の仕事は全部任せているというのは、坂井市においてはタクシー業者も何社もあるし、エリアを侵されるという風に危機感を覚えているので、地元のタクシー協会と調整していただいて、あまり反発が起こらないようにやっていただければそれでいいと思います。



(会長) 前々回の時は、地域のタクシー・バス会社によってはおそらく崩壊しかねないこともあり得るよというような話だったため、地域の中で共存のできるようなものにしていく、というような事業者間の調整をしていただきたいという話だったと思いますが。

(伊東委員) テクノポート号の場合は、そもそもこのような交通会議の審議ができる前からやっていたことだったので、なかなかそこに新しい業者ということができなかったが、今回はまた一からということなので、それに関しては地域の業者さんに参加の機会は設けるようにという形で進めています。

(吉川委員) えちぜん鉄道のような各自治体からの補助金もらっている会社が、民間で一生懸命やっている人を排除するということなどは道理的にしたらダメだなと思うだけで、それがルールじゃないかなと思います。

(会長) とらえ方の問題だと思いますが、場合によっては、地域のタクシー業界もやっぱり厳しいわけで、そういう中で場合によってはうまくいけば、ビジネスチャンスを地域のタクシー協会に与えるというようにうまくとらえてもらうことが重要だと思います。

(伊東委員) 我々としては、地域のタクシー業者を除いてまで我々だけ利益を得ようとは思っていないし、お客さんのニーズにできるだけこたえたいと思っています。

(吉川委員) 最近の流れを見ると、規制緩和で納税義務が発生する地域の業者を自治体を使うというような形で、納税した会社が優先的だという流れになっています。その中でエリア外の業者がくるということは、納税しなさいと言っておいて、納税していない業者が入ってくるということはしてはいけないと思うし、やはり納税したところには機会を与えてあげなければいけないと思います。

(会長) 吉川委員としては、こういうような利用者にとって、利便性が高まって、それから地域の企業の従業員や訪問者が利便のよくなるものができること自体は問題ないということですか。

(吉川委員) そうです。問題は地域のタクシー協会というか、地域の顔を立ててあげなければならないと思います。

(安宅委員) バスも入札は、地元で営業所があるかというようなことを厳しく問われます。えちぜん鉄道は第3セクターで公的な性格が強いため、もし入札をやるならば、地元の業者に配慮するのが良いのではないかと思います。

(上田委員) これ自体は坂井市の公共交通としての位置づけなのではないでしょうか。提案はえちぜん鉄道からですがバス路線ではない、ということは市側からの提案なのではないでしょうか。

(事務局) この案件については、えちぜん鉄道から提案された案件です。

(石塚委員) タクシー協会としましても、これは絶対反対だという話ではなくて、地元の利用者が使いやすいようにしていくのがいいと思っていますので、その中で地元のタクシー業者が入られるような仕組みをつくっていただいてすすめていってくれたらと思います。

(平谷委員) 運輸局としてはこの会議自体が、道路運送法に基づく会議ということで、地域の公共交通を守るためにあるということになっているので、今回の案件については以前から問題があったということは聞いていますが、基本的には、坂井市の公共交通会議ということになりますので、坂井市の公共交通の一部が、えちぜん鉄道さんが提案をするというような形で、これを協議の中でまとめてもらえれば、それで基本的に問題はないと思います。あとはタクシーの件については、先ほどから言っているように地元配慮とかそういうような形で他の公共交通会議の中で事業者の選定するにあたって、プロポーザルないし規格競争をきちんとやって業者を選定していただきたいと、その中で決まった事業者がやるというような流れになっているので、その辺の選考の度合いとかをきちっとやっていただければ問題がないという認識です。

(会長) 全体の構成としましては異議がないと思うが、業者の選定に関して、公開というか、広く地元と協会に配慮するような形でできないかというのが全体的な意見だったと思いますが、他に意見はありませんか。

(山内委員) タクシー協会も、絶対反対ではないというふうですので、会議としてはすすめてもらって結構ですが、同時に上田委員からご指摘があったように、なぜこの場にえちぜん鉄道が行うバス路線だけが議題に出てくるのかということ、市のもしくは広域全体の公共交通の一部として整合性がとれるものなのかどうか、きちんとこの場で調整が必要であるということを出してきて

いるのであって、その辺をきちんと説明をした方が良いと思います。それから今後坂井市のコミバスと同様に、坂井市もしくはこのエリアの公共交通システムの一部として機能させていくということで、その入札の過程・結果、運行開始以降の実績等々、ここにいた委員に対して報告する必要があるというふうに考えているので、その点をきちんと了解していただきたいと思います。

(伊 東 委 員) 次回には、テクノポートの分も含めて、これまでの利用の実績、今回の分、経過も含めて報告します。

これは国と県に対して、我々の要望ですが、今回いろんな制度改正があって、国の補助の中身とか非常に変わりました。その中で我々鉄道の問題、それから鉄道からつながっていく細かいフィーダーの問題、そういった形で全部問題としてはつながっているが、各地域で域内の公共交通について話をすると、そこに国・県が出てくるということは、もっと大きな視点で全体のネットワーク、県、特に鉄道の場合は広域になるので、そこからどんな形で人が流れて、政策としてはどんな位置づけをしていくのかということと整合がとれなければ、いくら末端ががんばってもなかなか実績があがってこないという風に思います。今までの法律の中で県の役割というのはほとんど書かれていませんでしたが、今回要綱の中で、県もこういった会議を設けてその中で広域の計画を作る、あるいはそれぞれの地域の計画の整合性をとるとなっているので、県も広域のネットワークの中で人の流れがこうなっているから地域としてはこういった形ですすめたら良いというような提案を積極的にいただきたいと思います。

(会 長) 今回は、こちらのえちぜん鉄道さんからの提案に関して、少し議論しましたが、特にご異議なければこの方向性で承認していただいて、ご意見で出てきたどこの業者にやってもらうかについては、この会議でも過程を紹介してもらい、それから利用状況等も、やはり地域の交通ということで捉えて、コミュニティバスや路線バスだけじゃなくて、坂井市の公共交通の現状として捉えるようにして、この場で共通認識を持てるようなことにしたいと思うので、今後そういう方向でこの会議の中でも報告をしていただきたいと思います。それで、業者の選定、利用状況についてこの会議で報告してもらうということで、ご承認をとるということで、これでよろしいでしょうか。特に異議なければ、以上のことについてのご提案についてご承認をお願いしたいと思います。

⇒特に異議はなく、協議事項(3)について承認