

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>大野市公共交通活性化協議会(リーダー)</p>	<p>◆広域路線バスで、市内 100 円利用可などがされているが、大野勝山線が危ない状況ということは認識しているか。網形成計画を作るにしても、その認識が必要。利用促進策も 1 年前と同じ。マップを作っても利用者は増えないし、広報すら読まれない。そういう前提の下で、どういうものなら乗ってくれるかということを考えないといけない。計画を作って、実行していくところをしっかりとってほしい。</p>	<p>◆連携計画も早く作ってやってきたが、基本的枠組みは変わっていない。全体的にダウンサイズしなければならないだろうし、今乗っている人だけがお客さんなのかということを考えないといけない。</p> <p>◆放っておくと利用しないが、気付いていない必要があると思う。バスがあった方がいいという話ではなく、暮らしの中で何が困っているとか、行きたいところがどこかということ、単にアンケートを取るのではなく把握しないとイケない。また、それがある程度地域で賄っていかないとイケないのではないか。</p> <p>→地域に入り込んでということは、十分できていない。老人クラブや地域団体と連携して意見を聞くことをやっていきたい。</p> <p>◆いろんなテクニックもあるが、今までのやり方では乗らない人が集まってきて、好き勝手言うだけになる。乗ってくれそうな人を集めたり、そういう場に行くことをしなければならない。支局などの支援も受けてやって欲しい。</p>	<p>◆需要喚起のためのソフト施策をいろいろしているようだが、マイ時刻表は約 35000 人の人口で申し込み 28 件というのは効果があるのか。もう少し積極的な取り組みができないか。自ら出向いて行ってフェイストゥフェイスで話をすべきである。</p> <p>→新聞で取り上げてもらったがあまり反応がない。説明会や窓口に来た人に伝えていくがこの数字。来年度は全戸配布の時刻表にマイ時刻表作成について記載する。</p>	<p>◆評価の仕方を網計画できっちり考えてほしい。単に A・B・C とつけるだけでなく、A は維持する、B はどうする、C はやめるというような対応を決めておかないと単に A・B・C をつけただけになる。</p> <p>◆勝山大野線は運転手が足りなくなったら来年にでも廃止になってしまうと思われる。JR 越美北線は大野から先についてどう考えているのか？</p> <p>→勝山大野線は勝山の総合病院に行くため必要なので確保に努力したい。越美北線は大野～和泉の沿線住民が 500 人くらいしかいないが、今回の豪雪で必要だと痛感した。確保に努力したい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
鯖江市地域公共交通活性化協議会(フィーダー(再編特例))	<ul style="list-style-type: none"> ◆今のままでは改善の方向が見えない。 ◆「目指す姿」が見えない。それが以下に繋がっているのでは。 ◆P. 5は何を評価しているのかが分からない。ですからP. 7の課題と対応方針に具体性がないことになるのではないかとと思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆コミバスはとても非効率。通学便は走らせてみたものの、知っている人もいなさそうので全く乗らずに出ていくようだ。 ◆北鯖江延長の試みはいいが、路線バスの運賃なので使ってもらえない。一体的路線網になっていない、周知もされていない。再編実施計画なのでどう変えるかという問題もあるが、路線網をもう一度見直す必要がある。 ◆コミバスはとても非効率。通学便は走らせてみたものの、知っている人もいなさそうので全く乗らずに出ていくこともあるようだ。 ◆北鯖江延長の試みはいいが、路線バスの運賃なので使ってもらえない。一体的路線網になっていない、周知もされていない。再編実施計画なのでどう変えるかという問題もあるが、路線網をもう一度見直す必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆路線の再編により、大きく公共交通の利用者が減少したという理解でよろしいか。そうだとしたら今回の再編により情報が行き届かず、これまでの利用者が混乱し結果として利用しづらくなったと考えられる。 ◆アピールポイントで書かれているように、調査を実施して高齢者等の意見を聴取していることは、今後の利用促進のための情報として期待するところである。 ◆利用促進の際は、全域での取り組みができればよいが、特に利用が減少した地区で重点的に利用促進策を実施することが望ましい。また、目標に遠く及ばない河和田線、片上・北中山線、立待線などの利用者増加策が急務である。ダイヤ改正や路線変更で改善すべきは改善する方がよいが、その情報も行き届かなければかえって更に混乱し利用者が減ってしまいかねない。説明会などは一部の住民しか参加しないため、市の広報などで年間に何度も情報提供したり、分かりやすい利用のための紙媒体をできるだけ多くの人の手にとりわたるようにしなくてはならない。また病院などで配布すると、待ち時間にじっくり見ることができ効果的である。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆対面で直接伝える機会を設けるが、再編実施計画にとらわれることなく、計画の返上も含めて見直しをしてもらいたいと認識している。 ◆フィーダーの契約形態が系統毎ではなく便ごとの契約となっている。目標管理の観点やフィーダーの補助要件の(自己)審査の観点からしても、契約形態の整理を検討されてはどうか。 ◆当初、これから利用が見込まれる中学生などを対象とした取組をすすめる方針であったと思われるが、通学便の減便など早々に方針のずれが生じているのではないかと。対処療法的ではなく、時間をかけて方向性を見定めたいと判断されることを検討いただきたい。 ◆中河北中山線の前年比の利用者数(人/便)が非常に低いため、対応が必要と思われる。 ◆市の評価体系として、全体の目標に対して個別路線に何人乗らなくてはいけないかを落とし込み、比較・評価された方がよいのではないかと。

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
福井鉄道福武線活性化連携協議会(計画策定)	<ul style="list-style-type: none"> ◆相互乗り入れが実現してよくなったと思うが、それ以上に車両の改善などの投資をしている。投資に見合った利用となっているかという点少し物足りない。計画を作って評価し、その結果を沿線の利用者や住民に対してPRし、福武線の役割を示してほしい。今後、新たなハード整備は難しいので、利用促進しかない。面白いソフト施策で対応してほしい。 ◆現行計画の内容なのか網形成計画の内容なのか分からない。 ◆評価は現象を説明しているに過ぎないように思われる。また課題と対応方針は何処から得たものかも分からない。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆相互乗り入れで利用が増え、着実に取り組まれている。福井鉄道だけではなく、沿線の路線バスとの乗り継ぎでどう利用するかということも含めて議論してほしい。全体の公共交通ネットワークの見直しが必要ではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆現状のデータが少なく、バスの状況が今一つ分からない。 ◆H28までのデータしか掲載していないが、データは年度途中であってもできるだけ最新のデータまでフォローすることが望ましい(前年度期比で分析するなど)。 ◆フリー切符の利用者が減少していたり、野外活動運賃補助制度の鯖江市の利用が減少しているのは、一過性のものなのかを最新のデータと共に分析してほしい。そのうえで、フリー切符の利用者数が値上げによるものだと判断できるのであれば、総収入(単価×利用者数)が変わらなければ、値上げの分だけ一人一人の便益は下がっているのもう一度下げということもありうる。 ◆p7は「自己評価から得られた課題と対応方針」であるにも関わらず、4の「取り組みに対する評価(自己評価)」との関連が分からない。 ◆パーク&ライドは、どこで実施を考えているか分からないが、鉄道の利用者を増やす効果は期待されるものの、バス利用者を減らす可能性が大きいので要注意。特に駐車場の無料化は、場所にもよるが自動車の流入などを引き起こし、公共交通利用増と反対の方向に進む可能性もあり、受益者負担の原則から問題となることもありうる。公共交通と自動車利用の費用バランスをよく考えたほうが良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆目標(値)を達成していない指標が多いと思われるが、目標設定段階と評価段階でどのような齟齬があって、新たな計画にどのように反映したか等のプロセスについて考えを伺いたい。 →例えば、1日フリーきっぷ(65歳以上の方を対象)については、制度改正があり会員数が大幅に減り目標値は達成できなかったが、市の調査により利用促進に向けた重点的なプロモーションが必要と判断し目標は据え置いた。 ◆全般的に現網形成計画をどのように総括され、次期計画に繋がられているか確認したい。 →福武線利用者は堅調に伸びているが、さらなる取組として日中、学生、高齢者の利用者を伸ばすため、フリーきっぷの設定、野外活動支援や鉄道バスの乗り継ぎ利便性向上に向けた企画きっぷの造成等も同様に施策反映していきたいと考えている。 ◆利用促進の対象として高齢者、学生に加え観光客を含めるなど対象を広げて取組を進められたい。

若狭町地域公共交通会議 (フイーター)	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
	<p>◆運行形態、費用、ターゲットなど全く分からない。持続可能性であれば、1人当たりいくらかかっているかを把握する必要がある。利用率を上げることがいいこととは限らないのがデマンドである。</p> <p>◆不公平という格差についてはそこまであるのか。 →格差の声はあるが、そこまではない。声が上がってくるということは関心があるということ。そうでなければ関心もないということと認識している。</p>	<p>◆デマンドの導入はタクシー会社の営業に影響はあるか →影響は多少出ていると思う。ただ、運行はタクシー事業者に委託している。町外への運行の要望があるが、より影響が大きくなるのでやらないこととしている。</p> <p>◆メーター制であれば事業者も儲かるが、そうでなければいい仕事ではないかもしれない。デマンドが優先になって本当に儲かる仕事ができなくなっている可能性もあり、それが運転手のやる気に跳ね返ってやれなくなるところも全国的には多い。事業者と共存共栄できないと持続できないことを懸念している。</p> <p>◆乗り合い率を目標にすることは是非もある。 →乗り合い率を上げるのは、経費が大きいのでなんとかしたいというのがある。</p> <p>→(B) 目標とするのはいいが、どうやって上げるのか。上げないと経費はかさむが、解決策が書かれておらず、見えないままやっているように見える。 →高齢者が多く行く運動施設や文化施設があるので、そちらで活動する団体にデマンドで行けるという周知を行っている。</p> <p>◆団体とはいえ集まる人はいろんなところから来るので、解決にならないのではないか。あるいは、そういうグループの利用が増えても既存の利用者が変わらなければ同じことではないか。 →今後考えたい</p>	<p>◆登録制とのことだが、登録者数は何人か？どのくらいの登録者数を目標としていたのか？登録自体が少ないとなると、本当にみんな知っているかが疑問。その上で、利用の目標をどうしようと思っているか？ →登録者数は1300~1600人で、1万1千人の利用なので、約10回/人となり、リピーターが多い。利用者数はより多くしたいと考えているが、人口は今後減っていくので具体的な数字は今持っていない。</p> <p>◆登録は思っていたより多いのか →登録自体は多いが、登録しても乗らない人も多い。それは予想外であった。</p>	<p>◆乗り合い率を上げるというのは、収支をよくしたいという意図だと思うが、それでいいか。 →それもあるが、加えてなるべく多くの人に乗ってほしいということ。</p> <p>◆団体行動で2人乗って乗り合いなのか、2予約で乗り合いになっているのかということもあるので、今後把握してもらいたい。</p> <p>◆若江線はかつてすべて新快速に接続していたが、徐々に減ってきている。デマンドタクシーはこちらと食い合っていないか →食い合いにはなっていないと思う。若江線のダイヤは不便なので使われないと思う。</p> <p>◆不便になったのは使われなかったからで、このまま使われなくなってしまう。これについては周辺市町も含めて考えてほしい。若江線があることでデマンドタクシーと乗り継いで京都や大阪にも行けるということ、事業者任せにせず市も考えてほしい。</p>

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
美浜町地域公共交通会議 (フィーダー)	<ul style="list-style-type: none"> ◆デマンドはコミバスの利用が少ないからやりましょうというのが多いが、そうではなく、住民からデマンド方が良いということではなく、どうなのか？ →住民から話が出て、WGで話し合いをして導入を決めた。 ◆目標として乗り合い率 2.6 とあるが、現実的か。住民の話をした人は乗っておらず、結果として、経費だけが高くなったのではないか。 →経費的には前の定期便だけの時と同じである。 ◆単価を見るとどうか →上がっている。 ◆そうした状況について住民ときちんと話をしてほしい。計画作りだけでなく、実行できるような形としてほしい。今やっている事業をきちんと評価して、どういう状況かというのをきちんと議論すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆コミバスについて何年に 1 回見直しをするというような仕組みはあるのか？ →プロポで 5 年契約をしているので、5 年ごとに考えるつもりである。 ◆計画を作る意味はいろいろあるが、補助落ちへの対応といったような場当たりのではきちんとした対応ができないので、例えば毎年結果を確認するという PDCA をやらなければモニタリングができずに手遅れになったり、根拠のないことを言われて対応したりという事態になる。計画に至らなくても、見直して、次どうするかというプロセスは確立しないといけないのではないか。 ◆補助をもらう手続きとして公共交通会議を開くのは時間の無駄である。美浜町として地域をどうしたいのかを考えるために開くべきではないか。 ◆町としては公共交通に何か目標はあるか？ →地域の足として運行し、利便性を高めて活発化しようと考えている。 ◆地域にどんな足が必要で、どんな風に走らせるというのがないといけないのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆登録制なのに観光客の利用が減少というのは、どういうことか →観光客も利用でき、予約をすると登録される仕組みになっている。 ◆定期便との合算での利用者数はどうなっているのか？ →定期便+予約便の乗車人員は年々減少している ◆費用対効果の改善のために朝・夕は定期便、日中は予約便としたとあるが、どういう風に改善されたのか →プロポーザルを実施して、事業者に予算の範囲内で行えることを提案いただいた結果、定期便+予約便の形の提案が最も費用対効果がよかったため採用した。しかし実際には利用は増加していない。結果、経費が上がって、利用は減少しており、改善していない。 ◆予約便の登録は増えている、あるいは増やす努力をしているか →登録は増えているが、登録している人が利用しているとは限らない。観光客については登録が増えている。 ◆利用者がどう思っているかを分析した方がいいと思うがやっているか →乗っている人については住民の足としていいという声は聞いているが、乗らない人には予約が面倒といわれている。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆新幹線が来ると小浜線がどうなるかわからない。また、路線バス若狭線は大変悪い評価となっている。輸送量が 15 を切ると美浜町のコミバスに対するフィーダー補助はなくなる。よって、コミバスと若狭線が連携した活性化をしないとすべてが補助から外れるという状況となることを認識してほしい。 ◆それらを踏まえると、コミバスと駅の利用者数での評価がよいのか。目標値を設定しないといけないが、コミバス、路線バス、JR がどういう目的で利用されているかを分析しないといけない。そうすると、こういう方針でこの路線を位置づけなければならないということを考えることになる。中部様式を真剣に書いてもらおうと網計画の素案ができるはずなので、来年度は評価がないので適当に作ればいいではなく、真剣に作ってはどうかと提案しておく。

2月20日(火) 福井県

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
勝山交通圏				◆勝山大野線について状況を注視していただきたい。
福井交通圏				◆越前町から来られる方をどう意識していくかも重要な課題であり、長大路線があり、事業者としても体力的に厳しい状況からも、県・関係市町等の地域間連携のもと支えて行ってほしい。
越前交通圏				◆南越線に関して、当初認定時はこれから利用が見込まれる中学生に周知していくことから始め、中長期的に利用を伸ばすシナリオであったと思われる。今後も、越前市と連携するとともに、利便性等をアピールするなどして継続的に取り組みを進めていただきたい。

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>県全域</p>	<p>◆新幹線ができるのと並行在来線問題が起きる中で、バスの話をしなければならないので大変だと思いが頑張っていたきたい。</p> <p>◆「クルマに頼りすぎない社会づくり推進県民会議」は環境大臣賞をもらう。ここにとどまらず、活用する仕組みを作してほしい。</p>	<p>◆(越前町の幹線について) 去年より悪くなったということは、幹線の見直しについての網形成計画を作らないといけないレベル、あるいは、福井鉄道の沿線をどうしていくかということをも早急に議論しなければ危険ではないか。</p> <p>◆鉄道の頑張りはわかるが、バスの状況は悲惨である。てこ入れが必要なのは福武線からのフィーダーを担っている幹線ではないのか。これがなくなると高校生が全く通学できなくなる。県が主導しなければならないのではないのか。</p> <p>→このままいくと危険と思う。県では生活バスへの予算を年間4億8千万円用意しているが、その半分がコミバス。広域路線への補助を手厚くしなければならないと思っている。</p> <p>◆県単補助ができるのならそれでもいいと思うが、新幹線への対応もあり、生活路線としてどうやって支えるかを考える時間は少ない。</p>		<p>◆課題の路線があれば教えてほしい。</p> <p>→(福井県) 課題は全体的な運転手不足。去年までは時間外勤務での対応となっていたが、H30年度からは県域全体で減便となっている。</p> <p>→勝山大野線については、勝山市から大野市の高校に通う学生の足はコミバスで対応することとなったが、病院での乗り継ぎが必要になるので苦情があるのではないかと考えている。</p> <p>◆若江線は小浜市が一番の受益者だと思うが、福井県から滋賀県へのアクセス路線でもあるので、福井県がイニシアティブをとってほしい。貨客混載を書いてあるが、若江線は貨物事業者の体系に合わない。</p> <p>◆去年の第三者評価委員会でも指摘したが、越前町の幹線はどうしたいのか。福浦線、鯖浦線も惨憺たる状況だが大丈夫か。</p> <p>◆南越線は鯖江市の再編実施の中で機能しなかった。鯖江市は土日のコミバスを復活させたいことを主張するが、こちらの方が問題。福井県としても南越線のことを認識してほしい。</p> <p>◆池田線について貨客混載とあるが、これをして改善は限定的。</p> <p>◆福武線についても、越前町がどう考えているか。越前町が福井市までのバスを全額補助で残せるかというくらいの問いかけをしていただきたい。</p> <p>→福浦線、鯖浦線、南越線については再編したが重なるところもあり、利用も少ない。利用増の取り組みを進められたい。</p> <p>◆昨年、状況は理解しているが政治的に、というコメントだったが、政治的事情は補助要件で斟酌できないことを認識されたい。</p>