

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
大野市への公共交通活性化協議会	計画	資料に検討という言葉が目立つが、具体的な施策や方向性が見えないので、市民にも伝わらないと思う。具体的なものを提示いただきたい。	<p>目標値に対して実績値がかなり下回っている。</p> <p>→コロナのみが要因ではなく、女性や高齢者でも免許保有が増えている。車依存の地域性であると思っている。</p> <p>車社会に対応できる公共交通のあり方を検討すべき。乗合タクシーも一つだが、公共交通と福祉交通の役割分担・連携が重要となる。</p>	<p>道の駅線は九頭竜線との関係も考える必要がある。中部縦貫道ができると、大野市中心部から和泉への車での移動も早くなるため、新たな路線の検討も必要。道の駅の位置づけがポイントになる。越美北線とバスの共同経営なども視野に入る。新たな幹線をどうかをきちんとする必要がある。</p> <p>→R6.3 改定に向けて協議を開始している。新市営バスは越美北線との競合はないようにしたい。</p>	
	個別施策へのアドバイス		資料の記載として、Doのページにて実施したということだけではなく、実績値を記載して欲しい。	<p>市内循環のまちなか線だけでは用が足せないがどのように考えているか。</p> <p>→高校生の通学利用は多いが、日中は小型車両でも良いという話もある。また全く利用されない便もあるのも課題。</p> <p>→通学時と日中で需要が異なるので、ODを便別に見る必要がある。日中は、現在路線がないところにも需要があるかどうか確認する必要がある。</p>	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
勝山生交地協	計画へのアドバイス	<p>計画のイメージ図の近隣市との位置関係がおかしい。市民に伝わりにくいので、わかりやすくすべき。</p> <p>現在の到達点や目標を市民が理解できるように伝えて欲しい。</p>	<p>Check では具体的な考察があるが、Act は一般論となっており、つながっていない。</p> <p>やるべきことはしっかりされているし、今後の方針も良いと思うので、観光利用と日常利用に対する具体的な Act を計画策定につなげて欲しい。</p>	<p>計画策定直後にもかかわらず、目標値と実績値の乖離が激しい。達成不可能では意味がない。</p> <p>→コロナの影響が落ち着くと見込んでも目標値だが、改定も含め検討する。</p> <p>コミバスは補助路線以外も目標を掲げるべき。全体の数字だけでは具体的な改善策を検討できない。</p> <p>→路線毎の目標なども含め、地域に役立つ路線を作れるように計画改定にて対応したい。</p> <p>PDCA に関する記載がなく、目標達成状況がわからないので計画改定が必要に思える。</p>	
	個別施策へのアドバイス		<p>高齢者と観光客へのタクシー券配布は良いことだが、計画の中に位置づけられていない。計画を実行するための施策なので計画の中に位置づけるべき。</p>		

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
鯖江 市 地 域 公 共 交 通 活 性 化 協 議 会	計 画 へ の ア ド バ イ ス	ポータルサイトは高齢者などは見ているかどうかわからないわけだから、アンケートなどで市民がどのように公共交通を評価しているのかを把握して、ニーズに合った形で進めて下さい。	実施直後なので目標値に達していないのはやむを得ない。今後の方針を着実に進めて目標達成につなげて欲しい。		
	個 別 施 策 へ の ア ド バ イ ス		<p>サービスの見直しは的確だが、それ以外の利用促進施策があれば、是非資料にも記載して欲しい。</p> <p>→出前講座、JR 鯖江駅のモニターの変更（吊り下げ→据え置きへ）。時刻表は高齢者に理解しづらいという声があり、乗り継ぎ早見表を作成した。</p> <p>ポータルサイトよりも一般的なプラットフォームで情報が見られる方が良いのではないかな？</p> <p>→ポータルサイトは残していきたい。</p>	<p>循環線のダイヤは鯖江駅⇔神明駅間の頻度を重視するか、支線との接続を重視するかの2つの考え方があるが、今回は支線との接続を重視したと言うことか。そういう考えでやっていることを市民に広く知ってもらうことが重要。</p> <p>→循環線沿線に施設が集中するため、支線との接続を重視した。周知については、広報誌、ホームページ、各地の高齢者サロンなどで実施している。</p> <p>循環線の図はわかりやすいが、支線も含めた図として恩恵があることをわかりやすくするとさらによい。</p>	

		委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
越前町地域公共交通	計画へのアドバイス	高齢者の外出回数が減ったのは望ましいことか？交通だけでなく、市民の生活がどうなっているのかが見えていない。高齢者の生活や、外出機会がどうなっているのかという視点で整理すべきである。			
活性化協議会	個別施策へのアドバイス		<p>コミバスに比べて利用者が 1/5 だが、委託費は半分であり、1 人あたりはかなり非効率になっているように見える。委託費が削減できたとあるが、経費削減が目的ではない。利用回数が大きく減っているのは問題。公共交通に頼らないと行けない人をきちんと助けられているのか。</p> <p>コミバスについて資料に説明がないのできちんと説明して欲しい。</p>	<p>コミバスを廃止してチョイソコにしたことで、利用者はほぼ移行したとあるが、そうであれば利用回数が大きく減ったことになる。</p> <p>→利用回数が減ったと認識している。ただ、登録者は増えているので新たな利用者は確保している。</p> <p>実利用者数が増えているかどうかは重要だが、外出回数が減っているのは町として望ましいと考えるか？タクシー利用への影響はないか？</p> <p>→タクシーは法人需要が主で影響はないと認識している。</p> <p>チョイソコは個人のデータもあるので細かい分析ができるはずなので、しっかり把握して欲しい。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3	中部運輸局
福井県生活バス路線確保対策協議会	<p>中部縦貫道が大きく影響する。岐阜とのつながり、名古屋から考えると道路で行くのは東海北陸経由が魅力的なルートになる。そうしたもう少し広域の視点もあって良い。</p> <p>高校生の利用に対応することは大切。</p>	<p>観光資源が多い地区なので、連携をして欲しい。各市町の観光施策を県でとりまとめながら統一的に取り組むことを期待。</p>	<p>勝山大野線は利用が増えているが、それでも15人ギリギリ。大野市も勝山市も変化があるので、両者を結ぶだけでなく、どのように利用してもらうかをしっかり考える必要がある。県としては機会を設けるなどは考えているか？</p> <p>→2年前から生産性向上ワーキングをしている、嶺北の計画も策定中。直近の見直しとして、高校通学合わせたダイヤ改正をしている。新幹線開業を見据え、共通フリーきっぷの作成など、観光にも使える路線として考えたい。</p> <p>フリーきっぷは観光客向け。日常的な利用で連続的に使えるように大野線と九頭竜線の共同経営など新制度も考えて欲しい。高速バスのネットワークも含めて、路線をよくする観点で取り組んで欲しい。</p> <p>作成されている路線図が県の公共交通の骨格となる。これに観光の案内を組み合わせれば良い。</p> <p>鯖浦線・福浦線は織田から先の利用が少ない。福井・神明・武生に利用が分散するのはやむを得ないが、福井鉄道乗換などの対応も考えられるのではないかな。</p>	<p>幹線系統の鯖浦線、福浦線のような極端に輸送量が低迷している路線は見直しなど考えているか。利便増進が終わる前にスピード感を持って対応しないと大変なことになるので、県と沿線市町で連携して検討して欲しい。</p> <p>→人口減少もあり、利用が落ち込んでいる。丹南地域での分科会でも議論になっている。このままで良いとは思っていない。</p>