

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>若狭町地域公共交通会議</p>	<p>P3 でデマンドタクシーの利用者降車場所実績が挙げられているが、どういう意味か。</p> <p>→ (町) 利用実績については、駅への接続を増やそうという意味で表示している。</p> <p>評価について、100 円運行の期間を含めた評価になっているが、それで委員や市民は納得されているのか。</p> <p>→ (町) 増えたことは良いが、その後に元に戻ることに分かった。1 回だけで終わるのではなく、随時というか継続して実施しないといけないと思った。</p> <p>3月に計画策定されるのであれば、その計画にはどう反映されるか。</p> <p>→ (町) 公共交通計画の中で、「100 円で行う」とは書かないと思うが、過去の経験を踏まえて様々な策を講じるとしていきたい。</p> <p>委員 2 が言ったように、タクシーと競合する可能性があるので、今回の結果を踏まえ、ぜひ委員と意見交換しながら計画を策定してほしい。</p>	<p>一人当たり 4000 円台の経費がかかっているが、タクシー料金としての精算なのか。</p> <p>→ (町) いや、委託費として1日定額で借り上げている形だ。</p> <p>二十数人の利用で 4 台使っているわけだが、更に利用が増えても大丈夫か。</p> <p>→ (町) まだゆとりはあると思うので大丈夫だ。</p> <p>乗合率が 1.2 だが更に上げられる可能性はあるか。</p> <p>→ (町) 1 人 500 円だが、相乗りすると 300 円になる。電話予約でなるべく相乗りを勧めるよう調整している。</p> <p>偶然にしか乗りあわないようだと、相乗りは難しい。タクシー同然になっている。</p> <p>一般のタクシーと競合するのではないか。タクシーの利用と合計した値が増えていけばよいが。</p> <p>→ (町) 地元タクシー 2 社に委託しているが、話を聞くとタクシー利用は横這いと聞いている。</p> <p>デマンドの数字だけ見て評価するのは難しいため、客層の違いとか、「こういう利用者が新たに増えた」とかそういうところを示してほしい。</p>	<p>令和 4 年 7～11 月に期間限定運賃 100 円を行い、効果はあったものの、その後は利用が激減したということか。</p> <p>→ (町) 11 月 30 日以降も 5～6 月までは回復傾向が見られた。ただしそれ以降は猛暑の影響もあったのかもしれないが、利用者数が減ってきている。</p> <p>嶺南地域で連携した利用促進イベントをやっているか。今後の展開は。</p> <p>→ (町) 小浜線の利用促進協議会を通じてキャンペーンなど行っている。令和 6 年度は観光客向けに、三方五湖・山頂を通る周遊バスの実証事業を行う予定だ。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>坂井市地域公共交通会議</p>	<p>評価推進体制を見ると、「費用対効果を重視して」とある割に取組が連動していない気がする。 →（市）行政の予算の総額を変えずに中身を良くしていくという考え方で進めている。  別添4の9ページには ACT で書かれたことを書いておくべきだ。</p>	<p>大きく改変したが計画は以前そのままにつき、数値目標が変わっていない。それで達成できてないと言われても評価のしようがない。 →（市）ご指摘の通りであり、来年度の計画策定に加味したい。  新計画が始まるまで、この事業の PDCA をどのように回すかが分からないので不安である。  「高いけど便利だから乗る人」と「不便だけど安いから乗る人」は違う層である。前者はタクシー利用から移った人たちの可能性があるし、後者は手段がなくなった。 →（市）タクシーからデマンドに移った人がいるのは見受けられた。周知活動を充実させたい。  推進体制の図が良くない。モニタリングのスケジュールや仕組みが示されていない。  地域間幹線を新たに作ったのは良いが、値段は上がった。乗らなくなるのは当然だ。路線バスの運賃である必要もない。定額の地域間幹線もある。 →（市）協議運賃で上限 500 円に抑えている。学生の定期券補助等も行っている。  高校生の支援の在り方は色々あるため勉強していただきたいが、2月から周知するのは次年度の入学生に訴求せず手遅れだ。再来年からやっていただくことになると思う。</p>	<p>コミュニティバスから AI オンデマンドバスに変えて、運賃は上がったが利便が良くなって利用は増えたのか。 →（市）利便性が高まって利用が伸びていると思う。今後も周知していきたい。  その取り組みによりバスの利用を奪っていないか。 →（市）バスとデマンドでエリアが重なるところもあるが重ならないところもあるので、奪っているとは思わないが、今後注視していきたい。  観光需要を取り込むための施策を教えてください。 →（市）イベントは土日が多い。三国駅や丸岡城の東西方向を直線的に結ぶ方向で整備した。3月以降の人流を見ていきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
<p>越前町地域公共交通活性化協議会</p>	<p>低乗車率の路線バスを廃止したから係数が良くなったという表現が気になった。</p> <p>デマンドの目標値が達成できなかったとあるが、目標値をどのように決めたか？ 決め方自体に問題はないか。町民にメッセージが届いているか気になる。</p> <p>→（町）コミバスの実績値を目標値にしたが、実際にはコミバスからデマンドに移行していただけなかった。宮崎織田地区については目標には達していないものの、指定停留所とコミバス時代の停留所を見比べると乗降回数は同程度になっているが、朝日地区については、分析をしても減少の原因がわからないのが正直なところなので、ニーズ調査を踏まえて運行区域の設定など改善に取り組む。</p> <p>サービスによって住民が利用しやすくなったのかとか、どう使われているかということも踏まえて進めていただきたい。</p>	<p>デマンド交通にはモニタリングすべき指標がいくつかある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・登録者数がターゲット層のどの程度確保できているか</li> <li>・登録した人で1回でも利用した人がどのくらいいるのか。リピート率はどの程度か。</li> <li>・それから乗合率についてもチェックしていかないといけない。</li> </ul> <p>これらをモニタリングして数字が示されて初めて評価可能となる。それで朝日地区と織田宮崎地区の差について、目的地や地形などの違いなども含めて分析できるようにする。来年度調査をするということだが、何をやる予定か。</p> <p>→（町）現時点で示せるものはないが、実際の利用者、コミバスの利用者の声を踏まえて調査したい。モニタリングすべき指標についても参考にしたい。</p> <p>手段が全く違うので、コミバスからデマンドへは利用者が移行しづらい。移行しなかった利用者に対しては事後には調査が難しい。ぜひ調査してください。</p> <p>地域間幹線が、織田から福井・鯖江・武生と3方面に分かれている。織田で乗り換えにして、越前海岸～織田を集約するという大幅な見直しも必要ではないか。その際、乗り継ぎになるので、乗り継げば行けるということがわかりやすい案内を考えていただきたい。</p> <p>→（町）織田バスターミナルをハブとし、越前海岸～織田の路線については集約する形を検討している。</p>	<p>チョイソコの朝日地区での利用が少ないのが課題だと思うが、登録者数そのものはどうか？</p> <p>→（町）2地区とも人口比では同程度の登録状況だが、利用回数に差が出ている。朝日地区での稼働が低い具体的な理由はこれから解明していきたい。</p> <p>利用意向をしっかりと調べていただきたい。来年度調査をするという認識で良いか？</p> <p>→（町）R7までが現在の計画の計画期間であるので、次期計画に向けたニーズ調査を来年度実施予定。その中でチョイソコについても調査したい。</p> <p>低乗車率の路線バスの見直しについて、廃止して代替手段を協議とあるが、具体的にはどういうものを考えているか</p> <p>→（町）デマンドタクシーの時間帯を早めるなどの対応を考えている。</p> <p>現在のチョイソコにも課題があるので、新たな地域に導入する場合においてもそれを踏まえてやっていただきたい</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
鯖江市地域公共交通活性化協議会	<p>つつじバスの改善は市民に浸透しつつある印象だが、地域間幹線の数字が悪いのが心配。地域間幹線がうまくいかないフィーダーのつつじバスも補助落ちしかねない。地域間幹線との関係や、周辺市町との連携をどのように考えているかを知りたい。</p> <p>→（市）幹線系統は越前町から伸びているが、再編について、越前町、越前市も含めて話をする必要がある。越前町方面から多くの利用者が鉄道駅を利用しているが、本市としても市民にもバスで越前町方面への移動ができることを周知して利用促進を図りたい。</p>	<p>60分ヘッドの循環線にして利用が大きく増え、良い再編であったと思うし、もう少し伸びてくると思う。</p> <p>「車がなくても～」というコンセプトが、つつじバスでどう実現できるのかということをお皆さんにわかりやすく伝えていく必要がある。</p> <p>→（市）前回の再編で今まで使っていた人が離れてしまった。昨年度の再編で、その人たちが戻ってきてくれている。運転手との意見交換でも、今までより乗りやすく、中心部に出られるようになったという声もある。ただ、いったん離れた人を戻すのは難しいので、わかりやすいチラシを作成して、つつじバスの現状を市民の皆さんに周知することは必要と感じている。</p> <p>バスに関心ない人には、ダイヤを工夫しても伝わらないし、時刻表やマップで見せても訴求しない。何がどう変わったか、郊外からどのくらいの本数が走っていて、循環線に乗り継ぐといろいろなところに行けるといった基本的な情報をまず分かっていただけるよう提供すると良い。</p>	<p>去年はコミバスの再編、新車両のデザインに取り組み、今年は主にソフト施策を実施している。公共交通が身近なものという意識醸成には有効だが、やることに重きが置かれ、実際のどのくらいの人に伝わっているかをしっかり把握していただきたい。</p> <p>評価指標でも、活動回数を指標としているが、どれくらいの方が参加したのか、伝わったのかが大事。鯖江市のインスタやXを見た。頑張っていると思うが、フォロワー数などは少ないので、しっかり伝えるように頑張ってください。</p> <p>利用者の増加のためには、路線に乗っていただくプロモーションも具体策を持ってやっていただきたい。</p>

	委員 1	委員 2	委員 3
越前交通圏	<p>地域間幹線の分析シートを見たとき、市町の負担額が増えてきている。市町村はどう考えているのか。ぜひ話し合っていたきたい。フィーダー系統については努力されているが、地域間幹線については見えてこない。</p> <p>→（県）市町と事業者と話し合っているところである。新幹線開業に向けて、バスに ICOCA 導入を進めており、半額補填をする予定だ。</p> <p>福井鉄道・えち鉄は順調である。しかしバスの方が気になるので、ぜひ良い仕組みを作ってほしい。</p>	<p>越前町関係では鯖浦線がもっとも本数が多いはずだが、資料 P1 の地図には鯖浦線が書かれていない。</p> <p>織田から西の方が本数が多いため、何とかしないといけない。福井鉄道としては拠点がないなど色々問題があるが、今後どうしていくのか。</p> <p>→（県）WG や計画策定の部会でも話をしている。交通結節点でのハブ機能をしていくこととしている。越前町では一部見直しして廃止する箇所もある。</p> <p>3路線の系統ごとに評価しているが、区間ごとの評価をしてほしい。色々な系統が合わさる場合、系統で評価しても意味がない。少なくとも、織田の東と西でどのような状況かを示してほしい。そうでもしないと、鯖江市としてはすることがない。</p> <p>→（鯖江市）2年ほど前に福井鉄道の資料を見たが、ほとんどは越前町の人が来る利用で、鯖江市民が越前町に行くことがない。</p> <p>チョイソコと一緒に考えてほしい。チョイソコで織田や幹線の駅まで出て、それで鯖江の市街地循環バスに乗れる。そのように乗り継げばアルプラザに行ける事が伝わっていないのではないか。</p> <p>新幹線が延長してきたらこのバスに乗って越前海岸に行けると思うが、何か考えているか。</p> <p>→（県）路線に関する周知までできていない。越前たけふ駅と武生駅の間はシャトルバスを出すので、県としてはその一部支援をしている。その他、定額タクシーも考えている。</p> <p>越前武生駅から武生駅に行ってバスに乗るとするのは考えにくい。福井駅から福井鉄道で神明駅に行き、そこから乗り換えれば越前海岸に行ける。福浦線も鯖浦線も、通学向けなので午前夕方方便数が多い一方で、昼は少ない。北鯖江駅や神明駅から行けるが、それは観光客には分からない。</p>	

	委員 1	委員 2	委員 3
福井県	<p>地域間幹線の輸送量が15人/日より下回っている路線が多い。福浦線は特に問題だ。このままの形で補助だけを出していくことについて、事業者はどう思っているか。</p> <p>→（県）路線として維持していくべきかなど、新幹線開業を機にキャンペーンを行う中で回復状況を見つづ、見直しについて事業者と協議はしていきたい。</p> <p>新しい計画の中で目新しい施策などはあるか。</p> <p>→（県）移動手段の確保、人材の確保、利用促進、と掲げているので、事業者と共有している。</p>	<p>新青森駅開業の際、私は委員であった。その中で、合併前の各役場から東京駅から何時に帰ってこられるか、始発に出ると何時に東京駅に着くかを調べた。各地区に全部新幹線で行けるから「ぜひ安心して来てください」という風にした。そういうことをやっていないと、利用者には行けるかどうか分らず受け入れられない。</p> <p>嶺北・嶺南の計画を見ても字しか見当たらない。織田の名前も出てこない。県としてどういう方針で維持していくか、拠点をどう維持していくかを示してほしい。市町とも共有し、みんな役割はあると思うので役割を考えてもらえるように情報発信することが大切。</p>	<p>福井県は広域で公共交通の計画づくりの連携がある。その中で北陸新幹線の延伸という観光も取り入れられる機会の中で、具体的な対策は何かあるか。地域間幹線は市町ごとというよりは、市町や事業者と一体にやるべきだ。名古屋から見ても観光のチャンスだと分かるが、観光、プロモーションが見えてこない。ぜひ取り組んでもらいたい。</p> <p>→（県）ICOCA 半額など路線バスを使いましょうみたいなキャンペーンはやりたいと思っている。</p>