

|   | 委員 1  | 委員 2   | 委員 3  | 中部運輸局 |
|---|---|--|---|-------|
| <p>鯖江<br/>市<br/>地<br/>域<br/>公<br/>共<br/>交<br/>通<br/>活<br/>性<br/>化<br/>協<br/>議<br/>会</p> | <p>計画策定時に想定した年間の協議会実施スケジュールが実態と異なっているが、次期計画策定において、協議会による意見反映できる進め方をしてほしい。6月に第三者評価委員会の結果を報告しても、次年度の事業計画に反映できない。</p> <p>→スケジュール通りではないが、必要に応じて協議会を開催している。計画策定のための協議会も必要なタイミングで開催する。</p> <p>循環線と郊外から来る路線は性質が違うと思う。利用者や利用状況に傾向の違いがあるか。</p> <p>→地区路線は朝晩に利用が集中し、昼間は利用が少ない。循環線は日中も病院やスーパーの利用が見られる。高齢者の通院やSCの利用が多い。</p> <p>高齢者が多いと午前中心だと思うが、夕方の利用が多いということだった。昼間時の利用を掘り起こすために、懇談会などでしっかり議論してほしい。</p> <p>→接続の関係もあり、夕方の利用となっている。地区路線は昼の時間が少ないので、そこを増やしたい。</p> | <p>R4に実施の再編が定着し、順調に利用が伸びている印象だ。R9のダイヤ改正は路線見直しを伴うか？利用者が伸びている中で何を課題と捉えているか？</p> <p>→R8で計画終期となり、R9より新計画に基づく取組となるため、住民の意見を踏まえて必要があればダイヤ・路線見直しを実施する予定だ。</p> <p>公共交通が充実と感じている人の割合80%を目標にしているが高い印象だ。80%にした理由は？</p> <p>→公共交通に満足しているという取り方をしていくわけではなく、市として交通施策に取り組んでいる内容について評価しているかどうかを指標にしており、80%と設定した。</p> <p>どういう人に聞かかにもよる。市民全体を対象とすると、あまり興味がない人が含まれてしまい、達成できなくなる。回答者の属性なども次期計画で検討してもらえれば。</p> | <p>R4に利便増進を策定しているが、台数や路線数に変化はあったか？</p> <p>→台数、路線数は変化なし。路線・時刻を見直し、循環線をパターンダイヤ化した。使い勝手が良くなったので、利用が増えている。</p> <p>つつじバスは好調だが、福井鉄道は利用者が減少している。利用減に対する改善策を明確化すべきだ。今までの施策からプラスアルファの取組をしないと増えない。</p> <p>公共交通集落カバー率が1%達成できていない。</p> <p>→主要な集落にはバス停を全て設置しているが、その先が未達成になっている。つつじバスだけでなく、自家用有償の実証を今年度まで実施している。来年度からは新たな枠組みで実施予定だ。</p> <p>バス停まで歩くのが辛い方も増えているので、ラストマイル対策も必要。つつじバスの好調だけにとらわれずに、困っている人にも目配りしてほしい。</p> |       |

|                     | 委員 1  | 委員 2  | 委員 3   | 中部運輸局 |
|---------------------|---|---|--|-------|
| <p>勝山市生活交通地域協議会</p> | <p>日中にフルデマンドを入れるという方針を定めているのであれば、アップデートガイダンスをする意味があるのか？<br/>                     →アップデートガイダンスを十分理解していなかった。<br/>                     方針を定める際には使うべきだが、ある程度方針が決まっているのであれば、それを計画に書けばよい。<br/>                     市全域に広げるとのことだが、そうした面的な需要があるのか。また、現在は直線的な需要とのことだが、面的な需要になれば乗合は減るはずだ。そうなると5台では足りなくなる可能性がある。<br/>                     →事務レベルでは、5台で足りると計算している。<br/>                     朝晩はスクール、日中はデマンドということだが、運転手のやりくりはどうするのか？<br/>                     →スクールの運転手がそのままデマンドも運行する予定だ。<br/>                     今までの運行をなくしてデマンドに切り替えたとして、利用者がガラッと変わる可能性がある。バスに乗っていた人は予約が苦手な人が多く、デマンドに乗る人はタクシーに乗っていた人が多い。「バスに乗っていたがデマンドに代わって良くなった」という人はどの程度いたか。<br/>                     →満足度の調査をしている。<br/>                     タクシー需要がデマンドに移ってしまう可能性がある。<br/>                     →タクシー・バス会社は同じなので話をしている。フルデマンド入れることでタクシー需要が減ったということはなかったようだ。タクシーは観光需要で伸びており、供給が追い付いていない状況と聞く。ライドシェアも考えないといけなない。<br/>                     タクシーの生活需要がほとんどないということで理解した。ただ、デマンドの利用者に、バスから移った人がどの程度いたかは把握したほうが良い。</p> | <p>市内全域でフルデマンドにするとのことだが、運行時間帯と車両サイズについて教えてほしい。<br/>                     →朝夕のスクールバスの間の9-16時を予定し、通勤やハイエースを想定している。<br/>                     市内全域に向けて実証実験を行ったと思うが、予約の集中度合はいかか？ AIを入れると財政支出が大きくなる気がする。<br/>                     →既存地区内では直線的な移動が多かったが、対象範囲を広げたことで面的な移動が増えた。人力の配車では難しくなってきたため入れることにした。財政支出については、対象範囲の拡大に際して3台を2台にしたが、2台でもまだ余裕がある。将来的には10台を5台にするとともに運賃収入の増加を見込み、収支率は改善されることを見込んでいる。</p> | <p>既存の公共交通への影響が大きいと思った。利用者満足度も高いし、利用者も増えているということだが、利用者がどういう人なのか把握しているか。<br/>                     →利用者アンケートでは、これまでバスを利用していたかという設問もあり、多くの人が行ったと記憶している。<br/>                     デマンドは、元気な人に安いタクシーとして頻回利用されるケースがある。利用頻度は見ているか。<br/>                     →まだ調査していない。<br/>                     ごく一部の人の頻回利用でかなりの行政負担をしている可能性がある。乗ればよいというわけではない。適切な人に乗ってもらうことが重要だ。<br/>                     全域のフルデマンドにすることについて、悪くはないが、京福バスの利用を減らす可能性がある。将来の街の姿が見えない。若い人が使っているか、将来この街に人が住むかなど、困っている人を救う、既存の公共交通を支え・育てるなどの視点とともに、将来のまちづくりの視点が必要だ。</p> |       |

|                    | 委員 1  | 委員 2   | 委員 3 | 中部運輸局 |
|--------------------|---|--|------|-------|
| <p>小浜市地域公共交通会議</p> | <p>免許返納の調査結果を何に活用するのかわからない。免許を返納して困っているという内容がわかれば MM の取組につながるのではないかと。<br/>→調査結果を踏まえ検討したい。</p> <p>計画改定のスケジュールはあるか？ 現時点で構想がないと計画策定が不安だ。</p> <p>循環バスは、高齢者の通院買い物を想定したサービスにすべきだ。100 円運賃でも、買い回りをすると高くつく。企業の協力を得て、無料運行も考えられる。実験の中で様々なやり方を検討して計画に反映した方が良い。</p> <p>→各地区で周知しているが、店舗への周知はできていなかったため、今後取り組みたい。</p> <p>あいあいバスについての総括が必要だ。市街地での経由地が複雑だ。各地区から市街地で行きたいところに合致しているか？循環バスへの乗り継ぎやタクシー活用等も計画検討の中で検討してほしい。</p> <p>若江線は何か取り組んでいるか？<br/>→新たな支援策を考えたい。</p> | <p>市街地循環バスの導入の背景は？<br/>→現在の計画に掲げており R4 に実証を実施し、結果を踏まえ、R5 以降検討してきたが、実証期間が短かったこと、利用者から好意的な意見があったため、一部変更の上で、2 回目の実証を実施した。</p> <p>利用者は好意的なので利用しているが、使っていない時間帯も多い。実証で得られた結果をどのように活かすか？<br/>→タクシーを活用して郊外から市街地に出てきてもらい、市街地は循環バスと既存公共交通を合わせて、組み合わせで移動してもらおう想定だったが、今後の計画の中で検討していきたい。</p> <p>運転免許返納者アンケートの結果をどのように活かすか？免許返納した人よりも、したくてもできない人がより問題。免許返納を進める取組についても考慮していただきたい。</p> <p>→免許返納者の実態を把握して、市に合った移動手段を模索している。次期計画改定でも、既存公共交通を補完するためにタクシーを活用したい。</p> |      |       |

|     | 委員 1   | 委員 2   | 委員 3   | 中部運輸局  |
|-----|--|--|--|--|
| 福井県 | <p>「水仙ランド入口」は廃止になったので資料を直してほしい。</p> <p>鯖浦線の評価は、かれい崎がB、織田がCとなっているが、一体的に考えたほうが良い。地図では神明駅とあるが、北鯖江駅まで行く。再編により集約して鉄道に乗り換えてもらうことで増便もできたが、そうした効果を書いてない。</p> <p>→福浦線の廃止に伴い鯖浦線のルートを変えて高校前に停まるようにしたが、利用者数の減少を回復するには至っていない。かれい崎からの便は、通勤通学で残していきたいため、接続など取り組んでいきたい。</p> <p>織田～かれい崎は利用者が少ないと予想する。かれい崎は補助が出なくなる可能性がある。利便増進やサービス継続事業などを使って見直す必要がある。</p> <p>→区間の利用者数の分析がされていない。</p> <p>春江丸岡線は、幹線路線になって京福バスになった路線だ。輸送量が1.8人となっており、あまりに少ない。</p> <p>→三国丸岡線も含め路線バスに変えたものだが、減便の対象になって利用者数が少なくなった。坂井市や福井支局とも話し合っている。</p> <p>高校生は、丸岡からなら福井に行くだろう。春江丸岡線は利用する気配がない。大野線は、九頭竜線との関係で考えないといけない。</p> <p>→2事業者で運行してもらっており、輸送量が取り合っている。朝夕の通勤通学需要はあるので、4月・10月に向けて議論しているところだ。</p> <p>鉄道と幹線の分担を見直した方が良いと思う。</p> | <p>人材確保については、県主導で様々な取り組みをしており、復便がかなったというのはよいことだ。しかしP5でR7に減便があったとのことだ。どういう課題があるのか。</p> <p>→R6に大きく減便したのが京福バス・福井鉄道、R7は京福バスだけだ。定数を確保するだけの人材は集めきれないのが現状で、利用者不足の路線から利用者の多い路線に重点を置いて対応している。</p> | <p>いろいろな取り組みをされており、その中で運転士不足対策は非常に参考になる。</p> <p>「運行奨励金」はどういうものか？</p> <p>→距離数に応じて支払うものだ。県内すべて赤字のなかで、運行のインセンティブがない。また、地元のバス事業者を受けてもらうにしても儲けがない。路線バスにしても儲けが出る仕組みを作った。また、市町の方でも赤字を負担してもらえよう、補正して対応してもらうものだ。</p> <p>減便を抑えたい思いはよくわかった。また、洗車機の話も良いと思った。</p> <p>「最適な交通体系」というのは県の役割だが、内容を教えてほしい。</p> <p>→人材確保に向けて免許支援、一定期間働いた人に奨励金など行ったが、バスで来た人に特典配布など行った。ただ、市町によっても注力すべきポイントが違うので、特徴に合わせて支援できるようにするものである。</p> <p>市町の取り組みが「最適」かどうかはわからない。それについてはどうか。</p> <p>→路線バスが難しい場合はどういう代替かは市町と話をしていく。</p> <p>移動実態に合わせたあり方を県が提案するイメージだったが、市町の意向を支援するということか。</p> <p>→まずはバスの形態が多いので、国庫補助をどうするかという中で議論のきっかけを作ることが多い。</p> <p>県の役割の一つは自治体の支援であるが、一方で、複数の自治体に関係する問題を解決する役割がある。それについてはどうか。</p> | <p>人材確保は、思いつく限りいろいろやられていて素晴らしいと思った。その中で効果が出たものを教えてほしい。女性活躍についてはどうか。</p> <p>→給与支援は特徴的だ。未来永劫ではなく3年間だが、20万円分を市町と折半し、事業者にも賃上げを求めるものだ。結果として事業者も10万円出して、計30万円アップした。女性が活躍しやすいというのは、バス事業者として予算を出している。</p> <p>トイレとか更衣室とかそういうものか。</p> <p>→専用トイレや防犯灯などの支援である。</p> |

|  |  |  |   |  |
|--|--|--|---|--|
|  |  |  | <p>→嶺北・嶺南の2地域に分かれて計画を策定した。そのうえで、広域路線を市町と協議している。</p> <p>全体の交通体系の中で軸をもって守っていく、そのうえで、複数自治体がかかわる路線の調整役としての役割が求められる。</p> |  |
|--|--|--|---|--|