

令和4年度第1回小浜市地域公共交通会議 議事録

1 日 時 令和4年6月17日(金) 13:30~15:30

2 場 所 働く婦人の家 3階 大会議室

3 出席者 <<委員>>25名(代理出席4名)、欠席1名

川本義海会長、野村徳夫副会長、堂前存守委員、川嶋崇委員、今村治義委員、岩崎育巳委員、北林荘八委員(代理 西日本旅客鉄道(株)金沢支社 敦賀地域鉄道部 北野様)、森健次郎委員、治部淳委員、山崎正博委員、松宮克行委員、富士健一委員、五十嵐重晃委員、田中博委員(代理 小浜警察署交通課 堀井様)、福井亨委員(代理 嶺南振興局小浜土木事務所道路課長 下西様)、藤田靖人委員、清水雅彦委員、御子柴北斗委員、野村和司委員、乗替保委員、宮下宏幸委員、堤宗和委員(代理 福井県交通まちづくり課 小竹原様)、東野克拓委員、小林博之委員、金子正憲委員

<<事務局>>

小浜市新幹線・交通まちづくり課

4 議事次第

(1) 開会

(2) 議事

(報告事項①)

小浜市の公共交通の現状について

(報告事項②)

大手橋・城内橋・西津橋架け替え工事に伴うあいあいバスの運行経路変更およびダイヤ改正について

(協議事項①)

小浜市地域公共交通計画(案)について

(協議事項②)

コミュニティバスの運行形態見直しにかかる事業について

(3) その他

(4) 閉会

5 議事

(1) 開会

【会長・副会長 選任】

事務局：会長・副会長の選任について、昨年に引き続き、本会の会長は、福井大学大学院教授・川本委員にお勤めいただきたいと存じますが、皆様よろしいでしょうか。

(異議なし)

続きまして、副会長につきましても、昨年に引き続き、内外海公民館長の野村様にお願いさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。

【会長挨拶】

本日は、小浜市の公共交通の現状について報告があります。また、昨年より取り組んでいる、小浜市地域公共交通計画（案）について協議いただきます。皆様にご意見をいただき、実践しながら動いていくという考え方で公共交通を動かしていくのが良いと思っています。皆さん、よろしくお願ひいたします。

(報告事項①)

地域公共交通会議とは

【中部運輸局・福井運輸支局】「活発で良い議論ができる会議のために」のパンフレットをもとに説明
小浜市の公共交通の現状について

【事務局】資料に沿って説明

【会長】

説明ありがとうございました。委員の皆様、何かご質問・ご意見ありましたらお願ひいたします。

【委員】

資料 P15 にあいあいバス運行状況の推移が記載されています。運賃収入や乗車人員数が、あいあいバス運行開始時期と比較すると、現在はかなり減っていますが、事務局ではこの理由をどのように分析されていますか。

【事務局】

ありがとうございます。運賃収入および乗車人員の減少の主な要因として2点考えています。1点目は、学生の減少です。あいあいバスは通学利用者が多く乗車しています。そのため、少子高齢化の影響で、乗車人員が減っているものと考えています。2点目は、マイカーの普及です。免許を持つ人が増えており、通勤等でマイカーを利用されていることにより、バスの利用が減っているのではないかと考えています。

【会長】

資料 P9 に記載されていますが、あいあいバスは学生の利用が約8割を占めています。この割合は他の地域よりも高いのは間違いないと思います。学生の減少の推移と乗車人員の減少推移が比例しているかという点はあると思います。

また、あいあいバスが運行開始された当初は、高齢者は運転免許を持っていない人も割合多かったのではないのでしょうか。現在は、免許を持っている人の割合が高くなり、クルマを乗り続けているという点もあると思います。モビリティ・マネジメントの取り組みはありますが、公共交通への転換が中々できていないという現状だと思います。

【委員】

資料別紙 1 の嶺南地域公共交通網形成計画の取組み 10 にキャッシュレス化の推進があります。令和 3 年度実績ではコミバス等へのキャッシュレス化の検討がありますが、令和 4 年度はどうなりますか。

【事務局】

取組 10 のキャッシュレス化の推進について、令和 3 年度に、福井県・嶺南市町と協議し、コミバス等へのキャッシュレス化を目指す方向性を認識したところです。各市町で導入する年度が異なり、令和 4 年度は小浜市では導入の予定はないという状況です。ただし、今後導入する方向性で進めています。

(報告事項②)

大手橋・城内橋・西津橋架け替え工事に伴うあいあいバスの運行経路変更およびダイヤ改正について

【事務局】 資料に沿って説明

【会長】

この件に関して、ご質問・ご意見等ありましたらお願いいたします。

7/16 からダイヤ改正ですが、夏休みはいつからになりますか？学生への影響はどうでしょうか。

【委員】

7/19 (火) が夏休み前の通学日と聞いていて、交通整理を実施予定です。

(協議事項①)

小浜市地域公共交通計画（案）について

【事務局】 概要版の資料に沿って説明

【会長】

概要版に沿って、小浜市地域公共交通計画（案）の内容の説明、パブリックコメントに対する市としての考え方について説明がありました。こちらの件についてご意見等ありましたらお願いします。

【委員】

今後、取組みを進めていく中で、お願いがあります。基本方針 1 「みんなで支え育む公共交通」となります。「みんなで」という点について、行政・地域・交通事業者等が一体になって進めていくということをご希望したいと思います。

【会長】

ありがとうございます。計画は令和 4 年度から 5 か年計画で進めていきますが、各取組みの取組み主体や連携する人が計画書に記載されています。それぞれの取組みを進めていくにあたって、役割を把握し、事業を進めていく必要があると思います。貴重なご意見ありがとうございます。

【委員】

市民意識の醸成・行動スタイルの変容ということはとても大切で、特にあいあいバスの利用を促進することが大切だと思います。高齢者などの交通弱者はもちろんのこと、通勤などの日常でいかに市民にバスを利用してもらうかを考える必要があると思います。バスを使うきっかけがあればそれが習慣づいて利用促進につながると思います。働き盛りの方がいかにバスを使うかという点を考える必要があると思っています。

【会長】

昨年度の市民アンケートの公共交通の満足度に関しては、「乗ったことがないのでわからない」という意見が一番多かったです。そこで、目標指数では、「乗ったことがない人の割合を減らす」というものが掲げられています。今お話しいただいたように、乗るきっかけをいかに作り出すか、個人だけに頼っても中々難しいと思うので、例えばイベント時や休日に、地域の人たちで一度乗ってみようとい

う声掛け、仲間作りをするというのもあると思います。すぐに習慣づけることは難しいので、まず1回経験してみるということが必要だと思います。市の助成制度も色々ありますが、知らない人もいるのではないかと思います。その制度を利用して一度経験してもらい、ということもあると思います。貴重なご意見ありがとうございます。

【委員】

デマンド交通の実証実験を行うと聞いています。あいあいバスは学生の通学利用が多い状況で、バスの本数は少なく、高齢者にとっては中々使いにくい部分があると思います。実証実験を進めてほしいと思います。

また、先日の新聞報道で、西日本ジェイアールバス若江線が減便を検討しているとありました。利用者が少なく、減便と路線の統一化が検討されているという内容でした。公共交通は、今大切な時期にかかっていると思います。利用者が少ない現状ではありますが、ぜひ皆さんで知恵を出し合ってやっていきたいと思います。よろしくお願いします。

【会長】

貴重なご意見ありがとうございます。

それでは、この小浜市地域公共交通計画（案）で承認いただくということでしょうか。

（異議なし）

それでは、この内容で計画策定ということをお願いしたいと思います。

（協議事項②）

コミュニティバス運行形態見直しにかかる事業について

【事務局】 資料に沿って説明

【会長】

交通計画の取組み事業である、コミュニティバス運行形態見直しとして、デマンド交通と市街地循環バスの実証実験について説明がありました。この件について、ご意見ご質問等がありましたらお願いします。

【委員】

デマンド交通の実証実験の予約の受付時間はどのように考えていますか？

【事務局】

まだ最終確定はしていませんが、予約受付は、1週間前程度から利用の1、2時間前の締め切りを検討しています。

【委員】

小浜警察署では、免許返納者に対して、この実証実験のことをお伝えできると思います。チラシ等ができましたらぜひ共有してほしいです。

【事務局】

共有させていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【委員】

デマンド交通の時は、あいあいバスの運行はどうなりますか。また、デマンド交通の実証実験の時間が9時から15時となっていますが、夕方までできると内外海の民宿利用者もデマンドを利用できるので良いと思います。

【事務局】

あいあいバスの運行ですが、今回の実証実験は3か月になりますので、バスは運行したままで行く予定です。

運行時間については、9時～15時と現在案はしています。利用者アンケート等で運行時間についても意見をもらいながら検証を進めていきたいと考えています。

【委員】

デマンド交通の実証実験では、何を検証するのか明らかにする必要があると思います。料金も無料となっていますが、それでは実際に導入されたときに利用するかどうか比較が難しいのではないのでしょうか。利用者が離れる可能性もあると思います。また、事前登録が必要ということですが、利用者にとっては手間になると思います。

【事務局】

ご指摘いただきました検証項目については、今後詰めていく必要があると考えています。今後の交通会議等で協議できるようにしていきたいと考えています。

また、事前登録については、どのような利用があったかを把握するために必要だと思っています。事前登録による利用のハードルがあがるという点については、地域内での周知を図っていききたいと思います。

【会長】

貴重な意見をありがとうございます。何を検証するのか、という点はしっかりする必要があると思います。今後の交通会議で協議をできるように事務局にはお願いしたいと思います。また、十分な周知も必要ですから、地域を巻き込みながら実験をしてほしいと思います。

【委員】

デマンド交通の実証実験が平日のみとなっていますが、土日もあると、一般の方も利用できるのではないかと思います。

【事務局】

今回の実証実験は住民対象で、平日の日中にどのような利用があるかを見ていきたいと考えています。また、予算的な考えもあり、平日で設定していますが、土日利用についてはもう少し考える余地はあるとは思っていますが、土日を行うとなると、実証実験の期間が短くなる可能性もありますので、そこについては、交通事業者の意見も聞きながら、次回会議までに検討したいと思っています。

【会長】

限られた資源の中でいかに効果を最大化するかということになりますので、土日の運行や朝から晩まで運行することについては、限りある資源の中で考える必要があると思います。

また、土日運行については、月に1回やってみるなど、工夫できる可能性もあると思います。地域の人がどう使うかによると思います。地域の人の意見も聞いて決めることができれば良いと思います。

【事務局】

地域の人に利用してもらうことが必要であると考えています。今回のデマンド交通の実証実験を行いますが、デマンド交通を今後本格導入するというわけではございません。色々な交通の形態があると思いますので、利用してもらえ、地域に合った公共交通を目指していきたいと思っています。

【委員】

事業者の立場として意見を言わせていただきたい思います。デマンドを導入することで、タクシーの利用は減る可能性があると思います。コロナ禍前と比較するとタクシーの売上は半減しています。当社のタクシーの営業は日曜から木曜は夜12時まで、金土は夜中2時までやっています。しかし、利

用者が少なくなれば、今後は時間を短くせざるおえない状況になることも考えられます。また、乗務員が少なくなっている状況もあります。デマンドを導入することで、全てを解決できるものではないと思っています。

【委員】

同じく交通事業者として意見を言わせていただきます。タクシー業界を取り巻く環境は大変厳しいものとなっています。全てがデマンドになった場合、それ以外の需要に応えるタクシー事業を行うことが難しくなってきます。そうすると、北陸新幹線敦賀延伸されてお客様がいらしても、朝早い時間や夜の時間の移動需要にどう対応するかという問題が出てきます。

また、朝夕をコミバスが運行し、日中をデマンドにすることで、費用が下がるというご意見がありました。そうではなく、コストが上がることとなりますので、委員の皆様にはそちらも認識いただきたいと思っています。

【会長】

ありがとうございます。事業者さんがあつての公共交通だと思いますし、今お話しいただいたようにトータルで考える必要があるということだと思います。実証実験にはなりますが、この点も含めて今後を考える必要があると思います。ご意見ありがとうございます。

（その他）

【西日本ジェイアールバス近江今津営業所】

若江線の減便検討についてお知らせさせていただきたいと思います。若江線の利用者数が年々減少していることに加え、2019年度末からの新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、利用者数の低迷が続いています。若江線の利用者が、コロナ禍前の利用者数まで戻るとは難しいと考えています。若江線の運行を維持するためには、運行の効率化が必須であると判断し、減便の検討を始めさせていただきました。

まず、弊社の経営状況について説明いたします。会社全体の運輸収入は、コロナ禍の影響をほぼ受けていない2019年度は、92%が高速路線バスの収入、若江線を含む一般路線バスの収入が約7%、貸切バスの収入が約1%となっています。高速バスの運輸収入が大きい割合を占めています。一般路線バス等の赤字を高速バスの運輸収入でカバーしている経営状況でした。しかし、コロナ禍により、2020年度の運輸収入は、対2019年度比 約32.4%、経常赤字は約30億円でした。2021年度の運輸収入は、対2019年度比 約46.6%、経常赤字約25億円となっています。当社としては、コロナ禍当初は、2020年度内にコロナ禍が終息すると考え事業計画を想定していましたが、想定以上に長引くこととなり、2年連続多額の経常赤字を計上することになりました。

また若江線の利用については、コロナ禍前の2018年度の平均乗車人員は1便当たり4.9名、若江線の運輸収入は+140万円でした。2019年度は平均乗車人員が1便当たり4.7名、運輸収入510万円の赤字。2020年度の平均乗車人員が1便当たり3.0名、運輸収入は2600万の赤字でした。2021年度の平均乗車人員が1便当たり2.3名、運輸収入が1900万円の赤字でした。このような経営状況の中で、現状の若江線のダイヤを維持することが難しいと判断しました。

また、当社では運輸収入の増減に関わらず、安全にかかる投資は必要であると判断して実施しておりますし、運転士の確保についても課題となっています。運転士の確保はコロナ禍の影響により業務量が激減した影響で、2020年度以降は会社全体として運転士の採用を行っていませんでした。しかし、2020年度はコロナ禍の影響や各運転士の家庭の状況等もあり、運転士の退職数が予想を上回る形で増加しました。結果として、収入の少ない路線を中心に運休の形をとりましたが、それでも運転士

の人数が足りない状況で非常にひっ迫していました。2021年度は、若干の回復を見込み、また2022年度に向けて、運転士の採用を再開しました。近江今津営業所においては、運転士は7名在籍し、平均年齢は58.6歳で正社員2名、契約社員が5名です。契約社員については、当社で正社員として勤務したあと、定年退職後に引き続き契約社員として勤務している状況で、高齢化が問題となっています。また、近江今津営業所の1日の出面は5人工で、内停まりの勤務が2人工あります。

若江線は短絡路線であるということ（短絡路線とは、近江今津～小浜間は、本来は鉄道であれば敦賀経由をしないといけないが、バスで1時間で今津～小浜間を結び、時間が短縮できるということ）から、コロナ禍でも1便も運休せずに運行してまいりました。

しかし、このままでは減便ではなく路線の廃止に追い込まれかねないという状況であり、苦渋の決断ではありますが、減便検討に入り、今後も安定的に若江線の運行の維持に努めたいと考えています。

なお、減便検討の対象については、便の効率化を図るという観点から色々と模索しているところです。沿線住民の利便性を考慮し、今後も安定的な輸送を行うという観点から、検討を進めているところでございます。なお、時期については、当初の予定では、今年8月を目途に検討をしていましたが、非常に調整等に時間を要していることから、当初の予定からは少し遅れそうである状況です。以上、報告をさせていただきます。

【会長】

ありがとうございます。若江線の減便検討について、状況を報告いただきました。委員の皆様からご意見ございましたらお願いいたします。

【委員】

経営状況等を報告いただきましたが、減便の検討については、西日本JRバスさんとして決定事項なのでしょうか？

【西日本ジェイアールバス近江今津営業所】

若江線は現在13往復、26便を運行していますが、減便を行うことは確定です。当初の机上の計算では、3～4往復（6～8便）を減便しないといけないと考えていましたが、今現在は、1本でも多く残すこと、利便性を損なわないように、減便候補を検討しているところです。

【委員】

知り合いの高齢者で免許を自主返納し、病院に行くために、若江線を利用して京都に通っている方にいらっしゃいます。若江線が必要だという方がいます。利用頻度は少ないとは思いますが、このような状況は乗車人員の数字には見えてこないところだと思います。減便の便については、丹念な検討をいただき、できれば地元の理解を得る形で協議を進めていただきたいと思います。朝晩の便を利用している交通弱者の方が多くいらっしゃいますので、そのあたりもしっかり検討していただきたいと思います。

【西日本ジェイアールバス近江今津営業所】

利用者数については、数字で見えている部分、それから乗務員からの聞き取りにより把握しているヘビーユーザーの方もいらっしゃいます。

ただ、私どもは一企業でありますので、収入をあげて社員を養わないといけないことがあります。一便も減便しないでほしいという要望の声もございますが、ただ、ここで手を加えなければ若江線自体の廃止に追い込まれてしまうというのは紛れもない事実でございます。その中でどの便を残すかというのは、例えば朝一便で若江線を使って京都に行く必要がある人が1名いて、その方のために運行できるかどうかは企業にとって苦渋の選択であると思います。ただ、運輸収入を得て路線を維

持しなければならないということがあります。このような方の状況について全く加味していないわけではございませんが、どの便を減便するかという点は全体を考えて比較検討しているところでございます。

減便は、利用者と当社の双方が100%納得するダイヤは不可能だと考えていますので、双方がひとつでも良かったと思える形にしていければと考えています。沿線の方の利便性については、十分に加味しながら検討したいと考えています。

【会長】

ありがとうございました。他にご意見等ございますか。
ないようですので、事務局にお返しいたします。

(その他)

事務局から令和4年度のJR小浜線の助成制度について紹介。

(4) 閉会

【事務局】

川本会長、会議の議事進行ありがとうございました。

また、委員の皆様には、慎重審議をいただきありがとうございました。

今回承認いただきました、小浜市公共交通計画は、6月27日に川本会長から小浜市長に策定の報告をいただく予定となっておりますので、ご報告させていただきます。

それではこれで、令和4年度第1回小浜市地域公共交通会議を終わります。ありがとうございました。

以上