

令和6年度 第2回 小浜市地域公共交通会議

日 時 令和7年3月26日（水）15時30分～
会 場 小浜市働く婦人の家 3階 大会議室

会 議 次 第

1. 開 会

2. 議 事

（協議事項①）

令和7年度の公共交通施策について

（報告事項①）

あいあいバス谷口バス停へのおおい町デマンドバス接続について

（報告事項②）

免許返納者への移動手段に関するアンケート調査結果について

3. その他

4. 閉 会

(仮称) 交通アクセス改善実証事業

■事業目的

・本実証実験は、今後の小浜市における最適な交通施策を検討することを目的とし、75歳以上の市民を対象に、小浜駅や小浜市健康管理センター、市内医療機関などを目的地とした場合のタクシー利用にかかる費用について助成を行うものである。この実証実験により、市内を運行するコミュニティバスやJR小浜線などの既存の公共交通を補完するとともに、移動ニーズにあった供給状況の実態を調査し、小浜市の公共交通の利便性および多様性、利用者に関する効果を検証する。

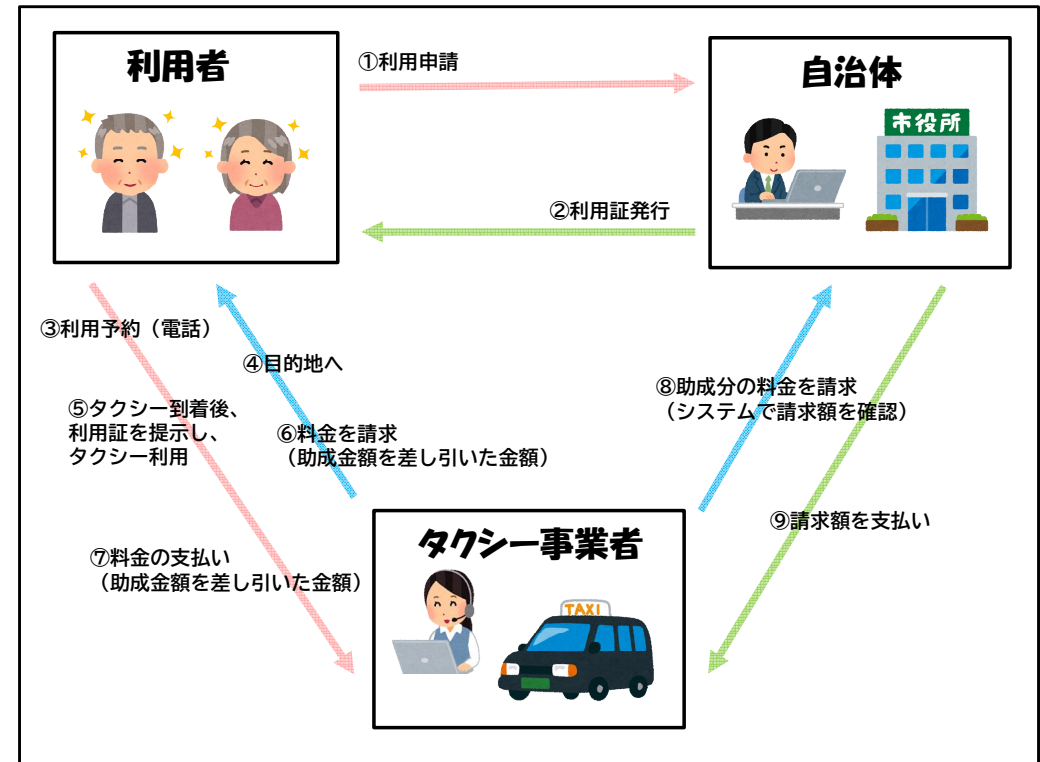
■事業内容

- ・ 補助対象者／市内に居住する75歳以上の市民
- ・ 対象者数／約5,235名
- ・ 利用可能な行先／小浜駅、小浜市役所、小浜市健康管理センター、市内の病院、クリニック等
- ・ 助成金額／利用料金の半額分
- ・ 実証期間中の利用可能回数／実証期間内（6カ月）に12回の片道利用
- ・ 実証期間／6カ月（R7.9月～R8.2月を予定）

◎精算管理システムについて

- ・ 利用者は、利用証を提示し、運転手が利用証および料金メーターをカメラで読み取ることで助成金の差額を支払うことができる。
- ・ 自動通信により、乗車時間、場所、料金などの利用データはクラウドサービスに蓄積され、市に差額分を請求する際、瞬時に請求書の作成が可能となる。

■実証スキーム



■今後の展望

- ・ 本実証事業において、精算管理システムを用いてタクシーと利用者のマッチング率などを分析するためのデータを収集し、実証結果を分析することで、実証データに基づいた新たな交通モード（タクシーなどの既存の移動手段を利用した交通形態）を検討していく。

■活用例

例① 個人で公共交通機関（あいあいバス）を利用して通院し、タクシーにて帰宅

移動：（行き）【コミュニティバス利用】

●自宅（福谷）～ 小浜病院

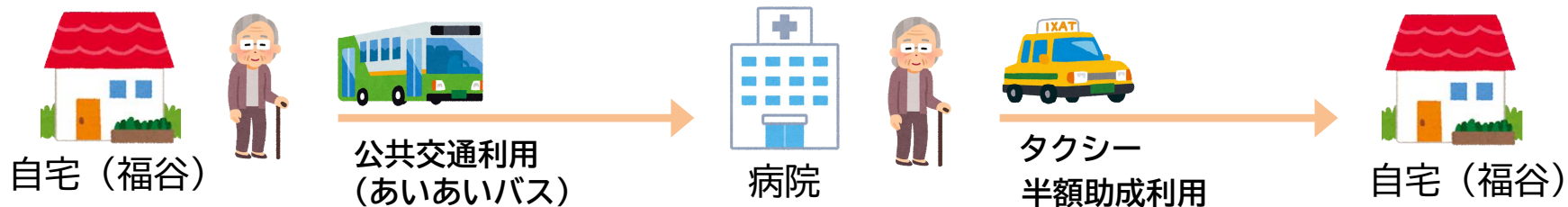
費用：300円

移動：（帰り）【タクシー利用/助成利用】

●小浜病院 ～ 自宅（福谷）

費用：福谷からの片道料金1,616円

（料金助成/800円 自己負担/816円）



例② 小浜駅まで近所の知り合いと2人でタクシーを利用し、帰りもタクシー利用にて帰宅

移動：（行き）【タクシー利用/Aさん助成利用】

●自宅（上野）～ 小浜駅

費用：上野からの片道料金2,740円

（料金助成/1,370円 自己負担（1人）/685円）

移動：（帰り）【タクシー利用/Bさん助成利用】

●小浜駅 ～ 自宅（上野）

費用：上野からの片道料金2,740円

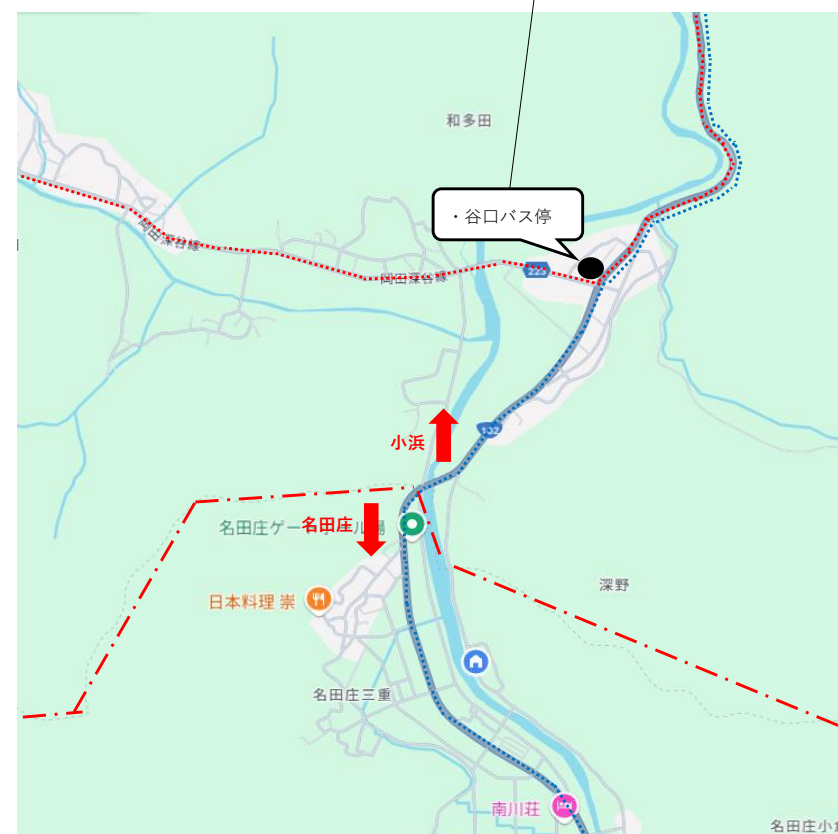
（料金助成/1,370円 自己負担（1人）/685円）



名田庄地域デマンドバスの小浜市内への乗入に係る実証運行計画

- 1 実施期間 令和7年6月～令和8年3月
- 2 運行日 実施期間中の平日（現行と同じ）
- 3 乗降場所 利用者の指定する名田庄地域内の場所に加え
小浜市「谷口バス停」を乗降場所に追加
※ 小浜市内では「谷口バス停」以外の場所での乗降はできない。
- 4 運行時間 現行と同じ
・ 午前7時30分～午後5時30分
- 5 利用者登録 現行と同じ
- 6 予約受付時間 現行と同じ
・ 平日の午前7時30分～午後5時00分
（土・日・祝日は不可）
・ 運行の2週間前から30分前まで
- 7 運賃 現行と同じ
・ 1人1回（片道）500円
（乗合いの場合300円）
・ 小学生は半額（250円）
・ 未就学児は無料（保護者同伴のこと）
- 8 本格運行 実証運行での利用状況等を踏まえ令和7年度中に令和8年度から本格運行に移行するかを決定
- 9 アンケート 実証運行期間内に利用登録者を対象にデマンドバスの運行についてアンケートを実施

運行時間中に「谷口バス停」で乗降できる路線バス				
小浜駅 方面へ 行くバス	谷田部線	名田庄線	谷田部線	名田庄線
	8:19	9:26	9:52	12:06
小浜駅 方面から 着くバス	谷田部線	名田庄線	谷田部線	名田庄線
	13:17	14:46	15:32	17:01
小浜駅 方面から 着くバス	名田庄線	谷田部線	名田庄線	谷田部線
	8:30	9:22	10:55	12:47
小浜駅 方面から 着くバス	名田庄線	谷田部線	名田庄線	須縄線
	13:50	15:02	16:00	16:58



小浜市地域公共交通計画 概要版

1. 計画策定の目的

近年の人口減少や自家用車の利用が高いことなどにより、公共交通利用者数は減少しています。一方、クルマを運転できない高齢者や中高生などの日々の移動手段として、公共交通の重要性は、今後ますます高まっていくものと考えられます。

このような中、平成25年に「交通政策基本法」が制定され、これに伴い「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」が一部改正されるなど、地域の輸送資源を総動員して、公共交通の改善や持続可能な移動手段の確保の取り組みを行うこととしています。

このような状況を踏まえ、本市の公共交通の現状や課題、今後のまちづくりを把握した上で、市民・利用者・交通事業者・行政などが一体となって取り組みを進められるよう、公共交通に関する今後の取り組みの方向性を示すことを目的として、「小浜市地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の期間及び対象地域

○ 計画期間：令和4年度～令和8年度（5年間）

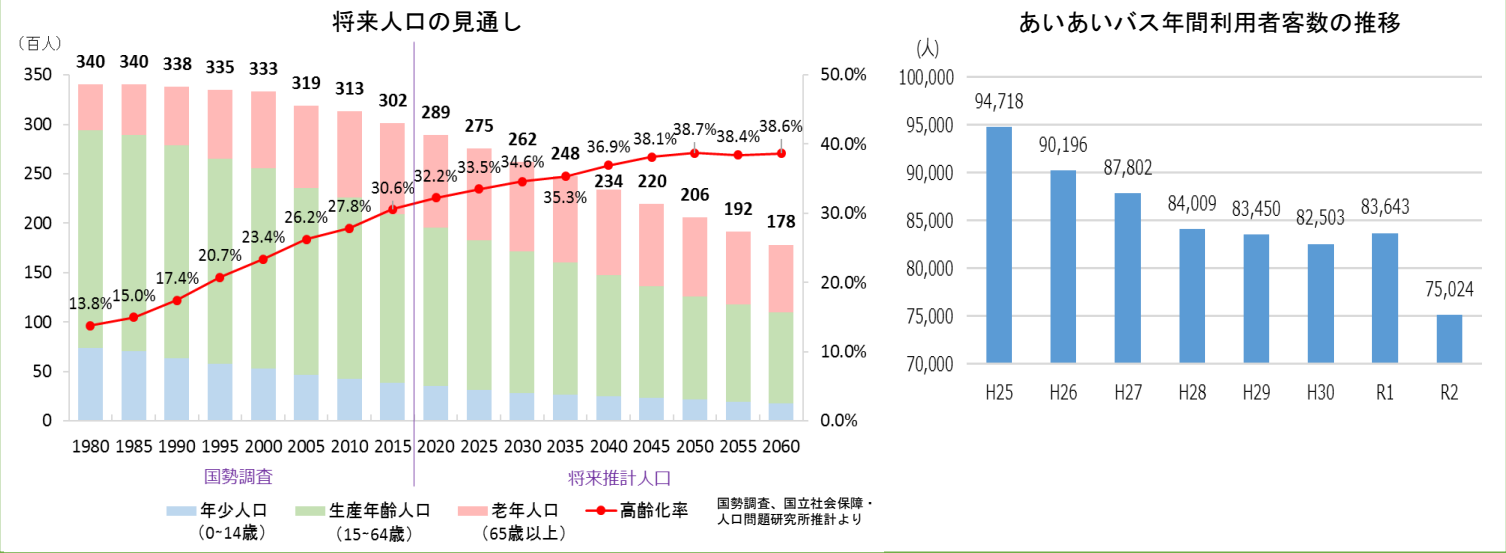
○ 対象地域：小浜市全域

3. 計画の位置付け

○ 本計画は、本市の最上位計画である「第6次小浜市総合計画」の考え方を踏まえた計画であり、各分野の関連計画や嶺南地域公共交通網形成計画と連携する計画です。

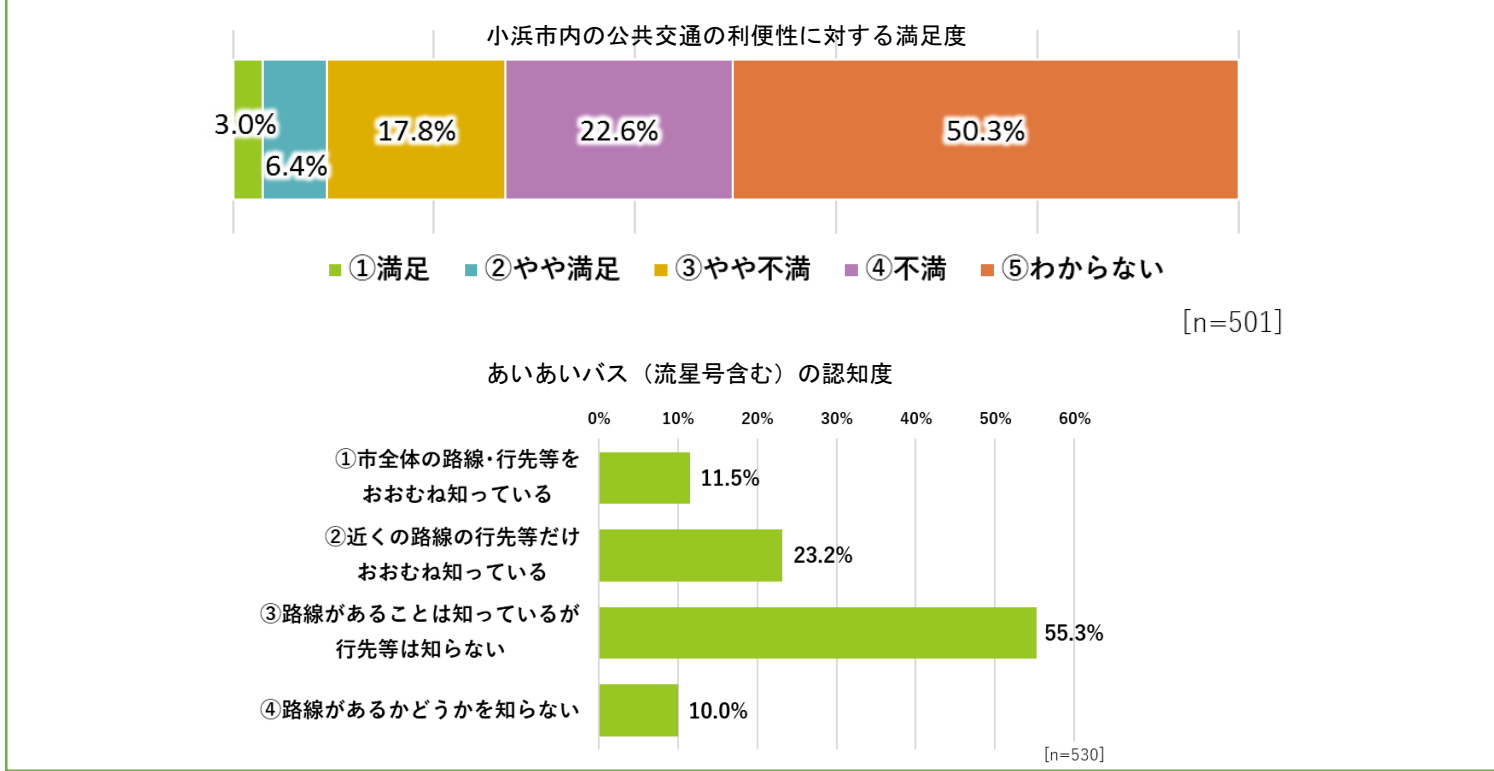
4. 地域および公共交通の現状

- **人口減少・高齢化の進展**
 - 本市の人口はすでに減少に転じており、今後も少子高齢化が進む見通しで、今後外出手段の確保がますます重要になるものと考えられます。人口は市中心エリアに集中する一方、市域全体に広く薄く分布しており、この状態は将来も同様です。
- **公共交通のネットワーク**
 - 【JR小浜線】：敦賀駅～東舞鶴駅（京都府内）間の沿線市町を結ぶ基幹軸
 - 【あいあいバス】：小浜駅と市内各地を結び、毎日運行5路線と隔日運行6路線で運行
 - 【名田庄線】：小浜駅～おおい町間を結ぶ民間路線バス
 - 【西日本JRバス若江線】：小浜駅～上中駅～近江今津駅（滋賀県内）間を結ぶ民間路線バス
 - 【タクシー】：市内に営業所を持つタクシー会社が個別ニーズに対応
- **公共交通の利用状況**
 - JR小浜線の乗車人員は経年的に減少しており、令和元年度の1日平均乗車人員数は約3,600人で平成14年の約7割となっています。
 - あいあいバスの利用客数は減少傾向にあり、令和元年度は約83,500人となっています。また、学生の通学利用が多く朝・夕の時間帯に乗車が集中し、日中の利用は僅少です。



5. 小浜市の現状、公共交通の問題・課題

- 地域・公共交通に関する基礎調査や市民アンケート結果から、本市の現状・問題の要点を以下に整理します。
- **公共交通ネットワークの概成**
 - JR小浜線、あいあいバス、民間路線バス、タクシー等が運行し、市中心エリアへの移動や嶺南地域の移動、広域移動のための公共交通ネットワークの構成は概成している
 - **公共交通の利用客数の減少**
 - 公共交通の利用頻度が多い人の割合はきわめて少ない
 - あいあいバスの中には、利用客数がきわめて少ない路線や利用が偏っている路線があり、運行が非効率になっている路線がある
 - **公共交通の利用環境**
 - 各方面にバス等が運行してるが、高齢者等が歩いてバス停まで行くのが困難な箇所がある
 - 市中心エリアの主要施設は、駅からやや離れており、これらを回るのに便利なバス等はない
 - バス等の路線図や時刻表は情報量が多くわかりにくい
 - 駅や主要施設など現地でわかりやすいバスの案内情報がないため、不慣れな来訪客や高齢者等にとってわかりにくい
 - **外出先と交通手段（市民アンケート結果より）**
 - 普段の買い物や通院等の日常的な外出先は本市の中心エリアや自宅近くなど市内が中心
 - 外出時の交通手段は、クルマ（運転、送迎・同乗）がきわめて多く、公共交通を利用する人の割合は少ない
 - **公共交通への意識（市民アンケート結果より）**
 - 市内公共交通に満足な市民が少ない、一方、乗らないので満足かどうかわからないという市民が特に多い
 - あいあいバスの行先や路線の認知度が低く、日常の交通手段として定着していない。
 - 現在はクルマ中心の市民が多い中、将来の交通手段に不安を感じる市民が多い
 - **公共交通への改善希望（市民アンケート結果より）**
 - 市中心エリアを循環するバスや、居住地を細かく回る移動手段の希望、よく乗る人に便利な仕組み、わかりやすさの向上を望む意見が多い



6. 小浜市の公共交通がめざす姿、今後の取り組み施策

○ 本市における公共交通の課題、本計画におけるめざす姿及び基本方針と、これらを達成するための施策を以下に示します。

課 題
① <u>地域の実情に応じた公共交通手段・形態の検討とネットワークの確保・維持</u> 今後も進むことが見込まれる人口減少や高齢化を念頭に置き、市民の移動ニーズや地域の実情を踏まえた公共交通の手段・形態を検討することが必要です。
② <u>利用しやすい公共交通サービスの提供</u> - 居住地区内でバス停まで行くことが困難な箇所や、市街地を回遊するのに便利なバス等がない状況です。 - 市民等の日常生活で、公共交通を利用してお出かけができるように、不足や不便な点を改善することが必要です。
③ <u>分かりやすい公共交通情報の発信、使いやすさの向上</u> - 市内の公共交通の運行内容が全体的にわかりにくいという声があります。 - 不慣れな高齢者等の市民や来訪者の視点から、公共交通を利用する際に必要となる運行情報をわかりやすく提供し、利用の動機づけとなるような使いやすい環境の提供が必要です。
④ <u>市民全体で公共交通を考える機運の醸成、外出スタイルの変容</u> - 市民全体として、公共交通の利用頻度・認知度が低い状況です。 - 公共交通の大切さを理解いただき、過度なクルマ依存の見直し、市民全体で公共交通を支える意識の醸成を促すことが必要です。
⑤ <u>まちの賑わい創出に貢献する地域公共交通サービスの提供</u> 市民や観光客の公共交通による来訪、回遊を促すことで、まちなかの賑わい創出に貢献することが必要です。

め ざ す 姿
まちを育み、暮らしを支える公共交通 利用しやすい公共交通サービスをつくり、子どもや高齢者など移動手段を持たない人も、すべての人がまちとつながり、安心と賑わいを生み出すまちづくりをめざします。
基 本 方 針
基本方針 1 <u>みんなで支え育む公共交通ネットワークの実現</u> - 公共交通ネットワークを構成する移動手段を、地域の実情に応じて効率的に確保します。 - 公共交通に対する市民意識の醸成、クルマ中心の市民の行動スタイルの変容に取り組みます。 【上記目標の達成評価指数】 評価指標① 市内の主要な鉄道駅の乗車人員 評価指標② あいあいバス利用者数の確保 評価指標③ モビリティ・マネジメントに関するイベント開催件数
基本方針 2 <u>日々のお出かけを支える公共交通サービスの提供</u> - 高齢者をはじめ、市民等が日々のお出かけで便利に使用できる公共交通サービスを目指します。 - 市中心エリア内の回遊や、居住地区内の高齢者等の移動手段の提供、駅や主要施設等における公共交通の利用環境を充実します。 【上記目標の達成評価指数】 評価指標④ あいあいバスの利用経験がない市民の割合
基本方針 3 <u>わかりやすく・使いやすい公共交通環境の提供</u> - 高齢者等を含むすべての市民や市外からの来訪者が、使ってみたいと思える公共交通を目指します。 - 本市の公共交通全体のわかりやすさを向上し、利用の動機づけとなる使いやすい環境の向上に取り組みます。 【上記目標の達成評価指数】 評価指標⑤ 市内の公共交通（電車・バス等）に対する満足度 評価指標⑥ あいあいバスの認知度
基本方針 4 <u>まちの賑わいを生み出す移動サービスの創出</u> - まちの賑わい創出に貢献する公共交通を目指します。 - 本市への来訪や回遊・周遊に便利な交通手段の提供や、観光・集客施設と公共交通が連携した企画等に取り組みます。 【上記目標の達成評価指数】 評価指標⑦ 施設と連携したイベントや臨時バス等の開催件数 評価指標⑧ 小浜駅の乗車人員

取 組 み 施 策
【基本方針 1】みんなで支え育む公共交通ネットワークの実現 <u>○ネットワークの効率的な確保</u> - コミュニティバスの運行形態見直し - 公共交通と送迎バス等の連携 <u>○市民意識の醸成、行動スタイルの変容</u> - モビリティマネジメント（※）の展開 （※過度に自動車に頼る状態から、公共交通や自転車などをかしく使う方向へ転換することを促す一連の取り組み） - 居住地を細かく回る新たな移動サービスの導入検討 - 公共交通機関利用促進事業の実施 - 高齢者免許自主返納者への支援
【基本方針 2】日々のお出かけを支える公共交通サービスの提供 <u>○お出かけを便利にする補完的な交通手段の検討</u> - 市街地循環バスの導入検討 - 居住地を細かく回る新たな移動サービスの導入検討（再掲） - 高齢者免許自主返納者への支援（再掲） <u>○便利、快適にお出かけできる利用環境の充実</u> - パーク＆ライド（※）等で公共交通利用の促進 （※駅前等にクルマを駐車し、鉄道等により乗り継ぐこと） - 乗り継ぎしやすいダイヤの設定と周知 - 利用しやすい待合環境の充実
【基本方針 3】わかりやすく・使いやすい公共交通環境の提供 <u>○公共交通全体のわかりやすさの向上</u> - わかりやすい公共交通情報の発信 - 施設と連携した公共交通案内の充実 <u>○公共交通全体の使いやすさの向上</u> - 使いやすい料金プランの検討 - 安心、安全に利用できる乗り場等の環境・サービスの提供
【基本方針 4】まちの賑わいを生み出す移動サービスの創出 <u>○本市への来訪、市内回遊手段の提供</u> - 観光資源を活かした周遊バス、観光タクシー等の運行 - JR小浜線 観光列車・イベント列車等の運行 - 市街地循環バスの導入検討（再掲） <u>○来訪、市内回遊を促すソフト施策</u> - 施設と連携した魅力的なイベント等の開催 - キャッシュレス化の推進 - 多様なニーズ、嗜好への対応、MaaS（※）や自動運転など新技術の調査・研究 （※アプリ等を使って、複数の公共交通やその他の移動サービスを適切に組み合わせて検索・予約・決済等を行う一連のサービス）

次期「嶺南地域公共交通計画」の概要（案）

策定の目的

持続可能な交通ネットワークの構築や、新幹線効果の嶺南地域全体への波及に向け、嶺南地域の公共交通計画を改定し、JR小浜線を軸にバスやタクシーなどを含めた利便性の高い公共交通の実現を図る。

- 基本目標**
- 将来にわたって地域の移動手段として持続可能な公共交通ネットワークの構築
 - 新幹線効果を嶺南地域全体に波及させるための利便性の高い二次交通の実現

根拠法令： 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条
計画期間： 令和7年度～令和10年度

次期計画に向けた課題の整理

○小浜線を軸とした利便性の高い地域交通の実現

○公共交通を支える人材の確保等による、将来にわたる地域の移動手段の維持・確保

○新幹線効果を嶺南全域に波及させるため、観光周遊手段の確保・情報発信の強化

○まちづくりと公共交通施策との連携

○車中心のライフスタイルを見直し、地域住民や観光客の公共交通の利用促進

施策の方向性

日常の移動手段としての公共交通の利便性向上

⇒ 事業1・2・3

観光周遊に利用できる公共交通の確保

⇒ 事業3・4

公共交通を中心としたまちづくりやライフスタイルの定着

⇒ 事業5・6

主な施策の概要

事業1 公共交通の利便性向上

- 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定
・アンケート調査や実証運行によるニーズの把握を行い、増便や利便性の高いダイヤを実現
・新幹線やハビラインふくい線等、他の路線と接続が良いダイヤの設定に向けて検討・調整
- 敦賀～東舞鶴間の時間短縮の方策について調査・研究
- 列車運休時の速やかな情報提供、代替交通の確保対策等の調査・研究
- 駅機能の維持
・定期券購入の手続き簡略化やチケットレス化・キャッシュレス化の推進
・防犯対策など、駅の管理体制の整備
- 敦賀駅の乗換案内の充実・利便性の向上
・敦賀駅コンコース内の誘導サイン充実、観光案内所等設置の検討・実施
- キャッシュレス化の推進
・小浜線やバスへの交通系ICカード導入など、キャッシュレス化の推進
- 小浜線の運行に応じたバスのダイヤ調整
- タクシー稼働率の向上
・タクシー配車アプリの普及促進
- 新モビリティサービスの導入など交通DXの推進
・新技術による公共交通サービスの実証・導入、自動運転等技術の導入検討
- ノンステップ型バス車両の導入ユニバーサルデザイン化の推進
- EV車両や水素車両など、次世代型車両の導入など交通GXの推進



JR小浜線



交通系ICカード利用



タクシー配車アプリ

事業2 公共交通の維持・確保

- 計画的な保守工事や監視装置等の充実など、小浜線の安全・安定運行の確保
- 路線バス運行費やバス車両の更新等に対する支援
・事業者に対する、国、県、市町が協調した運行費支援やバス車両の更新等に対する支援
- 市町内路線バスやコミュニティバス等の持続的な運行
- コミバス等の隣接市町への延伸など、市町を跨ぐ移動手段の充実
- 公共交通不便地域における移動手段の確保
・地域の実情に合わせたデマンド交通や公共ライドシェアの導入等の実施
- 公共交通を支える人材の確保・育成
・会社説明会など採用活動の拡充、運転士の待遇改善支援、二種運転免許取得等への助成



デマンド交通

事業3 公共交通サービス情報の充実

- 乗り継ぎ可能な公共交通の案内、多言語化など、案内情報の充実
- インターネットなどの経路検索システムへのバス情報の掲載
- 特設サイトやSNS、旅雑誌等を活用した情報発信
・スタンブラリーなどのコンテンツ作成、特設サイトやSNS等を活用した情報発信



デジタルスタンブラリー

事業4 観光周遊手段の提供

- 観光スポットを周遊する広域バスや観光タクシーの運行
- 嶺南地域への誘客に資する観光列車・イベント列車の運行
・観光列車「はなあかり」や、魅力的なイベント列車の運行を企画・実施
- サイクルトレインやサイクルバス等の導入
・小浜線を活用したサイクルトレインやサイクルバスの運行を企画・検討
- 地域の魅力を発信するラッピングバス車両など、特徴あるバス車両の運行
- 駅を起点とした周遊の促進
・JR西日本の観光型MaaS「tabiwa」と連携し、周遊型商品の企画・販売
- 観光タクシーの運行や主要駅へのシェアEVの配置等、多様な移動手段の提供
- 自転車による周遊の促進
・自転車の駅の整備や各市町の交通結節点に配置するシェアサイクル等の充実



観光列車
はなあかり

事業5 まちづくりと連携した施策の展開

- 駅周辺への都市機能集約や道路空間の再編等と連携した地域公共交通の充実
- 駅待合室の改修やバリアフリー化など、駅の利便性向上

小浜駅の改修(例)



事業6 公共交通利用を促進する意識の醸成

- モビリティ・マネジメントの推進
・地域住民を対象に、公共交通に親しむイベントや外出支援等を実施
・児童・生徒を対象に、公共交通カードゲーム、無料乗車体験等を実施
・事業所を対象に、通勤や出張時における公共交通利用の呼びかけ
- 駅やバス停の環境美化活動など、住民の主体的な活動の推進
- 公共交通グッズの製作・配布など、住民のマイレール、マイバス意識の醸成
- 沿線自治体による運賃助成や、イベント時の小浜線活用を促す取組みの実施



カードゲーム
出前講座

主な評価指標と目標値

指標	現況値（R5年度）	目標値（R10年度）
年間利用者数（JR小浜線）	1,321千人	1,500千人
年間利用者数（路線バス・コミュニティバス等）	770千人	824千人

コミュニティバスの運行形態見直しについて

■令和4年度

【デマンド交通 実証実験の概要】

- ・運行形態 予約があった停留所と停留所の間を運行
- ・運行期間 令和4年10月～12月の平日9時～15時（土日祝は運休）、計57日間
- ・運行エリア 小浜市街地の一部、雲浜地区、西津地区、内外海地区
- ・対象者 雲浜地区、西津地区、内外海地区に住所を有するもの
- ・運行車両 市が委託するタクシー車両（定員4名／台）
- ・料金 無料
- ・予約方法 電話予約またはWEBサイト予約（利用日の1週間前から1時間前まで予約可）
- ・停留所 あいあいバスの既存バス停（36か所）
居住地区内の追加バス停（44か所）

計80か所

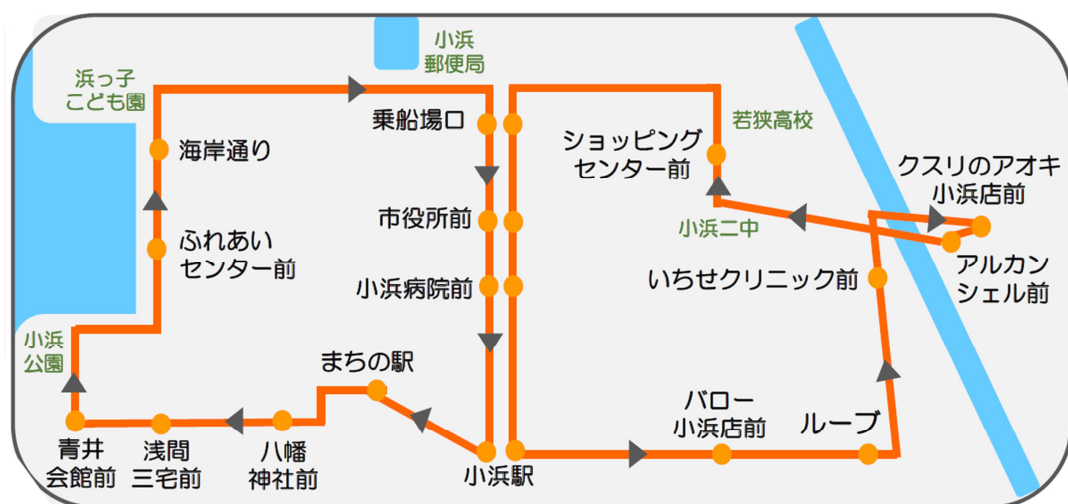


【実証実験の結果】

- ・利用者数 実利用者数96人 運行件数630件 乗車人数750人
実利用者のうち70代以上の高齢者が77%を占めている。
乗合率は1.19人で、乗合となることは少なかった。
- ・乗降場所 雲浜地区の利用者が多く、雲浜地区の乗降場が多く利用された。
小浜市街地エリアでは「小浜病院前」「小浜駅」「市役所前」が多く利用されたほか、「ショッピングセンター前」「バロー駐車場」など買い物への利用がみられた。
- ・輸送コスト デマンド交通（3か月間） 7,651円／1人当たり
（比較用：あいあいバス（日中9時～15時） 3,465円／1人当たり）
- ・利便性 居住地近くに追加したバス停が多く利用されていた。
多くの利用者が希望時間の20分以内の予約確定となっていた。
一方で、朝夕の時間帯および土日の運行等、運行時間の拡大を求める意見が多かった。
- ・持続可能性 デマンド交通を導入する場合、輸送コストの増加が見込まれることから、持続可能な交通体系の整備には、利用者の確保と適切な運賃設定が必要。
デマンド交通の自由度が増すほど、通常のタクシー事業とのすみ分け、タクシー事業の維持が難しくなる。

【市街地循環バス 実証実験の概要】

- ・運行形態 定時定路線による運行で、利用にあたって事前予約や登録は必要なし
- ・運行期間 令和4年11月の平日9時～14時台（土日祝は運休）
- ・便数 1日7便（1便約40分）
- ・対象者 どなたでも利用可能
- ・運行車両 市が委託するハイエース車両1台（定員8名）
- ・料金 無料
- ・運行ルート 小浜駅を中心に、病院、店舗等を回るルート



【実証実験の結果】

- ・利用者数 273人（平均乗車人数 13.7人／1日当たり）
- ・乗降場所 「小浜駅」「青井会館」「クスリのアオキ」「アルカンシェル前」「ショッピングセンター前」の利用が多くみられた。
- ・輸送コスト 4,254円／1人当たり
- ・利便性 利用目的は「買い物」が最も多く、府中エリアに停留所を設置したことにより、スーパーや衣料品店など複数の店舗を回る利用に需要があった。
一方で、最終便の時間が早いという意見が多く寄せられた。

■令和5年度

令和5年度は、実証実験の結果を踏まえ、産官学の連携で、デマンド交通および市街地循環バスの導入について、関係者へのヒアリングや意見交換を行うとともに、有効性や実現性の検証を行い、小浜市に適した公共交通について検討・協議を行った。

～デマンド交通利用者の意見～ ※デマンド交通利用者へのヒアリング（R5.7.3、R5.7.6）結果より

- ・現在のあいあいバスよりバス停が近く使いやすい
- ・あいあいバスは本数が少ないので、デマンド交通の方が便利
- ・デマンド交通の運賃設定は1回500円以内にしてほしい
- ・帰る際の1時間前予約が不便。30分前にしてほしい

～市街地循環バス利用者の意見～ ※市街地循環バス利用者へのヒアリング（R5.7.6）結果より

- ・複数の店舗を回る買い物に使い勝手がよかった
- ・あいあいバスは1日に2便しかないので午前中に行き帰りできる便がほしい
- ・市街地循環バスの運賃設定は500円以内にしてほしい
- ・海岸通りでなく、1本内側の住宅地の中の通りを走ってほしい

～地域の方から見た公共交通のあり方～ ※内外海地区意見交換会（R5.12.7）の内容より

- ・日常的な買い物を行うための交通手段が求められている
- ・現状のバス移動について少なからず使いづらさを感じている
- ・持続的な将来の交通手段について、全国的な交通環境の変化を踏まえたうえで、地域の将来像をイメージしている



《有効性》の検証

- ・利便性において最も有効な運行形態の選定
- ・利用者に許容される運賃設定

利用者が求める公共交通とは・・・

①停留所まで歩いて行けること（居住地に近いバス停留所）

②すぐに乗り物がくること

（定時定路線であれば運行頻度が高いもの。予約型であれば待ち時間が短いもの。）

③日常使いができる料金であること（1回500円が上限の目安）

～交通事業者の意見～ ※交通事業者へのヒアリング（R5.8.21，R6.5.21）結果より

①タクシー業界を取り巻く現状

- ・全体的に乗務員不足
- ・朝の通勤時間帯の確保は厳しい。→市内を走るタクシーが0になる可能性もある。
- ・朝の7:00台はタクシーに人を回す余裕はない。
- ・9:00～15:00は空きがある。（タクシー需要は少ない）
- ・従業員を休ませなければならないので日曜日は台数を減らしている。
- ・駅での乗り入れはない。（客が少ない）

②人出不足の状況

- ・若い人が入ってこない
- ・ハローワーク、有料サイトでも募集をかけている。
- ・タクシーの運転手の高齢化が顕著
- ・入社してくる人数より、退職人数が多い（自然減）
- ・3年後の人員確保に不安
- ・バスの運転手が余っていても、今は雇用している（今後の自然減を考えて）

③デマンド交通について

- ・デマンド交通実施区域以外のタクシー事業にしわ寄せがでる可能性がある
- ・あいあいバスの運行を止めて、デマンド交通を行うと運転手の流出につながる
- ・デマンド交通単独の実施は難しい。（バス乗務員はタクシーの運転を嫌がり、会社を辞める）
- ・ドライバーは、細かいルートを走ることや、お客様の対応、料金の徴収など大幅に負担が増える

④市街地近郊の交通について

- ・一定エリアのデマンド交通の場合、エリア外にしわ寄せがくる（クレームの原因となる）
- ・あいあいバス路線から漏れた箇所の交通を検討する方がよいのではないか
- ・すでに足があるところに対し、更なる移動手段を考える必要があるのかが疑問



《実現性》の検証

- ・運行事業者の対応能力
- ・持続可能な運行収支（運行経費および運賃収入）

事業者が抱える問題・・・

①人材不足が顕著であること（入社人数を上回る退職者の増加）

→対応能力があるとはいえない

②厳しい事業運営状況であること

→持続可能な運行収支であるとはいえない

■令和6年度

【地域交通に関する意見交換会 in 内外海】

内外海地区におけるR4～R5までの実証実験-検証の結果を改めて共有するとともに、この結果を踏まえ、将来の内外海地区の地域交通のあり方について交通事業者を交えて意見交換を行う。

- ・日 時 令和6年6月26日（水）18：00～
- ・場 所 内外海コミュニティセンター（内外海地区）
- ・参加者 内外海地区代表 4名
市内交通事業者2社
小浜市新幹線交通・まちづくり課

内 容	意 見
①タクシー業界・バス業界の現状 （人手不足の状況、就業時間にかかる法改正など）※交通事業者⇒地域住民	・人手不足の状況が顕著である。 ・労働基準法が適用されない役員が運転するケースもある。 ・人手不足に加え、就業時間にかかる法改正による影響が大きい。人と時間の問題が大きい。
②公共交通の利用目的 （お出かけの目的） ※地域住民⇒交通事業者	・主に買い物や病院が目的。 ・免許返納してタクシーチケットをもらっても1年限り。免許返納しようと思わない。 ・（高齢者の方は）交通量の少ない地区内の運転はできるが、交通量の多い市街地の運転に不安を感じている。
③デマンド交通、市内循環バスについて ※交通事業者⇄地域住民	・デマンド交通については、利用ニーズが少ない。 ・予約は電話による予約がほとんどであった。 ・車内空間が狭く、見ず知らずの方と一緒に乗車することに抵抗を感じる若年者もいた。 ・市街地循環バスは便利に思う。改善策次第で需要があるのではないか。
④公共交通を取り巻く環境の変化 ※事務局⇒交通事業者、地域住民	・地域によって課題やニーズは違う。 ・利用者ニーズと供給する交通事業者の対応能力が掛け離れているため、双方と話し合い最適解を求めたい。 ・地域から実情にあった運行形態・運行方法を提案いただく方が行政として支援しやすいところもある。

結果報告(まとめ)

【今回の実証実験における各事業の課題】

(デマンド交通)

- ・ 運行範囲が広く、利用者ニーズと必ずしも合致しない。
- ・ 利用者ニーズと運行事業者の対応力に乖離がある。

(市街地循環バス)

- ・ 実証実験における運行期間が短く、データ不足感もあった。
- ・ ルート見直しの要望意見があった。※利用者アンケートより

◎検証結果やヒアリング結果、利用状況、事業者の対応能力、輸送コストなどを総合的に勘案すると、どちらの事業についても、今回の実証実験において設定した運行方法では、持続的に運行を行っていくということは、非常に厳しいという結論に至った。

◎しかしながら、デマンド交通や市街地循環バスという交通形態そのものを否定するものではなく、「市街地循環バス」については、上記課題について、運行方法などを工夫すれば改善の余地はあると考える。

◎今回、実証実験を行って得られた課題について、運行方法の改善案や他の交通形態の模索を含め、地域、事業者、行政の3者を中心に、小浜市の新たな交通形態の確立に向け、引き続き、協議を行っていく。

以上、今回の実証実験における検証結果として報告する。