

第29回勝山市地域公共交通会議 会議録要旨（平成29年度 第1回）

1.開催日時：平成29年6月5日（月）14時00分～15時35分

2.開催場所：勝山市役所 3階 第2・3会議室

3.出席委員：

委員	福井大学大学院 教授	川上 洋司（座長）
	国土交通省中部運輸局福井運輸支局 首席運輸企画専門官	畑 憲治
	国土交通省中部運輸局福井運輸支局 運輸企画専門官	平井 早苗
	福井県総合政策部 交通まちづくり課長	猪嶋 宏記 （代理 堤 宗和）
	奥越土木事務所 勝山維持管理課長	鈴木 常仁
	勝山警察署 交通課長	加藤 明宏
	勝山市区長連合会 会長	杉平 信夫
	勝山市高齢者連合会 代表	斎藤 甚三郎
	勝山市民生委員児童委員協議会 会長	松井 誠一
	えちぜん鉄道株式会社 営業開発部 部長	佐々木 大二郎
	京福バス株式会社 経営推進室 企画営業グループ 部長	矢部 良智 （代理 山崎 森央）
	勝山交通株式会社 代表取締役社長	竹田 幸弘
	大福交通有限会社 代表取締役	中村 雅彦
	福井県交通運輸産業労働組合協議会	森 司
	勝山市副市長	松村 誠一（会長）
	勝山市教育部長	平沢 浩一郎
	勝山市建設部長	酒井 与志弘
	勝山市商工観光部長	水上 実喜夫
	勝山市健康福祉部長	松井 隆治
	勝山市市民生活部長	中山 弘之
事務局	勝山市市民生活部市民課課長	河野 誠
	主任	森 弘章
	主査	石田 剛士

4.欠席委員：なし

5.傍聴人の数：0人

6.報告事項

- (1) えちぜん鉄道の運行実績について
- (2) 市内バス路線の運行実績について

7.議題

- (1) コミュニティバス北谷線「小原口」停留所の移設について
- (2) コミュニティバス野向線および荒土・野向予約便「野向小学校前」停留所の新設について
- (3) コミュニティバス野向線第1便「薬師神谷」および「牛ヶ谷」停留所の通過順の変更について
- (4) えちぜん鉄道「恐竜博物館セット券」の市内バス周遊機能追加について

8.会議資料

- 資料1 コミュニティバス北谷線「小原口」停留所の移設について
- 資料2 コミュニティバス野向線および荒土・野向予約便「野向小学校前」停留所の新設について
- 資料3 コミュニティバス野向線第1便「薬師神谷」および「牛ヶ谷」停留所の通過順の変更について
- 資料4 えちぜん鉄道「恐竜博物館セット券」の市内バス周遊機能追加について
- 資料5 勝山市地域公共交通会議委員名簿
- 資料6 勝山市地域公共交通会議座席表

8.議事等内容

- (1) えちぜん鉄道の運行実績について
- (2) 市内バス路線の運行実績について

座長 各事業者から運行実績について報告してほしい。

委員 相互乗り入れの利用者が平成27年が4.9万人、28年度は13万人となり、その増加がかなり多かった。それ以外の自社線の三国芦原線と勝山永平寺線がほぼ100%という数字になっている。内訳としては、引き続き通学定期が7万人ほど減少ということで、少子化の影響もあって、その部分を通勤定期と定期外が補っている。結果的には利用者は増えているが、内容的には今後注力していかないと厳しい状況が続いていく。勝山駅については通学定期の減少が大きい。定期外については恐竜博物館に行く観光客が減っていないため、地元の方の日常の買い物とか学生のフリーきっぷ利用

- が減っている感覚でいる。
- 委員 特になし。
- 委員 学生の利用の影響が大きい鹿谷線が 1,000 人ほど減っており、鹿谷地区の子供が減っている。学校の児童・生徒は、冬場は特に定期券を利用するが、鹿谷線では以前は 10 枚上定期券が売れていたが、今年の冬は 5 枚ほどしか売れなかった。荒土線では北部中学校の生徒が新たに定期券を利用したため、利用人数はほぼ倍増した。野向線は中部中学校の生徒が定期券を利用するようになった。北郷予約便では利用者がデマンド運行に慣れてきて、朝の 7 時になると図ったかのように電話予約が入ってくるようになった。
- 委員 ぐるりん南部は、病院や水芭蕉、サンプラザなどの自分の行きたい場所に行く前に勝山駅を経由するため時間が掛かって不便を感じている方もいる。北谷線はよくデマンドを使っている。平泉寺線はバス停が増えたため乗車人数が増えている。遅羽線は今年度からダイヤ改正して、全ての便が福井勝山総合病院に接続しているため、浸透すれば利用者が増えると思う。市内観光バスは今年度から恐竜博物館を回るようになったが、勝山駅から平泉寺に行く人が増えている。開山 1300 年祭が知れ渡ってきているのかもしれない。今のところ平泉寺から恐竜博物館に向かう人は少ないが、平泉寺と恐竜博物館に行く人の年代層が合わないような気がする。
- 委員 コミュニティバスについて、学生の利用状況については報告があったが高齢者の報告がなかった。これから高齢者の足の確保という意味でいろいろ PR していかないといけないと思う。今後の取り組みについて教えてほしい。
- 事務局 バスの乗り方教室やマイ時刻表の作成サービスを今後予定している。後ほど生活交通地域協議会の方で詳しく説明する。
- 会長 えちぜん鉄道の利用状況報告があったが、市民にしっかり説明していかないといけない。利用者数の目標は当初は 250 万人で、330 万人になれば黒字に転換するとされていて、ここ数年この目標をクリアしているが、黒字に転換していない。客単価が昔想定していたものと違うという報告があるが、具体的にどこが原因なのか示してほしい。ホームページには電車の利用方法についてはたくさん掲載されているが、経営状況の公表は薄いと思う。沿線市町で 2 億円近く負担しているが、今後えちぜん鉄道が持続していくために、どの部分を支えていけばいいのか情報公開が必要。勝山市は 5 ヶ年で人口が 6%減ったが、観光客は 30%増えている。勝山駅から恐竜博物館のアクセスをしっかりとしないといけないということで、大福交通(有)にご理解いただいて恐竜博物館直通便を作った。沿線自治体としては、何

をすればしっかり支えられるのかという情報が必要。

中部縦貫自動車道が福井インターから勝山インターまで直通になると、冬場以外はますます電車利用が減ると思うが、えちぜん鉄道としてどういった対策を検討しているか教えてほしい。

委員

分析の内容や経営状況はホームページでしっかり出せていない。当初 330 万人で採算が取れるということになっていたが、その時の運賃単価が 300 円で、今では 340 円くらいになっている。お客さんは増えているが、150 円区間の市内区間や相互乗り入れの利用が大幅に増えている。また、観光客は増えているが、観光客がよく利用する恐竜セット券は割引乗車券のため、そういったところの単価が落ちているため、黒字に転換しない。また、固定資産税が大きく増えている。設備投資や高架化の工事をして 2 億 8000 万円近い額となっている。昨年も全体で 2 億円ほど沿線市町にご支援いただいたが、そのうち 8,000 万円が固定資産税で、1 億 3 千万ほどが線路と電線路の修繕である。これらは生活社会資本として、沿線市町にご負担いただいているという状況になっている。6 月の株主総会がまだ終わっていないが、昨年から少々赤字になっている。総会の資料は株主やマスコミにも説明をしていく。

中部縦貫自動車道の直通によって電車利用者はかなり減ると思っている。以前、大野市からえちぜん鉄道を利用して通勤していた方が、中部縦貫自動車道の大野ー勝山間が開通したことにより車にシフトしたため、電車利用者が減った。今回もそうなるだろうと考えているが、今のところ対策はない状況。

座長

28 年度実績で 355 万人という数字だけを見ると、利用者増により収益も伸びているかのように見えるが、一人当たりの運賃収益がなかなか伸びていない。鉄道というのは安全への投資に万全を期さなければならないが、コストが絡むということも含めて会長の発言があった。これらをしっかり理解して説明していく必要がある。これからも利用者を増やすためにサービスに係る投資を増やしていく必要があり、このあたりとのバランスをきっちり取る必要がある。北陸新幹線が 6 年先に福井開業となると、これまでにきっちり安全対策を万全にすることと、利用者に対するサービスをきっちり確保することが地域社会にとっても必要となる。それらを沿線市町と市民の方にもご理解いただけるよう地域公共交通会議で議論しながら発信していくことが大事かなと思う。今後ご意見があればお願いしたい。えちぜん鉄道の利用者を増やすため、沿線のサポート団体も活動しているが、えちぜん鉄道の内部でもしっかり取り組んでほしい。勝山駅から福井駅まで約 50 分かかっているが、小さい駅を飛ばしてでも早く行ってほし

委員

い。ところが、車の方が便利がいいし、大学へもほとんど車で行っている。まずは乗車時間を短縮する工夫をしてほしい。ここ数年ダイヤがほとんど変わっていない。ここを改善してほしい。今はサポート団体が利用促進活動を行っているが、サポート団体が手を引くとなかなか利用してもらえなくなる。みんなで努力しないといけないと思うが、えちぜん鉄道自体も考えてほしいと思う。

座長 乗車時間を短縮したり、運行本数を増やすとなると投資が必要となるが、利用者の運賃収入でカバーできるのか。今の段階でなかなかできないと思う。

委員 これをするには今の単線の状況だと不可能。信号の問題や1時間に2本というダイヤが作れない。複線化をしていくという話になると、何十億、何百億という投資が必要になり、えちぜん鉄道だけでは難しい。運行本数を増やすとなると、車両数が足りない。こちらで国や県の支援をいただかないとなかなか車両を増やせない。駅のトイレや駐車場の整備は、沿線の自治体に要望して予算がつき次第対処していただいている。

委員 三国芦原線は駅を増やしたり相互乗り入れなど工夫されていて変化があるが、勝山永平寺線は何も変わっていない。

会長 福井鉄道も単線だが時間短縮をしており、遅く出て早く着くようにしているが、その方式でもえちぜん鉄道は難しいのか。

委員 福井鉄道は複線になっている部分があり、そこで追い越しができるということと、ひげ線で福井駅前に入っている間に追い越しができるということで、福井鉄道は時間短縮ができないのか。

座長 えちぜん鉄道全体でいうと三国芦原線と勝山永平寺線は沿線の状況が少し異なっている。今できるだけそういうサービスを提供していると思うが、利用者数が増えていけば、鉄道事業者としては安定的な経営に取り組んでいかないといけない。それらの兼ね合いをみながら、えちぜん鉄道の交通圏の網形成計画もできているため、各市町と県が連携しながら、北陸新幹線の重要なフィーダー線として、また生活を支える交通としてサービス改善に努めていかないといけないと思う。

(3) コミュニティバス北谷線「小原口」停留所の移設について

委員 小原口停留所の利用者は、市街地に移住した人で小原地区に田畑がある人や、春は山菜採りや登山客が多い。また、小原地区でプロジェクトを行っている人や、登山料金を徴収している人もバスを利用しており、利用者数が増えている。今現在のバス停の位置は国道157号線沿いにあり、小原地

区の集落まで 800m ほど上り坂になっていて、利用者は非常に不便を感じていると思う。

- 座長 これまで集落内にバスが入らなかったのは理由があるのでは。
委員 バスが転回する場所がなかった。
座長 冬季は大丈夫なのか。
委員 集落の入り口までは除雪してある。
委員 国道沿いでバスに乗っていた人は大丈夫なのか。
委員 そういった人はいない。
委員 月別利用者数で乗車数と降車数に違いがあるのはなぜか。
委員 往路はバスを利用して、復路は相乗りで帰ったりするため数字が違うと思う。
座長 この議題についてはこれでよろしいか。
一同 承認

(4) コミュニティバス野向線および荒土・野向予約便「野向小学校前」停留所の新設について

- 委員 冬季 12 月から 3 月は、薬師神谷から乗車して小学校に通う児童が、小学校の手前のたけとう病院で降車し約 200 メートル歩いている。子どもを薬師神谷バス停まで送迎している親から、小学校の前を通るのにどうして小学校の前で降ろさないのかとよく言われる。冬季は路面が凍結することもあり、たけとう病院から小学校までは緩やかな下り坂になっていて危ない。そのため野向小学校前にバス停を新設してほしいと私からもお願いしたい。
- 座長 逆に言うと、こういう場所が他にもあるのでは。地域公共交通会議ではそういう点を洗い出しながら少しでも改善し、利用されている方へのサービスが向上するのであれば適切に対応することが非常に重要だと思う。これまでもバス停の位置を適切に決めてきているが、例えば利用者が増えてきて少し融通した方がいいなど、そういうところがあれば積極的にこの場で提案していただいて、より良い形にすることが重要だと思う。
- 委員 小学校の前に設置するということになると、校門の反対側でバスから降りた時に子供が走って道路に飛び出してしまうことが十分考えられるため、運行事業者と学校と合わせて安全に気を付けて注意してほしい。
- 委員 冬場は学校の先生が 2、3 人で校門前を除雪作業している。また乗務員にもしっかり注意したい。
- 座長 スクールバスの前後で飛び出して交通事故にあったというケースがあった。交通量は多くないところだが、送迎の車があるときは十分注意してほ

しい。

委員 横断歩道の 5 メートル手前は駐停車禁止となっている。バス停の設置に当っては現場を十分確認して設置してほしい。

座長 停留所の設置位置については、道路管理者と施設管理者で十分に協議しながら決めていただきたい。この議題についてはこれでよろしいか。

一同 承認

(5) コミュニティバス野向線第 1 便「薬師神谷」および「牛ヶ谷」停留所の通過順の変更について

委員 薬師神谷を出発して牛ヶ谷に行かないときは深谷で待機している。定刻よりも早く出発することはできないから、そこで待機している時間が無駄と感じている。バスを利用する子供が 1 分でも 2 分でもゆっくり家を出られた方がいいと思う。先に牛ヶ谷に行って、そのあと薬師神谷に行く方が自然なコースと思い提案した。

座長 運行事業者、利用者の両者にとってもいい事しかない。この議題についてはこれでよろしいか。

一同 承認

(6) えちぜん鉄道「恐竜博物館セット券」の市内バス周遊機能追加について

委員 対象路線で京福バスは除外ということだが、利用者が間違えることがないようにしっかり周知してほしい。

委員 恐竜博物館セット券を購入した方には恐竜博物館方面と平泉寺方面のバスの時刻表を配布している。

座長 利用者にとっては広域路線バスも含めるといいと思うが、今のところは京福バスは除外ということで考えているのか。広域路線で大野市内で降車する場合は除外で、勝山市内区間のみを対象とするというのも管理が難しいかもしれない。京福バスの判断もあるが、他市との連携も今後検討の余地がある。

座長 適用日は 10 月 1 日ではないのか。

委員 10 月 15 日までは特別展が開催されており入館料が違う。10 月 16 日の通常展示からこの変更を行いたい。

座長 生活路線向けのフリー乗車券の導入について検討事項として提案があるが意見はあるか。

事務局 ダイナパスを発行する際に、観光客向けにはフリー乗車券を作るが、市民

向けにはどうして作らないのかという意見があった。現在、コミュニティバスの運賃は1乗車100円または200円だが、フリー乗車券を作るとなると、それ以上に安くしないとお得感が出ない。また、生活路線として使用する市民の方が、現在の運行本数や運行体系で市内を周遊することは考えにくいと感じている。

委員

観光路線は1乗車300円だが、ダイナパスは3回以上乗車しても600円の往復の運賃で乗れるというもの。観光客向けのダイナパスは600円で、市民向けのフリー乗車券は400円など異なる料金を設定した場合、利用者が観光客か市民か見分ける必要が出たり、なりすましの問題が出てくる。利用目的によって異なる運賃を設定すること自体、運輸局の許可が下りないと思う。実際に3回以上乗る人が果たしているかどうか、利用者のニーズを把握した方がいい。現在のコミュニティバスは100円区間と200円区間があり、100円区間のみ乗車する場合と、200円区間も乗車する場合とでは、割引額が均等にならないことや、チケットの販売方法、販売場所も難しくなり、利用者側、管理者側の双方で複雑になると思う。

委員

管理方法が複雑にならないようにしてほしい。

座長

元々のコミュニティ系のバスは運賃を相当抑えている。最近では免許返納の特典で無料バス券を発行するなど、バスの利用者は増えているが収益は増えていないという現実がある。鉄道もそうだが、利用者が増えれば外出機会が増えて、いろいろな施設などを利用することで有効活用される。そういう形で運賃を抑えていると思うが、個人的に言うと、この料金体系がいつまで続くのか、非常に厳しいところがあると思う。利用者が増えてそれに応じて収益が増え、ある程度持続的に経営するためには相応な負担が必要になるが、適正な運賃は一体いくらなのか。100円運賃が10年20年続くというのは考えられない。その辺りを踏まえて、料金を値上げするときはこのフリー乗車券を合わせて検討し、市民のバスの乗りやすさというものを確保していくというスタンスで考えた方がいい気がする。どこの市町も100円・200円バスを運行しているが、利用者が増えているのは免許証返納とかそういった特典などによるもので、収益が増えていない。運賃収入が運行コストの10%以下というのは、継続的に貴重な税金を使って運行しているため、いつかは利用者負担を考えないといけない。非常に難しいと思うが、今はコミュニティバスを定着化させてできるだけ多く利用してもらおうという所に注力をしている段階だが、将来的に適正な料金設定と、こういったサービス乗車券との兼ね合いを含めて考えて行った方がいいかなと個人的に思う。例えば、病院に行って水芭蕉に行って買い物して帰ってくるとか、そういった利用が多かったりするのであれば、運賃は嵩

んでいくため、そういう人にはある程度割引がある方がいいと思うが、果たしてそのような人がどれくらいいるのか把握する必要があるのかもわからない。

座長
一同

この議題についてはこれでよろしいか。
承認