

報 告 書

(委 員 会 名) 総務民生常任委員会

(視 察 日) 令和 6 年 2 月 8 日 (木)

(視察先都市名) 福井県坂井市 (公共交通対策課)

(視 察 項 目) オンデマンド型交通「イータク」について

(内 容) 報告者 大石修平

○PR動画視聴「オンデマンドで病院に行ってみた編」約5分
○公共交通対策課 伊藤課長、西畑主査、平尾主事が概要説明
【概要】
令和5年1月にオンデマンド型交通の市内全域運行を開始して1年経ち、目標1万1千人に対し利用者実績は1万7千人と、順調に利用されている。当初は1日あたりの利用が25人であったが、現在は86人まで増えてきた。
利用者の低迷が続いていた定時定路線型のコミュニティバスを廃止し、予約型の乗合交通手段であるオンデマンド型交通の導入を目指してきた。4つの基幹ルートと10の接続ルートが存在していたが、基幹ルートを統合して路線バスとして残しつつ、接続ルートをイータクに置き換えるという考え方である。
住民ドライバーによる「自家用有償旅客運送」の導入を目指し準備を進めたが、実証開始直前になり、交通事業者の収入減につながるという理由から反発があり、現在の運行形態である交通事業者が運行管理・運行業務を担う形となった。また、その形態による実証実験を令和3年度に行い令和4年度を準備期間として令和5年度の導入予定であったが、継続要望を受けて令和4年度も実証を継続した。
住民への周知は13通りのやり方を取ったが、地域説明会は区や団体を対象に2年間で59回計1,291名に対して行った。移行期間は9か月設けたが、令和5年9月末をもってコミュニティバスの接続ルートを廃止している。
交通事業者との協議では、様々な要望が寄せられた。ドアトゥドア方式はタクシーが担うべきサービスであり、イータクは停留所方式とすること、タクシーのゴールデンタイムである朝と夕方を避けて、イータクは8時～17時とす

ること、リアルタイムで呼べるのがタクシーの良さであるため、イータクのアプリ予約の受付は利用の２時間前までとすること、停留所間の距離は２００mとすることなどである。
運行エリアの考え方は２フリート３エリア制とし、ＡとＢのフリートに４台ずつ配備、三国エリアから丸岡エリアへは直行しないこととし、希望者は坂井市役所をハブとして乗り継ぐよう周知している。直行希望者は一定数存在し、その場合の運賃は２回分必要である。
停留所の場所の設定については、全区長に要望調査を行った。ジャンボタクシーではなくセダン型としたのは、今保有する車両の有効活用のためである。現在稼働率は約５０％、システム上の予約成立割合は７５％となっている。
予算面では、コミュニティバスから路線バスとすることで国や県から補助を受けられるため路線バスへ転換した。これまでの予算額１億７千万円を維持したいと考えており、台数を増やすなど増額要因が出てきた場合は何らかの削減も行いたい。路線バスのイータク化もあり得るのではないかな。運行委託契約とシステム管理契約の２本の契約があり、システム管理の額は一定であるが、運行委託は外的要因で増加傾向であるため、事業者からは予算増額を求められ、現在協議中である。ほとんどが１人利用であるため、タクシーの大型化では問題は解決しない、台数を増やす方向になる。運賃収入は坂井市の歳入となる。
市民からの要望は、土日祝日も走らせてほしい、隣の市へ行きたい、運行時間を長くしてほしい、三国から丸岡まで乗り換えなしにしてほしい、電話が繋がりにくいなど。
【考察・感想】
利便性を上げようとすればするほど民間のタクシーに寄っていくとのこと、市民ニーズと交通事業者の考えとの調整には時間を要すると思われる。基幹ルートのバスを残して接続ルートをデマンド交通に置き換えるという方式は、敦賀市に於いてもメインの選択肢の一つとなり得るのではないかな。坂井市方式を基に、敦賀における基幹ルートはどの路線にあたるのか、実証を行った磯部地区や現在空白地となっている竹田地区に相当するのはどこの地区か、敦賀に置き換えてシミュレートしてみるとよいと思う。また、坂井市は４町合併を経て

いることや、一次交通であるえちぜん鉄道の駅が市内に多く存在することなど、
敦賀市との相違点もあり、それらがどのように影響しているかについても分析
が必要と思われる。

- * 1市（県・町・村・施設）ごとに、1枚作成（2ページにわたっても可）
- * 視察先ごとに、考察・感想を加えてください。