

案件名	越前市地域公共交通計画(案)について
趣旨	北陸新幹線越前たけふ駅が開業し新たな交通結節点ができることにより、交通ネットワークの見直しが求められている。 新たな交通手段であるデマンド交通や自家用有償旅客運送による実証実験運行を進めており、既存の公共交通との組合せや新交通システムへの移行により、持続可能な地域交通ネットワークの形成を図り、市内の公共交通を最適化した地域公共交通施策に取り組むため、本計画を策定する。
意見提出者数 (件数)	パブリック・コメント 19件 策定委員会等 9件 議会 10件 合計 38件

No	該当する箇所	意見聴取方法	意見の要旨	越前市の回答
1	・表紙 ・P18 【市内を運行する様々な公共交通】	公共交通対策特別委員会 (令和6年12月16日)	表紙の写真は JR 越前たけふ駅の写真であるが、鉄道駅の写真ならハピライン武生駅の写真の方が望ましいと思う。また、バスやタクシーの写真も必要ではないか。将来の計画の展望としてデマンドタクシーや自家用有償旅客運送の車両の写真も入れるなど、一目で「地域公共交通」がわかる写真(図面)に変更してみてはどうか。	表紙の写真については、ご意見のとおり、本市が新しい地域交通として導入を検討しているデマンド交通や自家用有償旅客運送の写真に変更しました。 その他、鉄道やバス、タクシー、自動運転など市内を運行する様々な公共交通については、実証実験のものを含め、計画案 P18に車両の写真を掲載しました。
2	P24 2 地域公共交通の現況	第4回越前市地域公共交通活性化協議会(令和6年11月6日)	・路線バスの路線ごと年度別の記載があるが、時間帯別利用者数や福祉バス利用者数の提示をしても	時間帯別利用者数については、IC カード利用の場合、乗降データの抽出による時間帯別利用者数を把握できますが、IC カード利用以外の定期利用及び定期外

	(1)利用動向 運行 状況及び利用状況 ②公共交通利用者 数の動向 エ 路線バス	日)	よいのではないか。	利用の利用者数については、乗降データがないため、時間帯別利用者数全体の記載が難しい状況です。 なお、福祉バス利用者数については、P24 に記載しました。
3	P28～29 2 地域公共交通の現 況 (1)利用動向 運行 状況及び利用状況 ②公共交通利用者 数の動向 キ 自家用有償旅客 運送	公共交通対策特別 委員会 (令和6年12月16 日)	なぜ、坂口、白山の2地区は自家用 有償なのか、必要性を記載しておく べきではないか。	坂口、白山地区での自家用有償旅客運送の必要性や 白山地区での運行概要について、計画案 P28～29に 追記しました。 追記内容(事業の必要性): 坂口地区、白山地区では、バスの便数が少ない、まちなかまで行くのに時間がかかるなど、車を持たない高齢者や子どもの移動が不便であるという地域課題がありました。 そこで、2地区とも、福祉サービスによる移動支援を行っている実績があったことから、これまでの地域の経験や人材を生かしながら、市の委託事業として自家用有償旅客運送事業を実証実験から開始し、地域の実情やニーズに合わせた運行形態を検証しています。
4	P21～23 公共交通利用者数の 動向 P30～31 公共交通別運営・支援 状況	公共交通対策特別 委員会 (令和6年12月16 日)	福武線・ハピラインふくいの課題、 支援内容の資料を掲載してはどう か。	福武線及びハピラインふくいについて、本市における具体的な課題や支援内容については、P21～23の「公共交通利用者数の動向」及びP30の「公共交通別運営・支援状況」に記載しました。
5	P32 3 公共交通の課題 (2)公共交通に対す	パブリック・コメント (東地区 50代)	・公共交通に対する市民満足度の 向上(P32他) 市民バスや路線 バスの運行日や本数が少なく、1本	市民バスの市街地循環2ルートは1日あたりの8便運行しており、市民バス利用者の7割を占め、通勤通学や買い物、通院など移動ニーズにあった公共交通の提供

	る市民満足度の向上 P42 ②－1ニーズに応じた デマンド交通の運行、 利用促進		乗り遅れると次のバスが何時間もないので、利用しづらいとの声を聞く。 【対策】 朝・夕の利用が確実な時間帯は定期便運行を実施、その他の時間帯はデマンド運行するなどどの時間帯でも市民バスや路線バスを長時間 待つことがないような運行態勢を整備する。	ができています。一方で、郊外ルートについては、運行日や便数が少なく、利用人数も少ないという現状です。 本市では、こうした公共交通の現状を踏まえ、多様な移動ニーズに対する新たな公共交通として、デマンド交通や自家用有償旅客運送などの導入を行っています。 ご意見にあった時間帯によって定時定路線と予約型の運行を使い分けるといった方法も含め、既存の交通の見直しと公共交通ネットワークの再編について検討していきたいと考えています。
6	P34 基本方針 P40 目標①安全に、安心して移動できる「公共交通」 ①－1 市民バス「のろっさ」の安定運行、再編	パブリック・コメント (味真野地区 60 代以上)	・味真野地区方面の市バス「のろっさ」が全面廃線され、国高方面の交通網が閉ざされ困っています。せめて減便にしてほしい。同じ税を納めているのに不公平差を感じます。基本方針のつなぐ、つながる…とありますが、味真野地区はつなぐ、つながるがなされてないように思います。	味真野地区では令和 5 年 10 月より、デマンド交通という予約制の乗合交通の実証実験を開始しました。定時定路線で1日4便、週2回運行の市民バスからと比較すると、週4日午前8時から午後5時まで停留所間の自由な移動ができる便利な移動手段です。 また、令和6年10月からは、特に味真野地区でご要望の多かった越前たけふ駅での乗り継ぎをなくし、1乗車でまちなかまで行けるよう、利便性を向上させました。引き続き、利用者の皆様には、デマンド交通の利用登録のサポートを行いながら、制度周知や利用促進を行ってまいります。 国高方面や駅前にも、味真野地区から便利に移動ができますので、ぜひデマンド交通をご利用ください。
7	P34 基本方針 P51④－4公共交通ネットワークの最適化 P56～57	第3回越前市地域公共交通活性化協議会(令和6年10月4日)	・持続可能な公共交通体系を構築する必要がある。交通も適材適所でなくてはならない。新交通だけでなく、既存の交通をどのように生かしていくかということも重要である。	本計画の基本方針を「つなぐ つながる 新・交通まちづくり」～安全と安心を実感できる持続可能な公共交通ネットワーク～としており、既存の公共交通と新しい交通を組み合わせ、適材適所での使い方を通じて、公共交通ネットワークの最適化を図るとともに、効率的な移動がで

	第4章 地域公共交通確保維持事業		残すべき幹線の利用促進についても交通計画に入れるべき。	きる交通環境を目指していきたいと考えています。 既存の交通である市民バスや路線バスについても、必要な見直しを行いながら、利便性の確保と安定運行に努めていきたいと考えており、第4章「地域公共交通確保維持事業」の2において、路線バスや市民バスについても公共交通の位置付け・役割、路線確保の考え方について整理したものを明記しています。
8	P35 目標①安全に、安心して移動できる「公共交通」	第2回越前市地域公共交通活性化協議会（令和6年8月6日）	・目標①について、「安心して乗り続けられる」という文言を「安心して移動できる」などに変更できないか。	下記のとおり表記の変更、追記を行いました。 目標①「安全に安心して乗り続けられる」→「安全に安心して移動できる」に変更しました。
9	P35 目標②生きがいと移動の楽しみを実感できる「地域交通」	第2回越前市地域公共交通活性化協議会（令和6年8月6日）	・公共交通に対する市民の理解、市民への周知を積極的に行い、市民の意識を高める文言を含めてもいいのではないか。	下記のとおり表記の変更、追記を行いました。 P42 目標② 生きがいと移動の楽しみを実感できる「地域交通」の中に、公共交通についての分かりやすい情報発信を追記しました。
10	P37 公共交通ネットワークの再編（イメージ図）	公共交通対策特別委員会（令和6年12月16日）	地区別のゾーニングが粗い。デマンド交通は、地区別ではなくもう少し詳しく〇〇谷、奥の町内などのゾーン分けが必要ではないか。このゾーニングに関する説明を地区別に掲載してはどうか。	計画案 P37の地図上で、地域交通として緑色でゾーニングしているエリアのうち、デマンド交通については、地区単位で運行エリアを追加しながら段階的に実証実験を進めており、町内単位などのゾーニングは行っていないので、地図上に地区名のみ記載しています。 乗降する停留所については、すべての町内において、半径 250m以内に1箇所以上設置することを基本としていますので、町内によって、あるいは平地、山間によって自宅から停留所までの距離に大きく差が出ないよう配慮しています。 また、地域交通のゾーニングの注釈として、デマンド交通・自家用有償等と交通モード名を追記しました。

11	P39～P51 目標達成のための具体的な取組内容とスケジュール	公共交通対策特別委員会 (令和6年12月16日)	18 の取り組み全てにスケジュールを設定したことは評価できるが、全てのスケジュールの期間が 5 年間となっているため、スケジュール表を見るだけでは取り組みを進める迅速性に欠けると勘違いし間延びした計画と感じてしまう。例えば、スケジュール表の計画そのものを見直す、またはスケジュール表の下に「地域公共交通会議で進捗を諮る」と書き加える、もしくは臨機応変に対応していくという意図なのであれば5年のうち途中の年度からスケジュールの色の濃さを薄くする、もしくは「実施スケジュール」の右後に「イメージ」を書き加える、など実施スケジュールの表現を見直した方がよい。	計画に位置付けた各施策や事業については、令和7年度から評価指標の目標値と併せて、毎年進捗状況を確認していく予定です。 その内容として、計画案 P39 の(2)目標達成のための具体的な取組内容と実施スケジュールの次に、「目標ごとに定めた施策や実施事業、実施スケジュール等については、計画期間中の5年間、越前市地域公共交通活性化協議会において、年度ごとに進捗状況を諮り、計画全体の進行管理を行っていきます。」と追記しました。
12	P39 目標①－1 市民バス「のろっき」の安定運行、再編 P41 ①－3 広域路線バスの運行支援と再編	パブリック・コメント (北日野地区20代)	・日中走っている市民バス、路線バスで誰も乗っていない、数名しか乗っていないバスをよく見かける。路線の廃止、見直しだけでなく、必要な人員を運べる適切な車両への更新を検討し、効率的な運行に努めてほしい。	既存の定時定路線の市民バス、路線バスだけでなく、P42 の目標②「生きがいと移動の楽しみを実感できる「地域交通」」の実施事業に掲げたデマンド交通や自家用有償旅客運送など様々な公共交通を組み合わせ、目的地などに合わせて選択できるよう、公共交通の見直しや再編を行っていきたいと考えています。 見直し等にあたっては、需要と供給のバランスを考慮し、取り組んでいきたいと考えています。

13	P39 目標①—1 市民バス「のろっさ」の安定運行、再編 P44 目標②—4 公共交通についての分かりやすい情報発信	パブリック・コメント (無記名)	福井県は本当に車がないと不便な県ではありますが、昨年から新幹線の延伸によって少しは改善されるかと期待していたのですが、武生駅のバス時刻表も少しわかりにくいし、武生駅～越前たけふ駅のバスもせめて1時間に1本はあるのかもしれませんが、運賃が少し高い。時刻表の配布を広報の中になど1部入れていただけると幸いです。のろっさもそろそろ5年前から変わっていないので改善を希望します。	市民バスについては、特に郊外ルートにおいて運行日や便数が限られていることから、利用者の多様な移動ニーズにお応えできていないのが現状です。 このため、本市では、定時定路線の市民バスや路線バスに代わる新たな交通として、予約に応じてルートを定めずに停留所間を移動するデマンド交通の実証運行を行っています。このデマンド交通は、ハピラインふくい武生駅から越前たけふ駅まで1回400円で利用できます。市ホームページや市広報紙などでも利用方法などの周知を行っていますので、ぜひご利用ください。 既存のバスなどの見直しに加え、新しい交通の導入についても検討し、公共交通ネットワークの最適化を図ってまいります。 なお、市民バスについては、まちなかを走る市街地循環ルートについては、今後、運行ルートやダイヤの見直しについての改善を図っていく予定です。
14	P40 目標①-2 3つの鉄道の運行支援、利用促進	パブリック・コメント (鯖江市 40代)	・通勤通学など、速さと運賃からハピラインの利用が増えているようだが、福井鉄道福武線が存続するように利用促進を図ってほしい。	福井鉄道福武線は、3つの鉄道路線の一つであり、本市の重要な広域的公共交通ネットワークとして位置付けています。現在、県をはじめ、沿線3市による福武線の維持修繕に係る費用補助などの財政支援を行っているほか、毎年10月開催の「ふくぶせんフェスタ in 北府」への支援など利用促進に努めています。 今後も引き続き、県や福井鉄道、協力団体と連携しながら安定運行や利用促進への支援を行ってまいります。
15	P40 目標①—2 3つの鉄道の運行、利用促進	パブリック・コメント (無記名 40代)	福井鉄道がイコカが使えるようになってとてもありがたい。北府駅に券売機が入ったのもありがたい。利用	福井鉄道福武線は、3つの鉄道路線の一つであり、本市の重要な広域的公共交通ネットワークとして位置付けています。現在、県をはじめ、沿線3市による福武線の維

			者が減っていく中で、とても頑張っていると思う。たまにしか乗らないが、なくなると困るので、市としても支援してほしい。	持修繕に係る費用補助などの財政支援を行っているほか、毎年10月開催の「ふくぶせんフェスタ in 北府」への支援など利用促進に努めています。 今後も引き続き、県や福井鉄道、協力団体と連携しながら安定運行や利用促進への支援を行ってまいります。
16	P41 目標①－4公共交通に対する意識啓発と利用促進 P42 目標②－1ニーズに応じたデマンド交通の運行、利用促進 P44 ②－4公共交通についての分かりやすい情報発信	第3回越前市地域公共交通活性化協議会（令和6年10月4日）	・新交通システムが公共交通となっていく。最適な交通を市民の方が選んでいく。新交通システムや既存の公共交通が持続可能で続くためには乗ってもらうことが重要である。	P41 目標①－4「公共交通に対する意識啓発と利用促進」において、特に運転免許返納者や返納予定者に対し、公共交通に慣れ親しんでもらう出前講座の実施等を記載し、併せて、P42 目標②－1「ニーズに応じたデマンド交通の運行、利用促進」及び P44 目標②－4「公共交通についての分かりやすい情報発信」において、利用促進等を進める施策を記載しました。
17	P42 目標②-1 ニーズに応じたデマンド交通の運行、利用促進	パブリック・コメント（鯖江市 40 代）	・高校生の通学が、以前に比べると保護者送迎が非常に増えている。学校周辺の交通渋滞や保護者負担を考えると、バスも含め、デマンド交通やライドシェアなど、通学時間を短縮できる便利な通学手段ができるとよいと思う。	車を持たない高校生の通学や高齢者の通院、買い物など日常生活に必要な移動手段として、公共交通の果たす役割は重要であると考えています。本市では、既存の公共交通と合わせて、デマンド交通や自家用有償旅客運送などの新たな交通を検討し、地域に合った利便性の高い移動手段の導入を進めています。 坂口地区や白山地区では「地域の移動や子どもは地域で守る」という地域全体の方針のもと、中学生の課外活動や高校生の通学の移動手段として、自家用有償旅客運送を運行しているところです。

18	P42 ②-1 ニーズに応じた デマンド交通の運行、 利用促進	パブリック・コメント (国高地区 70 代)	デマンド交通については、何度か新聞記事で見て、車がない人、特に家族がいない一人暮らしの人にとっては、便利な交通手段だと思う。とはいえ、今の自分の車中心の生活からは車を手放すことも、公共交通だけで生活することも考えられない。 国高地区は、スーパー、病院、銀行などひとつとっておりあって、便利な地区だと思うが、それでも車がないと自転車か歩くしかないのが現状で、昔はみんなよく歩いたことを思うとそれだけ贅沢になったのだと思うが、買い物と通院だけの移動ができればいい、というものでもないと思う。 人とのつながりの機会を増やす、人との交流を増やすために、外出は不可欠で、買い物や通院以外の外出にもこのデマンド交通を利用すると社会が広がり、健康や生きがいにつながり、幸福感も高まると思う。	買い物や通院、通勤、通学のほか、地域活動や知人同士でのお出かけなど、外出の機会を増やすことによって、人や地域、社会とのつながりを通じて日常生活の質の向上や、幸福感にもつながると考えています。 新たな地域交通の移動手段の一つとしてデマンド交通の導入に向け、実証実験を行っていますが、移動の目的としての利用に、外出先での人との交流を通じて生きがいや楽しみを実感できるよう、デマンド交通の利用促進に努めてまいります。 P42 目標②-1「ニーズに応じたデマンド交通の運行、利用促進」の概要欄に以下のとおり追加しました。 「さらに、デマンド交通を使って、地域活動や余暇活動など、外出の機会を気軽に持つことによって、人との交流や地域、社会との結びつきが増え、健康的で生きがいのある日常生活につながるよう、利用促進を図ります。」
19	P42 ②-1 ニーズに応じた デマンド交通の運行、 利用促進	パブリック・コメント (服間地区 20 代)	服間地区では鯖江市方面に買い物等で出かける人が一定数いる。武生方面への公共交通の整備に加えて、鯖江市のつつじバスとの接続が	デマンド交通や自家用有償旅客運送等の隣接市町への乗り入れについては、地域の皆さまからのご意見やご要望を具体的にお聞きしたうえで、隣接市町や交通事業者と乗り入れの可能性などについて協議する必要がある

			できるような公共交通を整備してほしい。	ます。 鉄道や路線バス、他市への乗り入れやの乗り継ぎも含め、複数の公共交通の選択や組合せにより、地域の皆さまのニーズに合った利便性の高い移動を提供できるよう公共交通の見直しや再編を図ってまいります。
20	P43 ②－2 自家用有償旅客運送の運行	公共交通対策特別委員会 (令和6年12月16日)	スケジュールに「運行地域との意見交換」を入れるべきではないか。運行には地域の協力が不可欠であるため、「地域との意見交換」は重要な取り組みとなると思う。「地域」と「笑顔」をつなぐため、また、サービス向上に努力している地域の方に市政も協力すると示すためにも、「運行地域との意見交換」を実施スケジュールに付け加えて視覚化していただきたい。	自家用有償旅客運送の運行については、「地域の移動と子どもは地域で守る」という地域の力で成り立っている事業であると考えています。地域の皆さまが主体となり、地域住民同士で支えあう地域交通として、持続的に運行していくためには、市と地域との協力体制は不可欠でありますので、定期的に地域との意見交換を行っていく予定です。 ご意見を踏まえ、計画案P43の目標②－2 自家用有償旅客運行の事業概要及び実施事業等に地域との意見交換を行うことについて追記しました。
21	P44 目標②－4公共交通についてのわかりやすい情報発信	総務委員会 (令和6年12月13日)	公共交通全体がわかる情報提供が必要ではないか。	市民や来訪者が本市の複数ある公共交通や運行状況を把握し、気軽に利用できるよう、市ホームページ等で集約した情報を一元的に分かりやすく発信していきたいと考えています。 計画案 P44の概要及び実施事業等に一元的な情報発信を行うことを追記しました。

22	P45 目標③－1越前たけふ駅の利便性向上 利用促進	公共交通対策特別委員会 (令和6年12月16日)	越前たけふ駅駐車場の方向性は市民の関心も高く、駐車場の造成に加え、有料化について検討してはどうか。	越前たけふ駅は開業以降、想定以上の多くの方にご利用いただいている状況です。利用者アンケートにて、利用目的や駐車日数などを把握し、改善点を探りながら、駐車場の造成や有料化の是非などを今後、議論してまいります。
23	P45 ③－1越前たけふ駅の利便性向上と利用促進 P46 ③－2公共交通の乗り継ぎの利便性向上 P47 ③－3越前たけふ駅からの多様な交通の整備と情報発信	パブリック・コメント (東地区 20 代)	・特急が敦賀止まりになったことで、関西方面への移動に不便を感じる。早期に北陸新幹線を大阪までつないでほしい。また要請活動の効果を提示してほしい。	北陸新幹線の早期大阪延伸を関係各所と連携し、要請していくとともに、市ホームページにおいて、要請内容や活動内容等、情報提供を行います。
24	P46～47 ③－2公共交通の乗継の利便性向上 ③－3越前たけふ駅からの多様な交通の整備と情報発信	パブリック・コメント (東地区 20 代)	・越前たけふ駅が孤立した駅になっていると感じる。様々な公共交通で結ばないことには市内外問わず、利用者の獲得は難しい。越前市は観光面では魅力的だが、交通面ではより充実した金沢や福井、敦賀へ人が流れている。	本市で新たな交通として運行しているデマンド交通は、市民・観光客を問わず利用することができます。越前たけふ駅にも停留所を設けており、現在、市内9地区で運行しています。越前たけふ駅からハピラインふくい武生駅や福武線たけふ新駅へも行くことができますので、新幹線駅からの乗り換えも可能となっています。 越前たけふ駅は、県内唯一の新駅であることから、駅からの二次交通が重要であると認識しており、特に来訪者が新幹線駅からスムーズに移動できるよう、多様な交通の整備を行うとともに、分かりやすく利用しやすい公共交通の情報発信を行い、利用促進を図ってまいります。

				す。
25	P45～47 目標③－1越前たけふ駅の利便性向上と利用促進 目標③－2公共交通の乗り継ぎの利便性向上 目標③－3越前たけふ駅からの多様な交通の整備と情報発信	パブリック・コメント (東地区 60 代)	・あらかじめ目的地までの料金が分かる定額タクシーは来訪者にとって安心感があり誰もが使いやすく安全確実な移動手段であるタクシーを利用しやすくなります。 本年度実施された定額タクシー制度はタクシー料金に対して利用者の負担金額が極めて低額に設定されていることなど制度の見直しが必要と考えます。	丹南地域定額タクシー事業の運営については、事業者及び利用者双方にとって、利用しやすい制度となるよう、問題点や課題等について、担当の観光誘客課との情報共有に努めてまいります。
26	P8 総合計画内 北陸新幹線の利便性向上 P45～48 目標③一足伸ばして訪れたい快適で多様な「二次交通」 P51 ④－4公共交通ネットワークの最適化	パブリック・コメント (東地区 50代)	・北陸新幹線の利便性向上(P8他) 運行されているハピライン武生駅・越前たけふ駅間の路線バスは本数が少なく、越前たけふ駅へのアクセスが非常に不便と感じる。また、路線バスの運賃がハピラインで福井駅に移動するより高いので、北陸新幹線を利用する場合は、福井駅から乗車した方が経済的にも割安感がある。 【対策】 現状以上に北陸新幹線への接続を踏まえたダイヤに組み直し、運賃もお手軽な値段(200～300 円程度)にすることで利便性を	越前たけふ駅とハピラインふくい武生駅間のアクセスについては、課題があると認識しています。 主要な交通結節点である越前たけふ駅への交通手段については、タクシーのほか、新たな交通手段である予約型のデマンド交通があり、令和5年10月より実証実験を行っています。昨年10月の第 2 次実証実験を行う際に見直しを行い、運行エリアを拡大して市内9地区で週4日運行しています。事前登録は必要ですが、ハピライン武生駅から越前たけふ駅までは、1回400円で行くことができ、路線バスのように運行ルートやダイヤが決まられていないため、時間的にも自由に移動ができます。 路線バスなど既存の交通については、新たな交通の導入に合わせて見直しを検討し、利便性の高い公共交通ネットワークの最適化を図ってまいります。

			向上するとともに、福井駅へハピラインで移動している方等を路線バスに誘導し収益性も改善を図る。また、長期的な構想として越前たけふ駅近郊に ショッピングモールを誘致、公園を新設するなど、越前たけふ駅周辺の活性化を図り観光客に加え市内住民も集客し、公共交通機関利用者の増加を図る。	越前たけふ駅周辺については、企業誘致やまちづくりの担当課において検討を進めています。市民や来訪者にとって、越前たけふ駅へのアクセスや越前たけふ駅からの二次交通がより便利になるよう、多様な交通の整備と情報発信に努めてまいります。
27	P47 ③－3越前たけふ駅からの多様な交通の整備と情報発信 P49 ④－2交通分野のDXを推進	パブリック・コメント (東地区 60 代)	・北陸新幹線敦賀延伸に伴い福井県内のタクシー事業者配車アプリが導入され越前市もタクシー事業者 2 社が配車アプリ対応とアプリ画面上で表示されています。実際には越前たけふ駅及び越前市内での配車アプリを使用時のタクシー手配・予約が常時不可能な状況が続いており改善が必要と考えます。	タクシー配車アプリについては、市内タクシー事業者や県タクシー協会、県と連携し、アプリの使用状況の把握を行うとともに、運用の改善に向け、タクシー事業者と意見交換を行うなど、対応を図ってまいります。
28	P51 目標④－4公共交通ネットワークの最適化	第1回越前市地域公共交通活性化協議会(令和6年6月5日(水))	・高齢者支援を行う中で、どのような公共交通機関があれば地域の人を使いやすいのか具体的に見えておらず難しい状況。様々な委員の意見を聞きながら、自由に組み合わせて移動できる手段を検討していきたい。 ・地元の人だけでなく、外から来た人が使いやすい交通手段を求む。	既存の公共交通の見直しを行うとともに、新たな交通であるデマンド交通や自家用有償旅客運送の導入のほか、次世代の交通であるライドシェア、自動運転などの実証実験を進め、本市に適した公共交通ネットワークの再編を行います。 また、車を持たない高齢者や来訪者にとっても、分かりやすく使いやすい公共交通を目指します。

			・公共交通は通勤・通学、高齢者の移動手段のみならず、新幹線駅からの移動手段としても大事である。	
29	P51 目標④—4 公共交通ネットワークの最適化	パブリック・コメント (東地区 60 代)	・1世帯当たりの自家用乗用車の保有台数が日本一の福井県では、そもそも公共交通の利用を増やしていくのは難しいのではないかと感じている。また、運転手不足も深刻だと言われている。そのような状況下で、公共交通に税金を投入するにも限度がある。越前市は東西に広く、地域の特徴も様々であり、公共交通を本当に必要としている人が使いやすい公共交通を用意してほしい。	今後、本市の公共交通ネットワークを最適化していくにあたっては、現在の公共交通の利用者の状況や地域が抱えている課題をしっかりと捉え、検討を進めてまいります。 また、多様化する利用者のニーズや地域の課題に対応し、需要と供給、収支のバランスが取れた持続可能な公共交通の実現を目指します。
30	P52 評価指標と目標設定	第3回越前市地域公共交通会議(令和6年9月27日)	・評価指標について、市内公共交通収支率だけでなく、他の評価指標(利用者数や運行回数など)のように目に見える具体的な指標も取り入れてはどうか。 ・目標に対して、評価指標が1対1になっているが、それでよいのか。	この時点では、骨子案の説明をさせていただきましたが、その後、計画案の作成段階において、評価指標については、計画全体の3つの指標(市民満足度、新交通システムにおける人口カバー率、年間利用者数)だけでなく、市内公共交通の年間利用者数や運行回数、収支率など、4つの目標ごとに対する目標値を定めた評価指標を設定しました。

31	P52 評価指数と目標の設定	公共交通対策特別委員会 (令和6年12月16日)	自家用有償旅客運送の年間運行R11で682回とあるが、白山は一月で200人利用見込みがあるため、もう少し目標値を高くしてはどうか。	目標値の設定根拠の内訳については、坂口、白山地区の各地区の運行日に準じて年間運行予定回数に運行日の追加を加味したうえで坂口地区226回、白山地区456回とし、市全体の運行回数を682回としました。 また、1回あたりの利用人数は、これまでの利用実績等を勘案し、平均5人とし、市全体の年間利用人数の目標値を3,400人としています。 白山地区の年間利用人数については、運行回数456回×1回あたりの利用人数5人=2,280人と設定し、1月あたり190人となりますので、目標値としては、妥当であると考えています。 なお、目標値については、計画期間中における各地区での運行日数の変更や利用者数の増減を都度把握しながら、目標値の柔軟な変更設定を行います。
32	P53 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項	第3回越前市地域公共交通活性化協議会(令和6年10月4日)	・計画策定時に設定する評価指標項目は重要であり、チェックし、見直しできる計画とすべき。	P53 第3章「4 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項」として、(1)PDCAサイクルの実行、(2)進捗管理の実施体制のなかで、計画目標を達成するために行う事業の進捗状況を示すデータの集積と分析を行うことについて記載しました。 分析結果に基づき必要に応じて事業内容の見直しなどを行うとともに、評価指標項目や目標値についても、地域公共交通活性化協議会において、年度ごとに進捗状況を諮り、計画全体の進捗管理を行っていきます。

33	P83～84 活性化協議会と公共交通会議の整理	第3回越前市地域公共交通会議（令和6年9月27日）	・地域公共交通活性化協議会と地域公共交通会議の関係性が分かるよう、組織図を計画の中に明記してはどうか。	P83資料編「3 地域公共交通会議から地域公共交通活性化協議会への事務移管について」に明記しました。
34	P88～89 SDGsの取組み	パブリック・コメント（東地区 60 代）	・公共交通機関を利用して越前市を訪れる来訪者の中には高齢者や障がいのある人、小さな子供連れの家族や外国人観光客など訪れる人は様々です。車いすやベビーカー、大きな荷物を伴っての乗降がしやすいユニバーサルデザインの車輛の導入や、外国人目線に立った多言語による案内表示の充実が必要と考えます。	SDGsの「誰一人として取り残さない」という基本理念は、本計画の持続可能な地域公共交通にするための基本的方針と合致するため、本計画の推進が SDGsの推進にもつながるものと考えます。年齢や国籍、障がいの有無により、公共交通が利用できない、利用に支障があるということがないように配慮します。 計画案 P90にそれぞれの計画目標と関連性の強い開発目標をまとめ、公共交通の観点からSDGsへ貢献することを記載しました。
35	その他 バスやデマンドとの連携について	公共交通対策特別委員会（令和6年12月16日）	福鉄とハピラインは通学の流入流出が多い。ハピライン・福鉄バスとデマンド交通との連携を考えてはどうか。	デマンド交通は、本市の重要な交通結節点である越前たけふ駅や武生駅、たけふ新駅での乗降が可能となっており、様々な公共交通と接続しています。 デマンド交通の運行日や運行時間の拡充を検討し、通学や通勤、買い物、通院といった様々な移動ニーズに対応できる交通システムの提供を図ります。
36	その他 路線バス増便について	パブリック・コメント（無記名10代）	武生工業と商業が合併したら、ただでさえバスに乗る人が多いのにそれに乗れず学校に間に合わないと思うのでもっと本数をふやしてほしい。	昨今の運転士不足により、県内では路線バスの減便・廃線が相次ぎ、市内においても運転士不足によるバスの見直し協議を行っていますが、必要な路線の精査を行い、路線バスの安定運行を、引き続き支援していきます。 また、鉄道やデマンド交通なども含め、複数の交通モードを適材適所で効率的に利用できるよう、路線バスだけに頼らない公共交通を再編いたします。

37	その他 路線バス増便について	パブリック・コメント (無記名10代)	商工高校が合併した際に、バスの本数を増やして欲しいです。雪が積もった日などは混雑すると思います。	昨今の運転士不足により、県内では路線バスの減便・廃線が相次ぎ、市内においても運転士不足によるバスの見直し協議を行っていますが、必要な路線の精査を行い、路線バスの安定運行を、引き続き支援していきます。 また、鉄道やデマンド交通なども含め、複数の交通モードを適材適所で効率的に利用できるよう、路線バスだけに頼らない公共交通を再編いたします。
38	その他 まちづくりについて	パブリック・コメント (無記名10代以下)	街灯が少なく歩道が危ない 武生駅等の駐輪場が混むため自転車を停められないことがある。	街灯の設置や歩道の整備について、まちづくりの観点から重要な視点だと認識しております。いただいたご意見を担当課へ共有し、改善に努めます。 また、駐輪場については、放置自転車の撤去や駐輪場の整理など、利用者の方々が気持ちよくご利用いただけるよう、施設管理委託業者とともに対応していきます。