

第4回福井県嶺北地域公共交通活性化協議会

日 時：令和5年9月1日（金）10：00～12：00

場 所：福井県教育センター4階大ホール

1 開会

2 あいさつ

福井県 藤丸未来創造部長

3 報告

(1) 福井県嶺北地域公共交通活性化協議会規約および委員の変更について

- ・事務局より資料説明

4 議事

(1) 令和4年度事業報告および決算報告について

- ・事務局より資料説明
- ・異議なし、原案の通り承認

(2) 令和5年度事業計画案および予算案について

- ・事務局より資料説明
- ・異議なし、原案の通り承認

(3) 福井県嶺北地域公共交通計画の策定スケジュールについて

- ・事務局より資料説明
- ・異議なし、原案の通り承認

(4) 福井県嶺北地域公共交通計画の骨子案について

- ・事務局より資料説明

<質疑応答>

福井市

- ・嶺北地域公共交通計画を福井市も中心となって取り組んでいきたい。昨年12月に待合環境整備として、福井県済生会病院のバス乗り場にデジタルサイネージの設置を行った。また、来月の10月にオープンする福井市観光交流センターでも公共交通促進となるような待合環境整備を実施予定である。EVすまいるバスについては来年3月に導入予定。さらにふくいMaaSの新機能も新幹線開業時に合わせて導入する予定である。
- ・各施策の推進については、本市のみならず嶺北各市町との連携が重要と考えている。県が先導役として旗振りをして頂き、我々も一緒に行っていきたい。

大野市

- ・大野市でも令和6年度からの新しい交通計画策定と市内の公共交通ネットワーク再構築に取り組んでいる。JR大野駅から九頭竜湖駅間に中部縦貫道を利用した市営バスの運行を予定している。JR越美北線の合間をぬって補完するようなダイヤを考えており、生活利用者と観光利用者双方の利用促進を図りたい。
- ・大野市ではタクシーが夜間運行していないという問題があり、タクシーの活性化について検討しているところである。

勝山市

- ・本市は7月14日の恐竜博物館リニューアルで大変な賑わいであり、パーク・アンド・ライドを実施している。また、市内のコミュニティバスについては今年の1月から住民目線の運行を目標としてフルデマンド交通を開始している。喫緊の課題として運転士の不足が挙げられる。従来は市内のバス事業者3社で実施していたが、今夏については半数以上を市外のバス事業者にも運行してもらっている状況である。
- ・令和9年度には中学校再編があり、スクールバスを走らせる予定だが運転士不足が大きな影響を及ぼすと考えている。県や各事業者と協力しながら運転士不足解消に向けて取り組んでいきたい。

鯖江市

- ・地域公共交通計画に基づき令和4年度から5か年計画でバスダイヤの再編を実施し運行している。定時定路線でのダイヤを組み上げて2年目になるが、今後デマンド化の検討は避けられないと感じる。利便性向上につながる交通手段の研究を進め、空バス対策のためだけに減便等を行うのは避けたいと考えている。市民の利便性に配慮したく、限られた台数

でダイヤを綿密に組み、交通結節点での連結に配慮してバスを回せるように工夫している。デマンド化の流れの中、市民の要望にどのように対応していくかが重要な課題となっている。

- ・新幹線開業を迎え、二次交通も詰め協議に入っている。タクシー業界については2社で頑張っているところであるが、コミバスも含め、運転手不足対策は大きなポイントと認識しており、今後の動きを注視したい。

あわら市

- ・令和6年3月16日の新幹線開業に向けて駅前を含め着々と準備を進めている。しかしながら、二次交通の人材不足が挙げられており、市長をはじめ人材不足解決に向けて動きかけているところである。現状としては芦原温泉駅前のタクシーは19時以降には不在という状況であり、新幹線開業後は、せめて23時くらいまではいなければいけないと思い取り組んでいる。個別的にタクシー会社に人材不足が生じる原因をヒアリングしたところ、若年層が集まらない、多くが定年後の高齢者という状況である。就職口として若者が敬遠する理由として、セダンのタクシーを格好悪く感じてしまうこともあるようだ。都会では新車のタクシーが走っており、アプリ決済もできる。田舎でもそのような車両があれば乗りたいという意見もある。しかしながら会社としては財政的に新車を購入することができないため、車両購入の助成も検討していきたい。県においてもご検討をお願いしたい。

越前市

- ・越前武生駅は現在のJR駅から3キロ離れた場所に新幹線駅ができる。特急が新駅に移ることに市民は不安を感じていると思う。かがやきが停車するというので、北回りで便利になるということを発信して利用を促していきたい。もうひとつの市民の不安として、駅からの二次交通が挙げられる。対策として新幹線駅と在来線駅間を結ぶ定期便の運行を検討している。市民バスが発着する計画はないが、10月からデマンド運行を予定しており、ハブとして利用してほしいと考えている。
- ・観光については、天候の影響を受けないよう、高架下にレンタカー事業者に入ってもらい対応する。またパーク・アンド・ライドとして400台の無料駐車場を整備している。
- ・観光の観点では、丹南地域は伝統工芸が盛んであるという部分を活かしていきたい。そのために新幹線駅からの案内機能強化が必要と考えている。また、和紙産地として国際的な拠点ができる動きがあるため、うまく活用していきたい。

坂井市

- ・コミバスの運行について、基幹ルートと接続ルートのそれぞれを見直した。基幹ルートについては10月1日から京福バスが路線バスとして三国丸岡線、春江丸岡線の2路線で運行する。1日8便、最終便の20時台の全日運行、J R鉄道2駅、えちぜん鉄2駅にも接続して市民や観光者の利便性が図られると考えている。接続ルートについては全面的にオンデマンド交通「イータク」として今年1月から運行しており、毎月の利用者数も伸びているところである。稼働率としては上昇途中であるが、路線バスの運行開始、そして来年3月の新幹線開通での人流の変化を見ながら、稼働率などの推移を見守りたいと思っている。

永平寺町

- ・今年達成したレベル4の自動運転およびエリア拡大を図っているデマンドタクシーの運行が大きな取り組みである。前者においては新幹線開業に向けて観光資源のひとつとなるよう、引き続き取り組んでいきたい。後者については地域の交通事業者と相談しながら、生活利用として全てをデマンドタクシーに置き換えるべきか、交通インフラとして路線バスやコミュニティバスを残すべきか議論を続けているところである。

池田町

- ・令和4年度にコミバス運行ルート及び時刻表改正、町営バスの専用マイクロバスの導入など公共交通の維持、活性化に努めてきた。今後も計画をもとに利便性向上につながる改善、展開を行っていきたい。

南越前町

- ・本年6月から町営バスをフルデマンド化したところ、コロナ以前の乗車数まで回復の兆しを見せている。町の幹線となる公共交通としてJ Rと民営の路線バスがある。J R駅舎については、並行在来線への移行を見据えて費用対効果を検討しながらの利便性の向上が課題である。民営の路線バスについては、特に鉄道のない河野地区において通学のための重要な移動手段であり、利便性向上および利用者の増加を働きかけたい。またタクシー業者については、前述のフルデマンド化した町営バスとの共存共生を図っていきたい。

越前町

- ・町内の公共交通に関しては、令和4年度に9路線のコミバスの一部を廃止して2区域でデマンド交通「チョイソコ」を導入している。その後、他の市町でも導入が進められているが、町内の交通体系についてはまだ検討の余地があると思うので、他市町の仕組みを参考に改善してしていきたい。

- ・当町は鉄道駅がない地域であり、路線バスについては最寄りの鉄道駅からの運行本数も少ない状況である。最寄りの新幹線駅からのアクセスについてもタクシー以外に交通手段がない状況となっている。タクシーに次ぐ二次交通として挙げられるのがレンタカーの活用であり、公共交通とは違うと思われるが、観光面ではレンタカーについても力を入れざるを得ないことについてご理解頂きたい。

J R西日本

- ・一昨日、新幹線の開業日と運行概要を発表させていただいた。現在検査や乗務員訓練など必要な準備等を行っており、国土交通省の検査も受け、本格的に運行できる運びとなった。3月16日の新幹線開業を公共交通計画の策定の節目としていただいていることに、期待の大きさを感じている。
- ・各交通事業者、市町コミバスも含め環境は厳しいと感じており、特に人手の問題が大きく、どのように計画を実現していくかは難しいところである。テーマとして挙げて頂いているが、我々の越美北線についても同様であり、いかに地域のニーズに合った在り方にしていくか、ということについて検討が必要だと思っている。福井市、大野市、県と連携して越美北線の利用促進について努めていきたい。

ハピラインふくい

- ・一昨日のJ R開業日発表に併せて当社の開業日を3月16日と決定し発表した。いよいよ新しい会社としてスタートするのだと一段と身が引き締まる思いである。
- ・北陸本線は朝夕の通勤通学利用が7、8割であり、一次交通の役割を担っていると認識している。さらに、新幹線の福井・敦賀開業にあたっては、県外からのお客様の二次交通の役割を担うため、利便性向上を図っていく必要を感じている。一次交通としては朝夕の快速電車、速達性、終電を遅くするなど、市民ニーズに答えられるダイヤを検討しているところである。福井駅や敦賀駅においては、特急・新幹線・ハピライン相互の乗り継ぎについて、J Rのダイヤも見ながら連携を密にして利便性向上に取り組んでいきたい。
- ・当社は経営が厳しい会社であり、一人でも多く利用していただくための利用促進策として①ダイヤの編成②新駅の設置③パーク・アンド・ライドを進めている。新駅については特効薬となるため、福井市、越前市でも整備を進めている。パーク・アンド・ライドについては、利用者が増えている先輩鉄道事業者様の実績例を参考に、沿線の市町の方々と協力して整備拡充し、クルマと鉄道との共存についても考えたい。

- ・ 当社の強みは列車の速達性である。また、J R敦賀駅を除く17駅を当社で管理するが、13駅ある無人駅について駅舎は古いが趣もある。このスペースを沿線地域の方々に積極的に利用していただき交流していただくなど、利活用について考えている。
- ・ 最後に、県の6月補正予算において観光列車、イベント列車導入の予算をいただいた。来年の秋頃の運行開始を予定している。ハピラインとして皆様に楽しんでもらえる施策にも取り組んでいきたい。

福井鉄道

- ・ 計画を拜見して、住民や利用者のニーズに応える、二次交通の充実の対応とあり、事業者として当然応えていきたいと考えている。しかしながら既に話があったとおり、運転士が足りない状況であり、公共交通の基盤が崩れかけている状況だと思っている。当社は鉄道だけでなくバスも同様であり、観光バス、高速バスについては比較的若い運転士を配置しているが、増便をしたくても若手の運転士がおらず、車両はあるが動かせない状況である。タクシー業界も同様の状況だと聞いている。そのような状況の中で業界も当然努力するが、行政の一層の支援をお願いしたい。
- ・ 計画本体の中で施策1-4に運転士の勤務条件改善・負担軽減により、人材の確保につながるとあるが、個別の内容欄を見ると採用活動の継続・強化とあり、小さくしぼんでいて残念だと感じている。勤務環境改善、資格取得の支援についても、内容欄を見ると行政の役割が小さくなっていて、勤務環境改善と資格取得は並列ではないため、環境改善についても行政の支援をお願いしたいと思う。難しいのは重々承知だが、ここを解決しないと公共交通の利便性向上は図れない。行政だけに頼るつもりはないが、これまで以上に支援をいただき互いに協力していけたら良い。
- ・ 新幹線からの二次交通充実について、事業者にとっては未だ乗降客の需要が見通せない状況である。J Rではある程度精緻な需要予測をしているのだと思うが、我々としては運転士が足りない状況で需要を見通せない中、運賃収入での定期運行というリスクは取れないことをご理解いただきたい。

えちぜん鉄道

- ・ 日頃からの自治体様からの支援、電気料の多大なる支援に感謝している。コロナからの回復は想定より遅いと感じている。国の制度についても動向はわからないが引き続き支援をお願いしたい。
- ・ 計画本体の気候の書きぶりについて、一般的なことを書くよりも、大雨や大雪等の異常気象による運行障害が起きているということをしっかり述べるのが良いと思う。施策に異常

気象時の対応があるので、そこにつなげていくのが大事である。事業者目線でいうと、雷でショートなども起こり得るが、設備の老朽化の影響もあると考えている。ある程度災害に強い設備投資を5~10年の計画で進めているが、災害は待ったなしである。そのような対応も書き込んでいただきたい。

- ・ 施策2のオープンデータの部分に、遅延情報等をリアルタイムで把握できるGTFS - RTの導入とあるが、どのようにして遅延している運行状況をリアルタイムで出すのか。現状ではTwitterやホームページで見られるようにしているが、これをGoogleで見えるようにするというのか。現実的には、緊急対応時に情報の二重提供は少し厳しい。ひとつのフォーマットに入力すれば全ての関係者に共有されるようなシステムが望ましい。
- ・ 施策3-1について明記していただき有難い。福井大学やあわらの駅前などでは、駅周辺整備とまちづくりを絡めることにより取組みが向上する。駅の価値、機能も向上するため利用者の増加につながるの、沿線自治体と相談しながら進めていきたい。ハピライン様の駅周辺まちづくり補助費のように、案件によって当社にも拡充してもらうなどで対応いただき、駅の機能向上のための支援をお願いしたい。
- ・ 施策4-2について、公務の県内出張においても出来る限り鉄道を使っていただく、駅の近くに会議場所を設定する、など自治体として率先行動していただきたい。30分のパターンダイヤであれば行き帰りも鉄道での移動が可能である。
- ・ 施策6-1について、ダイヤの編成作業が必要である。例えば終電時間の検討など色々なことがあるので、JRには公表前であっても出来るだけ早めの情報提供をお願いしたい。
- ・ 観光列車として7月15日から恐竜列車を運行しているが、駅から博物館間のバスの運行が人材確保の観点から厳しいということで、鉄道会社である当社がチャーターバスとして運行している状況である。事業者としては恐竜列車での収益のほとんどがそちらに流れているのが現状であり、勝山市と相談をしている。施策としては観光なのか地域交通になるのか、いずれにせよさらなる連携をして、地域交通として当事者意識を持って取り組んでいただくべき課題だと思う。

京福バス、福井県バス協会

- ・ 自治体の皆様に日頃の支援を感謝申し上げる。バス業界は人手不足が避けられない問題であり、これから2024年問題や、郊外における学校統廃合でスクールバスのさらなる需要増が見込まれる。加えて高齢者の退職、製造業の給与水準が上がることによる人材の流出が既に始まっている。そのような中でバスの将来について、事業の選別・路線の選別に入らざるを得ない状況である。一方で、路線バスを抱えている会社は貸切バスや高速バスという収益部門を持っているが、今は路線バス維持のために、一旦収益部門の全てを休止し

て運転士を路線バスに割いている状況である。貸切バスは優秀な運転士がいるが、路線バスに乗るとなると賃金が上がらない、モチベーションが上がらないということで、働き手側としても不利な状況となり、人材流出の要因になるという負のスパイラルに陥っている。収益部門を一旦置いて、地域の路線を守っていく覚悟はある。コロナで落ち込んだところに公金をいただき欠損補助をいただいた。これからは補助がなくなっていく方向であろうと思う。自主運行についても利益が出ない路線が多いこともあるので、ここの支援だけはなんとかお願いしたい。

- ・グループ連携も行っており、路線バス、コミバス、デマンド交通一体で考えていかないといけない。将来的に維持していくためにタクシー、バス事業等グループ連携して拠点集約も必要だと考えている。また、事業を維持していくための施設整備事業も必要であり、集約しながら維持していこうと取り組んでいる。
- ・人材採用も色々と取り組んでおり、高校生の新卒採用も実績を積み重ねて育てているところである。また、これまでは高齢者の採用はしていなかったが、60歳を越えた方も積極的に採用し、手当なども付けている。今後は賃金についても手を付けなければならないと考えているため、支援をお願いしたい。
- ・今、新幹線開業が迫っており、DX、新技術についてはキャッシュレス対応、GTFS、Maasについて新幹線開業に間に合うように支援もいただいているので、期日を守るように準備を進めている。EVバスについては福井市から支援を受けており、しっかり活用を進めていきたい。二次交通については観光路線の充実として地域からも期待されているところであり、関東を中心に沢山ののお客様をしっかりと迎えをしていきたい。観光路線については充実したダイヤを組んでいく。エンタメ交通については、点在する観光地の移動の間に楽しんでいただけるようなバスを走らせたく、準備を進めている。
- ・ICカードについては全国では当たり前になっており、要望が増えている。現金支払いのみではトラブルになりかけているところもある。導入後は地域住民の半数以上にICカードを持っていただけるような施策をやっていききたい。地域の方は初めてバスに乗る方が多いと思うが、ICカードを持つことでストレスなく乗れることがメリットだと思う。他県では高齢者にICカードを配布している事例もあるので、安心してストレスなく乗車いただける施策を考える。
- ・まちづくりとの連携について、分野は違うかもしれないが、我々も協力して中心市街地施策を一緒にできればと思っている。開業後は中心市街地のまちづくりが大事になってくる。コロナで路線バス利用者は1~2割の減少となり、今後の回復は見込めないと思うが、中心市街地に行く目的、商店がなくなっていることも要因として挙げられる。利用促進のイベント等をしているが、それだけでは中々効果が出ないのが現状である。他県では

地域イベントと合わせて一日電車無料の日を開催し、すごい乗車人数だったということもある。一度乗車すれば安心して乗れるということもあるので、そのような取組も大事だと考えている。

福井県タクシー協会

- ・一番の問題は人材確保である。タクシー業界については2016年比で25%も減少している。北陸新幹線開業で乗客が増えたときに配車要望に応えられるか心配である。人材確保のために県から、二種免許取得支援、女性が働きやすい職場、環境改善支援、就職奨励金、業界説明支援をしていただき、取り組みを実施しているが、継続できるように今後も応援をお願いしたい。
- ・新幹線開業を見据え、二次交通としてタクシー環境の整備があるが、キャッシュレス、ICカードをタクシーに搭載するという事で県の補正予算にあげていただいた。タクシー業界としても取組みを進めている。都会からきたお客様が配車アプリなどもご利用いただけるようになるのではと思っている。しかしながら、運転手が足りないという問題に戻る。運転手の魅力創出も必要だが、都会と田舎の賃金格差が一番の問題である。全産業の平均賃金が月額45万円なのに対し、福井県のタクシー業界は月額20万円程度である。需要がコロナ前の80%で推移しており、利用者数と賃金が連動しているタクシーにおいては厳しい状況。デマンドバスや乗合タクシーといった仕事もいただいており、夜中や子育てタクシー等もあるが、それだけでは足りない。タクシーを公共交通として残すには賃金への対応が必要となってくる。人材確保は特に難しい課題だが、今後支援も含めご検討いただきたい。

福井県老人クラブ連合会

- ・先ほどから聞いている人材不足という課題について、福井新聞でも福井鉄道が日中の急行を減便するという記事があった。高齢者にとっては運転免許返納が日常生活の公共交通利用と大きな関係が出てくると思うので、是非運転士不足を解消いただき、公共交通が悪くならないような配慮をお願いしたい。
- ・先日、医師会館で夜間の会議が終わった後、施設内にあったタクシー会社の電話番号が書いてある公衆電話がなくなっていることに気が付いた。福井駅もタクシー会社の連絡先は観光案内所でしか把握できないようであった。観光客の方がどこかに行った帰り、バスの運行がないのでタクシーでの移動を考えた際に困るので、駅のような観光客がよく利用する場所については、観光案内所以外にもタクシー会社の連絡先の表示をお願いしたい。

福井県 PTA 連合会

- ・ 様々な市町・事業者の課題や取組みについて話をお聞きしたが、やはり子育て中はクルマを足にせざるを得ない。しかしながら、子供と行くような施設には必ず駅があり、電車やバスで行こうと思えば行けるということに気が付いた。パンフレットには最寄り駅などが書いてあるのだと思うが、保護者としては見落としがちであり、子供も知らないという状況だと思う。PTAとしても情報をキャッチして上手に発信やPRをしていけるのではないかと今回感じた。それにより、一人でも多くの方に利用いただき、また利用する楽しみも伝えていければと思っている。

福井県観光連盟

- ・ 観光者目線で話をさせて頂くと、施策2-1、2については新幹線開業までに確実にやっていただきたい。
- ・ 施策6-2については、新たにポータルサイトを作るとコストがかかると思うので、私共の観光ホームページである「ふくいドットコム」の中に作って頂けるとありがたい。「ふくいドットコム」については毎週レイアウトなどを検討しており、ユーザー数も40万人を超えている。情報を集約して、観光情報については「ふくいドットコム」を見る、という形を作り込んでいきたい。
- ・ 観光案内所については、市より委託を受けて東口に観光案内所の整備・運営を予定している。3月のオープンに向けて準備を進めており、今月中には委託事業者が決定する予定である。今後、観光コンシェルジュの研修等を行っていくが、秋から年末にかけてマニュアル等の作り込みをしていくので、交通も含めた観光の情報を頂きたい。
- ・ 案内情報や看板については、今後のインバウンド対策も鑑み多言語対応をお願いしたい。駅情報のみならず、駅周辺やそこから行ける観光地の情報についても表示するものを是非作っていただきたい。
- ・ 先般、福井県観光誘客課、越前市、仁愛大学、行政とで「観光にかかる地域の専門人材育成に関する協定」を締結した。観光特設コースを創設して、福井の観光を勉強した人材を育成していく。令和8年3月に卒業なので卒業生の受け入れに御協力頂きたい。福井新聞の折り込みチラシに観光公開講座のチラシを入れたので御確認をお願いしたい。

福井運輸支局

- ・ 評価指標を拝見すると、バスに関する指標が多く、鉄道に関する指標が薄めであると見受けられる。他の地域公共交通計画と整合する形で鉄道の指標も盛り込んでいただくと良いのではないかと。

- ・各論になるが、越美北線についての記載内容はチャレンジングで良いと思う。並走する京福バスと足すと18.5往復/日あるということで、リソースを活かしていただきたい。直近で確実に出来る取組みとして路線バス割引に言及いただいているが、5年間の計画であること、語尾も「検討」となっていることを考えると、少しハードルが高くなるが定期利用者の共通乗車制も検討してはどうか。今後、鉄道の協議運賃制も導入されるほか、ICカード導入でバスの利用状況も見えやすくなると思う。これまでと状況が変わってくるため、検討ということで盛り込んでみても良いのではないか。
- ・ここからは計画の運用にあたっての話になるが、観光の二次交通を見据えて新たなサービスを実証する際、適切な値付けをお願いしたい。需要が膨れる時に、価格がリーズナブル過ぎることによって、必要な人にサービスが行き渡らないということが起き得る。最終的には地域が潤うことが重要なので、需要のコントロールと適切に稼ぐことを念頭に値付けをお願いしたい。
- ・また、公務出張について公共交通利用の促進をご提案頂いた。現在のシステムだと公共交通機関を利用した場合の精算手続きが煩雑であり利用が進まないということもあるかと思う。このため、国では庁費で精算に使える貸出用の交通系ICカードを買うことも検討している。各自治体においても、ICカードの貸し出しによって手続きの負担を軽減するなど検討をしてみしてほしい。
- ・人材確保については、賃上げにフォーカスして取り組んでいく必要がある。まずは運賃改定の認可に取り組みたい。行政として賃上げの原資への支援については非常にハードルが高いところであるが、人材確保についてはブレイクスルーして結果を出していかなければいけないと思っているため、皆様と引き続き議論していきたい。

中部運輸局

- ・計画策定がスケジュールどおり順調に進んでいることを喜ばしく思う。
- ・計画策定に関する事務的な指摘として、バスの国庫補助との連動化にあたり、広域幹線バス系統については、いくつかの項目について明確に記載して頂くことが必要となっている。国が作成した連動化に関するパンフレットに必要な記載事項が書いてあるため漏れないようにして頂き、必要があれば運輸支局に問い合わせさせていただきたい。
- ・計画の策定にあたり重要な点を申し上げると、スローガン（交通の基本方針）と目標に、どれだけ協議会としての魂を込めていくかである。スローガンと目標の達成を目標にかけて全員で取組みを進めていけるかどうか、施策の成否を握ると考えている。地域公共交通を取り巻く状況は非常に厳しく、厳しいものを未来につなげていかなければならない。一朝

一夕で結果が出るものではなく、計画期間の5年間、またその先に取り組みを継続していくことが重要である。取組の継続は、このスローガンと目標にかかっていると思う。スローガンは福井ならではのこだわりのあるものにしていただきたい。目標については、なぜその目標を定めるのか吟味いただき、設定した理由も併せて計画に記していただくと、メンバーが変わった際にも取組の継続性が担保される。目標数値も重要であり、到底達成できない、あるいは簡単すぎるものでは、モチベーションが湧かない。形骸化しないように吟味して定めていただきたい。中部運輸局の交通企画課で計画策定にあたり意識する点などをまとめたパンフレットを作成しているので、参考にしていきたい。

- ・地域公共交通の施策は厳しい状況でも継続していく必要があるので、中心となる各メンバーが全員で信頼関係を醸成し、ムーブメントを作ることが重要である。行政も事業者も住民も皆苦しい中、一つの主体だけが大きく動くことは難しく、全員で少しずつボランティア的に支援し合う関係性が必要になってくる。クルマ利用者も、月に数回は公共交通を利用するなどの取組をしつつ、要望も出していく。本音で議論し合う中で各プレイヤーの信頼関係を築いていくコミュニケーションがあれば、協議会として強力に取り組みを進めていく。国としても財政状況が厳しく、公務員も人材が少ない中ではあるが、懸命に予算要求をしているところである。時間のある限り助言や補助金の説明などもさせていただく。今後とも協議会の取組みの継続をお願いしたい。

福井河川国道事務所

- ・道路管理者の立場として申し上げる。渋滞対策協議会を設置しているところであり、主要渋滞箇所の対策を検討しているが、国道8号線やフェニックス通り、越前市にある大規模工場周辺が該当する。渋滞は一日中ではなく、朝夕の通勤時間帯のみであるが、通勤時の自家用車の分担率が80%を超える状況であり、道路整備にも時間がかかるので、道路管理者としては通勤時間帯の公共交通の利便性向上に期待しているところである。

福井県警

- ・交通管理者として申し上げる。前回の会議でも申し上げたように、バス路線やデマンド交通を新設・改変する場合、地元の警察署と連携して検討してほしい。新幹線開業の際に、大規模なイベントを検討している場合は早めに道路交通課と相談してほしい。

福井工業大学 三寺委員

- ・1つお願いと3つコメントを申し上げる。

- ・スケジュールに異論はないが、形骸化しないためにもパブリックコメントの結果については協議会のメンバーに回答も含めて共有をお願いしたい。
- ・地域の公共交通に対する住民意識の熱量が高まっていると感じる。ハピラインも地域公共交通に仲間入りするということもあり、各実施主体との連携についてもしっかり進めていきたい。新駅や既存駅のリニューアルは100年に1度ともいわれる非常に大きな出来事であり、地域にとっては絶好のチャンスである。トータルデザインに関して是非とも施策1、3、4のどこかに記述をお願いしたい。マイレール意識という言葉があったが、公共交通が非利用者にも価値があるということは非常に大事である。存在価値を将来世代に継承していくことも含めて記載することを検討してほしい。
- ・自動運転が実装する未来には、運転士は無くなるかも知れない職業の一つであると感じている若い世代もいる。人材不足の中、産業全体の先を見据え、地域のインフラを支える人材を育てていく必要がある。
- ・各市町とも地域の実情を抱えて目の前のことで精一杯だと思うが、全体を俯瞰して見るようなコーディネートを連携してほしい。

福井県（藤丸部長）

- ・様々なご意見をいただき、感謝申し上げます。特に人材不足については、避けては通れない課題だと思う。行政側としても共通認識を持たせた。これまでの発想に囚われない検討が必要だと感じた。いただいたアドバイス・御指摘について、今後検討を進めていきたい。

川本会長

- ・改めて状況を共有できたと思う。平常時もそうだが非常時の対応や柔軟性、強靱性が公共交通には必要であると感じた。
- ・また、一番の基盤は人材であるが、公共交通の業界自体が産業的に魅力的になることも重要である。
- ・次回は12月頃に協議会を開催し、パブリックコメントを踏まえて1月に計画を策定していく予定なので、引き続きご協力をお願いしたい。

5 閉会