

## 令和4年度 第3回福井県嶺北地域公共交通活性化協議会

日 時：令和5年3月22日（水）10：00～11：40

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 藤丸新幹線・まちづくり対策監

### 3. 議事

#### (1) 福井県嶺北地域公共交通計画 策定スケジュールについて

- ・事務局より資料説明

#### (2) 福井県嶺北地域公共交通計画の概要、施策案について

- ・事務局より資料説明

### <質疑応答>

#### 福井市

- ・路線バスにおいてコロナ禍を踏まえた手厚い支援を国庫補助で受けている。今後このような支援がなくなった場合、市町の支援額が嵩むこととなるため、国・県のさらなる支援の検討をお願いしたい。
- ・市では老人ホームの車両を使った地域の移動を安居地区で行っている。昼間に空いている車両を使って、職員や地域の方が運転して昼間の移動を支援する仕組みである。行政は車両の負担について支援をしている。電車やバス以外にも移動手段、資源はあるので多様なツールを活用検討していく視点を計画に位置づけて、方針を示していけば厚みが増すと思う。
- ・路線バスのICカード化について、神戸市では、1タッチで支払ができるところを2タッチに変更した事例がある。これは、ICカードによる乗降（OD）実績を取得し、オープンデータ化しているようである。利用者にとっては、乗降の2タッチで不便になるが、敢えて2タッチにしてODデータをオープン化することにより、利用状況を把握し、時差出勤などの対策や店舗の出店計画に利用できるようにしている。福井でもそのようなデータを基に施策を考えていくことが必要であり、市も頑張っていきたいので、県・事業者とも一緒に積極的に取り組んでいきたい。
- ・市町をまたぐデマンド交通について、実現までのハードルは高いが、ふくい嶺北連携中枢都市圏のビジョンでも謳っていることから、嶺北地域交通計画に盛り込んでほしい。

#### 大野市

- ・施策5に越美北線の利便性向上とあるが、イベントの開催だけでは弱いのではないか。

一方で、施策6で新幹線の発着に合わせたダイヤ見直しの実施と表現されているので、施策5とリンクさせるような表現としていただきたい。

- ・ハード面、ソフト面で手厚く記載いただいている。今回は五ヵ年計画であるが、大野市として10年から20年先の市内状況を鑑みると、生産年齢人口と移動制約者の比率は半々になっている。公共交通を残す必要性が高まっているので、イベントだけではなく日常の利便性向上について強く表現してほしい。

#### 鯖江市

- ・この計画を策定し、今後、嶺北地域の枠組みの中で計画に沿って事業を実施していくが、シビアな話をすると当市の路線バスの乗車密度の維持が難しいという現実があり、今後も議論しながら対策していきたい。
- ・令和6年春に北陸新幹線開業となるが、地域鉄道である福武線、えちぜん鉄道、ハピラインの交通事業者で公共交通を支えていくこととなるが、複数路線を支援して維持していくことに対して、市民、県民にどのように利用していただくか整理して、説明責任を果たし存在意義を理解してもらう必要がある。
- ・鯖江市コミュニティバスは、令和4年度から新ダイヤの定時定路線で運行しているが、他市町の動きを見ているとデマンド交通へ移行する動きが見られる。鯖江市でも5年間は定時定路線で運行しながらも、デマンド化への転換も研究する必要があり、情報共有にご協力頂きたい。

#### あわら市

- ・住民生活における公共交通として、タクシー事業者の協力を得てデマンド交通を実施しているが、利用者から市町をまたぐ移動の要望も高いので、市の区域を意識せず移動できるサービスの提供ができないか関係市町との連携を検討したい。
- ・観光における公共交通として、JR芦原温泉駅から温泉街は約4キロ離れており、さらに利用しやすいような仕組み作りを構築していきたい。

#### 越前市

- ・令和5年度から新幹線駅からの二次交通や高齢者の移動支援として、市民バスのデマンド化や自家用有償運送の実証実験を始める。また、定額タクシーによる広域運行を隣接市町と協力しながら実施していくことも視野に入ってきていると考えている。施策の中にこれらの取り組みが位置付けられていることを心強く感じる。
- ・路線バスや地域鉄道、タクシー等のキャッシュレス化により、都市部からの利用者の利便性向上が図られており、県主導で進めていただいで感謝している。
- ・路線バスについては、利用者数がコロナ禍前の数字に戻らず、市町の負担が重くなっている。並行在来線や福井鉄道福武線の支援も含め、公共交通にかかる予算増加となっているため、具体的な支援の仕組みを考える際には、効果的な補助のあり方も考えて行く必要がある、一緒に検討させて頂きたい。

## 坂井市

- ・計画の内容については概ね議論されているため、このまま検討いただければ良い。
- ・施策1-2のニーズに応じてデマンド交通への移行を支援という表記だけを見ると、初期投資のみの支援という受け取り方もできる。しかし、市町としてはデマンド交通を始めると維持していくことが重要である。将来的展望として、維持の支援という視点も含めて推進していただくよう要望したい。
- ・新幹線開業を見据えた二次交通について、観光視点で大変重要であると認識している。施策6-1の新幹線発着に合わせたダイヤ見直しの実施が重要だと認識しており、観光客がシームレスに移動できる環境が、観光入込客数を伸ばすひとつの要素だと認識している。この点について、坂井市ではバス事業者と待ち時間が無いようにしていこうと議論しているが、坂井市だけで着手しても限定的であり、県で嶺北にあれば待ち時間が無く移動できるというような、広域的な調整をしてほしい。表現としてダイヤの見直しだけでは観光客に響きにくい。例えば、嶺北にあれば公共交通の待ち時間は15分以内で移動可能といった、具体的、定量的なものをPRしていくと効果的ではないかと思う。

## 永平寺町

- ・非常に充実した計画内容になっていると感じる。小さい町からすると、公共交通の充実がコストに跳ね返ってくるので、その支援制度を手厚く設けていただけるとありがたい。
- ・先に話のあった広域におけるデマンド交通の需要が町内にもあることを承知しており、コストを含めて効果等を検証した上で共有したい。

## 池田町

- ・武生方面には福鉄バス、福井市方面にはマイバスを運行しており、公共交通網が途切れることのないように取組んでいる。福鉄の補助金やマイバスの町民割引等利用促進を図っているが、路線バスの乗車密度の確保・維持が困難であるため、将来的には別の交通モードの転換も必要となる未来も遠くないのではないかと考えている。その際はご協力いただきたい。
- ・公共交通は、脱炭素の観点からも利用促進が重要事項であり、本計画をもとに利便性向上・利用促進に取り組んでいきたい。

## 南越前町

- ・今年度、町内全域でオンデマンドバスの実証運行を実施しており、令和5年度の早期のフルデマンド化を図り、利便性向上を図りたいと考えている。施策1においてニーズに応じてデマンド交通への移行を支援とあるが、フルデマンド化の継続のための支援を検討していただきたい。
- ・当町のJR4駅は北陸新幹線開業後に並行在来線に移行することとなり、バリアフリー化と利便性の向上を図りたいと考えている。本年度基本計画の策定に取り組んでおり、

将来的に基本設計やハード整備を進めていきたいため、こちらにおいてもご支援についてご協力いただきたい。

#### 越前町

- ・計画概要や施策案については特に意見はない。
- ・施策1-2の地域間幹線系統バスの運行維持について、国庫補助路線は輸送量が国庫補助基準を満たさない路線があり、現在はコロナ特例で補助対象になっているが、今後のあり方について事業者と沿線自治体とで協議を進めていく必要があると考えている。また、路線バスの運行に係る自治体負担が増えており、国・県の支援を合わせてお願いしたい。
- ・施策6の北陸新幹線各駅からの二次交通の充実の中に掲げてある定額タクシー制度の導入・拡充について、当町としても二次交通としてタクシーは必要という認識である。観光連盟が独自に取組んでいるサービスもあり、隣接自治体のタクシー補助のスキーム等を参考にして進めていきたい。

#### JR西日本

- ・越美北線の利用促進については、施策5に抜き出して書かれているが、施策3、4と同じような中身であり、一緒に取り組んでいきたい。
- ・北陸新幹線からの二次交通の充実については、交通事業者や関係市町と利便性向上に向けて連携して進めていきたい。
- ・観光型MaaSについては、11月に「Tabiwa」がリリースされたが、各事業者と連携した商品などがあるが、まだ認知度が低い状況である。まずは知っていただき、これを入口として色々な施策や商品、観光地を知っていただけるようなものに磨き上げていきたい。

#### ハピラインふくい

- ・今回の交通計画の施策案は整理されていると感じている。これから計画を作っていく上で、自治体や交通事業者が連携して実行することが大切である。
- ・当社は主要都市をつなぐ速達性の高い幹線鉄道であり、利用者の約75%は通勤・通学で利用されている。主たる利用者は県内の方であるという事に加えて、今回の新幹線開業に伴い多くの来県者も見込まれるため、観光客目線も大事であると認識している。
- ・現状と課題にある通り、本県はクルマ社会であり、公共交通の利用者が少ない。裏を返せば車は利便性が高く、公共交通は不便という認識が染みついている。いかに様々なサービスを実行して、利便性を高めていくかということが重要である。施策の中で当社のやりたいことは書かれているが、通勤・通学時間帯の増便、パターンダイヤ、新駅の設置、P&R駐車場の整備、企画切符の販売やイベント・観光列車などはもちろんだが、ICOCA、列車走行位置・遅延情報の発信なども導入していきたい。
- ・施策4のモビリティ・マネジメントについて、子どもの頃から公共交通の重要性を学ぶ機会の充実が非常に大切である。遠足や校外学習での鉄道利用や駅舎での高校生の学習

スペースの確保、Wi-Fi環境の整備、駅の交流拠点化など、駅周辺のまちづくりに向け沿線自治体と協力して進めていきたい。

- ・今後、インバウンドも増加が見込まれるため、駅の案内表示板や案内放送についても多言語化やロゴマークの活用などを検討しているため、統一したデザイン案内化を進めていきたい。
- ・いずれにしても当社としては、利用者目線にたって、身近で便利になったと思われる会社を目指しており、このような施策を一つ一つ実行していきたい。

## 福井鉄道

- ・施策1の公共交通の維持確保について、現状ではコロナ禍や人口減少の影響により地域間幹線系統バス等の利用者が減少し、国庫補助落ちしている。路線を維持する場合、市町の負担が大きくなっている。運行ルートの見直しについて記載があるが、見直ししても各市町の意見が対立して進まない。県が責任を持って進めていただきたい。
- ・デマンド交通への移行を支援とあるが、安易にデマンド交通導入に移行しているように思われる。デマンド移行によりコミバスを廃止すると、中心市街地の交通が衰退につながりかねず、逆に中心市街地をデマンド化すると運転手や車両が足りなくなると考えられる。本来、デマンドは交通不便地域が主流であるはず。デマンド化により逆に市町の負担が増加する場合もあるため、十分に検討する必要がある。
- ・公共交通を支える人材確保とあるが、勤務条件の改善として人材を確保、雇用継続には相当な賃上げをしていかねばならない。ただ、賃上げをしたところでルート見直しをしなければ生産性が向上せず、結局市町の負担額が多くなる。コロナ交付金がなくなって路線維持できなければ、運行ルートを見直した方が良い。
- ・施策2のオープンデータ化やDXの推進について、鉄道・バスの遅延情報については重要であるが、鉄道・バスのそれぞれの導入タイムスケジュールを示すべきであり、強く希望したい。
- ・「移動を楽しむ公共交通」は、非常に大切な視点であるが、結果的に補助金ありきにならないようにを注意していかないといけない。「持続可能な観光」は、利益が上がらないものを補助金で賄うのではなく、補助金がなくても利益が上がる施策が必要である。以前は、鉄道を知ってもらいたいと無料イベントをやってきたが、最近是对価をとるようにしている。魅力ある施策であれば人が集まってくるため、補助金がなくなればできなくなるということの無いよう対価をとって収益を上げる施策を展開すべきである。

## 京福バス・バス協会

- ・コロナ禍で利用者が減少しており、収益が厳しい状況である。一時的に交付金などを頂いてなんとか運行しているが、継続した支援に対する不安があるため、継続いただけるようお願いしたい。
- ・一番の課題は運転手不足であり、これがすべてのところにおける不安要素である。高齢の運転手が退職し、働き手は休みが欲しいというところもあるが、人材不足の中で時

間外勤務してもらっており、従業員満足度も重要な要素になっている。

人材不足の中で地域の足を守る使命は守りつつ、民間企業として利益を確保し、収益性が高い高速バスや観光バスから生活路線に運転手を回している状況である。運転手の欠員が改善される状況にないため、生活路線についてもメリハリをつけていくことが求められてくる。

採用条件については、緩和を進めているが、業界全体で地域を守る体制もとっていく必要がある。運転手は朝のラッシュ時が一番必要な時間帯であり、総動員で朝のダイヤを守っている状況である。

- ・乗客を増やすことについては、乗り方教室など開催しているが、まだまだほとんどの方がバスの乗り方をご存じない状況である。隣県のモデルであるが、バス運賃を1日無料にして、それぞれの駅でイベントを地域の方と一緒にやっている例があり、相当な乗車があったようである。今後、公共交通を利用していただけるような施策をやっていると、地域の方と一緒に取り組んで公共交通への理解を深めていければと思っている。
- ・新幹線の二次交通について、100年に1度のチャンスを逃さないよう観光路線のダイヤの充実させていきたい。運転手不足の影響が大きく、苦勞しながら考えている。

ICやモバイルチケット、バスロケーションシステムなどハード面は新幹線開業に間に合わせるように進めている。切符の発券についてもモバイルチケットにより、券売機に來なくても利用できる点をPRしていきたい。

- ・移動を楽しむ公共交通について、恐竜バスは自治体の皆様から支援をいただき、良いものができていると思っている。この先も関係者と連携しながら、バス車内で楽しむための設えについて考えている。
- ・貸切バスについて、東京の案内所では地域の観光資源を一緒に売り込んで、バスを利用いただけるよう取り組んでいる。
- ・従業員の接客サービス向上や駅におけるサイン類の充実なども重要な要素であるため、お客様目線で取り組んでいきたい。

#### タクシー協会

- ・タクシーに関する施策を多く計画にいただき、感謝している。タクシーもコロナ禍の影響を受けて、働き方の変化により人の流れが変わってきており、コロナ禍前に戻ってこないような不安がある。そのような中、急に支援がなくなると厳しいため、状況をみながら段階的な支援継続をお願いしたい。
- ・生活利用について、鉄道・バス・タクシーと段階的に交通手段が移っていくが、その先のデマンドを導入する場合は、決まった段階からでなく、協議の段階からタクシー事業者も議論に参画させて頂きたい。デマンド交通とタクシーが需要を取り合っては良くない。地域の足としてデマンド交通とタクシーの役割分担をしながら、お互いがプラスになるようにしたい。
- ・自家用有償運送は交通空白地域には必要だと思うが、自家用有償運送ではなく、まずはタクシーの活用を検討してほしい。

- ・タクシー乗務員も高年齢化しているほか、営業時間も短くなっており、昔は深夜営業もあったが、現在は早いところでは夕方に営業終了してしまう地域もある。通院者もタクシーがなく困っている地域があると聞くため、公共交通として将来的に行政支援も検討していただきたい。
- ・観光利用について、タクシーの配車アプリやキャッシュレス化についての話があり、感謝している。将来的にタクシー会社の費用負担が発生することも考えられるため、継続して取組んでいくためご支援いただきたい。

#### 福井河川国道事務所

- ・ハード整備の部分について、施策3-1の「交通結節機能の充実」とあるが、利用者のスムーズな移動が必要であり、そのような改善をしっかりとっていく必要がある。  
交通結節点の整備にあたっては、国において補助メニューがあり、補助を活用いただき、初めて来られた方がスムーズに乗り換えできるよう利便性向上を行っていただきたい。交通結節点改善事業など補助メニューについては整備局に相談されたい。

#### 福井県警

- ・計画の内容について特に意見はない。
- ・1点注意していただきたいのが、デマンドへの移行やルート変更において、バス停を新設・移設する際、交通への影響を考えてほしい。危険なバス停と言われるものも存在しており、横断歩道や交差点に差し掛かる場所に停留所を設置しないようにしてほしいため、計画の段階で地元の警察署とご相談いただきたい。
- ・運転手の人材不足について事業者の方が苦勞されていると聞くが、交通安全に関しては運転手の経験頼りで運行していた部分もあると思う。デマンド化され色々なルートを通るとなると、ルートによっては運転手の経験不足や認識不足により危険な場合もあるため、計画の段階で安全について配慮し、運行いただきたい。

#### 老人クラブ

- ・コミバスの利用について、グループで自分たちの地元ではなく少し離れたところで、まち歩きしようとした際に、バスの時間が合わず、待ち時間が長い状況があった。日常生活と観光目的で動けるバスダイヤについて考慮して頂きたい。
- ・県外から知人が来た際、1時間に1本ほどバスはあるものの、19時には帰りのバスがなかった。観光地へ行く際も二次交通がなく、やむなく、レンタカーを利用することになる場合もあるようだ。夫婦や友人など少人数の旅行が多い傾向にあるので、レンタカーの活用となるようだ。新幹線の発着にあわせたダイヤを調整することは中々難しいが、きめ細やかに部分的に検討してほしい。

#### PTA連合会

- ・小学校・中学校保護者の話を聞くと、県外に行くときに交通系ICカードの利用が主とな

っており、県外で初めて利用体験したものの福井県内では使えないということになっている。ICカードの取組を推進頂けると、子供のころからICカードを使ってバス鉄道に乗れるという日常につながっていき、保護者も子供も公共交通の利用につながるのではないかと。また、学校行事や社会教育団体として人数によってはバス・電車を利用するが、学校の規模に応じて、臨時便を運行するなどすれば、身近に利用できると思う。これから保護者にも公共交通の利用推進を声掛けて行きたいと思った。

#### 観光連盟

- ・多様な移動手段を確保することについて、観光客の現状として、一定数のレンタカー利用は今後も変わらないと思われるため、無人のレンタカー貸出やカーシェアなどと公共交通と連携した取組みを進めて欲しい。
- ・駅やターミナルの利用環境整備についてであるが、トイレやコインロッカー、手荷物預かりの整備状況を明確にしてもらいたい。
- ・インバウンドは確実に増えるため、インバウンド向けの車内等の案内サインや多言語化の充実を進めていただきたい。
- ・県観光連盟が福井市から委託を受け、福井駅東口観光案内所の運営を行っていく。県のハブ的な総合案内所として、各市町の観光協会や北陸（石川県・富山県）と連携し、チャットボットで直接案内する仕組みも検討しており、交通面での情報共有等をお願いしたい。

#### 福井運輸支局

- ・公共交通計画についてはよくまとめられていると思う。
- ・公共交通の維持確保について、国の補助はコロナ特例が継続されているが、今後、補助の特例の見直しが想定される。国の補助がなくなれば、県や市町の補助負担となるため、利用促進について皆さんと検討していければと思う。
- ・デマンド交通について、各市町で取組を進めているが、観光客にとってデマンド化によってどのような利用ができるのか、例えばMaaSとの連携ができるのかなど考えていただきたい。地域の方のデマンド交通であるが、観光客の方の二次交通としての活用も検討を進める必要がある。
- ・人材の確保については、採用活動の充実を始め、PRの強化も必要である。ライフスタイルの転換で子供だけではなく、大人にも公共交通の重要性等を含めて発信することが必要である。
- ・DXの推進については、生活型MaaSとして、ふくいMaaSがあるが、J R西の広域MaaS「tabiwa」との連携、地域の商店との連携も進めていけば良いのではないかと。
- ・まちづくりと連携した施策については、上位である都市計画との連携を図りながら、公共交通について双方の計画に記載していただければと思う。
- ・バリアフリーについては、駅周辺整備を進める上で、駅から出るとバリアフリーが進んでいない箇所も見受けられるため、周辺への施設に行くバリアフリーも含めて、まちづ

くり計画の中でバリアフリー化を考えていただきたい。

- ・ライフスタイルの転換について、モビリティ・マネジメントの話がでてきたが、企業への周知を行うことによって、企業の従業員の通勤手段を自家用車から公共交通へ転換させることで利用者が増やすことができるのではないかと思うので、施策について検討されたい。
- ・二次交通については、新幹線開業に向けて、路線バスで移動される方もいると思うが、観光のニーズとは違う場合は、どうしていくのがいいか検討する必要がある。関東圏からの観光客が来られるが、少人数が多くなると思うが、タクシーの利用も考えていく必要があるため、越前市の「迎車でGO！」などの定額制の仕組みも重要となってくる。
- ・案内機能の強化については、帰りの足が確保できているか分からないと、どれぐらい滞在できるか分からず、観光地に行きづらい。帰りも含めて総合的に案内ができれば良い。
- ・公共交通計画をつくり進めていく上で、人材がいなければ運行できないため、人材確保の観点から何をやっていくか具体的な取組みについて、福井運輸支局としても連携して進めていきたい。

### 三寺教授

- ・計画書については様々な意見を頂いたが、さらに良い計画となるようブラッシュアップを期待したい。各市町・事業者とも「お願い」というフレーズが多々出てきたが、改めて苦しい状況にあることを認識したところである。それも踏まえて、持続的可能な経営や運行の支援については大事にする必要があり、書きぶりを考えた方が良い。財政的に支援するのはもちろんであるが、クロスセクターベネフィットの観点から、予算を柔軟に確保できる仕組みについて、県が各市町にレクチャーする体制を整えていただきたい。
- ・施策2、6、7について、キャッシュレス化について挙げられているが、ただ、便利になってよいがいろんな分野のアプリが作られていて複雑化している。ユーザーがわかりやすく使えるようになるのかといったところの支援も必要でないか。また、オープンデータ化もアプリと関連するが、コントロールする仕組みが必要でないか。
- ・交通結節点の機能強化については、記載あるのはソフト施策が多い印象である。バリアフリー化は書かれているが、ホームtoホームのような改修に伴いシームレスを意識しながらハード整備も行うことを記載してはどうか。他の委員からもコメントがあったが、まちづくりの視点も入れながら考えてほしい。
- ・デマンド交通の話が出てきたが、地域公共交通としての議論がメインとなっている。観光や生活交通との棲み分け、もしくは共存の方法を考えるべきであり、ここは嶺北地域公共交通計画の中で分かりやすく明示していくことが必要である。財政的な行政負担についても持続的なものとなるよう記載について検討してはどうか。
- ・都市計画関連の他の委員会での話題になるが、地域住民の方々は「公共交通の利便性」についての関心が高く、具体的な取組を知りたいという意向強い。アプリの複雑化もありデータ集約は簡単ではないが（金銭的な面も含めて）、マーケティングの視点からもオープンデータを活用し、戦略的にまちづくりにつなげていくことが重要である。

## 福井市

- ・ふくいMaaSを福井市で取り組んでいる中で、越美北線に関連する話だが、ふくいMaaSの切符について、財政的な状況により運賃を少し高くしたが、一乗谷に行く運賃が倍近く高くなったにもかかわらず、それほど利用が減らなかった。他の切符の売れ行きは下がった。一乗谷への需要は一定数あると考えており、越美北線においても往復利用を見据えた利便性の高いダイヤ対応が必要であると感じた。

## ハピラインふくい

- ・モビリティ・マネジメントについて、圧倒的にマイカー通勤が多い状況の中で、鉄道などの公共交通は費用や環境面でマイカー利用より優れているので、沿線自治体の職員の方が積極的にパーク・アンド・ライドでの移動をお願いしたい。

## 川本会長

- ・限られた資源を適材適所でどう活用するかといった戦略が非常に重要である。どこの業界も人材不足であるが、地域産業とどう連携するかという観点が大事であり、移動手段の一つとして公共交通をどうしていくのか、公共交通を少しでも使って頂けるよう県民ぐるみの方向性にベクトルを向けていく取組みがないと難しい。どこまで計画に盛り込めるかということもあるが、そのようなことを考えることが大事である。
- ・以前、冬期の安定した移動を考えることが必要との意見があった。災害時の公共交通の安定性・信頼性として、広域的に対応できるか考えていくことが必要である。去年の8月の大雨の際に、県で嶺北と嶺南を結んだバスを走らせた。有事のときにも利用できる状況を整備し公共交通への信頼性を築き、アピールしていくことが重要である。記載を検討いただきたい。
- ・市町それぞれで公共交通会議が開催されていると思うが、そこでの議論やフォローできない部分について、体制の確認が必要と感じる。それぞれのところで取組んでいくことを明確化して展開できるように落とし込むのが次の段階で大事だと思う。個々で強く思うところは異なるかと思うので、骨子案までに議論し調整させていただければと考える。

## 4. 閉会