

第2回福井県嶺南地域公共交通活性化協議会 議事録

日時：平成30年11月26日（月）15:00～

場所：敦賀市消防庁舎消防講堂

1 開会

2 あいさつ

- ・福井県総合政策部交通まちづくり課 西野課長

3 議事

(1) 福井県嶺南地域公共交通活性化協議会委員の追加について

- ・事務局より資料説明
- ・異議なし、原案のとおり承認

(あいさつ)

渡辺委員

- ・青年会議所の福井ブロック協議会で福井創生委員会の委員長をしており、新幹線開通による嶺南の活性化などに取り組んでいる。三方で梅農家をしている。

野村委員

- ・小浜で生まれ、高校卒業後、東京で40年余り勤めた後、小浜に戻ってきた。
- ・小浜から敦賀まで1時間10分。このあたりを変えればストレスがなくなると考える。

(2) 嶺南地域公共交通網形成計画現況調査・利用実態調査結果について

- ・事務局より資料説明

川本会長

- ・横刺しの大変貴重なデータであり、各市町のまちづくりにおいても活用していくことが重要。立地適正化計画などでも反映いただけるとよい。

(3) 嶺南地域の公共交通に関する今後の取組みメニューについて

- ・事務局より資料説明

(意見交換)

小浜市人口増未来創造課

- ・小浜市としては、他地域への周遊を考えてほしい。敦賀・高浜・小浜から舞鶴や京都に抜けるなどのルート。嶺南だけではなく大きな範囲で考えたい。

川本会長

- ・アイデア集の(2)「市町間」の外出に便利な「移動手段」については、嶺南地域内に限定しているので、それ以外の地域も視点に入れることもありうる。

敦賀市ふるさと創生課

- ・当面のミッションとしては、北陸新幹線の開業効果を嶺南地域にいかに関与させていくか、結節点として敦賀以西にいかに関与させるか。
- ・課題としては、バスの接続が悪く、バスの利用者が非常に少ない。
- ・周遊滞在観光では、ストレスフリーなところが重要。ICOCAを用いて料金を気にせずカード一枚で回れるよう、嶺南地域全体に広げていかないといけない。
- ・駅名や路線名、バス停名が地元にはわからない。目的地を停留所名にするなどが必要。

若狭町総合戦略課

- ・小浜線については、通勤通学が中心となっており、しっかりと見ていかないといけない。
- ・新幹線接続にあたり、観光客の誘致が必要。レンタカーやタクシーなど、小浜線としっかりと連携するような組み合わせが必要。公共交通を活性化させる仕組みづくりも大切。

美浜町企画政策課

- ・新幹線の開業で観光客が訪れることが見込まれるので、準備をしていかないといけない。
- ・町でもコミバスがあるが、住民の足が中心で、観光用ではない。観光客・インバウンドも見越していくことが必要。

高浜町総合政策課

- ・敦賀の新駅から一番遠いので、高速バスなどのハード方面に考えがいきがちであったが、想像以上に今あるバスなどに先入観的に不便と感じているところがわかった。ソフトの中で、精神的な身近さなども方向性としてある。
- ・小浜線の利便性や便数、運休を減らすなどの声は一定数以上ある。運休にな

ると学生の親御さんが送迎をし、学生側からも親の負担感を感じているとわかって改善が必要。

- ・高校生の親の年代は産業人材でもあり、子供の送迎をしないといけないところは、産業界にとっても課題であり、小浜線活性化が必要。

おおい町総合政策課

- ・公共交通、JR小浜線を残していく施策をしっかりとしていけないといけない。
- ・アンケート結果で意外だったのは、高齢者の利用が少ないこと。
- ・高校生通学は保護者の送迎が圧倒的に多く、駅前のロータリーが混むほど。それぞれの地域の中での公共交通手段、主要な駅へのアクセス交通を再考することが必要。
- ・おおい町では利便性を考えると、デマンドバスが必要であり、考えているところ。
- ・今後、小浜線の利活用を考える上でも、市町の公共交通の整備も重要になってくる。2つが合わさって、相互に重要性が高まる。

嶺南広域行政組合

- ・日常生活の足、観光客の足の確保が必要であるが、色々な組み合わせが必要。また、長続きする取組みが必要。長続きするためにはコストのことは避けられない。事業者の経営のこともある。

渡辺委員

- ・小浜線も東京に出る時には利用するが、大阪に出るときは途中まで車で出てしまう。若狭町は、コミバスを走らせているが、土日は予約しないとイケない。利便性が悪く、地元が使わない理由かと思う。
- ・レインボーラインなど、観光面で地域を盛り上げる取組みが必要。土日に観光に特化したバスを出すなど、斬新なことができると、観光コンテンツとしてイベントを打ったりできる。
- ・地域資源はあるが、行政の方と面白く楽しくなにかできないか。

野村委員

- ・小浜線で行くところがない。通学は学生が利用しないとイケないが、通勤は考えられない。小浜線で乗客を増やせるのが観光かと思った。
- ・山手線などは非常にきれいで、車内もモニター広告になっている。小浜線もきれいな列車が走らせられないか。

西日本旅客鉄道金沢支社

- ・小浜線はすでに新しい車両が走っている。古い車両はない。
- ・調査結果にあるような増便、快速、運休を減らすなどの要望を地元の方から頂いている。一方で、事業者側にはコストの面もあるため、多くの方に乘っていただくことで増便も可能となる。
- ・利用者の要望だけだと事業者側としては苦しくなるため、事業者側の意見も聞いていただきたい。
- ・車両、ダイヤ等限られた条件の中、地元の方の意見を聞いて可能な範囲の対応はしていきたい。
- ・観光については、嶺南に来て何を見るのかということを確認をしていかないといけない。具体的にどんな取組みをしていくのか、考えていく必要がある。
- ・三つのメニューの中に地元の意識の醸成とあるが、地元の公共交通の認識が低いということが一番大きな課題。そこを払拭しないと、公共交通利用者が増えていかない。この根底の解決が必要。この協議会の中で各事業者、行政と共に、議論していくことが必要。

大和交通

- ・昨年路線バスのアンケートをしたが、傾向としては同じで、若い方の中では今は乗らないという回答が多かった。
- ・「バスが廃線になってもいいのですか？」との問いに対し、「将来乗るかもしれないので困る」との回答が見られたものの、もし廃線になった場合どうなるのかという危機感は感じられない。
- ・地元の住民の方の足と、新幹線が来たときの観光として広域をまわる足を別物として対策を考えるべきである。
- ・交通体系の維持・経費についてはいろいろ検討可能と考えるが、今多くの交通事業者の人材確保が大きな課題となっており、10年15年先を見据えると経営を維持していけるのかといった不安がある。

京都交通

- ・舞鶴と福知山、神戸や京都・東京等の高速バスを運行している。舞鶴市の路線バスと同じような内容だと感じた。考えている以上に公共交通に対する認識が低いと改めて感じた。
- ・鉄道とバスの乗り継ぎについては、都心部でも昔から問題になっている。弊社も舞鶴から高浜に向けて1時間に1本。少ない中で、鉄道との乗り継ぎの工夫が必要だと思う。
- ・現在は、マイカーに乗れる高齢者が公共交通に移行する。駅舎やバス停などの施設を高齢者向けのバリアフリー化を進めないと、利用客数が減るのに拍

車がかかりそうで準備しなければと思った。

福鉄バス

- ・普通の一般路線バスの便数が少ない、運賃が高い。行きは利用時間が決まっているが、帰りは目的がバラバラになるので（部活や試験・塾など）どうしても不便だという声が出るのは当然かと思う。
- ・限られた資源（車両数・人材・コスト）の中でなんとかしたいが、できるだけ長く、引き続き運行していくためには細々と運行していくしかないかと思う。
- ・出発地点や運行する時間が異なるので、通常生活路線と観光路線は違うと考える。

舞鶴市

- ・アイデア集について、生活交通と観光路線を進めていくにあたり、ICT を活用すると良いのではないか。例えばレンタサイクルなど。アプリ等のソフト面であれば、経費がかからず利便性の向上が図れるのではないかと考える。

福井県嶺南振興局

- ・県としては、新幹線と公共交通との接点を模索しているところ。外部の方を呼び込もうとしている。今後検討していきたい。

国土交通省中部運輸局

- ・今後の課題点などが浮かび上がったところかと思うので、アイデア集にそって進めていただきたいと思う。
- ・小浜線の運休の頻度は気象状況でやむを得ないが、利用者数の減少を防ぐためにも、JRとして検討されている対策があればお聞かせ願いたい。

西日本旅客鉄道金沢支社

- ・小浜線と、京阪神地区の路線の防災強度が違い、結果として運休の頻度が異なる。無理をして列車を運転させて駅間に停車し、利用客に迷惑をかけるということはあってはならない。安全第一で運行していることをご理解いただきたい。
- ・小浜線については、1箇所停まると小浜から敦賀まで停まってしまう。中間での折返しの設備設置や、バス事業者の協力が必要であるが、運休時のバス代行を実施するなどやり方はあると思う。
- ・ただ、バス事業者もドライバー不足という状況。なんとか工夫をして利用者に迷惑をかけないようにしたいが、折返しの設備で数億円となるので、すぐにはできない。

- ・最近では計画運休を実施して、駅へ行ったら電車が止まっていたという事がないよう、半日前までには運休を知らせている。

事務局

- ・市町の皆さんの意見において、県外からの広域周遊と日常の使い方の2点あった。1点目でやった取組みであるが、JR北陸線から小浜線に直接乗り入れる臨時便を、JR西日本、市町、広域組合の協力を得てツアーを2回組んだ。
- ・途中でバスに乗り換えて観光地やイベントに回るものであるが、2回目は定員80人いっぱいでも好評を得られた。アイデアを出して、協議会の中でもやっていくとよいと思っている。皆様のご協力のもと続けていければと思っている。

川本会長

- ・嶺南と嶺北をつないだり、京都・滋賀を含めた構成などがあつたら良い。実行性、財源の問題もあるし、作っても利用されないこともある。
- ・危機感をあおり、将来どうしていくのかということを考えていかないと続かない。意識の醸成が必要である。
- ・できないことはできない理由も説明が必要。整理をして、利用者がここまでいればやれるなど示していければよい。
- ・住民と話し合う場を作るなど、地域の中でどのように共有化していくかが重要。広報誌に載せれば良いという話ではない。
- ・今後2回協議会が予定されているが、そのような方向性が出せればよい。

野村委員

- ・小浜線は快速はできないのか？湖西線も新快速があるが、小浜線は普通のみである。

西日本旅客鉄道金沢支社

- ・今のダイヤを維持しようとする、小浜線は単線で追い越しする場所がないためできない。追い抜き箇所などを作らないといけない。

野村委員

- ・東武野田線は駅で追い越ししていない。

西日本旅客鉄道金沢支社

- ・おそらく高度なシステムが入っている。小浜線は電化した際、利用者数が少

ないことからコストのかからない施設にしたため、今のシステムでは快速は走らせられない。

事務局

- ・今日はアイデア集に関して議論する時間も少なかった。アイデア集は市町から意見を聞いて作成したが、事業者から意見を聞けていないところがあるため、事務局側で整理の上、今後進めていきたい。

4 閉会