

令和7年度第3回坂井市地域公共交通会議 会議録

開催日時 令和7年11月17日(月)午前10時00分～
場 所 多目的研修集会施設1階 交流ホール
出席者 三寺会長
住民代表: 嶋川委員、高間委員、高岡委員、林田委員
関係機関: 三屋委員、中出委員、辻委員、岡本委員、石田委員、清水委員、
東山委員、刀根委員(代理出席)、関委員、島田委員
事業者: 佐々木委員、小林委員、矢崎委員、松田委員
関係部署: 辻委員、戸田委員、伊藤委員、半澤委員 (計23名)
欠席者 住民代表: 杉本委員、竹内委員
関係機関: 坂上委員 (計3名)
事務局 生活環境部・小針部長、公共交通対策課・島野課長、小林、平尾、小藤、藤田

1. 開会

委員出席状況・会議成立(23/26人)を報告

2. 会長あいさつ

3. 協議事項

(1)坂井市地域公共交通計画素案について

前回会議での意見対応について(資料1)

計画の全体案について(資料2、資料3)

計画目標値について

<事務局> (資料1、2、3について 続けて説明)

<会長>

事務局からの説明がたくさんあったが、それだけ次期計画が煮詰まってきたということかと思う。計画内で記載する施策は、現行計画から踏襲し継続するものと、次期計画に沿った新規のものを取りまとめている。また、指標について、指標4を基準に、各指標の数値を組み立てていることを事務局から説明した。計画素案や目標値等について、建設的な意見をいただきたい。

<福井県バス協会>

指標5の目標値が55%となっているが、公共交通を利用する人の割合が55%になると、指標1の公共交通利用者数が71,000人になるということか。

また、高校生の公共交通利用者割合を指標化することだが、利用者数を増加させるためには通学利用できる公共交通網の充実化が必要ではないか。つまり、80%の高校生が通学に利用できる公共交通ネットワークがある上で、80%という目標値を設定すべきと思うが、如何か。

<事務局>

まず指標1と指標5の目標値の対応について、指標5の評価指標「公共交通を利用する人の割合」は年に一回以上利用する人の割合であり、それぞれの利用者の利用頻度までは考慮しない。一方、指標1の評価指標「公共交通利用者数(年間)」は利用者の利用頻度にもよるので、指標1と指標5の目標値に直接的な対応はない。

また、指標4の評価指標「市内高等学校への通学における公共交通利用者の割合」について、自家用車で通学している生徒をGISで算出した結果を基に算出した結果、公共交通で通学できると思われる生徒が103人となった。現状の路線で算出しているため、令和12年時点もこの全員が公共交通で通学できるかは分からないが、現状の路線で通学可能な生徒をカウントした結果、現在、徒歩又は自転車以外の手段で通学している生徒のうち、80%が公共交通で通学可能であったため、80%を目標値として設定した。

<福井県バス協会>

1年に1回以上公共交通を利用する人の割合は現状値で13%であり、それを55%にするということは42%増加させるということである。その結果が、71,000人なのか、ということ先ほど質問した。

また指標4の高校生の公共交通利用者の割合についても、80%という目標設定が問題と言いたいわけではない。まずは通学できるダイヤであることを前段として、目標値を整理していくべきと思う。先ほど事務局から、GISでシミュレーションを行ったという回答があったが、それは現状の学生数であり、各エリアの学生数は毎年異なる。その中で、高校生が各エリアからしっかりと通学できる公共交通を確保するということから始めるべきではないか。

<会長>

委員の指摘は尤もである一方、現在、公共交通で通学できる学生が公共交通を利用せず家族送迎に頼っていることが大きな問題意識のポイントである。事務局から提示したGISのデータは、ポイントごとに、公共交通で通学できるか検討した上でカウントしている。

ご指摘のとおりネットワークとしてきちんと成立するよう路線やダイヤを改編できれば、より公共交通の利便性が高まると思う。示している目標値は最低限の数値かと思うが、最低限すら転換できていないのが現状である。

<福井県バス協会>

通学に利用できるダイヤであることが検証されていないと、指標として妥当性が薄いと思うので、通学に利用できるダイヤかどうかは指標や目標値を示す前段で確認してほしい。

<会長>

利用が想定される路線のダイヤも付属資料などで示してほしいと思う。説明は分かりやすくまとめられていると思うが、分からないことがあればご指摘いただきたい。

私の方から一点提案があるのだが、今回、指標1では鉄道の人数をあえて抜いているが、まとめて入れてはどうか。

<事務局>

鉄道は広域幹線に位置付けており、鉄道の利用者数は、県の嶺北地域公共交通計画や鉄道会社の計画でもモニタリングしている。市域をまたぐ広域幹線のため、市内の公共交通に関する本計画で、坂井市内の駅の利用者数だけモニタリングするよりは、広域の計画でモニタリングした方が良いという判断で、今回は抜いたものを提示した。本会議で鉄道の利用者数も指標1に含めるべきという意見が委員の中から出れば、鉄道の利用者数も入れることを検討しようと思うが如何か。

<会長>

鉄道事業者として本会議に参画しているえちぜん鉄道から、なにか意見はあるか。

<えちぜん鉄道>

会長の意見に近いが、次期計画はこれまでの鉄道利用者数などをデータとして記載しているため、鉄道利用者数も指標に含めるべきと考えている。事務局の意見を踏まえ、広域幹線は広域の指標というように、地域交通と分けて指標化しても良いと思うが、鉄道の利用者数についても、指標として何かしらの記載を行ってほしい。

また、数値的なことではないが、路線バスやイータクと連携する取組を、具体的に記載してほしい。令和7年10月に廃止したテクノポート号の代替としてイータクが利用されていることなどを記載できればと思う。

<会長>

本日、ハピラインふくいの委員は欠席のため、ハピラインふくいの意見を聞くことはできないが、公共交通全体の指針として、指標3の行政負担額に関係してくる内容であると思うので、目標値の記載があった方が良いと思う。

<事務局>

えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画の数値目標では、公共交通の利用者数について、

コロナウイルス感染症拡大前の利用者数が目標値であったかと思う。各鉄道会社の計画に準ずる形で、利用者数の目標値を設定したい。

先ほど会長からも発言があったが、指標3について、確かに鉄道会社への支援も公共交通への公的資金での支援である。一方、計画の施策で資金の増減をコントロールすることが難しいため、鉄道会社への支援額は指標3から除外した。

<福井県交通まちづくり課>

路線バスについて質問がある。指標1では市内の路線だけである一方、指標3では広域の路線も含んでおり、抽出路線が異なる理由を確認したい。また、広域の路線では、例えば東尋坊線などは隣接市からの移動や観光客の利用の増加により行政負担が減るということも考えられるため、このようなことの記載があっても良いのかなと思う。市として市民の移動手段の確保を重視することは当然かと思うが、広域移動も含めて利用者数の増加を図り、行政負担を軽減していくのはどうか。

<事務局>

行政負担額は路線ごとに把握できるが、年によって額の変動が大きい。また、臨時の交付金などの単年度での支援拡充など全体の補助額から差し引かれる額もあるため、一部路線の抽出は複雑になると判断した。ただし、もし三国丸岡線と春江丸岡線のみの方が、指標間の整合性が取れるとのことであれば、2路線を抽出してモニタリングしようと思う。

<福井県交通まちづくり課>

広域の路線まで各指標に含めていただいた方がありがたい。ただし、利用促進施策の対象が市内の路線だけであれば、指標も市内の路線だけに統一するという考え方もあるかと思う。

<京福バス>

バス路線が廃止された移動を、イータク等で支えているため、全体の数値の推移は把握しておくべきである。また、指標間の整合性を考慮するのであれば、各指標の対象を合わせたほうが良いが、個人的には広域の路線も含めた全体で記載した方が良いのかなと思う。

もう一点確認だが、指標1～7のうち、指標1～4がバスやイータクのみ、それ以降は鉄道も含めたものという理解で合っているか。

<事務局>

指標4は鉄道も含めた公共交通の利用であるが、1～3はその理解で問題ない。指標1と指標3の整合性を取るべきという意見について、その場合、指標1も広域路線を含めた利用者数を目標値とすることになるが、広域路線の坂井市内のバス停の利用者数を抽出できるものなのか。例えば、福井市地域公共交通計画では、広域路線も全体の利用者数を指標としているかと思うが、広域路線を含めるとなると、市内だけでなく福井市やあわら市などでの

利用も含めた全体の利用者を指標とするという理解で合っているか。

<会長>

バス停毎の利用者数の抽出が難しい場合、全体の利用者数から按分するというような方法もあるのか。

<京福バス>

利用者数を市ごとに分けることは確かに難しい。福井市の地域公共交通会議では、福井市に関わる路線のみに絞っているが、算出するとしたら路線全体の利用者数になるかと思う。

<福井県交通まちづくり課>

計画を策定する際は目標を立て、方向性を記載し、どのように取り組んでいくかが重要であり、どのような施策を含めるかによって、目標値も変わってくる。現在、次期計画の方向性は、市内の公共交通利用をどのように増やすか、また市内高校に通う高校生の通学手段をどのように転換させるかという方向である一方で、広域連携に関する施策も掲げているため、具体的な考えがあれば、目標への反映を検討してもらえたらと思う。

<会長>

また事務局で考えて判断したい。

<坂井市商工会>

基本方針2の具体的取組「目的施設における公共交通の案内の充実」、「車内における乗換案内等の充実」について、商業施設や観光施設に行く際の公共交通機関の利用状況は近年、大きく変わってきているのではないかと思う。特に観光について、付属資料では観光施設ごとの最寄りバス停と入込客数が示されており、令和3年以降、入込客数も大きく増加しているが、実際にはどのような手段でのアクセスが多いのか。また、このような観点について数字で捉えていくことも重要かと思うが、如何か。

<会長>

数字に示すことは難しいかもしれないが、県の方の計画では数字で明示していることも特徴かと思う。

<事務局>

指摘は尤もであり、施策の中でも案内の充実ということを掲げている。しかし、市民の生活交通の確保維持が主眼のため、指標には定めていないものの、今後数値的なモニタリングが必要かと思う。

<会長>

観光に関連した数値については、坂井市地域公共交通会議としてモニタリングすることが重要かと思う。

<DMO さかい観光局>

観光客の移動手段の確保は課題のため、関係者と意見交換している。今後、DMO さかい観光局としても、観光施設へのアクセス方法について分かりやすい情報発信をするなど、次期計画と連携して対応していきたい。

<会長>

ご指摘もあったように、観光客数が増加しているため、モニタリングができるよう検討したい。

<福井県バス協会>

施策の中で様々な実施主体が記載されており、その中に「地域・サポート団体等」というものもあるが、住民の役割は地域・サポート団体等の中に含まれているという理解で問題ないか。

<事務局>

その理解で問題ない。

<福井県バス協会>

P15 の基本的な方針で、「市民や交通事業者等多様な主体が連携し、……公共交通の改善と活用を進めていくことが不可欠」、「市民が公共交通の価値を共有し、……地域全体で支える仕組みを築いていくことが求められる」という内容を出している。一方で、実施主体として「地域・サポート団体等」に●が付いているのは、基本方針3の施策①のみであり、住民の役割はもっと多いと考えられる。例えば、ダイヤ・路線見直しの際、住民の意見も聞くなど、住民の役割を見出すことも大切ではないか。行政や事業者だけでなく、地域も含めて三位一体となって公共交通の改善を進めていくことが重要だと思う。

また、基本方針1の具体的取組「異常気象時に備えた体制の構築」について、前回会議で提示された骨子案では、「異常気象時の早期運行確保」という記載だったと記憶している。今回表現が少し修正されているが、「異常気象時の体制の構築」について、具体的にどのようなことを考えているのか、教えてほしい。

また、基本方針2の具体的取組「運転免許自主返納支援事業の継続」について、支援事業としてどのようなことを実施予定か教えてほしい。

<会長>

3点、指摘と質問があった。1点目の地域の方との関わり方については尤もであるので、

意見を反映して次期計画を修正してほしい。また、2点目と3点目について、事務局から回答をお願いする。

<事務局>

まず、「異常気象の体制の構築」は、異常気象時における関係者間の連絡体制の構築や、除雪によるバスやタクシー路線の早期開通などを考えている。また、異常気象時の市広報媒体を活用した情報発信も想定している。他には、融雪装置の整備などのハード整備もすぐに実現することは難しいかもしれないが、検討を行っている。

運転免許自主返納支援事業の取組については、坂井市地域行政ポイント引換券(5,000円分)と交通系 IC カード(ICOCA)(5,000円分)の交付、コミュニティバス・イータクの無料乗車券の交付を行っており、これら取組を継続していきたいという施策である。

<福井県バス協会>

具体的取組「異常気象時に備えた体制の構築」の説明文に、市民の移動を安定して支えるとある。これは異常気象時も極力、公共交通を運行して市民の移動手段を確保すると捉えられる。しかし、大規模災害からの早期復旧に向けた対応策を各事業者で決めておくことなどが重要と考えられるので、そのような記載があると良いのではないかと。

運転免許自主返納の特典は一度しか貰えず、公共交通の定期的な利用につながっているのか疑問である。とは言え、せっかく良い取組を行っているので、市民の認知が進むよう、周知を進めてほしいと思う。

<会長>

重要な指摘である。特に2点目の運転免許自主返納支援事業については、時代に合わせた支援の在りようを考えていきたい。支援内容の周知も含めて、記述内容の再検討をお願いしたい。また、1点目の異常気象時の体制についても、対応を検討してほしい。

<坂井高校>

次期計画に「高校生の通学手段の確保」というキーワードが入っていることはありがたい。市内高校に通う高校生の一部は、公共交通で通学できるにもかかわらず、家族送迎で通学しているという説明が事務局からあったが、コミュニティバスが二年前に廃止となり、代替の公共交通の運賃は、廃止されたコミュニティバスの運賃より高く設定されている。これにより、公共交通で通学する際の経済的な負担が大きくなったことが、公共交通ではなく家族送迎で通学する生徒が多い要因の一つであることを把握しておいてほしい。

一方、確かにイータクは便利であり、高校生も利用している。今後、利便性向上に向け、現地までの移動手段をインターネットで検索する際、イータクなど市内公共交通も提示されるように利用環境も整えてほしい。

<会長>

一点目について、経済的な観点は今までも意見があったが、福祉もしくは学校・教育関係の支援の観点から、クロスセクター効果として何かしらの取組を検討したら良いかと思う。

二点目の意見は、Google 等の経路検索にイータクなども表示されるようにしてほしいということか。

<坂井高校>

私は「ジオルダン」という乗換案内サービスを利用しているが、ジオルダンや Google Map など、乗換案内サービスで表示されるようにしたらどうか、という意見である。乗換案内サービスに自治体が運営するオンデマンド型交通やコミュニティバスが表示されている事例もあるため、参考にしてほしい。

<会長>

現状、地域交通は基本的に市民の移動を支える交通と位置付けているが、観光客など市外からの来街者の移動手段の確保は、今後考えなければならない課題のため、検討したい。

<住民代表委員>

高校生の移動手段について、私も中学生の孫がおり、高校進学後の通学手段について、経済的な面も含めて検討の必要があると考えている。以前は公共交通での通学が当たり前だったが、最近は保護者による家族送迎も多く、高校生の子を持つ親世代の考え方をどのように変えていくかが重要と感じている。

<会長>

今ほどの意見に関連して、P37 に具体的取組「教育機関と連携した公共交通に乗るきっかけ作り」の記載があり、まさにこの部分が重要であると思う。次期計画の大きな目標は、市民の意識を変えるということであるため、このような取組を行っていかねばと考えている。

<住民代表委員>

次期計画について、まとめつつあることが理解できた。

個人的な意見になるが、キャッシュレス決済の周知・利用促進の一環として、キャッシュレス決済での運賃の割引をすることはできないか。例えばえちぜん鉄道サポーターズクラブでは、通常特典として、普通乗車券の割引が適用されている。このような取組を普及させてほしい。

<えちぜん鉄道>

交通系 IC カードでの鉄道利用については、全国的に割引の特典を提供することは不可能であり、サポーターズクラブの割引特典と併用することは難しいのが現状である。また、交

通系 IC カードの導入によりダブルコストとなっているため、運営方法も含めて今後の課題と考えているが、様々な意見や数字をもとに対策を検討していきたい。

余談になるが、交通系 IC カードでのキャッシュレス決済を導入して以降、通勤は6割近くが定期券、4割が交通系 IC カード、通学は逆に約6割が交通系 IC カードとなっている。また、キャッシュレス決済の割引をチャージの際にできないかとも考えているが、当社だけで出来ることではないため、時間がかかるかもしれないが、関係機関と議論を重ね、検討していきたい。

<住民代表委員>

資料の記載が丁寧であり、このような社会になったらいいなという夢がある計画になっている。

基本方針2の施策②「わかりやすい情報発信」に関連して、以前は新聞社が丸岡駅で時刻表を掲示していたが、最近は出していないので、自分自身で出したところ、周囲の人々から非常に喜ばれた。このような積極的な市民もいるので、市としてこのような市民とぜひ連携してほしい。また、パブリックコメントを実施する際は、老人会などで見てもらい、意見を募りたいと思う。

<会長>

ダイヤについては、マイダイヤを地域で作成していると思うので、このような市民が主体となる活動で行政や事業者と連携できないか事務局と相談したい。

<坂井市シニアクラブ>

丸岡に住んでいるが、丸岡から福井駅の方へ行こうと思うと、県立病院丸岡線となり、時間がかかる。そのため、イータクで春江駅まで行き、春江駅からハピラインふくいまで福井駅まで行くという人も多い。

また、多くの市民や観光客は、市内の商業施設や観光施設に、公共交通を利用して訪れようという意識が薄い。その理由として、路線バスは乗車のタイミングによって利用する路線が異なるため、どのバスに乗車すればよいか分かりづらいことや、福井駅から丸岡城までのアクセスが悪いことで、公共交通を利用せず、クルマで来る人が多いことが挙げられる。主要観光施設については、公共交通でのアクセス手段を分かりやすく周知すべきと思う。

<会長>

丸岡城を経由する路線は、特に問い合わせが多いかと思う。観光関連の部署と連携を取っていく必要がある。

<事務局>

福井駅-丸岡城間は比較的路線バスが充実しているため、基本的にハピラインふくい丸岡駅で降車してほしいとは案内せず、路線バスを利用してもらうよう案内している。とは言え、

市内での観光地までの移動手手段の確保に向けて、観光部局と連携が必要と考えている。

三国丸岡線が丸岡駅から丸岡城にアクセスするバス路線だが、利用者が少ない状況であり、昨年減便の対象となった。高校生に限らず、市民全体や観光客の利用が増えれば、復便の可能性もあるので、全体的に利用を促していきたい。

<会長>

情報発信がまだ不十分と思う。様々な属性に対して、それぞれに合った方法で周知していく必要がある。

<坂井市社会福祉協議会>

高校生の公共交通を利用しない理由として、家に祖父母がいれば、祖父母が高校生の孫を送迎することを楽しみにしているということもあるのではないかな。

また、運転免許自主返納の議論があったが、返納の理由は身体的なことがほとんどかと思う。他者のサポートが必要だが、どの程度サポートしてもらえるか分からず、不安で利用に至っていないのではないかな。

イータクの運賃は、65歳以上であれば一回300円である。シニアクラブでは、イータクの利用に対して運賃補助をしているとPRをしているが、なかなか利用が伸びない。利用に不安がある高齢者が多いのかなと思うため、運賃補助をしていることや、イータクの利用方法について情報発信を行ってほしい。

<えちぜん鉄道>

えちぜん鉄道では、ホームにアテンダントがいればサポートするようにしている。できる限り対応しているが、サポートが必要な利用者全員に対応することは難しい状況である。

<会長>

次期計画にすべての意見・要望を反映させることは難しいが、可能な限り反映した上で、次期計画を策定したい。全体を通して他に何か質問はあるか。

<福井運輸支局>

地域の足は地域住民が乗って維持することが大切であるため、住民を如何に自分事として巻き込むかが重要になると思う。

<会長>

事務局と相談しながら住民の意見を聞く場を設けていきたい。

4. その他

<事務局>

現在、イータクの自動運転車両の実証運行を行っている。11月29日(土)まで行っており、随時受付している。まだ乗車体験が無い人は、ぜひ気軽に体験してほしい。

<会長>

乗用車タイプの自動運転車両は珍しいため、機会があれば乗車してみしてほしい。私も試乗したが、非常にスムーズな走行で感動した。周囲の人々にもぜひ声掛けしてほしい。

その他、会議全体を通してご意見はあるか。

<坂井市商工会>

これから冬に迎い、市内道路状況が気になる。建設課でも除雪体制をしっかり構築した上で、道路がどういう状況か市民に把握してもらい、事業者の運行に支障が出ないように考えてほしい。今年の除雪体制について、建設課で分かることがあれば教えてほしい。

<坂井市建設部>

除雪体制として、12月1日(月)～3月15日(日)まで除雪体制を構築する。除雪体制については、昨年からほとんど変わっていないが、除雪車を増やすため、除雪の効率は向上すると考えられる。県道と市道を効率的に除雪できるよう、県と連携予定である。

【報告、意見、質問等以上】

5. 閉会

<事務局>

次回の坂井市地域公共交通会議は、パブリックコメント実施後の2月19日(木)に実施を予定している。