

令和7年度第1回坂井市地域公共交通会議 会議録

開催日時 令和7年6月16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、杉本委員、高間委員、高岡委員、林田委員、竹内委員

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、奥野委員、島田委員

事業者: 佐々木委員、坂上委員、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26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(全員出席)を報告

2. 会長あいさつ

3. 議事

(1)令和6年度決算報告について(資料1)

<事務局> (資料1に基づき説明)

【質疑なし】

【賛成全員につき、承認】

4. 報告事項

(1)オンデマンド型交通・コミュニティバスの運行実績について(資料2)

<事務局> (資料2に沿って説明)

<会長>

イータク利用者の年齢構成は？

<事務局>

高齢者が非常に多く、10 代の利用も一部見られる。

<委員(複数より)>

・自宅周辺でイータクをたまに見かけるが、イータクの運転手から予約した人がどこにいるのか分からないという相談を受けることがある。停留所の場所を町内の住民が認知していないことが多く、イータクが市民の間でまだ浸透していないと感じた。

・イータクを上手に利用している市民もいる。利用者が増えると更に利用が増えるのではないか。利用者が頻繁に利用しているということは、イータクが便利であることの証明かと思う。そのようなリピート率の高さをもっとアピールすると良いのではないか。

・今日、会場にイータクで来た。アプリから予約して利用したが、アプリや LINE 等、様々な予約方法を周知できれば利用する市民も増えるのではないか。

・私の周りでも通院目的でイータクを利用する人が多く、4月より始まった土曜日の運行を皆さん喜んでいた。また、LINE での予約サービス開始についても喜んでいる人が多い。

・老人クラブの活動に参加する際の交通手段としてイータクを利用できるよう、丸岡地区ではイータクの利用に助成金を出している。しかし通院目的等で多く利用されている状況とは対照的に、その利用はほとんどなく、健康に問題がない高齢者にクルマから公共交通へ利用転換してもらうことの難しさを実感している。

・運転免許証を自主返納した知人は、イータクに登録して予約すると移動できることに感動していた。ちなみに、18 歳までの利用者はどのような利用者が多いのか。

<事務局>

高校生や中学生の利用が多い。4月から土曜日も運行開始したので、部活動への参加の際の利用が多いと聞いている。

<委員>

・仕事柄、一人暮らしの高齢者から話を聞くことが多いが、イータクを予約する際は電話での予約が多いようである。家族がいればアプリや LINE での予約方法を教えてもらえるかもしれないが、一人ではそのような方法を知る機会がなく、電話でしか予約できない人が多い。現在、一人暮らしの高齢者が増加傾向にあるため、今後電話予約が増え、電話対応の負担が増加するのではないかと懸念している。

・電話予約が繋がらないという利用者の声はよく耳にする。アプリや LINE を利用できない

高齢者が多いため、電話を繋がりやすくしてほしいと思う。

<事務局>

運行当初から特に朝の時間帯に予約の電話がつながりにくいといった声は届いており、時間をずらして再度電話してほしいとお願いしてきた。昨年度以降、そのような問い合わせは少なくなったと感じている。多くの利用者がつながりやすい時間帯を認識されたことや、アプリや LINE へ移行いただいた効果かと思う。時間の制限がないアプリや LINE での予約を推奨する一方で、電話の予約は今後も継続していきたい。

(2) 坂井市交通分析シートについて(資料3)

<事務局> (資料3に沿って説明)

<京福バス>

池見線、新保米津線はスクールバスとして通学時間帯に利用いただいている。年間利用者は令和5年に減少した後、令和6年は増加しており、年によってばらつきがあるが、沿線児童数の変動によるものである。

<会長>

昨年度、路線バスの大幅減便を行ったが、利用が少ない路線を分析して選択したことで、影響を抑えられたということかと思う。

(3) えちぜん鉄道の運行実績について(資料4)

<えちぜん鉄道> (資料4に沿って説明)

<会長>

えちぜん鉄道の乗客数が2024年度、過去最多を更新したとの報道があったが、確かにグラフを見ると、利用者が増加している。通勤・通学定期利用が増加傾向にある一方、回数券利用が減少傾向にあるため、回数券利用者が定期利用へシフトしていることが考えられる。福井市方面への通勤・通学利用の増加が主な理由として考えられるが、鉄道で通勤・通学することで、日常的に鉄道を利用してもらいたい。

(4) ハピラインふくいの運行実績について(資料5)

<ハピラインふくい> (資料5に沿って説明)

<委員>

丸岡駅でインバウンド旅行者が、券売機で切符を購入できず困っていたため、多言語での情報周知の徹底等、対応をお願いしたい。

(5) 令和6年度坂井市地域公共交通計画の達成状況について(資料6)

<事務局> (資料6に沿って説明)

<会長>

現行計画の期間である令和3年度～令和7年度の間には、新型コロナウイルス感染症の流行や、路線バスの大幅減便、世界情勢の不安定化等、予期せぬ出来事もあったことで厳しい結果となった。このような予期せぬ出来事が生じた際は、目標値等の変更が必要かどうか坂井市地域公共交通会議で検討したい。これまでの内容も含めて観光面で何か意見等はあるか。

<DMO さかい観光局>

昨年3月に北陸新幹線が開業したが、事業者からは当初の期待を超えるほどの効果は感じられないとの声を聞く。先ほど丸岡駅に外国語での案内が無いとの指摘があったが、英語表記は必須だと考える。DMO さかい観光局でもインバウンド旅行者への売込を目指しているが、その際、現地に英語表記での案内があるかは非常に重要な点であるため、公共交通機関の事業者には対応をお願いしたい。

ちなみに、宿泊施設のうち、インバウンド旅行者が増えている施設では全体の40%をインバウンド旅行者が占めているところもある。インバウンド旅行者数は着実に増加しており、今後は外国人に消費してもらうための対応が必要である。

<会長>

福井県はインバウンド旅行者数が全国で下から二番目のため、伸びしろはあると思う。ただ、そのためには英語表記の充実等、やるべき準備をしておく必要がある。各事業者等の現場では何か話を聞いているか。

<えちぜん鉄道>

当社としてもインバウンド旅行者が増加していると認識しており、英語表記の案内を設置している。インバウンド旅行者は目的地までの距離感が掴めない人が多いようなので、そのような案内も必要と考えている。

<会長>

主要観光地等までの駅からの距離や所要時間について、情報発信はしているのか。

<えちぜん鉄道>

例えば勝山駅から越前大仏まで 3.6km ほどあるが、バスの本数が少ないため徒歩で向かう旅行者がいる。勝山駅にレンタサイクルがあるので利用してもらえるよう、情報周知をしているところである。

<会長>

三国においてもえちぜん鉄道三国港駅から東尋坊まで歩いていく旅行者がいるとのことであるが、道中のアップダウンが激しいため、徒歩で向かうのは大変という声を聞いている。判断が難しいかもしれないが、対応場所の優先度も考慮した上で案内の設置等、情報周知を行ってほしい。

<ハピラインふくい>

ハピラインふくい沿線には観光地があまりないため、インバウンド旅行者が多いという状況ではないが、外国人の利用もあるため、外国語表記は必要と思う。また、ハピラインふくいは無人駅が多いため、外国人に限らず、高齢者等利用者全体への分かりやすい情報発信をしていきたい。併せて、利便性の向上に向け、JR とハピラインふくいの IC カードでの乗継等を JR と検討したい。

<京福バス>

坂井市内ではないが、京福バスでは高速バスの停留所にサイネージを設ける等、表記の充実化に取り組む予定である。また、インバウンド関係では、台湾の方等から問い合わせがあるが、あまり多くはない印象である。

<タクシー協会>

タクシーもインバウンド旅行者の利用は少ないのが現状である。タクシーは北陸新幹線開業に合わせてキャッシュレス決済を導入したことで、観光客のキャッシュレス決済利用が増えている。高額利用者はクレジットカード等現金以外での支払いも多いため、支払方法の充実化を目指したい。

<坂井市商工会>

商工の視点では、例えば旧春江工業高校跡地に北陸ものづくりセンターという、工業分野において北陸でトップレベルの施設が完成したため、今後、工業の面から地域が盛り上がるのではないかと考えている。北陸ものづくりセンターの完成により、都市部にある工業系の企業から坂井市が注目を集めることが考えられるため、公共交通を充実させることで企業の進出を促し、地域活性化に繋がることが見込めるのではないか。坂井市には春江の北陸ものづくりセンターだけでなく、三国のテクノポート福井もあるため、連動してビジネスチャンスが生まれる可能性がある。そのような視点で公共交通のネットワークを考えていくこと

も必要ではないか。

また、個人的な話だが、イータクの利用について、母の予約を私が代わりに LINE で予約している。イータクの利用促進に向け、家族が代替して予約を取ることができることを周知してはどうか。

<会長>

市の方で家族の代替予約について情報発信は行っているのか。

<事務局>

積極的に伝えている。

<坂井高校>

坂井高校の学生に通学手段を調査したところ、バスで通学している学生は今年度11名と前年度から半減した。路線バスの減便により通学手段がなくなり、坂井高校を選ばなくなったということが考えられる。路線バスで坂井高校に通学する学生の多くは、三国中学校から進学した学生であり、三国中学校からの進学人数はこれまで20名前後で推移してきた一方、今年度は10名と同じく半減している。公共交通での通学手段がないことで、進学先として選ばれていなくなっているように思う。以前から協議会で伝えているように、坂井高校の卒業生の多くが福井県内で就職している一方、スクールバスを出している私立高校は多くの学生が県外で就職・進学する。学生が県外に流出することで県内の労働力が減少する一方で、企業の求人数は増加しており、特に三国公共職業安定所管内での求人は県内トップである。そのため、地元就職する学生が多い坂井高校への進学人数が減少傾向にあることは市全体の懸念事項であり、公共交通の面からも対策が必要ではないか。

<会長>

去年もそのような議論を協議会で行った。次期計画では通学路線の確保について着目しているため、施策内容等について協議事項(1)で議論したい。

(6) 令和5年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価について(資料7)

<事務局> (資料7に沿って説明)

<会長>

資料中の「期待する取組」の内容は、次期計画にも反映するべきである。

5. 協議事項

(1) 坂井市地域公共交通計画の策定について(資料8)

<事務局> (資料8に沿って説明)

<会長>

計画骨子案(資料8:P4~P6)について特に意見を頂きたい。

<福井運輸支局>

地域公共交通計画は高齢者の交通手段の確保という観点や福祉、観光施設と関連させた観点が多いが、坂井市では高校生の通学や定住促進、子育て世代への支援という観点についても検討出来たらと思う。

<会長>

坂井市は定住促進や子育てに関する課があるため、そのような課との連携について第2回協議会で提示できたと思う。

<福井県バス協会>

基本理念について、「使ってもらう」というニュアンスとなっているが、前回「まちや暮らしの質を高める」というところまで言っていたところから、前向きさが少なくなっていると感じる。計画におけるメッセージをしっかりと打ち出し、地域がどうなるのか、坂井市をどうしたいのか、そのために市内公共交通が何をするのかという点まで伝えることが大切かと思う。

基本方針1について、「通学等の移動を支える」とあるが、学生の交通手段確保だけを目的としているように感じられる。課題5「まちづくりと連携した公共交通の持続性の確保」が基本方針1と対応しており、「通学等」に「まちづくり」が含まれているのかもしれないが、基本方針1の下にある説明文だけではそれが読み取れないように感じる。

また、指標1~3と施策の繋がりについて、例えば、指標1「公共交通利用者数の増加」に対応した利用者を増やす施策は重要だが、人件費や燃料費の高騰により、輸送の原価が上がっているため、受益者負担の増加も施策として考えないといけないのではないかと。

指標4「高校生の通学における保護者の負担軽減・通学手段の確保」について、保護者の負担には送迎の身体的負担のほかに、公共交通を利用する経済的負担もあり、公共交通での通学が本当に保護者の負担軽減になるのかを考える必要があるのではないかと。

最後に、基本方針3施策①の具体的取組「地域との連携による駅周辺のまちづくり」の実施主体について、公共交通機関は鉄道しか関係していないようだが、バスも駅周辺のまちづくりに関係できると思っており、その点についても議論を深めてほしい。

<事務局>

両委員の指摘事項については、ごもっともという点が多いため、第2回協議会までに内容の見直し・検討をしたい。

また、バス協会委員の最後の意見について、「鉄道」という言葉を入れた経緯を説明すると、現在、ハピラインふくい春江駅周辺の都市計画を含めた取組を行っており、それを想定していたため「鉄道」と記載した。ただ、この取組だけでなく、ハピラインふくい以外の交通事業者が実施主体となる取組もあると思うので、「鉄道」という言葉は外す。

<福井県バス協会>

「駅周辺のまちづくりに取り組む」としているが、公共交通機関や駅の利用促進により、周辺地域が活性化するということを意図しているのであれば、「使ってもらおう」というような受動的な姿勢ではなく、能動的な施策の展開が大切と思う。

また、イータクについて利便性が上がっているのは良いが、利用者の増加に伴い、供給が追いつかなくなるのではないか。そのような可能性まで考慮して、イータクのネットワークをどのようにするかは計画の中でしっかりと記載する必要があるのではないかと思う。

<会長>

イータクは出発地と目的地にのみ着目しがちであるが、例えば鉄道からの二次交通として利用する等、坂井市としてイータクの位置づけを明確にしなければ各施策に結びつかないと思うため、次回以降その位置づけを示したい。

また福井運輸支局より指摘のあったメッセージ性について、私も基本理念をより前向きなものにしたいと考えている。例えば基本理念の中に定住に関する話があったが、地域愛着や意識醸成は定住と非常に関係が深いことが既存研究で分かっているため、そのような内容も含めて坂井市の課題等を反映させた文章を改めて第2回協議会で提示できたら良いと思う。

<福井県交通まちづくり課>

公共交通の利用促進が大切という意見が出ているが、県でも「福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議」を行っている。IC カードで公共交通を利用できること等を周知する動画を福井県公式 YouTube アカウント(「福井県クルマに頼り過ぎない社会づくり推進チャンネル」)で公開している。また今年度は、路線バススタンプラリーやバスカードによる利用促進も実施したいと考えている。坂井市に限らず、各市町で公共交通の利用促進をしているため、良いものを取り入れながら利用促進をしてほしい。何かあれば県にも相談してほしい。

<会長>

利用促進施策は基本方針2にも関係していると思うので、意識醸成という点で上手く連動する形で実施してほしい。次期計画の特徴として、委員からの意見にもあった通り、指標の中に「高校生の通学手段の確保」を含めた点は非常にユニークである。ただ、高校生の通学手段に着目した結果、それ以外で記載が不十分であるところについては、今後施策等で含めることができるよう、すり合わせが必要なので、積極的に意見していただき、より良い計画に結び付けていきたい。

<委員>

意識醸成について、市民が公共交通を利用しない理由を考えることは非常に重要かと思う。クルマの方が便利だからという理由もあるかと思うが、公共交通は料金が高いイメージがあるという話も以前よく耳にした。しかし、クルマも初期コストや維持費を含めると公共交通を利用した場合と同程度の金額がかかるのではないか。このようなことまで計画で書く必要はないが、その点も意識することは重要であると思う。

<会長>

公共交通の利用に向けた意識醸成へのアプローチは様々だが、情報発信をする際、見せ方の工夫は重要である。ただ「使ってください」というのではなく、公共交通の利用はクロスセクター効果として様々な分野に良い効果を生み出すことを伝えるべきかと思うが、伝え方については今後検討が必要である。

6. その他

<事務局>

市内での自動運転の導入に向け、自動運転車を走行させる実証事業を行う予定である。今月の坂井市議会で補正予算の承認を受けた上で実施する。実証事業の実施は秋ごろを予定しているため、詳細は第2回協議会で説明する。実施に向け、関係機関の方々と協議が必要となるかと思うので、今後ともよろしくお願いしたい。

7. 閉会

次回開催予定：令和7年8月