

越前町議会・令和6年6月定例会一般質問【吉田憲行議員】

(令和6年6月5日 午後0時58分 開始)

- 3番（吉田憲行君） 本庁の1階ロビーに毎月1日付けで越前町の人口、世帯数が掲示されたボードがあるのを皆さんも見られていることと存じます。私も毎月初めにいつも確認しているのですが、今年度はとうとう越前町の人口が2万人を割り込んだという数字が出ておりました。人口が減少していくことは必然と認識しておりますが、1万9,000人台の数字を改めて見ますと、寂しく思われます。これからも人口減少対策を絡めた行政サービスを国・県・町に一体となり、進めていくことを期待し、私も取り組んでいきたいと思えます。

議長のお許しを得ましたので、通告書に基づき、一般質問を行わせていただきます。越前町内の公共交通について質問させていただきます。

今年3月16日に北陸新幹線、敦賀までの延伸開通で、はや、3か月を経過しました。いまだ2次交通について各地でどうしていくかという議論は上がっております。越前町においても越前たけふ駅、敦賀駅からの2次交通については今後真剣に考えていかななくてはならない問題ですが、今回は町民全ての方が対象となり得る地域公共交通について、私の考えを町と、この場をお借りして考察していきたいと存じます。

平成17年2月の合併を機会として、平成18年3月に越前町地域公共交通計画を策定し、平成18年6月からコミュニティバス・フレンドリー号を運行開始し、現在に至っております。路線バスの補完交通手段としての役割を今日まで担ってきております。町内を走る路線バスは全てが赤字路線であり、国・県・町の補助金によって運行していますが、路線バスの運行はほぼ朝夕の通勤、通学用としての運行であり、それ以外の時間帯はほぼ運行していないのが現状であります。そこで町民の方が町内で移動するための交通手段として、先ほど申したコミュニティバスが運行されてきております。しかし、思ったほどコミュニティバスの利用者は増えておらず、行政負担は増加しております。ちなみに、路線バスとコミュニティバス、デマンドタクシーの運行費用の総額は、令和5年度で路線バスの補助金が7,600万円、デマンド・コミュニティバスの運行費用が4,100万円の合計1億1,600万円が行政、町から歳出として出ております。ただ、行政サービスですので、コストだけ言うところでまた皆さんのお叱りを受けるかとは思いますが、それぐらいかかっていることを今付け加えさせていただきます。

まず最初の質問であります。越前町地域公共交通計画を策定して、何回かの改定を重ね、また継続的に公共交通を維持していくことが大変な状況の下、現在、越前町は地域公共交通活性化協議会にて協議を重ねております。現在、直近のコミュニティバス利用状況及び路線の利用状況、利用客数、そして運行事業費、また路線バス運行状況、路線及び利用客数、町の補助金額、またコミュニティバスの補完としてのデマンドタクシーの利用客数、利用回数、会員登録数、運行費用を、今総額は私、伝えたくはありますが、事細かくお教え願います。

- 議長（佐々木一郎君） 総務理事。
○総務理事（菅原辰彦君） 総務理事、菅原。

それでは、吉田議員のご質問にお答えします。

現在、コミュニティバスの運行ルートは環状ルート右回り、環状ルート左回り、越前地区巡回ルート、越前地区乗合ルートの4ルートです。

令和5年度の利用者数は1万2,672人、運行事業費は4,351万1,000円で、その内町負担分は3,009万円です。コロナ禍前の令和元年度と比較しますと、利用者数は1万8,324人の減少で、運行事業費は2,488万2,000円の減、町の負担分も2,226万2,000円の減少となっています。

路線バスは京福バスが4路線8系統、福鉄バスが3路線4系統を運行しています。令和5年度の利用者数は28万6,096人、町の補助額は7,591万4,000円です。令和元年度との比較では利用者数は6,780人減少している一方、町の補助金は2,595万8,000円増額になっています。

デマンドタクシーの運行区域は朝日区域と宮崎、織田区域の2区域で運行開始して2年目の令和5年度は利用者数1,926人で対前年比414人の増、運行回数は1,584回で対前年比268回の増、運行費用は1,692万2,000円です。また、令和6年度4月1日現在、373人の方が会員登録をされています。

以上です。

○議長（佐々木一郎君） 吉田憲行君。

○3番（吉田憲行君） ありがとうございます。

越前町においては、地域交通を維持していくためには、路線バス運業者に対する補助金やコミュニティバスの運行は必要不可欠である。これからの高齢化、人口減少に対応していくために、常に財政面も考慮しながら、地域交通に関しては住民側、町側が寄り添いながら考えていかななくてはなりません。路線バスにつきましては、利用客数は徐々に減っている。町の補助金は徐々に増えている。路線バスについては当然住民にとって必要不可欠な交通手段であります。最低でも現在の路線バスを運行を維持していくなら、補助金額は減額するわけにはいきません。

ここで、路線バスについての質問であります。路線バス運行について、昨今の運転手不足もあり、業者から廃線したい町内路線の要望はあるかどうか、お伺いします。

○議長（佐々木一郎君） 総務理事。

○総務理事（菅原辰彦君） 総務理事、菅原。

現在、福井鉄道から運送業における2024年問題と、恒常的な運転手不足を理由に、かれい崎－田原町間を運行している福浦線の廃止と北鯖江駅までの鯖浦線の再編について申入れを受けております。また、京福バスは本年4月1日現在で、運転手が40人程度不足していることを理由に、今月1日から福井市内を運行している便数を最終便のダイヤを繰り上げるなど、242便減便しております。しかしながら、今回の減便では運転士の確保は10人程度にとどまり、今後、本町を運行している路線についても廃止の意向を示されています。

以上です。

○議長（佐々木一郎君） 吉田憲行君。

○3番（吉田憲行君） ありがとうございます。

今ほど申したとおり、先日新聞紙上でも、福井鉄道、福鉄バスが、福浦線が今年9月末で廃線となるという記事が載っておりました。当町の影響としては、高校への通学者がかなり利用されていると思いますが、通学者の10月以降の足の確保は大丈夫でしょうか。

○議長（佐々木一郎君） 総務理事。

○総務理事（菅原辰彦君） 総務理事、菅原。

福井鉄道からは代替手段として鯖浦線の一部を上戸経由に再編することで対応する旨の提案を受けていますが、本町といたしましても通学に影響が出ないように運行事業者とダイヤ調整を図ってまいります。

○議長（佐々木一郎君） 吉田憲行君。

○3番（吉田憲行君） 福浦線の始発、かれい崎は5時56分だったんです。それでその後は鯖浦は7時頃しか出ないんで、ぜひ5時56分の始発のバスは鯖浦線で結構なんで、ぜひ死守していただけるよう福鉄バスさんに要望をお願いいたします。

やはり昨今の運転手不足において、自治体が補助金で支援すると言っても、民間バス業者にとっては対応できない部分があるのは仕方がないことです。ただ、今回の廃線予定である福浦線の通学利用者が他の路線での対応が可能であると聞いて安心しました。ぜひとも今申したとおりの対応をよろしくをお願いいたします。

次に、コミュニティバスについては、運行している中でのルートの見直しも行っていても利用者数が減っている現状が見受けられます。ここでコミュニティバスについての質問であります。

デマンドタクシーの運行で、コミュニティバスの運行事業費の負担金が大きく減少しており、財政面においては良好だと感じますが、コミュニティバスの運行を減らしてデマンドタクシーにした弊害、住民からの苦情等はありませんでしたか、お教え願います。

○議長（佐々木一郎君） 総務理事。

○総務理事（菅原辰彦君） 総務理事、菅原。

令和4年度から利用が低迷していたコミュニティバスの朝日地区、宮崎地区、織田地区の巡回ルート及び乗合ルートを廃止し、ドア・ツー・ドアのデマンドタクシーの運行をスタートしました。コミュニティバスの一部を廃止したことについて、住民からの苦情は聞いておりません。デマンドタクシーについては運航開始当初、土日の運行や予約の時間帯などについて問合せがありました。現在は、ドア・ツー・ドアの運行が好評で、利用される人も徐々に増えてきています。

一方で、区域をまたぐ運行を希望する声も聞いております。

以上です。

○議長（佐々木一郎君） 吉田憲行君。

○3番（吉田憲行君） コミュニティバスの運行ルートの改正、デマンドタクシーの運行導入により、町の事業費を削減できますが、変革には多少の苦情はつきものかなと思った次第ではありますが、今ほど大きな苦情はなく、デマンドタクシーが認知されておると思い、安心しております。

この施策は、地域公共交通計画の施策を進める中で、コミュニティバスの持続的な運行継続に向けた効率化及びさらなる移動の利便性向上と、運行効率化に向けた区域デマンド運行の実施に対し、明確な効果が発揮されていると感じております。

次に、デマンドタクシーについての質問であります。

デマンドタクシー運行は、住民の利便性、町側の事業費削減の効果が出てきており、地域公共交通には欠かせないものとなり得ると考えると、今後、デマンドタクシーの利用会員数の増加の方策、周知の仕方、デマンドタクシーの町内区域外乗入れ、広域化、他市町村の乗入れ、デマンドタクシーの大型化の3点について、町側の考えをお伺いします。

○議長（佐々木一郎君） 町長。

○町長（青柳良彦君） それでは、吉田議員のご質問にお答えいたします。

議員ご指摘のとおり、デマンドタクシーは本町の公共交通に必要な不可欠な交通手段になると考えています。

利用者の促進については、これまで広報紙やホームページ、ケーブルテレビなどを通じてPRを行うとともに、高齢者が集うイベント会場などで加入を促進してきました

た。

デマンドタクシーも運行開始から3年目を迎え、今後は利用者の声を聞きながら必要に応じて改善を行い、よりよい運行を目指すことで会員数や利用者の増加を図っていきます。利用者の要望でもある区域をまたぐ運行や大型車両の導入については、今後コミュニティバスの在り方も含めて、公共交通活性化協議会を通して検討していきたいと考えています。

なお、他市町の乗り入れを含めた広域化については、路線バスの減便やタクシー不足など、刻々と変わる公共交通の状況を見極めながら、慎重かつ柔軟に対応してまいります。

以上です。

○議長（佐々木一郎君） 吉田憲行君。

○3番（吉田憲行君） ありがとうございます。

現行ではコミュニティバス、フレンドリー号及びデマンドタクシーチョイソコについては越前町の4地区が分断した運行をしているのが気になります。このチョイソコとか、こういう冊子が出ているんですけども、ここにチョイソコえちぜんとはの中に、隣の区域、越前地区隣接市町などには行けません。朝日地区から織田病院、宮崎地区から役場には行けません。というふうになっております。つまり、越前地区においてはデマンドタクシーがなく、コミュニティバスの乗合ルート予約が必要だとか、織田、宮崎地区から朝日地区への地区をまたぐデマンドタクシーの利用不可、逆もそうです。だから越前町内で多少使い勝手が悪いように感じます。デマンドタクシーの運行により、導入以前よりコミュニティバスの運行効率化を図ることができ、越前町として地域公共交通の在り方を推進できたとは思いますが、今さらながら4地区の垣根を外して運行ができないものかと感じます。

路線バスを残しつつ、住民の足の確保を図り、財政の効率的運用を行っていくことは、県下でも高齢化率が高い当町では、今さらに地域公共交通の必要性が増しております。

ここで、質問であります。以前も一般質問で述べさせてもらいましたが、目的型コミュニティバスの運行を考えてみてはどうでしょうか。越前町は越前地区に温泉施設があり、各地区に皆が集える屋内・屋外施設があります。また、買物施設、病院もあります。それらの施設に行くための目的型コミュニティバスの運行ができれば、公共施設の有効利用も可能かと思われれます。目的型コミュニティバスについてどのようにお考えでしょうか。お答え願います。

○議長（佐々木一郎君） 町長。

○町長（青柳良彦君） お答えいたします。

公共交通計画の中で、コミュニティバスは町内を運行する地域内系統として位置づけられています。各地区にバス停留所を設け、町内の停留所を定時に運行することで、不特定多数の方がそれぞれの目的地に移動できる交通手段がコミュニティバスの役割と考えています。

議員ご提案の目的型コミュニティバスの役割は、デマンドタクシーチョイソコえちぜんが担うこととなります。先ほども申し上げましたが、デマンドタクシーについては、今後、区域をまたぐ運行について協議を行い、利用者の利便性向上に努めてまいります。

以上です。

○議長（佐々木一郎君） 吉田憲行君。

○3番（吉田憲行君） 越前地区にはよい温泉施設があるので、目的型コミュニティバスで

他の地区の町民の方が気楽に行けたらという考えで提案させていただきましたが、なかなか難しいものですね。コミュニティバスの運用の意義ということもあると思うんですけども、朝日地区の人が病気になったら、織田地区にデマンドでは行けない。すると、どうしても丹南病院に行くと。すると、越前町に公共の病院があるんで。だからそういった意味では、越前町内で補える施設があるんですから、ぜひ町民の方も利用するように感じます。ぜひ、区域をまたぐ運行についての協議も進めてください。よろしくをお願いします。

ここで、最後の質問をさせていただきます。交通の便が悪く、タクシー業者が不足している越前町において、ライドシェア導入はどのようにお考えですか。また、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーについての町としての未来予想図、また公共交通の広域化についても含め、町長の所見をお伺いいたします。

○議長（佐々木一郎君） 町長。

○町長（青柳良彦君） 答えします。

日本版ライドシェアは、第二種運転免許を持たない一般ドライバーがタクシー会社の運行管理を条件に、タクシーの供給力不足の状況を踏まえて、自家用車等を活用して運送サービスを行うもので、本年4月から開始された制度です。

福井県では本年度事業者と連携して、実証事業を行う予定で、本町では朝日自動車を実施主体となり、越前地区を中心にカニシーズンの本年11月から翌年1月までの3か月間運行を予定していると聞いております。

町としましては、今後ライドシェアの実施が本町を訪れる方の移動手段の確保につながることを期待するところです。

一方、町民の移動手段としては、制度上運用面での課題が多く、難しいのが現状です。今後の本町の公共交通については、現在、2024年問題等により、路線バスの運転士不足が深刻になっている中、町内を運行している路線についてもさらなる廃止や減便が見込まれます。コミュニティバスの利用者も年々減少しており、いかに利用者のニーズに応じたコンパクトな交通体系を確立していくかが課題と捉えています。

あわせて、各自治体で運行しているコミュニティバスなどの広域連携についても将来的に協議が必要になると考えています。今後は、令和8年度改正の次期公共交通計画策定に向けて実施するニーズ調査の結果などを踏まえ、持続可能な公共交通体系の確立に努めてまいります。

以上です。

○議長（佐々木一郎君） 吉田憲行君。

○3番（吉田憲行君） ありがとうございます。

地域交通の区域デマンドの運行が今後増加していくことで、コミュニティバスの利用者が減少していくことは考えられますが、全地域全住民が全てデマンドタクシーの利用に振り替わることは考えられません。今後、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーとの併用を時代に即して対応せざるを得ません。先ほど答弁いただいたデマンドタクシーの区域をまたぐ運行についてはぜひとも早急に実現していただきたいと思います。

また、これからは町内だけでなく、町外に向けての広域地域交通体系を構築しなければいけないと感じています。それには住民の理解と協力、他市町の理解と協力が不可欠です。地域公共交通計画でも記されているように、持続的な地域交通は行政と住民との協働による活性化です。私もいつ車の運転ができなくなるかも分かりません。また、観光目的でなく、住民の日常生活のための公共交通の補完としてのライドシェアの導入は必ず必要となります。安全を担保しなくてはいけなく、ハードルが高いの

は存じておりますが、地域住民共助による行政主導のライドシェアは、2次交通対策以上に重要な課題と考えます。これから、国の方針を見ながら、越前町としても地域公共交通対策の柱と位置づけるように、切に願います。

最後に、先ほど、ちょっとちらっと令和5年のを申したんですけれども、越前町の今実情を平成27年から路線バスとデマンド・コミュニティバスの運行費用、経費をちょっと述べさせていただきます。

平成27年度、路線バス3,500万円、コミュニティ・デマンド4,700万円、それで合計8,200万円、平成28年度、最初は4,000万円、次、5,000万円合計9,000万円、平成29年度、バス関係路線4,400万円、コミュニティ・デマンド5,200万円、9,700万円、平成30年度、4,000万円、5,200万円、トータル9,300万円、令和元年度、5,100万円、5,200万円、1億300万円、ここで1億円の大台に乗っております。令和2年度5,100万円、5,400万円、1億500万円、令和3年度、4,900万円、5,500万円、1億400万円、令和4年度、7,000万円、4,500万円、1億1,500万円、令和5年度、バス路線7,600万円、コミュニティ・デマンド4,100万円、1億1,600万円、ここで先ほどの計画では一応全てで9,000万円を目標に掲げていらっしゃいます。

今、福浦線については町の補助が2,000万円あります。これが廃止になれば2,000万円はもう補助しなくて済むと、そう考えると9,000万円近くになるんですけれども、先ほども申したとおり、行政サービスはコスト面でははかれない部分もあるので、多少もしかかったとしても足の確保だけは町としてもぜひ真剣に考えていただきたいと思えます。

これで、一般質問を終わらせていただきます。

(午後1時22分終了)