

令和7年度 第1回越前町地域公共交通活性化協議会

議 事 録

開催日時：令和7年6月20日(金)

午前10時00分から午後0時10分まで

開催場所：越前町生涯学習センター2階会議室1

●出席者

- ・委員：16名（欠席者5名）
- ・事務局：4名、
- オブザーバー：3名（計画策定受託事業者2名、越前町観光連盟1名）

●議事概要

- ・事務局より委員交代の案内

報告事項（1）令和6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

報告事項（2）令和6年度路線バス及びコミュニティバス等の状況報告について

	資料に基づき、事務局説明
委 員	路線バスの状況で、福浦線は昨年9月末で廃止になったが、前年に比べて利用人数と町補助金が増えているのはなぜか。
事務局	バスの事業年度は、令和6年度では令和5年10月から令和6年9月末までの期間になり、この期間での利用人数や、必要な運行費に対しての町補助金になる。
議 長	一次評価の結果を見ると、データ収集するだけではなく、今後どのようにアクションを起こしていけるかというところを期待されていると思うので、本年度の次期計画策定への反映をお願いしたい。

協議事項（1）令和6年度協議会事業報告及び決算について

	資料に基づき、事務局説明。監事による決算報告。
委 員	補助金は、デマンドタクシーの運行費として2,684千円を支払ったとのことだが、実際の運行費は別のところでも負担しているはずで、明確でない。
事務局	資料5ページのデマンドタクシー運行事業費の推移というところで内訳を述べた通りであるが、昨年も「補助金の受け皿だけの決算では意味がないのではないか」というようなご指摘があった。ここで示している決算については、協議会が管理している予算上の収支であり、これに関して監査を受けていることもあるため、協議会の決算としてはこのような形での示し方でご了承いただきたい。

事務局	また、計画に記載する取組に関しては、協議会のほか町が行う取組も記載は自由であり、取組に係る予算は必要に応じ参考資料として示すなど、資料の改善を図っていく。
委 員	デマンドタクシーの運行費で、町負担・県負担・国補助の財源内訳には何か基準があるのか。
事務局	国のフィーダー補助は明確な算式がある。県補助は市町内で管理される道路の延長によって補助上限があり、越前町は 13,750 千円。これをコミュニティバスとデマンドタクシーの運行費で按分している。
採 決	承認

協議事項（２）令和 7 年度協議会事業計画及び予算について

	資料に基づき、事務局説明
委 員	今年度予定している乗車体験会について、デマンドの認知度を上げたいとのことだが、越前市では市の HP で乗り方の動画の公開やケーブルテレビで放送を行っており、こういった方法もある。
事務局	動画の配信も分かりやすい形になると思うので、ご意見を参考に活用方法を検討させていただく。
委 員	体験会の対象者はこういった方を想定しているか？
事務局	町内には地域の支え合い活動をしている団体などがあり、その話し合いの中に公共交通の話題もあって昨年も勉強会に伺った経緯がある。このように、まずは公共交通に問題意識がある方を対象に体験していただき、体験したことを周囲に広めていただけたらと考えている。
運行事業者	路線バスの国庫補助維持には、一定の平均乗車密度が必要で、公共交通の利用は大きな実績になる。今はマイカー通勤が主流だが、これが公共交通通勤に変わると、電車もバスも一気によみがえる。やはり乗って利用いただくのが公共交通事業者の一番の願い。
運行事業者	我々の方でも定期的に小学校や保育園、幼稚園での乗り方教室は、主に福井市内で活動している。また、昨年導入した IC カードの利用方法や、実際に使っていただくような普及活動を合わせて行っている。機会があればぜひ協力していきたい。
県	利用促進に向けた取り組みについては、県の方でも広域路線を対象にしたバスのスタンプラリーなどを行っている。また、IC カードの利用普及についても、県が事務局を務める「クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議」において、活用方法を周知するような動画の作成や、動画を活用した周知活動を行っており、引き続き取り組んでいきたい。
採 決	承認

協議事項（３）地域公共交通計画（地域内フィーダー系統）認定申請について

	資料に基づき、事務局説明 現在の地域公共交通計画は令和 8 年 3 月末までの期間となっており、申請対
--	--

	象の令和7年10月から令和8年9月まで、補助対象期間に満たない期間が半年ある。令和8年4月以降の次期計画は、計画期間満了までに計画策定することを確約する理由書をつけ、認定申請することが認められているため、その旨を記載した理由書を合わせて提出する予定である。
委 員	意見なし
採 決	承認

協議事項（４）越前町観光連盟による自家用有償旅客運送の必要性について

	資料に基づき、事務局および観光連盟より説明
委 員	利用者は「地域住民や地域への来訪者」ということでよろしいか。
観光連盟	そのとおり。住民の利用も制度上問題はない。ただ観光連盟の事業的なところもあり、まずは観光客を優先させていただきたい。
委 員	乗車場所・降車場所とあるが、ここから越前町内への乗車も可能か？ 「その途中で立ち寄ることができる観光施設操業施設、医療施設、施設駅、公共施設」からの乗車は？
観光連盟	乗り場に「その途中で寄ることができる観光施設等」を含めると、タクシー事業者と競合になるため、乗り場については、町内あるいは駅ということで限定させていただきたい。
委 員	乗車はJR 駅またはハピラインだけ？福鉄の福武線は？観光連盟が行う公共ライドシェアではあるが、要は町民が利用できるかどうか。
委 員	地域住民があつてこそ観光も成り立つと思うので、地域住民と連携された運行であつて欲しい。同時に、やはり値段が少し高いと感じる。地域住民に利用されやすいそういう運用をお願いしたい。
委 員	町民に対し、どのような周知方法を考えているか。
観光連盟	広報については、まずは観光連盟会員の宿や店舗等に案内をさせていただく予定。県外のお客様に向け、連盟で運用しているホームページ、またはインスタグラムなど SNS 等を通して、広く周知していきたいと考えている。
委 員	今の若い世代の方はインスタなど SNS 等での周知と言うが、本当に困っているのは、年齢の高い人。そういう目線でもまた考えてほしい。
観光連盟	紙の媒体での広報や周知も全く種用意しないというわけではなく、例えば旅館などにご案内というのは検討している。
委 員	利用については事前に観光連盟まで予約となっているが、これは電話予約がメインになるのか。また、前日までに予約しないといけないのか、例えば当日でも可能なのかを教えてほしい。
観光連盟	当日予約は検討している。ただ予約を受けた時点で、ドライバーの手配をするため、都合が合わない場合はお断りすることも想定されるが、できる限りのところに対応していく。予約は電話予約のみを想定しており、もしくは事務所に来ていただいた場合に対応する。
委 員	周知がおそらく一番課題になってくるのでは。先ほど話が合ったように、全町の観光連盟宿やホテルからの周知も必要になってくると思う。特に観光客

	は、初めて来る土地では何かこちらから伝えてあげないとなかなか使いにくいところもあるので、その辺の改善等もお願いしたい。
委 員	国の補助の対象期間は？概算でいくら？
観光連盟	国の補助金の採択を受けており、補助金について交付申請を行っているところ。今月中には交付決定が来る予定で、交付決定を受けてから来年の２月までが補助対象期間。３月以降は、観光連盟で経費の方を払っていく形になる。概算ではあるが、予算として 759 万 7 千円を計上している。 内容は、人件費や共済費、燃料費など運行に関する経費、車両購入にかかる費用となっている。
議 長	補助期間の終了した３月以降、観光連盟がどれだけの支出を担うかという部分を気にされているのでは。補助が終了したときに、運賃収入などで持続可能な運行をしていけるのかどうか、といったご指摘ではないか。
観光連盟	今回の補助金のほとんどが車両購入費に当たるものになり、備品や導入費用のほとんどは補助金で賄われるため、それ以降の人件費等については、運賃収入で賄っていけるのではと想定している。
事務局	補足になるが、今回、観光連盟が運行区域とするのは町全体であり、この協議会で合意をいただければ制度上、他市町での協議等は必要なく、実施は可能となっている。しかし、運用上、他市町でもある程度のご理解やご了承は必要であると考え、観光連盟に町も同行し、タクシー事業者等と情報共有を図ってきた。 町内タクシー事業者、県タクシー協会、駅に關係する市町の交通担当課にも意見照会し、必要に応じて地元タクシー事業者にも情報共有をお願いした。その結果を正直にご報告すると、町外のタクシー事業者の意見では、やはり一般タクシーとの競合を懸念するという声が多くあった。直接説明に伺うとある程度の理解は示していただけるが、事業者の立場から、例えば駅からの乗車は認められないとか、そういう発言をせざるを得ないといった様子が伺えた。観光連盟としてもタクシー事業者と競合をするつもりはなく、町としてもそれは望んでいることではない。 最後に町内事業者である、あさひタクシーに事前にご意見をいただいたところ、「二次的交通でタクシーの補助的な役割であれば構いません」とのコメントをいただいたので報告する。 町としても、いずれは町民の足としての運用も見据えているが、まずは観光客を対象に様子を見て、そこから少しずつ地域の方も助けていただけるような連携を図っていきたいと考えているのでご了承いただきたい。
運行事業者	公共ライドシェアも大事な公共交通の手段の一つだと認識している。 ただ、資料だけを見ると、例えばハピライン武生駅から越前町に行く人をごそっと運ばれるというふうに見えてしまい、私のところにも越前市内のタクシー業者から意見を受けた経緯があるが、きちんと説明いただければ皆さんご理解いただけるのではと思っている。 公共交通を持続で可能にしていくためには、やはりそれぞれが補完し合ってやっていくというのは一番大事なことだと思う。

議 長	資料を少し修正される方が分かりやすいのでは。 協議の中では、特段否定的な意見はなかったと思うが、資料を修正いただきなり福武線の駅も含めるなど、また検討いただきながら進めるというようなかたちで採決をとらせていただく。
採 決	承認

協議事項（５）第２次越前町地域公共交通計画骨子（素案）について

	資料に基づき、事務局説明
委 員	デマンドタクシーの運行が朝日と宮崎・織田と地域で分断され、コミュニティバスとバスターミナル等で乗り換えが必要というようなことを４年続けてきた。この運行のイメージの方向性でいくなら、コミュニティバスも利用者が多くいい時代もあったが、今後はデマンドタクシーを中心に考えるべき。すぐにでもこの体系に見直してほしい。
委 員	第二次越前町地域公共交通計画は当然策定されればいいし、いろいろ考えておられることも重々承知しているが、第一次越前町地域公共交通計画がどれだけ達成されたかの検証をすべきではないか。ほぼ目標は達成されてないと思うが、それは社会情勢とか人口減少など、承知はしているが、もう少し細かな分析が必要ではないか。費用対効果やその辺をよく考えて検証して計画を立てるべき。
事務局	ご意見の通り、計画に対しての検証は大変必要なことと考えており、実際に公共交通を運行するにあたって費用対効果ということも大切なことと承知している。その辺も含め、検証できるところは検証し、次の計画につなげていきたい。
議 長	今走っている路線バスは、やはり基本的には残していくというような形で考えていくことも必要になってくる。デマンドはあくまでも補足にすぎない。路線バスと接続している部分で接続されないとすると、国庫補助のフィーダー系統もなくなるので、そういったところも見ないといけない。 費用対効果は、その交通だけで見た場合に効果はないかもしれないが、町全体で見たときにどれだけ費用対効果や、図れない部分が出てくるのをどう見るか、そういうところを議論していく必要もあるのではないかな。
福井運輸支局	ハードルは少し高いかもしれないが、例えば自治体の各部署、あるいは交通事業者で持っているデータや情報をかけ合わせて、精度の高い現状診断をし、策定を目指してはどうか。また、これまでは高齢者福祉や観光など、そういう部分と絡めて計画を立てた部分もあると思うが、最近は人口減少などの問題もあるので、例えば町民の定住促進や子育て支援など、そういう部分も勘案して計画を考えてはどうか。
議 長	第二次の越前町地域公共交通計画の素案も配られたので、しっかり見ていただき、次回また議論できるように準備をお願いしたい。まだ今回、採決を取る必要はないと思うので、引き続き協議を続けさせていただく。

●その他 福井行き直行便の運行について

	資料に基づき、事務局説明
委 員	対象が越前地区の方だけに限られた理由は？バスが通る織田～萩野～糸生地区の人は対象にならない。こういう形になった理由は？
事務局	福浦線が廃止になり、鯖浦線のダイヤの調整をさせていただいたが、結果的に越前地区のスタート時間がさらに 10 分早まった。今回の運行はそういったところを補完することを目的とした。 路線周辺地区の乗車も検討したが、次は宮崎地区の方の乗車云々というような話が出ることを懸念した。
委 員	宮崎地区はどうしても遠回りになりかねないが、織田地区は経由している。経由しているのに駄目だと言われると、逆に他地区住民の反感を買う可能性があるのでは。私はその地区を代表してきているので、逆に私たちがこういう声を上げなければ、何をしてたんやと言われてしまう。
事務局	補足になるが、まず「路線バスの鯖浦線は存続させる」ということを大前提として考えているため、今回の条件として、利用は定期券を購入している方としている。行きは直行便、帰りはその定期券を利用して鯖浦線を利用してほしい。萩野方面については、昨年まで運行していた京福バスの実績で、バスを利用している学生はほぼいなかった。今回に関しては、越前地区学生の朝の時間を少しでも短縮するというのが目的ということでご理解いただきたい。 また、このようなご意見を聞く中で、来年度以降の運行については、この実証の結果、そのあり方を今一度検証させていただくことも考えられる。
委 員	生徒は皆平等だと思う。住んでいるところは違っても。そうすると（直行バスが運行されても）織田地区の人は、同じようにハピラインや福井鉄道で乗り継いで福井市内へ行く。
委 員	織田地区から福浦線に乗って福井市内へ行っていた生徒は？
事務局	2～3名いたと認識している。
議 員	いたのであれば越前地区と同じ状況で方向性は同じ。利用者がゼロなら分かるが。織田地区で2～3人乗せても整合性はとれている。織田からこの2～3人を乗せることの検討はしてもいいのでは。鯖浦線を利用していた人を乗せるのとは違う。
議 長	そうすると、今度は織田から鯖浦線を利用している人と平等でなくなってくるという話にもなるが、今回は越前地区の生徒やご家族の朝の負担を減らす目的でこの運行が始まったと認識している。織田であれば神明から乗り継いでも同じような時間で行くことができ、通勤通学定期を持っているという条件は同じ水準にあるので、その辺をどう考えるかだとは思いますが、今後事務局とご相談いただきながら今後の運行を改めて検討してほしい。
委 員	降車場所に日赤は入ってないのか。対象者は通勤通学定期とあるが、病院に行く人を考慮して回数券を入れてほしい。病院に行く人たちにとっては必要なので、冬休み春休みも運行して欲しい。

議 長	福井行き直行便は実証運行であり、今後、運行の状況を見ながら改善すべきところは改善するなど、運行の趣旨をご理解いただきながら進めていただけるようお願いしたい。
-----	--