第２回福井市地域生活交通活性化会議　議事要旨

日時	平成３０年６月２８日（木）１０：００～１２：３０
場所	企業局３階第３０１会議室
	【協議事項】 議案１. 平成 31 年度福井市地域内フィーダー系統確保維持計画の認定申請について （事務局が資料１に基づき説明）
委員	今事務局から説明のあった生活交通確保維持改善計画は国庫補助の対象となるということで、福井運輸支局を通じて提出してもらうことになるが、その中で補助対象期間が平成 30 年 10 月～平成 31 年 9 月末までを補助対象期間とすることになる。その対象期間として申請してもらうことになり、その期間に向けた目標を立てていくことになる。 事業の目標は、実績がないと目標数値の妥当性が分かりにくいのかと思う。私が言うのもなんだが、本日の報告事項 1 のところで平成 29 年度の実績報告というものが上がっており、その中に各路線の実績が載っている。これが直近の利用者数ということだと思うので、それらも参考にして妥当性の判断をしてもらえたらと思う。
事務局	そういう形でご審議いただけたらと思う。
委員	目標値が実績値を踏まえて上下しているのかと思うが、なかなか地域交通は利用者の増加が難しい現状がある中で、事務局を含めて、事業者の皆様にも頑張ってもらわないと上向き傾向の目標値は難しい。場合によっては現状の水準を維持していくという目標設定の立て方もあると思うが、上がる要素があるエリアの状況を踏まえてこのような数値を設定したのかということについてお伺いしたい。
事務局	申請路線にはいくつか異なる性質の路線があり、酒生いきいきバス、岡保地域コミュニティバス、殿下かじかポッポーについては、地域住民による協議会が運営主体の路線である。そのため、特に酒生、岡保においてはマイバス意識を持って積極的に利用促進を行うなど、非常に利用者増につながるポテンシャルが高いと考えている。殿下については利用者が減少傾向にあるが、ヘビーユーザーが多いという特徴がある。予約方法の説明会を通じて新規ユーザーを取り込むことができれば、それがヘビーユーザーになることも期待でき、利用者の回復につながるのではないかと考えている。 麻生津循環線、清明循環線についてはバス事業者が運営主体となっている路線であるが、今年度一部見直しをした路線であるし、丁寧な PR を通じて利用促進をしていくことで利用者の増加につながっていけばと考えている。

委員	住民の方々が主体となっているということでマイバス意識を持っていただいて目標を達成するように乗っていただけたらと思う。この数値には未達成の場合のペナルティがないため、目安的な数値ということだけで終わらないように意識を持ってやっていただきたい。
座長	利用者数を伸ばすことが難しい状況はあるのだけれども、それは我々が「減るものだ」というマインドを持っているからなのかも知れない。なので、今までの実績を踏まえて、住民の方々に一生懸命になっていただいて、それを実現できるように我々もサポートしていけたらと思うし、またその実績を残すことで他にも波及していけるのではないかとも思う。ちゃんと根拠のある数字と思うので、そのように受け止めて考えていただきたいと思う。
委員	酒生いきいきバスの場合は元々は大野線が幹線となっている。先ほどの説明の中で、直接の移動を担う幹線と乗り継いでの移動を担うフィーダーという話があったが、大野線というのがかなり大きな路線であって、東郷線が弱い路線だったものをこれでカバーするということで、作り方自体はよく分かるのだが、今回幹線だった大野線を減便するということがあって、幹線自体が弱くなっているときに、これらとのネットワークの中でどのように交通を確保して行くのかしっかり考えているのかというのが一つと、岡保地域バスの場合前回の春の改定で、幹線である円山重立線がフィーダー的な乗合タクシーになっており、岡保地域バスもフィーダーであるため、広域的な移動ができなくなっているのではないか。 なお、今回、4 月の再編でどうなったかということについて、我々ROBA が作成している公共交通マップである「ふくいのりのりマップ」を持参したので共有したい。
事務局	おっしゃるようにフィーダー系統と幹線軸というものは今後非常に重要であると考えている。ただ、今回議案 3 でも上がってくるが、路線バスということで現状のネットワークの見直しを考えていく時期に来ていると感じているところがあるので、また事業者と協議する中で使いやすいネットワークの構築に努めてまいる。 なお、岡保線については接続対象となっているのは円山重立線ではなく、県立病院丸岡線や大野線となっている。岡保地域からは地域コミバスや乗合タクシーに乗っていただいて県立病院等で幹線軸に乗り継いでいただきたいところである。 これは京福バスの 4 月再編の円山重立線等も同様だが、地域コミバスも含めて乗り継いでの利用を行っていただくものは必定となってきているので、地域の方々にもご理解をいただきつつ、幹線は乗り継いで利用することで残していただく、フィーダーについては乗って残す運動というものを地域内でとともに勧める

	ことで確保維持を図りたいと思う。
委員	ネットワーク上はつながっているが、その路線が幹線であるということをというのをどのように住民に理解してもらうか、周知していくか。バスは鉄道と違いどこを走っているか見えにくいので、駅前の路線バス乗り場で幹線路線に乗る段階で、乗り継ぎ含めても岡保まであるいは重立まで行くかということを案内するとか、それが幹線であるというのであればフィーダーを増やすとか、幹線として理解しやすいようなことをやってもらいたい。表記案内、幹線の利用の仕方を工夫していかないと極端な例では利用率が半分以下になってしまうという事例もある。それでは問題だと思うので、乗り継いだ場合でも分かりやすさの明示をしないといけない。我々も工夫したいと思っているが、また皆で知恵をしぼっていかないと思っている。
事務局	こちらこそ、またお知恵をお貸しいただければと思う。
座長	それぞれでやっていると見えにくくなっている部分で利用者からどのように見えているかということが大切だと思う。それぞれの地域の中でフィーダー系統や幹線系統がどのように利用されているかを把握するとともに、どういう認識が地域でされているかということを確認することも大切ではないかと思う。 どこに問題があるか、他のやり方あるのではということを含めて改善していかないと対応できない部分もあると思うので、そういう風なことについても協議会の皆様にもお伝えいただいて一緒に考えたり、情報提供したり、場を持ってもらうことの提案などができたらいいと思う。
委員	もう一つ、提案なのだが、改善計画の 2 ページ、事業の効果の部分の事業主体について、清明循環線について商業施設のタイアップということで、事業主体が「事業者」となっているが、沿線商業施設も主体として入れてもらえないか。というのも、優良認定バス停の中にベル食品店前バス停というのがあるが、ベルの管理者の方と話をして、そこにベンチを移動してもらっている。 現在、バス停の柱にどのように乗り継ぎ情報を案内したらいいのかと考えている。難しいのはベルの場合、ベル前という乗り場が東と北の 2 ヶ所あったり、別にベル食品館前という乗り場があったりする点である。館内にいてもわかりやすい案内をやりたい。場合によっては我々の作っている地域時刻表を置きたい。乗り継ぎする商業施設がそこで待っていただくことで買い物客の利便を図ろうという計画とタイアップするとより待合環境が良くなるのではないか。 そういう話を独自で進めているのだが、管理者とあわせて環境づくり、乗り継ぎを含めた案内の方法をやっていけると良いのではないかと思う。あくまで提案だが、我々もこうした取組をやっていくので、声かけというものをやっていただけないかなと思う。

座長	事務局としてはどうか。
委員	行政はいろんなことをやっているが、行政単独で頑張ろうと思っても限界がある。地域住民ということもそうだが、企業を活用するということについて、もう少し福井市は考えて欲しいと思う。例えば、前回の国体があった愛媛では、野球場なりいろんなところに企業の PR が入っている。坊ちゃん球場では年間すごい額の広告料を頂いていると聞いている。福井市はお金がないと言っているが、企業を活用して欲しい。ベルについて言えばものすごくプラスになる。企業は絶対協力してくれると思うので、ぜひタイアップの声を貰えたらと思う。 また、円山重立線について、ジャンボタクシーになったのだが、再編にあたり事前にアンケートをとった。結果を基に、小回りが利くというメリットを活かしてバス停を増やしてもらった。このおかげで今まで自治会に来なかったバス停が 3 つほど増えた。車両が小さくなることで、デメリットもあるが、メリットもあるということに気づいたので申し添えておく。
事務局	委員の提案について、明文化は難しいが、第 3 者評価委員会で説明する際には聞かれることもあり、その中では実績として、商業施設だけではなく、ROBA 様のような NPO 法人市民の方も協働で利用の向上に取り組み、実績が上がっているという示しをさせていただきたいし、今後も皆様と協働でできることを考えて行きたいと思っている。
座長	今後もそういうことも進めながら第 3 者委員会は毎年ではないがあると思うのでそういうところでもお示しいただいて充実させていただく、明文化についても、今回は急であることもあり難しいところもあるかと思うがそういう意見も頂いたということで今後につなげていただけたらと思う。
座長	他に意見がなければ提案いただいた内容で承認とさせていただく。 議案２：すまいるバスの停留所の移設について （京福バスが資料２に基づいて説明）
委員	確認だが、この移設の案は福井警察署に確認を取っているということでよいか。
委員	福井警察署と確認をさせていただいて、調整をした上で諮っている。

座長	変更前の位置のバス停標柱はしばらく残して、向こうに移動しましたという張り紙で周知を図るというようなことはされるのか。
委員	しばらくの間は標柱を残し、向こうのほうに移動しましたという周知はしておく必要があるかと思っている。
座長	特に異議がなければ承認ということにさせていただく。
	議案３：京福バスの路線再編について （京福バスが資料３に基づいて説明）
オブザーバー	オブザーバーとして発言をさせていただく。京福バスからは池田線の廃止という形で提案があり、内部でいろいろ検討したが、地域存続に関わる重要な課題であり町民との丁寧な議論が必要ということで京福バスに要望書を提出させていただいている。その内容について説明する。 1 点目、廃止時期について 10 月からの廃止ということだが、平成 31 年度 9 月末日まで現行通りの運行の継続を要望したところである。また、併せて京福バスより代替案を頂いているが現在の沿線地域や利用者への影響が大きいこと、費用負担増となることから、今のままでは代替案とすることができないということで、いろいろ検討を要望したところである。
座長	今の説明で状況は伝わったかと思う。
委員	今の池田線に関して、京福が提案していた案にはジャンボタクシー化というような説明を受けていたかと思うが、それがいきなり廃止という形で議案に上がってしまっているというのはどういうことなのか。
委員	福井市の会議の資料の中では廃止という書き方をしているが、京福バスとしては代替案の提案をさせてもらっているし、自治体の中で協議していただきたいとお願いしているということである。なので、廃止という記載しかしていないが、実際は、代替手段を提案している。ただ、それがまだ決まっていないということで今回は記載をしていないということである。
委員	であれば、10 月の廃止ということであれば、美山の一部は廃止となってしまうかと思うが、地区に対し説明には言っていないという状況であると思うが、代替手段としてはジャンボタクシー化という形で考えているということか。

委員	そうである。提案としては従来の池田線と同じように稲荷を出発して、終点は済生会病院までという乗合タクシーの路線ということで運行会社についても同様でということで提案をしているが、コスト面住民への説明というところで協議が調わない状況というように聞いている。
委員	池田町のほうで協議は調っていないという状況で、福井市の会議で仮に承認を頂いた場合は、池田線はどうなっていくのか、説明をいただけるか。
委員	池田町のほうから同意をなければ進捗は進められないということにはなる。制度上のところは支局に聞きたいと思うが。
委員	道路運送法に運行事業者の法的手続きを定めた部分がある。条文に基づくと、運行事業者の廃止休止については6ヶ月前に運輸支局に届出があるとそのまま廃止ということになってしまう。その中で、公共交通会議にあたる会議は廃止となった部分の代替案、地域の方の足を同確保していくかを協議していく場であるので、代替案について協議していただくことになる。シビアな期間ではあり、事前に協議機関として1年くらいは猶予があるといいなという通達というものは示しているが、法的位置づけということでお話しすると事業者から6ヶ月前に手続きを頂くと、自動的に廃止の手続きになってしまう。 池田線は広域幹線で、池田町と福井市の2市町で協議をしてもらう路線なので、立場的に苦しいのだが、それぞれで協議が調わなかった場合は、法的手続き的な面では6ヶ月ということになるかと思うが、逆に言うと市町には6ヶ月で対応を考えていただくしかないと立場的には言わざるを得ない。
委員	いずれにしても池田町と福井市で十分協議をしていかないといけないということは十分認識している。ただ、昨年12月から議論している中で1年近く経ってこういう状況なので早急に結論を出したいというのが私どもの願いである。そのことは組んでいただきたい。
委員	大野線に関して、昨年度の条項調査等を見たときに、美山町内において通学利用があったかと思うが、学校への説明が進んでいない状況なので、その辺についてどのような手続きを踏んでいくのか。日程的なものはこれからと考えればよいか。
委員	これからということになる。丁寧にしていかないといけないし、場合によってはスクール便による対応ということを考えていかないといけないという部分で慎重に対応したいと思う。
委員	今回たまたまPTA関係の委員の出席がなかったので、そのあたりについては慎

	重に対応していただきたいと思う。
随行者	支局に1点確認をしたい。廃止の届けの後に自動的に6ヶ月という期間を持って廃止となるというお話だったかと思うが、届けが出された場合尾、関係自治体、それから利用者、利害関係者の意見を聞くことができるというような規定があったかと思うが、そこででた意見の扱いというのはどうなるか。
委員	利害関係人からの意見徴収の機会は確かにあったかと思うが、私の認識としてはそのような場は設けられているものの、先ほど申し上げたように、事業者の路線の新設、廃止については基本的に事業者の判断が優先されるというのがある。以前は需給調整という言葉もあるが、そのような機会を設けて撤退や廃止を見直すような手続きはあったかと思うが、原則的には事業者の経営判断により新設、撤退については6ヶ月というような期間を経れば自由というのが原則の手続きとなっている。 今池田町から頂いた、その後の利害関係人との調整の機会については詳しく承知しておらず、この場で正確なことを申し上げられないのだが、聴取した意見が廃止に大きく影響するかということについては影響するという認識ではなかったので、大変恐縮なのだが、確認をした上で、池田町、及び福井市に個別に回答する。ただ、この協議会の話としては、代替案についての協議ということで、そちらについて協議いただき、法的な部分の回答については改めてお伝えさせていただきたい。
随行者	もう一つだけ、個人的な意見ということでこのような場で申し上げるのは大変恐縮なのだが、来年の池田線廃止ということで平成31年9月末まで継続させていただきたいというお願いしたのは、池田町の中で今後の公共交通のあり方について考えて行きたいと考えており、その中でこれまでだと、利用者が少ないからサービスを縮小して、ということの繰り返しで今日まで来ているんだろうなと思っている。 公共交通はクルマに乗ることができない人はもちろんだが、乗れる人についてもいずれ乗れなくなるということもあるかと思うが、町民等と広く議論したいというところもある。池田線については利用状況が少ない、京福バスの経営状況が苦しいのは重々承知しているのだが、現状の利用者のことを思うと、そういった方が移動するために不便にならないようにしたいなと思っているし、潜在的なニーズもあると思っていて、現在、池田町から福井市内の高校に通っている学生が1 数名いるが、その方たちは池田線の朝の便を使っていない。というのも、福井駅に到着する時間が遅いため、駅前で乗り継いで利用すると始業に間に合わないので行きは親方が送迎するなどでカバーしている。 また、駅から乗り継いで市内の各病院へ行く方もいるが、やはりその方々も帰りの便が早くて間に合わず、夕方6時半池田発の便まで待つか、福鉄福武線から

	福鉄バスの池田線を乗り継いで返ってくるという方もいる。そういう方は車が自分で運転できないから公共交通を利用しているという方もいるので、今後を考える上でそういった方も使えるようなものにして行きたいと思うし、あとは車を運転する方でも運転したくないがやむなく運転しているという方もいる。そういう方のニーズに応えられるようなところでも考えて行きたいと思う。あと京福バスからは昨年の 12 月から話を頂いているが、いろいろ考えていくと、池田町は規模が小さいが故に逆に利用者個人の状況がよく分かってきて、我々も正直どうしていいかわからないという部分もあって、ただ、京福バスの事情もよく分かるので、来年 10 月までは町民の皆さんと話し合いながらよく考えて行きたい、ただそれには時間が必要だということで先日要望をさせてもらった。
座長	関係者の方々はよく分かっているとは思うが、そうでない方はいままでにどういう経緯があったのか、状況がよく分からないといのではないかと思う。整理をすると、昨年の 12 月に事業者側からお話をいただいて、今に至って半年経っているということである。確認だが、法的な手続きは届けを出して 6 ヶ月ということだが、これは、事業者は既に出しているのか。
委員	まだ出していない。
座長	今回、10 月の実施を考えているということだが、6 ヶ月も期間がないと思うが、このあたりの手続きについてはどうなっているか。
委員	代替案が示されている場合は新設の部分は 3 ヶ月で開始できる。また、撤退という部分について、地域の方々が協議会でやむなしということで合意が為されれば 6 ヶ月という期間が 1 ヶ月に短縮になる。
座長	池田町にとっては非常に大事なものだと思うが、これだと今年の 10 月 1 日に突然なくなるというだけではないということか。
委員	代替があると変更ということになるので、7 月 1 日に新しい案が示されれば、10 月 1 日に「切り替わる」ということになる。バスではないにしろ、新しいものが何か走るということであれば、変更という扱いになるということである。
座長	廃止代替のタクシーが運行すれば変更という扱いになるということか。そうであっても、その代替案について池田町からすると飲めてないということだと思うので、そこを詰めていないとどうしようもないのかなと思う。それをずっと言っていて、なかなか進まないので京福としては言葉は悪いが線を引いて手続きを行いたいというように聞こえる。ここで福井市の協議会で仮に合意が取れたとしても池田側の合意がなければ前に進まないという状況で、福井市の会議としてのス

	タンスは協議事項として諮られているものなのでこの場で決めなければいけないが、何か意見はあるか。
委員	経緯は知らなかったが、今の協議を聞いていて大体の経緯は把握した。その上で、京福は書面を見ると経営が厳しい、運転手がいない、少ないということで、企業として苦しんでいる状況はよく分かる。昨年の 12 月から提案したということであるし、そこから 6 ヶ月以上経っている訳である。私は、その間行政は何をやっていたのかと言いたい。池田町だけを責めるわけではなく、長年自治会長をやっていて感じることだが、行政は非常に遅い。その辺は池田町も旨に手を当てて考えてもらいたい。 この会議では福井市としてどうするかということを決めなければならないと思うので、私としては賛成したいと思う。ただ、大野や池田など他の市町が絡んでいる路線があるが、その辺は別に協議いただけたらと思う。できれば、利用者が少ないという根拠として数値的な資料を付けてもらえたらと思った。
委員	池田線や大野線、丸岡線もそうだが、これだけ大きな変更をするのにこれだけの短期間で実施するのは反対である。福井ー丸岡を結ぶ路線として県立病院丸岡線及び 39 系統を位置付けたいというように読めるが、路線名を工夫しなければ福井と丸岡を結ぶ路線であるということが分からない。25 系統についても同様に、福井と春江を結ぶ路線名になっていない。 また、どのような幹線軸を作っていき、税金を投入してでも維持していくんだということについては、もっと大きな幹線図というような形で示してもらいたい。そのようなものがなく、事業者の事情のみで承認してくださいといわれても承認できない。そもそも、やはり本当に税金を投入してでも軸をどうするのかということはトップ間で都市間政策について協議をしておくべきで、こういう会議のみで決定するものではないと思っている。 我々は NPO であり、「ふくいのりのりマップ」も赤字である中、皆様に分かりやすく公共交通をお示しするために自費出版で発行している。10 月の改定ということだと発行できないということもある。また、10 月の福井国体に向けて関連施設に対する情報の作成を行っている。以前会議で頂いていた話では 11 月再編ということでまだ間に合うと思っていたが、10 月再編ということであるとご破算になってしまう。データ提供も間に合わないと思うし、新規路線で国体に参加してきた人に対し案内ができないのではないかと思う。9 月末にカーフリーデーというイベントも予定しており、その際に国体会場への移動のモデルケースを示して案内するというイベントも予定していたが、それも無駄になってしまう。幹線軸的な部分を再編したいのであればもっと時間をかけなければ地元も納得しないと思うし、我々の活動という点からも納得できない。 幹線軸に対して計画を立てていて、示してもらえるような考え方が整理されているかということを聞きたい。

委員	市の都市交通戦略をよくご覧いただいているのだと思うが、本市の都市交通戦略では南北軸については鉄道が担うという考えを持っている。鉄道に結びつくフィーダーという形で都市交通戦略自体は構成されているという状況である。春江方面に行くバスも幹線であるしというような意見を今いただいたが、本市が大きな考え方で計画ものとして持っているものはそのような状況になっているということだけはご理解いただきたい。
委員	鉄道が走っていない春江や丸岡、池田などについては、バスでの幹線軸を考えるべきだし、それにいくらの税金を投入するべきか、ということについては計画として持っておくべきだと思う。
委員	税金の投入ということについては鉄道のほうにもかなりの額を投入しているのは間違いないし事実であるし、バスについても一定額欠損補助という形で投入している。実際丸岡など坂井市がどのような計画を形成していくかということについては正直に言うと私が答えられるところではなく、関係市町で答えていただくものになる。
委員	言うことはよく分かるが、福井市以外のこととなると行政管轄が違う。私はこういう大きい問題になる場合には県レベルの問題になると思う。この部分については福井市をあまり責めるつもりはなく、県は何しているんだと逆に言いたい。 福井市と地域住民との関わりについて私の知っている限りで言えば、京福バスと福井市の職員が地元の地区に来て、私やまちづくりの会長等も交えて路線とかいろいろ協議をさせてもらった。だから、京福バスがやっていることは決して勝手に言っているものではないと思う。市もしっかりしなければならないが、その上の県がしっかりしなければならない話だと思う。 例えば道路関係であれば、何カ年計画というものがある。私の地元には勝山街道から大野の羽生街道につながる南北の道があるが、北側は農林高校のところで切れてしまっている。これは30年以上前の青写真であるが、進んでいない。これが行政である。道路を作るのに何十年とかかる。私はそういう遅いのは嫌いである。一つ一つやっていって駄目だったら変えていけばいい。最初に考えたことを徹底してやる必要はない。民間企業であればとっくに潰れている。
委員	バス協会として来ているが、私の会社のことなのでお話させていただく。今日いろいろご意見いただいて感謝している。いただいた意見も含めて各市町から支援を頂いている関係上、市町とは早めに協議させてもらい、地元の方にもよく理解してもらって対策というものを行ってきた。今回の再編も昨年10月に実施したかったのだが、いろいろな協議を整えるために本年4月、10月と2段階に分けざるを得ない中でやっている。

	福井市ではご理解もいただいて一緒に地元説明なども動いている中で、福井市の地元、あるいは坂井市についてはご理解をいただいたところなのだが、池田町に対しても昨年の 12 月からお話をさせていただいていて、本年 4 月の再編では無理だということで、本年 10 月までに延期をして欲しいという申し入れを頂いていた。その中で協議を待っており、京福バスとしてもその間様々な提案をしていたのだが、一昨日要望書という形でさらに 1 年間延ばして欲しいという話を頂いた。 そのような状況で、来年の 9 月というのは本当に約束できるのかという心配もあり、これだけいろいろと考えさせてもらっている中で、池田町ももう少し真剣に考えていただけるとありがたい。私どもも廃止届けを出す中でスピードを上げてご協議いただければ実現が可能なのではないかと思っているので課長にはお願いしておきたい。最低限の足を確保する中で福井市とも協力しながらできることをさせていただくということを申させていただく。
座長	協議事項 3 については一括事項ということになっているように思うが、決議を取る状況にはないのではないかというのが私の考えだが、いかがであるか。
委員	25 系統と 39 系統の路線名はどうなるのか。
委員	25 系統は過小だがエンゼルランド線、39 系統については大和田丸岡線というように予定している。 運転者教育センター線とエンゼルランド線については同じところを通るし、運行頻度も今までと変わらないので引き続き幹線として使っていただける。また、丸岡方面についても 36 系統と 39 系統で 30 分に 1 本という形で走る。今まではばらばらで走っていたところをほぼ同じルートで運行するようになりわかりやすくなり、今までは 31、32、36 系統と 1 時間に 3 本という形で運行していたので若干減りはするものの、30 分に 1 本という頻度で幹線軸として使えるものであるため、幹線軸としてお使いいただけるということをアナウンスしてまいりたいと思っている。
委員	39 系統なのだが、36 系統の県立病院丸岡線が大和田を通っていくので、39 系統を大和田丸岡線としても分かりにくいのではないか。森田の三ヶ村に入ることが特徴なので、そのあたりを名称に加えるか、いっそのこと 36、39 系統を丸岡線という名称にして、31、32 系統の路線名を変えたほうがいいのではないか。
事務局	長時間協議を頂いているところだが、事務局から提案をさせていただきたい。この会議でご意見いただいたことで決着というところまで行きにくいと思う。明日は県の会議で図ることになるので第 3 回の活性化のためのバスの維持をどうするかという部分について池田町の問題について調整をさせていただいてご報告、本日の会議は意見をいただくというところに留めておきたいがいかがか。

委員	それではバス事業者は困る。11 月に実施というものを 10 月にしたのは国体輸送ができなくなってしまうということもあり 10 月とした。座長は先ほど一括審議と言ったが、池田線の部分のみ分けて審議を行うなどもできるかと思うし、できたら今日決を採っていただけるとありがたい。今日でなくても近々の内に方向付けしていただくべきだと思うのだが。
委員	福井市として、問題になってくるのは大野線と池田線になるかと思う。大野線に関していえば学校の利用があるところはお話しながら解決して行きたい。池田線のほうは代替案が出来上がるのであれば良いが、池田町とはまだ折り合わないところがあると思うのだが、今回の会議の中で池田線については保留ということで、残りの路線については、大野線についても学校の利用ができれば形で他の路線も含めて承認という形ではいかがかと思うのだが、どうか。
座長	仮に 10 月からという形になったときに来月にもう 1 回やることはできるか。
委員	新設路線については道路管理者と協議をするための処理期間となっており、3 ヶ月となっているが、これは関係機関との協議の上で短縮も可能であるが、目安としては 2 ヶ月ほどあれば新しく通る部分について手続きが取れれば支障はないかと思う。伸びても 1 ヶ月であれば処理はできるかと思う。
座長	本来であれば処理期間が 3 ヶ月程度必要ということであるが、この場で全て決議を取ってしまわなくても対応の方法はあるということが確認できた。一部路線を除いて決議を取ることも選択肢としてはあると思うが、今この場で皆様に判断いただける状況でないと私は判断する。次回の会議を早急に開くということで調整をする。その間に地区との協議を行い、それぞれの路線の説明やバックグラウンドとなる利用状況について整理して、再提示して頂くということでいかがか。手続き的に間に合うということであればここで急ぐことはないと思う。 方向性としては延期することを前提とするのではなく、今回の議案をもう 1 回整理して再度諮るというスタンスでご了解いただければと思う。 では、議案３については次回の活性化会議を早急に開いて再度検討ということで確認をただいたということにさせていただく。 報告１：平成２９年度地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について （事務局より資料４に基づき説明） 特に意見なし 以上