

令和7年度 第2回福井市地域生活交通活性化会議 議事要旨

日時	令和7年8月28日（木）9：30～11：00
場所	福井市役所本館8階第8会議室（A・B）
議題	別添「次第」の通り
出席者	別添「委員名簿」の通り
	2 議事 議案1：テクノポートバスの廃止について （資料に基づき、えちぜん鉄道より説明） 委員 「福井県としては継続してテクノポート福井への移動手段を検討していく」とあるが、現時点で考えていることがあれば教えてほしい。 えちぜん鉄道 福井県の企業誘致課からは、今後もテクノポート福井企業協議会と何かできることはないか継続して協議していくと聞いている。 原案のとおり承認 議案2：酒生地域コミュニティバスの運行計画変更について （資料に基づき、事務局より説明） 委員 福井駅に乗り入れているコミュニティバスはほかにあるのか。 事務局 現状、地域コミュニティバスは8つあるが、福井駅に乗り入れているものはない。 委員 地域住民の利便性が上がるのは良いことだと思うが、ほかの地域からも同じような要望が出てくると思う。既存路線バスへの影響が気になるところであり、実証運行において既存路線バスへの影響を検証していただきたい。 また、市内全体の交通の見直しにおいても、実証運行の結果を反映させていただきたい。 委員 1点目として、国と県が支援する路線バス大野線の減便があり、地域からコミュニティバスの福井駅延伸の要望があったということだが、実証実験の選択肢として、減便された路線バスの復便という方法もあると思うが、コミュニティバスの福井駅延伸を選んだ理由は何か。または、コミュニティバスの福井駅延伸の実証運行を行いながら、路線バスの復便の実証運行も行い、比較検証した上で、アウトプットを探っているのか。 2点目として、福井市の地域コミュニティバス運行支援事業は、中心市街地は対象地域から除かれており、福井駅への乗り入れは支援できないと考える。

委員	今後仮に本格運行となった時、要領、要綱とのバランスはどのように考えるのか。また、近隣の東郷地区や岡保地区からも要望が出ると考えるが、今後の事業の方向性を教えていただきたい。
事務局	酒生地域コミュニティバスの福井駅延伸の実証実験を行う理由としては、酒生地区からの要望、路線バス大野線の減便、住民アンケートの結果、地域コミュニティバス8つのうち2番目に乗車人数が多いことがある。乗車人数が最も多い森田地域は森田駅で鉄道に接続しており、近隣の東郷地区はすまいるバス、越美北線、路線バスなど様々な移動手段に接続しているが、酒生地域は路線バス大野線のみ接続している状況である。 路線バス大野線の増便については、最適化事業で市全域のネットワークを考える中で検討していきたい。 2点目の要領についても、実証運行の結果を踏まえて考えていきたい。
委員	対象地域を広げる可能性も選択肢としてあるのか。ほかの地域コミュニティバスの福井駅への乗り入れも可能性として探っていくということか。
事務局	実証運行の結果を踏まえて考えていきたい。
委員	東部プラザから福井駅東口まで、下りのルートなら10分で通過できると思うが、上りのルートも10分で通過できるのか。 福井駅東口バス停周辺は混雑するが、ルートの安全は確認されているのか。
事務局	ダイヤについては、運行事業者である京福バスと協議しながら決めているが、もし問題があれば、地元と運行事業者と協議しながら臨機応変に対応していきたい。 ルートについても、運行事業者と協議しながら検討しており、運転士の意見も踏まえた安全なルートを決定している。
委員	試走はしているか。
事務局	試走は9月に行うと聞いている。懸念点については、試走でも確認したい。 原案のとおり承認 議案3：東郷地域コミュニティバスの運行計画変更（修正）について （資料に基づき、事務局より説明） 原案のとおり承認

	協議事項（１）地域コミュニティバス運行継続判断について （資料に基づき、事務局より説明）
委員	定量的運行継続基準は、創設時から見直しているか。
事務局	現在の基準は令和４年度に見直したものである。見直し前は、１便当たり乗車数、収支率、欠損額の３つで判断していた。
委員	令和４年度の基準の見直しで、１便当たり乗車数の数字は見直したか。
事務局	数字も見直している。具体的には、１便当たりの乗車数は、周辺市街地５人、農山漁村地域３人から、それぞれ４人、２．５人。また、バスとジャンボタクシーで細分化している。細分化の理由は、使用する車両によって乗れる人数に違いがあるためである。
	報告１：福井市地域公共交通計画の進捗管理について （資料に基づき、事務局より説明）
委員	アンケートについて、質問２、３の②主な移動手段の選択肢の中で「徒歩のみ」と設定している理由を教えてください。 ワークショップについて、２回開催することは分かったが、清水地区は４つの地区があり、安居地区もあるが、地区別に行うのか。また、何人くらいで行うのか。
事務局	アンケートの「徒歩のみ」については、徒歩圏内の移動を把握するために設定している。バスや鉄道との乗り継ぎの場合の「徒歩」は、バスや鉄道の回答から推察できると考えている。 ワークショップは、清水地区で１回、越廼、殿下地区で１回と考えている。
委員	清水地区は、北地区と西地区で大きく考え方や状況が違う。参加人数が少ないと地区ごとの状況が把握できない可能性もあるので、考慮して開催してほしい。
委員	福井 MaaS 構築事業について、良い取組だが知らなかった。認知度が低いのではないかと。利用率を上げる工夫はしているか。 人流データを用いた分析について、公共交通がないため、みんな車で移動しているのだが、公共交通だけでなく、車の移動データも分析に反映されるのか。

事務局	福井 MaaS 構築事業は、ご指摘のとおり、周知が課題だと思っている。ふくい MaaS アプリは、ふくアプリという県民アプリに入っていて、ユーザー数は 18 万人ほどいるが、それに対してチケットの売り上げが足りないと思っている。嶺北 11 市町で取り組んでいる事業で、各市町が広報誌やホームページなどで周知に取り組んでいる。ふくい MaaS のホームページもあるので、いかに広げていくか、今後も検討していきたい。 人流データには、徒歩や車の移動データも入っている。車の移動状況もあわせて分析をしていきたい。
委員	MaaS に関して、例えば、殿下地区の自治会連合会において、防災システムが LINE を使ってできるようになったが、高齢者は使い方が分からないことが多く、全地区で使い方の説明会を行った。そういった踏み込んだ工夫をしてもらいたい。
事務局	ふくい MaaS は MaaS 協議会で進めているため、そちらで共有させていただく。
委員	乗降データを利用するとあったが、乗降データは捉えるのが非常に難しい。どこからどこまで乗ったかは、特定の調査日のデータを類推するのか、IC カードのデータを使うのか、どのように捉えようと考えているか。 県もチャレンジしているが、IC カードのデータは個人情報の関係もあり、JR のガードが固い。どうやって人の動きを捉えるのがいいのか、課題だと思っている、ぜひ教えてほしい。 また、先ほどあった酒生地区の実証運行は、市全域の交通分析に入ってくるのか教えてほしい。
事務局	乗降データ分析について、前提として提供いただけるデータで分析するしかない。データが十分取れていないところは、事業者さんに利用状況をヒアリングしていきたい。また、人流データから市民が本当に行きたい場所を類推しながら、路線の再編を検討していきたい。 酒生地域の実証運行を最適化実証事業とどう絡めていくのかについて、最適化実証事業は全体的なビジョンをつくり再編を行うものなので、酒生地域の実証実験の結果を踏まえつつ、全体を踏まえつつ、総合的に考えていきたい。
委員	人流データは、特定の 1 日のデータか、特定の期間のデータなのか。平日休日別に分析できるのか。
事務局	2 か月間のデータを使用することを提案した。平日休日別に分析できる。

委員	アンケートの主な移動手段について、近所の方の送迎はどのように回答するか。
事務局	その他で回答いただく。 以上