

第 3 回 永平寺町地域公共交通会議 議事録

開催日時 令和 8 年 2 月 24 日 午後 1 時 15 分から

開催場所 永平寺町役場永平寺支所消防ホール

出席状況 別紙のとおり

議長 三寺会長

令和 7 年度第 3 回永平寺町地域公共交通会議では、委員の交代紹介、会議成立の確認、会長あいさつ、4 件の協議事項について審議した。会長からは、令和 8 年度に永平寺町として初めて地域公共交通計画を策定する予定であり、本会議ではその準備に関する協議と、地域の実情に応じた路線・ダイヤの見直しを扱う旨を説明した。

協議事項 1

地域公共交通会議の設置根拠と担当事務の変更について、現在の会議は、道路運送法に基づき、地域の需要に応じた旅客運送の確保や利便増進を審議する位置づけであるが、令和 8 年度に地域公共交通計画を策定するため、附属機関設

置条例に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画作成・実施に関する協議を追加することを説明。あわせて、交通計画の策定などを実施するための事業費等を扱うための歳入歳出、契約、監査等を定める財務規程を整備することとした。監査については福井県交通まちづくり課長にお願いする。

地域公共交通計画は、バス、タクシー、近助タクシー、スクールバス、民間送迎、物流など地域内の多様な輸送資源を活用し、持続可能な交通体系を構築するためのマスタープランで、自転車活用推進計画を公共交通計画と一体的に策定する案で説明した。県内では事例が少ないものの、交通施策として親和性が高く、永平寺町らしい新しい取組として進めたい。委員からは、初参加の委員には経過や専門用語が分かりにくいため、過去の議論や計画策定の意義を丁寧に説明すべきとの意見があり、事務局は会議の目的や計画策定の必要性を補足説明した。

質疑終了後、本件について異議なく了承された。

協議事項 2

京福路線バスのダイヤ改正について、対象は丸岡永平寺線・永平寺線で、利用者数の減少、燃料費高騰、就業環境改善による運行経費増加、町の補助負担増を背景に、路線バス同士および近助タクシーとの役割分担を整理し、持続可能な運行体制を確保することを目的とし、平日は、利用の少ない便や前後便で代替できる便、近助タクシーの利用時間帯と重複する便を中心に、永平寺口駅発 10 時 40 分、12 時 55 分、18 時 55 分、永平寺発 12 時 11 分、14 時 26 分、19 時 19 分の各便を削減する案を説明した。土日祝日は、88 系統を 8 便から 2 便に減便し、86 系統は 6 便を維持しつつ、おおむね 1 時間に 1 本となるよう時刻を調整する案で、永平寺ライナーも含め、観光需要には一定程度対応できると説明。

これに対し、委員からは、平日最終便について、年間 447 人の利用があり、1 日 1~2 人であっても高校生の移動手段になっている可能性があるため、単純に「少ない」と判断してよいのか、保護者送迎や自転車への転換を前提にしてよいのか確認が必要との指摘があった。また、土日祝日の朝 6 時 45 分発の便は、部活動や学習のため福井方面へ向かう生徒にとって重要なライフラインであり、車を持たない学生の進路選択にも影響する可能性があるとの意見が出た。観光

面では、大本山永平寺の参拝終了時刻が 16 時 30 分であるため、16 時 20 分発の永平寺ライナーでは参拝後の観光客を拾いきれず、タクシー待ちや徒歩移動の不安が生じているとの意見もあった。朝倉ライナーについても、冬季の運休リスクを考えると代替手段として過度に見込むべきでないとの指摘があった。

朝夕便や観光需要について京福バス、関係委員、町で追加確認・調整を行い、会長確認のうえ協議を整える扱いとし、本件は保留となった。

後日、平日夜の家族送迎の確認、土日祝日利用生徒の有無確認、永平寺ライナーの最終便調整（16 時 20 分→16 時 40 分）を実施し、関係委員の確認を行い、承認扱いとした。

協議事項 3

上志比地区では既にデマンド型乗合タクシーを実施しており、地域内でデマンド型交通への理解、ドライバー確保が進んだことから、町内 3 地区で運行している近助タクシーを上志比地区にも導入する案を説明した。導入予定日は 5 月 11 日、利用時間は平日 8 時 30 分から 17 時まで、対象は登録した上志比地区住民、運賃は 1 乗車 300 円（運賃部会での協議）。既存のデマンド型タクシー登録者 197 人は、確認のうえ近助タクシー登録へ移行する方向である。運行区間は上志比地区内および駅、病院、スーパー、金融機関、公共施設等の指定乗降場所とし、予約は原則 30 分前まで、午前 10 時までの利用は前営業日まで。国土交通大臣への変更登録、町規則の改正、上志比公民館への待機場所設定等を進める方針。

質疑では、ドライバー体制と持続可能性が論点となった。上志比地区では 10 名程度が協力意向を示しているが、年齢層は 60～75 歳程度であり、地域住民の協力を支えられる仕組みであるため、今後の高齢化や次世代ドライバー確保をどう考えるかが課題として示された。会長からは、上志比地区は「地域で支え合う交通」への意識が比較的高い一方、将来の担い手確保や継承は公共交通計画の中で具体的に位置づける必要があるとの指摘があった。また、既存のデマンド型

交通やコミュニティバスとの関係が分かりにくくならないよう、導入後の検証を行う必要があるとの指摘もあった。

質疑終了後、本件について異議なく了承された。

協議事項 4

コミュニティバスのダイヤ改正・路線変更等について変更内容は 3 点あり、御陵コースと永平寺コースの車両入替、松岡コースの路線変更・ダイヤ改正、上志比コースの路線変更・ダイヤ改正。御陵コースでは、松岡中学校への登校利用が多く、特に雨天時に朝便が定員に近づくため、取りこぼし防止の観点から大型車両へ変更する案を説明した。一方、永平寺コースは利用が少ないため小型車両へ変更する。松岡コースでは、狭あい道路や見通しの悪い交差点、庭木や積雪による通行支障、停留所への早着に伴う道路上待機の問題を解消するため、より安全な道路ルートを変更し、所要時間も短縮する案が示された。上志比コースでは、小中学生の登下校利用に対応し、中島東・中島西方面を經由するルートに見直す案を説明した。

質疑では、上志比コースの竹原駅前での折返し、いわゆるスイッチバックの安全性が大きな論点となった。大型車両が小学生の待機場所付近でバックすることへの不安、駐車場の一部を転回スペースとして明示する必要性、ゼブラゾーンの設置、スイッチバックを避ける別ルートの検討など、具体的な安全対策が提案された。事務局から、えちぜん鉄道や運行事業者と協議し、現場を確認し対策を

行う考えを説明した。

また、委員からは、会議で議論する立場にありながら実際にバスへ乗ったことがなく、現場感覚を持っていないことへの不安感覚もあった。これに対し、委員全員が全路線を体験することは難しいが、委員には可能な範囲でバスや電車に乗り、現場を知ったうえで議論に参加してほしいと会長から発言があった。

細部の安全確認やルート調整を行うことで、本件について異議なく了承された。