

# 新世紀ふくい生活交通ビジョン

平成15年3月

福井県

# はじめに



私たちの日常生活における移動手段として交通機関は欠かせないものであり、その中でも鉄道やバスといった地域公共交通については、学生や高齢者などいわゆる交通弱者はもとより、地域住民の移動手段として重要な役割を担っています。

しかしながら、本県は一世帯当たりの自動車保有台数が全国と比較しても多くなっており、県民の生活のあらゆる面で自家用車に依存する傾向が強く、地域公共交通の利用者数の減少傾向に歯止めがかからない状況にあります。

また、需給調整規制の廃止や交通バリアフリー法の制定、地球環境保全への対応など地域公共交通を取り巻く社会環境も大きく変化しております。

このため、将来にわたって地域公共交通を維持、活性化していくための基本的指針となる「新世紀ふくい生活交通ビジョン」を策定することといたしました。

ビジョンの策定に当たっては、本県の地域公共交通の現状と課題を分析し、県民のニーズを調査した上で、その基本コンセプトを「生活交通ルネサンス - クルマとの共存、新しい公共交通の創造に向けて - 」とし、地域公共交通の利用者離れを食い止め、自家用車からのシフトを促進することによって活性化を図っていくこととしております。

また、この基本コンセプトの達成に向けて、地域が主体となった生活交通の維持、活性化、環境や福祉、まちづくりなどと連携した地域公共交通の新しい価値観の創造、地域の特性を勘案した施策の展開などの観点に配慮した様々な具体的施策を提示しております。

今後、このビジョンを具体化していくために、市町村をはじめ交通事業者、県民の皆様のご理解とご協力を得ながら積極的に施策を推進してまいりますので、引き続き関係各位のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

終わりに、ビジョンの策定に当たって熱心なご討議を賜りました「新世紀ふくい生活交通ビジョン策定協議会」の委員の皆様をはじめ、貴重なご意見をお寄せいただきました多くの県民の方々に心からお礼申し上げます。

平成15年3月

福井県知事

栗田幸雄

# - 目 次 -

## 序章 新世紀ふくい生活交通ビジョン策定に当たって

第1節 策定の趣旨 .....	1
第2節 「ビジョン」の役割 .....	2
第3節 「ビジョン」の構成 .....	2

## 第1章 地域公共交通の現状と課題

第1節 地域公共交通の現状	
1 地域公共交通を取り巻く社会環境の変化 .....	3
2 地域公共交通の利用状況 .....	2 4
第2節 地域公共交通の課題	
1 社会環境の変化からみた課題の整理 .....	3 3
2 利用状況からみた課題の整理 .....	3 5

## 第2章 地域公共交通に対する住民のニーズ

第1節 アンケート調査結果 .....	3 6
第2節 調査結果の分析によるニーズの把握 .....	3 9

## 第3章 地域公共交通の今後の目指すべき方向性

第1節 基本コンセプト .....	5 1
第2節 基本コンセプトの実現に向けたそれぞれの役割 .....	5 8

## 第4章 基本施策の展開

第1節 体系別展開 .....	6 1
第2節 地域別展開 .....	9 3
第3節 施策の着実な展開に向けて .....	1 1 6

## [ 参 考 ]

1 用語解説 .....	1 1 9
2 策定体制 .....	1 2 3
3 策定協議会における検討の経緯 .....	1 2 4
4 新世紀ふくい生活交通ビジョンの体系 .....	1 2 5

## 序章 新世紀ふくい生活交通ビジョン策定に当たって

### 第1節 策定の趣旨

「“福井 いつでも だれでも どこへでも”型交通ネットワークの形成」を基本コンセプトとして、福井県が目指すべき総合的な交通体系整備の方向性を示した前回の総合交通計画策定から10年以上が経過し、その間に地域公共交通をめぐる環境は大きく変化しました。

少子高齢化の進行や高度情報化の進展などに加え、交通バリアフリー法の制定や需給調整規制の廃止、地球環境保全への対応など、様々な社会環境の変化が見られます。

こうした環境の変化とともに地域公共交通の役割も多様化しており、輸送力の拡大などの量的な改善に加え、輸送の効率性や移動の快適性、地球環境との調和や安全性の向上といった交通の質的側面の向上も重視されるようになってきています。

しかし、本県においては、人々の生活のあらゆる面で自家用車に依存する傾向がますます高まっており、地域公共交通の利用状況をみても、依然、利用者数の減少傾向に歯止めがからず、交通事業者の採算性を悪化させています。

そこで、学生や高齢者などいわゆる交通弱者はもとより、地域住民の日常生活における移動手段として重要な役割を担っている地域公共交通の維持、活性化に向けた抜本的な対策が必要となっています。

このため、将来における地域公共交通のあり方、今後の目指すべき方向性を明確にし、その実現に向けた具体的施策を提示して、総合的・計画的に公共交通政策を推進していく必要があり、その基本的指針となる「新世紀ふくい生活交通ビジョン」(以下「ビジョン」という。)を策定します。

## 第2節 「ビジョン」の役割

地域住民の日常生活を支える地域公共交通について、近年の急速な社会環境の変化や利用者の減少に対する今後の方向性を明確にし、具体的な施策を提示して、本県の公共交通施策を総合的、計画的に進めるための基本的な指針とします。

なお、「ビジョン」に掲げる施策の推進に向け、県民の理解と協力および交通事業者と県・市町村の連携による積極的な事業展開を図り、新世紀における“ふくいの新しい公共交通体系”の構築を目指します。

## 第3節 「ビジョン」の構成

### 第1章 地域公共交通の現状と課題

地域公共交通をめぐる社会環境の変化や地域公共交通の利用状況などの現状を分析し、課題を整理

### 第2章 地域公共交通に対する住民のニーズ

様々な立場の方々から意見を聴取し、地域公共交通に対する住民のニーズ(要請)を把握

### 第3章 地域公共交通の今後の目指すべき方向性

第1章、第2章を踏まえ、地域公共交通の維持、活性化に向けた施策展開の基本コンセプトを策定

### 第4章 基本施策の展開

基本コンセプトに基づいて具体的な施策を検討し、体系的に整理するとともに、地域の特性を勘案した地域別の施策展開についても提示

## 第 1 章 地域公共交通の現状と課題

## 第1章 地域公共交通の現状と課題

### 第1節 地域公共交通の現状

#### 1 地域公共交通を取り巻く社会環境の変化

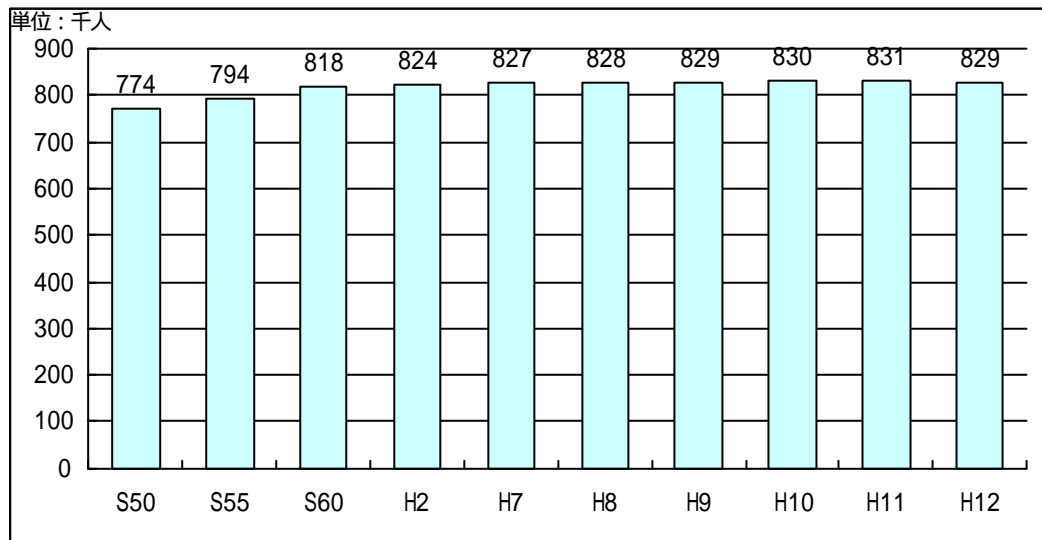
##### (1) 少子高齢化の進行

福井県の人口は、近年、横ばいとなっています。  
 県内全域において少子高齢化が進んでおり、高齢化率は全国平均を上回るもの  
 となっています。

##### 人口推移

福井県の人口は平成12年10月1日現在で828,944人となっており、近年、横ばいの状況にあります。

(グラフ1) <福井県の人口の推移>

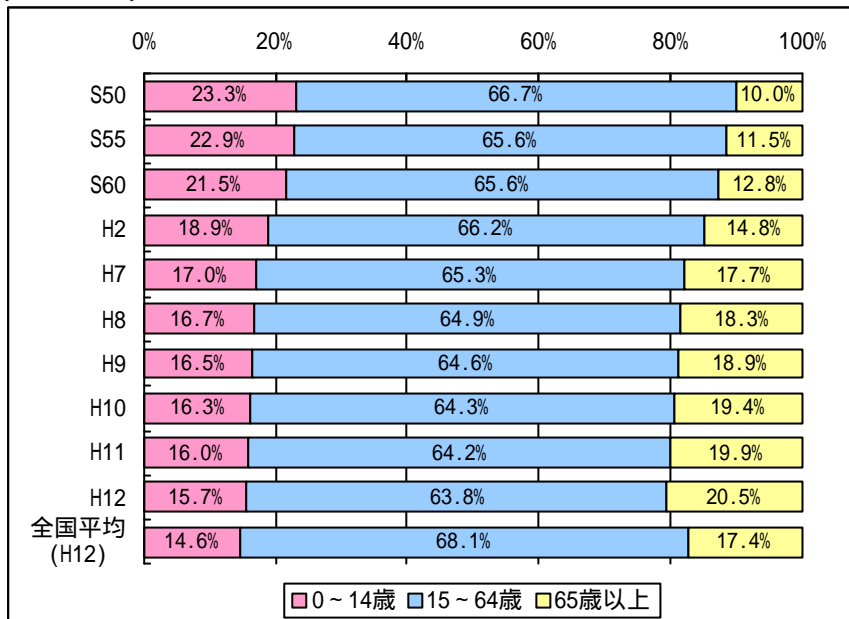


資料：総務庁統計局「国勢調査」、福井県情報政策課「推計人口」

##### 年齢3区分別人口割合の推移

福井県の65歳以上の人口割合は平成12年10月1日現在で20.5%となっており、全国平均の17.4%より高くなっています。

(グラフ2) <福井県の年齢3区分別人口割合の推移>



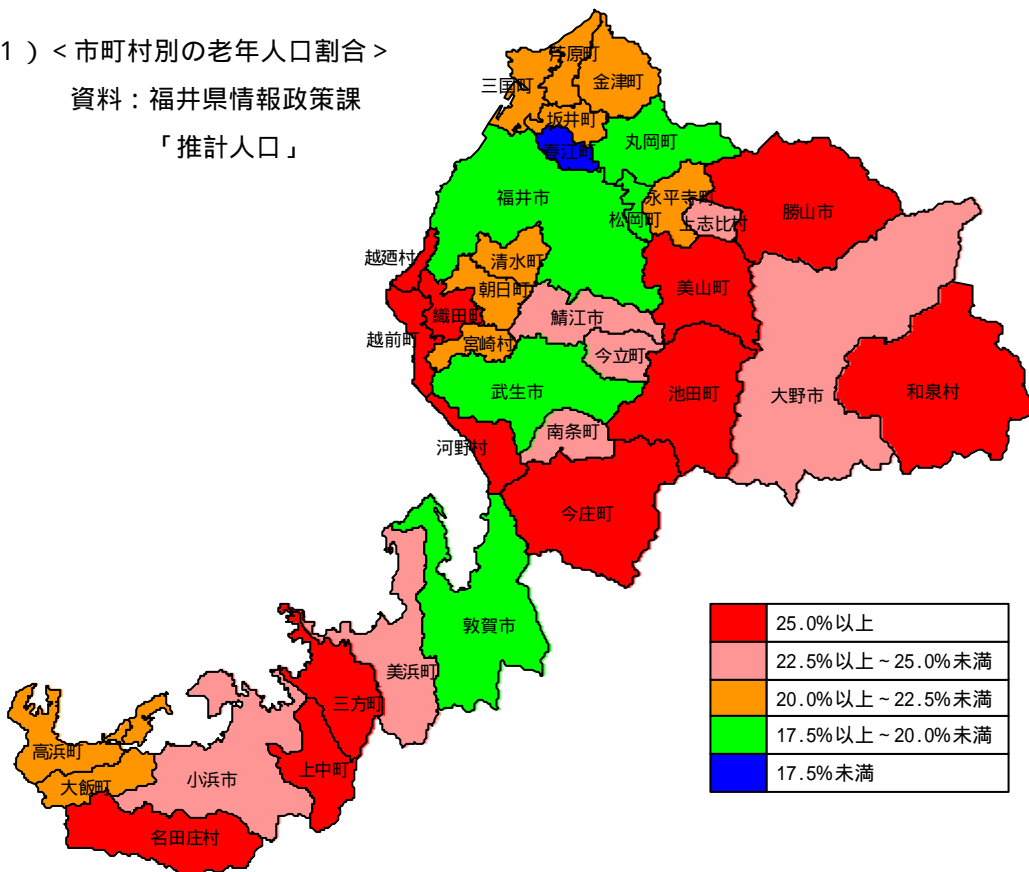
資料：総務庁統計局「国勢調査」、福井県情報政策課「推計人口」

市町村別老年人口割合

市町村別に老年人口割合をみると、中山間部の地域において高くなっています。また、春江町が最も低くなっています。

(図1) <市町村別の老年人口割合>

資料：福井県情報政策課  
「推計人口」





(2) 中心市街地の空洞化

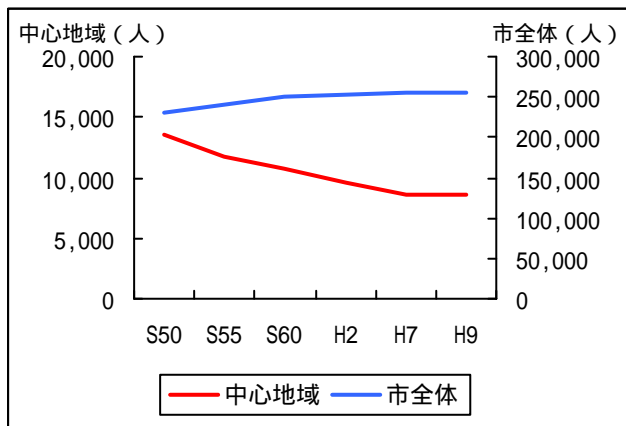
- 商業施設や公共施設の郊外への立地が進んだことによって、福井市やその他、各地域の拠点となる都市において中心市街地の空洞化が問題となっています。
- 市町村を越えた居住地の広域的な広がりもあるのか、福井市や武生市、小浜市の周辺町村における宅地面積の増加率が大きくなっています。
- 県都福井市がある福井坂井地区の人口推移をみると、福井市は横ばいの状況となっているのに対し、周辺の郡部は少しずつ増加しています。

中心市街地における人口の推移

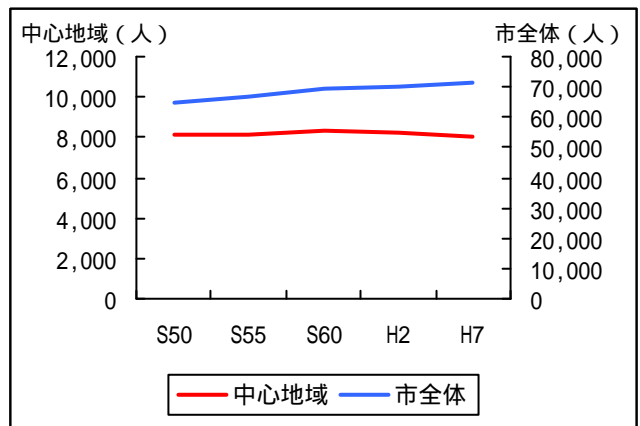
福井市、武生市、鯖江市、敦賀市における中心市街地と市全体の人口推移を比較すると、市全体としては増加しているものの中心市街地では減少しており、中心市街地の空洞化が進んでいるといえます。

(グラフ3) < 県内4市における中心市街地と市全体の人口推移 >

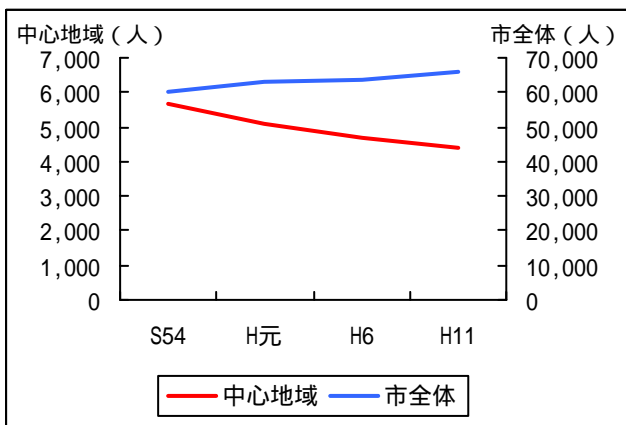
〔福井市〕



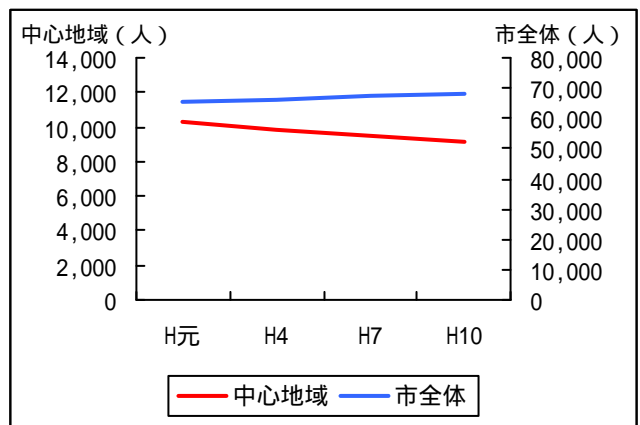
〔武生市〕



〔鯖江市〕



〔敦賀市〕



資料：福井市「福井市中心市街地活性化基本計画」

（中心市街地：福井駅を中心として面積約 150.6ha、15 町丁目）

武生市「武生市都市計画マスタープラン」

（中心市街地：小学校区を単位として、東、西、南地区）

鯖江市「鯖江市中心市街地活性化基本計画」

（中心市街地：長泉寺町1丁目、桜町1～3丁目、本町1～4丁目、旭町1～4丁目、日の出町、深江町、屋形町、舟津町1丁目）

敦賀市「敦賀市中心市街地活性化基本計画」

（中心市街地：JR 敦賀駅から海側に向かって集積する商店街およびシンボルロードを中心とした商業地域または近隣商業地域等 約 128ha）

## 市町村を越えた広域的な広がり

### ア 宅地面積の推移

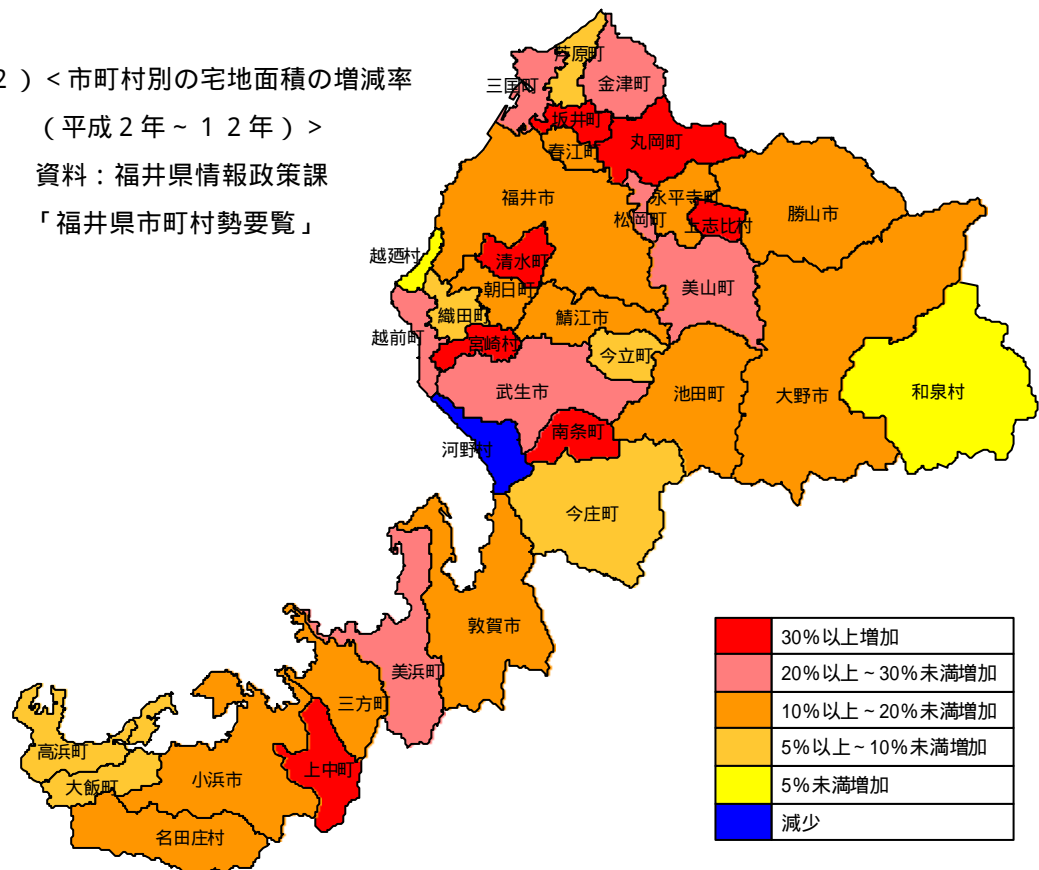
平成2年から12年にかけての宅地面積の増減率をみると、福井市周辺の坂井町や丸岡町、清水町、武生市に隣接する宮崎村、南条町、小浜市に隣接する上中町などの増加率が高くなっています。

（図2）＜市町村別の宅地面積の増減率

（平成2年～12年）＞

資料：福井県情報政策課

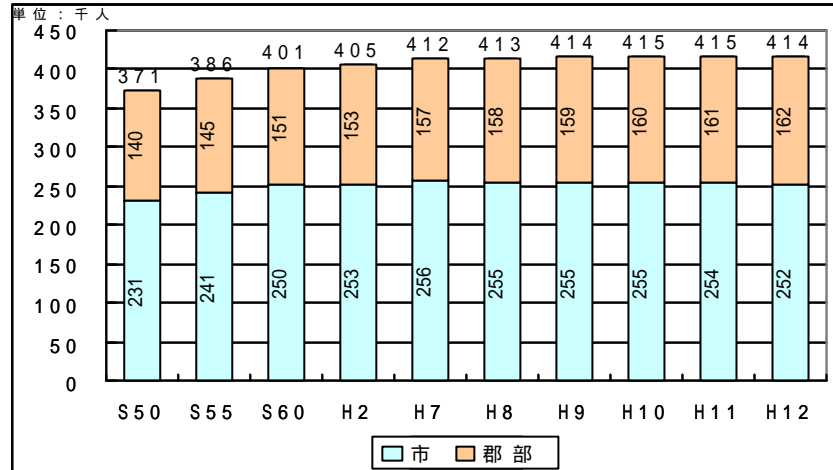
「福井県市町村勢要覧」



イ 福井坂井地区の人口推移

県都福井市のある福井坂井地区の人口推移の状況を見ると、福井市が横ばいの状況に対し、周辺の郡部（坂井郡、吉田郡）の人口は少しずつ増加しています。中でも、坂井町、春江町、丸岡町、松岡町の人口増加率が大きくなっています。

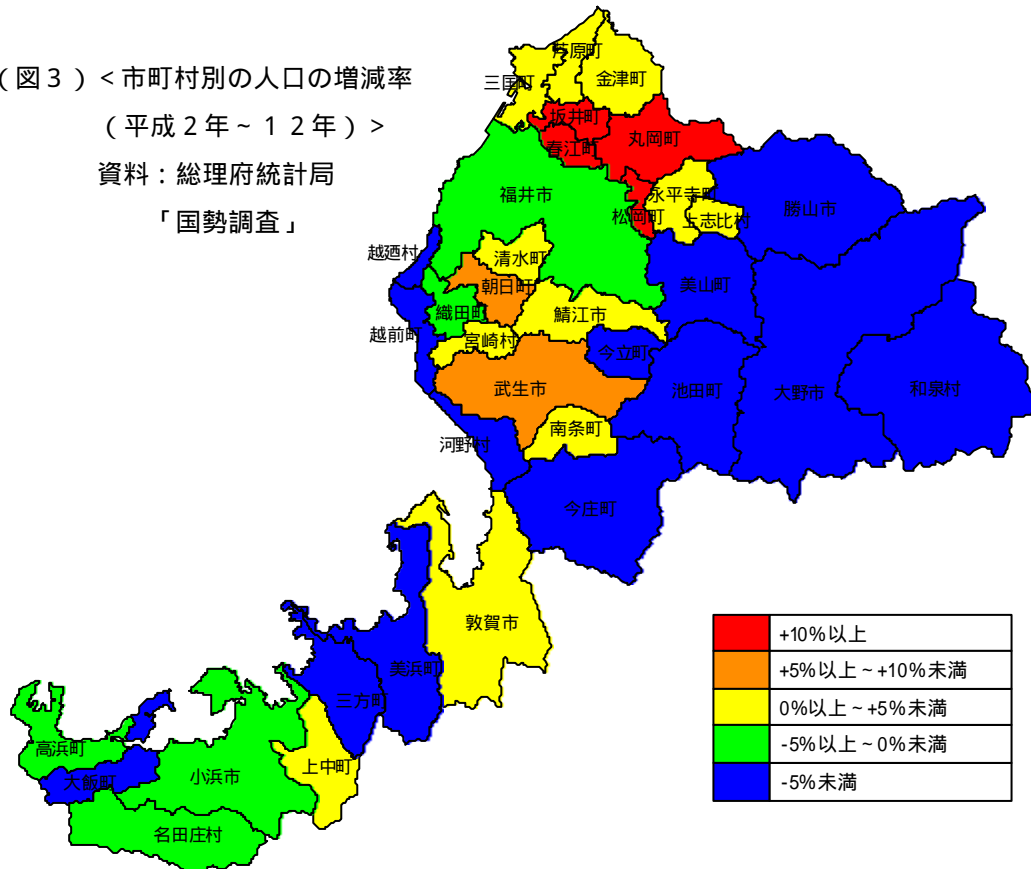
(グラフ4) <福井坂井地区の人口推移>



資料：福井県情報政策課「推計人口」

(図3) <市町村別の人口の増減率 (平成2年～12年)>

資料：総理府統計局  
「国勢調査」



## (3) 日常生活における地域間流動

- 通勤・通学の流動状況をみると、嶺北の各地域から福井市への流動が多くなっており、嶺南では敦賀市、小浜市への流動が多くなっています。
- 消費および医療における流動の状況をみると、福井坂井、奥越地域では福井市、丹南地域では福井市や武生市、鯖江市、嶺南地域では敦賀市、小浜市への流動が多くなっています。

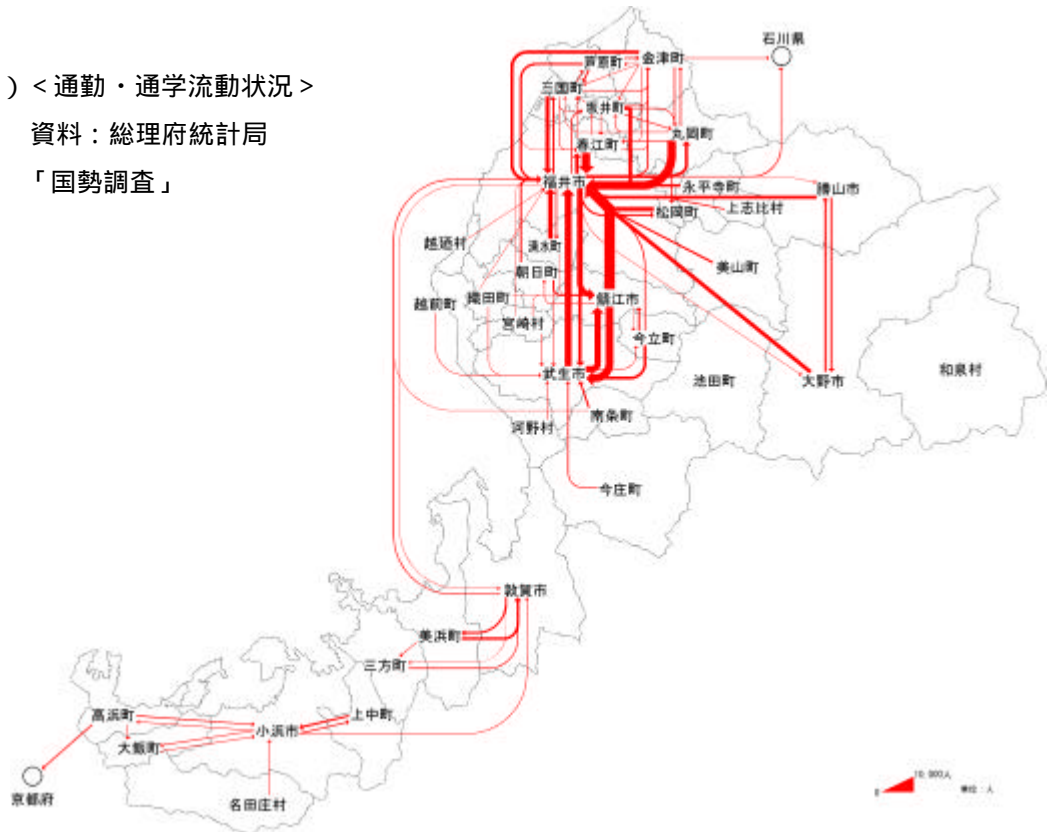
## 通勤・通学の流動

通勤・通学の流動状況をみると、嶺北各地域から福井市への流入が多くなっています。また、嶺南地域では、敦賀市や小浜市への流入が多くなっています。

(図3) &lt;通勤・通学流動状況&gt;

資料：総理府統計局

「国勢調査」



## 消費および医療における流動

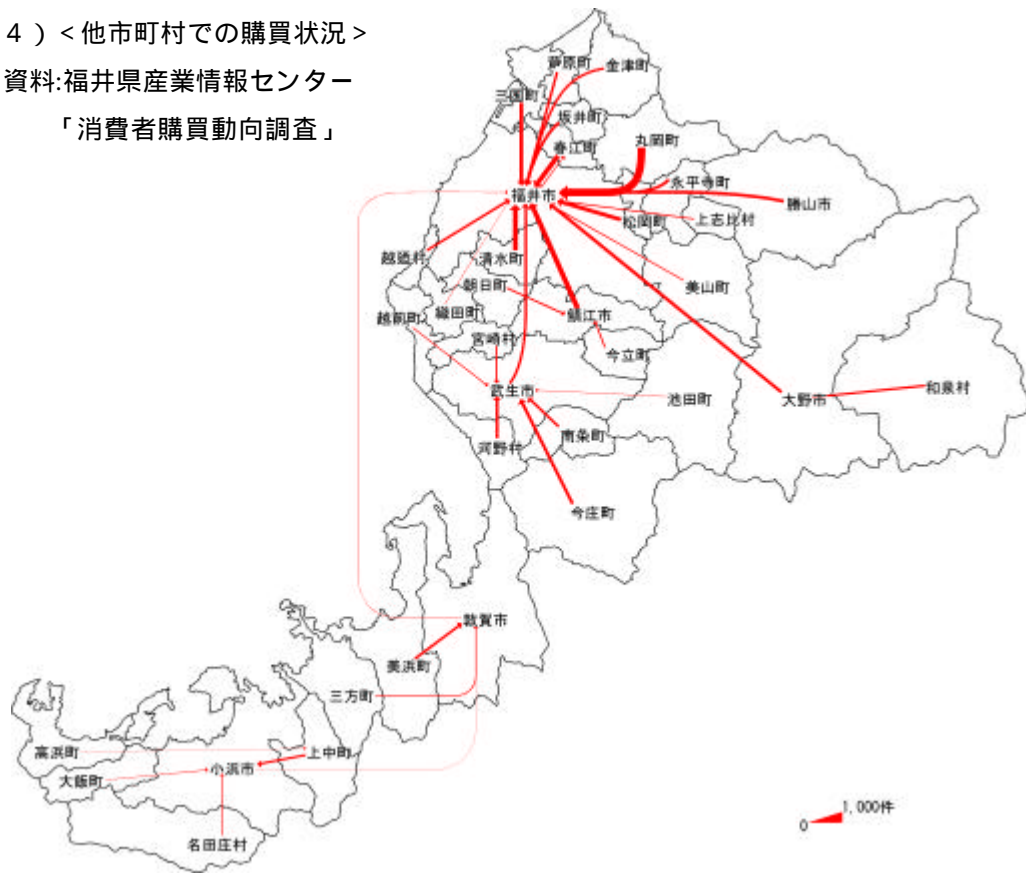
他市町村での購買の状況をみると、福井坂井地域では福井市で買い物をする人が多く、丹南地域では武生市や鯖江市、嶺南地域においては敦賀市や小浜市が多くなっています。

また、患者の受療状況においても、福井坂井地域、奥越地域では福井市、丹南地域では福井市や武生市、鯖江市、嶺南地域では敦賀市や小浜市への流動が多くなっています。

(図4) <他市町村での購買状況>

資料:福井県産業情報センター

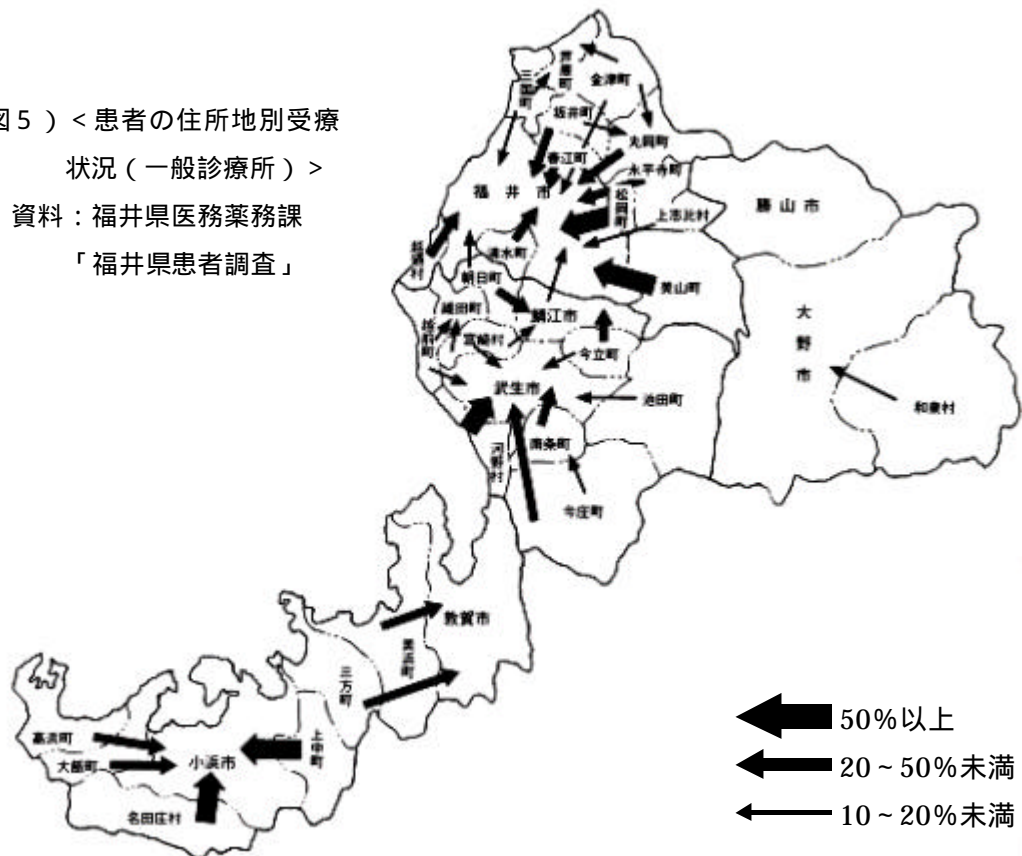
「消費者購買動向調査」



(図5) <患者の住所地別受療状況(一般診療所)>

資料:福井県医務薬務課

「福井県患者調査」



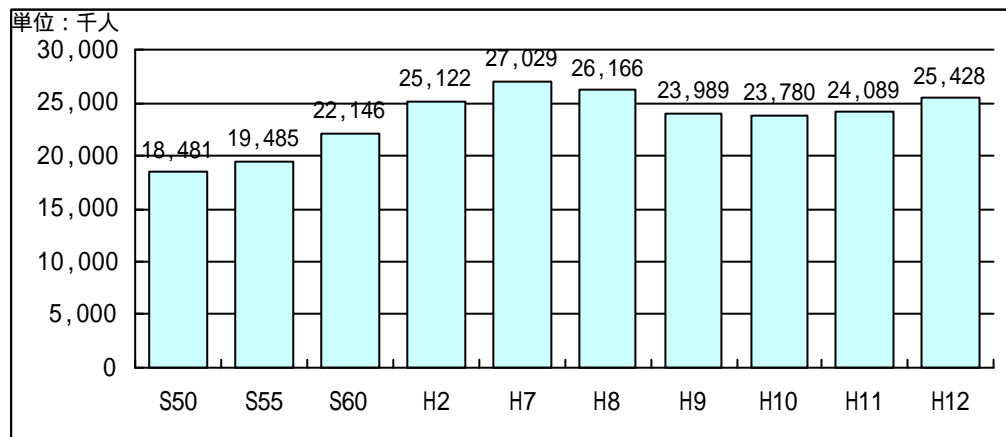
## (4) 鉄道、バスによる観光客入込の減少

- 福井県の観光客入込の状況は平成7年をピークに減少傾向となっていました。イベント等の開催もあって11年、12年は前年よりも増加しております。
- 交通手段別の入込状況を見ると、自家用車による観光客数は増加しているものの鉄道、バス等による観光客数は年々減少しています。

## 観光客入込推移

福井県の観光客入込状況は平成7年をピークに減少傾向となっていました。11年には「つるが・きらめきみなと博」、12年には「恐竜エキスポふくい2000」などのイベントが開催されたため、対前年増となっています。

(グラフ5) &lt;福井県の観光客入込推移&gt;



資料：福井県観光振興課「福井県観光客数動態推計表」

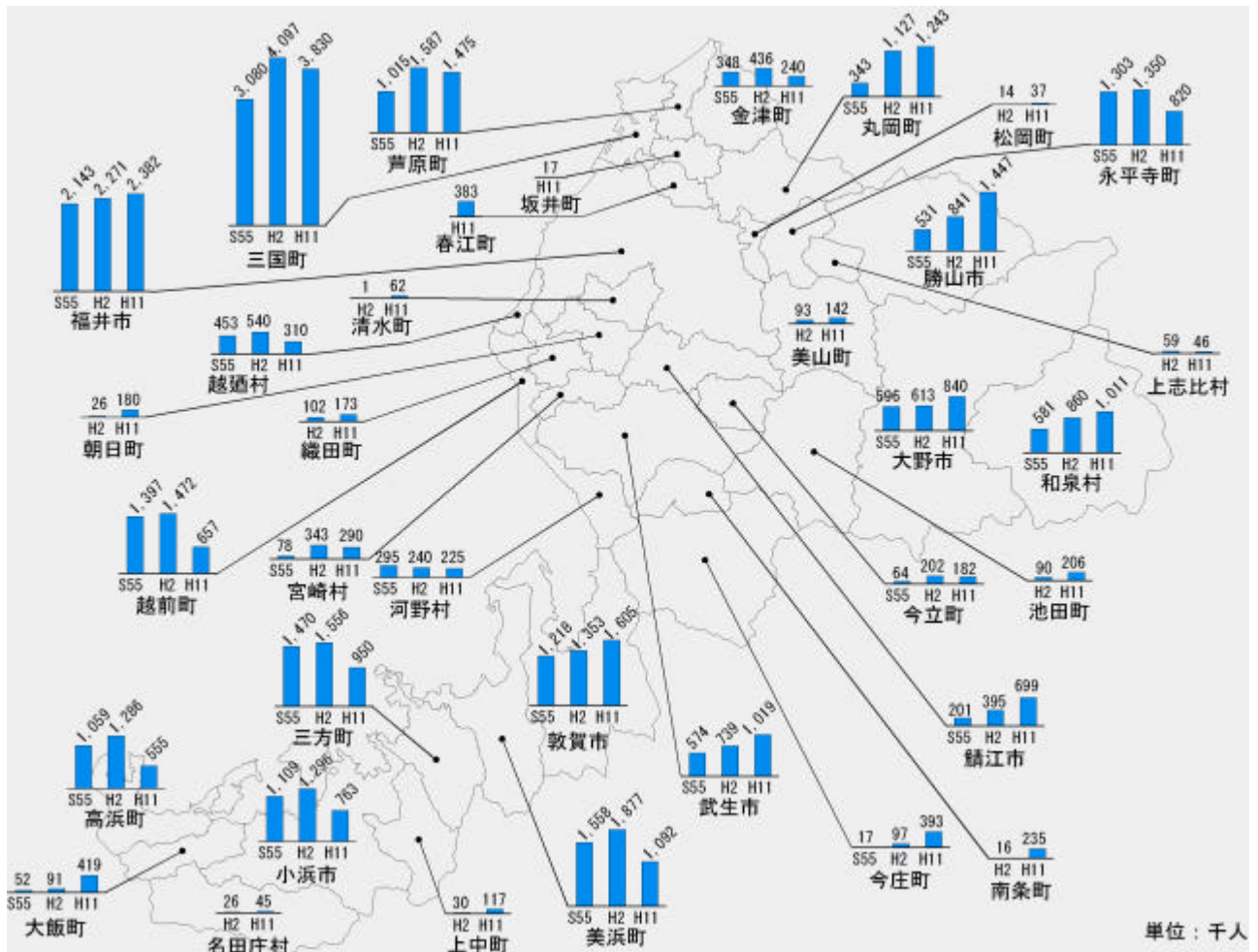
市町村別にみると、三国町（東尋坊、芝政等）が最も多く、次いで、福井市（朝倉氏遺跡、大安禅寺等）、敦賀市（気比の松原、トンネル温泉等）、芦原町（芦原温泉等）、勝山市（平泉寺、越前大仏、スキージャンプ勝山等）、丸岡町（丸岡城、越前竹人形の里等）などが多くなっています。<次頁（図6）>

## 利用交通機関別観光客入込状況

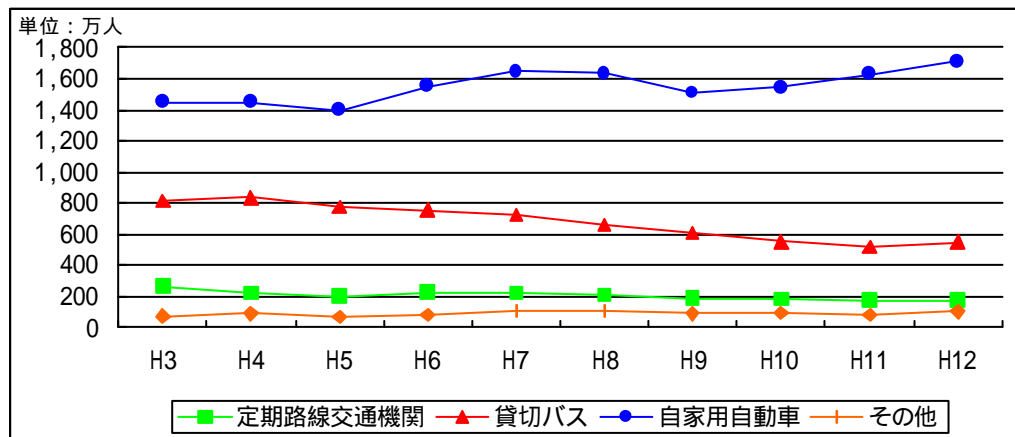
観光地への交通手段としては、自家用車が増加する一方で、鉄道、バス等の公共交通機関（定期路線）は年々減少しています。<次頁（グラフ6）>



(図6) <市町村別観光入込推移> 資料：福井県観光振興課「福井県観光客数動態推計表」



(グラフ6) <利用交通機関別観光客入込状況推移>



資料：福井県観光振興課「福井県観光客数動態推計表」

(5) 地球環境への負荷

- 地球温暖化に影響を及ぼしている CO<sub>2</sub> の排出状況をみると、平成10年度の乗用車による排出量は平成2年度に比べて約5%増加しています。
- 環境問題への関心の高さをみると、「廃棄物問題」が約5割で最も高く、「自動車排気ガス等による大気汚染」は約3割となっています。
- 環境保全のための取組みとして、アイドリングストップの実施率は高くなっていますが、公共交通の積極的な利用はあまり実施されていない状況となっています。
- 公共交通を利用しない理由としては、利用時間や駅・バス停へのアクセス、所要時間などの利便性が自動車に対して劣るなどの指摘が多くなっています。

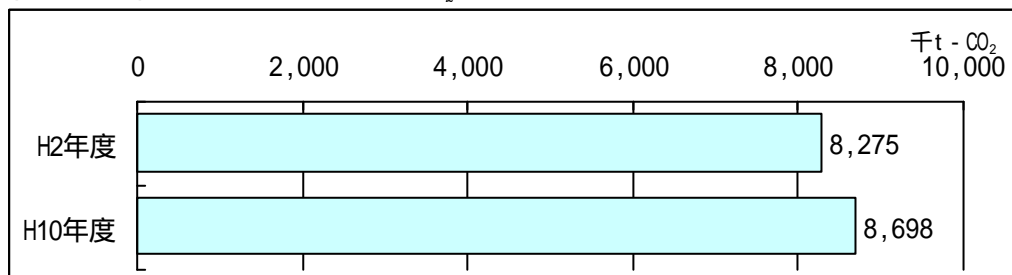
福井県における CO<sub>2</sub> 排出量

「福井県環境白書」の試算によると、平成10年度の県内の CO<sub>2</sub> 排出量は 870 万トンとなっており、平成2年度（827 万トン）に対して約 5% 増加しています。 < (グラフ7) >

その部門別内訳をみると、産業部門が 45.5% と最も大きく、次いで、運輸部門が 23.2% (202 万トン) となっており、平成2年度の 18.0% (149 万トン) から約 36% 増加しています。 < (グラフ8) >

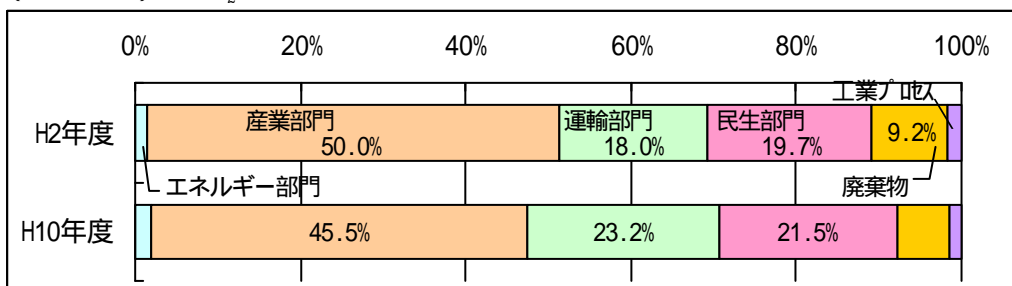
運輸部門の中でも、特に、乗用車の伸びが大きく、平成2年度より 67% の増加となっています。 < 次頁 (グラフ9) >

(グラフ7) < 福井県内における CO<sub>2</sub> 排出量 >



資料：福井県環境政策課「福井県環境白書」

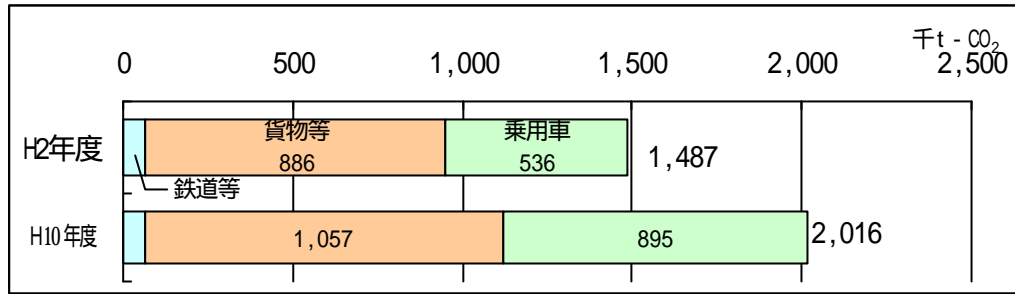
(グラフ8) < CO<sub>2</sub> 排出量の部門別内訳 >



資料：福井県環境政策課「福井県環境白書」



(グラフ9) < 運輸部門の内訳 >



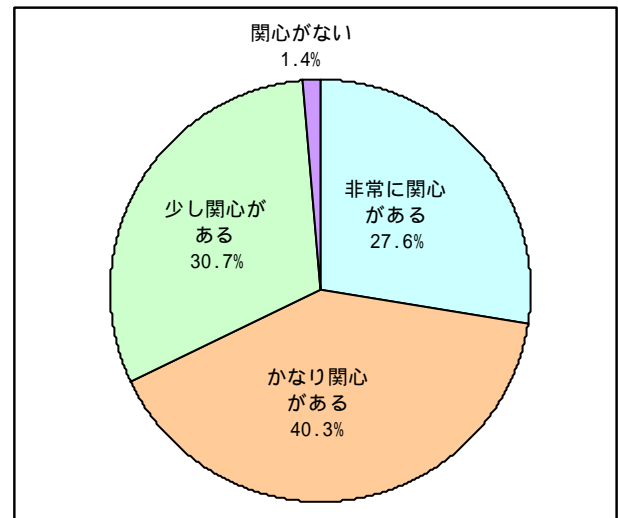
資料：福井県環境政策課「福井県環境白書」

## 環境に対する県民意識

### ア 環境問題に対する関心度合い

「県政アンケート」(平成12年10月実施)によると、「環境問題について関心がありますか」という問いに対し、「かなり関心がある」が40.3%、「少し関心がある」が30.7%、「非常に関心がある」が27.6%となっており、ほとんどの人が環境問題に関心を持っているといえます。

(グラフ10) < 環境問題に対する関心度合い >

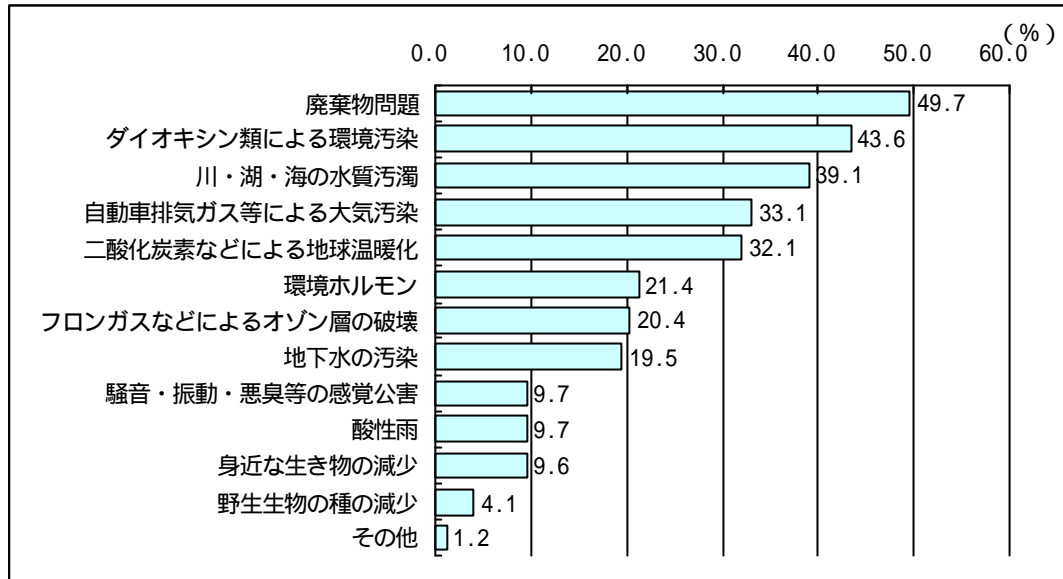


資料：福井県広報課県民相談室  
「平成12年度県政アンケート  
結果報告書」

### イ 関心の高い具体的環境問題

どのような環境問題に関心があるかを複数回答でたずねたところ、「自動車排気ガス等による大気汚染」は33.1%で、「廃棄物問題」(49.7%)「ダイオキシン類による環境汚染」(43.6%)「川・湖・海の水質汚濁」(39.1%)に次いで多くなっています。  
< 次頁(グラフ11) >

(グラフ11) < 関心の高い具体的環境問題 >



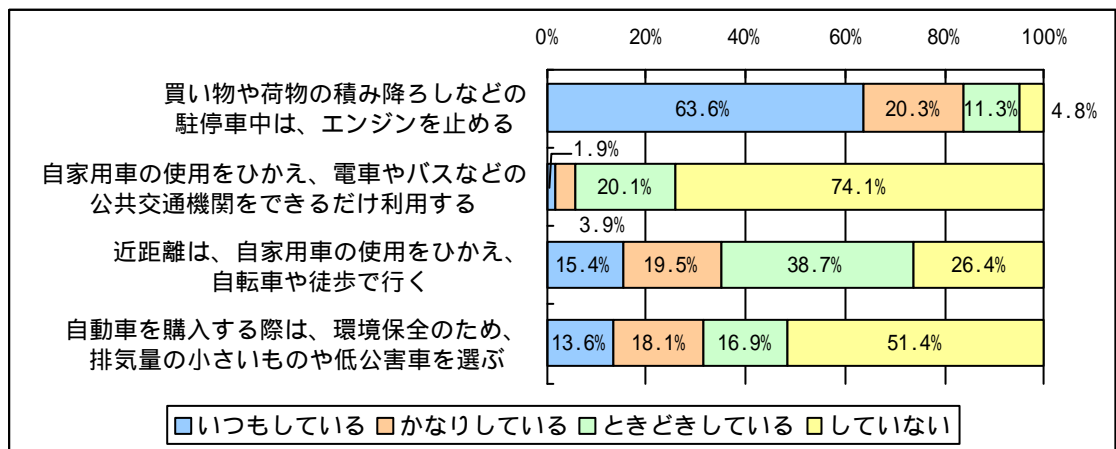
資料：福井県広報課県民相談室「平成12年度県政アンケート結果報告書」

ウ 自動車運転者による環境保全のための取組み

自動車を運転する方に対し、環境保全のために日頃から実施している取組みについてたずねたところ、「買い物や荷物の積み下ろしなどの駐停車中はエンジンを止める」については「いつもしている」が63.6%と高くなっています。

一方、「自家用車の使用をひかえ、電車やバスなどの公共交通機関をできるだけ利用する」については「していない」が74.1%を占めています。

(グラフ12) < 自動車運転者による環境保全のための取組み >

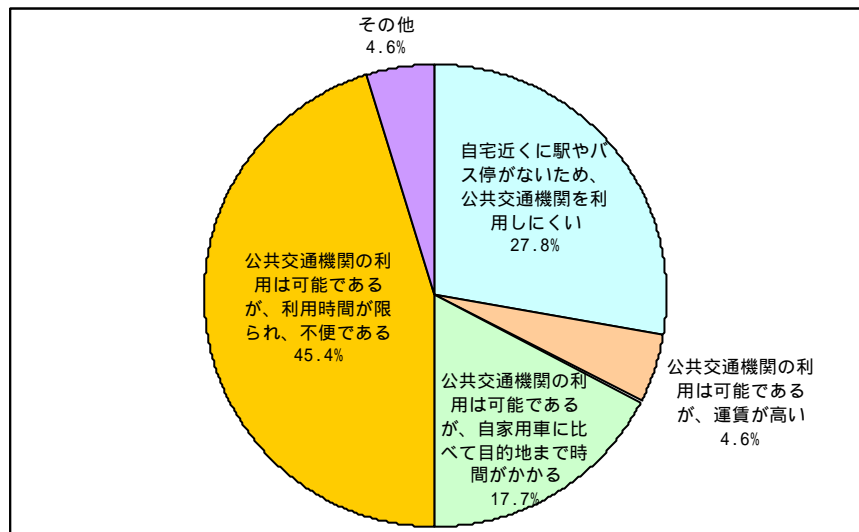


資料：福井県広報課県民相談室「平成12年度県政アンケート結果報告

エ 公共交通機関を利用しない理由

前項の「自家用車の使用をひかえ、電車やバスなどの公共交通機関をできるだけ利用する」という質問に対して「ときどきしている」「していない」と答えた方に公共交通機関を利用しない理由をたずねたところ、「公共交通機関の利用は可能であるが、利用時間が限られ、不便である」が45.4%で最も多く、「自宅近くに駅やバス停がないため、公共交通機関を利用しにくい」が27.8%となっています。

(グラフ13) <公共交通機関を利用しない理由>

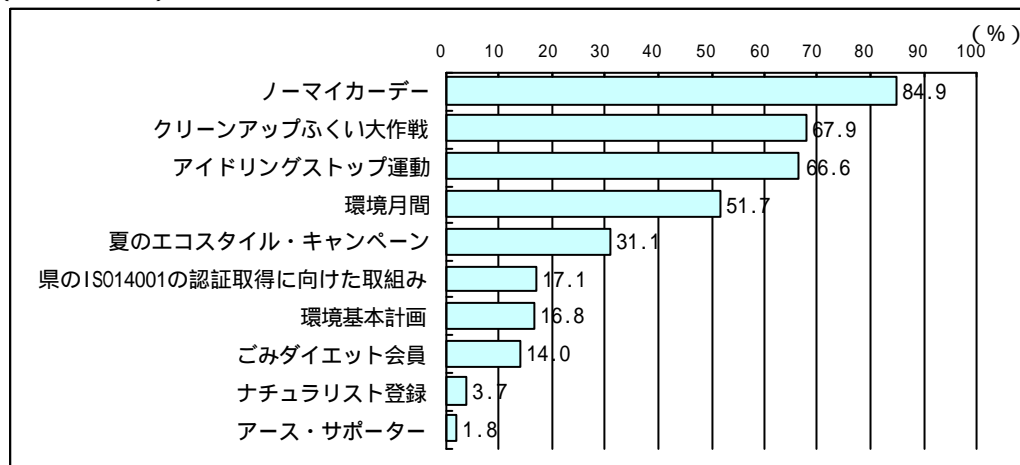


資料：福井県広報課県民相談室「平成12年度県政アンケート結果報告書」

オ 知っている環境保全施策

県が進める環境保全施策について知っているものを、複数回答でたずねたところ、「ノーマーカーデー」(84.9%)が突出しています。

(グラフ14) <知っている環境保全施策>



資料：福井県広報課県民相談室「平成12年度県政アンケート結果報告書」

(6) クルマ社会の進展と道路交通

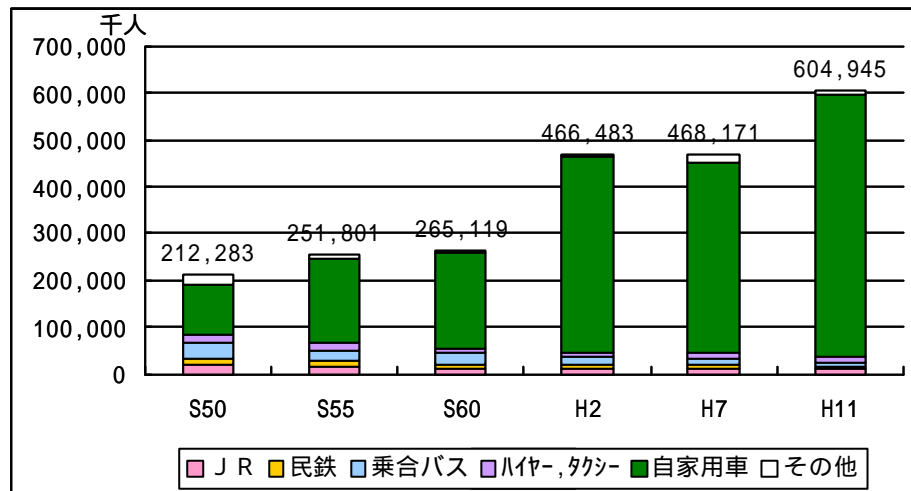
福井県では、公共交通機関による旅客流動が減少する一方で、自家用車の旅客流動は自動車保有台数の増加や舗装道路の延長を背景に著しく増加しています。通勤・通学時における利用交通手段としても自家用車の割合が高くなっています。公共交通への依存傾向が強かった高齢者や女性のドライバー増加が、自家用車による輸送量増、通勤者増の一つの要因となっています。

輸送機関別旅客流動状況

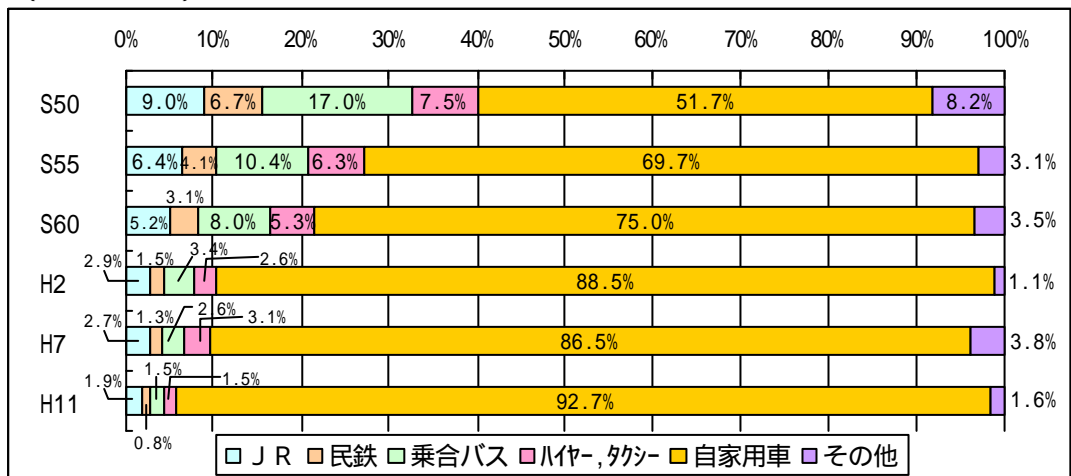
県内の各交通機関の旅客流動は、年々、増加傾向を示しています。

これは自家用車による流動の増加が著しいことからであり、輸送機関別のシェアで見ると、昭和50年度は全体の51.7%であったものが、平成11年度には92.7%となっています。

(グラフ15) < 県内の輸送機関による旅客流動の推移 >



(グラフ16) < 輸送機関別のシェア >



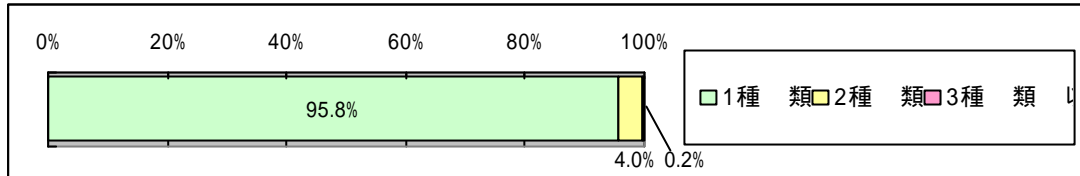
資料：中部運輸局「数字でみる中部の運輸」

通勤・通学時の利用手段

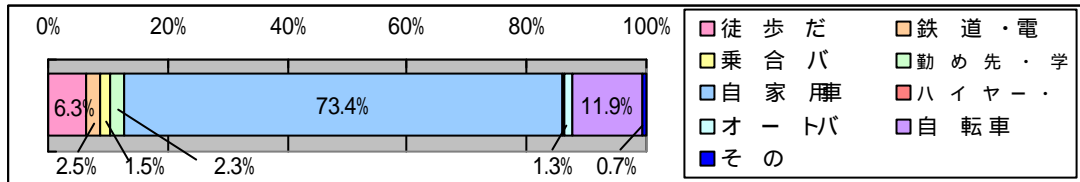
県内就業者、通学者の通勤通学時における利用交通手段をみると、利用手段が1種類の者が約96%、そのうち、約73%が自家用車利用となっています。

なお、利用手段が2種類の者のうち、「鉄道・電車及び自転車」が約3割となっています。

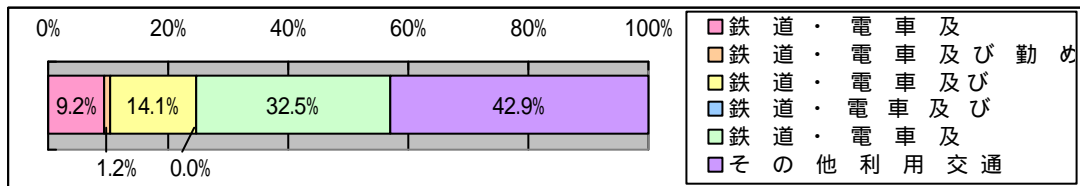
(グラフ17) < 県内の就業者、通学者の通勤通学時の利用交通手段 >



(グラフ18) < 利用手段が1種類の者の利用手段内訳 >



(グラフ19) < 利用手段が2種類の者の利用手段内訳 >



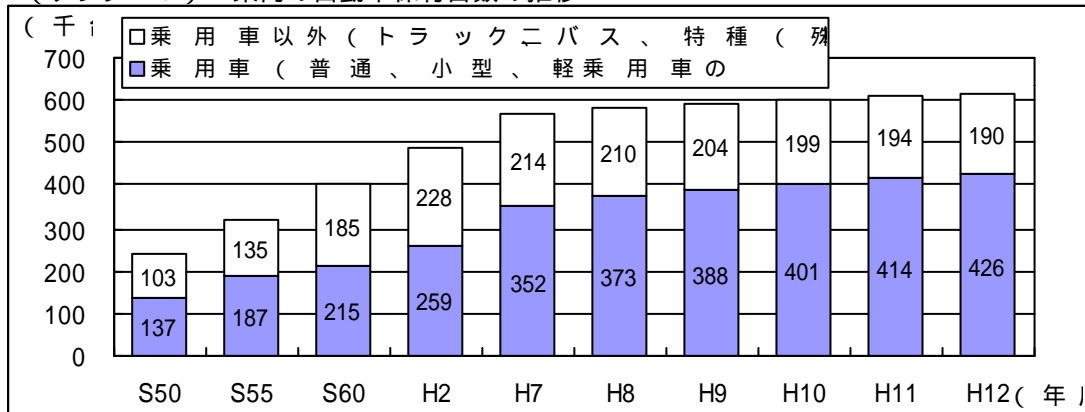
資料：総理府統計局「国勢調査」

自動車保有台数と道路舗装延長の推移

県内の自動車保有台数のうち乗用車数は、平成13年3月末現在で42.6万台となり、一世帯あたり1.67台（全国2位）となっています。（全国平均は1.09台/世帯）

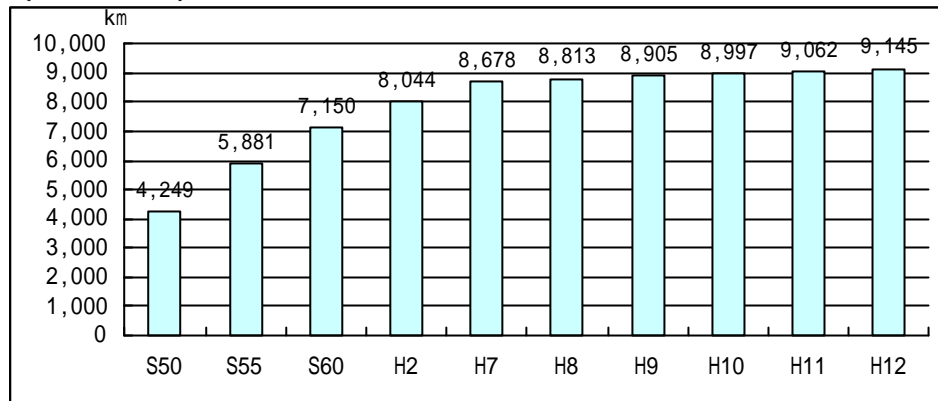
道路の舗装延長については、近年、漸増傾向となっています。< 次頁（グラフ21） >

(グラフ20) < 県内の自動車保有台数の推移 >



資料：中部運輸局「数字でみる中部の運輸」

(グラフ21) <道路舗装延長>



資料：福井県情報政策課「福井県統計年鑑」

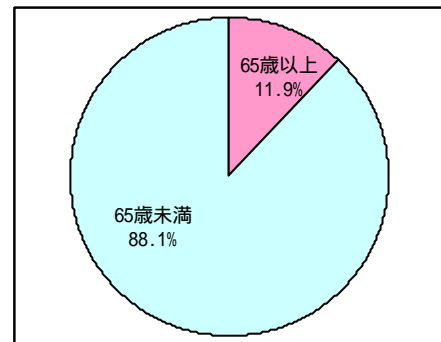
免許保有率

県内における65歳以上の高齢者の免許保有率は36%となっています。

また、県内における全免許保有者に占める高齢者(65歳以上)の割合は、現在12%程度ですが、高齢社会の進行により、今後、この割合は高まることが予想されます。

(グラフ22)

<県内免許保有者に占める高齢者の割合>

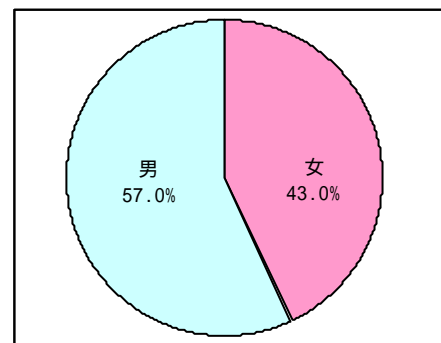


(グラフ23)

<県内免許保有者に占める女性の割合>

県内における女性の免許保有率は、51%となっています。(男性は72%)

また、県内免許保有者に占める女性の割合は43%程度で、性別による取得の差は今後も縮小していくものと予想されます。



資料：福井県警察本部

(平成13年7月現在)

道路交通量および道路混雑の状況

道路交通量は、福井市中心部からの放射軸および鯖江市、武生市、敦賀市の市街地、嶺南の軸を成す国道27号線で多くなっています。<次頁(図7)>

道路混雑度についてもこれらの箇所が高くなっていますが、特に、福井市中心部からの放射軸および敦賀市で高くなっており、道路混雑を招いています。<次頁(図8)>

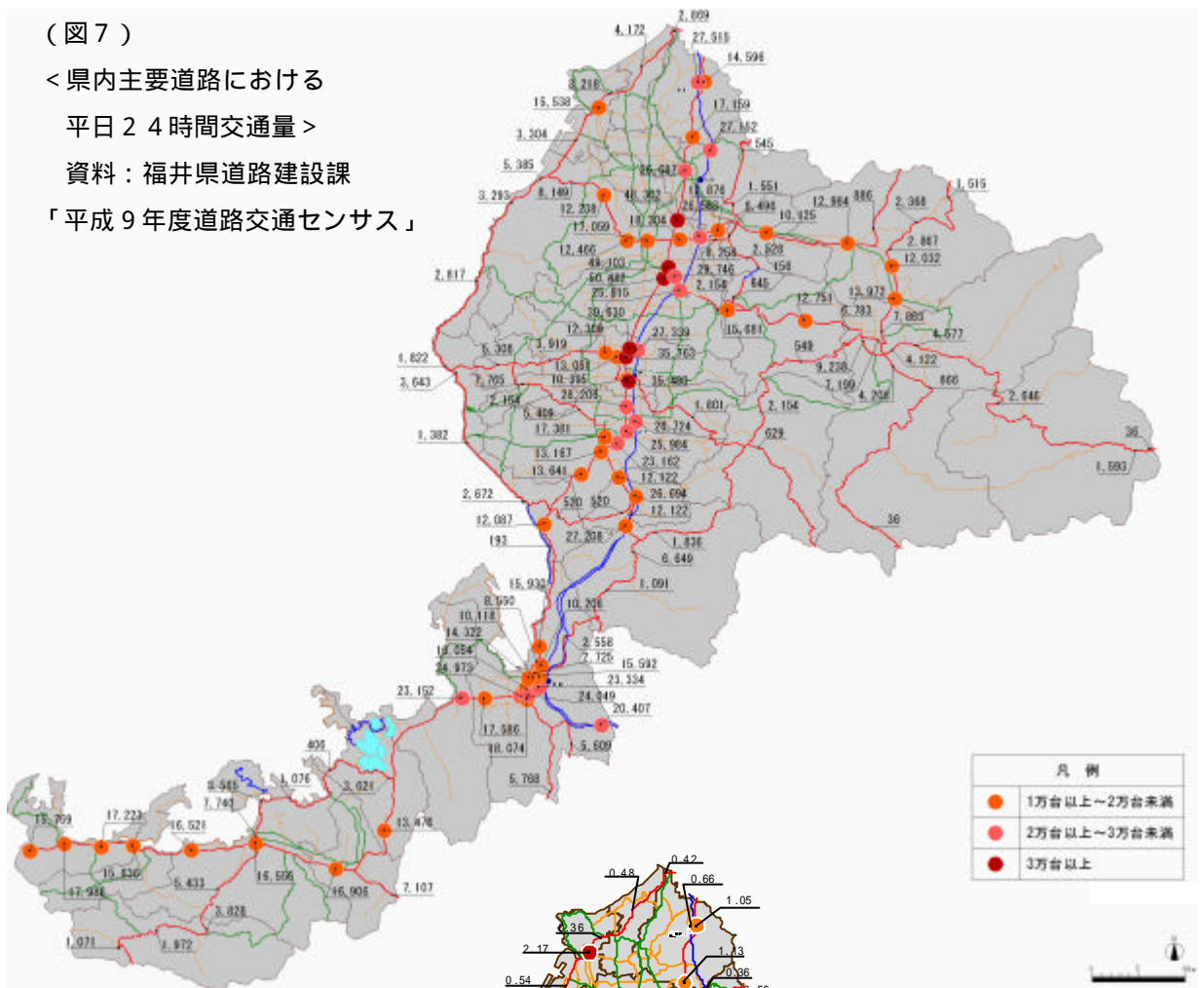
(図7)

< 県内主要道路における

平日24時間交通量 >

資料：福井県道路建設課

「平成9年度道路交通センサス」

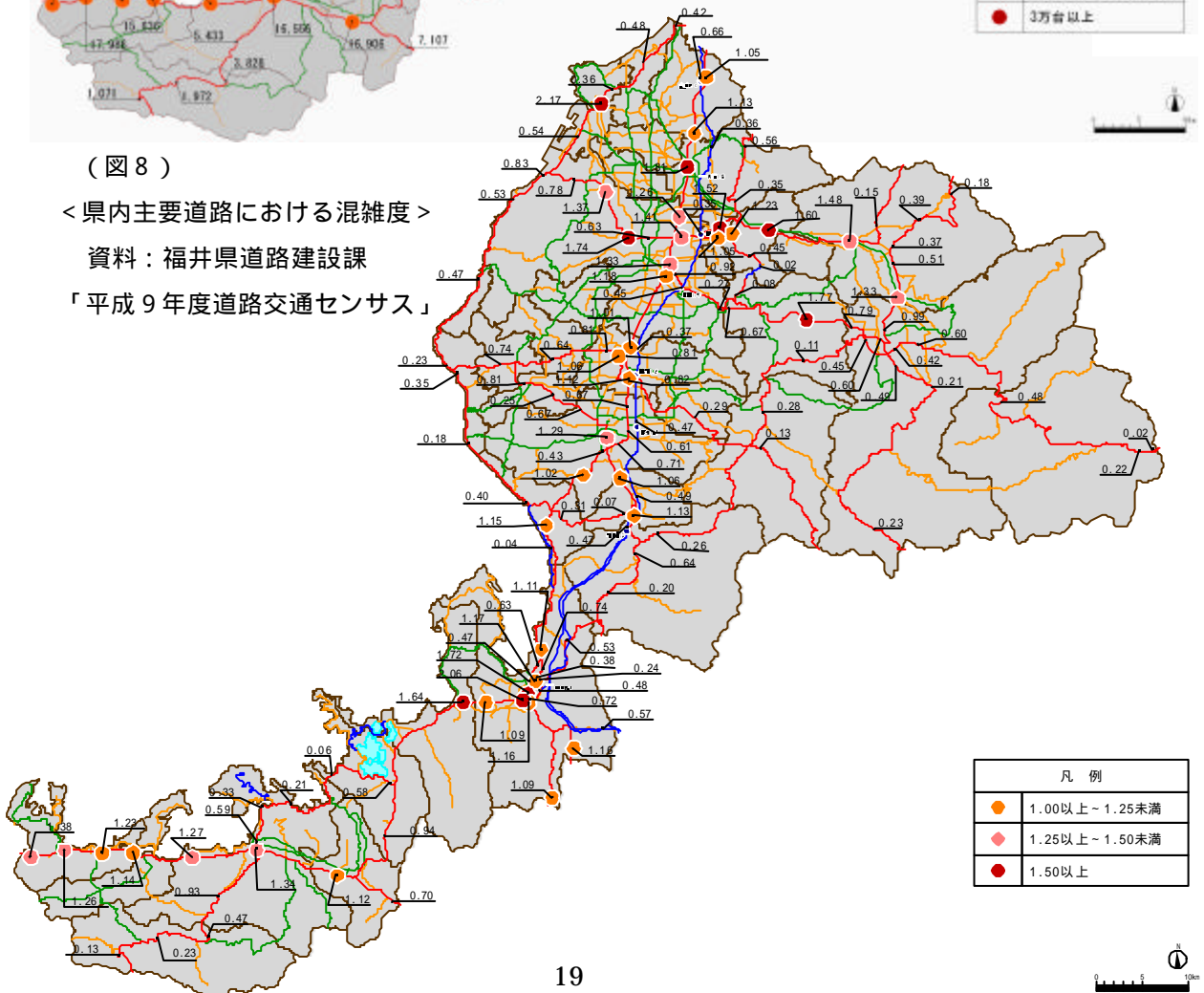


(図8)

< 県内主要道路における混雑度 >

資料：福井県道路建設課

「平成9年度道路交通センサス」





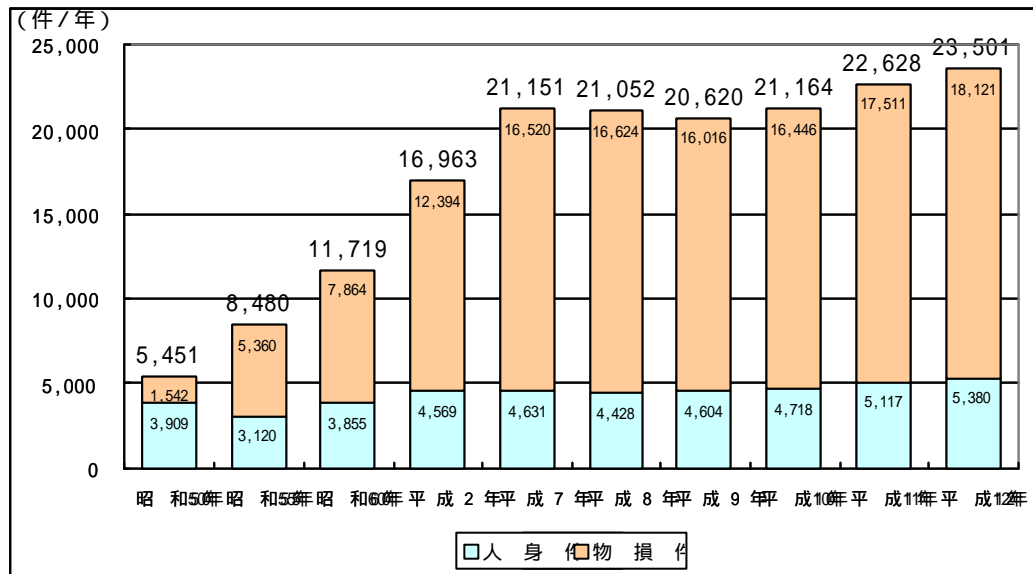
交通事故の発生状況

ア 発生件数、死傷者数

福井県における交通事故件数は平成7年以降減少傾向にありましたが、平成9年からは増加傾向に転じ、平成12年には23,501件/年となっています。

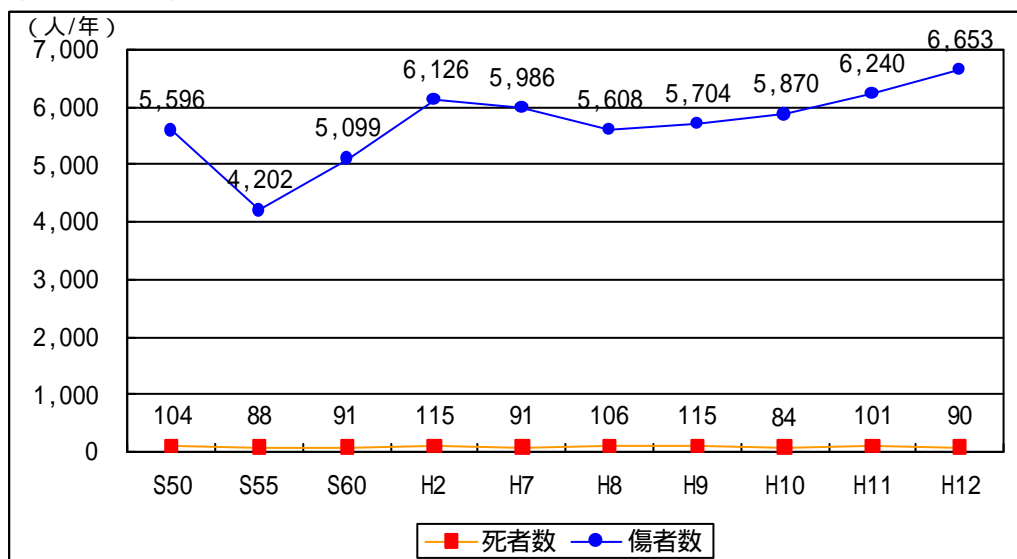
一方、人身事故の状況をみると、死者数については、平成12年は90人と前年より減少していますが、傷者数については、平成8年以降、増加傾向となっています。

(グラフ24) <福井県の交通事故発生件数>



資料：福井県情報政策課「福井県統計年鑑」

(グラフ25) <福井県の人身事故による死傷者数>



資料：福井県情報政策課「福井県統計年鑑」

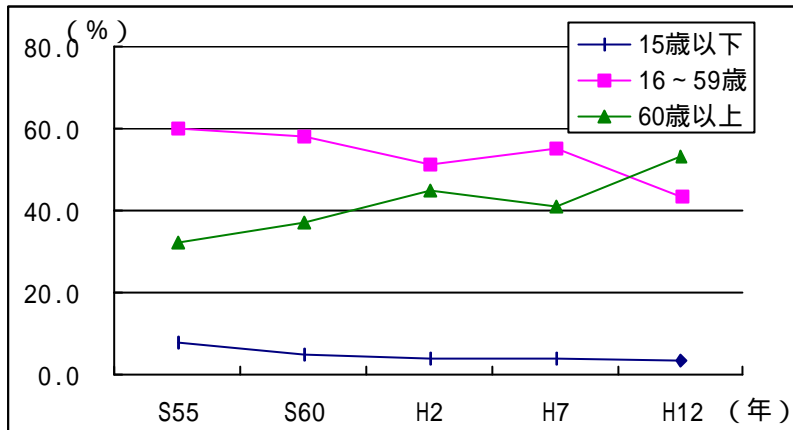


イ 年齢別死者数、時間別死傷者数

県内の交通事故による年齢別死傷者数をみると、60歳以上の死者数が著しく増加しており、平成12年には半数以上を占めています。<(表1)>

また、時間別の人身事故発生状況をみると、7時～9時および17時～19時といった通勤通学時、帰宅時に事故が多く発生しています。<(表2)>

(グラフ26) 年齢区分別死傷者数の推移



資料：福井県警察本部「福井の交通」

(表1) 平成12年 年齢別交通事故発生状況(人身事故)

	死 者 (人)	
	計	構成比(%)
総 数	90	100.0
6歳以下		
7～19歳	11	12.2
20～39歳	12	13.3
40～59歳	19	21.1
60歳以上	48	53.4

(表2) 平成12年 時間別交通事故発生状況(人身事故)

	件 数	死者数(人)			傷者数(人)
		構成比(%)	死者数(人)	傷者数(人)	
総 数	5,380	100.0	90	6,653	
0～7時	344	6.4	23	445	
7～9時	875	16.3	8	1,044	
9～11時	509	9.5	11	638	
11～13時	590	11.0	3	734	
13～15時	593	11.0	6	751	
15～17時	691	12.8	8	855	
17～19時	926	17.2	10	1,132	
19～21時	444	8.3	8	534	
21～24時	408	7.6	13	520	

資料：福井県情報政策課「福井県統計年鑑」

## (7) 交通バリアフリー法の制定

- 平成12年11月から、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（交通バリアフリー法）」が施行され、福井県内でも、バス事業者が低床バスを徐々に導入しています。

## エスカレーター、エレベーターの保有駅数

福井県内では、現在、エスカレーター、エレベーターを保有する駅は存在しません。ただし、交通バリアフリー法の制定を受けて、高齢者や障害者等に配慮したこれらの整備を進めていく必要があります。

なお、JR福井駅においては、平成16年度に福井駅付近連続立体交差事業によって、エレベーター等の整備を実施する予定となっています。

## 低床バスの導入状況

(平成14年4月1日現在)

事業者	乗合バス(台)		運行年度	運行場所
京福バス	ワンステップ	2	平成9年～	福井市
	ノンステップ (バス総数)	16 (182)	平成10年～	福井市、美山町、大野市、松岡町、朝日町、丸岡町
福鉄バス	ワンステップ	8	平成9年～	福井市、敦賀市、武生市
	ノンステップ (バス総数)	4 (71)	平成13年～	福井市、敦賀市、武生市

資料：京福バス、福井鉄道より

## 重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

一定規模の旅客施設(「特定旅客施設(注1)」)を中心とした地区(「重点整備地区」)について、市町村が基本構想を作成し、バリアフリー化の重点的・一体的な推進を図ることとしており、福井市がこの基本構想の策定にあたっています。

また、「重点整備地区」以外においても、バリアフリー化の積極的な推進が必要であり、交通バリアフリー法はもとより、ハートビル法(注2)や福井県福祉のまちづくり条例などの規定の遵守が求められます。

(注1)「特定旅客施設」…(ア)1日の利用者数が5千人以上の旅客施設

(イ)1日の利用者数が5千人未満であっても、高齢化率等が高く、高齢者・身体障害者の利用者が(ア)と同程度の施設等

(注2)ハートビル法…「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の推進に関する法律」の略称で、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる建築物の建築の促進を図ることを目的として平成6年6月に制定

(8) 公共交通に対する規制緩和

需給調整規制の廃止により、鉄道・バスともに路線からの撤退が許可制から届出制に変わり、交通事業者は地元自治体の同意なしに撤退することが可能となりました。  
一方、鉄道事業やバス事業への参入が容易になったことで、公正な競争を通じた事業活動の活性化も期待されます。

公共交通の供給過剰防止のために設けていた「需給調整規制」の廃止

〈 鉄 道 〉

鉄道事業法改正

(H11.5.21 公布、H12.3.1から需給調整規制廃止)

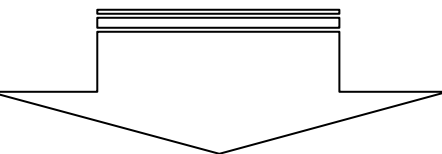
- ・ 参入規制を免許制から許可制に改め、審査基準の見直し、緩和を実施
- ・ 退出規制を許可制から1年前の事前届出制に変更し、国土交通大臣による関係自治体及び利害関係人の意見聴取制度を規定
- ・ 運賃は認可制から上限価格の範囲内での届出制に変更

〈 乗 合 バ ス 〉

道路運送法改正

(H12.5.26 公布、H14.2.1 から需給調整規制廃止)

- ・ 参入規制を免許制から許可制に改め、参入要件を明確化
- ・ 退出規制を許可制から6月前の事前届出制に変更し、国土交通大臣による関係自治体及び利害関係人の意見聴取制度を規定
- ・ 運賃は認可制から上限価格の範囲内での届出制に変更



規 制 緩 和 後 の 状 況

- 1 不採算路線からの事業者の撤退が加速化
- 2 他業種からの乗合バス事業への新規参入(貸切バス事業者、タクシー事業者の参入)
- 3 新たな運賃制度の導入や競争による多彩なサービスの提供

## 2 地域公共交通の利用状況

### (1) 鉄道

#### 路線網および運行状況

本県では、JR西日本、えちぜん鉄道（旧 京福電鉄）、福井鉄道の3事業者が鉄道を運行しています。

(表1)

		区間(県内)	区間営業キロ
J R	北陸本線	新疋田 ~ 牛ノ谷	85.3
	小浜線	敦賀 ~ 東舞鶴	76.5
	越美北線	越前花堂 ~ 九頭竜湖	52.5
えちぜん鉄道 (旧 京福電鉄)	勝山永平寺線(旧 越前本線)	福井 ~ 勝山	27.8
	三国芦原線	福井口 ~ 三国港	25.2
福井鉄道	福武線	福井駅前 ~ 福井新	2.3
		田原町 ~ 福井駅前	1.3
		福井新 ~ 武生新	17.8

( )京福電鉄 京福越前線については、平成15年2月1日をもって、えちぜん鉄道へ事業譲渡されました。なお、旧 越前本線については、勝山永平寺線に改称されています。

路線別に平日1日の運行本数【往復】  
(JRは特急を除く)をみると、福武線やえちぜん鉄道(旧 京福電鉄)については、人口の多い地域を運行するため本数が多く、JR越美北線や小浜線は本数が少なくなっています。  
(平成13年9月現在。ただし、えちぜん鉄道(旧 京福電鉄)は平成13年6月の事故前の本数)

(図1) <県内における鉄道の運行本数(往復)>  
(単位:本/日)



利用状況

県内の鉄道の輸送人員の推移をみると、各鉄道とも減少しています。

平成2年から平成12年の10年間の減少傾向をみると、JRは約14%、えちぜん鉄道（旧京福電鉄）は約23%、福井鉄道は約37%の減少となっています。

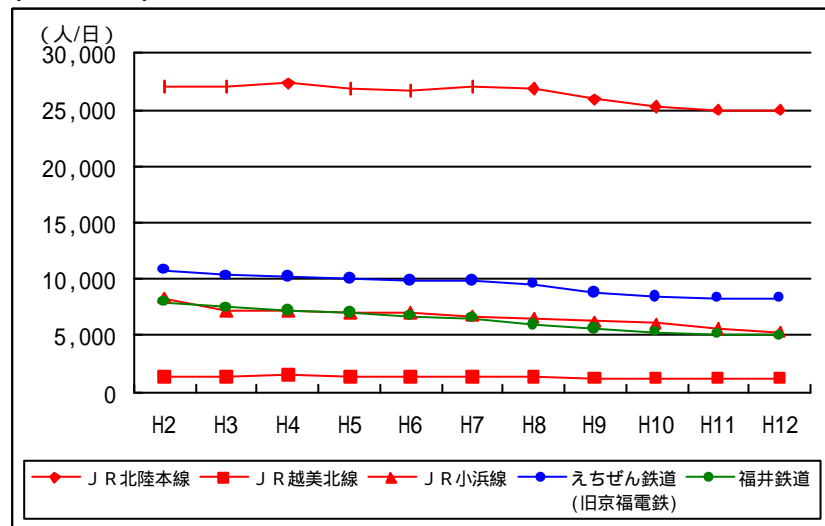
（表2）＜1日平均輸送人員の推移＞

（単位：人/日）

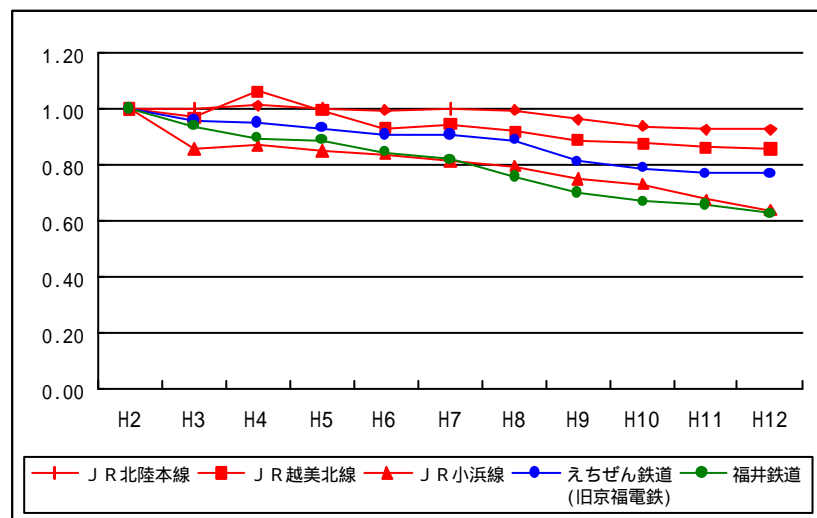
年 度	H 2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
J R 計	36,788	35,565	36,124	35,448	35,070	35,139	34,778	33,468	32,689	31,845	31,527
北陸本線	26,938	26,999	27,306	26,895	26,723	26,972	26,781	25,880	25,332	24,925	24,974
越美北線	1,461	1,418	1,554	1,452	1,357	1,382	1,343	1,301	1,274	1,258	1,251
小浜線	8,359	7,148	7,264	7,101	6,990	6,785	6,654	6,287	6,093	5,662	5,330
えちぜん鉄道(旧京福電鉄)	10,838	10,356	10,285	10,063	9,849	9,822	9,597	8,791	8,504	8,301	8,299
福井鉄道	8,015	7,500	7,164	7,137	6,786	6,563	6,040	5,593	5,350	5,236	5,025

資料：中部運輸局福井陸運支局「管内概況」

（グラフ1）



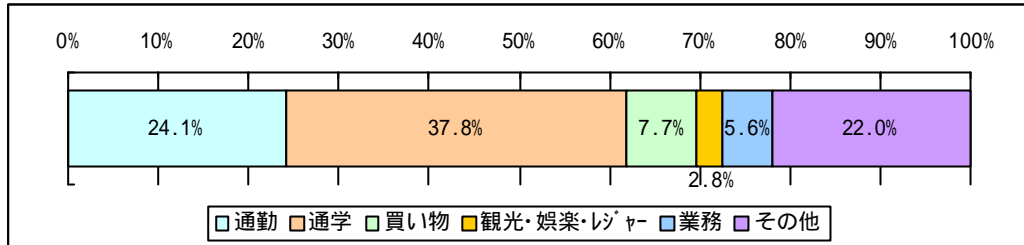
（グラフ2）＜平成2年を1.0とした場合の鉄道輸送人員の減少傾向＞



### 目的別の利用状況

平日の鉄道利用について目的別にみると、「通勤」「通学」が高い割合になっています。

(グラフ3) <目的別鉄道利用状況(えちぜん鉄道(旧京福電鉄))>



資料：福井県総合交通課「京福電鉄活性化調査(平成11年)」

### 所要時間の状況

#### ア 県内主要都市間の鉄道による所要時間

県内の主要な都市間の鉄道による所要時間をみると、福井・鯖江・武生間は比較的短くなっていますが、その他の都市間は概ね30分以上を要しています。

また、福井・小浜については、敦賀での乗り継ぎもあって2時間以上を要します。

(表3) <県内主要都市間の鉄道による所要時間の状況> (単位:分)

	福井	鯖江	武生	勝山	大野	敦賀	小浜
福井		13	18	44	53	47	122
鯖江			4	69	63	34	108
武生				76	73	29	103
勝山					112	104	185
大野						109	187
敦賀							57
小浜							

注) JR、えちぜん鉄道(旧京福電鉄)、福井鉄道のうち、最短の列車による所要時間  
 なお、乗り換えを必要とする場合は、乗り換え時間も含む。(ただし、特急は除く)

イ 福井駅からの所要時間

福井駅からの所要時間について、鉄道時間圏域と自動車の等時間圏域を比較すると、J R北陸本線は自動車よりも所要時間が短くなっているが、えちぜん鉄道(旧京福電鉄)や福武線、J R越美北線については同程度の所要時間となっています。

ただし、鉄道の場合、駅までもしくは駅からのアクセスおよび待ち時間などを考慮する必要性があり、ドア・ツー・ドアの自動車よりも制約される時間は長くなります。

(図2)

< 福井駅からの所要時間  
(鉄道、自動車) >





(2) バス

路線網および運行状況

福井県では、京福バス、福鉄バス、西日本JRバス、京都交通、大和交通の5社が乗合バスを運行しています。

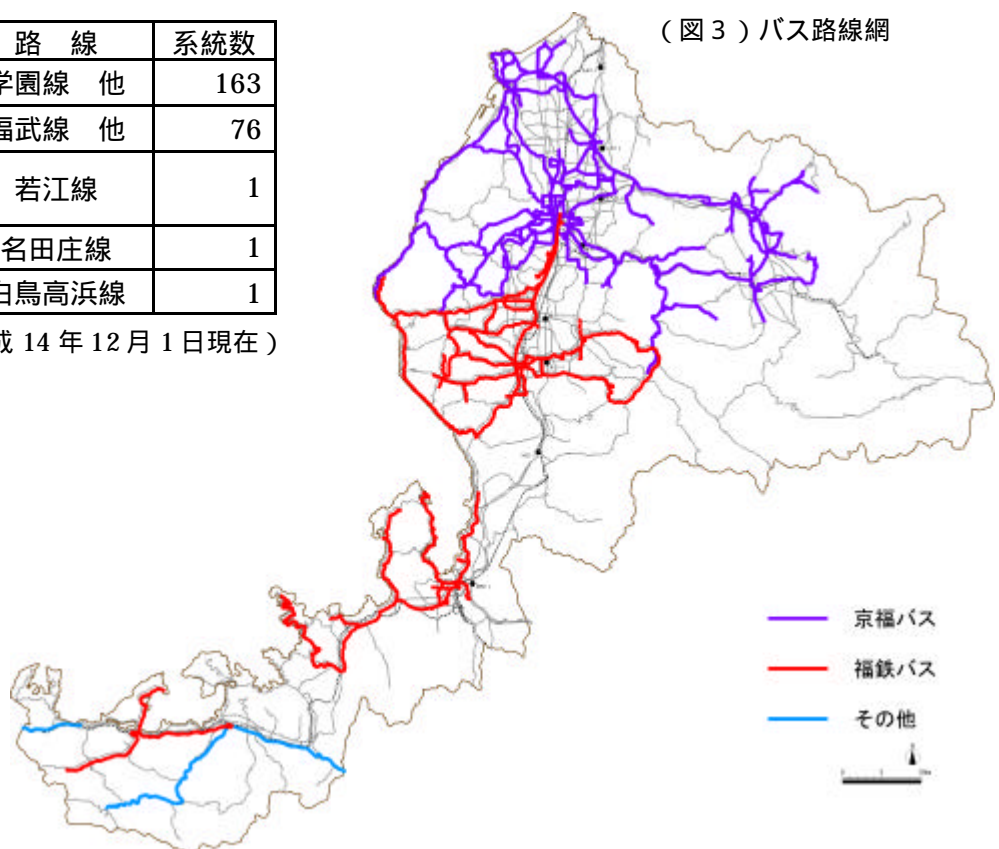
京福バスが丹南を除く嶺北全域、福鉄バスが丹南および嶺南地域を運行しており、西日本JRバスが小浜市～今津町、大和交通が小浜市～名田庄村、京都交通が高浜町～舞鶴市においてそれぞれ1系統ずつ運行しています。

(表4)

	路線	系統数
京福バス	学園線 他	163
福鉄バス	福武線 他	76
西日本JRバス	若江線	1
大和交通	名田庄線	1
京都交通	白鳥高浜線	1

(平成14年12月1日現在)

(図3) バス路線網



利用状況

県内の乗合バスの輸送人員をみると、平成2年から12年までの10年間で、京福バスが約45%の減少、福鉄バスが約56%の減少となっています。

(表5) <1日平均輸送人員の推移>

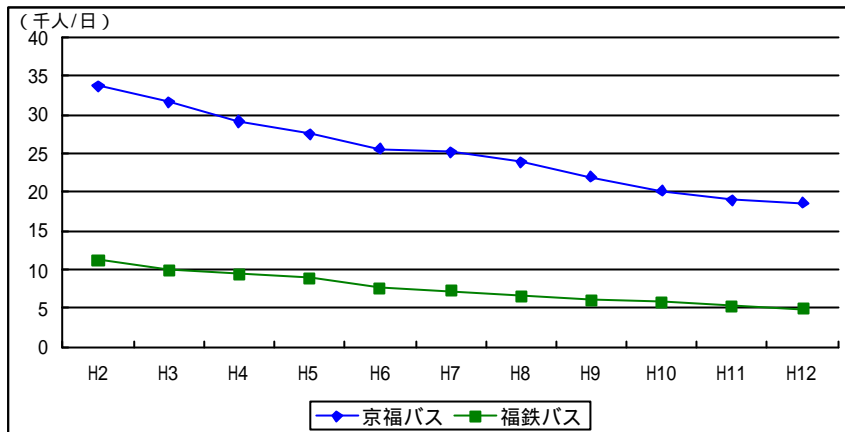
(単位：人/日)

年度	H2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
京福バス	33,660	31,556	29,093	27,532	25,507	25,181	23,805	21,937	20,181	19,000	18,518
福鉄バス	11,258	9,953	9,364	8,890	7,647	7,249	6,616	6,055	5,764	5,277	4,929

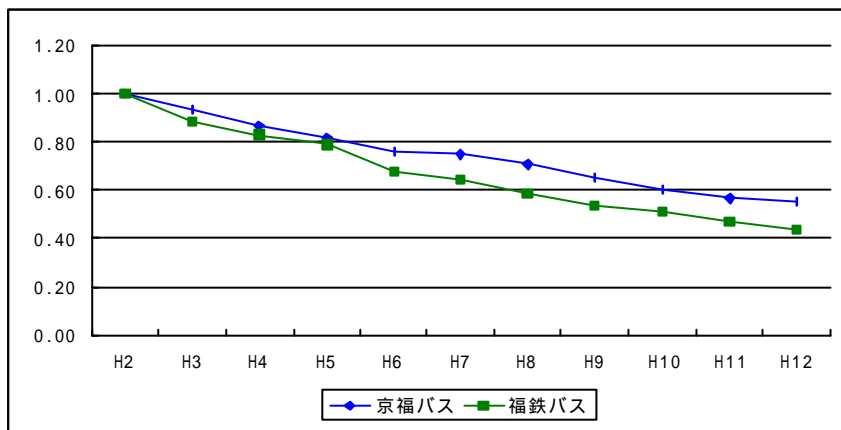
資料：中部運輸局福井陸運支局「管内概況」



(グラフ4)



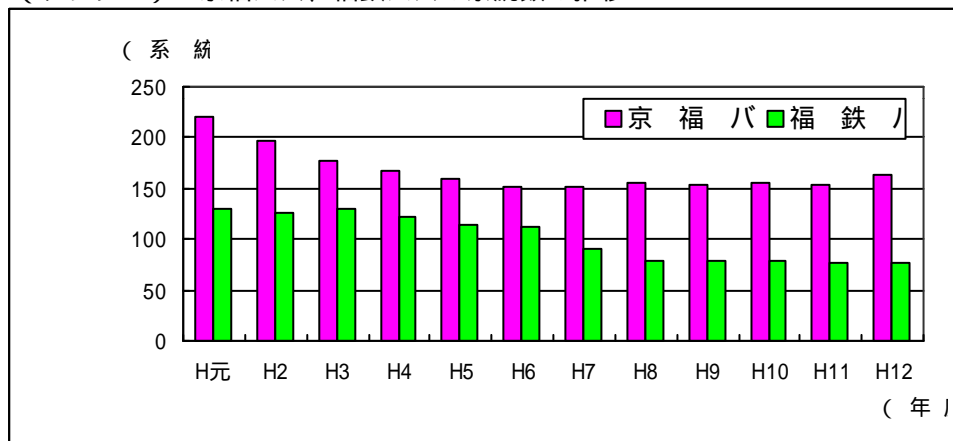
(グラフ5) <平成2年を1.0とした場合のバス輸送人員等の減少傾向>



系統数の推移

県内の乗合バスの系統数の推移をみると、平成2年から12年までの10年間で、京福バスが約17%の減少、福鉄バスが約40%の減少となっています。

(グラフ6) <京福バス、福鉄バスの系統数の推移>



資料：福井県総合交通課調べ

## 各種バスの状況（H15.1.1 現在）

## ア コミュニティバス等の状況

コミュニティバスは、路線バスの不便な地域の移動手段の確保および中心市街地の活性化などを目的として運行されているバスで、地域住民の生活に密着しており、地域のコミュニティ形成にも寄与するものです。

本県では、主に自治体によって運行されており、福井市をはじめ、15市町村で運行されています。

なお、乗車定員が10人以下のワゴン型乗用車を用いた乗合タクシーによる運行を行っているところもあります。

(表6) &lt;コミュニティバス等の路線数&gt;

市町村名	路線数	市町村名	路線数
福井市	6	永平寺町	5
敦賀市	5	今立町	3
武生市	8	和泉村	2
大野市	3	池田町	2
勝山市	5	今庄町	4
小浜市	10	美浜町	1
鯖江市	9	高浜町	2
松岡町	3		

## イ 福祉バスの状況

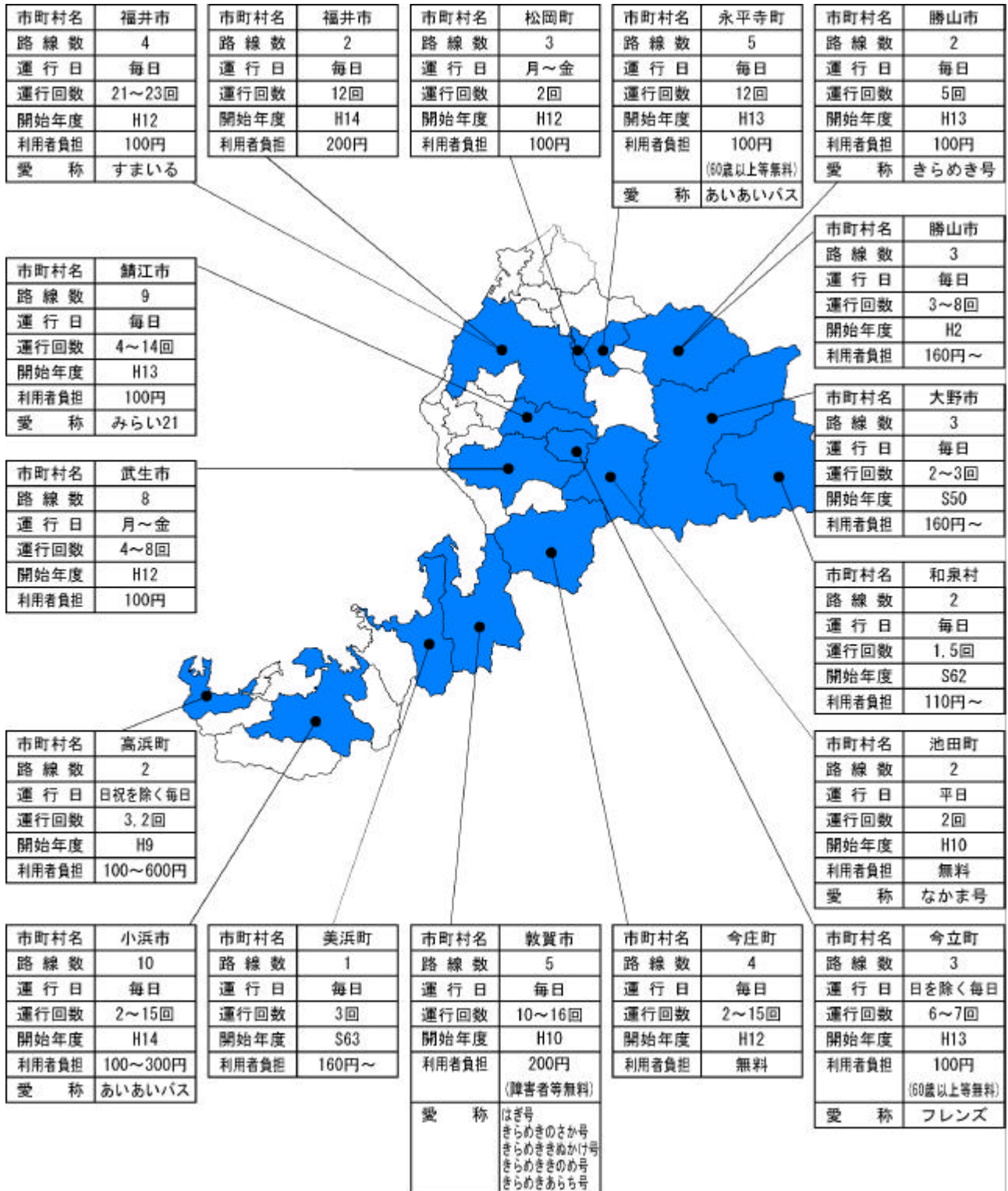
福祉バスは、コミュニティバスの一種で、高齢者や障害者等の移動手段を確保するため福祉施設を巡回しており、主に自治体によって運行されています。

現在、13市町村で福祉バスを運行していますが、今後、コミュニティバスへの変更も予想されます。

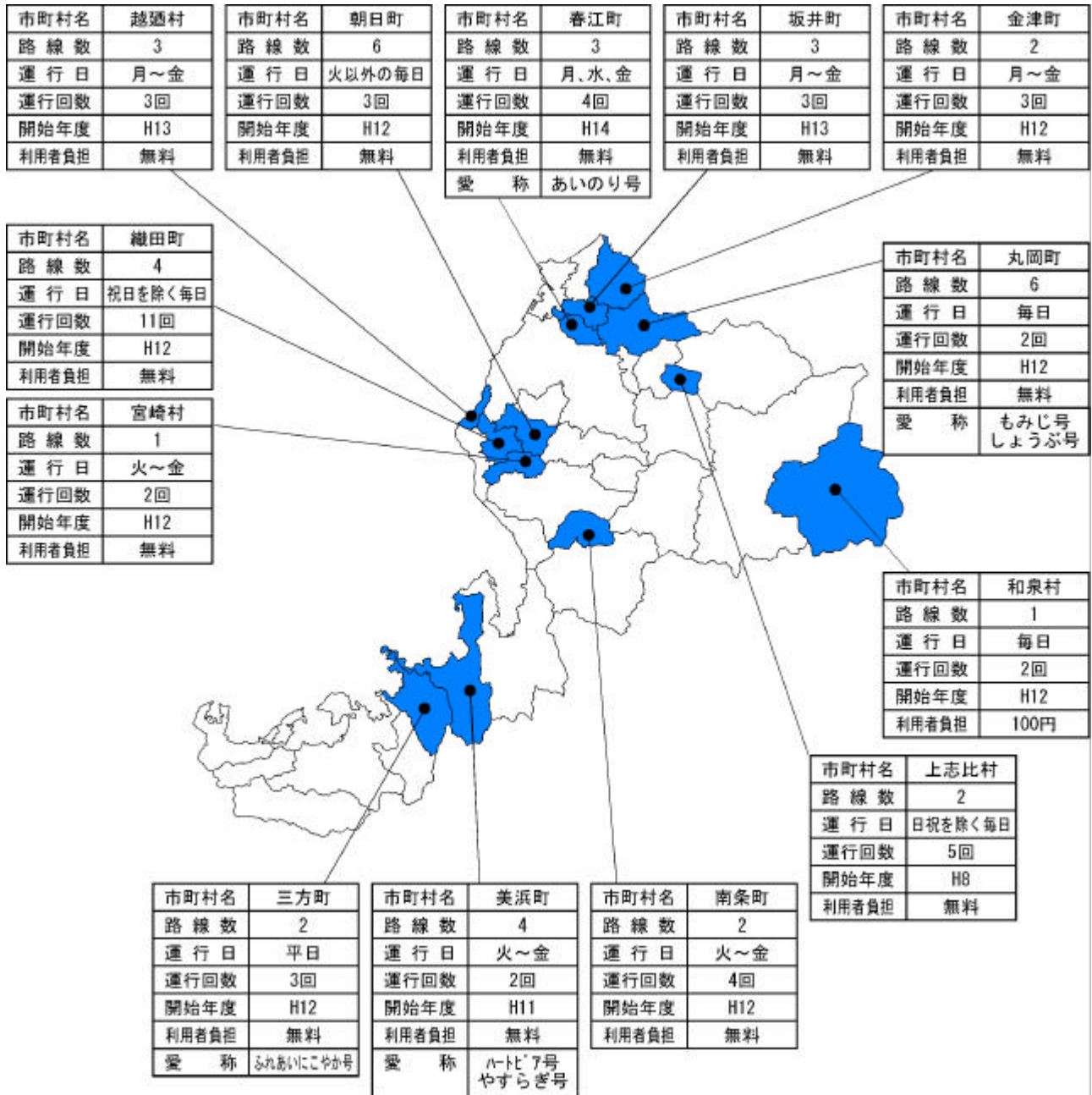
(表7) &lt;福祉バスの路線数&gt;

市町村名	路線数	市町村名	路線数
上志比村	2	朝日町	6
和泉村	1	宮崎村	1
金津町	2	越廼村	3
丸岡町	6	織田町	4
春江町	3	三方町	2
坂井町	3	美浜町	4
南条町	2		

(図4) <コミュニティバス等の状況>



(図5) <福祉バスの状況>



## 第2節 地域公共交通の課題

### 1 社会環境の変化からみた課題の整理

#### (1) クルマに依存するライフスタイルの見直し

クルマはドア・ツー・ドアで移動ができ、公共交通のように時間的制約がなく、本県では交通渋滞も比較的少ないことから、県民のクルマへの依存傾向が強くなっており、自動車保有台数（乗用車数）は一世帯当たり 1.67 台（平成 13 年 3 月）と全国で 2 番目に高く、輸送機関別旅客流動状況では自家用車が 9 割（平成 11 年）を超える状況となっています。

このように県民の移動手段が公共交通からクルマへとシフトし、公共交通機関の需要が減少していく過程で、鉄道ダイヤの縮減、バス路線の廃止等が進み、クルマを使わざるを得ない状況が発生するなど、

クルマに依存したライフスタイルによる悪循環が生じており、クルマと公共交通の共存する社会の創造に向けた取組みが課題となっています。



#### (2) 少子高齢社会に対応した交通体制づくり

本県における老年人口割合（65 歳以上）は年々増加しており、平成 12 年 10 月 1 日現在では総人口の 2 割を超え、ますます高齢化が進展しています。

高齢者の免許保有率は上がっているものの、公共交通が担う高齢者の主要な移動手段としての役割、存在意義は大きく、高齢者が自ら自由に移動し、積極的に社会参加ができ、多様な生活が送れるような公共交通体制づくりが課題となっています。

また、少子化の進行に伴い、児童、生徒などの公共交通利用者数は減少しているものの、公共交通を利用せざるを得ない高校生などの移動手段確保は必要不可欠であり、教育部局とも連携した施策の展開が課題となっています。

#### (3) 空洞化が進む中心市街地の活性化

県民のライフスタイルがクルマ中心の生活へと移行したことに伴い、駐車場とセットになった大規模集客施設の郊外への進出など、都市構造の分散化が進む中で、福井市やその他の拠点都市における中心市街地の活力が低下し、空洞化を招いています。

この中心市街地の空洞化が、公共交通離れを加速させ、さらに空洞化するという悪循環を生じさせていることから、まちづくりと併せて大きな課題となっています。



## (4) 過疎化が進行する地域の交通確保

過疎化が進行する地域では高齢者の比率が高くなっており、一人での移動が困難ないわゆる交通弱者が多くなっています。

そういった人達の移動手段であるバス路線が、需要の減少によって廃止・縮小していくことは、交通におけるシビルミニマムの確保、最低限の移動手段の保証ができなくなります。(シビルミニマム：住民生活のための必要最小限の環境条件)

このため、地域公共交通を地域住民の日常生活を支える社会資本と位置づけ、政策的な維持も検討しながら、行政および事業者等が一体となって、その対応を図ることが課題となっています。

## (5) 観光地における移動の利便性向上

本県の観光入込みの状況を見ると平成7年から減少傾向となっていました。11年、12年はイベントの開催もあって対前年増となっています。

ただし、利用交通機関別にみると、自家用車による入込みは増加していますが、公共交通による入込みは減少が続いています。

その要因の一つに、本県の観光資源が鉄道の駅から離れた場所にあり、公共交通によるアクセスが十分確保されていないということがあげられ、観光客の利便性を考慮した公共交通ネットワークが課題となっています。

## (6) 県民の環境に対する意識の醸成

地球環境問題の一つである地球温暖化の防止に向けて、その原因である二酸化炭素等の温室効果ガスの排出削減が重要な課題となっています。

このため、一人当たりの二酸化炭素排出量が自動車より小さい公共交通機関に転換し、環境に対する負荷の低減を図る必要があります。

しかし、県民の意識において、そういった認識が十分とは言えず、これをいかに醸成していくかが課題となっています。



## (7) 災害時における安全、快適な運行の確保

クルマへの依存傾向が強い本県においては、災害時、特に、雪害が交通に与える影響は大きく、道路交通が使えない場合の代替交通として、鉄道は大きな役割を担っています。

しかし、大雪の際には、鉄道においても通行不能やダイヤの乱れを生じており、定時性の確保に向けた体制の整備および冬期でも快適に利用できる交通ターミナルの除雪ならびに周辺の歩道等の除雪による安全な歩行空間の確保が課題となっています。

## 2 利用状況からみた課題の整理

平成2年から12年までの公共交通の利用者数の増減率をみると、鉄道ではJR（北陸本線、小浜線、越美北線）が14%減、えちぜん鉄道（旧京福電鉄）が23%減、福井鉄道が37%減となっており、バスについても、京福バスが45%減、福鉄バスが56%減となっています。

このように、依然として、鉄道、バスともに利用者数の減少に歯止めがかからず、その維持、存続が危惧される状況の中で、いかにして公共交通離れを食い止め、潜在的需要を掘り起こし、安定した運営、将来にわたっての持続的運行を図っていくかが抜本的な課題となっています。

### （1）鉄道

#### 住民意識の喚起、新しい仕組みづくり

利用者離れが進む中、将来にわたって鉄道を維持・整備していくために、地域の生活を支える公共性の高い資産として、事業者による取組みのみに委ねるのではなく、沿線住民の利用促進に向けた意識の喚起や需要の拡大に向けた新しい仕組みづくりなどが課題となっています。



### （2）バス

#### 利用者ニーズへの的確な対応

マイカー利用との競争力を高めるため、路線の見直しや新規路線の設置などといった利用者ニーズを的確に把握し、そのニーズに合ったサービスの提供を図ることが課題となっています。

#### 財政負担の軽減に向けた効率的な運行

路線バス事業者への補助やコミュニティバス、福祉バスの自主運行など、各市町村においてバスへの支援を実施していますが、各市町村とも限られた財源の中で将来にわたってこれを維持していくために、財政負担の軽減に向けた効率的な運行が課題となっています。

## 第2章 地域公共交通に対する住民のニーズ



## 第2章 地域公共交通に対する住民のニーズ

### 第1節 アンケート調査結果

地域公共交通に対する要請（ニーズ）について、様々な立場の住民から意見を聴取して「ビジョン」に反映することにより、実効性の向上を図ることとし、13年度にアンケート調査を実施しました。その調査結果の概要は以下のとおりです。

#### 利用者アンケート調査

##### 鉄道利用者

- ・ 鉄道を利用する目的としては、約8割が「通勤や通学のため」という回答となっている。
- ・ 鉄道の代替交通手段としては、自動車をあげる者が半数を超えており、バスという回答は2割程度である。
- ・ 鉄道利用者の改善ニーズとしては「運行本数」の改善が突出しており、次いで「身体の不自由な方への対応」「料金、ラッシュ時の車内混雑」「乗り継ぎ」などの改善が多い。
- ・ 具体的に、「運行本数」の改善については2~3本/時の確保、「終発時刻」については23時台まで延長、「乗り継ぎ」については待ち時間の短縮が望まれている。
- ・ 鉄道の維持については「行政が赤字を穴埋めしてでも維持すべき」という回答が約6割を占めている。

##### 乗合バス（京福代行バス含む）利用者

- ・ 乗合バスを利用する目的としては、約7割が「通勤・通学」という回答となっている。
- ・ 乗合バスの代替交通手段としては、「タクシーもしくは家族等の送迎」をあげる者が最も多く、次いで「自転車」という回答が多い。
- ・ 乗合バス利用者の改善ニーズとしては、「運行本数」「定時性」「料金」「始発・終発時刻」「乗り継ぎの接続等の便利さ」に対する要望が多く、一方で「身体が不自由な方にとっての利用しやすさ」も重要視されている。
- ・ 具体的に、「運行本数」の改善については2~4本/時の確保、ダイヤの遅れは10分以内、終発時刻については22時台まで、乗り継ぎについては待ち時間の短縮が望まれている。
- ・ 乗合バスを維持するためには、「行政が赤字を穴埋めしてでも維持すべき」という回答が7割を超える。

## 自動車通勤者アンケート調査

- ・自動車通勤者の通勤所要時間としては約8割が30分以内という回答であり、「自動車の方が所要時間が短いため公共交通を利用しない」という回答が多い。
- ・駐車場所については、7割以上が「勤務先敷地内の駐車場」となっている。
- ・公共交通の利用に向けた要望としては、「運賃の低減化」「運行本数の増」「利用しやすいバスルートの設定」「乗り継ぎ利便性の向上」「終電の延長」などが多くなっている。
- ・公共交通の必要性については、「必要」と考えている者が半数よりやや多くなっており、その理由として「車が利用できないときがあるから」が多くなっている。

## 一般県民アンケート調査（県政アンケート含む）

- ・公共交通の利用割合は全交通手段の1割程度となっている。
- ・公共交通が利用しにくい理由としては、「運行本数が少ない」「乗り継ぎが不便」「自宅や目的地が駅やバス停から遠い」「運賃が高い」が多い。
- ・公共交通の利用に向けた要望としては、「乗り継ぎ利便性の向上」や「運行本数の増加」「運賃の改善」をあげる者が多く、公共交通利用者のニーズと同様の傾向となっている。
- ・公共交通の必要性については75%程度が「必要」としており、その理由としては、「自動車が利用できないときがあるから」という回答が半数程度を占める。

## 障害者アンケート調査

- ・私用、観光・レジャーにおける交通手段としては、「タクシーもしくは家族等の送迎」が多く、公共交通の利用は少なくなっている。
- ・公共交通の必要性については、約6割が「必要」としており、その理由としては「免許、自動車を保有していない」が多くなっている。

## 老人クラブ、病院アンケート調査

- ・通院の交通手段としては自動車の割合が高く、公共交通の割合は低くなっており、公共交通は「年に数回しか利用しない」という人が多くなっている。
- ・公共交通が利用しにくい理由としては、「運行本数が少ない」「自宅が駅やバス停から遠い」「乗り継ぎが不便」「運賃が高い」が多く、公共交通利用者と同様の傾向となっている。
- ・公共交通の必要性については、85%が「必要」としており、その理由としては「免許、自動車を保有していない」「車が利用できないときがあるから」が多くなっている。

### 高校アンケート調査

- ・通学時に最もよく利用する交通手段としては、「自転車」が6割を占め、次いで「家族の自動車による送迎」が多くなっている。
- ・鉄道の利用割合は、全交通手段の約1割となっている。
- ・私用の外出でよく利用する交通手段としては、「自転車」が4割、次いで「鉄道」が25%となっている。
- ・公共交通の利用しにくい点（複数回答）としては、「運行本数が少ない」「運賃が高い」が6割を越えており、「自宅が駅やバス停から遠い」が4割となっている。

### 商業者アンケート調査

- ・売り上げに占める公共交通利用者の割合は2割未満という店舗が8割以上を占めており、買い物においては自動車への依存傾向が強くなっている。  
ただし、「商店街の活性化のためには公共交通の利便性向上が必要」と考える者の割合が8割程度と多くなっている。
- ・公共交通が利用しにくい理由としては、「自宅や目的地が駅やバス停から遠い」「運行本数が少ない」「運賃が高い」「乗り継ぎが不便」などが多くあげられている。

## アンケート調査の概要

### (1) 調査の内容

- ・公共交通機関の利用実態について
- ・公共交通の重要度、満足度について
- ・公共交通における問題点、課題について
- ・今後の公共交通の方向性について 等

### (2) 調査の対象

鉄道、バスの利用者    自動車通勤者    一般県民（県政広聴員）    障害者  
高齢者、病院通院者    高校生    商業者

(3) 調査実施日    平成13年11月29日（木）、30日（金）

(4) 回答数    約4,500票

## 第2節 調査結果の分析によるニーズの把握

### 1 公共交通の利用状況について

鉄道およびバス利用者においては、通勤・通学のための日常的な利用となっており、その利用の理由としては「目的地が遠い」という回答が最も多い。

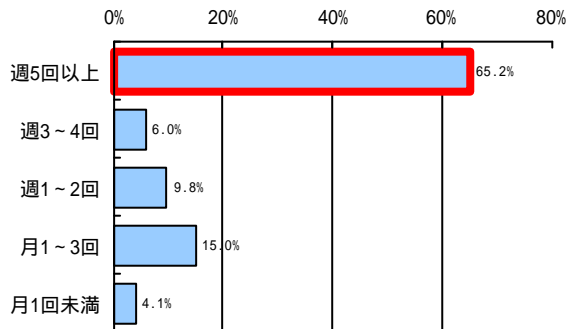
また、その他の、一般県民や障害者、老人クラブ・病院への通院者等における公共交通の利用頻度は「年に数回程度」という回答が多い。

高校生調査によると、通学に公共交通を利用している割合は2割程度であるが、私用や観光目的での利用割合は4割程度となっている。

以上の結果から、職場まである程度距離がある通勤者や高校生（余暇活動等）などが公共交通の主な利用者と考えられる。

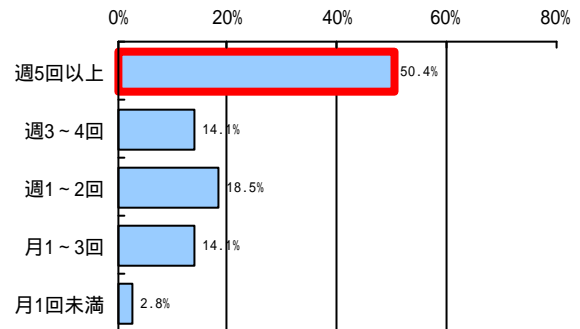
< 公共交通利用頻度 > (鉄道利用者)

〔頻度〕

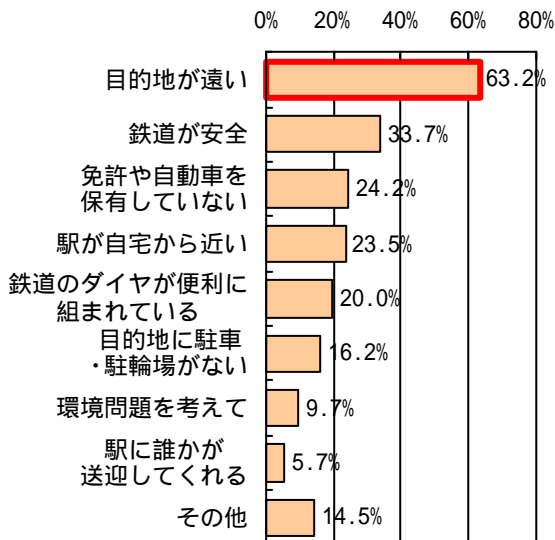


< 公共交通利用頻度 > (バス利用者)

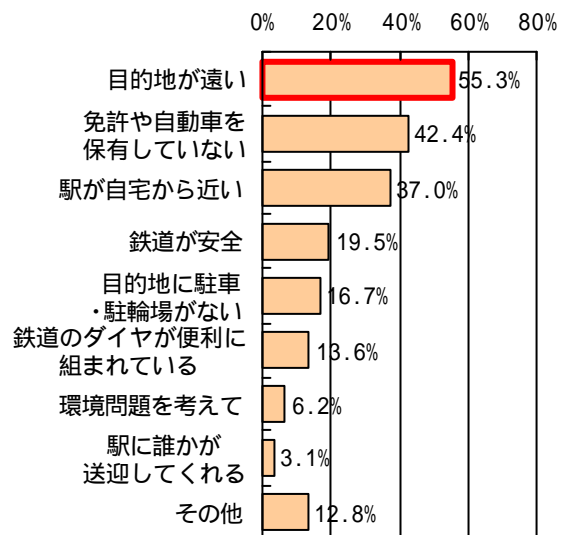
〔頻度〕



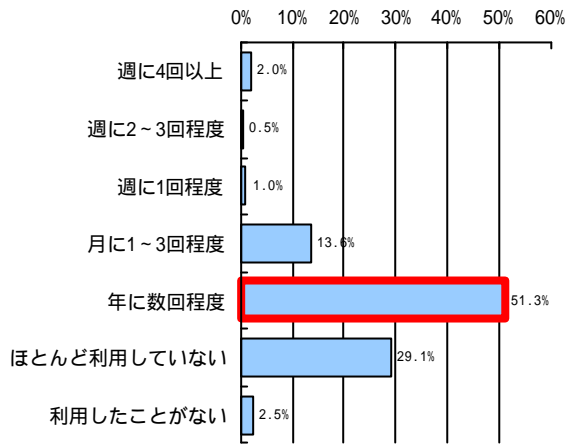
〔理由〕



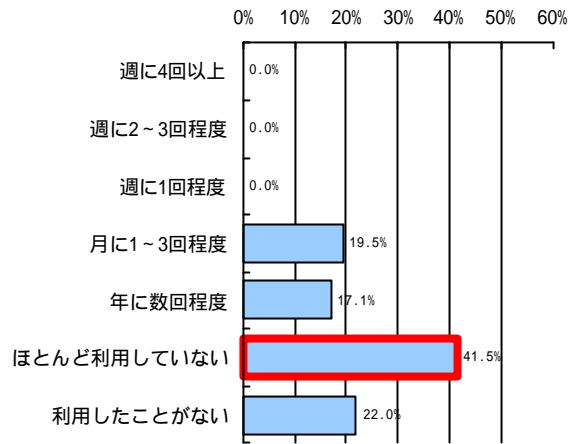
〔理由〕



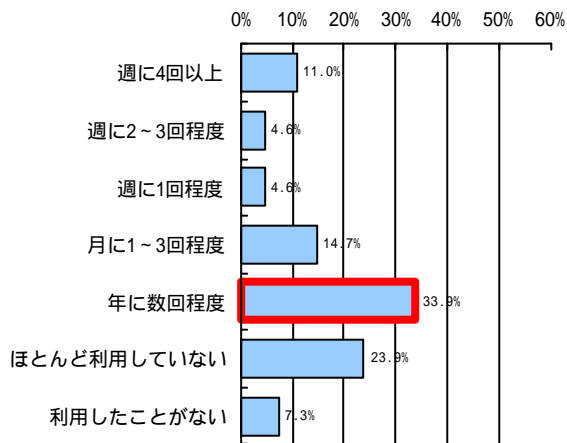
< 公共交通利用頻度 > (一般県民)



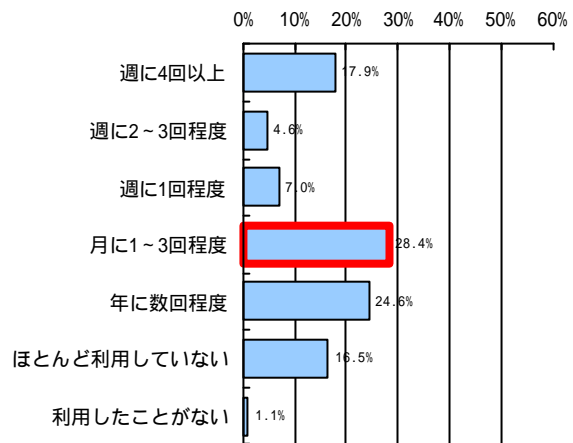
< 公共交通利用頻度 > (障害者)



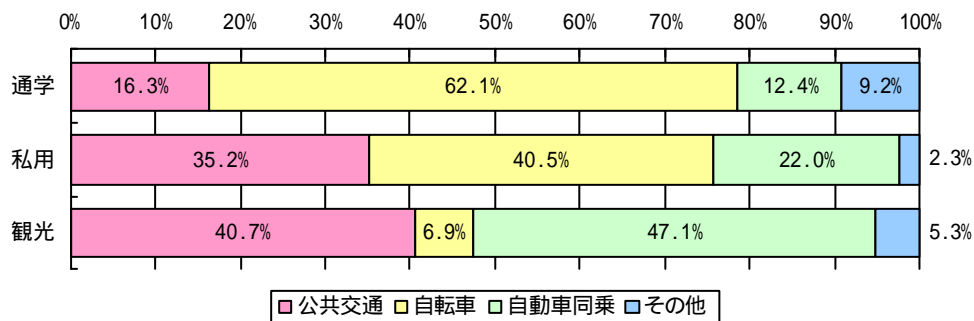
< 公共交通利用頻度 > (老人クラブ・病院通院者)



< 公共交通利用頻度 > (高校生)



< 利用理由ごとの交通手段別割合 > (高校生)

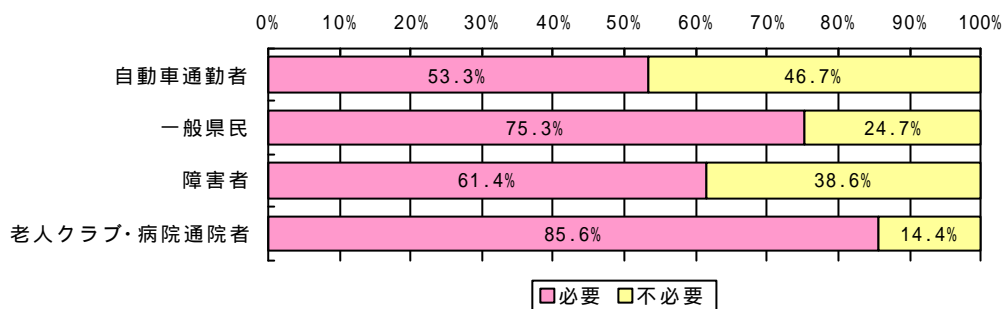


## 2 公共交通の必要性について

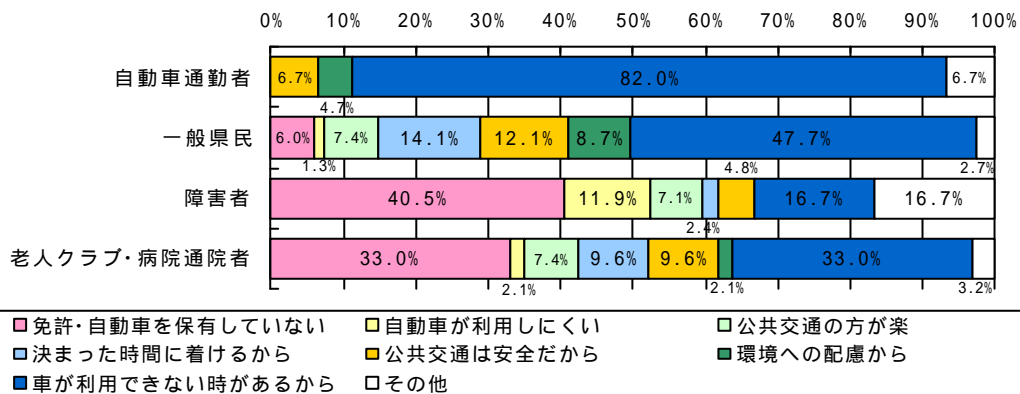
公共交通の必要性については、「必要」という人が総体的に多くなっており、その理由として、自動車通勤者や一般県民は「車が利用できない時があるから」、障害者や老人クラブ・病院通院者は「免許・自動車を保有していない」が多い。

また、反対に「不必要」の理由については、障害者を除いて「車を使えば何とかなるから」という回答が最も多くなっており、依然として自動車への依存傾向が強いといえる。

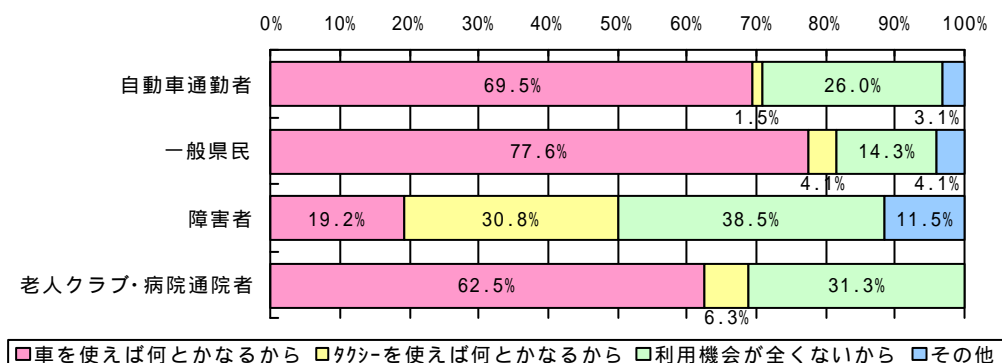
### < 公共交通の必要性について >



### < 公共交通を必要とする理由 >



### < 公共交通を必要としない理由 >



### 3 公共交通の維持に向けた考え方について

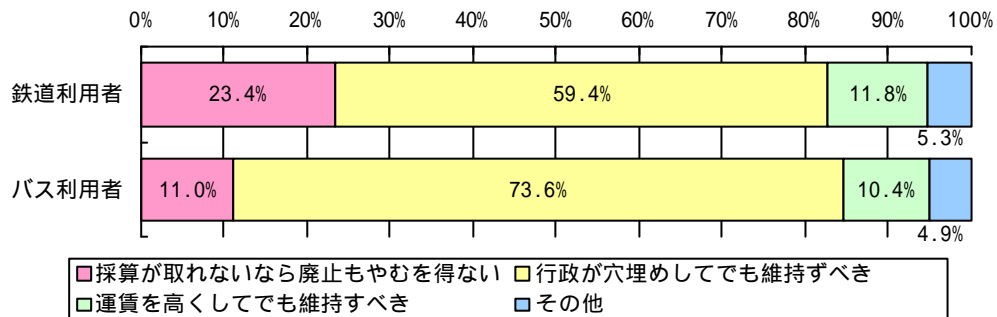
公共交通の維持に対する公共交通利用者の考え方としては、「行政が穴埋めしてでも維持すべき」という回答が過半数を占めている。

一方、「採算が取れないなら廃止もやむを得ない」という回答については、鉄道で2割程度、バスで1割程度と低くなっている。

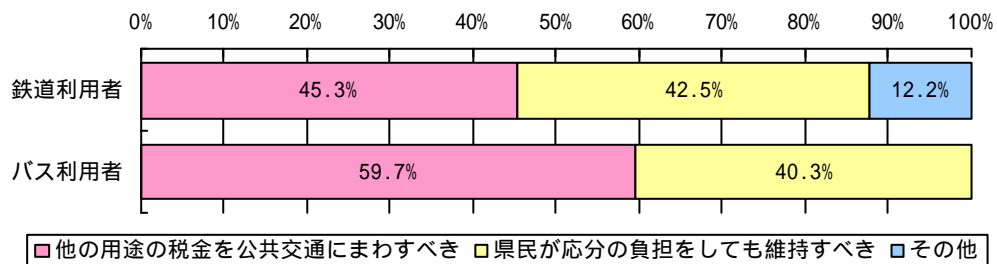
行政が穴埋めして維持するための財源としては、「他の用途の税金を公共交通にまわすべき」という回答が最も多く、次いで「県民が応分の負担をしても維持すべき」となっているが、両者の差はそれほど大きくない。

以上のことから、公共交通利用者は公共交通を維持していくためにある程度の負担もやむを得ないという考えを持っている人が多いといえる。

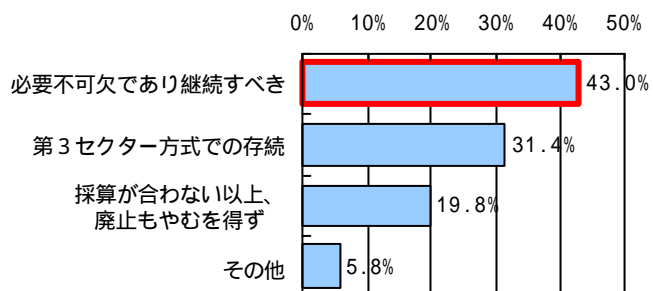
< 公共交通の維持に対する利用者の意向 >



< 行政による公共交通維持の財源について >



< 赤字路線の存続について >  
(県政アンケート)





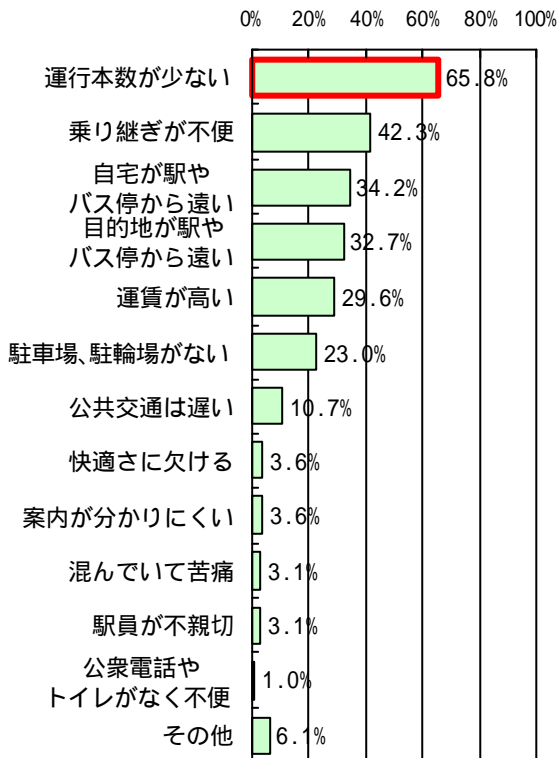
#### 4 公共交通の利用に当たっての問題点について

公共交通の利用に当たっての問題点として、一般県民や老人クラブ、病院通院者、高校生の回答で最も多かったのが「運行本数が少ない」、次いで「乗り継ぎが不便」「自宅が駅やバス停から遠い」「運賃が高い」「駐車場や駐輪場がない」などとなっている。

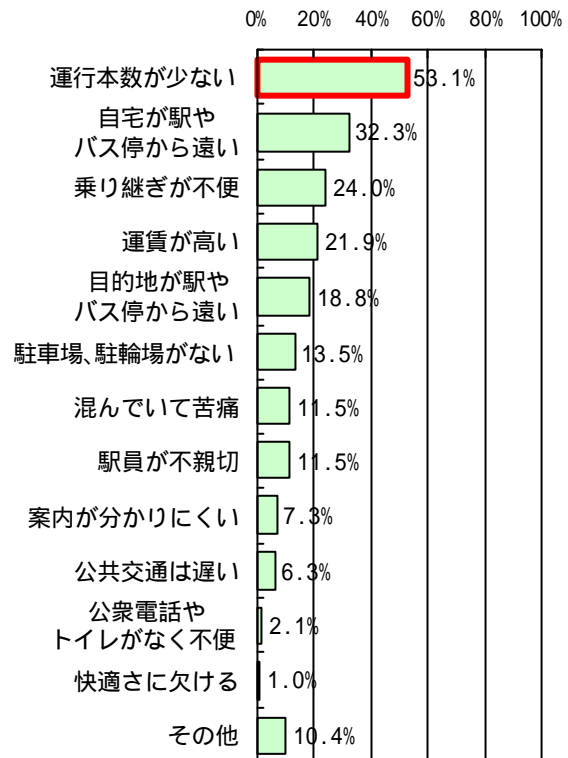
また、自動車通勤者においては、「所要時間が長い」が最も多く、次いで「近くに駅、バス停がない」となっていることから、時間短縮や利便性の確保を最優先の課題と考えていることがうかがえる。

以上のような公共交通利用に当たっての問題点を踏まえ、重点的なサービスの改善を図ることにより、自家用車から公共交通への転換が促進され、公共交通の利用増加に結びつくものと考えられる。

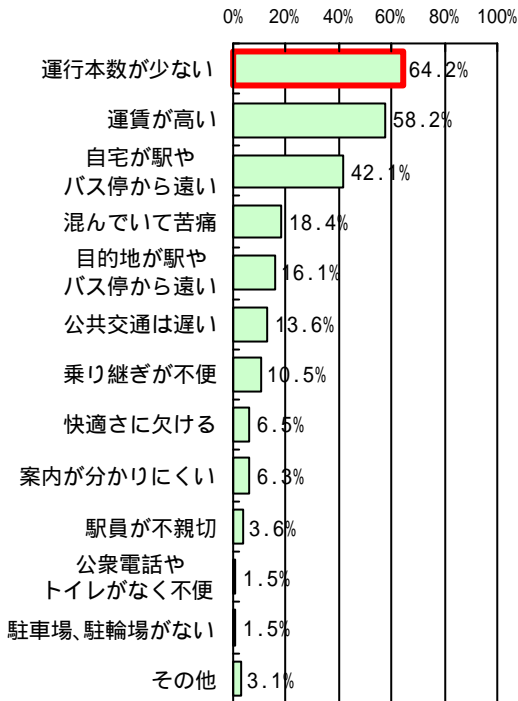
<利用しにくい理由> (一般県民)



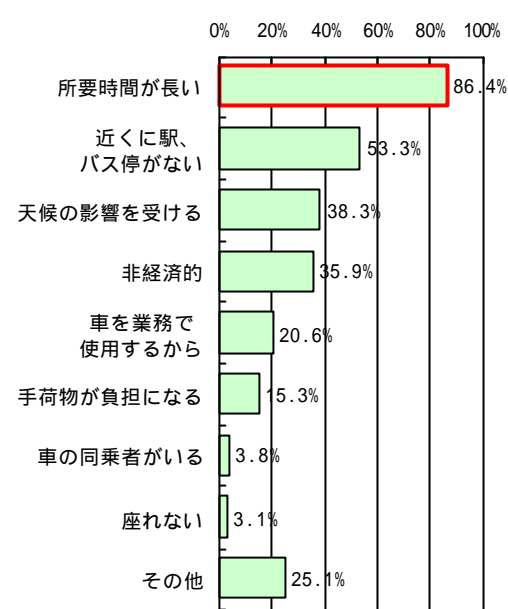
<利用しにくい理由> (老人クラブ・病院通院者)



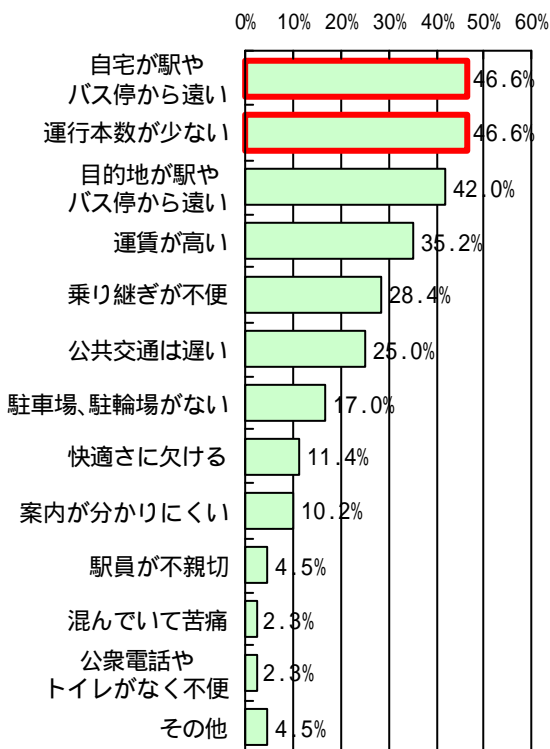
<利用しにくい理由> (高校生)



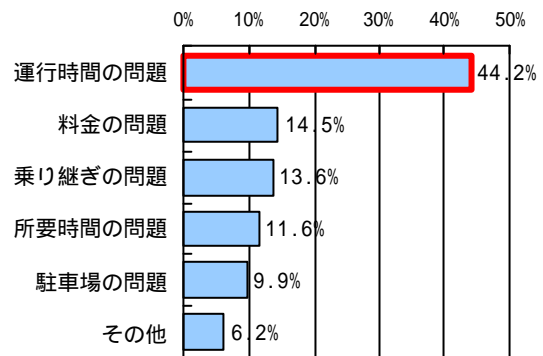
<利用しにくい理由> (自動車通勤者)



<利用されない理由> (事業者)



<利用率アップのネックとなる事項について> (県政アンケート)

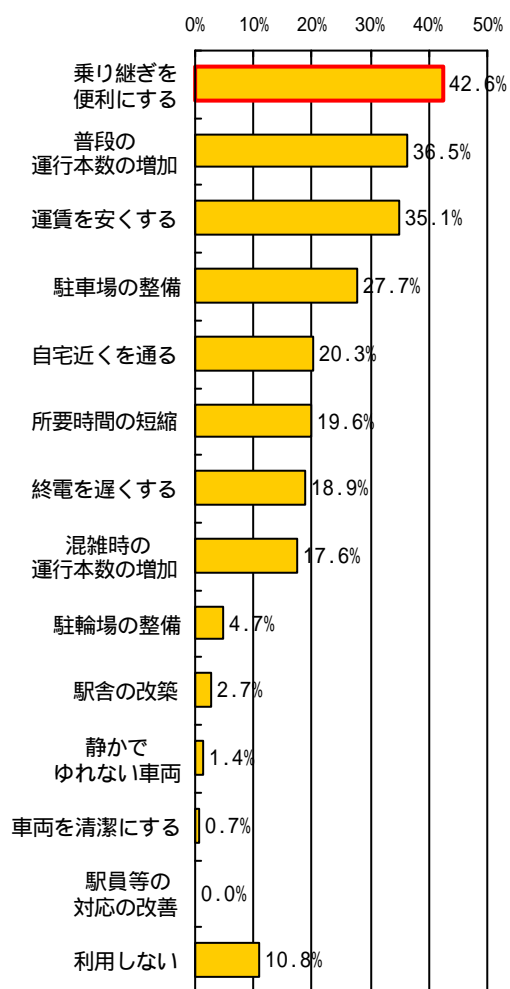


## 5 公共交通の利用に向けた要望について

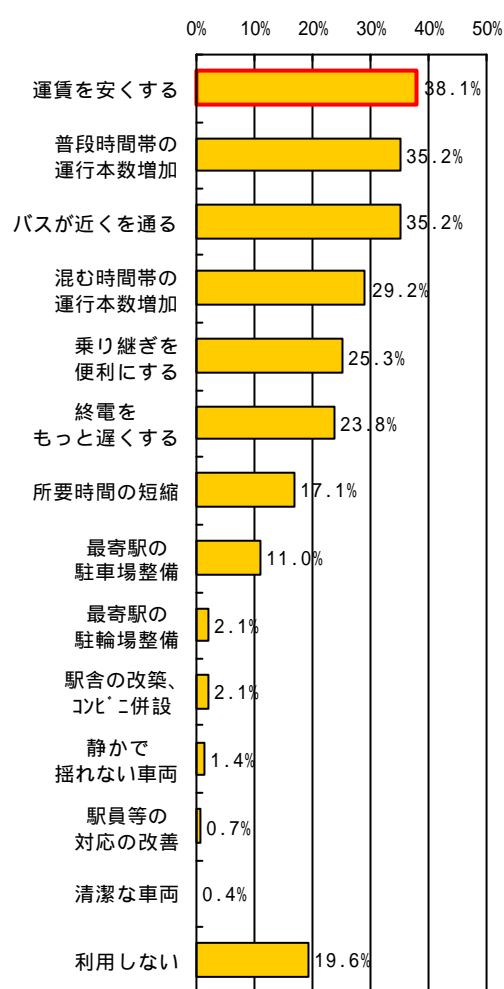
### (1) 一般県民、自動車通勤者

一般県民および自動車通勤者における公共交通の利用に向けた要望としては、「乗り継ぎを便利にする」「運行本数の増加」「運賃を安くする」などの割合が高くなっており、こういったサービスの改善によって、自家用車から公共交通への転換を図る必要があると考えられる。

< 公共交通の利用に向けた要望 > (一般県民)



< 公共交通の利用に向けた要望 > (自動車通勤者)



## (2) 障害者、老人クラブ・病院通院者、高校生、商業者

障害者における公共交通への具体的な要望としては、「バスのステップ、段差の解消」、「目的地までのわかりやすい表示」など、老人クラブや病院通院者、高校生においては、「運賃の引き下げ」や「運行本数の増便」、「バスの運行ルート変更」、「乗り継ぎの改善」など、商業者においては、「パークアンドライドの徹底」や「まちづくりと併せた整備」、「利便性向上に向けた公的投資」などとなっており、それぞれの立場に応じた改善が必要となっている。

## ○公共交通に対する希望等（自由記述）

	要 望 内 容
障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者における運転手への障害者の介助方法の訓練</li> <li>・バスのステップ、段差の解消</li> <li>・目的地までのわかりやすい表示</li> <li>・リフト付きバスの運行状況の情報提供</li> <li>・別のホームへ行く時のエレベーターの設置</li> <li>・バスの運賃の値下げ、運行本数の増便</li> <li>・車椅子使用者が利用しやすい施設の整備 等</li> </ul>
老人クラブ 病院通院者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃の引き下げ</li> <li>・乗り継ぎの改善</li> <li>・主要な路線の運行本数増便（朝夕の通勤時間帯）</li> <li>・バスの運行時間遅延の防止</li> <li>・雪に対する適切な対応 等</li> </ul>
高校生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃の引き下げ</li> <li>・運行本数の増便</li> <li>・バスの運行ルート変更</li> <li>・乗り継ぎの改善</li> <li>・バスの運行時間遅延の防止</li> <li>・駅、バス停の増設</li> <li>・最終バスの時間延長 等</li> </ul>
商業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の持ち込みを可能にするなど便利さを工夫</li> <li>・道路新税などを検討し、公共交通と車のバランスを調整</li> <li>・パークアンドライドの徹底、車との役割分担</li> <li>・JRとの乗り継ぎに考慮した福井駅までの乗り入れ</li> <li>・まちづくりと併せた整備</li> <li>・利便性向上に向けた公的投資 等</li> </ul>

(3) 鉄道・バス利用者

鉄道、バス利用者とも、運行本数に対するニーズが高く、次いで身体の不自由な方への対応や料金の低減化、ラッシュ時の車内混雑、乗り継ぎ・接続などについての改善のニーズが高くなっている。

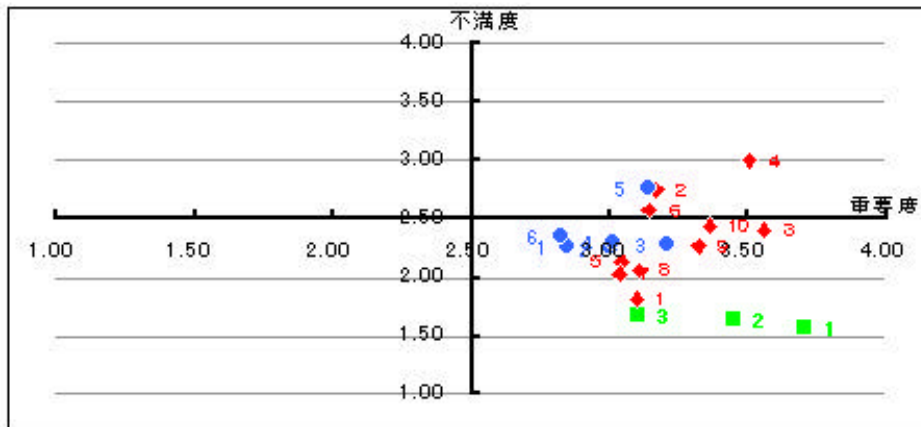
運行本数の少なさが待ち時間を長くするとともに、他の公共交通との乗り継ぎも悪くし、また、車内混雑を生み出していることから、この改善が最優先課題となっている。

鉄道利用者の重要度・不満度分布

鉄道に関する「安全性」「便利さ」「車両の使いやすさ」について、利用者の評価による重要度と不満度の分布図(下図)をみると、重要度については、すべての事項について重視すべきとなっており、不満度については、運行本数や身体が不自由な方の利用しやすさ、朝・夕の車内混雑のないこと、始発・終発時刻などが高くなっている。

重要度とは、サービスの項目に対して、利用者が考える重要さの度合いを表すもので、アンケートの「重視」=4、「やや重視」=3、「あまり重視しない」=2、「重視しない」=1の平均値  
 不満度とは、サービスの項目に対して、利用者が抱く不満の度合いを表すもので、アンケートの「不満」=4、「やや不満」=3、「やや満足」=2、「満足」=1の平均値

< 鉄道に対する利用者評価分布 >



項目		重要度	不満度
安全性	1 事故にあわないこと	3.70	1.57
	2 安全に乗降できること	3.44	1.64
	3 急発進、急停車をしないこと	3.11	1.69
便利さ	1 路線がわかりやすいこと	3.09	1.81
	2 朝・夕の車内混雑のないこと	3.17	2.75
	3 料金が安いこと	3.56	2.41
	4 運行本数が多いこと	3.50	3.00
	5 運行速度が早いこと	3.04	2.14
	6 始発・終発の時間が十分なこと	3.14	2.58
	7 駅にイスや屋根等があること	3.03	2.02
8 乗務員・駅員のサービス・マナーがよいこと	3.11	2.07	
9 自宅からバス停・駅までが近いこと	3.32	2.26	
10 乗り継ぎの接続が良いこと	3.36	2.44	

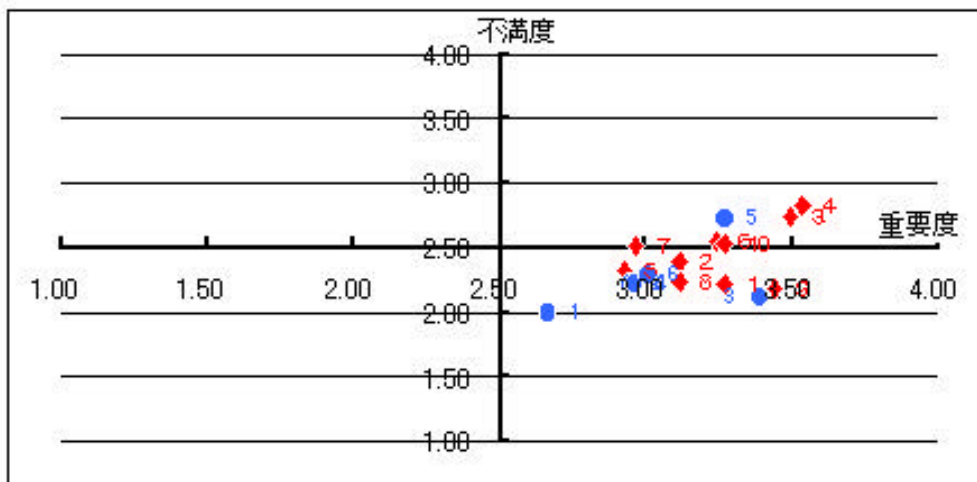
項目		重要度	不満度	
車両	1	乗降口が広いこと	2.84	2.26
	2	乗降が楽なこと	3.00	2.24
	3	行き先表示の分かりやすいこと	3.21	2.29
	4	座席の座り心地がよいこと	3.01	2.31
	5	身体の不自由な方が利用しやすいこと	3.13	2.77
	6	にぎり棒・つり革の使い勝手がよいこと	2.82	2.36

### バス利用者の重要度・不満度分布

バスに関する「便利さ」「車両の使いやすさ」についての評価分布図をみると、利用者はすべての事項について重視すべきであると捉えている。

また、運行本数や料金、身体が不自由な方の利用しやすさなどについて不満度が高く、改善が望まれている。

#### <路線バスに対する利用者評価分布>

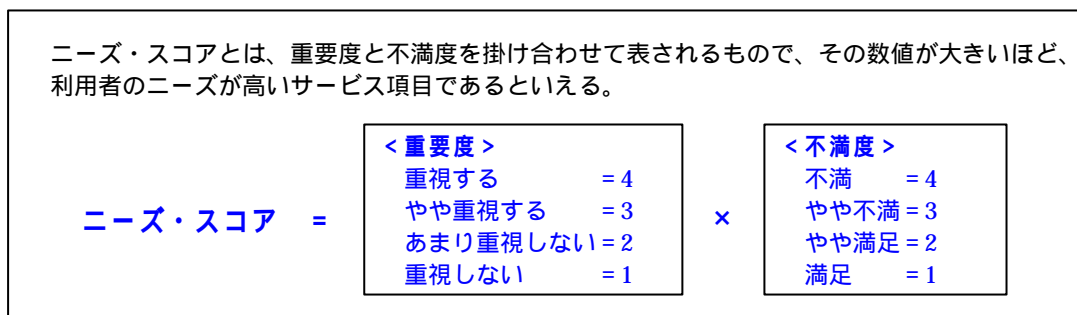


項目		重要度	不満度	
便利さ	1	路線がわかりやすいこと	3.27	2.22
	2	朝・夕の車内混雑のないこと	3.11	2.40
	3	料金が安いこと	3.49	2.75
	4	運行本数が多いこと	3.53	2.83
	5	運行速度が早いこと	2.93	2.32
	6	始発・終発の時間が十分なこと	3.24	2.56
	7	駅にイスや屋根等があること	2.97	2.51
	8	乗務員・駅員のサービス・マナーが良いこと	3.12	2.24
	9	自宅からバス停・駅までが近いこと	3.44	2.20
	10	乗り継ぎの接続が良いこと	3.27	2.53
車両	1	乗降口が広いこと	2.67	2.00
	2	乗降が楽なこと	2.94	2.23
	3	行き先表示の分かりやすいこと	3.38	2.12
	4	座席の座り心地がよいこと	2.96	2.23
	5	身体の不自由な方が利用しやすいこと	3.27	2.72
	6	にぎり棒、つり革の使い勝手がよいこと	3.00	2.30

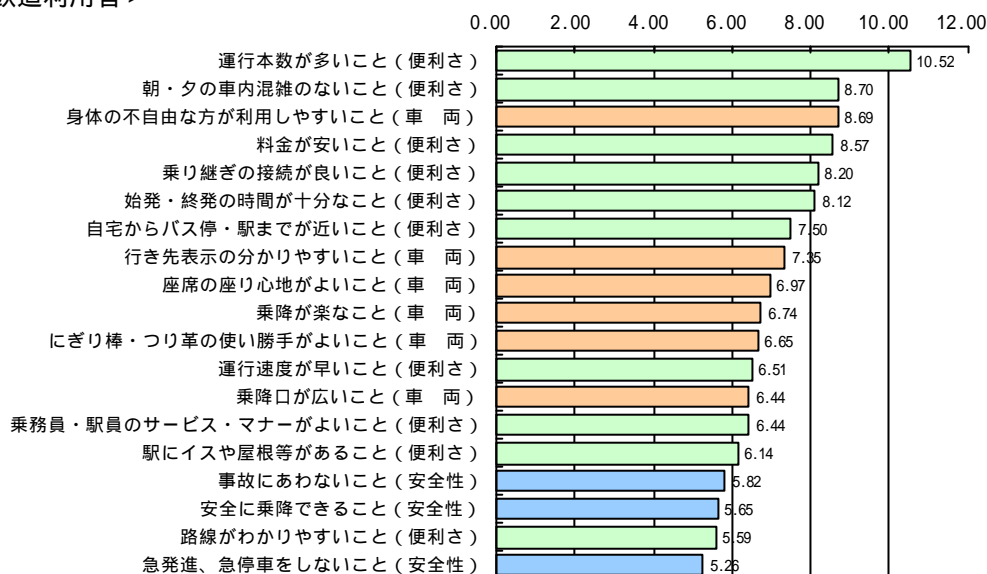
えちぜん鉄道（旧 京福電鉄）についてはバス代行となっていたため、バス利用者を含む。

## ニーズ・スコア

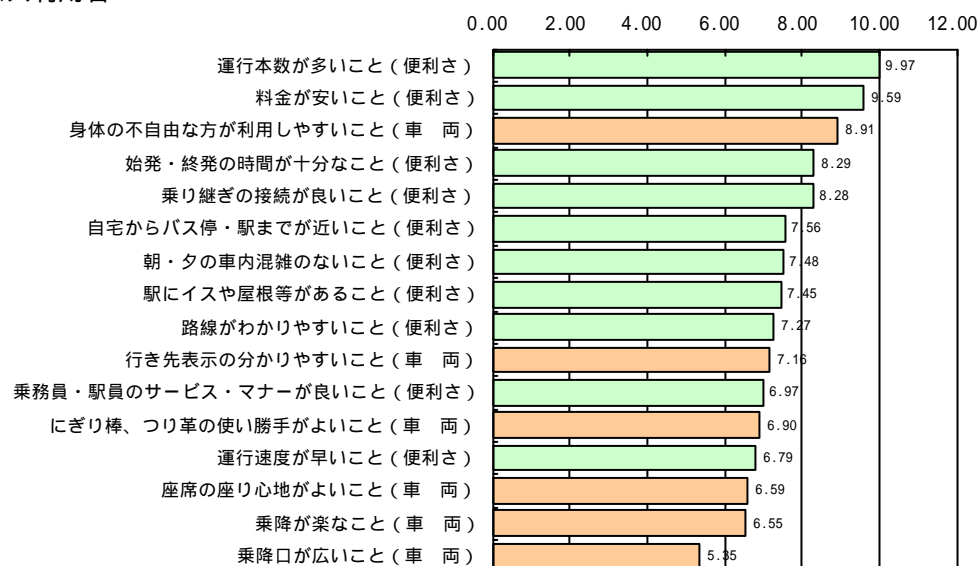
重要度と不満度を一体的に評価するニーズ・スコア（下図）をみると、鉄道、バスともに「運行本数が多いこと」が最も多くなっている。



### < 鉄道利用者 >



### < バス利用者 >

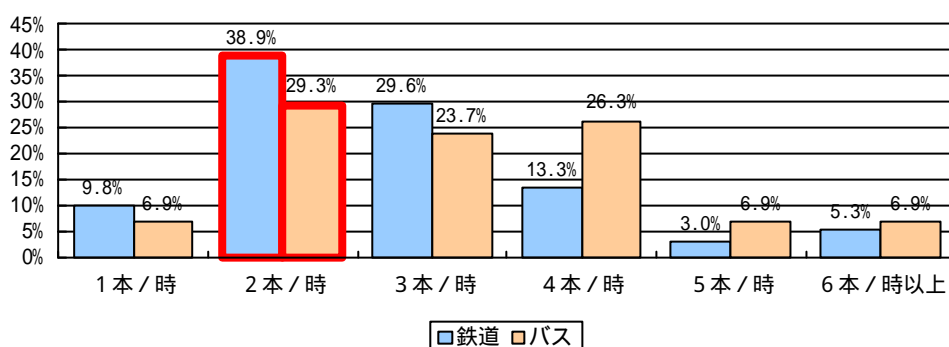




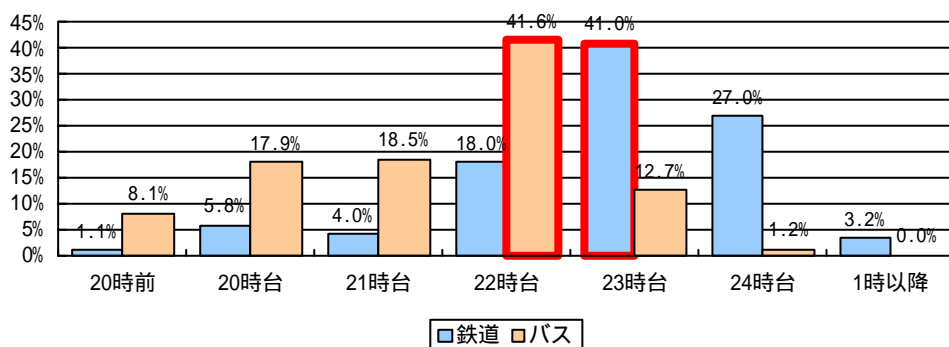
利用者の具体的な改善ニーズ

- ・ 運行本数：1時間に2～4本を希望する者が多い。
- ・ 終発時刻：バスは22時台、鉄道は23～24時台を希望する者が多い。
- ・ バス遅れ時刻：10分未満が許される範囲と考える者が多い。
- ・ バス停までの時間：10分未満を希望する者が多い。
- ・ バスの乗り継ぎ：5～15分程度での接続を希望する者が多い。

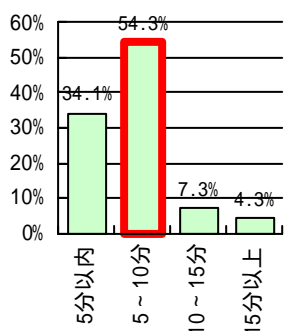
< 希望する運行本数 >



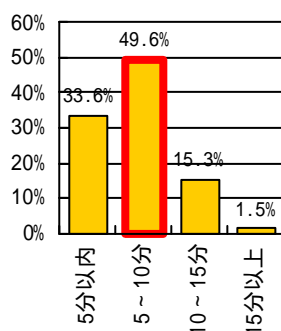
< 希望する終発時刻 >



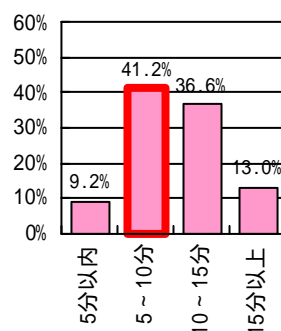
< 許されるバス遅れ時間 >



< 希望するバス停までの時間 >



< 希望する乗り継ぎ時間 >



### 第3章 地域公共交通の今後の目指すべき方向性

## 第3章 地域公共交通の今後の目指すべき方向性

第1章「地域公共交通の現状と課題」、第2章「地域公共交通に対する住民のニーズ」を踏まえ、地域公共交通を将来にわたって維持、活性化させていくため、平成15年度以降10年間程度の目指すべき方向性を明確にすることとし、その基本的考え方となる「基本コンセプト」を策定しました。

### 第1節 基本コンセプト

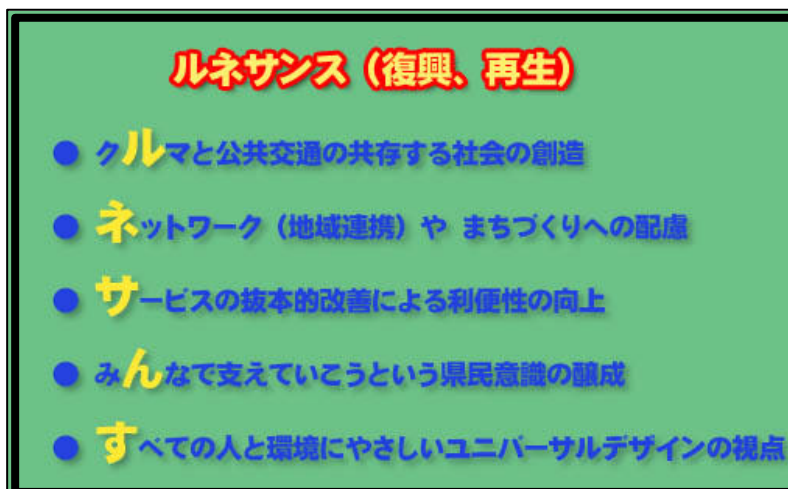
地域公共交通が昭和40年代前半の元気な姿を取戻し（ルネサンス：復興、再生）さらに、将来の真に豊かな県民生活を支える「生活交通」への飛躍を目指して、「ビジョン」の基本コンセプト（基本理念）を、



〔「生活交通」：毎日の生活を送る中で、県民一人ひとりが安心して利用でき、快適で使いやすいと感じる、生活に密着した、また、生活に欠かせない交通と位置づけます。〕

と設定するとともに、この基本コンセプトの実現に向け、以下の5つの視点（「基本的方向」）に基づいて、施策の展開を図ります。

<生活交通ルネサンスの実現に向けた「基本的方向」>



「基本的方向」の展開に当たっては、「仕組み」「意識」およびそれを支える「ベース」の発展に分類し、それぞれ ～ ステージにわたる段階的な展開を図ります。

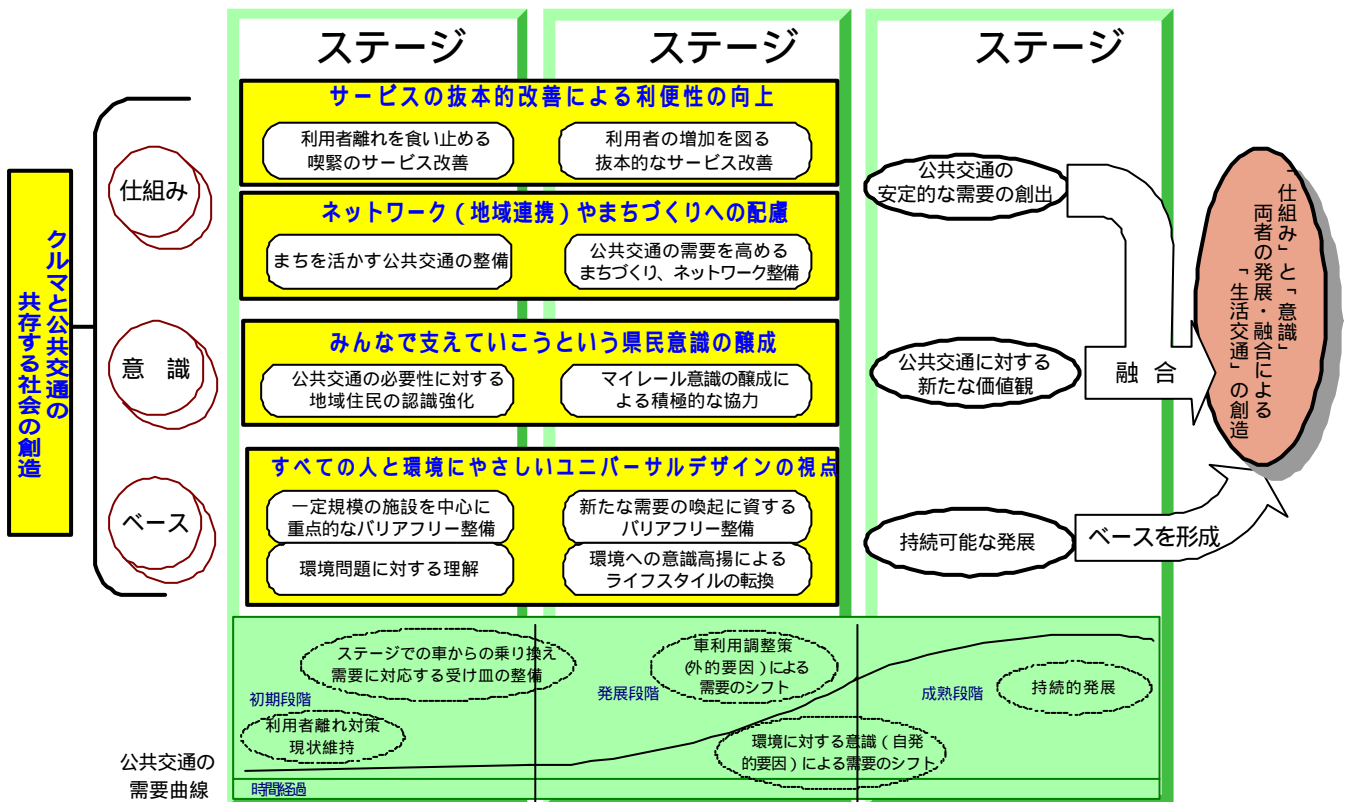
<ステージの施策展開>

- 1 『クルマと公共交通の共存する社会の創造』は、すべての施策展開の前提とします。
- 2 『サービスの抜本的改善による利便性の向上』『ネットワーク（地域連携）やまちづくりへの配慮』は「仕組み」の分類に位置づけ、[ ステージ ]では利用者離れを食い止めるサービスの改善、まちづくりに不可欠な整備等を中心に施策の展開を図り、[ ステージ ]では利用者増に向けた施策の展開を実施していきます。
- 3 『みんなで支えていこうという県民意識の醸成』は「意識」の分類に位置づけ、[ ステージ ]で地域公共交通の現状の認識強化に向けた情報提供や啓発等を中心に施策の展開を図り、[ ステージ ]では地域公共交通は地元のかげがえのない財産であるという意識を確立し、積極的な協力を促す施策を実施していきます。
- 4 『すべての人と環境にやさしいユニバーサルデザインの視点』については、「仕組み」「意識」両方の「ベース」と位置づけ、[ ステージ ]では利用者数などを踏まえた重点的なバリアフリー整備、環境対策としての理解を促す啓発活動等を中心に施策の展開を図り、[ ステージ ]では新たな需要の喚起に資する整備、環境への配慮によるクルマからの転換を促進する施策を実施していきます。

（ユニバーサルデザイン：みんなが快適に利用できる状況）

それぞれのステージのねらいとして、[ ステージ ]においては、公共交通の利用者離れを食い止め、現状を維持し、[ ステージ ]においては、クルマからのシフトを促進し、地域公共交通の需要のルネサンス（復興、再生）を図ります。

それにより、[ ステージ ]においては、「安定的な需要」や「人々の新たな価値観」が生まれ、新しい公共交通が創造されます。



## 1 クルマと公共交通の共存する社会の創造

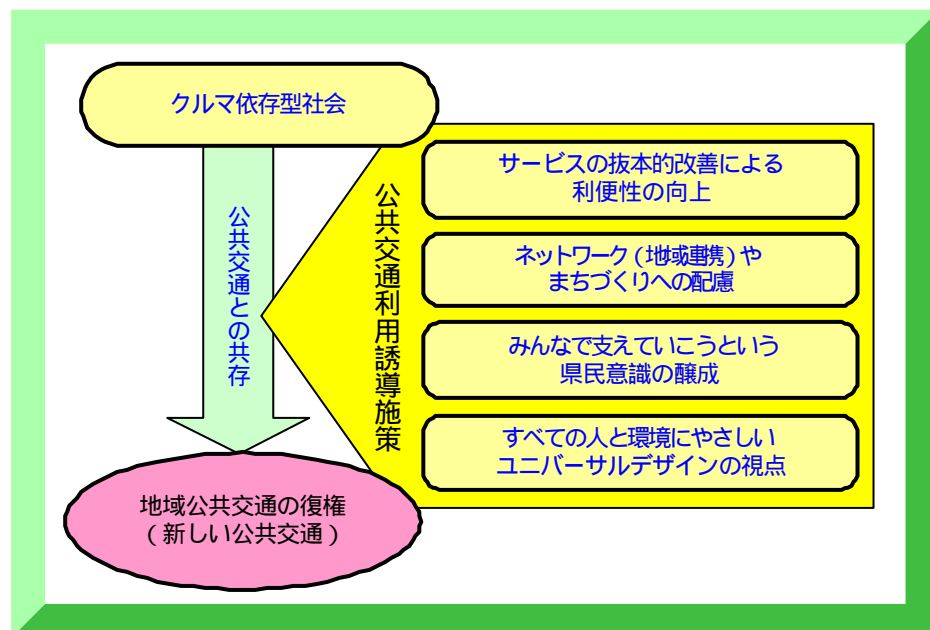
クルマ（自家用車）は、自分の都合に合わせ、行きたい時に行きたい場所へドア・ツー・ドアで移動できるという“即時性”“自由度の高さ”を有します。

一方、公共交通は“安全”であり、鉄道においては、決まった時間に目的地に着くことができる“定時性”を有するものの、本県のように道路混雑が少ない状況下では、クルマでもある程度の定時性が確保でき、公共交通を利用する場合の駅やバス停留所へのアクセスや時間調整などといったデメリットを考えると、クルマによる移動が多くなっています。

しかし、自動車免許を取得できない年少者、身体的理由により運転できない高齢者や障害者などのいわゆる交通弱者はもとより、通常、クルマを利用している人でも様々な理由からクルマを利用できないことがあります。

また、事故や災害、特に、本県は積雪地域であることから、大雪などによって道路交通が利用できない状況も発生しており、クルマの代替交通機関として、鉄道は大きな役割を担っています。

このため、すべての人々に対して最低限のモビリティ（空間的移動能力）を保証し、将来にわたって持続的に利用できる真に豊かな交通環境の形成を目指して、地域住民、事業者、行政が一体となって公共交通の維持・活性化に向けた協議を実施し、クルマに依存する社会からクルマと公共交通の共存する社会への転換を図っていくこととします。



## 2 サービスの抜本的改善による利便性の向上

鉄道やバスの利用が停滞している要因として、運行本数や運行時間帯、運賃などサービス面において利用者のニーズに対応していないこと、また、クルマと違って、駅からもしくは駅までの移動手段が必要となることがあげられます。

そこで、利用者の使い勝手を向上させる運行ダイヤの工夫や利用者ニーズに対応した運行本数の増便、運行時間帯の確保・拡大等を図るとともに、アクセスしやすい駅やバス停留所の整備、鉄道とバスのスムーズな乗り継ぎなどといった公共交通機関相互の連携による総合的な交通利便性の向上を図ることとします。

また、災害時、特に冬期における積雪時においても、地域住民が安全かつ快適に公共交通を利用できるように定時性の確保や交通ターミナルの除雪体制の強化、周辺の歩道の除雪等による安全な歩行空間の確保を図ることとします。

以上のようなサービスの向上を図りながら、新たな展開として、快適性・軽快性に優れた低床式車両（Light Rail Vehicle）の導入や鉄道事業者間の相互乗り入れなどについても検討していくこととします。

さらに、ゾーン運賃制度などわかりやすい運賃体系の導入や利用料金の低減化を図ることにより、公共交通利用者の負担を軽減し、クルマからの転換を図ります。

これらのサービスの抜本的改善には、大きな初期投資と他事業者との十分な調整が必要となることから、地域公共交通を地域住民の生活を支える社会資本と位置づけ、事業者の努力のみに委ねるのではなく、地域住民、事業者、行政が一体となって、その整備に努めていくこととします。



### 3 ネットワーク（地域連携）やまちづくりへの配慮

地域住民の通勤・通学や買い物などの日常生活が広域化し、複数市町村にまたがる生活圏の形成が進む中で、生活圏内の公共交通ネットワークの確立と広域的・幹線的な公共交通網の整備が必要となっています。

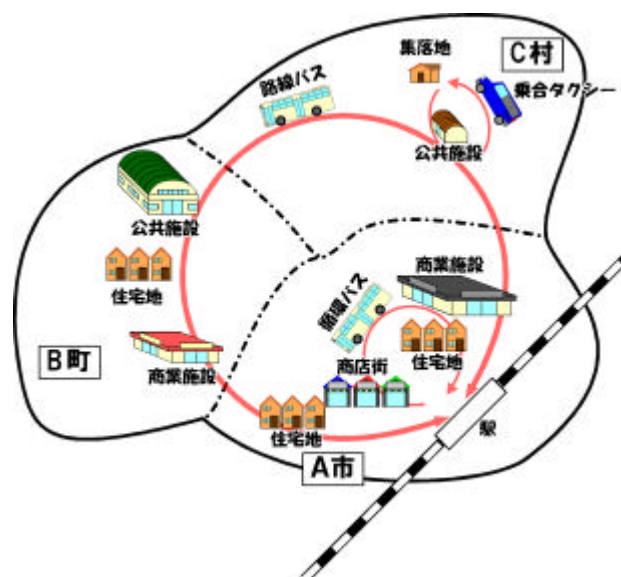
そのため、各地域の住民、事業者および行政が一体となって、生活圏の拠点となる地域を中心に各地域の連携を図りながら、その整備に努めることとします。

また、クルマの普及に伴い、都市構造が分散化し、中心市街地の空洞化が進んでおり、地域公共交通を利用して集散する場が少なくなっていることから、駅を中心とした市街地の活性化が必要となっています。

そこで、まちの核としての駅の拠点性を高め、賑わいを創出する新たなコミュニティ機能を付加するとともに、駅を中心として歩ける範囲内での商業施設、公益施設の配置など密度が高くコンパクトな市街地形成を図ることにより、鉄道利用の喚起を図ります。

なお、まちづくりとバス政策を一体的に捉え、バスによる快適な交通、快適な生活の実現を目指す「オムニバスタウン」構想の推進やバスが唯一の公共交通機関となっているような地域におけるバスの効率的な運行も図っていくこととします。

以上のような施策の展開により、魅力的な公共交通の創造と都市の再生を図り、地域公共交通の安定的な需要の創出につなげていきます。





#### 4 みんなで支えていこうという県民意識の醸成

利用者の減少が進み、ますます事業者の経営が悪化する地域公共交通を維持・確保していくためには、従来のような「交通事業者」の経営努力と「行政」による支援のみでは限界にきており、地域社会を構成する「住民」一人ひとりが、積極的に地域公共交通を利用して、残していくという『意識』の醸成と公共交通活性化策への合意形成が重要となっています。

そこで、地域住民に対して地域公共交通の現状認識の強化を図り、利用促進を促すとともに、地域公共交通は地域のかげがえのない財産であるという意識（マイレール意識）の醸成を図ることとします。

そのため、事業者と行政が連携して広報活動やシンポジウムなどを積極的に実施するとともに、交通関係の諸団体やNPOなどとも連携しながら、地域住民一人ひとりの理解と意識の醸成を効率的に図っていくこととします。

また、教育面からも、学校教育における公共交通への意識啓発や遠足等における公共交通の積極的利用など子供の頃からの公共交通とのふれあいにより、愛着心の醸成を図っていくこととします。

なお、各種施策の計画に当たっては、地域住民への情報提供および地域住民からの意見聴取を積極的に行い、それらを施策に反映することによって、施策に対する地域住民の合意形成を促進します。

以上のような施策の展開により、地域住民が公共交通の維持・活性化および地球環境への配慮のために、「自ら考え、自ら進んで行動する」といった新たな価値観の創出を図ります。



## 5 すべての人と環境にやさしいユニバーサルデザインの視点

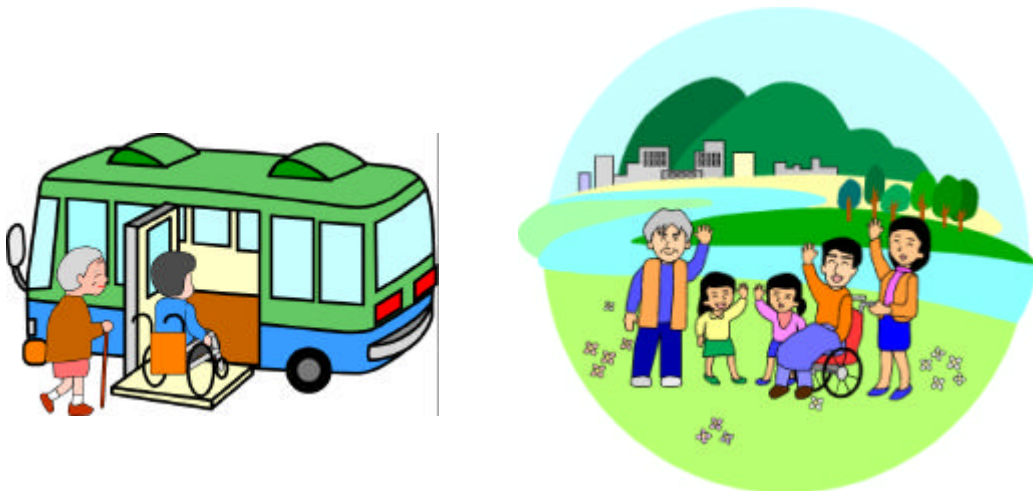
少子高齢化の進行や地球環境問題などに対応し、利用者の視点に立った「すべての人と環境にやさしい交通サービス」の提供が求められています。

そこで、児童、生徒および高齢者、障害者などのいわゆる交通弱者が、公共交通を安全かつ安心して利用できるような交通環境の整備を行うとともに、地球温暖化防止に向け、CO<sub>2</sub>排出量削減のための公共交通の利用促進を図る必要があります。

すべての人への配慮として、交通ターミナルのバリアフリー化や低床式車両(LRV)、ノンステップバスの導入等について行政と交通事業者が連携しながら積極的に取り組むとともに、鉄道やバスが利用できない、または、利用できても困難を伴う障害者、高齢者の移動手段として、福祉タクシーなどスペシャルトランスポートサービスの有効活用を図ります。

環境問題への対応としては、民間企業や団体等へのパークアンドライドの積極的な実施を呼びかけるとともに、地域住民一人ひとりがクルマによる環境への影響を十分認識し、クルマに依存したライフスタイルを見直すような施策を実施していきます。

以上のような施策の展開により、高齢者や障害者を含むすべての人が安全かつ安心して公共交通を利用できるようにするとともに、地球環境への負荷軽減につなげていきます。



## 第2節 基本コンセプトの実現に向けたそれぞれの役割

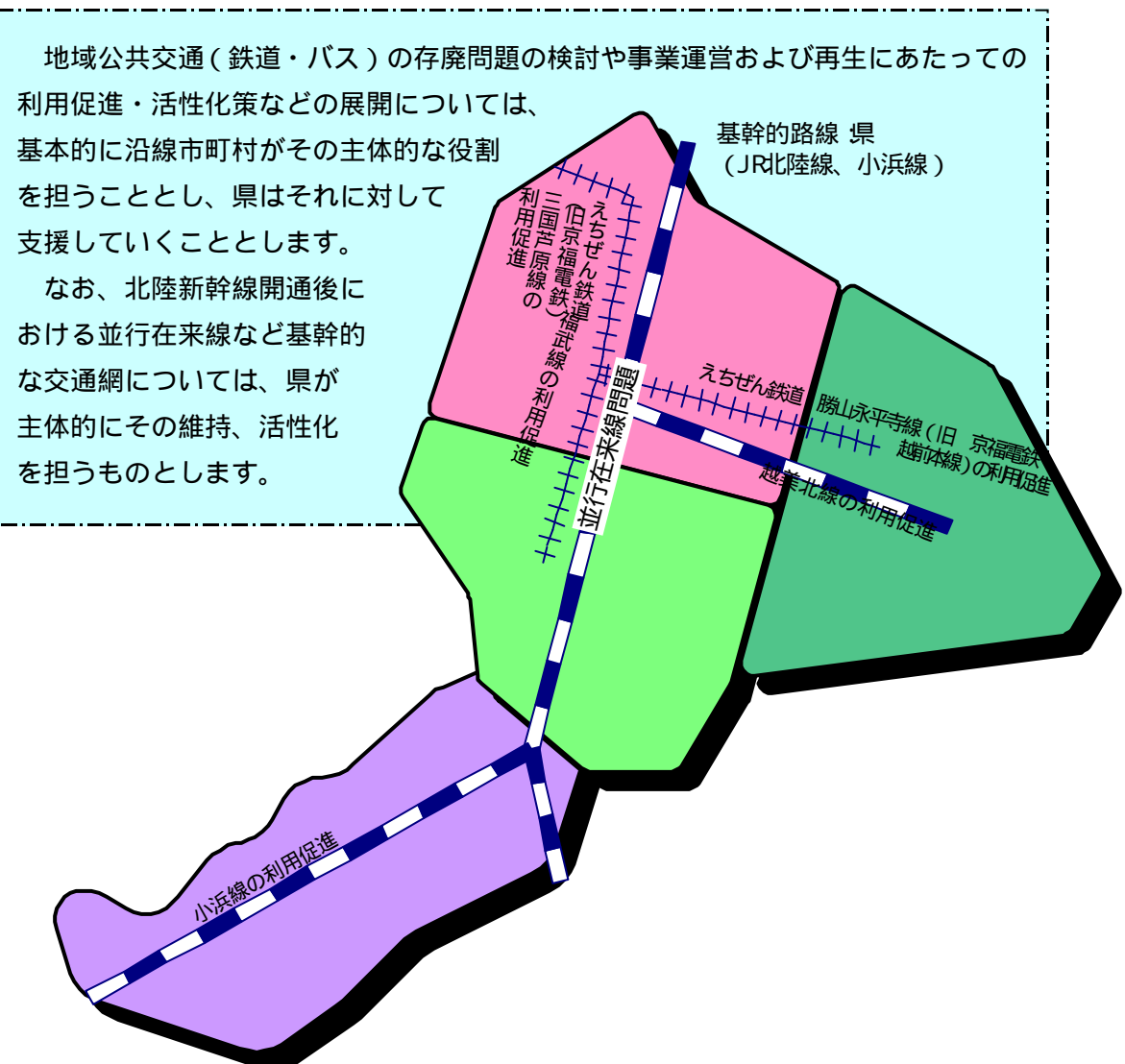
基本コンセプト「生活交通ルネサンス」を実現するためには、交通施策に関係する行政、交通事業者、地域住民がそれぞれの役割を適切に果たすとともに、相互に連携を図り、協力しながら施策の実施に取り組んでいくことが重要となります。

### 1 行政の役割

行政は、公共交通の現状や住民のニーズを把握し、必要とされる交通サービスの検討を行って、将来の公共交通のあり方、方向性を明確にしていきます。

なお、市町村、県、国で実施する交通施策については相互に連携を保ちながら、効果的な実施を図ります。

また、県と市町村の役割分担として、地域の生活を支える公共交通の存続については、沿線市町村が自らの責任において判断するとともに、県はその意向を尊重し、支援していくこととします。



## 2 交通事業者の役割

交通事業者は、「地域公共交通が地域の生活を支える公共性の高い資産である」という認識のもと、将来にわたってこれを運行していくための経営の合理化に努めるとともに、利用者のニーズに応じたサービスの提供、利便性の向上を図り、現状における需要の確保と潜在的な需要の掘り起こしを実施していく必要があります。

また、高齢者や障害者の利用に配慮した駅舎、車両のバリアフリー化および地球環境への負荷軽減に向けた低公害車の導入などの取組みも必要となっています。

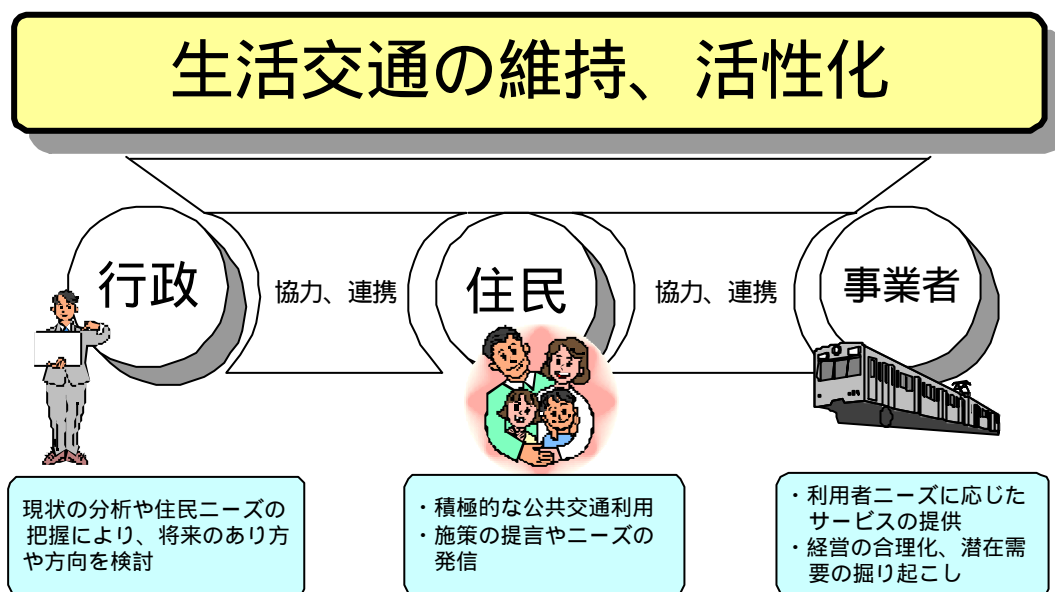
## 3 地域住民の役割

公共交通施策の推進に当たっては、行政や交通事業者とともに地域住民も主体的役割を担っていくことが必要となります。

地域住民は行政や交通事業者に対し、施策の提言や住民ニーズの発信を適宜実施するとともに、自らが積極的に公共交通の抱える問題の解決に取り組むこととします。

また、個人の行動においては、目的に応じてクルマと公共交通を使い分け、公共交通の利用促進に努めることとします。

行政、交通事業者、地域住民が以上のような役割を適切に果たしながら、地域住民の日常生活に欠かせない「生活交通」を維持、活性化するのは地域自身であるという意識のもと、一体となって施策の展開を図ることとします。



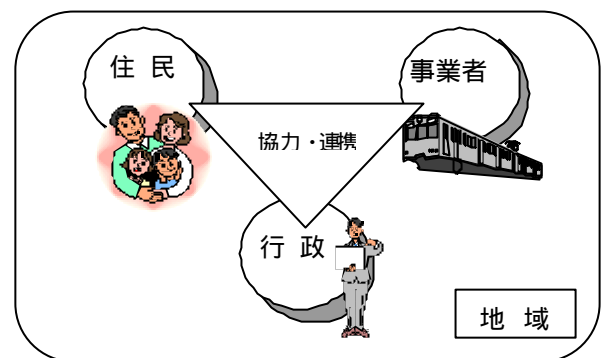
## 第4章 基本施策の展開

## 第4章 基本施策の展開

基本コンセプト（生活交通ルネサンス - クルマとの共存、新しい公共交通の創造に向けて - ）の実現に向け、5つの基本的方向に基づく具体的施策（「基本施策」）を策定することとし、その施策の展開においては以下の3点に配慮しました。

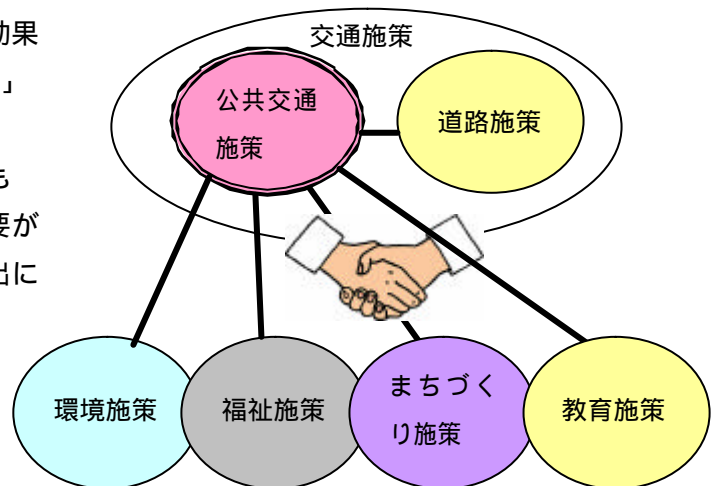
### 「地域」が主体となった生活交通の維持、活性化

これまでの公共交通政策においては、行政による交通事業者への助成により、公共交通を維持、確保するといった施策が中心となっていました。これからは、地域住民の日常生活に欠かせない「生活交通」を維持、活性化するのは地域自身であるという意識のもと、各地域の住民、交通事業者、行政が一体となって施策展開を図ることとします。



### 新たな価値観の創出による持続的な発展

公共交通は交通渋滞の解消や地球環境への負荷低減、クルマの代替交通などといった役割も担っており、その施策の展開については、公共交通自体の費用対効果のみで判断するのではなく、「環境」「福祉」「道路交通」「まちづくり」「教育」などに与える社会的効果も含めて、総合的に判断していく必要があるという「新たな価値観」の創出によって、持続的な発展、将来の真に豊かな住民生活を支える福井スタイルの地域公共交通体系の構築を目指します。



### 地域の特性を勘案した施策展開

地域の人口や産業構造、交通環境等の地域特性を踏まえ、それぞれの地域に適した施策展開について整理します。

## 第1節 体系別展開

5つの「基本的方向」に基づき、体系的にそれぞれの基本となる具体的施策（「基本施策」）を下表のとおり策定しました。

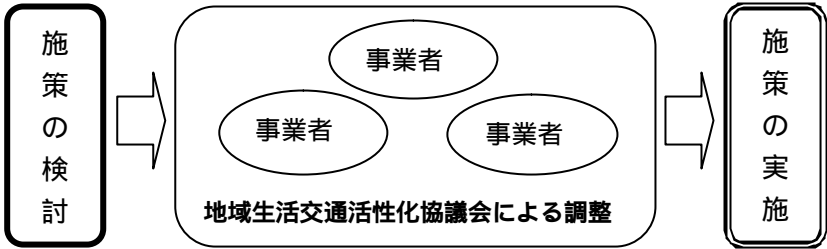
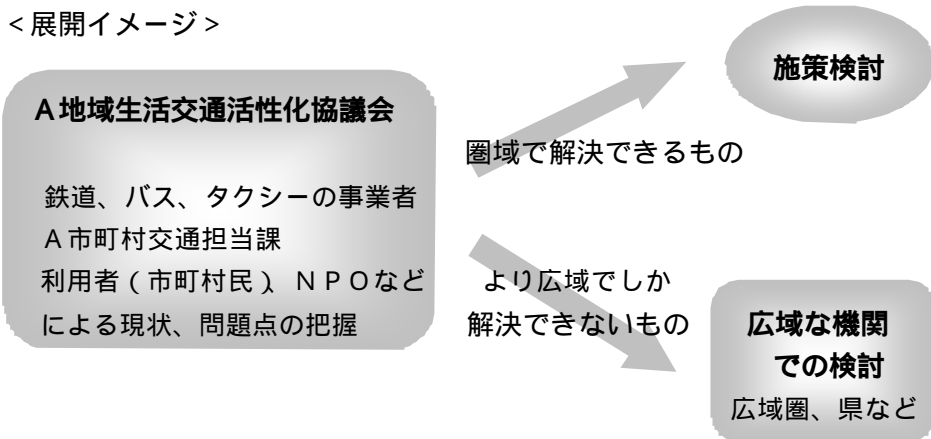
## 基本施策（体系別展開）：17施策

・クルマと公共交通の共存する社会の創造	1 生活交通ネットワークの確立に向けた推進体制の整備
・サービスの抜本的改善による利便性の向上	1 潜在的需要を踏まえた運行本数、運行時間帯の拡大 2 バスにおける定時性の確保、運行形態、路線の見直し 3 アクセスおよび乗り継ぎの改善に向けた駅、バス停留所の整備 4 災害時における交通の確保および公共交通の利用促進 5 利用料金の低減化、わかりやすい運賃体系の導入による需要の喚起 6 利用環境の向上に向けた施設の整備、新しい技術の導入
・ネットワーク（地域連携）やまちづくりへの配慮	1 地域内および広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立 2 公共交通の整備におけるまちづくりとの連携 3 過疎化が進行する地域の生活交通確保と地域活性化
・みんなで支えていこうという県民意識の醸成	1 公共交通の維持・活性化に向けた意識（愛着心）の醸成 2 交通関係諸団体および交通関連NPO等との連携 3 住民意見の反映による公共交通活性化策への合意形成
・すべての人と環境にやさしいユニバーサルデザインの視点	1 駅やバス停留所など交通ターミナルのバリアフリー化 2 低床式車両やスペシャルトランスポートサービスの導入推進 3 地球環境への負荷の低減に向けた公共交通の利用 4 地域住民の環境への意識高揚によるライフスタイルの転換



・クルマと公共交通の共存する社会の創造


<p>基本施策</p>	<p>- 1 . 生活交通ネットワークの確立に向けた推進体制の整備</p>
<p>施策の考え方</p>	<p>各地域に公共交通の活性化に向けた協議会を設置し、地域住民の日常生活において利用しやすい生活交通ネットワークの整備を促進する。</p> <p>上記の協議会においては、それぞれの地域の公共交通の現状や利用者の声、自動車交通との競合度合いなどについて詳細な実態把握を行うため、行政、交通事業者、地域住民等が連携した推進体制を確立する。</p> <p>そういった推進体制のもと、鉄道およびバス（タクシーも含む）事業者、地域住民、企業、行政は共通の認識をもち、一体的かつ相互に連携しながら、効率的施策の展開を図っていく。</p>
<p>具体的施策</p>	<p><u>1 行政、交通事業者、地域住民等による協議会の設置</u></p> <p>地域住民の通勤・通学、買い物等の日常生活を支える公共交通機関の維持、活性化を図るため、地域が主体となって、行政、交通事業者、地域住民等による協議会（地域生活交通活性化協議会（仮称））を設置する。</p> <div data-bbox="550 1160 1273 1653" data-label="Diagram"> </div> <p><u>地域生活交通活性化協議会（仮称）の役割</u></p> <p>活性化計画の策定</p> <p>地域住民が利用しやすい生活交通のあり方を検討するとともに、中長期的な整備方針を明確化し、計画的かつ効率的に施策を展開するために活性化計画を策定する。</p>

<p>具体的施策</p>	<p>交通事業者間の調整          鉄道、バス、タクシー等の一体的かつ相互に連携した施策を展開するに          当たり、バス協会、タクシー協会など関係諸団体と連携しながら、事業者          間の調整を行う。</p>  <p>各事業者に対する誘導          施策の効果を向上させるため、バス協会やタクシー協会などと連携して          個々の事業者を誘導していく。</p> <p>2 施策の広域的展開</p> <p>地域住民の生活圏や地域の特性によって、施策の展開範囲が広域的になる          ものもあり、市町村内、隣接市町村間、広域圏、県といった単位ごとの施策          展開を図る。</p> <p>&lt;展開イメージ&gt;</p>  <p><b>A 地域生活交通活性化協議会</b>          鉄道、バス、タクシーの事業者          A市町村交通担当課          利用者（市町村民）NPOなど          による現状、問題点の把握</p> <p>圏域で解決できるもの</p> <p>より広域でしか          解決できないもの</p> <p><b>広域な機関          での検討</b>          広域圏、県など</p> <p><b>施策検討</b></p>
<p>関連個別事業          （注）</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]</li> <li>・ 運輸事業振興助成交付金（総合交通課）</li> </ul>
<p>備 考</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ (社) 福井県バス協会 ... 会員数 45社 (H14年4月現在)</li> <li>・ (社) 福井県タクシー協会 ... " 58社 ( " )</li> </ul>

（注）関連個別事業は14年度時点のものであり、15年度以降、事業が変更される場合もあります。

## .サービスの抜本的改善による利便性の向上

基本施策	- 1.潜在的需要を踏まえた運行本数、運行時間帯の拡大
施策の考え方	<p>鉄道やバスが利用されない要因のひとつに、運行本数や運行時間帯における利用者ニーズとのかい離があげられており、それらの改善について、需要と供給のバランスだけで判断するのではなく、利便性の向上によって潜在的な需要を掘り起こすための先行投資という考え方で対応を図る。</p> <p>すべての路線や時間帯について、大幅な本数の増加に取り組むことは困難なため、需要（潜在的な需要も含める）を見極めながら、効率的な運行本数の増強や運行時間帯の調整などにより、利用者の利便性向上を図っていく。</p>
具体的施策	<p><u>1 潜在的需要を見極めた運行体系の改善</u></p> <p>公共交通の利用者や沿線住民等に対するアンケート調査および統計データに基づく需要予測などによって潜在的な需要を見極めながら、利用者ニーズに対応した運行本数やダイヤの見直しを図っていく。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>&lt;利用者の具体的なニーズ（13年度調査より）&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行本数：1時間に2～4本</li> <li>・終発時刻：バスは22時台、鉄道は23～24時台</li> <li>・乗り継ぎ：5～15分程度での接続</li> <li>・バス停までの距離：徒歩10分未満の距離</li> </ul> </div> <p><u>2 時間帯による効率的な運行の調整</u></p> <p>需要が少ない時間帯は運行本数を減らし、需要が集中する通勤・通学時、帰宅時に本数を増やすなど効率化を図るための運行調整を行う。</p> <p><u>3 必要性・緊急性による優先的な整備</u></p> <p>運行体系の改善については、事業者、地域住民、行政による相応の負担が必要となることから、需要の見極めとともに、整備の必要性・緊急性が高く、地域住民の合意が得られている施策から優先的に実施する。</p>
関連個別事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]</li> <li>・生活バス路線確保対策事業（総合交通課）</li> </ul>

<p>基本施策</p>	<p>- 2 .バスにおける定時性の確保、運行形態、路線の見直し</p>
<p>施策の考え方</p>	<p>道路渋滞等により定時性の確保が困難なバス交通を改善するため道路環境の整備、バス専用（優先）レーンの設置や公共車両優先システム（PTPS）の強化等を図る。</p> <p>利用者の多様なニーズに柔軟に対応できるよう、小型バスの導入やデマンドバスの運行、需要の変化に対応した路線の見直しおよび新規路線の設置などを促進する。</p>
<p>具体的施策</p>	<p><u>1 バスの道路運行環境の改善</u></p> <p>朝の通勤・通学時および夕方の帰宅時など道路が混雑する時間帯において、バス専用（優先）レーンの設置や公共車両優先システム（PTPS）の導入、強化により、バスの定時性確保を図る。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>&lt; 公共車両優先システム（PTPS） &gt;</p> <p>バス等の公共車両からの発信信号に基づく優先信号制御や優先レーンの設定により公共車両を優先的に運行させるシステム</p> </div> <p><u>2 小型バス、乗合タクシーやデマンドバスの導入</u></p> <p>住宅地内など狭い道路への運行を可能にするとともに、少ない需要に効率的に対応するため、小型バス車両や乗合タクシーの導入を促進する。</p> <p>また、利用者のニーズに柔軟に対応するため、運行ルートの一部変更するデマンドバスの導入も促進する。</p> <p>乗合タクシー...乗車定員が10人以下の乗用車を使用して、路線バスと同様な乗合運送を行うもの</p> <div style="text-align: right; margin-right: 50px;"> <p>&lt; 乗合タクシー &gt;</p>  </div> <p style="text-align: right; margin-right: 50px;">（資料：国土交通省HP）</p> <p><u>3 需要の変化に柔軟に対応したバス路線の見直し、新規路線の設置</u></p> <p>需要の変化に応じて柔軟に路線の見直しを実施するとともに、住宅団地や公共施設の新設などに伴う新規路線の設置を促進する。</p>

<p>具体的施策</p>	<p>&lt; デマンドバス &gt;</p>
<p>関連個別事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共車両優先システム（PTPS）整備事業（県警察本部、総合交通課）[ H 1 4 ]</li> <li>・ 生活バス路線確保対策事業（総合交通課）</li> </ul>
<p>備考</p>	<p>（事例）デマンドバス（中村まちバス）...高知県中村市</p>

デマンドバス（中村まちバス）の事例

実施主体 高知県中村市  
 実施場所 中村市内（中心市街地）  
 実施期間 平成 12 年 4 月 10 日～ 6 月 30 日(実験運行)  
 平成 12 年 7 月 1 日から継続一般運行

事業概要

- ・ 通産省のモデル地区実験として、中村駅を起点にデマンドバスシステムの実験運行を行い、本格的に運行を開始  
 （運行時間帯）7:30? 19:00 （運賃）大人 200 円、子供 100 円
- ・ 利用者が自宅や指定の施設（官公庁、病院等）から電話で要求すれば、10～15 分程度で、予約したバス停留所までバスが迎えにくるシステム
- ・ 駅、病院、ホテル、公園等の主要 10 施設に設置した操作端末機を操作することにより、GPS を活用したバス位置情報の取得やバスの予約等を行うことが可能

< 操作端末機 >



（資料：国土交通省HP）

事業の実績

- ・ 1 日当たり利用者数は、実験時で平均 30.5 人/日、本格運行以降平均 45 人/日。

基本施策	- 3 . アクセスおよび乗り継ぎの改善に向けた駅、バス停留所の整備
施策の考え方	<p>自宅から駅・バス停留所までのアクセスおよび到着地側のアクセスを改善し、利用者の利便性を向上させるため、駅およびバス停留所の整備、アクセス交通の強化、乗り継ぎの改善を図る。</p> <p>駅においては、パークアンドライド用の駐車場整備や送迎用自家用車の乗降スペースの確保、タクシーレーンの設置、駅改札とバス乗降場の近接化を図り、バス停留所においては、自転車によるアクセスのためのサイクルアンドライド用駐輪場の整備等を促進する。</p> <p>異なる事業者間の鉄道およびバスの相互乗り継ぎを向上させるため、ダイヤの連携や共通して利用できるICカードの導入などを図る。</p>
具体的施策	<p><u>1 駅の交通結節機能の向上</u></p> <p>鉄道と他の交通手段との乗り換えに対する利用者の抵抗感を軽減し、乗り継ぎを円滑にするため、駅改札とバス乗降場の近接化を図るとともに、送迎用自家用車の乗降スペース、タクシーレーンの整備など、駅の交通結節機能の向上を図る。</p> <p><u>2 駅、バス停留所の新設等</u></p> <p>事業者および自治体等が協力して、需要が期待できる個所を調査し、駅やバス停留所の新設を図るとともに、需要の少ない駅やバス停留所については統廃合を検討する。</p> <p><u>3 パークアンドライド、サイクルアンドライド促進のための駐車場、駐輪場整備</u></p> <p>各駅において、パークアンドライド、サイクルアンドライドを促進するための専用駐車場、駐輪場を整備、確保するとともに、バス停留所においてもサイクルアンドライド用駐輪場の整備を図る。</p> <p><u>4 アクセス交通の強化</u></p> <p>自宅から乗車駅および降車駅から目的地までのアクセスを強化するため、路線バスやコミュニティバスなどの充実を図るとともに、自転車によるアクセスについても促進することとし、駅における自転車のレンタル・サービスを実施する。</p>

	<p style="text-align: center;">＜アクセスおよび乗り継ぎの改善＞</p> <p style="text-align: center;">5 異なる事業者間や鉄道、バス間の乗り継ぎの円滑化</p> <p>異なる事業者間の鉄道およびバスの乗り継ぎの改善を図るため、各公共交通機関のダイヤの連携や相互乗り入れの検討、共通して利用できるICカードの導入、鉄道路線を網羅した時刻表（路線図）や主要駅におけるバスとの連絡表の作成など総合的な交通利便性の向上を図る。</p> <p style="text-align: right;">（資料：汎用電子乗車券技術研究組合）</p>
<p>関連個別事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]</li> <li>・ 小浜線沿線活性化支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 6 ]</li> </ul>
<p>備考</p>	<p>（事例） 1 都市型レンタサイクル...大阪府大東市          2 非接触ICカード乗車券...北海道旭川市</p>



### 1 都市型レンタサイクルの事例（「駅リンくん」）

実施主体 西日本旅客鉄道(株)系列会社

実施場所 大阪府大東市住道駅

実施期間 平成 10 年 8 月～

事業概要

- ・これまで観光地で展開されてきたレンタサイクルを新たに都市近郊駅に設置することで、主として通勤・通学にレンタサイクルを利用してもらう。
- ・利用料 1ヶ月：1,200円～2,300円

1日：300円

事業の実績 1ヶ月定期利用会員 約500名  
(H14.2月末現在)



(資料：国土交通省HP)

### 2 非接触ICカード乗車券の事例

実施主体 道北バス株式会社

実施場所 北海道旭川市

実施期間 平成 11 年 11 月 30 日～

事業概要

- ・バス利用客の利便性の向上と利用促進を目的として、非接触ICカードシステムを導入
- ・かざすだけで運賃が支払えるため、現金支払いの煩わしさが無くなり、乗降時間が短縮され定時運行を確保
- ・平成 12 年 3 月 30 日から定期券にも導入開始  
定期券にプリペイド機能をプラスすると、定期区域外の乗車、また、定期券の有効期限が過ぎた場合など、カード1枚で小銭の用意がなくても慌てずスムーズな精算が可能
- ・プリペイド機能の残額が無くなった場合、保有全車両の車内でリチャージ可能


事業の実績

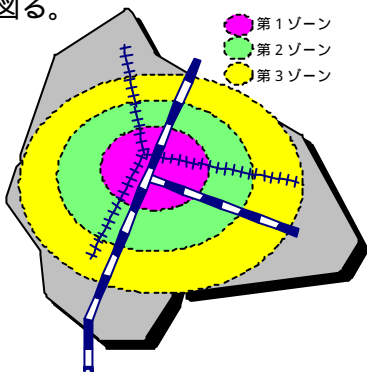
- ・運賃収入では対前年比3%増(平成12年9月末現在)
- ・利用割合ではICカード23.8%、磁気カード20.8%、現金55.4%となっており、カードの割合が対前年比で5.3%増(平成12年9月末現在)



(資料：国土交通省HP)



基本施策	- 4 . 災害時における交通の確保および公共交通の利用促進
施策の考え方	<p>事故や雪害、震災等の災害時に備え、複数の交通手段の確保が必要であり、自家用車の代替交通手段として公共交通を維持する。</p> <p>災害時に地域住民が安心して公共交通を利用できるように、各事業者は行政と連携して速やかな復旧活動を実施し、安全な走行、定時性の確保に努めるとともに、地域とも連携して、交通ターミナル等の利用環境の回復に努める。</p> <p>災害時における公共交通の運行状況の情報については、行政と交通事業者が緊密な連携を図りながら、その収集に努めるとともに、地域住民への広報を実施する。</p>
具体的施策	<p><u>1 災害時における代替交通手段の確保</u></p> <p>自家用車への依存傾向が強い本県においては、災害時における道路の通行不能や交通渋滞などに対応できるよう代替交通手段としての公共交通を確保するとともに、被害状況の把握や情報連絡体制、復旧活動などが迅速に対応できるようマニュアル化を図る。</p> <p><u>2 雪害に対する除雪体制の強化、安全な歩行空間の確保</u></p> <p>本県は積雪地域であり、冬期における雪害による道路交通の乱れが見られることから、冬期の公共交通の利用促進を図ることとし、走行の安全化、定時性の確保に努める。</p> <p>そのため、交通事業者と行政が連携して、踏切や交差点の除雪などを強化するとともに、交通ターミナルやその周辺の歩行空間の整備など、地域も一体となって、安全かつ快適な利用環境の確保を図る。</p> <p style="text-align: right;">&lt;平成13年1月の大雪(福井市)&gt;</p>  <p style="text-align: right;">(資料：T O S S 福井HP)</p> <p><u>3 交通情報の収集と広報活動</u></p> <p>災害時における公共交通の運行状況情報については、県と各鉄道事業者、バス事業者との間で相互に連携を図りながら、その収集に努めるとともに、収集した情報について地域住民への広報を実施する。</p>
関連個別事業	・雪寒道路整備事業(道路保全課)

基本施策	- 5 .利用料金の低減化、わかりやすい運賃体系の導入による需要の喚起
施策の考え方	<p>利用料金の低減化や既存の運賃割引制度の拡充、新設、ポイント制度による利用者への還元などにより、利用者の負担を軽減し、クルマからの転換を促進する。</p> <p>「ゾーン運賃制度」などわかりやすく、移動自由度が高い運賃体系を構築することにより、利用者の利便性向上を図る。</p>
具体的施策	<p><u>1 利用料金の低減化</u></p> <p>公共交通の潜在的な需要に対してクルマからの転換を促し、事業者の収支改善に資するような利用料金の低減化を図る。</p> <p><u>2 事業者による運賃割引制度の拡充、新設</u></p> <p>利用者の負担を軽減し、公共交通の利用を促進するため、既存の運賃割引制度の拡充および新たな制度（昼間割引や時差出勤割引、ファミリー割引等）の導入を図る。</p> <p><u>3 商店街との連携による利用者への還元</u></p> <p>利用者の負担軽減とともに地元商店街の公共交通への理解を深めるため、公共交通を利用した際にポイントを加算し、一定ポイント数で商店街の商品割引券と交換するといった還元策の導入を図る。</p> <p><u>4 わかりやすい運賃体系の導入</u></p> <p>中心部、その近郊、さらにその周辺というようなゾーンを設定し、ゾーン内は一律の料金で、バス、電車ともに乗降が可能な「ゾーン運賃制度」などわかりやすい運賃体系の導入を図る。</p> 
関連個別事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉タクシーチケット共通化促進事業（障害福祉課）</li> <li>・小浜線レールアンドライド推進事業（総合交通課）[ H 1 4 ]</li> </ul>
備考	<p>（事例）1 土曜・休日の割引制度…福井県京福バス</p> <p>2 買い物ポイントカード…福井県大飯町</p> <p>3 利用しやすい運賃体系…福井県小浜市</p>

### 1 土曜・休日の割引制度「エコ（環境）定期券」

実施主体 京福バス（株）  
 実施場所 福井県京福バス路線  
 実施期間 平成 11 年 6 月～  
 事業概要

京福線の定期券（通学定期券を除く）を所有する人が、土曜、日曜、休日に家族同伴でバスを利用する場合、同伴の家族について格安運賃（大人 100 円、小児 50 円）で乗車できる。なお、定期券区間を越えて乗車する場合の本人負担も 100 円となっている。

### 2 買い物ポイントカード「幸せの黄色い夢カード」

実施主体 福井県大飯町  
 実施場所 JR 小浜線若狭本郷駅  
 実施期間 平成 10 年 4 月～  
 事業概要



大飯町観光協会が大飯町ポイントカード会から 1 ポイント 2 円でポイントを購入しておいて、JR 小浜線の利用者が乗車券、回数券を購入した際、100 円につき 1 ポイントを還元。350 ポイント貯まったら、500 円の地元商店街の商品券と交換。

### 3 利用しやすい運賃体系（ゾーン運賃制）

実施主体 福井県小浜市  
 実施場所 小浜市内  
 実施期間 平成 14 年 4 月 1 日～  
 事業概要



西日本 JR バスの撤退を機に、生活路線バスとしてバスを一新するにあたり、運賃をゾーン運賃制とし、市内は最高でも 300 円と低額の料金設定を行い、利用促進を図る。

- ・小浜駅から 2 キロ圏内 100 円
  - ・ " 8 キロ圏内 200 円
  - ・ " 8 キロ圏外 300 円
- （ただし、初乗りから 3 駅まではゾーン境界を越えても 100 円、小学生、障害者等は半額）




事業の実績

- 1 通勤通学路線 6 路線...約 1 8 千人
- 2 コミュニティバス路線 5 路線...4 6 1 人（H 1 4 年 5 月）

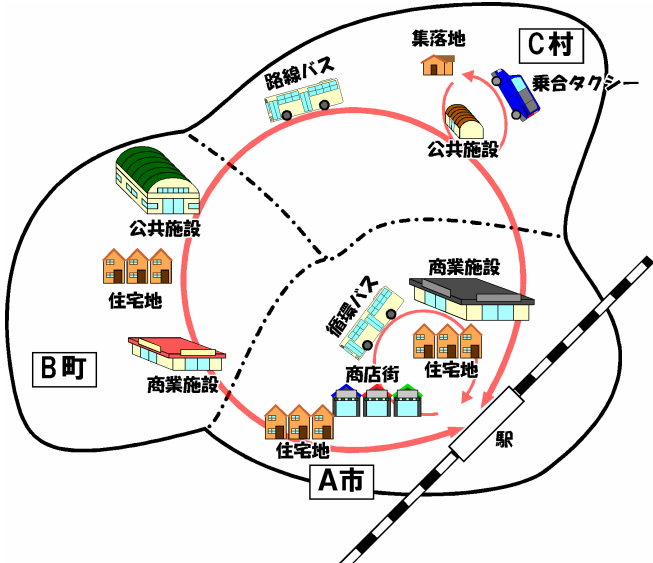
<p>基本施策</p>	<p>- 6 .利用環境の向上に向けた施設の整備、新しい技術の導入</p>
<p>施策の考え方</p>	<p>公共交通の施設は人々の日常生活に密接に関連しており、駅の外観や内装の美化、バス待合所へのベンチの設置や屋根の整備など、利用者が快適に公共交通を利用できるような施設整備を促進するとともに、バスや鉄道車両そのものの改良、走行時の乗り心地の改善等についても推進していく。</p> <p>携帯電話を使ったバスロケーションシステムや最適経路選択支援システムなど新しい技術を導入し、交通案内システムの高度化を図ることにより、スムーズな移動を確保する。</p>
<p>具体的施策</p>	<p><u>1 公共交通施設の快適性や美観等の向上</u></p> <p>利用者のニーズに沿って、交通施設の快適性や美観等の向上を図る。</p> <p>駅やバス停留所、車両等における外観・内装等の美化整理          駅やバス停留所におけるベンチの設置、バス停留所への屋根の整備          バスロケーションシステム（バス接近表示システム）の導入          車内情報提供          （車内掲示板・伝言板、観光パンフレットや商店街の割引チケットの設置）          待合い施設へのコミュニティ機能の付加          駅やバス停留所の表示をわかりやすく統一化</p> <p style="text-align: center;">&lt; 駅の外観美化（大飯町 若狭本郷駅） &gt;</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: right;">（資料：大飯ふるさと振興公社HP）</p> <p><u>2 低床電車（LRV）の導入検討、低床バスの導入促進</u></p> <p>高齢者、障害者はもとより、誰もが使いやすい車両として、低床電車（LRV）の導入について検討するとともに、低床バス（ノンステップ、ワンステップバス）の導入を促進する。</p>

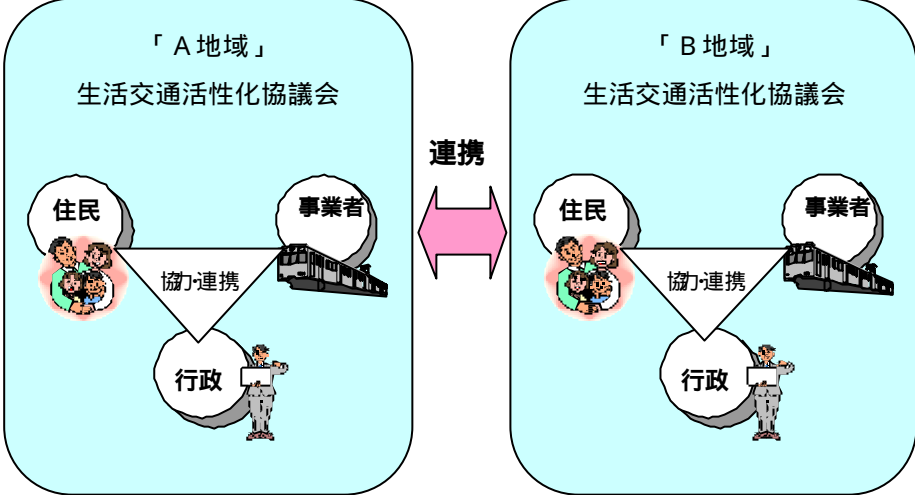
<p>具体的施策</p>	<p>&lt;LRV(すまいるトラム)&gt;</p>  <p>(資料：鉄道友の会福井支部HP)</p> <p>&lt;ノンステップバス(京福バス)&gt;</p>  <p>(資料：京福バスHP)</p> <p><b>3 新しい技術の導入</b></p> <p>携帯電話を使ったバスロケーションシステム 最適経路選択支援システム</p> <p>...インターネットや携帯電話で出発地と目的地の停留所を入力すれば、乗車可能なすべてのバスの路線と時刻、運賃などの情報が一括して提供されるシステム</p>
<p>関連個別事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗りやすい公共交通環境づくり支援事業(総合交通課)[H12~14]</li> <li>・生活バス路線確保対策事業(総合交通課)</li> </ul>
<p>備考</p>	<p>(事例)「すまいるバス」いまどこサービス...まちづくり福井(株)</p>

<p><u>「すまいるバス」いまどこサービス(携帯電話によるバスロケーションシステム)</u></p>	
<p>実施主体 まちづくり福井(株)</p> <p>実施場所 田原・文京方面、照手・足羽方面 木田・板垣方面、城東・日之出方面</p> <p>実施期間 平成14年12月から</p> <p>事業概要</p> <p>インターネットを使って携帯電話やパソコンで、バスの現在位置や時刻表を知ることができるシステム</p> <p>(URL <a href="http://smile.ftmo.co.jp">http://smile.ftmo.co.jp</a>)</p>	 <p>(資料：まちづくり福井(株) HP)</p>



．ネットワーク（地域連携）やまちづくりへの配慮

<p>基本施策</p>	<p>- 1 . 地域内および広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立</p>
<p>施策の考え方</p>	<p>地域住民の通勤・通学や買い物などの日常生活が広域化し、複数の市町村にまたがって生活圏が形成される中、地域の連携が必要不可欠となっているため、各地域間を結ぶ公共交通ネットワークの拡充を図っていく。</p> <p>生活圏内には、高度な生活・文化機能が集積する都市部、それらに依存する周辺部などがあり、それぞれの交通の状況も異なっていることから、各地域の特性を十分把握し、それぞれの役割を明確化した上で、地域の拠点となる都市を中心に、地域相互が連携して公共交通網の整備を図っていく。</p>
<p>具体的施策</p>	<p><u>1 地域内生活交通ネットワークの確立</u></p> <p>地域内における公共交通の機能を強化するとともにネットワーク化を図るため、バス事業者による路線バスと行政によるコミュニティバス等との連携などを図っていく。</p> <p style="text-align: center;">＜生活圏内の公共交通ネットワーク＞</p>  <p><u>2 広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立</u></p> <p>広域的・幹線的な公共交通網の整備に当たっては、複数の地域が連携して、それぞれの果たすべき役割を明確にしながら、ネットワークの確立を図っていく。</p>

<p>具体的施策</p>	<p>3 生活交通ネットワーク確立に向けた推進体制の整備</p> <p>各地域において、生活交通の活性化に向けた協議会（地域生活交通活性化協議会（仮称））を設置するとともに、各協議会の連携による広域的な展開への対応など施策の推進体制の整備を図る。</p> 
<p>関連個別事業</p>	<p>・ 乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]</p>

<p>基本施策</p>	<p>- 2 . 公共交通の整備におけるまちづくりとの連携</p>
<p>施策の考え方</p>	<p>居住地や商業施設の郊外への立地進行によって中心市街地が空洞化していることから、公共交通を都市の装置として捉え、まちづくりと一体となって市街地内での移動の利便性や快適性を高める交通基盤の整備を促進する。</p> <p>駅の拠点性を高め、賑わいを創出するため、駅の機能の多様化や高付加価値化を進めるとともに、観光振興に向けた電車のイメージアップなどを図る。</p> <p>新たな公共施設等の整備に際しては、立地条件や採算性のみならず、既存の交通基盤の有効活用に十分配慮して整備場所を選定する。</p>
<p>具体的施策</p>	<p><u>1 市街地内での移動の利便性向上</u></p> <p>中心市街地の活性化に向け、駅および駅周辺部における移動の利便性向上を図ることとし、コミュニティバスやタウンモビリティなどの整備を図る。</p> <p>また、駅やバス停留所へのアクセスにおいて、歩きやすい歩行空間を整備するとともに、自転車の走行環境の改善や駐輪場の確保などを図る。</p> <p>タウンモビリティ...高齢者等の移動が困難な人に対して、電動三輪車などを提供し、移動を支援する仕組み</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>&lt;コミュニティバス「すまいる」&gt;</p>  <p>(資料：「コミュニティバスすまいる」HP)</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>&lt;タウンモビリティ&gt;</p>  <p>(資料：国土技術研究センターHP)</p> </div> </div> <p><u>2 賑わいのある駅の整備、観光への配慮</u></p> <p>賑わいの創出、まちの活性化に向け、駅自体に商業機能等を付加し、拠点性を向上させるとともに、観光振興に配慮した電車、バスのイメージアップを図る。</p> <p><u>3 公共交通の利用しやすいまちづくり</u></p> <p>駅を中心に歩ける範囲内で購買活動等の日常生活が賄えるようなコンパクトな市街地形成を図るとともに新たな公共施設の新設やリニューアルに当たっては、鉄道やバスでアクセスすることを重視しながら整備する。</p>



<p>具体的施策</p>	<p>4 「オムニバスタウン」構想の推進</p> <p>バスによる快適な交通、快適な生活の実現を目指し、バス政策とまちづくりを一体的に行う「オムニバスタウン」構想の具体化に向け、地域指定などに取り組む。</p> <p>「オムニバスタウン」...バスの有する多様（オムニ）な社会的意義が発揮されることにより、快適な交通、生活の実現を目指すまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・指定都市：浜松市、金沢市ほか8都市（平成14年4月現在）</li> <li>・指定を受けることによって国の補助率がアップ</li> </ul>
<p>関連個別事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新世紀市町村まちづくり支援事業（市町村課）[ H 1 4 ~ 1 6 ]</li> <li>・乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]</li> <li>・小浜線沿線活性化支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 6 ]</li> <li>・福井駅付近連続立体交差事業（都市計画課）[ H 4 ~ 1 8 ]</li> <li>・福井駅周辺土地区画整理事業（都市計画課）[ H 3 ~ 2 1 ]</li> </ul>
<p>備考</p>	<p>（参考）福井県都市計画マスタープラン（原案）</p>

### 福井県都市計画マスタープラン（県全体の基本方針）原案 ～ 都市づくりの基本理念 ～

#### 1 個性と魅力あふれる都市づくり


住民が住み続けていきたくなるような、また他県の人を訪れたり移住したくなるような個性と魅力あふれる都市を目指して、都市の個性に合わせた適切な土地利用や都市基盤の整備、魅力ある都市空間の創出および良好な歴史的な街並みや自然等の既存ストックの積極的な保全、活用を進める。

#### 2 持続可能な都市づくり

環境や財政あらゆる面で持続可能な都市を目指して、郊外での無秩序な開発を抑制するとともに、中心市街地の建物の高度化と空き地等を有効利用し、市街地を再編することで、まとまりのある市街地形成を図る。

#### 3 都市間の連携による都市づくり

活発な交流が可能な都市を目指して、都市間を結ぶ広域交通網の整備を促進するとともに、効率的な投資を行うために複数の都市の連携による都市施設の整備や維持、または、その有効利用を図る。

基本施策	- 3 . 過疎化が進行する地域の生活交通確保と地域活性化
施策の考え方	<p>過疎化が進行する地域においては、公共交通、特にバスが地域住民の移動手段として大きな役割を担っている現状を踏まえ、バス事業を市町村が主体的に取り組む公共サービスとして明確に位置づけ、限られた財源の中で合理的な運用、効率的な取組みを行い、将来にわたって維持、活性化していく。</p> <p>コミュニティバスや乗合タクシー、ITを活用したデマンドバス等の導入を図るとともに、それらの複合的運用による効率化を図りながら、バス事業者への支援や市町村自身による代替バスの運行を促進する。</p> <p>観光やレジャー施設等を有する地域においては、観光における自家用車利用から公共交通利用への転換を図るために公共交通整備を促進する。</p>
具体的施策	<p><u>1 乗合タクシーなどによるデマンド輸送</u></p> <p>交通需要が他の地域に比べて少ない過疎的地域における効率的な輸送サービスとして、小型バスや乗合タクシーの活用を促進する。</p> <p>また、高齢者の割合が高いことから、きめの細かいサービスが必要となり、事前の予約等でバス停留所以外のデマンド地点や自宅まで迂回するデマンド輸送方式の導入を図る。</p> <p><u>2 フリー乗降制の導入</u></p> <p>クルマの利便性に近づけるため、特に停留所を定めずに、バス路線上において利用客が希望する場所で乗降できる「フリー乗降制」の導入を図る。</p> <div data-bbox="906 1227 1378 1554" style="text-align: center;"> <p>&lt;フリー乗降制のバス&gt;</p>  </div> <p>(資料：広島県交通対策室)</p> <p><u>3 スクールバス、福祉バス等との複合的な運行</u></p> <p>特定の利用者を対象としているスクールバスや福祉バスについて、対象を限定せず誰でも利用を可能にするとともに、バス路線との競合を避けながら効率的な運行を図る。</p> <p><u>4 地域内の相互扶助の考え方</u></p> <p>過疎的地域における地域住民の互助の精神が強い特性を活かし、相乗りの推進を図るとともに、NPOや地域の自治組織において、主要な施設（病院や学校、役場等）をつなぐ小型自動車の運行等を図る。</p>

	<p><b>5 観光やレジャー施設など地域資源との連携</b></p> <p>観光やレジャー施設等を有する地域においては、公共交通による移動の確保、利便性の向上を図り、観光における自家用車利用から公共交通利用への転換を促進し、観光振興および公共交通の活性化を図る。</p>
<p>関連個別事業</p>	<p>・生活バス路線確保対策事業（総合交通課）</p>
<p>備考</p>	<p>（事例）1 完全予約制の乗合タクシーの試行運行...福井県大野市 2 観光コミュニティバスの実験運行...福井県三国町</p>

<p><b>1 完全予約制の乗合タクシーの試行運行</b></p>	
<p>実施主体 実施場所 実施期間 事業概要</p>	<p>福井県大野市 市内バスの木本・堀兼線 平成14年11月から3ヶ月間 将来的な路線バス廃止後の代替策を視野に入れ、事業者からタクシー1台を借り上げ、午前7時半から午後5時半までに往復3便ずつある現行のバスダイヤを除いた空白時間帯に往復6便ずつ運行（完全予約制：利用前日に電話で予約）</p>
<p><b>2 観光コミュニティバスの実験運行</b></p>	
<p>実施主体 実施場所 実施期間 事業概要</p>	<p>福井県三国町 市街地の観光ポイントと観光地を結ぶコース 平成14年10月25日から12月1日 観光振興と地域のコミュニティ交通の確保といった視点からの実験で、三国駅を発着とする市街地の観光ポイントと観光地を結ぶ1循環約30分のコース（9時から17時まで1時間に2本ずつ運行、運賃は無料、7人乗りワゴン車）</p>

## .みんなで支えていこうという県民意識の醸成

基本施策	- 1 .公共交通の維持・活性化に向けた意識（愛着心）の醸成
施策の考え方	<p>これからの公共交通は、地域住民一人ひとりの利用と理解がなければ存続できないという現状の認識を図り、これまでのクルマ利用中心のライフスタイルから公共交通を積極的に活用するスタイルへの転換を促す。</p> <p>地域住民に対して、公共交通は地元のかげがえのない財産であるという意識（マイレール意識等）を喚起し、公共交通の維持、活性化に向けた積極的な活動を促進する。</p>
具体的施策	<p><u>1 地域住民の公共交通に対する現状認識の強化</u></p> <p>公共交通の厳しい現状と地域社会における必要性（福祉、教育面など）を認識してもらうため、事業者と行政が連携して広報活動、シンポジウム等を継続的に実施するとともに、地域内において住民同士が議論するような機会を提供して、地域住民一人ひとりの公共交通に対する認識の強化を図る。</p> <p><u>2 電車・バスを利用したイベントの実施等による啓発</u></p> <p>イベント列車の運行や車内コンサートなど電車・バスを利用したイベントを実施するとともに、各種イベントについて駅周辺で開催するなどといった取組みにより、通勤・通学者以外の幅広い層への啓発を図る。</p> <p><u>3 企業等における社員への意識醸成</u></p> <p>地域を構成する一員として、企業においても公共交通の維持、利用促進に向けた社員への意識醸成について協力を促進する。</p> <p><u>4 子供の頃からの公共交通に対する意識の醸成</u></p> <p>遠足での電車利用や公共交通の体験乗車、車両へのペイントなど、子供の頃からの公共交通とのふれあいにより愛着心の醸成を図る。</p> <p><u>5 地域住民のマイレール意識等の確立</u></p> <p>地域住民に対し、公共交通は自分達のかげがえのない財産であるという認識を喚起するため、駅舎やバスターミナルの管理、美化・清掃等を自ら行うよう誘導する施策を展開するとともに、駅舎等への町内掲示板の設置など、より地域に密着した公共交通の創出を図る。</p>
関連個別事業	・ 乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]

基本施策	- 2 .交通関係諸団体および交通関連NPO等との連携
施策の考え方	<p>バス協会やタクシー協会、生活交通について調査研究を行っているNPOやボランティア団体などと連携しながら、地域住民一人ひとりに生活交通への理解を広めていく。</p> <p>NPO（Nonprofit Organization）  ... 営利を目的としない民間かつ公益的立場から、これまで行政や企業では提供できなかった新しい社会サービスを提供する事業体</p> <p>NPOとNPOもしくはNPOと交通事業者の連携を促進することにより、それぞれの団体の活動をより効果的なものにする。</p>
具体的施策	<p><u>1 交通関係諸団体やNPO、ボランティア団体と連携した啓発活動の実施</u></p> <p>バス協会やタクシー協会等の交通関係諸団体およびNPO、ボランティア団体が連携を図りながら生活交通の効果的なPRを実施するとともに、地域の座談会や説明会等にオブザーバーとして参加してもらうなど、地域住民に対する先導役としての活動を促進する。</p> <p><u>2 生活交通に関する新しい団体の設立</u></p> <p>生活交通に関する既存のNPOやボランティア団体の活動を拡大し、より効率的に意識の醸成を図るため、新しい団体の設立を促進する。</p> <p><u>3 NPO等と交通事業者の連携</u></p> <p>地域住民に近い視点で公共交通を観察できるNPOの利点を活かし、交通事業者がこれまで実施していなかったサービスや現状のサービスの改善点等について事業者に提言するシステムの構築を図る。</p> <p><u>4 NPO間の共同連携体制の確立</u></p> <p>各NPOやボランティア団体間の定期的な情報交換会の開催やそれぞれの団体を総括的にとりまとめる組織の設置など、個々の活動の一元化を図り、活動効果を向上させるための共同連携体制を確立する。</p>
関連個別事業	・ 乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]
備考	（参考）福井県内のNPO法人

## 福井県内のNPO法人

平成10年12月に特定非営利活動促進法（NPO法）が施行され、平成14年3月までに48の特定非営利法人（NPO法人）が認証されている。

## 特定非営利活動

保健、医療または福祉の増進を図る活動

社会教育の推進を図る活動

まちづくりの推進を図る活動

文化、芸術またはスポーツの振興を図る活動

環境の保全を図る活動

災害救援活動

地域安全活動

人権の擁護または平和の推進を図る活動

国際協力の活動


男女共同参画社会の形成の促進を図る活動

子供の健全育成を図る活動

前各号に掲げる活動を行う団体の運営または活動に関する連絡、助言、援助

(法人例)

エヌピーオふれあいそして自立	高齢者をはじめ誰もが一生涯住みなれた地域、住みなれた家で心豊かに安心して誇りを持って自分らしく生きがいを実感しながら生活できるように助け合うため、高齢者、その家族そして地域社会の人々に対して、生活支援、介護、相談、情報提供事業などを行い、もって社会全体の利益の増進に貢献することを目的とする
H.14. 1.17	
鯖江市つつじヶ丘町19番7号	
福井まちなかNPO	福井県民・市民に対して、県都福井の都心づくり推進に関する事業を行い、まちなかのにぎわい再生に寄与することを目的とする
H.12. 8.28	
福井市中央1丁目14番8	
エコプランふくい	環境に主体的に関わる市民とともに、環境教育、自然の保全や地域における環境負荷低減のための調査研究および実践普及、情報提供等を行い、もって環境の保全、生物の多様性の維持および循環型社会形成に寄与することを目的とする
H.13.10. 9	
福井市松本2丁目18番1号	

<p>基本施策</p>	<p>- 3 . 住民意見の反映による公共交通活性化策への合意形成</p>
<p>施策の考え方</p>	<p>各種施策の計画策定の段階において、広報広聴活動やマスコミ、インターネット等を通じた地域住民への情報提供および地域住民からの意見聴取を積極的に行い、それらを反映することによって地域住民の理解と協力を促す。</p> <p>地元の生活交通の特性やニーズに精通する人々の細やかなアイデアおよびNPO等が提案する先進的モデルなどを新しい施策の検討材料として活用していく。</p> <p>実際に、地域住民が参加する社会実験などを実施して、施策導入の有効性を判断するとともに、地域住民への施策のアピールおよび関心の向上を図る。</p>
<p>具体的施策</p>	<p><u>1 広報活動やインターネットによる情報提供</u></p> <p>広報活動やマスコミ、インターネット等を通じて、これから実施しようとする施策について地域住民への情報提供を図るとともに、今後計画していく施策に対しての地域住民からの意見、アイデアを募集する。</p> <p><u>2 ワークショップ等を活用した住民意識の反映</u></p> <p>公共交通の維持、活性化というテーマのもと、ワークショップ等を開催し、地域住民の意見を効果的に吸い上げ、施策に反映する。</p> <p>ワークショップ          ...参加者が主体的に活動しながら問題意識を高め、提案の作成、実現のための仕組みの検討などの協同作業を行う集まり</p> <p style="text-align: right;">&lt;ワークショップによる検討の様子&gt;</p>  <p style="text-align: right;">(資料：福井市総合交通課)</p> <p><u>3 社会実験の有効活用</u></p> <p>地域住民の参加のもと、場所と期間を限定して試行的に施策を実施し、施策を本格導入するか否かの判断材料を得る社会実験の実施によって、施策の効果や地域住民の反応について検証する。</p>
<p>関連個別事業</p>	<p>・ 乗りやすい公共交通環境づくり支援事業 (総合交通課) [ H 1 2 ~ 1 4 ]</p>



すべての人と環境にやさしいユニバーサルデザインの視点

<p>基本施策</p>	<p>- 1 . 駅やバス停留所など交通ターミナルのバリアフリー化</p>
<p>施策の考え方</p>	<p>今後、さらに高齢化が進展し、ノーマライゼーションに対する意識も高まることが予想される中、高齢者や障害者が安心して社会参加できるような交通環境を形成する。</p> <p>ノーマライゼーション...高齢者や障害者を特別視せずに普通の人と同じように受け入れ、必要な処置をしていくという考え方</p> <p>駅やバス停留所および車両について、その利用状況やバリアフリー化の実態を調査し、優先順位を判断した上で計画的に整備を進める。</p> <p>(整備内容)・ 駅やバス停留所におけるエレベーター、スロープ等の設置          ・ 駅、バス停留所周辺における歩道の段差解消、点字ブロック設置          ・ 音声や触知式の案内、誘導ブロックの設置等</p>
<p>具体的施策</p>	<p><u>1 バリアフリー化推進計画の策定</u></p> <p>駅やバス停留所などの交通施設および周辺地域のバリアフリー化の実態を調査するとともに、対応方策や整備の優先順位などについて推進計画を策定し、整備を進める。</p> <p>優先順位の検討については、事業費や利用者数、バリアフリー化した際の効果の大きさ等を勘案することとし、特に、現状で危険性の高い箇所については、早急な対応を図るべく「緊急整備箇所」と位置づけて整備していく。</p> <div data-bbox="443 1397 1382 1973" data-label="Image"> </div> <p>(資料：国土交通省「交通バリアフリー法の解説」)</p>



関連個別事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]</li> <li>・ 障害者や高齢者にやさしいまちづくり推進事業（障害福祉課）[ H 7 ~ ]</li> <li>・ 民間施設バリアフリー整備事業（障害福祉課）[ H 1 3 ~ 1 4 ]</li> <li>・ 交通安全施設等整備事業（道路保全課）</li> </ul>
備考	（参考）交通バリアフリー法

## 交通バリアフリー法とは？

（「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」平成12年5月17日公布、11月15日施行）

### 1 法律の趣旨

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、

- ① 駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進します。
- ② 駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進します。

### 2 法律の基本的な仕組み

#### ① 基本方針の作成

運輸大臣、建設大臣、国家公安委員会及び自治大臣が、バリアフリー施策を総合的かつ計画的に推進するための「基本方針」を作成します。

#### ② 交通事業者に対するバリアフリー基準適合義務

交通事業者に対し、駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルを新しく建設する場合、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などを新しく導入する場合に「バリアフリー基準（移動円滑化基準）」への適合を義務づけます。

#### ③ 市町村の主導による地域のバリアフリー施策の推進

##### ア. 市町村による基本構想の作成


市町村は、基本方針に基づき、一定規模の駅などの旅客施設（「特定旅客施設（注）」）を中心とした地区（「重点整備地区」）について、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該重点整備地区におけるバリアフリー化のための方針、実施する事業等を内容とする「基本構想」を作成することができます。

##### イ. 基本構想に基づく事業の実施

交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、それぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施します。

#### ④ バリアフリー化に関する情報の提供

安心して公共交通機関を利用していただけるよう、駅施設などのバリアフリー化の状況についての情報を提供します。

<p>基本施策</p>	<p>- 2 .低床式車両やスペシャルトランスポートサービスの導入推進</p>
<p>施策の考え方</p>	<p>高齢者や障害者等がその移動手段（モビリティ）として公共交通を安心して利用できるように車両の低床化を図る。</p> <p>通常の交通機関が使えない高齢者・障害者の移動手段として、スペシャルトランスポートサービス（STS）の導入を推進することとし、その推進に当たってはボランティアなどの協力を得ていく。</p> <p>スペシャルトランスポートサービス          ...何らかのハンディにより通常の交通機関が使えない人のために提供される公共交通の一つで、福祉タクシーや施設送迎用リフトバス等が含まれる</p>
<p>具体的施策</p>	<p><u>1 低床式車両の導入</u></p> <p>高齢者や障害者などが安心して乗降できるように、低床電車（LRV）の導入を検討するとともに、低床バス（ノンステップ等）の導入を促進する。</p> <p><u>2 スペシャルトランスポートサービス（STS）の導入</u></p> <p>地域の実情に応じて、福祉タクシーや施設送迎用リフト付きバスなどスペシャルトランスポートサービスについて、実施主体、運営形態等も検討しながら導入を図っていく。</p> <p><u>3 交通ボランティアの育成</u></p> <p>スペシャルトランスポートサービスの運営に対して、住民が積極的に参加できるような仕組みを整備するとともに、交通ボランティアや移送サービスとの連携、協力を図っていく。</p> <div style="text-align: right;"> <p>&lt;交通ボランティアの研修風景&gt;</p>  <p>(資料：中部運輸局)</p> </div>
<p>関連個別事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活バス路線確保対策事業（総合交通課）</li> <li>・介護予防・生活支援事業（高齢福祉課）</li> <li>・ボランティアセンター活動事業（福祉政策課）[ H 6 ~ 1 4 ]</li> <li>・重度身体障害者移動支援事業（障害福祉課）</li> </ul>
<p>備考</p>	<p>(事例) 1 移送サービスの事例...石川県金沢市          2 外出支援サービス事業取組み状況...福井県</p>

## 1 金沢市の移送サービスの事例

実施主体	金沢市（社会福祉法人 金沢市社会福祉協議会に業務委託）
利用対象	車椅子使用者であらかじめ会員登録している者 200名
運行範囲	金沢市内および金沢市隣接市町内
運行時間	9:00～19:00
利用料金	年会費1,500円もしくは利用料300円/30分+燃料費20円/1km
運転者	運転協力者として会員登録し、指定の講習を受講した者
運転者への報酬	運転協力費として商品券1,000円/1回を支給
使用自動車	乗用車2,000cc：2台、軽自動車：1台（金沢市所有） （車椅子対応型ニールダウン・スロープ付車両）
事業の委託	・年間契約 ・委託事業... 車両管理、利用者、運転協力者の募集・管理、運行管理 および予約・配車のコーディネート、事業実施に関わる事務

<車いす仕様車  
ニールダウン式  
(スロープ付)>



（資料：三菱自動車HP）



## 2 県内の外出支援サービス事業取り組み状況

### 平成13年度実施市町村

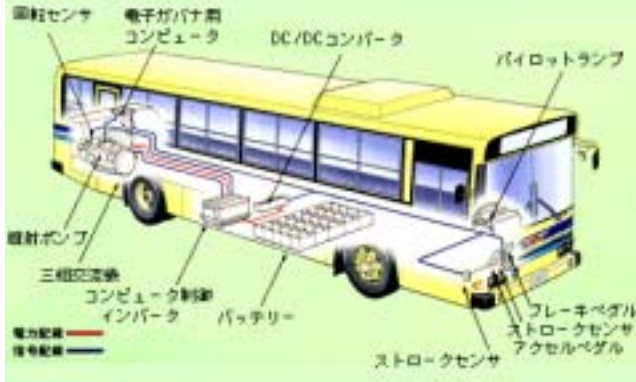
3市	敦賀市、小浜市、勝山市
11町	松岡町、永平寺町、金津町、丸岡町、春江町、坂井町、今立町、朝日町、越前町、三方町、上中町
2村	上志比村、和泉村

### 委託先

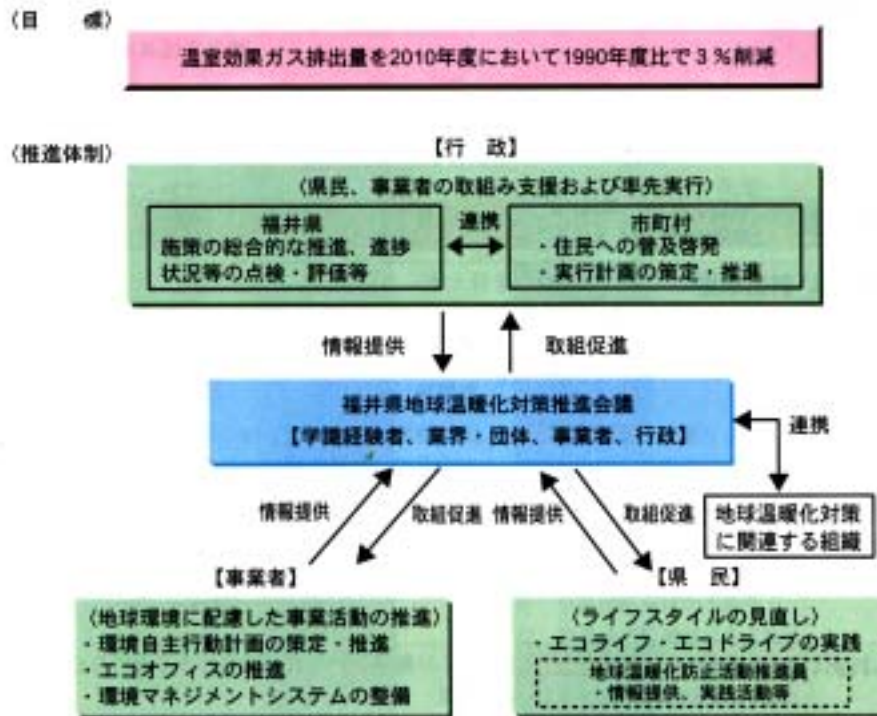
社会福祉協議会	11市町村（敦賀市、永平寺町、金津町、丸岡町、春江町、坂井町、今立町、朝日町、上中町、上志比村、和泉村）
老人福祉施設	1町（越前町）
民間事業者（タクシー会社）	4市町（小浜市、勝山市、松岡町、三方町）

<p>基本施策</p>	<p>- 3 .地球環境への負荷の低減に向けた公共交通の利用</p>
<p>施策の考え方</p>	<p>地球環境問題への対応として、交通・運輸部門においてもCO<sub>2</sub>排出量の削減など環境負荷低減への配慮が求められており、パークアンドライドや相乗り等の交通需要マネジメント施策（TDM）を推進するとともに、低公害車両（ハイブリッドバス）の導入促進を図る。</p> <p>個人や企業において直接的に利害関係が生じにくい環境問題および自動車交通問題に対して積極的な協力を得ていくため、行政による協力者への誘導施策を展開する。</p>
<p>具体的施策</p>	<p><u>1 交通需要マネジメント施策の推進</u></p> <p>ノーマイカーデーやパークアンドライドなどの強化により、自家用車に比べて環境負荷の少ないバスや鉄道への転換を促進する。</p> <p><u>2 使いやすいパークアンドライド</u></p> <p>各地域の拠点となる駅付近に駐車場を整備するとともに、駐車料金を安価（無料）にするなど、利用者が利用したくなる魅力的なパークアンドライドを推進する。</p> <p><u>3 相乗りの促進</u></p> <p>車を共同で利用する相乗りを推進することにより、車の絶対量や交通量を削減し、環境への負荷を軽減する。</p>  <p><u>4 低公害車両の導入等の促進</u></p> <p>車両の更新等に当たっては、環境への負荷を軽減するため、低公害車両の導入を促進するとともに、運行時のアイドリングストップなどエコドライブを推進する。</p> 




	<p style="text-align: center;">＜電気ハイブリッドバス＞</p>  <p style="text-align: right;">（資料：日野自動車㈱）</p>
<p>関連個別事業</p>	<p>・ 乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]</p>
<p>備 考</p>	<p>（参考）福井県地球温暖化対策地域推進計画</p>

福井県地球温暖化対策地域推進計画

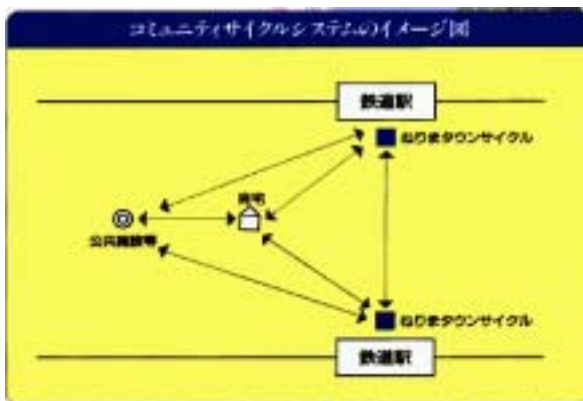


基本施策	- 4 .地域住民の環境への意識高揚によるライフスタイルの転換
施策の考え方	<p>地域住民一人ひとりがクルマによる環境への影響を十分認識し、クルマに依存したライフスタイルを見直すように誘導する施策を展開する。</p> <p>地域住民の環境への意識醸成に当たって、市民団体や地球温暖化防止活動推進員（アースサポーター）などと連携して効果的な施策の展開を図る。</p> <p>アースサポーター...県が公募によって100人程度を委嘱しており、地域住民への地球温暖化防止に関する情報提供活動などの諸活動を無償で実施している</p> <p>鉄道やバスへのアクセスおよび買い物などの短距離移動における交通手段として、環境への負荷を伴わない自転車の利用促進を図る。</p>
具体的施策	<p><u>1 環境にやさしい公共交通という意識の啓発</u></p> <p>環境、教育部門と連携して、学校教育プログラムに生活交通は環境にやさしいというテーマの時間を取り入れ、教育課程での意識啓発を促進する。</p> <p>また、環境定期券など話題性のある施策を積極的に展開し、地域住民に対しても環境への意識醸成を推進する。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>環境定期券...バスや鉄道を利用することによって環境にやさしい生活を進めることを目的としており、有効期間、有効ゾーン内に限って定期券所有者の家族においても利用が可能</p> </div> <p><u>2 環境分野の市民団体、地球温暖化防止活動推進員による啓発活動の推進</u></p> <p>地球環境への負荷低減に向けて、クルマ依存型のライフスタイルから公共交通へ転換するという住民意識を浸透させるため、環境分野の市民団体等による啓発活動やイベント、また、日常生活の中で実践活動を実施する地球温暖化防止活動推進員を活用し、生活交通が環境にやさしいということを効果的に普及啓発していく。</p> <p><u>3 環境にやさしい自転車の利用促進</u></p> <p>免許が不要で環境にもやさしい自転車を交通手段の一つとして有効に活用することとし、鉄道やバスへのアクセス、買い物など短距離の移動に積極的な利用を図る。</p>

<p>具体的施策</p>	<p>また、自転車が安全に走行できる道路の整備やサイクルアンドライドのための駐輪場の確保など自転車の利用環境の向上を図る。</p> <p>なお、自転車を電車やバスに持ち込んで移動できるようなサービスについても取り組んでいくこととする。</p> <p>(資料：国土交通省「まちづくりと自転車のHP」)</p> 
<p>関連個別事業</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新世紀市町村まちづくり支援事業（市町村課）[ H 1 4 ~ 1 6 ]</li> <li>・乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）[ H 1 2 ~ 1 4 ]</li> <li>・環境教育・エネルギー問題総合推進事業（義務教育課）[ H 1 3 ~ 1 4 ]</li> <li>・交通安全施設等整備事業（道路保全課）</li> </ul>
<p>備考</p>	<p>(事例) コミュニティサイクルシステムの整備...東京都練馬区</p>

### 1 コミュニティサイクルシステムの整備

実施主体 東京都練馬区  
 実施場所 大泉学園駅、石神井公園駅、上石神井駅  
 実施期間 平成14年度～  
 事業概要 複数のレンタサイクル施設を相互利用し、面的な都市交通としてコミュニティサイクルシステムを整備することにより、通勤等で利用する駅だけでなく隣の駅や他の鉄道駅でも利用が可能となり、利用目的や範囲の拡大を図る。



(資料：練馬区父娘女王課)

## 第2節 地域別展開

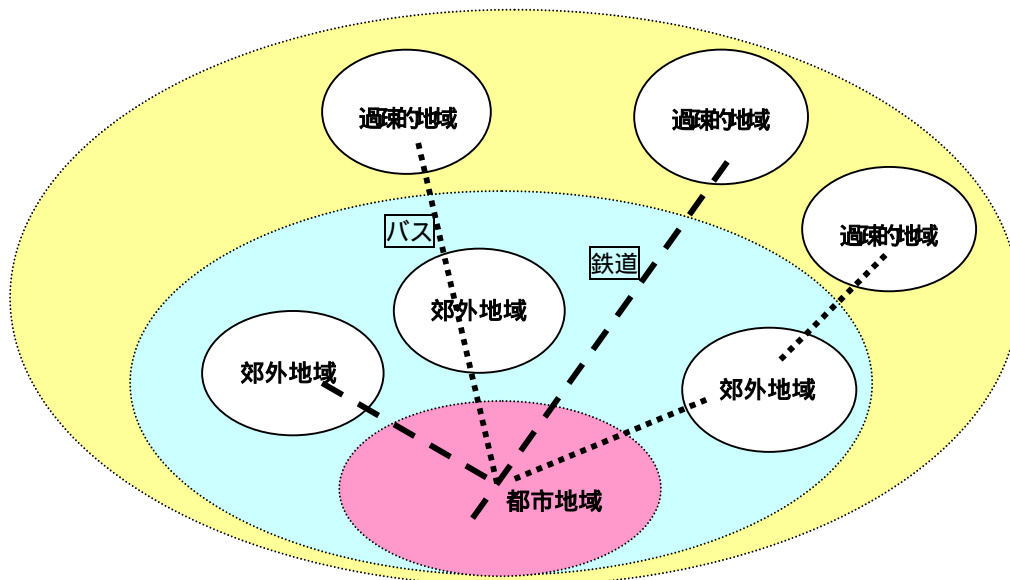
県内の各地域において、(1)体系別展開を実施していく際は、資料その納を交通圏の特性や交通環境の違いによって施策の必要性や重要度が異なります。

そこで、人口や経済、流出・流入の状況など生活交通に密接に関連する指標から、地域の特性を明確化し、各地域を「都市地域」「郊外地域」「過疎的地域」の3つに区分するとともに、それぞれの地域における望ましい公共交通サービスの姿を提示することによって各地域の効率的な施策展開を図ることとします。

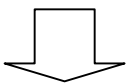
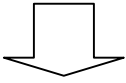
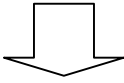
なお、「地域」のとらえ方としては、1市町村を1地域とする場合、各市町村内の1地区を1地域とする場合、さらに、広域化している「生活圏」を考慮して複数市町村を1地域とする場合などいろいろなパターンが考えられます。

「生活圏」：地域住民が通勤や通学、買い物などといった日常生活を営む上で、自宅、勤務地、病院、商業施設などの「場所」により結ばれる範囲

<地域区分イメージ>





	都市地域	郊外地域	過疎的地域
地域の特性	<p>人口が多く、人口密度も高い。また、高齢者の割合が低い。</p> <p>通勤・通学や買い物、通院における周辺部からの依存度が高い。</p> <p>事業所が多く、経済活動も活発である。</p> <p>生活圏の中心となっている地域</p>	<p>人口の状況、通勤・通学や買い物、通院の状況、経済活動の状況において、都市地域と過疎的地域の中間に位置する。</p> <p>都市地域と連携して、生活圏を形成する地域</p>	<p>人口が少なく、減少傾向が強い。また、高齢者の割合が高い。</p> <p>買い物や通院については、都市地域、郊外地域への依存度が高い。</p> <p>事業所は少なく、経済活動を他地域に依存する。</p> <p>都市地域、郊外地域に大きく依存する地域</p>
施策の展開	<p>当該地域は、周辺部の中心的機能を担い、公共交通の需要も大きいことから、利用者の多様なニーズに対応できる、より密度の高いサービスの提供と公共交通ネットワークの形成を図っていく。</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>『中心部としての機能強化に資する生活交通サービスの整備』</p>	<p>当該地域は、都市地域と連携して生活圏を形成しているため、地域内における日常的な活動を支える公共交通サービスを向上させるとともに、都市地域へのアクセスの強化を図っていく。</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>『地域内生活交通のサービス向上、都市地域とのアクセス強化』</p>	<p>当該地域は、公共交通需要が少なく、事業者の撤退、サービスの低下が懸念されており、地域と行政が一体となって地域住民の日常生活を支えるシビルミニマムとしての生活交通を確保する。</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>『地域住民の日常生活を支えるシビルミニマム(最低限必要な生活環境)としての生活交通の確保』</p>

(注) 上記の地域区分は、新世紀ふくい生活交通ビジョンにおいて便宜的に行うものです。

## 都市地域 における施策の展開

### 1 地域の現状

人口が集積し、交通需要も多く、公共交通機関による輸送効率が高い。

周辺部からの通勤・通学、買い物等による流入が多く、平日の通勤・通学時間帯や休日の郊外型大規模小売店への連絡道路など一定の時間帯、特定の幹線道路において交通渋滞も見られる。

クルマの利用を前提としたまちづくりが行われてきた結果、病院や多目的ホール、ショッピングセンターなどの集客施設が散在しており、公共交通機関を利用してアクセスする割合は自家用車に比べて圧倒的に少ない。

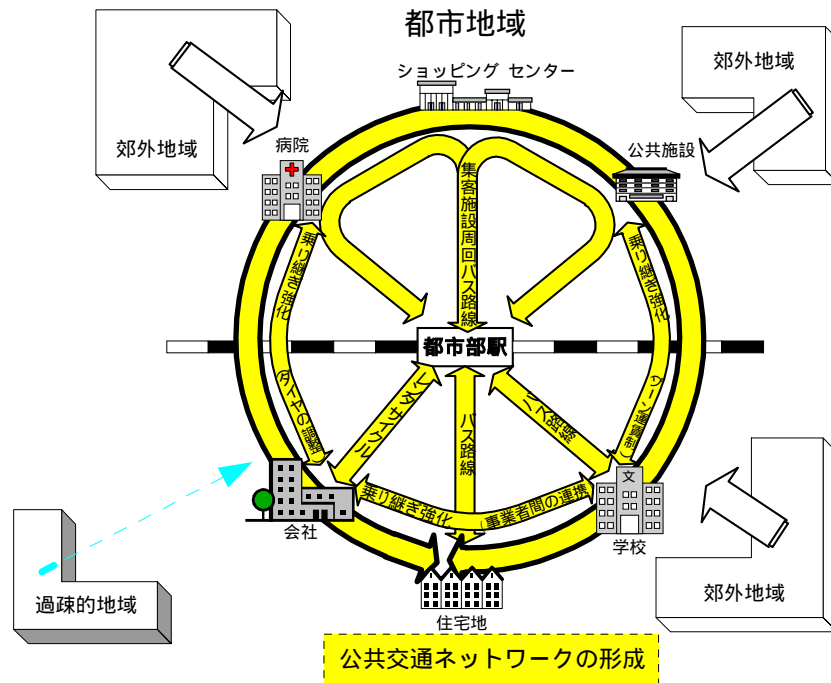
駅を中心として、これら集客施設への公共交通によるアクセス（バス路線など）は確保されているが、乗り場がわかりにくい、料金が低い、運行頻度が少ないなど、必ずしも利用者のニーズを反映したサービスを提供できていない。

バス路線は駅から放射状に広がっており、ある集客施設から他の集客施設への連絡のための路線については不十分な状況である。（路線がない。あったとしても乗り継ぎ料金体系になっていない。乗り継ぎ時間が合わないなど）



（イメージ）

## 2 公共交通の将来像



### 『中心部としての機能強化に資する生活交通サービスの整備』

中心部として密度の高いサービスの提供、地域内生活交通ネットワークの強化

周辺部からの流入が多い都市地域には、都市機能施設（事業所、学校、商業施設、公共施設など）が集積し、潜在的な公共交通需要が大きい。

そのため、都市地域においては、利用者ニーズを反映した、より密度の高いサービスを提供するとともに、それぞれの公共交通機関相互のネットワークを強化して都市機能の充実を図る。

また、施策の展開に当たって、公共交通の収支採算性だけでなく、商業施設への経済波及や交通渋滞の解消、環境負荷の低減といった社会的効果も考慮する。

広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立

都市地域と周辺部を結ぶ広域的、幹線的生活交通については、利用する地域住民のニーズを前提として、都市地域を含む沿線市町村が一体となって維持活性化を図っていく。

また、広域的、幹線的路線と都市地域内の生活交通ネットワークとの円滑なアクセスを確保する。

### 3 主要となる施策

**中心部として密度の高いサービスの提供、地域内生活交通ネットワークの強化**

- ・ 行政、交通事業者、地域住民等による協議会の設置（クルマとの共存 -1-1（62 頁））  
...地域が主体となって、公共交通の維持、活性化を図る。
  
- ・ 潜在的需要を見極めた運行体系の改善（サービス改善 -1-1（64 頁））  
...潜在的な需要を見極めながら、利用者ニーズに応じた運行本数、ダイヤ見直しを図る。
  
- ・ バスの道路運行環境の改善（サービス改善 -2-1（65 頁））  
...バス専用（優先）レーンの設置、公共車両優先システムの導入を図る。
  
- ・ 需要の変化に柔軟に対応したバス路線の見直し、新規路線の設置（サービス改善 -2-3（65 頁））  
...住宅団地や公共施設の新設などに伴う新規路線の設置を促進する。
  
- ・ 利用料金の低減化（サービス改善 -5-1（71 頁））  
...潜在的な需要のクルマからの転換を踏まえ、利用料金の引き下げを図る。
  
- ・ 事業者による運賃割引制度の拡充、新設（サービス改善 -5-2（71 頁））  
...既存の運賃割引制度の拡充およびファミリー割引など新たな制度の導入を図る。
  
- ・ 公共交通施設の快適性や美観等の向上（サービス改善 -6-1（73 頁））  
...鉄道駅やバス停留所におけるベンチの設置、屋根の整備などを促進する。
  
- ・ 低床電車（LRV）の導入検討、低床バスの導入促進（サービス改善 -6-2（73 頁））  
...誰もが使いやすい低床式車両の導入を促進する。
  
- ・ 新しい技術の導入（サービス改善 -6-3（74 頁））  
...最適経路選択支援システムなどの導入を図る。
  
- ・ 地域内生活交通ネットワークの確立（まちづくり -1-1（75 頁））  
...地域内における公共交通の機能強化、ネットワーク化を図る。

- ・市街地内での移動の利便性向上（まちづくり -2-1（77頁））  
...コミュニティバスやタウンモビリティ等によって来街者の移動性向上を図る。
- ・賑わいのある駅の整備、観光への配慮（まちづくり -2-2（77頁））  
...商業機能等の付加により駅の拠点性を向上させ、まちの活性化につなげる。
- ・「オムニバスタウン」構想の推進（まちづくり -2-4（78頁））  
...バス政策とまちづくりを一体的にとらえ、バスを中心とした施策展開を図る。
- ・企業等における社員への意識醸成（意識の醸成 -1-3（81頁））  
...地域を構成する一員として、企業においても社員の公共交通利用促進を図る。
- ・バリアフリー化推進計画の策定（ユニバーサルデザイン -1-1（85頁））  
...バリアフリーの推進計画を策定し、優先順位をつけて整備していく。
- ・交通需要マネジメント施策の推進（ユニバーサルデザイン -3-1（89頁））  
...クルマに比べて、環境に負荷の少ないバスや鉄道への転換を図る。

#### 広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立

- ・駅、バス停留所の新設等（サービス改善 -3-2（67頁））  
...需要が期待できる箇所において駅やバス停留所を新設する。
- ・アクセス交通の強化（サービス改善 -3-4（67頁））  
...駅やバス停留所から目的地までの移動手段としてレンタサイクルを活用する。
- ・異なる事業者間や鉄道、バス間の乗り継ぎの円滑化（サービス改善 -3-5（68頁））  
...異なる事業者が運行する鉄道やバスにおいて共通利用できるカードの導入を図る。
- ・わかりやすい運賃体系の導入（サービス改善 -5-4（71頁））  
...ゾーン運賃制度の導入を図る。
- ・広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立（サービス改善 -1-2（75頁））  
...生活圈単位の広域的な公共交通のネットワークを確立する。

## 4 施策例

### (例1)「コミュニティバスと郊外バスの連結」

#### <現 状>

A市では、公共施設や大型ショッピングセンター等が分散して立地している。

一方、A市のバス路線網は、駅から放射状に伸びるバス路線とコミュニティバスによる駅を中心とした市街地循環型の路線によって形成されている。

このような路線網のため、バスを利用して、周辺の地域からA市の施設へ向かう場合、一旦、郊外バスで駅に来て、市街地バス路線やコミュニティバスに乗り換える必要があるなど、非常に利便性が悪くなっている。

このため、A市の施設を利用する者の多くが公共交通を使わず、クルマを利用している状況にある。

#### <改善策>

郊外バス路線と市街地バス路線が交わる地点では、乗り継ぎ時間の調整や新しいバス停留所の設置など、結節機能を強化し、駅まで行かずに目的地に行けるようにアクセスの改善を図る。

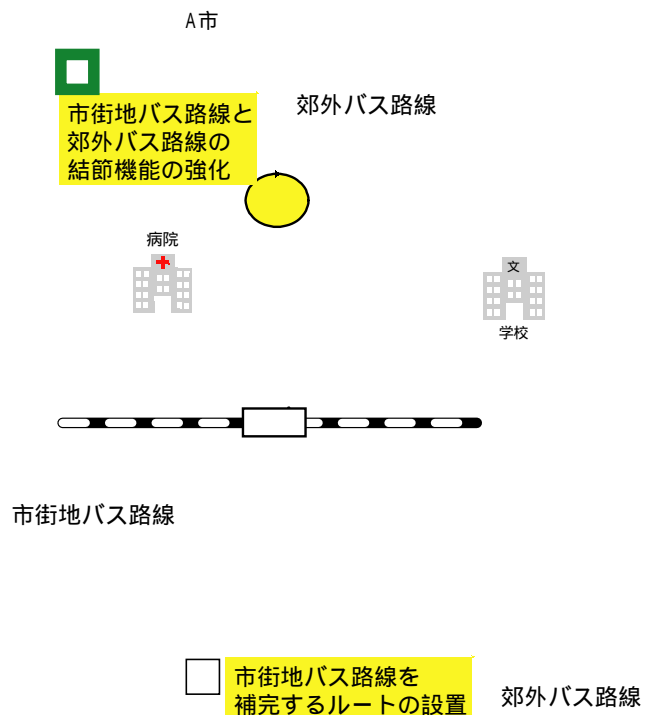
市街地バス路線が運行されていない地域においては、既存路線を補完する路線を設置し、さらに、その補完路線と郊外バス路線との連携を図る。

#### <効 果>

バスによるネットワークが構築され、バスの利便性が向上することにより、クルマからのシフトが促進される。

生活バス路線確保対策事業（総合交通課）

「事業主体：市町村、補助率：県1/2 市町村1/2」



## (例2)「拠点性のある駅、駅周辺の整備」

### <現 状>

B市内の駅および駅周辺については、鉄道利用者の減少から活気を失い、衰退を余儀なくされ、駅施設の改善や周辺の活性化などの取組みもなされていない状況にある。

また、公共施設や福祉施設など各種施設が市内に散在し、駅から徒歩で行くことが困難であるため、バスなどを乗り継いで目的地へ行くことになり、利用者の利便性に支障をきたし、ますます鉄道利用離れを招いている。

そのため、まちづくりと併せて、駅の拠点性を高めるための新たな機能の付加および駅周辺の整備が必要となっている。

### <改善策>

駅施設の整備に併せて、駅周辺に福祉施設や公共サービス施設などを整備し、新たなコミュニティ機能を付加することで、人の滞留する賑わい拠点の形成を図るとともに、駅からスムーズにアクセスできることによる利便性の向上を図る。



### <効 果>

魅力ある駅として、駅の利用、鉄道利用が促進されるとともに、駅からのアクセス交通が不要となるため、利用者の負担が軽減される。

小浜線沿線活性化支援事業（総合交通課）

[事業主体：市町村、補助率：国 2 / 3 市町村 1 / 3]

乗りやすい公共交通環境づくり支援事業（総合交通課）

[事業主体：市町村、補助率：国 1 / 2 市町村 1 / 2]

**(例3)「最適経路選択支援システムの導入」****<現 状>**

C市のバス交通については多くの路線があり、さらにいくつかの系統に分かれ、複雑でわかりにくいものとなっており、お年寄りなどにとっては、バス利用を避ける要因の一つと考えられる。

また、通勤・通学時などにおいて道路渋滞でダイヤが乱れ、定時にバスが来ない場合もあり、通勤・通学者の利用に支障を来し、ますますバス利用離れが進んでいる。

このため、利用者が安心かつ快適にバスを利用できるようにバスの定時性確保、利用環境の改善が必要となっている。

**<改善策>**

インターネットや携帯電話で出発地と目的地の停留所を入力すれば、乗車可能なすべてのバス路線と時刻、運賃などの情報を提供する「最適経路選択支援システム」を導入し、利用者の利便性向上を図る。

**<効 果>**

利用者は携帯電話などにより、簡単に、乗車可能なバスが見つめられるとともに、渋滞などでダイヤが乱れた場合も、リアルタイムに運行状況が把握できる。

**(参考)**

都市交通の安全・円滑化に資するバス利用促進等総合対策事業

(国土交通省)

「事業主体：地方公共団体、交通事業者(協会)

補助率：国1/4」



## 郊外地域 における施策の展開

### 1 地域の現状

都市地域の周辺部に位置し、都市のベッドタウン的な地域である。

通勤・通学や購買活動については都市地域へ流出する傾向となっているが、過疎的地域における都市地域への依存傾向ほど強くはない。

なお、都市地域へのアクセスにおいては、クルマの利用が多くなっている。

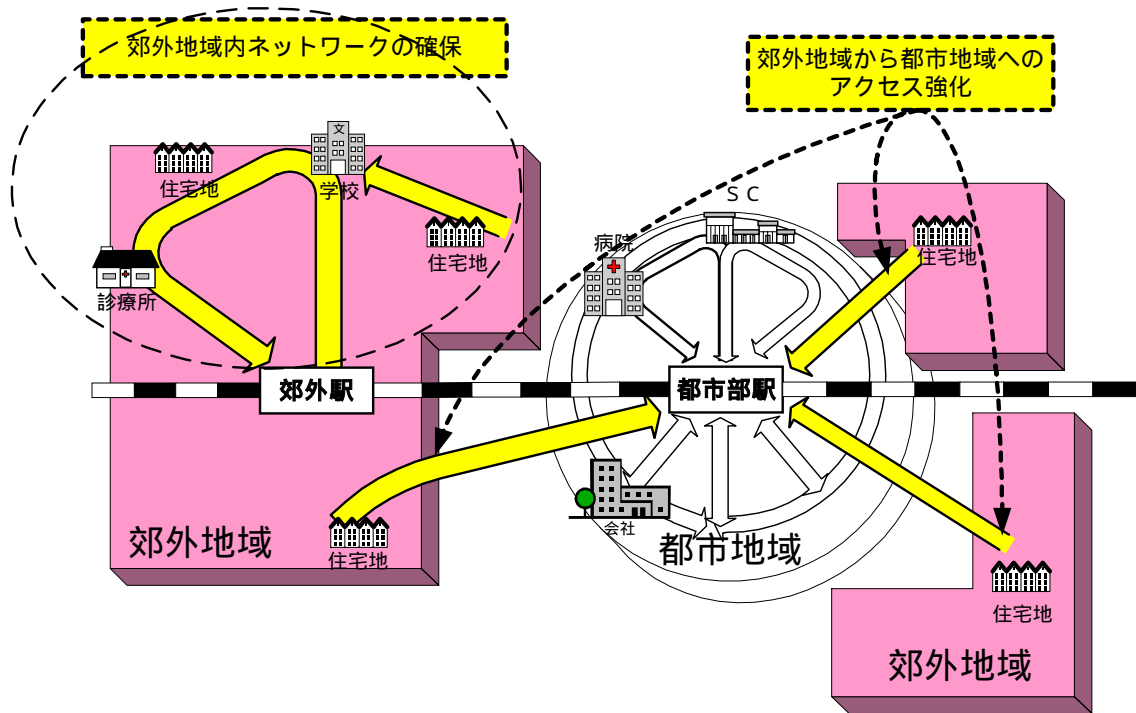
公共交通の状況としては、鉄道とバスのある地域、バスだけの地域に区分されるが、いずれの地域においても、運行本数や運行時間帯などのサービス水準は利用者のニーズを十分満たしているとはいえず、公共交通離れが進んでいる。

特に、地域住民の身近な移動手段であるバスについては、運行本数の少ない路線バスを補完するために、各市町村においてコミュニティバスや福祉バスなどを運行している地域が見られる。



(イメージ)

## 2 公共交通の将来像



### 『地域内生活交通のサービス向上、都市地域とのアクセス強化』

#### 地域内生活交通のサービス向上

地域内のモビリティ（移動能力）を向上させる地域内生活交通サービスの整備を図ることとし、駅の拠点性を高める施設の整備、利用者のニーズに対応した時間帯の運行や運行本数などといったサービスの充実を図る。

#### 広域的、幹線的な生活交通による都市地域へのアクセス強化

都市地域と連携して広域的な生活圏を形成する当該地域においては、それぞれの地域を結ぶ広域的、幹線的生活交通について、利用する地域住民のニーズを前提として、沿線市町村が一体となって維持活性化を図っていく。

また、広域的、幹線的路線と地域内の生活交通ネットワークとの連携強化を図るなど都市地域への円滑なアクセスを確保する。

### 3 主要となる施策

#### 地域内生活交通のサービス向上

- ・ 行政、交通事業者、地域住民等による協議会の設置（クルマとの共存 -1-1（62 頁））  
...地域が主体となって、公共交通の維持、活性化を図る。
- ・ 必要性・緊急性による優先的な整備（サービス改善 -1-3（64 頁））  
...整備の必要性・緊急性が高く、地域住民の合意が得られている施策から実施を図る。
- ・ 小型バス、乗合タクシーやデマンドバスの導入（サービス改善 -2-2（65 頁））  
...狭い道路にも入っていける小型車両の導入を図る。
- ・ 需要の変化に柔軟に対応したバス路線の見直し、新規路線の設置（サービス改善 -2-3（65 頁））  
...真に必要な路線と不必要な路線を見極め、路線の廃止、見直しを行う。
- ・ 駅、バス停留所の新設等（サービス改善 -3-2（67 頁））  
...需要が期待できる箇所において駅やバス停留所を新設する。
- ・ わかりやすい運賃体系の導入（サービス改善 -5-4（71 頁））  
...中心地への広域バスについて、低料金でのゾーン運賃制度を採用する。
- ・ 公共交通施設の快適性や美観等の向上（サービス改善 -6-1（73 頁））  
...駅やバス停留所におけるベンチの設置、バス停留所の屋根の整備などを行う。
- ・ 地域内生活交通ネットワークの確立（まちづくり -1-1（75 頁））  
...地域内における公共交通の機能強化を図る。
- ・ 賑わいのある駅の整備、観光への配慮（まちづくり -2-2（77 頁））  
...駅の拠点性を向上させ、まちの活性化につなげる。
- ・ 公共交通の利用しやすいまちづくり（まちづくり -2-3（77 頁））  
...駅を中心に歩ける範囲内での施設の整備を図る。

- ・ 広報活動やインターネットによる情報提供（意識の醸成 -3-1（84 頁））  
... マスコミ、インターネットなどを通じて、施策検討時の情報提供を図る。
- ・ スペシャルトランスポートサービスの導入（ユニバーサルデザイン -2-2（87 頁））  
... 福祉タクシーやリフト付バスなどのサービスを拡充する。
- ・ 環境分野の市民団体、地球温暖化防止活動推進員による啓発活動の推進（ユニバーサルデザイン -4-2（91 頁））  
... 市民団体、地球温暖化防止活動推進員の活動を支援する。

### 広域的、幹線的な生活交通による都市地域へのアクセス強化

- ・ 駅の交通結節機能の向上（サービス改善 -3-1（67 頁））  
... 乗り換えに対する抵抗感を軽減するために、駅前における乗り継ぎを可能にする。
- ・ パークアンドライド、サイクルアンドライド促進のための駐車場、駐輪場整備（サービス改善 -3-3（67 頁））  
... パークアンドライド等を推進するため、駐車場、駐輪場を整備する。
- ・ アクセス交通の強化（サービス改善 -3-4（67 頁））  
... 自宅から駅までのアクセスとして、路線バス等の鉄道との連携を強化する。
- ・ 広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立（まちづくり -1-2（75 頁））  
... 生活圏単位の広域的な公共交通の整備を図り、効率的なまちづくりを推進する。
- ・ 生活交通ネットワーク確立に向けた推進体制の整備（まちづくり -1-3（76 頁））  
... 広域的な公共交通の整備に向け、行政、事業者、住民による協議会を設置する。
- ・ 使いやすいパークアンドライド（ユニバーサルデザイン -3-2（89 頁））  
... 利用者が利用したくなるような魅力的なパークアンドライドを推進する。
- ・ 環境にやさしい自転車の利用促進（ユニバーサルデザイン -4-3（91 頁））  
... 自転車を移動手段として有効活用することとし、その利用環境の整備を図る。

## 4 施策例

## (例1)「広域的な生活交通ネットワークの確立」

## &lt;現 状&gt;

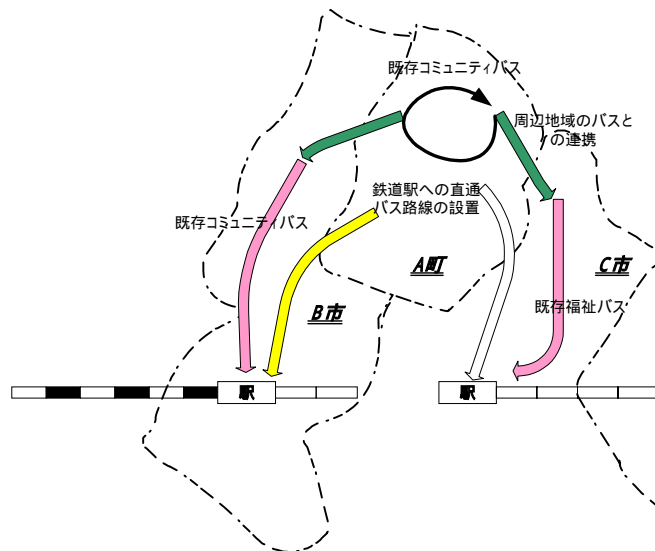
A町は隣接のB市、C市と連携して、日常の生活圏を構成している。

その主要な交通手段は自動車であり、公共交通としては、A町内を運行するコミュニティバスが運行されているが、B市、C市とは連結しておらず、また、事業者における広域的なバス路線もない。

このため、高齢者等のいわゆる交通弱者がB市、C市へ行く場合は、家族のマイカーによる送迎に頼らざるを得ず、高齢者等の社会参加への意欲を阻害するとともに、家族の負担が大きくなっている。

## &lt;改善策&gt;

広域的な生活圏における生活交通ネットワークの構築を検討することとし、B市、C市と連携して、それぞれのコミュニティバスや福祉バスの連結を図るとともに、行政単位を越えた生活圏を単位として広域的な直通バスの運行を図る。



## &lt;効 果&gt;

高齢者等は家族に頼らずに公共交通での移動が可能となり、社会参加意欲が向上する。

生活バス路線確保対策事業（総合交通課）

「事業主体：市町村、補助率：県1/2 市町村1/2」

**(例2)「公共交通の利用しやすいまちづくり」****<現 状>**

D町では、駅の裏側が開発され、住宅が集積しているが、線路によって駅の表と裏側が分断されており、地域住民は大きく迂回して駅の表側にまわり、鉄道を利用するといった状況にある。

また、駅前の駐車場は小さく、パークアンドライドに対応できる台数が限られている。このため、駅前と駅裏の動線の確保と駅裏の駐車場整備が必要となっている。

**<改善策>**

駅の付近において、地下道やこ線橋を設置し、駅前と駅裏の歩行者の動線を確保するとともに駅裏側へパークアンドライドによる鉄道利用者への対応が可能な駐車場を整備する。

また、駅裏側への駐車場の確保により、それまで駐車場となっていた駅前広場の一角を地域住民が集い、くつろげる空間として整備する。

**<効 果>**

駅の利用環境、利便性が向上することにより、鉄道の利用促進につながる。

小浜線沿線活性化支援事業（総合交通課）

「事業主体：市町村、補助率：国2 / 3 市町村1 / 3」

### (例3)「社用バス等の有効活用」

#### <現 状>

E町では、バス事業者による路線バスの運行本数が少なく、地域住民のバス利用離れが進んでいる。

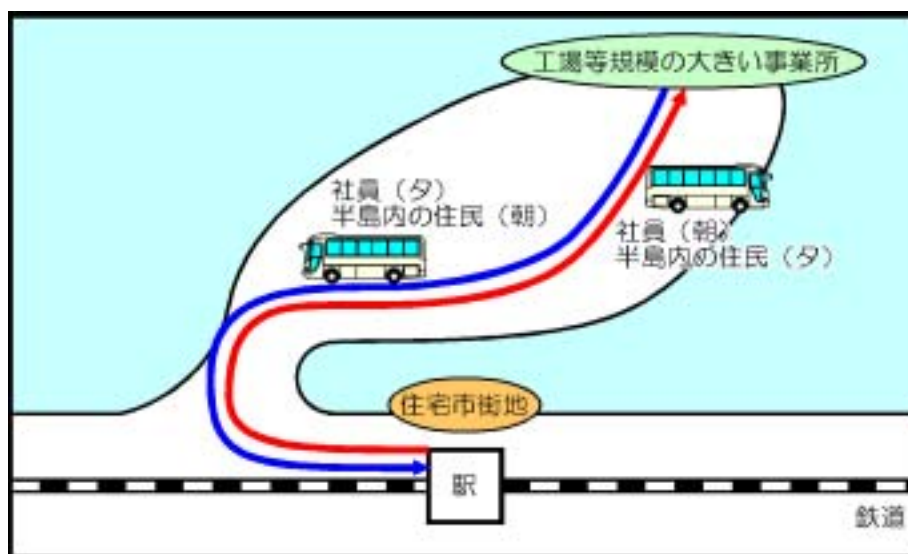
その一方で、町内にある大規模な事業所において、社員用の通勤バス（社用バス）が運行されており、毎日、かなりの便数がある。

このバスについては、朝、事業所から社員を社宅まで迎えにいくとき、および、夕方、社員を事業所から社宅まで送って事業所まで戻るときに回送として空車の状態が生じる。

少ない路線バスを補完するため、この社用バス（回送）の有効活用が求められている。

#### <改善策>

社用バスの回送時にコミュニティバスとして、地域住民の通勤、通学や帰宅への利用に供することについて検討する。



#### <効 果>

地域住民のバスによる鉄道へのアクセスが向上し、鉄道の利用促進につながる。

生活バス路線確保対策事業（総合交通課）

「事業主体：市町村、補助率：県1/2 市町村1/2」



## 過疎的地域における施策の展開

### 1 地域の現状

都市地域、郊外地域に比較して人口が少なく、高齢者の比率が高い。

地域の産業基盤は脆弱で、就業や購買活動などを都市地域に依存しており、地域住民の生活圏は広域になっている。

県内流動における交通手段としてはクルマの利用が多く、公共交通の需要は少なくなっており、このことが公共交通のサービス水準（特に、運行本数）を低下させ、ますます公共交通離れを加速させている。

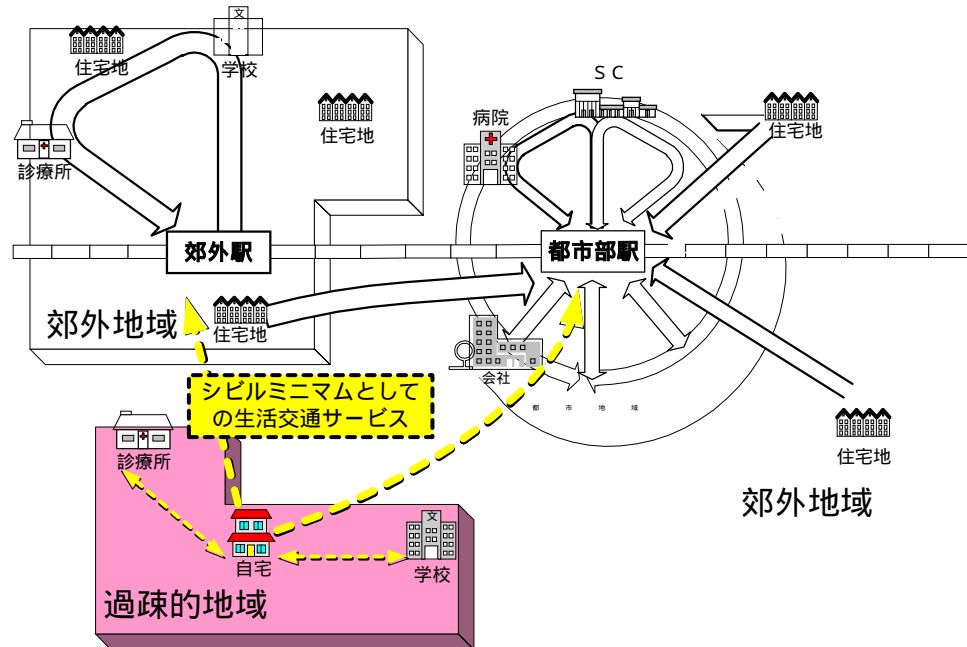
さらに、需給調整規制の撤廃に伴い、交通事業者の不採算路線からの撤退も見られ、高齢者や学生などいわゆる交通弱者の移手段の確保が危惧される。

事業者の撤退後は、市町村が主体となって廃止代替バスやコミュニティバス、乗合タクシーなどを運行し、その機能を代替している地域が多いが、各市町村においては限られた財源の中で効率的な運行が必要となっており、負担の軽減を図りながら、将来にわたって維持していくことが求められている。



(イメージ)

## 2 公共交通の将来像



### 『地域住民の日常生活を支えるシビルミニマム（最低限必要な生活環境）としての生活交通の確保』

#### シビルミニマムの確保に向けた効率的な運行

高齢者の割合が高い当該地域では、一人での移動が困難な人が多く、そういった人々の日常生活を支えるシビルミニマム（最低限必要な生活環境）として、生活交通を確保することとし、行政が主体となって地域内生活交通の効率的な運行を図る。

また、住民の日常生活が都市地域、郊外地域に依存し、広域的な生活交通が必要不可欠であることから、鉄道もしくは広域的バス路線など都市地域、郊外地域へのアクセスを確保する。

#### 地域内の相互扶助による取組みの促進

地域内の結びつきが強いという地域特性を活かして、地域内の相互扶助の考え方による相乗りの促進やNPO、ボランティアグループによる高齢者等の送迎サービスの提供などといった取組みを促進する。

### 3 主要となる施策

#### シビルミニマムの確保に向けた効率的な運行

- ・ 行政、交通事業者、地域住民等による協議会の設置（クルマとの共存 -1-1（62 頁））  
...地域が主体となって、公共交通の維持、活性化を図る。
- ・ 時間帯による効率的な運行の調整（サービス改善 -1-2（64 頁））  
...需要が少ない時間帯の運行を減らし、反対に通勤・通学時などの運行を増やす。
- ・ 小型バス、乗合タクシーやデマンドバスの導入（サービス改善 -2-2（65 頁））  
...少ない需要に応じた効率的な運行を図るため、小型バスや乗合タクシーなど低コストの運行形態への転換を促進する
- ・ 需要の変化に柔軟に対応したバス路線の見直し、新規路線の設置（サービス改善 -2-3（65 頁））  
...需要の変化に応じて柔軟に路線を見直し、効率的な運行を図る。
- ・ アクセス交通の強化（サービス改善 -3-4（67 頁））  
...鉄道もしくは広域的バスなど都市地域、郊外地域へのアクセス確保を図る。
- ・ 地域内生活交通ネットワークの確立（まちづくり -1-1（75 頁））  
...地域内における公共交通を確保する。
- ・ 広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立（サービス改善 -1-2（75 頁））  
...生活圏内の各市町村と連携して公共交通網を整備し、ネットワークを構築する。
- ・ 乗合タクシーなどによるデマンド輸送（まちづくり -3-1（79 頁））  
...少ない需要に応じた効率的な運行を図るため、利用者のニーズに応じて柔軟にルートを変更するデマンド運行を行う。
- ・ フリー乗降制の導入（まちづくり -3-2（79 頁））  
...クルマの利便性に近づけるため、自由なバスの乗降を可能にする。

- ・ スクールバス、福祉バス等との複合的な運行（まちづくり -3-3（79頁））  
...特定の利用者に限定されるバスを複合的に運用し、効率的なサービスの提供と利用者の拡大を図る。
- ・ 地域住民のマイレール意識等の確立（意識の醸成 -1-5（81頁））  
...地域住民による駅舎の管理など、地域の財産であるという意識の高揚を図る。
- ・ スペシャルトランスポートサービスの導入（ユニバーサルデザイン -2-2（87頁））  
...福祉タクシーやリフト付バスなどの運行により、高齢者等の移動を確保する。

#### 地域内の相互扶助による取組みの促進

- ・ 地域内の相互扶助の考え方（まちづくり -3-4（80頁））  
...地域住民の互助の精神を活用した相乗りの推進、NPOや地域の自治組織による主要施設への小型自動車の運行などを促進する。
- ・ 交通関係諸団体やNPO、ボランティア団体と連携した啓発活動の実施（意識の醸成 -2-1（82頁））  
...NPOやボランティア団体と連携して公共交通の利用促進に向けた啓発活動を図る。
- ・ 交通ボランティアの育成（ユニバーサルデザイン -2-3（87頁））  
...交通ボランティアによるスペシャルトランスポートサービスの運行を促進する。
- ・ 相乗りの促進（ユニバーサルデザイン -3-3（89頁））  
...相乗りを促進し、車の絶対量や交通量の削減を図る。

## 4 施策例

### (例1)「自治体による自主運行バスの効率的運行」

#### <現 状>

A村では路線バスの需要が少なく、事業者の路線廃止が進んでおり、地域住民の移動手段確保のために、市町村が主体となって自主運行バスを運行している。

これらのバスについては、料金が安価に設定されており輸送収入は少なく、運行経費への市町村の負担が大きくなっている。

特に、過疎的な地域においては、市町村の財政を大きく圧迫することから、効率的な運行によるコストの低減を図りながら、利用者へのサービス（利便性）を確保していくことが必要となっている。

#### <改善策>

##### 車両のコンパクト化

乗車実績を踏まえ、マイクロバスやワゴン車両などにコンパクト化して、運行経費の削減を図るとともに、狭い道路の運行も可能にする。

##### デマンド運行の実施

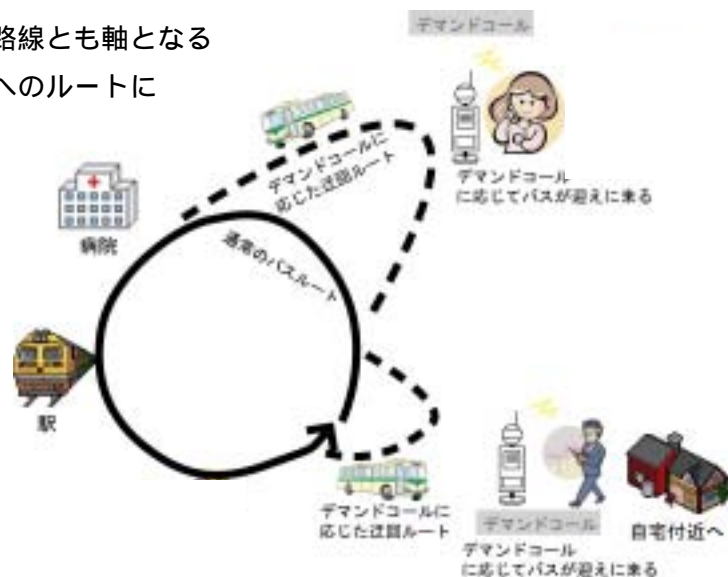
運行の効率化のため、各路線とも軸となる

路線を設定し、末端の集落へのルートに

ついては住民からの需要が

あるときのみ運行すると

いったデマンド化を図る。



##### 福祉バスからコミュニティバスへの転換

主に高齢者や障害者の利用に供される福祉バスから、誰でも利用できるコミュニティバスに転換し、バス利用の促進を図る。

### スクールバスの複合的な運用

スクールバスなど特定利用者（学生）を対象に運行されているバスについて、授業中など空いている時間帯を活用し、コミュニティバスとして運行することにより、不特定多数の利用を図る。



#### < 効 果 >

市町村が運行する各種バスの合理的な運用、効率化によって、市町村の負担軽減が図られるとともに、バス利用者の利便性が向上する。

### （例2）「交通空白地域を埋める乗合タクシーの運行」

#### < 現 状 >

B市のC地区、D地区については、従来、路線バスが運行されていたが、その需要が少なかったため、事業者は当該路線を廃止した。

公共交通の空白地域となった両地区の住民においては、マイカーもしくはタクシーによる移動を余儀なくされ、高齢者などのいわゆる交通弱者は外出をひかえざるを得ない状況となっている。

#### < 改善策 >

地域住民の日常生活を支える移動手段を確保するために、自治体が主体となって、乗合タクシーなど需要に応じた形態での対応を図り、従来の路線バスを代替する。



（資料：国土交通省 HP）

#### < 効 果 >

高齢者等の社会参加意欲の増進、送迎などの家族における負担の軽減が図られる。

生活バス路線確保対策事業（総合交通課）

「事業主体：市町村、補助率：県1/2 市町村1/2」

**(例3)「地域内における相互扶助の推進」****<現 状>**

E町では路線バスの本数が少ないことから、高齢者などが病院や買い物で都市部に出かけるときには、隣近所や知り合いなどによる相乗りが見受けられる。

これは、都市地域に比べて、地域住民のつながりが深く、互助の精神が強いという当該地域の特性が影響していると思われる。

こういった特性を活かしながら、相乗りの効率化、広範囲化を図り、少ない公共交通を補完していく必要がある。

**<改善策>**

地域の相互扶助の精神を活かして、公共交通を補完する相乗りの推進を町村レベルで図ることとし、その推進母体として、相乗りの幹旋や調整の業務などを行うNPOの設置や地域の自治組織での取組み等を検討する。

**<効 果>**

相乗りの推進により、公共交通の補完および地球環境への負荷低減が図られるとともに、地域住民の交流が促進される。



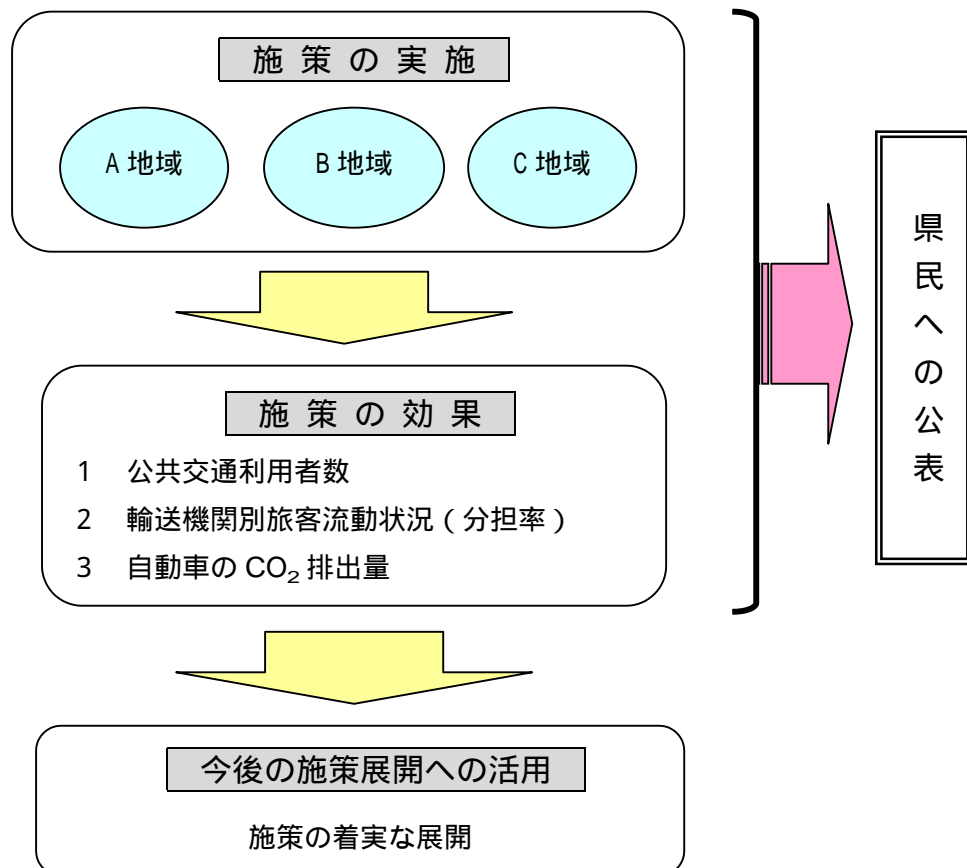
### 第3節 施策の着実な展開に向けて

今後、「基本施策」の着実な展開を図っていくためには、各地域の協議会における適切な進行管理と施策の具体的な効果の検証が必要となります。

そのため、県において、毎年、各地域の協議会の施策実施状況を把握するとともに、次の3つの指標を施策の管理・効果指標として調査し、その後の施策の展開に活かしていくこととします。

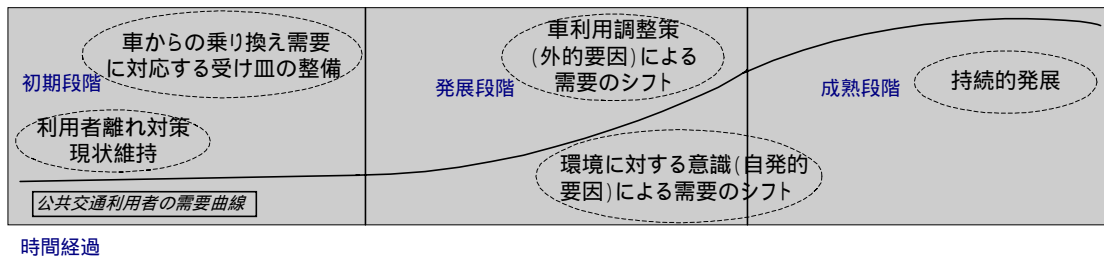
- 1 公共交通利用者数 …施策の実施による潜在的需要の掘り起こしの効果
- 2 輸送機関別旅客流動状況（分担率）…マイカーから公共交通への転換の度合い
- 3 自動車のCO<sub>2</sub>排出量 …地球環境への負荷軽減に向けた施策の効果

なお、これらの指標値については、県のホームページ等を通じて公表していくこととします。



## 1 公共交通利用者数 「現状維持から持続的発展へ」

「ビジョン」においては、地域公共交通の需要曲線として、導入期における利用者離れ対策による“現状維持”から、車利用調整策や環境に対する意識による需要のシフトに基づく“発展段階”を経て、県民生活の持続的発展に資する十分な公共交通需要の確保へと転換させていくことを目標としています。



このような目標に対する施策の効果の顕在化状況を把握するため、公共交通利用者数がどのように変化しているかを管理指標として活用し、その後の施策の展開に活かしていくこととします。



(参考) 鉄道、バスの輸送人員の推移

(単位：千人)

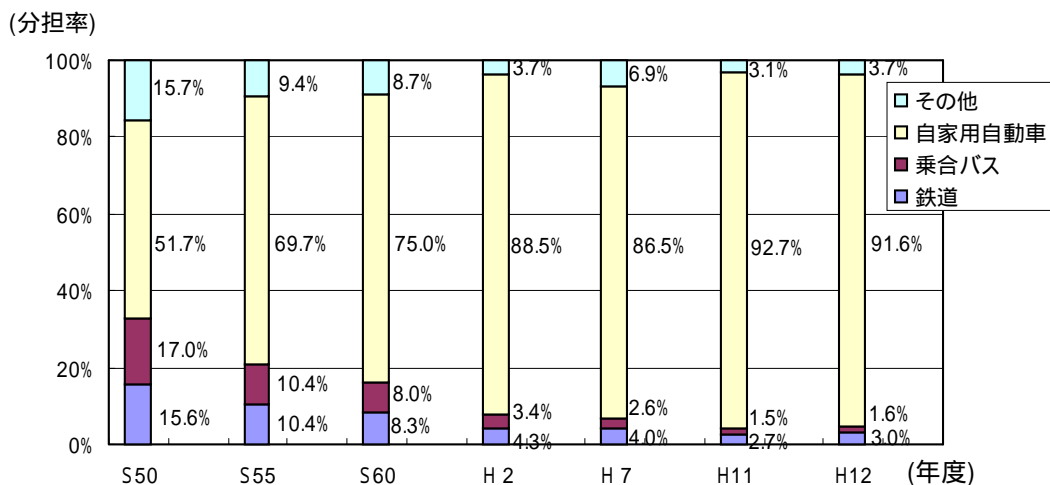
	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年
鉄道( JR、民鉄 )	26,313	21,914	20,278	18,846	16,383
乗合バス	26,239	21,245	15,969	12,009	8,934
計	52,552	43,159	36,247	30,855	25,317

資料：中部運輸局「数字でみる中部の運輸」

## 2 輸送機関別旅客流動状況（分担率） 「クルマと公共交通の使い分け」

“クルマと公共交通の共存”に向けて、両者の適正な利用を促進し、現在の著しく自動車交通に偏重した状況（分担率9割以上）を改善することにより、県民生活の持続的発展に資する交通環境を確保していくこととします。

このため、県内の輸送機関別旅客流動状況による分担率の動向を見ながら、その後の施策展開に活かしていくこととします。



資料：中部運輸局「数字でみる中部の運輸」

## 3 自動車のCO<sub>2</sub>排出量「公共交通機関利用促進によるCO<sub>2</sub>排出量の削減」

「福井県地球温暖化対策地域推進計画」では、地域住民、事業者、行政が一体となって温暖化防止に向けた取組みを総合的に推進することにより、平成22年度における温室効果ガス排出量を平成2年度比で3%削減することを目標に掲げています。

その目標達成に向けた重点的な取組みの一つとして、運輸部門において「公共交通機関の利用促進」をあげており、試算では以下のような効果が期待できるとしています。

取 組 内 容	CO <sub>2</sub> 削減効果（試算）
往復10kmの自動車利用を週1回電車にする（燃費12km/ ）	（年間）88kg-CO <sub>2</sub>

資料：福井県環境政策課「福井県地球温暖化対策地域推進計画」

そこで、環境施策との連携という観点から、毎年、調査される自動車（乗用）によるCO<sub>2</sub>排出量を環境面への効果を測る一指標として活用し、その後の施策展開に活かしていくこととします。

## [ 参 考 ]

---

- 1 用語解説
- 2 策定体制
- 3 策定協議会における検討の経緯
- 4 新世紀ふくい生活交通ビジョンの体系

## 1 用語解説

### 【あ行】

#### アースサポーター (地球温暖化防止活動推進員)

県が公募によって100人程度を委嘱しており、地域住民への地球温暖化防止に関する情報提供活動等の諸活動を無償で実施

#### ICカード

内部に組み込まれた集積回路 (Integrated Circuit) により、それ自体で情報の処理が可能なカード

#### アイドリングストップ

自動車等排気ガスの排出量を軽減するため、駐停車している時にエンジンをかけた状態 (アイドリング) をやめること

#### 相乗り

通勤等において、一人乗りではなく複数人が乗り合わせることによって乗車効率を高め、自動車交通を削減する方法

#### 移送サービス

交通機関の利用が困難な人に対し、寝たままもしくは車椅子のまま乗車できる車両での送迎を行い、外出の支援、社会参加の促進を図るとともに介護者の負担軽減を図るサービス

#### エコ・ドライブ

無駄なアイドリングや急発進・急加速を行わない、経済速度で走行するなど環境への負荷軽減を図る運転方法

#### NPO (Nonprofit Organization)

営利を目的としない民間かつ公益的立場から、これまで行政や企業では提供できなかった新しい社会サービスを提供する事業体

#### オムニバスタウン

バスの有する多様 (オムニ) な社会的意義が発揮されることにより、快適な交通や生活の実現を目指す「まち」

### 【か行】

#### 環境定期券

バスや鉄道を利用することにより環境にやさしい生活を進めることを目的とし、有効期間、有効ゾーン内に限り、定期券所有者の家族においても利用可能な定期

#### 公共車両優先システム (PTPS)

バス等の車両からの発信信号に基づく優先信号制御や優先レーンの設定により、公共車両を優先的に運行させるシステム

#### 交通需要マネジメント

(Transportation Demand Management)

交通の流れを自動車以外の移動手段に誘導しようとする総合的な対策  
具体的手法として、パークアンドライドの促進に向けた施設整備や相乗りを推進するための条件整備など

#### コミュニティバス

路線バスの不便な地域の移動手段の確保および中心市街地の活性化などを目的として運行されているバス

### 【さ行】

#### サイクルアンドライド

最寄り駅まで自転車を利用してアクセスし、そこから鉄道等により乗り換えて目的地へ向かう移動手法

#### 最適経路選択支援システム

インターネットや携帯電話で出発地と目的地の停留所を入力すれば、乗車可能なすべてのバスの路線と時刻、運賃などの情報が一括して提供されるシステム

#### 時間圏域

特定の地点から、一定の時間で到達できる圏域

## シビルミニマム

地域住民の生活のための必要最小限の環境条件

## 需給調整規制

事業参入に関して、需要と供給の関係を判断し、供給が多すぎる場合には新規参入を認めないという規制の一形態

## 触知式の案内

視覚障害者が手で触れることにより理解できるよう、点字や凹凸状に表示された案内

## スペシャルトランスポートサービス

何らかのハンディにより通常の交通機関が使えない人のために提供される公共交通の一つで、福祉タクシーや施設送迎用リフトバス等が含まれる

## 生活圏

地域住民が通勤や通学、買い物等の日常生活を営む上で、自宅、勤務地、病院、商業施設などの「場所」により結ばれる範囲

## ゾーン運賃制度

中心部、その近郊、さらにその周辺などといったゾーンを設定し、各ゾーン内は一律の料金を乗降が可能となるような運賃体系

## 【た行】

### タウンモビリティ

高齢者等の移動が困難な人に対して、電動三輪車などを提供し、移動を支援する仕組み

### タクシーレーン

駅前広場等におけるタクシー用の交通路

## 低公害車

ハイブリッド自動車、電気自動車、天然ガス自動車など走行時の窒素酸化物や二酸化炭素等の排出量が少ない自動車

## 低床式車両 (Light Rail Vehicle)

高齢者や障害者をはじめ、すべての利用者が乗降しやすいように、地面から車両床面までの地上高が低くなっている車両

## デマンドバス

基本路線以外に迂回ルートを設定し、利用者がいる場合に走行するなど需要に応じて弾力的なサービスを行うバス

## ドア・ツー・ドア

玄関から玄関まで単一の交通手段で移動することができること

## 【な行】

### ニールダウン・スロープ付車両

車いすの乗り降りをしやすくするため、車体後部の車高が下がり、スロープの傾斜が緩やかになる車両

### ノーマイカーデー

自動車の使用を自粛し、自動車交通量の削減、公共交通の利用促進を図る施策（福井県では毎月1日と16日を指定）

### ノーマライゼーション

高齢者や障害者を特別視せずに普通の人と同じように受け入れ、必要な処置をしていくという考え方

### 乗合タクシー

乗車定員が10人以下の乗用車を使用して路線バスと同様な乗合運送を行うもの

## ノンステップバス

利用者の乗降を容易にするため、床面上高を35cm程度まで引き下げることにより、ステップ（階段）を解消したバス

## 【は行】

### パークアンドライド

自家用車で最寄りの駅等へアクセスし、その後、鉄道、バスに乗り換えて目的地へ向かう移動手法

### 廃止代替バス

利用者の減少等により、路線が廃止された路線バスの代替手段として、自治体が自ら運行したり、貸切バス会社に委託して運行するバス

### ハイブリッドバス

低公害化や省エネルギー化を図るため、内燃機関と電気もしくは圧縮エネルギーなど複数の動力源を組み合わせて走行するバス

### バス専用レーン

バスの定時性を確保するため、一定の区間や時間帯において、バス以外の車両が通行できなくなる車両通行帯

### バス優先レーン

バスの定時性を確保するため、バスが接近したときに、速やかにレーンの外に出なければならない車両通行帯

### バスロケーションシステム

バスの走行位置をリアルタイムで把握して、停留所等で接近状況の表示、案内を行うことにより、利用者の利便性を向上するシステム

## バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活を営む上で物理的、社会的、制度的、心理的、情報面での障害を除去するという考え方  
公共交通機関のバリアフリー化とは高齢者、障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるように施設等を整備すること

### 昼間割引

昼間の時間帯（10時～16時程度）に公共交通を利用する場合、運賃を軽減するなどといった割引制度

### ファミリー割引

バスや鉄道の通勤定期を所有する者と同居する家族が、一定の曜日、区間で公共交通を利用する場合に運賃を軽減するなどといった割引制度

### 福祉タクシー

民間バス路線の維持が困難な地域などで高齢者や障害者等の移動手段を確保するため、タクシーによる準公共的な輸送を行う制度であり、車椅子や寝台のまま乗降できるリフトなどを備えた専用車両等も運行されている

### 福祉バス

高齢者や障害者等の移動手段を確保することを目的として福祉施設や公共施設等を巡回するバスで、主に自治体によって運行されている

## 【ま行】

### マイレール意識

公共交通は地元のかけがえのない財産であるという意識

### モビリティ

動きやすさ、移動性、機動性  
交通分野では、人が社会的活動のために空間的移動をする能力を指す



## 【や行】

### 輸送機関別旅客流動状況

「旅客地域流動調査」に基づき、鉄道、乗合バス、ハイヤー・タクシー、自家用自動車など輸送機関別に集計された輸送人員の状況

### ユニバーサルデザイン

みんなが快適に利用できる状況  
交通においては、利用者に親切で使い勝手の良い交通システムを提供すること

## 【ら行】

### リフト付バス

高齢者・障害者等の利用を容易にするための車載リフトを備えたバス

### ルネサンス (ルネッサンス)

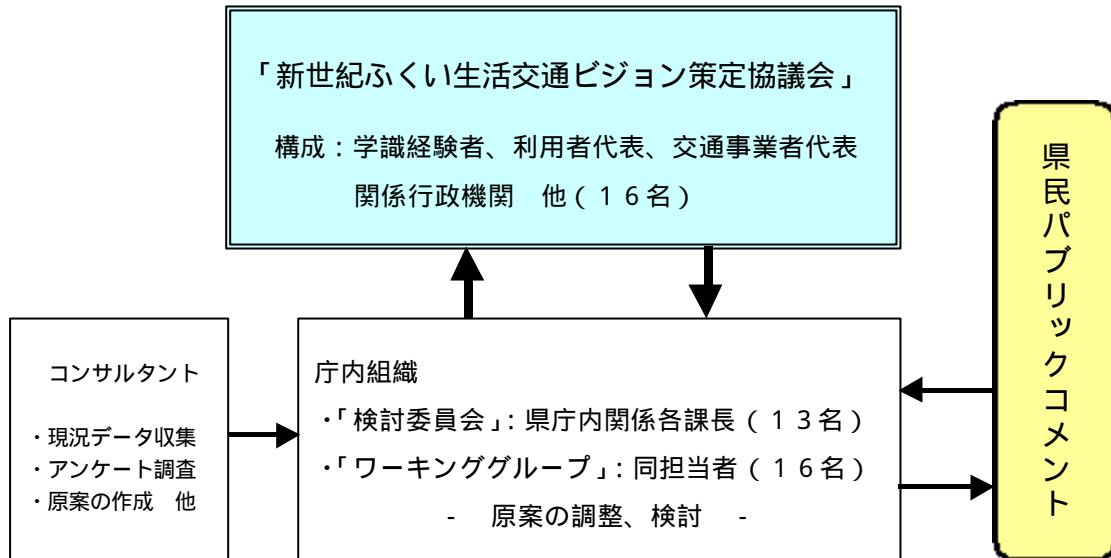
復興、再生の意  
本来の語意は、イタリアを中心に14世紀から16世紀にかけてヨーロッパ全域に伝播した美術、文芸、文化上の革新運動のこと

## 【わ行】

### ワンステップバス

床面地上高が60cm程度で、乗降口のステップ（階段）が一段になっているバス

## 2 策定体制



### < 新世紀ふくい生活交通ビジョン策定協議会 委員 >

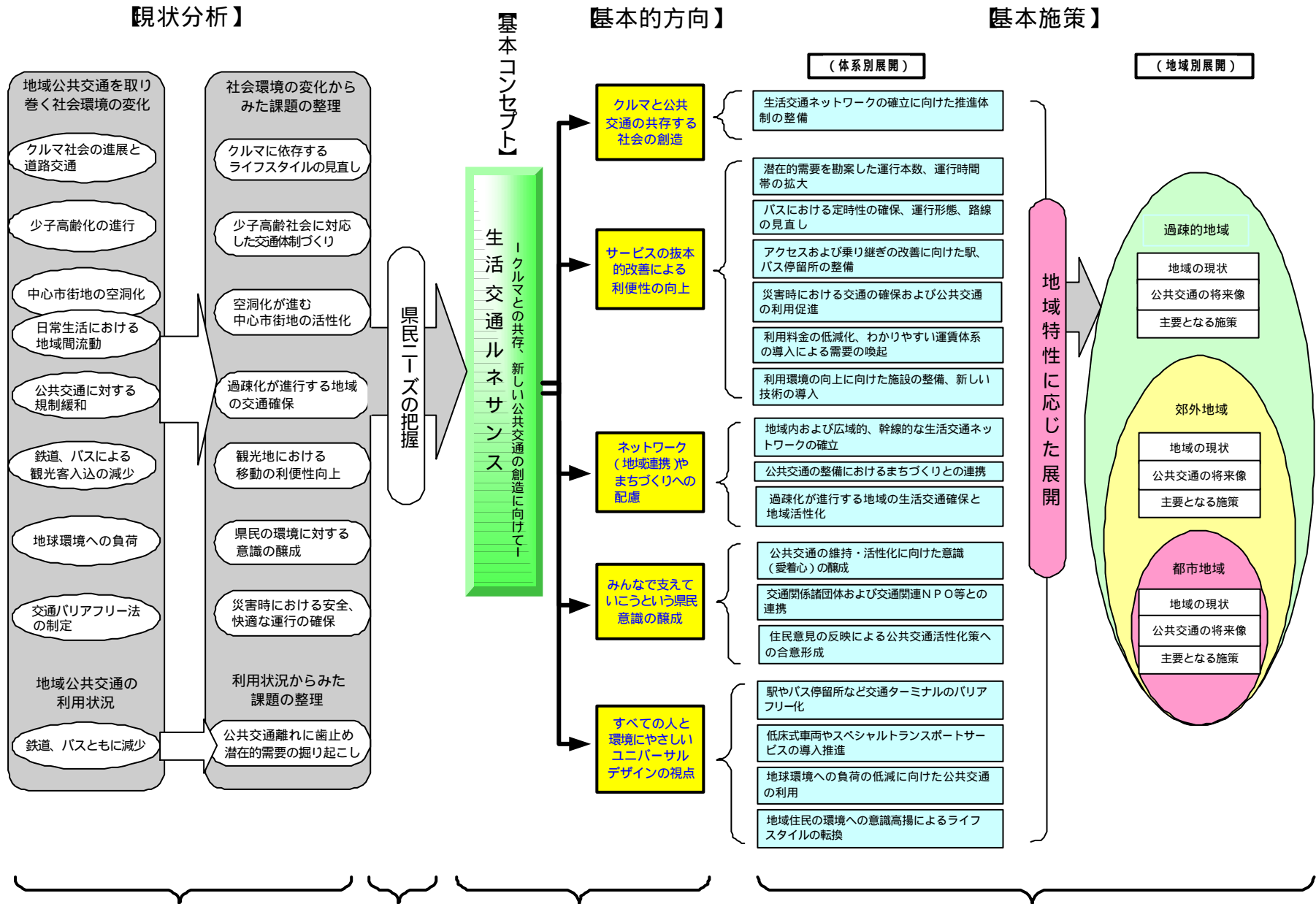
福井大学工学部教授 川上洋司（玉置伸悟） < 会 長 >  
 福井県立大学経済学部講師 浅沼美忠 < 副会長 >  
 西日本旅客鉄道(株)金沢支社次長 辻子義則（金平英彦）  
 遠州鉄道(株) 常務取締役 竹山英夫  
 広島電鉄(株) 取締役電車カンパニープレジデント 中尾正俊  
 (社)福井県バス協会会長 小島幸雄  
 (社)福井県自動車会議所会長 岡田章  
 (株)福井新聞社読者センター長 四戸友也  
 福井県老人クラブ連合会会長 市村孝  
 福井県連合婦人会会長 河原はつ子（坂口雅子）  
 福井県連合青年団団長 嶋崎美由紀  
 福井県高等学校PTA連合会前副会長 村田絹代  
 福井商工会議所総合交通委員会委員長 瀧波忠昭（勝木健俊）  
 福井県市長会会長 酒井哲夫  
 福井県町村会会長 京谷宗雄（赤星亮一）  
 中部運輸局福井運輸支局長 浅田和彦（堀井正司）

（ ）は左の前任者

### 3 策定協議会における検討の経緯

区 分	日 時	検 討 事 項
第 1 回協議会	平成 13 年 6 月 8 日 9 : 30 ~ 11 : 45	1 ) 新世紀ふくい生活交通ビジョン策定の概要について 2 ) 県内生活交通（鉄道・バス）の現況について 3 ) 県外における先進事例について
第 2 回協議会	平成 13 年 10 月 31 日 10 : 00 ~ 12 : 10	1 ) 地域公共交通の現状分析について 2 ) 地域公共交通に対するニーズの把握について 3 ) 地域公共交通の目指すべき方向性について
先進地視察	平成 13 年 11 月 29 日	石川県 金沢市 視察（「ふらっとバス」試乗 他）
第 3 回協議会	平成 14 年 2 月 12 日 15 : 00 ~ 17 : 15	1 ) アンケート調査結果の分析について 2 ) 地域公共交通の今後の目指すべき方向性について 3 ) 中間報告書のまとめ方について
第 4 回協議会	平成 14 年 4 月 22 日 14 : 30 ~ 16 : 45	1 ) 中間のとりまとめについて 2 ) 14 年度の取組みについて 基本施策の策定 作業スケジュール
第 5 回協議会	平成 14 年 8 月 8 日 13 : 00 ~ 14 : 45	1 ) 基本施策（素案）の検討について
第 6 回協議会	平成 14 年 10 月 25 日 10:00 ~ 12 : 15	1 ) 新世紀ふくい生活交通ビジョン（素案）の検討 について
第 7 回協議会	平成 15 年 1 月 30 日 10:30 ~ 12 : 00	1 ) 新世紀ふくい生活交通ビジョン報告書（案）に ついて

# 4 新世紀ふくい生活交通ビジョンの体系



**発行：福井県 県民生活部 総合交通課**

〒910-8580 福井市大手3丁目17-1

電話：0776-20-0291

FAX：0776-25-9871

E-mail：kotsuka@ain.pref.fukui.jp

