

新世紀ふくい生活交通ビジョン

概要版



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—



平成15年3月
福井県

- 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	1
第3節 「ビジョン」の構成	1
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	2
2 地域公共交通の利用状況	2
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
2 利用状況からみた課題の整理	3
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	4
第2節 調査結果の分析によるニーズの把握	5
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	6
第2節 基本コンセプトの実現に向けたそれぞれの役割	7
第4章 基本施策の展開	
第1節 体系別展開	8
第2節 地域別展開	18
第3節 施策の着実な展開に向けて	24
(参 考)	
1 策定協議会委員	25
2 「ビジョン」の体系	25

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、輸送力の拡大など交通の量的改善はもとより、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もても、依然、利用者数の減少傾向に歯止めがかからず、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
- 第2章 地域公共交通に対する住民のニーズ
- 第3章 地域公共交通の今後の目指すべき方向性
- 第4章 基本施策の展開

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 地域公共交通を巡る社会環境の変化

1 少子高齢化の進行

県の人口は近年、横ばいとなっている中で、65歳以上の人口割合は年々増加しており、平成12年10月1日現在で20.5%と全国平均の17.4%を大きく上回っております。

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でおり、福井市やその他の拠点都市において中心市街地の空洞化が問題となっております。

3 日常生活における地域間流動

通勤・通学、消費および医療における流動の状況をみると、福井市、武生市、鯖江市、敦賀市、小浜市への他地域からの流入が多くなっています。

4 鉄道、バスによる観光客入込の減少

平成12年の観光客入込状況は2,540万人余りで、自家用車による観光客数は増加しているものの、鉄道、バスなどの定期路線交通による観光客数は年々減少しています。

5 地球環境への負荷

県内の二酸化炭素排出量870万トン（平成10年度）のうち、運輸部門の占める割合は23.2%（202万トン）となっており、中でも乗用車の伸びが大きく影響しています。

6 クルマ社会の進展と道路交通

公共交通機関による輸送量が減少する一方で、自動車保有台数の増加や舗装道路の延長を背景に自家用車の輸送量は著しく増加しています。

7 交通バリアフリー法の制定

平成12年11月から「交通バリアフリー法」が施行されたこともあって、福井県内でも、低床バスが徐々に導入されています。

8 公共交通に対する規制緩和

需給調整規制の廃止によって、鉄道、バスともに不採算路線からの撤退の加速化が懸念される反面、他業種からの新規参入による活性化も期待されます。

2 地域公共交通の利用状況

公共交通の利用者数の増減率（平成2年～12年）をみると、鉄道ではJR（北陸本線、越美北線、小浜線）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、バスでは京福バスが45%減、福鉄バスが56%減となっています。

また、各市町村において、コミュニティバスや福祉バス等の運行がなされています。

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

日常生活における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

高齢者や児童、生徒等のいわゆる交通弱者にとって、公共交通は主要な移動手段として必要不可欠であるとともに、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。

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、都市構造の分散化が進み、中心市街地の活力低下および空洞化を招き、さらに公共交通離れを加速させるという悪循環が生じていることから、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

需要の減少に伴い、鉄道・バスの不採算路線からの撤退が進む中で、過疎化が進行する地域において生活の足となっているバス路線がなくなることは、高齢化が進む当該地域の最低限の移動手段を奪うことになり、大きな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

観光地における観光客の移動手段が十分、確保されていないという現状を踏まえ、観光客の乗り継ぎの利便性を考慮した公共交通体制づくり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

環境に対する負荷低減に向け、自動車よりも一人当たり二酸化炭素排出量が小さい公共交通機関への転換を図る必要がありますが、県民の意識において、その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

災害時、特に、積雪時の定時性の確保、快適に利用できる交通ターミナルの除雪体制の強化、歩道の除雪等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

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、様々な立場の地域住民の皆様からご意見を聴取しました。その調査結果の概要は以下のとおりです。

1 利用者アンケート

鉄道やバスを利用する目的としては、「通勤や通学のため」が最も多くなっています。また、改善のニーズとしては、「運行本数」「料金」「定時性」「乗り継ぎ」「身体の不自由な方への対応」が多くなっており、鉄道、バスの維持については「行政が赤字を穴埋めしてでも維持すべき」という回答が多くなっています。

2 自動車通勤者アンケート

公共交通を利用するための要望としては、「運賃の低減」「運行本数の増」「利用しやすいバスルート」「乗り継ぎ利便性の向上」「終電の延長」などが多くなっています。また、公共交通の必要性については、「必要」が半数よりやや多く、その理由としては「車が利用できないときがあるから」が多くなっています。

3 一般県民アンケート

公共交通を利用するための要望としては、「乗り継ぎ利便性の向上」「運行本数の増加」「運賃の改善」をあげる者が多くなっています。また、公共交通の必要性については75%程度が「必要」と考えており、その理由として「自動車が利用できないときがあるから」という回答が多くなっています。

4 障害者、老人クラブ、病院アンケート

移動の交通手段としては自動車を利用する割合が多く、公共交通の割合は小さくなっていますが、公共交通の必要性については「車が利用できないときがあるから」が多くなっています。

5 高校アンケート

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」が多くなっています。なお、鉄道の利用割合は、全交通手段の約1割となっています。

6 商業者アンケート

「売り上げに占める公共交通利用者の割合は2割未満」が8割以上を占めています。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」の割合が8割程度と多くなっています。

第2節 調査結果の分析によるニーズの把握

1 一般県民、自動車通勤者

「乗り継ぎ」「運行本数」「運賃」などへの要望が多く、そ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ります。

2 障害者、老人クラブ・病院通院者、高校生、商業者

障害者においてはバリアフリーに対応した施設整備、老人クラブや病院への通院者、高校生においては運賃の引き下げや運行本数の増便、商業者においてはまちづくりと併せた整備など、それぞれの立場に応じた改善が必要となっています。

3 鉄道・バス利用者

鉄道、バス利用者ともに、運行本数に対するニーズが高くなっており、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を悪くしていることから、この改善が最優先課題となっています。

鉄道、バス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。

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

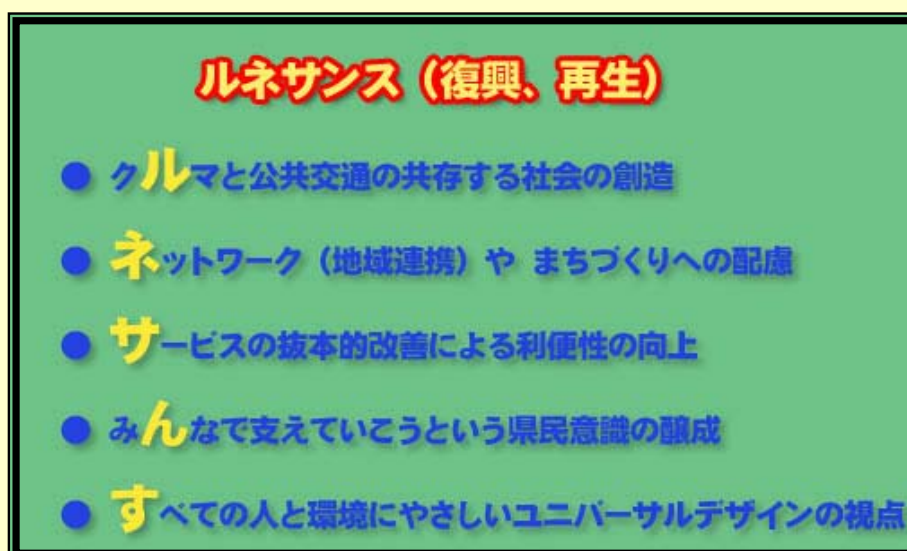
地域公共交通が昭和40年代前半の元気な姿を取戻し（ルネサンス：復興、再生）、さらに、将来の真に豊かな県民生活を支える「生活交通」への飛躍を目指して、「ビジョン」の基本コンセプト（基本理念）を、次のように設定します。



〔「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付ける。〕

さらに、この基本コンセプトの実現に向けて、以下の5つの視点（「基本的方向」）に基づき、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」の展開にあたっては、「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。

第2節 基本理念実現に向けたそれぞれの役割

「ビジョン」の基本コンセプト「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

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。

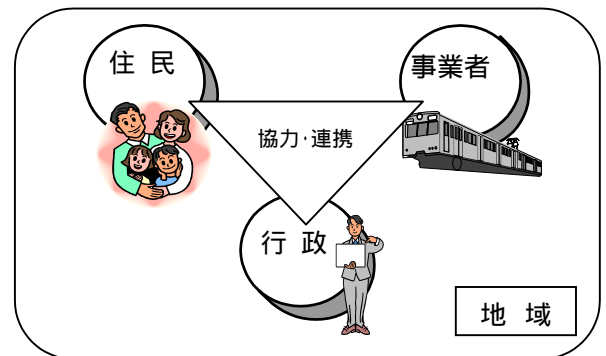
また、個人の行動においては、目的に応じてクルマと公共交通を使い分け、公共交通の利用促進に努めることとします。

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。

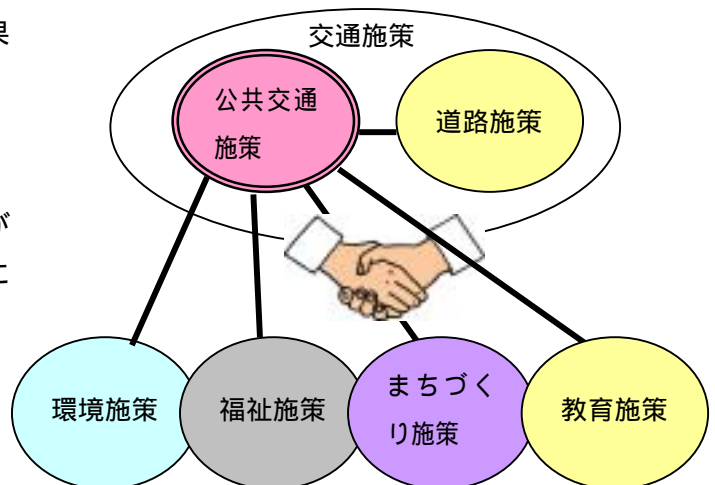
1 「地域」が主体となった生活交通の維持、活性化

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きましたが、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。



2 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。



3 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>

<p>・クルマと公共交通の共存する社会の創造</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>・サービスの抜本的改善による利便性の向上</p>	<p>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</p>
<p>・ネットワーク（地域連携）やまちづくりへの配慮</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 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</p>
<p>・みんなで支えていこうという県民意識の醸成</p>	<p>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</p>
<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>	<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 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</p>

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

〔施策の考え方〕

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。

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。

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。

〔具体的施策〕

行政、交通事業者、地域住民等による協議会の設置
施策の広域的展開

< 地域生活交通活性化協議会（仮称）の役割 >

活性化計画の策定... 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。

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。

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。

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

〔施策の考え方〕

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。

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。

〔具体的施策〕

潜在的需要を見極めた運行体系の改善
時間帯による効率的な運行の調整
必要性・緊急性による優先的な整備

- 2 バスにおける定時性の確保、運行形態、路線の見直し

〔施策の考え方〕

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。

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を促進する。

〔具体的施策〕

バスの道路運行環境の改善

小型バス、乗合タクシーやデマンドバスの導入

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

- 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〕

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。

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。

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。

〔具体的施策〕

駅の交通結節機能の向上

駅、バス停留所の新設等

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

アクセス交通の強化

異なる事業者間や鉄道、バス間の乗り継ぎの円滑化

- 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〕

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。

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。

災害時における公共交通の運行状況情報については、交通事業者と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。

〔具体的施策〕

災害時における代替交通手段の確保

雪害に対する除雪体制の強化、安全な歩行空間の確保

交通情報の収集と広報活動

- 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〕

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。「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の構築することにより、利用者の利便性向上を図る。

〔具体的施策〕

利用料金の低減化

事業者による運賃割引制度の拡充、新設

商店街との連携による利用者への還元

わかりやすい運賃体系の導入

- 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

〔施策の考え方〕

公共交通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。

携帯電話による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の導入、交通案内システムの高度化を図り、スムーズな移動を確保する。

〔具体的施策〕

公共交通施設の快適性や美観等の向上

低床電車（LRV）の導入検討、低床バスの導入促進

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

〔施策の考え方〕

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。

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、各地域の特性をよく把握し、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。

〔具体的施策〕

地域内生活交通ネットワークの確立

広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立

生活交通ネットワーク確立に向けた推進体制の整備

- 2 公共交通の整備におけるまちづくりとの連携

〔施策の考え方〕

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。

駅の拠点性を高め、賑わいを創出するために駅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。

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。

〔具体的施策〕

市街地内での移動の利便性向上

賑わいのある駅の整備、観光への配慮

公共交通の利用しやすいまちづくり

「オムニバスタウン」構想の推進

- 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〕

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。

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。

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を整備を促進する。

〔具体的施策〕

- 乗合タクシーなどによるデマンド輸送
- フリー乗降制の導入
- スクールバス、福祉バス等との複合的な運行
- 地域内の相互扶助の考え方
- 観光やレジャー施設など地域資源との連携

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

〔施策の考え方〕

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活用するスタイルへの転換を促す。

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。

〔具体的施策〕

- 地域住民の公共交通に対する現状認識の強化
- 電車・バスを利用したイベントの実施等による啓発
- 企業等における社員への意識醸成
- 子供の頃からの公共交通に対する意識の醸成
- 地域住民のマイレール意識等の確立

- 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〕

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。

NPO相互の連携、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。

〔具体的施策〕

- 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
- 生活交通に関する新しい団体の設立
- NPO等と交通事業者の連携
- NPO間の共同連携体制の確立

- 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

〔施策の考え方〕

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。

地元の生活交通に関する特性やニーズに精通する人々の細やかなアイデアや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する。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。

〔具体的施策〕

- 広報活動やインターネットによる情報提供
- ワークショップ等を活用した住民意識の反映
- 社会実験の有効活用

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

〔施策の考え方〕

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。

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

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。

(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

〔具体的施策〕

バリアフリー化推進計画の策定

- 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

〔施策の考え方〕

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な車両の低床化を図る。

通常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。

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。

〔具体的施策〕

低床式車両の導入

スペシャルトランスポートサービス(STS)の導入

交通ボランティアの育成

- 3 地球環境への負荷の低減に向けた公共交通の利用

〔施策の考え方〕

地球環境問題への対応として、交通・運輸部門においてもCO₂排出量の削減など環境負荷の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。

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、積極的な協力を得ていくために、行政による協力者への誘導施策を展開する。

〔具体的施策〕

- 交通需要マネジメント施策の推進
- 使いやすいパークアンドライド
- 相乗りの促進
- 低公害車の導入等の促進

- 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〕

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。

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。

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。

〔具体的施策〕

- 環境にやさしい公共交通という意識の啓発
- 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
- 環境にやさしい自転車の利用促進

第2節 地域別展開

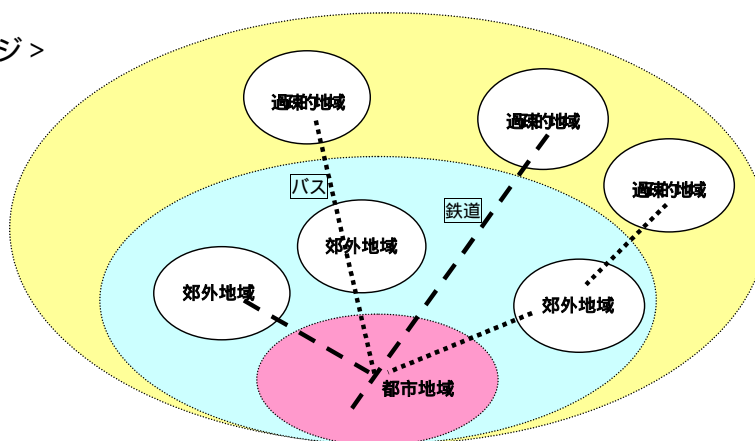
県内の各地域において、(1)体系別展開を実施していく際には、それぞれの地域の特性や交通環境の違いによって施策の必要性や重要度が異なります。

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」を勘案して複数市町村を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>



(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。

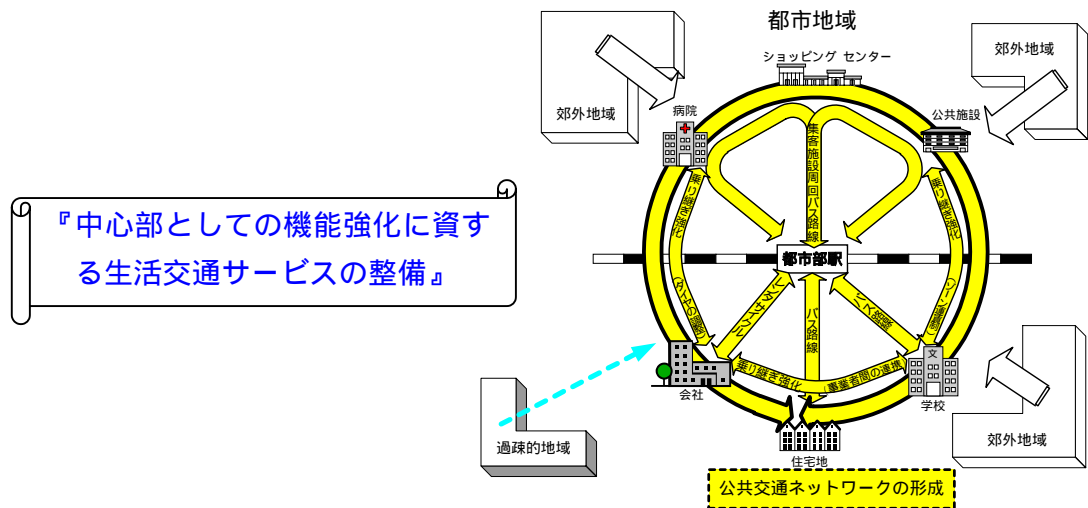
都市地域 における施策の展開

1 地域の特性

- ・人口が多く、人口密度も高くなっています。また、高齢者の割合が低くなっています。
- ・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くなっています。
- ・事業所が多く、経済活動も活発です。
- ・生活圏の中心となっています。

2 施策の展開

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きます。



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くなっています。

そのため、利用者ニーズを反映し、より密度の高いサービスを提供するとともに、公共交通機関相互のネットワークの強化により、都市機能の充実を図ります。

また、施策の展開にあたっては、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します。

< 主要となる施策 >

- ・ 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）
- ・ 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）
- ・ バスの道路運行環境の改善（サービス改善 -2-1）
- ・ 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）
- ・ 利用料金の低減化（サービス改善 -5-1）
- ・ 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）
- ・ 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）
- ・ 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）
- ・ 新しい技術の導入（サービス改善 -6-3）
- ・ 地域内生活交通ネットワークの確立（まちづくり -1-1）
- ・ 市街地内での移動の利便性向上（まちづくり -2-1）
- ・ 賑わいのある駅の整備、観光への配慮（まちづくり -2-2）
- ・ 「オムニバスタウン」構想の推進（まちづくり -2-4）
- ・ 企業等における社員への意識醸成（意識の醸成 -1-3）
- ・ 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）
- ・ 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）

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、地域住民のニーズを前提に、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きます。

また、広域的、幹線の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します。

< 主要となる施策 >

- ・ 駅、バス停留所の新設等（サービス改善 -3-2）
- ・ アクセス交通の強化（サービス改善 -3-4）
- ・ 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）
- ・ わかりやすい運賃体系の導入（サービス改善 -5-4）
- ・ 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）

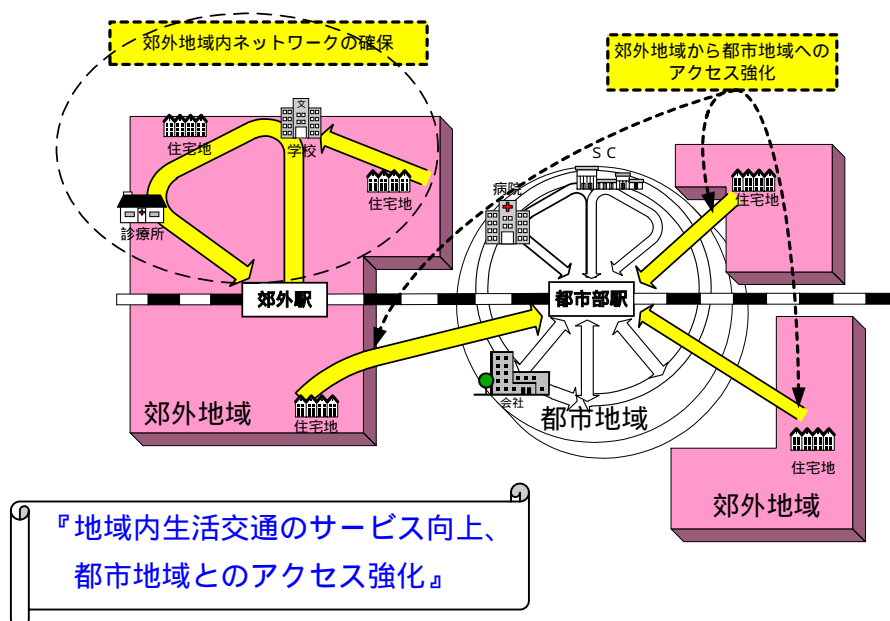
郊外地域における施策の展開

1 地域の特性

- ・ 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します。
- ・ 都市地域と連携して、生活圏を形成しています。

2 施策の展開

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きます。



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ります。

< 主要となる施策 >

- ・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）
- ・必要性・緊急性による優先的な整備（サービス改善 -1-3）
- ・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）
- ・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）
- ・駅、バス停留所の新設等（サービス改善 -3-2）
- ・わかりやすい運賃体系の導入（サービス改善 -5-4）
- ・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）
- ・地域内生活交通ネットワークの確立（まちづくり -1-1）
- ・賑わいのある駅の整備、観光への配慮（まちづくり -2-2）
- ・公共交通の利用しやすいまちづくり（まちづくり -2-3）
- ・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）
- ・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）
- ・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）

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、幹線的生活交通を、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きます。

また、広域的、幹線的な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します。

< 主要となる施策 >

- ・駅の交通結節機能の向上（サービス改善 -3-1）
- ・パーク&ライド、サイクル&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）
- ・アクセス交通の強化（サービス改善 -3-4）
- ・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）
- ・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）
- ・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）
- ・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）

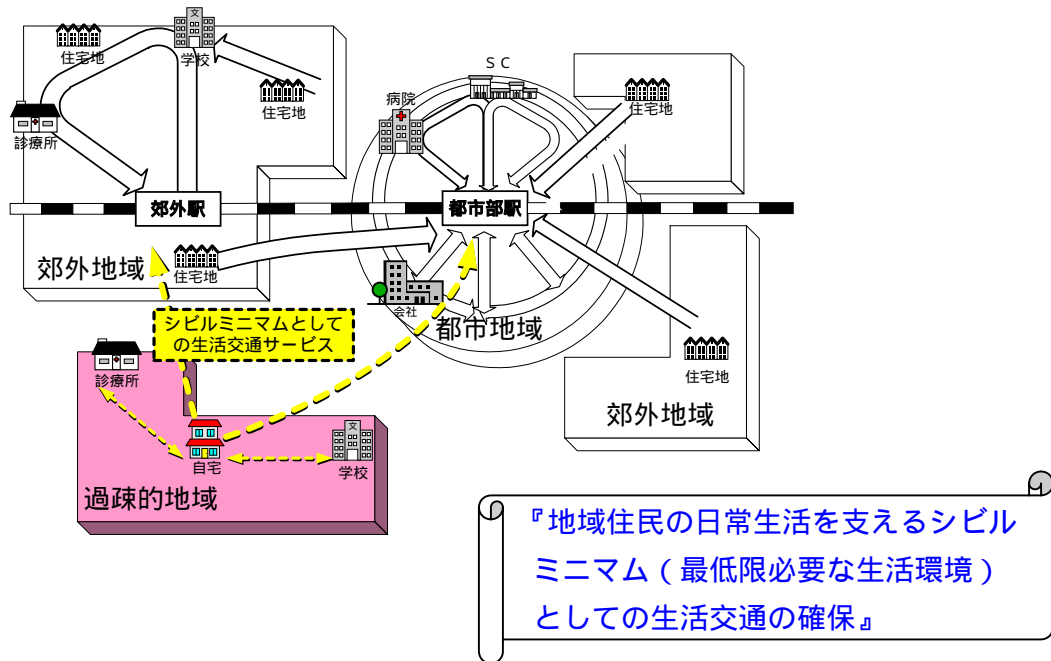
過疎的地域における施策の展開

1 地域の特徴

- ・人口が少なく、減少傾向が強い。また、高齢者の割合が高くなっています。
- ・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くなっています。
- ・事業所は少なく、経済活動を他地域に依存しています。
- ・都市地域、郊外地域に大きく依存する地域です。

2 施策の展開

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。



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ります。

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します。

<主要となる施策>

- ・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）
- ・時間帯による効率的な運行の調整（サービス改善 -1-2）
- ・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）
- ・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）
- ・アクセス交通の強化（サービス改善 -3-4）
- ・地域内生活交通ネットワークの確立（まちづくり -1-1）
- ・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）
- ・乗合タクシーなどによるデマンド輸送（まちづくり -3-1）
- ・フリー乗降制の導入（まちづくり -3-2）
- ・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）
- ・地域住民のマイレール意識等の確立（意識の醸成 -1-5）
- ・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）

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します。

<主要となる施策>

- ・地域内の相互扶助の考え方（まちづくり -3-4）
- ・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）
- ・交通ボランティアの育成（ユニバーサルデザイン -2-3）
- ・相乗りの促進（ユニバーサルデザイン -3-3）

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 「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意識による需要のシフトによる発展段階を経て、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。

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、その後の施策の展開に活かしていくこととします。

3 自動車のCO₂排出量 「公共交通機関利用促進によるCO₂排出量の削減」

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CO₂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。

なお、「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おり、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」をあげています。

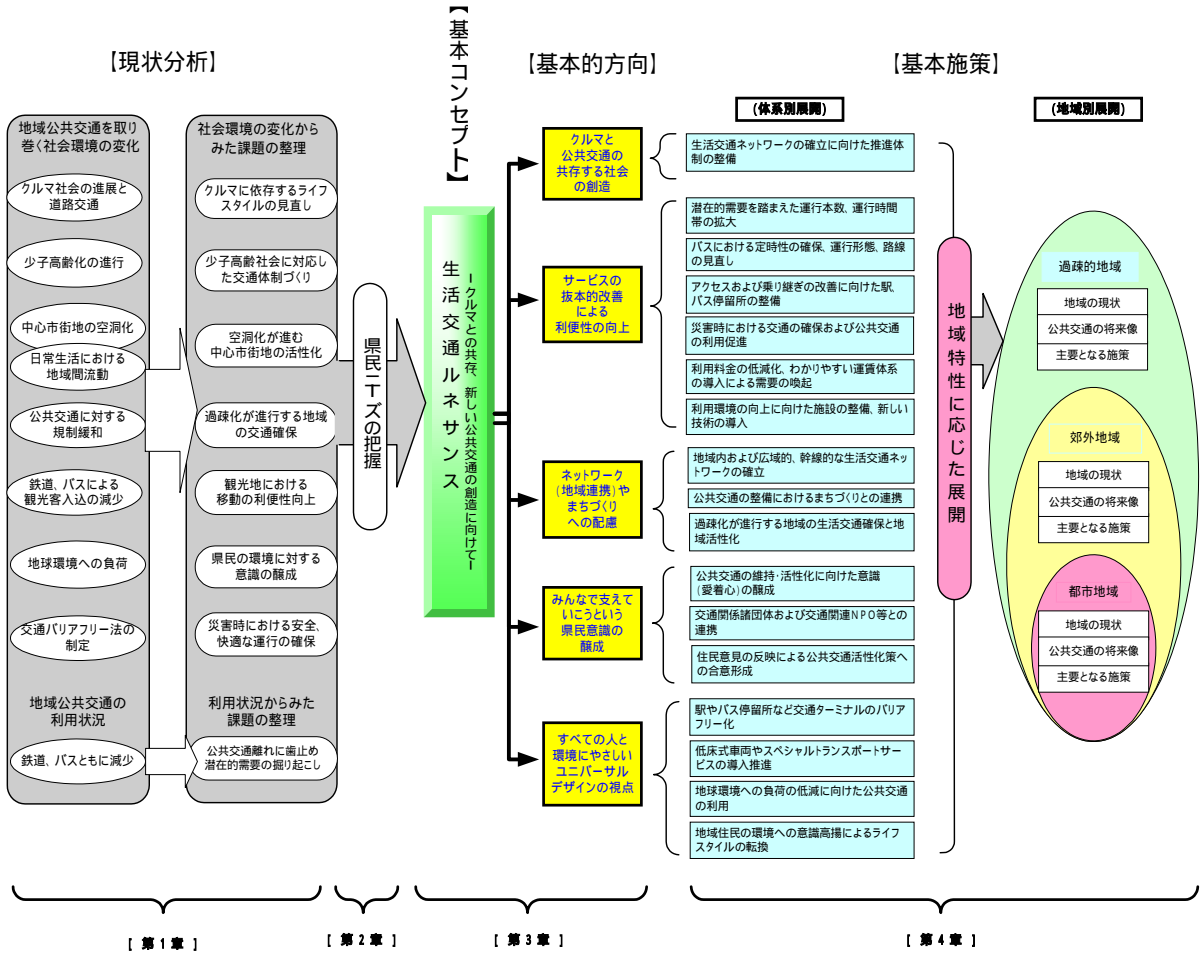
(参 考)

1 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

2 「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

