

嶺北地域公共交通計画

令和6年 月

福井県嶺北地域公共交通活性化協議会

福井県・福井市・大野市・勝山市・鯖江市・あわら市・
越前市・坂井市・永平寺町・池田町・南越前町・越前町

目 次

はじめに

1. 計画の目的	1
2. 位置付け	2
3. 計画の区域	2
4. 計画の期間	2

I 嶺北地域をとりまく環境

1. 位置・地勢・気候	3
2. 人口	3
3. 移動特性	4
4. 運転免許保有および事故発生状況	5

II 嶺北地域の公共交通の現況

1. 嶺北地域の公共交通ネットワークの状況	6
2. 公共交通の利用状況	7
3. 今後の公共交通の利用意向	14
4. 北陸新幹線の開業効果	15
5. 地域公共交通の利用促進等に関する取組状況	15

III 嶺北地域の公共交通の現状と課題の整理

IV 嶺北地域が目指す将来の姿

1. 施策の方向性	20
-----------------	----

V 目標達成のための具体的な事業および実施主体・スケジュール等

VI 計画の達成状況の評価に係る事項

1. 達成状況の評価	35
2. 評価指標と目標	35

参考資料

1. 計画策定の経緯	37
2. 委員名簿	38

はじめに

1. 計画の目的

本県嶺北地域における公共交通は、住民や来訪者の移動を支えるため、鉄道や路線バス、各市町のコミュニティバス等が運行されています。これらの公共交通は、健康や福祉、観光、教育、環境など、まちづくりにおける様々な分野で重要な役割を担っており、私達の暮らしに欠かせない社会基盤となっています。

しかし、近年の人口減少や少子高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の影響等により公共交通の利用者が大きく減少するとともに、運転士不足も相まって事業者の経営は厳しい状況に直面しています。

一方、令和6年3月の北陸新幹線福井・敦賀開業は、県勢を大きく飛躍させる100年に一度のチャンスであり、公共交通は新幹線駅から地域全体へ開業効果を波及させるために極めて重要です。

また、近年においては、AI・ICT等技術革新の進展やDXの推進により、MaaS（Mobility as a Service）やAIオンデマンド交通、カーボンニュートラルに向けた次世代型車両の導入など新たなサービスが提供されており、これらの手法の導入を進めることにより、公共交通のさらなる利便性の向上や効率化を図ることができます。

厳しい状況にある本県の公共交通にとって、こうした千載一遇ともいえるチャンスを活かすことにより、困難な課題を乗り越え、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを構築する必要があります。

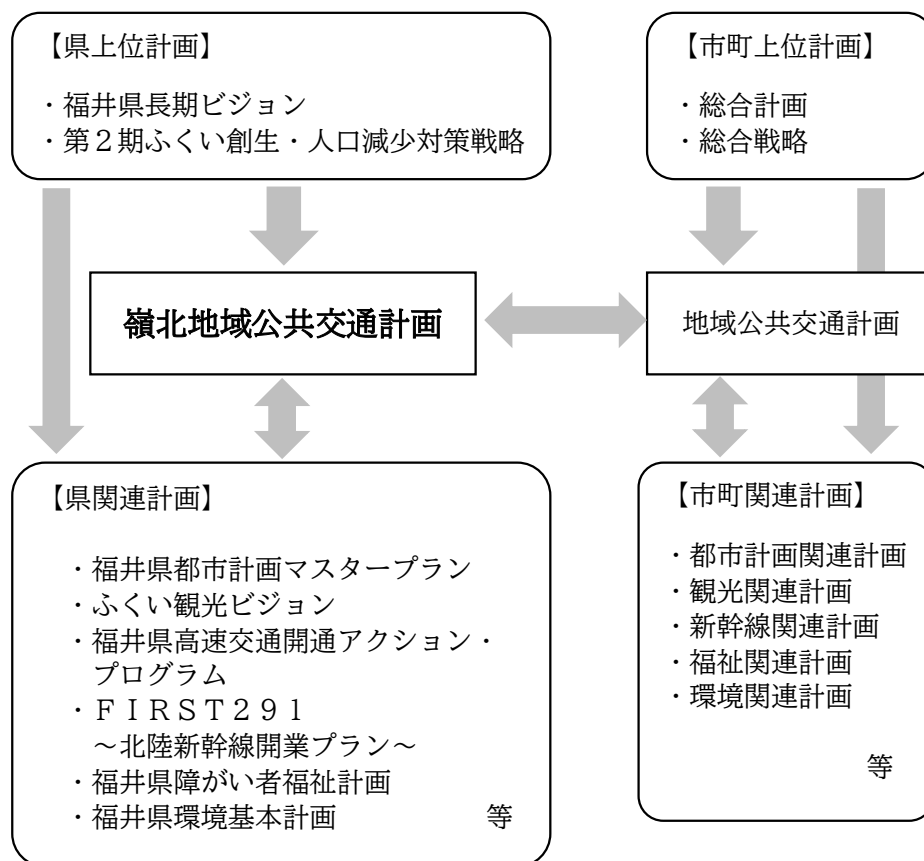
そのためには、福井県長期ビジョンの基本理念である「「安心のふくい」を未来につなぎ、もっと挑戦！もっとおもしろく！」に沿って、地域住民や利用者、公共交通事業者、行政等が連携・協力して、今一度公共交通の大切さを自分事として考え、新たな発想や取組みを進め、新幹線開業という新たな時代にふさわしい公共交通政策を推進していくことが重要です。

また、地域公共交通の活性化および再生に関する法律の改正により、各地域において公共交通計画を作成することが努力義務化されました。

以上を踏まえ、今後の嶺北地域全体の公共交通に関する目標や取組みの方向性を示す計画として「嶺北地域公共交通計画」を策定します。

2. 位置付け

「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」第5条に基づく法定計画「地域公共交通計画」として、福井県と福井県嶺北地域の各市町の共同により、上位関連計画との整合を図り、策定します。



3. 計画の区域

計画区域は福井県嶺北地域（福井市・大野市・勝山市・鯖江市・あわら市・越前市・坂井市・永平寺町・池田町・南越前町・越前町）を対象とします。

4. 計画の期間

計画期間は令和6年1月から令和11年3月までとします。

I 嶺北地域をとりまく環境

1. 位置・地勢・気候

- ・本県は、敦賀市と南越前町を境に、北東部を嶺北地域、南西部を嶺南地域に大別しています。嶺北地域は、福井市・大野市・勝山市・鯖江市・あわら市・越前市・坂井市・永平寺町・池田町・南越前町・越前町の11市町からなり、県の北部に位置しています。
- ・西は日本海に面し、山地を境に東は岐阜県、南は本県嶺南地域・滋賀県、北は石川県に接しており、面積は約3,091km²と福井県全体の約74%を占めています。
- ・気候は地形や季節風の影響により、夏は蒸し暑く、冬は気温が低く、降雪が多い地域となっています。このため、台風や大雪の影響により鉄道やバスが運休するなど、公共交通機関の運行に支障が生じる場合があります。

(付属資料 P1-2 参照)

2. 人口

1) 人口の推移

- ・福井県の人口は、平成12年の約83万人をピークに減少を続けており、令和2年時点で約77万人、25年後(令和27年)には約61万人に減少すると推計されています。
- ・嶺北地域の人口も同様に平成12年の約68万人をピークに減少を続けており、令和2年時点で約63万人、令和27年には約51万人に減少すると推計されています。
- ・年齢3区分別人口は15歳未満(年少人口)、15~64歳(生産年齢人口)が減少傾向、65歳以上(老年人口)が増加傾向と少子高齢化が進んでいます。
- ・特に、15~64歳(生産年齢人口)の減少が著しく、25年後の令和27年には令和2年の355千人から260千人まで減少すると予測されています。
- ・今後、全ての市町で人口減少および少子高齢化が進行すると予測されているため、人口減少を踏まえた持続可能な交通ネットワークの構築が求められています。

(付属資料 P3-5 参照)

2) 人口分布

- ・人口分布においては、福井市や坂井市、鯖江市、越前市で人口が増加している地域が見られますが、郊外部をはじめ多くの地域で人口減少が進んでいます。
- ・人口が増加している地域は、鉄道沿線で多く見られます。

(付属資料 P6 参照)

Point

I-① 今後、全ての市町で人口は減少し、少子高齢化が進行。特に、通勤通学利用が見込める生産年齢人口(15-64歳)は大幅に減少。

Point

I-② 一部、鉄道沿線には人口が増加しているエリアも見られるが、郊外は人口減少が顕著であり、減便等による公共交通不便地域の拡大や顕在化が懸念。

3. 移動特性

1) 1世帯あたり自家用車保有台数の推移

- ・ 1世帯当たりの自家用車保有台数は横ばいの傾向にあります。
- ・ 令和5年3月末現在における本県の1世帯当たりの自家用車保有台数は1.70台/世帯と全国平均よりも0.67台/世帯高く、全国1位となっています。

(付属資料 P7 参照)

2) 嶺北地域内移動における交通分担率(通勤・通学時)

- ・ 通勤時における交通分担率は全ての市町で自家用車が80%以上を占めており、鉄道・乗合バスは5%未満となっています。
- ・ 一方、通学時は自転車や鉄道・乗合バスの割合が高く、自家用車以外の交通分担率の合計は全ての市町で50%を超えています。

(付属資料 P7 参照)

3) 通勤・通学時の移動状況

- ・ 通勤・通学時の移動は、各市町内の移動が多くなっていますが、市町間の移動では、福井市、越前市、鯖江市などに向かう動きが多く、坂井市から越前市など広域的な動きも見られます。

(付属資料 P8 参照)

Point

I-③ 福井市を中心に市町をまたぐ通勤・通学流動が一定数見られる一方、大多数は自家用車による移動となっており、通勤通学時における公共交通の利用拡大が課題。

4) 日常生活(平日)の移動状況と目的地分布

- ・ 移動目的は買物利用が最も多く、次いで通勤・通学が続いています。
- ・ 移動の目的地をみると、各市町の市街地を中心に広範囲に広がっており、市街地ほどの集中は見られませんが、郊外部まで目的地が点在しています。
- ・ 利用される主な交通手段は自動車が86%と最も多く、鉄道やバスの利用は合わせて5%にとどまっています。
- ・ 鉄道・バスに限った移動に絞ると、各市町の市街地を着地に持つ移動が大部分を占めており、公共交通での広域移動は少ない状況です。

(付属資料 P9-11 参照)

Point

I-④ 日常生活に必要な施設が各市町の駅周辺や郊外部に多く立地し、主に自家用車や家族送迎による買い物や通勤通学を目的とした移動が多い。

Point

I-⑤ 鉄道・バスに限った移動に絞ると、公共交通でのアクセス環境が整った各市中心市街地を着地に持つ移動が大部分を占めており、自家用車を保有しない人等が各種施設を利用できるよう、既存公共交通の維持や利便性向上が望まれる。

5) 観光客の移動

(1) 観光入込客の推移

- ・県内の観光入込客数は令和元年までは増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い大きく減少し、令和4年もコロナ前の水準には戻っていません。

(付属資料 P14 参照)

Point

I-⑥ コロナの影響により観光入込客数は減少したものの若干回復しており、北陸新幹線開業に伴い、さらなる増加が期待される。

(2) 観光客の移動手段

- ・観光客の移動手段は「自家用車等」が約9割を占めており、公共交通を利用する割合は低い状況です。
- ・広域交通拠点となる福井駅や芦原温泉駅、武生駅、鯖江駅から主な観光地に向かう公共交通が運行されていますが、一部便数が少ない路線や観光地間が結ばれていないことなどにより、公共交通の移動は少ない状況にあると想定されます。

(付属資料 P17-24 参照)

Point

I-⑦ 新幹線駅から各観光地に向かう二次交通は、鉄道および路線バス、直通・特急バスなどが整備・運行されているものの、観光客の公共交通利用者は少ない。多くが福井駅から放射状に伸びており、観光地間を結ぶ周遊・回遊性の点でなお強化の余地が残る。

4. 運転免許保有および事故発生状況

1) 高齢者の運転免許の保有状況

- ・高齢運転者の免許保有割合は増加傾向にあり、4人に1人以上が65歳以上の高齢ドライバーとなっており、今後、高齢ドライバーのさらなる増加が見込まれます。
- ・年によって変動はあるものの、高齢ドライバーに起因する死亡事故は平均で3割以上となっており、今後、高齢ドライバーの増加に伴う事故件数の増加が懸念されます。

(付属資料 P25 参照)

Point

I-⑧ 高齢運転者の免許保有率は増加傾向、高齢化の進行に伴い、高齢ドライバーの事故増加が懸念される。

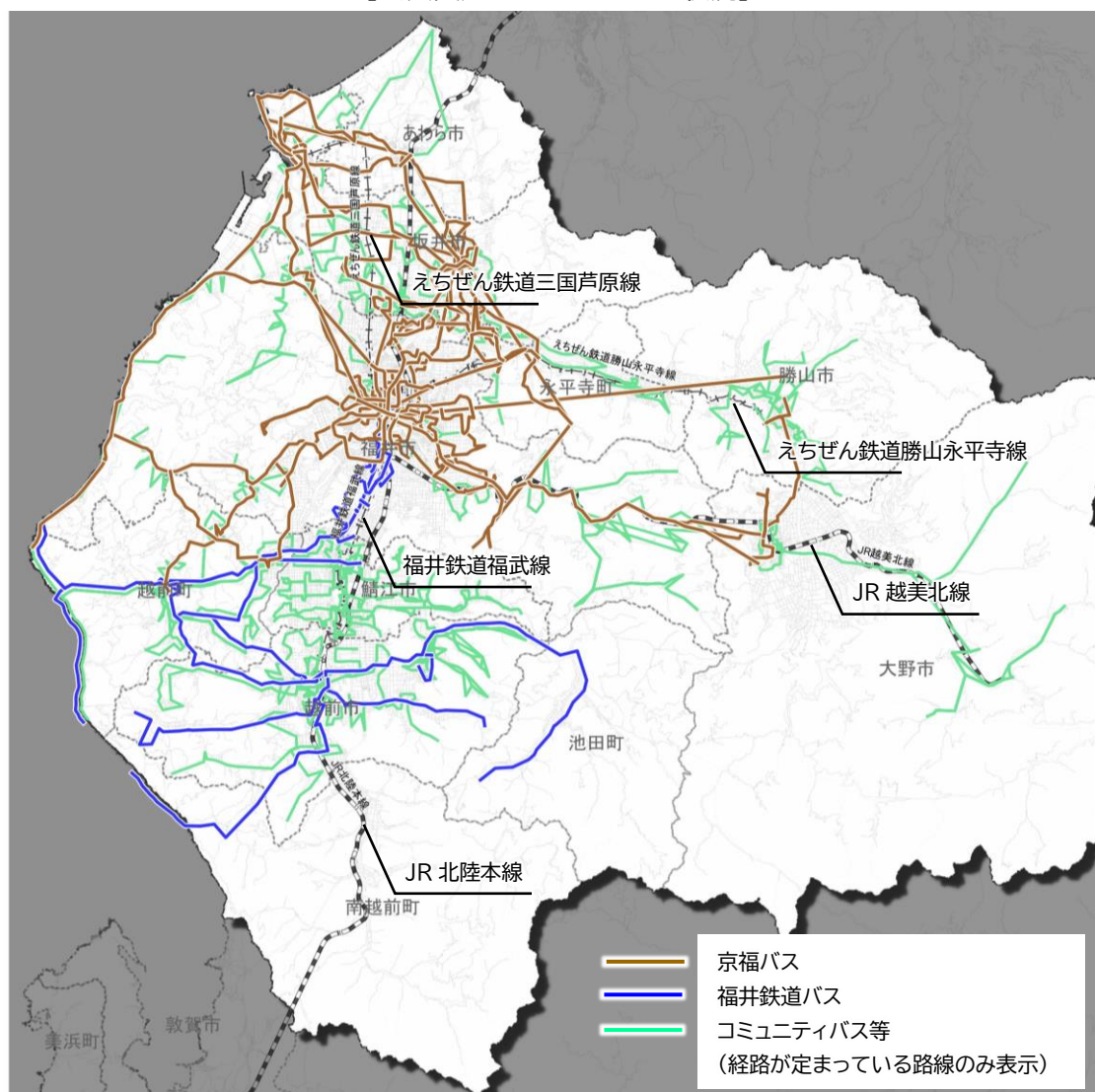
II 嶺北地域の公共交通の現況

1. 嶺北地域の公共交通ネットワークの状況

1) ネットワークの概要

- ・嶺北地域の公共交通は、広域的につながる鉄道ネットワークと、民間事業者（京福バス、福井鉄道バス）、市町が運行するコミュニティバス・地域バス等により構成されています。
- ・鉄道事業者は、JR 北陸本線（新幹線開業後に並行在来線「ハピラインふくい」へ移管）・JR 越美北線、えちぜん鉄道（三国芦原線、勝山永平寺線）、福井鉄道（福武線）が、市町をまたがる広域的な移動を支えています
- ・民間バス事業者は、福井市を中心にして、主に坂井・奥越地区を京福バスが、丹南地区を福井鉄道バスがそれぞれ運行しており、市町をまたがる移動や駅と居住地を結ぶ幹線交通として移動を支えています。
- ・また、各市町におけるコミュニティバスやタクシー等が、鉄道および民間路線バスを補完し、地域内の移動を支えています。

【公共交通ネットワークの状況】



出典：交通事業者ホームページおよび福井県オープンデータ（G T F S）を一部加筆修正

2) 市町別の公共交通人口カバー率

- ・鉄道駅から半径1 km、路線バスの停留所から半径500m をカバー率として試算すると、嶺北地域全体では82%をカバーしていますが、市町によって差異があります。
- ・市町が運行しているコミュニティバス等を加えると、全ての市町で98%となり、嶺北地域全体の移動が支えられています。

Point

II-① 鉄道を軸として郊外バス・コミュニティバス等でネットワークが形成され、交通空白地はほぼ無い状況にあるが、鉄道沿線付近以外の郊外部は運行本数が少なく、公共交通の利用頻度は低い。

2. 公共交通の利用状況

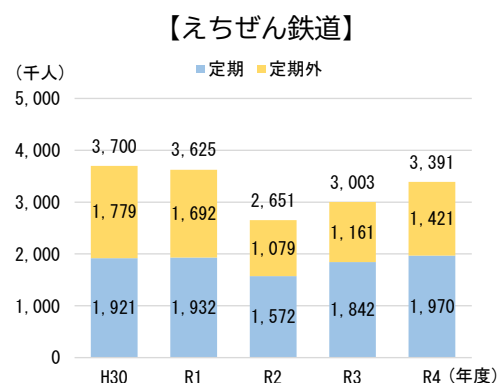
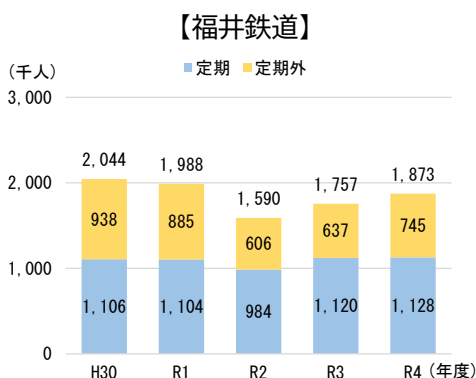
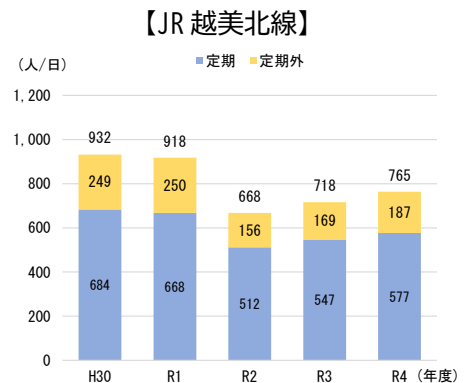
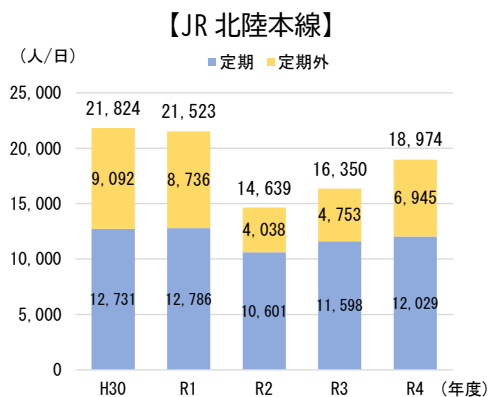
1) 鉄道

(1) 鉄道の利用者数

- ・鉄道の利用者数は、JR 北陸本線、JR 越美北線、福井鉄道、えちぜん鉄道のいずれも、令和元年度まで横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により令和2年度は大きく減少しました。
- ・令和4年度は各路線で前年比約1割増加と回復の動きがみられますが、令和元年度の水準には戻っていません。
- ・券種別内訳をみると、令和4年度の定期券（通勤・通学）比率はいずれの路線も50%を超えており、県民の通勤・通学の移動を支えています。

(付属資料 P30-34 参照)

【各路線の利用者数と定期・定期外別の推移】



Point

II-② コロナの影響により各鉄道路線とも利用者数が大きく減少し、一部回復の兆しはあるが、引き続き厳しい経営状況が継続している。

(2) 鉄道事業者の採用者数と離職者数の推移

- ・ 運輸部門、技術部門、事務部門ともに人手が不足しており、残業や休日出勤等の時間外労働の負担が生じています。

(付属資料 P35 参照)

Point

II-③ 県内鉄道事業者の深刻な運転士や整備士等の不足が継続している。

(3) 鉄道に対する改善要望

- ・ 住民アンケートおよび利用者アンケートに共通して、「運行本数の増便」「キャッシュレス対応」への要望が多くなっています。
- ・ 個別では、住民アンケートで「運賃」について、利用者アンケートで「乗り換えダイヤ」についての要望が多くなっています。

(付属資料 P36 参照)

Point

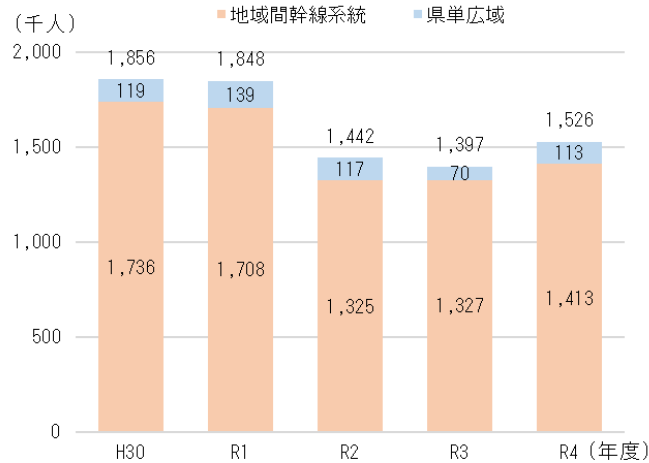
II-④ 住民や利用者からは、運行本数の増便や乗換えのダイヤ見直し、キャッシュレス化等に対する要望が強い。

2) 路線バス

(1) 広域幹線バスの利用者数と経営状況

- ・ 広域幹線バスの輸送人員は令和元年度まで横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少し、令和4年度は令和元年度比17%減少となるなど、コロナ禍の利用者数の減少が続いています。

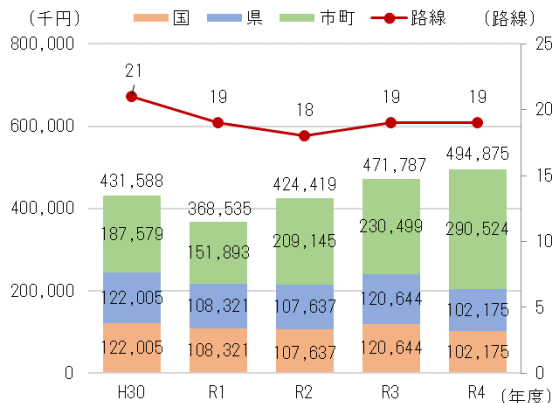
【広域幹線バスの輸送人員の推移（嶺北地域）】



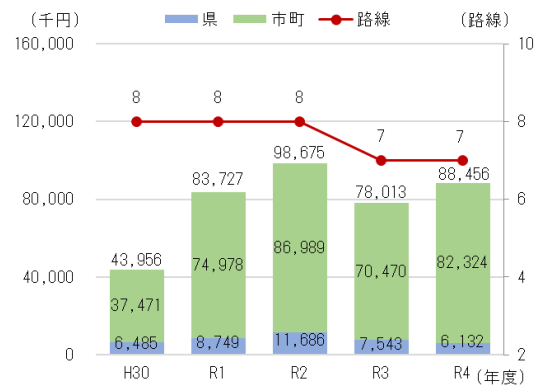
出典：福井県資料 本数字はバス事業年度（前年10月から9月）

- ・ 広域幹線バスの収支率（経常収支比率）は長期的に減少傾向にあります。令和2年度以降は新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少しています。
- ・ 広域幹線バスに対しては国および県、市町が補助金を交付し、路線の維持を図っています。利用者の減少による減収や燃料高騰などによる支出増により、行政負担額は増加傾向にあります。
- ・ 広域幹線バスの維持・確保を図るため、引き続き事業者の経営改善等が求められます。

【地域間幹線システムの行政負担額の推移】



【県単広域の行政負担額の推移】



出典：福井県資料

本数字はバス事業年度（前年10月から9月）

Point

II-② コロナの影響によりバス利用者数が大きく減少し、それに伴う厳しい経営状況が続いている。

(2) 各広域幹線バス系統の状況

① 対象路線

- ・嶺北地域の市町間を結ぶ広域幹線バス系統は下記のとおり 28 路線（地域間幹線系統 21 路線、県単広域路線 7 路線）あり、沿線住民の通勤・通学や日常生活の移動手段として必要不可欠であることから、国・県・市町による運行支援を行っています。

【補助対象路線の一覧表】

系統	番号	事業者	系統名	運行区間			関係市町
				起点	経由	終点	
地域間幹線系統	1	福井鉄道	武生越前海岸線	たけふ新駅	八田・織田	かれい崎	越前市、越前町
	2		福浦線	田原町	西田中・織田	かれい崎	福井市、鯖江市、越前町
	3		南越線	シビィ	越前武生駅・武生東高校	和紙の里	越前市（武生市、今立町）
	4		鯖浦線（かれい崎）	JR北鯖江駅	アルブラザ鯖江・織田病院	かれい崎	鯖江市、越前町
	5		鯖浦線（織田）	JR北鯖江駅	アルブラザ鯖江・西田中	織田	鯖江市、越前町
	6		池田線	越前武生駅	武生東高校	金山・魚見	越前市、池田町
	7	京福バス	越前海岸ブルーライン	福井駅	佐野	波の華	福井市（福井市、越廼村）
	8		エンゼルランド線	福井駅	藤島高校前	エンゼルランド	福井市、坂井市
	9		丸岡線	福井駅	田原町	丸岡城	福井市、坂井市
	10		県立病院丸岡線	福井駅	県立病院	丸岡城	福井市、坂井市
	11		大学病院線	福井駅	松岡駅・福井大学病院	県立大学	福井市、永平寺町
	12		大和田丸岡線	福井駅	アピタ・エルバ前	丸岡城	福井市、坂井市
	13		大和田大学病院線	福井駅	アピタ・エルバ前	福井大学病院	福井市、永平寺町
	14		勝山大野線	ヴィオ	あっ宝んど・勝山駅前	福井勝山総合病院	大野市、勝山市
	15		大野線	福井駅	花山	ヴィオ	福井市、大野市
	16		清水グリーンライン	福井駅	赤十字病院・みどり図書館前	清水プラント3	福井市（福井市・清水町）
	17		西田中宿堂線	福井駅	清水プラント3	天王	福井市、越前町
	18		東尋坊線	芦原温泉駅	あわら湯のまち	三国観光ホテル	あわら市、坂井市
	19		芦原丸岡永平寺線	永平寺門前	丸岡バスターミナル	芦原温泉駅	永平寺町、あわら市、坂井市
	20		三国丸岡線	三国駅	いすね	霞の郷	坂井市
	21		春江丸岡線	大石コミュニティセンター	春江駅	霞の郷	坂井市
県単広域	1	福井鉄道	武生越前海岸線	越前武生駅	陶芸館・織田	越前岬	越前市、越前町
	2		王子保河野海岸線	越前武生駅	妙法寺/松森	糠長島	越前市、南越前町
	3	京福バス	運転者教育センター	福井駅	運転者教育センター	福井駅	福井市、坂井市
	4		大学病院新田塚線	福井駅	JR森田駅	福井大学病院	福井市、坂井市、永平寺町
	5		栄崎線	福井駅	道守高校	水仙ランド入口	福井市、越前町
	6		講三国線	福井総合病院	砂子坂	三国駅前	福井市、坂井市
	7		丸岡永平寺線	JR丸岡駅	丸岡中学校・福井大学病院	永平寺口駅	坂井市、永平寺町

<参考：地域間幹線系統、県単広域とは・・・>

地域間幹線系統とは、複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスで、1日あたりの計画運行回数が3回以上、輸送量が15人～150人/日、経常赤字が見込まれる系統をいう。県単広域とは、前述の運行回数や輸送量の要件を満たさない広域的な路線バス系統をいう。

② 実績輸送量

- ・地域間幹線系統においては、国庫補助対象事業の基準（実績輸送量15人以上）を満たさない路線数が増加しており、令和元年は鯖浦線（かれい崎）と鯖浦線（織田）の2路線でしたが、コロナ禍の影響で令和4年は6系統に増えています。

- ・現在、補助対象の基準を満たさない系統においては、コロナ禍の影響や利便増進実施計画を踏まえた国の特例措置があり、補助が継続されています。
- ・今後、特例措置が廃止された場合、国庫補助を受けられなくなることが懸念されます。

③ 経常収支率

- ・地域間幹線系統および県単広域ともに、令和2年以降、コロナ禍による需要減により、経常収支率が悪化し、事業者の経営負担が大きくなっています。
- ・地域間幹線系統は市町をまたぐ公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている一方、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業による運行支援や車両購入支援により運行を確保・維持する必要があります。

【各系統の実績輸送量（赤字は15人未満）および経常収支率】

系統	事業者	番号	路線名	実績輸送量（人）					経常収支率（％）				
				H30	R1	R2	R3	R4	H30	R1	R2	R3	R4
地域間幹線系統	福井鉄道	1	武生越前海岸線	20.2	17.6	17.1	16.4	15	49%	41%	42%	39%	35%
		2	福浦線	15.1	15.1	12.2	9.5	6.7	54%	51%	43%	39%	28%
		3	南越線	19.7	24.3	21.3	20.5	21	42%	47%	47%	45%	42%
		4	鯖浦線（かれい崎）	10.2	9	6.9	8.6	9.6	40%	33%	27%	37%	34%
		5	鯖浦線（織田）	12	14.1	15.9	20.3	22	30%	33%	38%	51%	50%
		6	池田線	13	—	—	6	6.3	25%	—	—	20%	20%
	京福バス	7	越前海岸ブルーライン	54.6	54.6	35.9	34.2	36.4	46%	45%	32%	31%	31%
		8	エンゼルランド線	—	22	9.2	10.1	8.8	—	45%	21%	27%	23%
		9	丸岡線	78.1	21	17.1	12.9	17.5	57%	74%	64%	49%	60%
		10	県立病院丸岡線	45.2	45.1	39.6	39.9	37.4	56%	60%	50%	55%	49%
		11	大学病院線	17.5	20	19.6	15.9	18	86%	86%	79%	70%	74%
		12	大和田丸岡線	—	46.2	40.7	39.5	38.5	—	56%	47%	49%	45%
		13	大和田大学病院線	—	89.9	64.5	69	80.1	—	69%	48%	54%	60%
		14	勝山大野線	15.3	15.3	11.2	12.2	15.3	38%	38%	28%	31%	36%
		15	大野線	54.7	42.9	33	32.4	36.3	42%	48%	36%	37%	39%
		16	清水グリーンライン	66.1	68.4	49.9	46.8	50.1	51%	53%	38%	38%	38%
		17	西田中宿堂線	15	15	12.9	12.7	12.6	62%	61%	50%	54%	50%
		18	東尋坊線	71.9	73.3	45	34.5	45.1	73%	74%	49%	36%	46%
		19	芦原丸岡永平寺線	16.5	16.5	11.4	8	7.9	70%	69%	44%	36%	33%
		20	三国丸岡線	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		21	春江丸岡線	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計									49%	53%	41%	40%	40%
県単広域	福井鉄道	1	武生越前海岸線	5.1	5.3	3	0.7	1	64%	63%	38%	12%	15%
		2	王子保河野海岸線	—	—	6	4.9	4.6	—	—	23%	19%	17%
	京福バス	3	運転者教育センター	—	9.6	6	4.5	8.4	—	53%	32%	26%	44%
		4	大学病院新田塚線	7.2	9	7.2	4.5	5.4	38%	49%	37%	26%	29%
		5	柴崎線	8.1	9.3	7.2	6	6	27%	30%	22%	20%	19%
		6	鷗三国線	9	9	7.5	9	6	37%	33%	23%	28%	24%
		7	丸岡永平寺線	5.4	5.5	4.1	4.4	4.9	19%	19%	14%	14%	15%
		合計									31%	33%	23%



II-⑤ 地域間幹線系統には、一部国庫補助要件を満たさない路線があり、広域バス交通を維持確保するためにも補助要件を満たすための見直し検討等が望まれる。

(3) バス運転士等の採用者数と離職者数の推移

- ・運転士、技術職員、事務職員ともに人手が不足しており、鉄道事業者と同様、残業や休日出勤等の時間外労働の負担が生じています。
- ・また、運転士の平均年齢は57歳と高い状況にあり、今後、運転士のさらなる高齢化と担い手不足が懸念されます。

(付属資料 P43 参照)

Point

II-③ 県内バス事業者の深刻な運転士や技術職員等の不足が継続している。

(4) バスの改善要望

- ・住民アンケートおよび利用者アンケートに共通して、「運行本数の増便」「キャッシュレス対応」への要望が多くなっています。
- ・個別では、住民アンケートで「バス停留所」「運賃」について、利用者アンケートで「乗り換えダイヤ」についての要望が多くなっています。

(付属資料 P44 参照)

Point

II-④ 住民や利用者からは運行本数の増便や乗換えのダイヤ見直し、キャッシュレス化等に対する要望が強い。

3) 各市町のコミュニティバス等

(1) 利用状況

- ・利用者数は、多くの市町において、令和元年度以前は微減でしたが、コロナ禍の影響で令和2年度に大きく減少しています。
- ・令和4年度に微増しているものの、コロナ禍前の水準には回復していない状況です。

(2) 運行経費

- ・運行経費は、多くの市町において増加傾向にあります。
- ・運行経費増加の要因としては、人件費や燃料価格の高騰、また、一部市町では運行サービスの拡充などによるコスト増が挙げられます。

(付属資料 P45-46 参照)

Point

II-⑥ コロナの影響により利用者は減少し運行経費が増加しており、各市町の財政負担の増加、それに伴うサービスレベルの低下、さらなる利用者減が懸念される。

4) タクシー

(1) 利用状況

- ・タクシーの会社数と車両数は、多くの市町で複数社、10台以上の車両がありますが、武生交通圏の3町では、会社数、車両数ともに少ない状況です。
- ・輸送人員、運送収入のほか、延べ走行キロは、コロナ禍の影響により令和2年度以降に大きく減少しています。

【福井県のタクシー交通圏】

【福井県タクシー協会（正会員）事業者数と車両数】

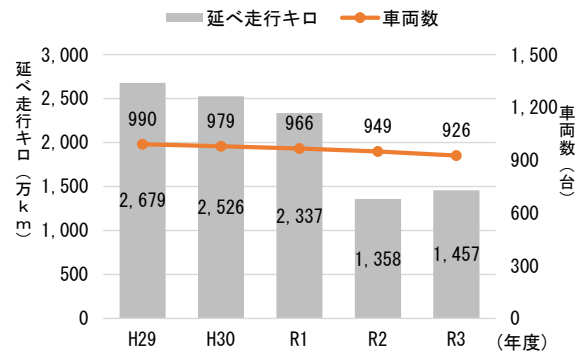
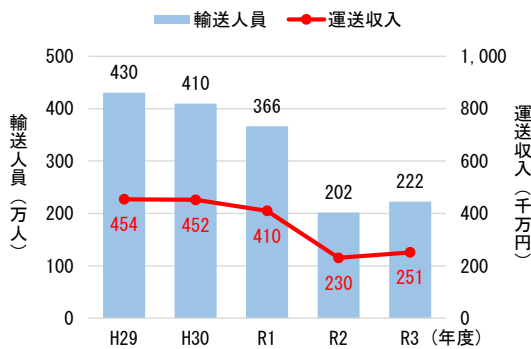


地域	市町	会社数	車両数
福井交通圏	福井市	13	408
	あわら市	6	103
	永平寺町	2	22
	鯖江市	2	27
	計	23	560
勝山・大野地区	勝山市	2	15
	大野市	3	12
	計	5	27
武生交通圏	越前市	4	46
	池田町	1	1
	南越前町	1	4
	越前町	1	5
	計	7	56
合計		35	643

出典：一般社団法人福井県タクシー協会HP

【輸送人員と運送収入の推移（福井県）】

【延べ走行キロと車両数の推移（福井県）】



出典：福井県統計年鑑

(2) タクシー運転士の採用者数と離職者数の推移

- ・タクシー運転士数は減少傾向にあり、また、年齢構成は60歳以上が多く、令和4年度は離職者が過去5年間で最も多くなっています。

(付属資料 P48 参照)

Point

II-⑦ コロナの影響によりタクシー利用者は減少し、運送収入や運転士の確保など、厳しい経営状況が継続しており、少人数の多様な移動を支えるタクシーの将来的なリソース不足が懸念される。

3. 今後の公共交通の利用意向

- ・住民の今後の公共交通の利用意向を把握するため、アンケート調査を実施し、「公共交通が改善した場合の利用意向」や「現在のマイカー利用の抑制意向」「将来的なマイカーの利用意向」を把握しました。
- ・現在の公共交通が改善されれば、公共交通の利用が増えるとの回答は約半数を占めていますが、マイカーを利用しない生活は考えられないとの回答は6割以上となっています。
- ・その一方で、将来的にはマイカーの運転をやめたいは約5割を占めており、長期的には公共交通の需要が高まると想定されます。

(付属資料 P49 参照)

Point

II-⑧ マイカー利用の意向が高い一方で、将来の公共交通の転換意向が高く、公共交通に乗って残す意識の醸成や公共交通の持続性を高める取組の推進が重要と考えられる。

4. 北陸新幹線の開業効果

1) 北陸新幹線の概要

- ・2024年3月には北陸新幹線福井駅・敦賀駅が開業します。
 - ・開業後は、東京～福井間が2時間51分（開業前に比べて36分短縮）となり、乗り継ぎなしで福井と首都圏がつながります。
- ※短縮時間は北陸新幹線を利用した場合の比較

(付属資料 P50 参照)

2) 北陸新幹線の開業効果

- ・北陸新幹線開業に伴う時間短縮効果により、首都圏および関西・中京圏との交流が増加すると見込まれます。
- ・ビジネスや観光における交流人口が78.5万人の増加が見込まれ、宿泊費や飲食費、土産代などの県内消費などの直接効果のほか、他産業への間接波及効果も含め、約300億円を超える経済波及効果が見込めます。

(付属資料 P51 参照)

Point

II-⑨ 北陸新幹線福井・敦賀開業に伴い、東京～福井間2時間51分(36分短縮) 経済波及効果は約300億円を超え、交流人口が78.5万人増加すると予測されるなど、地域に大きなインパクトをもたらす。

5. 地域公共交通の利用促進等に関する取組状況

1) 各市町および事業者の取組状況

- ・嶺北地域の各市町では、公共交通事業者や大学等と連携し、利用促進に向けた取組を実施しており、利便性の向上や利用者数の増加など一定数の効果に繋がっています。

(付属資料 P52-53 参照)

Point

II-⑩ 各市町で公共交通事業者や大学等と連携し、利用促進に向けた取組を実施しており、一定効果が確認できた取組の共有、水平展開が重要と考えられる。

2) 二次交通のエンタメ化の検討

- ・県都にぎわい創生協議会において、北陸新幹線福井・敦賀開業に向け、楽しみながら移動するための取組みや発信を検討しています。
- ・官民連携して各種取組みを進めることにより、施策の相乗効果による利用促進が期待されます。

【二次交通エンタメ化プロジェクトの内容】

目的	観光地が点在することを前向きに捉え、福井駅周辺からの移動を楽しめる仕掛けをつくることにより、観光客の満足度を高め、リピーターにつなげる。	
戦略	乗りたくなる仕掛けづくり	乗って楽しい仕掛けづくり
	<ul style="list-style-type: none"> ○恐竜列車の運行（えちぜん鉄道福井駅～勝山駅） ○戦国列車の運行（JR 越美北線） ○レトラムの運行（福井鉄道福井駅～たけふ新駅） ○恐竜バスの運行（福井駅東口～恐竜博物館） ○ラッピングタクシーの運行（JR 福井駅前発着） ○ユニークな車両の企画運行 	<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道と「駅メモ」がコラボしたデジタルスタンプラリーの実施 ○越美北線ARガイドアプリの導入 ○すまいるバス×イケボイス化プロジェクト ○観光タクシーの運行 ○観光型Ma a Sの導入 ○ふくいMa a Sの導入

(付属資料 P54 参照)

Point

II-⑪ 独自性のある車両、ラッピング車両や車内放送のエンタメ化など鉄道・バスに乗ることを楽しめる車両が運行および計画されている。北陸新幹線開業後は駅を起点とした公共交通の移動の増加が想定され、駅と主要観光地を結び、楽しみながら移動できる魅力や利便性ある公共交通の充実が望まれる。

III 嶺北地域の公共交通の現状と課題の整理

「I 嶺北地域をとりまく環境」「II 嶺北地域の公共交通の現状」で整理したCheck Pointをまとめると以下のとおりとなります。

主な現況整理の要点

- I-①人口は減少、少子高齢化が進行。特に、生産年齢人口（15-64歳）は大幅に減少
- I-②一部で人口増加しているエリアも見られるが、郊外は人口減少が顕著
- II-①鉄道を軸としたネットワークが形成され、現在は交通空白地はほぼ無い状況にあるが、鉄道沿線以外の運行本数は少なく、公共交通の利用頻度は低い
- II-②コロナにより利用者数が大きく減少し、それに伴い厳しい経営状況が継続
- II-⑥コロナにより利用者は減少し各市町の財政負担の増加、それに伴うサービスレベルの低下、さらなる利用者減が懸念
- II-④住民や利用者からは運行本数の増便や乗換えのダイヤ見直し、キャッシュレス化等に対する要望が強い
- I-③福井市を中心に市町をまたぐ通勤・通学の移動が一定数見られる一方、大多数は自家用車による移動となっており、公共交通の利用拡大が課題
- II-⑤地域幹線系統には、一部国庫補助要件を満たさない路線があり、補助要件を満たすための見直し検討等が望まれる
- II-③県内交通事業者の深刻な運転士や整備士等の不足が継続している
- II-⑦コロナによりタクシー利用者は減少し、運送収入の減少や運転士の確保など厳しい経営状況が継続しており、タクシーの将来的なリソース不足が懸念
- II-⑧マイカー利用の意向が高い一方で、将来の公共交通の転換意向が高く、公共交通に乗って残す意識の醸成や公共交通の持続性を高める取組の推進が望まれる
- II-④住民や利用者からは運行本数の増便や乗換えのダイヤ見直し、キャッシュレス化等に対する要望が強い
- II-②コロナにより利用者数が大きく減少し、それに伴い厳しい経営状況が継続
- I-④日常生活に必要な施設が駅周辺や郊外部に立地し、主に自家用車による買い物や通勤通学を目的とした移動が多い
- I-⑤鉄道・バスに限った移動に絞ると、中心市街地を着地に持つ移動に限られており、自家用車を保有しない人の移動を支えるため公共交通の維持等が望まれる

前頁の整理を基に、本県の嶺北地域が抱える課題として、以下のとおり整理します。

主な課題の整理

課題 1

地域住民の移動を支える公共交通の維持・確保が必要

→ コロナ禍や人口減少時代にあつて、利用者の減少、交通事業者の経営が悪化。公共交通の維持・確保が必要

→ 公共交通の利便性向上を図るため、住民や観光客が利用しやすくニーズに合った運行やサービスの改善が必要

→ 市町をまたぐ鉄道・バスは地域の幹線交通として維持・充実を図っていくことが必要

→ 公共交通を維持するための人員の確保が必要

課題 2

公共交通による移動しやすい環境づくりが必要

→ 複数モード間の乗り継ぎをスムーズにするなど、クルマに頼らずに移動しやすい環境づくりが必要

→ コロナ禍により人流・ニーズが変化している中、様々な制度や技術の活用等により住民の移動を支えることが必要

→ 福井駅前再開発や新幹線駅周辺整備、またコンパクトシティ実現の観点から、中心部に人が集い賑わう都市空間を公共交通から実現することが必要

主な現況整理の要点

II-⑧マイカー利用の意向が高い一方で、将来の公共交通の転換意向が高く、公共交通に乗って残す意識の醸成や公共交通の持続性を高める取組の推進が望まれる

I-⑧高齢運転者の免許保有率は増加傾向、高齢化の進行に伴い、高齢ドライバーの事故増加が懸念

II-⑩各市町で公共交通事業者や大学等と連携し、利用促進に向けた取組を実施しており、一定効果が確認できた取組の共有、水平展開が重要

II-⑨北陸新幹線福井・敦賀開業に伴い、東京～福井間2時間51分（36分短縮）
経済波及効果は約300億円を超え、交流人口が78.5万人増加すると予測されるなど、
地域に大きなインパクトをもたらす

I-⑦新幹線駅から各観光地に向かう二次交通は、鉄道および路線バス、直通・特急バスなどが整備・運行されているものの、観光客の公共交通利用者は少ない。多くが福井駅から放射状に伸びており、観光地間を結ぶ周遊・回遊性の点で、なお強化の余地が残る

II-②コロナにより利用者数が大きく減少し、それに伴い厳しい経営状況が継続

II-⑦コロナによりタクシー利用者は減少し、厳しい経営状況が継続しており、少人数の多様な移動を支えるタクシーの将来的なリソース不足が懸念

I-⑥コロナにより観光入り込み客数は減少したものの若干回復しており、北陸新幹線開業に伴い、さらなる増加が期待

II-④住民や利用者からは運行本数の増便や乗り換えのダイヤ見直し、キャッシュレス化等に対する要望が強い

II-⑪独自性のある車両、ラッピング車両や車内放送のエンタメ化など鉄道・バスに乗ることを楽しめる車両が運行および計画されている。
北陸新幹線開業後は駅を起点とした公共交通の移動の増加が想定され、駅と主要観光地を結び、楽しみながら移動できる魅力や利便性ある公共交通の充実が望まれる

主な課題の整理

課題3

過度な自家用車の利用から公共交通の利用への転換が必要

住民の要望等を踏まえた利便性向上策と合わせて、マイカーに依存する意識を徐々に軽減し、公共交通の利用への転換を促すことが必要

課題4

新幹線の開業効果を全県に波及させるため、様々な交通を有機的に結合させることが必要

観光地において、回遊性の向上により各地での滞在および街歩きをしやすい方策が必要

公共交通による移動を最大限アピールし、行きやすさ、分かりやすさを向上させることにより利用を増やす取り組みが必要

コロナ禍で人流が減少している中、公共交通機関の維持・活性化に向け、新幹線客の受入体制を強化することが必要

複数モード（鉄道・バス・タクシー）を乗り継ぎ、円滑に各地へ移動できる輸送体系の確立が必要

観光周遊を通じて福井での魅力を体感してもらうため、複数の観光地を円滑かつお得に回るができるコンテンツが必要

課題5

公共交通自体の魅力を向上させ、「乗ってみたいくなる」ような価値を高めることが必要

移動中も楽しめるアクティビティや車窓からの魅力ある景色等の活用により、公共交通に対する興味関心を高め、利用者増を図ることが必要

賑わいを生み出すイベントやストーリーのある観光コンテンツなどの魅力づくりを通じて、県内各地への周遊を促す仕組みが必要

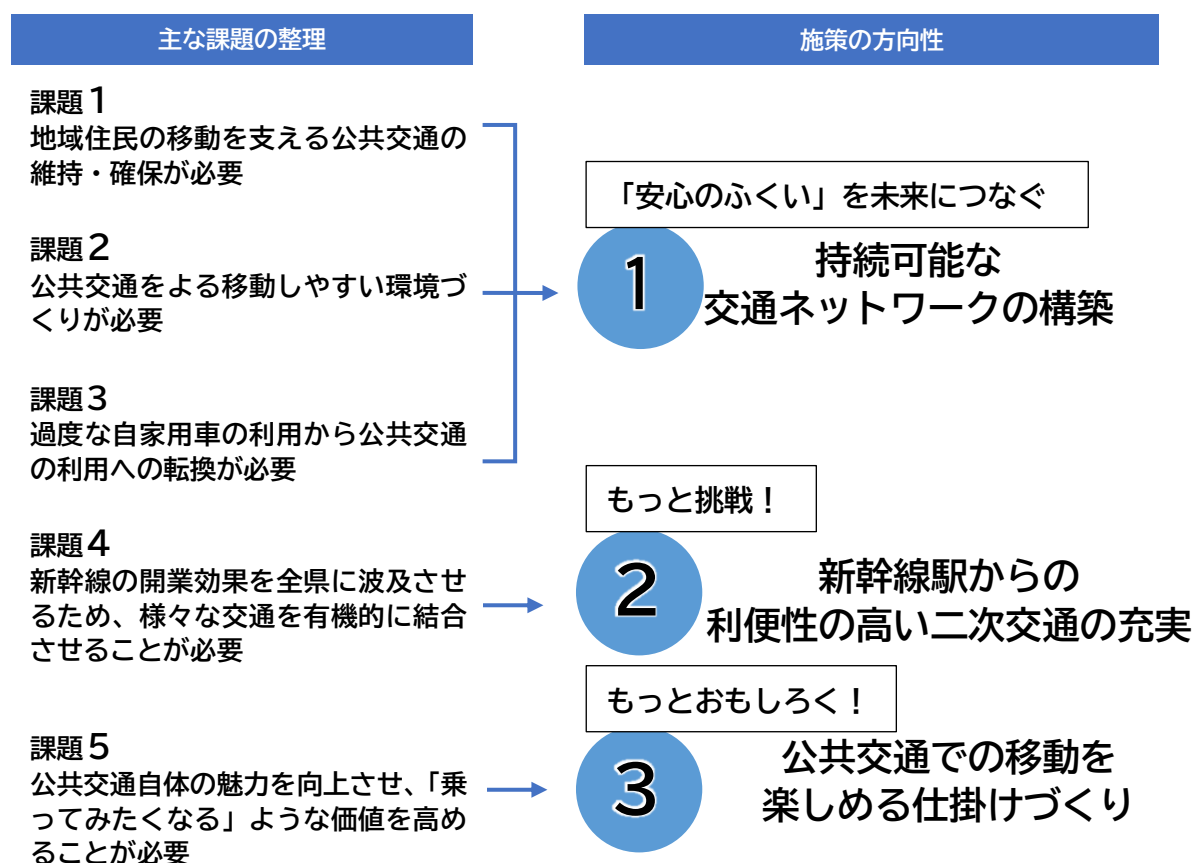
IV 嶺北地域が目指す将来の姿

1. 施策の方向性

嶺北地域の公共交通は、人口減少や少子高齢化の進行、新型コロナウイルスの感染拡大、深刻な運転士不足等の影響により、利用者の減少や路線等の維持・確保が懸念されます。しかし、自家用車を持たない高齢者や学生等の日常の移動手段として、そして、令和6年春の北陸新幹線福井・敦賀開業により見込まれる多くの来訪者の移動手段として、公共交通の持続可能性を高める必要があります。

また、公共交通は、地域住民の通勤や通学、買い物、通院への移動だけでなく、観光や教育、医療福祉、環境など、地域のまちづくりを支える社会基盤です。国が推進するSDGs（持続可能な開発目標）の達成やゼロカーボン社会の実現に向けても、欠かすことができない資源であり、これまで以上に行政や地域住民・団体、交通事業者等の様々な主体との連携と役割分担によって公共交通の利便性と付加価値を高め、積極的な利用促進と体制強化が求められます。

本地域の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況が続いていますが、北陸新幹線福井・敦賀開業をはじめ、福井の明るい未来に向けて、福井県長期ビジョンの基本理念である「安心のふくい」を未来につなぎ、もっと挑戦！もっとおもしろく！に沿い、3つの施策の方向性と地域の実情を踏まえた各種施策を展開し、地域住民の暮らしや交流を支え、育む持続可能な公共交通の実現を目指します。



V 目標達成のための具体的な事業および実施主体・スケジュール等

方向性1：持続可能な交通ネットワークの構築

施策1 公共交通の維持・確保

嶺北地域では、JR 北陸本線（令和6年3月からハピラインふくいに移管）、JR 越美北線、福井鉄道、えちぜん鉄道の地域鉄道や広域路線バスが運行され、幹線として県民や来県者の移動を支えており、これら広域移動を担う公共交通の維持・確保を図ります。

■具体的な取組内容

施策1-1：地域鉄道の安定運行・利用促進

①福井鉄道やえちぜん鉄道に対し、設備更新や維持修繕を支援

②ハピラインふくいに対し、経営安定化を支援

- ・県民の重要な移動手段である地域鉄道の安全・安定運行を確保するため、県と沿線市町が連携し、福井鉄道、えちぜん鉄道に対しては設備更新や維持修繕の支援を、ハピラインふくいに対しては、経営安定化の支援を行います。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
①	地域鉄道の安全・安定運行の確保	○	●	●	●	設備更新や維持修繕に対する支援、経営安定化を支援	継続実施					

③ハピラインふくいの新駅設置など利用者増加につながる施策を実施

- ・ハピラインふくいでは、利用者の利便性向上を図るため、増便や、利用者数の増加が見込まれる区間において新駅の設置に向けた検討および整備を行います。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
②	新駅の設置	○	●	●	●	新駅の設置の調査・調整・設計・工事等、運用開始	調査・調整・設計・工事等			順次運用開始		

施策1-2：地域間幹線系統バス等の運行維持

①国・県・市町が協調し、運行費やバス車両の更新等に対して支援

- ・県民の重要な移動手段である地域間幹線系統などの広域バス路線を今後も維持していくため、バス事業者に対し、引き続き、国、県、市町が協調して運行費やバス車両の更新等に対する支援を行います。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
③	地域間幹線系統バスの運行維持	○	●	●	●	地域間幹線系統バスの運行維持のため、運行費等の支援	継続実施					

②広域バス路線の利用状況の継続的な検証、運行ルート見直しやハブ機能の強化等による改善

- ・広域バス路線の利用状況について継続的に検証を行い、必要に応じて運行ルートの見直しや交通結節点におけるハブ機能の強化などの改善に取り組み、ニーズに応じた効率的な運行に努めます。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
④	ニーズに合わせた効率的な運行	○	●	●	●	ニーズに合った運行ルート等の検討	継続実施					

③市町内路線バスやコミバスの運行維持、ニーズに応じたデマンド交通への移行、地域の実情に応じた自家用有償旅客運送の活用などへの支援

- ・市町内を運行する路線バスやコミュニティバスの運行維持、ニーズに応じたデマンドタクシーへの移行、地域の実情に応じた自家用有償旅客運送の活用などを支援し、移動の利便性向上を図ります。

④スクールバスや福祉バス等の活用

- ・地域の実情に応じて、スクールバスや福祉バス等を活用し、移動手段を確保します。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑤	コミュニティバス等の運行維持、各モードの活用・連携強化	○	○	●	●	各モードとの連携強化や活用により、地域の移動手段を確保	検討・継続実施					

施策 1-3：交通事業者間の連携強化による運営効率化

①地域鉄道における、資材の共同調達や検査・保守機器の共同利用等による効率化

- ・ハピラインふくい、福井鉄道、えちぜん鉄道が連携し、資材の共同調達や検査・保守機器の共同利用、災害時の相互協力等による効率化を図ります。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑥	地域鉄道の事業連携による効率化				●	資材の共同調達、検査・保守機器の共同利用などの効率化	検討	実施				

②鉄道駅やバスターミナルなどの交通結節点におけるダイヤ接続向上、パターンダイヤ化

- ・鉄道駅やバスターミナルなど複数の公共交通機関が接続する交通結節点においてスムーズに乗り継ぐことができるよう、ダイヤ接続向上やパターンダイヤ化に向けた検討を行います。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑦	各種モードとのダイヤ接続の向上	○	○	○	●	鉄道、バス等の乗継しやすいダイヤ接続向上やパターンダイヤ化の検討	検討	実施				

施策 1-4：公共交通を支える人材の確保

①専門家の知見を活用した採用スキルの向上、関係機関の連携による会社説明会等の開催

- ・公共交通の運行に必要な人材の確保に向けて、人事担当者等を対象に専門家による採用力強化研修を実施するなど採用スキル向上の取組みを進めるとともに、関係機関が連携した会社説明会や運転体験会等の採用活動を拡充します。
- ・市町交通担当者等が交通政策に対する見識を深め、地域公共交通に関する先進事例等を習得

する場として、政策勉強会を開催します。

②県・市町・事業者が一体となった、採用情報発信力の強化

- ・鉄道事業者（福井鉄道、えちぜん鉄道、ハピラインふくい）やバス事業者、タクシー事業者の運転士を確保するため、関係機関が一体となり、就職説明会の出展サポートや情報発信支援など、採用情報の発信力を強化します。

③運転士の給与水準など勤務条件の改善や負担軽減

- ・運転士の給与水準など勤務条件の改善やDXによる負担軽減により、人材の確保につなげます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑧	運転士や整備士などの人材確保	●	●	●	●	採用活動の強化や運転士の給与水準など勤務条件の改善・負担の軽減	継続実施					

④女性や若者が働きやすい職場環境の整備や第二種免許取得等を支援

- ・女性や若者が働きやすい職場環境の整備や第二種運転免許取得への支援、運転士のイメージアップに向けたPR活動等への行政支援策について検討します。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑨	勤務環境改善や資格取得支援	○	●	●	●	女性や若者が働きやすい職場環境の整備や第二種運転免許取得への支援	継続実施					

施策 1-5：異常気象時の早期運行確保

①関係機関との連携による運行継続、早期の運行確保

- ・大雪や台風等の異常気象時を想定したタイムラインを作成するなど異常気象に備えるとともに、優先除雪や道路情報の共有、災害に強い設備への更新など、行政と交通事業者が密接に連携して対応することにより、運行継続や早期の運行確保に努めます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑩	異常気象時の早期運行確保	●	●	●	●	関係機関との連携、優先除雪の実施、災害に強い設備への更新	継続実施					

施策2 交通DX化や次世代型車両の導入など新技術の活用

公共交通の利便性と効率性を高め、多くの人々の利用促進および交通事業者の運行効率化を図るため、DX化やカーボンニュートラルに向けた次世代型車両、自動運転などの新技術について積極的な活用を図ります。

■具体的な取組内容

施策2-1：公共交通のキャッシュレス化等の推進

①路線バス・地域鉄道に交通系ICカードを導入

- 令和6年3月の北陸新幹線福井・敦賀開業に向け、路線バスに交通系ICカードを導入します。
- 地域鉄道（福井鉄道、えちぜん鉄道）についても、交通系ICカードを早期に導入できるよう準備を進めます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール						
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10	
①	公共交通における交通系ICカード導入	○	●	●	●	利便性向上に向けて、地域鉄道とバスへの交通系ICカードの導入を推進	導入	必要に応じ追加で検討・導入					

②新幹線駅や観光地の移動ニーズに対応するタクシー配車アプリの充実やキャッシュレス決済の拡充により、稼働率を向上

- 新幹線駅や観光地での個人の移動ニーズに対応するため、タクシー配車アプリの充実やキャッシュレス決済の拡充を進め、利便性を向上させるとともに、タクシー稼働率の向上につなげます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール						
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10	
②	新幹線駅・観光地でのタクシー稼働率の向上	○	●	○	●	移動ニーズに対応するため、タクシー配車アプリの充実、キャッシュレス決済の拡充	導入	導入、継続実施					

③日常型MaaS（ふくいMaaSアプリ）の本格導入

- 「ふくいMaaSアプリ」の本格導入に向け、電子企画切符の造成、経路検索や各施設の予約機能の整備、商業・観光分野と連携したクーポンの発行などの取組みを進めます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール						
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10	
③	日常型MaaSの導入	○	○	●	●	公共交通サービスと商業・観光サービスを組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行える「ふくいMaaSアプリ」の導入	導入	継続実施					

施策2-2：オープンデータ化など交通DXの推進

①鉄道・バスの遅延情報等をリアルタイムで把握できるGTF S-R Tの導入

- 鉄道やバスの遅延などの運行情報を利用者がリアルタイムで把握できるよう、引き続きHPやSNSでの情報発信を行うとともに、GTF S-R T（※）の導入を進めます。

※公共交通のリアルタイム情報を格納するためのフォーマット

- 国土交通省が定める「標準的なバス情報フォーマット」に基づいたデータ作成を進め、経路

検索事業者に提供し、インターネット等の経路検索におけるバス情報を掲載します。

②交通系ICカードの利用データの活用

- 交通系ICカードの利用実績や運行情報データに基づき、便ごとの利用者数や遅延の状況を分析することにより、利用しやすく効率的なダイヤとなるよう改善を図ります。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
④	運行情報提供、データ・DXに基づくサービス改善	○	○	○	●	運行情報のリアルタイムでの提供、乗降情報の利活用の検討	継続実施(ホームページ掲載) 検討(活用方法)					

施策 2-3：人と環境にやさしい公共交通の推進

①ノンステップ型バス車両の導入やUDタクシーなどユニバーサルデザイン化の推進

- バリアフリーに対応しかつ温室効果ガス排出量の少ないノンステップ型バス車両の導入を進めます。
- UDタクシー(※)など利用しやすい車両の導入や、子育て世帯や妊娠中の方の外出・通院をサポートするふく育タクシーを運行します。

※UDタクシー(ユニバーサルデザインタクシー)

高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいよう、車内空間が広く、車椅子での乗降も可能な車両

②次世代型車両の導入や車両の小型化など交通GXの推進

- 走行時に二酸化炭素を排出しないEV車両など省エネ車両の導入や、輸送需要に応じた車両の小型化を進め、温室効果ガスの削減に努めます。
- 国が進める自動運転の技術開発の状況を注視しつつ、県内での導入の可能性について検討を進めます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑤	人と環境にやさしい車両の導入	●	●	●	●	バリアフリー車両や温室効果ガス排出量の少ない車両の導入	継続実施(ノンステップ) 検討(UD、子育てタクシー)					

③交通結節点におけるシェアサイクル等の充実

- 交通結節点におけるシェアサイクル等の充実について検討し、公共交通との連携を図ります。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑥	シェアサイクル等の充実		○	●	○	駅等から観光地へ向かう手段として、シェアサイクル等の検討、整備	継続実施(シェアサイクル) 必要に応じて検討(その他)					

施策3 まちづくりと連携した施策の展開

駅前の再開発や駅周辺整備などのまちづくりと公共交通が連携し、駅周辺の環境を含めた公共空間をトータルにデザインすることにより、中心市街地に公共交通を使って人が移動し、賑わう都市空間の実現を図ります。

■具体的な取組内容

施策 3-1：駅周辺への都市機能の集約

- ① 駅周辺に公共施設やオフィス、マンションなど都市機能を集約し、「くらし」の場を創造
- ・各市町が策定する立地適正化計画や都市計画マスタープラン等の各種計画と連携したまちづくりをすすめます。
 - ・嶺北各市町の地域特性を踏まえ、駅周辺に公共施設やオフィス、マンションなど各種都市機能の集約により、商業・産業や居住の誘導を図ります。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
①	駅周辺への都市機能・居住誘導		○	●		駅周辺の商業施設や観光施設、道路の整備	継続実施					

- ② 駅周辺の賑わいやおもてなし空間を創出し、歩いて楽しめるまちづくりを推進
- ・歩道や照明施設の整備など、歩行者にとって居心地の良い空間を創出することにより、公共交通を使ってまちなかに移動し、歩いて駅周辺を楽しめるまちづくりを推進します。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
②	駅前広場や周辺の賑わい、おもてなし空間の創出、歩いて楽しめる空間づくりの推進		●	●	○	賑わいづくりの交流イベントの実施やまち歩きしやすい環境を整備	検討、実施					

- ③ 駅周辺の公共空間をトータルにデザインした駅の機能向上や交通結節機能の充実など、駅や駅周辺整備に支援
- ・駅周辺の公共空間をトータルにデザインした駅の機能向上や交通結節機能の充実など、各市町が実施する鉄道利用促進に資する駅・駅周辺整備に対して支援することにより、交通利便性の向上や駅周辺の賑わいづくりを促進します。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
③	駅の機能向上や交通結節期の充実	○	●	●	●	鉄道利用促進に資する駅・駅周辺整備	検討、実施					

施策 3-2：駅やバスターミナルなどの利用環境整備

- ① 施設の利便性向上とスロープ設置などバリアフリー化の推進
- ・交通結節点となる主要駅やバスターミナル等において、無料 Wi-Fi スポットの整備や案内サインの設置、上屋やベンチ等の整備、スロープ設置等による施設のバリアフリー化など、乗継・待合環境の充実に努めます。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
④	駅やバスターミナルでの待合環境整備、バリアフリー化、サイネージ設置等の推進	○	○	○	●	利用者の利便性向上に向けた施設整備	必要に応じて実施					

②駅やバスターミナル周辺の駐車場・駐輪場整備

- ・駅やバスターミナル周辺の駐車場や駐輪場の整備を進め、パーク・アンド・ライドによる公共交通の利用を推進します。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑤	パーク・アンド・ライド駐車場・駐輪場整備		●	●	○	新規・既存の駐車場等の整備 パーク・アンド・ライドの推進	必要に応じて実施(駐車場整備) 継続実施(パークアンド・ライド推進)					

施策4 公共交通を利用するライフスタイルへの転換

公共交通を地域の財産として将来世代に残していくため、県民や利用者のニーズ等を踏まえた利便性向上策と合わせて、関係者が連携した啓発活動（モビリティ・マネジメント等）や利用促進施策を継続的に実施します。公共交通に乗車する機会の創出や利用するメリットの周知など、公共交通を利用するライフスタイルへの転換を図ります。

■具体的な取組内容

施策4-1：日常生活における利用促進

①通勤・通学利用等の呼びかけを強化

- ・関係者が連携して啓発活動を継続的に実施するなど、通勤・通学の公共交通の利用促進に向けた情報発信を行います。
- ・公務の移動に公共交通を利用するなど、県内出張における公共交通の利用促進を行います。

②子どもの頃から公共交通の重要性を学ぶ機会の充実

- ・乗車体験や乗り方教室など、子どもが鉄道やバスに触れる機会を設けることにより、公共交通の重要性を学ぶ場の充実に図ります。

③免許返納者への交通系ICカードや公共交通利用券の配布等、高齢者に配慮した施策の拡充と周知

- ・高齢者による自家用車運転の事故を防ぐことを目的に、返納者に特典を付与するなど高齢者の運転免許の返納を促す取り組みを進めるとともに、制度の周知を図ります。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
①	分かりやすい情報発信、モビリティ・マネジメント、高齢者等や学生に配慮した支援制度	○	○	●	○	通勤・通学時の公共交通利用への意識醸成、子ども向けの乗車体験、免許返納者への支援	継続実施					

④公共交通に関する新たな広告の制作、カードゲームの活用、エピソードの募集・紹介など、公共交通を身近に感じ、地域の財産として守る機運の醸成

- ・公共交通に関する新たな広告の制作、カードゲームの活用、エピソードの募集・紹介や、鉄道やバスに触れる機会を増やすことにより、地域住民のマイレール、マイバス意識を醸成します。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
②	公共交通を身近に感じ、地域の財産として守る機運の醸成	○	●	●	●	公共交通に関する新たな広告の制作、カードゲームの活用、エピソードの募集・紹介	継続実施					

施策4-2：イベント等における利用促進

①学校行事や地域行事における公共交通の利用促進

②駅および駅周辺でのイベントの開催

- ・学校行事や地域行事、イベント時における公共交通での移動を促進するため、主催者等と連携し、公共交通利用を促す広報活動を実施します。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
③	行事やイベント等での公共交通の利用促進		○	●	○	学校行事や地域行事、イベント時の公共交通利用の広報活動	継続実施					

施策5 JR越美北線の利用促進

JR越美北線は、「九頭竜線」の愛称で親しまれている地域の基幹交通であり、地域住民の生活に不可欠な交通手段として持続的な運行ができるよう、さらなる利用促進を図ります。

■具体的な取組内容

施策5-1：JR越美北線の利便性向上

- ①並行する京福バス大野線等と連携し、共通企画切符の販売や共同イベントの開催
- ダイヤ上、相互に補完しながら運行している越美北線と路線バスが連携し、共通企画切符の販売や共同イベントの開催、JR越美北線定期利用者の路線バス割引利用など、利用促進策を検討します。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
①	路線バスとの連携による越美北線の利用環境向上	○	○	○	●	越美北線と路線バスの共通企画切符等の検討・実施	検討、実施					

施策5-2：地域と連携した利用促進策の推進

- ①戦国列車等のイベント列車の運行や沿線のまち歩きツアーなど観光利用の促進
- 戦国列車やサイクルトレイン等のイベント列車の運行や観光シーズンにおける臨時列車の運行、沿線のまち歩きツアーの実施により、JR越美北線の観光利用の増加を図ります。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
②	イベント列車の運行やまち歩きツアーによる観光利用の推進		●	●	●	戦国列車、サイクルトレイン等の運行、沿線のまち歩きツアーの実施	継続実施					

- ②グループ利用への運賃助成やイベントでの利用促進PRなど、地域と連携した利用の促進
- 越美北線利用者に対するクーポン券の配布、グループ利用に対する運賃助成、イベントでの利用促進PRなど、地域住民と沿線自治体が連携した利用促進活動を通じて、JR越美北線の日常利用の増加を図ります。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
③	地域と連携した利用促進		●	●	○	越美北線利用者に対するクーポン券の配布、イベントでの利用促進PRの実施等	継続実施					

方向性 2：新幹線駅からの利便性の高い二次交通の充実

施策 6 北陸新幹線各駅からの二次交通の充実

北陸新幹線の開業効果を県内全域に波及するため、新幹線駅から観光地等への利便性の高い二次交通の整備・充実を図ります。

■具体的な取組内容

施策 6-1：主要拠点や観光地を結ぶ鉄道・バス・タクシーの充実

- ①鉄道や路線バス、コミバスのダイヤについて、新幹線発着に合わせたダイヤ見直しを実施
- ・新幹線駅に接続する広域交通（鉄道・地域間幹線バス等）やコミュニティバス等について、観光客の移動を支える路線として、新幹線発着に合わせたダイヤの見直しを行い、乗継利便性の向上を図ります。
 - ・路線の需要や利用実態を踏まえながら、観光客が利用しやすいダイヤの実現に向け、県、市町、交通事業者で検討や調整を行います。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール						
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10	
①	新幹線発着に合わせた二次交通ダイヤ設定		●	●	●	新幹線ダイヤにあわせた地域鉄道、バス等の乗継しやすいダイヤ設定	検討	継続実施					

- ②円滑な周遊観光実現に向け、路線バスや観光周遊バス等の充実、「はぴバス」など着地型観光バスツアーの造成、定額タクシー制度の導入・拡充
- ・公共交通を利用した円滑な周遊観光を実現するため、主要拠点・観光地間を結ぶ路線バスや観光周遊バス等の充実、「はぴバス」など着地型観光バスツアーの造成、定額タクシー制度の導入・拡充等を検討します。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール						
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10	
②	円滑な周遊観光の実現		○	●	○	路線バスや観光周遊バス等の充実、着地型観光バスツアーの造成、定額タクシー制度の導入・拡充	検討	導入、継続実施					

- ③新幹線駅や観光地の移動ニーズに対応するタクシー配車アプリの充実やキャッシュレス決済の拡充により、稼働率を向上（再掲）
- ・新幹線駅や観光地での個人の移動ニーズに対応するため、タクシー配車アプリの充実やキャッシュレス決済の拡充を進め、利便性を向上させるとともに、タクシー稼働率の向上につなげます。
- ④路線バス・地域鉄道に交通系 I C カードを導入（再掲）
- ・令和 6 年 3 月の北陸新幹線福井・敦賀開業に向け、路線バスに交通系 I C カードを導入します。
 - ・地域鉄道（福井鉄道、えちぜん鉄道）についても、交通系 I C カードを早期に導入できるよう準備を進めます。

施策 6-2：新幹線駅から目的地への案内機能の強化

①観光客向け時刻表、ポータルサイト等の充実

- ・公共交通での観光周遊を促し、福井の観光イメージを高めるため、観光客向け時刻表の作成等を行います。
- ・観光客向けポータルサイトや観光パンフレットに公共交通の利用案内を掲載するなど、積極的な情報発信に取り組みます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
③	観光客向け時刻表、ポータルサイト等の充実	○	●	●	●	公共交通の経路案内の改善、情報発信	継続実施					

②観光案内所の整備・機能強化

- ・北陸新幹線福井・敦賀開業により増加が見込まれる観光客やインバウンドに対応するため、既存の観光案内所の機能強化や新たな観光案内所の整備を進めます。

③駅やバスターミナルにおけるデジタルサイネージの設置など案内情報の充実

- ・主要駅やバスターミナルにおいて、案内サイネージの設置や多言語対応、利用できる交通手段の明示など観光地等への案内機能の強化に努めます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
④	観光情報の案内強化	○	●	●	●	観光案内所の機能強化・整備 主要駅やバスターミナルへの案内サイネージの設置を検討	検討、実施					

施策7 複数の交通モードの連携強化

公共交通による観光客の円滑な移動を実現するため、MaaSを活用した一体的な乗継サービスの商品化を図るとともに、ホームページ等による積極的な情報発信を行います。

■具体的な取組内容

施策7-1：公共交通を活用した観光モデルルートの設定

- ①JR西日本の観光型MaaS「tabiwa」と連携し、観光施設の入場券付き周遊きっぷ等を企画
 ・JR西日本の観光型MaaS「tabiwa」と連携し、嶺南地域も含めた周遊きっぷや観光施設の入場券付き周遊きっぷの販売など、観光客にとって魅力的な商品の企画・開発を進めます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
①	観光型MaaSと連携した魅力的な商品企画		○	○	●	JR西日本の観光型MaaS「tabiwa」を活用した企画切符の検討、販売実施	継続実施					

- ②地域鉄道や路線バス、観光タクシー、レンタサイクル等を活用した観光モデルルートを設定
 ・地域鉄道や路線バスなどの公共交通を利用して移動する観光モデルルートを設定することで、観光客の公共交通利用を促します。
 ・観光タクシーやレンタサイクルを活用した観光モデルルートなど、多様な観光モデルルートの設定について検討します。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
②	公共交通による観光モデルルートの設定		●	○	●	各モードを組み合わせるなど、観光地を周遊するモデルルートの検討、設定	検討、設定					

方向性3：公共交通での移動を楽しめる仕掛けづくり

施策8 エンタメ交通の推進

移動中に楽しめるアクティビティや観光資源と連携した企画の実施、車内における地域の魅力発信に取り組むなど、公共交通自体の魅力向上を図ります。

■具体的な取組内容

施策8-1：地域の観光資源と連動したイベント列車等の運行

①恐竜博物館や一乗谷朝倉氏遺跡、酒蔵など地域の観光資源と連動したイベント列車等を企画

- ・恐竜博物館や一乗谷朝倉氏遺跡、東尋坊、酒蔵等の観光資源と連動したイベント列車の運行や各種企画の実施等により、公共交通利用への訴求力を高めます。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール						
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10	
①	地域の観光資源と連動したイベント列車等の運行		●	○	●	観光資源と連動したイベント列車等の運行や各種企画を実施	検討	導入、継続実施					

施策8-2：観光列車、ラッピング車両等の導入

①地域の魅力を発信する観光列車やラッピングバス車両等を導入

- ・観光誘客を目的として、地域の魅力を発信する観光列車やラッピングバス車両等の導入を推進します。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
②	観光列車、ラッピング車両等の導入		●	●	●	地域の魅力を発信する観光列車、ラッピング車両を導入	継続実施					

施策8-3：新技術を活用した新たな交通体験の創出

①観光周遊型XRバス「いこっさ！福井号」の運行など、デジタル技術を活用した観光体験の提供

- ・観光周遊型XRバス「いこっさ！福井号」の導入など、移動自体を楽しむコンテンツを活用した公共交通による観光体験の提供を検討します。

取組No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
③	AR/VR技術を活用した観光体験の提供		○	○	●	鉄道やバスの乗車自体が目的となるようなAR/VR技術を活用した公共交通による観光体験の提供	検討、実施					

②GPS 機能を活用した公共交通によるデジタルスタンプラリー

- ・スマートフォンの位置情報と連動した観光情報の提供や、公共交通の利用と連携したデジタルスタンプラリーを実施します。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール						
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10	
④	位置情報と連動した観光情報の提供、デジタルスタンプラリーの実施		○	○	●	スマホの位置情報を利用して、観光案内や鉄道駅や観光地を巡るデジタルスタンプラリーを実施	検討	導入、継続実施					

③鉄道事業者が合同して運転体験や車両基地見学会等を内容とする「鉄道観光」イベントを実施

- ・車両運転体験や車両基地見学会、イベント列車の運行など、鉄道の魅力を発信するイベントを開催します。

取組 No	施策名	実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体)				内容	スケジュール					
		国	県	市町	交通事業者		R5	R6	R7	R8	R9	R10
⑤	運転体験や車両基地見学会等の鉄道イベントを鉄道事業者が合同で実施		○	○	●	車両運転体験や車両基地見学会、イベント列車の運行など、福井鉄道、えちぜん鉄道等の魅力を発信するイベントの開催を検討	検討、実施					

VI 計画の達成状況の評価に係る事項

1. 達成状況の評価

計画を進めるにあたっては、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。

県は毎年、福井県嶺北地域公共交通活性化協議会（以下、協議会という）を開催し、協議会において各取組みの実施状況および目標の達成状況を分析・評価します。各取組みについて得られた結果のほか、今後の地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人々の意識・行動や嗜好・流行の変化等によっては、計画内容の更新、見直し等を行います。

市町・交通事業者等の各実施主体においては、本計画および協議会の内容を踏まえた着実な取組みの展開を進めるとともに、展開した施策についての検証や数値目標などのモニタリングを行い、次年度以降の施策展開への反映や、必要に応じて実施内容の見直しを行います。

また、計画最終年度には、計画期間中の取組みおよび目標に対する評価等を行いつつ、さらなる公共交通ネットワークの強化に向け、計画の改定を行います。

2. 評価指標と目標の考え方

本計画の達成状況を評価するため、施策の方向性として設定した「持続可能な交通ネットワークの構築」、「新幹線駅からの利便性の高い二次交通の整備」、「公共交通での移動を楽しめる仕掛けづくり」の3つの観点から評価指標を設定し、期間中に達成すべき目標値を定めます。なお、評価指標等については、以下の内容を踏まえて設定します。

- ・ 当地域の公共交通の利用促進は、路線網や運行方法、利用環境の充実等だけでなく、居住者の公共交通に対する意識や考え方、ライフスタイルの変容、観光客へのコンテンツの魅力発信・アピール等による部分が大きい。様々な要素が絡む中、計画策定段階でそれらの複合効果を的確に想定することは難しいため、現時点における目標値は居住者、関係者等が共有する努力目標として、客観的に数値で共有できる定量的な指標を設定する。
- ・ 北陸新幹線福井・敦賀開業に伴い、福井駅や芦原温泉駅、越前たけふ駅の乗降客数や来訪客数等は、嶺北地域の公共交通の取組に関わらず増加するものと予測される一方、人口減少やコロナによるライフスタイルの変化、さらに、路線の再編や見直しなども想定される。このため、各駅の単純な乗降客数だけでは評価できないことから、指標については工夫を行い設定する。
- ・ 嶺北地域全体の目標を設定するものの、市町の規模等に差異があるため、大きな市の動向に結果が左右される面がある。したがって、各市町でも取組み結果を個別にチェックできる指標を設定する。
- ・ 地域全体の目標であり、11市町にわたる状況を把握する必要があるため、なるべく各市町が定期的な数値を容易に取得できる指標を設定する。

【評価指標と目標値】

指標	現況値 (R4)	目標値 (R10)	目標値の 考え方	計測方法
地域鉄道3社の 1日当たり利用者数 <small>(3社：ハピラインふくい、 福井鉄道、えちぜん鉄道)</small>	32,083人	36,000人	各鉄道計画の目標値 の達成を目指す	交通事業者保有の 乗降データにより毎年計測
地域間幹線系統の 人口当たり 年間利用回数	2.3回	2.7回	広域バスの維持確保 のため、コロナ前 (R1)の水準に戻す	バス事業者保有の 乗降データにより毎年計測 <small>地域間幹線系統バスの 年間輸送人員/嶺北地域人口</small>
地域間幹線系統の 収支率	40.0%	52.6%	広域バスの維持確保 のため、コロナ前 (R1)の水準に戻す	バス事業者の決算書により 毎年計測 <small>地域間幹線系統バスの 経常収入/経常費用</small>
地域間幹線系統の 利用者当たり 県の財政負担額	72.3円	63.4円	広域バスの維持確保 のため、コロナ前 (R1)の水準に戻す	バス事業者保有の乗降 データ等により毎年計測 <small>地域間幹線系統バスの 県行政負担額/年間輸送人員</small>
県・市町による 利用促進等に資する 取組み件数	58件	150件	現行の取組数の 3倍を目指す	市町への聞き取りにより 毎年計測
公共交通の オープンデータ化	81.8%	100%	すべての市町で 実施を目指す	県HPに掲載されている データ等により毎年確認
路線バス、地域鉄道の キャッシュレス 決済導入率	0%	100%	すべての 対象車両の 導入を目指す	事業者への聞き取りにより 毎年確認

参考資料

1. 計画策定の経緯

会議等名	年月日	主な協議事項
福井県嶺北地域公共交通活性化協議会設立総会	令和4年4月15日	・福井県嶺北地域公共交通計画の策定について
第1回福井県嶺北地域公共交通活性化協議会	令和4年6月6日	・地域交通の確保に向けた取組事例について ・嶺北地域公共交通計画策定にかかる委託業務について
利用者アンケート調査の実施	令和4年7月14日(木) 7月17日(日)	・公共交通の利用状況や改善意見等を把握
住民アンケート調査の実施	令和4年7月29日～ 8月8日	・日常の移動実態や公共交通を利用に向けた課題等を把握
第2回福井県嶺北地域公共交通活性化協議会	令和4年11月28日	・計画策定に向けた嶺北地域の現状と課題、施策の方向性について
第3回福井県嶺北地域公共交通活性化協議会	令和5年3月22日	・福井県嶺北地域公共交通計画 策定スケジュールについて ・福井県嶺北地域公共交通計画の概要、施策案について
第4回福井県嶺北地域公共交通活性化協議会	令和5年9月1日	・福井県嶺北地域公共交通計画の骨子案について
第5回福井県嶺北地域公共交通活性化協議会	令和5年11月27日	・福井県嶺北地域公共交通計画案について
パブリックコメントの実施	令和4年12月1日～ 12月15日	

2. 委員名簿

福井県嶺北地域公共交通活性化協議会

(令和5年12月末現在)

区分	所属		役職	氏名			
1	学識経験者	福井大学大学院		教授	川本 義海	会長	
2		福井工業大学		教授	三寺 潤		
3	地方公共団体	福井県	未来創造部	部長	藤丸 伸和		
4		福井県	未来創造部	新幹線・交通まちづくり局長	武部 衛		
5		福井市	都市戦略部	部長	山本 誠一		
6		大野市	くらし環境部	部長	乾川 和則	監事	
7		勝山市	未来創造課	課長	小林 真紀		
8		鯖江市	政策経営部	部長	高崎 則章		
9		あわら市	市民生活部	部長	山下 綱章		
10		越前市	総合政策部	部長	奥山 茂夫		
11		坂井市	生活環境部	部長	矢尾 雅代		
12		永平寺町	総合政策課	課長	清水 智昭		
13		池田町	総務財政課	課長	森川 弘一		
14		南越前町	観光まちづくり課	課長	中村 勝典		
15		越前町	総務部門	理事	菅原 辰彦	監事	
16		交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社金沢支社		副支社長	岡 久資	
17			株式会社ハピラインふくい		代表取締役社長	小川 俊昭	
18	福井鉄道株式会社		代表取締役社長	吉川 幸文			
19	えちぜん鉄道株式会社		代表取締役社長	前田 洋一			
20	京福バス株式会社		代表取締役社長	岩本 裕夫			
21	公益社団法人福井県バス協会		会長	岩本 裕夫			
22	一般社団法人福井県タクシー協会		会長	矢崎 孝明			
23	道路管理者	福井河川国道事務所		所長	橋本 亮		
24	関係公安委員会	福井県警察本部交通部交通規制課		課長	松浦 則幸		
25	利用者	福井県老人クラブ連合会(女性委員長)		副会長	歸山 美智栄		
26		福井県PTA連合会		事務局次長	佐々木 英江		
27		公益社団法人福井県観光連盟		事務局長	畑中 容子		
28	国	中部運輸局交通政策部		部長	岡田 英雄	オブザーバー	
29		中部運輸局福井運輸支局		支局長	高桑 宏之	オブザーバー	
30	事務局	福井県	交通まちづくり課				
31			地域鉄道課				
32			観光誘客課				
33			道路保全課				
34			都市計画課				
35		嶺北11市町	交通担当課				

