

# 嶺南地域 公共交通網形成計画

福井県嶺南地域公共交通活性化協議会  
(福井県、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町)

令和2年3月  
(令和6年3月一部改定)



## 目 次

はじめに	1
1. 計画の目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の区域	2
4. 計画の期間	2
<b>I 嶺南地域を取り巻く現況</b>	<b>3</b>
1. 位置・地勢	3
2. 人口、将来推計	4
3. 年齢構成（高齢化率）および推移	5
4. 北陸新幹線の開業	6
5. 日常生活に必要な施設の立地状況	7
6. 通勤・通学の動き	9
7. 自動車利用、運転免許所有の状況	11
8. 観光の状況	13
<b>II 県や各市町における関連計画</b>	<b>17</b>
<b>III 嶺南地域の公共交通</b>	<b>20</b>
1. 公共交通ネットワークの概要	20
2. 鉄道	22
3. バス等	27
<b>IV 公共交通に関する各種調査結果</b>	<b>44</b>
1. 各種調査の概要	44
2. JR 小浜線利用客 OD 調査	45
3. JR 小浜線利用客へのアンケート	51
4. バス等の利用客へのアンケート	55
5. 居住者へのアンケート	59
6. 高校生へのアンケート	70
7. 観光客・来院者・買い物客へのアンケート	75
<b>V 嶺南地域の公共交通の現状と課題</b>	<b>87</b>
1. 嶺南地域の公共交通を取り巻く現状	87
2. 嶺南地域の公共交通の施策の方向性	90
<b>VI 目指す姿と今後の取組み</b>	<b>91</b>
1. 嶺南地域の公共交通が目指す姿（基本目標）	91
2. 今後の取組み（事業）	92
3. 本計画に定める事業	93
4. 取組み（事業）のスケジュール	102
5. 事業の実施にあたって	104
<b>VII 計画の達成状況の評価</b>	<b>105</b>
付属資料	
1. 補助系統の地域公共交通における位置付け、役割について	108
2. 地域公共交通確保維持事業の必要性	109
3. 各路線の事業および事業主体の概要	110

参考資料

1. 計画策定の経緯 . . . . . 111
2. 嶺南地域公共交通活性化協議会委員名簿 . . . . . 112
3. 県や各市町における関連計画 . . . . . 113

# はじめに

## 1.計画の目的

嶺南地域の公共交通は、地域交通の基軸となるJR小浜線をはじめ、民間の路線バス、概ね各市町内を運行するコミュニティバス、乗合タクシー等がありますが、近年の人口減少やクルマ志向が高いことなどにより、利用者は減少しています。一方、クルマを運転できない高齢者や中高生等の日々の移動手段として、公共交通の重要性はますます高まっており、地域の移動手段として、将来にわたって持続可能な交通ネットワークを構築する必要があります。また、令和5年春には北陸新幹線敦賀開業を控えており、地域の軸となる小浜線の各駅を二次交通の拠点として、その開業効果を地域全体に波及させることが重要です。さらに、小浜・京都ルートによる全線開業についても視野に入れ、拠点となる新幹線駅を広域的な核として、今後の地域の公共交通網の充実について検討していくことが必要です。

このような状況の中、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や地方公共団体の果たすべき役割などを定めた交通政策基本法が平成25年に策定され、平成26年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、地方公共団体が公共交通事業者や住民と連携しつつ、マスタープランとなる「地域公共交通網形成計画」を策定することができるようになりました。

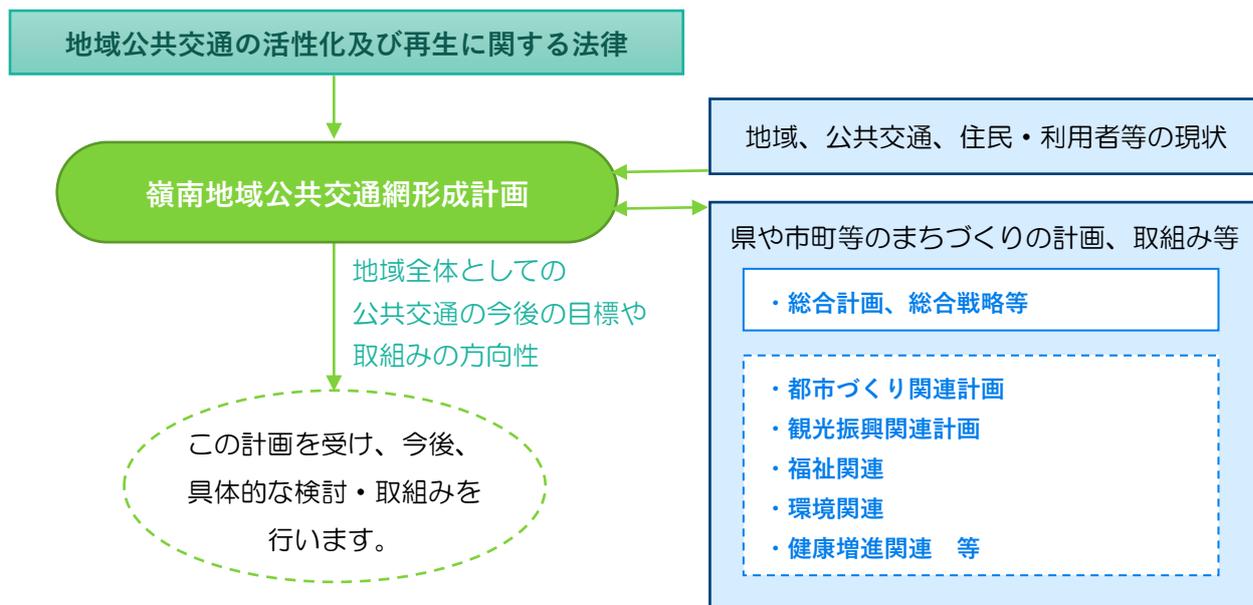
当地域では、これまで、各市町が総合計画等や関連計画を策定し、それぞれの目標および計画に基づき、公共交通への取組みを行ってきましたが、今後、嶺南地域全体をとらえ、住民の日々の外出の支援や、観光振興に貢献する公共交通サービスを考えていく必要があります。

また、経済・社会・環境の課題を統合的に解決することをめざすSDGs（持続可能な開発目標）への取組みが各地で始まっています。SDGsの基本理念を共通認識としてとらえることが重要です。

これらをふまえ、地域、公共交通に関する現状や住民・利用者の状況等を把握したうえで、住民、利用者、公共交通事業者、行政等が連携しながら取り組めるよう、嶺南地域全体の公共交通に関する今後の目標や取組みの方向性を示す計画として、「嶺南地域公共交通網形成計画」を策定します。

## 2.計画の位置づけ

「嶺南地域公共交通網形成計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、地域、公共交通、住民・利用者等の現状をふまえるとともに、各市町におけるまちづくりの計画や取組み等との連携を図りながら、嶺南地域全体としての公共交通の今後の目標や取組みの方向性を示す計画です。



## 3.計画の区域

本計画は、嶺南地域全域を対象とします。

## 4.計画の期間

計画期間は、令和2年度から令和6年度までの5年間とします。

# 嶺南地域を取り巻く現況

## 1.位置・地勢

福井県嶺南地域は、敦賀市、美浜町、若狭町、小浜市、おおい町、高浜町からなり、県の南西部に位置しています。北は日本海若狭湾に面し、東は本県丹南地域に、南と西は滋賀県および京都府に、それぞれ標高800m前後の山嶺を境として接し、面積は約1,100 km<sup>2</sup>です。山や海がある豊かな自然に恵まれ、約13万4千人（平成31年4月時点）が暮らしています。

各市町の中心部に人口が集まる一方、それ以外は非常に低密度で山間地域に居住地が点在し、かつ高齢化が顕著な人口構造となっています。

今後、北陸新幹線が令和5年春に敦賀まで延伸される予定であり、関東方面からの観光客など、交流人口の一層の拡大が期待されます。



市町別総面積、可住地面積、人口密度

市町名	総面積 (km <sup>2</sup> )	可住地面積 (km <sup>2</sup> )	可住地面積人口密度 (1 km <sup>2</sup> 当たり)
敦賀市	251.41	53.07	1,232.75
美浜町	152.35	25.32	379.54
若狭町	178.49	50.90	290.37
小浜市	233.11	42.28	688.65
おおい町	212.19	25.49	318.99
高浜町	72.40	19.04	548.42

資料：総務省統計局「統計でみる市区町村のすがた2019」、人口密度は福井県統計情報課「福井県の推計人口」より算出

## 2.人口、将来推計

嶺南地域の市町の人口は、敦賀市が突出して多く約6万5千人、次いで小浜市が約2万9千人です。その他の町の人口は、いずれも1万5千人以下です。

人口の推移をみると、平成2年をピークにして、いずれの市町も微減傾向となっています。将来推計では、令和27年には現在より約3割減少することが予想されています。

### 市町別人口の推移

(単位：人)

市町名	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年
敦賀市	68,401	67,204	68,145	68,402	67,760	66,165
美浜町	13,222	12,362	11,630	11,023	10,563	9,914
若狭町	17,835	17,567	17,313	16,780	16,099	15,257
小浜市	33,774	33,496	33,295	32,182	31,340	29,670
おおい町	10,598	10,251	9,983	9,217	8,580	8,325
高浜町	12,425	12,201	12,119	11,630	11,062	10,596
計	156,255	153,081	152,485	149,234	145,404	139,927

資料：国勢調査

### 市町別人口の推移（将来推計）

(単位：人)

市町名	平成30年	令和7年	令和17年	令和27年	(R27-H30) / H30
敦賀市	64,930	61,879	56,816	51,000	▲21.5%
美浜町	9,472	8,551	7,220	5,942	▲37.3%
若狭町	14,496	13,587	11,995	10,401	▲28.2%
小浜市	28,672	26,360	23,154	19,978	▲30.3%
おおい町	8,104	7,053	5,906	4,827	▲40.4%
高浜町	10,361	9,494	8,337	7,126	▲31.2%
計	136,035	126,924	113,428	99,274	▲27.0%

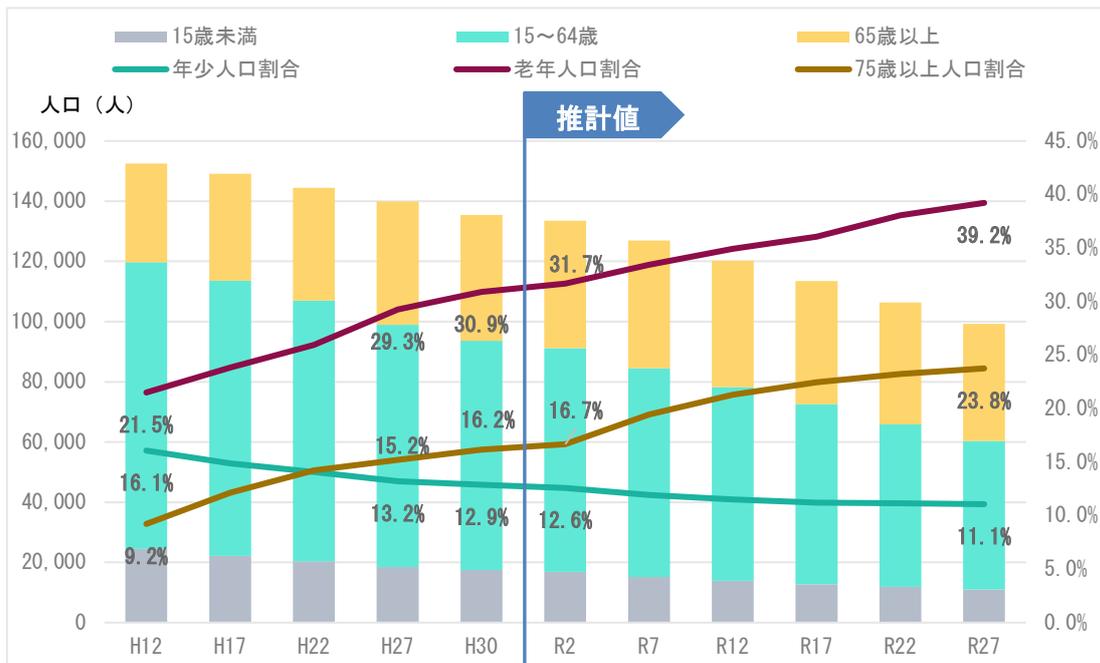
資料：福井県統計情報課「福井県の推計人口（平成30年10月1日現在）」

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」（令和7年～）

### 3.年齢構成（高齢化率）および推移

嶺南地域の年齢構成の推移をみると、年少人口、生産年齢人口が減少傾向にあります。一方、老年人口は増加傾向にあり、少子高齢化が進んでいます。今後、高齢者への支援がますます重要になります。

年齢3区分別人口と年少人口割合および高齢化率の推移



資料：国勢調査（～平成 27 年）、福井県統計情報課「福井県の推計人口（平成 30 年 10 月 1 日現在）」  
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」（令和 2 年～）

市町別 75 歳以上人口の推移

(単位：人)

市町名	平成 17 年	平成 27 年	平成 30 年	令和 7 年	令和 17 年	令和 27 年
敦賀市	6,952 (10.2%)	8,808 (13.3%)	9,229 (14.2%)	11,135 (18.0%)	12,024 (21.2%)	11,549 (22.6%)
美浜町	1,564 (14.2%)	1,742 (17.6%)	1,723 (18.2%)	1,898 (22.2%)	1,850 (25.6%)	1,546 (26.0%)
若狭町	2,495 (14.9%)	2,900 (19.0%)	2,948 (20.3%)	3,103 (22.8%)	3,092 (25.8%)	2,786 (26.8%)
小浜市	4,318 (13.4%)	4,877 (16.4%)	4,926 (17.2%)	5,218 (19.8%)	5,118 (22.1%)	4,669 (23.4%)
おおい町	1,235 (13.4%)	1,351 (16.2%)	1,366 (16.9%)	1,412 (20.0%)	1,474 (25.0%)	1,309 (27.1%)
高浜町	1,515 (13.0%)	1,622 (15.3%)	1,713 (16.5%)	1,914 (20.2%)	1,909 (22.9%)	1,720 (24.1%)
計	18,079 (12.1%)	21,300 (15.2%)	21,905 (16.1%)	24,680 (19.4%)	25,467 (22.5%)	23,579 (23.8%)

資料：カッコ内は人口に占める割合

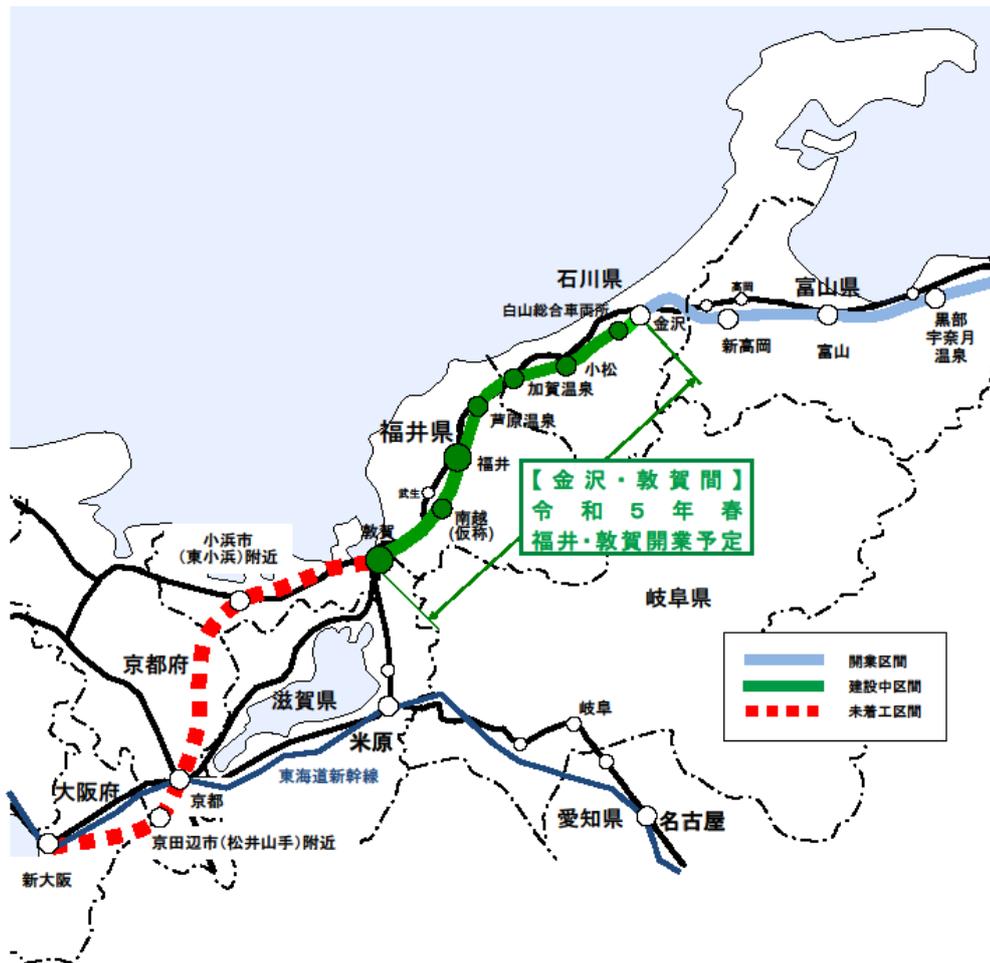
国勢調査（～平成 27 年）、福井県統計情報課「福井県の推計人口（平成 30 年 10 月 1 日現在）」  
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」（令和 7 年～）

#### 4.北陸新幹線の開業

令和5年春の北陸新幹線敦賀開業により、主要都市からの移動時間が短縮します。開業に伴う敦賀駅の年間乗降客数は、平成29年度の261万9千人から令和5年度には330万人に増加すると見込まれ（出典：敦賀市「北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画」）、交流人口の拡大が予想されています。

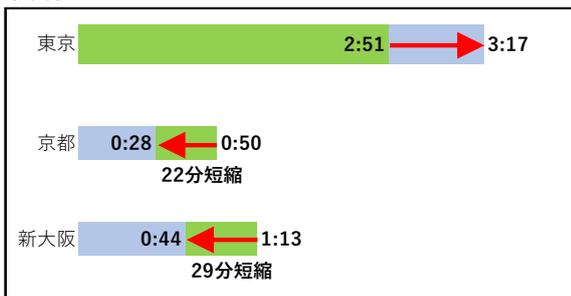
また、敦賀・新大阪間についても、小浜・京都ルートにより整備されることが決定しています。大阪、京都方面への時間距離が飛躍的に改善し、関西方面からの交流人口の拡大が予想されます。

北陸新幹線の整備状況

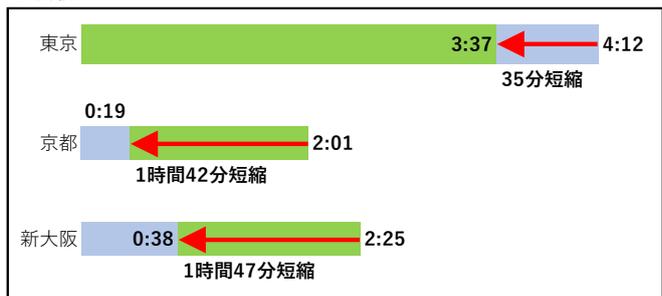


嶺南各駅からの所要時間（全線開業後の時間短縮効果）

##### 敦賀駅



##### 小浜駅



出典：福井県新幹線建設推進課

## 5.日常生活に必要な施設の立地状況

日常生活に必要な施設（公共施設、医療施設、高校などの学校、スーパー等）が、概ね各市町に立地しています。

○嶺南地域の公共施設等は比較的充実しており、各市町に規模の大きい施設があります。



オルパーク（敦賀市）



生涯学習センターなびあす（美浜町）



パリア若狭（若狭町）



おばま食文化館（小浜市）



総合運動公園（おおい町）



高浜町庁舎（高浜町）

○医療施設については、中規模の病院（診療所）が各市町にあります。

規模の大きい病院は、敦賀市（市立敦賀病院、国立病院機構敦賀医療センター）、小浜市（杉田玄白記念公立小浜病院）、若狭町（レイクヒルズ美方病院）にあり、他市町からの通院者もいます。



市立敦賀病院（敦賀市）



国立病院機構敦賀医療センター（敦賀市）



レイクヒルズ美方病院（若狭町）



杉田玄白記念公立小浜病院（小浜市）

○高校については、嶺南地域に 6 校（敦賀高校、敦賀工業高校、敦賀気比高校、美方高校、若狭高校、若狭東高校）ありますが、いずれも小浜市以東に立地しており、小浜線を利用して通学する生徒が多くみられます。

敦賀高校、敦賀気比高校を除き、いずれも駅から徒歩圏に立地しています。（左記 2 校の前にはバス停があります）



敦賀高校（敦賀市）



敦賀工業高校（敦賀市）



敦賀気比高校（敦賀市）



美方高校（若狭町）



若狭高校（小浜市）



若狭東高校（小浜市）

○比較的規模の大きいスーパーが、各市町に 1 店舗以上立地しており、日常生活における食料品の買い物等は、各市町内で可能です。ただし、駅から徒歩で行けない場所に立地する店舗も多く、別の移動手段を要します。

洋服等を購入できる店舗は、敦賀市や舞鶴市、さらには京都方面等へ出向く必要があります。



アル・プラザ敦賀（敦賀市）



アピタ敦賀店（敦賀市）



A コープ美浜店（美浜町）



PLANT-2 上中店（若狭町）



ハーツわかさ店（小浜市）



おばまショッピングセンター（小浜市）



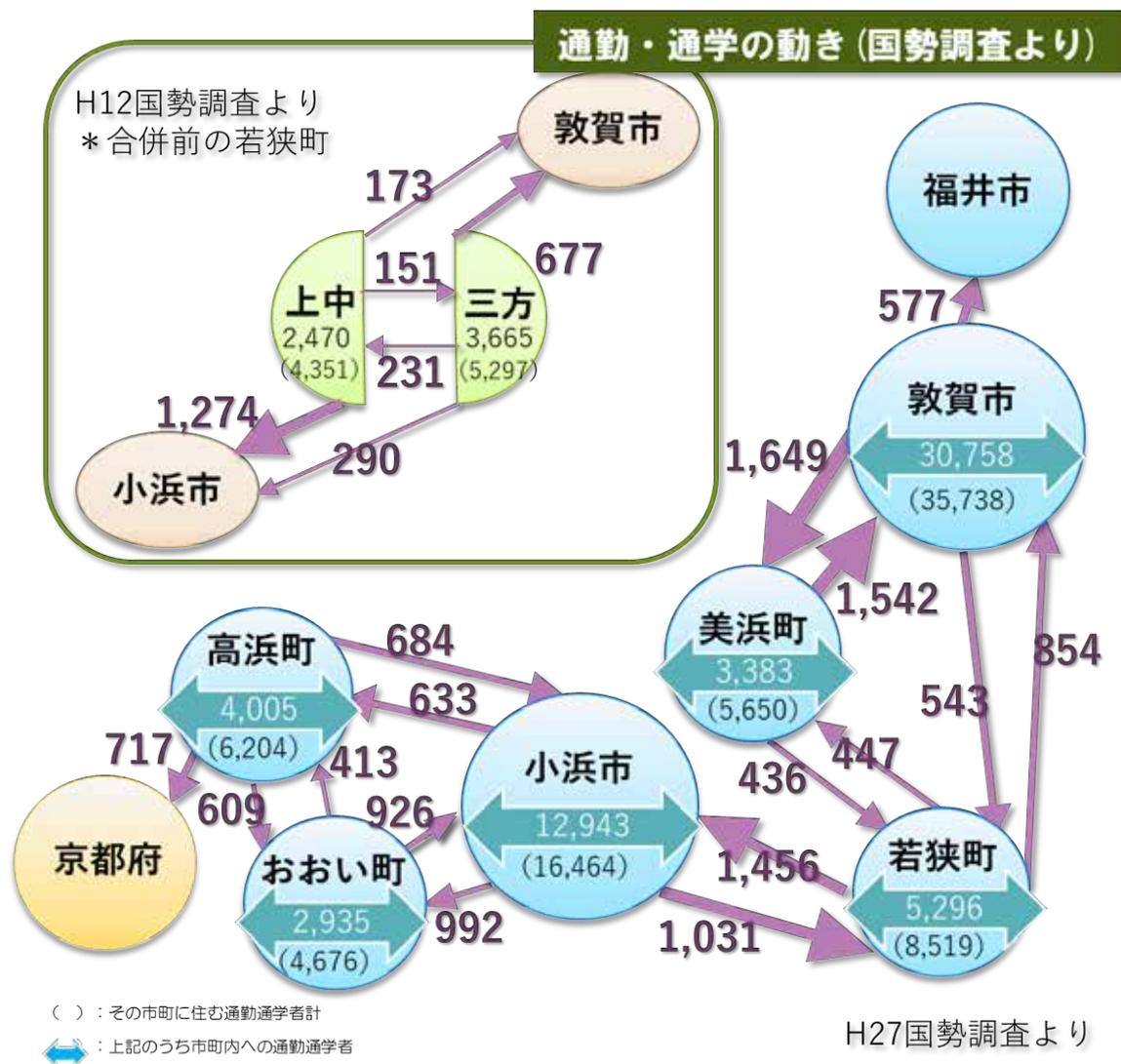
サニーマートおおい店（おおい町）



サニーマート南店（高浜町）

## 6.通勤・通学の動き

通勤・通学の動きをみると、まず、各市町内で通勤・通学する住民が大半を占めています。市町間では、大きく、敦賀市に向かう動きと、小浜市に向かう動きがあります。高浜町は、むしろ京都方面（舞鶴市）に向かう動きが多い傾向があります。若狭町について、合併前の状況をみると、旧上中町は小浜市へ、旧三方町は敦賀市への動きが多い傾向があります。

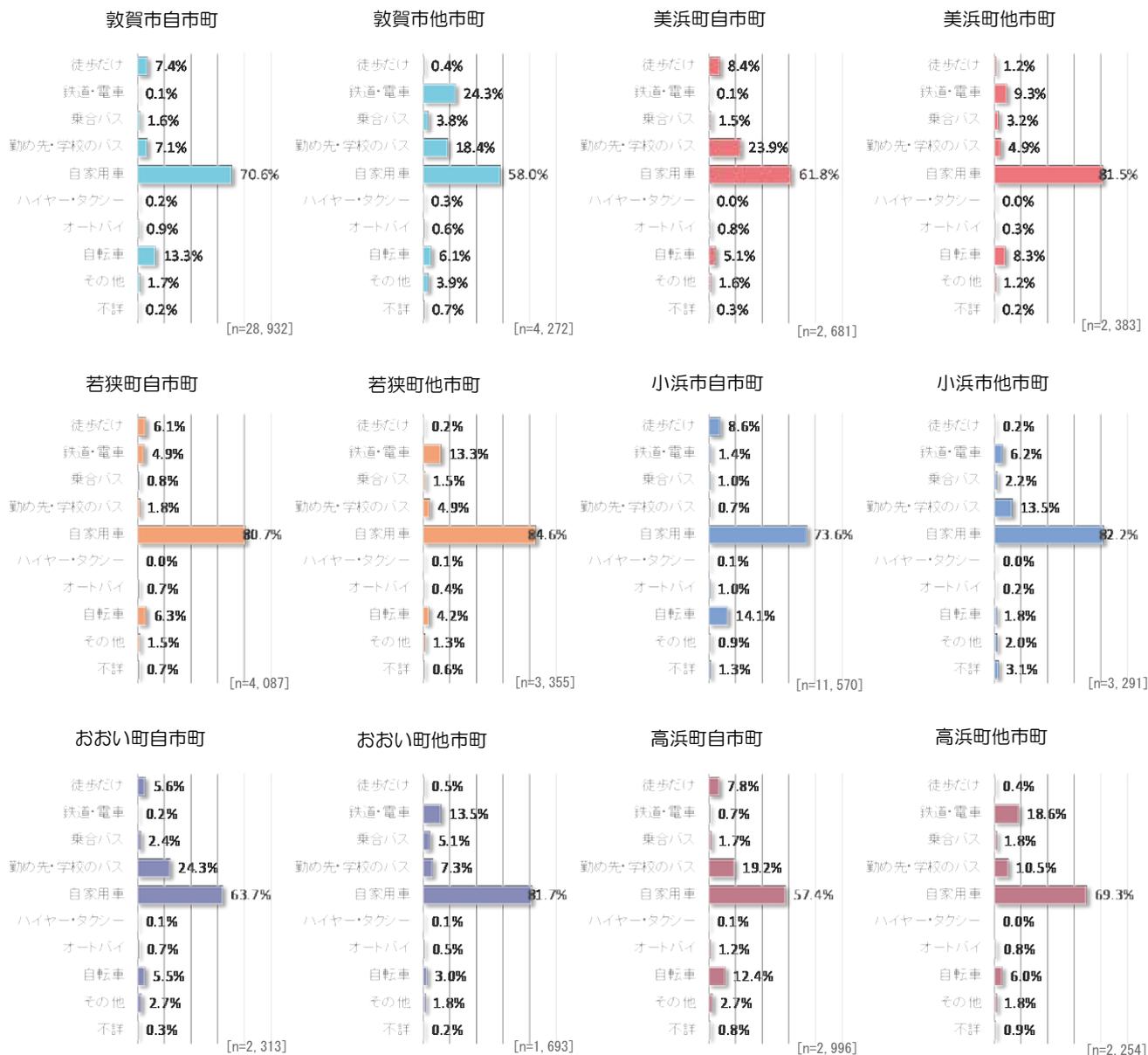


## 通勤・通学での利用交通手段

通勤・通学での利用交通手段について、各市町の状況をみると、いずれも自家用車（クルマ）の割合が極めて高い状況です。

自家用車利用は、特に自市町への通勤・通学では、若狭町、小浜市、敦賀市で7割以上となっており、他市町への通勤・通学では、若狭町、小浜市、おおい町、美浜町で8割以上となっています。

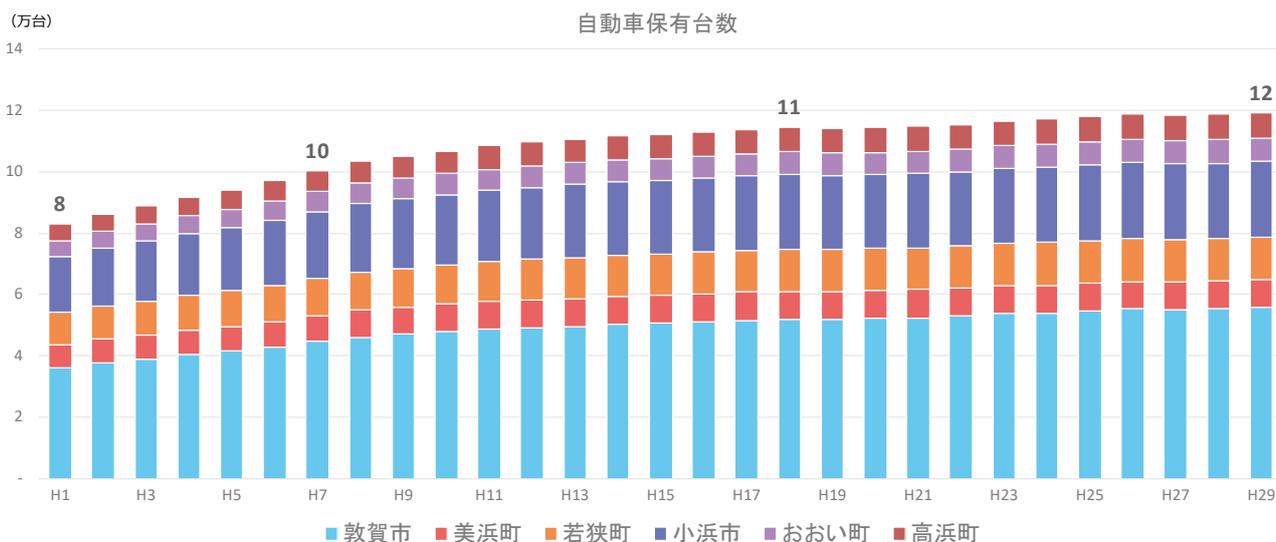
他市町への通勤・通学で、鉄道の利用がありますが、乗合バスの利用は極めて少ない状況です。



出典：平成22年国勢調査

## 7.自動車利用、運転免許所有の状況

嶺南地域の自動車保有台数は増加し続け、近年においても微増しています。  
 各市町の世帯当たりの自動車保有台数は、概ね2台を超えており、特に、若狭町、おおい町で多い状況です。また、20歳以上人口当たりの自動車保有台数を試算すると、1人当たり1台を超えており、クルマに対する志向が極めて高くなっています。



出典：中部運輸局

世帯当たりの自動車保有台数

	自動車保有台数 (H31.3月末時点)	世帯数 (H30.10月時点)	台/世帯
敦賀市	55,306	26,912	2.06
美浜町	8,773	3,850	2.28
若狭町	13,586	4,784	2.84
小浜市	24,531	11,326	2.17
おおい町	8,291	3,219	2.58
高浜町	7,370	4,302	1.71
嶺南計	117,857	54,393	2.17
福井県	662,113	286,392	2.31

20歳以上人口当たりの自動車保有台数

	自動車保有台数 (H31.3月末時点)	20歳以上人口 (H30.10月時点)	台/人
敦賀市	55,306	52,573	1.05
美浜町	8,773	8,036	1.09
若狭町	13,586	11,937	1.14
小浜市	24,531	23,599	1.04
おおい町	8,291	8,575	0.97
高浜町	7,370	6,544	1.13
嶺南計	117,857	111,264	1.06
福井県	662,113	626,909	1.06

出典：「自動車保有台数」中部運輸局、「軽自動車保有台数」福井県軽自動車協会、  
 「市町別・年齢別人口」、「市町別人口および世帯数」福井県統計情報課

嶺南地域の運転免許保有者数は、平成30年度は年間95,188人（20歳以上の人口に占める割合は86%）です。一方、嶺南6市町の免許返納者数は、平成26年度から年々増加しており、平成30年度は537人が免許を返納しています。



※嶺南6市町の20歳以上人口から、免許保有者および免許未保有者の割合を算出  
 出典：「福井の交通」福井県警察本部、「市町別・年齢別人口」福井県統計年鑑

## 8.観光の状況

嶺南地域には観光資源が豊富にあり、特色ある観光スポットが各市町にそれぞれあります。大半の観光スポットが駅から徒歩ではアクセスできない位置に立地しています。駅からこれらの観光地へ行くには、徒歩以外の移動手段を必要とします。



氣比神宮（敦賀市）

- 敦賀駅から敦賀市「ぐるっと敦賀周遊バス」で約5分
- 敦賀ICから車で約10分



水晶浜海水浴場（美浜町）

- 敦賀駅から福井鉄道バス「菅浜線」で約45分
- 若狭美浜ICから車で約20分



熊川宿（若狭町）

- 上中駅から西日本ジェイアールバス「若江線」で約10分
- 若狭上中ICから車で約15分



明通寺（小浜市）

- 東小浜駅から小浜市あいあいバス「池河内線」で約15分
- 小浜ICから車で約15分



福井県子ども家族館（おおい町）

- 若狭本郷駅から徒歩約15分
- 小浜西ICから車で約5分

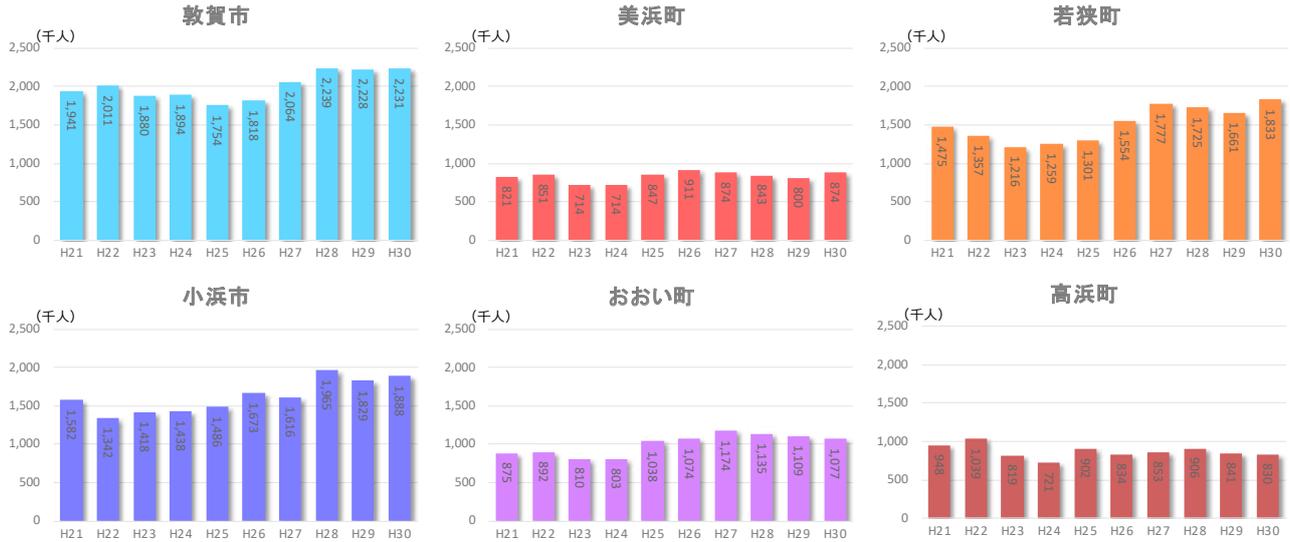


若狭和田海水浴場（高浜町）

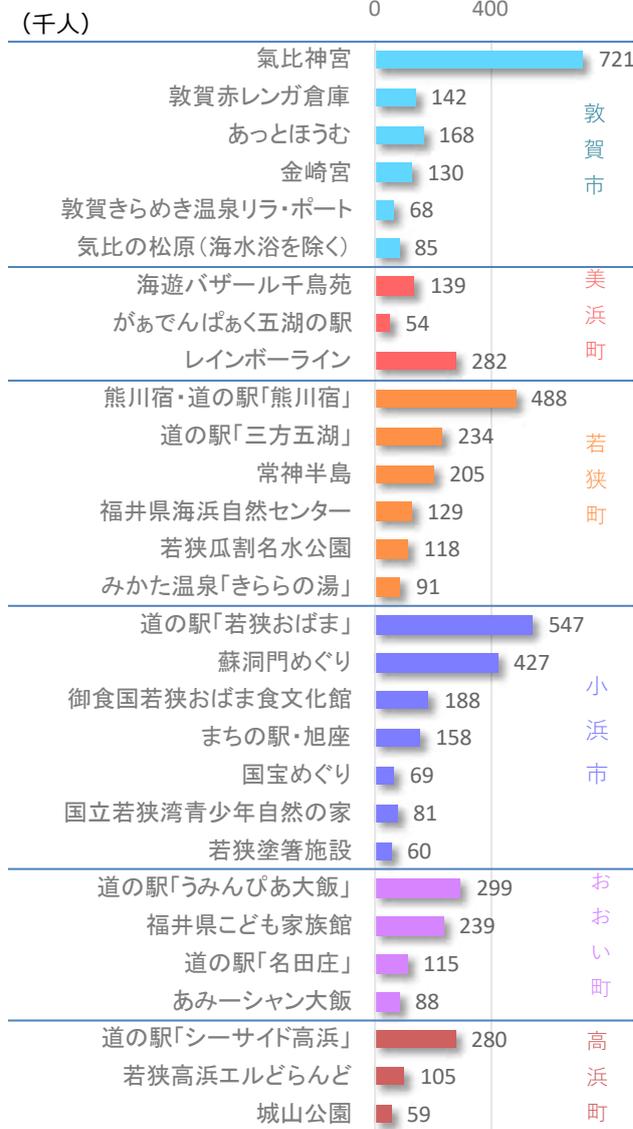
- 若狭和田駅から徒歩約12分
- 大飯高浜ICから車で約15分



## 観光客入込数の推移

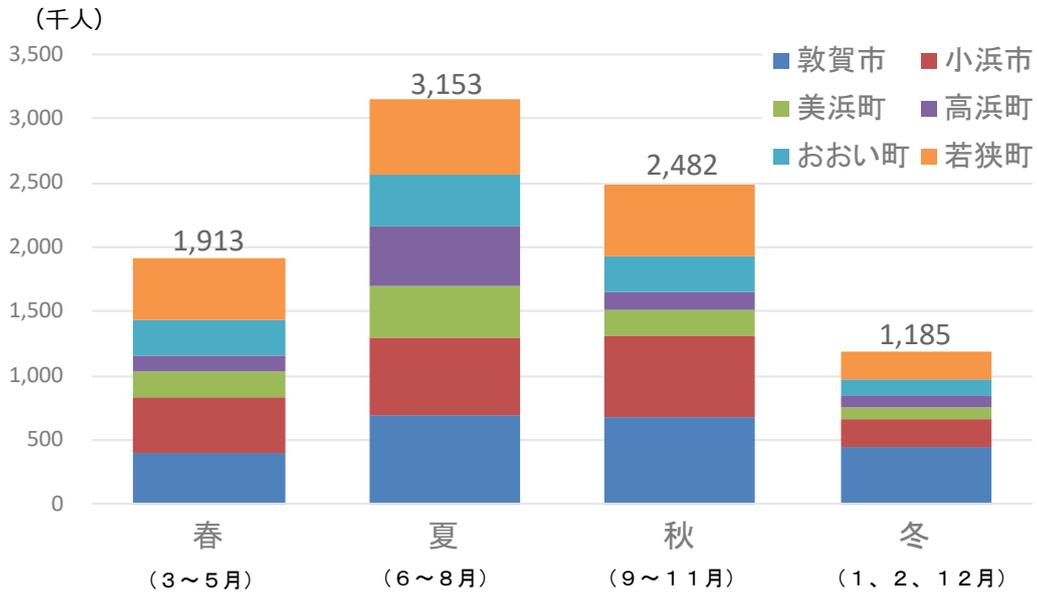


## 主要観光地の観光客入込数



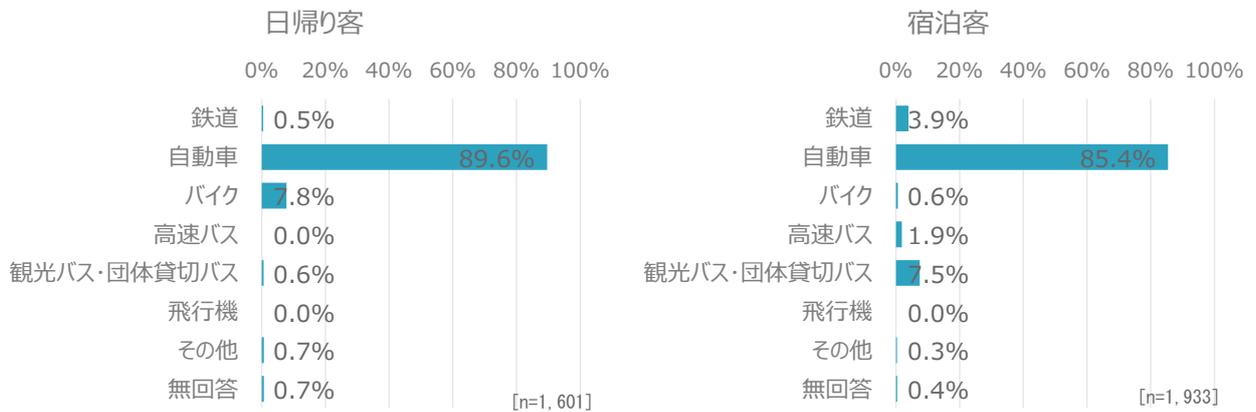
出典：平成30年福井県観光誘客課「福井県観光客入込数（推計）」

### 季節別観光客入込数



出典：平成 30 年福井県観光誘客課「福井県観光客入込数（推計）」

### 若狭路までの主な交通手段



出典：平成 24 年嶺南広域行政組合「若狭路観光実態調査」

## II 県や各市町における関連計画

県や各市町個別の最上位計画として、それぞれ「総合計画」があり、持続的な公共交通の運行、利便性の向上、利用促進等に取り組むとの趣旨が示されています。その他、関連する計画として、各市町の都市計画や立地適正化計画、観光関連等の計画があり、公共交通に求められる事項等が示されています。

これらの考え方もふまえ、「嶺南地域公共交通網形成計画」では、今後、地域全体として必要な公共交通の取組みの方向性を見出す必要があります。

### (県や各市町の計画の状況)

○県や各市町の最上位計画として、総合計画があり、暮らしの充実、産業振興、集客、都市計画、交通等の方針、取組み内容が掲げられています。その中で、居住者の日常生活の移動手段、観光等の集客や周遊手段等として、持続的な公共交通の運行、利便性の向上、利用促進等に取り組むとの趣旨が示されています。

○関連する計画として、各市町の都市づくりを示す都市計画マスタープランや立地適正化計画のほか、観光関連等の計画があります。

### (まちづくり全体について)

○総合計画、人口ビジョン、観光計画等のなかで、市街地、中心部等のにぎわいを創出する取組みが掲げられています。いずれの市町でも、これらが重要視されています。

○都市計画マスタープランや、立地適正化計画では、市街地・中心部（中心駅前等）に集約したコンパクトなまち、歩いて暮らせるまち、にぎわいのあるまちが目指されており、都市機能や居住地等を誘導する計画となっています。

○個別の計画の中で、嶺南地域、あるいは近隣市町との連携・協力等が必要であるとの考え方も示されています。

### (公共交通に関わる記載事項)

○いずれの市町でも、まちづくり、高齢化進展への対応、観光振興等の面から、公共交通を充実することが必要とされています。

○都市づくり関連の計画の中で、集約したコンパクトなまちづくりと合わせ、拠点を結ぶ都市軸として公共交通を充実することとされています。

○観光関連の計画の中で、集客、周遊手段や二次交通として公共交通を充実することが必要とされています。

○市町によっては、小浜線、路線バス、コミバス等について、利便性向上のための見直しのほか、市町として利用促進を進めるものとされています。

○市町によっては、過度にクルマに依存せず、公共交通、徒歩・自転車を使うよう促す取組みを、市町で進めるものとされています。

○市町によっては、来訪客への案内の充実等に取り組むものとされています。

**《県・各市町等における上位計画等》**

	計画等の名称	策定年月
福井県	福井県高速交通開通アクション・プログラム	平成 30 年 3 月改定
	ふくい創生・人口減少対策戦略（第 5 版）	令和元年 7 月改定 （計画期間：平成 27 年度～令和元年度）
	福井県長期ビジョン	策定中
	FIRST291～北陸新幹線開業プラン～	令和 2 年 3 月 （計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度）
	ふくい観光ビジョン	令和 2 年 3 月 （計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度）
	嶺南 E コースト計画	令和 2 年 3 月 （計画期間：令和 2 年度～令和 11 年度）
敦賀市	第 6 次敦賀市総合計画後期基本計画	平成 28 年 8 月 （計画期間：平成 28 年度～令和 2 年度）
	敦賀市都市計画マスタープラン	平成 21 年 7 月 （令和 2 年目標）
	敦賀市立地適正化計画	平成 31 年 3 月 （令和 17 年目標）
	敦賀市人口減少対策計画（敦賀市地方版総合戦略）	平成 27 年 10 月 （令和元年目標）
	敦賀市観光振興計画	平成 25 年 3 月 （計画期間：平成 25 年度～令和 4 年度）
	北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画	平成 31 年 3 月 （計画期間：令和元年度～令和 5 年度）
美浜町	第五次美浜町総合振興計画	平成 28 年 3 月 （計画期間：平成 28 年度～令和 7 年度）
	美浜町都市計画マスタープラン	平成 23 年 9 月 （計画期間：平成 22 年度～令和 12 年度）
	美浜町立地適正化計画	平成 31 年 3 月 （令和 22 年度目標）
	美浜町観光振興計画	平成 26 年 3 月 （計画期間：平成 26 年度～令和 5 年度）
	美浜創生総合戦略	平成 28 年 3 月 （計画期間：平成 27 年度～令和 2 年度）
	美浜町地域づくり拠点化整備基本計画	平成 30 年 3 月
	JR 美浜駅前広場等活用基本計画	策定中

	計画等の名称	策定年月
若狭町	第2次若狭町総合計画	平成30年12月 (計画期間：平成30年度～令和4年度)
	若狭町観光振興ビジョン	平成28年3月 (計画期間：平成27年度～令和元年度)
	若狭町総合戦略	平成27年10月 (計画期間：平成27年度～令和元年度)
小浜市	第5次小浜市総合計画	平成23年3月 (計画期間：平成23年度～令和2年度)
	小浜市都市計画マスタープラン	平成24年4月改定 (令和2年度目標)
	小浜市立地適正化計画	平成30年3月 (令和10年度目標)
	まち・ひと・しごと創生 小浜市総合戦略	令和元年8月改定 (計画期間：平成27年度～令和元年度)
	御食国若狭おばま北陸新幹線敦賀開業アクションプラン	平成31年4月 (計画期間：令和元年度～令和5年度)
おおい町	第2次おおい町総合計画	平成29年3月 (計画期間：平成29年度～令和8年度)
	第2次おおい町未来創生戦略	令和2年3月 (計画期間：令和2年度～令和6年度)
	おおい町新町建設計画	平成27年12月変更 (計画期間：平成18年度～令和2年度)
	おおい町過疎地域自立促進計画	平成28年4月 (計画期間：平成28年度～令和2年度)
	「うみんびあ大飯」ランドビジョン	平成31年3月 (計画期間：令和元年度～令和4年度)
高浜町	高浜町総合計画 後期実施計画	平成29年6月 (計画期間：平成28年度～令和2年度)
	高浜町都市計画マスタープラン	平成24年3月 (令和13年目標)
	高浜町立地適正化計画	平成31年3月 (計画期間：令和22年度まで)
	高浜町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略	平成29年1月改定 (令和22年目標)

詳細は参考資料(110ページ)

### 1.公共交通ネットワークの概要

嶺南地域の公共交通ネットワークは、地域の基幹となる東西方向のJR小浜線、路線バス、各市町が運行するコミュニティバス、乗合タクシーで構成されています。

- 嶺南地域の公共交通網は、将来的に北陸新幹線との結節点となる敦賀駅～東舞鶴駅（京都府内）を結ぶJR小浜線が沿線6市町を結ぶ広域連携軸の役割を果たし、各市町が運行するコミュニティバスや乗合タクシー（以下、「コミュニティバス等」）、路線バスがこれらと接続する形でネットワークを形成しています。
- コミュニティバス等の路線は各市町内で完結していますが、路線バスは、市町に跨る区間や、東舞鶴方面や近江今津方面といった隣接府県に跨って運行する路線があります。また、東京方面や大阪方面と嶺南地域とを結ぶ高速バスも運行されています。
- コミュニティバス等は、定時定路線のほか、予約のあるときだけ運行するデマンド方式のものもあり、定時定路線の一部がデマンド便となるもの、その時々予約状況に応じてルートを組み立てるフルデマンド方式のものがあり、それぞれの地域のニーズに合わせ運行が行われています。
- バス路線は敦賀駅、美浜駅、三方駅、小浜駅、若狭本郷駅、若狭高浜駅といった主要駅において小浜線と結節しています。
- 一方で結節がない駅も多くあり、また、敦賀市以外では、コミュニティバス等の市街地側の出発停留所が駅ではなく、基幹的な病院、役場、道の駅などに設定されているケースがほとんどです。

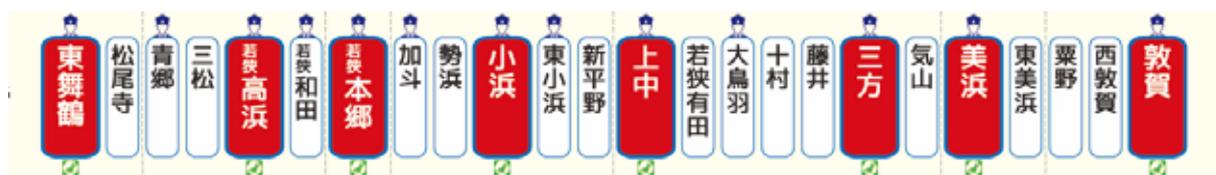


## 2.鉄道

JR 小浜線は嶺南地域6市町を通り、東西方向の広域的な交通を担う主要な骨格軸となっています。当路線の概要は以下に示すとおりです。

### (1) 路線および駅

- 小浜線は北陸本線敦賀駅と、舞鶴線東舞鶴駅間を結ぶ 84.3km の単線路線で、JR 西日本が第一種鉄道事業者として保有・運営を行っています。大正 6 年の敦賀駅～十村駅間の開業以降、順次建設が進められ、大正 11 年に全線開通し、平成 15 年 3 月に電化されました。
- 両端の敦賀駅、東舞鶴駅を含めて 24 駅あり、うち嶺南地域には敦賀駅（敦賀市）から青郷駅（高浜町）までの 22 駅があります。これら 22 駅のうち有人駅は 12 駅で、敦賀駅、小浜駅以外は簡易委託駅となっています。
- 「みどりの窓口」は、各市町の主要駅（敦賀駅・美浜駅・三方駅・上中駅・小浜駅・若狭本郷駅・若狭高浜駅）に設置されています。
- なお、平成 30 年 9 月から、敦賀駅の改札は交通系 IC カードに対応しています。



マークは有人駅



マークはみどりの窓口がある駅

(2) 列車運行

- すべて各駅に停車する普通列車で、所要時間は敦賀駅～小浜駅間、小浜駅～東舞鶴駅間とも概ね1時間、全線で約2時間です。最高運転速度は85km/hとされていますが、単線で途中駅での交換が必要であること等から表定速度は40km/h台にとどまっています。
- 終日で見ると概ね毎時1本が運行されていますが、午前中に間隔が大きく空く時間帯があります。

小浜線の運行本数

	方面		運行本数	運行時間帯	備考
	上り	敦賀発	東舞鶴行	11本/日	6時台～20時台
敦賀発		小浜行	3本/日	8、21、22時台	
小浜発		東舞鶴行	2本/日	5、6時台	
上り計		16本/日			

	方面		運行本数	運行時間帯	備考
	下り	東舞鶴発	敦賀行	12本/日	5時台～20時台
東舞鶴発		小浜行	1本/日	21時台	
小浜発		敦賀行	3本/日	5時台、6時台、12時台	6時台は土曜・休日運休
下り計		16本/日		土曜・休日は15本/日	

小浜線時刻表（平日）

敦賀駅

時	分	行先
5		
6	29	東舞鶴
7	42	東舞鶴
8	15	小浜
9		
10	46	東舞鶴
11		
12	20	東舞鶴
13	13	東舞鶴
14	20	東舞鶴
15	48	東舞鶴
16	45	東舞鶴
17	44	東舞鶴
18	41	東舞鶴
19		
20	10	東舞鶴
21	12	小浜
22	7	小浜

東舞鶴駅

時	分	行先
5	45	敦賀
6	36	敦賀
7	24	敦賀
8	55	敦賀
9		
10		
11	6	敦賀
12		
13	39	敦賀
14	34	敦賀
15	34	敦賀
16	42	敦賀
17		
18	4	59 敦賀
19		
20	7	敦賀
21	20	小浜
22		

出典：JR西日本時刻表（H31.3.16 改正）

### (3) 車両・施設等

#### 1) 車両

- ・小浜線の車両は、125系電車（クモハ125形）が使用されています。車両定員114人、座席数44席で、閑散時の1両編成から通勤・通学ラッシュ時の4両編成までフレキシブルな運用が行われています。
- ・嶺南地域振興推進協議会の企画による、沿線6市町のゆるキャラを描いたラッピング車両が平成27年10月から運行されています。



ゆるキャララッピング車両

#### 2) 駅構造

- ・小浜線の駅は、駅舎のないホーム1本だけの無人駅から、駅舎や複数ホームを持つ列車の行き違いが可能な駅までさまざまな形態のものがあります。
- ・バリアフリー対策（昇降設備、スロープ、車いす用トイレ等）について、一部未対応の駅があります。

#### 小浜線の駅の構造・バリアフリーの状況

駅	東舞鶴	松尾寺	青郷	三松	若狭高浜	若狭和田	若狭本郷	加斗	勢浜	小浜	東小浜	新平野	上中	若狭有田	大鳥羽	十村	藤井	三方	気山	美浜	東美浜	栗野	西敦賀	敦賀
折り返し施設	○				○					○														○
行き違い施設	○				○		○			○			○			○				○		○		○
昇降設備	EV エスカレーター				昇降機		×			昇降機			EV							×				EV エスカレーター
スロープ		×	○	○	○	○	○	○	×		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	
車いす用トイレ	○	×	○	○	○	○	○	×	×	○	○	×	○	○	×	×	×	○	○	○	×	○	×	○
所在地	舞鶴市	高浜町			おおい町			小浜市			若狭町					美浜町		敦賀市						

※斜線は駅の構造上必要のないもの

#### 3) 駅前広場

- ・バスやタクシーの乗降スペース等のある駅前広場を持つ駅は、敦賀駅、美浜駅、三方駅、上中駅、東小浜駅、小浜駅、若狭本郷駅、若狭和田駅および若狭高浜駅の9駅です。その他は、若干の駐停車スペースを持つ駅か、広場的な空間がまったくない駅です。



バス・タクシースペースのある駅の例  
(上中駅)



バスは乗り入れず広場のみある駅の例  
(新平野駅)



広場機能がまったくない駅の例  
(西敦賀駅)

#### (4) 駐車・駐輪場

- 小浜線利用者を対象としたパーク&ライド向け駐車場は、西敦賀駅、東美浜駅、気山駅、勢浜駅を除く各駅に整備されています。大半が無料ですが、小浜駅に隣接する市営駐車場はゲート付きの有料駐車場（1時間まで無料）となっています。また高浜町では料金箱を設置し、公共交通機関利用者以外は有料とされています。
- 駐輪場は、勢浜駅を除く各駅に整備されています。

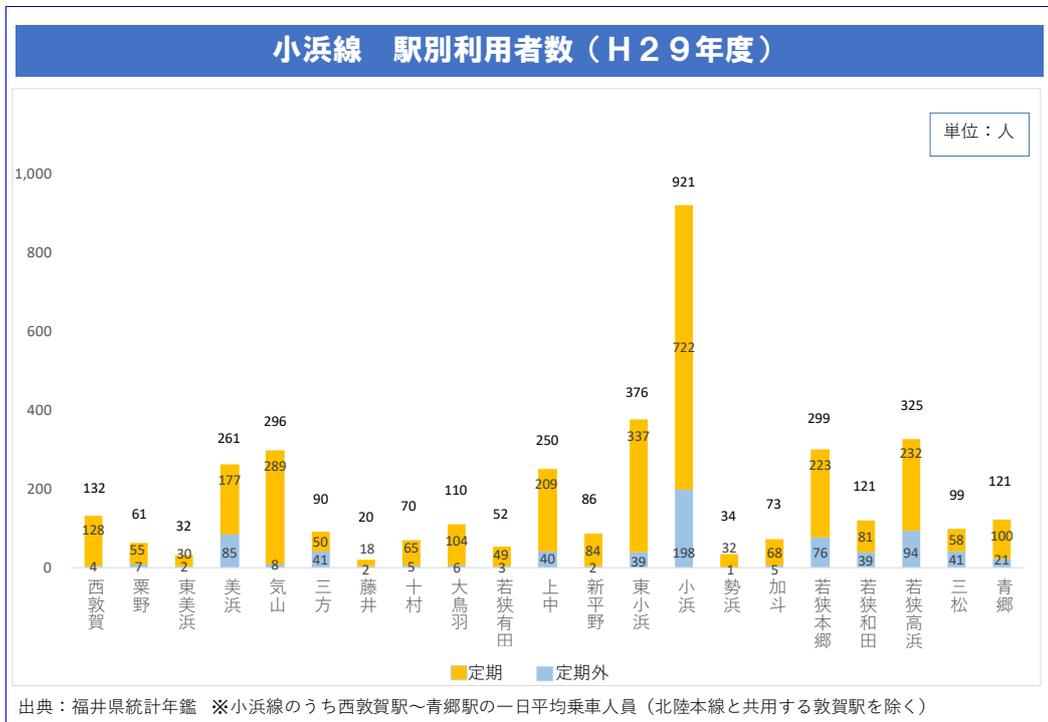
#### (5) レンタサイクル

- 小浜線の主要駅には市町観光協会等の運営によってレンタサイクルが整備されており、電動アシスト付き自転車も設置されています。一部拠点間では、自由に貸出・返却が可能になっています。

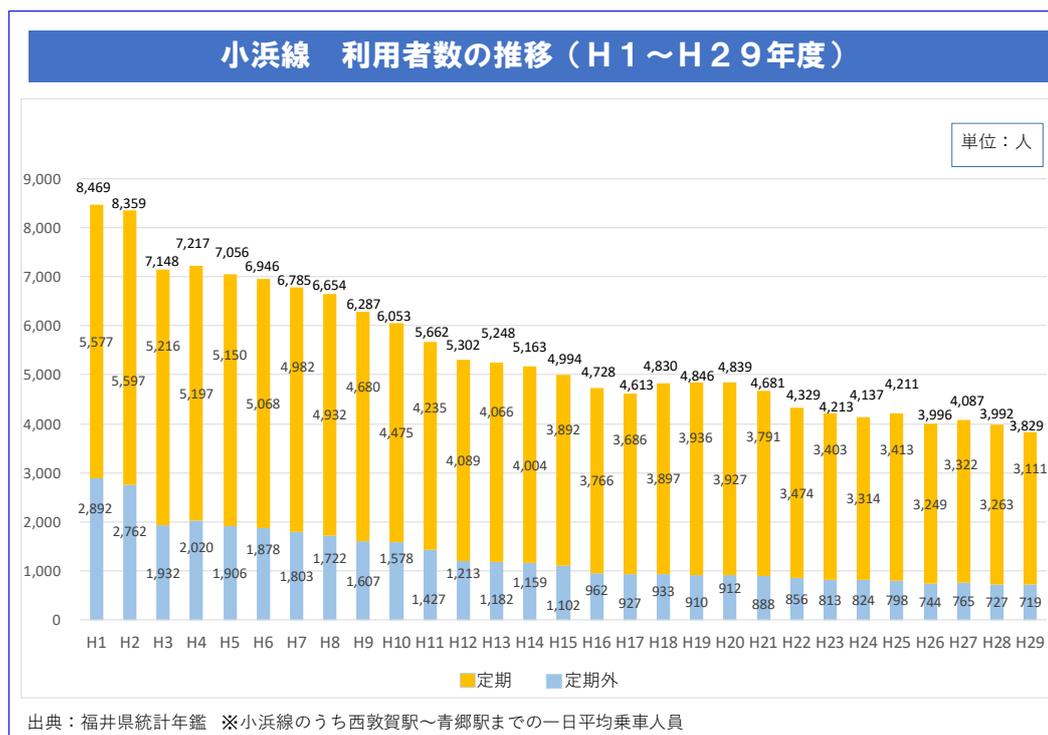


(6) 利用者の状況

- 平成 29 年度の駅別の利用者数は下記のとおりで、敦賀駅を除く中間駅で最も利用が多いのは小浜駅です。その他では東小浜駅、若狭高浜駅などの順となっています。



- 全線でみた利用者数の推移は、平成元年度以降、減少傾向にあり、現状では、当時から約 6 割の減少となっています。ここ数年は、概ね横ばい傾向が続いています。



端数処理の関係で、合計の数値が合わない場合があります。

### 3.バス等

小浜線沿線を運行するバス等は、路線バス、市町が主体となって運行するコミュニティバス・乗合タクシー（定時定路線、デマンド運行、両者の混合）、市内の周遊バス（観光、買物等）に大別されます（これら以外に県外への高速バスがあります）。

#### （1）概況

##### ＜路線バス＞

- 路線バスは、福井鉄道㈱が敦賀市および美浜町とおおい町の2エリアで合計4路線を、大和交通㈱が小浜市およびおおい町に跨る区間で1路線を、京都交通㈱が高浜町および京都府舞鶴市に跨る区間で1路線を、西日本ジェイアールバス㈱が小浜市、若狭町および滋賀県高島市に跨る区間で1路線を運行しています（なお、これらとは別に、福井鉄道㈱がフェリー運航日のみ敦賀駅～フェリーターミナル間の路線バスを運行しています）。

##### ＜コミュニティバス等＞

- コミュニティバス等は、おおい町を除く5市町が運行しています。

##### ＜中心市街地周遊バス＞

- 中心市街地等の周遊バスは、敦賀市が観光・ショッピング向けに1路線2ルート運行しています。

##### ＜参考：高速バス＞

- 高速バスは、小浜駅、若狭本郷駅、若狭和田駅と大阪方面を結ぶ路線があります。また、福井駅と東京・名古屋・大阪方面とを結ぶ路線が敦賀インターチェンジバス停に発着しています。

## (2) 市町別のバス等の状況

### 1) 敦賀市

#### ① 路線網および運行回数

- コミュニティバス、「ぐるっと敦賀周遊バス」、路線バスが運行しています。
- コミュニティバスは中心市街地内および主要な方面をカバーしており、路線バスは隣接する美浜町に跨って、福井鉄道㈱が「菅浜線」と「若狭線」を運行しています。
- コミュニティバスは敦賀市が事業主体となってバス事業者に運行委託し、ぐるっと敦賀周遊バスは、敦賀市の補助によりバス事業者が運行を行っています。



敦賀市内のバス路線図

- 平日、休日とも運行回数が変わらないのは常宮線など一部で、それ以外の路線は土休日の運行回数を減少しています。また、一部または全便が予約制の路線があります。

#### ② 運賃

- コミュニティバスおよびぐるっと敦賀周遊バスは、市内均一大人 200 円（小人 100 円）です。
- 路線バスは、敦賀市内のみ乗車の場合はコミュニティバスと同額の 200 円均一で、市外または市内から市外に跨る区間の乗車の場合は対キロ区間制運賃が適用されます。
- コミュニティバスには、運賃 1 乗車分でコミュニティバスの他の路線に乗継ぎが出来る乗継券制度を設定しているほか、割引回数券や定期券運賃もあります。
- 路線バスにも利用可能な「1 日フリー券」を、大人 500 円（小人 250 円）で発売しています。

### ③車輦・施設

- コミュニティバス、路線バスとも中型バスで運行しています。
- 一部で運行する予約制バスはワゴンタイプの車両を使用し、道路が狭い集落内にも乗り入れています。
- ぐるっと敦賀周遊バスは、ノンステップ型の小型バスで運行しています。



コミュニティバス車両



福井鉄道路線バス車両



コミュニティバス車両



ぐるっと敦賀周遊バス車両

- 敦賀駅前広場は平成 27 年にリニューアルし、上屋つきのバス乗り場が整備されました。
- 市内のバス停は、松本零士氏のイラストが描かれています。



敦賀駅前バス乗り場の外観



バスルートおよびバス乗り場案内図



市内のコミュニティバスのバス停

#### ④利用状況

##### 〔コミュニティバス〕

- 年間利用者数は、平成 26 年度には約 33 万人であったものの近年は減少傾向となり、平成 30 年度は約 28 万 9 千人でした。
- この状況をふまえ、平成 29 年 10 月に予約便の導入を含む大規模な路線再編を実施しました。



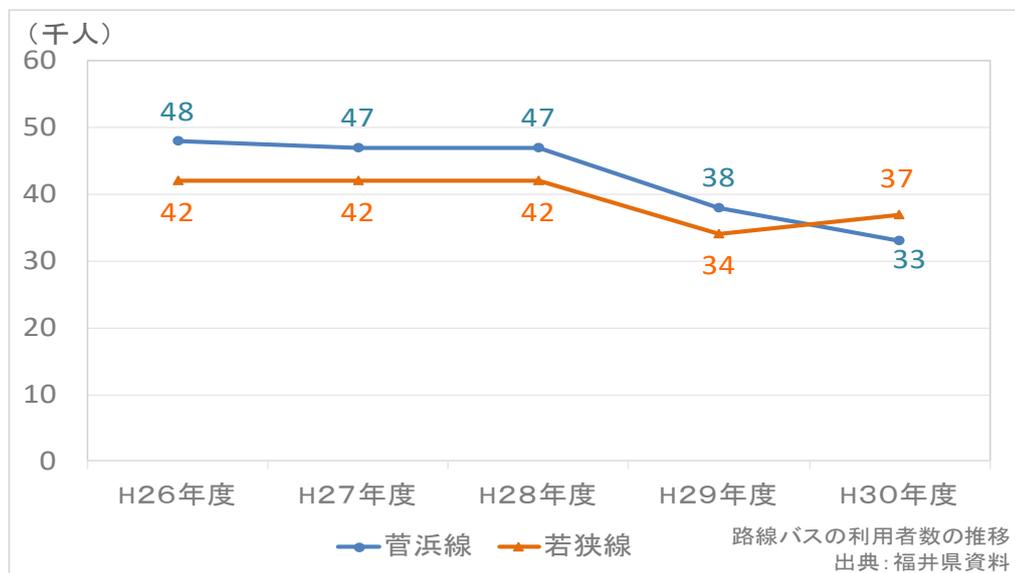
##### 〔ぐるっと敦賀周遊バス〕

- 年間利用者数は、平成 26 年度は 2 万 7 千人でしたが、その後回復に転じ、平成 30 年度の利用者数は約 4 万 1 千人となりました。



### 〔路線バス〕

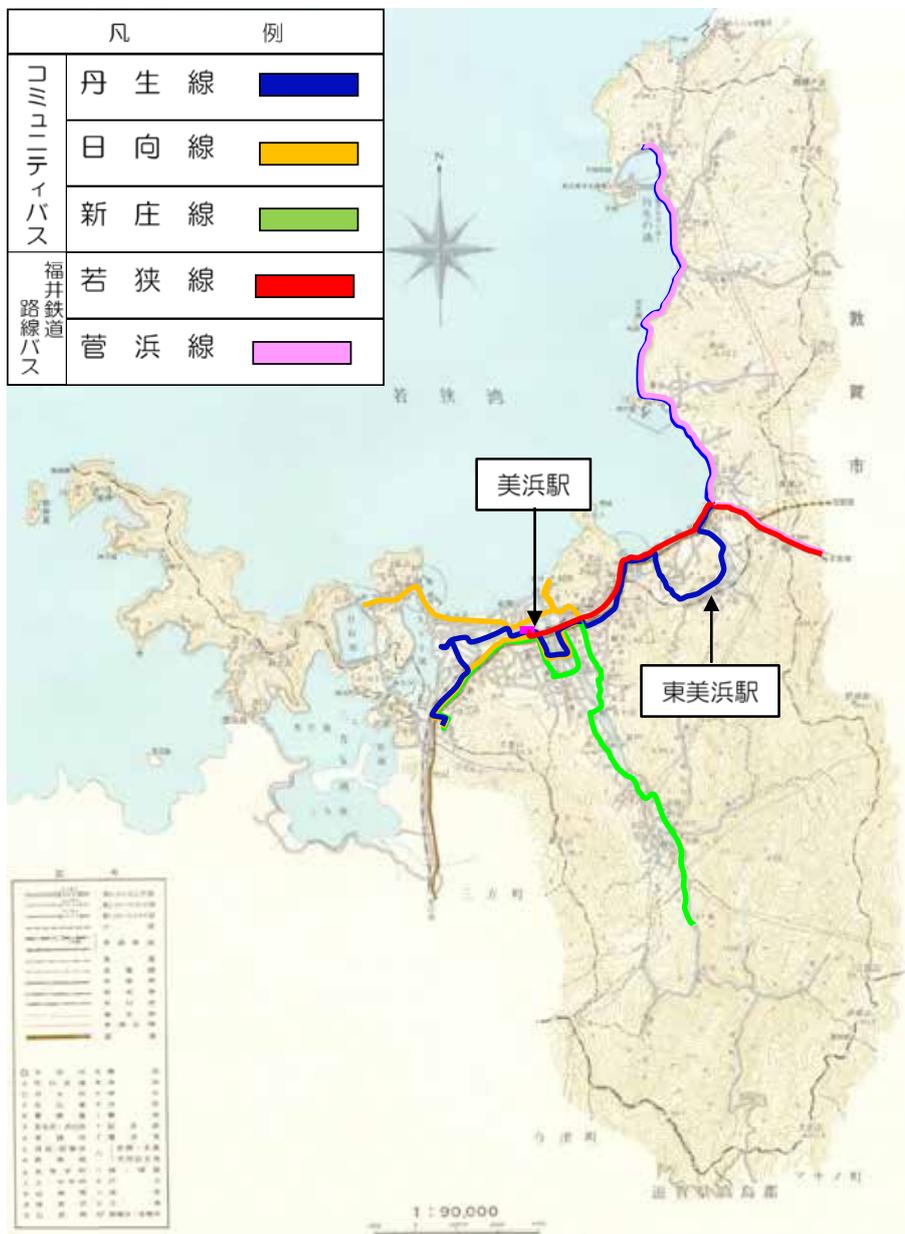
- 年間利用者数は、両路線とも減少が続いており、平成 30 年度に、菅浜線は約 3 万 8 千人から 3 万 3 千人へ 5 千人減少、一方、若狭線は 3 万 4 千人から 3 万 7 千人へ 3 千人の増加となりました。



## 2) 美浜町

### ①路線網および運行回数

- 町内の公共交通は、中心駅である美浜駅を經由し、町内3方面と中心市街地とを結ぶコミュニティバス「丹生線」、「新庄線」および「日向線」の3路線を運行しています。また、東側の一部は、隣接する敦賀市に跨って運行する福井鉄道(株)の菅浜線と若狭線の2路線があります。



美浜町内のバス路線

- 丹生線は往復各5回計10回の運行、日向線と新庄線はいずれも往路5回、復路7回、合計12回の運行で、平日・休日とも同じダイヤです。
- 定時運行と、予約に応じて運行するデマンド運行を導入しています。

## ②運賃

- コミュニティバスの運賃は大人 300 円（小人 100 円）均一です。
- 65 歳以上の運転免許自主返納者を対象に、運転免許証の有効期限まで（有効期限が1年未満の場合は1年、最長5年）利用可能なコミュニティバス無料定期券を交付する「ドライバー等卒業支援サービス事業」を実施しています。

## ③車両・施設

- 丹生線をマイクロバス、日向線、新庄線はワゴン型車両で運行しています。



マイクロバス（丹生線「ブルースカイ」）



ワゴン型車両（左：日向線「ゆうなぎ」、右：新庄線「やまびこ」）

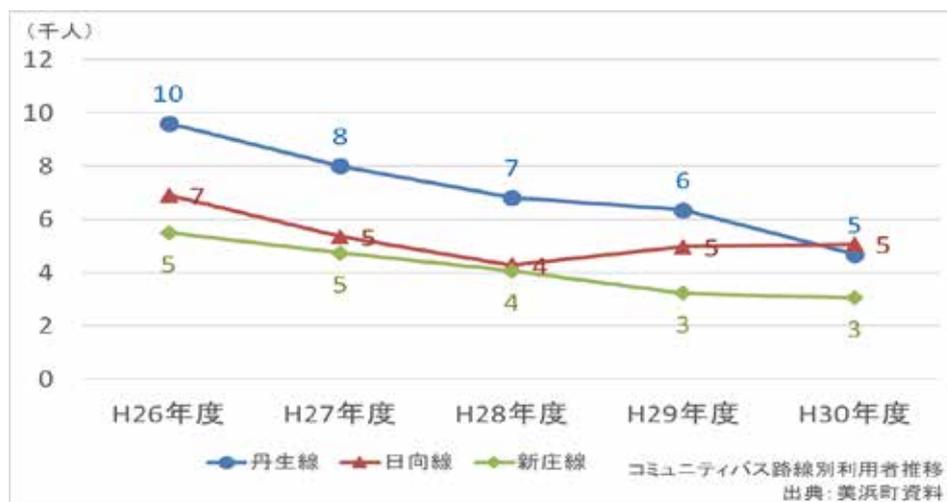
- 一部のバス停には待合所が併設されています。



丹生線のバス停待合所

## ④利用状況

- コミュニティバスの平成 30 年度における路線別の利用者数は、日向線が最も多く約 5 千人、丹生線約 5 千人、新庄線約 3 千人の順で、3 路線合計では約 1 万 3 千人となっています。



### 3) 若狭町

#### ①路線網および運行回数

- 若狭町内では、定時定路線の「常神・三方線」を運行しているほか、エリアにおいて、予約型乗合デマンドタクシー「わくわくタクシー」を運行しています。
- 常神・三方線の運行回数は、往復各5回の計10回、休日は往路5回、復路4回の計9回です。
- わくわくタクシーの利用には事前に利用者登録が必要です。
- これらに加え、西日本ジェイアールバス㈱が運行する「若江線」は、若狭町を經由して小浜駅と滋賀県高島市の近江今津駅を結んでおり、上中駅が町内における主な小浜線との結節点となっています。



定時定路線型「常神・三方線」路線図



「わくわくタクシー」運行エリア  
出典：若狭町ホームページ

#### ②運賃

- 常神・三方線は対キロ区間制運賃で、大人160円～500円（遠距離は500円を上限とする）です。小人は半額、幼児および登校等教育を目的として乗車する児童・生徒は無料です。
- わくわくタクシーは、1乗車につき大人500円、相乗りすると300円です。小学生については200円で、幼児は無料です。

### ③車両・施設

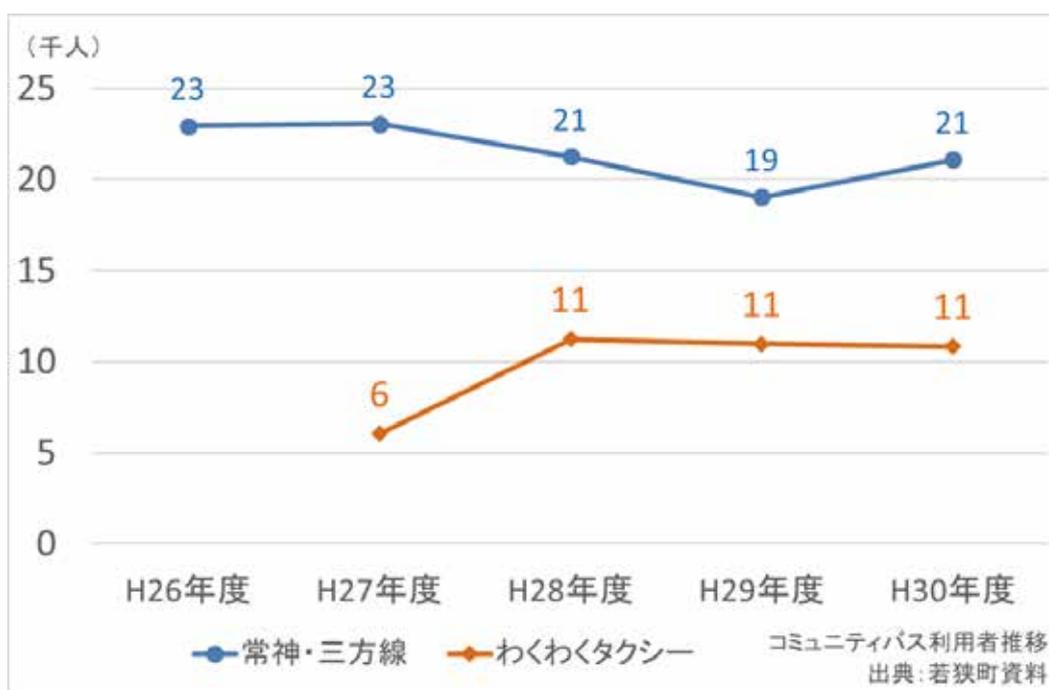
- 常神・三方線は中型バス1台と小型バス1台で運行しています。
- わくわくタクシーは、9人乗りワゴン車2台、4人乗りセダン車2台で運行しています。



「常神・三方線」使用車両

### ④利用状況

- 平成30年度における常神・三方線の利用者数は約2万1千人です。
- わくわくタクシー（平成27年8月から運行開始）の利用者数は、年間1万人程度です。



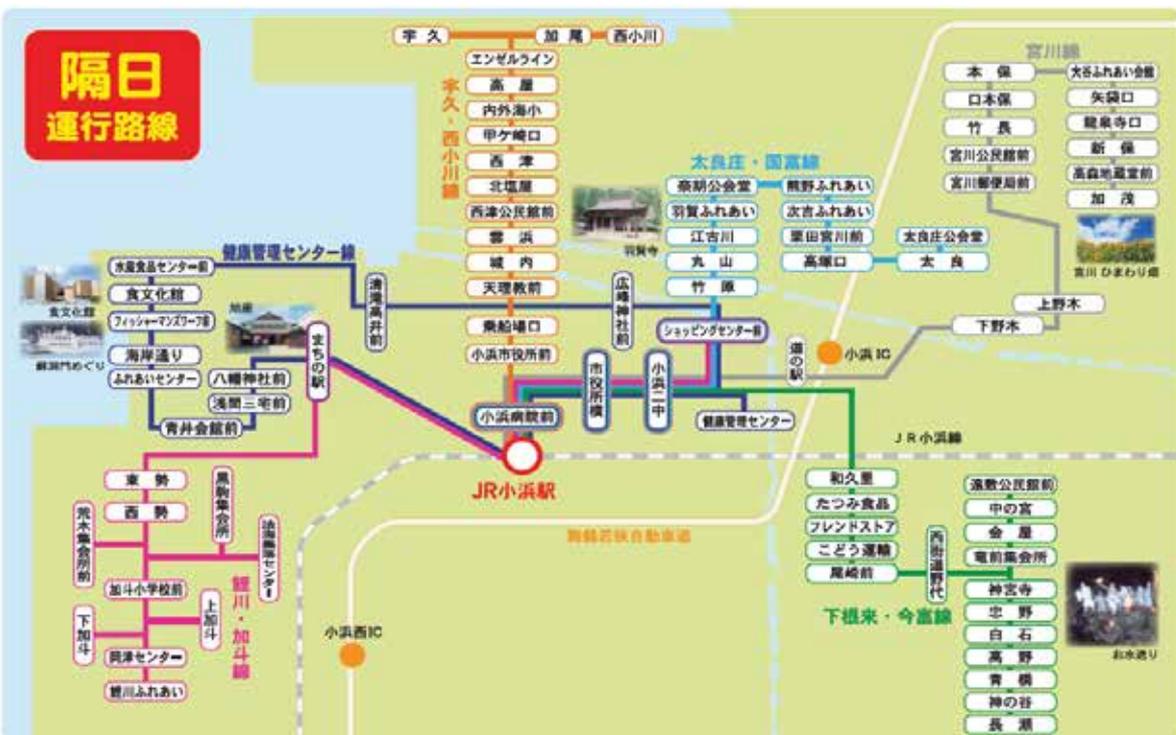
#### 4) 小浜市

##### ① 路線網および運行回数

- 小浜市内には、コミュニティバス「あいあいバス」として毎日運行路線5路線、隔日運行路線6路線を運行しています。
- 大和交通(株)が運行を行う路線バスの「名田庄線」は、小浜市とおおい町に跨る広域路線であり、「流星」の愛称で呼ばれています。



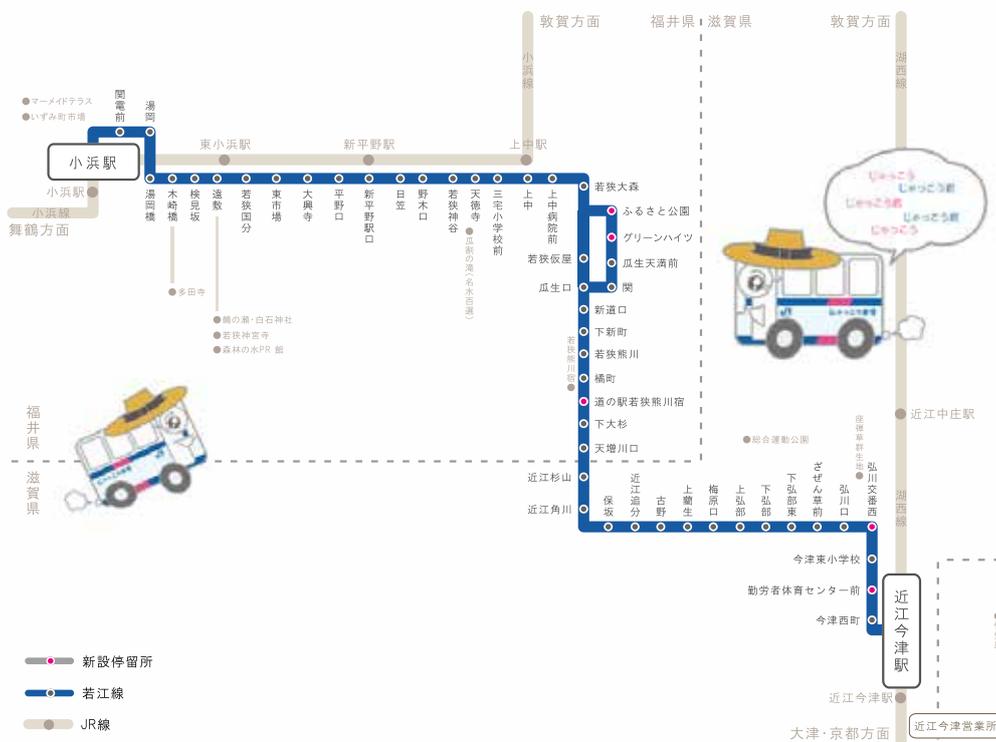
あいあいバス（毎日運行路線）、名田庄線



あいあいバス（隔日運行路線）

- 西日本ジェイアールバス(株)が運行する路線バスの「若江線」は、隣接する若狭町を經由して、小浜駅と滋賀県高島市の近江今津駅と結んでいます。

バス路線図〔若江線〕



西日本ジェイアールバス「若江線」

- あいあいバスには、毎日運行する路線、日曜が運休の路線、曜日限定の路線があります。
- 名田庄線は、平日 12 回、休日 6 回の運行です。
- 若江線の運行回数は、往復各 13 回の計 26 回で、平日・休日の運行回数は同じです。
- 参考として、大阪シティエアターミナル～道の駅若狭おばま間に、高速バス「わかさライナー」が福井鉄道(株)・近鉄バス(株)によって共同運行されています。

## ②運賃

- あいあいバスの運賃は、概ね小浜駅からの距離帯に基づくゾーン運賃制となっており、毎日運行路線は 100 円、200 円、300 円の 3 ゾーン、隔日運行路線は 100 円、200 円の 2 ゾーンです。
- 名田庄線の運賃は、100 円から 500 円までの 5 ゾーンを設定しています。
- 若江線は対キロ区間制運賃で、大人 170 円～1,350 円（小浜駅～近江今津駅間）です。

### ③車両・施設

- あいあいバスは中型バスで、名田庄線および若江線は大型バスで運行しています。



「あいあいバス」  
毎日運行路線使用車両



「あいあいバス」  
隔日運行路線使用車両



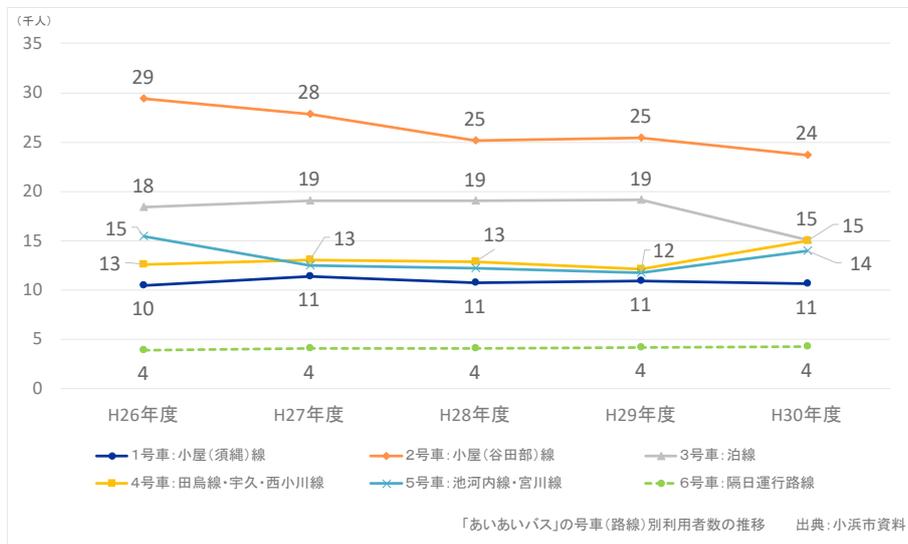
名田庄線「流星」使用車両



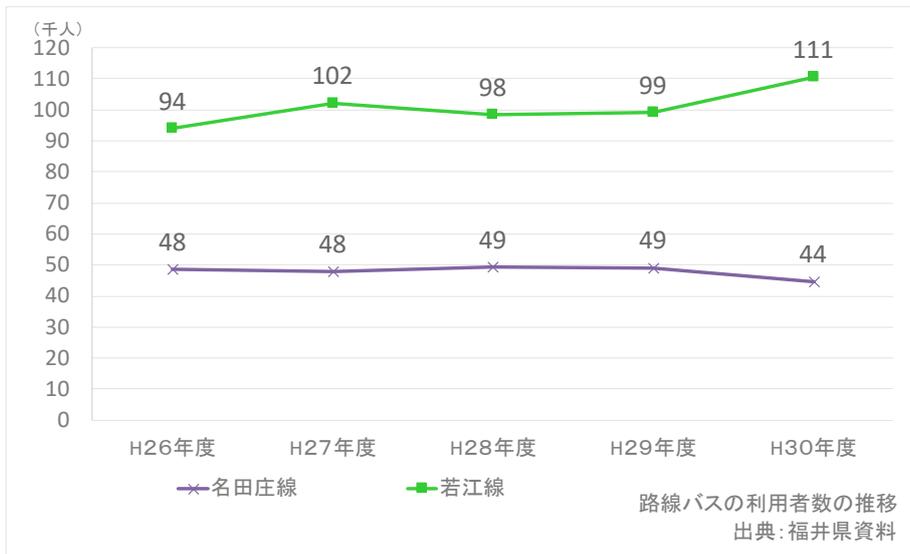
西日本ジェイアールバス使用車両

### ④利用状況

- あいあいバス各路線の利用者数はいずれの路線もほぼ横ばいで推移しており、平成30年度は合計約8万3千人となっています。



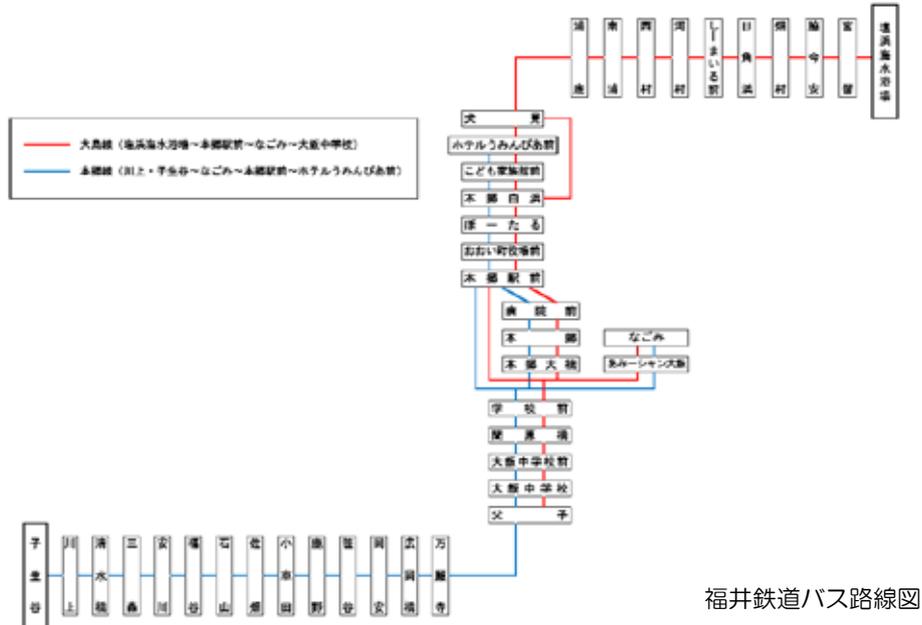
- 若江線の利用者数は、平成30年度には11万1千人となり、増加傾向にあります。
- 名田庄線の利用者数は、約4万8千人で推移していましたが、平成30年度には4万4千人に減少しました。



## 5) おおい町

### ①路線網および運行回数

- おおい町には、大飯地域に福井鉄道(株)の路線バス「大島線」と「本郷線」の2路線が、名田庄地域には大和交通(株)の路線バス「名田庄線」の1路線が運行されています。
- 参考として、高速バス「わかさライナー」が、きのこの森と本郷駅前に停車します。
- おおい町にコミュニティバスは運行されていません。



福井鉄道バス路線図

- 福井鉄道(株)の大島線は1日往復17回、本郷線は1日往復20回の運行です。
- なお、路線バスを利用したくても、自宅からバス停まで遠いや、体が不自由でバス停まで歩くことが困難な人を対象として、事前予約により、自宅から指定する最寄りのバス停留所間の送迎を行う「おおい町路線バス乗継支援モデル事業」が実施されています。利用は無料です。

### ②運賃

- 大島線、本郷線はゾーン運賃制で、1ゾーン内100円、ゾーンをまたぐと200円となります。

### ③車両・施設

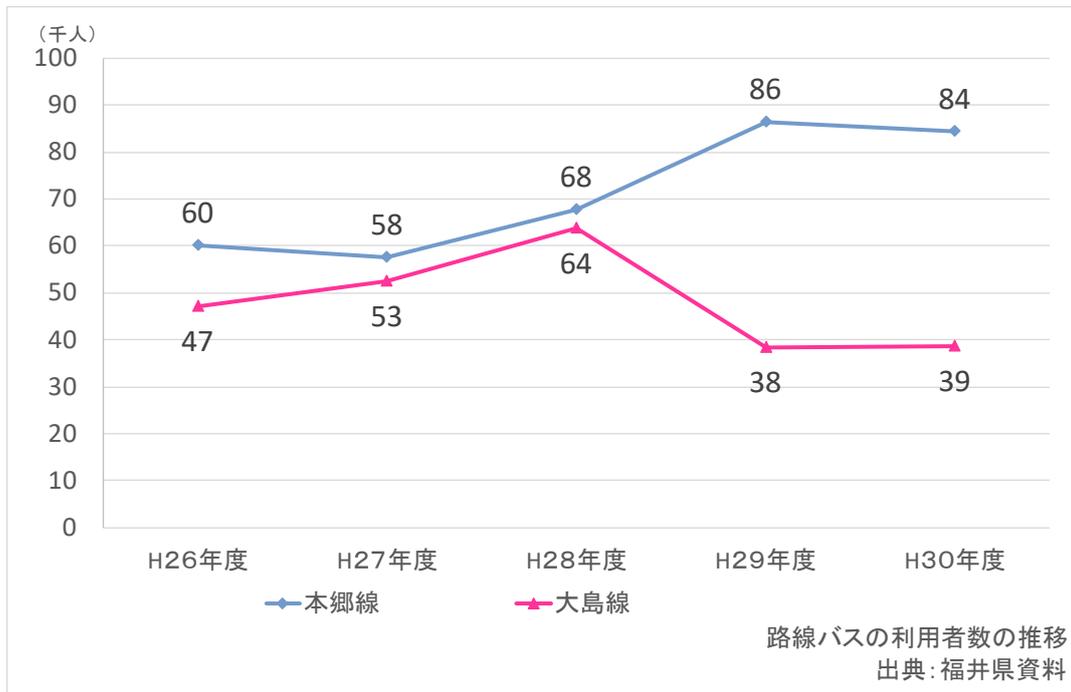
- 大飯地域の福井鉄道(株)の路線バスは中型バスで運行されています。



大飯地域を運行する福井鉄道(株)路線バス

#### ④利用状況

- 大島線の平成30年度の利用者数は、3万9千人、本郷線が8万4千人で、合わせて12万3千人でした。



## 6) 高浜町

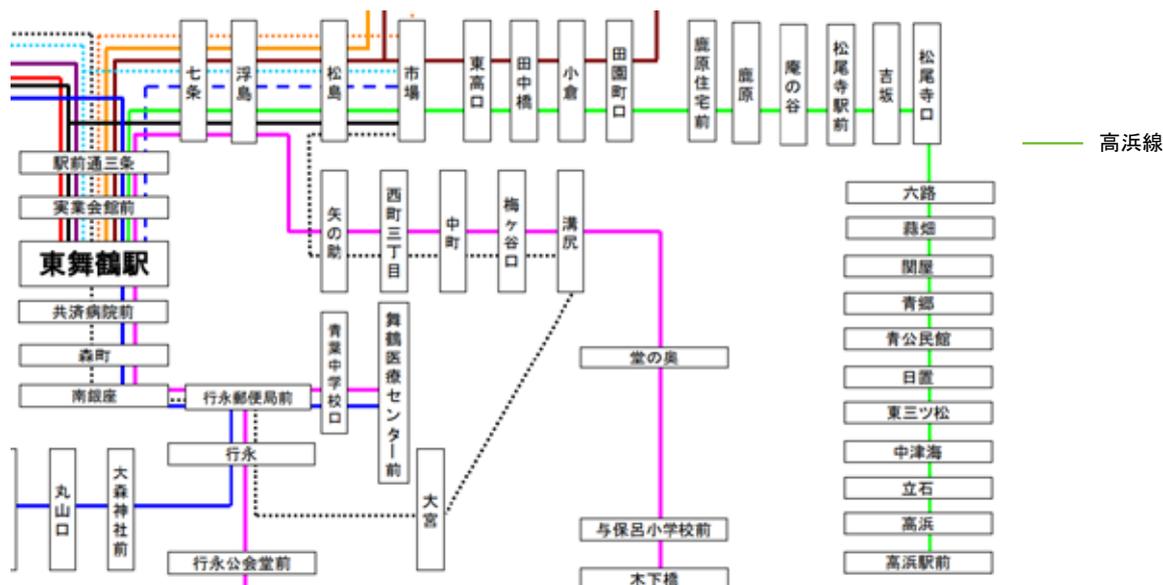
### ①路線網および運行回数

- 高浜町内では、高浜町とタクシー事業者の協力によりオンデマンドバス「赤ふんバス」を町内全域において運行しています。これらは利用者のニーズに応じてスケジュールリングを行って運行するフルデマンド型のシステムとなっています。
- 内浦地区では、自家用有償旅客運送事業として、内浦地区と京都府舞鶴市を結ぶ「内浦ぐるりんバス」が運行しています。利用できるのは内浦地区の住民のみです。
- 運行主体は（一社）内海ぐるりん倶楽部で、内浦地区の住民が運転手です。
- 内浦ぐるりんバスは「ぐるりん号」が毎週2日3往復（便）運行し、「ささっと買い物号」が毎週1日1往復（便）運行しています。



内浦ぐるりんバス路線図

- 「高浜線」は京都交通(株)が運行する路線バスで、若狭高浜駅から京都府舞鶴市の東舞鶴駅間を平日5往復、休日4往復運行しています。



京都交通(株)高浜線路線図

- 参考として、高速バス「わかさライナー」が、和田駅前と、道の駅シーサイド高浜に停車します。

## ②運賃

- ・赤ふんバスは1乗車につき大人300円で、運転免許証返納者、障がい者手帳提示の方とその付添人、および12歳未満の子どもは150円、6歳未満の子どもについては無料です。利用にあたっては事前登録が必要です。
- ・高浜線は対キロ区間制運賃で、150円～600円（高浜駅前～東舞鶴駅前）です。
- ・内浦ぐるりんバスは、内浦地区による間接的な負担で成り立っており、乗車時の運賃は無料です。

## ③車両・施設

- ・赤ふんバスはワゴンタイプの車両で運行しています。
- ・高浜線は大型バスで運行し、若狭高浜駅前バス停は、駅ロータリー内に設置されています。
- ・内浦ぐるりんバスは町が無償貸与するワゴン車で運行しています。



「赤ふんバス」使用車両



京都交通使用車両



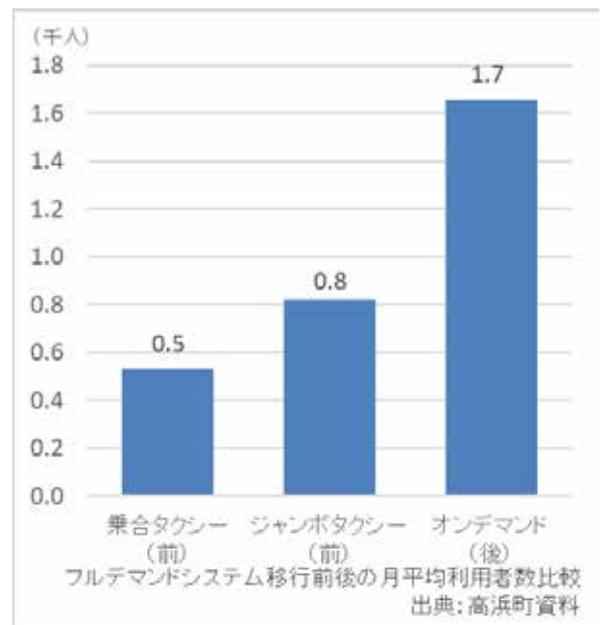
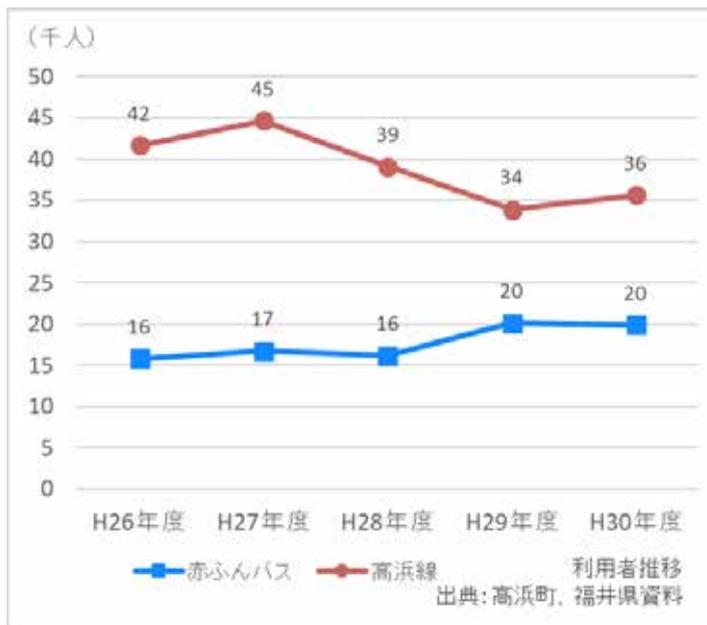
「内浦ぐるりんバス」使用車両

## ④利用状況

- ・赤ふんバスの平成30年度の利用者数は約2万人（月平均約1,660人）です。これは、現行のフルデマンドシステムへ移行した直後の月平均利用者数（約820人）の約2倍、従前のセミデマンド型乗合タクシーの頃（約530人）の3倍以上となっています。

出典：福井県資料、「オンデマンド交通システム『コンビニクル』の概要」（高浜町資料）

- ・高浜線の利用者数は減少傾向にあり、平成30年度の利用者数は約3万6千人となっています。



# 嶺南地域を運行するバス

(平成31年3月末時点)

区分	事業主体	路線名・運行区間	運行方法	運行回数(回) ※[]内は土日祝日			H30年度 総利用者数 (人)	
				往路	復路	合計		
バス線	福井鉄道㈱	若狭線	敦賀駅～美浜農協前～美浜駅前	定時定路線	6 [4]	6 [4]	12 [8]	37,824
		菅浜線	敦賀駅～北田口・関電事務所～白木	定時定路線	5 [5]	5 [5]	10 [10]	33,144
		本郷線(おおい町内のみ運行)	おおい町役場前～万願寺～子生谷	定時定路線	11 [11]	9 [9]	20 [20]	84,400
		大島線(おおい町内のみ運行)	大飯中学校～日角浜～塩浜海水浴場	定時定路線	11 [11]	6 [6]	17 [17]	38,558
	大和交通㈱	名田庄線	流星館～井上・谷口～小浜第二中	定時定路線	6 [3]	6 [3]	12 [6]	44,656
	京都交通㈱	高浜線	東舞鶴駅前～松尾寺駅前～高浜駅前	定時定路線	5 [4]	5 [4]	10 [8]	35,638
西日本ジェイアールバス㈱	若江線	近江今津駅～上中～小浜駅	定時定路線	13 [13]	13 [13]	26 [26]	110,540	
バス	敦賀市	東浦線	元比田～敦賀駅	定時定路線 (一部デマンド)	9 [5]	9 [5]	18 [10]	24,534
		常宮線	立石～敦賀駅	定時定路線	3 [3]	3 [3]	6 [6]	13,174
		中央線	沓見(一部運動公園東止まり)～敦賀駅	定時定路線	11 [8]	11 [7]	22 [15]	41,167
		海岸線(H30.10月まで)	松葉町～敦賀駅	定時定路線	2 [2]	2 [2]	4 [4]	1,258
		松原線	松葉町(一部沓見)～敦賀駅	定時定路線	15 [11]	17 [11]	32 [22]	55,822
		中郷木崎線	松葉町～敦賀駅	定時定路線	8 [5]	8 [6]	16 [11]	36,830
		山公文名線	山～敦賀駅(栗野中学校前経由)	定時定路線	5 [3]	4 [3]	9 [6]	32,601
			山～敦賀駅(公文名経由)	定時定路線	5 [3]	6 [3]	11 [6]	
		金山線	国立病院～敦賀駅	定時定路線	8 [6]	7 [4]	15 [10]	46,304
		愛発線	杉箸～敦賀駅 (駄口～愛発公民館)	定時定路線 (一部デマンド)	7 [4]	7 [4]	14 [8]	16,078
		温泉線	泉ヶ丘先回り リラ・ポート先回り	定時定路線	5 [5]	5 [5]	10 [10]	9,414
		東郷線	敦賀駅～新保	デマンド	3 [2]	3 [2]	6 [4]	2,375
		西栗野線(H30.10月まで)	長谷先回り	定時定路線	2 [1]	2 [1]	4 [2]	554
			栗野公民館先回り	定時定路線	5 [3]	6 [3]	11 [6]	
		栗野沓見線	敦賀駅～運動公園西口	定時定路線	5 [3]	6 [3]	11 [6]	9,147
		ぐるっと敦賀周遊バス	観光ルート	定時定路線	7 [12]	—	7 [12]	41,243
ショッピングルート	定時定路線		13 [13]	—	13 [13]			
バス	美浜町	ブルースカイ(丹生線)	丹生～美方病院	定時定路線 (一部デマンド)	5 [5]	5 [5]	10 [10]	4,682
		ゆうなぎ(日向線)	新庄～美方病院	定時定路線 (一部デマンド)	5 [5]	7 [7]	12 [12]	5,077
		やまびこ(新庄線)	日向～美方病院	定時定路線 (一部デマンド)	5 [5]	7 [7]	12 [12]	3,058
バス	若狭町	常神・三方線	レイクヒルズ美方病院～常神	定時定路線 (一部デマンド)	5 [5]	5 [4]	10 [9]	20,742
		わくわくタクシー	上記沿線を除く町内	デマンド	予約に応じて運行			10,839
バス	小浜市	小屋・須縄線	小浜二中～小屋	定時定路線	2 [2]	2 [3]	4 [5]	10,626
		小屋・谷口線	小屋～谷口	デマンド(日曜のみ)	[0]	[1]	[1]	30
		小屋・谷田部線	小浜二中～道の駅	定時定路線	6 [2]	6 [3]	12 [5]	23,705
		谷田部線	道の駅～谷田部	デマンド(日曜のみ)	[1]	[1]	[2]	1
		泊線	小浜駅～泊	定時定路線 (日曜のみデマンド)	11	10	21	15,102
		田島線	小浜駅～須ノ浦	定時定路線 (日曜のみデマンド)				14,687
		宇久・西小川線	宇久～小浜駅	定時定路線(隔日)	1	1	2	538
		池河内線	池河内～小浜二中(一部道の駅)	定時定路線 (日曜のみデマンド)	4 [2]	4 [2]	8 [4]	12,940
		宮川線	加茂～小浜駅	定時定路線(隔日)	1	1	2	993
		健康管理センター線	健康管理センター～小浜駅	定時定路線(隔日)	1	1	2	452
		下根来・今富線	長瀬～小浜駅	定時定路線(隔日)	1	1	2	1,484
		鯉川・加斗線	鯉川ふれあい会館前～ショッピングセンター前	定時定路線(隔日)	1	1	2	1,266
		太良庄・国富線	太良庄公会堂前～小浜駅	定時定路線(隔日)	1	1	2	1,029
		バス	高浜町	赤ふんバス	町内全域	デマンド	予約に応じて運行	
内浦ぐるりんバス(R1.10月～)	内浦地区全域～舞鶴市内(東舞鶴エリア)			定時定路線	3	3	6	—

## IV

# 公共交通に関する各種調査結果

## 1.各種調査の概要

各市町の居住者や観光客の外出、移動手段選択の実態・意識、個々の移動手段だけでなく、複数の移動手段の乗り継ぎや、嶺南地域の公共交通全体に関わる改善に向けた着眼点等を把握するため、下記の調査を行いました。

### ◆JR 小浜線利用客 OD 調査

小浜線の利用実態を把握するため、全駅・全便の利用客を対象に、調査員が乗車し、乗降駅、乗り継ぎ移動手段、利用目的、居住地、年齢層等を調査しました。（調査日：平成 30 年 8 月、9 月）

（※ODとは、Origin（起点・出発点）と Destination（終点・目的地）の略）

### ◆JR 小浜線利用客へのアンケート

小浜線利用客の利用状況や今後に向けた改善の意向等を把握するため、車内配布・郵送回収方式のアンケートを行いました。（調査日：平成 30 年 8 月、9 月）

### ◆バス等の利用客へのアンケート

路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の利用客の利用状況や今後に向けた改善の意向等を把握するため、車内配布・郵送回収方式のアンケートを行いました。（調査日：平成 30 年 8 月、9 月）

### ◆居住者へのアンケート

市町を跨ぐような外出、利用移動手段の状況、移動手段やまちづくりに対する意識、今後の不安や改善の意向等を把握するため、各市町で無作為抽出した居住者への郵送方式のアンケートを行いました。

（調査日：平成 30 年 10～11 月）

### ◆高校生へのアンケート

通学や休日の外出の利用移動手段、クルマを運転できない年代の移動手段や将来のまちづくりへの意識等を把握するため、地域内 4 校の一部の学級を対象にアンケートを行いました。（調査日：平成 30 年 9～10 月）

### ◆観光客、来院者、買い物客へのアンケート

観光客、規模の大きい病院・店舗への来訪者の利用移動手段、回遊等の状況、今後に向けた改善意向等の傾向を把握するため、各々の現地において、聞き取り調査を行いました。（調査日：平成 31 年 1 月）

## 2.JR 小浜線利用客 OD 調査

小浜線利用客 OD 調査について、調査結果から、ポイントになると考えられる事項を以下に示します。

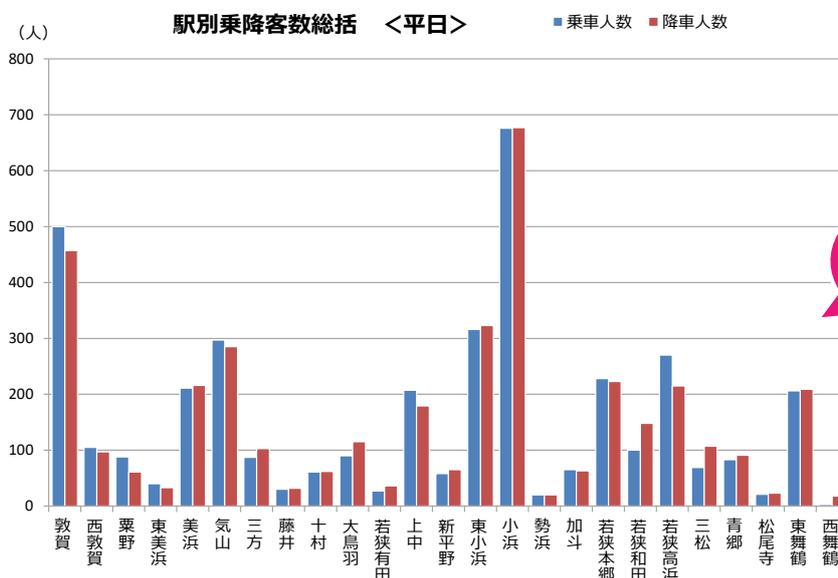
《小浜線の乗降客数の状況について》

●調査当日の利用客は、8月休日約 2,400 人、9月平日約 3,900 人

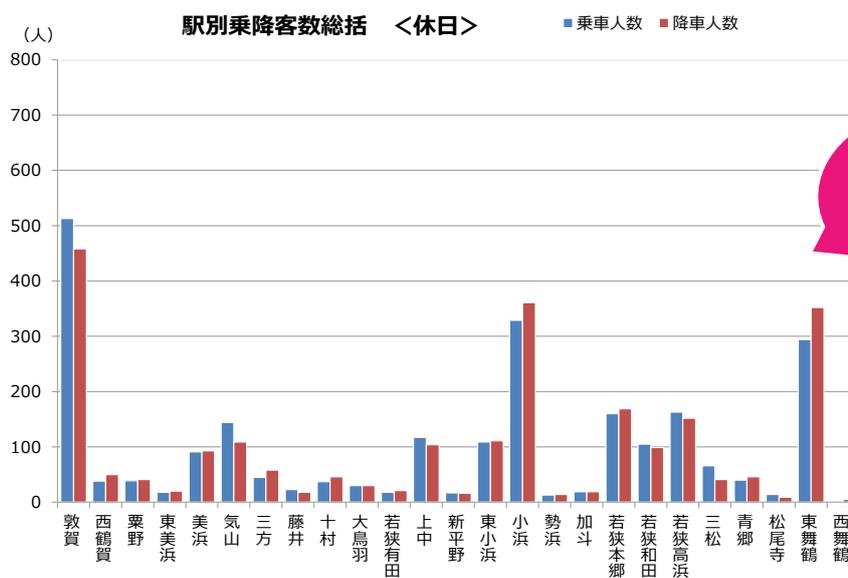
利用客数（カウント数）

8月25日（土）	2,442 人
9月12日（水）	3,858 人

小浜線の  
一日の  
利用客数

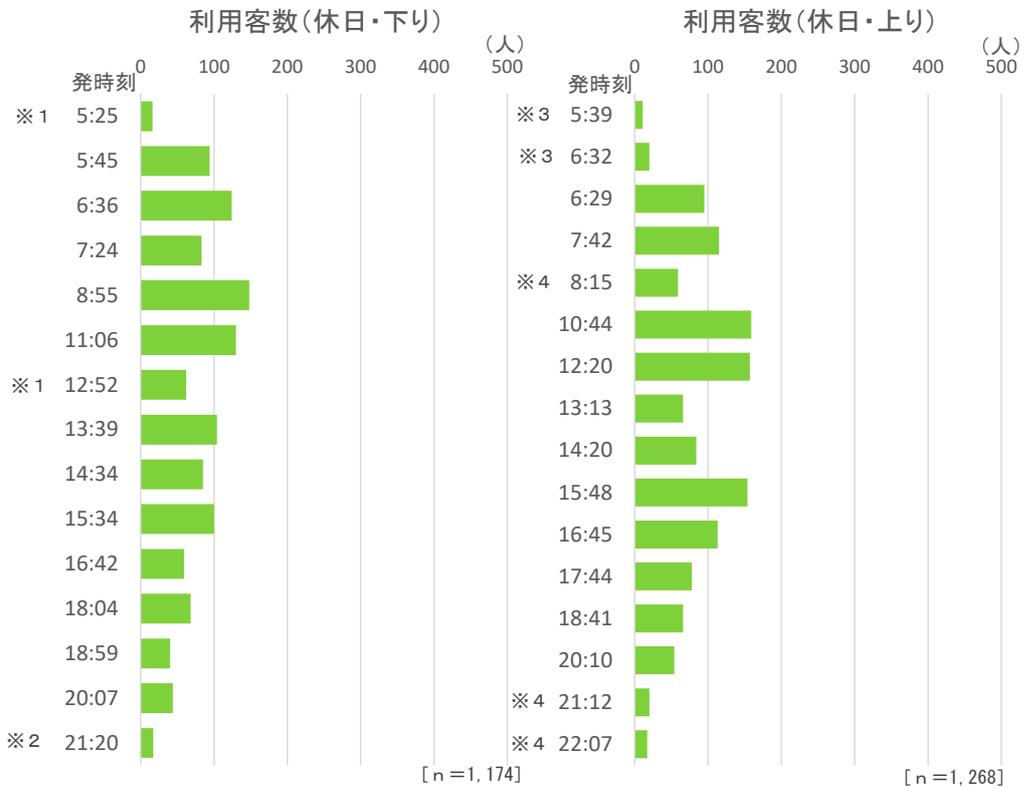
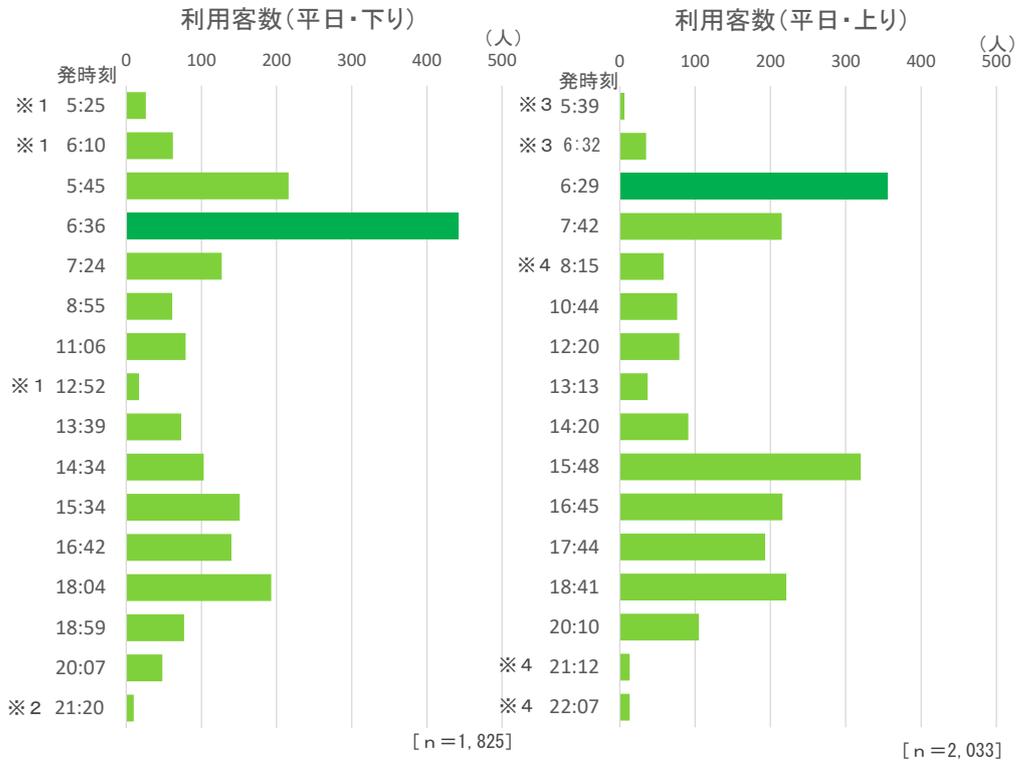


平日は、小浜駅、敦賀駅が多い



休日は、敦賀駅、小浜駅、東舞鶴駅が多い

●平日は、通学時間帯の利用客が極端に多い。



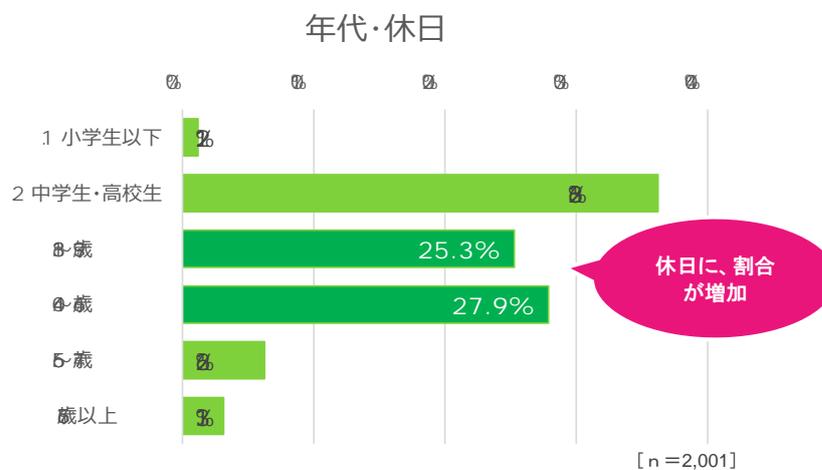
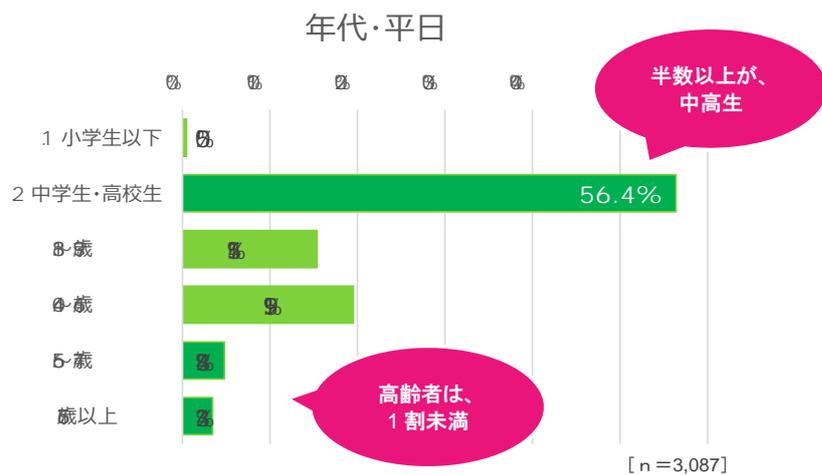
下り…東舞鶴～敦賀  
 ※1…小浜～敦賀  
 ※2…東舞鶴～小浜

上り…敦賀～東舞鶴  
 ※3…小浜～東舞鶴  
 ※4…敦賀～小浜

## 《小浜線の利用客について》

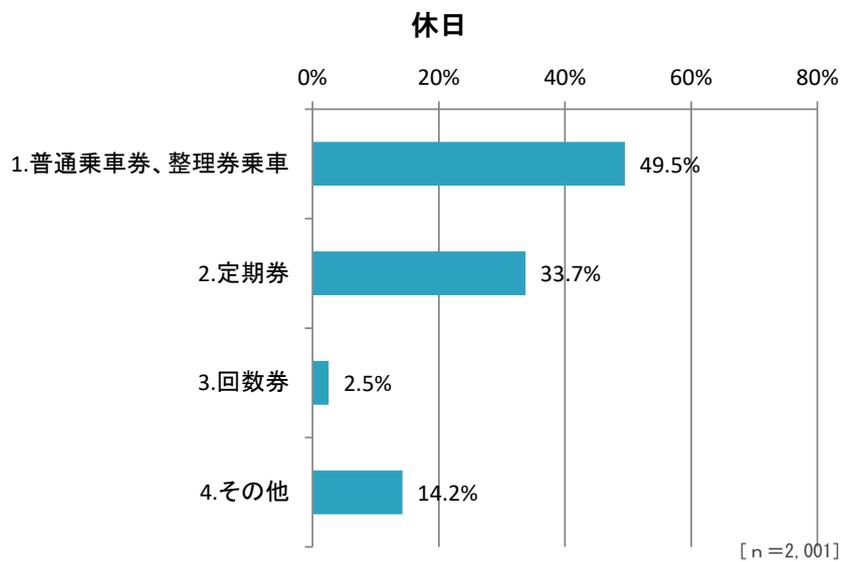
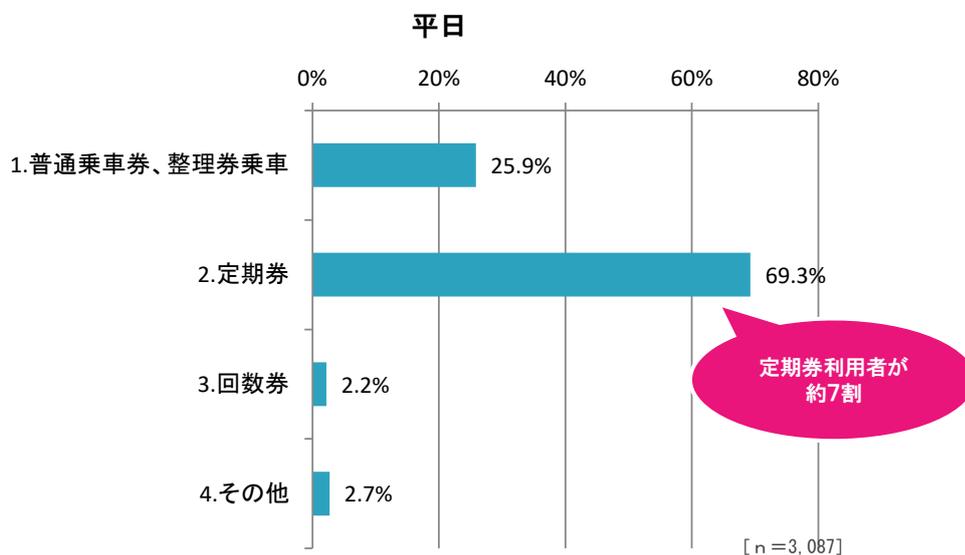
### ●平日の乗降客の半数以上は中高生、高齢者は1割

⇒通学の学生が小浜線のメインの利用客、高齢者は1割



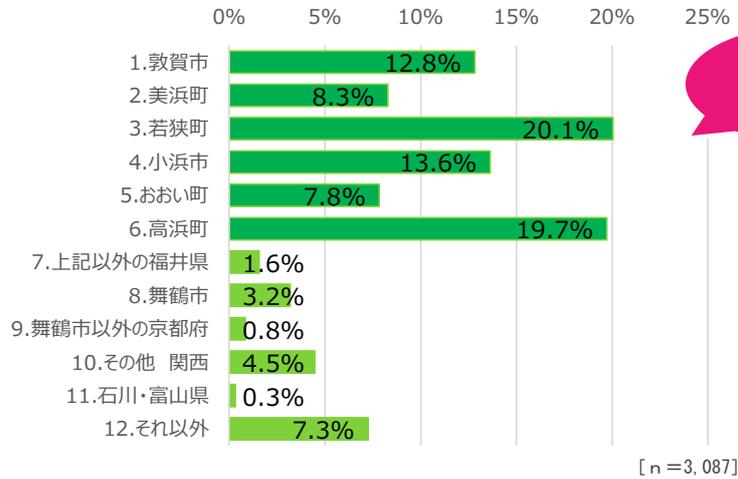
●平日は、通学・通勤での利用が多い。

⇒定期券利用者が約7割



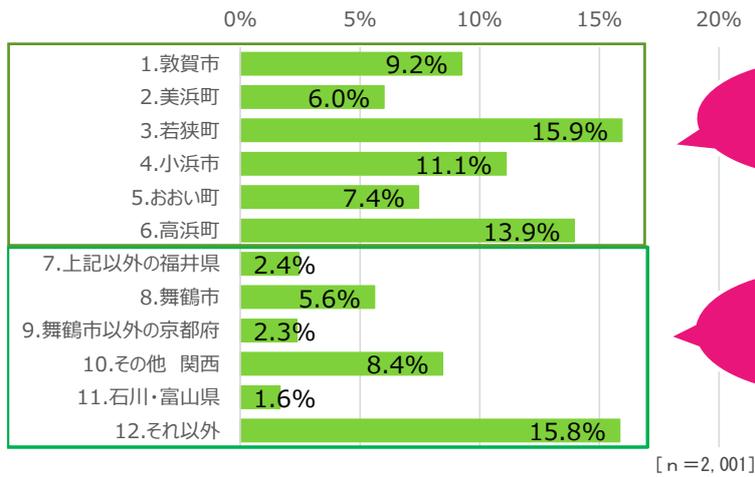
● 休日は、嶺南地域外からの利用者が増加

利用客の居住地・平日



嶺南地域の  
居住者が8割

利用客の居住地・休日

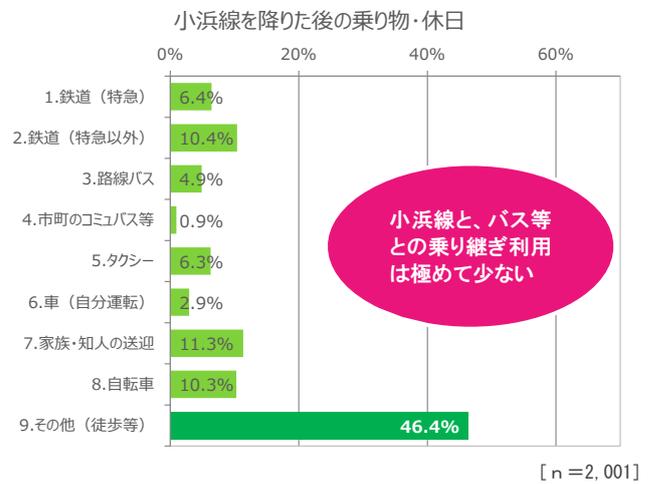
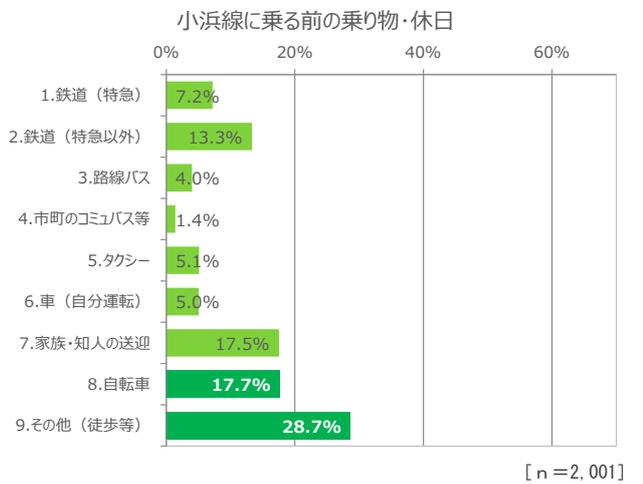
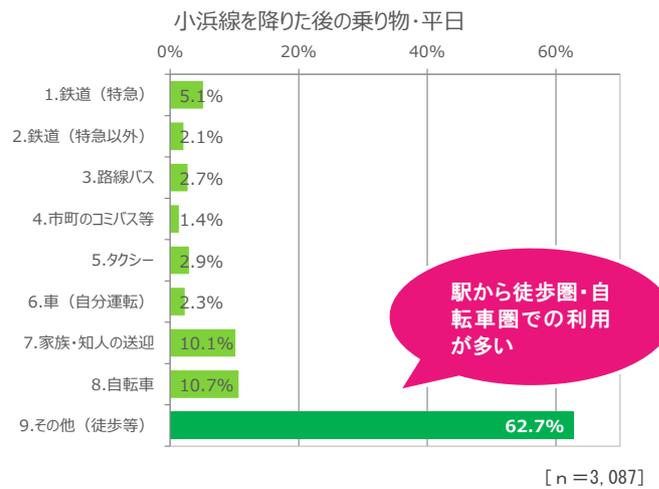
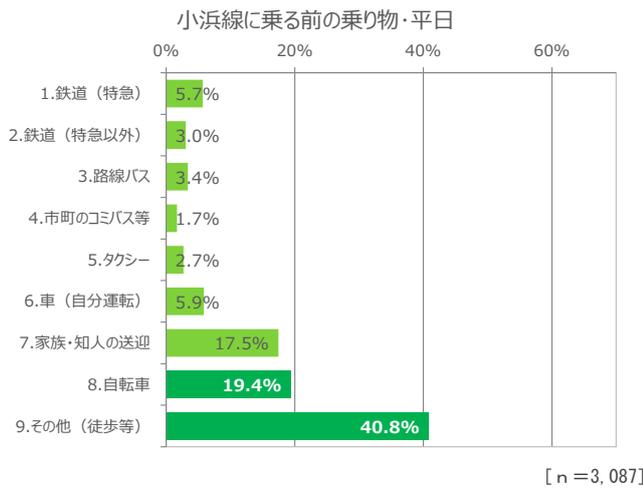


嶺南地域の  
居住者が6割

4割が地域外  
からの観光客

《小浜線の利用前後の移動手段について》

- 小浜線に乗る前、降りた後は、徒歩、自転車等による移動が大半。バス等により乗り継ぐ人はほとんどいない。
- バス等⇄小浜線⇄バス等という利用客は極めて少ない状況。休日の観光等で、鉄道を乗り継いできた小浜線利用客のうち、嶺南地域でバス等により乗り継ぐ人は極めて少ない。



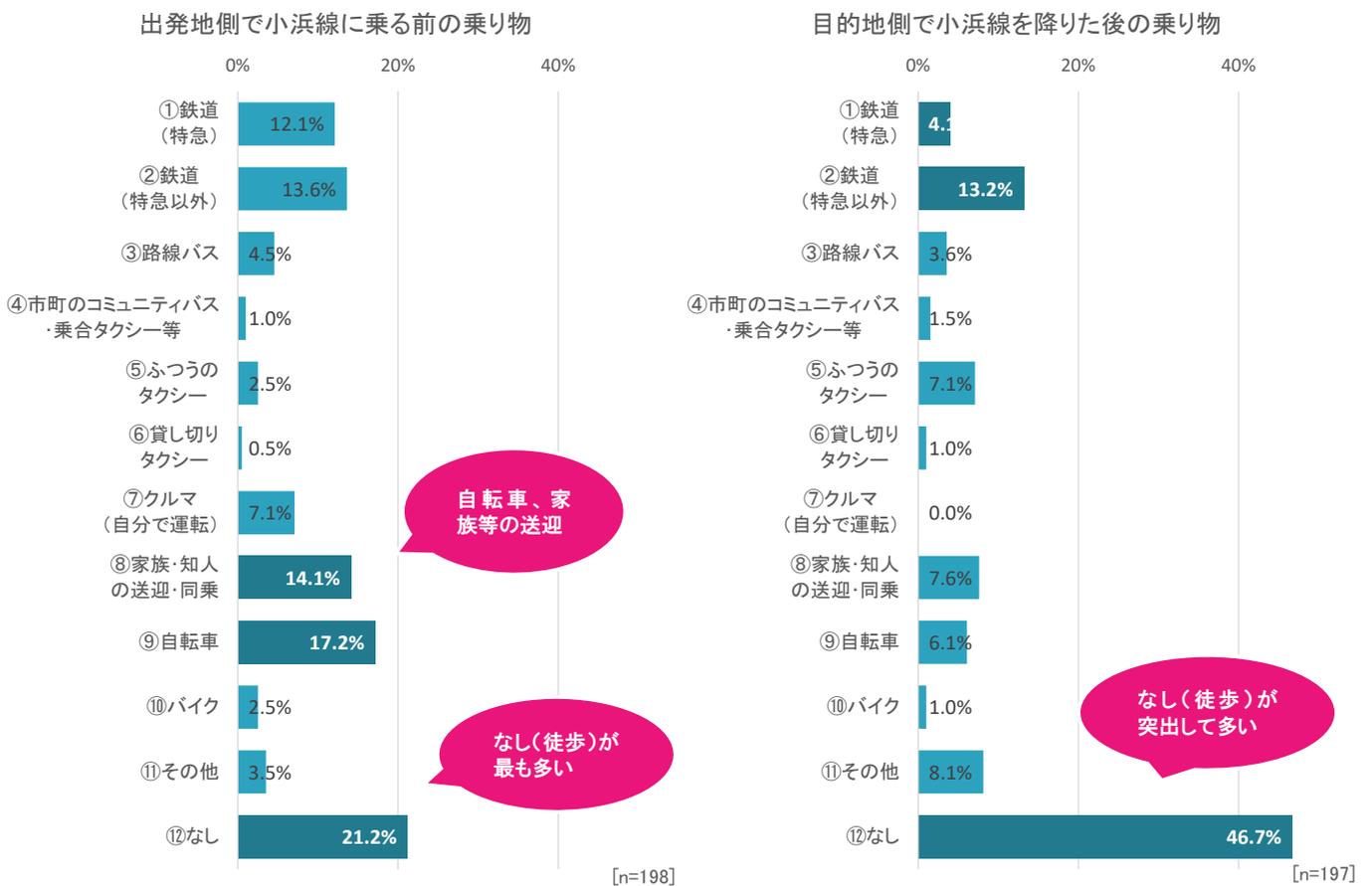
### 3.JR 小浜線利用客へのアンケート

小浜線利用客へのアンケート調査について、調査結果から、ポイントになると考えられる事項を以下に示します。

《小浜線の利用客の状況について》

- 駅で、バス等へ乗り継ぐ利用客は、極めて少なく、送迎等のほうが多い状況  
特に目的地側では、乗り継ぎなし（徒歩）が多い。

⇒目的地側で、多くの人が小浜線を降りてから徒歩圏にしか行っていない。



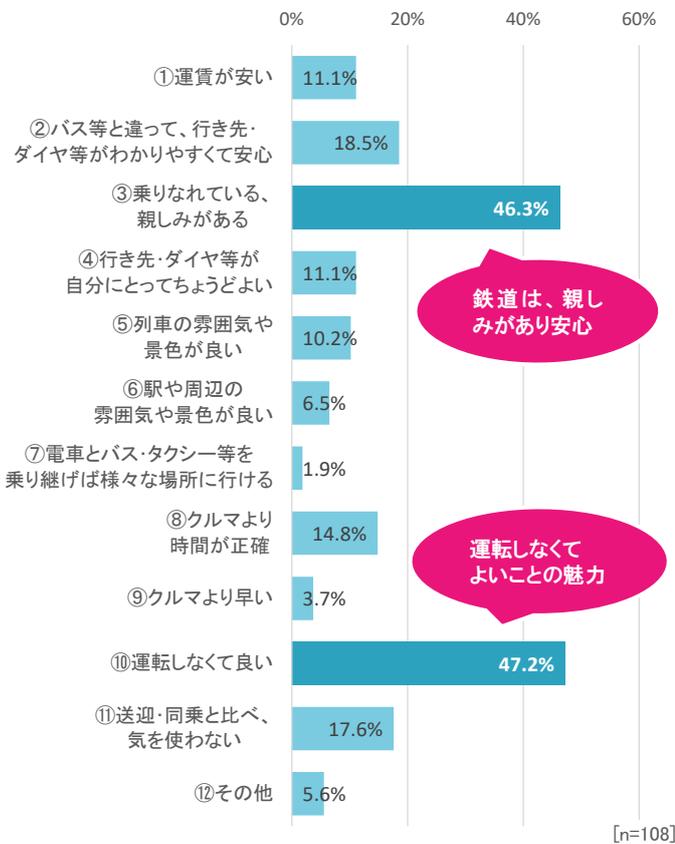
《利用者における小浜線の魅力について》

- 小浜線の良いところについて、居住者は「慣れている、親しみがある」ところ、観光客は「雰囲気や景色が良い」ところ

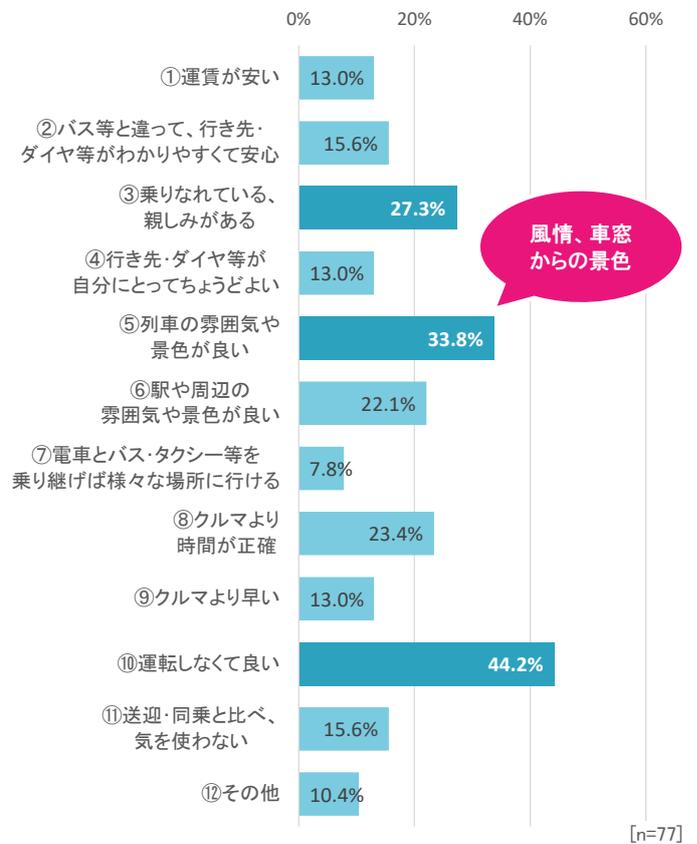
⇒居住者にとっては安心感、観光客にとっては風情・景色が、小浜線の魅力

小浜線の良いところ

嶺南地域にお住まいの方

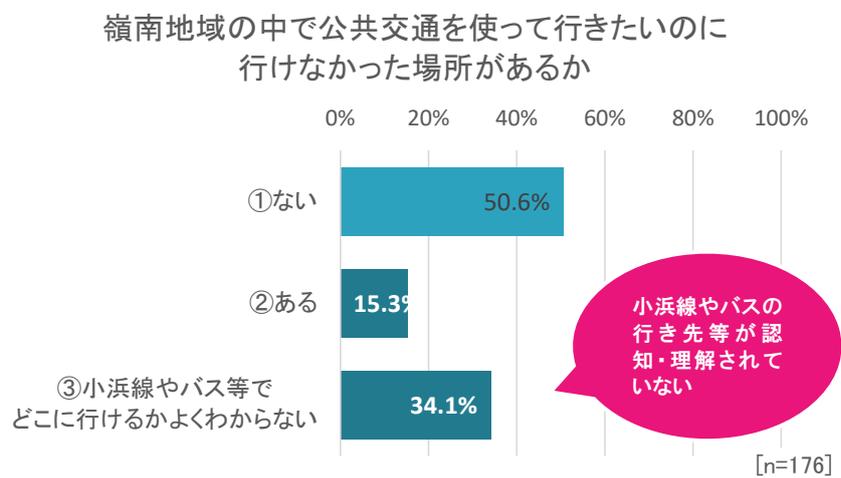


嶺南地域以外にお住まいの方



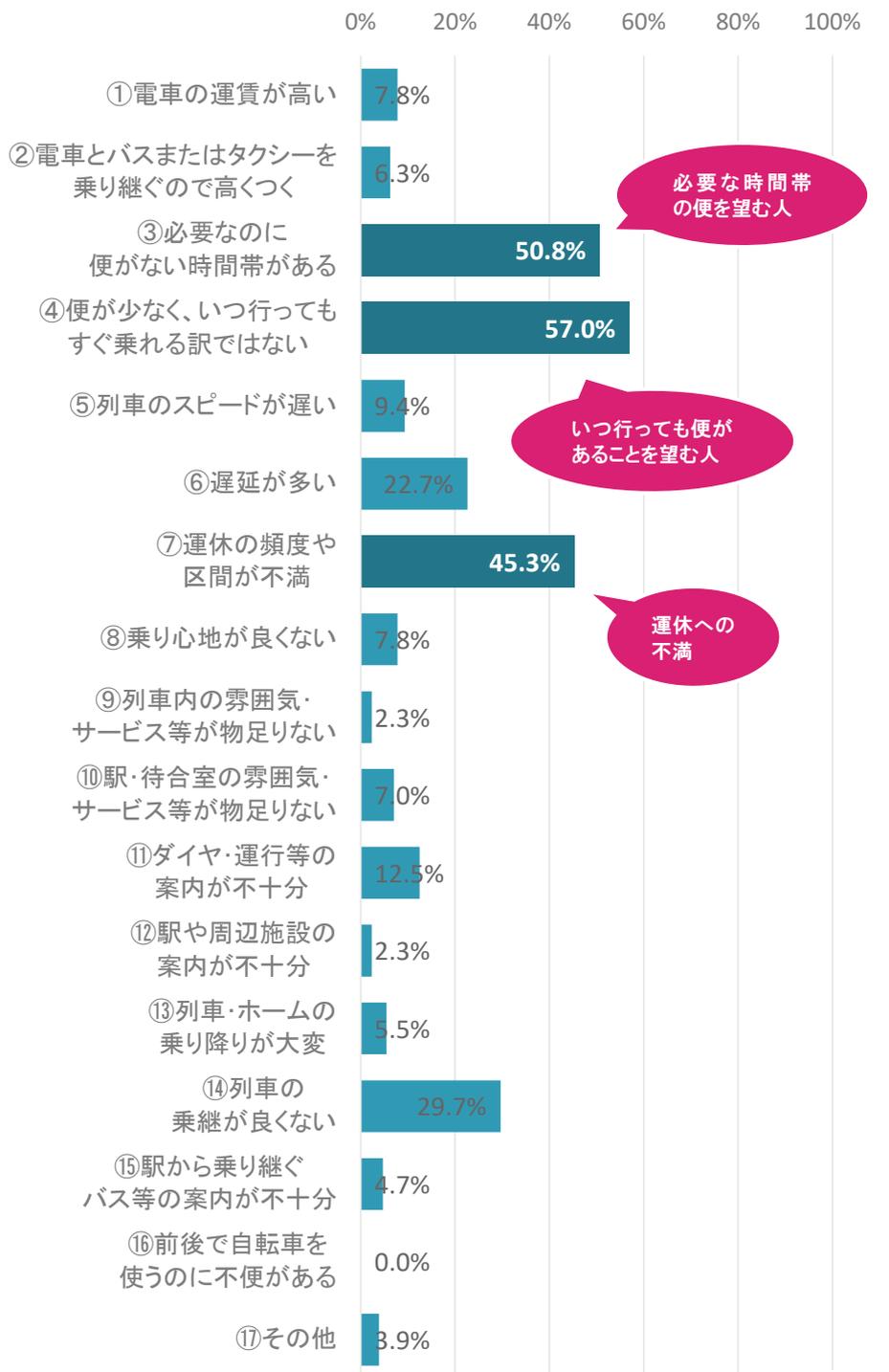
《利用者からの改善の希望について》

●嶺南地域の公共交通を使ってどこに行けるか、認知・理解していない人が多数



●小浜線への改善希望は、「ダイヤ」や「便数」に関することと、「運休」に関することが多数

小浜線に改善してほしいと思うこと

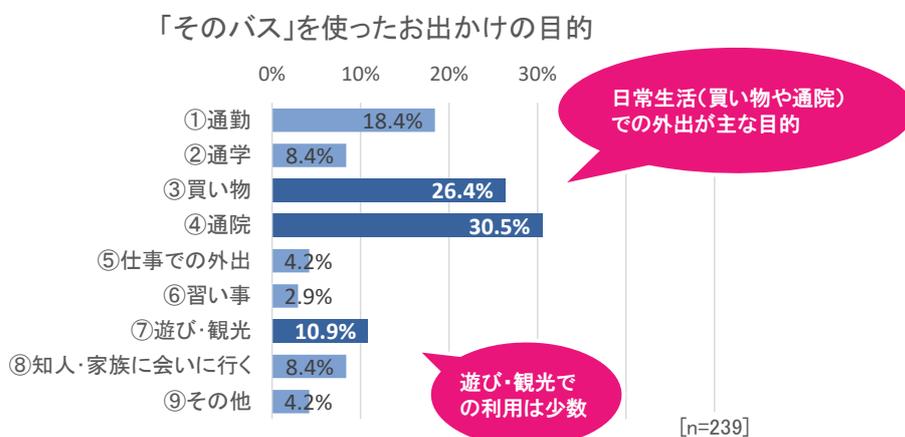
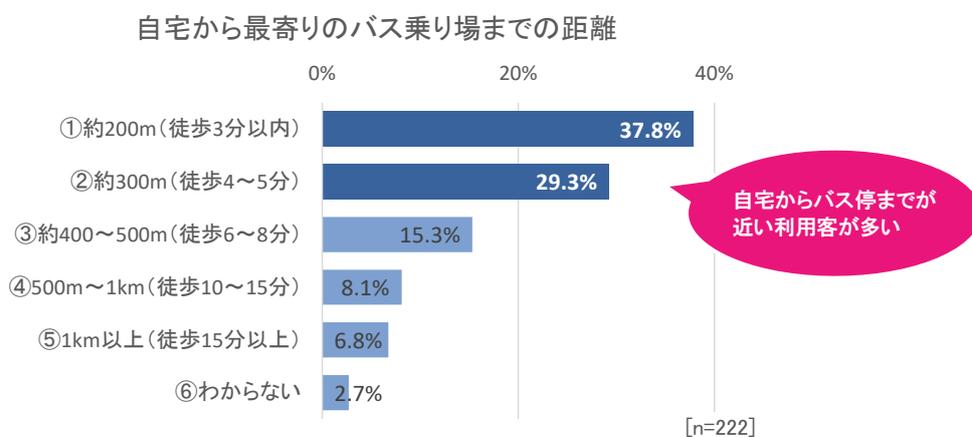


#### 4.バス等の利用者へのアンケート

バス等のアンケート調査について、調査結果から、ポイントになると考えられる事項を以下に示します。

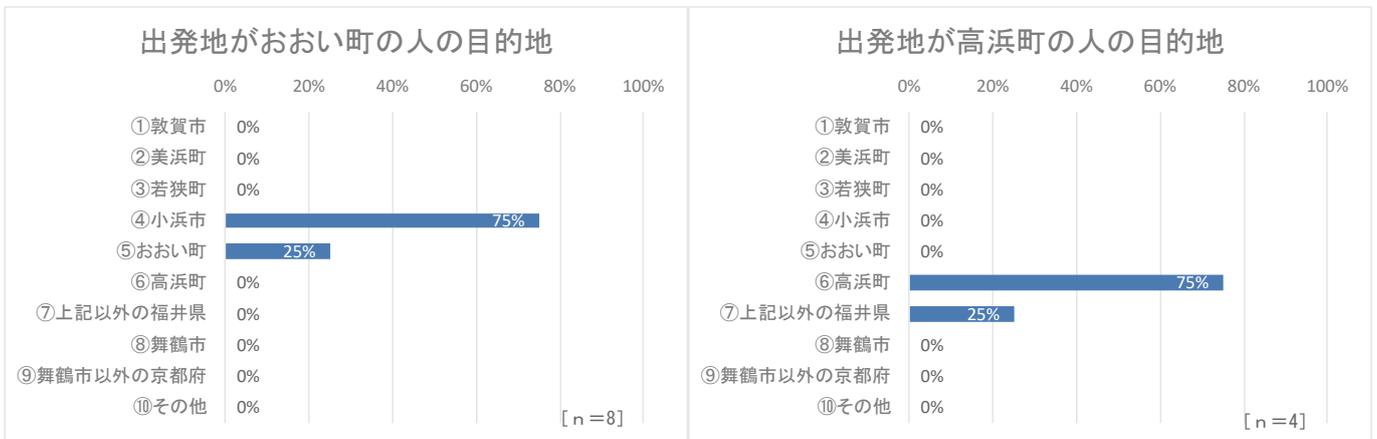
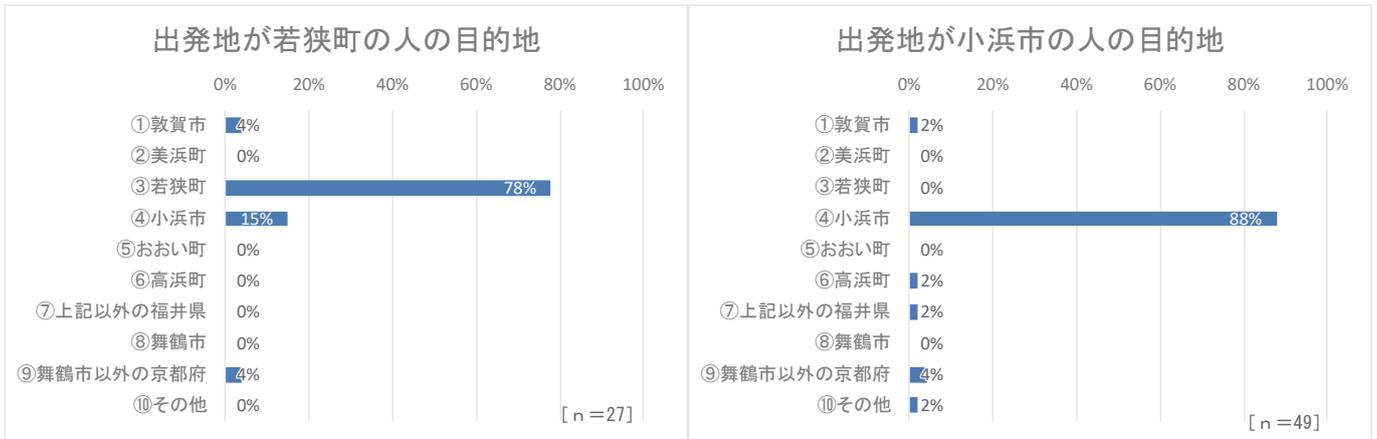
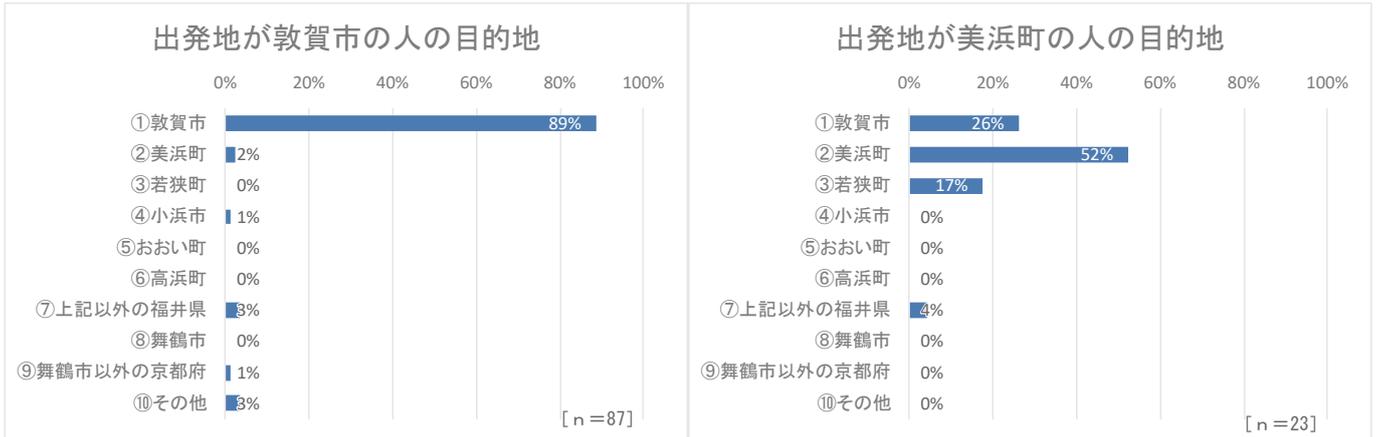
《バス等の利用状況について》

●利用者、自宅からバス停が近い人が大半、多くが買い物・通院の日常的な目的に利用



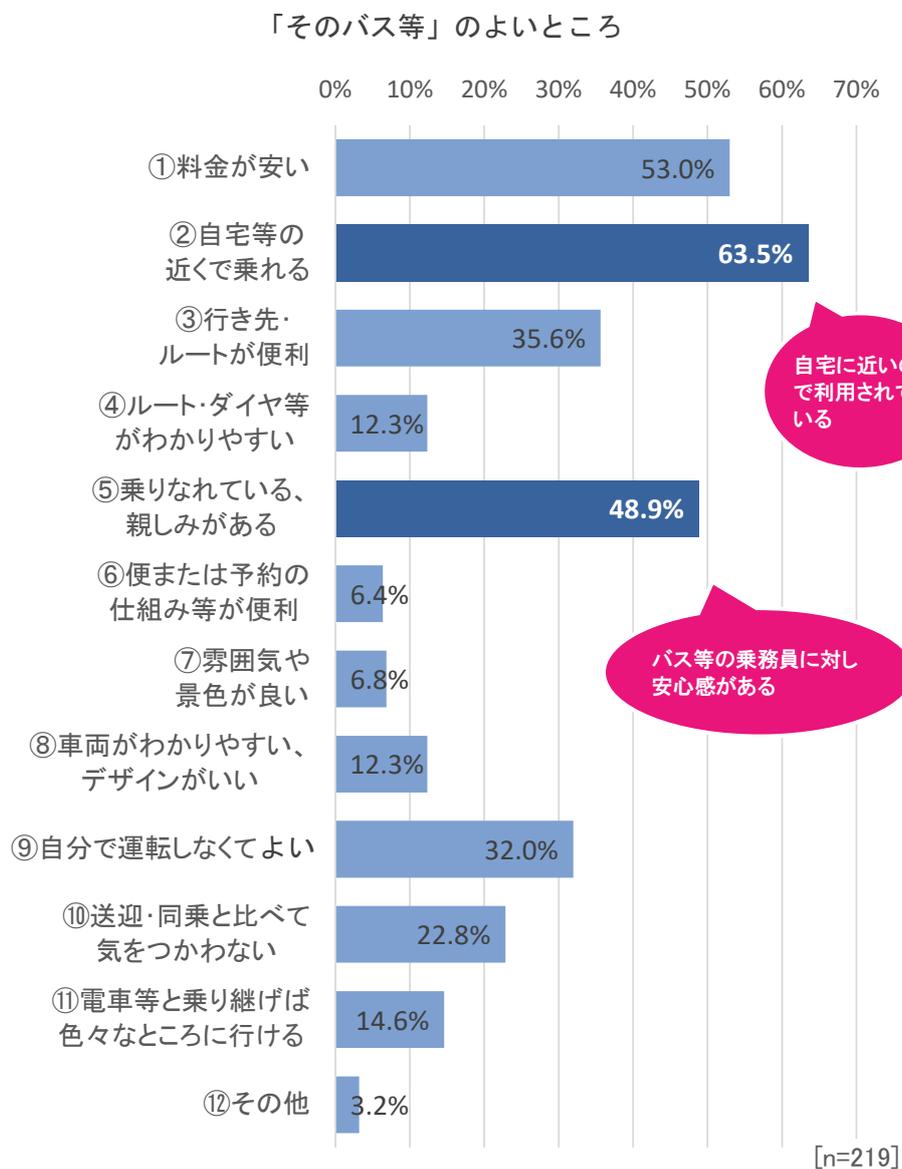
●バス等を利用する人の行き先は、ほぼ、住んでいる市町内  
小浜線など他の手段と乗り継ぐことは少ない。

⇒他の市町への外出に、バス等はほとんど使われていない。  
(駅まで行かず、市町内で済む外出)



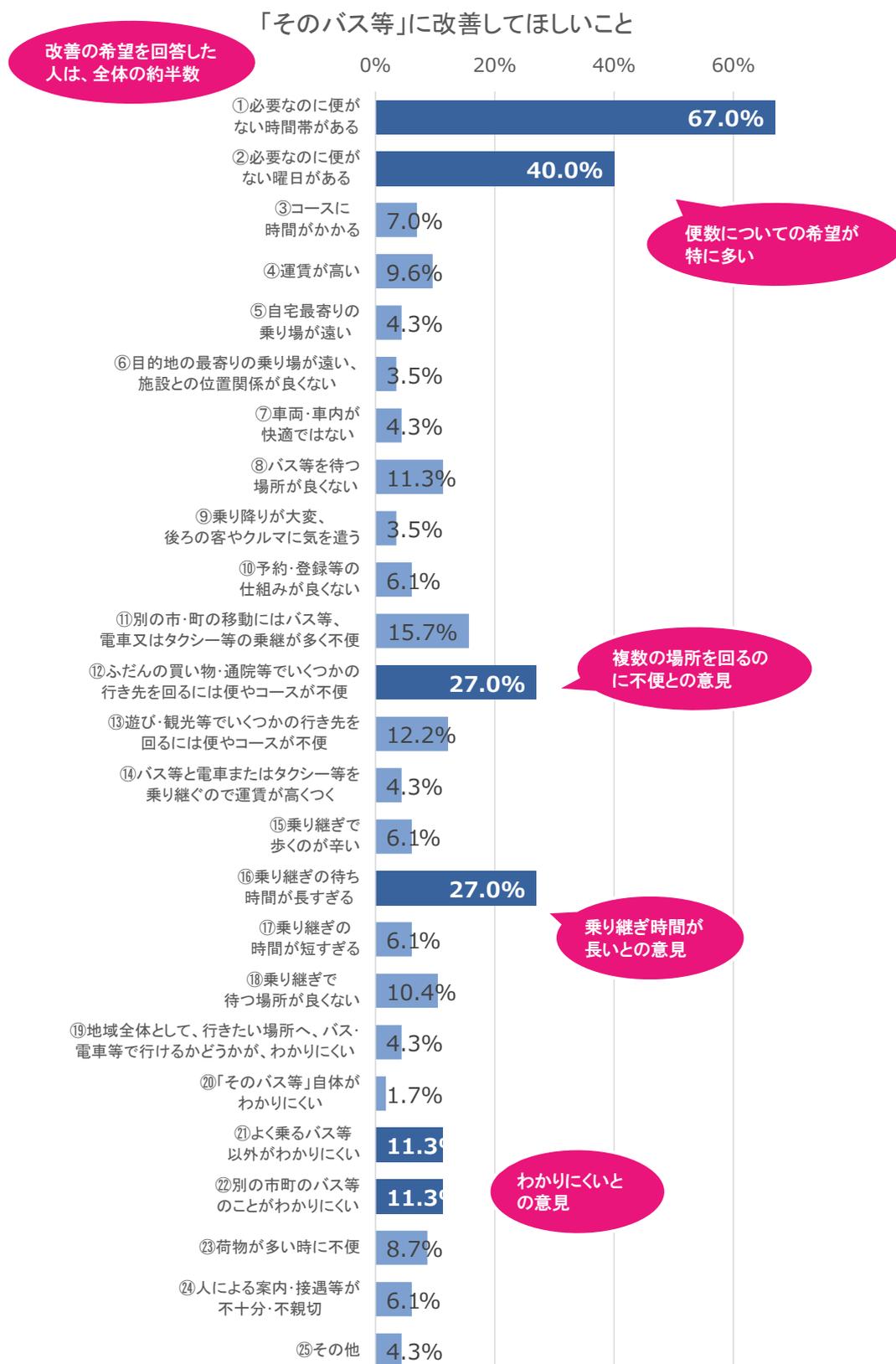
## 《利用客におけるバス等の魅力について》

- 自宅等の近くで乗れること、料金が安いことに次いで、乗りなれていること、親しみがあることがよいとの意見が多数



《利用客からの改善の希望について》

- バス等の利用について改善希望を記述した人は、全体の半数程度、(記述された中では、)「運行時間帯」、「いくつかの行き先を回るのに不便」、「乗り継ぎの待ち時間」等



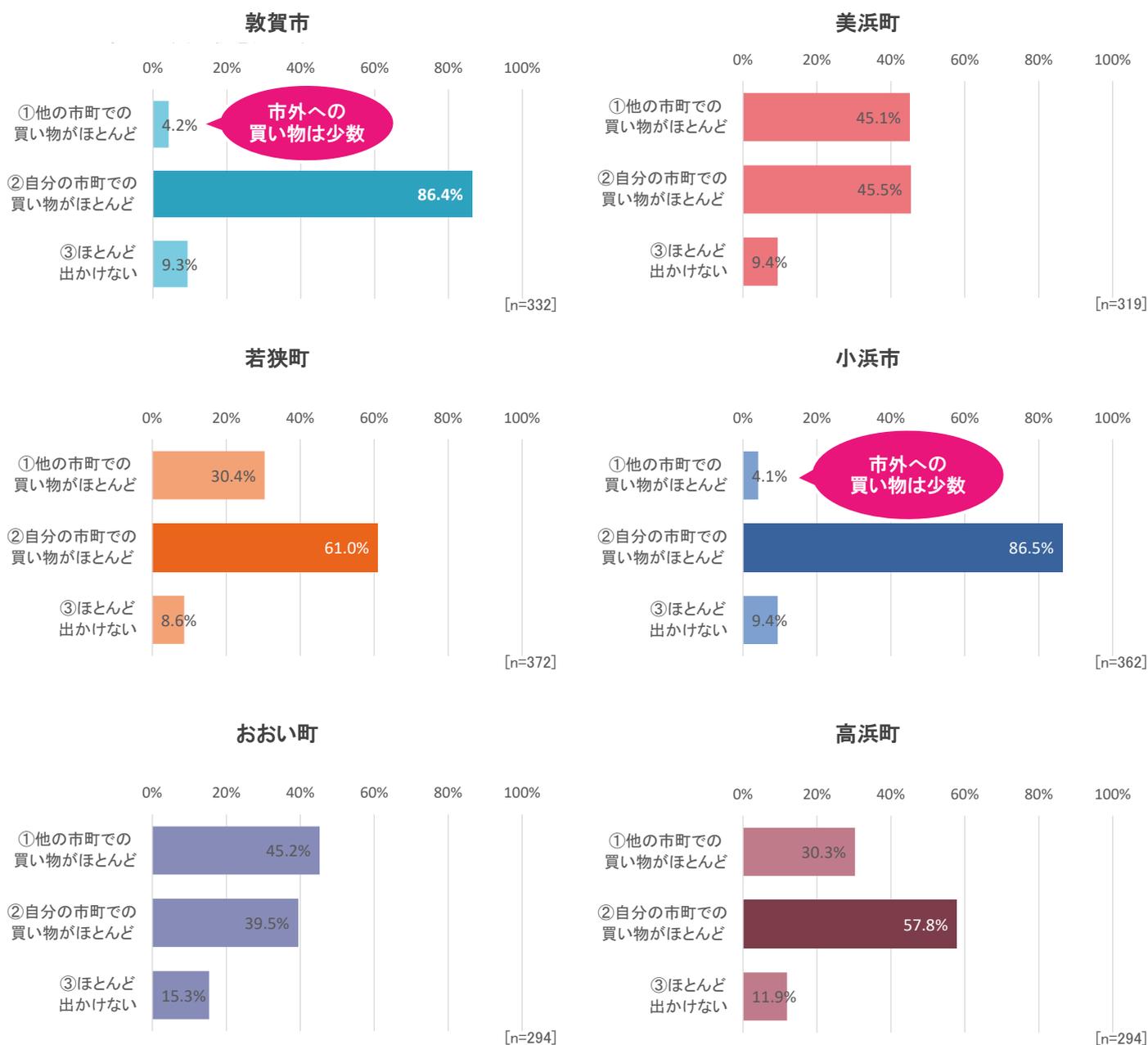
## 5. 居住者へのアンケート

居住者へのアンケート調査について、調査結果から、ポイントになると考えられる事項を以下に示します。

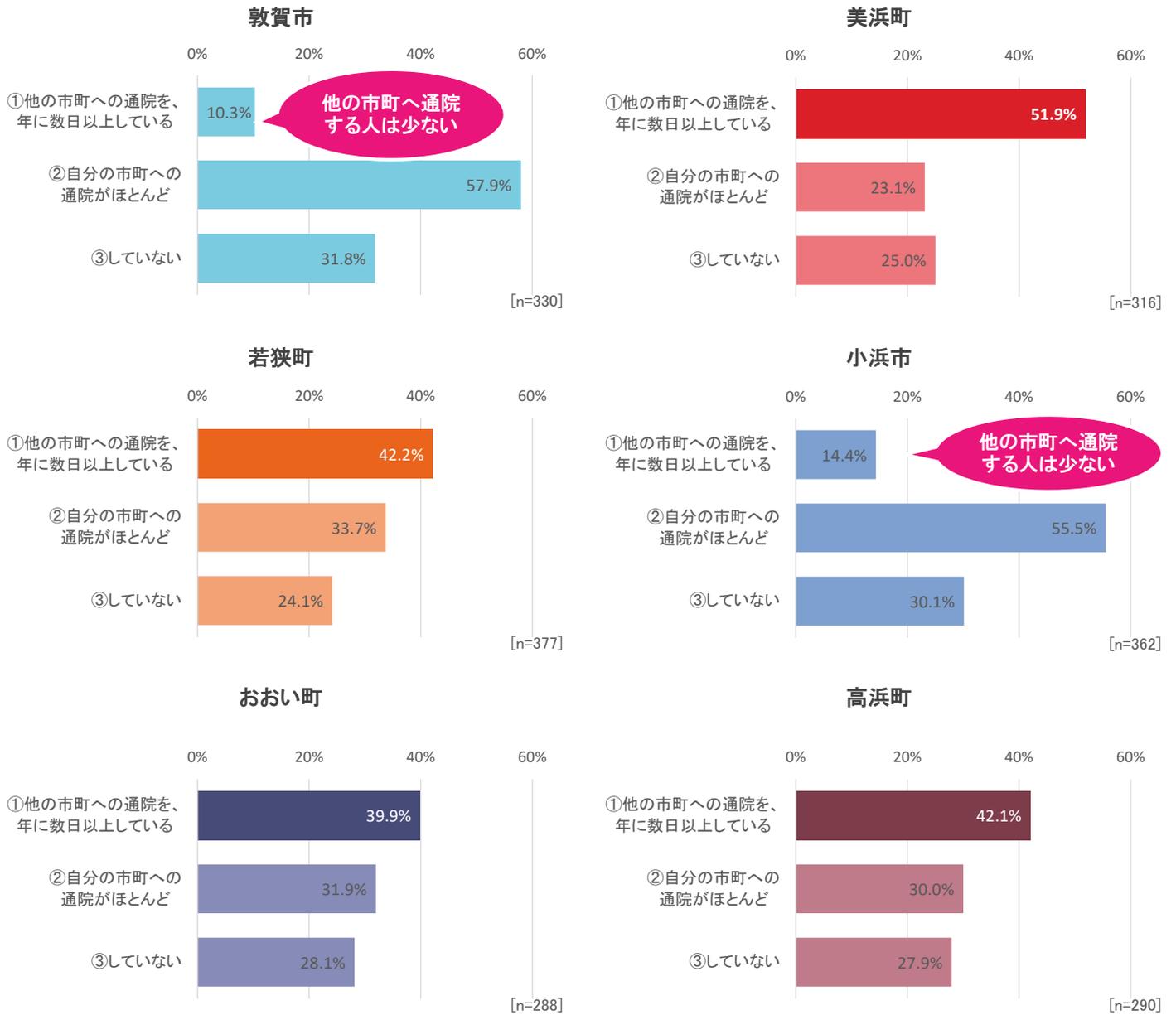
《各市町の居住者の市町間の外出状況について》

- 普段の買い物は、居住する市町内で済ませている人が多い状況  
通院では、4町から、町外へ出かける人が多い。

### 普段の買い物をほかの市町でしているか



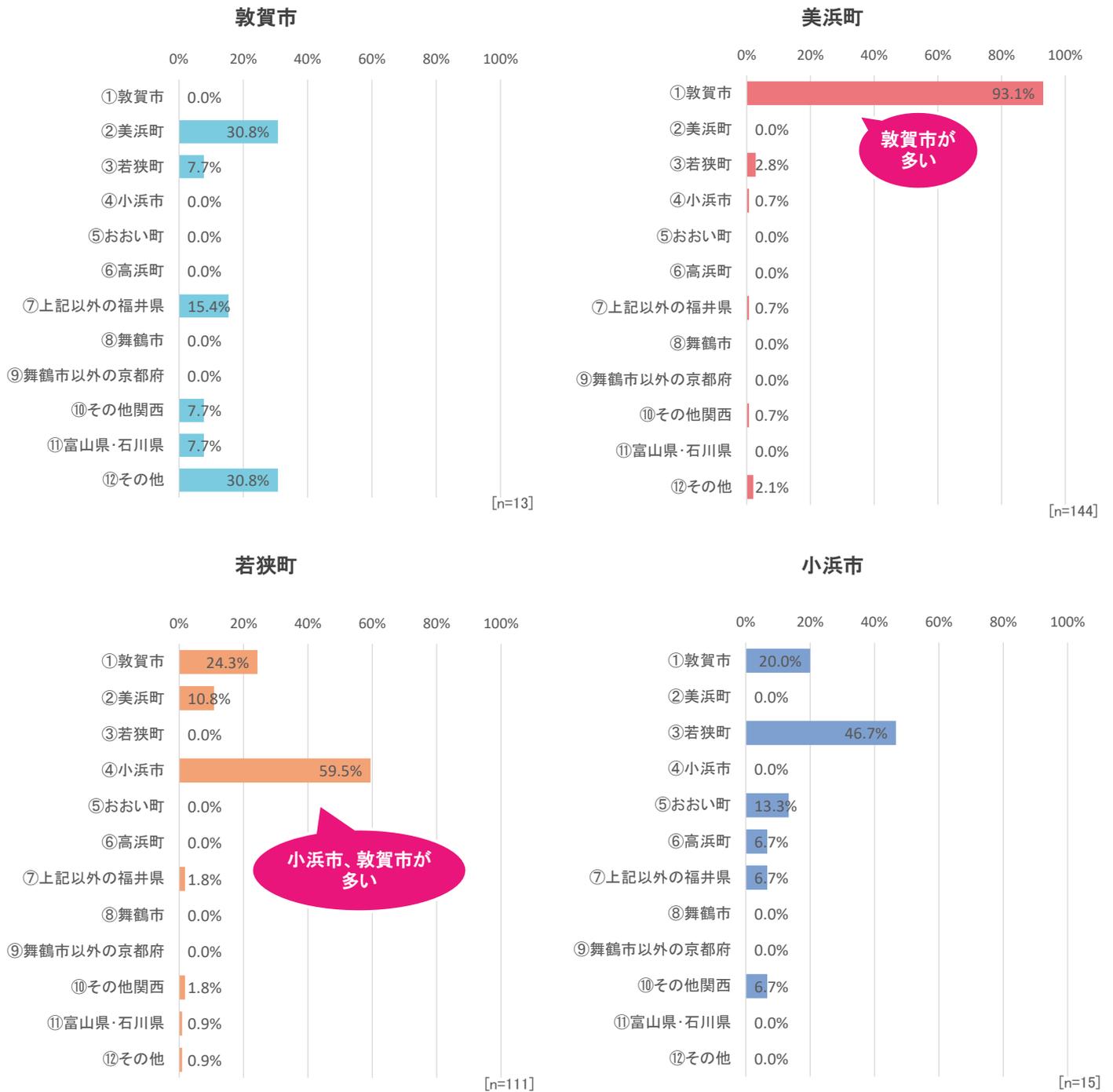
## 定期的な通院を他の市町でしているか



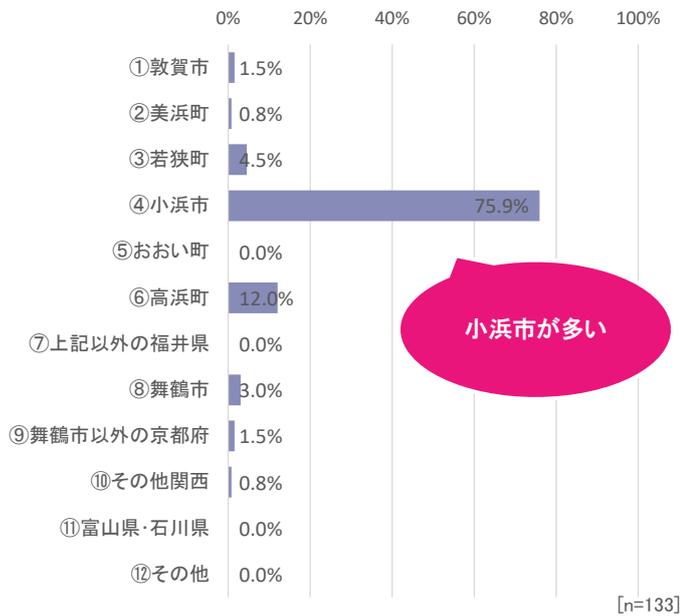
- 他の市町への外出は、「美浜町→敦賀市」、「若狭町→敦賀市・小浜市」、「おおい町→小浜市」、「高浜町→舞鶴市・小浜市」の外出が多い状況  
京都方面への外出もある。

⇒日常生活は市町内で済んでいる外出が多く、頻度は少ないが、市町外（病院、大型店等）への移動ニーズもある。

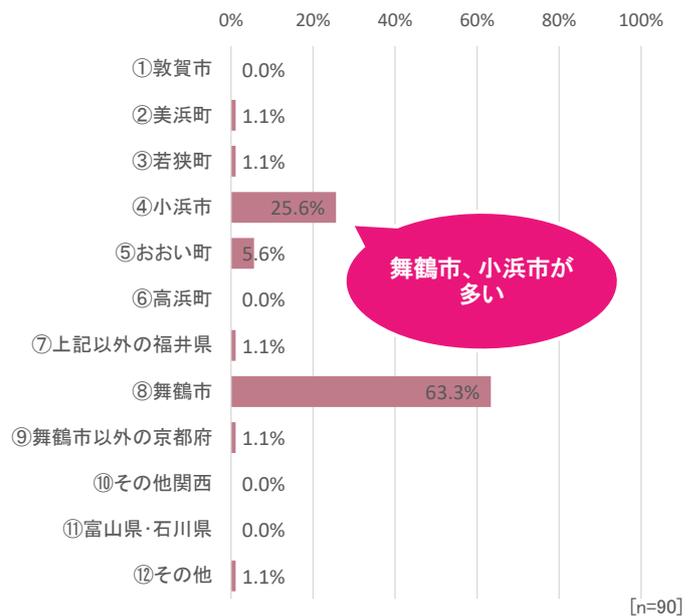
### 他の市町への普段の買い物先



### おい町

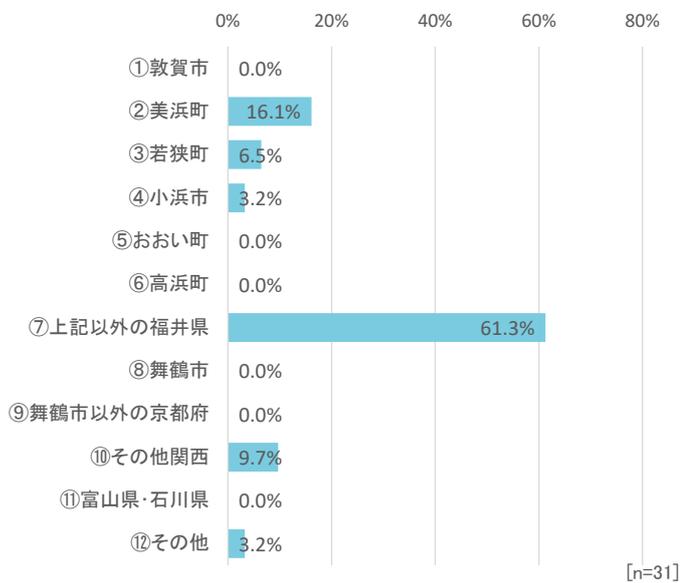


### 高浜町

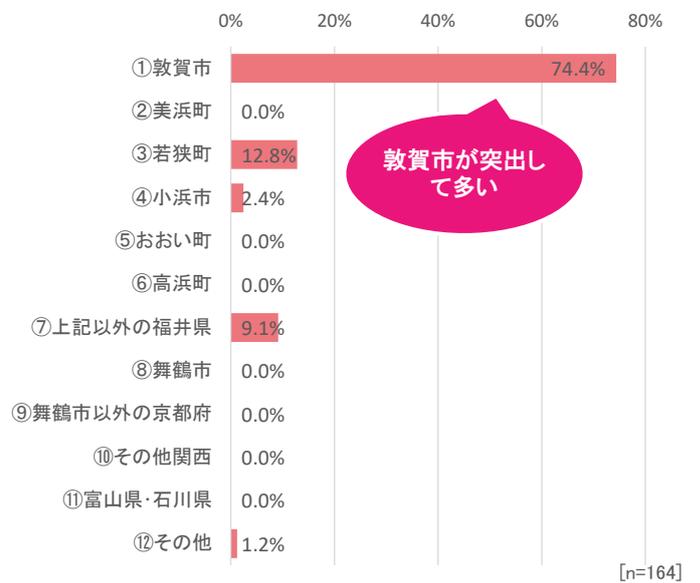


### 他の市町への通院先の場所

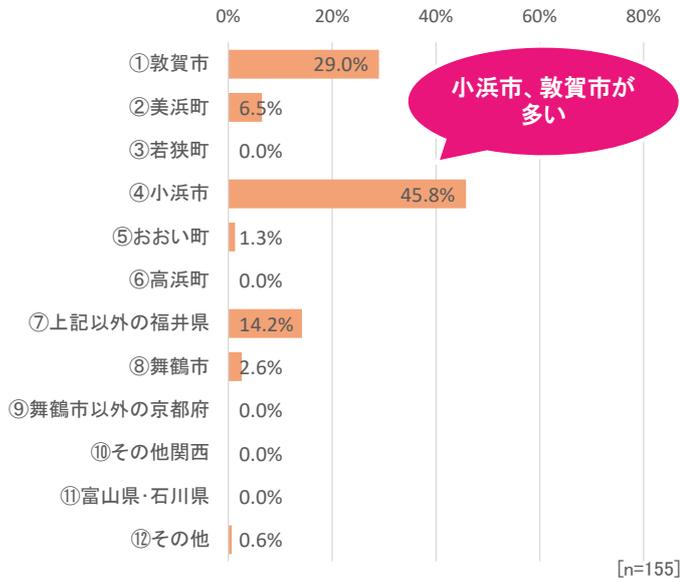
#### 敦賀市



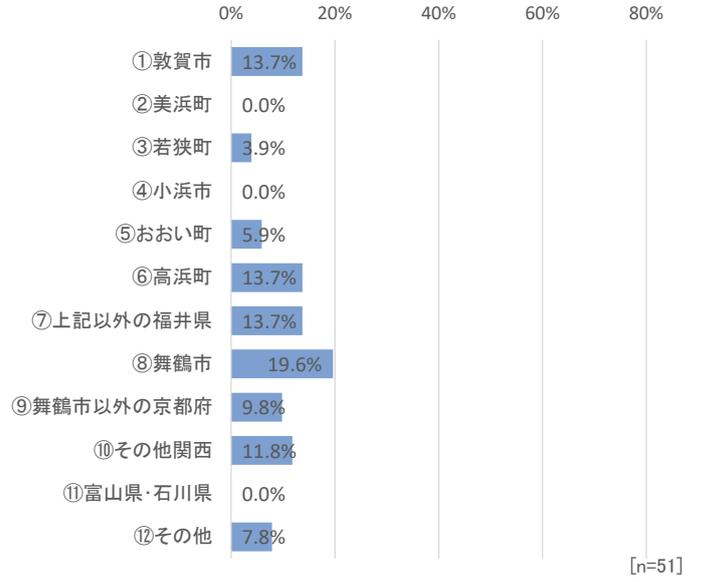
#### 美浜町



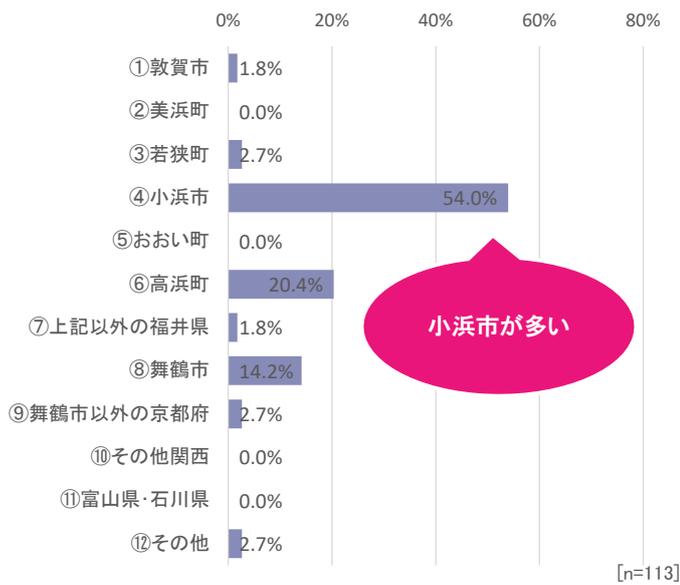
### 若狭町



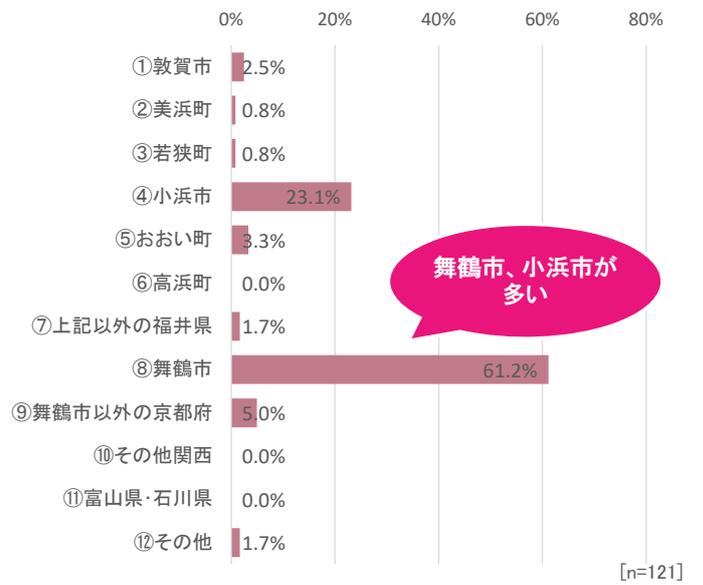
### 小浜市



### おおい町



### 高浜町



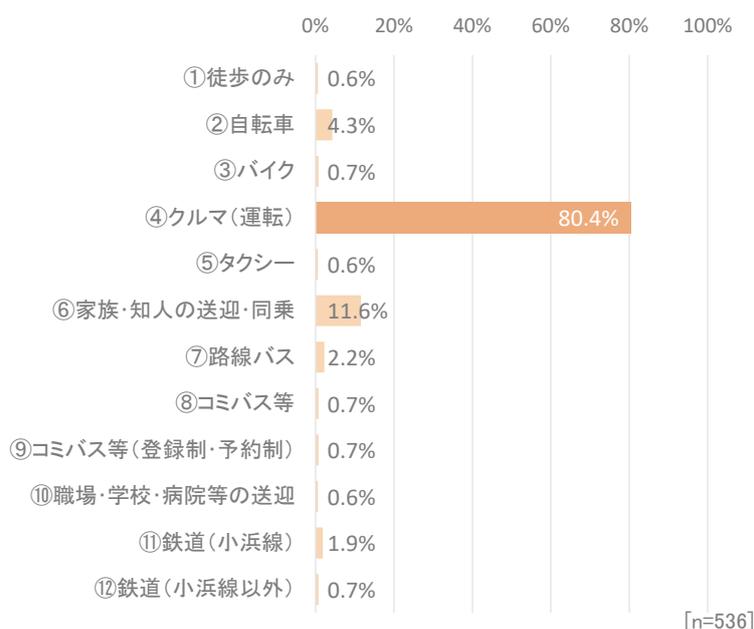
《外出時の移動手段の選択状況、行動パターンについて》

●他の市町への移動手段は、大半が「クルマ」

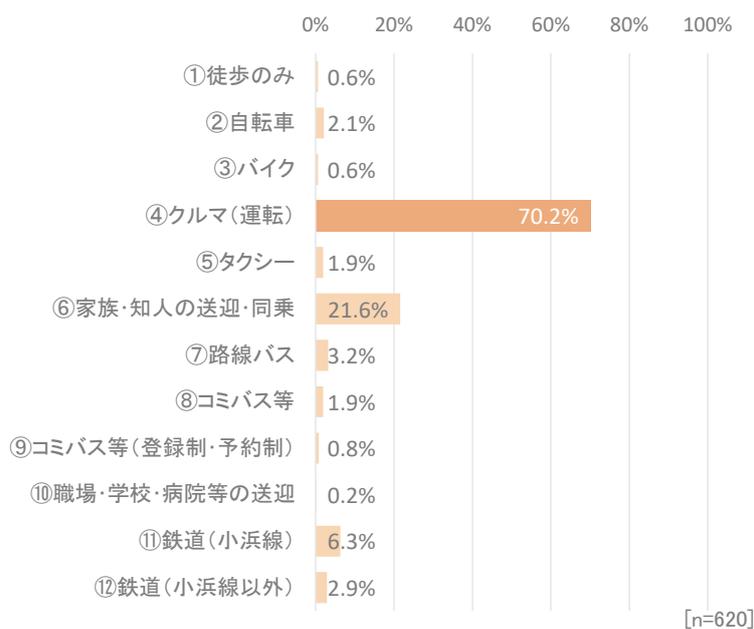
「小浜線」を利用する人は少数

「バス等」の利用者は僅少で、「送迎・同乗」のほうが上回っている。

他の市町の普段の買い物先への移動手段

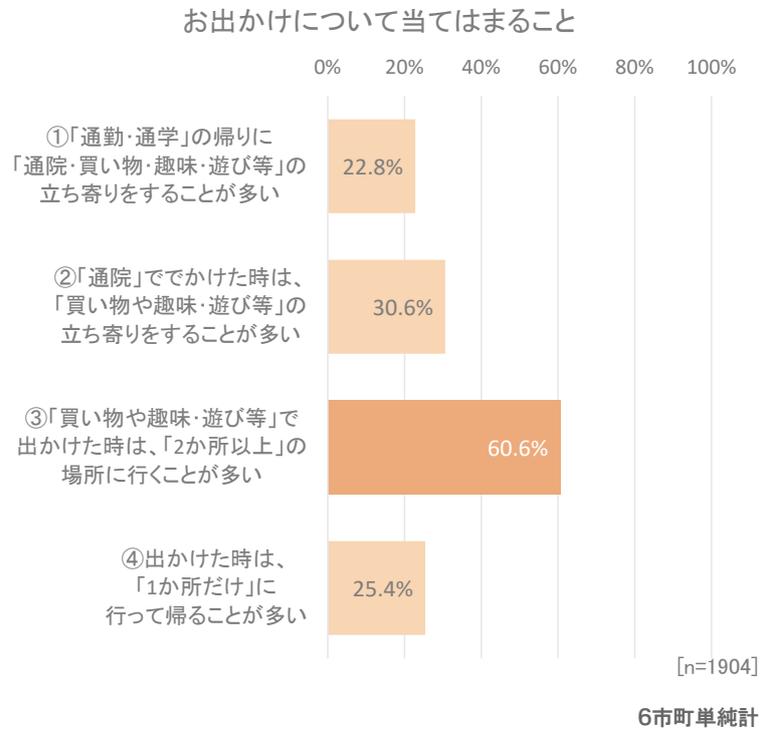


他の市町の通院先への移動手段



6市町単純計

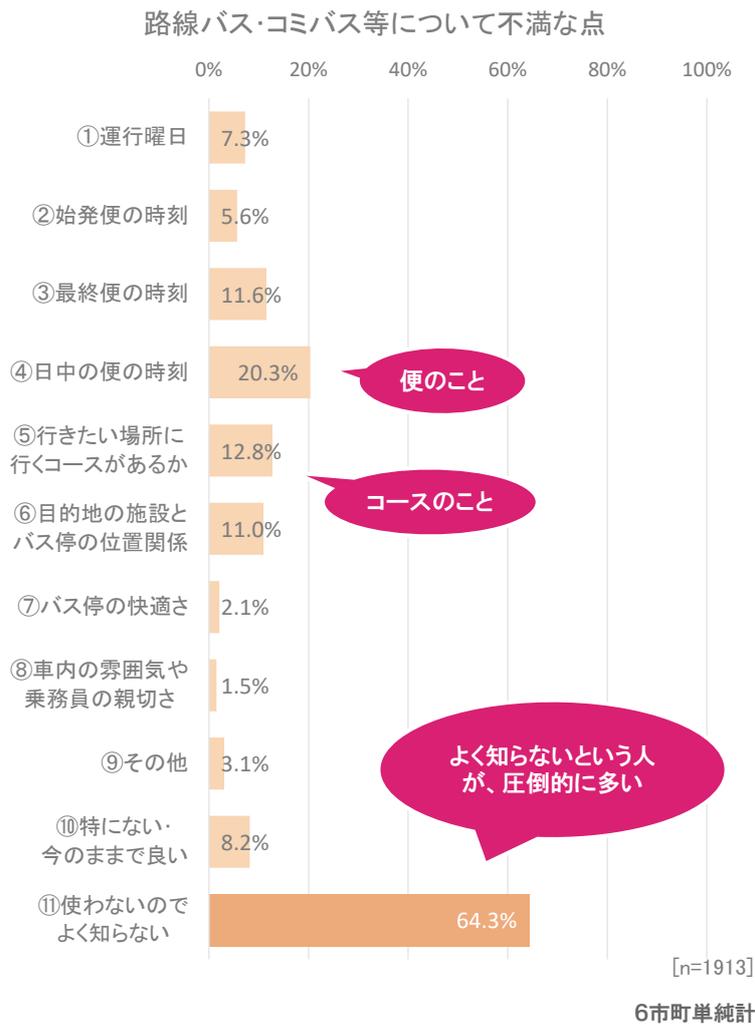
●市町外へ出かけた際は、複数の場所を回る人が多数



《公共交通の満足状況、改善希望等について》

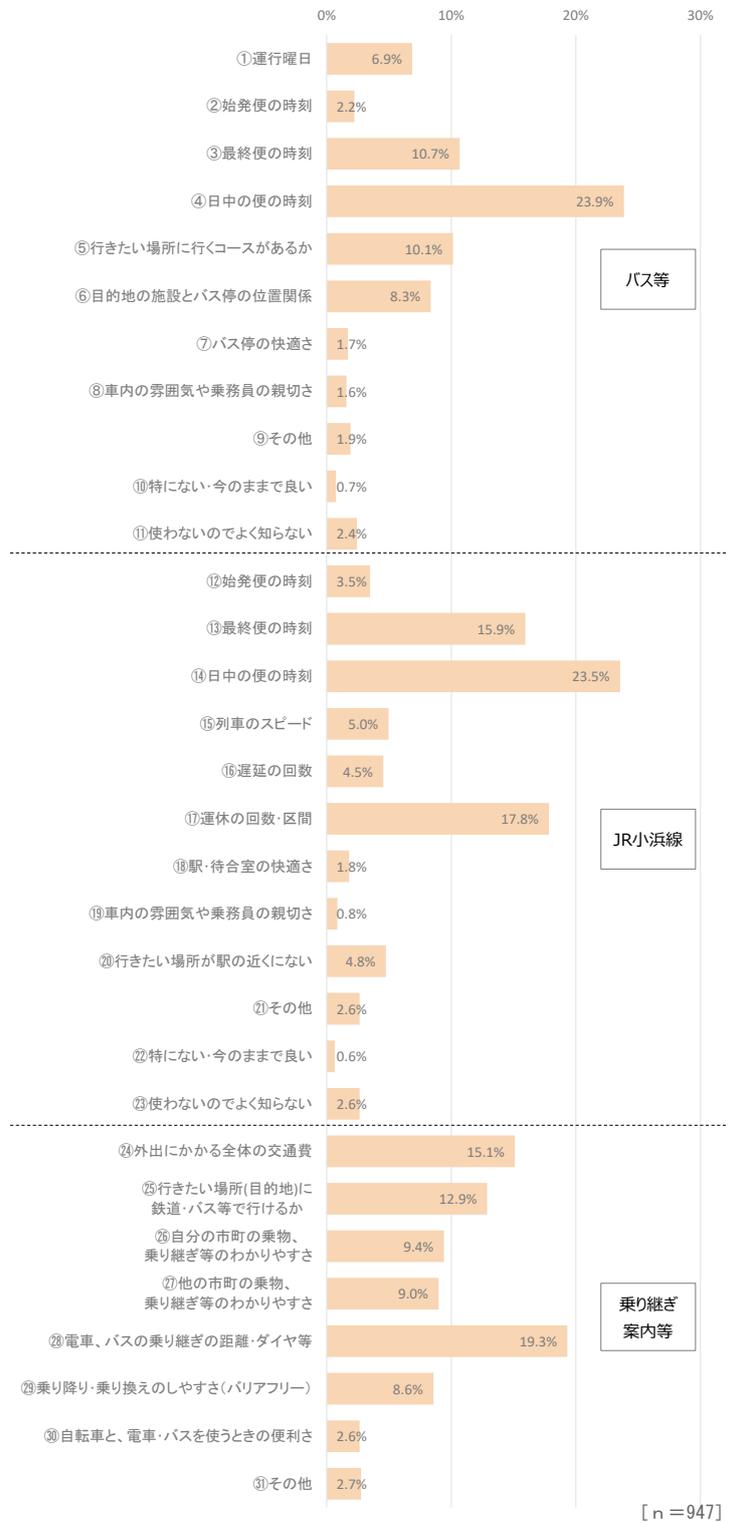
●バス等や小浜線を「使わないのでよく知らない」という人が多数

⇒クルマ志向であるため、公共交通が選択肢にない。



- （記述された中では、）バス等・小浜線の「便数」、「最終便」、バス等の「コース」、小浜線の「運休」、外出全体の「費用」、「乗り継ぎ」に関することが多い。  
「わかりにくい」との声も多い（バス等への希望は、主に市町内のこと）。

鉄道・バス等について改善してほしいこと

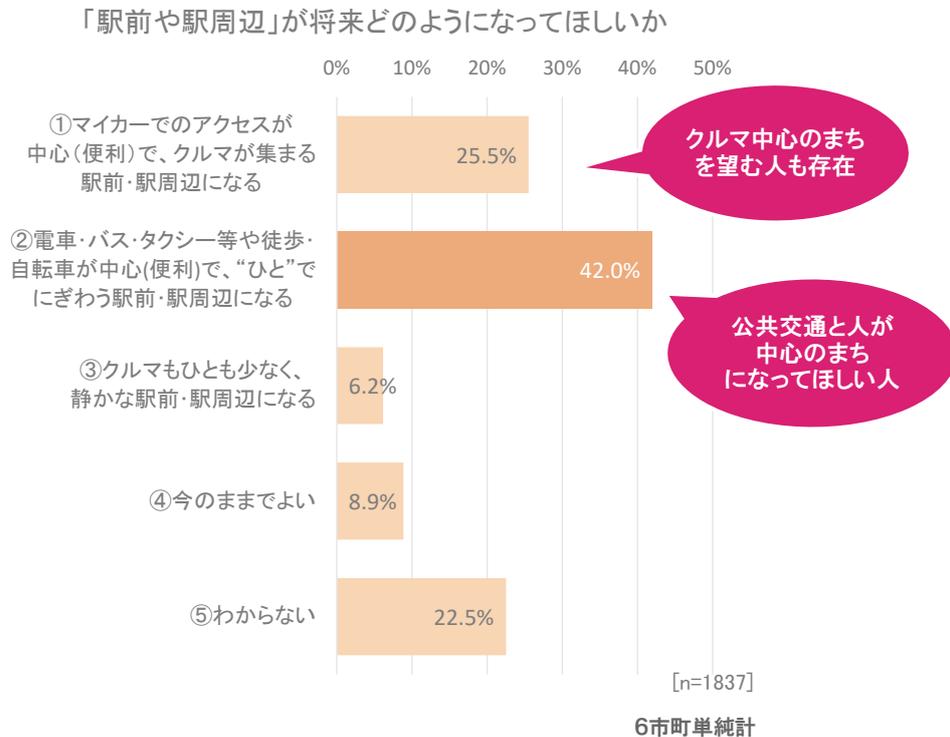
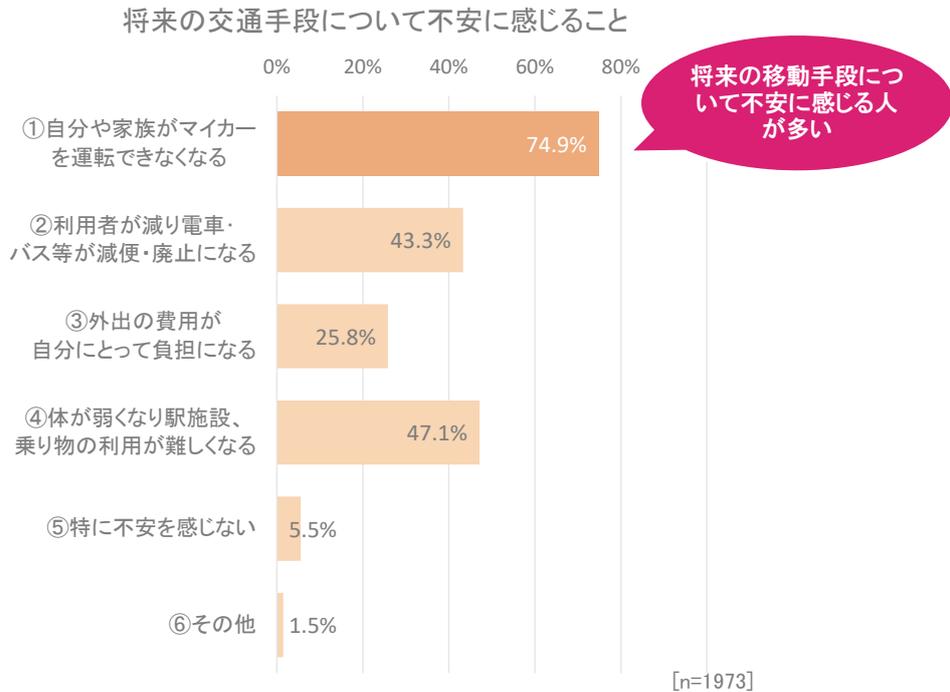


[n=947]

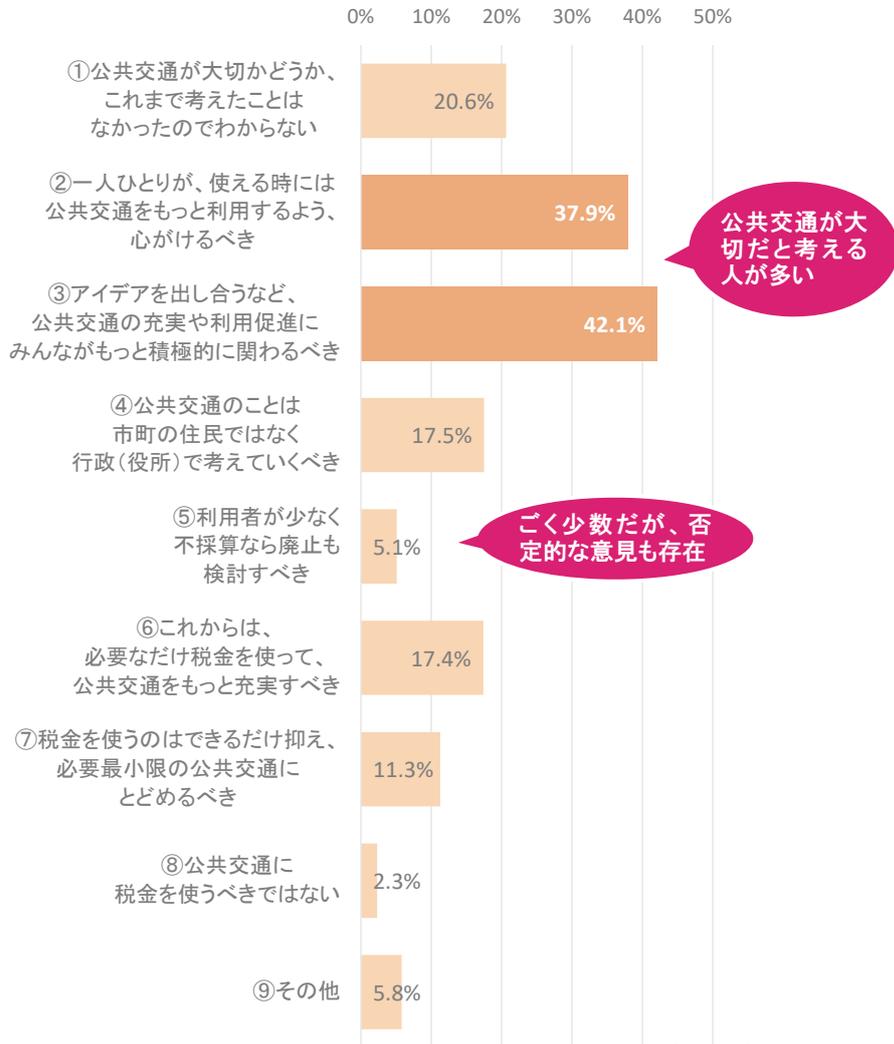
6市町単純計

《将来に向けた居住者の意識について》

- 将来の「移動手段に不安」を感じる人が多く、「公共交通の充実」に前向きな意見も多い。
- 「公共交通と人が中心で、人でにぎわうまち」を望む人が多い。



## 公共交通に対する考え



[n=1880]

6市町単純計

## 6. 高校生へのアンケート

高校生へのアンケート調査について、調査結果から、ポイントになると考えられる事項を以下に示します。

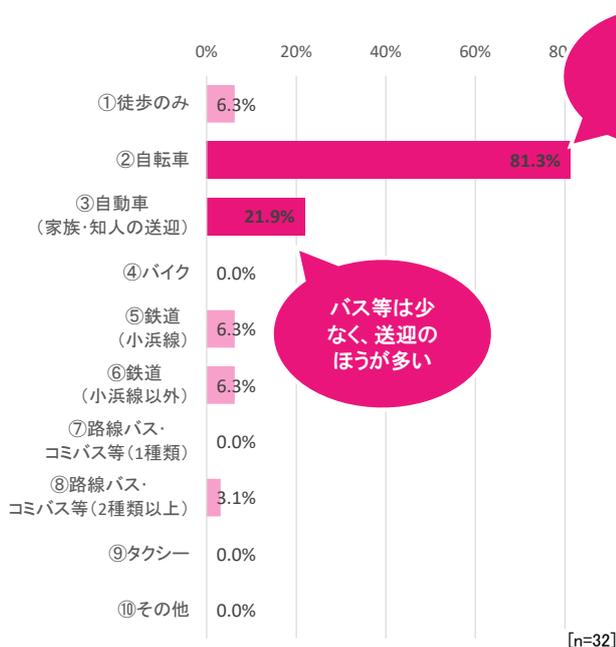
《通学の移動手段の状況について》

- 「小浜線」、「自転車」で通学する生徒が多数。通学で「バス等」を使う生徒もいるが、「クルマの送迎・同乗」のほうが上回っている。片道のみ送迎の場合も少なくない状況

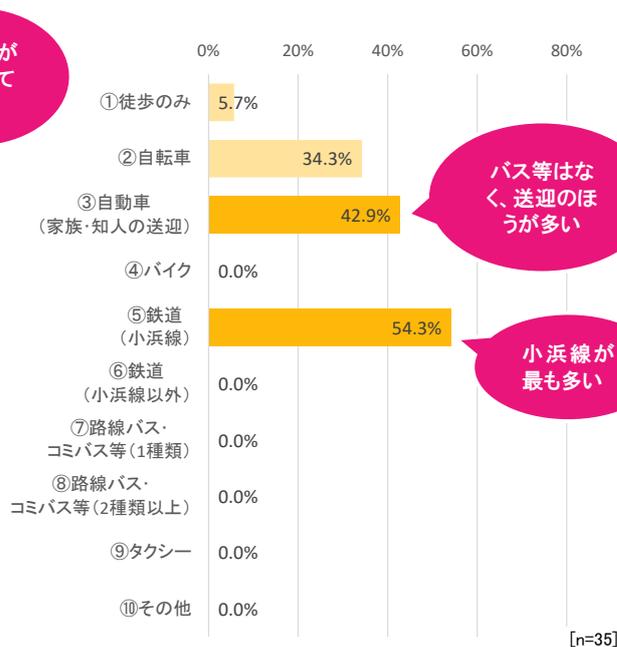
⇒ 小浜線は、通学手段の中心。バス等よりも、送迎等が多い。

### 登校時の移動手段

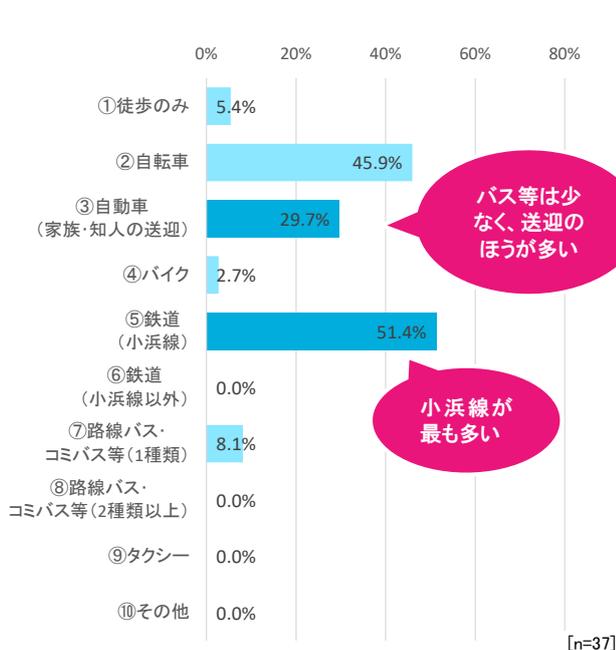
A 高校(敦賀市内)



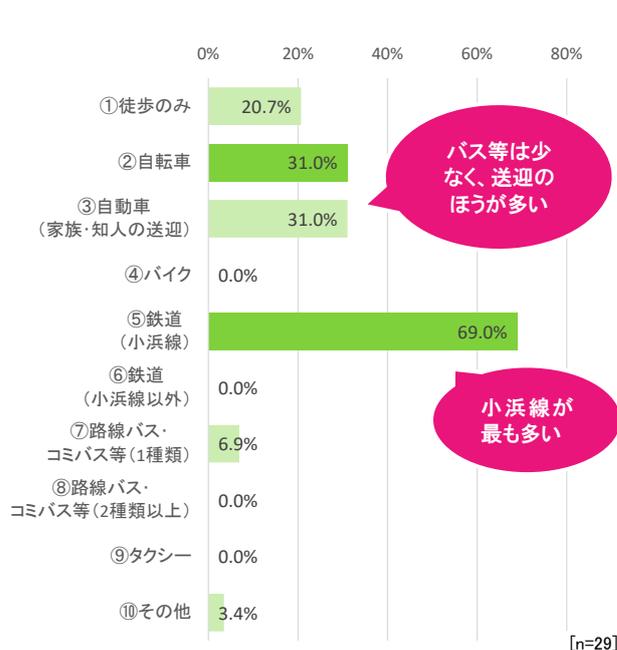
B 高校(若狭町内)



C 高校(小浜市内)



D 高校(小浜市内)

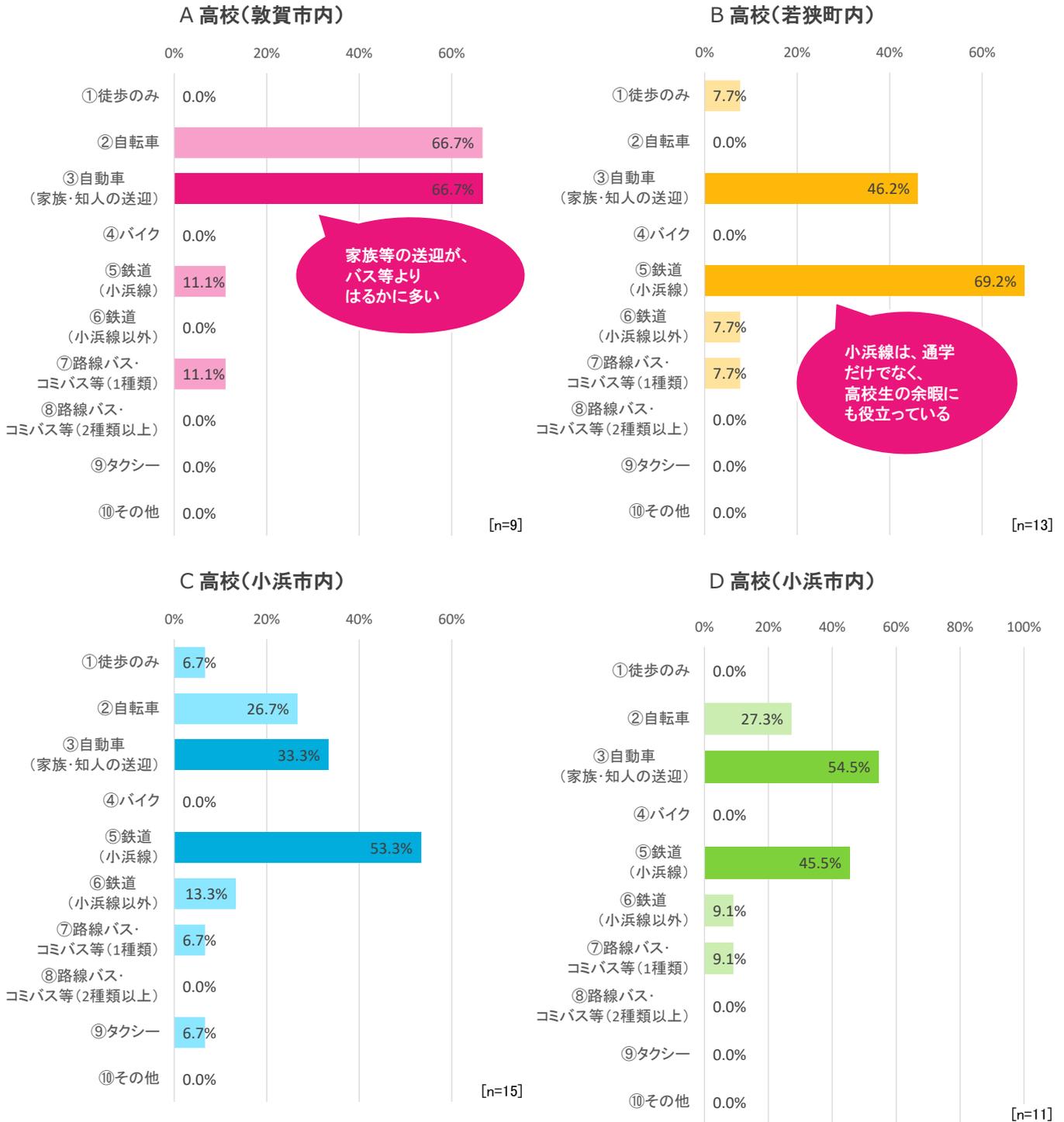


《休日・夏休み等の移動手段について》

●休日、夏休み等に出かけるときの移動手段は、「小浜線」のほか、「家族等の送迎・同乗」

⇒小浜線は、高校生の活発な余暇の行動にも寄与

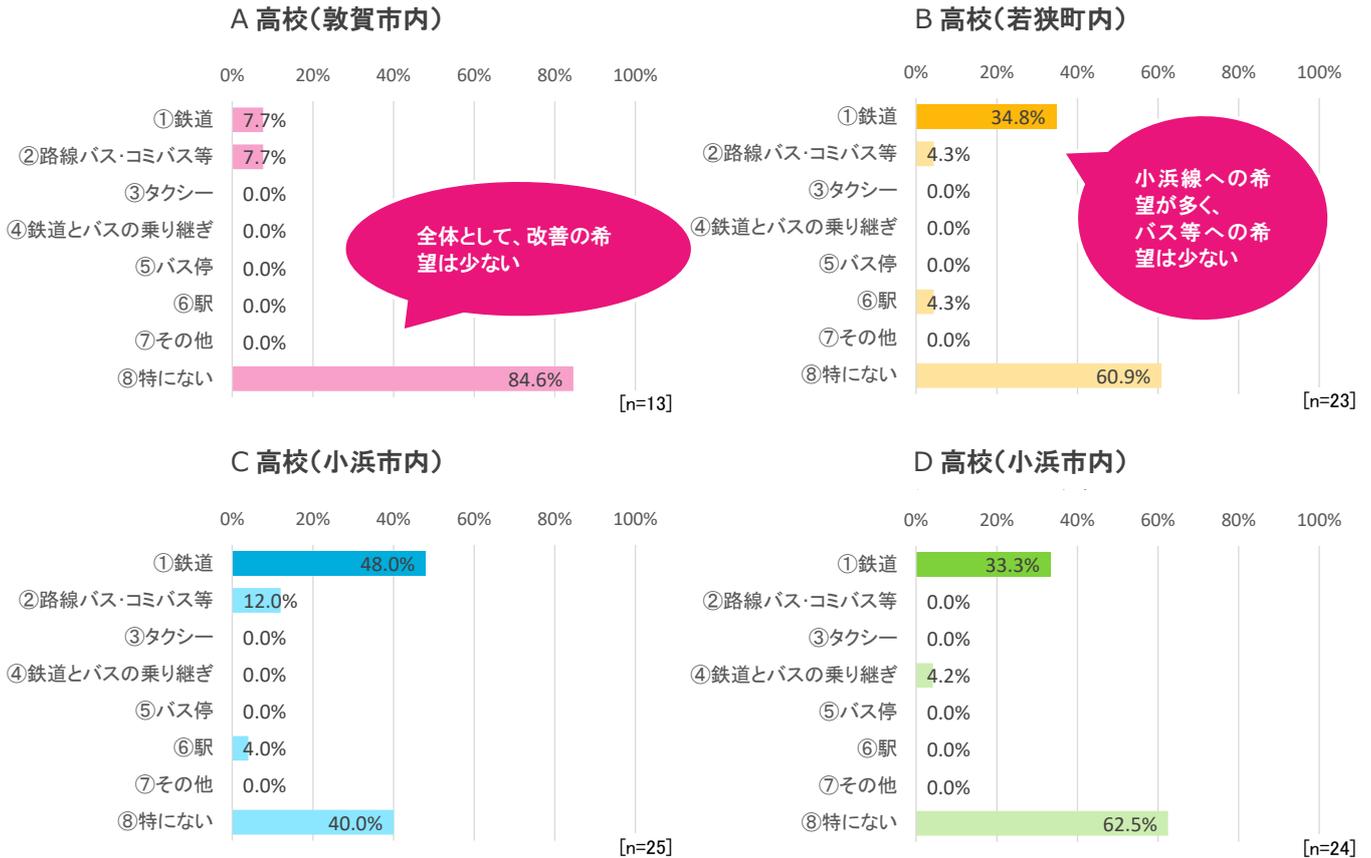
休日・夏休み等に出かける時の移動手段



《高校生の公共交通への改善の希望について》

- 公共交通への改善希望は「特にない」との意見が多数
- (挙げられた中では、)バス等への希望は少なく、小浜線への希望が比較的多い状況

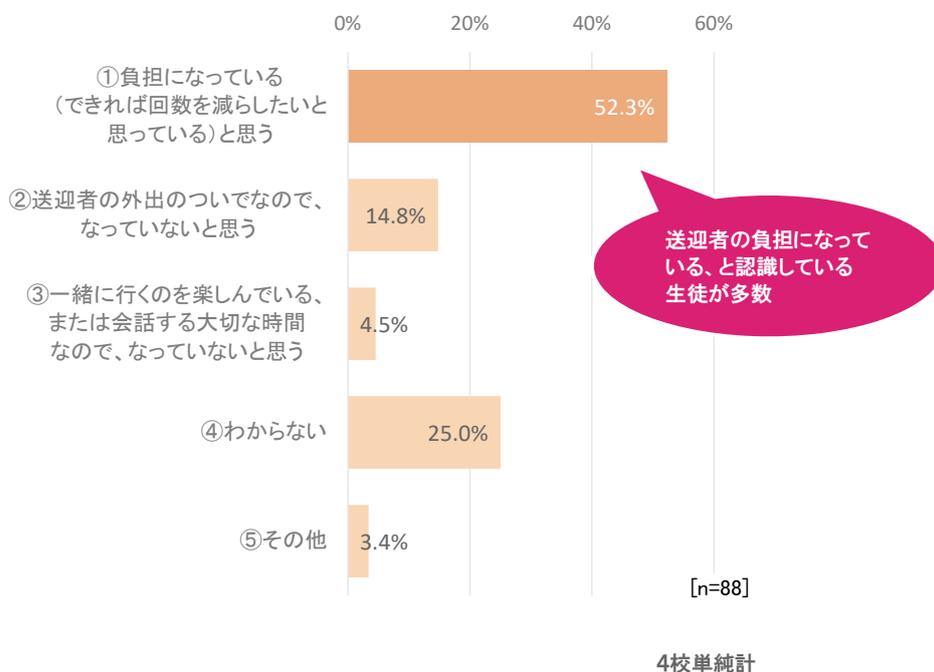
通学での利用について公共交通に改善してほしいこと



《送迎をしてもらっている高校生の意識について》

●「送迎者の負担になっている」と思う生徒が多い。

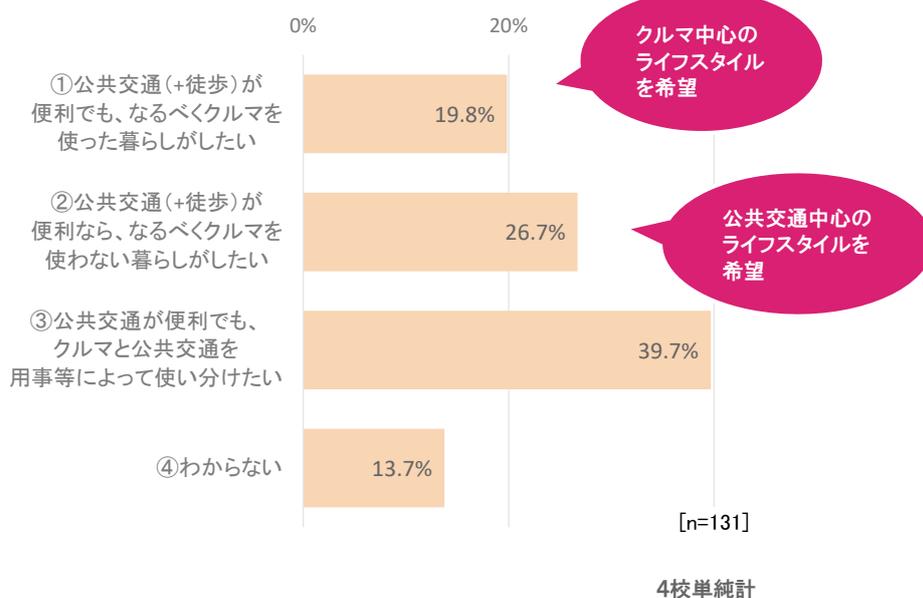
送迎者にとって、送迎が負担になっていると思うか



《将来に向けた高校生の意識について》

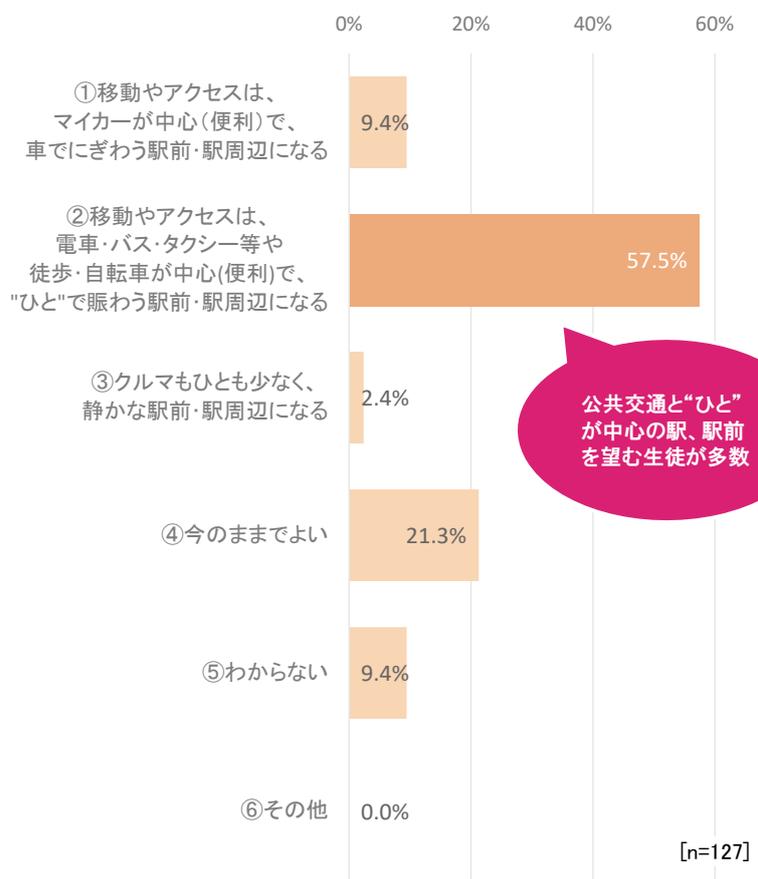
●将来のライフスタイルについて、「公共交通（+徒歩）中心」を望む生徒、「クルマ中心」を望む生徒が、それぞれ存在

卒業後に住むところで  
どのようなスタイルの暮らしをしたいか



- 高校生の時点では、嶺南地域の駅前や周辺の将来について、「公共交通と人が中心で、人でにぎわうまち」を望む生徒が比較的多い。
- 高校生の時点では、クルマ志向が強いわけではない。

将来、嶺南地域の交通とまちが  
どのようになってほしいか



公共交通と“ひと”が中心の駅、駅前を望む生徒が多数

4校単純計

## 7.観光客・来院者・買い物客へのアンケート

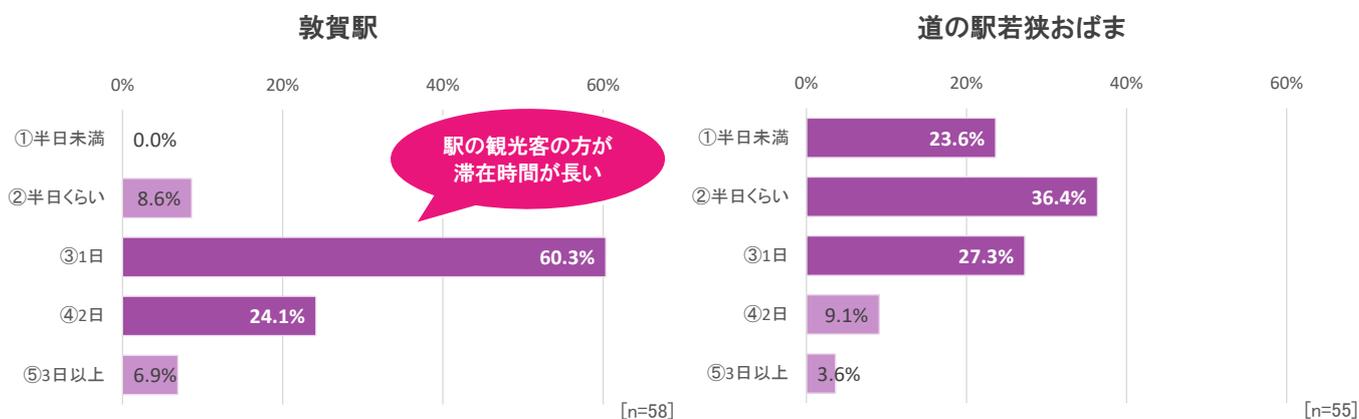
### ①観光客への聞き取り調査

観光客への聞き取り調査について、調査結果から、ポイントになると考えられる事項を以下に示します。

《鉄道、クルマの観光客の観光スタイルについて》

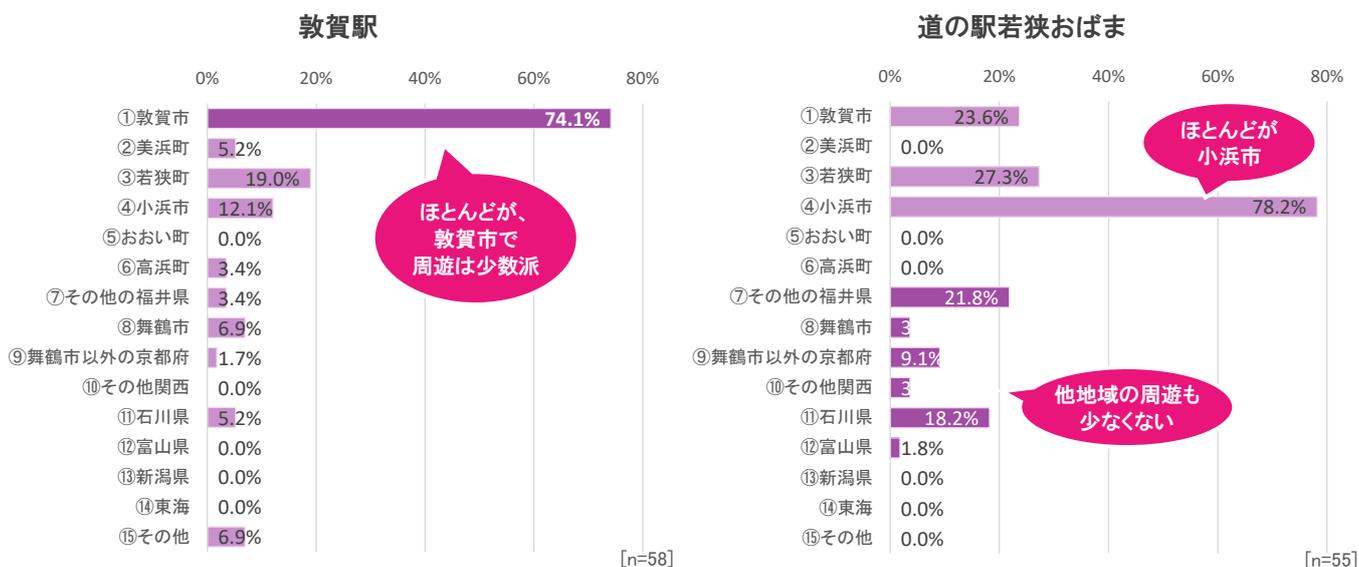
#### ●鉄道での観光客の嶺南地域の滞在時間は、クルマでの観光客より長い。

嶺南地域内の滞在時間



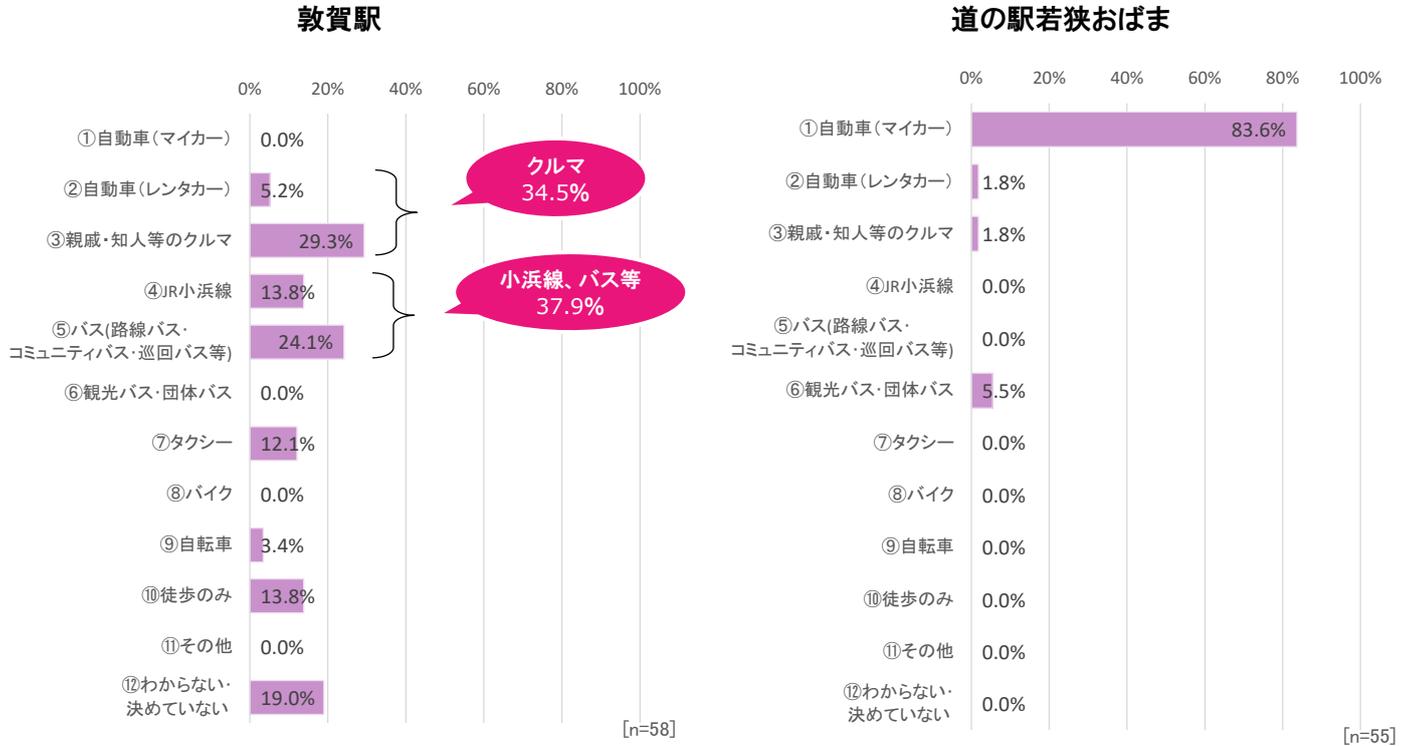
#### ●敦賀駅への観光客の行き先は、ほとんどが敦賀市内で、周遊は少数派

行き先



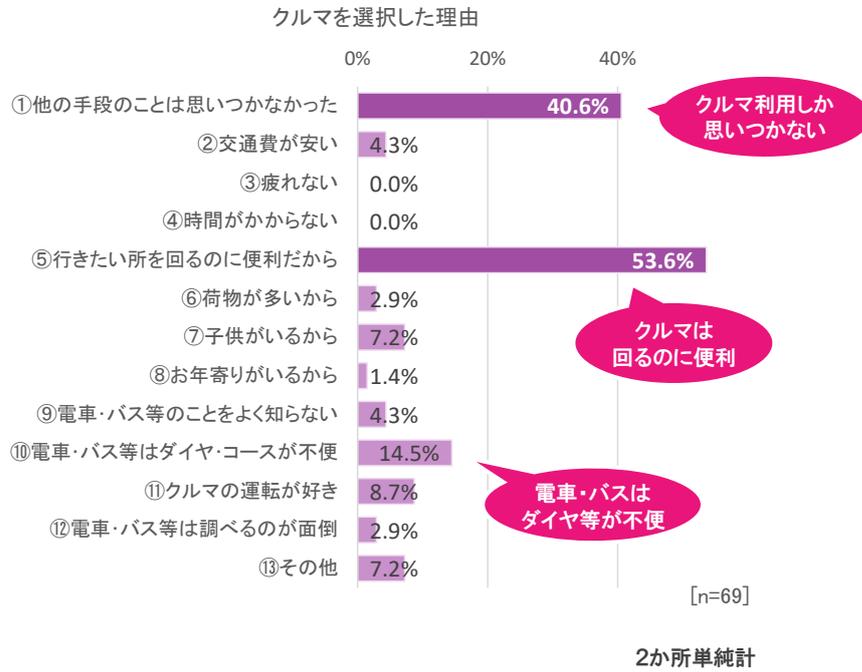
●観光客が嶺南地域をまわるときに、使う（使った）移動手段

嶺南地域内での移動手段

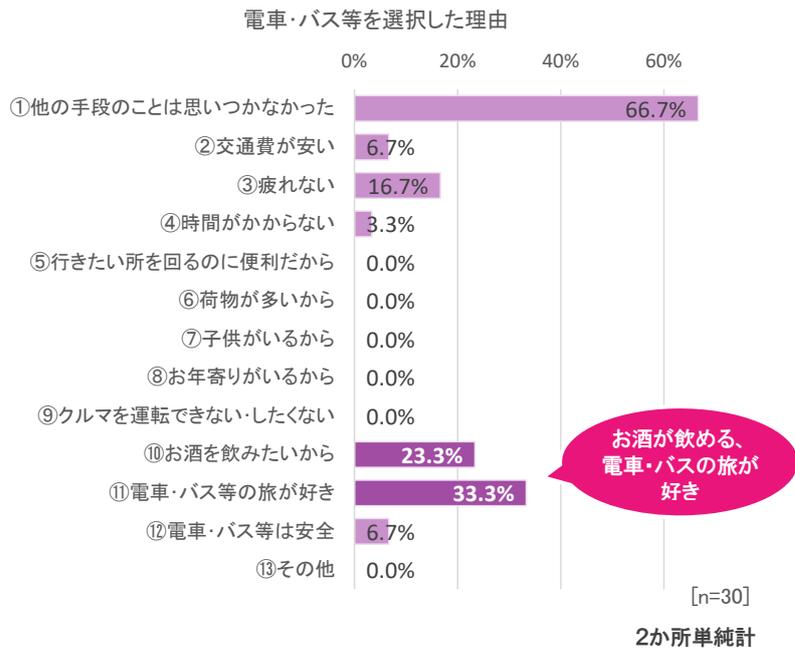


《鉄道、クルマでの観光の選択理由について》

●クルマでの観光客は「他が思いつかない」、次いで「周遊に便利」、ダイヤ等が不便



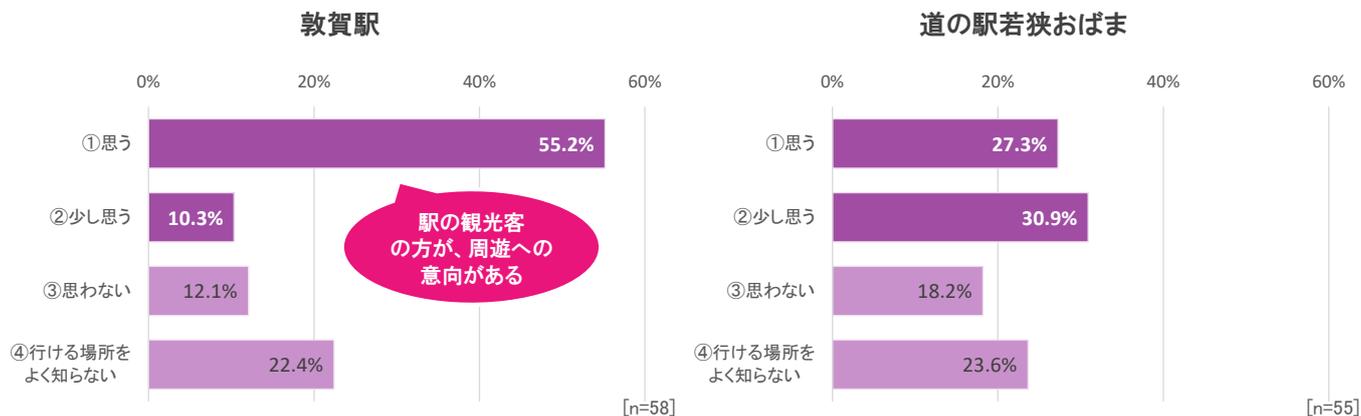
●電車・バスでの観光客は、「電車・バスが好き」「お酒を飲みたい」



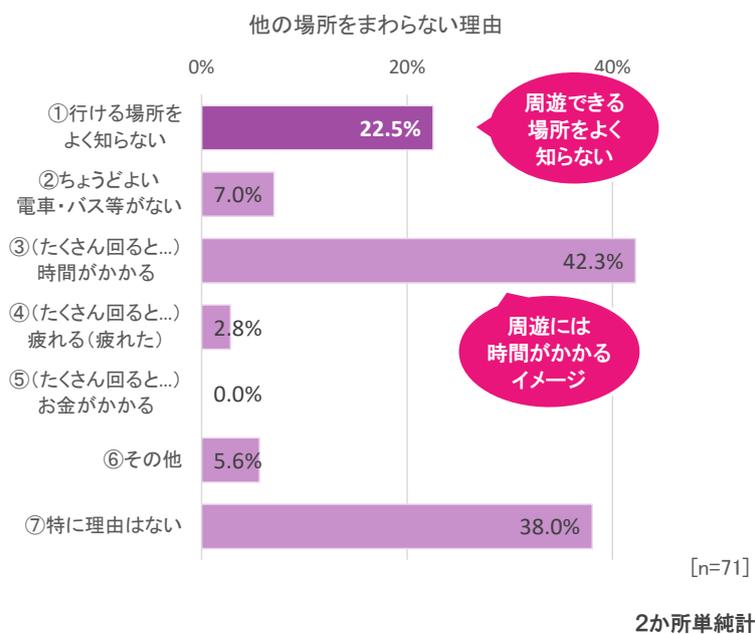
《観光客の今後の意向について》

●特に敦賀駅の観光客で、もっと周遊したいという意向が高くなっている。

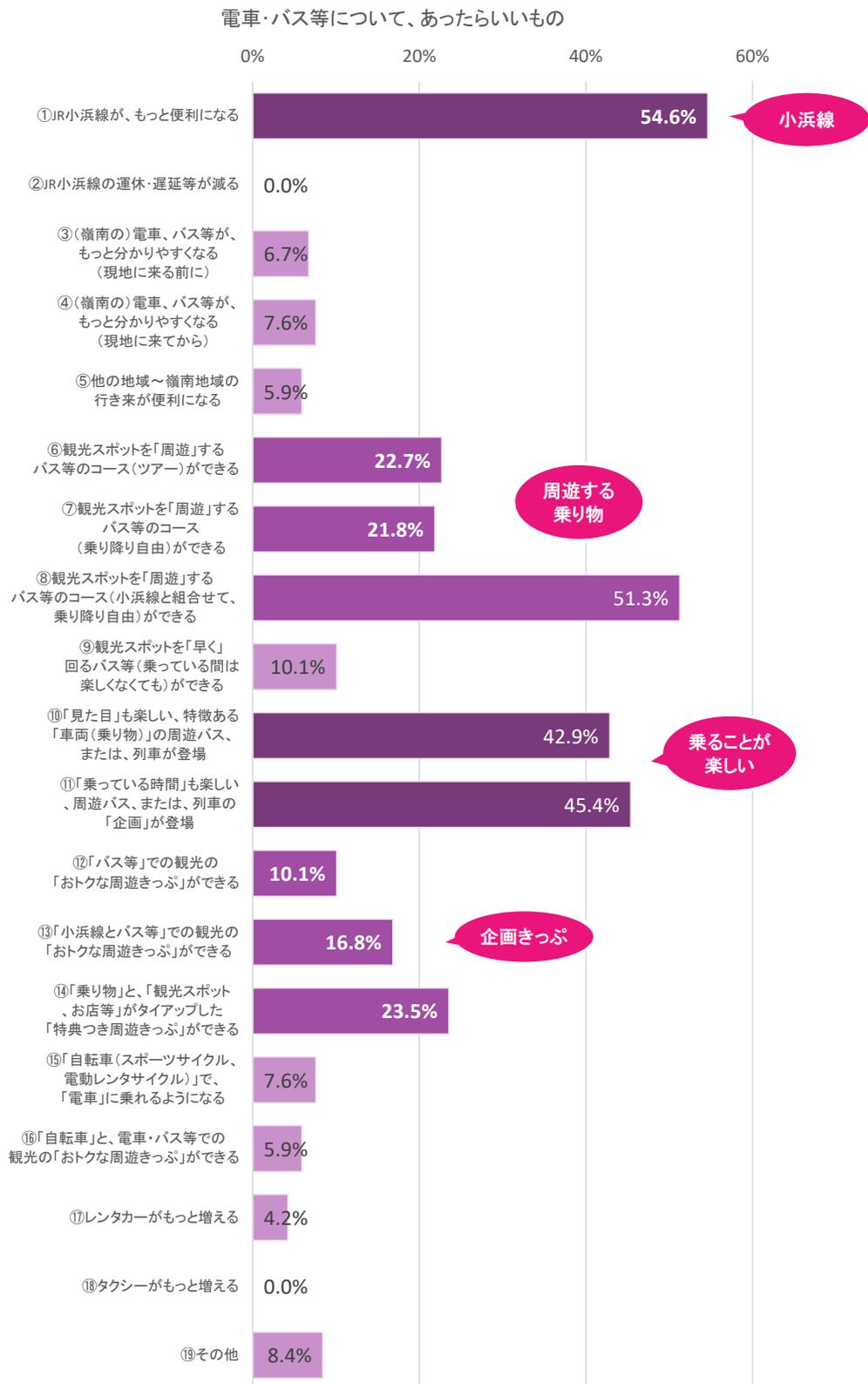
周遊への意向



●今回周遊しなかった理由は、「時間がかかる」「よく知らない」



●今後の希望は、「小浜線の利便性」「周遊コース」「周遊する乗り物」「周遊きっぷ」等



[n=119]

2か所単純計

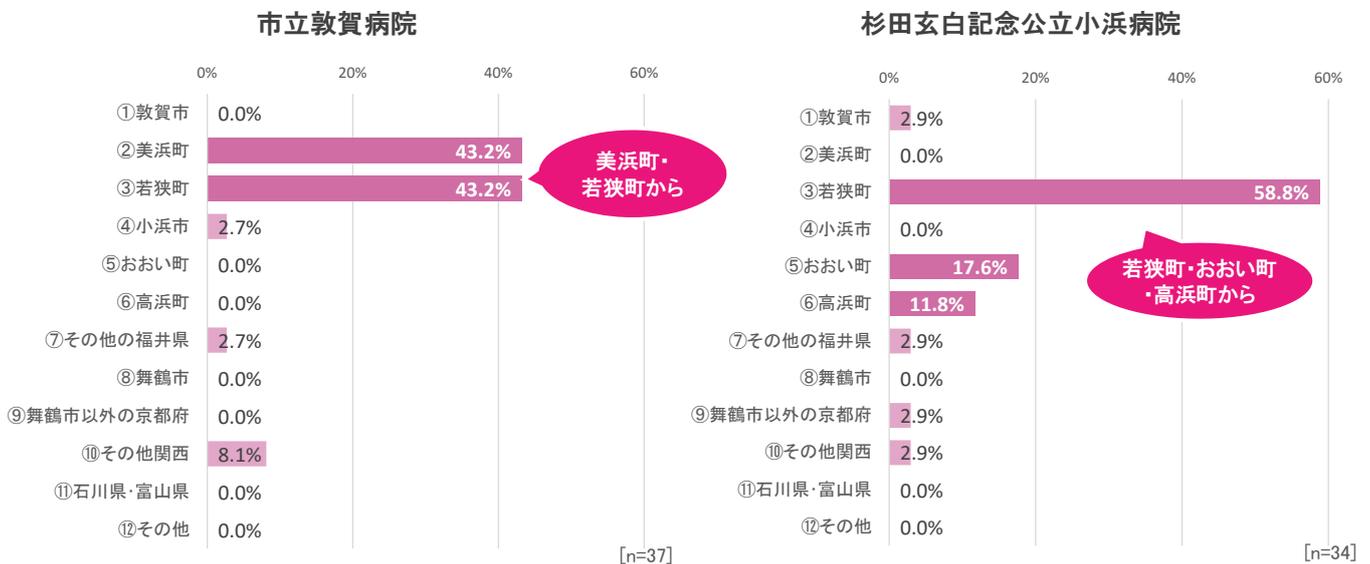
## ②来院者への聞き取り調査

来院者への聞き取り調査について、調査結果から、ポイントになると考えられる事項を以下に示します。

### 《市外からの来院状況について》

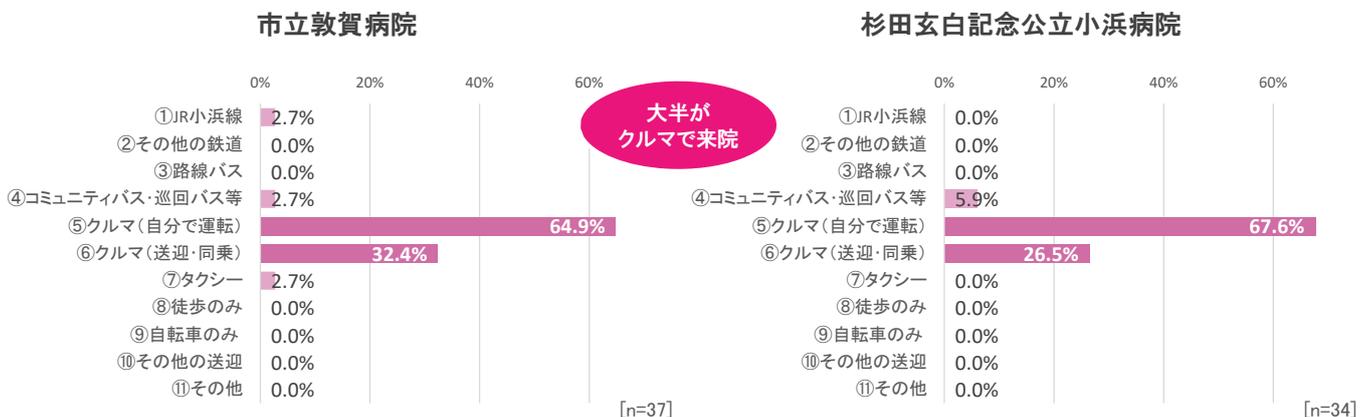
- 敦賀病院へは美浜町・若狭町からの来院が多く、小浜病院へは若狭町・おおい町・高浜町からの来院が多い。

### お住まい

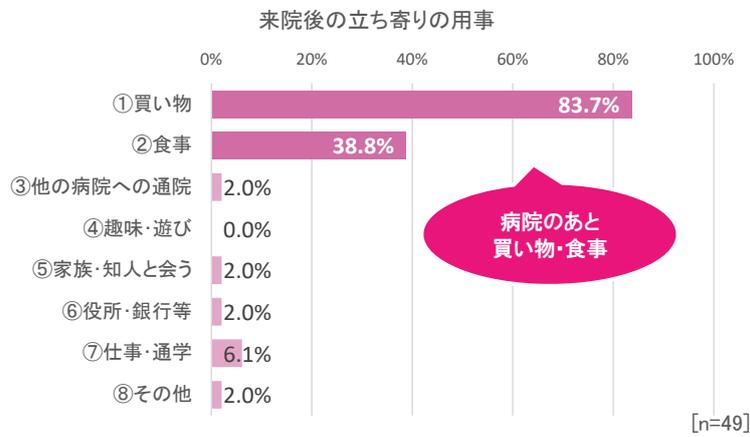
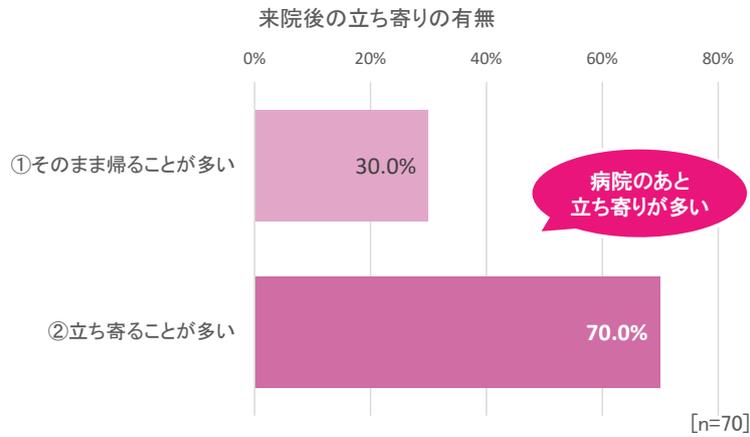


- 市外からの来院者は、大半がクルマを利用。送迎・同乗も少なくない。

### 来院手段



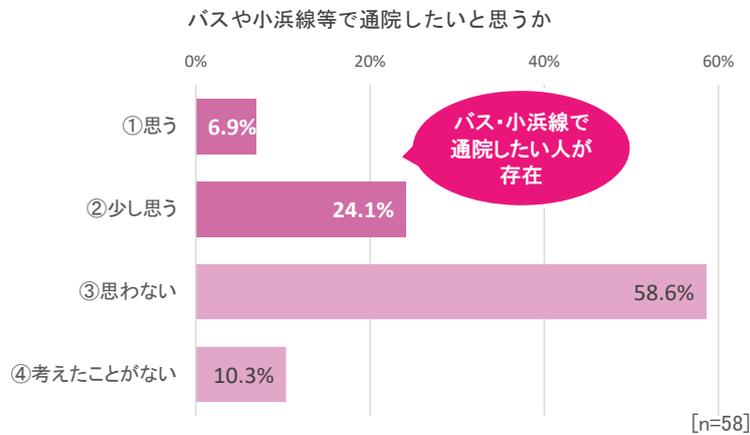
●来院後、買い物先等に立ち寄る人が多い。立ち寄り先は、大半が市内



2病院単純計

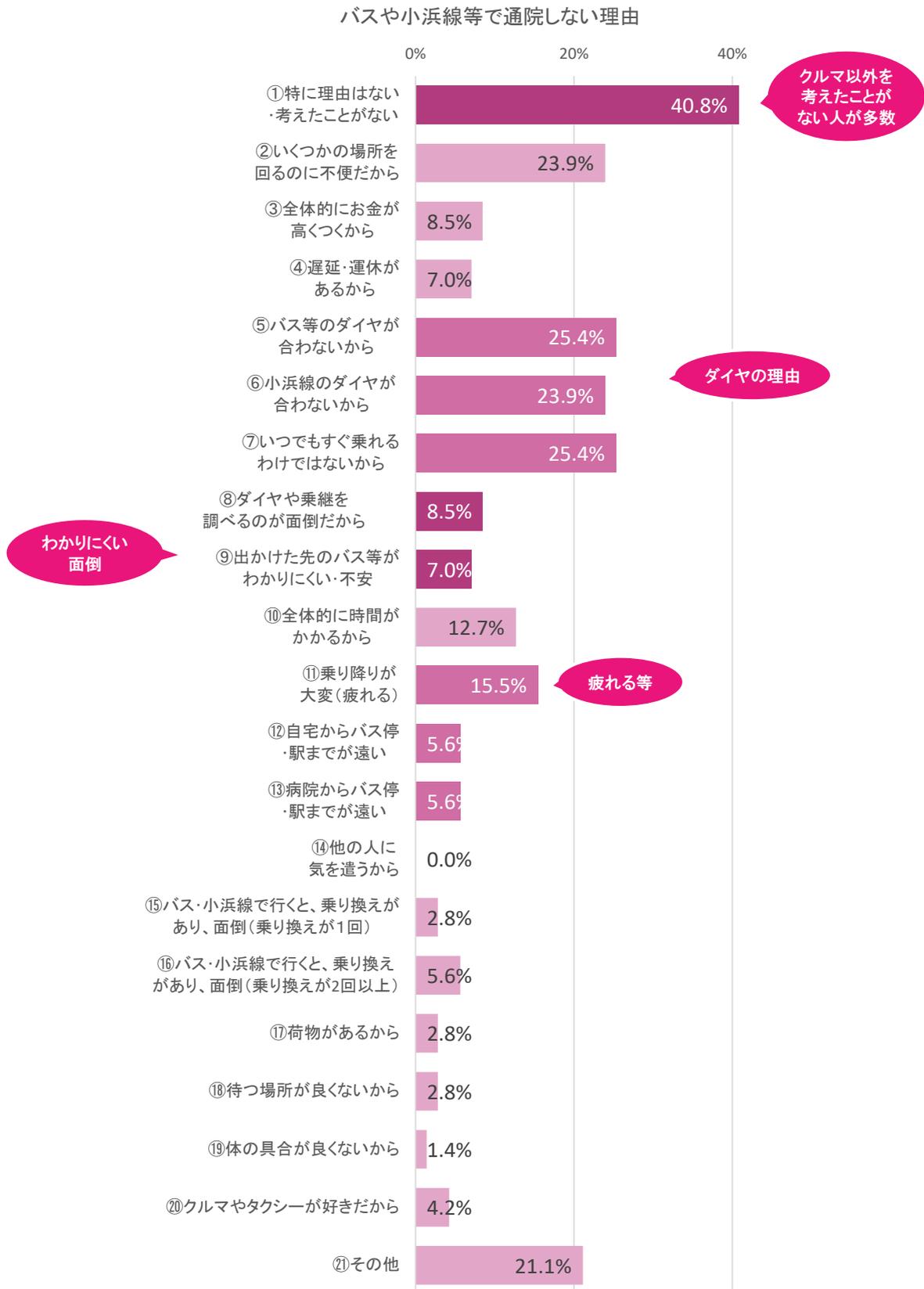
《来院者の意向等について》

●できれば、バス・小浜線等で通院したい人が存在



2病院単純計

●「クルマ以外での通院を考えたことがない」人も多数



[n=71]

2病院単純計

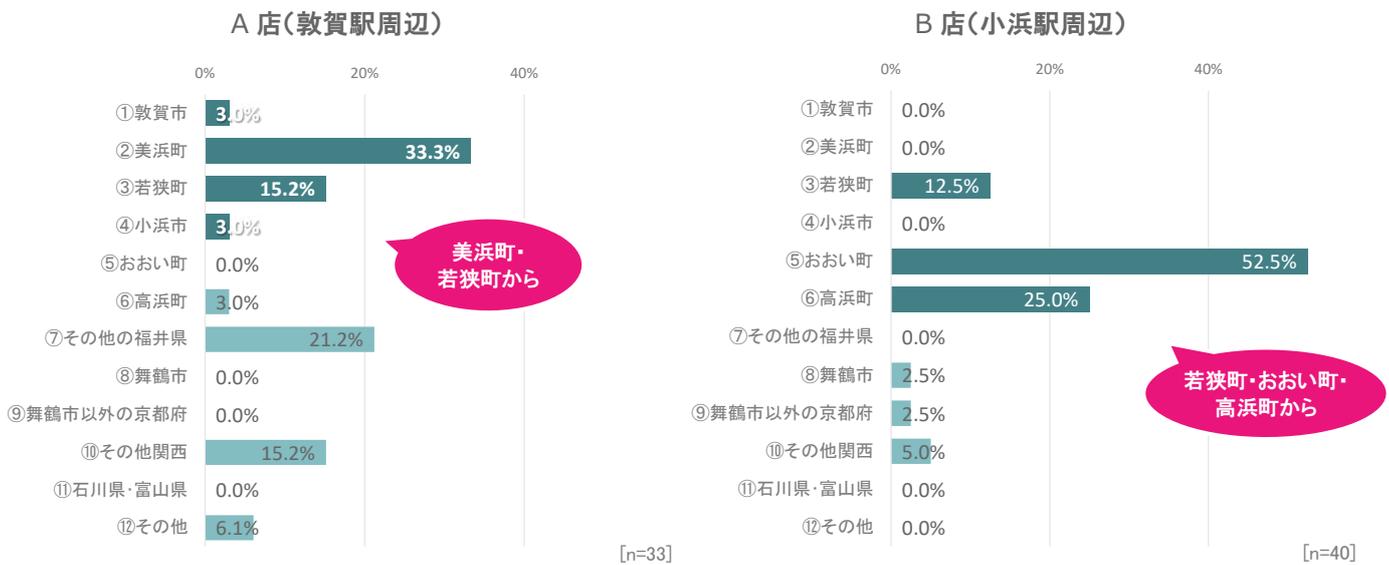
### ③買い物客への聞き取り調査

買い物客への聞き取り調査について、調査結果から、ポイントになると考えられる事項を以下に示します。

《市外からの来店状況について》

- 敦賀市（駅周辺）の店舗へは、美浜町、若狭町、その他福井県、関西から  
小浜市（駅周辺）の店舗へは、若狭町、おおい町、高浜町からの来店が多い。

#### お住まい

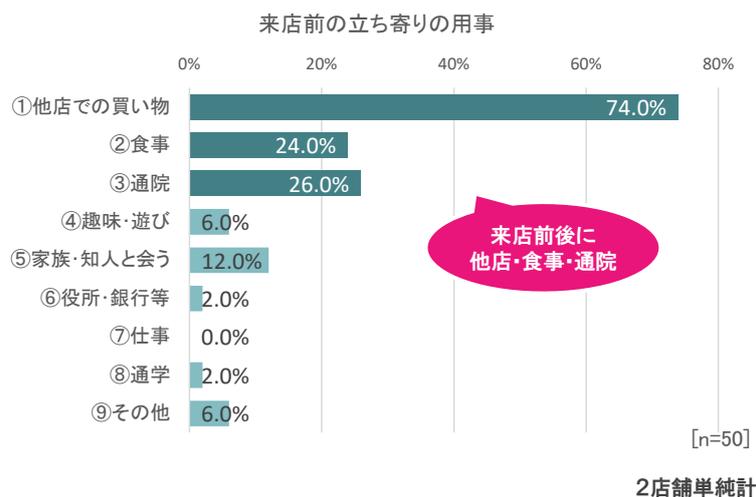
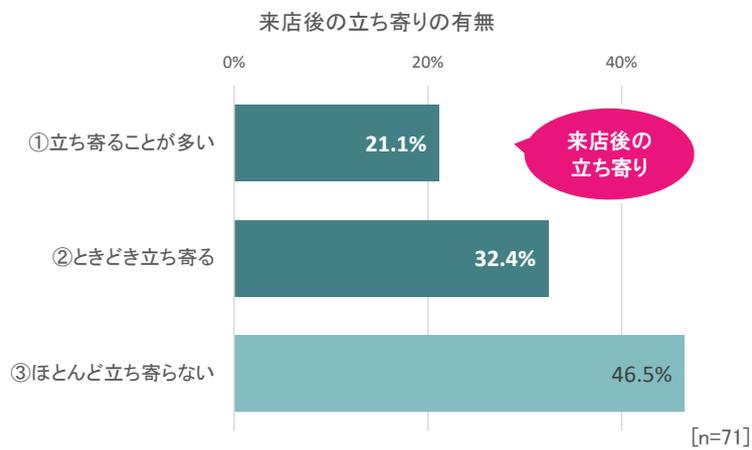
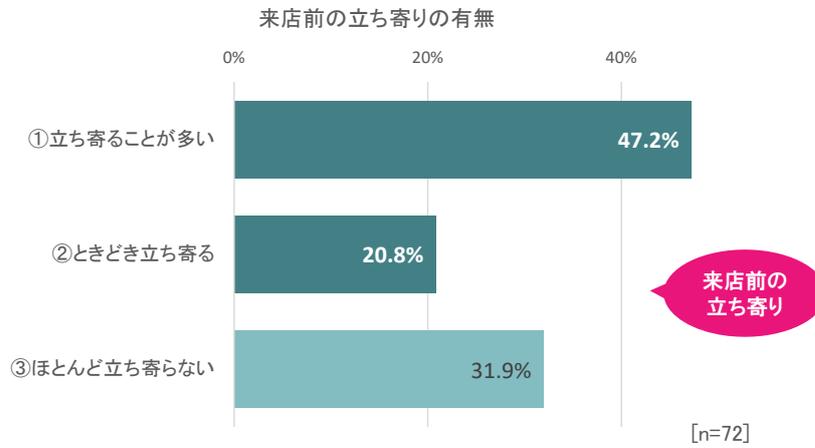


- 市外からの来店客は、いずれもクルマの来店が多く、送迎・同乗も多い。  
敦賀市（駅周辺）では電車・バスでの来店が比較的多い。

#### 来店手段

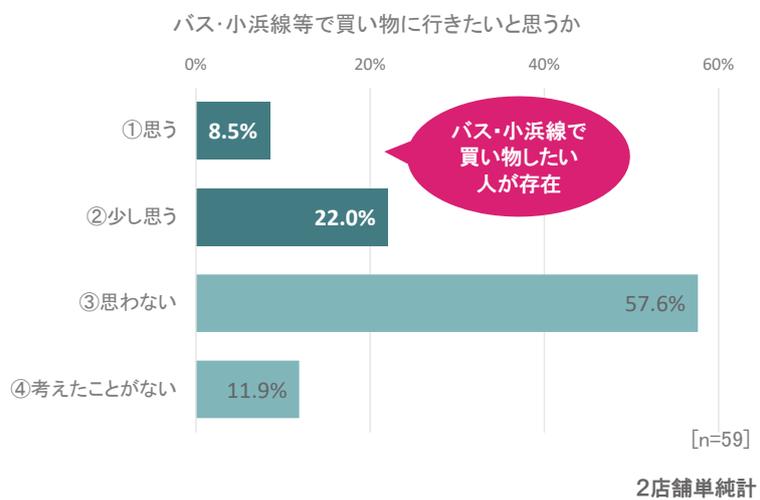


●他店の買い物等に立ち寄る人が多い。立ち寄り先は、大半が市内



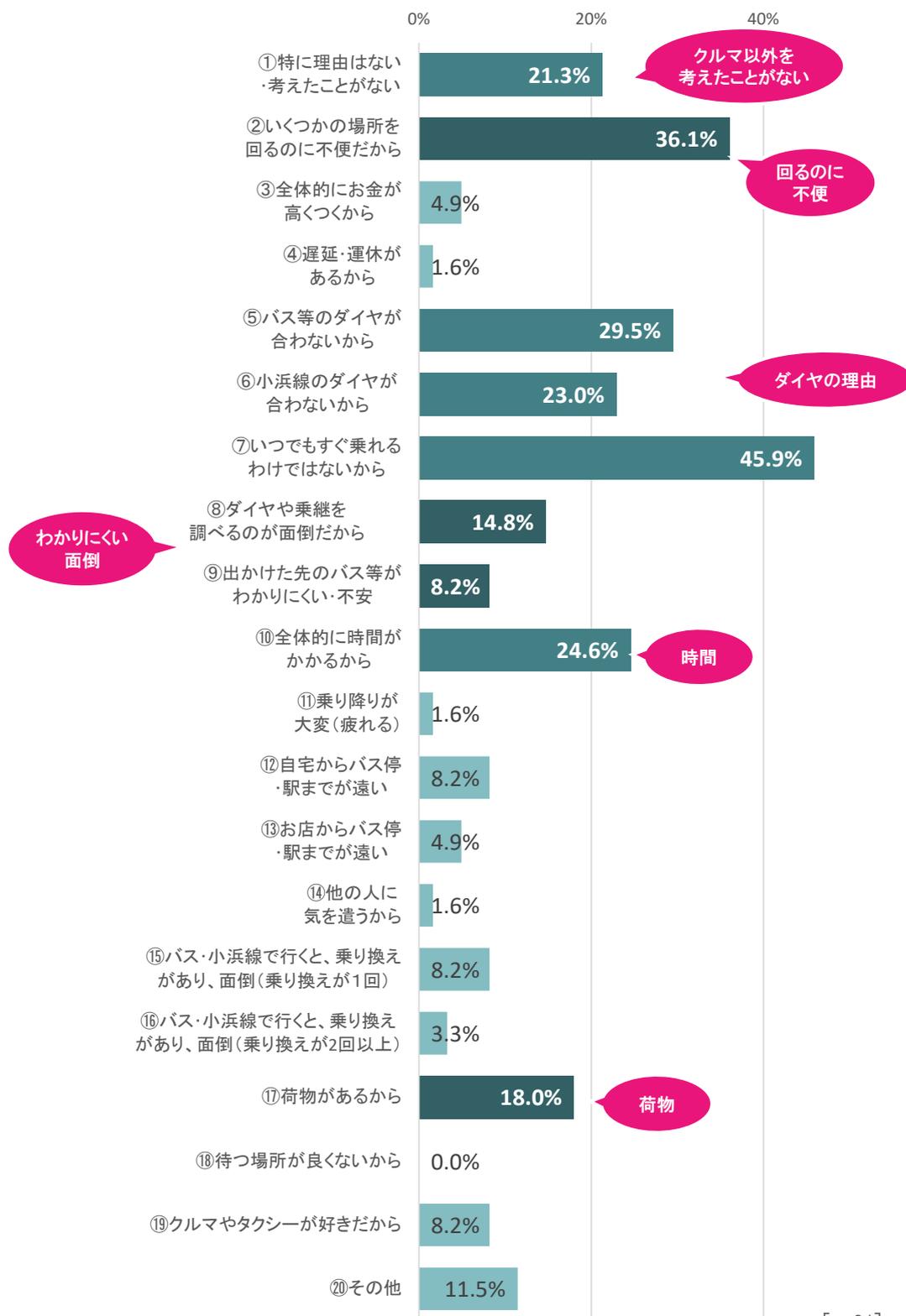
《来店客の意向について》

●できれば、バス・小浜線等で来店したい人が存在



●クルマでの来店理由は、「ダイヤが不便」次いで「いくつかの場所を回るのに便利」

バスや小浜線等で買い物に行かない理由



[n=61]

2店舗単純計

# V

## 嶺南地域の公共交通の現状と課題

### 1. 嶺南地域の公共交通を取り巻く現状

地域、公共交通の状況、および各種調査結果を集約すると、嶺南地域の公共交通を取り巻く現状・問題等として、以下の事項が挙げられます。

#### 地域における公共交通の状況

##### ●高齢化が進展、外出支援はますます重要

いずれの市町も少子高齢化が進展。今後、運転免許を返納する高齢者も増えることから、高齢者等への外出支援は、ますます重要になる。

##### ●日常生活に必要な施設は概ね各市町に立地、大きな病院・店舗等は敦賀・小浜に立地

日常生活に必要な店舗や公共施設等は、概ね各市町に立地。ただし、大きな病院・店舗等は、敦賀市、小浜市に立地。舞鶴市や関西方面等へ出向く人もいる。

##### ●小浜線の利用者の固定化

小浜線の現在の主な利用者は通学・通勤目的であり、他の住民も含め、ほぼ決まった区間しか利用していない。また、駅から徒歩圏に行く際の利用が大部分である。

##### ●小浜線の利便性向上への要望が多い

特定箇所の大雨や暴風の際に全線が運休する場合があることや、日中、運行間隔が2時間以上空く時間帯があるなど、ダイヤや運行方法の改善への要望が多い。

##### ●小浜線と主要駅に発着する路線バス、市町内のコミバス等によるネットワークはあるが、市町間の移動には利用されていない

小浜線が東西方向の基軸であり、路線バスやコミバス等が主要駅に発着しているが、概ね市町内のみで運行されている。現状では駅でのコミバス等の利用者が多いわけではない（市町内での外出に利用されている）。

##### ●市町内の外出でコミバス等の充実への要望、市町内に不便地区が点在

高齢者や公共交通利用者から、コミバス等の充実への要望がある。また、各市町内に公共交通不便地区が点在している。

##### ●小浜線とバス等との接続がよくない

小浜線利用前後の交通手段は徒歩や自転車が大半を占めており、家族の送迎も多く、バス等へ乗り継ぐ人はほとんどいない。公共交通への改善希望として、電車とバスの乗り継ぎに関する人が多い。

## 地域における公共交通の状況

### ●公共交通はいずれも利用者が少なく、運営面で厳しい状況

小浜線、路線バス、各市町のコミバス等とも、利用者が減少しており、厳しい運営状況にある。

また、特にバス等については、運転手の確保が困難になっている。

### ●高校生の大半が小浜線・自転車等で通学、クルマでの送迎も多い

大半の高校生が小浜線、自転車等で通学する一方、ダイヤがあわず片道を家族等のクルマで送迎してもらう生徒も多い。送迎が家族等の負担になっていると認識している生徒も多い。

## 観光周遊における公共交通の状況

### ●観光地が駅から離れて立地、各市町にとって観光振興は大きなテーマ

嶺南地域では特色ある観光スポットが各市町にあるが、観光地が駅から離れて立地しており、大半が駅から徒歩ではアクセスできない位置にある。観光客入込数は海水浴シーズンが多い。いずれの市町でも、観光は大きなテーマになっている。

### ●観光客が嶺南地域を回る移動手段として公共交通が選ばれていない

敦賀駅までは鉄道利用者が大半だが、周遊する際に小浜線やバス等を利用する観光客は少ない。「行きたいところを回るのに便利」、「ほかの手段が思いつかない」との理由からクルマを選んでおり、鉄道やバス等を使い継いで嶺南地域を周遊する観光客はほとんど見られない。

### ●嶺南地域を周遊するスタイルの観光客は少数派、小浜線利用客は、駅徒歩圏等で観光

概ね単一の市町を訪れて帰る観光客が大半で、地域内を周遊するような観光客は少数派。観光での小浜線利用客で、バス等に乗り継ぐ人はわずかで、ほぼ駅から徒歩圏にしか訪れておらず、周遊できていない。

### ●公共交通による観光地へのアクセスが観光客にとって分かりにくく、公共交通で周遊する観光イメージがない

嶺南地域全体の観光スポットと駅との位置関係や、徒歩、小浜線、バス、タクシー等で行けるかどうかを知らない、分かりにくい等の声が多数。観光客には、公共交通で周遊するイメージがない。

### ●北陸新幹線の敦賀開業で観光客の増加が期待されるが、現状のままでは、嶺南地域全体には波及できないおそれ

北陸新幹線の敦賀開業によって、関東・信州方面から嶺南地域への観光客の増加が期待される。敦賀駅から遠くないエリアの周遊観光にとどまってしまうよう、北近畿地域などとの連携が必要である。

## 住民の暮らしにおける公共交通の状況

### ●自動車保有台数が多く、運転免許保有率が高い

住民の自動車保有台数は増加し続け、近年においても微増しており、運転免許保有率も極めて高い。

### ●居住者のクルマ志向が強く、クルマ中心のライフスタイル

いずれの市町の居住者も、クルマ（運転、送迎・同乗）中心のライフスタイルとなっている。クルマ志向が強く、公共交通が移動手段の選択肢にない。

### ●嶺南地域の公共交通が住民に認知・理解されていない

住民にとって、小浜線、バス等の魅力は親しみや安心感があること。ただし、決まった区間しか利用されず、乗り継ぎ利用は敬遠されている。多くの住民が、小浜線やバス等を使って、どこに行けるか認知・理解していない。よく知らないため、公共交通を利用するのに抵抗感がある。

### ●将来の交通手段に対する不安や、公共交通と人が中心のにぎやかなまちへの意向

現在は、クルマ志向・クルマ中心の考え方だが、将来、車の運転ができなくなることや公共交通機関がなくなることによって不安を感じる人が多い。また、将来については公共交通と人が中心のにぎやかなまちを望む人が多い。

## 2. 嶺南地域の公共交通の施策の方向性

公共交通の現状と、嶺南地域全体のまちづくりの方向性を照らし合わせ、今後、下記のような視点で、公共交通を考えていくことが重要となります。

### 地域における公共交通の状況

- 高齢化が進展、外出支援はますます重要
- 日常生活に必要な施設は概ね各市町に立地、大きな病院・店舗等は敦賀・小浜に立地
- 小浜線の利用者の固定化
- 小浜線の利便性向上への要望が多い
- 小浜線と主要駅に発着する路線バス、市町内のコミバス等によるネットワークはあるが、市町間の移動には利用されていない
- 市町内の外出でコミバス等の充実への要望、市町内に不便地区が点在
- 小浜線とバス等との接続がよくない
- 公共交通はいずれも利用者が少なく、運営面で厳しい状況
- 高校生の大半が小浜線、自転車で通学、クルマでの送迎も多い

### 観光周遊における公共交通の状況

- 観光地が駅から離れて立地、各市町にとって観光振興は大きなテーマ
- 観光客が嶺南地域を回る移動手段として公共交通が選ばれていない
- 嶺南地域を周遊するスタイルの観光客は少数派、小浜線利用客は、駅徒歩圏等で観光
- 公共交通による観光地へのアクセスが観光客にとって分かりにくく、公共交通で周遊する観光イメージがない
- 北陸新幹線の敦賀開業で観光客の増加が期待されるが、現状のままでは、嶺南地域全体には波及できないおそれ

### 住民の暮らしにおける公共交通の状況

- 自動車保有台数が多く、運転免許保有率が高い
- 居住者のクルマ志向が強く、クルマ中心のライフスタイル
- 嶺南地域の公共交通が、居住者にも認知・理解されていない
- 将来の交通手段に対する不安や、公共交通と人が中心のにぎやかなまちへの意向

### 嶺南地域の公共交通の施策の方向性

#### 日常の移動手段としての公共交通の利便性向上

- ・小浜線を東西の基軸とし、通学や買い物、通院など、日常の市町間での移動、各市町内での移動等に、より便利となる公共交通の運行方法等について、検討していく必要があります。
- ・今後高齢化が進んだ状況においても、活発な外出を支援するため、公共交通を充実させる必要があります。
- ・高齢者、高校生等にとって、公共交通は不可欠ですが、利用客が少なく、また運転手の確保も厳しい現状にあるため、より多くの人に利用され、将来まで持続する公共交通を目指す必要があります。

#### 観光周遊に利用できる公共交通の確保

- ・北陸新幹線の敦賀開業に向け、より多くの集客を促すとともに、嶺南地域全体への拡がりを図れるよう、観光周遊手段を提供する必要があります。
- ・特に、現状では、公共交通による観光地へのアクセスが分かりにくく、クルマでの来訪客が大半です。また、周遊するには公共交通が不便な面があり、嶺南地域を周遊するような観光客は少数派です。移動手段の面から、この状況を改善する必要があります。

#### 公共交通を中心としたまちづくりやライフスタイルの定着

- ・嶺南地域の住民は、現状では、クルマ志向が高いため、仮に公共交通が充実したとしても、利用されずクルマが選択されるおそれがあります。
- ・地域住民には小浜線やバスのダイヤやルートが知られておらず、利用するのに抵抗感があります。
- ・これらの現状を改善するため、移動手段選択の考え方・ライフスタイル等を変えるとともに、公共交通の利用に対する抵抗感を軽減する必要があります。

## VI 目指す姿と今後の取組み

嶺南地域の公共交通は、人口減少等により利用者は減少傾向にありますが、クルマを運転できない高齢者や学生等の日常の移動手段として、その重要性はますます高まっており、地域の移動手段として、将来にわたって持続可能な交通ネットワークを構築する必要があります。また、令和5年春には北陸新幹線敦賀開業を控え、地域の軸となる小浜線の各駅を二次交通の拠点として、その開業効果を地域全体に波及させることが重要です。さらに、小浜・京都ルートによる全線開業を視野に入れ、拠点となる新幹線駅を広域的な核として、今後の地域の公共交通網の充実について検討していくことが必要です。

一方、経済・社会・環境の課題を統合的に解決することをめざすSDGs（持続可能な開発目標）への取組みが各地で始まっています。SDGsの基本理念をふまえ、本計画においても、行政や事業者、地域住民などあらゆる主体がそれぞれ連携しながら、課題に積極的に取り組み、将来まで持続する公共交通の実現を目指します。

### 1. 嶺南地域の公共交通が目指す姿（基本目標）

#### 基本目標

将来にわたって  
地域の移動手段として  
持続可能な  
交通ネットワークの構築

北陸新幹線敦賀開業効果を  
嶺南地域全体に  
波及させるための  
利便性の高い  
二次交通の整備

#### 嶺南地域の公共交通が目指す施策の方向性

日常の移動手段としての  
公共交通の利便性向上

観光周遊に利用できる  
公共交通の確保

公共交通を中心とした  
まちづくりやライフスタイルの定着

## 2. 今後の取組み（事業）

本計画の基本目標と施策の方向性に基づき、計画期間において、以下の取組み（事業）を行います。

### 施策の方向性

日常の移動手段としての  
公共交通の利便性向上

観光周遊に利用できる  
公共交通の確保

公共交通を中心とした  
まちづくりや  
ライフスタイルの定着

### 今後の取組み（事業）

#### 事業1 公共交通の利便性向上

- 1 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定
- 2 敦賀～京都北部（舞鶴市）間の時間短縮
- 3 列車運休時の代替交通手段の確保などの運休対策の強化
- 4 小浜線を補完するバスの運行
- 5 小浜線の運行に応じた接続するバスのダイヤの調整
- 6 各市町現行バス路線等の持続的な運行
- 7 市町を跨ぐ移動手段の充実
- 8 公共交通不便地区における移動手段の確保
- 9 バスの運転手の確保・育成
- 10 キャッシュレス化の推進
- 11 AIやIoT等を活用した新モビリティサービスの導入

#### 事業2 まちづくりと連携した施策の展開

- 12 駅周辺への都市機能・居住誘導
- 13 利用しやすい駅やバス停となるよう環境を整備

#### 事業3 公共交通サービス情報の充実

- 14 嶺南地域の鉄道・バス等の路線全体が分かる乗り換えマップなどの作成
- 15 嶺南地域内外の移動案内の充実
- 16 鉄道やバス・タクシー・レンタサイクル等が一体となった乗り継ぎサービスの提供
- 17 経路検索システムへのバス情報の掲載
- 18 スマートフォンアプリ等を活用したコンテンツの作成や情報発信

#### 事業4 観光周遊手段の提供

- 19 観光スポットを周遊する広域バスの運行
- 20 嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行
- 21 特徴あるバス車両の運行
- 22 小浜線とバス等を乗り継げる周遊切符の企画
- 23 小浜線の駅からの移動手段の確保
- 24 自転車による周遊の促進
- 25 旅雑誌等による情報発信

#### 事業5 公共交通利用を促進する意識の醸成

- 26 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント
- 27 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメント
- 28 事業所を対象としたモビリティ・マネジメント
- 29 住民が主体となった活動組織の育成
- 30 公共交通利用促進グッズの製作
- 31 沿線自治体による小浜線利用促進助成

### 3 本計画に定める事業

前章までに行った現状把握や課題分析の結果を踏まえ、以下に示す事業・対策を順次検討することとし、実現可能なものから着手するものとします。なお、社会情勢が変化した場合などは、必要に応じて見直しを行います。

## 事業 1 公共交通の利便性向上

### 【取組み概要】

#### 1 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定

- ・小浜線は、朝夕の時間帯に通勤・通学客が集中することや、日中時間帯は運行間隔が大きく空くこともあり、日常生活利用・観光利用の両面から、増便・増結を望む声がある。
- ・住民が日常的に使いやすいダイヤや、令和5年3月の北陸新幹線敦賀開業を見据え観光客がより利用しやすいダイヤの実現に向けて、引き続き検討・調整する。  
※令和2年3月ダイヤ改正により朝の増便を実施

#### 2 敦賀～京都北部（舞鶴市）間の時間短縮

- ・現在、小浜線では敦賀～舞鶴間の移動に約2時間を要しており、沿線住民から所要時間の短縮を求める声が上がっている。また、京都北部との連携を含め、北陸新幹線敦賀開業後の小浜線の観光利用を促進するためにも所要時間の短縮が望ましいことから、実現可能な方策についての調査・研究を行う。

#### 3 列車運休時の代替交通手段の確保などの運休対策の強化

- ・小浜線には、山沿いなど自然条件の厳しい運行区間も含まれており、安全確保のため大雨や暴風などによる運休を余儀なくされている。嶺南地域の公共交通の要として大きな役割を担っているため、運休した場合には住民生活に与える影響が大きい。
- ・このため、運休時の情報提供の拡充に努めるとともに代替交通手段の確保、運休区間の減少のための対策などについての調査・研究を行う。

#### 4 小浜線を補完するバスの運行

- ・小浜線が運休した場合に住民に与える影響が大きいことや、小浜線の運行間隔が空いている時間帯に移動する観光客の移動手段の確保など、需要に応じて小浜線の便を補完する広域バスを運行する。

#### 5 小浜線の運行に応じた接続するバスのダイヤの調整

- ・小浜線の運行に応じて、利用客の利便性を確保できるよう、接続する路線バス、コミュニティバスのダイヤを調整する。

#### 6 各市町現行バス路線等の持続的な運行

- ・市町の状況に応じた現行の路線バス、コミュニティバス等のダイヤやルート、運行方法の見直しを引き続き実施する。

## 【取組み概要】

### 7 市町を跨ぐ移動手段の充実

- 地域住民の利用が多い他市町の病院や大型店などへの移動を容易にするため、路線バスの乗り継ぎ等を充実させる。
- コミュニティバスの隣接市町などへの延伸について検討する。
- 市町間の連携・調整を行うため、各市町の地域公共交通会議等で意見交換や議論を実施する。

### 8 公共交通不便地区における移動手段の確保

- バス停や駅から距離のある公共交通不便地区について、地域住民の移動手段を確保するため、市町の実況に合わせてデマンド型交通や自家用有償旅客運送の導入、タクシー利用への助成等を行う。

### 9 バスの運転手の確保・育成

- 少子高齢化や人口減少に伴い、公共交通の運転手の高齢化や人手不足が課題となっている。運転手を確保・育成するため、交通事業者等が行う働きやすい職場環境の改善や第二種運転免許取得への補助、運転手のイメージアップに向けたPR活動を支援する。

### 10 キャッシュレス化の推進

- 北陸本線では平成30年9月に交通系ICカード「ICOCA」が導入されたことにより、定期利用者や、県外からの観光客の利便性が大きく向上した。嶺南地域の公共交通機関においても、このような交通系ICカード等の導入によりキャッシュレス化を推進する。

### 11 AIやIoT等を活用した新モビリティサービスの導入

- 公共交通利用者の利便性や事業者の効率性を向上させるため、AI運行バスやクルマの自動走行、グリーンスローモビリティ等、新しい技術による公共交通サービスの実証を行う。
- 民間事業者等の新たな交通手段の研究開発や技術開発等へ支援する。

※グリーンスローモビリティ…電動で時速20km未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上のパブリックモビリティ

事業内容	事業主体			新規	継続	拡充
	行政	交通事業者	地域			
1 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定	● 県、市町	● 鉄道				●
2 敦賀～京都北部（舞鶴市）間の時間短縮	● 県、市町	● 鉄道		●		
3 列車運休時の代替交通手段の確保などの運休対策の強化	● 県、市町	●				●
4 小浜線を補完するバスの運行	● 県、市町	● バス		●		
5 小浜線の運行に応じた接続するバスのダイヤの調整	● 県、市町	● バス			●	
6 各市町現行バス路線の持続的な運行	● 県、市町	● バス			●	
7 市町を跨ぐ移動手段の充実	● 県、市町	● バス				●
8 公共交通不便地区における移動手段の確保	● 県、市町	● バス	● 住民、 関係団体			●
9 バスの運転手の確保・育成	● 県	● バス			●	
10 キャッシュレス化の推進	● 県、市町	●		●		
11 AIやIoT等を活用した新モビリティサービスの導入	● 県、市町	●		●		

## 事業2 まちづくりと連携した施策の展開

### 【取組み概要】

#### 1.2 駅周辺への都市機能・居住誘導

- 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る。
- 嶺南各市町の地域特性を踏まえ、駅周辺に公共施設など各種都市機能の集約や、スマートタウンを整備することにより、居住を誘導する。  
※スマートタウン…太陽光発電装置、蓄電池、HEMS（ホーム・エネルギー・マネジメント・システム）を搭載したスマートハウスで構成するコンパクトな住宅団地）
- 市街地と郊外を結ぶ公共交通の充実を図り、住民が移動しやすい交通手段を構築する。

#### 1.3 利用しやすい駅やバス停となるよう環境を整備

- 公共交通を利用しやすいまちづくりの一環として小浜線をより快適に利用できるよう、地域性に合わせた様々な駅の環境整備を実施する。例えば、駅前広場等や待合室の整備、バスやレンタサイクル等二次交通との結節・案内機能の強化、駅のバリアフリー化を推進する。
- バスの乗り継ぎ拠点となる待合環境の充実や、民間施設等を活用して待合場所を整備する。

事業内容	事業主体			新規	継続	拡充
	行政	交通事業者	地域			
1.2 駅周辺への都市機能・居住誘導	● 市町				●	
1.3 利用しやすい駅やバス停となるよう環境を整備	● 県、市町	●				●

## 事業3 公共交通サービス情報の充実

### 【取組み概要】

#### 1.4 嶺南地域の鉄道・バス等の路線全体が分かる乗り換えマップなどの作成

- 嶺南地域では、交通事業者や市町等がそれぞれ単独で時刻表や路線マップなどを作成しており、小浜線とバスを乗り継いだり、市町間を移動したりする場合にわかりにくい。このため、小浜線、バス等の乗り換え全体が分かるようなマップを作成し、紙版の配布、パンフレットへの掲載、ホームページ・駅の案内板等への掲示を行う。
- 外国人観光客向けに多言語版を作成する。

#### 1.5 嶺南地域内外の移動案内の充実

- 主要駅において、乗り継ぎ可能な小浜線やバス等の公共交通を案内するとともに、案内の多言語化を進める。
- 若江線や高速バス等、隣接市町や県外への外出に利用可能な公共交通について、案内情報を充実させ、PR広報を実施する。

#### 1.6 鉄道やバス・タクシー・レンタサイクル等が一体となった乗り継ぎサービスの提供

- 既存の交通手段を見直し、新たにMaaS概念を取り入れた公共交通サービスの提供について研究し、導入を進める。

※MaaS…「Mobility as a Service」の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

#### 1.7 経路検索システムへのバス情報の掲載

- 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する。

#### 1.8 スマートフォンアプリ等を活用したコンテンツの作成や情報発信

- 公共交通を利用して外出した場合に目的地でポイントが得られる等、楽しみながら公共交通を利用して外出したくなるコンテンツを作成するとともに、公共交通に関する情報を積極的に発信する。

事業内容	事業主体			新規	継続	拡充
	行政	交通事業者	地域			
1.4 嶺南地域の鉄道・バス等の路線全体が分かる乗り換えマップなどの作成	● 県、市町	●	● 関係団体	●		
1.5 嶺南地域内外の移動案内の充実	● 県、市町	●				●
1.6 鉄道やバス・タクシー・レンタサイクル等が一体となった乗り継ぎサービスの提供	● 県、市町	●	● 関係団体	●		
1.7 経路検索システムへのバス情報の掲載	● 県、市町	● バス			●	
1.8 スマートフォンアプリ等を活用したコンテンツの作成や情報発信	● 県、市町	●	● 関係団体		●	

### 【取組み概要】

#### 1 9 観光スポットを周遊する広域バスの運行

- ・北陸新幹線敦賀開業後、敦賀駅から他市町への観光を促すため、嶺南地域の主要な観光スポットを巡る広域バスを運行する。

#### 2 0 嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行

- ・嶺南地域を周遊する観光列車やイベント列車の運行などにより、小浜線の観光利用を促進する。  
※令和元年度 観光列車「丹後くろまつ号」の小浜線乗入れ運行を実施
- ・観光列車やイベント列車の運行の際に実施する「おもてなし」の内容を自治体、交通事業者、地域団体等が連携して企画し、地域の魅力を発信する。

#### 2 1 特徴あるバス車両の運行

- ・観光客を来訪させる動機づけとするため、観光地を周遊しながら地元の特産品などを味わえるレストランバスや、水素エネルギーで走る燃料電池バス等の特徴ある車両を運行する。

#### 2 2 小浜線とバス等乗り継げる周遊切符の企画

- ・観光スポットの周遊が可能となるよう小浜線とバス・タクシー等を組み合わせた切符の企画を検討する。
- ・周遊切符の企画にあわせて、バス等の乗り継ぎダイヤ等を調整する。

#### 2 3 小浜線の駅からの移動手段の確保

- ・自身の観光スタイルに合う移動手段を容易に選択できるよう、複数市町を跨いで移動する観光地間を定額で周遊できる観光タクシーを運行する。
- ・各市町の主要駅に観光客が利用できるシェアEVを整備する。

#### 2 4 自転車による周遊の促進

- ・自転車での周遊を促すため、各市町の主要駅に設置されているレンタサイクルのシェアサイクル化、ICTを活用した貸出システム等を導入する。

#### 2 5 旅雑誌等による情報発信

- ・小浜線を利用した旅の魅力を県内外に発信するため、引き続き旅雑誌等を活用したPRを実施する。

事業内容	事業主体			新規	継続	拡充
	行政	交通事業者	地域			
19 観光スポットを周遊する広域バスの運行	● 県、市町	● バス	● 関係団体	●		
20 嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行	● 県、市町	● 鉄道	● 関係団体			●
21 特徴あるバス車両の運行	● 県、市町	● バス	● 関係団体			●
22 小浜線とバス等を乗り継げる周遊切符の企画	● 県、市町	●	● 関係団体	●		
23 小浜線の駅からの移動手段の確保	● 県、市町	●		●		
24 自転車による周遊の促進	● 県、市町		● 関係団体			●
25 旅雑誌等による情報発信	● 市町		● 関係団体		●	

## 事業5 公共交通利用を促進する意識の醸成

### 【取組み概要】

#### 2.6 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント

- ・地域住民を対象に、広報活動のほか、小浜線やバス等に親しむイベント、公共交通で出かけるスタンプラリー等を実施する。
- ・地域で開催するイベントにおいて、公共交通による公共施設等へのアクセス方法の紹介など公共交通の利用を呼びかける。
- ・決まった路線にしか乗らない高齢者向けに、マイ時刻表の入手方法や使用法の案内、出張PR、調べ方・乗り方相談会の開催、公共交通による外出支援等を実施する。

#### 2.7 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメント

- ・児童や生徒を対象に、学校での乗り方教室を実施する。
- ・夏休み等に合わせて無料乗車体験を開催する。
- ・高校生を対象に、乗車マナーの出張教室や広報などを実施する。

#### 2.8 事業所を対象としたモビリティ・マネジメント

- ・事業所に対し、通勤時とともに会議・出張時の公共交通利用を呼びかける。
  - ・公共交通を利用するメリットを呼びかけ、クルマ以外の交通手段の利用を促す取組み（カー・セーブ運動等）を実施する。
- ※モビリティ・マネジメント…地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ変えていく仕組み

#### 2.9 住民が主体となった活動組織の育成

- ・地域住民を対象とした公共交通に関するイベント等の開催や、駅やバス停等の環境美化活動等を通じて、公共交通の存続と地域の活性化に向けて主体的に活動する組織の設立・育成を促す。

#### 3.0 公共交通利用促進グッズの製作

- ・チョコQ、Nゲージ等公共交通利用を啓発するグッズの製作・配布により、公共交通への関心を高める。

#### 3.1 沿線自治体による小浜線利用促進助成

- ・小浜線の利用促進のため、沿線自治体では定期・回数券利用者や団体利用者などに対し運賃の一部を助成する取組みを行っており、引き続き実施していく。

事業内容	事業主体			新規	継続	拡充
	行政	交通事業者	地域			
26 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント	● 県、市町	●	● 住民		●	
27 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメント	● 県、市町	●	● 住民		●	
28 事業所を対象としたモビリティ・マネジメント	● 県、市町	●	● 住民		●	
29 住民が主体となった活動組織の育成	● 県、市町	●	● 住民、 関係団体			●
30 公共交通利用促進グッズの製作	● 市町	●	● 関係団体		●	
31 沿線自治体による小浜線利用促進助成	● 市町				●	

#### 4 取組み（事業）のスケジュール

北陸新幹線  
敦賀開業予定

##### 事業1 公共交通の利便性向上

取組み(事業)		新規/ 継続	スケジュール				
			2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
1	小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定	拡充	検討・調整・準備・可能な段階で実施				
2	敦賀～京都北部(舞鶴市)間の時間短縮	新規	検討・調整・準備・可能な段階で実施				
3	列車運休時の代替交通手段の確保などの運休対策の強化	拡充	検討・調整・準備・可能な段階で実施				
4	小浜線を補完するバスの運行	新規	検討・調整・準備	試行実施	本格実施		
5	小浜線の運行に応じた接続するバスのダイヤの調整等	継続	継続的に実施				
6	各市町現行バス路線の持続的な運行	継続	継続的に実施				
7	市町を跨ぐ移動手段の充実	拡充	検討・調整・準備	本格実施			
8	公共交通不便地区における移動手段の確保	拡充	検討・調整・準備	本格実施			
9	バスの運転手の確保・育成	継続	継続的に実施				
10	キャッシュレス化の推進	新規	検討・調整・準備・可能な段階で実施				
11	AIやIoT等を活用した新モビリティサービスの導入	新規	検討・調整・準備	試行実施	本格実施		

##### 事業2 まちづくりと連携した施策の展開

取組み(事業)		新規/ 継続	スケジュール				
			2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
12	駅周辺への都市機能・居住誘導	継続	継続的に実施				
13	利用しやすい駅やバス停となるよう環境を整備	拡充	検討・調整・準備	本格実施			

### 事業3 公共交通サービス情報の充実

取組み(事業)	新規/ 継続	スケジュール				
		2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
14 嶺南地域の鉄道・バス等の路線全体が分かる乗り換えマップなどの作成	新規	検討・調整・準備	本格実施			
15 嶺南地域内外の移動案内の充実	拡充	検討・調整・準備	本格実施			
16 鉄道やバス・タクシー・レンタサイクル等が一体となった乗り継ぎサービスの提供	新規	検討・調整・準備	試行実施	本格実施		
17 経路検索システムへのバス情報の掲載	継続	継続的に実施				
18 スマートフォンアプリ等を活用したコンテンツの作成や情報発信	継続	継続的に実施				

### 事業4 観光周遊手段の提供

取組み(事業)	新規/ 継続	スケジュール				
		2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
19 観光スポットを周遊する広域バスの運行	新規	検討・調整・準備	試行実施	本格実施		
20 嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行	拡充	検討・調整・準備・可能な段階で実施				
21 特徴あるバス車両の運行	拡充	検討・調整・準備・可能な段階で実施				
22 小浜線とバス等を乗り継げる周遊切符の企画	新規	検討・調整・準備	試行実施	本格実施		
23 小浜線の駅からの移動手段の確保	新規	検討・調整・準備	試行実施	本格実施		
24 自転車による周遊の促進	拡充	検討・調整・準備	本格実施			
25 旅雑誌等による情報発信	継続	継続的に実施				

## 事業5 公共交通利用を促進する意識の醸成

取組み(事業)	新規/ 継続	スケジュール				
		2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
26 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント	継続	継続的に実施				
27 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメント	継続	継続的に実施				
28 事業所を対象としたモビリティ・マネジメント	継続	継続的に実施				
29 住民が主体となった活動組織の育成	拡充	検討・調整・準備	本格実施			
30 公共交通利用促進グッズの製作	継続	継続的に実施				
31 沿線自治体による小浜線利用促進助成	継続	継続的に実施				

### 5 事業の実施にあたって

- 当計画の基本目標を実現するため、事業の検討・調整・準備・実施の各段階において県や市町・交通事業者等の関係者が密接に協力していくとともに、それぞれの役割分担の下、嶺南地域の公共交通網の活性化や充実に主体的に取り組むものとします。
- 当計画に定める事業の内容やその関係者は多岐にわたるため、必要に応じて協議会の下に分野別ワーキンググループを設置するなど、効率的かつきめ細かな検討を実施できる体制を整備します。
- 事業実施のために必要となる財源については、国庫補助金等を最大限活用するほか、各事業主体に対し県や市町による財政支援が必要となる場合には適宜予算を確保するよう努めるものとします。なお、公共交通の利便性向上等に資する事業のうち、県と市町が合意した事業について、嶺南快速鉄道基金（県：地域振興基金、市町：嶺南鉄道整備促進基金）を財源として活用します。

## VII 計画の達成状況の評価

### 《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。

目指す目標を実現するための取り組みの詳細を計画立案・調整、実行し、各取り組み（事業）についての進捗状況の確認、得られた結果についての評価・検証を行います。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、見直し等を行うことも必要となります。



### 《評価指標と目標》

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「日常の移動手段としての公共交通の利便性向上」、「観光周遊に利用できる公共交通の確保」、「公共交通を中心としたまちづくりやライフスタイルの定着」の3つの観点から、期間中に達成すべき目標と評価指標を以下のように設定します。

- ・当地域の公共交通の利用促進は、路線網・運行方法や利用環境の充実等だけでなく、居住者の考え方、ライフスタイルの変容、観光客へのコンテンツの魅力、アピール性等による部分が大い。具体的には今後検討するものであり、それらの複合効果を現時点で想定することは難しいため、居住者、関係者等が共有する努力目標として目標値を設定する。
- ・北陸新幹線敦賀開業に伴い、敦賀駅の乗降客数や来訪客数等の母数は、嶺南地域の公共交通の取り組みに関わらず増加するものと想定され、例えば小浜線各駅の単純な乗降客数だけでは評価できないため、周遊等の指標については工夫を要する。
- ・嶺南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、各市町でも取り組み結果を個別にチェックできる指標があることが望ましい。
- ・地域全体の目標であり、6市町にわたる状況を把握する必要があるため、定期的な数値をなるべく容易に取得可能な指標であることが望ましい。

■(施策の方向性) 日常の移動手段としての公共交通の利便性向上

指標	現状	目標
(指標1) JR小浜線の年間利用者数	1,557 千人 (4,265 人/日)  〔 〈H30実績〉 小浜線の敦賀駅～東舞鶴駅の各駅 乗車人員の計 (JR西日本提供) 〕	1,635 千人 (約 4,500 人/日)  (5%増を目指す)
(指標2) JR小浜線の定期利用者数	1,215 千人 (3,329 人/日)  〔 〈H30実績〉 小浜線の敦賀駅～東舞鶴駅の各駅 乗車人員の計 (JR西日本提供) 〕	1,276 千人 (約 3,500 人/日)  (5%増を目指す)
(指標3) バス・乗合タクシー等の 年間利用者数	862 千人  〔 〈H30実績〉 ・路線バス 384,760 人 ・敦賀市 330,501 人 ・美浜町 12,817 人 ・若狭町 31,581 人 ・小浜市 82,853 人 ・高浜町 19,871 人 〕	862 千人  (現状維持を目指す)

■(施策の方向性) 観光周遊に利用できる公共交通の確保

指標	現状	目標
(指標1) 嶺南地域を回る際に 公共交通を利用する 観光客の割合	37.9%  〔 〈H30 敦賀駅でのアンケート調査〉 ・JR小浜線 13.8% ・バス 24.1% 〕	50%  〔 〈敦賀駅でのアンケート調査〉 「クルマ」と回答した観光客 (29.3%) の約半数が公共交通 を利用するよう目指す 〕
(指標2) 経路検索サイト等への バス情報掲載率	52.8%  〔 〈R1実績〉 19 路線/36 路線 〕	100%  (全路線の掲載を目指す)
(指標3) レンタサイクルの 年間利用者数	7,565 人  〔 〈H30実績〉 嶺南地域レンタサイクル 〕	10,000 人  (30%増を目指す)

■(施策の方向性) 公共交通を中心としたまちづくりやライフスタイルの定着

指標	現状	目標
(指標1) JR小浜線の年間利用者数 【再掲】	1,557千人 (4,265人/日)	1,635千人 (約4,500人/日)  (5%増を目指す)
(指標2) バス・乗合タクシー等の 年間利用者数 【再掲】	862千人  (H30実績) ・路線バス 384,760人 ・敦賀市 330,501人 ・美浜町 12,817人 ・若狭町 31,581人 ・小浜市 82,853人 ・高浜町 19,871人	862千人  (現状維持を目指す)
(指標3) モビリティ・マネジメントに 関するイベント、乗り方教室 等開催件数	22件  (H30実績) ・敦賀市 9件 ・美浜町 0件 ・若狭町 0件 ・小浜市 13件 ・おおい町 0件 ・高浜町 0件	50件  各市町が期間中に10回程度 実施することを目指す

《進捗管理》

計画全体の取組みの進捗確認や結果の評価・検証(PDCAの“C”)を行う主体が必要であり、「福井県嶺南地域公共交通活性化協議会」において行います。

【付属資料】

1.補助系統の地域公共交通における位置付け、役割について

位置づけ	系統名	実施主体	役割	確保・維持策
広域幹線	小浜線	JR 西日本	敦賀駅を発着地として、嶺南地域ならびに舞鶴市の各拠点を連絡する	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	若狭線	福井鉄道	敦賀駅を発着地として、敦賀市内ならびに美浜町の各拠点を連絡する	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行
	菅浜線		敦賀駅を発着地として、敦賀市内ならびに美浜町の各拠点を連絡する	
	名田庄線	大和交通	流星館を発着地として、おおい町内ならびに小浜市の各拠点を連絡する	
	高浜線	京都交通	高浜駅前を発着地として、高浜町内ならびに舞鶴市の各拠点を連絡する	
	若江線	西日本ジェイアールバス	小浜駅を発着地として、小浜市内ならびに若狭町、高島市の各拠点を連絡する	

○路線図



## 2.地域公共交通確保維持事業の必要性

### ○ 若狭線

主に通勤、通学、通院において、美浜町と敦賀市をまたいだ利用が多くみられ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者など自動車を運転できない方にとって必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体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り運行を確保・維持する必要がある。

### ○ 菅浜線

主に通勤、通学、通院において、美浜町と敦賀市をまたいだ利用が多くみられ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者など自動車を運転できない方にとって必要なバス路線である。また、敦賀市白木地区を運行するバスは当路線のみとなっており、維持して行く必要がある。一方で、事業者や自治体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り運行を確保・維持する必要がある。

### ○ 名田庄線

名田庄地区から小浜市内に通学する中高生の通学手段や高齢者の移動手段として重要な交通手段であり、運行を維持継続していく必要がある。一方で、事業者や自治体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り運行を確保・維持する必要がある。

### ○ 高浜線

高浜町と舞鶴市は生活圏が同一であり、特に医療機関と買物施設は舞鶴市に集中しており、当路線は地域住民の生活に欠かせない存在となっている。自動車を運転できない学生や高齢者にとって必要なバス路線であり、維持していく必要がある。一方で、事業者や自治体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り運行を確保・維持する必要がある。

### ○ 若江線

若狭と関西圏を繋ぐ広域路線であり、通勤・通学や高齢者等の通院、さらには観光利用と幅広く利用されている。また御食国、鯖街道に係る観光事業等にも当該路線を活用しており、地域住民の利用と観光客の利用が融合された路線であり、県境を越える広域の移動手段として今後も重要である。一方で、事業者や自治体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り運行を確保・維持する必要がある。

### 3.各路線の事業および事業主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
若狭線	敦賀駅	美浜農協前	美浜駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
菅浜線	敦賀駅	北田口・ 関電事務所	白木	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
名田庄線	流星館	井上・谷口	小浜第二 中	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
高浜線	東舞鶴駅前	松尾寺駅前	高浜駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
若江線	近江今津駅	仮屋	小浜駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助

#### ○目標値（地域幹線系統関係）

目標	数値指標	データ取得方法	現状（R元）	目標値（R6）
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	路線バス（地域間幹線系統）の年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	254千人	254千人
地域全体で支える持続可能な公共交通	路線バス（地域間幹線系統）への県補助額	普通会計決算により毎年整理	28,374千円	28,374千円
	路線バス（地域間幹線系統）の収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	47.7%	47.7%

## 【参考資料】

### 1 計画策定の経緯

本計画の策定に関し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会として、学識経験者、県・市町、交通事業者、住民および利用者の代表等で組織する「嶺南地域公共交通活性化協議会」を開催するとともに、鉄道・バス・観光の分野ごとに、計画において実施する具体的な施策の内容、実施主体、各事業の実施スケジュールおよび評価指標等について、関係者と協議しました。

#### 協議会の開催状況

開催日	主な内容
平成30年 4月 6日	設立総会 ・計画の目標 ・策定までのスケジュールについて 等
平成30年 6月 11日	第1回 ・計画策定に向けた今後の進め方について 等
平成30年 11月 26日	第2回 ・現況調査、利用実態調査結果について ・公共交通における今後の取組みメニューについて 等
平成31年 2月 12日	第3回 ・嶺南地域の交通施策について
令和 元年 8月 27日	第4回 ・嶺南地域公共交通網形成計画（骨子案）について
令和 2年 1月 30日	第5回 ・嶺南地域公共交通網形成計画（案）について

## 2 嶺南地域公共交通活性化協議会委員名簿

(令和6年3月時点)

	所属	役職	氏名
会長	福井大学大学院	教授	川本 義海
委員	福井県	交通まちづくり課長	廣瀬 貴之
	西日本旅客鉄道株式会社金沢支社	地域共生室交通企画室長	鹿野 剛史
	福井鉄道株式会社	常務(自動車事業本部長)	惣宇利 健善
	西日本ジェイアールバス株式会社	近江今津営業所長	向平 章浩
	京都交通株式会社	舞鶴営業所長	河本 行彦
	大和交通株式会社	常務	今井 正美
	敦賀市	ふるさと創生課長	石丸 寛
	敦賀市	生活安全課長	大家 学
	敦賀市	観光交流課長	河端 慎
	小浜市	企画部次長(未来創造課長)	四方 宏和
	小浜市	企画部次長(新幹線・交通まちづくり課長)	角野 覚
	小浜市	文化観光課長	下仲 隆浩
	美浜町	まちづくり推進課長	片山 真一郎
	美浜町	住民環境課長	浜野 有美
	美浜町	観光誘客課長	渡辺 強
	高浜町	総合政策課長	永禮 義己
	高浜町	産業振興課長	吉田 義孝
	おおい町	まちづくり課長	細川 和夫
	おおい町	総務課長	川尻 孝司
	おおい町	商工観光課長	松宮 辰弥
	若狭町	総合政策課長	岸本 晃浩
	若狭町	観光商工課長	佐野 明子
	嶺南広域行政組合	次長	木村 和美
	内外海コミュニティセンター	センター長	野村 徳夫
	福井河川国道事務所	計画課長	大森 功一
	福井県警察本部	交通部交通規制課長	清水 孝一
オブザーバー	国土交通省中部運輸局鉄道部	計画課長	二輪 昭宏
	国土交通省中部運輸局福井運輸支局	首席運輸企画専門官	五十嵐 重晃
	舞鶴市	企画政策課長	松岡 幸治
	福井県嶺南振興局	若狭企画振興室長	久世 東洋晴
	福井県嶺南振興局	二州企画室振興室長	松井 秀幸
事務局	福井県	交通まちづくり課	
	嶺南6市町	企画担当課	



### 3 県や各市町における関連計画

#### (1) 福井県

計画等の名称	公共交通に関する記載等（抜粋・概要） （*その他関連する事項は、主に交通機関・人の移動・観光・にぎわい創出等の関連）
<b>福井県高速交通開通 アクション・プログラム</b> （平成 30 年 3 月改定）	《公共交通に関する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>若狭湾エリアの地域交通施策の方向性として、スムーズにエリア内を周遊できるように、広域バス路線の整備や小浜線の利便性を向上</li> <li>高速化、運行本数の増加など対策を具体化</li> <li>小浜線各駅からのシェアサイクル、新幹線駅から海湖に向かうバス路線、景色・食事を楽しめる旅客列車や船の誘致により、自由に行き来できる周遊ネットワークを実現</li> </ul> 《その他関連する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>海湖と歴史を活かした交流の拡大（各駅周辺の機能強化、拡大若狭湾エリア全体での観光の呼び込み）、若狭フード・コーストの形成、自然環境の活用とエネルギー開発の共立（拠点戦略）、都市との交流を通じたライフスタイル先進地の形成（定住戦略）</li> </ul>
<b>ふくい創生・人口減少対策戦略 （第5版）</b> （令和元年 7 月改定） （計画期間 平成 27 年度～令和元年度）	《公共交通に関する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少時代に適した二次交通として、生活バス路線の運行を支援する。中山間地域における高齢者等の移動手段として、自動走行に関する安全対策等の検証、早期実用化、県内への普及をめざす。</li> <li>敦賀開業を控え、県民や観光客にも利便性の高い地域公共交通ネットワーク整備を進めるとともに、市町と一体となり、公共交通機関や自転車等を利用する県民運動を展開</li> <li>嶺南全域に新幹線敦賀開業の効果をとり込むため、二次交通の強化や観光まちづくりなどの施策を市町と連携して実施する。敦賀駅の転車台やレトロ列車について、観光資源としての活用を検討</li> <li>高速交通を活用した誘客強化として、北陸新幹線や中部縦貫道、若狭さとうみハイウェイ、京都縦貫道を利用した首都圏や関西・中京圏からの誘客強化とともに、市町が連携した周遊・滞在型の観光を推進</li> </ul> 《その他関連する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>幸せ巡遊プロジェクト推進事業として、県内各地の各スポットを巡遊するコースを設定し、全国に発信</li> <li>観光地の魅力アップと県内交流として、嶺南・嶺北の住民が、互いに観光地や観光情報等を知る仕組みをつくり、地域間の相互交流を促す。</li> <li>北陸新幹線敦賀開業に向けて、新幹線駅周辺をはじめとする市街地や観光拠点周辺における店舗等の新設改装、土産品の開発等を支援</li> </ul>
<b>福井県長期ビジョン</b>	策定中
<b>FIRST291～北陸新幹線 開業プラン～</b> （令和 2 年 3 月） （計画期間 令和 2 年度～令和 6 年度）	《公共交通に関する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線駅から人気の観光地への直行バスや周遊バスを拡大、路線バスやコミュニティバスの活用、観光タクシーや地域の鉄道ダイヤの充実を図る。</li> <li>公共交通のダイヤやルート等をオープンデータ化し、スマートフォン等によりスムーズな検索を可能にする。</li> <li>ICカードやQRコード等によるキャッシュレス化を進める。</li> <li>鉄道やバス、タクシー、レンタカー、レンタサイクル等の交通サービスを一括検索・予約・決済が可能とし、観光施設や宿泊施設など地域と連携したサービスを一体的に提供する仕組みを作り、観光地間のシームレス化を進める。</li> <li>インバウンド客に対するインフラの充実（駅や車両内等におけるキャッシュレス化やWi-Fi、多言語案内放送、デジタルサイネージによる多言語表記）を図る。</li> <li>嶺南の玄関口となる敦賀駅における広域観光案内を充実</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>周遊バスや小浜線の利活用を促進するとともに、レンタサイクルを充実するなど交通の利便性を向上</li> </ul>
<b>ふくい観光ビジョン</b> (令和2年3月) (計画期間 令和2年度～令和6年度)	《公共交通に関する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の経路検索がスマートフォンで行えるようダイヤやルート等をオープンデータ化</li> <li>地域の鉄道や路線バスのダイヤを充実させ、駅から人気の観光地への直行バスや周遊バスを拡充</li> <li>ICカードやQRコード等によるキャッシュレス化や、複数の交通機関が利用可能な共通フリー切符などの開発を進める。</li> <li>鉄道、バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクルなどの交通サービスの情報を統合し、予約・決済手段をシームレスにつなぐ観光型MaaSの構築を進めるなど、新たな交通サービスを提供</li> </ul> 《その他関連する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>(全県で) 6年に観光客入込数 2,000 万人を目指す。</li> <li>(嶺南地域について) 豊かな自然を活かしたサイクリング、SUP、トレイル、遊覧船、グランピングなどアクティビティコンテンツを充実</li> <li>神社仏閣等の歴史資源を活かしたツーリズム造成、漁港での新鮮な海の幸の提供や養殖地の観光活用、民宿を活かした滞在型観光の促進、観光列車のなど、嶺南地域ならではのコンテンツを最大限活用し更なる魅力向上に取り組む。</li> </ul>
<b>嶺南Eコースト計画</b> (令和2年3月) (計画期間 令和2年度～11年度)	《公共交通に関する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクトなスマートタウン、シェアEV等が整備され、それらを制御してエネルギー利用を効率化した、「広域的なスマートエリア」を形成</li> <li>駅前に観光客向けのシェアEVを整備</li> </ul>

## (2) 敦賀市

計画等の名称	公共交通に関する記載等 (抜粋・概要) (*その他関連する事項は、主に交通機関・人の移動・観光・にぎわい創出等の関連)
<b>第6次敦賀市総合計画後期基本計画</b> (平成28年8月) (計画期間 平成28年度～令和2年度)	《公共交通に関する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>コンパクトなまちづくりのため、市街地と郊外を結ぶネットワークの観点から、市内幹線道路整備、公共交通機関の充実に取り組む。多極化した都市機能を有機的につなぐため、コミュニティバス等の再編に取り組むとともに、安定的な運営に向けた利用促進に取り組む。</li> <li>新幹線利用者等がストレスなく市内の観光地にアクセスできるよう、コミュニティバス等の再編や、レンタサイクルの充実を行い、二次交通を充実する。</li> </ul> 《その他関連する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>敦賀駅周辺を拠点とし、にぎわいづくり・交流拠点の形成を目指す。</li> <li>人が訪れやすく回遊しやすいまちづくりを推進、中心市街地の活性化を目指す。</li> <li>敦賀港周辺地域は、国際港や鉄道といった地域資源が集積する往時の敦賀の魅力を感じられるエリアであり、新幹線で来訪した観光客の受け皿となるよう人道の港ムゼウムの充実など、魅力の磨き上げを行うとともに、敦賀駅周辺エリア等との回遊性を向上させる。</li> <li>地域経済の活性化のため、短期・中期的には、観光振興による交流人口の拡大、特産品の販路拡大等を図り、長期的には、産業構造の複軸化を図る。</li> <li>観光の振興のため、敦賀のブランドイメージの構築やイメージ戦略に則した観光資源の開発、二次交通の充実に取り組む。</li> </ul>
<b>敦賀市都市計画マスタープラン</b> (平成21年7月) (令和2年目標)	《公共交通に関する事項》 <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通は、高齢社会への対応や、まちづくりによる地域活性化、環境負荷の小さいコンパクトシティ創造においても重要</li> <li>コミュニティバス、周遊バスとの連結強化によって利用を促進し、市街地</li> </ul>

	<p>の公共交通の更なる充実によって中心市街地活性化を支援する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・敦賀駅の拠点性を高め、中心市街地活性化を促すため、既存のバス交通の他、コミュニティバスや駅東地区でのパーク&amp;ライドシステム、広域観光拠点等を含めた、複合交通ターミナルとしての機能強化を目指す。</li> <li>・自家用車だけに依存せず様々な交通手段を活用した交通環境をつくる。</li> </ul>
<b>敦賀市立地適正化計画</b> (平成 31 年 3 月) (令和 17 年目標)	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用圏域における居住環境の整備等により、公共交通利用者を確保、コミュニティバス交通網の維持を図る。</li> <li>・若年層や高齢者が便利に暮らせる環境を支えるため、公共交通の基盤を整備する。</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・居住を誘導する施策を講じることにより、生産年齢人口のまちなかへの回帰を目指す。</li> </ul>
<b>敦賀市人口減少対策計画（敦賀市地方版総合戦略）</b> (平成 27 年 10 月) (令和元年目標)	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスを再編し、市全体の一体的な経済・生活圏を維持するとともに、敦賀開業に向けた交通二次アクセスを整える。</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港と鉄道の資源が集積する金ヶ崎周辺における観光客等の誘客を促進する。また、氣比神宮～博物館通りにおいて、集客施設や景観等を整備し、回遊性を向上させることによって、周辺商店街の活性化を図る。</li> </ul>
<b>敦賀市観光振興計画</b> (平成 25 年 3 月) (計画期間 平成 25 年度～令和 4 年度)	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客の満足度向上、市内の周遊性向上のため、関係機関と連携し、二次アクセスの充実・改善を図る。</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「港と鉄道のまち」を象徴するエリアの形成、既存観光資源の保全とブラッシュアップ、市内観光周遊コースの充実等を図る。</li> <li>・観光客が必要とする情報を的確に、かつスピーディーに提供できる環境を整備する。</li> <li>・観光客が不便を感じないよう、必要性の高い案内板・看板等の整備充実を図る。</li> <li>・嶺南地域や滋賀県湖北地域をはじめとする近隣地域との相互連携により広域観光圏を形成し、相互補完・相乗効果による観光振興事業の推進を図る。</li> </ul>
<b>北陸新幹線敦賀開業に向けた敦賀市行動計画</b> (平成 31 年 3 月) (計画期間 令和元年度～令和 5 年度)	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線敦賀開業を見据え、各分野に横断する施策を取りまとめ、一体的に推進するための具体的な取り組み方針を定める。</li> <li>・市内の拠点整備と回遊性の向上や高速交通基盤を活かした拠点性の強化等を図る。</li> </ul>

### (3) 美浜町

計画等の名称	公共交通に関する記載等（抜粋・概要）
第五次美浜町総合振興計画 (平成 28 年 3 月) (計画期間 平成 28 年度～令和 7 年度)	<p style="text-align: center;">（*その他関連する事項は、主に交通機関・人の移動・観光・にぎわい創出等の関連）</p> <p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域福祉の推進として、誰もが移動しやすい公共交通体系づくりに努め、バリアフリー化に計画的に取り組む。</li> <li>・観光振興のため、来訪者の視点に立った交通案内体制を整備する。効果的、効率的な情報発信や県内外にわたる広域連携、広域観光を推進する。敦賀開業を見据えた観光プロモーションを進める。</li> <li>・調和のとれた都市計画の推進として、町をコンパクト化する。中心部へ施設等を集中させ、移動しやすい交通手段を構築する。</li> <li>・交通体系として、交通弱者にやさしい交通環境を整備する。コミュニティバス運行の細かな調整・改善を行い、利用者数増加、乗合率向上のため</li> </ul>

	<p>利用促進、住民への浸透に取り組む。将来の利用者になりうる保育園・小中学生への公共交通利用の働きかけを推進する。小さな拠点構想で、各集落との交通としてコミュニティバスを活用する。小浜線や路線バスの乗客減少に歯止めをかけるため、積極的に乗る運動をさらに展開する。住民の意識高揚とともに、コミュニティバスと連携等で利用者の利便性向上を図る。敦賀開業を控え、県市町と連携し、小浜線の利用促進を図る。</p> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水産業の振興として、地域資源を活用した漁業体験を拡充、交流人口増加</li> <li>商工業の振興（にぎわいづくり）として、魅力ある町内商店・商店街づくりを図る。</li> <li>観光の振興として、観光施設の整備と地域資源を掘り起こす。地域観光のイメージアップと多様な観光魅力づくり、国内外の誘客プロモーション活動等を進める。</li> <li>地球温暖化防止に向け、省資源・省エネ・再生可能エネルギー導入等で、地域の低炭素化を推進</li> <li>住環境と、敦賀市までのアクセスなどの条件に優れた宅地分譲を行い、若者定住移住を促進</li> </ul>
<b>美浜町都市計画マスタープラン</b> （平成 23 年 9 月） （計画期間 平成 22 年度～令和 12 年度）	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>交通体系の整備方針として、すべての世代にやさしい公共交通ネットワークを強化・充実（小浜線を軸とした公共交通ネットワーク）</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>住民の意識・行動のよりどころとなる町の中心をつくる（町役場から JR 美浜駅一体をコンパクトで人が集まりやすくする）。</li> </ul>
<b>美浜町立地適正化計画</b> （平成 31 年 3 月） （令和 22 年目標）	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>20 年後の美浜町を見据えた「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進していく計画</li> <li>鉄道や路線バスの利用圏を基本とした区域に居住を誘導する。人口密度や公共交通ネットワークを維持することにより、JR 美浜駅付近と各集落が、利便性の高い公共交通網で結ばれ、将来にわたり、様々な生活サービスを受けることができる街づくりを目指す。</li> </ul>
<b>美浜町観光振興計画</b> （平成 26 年 3 月） （計画期間 平成 26 年度～令和 5 年度）	<p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>わかりやすい観光案内誘導標識で町内周遊を促す。統一感ある観光案内誘導で観光イメージを向上させる。</li> <li>観光プロモーションで、バスツアー旅行会社やマスメディアへ情報発信する。</li> <li>広域周遊への対応のため、オール若狭での取組みが不可欠</li> </ul>
<b>美浜創生総合戦略</b> （平成 28 年 3 月） （計画期間 平成 27 年度～令和 2 年度）	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>小さな拠点づくりのため、バスや JR、タクシーなど既存公共交通を利用する人の利便性を向上させるための支援サービスや、高齢者や障がい者、児童など、交通手段を持たない人のニーズに応じた新しい公共交通の導入を検討</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>誘客拡大戦略として、四季を通じた自然体験観光事業、スマホ等対応観光アプリの開発、国内外誘客プロモーション活動の推進等</li> <li>都市部からの移住・定住促進、都市部の若者等との交流促進（スポーツ・文化合宿等）、魅力ある子育て環境づくり等</li> <li>アクティブシニアの活躍のため、介護タクシーによる外出支援サービスだけでなく、支援が必要な高齢者が外出しやすいよう、ボランティア団体等と協力し体制を構築</li> </ul>
<b>美浜町地域づくり拠点化整備基本計画</b> （平成 30 年 3 月）	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「美浜町道の駅」の整備に関する計画</li> <li>交流の場としてにぎわい空間の創出を図る。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通連携機能として、JR 利用者と自動車、バス、自転車等との連携を促し、「地域づくり拠点化施設」から観光地や地域の施設へつなぐ拠点として整備する。将来、レンタカーやカーシェアリングの導入も検討する。町内への回遊性を促進するため、駅前広場の改修にあわせて、路線バス、コミュニティバスの立寄など。</li> </ul>
JR 美浜駅前広場等活用基本計画	策定中

#### (4) 若狭町

計画等の名称	公共交通に関する記載等（抜粋・概要） <small>（*その他関連する事項は、主に交通機関・人の移動・観光・にぎわい創出等の関連）</small>
<b>第2次若狭町総合計画</b> （平成30年12月） （計画期間 平成30年度～令和4年度）	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>敦賀開業に向けた取組みとして、関係機関と一体となって、2次交通の整備による観光誘客促進施策を検討する。利用者の利便性を向上させるよう、小浜線の更なる充実を要望していく。</li> <li>町の幹線交通を繋ぎ、町内の高齢者等交通弱者の日常生活に必要な移動手段であるデマンドタクシーは継続運行する。町内文化施設・医療施設等へのアクセスを充実</li> <li>タクシーが自宅近くまで乗り入れることにより、バス停が遠く利用しづらかった人々の外出が増え、地域内の高齢者の活性化にも寄与</li> <li>町営バス常神三方線についても、貨客混載など、効率的で住民サービスの向上となる運行方法を検討</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>空き家の活用に代表されるシェアリング事業として、カーシェアやサイクルシェアなどを検討</li> <li>高齢者福祉として、生活援助や交通手段の確保など日常生活の支援に努める。</li> <li>歴史的資源を活用したまちづくり</li> </ul>
<b>若狭町観光振興ビジョン</b> （平成28年3月） （計画期間 平成27年度～令和元年度）	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>分かりやすく公共交通を案内するとともに、JR 小浜線とバスとの乗り継ぎがスムーズになるよう関係団体等へ改善要求</li> <li>若狭町デマンドタクシーは、観光地巡りには適しておらず、来訪者の利便性を向上する。公共交通の空白地域について、地域や住民協力による運行など、総合的に検討する。レンタカー利用者への補助や、電車・バス・タクシーの利用料金の助成について検討する。</li> <li>周辺地域との連携を図りながら周遊性を高めたルートを確立し、ホームページやSNS、パンフレット等でしっかりとした情報発信</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光振興ビジョン推進基本施策が掲げられている。</li> <li>来訪者に、長時間滞在していただくため、宿泊施設の魅力と価値が重要であるとともに、地域資源を発掘し、体験メニューとしてコース提案が必要</li> <li>季節に応じ、旬な食材を利用した個性ある料理メニューを、京都や大阪、名古屋等の都市部の方に提供するため、交通費を抑えた若狭町直通バスの運行について検討。海水浴シーズンに合うサービスを提供するため、京都や大阪、名古屋等の都市部からの若狭町直通バスの運行について検討する。</li> <li>敦賀開業の効果を一過性で終わらせることなく、最大限に活用し、地域の魅力を最大限にアピールし新たな顧客の獲得に取り組む。</li> </ul>

<b>若狭町総合戦略</b> (平成 27 年 10 月) (計画期間 平成 27 年度～令和元年度)	<b>《その他関連する事項》</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• きめ細かな移動手段を構築する。</li> <li>• 公共交通の空白地帯について、運行時間、運行ルートなど利用者のニーズを把握して、地域や住民協力による運行など、総合的に検討するとともに、運行車両の整備を進め、快適利便な地域交通体系を構築する。</li> <li>• 関西・中京圏からの人の流れをつくる。</li> <li>• 特に関西・中京圏からの交通アクセスの利便性向上を集客好機とし、若狭町の持つ豊富な観光資源PRするとともに、国内外からの誘客活動を行いながら、交流人口拡大し地域の活性化を図る必要がある。</li> </ul>
--	---

## (5) 小浜市

<b>計画等の名称</b>	<b>公共交通に関する記載等 (抜粋・概要)</b> <small>( * その他関連する事項は、主に交通機関・人の移動・観光・にぎわい創出等の関連)</small>
<b>第 5 次小浜市総合計画</b> (平成 23 年 3 月) (計画期間 平成 23 年度～令和 2 年度)	<b>《公共交通に関する事項》</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 小浜線について、列車の増発や接続改善、快速化など、効率・利便性向上のための要望や、市民の利用意識の高揚を図るための事業を展開</li> <li>• あいあいバスは、利用者ニーズに応じ、効果的な路線を設定、ダイヤを編成</li> <li>• 小浜駅、東小浜駅周辺の環境美化ボランティアに支援</li> <li>• P&amp;R のため、新平野駅、加斗駅周辺を整備</li> </ul> <b>《その他関連する事項》</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 人にやさしいまちづくりとして、バリアフリー、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進</li> <li>• 地球環境の保全のため、温室効果ガスの発生抑制に取り組む。</li> <li>• 総合的な観光施策の推進、観光資源の整備・開発、食を活かした観光施策の推進に取り組む。</li> <li>• 広域連携による観光ルートを整備するなど、県境を超えた観光誘客施策を展開。</li> <li>• まち歩き観光など、着地型観光メニューを開発</li> <li>• 商業拠点として、中心市街地活性化のための諸事業等を積極的に推進し、魅力ある産業集積を進める。にぎわい創出のためのイベント等、積極的な商店街を支援。</li> <li>• コンパクトシティを目指す。</li> </ul>
<b>小浜市都市計画マスタープラン</b> (平成 24 年 4 月改定) (令和 2 年目標)	<b>《公共交通に関する事項》</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• エリア間を結ぶ幹線道路網の充実を図るとともに、公共交通網の充実や自転車道の整備などにより、選択性のある移動ネットワークを形成</li> <li>• 琵琶湖若狭湾快速鉄道や北陸新幹線（若狭ルート）について、実現に向けた取組みを関係機関と連携</li> <li>• 小浜線やあいあいバスを中心に、地域公共交通体系の確立を図るとともに、駅周辺の整備に取り組む。</li> <li>• 自動車に過度に依存することなく暮らせるまちをめざすため、きめ細かい公共交通ネットワークの形成を図る。</li> <li>• 自動車利用の抑制に対する市民・団・事業者の意識高揚を図るとともに、カー・セーブデーへの参加を促すなど、公共交通の利用を促進</li> <li>• 鉄道イベントの開催など鉄道事業者や近隣市町とも連携しながら、日常生活や観光・交流における鉄道利用の促進に努める。</li> <li>• 列車の増発や接続の改善、快速化などの鉄道サービスの充実を要望</li> <li>• 結節点である駅の待合機能などの充実を図るとともに、パークアンドライド駐車場を整備する。</li> <li>• 観光案内などの情報発信機能の強化、観光タクシーやレンタサイクルの充実</li> <li>• 小浜駅等は、まちの玄関口・小浜の顔として、駅周辺の植栽や美化活動、</li> </ul>

	<p>良好な町並みの形成などに市民・団体・事業者と協働で取組み、質の高い空間を形成</p> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続的でコンパクトなまちを形成</li> <li>・魅力とにぎわいに満ちた中心市街地の活性化</li> <li>・市民の生活を支え、高齢化の進展や環境負荷低減などに対応した、歩いて暮らせるまちの形成を図るため、人にやさしい交通環境づくりを進める。</li> </ul>
<p><b>小浜市立地適正化計画</b> (平成 30 年 3 月) (令和 10 年目標)</p>	<p>《方向性》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口、都市機能の集積が見られる中心拠点に、都市機能、人口を誘導（小浜駅周辺が都市拠点）</li> <li>・小浜線、路線バス・市民バスを基幹的な公共交通軸とする。</li> </ul> <p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちなかにぎわい拠点を中心として、これらの拠点を有機的に結びつける公共交通を基軸としたネットワークづくりと連携による相乗効果を創出</li> <li>・中心拠点と周辺市街地や郊外部、各主要拠点を結ぶ路線、恒常的な基幹交通手段として、ネットワークの維持・充実、都市機能誘導区域へのアクセス性の向上を図る。</li> <li>・JR 小浜線を嶺南地域と関西を結ぶ都市軸として、さらなる利便性の向上を目指す。</li> <li>・JR 小浜線、あいあいバスの各種助成制度の周知、利用促進</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能誘導区域の設定</li> <li>・まちなか居住の推進</li> </ul>
<p><b>まち・ひと・しごと創生 小浜市総合戦略</b> (令和元年 8 月改定) (計画期間 平成 27 年度～令和元年度)</p>	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線小浜京都ルートを推進</li> <li>・小浜線の列車の増発や接続による利便性向上、さらなる利用促進を図る。</li> <li>・敦賀開業による交流人口拡大や周遊観光の促進に向けた駅周辺の機能整備</li> <li>・免許を持たない市民の身近な公共交通として、環境にやさしいまちづくりのため、あいあいバスを継続</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定住人口の維持、交流人口の拡大による出会いのあるまち</li> <li>・歴史・文化・食を活かした交流人口の拡大のため、観光スポットにストーリー性を持たせて結びつけるなど、観光エリア化に取り組む。観光客の交通利便性の確保、地域資源の活用による誘客力の向上と地域ブランドの確立、地域活性化等の好循環を目指す。</li> <li>・若者の活用、町中のにぎわい創出、まちなか丸ごとテーマパーク化等に取り組む。</li> <li>・コンパクトなまちづくりと地域交通の再編と連携により、コンパクトシティ+ネットワークを進める。</li> </ul>
<p><b>御食国若狭おばま北陸新幹線敦賀開業アクションプラン</b> (平成 31 年 4 月) (計画期間 令和元年度～令和 5 年度)</p>	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北陸新幹線敦賀開業を見据え、交流人口の拡大に向けた受け入れ体制や二次交通の整備等、実施すべき戦略的かつ具体的な施策を取りまとめた行動計画</li> <li>・北陸新幹線小浜開業新まちづくり構想・計画や福井県高速交通開通アクション・プログラム等と相互に整合を図る。</li> </ul>

(6) おおい町

計画等の名称	公共交通に関する記載等（抜粋・概要） (※その他関連する事項は、主に交通機関・人の移動・観光・にぎわい創出等の関連)
<p><b>第2次おおい町総合計画</b> (平成29年3月) (計画期間 平成29年度～令和8年度)</p>	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光レクリエーション産業の振興のため、広域観光を推進（周辺市町と連携し、広域観光ルートを確立、出向宣伝や物産展等を充実する。町の回遊性を高めるため、主要な道路や観光施設への案内板等を整備）</li> <li>高齢者福祉の充実のため、移動が困難な高齢者や障害のある人等の外出を支援するため、デマンドバスを含め、地域の実情に応じた施策を検討、多様な交通手段を確保</li> <li>施設のバリアフリー化を推進、ユニバーサルデザインの普及に取り組む。</li> <li>交通体系及び基盤の充実のため、小浜線の利用促進に関する啓発を積極的に行う。運行間隔の平準化や北陸本線との乗継時間の短縮等を要請する。近隣自治体や県と連携し、北陸新幹線小浜・京都ルート<sup>（仮称）</sup>の早期実現を要請する。</li> <li>町内各地域の円滑な連絡等、住民が利用しやすい生活を送れるよう、路線バスやスクールバスの運行支援</li> <li>日常生活やイベント等での公共交通機関の利用を呼びかけ、「乗って残す」意識の向上を図る。</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「おおいにチャレンジ ござんせ しやんせ プロジェクト」として、交流人口活性化プロジェクト、定住人口活性化プロジェクト</li> <li>スポーツの振興として、交流を促進（スポーツ合宿の誘致に取り組むとともに、スポーツイベント等を通じた交流を活性化させ、交流人口の増加を図る。）文化・芸術の振興として、観光地や公共施設等において交流を促す。</li> <li>観光レクリエーション産業の振興として、観光資源の充実、受け入れ態勢の整備充実、観光情報提供の充実</li> <li>地域資源を活用した新規産業の創出（産業団地、うみんびあ等への企業誘致等）</li> </ul>
<p><b>第2次おおい町未来創生戦略</b> (令和2年3月) (計画期間 令和2年度～令和6年度)</p>	<p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>若者としごとを創り出す雇用創出戦略</li> <li>若さ集結みなぎる活力創生戦略（若者のまちづくりに対する意識を高める。関係人口の増加に取り組む。）</li> <li>活力ある暮らしの創造生活環境向上戦略（地域の持続的な発展を目指した広域的な取組みを推進する。）</li> <li>おおいの魅力周知情報発信強化戦略（情報基盤の整備と継続的な来訪につながるしかけづくりに取り組む。）</li> </ul>
<p><b>おおい町新町建設計画</b> (平成27年12月変更) (計画期間 平成18年度～令和2年度)</p>	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自然と共生する生活空間のまちづくりのため、バス路線の公共交通としての役割、地域活性化の重要な手段として確保に努める。（地方路線バス、ふれあいバス）</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>海と山と里に活力を与える産業づくりのため、観光資源を有効活用し、滞在・滞留型の魅力あふれた観光レクリエーション環境の整備を充実する。うみんびあに関連した商業力向上、企業誘致を推進する</li> </ul>
<p><b>おおい町過疎地域自立促進計画</b> (平成28年4月) (計画期間 平成28年度～令和2年度)</p>	<p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業振興（観光）のため、多様化する利用者ニーズに対応する施設、機能、サービスを充実</li> <li>周辺市町の観光地とのネットワーク化を図るため、周遊モデルコース設定やPRの連携強化</li> <li>医療の確保のため、公立小浜病院や県内外の専門病院等との連携強化、ネットワークづくり</li> </ul>

<p>「うみんぴあ大飯」ランドビジョン (平成 31 年 3 月) (計画期間 令和元年度～令和 4 年度)</p>	<p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・うみんぴあエリアのにぎわいを有効に活用し、新規創業や既存事業者の新たな事業展開を支援するため、「チャレンジショップ、テナント棟等から構成される複合商業施設（仮称）の整備」を構想</li> </ul>
--	--

## (7) 高浜町

<p>計画等の名称</p>	<p>公共交通に関する記載等（抜粋・概要） (※その他関連する事項は、主に交通機関・人の移動・観光・にぎわい創出等の関連)</p>
<p>高浜町総合計画 後期実施計画 (平成 29 年 6 月) (計画期間 平成 28 年度～令和 2 年度)</p>	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・オンデマンド型交通システム「赤ふんバス」について、更なる利便性向上へ向けた土日運行などを実施し、利用者拡充を図る。</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・城山公園の魅力や可能性を再発見し、周辺施設との連携により一体的なにぎわいを創出</li> <li>・企業誘致・企業立地推進のため、嶺南及び北京都の中間点に位置する高浜町の立地特性をいかし、企業にとって魅力ある高浜町を構築していく。必要な事業分野についての支援制度や企業立地を促す助成制度を拡充する。</li> <li>・公共交通機関、病院や商業施設が集積するエリアに公共施設を集約するコンパクトシティ構想に沿って、新たな庁舎に高浜公民館が併設する形で建設する。</li> <li>・移住機会の創出や移住候補者となる高浜町の応援団獲得に取り組む。移住希望者を定住へと誘導するための移住定住総合情報バンクを設置する。</li> <li>・その他、海辺の新たな観光スタイル事業、青葉山の環境保全と山と森林を活かしたネイチャー観光、環境にやさしいライフスタイル支援事業等</li> </ul>
<p>高浜町都市計画マスタープラン (平成 24 年 3 月) (令和 13 年目標)</p>	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針として、自動車に過度に依存しない歩行者・自転車重視</li> <li>・高齢化、環境問題などに対応した日常的な移動手段として、オンデマンドシステムにより子どもから高齢者までが町内を自由に行き来できる公共交通バス体系を構築。普及と利用促進を図る。小浜線の利用を促進、列車の増発や快速化などの鉄道サービスの充実を要望</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針として、地域資源を最大限に活用した新たな魅力づくりや付加価値の創出、適切な誘導と何度も訪れたいくなる温かなもてなしの観光まちづくり</li> <li>・まとまりがあり、歩いて暮らせる環境を創出</li> <li>・市街地と地域とを結ぶ道路網や公共交通網の充実を図り、多様性のある移動手段を確保</li> <li>・多様な機能が集積する持続可能な市街地を形成（コンパクトな中心市街地を形成、都市機能を集約、歩いて暮らせる都市環境、魅力やにぎわいづくり）</li> <li>・シーサイド高浜は、町の東の玄関口として、広域的な産業交通や観光交通に対応した商業サービスを提供する場</li> <li>・海岸保全エリアはにぎわいの創出や多様な交流の場として、通年的な観光・レクリエーション利用</li> <li>・来訪者をまちなかや観光拠点などに適正に誘導するため、骨格的な観光導線を明確にし、情報発信の充実、地域イメージに合った案内標識や誘導サインの効果的に配置</li> <li>・市街地を中心に、誰もがいつでも安全で快適に利用できる歩行者・自転車の空間づくり</li> <li>・若狭高浜駅と城山公園を結ぶ通りや旧丹後街道などでは、町並みの整備・保全を進める。</li> </ul>

<p><b>高浜町立地適正化計画</b>  (平成 31 年 3 月)  (計画期間令和 22 年まで)</p>	<p>《公共交通に関する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 誰もが暮らしやすい環境づくりを目標に掲げ、高齢化の進展やまちなかでの散策などに対応するため、公共交通の利便性向上や新たな交通システム導入を検討する。</li> <li>• 高浜駅周辺及び和田駅周辺を居住誘導区域及び都市機能誘導区域と設定し、誘導施策を講じ、各種機能を適切に誘導し公共交通へのアクセス性を高める。</li> </ul> <p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 居住誘導区域及び都市機能誘導区域となる高浜地区には、観光客を含め、様々な消費ニーズに対応する商業施設を誘導する。</li> </ul>
<p><b>高浜町まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略</b>  (平成 29 年 1 月改定)  (令和 22 年度目標)</p>	<p>《その他関連する事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 高浜に住もう広報・勧誘プロジェクト、海のある高浜暮らしプロジェクト（海沿いウォーキング&amp;サイクリングロード整備事業、中心市街地アクセス向上事業等）、高浜新しい雇用づくりプロジェクト等</li> </ul>

# 嶺南地域公共交通網形成計画

---

発行日	令和2年3月策定
発行	福井県嶺南地域公共交通活性化協議会 (福井県、敦賀市、小浜市、美浜町、高浜町、おおい町、若狭町)

---



