

# 小浜市地域公共交通計画

令和4年（2022年）6月



## 目次

<b>I. 計画の概要</b>	<b>1</b>
1. 背景・目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の区域	2
4. 計画期間	2
<b>II. 地域および公共交通の現状</b>	<b>3</b>
1. 地域の現状	3
2. 小浜市がめざす姿	21
3. 公共交通等の現状	25
<b>III. 市民の外出状況・意識等</b>	<b>43</b>
<b>IV. 今後に向けた課題</b>	<b>48</b>
1. 小浜市の現状・問題等の要点	48
2. 今後に向けた課題	51
<b>V. 小浜市の公共交通がめざす姿と今後の方向性</b>	<b>52</b>
<b>VI. 今後の取り組み施策</b>	<b>54</b>
1. 事業の概要	54
2. 将来の公共交通ネットワーク	71
<b>VII. 今後の進め方</b>	<b>72</b>



# I. 計画の概要

## 1. 背景・目的

本市の公共交通は、嶺南地域の基軸である東西方向のJR小浜線、民間の路線バス、小浜市のコミュニティバス「あいあいバス」(平成14年運行開始)、タクシー等が運行しているとともに、小浜線やバスの利用助成など種々の取り組みを行ってきました。また、嶺南地域全体においても、令和2年に嶺南地域公共交通網形成計画を策定し、地域としての取り組みを行っています。しかしながら、近年の人口減少やクルマ志向が高いことなどにより、利用客は減少しているのが現状です。

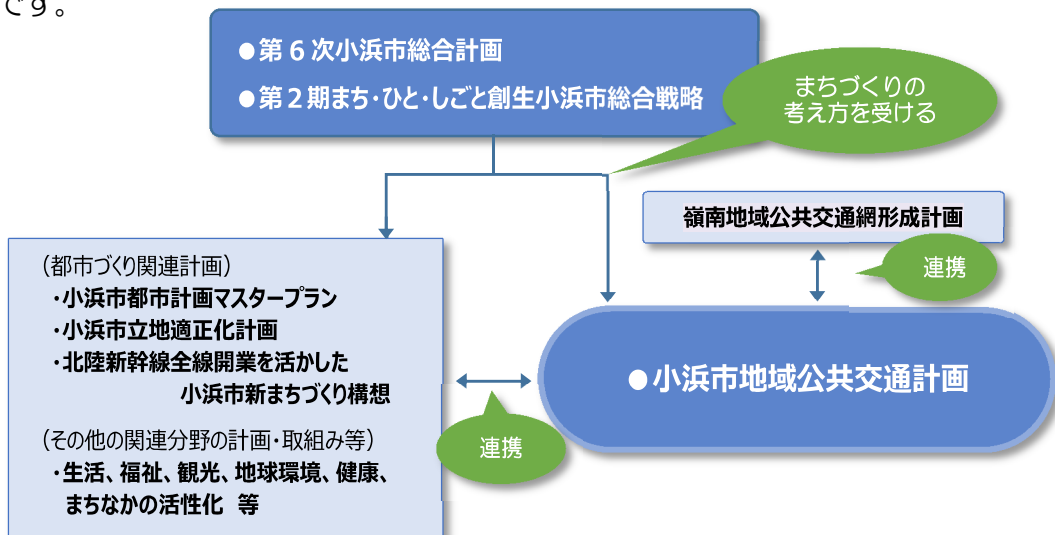
一方、本市において、クルマを運転できない高齢者や中高生等の日々の移動手段として、公共交通の重要性は、今後ますます高まっていくものと考えられます。

このような中、「交通政策基本法」が平成25年に施行され、また「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成26年さらには令和2年に一部改正され、地方公共団体が中心となり、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応し、持続可能な運送サービスの提供への取り組みを行うこととされています。

これらの背景を踏まえ、地域や公共交通の現状、市民・利用客の実情や本市のまちづくりを把握した上で、市民・利用者、鉄道・路線バス・タクシーの運行事業者、行政等が一体となって取り組みを進められるよう、今後の取り組みの方向性、考え方を示す計画として「小浜市地域公共交通計画」を策定しました。

## 2. 計画の位置づけ

「小浜市地域公共交通計画」は、本市のまちづくりの最上位計画である総合計画の考え方を踏まえた計画であり、各分野の関連計画や嶺南地域公共交通網形成計画との連携を図りながら進める計画です。



### 3. 計画の区域

本計画の計画区域は、小浜市全域 とします。

### 4. 計画期間

計画期間は、令和 4 年度(2022 年度)～令和 8 年度(2026 年度)の 5 年間とします。

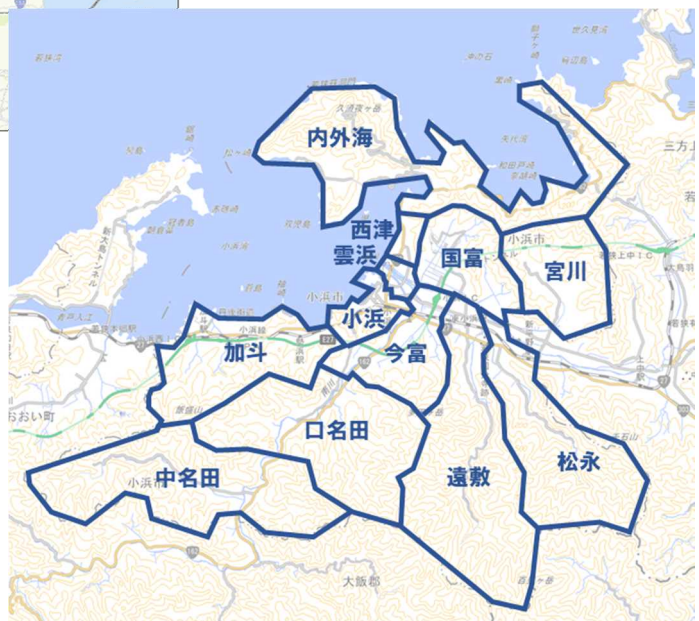
## Ⅱ. 地域および公共交通の現状

小浜市の地勢、人口、施設の立地状況等に関する地域の状況、および市内を運行する公共交通の現状は、以下のとおりです。

### 1. 地域の現状

#### 1-1. 位置・地勢

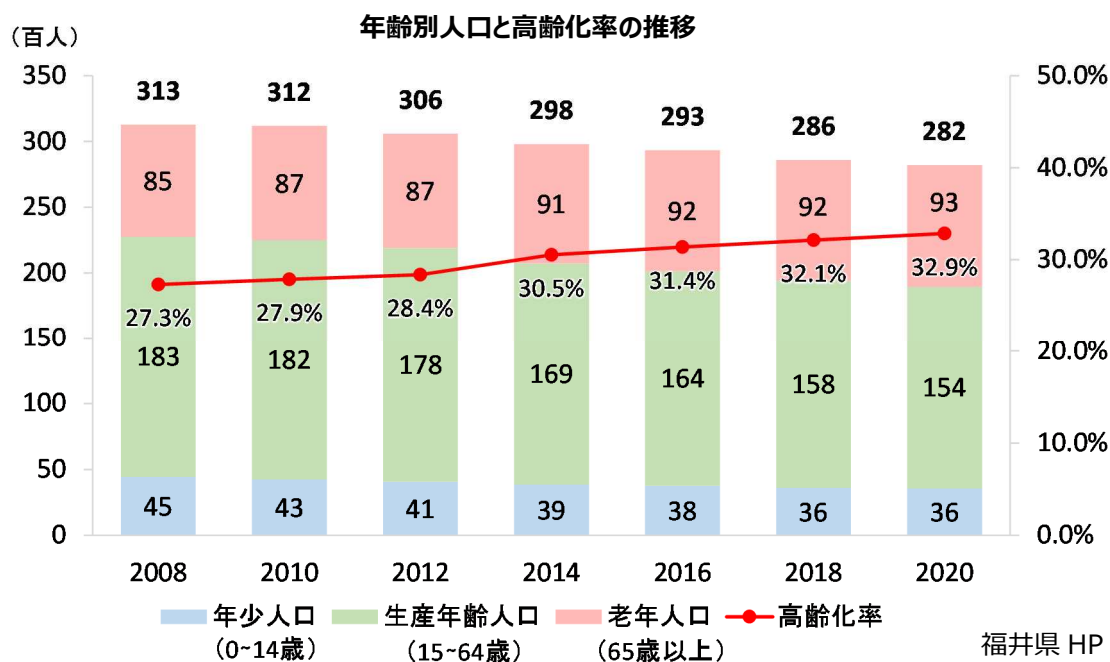
- 本市は、福井県嶺南地域の西部に位置し、若狭町、おおい町に隣接する市であり、敦賀市とともに、嶺南地域の中核都市となっています。北側は蘇洞門を有する若狭湾に面し、南側は京都府北部一帯に連なる山岳地帯で一部滋賀県とも接しています。
- 本市の約233km<sup>2</sup>の市域に、約2万8千人が暮らしており、狭い平地を中心とした市街地に人口が集まる一方、それ以外は低密度であり、居住地が点在しています。



## 1-2. 人口等の状況

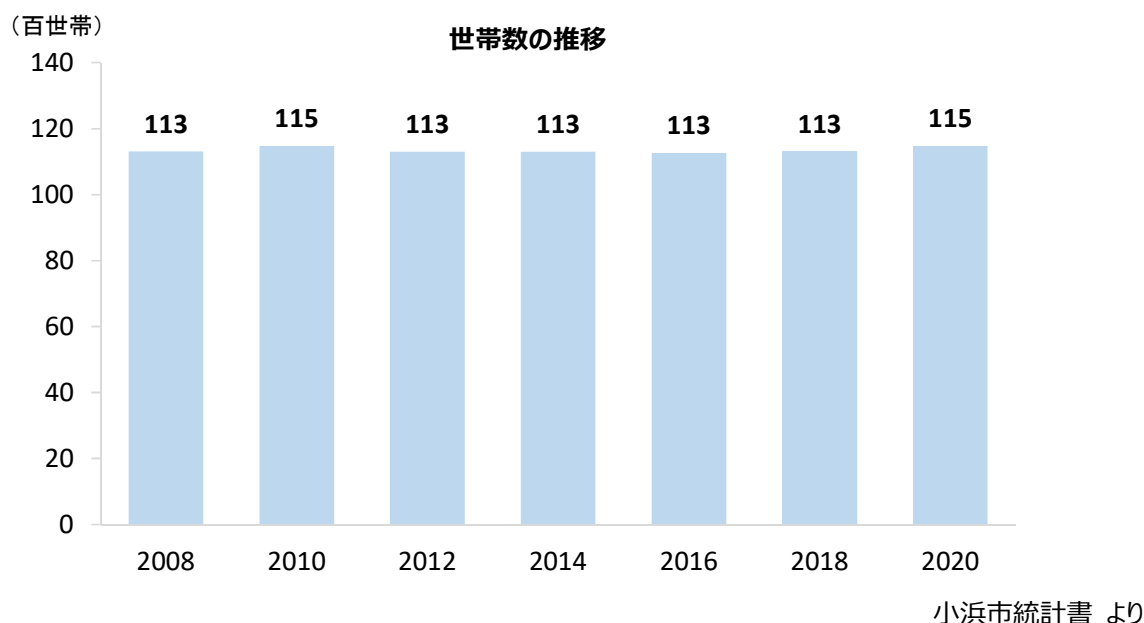
### (1) 人口の推移

- 小浜市の人口は、すでに減少に転じており、現在の総人口は約2万8千人となっています。
- また、少子・高齢化も進んでおり、高齢化率はすでに30%を超えています。高齢化が進むことにより、今後、外出手段の確保がますます重要になるものと考えられます。



### (2) 世帯数の推移

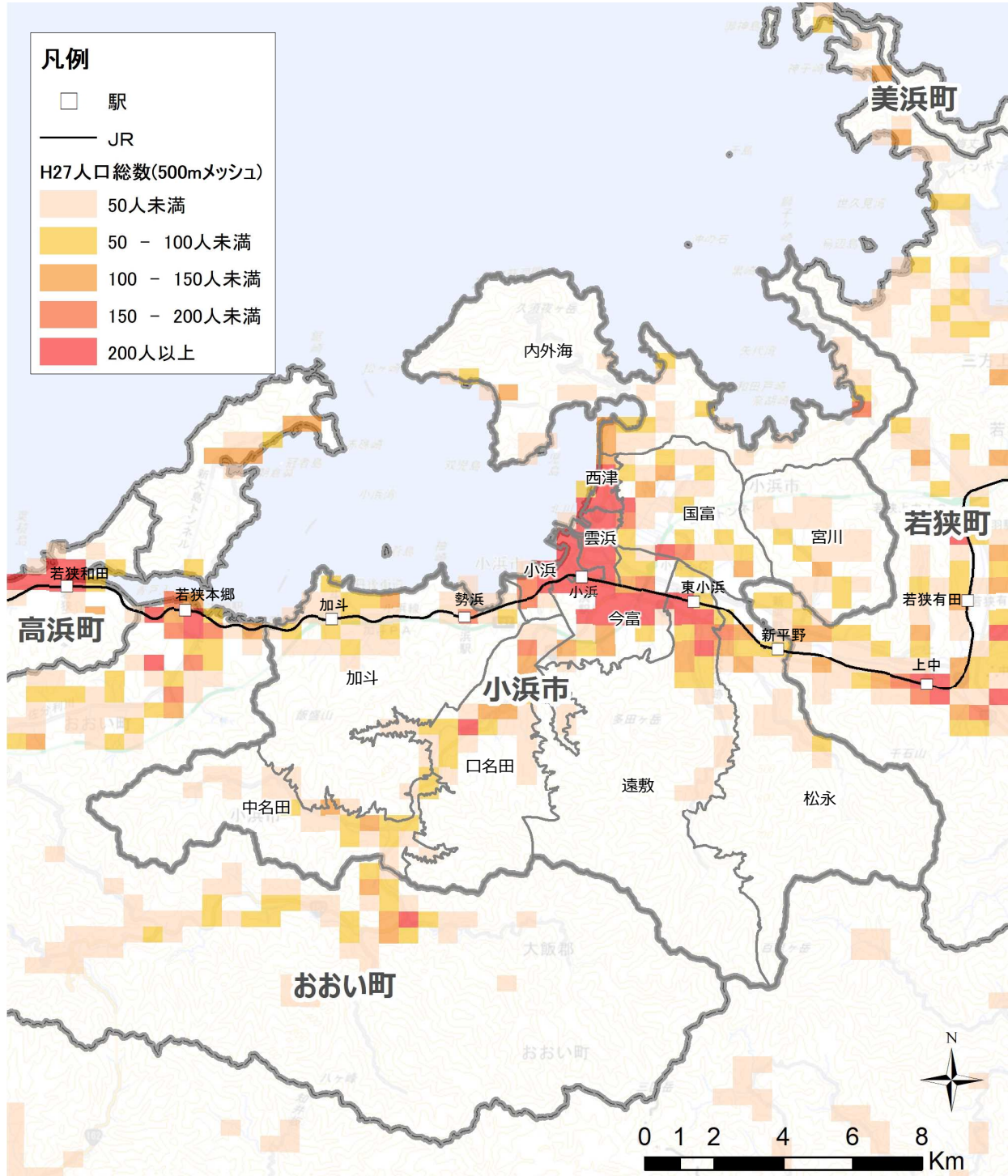
- 人口が減少している中、世帯数はほぼ横ばいであり、世帯当たりの人数が減少している状況です。
- 世帯の構成が変化することで、家族や地域等での助け合い等にも影響する可能性があります。





### (3) 人口の分布状況

- 人口は、本市の中心エリア（小浜駅周辺から東小浜駅の間）に集中しています。
- ただし、その他の地区にも人口は分布しており、居住地は、市域に広く薄く分布しています。

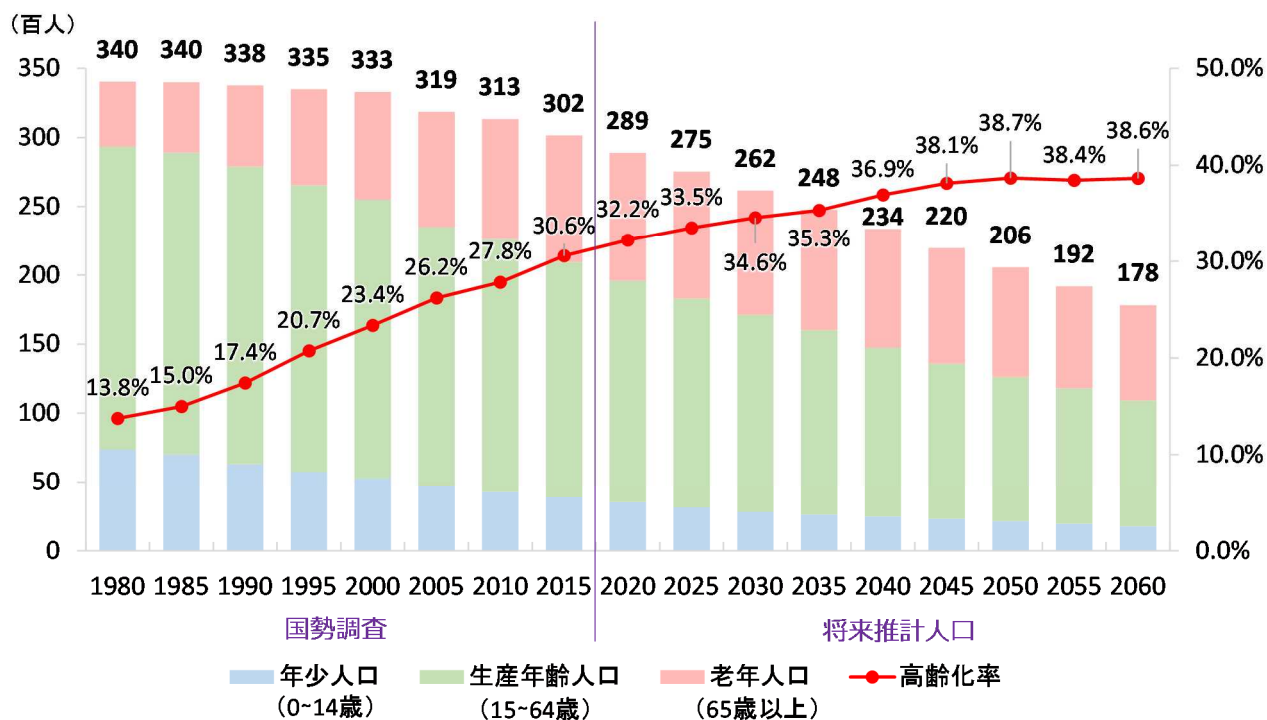


国勢調査 (H27) より

## (4) 将来人口等

### 1) 将来人口の見通し

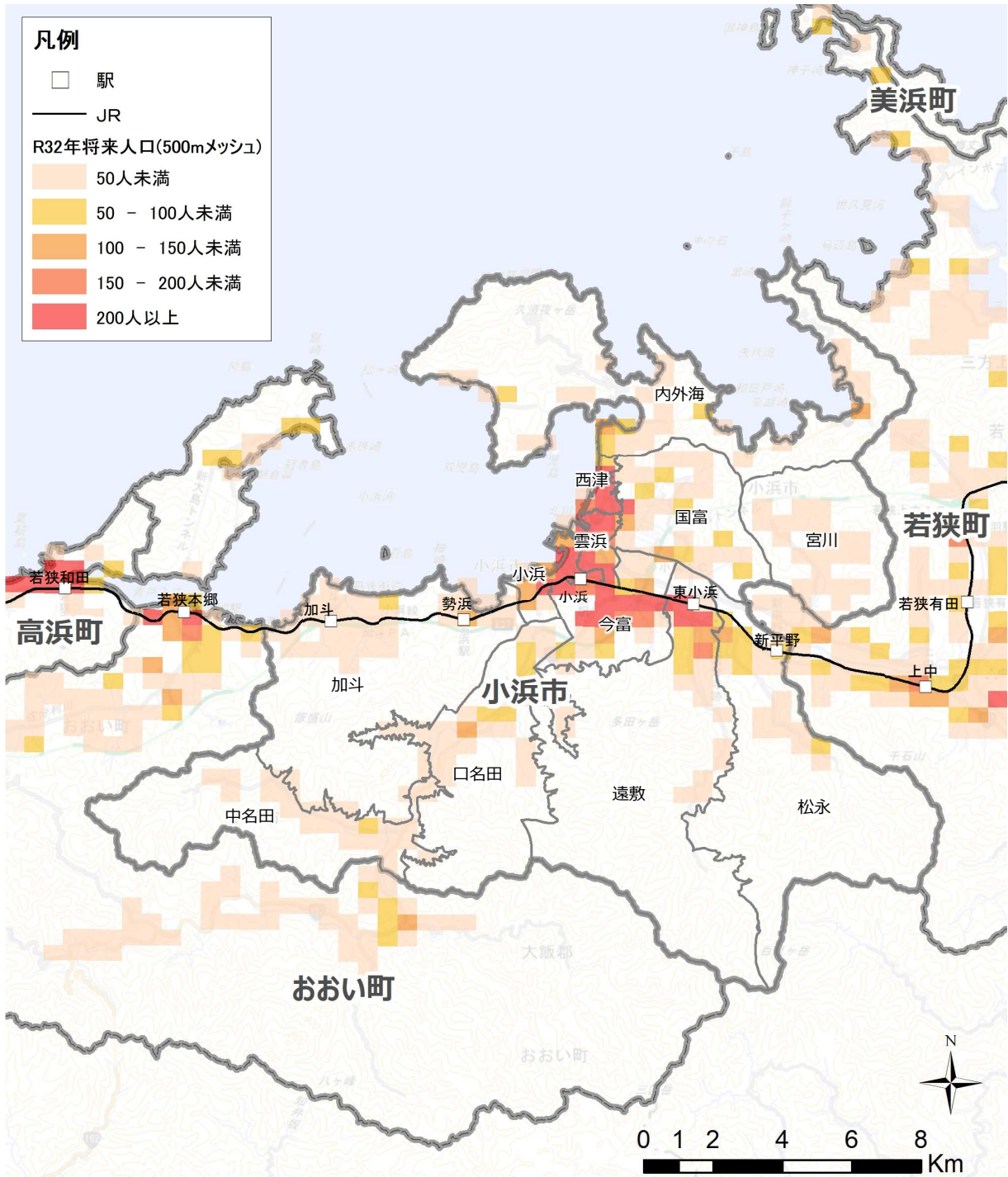
- 将来推計によると、現在の傾向が続いた場合、人口は着実に減少し、30年後には、総人口が約1万8千人になると予測されています。
- 今後も高齢化が進み、高齢化率は38%を超えるものと見込まれています。
- 人口が減少する中、高齢者等の外出手段の確保は、ますます重要なテーマとなります。



国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計 より

## 2) 将来の人口分布 (2050年)

● 将来の人口は、本市全体的に減少するものと見込まれており、総人口が減少する将来も、現在同様、本市の中心エリアに人口が集中している一方、居住地はますます市域に広く薄く分布する見込みです。



国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計 より

## 1-3. 主要施設の立地状況

### (1) 公共施設の立地状況

- 市役所、図書館等の公共施設は、おおむね市の中心エリアに立地しています。
- また文化施設として、小浜漁港付近に、御食国若狭おばま食文化館があります。
- 杉田玄白記念公立小浜病院は、小浜駅近傍に立地しており、多くの小浜市民が利用するだけでなく、近隣の市町からの来院もあります。これ以外にも、本市内には複数の病院・診療所等があります。
- なお、市役所や小浜病院には、敷地に近接したバス停があります。



国土数値情報に情報を追加して作成

## (2) 店舗等の立地状況

- 比較的規模の大きいスーパー・ドラッグストア等（おばまショッピングセンター、バロー、A コープ、クスリのアオキ、ゲンキー、ハーツ、ママーストア等）が、市の中心エリアに多く立地しています。
- これらの店舗のうち、駅から離れた場所に立地する店舗も多く、高齢者等が歩いて行くには負担が大きくなっています。店舗によっては近くにバス停がありますが、建物から離れているため、運行状況を路上まで見に行き、待たなければならないような場合があります。



国土数値情報に情報を追加して作成

### (3) 学校の立地状況

- 市内各地に小中学校が立地しています。
- 高校は嶺南地域に5校あり、うち2校が本市内に立地しています。市内2校は近くにバス停があり、いずれも小浜線等を利用して通学する生徒が多くいます。



国土数値情報に情報を追加して作成



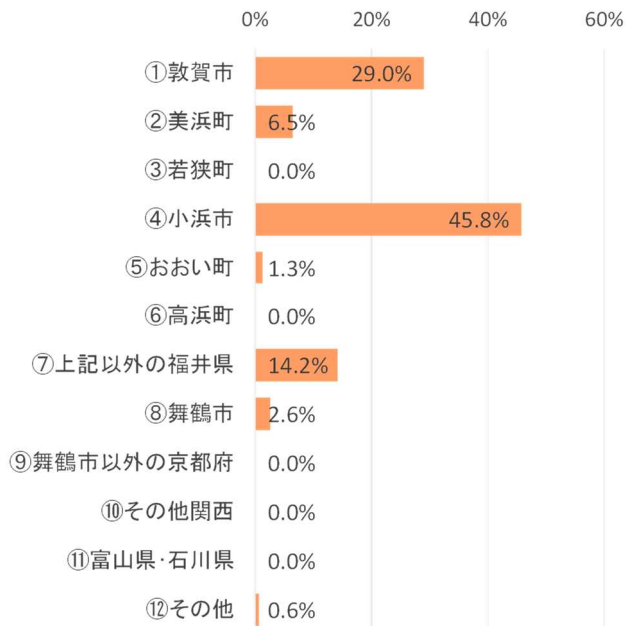
## (2) 通院

### 1) 隣接町からの通院

- 本市に隣接する若狭町、おおい町から本市内の病院に通院する人が多い状況です。
- 本市の病院へ通院する際の交通手段は、クルマが大半を占めています。

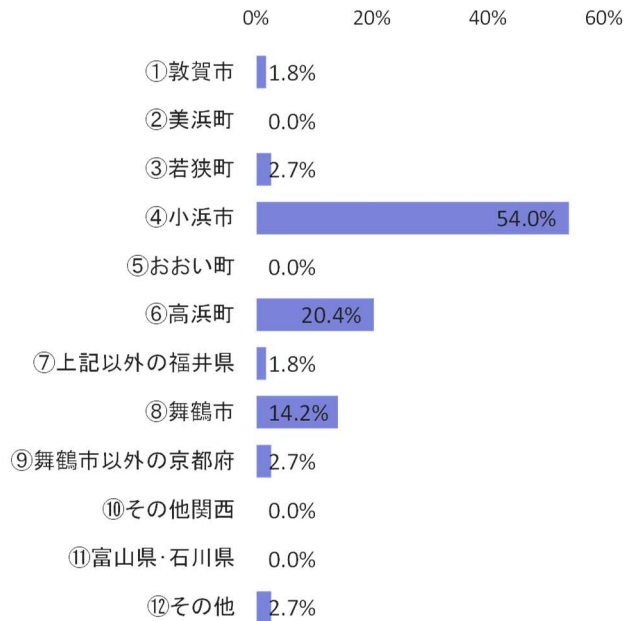
#### 若狭町民

他の市町への通院先の場所はどこか



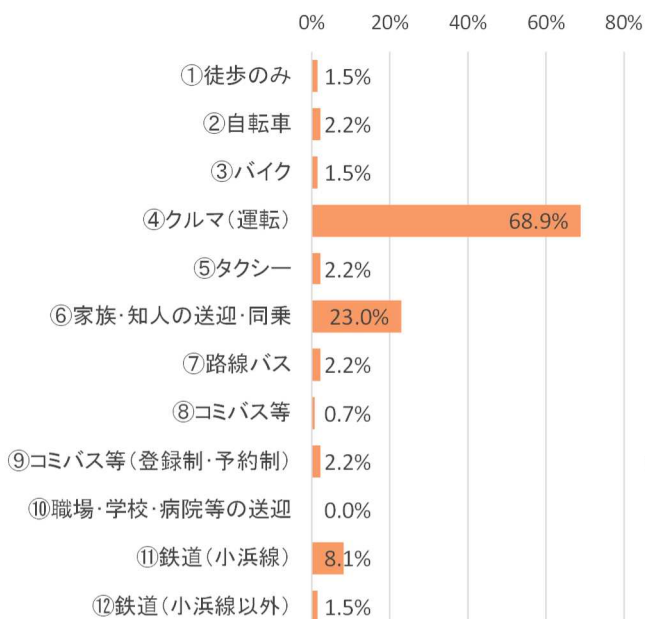
#### おおい町民

他の市町への通院先の場所はどこか



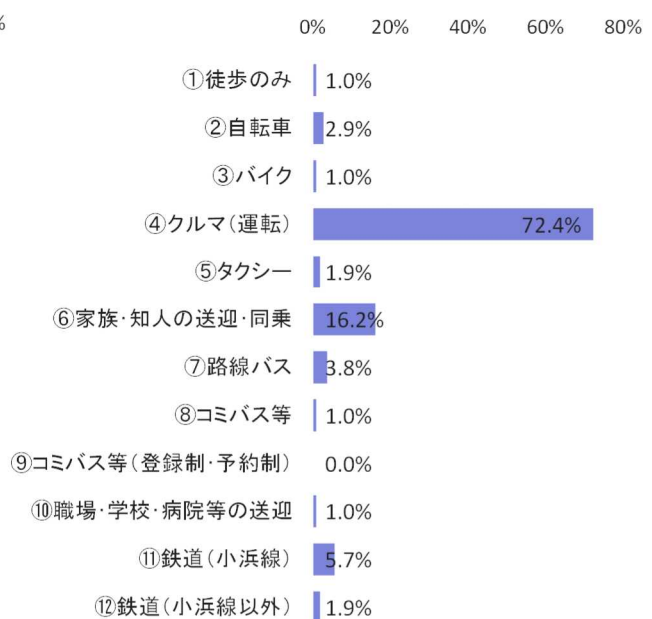
#### 若狭町民

他の市町の通院先への移動手段は



#### おおい町民

他の市町の通院先への移動手段は

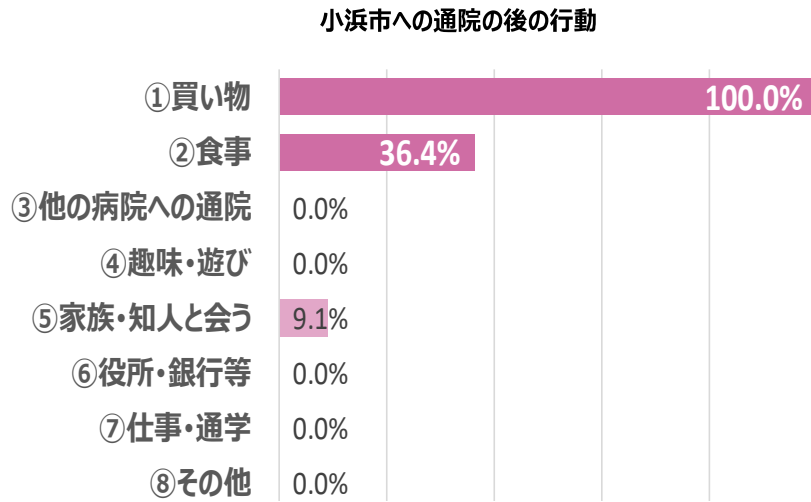


嶺南地域公共交通アンケート (H30) より



## 2) 通院後の行動

●市外から本市の病院に通院する人の行動を見ると、通院した後に、買い物や食事をして帰る人がほとんどです。



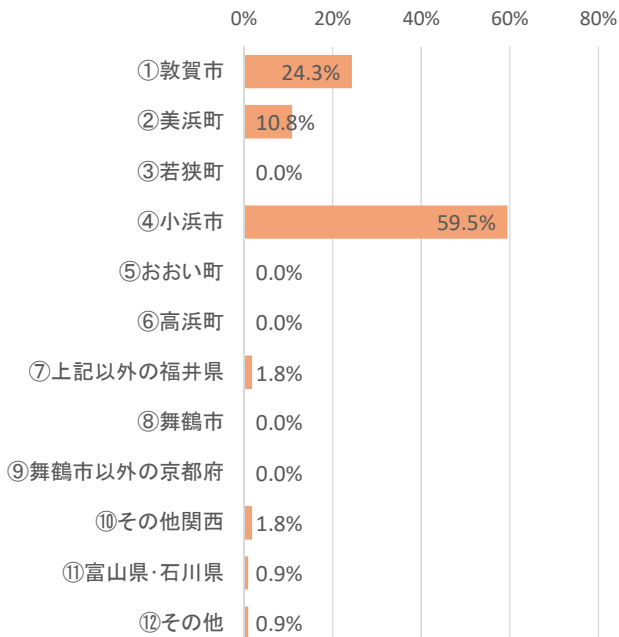
嶺南地域公共交通アンケート（H30）より

### (3) 買い物

- 通院と同様、本市に隣接する若狭町、おおい町から本市へ買い物に行く人が多い状況です。
- 本市へ買い物に行く際の交通手段は、クルマが大半を占めています。

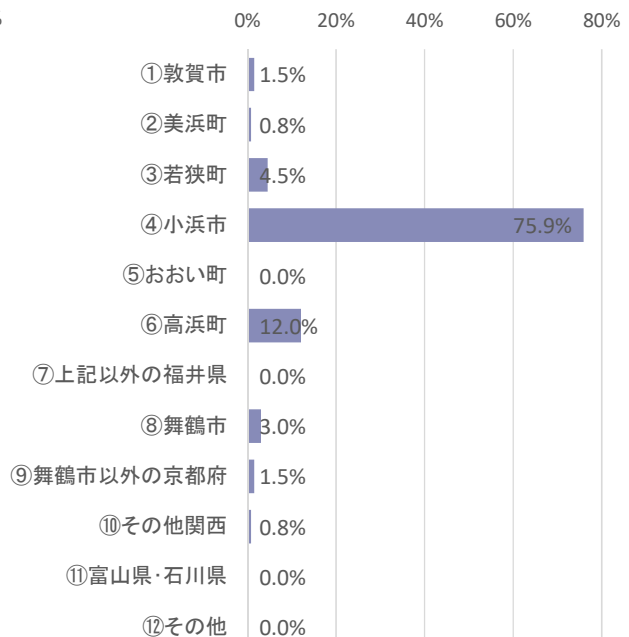
若狭町民

他の市町への普段の買い物先はどこか



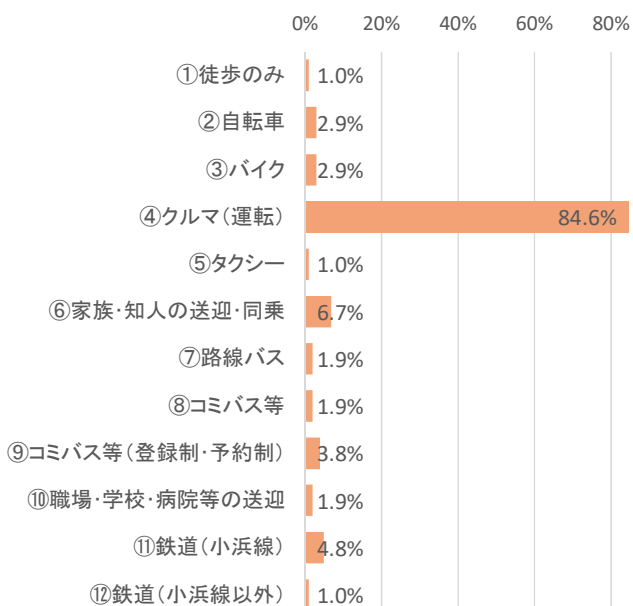
おおい町民

他の市町への普段の買い物先はどこか



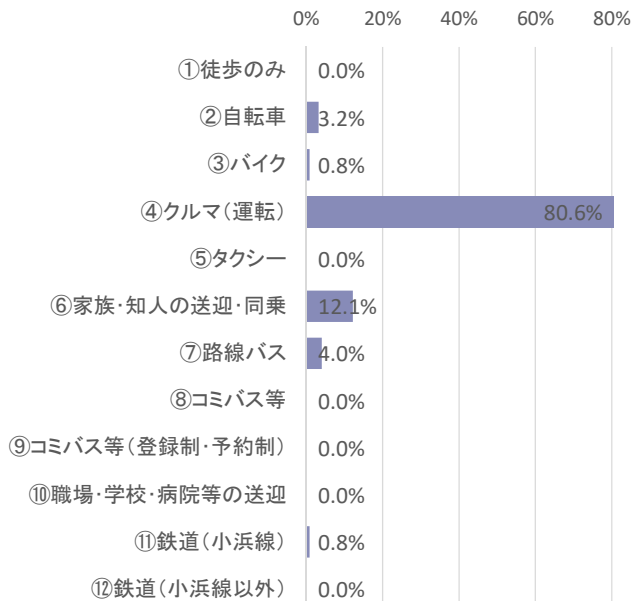
若狭町民

他の市町の普段の買い物先への移動手段は



おおい町民

他の市町の普段の買い物先への移動手段は



嶺南地域公共交通アンケート (H30) より

## 1-5. 観光の状況

### (1) 主要な観光スポット

- 本市には、海水浴、海釣り、蘇洞門めぐり等の若狭湾の自然、食事、神社仏閣など、観光資源が豊富にあります。
- 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おり、駅からこれらの場所へ行くには、徒歩以外の移動手段が必要です。

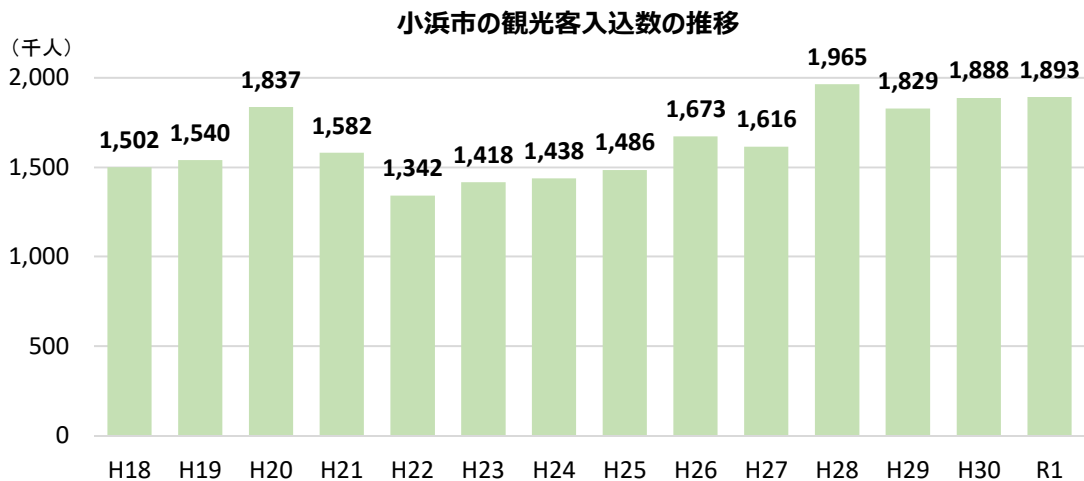


小浜の町並み

国土数値情報に情報を追加して作成

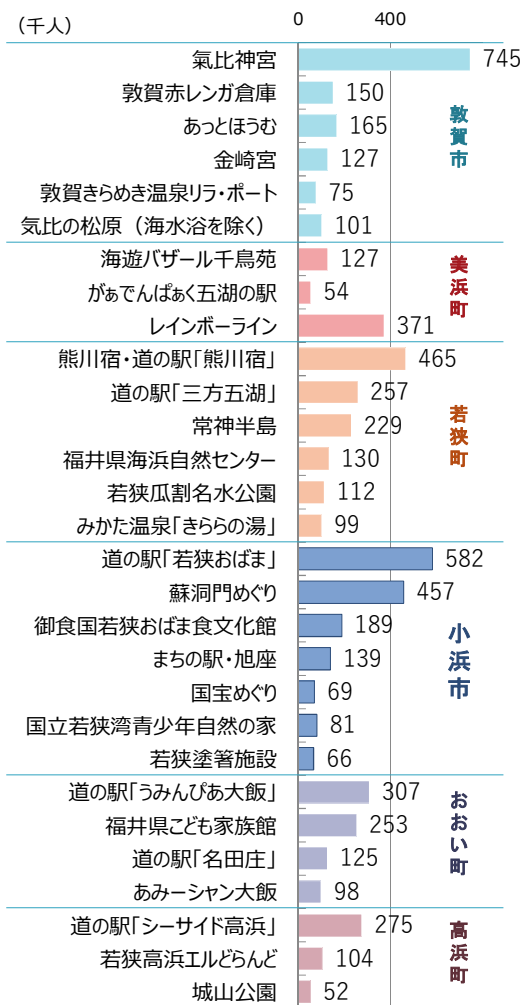
## (2) 観光入込状況

- 本市の観光入込客数は、近年 180 万人前後で推移しています。
- 本市の観光地では、道の駅「若狭おばま」、蘇洞門めぐりに訪れる人が多くなっています。



福井県観光入込客調査 より

### 主要観光地の観光客入込数

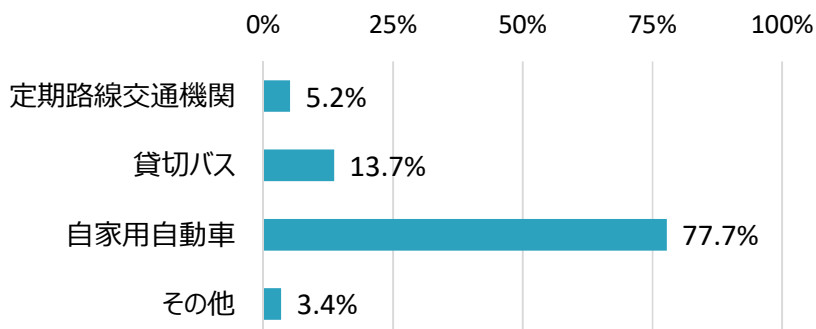


福井県観光入込客調査 (R1) より

### (3) 観光客の交通手段

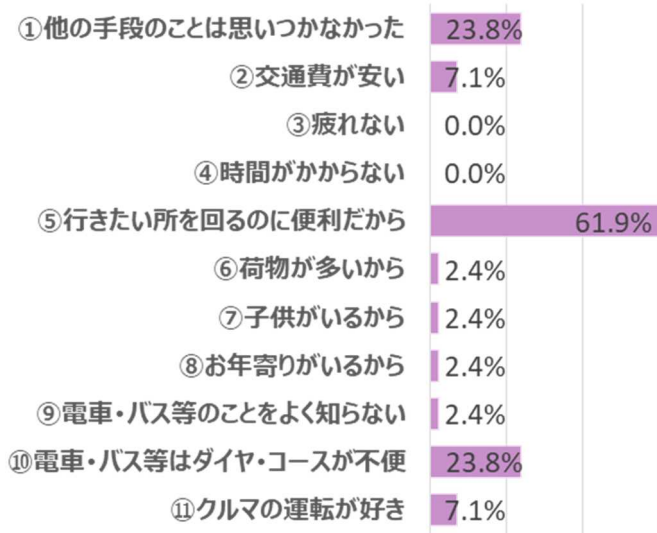
- 本市を訪れる観光客は、クルマ利用が大半であり、8割近くがマイカーで来訪しています。
- クルマで本市を訪れる人は、行きたい場所を回るのに便利との理由が最も多く、次いで他の手段が思いつかない、電車・バスが不便との理由が多くなっています。
- クルマで本市を訪れる観光客の嶺南地域での滞在時間は、半日以下が多く、短い傾向があります。

小浜市観光入込客の交通手段

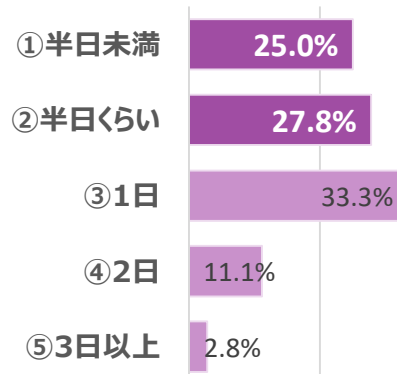


小浜市観光入込客調査 (R1) より

小浜市の観光客のクルマ利用の理由



小浜市のクルマ利用の観光客の嶺南での滞在時間



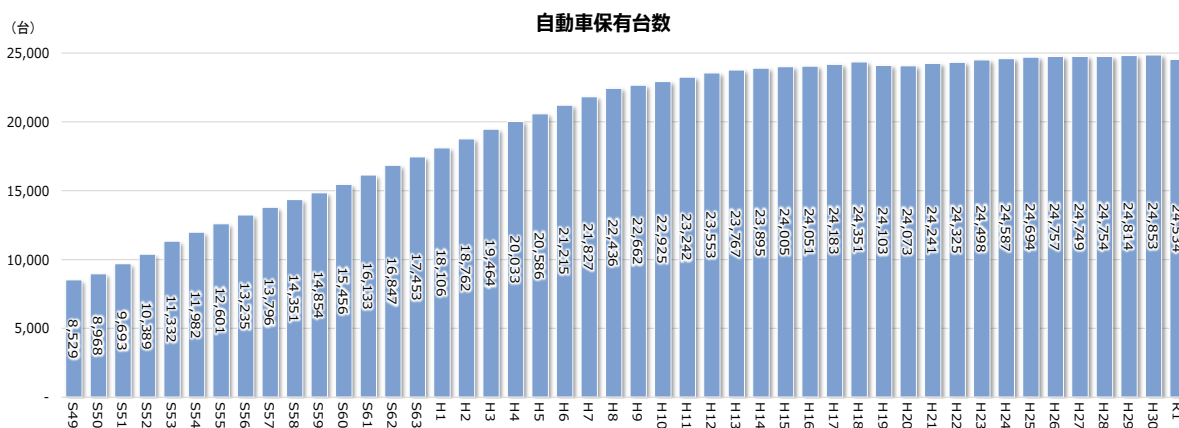
嶺南地域公共交通アンケート (H30) より

# 1-6. その他の状況

## (1) 自動車利用の状況

### 1) 自動車の保有状況

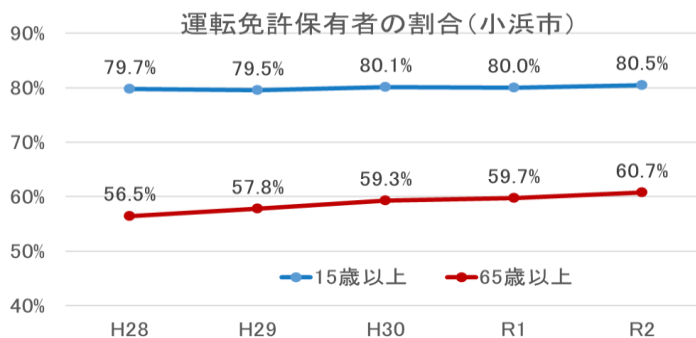
- 市民の自動車保有台数は昭和50年代から増加し続け、近年においても微増の状況であり、人口が減少している中、自動車の保有台数はほとんど減少していません。



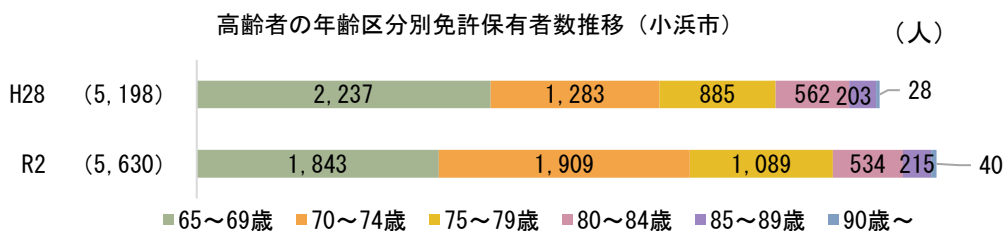
福井県統計年鑑（国土交通省中部運輸局資料）より

### 2) 運転免許の保有状況

- 市民の運転免許保有者の割合は、15歳以上において、8割程度で横ばいとなっています。
- 高齢者の免許返納が社会的な課題となっている中、本市の65歳以上の運転免許保有者の割合は微増傾向にあり、6割を超える状況となっています。



福井県警データより

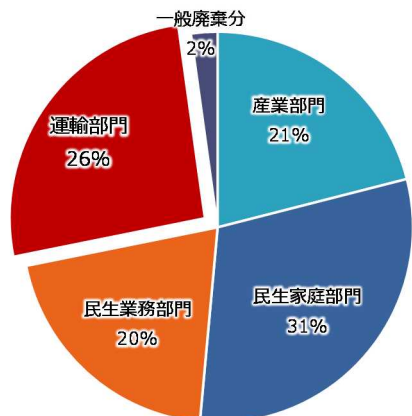


第11次小浜市交通安全計画より

## (2) 地球環境面 (CO<sub>2</sub> 排出量の状況)

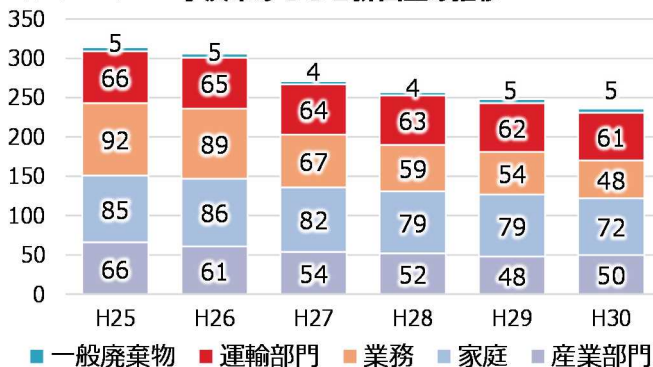
- 部門別の CO<sub>2</sub> 排出量をみると、運輸部門が全体の 1/4 以上を占めています。
- 経年的な推移をみると、CO<sub>2</sub> 排出量は減少傾向にあります。運輸部門は、他の部門よりも減り方が小さい状況です。

部門別 CO<sub>2</sub> 排出量の内訳 (小浜市)



福井県内の各市町村における温室効果ガス排出量 (H30)

小浜市の CO<sub>2</sub> 排出量の推移

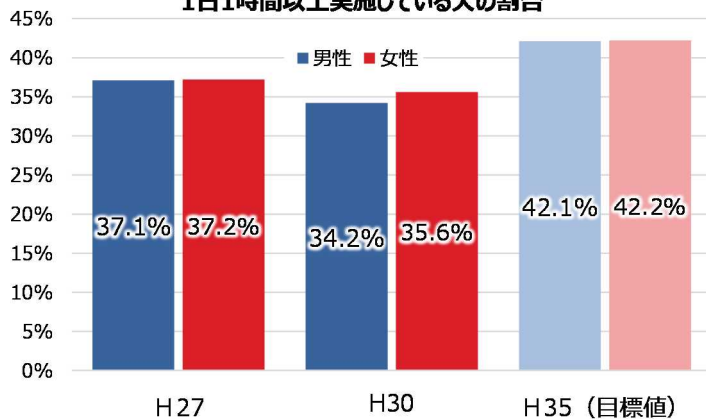


「地球温暖化対策地方公共団体実行計画 (区域施策編) 策定支援サイト」(環境省)

## (3) 健康面

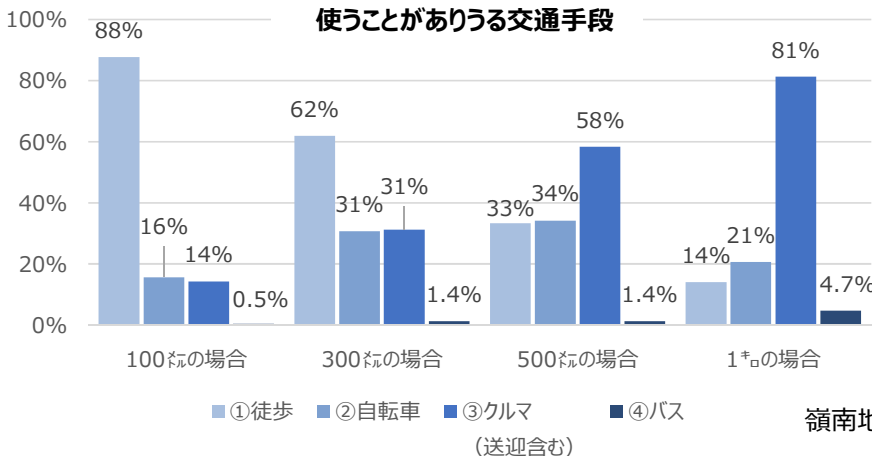
- 市民は、日常生活で歩行または同等の身体活動をする人の割合が低く、過年度のアンケートによると、300m 以下の近距離へ出かける際も、クルマを使う人がいる状況です。

日常生活で歩行または同等の身体活動を 1日1時間以上実施している人の割合



小浜市健康増進計画中間評価 (H30) より

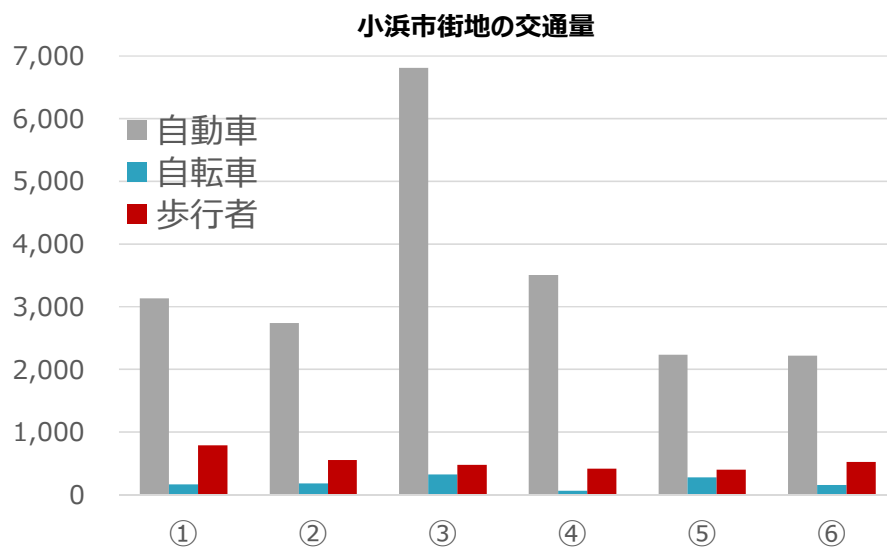
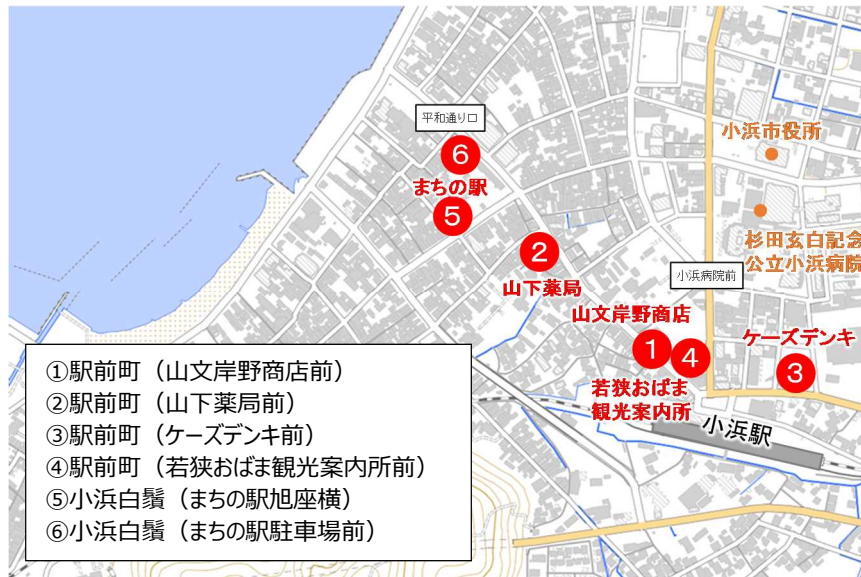
使うことがあうる交通手段



嶺南地域公共交通アンケート (H30) より

#### (4) まちなかの賑わい

●本市では、クルマ中心の行動スタイルが定着しており、市街地において、多くのクルマが通行しているのに対し、駅周辺等でも歩く人の通行量は少ない状況です。歩く人の往来が少ないことで、まちなかの賑わいがなくなることが危惧されます。



小浜市中心市街地交通量調査（R2）より



## 2. 小浜市がめざす姿

まちづくりの最上位計画である総合計画において本市がめざす姿、関連計画における公共交通や人の移動に関わる取り組みの方向性等は以下のとおりです。

### 2-1. 第6次小浜市総合計画

- 総合計画では、本市の将来像として、「みんなで描く、悠久の歴史と風土が活きるまち ～新たな時代の御食国 若狭おばま～」を掲げ、市民、団体、事業者が、それぞれの夢を実現できるまちづくりを目指しています。
- また「新たな時代に向けた住み心地の良いまちの実現」（第5章）を目指し、「北陸新幹線全線開業」や「公共交通・道路交通網」に関する取り組みが示されています。



第6次小浜市総合計画 より

#### 第5章 新たな時代に向けた住み心地の良いまちの実現

##### (関連事項の記載)

##### ■ 北陸新幹線全線開業

- ・北陸新幹線の整備促進
- ・新幹線駅周辺のまちづくり

##### ■ 公共交通・道路交通網

- ・小浜駅・東小浜駅周辺の利便性の向上
- ・地域公共交通体系の確立（JR 小浜線の効率性・利便性向上、市民の利用意識、あいあいバスの運行継続、新たな交通の導入など）

## 2-2. 第2期小浜市総合戦略

- 人口減少対策について、重点的・優先的に進める政策・施策を取りまとめており、以下の基本目標を掲げています。これらの基本目標に基づく施策に取り組むことで、持続可能な社会の実現をめざしています。

《基本目標》1 「ひとづくり」 新たな時代を担う人を育むまち

《基本目標》2 「しごとづくり」 活力ある産業と雇用を創出するまち

《基本目標》3 「まちづくり」 安全・安心に暮らせる住み心地の良いまち

第2期小浜市総合戦略 より

## 2-3. 嶺南地域公共交通網形成計画

- 嶺南地域全体の公共交通に関する今後の目標や取り組みの方向性を示した計画であり、「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」と「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」を基本目標に掲げています。

### 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

事業1 公共交通の利便性向上

事業2 まちづくりと連携した施策の展開

事業3 公共交通サービス情報の充実

事業4 観光周遊手段の提供

事業5 公共交通利用を促進する意識の醸成

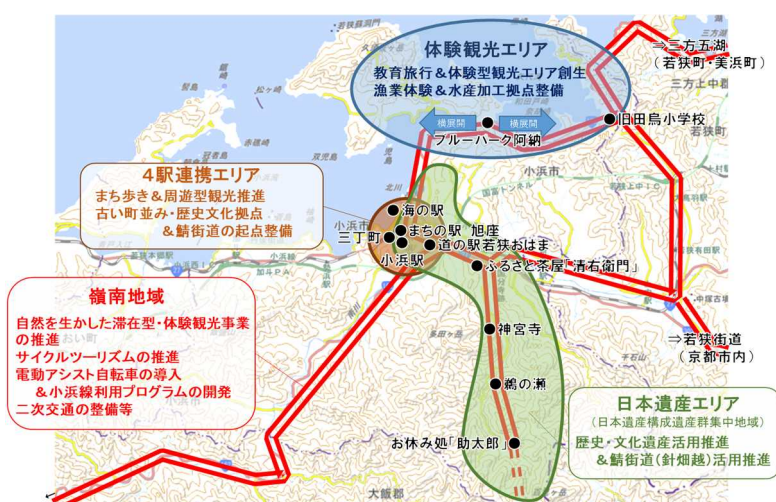
嶺南地域公共交通網形成計画 より

## 2-4. その他関連計画等

その他、本市において公共交通や人の移動に関連する計画等として以下があります。まちづくりの多様な分野で、公共交通が貢献できる事項があります。

### ○北陸新幹線敦賀開業アクションプラン

- 北陸新幹線敦賀開業の効果を最大限に引き出すため、戦略的かつ具体的な施策の実施に向け、取りまとめた行動計画です。
- 敦賀開業効果を最大限享受するための取り組みを推進するにあたり、下記エリアを設定しています。



北陸新幹線敦賀開業アクションプラン より

### ○北陸新幹線全線開業を活かした小浜市新まちづくり構想

- 新幹線開業を見据えたまちづくりの基本的な考え方の方向性を示しており、目指す姿として「スマート&スローシティ 御食国若狭おばま ～あたらしく、こちよく、あなたらしく～」を掲げています。
- 基本的方向として、生活の質の向上や、移住定住の促進、交流人口の拡大等が記載されています。



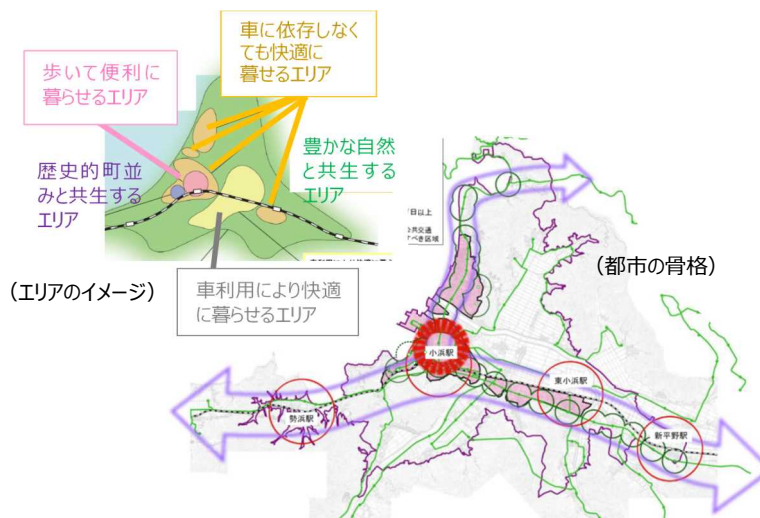
北陸新幹線全線開業を活かした小浜市新まちづくり構想 より

### ○小浜市都市計画マスタープラン

- ・小浜市総合計画に掲げた目標の実現に向け、まちづくりの基本方針、分野別まちづくりの基本方針、エリア別まちづくりの方針を定めています。

### ○小浜市立地適正化計画

- ・行政と住民・民間事業者が一体となって「コンパクトなまちづくり」に取り組んでいくための計画となっており、目指すべき都市の骨格構造、誘導方針を定めています。



小浜市立地適正化計画 より

### ○第4期小浜市地域福祉計画

- ・「みんなが活躍できる 地域のしあわせ」を基本理念とし、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らせるようなまちをめざしており、具体的な施策の1つとして、さらなるバリアフリー化やユニバーサルデザインのまちづくりの推進が挙げられています。

### ○小浜市国土強靱化地域計画

- ・大規模自然災害に備え、事前防災・減災と迅速な復旧復興に向けた施策を推進するための総合的な計画であり、推進方針の中で、災害時における公共交通ネットワークおよび移動手段の確保が挙げられています。

### ○第2次小浜市健康増進計画

- ・市民の健康づくりとそれを支援するための環境整備を推進することを目的に策定され、取り組みの1つとして、できるだけ車での移動を少なくし、自転車や徒歩を多くすることが勧められています。

### ○小浜市環境基本計画

- ・「みんなで守り 次代へつなぐ豊かな自然 持続可能なまち おばま」を望ましい環境像とし、5つの行動方針のうち、「地球温暖化対策の推進」にコミュニティバス等の公共交通機関の利用やカーシェア運動の取り組みを挙げられています。

### 3. 公共交通等の現状

#### 3-1. 公共交通ネットワークの概要

- 小浜市の公共交通ネットワークは、嶺南地域の基軸となる東西方向の JR 小浜線、民営の路線バス、小浜市コミュニティバス「あいあいバス」、タクシー等で構成されています。
- ほぼすべてのバスが、本市の中心エリアにある小浜駅に発着して各方面をつないでおり、ネットワークの構成としては概成しています。



## 3-2. 鉄道（JR小浜線）

### (1) 概要

- JR小浜線は東西方向の広域的な交通を担う主軸となっており、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）の間の沿線市町を結んでいます。敦賀駅からは、特急サンダーバードや新快速等に乗継ぎ、滋賀・京都方面に行くことができます。
- 小浜市内には5駅あり、主要駅は市の中心にある小浜駅で、ほぼ全てのバスが発着し、各方面をつなぐ形でネットワークを形成しています。なお、将来、東小浜付近に北陸新幹線小浜新駅が設けられる予定です。



## 1) 路線・駅等

- 小浜線は北陸本線敦賀駅と、舞鶴線東舞鶴駅間を結び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。小浜線は、平成15年に電化されています。
- 本市内の5駅のうち有人駅は3駅でしたが、小浜駅のみどりの窓口はオペレータ対応の「みどりの券売機プラス」に変わり、他2駅は簡易委託駅となっています。



マークは有人駅



マークはみどりの窓口がある駅  
(\*小浜駅は、みどりの券売機プラス)

### (各駅の利用環境について)

#### ・待合室等

各駅に待合室がありますが、状況は異なります。小浜駅、東小浜駅には改札外の待合所があり、小浜駅には過去に売店やテレビがありました。現在は無くなっています。その他の3駅にもホーム等に待合室があり、加斗駅には理容店と一体になった待合室もあります。



加斗駅 待合室

#### ・バスの乗り入れ・運行案内等

小浜駅、東小浜駅には、あいあいバスが乗り入れています。他の3駅の最寄りバス停は、離れた場所にあり。何れも、待合室内でのバスの案内や運行情報が十分ではなく、不慣れな来訪者や高齢者等にわかりにくくなっています。



小浜駅前 バス停

#### ・駐車場・駐輪場

勢浜駅を除く4駅に、駐車場・駐輪場があります。小浜駅前の市営駐車場は、小浜線利用者に利用料金の免除等があります。



小浜市営 駅前駐車場

#### ・観光案内・レンタサイクル等

小浜駅前には観光案内所があります。また、東小浜駅及び小浜駅前の観光案内所にレンタサイクルがあり、観光客等の移動のニーズに応えています。



若狭おばま観光案内所

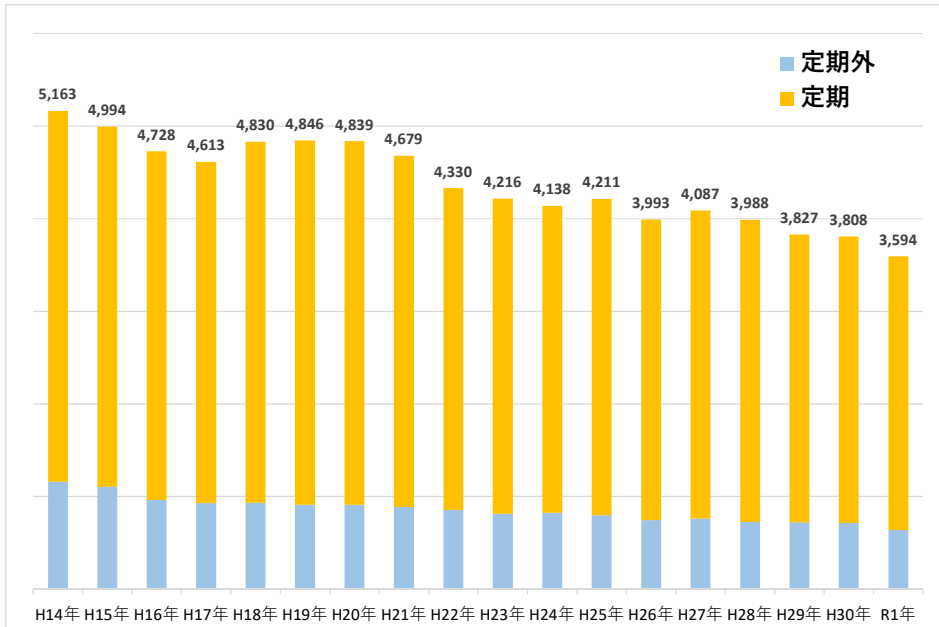
## 2) 運行便数

- 小浜駅を境として運行本数が異なり、平日・休日ともに、敦賀駅～小浜駅間は上下とも12本が運行され、小浜駅～東舞鶴駅間は上下とも11本が運行されています。

### 3) 小浜線の利用状況

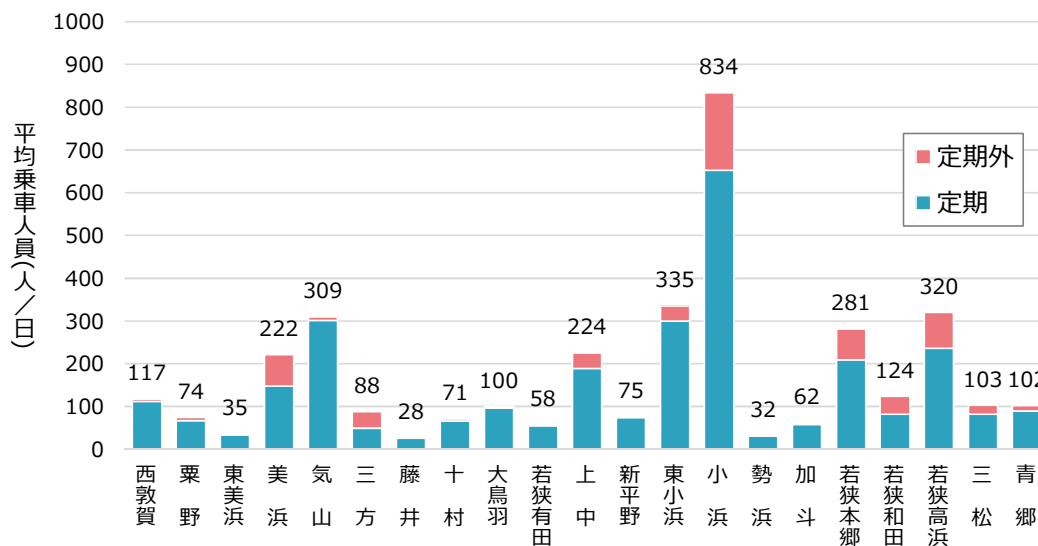
- 小浜線の1日平均乗車人員は、経年的に減少傾向にあり、令和元年は平成14年の約7割となっています
- 駅別の1日平均乗車人員は、小浜駅が中間駅の中で最も多くなっています。次いで東小浜駅、若狭高浜駅の順で多くなっていますが、小浜駅の半数以下です。

小浜線1日平均乗車人員の推移



嶺南地域公共交通網形成計画・福井県統計年鑑 より

小浜線駅別1日平均乗車人員（令和元年）



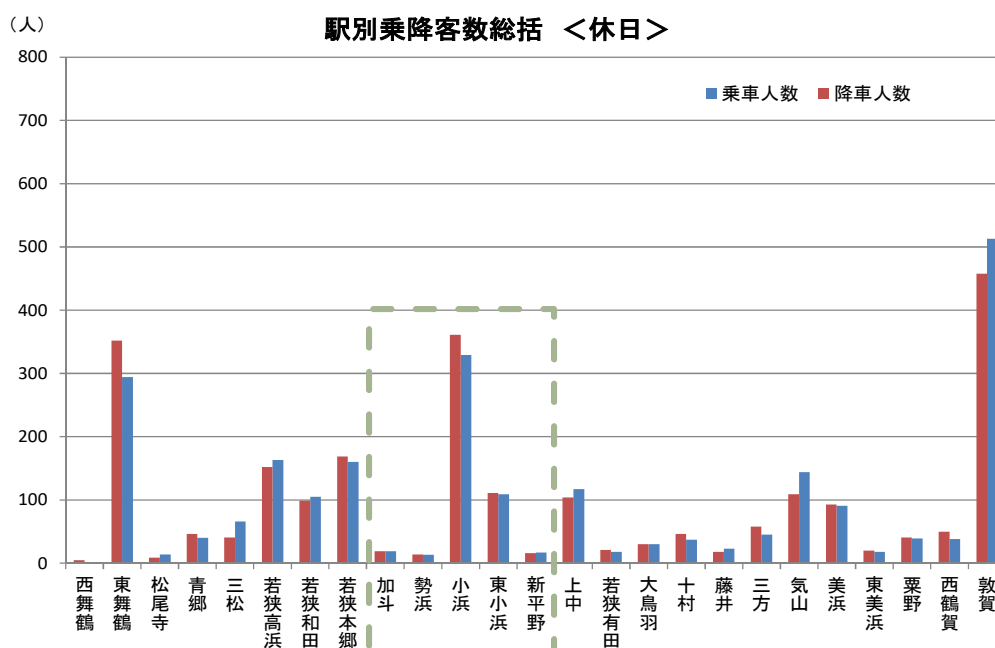
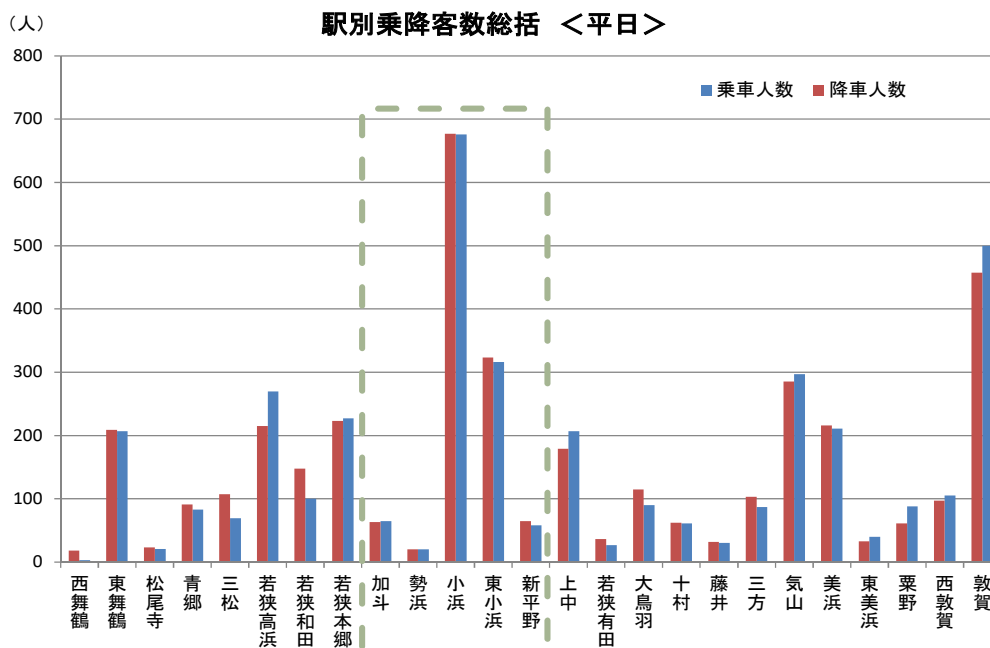
福井県統計年鑑 より



(参考：嶺南地域公共交通に関する調査（小浜線 OD 調査）より)

・駅別乗降客数

●小浜線の駅別乗降客数を見ると、平日では小浜駅が最も多く、小浜市内では東小浜駅の乗降客も比較的多い状況です。一方、休日は敦賀駅の乗降客数が最も多く、小浜市内では小浜駅の乗降客数が最も多いものの、平日の約半分となっています。また、東小浜駅の乗降客数も平日の約 1/3 となっています。

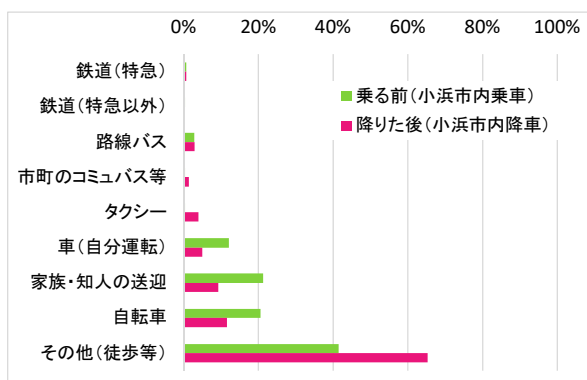


## ・乗降前後の移動手段（小浜市内駅の乗降客）

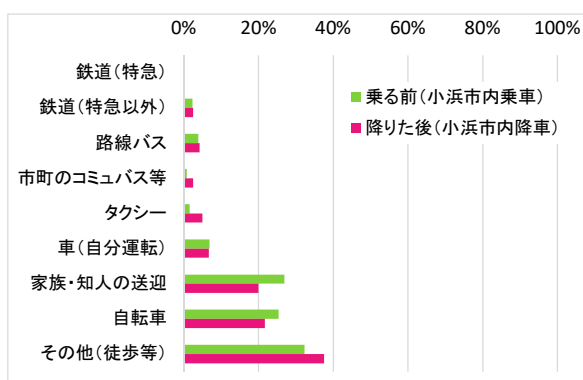
- 小浜市内での乗車前後の移動手段として、特に「徒歩」が多く、その他では自転車や送迎が多い状況であり、バス等の公共交通から乗り継ぐ利用客は、きわめて少ないです。
- 全体として「徒歩」が特に多いことから、小浜線は、主に駅から徒歩圏で利用されているものと見受けられます。

### 小浜市内在住

<平日>

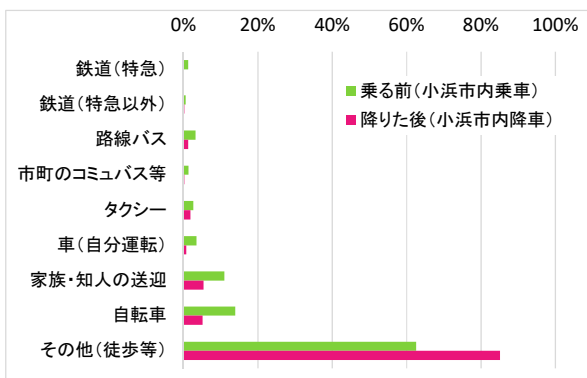


<休日>

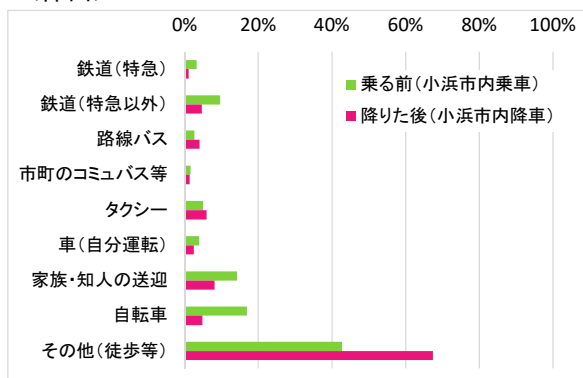


### 小浜市外在住

<平日>



<休日>



### 3-3. バス等

#### (1) 概要

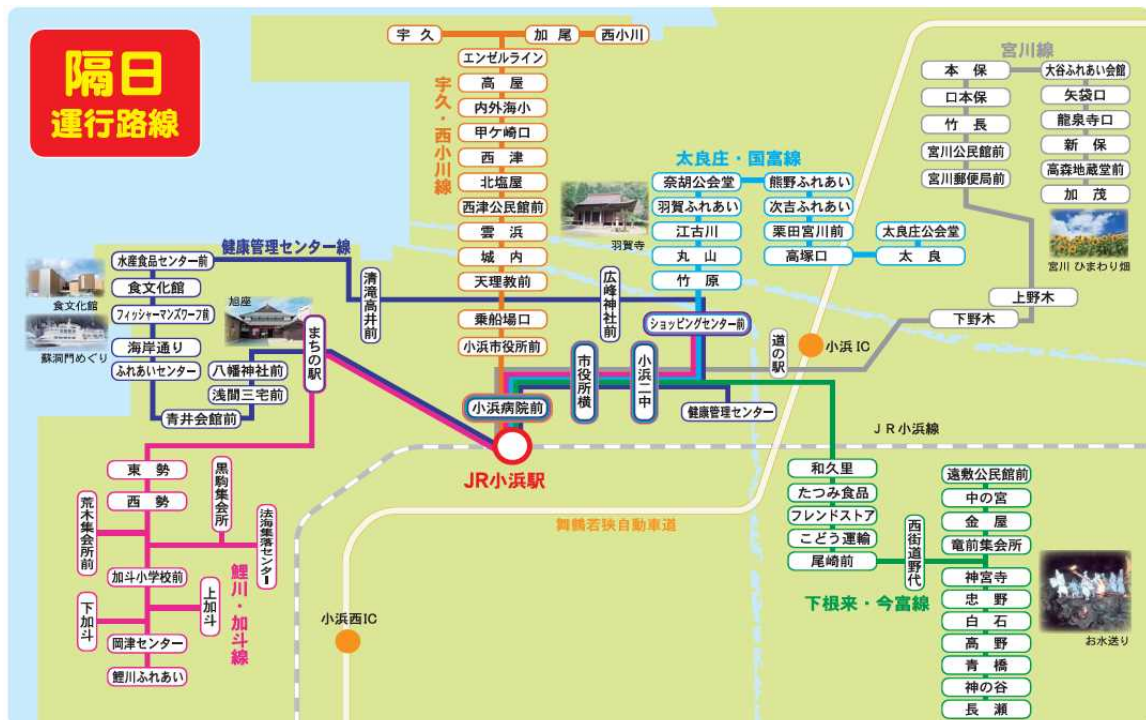
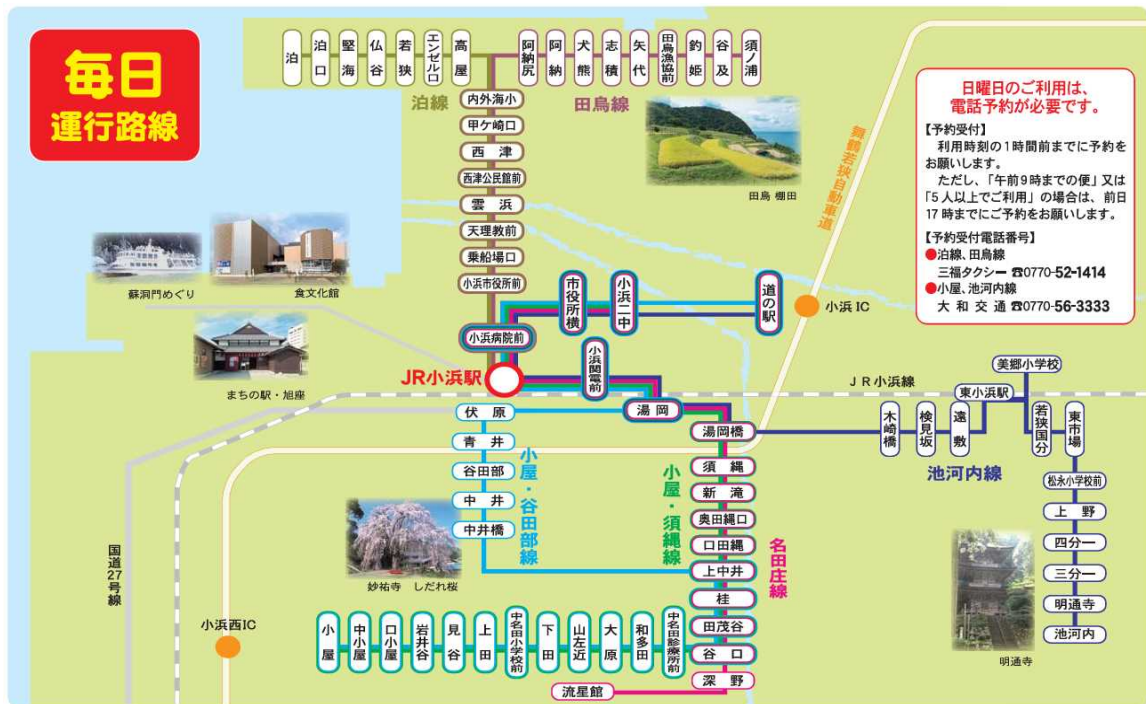
- 小浜市内を運行するバス等は、民営路線バス（西日本 JR バス若江線、名田庄線（流星号））、小浜市コミュニティバス「あいあいバス」があります。
- 「あいあいバス」は、小浜駅と市内各地区を結んでおり、毎日運行路線と隔日運行路線があります。日曜日には、あいあいタクシー（予約制・定時定路線）として運行しています。
- 民営路線バスとして、西日本 JR バスが若江線を、近江今津～上中～小浜駅の間、定時定路線で運行しています。また、大和交通が名田庄線（流星号）を、小浜市およびおおい町内にまたがる区間、定時定路線で運行しています。
- 若江線で近江今津駅まで行き、そこから JR 湖西線に乗り継いで新快速等で京都方面へ行くことができます。



## (2) 「あいあいバス」等

### 1) 運行概要

- 「あいあいバス」は、毎日運行路線5路線、隔日運行路線6路線があります。(運行事業者は、三福タクシーと大和交通)
- あいあいバスのダイヤは、平日と土祝日で異なり、通学利用の少ない土祝日は、平日より少ない便数で運行しています。また、日曜日には、予約制・定時定路線の「あいあいタクシー」として運行しています。



## ・運賃

- 「あいあいバス」の運賃は、おおむ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ゾーンを設定しています。

## ・車両等

- あいあいバスは中型バス、ワゴン車など、多様なサイズの車両で運行しています。



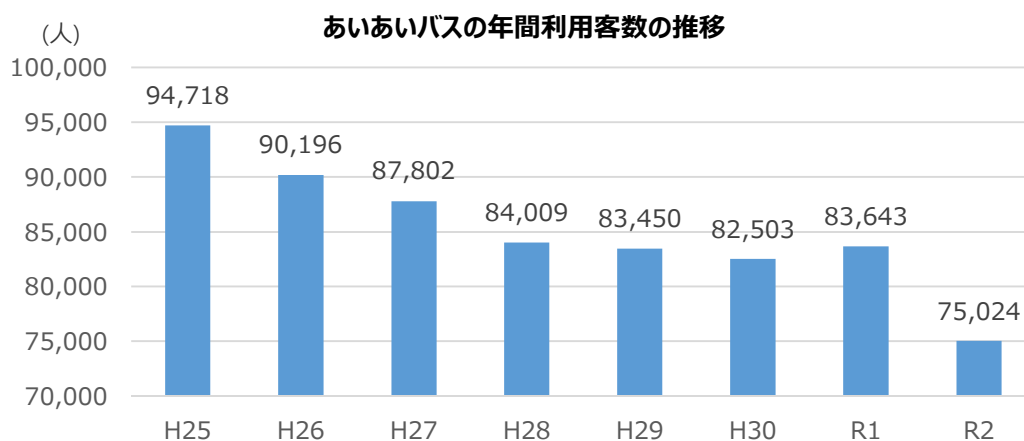
「あいあいバス」  
毎日運行路線の例



「あいあいバス」  
隔日運行路線の例

## 2) 利用状況

- あいあいバスの利用客数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和 2 年度に大きく落ち込んでいますが、それ以前から、減少傾向は続いており、令和元年までの数年は年間 8 万人強で横ばいの状況です。



### (3) 名田庄線「流星号」

#### 1) 運行概要

- 名田庄線は、小浜市内からおおい町にまたがる広域路線バスであり、流星館～小浜二中の間を運行し、「流星号」の愛称で呼ばれています。
- 平日は1日往復6便、休日は往復3便を運行しています。

#### ・運賃

- 運賃は、100円から500円までの5ゾーンを設定しています。

#### ・車両等

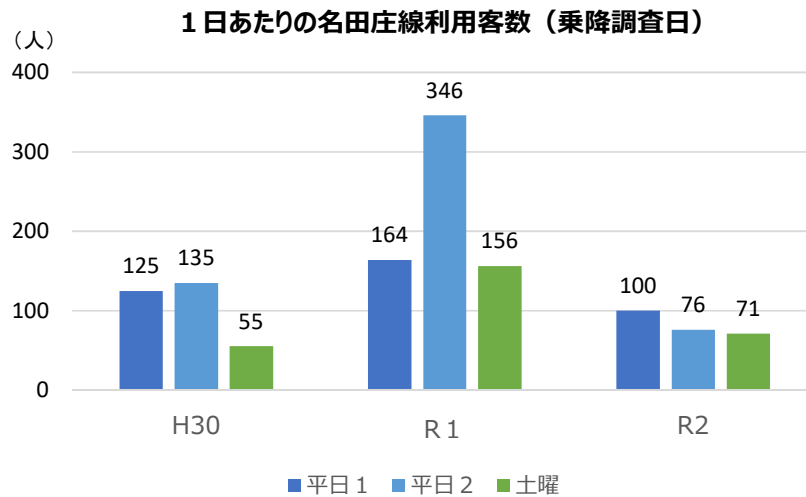
- 「流星号」は、中型バスで運行しています。



名田庄線「流星」

#### 2) 利用状況

- 乗降調査によれば、名田庄線の利用客数は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和2年に減少するなど、調査日によって大きく変動していますが、平日の利用客数は概ね100～350人程度です。



名田庄線乗降調査結果 より

## (4) 西日本 JR バス若江線

### 1) 運行概要

- 民営路線バスとして、西日本 JR バスが「若江線」を運行しており、小浜駅と、隣接の若狭町を経由して、滋賀県高島市の湖西線近江今津駅との間を結んでいます。
- おおむね 1 時間に 1 便が運行されており、小浜駅～近江今津駅の所要時間は、1 時間程度です。

#### ・運賃

- 運賃は対キロ区間制で、小浜駅～近江今津駅間は 1350 円です。

#### ・車両等

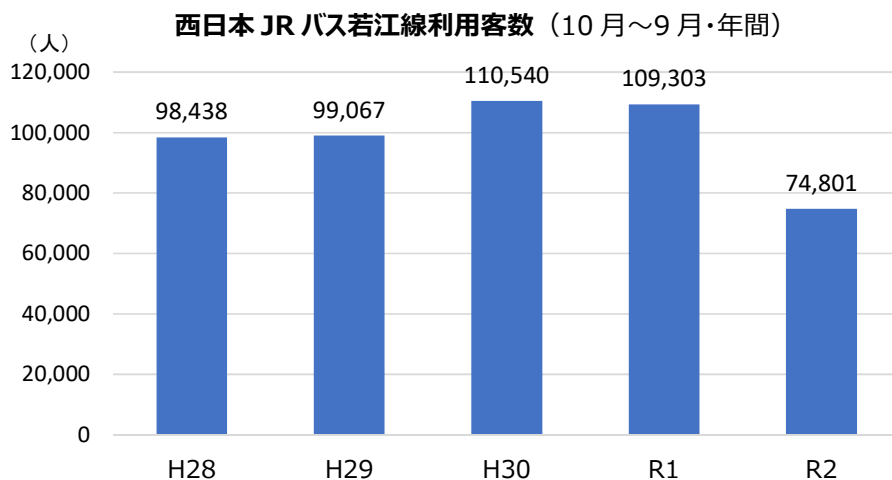
- 若江線は、中型バスで運行しています。



西日本 JR バス若江線

### 2) 利用状況

- 若江線の利用客数も、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和 2 年度に大きく落ち込んでいます。それ以前は、年間 10 万人前後で推移してきました。



西日本 JR バス資料 より

## (5) 参考：周遊レトロバス

### 1) 運行概要

- 期間限定の休日に、小浜の中心市街地を、「レトロバス」が運行しています。  
※毎年、運行方法や期間は異なり、令和2年、令和3年は10～11月に運行。

#### ・運賃

- 周遊レトロバスは運賃無料です。

#### ・車両等

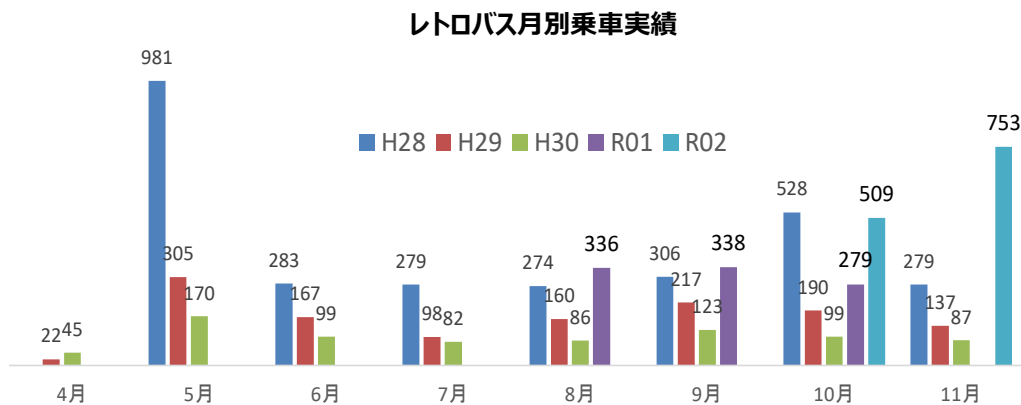
- 周遊レトロバスは、観光利用を主な目的としており、特徴ある車両が使用されています。



周遊レトロバス

### 2) 利用状況

- 令和2年は、10～11月のみの運行でしたが、1,200人以上の利用がありました。それ以前は、平成30年は8か月で約800人、令和元年は3か月で1,000人弱の利用でした。





## (6) スクールバス等の状況

### 1) スクールバス

- 市内の一部小中学校にスクールバスを運行しています。
- スクールバスの運行は市内のタクシー事業者に委託しています。



### 2) その他のバス

- その他、本市周辺の大手企業が、従業員の送迎バスを運行しており、通勤時間帯には多数の大型バスが事業所から敦賀市等の方面を運行しています。これら送迎バスの多くは、嶺南地域内の運行事業者に委託された貸切バスです。



## (7) タクシー営業所

- 市内には、タクシー営業所（福井県タクシー協会会員事業者）が2社あり、市中心エリアに立地しています。いずれも、十台以上の台数があり、ジャンボタクシーもあります。
- 小浜駅前には、タクシーが待機していますが、現状でその他の駅の前に、タクシー乗り場等はありません。

会社名	所在地	車両数	ジャンボ	観光ガイド
大和交通(株)	小浜市遠敷八丁目	16	4	○
三福タクシー(株)	小浜市千種二丁目	18	5	○

福井県タクシー協会資料

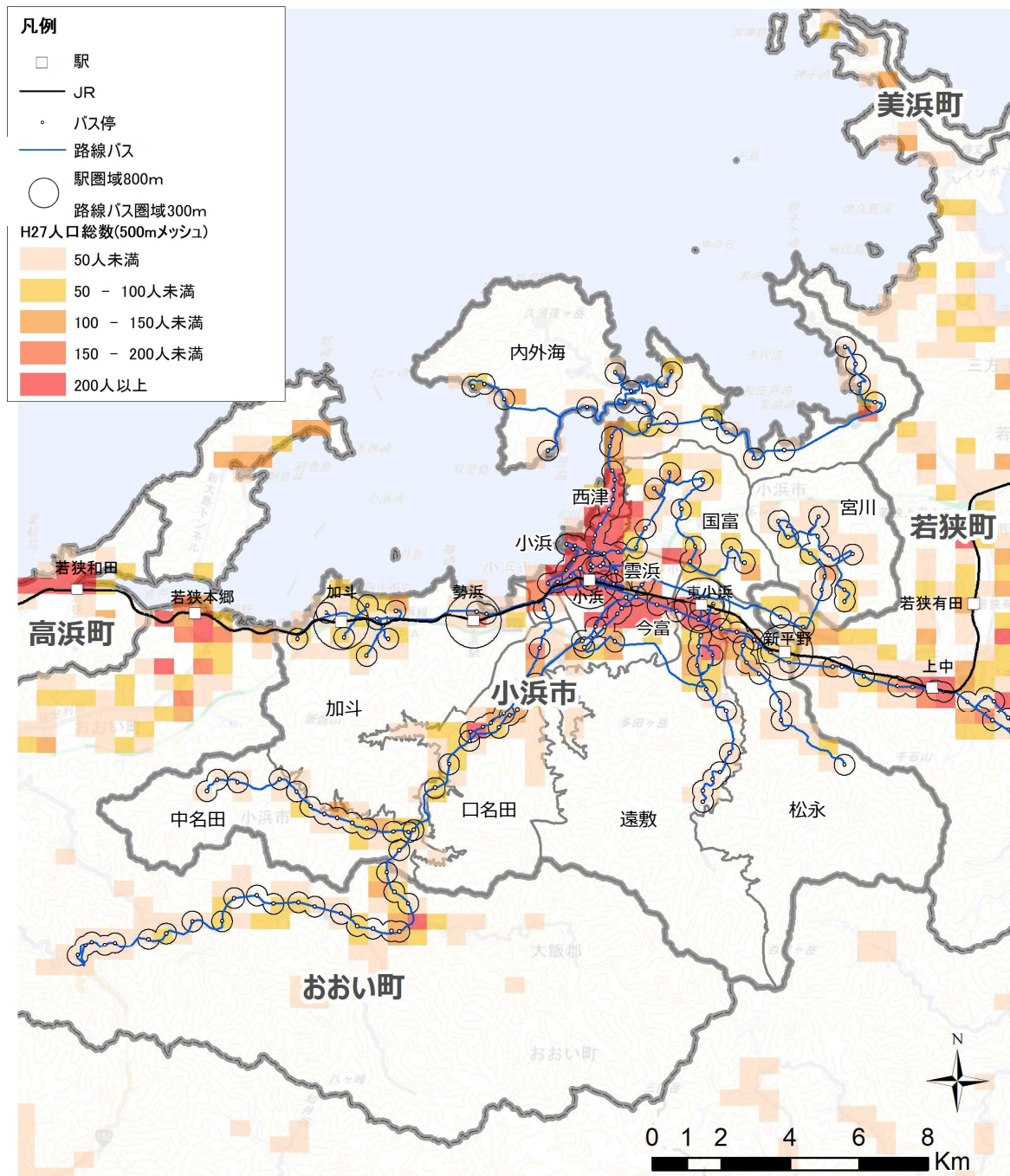


小浜駅前 タクシー乗り場

### 3-4. 公共交通の利用圏域

#### (1) 人口分布と公共交通の利用圏域

●市内には、広く人口が分布していますが、鉄道・路線バスが各方面に運行しており、おおむね市域がカバーされています。ただし、これらで全域はカバーできておらず、部分的に公共交通の不便な箇所が散在している状況です。

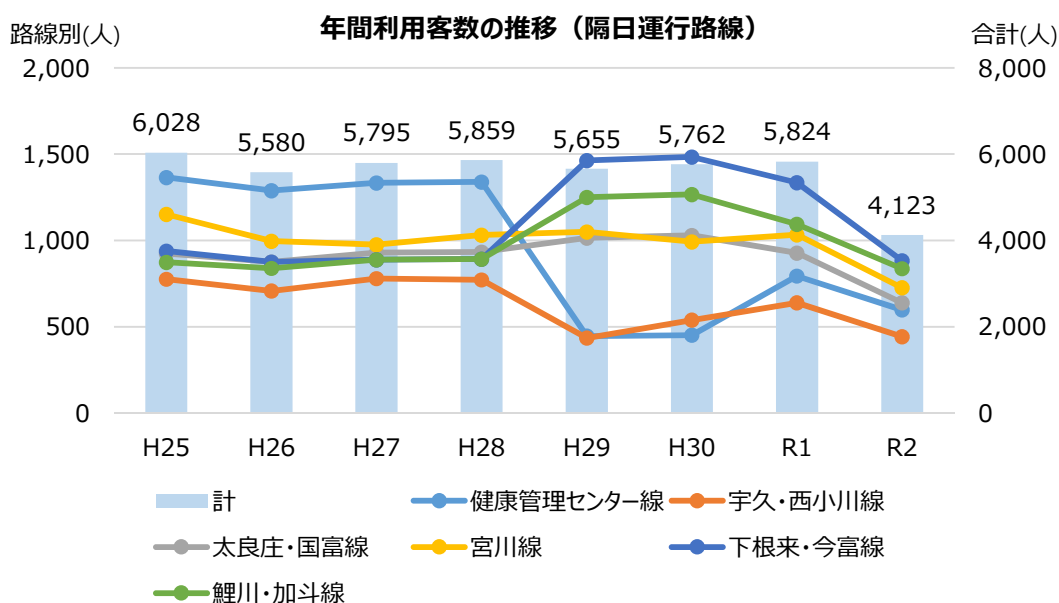
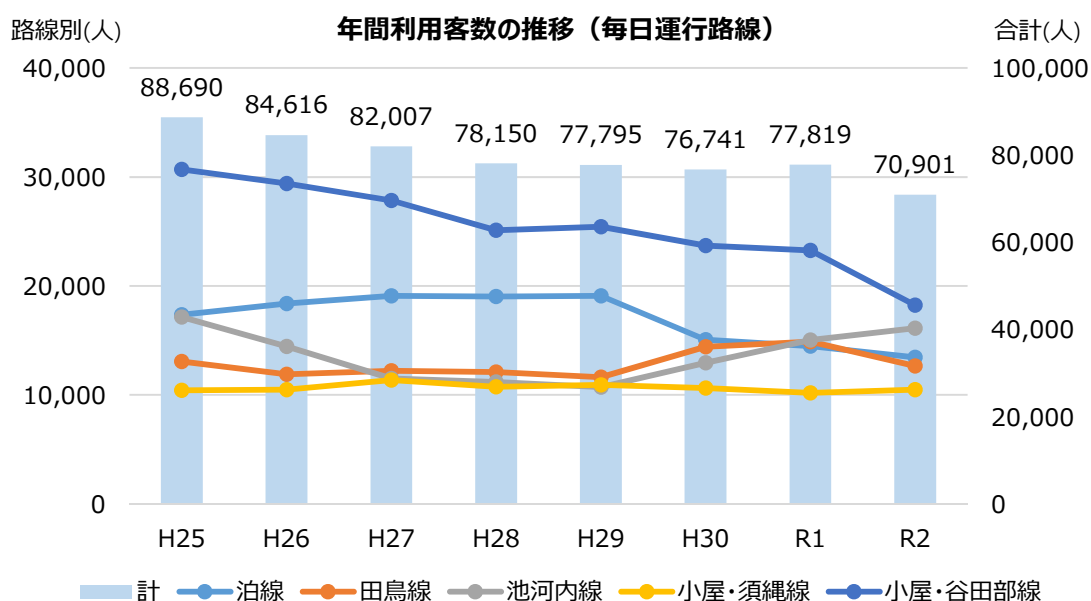


国土数値情報 より

### 3-5. あいあいバスの利用状況の詳細

#### (1) 「あいあいバス」(定時定路線型) の利用客数の推移

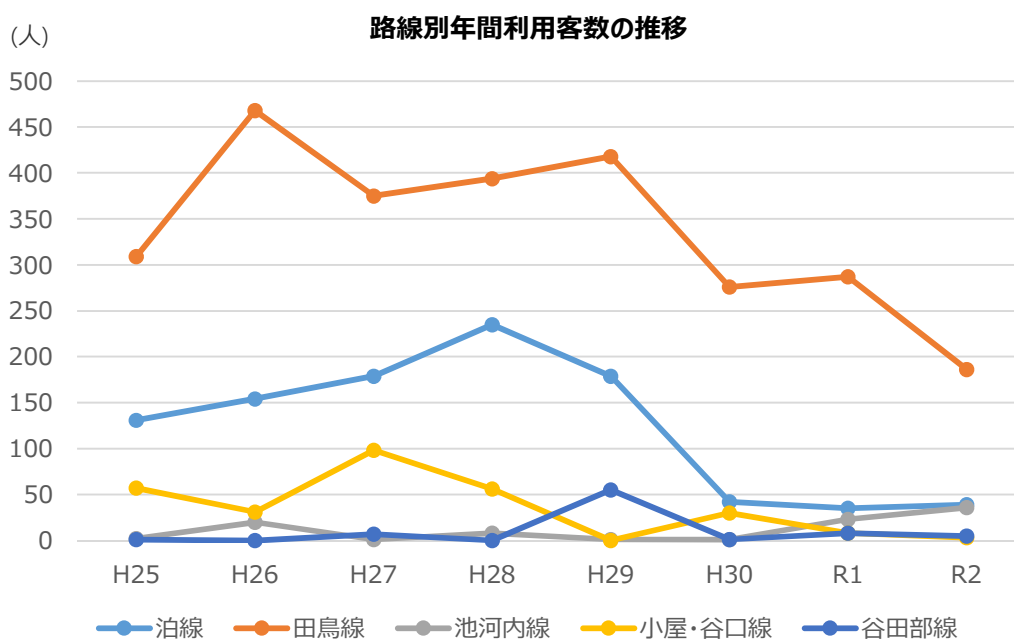
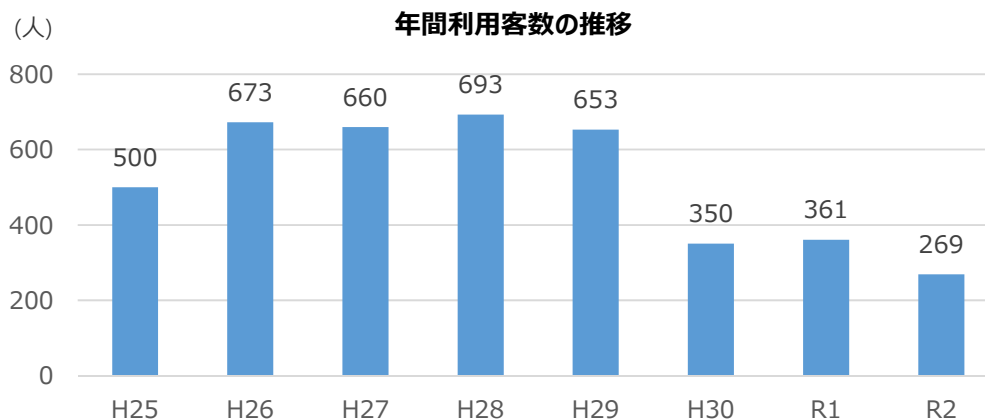
- 毎日運行路線は、各路線とも令和2年度の利用客数が1~2万人程度となっています。推移をみると、特に小屋・谷田部線が大きく減少しています。また、泊線も減少傾向となっています。
- 隔日運行路線は、令和2年度の利用客数が400~1,000人程度となっています。推移をみると、特に健康管理センター線、宇久・西小川線が大きく減少しています。



小浜市資料 より

## (2) 「あいあいタクシー」(予約型)の利用客数の推移

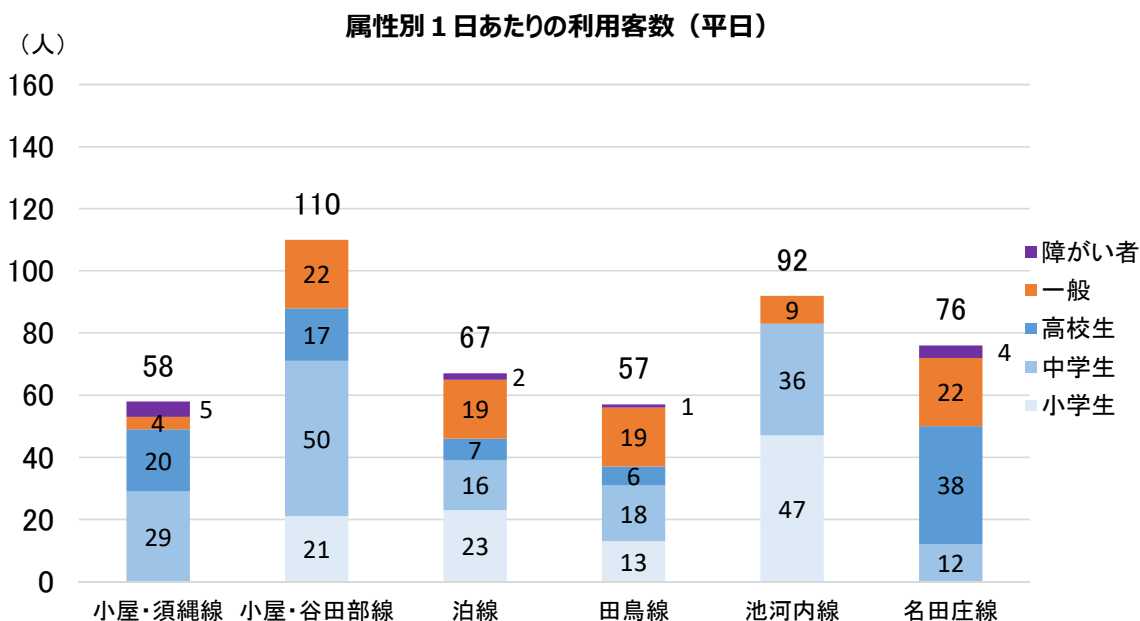
- 「あいあいタクシー」(予約型路線)の年間利用客数は、平成29年度以降、減少傾向にあり、令和元年度に若干回復したものの、令和2年度は再び減少しています。
- 路線ごとに年間利用客数を比較すると、田烏線以外の路線は、直近3年間とも50人未満となっており、田烏線もH29年度以降減少しています。



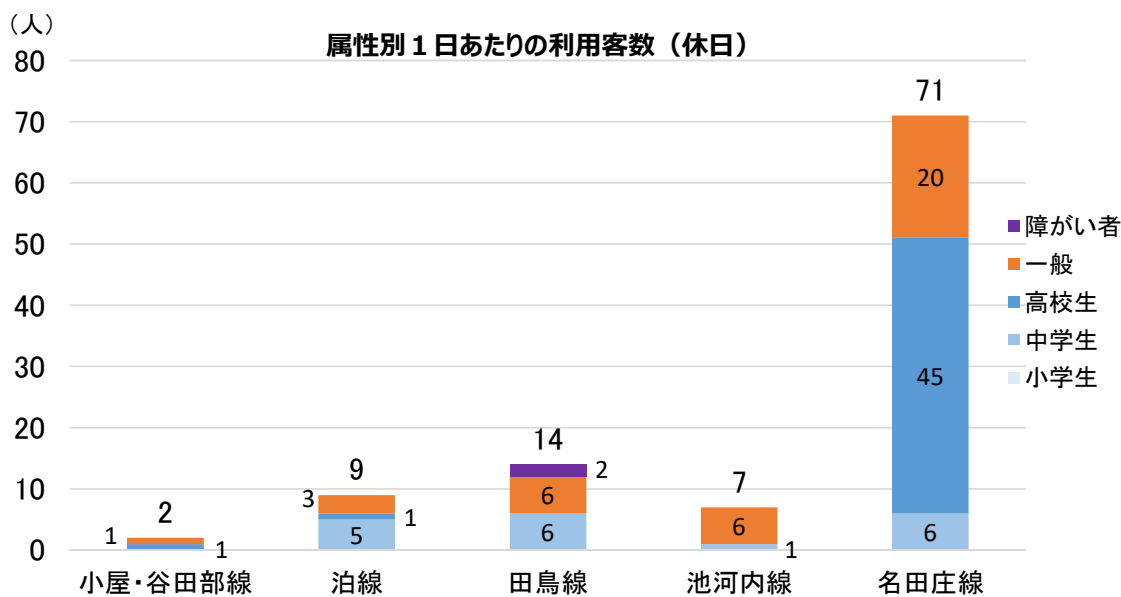
小浜市資料 より

### (3) 「あいあいバス」(毎日運行路線) 及び名田庄線「流星号」の利用客の属性

- 平日の毎日運行の路線については、主に小中高生が利用しています。特に、小屋・須縄線、池河内線は、利用が通学に偏っており、他の利用客が極めて少ない状況です。
- 休日は、あいあいバス(名田庄線を除く)の利用客が極めて少なく、小中高生、一般とも少ない状況です。
- 休日の名田庄線の利用客数はあいあいバスの各路線より多く、主に中高生が利用しており、一般の利用も見られます。



\* 名田庄線を除く路線：R2.12.2の乗降調査データ  
 \* 名田庄線：R2.9.30の乗降調査データ



\* 名田庄線を除く路線：R2.12.5の乗降調査データ  
 \* 名田庄線：R2.9.26の乗降調査データ

## Ⅲ. 市民の外出状況・意識等

市民の外出状況や利用交通手段の選択の実態・意識、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、市民へのアンケートを行いました。以下に結果の要点を示します。

### 1. 市民へのアンケート

#### 1-1. 調査概要

項目	概要
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査時期	2021年9月中旬～10月上旬
調査対象	小浜市民 1,500人（16歳以上を無作為抽出） <内訳> 小浜地区：330人、雲浜・西津・遠敷：460人、今富：340人、上記以外：370人
回答者数	545人（回答率：36%）

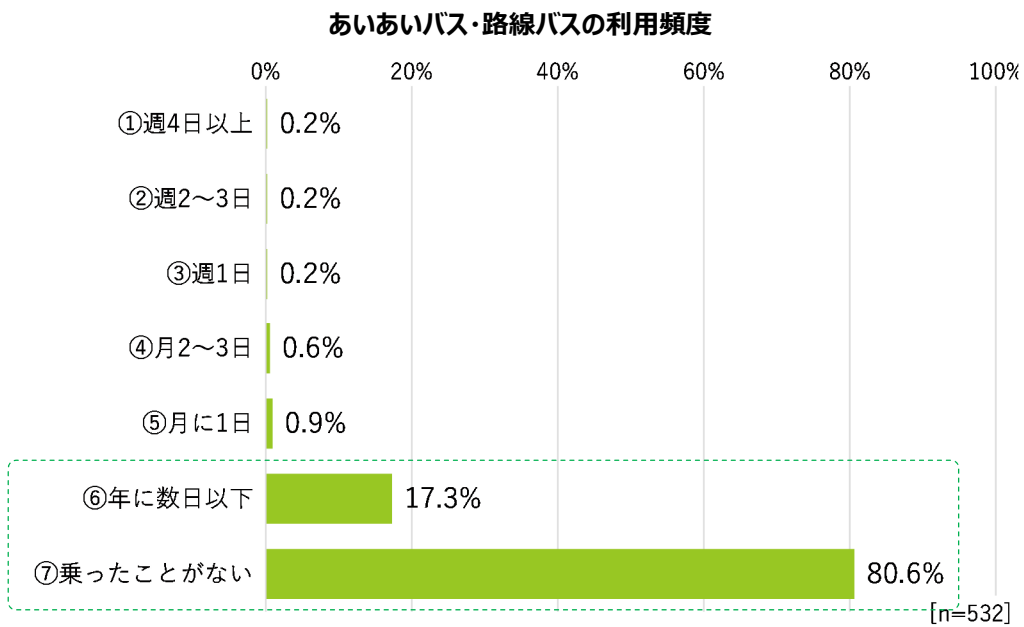
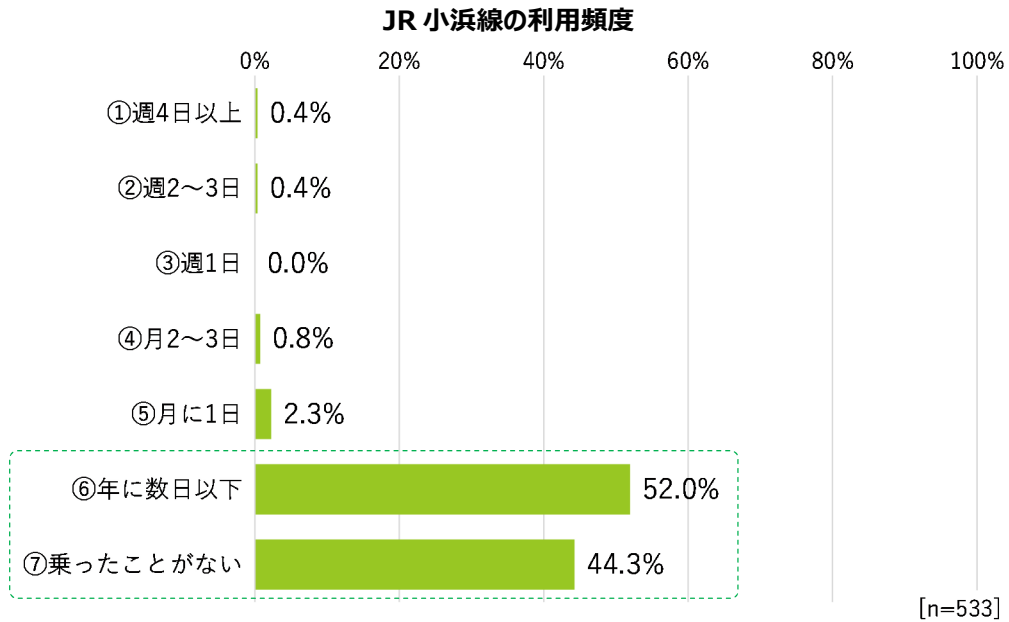
#### 1-2. 調査結果の概要

##### （1）外出先と交通手段

- 普段の買い物や通院等の日常的な外出先は、本市の中心エリアや自宅近くなど、市内が中心となっています。特別な買い物や遊び等では、敦賀市や京都・滋賀方面へ出かける人もいます。
- 外出時の交通手段として、クルマ（運転、送迎・同乗）が極めて多く、公共交通を利用する人の割合は少ないのが現状です。

## (2) 公共交通の利用頻度

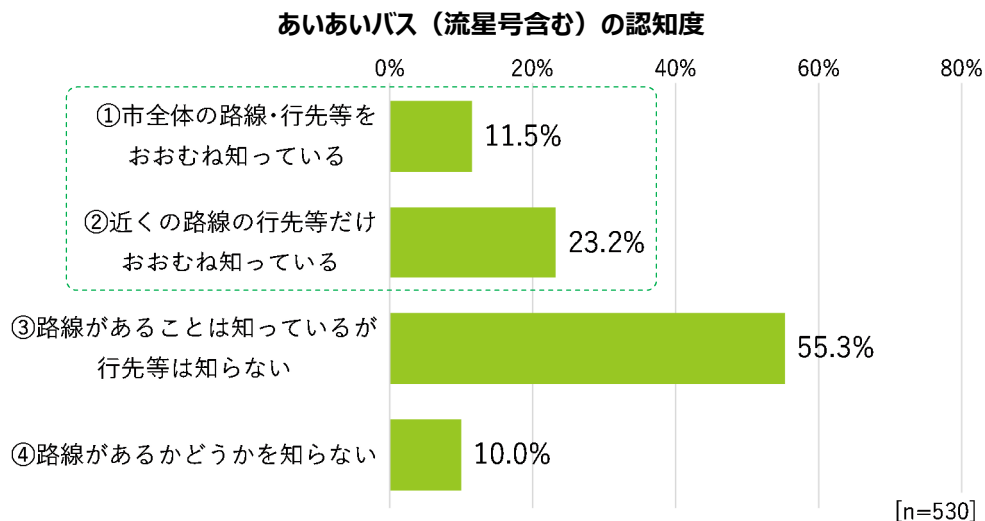
●小浜線やバスの利用頻度が多い人の割合は極めて小さく、「年に数日以下」や「乗ったことがない」という人が大半を占めている状況です。





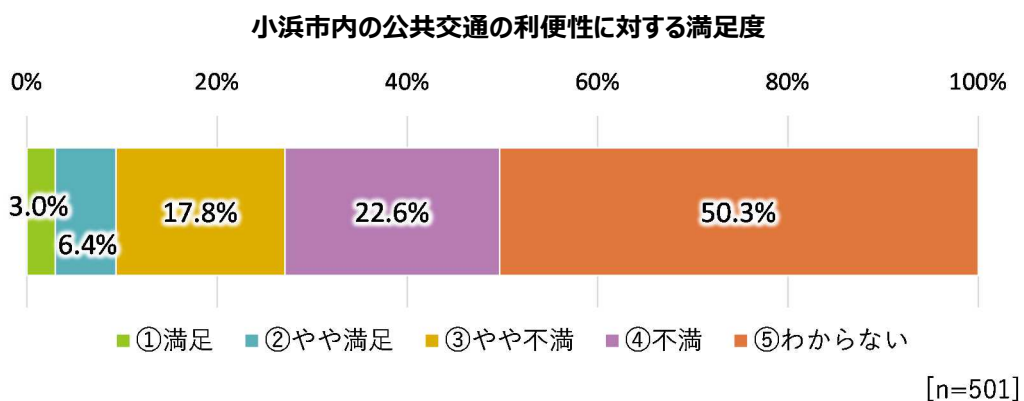
### (3) 「あいあいバス(流星号含む)」の認知度

●バスの路線・行先等を知っている人は3割程度と認知度が低く、日々の外出手段として定着していない状況です。



### (4) 小浜市内の公共交通(電車やバス等)の利便性に対する、全体的な満足度

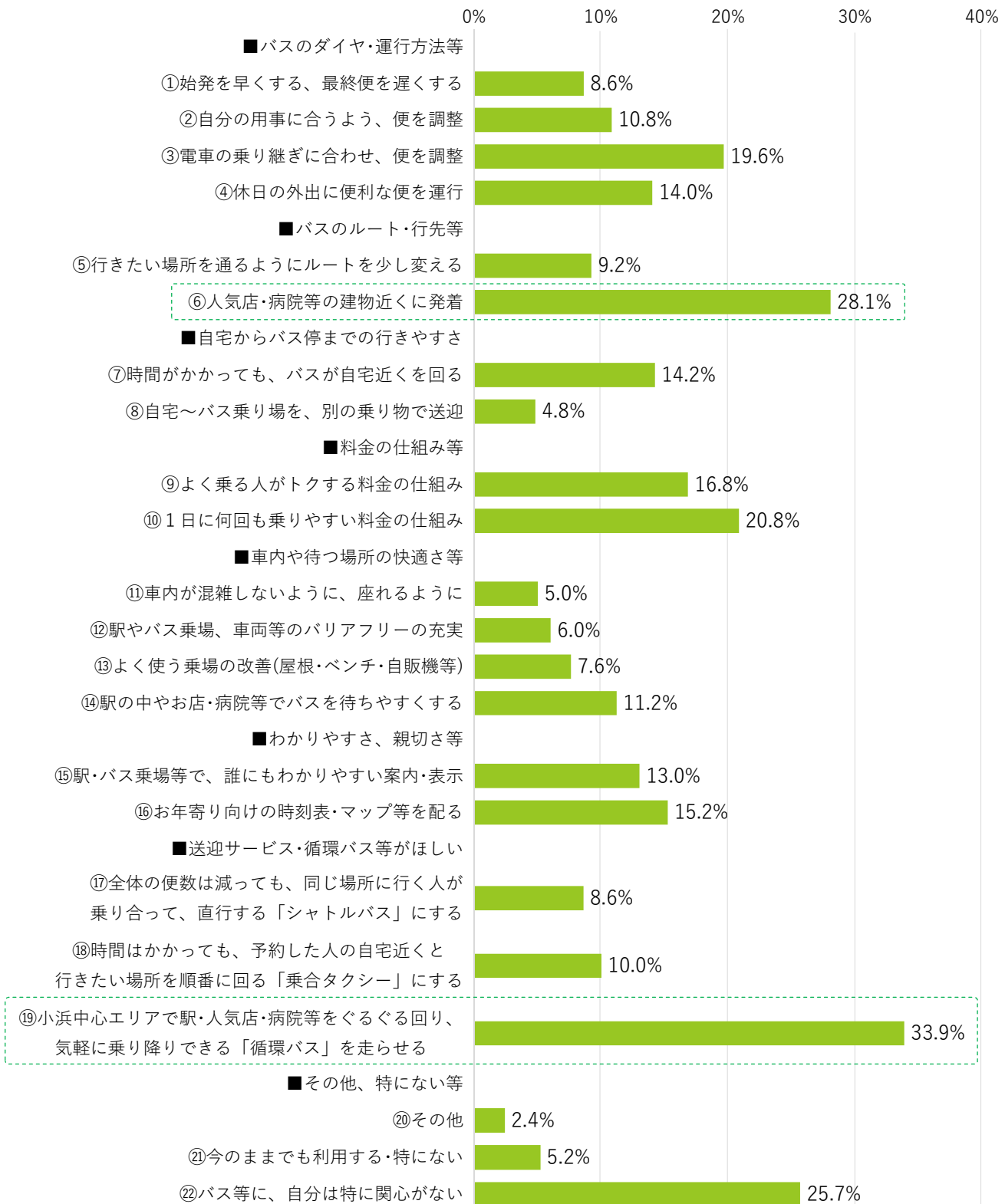
●公共交通全体について、満足な人が計1割未満と少ない状況です。  
●一方、(乗らないので満足かどうか)わからないという人が半数を占めることに着目されます。



## (5) バスへの改善の希望

●バスへの改善の希望は、市街地の回遊手段に関する項目が特に多いほか、よく乗る人に便利な料金の仕組み、乗り継ぎや休日の便の調整、わかりやすさの向上に関する項目が多くなっています。しかし、改善されても利用しない、利用するかわからない人も多い状況です。

どのように改善すればバスを利用するか

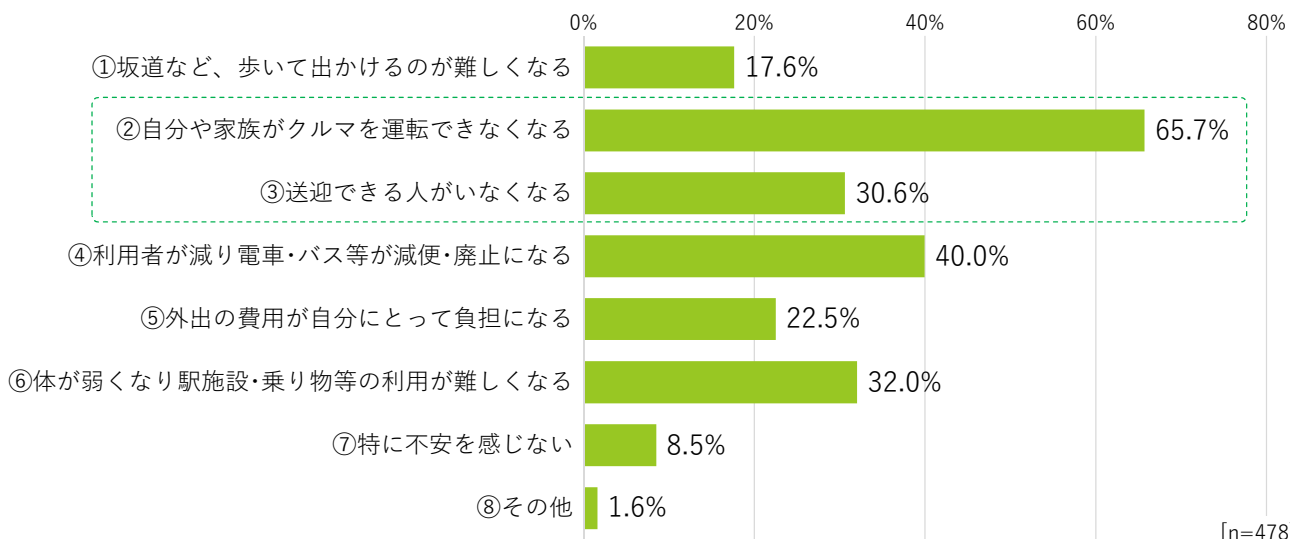


[n=493]

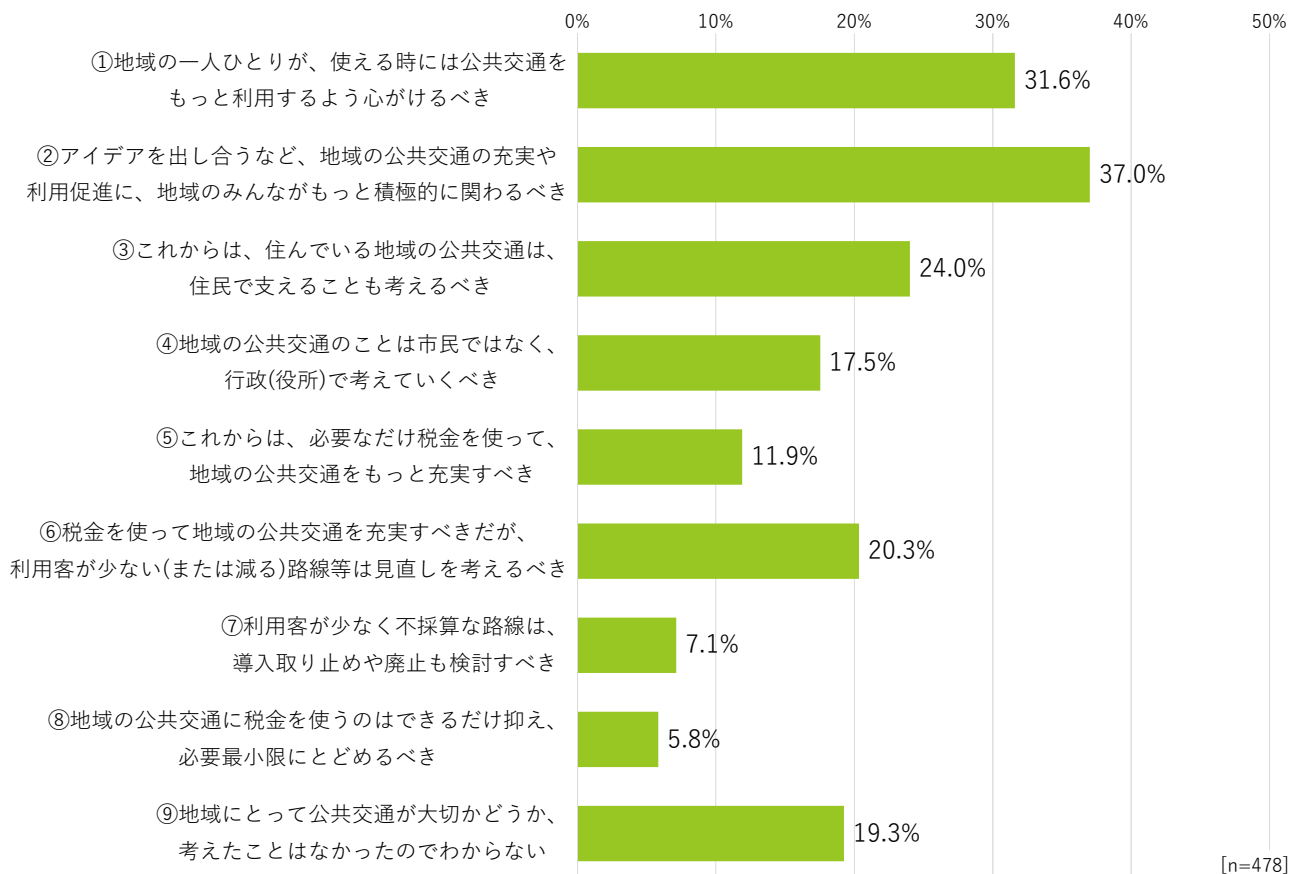
## (6) 将来について

- 将来の交通手段に不安を感じる人が多く、クルマに依存した現状に伴う不安が多い状況です。
- 公共交通の取り組みに前向きな考えの人が多い一方、後向きな考えの人や、これまで考えたことがなかった人もいます（このアンケートが、初めて考える機会になったという回答もありました）。

### 年齢を重ねた将来の交通手段で不安を感じること



### 「小浜市内」の「地域の公共交通」に対するあなたの考え



# IV. 今後に向けた課題

## 1. 小浜市の現状・問題等の要点

地域・公共交通に関する基礎調査を行った結果から、本市の現状・問題等の要点は以下のように整理されます。

### 《地域の現状》（Ⅱ章. 1より）

#### ○人口減少・高齢化の進展

- 本市の人口はすでに減少に転じ、今後も減少する見通しです。人口は市中心エリアに集中する一方、市域全体に広く薄く分布しており、この状態は将来も同様です。
- 高齢化の進展により、一人暮らしや高齢者のみの世帯が増加し、免許返納が進みクルマを使わない高齢者等が増える可能性もあり、外出手段としての公共交通の役割がますます重要になります。

#### ○広く分布する居住地、市中心エリアや市外に立地する施設等

- 居住地が広く薄く分布しているため、鉄道や路線バス等で市域全体をカバーするのは難しい状況にあります。
- 店舗・病院等は市中心エリアに多く立地しており、日常的な用事での移動が必要です。また、趣味・遊び・特別な買い物など、敦賀市や京都・滋賀方面に出かける用事もあります。

#### ○クルマ中心の行動スタイルによる悪影響の危惧

- 人口が減少する一方、自動車保有台数は微増傾向にあり、高齢者の運転免許保有率も微増しています。
- 市民の交通手段はクルマ（運転・送迎・同乗）が大半です。クルマ中心の行動スタイルであるため、公共交通利用客の減少だけでなく、地球環境、健康、交通安全、中心市街地の賑わい等の面で悪影響が生じている危惧もあります。
- 本市には、観光資源が豊富にありますが、観光客数は近年横ばいとなっています。訪れる観光客の交通手段もクルマ中心であり、滞在時間が短い傾向があります。

### 《小浜市がめざすまちづくり》（Ⅱ章. 2より）

#### ○本市がめざす姿

- 本市は北陸新幹線開業を控えたまちづくりをめざしています。新たな時代の住み心地の良いまちの実現のため、駅周辺の利便性向上、地域公共交通体系の確立が必要とされています。
- また、拠点を結ぶ都市づくり、公共交通を快適に使い歩いて暮らせるまちづくりをめざしています。その他、まちづくりの多様な分野で公共交通が貢献できる事項があります。

#### ○嶺南地域の公共共通が目指す姿

- 嶺南地域の公共交通全体としても、将来にわたる持続可能な公共交通、北陸新幹線開業効果の地域への波及を目指し、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が必要とされています。

## 《公共交通の現状》（Ⅱ章.3より）

### ○概成している公共交通ネットワーク

- ・本市には、鉄道、広域路線バス、市内のあいあいバス、タクシー等が運行し、市中心エリアへの移動、嶺南地域の移動、広域移動のための公共交通ネットワークの構成は概成しています
- ・市中心エリアの小浜駅に、ほぼ全てのバス路線が発着し、各方面をつないでいます。

### ○低迷する利用客数・非効率な面等

- ・公共交通全体として、利用客数が減少し、厳しい状況が続いています。
- ・平日のJR小浜線の乗降客は、高校生の通学が主であり、休日には大きく減少します。また、駅へのアクセス手段は、徒歩・自転車、クルマでの送迎が多く、バスの利用は少ない状況です。
- ・あいあいバスの利用客数は年々減少しています。中には利用客数が極めて少ない路線、朝夕の通学が大半で日中が僅少であるなど、運行が非効率になっている路線があります。
- ・あいあいタクシーは、利用客数が極めて少なく、相乗りが少ない状況です。
- ・鉄道・バス・タクシーとも、従前からの利用客減に加え、新型コロナウイルス感染拡大の影響でさらに厳しい運営状況となっています。また、全国的に乗務員不足が深刻で、運営面での大きな問題となっています。

## 《公共交通の利用環境等（現地の状況等）》（Ⅱ章.1,3より）

### ○使いやすさ、わかりやすさが十分ではない面

- ・各方面にバス等が運行していますが、地区によっては、一部、高齢者等が歩いてバス停まで行くのが困難な箇所が残っています。
- ・市中心エリアの主要施設は、駅からやや離れ、高齢者等が歩いて行くにはやや遠い場所に立地し、これらを回るのに便利なバス等はありません。
- ・市内に5駅がありますが、駅前のバスの乗り入れや、改札外の待合室等の機能があるのは、小浜駅と東小浜駅だけです。送迎車等の駐停車スペースがない駅もあります。
- ・駅や、主な店舗・病院等の中に、高齢者等がバス乗り場まで歩く負担が大きい箇所や、階段の昇降が必要な箇所等があります。また、バス停が離れており、運行状況を路上まで見に行き、待たなければならないような場所があります。
- ・バス等の路線図・時刻表はありますが、高齢者等にとっては難解な可能性があります。駅やバス乗り場など現地での案内情報が、不慣れな来訪客や高齢者等にとって、わかりにくい面があります。

## 《市民の状況（市民アンケート）》（Ⅲ章より）

### ○市民の外出パターン、クルマ中心の外出スタイル

- ・市中心エリアの店舗・病院など、日常的な外出は市内が中心です。趣味・遊び・特別な買い物等で、敦賀市や滋賀・京都方面に時々出かける市民もいます。
- ・外出手段は、クルマが極めて多く、公共交通を使う市民は、極めて少ないのが現状であり、外出時に歩く人も少ない状況です。
- ・小浜線・バスを頻繁に使う市民は少なく、あいあいバスの行先等の認知度も低いのが現状であり、日常の交通手段として定着していない状況です。

### ○公共交通への改善希望・意識

- 公共交通に満足な市民は少なく、ダイヤ、運休・遅延、ルート等の満足度が比較的低い傾向にあります。一方、乗らないので満足かどうか分からない市民が特に多い状況です。
- バスへの改善の希望は、市中心エリアの回遊に関する意見が特に多いほか、よく乗る人に便利な仕組み、わかりやすさの向上を望む意見が多くなっています。ただし、改善されても利用するかどうか分からない等の意見も多いため、利便性・わかりやすさを向上する一方で、利用促進・意識の変容等の取り組みが必要な状況です。
- 現在はクルマ中心の市民が多い中、将来の交通手段に不安を感じる市民も多数います。
- 公共交通中心のまちを望む市民が多い一方、クルマ中心のまちを望む市民もいます。また、公共交通の取り組みに前向きな市民、そうではない市民、これまで考えたことがなかった市民もいます。

## 2. 今後に向けた課題

基礎調査で把握した地域・公共交通の現状や市民の外出等の実態・意識等を踏まえ、見出される本市の公共交通の今後に向けた課題・着眼点として以下が挙げられます。

### 課題① 地域の実情に応じた地域公共交通手段・形態の検討とネットワークの確保・持続が必要。

本市は将来に向け、住み心地の良いまちをめざすだけでなく、新幹線開業を見据えたまちづくりを進めていきます。今後も人口減少や高齢化の進展が見込まれる中、市民の移動ニーズや地域の実情等を踏まえ、あらゆる既存交通資源の活用を検討し、将来まで持続する公共交通ネットワークを形成することが必要です。

### 課題② 利用しやすい地域公共交通サービスの提供が必要。

高齢者をはじめ、市民の日常生活では公共交通の利用が少ない状況であり、小浜中心エリアを回遊する手段や、居住地内でバス停まで行く移動手段など、日々の所用で公共交通サービスを利用したお出かけができるように、不足や不便な点を改善することが必要です。

### 課題③ わかりやすい公共交通情報の発信、使いやすさの向上が必要。

市内の公共交通が全体的にわかりにくい面があるため、不慣れな高齢者等の市民や来訪者の視点から、公共交通を利用する際に必要となる運行情報をわかりやすく提供することや、利用の動機づけとなるような使いやすい環境の提供が必要です。

### 課題④ 市民全体で公共交通を支える機運の醸成、外出スタイルの変容が必要。

市民全体として、公共交通の利用頻度、認知度が低く、公共交通が使える状況でも、クルマを利用する人が大半である現状であるため、地域公共交通の大切さを理解いただき、過度なクルマ依存の見直し、市民全体で公共交通を支える意識の醸成を促すことが必要です。

### 課題⑤ まちの賑わい創出に貢献する地域公共交通サービスの提供が必要。

公共交通による市民の外出や、本市への公共交通による来訪、“公共交通利用＋歩く”による回遊・周遊を促し、まちの活性化や観光の振興など、本市の賑わいのまちづくりに貢献していくことが必要です。

## V. 小浜市の公共交通がめざす姿と今後の方向性

本市の現状における課題と将来に向けたまちづくりを踏まえ、以下を小浜市の地域公共交通の基本理念（めざす姿）及び今後の取り組みの基本方針とします。

### ■ 基本理念（めざす姿）

#### まちを育み、暮らしを支える公共交通

利用しやすい公共交通サービスをつくり、子どもや高齢者など移動手段を持たない人も、すべての人がまちとつながり、安心と賑わいを生み出すまちづくりを目指します。

### ■ 今後に向けた取り組みの基本方針

基本理念（めざす姿）の実現に向け、本市の地域公共交通は、以下の4つを基本方針として、取り組みを行っていきます。

#### 方針1 みんなで支え育む公共交通ネットワークの実現

本市の公共交通は、将来にわたって持続し、日々の暮らしやまちづくりを支えていくことをめざします。そのため、公共交通ネットワークを構成する移動手段を、地域の実情に応じて効率的に確保します。それだけでなく、公共交通に対する市民意識の醸成、クルマ中心の市民の行動スタイルの変容に取り組みます。

#### 方針2 日々のお出かけを支える公共交通サービスの提供

高齢者をはじめ、市民等が、日々のお出かけで便利に利用できる公共交通サービスをめざします。そのため、市中心エリア内の回遊や、居住地区内の高齢者の移動など、現状を補完する交通手段を提供します。また、拠点となる駅や主要施設等における公共交通の利用環境を充実します。

#### 方針3 わかりやすく・使いやすい公共交通環境の提供

市外からの不慣れな来訪客や、高齢者等を含むすべての市民が、使ってみたいと思える公共交

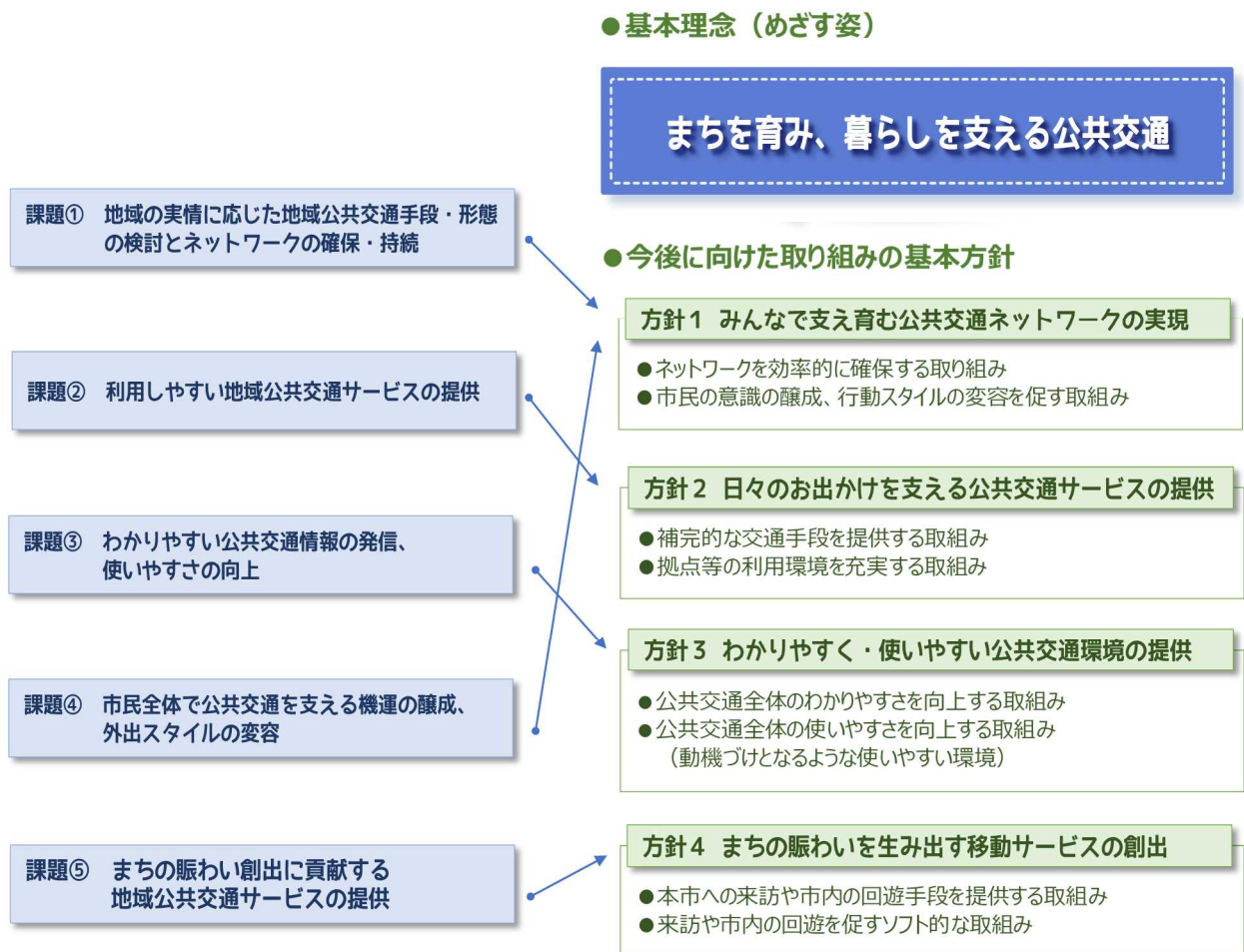


通をめざします。そのため、本市の公共交通全体のわかりやすさを向上します。また、公共交通全体に対する利用の動機づけとなる使いやすさの向上に取り組みます。

## 方針4 まちの賑わいを生み出す移動サービスの創出

まちの賑わい創出に貢献する公共交通をめざします。そのため、本市への来訪や回遊・周遊に便利な交通手段を提供します。あわせて、公共交通を使って本市を訪れ回遊・周遊してみたいくなるような企画など、観光・集客と連携したソフト的な取り組みを行います。

### 〔本市の公共交通の課題と基本理念・基本方針の対応〕



# Ⅵ. 今後の取り組み施策

## 1. 事業の概要

本計画の基本方針に基づいた個々の取り組み（事業）について以下に示します。各事業における取り組みメニューの具体的な実施内容・方法、実施体制について、本計画策定以降、関係者、市民、運行事業者等との意見交換や調整を行いながら取り組んでいきます。

### 基本方針1 みんなで支え育む公共交通ネットワーク

#### PROJECT

#### 📁 ネットワークの効率的な確保

##### 《背景・ねらい》

今後も人口減少や高齢化の進展が見込まれる中、本市の公共交通には、市内各地域の日々の暮らしを将来にわたり支えていくことが必要です。また、本市のまちづくりの中で、公共交通は、拠点間や地域の連携を支えていくことが求められます。

本市においては、市内各地域～中心拠点の移動、嶺南地域内の移動、広域移動を構成する公共交通ネットワークが概成していますが、利用客が少なく効率のよくない路線等もあるため、ネットワークを構成する公共交通を将来まで確保・持続するための部分的な見直し等が必要です。

また、今後の人口減少・高齢化を見据えた市民のニーズや地域の実情に見合った日々の移動手段の確保のためには、多様な手段を活かす方策の検討も必要です。



これらの状況を踏まえ、公共交通ネットワークの構成を将来まで確保・持続することを目的として、「あいあいバス」等の中で効率がよくないと考えられる路線について、運行方法あるいは運行形態の見直し等を行うとともに、収支率を改善する方策に取り組みます。

また、既存の送迎サービスと連携した外出手段確保の可能性についても、関係者と調整しながら検討します。

#### （事業1）コミュニティバスの運行形態の見直し

あいあいバスの運行方法については、これまでも適宜、部分的な見直し・調整を行っています。今後も、市民の利用状況やJRダイヤ改正等の状況に応じ、ダイヤやルート等の見直し・調整を行っていきます。あいあいバスのうち、時間帯や区間によって利用が極端に少ない、あるいは偏っている等の状況で、効率がよく



ワゴン車のデマンドタクシーの例（高浜町の赤ふんバス）

ない路線については、例えば、時間帯によって定時定路線型とデマンド型交通（予約に応じて運行する形態のバス・タクシー等）を使い分けるなど効率化のための運行形態の見直しを行います。これらの取り組みのうち必要なものについては、実証運行も踏まえた適用性の検討を行います。

また、あいあいバス車内に、企業広告を表示するデジタルサイネージ（ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア）を設置し、企業広告による広告収入を得る事業を継続するとともに、運賃以外によって収入を得る事業の可能性についても検討します。



あいあいバス車内のデジタルサイネージ

### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	●	○ (企業等)	○

(●：取り組み主体 ○：連携)

## (事業2) 公共交通と送迎バス等の連携

本市では、小中学校のスクールバスを運行しています。また、本市周辺に立地する企業によって、従業員の通勤のための多数の送迎バスが運行されています。運行コースや時間帯が、市民の外出ニーズと合致している場合、あるいは昼間に車両・乗務員の余力がある場合等に、これら送迎バスを活用し、各地域の高齢者等の外出手段を効率的に確保する方策（送迎バスへの混乗、空き時間の活用等）について、送迎バスの運営主体である学校・企業等の関係者や運行事業者とともに検討します。



スクールバスへの一般混乗の例（出典：花巻市 HP）



自動車教習所の送迎バスによる高齢者移動支援の例（千葉県内）

### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	○	○ (学校、企業等)	○

(●：取り組み主体 ○：連携)

### 《背景・ねらい》

本市の公共交通には、市民の日々の暮らしやまちづくりを将来にわたり支えていくことが求められますが、現状では、市民の外出スタイルはクルマ中心となっており、公共交通の利用頻度、認知度が極めて低い状況です。公共交通が使えてもクルマを利用する市民が多く、このままでは、市内の公共交通全体のわかりやすさ・使いやすさ等を向上したとしても、思うように利用されず、将来においても公共交通の厳しい運営状態が続く危惧があります。

したがって、公共交通サービスの確保、利便性向上の取り組みを行う一方で、市民のクルマ中心の行動スタイルの見直し、公共交通に対する意識の醸成を促す取り組みが必要です。



これらの状況を踏まえ、市民が自ら考え外出のスタイルを見直し、少しずつ意識と行動を変容し定着させていくことを目的として、“考える機会”を提供する種々のモビリティ・マネジメント施策に取り組みます。また、本市の事業として、公共交通の利用に対する各種助成や支援を継続、あるいは拡充することにより、利用客の確保・拡大に取り組んでいきます。

(※「モビリティ・マネジメント(略称MM)」: コミュニケーション施策を中心として、考える機会を提供することにより、過度にクルマに頼る状態から、公共交通や徒歩・自転車などをかきこく使う方向へ少しずつ転換することを促し定着させる一連の取り組み)

### (事業3) モビリティ・マネジメントの展開

公共交通を利用できる状況であってもクルマを利用する市民が大半である現状を踏まえ、関係者や市民等とともにアイデアを出し合いながらメニューを検討し、継続的に種々のモビリティ・マネジメント施策に取り組み、過度なクルマ利用の見直し、公共交通を守る意識の醸成を促していきます。

具体的な例として、高いクルマ志向を見直し公共交通の利用を呼びかける市民向けPR広報・イベント出展のほか、高齢者等で公共交通の利用経験がない人、あるいは不慣れな人等を対象とし、利用の動機づけとして頂くことを目的とした「電車・バス乗り方の出前講座」や「バスお試し乗車体験会」等の企画を検討します。

小学生に対しては、将来運転しクルマ志向が高い年代になっても公共交通への意識を持ち続けて頂くことを目的として、これまで取り組んできた「小学生乗車マナー訓練事業(補助金)」を継続します。

企業等に対しては、福井県が実施しているカーセーブデーへの参加など、通勤での公共交通利用を推進します。

その他の企画として、現在、小浜線利用促進協議会が実施している「おばませんサポーターズクラブ」、ボランティアでの駅・バス乗り場の「美化運動」など、市民等が参加する取り組みによる意識の醸成や、「バスフリーデー」(バス運賃を無料にして乗車体験を促す日)等による市民全体のバス乗車体験機会を企画します。



「乗って残そう、小浜線」ポスター



小浜市での意見交換会の様子



小学生乗車マナー訓練の様子



「エコ通勤」啓発リーフレット（福井県）



「おばせんサポーターズクラブ」チラシ



バスフリーデーの例（熊本県内）

### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	○	○ (学校、企業、協議会等)	●

(●：取り組み主体 ○：連携)

## （事業4）居住地を細かく回る新たな移動サービスの導入検討（地域主体で考えるサービス）

地域にバス路線が通っていても、高齢者等がバス停まで行くには負担が大きいような居住地区をカバーする移動サービスについて検討します。

居住区内を細かく回るデマンド型交通（予約に応じて運行する形態の交通）や、各地区が主体的に取り組む移動サービスについては、ニーズを踏まえ、実情に合った方策を検討します。

なお、これらのサービスを含め、AI（Artificial Intelligence：人工知能）やIoT（Internet of Things：様々なモノをインターネット



カーシェアから生まれた送迎活動の例（宮城県内）  
 ・もともとは、被災地でクルマを失った人のための仕組み  
 ・グループに車両を貸出し、グループは、実費を支払い、ドライバーはボランティア、利用料はカンパ

トに接続し相互に情報交換する仕組み)など、新たな技術を公共交通に取り入れることも視野に入れ、他地域の実用化等の動向も注視します。



AI オンデマンド交通の例  
(出典：宗像市 HP)



AI オンデマンド交通 (出典：国土交通省)

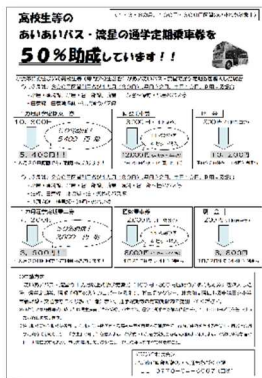
■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用者
●	○		●

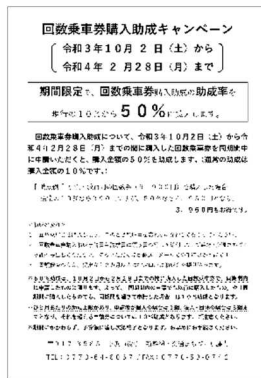
(●：取組み主体 ○：連携)

(事業5) 公共交通機関利用促進事業の実施

バス・鉄道の日常的な利用を支援する「生活路線バス高校生等通学乗車券購入助成金」、「JR小浜線高校生等通学定期乗車券購入助成金」、「JR小浜線回数乗車券購入助成金」や、小浜線を応援する人達の活動への「おばませんサポーター向け助成」、団体利用を促す「JR小浜線団体利用助成金」など、これまで取り組んできた公共交通の利用促進事業を継続するとともに、今後の社会や地域の状況等に応じ、制度の内容について継続的に見直していきます。また、これらの制度を活用した公共交通の利用を、積極的にPRしていきます。



生活路線バス高校生等  
通学乗車券購入助成金チラシ



JR小浜線回数乗車券購入  
助成金チラシ  
(R3年度拡大事業)



みんなでおかけ助成金チラシ  
(R3年度事業)

■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	○	● (協議会等)	

(●：取組み主体 ○：連携)


(事業6) 高齢者免許自主返納者への支援

《具体的な取り組みメニューの例》

運転免許を自主返納された高齢者の外出手段を確保するため、あいあいバス 1 年間無料パスポートやタクシーチケットの交付など、これまで取り組んできた「高齢者運転免許自主返納支援事業」を継続するとともに、今後の社会や地域の状況等に応じ、支援内容について継続的に検討していきます。また、これらの制度を活用した公共交通の利用を、積極的に PR していきます。

**運転免許を自主的に返納される  
65歳以上の高齢者を支援します！！**

小浜市では、高齢者の交通事故の減少を図るため、運転免許証を自主返納される65歳以上の高齢者を対象とした運転免許自主返納支援事業を行っています。



**【対象者】**  
自主的に有効期間内の全ての運転免許を返納する満65歳以上の小浜市民  
(おひとり様1回限り)

**【支援内容】**

- ・あいあいバス1年間無料バスカードの交付 (令和3年4月1日～)
- ・タクシーチケット10,000円分 (有効期限付与)
- ※タクシーチケットにかえて、バス回数券10,000円分(有効期限無し)の選択も可能です。

(注意) タクシーチケットは申請があった年度から数えて3年度有効です。

高齢者運転免許自主返納支援事業チラシ

■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	○	○ (警察等)	○

(●：取組み主体 ○：連携)

## 基本方針 2 日々のお出かけを支える公共交通サービスの提供

### PROJECT

#### 各地域のお出かけを便利にする補完的な交通手段の提供

#### 《背景・ねらい》

本市においては、市内各地域～中心拠点の移動、嶺南地域内の移動、広域移動を構成する公共交通ネットワークが概成しており、地域の実情に応じた運行方法や運行形態の見直しを行いながら、ネットワークを構成する公共交通の将来にわたる確保・持続をめざしていきます。

ただし、現状では、小浜駅を中心とした放射状のネットワークの中に、小浜の中心エリアに立地する駅、店舗、病院等の主要施設を回るのに便利な公共交通はなく、市民のニーズも高くなっています。また、居住地区内で、高齢者等がバス停まで行くことが困難な箇所が部分的に残っており、補完的な移動手段が必要な状況です。

👍 これらの状況を踏まえ、市中心エリアに出かけた後、エリア内の複数の場所を回遊するのに便利な交通手段、高齢者等が居住地区から出かける際の補完的な交通手段について、方策を検討します。

#### （事業 7）市街地循環バスの導入検討

本市の中心エリアに到着した後に、通院とその後の買い物、あるいは複数の店舗での買い物等のように、あちこち回るお出かけが便利になるよう、駅、多くの人利用する店舗・病院等の主要施設を循環するコースのバス等の導入を検討します。本市内では、レトロバスが運行していますが、コースが観光等の来訪客向けで、期間や運行日が限定的であるため、新たに検討するバス等は、主に通院や買い物など日常のお出かけに資する運行方法を検討します。



なお、この取り組みについては、実証運行も踏まえた適用性の検討を行います。

#### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	○	○ (施設等)	○

(●：取り組み主体 ○：連携)

#### （事業 4）居住地を細かく回る新たな移動サービスの導入検討（再掲）

（再掲）居住地内を細かく回る移動サービスや、各地区が主体的に取り組む移動サービスの導入について、検討を行います。



## （事業6）高齢者免許自主返納者への支援（再掲）

（再掲）運転免許を自主返納された高齢者のお出かけ手段の確保のため、あいあいバス 1 年間無料パスポートやタクシーチケットの交付等の支援を継続するとともに、積極的に PR します。

### PROJECT

## 便利・快適にお出かけできる拠点等の利用環境の充実

### 《背景・ねらい》

本市においては、市内各地域～中心拠点の移動、嶺南地域内の移動、広域移動の公共交通ネットワークを構成する公共交通は概成していますが、乗り継ぎ拠点となる駅・駅前バス乗り場等においては、公共交通を乗り継ぐ際の、利便性や現地でのわかりやすさ等について、改善を望む声が得られています。また、多くの市民等が利用する駅・病院・店舗等の中には、バス停が離れているため、長時間、屋外で待たなければならないような場所があり、待合環境についても改善の余地があります。

したがって、高齢者や学生などクルマによる外出手段を持たない人が、公共交通を使って、便利で快適に日々のお出かけできるまちをめざし、拠点や主要施設におけるバス等の利用環境を充実する必要があります。

👍 これらの状況を踏まえ、JR 小浜線利用客の駅へのアクセスの利便性の向上、駅での鉄道とバス等の乗り継ぎの利便性や分かりやすさの向上、主要施設内や屋外バス停でのバス等の待合環境の充実に取り組みます。

## （事業8）パーク&ライド等での公共交通利用の推進

駅へクルマでアクセスし、JR 小浜線を利用する人の利便性を確保するため、パーク&ライド（駅前等にクルマを駐車し、鉄道等に乗り継ぐこと）や、クルマでの送迎時の駅前駐車場の活用に関する PR 広報を行い、公共交通の利用を推進します。

現在、新平野駅、東小浜駅、加斗駅の駅前無料駐車場に加え、小浜駅前に市営駐車場を確保し、小浜線の定期券利用者には駐車場の無料パスカードの提供を、小浜線往復利用者には一定時間までの駐車料金無料サービスを行っています。今後ともこの取り組みを継続するとともに、さらに積極的に PR 等を行っていきます。



小浜市営 駅前駐車場

### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	○		

（●：取組み主体 ○：連携）

## （事業 9）乗り継ぎしやすいダイヤの設定と周知

これまでも、あいあいバスのダイヤの見直しを適宜行ってきました。今後も定期的に、公共交通事業者の間で連携・調整を図りながら、利用客の動向や JR 小浜線のダイヤ改正等に応じて、バスのダイヤの見直し等を行うことにより、乗り継ぎ利用の利便性を確保します。

また現状では、利用可能な状況にあっても、バスで駅にアクセスする鉄道利用客が僅少であるため、不慣れな高齢者等にもわかりやすい「乗り継ぎ時刻表」等を作成するなど、利用への抵抗感を軽減するためのPR活動に取り組みます。

### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	●		

（●：取組み主体 ○：連携）

## （事業 10）利用しやすい待合環境の充実

現状では、駅や、利用の多い店舗・病院等で、バス停が建物から離れており、運行状況を路上のバス停まで見に行かなければならない場所があるため、道路や主要施設状況に応じた待合環境の充実について、運行事業者や関係者等と検討を進めます。

また、ダイヤの調整は定期的に行っていますが、利用客が少ない現状では大幅な増便等は現実的ではなく、鉄道、バス等を比較的長時間待つようなケースは避けられないため、到着直前まで、駅待合室や店舗・病院等の中で快適に待つことができるよう、施設関係者と調整し、建物内でのわかりやすい公共交通運行情報の提供を行います。また、学生や高齢者等が待ち時間をより快適に過ごせるような環境の充実について働きかけを行います。



駅舎内にあるバスの案内の例（上中駅）



コンビニと連携したバス待ち環境の例（京都府内）



### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	●	○ (施設等)	

（●：取組み主体 ○：連携）

## 基本方針3 わかりやすく・使いやすい公共交通環境の提供

### PROJECT

#### 公共交通全体のわかりやすさの向上

##### 《背景・ねらい》

現状では、市内の公共交通の運行状況をよく知らず、便利かどうかもわからないという市民が極めて多い状況です。また、公共交通が全体的にわかりにくいとの声があり、バス等を利用している人も、いつも使う決まった路線だけを知っている状況です

また、不慣れな高齢者等にとって、出かけた先でのわかりにくさ等の不安があり、公共交通での外出の抵抗感となっている可能性もあります。

今後、高齢者や学生、来訪者等のクルマによる外出手段を持たない人等が気軽に使える公共交通をめざしていくため、公共交通全体のわかりやすさを向上し、利用への動機づけとしていくことが必要です。



これらの状況を踏まえ、「本市の公共交通全体」のわかりやすさを向上するため、市民や来訪者の視点から、わかりやすい情報の発信、案内の充実に取り組みます。

#### (事業 11) わかりやすい公共交通情報の発信

現在も、あいあいバスのマップ・時刻表を作成し、市民等への印刷物の配布やホームページでの掲載、小浜駅前バス乗り場での掲出等を行っていますが、情報量が多く、不慣れな高齢者等にとってわかりにくくなっている可能性があります。そこで、バスの行先と経由する主要施設など必要な状況を提供し、不慣れな人でもわかりやすいマップ・時刻表を作成し、市民・来訪者への情報発信や利用促進イベント等で活用します。

##### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	●		

(●：取組み主体 ○：連携)

## (事業 12) 施設と連携した公共交通案内の充実

出かけた先でのわかりにくさによる不安を軽減するため、公共交通と施設等が連携し、例えば、駅や店舗・病院の案内窓口、観光案内所等の現地スタッフが、バス等の公共交通の利用に関するおもてなしの高い案内を行うとともに、公共交通を使ったお出かけについて意見交換し、公共交通案内の充実に取り組みます。



若狭おばま観光案内所



杉田玄白記念公立小浜病院



市内のショッピングセンター



### ■ この取り組みの主体


小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	●	○ (施設等)	

(●：取組み主体 ○：連携)

### 《背景・ねらい》

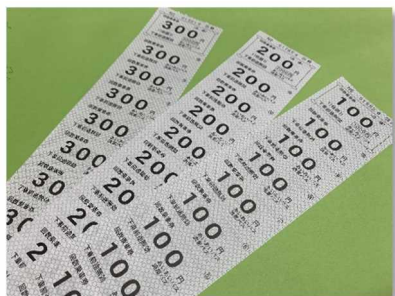
市民アンケートで、公共交通をよく使う人にとってメリットのある仕組みや、駅やバス乗り場等を歩いて移動しやすくすることを望む声が得られています。

今後、わかりやすさの向上に加え、公共交通全体を誰もが使いやすくし、公共交通を使うこと自体への抵抗感の軽減や、動機づけを図っていく必要があります。

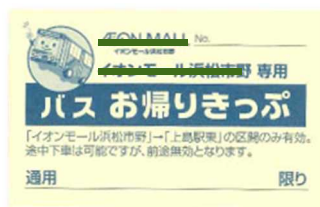
 これらの状況を踏まえ、「本市の公共交通全体」が、より使いやすいものになるとともに、安全に安心して利用できるようになるよう、ソフト・ハード両面の取り組みを行い、日々のお出かけに利用して頂けるようにします。

### （事業 13）使いやすい料金プランの検討

日々のお出かけでの利用や、一日に複数回の利用など、公共交通をよく利用する人が使いやすい料金プランや、料金体系の見直しによって、利用の抵抗感軽減や動機づけを図る方策について検討します。例えば、定期券・回数券、特別割引・特典、企画きっぷ等について、関係者との意見交換や調整を行いながら、利用客・運行事業者・その他関係者など、相互にとって望ましい方策を検討します。



あいあいバス 回数券  
・10回分の金額で11回乗車できる



店舗とタイアップした割引切符の例  
(静岡県内)  
・一定金額以上のお買い上げで、バス・電車・タクシーの子チケットを進呈

### ■ この取り組みの主体

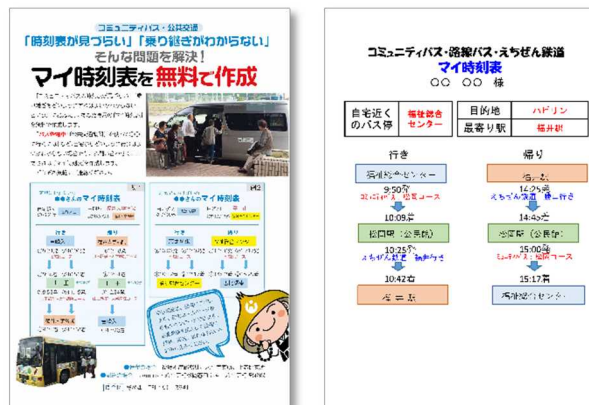
小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	●	○ (施設等)	○

(●：取り組み主体 ○：連携)

## （事業 14）安心・安全に利用できる乗り場等の環境・サービスの提供

鉄道駅に階段や段差がある箇所や、バス停まで歩く経路が遠まわりの箇所等があり、高齢者等にとって、公共交通の利用に対する負担あるいは抵抗感が生じている可能性があります。今後も継続的に、駅舎等のバリアフリー化について働きかけを行い、安心・安全に利用できる乗り場等の環境づくりに努めるとともに、障がい者福祉タクシーの助成を継続的に行うなど、サービスの提供に努めていきます。

また、マイ時刻表発行のサービスや、運行事業者、駅、施設等が連携したおもてなしの高い案内など、ソフト的な面で、お出かけ先での安心感の向上を図っていきます。



マイ時刻表の例（福井県内）

### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	●		○

（●：取組み主体 ○：連携）

## 基本方針4 まちの賑わいを生み出す移動サービスの創出

### PROJECT

#### 本市への来訪・市内回遊手段の提供

#### 《背景・ねらい》

本市は、まちなかなど拠点を活かした賑わいのあるまちづくりを目指しており、さらに、2024年春の北陸新幹線敦賀開業の際の効果を市内への波及させるビジョンがあります。

しかし現状では、市民の多くは買い物・通院などの日頃の外出でクルマを利用しています。また、本市を訪れる人も多くがクルマを利用しており、公共交通を利用する人は少数派です。クルマでの来訪者は、市内を回遊することが少なく滞在時間も短い傾向があり、現在は、駅前商店街や観光地周辺を歩く人が少ない状況です。

今後、まちの活性化や、観光誘客に寄与していくには、本市への公共交通での来訪・回遊・周遊や、“公共交通の利用”と“まち歩き”を中心としたお出かけを促すことが必要です。



これらの状況を踏まえ、本市への来訪や、市内の回遊に便利な公共交通サービスの提供に取り組みます。

#### （事業 15）観光資源を活かした周遊バス・観光タクシー等の運行

現在、本市では市街地等の観光スポットを周遊するバスや、神社仏閣、名所等を巡るのに便利な観光タクシー等が運行されているほか、小浜駅前にある若狭おばま観光案内所や東小浜駅、小浜市まちの駅等では、レンタサイクルが営業しています。今後もこれらを継続し、さらに積極的にPRを行っていくとともに、さらなる周遊促進策について検討を行います。



若狭おばま貸切観光タクシー



レンタサイクル

（出典：若狭おばま観光案内所 HP）



観光スポットを周遊するバスの例（福井県内）

#### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	●	○ (案内所、施設等)	

（●：取組み主体 ○：連携）

## (事業 16) JR 小浜線観光列車・イベント列車等の運行

運行事業者や観光・集客関係者の連携により、嶺南地域を周遊する観光を促進するため、観光列車やイベント列車、サイクルトレインなど、JR 小浜線と観光・集客資源を活かした魅力的な企画について検討します。これらの取り組みは、運行事業者や県、嶺南市町等で構成する「嶺南地域公共交通活性化協議会」や「小浜線沿線観光活性化会議」の関係者との意見交換や調整を行いながら取り組みます。



小浜線 観光列車乗り入れ (出典: WILLER)



サイクルトレインの例 (出典: JR 東日本)

### ■ この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
● (県、市、周辺市町等)	●	○ (施設等)	

(●: 取り組み主体 ○: 連携)

## (事業 7) 市街地循環バスの導入検討 (再掲)

(再掲) 市中心エリアで、駅や主要な施設を循環するバス等の導入について、検討を行います。



《背景・ねらい》

今後、本市への公共交通での来訪・回遊・周遊や、“公共交通の利用”と“まち歩き”を中心としたお出かけを促すことで、まちの活性化や、観光誘客に寄与することをめざします。現状では、公共交通の利用が可能であっても、市民の多くはクルマでお出かけをし、本市を訪れる人も多くはクルマを利用しており、公共交通で巡る地域というイメージが持たれていないため、公共交通サービスを提供するだけでなく、ソフト的な施策を講じていくことが必要です。

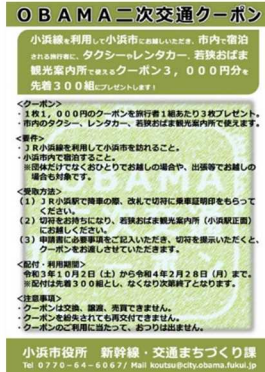
これらの状況を踏まえ、“公共交通＋歩く”での来訪・回遊・周遊を促すような、公共交通と観光・集客施設等の関係者が連携した企画や、来訪者の利便性を向上するような方策への取り組みを行います。

《事業 17）施設と連携した魅力的なイベント等の開催

市民や来訪者が周遊・回遊する動機づけとなるようなイベントや、公共交通と観光・集客施設等とが連携した企画並びに、特典の付与、イベント開催時の臨時バスの運行等について、関係者との意見交換や調整を行いながら取り組みます。



OBAMA 二次交通クーポン チラシ (R3 年度事業)



小浜線とバスで行く・おおい町グルメツアー



この取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	●	● (協議会等)	

(●：取組み主体 ○：連携)

## (事業 18) キャッシュレス化の推進

市民や来訪者のお出かけ、回遊・周遊の利便性を確保するため、公共交通機関で交通系 IC カード等を利用可能とするキャッシュレス化を推進します。また、IC カードの導入に伴い、公共交通によるお出かけ・来訪、回遊・周遊を促すため各種割引・特典付与等の可能性についても、関係者との意見交換や調整を行いながら検討し、必要に応じた試行等を踏まえた上で行います。

### ■ 取り組みの主体

小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
● (県、市)	●	○ (施設等)	

(●：取り組み主体 ○：連携)

## (事業 19) 多様なニーズ・嗜好への対応、MaaS や自動運転など新技術の調査・研究

今後の社会の変化や流行に応じ、公共交通サービスも、人々の多様な嗜好やニーズに対応していくことが必要と考えられます。例えば、インバウンド観光客に対応できる多言語対応ツールや、若者の嗜好に合ったスマホアプリなど、現在でも種々のサービスがあり、想像できないような新たなツールが今後登場し普及することも考えられるため、必要に応じてそれらを取り入れられるよう、常に情報収集に努めます。

また、MaaS（アプリ等を使って、複数の公共交通やその他移動サービスを適切に組み合わせる検索・予約・決済等を行う一連のサービス）、バス等の自動運転などの先進的な技術については、来るべき、サービスが一般に普及する時期に備え、開発や実用化の動向に関する情報収集を行います。

### NIKKO MaaSのサービス概要

鉄道・バスをセットにしたお得なデジタルフリーパスのほか、EV・PHV カーシェアリングやシェアサイクル、EVI(ス)等の環境にやさしいモビリティと歴史・文化・観光施設等の情報・入場チケット、アクティビティ等の体験プログラムをスマートフォンから簡単に検索、購入いただくことができるサービスです。



### ■ 取り組みの主体

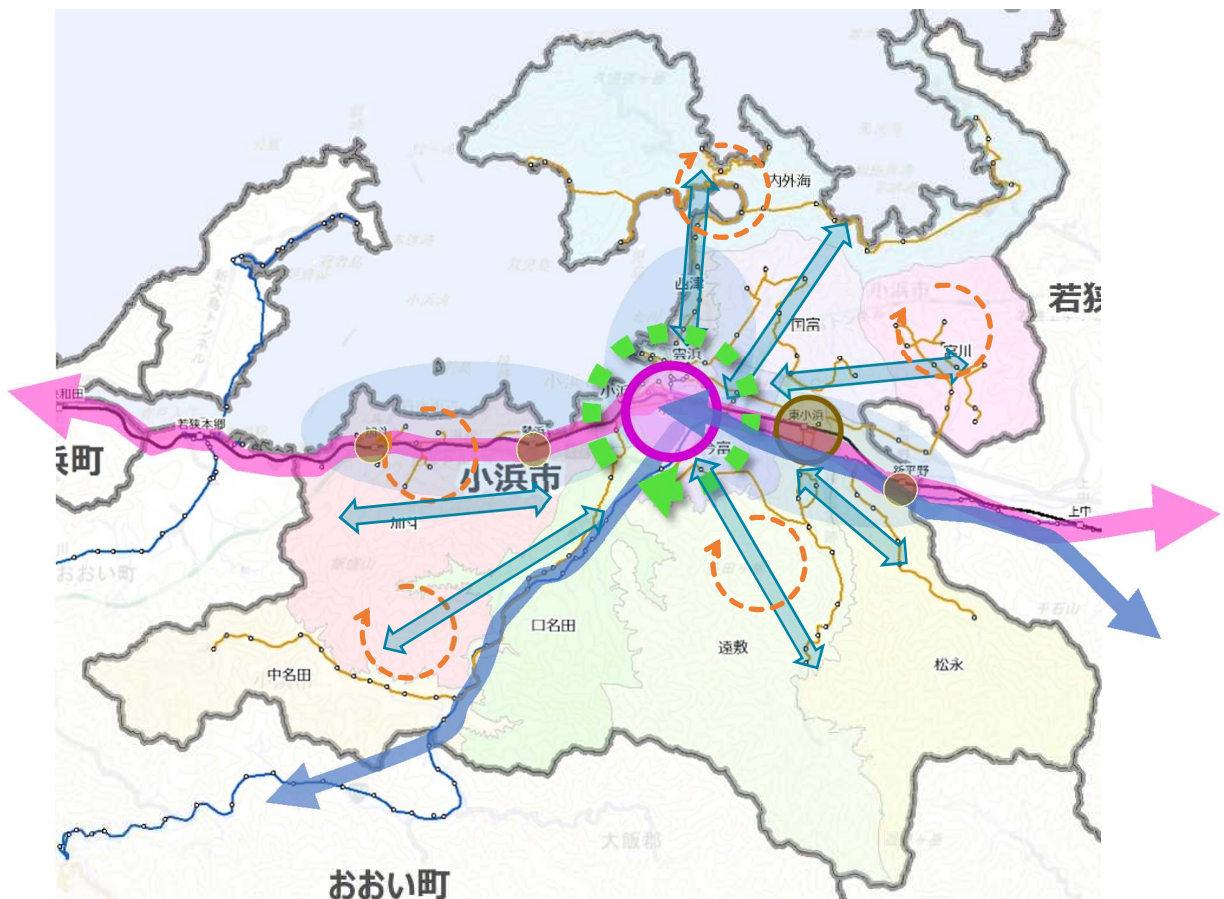
小浜市	公共交通事業者	企業、関係団体等	市民・利用客
●	○		

(●：取り組み主体 ○：連携)

## 2. 将来の公共交通ネットワーク

各地域の市民の日々の暮らしや、拠点を活かしたまちづくりを支える公共交通サービスとして、公共交通ネットワークの現在の構成を活かし、地域の実情に応じた公共交通手段・形態や既存の移動サービスとの連携を検討し、将来まで持続する公共交通をめざすとともに、地区内の移動手段の補完及び市中心部の回遊手段の提供に取り組みます。また、運行面や、わかりやすさ、使いやすさの向上だけでなく、市民意識の変容・醸成を通じた利用促進を図るとともに、まちの賑わいへの貢献をめざした取り組みを行います。

(将来の公共交通ネットワークのイメージ)



- 鉄道 ◀▶
- 広域路線バス ◀▶
- あいあいバス等や他の移動手段 ◀▶
- 地区内の移動手段の補完 ◌
- 市中心部の回遊手段 ◌
- 市の中心拠点（小浜駅周辺） ◌
- 市街地（東小浜駅周辺） ◌
- その他の駅 ●

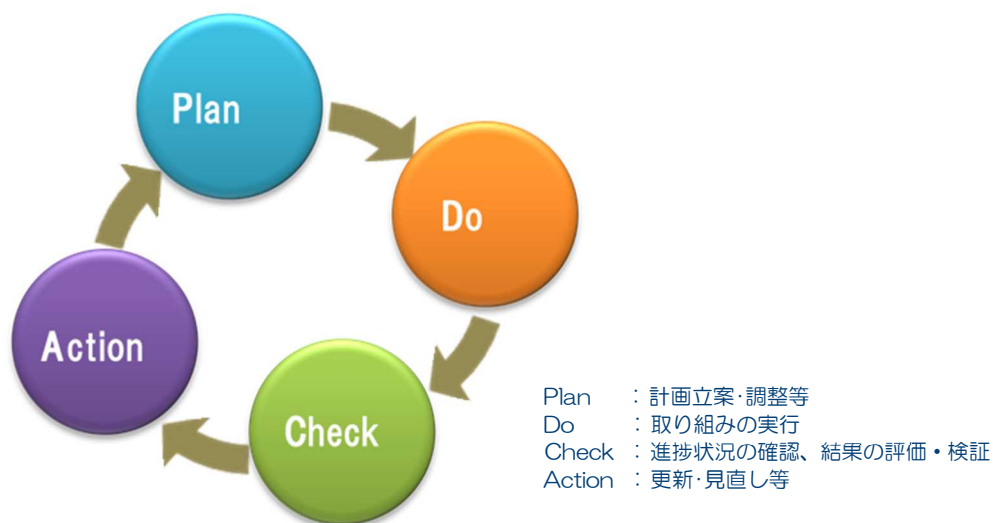
## Ⅶ. 今後の進め方

今後、本市の公共交通がめざす姿の実現に向け、計画期間において、本計画に基づく取り組みを進めていきます。また、めざす姿が実現できたかどうかを把握するための指標と目標値を設け、評価・検証を行います。

### 《達成状況の検証》

計画を進めるに当たっては、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。

こ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。



## 《評価指標と目標値》

基本方針を踏まえ、本計画における指標と目標値を以下のように設定します。なお、現況値については、新型コロナウイルス感染拡大による外出行動への影響が大きい期間を考慮し、令和元年度を基本に設定しました（令和3年度に行った市民アンケートを除く）。目標達成状況の評価についても、その時点までの状況・経過を考慮する必要があります。

### 基本方針1 みんなで支え育む公共交通ネットワークの実現

#### ●公共交通利用者数の確保

公共交通の利用客数が確保され持続可能となっている状況を測る目安として、人口減少が進行する状況においても、小浜線の駅乗車人員や、あいあいバスの利用客数が確保されていることを指標とします。

#### ・指標① 市内の主要な鉄道駅の乗車人員計

	現況値（令和元年度） <sup>注</sup>	目標値（令和8年度）
目標値	488 千人／年	513 千人／年
現況値の根拠	福井県統計年鑑の小浜駅、東小浜駅、新平野駅、勢浜駅、加斗駅の1日平均乗車人員から算出した年間乗車人員の合計	
目標値の考え方	公共交通の機軸である JR 小浜線の利用の減少が続く現状に対し、利用促進等を図ることにより、5%増を目標値とします。	

\* 「嶺南地域公共交通網形成計画（R2）」に示されている目標と整合しています。

#### ・指標② あいあいバス利用者数

	現況値（令和元年度） <sup>注</sup>	目標値（令和8年度）
目標値	83,632 人／年	現状維持
現況値の根拠	あいあいバス年間利用客数	
目標値の考え方	地域の実情に応じた運行形態の見直しや利用促進等を図ることにより、利用客数を維持することを目標値とします。	

\* 「嶺南地域公共交通網形成計画（R2）」に示されている目標と整合しています。

### ●公共交通に対する市民意識等の変容

市民の過度なクルマ利用の見直し、公共交通に対する意識の醸成を図り、公共交通の持続につながる状況を図る目安として、モビリティ・マネジメントの取り組みが、市民や関係者の理解と参加のもと着実に実施されている状況を指標とします。

#### ・指標③ モビリティ・マネジメントに関するイベント開催件数

	現況値（令和元年度） <sup>注</sup>	目標値（令和8年度）
目標値	25件／年	30件／年
現況値の根拠	小学生乗車マナー訓練補助金、出前講座、美化活動の開催件数	
目標値の考え方	市民の過度なクルマ利用の見直し、公共交通に対する意識の醸成に向けたモビリティ・マネジメントのイベント等が着実に開催されていることを目標値とします。	

## 基本方針2 日々のお出かけを支える公共交通サービスの提供

### ●公共交通を利用したお出かけの増加

市内各地域に住む人の日々のお出かけに、公共交通が便利に使えるようになっている状況を図る目安として、あいあいバスが多くの市民に利用されていることを指標とします。

#### ・指標④ あいあいバスの利用経験がない市民の割合

	現況値（令和3年度）	目標値（令和8年度）
目標値	80.6%	75%
現況値の根拠	市民アンケートによる「あいあいバス・路線バスの利用頻度」の「乗ったことがない」の回答	
目標値の考え方	市中心部や居住地内の補完的なバス等の導入、駅・主要施設の利用環境充実や利用促進策に取り組み、利用経験のない市民が減少していることを目標値とします。	

### 基本方針3 わかりやすく・使いやすい公共交通環境の提供

#### ●公共交通の認知度・満足度の向上

公共交通全体のわかりやすさ・使いやすさが向上した状態を測る目安として、市民の公共交通に対する満足度やあいあいバスの認知度が向上していることを指標とします。

#### ・指標⑤ 小浜市内の公共交通（電車・バス等）に対する満足度

	現況値（令和3年度）	目標値（令和8年度）
目標値	9.4%	15%
現況値の根拠	市民アンケートによる「市内公共交通の利便性に対する全体的な満足度」の「満足」と「やや満足」との回答の合計	
目標値の考え方	公共交通全体を使いやすくするとともに、わかりやすくする施策に取り組み、市民の満足度が向上していることを目標値とします。	

#### ・指標⑥ あいあいバスの認知度

	現況値（令和3年度）	目標値（令和8年度）
目標値	34.7%	40%
現況値の根拠	市民アンケートによる「あいあいバスの認知度」の「市全体の路線行先等をおおむね知っている」「近くの路線等だけおおむね知っている」との回答の合計	
目標値の考え方	あいあいバスの運行情報をわかりやすく伝える取り組みを行い、市民の認知度が向上していることを目標値とします。	

## 基本方針4 まちの賑わいを生み出す移動サービスの創出

### ●まちなかの賑わい向上と公共交通の連携

まちづくりと連携し、公共交通がまちなかの賑わいに貢献している状態を測る目安として、関係者の連携、市民・来訪客の参加による取り組みが行われるとともに、まちなかの公共交通利用客が増加していることを指標とします。

#### ・指標⑦ 施設と連携したイベントや臨時バス等の開催件数

	現況値（令和元年度） <sup>注</sup>	目標値（令和8年度）
目標値	24 件/年	30 件/年
現況値の根拠	公共交通と連携したまちなかのイベント開催件数と臨時バス運行件数の合計	
目標値の考え方	関係者の連携、市民・来訪者の参加により、公共交通と連携したまちなかのイベント開催や臨時バスの運行等が着実に行われていることを目標値とします。	

#### ・指標⑧ 小浜駅の乗車人員

	現況値（令和元年度） <sup>注</sup>	目標値（令和8年度）
目標値	304 千人/年	320 千人/年
現況値の根拠	福井県統計年鑑の小浜駅の1日平均乗車人員から算出した年間乗車人員	
目標値の考え方	公共交通を利用した本市への来訪、回遊・周遊等が増えることに伴い、市中心エリアにある小浜駅乗車人員の5%増を目標値とします。	

\*「嶺南地域公共交通網形成計画（R2）」に示されている目標と整合しています。

注）令和2年度、3年度は、新型コロナウイルス感染症による外出行動への影響が大きい期間であることを考慮し、令和元年度を算出時の基本に設定しました。




## 《SDGs への貢献について》

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であり、2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられました。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。我が国では、SDGsアクションプランにおいて、2030年の目標達成に向けた行動を行うこととされています。



また、日本政府による国内の取り組みの中で、「目標 11 [住み続けられるまちづくりを]」に向けたターゲットの1つ（ターゲット 11.2）として公共交通に関する事項が掲げられています。

<p><b>11</b> 住み続けられるまちづくりを</p> 	<p><b>都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする</b></p> <p>（ターゲット 11.2）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、<b>公共交通機関</b>の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。</li></ul>
--	---

本計画の取り組みの方向性は、「目標 11」のまちづくりの面だけでなく、その他、健康と福祉、エネルギー、経済の活性化、自然環境など多くの面で、SDGsの考え方に合致しています。したがって、本計画が「めざす姿」を実現することによって、SDGs達成に貢献できるよう、本計画の取り組みを推進していきます。

## 《進捗管理》

計画全体の取り組みの進捗確認や結果の評価・検証を行う主体が必要であり、「[小浜市地域公共交通会議](#)」において行います。

## 《今後の取り組みスケジュール》

取り組みごとに、具体的な実施体制等について調整・決定し、2022年度以降の5年間で、細目のメニューの可否及び具体的な実施内容・方法の検討・準備等を行いながら、取り組みを進めます。必要に応じて、試行実施、実証運行を踏まえながら取り組み、状況によっては、計画の見直しも適宜行っていきます。取り組みの進捗状況の確認は適宜行い、目標値の達成状況は令和8年(2026年)に検証します。

		実施時期				
		2022(R4)	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	2026(R8)
<b>基本方針1 みんなで支え育む公共交通ネットワークの実現</b>						
●ネットワークの効率的な確保						
1	コミュニティバスの運行形態見直し	検討・調整・試行実施		状況を踏まえ実施		
2	公共交通と送迎バス等の連携	検討・調整を行い、調整ができた時点で実施				
●市民意識の醸成・行動スタイルの変容						
3	モビリティマネジメントの展開	継続的に実施				
4	居住地を細かく回る新たな移動サービスの導入検討	検討・調整・試行実施		状況を踏まえ実施		
5	公共交通機関利用促進事業の実施	継続的に実施				
6	高齢者免許自主返納者への支援	継続的に実施				
<b>基本方針2 日々のお出かけを支える公共交通サービスの提供</b>						
●各地域のお出かけを便利にする補完的な交通手段の提供						
7	市街地循環バスの導入検討	検討・調整・試行実施		状況を踏まえ実施		
4 (再掲)	居住地を細かく回る新たな移動サービスの導入検討(再掲)	検討・調整・試行実施		状況を踏まえ実施		
6 (再掲)	高齢者免許自主返納者への支援(再掲)	継続的に実施				
●便利・快適にお出かけできる拠点等の利用環境の充実						
8	パーク&ライド等での公共交通利用の推進	継続的に実施				
9	乗り継ぎしやすいダイヤの設定と周知	継続的に実施				
10	利用しやすい待合環境の充実	継続的に実施				
<b>基本方針3 わかりやすく使いやすい公共交通環境の提供</b>						
●公共交通全体のわかりやすさの向上						
11	わかりやすい公共交通情報の発信	検討・調整・準備		本格実施		
12	施設と連携した公共交通案内の充実	検討・調整・準備		本格実施		
●公共交通全体の使いやすさの向上						
13	使いやすい料金プランの検討	検討・調整を行い、調整ができた時点で実施				
14	安心・安全に利用できる乗り場等の環境・サービスの提供	継続的に実施				
<b>基本方針4 まちの賑わいを生み出す移動サービスの創出</b>						
●本市への来訪・市内回遊手段の提供						
15	観光資源を活かした周遊バス・観光タクシー等の運行	継続的に実施				
16	JR小浜線観光列車・イベント列車等の運行	検討・調整を行い、調整ができた時点で実施				
7 (再掲)	市街地循環バスの導入検討	検討・調整・試行実施		状況を踏まえ実施		
●来訪・市内回遊を促すソフト施策						
17	施設と連携した魅力的なイベント等の開催	検討・調整を行い、調整ができた時点で実施				
18	キャッシュレス化の推進	検討・調整を行い、調整ができた時点で実施				
19	多様なニーズ、嗜好への対応、MaaSや自動運転など新技術の調査・研究	検討・調整を行い、調整ができた時点で実施				

## 【参考資料】

### 1. 計画策定策定の経緯

#### 小浜市地域公共交通会議の開催状況

開催日	主な内容
令和3年7月15日	令和3年度第1回 ・計画策定に向けた今後の進め方について
令和3年11月4日	令和3年度第2回 ・現況調査、利用実態調査結果について
令和4年2月3日	令和3年度第3回 ・小浜市地域公共交通計画（骨子案）について
令和4年3月10日	令和3年度第4回 ・小浜市地域公共交通計画（素案）について
令和4年6月17日	令和4年度第1回 ・小浜市地域公共交通計画（案）について

## 2. 小浜市地域公共交通会議委員名簿

(令和4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
副会長	内外海公民館	館長	野村 徳夫
委員	小浜市老人クラブ連合会	会長	堂前 存守
	小浜市連合婦人会	会長	池田 誠子
	小浜市PTA連合会	会長	内藤 直人
	大和交通株式会社	常務取締役	今村 治義
	三福タクシー株式会社	専務取締役	岩崎 育巳
	西日本旅客鉄道株式会社金沢支社	敦賀地域鉄道部長	北林 荘八
	西日本ジェイアールバス株式会社	近江今津営業所長	金子 正憲
	大和交通株式会社	組合代表	森 健次郎
	三福タクシー株式会社	組合代表	治部 淳
	小浜市民生委員協議会連合会	理事	山崎 正博
	福井県立若狭高等学校	教諭	寺本 幸司
	小浜市立小浜中学校	教頭	堂前 裕美
	小浜市立小浜第二中学校	教頭	富士 健一
	公益社団法人福井県バス協会	専務理事	長谷川 雅巳
	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	神戸 英至
	福井県小浜警察署	交通課長	藤田 義雄
	福井県嶺南振興局小浜土木事務所	管理用地課長	伊藤 秀幸
	小浜市議会 総務民生常任委員会	委員長	藤田 靖人
	小浜商工会議所 新幹線・新まち対策委員会	副委員長	清水 雅彦
	株式会社まちづくり小浜	代表取締役	御子柴 北斗
	内外海まちづくり協議会	副会長	野村 和司
	杉田玄白記念公立小浜病院	事務部次長	坂本 孝司
	小浜郵便局	局長	宮下 宏幸
福井県	交通まちづくり課長	堤 宗和	
小浜市	企画部長	東野 克拓	
事務局	小浜市	新幹線・交通まちづくり課	



# 小浜市地域公共交通計画

---

発行日 令和4年 6月策定  
発行 小浜市