

越前町地域交通活性化 検討委員会中間報告



特集 越前町の公共交通を考える

平成17年9月20日に越前町地域交通活性化検討委員会が発足し、現在まで4回の委員会が開かれ、町民が安心して生活できる便利で快適な交通環境づくりについて、協議・検討を重ねてきました。

1月31日には、越前町地域交通活性化検討委員会の浅沼美忠委員長（福井県立大学経済学部助教授）より今までの協議内容を踏まえ、越前町地域交通の方向性についてとりまとめた中間報告書が関町長に提出されました。以下、報告書の内容についてお知らせします。（報告書原文のまま）

【中間報告書の内容】

1. 公共交通の現状

公共交通機関は、子どもや高齢者などの移動制約者にとっては欠くことのできない交通手段であり、また、交通事故の防止や排気ガスの削減、あるいは魅力あるまちづくりへの寄与など、その社会的役割は高齢化の進展や地球環境問題等を背景に、近年、大きくなってきている。

こうした中、越前町における公共交通機関の現状を見ると、民間バス事業者が運営する乗合バスについては、家用車の普及や少子化に伴う利用者の減少により、全ての路線において赤字運行を余儀なくされ、町が助成するバス運行補助金も年々増加している。また、このような経営状況を改善するための運行本数の減や路線廃止などの合理化策が、バス本来の利便性や経済性を損ない、ますます乗合バス離れが進行するといった

悪循環が繰り返されている。

一方、町が運営する福祉バスについては、いまだに旧町村単位の地区限定の形態で運行されていることから、それぞれに運行内容の差違が見られる上に、同じ町民でありながら他地区の施設が利用できないなどの不都合も生じている。また、先般行ったバス利用アンケート調査では、福祉バスに関して「満足」と回答している人は1割足らずで、「不満」と回答している人が4割にも上り、運行内容の抜本的な見直しが必要になっている。

2. 公共交通の基本的な考え方

越前町における通勤・通学・通院・消費購買などの日常生活活動については、隣接市への依存度が非常に高く、この傾向は今後も継続するものと考えられる。このため、隣接市へのアクセス手段となる民間の乗合バスについては、今後とも維持確保することが

まちづくりを進める上で必要不可欠な要素となる。

一方、町内を眺めてみると町民の約4割が乗合バスの空白地域や不便地域に住んでおり、高齢化が進む中で移動制約者の「足」を確保することが喫緊の課題となっている。

こうした社会の流れや交通機関の現状を勘案し、今後の越前町の公共交通のあり方を考えれば、既存の乗合バスを基幹交通手段として位置付け充実・確保するとともに、それを補完するコミュニティバス等を運行し、誰もがいつでも町内を行き来できるような公共交通網を形成することが望ましい。

このようなことから、乗合バスは、主に町外及び沿線の主要公共施設へのアクセス用として、また、コミュニティバス等は、乗合バス不便地域等の用及び福祉施設等へのアクセス用として位置付けるなど、バス相互の役割分担を明確にすることが大切である。

3. 公共交通網の整備と課題の解決

前述の基本的な考え方に沿って越前町の公共交通網を整備するために必要な具体策や解決すべき事項等について以下に示す。

① 福浦線の再開

福浦線は、越前地区から織田地区、朝日地区を経由して直通で福井方面へ至る福鉄バス路線であり、主に通学・通院・買い物などの利用に供されていたが、平成16年5月に廃線となっている。これにより、国道417号沿いの旧常磐村地域が公共交通空白地域に陥り、超高齢社会の到来を目前にして地域住民の不安が高まっている。また、この路



線は比較的短時間で朝日地区に到達でき、特に丹生高校へ通学する生徒や福井方面の高校・病院に通う人たちにとってはなくてはならない路線である。

さらに、将来的には、北陸新幹線の「福井駅」と越前町を直接つなぐ重要な路線ともなり、観光をはじめとする地域産業の振興に大いに寄与すると考えられる。

このようなことから、町内における公共交通空白地域の解消と交通の利便性の向上、並びに今後のまちの活性化を考えれば、一日も早い福浦線の再開が望まれる。

② 需要に柔軟に対応できる「コミュニティバス」等の運行

今後導入するコミュニティバスについては、現在の福祉バスを拡充した形態のものとし、バス同士の接続により町内を巡回可能なものとするのが望ましい。

具体的には、織田バスターミナルと西田中バスターミナルとの間にバスを巡回させ、それに既存の福祉バス路線を接続するような形態で、朝2便、午後2便を目標に運行する。ただし、中山間部でコミュニティバス路線から外れる集落については、デマンド型の乗合タクシー等で対応する

こととする。

なお、運賃については、アンケート調査の結果を踏まえて1回200円程度とし、高齢者等については減額措置を講じる必要がある。

また、乗合バス不便地域等において、スクールバスへの同乗に対する強い要望があることから、スクールバスをコミュニティバス化し気軽に同乗できるようにするなど、柔軟な対応が望まれる。

③ 高齢者等のバス利用の促進

今後のバス利用の中心的存在になる高齢者等のバス利用の促進と高齢者福祉の観点から、高齢者等に対しては、コミュニティバスの運賃と同額で乗合バスに乗り（町内区間に限る。）できるような運賃システムを整備し、高齢者等におけるバスの利便性を向上させることが望まれる。

これにより、乗合バスとコミュニティバスの競合が緩和されるとともに、両バスの共存と連携が可能となり、高齢者等のニーズ（通院、買い物、公共・温泉施設へのアクセス）に対応できる交通網が形成されることとされる。

④ 乗合バス乗客数の確保

前述のような施策が実現でき、町内におけるバスの利便



性の向上が図られたとしても、実際には、乗合バス自体の運賃収入の増加には直接つながらず、新たな乗客を確保できなければ再び廃線の危機に直面することとなる。

このため、「乗って残そうみんなのバス」を合言葉に町挙げて乗客の確保に向けた対策に取り組みなければならぬ。

具体的には、事業所等のバス通勤の促進、特に町職員等のバス通勤の促進や貸切バスで通学している高校生の乗合バス通学への転換促進など、今すぐにもできる対策を早急に講ずるとともに、独自のノーマイカーデーの制定や月一乗車運動など、町民意識の

高揚を図りながら町民との協働により公共交通の確保に向けた施策の展開が強く望まれる。

4. おわりに

本委員会では、これまでに4回にわたる会議を開催し、現状の分析並びに各地区の意見の聴取、さらには今後到来する超高齢社会を見据えながら慎重に議論を重ねてきた。

この中間報告は、越前町の公共交通の活性化を図るため平成18年度に向けて一日も早く取り組むべき施策を提案したもので、町当局において諸施策が具現化されるよう最大限の努力を強く期待する。

なお、本委員会では、これらの施策を越前町地域交通活性化計画に反映させるとともに、今後のコミュニティバス等の運行実現に向けて、引き続き、幅広い関係者から意見を収集し、課題の整理と解決を目指してまいります。

