

第二次

越前町地域交通計画

平成23年3月

越 前 町

目次

序. 計画策定の背景と目的	1
1. 背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 対象区域	2
4. 計画期間	2
I. 越前町の現状	3
1. 位置	3
2. 人口	4
3. 移動特性	7
4. 公共公益施設	7
II. 公共交通の概要	11
1. 公共交通の現状	11
2. バス事業に関する支出	31
III. 町民意識調査	33
1. 町民アンケート調査	33
2. コミュニティバス利用者の聞き取り調査	40
IV. 上位関連計画の整理	41
1. 越前町総合振興計画 後期基本計画	41
2. 新世紀ふくい生活交通ビジョン	41
V. 公共交通の課題	42
VI. 越前町地域交通計画	43
1. 将来像	43
2. 基本方針	44
3. 基本方針を実現するために行う事業	46
VII. 実現化に向けて	53
1. 住民・企業などとの連携による施策の具体化・実施	53
2. 計画の進捗管理や見直しなど	53
参考資料	54
1. 越前町地域公共交通会議委員名簿	54
2. 検討経緯	55

序. 計画策定の背景と目的

1. 背景と目的

越前町は、平成 17 年 2 月に旧朝日町・旧宮崎村・旧越前町・旧織田町の 3 町 1 村が合併し誕生しました。合併を機会に、公共交通不便・空白地域を解消して、誰もが快適かつ円滑に移動でき、越前町の一体性の醸成及び均衡ある発展を支える交通環境のあり方を明らかにする「越前町地域交通計画」を平成 18 年 3 月に策定し、同年 6 月からコミュニティバス「フレンドリー号」を運行しました。

越前町では、市街地が分散しており、小規模な集落が田園・中山間地域に数多く点在しているなか、平成 22 年 10 月時点の人口が 23,168 人（国勢調査）であり、少子高齢化と人口減少が進んでおり、高齢者のみの世帯や一人暮らしの世帯が増加すると想定されています。

また、町内を走る路線バス（京福・福鉄）は、全てが赤字路線で、国・県・町の補助金によって運行を維持しているのが現状です。また、コミュニティバスは、聞き取り調査や乗降調査などを通じて把握した町民ニーズにより、運行内容の見直しや利用促進に努めてきましたが、年間の利用者数は横ばい状態が続いています。

このため、越前町では、地域住民はもとより交通事業者、関係行政機関、学識経験者などによる越前町地域公共交通会議における協議を経て、地域の実態に応じて将来にわたって持続可能な公共交通を実現するための「第二次越前町地域交通計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

平成 19 年 10 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、公共交通の問題を地域の問題として捉え、市町村が中心となって関係者とともに総合的に検討し、合意形成を図り、長期的に持続できる公共交通の実現に向けて取り組むことが重要であるという基本的な考え方を示しており、そのような取り組みに対して国も支援するとしています。

本計画は、「第一次越前町総合振興計画」を上位計画とし、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に即し、長期的な視野にたって町のあるべき公共交通の将来像を描き、住民や事業者との協働を促しつつ、持続可能な公共交通を実現していく方向性を示す計画として位置づけます。

第一次越前町総合振興計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

第二次越前町地域交通計画

3. 対象区域

越前町全域の公共交通の課題を解決するため、本計画の対象区域は越前町全域とします。

4. 計画期間

本計画の目標年次は、「第一次越前町総合振興計画 後期基本計画」との整合を図り、5年後の平成 27 年度とし、住民ニーズや社会経済情勢の変化などに柔軟に対応するため、逐次見直しを行うこととします。

計画期間：平成 23 年 4 月～平成 28 年 3 月

I. 越前町の現状

1. 位置

越前町は、福井県嶺北地方の西端に位置し、東西 17.8km、南北 17.2km、面積 152.96 平方 km で、西は日本海に面し、東は鯖江市、南は越前市、南越前町、北は福井市にそれぞれ接しています。

町の大半は丹生山地に属し、全体的に標高が高く、沿岸部から北部にかけて 500m級の山々が連なっています。このため林野率は約 3/4 と高く、農用地は東部に広がる越前平野と中央部の織田盆地、宮崎盆地に平地を残す以外は、中山間地に点在し、その割合は約 1割と低くなっています。

位置図



地形図



2. 人口

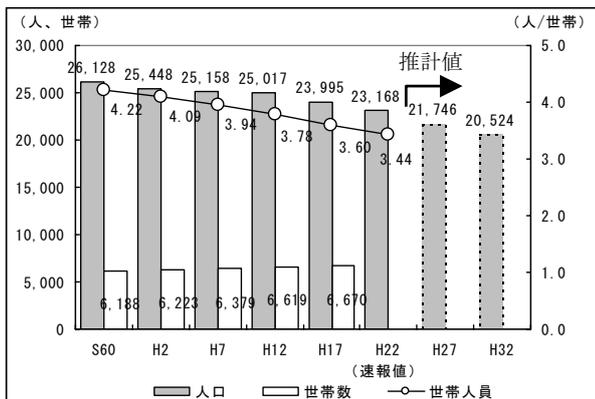
(1) 人口・高齢化率

越前町の人口は 23,168 人（H22、速報値）であり、平成 12 年までは緩やかな減少傾向で推移していましたが、今後は減少傾向が顕著になっていくことが予想されています。

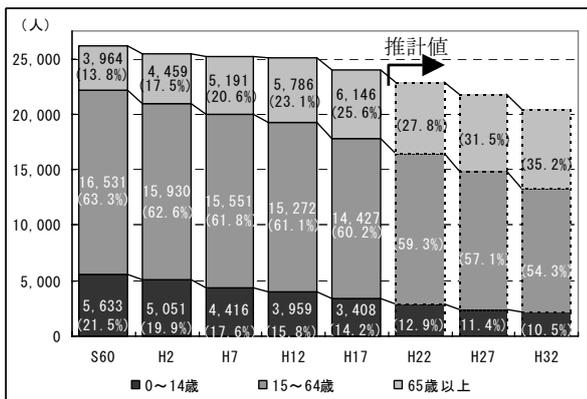
現在、町民の 4 人に 1 人が高齢者（65 歳以上）となっていますが、さらなる少子・高齢化の進行が予想されています。

また、世帯人員は 3.44 人/世帯であり、核家族化が進行しています。

人口・世帯数の推移



年齢構成別人口の推計



（資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 人口分布

人口分布（H22）は、各地区ともに役場・コミュニティセンター周辺に人口 500 人以上の集落が集中し、その他の大半の集落は、国道や県道の沿線に形成されています。

人口規模が 100 人未満の集落が約 5 割、65 歳以上の高齢化率が 30%以上の集落が約 5 割を占めており、規模が小さい集落になるにつれて高齢化率が高くなる傾向にあります。

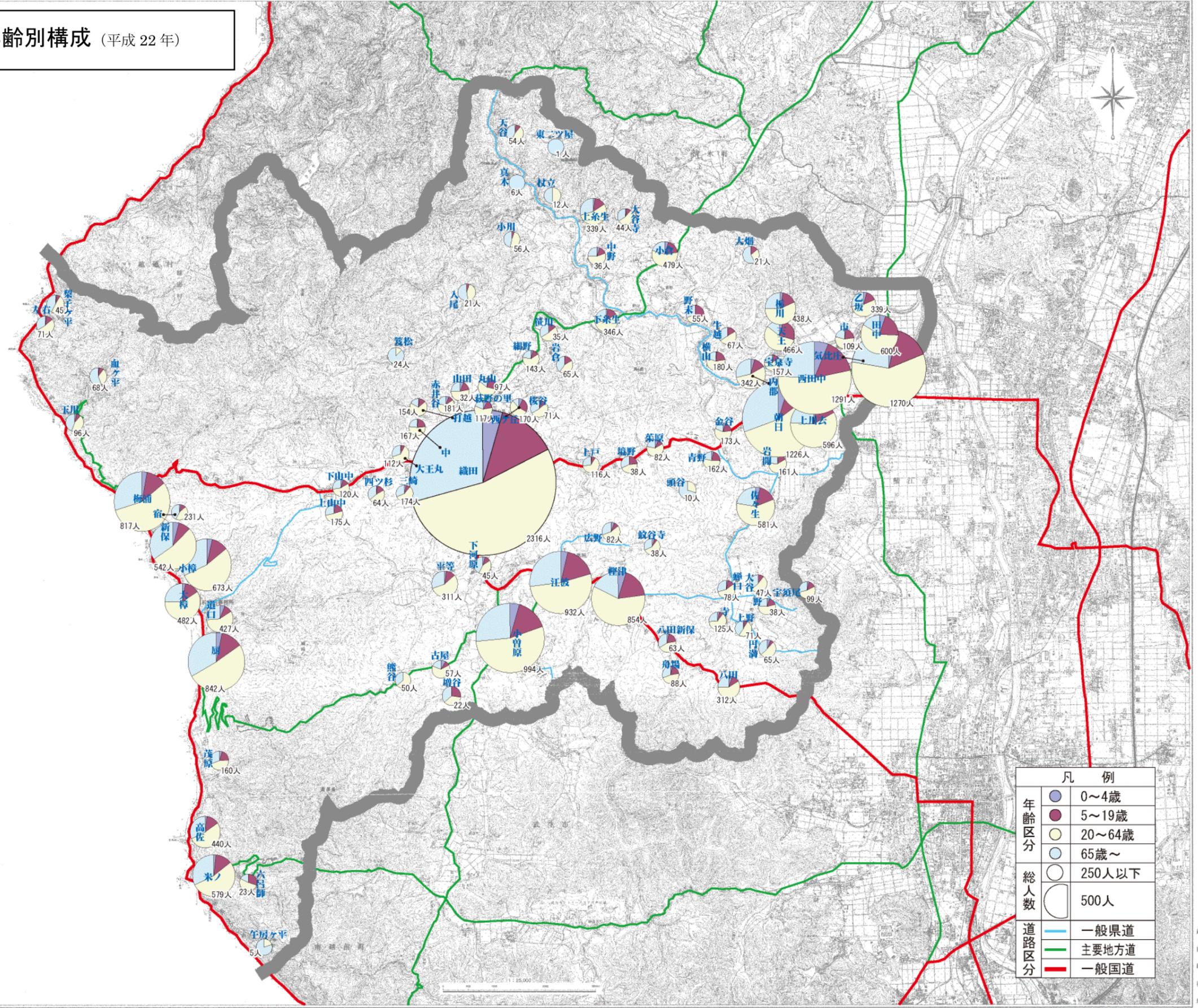
人口・高齢化率別の集落数

集落人口	高齢化率								合計	累計
	～19%	20～29%	30～39%	40～49%	50～59%	60～69%	70～79%	80～		
0～19					1		1	3	5	6%
20～39	3	3	2		2			1	11	18%
40～59	1		4	4					9	28%
60～79		2	5	3	1				11	40%
80～99	1	2	2	1					6	47%
100～199	4	12	3						19	69%
200～299				1					1	70%
300～399		5	1						6	76%
400～499	1	4	1						6	83%
500～999	2	4	5						11	96%
1000～	1	1	2						4	100%
合計	13	33	25	9	4	0	1	4	89	
累計	15%	52%	80%	90%	94%	94%	96%	100%		

資料：越前町調べ（H22）

※人口が 100 人未満で、高齢化率が 50%以上の集落：頭谷、大畑、杖立、真木、東二ツ屋、血ヶ平、牛房ヶ平、入尾、笈松

人口分布および年齢別構成 (平成 22 年)



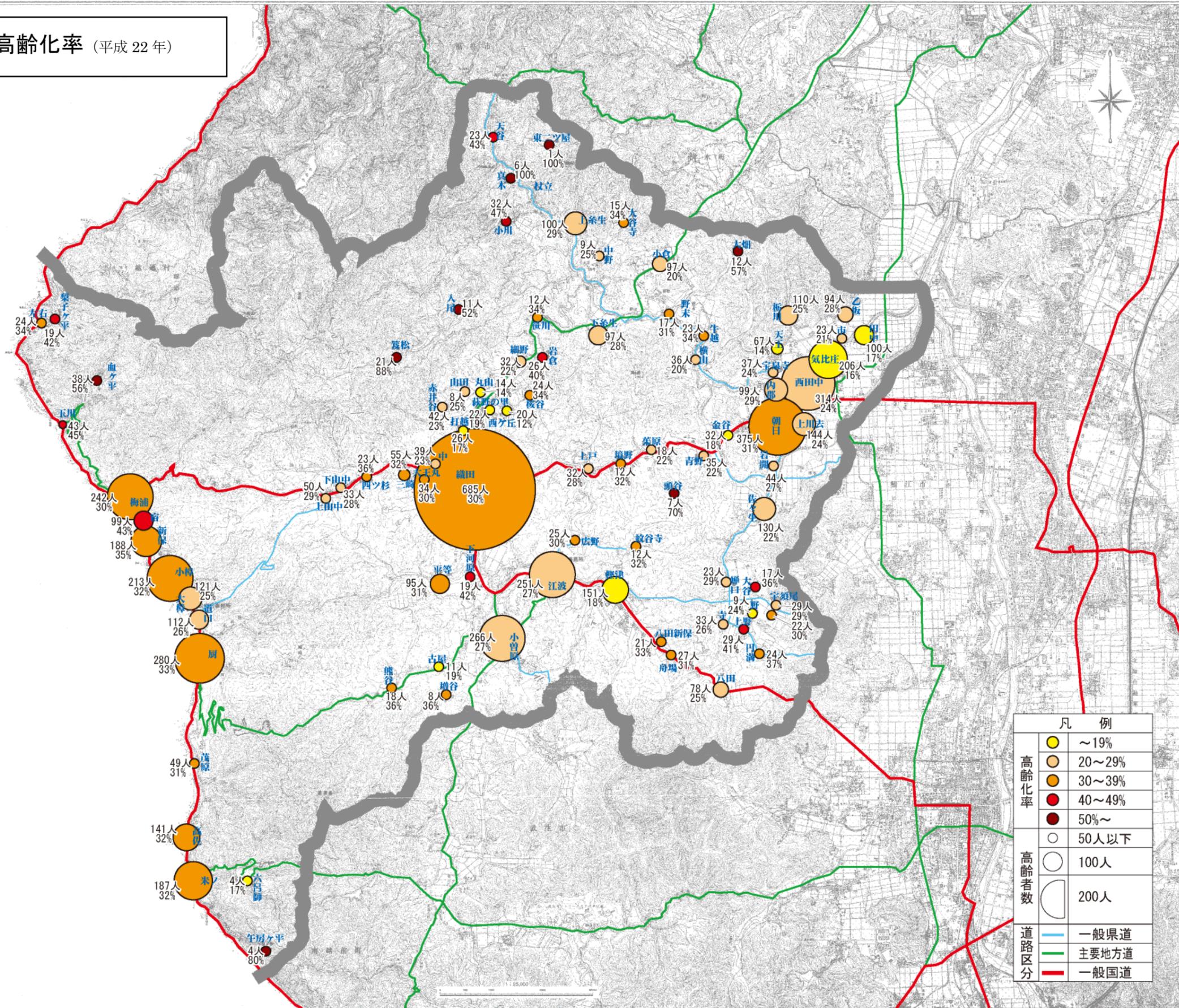
凡 例	
年齢区分	0~4歳
	5~19歳
	20~64歳
	65歳~
総人数	250人以下
	500人
道路区分	一般県道
	主要地方道
	一般国道

凡 例	
行政界	—
高速道路	—
一般国道	—
主要地方道	—
主要公共施設	*
上下水道施設	■

平成十七年三月

サンワコン株式会社調整

高齢者分布および高齢化率 (平成 22 年)



注

1. 高齢者数及び高齢化率は、平成22年10月1日現在の数値を示す。
2. 高齢者数は、国勢調査に基づく。
3. 高齢化率は、高齢者数÷総人口×100で算出する。
4. 高齢化率の算出に当たっては、総人口は、国勢調査に基づく。
5. 高齢化率の算出に当たっては、総人口は、国勢調査に基づく。
6. 高齢化率の算出に当たっては、総人口は、国勢調査に基づく。
7. 高齢化率の算出に当たっては、総人口は、国勢調査に基づく。

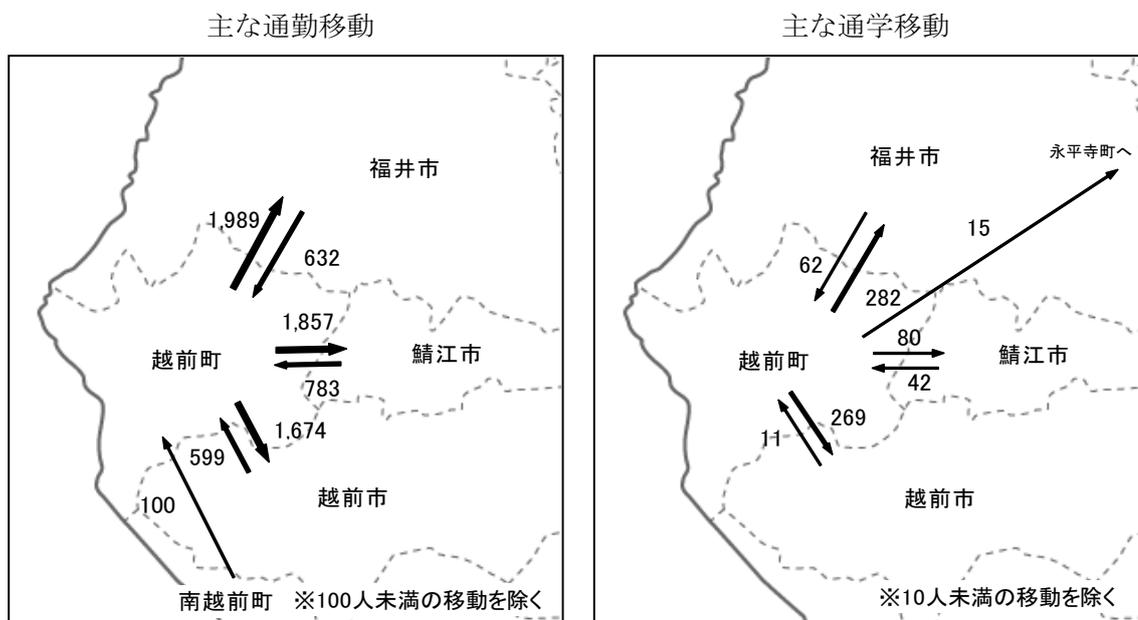
凡 例	
行政界	——
高速道路	——
一般国道	——
主要地方道	——
主要公共施設	*
上下水道施設	□

凡 例	
高齢化率	● ~19%
	● 20~29%
	● 30~39%
	● 40~49%
	● 50%~
高齢者数	○ 50人以下
	○ 100人
	○ 200人
道路区分	— 一般県道
	— 主要地方道
	— 一般国道

3. 移動特性

越前町に住む15歳以上の就業者12,584人(H17)のうち5,781人(45%)が町外へ通勤しています。主な通勤先は、福井市が最も多く、次いで鯖江市、越前市となっています。

15歳以上の通学者1,182人(H17)のうち、671人(57%)が町外の高校や大学等へ通学しています。主な通学先は、福井市が最も多く、次いで越前市、鯖江市となっています。



(資料：国勢調査、平成17年10月)

4. 公共公益施設

越前町には、公共施設である庁舎、医療・福祉施設、教育文化施設、観光施設、ならびに商店街などの公益施設が、各地区に点在しています。

日常的に多くの住民が利用する施設をみると、スーパーマーケットや病院などのある程度規模の大きい施設は朝日地区・織田地区に限られています。

公共公益施設分布図



泰澄の杜



福井総合植物園



越前町役場



織田コミュニティセンター



織田文化歴史館



オタイコヒルズ



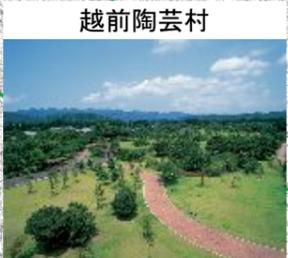
越前コミュニティセンター



越前温泉「道の湯」



越前がにミュージアム



越前陶芸村



宮崎コミュニティセンター



陶寿園

凡 例	
● (Yellow)	役場・コミュニティセンター
● (Orange)	医療・福祉施設
● (Purple)	教育・文化施設
● (Red)	商店街・商店
● (Green)	観光施設
— (Blue)	一般県道
— (Green)	主要地方道
— (Red)	一般国道

Ⅱ. 公共交通の概要

1. 公共交通の現状

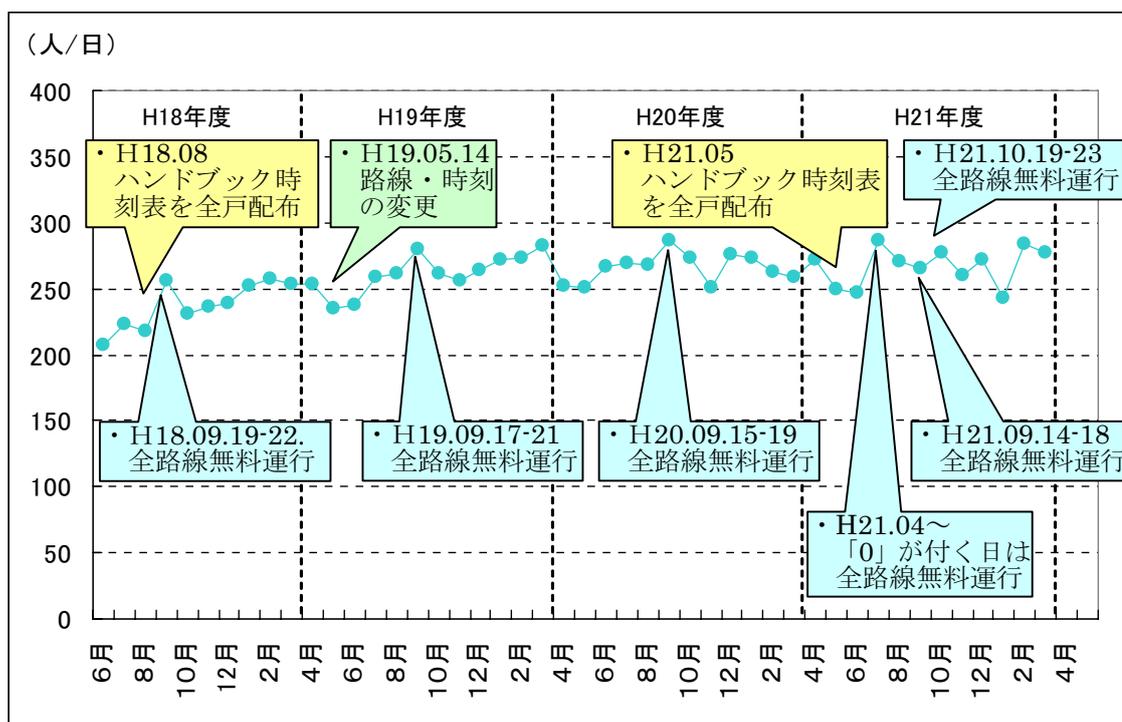
(1) コミュニティバス

①全体

総乗車人数は、1日あたり約270人で微増傾向にあり、天候により変動があるものの、春期の利用が少なく、夏～冬期間に利用が増加する傾向にあります。また、全線無料運行日には利用が一時的に増加していますが、その後の定着化に繋がっていません。

「陶寿園」「泰澄の杜」などの温泉施設をはじめ、「織田病院」、路線バスとの乗り換え場所である「バスターミナル」、「メルシ前」「西田中駅前通り」などの商業施設、「越前町役場」での利用が多い一方、「頭谷」「牛房ヶ平」などの丘陵部の利用がほとんどありません。

総乗車人数の推移



総乗車人数の推移 (人/日)

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
環状ルート 右回り	41	45	48	46
環状ルート 左回り	37	41	43	41
朝日地区 巡回ルート	31	34	34	33
宮崎地区 巡回ルート	23	29	34	36
越前地区 巡回ルート	52	59	60	69
織田地区 巡回ルート	31	29	24	22
朝日地区 乗合ルート	8	10	9	8
越前地区 乗合ルート	4	5	4	4
織田地区 乗合ルート	10	8	8	8
合計	236	261	264	267

※ 小数点以下を四捨五入しているため、合計は各ルートの総計と一致しない場合があります



運行経路と各バス停の乗車人数 (平成 21 年度)

②環状ルート

乗車人数は、右回り・左回りともに40数名/日で横ばい傾向にありましたが、平成21年度は冬期の利用が落ち込んでいます。

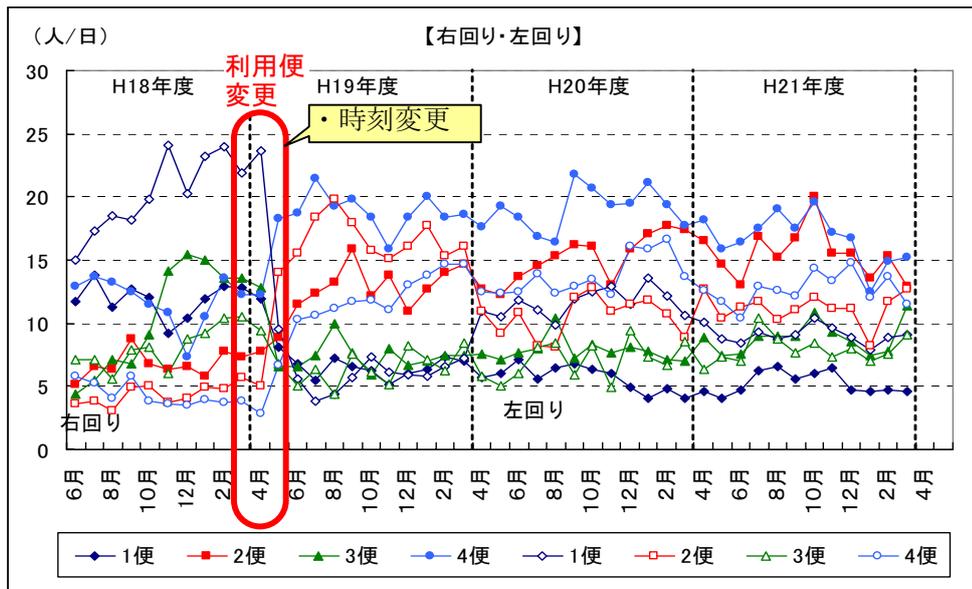
便別では、近年の利用は右回り・左回りともに概ね横ばい傾向であり、2便・4便の利用が多くなっています。右回り1便は、約5人/便で利用が少ない状況にあります。

曜日別では、「泰澄の杜」「なぎさの湯」が休館である火曜日の利用者がやや少ない状況にあります。

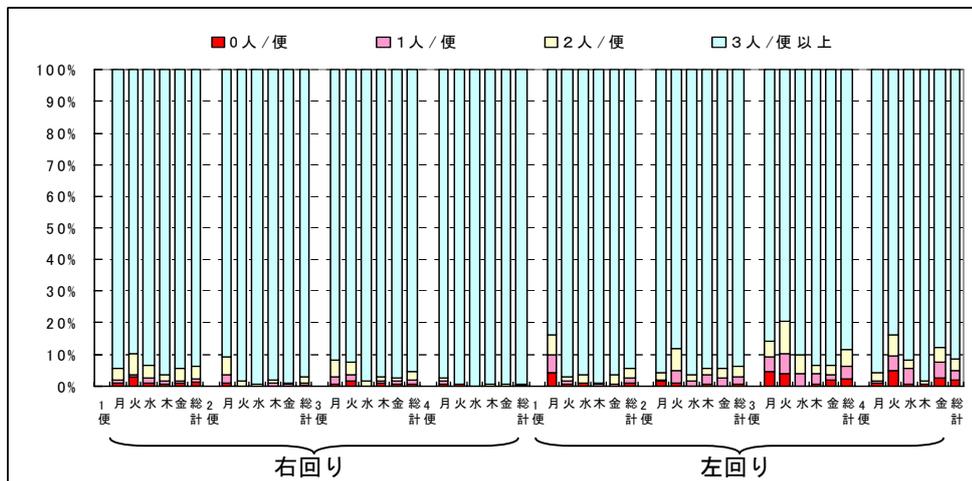
乗車人数の推移

年度		平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
運行日数(日)		203	254	256	257
右回り	乗車人数(人/年)	8,290	11,536	12,200	11,926
	乗車人数(人/日)	41	45	48	46
左回り	乗車人数(人/年)	7,486	10,386	10,952	10,519
	乗車人数(人/日)	37	41	43	41

乗車人数の推移 (便別)



H21 乗車状況 (便別・曜日別)



③朝日地区巡回ルート

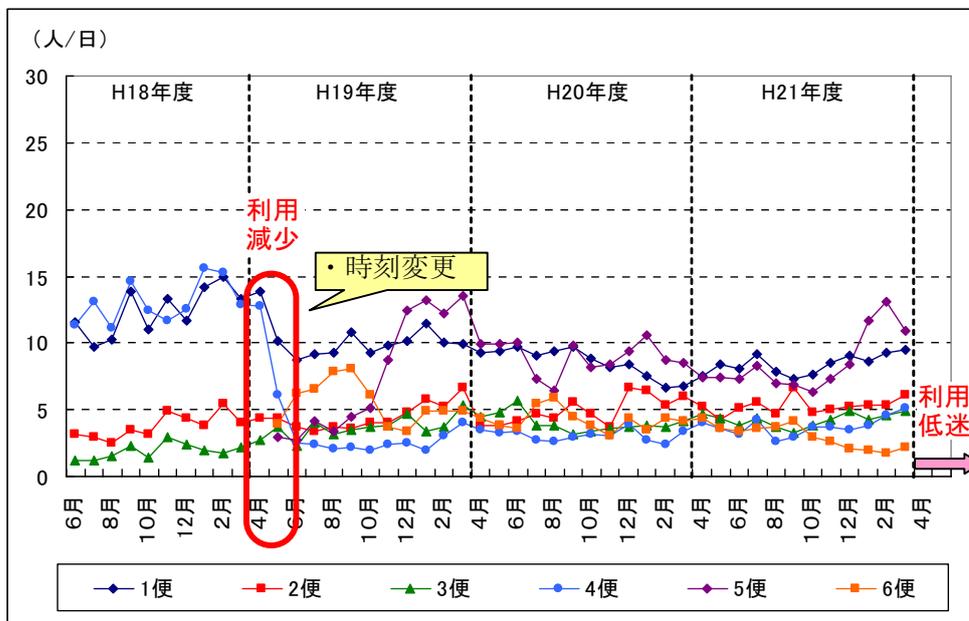
乗車人数は、33人/日で横ばい傾向にあります。平成21年度の6便の利用は減少傾向にあり、3人/便です。また、3便・4便も4人/便、2便も5人/便と利用が少ない状況にあります。

曜日別では、「泰澄の杜」が休館である火曜日の利用が少なく、特に2便の利用者が少ない状況にあります。

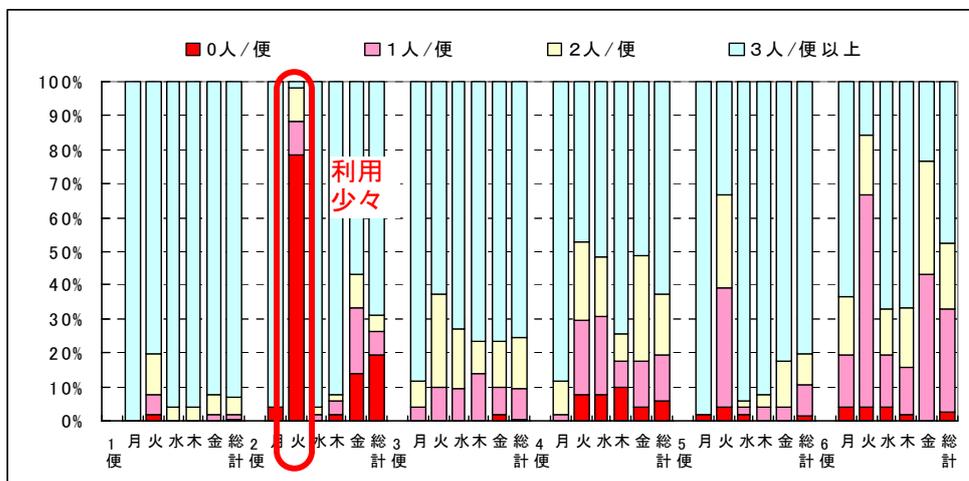
乗車人数の推移

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
運行日数(日)	203	254	256	257
乗車人数(人/年)	6,289	8,609	8,648	8,543
乗車人数(人/日)	31	34	34	33

乗車人数の推移 (便別)



H21 乗車状況 (便別・曜日別)



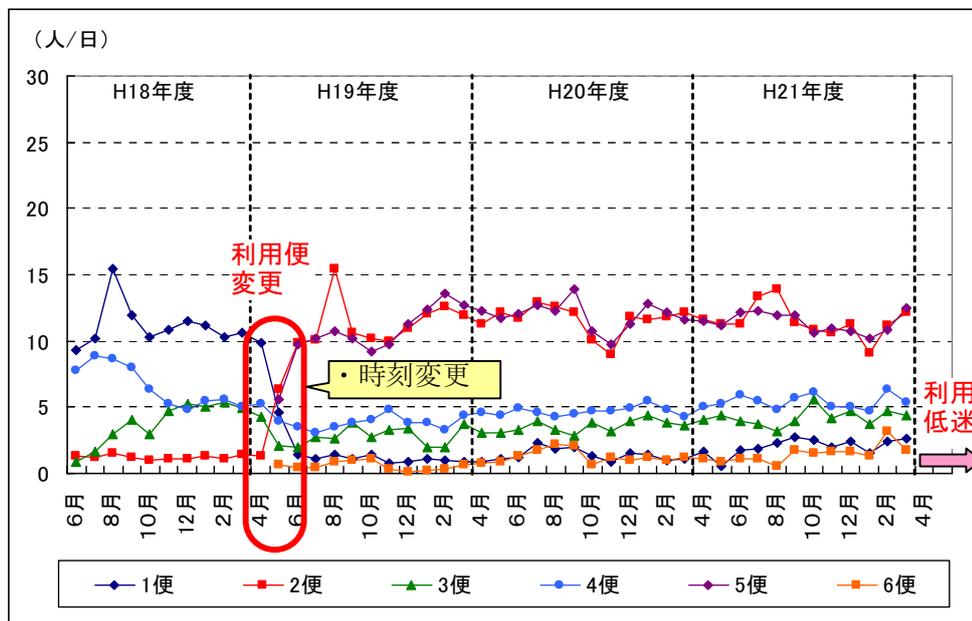
④宮崎地区巡回ルート

乗車人数は、36 人/日で増加傾向にあります。2 便で外出して、5 便で帰宅する利用形態であり、その他の便の利用は低迷（3～5 人/便）しています。

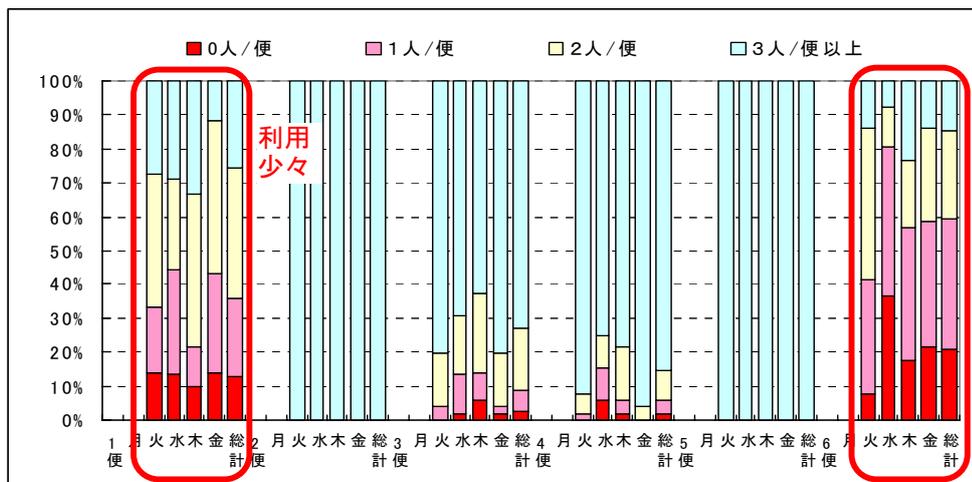
乗車人数の推移

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
運行日数(日)	203	208	205	205
乗車人数(人/年)	4,632	6,040	7,048	7,388
乗車人数(人/日)	23	29	34	36

乗車人数の推移（便別）



H21 乗車状況（便別・曜日別）



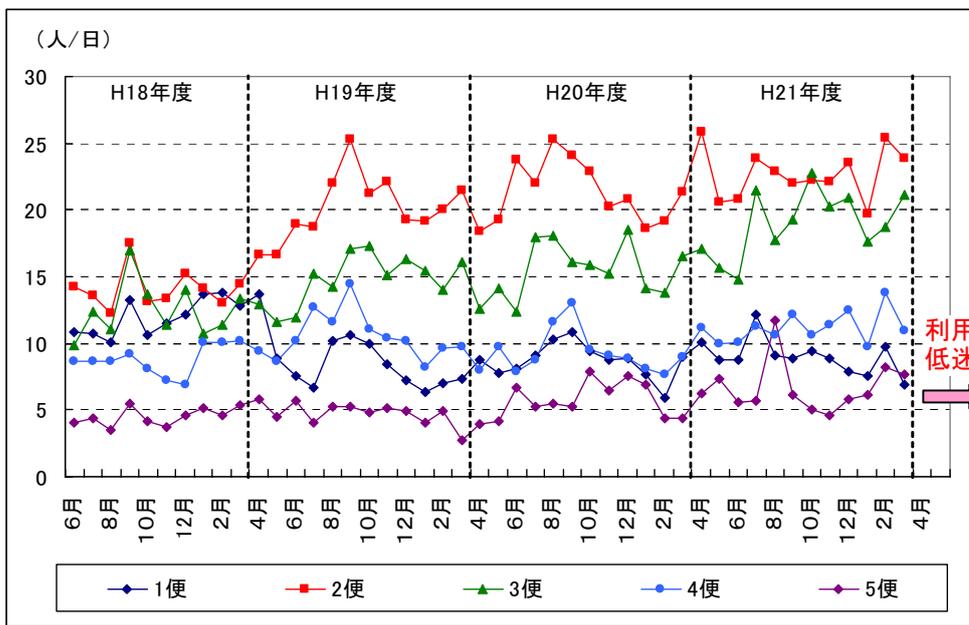
⑤越前地区巡回ルート

乗車人数は、69 人/日で増加傾向にあります。2 便と 3 便の利用が多いものの、5 便（特に火・木曜日）の利用はやや低迷しています。

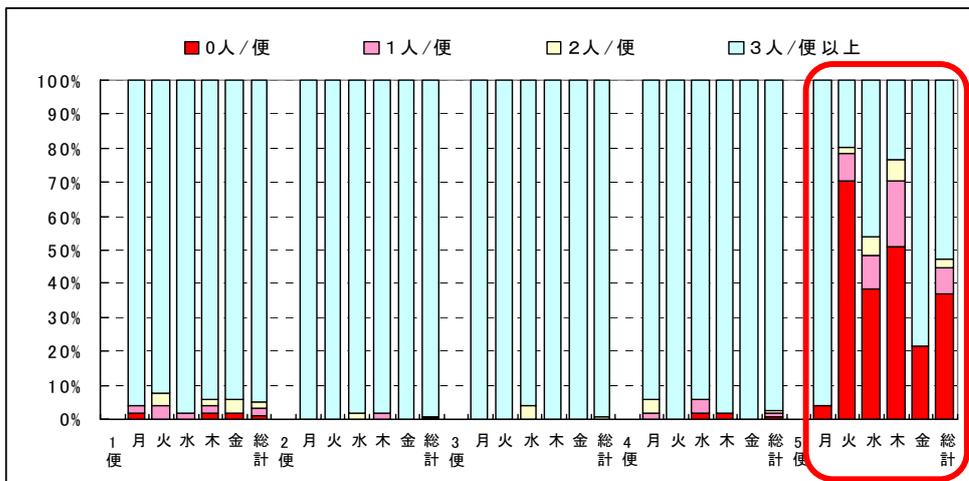
乗車人数の推移

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
運行日数(日)	203	254	256	257
乗車人数(人/年)	10,491	14,959	15,485	17,623
乗車人数(人/日)	52	59	60	69

乗車人数の推移（便別）



H21 乗車状況（便別・曜日別）



⑥織田地区巡回ルート

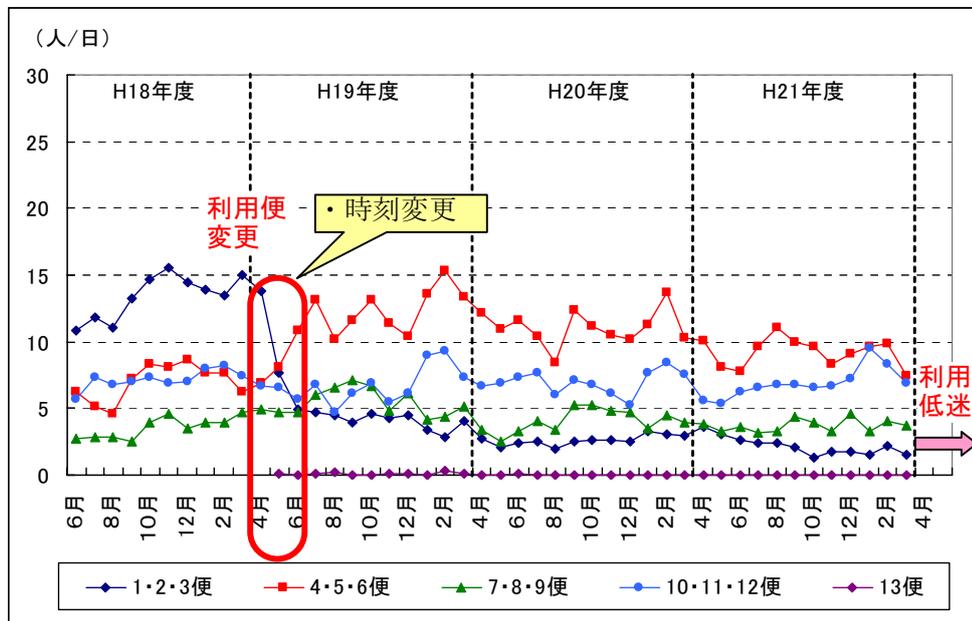
乗車人数は、22人/日で微減傾向にあり、冬期に利用が増加しています。

4～6便で外出して10～12便で帰宅する利用形態であり、1～3便と7～9便の利用は少なく（2～4人/便）、13便の利用はほとんどありません。

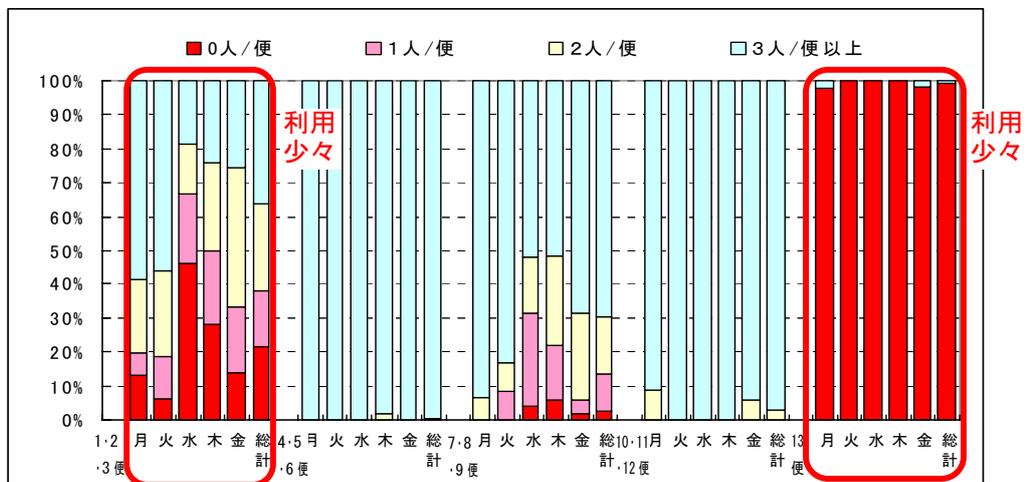
乗車人数の推移

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
運行日数(日)	203	251	254	242
乗車人数(人/年)	6,298	7,270	6,014	5,310
乗車人数(人/日)	31	29	24	22

乗車人数の推移（便別）



H21 乗車状況（便別・曜日別）



⑦朝日地区乗合ルート

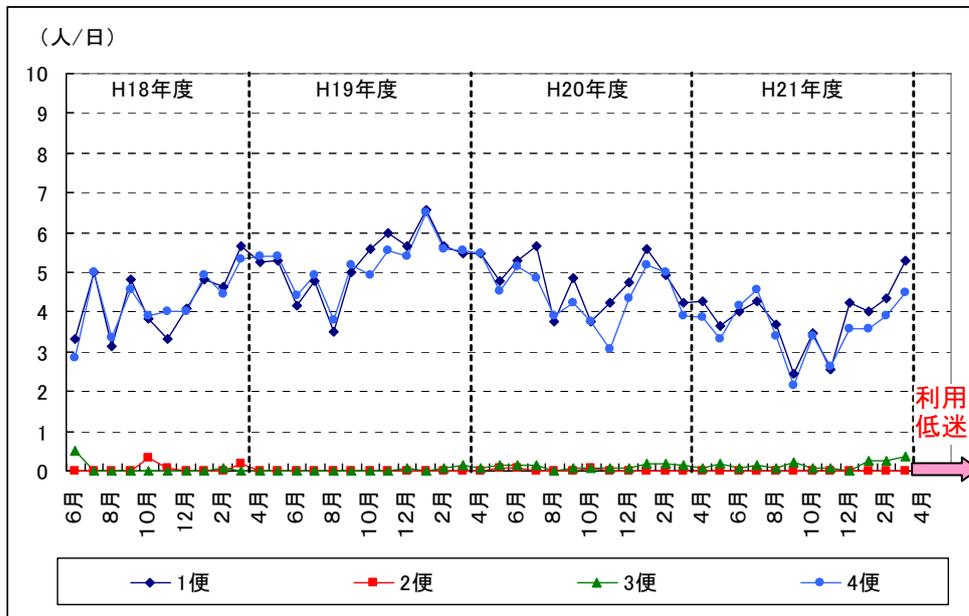
乗車人数は、8人/日で微減傾向にあり、冬期にかけて利用が増加しています。

1便で外出して4便で帰宅する利用形態であり、2便は利用がなく、3便は平成21年度に利用がわずかにありました。

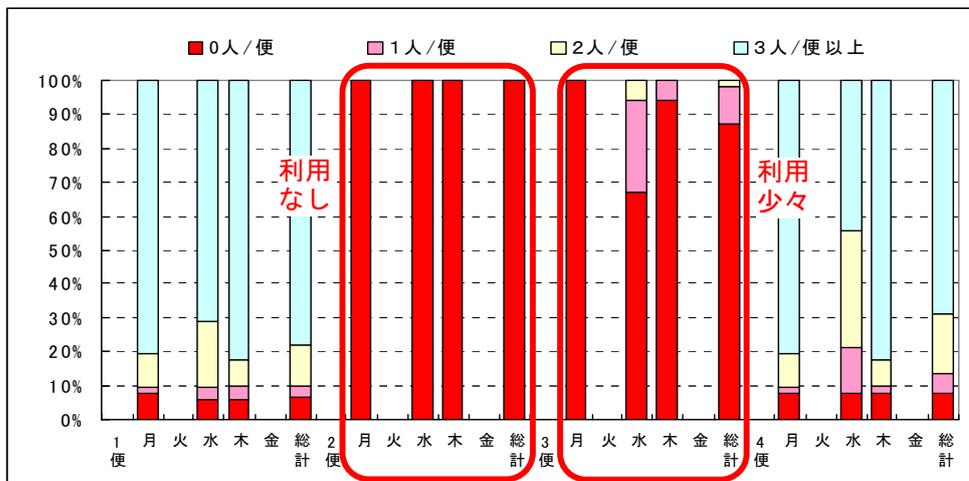
乗車人数の推移

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
運行日数(日)	121	151	153	155
乗車人数(人/年)	1,026	1,579	1,425	1,180
乗車人数(人/日)	8	10	9	8

乗車人数の推移 (便別)



H21 乗車状況 (便別・曜日別)



⑧越前地区乗合ルート

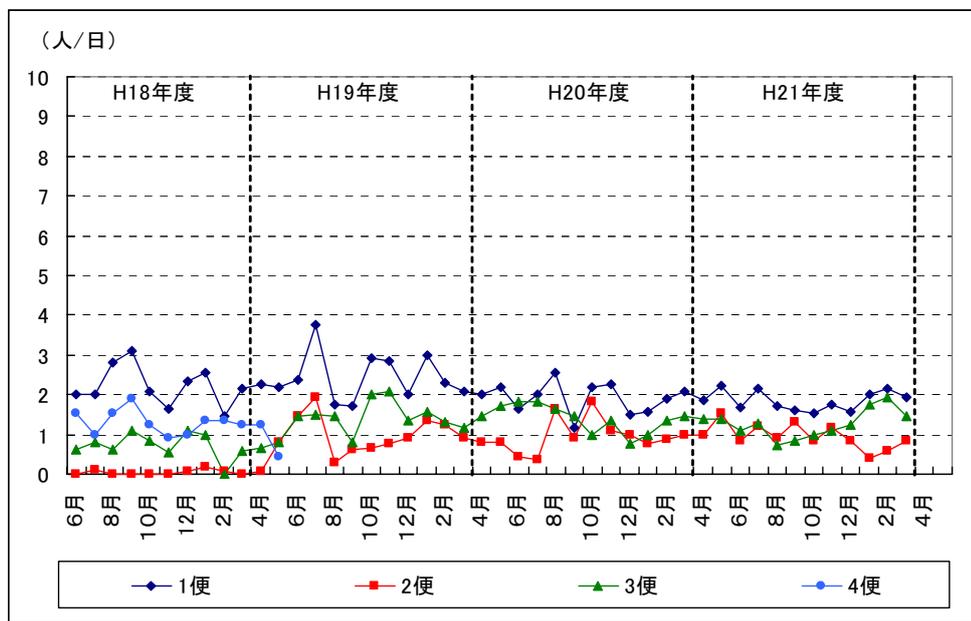
乗車人数は、4人/日で横ばい傾向にあり、年間を通じて大きな変動はみられません。

金曜日の1便と3便を中心に利用されています。

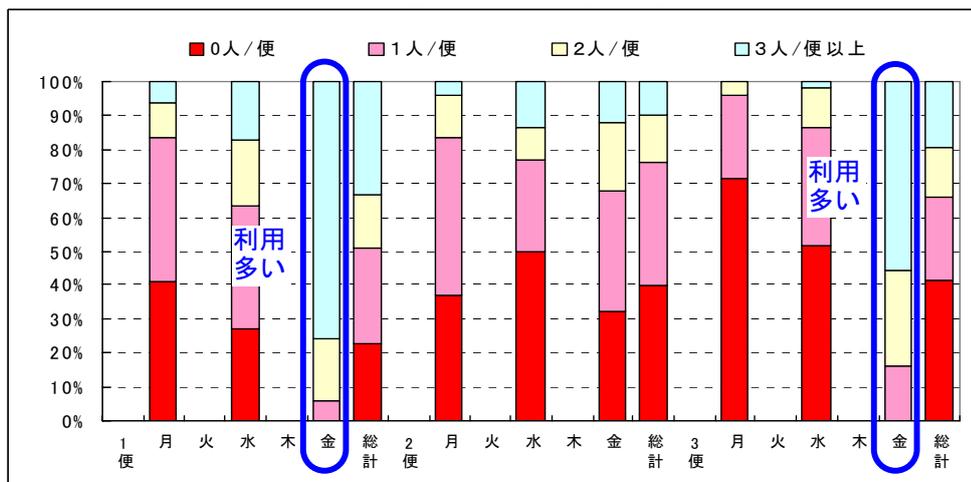
乗車人数の推移

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
運行日数(日)	122	137	153	155
乗車人数(人/年)	481	677	559	617
乗車人数(人/日)	4	5	4	4

乗車人数の推移 (便別)



H21 乗車状況 (便別・曜日別)



⑨織田地区乗合ルート

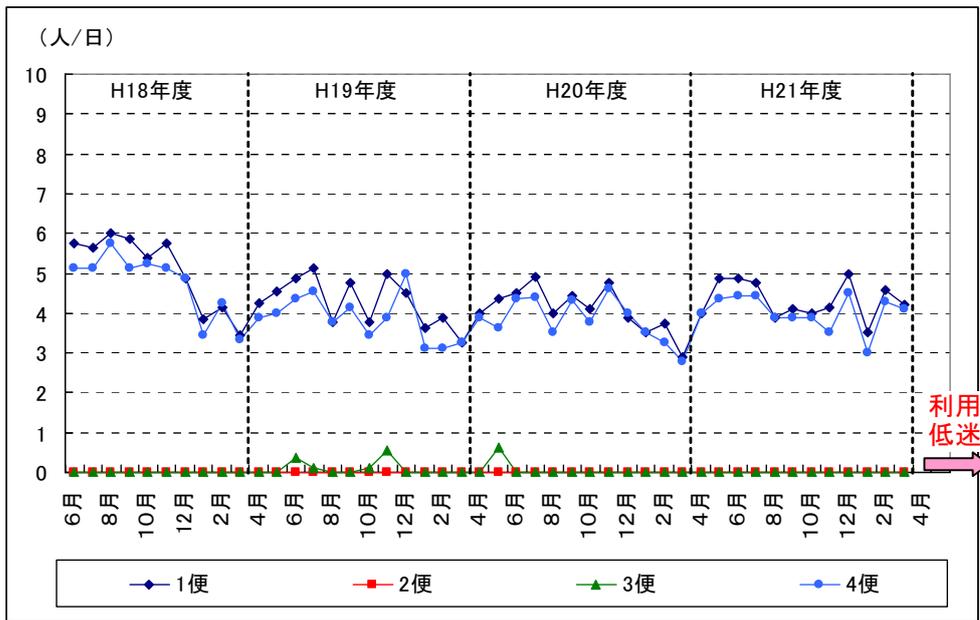
乗車人数は、約8人/日で横ばい傾向にあり、年間を通じて大きな変動はみられません。

1便で外出して4便で帰宅する利用形態であり、近年では2便と3便は利用がありません。

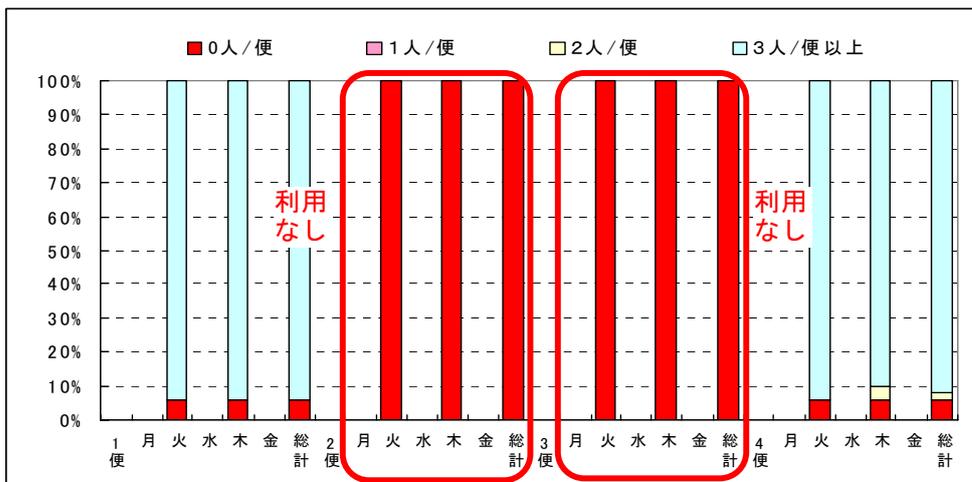
乗車人数の推移

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
運行日数(日)	80	101	103	102
乗車人数(人/年)	784	835	815	844
乗車人数(人/日)	10	8	8	8

乗車人数の推移 (便別)



H21 乗車状況 (便別・曜日別)



(2) 路線バス

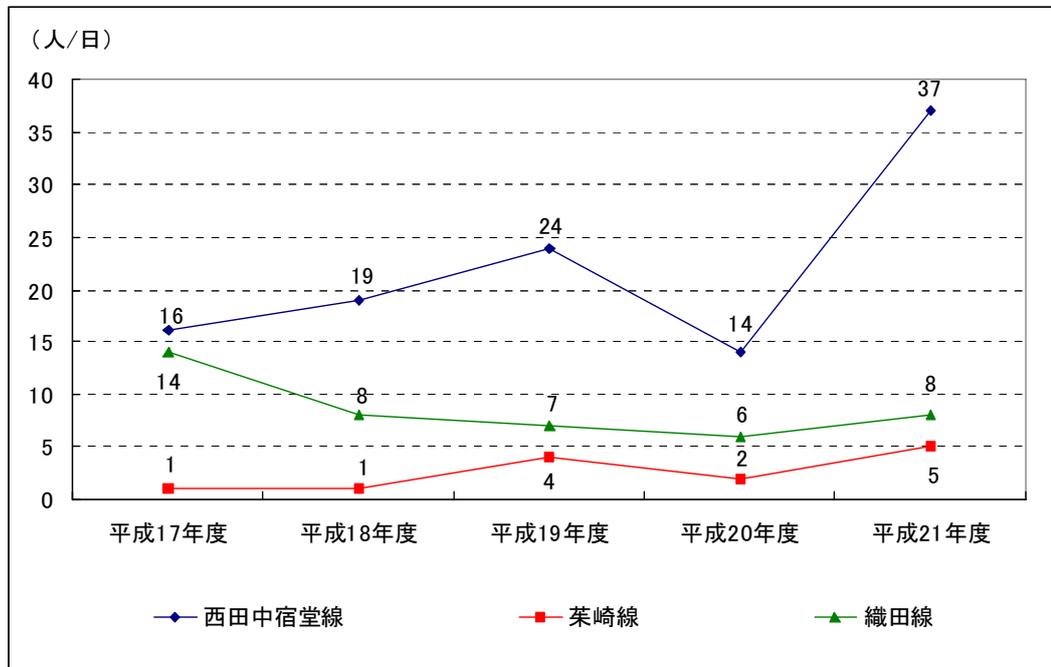
①京福バス

西田中宿堂線は、30 人/日以上の利用があるものの、「大城野」以降の利用者がほとんどいません。

栞崎線は、利用者は5 人/日程度で横ばい傾向にあり、町内では4 箇所 of バス停うち3 箇所 with 利用があります。

織田線は、利用者は8 人/日程度で横ばい傾向にあり、町内に17 箇所 of バス停がありますが「織田・織田総合事務所」の利用者が約半数を占めています。また、「野田～織田」区間で、コミュニティバスとほぼ同時刻に運行している便があります。

乗車人数の推移 (人/日：調査日1日)



②福鉄バス

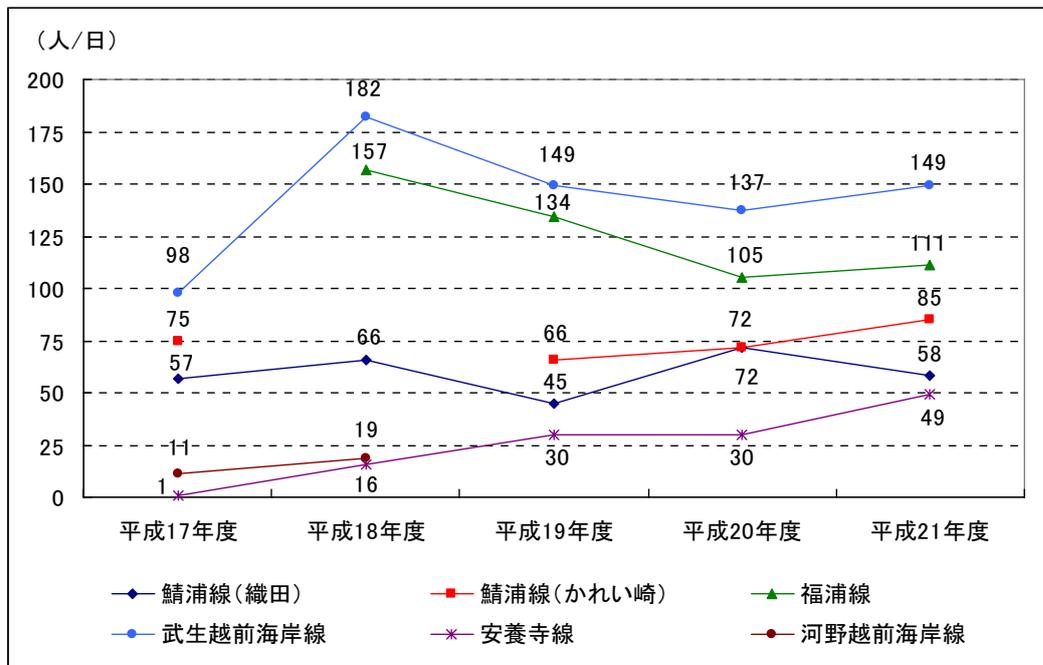
鯖浦線（織田、かれい崎）では、140 人/日程度の利用があり、「朝日」「西田中」と「織田」の利用者が多いものの、利用者の少ない区間が大半を占めています。「明神前」以降の区間は、コミュニティバスの「越前地区巡回ルート」と重複しています。

福浦線は、110 人/日程度の利用があり、「気比庄～上瀬」区間の利用は少ないものの、「梅浦」以降ではほとんどのバス停に利用者がいます。

武生越前海岸線では、150 人/日程度の利用がありますが、利用者の少ない区間が大半を占めています。

安養寺線については、利用者が 50 人/日程度おり増加傾向にありますが、「織田」を除きほとんどのバス停で利用者が少ない状況にあります。

乗車人数の推移（人/日：調査日 1 日）





運行経路と各バス停の乗車人数 (平成 21 年度)

(3) スクールバス

スクールバスは4地区で運行されています。

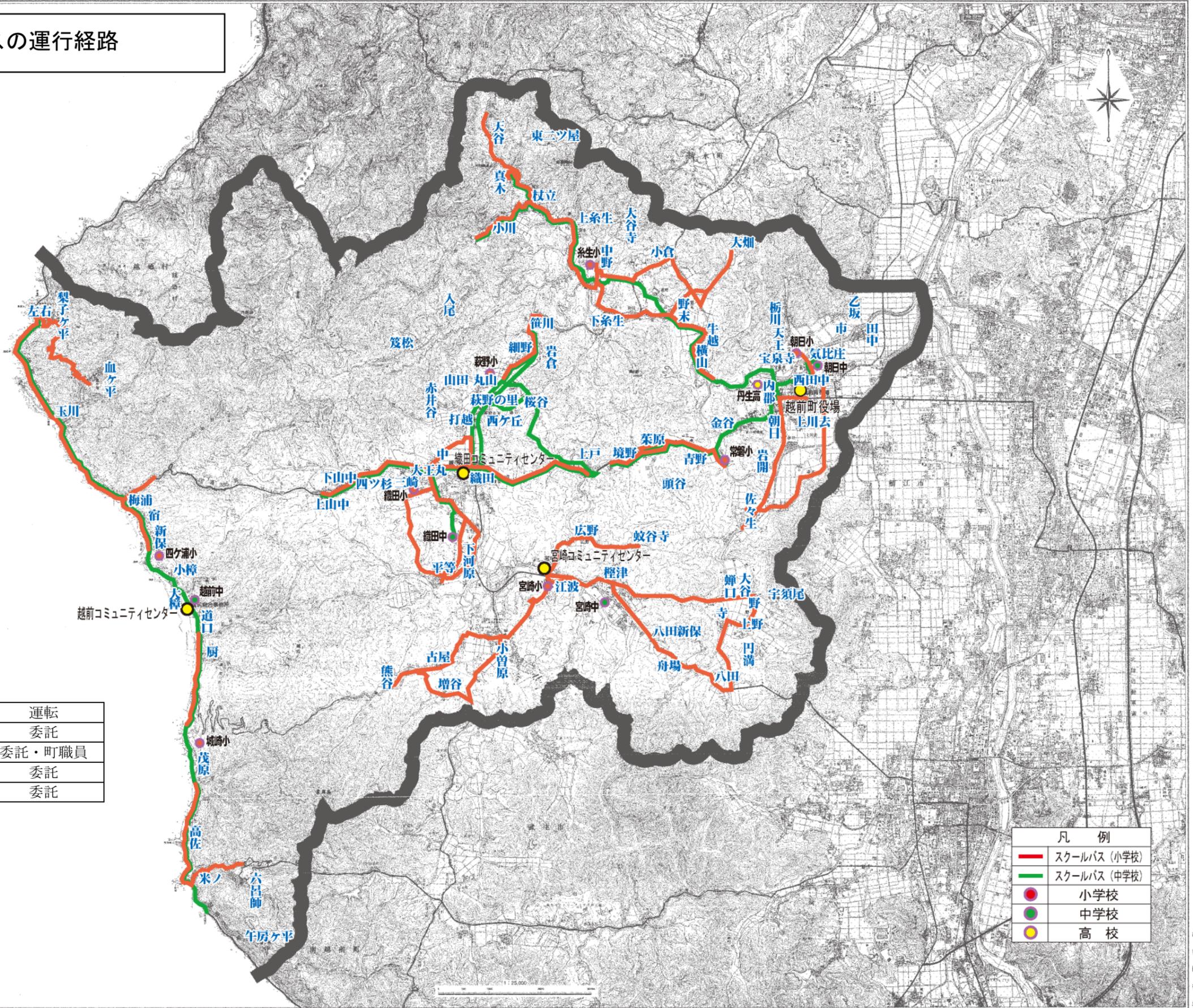
学校によって利用者数が異なりますが、宮崎小学校、城崎小学校、織田小学校、越前中学校、織田中学校の計5校では、大型バス（座席数45程度）1台では送迎できない利用者がいます。

スクールバスの利用者数

学校名	利用者数		学校名	利用者数	
	スクールバス	路線バス		スクールバス	路線バス
朝日小学校	48人		朝日中学校	95人	
常磐小学校	11人		宮崎中学校	39人	
糸生小学校	49人		越前中学校	69人	62人
宮崎小学校	113人		織田中学校	53人	
四ヶ浦小学校	30人				
城崎小学校	113人	36人			
織田小学校	45人				
萩野小学校	1人				

資料：越前町調べ（H22）

スクールバスの運行経路



【運行形態】

	バス	運転
朝日地区	委託・町	委託
宮崎地区	委託・町	委託・町職員
越前地区	委託・町	委託
織田地区	委託・町	委託

凡 例	
—	スクールバス (小学校)
—	スクールバス (中学校)
●	小学校
●	中学校
●	高校

2. バス事業に関する支出

(1) コミュニティバスの収支実績

平成21年度は、従来からの「9月（5日間）」に加えて、「10月（5日間）」ならびに「毎月0が付く日（土日曜日除く）」の全路線無料運行により、運賃収入が減少しています。

収支実績

年度	運行日数	利用者数 (人)	運行費用(円)	運行費用の内訳(円)	
			①+②	運賃収入①	運行委託料②
平成18年度	203日間	45,777	55,944,000	4,584,999	51,359,001
平成19年度	254日間	61,891	66,210,605	6,195,718	60,014,887
平成20年度	256日間	63,146	67,479,300	6,387,930	61,091,370
平成21年度	257日間	63,950	68,882,100	5,181,740	63,700,360

(2) 路線バスへの町の負担金

京福バスでは、各路線の運賃収入の微減傾向が続いてますが、近年の負担金は横ばい傾向にあります。

福鉄バスでは、運賃収入の増加により負担額が減少傾向にありましたが、平成21年度は土砂崩れの迂回（走行距離増加）によって負担金が増加しました。

京福バスへの負担金

路線名	始点～終点	種別	平成17年度 (H16.10～H17.9)		平成18年度 (H17.10～H18.9)		平成19年度 (H18.10～H19.9)		平成20年度 (H19.10～H20.9)		平成21年度 (H20.10～H21.9)		平成22年度 (H21.10～H22.9)	
			平均乗車 密度 (人)	越前町 負担金 (千円)										
西田中宿堂線	天王～福井	国庫	3.7	490	2.4	1,892	2.3	2,857	2.3	3,251	2.1	2,943	2.0	2,994
西田中宿堂線	天王～ハツ俣	町単	0.6	5,196	0.3	6,767	0.4	2,207	0.4	2,339	0.4	2,201	1.1	1,934
西田中宿堂線	天王～宿堂	町単					1.8	2,519	0.6	3,372	0.4	3,250	0.8	3,020
茶崎線	水仙ランド～福井	国庫	3.1	686	3.0	689	2.3	395	3.6	475	3.1	711	2.7	1,043
織田線	織田～福井	国庫	2.2	8,273	2.1	8,273	2.2	5,919	2.2	5,997	1.8	6,824	1.8	6,772
合計			—	14,645	—	17,621	—	13,897	—	15,434	—	15,929	—	15,763

福鉄バスへの負担金

路線名	始点～終点	種別	平成17年度 (H16.10～H17.9)		平成18年度 (H17.10～H18.9)		平成19年度 (H18.10～H19.9)		平成20年度 (H19.10～H20.9)		平成21年度 (H20.10～H21.9)		平成22年度 (H21.10～H22.9)	
			平均乗車 密度 (人)	越前町 負担金 (千円)										
武生越前海岸線	かれい崎～武生新	国庫	3.3	7,443	4.6	1,291	5.2	0	5.1	0	5.0	0	5.0	0
鯖浦線	かれい崎～神明	国庫	4.0	2,553	—	—	5.0	0	5.2	0	5.0	0	5.0	0
鯖浦線	織田～神明	国庫	2.2	10,850	2.6	9,652	3.1	4,329	3.0	4,322	2.7	6,300	2.6	5,570
福浦線	かれい崎～田原町	国庫	3.0	12,758	4.6	1,239	5.1	0	5.0	0	5.0	0	5.0	0
安養寺線	越前岬～武生新	広域	5.0	47	4.2	195	5.0	162	5.1	289	5.0	430	5.0	354
合計			—	33,651	—	12,377	—	4,491	—	4,611	—	6,730	—	5,924
河野越前海岸線			3.7	3,515	3.2	4,997	廃線		—	—	—	—	—	—

(3) 路線バスの維持対策

路線バスの維持対策費用は、制度利用者が増加してバスの利用促進に効果を発揮しましたが、平成20年度以降は制度利用者の減少により費用が減少しました。

路線バスの維持対策費

項目	平成18年度 (H18.4~H18.9)	平成19年度 (H18.10~H19.9)	平成20年度 (H19.10~H20.9)	平成21年度 (H20.10~H21.9)
高齢者の運賃補助	3,090	11,741	12,083	11,631
通学定期券の購入補助	593	1,347	1,640	1,351
	109人	200人	181人	146人
町職員のバス通勤	5,567	6,223	5,881	5,220
	65人	61人	56人	40人
合計(千円)	9,250	19,311	19,604	18,202

○高齢者の運賃補助

70歳以上の高齢者と心身障がい者が町内区間に限り、1乗車100円で乗車できるよう路線バス運賃補助券1枚につき400円を補助

○通学定期券の購入補助

高校生等の通学定期券(往復)代金1ヶ月につき1,000円を補助

○町職員によるバス通勤

町職員のバス通勤のための定期代金

Ⅲ. 町民意識調査

1. 町民アンケート調査

(1) 調査（配布・回収）概要

総合振興計画 後期基本計画の策定にむけた「町民意識調査」のなかで、公共交通に関する設問を設けて、京福バス、福鉄バス、コミュニティバスの利用頻度や満足度などについて把握しました。

調査対象：満 20 歳以上の町民 2,500 名

抽出方法：住民基本台帳から無作為抽出（層化多段抽出法）

調査方法：郵送（無記名回収）方式

調査期間：平成 22 年 8 月 9 日（月）～8 月 23 日（月）

※ 期日後 8 月 31 日までに返送されたものを集計に含みます。

回収状況をみると、978 通（39.1%）の回答があり、校区別では常磐小学校区が 43.5%、年齢別では 60 歳代が 50.0%と最も回収率が高く、公共交通に関心が高いことが伺えます。

【小学校区別】

	配布数	回収数	回収率
町全体	2,500	978	39.1%
朝日小学校区	721	274	38.0%
常磐小学校区	69	30	43.5%
糸生小学校区	178	73	41.0%
宮崎小学校区	426	180	42.3%
四ヶ浦小学校区	328	108	32.9%
城崎小学校区	262	91	34.7%
織田小学校区	403	162	40.2%
萩野小学校区	113	45	39.8%
不明(無回答)	—	15	—

【性別】

	配布数	回収数	回収率
男性	1200	451	37.6%
女性	1300	483	37.2%
不明(無回答)	—	44	—

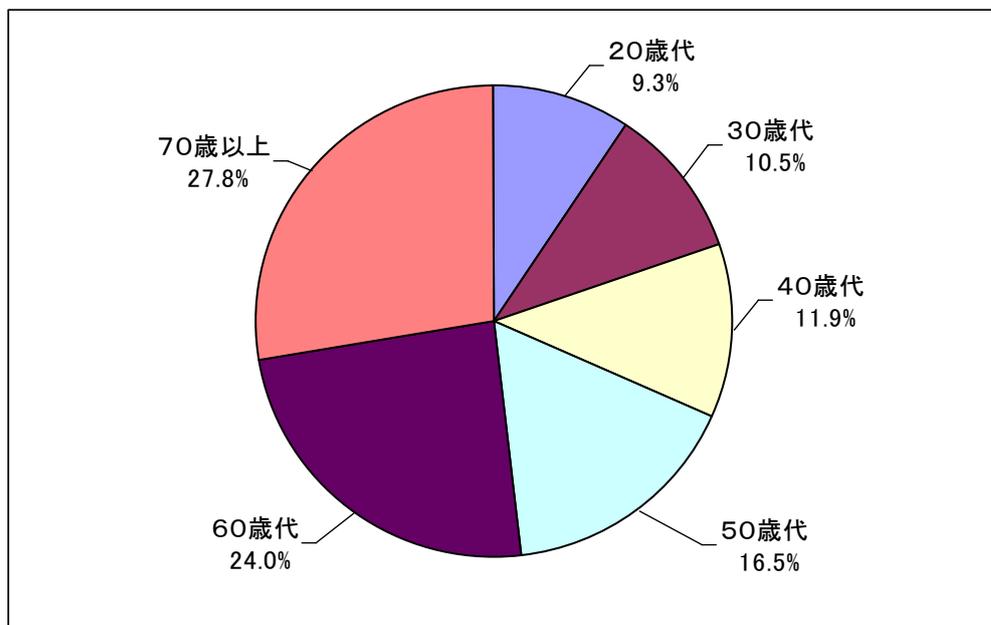
【年代別】

	配布数	回収数	回収率
20歳代	370	96	25.9%
30歳代	390	113	29.0%
40歳代	400	155	38.8%
50歳代	490	185	37.8%
60歳代	470	235	50.0%
70歳以上	380	187	49.2%
不明(無回答)	—	7	—

(1) 調査結果

①バスを必要とする年代

家族のなかでバスをご利用される方、今後必要となる方は、「70歳以上」が27.8%と最も高く、次いで「60歳代」24.0%であり、60歳以上が半数を占めています。

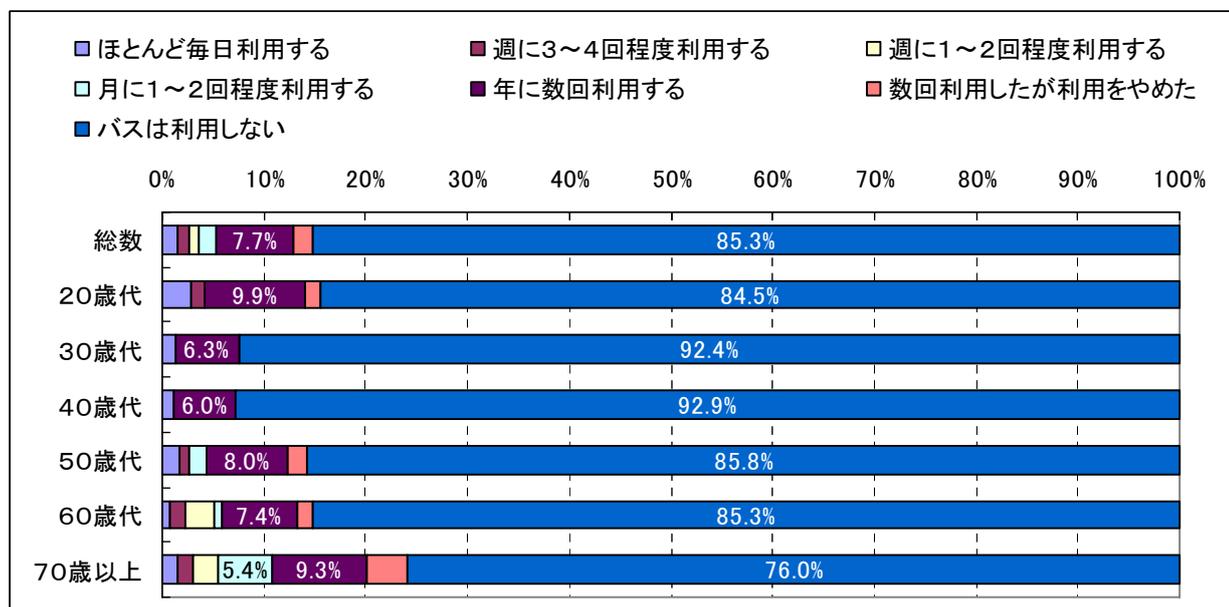


※ 割合は、四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない場合があります

②バスの利用状況

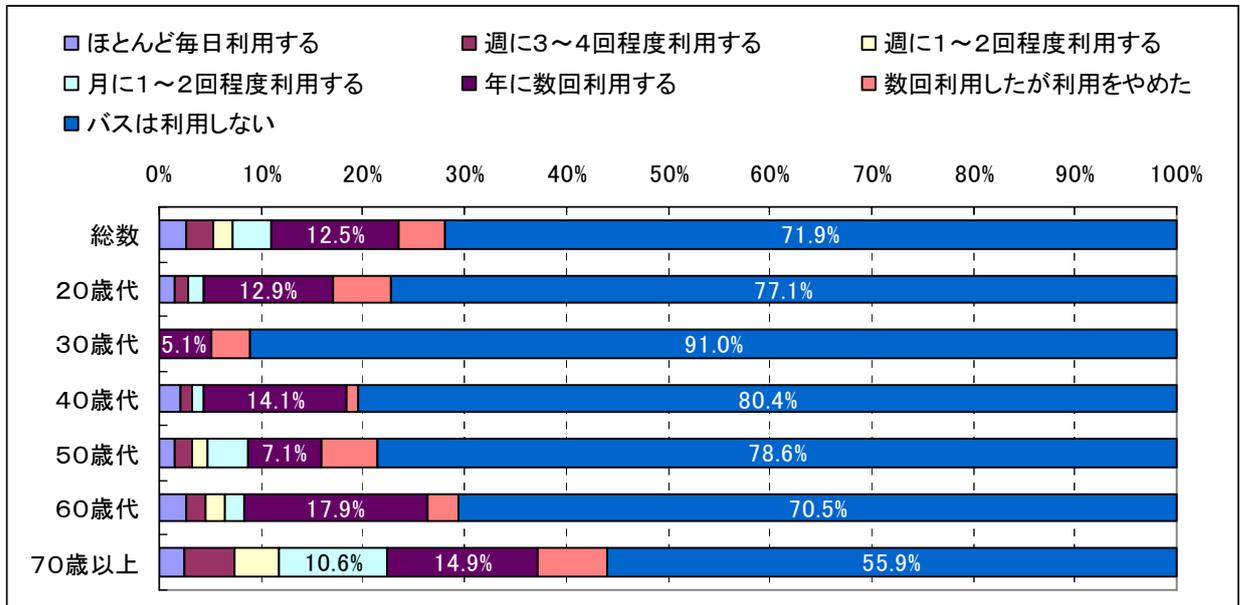
○京福バス

利用者は少なく、利用の多い70歳以上の常時利用者（毎日利用、週に3～4回程度利用、週に1～2回程度利用の合計）でも1割に満たない状況です。



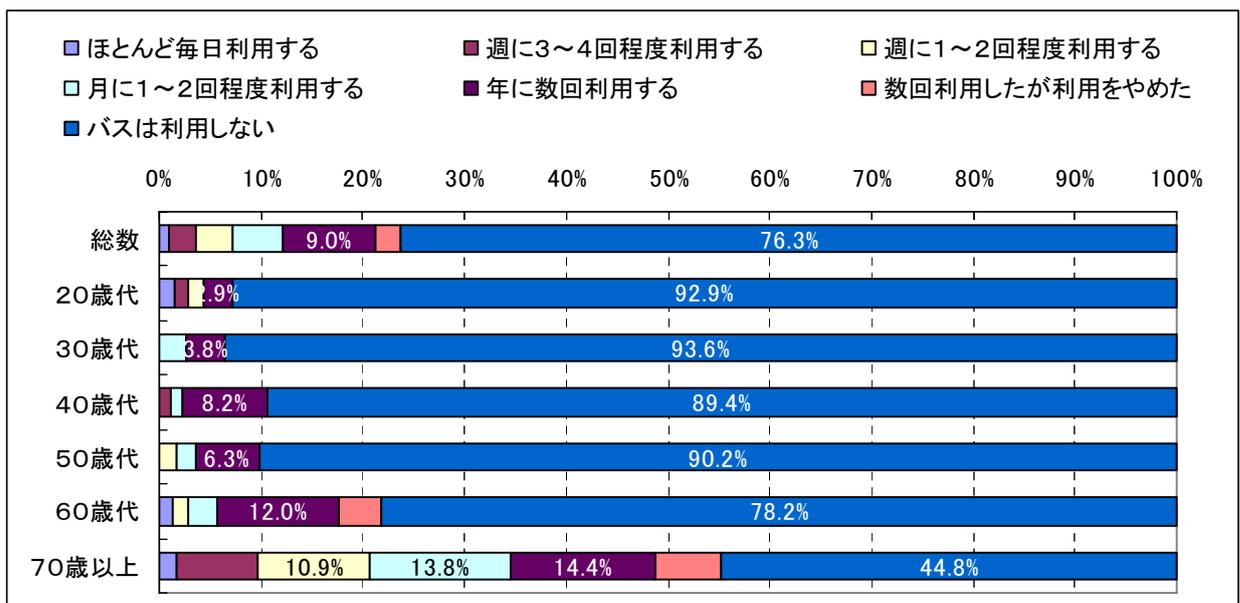
○福鉄バス

利用者は京福バスに比べて多く、70歳以上では1割以上が常時利用しており、計2割以上が月に1回以上は利用しています。



○コミュニティバス

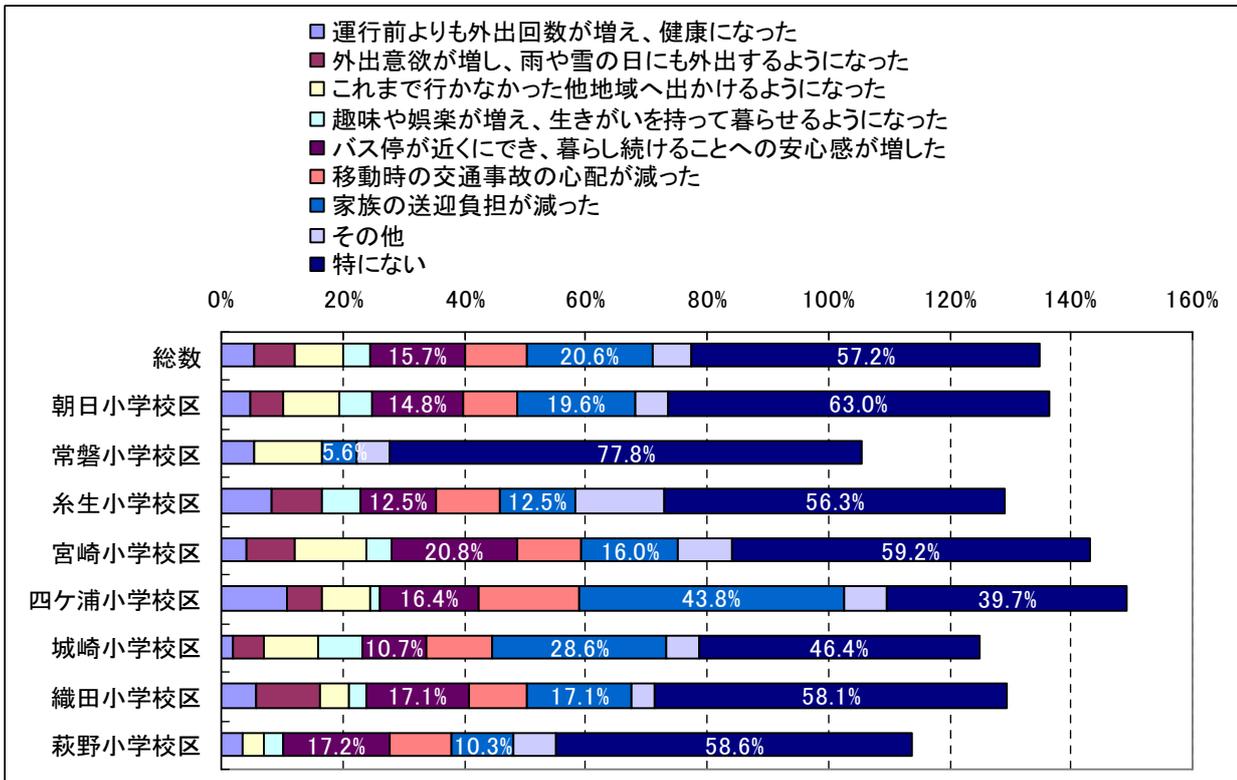
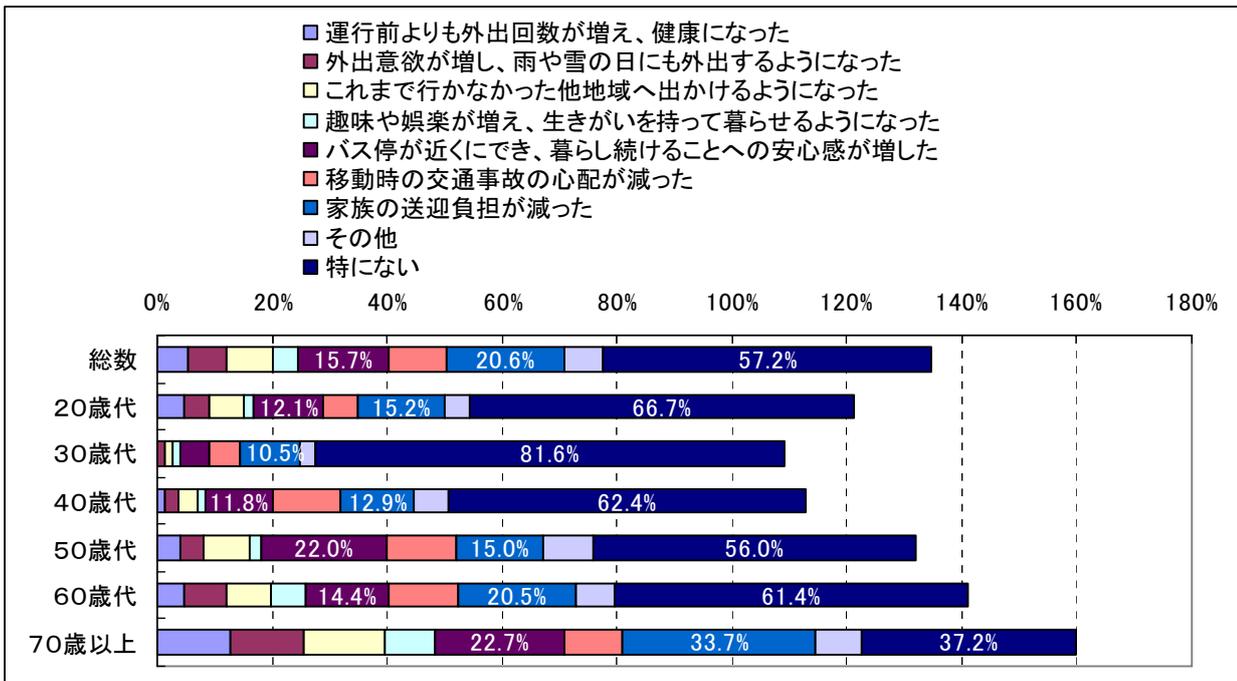
70歳以上では2割以上が常時利用しており、計3割が月に1回以上は利用しており、約半数の方が一度は利用したことがあります。



③コミュニティバスの運行メリット（複数回答）

住民の約4割は、何らかの運行メリットを感じており、なかでも「家族の送迎負担が減った」ことに対する評価が約2割で最も多くなっています。

特に効果を感じているのは、年齢別では70歳以上（約6割）、校区別では四ヶ浦小学校区（約6割）となっています。

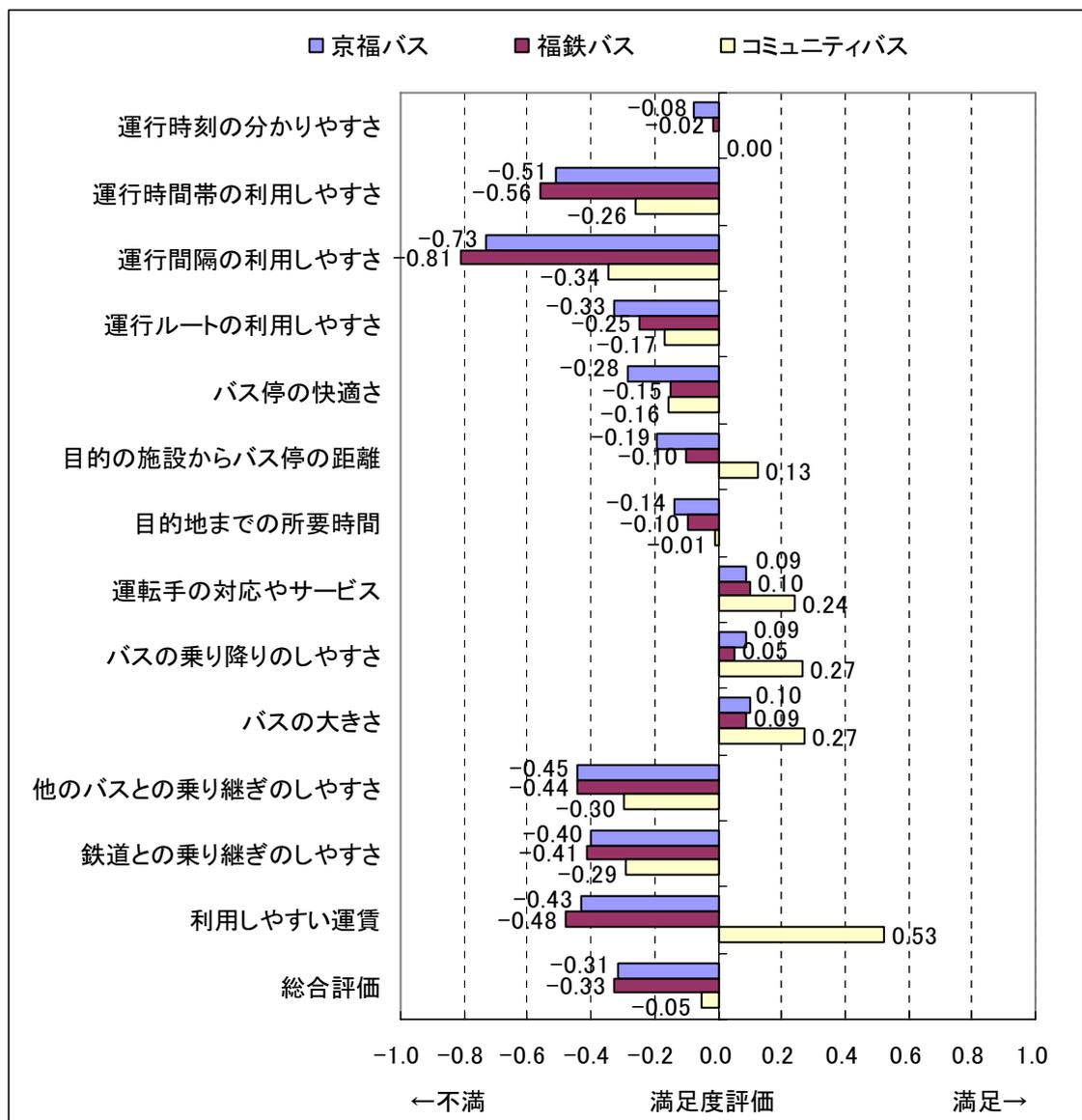


④バスに対する評価

バスの満足度は、京福・福鉄・コミバスともに、総合評価はマイナス（不満）となっています。

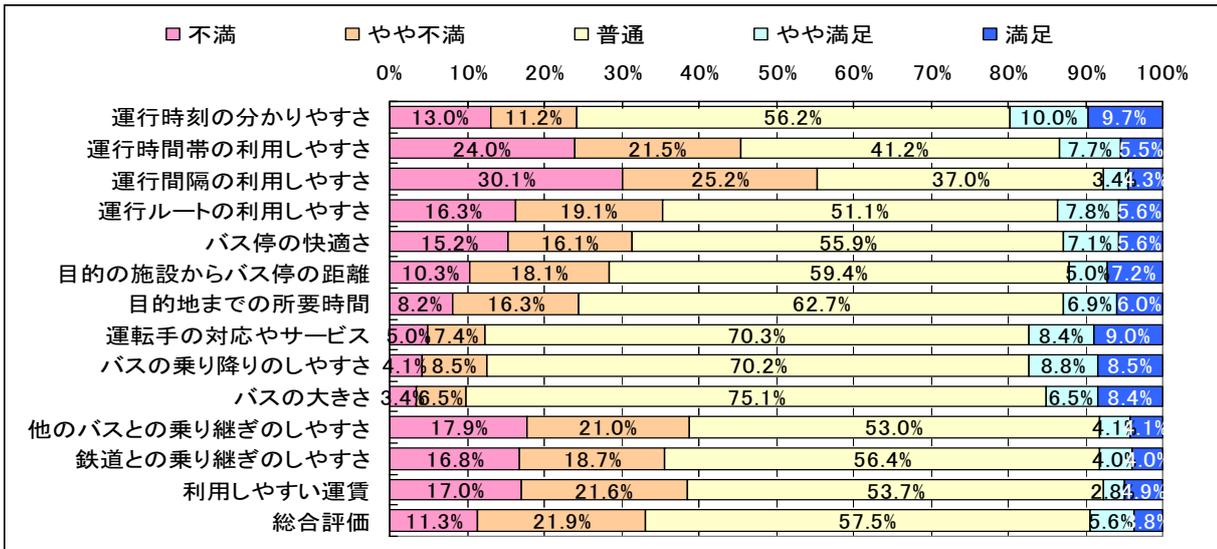
京福バスと福鉄バスでは、「運行間隔の利用しやすさ」と「運行時間帯の利用しやすさ」に対して、利用者の約半数の評価がマイナスとなっています。また、他の交通機関との乗り継ぎの評価もマイナスです。

コミュニティバスでは、利用者の約4割が「利用しやすい運賃」に満足している一方、「運行間隔の利用しやすさ」と「運行時間帯の利用しやすさ」に対しては約4割の評価がマイナスとなっています。また、他の交通機関との乗り継ぎに対しては、約3割の評価がマイナスです。

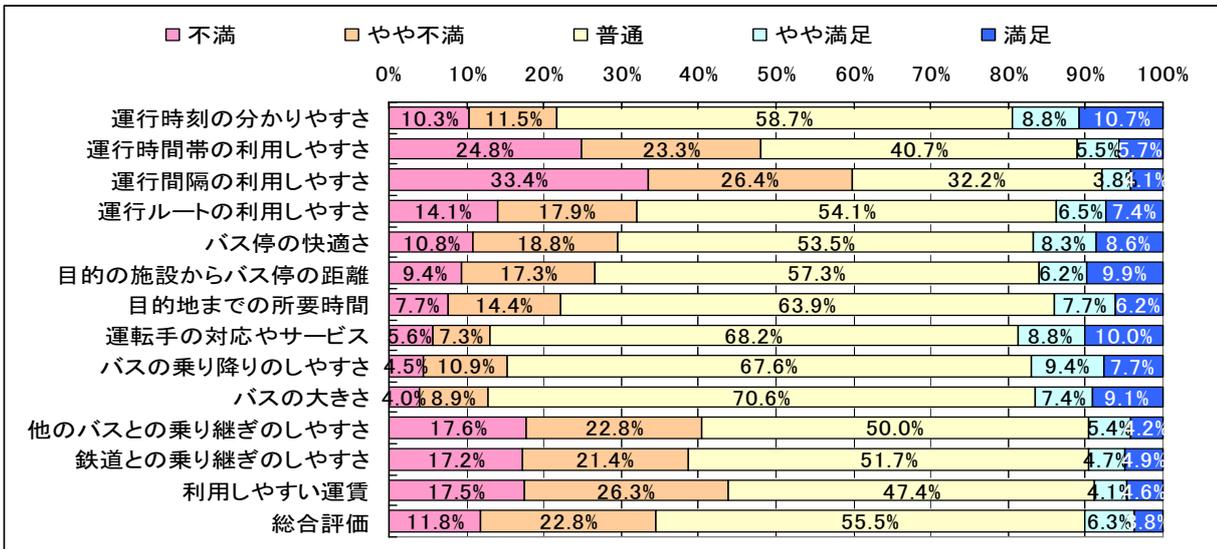


※ 満足度評価は、全員が「満足である」と評価した状況が +2.0 であり、全員が「不満である」と評価した状況が -2.0 です。

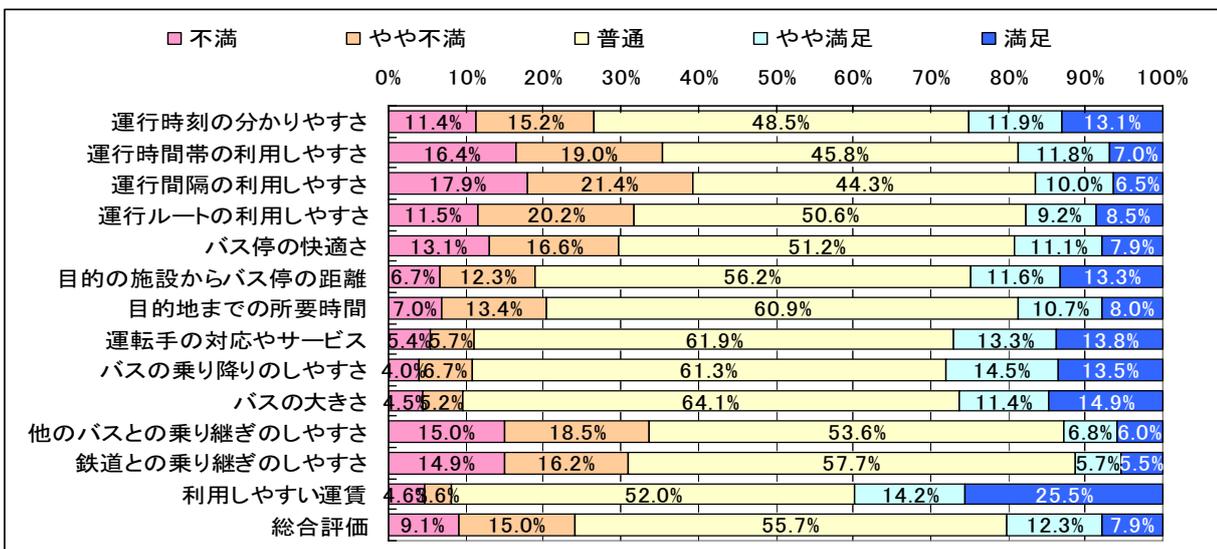
【京福バス】



【福鉄バス】



【コミュニティバス】



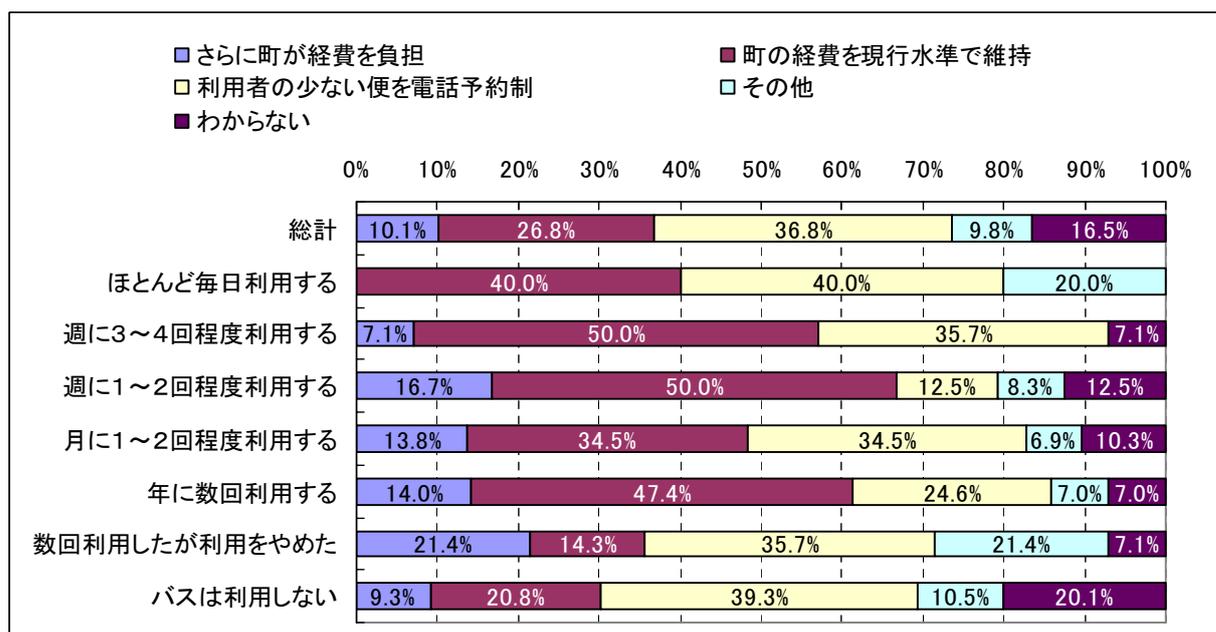
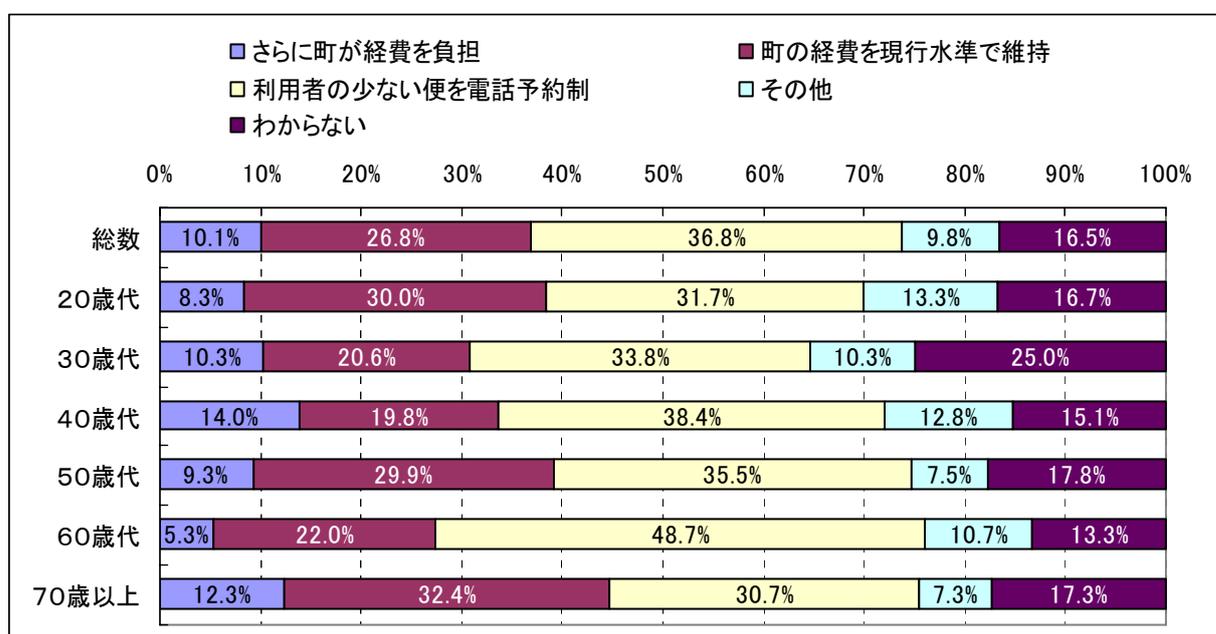
※ 割合は、四捨五入しているため、合計は必ずしも 100%にならない場合があります

⑤今後のコミュニティバスの維持

「利用者の少ない便を電話予約制にして効率化を図り、町の経費を縮減する」が約4割と最も多く、次いで「町の経費を現行水準で維持して、サービスなどの現状確保に努める」が約3割となっています。

年齢別では、60歳代が「利用者の少ない便を電話予約制にして効率化を図り、町の経費を縮減する」が約半数を占めており、他の年代と比較して10ポイント以上高い。

よくコミュニティバスを利用している「ほとんど毎日利用する」および「週に3～4回程度利用する」方の約4割は、「利用者の少ない便を電話予約制にして効率化を図り、町の経費を縮減する」ことを望んでいます。



※ 割合は、四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない場合があります

2. コミュニティバス利用者の聞き取り調査

コミュニティバスに対する意見を、環状ルートと巡回ルートの利用者に対する聞き取り調査によって聴取したところ、「土曜日の運行」に対する要望が多くありました。

複数からの意見

- | |
|---|
| <p>①平成 19 年 9 月 3 日～5 日</p> <ul style="list-style-type: none">・土曜日に運行して欲しい（環状ルート、朝日地区巡回ルート） <p>②平成 20 年 9 月 1 日～4 日</p> <ul style="list-style-type: none">・土曜日に運行して欲しい（環状ルート、朝日地区巡回ルート、宮崎地区巡回ルート）・バスの本数が増えるとよい（越前地区巡回ルート）・1 便は運行時間が早すぎる（朝日地区巡回ルート） <p>③平成 21 年 9 月 7 日～10 日</p> <ul style="list-style-type: none">・土曜日に運行して欲しい（環状ルート、越前地区巡回ルート）・バスの本数が増えるとよい（越前地区巡回ルート）・織田病院の玄関先まで行って欲しい（越前地区巡回ルート） <p>④平成 22 年 1 月 29 日～2 月 12 日（陶寿園利用者へのアンケート）</p> <ul style="list-style-type: none">・月曜日、土曜日に運行して欲しい |
|---|

IV. 上位関連計画の整理

1. 越前町総合振興計画 後期基本計画

後期基本計画では、①公共交通体系の充実、②バスの利用環境の充実、③公共交通に対する理解向上を柱に、以下の施策実施を目指しています。

①公共交通体系を充実する

- 路線バスを維持・確保するとともに、運行経路や便数の充実を図り、隣接市の各施設や鉄道駅等へのアクセス性を高めます。
- コミュニティバスの柔軟な運行により、利用実態に即した経済的なバス運行に努め、持続性の高い事業を構築します。
- 町民の参画・協働のもと、交通事業者・地方運輸局・県との連携により、公共交通のあり方の検討や利用促進に向けた取り組みを推進します。
- 路線バスとコミュニティバス等との連携・共存による公共交通体系の充実を図り、利便性、効率性の高い運行に努めます。

②バスの利用環境を充実する

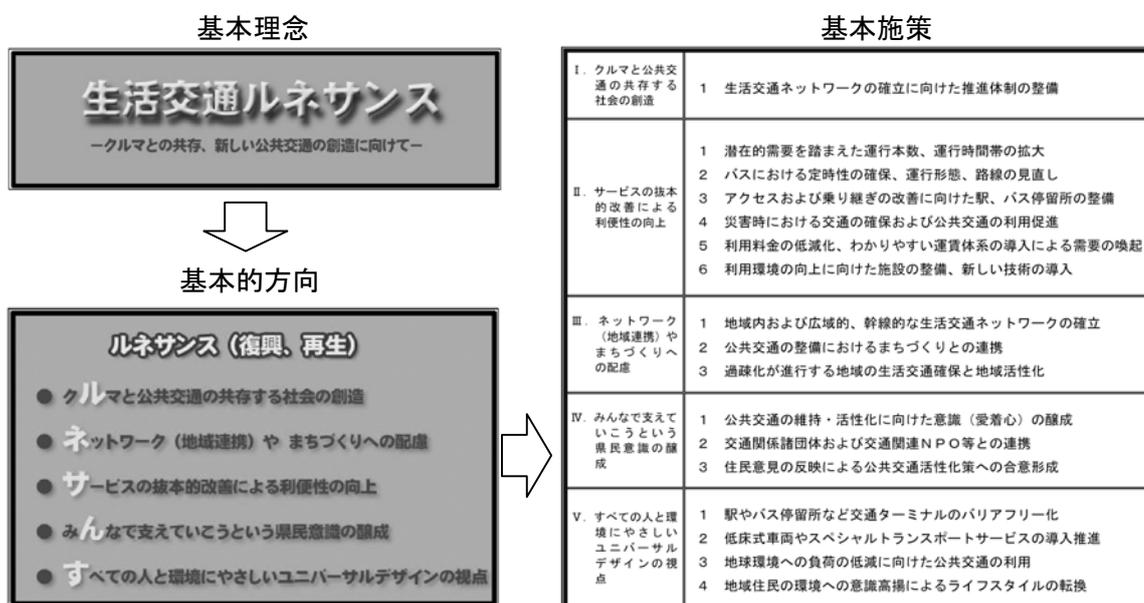
- バス待合所やサイクル&バスライド実施のための施設整備により利用者の快適性の向上を図り、誰もが利用しやすい環境づくりを推進します。
- 路線バス、コミュニティバス等の利用を促進します。
- 地元商店街や各団体等と連携し、公共交通を地域で支える仕組みづくりを推進します。

③公共交通に対する理解向上に努める

- 若年層を対象としたイベント等を実施し、公共交通に対する理解の向上を図ります。

2. 新世紀ふくい生活交通ビジョン（福井県：平成 15 年 3 月）

福井県では、将来における地域公共交通の目指すべき方向性（基本理念）を「生活交通ルネサンス—クルマとの共存、新しい公共交通の創造に向けて—」と設定し、5つの基本的方向に基づき、体系的にそれぞれの基本施策を策定しています。



V. 公共交通の課題

越前町では、市街地が分散しており、小規模な集落が田園・中山間地域に数多く点在しているなか、町民の“足”として、町内を路線バス（京福・福鉄）及びコミュニティバス「フレンドリー号」が運行しています。

しかし、町内を走る路線バスは、全てが赤字路線で、国・県・町の補助金によって運行を維持しているのが現状です。また、平成18年6月から運行を開始したコミュニティバスは、聞き取り調査や乗降調査などを通じて把握した町民ニーズにより、路線の見直しやバス停の新設、ならびに無料運行の実施などによる利用促進に努めてきましたが、年間の利用者数は約6万3千人前後で推移し、横ばい状態が続いています。

今後も、路線バスやコミュニティバスの連携・共存を図りながら、効率的かつ利便性の高い持続可能な公共交通網を構築することが課題となります。さらに、バスへの関心を高めるPR活動や地域で公共交通を支える意識を高めることが重要となっています。

●課題1：町内外を移動できる交通手段の維持

- 増加する移動制約者（高齢者など）の生活を支える交通手段の維持
- 各地域から各種施設が集中する朝日・織田の市街地への交通手段の維持
- 福井市・鯖江市などの周辺市町間を移動できる、広域的な交通手段の維持

●課題2：運行の効率化と利用しやすい環境の提供

- 低利用の区間・時間帯の見直しによる運行の効率化
- 複雑な路線や重複路線などの合理化
- 利用者ニーズを踏まえた運行内容や各種サービスの改善

●課題3：住民の理解と協力を得るための意識啓発

- 幅広い年代の利用者の増加に向けた情報発信
- 環境面への配慮から、適切な交通手段の選択に対する意識啓発
- 公共交通を地域で支える仕組みづくりに向けた活動支援

VI. 越前町地域交通計画

1. 将来像

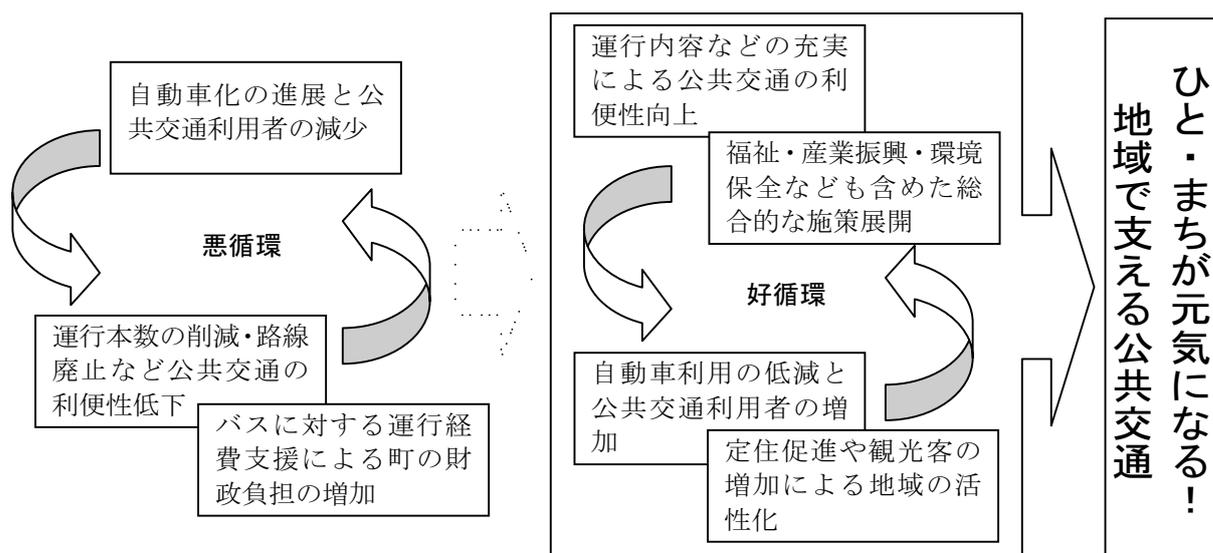
ひと・まちが元気になる！ 地域で支える公共交通

人口減少・少子高齢化が進行しているなかで、公共交通の利用者低迷と町の財政負担増加といった悪循環を断ち切るとともに、家族等による送迎の負担低減を図るために、福祉・産業振興・環境保全なども見据えた総合的な施策展開による公共交通の機能強化と住民の積極的な利用が必要となっています。

民間路線バスとコミュニティバスの連携強化により、主要な公共施設が集約された朝日や織田などへのアクセス性向上、町内外における地域間移動の利便性向上を図ることによって、住民が元気に暮らし続けることができる環境づくりを推進します。

また、誰もが安全に外出できる足（交通手段）の確保は、高齢になっても安心していきいきと暮らせ、精神的・肉体的な健康の増進にもつながります。住民・事業所（鉄道・バス事業者、商店街、企業など）・行政が連携して公共交通を育て、住民がマイカーと公共交通の適切な選択と公共交通を利用して街に出かけることによる地域活性化を促進します。

【マイカー依存の“悪循環”から、マイカーと公共交通との共存による“好循環”へ】



2. 基本方針

(1) 地域特性に応じた公共交通体系の充実

住民や観光客が町内や福井市などの周辺市町へ快適に移動できるように、民間路線バスによる公共交通幹線軸を基本として、コミュニティバスとの連携・共存により、住民が住み慣れた地域で元気に暮らし続けることができる交通環境の確保が必要です。

住民の利便性とコストのバランスに配慮しつつ、行政と交通事業者ならびに地域が協働で公共交通のあり方を検討し、利用者ニーズに応じた運行内容の充実を図ります。

【施策】

- ①路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実
- ②路線バス・コミュニティバスの連携・共存による合理化
- ③柔軟な運行形態によるコミュニティバスの効率化

(2) 誰もが利用しやすい環境づくり

越前町では、人口が減少傾向にあります。地域の活力を維持・向上させるためには、住民や観光客の活動（移動）の活発化が不可欠であり、その実現のために利用しやすい公共交通環境の充実が必要です。

日常的に利用する高齢者や学生の負担低減をはじめ、バス待ち環境の快適性の向上、ならびにバスや乗合タクシーの利用に不慣れな方の抵抗感を和らげる工夫など、住民に「利用してみよう、外出しよう」と思ってもらえるサービスの提供を図ります。

【施策】

- ①多様なニーズに対する助成制度の維持・充実
- ②バス待合所の整備推進
- ③バス利用に不慣れな方への利用支援

(3) 地域が公共交通を守り育む活動の支援

公共交通は、家族の送迎負担などを肩代わりするだけでなく、住民の外出や地域活動への参加機会の拡大、利用転換によるマイカー交通量の抑制と交通事故の低減、人々の移動の活発化による市街地や観光地の活性化、さらに二酸化炭素排出量の抑制による地球温暖化防止など、越前町の発展に大きく貢献するものであり、マイカー利用から公共交通への転換が促進される環境づくりが必要です。

バス事業者の自助努力や行政支援の限界があるなかで、これまでの公共交通の利用促進に向けた啓発活動に加えて、地域の公共交通を守るために住民が地域の公共交通を自らの力で維持し育てていく意識の醸成を支援します。

【施策】

- ① 児童から高齢者まで幅広い年齢層を対象とした意識啓発
- ② 商店・事業所や各種団体との連携による利用促進
- ③ 地域で公共交通を支える仕組みづくりの推進

基本方針1～3の達成有無を判断する指標

町内の公共交通を利用する1日の延べ人数とし、目標値については少子高齢化による利用対象者の減少などを考慮して現状維持を目指します。

〈 町内におけるバスなどの乗降客数（1日延べ人数） 〉

現在 (H21)	⇒	目標値 (H27)
2,424 人/日		2,500 人/日

資料：町総合振興計画より

町民アンケート調査における公共交通の利便性に対する「不満・やや不満」以外の回答割合とし、町民の約2/3に満足してもらえる公共交通環境の実現を目指します。

〈 公共交通に対する満足度（不満・やや不満以外の割合） 〉

現在 (H21)	⇒	目標値 (H27)
50.1%		60%

資料：町民アンケート調査

3. 基本方針を実現するために行う事業

(1) 地域特性に応じた公共交通体系の充実

①路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実

越前町の基幹公共交通である路線バス（京福・福鉄）は、町からの支援補助を継続して路線の維持・確保に努める一方、住民ニーズに応じた運行経路の見直しや便数の充実に努めます。

【事業】

- ①路線バス維持支援補助金の継続
- ②運行経路の見直しや便数の充実

事業	工程			役割分担			
	短期 (H23~25)	中期 (~H27)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	→ (継続)						◎
②	→ (可能な路線から逐次)					◎	○

短期：3年以内に着手または完了
 中期：5年以内に着手または完了
 長期：継続または計画期間（5年）後以降に着手目標

◎：主体的に行う
 ○：活動に協力する

②路線バス・コミュニティバスの連携・共存による合理化

路線バスにおいて、利用者が少ない区間、コミュニティバスと運行時間が重複している便は、コミュニティバスとの適切な役割分担の観点から運行内容の見直しを検討します。

バスターミナルでの円滑な相互乗り換えが行えるように、路線バスのダイヤ改正にあわせて、コミュニティバスの運行時間を調整します。

【事業】

- ①利用者が少ない運行区間の見直し
- ②コミュニティバスと重複している便の見直し
- ③路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎダイヤの調整

事業	工程			役割分担			
	短期 (H23~25)	中期 (~H27)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	→ (必要な区間から逐次)					◎	○
②	→ (見直し)					◎	◎
③	→ (ダイヤ改正時に逐次)					○	◎

③柔軟な運行形態によるコミュニティバスの効率化

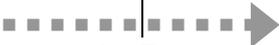
環状ルート・巡回ルート・乗合ルートの組み合わせによる運行形態を基本とし、地域の実情に応じて臨機応変に、バス停の追加やフリー乗降の実施ならびに運行経路の見直しなどにより、誰もがマイカーに頼らずに暮らし続けることができる環境を確保します。

また、一定の利用者が期待できる曜日や時間帯での増便を行う一方、利用者の少ない便は予約型区域運行に転換するとともに利用者のいるバス停間を最短経路で運行して効率化を図ります。さらに、利用実態に応じて車両の小型化を検討します。

誘客促進と観光客の利用増を目的に、冬期間限定で実施した越前町観光周遊バスの効果を検証して、通年型運行の可能性などを総合的に検討して本格運行の必要性を検討します。

【事業】

- ①バス停の追加やフリー乗降の実施、運行経路の見直し
- ②利用者が期待できる曜日や時間帯での増便（土曜日運行の検討）
- ③利用者の少ない便の予約化と区域運行化
- ④予約型運行便の車両の小型化（バスからワンボックス・乗用車へ）
- ⑤越前町観光周遊バスの本格運行（運行期間の検討）

事業	工程			役割分担			
	短期 (H23~25)	中期 (~H27)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	 (必要に応じて逐次)					○	◎
②	 (試験運行)	 (本格運行)				○	◎
③	 (必要に応じて逐次)					○	◎
④	 (必要に応じて逐次)					○	◎
⑤	 (試験運行)	 (本格運行)				○	◎

(2) 誰もが利用しやすい環境づくり

①多様なニーズに対する助成制度の維持・充実

長距離の移動に公共交通が不可欠である高齢者ならびに小中学生・高校生に対して、金銭的負担を低減する助成制度の維持・充実を図ります。

「毎月0が付く日」の無料運行は、70歳以上では約半数がコミュニティバスを利用しており、利用促進PRとしての役目を果たしたと判断して、継続の必要性を検討します。

【事業】

- ①高齢者に対する支援の維持・充実（65歳以上の運転免許自主返納者への無料定期乗車券、70歳以上への路線バス運賃補助、70歳記念無料乗車券）
- ②小中学生・高校生に対する支援の維持・充実（通学定期券の購入補助、夏季期間限定定期乗車券）
- ③「毎月0が付く日」の無料運行の見直し

事業	工程			役割分担			
	短期 (H23~25)	中期 (~H27)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	→ (継続)					○	◎
②	→ (継続)					○	◎
③	→ (見直し)					○	◎

②バス待合所の整備推進

公共施設など利用者が多く用地に余裕のある箇所では、バス利用者のバス待ち抵抗を緩和するためのバス停上屋やベンチの整備を検討します。

また、集落が自ら行うバス停留所の整備に対して、補助を行います。

【事業】

- ①公共施設バス待合所の整備の検討
- ②集落が行うバス待合所の整備に対する補助

事業	工程			役割分担			
	短期 (H23~25)	中期 (~H27)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	 (可能な箇所から逐次)						◎
②	 (逐次)			◎			○

③バス利用に不慣れな方への利用支援

バス利用に不慣れな方への公共交通機関を利用した外出を促進するため、よく利用する区間・時間帯の時刻表を掲載した携帯用の「マイ時刻表」を作成・配布します。

運賃支払い時の煩わしさの解消と利用促進を図るため、鉄道とバスの共通ICカード（交通費清算電子カード）の導入を検討します。

【事業】

- ①マイ時刻表の作成・配布
- ②公共交通ICカードの導入の検討

事業	工程			役割分担			
	短期 (H23~25)	中期 (~H27)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	 (作成)						◎
②	 (検討)					◎	

(3) 地域が公共交通を守り育む活動の支援

① 児童から高齢者まで幅広い年齢層を対象とした意識啓発

モビリティ・マネジメント※などにより、多様な媒体や機会を活用して公共交通への関心を高め、住民自ら利用したくなるような環境づくり・意識づくりを図ります。

※モビリティ・マネジメント：過度にマイカーに依存したライフスタイルから、“かしこく”クルマと公共交通を利用するライフスタイルへ、行動の変化を期待するコミュニケーションを中心とした交通政策

県のカーセーブデーのPRなどにより企業・団体へのバス利用を働きかけるとともに、特に町職員の率先的なバス利用を推進します。

園児や児童・生徒の協力により、車内での児童絵画展をはじめ、季節に応じたバス車内の装飾を実施して、公共交通に対する住民の愛着を高めます。

クイズやスタンプラリーなどの参加型イベントを開催して、次代を担う若年層親子のバスへの関心を高めます。

【事業】

- ①モビリティ・マネジメントの実施
- ②カーセーブデー、バス通勤などの促進
- ③車内での絵画展示や季節に応じた飾りつけの実施
- ④参加型イベントの開催

事業	工程			役割分担			
	短期 (H23~25)	中期 (~H27)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	→ (実施)			○	○		◎
②	→ (継続)			○	○		◎
③	→ (実験)			○		○	◎
④	→ (実験)			○		○	◎

②商店・事業所や各種団体との連携による利用促進

コミュニティバス運行の財源確保や町内事業所（商店、企業など）の活性化支援などを図る観点から、バス停の命名権をはじめ、車内やバス停標識柱ならびに時刻表の広告掲示を募集します。

商業振興の観点から、商店街や各商店でのバス利用者に対する独自サービスの提供について、商業団体とともに検討します。

コミュニティバスの1日フリー乗車サービスに、観光施設料金の割引サービスを付加した『観光フリー切符』の発行を検討します。

【事業】

- ①車内広告やバス停広告の募集
- ②商工と連携したバス利用者サービスの検討
- ③観光フリー切符の検討

事業	工程			役割分担			
	短期 (H23~25)	中期 (~H27)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	→ (検討)				○	○	◎
②	→ (検討)				○	○	◎
③	→ (検討)				○	○	◎

③地域で公共交通を支える仕組みづくりの推進

バス停の清掃・美化などを実施するボランティアや団体を育成するとともに、活動に必要な備品の貸与・支給などの支援制度の創設を検討します。

住民や企業の方々にバスの積極的な利用をはじめイベントへの参加やPR活動を展開していただく「バスサポーター制度」の創設を検討します。

地域のニーズに応じた自主的な公共交通サービスの提供（過疎地有償輸送サービスなど）を検討している団体に対して、NPO 法人などの設立支援や公用車貸与などの支援制度の創設を検討します。

【事業】

- ①ボランティアや協力団体などに対する支援制度の検討
- ②バスサポーター制度の創設の検討
- ③自主運行サービスの提供に対する補助制度の検討

事業	工程			役割分担			
	短期 (H23～25)	中期 (～H27)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	→ (検討)			○	○		◎
②	→ (検討)			○	○		◎
③	→ (検討)			○	○		◎

VII. 実現化に向けて

1. 住民・企業などとの連携による施策の具体化・実施

本計画は、越前町が目指す公共交通施策の基本方針を示したものであり、今後、『将来像』に即して、各施策の実現化に向けた「方法・役割分担・予算化」などについて具体的な検討を進めていきます。

公共交通の施策の実現は、他分野の施策と一体的に取り組むことで効果を発揮するものもあり、庁内関係課のみならず、国や県ならびに周辺市町と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた事業を展開していきます。

住民・企業と行政が協働して交通まちづくりを推進するという観点に立ち、沿線住民や商店街・企業などからの支援や協力を得て、持続可能な公共交通としての維持や利用促進に努めます。

2. 計画の進捗管理や見直しなど

路線バスとコミュニティバスの運行については、公共サービスと町の財政（住民1人当たりの負担金）とのバランスを考慮しながら、本来の目的が達成できるように努めますが、利用者数が少なく収支率が低い場合には運行を停止することも考えられます。

事業内容については、国の制度の変更や社会経済状況の変化、住民ニーズなどを勘案しつつ、乗降調査や町民アンケート調査などを毎年実施してデータを収集・分析し、公共交通会議によって進捗状況や効果を定量的・客観的に評価して、必要に応じて見直しを行っていきます。

参考資料

1. 越前町地域公共交通会議委員名簿

役職名など	氏名	備考		
		越前町地域公共交通会議設置要綱		
越前町長	関 敬信	会長	第3条第2項第1号	越前町長又はその指名する者
福井県総合政策部 交通まちづくり課長	山内 和芳		第3条第2項第2号	福井県知事又はその指名する者
福井鉄道(株)専務取締役 (社)福井県バス協会理事	佐々木 常雄		第3条第2項第3号・第4号	一般乗合旅客自動車運送事業者 (社)福井県バス協会
(社)福井県タクシー 協会理事	武内 巖		第3条第2項第5号	(社)福井県タクシー協会
朝日地区	織田 奨		第3条第2項第6号	住民又は利用者の代表
	小西 龍平			
宮崎地区	近藤 善英			
	安藤 恵美子			
越前地区	岩本 真人			
	高橋 忠子			
織田地区	森川 幸夫			
	杉森 保子			
中部運輸局福井運輸支局 首席運輸企画専門官	高島 豊市		第3条第2項第7号	中部運輸支局長又はその指名する者
福井県交通運輸産業 労働組合協議会幹事	為沢 和憲		第3条第2項第8号	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
越前町議会 総務常任委員会委員	内藤 俊三		第3条第2項第9号	学識経験者その他の交通会議が必要と認める者
越前町身体障害者協会長	吉村 春男			
福井県立大学 経済学部准教授	浅沼 美忠	副会長		
鯖江警察署交通課長	小林 修			
福井県丹南土木事務所 鯖江丹生土木部管理用地課長	河村 克己			

2. 検討経緯

年月日	検討内容など
平成 22 年 8 月 9 日 ～8 月 23 日	○町民意識調査 調査事項 1. バスを必要とする年代について 2. バスの利用状況について 3. コミュニティバスの運行メリットについて 4. バスに対する評価について 5. 今後のコミュニティバスの維持について
平成 22 年 9 月 16 日	●平成 22 年度第 1 回越前町地域公共交通会議 協議事項 1. コミュニティバス及び路線バスの利用実績について 2. コミュニティバス及び路線バスの収支実績について 3. コミュニティバス利用者の聞き取り調査について
平成 22 年 11 月 26 日	●平成 22 年度第 2 回越前町地域公共交通会議 協議事項 1. 町民意識調査結果について 2. 地域公共交通の課題について 3. 地域公共交通の運行見直し案について
平成 23 年 2 月 9 日	●平成 22 年度第 3 回越前町地域公共交通会議 協議事項 1. 越前町地域交通計画について 2. 路線見直し計画について
平成 23 年 3 月 17 日	●平成 22 年度第 4 回越前町地域公共交通会議 協議事項 1. 地域交通計画について 2. 路線バスの現状と維持対策について 3. コミュニティバスの現状と利用促進策について

越前町地域公共交通会議



第二次 越前町地域交通計画

【発行】 平成23年3月

【発行者】 越前町 企画財政課 政策調整室

〒916-0192 福井県丹生郡越前町西田中 13-5-1

電話番号 0778-34-8714 (直通)

FAX 番号 0778-34-1236

ホームページ <http://www.town.echizen.fukui.jp>

【編集協力】 株式会社 日本海コンサルタント
