

# 美浜町地域公共交通計画

令和5年（2023年）2月

美 浜 町



## 目 次

---

<b>I</b>	<b>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</b>	<b>地域および公共交通の現状</b>	<b>3</b>
1.	地域の現状	3
2.	美浜町がめざす姿（上位・関連計画等）	20
3.	公共交通等の現状	23
<b>III</b>	<b>町民の外出状況・意識等</b>	<b>43</b>
1.	町民へのアンケート	43
2.	町内のバス利用客へのアンケート	45
<b>IV</b>	<b>今後に向けた課題</b>	<b>46</b>
1.	美浜町の現状・問題等の要点	46
2.	今後に向けた課題	48
<b>V</b>	<b>美浜町の公共交通がめざす姿と今後の方向性</b>	<b>50</b>
<b>VI</b>	<b>今後の取り組み施策</b>	<b>53</b>
1.	取り組みの概要	53
	方向性1. 地域の実情に見合った形で、ネットワークを構成する公共交通を確保・持続する	53
	方向性2. 町民の日々の外出に便利な公共交通サービスを提供する	56
	方向性3. わかりやすく、人にやさしい公共交通の利用環境を提供する	59
	方向性4. クルマ中心の行動スタイルを見直し、公共交通への意識を育む	62
	方向性5. 地域の拠点づくり・賑わい創出と連携した取り組みを行う	65
2.	将来の公共交通ネットワーク	69
<b>VII</b>	<b>今後の進め方</b>	<b>71</b>



# I

## 計画の概要

### 1. 背景・目的

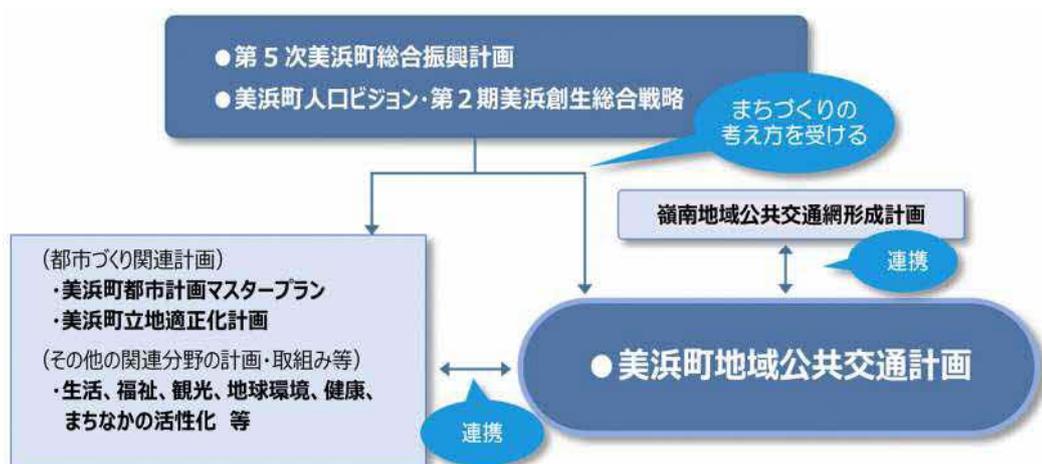
本町の公共交通は、町内を東西方向に走り嶺南地域の各市町をつなぐ JR 小浜線、本町と敦賀市の間を運行する民間の路線バスに加え、美浜町コミュニティバス（2005 年ブルースカイ運行開始）、タクシー等が運行しています。また、小浜線やバスの利用助成等の取り組みを行っているとともに、嶺南地域においても、令和 2 年に嶺南地域公共交通網形成計画を策定し、地域全体としての取り組みを行っています。しかしながら、近年の人口減少やクルマ志向が高いことなどにより、利用客は減少し続けているのが現状です。一方、今後とも少子・高齢化が進む見込みであり、クルマを使わない高齢者や学生等の日々の移動手段として、公共交通の重要性は、ますます高まる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 年及び令和 2 年に一部改正され、地方公共団体が中心となり、公共交通事業者をはじめとする地域の関係者ととともに、公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む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、町民・利用客の実情を把握したうえで、町民・利用客、鉄道・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、今後の方向性、考え方を示す計画として「美浜町地域公共交通計画」を策定しました。

### 2. 計画の位置づけ

「美浜町地域公共交通計画」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とともに、本町のまちづくりの最上位計画である美浜町総合振興計画等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、美浜町全域 とします。



### 4. 計画期間

計画期間は、令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)の5年間とします。

## II

# 地域および公共交通の現状

美浜町の地勢、人口、施設立地等に関する地域の状況、及び町内を運行する公共交通の現状は、以下のとおりです。(以下は、本計画策定前の基礎調査期間に入手可能な情報をもとに整理したものです。)

## 1. 地域の現状

### 1-1. 位置・地勢

- 美浜町は、福井県嶺南地域に位置し、東は敦賀市、西は若狭町、南は滋賀県高島市に隣接しています。町域の8割を森林が占め、北は国定公園である若狭湾に接し、敦賀半島に水晶浜、若狭町との間に三方五湖があるなど、豊かな自然景観を有しています。
- 約152km<sup>2</sup>の町域に、約9千人が暮らしており、狭い平地の中心にある市街地に人口が集まる一方、それ以外の地区にも居住地が点在しています。

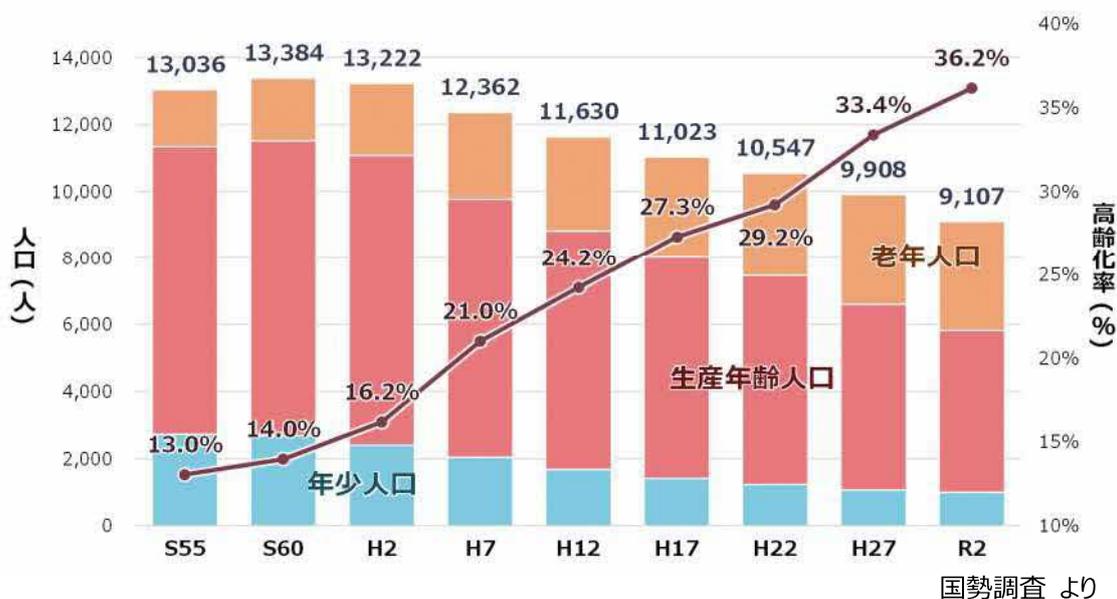


## 1-2. 人口等の状況

### (1) 人口の推移

- 本町の人口は、すでに減少に転じており、現在の総人口は約9千人となっています。
- また、少子・高齢化も進んでおり、高齢化率はすでに35%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となります。

人口・高齢化率の推移と将来推計(美浜町)



### (2) 世帯数の推移

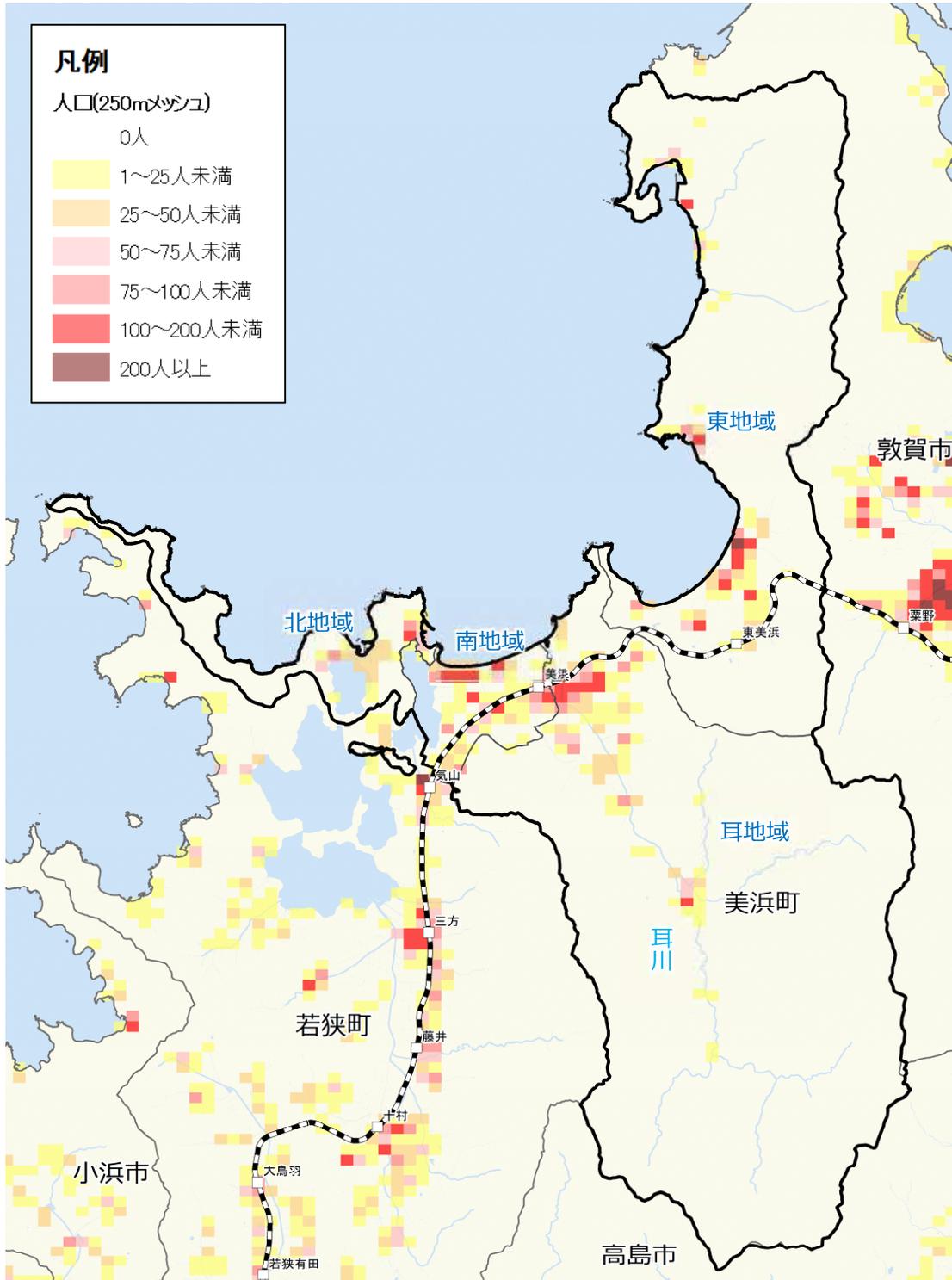
- 人口が減少している一方、世帯数は横ばいの状況であり、世帯当たりの人数が減少しています。
- 世帯の構成が変化することで、家族や地域等での助け合い等に影響する可能性もあります。



### (3) 人口の分布状況

#### 1) 総人口の分布

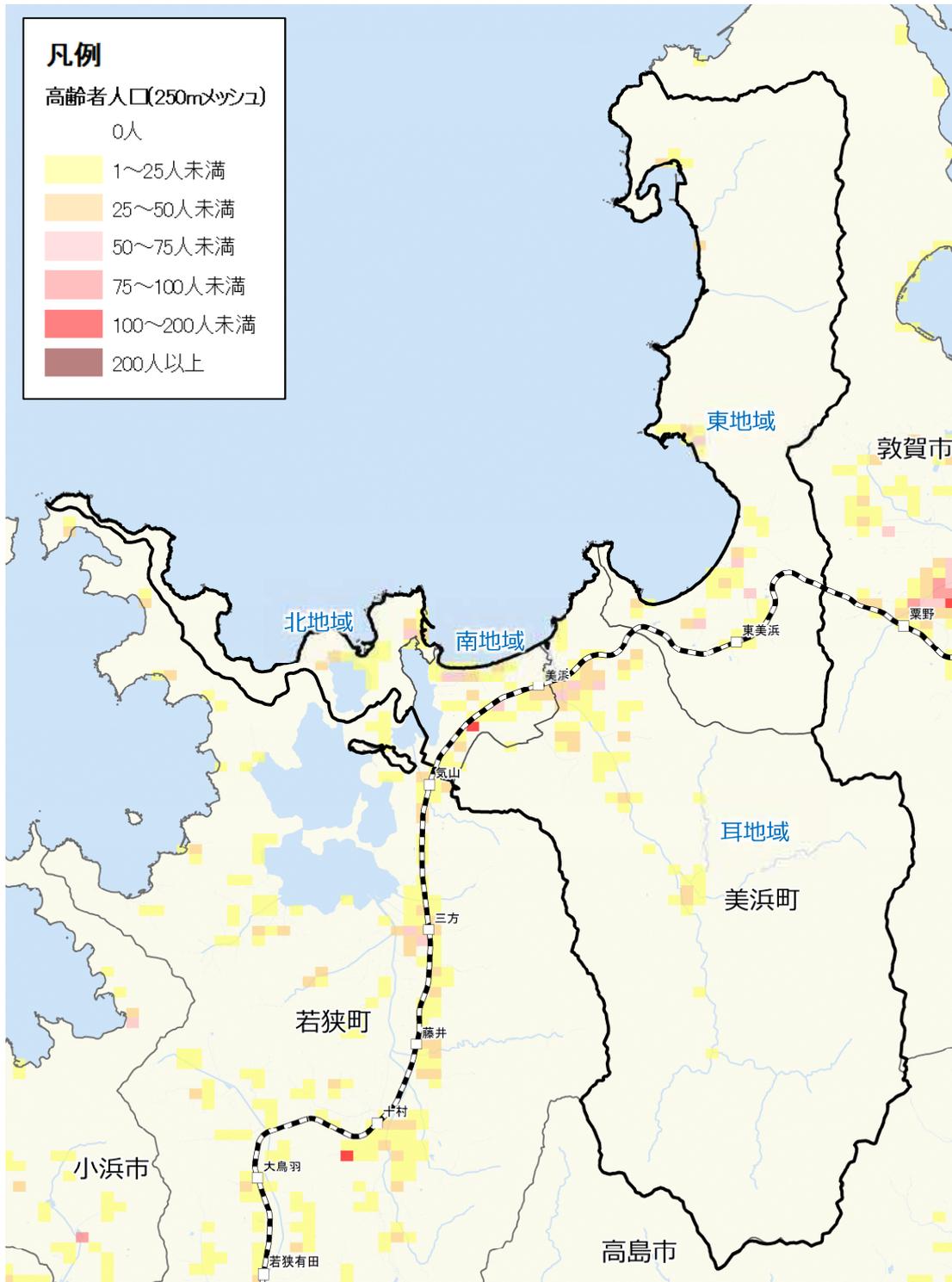
- 本町の人口は、美浜駅、町役場、店舗等が立地する中心エリアに集まっています。
- ただし、その他の地区にも人口は分布しており、居住地が町域に広がっている状況です。



国土数値情報（国勢調査 R2）より

## 2) 高齢者の分布

● 総人口の分布状況と同様に、高齢者の人口も、町の中心エリアに集まる一方、町域に広く分布している状況です。

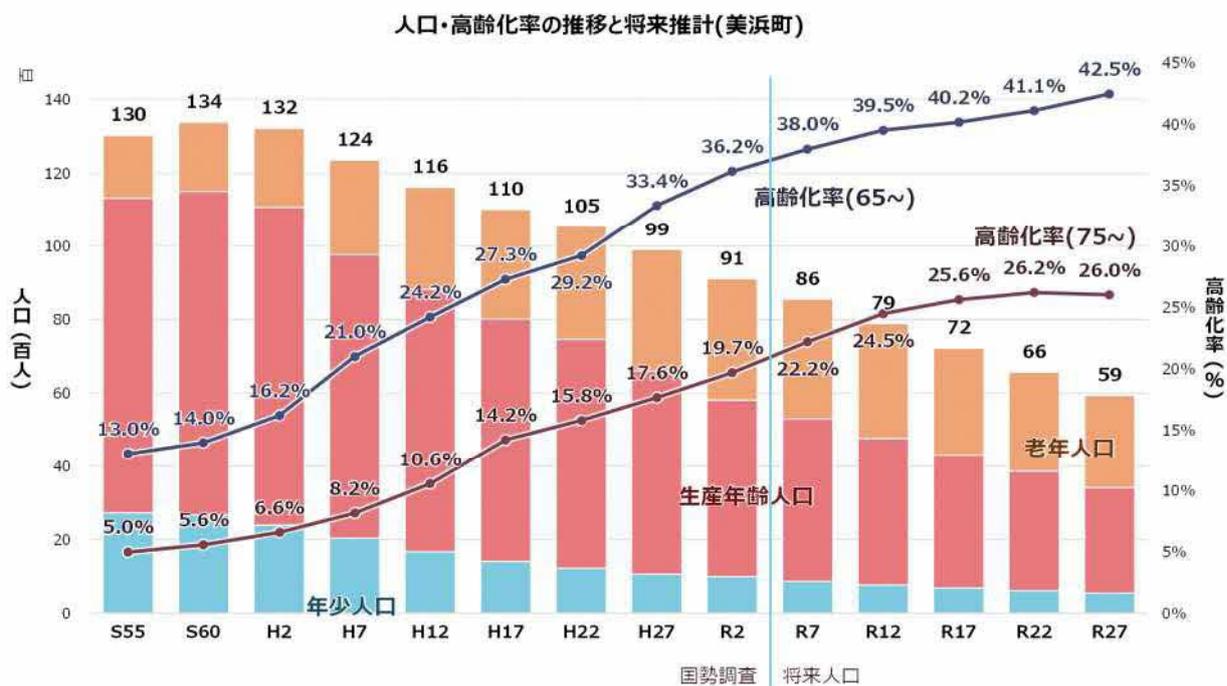


国土数値情報（国勢調査 R2）より

## (4) 将来人口等

### 1) 将来人口の見通し

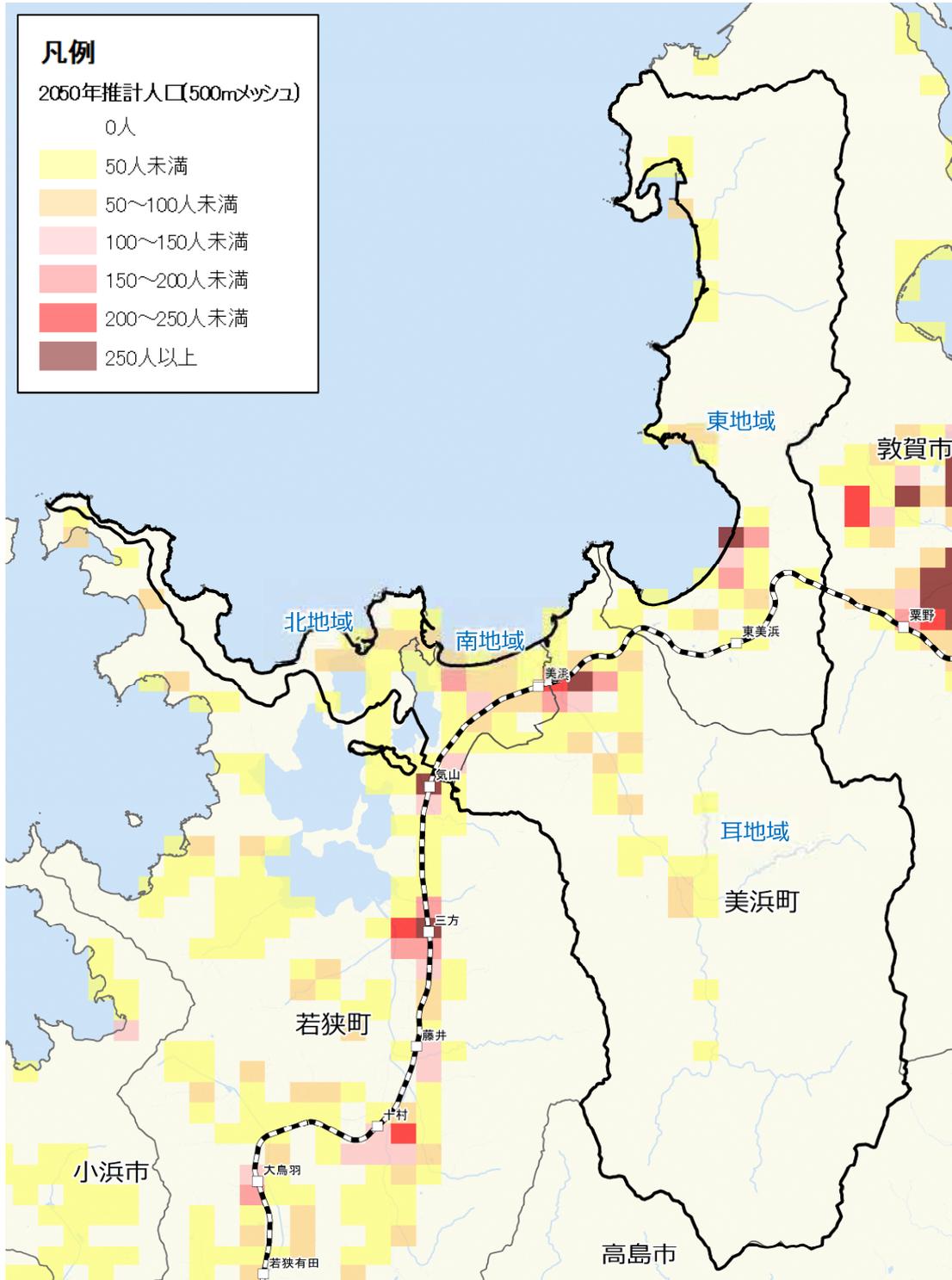
- 将来推計によると、現在の傾向が続いた場合、本町の人口は着実に減少し、将来、総人口が6千人を下回る見込みです。
- 少子・高齢化が進み、65歳以上の高齢化率は40%を超えるものと見込まれています。また、4人に1人が75歳以上となる見込みです。



国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計 より

## 2) 将来の人口分布 (2050年)

●本町の将来の人口は、町域全体として減少する見込みです。将来も、現在同様、町の中心エリアに人口が集まる一方、居住地が広く薄く分布する状況となる見込みです。



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

- 本町の町役場、なびあす（図書館・生涯学習センターの複合施設）、はあとびあ（保健福祉センター）等の公共施設は、おおむね町の中心エリアに立地しています。これら公共施設の前にはコミュニティバスのバス停があるとともに、美浜駅からも徒歩圏にあります。
- 町の北部には、きいばす（エネルギー環境教育体験館）があり、近くにバス停もあります。



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

- 町内で利用の多いスーパー、ドラッグストア等（Aコープ、クスリのアオキ、ゲンキー等）が、町の中心エリアに立地しています。ただし、これらは、美浜駅から歩いていくには遠い場所に立地しています。店舗によっては、敷地内あるいは敷地前にバス停がありますが、建物から離れています。
- 町内の店舗数は限られており、敦賀市等で日常的な買い物をする町民も多い状況です。



国土数値情報に情報を追加して作成

### (3) 医療施設の立地状況

- 町営の医療機関として、東部・丹生診療所があります。その他、町内に民間の診療所があります。
- 町内に総合病院はなく、若狭町との町境にレイクヒルズ美方病院が立地しており、コミュニティバスのバス停があります。また、敦賀市の病院に通院する町民も多い状況です。



国土数値情報に情報を追加して作成

#### (4) 学校の立地状況

- 町内に複数の小中学校がありますが、高校はありません。
- 嶺南地域に高校は5校あり、そのうち美方高校は、若狭町との町境に立地しており、コミュニティバスのバス停があります。また、気山駅が最寄り駅となっています。

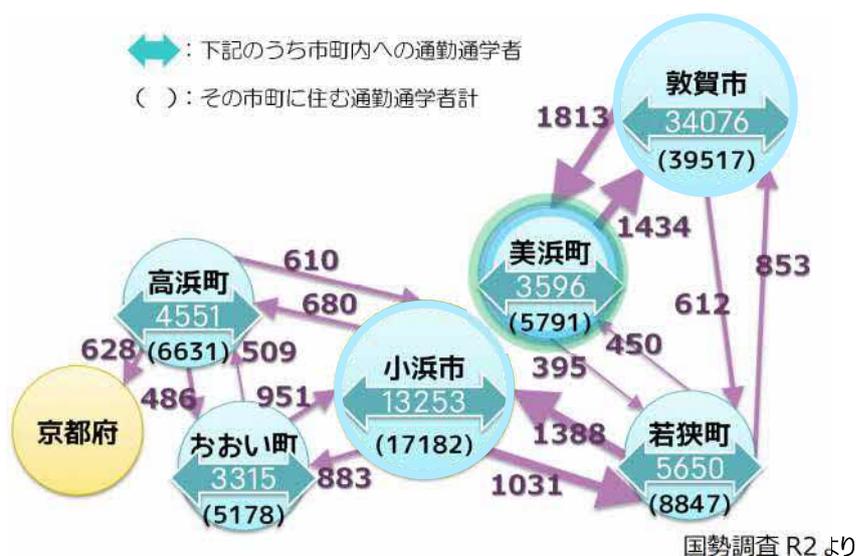


国土数値情報に情報を追加して作成

## 1-4. 町民等の移動状況

### (1) 通勤・通学

- 嶺南地域では、何れの市町でも、各市町内で通勤・通学する人が大半を占めており、美浜町民も、町内で通勤・通学している人が多くを占めています。
- 市町間の通勤・通学では、大きく、小浜市に向かう動きと、敦賀市に向かう動きがあり、美浜町からは、敦賀市へ通う人が多くなっています。



- 美浜町民の通勤・通学の交通手段は、町内、町外ともクルマ（自家用車）が突出して多くなっています。町外への通勤・通学で鉄道がやや多いものの、公共交通で通う町民は少ないのが現状です。

#### 美浜町(町内で通勤・通学)

徒歩だけ	10.7%
鉄道・電車	1.0%
乗合バス	3.0%
勤め先・学校のバス	18.2%
自家用車	63.5%
ハイヤー・タクシー	0.0%
オートバイ	0.4%
自転車	4.3%
その他	1.6%
不詳	0.8%

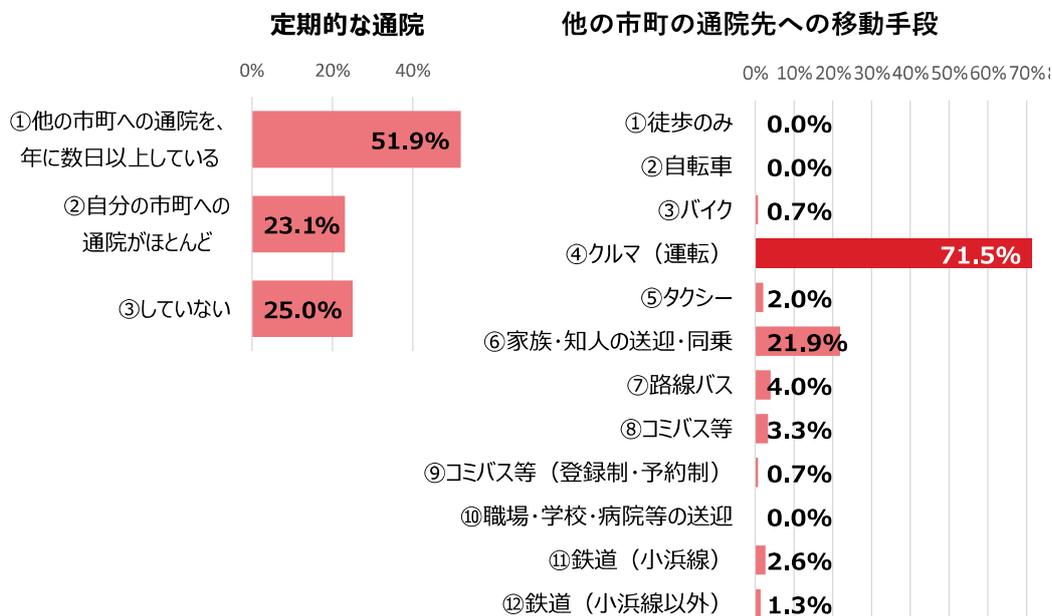
#### 美浜町(町外へ通勤・通学)

徒歩だけ	0.6%
鉄道・電車	6.5%
乗合バス	1.4%
勤め先・学校のバス	4.5%
自家用車	86.7%
ハイヤー・タクシー	0.0%
オートバイ	0.2%
自転車	5.9%
その他	1.7%
不詳	0.4%

国勢調査 R2 より

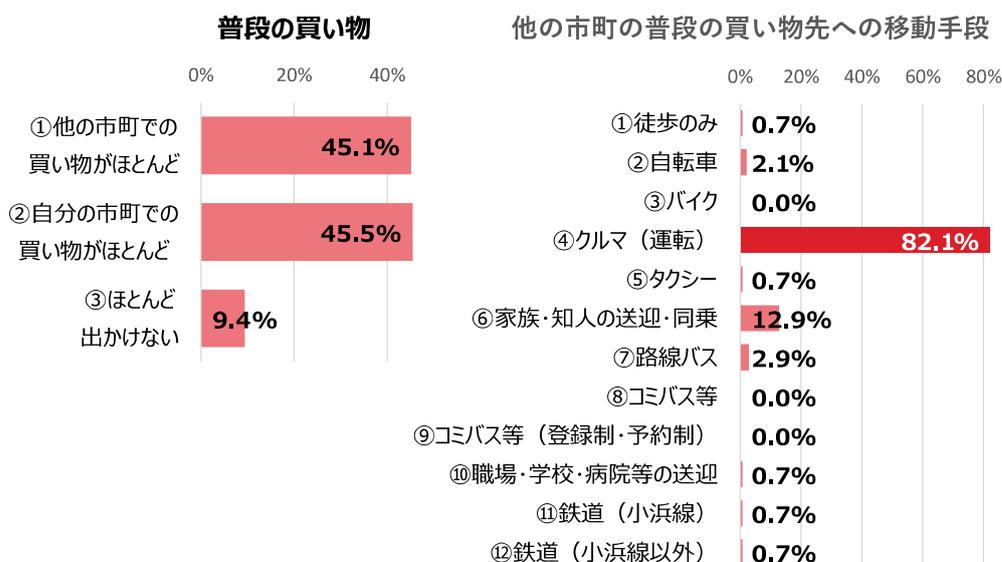
## (2) 通院・買い物等

- 定期的な通院をしている町民は、敦賀市など他市町の病院を利用する人が多くみられます。
- 町外へ通院する町民の多くが、クルマ（自分で運転、送迎・同乗）で通っている状況です。



嶺南地域公共交通アンケート(H30) より

- 普段の買い物は、町内で済ませる町民と、敦賀市等の他市町で買い物する町民がそれぞれいます。
- 町外で買い物をする際の交通手段も、クルマが大半を占めています。



嶺南地域公共交通アンケート(H30) より



## (2) 観光入込状況

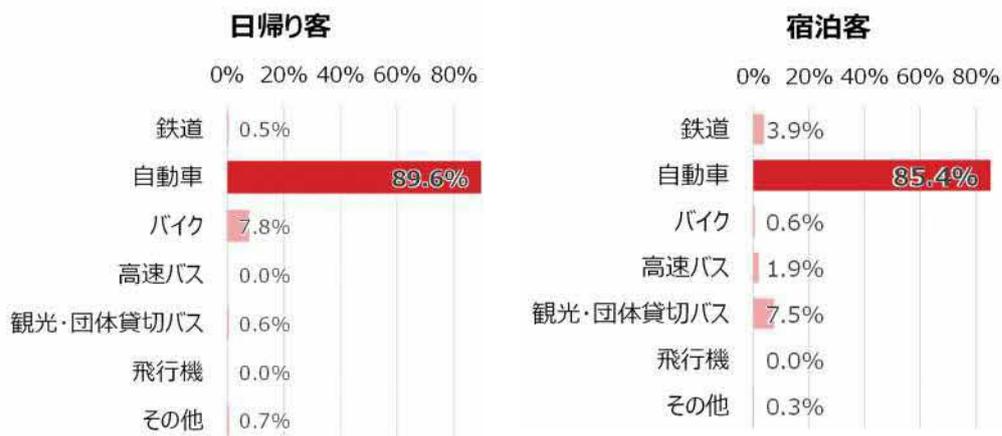
- 本町の観光入込客数は、近年 80～90 万人程度で推移しており、コロナ禍で大きく落ち込んでいます。



美浜町観光振興計画 (R4) より

## (3) 観光客の交通手段

- 本町を含む若狭路の観光客は、クルマを利用する人が大半であり、9割近くがマイカー等で来訪しています。鉄道での来訪は少なく、観光バス・貸切バスのほうが多い状況です。



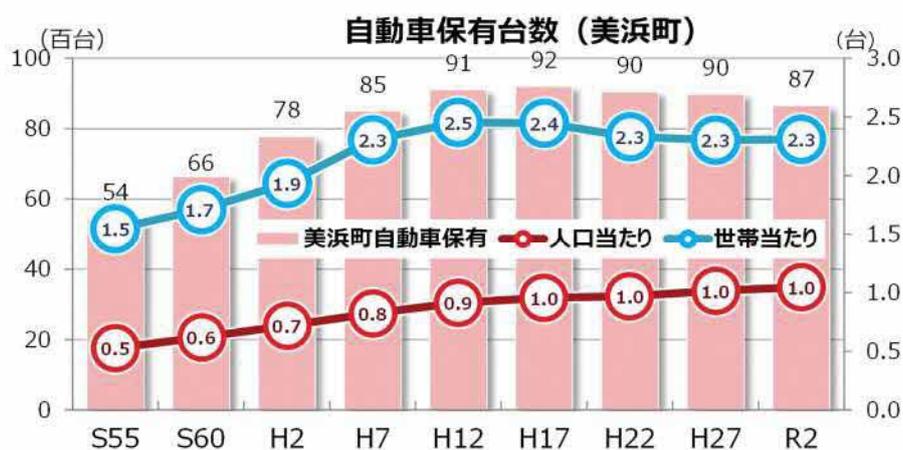
若狭路観光実態調査 (H24) より

## 1-6. その他の状況

### (1) 自動車利用の状況

#### ・自動車の保有台数

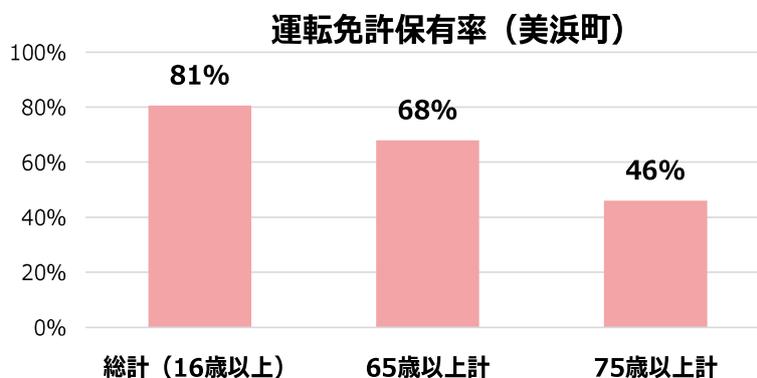
- 町民の自動車保有台数は昭和 50 年代から増加し続け、人口が減少に転じた近年でも、大きくは減少していません。福井県の世帯当たりの保有台数は全国最上位であり、本町でも 2 台以上となっています。



福井県統計 (中部運輸局) より算出

#### ・運転免許の保有状況

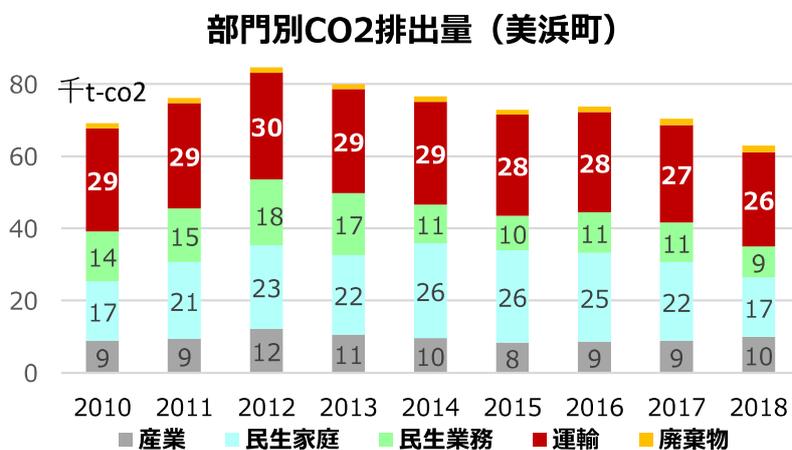
- 町民の運転免許保有者の割合は、8 割程度となっています。高齢者の免許返納が社会的な課題となっている中、本町の 65 歳以上の運転免許保有者の割合は 7 割近くとなっています。



福井県警資料 (R3) より

## (2) 地球環境面 (CO<sub>2</sub> 排出量の状況)

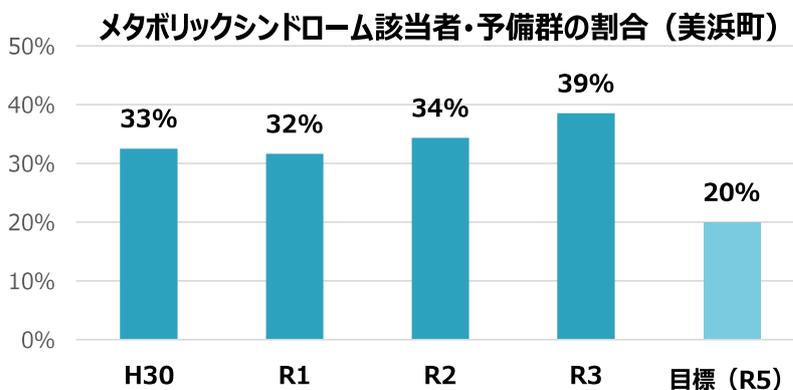
●本町の部門別のCO<sub>2</sub>排出量では、運輸部門が最も多くを占めています。(なお、運輸部門の排出量の多くを自動車が占めています。)



美浜町環境基本計画より

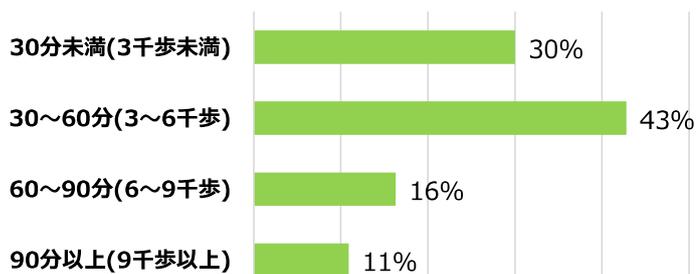
## (3) 健康面

●町民のうちメタボリックシンドローム該当者の割合は、年々増加傾向にあります。日常的に歩く時間の少ない町民が多い傾向にあり、クルマ中心の行動スタイルが影響している可能性もあります。



国保データベースより

### 1日に歩く時間 (美浜町民)



健康みはま21評価アンケート (R2) より

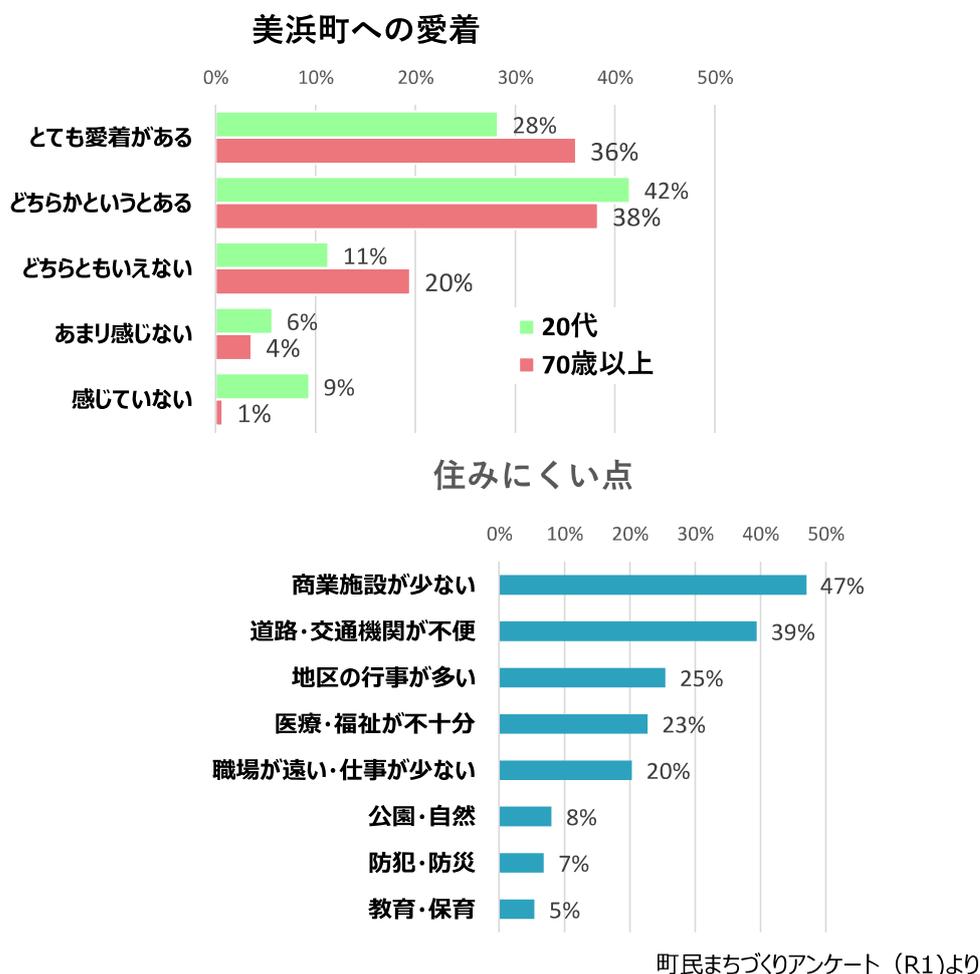
#### (4) 駅前の状況

- 本町では、クルマ中心の行動スタイルが定着しており、国道等のクルマの往来は多いのに対し、中心エリアにある美浜駅前通りでも歩く人はほとんど見られません。
- これまで人の往来が少なく、賑わいがあるとは言い難い状況でしたが、今後、美浜駅前の「若狭美浜はまびより」(道の駅)のオープン等のまちづくりが進み、多くの人が往来することに期待されます。



#### (5) 町民の定住意向等

- 美浜町に愛着を持っている町民が多く、これからも美浜町に住みたいと思う町民が多くを占めますが、その意識は若年者よりも高齢者の方が強い傾向があります。住みにくい点としては、商業施設の少なさに次いで、交通の不便さが多く挙げられています。



## 2. 美浜町がめざす姿（上位・関連計画等）

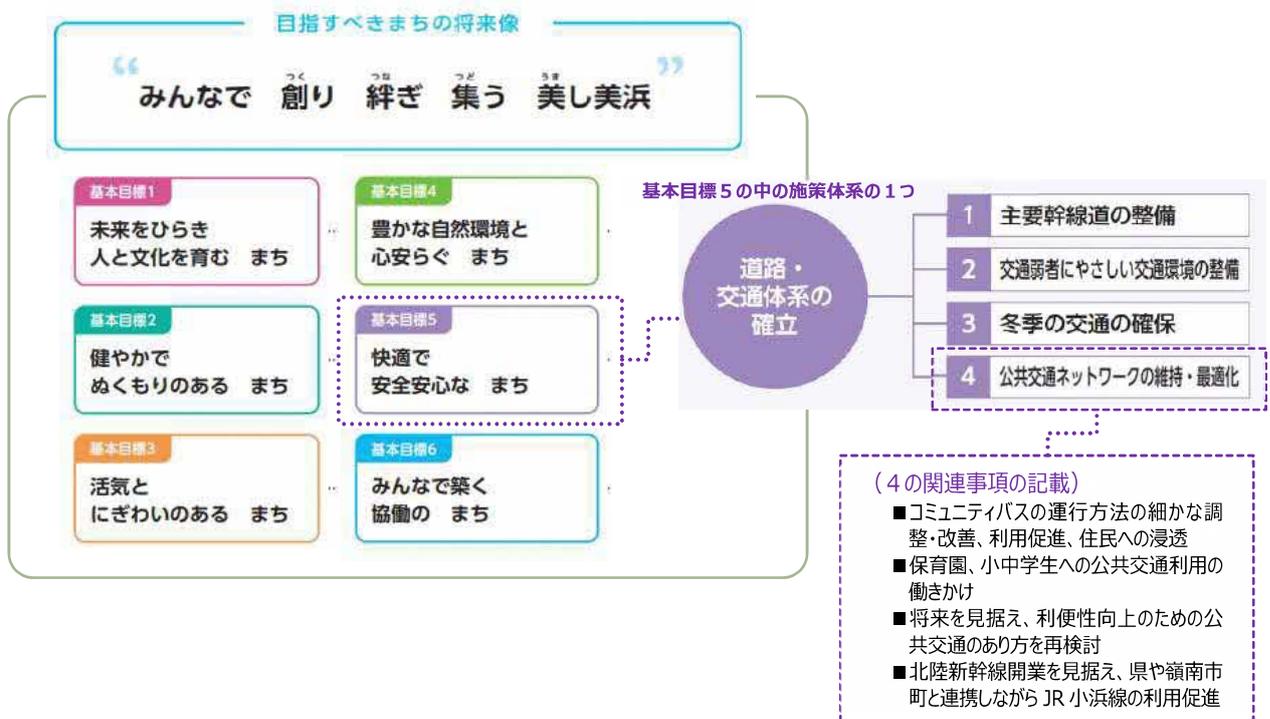
まちづくりの最上位計画である総合振興計画において本町がめざす姿、関連計画における公共交通や人の移動に関わる取り組みの考え方等は以下のとおりです。

### 2-1. 上位計画等

#### (1) 第五次美浜町総合振興計画

●総合振興計画では、目指すべきまちの将来像として、「みんなで 創り 絆ぎ 集う 美し美浜」を掲げ、6つの基本目標を設定しています。

基本目標5の5-1「道路・交通体系の確立」の主要施策として「公共交通ネットワークの維持・最適化」を掲げ、将来を見据えた公共交通ネットワークのあり方の検討や、北陸新幹線敦賀開業を見据えた小浜線の利用促進を挙げています。



#### (2) 第2期美浜創生総合戦略

●美浜創生総合戦略では、人口対策の視点として「若者・女性に魅力ある“しごと”の創出」、「人との新たなつながりを築く“交流”の拡大」、「希望を叶える“結婚・出産・子育て”を応援」、「幸せを実感できる“暮らし”の充実」の4つの基本目標を設定し、2040年でも人口7,900人を維持し、地方創生の動きを加速させていくこととしています。

#### 第2期美浜創生総合戦略 [令和3年度(2021年度)~令和7年度(2025年度)]

人口対策の視点

若者(特に女性)の 転入促進・転出抑制

交流人口・ 関係人口の拡大

子育て世代の転入促進 ・転出抑制、出生数増

健康寿命の延伸



## ■美浜町地域福祉計画（第2次）

- ・「住民の輪で築く 幸せ実感 支え合う福祉のまちづくり」を基本理念とし、住民が幸せを実感し、安心して生活を送れる環境づくりをめざしています。基本施策として「生活しやすい移動環境・移動支援の充実」を掲げ、既存の公共交通機関の利便性向上のため、デマンド方式のコミュニティバスの継続とともにさらなる支援サービスを検討することとしています。

## ■健康みはま 21 後期計画（第2期）

- ・町民総ぐるみの健康づくり「げんげん歩楽寿（プラス）」を掲げ、楽しみながら食と運動の両面から生活習慣病の予防、健康寿命の延伸をめざしており、日常生活での歩行やウォーキングなど誰もが手軽に取り組める運動の推進を掲げています。

## ■第二次美浜町環境基本計画

- ・基本目標のうち「みはまの低炭素・循環型社会の形成」で、省エネルギー化促進のため「徒歩や自転車、公共交通の利用など、自動車に頼らない移動手段の推進」を挙げています。また、温室ガス削減に向けてバスや電車など公共交通機関の利用に努めることとしています。

## ■美浜町地球温暖化対策実行計画（事務・事業編）

- ・温室効果ガス排出量の15%削減を目標としており、自動車から自転車や公共交通への転換、エコドライブの徹底に努めることとしています。

## ■美浜町エネルギービジョン

- ・町のエネルギー構造転換、再生可能エネルギーを活用したまちづくりのあり方を示し、CO<sub>2</sub>削減を目標としています。プロジェクトの一つとして、再生可能エネルギーを活用した電気自動車、次世代自動車等への転換や公共交通の利用を促す美浜版 MaaS\*の構築を掲げています。

(\* Mobility as a Service)

## ■美浜町地域づくり拠点化整備基本計画

- ・「人々が集い、育み、美し美浜を体感できるにぎわいの交流拠点づくり」を基本理念として、住民が幸せを実感し、安心して生活を送れる環境づくりをめざし、基本施策として「生活しやすい移動環境・移動支援の充実」を掲げています。美浜町スマート・コンパクトシティ魅力創造拠点化事業の中心施策として、美浜駅付近の「道の駅」の整備を掲げています。



## ■福井県長期ビジョン

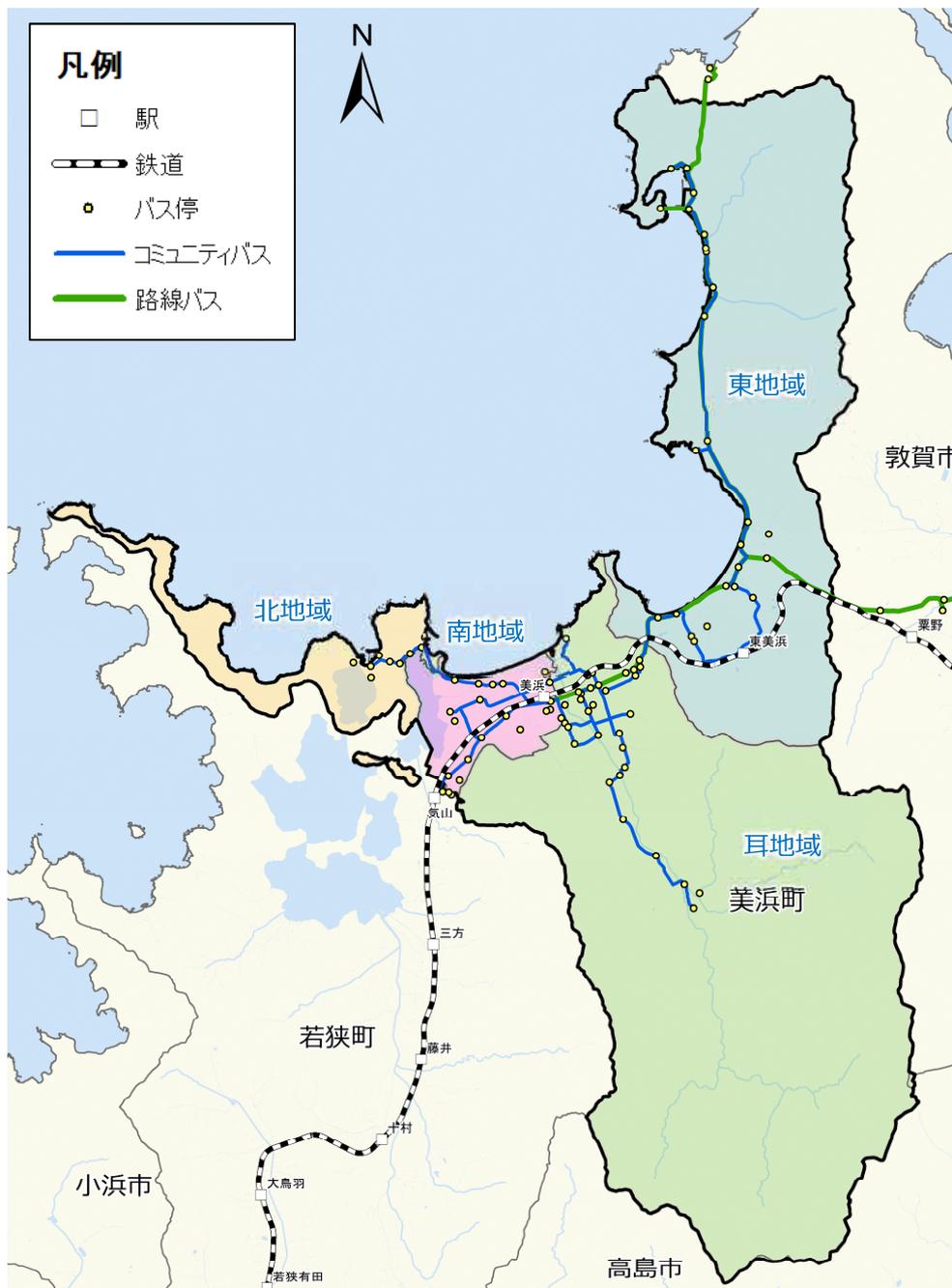
- ・「安心のふくいを未来につなぎ、もっと挑戦！もっとおもしろく！」を基本理念とし、「100年に一度のまちづくり」で「北陸新幹線敦賀開業」効果の嶺南各地への波及がめざされています。（なお、北陸新幹線の金沢～敦賀駅間は、2023年度末開業をめざして建設中です。）



### 3. 公共交通等の現状

#### 3-1. 公共交通ネットワークの概要

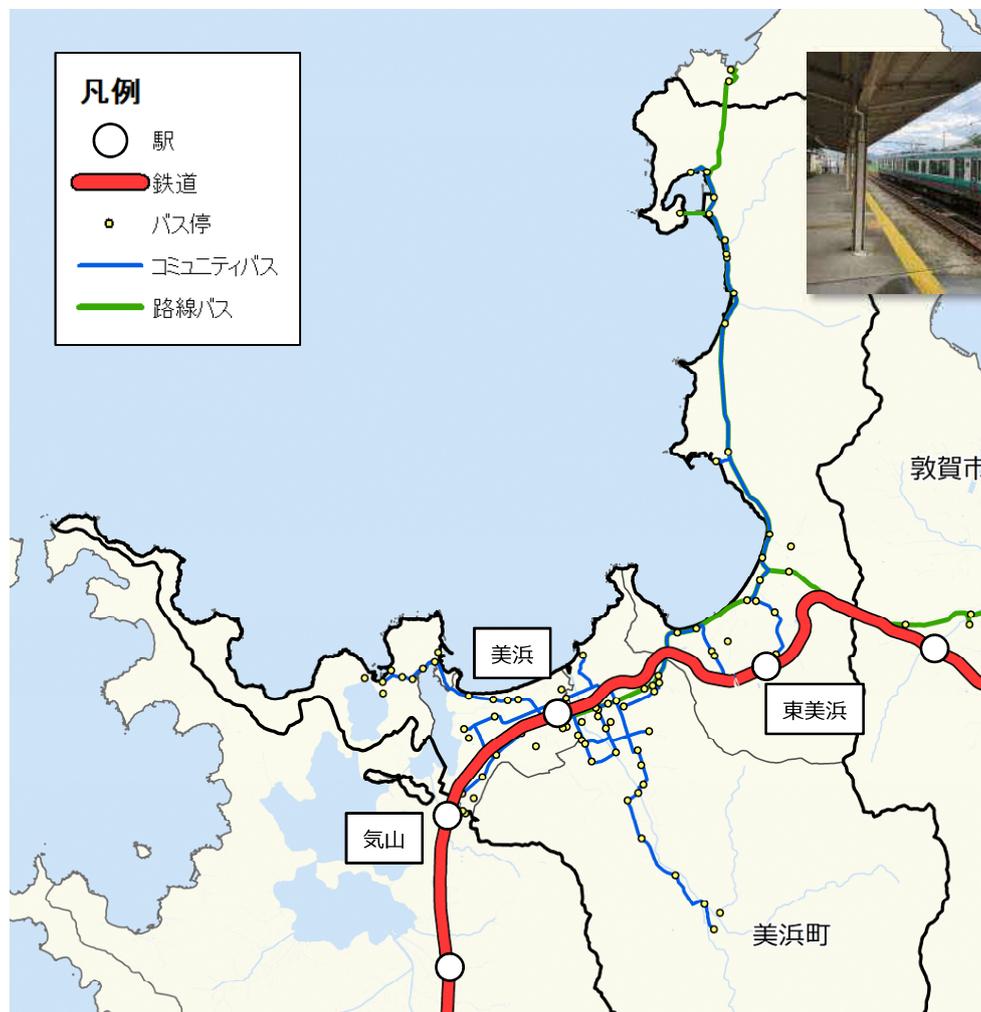
- 美浜町の公共交通ネットワークは、本町を東西に走り嶺南地域の市町をつなぐ基軸である JR 小浜線、本町と敦賀市とを結ぶ路線バス（福井鉄道バス）に加え、町内の各地区と中心エリアを結ぶ美浜町コミュニティバス、タクシー等で構成されています。
- 中心駅は美浜駅であり、一部を除き、バスが美浜駅に発着して各方面をつないでおり、ネットワークの構成は概成しています。



## 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基軸となっており、北陸新幹線敦賀開業後の結節点となる敦賀駅から東舞鶴駅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へ乗り継ぎ、滋賀・京都方面に行くことができます。
- 小浜線は、小浜駅を境として運行本数が異なっており、通常時の平日・休日は、敦賀駅～小浜駅間で上下とも 12 本が運行されています。
- 美浜町内には 2 駅があり、主要駅は町の中心エリアにある美浜駅で、ほぼ全ての路線バス、コミュニティバスが発着しています。また、町境の若狭町側に気山駅があります。



美浜駅



東美浜駅



気山駅

## 1) 路線・駅等

- 小浜線は、敦賀駅と東舞鶴駅間を結ぶ約 84km の単線路線で、JR 西日本が保有・運営を行っており、平成 15 年に電化されています。
- 本町内の 2 駅のうち、美浜駅は窓口のある有人駅、東美浜駅は無人駅です。また、町境の若狭町側にある気山駅も無人駅です。



### (各駅の利用環境について)

#### ・ホーム・待合室等

美浜駅のホームは上下線が別となっており、その間の移動は階段の昇降が必要です。東美浜駅のホームは 1 つで、東美浜駅のホームへはスロープで昇降できます。各駅に待合室がありますが、美浜駅には改札外の待合所があります。



美浜駅 待合室

#### ・バス等の乗り入れ・運行案内等

美浜駅前には福井鉄道バス（若狭線）、美浜町コミュニティバスが、東美浜駅前には美浜町コミュニティバスが乗り入れています。また、美浜駅前にはタクシーが待機しています。美浜駅には窓口、観光案内所がありますが、東美浜駅の待合室内には、不慣れな来訪者やあまり利用しない高齢者等にわかりやすいバスの案内や運行情報がありません。



東美浜駅 待合室

#### ・駐車場・駐輪場

美浜駅前には、駐車場・駐輪場、東美浜駅前には駐輪場があります。これらは、現在のところ無料です。



美浜駅 窓口

#### ・観光案内・レンタサイクル・カーシェア等

美浜駅には、駅併設の観光案内所があります。また、観光案内所にレンタサイクルがあり、電動アシスト付き自転車も配備され、駅前にはカーシェア（1 台）もあります。



東美浜駅前バス停

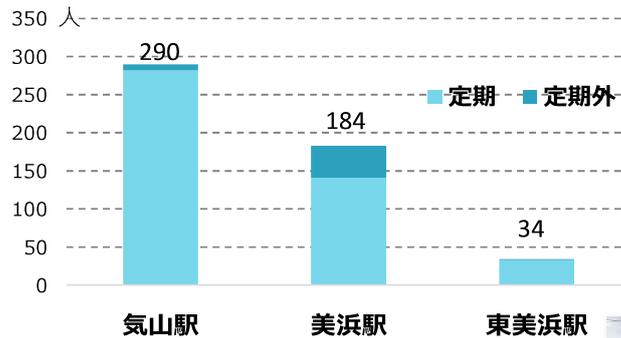


美浜駅 観光案内所

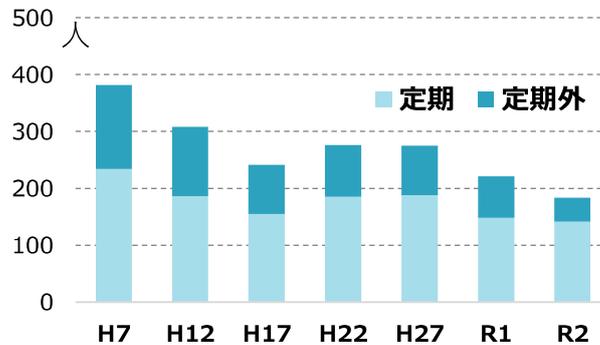
## 2) 小浜線の利用状況

- 駅別の1日平均乗車人員は、本町の中心駅である美浜駅でも1日180人程度であり、美方高校の最寄り駅である気山駅を下回っています。東美浜駅はさらに少なく、1日30人程度です。いずれも主に高校生等の定期利用が大半を占め、定期外利用が少ない状況です。
- 美浜駅の1日平均乗車人員は、経年的に減少傾向にあり、特に定期外利用が大きく減少しています。

各駅の一日常乗車人員 (R2)



小浜線美浜駅1日平均乗車人員の推移

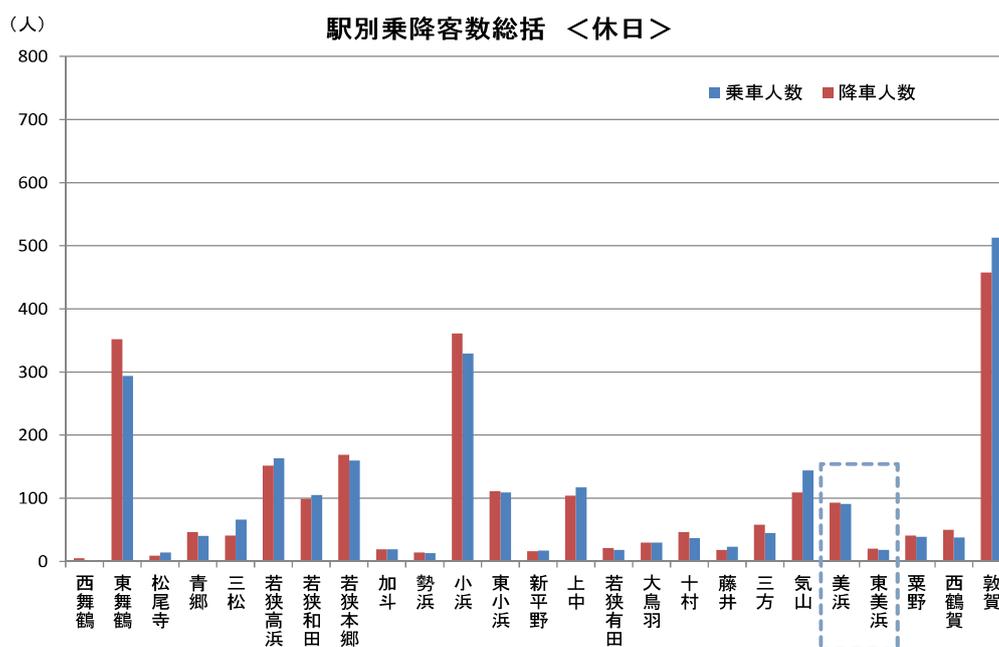
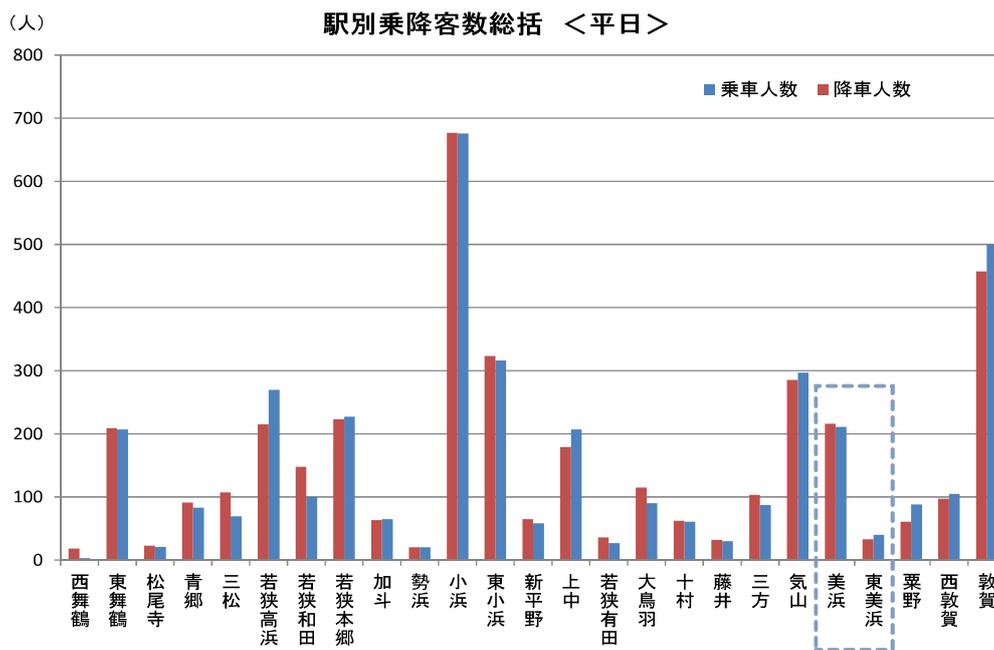


福井県統計年鑑 より

(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

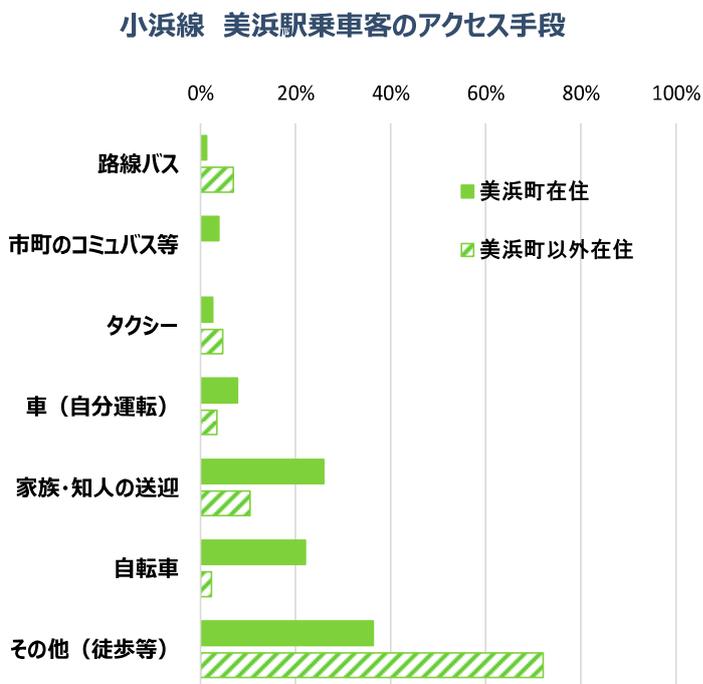
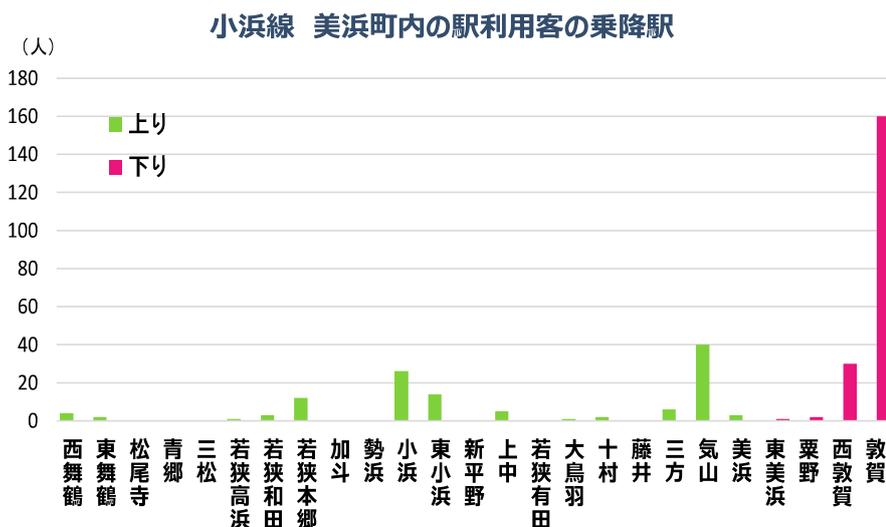
- 小浜線全体の駅別乗降客数を見ると、平日では小浜駅が最も多く、次いで敦賀駅が多くなっており、美浜駅を含め、その他の各町の中心駅は同程度の乗降客数です。
- 美浜駅・東美浜駅の平日・休日の違いに着目すると、高校等の授業のない休日は、平日の半分以下となっています。この傾向は、敦賀駅、東舞鶴駅を除き、大半の駅で同様です。



小浜線 OD 調査 (H29) より

## ・美浜町内の駅の乗降客の状況

- 美浜町内の駅の乗降客の多くは、敦賀駅との間を利用しています。
- 美浜町内の駅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、バス等から乗り継ぐ利用客は、きわめて少なくなっています。徒歩が特に多いことから、小浜線は、主に駅から徒歩圏の人に利用されているものとみられます。



小浜線 OD 調査 (H29) より