

# 令和5年度第3回越前町地域公共交通活性化協議会

日時：令和6年3月7日(木)

## 会議次第

### 協議事項(1) 越前町地域公共交通計画の改訂について

デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」については、運行の確保・維持のため、国の補助事業を活用していますが、その要件として、「交通計画と補助制度の連動化」が必要となっています（活性化再生法の改正による）。

現在は、経過措置期間（令和6年度事業まで）により補助対象となっていますが、それ以降も補助事業を活用するためには、令和7年度事業の申請期限（令和6年6月）までに連動化の対応が必要となっています。

令和3年1月に策定された現在の越前町地域公共交通計画は、この連動化に対応していないため、今回、補助事業活用の必要性等を計画の中に位置付ける改訂を行いました。改訂部分を抜粋した計画（案）を添付いたします。

具体的には、計画の交通施策体系に、デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」の概要や役割（P51）、補助事業の必要性（P59）を追加して記載する修正となっており、計画策定の目的や、基本目標、基本方針等に変更はありません。

また、令和8年度からの次期計画策定に向け、令和7年度に予定していた町民アンケート調査を1年前倒しし、令和6年度に実施します。（P65）

修正箇所を赤字や赤字で示していますので、ご確認くださいませようよろしくお願いいたします。

今回の改訂により、今後も計画と連動化した補助事業を活用して参ります。

# 越前町

## 地域公共交通計画

---

【令和6年3月改訂版】

令和6年3月



越 前 町

# 目次

第1章 計画策定の背景と目的	
1. 背景と目的	1
2. 計画の概要	2
3. 対象区域	2
4. 計画期間	2
5. 計画の特色	2
第2章 越前市の概要	
1. 位置及び人口	3
2. 人口動態	4
3. 公共施設	7
第3章 公共交通計画の概要	
1. 概要	8
2. コミュニティバス	10
3. 路線バス	14
第4章 公共交通計画の調査結果	
1. 実施概要	18
2. 調査結果	19
第5章 上位計画との関係	
1. 上位計画	36
2. 各計画との関係	37
第6章 公共交通計画の策定	
1. 第三次計画	44
2. 越前市計画	46
第7章 地域公共交通計画の施策体系	
1. まちづくりの中で公共交通が果たす役割	48
2. 基本目標	49
3. 公共交通網の形成イメージ	51
4. 基本目標に基づく事業一覧	52
5. 基本目標の達成有無を評価する指標	53
6. 基本目標を実現するために行う事業	56
第8章 計画の推進体制と進捗管理	
1. 住民・企業等との連携による計画の推進体制	65
2. 計画の進捗管理	65
3. 計画実施のための財源確保	66
参考資料	
1. 策定の経緯	67
2. 委員名簿	68

# 第7章 地域公共交通計画の施策体系

## 1. まちづくりの中で公共交通が果たす役割

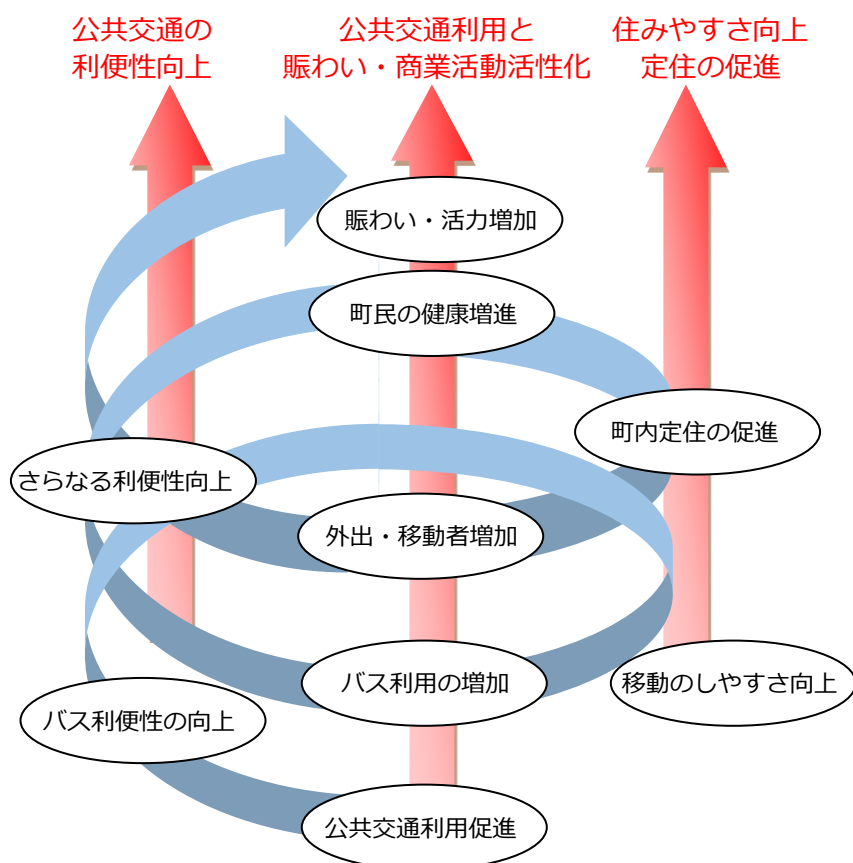
越前町では、今後も続くと予想される人口減少や少子高齢化を受け止めながらも、他のまちづくり施策（福祉、外出支援、転入促進、雇用促進等）と連携して人口減少を抑制していくことが求められます。

そのため、公共交通を町の重要な社会資本として位置付け、まちづくりの施策と連携して公共交通の利便性向上を図ることで、様々なまちの賑わいと活力を増大させ、町内定住の促進、健康増進や賑わい・商業活動の活性化という「好循環」につなげます。

具体的には、行政と町民の協働参加による利用促進の取組及び地域主体の新たな公共交通の仕組みづくりを進め、公共交通の利便性向上につなげます。合わせて、地域の主要な公共施設及び隣接市（福江市、鯖江市、越前市）をネットワークとしてつなげることで、学生の通学や高齢者の移動をはじめとした住民の移動を支えます。

### 【基本方針】 皆で守り育てる公共交通ネットワークの形成

【公共交通利用促進とまちの活性化の好循環（イメージ）】



## 2. 基本目標

前章で整理した課題に対応するため、基本方針を踏まえ、下記の3つの基本目標を設定します。

### 1) 町内外を移動できる公共交通のネットワーク化

現在の公共交通の主な利用者である学生やクルマを運転できない高齢者が、隣接市への通学・帰宅や病院・温浴施設・商業施設等へ快適に移動できるよう、民間路線バスを公共交通基幹軸として位置づけるとともに、主要拠点（ターミナル）において町内の移動を面的にカバーするコミュニティバスとの接続を図り、町内外を移動できる交通手段としてのネットワーク化を図ります。また、コミュニティバスについては、持続可能な運行に向けた効率化及び一部地域における区域デマンドを実施します。

施策(1) 路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実【継続】

施策(2) 路線バス・コミュニティバスの連携・共存によるネットワーク化【継続】

施策(3) コミュニティバスの持続的な運行継続に向けた効率化及びさらなる移動の利便性向上と運行効率化に向けた区域デマンド運行の実施【新規】

### 2) 誰もが利用しやすい環境づくり

人口が減少傾向にある越前町において、地域の賑わいや活力向上のためには、住民の外出を促し、交流人口を増加させるために移動の活発化が必要です。その実現のために、公共交通を利用しやすいよう「分かりやすさと使いやすさ」を向上させます。合わせて、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ための工夫と、感染症に対する不安を払拭するための万全の対策など、住民に「利用したい、外出したい」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【継続】

施策(2) 待合所の整備推進及び小型車導入の検討も含めた車両の計画的な更新【継続】

施策(3) わかりやすさの向上と利用促進のための情報提供の充実【新規】

施策(4) バス車内での感染症の予防及び蔓延防止のために必要な措置の実施【新規】

### 3) 行政と住民との協働による公共交通の活性化

公共交通は、家族の送迎負担を肩代わりするだけでなく、クルマを持たない住民の外出や地域活動の参加機会の拡大、外出増加による健康増進と高齢者等の交通事故の低減、交流人口の増大によるまちの賑わいと活力の創出など、越前町の発展に大きく寄与するものです。さらには、北陸新幹線の敦賀開業を控えており、大都市圏との交流の足としても、公共交通はまちの重要な社会資本としての位置付けは強くなっているため、様々な利用促進施策を展開します。

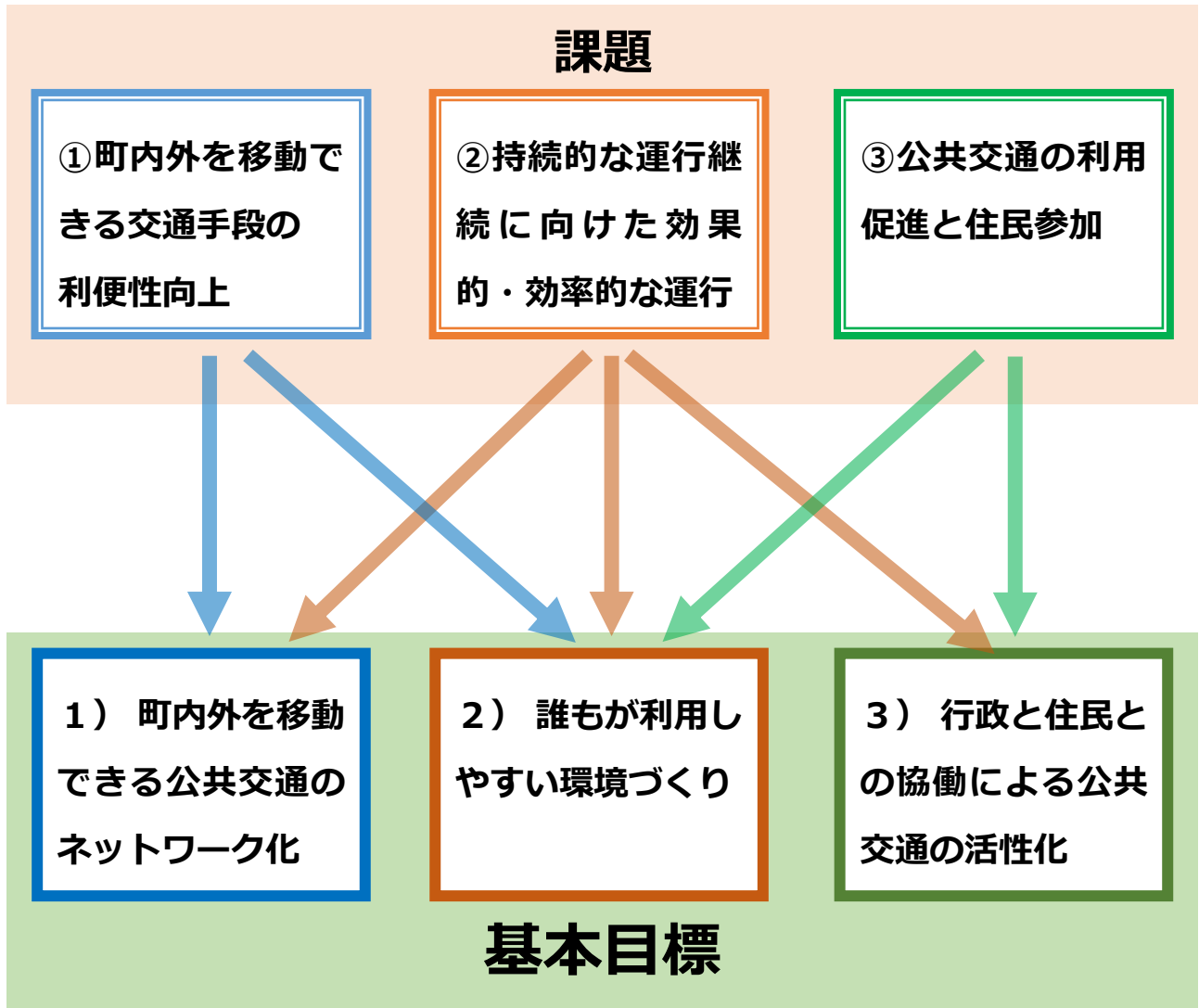
一方でバス事業者の自助努力や行政支援の限界があるなかで、これまでの行政主体の取組にとどまらず、「地域に必要な交通は地域自らが守り育てる」という観点に基づき、人口減少時代にふさわしい新たな地域公共交通の仕組みづくりを模索します。

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【継続】

施策(2) 公共交通と商業・観光との連携及びPR【継続】

施策(3) 地域主体の新たな地域公共交通の仕組みづくりに向けた検討【新規】

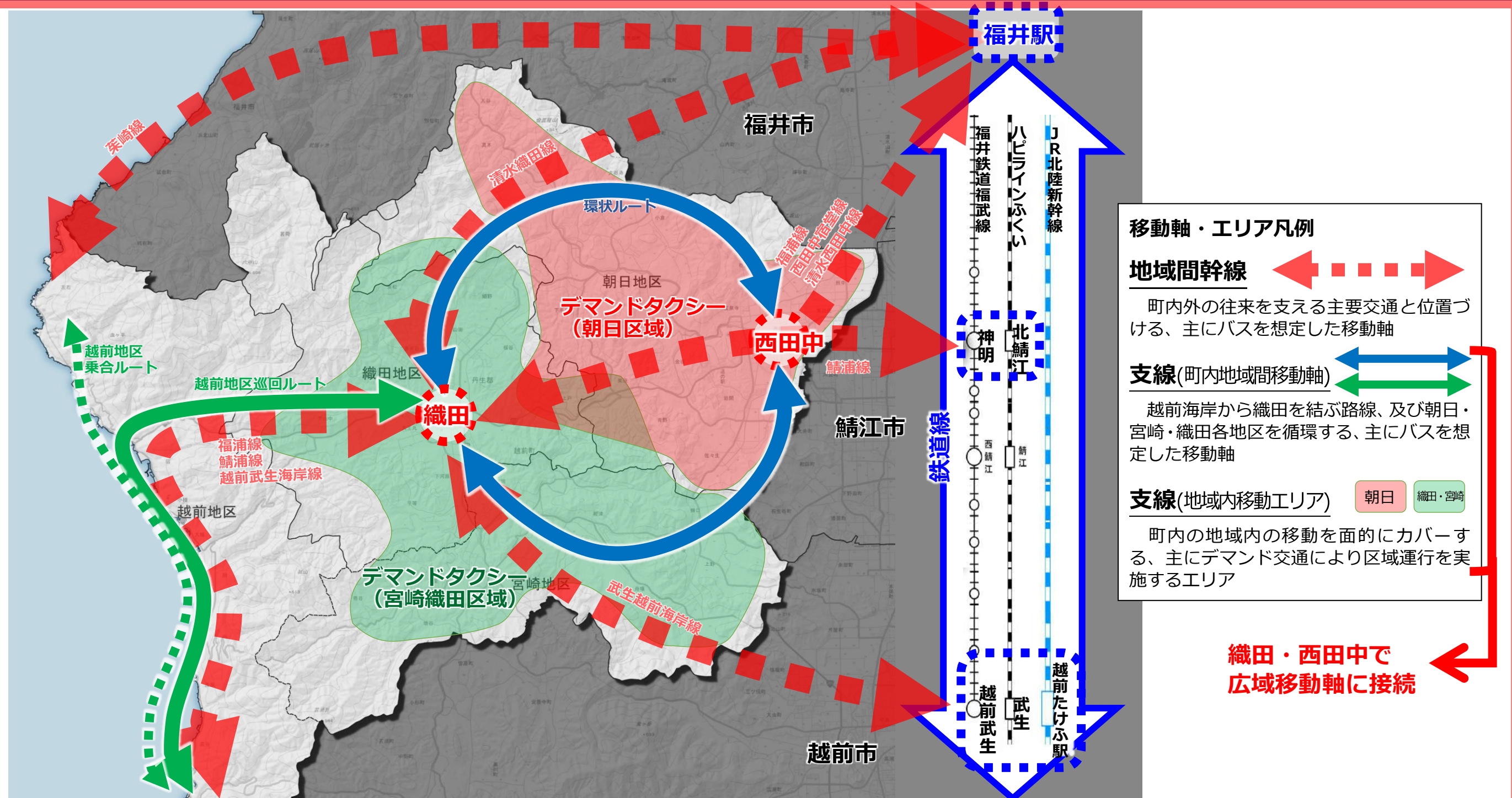
＜公共交通の課題・基本目標・基本方針の対応関係＞



**【基本方針】 皆で守り育てる公共交通ネットワークの形成**



3. 公共交通網の形成イメージ



位置づけ	路線系統	役割	確保・維持策
地域間幹線	京福バス(西田中宿堂線、柴崎線、清水西田中線、清水織田線) 福鉄バス(福浦線、鯖浦線、武生越前海岸線) ※地域間幹線系統	町内外の往來を支え、町内拠点間ならびに町内から町外の各市町や鉄道駅等への移動を担う	別途本町も参画する福井県嶺北地域公共交通活性化協議会にて策定した「嶺北地域公共交通計画」に基づき、関係市町及び事業者と連携し、確保・維持するうち福鉄バス 福浦線、鯖浦線、武生越前海岸線については地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す
支線 (町内地域間移動軸)	越前町コミュニティバス 環状ルート 越前地区 巡回ルート・乗合ルート	朝日・宮崎・織田各地区間の移動を担う 越前地区内の移動及び拠点(織田)への移動を担う	本計画で定める各種施策に基づく利用促進策により一定以上の需要を確保するとともに、デマンドタクシーとの役割分担による効率的な運行によって持続可能な運行を目指す
支線 (地域内移動エリア)	デマンドタクシー (朝日区域・宮崎織田区域)	運行エリア内の自由かつ効率的な移動を担い、拠点で幹線に接続する。	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す

## 4. 基本目標に基づく事業一覧

基本目標	施策	具体的事業	工程					役割分担				
			R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政	
1) 町内外を移動できる公共交通のネットワーク化	(1) 路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実【継続】	①路線バス維持支援補助金の継続	継続							◎	◎	
		②国庫補助路線の維持・継続	維持・継続							◎	◎	
		③運行経路の見直しや便数の充実	方策検討		事業者協議・実施					◎	◎	
	(2) 路線バス・コミュニティバスの連携・共存によるネットワーク化【継続】	①路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎダイヤの調整	検討		継続的な改善・見直し					◎	◎	
		②乗り継ぎ拠点の見直し(病院、商業施設等との併設)		コバス新体制に合わせ運用開始					○	◎	◎	
		③神明駅方面へのアクセス強化策の検討	検討・事業者協議継続		可能な場合、実証実験→運行開始					◎	◎	
	(3) コミュニティバスの持続的な運行継続に向けた効率化及びさらなる移動の利便性向上と運行効率化に向けた区域デマンド運行の実施【新規】	①朝日地区・宮崎地区・織田地区における運行形態の見直し(巡回ルート・乗合ルートの廃止→ドア・ツー・ドアの区域デマンド運行の新設を想定)	コバス新体制検討		コバス新体制による運行					○	◎	
		②環状ルート及び越前巡回ルートの維持及び需要に応じたダイヤ・ルートの見直し検討					新体制の効果検証			○	◎	
	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【継続】	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)	維持・継続						○	○	◎
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)			維持・継続						○	○	◎	
(2) 待合所の整備推進及び小型車導入の検討も含めた車両の計画的な更新【継続】		①公共施設等バス待合所の整備の検討	検討		可能なものから順次整備					○	○	◎
		②集落が行うバス待合所の整備に対する補助	維持・継続						○	○	◎	
		③コミュニティバス車両の更新及び小型化の検討	車両導入検討		車両の老朽化に対応した計画的なメンテナンス・更新					○	◎	
		④区域デマンド運行用の小型車両の導入								○	◎	
(3) わかりやすさの向上と利用促進のための情報提供の充実【新規】		①公共交通ネットワークの見直しに合わせた時刻表冊子の作成及び配布	コバス新体制		ダイヤ調整に合わせた更新(年1回)					○	○	◎
		②コミュニティバスのWEB経路検索への対応	までに準備							○	◎	
(4) バス車内での感染症の予防及び蔓延防止のために必要な措置の実施【新規】	①感染症対策の実施	実施		感染症の流行・終息を見極めつつ継続				◎	◎	◎		
	②バス車内や広報等における、公共交通の感染症対策による安全性のPR								○	◎		
3) 行政と住民との協働による公共交通の活性化	(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【継続】	①モビリティ・マネジメントの実施	説明会・教室実施	新体制に合わせイベント実施		継続実施(年1回程度)			○	○	◎	
		②乗車体験会・参加型イベント等の開催							○	○	◎	
	(2) 公共交通と商業・観光との連携及びPR【継続】	①町内外の活動における公共交通利用のPR強化	維持・強化							○	◎	
		②商業施設・観光施設と連携したバス利用者サービスの検討	企業連携検討		実施				○	◎	◎	
		③観光フリー切符の検討	検討				北陸新幹線敦賀開業に合わせ実施		○	○	◎	
	(3) 地域主体の新たな地域公共交通の仕組みづくりに向けた検討【新規】	①他都市の事例調査及び庁内プロジェクトにおける検討	事例調査・検討				条件が整った地域にて実験			○	◎	
		②地元との協議及び可能な場合にはモデルケース化を目指した社会実験の実施を検討			制度設計・検討				◎	◎	◎	



## 5. 基本目標の達成有無を評価する指標

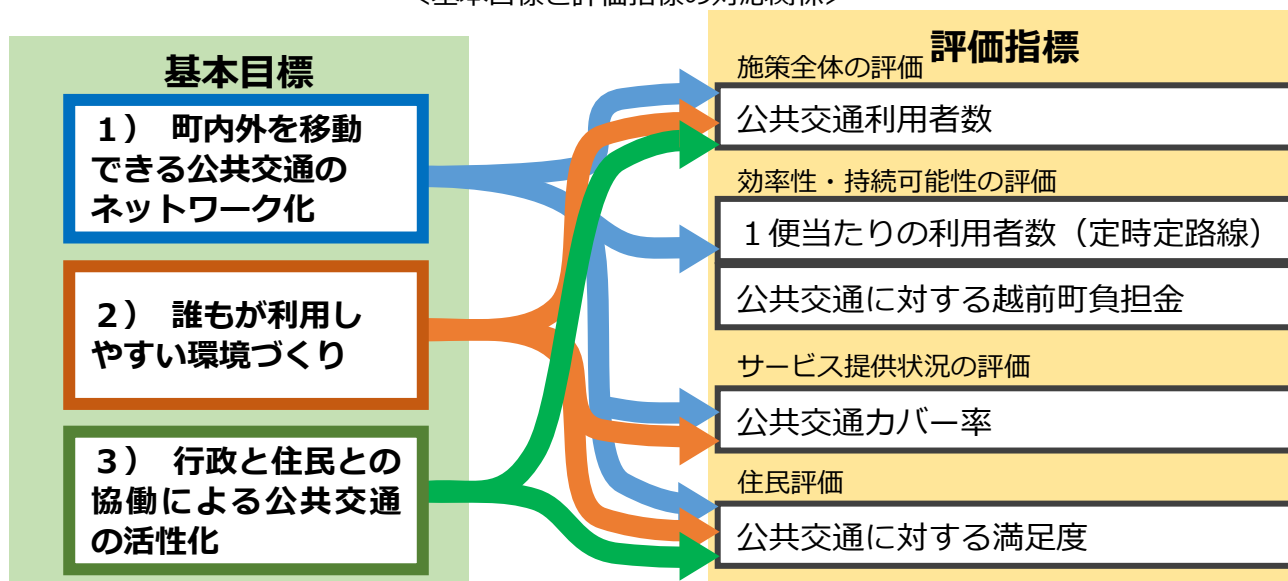
基本目標の達成有無を評価する指標について、下表の通り5つの指標を新たに設定します。

これらは、人口減少社会における人口あたりの利用者数の維持、運行効率化による公共交通の持続可能性の向上、公共交通利用者目線の利便性向上の3つの考え方にに基づき設定するものとします。

＜評価指標及び目標値と指標設定の考え方＞

評価指標	現況値	目標値	考え方	
(1) 公共交通利用者数 ○京福バス・福鉄バス、越前町コミュニティバス（デマンドタクシー含む）の年間利用者数の合計 【事業者提供情報及び利用実績により計測】	243,000 人/年 (R1 年度)	<u>230,000</u> 人/年 (R7 年度)	人口あたりの利用者数の維持を目指す	
(2) 1 便当たりの利用者数（定時定路線） ○コミュニティバス（定時定路線）の全ルート（年間利用者数/年間運行回数） 【乗車人数調査により計測】	4.6 人/便 (R1 年度)	<u>7.0</u> 人/便 (R7 年度)	路線の整理により運行の効率化を図り、公共交通の持続可能性の向上を図る	
(3) 公共交通に対する越前町負担金 ○京福バス・福鉄バス、越前町コミュニティバス（デマンドタクシー含む）の町負担額年間合計 【毎年の決算により計測】	103,829 千円/年 (R1 年度)	<u>90,000</u> 千円/年 (R7 年度)		
(4) 公共交通カバー率 ○公共交通による人口分布に対するカバー率 【計画最終年度に実施する調査により計測】	90% (H27 年度)	<u>100%</u> (R7 年度)	公共交通利用者目線に立って利便性の向上を目指す	
(5) 公共交通に対する満足度	■町民全体 ○町民意識調査（越前町総合振興計画内で実施）における「満足」「やや満足」の合計割合 【町民意識調査により計測】	21% (R1 年度)		<u>45%</u> (R6 年度)
	■公共交通利用者 ○公共交通に関する町民アンケート調査における「満足」「やや満足」の合計割合（各公共交通機関平均） 【町民アンケート調査により計測】	56% (R1 年度)		<u>70%</u> (R6 年度)

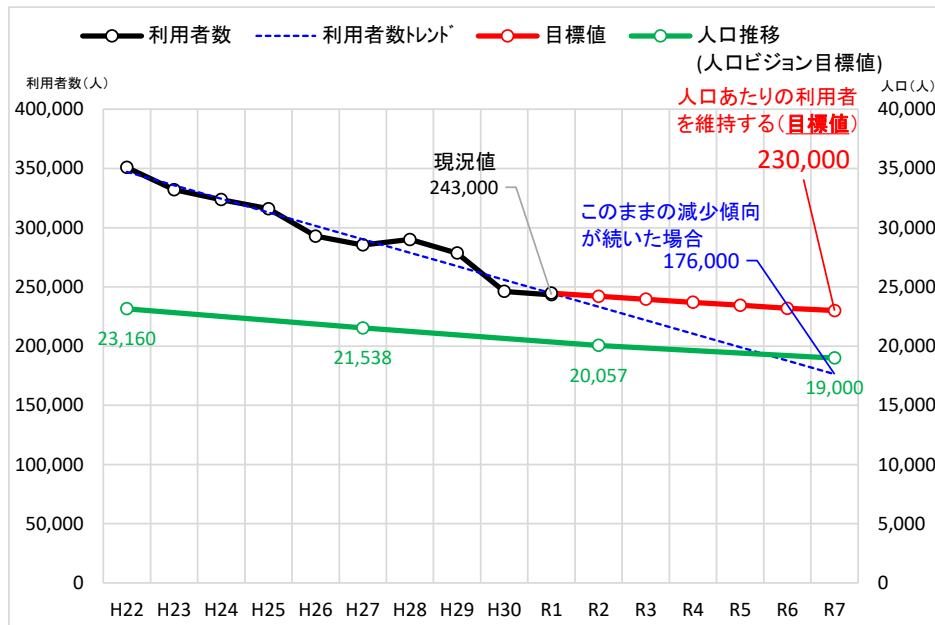
＜基本目標と評価指標の対応関係＞



## 参考：目標値の設定について

### (1) 公共交通利用者数

- 公共交通の利用者数は、人口減少を上回る勢いで減少していますが、本計画で示す施策の実施により、人口あたりの利用者数の維持を目指す（越前町人口ビジョンで掲げる目標人口のトレンドと同程度の減少幅に抑える）ものとし、目標値を230,000人/年とします。



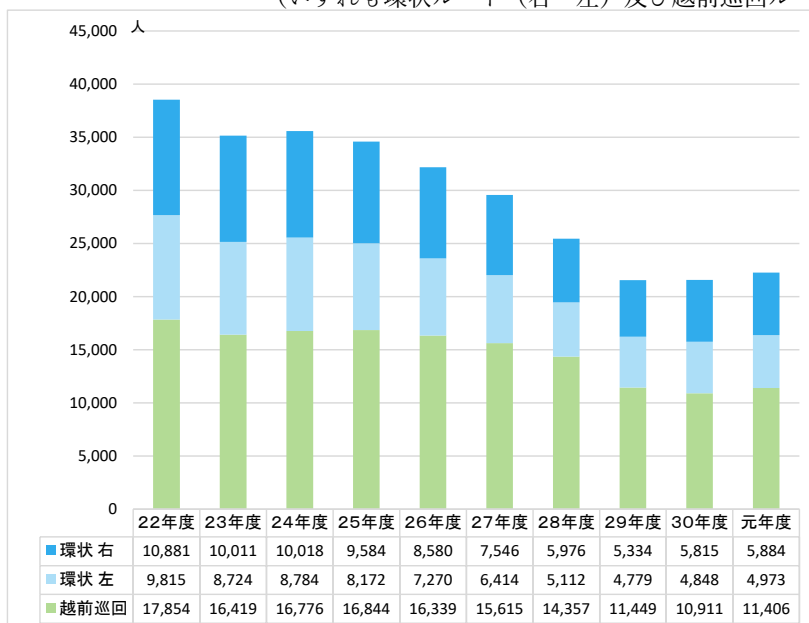
### (2) 1 便当たりの利用者数（定時定路線）

- コミュニティバスの再編後にも定時定路線として運行することとしている、環状ルート及び越前巡回ルートにおいては、ここ数年利用者の下げ止まり傾向を見せていることを鑑み、これらの現況値の維持に加え、さらに各種施策の実施による利用者数の上乗せを目指すことにより、目標値を7.0人/便とします。

㊦：年間利用者数の推移

㊦：1 便当たり利用者数（元年度）

（いずれも環状ルート（右・左）及び越前巡回ルートのみ掲載）



	1 便当たりの利用者数 (元年度)
環状 右	5.2
環状 左	4.4
越前巡回	8.9
平均	6.3

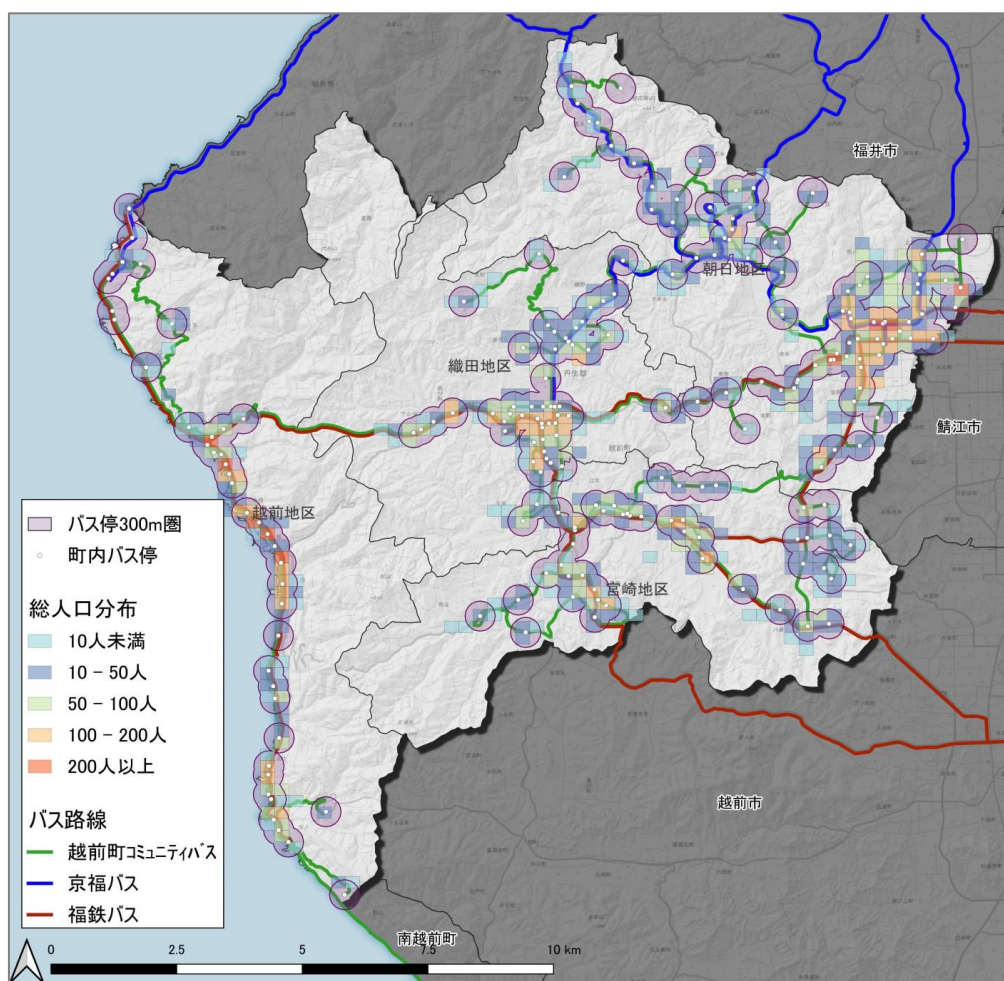
## (3) 公共交通に対する越前町負担金

- ・バス路線の再編による効率化による歳出の減少及び国補助による歳入の増加を見込んで、目標値を90,000千円/年とします。

## (4) 公共交通カバー率

- ・ドア・ツー・ドアの区域デマンド運行の新設により、現況の90%から目標値を100%とします。

&lt;現在のカバー状況 (P9 再掲)&gt;



## (5) 公共交通に対する満足度

- ・本計画で示す施策の実施により、町民全体及び公共交通利用者ともに現況から約20ポイント程度の上乗せを目指し、目標値を45% (町民全体)、70% (公共交通利用者)とします。

# 6. 基本目標を実現するために行う事業

## 1) 町内外を移動できる公共交通のネットワーク化

### (1) 路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実【継続】

#### 【現状と課題】

越前町内を走る路線バス（京福・福鉄）は、町内外の移動を支える基幹公共交通ではありますが、利用者数の減少傾向が続くとともに、町負担も増加傾向にあります。

町内外の移動の足として、さらにはコミュニティバス等のフィーダー路線の乗り継ぎ先の基幹公共交通として、これらの路線バスの維持・確保の継続は非常に重要となっています。

#### 【方向性】

越前町の基幹公共交通である路線バス（京福・福鉄）に対し、町からの支援補助を継続します。

また、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るとともに、現在国庫補助（地域間幹線系統補助）対象となっている路線については、補助対象要件を満たす利用者数・便数の維持・確保に努めます。

#### 【具体的な事業】

- ① 路線バス維持支援補助金の継続
- ② 国庫補助路線の維持・継続
- ③ 運行経路の見直しや便数の充実

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	継続							◎	◎
②	継続・維持							◎	◎
③	方策検討		事業者協議・実施					◎	○

### ▼国土交通省 地域間幹線系統補助の内容・要件

**地域公共交通確保維持事業 陸上交通：地域間幹線系統補助** 国土交通省

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

**補助内容**

- **補助対象事業者**  
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- **補助対象経費**  
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

<補助対象経費算定方法>

<p><b>予測費用</b> (事業者のキロ当たり経常費用見込額 × 系統毎の実車走行キロ)</p>	<p><b>予測収益</b> (系統毎のキロ当たり経常収益見込額 × 系統毎の実車走行キロ)</p>
--	--

欠損

- **補助率**  
1/2
- **主な補助要件**
  - ・複数市町村にまたがる系統であること  
(平成13年3月31日時点で判定)
  - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のも
  - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること

※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)

※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

・経常赤字が見込まれること

**補助対象系統のイメージ**

A町 (バス停) 地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク 赤字バス系統(補助対象) 駅 地域をまたがる幹線交通ネットワーク 黒字バス系統(補助対象外) 駅 C村



(2) 路線バス・コミュニティバスの連携・共存によるネットワーク化【継続】

【現状と課題】

路線バス（京福・福鉄）同士、及びフレンドリー号は各路線が織田バスターミナル及び西田中バスターミナルにて乗継ができるように、ダイヤの配慮がなされています。しかしながら、起終点が異なり利用形態も異なると考えられるものの、一部区間で路線の重複が見られます。

コミュニティバスの再編に合わせて、路線バスとコミュニティバスの役割を改めて明確化し、連携・共存によるネットワーク化を行う必要があります。

【方向性】

コミュニティバスの再編に際しては、バスターミナル等での円滑な相互乗り換えが行えるように、路線バスのダイヤにあわせて、コミュニティバスのダイヤを調整します。

あわせて、乗り継ぎ拠点については、織田バスターミナル、西田中バスターミナルがその機能を担っていますが、主要病院や商業施設に乗り継ぎ機能を持たせるなど、より利便性の高い乗り継ぎとなるよう、乗り継ぎ拠点の見直しを検討します。

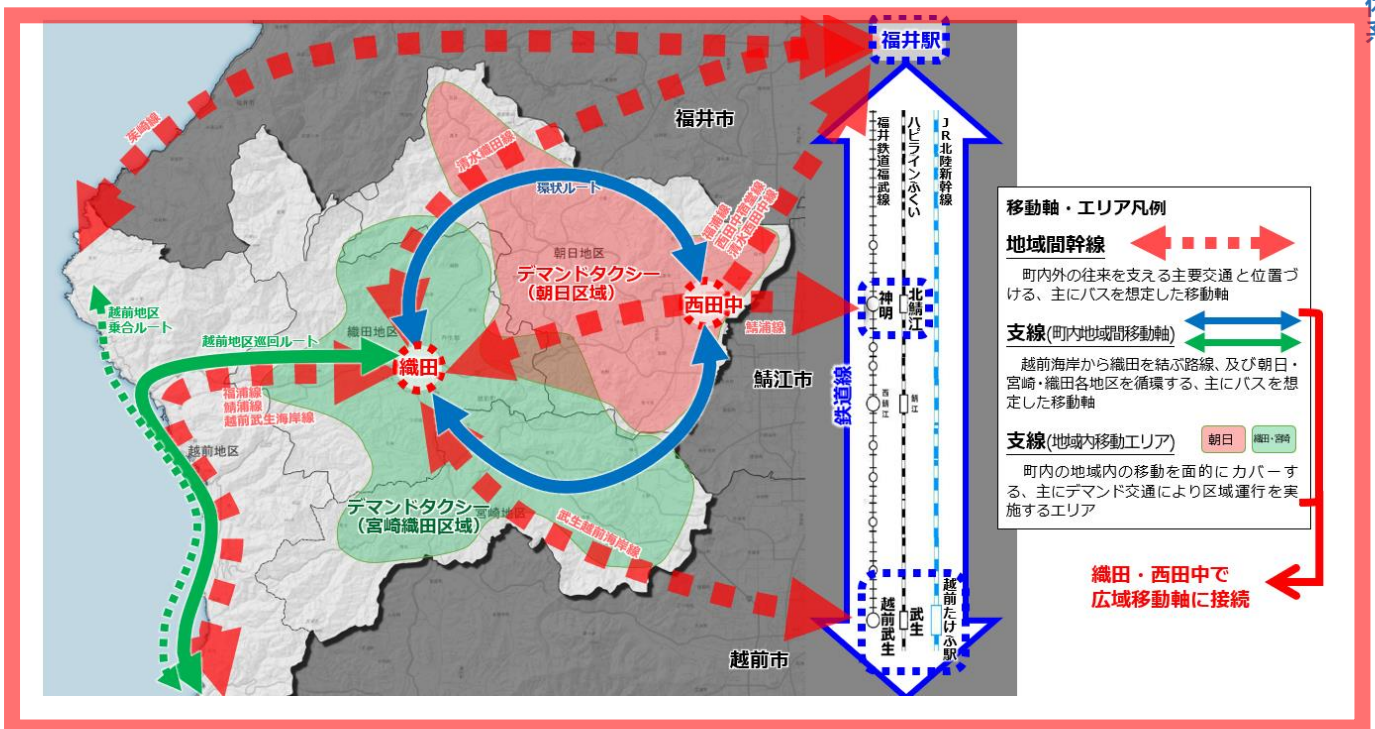
また、神明駅方面へのアクセスについては、現状では主に昼間時間帯に路線バスの運行頻度が低くなることから、コミュニティバスとの連携によるアクセス強化についても検討します。

【具体的な事業】

- ① 路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎダイヤの調整
- ② 乗り継ぎ拠点の見直し（病院、商業施設等との併設）
- ③ 神明駅方面へのアクセス強化策の検討

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	検討		継続的な改善・見直し					◎	◎
②		コミュニティバス新体制に合わせ運用開始					○	◎	◎
③	検討・事業者協議継続		可能な場合、実証実験→運行開始					◎	◎

▼ネットワークの再編イメージ（再掲）





### (3) コミュニティバスの持続的な運行継続に向けた効率化及びさらなる移動の 利便性向上と運行効率化に向けた区域デマンド運行の実施【新規】

#### 【現状と課題】

環状ルート・巡回ルート・乗合ルートの組み合わせによりコミュニティバスの運行がなされていますが、特に朝日地区・宮崎地区・織田地区における巡回ルート及び乗合ルートの多くで著しく利用が低迷しており、持続可能な公共交通とするためには運行形態の大幅な見直しを含めた効率化が必要です。

#### 【方向性】

朝日地区・宮崎地区・織田地区については、巡回ルート・乗合ルートを廃止し、ドア・ツー・ドアの区域デマンド運行を新設します。

比較的安定した利用の見られる、環状ルート及び越前地区巡回ルートについては、基本的に現状のサービスを維持しつつ、需要に応じてダイヤ・ルートの見直しを検討します。

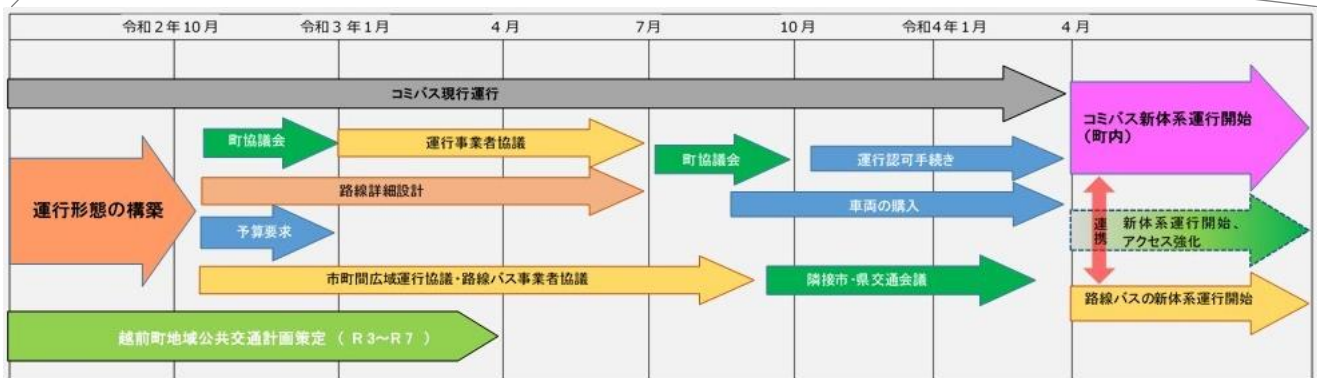
なお、これらのコミュニティバス路線は、これまで以上に町内移動を面的にカバーする、フィーダー路線としての位置づけを明確化します。具体的には、新設する区域デマンド路線は、地域公共交通確保維持改善事業における地域内フィーダー系統として位置づけ、国の支援獲得を目指します。

上記を合わせた、コミュニティバスの新体系は、令和4年4月からの運行開始を目指します。

#### 【具体的な事業】

- ①朝日地区・宮崎地区・織田地区における運行形態の見直し  
(令和4年4月に町内の公共交通体系の再編を実施：詳細次頁)
- ②環状ルート及び越前巡回ルートの維持及び需要に応じたダイヤ・ルートの見直し検討

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	コミバス新体制 検討	コミバス新体制による運行						○	◎
②				新体制の 効果検証				○	◎



▲コミュニティバス新体系運行開始（令和4年4月）までの関連スケジュール詳細



## 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【継続】

**【現状と課題】**  
 第三次越前町地域交通計画に基づく各種助成制度は、年々利用が増えており、公共交通の利用促進策として有効に機能していると考えられるため、今後も維持・継続が求められます。

**【方向性】**  
 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。

**【具体的な事業】**

- 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)

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	維持・継続	→				○		○	◎
②	維持・継続	→				○		○	◎

◎：主体的に行う  
○：活動に協力する

### (2) 待合所の整備推進及び小型車導入の検討も含めた車両の計画的な更新【継続】

**【現状と課題】**  
 基本目標 1 で示した、バス路線のネットワーク化に際しては、各交通機関をスムーズに乗り継ぐためにも待合環境の整備が重要であるといえます。  
 コミュニティバスの車両については、一部で老朽化が進んでおり、順次更新していく必要があるほか、方針 1 で示した区域デマンド運行に用いる車両についても導入の検討が必要です。

**【方向性】**  
 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待合所の整備に対して、補助を行います。  
 コミュニティバスの車両の更新に際しては、需要に合わせて初期費用の安い小型車両の導入を検討するとともに、新たに実施する区域デマンド用の小型車両についても導入を検討します。

**【具体的な事業】**

- ①公共施設等のバス待合所の整備の検討
- ②コミュニティバス車両の更新及び小型化の検討
- ③集落が行うバス待合所の整備に対する補助
- ④区域デマンド運行用の小型車両の導入

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	検討	可能なものから順次整備					○	○	◎
②	維持・継続	→				○		○	◎
③	車両導入検討	車両の老朽化に対応した計画的なメンテナンス・更新						○	◎
④		→						○	◎

◎：主体的に行う  
○：活動に協力する

(3) わかりやすさの向上と利用促進のための情報提供の充実【新規】

【現状と課題】

現在、コミュニティバスのダイヤ改正に合わせて時刻表冊子が全戸配布されているほか、町のホームページにおいて路線図、時刻表がPDF形式で掲載されています。鉄道、路線バスについてもそれぞれ各事業者のホームページで個別に情報提供がされています。

一方、町民の公共交通利用ニーズは、町内外の移動も多くみられる中、各公共交通機関をまたいだ一体的な乗り継ぎ情報は提供されていません。

【方向性】

公共交通ネットワークの見直しに合わせて、より分かりやすく、バスに乗ってみたいと思える親しみやすい時刻表を新たに作成し、全戸配布、役場内での配布及びHP上での掲載を実施します。

国の推進する「標準的なバス情報フォーマット」により、コミュニティバスをWEB経路検索へ対応させることで、各公共交通機関をまたいだ一体的な乗り継ぎ情報の提供を実現します\*。

※鉄道、民間路線バス（京福・福鉄）については、すでに主要なWEB経路検索サービスに対応しているため、コミュニティバスが対応すれば鉄道・バスすべての乗り継ぎ情報に対応することになります。

【具体的な事業】

- ①公共交通ネットワークの見直しに合わせた時刻表冊子の作成及び配布
- ②コミュニティバスのWEB経路検索への対応

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	コミュニティバス新体制までに準備	ダイヤ調整に合わせた更新（年1回）					○	○	◎
②								○	◎

◎：主体的に行う  
○：活動に協力する

▼国土交通省 「標準的なバス情報フォーマット」の概要

## 「標準的なバス情報フォーマット」の概要等について

国土交通省 別添

### 経路検索の現状

**【経路検索の現状】**  
 ○インターネット等の経路検索は広く利用されているが、鉄道や大手バス事業者はほとんどが検索対象となっている一方、中小バス事業者は対象から外れているケースが多いが実情。

**【中小バス事業者が対象から外れている要因】**

- ①時刻表等の情報が電子データ化されていない場合も多く、データ化作業が必要。
- ②情報の受渡しをするためのフォーマットが定まっていないため、データの作成に多大な手間が発生。
- ③大手と比較し検索される頻度が少ないため、経路検索事業者によるデータ収集が進みにくい。

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先（平成28年12月内閣府世論調査）

バス事業者の経路検索対応状況（平成28年4月公共交通政策部調べ）

**「標準的なバス情報フォーマット」の整備により、経路検索に資する情報の受渡しを効率化**

**【「標準的なバス情報フォーマット」の概要】**

- データ形式は、他のシステムで活用しやすいCSV形式。
- データ項目は、停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目。
- 北米や欧州で広く普及するフォーマットと互換性を確保。
- 事業者や自治体が「標準的なバス情報フォーマット」を利用するための「解説書」をあわせて作成。

**【情報フォーマット整備による効果】**

○中小バス事業者等と経路検索事業者等との情報の受渡しが効率化されることで、経路検索におけるバス情報の充実が期待される。

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ



(4) バス車内での感染症の予防及び蔓延防止のために必要な措置の実施【新規】

【現状と課題】

新型コロナウイルス感染拡大に伴う自粛により、外出自体が減少していることに加えて、公共交通利用時の感染症に対する不安感から、公共交通の利用者数がさらに減少しており、公共交通の持続的な運行に重大な支障をきたしています。

【方向性】

感染症に対する不安を払拭するための万全の対策を実施します。

合わせて、上記の対策により、安全な移動手段であることを積極的にPRするとともに、利用者にも対策への協力を呼びかけます。

【具体的な事業】

①感染症対策の実施

②バス車内や広報等における、公共交通の感染症対策による安全性のPR

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	実施	感染症の流行・終息を見極めつつ継続				◎	◎	◎	◎
②							○	◎	◎

◎：主体的に行う  
○：活動に協力する

▼感染症への対策例（コミュニティバス車内における抗菌作業の様子）





### 3) 行政と住民との協働による公共交通の活性化

#### (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【継続】

##### 【現状と課題】

公共交通に関するアンケート調査の結果によると、多くの町民は各種公共交通やフレンドリー号の必要性を認めており、特に高齢者は将来的には免許返納後の移動手段として必要と考えている一方で、実際の利用にはつながっていない状況です。

将来に渡り車に頼らなくても安心して移動できるよう持続的に公共交通を残すために、「乗って公共交通を支える」との意識付けを、幅広い年齢層に対して推進することが求められます。

##### 【方向性】

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

コミュニティバスの運行形態の刷新に合わせてバスの乗車体験会を実施するとともに、継続的に参加型イベント等を開催し、児童から高齢者まで幅広い年齢層に対し、公共交通に対する関心を高めます。

##### 【具体的な事業】

①モビリティ・マネジメントの実施

②乗車体験会・参加型イベント等の開催

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	説明会・教室実施	新体制に合わせたイベント実施				○	○	○	◎
②			継続実施（年1回程度）			○	○	○	◎

#### (2) 公共交通と商業・観光との連携及びPR【継続】

##### 【現状と課題】

北陸新幹線の敦賀開業を控える中で、町の商業・観光の振興のためには、自家用車を持たない場合も多い大都市圏の方にも来訪していただけるよう、公共交通利用PRを積極的に行う必要があります。また、町内においても同様に商業・観光と連携した公共交通利用のPRが求められます。

##### 【方向性】

様々な町内外の活動（自治会、PTA、役場・コミュニティセンター等での会合、イベント等）において、公共交通が使えるよう、各行事での公共交通利用促進のPRと意識啓発に努めます。

商業振興の視点から、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。

##### 【具体的な事業】

①町内外の活動における公共交通利用のPR強化

③観光フリー切符の検討

②商業施設・観光施設と連携したバス利用者サービスの検討

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	維持・強化						○	◎	◎
②	企業連携検討	実施				○	◎	○	◎
③	検討				北陸新幹線敦賀開業に 合わせ実施		○	○	◎

### (3) 地域主体の新たな地域公共交通の仕組みづくりに向けた検討【新規】

#### 【現状と課題】

現在、越前町内にはバス・タクシーの事業者が複数あり、基本的にはこれらの事業者と行政が連携して地域公共交通を維持していくことが求められています。

しかしながら、昨今ではバス・タクシー乗務員の担い手不足が顕在化しており、将来的にはさらに深刻化することも想定されます。こういった場合においても地域公共交通を持続させるための仕組みについて、現段階から検討しておくことが必要といえます。

#### 【方向性】

地域主体の新たな地域公共交通の運行形態について、他都市の先進的な事例について研究を進めるとともに、本町で適用が望ましいエリアについて、各地域の意見も聴取しながら検討します。

#### 【具体的な事業】

- ①他都市の事例調査及び庁内プロジェクトにおける検討
- ②地元との協議及び可能な場合にはモデルケース化を目指した社会実験の実施を検討

事業	工程					役割分担			
	R3	R4	R5	R6	R7	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	事例調査・検討				条件が整った地域にて実験	○			◎
②		制度設計・検討				◎		◎	◎

# 第8章 計画の推進体制と進捗管理

## 1. 住民・企業等との連携による計画の推進体制

本計画は、本町が目指す公共交通施策の方針を示したものであり、今後、これに即して各施策の実現に向けた「方法・役割分担・予算化」等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、国や福井県、交通事業者及び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・地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、沿線住民や地域コミュニティ運営委員会などの各種団体からの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網を形成します。

## 2. 計画の進捗管理

PDCAの考えかたに基づき、本計画で定めた計画（Plan）を実行（Do）し、その進捗や成果を評価（Check）し、適宜見直し・改善（Action）を実施します。

具体的には、事業内容の進捗状況は本計画で設定したスケジュールに基づき管理・実行し、毎年開催する地域公共交通活性化協議会にて報告・評価することとします。

また、事業の成果については本計画で設定した指標の継続的な検証を実施し、毎年開催する地域公共交通活性化協議会によって効果を定量的・客観的に分析し、かつ、国の制度の変更や社会経済状況の変化を勘案しつつ、必要に応じて柔軟に見直し・改善を行っていくものとします。

また、最終年次においては、町民アンケート調査を実施し、公共交通利用満足度や評価、引き続きの改善要望を把握するものとします。

<進捗管理（PDCA サイクル）計画>

		R3 (1年目)	R4 (2年目)	R5 (3年目)	R6 (4年目)	R7 (5年目)
事業実施		D → D → D → D → D				
		現行運行	新体系運行開始			
モニタリング・評価		C	C	C	C	C
		評価指標収集	評価指標収集	評価指標収集	評価指標収集	評価指標収集
見直し・計画改定		P	A→P		A→P	A→P
		新運行形態構築	必要に応じ見直し		必要に応じ見直し	次期計画の検討
活性化協議会		新運行体系 検討	新運行体系 報告等	見直し規模 に 見直し協議	見直し規模 に 見直し協議	次期計画 協議
		新運行体系 検討 ・ 現体系 総括	指標評価 → 見直し 協議	指標評価 → 見直し 協議	指標評価 → 見直し 協議	最終評価 総括
指標及び効果 発現イメージ	毎年評価 (満足度以外)	○				
	最終年次評価 (満足度)	○				

### 3. 計画実施のための財源確保

---

施策の具体化に必要な財源については、国の地域公共交通確保維持改善事業による支援なども受けながら、町の予算を適宜確保していきます。

本計画で示した施策の具体化がなされて持続可能な公共交通網が形成された後は、運行の効率化によるサービスの向上を通じて更なる利用者の増加につなげる「公共交通の正のスパイラル(循環)」の実現を目指すこととし、このことにより、人口減少社会にあっても公共交通の利用者数を維持しつつ、将来にわたって、本計画で示した公共交通サービスを維持することに努めます。

**越前町地域公共交通計画【令和6年3月改訂版】**

発行 令和6（2024）年3月

発行者 越前町 企画振興課

〒916-0192 福井県丹生郡越前町西田中 13-5-1

T E L 0778-34-8702（直通）

F A X 0778-34-1236