

# 第二次 越前町地域公共交通計画

---

2026年（令和8年）2月



越 前 町



# 目次

|                              |    |
|------------------------------|----|
| <b>第1章 計画策定の背景と目的</b>        |    |
| 1. 背景と目的                     | 1  |
| 2. 計画の位置づけ                   | 2  |
| 3. 対象区域                      | 2  |
| 4. 計画期間                      | 2  |
| 5. 計画の策定体制                   | 2  |
| <b>第2章 本町の現状</b>             |    |
| 1. 位置及び地勢                    | 3  |
| 2. 人口                        | 4  |
| 3. 公共公益施設分布                  | 7  |
| <b>第3章 公共交通の現状</b>           |    |
| 1. 概要                        | 8  |
| 2. 本町が運行する公共交通               | 11 |
| 3. 路線バス                      | 20 |
| <b>第4章 公共交通に関する町民アンケート調査</b> |    |
| 1. 実施概要                      | 25 |
| 2. 調査結果                      | 26 |
| <b>第5章 上位関連計画の整理</b>         |    |
| 1. 上位関連計画及び地域交通計画の位置付け       | 29 |
| 2. 本町における上位関連計画              | 30 |
| 3. 国・県における上位関連計画             | 35 |
| <b>第6章 公共交通の課題</b>           |    |
| 1. 越前町地域公共交通計画のフォローアップ       | 40 |
| 2. 本町における交通の現況と課題の整理         | 42 |
| <b>第7章 地域公共交通計画の施策体系</b>     |    |
| 1. まちづくりの中で公共交通が果たす役割        | 44 |
| 2. 基本目標                      | 45 |
| 3. 公共交通網の形成イメージ              | 47 |
| 4. 基本目標に基づく事業一覧              | 48 |
| 5. 基本目標の達成有無を評価する指標          | 49 |
| 6. 基本目標を実現するために行う事業          | 51 |
| <b>第8章 計画の推進体制と進捗管理</b>      |    |
| 1. 住民・企業等との連携による計画の推進体制      | 63 |
| 2. 計画の進捗管理                   | 63 |
| 3. 計画実施のための財源確保              | 64 |
| <b>参考資料</b>                  |    |
| 1. 公共交通に関する町民アンケート結果         | 65 |
| 2. 策定の経緯                     | 90 |
| 3. 委員名簿                      | 91 |



# 第1章 計画策定の背景と目的

## 1. 背景と目的

越前町は、2005年（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、だれもが快適かつ円滑に移動でき、本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ことを目的とした「越前町地域交通計画」を2006年（平成18年）3月に策定しました。また、住民ニーズや社会情勢の変化に対応するために、「第二次越前町地域交通計画（2011年（平成23年）3月）」、「第三次越前町地域交通計画（2016年（平成28年）3月）」と改訂を行いました。その他にも、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として「越前町地域公共交通計画（2021年（令和3年）1月）」を策定しました。

本町は、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ます。2030年（令和12年）における人口は17,227人になると推計されますが、少子高齢化と人口減少が進んでおり、2035年（令和17年）の将来人口は15,863人（いずれも国立社会保障・人口問題研究所推計値）にまで減少すると予測されています。また、2035年（令和17年）には15歳未満人口が全人口に占める割合が約9%、15～65歳人口が約49%に減少する一方、65歳以上人口が約42%に増加し、少子高齢化が加速度的に進行すると予測されています。

現在、本町の公共交通としては、路線バス（福鉄・京福）及びコミュニティバス「フレンドリー号」、デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」が運行されています。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。さらに2024年度（令和6年度）には運転士不足が深刻化し、町内路線バスの減便・廃止を余儀なくされました。また、2006年（平成18年）6月から運行を開始したコミュニティバス「フレンドリー号」は、町民アンケート調査などを通じて把握した町民ニーズにより、路線の見直しや利用促進に努めてきましたが、年間の利用者数は減少が続くとともに、行政負担が増加し、運行体系の見直しが必要となりました。そこで、2022年度（令和4年度）にコミュニティバスの一部を廃止し、新たにデマンドタクシー「チョイソコえちぜん」を導入しました。「チョイソコえちぜん」は朝日区域、宮崎・織田区域の2区域内で運行され、町民の足として日々利用されています。一方で、運用の改善を求める声や、利用方法等が浸透していないなどの課題があります。

このような状況を踏まえて、これまで実施してきた取組を見直し、さらに発展・推進するために、「第二次越前町地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）」を策定します。策定にあたっては、地域の実態に応じて将来にわたり持続可能な公共交通を実現するため、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活性化協議会における協議を経て行うものとしします。

## 2. 計画の位置づけ

本計画は、「第三次越前町総合振興計画」を上位計画とし、また「越前町都市計画マスタープラン」や「越前町立地適正化計画」との整合性を確保しつつ、長期的な視野で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、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として位置づけます。

## 3. 対象区域

本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本町全域とします。

## 4. 計画期間

本計画の目標年次は、「第三次越前町総合振興計画」との整合を図るため、5年後の2030年度（令和12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：2026年（令和8年）4月～2031年（令和13年）3月

## 5. 計画の策定体制

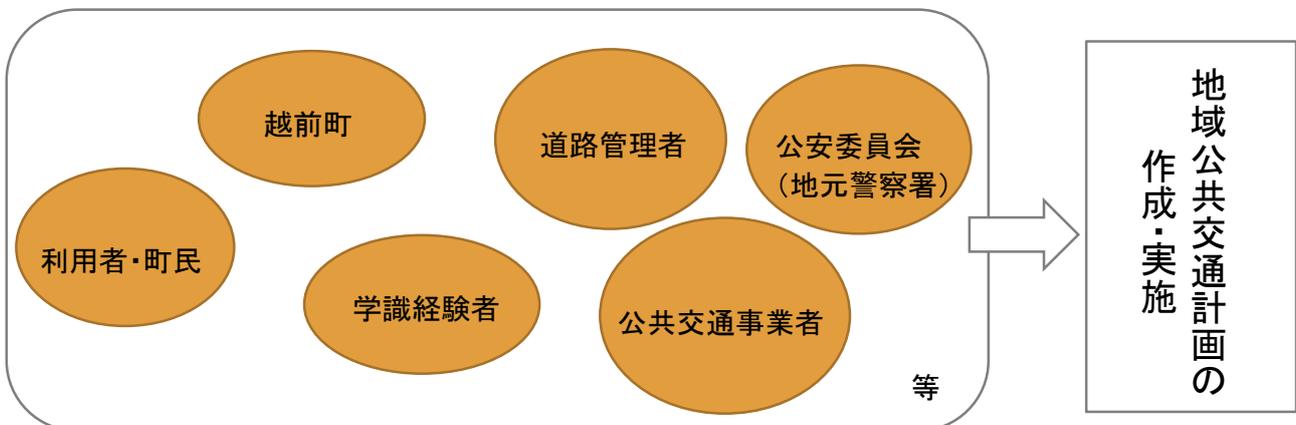
### 1) 策定主体

越前町

### 2) 作成及び実施主体

越前町地域公共交通活性化協議会

<協議会の主な構成員>



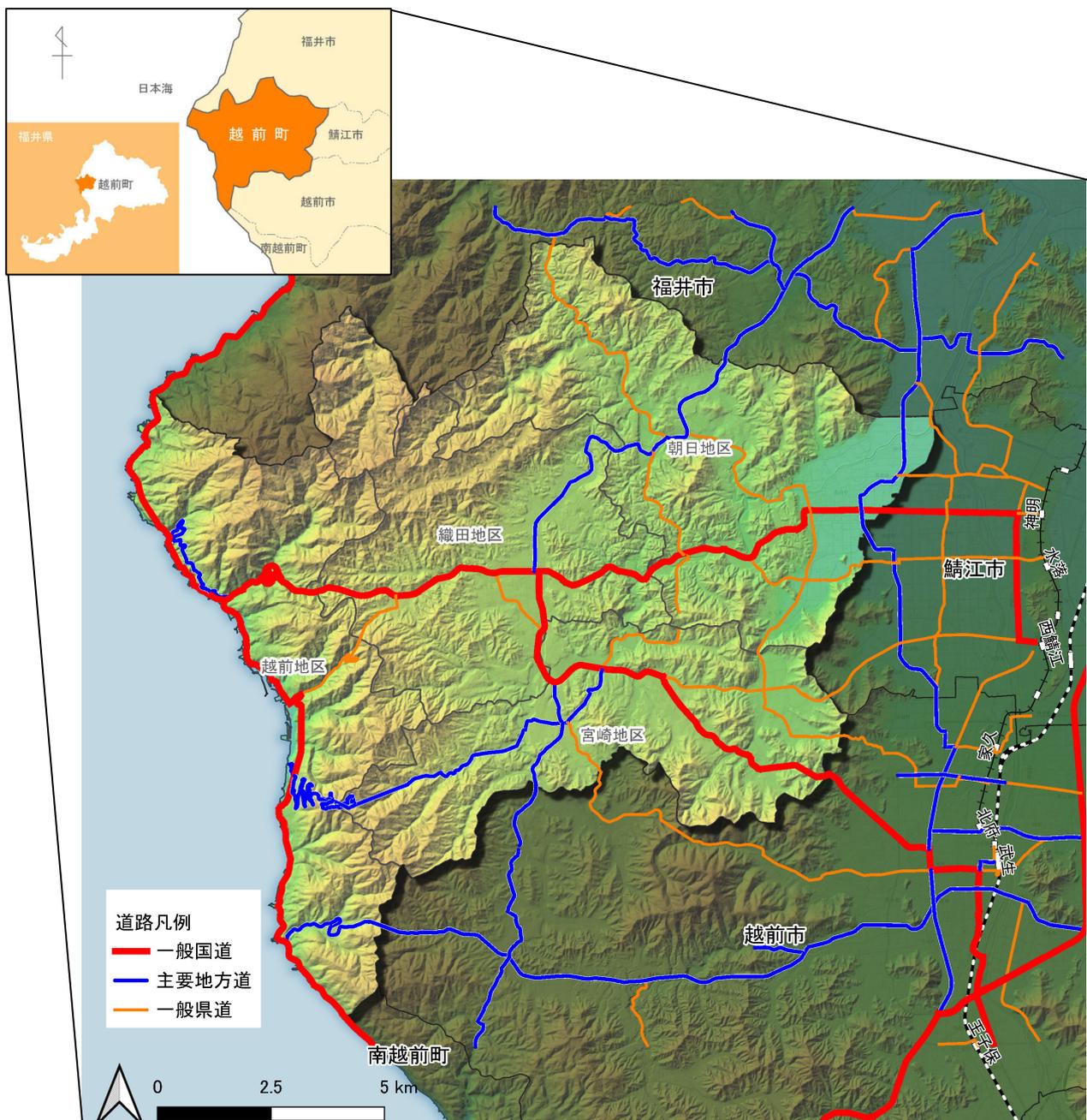
## 第2章 本町の現状

### 1. 位置及び地勢

本町は、福井県嶺北地方の西端に位置し、東西 17.9km、南北 17.3km、面積は 153.15km<sup>2</sup>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 74.7%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 9.5%と低くなっています。

<位置及び地勢図>



## 2. 人口

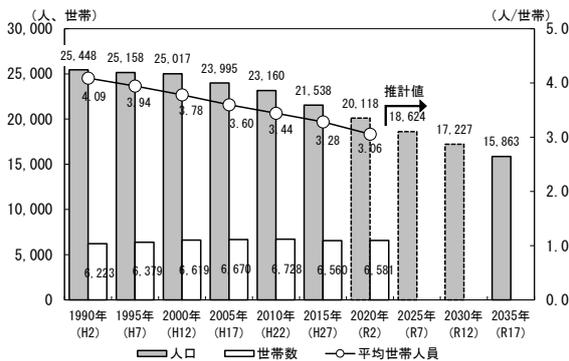
### 1) 人口・高齢化率

本町の2020年（令和2年）における人口は20,118人であり、これまで継続的に減少傾向で推移していましたが、今後も減少傾向が続くことが予想されています。

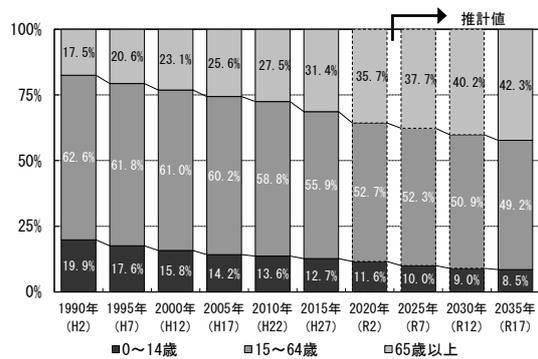
現在、町民の約3人に1人が高齢者（65歳以上）となっていますが、さらなる少子高齢化の進行が予想されています。また、生産年齢人口（15～64歳）の減少が進み、地域のバスやタクシーといった公共交通の担い手が不足することが懸念されます。

また、世帯人員は2020年（令和2年）時点で3.06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＞



＜年齢構成比の推移＞



資料（確定値）：国勢調査

（推計値）：国立社会保障・人口問題研究所推計

### 2) 集落ごとの人口

集落ごとの人口（2020年（令和2年））について、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50%、高齢化率が30%以上の集落が約80%を占めています。

また、規模が小さく、高齢化率が高い集落（人口が100人未満かつ高齢化率が50%以上）は、2015年（平成27年）時点で6集落だったものが、2020年（令和2年）では12集落と、大きく増加しています。

＜人口・高齢化率別の集落数＞

| 集落人口     | 高齢化率 |      |        |        |        |        |        |        |        |         | 総計 | 累計   |
|----------|------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|----|------|
|          | 定義不可 | 0～9% | 10～19% | 20～29% | 30～39% | 40～49% | 50～59% | 60～69% | 70～79% | 80～100% |    |      |
| 0人       | 1    |      |        |        |        |        |        |        |        |         | 1  | 1%   |
| 1～19人    |      |      | 1      |        |        |        | 1      |        |        |         | 2  | 5%   |
| 20～39人   |      |      | 1      |        | 2      | 3      | 5      | 1      |        |         | 12 | 20%  |
| 40～59人   |      |      |        | 2      | 4      | 4      | 2      |        |        |         | 12 | 33%  |
| 60～79人   |      |      |        | 2      | 6      | 2      | 1      |        |        |         | 11 | 46%  |
| 80～99人   |      |      |        | 1      | 2      | 1      |        |        |        |         | 4  | 50%  |
| 100～199人 |      |      | 1      | 3      | 8      | 5      |        |        |        |         | 17 | 69%  |
| 200～299人 |      |      |        |        | 2      | 2      |        | 1      |        |         | 5  | 74%  |
| 300～399人 |      |      |        |        | 2      |        |        |        |        |         | 2  | 77%  |
| 400～499人 |      |      |        | 3      |        |        | 1      |        |        |         | 4  | 81%  |
| 500～599人 |      |      |        | 1      | 2      | 2      |        |        |        |         | 5  | 87%  |
| 600～699人 |      |      |        |        |        | 1      |        |        |        |         | 1  | 88%  |
| 700～799人 |      |      |        |        | 1      |        |        |        |        |         | 1  | 89%  |
| 800～899人 |      |      |        |        |        | 1      |        |        |        |         | 1  | 90%  |
| 900～999人 |      |      |        |        | 1      | 1      |        |        |        |         | 2  | 92%  |
| 1000人～   |      |      | 1      | 1      | 4      | 1      |        |        |        |         | 7  | 100% |
| 総数       | 1    | 0    | 4      | 13     | 34     | 24     | 9      | 3      | 0      | 2       | 90 |      |
| 累計       | 1%   | 1%   | 6%     | 20%    | 58%    | 84%    | 94%    | 98%    | 98%    | 100%    |    |      |

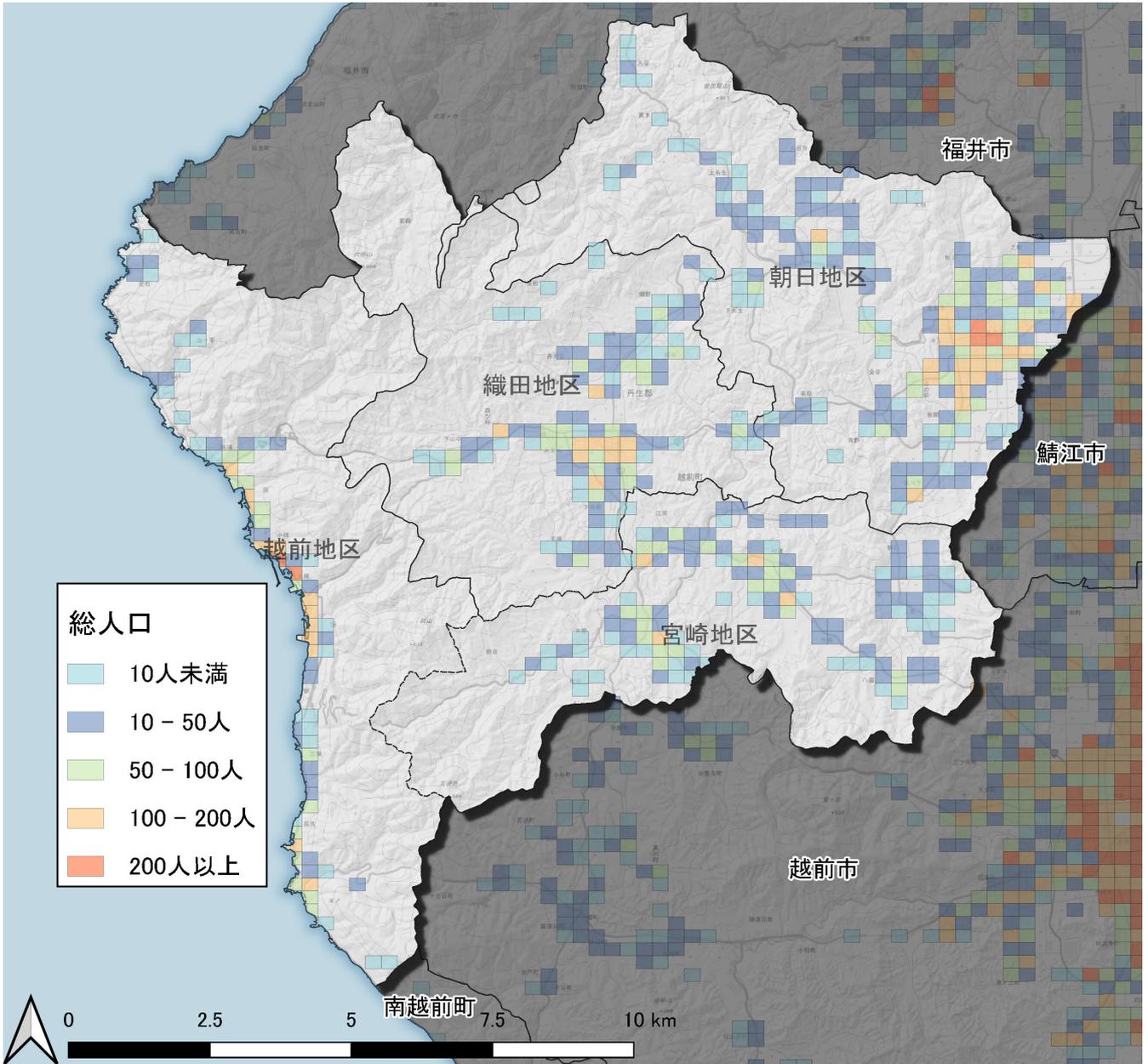
資料：国勢調査（2020年（R2））

※人口が100人未満で、高齢化率が50%以上の集落：大畑、笈松、入尾、梨子ヶ平、蚊谷寺、熊谷、天谷、大玉、血ヶ平、岩倉、上野、玉川（2015年（H27）：6集落 → 2020年（R2）：12集落）

### 3) 人口分布

朝日地区の越前平野、中央部の織田盆地、宮崎盆地、越前海岸沿いに人口が集中しています。その他の山間部は人口の少ないエリアが点在しています。

<人口分布（250m メッシュ）>



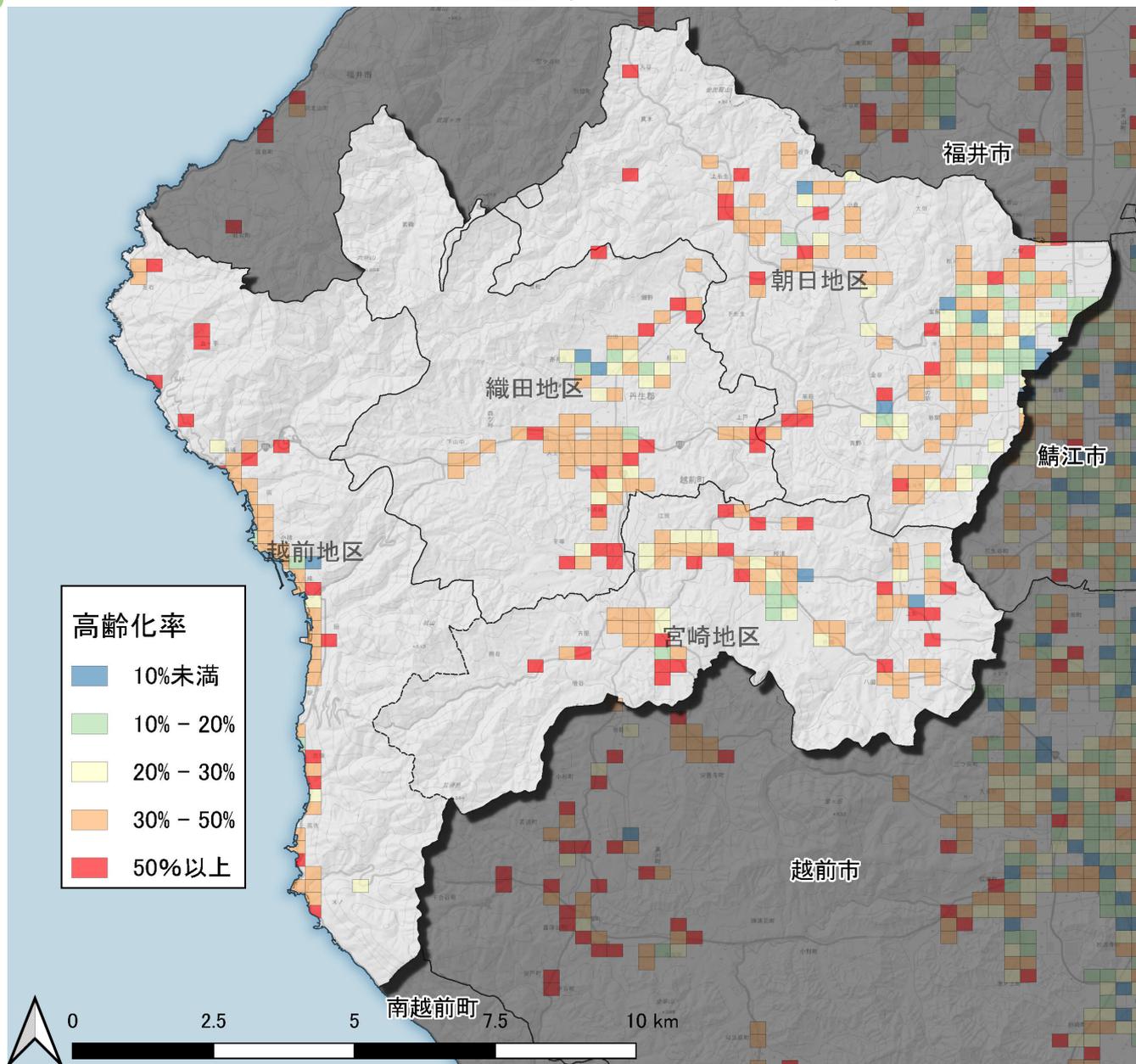
資料：国勢調査（2020年（R2））

## 4) 高齢化率分布

多くのエリアで高齢化率が20%以上となっています。

また、山間部を中心に、50%以上のエリアも見られます。

<高齢化率（65歳以上割合）分布（250mメッシュ）>



資料：国勢調査（2020年（R2））



# 第3章 公共交通の現状

## 1. 概要

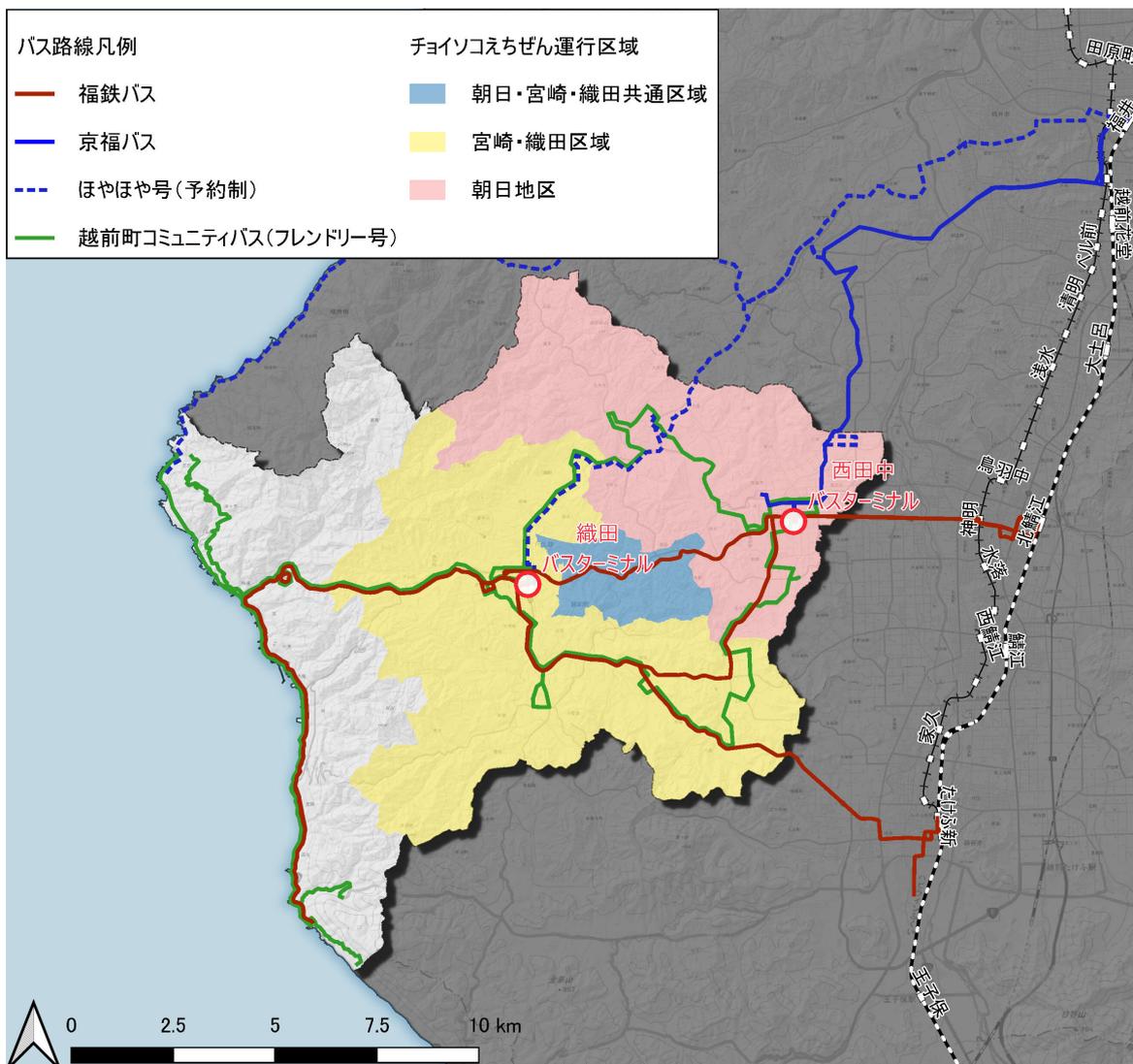
### 1) 路線網

本町内には2つの民間バス路線（京福バス、福鉄バス）及び本町が運行するコミュニティバス（フレンドリー号）・デマンドタクシー（チョイソコえちぜん）があります。

京福バスは主に本町北部から福井駅方面を、福鉄バスは主に本町南部・海岸方面から神明駅・武生駅方面をつないでいます。フレンドリー号は越前地区、朝日地区、宮崎地区、織田地区の各地区を、チョイソコえちぜんは宮崎・織田区域、朝日区域の各区域内を運行しています。また、各路線は織田バスターミナル及び西田中バスターミナルにて乗り継ぎができるように配慮されています。

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。

<公共交通の路線網>



## 2) バス人口カバー率

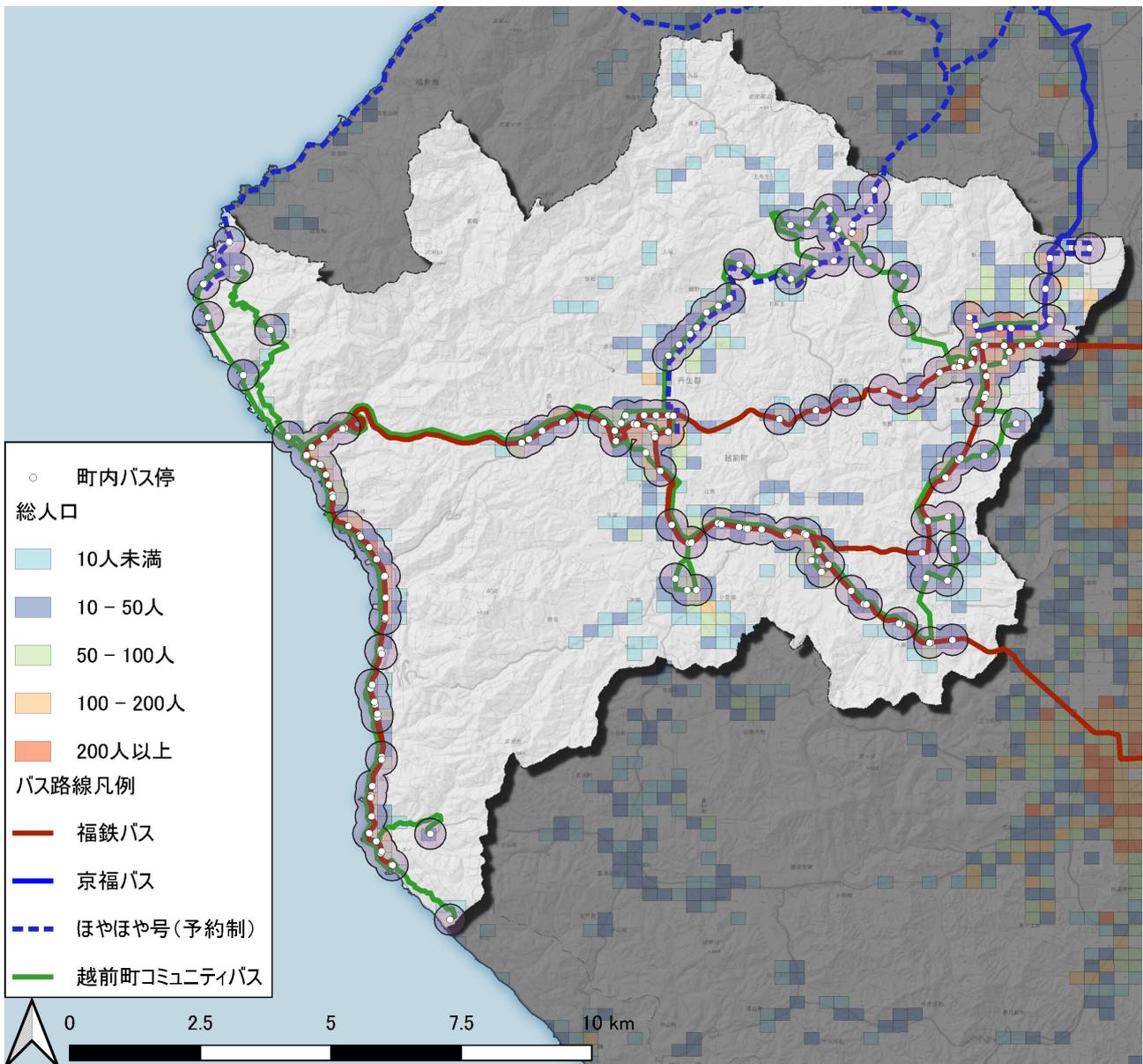
### (1) 定時定路線

バス停から半径 300m をバス停勢圏と定義すると、総人口に対するカバー率及び 65 歳以上の高齢者に対するカバー率はともに 87%となっています。

多くの方がバスを利用可能であるといえます。一方で、300m 以上バス停まで歩く必要がある方も 1 割程度存在しますが、次ページに示すチョイソコえちぜんによりほとんどカバーできている現状といえます。

<バス人口カバー率>

|            | 人口      | カバー人口   | カバー率 |
|------------|---------|---------|------|
| 総人口        | 20,118人 | 17,467人 | 87%  |
| 高齢者(65歳以上) | 7,177人  | 6,243人  | 87%  |



資料：国勢調査（2020年（R2））250mメッシュ人口からバス停勢圏内の面積にて按分し算出

## (2) 区域運行（チョイソコえちぜん含む）

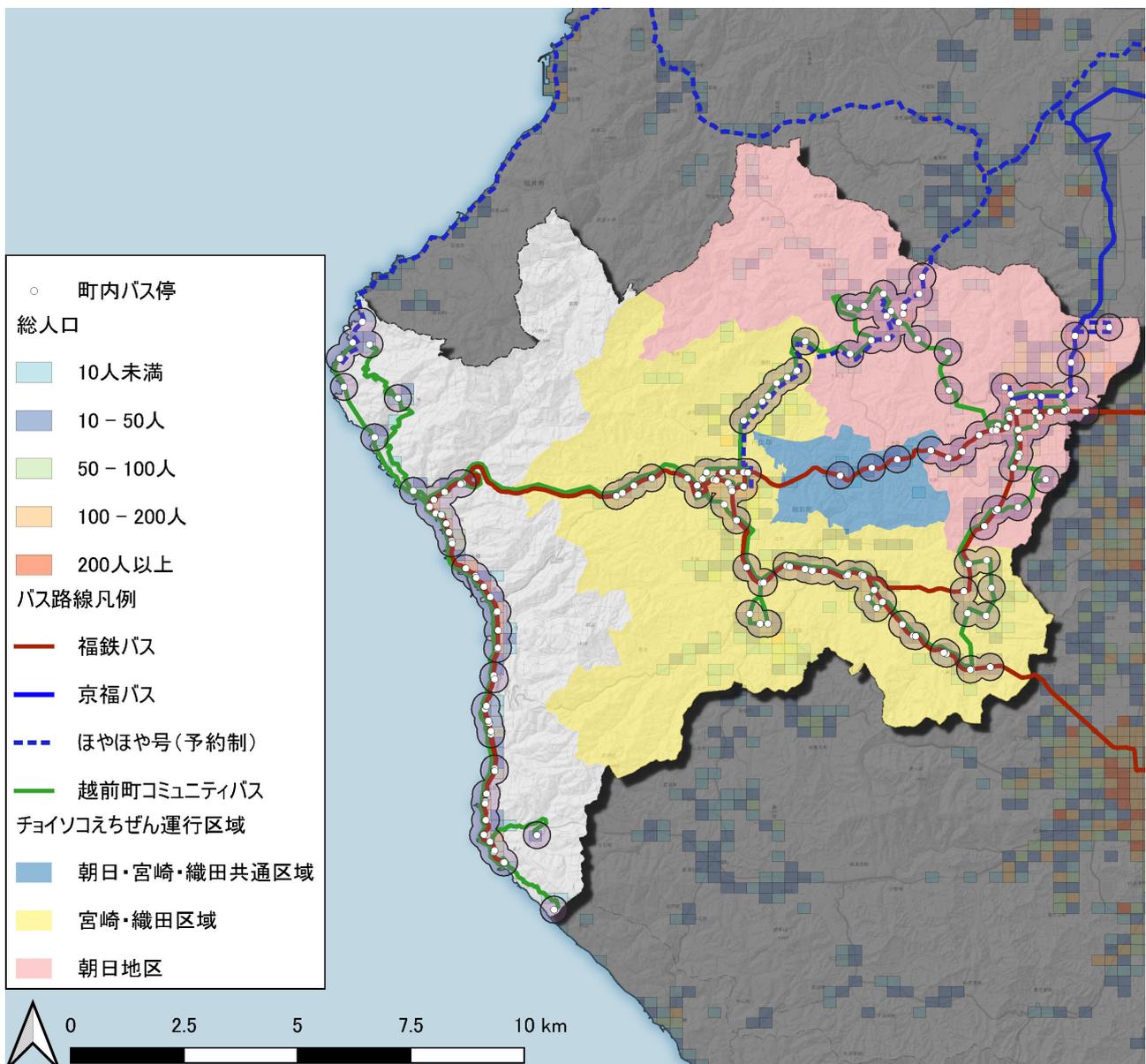
バス停勢圏にチョイソコえちぜんの運行区域を加えた場合の総人口に対するカバー率と 65 歳以上の高齢者に対するカバー率はともに 97%となっています。

定時定路線のみの場合の人口カバー率と比較すると、総人口に対するカバー率は 10 ポイント、65 歳以上の高齢者に対するカバー率は 10 ポイント増加しています。

人口カバー率が 97%、集落カバー率は 100%とほとんどの方が公共交通を利用可能であるといえますが、山間部を中心に 300m 以上歩く方も 3%程度存在し、このような方の利便性をどのように高めていくかが課題と言えます。

<バス人口カバー率（チョイソコえちぜん含む）>

|            | 人口      | カバー人口   | カバー率 |
|------------|---------|---------|------|
| 総人口        | 20,118人 | 19,468人 | 97%  |
| 高齢者(65歳以上) | 7,177人  | 6,970人  | 97%  |



資料：国勢調査（2020年（R2））250mメッシュ人口からバス停勢圏内及びチョイソコえちぜん運行区域の面積にて按分し算出

## 2. 本町が運行する公共交通

### 1) コミュニティバス

#### (1) 運行概要

本町では、環状ルート、越前地区巡回ルート、越前地区乗合ルートから構成されるコミュニティバス「フレンドリー号」が運行されており、町民の足として日々利用されています。

#### <コミュニティバス「フレンドリー号」運行概要>

| ルート名 |           | 運行日                   | 運休日  | 巡回する主な公共施設  |
|------|-----------|-----------------------|--|---|
| 1    | 環状ルート右    | 月曜日～土曜日               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・日曜日</li> <li>・年末年始(12月29日～1月3日)</li> <li>・越前地区巡回ルート・乗合ルート(土曜日運休)</li> <li>・越前地区乗合ルート(火・木運休)</li> </ul> | 泰澄の杜、陶寿園、織田病院、越前町役場、宮崎コミュニティセンター、織田コミュニティセンター、西田中バスターミナル、織田バスターミナル など |
| 2    | 環状ルート左    |                       |  | なぎさの湯、越前コミュニティセンター、織田病院、織田コミュニティセンター、織田バスターミナル など                     |
| 3    | 越前地区巡回ルート | 月曜日～金曜日               |  | なぎさの湯、越前コミュニティセンター など   |
| 4    | 越前地区乗合ルート | 月曜日・水曜日・金曜日<br>一部予約方式 |  | なぎさの湯、越前コミュニティセンター など   |



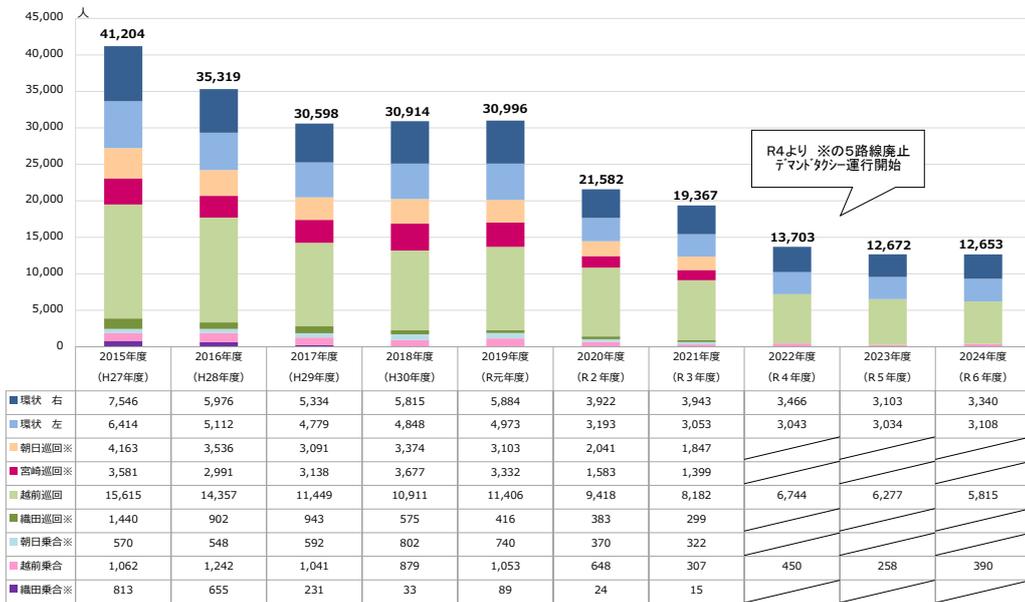
(2) 利用状況の整理

(ア) 乗車人数の推移

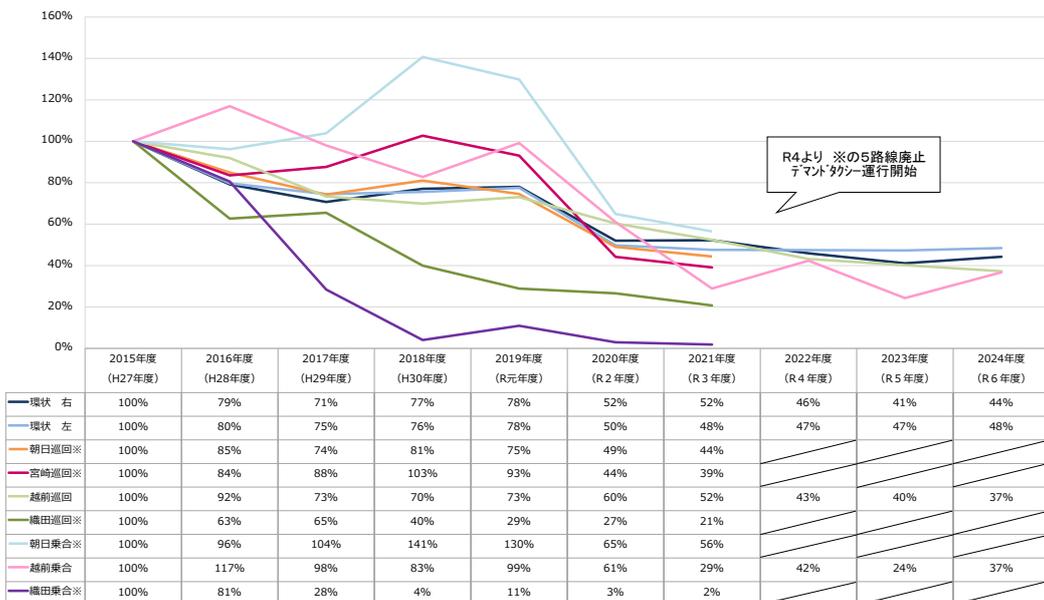
環状ルート、巡回ルート、乗合ルートを合わせた総乗車人数は、2015年度（平成27年度）には年間約40,000人であったものの徐々に減少し続けており、2021年度（令和3年度）には約20,000人まで落ち込んでいます。2022年度（令和4年度）以降には、5路線が廃止となったことで総乗車人数は約13,000人までさらに落ち込み、その後は乗車人数を保っています。

2015年度（平成27年度）を100%とした場合の推移をルート別にみると、2024年度（令和6年度）の乗車人数は全ての路線で40%前後にまで減少しています。

<コミュニティバス年間乗車人数の推移>



<2015年度（平成27年度）の乗車人数を100%とした場合の推移>

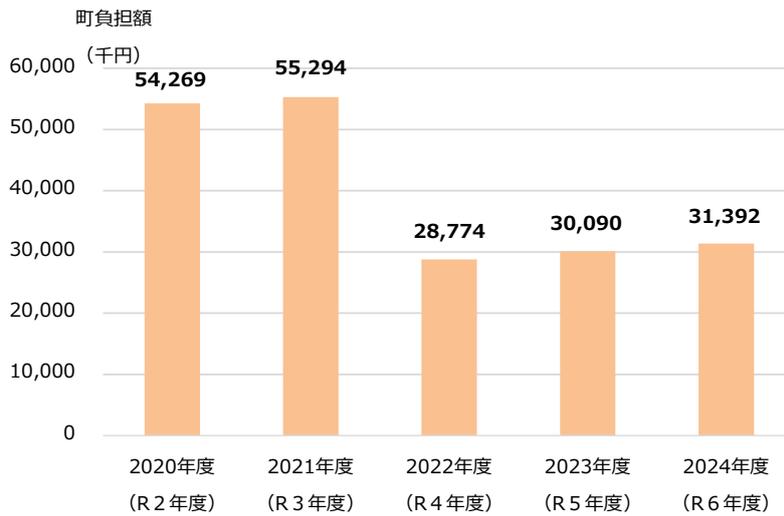


資料：越前町調べ

(イ) 支出状況の整理

2022年度（令和4年度）のコミュニティバス5路線の廃止に伴い、2021年度（令和3年度）には55,294千円であった町負担額が、2022年度（令和4年度）では28,774千円まで減少しています。ただし、近年は運行事業費の増加や運賃収入の減少により、町負担額は再び増加傾向にあります。

<コミュニティバスの町負担額の推移>



資料：越前町調べ

<コミュニティバスの収支実績内訳>

| 年度            | 利用者数 (人) | 運行事業費 (千円) | 運行事業費の内訳 (千円) |            |            | 収支率<br>① ÷ (①+②+③) |
|---------------|----------|------------|---------------|------------|------------|--------------------|
|               |          |            | ①+②+③         | ①運賃収入 (千円) | ②国県補助 (千円) |                    |
| 2020年度 (R2年度) | 21,582   | 69,491     | 1,472         | 13,750     | 54,269     | 2.1%               |
| 2021年度 (R3年度) | 19,367   | 70,560     | 1,516         | 13,750     | 55,294     | 2.1%               |
| 2022年度 (R4年度) | 13,703   | 42,185     | 1,139         | 12,272     | 28,774     | 2.7%               |
| 2023年度 (R5年度) | 12,672   | 43,511     | 1,044         | 12,377     | 30,090     | 2.4%               |
| 2024年度 (R6年度) | 12,653   | 44,441     | 988           | 12,061     | 31,392     | 2.2%               |

資料：越前町調べ



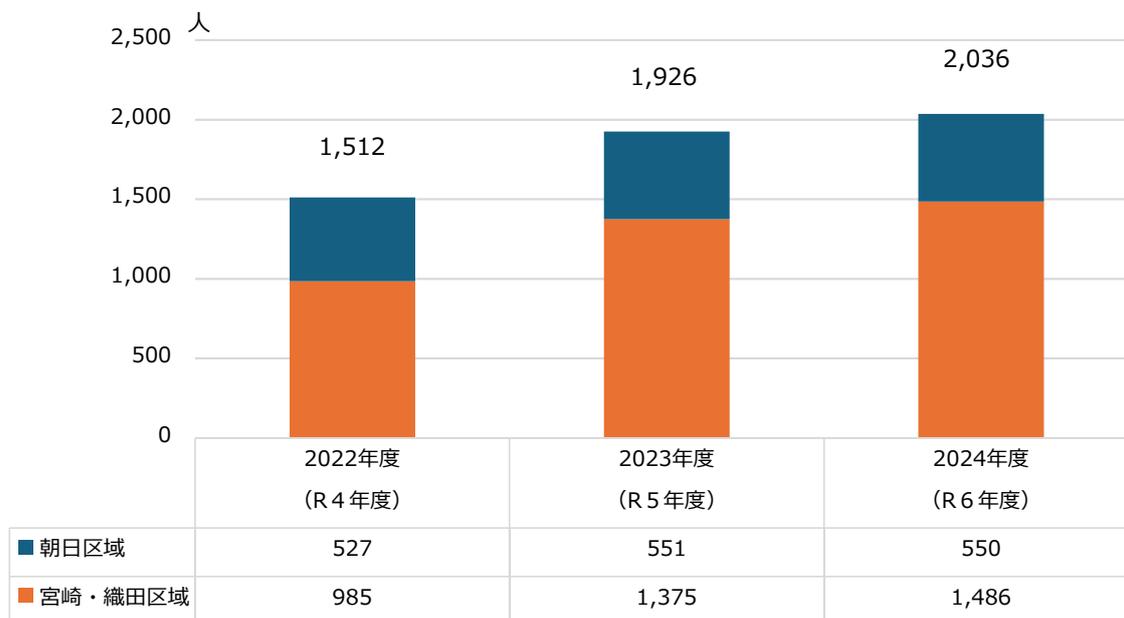
## (2) 利用状況の整理

### (ア) 利用者数の整理

朝日区域、宮崎・織田区域を合わせた利用者数は、2022年度（令和4年度）では、約1,500人でしたが、年々利用者は増加しており、2024年度（令和6年度）の利用者は約2,000人となっています。

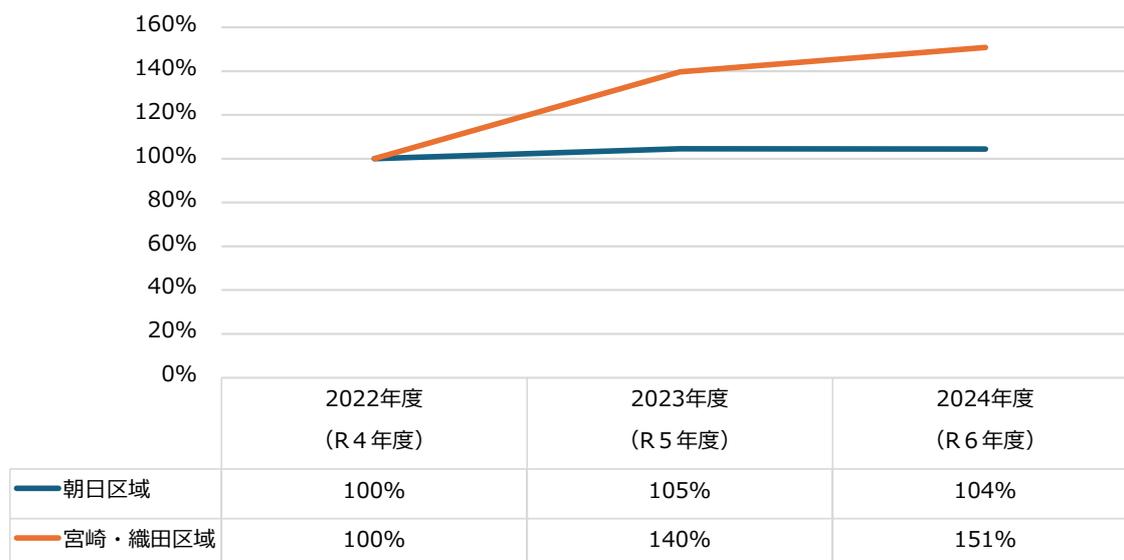
2022年度（令和4年度）と比較して2024年度（令和6年度）の利用者数は、宮崎・織田区域では151%まで増加している一方で、朝日地区では104%と微増にとどまっています。

＜デマンドタクシー年間利用者数の推移＞



資料：越前町調べ

＜2022年度（令和4年度）の利用者数を100%とした場合の推移＞

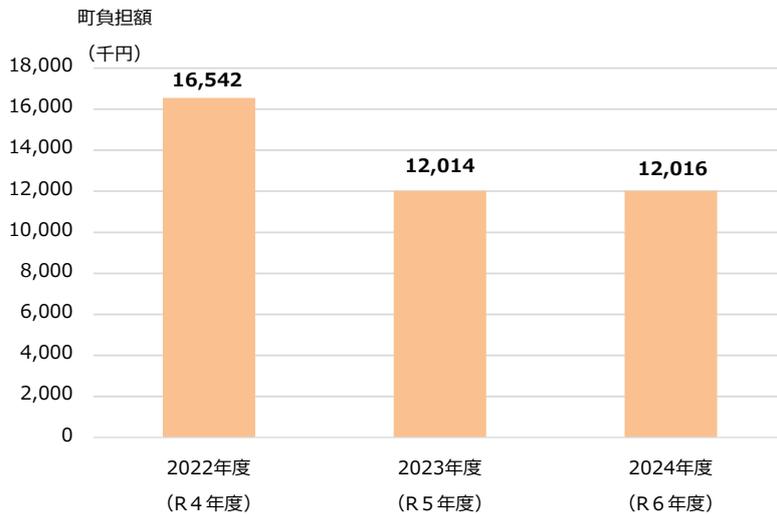


資料：越前町調べ

(イ) 支出状況の整理

区域内の運行台数の見直しに加え、運賃収入及び国県補助の増加により、2022年度（令和4年度）には16,542千円であった町負担額が、2024年度（令和6年度）には12,016千円まで減少しています。

＜デマンドタクシーの町負担額の推移＞



資料：越前町調べ

＜デマンドタクシーの収支実績内訳＞

| 年度            | 利用者数 (人) | 運行事業費 (千円) | 運行事業費の内訳 (千円) |            |            | 収支率  |
|---------------|----------|------------|---------------|------------|------------|------|
|               |          |            | ①+②+③         | ①運賃収入 (千円) | ②国県補助 (千円) |      |
| 2022年度 (R4年度) | 527      | 20,302     | 561           | 3,199      | 16,542     | 2.8% |
| 2023年度 (R5年度) | 551      | 16,919     | 703           | 4,202      | 12,014     | 4.2% |
| 2024年度 (R6年度) | 550      | 17,105     | 716           | 4,373      | 12,016     | 4.2% |

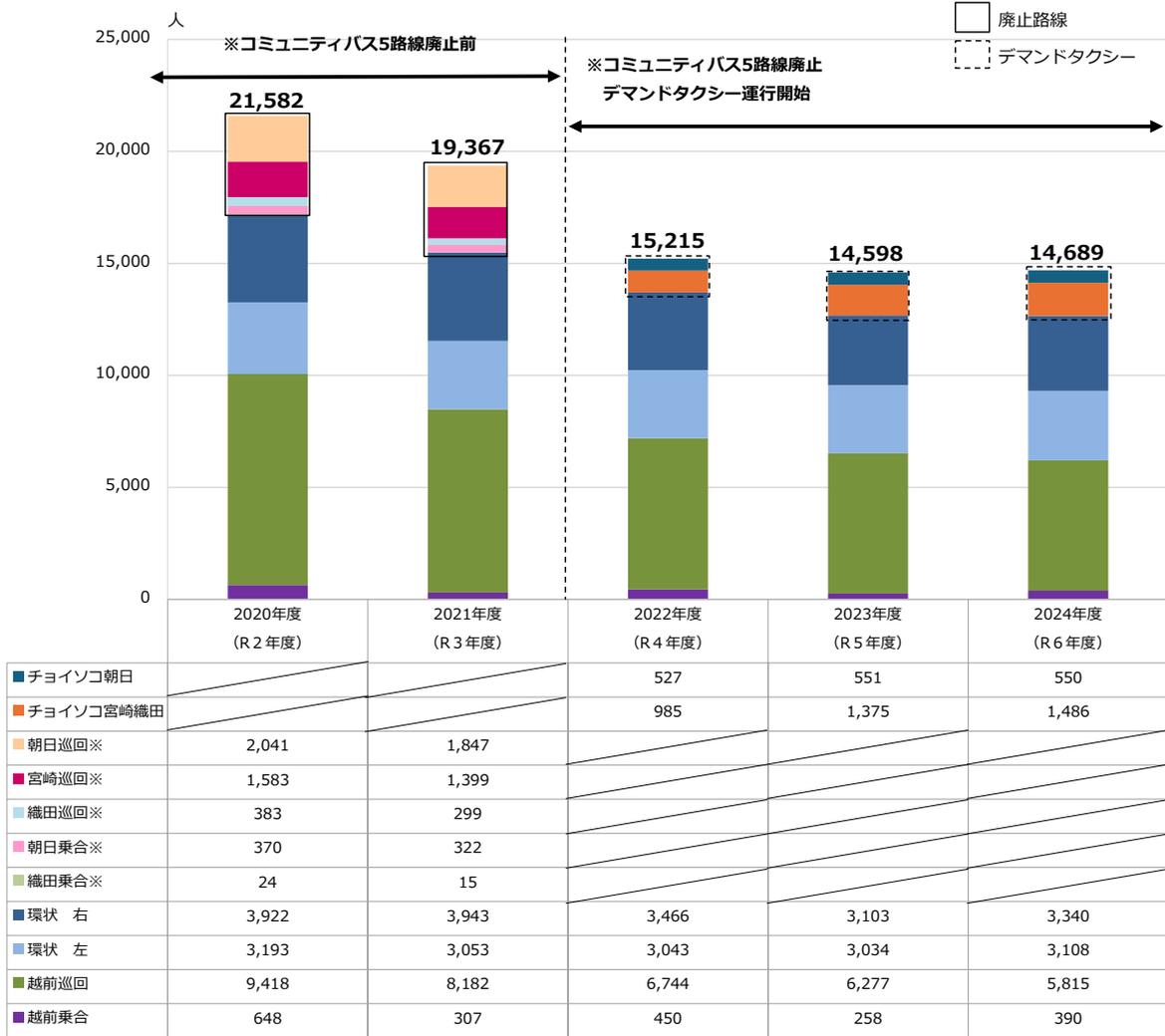
資料：越前町調べ

### 3) コミュニティバスとデマンドタクシー

#### (1) 利用者数の推移

2022年度（令和4年度）の交通体系の見直しに伴い、コミュニティバス5路線が廃止され、デマンドタクシーの運行が開始されました。コミュニティバスとデマンドタクシーを合わせた年間利用者数は体系見直し前には20,000人程度でしたが、交通体系見直し後は15,000人程度に減少しています。

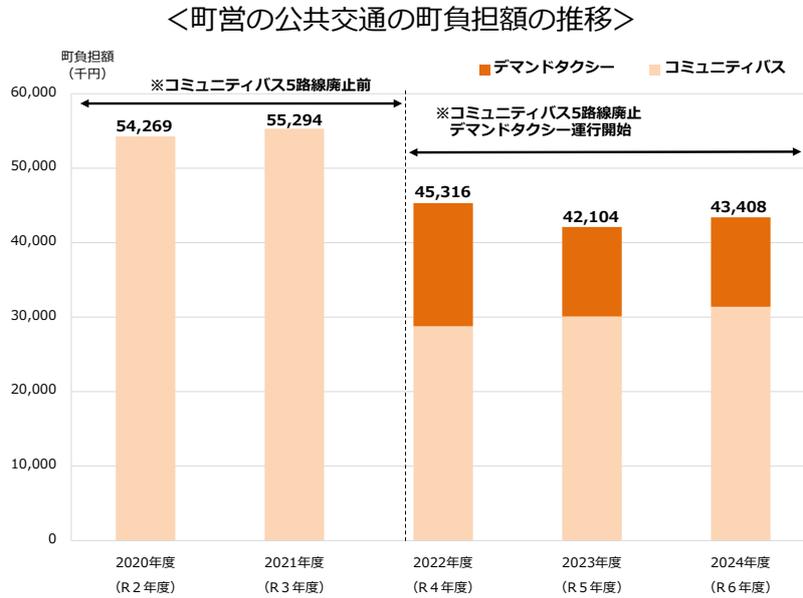
＜町営の公共交通の年間利用者数の推移＞



資料：越前町調べ

(2) 支出状況の整理

2022年度（令和4年度）の交通体系の見直しに伴い、2021年度（令和3年度）には55,294千円であった町負担金が、2022年度（令和4年度）には45,316千円まで減少しています。交通体系の見直し後は、運賃収入及び国県補助の増加に伴い、収支率が見直し前と比較し0.7ポイント増加しています。



資料：越前町調べ

＜町営の公共交通の収支実績内訳＞

| 年度               | 利用者数（人） | 運行事業費（千円）<br>①+②+③ | 運行事業費の内訳（千円） |           |           | 収支率<br>①÷（①+②+③） |
|------------------|---------|--------------------|--------------|-----------|-----------|------------------|
|                  |         |                    | ①運賃収入（千円）    | ②国県補助（千円） | ③町負担額（千円） |                  |
| 2020年度<br>(R2年度) | 21,582  | 69,491             | 1,472        | 13,750    | 54,269    | 2.1%             |
| 2021年度<br>(R3年度) | 19,367  | 70,560             | 1,516        | 13,750    | 55,294    | 2.1%             |
| 2022年度<br>(R4年度) | 15,215  | 62,487             | 1,700        | 15,471    | 45,316    | 2.7%             |
| 2023年度<br>(R5年度) | 14,598  | 60,430             | 1,747        | 16,579    | 42,104    | 2.9%             |
| 2024年度<br>(R6年度) | 14,689  | 61,546             | 1,704        | 16,434    | 43,408    | 2.8%             |

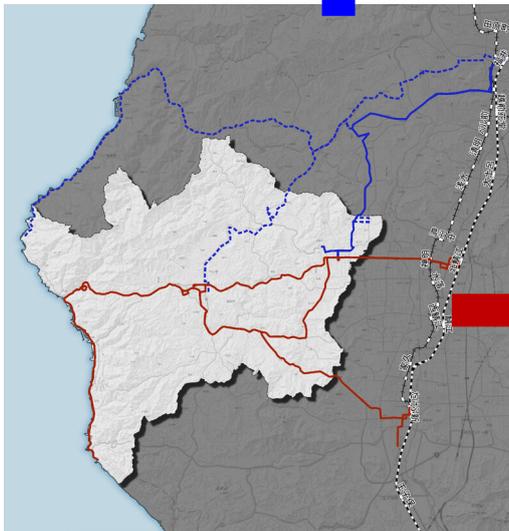
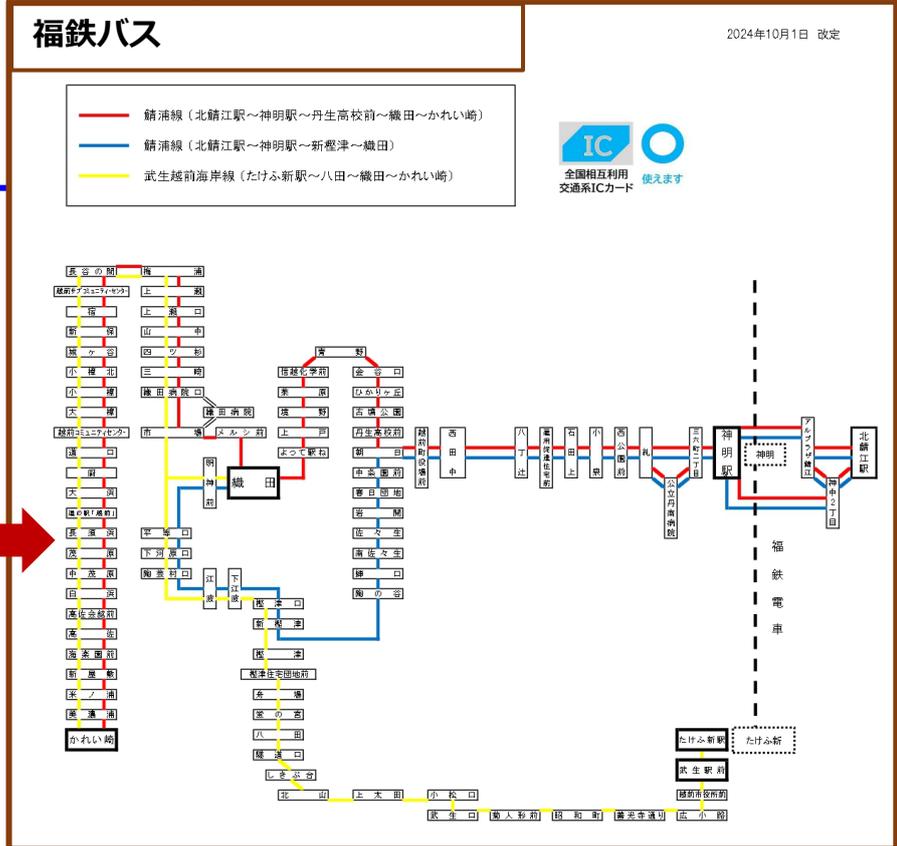
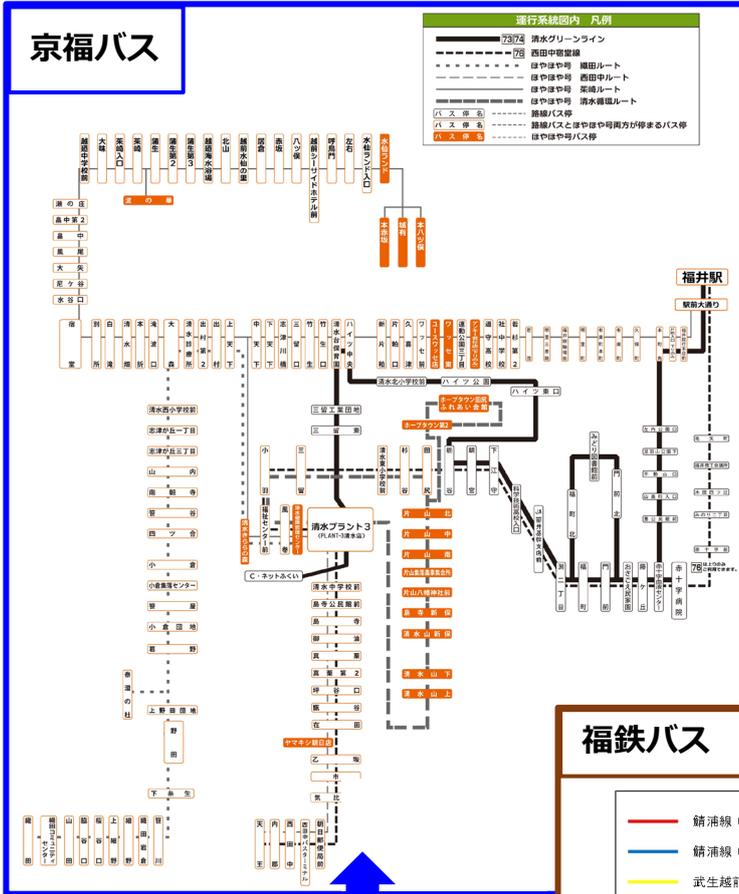
資料：越前町調べ

# 3. 路線バス

## 1) 運行概要

本町内には2つの民間事業者（京福バス、福鉄バス）の運行する路線があります。

京福バスは主に越前町北部から福井駅方面を、福鉄バスは主に越前町南部・海岸方面から神明駅・武生駅方面をつないでいます。



資料：京福バス HP 及び福鉄バス HP より加工

運転士不足が見込まれることに加え、法令遵守（2024年問題）と運転士の労働環境改善への対応を目的に、他路線との重複や利用者の多寡などの状況を踏まえて、2024年（令和6年）10月のダイヤ改定に伴い、福井県内の路線見直しが実施されました。

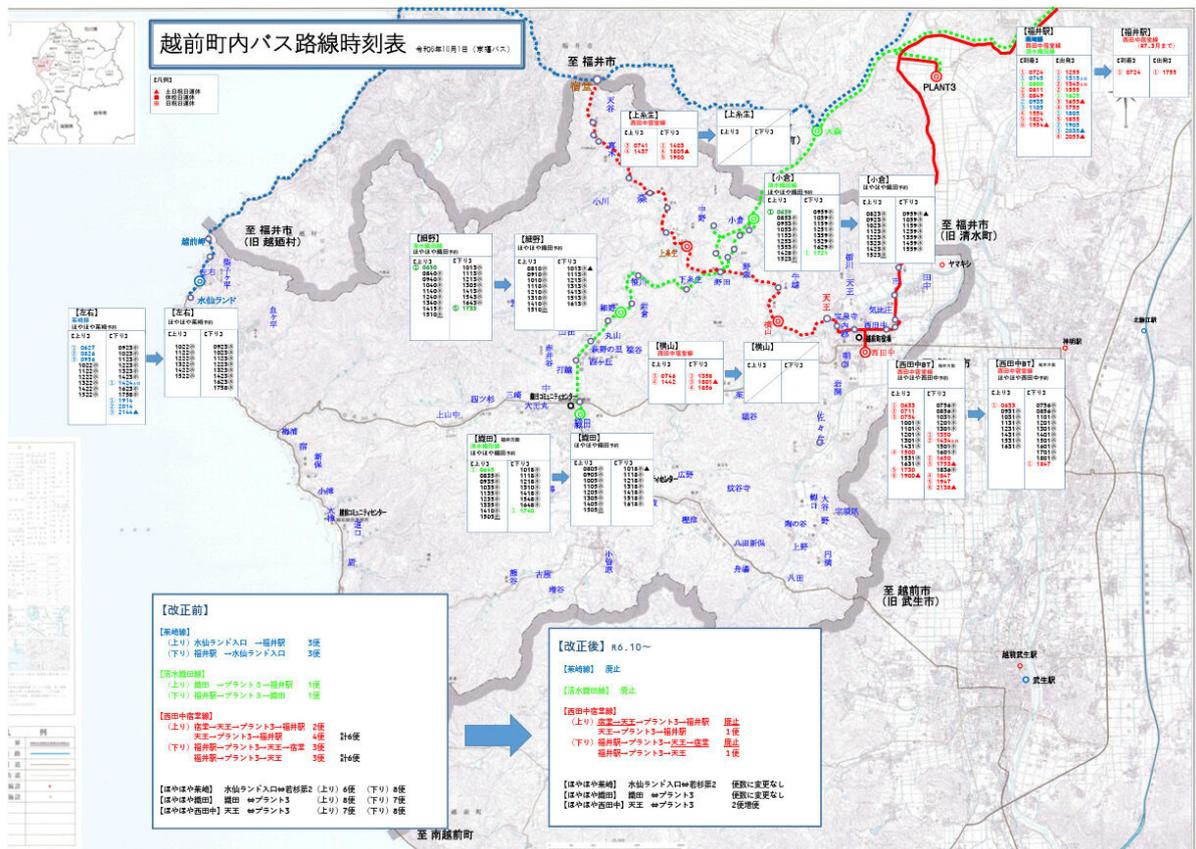
京福バスでは、「茱崎線（水仙ランド入口～福井駅）」及び「清水織田線（織田～小倉～プラント3）」が全便廃止となり、「西田中宿堂線（宿堂～天王～プラント3～福井駅）」についても一部区間が廃止され、天王～福井駅間は減便となりました。

福鉄バスにおいても、「福浦線（田原町～織田～かれい崎）」が廃止されましたが、丹生高校への通学者の利便性を確保するため、「鯖浦線」の運行経路や時刻が見直され、福浦線の一部の停留所を新たに組み入れる等の代替措置が講じられました。

<バス路線の廃止・減便（2024年（令和6年）10月）>

| 運行会社 | 対象路線                           | 協議結果                       | 代替交通                                |
|------|--------------------------------|----------------------------|-------------------------------------|
| 京福バス | 茱崎線<br>水仙ランド入口～福井駅             | 全便廃止<br>(往復3回)             | 越前町からの利用がほぼ存在しないため、代替交通なし           |
|      | 清水織田線<br>織田～小倉～プラント3           | 全便廃止<br>(朝夕往復1回)           | 鯖浦線の乗継などほかの交通手段を案内                  |
|      | 西田中宿堂線<br>(宿堂～天王)              | 全便廃止<br>(平日2.5便、<br>土日祝2便) | チョイソコえちぜん あさひ号定時便<br>(令和7年3月末で運行終了) |
|      | 西田中宿堂線<br>清水西田中線<br>(天王～プラント3) | 全便廃止<br>(平日3便、<br>土日祝2便)   |                                     |
| 福鉄バス | 福浦線<br>田原町～かれい崎                | 減便<br>(全日往復3便<br>→平日往復1便)  |                                     |
|      | 福浦線                            | 全便廃止                       | 鯖浦線への運行経路・時刻の見直し、運行ダイヤの見直し          |

<京福バスの減便・廃止に伴う時刻表の変化>



資料：第2回越前町地域公共交通活性化協議会

## 2) 利用状況の整理

2020年度(令和2年度)と2024年度(令和6年度)の輸送人員を比較すると、京福バスでは、ほやほや号織田線は121%の大幅増加となりましたが、京福バス全体としてはほぼ横ばいの推移となっています。一方で、福鉄バスでは、鯖浦線で34%の増加となりましたが、福鉄バス全体としてはほぼ横ばいの推移となっています。両運行会社総計では3%の増加となっています。

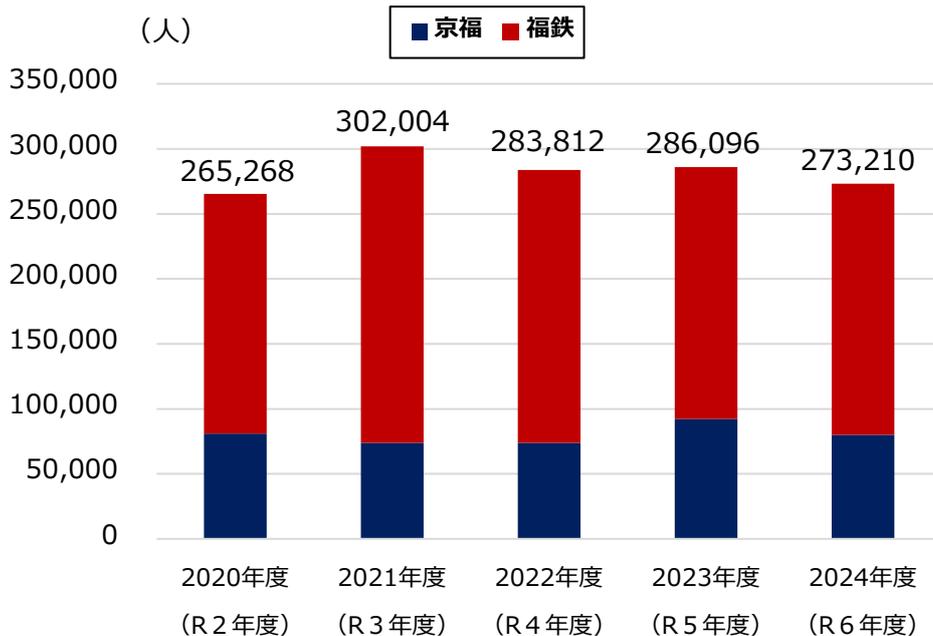
<路線バスの輸送人員(路線別)(単位:人)>

| 運行会社 | 路線名            | 2020年度<br>(R2年度) | 2021年度<br>(R3年度) | 2022年度<br>(R4年度) | 2023年度<br>(R5年度) | 2024年度<br>(R6年度) | 増減傾向図 | 増減率<br>((R6-R2)/R2) |
|------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------|---------------------|
| 京福バス | 栞崎線★           | 26,160           | 21,348           | 20,120           | 26,129           | 21,542           |       | -18%                |
|      | 清水西田中線★        | 1,712            | 1,495            | 1,499            | 2,063            | 2,257            |       | +32%                |
|      | 清水織田線★         | 559              | 710              | 864              | 1,019            | 795              |       | +42%                |
|      | 西田中宿堂線         | 41,781           | 40,214           | 41,271           | 52,189           | 45,133           |       | +8%                 |
|      | ほやほや号西田中線      | 1,048            | 940              | 963              | 715              | 697              |       | -33%                |
|      | ほやほや号織田線       | 1,856            | 1,969            | 2,569            | 3,567            | 4,107            |       | +121%               |
|      | ほやほや号栞崎線       | 7,811            | 7,280            | 6,578            | 6,669            | 5,571            |       | -29%                |
|      | 京福バス小計         | 80,927           | 73,956           | 73,864           | 92,351           | 80,102           |       | -1%                 |
| 福鉄バス | 福浦線★           | 35,466           | 50,794           | 31,000           | 31,834           | 33,825           |       | -5%                 |
|      | 鯖浦線            | 74,779           | 110,142          | 116,424          | 104,454          | 100,483          |       | +34%                |
|      | 武生越前海岸線        | 66,260           | 65,260           | 59,043           | 54,692           | 57,603           |       | -13%                |
|      | 武生越前海岸線(安養寺線)☆ | 7,836            | 1,852            | 3,481            | 2,765            | 1,197            |       | -85%                |
|      | 福鉄バス小計         | 184,341          | 228,048          | 209,948          | 193,745          | 193,108          |       | +5%                 |
| 総計   | 265,268        | 302,004          | 283,812          | 286,096          | 273,210          |                  | +3%   |                     |

☆2024年(令和6年)3月末で廃止, ★2024年(令和6年)9月末で廃止

資料: 越前町調べ

<路線バスの輸送人員(合計)の推移>



資料: 越前町調べ

### 3) 支出状況の整理

#### (1) 越前町負担金

2020年度（令和2年度）と2024年度（令和6年度）の本町の負担金を比較すると、京福バスでは多くの路線でほぼ横ばいの推移となっていますが、ほやほや号織田線では大幅に増加しています。一方で、福鉄バスではすべての路線で増加しており、特に福浦線の増加が顕著となっています。全体としても56%の大幅増加となっています。

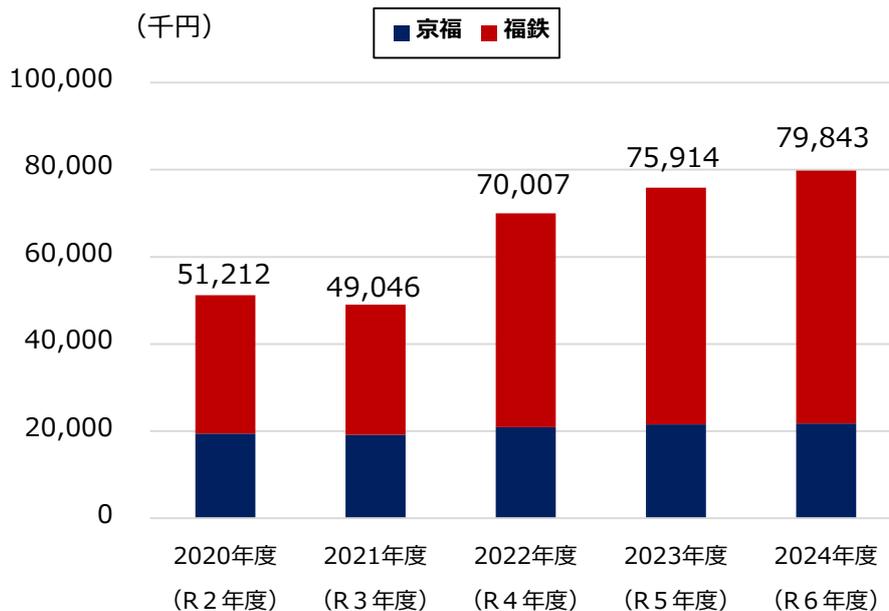
<路線バスに対する越前町負担金（路線別）（単位：千円）>

| 運行会社 | 路線名            | 2020年度<br>(R2年度) | 2021年度<br>(R3年度) | 2022年度<br>(R4年度) | 2023年度<br>(R5年度) | 2024年度<br>(R6年度) | 増減傾向図 | 増減率<br>((R6-R2)/R2) |
|------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------|---------------------|
| 京福バス | 茶崎線★           | 935              | 786              | 873              | 835              | 933              |       | -0%                 |
|      | 清水西田中線★        | 2,647            | 2,657            | 2,788            | 2,829            | 2,927            |       | +11%                |
|      | 清水織田線★         | 5,821            | 5,555            | 5,684            | 5,914            | 5,384            |       | -8%                 |
|      | 西田中宿堂線         | 7,262            | 6,708            | 7,033            | 7,117            | 7,695            |       | +6%                 |
|      | ほやほや号西田中線      | 465              | 488              | 629              | 367              | 304              |       | -35%                |
|      | ほやほや号織田線       | 1,441            | 1,961            | 2,746            | 3,427            | 3,676            |       | +155%               |
|      | ほやほや号茶崎線       | 912              | 986              | 1,178            | 1,036            | 865              |       | -5%                 |
|      | 京福バス小計         | 19,483           | 19,141           | 20,931           | 21,525           | 21,784           |       | +12%                |
| 福鉄バス | 福浦線★           | 6,771            | 3,699            | 13,232           | 20,122           | 24,070           |       | +255%               |
|      | 鯖浦線            | 13,396           | 12,263           | 15,278           | 14,169           | 14,959           |       | +12%                |
|      | 武生越前海岸線        | 9,946            | 12,421           | 17,722           | 17,197           | 17,232           |       | +73%                |
|      | 武生越前海岸線（安養寺線）☆ | 1,616            | 1,522            | 2,844            | 2,901            | 1,798            |       | +11%                |
|      | 福鉄バス小計         | 31,729           | 29,905           | 49,076           | 54,389           | 58,059           |       | +83%                |
| 総計   | 51,212         | 49,046           | 70,007           | 75,914           | 79,843           |                  | +56%  |                     |

☆2024年（令和6年）3月末で廃止，★2024年（令和6年）9月末で廃止

資料：越前町調べ

<越前町負担金（合計）の推移>



資料：越前町調べ

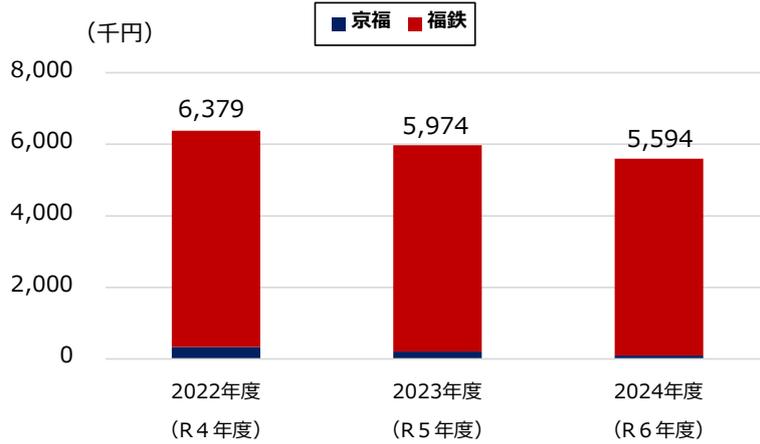
## (2) その他の路線バス維持対策

### (ア) 高齢者の運賃補助

本町では、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に、路線バス運賃補助券1枚につき400円を京福バスと福鉄バスに補助を行っています。

福鉄バスへの補助が大きな割合を占め、補助金額には大きな差がありますが、福鉄バス、京福バスともに補助金額は減少傾向にあります。

＜路線バスにおける高齢者への運賃補助金額＞



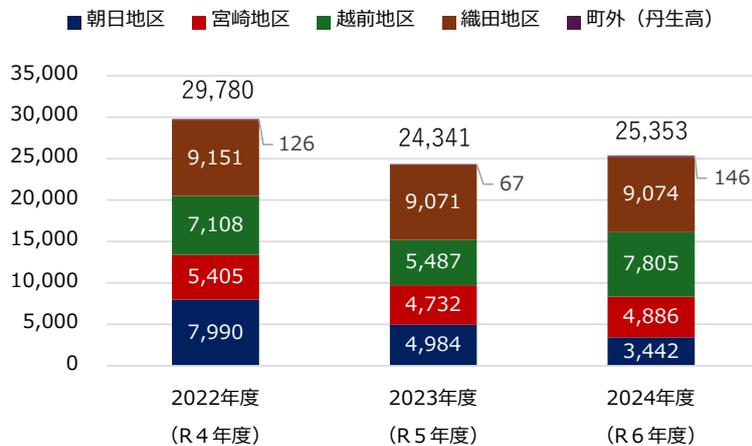
資料：越前町調べ

### (イ) 通学定期券の購入補助

本町では、定期券の購入額から5千円に定期券の有効月数を乗じた額を控除した額の5割を補助しています。(2022年(令和4年):8割→2023年(令和5年):6割→2024年(令和6年):5割と段階的に縮減)また、丹生高校へ通学するために定期券を購入した場合には全額を補助しています。(町外生徒には3割補助)

2022年度(令和4年度)と2024年度(令和6年度)の通学定期券購入への購入補助金額を比較すると、約15%減少しています。

＜路線バスにおける通学定期券の購入補助金額＞



資料：越前町調べ

# 第4章 公共交通に関する町民アンケート調査

## 1. 実施概要

- ◇調査対象：満15歳以上の町民3,000名
- ◇抽出方法：住民基本台帳から無作為抽出
- ◇調査方法：郵送（無記名回収）、依頼文記載の二次元コードによるWEB回答方式
- ◇調査期間：2024年（令和6年）9月9日（月）～9月30日（月）
- ◇回収数：

| 回収方法 | 回収数    | 回収率   |
|------|--------|-------|
| 紙面   | 1,030票 | 34.3% |
| WEB  | 76票    | 2.5%  |
| 合計   | 1,106票 | 36.9% |

### <アンケート依頼文>

公共交通に関する町民アンケートへの協力をお願い

**利用しやすい公共交通をみんなで考えましょう！**

町民の皆様のご意見をお聞かせください

越前町では、路線バス（京福バス、福井鉄道バス）、コミュニティバス「フレンドリー号」及びデマンドタクシー「チョイソコえちぜん」などの公共交通が運行され、皆様の日常生活の移動手段としてご利用いただいています。

しかしながら、深刻な運転士不足などを理由に、福井県内では路線バスの減便・廃止が相次いでいます。また、平成18年に運行を開始した越前町コミュニティバスにおいては、平成20年に約63,000人あった利用者は、人口減少などの影響もあり、令和3年には約19,000人まで減少が進み、公共交通のあり方が大きく様変わりしています。このような現状を踏まえ、町では、将来を見据えた公共交通のあり方を検討しているところで、町民の皆様の声の一つでも多く今後の参考にさせていただきたく、調査の趣旨をご理解いただき、ぜひともアンケートにご協力をお願いいたします。

なお、このアンケートは、令和6年8月1日現在で越前町にお住まいの15歳以上の方の中から無作為に3,000人を抽出し、送付しております。ご回答いただいた内容については、統計処理のためだけに使用し、他では一切使用しないことを申し添えます。

令和6年 9月 越前町役場 企画振興課

【アンケートのご記入方法について】

1. 同封の調査票にご回答ください。
2. 回答は、該当する番号を○で囲んでください。また、質問ごとに、選択する○の数や、場所を直接記入するなど、回答方法が指定されていますのでご注意ください。
3. 回答後の調査票は、「まちづくり住民アンケート調査票」とともに、同封の返信用封筒に入れ、**令和6年 9月30日（月）**までに、郵便ポストに投かん（切手は不要）してください。

※ WEBによる回答も可能となっております。右のQRコードをスマートフォンなどで読み取り、回答してください。なお、WEBで回答された場合は、調査票の返信は不要です。



【お問い合わせ】 越前町役場企画振興課 公共交通担当  
 所在地：〒916-0192 丹生郡越前町西田中13-5-1  
 TEL 0778-34-8702  
 FAX 0778-34-1236  
 Email kikaku@town.echizen.lg.jp

越前町の公共交通に対する  
多くのご意見  
お待ちしております！



## 2. 調査結果

※アンケート結果の詳細は「参考資料1.公共交通に関する町民アンケート結果」に掲載

### 1) 町民アンケート調査結果まとめ

#### (1) 通勤・通学について

- ・自家用車による移動が約9割を占めています。
- ・移動先については、約4割は町内、約6割は町外へと移動しており鯖江市、福井市、越前市が約2割と多くなっています。町内の移動では、朝日地区、織田地区への移動がそれぞれ約4割を占めています。

#### (2) 日常の移動について

##### ■全体

- ・移動手段では、自家用車を利用する人が約9割、家族等による送迎が約1割となっており、送迎の際も、直接目的地に向かう人が多いことから、ドア・ツー・ドアの自家用車移動への依存度が非常に高いことが考えられます。
- ・移動で公共交通を利用しない理由については、前回調査と比較して、「自家用車の方が便利」「運行本数が少ない」「目的地へ向かう路線がない」の割合がすべて上昇しており、これは昨今の運転士不足による減便・路線廃線等により、これまで以上に自家用車で移動が公共交通よりも相対的に便利に移動できる手段として認識されていることを表していると考えられます。

##### ■買物

- ・移動先は町内が最も多く、具体的な移動先としては、「織田ショッピングセンターメルシ」が最も多くなっています。「織田ショッピングセンターメルシ」は、コミュニティバスの路線が乗り入れていることから、今後の公共交通体系を検討する上でも、重要な拠点とすべきであると考えられます。

##### ■通院

- ・移動先は町内が最も多く、福井市、鯖江市と続きます。具体的な通院先では、本町の「越前町国民健康保険織田医院」が最も多く、次いで「公立丹南病院」「福井赤十字病院」等の市外の病院が挙げられています。「越前町国民健康保険織田医院」は、コミュニティバスの路線が乗り入れていることから、今後の公共交通体系を検討する上でも、重要な拠点とすべきであると考えられます。また、町外への移動も一定程度みられることから、町内外の接続についても検討が必要です。

### (3) 公共交通の利用状況等について

#### ■利用頻度・満足度・改善点等

- ・公共交通の定期的な利用者は、全ての公共交通において1割以下となっています。目的地として町内の移動が多い一方で、町内を運行しているコミュニティバスの利用者は毎年減少しており、デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」の利用が伸びていない現状を踏まえた対策が必要です。
- ・利用者の満足度について、すべての公共交通で「満足」「まあまあ満足」の合計比率が「不満」「やや不満」の合計比率と比較して10ポイント以上少なくなっており、前回アンケートと比較しても満足度が大きく減少していることから、公共交通に対しての満足度が全体的に減少しているといえます。
- ・公共交通の改善点では、バスの運行時間の変更や、他の公共交通との乗り継ぎ時間の短縮によるスムーズな移動、自宅近くへのバス停設置や目的地に直接向かう路線の設置による乗り継ぎなしの移動が求められています。

#### ■公共交通の利用意向等

- ・公共交通の利用意向について、前回調査時より、「公共交通を利用したいが、現状では目的地へ移動できる公共交通や、利用したい時間帯の運行がないため利用できない」の割合が10ポイント程度増加しています。また、「車を利用しない生活は考えられない」の割合が30ポイント増加していることから、前回調査時より高齢化が進んだことで公共交通利用の潜在ニーズ自体は増えている一方、車での移動が常態化している中、公共交通に対する更なる利便性を求める傾向が強くなってきていると考えられます。
- ・今後の運転意向について、「車を利用しない生活は考えられない」が約7割であったのに対し、将来運転を控える意向がある人が約6割となっており、現在と将来の意識の差が課題であると考えられます。

### (4) 地域公共交通のあり方について

#### ■コミュニティバス（フレンドリー号）について

- ・フレンドリー号の必要性について、何らかの理由で交通手段が必要であると考える人が約9割となっています。また、今後の運行経費と運行内容については、町や町民の負担によってコミュニティバスを維持する考えを持つ人が約6割となっていることから、引き続き一定程度の公費負担によって、町内の公共交通の利便性を確保していく必要があると考えられます。

#### ■移動の維持に関する考え方

- ・「今は減便などが行われても特に困らないが、家族あるいは将来自分が高齢化したときに困ると思う」が約6割と最も多く、次いで「バス以外の全く新しい交通手段があればそちらに期待したい」が約4割となっており、減便等が行われることによる将来的な不安はあるものの、新たな交通手段の導入による移動の維持に期待していることが考えられます。

### ■デマンドタクシー（チョイソコえちぜん）について

- ・チョイソコえちぜんについて、「よく分からない」が約8割であることから、チョイソコえちぜんに対する認識が弱く、その理由としては十分に周知が進んでいないことも要因の一つとして考えられますが、「運転免許があるため必要ない」人が6割程度おり、多くの人が利用自体を必要としていないことも分かります。
- ・チョイソコえちぜんへの不満・要望について、予約に関する不満が約3割であることから、利用予約に関して簡単かつ柔軟な対応が可能となるよう改善が必要です。また、会員・利用者登録システムに関する不満も約2割あるため、利用者登録説明会や、会員証の発行期間短縮など、利用前のサポートや手続きの改善が必要であると考えられます。

## 2) アンケート結果全体のまとめ

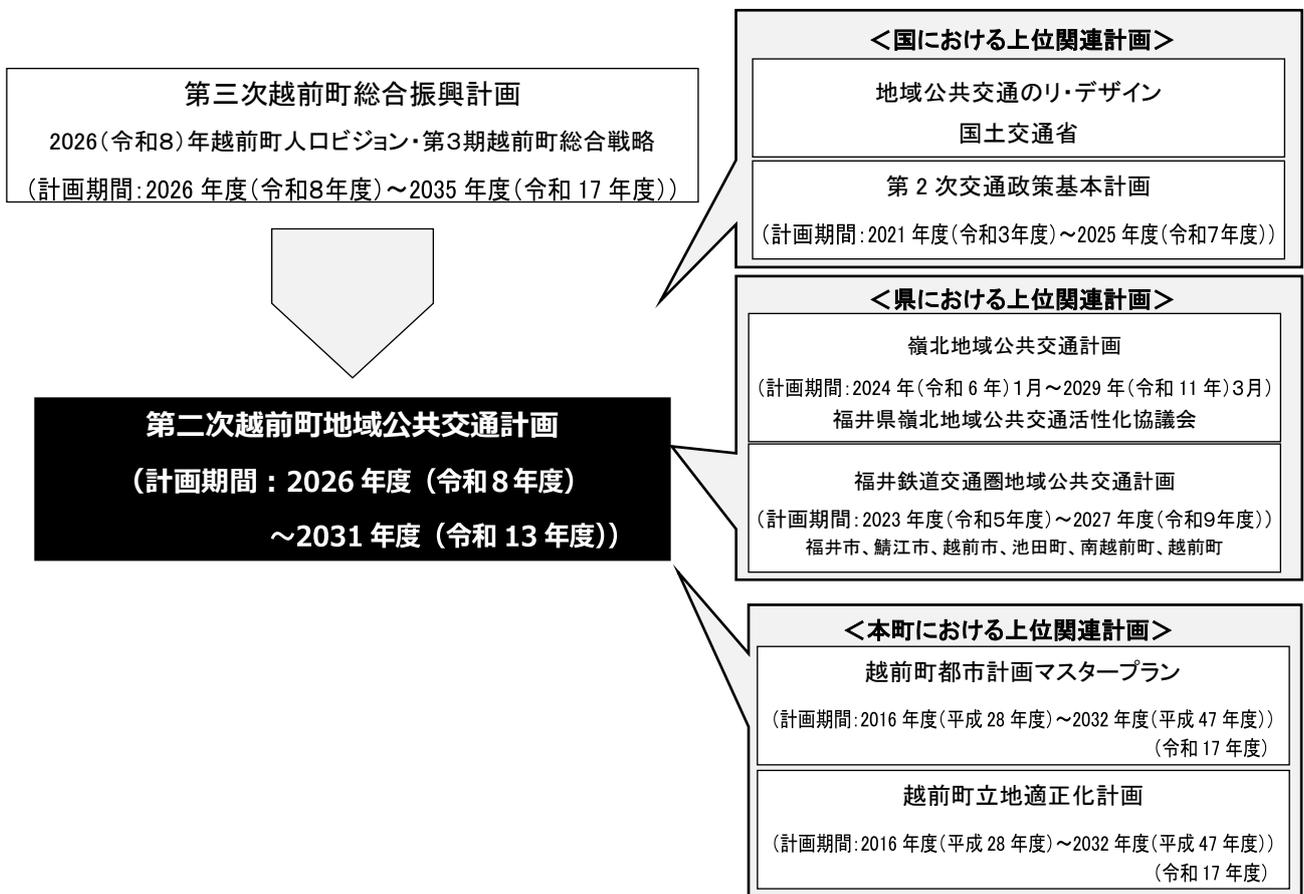
- ・本町では、前回調査時より高齢化が進んだことで公共交通利用の潜在ニーズ自体は増えている一方、町民の自動車依存の進行（車なしでの生活は考えられない方の増加）、公共交通利用の更なる減少が見られます。また、目的地まで移動できる、利用したい時間帯の運行など、公共交通に対してこれまで以上の利便性を求める傾向にあります。このことから、町民の意向に寄り添うとともに、持続可能な公共交通のあり方を検討する必要があると考えられます。
- ・公共交通の改善点として、目的地までの直通路線や、スムーズな乗り継ぎが求められていることから、バス路線やダイヤの再検討が必要であると考えられます。また、バス以外の新しい交通手段に期待する考えも見られていることから、現在導入されているデマンド交通も含めた新たな交通手段の検討が必要であると考えられます。現在と将来で公共交通の利用に対する意識の差も見られていることから、公共交通を維持するための利用意識を持つように促す必要があります。
- ・コミュニティバスについては、多くの町民が何らかの理由で交通手段として必要であると考えており、今後の運行についても、町や町民の負担によって維持する意向がみられることから、公的負担を主体として、上記で記載したバス路線の調整を図り、広域運行を見据えた新しい交通手段等により、利便性を確保していく必要があると考えられます。
- ・デマンド交通については、どのような交通機関であるか分からない町民が非常に多くなっています。デマンドタクシーの「チョイソコえちぜん」の利用に対する意識の違いはあるものの、引き続き説明会の開催や地域へのチラシ配布等による周知が必要であると考えられます。また、デマンド交通利用者からは、会員・利用者登録システムや予約に関する不満が寄せられていることから、利用者登録説明会、会員証の発行期間短縮等の利用前のサポートが必要なほか、予約における柔軟な対応が可能となるように改善が必要であると考えられます。

# 第5章 上位関連計画の整理

## 1. 上位関連計画及び地域交通計画の位置付け

本計画は、「第三次越前町総合振興計画」を上位計画として位置付けます。

さらに、国土交通省が取り組んでいる「地域公共交通のり・デザイン」や、福井県嶺北地域公共交通活性化協議会が2024年度（令和6年度）に策定した「嶺北地域公共交通計画」、2016年度（平成28年度）に本町が策定した「越前町都市計画マスタープラン」等との整合を図り策定するものとします。



## 2. 本町における上位関連計画

### 1) 第三次越前町総合振興計画

2026（令和8）年越前町人口ビジョン・第3期越前町総合戦略

（越前町：2026年度（令和8年度）～2035年度（37年度（令和17年度））

第三次越前町総合振興計画基本計画では、①町内外を移動できる交通手段のネットワーク化、②誰もが利用しやすく、持続可能に繋がるバス利用環境の整備、③地域全体で公共交通を守り育てる意識の醸成を柱に、以下の施策実施を目指しています。

#### <公共交通に関連する記載事項一部抜粋>

##### ①町内外を移動できる交通手段のネットワーク化

- ・本町の基幹公共交通である路線バスにおいては、路線の維持・確保に努めます。
- ・デマンドタクシー等を活用した町内外の移動手段の確保に努めます。
- ・路線バス・コミュニティバス・デマンドタクシーの役割を改めて明確化し、移動手段を確保するとともに、連携・共存による合理化を図ります。

##### ②誰もが利用しやすく、持続可能に繋がるバス利用環境の整備

- ・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、財政的負担を低減する助成制度の維持・充実を図ります。
- ・バス待ち環境を向上するため、集落が自ら行うバス待合所の整備に対する支援を行います。
- ・コミュニティバス路線およびデマンドタクシーの運行エリアを見直し、利便性向上に努めます。
- ・将来さらなる運転士不足に対応するための、公共ライドシェア等の導入を検討します。

##### ③地域全体で公共交通を守り育てる意識の醸成

- ・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、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により、町民自ら利用したくなるような環境づくり・意識づくりを構築し、商業・観光等と連携を図りながら地域活動における公共交通の利用を促進します。

＜第三次越前町総合振興計画（前期基本計画）における公共交通関連の施策・事業＞

| 施策・事業   | 実施主体 |    |
|---|------|----|
|   | 町民   | 行政 |
| <b>★新たな公共交通の仕組みづくり</b><br>◇コミュニティバスと路線バスなど町内の公共交通を総合的に捉え、よりコンパクトで効率的な新たな公共交通体系への移行<br>◇他地区や周辺市町への移動手段の検討<br>◇通勤・通学、帰宅時間帯における移動手段の確保 | ○    | ○  |
| <b>★高校生通学助成事業</b><br>◇高校通学定期券費用の補助  |      | ○  |
| <b>★生活交通路線維持支援事業</b><br>◇赤字路線バスの運行費用の補助   |      | ○  |
| <b>★路線バス利用促進事業</b><br>◇高齢者等を対象にした路線バス運賃の補助  |      | ○  |

＜第三次越前町総合振興計画における目標指標（KPI）＞

| 指標内容                | 実績<br>(R6)   | 見込値<br>(R7)  | 目標値<br>(R12) | 目標値<br>(R17) | 目標値の考え方                             |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------------------|
| ○公共交通利用者数           | 21.6<br>万人/年 | 21.5<br>万人/年 | 19.5<br>万人/年 | 18.5<br>万人/年 | 京福バス・福鉄バス・コミュニティバス・デマンドタクシーの年間利用者数  |
| ○デマンドタクシーの年間利用者数    | 2,036<br>人/年 | 2,300<br>人/年 | 3,500<br>人/年 | 5,000<br>人/年 | デマンドタクシーの年間利用者数                     |
| ○広域路線バスの運行本数の維持率    | 100%         | 100%         | 90%          | 90%          | 計画策定前年を100とした場合の、京福バス・福鉄バスの運行本数の維持率 |
| ○公共交通の利便性に対する町民の満足度 | 14%          | 14%          | 20%          | 30%          | 町民意識調査における「満足」「やや満足」の合計割合           |

2026（令和8）年越前町人口ビジョンでは、**2060年（令和42年）**までの将来目標人口を設定しています。



第3期越前町総合戦略においては、将来的な人口減少に歯止めをかけるため、「雇用機会の創出」「定住人口の増加・空き家の活用」「結婚・出産・子育て支援」「地域内・地域間・周辺市町との連携」「農林水産業・商工業・観光産業等の魅力の発信」「公共交通の利便性向上をはじめとする安全・安心なまちづくり」等を進めていく必要があるとした上で、「【基本目標4】デジタル技術を活用した、利便性が良いまち」において、公共交通の充実等を掲げています。

<公共交通に関連する記載事項一部抜粋>

第2章 第3期越前町総合戦略

4) 基本目標と重点施策

④デジタル・新技術を活用した新たな生活をつくる

デジタル技術を活用した、利便性が良いまち

◇次世代を担う子どもたちの育成を目指し、ICT技術など時代に合わせた良質な教育環境づくりに取り組む。

◇公共ライドシェアや自主運行型公共交通等のICT技術を活用した新たな地域公共交通の検討による新たな人の流れの創出を図る。

(1) 重点施策

○行政手続き等のデジタル化の推進

○校内や職場のネットワーク環境の充実など、デジタル技術が利用しやすい環境整備

○時代のニーズに応じた効果的かつ効率的な新たな公共交通の仕組みづくり 等

(2) 数値目標

| 目標指標            | 10年前<br>(2014(平成26)年度) | 5年前<br>(2019(令和元)年度) | 基準値<br>(2024(令和6)年度) | 目標値<br>(2030(令和12)年度) |
|-----------------|------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| 電子申請可能な手続き数     | 12件                    | 22件                  | 63件                  | 90件                   |
| 越前町公式LINEの登録者数  | —                      | 723人                 | 1,951人               | 3,000人                |
| デマンドタクシーの年間利用者数 | —                      | —                    | 2,036人/年             | 3,500人/年              |

## 2) 越前町都市計画マスタープラン

(越前町：2016年度(平成28年度)～2035年度(平成47年度(令和17年度)))

越前町都市計画マスタープランでは、「住み続けられる定住環境の形成」「安全で快適な交通環境の形成」「豊かな自然や歴史・文化を生かした生活環境の形成」「地域との協働によるまちづくりの推進」を主要課題に挙げ、交通体系の基本方針として、「既存の道路ネットワークを活用した広域交流 地域連携の充実」「安全で快適な日常生活を支える公共交通ネットワークの維持・確保」「にぎわいや身近なコミュニティを育む地域の特性を活かした道路空間の創出」を挙げています。

<公共交通に関連する記載事項一部抜粋>

### 第3章 都市づくりの方針

#### 2. 交通体系の方針

##### (2) 公共交通ネットワークの配置方針

###### ○南北交流軸を形成する北陸新幹線等の鉄道駅へのアクセスの確保

- 2020年度(平成32年度)には福井駅まで、2022年度(平成34年度)には敦賀駅までの開業が予定される北陸新幹線の開業状況に応じた新幹線駅へのアクセスを確保する。
- 日常的な移動については、公共交通ネットワークによって、JR 鯖江駅、福井鉄道神明駅等へのアクセスを確保する。

###### ○日常生活を支える町内の移動の確保

- 行政と交通事業者の協働によって、利用実態に対応した運行内容の見直し、バス停等での待合環境の改善、助成制度の拡充を図る。

##### (3) 道路ネットワークの配置方針

###### ○拠点間を連絡する幹線道路

- 主に自動車の通行を重視した道路環境を確保するとともに、拠点内においては自転車の通行空間の確保、歩行者空間の拡充を図る。

###### ○その他の主要道路

- 地域の特性を生かした道路空間の創出を図る。

### 3) 越前町立地適正化計画

(越前町：2016年度(平成28年度)～2035年度(平成47年度(令和17年度)))

越前町立地適正化計画は、日常生活に必要な医療、福祉、子育て支援、商業及び居住機能がコンパクトにまとまり、公共交通によってこれらの機能を便利で快適に利用できる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を実現するため、医療、福祉、子育て支援、商業及び居住等の機能の立地と公共交通の充実に関する包括的なマスタープランです。

<公共交通に関連する記載事項一部抜粋>

#### 第4章 基本方針

##### 2. 都市づくりの方針

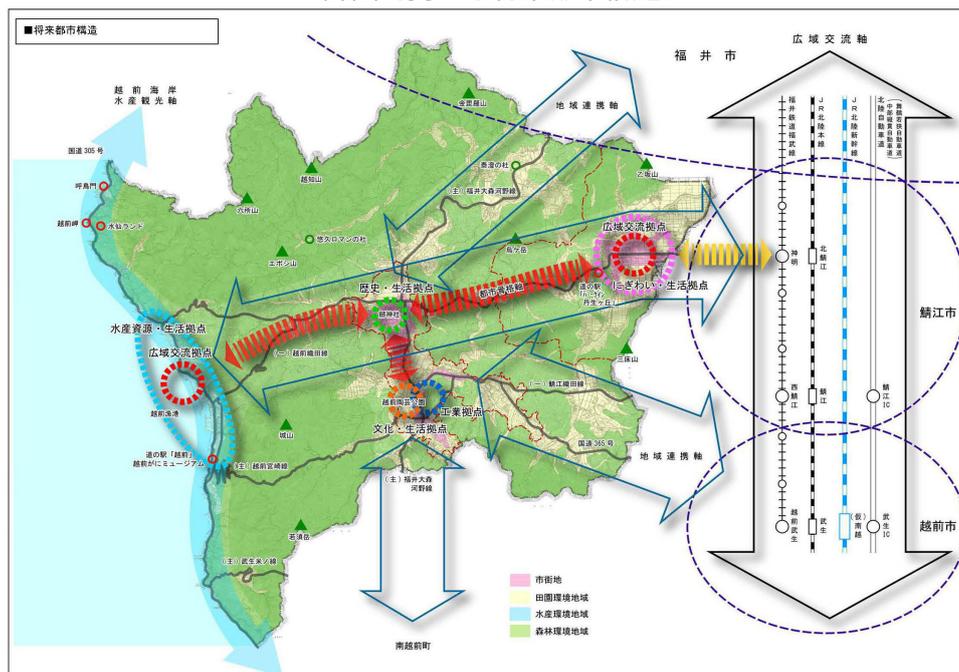
|         |  |
|---------|--|
| 地域公共交通網 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基幹的な公共交通軸として、福井市、鯖江市、越前市といった隣接市を連絡する路線バスを位置づけ。</li> <li>・ 町内移動の足として、町営のコミュニティバス「フレンドリー号」を位置づけ。</li> </ul> |
|---------|--|

#### 第6章 実現方策の検討

##### 1. 居住及び都市機能を誘導するための施策

| 都市づくりの方針                                      | 誘導施策   |
|---|--|
| 安全で安心のある日常生活を支える都市機能の集積<br>(都市機能誘導区域)         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の利便性の維持・向上(隣接市との連携強化)</li> <li>・ 歩行者優先の道路整備の推進</li> </ul> |
| 地域特性を活かした新たな都市機能の誘導、人口定着<br>(都市機能誘導区域、居住誘導区域) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通勤・通学環境(公共交通の充実、道路環境の整備)</li> </ul>                           |

<計画で掲げる将来都市構造>



### 3. 国・県における上位関連計画

#### 1) 地域公共交通の「リ・デザイン」

(国土交通省)

国土交通省は、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を掲げており、このなかでは官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX」を取組の柱としています。

その目的は、地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることとしています。そのために交通事業者のみならず、地域の関係者が連携・協働(共創)し、地域ぐるみで支えていくことが重要としています。

#### <地域の公共交通の「リ・デザイン」実現会議とりまとめ概要>

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <b>地域の公共交通「リ・デザイン」実現会議 とりまとめ 概要</b><br>検討の背景・必要性<br>○人口減少に伴う高齢化・若年層・学生の減少等の収容、高齢者の免許返上の自主返納等により、<br>地域公共交通の需要が減少<br>○交通分野だけでなく、様々な分野における人手不足等も課題が顕在<br>○地域によっては公共交通事業者のみでは、路線維持サービス維持することが困難<br>関係府庁が連携し、交通の「リ・デザイン」として社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要   |  | <b>地域公共交通の状況</b><br><将来の人口減速状況><br>・全国平均の地域で人口が約4%以上減少<br>・高齢者・高齢世帯の割合増加<br><路線廃止の状況><br>・路線(区)：約27%の路線が廃止<br>・乗客(区)：約12%減少<br><ドライバーの状況><br>・乗客(区)：約12%減少<br>・ドライバー：約19%減少<br><居住地域に対する不安(地方部)><br>・公共交通の電動化が実現できない<br>・生活圏が約40%<br>・徒歩圏が約10%、スーパー、病院などの距離が約10%<br>・公共交通の電動化が実現できない |  |
| <b>地域類型ごとの課題解決に向けた方向性</b><br>A: 交通空白地域<br>○公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難<br>⇒ 地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化<br>⇒ 連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要<br>B: 地方中心都市など<br>○提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的な公共交通の持続性が課題<br>⇒ 地域の公共交通の再評価・徹底活用<br>⇒ 連携・協働を推進し、移動手段の確保・持続可能な交通ネットワークの構築を図る必要<br>C: 大都市など<br>○内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問(一部時間帯・エリアでは供給が不足)<br>⇒ 利便性・快適性に優れたサービス提供を、量ともに拡充<br>D: 地域圏<br>○人口減少等の中で、広域での社会経済活動の活性化が重要<br>⇒ 幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討                |  | ● 自家所有有償旅客運送の見直し及び活用<br>● 地域の自家用車・ドライバーを活用した新制度の活用<br>● 国土交通省(国土交通省)   |  |
| <b>環境の醸成</b><br>政府共創指針の策定<br>政府一丸として、「地域公共交通再構築(リ・デザイン)」していくための多様な関係者による連携・協働に係る指針(「指針」)を策定し、全自治体に取組を推進する<br>各分野の指針・通知の策定<br>各分野の送迎輸送、公共交通の確保、送迎輸送の確保等を推進するための取組の明確化<br>カタログによる支援<br>送迎輸送の取組について、データ支援(送迎輸送)による支援<br>法定協議会のアップデート<br>多様な関係者が参加し、喫緊の課題へ臨時的に対応できる司令塔機能の強化へ<br>多様な関係者の協議会参加<br>デジタル活用による運営効率化等<br>都道府県によるサポート(中小市町村との連携・協働)<br>リ・デザイン<br>デジタル<br>OKT&L-UIS<br>国によるサポート<br>伴走体制の構築   |  |  |  |
| <b>取組の加速化</b><br>多様な分野の連携・協働等による取組を、アップデートされた地域公共交通計画・協議会等のもと、協働的・先行的に行なう自治体において、関係府庁による重点的な支援を行なう取組を検討<br>継続的な連携・協働の取組の確保<br>連携・協働の取組が継続して行われるよう、KPIを位置付けたうえで、定期的な進捗状況のフォローアップを実施<br>KPI<br>目標年次：2027年度<br>各都道府県の取組の進捗に合わせた取組の自治体数 100<br>各分野の連携・協働に先明して取組む自治体数 100<br>自動運転移動サービスの取組む自治体数 100<br>AIオンデマンド交通の取組む自治体数 500<br>自家所有有償旅客運送に取組む自治体数 1,000<br>今後の課題として提示された取組<br>● 国土交通省との連携・協働<br>● 自治体間の連携・協働<br>● 地域の実情に応じた自動運転の実装の取組<br>● 地域交通の維持のための財源負担の取組<br>● 鉄道における自然災害への対応 |  |  |  |

#### <地域公共交通の「リ・デザイン」の概要>

**地域公共交通の「リ・デザイン」とは** 国土交通省

○ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、引き続き、多くの事業者が厳しい状況。加えて、新型コロナの影響により、一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況。

○こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再エネ地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創**の「**3つの共創**」、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性**を高め、**地域公共交通の「リ・デザイン」**(再構築)を進める。

○これにより、『**デジタル田園都市国家構想**』及びこれを具体化する『**地域生活圏の構築**』の実現と、社会課題の解決を経済成長のエンジンとする『**新しい資本主義**』の実現を目指す。

|  |   |
|--|---|
| <b>交通DX</b><br>自動運転<br>地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援<br>MaaS<br>交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進  | <b>交通GX</b><br>交通のコスト削減・地域のCN化<br>車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進 |
| <b>3つの共創</b><br>官民の共創<br>一定のエリアにおいて、地域サービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行<br>交通事業者間共創<br>複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、規模を越えたサービス展開<br>他分野を含めた共創<br>地域交通と、様々な他分野との根拠を越えた事業連携を実現<br>医療×交通<br>介護×交通<br>エネルギー×交通<br>教育×交通 |   |

出典：国土交通省 HP

## 2) 第2次交通政策基本計画

(国：2021年度(令和3年度)～2025年度(令和7年度))

人口減少の深刻化や新型コロナウイルス感染症の感染拡大、デジタル革命の加速、自然災害の激甚化・頻発化、グリーン社会の実現に向けた動きなど、社会情勢が大きく変化する中で、交通政策基本法(2013年(平成25年)法律第92号)に基づき、2021年度(令和3年度)から2025年度(令和7年度)までの交通政策の基本的な方向性を示す交通政策基本計画(第2次計画)が閣議決定されました。

人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化など、交通が直面する危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として3つの基本的方針を定め、地域公共交通の維持・確保のために、MaaS、デジタル化、DX等のキーワードの下、あらゆる施策を総動員して全力で取り組むこととしています。

<第2次交通政策基本計画の概要(抜粋)>

### 第2次交通政策基本計画の概要(令和3年度～令和7年度)

国土交通省

<令和3年5月28日閣議決定>

#### 我が国の課題

○人口減少・超高齢社会への対応 ○デジタル化・DXの推進 ○防災・減災、国土強靱化 ○2050年カーボンニュートラルの実現 ○新型コロナ対策

#### 交通が直面する危機

○地域におけるモビリティ危機  
(需要縮小による経営悪化、人手不足等)  
○サービスの「質」の低迷

○デジタル化、モビリティ革命等の停滞  
○物流における深刻な労働力不足等

○交通に係る安全・安心の課題  
(自然災害、老朽化、重大事故等)  
○運輸部門での地球温暖化対策の遅れ



#### 新型コロナウイルス感染症の影響

(旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引(EC)市場の進展、防疫意識の浸透等)

#### 今後の交通政策の基本的方針

##### 危機を乗り越えるため、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組み

A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

##### <新たに取り組む政策等>

- ・「事業者の連携の促進」等による地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発(TOD)
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討(ダイナミックプライシング等)
- ・MaaSや更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及(小型電動モビリティ、電動車いす等)等

B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

##### <新たに取り組む政策等>

- ・公共交通のデジタル化、データオープン化
- ・運輸行政手続のオンライン化
- ・物流DX実現、労働環境改善等の構造改革、強靱で持続可能な物流ネットワーク構築
- ・自動運転車の早期実用化、自動運航船、ドローン、空飛ぶクルマ等の実証・検討
- ・陸海空の基幹的な高速交通網の形成・維持
- ・インフラシステムの海外展開等

C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

##### <新たに取り組む政策等>

- ・事業者への「運輸防災マネジメント」導入
- ・災害時の統括的な交通マネジメント
- ・交通インフラのメンテナンスの徹底
- ・公共交通機関の衛生対策等への支援
- ・「安全運転サポカー」の性能向上・普及
- ・働き方改革の推進による人材の確保・育成
- ・脱炭素化に向けた取組(港湾・海事・航空分野、物流・人流分野)等

持続可能で強靱、高度なサービスを提供する「次世代型の交通システム」へ転換

1

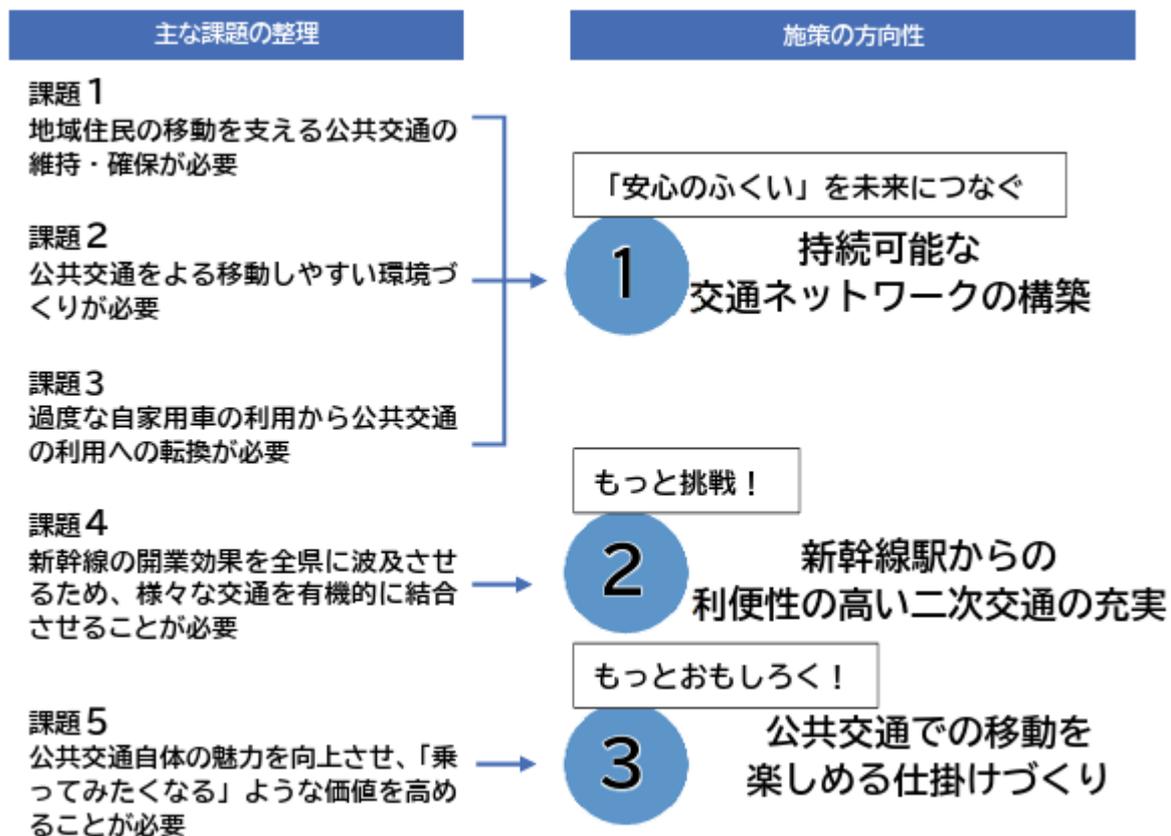
出典：国土交通省 HP

### 3) 嶺北地域公共交通計画

(福井県嶺北地域公共交通活性化協議会：  
2024年度(令和6年度)～2029年度(令和11年度))

嶺北地域公共交通計画では、自家用車を持たない高齢者や学生等の日常の移動手段や来訪者の移動手段として公共交通の持続可能性を高める必要があるとしています。このような状況の中で、福井県長期ビジョンの基本理念である「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！」に沿い、以下の3つの施策の方向性と地域の実情を踏まえた各種施策を展開し、地域住民の暮らしや交流を支え、育む持続可能な公共交通の実現を目指しています。

<嶺北地域公共交通計画における「施策の方向性」>



出典：嶺北地域公共交通計画

## 4) 福井鉄道交通圏地域公共交通計画

(福井市、鯖江市、越前市、池田町、南越前町、越前町：  
2023年度(令和5年度)～2029年度(令和11年度))

北陸新幹線敦賀開業を見据えて、各交通事業者と沿線の6市町は協働し、福井鉄道を軸とする広域圏における地域公共交通をネットワーク化し、まちづくりや観光等との連携、車に頼り過ぎない持続可能な住みやすいまちの構築に向け、「目指すべき公共交通の将来像」を策定しています。

<福井鉄道交通圏地域公共交通計画における「目指すべき公共交通の将来像」>

### 「地域に親しまれ共に育む公共交通」

～北陸新幹線開業に伴う観光誘客の推進～

#### <重点事項>

- ・移動を快適にする地域公共交通ネットワーク化、ICT化の推進
- ・広域的な観光・ビジネス需要の増大に寄与する地域観光との連携

#### 目標 1

#### 地域の交通として利用したくなる公共交通の実現

- 駅やバス停へのアクセス向上、他交通機関との接続向上を進め、「地域の交通として利用したくなる公共交通」を目指す。

#### 目標 2

#### 安全・安心に利用できる公共交通の実現

- 計画的な鉄道施設への設備投資や維持修繕、バス路線への運行支援を行い、「安全・安心に利用できる公共交通」を目指す。

#### 目標 3

#### 車に頼り過ぎない住みやすいまちづくりや広域観光と連携した公共交通の実現

- 主要拠点駅を中心としたコンパクトなまちづくりや、沿線の観光施設との連携を進め、「車に頼り過ぎない住みやすいまちづくりや広域観光と連携した公共交通」を目指す。

#### 目標 4

#### 住民・行政・事業者が協働で利用促進する公共交通の実現

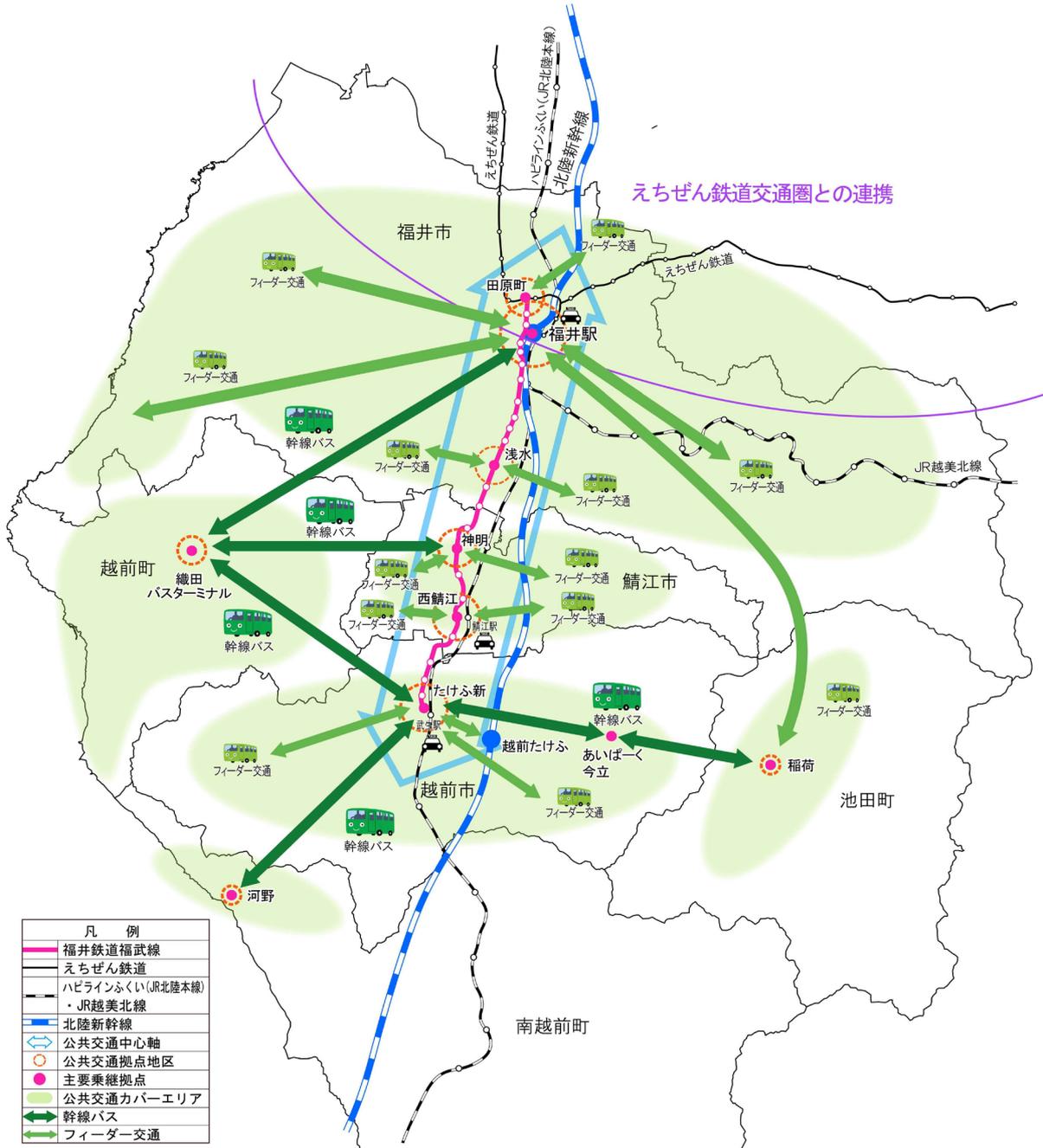
- 住民、行政、事業者の協働により、公共交通への意識を高め、利用促進につなげるための取組みを進め、「住民・行政・事業者が協働で利用促進する公共交通」を目指す。

出典：福井鉄道交通圏地域公共交通計画

「福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画」では、下図の通り福井鉄道福武線を主軸として、路線バスやコミュニティバスで結ぶ公共交通ネットワーク方針を立てています。

本町においては、織田バスターミナルを拠点として、各鉄道駅（福井、神明、たけふ新）を幹線バスでつなぐこととしています。

＜福井鉄道交通圏地域公共交通計画における「公共交通ネットワーク方針図」＞



出典：福井鉄道交通圏地域公共交通計画

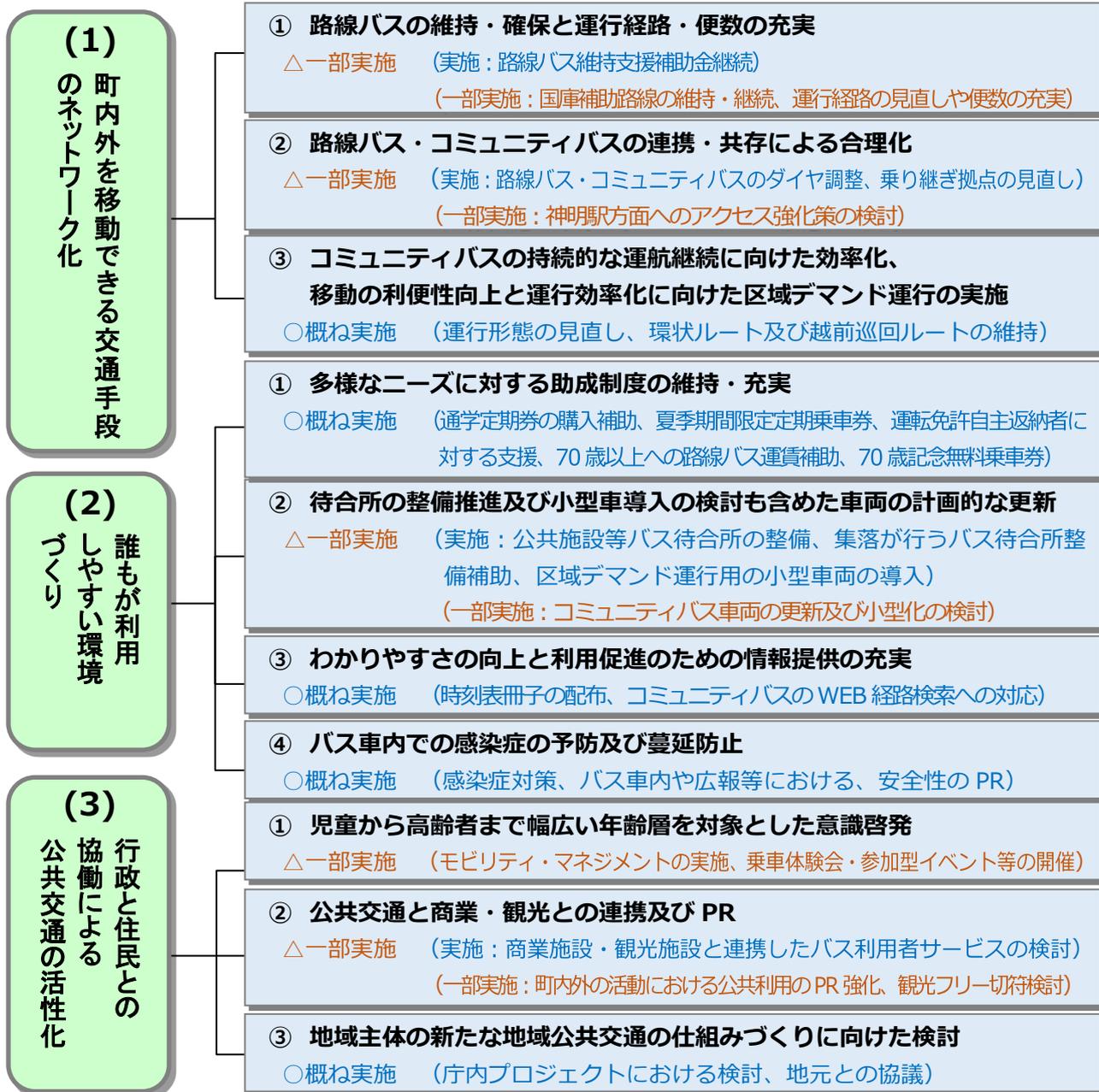
# 第6章 公共交通の課題

## 1. 越前町地域公共交通計画のフォローアップ

### 1) 事業の実施状況及び評価

2021年（令和3年）1月に策定された「越前町地域公共交通計画」においては、地域の実態に応じてコミュニティバスや路線バスの利用環境を向上し、将来にわたって持続可能な公共交通を実現するための施策体系を構築し、各種事業を下記の通り実施してきました。

#### <事業実施状況の評価>



## 2) 目標指標の達成状況

目標指標の達成状況について、全ての指標で目標の達成には至りませんでした。

これは、コロナ禍をうけた町民のライフスタイルの変化、運転士不足によるバス路線等の減便・廃止といった複数の社会的要因が考えられます。一方でこういった状況に対応するために、本町もデマンドタクシーの導入などの施策を進めてきました。

このような社会情勢や公共交通網の大きな変化は、今回の計画期間内でも起きることが想定されます。したがって、今回の計画における指標設定に際しては、現況の交通体系を前提とした細かい指標を設定するのではなく、特に重要な指標に絞って公共交通全体の状況をモニタリングすることで、計画の実行性を高める必要があると考えられます。

<越前町地域公共交通計画における評価指標目標と達成状況>

| 目標指標 |   | 基準値                                   | 目標値                                  | 現況値                                   |
|------|---|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| (1)  | 公共交通利用者数<br>○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      | 243,000<br>人/年<br>(2019年度)<br>(R1年度)  | 230,000<br>人/年<br>(2025年度)<br>(R7年度) | 216,000<br>人/年<br>(2024年度)<br>(R6年度)  |
| (2)  | 1便当たりの利用者数（定時定路線）<br>○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）     | 4.6人/便<br>(2019年度)<br>(R1年度)          | 7.0人/便<br>(2025年度)<br>(R7年度)         | 3.5人/便<br>(2024年度)<br>(R6年度)          |
| (3)  | 公共交通に対する越前町負担金<br>○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 | 103,829<br>千円/年<br>(2019年度)<br>(R1年度) | 90,000<br>千円/年<br>(2025年度)<br>(R7年度) | 123,251<br>千円/年<br>(2024年度)<br>(R6年度) |
| (4)  | 公共交通カバー率<br>○公共交通による人口分布に対するカバー率                              | 90%<br>(2019年度)<br>(R1年度)             | 100%<br>(2025年度)<br>(R7年度)           | 97%<br>(2024年度)<br>(R6年度)             |
| (5)  | ■町民全体<br>○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            | 21%<br>(2019年度)<br>(R1年度)             | 45%<br>(2024年度)<br>(R6年度)            | 14%<br>(2024年度)<br>(R6年度)             |
|      | ■公共交通利用者<br>○公共交通に関する町民アンケートにおける「満足」「やや満足」の合計割合（各公共交通機関平均）    | 56%<br>(2019年度)<br>(R1年度)             | 70%<br>(2024年度)<br>(R6年度)            | 20.1%<br>(2024年度)<br>(R6年度)           |

## 2. 本町における交通の現況と課題の整理

### 越前町における交通に関する現況

#### ● 社会経済情勢の変化と交通

- ・高齢化率が上昇し、山間部集落で顕著。将来は、人口が減少し、高齢化もさらに進行すると予測される。
- ・生産年齢人口が減少しており、公共交通の担い手不足が懸念される。
- ・公共交通の人口カバー率は97%と高い一方で、山間部を中心に残りの3%の方は300m以上移動しなければバスを利用できない状況にある。

#### ● バス路線網

- ・路線バスは、本町各4地区と町外（福井駅、神明駅、武生駅）を東西に結ぶ幹線となっている。コミュニティバスは、朝日・宮崎・織田の3地区間の移動を確保する環状系統、越前地区の移動を確保する巡回系統、隔日運行で山間部集落を補完する乗り合い系統で構成されている。デマンドタクシーは、朝日区域、宮崎・織田区域で運行されている。
- ・現況のバス路線網は、路線バスとコミュニティバスや、コミュニティバス同士で一部重複する部分がある。
- ・運転士不足に起因する路線の見直しにより、町内の路線バス4路線が廃止された。

#### ● バスの利用状況

- ・コミュニティバス全体としては利用者数が減少傾向にあったが、ここ数年は下げ止まりの傾向にある。
- ・病院、温泉施設などのバス停での利用が顕著。一方、年間を通して全く使われていないバス停も存在する。
- ・デマンドタクシーは、宮崎・織田区域の利用者が増加傾向である一方で、朝日区域ではほぼ横ばいの推移となっている。
- ・路線バスの利用者数はほぼ横ばいの推移となっている。

#### ● バスの収支状況

- ・町営の公共交通全体の収支率はほぼ横ばいの推移となっているが、コミュニティバスに関しては、2011年度（平成23年度）以降、全体の収支率が10%未満であり、悪化傾向が継続している。
- ・路線バスの運行にかかる町の負担金は、路線バス4路線が廃止されるまでは増加傾向にあった。

#### ● まちづくりの方針（上位関連計画）

- ・【本町の上位関連計画】町内外への公共交通ネットワークの確保、利用しやすい環境づくり、地域全体で公共交通を守り育てる意識の醸成を通じ、持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指している。
- ・【国の動き】デジタル革命の加速やコロナ禍を経て、「交通DX」等により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」していくことが掲げられている。

#### ● 公共交通に関する町民アンケート結果

- ・通勤通学は、町外への移動が多く、通学に一定程度路線バスが利用されている。
- ・日常の移動（買物・通院）は町内の移動が多い。鉄道・バスの利用は非常に少なく、家族送迎の場合にも直接目的地に向かっており、ドア・ツー・ドアの自家用車移動への依存度が非常に高い。
- ・公共交通利用に対する潜在ニーズ自体は増えている一方で、車での移動が常態化している中、公共交通に対する更なる利便性を求める傾向が強まっている。
- ・本町の公共交通のあり方について、何らかの理由で公共交通が必要と考えている方が9割程度おり、公共交通の必要性についてほとんどの町民が認知している。
- ・デマンドタクシーの仕組みや利用方法について分からない町民が非常に多い。

## 越前町地域公共交通計画のフォローアップ

- ・各種事業については概ね計画通り実施している一方で、バス路線の維持や公共交通の活性化等実施できていない項目が存在する。
  - ・当初定めた目標値は、全ての指標で未達状況にある。
- 変化する社会情勢に対応するために、新たな運行体系の実現及びこれに対応した、施策・目標の更新が必要。

## 課題の整理

### ①町内外を移動できる交通手段の利便性向上

- ・福井市・鯖江市・越前市などへの通勤・通学、観光移動を含めた広域的な交通手段の維持及び利便性向上
- ・高齢者の外出を支援する公共交通の運行形態の見直し
- ・主要バス停における乗り換えの利便性向上
- ・各地区から主要施設（買物施設、病院、福祉施設・温泉など）への交通手段の確保
- ・利用者ニーズを踏まえた運行や情報提供等の各種サービスの改善

### ②持続的な運行継続に向けた取組

- ・路線バス・コミュニティバス及びデマンドタクシーの適切な役割分担
- ・人口減少時代にあったバス路線の維持及び合理化
- ・収支率の維持改善
- ・担い手確保に向けた検討及び対応する取組の実施

### ③公共交通の利用促進と住民参加

- ・公共交通に対する町民満足度の向上
- ・わかりやすい情報提供（紙面、バス停、WEBによる発信及びデマンドタクシーの利用方法 等）
- ・幅広い年代の利用者の増加に向けた情報発信
- ・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
- ・各種イベントやまちづくり施策とタイアップした公共交通利用促進
- ・環境面への配慮を踏まえた、適切な交通手段の選択に対する意識啓発
- ・高齢者や高校生の通学等に対する支援の継続
- ・地域住民の積極的な公共交通利用によって公共交通を守り育てる意識の醸成

# 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

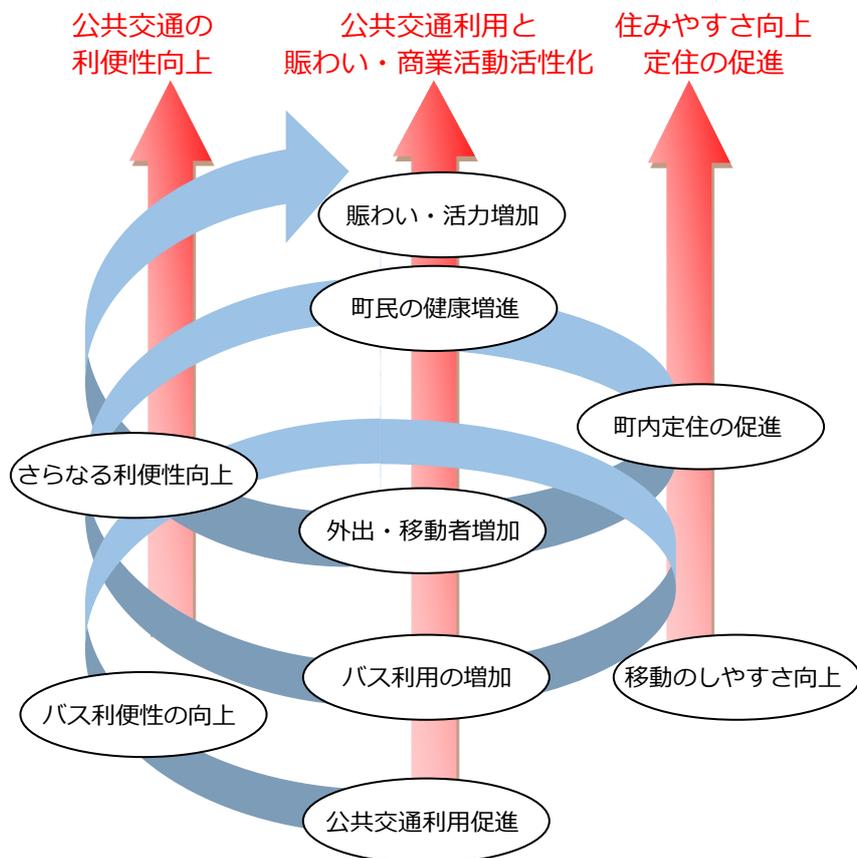
本町では、今後も続くと予想される人口減少や少子高齢化を受け止めながらも、他のまちづくり施策（福祉、外出支援、転入促進、雇用促進等）と連携して人口減少を抑制していくことが求められます。

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（福井市、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ます。加えて、主要拠点（ターミナル）においては、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デマンドタクシーへの移行を実施します。

施策(1) 路線バスの維持・確保【継続】

施策(2) 路線バス・コミュニティバス及びデマンドタクシーの連携・共存【継続】

施策(3) デマンドタクシー等を活用した町内外への移動の足の確保【新規】

### 2) 誰もが利用しやすい環境づくり及び持続可能性の確保

人口が減少傾向にある本町において、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、バスやデマンド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により、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。

一方で、運転士の不足が懸念されているなか、公共交通の効率化も図るため、交通体系の見直しや新たな交通モードの検討により持続可能性を確保します。

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車両サイズ適正化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【継続】

施策(4) コミュニティバス路線及びデマンドタクシーの運行エリアの見直し【新規】

施策(5) 将来的なさらなる運転士不足に対応するための新たな移動手段の検討・確保【新規】

### 3) 地域全体で必要な公共交通を守り育てる意識の醸成

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、本町の発展に大きく寄与するものです。さらには、北陸新幹線を利用した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。

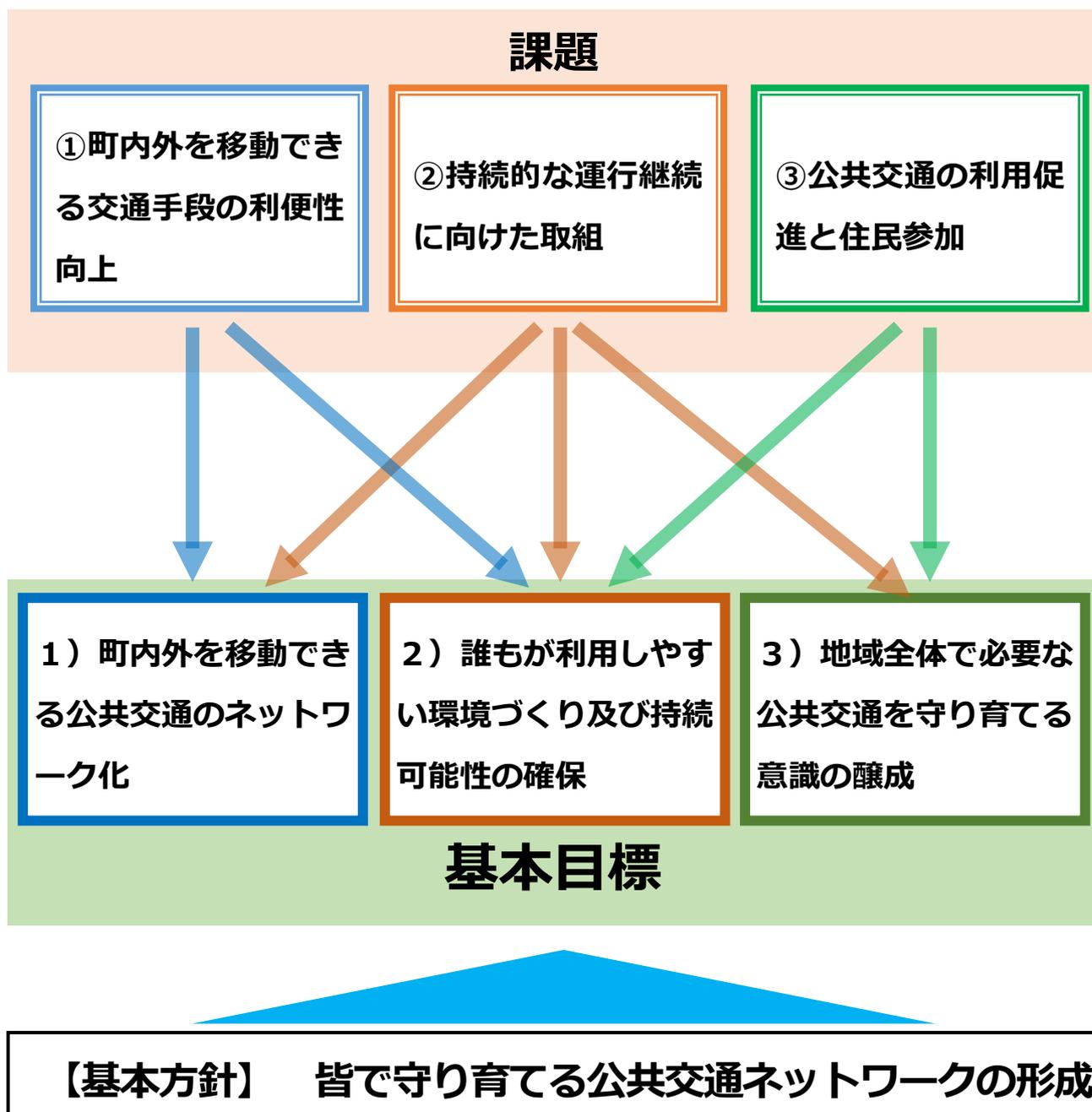
一方で、バス事業者の自助努力や行政支援の限界があるなかで、これまでの行政主体の取組にとどまらず、「地域に必要な交通は地域自らが守り育てる」という観点に基づき、人口減少時代にふさわしい新たな地域公共交通の仕組みづくりを模索します。

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】

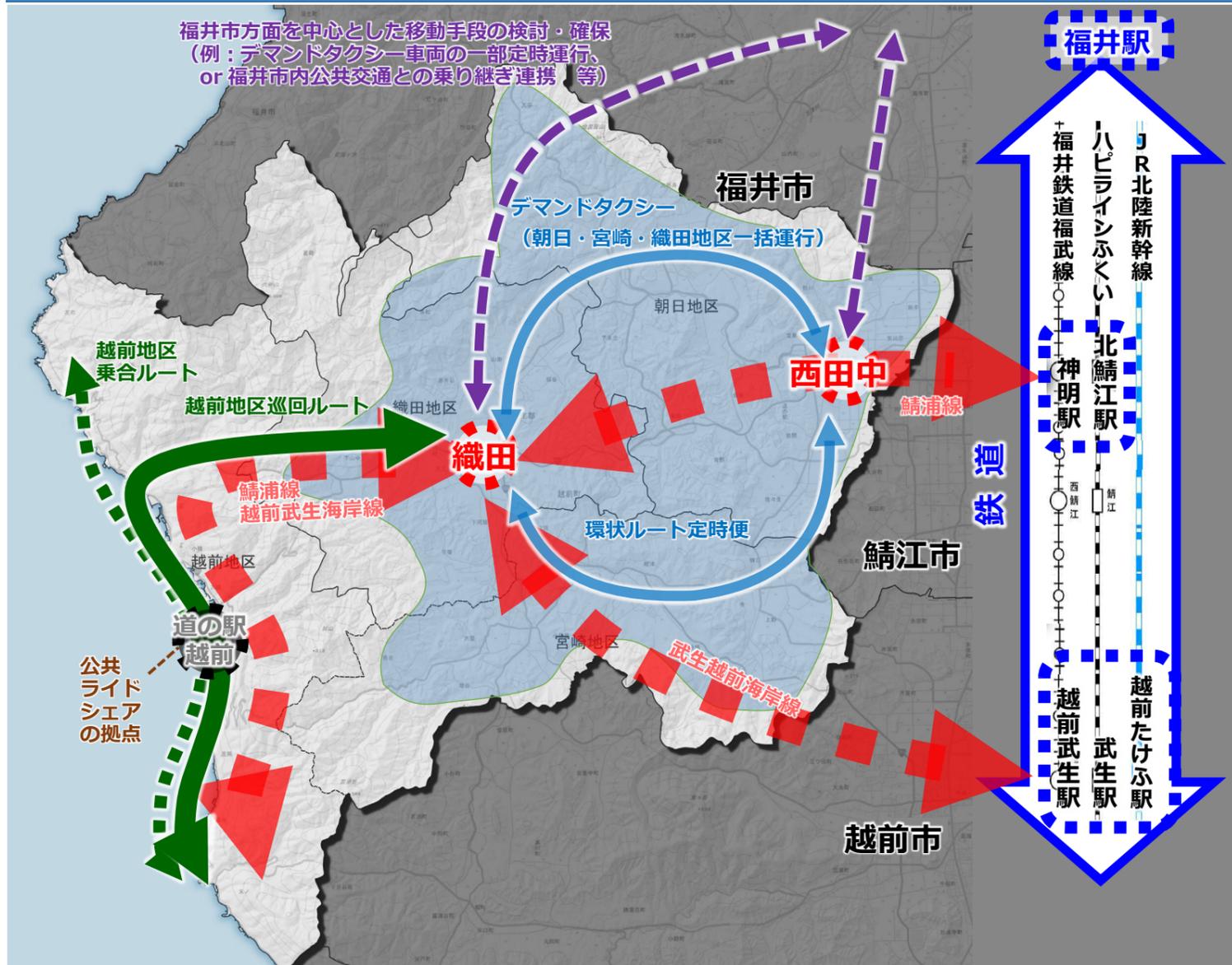
施策(2) 公共交通と商業・観光との連携及びPR【継続】

施策(3) 住民等による自発的かつ積極的な公共交通利用の促進【新規】

<公共交通の課題・基本目標・基本方針の対応関係>



### 3. 公共交通網の形成イメージ



| 位置付け   | 系統   | 役割                                     | 確保・維持策  |
|--------|--|--|---|
| 地域間幹線  | 路線バス<br>(鯖浦線<br>武生越前海岸線)                   | 町内外の往来を支える主要交通と位置づける、主にバスを想定した移動軸      | 路線バス維持支援補助金の継続                                |
| 支線     | 町内<br>地域間                                  | コミュニティバス<br>(越前地区巡回ルート)                | 交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保                     |
|        | 町内<br>地域内                                  | コミュニティバス<br>(越前地区乗合ルート)                |   |
| 面的移動手段 | デマンドタクシー<br>(朝日・宮崎・織田地区一括運行)<br>(環状ルート定時便) | 主にデマンド交通による、町内の地域内の移動を面的にカバーする移動手段     | 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         |
|        | 朝日・織田・宮崎                                   |  |   |
| その他    | (一社)越前町観光連盟による公共ライドシェア                     | 道の駅越前を拠点とし、地域内の移動を面的にカバーし、町外主要駅を結ぶ移動手段 | 公共交通を取り巻く状況の変化に柔軟に対応するため、デマンドタクシー等を活用した維持策を検討 |
|        | 乗合タクシー<br>(ほやほや号)                          | 福井市方面を中心とした町外移動手段                      |   |

▼地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を受ける系統の位置付け

▼地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)補助系統に係る事業及び実施主体

| 系統名                             | 運行区域                   | 事業許可区分 | 運行形態 | 実施主体  | 補助事業の活用 |
|---------------------------------|------------------------|--------|------|-------|---------|
| デマンドタクシー<br>(朝日宮崎織田区域<br>定時便含む) | 朝日地区・<br>宮崎地区・<br>織田地区 | 4条乗合   | 区域運行 | 交通事業者 | フィーダー補助 |

- 越前町コミュニティバス：越前地区巡回ルート、越前地区乗合ルートの2路線、デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」の朝日・宮崎・織田地区一括運行、コミュニティバス環状ルートのデマンドタクシー「チョイソコえちぜん定時便」による運行。
- デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」については、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、運行を確保・維持していく。

▼デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」における地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の必要性について

- 越前町内からは、北鯖江駅・武生駅方面にそれぞれ民間の路線バスが運行している。町内には鉄道駅がないため、路線バスを幹線系統と位置づけ、それに西田中バスターミナルあるいは織田バスターミナルで接続するコミュニティバスやデマンドタクシーで交通網が形成されている。路線バスは主に高校生の通学と高齢者の通院などの広域移動に、コミュニティバスは朝日・宮崎・越前・織田の地区間を移動する買物や通院などの日常生活移動に利用されている。
- デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」は、朝日・宮崎・織田エリア内の買物、通院、温泉施設など、近距離移動を自由かつ効率的に運行する役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)により運行を確保・維持する必要がある。

- ポイント1** : デマンドタクシーの3地区(朝日・宮崎・織田地区)一括運行・コミュニティバス環状ルートのデマンドタクシー定時便による運行  
【アンケートより、車両サイズの適正化、町民の直通移動志向対応】
- ポイント2** : 町営交通、民間事業者または各種団体のいずれかによる「公共ライドシェア化(自家用有償旅客運送)」の検討  
【ドライバーの確保 ※講習の受講等により二種免許不要】
- 要検討事項** : ・越前巡回ルートの一部便の西田中延伸  
【アンケートより、移動目的地(役場周辺施設)、日中の民間路線バス空白時間帯対応】  
・福井市方面を中心とした町外移動手段の検討・確保  
(例:デマンドタクシー車両の一部定時運行 or 福井市内公共交通との乗り継ぎ連携 等)

## 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 |       |       |    |   |
|-----------------------------|--|--|--------------------------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-------|-------|----|---|
|                             |  |  | 2026年度<br>(R8年度)                     | 2027年度<br>(R9年度)                | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 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【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・確保・継続   | 維持・確保・継続                             |                                 |                   |                   |                   |      |       | ◎     | ◎  |   |
|                             | (2) 路線バス・コミュニティバス及びデマンドタクシーの連携・共存【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路線バス・コミュニティバス及びデマンドタクシーの乗り継ぎ拠点の見直し                        | モビ新体制に合わせ運用開始                        |                                 |                   |                   |                   |      | ○     | ◎     | ◎  |   |
|                             | (3) デマンドタクシー等を活用した町内外の移動の足の確保【新規】          | ①デマンドタクシー等による町外移動手段の検討・確保                                  | 検討→確保                                | 結果を検証し、必要に応じて運行                 |                   |                   |                   |      |       | ◎     | ◎  |   |
|                             |  | ②福井行き直行便の運行  | 結果を検証し、必要に応じて運行                      |                                 |                   |                   |                   |      |       | ◎     | ◎  |   |
| 2) 誰もが利用しやすい環境づくり及び持続可能性の確保 | (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) | 維持・充実・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・充実・継続                             |                                 |                   |                   |                   | ○    |       | ○     | ◎  |   |
|                             | (2) 待合所の整備推進及び車両サイズ適正化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集落が行くバス待合所の整備に対する補助                                       | 維持・確保・継続                             |                                 |                   |                   |                   | ○    |       | ○     | ◎  |   |
|                             |  | ③コミュニティバスとデマンドタクシーの一体的な運用を見据えた車両サイズの適正化検討                  | 車両サイズの適正化の検討<br>計画的なメンテナンス・更新        |                                 |                   |                   |                   |      |       | ◎     | ◎  |   |
|                             | (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【継続】          | 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                           | モバス新体制まで(準備)                         | 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                                      |                                      |                                 |                   |                   |                   |      |       | ○     | ◎  |   |
|                             | (4) コミュニティバス路線及びデマンドタクシーの運行エリアの見直し【新規】     | ①コミュニティバス・路線及びデマンドタクシーの運行エリアの見直し                           | 検討                                   | 実証運行→運行開始                       |                   |                   |                   |      |       | ◎     | ◎  |   |
|                             |  | (5) 将来的なさらなる運転士不足に対応するための新たな移動手段の検討・確保【新規】                 | ①本町が運行する公共交通の公共ライドシェア化(自家用有償旅客運送)の検討 | 国の制度の研究                         |                   |                   |                   |      |       |       | ◎  | ◎ |
|                             |  |  | ②(一社)越前町観光連盟等による公共ライドシェアとの連携         | 令和7年10月より開始、以降継続的に検証し、必要に応じて見直し |                   |                   |                   |      | ○     | ◎     | ○  | ○ |
| 3) 地域全体で必要な公共交通を守り育てる意識の醸成  | (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学校や地域と連携した出前講座の実施等、モビリティ・マネジメントの取組推進                      | 継続実施                                 |                                 |                   |                   |                   | ○    | ○     | ○     | ◎  |   |
|                             |  | 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                                     | 強化・継続                                |                                 |                   |                   |                   |      | ○     | ◎     | ◎  |   |
|                             |  | ②公共交通によりもたらされる多面的な効果(クロスセクター効果等)に着目したPR                    | クロスセクター効果の検証                         | 各種媒体によるPR活動の実施                  |                   |                   |                   | ○    | ○     | ○     | ◎  |   |
|                             | (3) 住民等による自発的かつ積極的な公共交通利用の促進【新規】           | ①住民や地元組織等による公共交通利用促進の実施                                    | 行政からの働きかけ                            |                                 |                   |                   |                   | ◎    | ◎     | ◎     | ◎  |   |
|                             |  | ②SNS等を活用した利用促進PR   | 住民等の発案により順次実施                        |                                 |                   |                   |                   | ◎    | ◎     | ◎     | ◎  |   |

## 5. 基本目標の達成有無を評価する指標

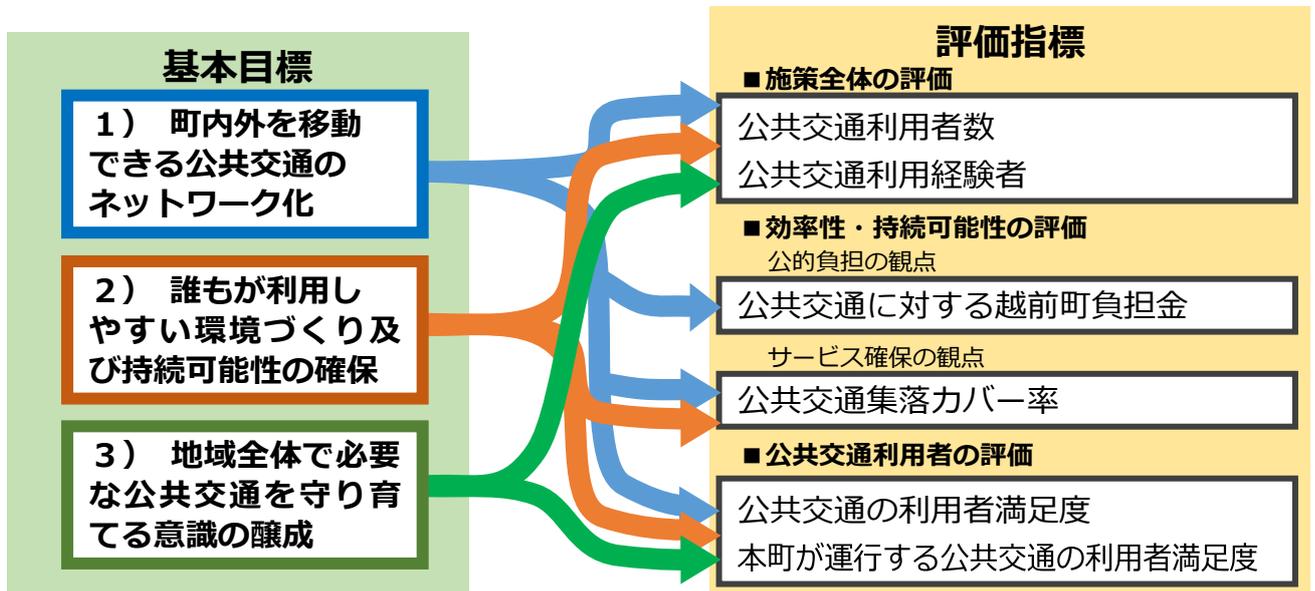
基本目標の達成有無を評価する指標について、下表の通り4つの指標を設定します。

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的負担及びサービス確保の両面からの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  | <b>■ 公共交通利用者数</b><br>○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）、公共ライドシェアの年間利用者数の合計<br>【事業者提供情報及び利用実績により計測】                   | 216,000 人/年<br>(2024年度)<br>(R6年度)                 | <u>195,000</u> 人/年<br>(2029年度)<br>(R12年度)                               | 人口あたりの利用者数の維持を目指す                        |
|   | <b>■ 公共交通利用経験者</b><br>○公共交通利用経験者の割合<br>【計画最終年度において町民アンケートを実施し、「路線バス」「コミュニティバス」「デマンドタクシー」のいずれかを2～3ヶ月に1回以上利用した割合により計測】 | 10%<br>(2024年度)<br>(R6年度)                         | <u>13%</u><br>(2029年度)<br>(R11年度)<br>※アンケート調査を2029年度(R11)年度に実施          |  |
| (2) 公共交通に対する越前町負担金（公的資金投入額）<br>○路線バス、コミュニティバス・デマンドタクシー、福井行き直行便の町負担額年間合計<br>【毎年の決算により計測】 |  | 84,065 千円/年<br>(2025年度見込)<br>(R7年度見込)             | <u>84,000</u> 千円/年<br>(2030年度)<br>(R12年度)                               | 運行の効率化を図ることで、物価高騰化にあっても公的負担金とカバー率の維持を目指す |
| (3) 公共交通集落カバー率<br>○公共交通による集落カバー率<br>【路線や停留所の変更がある場合に100%維持されることを確認】                     |  | 100%<br>(2025年度)<br>(R7年度)                        | <u>100%</u><br>(2030年度)<br>(R12年度)                                      |  |
| (4) 公共交通利用者の満足度   | <b>■ 公共交通の利用者満足度</b><br>○公共交通に対する満足度<br>【計画最終年度において公共交通利用者アンケートを実施し、「満足」「やや満足」の合計割合により計測】                            | 20%<br>(2024年度)<br>(R6年度)                         | <u>60%</u><br>(2029年度)<br>(R11年度)<br>※アンケート調査を2029年度(R11)年度に実施          | 公共交通利用者目線に立って利便性の向上を目指す                  |
|   | <b>■ 本町が運行する公共交通の利用者満足度</b><br>○コミュニティバスの満足度<br>○デマンドタクシーの満足度<br>【計画最終年度において公共交通利用者アンケートを実施し、「満足」「やや満足」の合計割合により計測】   | コミュニティバス 15%<br>(2024年度)<br>(R6年度)<br>デマンドタクシー -% | コミュニティバス <u>60%</u><br>デマンドタクシー <u>70%</u><br>※アンケート調査を2029年度(R11)年度に実施 |  |

＜基本目標と評価指標の対応関係＞

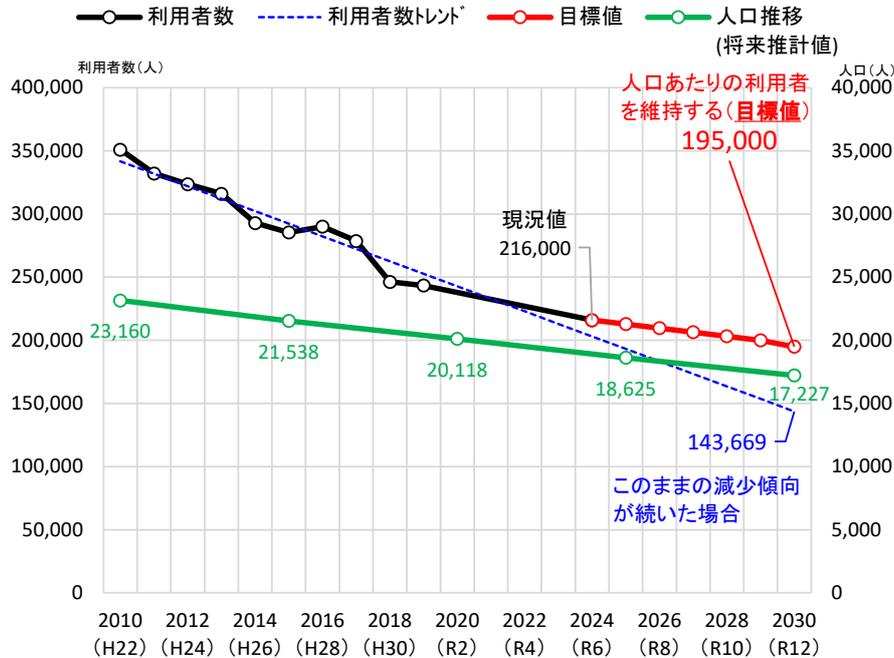


## 参考：目標値の設定について

### (1) 公共交通利用

#### (ア) 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195,000人/年とします。



#### (イ) 公共交通利用経験者

- 2~3ヶ月に1回以上の頻度で公共交通利用を利用する町民の割合は前回計画策定時に実施したアンケート調査（2019年（令和元年）8月（コロナ禍前））時点では13%でしたが、2024年度（令和6年度）では10%まで減少しました。本計画で示す施策の実施により、コロナ禍前の水準への回復を図ることを目標とし、目標値を前回計画策定時の水準である13%とします。

### (2) 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を図ることで、物価高騰下にあっても現況の維持を目指し、目標値を84,000千円/年とします。

### (3) 公共交通集落カバー率

- デマンドタクシーも活用し、現況の100%を維持します。

### (4) 公共交通利用者の満足度

- 本計画で示す施策の実施により、コロナ禍前の水準への回復を図ることを目標とし、公共交通利用者の満足度の目標値を前回計画策定時に実施したアンケート調査（2019年（令和元年）8月時点の水準である56%を上回る60%とします。また、本町が運行する公共交通利用者の満足度としては、コミュニティバスも同様に目標値を前回計画策定時の水準である58%を上回る60%とします。デマンドタクシーは、2024年度（令和6年度）にチョイソコえちぜんの一部利用者を対象に実施したアンケート調査において、満足と回答された方が半数を超えており、公共交通全体・コミュニティバスを上回る水準であったことや、運行エリアの統合等の抜本的な見直しを行うことから、目標値を公共交通全体より高い70%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【継続】

##### 【現状と課題】

運転士不足等を踏まえた2024年(令和6年)10月のダイヤ改正に伴い、町内外を結ぶ4路線が廃止されました。本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すが、利用者数は減少傾向にあります。

また、住民の多くはバスが減便・廃止されると困ると感じています。このような状況下において、これらの路線バスの維持・確保の継続は、町内外の移動の足として、さらにはコミュニティバス・デマンドタクシー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非常に重要となっています。

##### 【方向性】

本町の基幹公共交通である路線バスに対し、町からの支援補助を継続します。

また、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(下図参照)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・確保・継続

| 事業 | 工程               |                  |                   |                   |                   | 役割分担 <small>(◎:主体的に行う<br/>○:活動に協力する)</small> |       |       |    |
|----|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度) | 2027年度<br>(R9年度) | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  | → 継続             |                  |                   |                   |                   |  |       | ◎     | ◎  |
| ②  | → 維持・確保・継続       |                  |                   |                   |                   |  |       | ◎     | ◎  |

### 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

予測費用

補助対象経費

予測収益

↑ 欠損

↓

<補助対象経費算定方法>  
 予測費用  
 (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)  
 -  
 予測収益  
 (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)

#### 補助率

1/2

#### 補助対象要件

- 都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)
- 一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- 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回以上のもの
- 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1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

※1:令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

#### 補助対象系統のイメージ

A町

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)

B市

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)

C村

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)

## (2) 路線バス・コミュニティバス及びデマンドタクシーの連携・共存【継続】

### 【現状と課題】

他の公共交通との乗り継ぎ時間の短縮によるスムーズな移動が求められています。現在、路線バス（京福・福鉄）同士、及びコミュニティバス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り継ぎができるように、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。

コミュニティバスとデマンドタクシーの再編に合わせて、これら及び路線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。

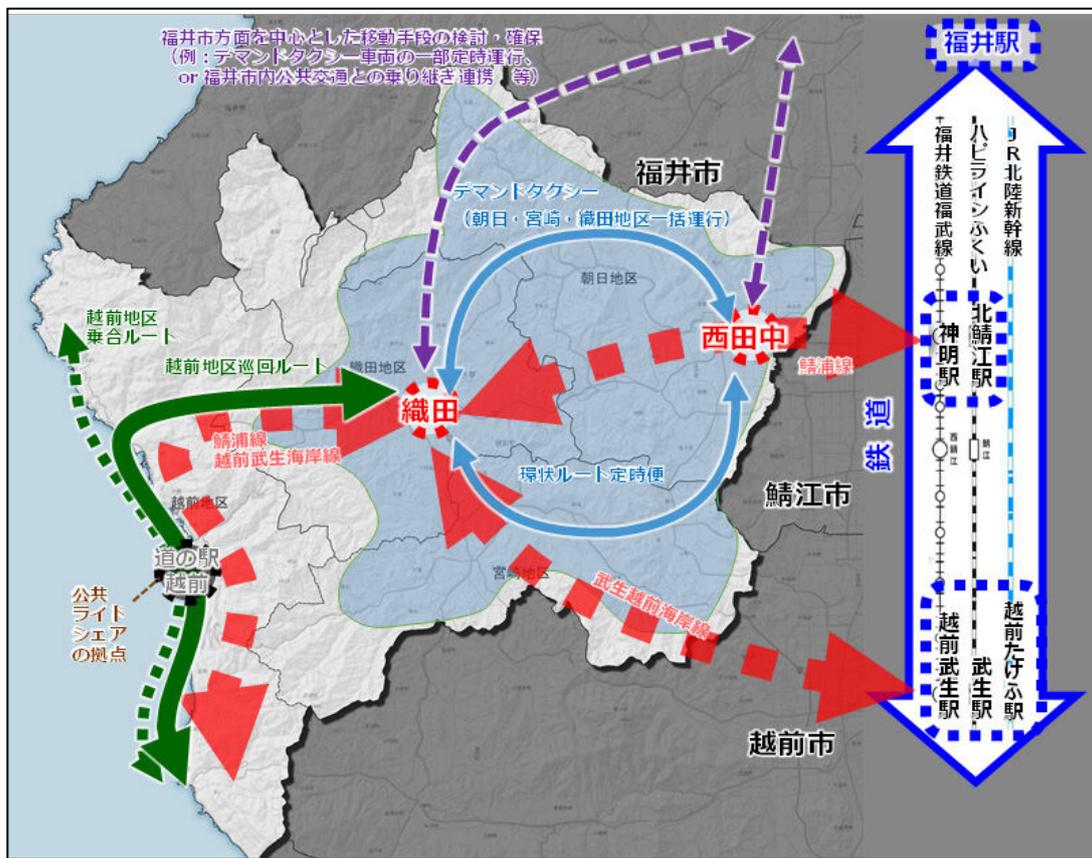
あわせて、乗り継ぎ拠点については、織田バスターミナル、西田中バスターミナルがその機能を担っていますが、主要病院や商業施設に乗り継ぎ機能を持たせるなど、より利便性の高い乗り継ぎとなるよう、乗り継ぎ拠点の見直しを検討します。

### 【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 路線バス・コミュニティバス及びデマンドタクシーの乗り継ぎ拠点の見直し

| 事業 | 工程               |                   |                   |                   |                   | 役割分担 |       |       |    |
|----|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度) | 2027年度<br>(R9年度)  | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  | 検討               |                   | 継続的な改善・見直し        |                   |                   |      |       | ◎     | ◎  |
| ②  |                  | コバ新体制に<br>合わせ運用開始 |                   |                   |                   |      | ○     | ◎     | ◎  |

### ▼ネットワークの再編イメージ（再掲）



(3) デマンドタクシー等を活用した町内外の移動の足の確保【新規】

【現状と課題】

本町外への移動には主に路線バス（京福・福鉄）が用いられていましたが、運転士不足等に起因する路線の見直しにより、町内外を結ぶ4路線が廃止されました。

アンケート調査では、福井赤十字病院や PLANT-3 等の町外施設への移動ニーズが大きく、町内外を結ぶ移動手段の確保が必要と考えられます。

【方向性】

今後の公共交通を取り巻く状況の変化に柔軟に対応するため、デマンドタクシー等を活用した町外への移動（福井市方面等）の維持策を検討します。

特に、路線バス廃止の影響が大きい越前地区については、朝の通勤・通学時間を短縮し、利便性を確保することを目的とした福井行き直行便の実証運行を踏まえ、必要に応じた運行を行います。

【具体的な事業】

- ① デマンドタクシー等による町外移動手段の検討・確保
- ② 福井行き直行便の運行

| 事業 | 工程   |                  |                   |                   |                   | 役割分担 |       |       |    |
|----|--|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度)   | 2027年度<br>(R9年度) | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  | 検討→確保             |                  |                   |                   |                   |      |       | ◎     | ◎  |
| ②  | 結果を検証し、必要に応じて運行  |                  |                   |                   |                   |      |       | ◎     | ◎  |

## 2) 誰もが利用しやすい環境づくり及び持続可能性の確保

### (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】

アンケート調査では、免許返納に対する各種助成制度が充実すれば運転をやめたいと考えている住民が多く、各種助成制度が、公共交通の利用促進策として有効であると考えられるため、今後も維持・確保の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)
- 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 |       |       |    |
|----|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度) | 2027年度<br>(R9年度) | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  | 維持・充実・継続         |                  |                   |                   |                   | ○    |       | ○     | ◎  |
| ②  | 維持・充実・継続         |                  |                   |                   |                   | ○    |       | ○     | ◎  |

(2) 待合所の整備推進及び車両サイズ適正化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ります。また、車両サイズに関する意見が見られたことから、コミュニティバスとデマンドタクシーの一体的な運用を見据えた車両サイズの適正化に関する検討が必要と考えられます。

【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、デマンドタクシーとの併用の可能性を含め、車両サイズの適正化を検討します。

【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集落が行うバス待合所の整備に対する補助
- ③コミュニティバスとデマンドタクシーの一体的な運用を見据えた車両サイズの適正化検討

| 事業 | 工程                            |                  |                   |                   |                   | 役割分担 |       |       |    |
|----|-------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度)              | 2027年度<br>(R9年度) | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  | 検討                            | 可能なものから順次整備      |                   |                   |                   |      | ○     | ○     | ◎  |
| ②  | 維持・確保・継続                      |                  |                   |                   |                   | ○    |       | ○     | ◎  |
| ③  | 車両サイズの適正化の検討<br>計画的なメンテナンス・更新 |                  |                   |                   |                   |      |       | ◎     | ◎  |

### (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【継続】

#### 【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、アンケート調査では、チョイソコえちぜんの認知度はあまり高くはない結果となっており、認知度の向上が求められます。また、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、各公共交通機関の横断的かつ一体的な乗り継ぎ情報の提供を行うためには、ダイヤ更新に合わせた調整が必要となります。

#### 【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。また、引き続き時刻表冊子内にチョイソコえちぜんに関する案内を掲載することにより、チョイソコえちぜんの認知度向上を図ります。

また、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継続します。

#### 【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 |       |       |    |
|----|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度) | 2027年度<br>(R9年度)  | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 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  |                  |                   |                   |                   |                   |      |       | ○     | ◎  |

#### ▼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のが実情。

**【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」を合わせて作成。

**【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) コミュニティバス路線及びデマンドタクシーの運行エリアの見直し【新規】

【現状と課題】

持続的な公共交通確保のため、基本目標 1 で示した公共交通のネットワーク化交通体系の見直し等による公共交通の効率化が必要です。

また、町民の役場周辺施設への移動ニーズや目的地までの直通移動志向に対応するため、コミュニティバス及びデマンドタクシーの運行エリアの見直しが求められます。

【方向性】

デマンドタクシーの3地区（朝日・宮崎・織田地区）の一括運行及びコミュニティバス環状ルートでのデマンドタクシー定時便による運行を検討します。

なお、これらの路線は、これまで以上に町内移動を面的にカバーすることとなるため、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、見直し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、国の継続支援の確保を図ります。

【具体的な事業】

①コミュニティバス路線及びデマンドタクシーの運行エリアの見直し

| 事業 | 工程               |                  |                   |                   |                   | 役割分担 |       |       |    |
|----|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度) | 2027年度<br>(R9年度) | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  | 検討               | 実証運行→            |                   |                   | 運行開始              |      |       | ◎     | ◎  |

◎：主体的に行う  
○：活動に協力する

(5) 将来的なさらなる運転士不足に対応するための新たな移動手段の検討・確保【新規】

【現状と課題】

将来的にさらなる運転士不足が見込まれることに加え、法令順守と運転士の労働環境改善のため、公共交通の維持・確保には、新たな担い手確保に向けた検討が必要です。

また、アンケート調査では、移動の維持について「バス以外の全く新しい交通手段があれば、そちらに期待したい」との回答が約4割であったことから、バスにとらわれない様々な交通手段を検討することが求められます。

【方向性】

担い手確保に向けた新たな移動手段として、本町が運行する公共交通の公共ライドシェア化、民間事業者または各種団体による公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の運行等を検討します。

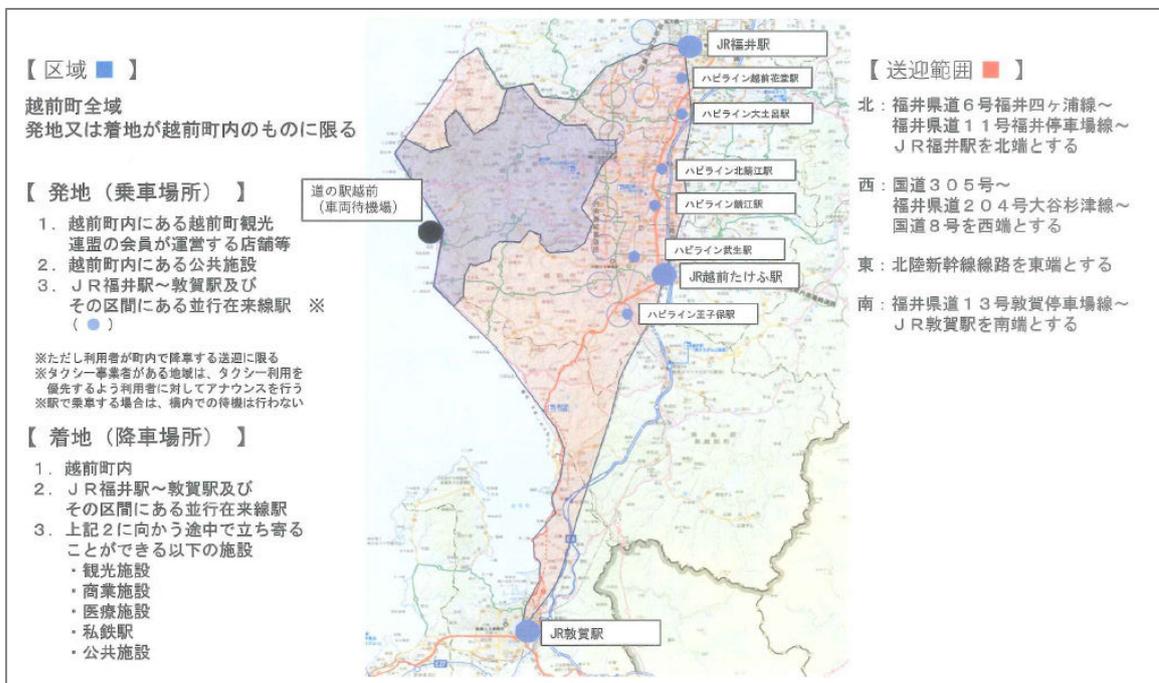
主に観光客の町内周遊及び町外への移動手段を確保するため、(一社)越前町観光連盟による公共ライドシェアに取り組みます。

【具体的な事業】

- ①本町が運行する公共交通の公共ライドシェア化（自家用有償旅客運送）の検討
- ②(一社)越前町観光連盟等による公共ライドシェアとの連携

| 事業 | 工程                              |                  |                   |                    |                   | 役割分担 |       |       |    |
|----|---------------------------------|------------------|-------------------|--------------------|-------------------|------|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度)                | 2027年度<br>(R9年度) | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度)  | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  | 国の制度の研究                         |                  |                   | 必要に応じて自家用有償旅客運送に移行 |                   |      |       | ◎     | ◎  |
| ②  | 令和7年10月より開始、以降継続的に検証し、必要に応じて見直し |                  |                   |                    |                   | ○    | ◎     | ○     | ○  |

▼(一社)越前町観光連盟 「交通空白解消事業」の概要



### 3) 地域全体で必要な公共交通を守り育てる意識の醸成

#### (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】

多くの町民は各種公共交通やコミュニティバス、デマンドタクシー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。特にデマンドタクシーはどのような交通機関であるか分からない町民が非常に多くなっており、利用方法等の周知が必要です。

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、「公共交通を守り育てる」意識の醸成を、幅広い年齢層に対して推進することが求められます。

このような状況の中、近年は公共交通に関する説明会や勉強会を毎年数回程度実施しており、今後とも意識の醸成に向けて継続的な実施が必要です。

##### 【方向性】

学校や地域と連携した出前講座の実施など、モビリティ・マネジメント※の具体的な取組を推進します。これにより、多様な媒体や機会を活用して公共交通への関心を高めるとともに、持続可能な効率的な運行のためにも公共交通を乗り継ぐことに対し、住民にもご理解を頂く働きかけを図ります。

※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学校や地域と連携した出前講座の実施等、モビリティ・マネジメントの取組推進  
(実施目標：年2回以上)
- ②乗車体験会・参加型イベント等の開催 (実施目標：年1回以上)

| 事業 | 工程               |                  |                   |                   |                   | 役割分担 |       |       |    |
|----|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度) | 2027年度<br>(R9年度) | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  |                  |                  | 継続実施              |                   |                   | ○    | ○     | ○     | ◎  |
| ②  |                  |                  |                   |                   |                   | ○    | ○     | ○     | ◎  |

## (2) 公共交通と商業・観光との連携及びPR【継続】

### 【現状と課題】

本町の商業・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や観光、福祉等と連携した公共交通利用のPRが求められます。

本町では自動車を利用した移動が多くみられますが、一方で公共交通を利用することで定住人口の維持・増加、高齢者の外出機会の拡大、中心市街地の活性化等の多面的な効果があると国からも示されており、こういった多面的な効果も積極的にPRすることで公共交通の利用促進につなげていくことが求められます。

### 【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。

公共交通の持つ多面的な効果（クロスセクター効果）に着目し、町民が公共交通を進んで利用するようなPRと意識啓発に努めます。

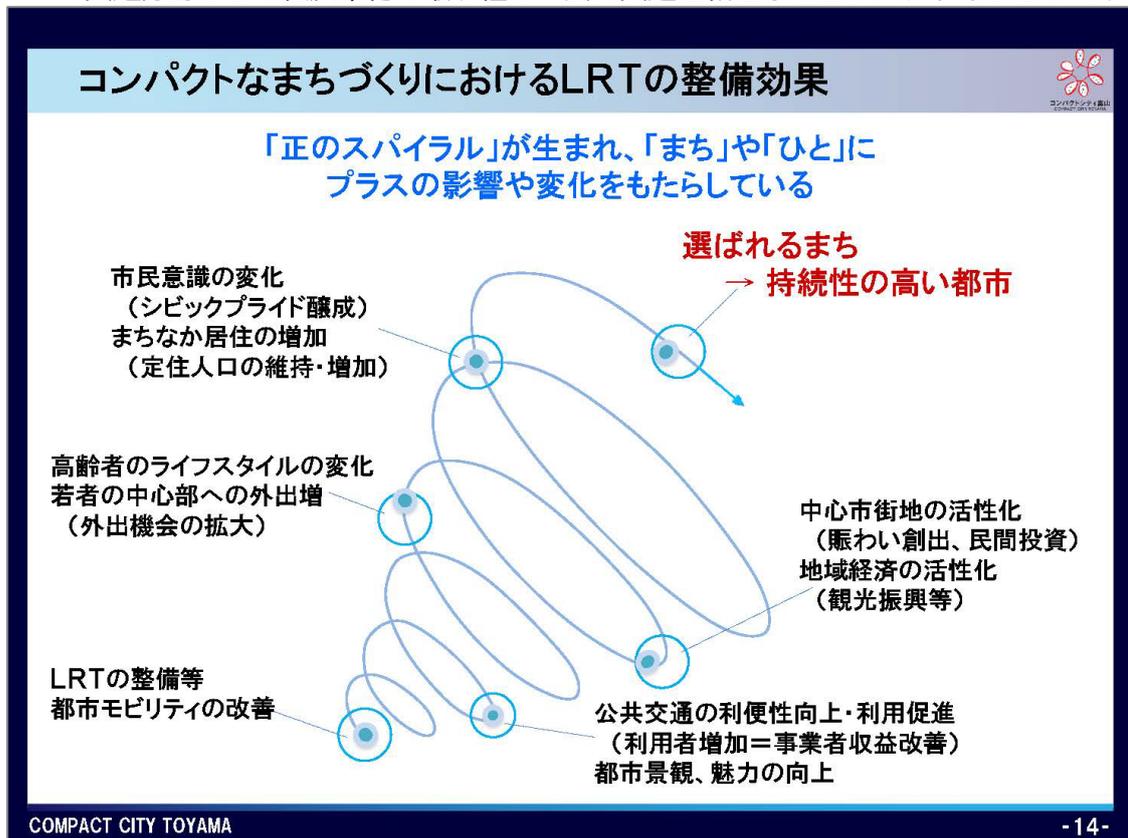
### 【具体的な事業】

- ①町内外の活動における公共交通利用のPR強化
- ②公共交通によりもたらされる多面的な効果（クロスセクター効果等）に着目したPR

| 事業 | 工程               |                  |                   |                   |                   | 役割分担 <small>◎：主体的に行う<br/>○：活動に協力する</small> |       |       |    |
|----|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度) | 2027年度<br>(R9年度) | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  | 強化・継続            |                  |                   |                   |                   |  | ○     | ◎     | ◎  |
| ②  | クロスセクター効果の検証     | 各種媒体によるPR活動の実施   |                   |                   |                   | ○  | ○     | ○     | ◎  |

#### ▼中部地方環境事務所

「交通分野からの低炭素化の取り組み～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～」



参考：地域公共交通のクロスセクター効果とは

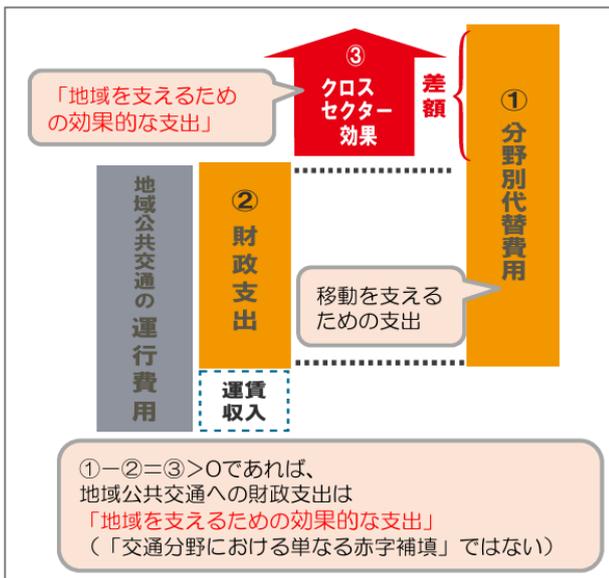
地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止した際に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用<sup>※</sup>と、運行に対して行政が負担している財政支出とを比較することにより、把握できる地域公共交通の多面的な効果のことです。

※分野別代替費用…公共交通が果たす役割を他の手段で代替しようとした際に必要な費用のこと。タクシー券の配布や貸切バスの運行にかかる費用や土地の価値低下等による税収減少などが考えられる。

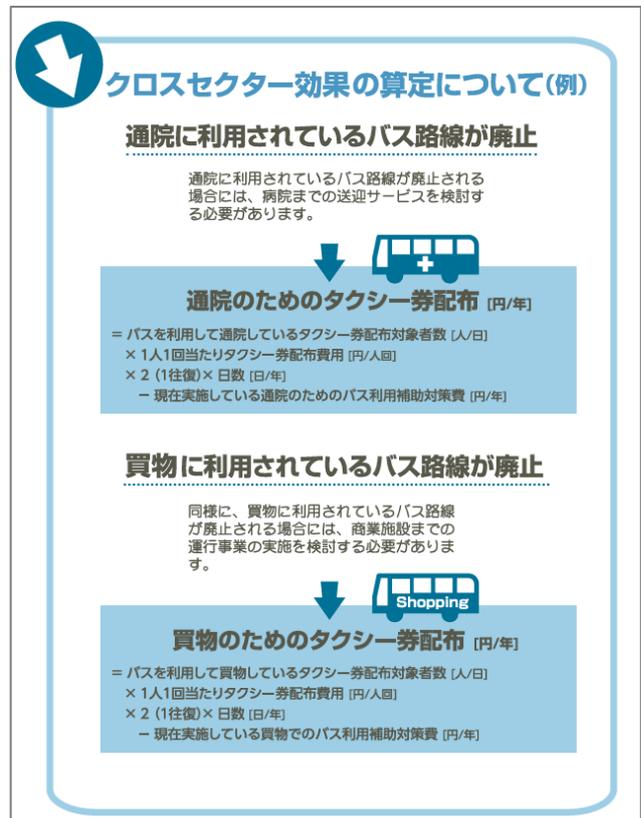
地域公共交通の運行経費のうち、運賃収入で賄われない部分（いわゆる「赤字」）は、利用目的それぞれに移動手段を確保する場合（タクシー券配布にかかる費用等）と比較し、小さな費用で抑えられる可能性があります。

地域公共交通のクロスセクター効果を定量的に算出することにより、医療、商業、教育等の様々な面から地域公共交通の財政支出・支援の必要性を可視化することが可能です。

▼国土交通省  
「クロスセクター効果」の概要



▼近畿運輸局  
「クロスセクター効果」の算定概要



### (3) 住民等による自発的かつ積極的な公共交通利用の促進【新規】

#### 【現状と課題】

公共交通機関に対するニーズ自体は増えている一方で、クルマでの移動が常態化している中、公共交通に対する更なる利便性を求める傾向が強まっています。「公共交通を守り育てる」意識の醸成及び利用促進のため、住民も参加しやすい形での利用推進PRが求められます。

#### 【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、各地域の意見も聴取しながら検討します。住民も公共交通に関する情報発信に参加することのできるSNSを活用した利用促進PRを検討します。

#### 【具体的な事業】

- ①住民や地元組織等による公共交通利用促進の実施
- ②SNS等を活用した利用促進PR

| 事業 | 工程               |                  |                   |                   |                   | 役割分担 |       |       |    |
|----|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|-------|-------|----|
|    | 2026年度<br>(R8年度) | 2027年度<br>(R9年度) | 2028年度<br>(R10年度) | 2029年度<br>(R11年度) | 2030年度<br>(R12年度) | 住民   | 民間企業等 | 交通事業者 | 行政 |
| ①  | 行政からの働きかけ        |                  | 住民等の発案により順次実施     |                   |                   | ◎    | ◎     | ◎     | ◎  |
| ②  | →                |                  |                   |                   |                   | ◎    | ◎     | ◎     | ◎  |

◎：主体的に行う  
○：活動に協力する

#### ▼越前地域コミュニティ運営委員会いきいき部会 越前地区路線バス時刻表（住民による公共交通利用促進の事例）



# 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、毎年開催する越前町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、毎年開催する越前町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、計画の4年目においては、公共交通利用者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>

|                  |                 | 2026年度(R8)<br>(1年目)                                 | 2027年度(R9)<br>(2年目) | 2028年度(R10)<br>(3年目) | 2029年度(R11)<br>(4年目) | 2030年度(R12)<br>(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  |                     |                      |                      |                      |
| 見直し・計画改定         |                 | [P]   | [A→P]               | [A→P]                | [A→P]                | [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   | 新運行体系検討・現体系総括       | 新運行体系報告等             | 見直し規模に応じ開催           | 次期計画協議               |
|                  |                 | 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<br>発現イメージ | 毎年評価<br>(満足度以外) | ○ ——— ○ ——— ○ ——— ○ ——— ○                           |                     |                      |                      |                      |
|                  | 最終年次評価<br>(満足度) | ○ ——— ○ ——— ○ ——— ○ ——— ○                           |                     |                      |                      |                      |

第8章 計画の推進体制と進捗管理

### 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、本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、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。

# 参考資料

## 1. 公共交通に関する町民アンケート結果

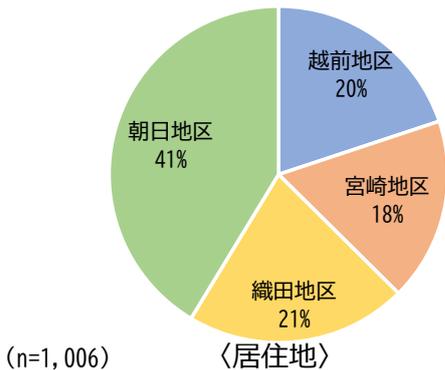
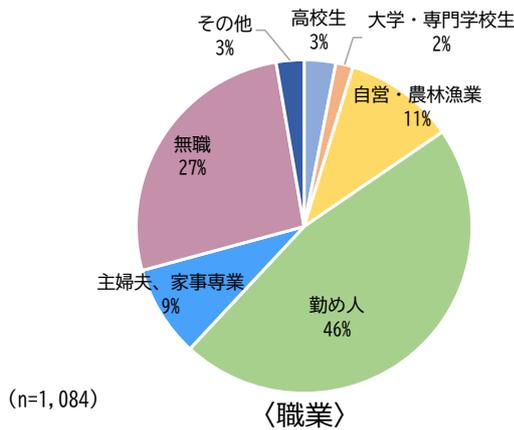
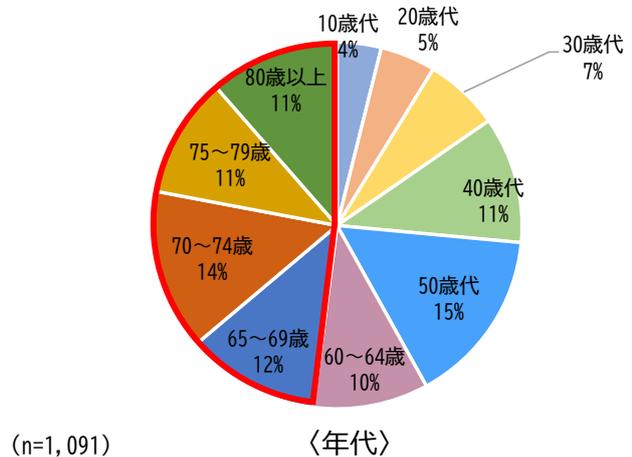
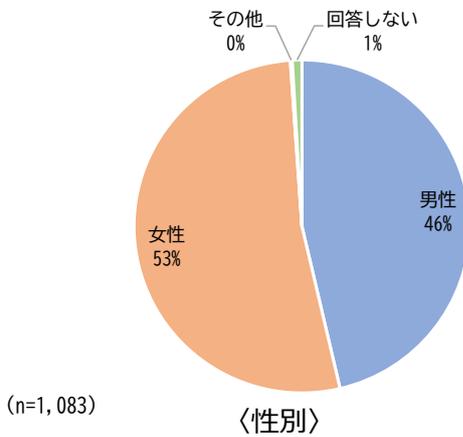
### 1) あなた自身について

※以下、全ての集計において「不明・無回答」は回答母数から除きます。

※端数処理の関係で、構成比の合計は必ずしも、100%に一致しません。

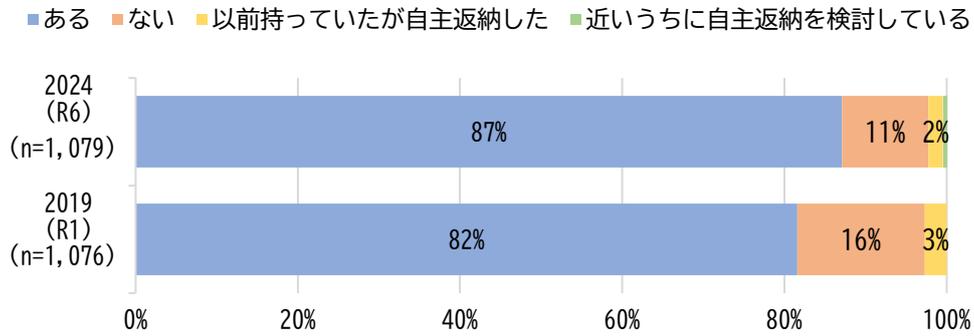
#### (1) 住所・性別・年代・職業

- ・性別は、「男性」が46%、「女性」が53%と「女性」が7ポイント多くなっています。
- ・年代は、高齢者（65歳以上）が約5割となっています。
- ・職業は「勤め人」が46%と最も多く、次いで「無職」が27%、「自営・農林漁業」が11%となっています。
- ・住所は、「朝日地区」が41%と最も多く、次いで「織田地区」が21%、「越前地区」が20%と続きます。

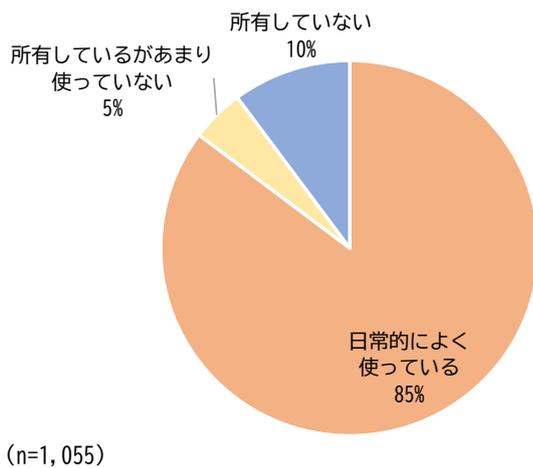


## (2) 自動車免許の有無・自家用車の所有と利用状況

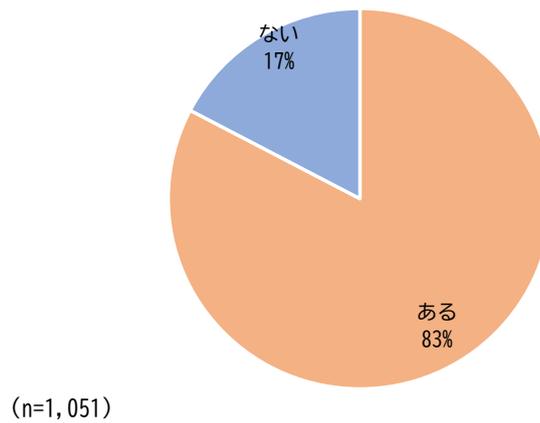
・免許の有無では、「ある」が87%、自動車の有無は、「日常的によく使っている」が85%となっており、自由に車を運転できる又は運転している人の割合は高くなっています。



### 〈免許の有無〉



〈2024 (R6) 自家用車の所有〉



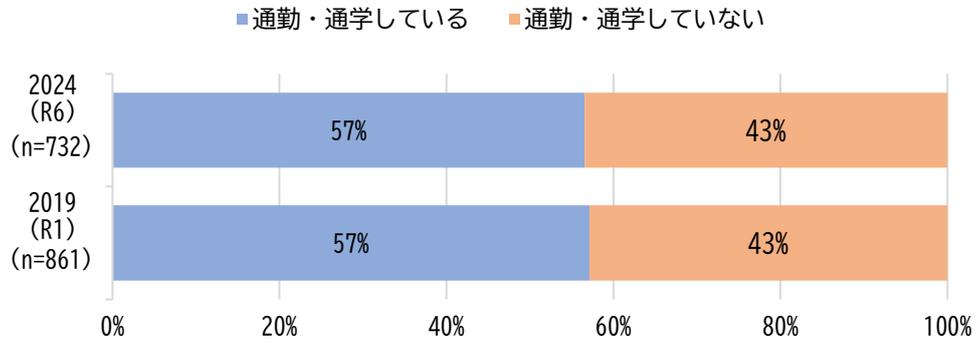
〈参考：2019 (R1) 自家用車の所有〉

※2019 (R1) の選択肢は、「ある」「ない」のみ

## 2) 通勤・通学の移動について

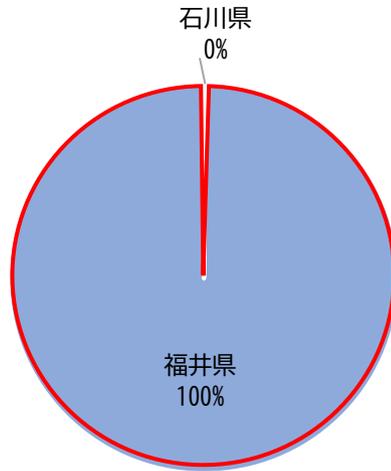
### (1) 通勤・通学の有無

- ・通勤・通学では、「通勤・通学している」が57%、「通勤・通学していない」が43%となっています。
- ・前回調査と比較して、ほぼ同じ傾向となっています。

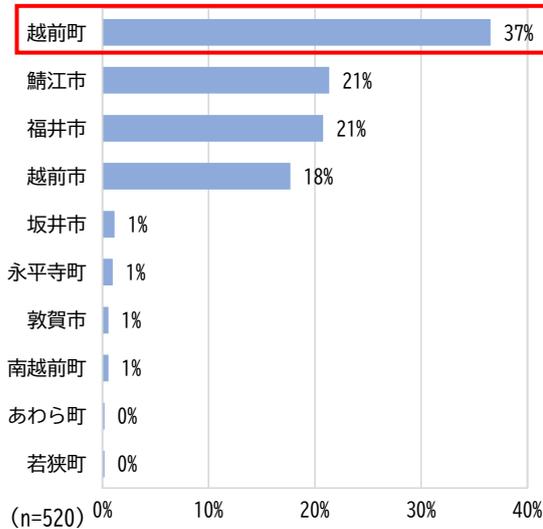


## (2) 通勤・通学先の所在地

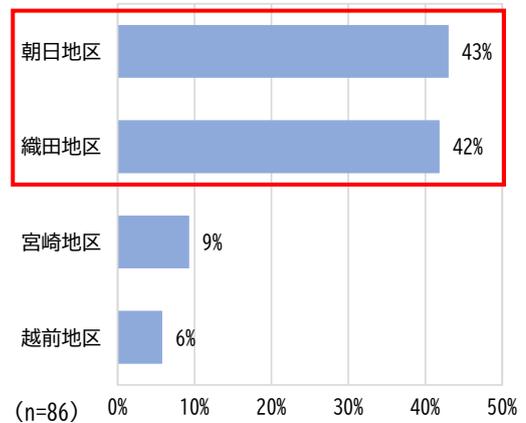
・通勤先は「福井県」が100%となっており、福井県内では「越前町」が37%と最も多くなっています。また、本町内では、「朝日地区」が43%と最も多く、次いで「織田地区」が42%、「宮崎地区」が9%となっています。



(n=522) <通勤先 (都道府県)>



(n=520) <通勤先 (福井県内)>



(n=86) <通勤先 (越前町内)>

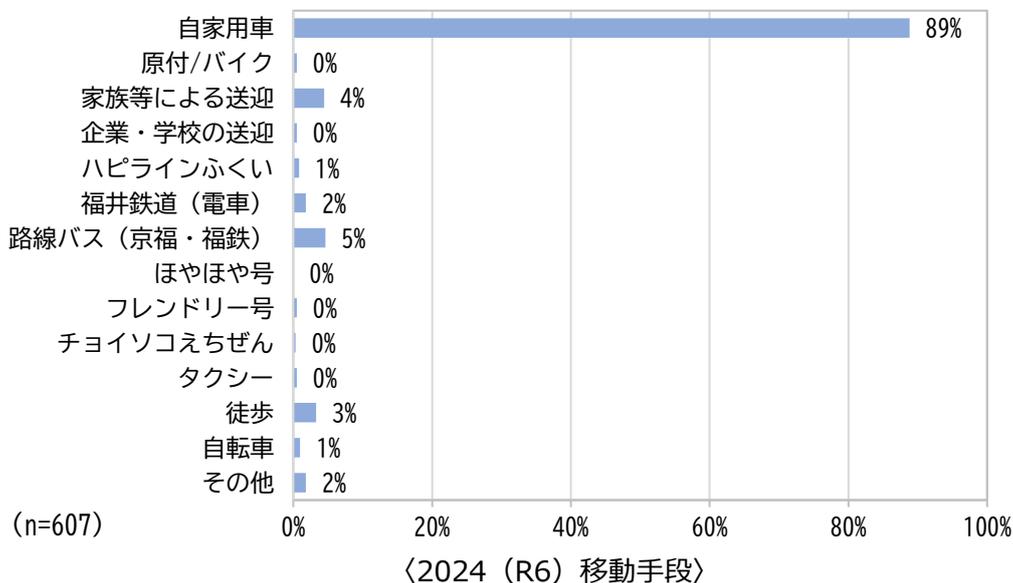
| 目的地 \ 出発地    | 越前町  |      |      |      | 鯖江市 | 福井市 | 越前市 | 坂井市 | 永平寺町 | 敦賀市 | 南越前町 | あわら町 | 若狭町 | 総計   |
|--------------|------|------|------|------|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|------|-----|------|
|              | 越前地区 | 宮崎地区 | 織田地区 | 朝日地区 |     |     |     |     |      |     |      |      |     |      |
| 越前地区 (n=65)  | 6%   | 3%   | 12%  | 3%   | 25% | 20% | 22% | 2%  | 2%   | 2%  | 2%   | 2%   | 2%  | 100% |
| 宮崎地区 (n=75)  | 0%   | 5%   | 5%   | 8%   | 20% | 21% | 35% | 0%  | 3%   | 0%  | 3%   | 0%   | 0%  | 100% |
| 織田地区 (n=82)  | 0%   | 0%   | 21%  | 9%   | 28% | 28% | 11% | 2%  | 1%   | 0%  | 0%   | 0%   | 0%  | 100% |
| 朝日地区 (n=166) | 1%   | 1%   | 2%   | 13%  | 30% | 27% | 23% | 1%  | 0%   | 1%  | 0%   | 0%   | 0%  | 100% |
| 町内計 (n=388)  | 1%   | 2%   | 9%   | 10%  | 27% | 25% | 23% | 1%  | 1%   | 1%  | 1%   | 0%   | 0%  | 100% |

<出発地別移動先>

※出発地・目的地不明は除く

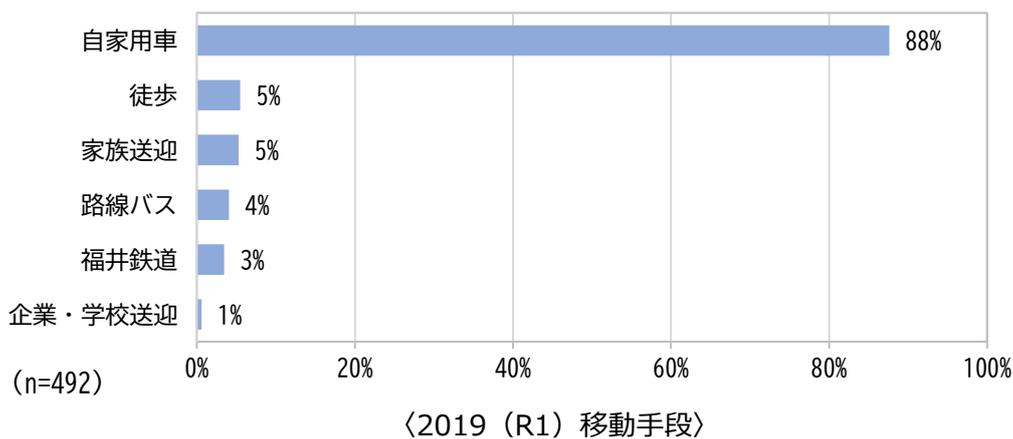
### (3) 移動手段について

- ・「自家用車」が89%と最も多く、次いで「路線バス」が5%、「家族等による送迎」が4%となっています。
- ・前回調査と比較して、ほぼ同じ傾向となっています。



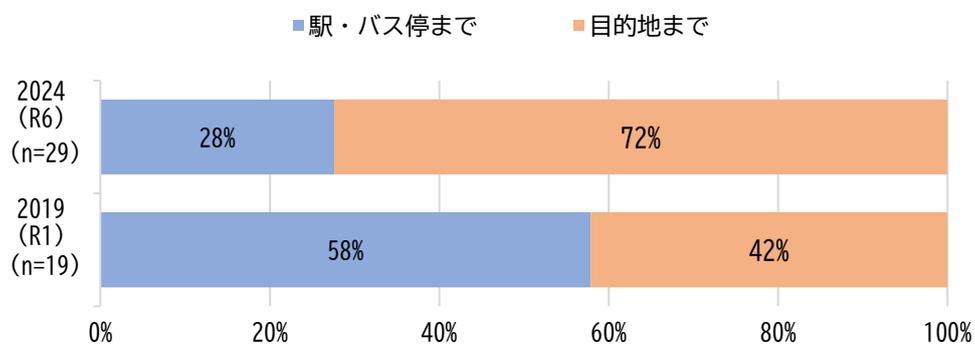
#### 〈その他（自由回答）（2024 (R6)）〉

| その他回答     | 回答数 |
|-----------|-----|
| 社用車       | 3   |
| その他（少数回答） | 7   |



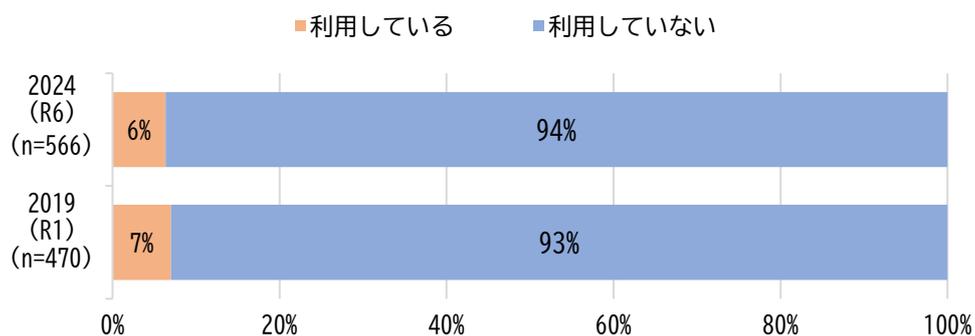
#### (4) 送迎先について（家族等による送迎の回答者のみ）

- ・「駅バス停まで」が28%、「目的地まで」が72%となっています。
- 目的地まで自家用車を利用する人が増加しており、自動車依存が進行しています。
- ・前回調査と比較して、目的地への直接の送迎が30ポイント増加しています。



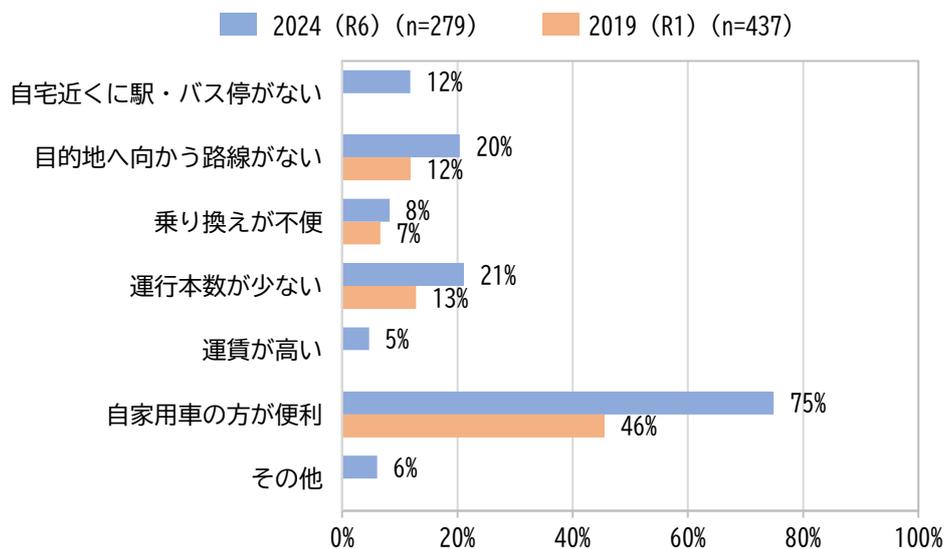
#### (5) 移動における電車・バスの利用

- ・「利用していない」が94%、「利用している」が6%となっています。
- ・前回調査と比較して、ほぼ同じ傾向となっています。



## (6) 移動において電車・バスを利用しない理由

- ・「自家用車の方が便利」が75%と最も多く、次いで「運行本数が少ない」が21%、「目的地へ向かう路線が少ない」が20%と続きます。
- ・前回調査と比較して、「自家用車の方が便利」「運行本数が少ない」「目的地へ向かう路線が少ない」の割合がすべて増加しており、これは昨今の運転士不足による減便・路線廃線が影響していると考えられます。



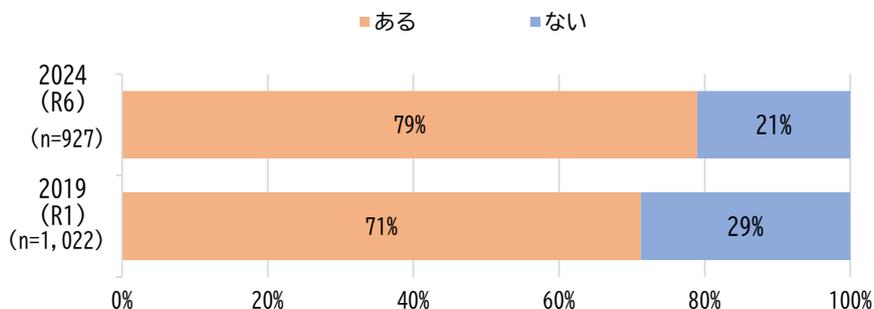
### 〈その他（自由回答）（2024 (R6)）〉

| その他回答        | 回答数 |
|--------------|-----|
| 徒歩圏内だから      | 6   |
| 都合に合う時間がないから | 5   |
| 近くにバス停がないから  | 2   |
| その他（少数回答）    | 4   |

### 3) その他定期的な移動（買物・通院等）について

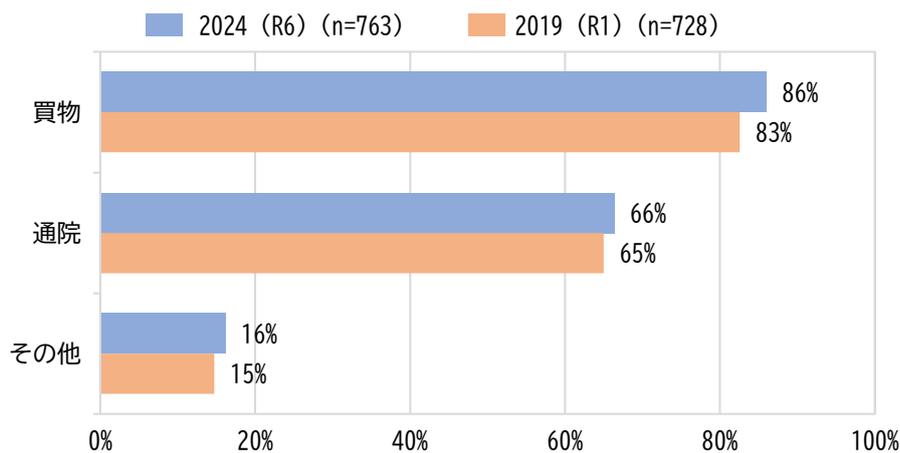
#### (1) その他の移動先の有無

- ・「ある」が79%、「ない」が21%となっています。
- ・前回調査と比較して、傾向は大きく変化していません。



#### (2) 移動目的

- ・「買物」が86%と最も多く、次いで「通院」が66%、「その他」が16%となっています。
- ・前回調査と傾向は大きく変化していません。



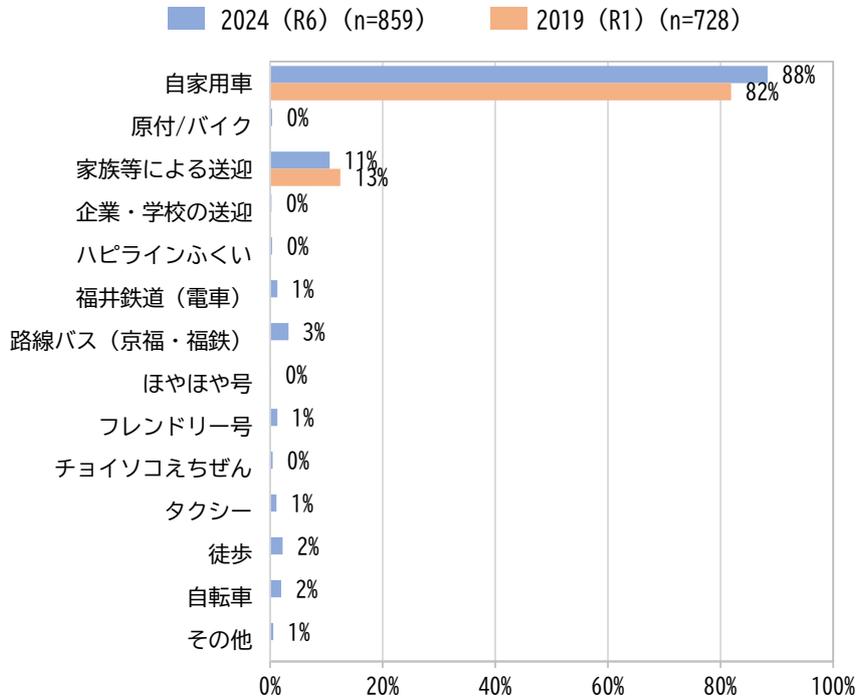
#### 〈その他（自由回答）〉

| 2019 (R1) | 回答数 | 2024 (R6) | 回答数 |
|-----------|-----|-----------|-----|
| 公共施設      | 20  | 公共施設      | 29  |
| スポーツ      | 17  | スポーツ施設    | 24  |
| 送迎        | 12  | 送迎        | 13  |
| その他（少数回答） | 53  | 業務関係      | 7   |
|           |     | その他（少数回答） | 48  |
|           |     | 特になし      | 2   |

### (3) 移動手段について

#### ■移動手段

- ・自家用車が88%と最も多くなっています。
- ・前回調査と比較して、自家用車による移動がさらに増加しています。

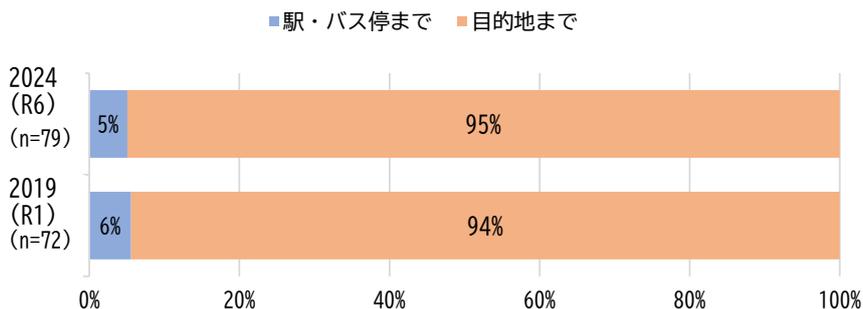


#### 〈その他(自由回答)(2024(R6))〉

| その他回答     | 回答数 |
|-----------|-----|
| 相乗り       | 2   |
| その他(少数回答) | 3   |

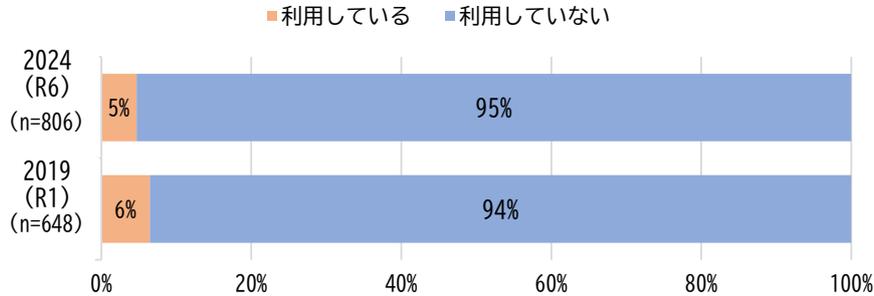
#### ■送迎先

- ・「目的地まで」が95%、「駅・バス停まで」が5%となっています。
- 移動手段では、自家用車を利用する人が約9割となっており、送迎の際も、直接目的地に向かう人が多いことから、ドア・ツー・ドアの自家用車移動への依存度が非常に高いことが考えられます。
- ・前回調査と比較して、ほぼ同じ傾向となっています。



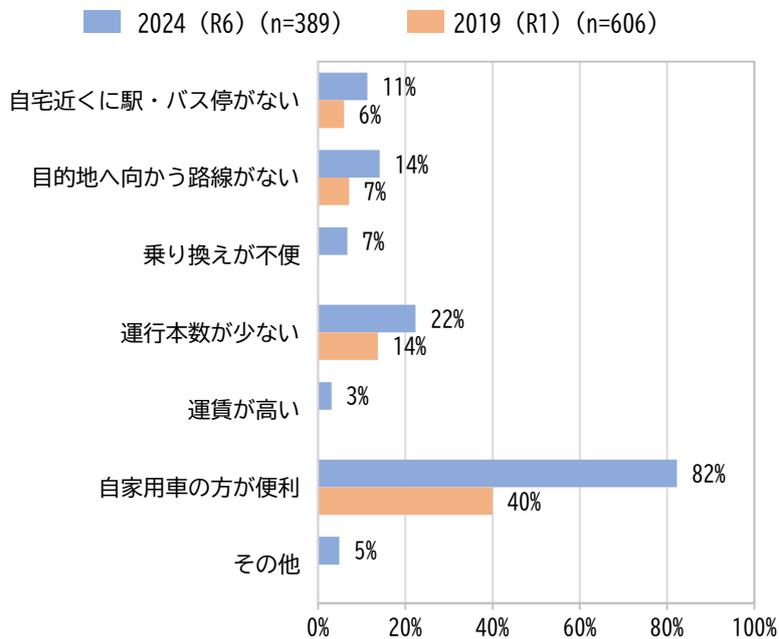
#### (4) 移動における電車・バスの利用

- ・「利用していない」が95%、「利用している」が5%となっています。
- ・前回調査と比較して、ほぼ同じ傾向となっています。



#### (5) 移動において電車・バスを利用しない理由

- ・「自家用車の方が便利」が82%と最も多く、次いで「運行本数が少ない」が22%、「目的地へ向かう路線がない」が14%と続きます。
- ・前回調査と比較して、「自家用車の方が便利」「運行本数が少ない」「目的地へ向かう路線がない」の割合がすべて増加しており、これは昨今の運転士不足による減便・路線廃線が影響していると考えられます。



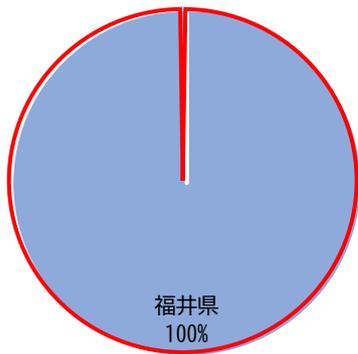
#### 〈その他（自由回答）（2024（R6））〉

| その他回答     | 回答数 |
|-----------|-----|
| 徒歩圏内だから   | 5   |
| 送迎があるから   | 5   |
| その他（少数回答） | 9   |

## (6) 移動先の所在地

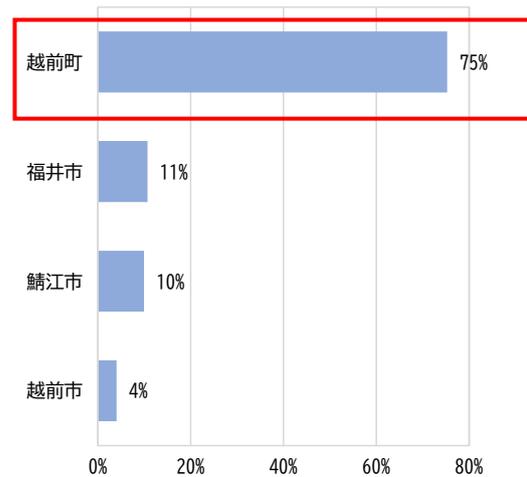
### ■移動先（買物）

- ・移動先は「福井県」が100%となっており、福井県内では「越前町」が75%と最も多く、次いで「福井市」が11%、「鯖江市」が10%となっています。また、本町内では「織田地区」が66%と最も多く、次いで「朝日地区」が33%となっています。
  - ・具体的な買物先としては、「織田ショッピングセンター メルシ」が最も多く挙げられています。
- 織田ショッピングセンター メルシは、コミュニティバスの停留所があることから、今後の公共交通体系を検討する上でも、重要な拠点とすべきであると考えられます。

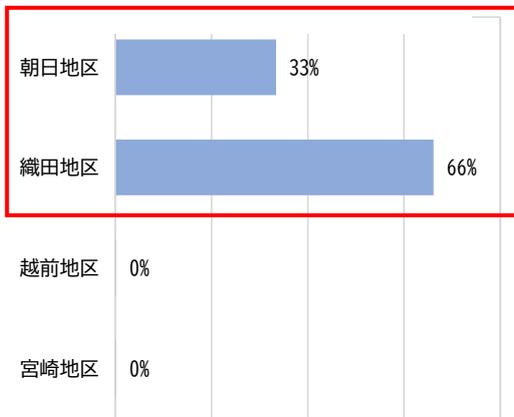


(n=1244)

〈移動先（都道府県）〉



(n=1263) 〈移動先（福井県内）〉



(n=458) 0% 20% 40% 60% 80%

〈移動先（越前町内）〉

| 順位 | 施設名（上位10件）              | 市町村 | 件数  |
|----|-------------------------|-----|-----|
| 1  | 織田ショッピングセンター メルシ        | 越前町 | 218 |
| 2  | PLANT-3 清水店             | 福井市 | 92  |
| 3  | アル・プラザ 鯖江店              | 鯖江市 | 69  |
| 4  | クスリのアオキ 織田店             | 越前町 | 62  |
| 5  | ハニー Big Belly Market 朝日 | 越前町 | 32  |
| 6  | ショッピングシティ・バル            | 福井市 | 20  |
| 7  | Hearts さばえ              | 鯖江市 | 14  |
| 8  | SIPY                    | 越前市 | 13  |
| 9  | Hearts たけふ              | 越前町 | 10  |
| 10 | MEGAドン・キホーテUNY          | 越前町 | 5   |

〈移動先施設名〉

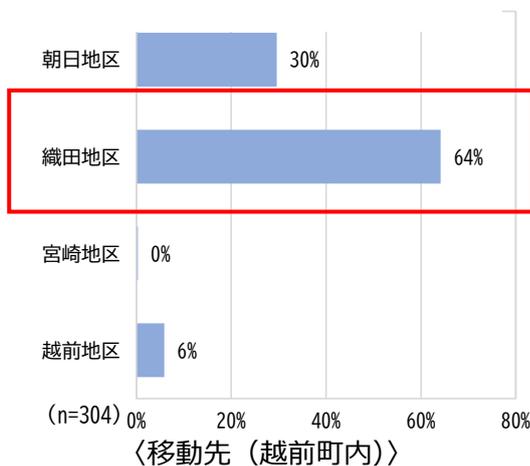
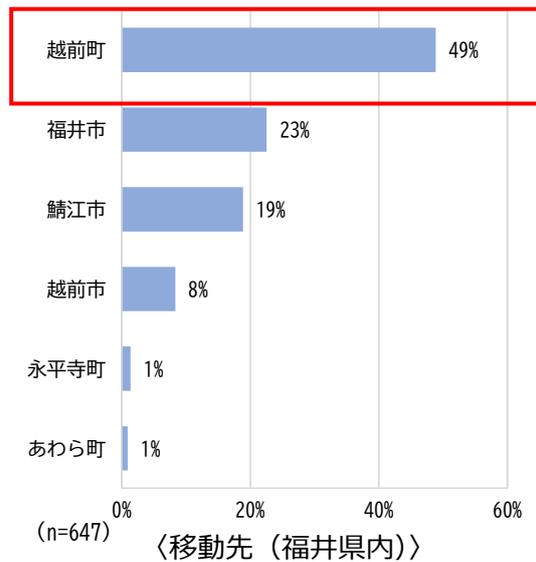
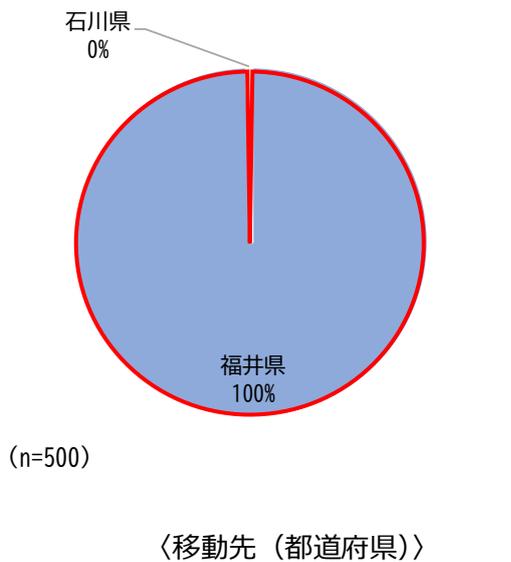
| 目的地 \ 出発地    | 越前町  |      |      |      | 福井市 | 鯖江市 | 越前市 | 総計   |
|--------------|------|------|------|------|-----|-----|-----|------|
|              | 越前地区 | 宮崎地区 | 織田地区 | 朝日地区 |     |     |     |      |
| 越前地区 (n=181) | 1%   | 1%   | 69%  | 1%   | 10% | 12% | 7%  | 100% |
| 宮崎地区 (n=136) | 0%   | 2%   | 34%  | 17%  | 9%  | 20% | 18% | 100% |
| 織田地区 (n=164) | 0%   | 0%   | 70%  | 2%   | 13% | 14% | 1%  | 100% |
| 朝日地区 (n=249) | 0%   | 0%   | 6%   | 47%  | 29% | 17% | 2%  | 100% |
| 町内計 (n=730)  | 0%   | 1%   | 41%  | 20%  | 17% | 16% | 6%  | 100% |

〈出発地別移動先〉

※出発地・目的地不明は除く

■移動先（通院）

- ・移動先は「福井県」が100%で、福井県内では、「越前町」が49%と最も多く、次いで「福井市」が23%、「鯖江市」が19%となっています。本町内では「織田地区」が64%と最も多くなっています。
  - ・具体的な通院先では、本町の「越前町国民健康保険織田医院」が最も多く、次いで「公立丹南病院」や「福井赤十字病院」等の町外の病院が挙げられています。
- 越前町国民健康保険織田医院は、コミュニティバスの路線が乗り入れていることから、今後の公共交通体系を検討する上でも、重要な拠点とすべきであると考えられます。また、町外への移動も一定程度みられることから、町内外の接続についても検討が必要です。



| 順位 | 施設名（上位10件）     | 市町村名 | 件数  |
|----|----------------|------|-----|
| 1  | 越前町国民健康保険織田病院  | 越前町  | 153 |
| 2  | 公立丹南病院         | 鯖江市  | 76  |
| 3  | 福井赤十字病院        | 福井市  | 71  |
| 4  | 伊部病院           | 越前町  | 57  |
| 5  | 藤田医院           | 越前町  | 32  |
| 6  | 医療法人 橘医院       | 越前町  | 27  |
| 7  | 福井県済生会病院       | 福井市  | 24  |
| 8  | 社会医療法人 財団 中村病院 | 越前市  | 16  |
| 9  | 両林医院           | 越前町  | 15  |
| 10 | 医療法人 林病院       | 越前市  | 11  |

〈移動先施設名〉

| 目的地 \ 出発地   | 越前町  |      |      |      | 鯖江市 | 福井市 | 越前市 | 永平寺町 | あわら町 | 総計   |
|-------------|------|------|------|------|-----|-----|-----|------|------|------|
|             | 越前地区 | 宮崎地区 | 織田地区 | 朝日地区 |     |     |     |      |      |      |
| 越前地区(n=133) | 13%  | 0%   | 41%  | 1%   | 12% | 20% | 11% | 2%   | 1%   | 100% |
| 宮崎地区(n=103) | 1%   | 0%   | 42%  | 5%   | 15% | 12% | 22% | 3%   | 1%   | 100% |
| 織田地区(n=116) | 0%   | 0%   | 52%  | 1%   | 13% | 25% | 9%  | 0%   | 0%   | 100% |
| 朝日地区(n=250) | 0%   | 0%   | 13%  | 30%  | 26% | 28% | 1%  | 1%   | 2%   | 100% |
| 町内計(n=602)  | 3%   | 0%   | 31%  | 13%  | 18% | 23% | 8%  | 1%   | 1%   | 100% |

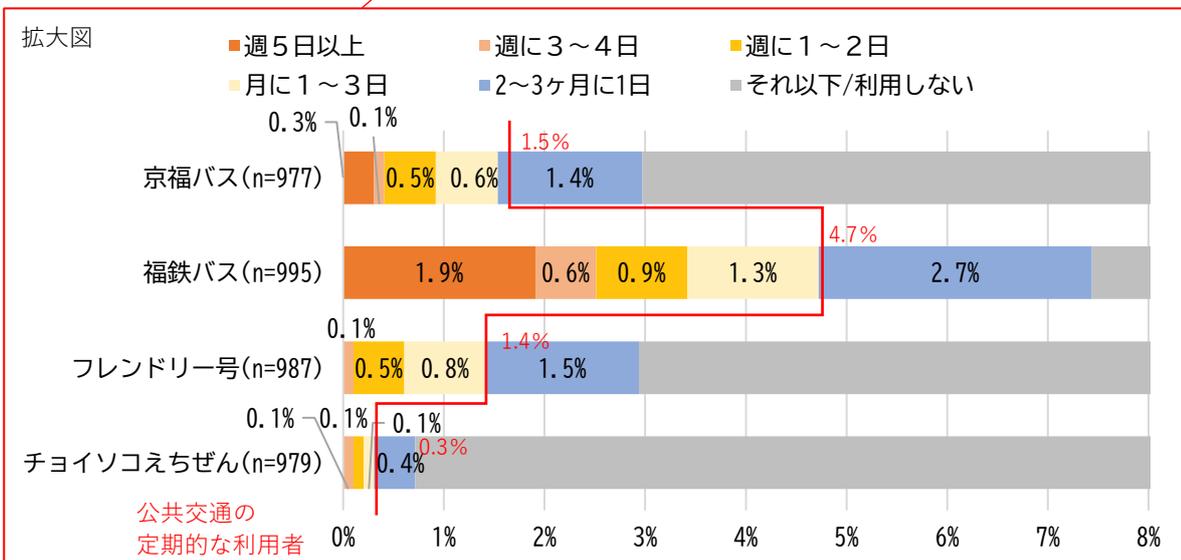
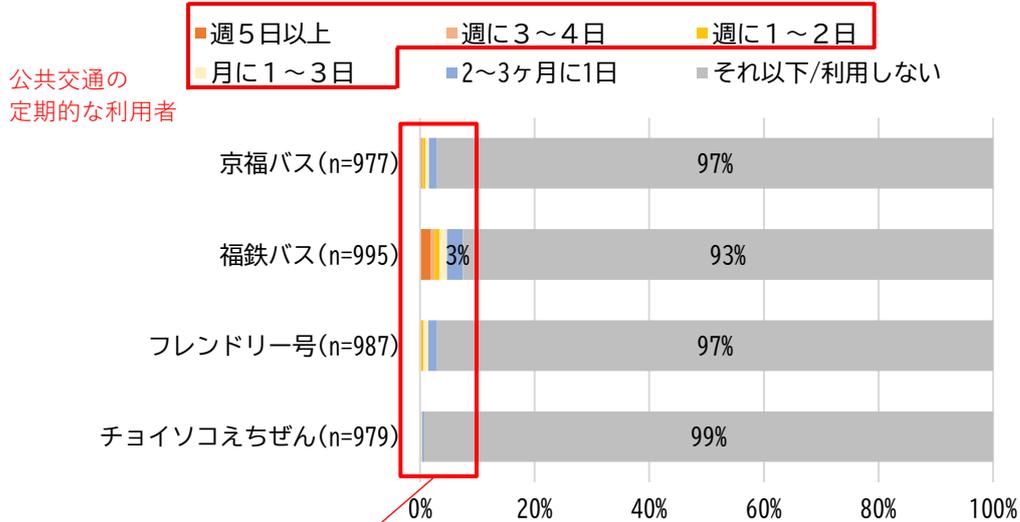
〈出発地別移動先〉

※出発地・目的地不明は除く

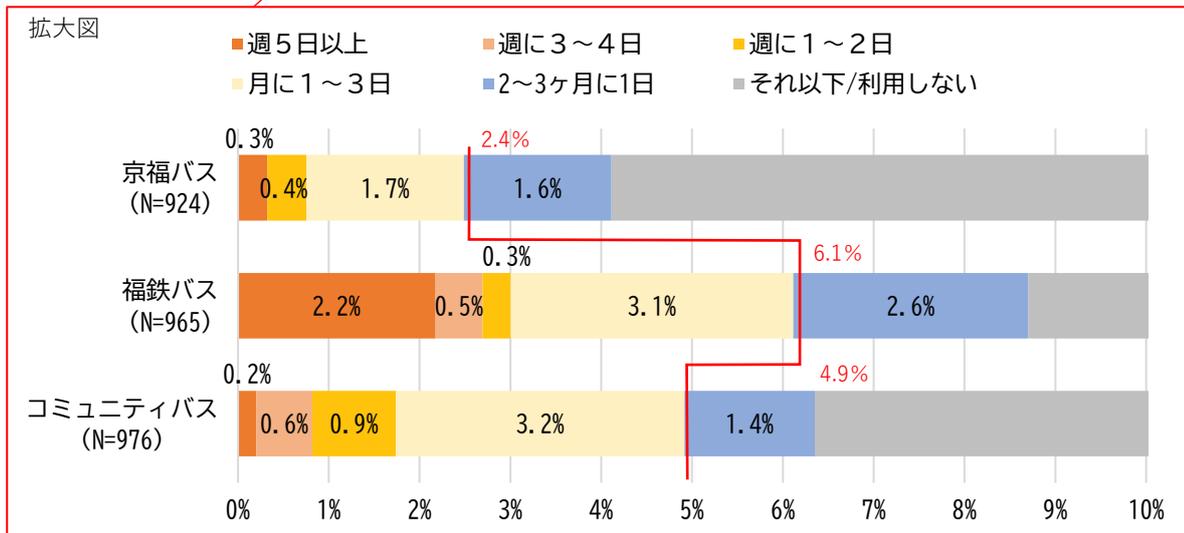
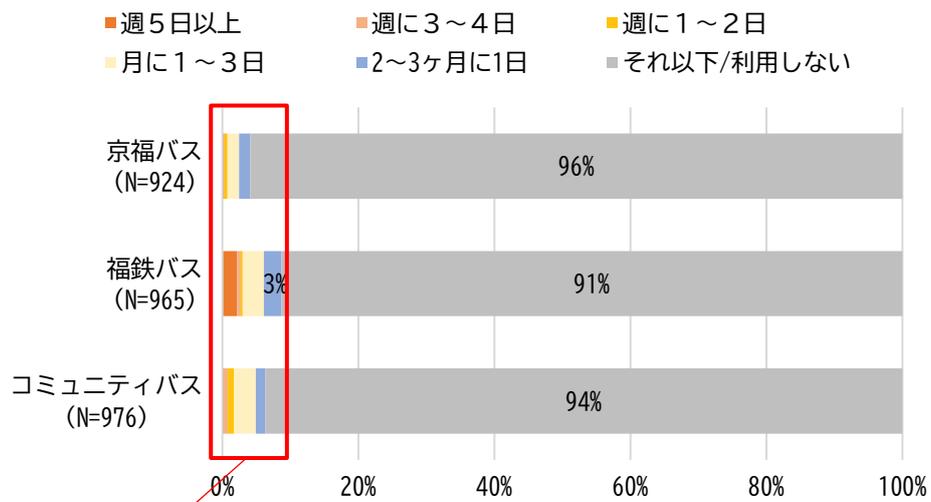
## 4) 公共交通（電車・バス）の利用状況等について

### (1) 公共交通の利用頻度

- ・全ての公共交通で、「それ以下/利用しない」が9割を超えています。
- ・公共交通を定期的（「週5日以上」～「月1～3日以下」）に利用している人は、京福バスで1.5%、福鉄バスで4.7%、フレンドリー号で1.4%、チョイソコえちぜんで0.3%となっています。
- ・前回調査と比較して、公共交通を定期的に利用している人は減少しています。



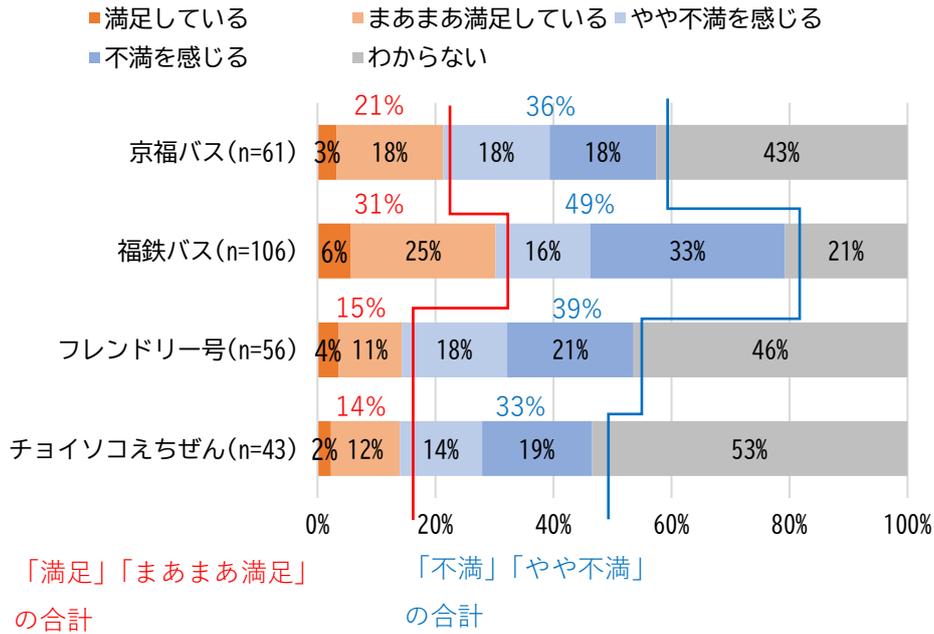
〈2024 (R6) 公共交通の利用頻度〉



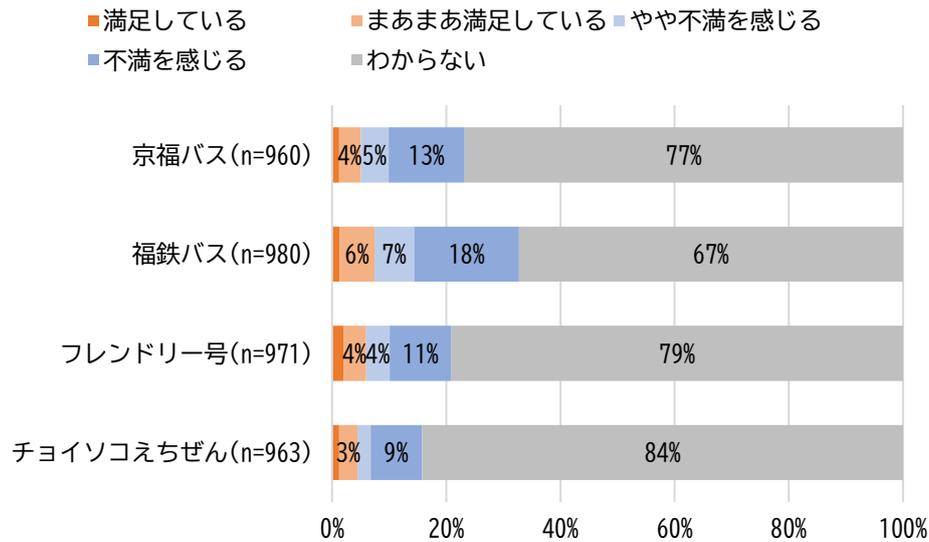
〈2019 (R1) 公共交通の利用頻度〉

## (2) 公共交通の満足度

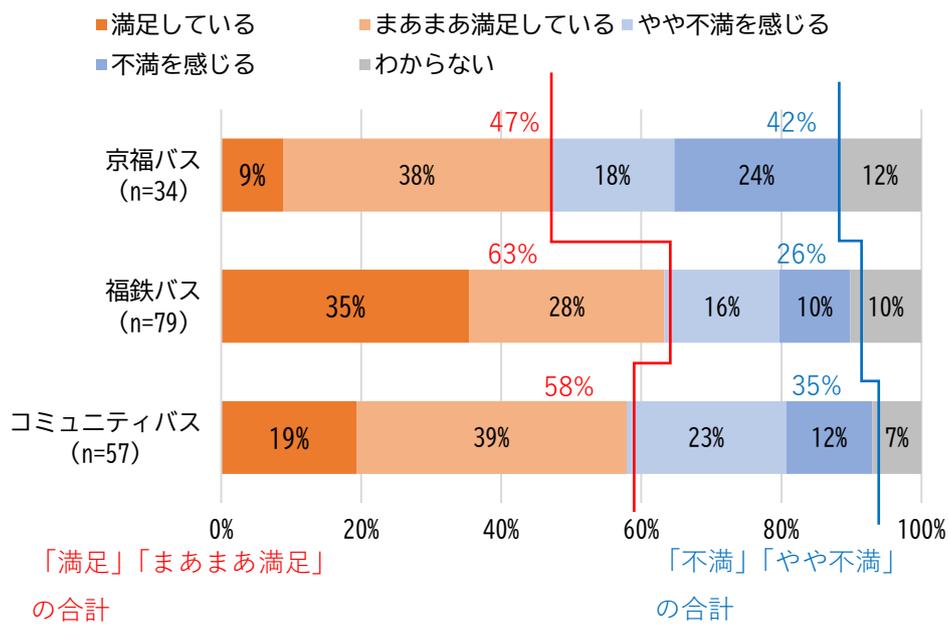
- ・「満足」「まあまあ満足」の合計は、京福バスで21%、福鉄バスで31%、フレンドリー号で15%、チョイソコえちぜんで14%となっており、「不満」「やや不満」の合計と比較して10ポイント以上少なくなっています。
  - ・前回調査と比較して、全ての公共交通において、「満足」「まあまあ満足」の合計は26ポイント以上少なくなっています。
- 公共交通に対する満足度が全体的に減少しているといえます。



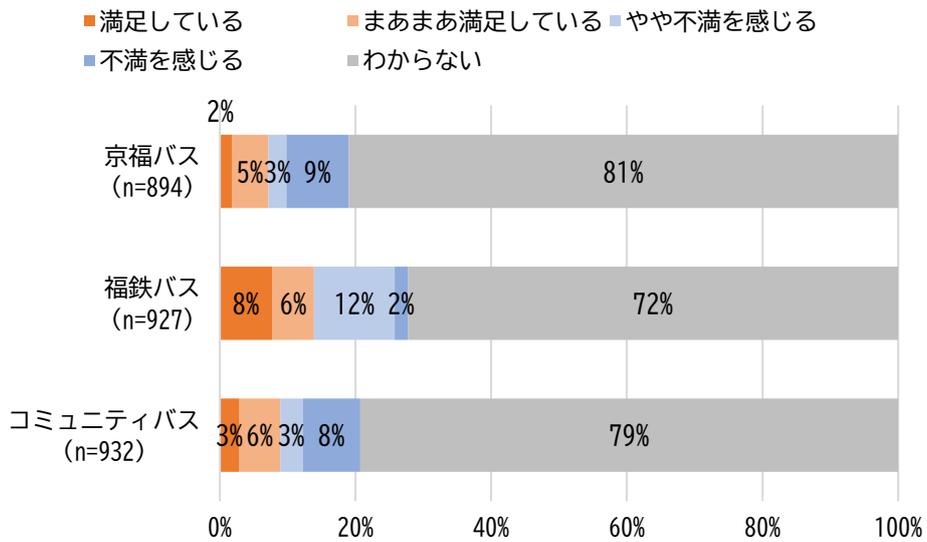
〈2024 (R6) 公共交通利用者の満足度〉



〈参考：2024 (R6) 「利用しない人」を含む満足度〉



〈2019 (R1) 公共交通利用者の満足度〉

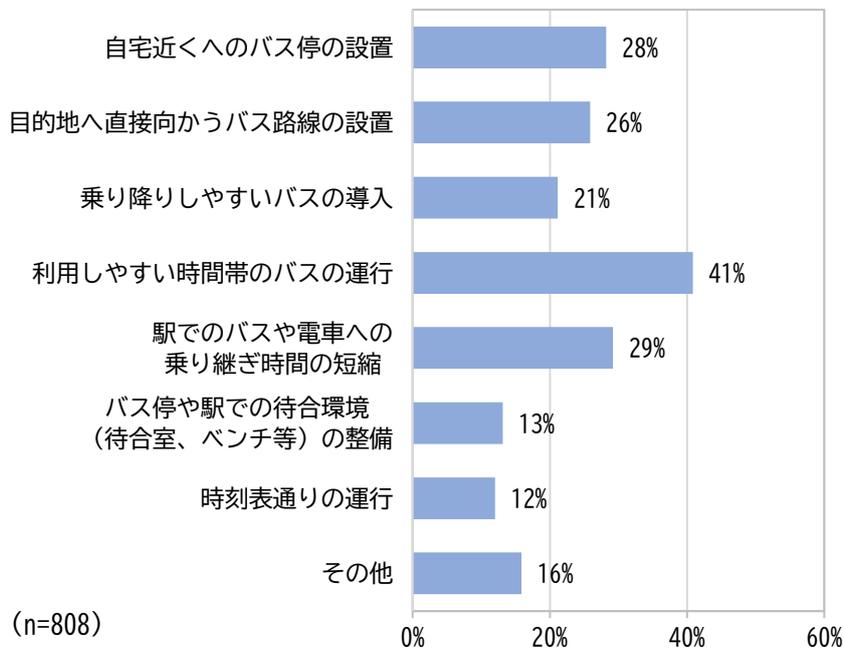


〈参考：2019 (R1) 「利用しない人」を含む満足度〉

### (3) 公共交通（電車・バス）の改善すべき事項

・「利用しやすい時間帯のバスの運行」が41%と最も多く、次いで、「駅でのバスや電車への乗り継ぎ時間の短縮」が29%、「自宅近くへのバス停の設置」が28%となっています。

→バスの運行時間の変更や、他の公共交通との乗り継ぎ時間の短縮によるスムーズな移動、自宅近くへのバス停設置や目的地に直接向かう路線の設置による乗り継ぎなしの移動が求められています。

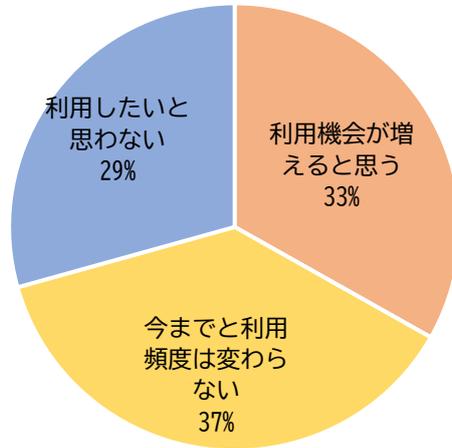


#### 〈その他（自由回答）（2024（R6））〉

| その他回答     | 回答数 |
|-----------|-----|
| 運行本数の増加   | 13  |
| 自治体間の連携   | 8   |
| 車両サイズ     | 6   |
| その他（少数回答） | 35  |
| 特になし      | 66  |

(4) 上記の項目が改善された場合、公共交通の利用機会は増えるか

・「今までと利用頻度は変わらない」が37%と最も多く、次いで「利用機会が増えると思う」が33%、「利用したいと思わない」が29%となっています。



(n=828)

(5) 公共交通（電車・バス）の利用意向について

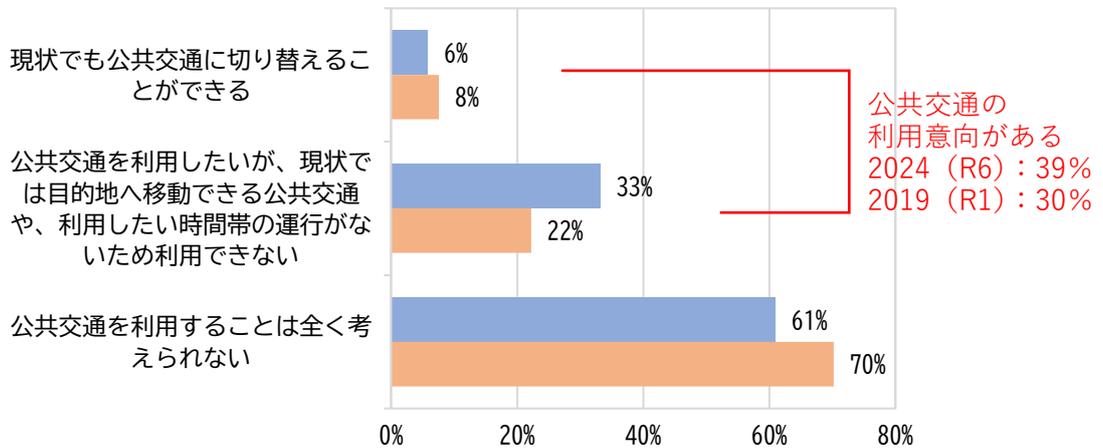
■ 移動を公共交通に切り替えることは可能か

・「公共交通を利用することは全く考えられない」が61%と最も多く、次いで「公共交通を利用したいが、現状では目的地へ移動できる公共交通や、利用したい時間帯の運行がないため利用できない」が33%、「現状でも公共交通に切り替えることができる」が6%となっています。

・前回調査と比較して、「公共交通を利用したいが、現状では目的地へ移動できる公共交通や、利用したい時間帯の運行がないため利用できない」が11ポイント多くなっています。

→公共交通の減便・路線廃線等によって公共交通を利用しづらい人が増加したことが要因のひとつと考えられます。

■ 2024 (R6) (n=991)      ■ 2019 (R1) (n=882)

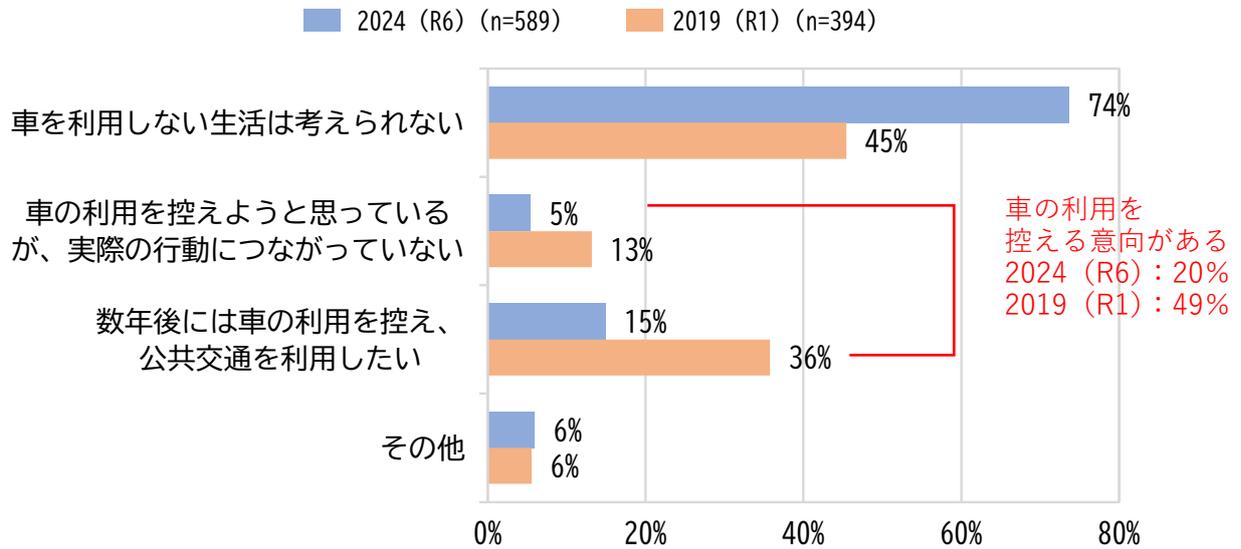


■ 「公共交通を利用し車の利用を控える」 考えはあるか

・「車を利用しない生活は考えられない」が74%と最も多く、次いで「数年後には車の利用を控え、公共交通を利用したい」が15%、「車の利用を控えようと思っているが、実際の行動に繋がっていない」が5%となっています。

・前回調査と比較して、車の利用を控える意向がある人が29ポイント少なくなっています。

→移動における自動車依存がさらに進行していることが考えられます。



〈その他 (自由回答)〉

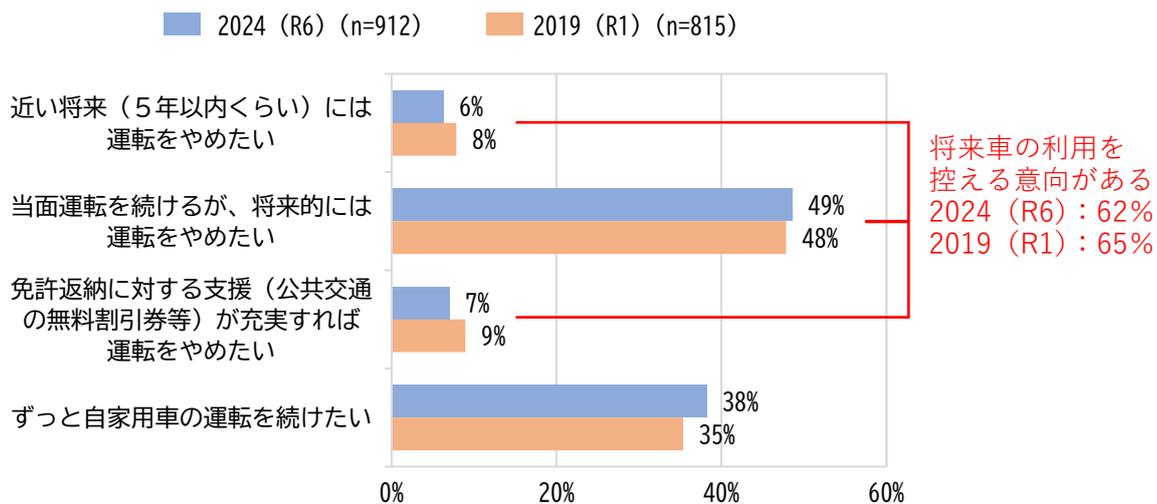
| 2019 (R1)       | 回答数 | 2024 (R6)       | 回答数 |
|-----------------|-----|-----------------|-----|
| 公共交通が便利になれば利用する | 5   | 公共交通が便利になれば利用する | 12  |
| 家族の送迎がある        | 5   | 家族の送迎がある        | 8   |
| その他 (少数回答)      | 7   | その他 (少数回答)      | 20  |

■ 運転を今後も続けたいか

・「当面運転を続けるが、将来的には運転をやめたい」が49%と最も多く、次いで「ずっと自家用車の運転を続けたい」が38%、「免許返納に対する支援が充実すれば運転をやめたい」が7%となっています。

→前設問で「車を利用しない生活は考えられない」が約7割であったのに対し、将来車の利用を控える意向がある人が約6割となっており、現在と将来の意識の差が課題であると考えられます。

・ 前回調査と比較して、ほぼ同じ傾向となっています。



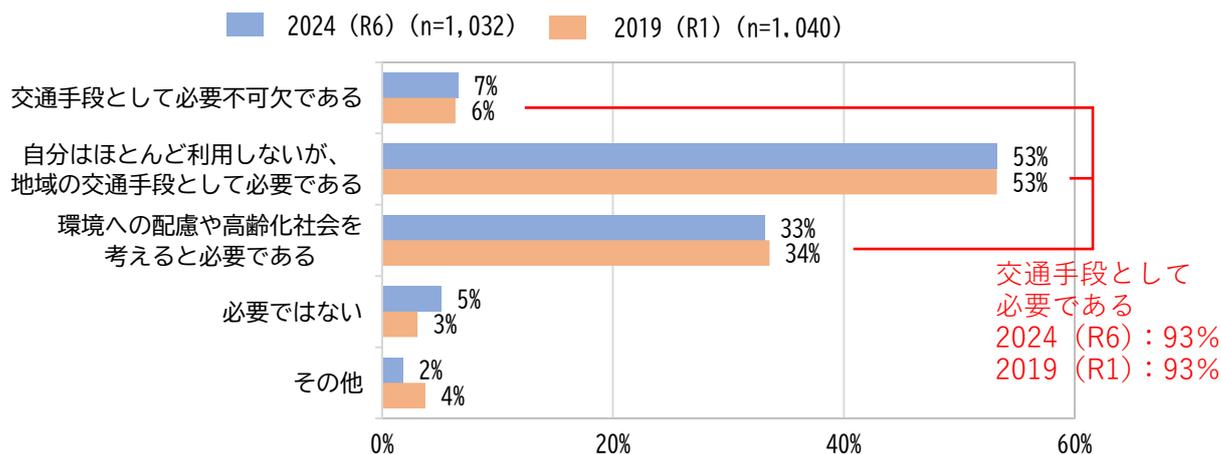
## 5) 本町の地域公共交通のあり方について

### (1) 「フレンドリー号」(コミュニティバス) について

・「自分はほとんど利用していないが、地域の交通手段として必要である」が53%と最も多く、次いで「環境への配慮や高齢化社会を考えると必要である」が33%、「交通手段として必要不可欠である」が7%となっています。

→何らかの理由で、交通手段として必要であると考えの人が約9割となっています。

・前回調査と比較して、ほぼ同じ傾向となっています。

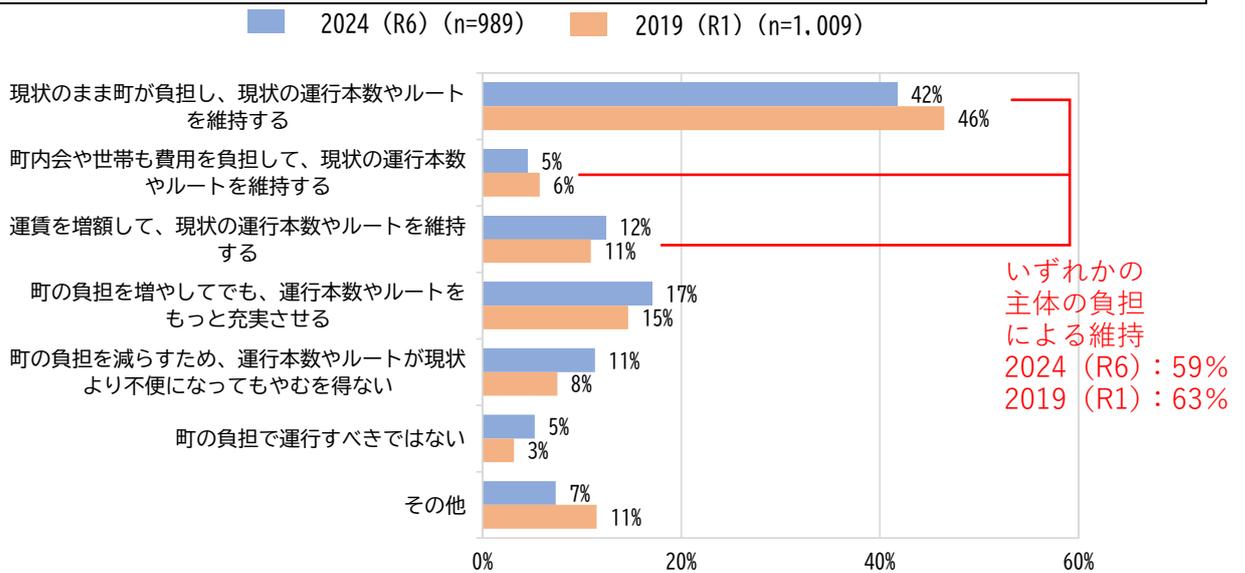


#### 〈その他 (自由回答)〉

| 2019 (R1)     | 回答数 | 2024 (R6)     | 回答数 |
|---------------|-----|---------------|-----|
| 改善が必要         | 23  | 改善が必要         | 8   |
| 他の交通手段を模索するべき | 6   | 他の交通手段を模索するべき | 2   |
| その他 (少数回答)    | 16  | その他 (少数回答)    | 14  |

## (2) 「フレンドリー号」の今後の運行経費と運行内容について

- ・「現状のまま町が負担し、現状の運行本数やルートを維持する」が42%と最も多く、次いで「町の負担を増やしてでも、運行本数やルートをもっと充実させる」が17%、「運賃を増額して、現状の運行本数やルートを維持する」が12%となっています。
  - ・いずれかの主体の負担による運行本数や運行ルートの維持が約6割となっています。
- 町を主体とした上で、町民や利用者への負担増加も検討しつつ、引き続きコミュニティバスを維持する必要があるという意向を持っていると考えられます。
- ・前回調査と比較して、ほぼ同じ傾向となっています。



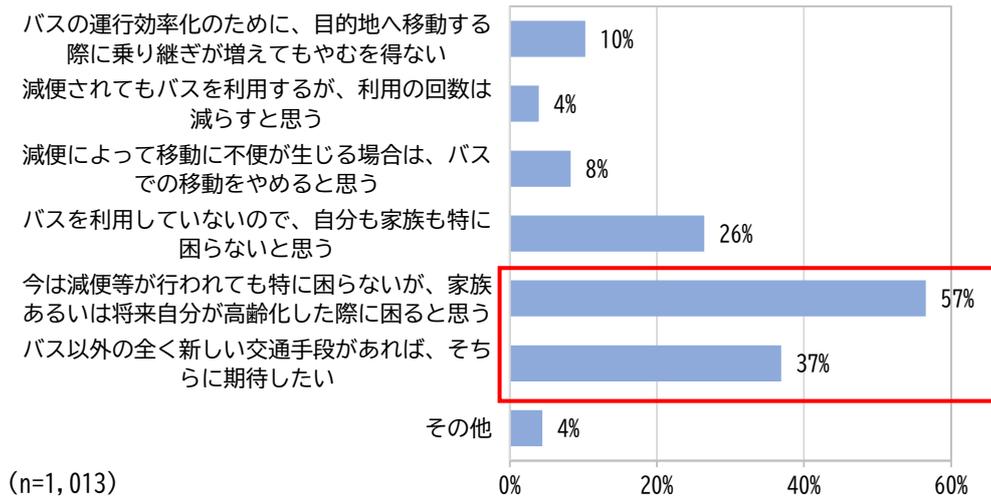
### 〈その他 (自由回答)〉

| 2019 (R1)        | 回答数 | 2024 (R6)        | 回答数 |
|------------------|-----|------------------|-----|
| ルートを見直し          | 15  | 車両サイズの小型化による負担軽減 | 12  |
| 他の交通手段の検討        | 13  | 他の交通手段の検討        | 5   |
| 車両サイズの小型化による負担軽減 | 10  | 予約時のみの運行         | 4   |
| 運賃の増額            | 8   | 廃止               | 4   |
| 予約時のみの運行         | 6   | チョイソコえちぜんへの統合    | 3   |
| その他 (少数回答)       | 24  | その他 (少数回答)       | 21  |
| わからない            | 24  | わからない            | 22  |

### (3) 移動の維持に関する考えについて

・「今は減便などが行われても特に困らないが、家族あるいは将来自分が高齢化したときに困ると思う」が57%と最も多く、次いで「バス以外の全く新しい交通手段があればそちらに期待したい」が37%、「バスを利用していないので、自分も家族も特に困らないと思う」が26%となっています。

→減便等が行われることによる将来的な不安はあるものの、新たな交通手段の導入による移動の維持に期待していることが考えられます。



#### 〈その他（自由回答）〉

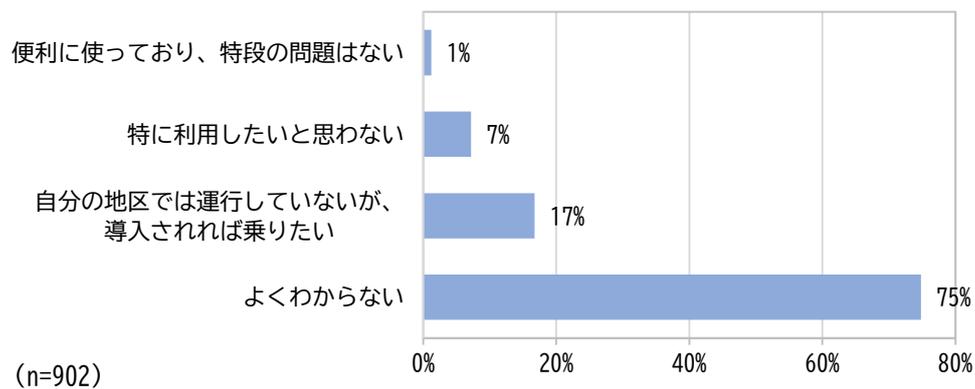
| その他回答              | 回答数 |
|--------------------|-----|
| 車両サイズの小型化による2種免許利用 | 6   |
| 自動運転車両の導入          | 5   |
| その他（少数回答）          | 33  |

#### (4) 「チョイソコえちぜん (デマンドタクシー)」について

##### ■ 「チョイソコえちぜん」への感想

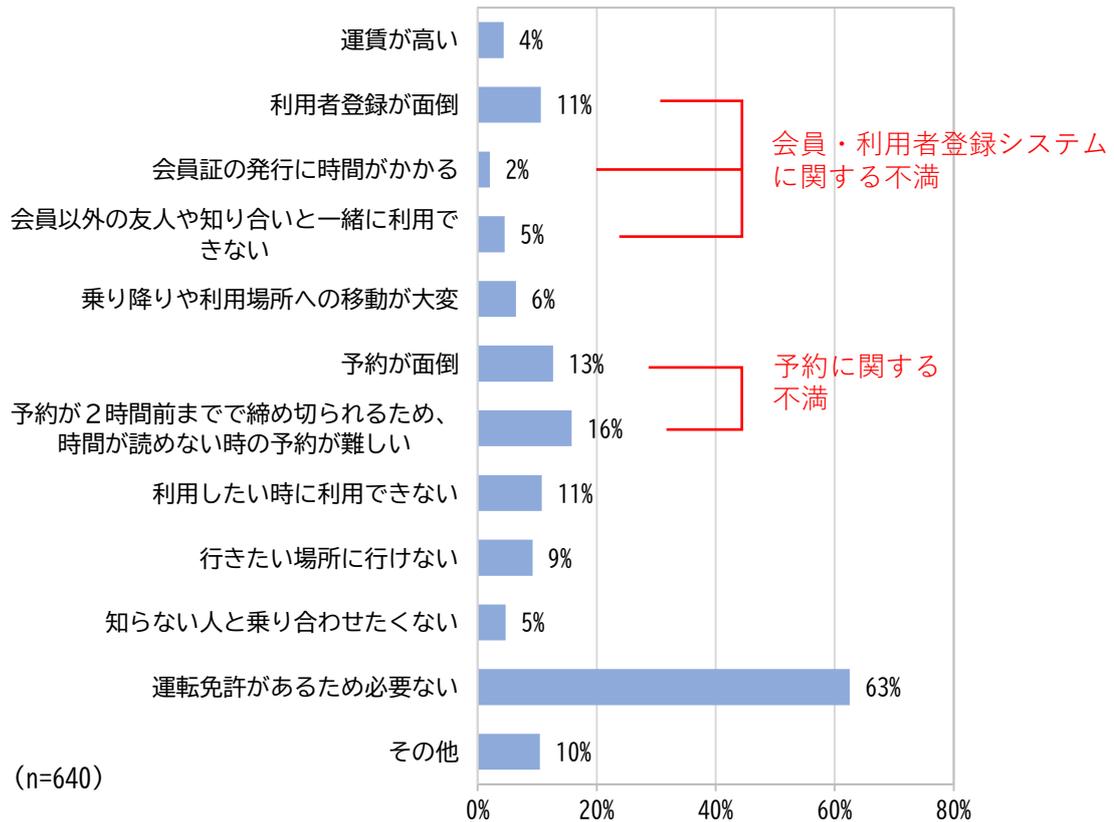
・「よく分からない」が75%と最も多く、次いで「自分の地区では運行していないが、導入されれば乗りたい」が17%、「特に利用したいと思わない」が7%となっています。

→「よく分からない」が約8割であることから、「チョイソコえちぜん」に対する認識が弱く、その理由としては十分に周知が進んでいないことも要因の一つとして考えられますが、次頁の「チョイソコえちぜん」への不満、要望では「運転免許があるため必要ない」が7割近くいることから、多くの人が利用自体を必要としていないことも分かります。



■ 「チョイソコえちぜん」 への不満、要望

・「運転免許があるため必要ない」が63%と最も多く、次いで「予約が2時間前までで締め切られるため、時間が読めない時の予約が難しい」が16%、「予約が面倒」が13%となっています。  
 →予約に関する不満が多いことから、利用予約に関して簡単かつ柔軟な対応が可能となるよう改善が必要です。また、会員・利用者登録システムに関する不満も多いため、利用者登録説明会や、会員証の発行期間短縮など、利用前のサポートや手続きの改善が必要であると考えられます。



〈その他（自由回答）（2024（R6））〉

| その他回答        | 回答数 |
|--------------|-----|
| 利用方法がわからない   | 14  |
| 運行エリアが限られている | 9   |
| 町外への移動ができない  | 5   |
| その他（少数回答）    | 33  |

## 2. 策定の経緯

| 時期                                    | 内容  |
|---------------------------------------|---|
| 2024年度（令和6年度）                         |   |
| 2024年（令和6年）<br>12月24日                 | 第3回 越前町地域公共交通活性化協議会<br>・ 第二次地域公共交通計画 公共交通網の形成イメージ（案）提示        |
| 2025年度（令和7年度）                         |   |
| 2025年（令和7年）<br>6月20日                  | 第1回 越前町地域公共交通活性化協議会<br>・ 第二次越前町地域公共交通計画骨子（素案）について             |
| 2025年（令和7年）<br>9月25日                  | 第2回 越前町地域公共交通活性化協議会<br>・ 第二次越前町地域公共交通計画（素案）について               |
| 2025年（令和7年）<br>12月19日                 | 第3回 越前町地域公共交通活性化協議会<br>・ 第二次越前町地域公共交通計画（案）について                |
| 2025年（令和7年）12月26～<br>2026年（令和8年）1月15日 | パブリックコメントの実施  |
| 2026年（令和8年）<br>2月16日                  | 第4回 越前町地域公共交通活性化協議会<br>・ パブリックコメント結果報告<br>・ 第二次越前町地域公共交通計画の策定 |

### 3. 委員名簿

| 区分   | 所属・役職                     | 氏名（敬称略） |
|--|---------------------------|---------|
| 活性化再生法<br>第4条第1項第1号<br>越前町長又はその指名する町の職員                  | 越前町長                      | 高田 浩樹   |
| 活性化再生法<br>第4条第1項第2号<br>福井県知事の指名する職員                      | 福井県 交通まちづくり課長             | 中出 博行   |
| 活性化再生法<br>第4条第1項第3号<br>一般乗合旅客自動車運送事業者の代表                 | 京福バス(株) 取締役               | 松田 康弘   |
|  | 福井鉄道(株) 取締役               | 田畑 雅人   |
| 活性化再生法<br>第4条第1項第4号<br>公益社団法人福井県バス協会の代表                  | (公社)福井県バス協会 専務理事          | 小林 博之   |
| 活性化再生法<br>第4条第1項第5号<br>一般社団法人福井県タクシー協会の代表                | (一社)福井県 タクシー協会            | 武内 隆敏   |
| 活性化再生法<br>第4条第1項第6号<br>住民又は利用者の代表                        | 朝日地区 住民代表                 | 青山 一男   |
|  |                           | 時田 和一良  |
|  | 宮崎地区 住民代表                 | 原 榮子    |
|  |                           | 川岸 稔    |
|  | 越前地区 住民代表                 | 藤野 和美   |
|  |                           | 仲保 チエコ  |
|  | 織田地区 住民代表                 | 小柳 千代   |
|  |                           | 山下 和雄   |
| 活性化再生法<br>第4条第1項第7号<br>学識経験者                             | 福井工業大学 工学部 建築土木工学科 教授     | 吉村 朋矩   |
| 活性化再生法<br>第4条第1項第8号<br>中部運輸局福井運輸支局長又はその指名する者             | 中部運輸局福井運輸支局 首席運輸企画専門官     | 三屋 雅宣   |
| 活性化再生法<br>第4条第1項第9号<br>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の代表 | 福井県交通運輸産業 労働組合協議会幹事       | 池田 誠    |
| 活性化再生法<br>第4条第1項第10号<br>前各号に掲げる者のほか、町長が必要と認めた者           | 越前町議会議員                   | 米沢 康彦   |
|  | 越前町身体障害者協会長               | 石田 和朗   |
|  | 鯖江警察署交通課長                 | 清水 崇夫   |
|  | 福井県丹南土木事務所 鯖江丹生土木部 管理用地課長 | 善里 峰司   |

## **第二次越前町地域公共交通計画【2026年（令和8年）2月】**

発行 2026年（令和8年）2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

