

平成 2 7 年度第 3 回越前町地域公共交通会議

日時：平成 2 7 年 1 2 月 3 日（木）

午後 1 時 3 0 分から

場所：越前町役場 別館 2 階大会議室

会 議 次 第

1. 開会
2. 町長あいさつ
3. 協議事項
 - （1）地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）に関する事業評価について
 - （2）第三次越前町地域交通計画（案）の策定について
4. その他
5. 閉会

越前町地域公共交通会議

平成 19 年 6 月 1 日設置

平成 26 年 6 月 16 日NW計画策定

①町が目指す方向性(Plan)

地域の概要・公共交通の現状

平成 17 年に合併した旧 4 町村ごとに市街地が分散しており、小規模な集落が数多く点在しています。公共交通網は、隣接する福井市や鯖江市・越前市に通じる路線バスを軸に、町内を巡回する環状ルートバスと、町の中心にある町立総合病院と各地区を結ぶ、地区巡回ルートバスで構成されています。

基本方針・目標

越前町総合振興計画(H23～H27)、越前町地域交通計画(H23～H27)に基づき、公共交通不便・空白地域を解消し、誰もが快適かつ円滑に移動できるように、バスを利用しやすい環境づくりを充実させ、住民や事業者との協働を促しつつ、将来にわたって持続可能な公共交通の構築を目指していく。

① 地域特性に応じた公共交通体系の充実

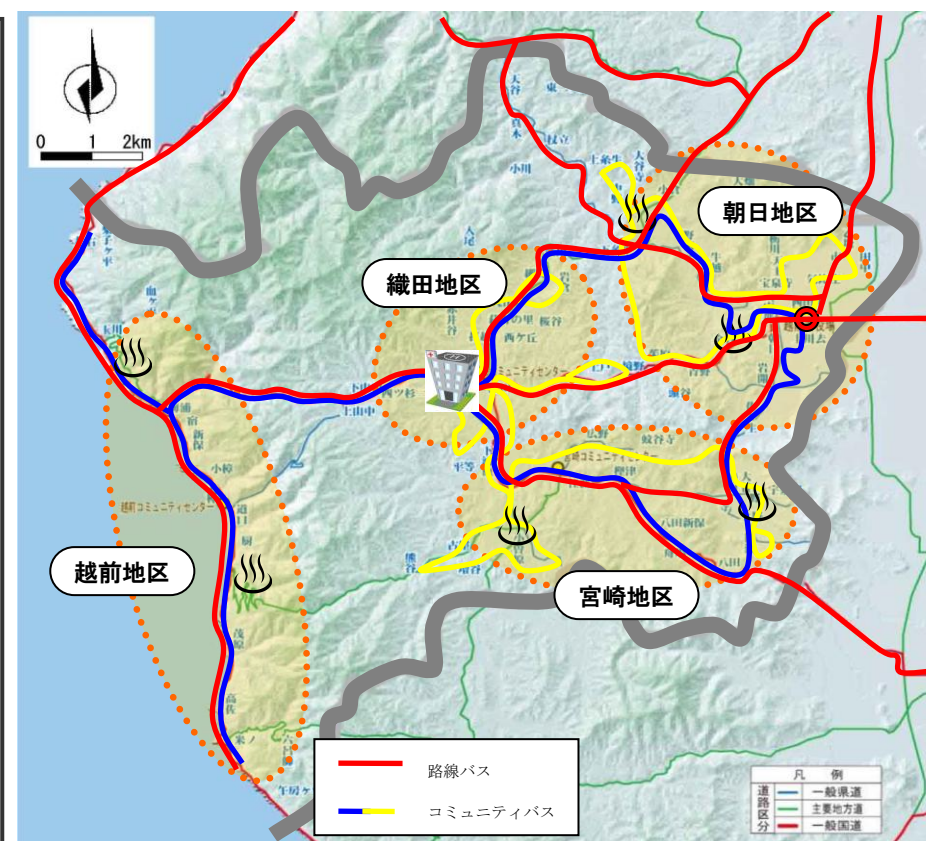
民間路線バスによる幹線軸を基本とし、コミュニティバスとの連携・共存を図り、行政・事業者・地域が協働で検討しニーズに応じた交通体系の構築を図る。

② 誰もが利用しやすい環境づくり

日常的に利用する高齢者や学生の負担軽減や、バス待ち環境の快適性の向上、乗合バスの利用に不慣れな方の抵抗感を和らげる工夫など、住民に利用していただけるサービスの提供を図る。

③ 地域が公共交通を守り育む活動の支援

バス事業者の自助努力や行政支援の限界のあるなかで、利用促進に向けた啓発活動に加え、地域の公共交通を地域住民が自らの育て維持していく意識を醸成を支援する。



②地域公共交通に関する具体的な取り組み及びそのプロセス(Do)

●平成25年度までの取り組み

①地域特性に応じた公共交通体系の充実

- ・利用者の要望に応じ、土曜日の運行を開始。(平成23年6月～運行開始、平成26年9月末をもって運行廃止)
- ・朝日・宮崎・織田地区巡回ルートの利用者の少ない便をデマンド運行方式にすることによって、経費を抑えつつ運行系統を確保しサービスの充実を図った。
(平成23年6月～運行開始)

②誰もが利用しやすい環境づくり

◇生活路線バス運賃補助

高齢者(70歳以上)と心身障がい者の方には、コミュニティバスを100円で利用することができる“公共交通割引カード”を発行している。また、路線バスを利用する際、運転手に「公共交通割引カード」を提示し「生活路線バス運賃補助券」を使用すると、町内区間も100円で乗車できる。

◇生活路線バス通学補助

越前町に在住する高校生等が通学を目的に、路線バスの定期券を購入した場合、1ヶ月往復につき1,000円を補助

◇コミュニティバス利便性向上のための各種乗車券

- ・回数乗車券の販売 100円券11枚綴りの回数乗車券を1,000円で販売
- ・運転免許自主返納者に対する無料定期乗車券の交付
運転免許の全部を自主的に返納する満65歳以上の町民に対して、返納日から10年間コミュニティバスの無料定期乗車券を交付
- ・夏季期間限定定期乗車券の販売
町内の小中高生を対象に、夏休み期間中はコミュニティバスが乗り放題になる夏季期間限定定期乗車券を500円で販売

③地域が公共交通を守り育む活動の支援

◇広報宣伝活動

町の広報誌で定期的に、公共交通情報専用の連載スペースを確保し情報発信を行った。(年4、5回程度)
コミュニティバスを利用する方のほとんどが75歳以上の高齢者であることから、高齢者が多く集まる総合病院や入浴施設、ショッピングセンターなどの協力を得て、施設でのチラシの配布やバス利用者の拡大に努めた。

●平成26年度からの変更点や取り組み

①地域特性に応じた公共交通の充実

基幹路線バスとコミュニティバスの連携、交通結節機能の強化

- ・コミュニティバス利用者、地元自治会、公共交通会議委員からの要望を踏まえ協議した結果、地区巡回ルートで利用者の多い一部の便及び乗合ルートの一部の区間をデマンド運行から定時定路線運行とした。(平成26年10月～ 朝日巡回ルート、宮崎巡回ルート、朝日乗合ルート、越前乗合ルート、織田乗合ルート)
- ・路線バスとコミュニティバス両方の利便性を向上させるため、乗継ぎ時刻やルートの改正を路線バス事業者へ要望し実施された。
(福井鉄道路線バス 【鯖浦線】ショッピングセンターを経由するルートの変更、乗継時刻の改善 【福浦線】通学時の運行時間の改善)
また、コミュニティバス(朝日乗合ルート)においても路線バス・コミュニティバス(環状ルート)への乗継ダイヤを改善した。(平成27年10月～)
- ・著しく利用者が少ない地区巡回ルートの土曜日の運行を廃止とした。(平成26年9月末をもって廃止)

②誰もが利用しやすい環境づくり

- ・地元自治会からの要望により路線バスのバス停の移設を実施した。(移設1ヶ所:朝日区)
- ・交通会議での意見や利用者からの要望により、ハンドブック時刻表を分かり易く工夫した。
- ・コミュニティバス利用者からの要望により予約センターの受付番号をフリーダイヤルへ変更した。
- ・地元自治会からの要望によりバス待合所の整備を実施した。(新規設置:米ノ区1ヶ所)

③地域公共交通に関する具体的な取り組みに対する評価(Check)

隣接する福井市や鯖江市・越前市に通じる路線バスを幹線に、町内を周回する環状バスと、町の中心にある町立総合病院と各地区を結ぶ地区巡回ルートバスを支援的路線(地域内フィーダー系統)としており、コミュニティバスにおいては集落カバー率100%を引き続き維持している。

1. NW計画における目標値と達成状況

【地域内フィーダー系統】 H26. 10. 1～H27. 9. 30 までの実績【上段：乗車人数（定時+デマンド）/下段：乗合率（デマンドのみ）】

路線名	目標値	達成状況	収支率(目標値なし)	運行経緯・考察・課題	今後の対応（具体案）
朝日地区巡回ルート	5, 700人 (2. 7人)	4, 224人 (1. 3人)	3. 8%	H23. 6. 6～デマンド運行開始 ・施設利用者の減、人口減少及び免許を持っていない人の減少、及びデマンド便の利用しにくさに伴う利用者減の影響が大きい。 H26. 10～ デマンド路線の一部を定時路線へ変更したことによって利用者数が増えている路線もある。 ・全体としてバスを守り育てる意識が希薄	H27. 10～改善運行 ・一部デマンド運行⇒定時運行へ 地元自治会や利用者の要望に応じ公共交通会議の協議を経て改善 デマンド路線の利用しやすさの向上 ・受付電話のフリーダイヤルの実施 0778-34-2222⇒0120-34-2228
宮崎地区巡回ルート	3, 100人 (1. 8人)	3, 563人 (1. 3人)	3. 1%		
織田地区巡回ルート	1, 700人 (1. 2人)	1, 472人 (1. 2人)	2. 1%		

・目標値(乗車人数)は前年の実績を目標値としていたが、現状維持も難しく減少傾向となった。また、目標値(乗合率)についてもデマンド路線から定時路線へ変更している便もあるため一概に比較はできないが利用者数とともに減少している。

・効率的で持続可能な運行を継続するため乗客数、乗合率、収支率等を基本的な指標としつつ、地域ごとの現状に則した運行見直し基準を検討する。

公共交通全体としての今後の対応

・今後も地域交通会議において運行状況等を踏まえ運行計画を見直し、PDCAサイクルにより各地域にあった公共交通を目指す。

・乗車人数や収支率による運行見直し(路線の新設、路線の廃止、定時路線⇔デマンド路線)の基準を、町村合併前の地域や市街地、山間部、沿岸部ごとに検討する一方、高齢者等の移動手段としての機能を確保するため、現状の集落カバー率100%を維持していくかどうかを含め、乗車人数や収支率だけによらない基準や最低保障運行の基準等も併せて検討していく。

④自己評価から得られた課題とその対応(Action)

・具体的取り組みに対する対応は前述及び別添の事業評価のとおり

・幹線である路線バス、フィーダー系統や乗合ルートである支線ともに地域交通会議において住民・事業者・町の3者が意識を共有し、PDCAサイクルによって改善や利用促進策の協議等を行い、地域が公共交通を育むための意識の醸成を支援し、将来にわたって持続可能な公共交通の構築を目指す。

⑤アピールポイント(特に工夫した点)

- 町の広報誌にスペースを確保し、地域が公共交通を育むための意識を高めてもらうように情報を発信した。(下記のとおり)
- 山間部で運行する朝日乗合ルート(デマンド)において、地元より要望のあった区間を定時運行とし、路線バスとの乗り継ぎの利便性を向上させ、地域住民の日常生活の移動ニーズにあった移動の足をある程度確保できた。今後も地域住民にとって利用しやすい公共交通としていくとともに、地域の実情にあった改善を進めていく。
- 前年度に引き続き、コミュニティバス時刻表ハンドブックにインデックスの追加や拠点施設の名称・時刻を大きく太字にするなど、利用者にとって分かりやすい時刻表となるようにするとともに、時刻の変更や予約電話番号のフリーダイヤル化等を住民に周知するために全戸にハンドブック時刻表を配布した。
今後も利用者の声を聞きながら、利用者にとって見やすく分かりやすいコミュニティバス時刻表ハンドブック等の改善に努めていく。
- 町内の保育所・学校等の課外授業での利用については、引率者も含めコミュニティバスを無料とすることとし、併せて高齢者等の利用を促した。

[illegible]

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成27年12月 日

協議会名: 越前町地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持事業

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
朝日自動車(株) 朝日地区巡回ルート (平日)	泰澄の杜～幸若苑・古墳公園 ～越前町役場	利用実績や利用者アンケートを 踏まえ交通会議での検討の結果、 地域、交通事業者、町の3 者で利用促進方策の協議をおこ ない、地区巡回ルートの土曜 日を廃止し、一部デマンド運行 から定時路線への変更を実施 した。公共交通の利用促進に ついて広報に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実 施された。	B 年間目標5,700人に対し4,224 人、乗合率2.7人に対し1.3人で あった。人口の減少や泰澄の 杜等の施設利用者の減少、免 許を持っていない人の減少、デ マンド便の電話予約などの利 用のしづらさなどにより利用者 が減少したと考えられる。引き 続き入浴施設や公共施設への アクセスを確保している。 目標設定値は人口減少・施設 利用者数の減少を考慮してお らず過大であった。	利用者アンケート・自治会から の要望・交通会議等において 住民ニーズの把握に努め、路 線バスとコミュニティバス両方 の利便性を向上させるため乗り 継ぎ時刻やルートの変更を随 時実施していく。また、デマンド 運行の予約電話をH27.10月か らフリーダイヤルへ変更。
ニュー交通観光(株) 宮崎地区巡回ルート (平日)	陶寿園～織田バスターミナル ～織田病院	利用実績や利用者アンケートを 踏まえ交通会議での検討の結果、 地域、交通事業者、町の3 者で利用促進方策の協議をおこ ない、地区巡回ルートの土曜 日を廃止し、一部デマンド運行 から定時路線への変更を実施 した。公共交通の利用促進に ついて広報に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実 施された。	B 年間目標3,100人に対して、 3,563人、乗合率1.8人に対し1.3 人であった。若竹荘・陶寿園な ど入浴施設利用客は減少し ているが、デマンド便を定時便 へ変更したことにより利用者が 増えたと考えられる。 引き続き、入浴施設・総合病院 等へのアクセスを確保してい る。	利用者アンケート・自治会から の要望・交通会議等において 住民ニーズの把握に努め、路 線バスとコミュニティバス両方 の利便性を向上させるため乗り 継ぎ時刻やルートの変更を随 時実施していく。また、デマンド 運行の予約電話をH27.10月か らフリーダイヤルへ変更。
福井車輛輸送(株) 織田地区巡回ルート (平日)	織田病院～織田バスターミナ ル～織田病院	利用実績や利用者アンケートを 踏まえ交通会議での検討の結果、 地域、交通事業者、町の3 者で利用促進方策の協議をおこ ない、地区巡回ルートの土曜 日を廃止し、一部デマンド運行 から定時路線への変更を実施 した。公共交通の利用促進に ついて広報に努めた。	A 計画どおり事業は適切に実 施された。	B 年間目標1,700人に対して、 1,472人、乗合率1.2人に対し1.2 人であった。人口の減少や織 田病院等の施設利用者の減 少、免許を持っていない人の減 少などにより利用者が減少した と考えられる。 総合病院等へのアクセスを確 保している。 目標設定値は人口減少・施設 利用者数の減少を考慮してお らず過大であった。	利用者アンケート・自治会から の要望・交通会議等において 住民ニーズの把握に努め、路 線バスとコミュニティバス両方 の利便性を向上させるため乗り 継ぎ時刻やルートの変更を随 時実施していく。また、デマンド 運行の予約電話をH27.10月か らフリーダイヤルへ変更。

第3回
越前町地域公共交通会議資料

第三次 越前町地域交通計画
(案)

平成27年12月3日

越 前 町

目 次

序. 計画策定の背景と目的	1
1. 背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 対象区域	1
4. 計画期間	2
I. 越前町の現状	3
1. 位置	3
2. 人口	4
3. 移動特性	6
4. 公共公益施設	8
II. 公共交通の概要	9
1. 公共交通の現状	9
2. バスサービスレベル評価	2 6
3. バス事業に関する支出	2 7
III. 町民意識調査	2 9
1. 町民アンケート調査概要	2 9
2. 調査結果	3 1
IV. 上位関連計画の整理	4 6
1. 越前町総合振興計画 後期基本計画	4 6
2. 新世紀ふくい生活交通ビジョン	4 6
V. 公共交通の課題	4 7
1. 第2次越前町地域交通計画のフォローアップ	4 7
2. 越前町における交通の現況と課題の整理	4 8
VI. 越前町地域交通計画	4 9
1. 将来像	4 9
2. 基本方針	5 0
3. 基本方針の達成有無を評価する指標	5 1
4. 基本方針を実現するために行う事業	5 2
VII. 実現化に向けて	6 1
1. 住民・企業などとの連携による施策の具体化・実施	6 1
2. 計画の進捗管理や見直しなど	6 1

序. 計画策定の背景と目的

1. 背景と目的

越前町は、平成 17 年 2 月に旧朝日町・旧宮崎村・旧越前町・旧織田町の 3 町 1 村が合併し誕生しました。合併を機会に、公共交通不便・空白地域を解消して、だれもが快適かつ円滑に移動でき、越前町の一体性の醸成及び均衡ある発展を支える交通環境のあり方を明らかにする「越前町地域交通計画」を平成 18 年 3 月に策定しました。また、同計画を見直し、住民ニーズや社会情勢の変化に対応するために「第 2 次越前町地域交通計画」を平成 23 年 3 月に策定しました。

越前町では、市街地が分散しており、小規模な集落が田園・中山間地域に数多く点在しています。平成 22 年の人口は 23,160 人ですが、少子高齢化と人口減少が進んでおり、平成 37 年の将来人口が 20,145 人、平成 72 年には 12,929 人にまで減少すると予測されています。また、平成 72 年には 15 歳未満人口が 44%に減少、15～65 歳人口が 49%に減少、65 歳以上人口が 77%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。

町民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」が運行されていますが、町内を走る路線バスは、全てが赤字路線で国・県・町の補助金によって運行を維持しているのが現状です。また、平成 18 年 6 月から運行を開始したコミュニティバスは、聞き取り調査や乗降調査などを通じて把握した町民ニーズにより、路線の見直し、バス停の新設、及び無料運行の実施などによる利用促進に努めてきましたが、年間の利用者数が減少するとともに、行政負担が増加し、持続的に公共交通を維持していくことが困難な情勢となっています。

このため、越前町では、地域住民はもとより交通事業者、関係行政機関、学識経験者などによる越前町地域公共交通会議における協議を経て、地域の実態に応じて将来にわたって持続可能な公共交通を実現するための「第三次越前町地域交通計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、「第 2 次越前町総合振興計画」を上位計画とし、また地域版総合戦略と連携を取りながら、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計画として位置づけます。

3. 対象区域

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

4. 計画期間

本計画の目標年次は、「第2次越前町総合振興計画」との整合を図るため、5年後の平成32年度とし、住民ニーズや社会経済情勢の変化などに柔軟に対応するため、逐次見直しを行うこととします。

計画期間：平成28年4月～平成33年3月

I. 越前町の現状

1. 位置

越前町は、福井県嶺北地方の西端に位置し、東西 17.9km、南北 17.3km、面積は 152.91km²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。



図 I-1 位置図



図 I-2 地形図

2. 人口

(I) 人口・高齢化率

越前町の人口は 22,823 人（H27、速報値）であり、平成 12 年までは緩やかな減少傾向で推移していましたが、今後も減少傾向が引き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、世帯人員は平成 22 年時点で 3.44 人/世帯であり、核家族化が進行しています。

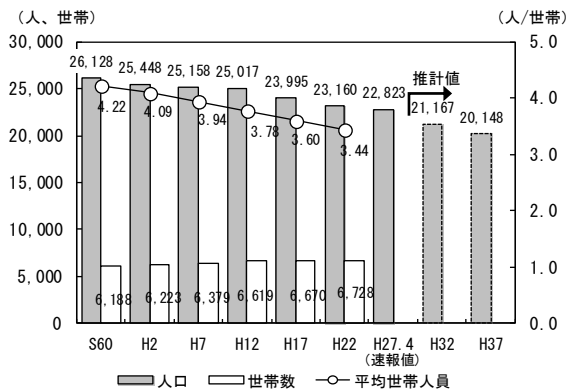


図 1-3 人口・世帯数の推移

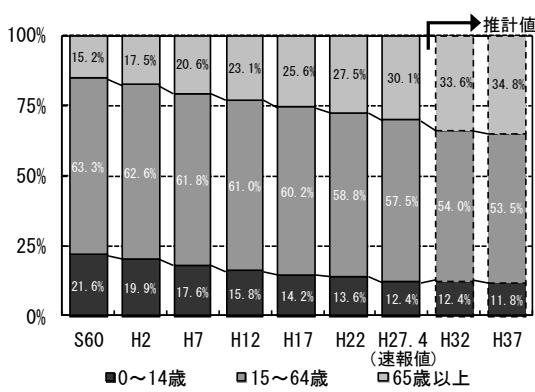


図 1-4 年齢構成比の推移

資料（確定値）：国勢調査（H27.4 速報値は越前町調べ）

（推計値）：国立社会保障・人口問題研究所

(2) 人口分布

人口分布（H27）は、各地区ともに役場・コミュニティセンター周辺に人口 500 人以上の集落が集中し、その他の大半の集落は、国道や県道の沿線に形成されています。

人口規模が 100 人未満の集落が約 50%、65 歳以上の高齢化率が 30%以上の集落が約 50%を占めています。また、高齢化率が高い集落は、規模の小さい集落が占めています。

表 1-1 人口・高齢化率別の集落数

高齢化率 集落人口	10～19%	20～29%	30～39%	60～69%	40～49%	50～59%	80%～	総計	累計
0～19		1	1	1	1	2	1	7	8%
20～39	1	2	1	1	2			7	16%
40～59		5	9		1			15	33%
60～79	1	3	5		1			10	44%
80～99	1	3	1					5	49%
100～199	2	10	4	1				17	69%
200～299		2	3					5	74%
300～399	1	1	2					4	79%
400～499		4						4	83%
500～999		6	3		1			10	94%
1000～	1	2	1		1			5	100%
総計	7	39	30	3	7	2	1	89	
累計	8%	52%	85%	89%	97%	99%	100%		

資料：越前町調べ（H27）

※人口が 100 人未満で、高齢化率が 50%以上の集落：杖立、真木、東二ツ屋、午房ヶ平、脇、笈松

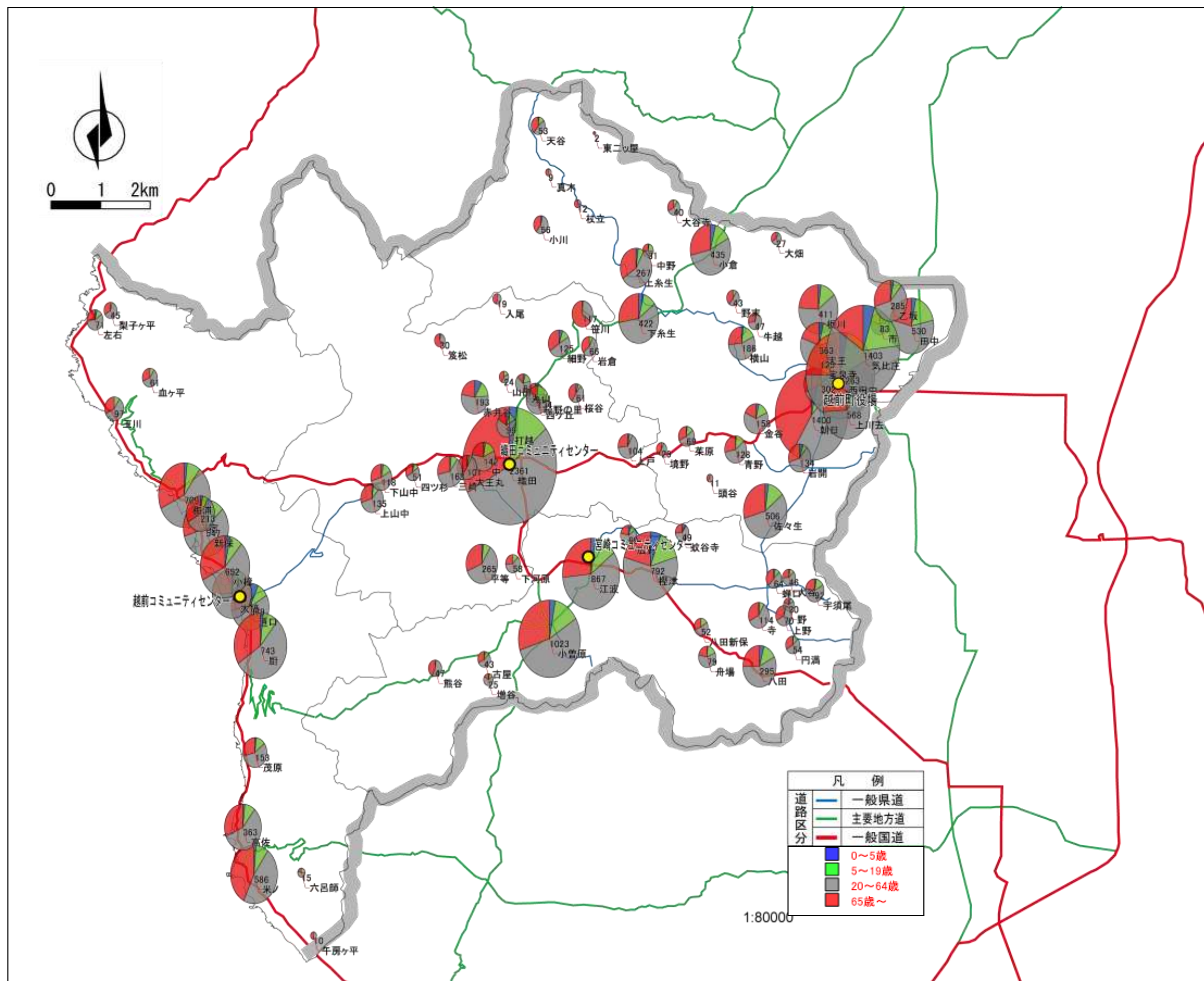


図 I-5 人口分布

3. 移動特性

① 通勤・通学移動

越前町に住む 15 歳以上の就業者 11,563 人（H22）のうち 5,864 人（51%）が町外へ通勤しています。主な通勤先は、福井市が最も多く、次いで鯖江市、越前市となっています。

また、15 歳以上の通学者 1,070 人（H22）のうち、636 人（59%）が町外の高校や大学等へ通学しています。主な通学先は、福井市が最も多く、次いで越前市、鯖江市となっています。

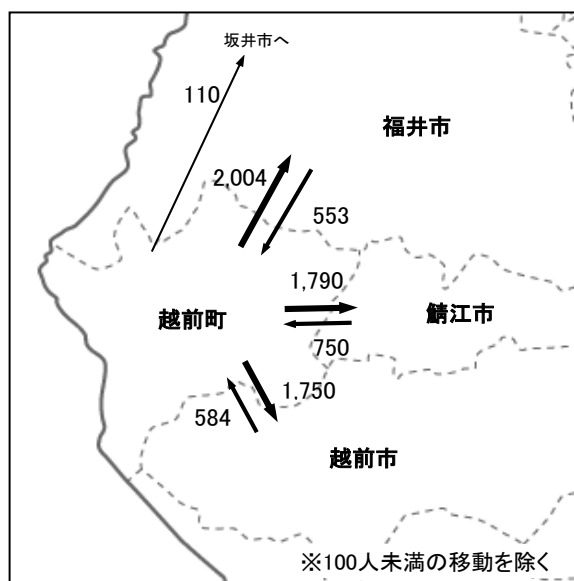


図 I-6 通勤移動（単位：人/日）

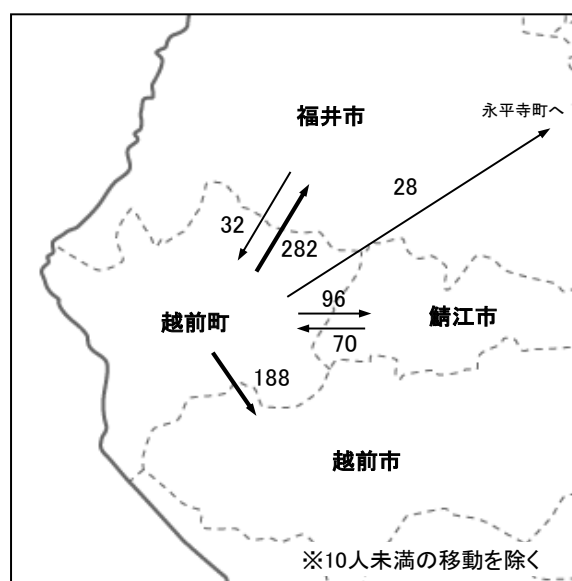


図 I-7 通学移動（単位：人/日）

出典：平成 22 年国勢調査
越前町関連の通勤通学移動を記載

② 移動手段別地区間移動

徒歩・二輪車を除く移動では、各地区区内で完結する移動は多いものの、越前町内各地区間の移動はそれほど多くありません。一方で、隣接する福井市、鯖江市、越前市への移動が多くなっています。

各地区発の移動手段の割合は、自動車が 80%前後と圧倒的に多く、次いで徒歩、二輪車と続きます。公共交通による移動は、バス・鉄道を合わせても各地区とも 2%から 3%程度しかありません。

バス・鉄道による地区間の移動をみると、朝日地区と福井市との移動が多いことがわかります。また、越前地区と朝日地区・織田地区・福井市の移動が多くなっています。

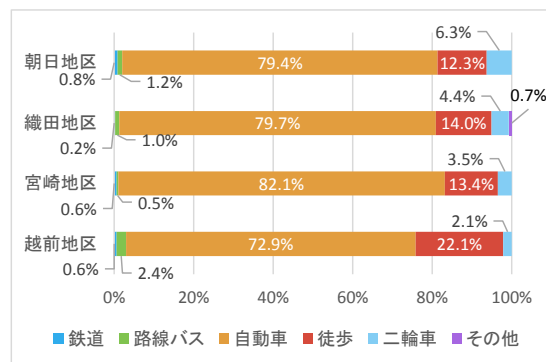
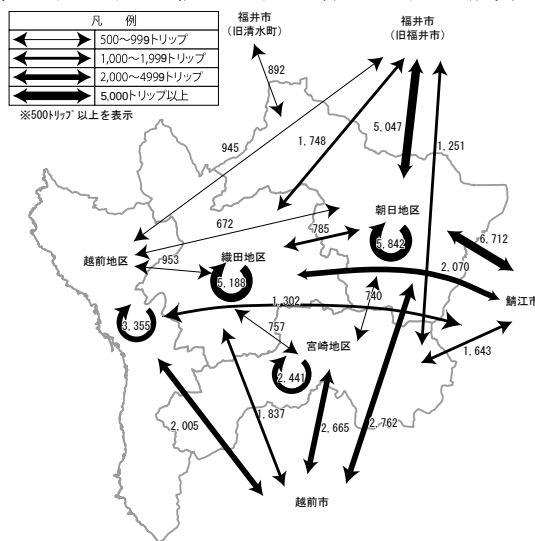


図 I-8 徒歩・二輪車除く移動（単位：人/日）

図 I-9 各地区発の移動手段割合

出典：平成 17 年第 3 回福井都市圏パーソントリップ調査

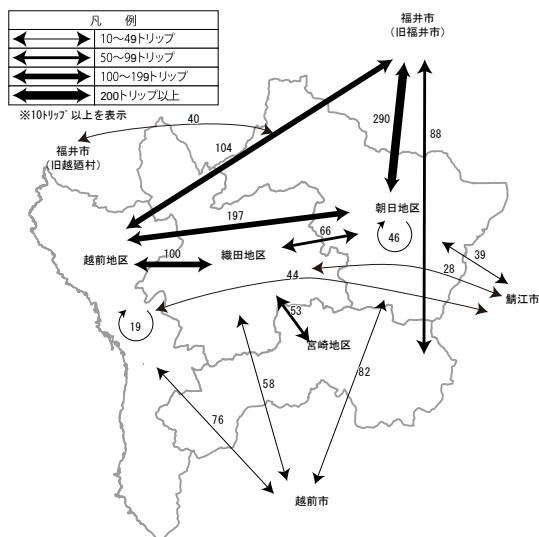


図 I-10 バス・鉄道による移動（単位：人/日）

出典：平成 17 年第 3 回福井都市圏パーソントリップ調査

II. 公共交通の概要

1. 公共交通の現状

(1) コミュニティバス

① 運行概要

越前町では、環状ルート、巡回ルート（朝日地区・宮崎地区・越前地区・織田地区）、乗り合いルート（朝日地区・越前地区・織田地区）から構成されるコミュニティバス「フレンドリー」号を運行しており、町民の足として日々利用されています。

表 II-1 コミュニティバス「フレンドリー号」運行概要

ルート名・時刻表		運行日	運休日	巡回する主な公共施設
1	環状ルート(右・左)平日	月曜日～土曜日	・日曜日 ・年末年始(12月29日～1月3日) ・地区巡回ルート・乗り合いルート(土曜日運休) ・織田地区巡回ルート(祝日運休)	泰澄の杜、幸若苑、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(右・左)土曜日			
3	朝日地区巡回ルート	月曜日～金曜日 一部デマンド方式		泰澄の杜、幸若苑、越前町役場、西田中バスターミナル など
4	宮崎地区巡回ルート	月曜日～金曜日 一部デマンド方式		陶寿園、陶芸村、織田バスターミナル、織田病院 など
5	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、織田病院、織田コミュニティセンター、アクティブハウス、織田バスターミナル など
6	織田地区巡回ルート	月曜日～金曜日 一部デマンド方式		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
7	朝日地区乗り合いルート	月曜日・水曜日・木曜日 一部デマンド方式		泰澄の杜、幸若苑、越前町役場、西田中バスターミナル など
8	越前地区乗り合いルート	月曜日・水曜日・金曜日 一部デマンド方式		なぎさの湯、越前コミュニティセンター など
9	織田地区乗り合いルート	火曜日・木曜日 一部デマンド方式		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



図 II-1 コミュニティバス運行経路・時刻表(平成26年度～)

② コミュニティバスの乗車人数の推移

環状ルート、巡回ルート、乗り合いルートを合わせた総乗車人数は、平成 23 年度には年間 55,000 人ほどであったものの徐々に減少し続けており、平成 26 年度には 44,000 人以下に落ち込んでいます。平成 23 年度の乗車人数を 100%とした場合、平成 26 年度は 80%程度まで減少しています。

ルート別にみると、すべてのルートで減少傾向が見られます。中でも巡回ルートの下落率が高くなっています。

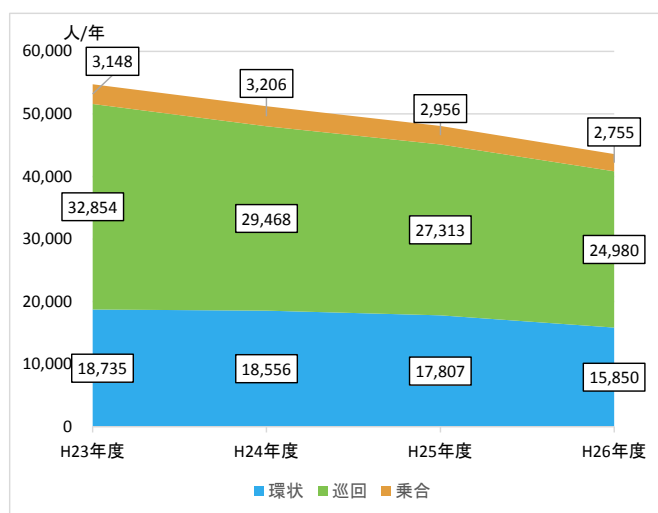


図 II-2 コミュニティバス年間乗車人数の推移

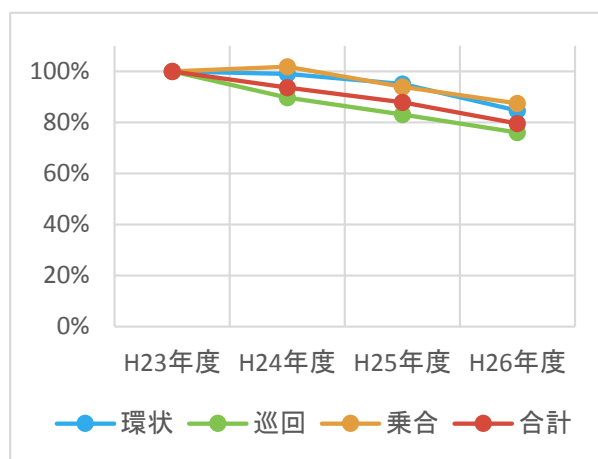


図 II-3 平成 23 年を 100%とした場合の乗車人数の変化

③ コミュニティバスの各バス停乗車人数（平成 26 年度）

「織田病院」や、「泰澄の杜」「陶寿園」「なぎさの湯」などの温浴施設、織田・西田中のバスターミナル、メルシ前での利用が多くなっています。

一方、丘陵部である「六呂師」「大畑」などのバス停での利用はほとんどありません。また、織田地区中心部や朝日地区中心部のバス停が密集した箇所において、ほとんど利用のないバス停が散見されます。

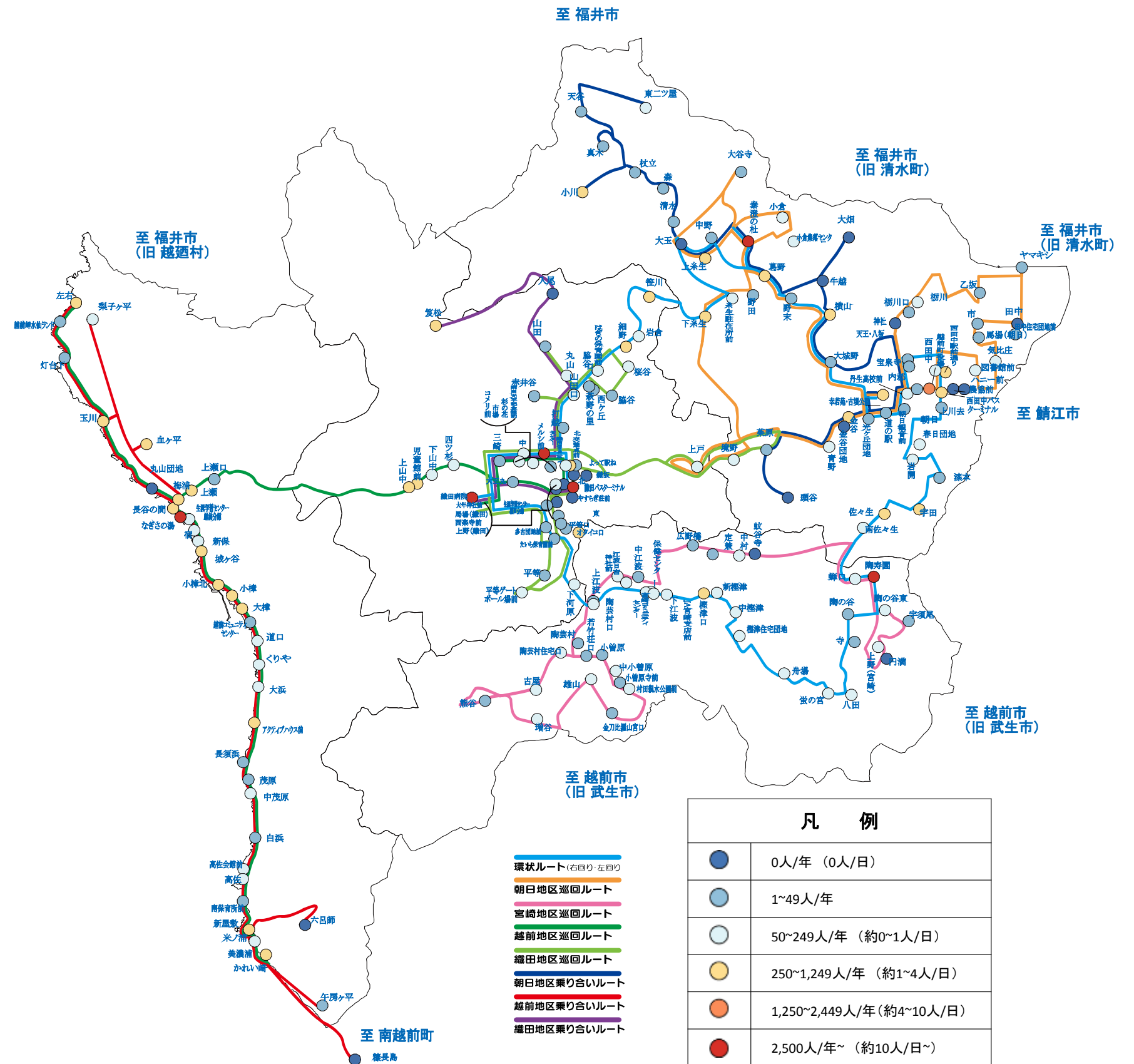


図 11-4 平成 26 年度 各バス停乗車人数

④ 環状ルートに乗車人数の推移

(ア) 平日

平成 23 年度から平成 24 年度まではほぼ横ばいで推移していますが、それ以降減少傾向が見られます。

平成 23 年度に乗車人数を 100%とした場合をみると、平成 25 年度までは便によっては微増していますが、平成 26 年度では全ての便で利用が減少しています。

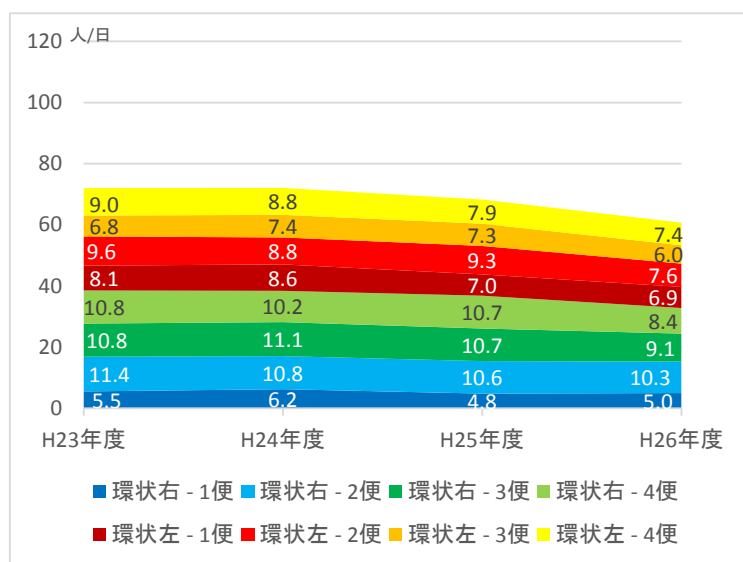


図 II-5 乗車人数の推移（環状ルート）

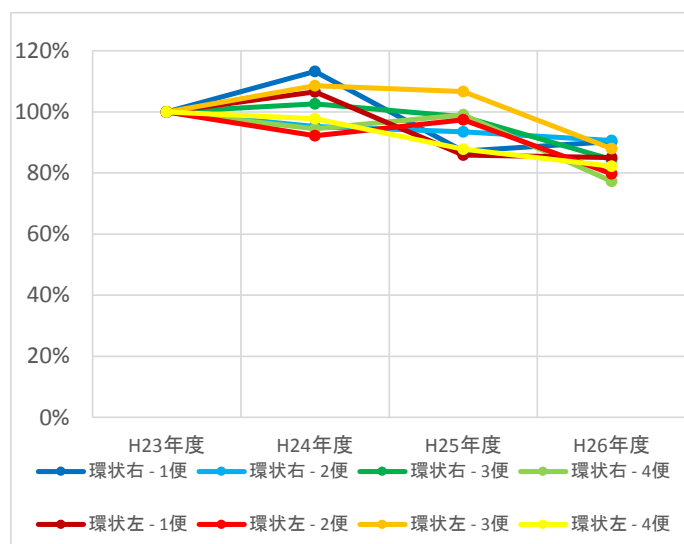


図 II-6 平成 23 年を 100%とした場合の乗車人数の変化（環状ルート）

乗車人数の月推移をみると、右回りの3便・4便の利用が多い様子が見られます。これらの便は、平成25年度までは乗車の多い月もありましたが、26年度には減少傾向が見られます。その他の便はほぼ横ばいか、微減傾向が見られます。

曜日別の乗車人数をみると、平成23年度から平成25年度では、泰澄の杜が休館である火曜日の利用がやや少なくなっています。平成26年度には、陶寿園が定休日である月曜日の利用が火曜日より少なくなっています。

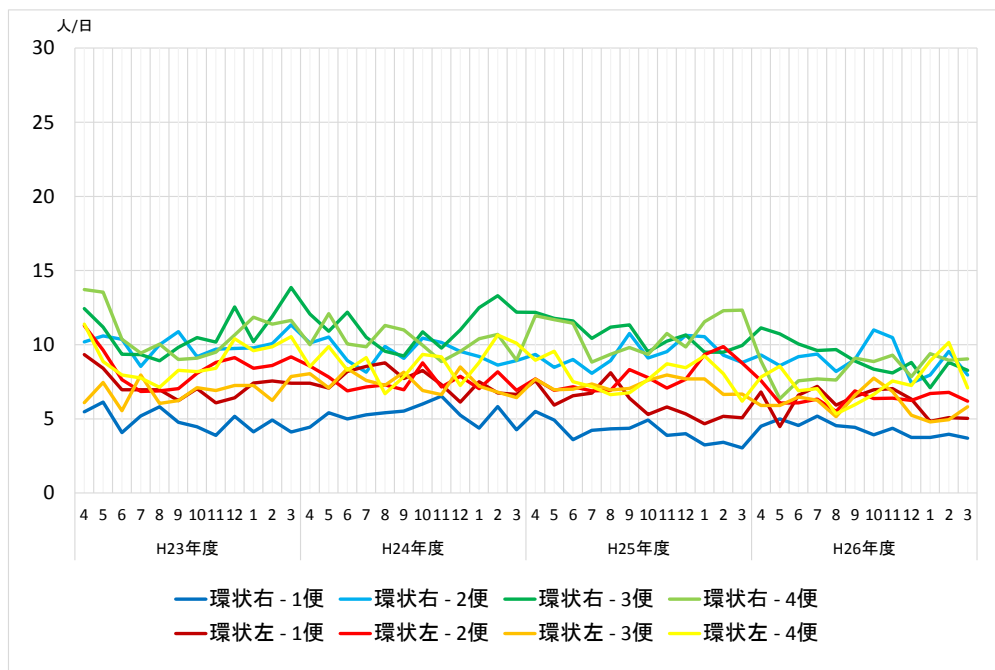
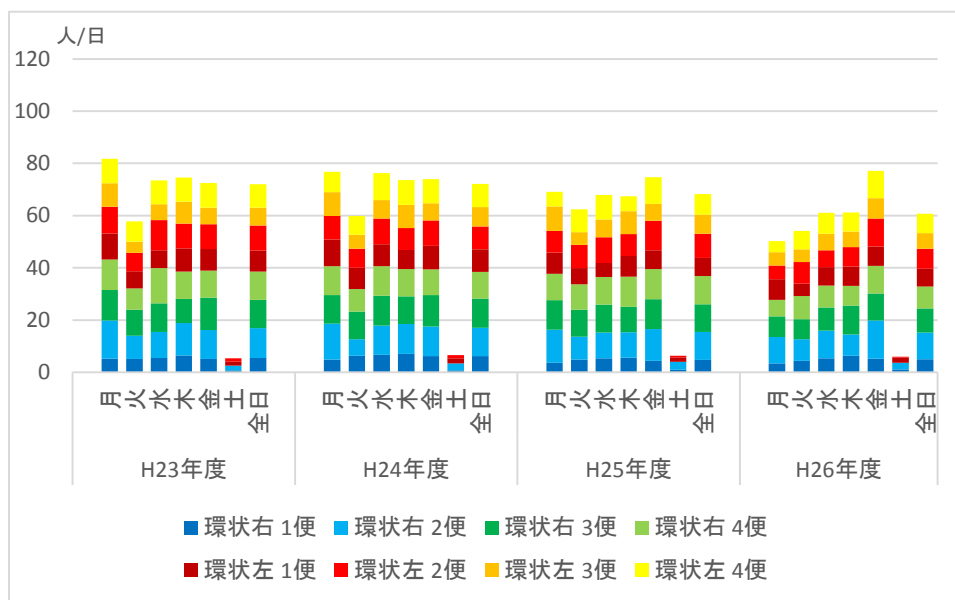


図 II-7 乗車人数の月推移（土曜日以外）（環状ルート）



※全日は土曜日を除く

図 II-8 曜日別乗車人数（環状ルート）

(イ) 土曜日

全体としては6人/日程度の乗車人数でほぼ横ばいとなっています。

便ごとにみると、環状右の2便と環状左の1便の利用が多く、微増傾向にあります。

環状左の2便は乗車人数が減少傾向であり、H26年では0.4人/日の利用しかありません。

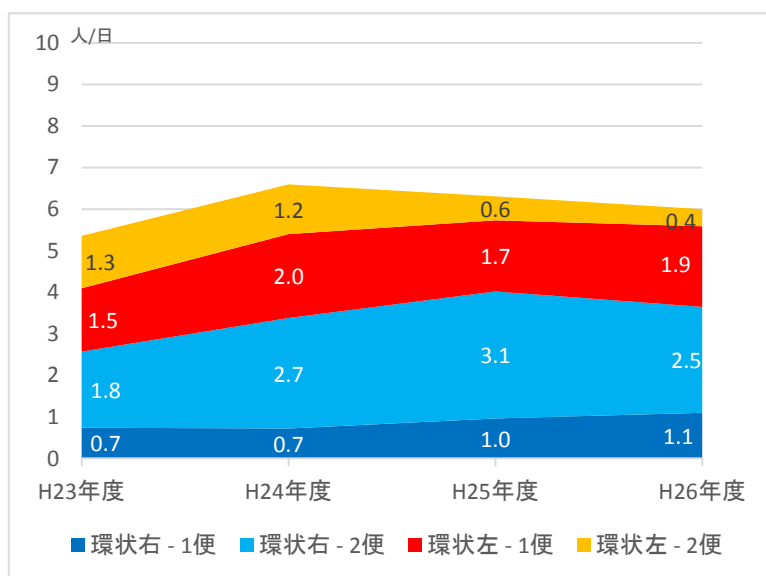


図 II-9 乗車人数の月推移（環状ルート）

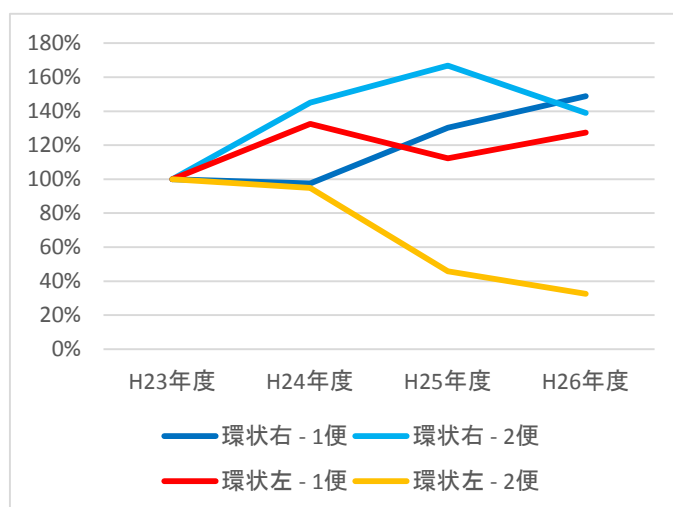


図 II-10 平成 23 年を 100%とした場合の乗車人数の変化（環状ルート）

⑤ 巡回ルートに乗車人数の推移

全体として乗車人数は減少傾向にあります。越前巡回ルートのみ平成 24 年度に乗車が増加し、定着している様子が見られます。その他のルートは減少が著しく、織田巡回ルートでは平成 23 年と比較して乗車人数が半分以上にまで落ち込んでいます。

曜日別にみると、全体的には平成 23 年度には火曜日のみ利用が少なかったものが、平成 25 年度以降は木曜日の利用も少なくなっています。

図 II-11 乗車人数推移（巡回ルート）

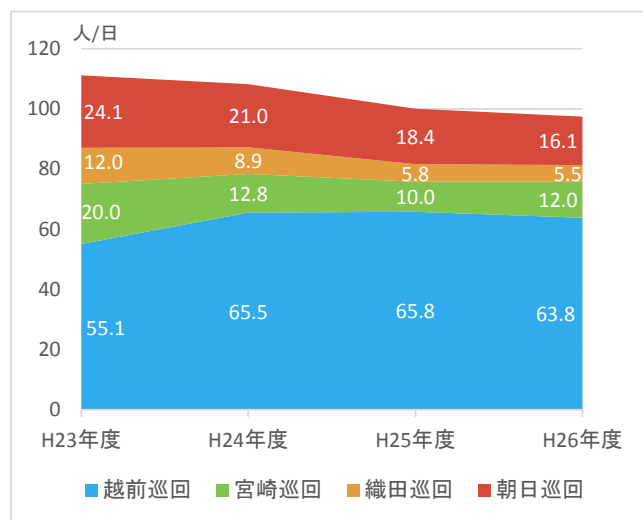


図 II-12 H23 年度を 100%とした乗車人数（巡回ルート）

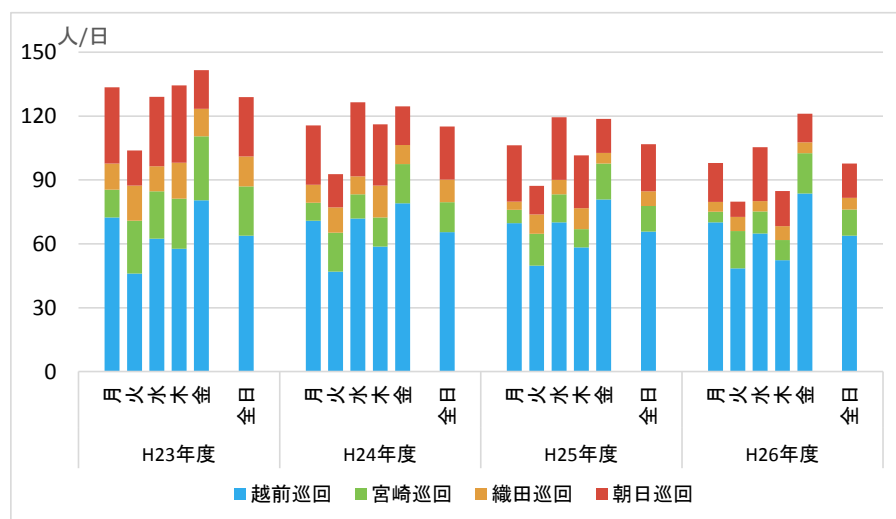
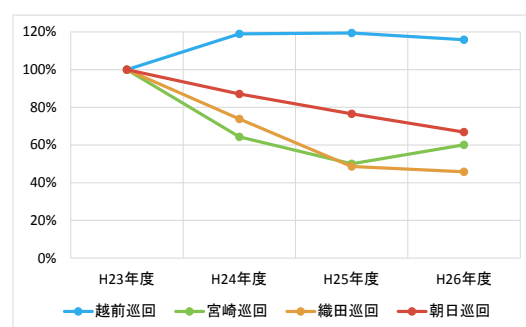


図 II-13 曜日別乗車人数（巡回ルート）

(ア) 朝日地区巡回ルート

1 便、5 便の利用が多く、行きは 1 便を利用し、帰りに 5 便を利用するという利用形態が主であると想定されます。乗車人数は一貫して減少していますが、特に 1 便・5 便の利用が平成 23 年度には 10 人/日程度あったものが、平成 26 年度には 5~6 人/日程度まで落ち込んでいることが影響しています。

表 II-2 年度別乗車人数（朝日地区巡回）

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
運行日数（日）	299	307	308	257
年間乗車人数(人)	7,201	6,441	5,676	4,139
日平均乗車人数(人/日)	24.1	21.0	18.4	16.1

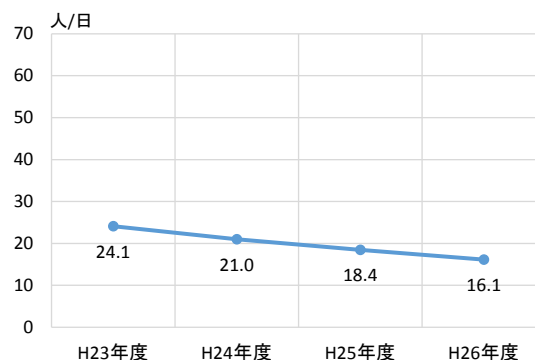


図 II-14 日平均乗車人数の推移
(朝日地区巡回)

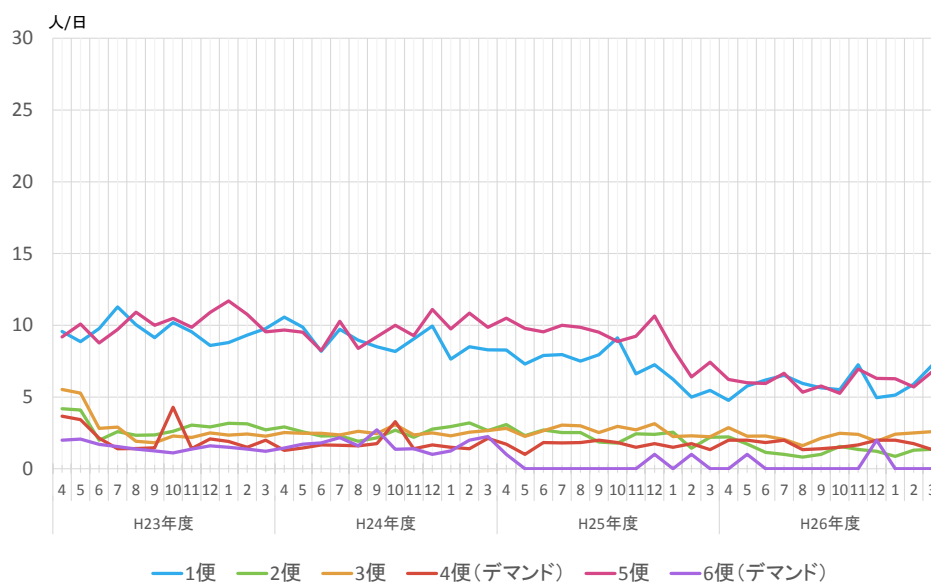


図 II-15 乗車人数の月別推移（便別）（朝日地区巡回）

(イ) 宮崎地区巡回ルート

2便、5便の利用が多く、行きは2便を利用し、帰りに5便を利用するという利用形態が主であると想定されます。乗車人数は一貫して減少していますが、特に2便・5便の利用が平成23年度には10人/日程度あったものが、平成26年度には5人/日以下にまで落ち込んでいることが影響しています。

表 II-3 年度別乗車人数（宮崎地区巡回）

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
運行日数（日）	290	307	308	263
年間乗車人数(人)	5,789	3,648	3,076	3,155
日平均乗車人数(人/日)	20.0	11.9	10.0	12.0

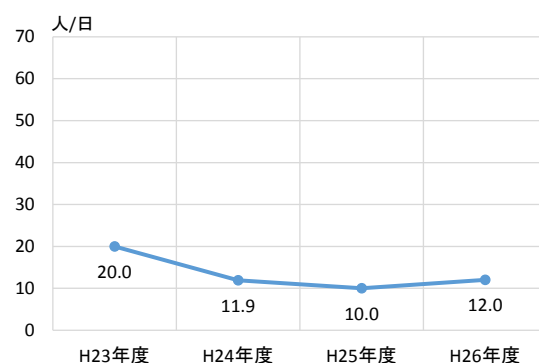


図 II-16 日平均乗車人数の推移
（宮崎地区巡回）

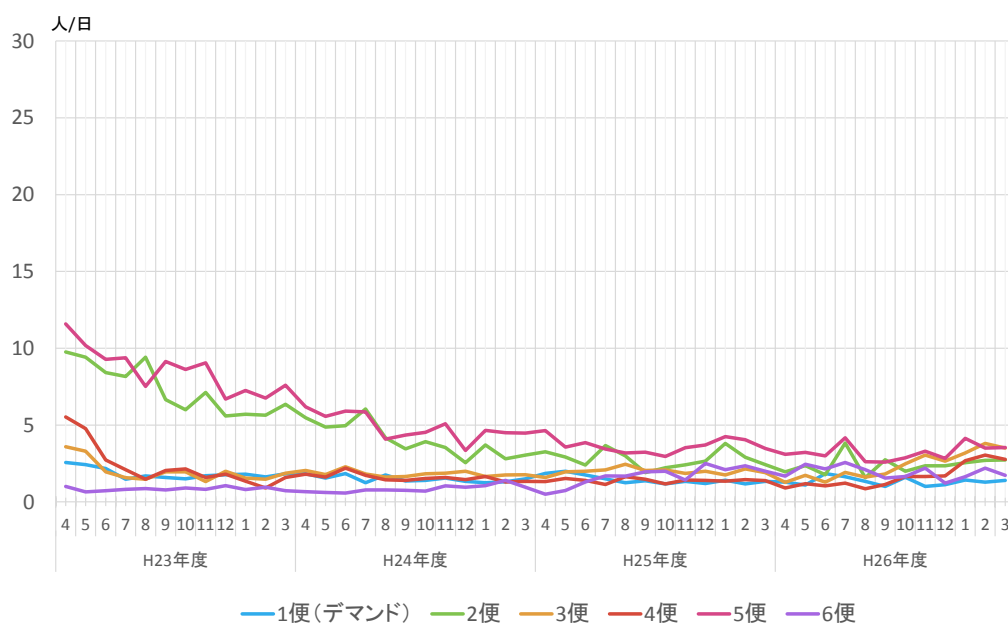


図 II-17 乗車人数の推移（便別）（宮崎地区巡回）

(ウ) 越前地区巡回ルート

全体の利用としてはほぼ横ばいとなっています。

2便と3便の利用が20人/日程度と多く、次いで4便の利用が12人/日程度で推移しています。1便・5便の利用は微減傾向であるものの、4便の利用が微増傾向となっています。

表 II-4 年度別乗車人数（越前地区巡回）

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
運行日数（日）	298	256	256	256
年間乗車人数(人)	16,419	16,775	16,844	16,339
日平均乗車人数(人/日)	55.1	65.5	65.8	63.8

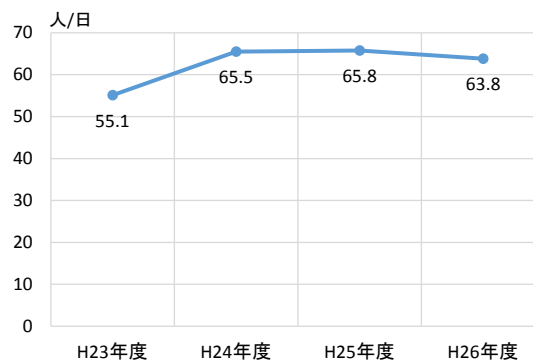


図 II-18 日平均乗車人数の推移（越前地区巡回）

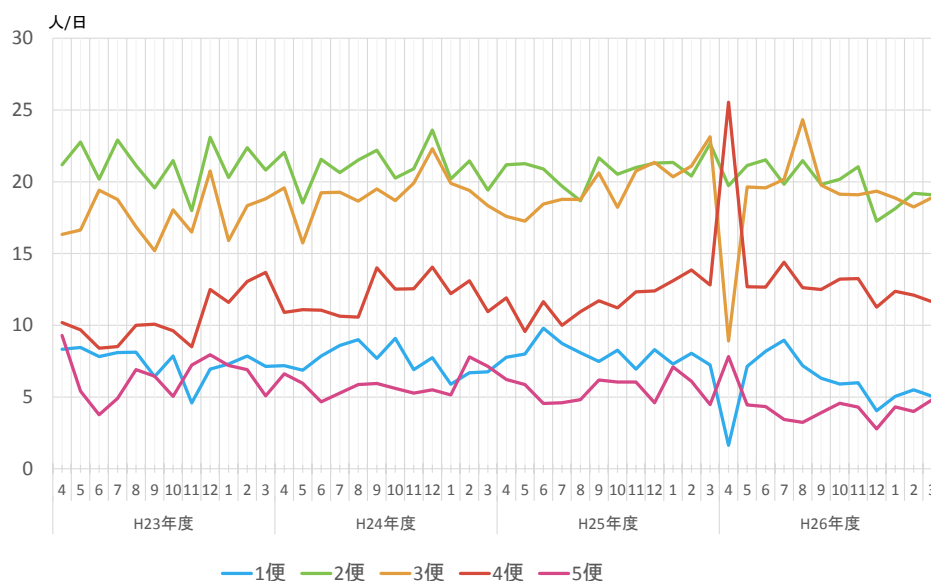


図 II-19 乗車人数の月別推移（便別）（越前地区巡回）

(二) 織田地区巡回ルート

全体として減少傾向であり平成 26 年度には平成 23 年度と比較し、半分程度まで利用が減少しています。

定期便である 4～6 便の利用と 10～12 便の利用が多くなっています。また、これらの便は季節変動がみられ、冬季の利用が多くなっています。

しかしながら、定期便である 4～6 便の利用と 10～12 便は季節変動を繰り返しながらも減少傾向となっています。

表 II-5 年度別乗車人数（織田地区巡回）

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
運行日数（日）	287	294	294	245
年間乗車人数(人)	3,445	2,604	1,717	1,347
日平均乗車人数(人/日)	12.0	8.9	5.8	5.5

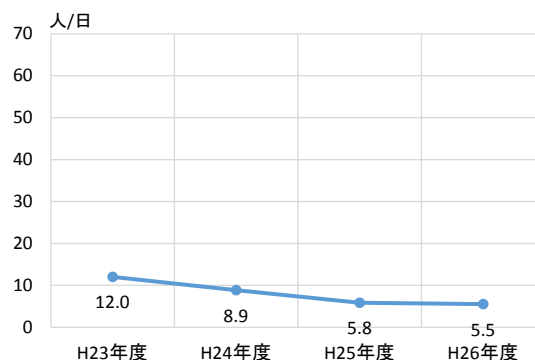


図 II-20 日平均乗車人数の推移
(織田地区巡回)

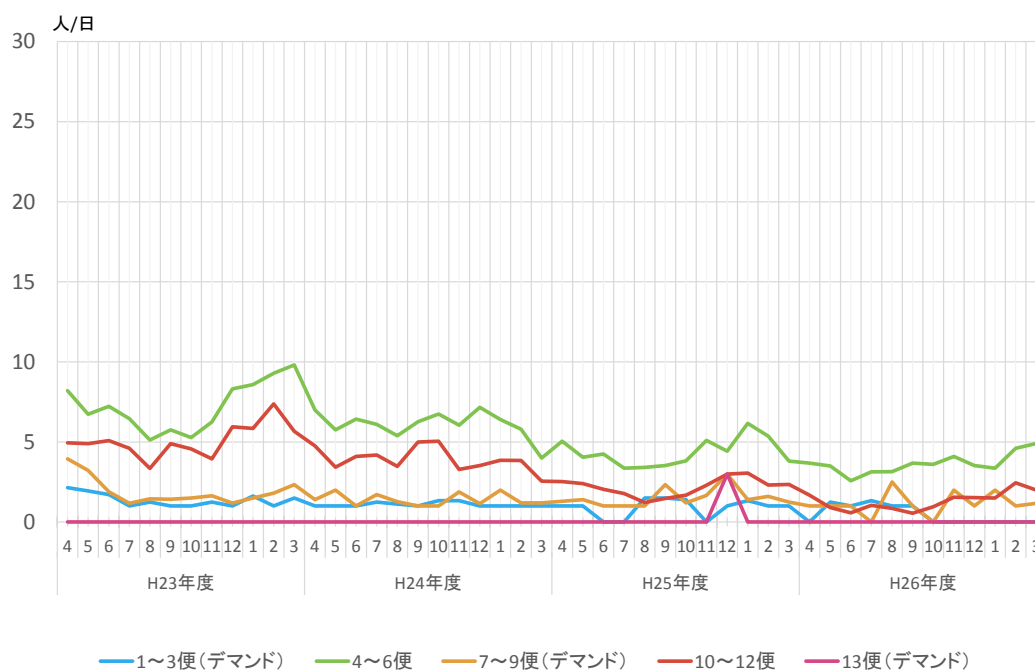


図 II-21 乗車人数の月別推移（便別）（織田地区巡回）

⑥ 乗り合いルート of 乗車人数の推移

全体として乗車人数は減少傾向にあります。越前乗り合いルートは増加傾向が見られ、織田乗り合いルートはほぼ横ばいとなっています。しかしながら、朝日乗り合いルートは利用が半減しています。

曜日別では、朝日乗合の木曜日の利用が近年低下傾向にあります。

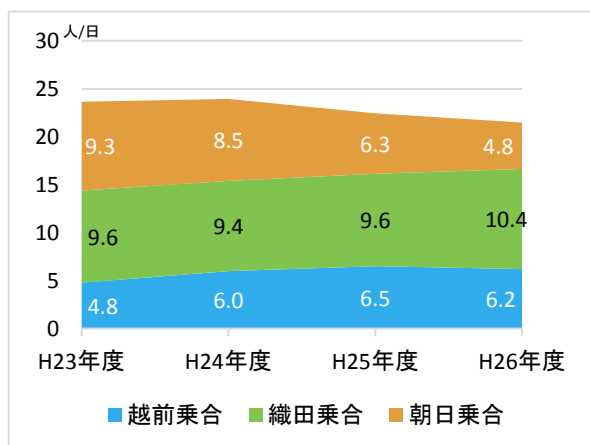


図 II-22 乗車人数推移（乗り合い）

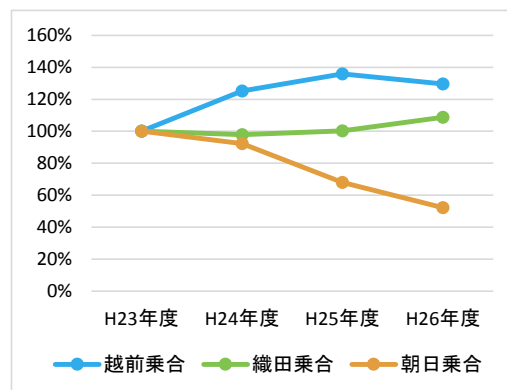


図 II-23 H23 年度を 100%とした乗車人数

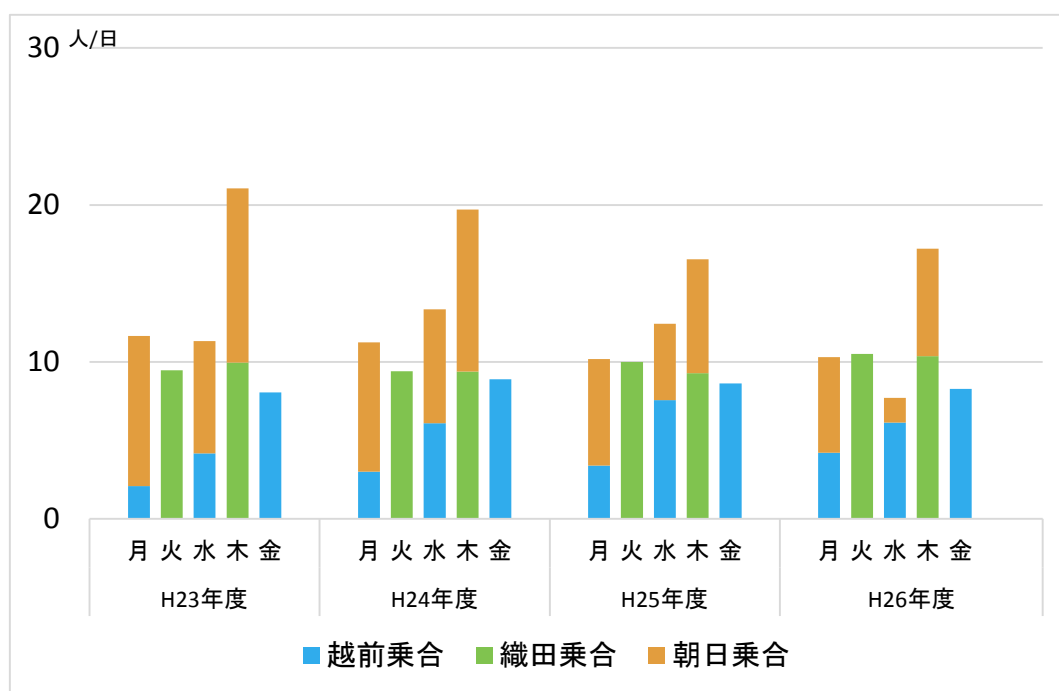


図 II-24 曜日別乗車人数（乗り合い）

(ア) 朝日地区乗り合いルート

定期便である 1 便・4 便の利用が他と比較して多い傾向があります。しかしながら、これらの便の利用は減少傾向にあり、平成 23 年度には 5 人/日程度であったものが平成 26 年度には半分程度まで落ち込んでいます。

表 II-6 年度別乗車人数（朝日地区乗り合い）

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
運行日数（日）	154	153	154	153
年間乗車人数(人)	1,425	1,307	970	740
日平均乗車人数(人/日)	9.3	8.5	6.3	4.8

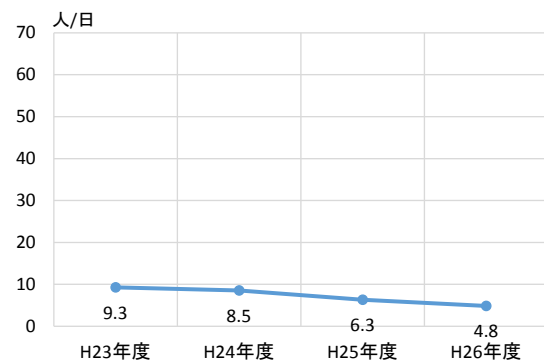


図 II-25 日平均乗車人数の推移
(朝日地区乗り合い)

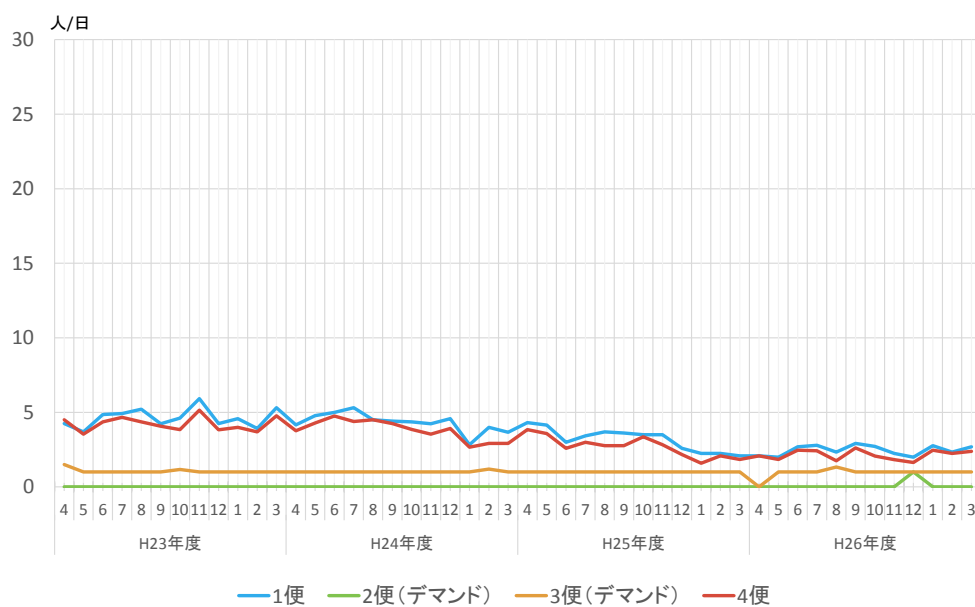


図 II-26 乗車人数の月別推移（便別）（朝日地区乗り合い）

(イ) 越前地区乗り合いルート

全体の利用は微増傾向にあります。

1 便・3 便の利用が 2 便より多い傾向がありますが、平成 25 年度以降は明確な差異が見られなくなっています。

表 II-7 年度別乗車人数
(越前地区乗り合い)

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
運行日数(日)	155	155	154	153
年間乗車人数(人)	743	930	1,003	950
日平均乗車人数(人/日)	4.8	6.0	6.5	6.2

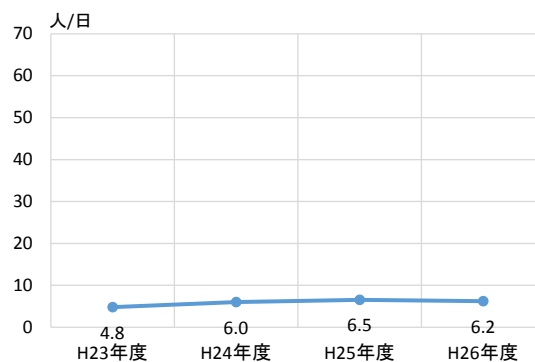


図 II-27 日平均乗車人数の推移
(越前地区乗り合い)

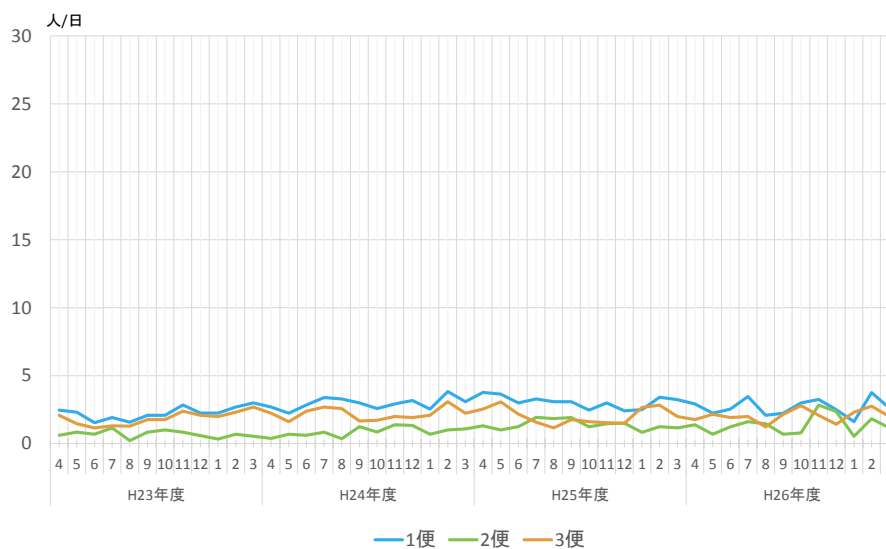


図 II-28 乗車人数の月別推移 (便別) (越前地区乗り合い)

(ウ) 織田地区乗り合いルート

定時運行を含む 1 便・4 便の利用が 5 人/日程度でほぼ横ばいで推移しています。
デマンド方式である 2 便、3 便の利用は平成 26 年度にはほぼなくなっています。

表 II-8 年度別乗車人数
(織田地区乗り合い)

	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
運行日数(日)	102	103	102	102
年間乗車人数(人)	980	969	983	1,065
日平均乗車人数(人/日)	9.6	9.4	9.6	10.4

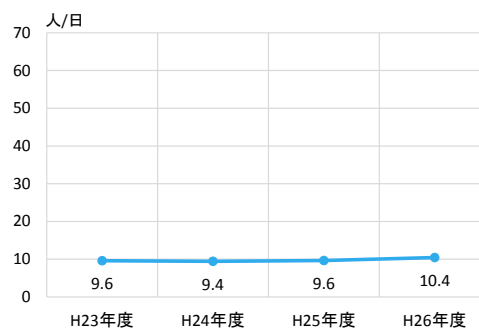


図 II-29 日平均乗車人数の推移
(織田地区乗り合い)

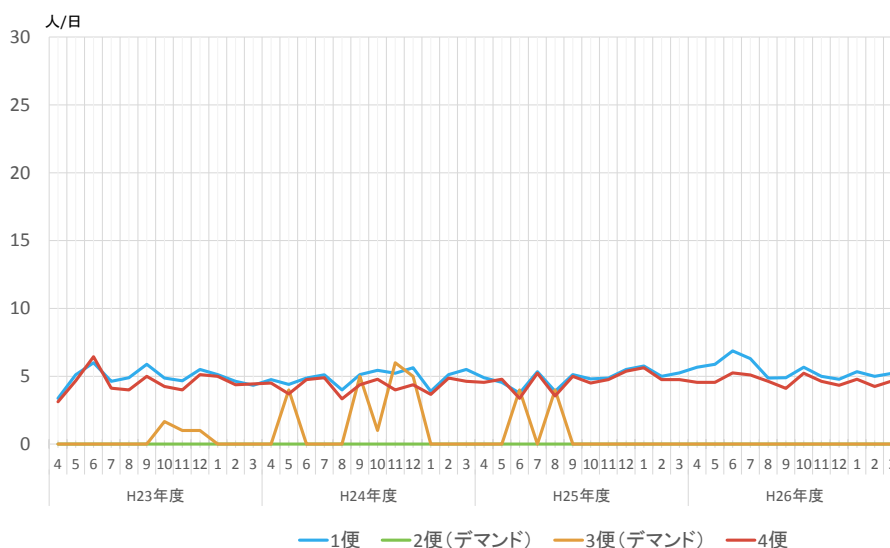


図 II-30 乗車人数の推移 (便別) (織田地区乗り合い)

(2) 路線バスの平均乗車密度の推移

全体として、平均乗車密度はどの路線も横ばい、または減少傾向であり、増加傾向の路線はありません。

京福バスでは西田中宿堂線（天王-八ツ俣）の減少傾向が顕著であり、福鉄バスは鯖浦線の減少傾向が顕著になっています。

表 II-9 路線バス補助対象路線の平均乗車密度の推移

運行会社	路線名	23年度	24年度	25年度	26年度	26年度/24年度
京福バス	福井織田線	1.9				
	柴崎線		3.8	3.6	3.5	97%
	清水織田線		0.3	0.2	0.2	100%
	清水西田中線		0.2	0.2	0.2	100%
	西田中宿堂線（天王-福井駅）		4.8	5.0	5.0	100%
	西田中宿堂線（天王-宿堂）	0.2	0.1	0.2	0.2	100%
	西田中宿堂線（天王-八ツ俣）	1.1	1.8	0.9	0.8	89%
福鉄バス	鯖浦線（織田）	2.6	2.5	2.5	2.2	88%
	鯖浦線(かれい崎)	0.0	5.0	5.0	4.3	86%
	武生越前海岸線		5.0	4.4	4.1	93%
	武生越前海岸線（安養寺線）		5.0	5.0	5.0	100%
	福浦線		5.0	4.6	4.6	100%

3. バス事業に関する支出

(I) コミュニティバス

運行費用はほぼ横ばいとなっています。一方で、運賃収入の落ち込みと運行委託料の増加により、平成 23 年度には 8.5%であった収支率が平成 26 年度には 6.2%まで悪化しています。

ルート別にみると、宮崎巡回ルートの収支率が特に悪化しており、平成 26 年度においては平成 23 年度より 3.4%悪化しています。

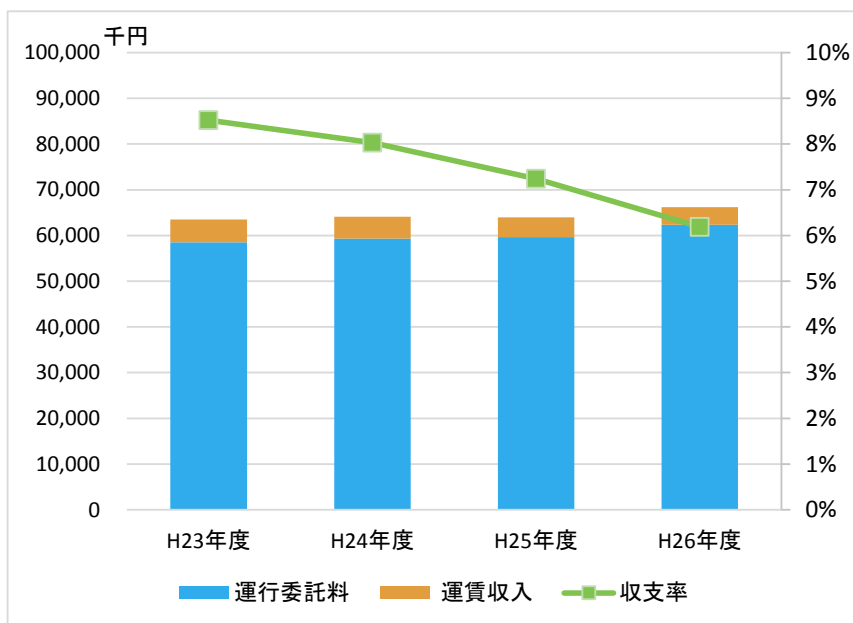


図 II-32 コミュニティバスの収支実績

表 II-10 コミュニティバスの収支実績

年度	利用者数(人)	運行費用 (千円)	運行費用の内訳 (千円)		収支率
		①+②	①運賃収入 (千円)	②運行委託料 (千円)	
H23年度	54,737	63,485	4,984	58,501	8.5%
H24年度	51,230	64,079	4,761	59,317	8.0%
H25年度	48,076	63,948	4,318	59,630	7.2%
H26年度	43,585	66,201	3,856	62,345	6.2%

表 II-11 収支実績のルート別の内訳

ルート	H23年度			H24年度			H25年度			H26年度			H26年度-H23年度		
	運賃収入 (千円)	委託料 (千円)	収支率	運賃収入 (千円)	委託料 (千円)	収支率	運賃収入 (千円)	委託料 (千円)	収支率	運賃収入 (千円)	委託料 (千円)	収支率	運賃収入 (千円)	委託料 (千円)	収支率
環状右	909	10,592	8.6%	898	10,732	8.4%	811	11,071	7.3%	725	11,716	6.2%	-184	1,125	-2.4%
環状左	678	9,381	7.2%	712	9,417	7.6%	631	9,600	6.6%	568	10,036	5.7%	-110	654	-1.5%
朝日巡回	654	9,343	7.0%	599	9,311	6.4%	536	9,159	5.9%	381	9,631	4.0%	-273	288	-3.0%
宮崎巡回	523	7,961	6.6%	338	8,305	4.1%	289	8,124	3.6%	284	8,741	3.2%	-239	780	-3.4%
越前巡回	1,637	9,011	18.2%	1,684	9,110	18.5%	1,648	9,167	18.0%	1,550	9,569	16.2%	-87	558	-2.0%
織田巡回	308	6,118	5.0%	243	6,231	3.9%	164	6,228	2.6%	123	5,811	2.1%	-186	-307	-2.9%
乗合計	275	6,096	4.5%	286	6,211	4.6%	239	6,282	3.8%	226	6,841	3.3%	-49	745	-1.2%
総計	4,984	58,501	8.5%	4,761	59,317	8.0%	4,318	59,630	7.2%	3,856	62,345	6.2%	-1,128	3,843	-2.3%

(2) 路線バス

平成 24 年度より新たに補助対象路線が増加したことに伴い、越前町の負担金が増加しています。

24 年度以降、越前町の負担金はほぼ横ばいであるものの、福鉄バス、京福バスともに収支率が減少傾向にあります。

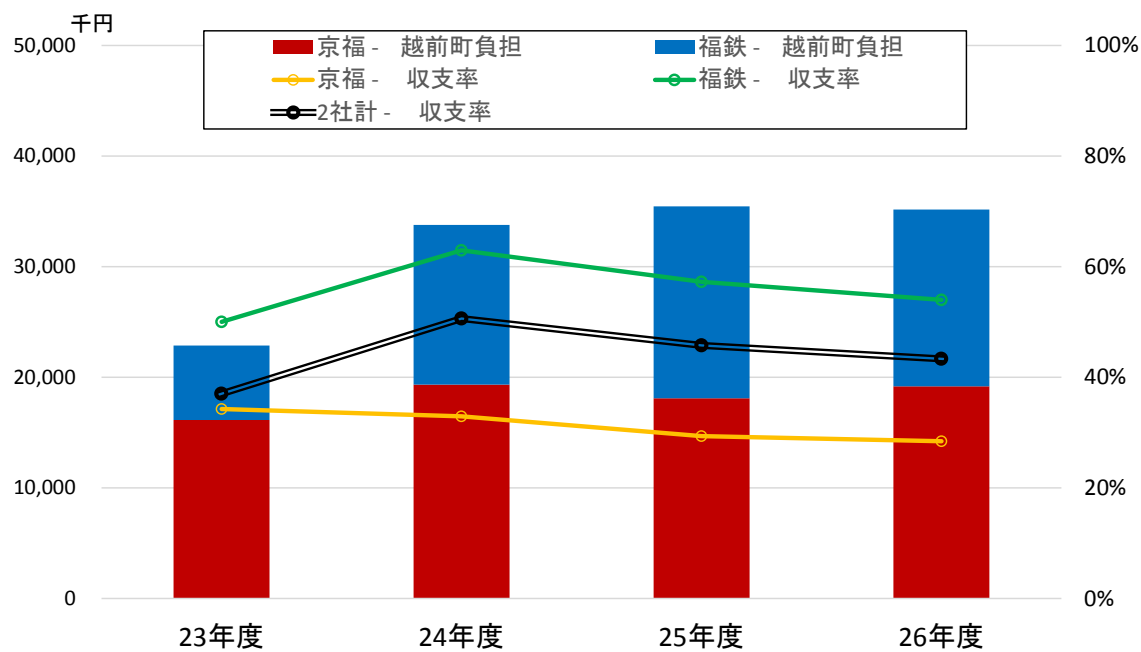


図 II-33 路線バスに対する越前町負担金と収支率（補助対象路線のみ）

表 II-12 路線バスに対する越前町負担金（単位：千円）

運行会社	路線名	23年度	24年度	25年度	26年度
京福バス	福井織田線	6,593			
	栄崎線	1,227	562	531	554
	清水織田線		8,233	7,912	8,795
	清水西田中線		2,171	2,386	2,399
	ほやほや号織田線		1,861	771	873
	ほやほや号西田中線		526	368	294
	ほやほや号栄崎線		390	676	774
	西田中宿堂線（天王-福井駅）	2,942	267		
	西田中宿堂線（天王-宿堂）	3,418	3,240	3,182	3,184
	西田中宿堂線（天王-八ツ俣）	1,967	2,088	2,281	2,307
	京福バス小計	16,147	19,337	18,107	19,181
福鉄バス	福浦線	0	2,413	3,204	1,344
	鯖浦線（織田）	6,329	7,731	8,499	8,938
	鯖浦線（かれい崎）		1,152	1,544	1,346
	武生越前海岸線		2,683	3,420	3,869
	武生越前海岸線（安養寺線）		463	673	485
	福鉄バス小計	6,712	14,442	17,340	15,982
総計		22,859	33,779	35,447	35,163

	A:京福バス					B:福鉄バス					C: 越前町コミュニティバス				
	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
①路線図・時刻表の分かりやすさ	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
②運行時刻（ダイヤ）の利用しやすさ	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
③バス停の快適さ（屋根やベンチ）	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
④目的の施設からバス停の距離	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑤目的地までの所要時間	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑥バスの乗り降りのしやすさ（バリアフリー）	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑦他のバスとの乗り継ぎのしやすさ（待ち時間）	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑧鉄道との乗り継ぎのしやすさ（待ち時間）	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1
⑨総合評価	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1	5	4	3	2	1

1. 便数などのサービスの向上を図って利用者を増やすため、さらに町が経費を負担する
2. 町の経費を現行水準で維持して、サービスなどの現状確保に努める
3. 利用者の少ない便を電話予約制にして効率化を図り、町の経費を縮減する
4. 便数の減便や運行区域を縮小し、町の経費を削減する
5. 町の経費削減とともに、持続的に運行するために多少の運賃値上げは止むを得ない
6. その他（

30

2. 調査結果

(I) バスの利用状況

① 京福バス

いずれの年代、地区でも「利用しない」が約9割と多くなっています。

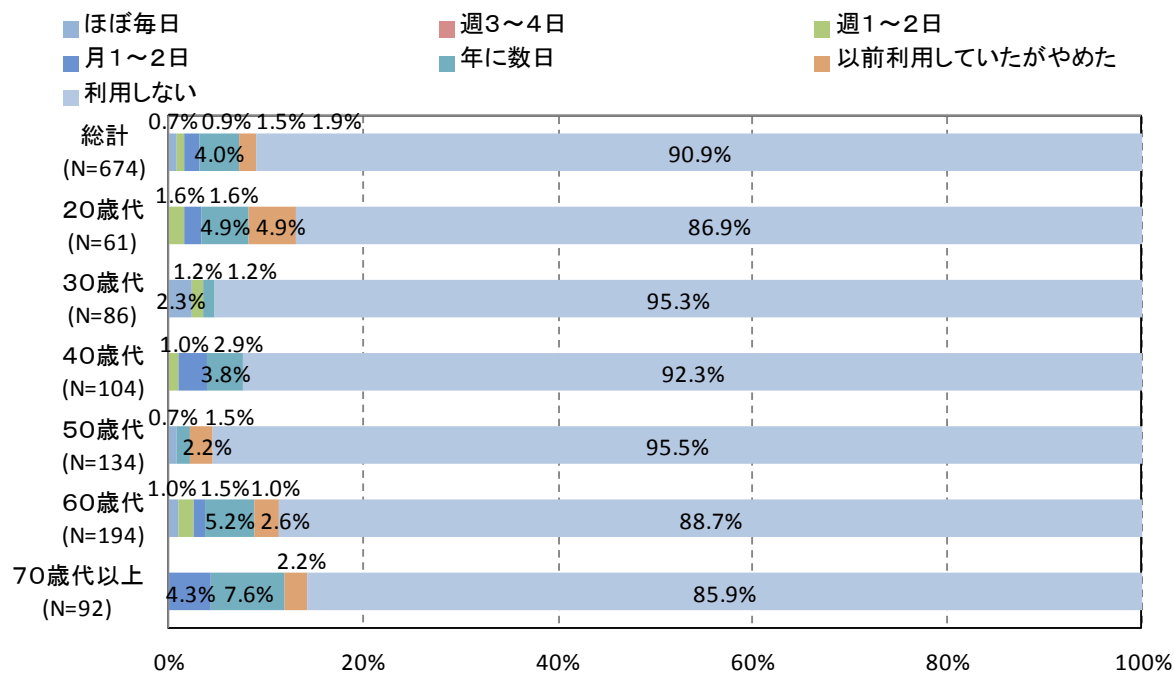


図 III-3 京福バス利用頻度（年代別）

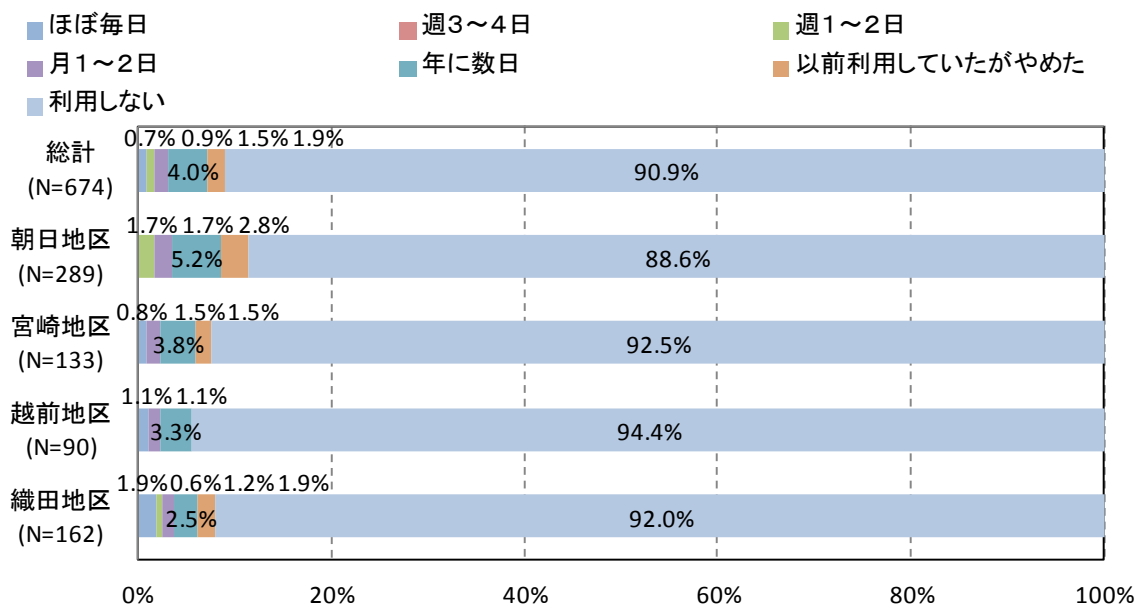


図 III-4 京福バス利用頻度（地区別）

② 福鉄バス

年代別では70歳代以上の利用が多くなっています。また、20歳代は以前利用していたがやめたという人が20%近くいます。学校への通学に使っていたが進学・就職に伴い利用をやめたと考えられます。

地区別では越前地区の利用割合が多くなっています。

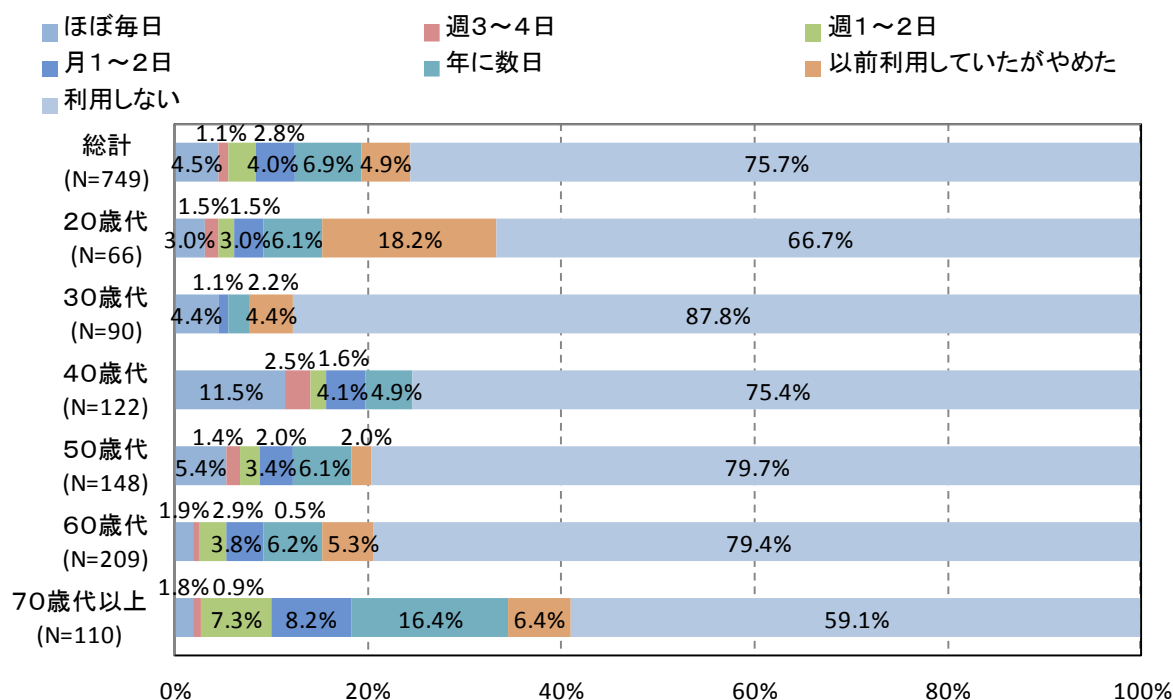


図 III-5 福鉄バス利用頻度（年代別）

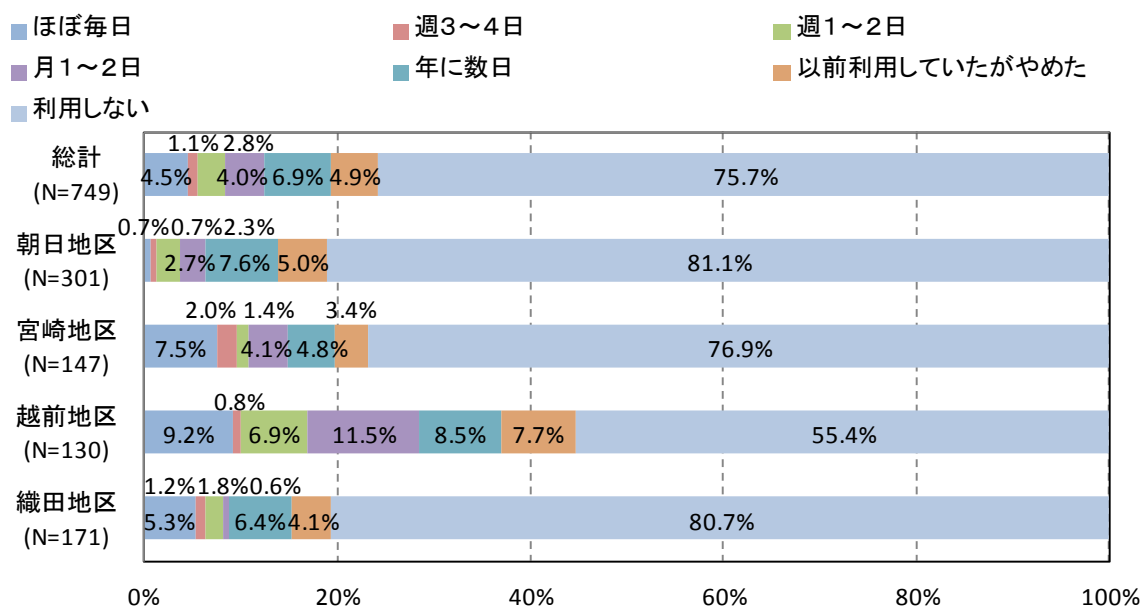


図 III-6 福鉄バス利用頻度（地区別）

③ コミュニティバス

年代別では70歳以上の利用が多くなっています。

地区別では越前地区が多くなっています。

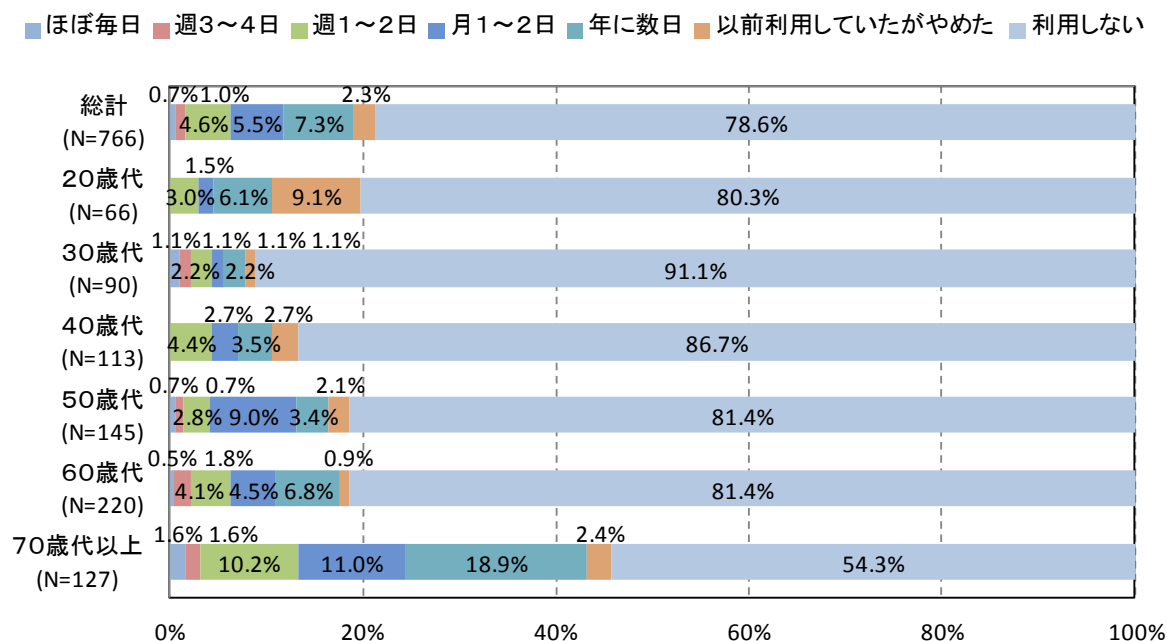


図 III-7 コミュニティバス利用頻度（年代別）

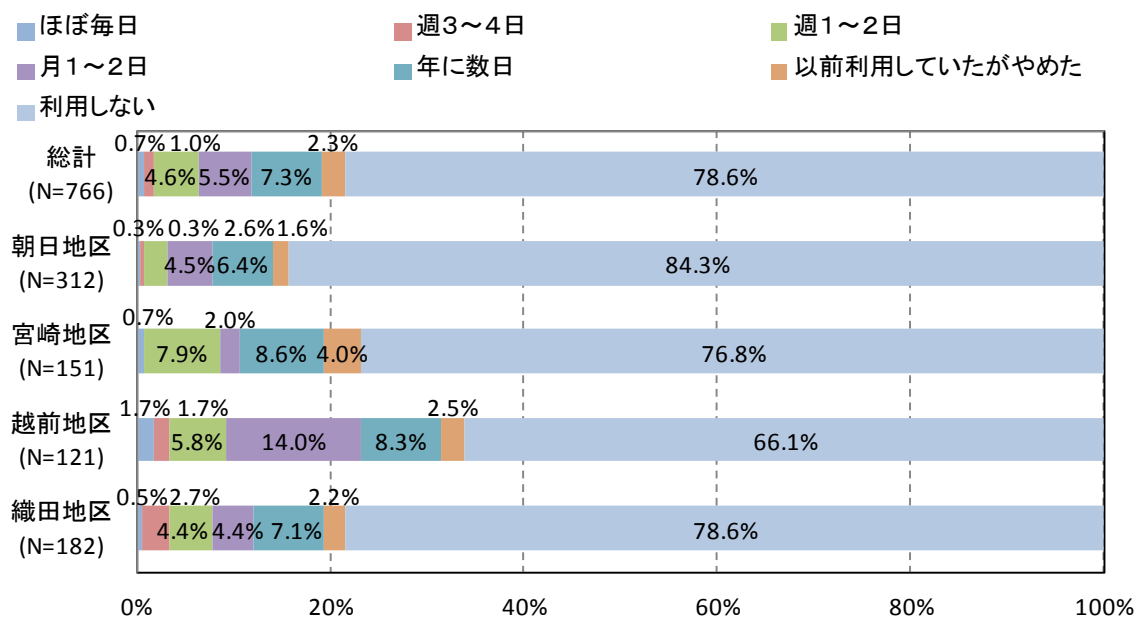


図 III-8 コミュニティバス利用頻度（地区別）

(2) 通勤・通学以外でよく訪れる外出先と移動手段

① 日常の買い物

移動手段に関しては、「自動車」が80.9%と最も多く、次いで「家族等の送迎」10.4%、「徒歩・二輪」6.4%となっています。

日常の買い物でよく訪れる外出先は、朝日地区ではヤマキシ（ホームセンター）、その他地区はメルシ（スーパーマーケット）となっています。

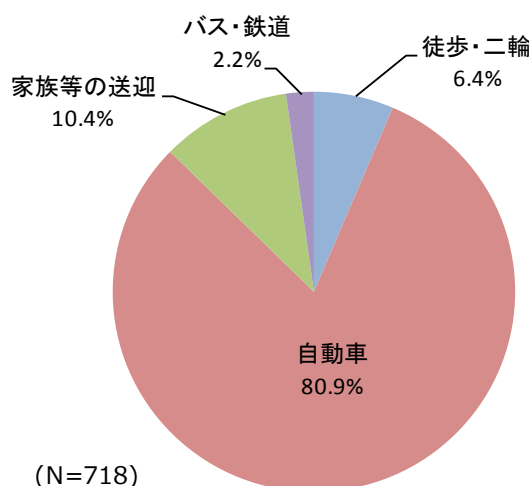


図 III-9 日常の買い物に利用する移動手段

表 III-1 日常の買い物でよく訪れる外出先（地区別）

朝日地区		宮崎地区		越前地区	
店名	件数	店名	件数	店名	件数
ヤマキシ	109	メルシ	33	メルシ	52
プラント3	39	シビイ	16	クスリのアオキ	13
ハニー	30	ヤマキシ	13	まるさんビーチマート	9
クスリのアオキ	19	ハニー	9	メルシ織田店	5
ハニー朝日中央店	19	アル・プラザ鯖江店	7	ヤマキシ	5
末広	17	クスリのアオキ	7	クスリのアオキ織田店	5
ヤマキシ朝日店	13	ワイブラザ	5	バロー	5
アル・プラザ鯖江店	6	武生	5	ハニー	3
クスリのアオキ朝日店	5	ハーツ	5	コメリ	3
アル・プラザ 他	5	メルシ織田店 他	4	プラント3 他	3
総計	349	総計	170	総計	132

織田地区		全地区	
店名	件数	店名	件数
メルシ	93	メルシ	181
クスリのアオキ	25	ヤマキシ	139
ヤマキシ	11	クスリのアオキ	64
クスリのアオキ織田店	9	プラント3	50
バロー	8	ハニー	42
コメリ	6	ハニー朝日中央店	20
プラント3	3	シビイ	19
ローソン	3	バロー	18
コンビニ	3	末広	17
エルパ 他	2	アル・プラザ鯖江店 他	15
総計	201	総計	863

移動手段に関して年代別では、10歳代以外の年代では、いずれの年代も「自動車」が約5～9割と最も多くなっています。10歳代、70歳代、80歳代以上では「家族等の送迎」が2割以上と高くなっています。

地区別では、いずれの地区も「自動車」が約7～8割と最も多くなっています。越前地区では「家族等の送迎」が他の地区と比較して7ポイント以上高くなっています。

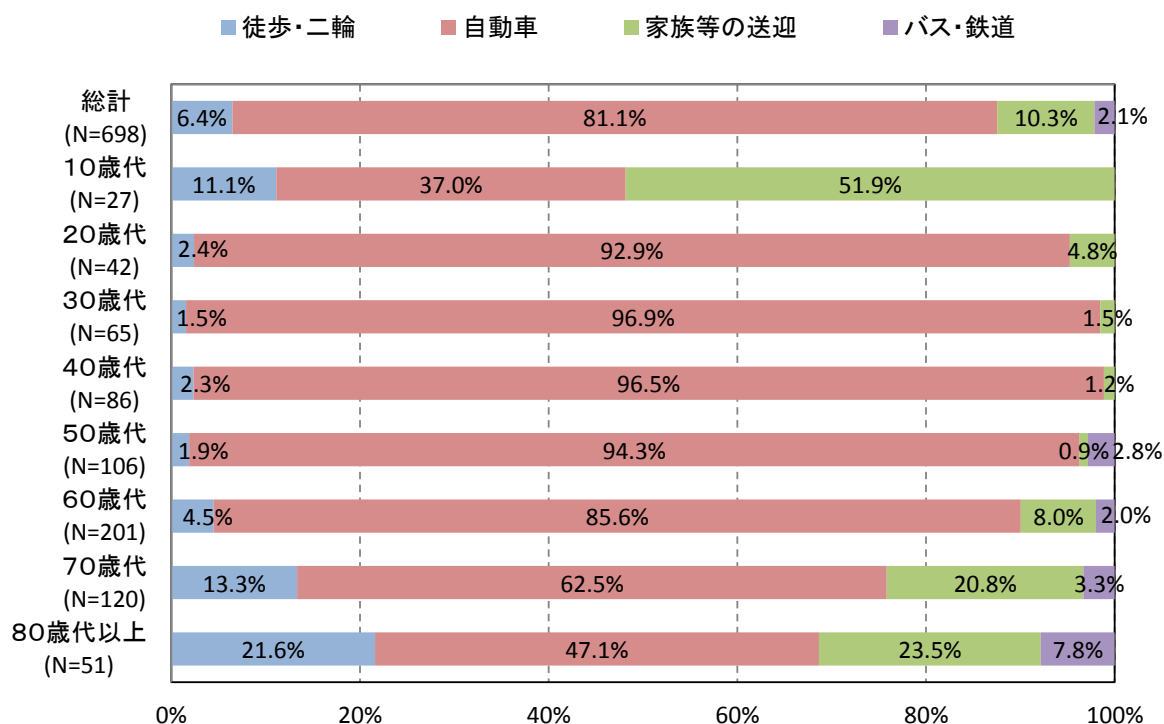


図 III-10 日常の買い物に利用する移動手段（年代別）

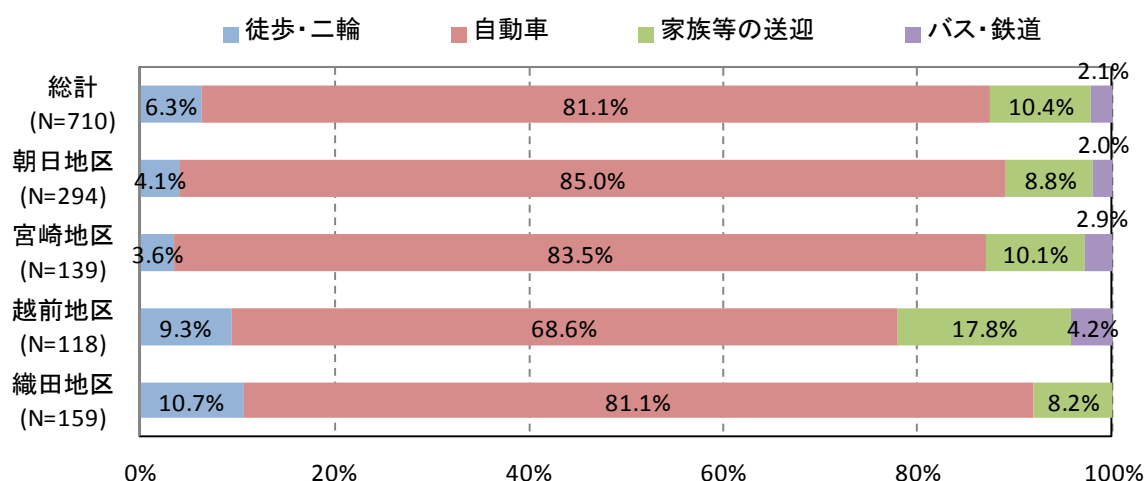


図 III-11 日常の買い物に利用する移動手段（地区別）

② 病院・診療所

移動手段に関しては、「自動車」が79.7%と最も多く、次いで「家族等の送迎」9.5%、「バス・鉄道」6.6%となっています。

よく訪れる病院・診療所は、朝日地区では伊部病院（朝日地区）、丹南病院（鯖江市）、その他地区は織田病院（織田地区）となっています。

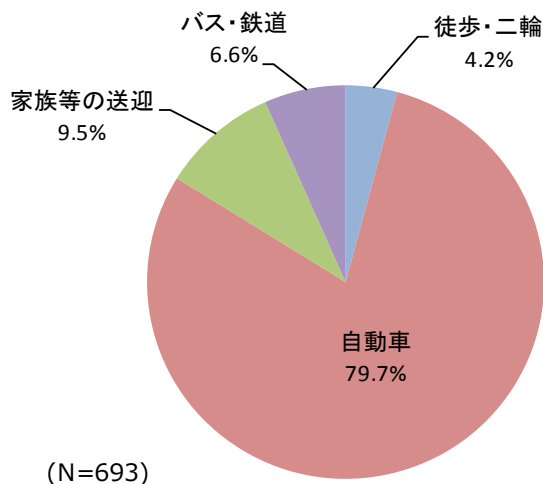


図 III-12 病院・診療所への移動手段

表 III-2 よく訪れる病院・診療所（地区別）

朝日地区		宮崎地区		越前地区	
病院名	件数	病院名	件数	病院名	件数
伊部病院	74	織田病院	61	織田病院	62
丹南病院	66	丹南病院	23	両林医院	17
藤田医院	42	長田医院	8	丹南病院	14
赤十字病院	29	赤十字病院	6	赤十字病院	9
織田病院	22	橘医院	3	橘医院	5
済生会病院	6	伊部病院	3	中村病院	3
くぼたクリニック	5	林病院	3	済生会病院	3
ともだち診療所	3	西武クリニック	2	林病院	3
県立病院	3	ともだち診療所	1	岸デンタル	2
林病院 他	2	済生会病院 他	1	伊部病院 他	1
総計	288	総計	134	総計	133

織田地区		全地区	
病院名	件数	病院名	件数
織田病院	103	織田病院	250
橘医院	23	丹南病院	122
丹南病院	16	伊部病院	78
赤十字病院	8	赤十字病院	52
ともだち診療所	2	藤田医院	42
整形外科大城医院	2	橘医院	32
長田医院	1	両林医院	17
平井皮ふ科医院	1	済生会病院	11
福井循環器病院	1	林病院	10
済生会病院 他	1	長田医院 他	9
総計	166	総計	731

病院・診療所への移動手段に関して年代別では、いずれの年代も「自動車」が4割以上と最も多くなっています。80歳代以上は「バス・鉄道」が他の年代と比較して14ポイント以上高くなっています。

地区別では、いずれの地区も「自動車」が約7～8割と最も多くなっています。越前地区では「バス・鉄道」が他の地区と比較して10ポイント以上高くなっています。

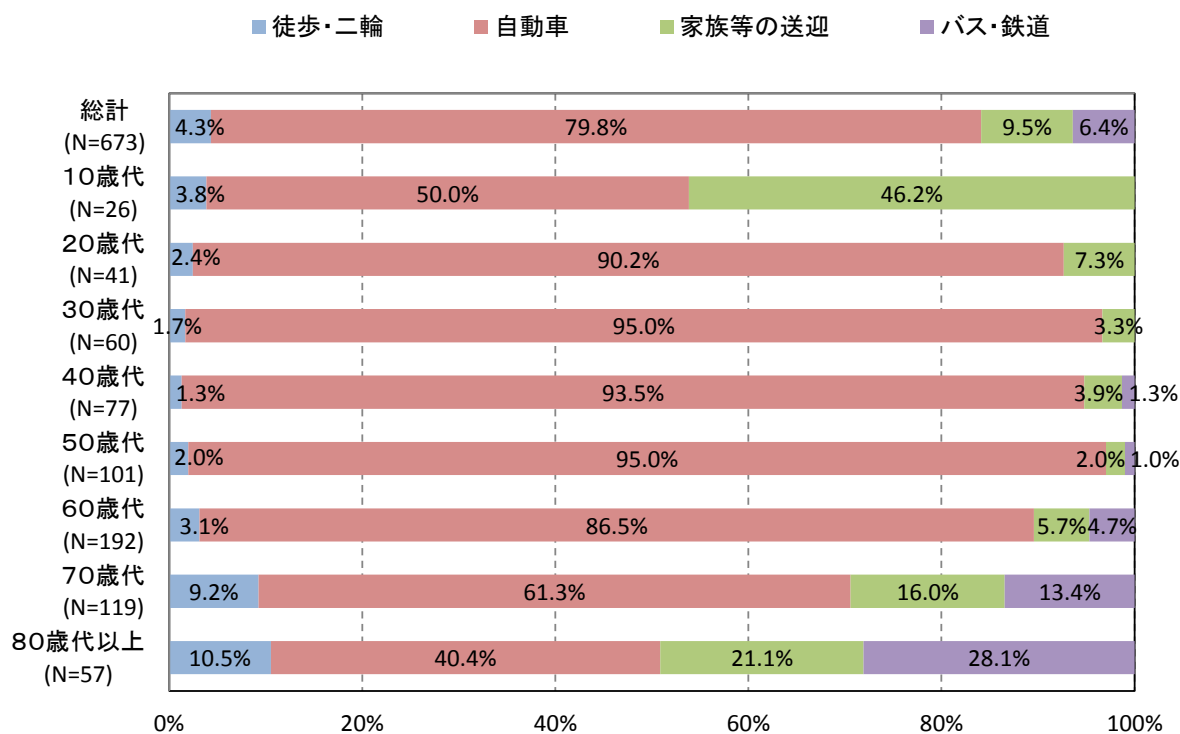


図 III-13 病院・診療所への移動手段（年代別）

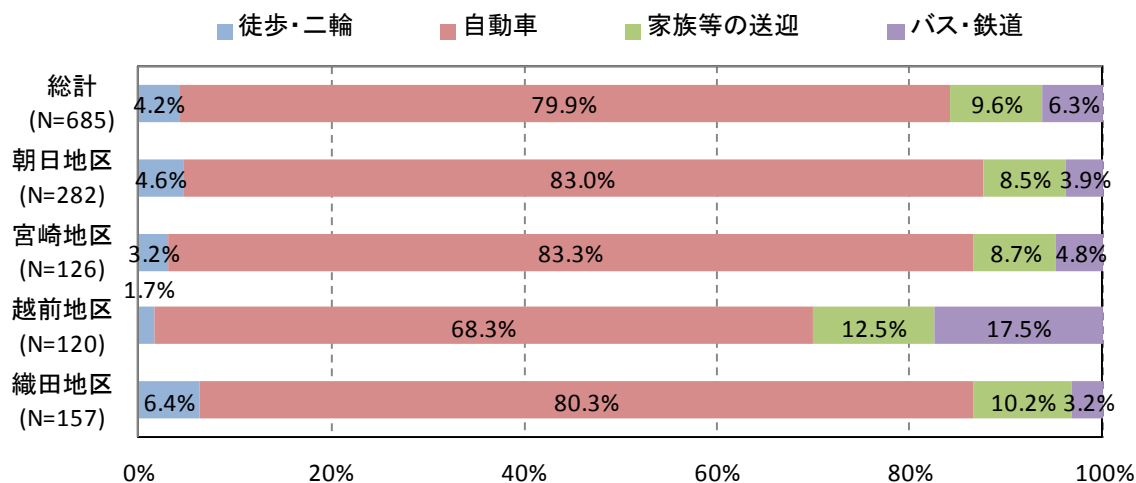


図 III-14 病院・診療所への移動手段（地区別）

③ 福祉施設・温泉

移動手段に関しては、「自動車」が82.3%と最も多く、次いで「家族等の送迎」8.2%、「徒歩・二輪」「バス・鉄道」4.7%となっています。

よく訪れる福祉施設・温泉は、朝日地区・織田地区では糸生温泉泰澄の杜（朝日地区）、宮崎地区では花みずき温泉若竹荘（宮崎地区）越前地区では（越前温泉露天風呂漁火）となっており、各地区内、あるいは隣接する温浴施設がよく訪れられています。

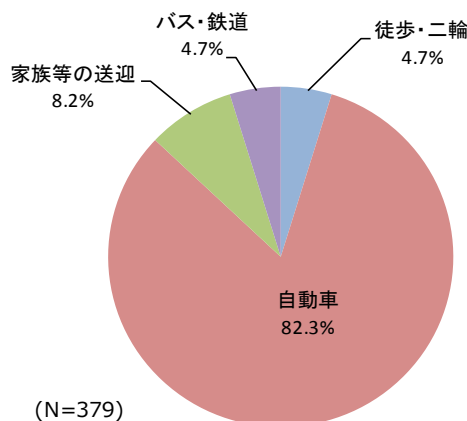


図 III-15 福祉施設・温泉への移動手段

表 III-3 よく訪れる福祉施設・温泉（地区別）

朝日地区

施設名	件数
糸生温泉 泰澄の杜	39
健康の森温泉	29
越の湯	15
陶寿園	5
花みずき温泉 若竹荘	3
神明苑	3
幸若苑	3
芦原温泉	3
ゆけむり温泉 ゆ～遊	3
しきぶ温泉 湯楽里 他	2
総計	137

宮崎地区

施設名	件数
花みずき温泉 若竹荘	19
しきぶ温泉 湯楽里	8
糸生温泉 泰澄の杜	6
陶寿園	6
宮崎コミュニティセンター	3
コミュニティセンター	3
越の湯	3
アクティブハウス越前	2
健康の森温泉	1
越前温泉 露天風呂漁火 他	1
総計	63

越前地区

施設名	件数
越前温泉 露天風呂漁火	12
なぎさの湯	6
アクティブハウス越前	6
越前温泉 露天風呂日本海	6
越前温泉 道の湯	3
花みずき温泉 若竹荘	2
しきぶ温泉 湯楽里	2
河野シーサイド温泉	1
糸生温泉 泰澄の杜	1
ゆけむり温泉 ゆ～遊 他	1
総計	52

織田地区

施設名	件数
糸生温泉 泰澄の杜	15
花みずき温泉 若竹荘	6
越の湯	5
越前温泉 露天風呂漁火	4
しきぶ温泉 湯楽里	3
やすらぎ荘	2
光道園	2
織田コミュニティセンター	2
健康の森温泉	1
なぎさの湯 他	1
総計	55

全地区

施設名	件数
糸生温泉 泰澄の杜	61
健康の森温泉	31
花みずき温泉 若竹荘	30
越の湯	24
越前温泉 露天風呂漁火	19
しきぶ温泉 湯楽里	15
陶寿園	12
アクティブハウス越前	10
なぎさの湯	7
越前温泉 露天風呂日本海 他	6
総計	308

福祉施設・温泉施設への移動手段に関して年代別では、20 歳代～60 歳代では「自動車」が 9 割以上を占めています。80 歳代以上では、バス・鉄道の利用が約 25 ポイントと高くなっています。

地区別では、いずれの地区も「自動車」が約 7～9 割と最も多くなっています。越前地区では「家族等の送迎」が他の地区と比較して 6 ポイント以上高くなっています。また、織田地区ではバス・鉄道の利用が約 10 ポイントと高くなっています。

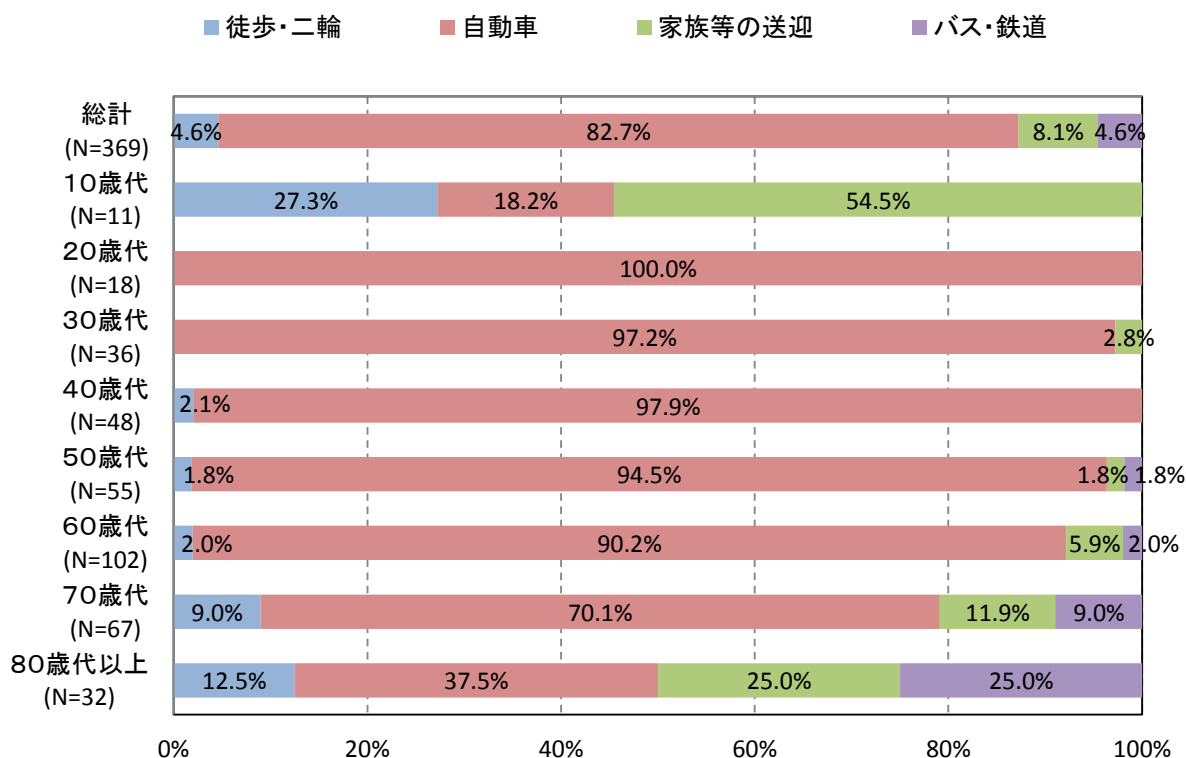


図 III-16 福祉施設・温泉への移動手段（年代別）

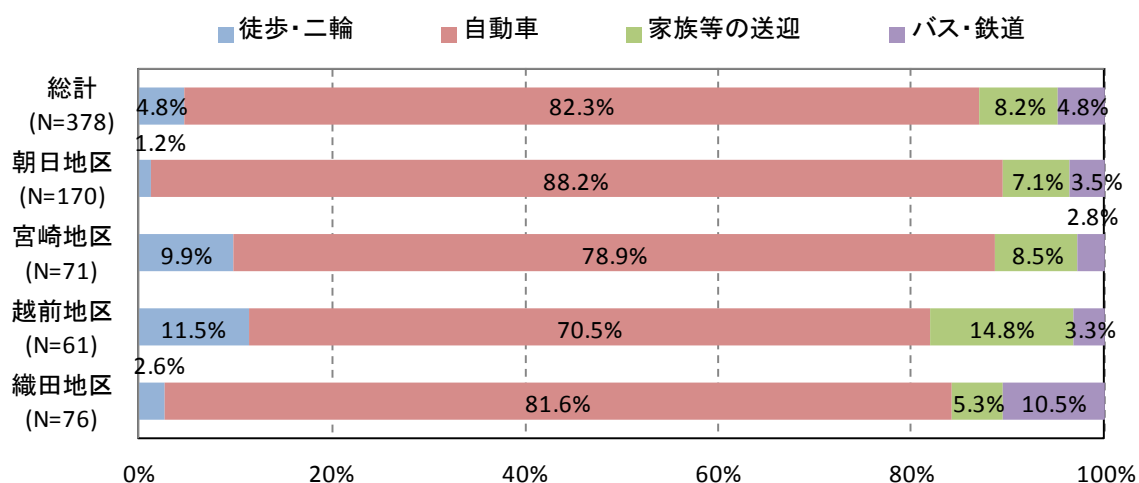


図 III-17 福祉施設・温泉への移動手段（地区別）

(3) バスに対する評価

バスに対する満足度を、各設問に対し、不満～満足の5段階で質問し、それらを下表のように点数化し、その平均点により評価します。

選択肢	不満	やや不満	普通	やや満足	満足
点数	-2.0	-1.0	0	1.0	2.0

⑥バスの乗り降りのしやすさ（バリアフリー）以外の項目は全て平均点がマイナスとなっています。

特に②運行時刻（ダイヤ）の利用のしやすさに関して満足度が低く、次いで他のバスとの乗継、鉄道との乗継に関して満足度が低くなっています。

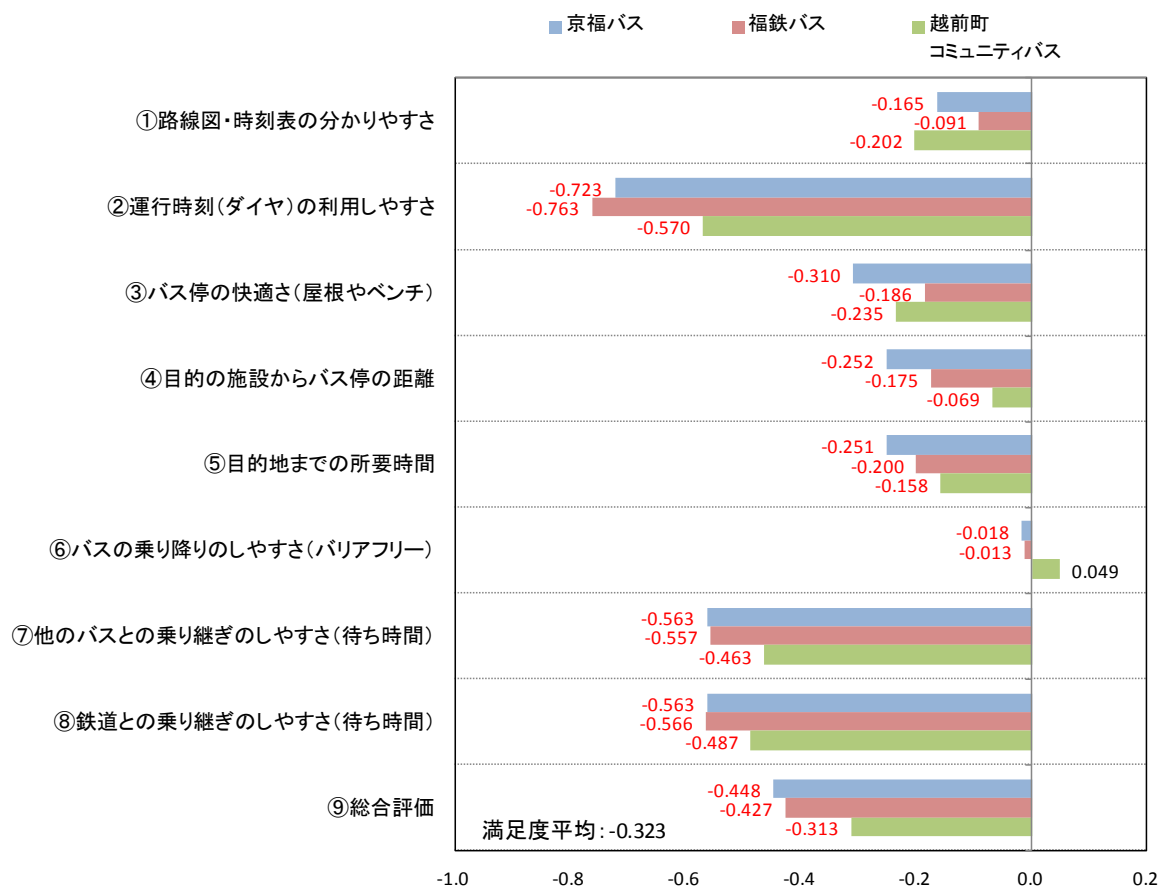


図 III-18 バスに対する満足度

(4) 今後の路線バス・コミュニティバスの公共交通としての維持について

全体的には「利用者の少ない便を電話予約制にして効率化を図り、町の経費を縮減する」、「町の経費削減とともに、持続的に運行するために多少の運賃値上げはやむを得ない」、「町の経費を現行水準で維持して、サービスなどの現状確保に努める」の順に多くなっています。

バス利用ニーズがほかと比べて高い70歳代以上や越前地区は「町の経費削減とともに、持続的に運行するために多少の運賃値上げはやむを得ない」の割合が上がり、「利用者の少ない便を電話予約制にして効率化を図り、町の経費を縮減する」が下がっています。

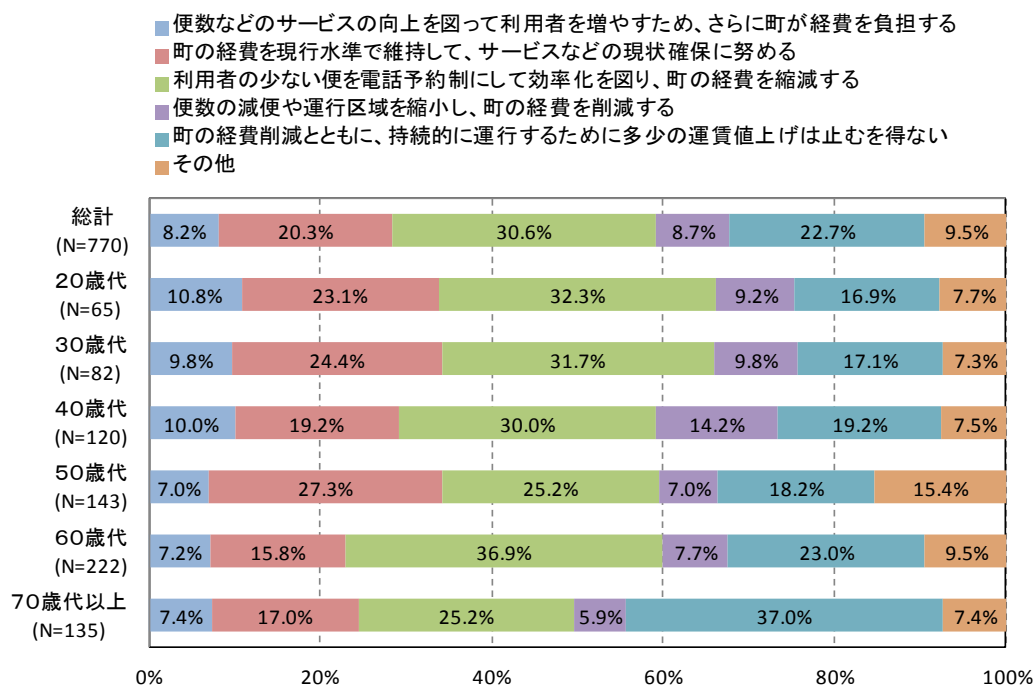


図 III-19 バスの公共交通としての維持に対する意見（年代別）

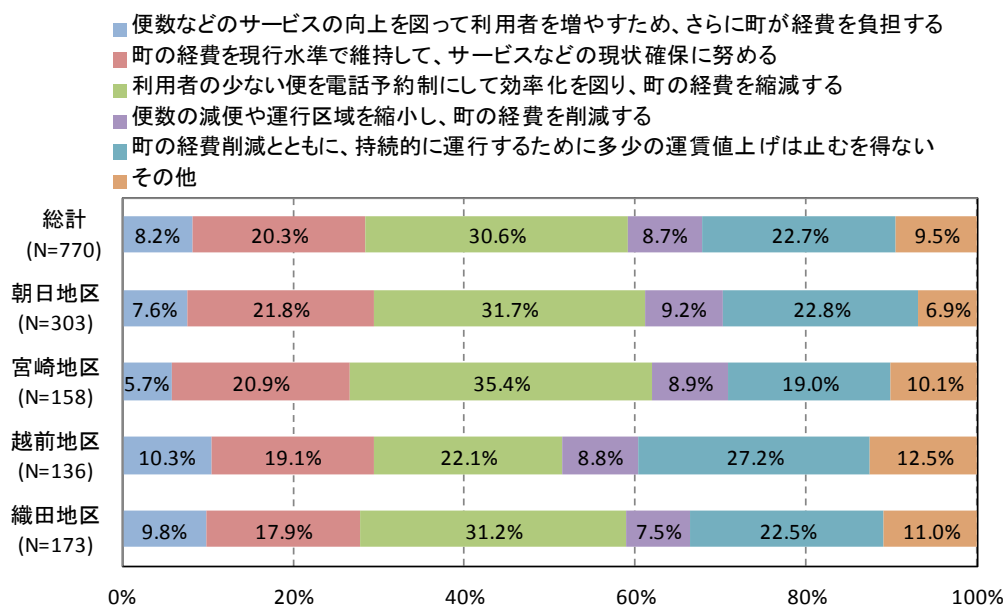


図 III-20 バスの公共交通としての維持に対する意見

(5) 公共交通に関する自由回答意見

自由回答の主な意見としては、「利用方法（電話予約、小型化等）に関する意見」「通学に関する意見」が多く見られ、「利便性に関する意見」「行先、乗り換えに関する意見」「運行本数に関する意見」「存続に関する意見」なども多くなっていました。

「利用方法（電話予約、小型化等）に関する意見」としては具体的なものも多く見られ、バスの一部小型化や電話予約制に関する意見が見られました。

表 III-4 自由回答区分と件数・割合

概要	件数	割合
1. 運行本数に関する意見	6	8.6%
2. 運賃に関する意見	2	2.9%
3. 行先、乗り換えに関する意見	7	10.0%
4. 利便性に関する意見	8	11.4%
5. 存続に関する意見	6	8.6%
6. バス停に関する意見	2	2.9%
7. 運行ダイヤに関する意見	3	4.3%
8. 利用方法（電話予約、小型化等）に関する意見	7	10.0%
9. 通学に関する意見	13	18.6%
10. 認知度、魅力に関する意見	2	2.9%
11. バス経営に関する意見	11	15.7%
12. 老後の交通に対する不安に関する意見	3	4.3%

1. 運行本数に関する意見

○少ない・増やすべき

- ・ 便数が少ない（2件）
- ・ 路線バスの便が少なく通学に使えない
- ・ 本数が少なくて部活ができない
- ・ 越前地区の本数を増やして欲しい

○減らすべき

- ・ 空の福祉バスを見かけるため便数を半分以下にすべき

2. 運賃に関する意見

- ・ 通学バスなどにお金がかかりすぎる（2件）

3. 行先、乗り換えに関する意見

- ・ 米ノ、武生線があると助かる
- ・ 直通でない場合がある
- ・ 西田中、神明駅に行き易くしてもらいたい
- ・ 朝日地区から直通でバスが欲しい

- ・ 宮崎村の湯に行くのに乗り換えなしになると良い
- ・ 河野村を通さないためとても不便に思う、米ノ千合谷線の通行が早急にできていない
- ・ 各集落を走行して欲しい

4.利便性に関する意見

○利便性が良くなってほしい

- ・ バスがもっと利用しやすくなってほしい
- ・ 交通の便が良くなると良い（3件）
- ・ 越前市方面のバスコミュニティの充実化（高校生の通学、買物、老人の通院等）で活性化を図って欲しい

○利便性が悪い

- ・ 交通の便が悪い（2件）
- ・ 交通の便利が悪く仕方がないので、高校と提携して何か考えて欲しい

5.存続に関する意見

○存続

- ・ コミュニティバスは続けていただきたい
- ・ 自分が高齢になった場合ないと不便なので存続して欲しい
- ・ 運転出来なくなるとバスにお願いしないといけないので、続けてほしいと思う
- ・ バスの維持は必要だと思う

○廃止

- ・ コミュニティバスは経費の無駄なのでいらないと思う
- ・ コミュニティバスは必要ない

6.バス停に関する意見

- ・ バスに乗る人が待っている時に屋根のないバス停が多くある
- ・ 不自由な人にとってバス停まで歩くのに困難な人が多い

7.運行ダイヤに関する意見

- ・ 行きはあっても帰りの時間にない場合があるためバスの時間を充実させて欲しい
- ・ コミュニティバスについて、学生（高校生）が利用しやすいように時間調整してくれるとありがたい
- ・ 朝・夕の時間帯のバスがない

8.利用方法に関する意見

○電話予約

- ・ 電話予約などが良いと思う
- ・ 運転できなくなったら、電話予約でお願いしたい
- ・ 高齢になるとバスの予約制は無理

○その他

- ・ 回数券などを発行したら良いと思う
- ・ 家の前で手を上げ乗せるようにすれば、利用者も増えると思う
- ・ JR や高速バスを利用する際に駐車場が不便であるため小型バスなどの第3セクターなどの交通機関があると良い
- ・ 買物、病院など老人タクシーみたいな物があればと思う

9.通学に関する意見

○費用負担

- ・ ギリギリ小学校まで徒歩の場所だが、低学年では少し遠すぎると感じるため通学方法を見直すことを要望する
- ・ 通学バスにお金がかかりすぎる
- ・ バスで越前市南へ通学するのにお金もかかる
- ・ 高校に通う定期代の負担が大きすぎる

○便数・時間

- ・ バスで越前市南へ通学するのに1時間半も時間がかかる
- ・ スクールバスの時刻変更について早バスの子達はいつも早いというのは変なので1ヶ月ごとに変えてはどうか
- ・ 帰りに小学生がバスで何十分も待つのはかわいそう
- ・ 路線バスも高校の通学に使いたくても、便が少なくなり結局使えない
- ・ 部活する為には、送り迎えが必要になる
- ・ 高校など親の送り迎えが多く、自立につながらない

○その他

- ・ 小学校の統合と通学バスを検討する
- ・ 学校の通学路の安全性について、電気が少ない、中学高校生までの事を考えているか
- ・ 越前町内には丹生高校があるので、高校生が利用しやすいようになれば、コミュニティバスの利用者も増えるのではないかな

10.認知度、魅力に関する意見

- ・ 乗り手がないのは魅力がないのではないかな
- ・ コミュニティバスを利用しようと思ってもわかりづらいため、宣伝がもっとあれば利用が増えるのではないかな

11.バス経営に関する意見

○コミュニティバスの小型化

- ・ コミュニティバスを小型化
- ・ 学生や通勤時以外の時間は大型を小型に出来ないのか
- ・ コミュニティバスは小さい自動車にするのが良い
- ・ バスは大きくなくても、ワゴン車みたいなものでいいと思う、また、多い時間だけバスにすればいいと思う
- ・ コミュニティバスを止めて普通車（ワゴン車10人から15人用）に替えて各集落内

を走行して欲しい（大型車は通行ができないから）

- ・ 大型バスは不経済であるため現在の利用者を考慮しマイクロバスで充分である

○予約制

- ・ 電話予約制にするのが良い

○バスの空車状況

- ・ 誰も乗ってないバスに税金を使うのはムダだと思う
- ・ コミュニティバスをよく見かけるが、ほとんど乗客がいないのでもったいない（3件）

12.老後の交通に対する不安に関する意見

- ・ 高齢になり車の運転ができなくなったときの生活がとても不安
- ・ 運転が出来なくなった時や、バスにも乗る体力がなくなった時がとても不安になる
- ・ 運転が出来なくなったら買い物や医者に行くのが大変になるので心配

IV. 上位関連計画の整理

1. 越前町総合振興計画 後期基本計画

別途策定中の総合振興計画と整合を図る必要

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

①公共交通体系を充実する

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

②バスの利用環境を充実する

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

③公共交通に対する理解向上に努める

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

2. 新世紀ふくい生活交通ビジョン

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



V. 公共交通の課題

1. 第2次越前町地域交通計画のフォローアップ

表 V-1 に示す第2次越前町地域交通計画にて設定された2つの評価指標に関して、いずれも当初の目標を達成できていない状況です。

一方、第2次越前町地域交通計画にて目標として定められた事業は、概ね実施された項目が多いといえます。しかしながら、デマンド型車両の小型化や交通系 IC カードの導入検討など一部未実施の事業があり、第3次越前町地域交通計画の策定にあたりこれらの事業に関して精査・検討が必要と考えられます。

表 V-1 第2次越前町地域交通計画における評価指標目標と達成状況

指標内容	前回計画目標値 (H22)	現状値 (H27)
○公共交通の利便性に対する市民の満足度 ※町民意識調査における、不満・やや不満以外の回答割合	60% (H27 目標)	47.7%
○町内におけるバス乗降客数 ※町内公共交通を利用する人の1日延べ人数	2,500 人／日 (H27 目標)	1,930 人／日 (H26 実績)

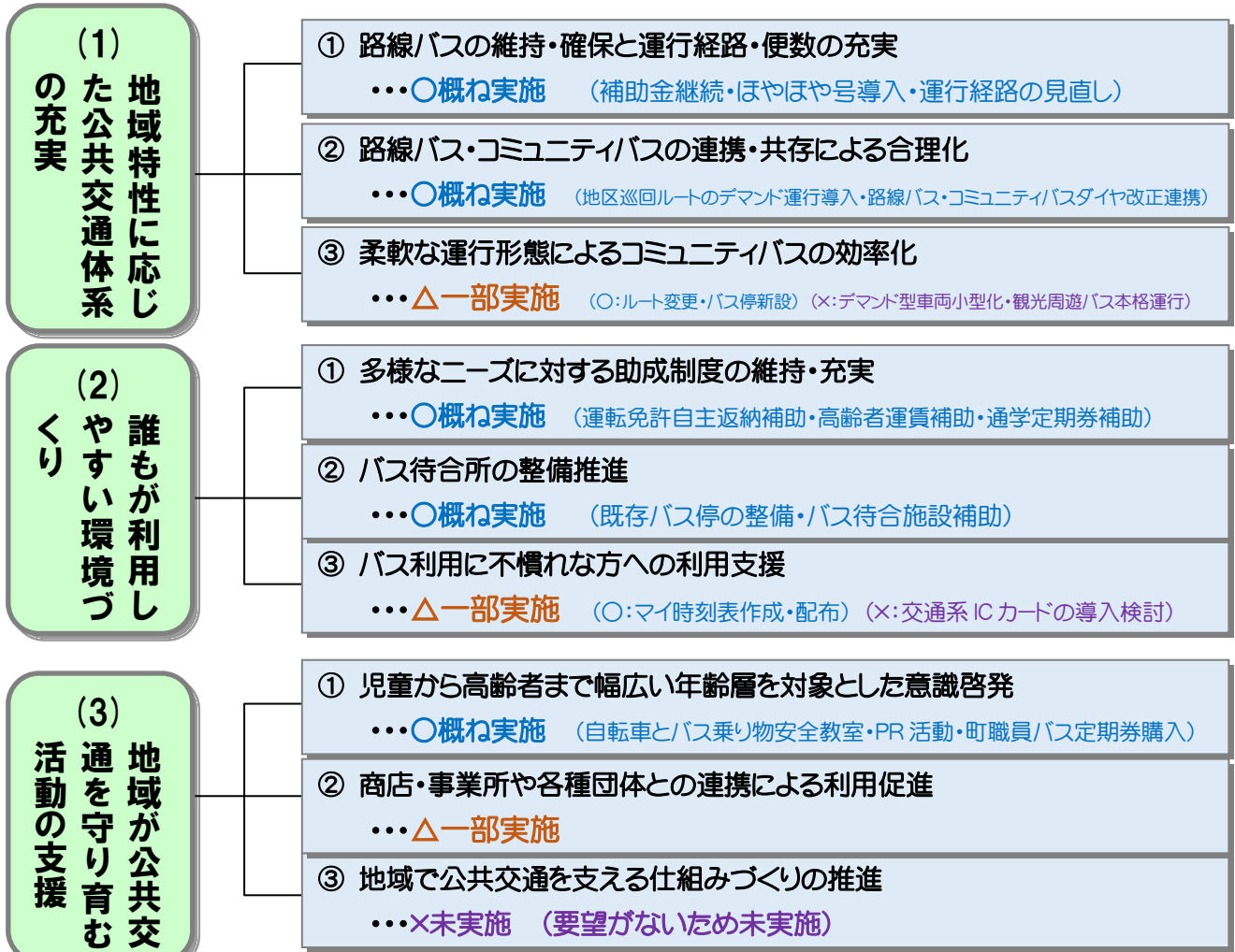


図 V-1 事業実施状況の評価

表 V-2 第2次越前町地域交通計画 施策の進捗状況

第二次越前町地域交通計画における事業目標				評価	主な実施事業	実施事業期間
(1) 地域公共交通体系に 応じた充実	① 路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実	①	路線バスの維持支援補助金の継続	○	福鉄バス、京福バスへの補助金	継続実施中
		②	運行経路の見直しや便数の充実	○	【京福バス】 プラント3を拠点とするバス路線社会実験に伴う ほやほや号の導入 【福井鉄道バス】 メルシ経由等の一部ルートの見直し	23年11月～ 27年10月～ 24年6月～
	② 路線バス・コミュニティバスの連携・共存による合理化	①	利用者が少ない運行区間の見直し	○	地区巡回ルートのデマンド運行の導入	23年6月～
		②	コミュニティバスと重複している便の見直し	○	コミュニティバスダイヤ改正時に逐次対応	23年6月～
		③	路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎダイヤの調整	○	路線バス・コミュニティバス共 ダイヤ改正時に逐次対応	継続実施中
	③ 柔軟な運行形態によるコミュニティバスの効率化	①	バス停の追加やフリー乗降の実施、通行経路の見直し	○	バス停新設：気比庄東、新保、アクティブハウス前、乙坂西	25年1月～
		②	利用者が期待できる曜日や時間帯での増便（土曜日運行の検討）	○	巡回ルート定時便増加、 乗合いルート一部定時化	26年9月～
		③	利用者の少ない便の予約化と区域運行化	○	巡回ルート土曜廃止	26年9月をもって廃止
		④	予約型運行便の車両の小型化（バスからワンボックス・乗用車へ）	×	未実施※バス車輛更新時に検討予定	—
		⑤	越前町観光周遊バスの本格運行（運行期間の検討）	△	※期間限定運行	平成21年11月14日（土）から平成22年2月28日（日）までの土曜日、日曜日
(2) 誰もが利用しやすい環境づくり	① 多様なニーズに対する助成制度の維持・充実	①	高齢者に対する支援の維持・充実（65歳以上の運転免許自主返納者への無料定期乗車券、70歳以上への路線バス運賃補助、70歳記念無料乗車券）	○	運転免許自主返納補助 高齢者運賃補助	継続実施中
		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）	○	通学定期券補助：定期券1ヶ月往復につき1,000円	継続実施中
		③	「毎月0が付く日」の無料運行の見直し	○	廃止	23年6月をもって廃止
	② バス待合所の整備推進	①	公共施設バス待合所の整備の検討	○	既存の主要施設（役場、各コミュニティセンター、織田病院等）のバス待合所は整備済、新たに要望があれば設置する	継続実施中
		②	集落が行うバス待合所の整備に対する補助	○	バス待合所施設整備補助：区や公共の団体が取り組むバス待合所施設の整備に対して、50万円を限度として、経費の2分の1以内を補助	継続実施中
	③ バス利用に不慣れな方への利用支援	①	マイ時刻表に作成・配布	○	実施中	継続実施中
		②	公共交通 IC カードの導入の検討	×	未実施（近隣事業者の動向を見ながら検討）	—
(3) 地域が公共交通を支える活動の支援	① 児童から高齢者まで幅広い年齢層を対象とした意識啓発	①	モビリティ・マネジメントの実施	○	自転車とバス乗り物安全教室（朝日小学校児童対象）実施	27年5月
		②	カーセーフデー、バス通勤などの促進	○	町職員バス通勤促進のための定期券購入	継続実施中
		③	車内での絵画展示や季節に応じた飾りつけの実施	×	未実施	—
		④	参加型イベントの開催	○	クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議主催のPR活動を実施	継続実施中（数年ごと）
	② 商店・事業所や各種団体との連携による利用促進	①	車内広告やバス停広告の募集	○	コミュニティバス車内広告募集	継続実施中
		②	商工と連携したバス利用者サービスの検討	×	未実施	—
		③	観光フリー切符の検討	×	未実施	—
	③ 地域で公共交通を支える仕組みづくりの推進	①	ボランティアや協力団体などに対する支援制度の検討	△	要望がないため未実施（要望があれば他市町を参考に支援制度を検討）	—
		②	バスサポーター制度の創設の検討	×	未実施	—
		③	自主運行サービスの提供に対する補助制度の検討	△	要望がないため未実施（要望があれば他市町を参考に住民等自主運行サービスの補助制度を検討）	—

2. 越前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の現況

● 社会経済情勢の変化と交通

- ・高齢化率が上昇し、丘陵部集落で顕著。将来は、人口が減少し、高齢化もさらに進展すると予測
- ・自動車による移動の割合が大きい自動車社会
- ・4地区の各地区内の移動と、各地区から福井市、鯖江市、越前市への移動が多い傾向

● 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（H23：約 55,000 人/年→H26：45,000 人/年、20%減）
- ・環状ルートは3年間で約 15%減少、織田、朝日、宮崎地区巡回ルートでは約 4 割減少。一方越前地区巡回では利用者数が微増
- ・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
- ・路線バスは平均乗車密度が横ばいもしくは減少傾向

● バスの収支状況

- ・コミュニティバスに関して、H23 年度以降、全体の収支率が 10%未満であり、悪化傾向が継続（H23 年度：約 8.5%→H26 年度：約 6%）
- ・路線バスに関して、福鉄バスの収支率は 60%前後、京福バスの収支率は 30%前後であり、減少傾向が継続

● バスサービス水準

- ・路線バスは、越前町各 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おり、運行本数は比較的多く確保されている
- ・コミュニティバスは、朝日・織田・宮崎の 3 地区間の移動を確保する環状系統、各 4 地区内の移動を確保する巡回系統からなる。乗り合い系統は隔日運行で山間部集落を補完している
- ・現状のバス路線網は、路線バスとコミュニティバスで重複する部分がある

● 町民アンケート結果（公共交通の利用意向）

- ・年齢別では 70 歳以上の高齢者、地区別では越前地区のバス利用ニーズが高い
- ・バスダイヤや乗継に関する町民の満足度が低い
- ・住民の普段の移動手段は自動車が多いものの、高齢者は他の世代と比較してバスや鉄道を多く利用
- ・越前地区→織田病院、織田地区→泰澄の杜（温泉施設）の移動はバスが比較的使われている
- ・バスの通学利用に関して、特に金銭的・時間的な負担が大きいとの意見が多い
- ・コミュニティバスの車体小型化や予約制の推進など、バス経営の効率化を望む声が多い

● 第二次越前町地域交通計画のフォローアップ

- ・当初定めた目標値「公共交通の利便性に対する町民の満足度 60%」「町内におけるバス乗降客数 2500 人/日」いずれの指標も未達
- ・デマンド型車両の小型化や交通系 IC カードの導入検討、地域で公共交通を支える仕組みづくりの推進など一部未実施の事業がある

課題整理

■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・通学支援を含めた広域的な交通手段の利便性向上
- ・高齢者の外出を支援するバス路線とダイヤの見直し
- ・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（買い物施設、病院、福祉施設・温泉など）へ交通手段の確保
- ・利用者ニーズを踏まえた運行内容や各種サービスの改善

■持続的な運行継続に向けた効果的・効率的な運行

- ・路線バス・コミュニティバスの役割分担の明確化
- ・人口減少時代にあったバス路線の維持
- ・複雑な路線や重複路線などの合理化
- ・低利用の区間・時間帯の見直しや車体の小型化による運行の効率化
- ・利用率向上と運行収支率の向上

■利用促進と住民参加による公共交通の活性化

- ・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 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
- ・環境面への配慮から、適切な交通手段の選択に対する意識啓発

48

VI. 越前町地域交通計画

1. 将来像

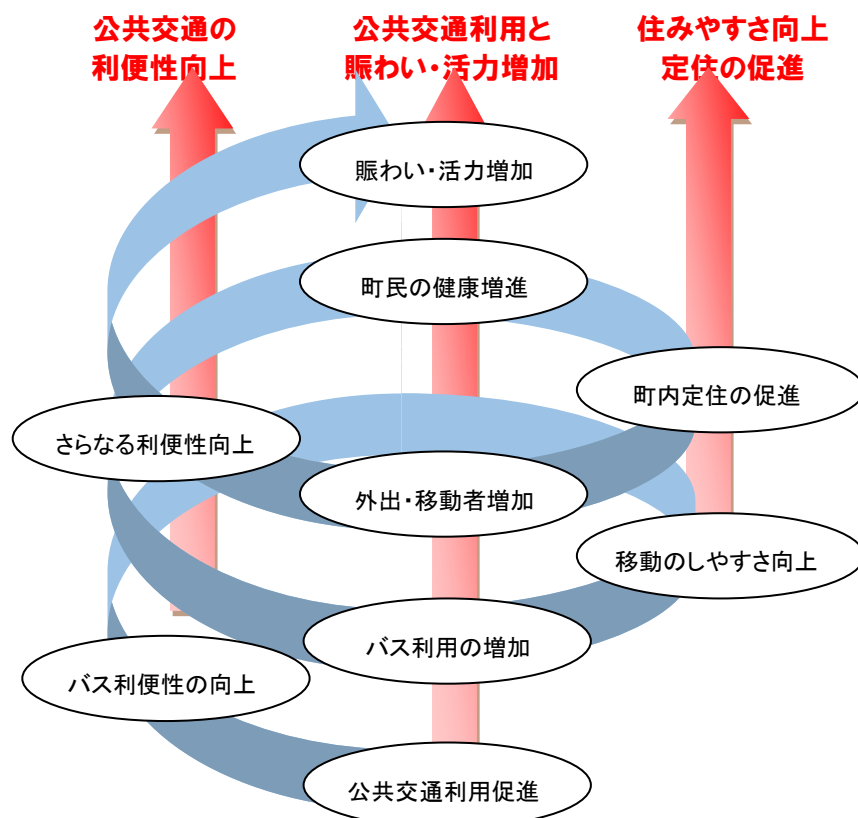
みんなが主役！ネットワークで地域をつなぐ公共交通

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

そのため、公共交通を町の重要な社会資本として位置付け、まちづくりの施策と連携して公共交通の利便性向上を図ることで、様々なまちの賑わいと活力を増加させ、町内定住の促進、健康増進や賑わい・活力の増加という「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、「みんなが主役」となった公共交通の利便性向上につなげます。合わせて、地域の主要な公共公益施設及び隣接市（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。

【公共交通利用促進とまちの活性化の好循環（イメージ）】



2. 基本方針

(1) 町内外を移動できる交通手段のネットワーク化

現在の公共交通の主な利用者である学生やクルマを運転できない高齢者が、隣接市への通学・帰宅や病院・温浴施設・商業施設等へ快適に移動できるよう、民間路線バスを公共交通基幹軸として位置づけるとともに、主要拠点（ターミナル）におけ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。

施策① 路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実【継続】

施策② 路線バス・コミュニティバスの連携・共存による合理化【継続】

施策③ コミュニティバスの利用率向上のための効率化【見直し】

施策④ 隣接市との連携による鉄道線アクセスの向上【新規】

(2) 誰もが利用しやすい環境づくり

人口が減少傾向にある越前町において、地域の賑わいや活力向上のためには、住民の外出を促し、交流人口の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、日常的に利用する高齢者や学生の負担軽減を図り、バスや乗合タクシーの利用に不慣れな方の抵抗感を和らげるための工夫など、住民に「利用したい、外出したい」と思ってもらえるサービスの提供を図ります。

施策① 多様なニーズに対する助成制度の維持・充実【継続】

施策② バス待合所の整備推進【継続】

(3) 行政と住民との協働による公共交通の活性化

公共交通は、家族の送迎負担を肩代わりするだけでなく、クルマを持たない住民の外出や地域活動の参加機会の拡大、外出増加による健康増進と高齢者等の交通事故の低減、交流人口の増大によるまちの賑わいと活力の創出など、越前町の発展に大きく寄与するものであり、公共交通をまちの重要な社会資本として位置付け、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 町内活動における公共交通利用のPRと商業・観光との連携【見直し】

施策③ 地域主体の新たな地域公共交通の仕組みづくりに向けた検討【新規】

3. 基本方針の達成有無を評価する指標

目標指標	基準値	→	目標値
集落カバー率 ○路線バス、コミュニティバス 合せてのカバー率	100% (H26 年度)	→	100% (H31 年度)
公共交通利用者数 ○京福バス・福鉄バス、越前 町コミュニティバスの年間 利用者数の合計	292,828 人 (H26 年度)	→	300,000 人 (H31 年度)
1 便当たりの利用者数 ○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）	6.4 人/便 (H26 年度)	→	6.5 人/便 (H31 年度)
1 便当たりの利用者数 ○コミュニティバス、デマンド タクシーの全ルート（年間利 用者数／年間運行回数）	2.9 人/便 (H26 年度)	→	3.0 人/便 (H31 年度)
利用者、住民等の地域の 公共交通サービス全体 に対する満足度	34% (H27 年度)	→	40% (H31 年度)

4. 基本方針を実現するために行う事業

(1) 町内外を移動できる交通手段のネットワーク化

①路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実【継続】

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

【事業】

- ①路線バス維持支援補助金の継続
- ②運行経路の見直しや便数の充実

事業	工程			役割分担			
	短期 (H28～30)	中期 (～H32)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	→ (継続)						◎
②	→ (可能な路線から逐次)					◎	○

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

◎：主体的に行う
 ○：活動に協力する

②路線バス・コミュニティバスの連携・共存による合理化【一部見直し】

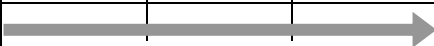
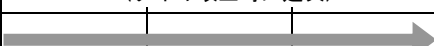
コミュニティバスにおいて、バスターミナルでの円滑な相互乗り換えが行えるように、路線バスのダイヤ改正にあわせて、コミュニティバスの運行時間を調整し、できるだけ短い時間で乗り換えられるようにします。

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

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。

【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路線バスとコミュニティバスが重複している便の見直し
- ③乗り継ぎ拠点の見直し（病院、商業施設等との併設）

事業	工程			役割分担			
	短期 (H28～30)	中期 (～H32)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	 (必要な区間から逐次)					◎	○
②	 (ダイヤ改正時に逐次)					○	◎
③	 (ダイヤ改正時に逐次)					○	◎

③コミュニティバスの利用率向上のための効率化【見直し】

環状ルート・巡回ルート・乗合ルートの組み合わせによりコミュニティバスの運行がなされていますが、特に巡回ルート及び乗合ルートの多くで著しく利用が低迷しており、収支率が悪化しています。

そのため、地域の実情と利用状況に応じて臨機応変に、運行形態や運行経路の見直しなどにより、誰もがマイカーに頼らずに暮らし続けることができる環境を確保します。

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

【事業】

- ①利用動態に応じた運行経路及びダイヤの見直し
- ②巡回ルートと乗り合いルートの統合整理と利便性向上に向けた検討
- ③利用者の少ない便の抜本的見直し
- ④予約型運行便の車両の小型化（バスからワンボックス・乗用車へ）

事業	工程			役割分担			
	短期 (H28～30)	中期 (～H32)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	 (必要に応じて逐次)					○	◎
②	 (必要に応じて逐次)					○	◎
③	 (必要に応じて逐次)					○	◎
④	 (試験運行)	 (本格運行)				○	◎

④隣接市との連携による鉄道線アクセスの向上【新規】

隣接市（福井市、鯖江市、越前市）走行する福井鉄道福武線と越前町とのアクセスについては、神明駅（鯖江市）が最寄となっています。

福井鉄道の運行本数は昼間 20 分間隔と充実しているものの、神明駅と越前町を結ぶバス路線（福井鉄道バス鯖浦線）は、昼間に数時間にわたって運行のない時間帯があるなど、利便性が高い状態とは言えません。

鉄道アクセスとの接続を改善し、町内外の往来を増やすことが、福井市をはじめとした都市圏との連携を深め、町の賑わいと移住・定住に繋がるとの観点から、最寄鉄道駅である神明駅とのアクセスを充実させるため、コミュニティバスによる運行本数の増加を検討します。

なお、路線バス鯖浦線の経営に配慮し競合を避けるため、路線バスの運行されていない時間帯にコミュニティバスの運行ダイヤを設定するほか、鯖江市で運行しているコミュニティバス「つつじバス」との共同運行も視野に入れ検討を進めます。

【事業】

①隣接市の鉄道駅と町内を結ぶ路線バス・コミュニティバスの運行便数充実

事業	工程			役割分担			
	短期 (H28～30)	中期 (～H32)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①						○	◎

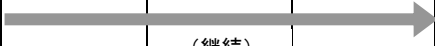
（２）誰もが利用しやすい環境づくり

①多様なニーズに対する助成制度の維持・充実【継続】

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。

【事業】

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

事業	工程			役割分担			
	短期 (H28～30)	中期 (～H32)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①						○	◎
②						○	◎

②バス待合所の整備推進【継続】

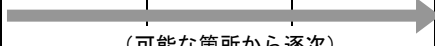
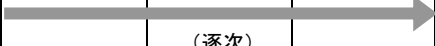
公共施設など利用者が多く用地に余裕のある箇所では、バス利用者のバス待ち抵抗を緩和するためのバス停上屋やベンチの整備を検討します。

また、集落が自ら行うバス停留所の整備に対して、補助を行います。

【事業】

①公共施設バス待合所の整備の検討

②集落が行うバス待合所の整備に対する補助

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

(3) 行政と住民との協働による公共交通の活性化

①児童から高齢者まで幅広い年齢層を対象とした意識啓発【継続】

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

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

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

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

【事業】

- ①モビリティ・マネジメントの実施
- ②カーセーブデー、バス通勤などの促進
- ③参加型イベントの開催

事業	工程			役割分担			
	短期 (H28～30)	中期 (～H32)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①				○	○		◎
②				○	○		◎
③				○		○	◎

②町内活動における公共交通利用のPRと商業・観光との連携【見直し】

住民が参画する様々な町内活動（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と意識啓発の実施に努めます。

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

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

【事業】

- ①町内活動における公共交通利用のPR強化
- ②商工と連携したバス利用者サービスの検討
- ③観光フリー切符の検討

事業	工程			役割分担			
	短期 (H28～30)	中期 (～H32)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	→ (実施)			○			◎
②	→ (検討)	→			○	○	◎
③	→ (検討)	→			○	○	◎

③地域主体の新たな地域公共交通の仕組みづくりに向けた検討【新規】

人口減少時代において、行政や交通事業者による公共交通の維持に限界がある中、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、地域主体の自主運行型公共交通など、新たな地域公共交通の仕組みづくりに向けた検討を、官民連携のもと行います。

【事業】

- ①地域主体の自主運行サービス創設に向けた検討（自家用有償運送等の創設に向けた制度設計、技術的検討等）
- ②福祉有償運送や各種送迎サービスとの役割分担の検討

事業	工程			役割分担			
	短期 (H28～30)	中期 (～H32)	長期	住民	商店街・企業	交通事業者	行政
①	→ (検討)	→		○			◎
②	→ (検討)	→		○			◎

VII. 実現化に向けて

1. 住民・企業などとの連携による施策の具体化・実施

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

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

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

2. 計画の進捗管理や見直しなど

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

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