越前町地域交通計画

平成18年3月

越前町

一 目 次 一

序. 計画策定の背景と目的 ・・・・・・・・・・	•	•	•	•	1
I. 越前町の概況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・					2
1.人口推移 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・			•		2
2.人口分布 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	3
3.越前町内の移動 ・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	9
4. 公共公益施設分布 ・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	11
Ⅱ. 公共交通の概況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・					13
1.公共交通の現状 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	13
2. 公共交通不便地域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	23
Ⅲ.上位関連計画の整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・			•		24
1. 越前町新町建設計画 ・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	24
2. 新世紀ふくい生活交通ビジョン ・・・・・・・・・	•	•	•	•	24
Ⅳ. 町民アンケート調査 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•		•	•	25
1.調査概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	25
2. 調査結果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	25
V. 越前町地域交通計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・			•	•	30
1.公共交通活性化の課題とその対応 ・・・・・・・・	•	•	•	•	30
2. コミュニティバス等の導入方針・・・・・・・・・	•	•	•	•	30
VI. コミュニティバスの運行計画 ・・・・・・・・・	•		•	•	36
1. 運行日 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	36
2. 運行便数と運行時間帯・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	36
3. 経由施設 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	37
4. 運行対象地域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	37
5. バス停・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・			•	•	38
6. 乗車運賃 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・		•	•	•	38
7. 運行車両 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	38
VII. 実現化に向けて ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・					41
1. 運行方式 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・					41
2. 運行内容 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	41
3.利用促進策など・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	42
参考資料・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・			•	•	44
1.越前町地域交通活性化検討委員会 名簿 ・・・・・・			•	•	44
2. 検討経緯 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・			•	•	45
3. 全国事例 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	•	•	•	•	46

序. 計画策定の背景と目的

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。越前町内には京福バス・福鉄バスが町民の重要な生活交通手段として機能していますが、乗降客数は減少傾向にあり、維持存続が重要な課題となっています。また、各地区において運行されている福祉バスとスクールバスは、合併以前の各地区独自のサービス水準を維持する形態となっており、地区間格差の是正が緊急の課題となっています。

一方、人口の減少・少子高齢化の進行や高齢者の交通事故の増大への対応、公共交通機関や自転車の利用促進などによる CO_2 排出量の低減といった責務を踏まえ、全国的に交通体系のあり方が問われています。

このような状況下において、越前町総合振興計画では"人と技海土里織りなす快適なまち"を将来像として掲げており、将来像を具現化していくために「隣接都市部と連絡する既存路線バスの運行を今後とも確保するとともに、町内における移動手段として、コミュニティバスを運行し、住民の"足"の確保を図る」ことを目指しています。

したがって、本計画は、公共交通不便・空白地域を解消して、誰もが快適かつ円滑に 移動でき、越前町の一体性の醸成及び均衡ある発展を支える交通環境のあり方を明らか にする「越前町地域交通計画」を策定することを目的とします。

> 越前町の公共交通を取り巻く様々な課題を解決するため、 新町の誕生を契機に検討する



Ⅰ. 越前町の概況

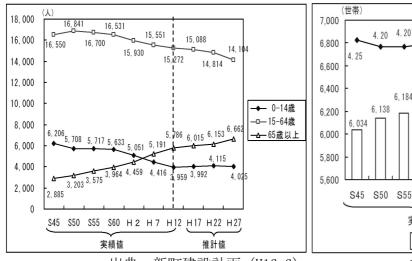
1. 人口推移

越前町の人口は、越前町新町建設計画によると、10年後の平成27年には24,791人になると推計されていますが、平成17年の国勢調査では23,995人となり、人口減少が予測以上に急速に進んでいます。また、総人口に占める老年人口の割合も10年後には26.9%になると予測されていますが、平成17年には24.6%となっており、高齢化も少子化や人口減少を背景にますます進んでいます。

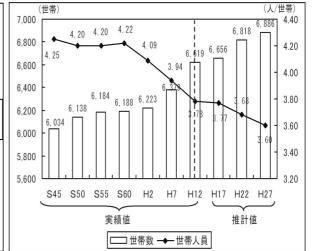
世帯人員については、核家族化が進むなか減少傾向にあり、10年後には3.6人になると推計されています。

人口の推計

世帯数・世帯人員の推計







出典:新町建設計画(H16.6)

平成17年4月現在、越前町内には全世帯の約16%(1,112世帯)の高齢世帯(高齢者のみの夫婦世帯や高齢単身者)がおり、今後の高齢化進行によって、高齢世帯が一層増加すると想定されます。

高齢者の人口・世帯の現状

地区名	総人口	65 歳以上 人口	高齢化率	世帯数	一人暮らし	高齢世帯	高齢世帯計
朝日地区	9, 796	2, 123	21.7%	2, 873	147	157	304
宮崎地区	4, 069	979	24. 1%	1,057	67	74	141
越前地区	6, 075	1, 784	29.4%	1,842	230	229	459
織田地区	5, 237	1, 302	24.9%	1, 382	98	110	208
合 計	25, 177	6, 188	24.6%	7, 154	542	570	1, 112

※一人暮らし:65歳以上の方が一人で住まわれている世帯

資料:越前町調べ(H17.4)

(施設に入居している方は含まない)

※高齢世帯: 夫65歳以上妻60歳以上の方のみで住まわれている世帯

2. 人口分布

人口分布(H17.9 現在)は、各地区ともに役場・総合事務所周辺に人口 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(5頁参照)。

人口規模が100人未満の集落が約4割、65歳以上の高齢化率が30%以上の集落が約3割 を占めており、規模が小さい集落になるにつれて高齢化率が高くなる傾向にあります(7 頁参照)。

人口・高齢化率別の集落数

				1-3 121 1	_ , ,,,,,,	- 1 - 1 - 1 - 1				
<u>高齢化</u> 率 集落人□	~19%	20~ 29%	30~ 39%	40~ 49%	50~ 59%	60~ 69%	70~ 79%	80%~	合計	累計
0~19	_	_	_	1	_	1	2	1	5	6%
20~39	_	3	3	1	_	_	1	_	8	15%
40~59	_	4	1	2	_	_	_	_	7	23%
60~79	_	5	7	_	1	1	_	_	14	39%
80~99	2	2	1	_	_	_	_	_	5	44%
100~199	5	11	1	_	_	_	_	_	17	64%
200~299	2	2	_	1	_	_	_	_	5	69%
300~399	_	5	_	1	1	1	1	1	5	75%
400~499	2	4	_	ı	I	ı	I	ı	6	82%
500~999	3	6	2	1	1	1	1	1	11	94%
1000~	1	4	_	-	-	-	-	-	5	100%
合計	15	46	15	5	1	2	3	1	88	
累計	17%	69%	86%	92%	93%	95%	99%	100%		

資料:越前町調べ(H17.9)

集落の分布



3. 越前町内の移動

(1) 通勤·通学

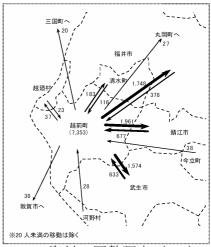
越前町に住む 15 歳以上の就業者 13,162 人 (H12) の うち、967 人 (7%) が町内 4 地区間を移動しており、 5,809 人 (44%) が町外へ通勤しています。町外の通勤 先は、隣接している鯖江市が最も多く、次いで福井市、 武生市 (現越前市) となっています。

町内の通勤移動



資料:国勢調査(H12)

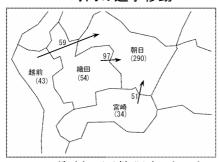
町外との通勤移動



資料:国勢調査 (H12)

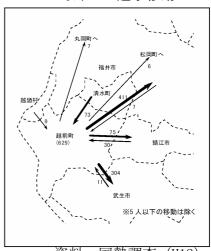
15 歳以上の通学者 1,453 人(H12)のうち、431 人(30%)が朝日地区の福井県立丹生高校に通学しており、824 人(57%)が町外の高校や大学等へ通学しています。町外の通学先は、福井市が最も多く、次いで隣接している武生市(現越前市)、鯖江市となっています。

町内の通学移動



資料:国勢調査(H12)

町外との通学移動



資料:国勢調査 (H12)

通勤・通学者の移動

	15 歳以上就業者				15 歳以上通学者						
就業地・通	就業地・通学地		宮崎	越前	織田	越前町	朝日	宮崎	越前	織田	越前町
	朝日	1,944	72	58	99	2, 173	290	51	59	97	497
越前町内	宮崎	51	878	103	103	1, 135	_	34	_	_	34
での	越前	23	16	1, 971	38	2, 048	_	_	43	1	44
従業•通学	織田	85	93	226	1, 593	1, 997	_	_	_	54	54
	計	2, 103	1,059	2, 358	1,833	7, 353	290	85	102	152	629
他市町に就業・通学		2, 859	1,066	901	983	5,809	244	167	224	189	824
当地に常住する就	業者・通学者	4, 962	2, 125	3, 259	2,816	13, 162	534	252	326	341	1, 453

資料:国勢調査(H12)

(2)日常生活

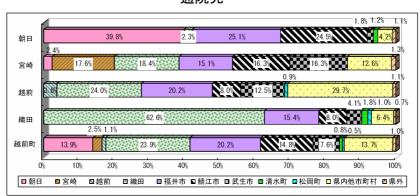
町民の町内消費購買は、食料品・日用品では41%となっており、織田地区、朝日地区での買物が多くなっています。

0.7% 5.5% 39.0% 朝日 宮崎 21.8% 越前 61.5% 織田 1.0% 3.7% 越前町 19.7% 20% 40% 60% 100% □朝日 ■ 宮崎 □織田 ■ 鯖江市 ■ 武生市 ■ 福井市 ■ その他 ■ 無回答

食料品・日用品の買物先

出典:新町建設計画(H16.6)

町内医療機関での受診割合は41%であり、病院をはじめとする各種医療機関の多い朝日地区・織田地区での受診割合が高くなっています。



通院先

出典:新町建設計画(H16.6)



越前町国民健康保険織田病院

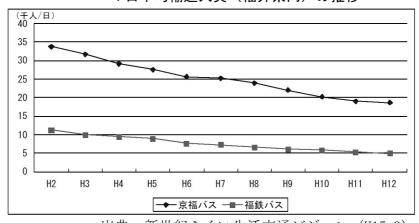
出典:織田病院HP

Ⅱ. 公共交通の概況

1. 公共交通の現状

(1) 路線バス

越前町を走行している路線バス(京福バス、福鉄バス)の県内輸送人員をみると、減少傾向が続いています。



1日平均輸送人員(福井県内)の推移

出典:新世紀ふくい生活交通ビジョン (H15.3)

越前町内では、京福バス3路線(上り28便、下り26便)、福鉄バス5路線(上り26便、下り24便)が運行しています。鯖江市(神明駅)と町内4地区を繋ぐ路線では、1日10便以上確保されていますが、当該路線以外の地域では運行便数が半分以下であり、サービス水準に差が見られます(15頁参照)。

利用者は、京福バス 105 人/日 (H16.6)、福鉄バス 426 人/日 (H17.6) であり、最も利用者の多いバス停は西田中 (京福 21 人、福鉄 38 人)、次いで織田 (京福 11 人、福鉄 42 人)、朝日 (福鉄 36 人) となっていますが、大半のバス停での利用者は 1 人以下です。

京福バス		福鉄バス		
西田中	21 人	織田	42 人	
内郡	15 人	西田中	38 人	
織田	11 人	朝日	36 人	
乙坂	7 人	小樟	22 人	
郵便局前(西田中)	6人	大樟	19 人	
気比庄	6 人	陶芸村口	17 人	
上糸生	6 人	大浜	15 人	
下糸生	6 人	八田	13 人	
水仙ランド入口	5人	梅浦、長谷の間、道	11 Å	
横山	4 人	口、白浜、南佐々生	11人	

1日平均乗降人員(上位10バス停)

出典:京福バス、福鉄バス

(2) 福祉バス

福祉バスは、4地区で運行されていますが、利用目的の施設、対象者、運行日・便数、ならびに運行形態(バス所有、運転)が異なりサービス内容に差がみられます。また、福祉バスを利用して地区間を移動することは出来ません(19頁参照)。

利用者数は、運行日や運行時間により差が見られますが、織田地区を除き1便当たり約10人以上の利用があります。織田地区では、正午1時間前後の利用者が朝夕の半分程度と少ないため、平均利用者が低くなっています。

朝日 宮崎 越前 織田 毎日 火を除 運行曜日 火~金 月・金 一部、日・ く毎日 月運休) 9:30~ 7:55~ 8:30~ 10:00~ 11:00 10:13 10:30 13:45 運行時間 $14:50 \sim$ 15:00~ 15:00~ 15:30~ 16:30 16:20 15:30 17:17 延べ利用者(人/日) 55.8 49.5 32.3 54. 1 平均便数(便/日) 6 4 2 12 平日 1便当たり 平均 9.3 12.4 16.2 4.5 (人/便) 最大 27 20 21 15 最小 0 5 7 0 延べ利用者(人/日) 50.0 30.2 平均便数(便/日) 6 9 休日 1便当たり 平均 8.3 3.4 (十 · 目) 最大 (人/便) 20 9 最小

越前町福祉バスの利用者数

資料:越前町調べ (H17.8)

(3) スクールバス

スクールバスは、4地区で運行されていますが、運行形態(バス所有、運転)が異なり、 山間部では運行していない地域があるなど、サービス内容に差がみられます(21頁参照)。

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

7、7 70、7、4、4、4、4、4、4、4、4、4、4、4、4、4、4、4、4、4、4										
学校名	利用	者数	学校名	利用	利用者数					
子仪石	スクールバス	路線バス	子仪石	スクールバス	路線バス					
朝日小学校	16 人	22 人	朝日中学校	22 人						
常磐小学校	9 人		糸生中学校	14 人						
糸生小学校	38 人		宮崎中学校	_						
宮崎小学校	93 人		越前中学校	61 人	22 人					
四ケ浦小学校	28 人		織田中学校	73 人						
城崎小学校	80 人									
織田小学校	54 人									
萩野小学校	3 人									

スクールバスの利用者数

資料:越前町調べ(H17.8)

2. 公共交通不便地域

公共交通(誰もが利用できる路線バス)の不便地域をみると、約4割の住民が「公共交通不便地域」または「公共交通空白地域」に住んでおり、高齢化が進行するなかで高齢者等の移動制約者の「足」の確保を図ることが課題となっています。

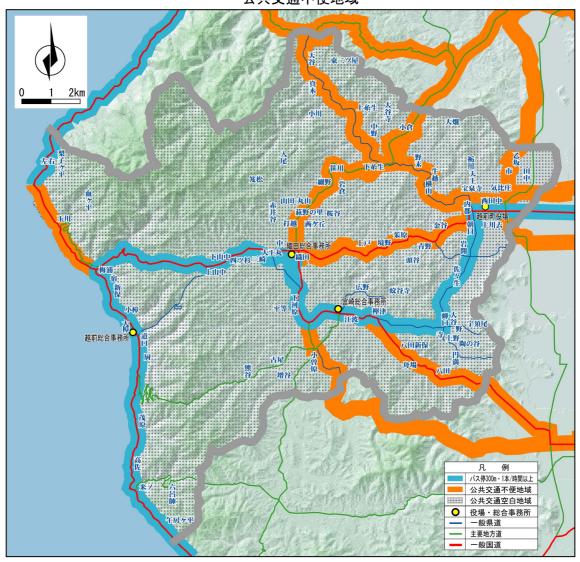
公共交通不便地域:バスが運行しているものの、運行本数が1時間に1本未満の地域

公共交通空白地域:バス停から300m以上離れた地域

公共交通不便地域の人口(H17.9 現在)

	バス停 300m 以内 1 本/時以上運行	公共交通 不便地域	公共交通 空白地域	合 計
総人口	14, 241 (57%)	7, 761 (31%)	3, 093 (12%)	25, 095 (100%)
4歳以下	525 (52%)	336 (33%)	142 (14%)	1,003 (100%)
5~19 歳	2,070 (53%)	1,306 (33%)	536 (14%)	3, 912 (100%)
20~64 歳	7, 906 (57%)	4, 405 (31%)	1,676 (12%)	13, 987 (100%)
65 歳以上	3, 740 (60%)	1,714 (28%)	739 (12%)	6, 193 (100%)

公共交通不便地域



Ⅲ. 上位関連計画の整理

1. 越前町新町建設計画(丹生郡町村合併協議会、平成 16 年 6 月)

越前町新町建設計画の策定時に実施した住民意向調査では、「路線バスなどの交通機関」については不満を感じる人が多く、「路線バスなどの維持・充実」や「各町村連絡の交通利便性の向上」を進めていくべきという意見が非常に多くなっていました。

この結果を踏まえて、「生活路線バス運行確保」と「コミュニティバス運行」を、新町の主要施策・主要事業として位置付けています。

生活基盤に対する住民意向 【進めていくべき施策】 (単位:人) 路線バス等の 維持·充実 各町村連絡の 交通利便性の向上 消防·防災体制 の充実 地域情報化の推進 公園等住民の 憩いの場の充実 下水道整備等 良好な住環境の形成 広域的交通網への アクセスの向上 100 200 300 400 500

新町まちづくりの主要施策

⑦ 公共交通の確保

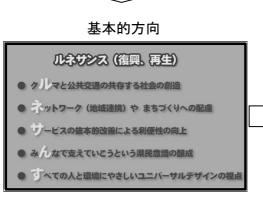
隣接都市部と連絡する既存路線バスの運行を今後とも確保するとともに、町内における移動手段として、コミュニティバスを運行し、住民の"足"の確保を図ります。

主要施策	主要事業	事業概要等
() H = 13 o Th/O	◆ 生活路線バス運行確保事業	隣接都市部と連絡する路線バスの 運行確保や利用の促進
公共交通の確保 	◆ コミュニティバス運行事業	町内の公共施設等を巡回する公共 交通の確保

2. 新世紀ふくい生活交通ビジョン(福井県、平成15年3月)

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





	I. クルマと公共交 通の共存する 社会の創造	1 生活交通ネットワークの確立に向けた推進体制の整備
	II. サービスの抜本 的 改善による 利便性の向上	1 潜在的需要を踏まえた連行本数、連行時間帯の拡大 2 バスにおける定時性の確保、連行形態、路線の見直し 3 アクセスおよび乗り継ぎの改善に向けた駅、バス停留所の整備 4 災害時における交通の確保および公共交通の利用促進 5 利用料金の低減化、わかりやすい運賃体系の導入による需要の喚起 6 利用環境の向上に向けた施設の整備、新しい技術の導入
	Ⅲ. ネットワーク (地域連携)や まちづくりへ の配慮	1 地域内および広域的、幹線的な生活交通ネットワークの確立 2 公共交通の整備におけるまちづくりとの連携 3 過疎化が進行する地域の生活交通確保と地域活性化
\rangle	IV. みんなで支えて いこうという 県民意識の醸 成	1 公共交通の維持・活性化に向けた意識(愛着心)の醸成 2 交通関係諸団体および交通関連NPO等との連携 3 住民意見の反映による公共交通活性化策への合意形成
	V. すべての人と環 境にやさしい ユニバーサル デザインの視 点	1 駅やバス停留所など交通ターミナルのバリアフリー化 2 低床式車両やスペシャルトランスポートサービスの導入推進 3 地球環境への負荷の低減に向けた公共交通の利用 4 地域住民の環境への意識高揚によるライフスタイルの転換

其木施笛

Ⅳ. 町民アンケート調査

1. 調査概要

合併に伴い広域となった地域特性を配慮した公共交通のあり方を検討するため、現在運行されている路線バスと福祉バスに関する住民の評価、ならびに新たに導入するコミュニティバスに対するニーズを把握するアンケート調査を、9月下旬から10月中旬にかけて町内1,000世帯を対象に実施しました。

620 通の回答があり、回収率は62%で郵送回収方法としては非常に高く、町民の公共交通に対する関心度が非常に高いことが伺えます。また、町内公共施設にもアンケート用紙を設置し、福祉バス利用者からも115 通の回答を得ました。

対象者(配布数)	回収数	アンケート内容	実施期間	配布方法
町 民 (1,000世帯)	620 通 (62. 0%回収)	・路線バスの評価 ・コミュニティバ スへの要望	発送: H17. 9. 28 回収: H17. 10. 12	郵送発送・回収
福祉バス利用者	115 通	・福祉バスの評価 ・コミュニティバ スへの要望	H17. 10. 7 ~ H17. 10. 14	各施設に据置 (泰澄の杜、幸若 苑、陶寿園、なぎ さの湯、織田病 院、織田保健福祉 センター)

2. 調査結果

(1)バスの利用実態と評価

①路線(乗合)バス

路線バスの利用については、回答者の約8割が「ほとんど利用しない」と回答しています。その理由として、6割の方が「自分で車を運転する」を挙げており、そのほとんどが「自分で自由に使える車を所有」しています。

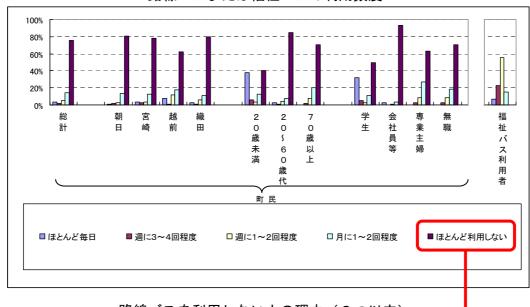
その一方で、20歳未満(学生)は、利用しない理由として8割の方が「人が運転する車での送迎」を挙げています。これは経済的な面もあるので一概には言えませんが、路線バスが朝夕の通学帰宅時に利用しにくい状況であることが伺えます。また、70歳以上の方は、利用しない理由として3割の方が「人が運転する車での送迎」を挙げています。

以上のことから、バスを利用していない人の中にも、潜在的なバス利用者がいると考えられることから、利用しやすい交通環境の整備が必要といえます。

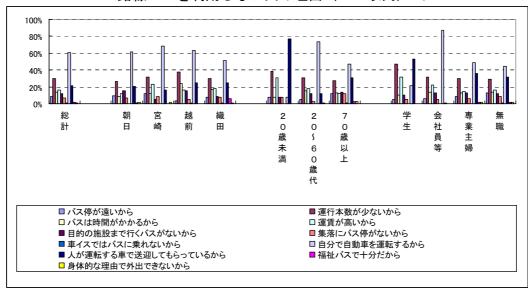
②福祉バス

福祉バスについては、6割の方が「週 $1\sim2$ 回利用」、2割の方が「週 $3\sim4$ 回利用」と回答していますが、バスの評価は、全ての項目で不満の評価が満足を超えています。総合的な評価においても「満足」は1割足らずで、不満が4割を占めており、特に運行時間のわかりやすさ、運行時間帯、ルート、所要時間の見直しが必要となっています。

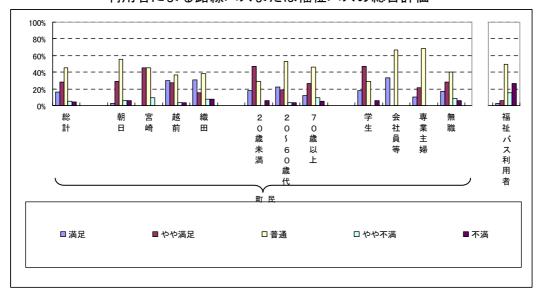
路線バスまたは福祉バスの利用頻度



路線バスを利用しない人の理由(3つ以内)



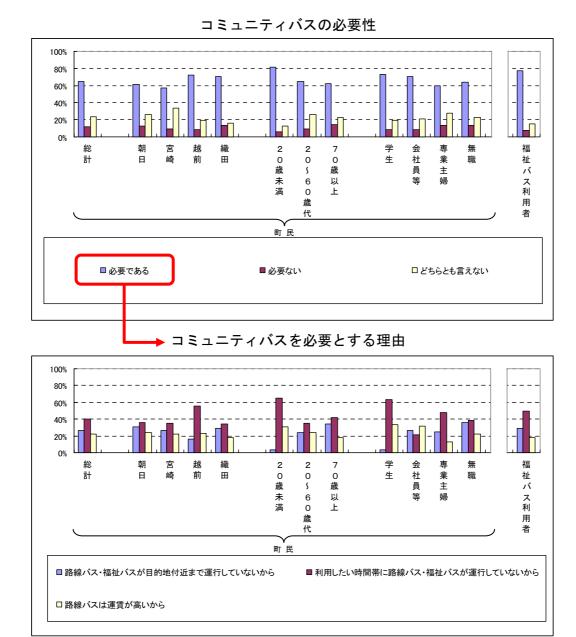
利用者による路線バスまたは福祉バスの総合評価



(2)コミュニティバスの必要性

コミュニティバスの必要性については、回答者の約7割が「必要」と回答しています。 その理由として、4割の方が「利用したい時間帯に路線バス・福祉バスが運行していない」を挙げています。このことから、「路線バスの増便」や「福祉バスの運行時間拡大」の可能性も含めて検討することが必要であると考えられます。

特に、"越前地区"と"20歳未満"や"学生"において、その割合が他と比べて高いことから、重点的に対策を検討する必要があります。



2 7

(3) コミュニティバスが導入された場合の利用目的など

①利用目的(施設)

コミュニティバスが導入された場合の利用目的としては、回答者の7割が60歳以上で あることから、「通院」が6割を占め1番を多く、次いで「買物」が3割となっています。 また、"越前地区"では、「通院」の利用目的が8割と高い値となっています。

一方、20歳未満(学生)は、7割が「通学」を利用目的に挙げています。

利用要望の高い施設等として、"織田地区"に加えて神明駅等の隣接市の施設が挙げら れていることから、各地区から織田地区ならびに隣接市とのアクセス強化を検討する必 要があります。

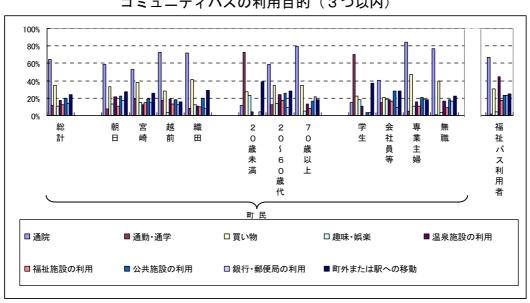
②利用時間帯

利用時間帯については、ほとんどの方は通院や買物利用のために 9~17 時が多く、20 歳未満(学生)では通学利用のために朝(6~9時)と夕方(17時以降)が多くなってお り、利用者(利用目的)に応じた時間帯別のサービス内容の検討が必要です。

3運賃

運賃については、5割の方が「一定運賃が望ましい」と回答しています。また、金額 は、「200円/回」が最も多くなっています。

20歳未満(学生)および福祉バス利用者は、5割が「100円/回」を挙げています。

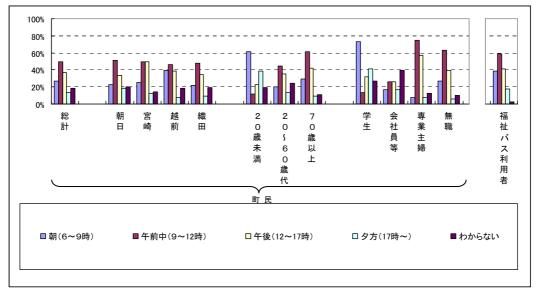


コミュニティバスの利用目的(3つ以内)

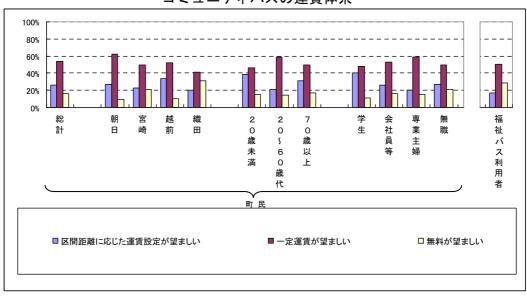
- ※ 具体的に示された主な施設

通院	買物	町外・駅	通勤・通学
織田病院:82 丹南病院:19 伊部病院:9 大城医院:5 神明駅:10 その他	メルシー:22 アルプラザ:5 シピィー:5 ヤマキシ:4 コメリ:3 旧武生市:4	神明駅:29 旧武生市:9 福井市:4 鯖江市:2 その他	丹南高校:6 神明駅:3 鯖江市:2 福井市:1 その他
	福井市:3		

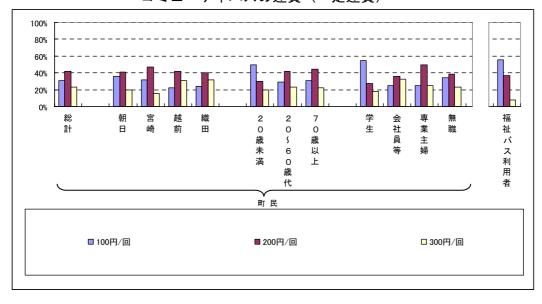
コミュニティバスの利用時間帯(2つ以内)



コミュニティバスの運賃体系



コミュニティバスの運賃(一定運賃)



V. 越前町地域交通計画

1. 公共交通活性化の課題とその対応

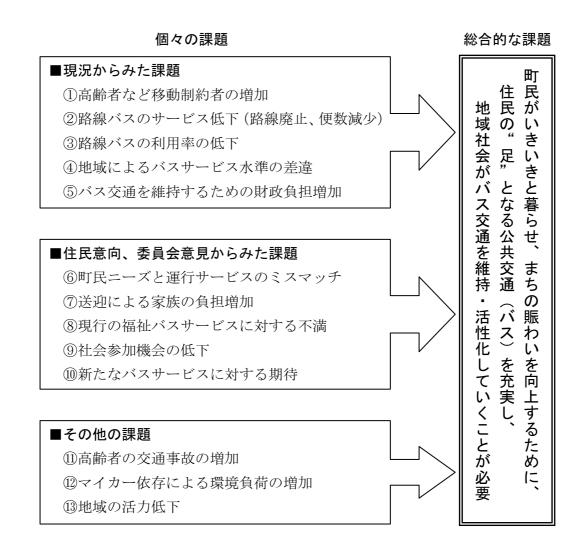
(1)公共交通を取り巻く課題

現在、町内では路線バスと福祉バス、スクールバスが運行されていますが、それぞれが独立した運行形態であり、地域によって提供されているサービス内容(運行の時間帯・便数など)が異なっています。

現行のバスサービスでは、通勤通学をはじめ、小中学校や温泉施設への送迎には対応 していますが、高齢者や自動車を運転できない主婦・学生などの移動制約者の日中の移 動は、「家族等による送迎」に依存せざるを得ないという状況となっています。

身近な移動手段が確保されなければ、健康な方でも行動が制限されてしまい、まちは にぎわいを失い、地域経済が低迷する要因にもなります。

このようなことから、町民ニーズと運行サービスのミスマッチによる利用者低迷、これに伴う町の財政負担増加といった悪循環を断ち切るとともに、家族等の負担低減を図るために、公共交通の連携・充実と町民の積極的な利用による路線維持・活性化が必要となっています。

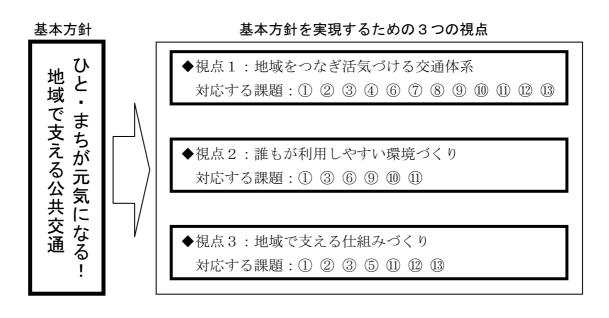


(2)公共交通の基本方針 (課題解決の方向性)

町内の公共交通不便地域・空白地域の改善、町内の主要な公共公益施設や隣接市への アクセス性向上、町民ニーズ(便数、ルート、利用のしやすさ等)への対応を図ること によって、住民が元気に暮らし続けることができる環境づくり、新町の一体性の醸成及 び均衡ある発展を目指します。

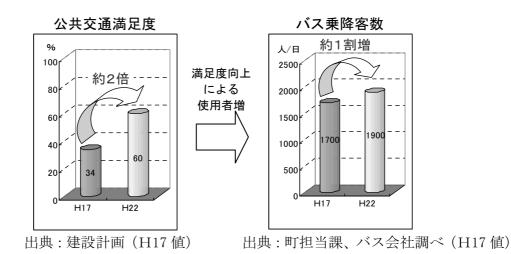
誰もが安全に外出できる足(交通手段)の確保は、高齢になっても安心していきいき と暮らせ、精神的・肉体的な健康の増進にもつながることから、結果として医療・福祉 の財政負担の軽減にも貢献できます。

さらに、人々がまちに出かけるとともに、住民・事業所(バス事業者、商店街、企業など)・行政が連携して公共交通を育てることによって、地域間交流やまちの活性化を促進します。



【目標指標: H17→H22】

基本方針に基づいた公共交通の改善と住民の積極的な利用によって、町民の約2/3に満足して頂ける運行内容とし、利用者を現在の約1割増とすることを目指します。



(3)目標指標を達成するための施策

前述した目標指標を達成するための施策を、基本方針を実現するための3つの視点に 基づいて以下のように設定します。

越前町内の路線バスは、町内4地域を結ぶとともに、隣接市(福井市、鯖江市、越前市)の各施設や鉄道駅(福井駅、神明駅、武生駅)との移動に重要な役割を担っています。このため、公共交通の改善は、路線バスの充実を基本とします。

また、路線バスのサービスが及びにくい地域・時間帯については、スクールバスと福祉バスのコミュニティバス化により対応します。

◆視点1:地域をつなぎ活気づける交通体系

- ・路線バスの運行経路と便数の増加
 - (神明駅や隣接市とのアクセス性の強化、降雨積雪時の交通手段の確保)
- ・スクールバスと福祉バスのコミュニティバス化 (サービス水準の向上と地域間での平準化)
- ・路線バスとコミュニティバスの共存
- ・需要への柔軟な対応(乗合タクシーの導入)
- ・バスターミナルの効率的な利用(バスの相互乗入れによる求心性の向上)

◆視点2:誰もが利用しやすい環境づくり

- ・バスターミナルでのバス間の乗り継ぎ円滑化 (路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー間の乗り継ぎ)
- ・フリー乗降制の導入
- ・乗降しやすい低床バスの導入
- ・安全で快適な待ち合い空間の整備
- パーク&ライドを促進するための駐輪場や駐車場の整備
- I Tを活用した交通サービス (乗合タクシーの予約システムなど)

◆視点3:地域で支える仕組みづくり

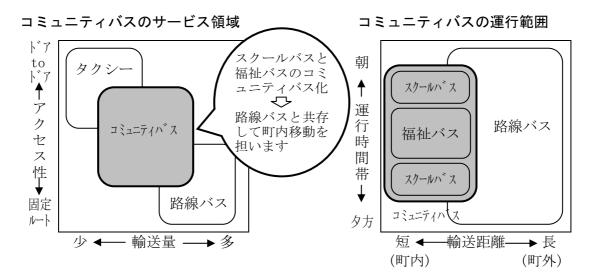
- ・学生の路線バスの利用促進
- ノーマイカーデーの促進
- ・企業等のバス通勤の促進
- ・パーク&ライドの推進
- ・利用者の多い企業・団体への表彰
- ・商店街等の活性化と利用者への還元
- ・交通関係諸団体やNPO、ボランティア団体と連携した啓発活動の促進
- ・公共交通維持のための町民運動の促進
- ・環境に優しい低公害車の導入促進(買い替え時)

2. コミュニティバス等の導入方針

(1)コミュニティバスの必要性と位置付け

「現在の路線バスでは日中のサービスが不十分で地域間に格差がある」、「福祉バスでは4地区間を移動できない」等の路線バスと福祉バスの課題への対応、「現在は車を運転できるが数年後は不安」といった高齢化への対応として、「コミュニティバス」の運行が必要といえます。

既存のスクールバスと福祉バスのコミュニティバス化によって、町民アンケート調査で把握されたニーズにきめ細かく対応し、路線バスとタクシーの中間に位置するサービスを提供するものとして考えます。



コミュニティバスの位置付けは、前項の公共交通全体の基本方針との整合性を踏まえて、以下のように設定します。

①高齢者などの移動手段の確保

コミュニティバスは、高齢社会の到来に対応する移動手段として、車を使 えない高齢者や主婦などの移動制約者の外出を容易にします。

②公共交通不便地域・空白地域への対応

コミュニティバスは、既存の路線バスと共存しながら、公共交通不便地域・ 空白地域における移動制約者に対する町内の移動手段を確保します。

なお、需要の少ない地域などでは、乗合タクシーの導入を目指します。

③地域間交流や地域活性化

コミュニティバスは、移動制約者の外出機会の増加を促し、社会参加の活発化を支援します。これによって、地域間の交流を活発にする、商店街の振興等により地域経済の活性化に寄与する、高齢者が元気になることで福祉サービスコストを軽減できるなどの効果が期待できます。

(2) コミュニティバス等のターゲット設定

路線バスは、これまでと同様に、早朝や夕方の通勤・通学者をはじめ、日中に隣接市の駅や各施設の利用者を対象とします。

コミュニティバスは、これまでに整理した"町民ニーズ"と"コミュニティバスの位置付け"から、『日中の日常生活(買物、通院、公共施設利用など)を行うにあたり、自動車を利用することができない高齢者などの移動制約者』を対象とします。

【町民アンケート調査によるニーズ (25~29頁)】

■地区別特性

必要理由:**越前**の"バス便数

不足"の割合が他 の約 1.5 倍

利用目的:越前、織田の"通

院"の割合が他より約1割高い

利用時間:越前の"朝"の割

合が他の約2倍

■年齢別特性

●20歳未満、学生(8割が必要)

必要理由:"バス便数不足"の割合が他の約

1.5倍

利用目的:通学(鯖江市内、神明駅)

利用時間:朝(6~9時)と夕方(17時以降)

●70 歳以上、主婦・無職、福祉バス利用者 (7~8割が必要)

利用目的:通院、買物(鯖江市内含む)、温

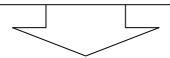
泉施設

利用時間:午前中(9~12時)と午後(12~

17 時)

【コミュニティバスの位置付け(33頁)】

通勤・通学や町外への利用は路線バス、バス不便地域や町内移動は主にコミュニティバスが担います



■路線バスが担う利用者

町外(鯖江市など)の病院、商業施設、学校、駅への利用者(6~20時)

→ 1日を通じて、かれい崎と神明駅・隣接市間を増便 (神明駅からは福井鉄道やコミュニティバス「みらい 21」等を利用)

■コミュニティバスが担う利用者

町内の病院、商業施設、温泉施設、公共施設への利用者(9~17時)

→ 各地区から主要施設が立地する朝日・織田の市街地へのアクセス性を確保 路線バスにスムーズに乗り継ぎできる環境づくり

4地区でのサービス水準(運行時間・本数など)の平準化

(3) コミュニティバス等の運行計画の概要

路線バスを骨格軸として、コミュニティバスと乗合タクシーを組み合わせた効率的な 運行形態により、公共交通空白地域を解消します。

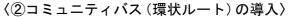
- ①路線バスの増便(かれい崎⇔織田⇔上戸⇔朝日⇔福井市) (通勤通学時間帯ならびに日中の増便)
- ②朝日・織田間を繋ぐコミュニティバスを運行 (地区間の連絡性を強化)
- ③福祉バスはコミュニティバスとして運行 (路線バスが運行しない集落をカバー)
- ④山間部の集落は乗合タクシー (新規導入) で対応 (交通空白地域を解消)



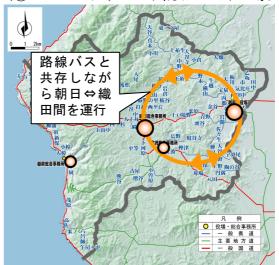
○公共交通は西田中・織田ターミナルなどで接続 (公共交通の乗り継ぎにより、町内全地域や町外への移動が可能)

【運行概念図】

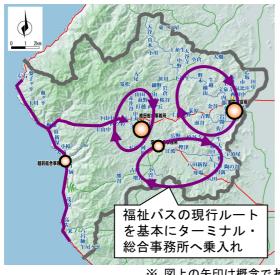
〈①路線バスの機能強化〉

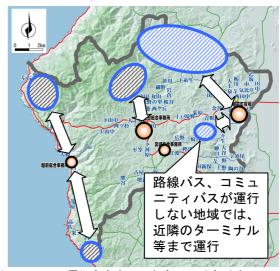






〈③コミュニティバス(地区巡回ルート)への変更〉〈④コミュニティバス(乗合ルート)の導入〉





※ 図上の矢印は概念であり、ルート・運行方向を示したものではありません

VI. コミュニティバスの運行計画

前項の「コミュニティバス等の導入方針」に基づき、環状ルート・地区巡回ルート・乗 合ルートを併用して目的地まで移動できるように、コミュニティバスの運行計画を以下 のように設定します。

1. 運行日

- ・運行日は、平日とします。
- ・乗合ルートの運行日は、週3日で住民から運行依頼があった時に限り運行します。

コミュニティバスは、平日の運行を基本とします。 休日(土日祝日)には、自動車を運転できる家族等 がいるため、平日に比べて施設への移動が比較的容 易と考えられます。

病院や温泉施設、商業施設の開閉状況等を踏まえ、 出来る限り利用者の利便性を確保するため、平日は 毎日運行します。 -----《住民意向》 ------

町民・福祉バス利用者とも に「週に1~2回程度」の利 用が3割以上で最も多い。

乗合タクシーは、人口が少ない山間部の集落を対象としており、需要が少ないと考えられるため、週3日とします。

2. 運行便数と運行時間帯

- ・運行便数は、午前2便、午後2便を基本とします。
- ・運行時間帯は、日中(9時頃から17時頃まで)を基本とします。

各ルートとも2時間以内に1便の運行頻度とし、 1日当たり4便(午前・午後各2便)を確保します (越前地区巡回ルートを除く)。

地区巡回ルートと乗合ルートは、環状ルートや地 区巡回ルートに円滑に乗り継ぎできるように、地区 毎に出発時間を調整します。 ------《住民意向》 ------

町民・福祉バス利用者とも に「9~12 時」の希望が約5割、 次いで「12~17 時」が3割を 占める。

3. 経由施設

- ・町民の公共交通への転換を促進するため、西田中バスターミナル・織田バスターミ ナルへの乗り入れを基本として、路線バスやコミュニティバス相互の連携(乗り継 ぎ)を図ります。
- ・経由施設は、これまで福祉バスが運行していた施設に加えて、「役場・総合事務所」、 「織田病院」等とします。
- ・朝日地区、宮崎地区については、直接「織田病院」を経由しませんが、ターミナル 等での乗り継ぎにより、利用できるように運行ダイヤを設定します。

-----《住民意向》 ------

町民・福祉バス利用者ともに「通院」が6割を占める。 次いで「買物」、「公共施設」、「温泉施設」が多い(町外・駅を除く)。







4. 運行対象地域

- ・環状ルートは、国道 365 号、主要地方道福井大森河野線、県道別所朝日線、県道寺朝日線を繋いだ沿線の集落を対象とします。
- ・地区巡回ルートは、環状ルートと下記の乗合ルートが運行しない集落を巡回します。
- ・乗合ルートは、山間部で人口が少ない『東二ッ屋、天谷、真木、小川、杖立、森、 清水、大玉、大畑、頭谷、梨子ケ平、血ケ平、六呂師、午房ヶ平、笈松、入尾』を 対象とし、要望があった場合にのみ運行するデマンド方式を採用します。

5. バス停

- ・バス停は、福祉バスの既存バス停、または路線バスの既存バス停を基準とします。
- ・これまで福祉バスが走行していない集落については、原則として各集落の中心付近 に1ヵ所づつバス停(乗合タクシーの乗降場を含む)を設置します。

6. 乗車運賃

- ・町民が負担に感じることなく、気軽に利用できるよう、均一制を採用します。高齢 者・障害者・小中高校生は半額、乳幼児は無料とします。
- ・70歳以上の高齢者及び障害者に対して割引カード等を配布します。
- ・乗換が必要な場合は乗換券を配布し、最終目的地までは乗車一回あたりの料金とします。

-----《住民意向》 ------

町民・福祉バス利用者ともに「利用者が費用の一部を負担し、大半を町が負担する」が6割を占める。

町民・福祉バス利用者ともに「一定運賃」が5割を占める。 町民は「200円」が4割、福祉バス利用者は「100円」が5割で最も多い。 高齢者等の費用負担は、町民は「軽減」が5割、福祉バス利用者は「同等」が 5割を占める。

7. 運行車両

・環状ルートおよび巡回ルートを走行するバスは、低床バスを基本とします。





出典:鯖江市HP

VII. 実現化に向けて

1. 運行方式

・規制緩和等の社会潮流に沿って、多様な事業形態の中から運行経費抑制につながる 手法を採用します。

コミュニティバスの運行は、コスト縮減などの観点から、民間路線バス事業者へ運行・ 車両管理を委託し、路線・ダイヤ設定を自治体が行う、通称「21条バス」方式を基本と します。

なお、地域住民・各種団体等も交通に対する当事者として責任を果たしながら維持、 活性化させていくことが望ましい姿であることから、福祉を目的とする町社会福祉協議 会、商工業の発展を目的とする町商工会等、住民を主体としたNPO等と連携した運行 方法を検討します。

【運行方式】

事業種別		根拠条項	運行主体
○市町村等が民	路線バス 《路線バス》	「4条」(一般の路線バス)	
間事業者に運 行依頼	貸切バス 《廃止代替バス》 《乗合タクシー》	「21条」(貸切バスによる路 線バス事業の特例※注1)	バス事業者
○市町村が運行	自家用バス 《市町運営バス》 《NPO 運行バス》	「80条」(自家用バスによる 路線バス事業の特例※注2)	市町村

注1:「4条」による運行が困難な場合などで、国土交通大臣の許可を受けたとき

注2:公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合などで、国土交通大臣の許可

を受けたとき

2. 運行内容

・コミュニティバスの需要を事前に予測することは極めて難しいことから、実証運行 を通じて検証したうえで、総合的に判断します。

コミュニティバス運行においては、採算性が高いことが理想であり、本来の目的が達成できる範囲において、可能な限り公共の負担を低減するように努めますが、1 便あたり 5 人以下の場合は運行を見合わせる事例も見られます。

今後、実証運行の結果(利用者数、利用者ニーズ)を踏まえ、町の財政(住民1人当たりの負担金)と公共サービスとのバランスを考慮しながら、運行計画(運行日数・時間やルート等)の見直しを行います。

3. 利用促進策など

・多数の方々に路線バスとコミュニティバスを利用して頂けるように、多様な手法に よる P R 活動をはじめ、高齢者、障害者および小中高校生に対する運賃補助などを 行います。

多数の方々に利用して頂けるように、実証運行や本格運行の事前に、運行方法等を広報に記載して、町民への周知を図ります。さらに、PRチラシやポスターを、役場・総合事務所をはじめ織田病院や温泉施設など、コミュニティバスが経由する施設に掲載します。

コミュニティバスの利用促進と福祉の充実、ならびに路線バスの利用促進とバスの競合を避けるために、下表の施策を検討します。

V-1-(3)目標指標を達成するための施策

	・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・				
	施策	今後の予定			
◆ 視 点 1	・路線バスの運行経路と便 数の増加	・町民の日常生活活動を円滑するため、既存の路線バス路線を今後とも維持確保します。・福井方面へのアクセスの強化を図るため、福鉄バス路線「福浦線」の復活を目指します。			
: 地 域	・スクールバスと福祉バス のコミュニティバス化	・座席に余裕があるスクールバスについては、事前連絡あるいは登録制等により、児童送迎時に地域住民が同乗できるようにします。			
をつなぎ活気づけ	・路線バスとコミュニティ バスとの共存	 ・路線バスとの競合を避けるため、コミュニティバスは、路線バスが比較的運行していない時間帯の運行を基本とします。 ・高齢者(70歳以上)に対しては、町内区間に限りコミュニティバスの運賃と同額(100円/回)で路線バスに乗車できるようにし、バスの利便性の向上と高齢者等の福祉に寄与します。ただし、町外区間は正規の運賃とします。 			
る交通	・需要への柔軟な対応と効 率的な運行	・バス路線の沿線外の集落については、デマンドタクシーの導入により、きめ細かなサービスの供給と効率的な運行を図ります。			
体系	・バスターミナルの効率的 な利用	・京福バスの西田中ターミナルへの乗り入れにより、 バスの利便性の向上を図ります。			

	施策	今後の予定
◆視点	・バスターミナルでのバス 間の乗り継ぎ円滑化	・コミュニティバス間の乗継や路線バスとの乗継がスムーズなダイヤの調整に努めます。
2 : 誰	・フリー乗降制の導入	・乗降の安全性が確保できる地域において、フリー乗 降制の導入を関係機関(交通安全協会等)に要望し ます。
もが利用	・乗降しやすい低床バスの 導入	・高齢者等の乗車に配慮した低床バスの導入を目指します。
用しやす	・安全で快適な待ち合い空 間の整備	・公共施設におけるバス停の整備を促進するととも に、各地区が行うバス停の整備に対し補助制度を設 け、安全で快適な待ち合い空間の整備を図ります。
が環境	パーク&ライドを促進するための駐輪場や駐車場の整備	・利用者の多いバス停に駐輪場を整備します。・役場、総合事務所等の公共施設の駐車場を、パーク&ライドの駐車場として開放します。
づくり	・I Tを活用した交通サー ビスの導入	・乗合タクシーの利用率が多く、予約システムが必要になった場合には導入を検討します。
◆視点	・学生の路線バスの利用促進	・学生(高校生等)が利用しやすい路線バス路線の改善をバス事業者に要請し、貸切バスによる通学者を路線バス利用に転換します。 ・学生の路線バス利用の促進を図るため、路線バス利用学生に対して、補助を行います。
3	・ノーマイカーデーの促進	・全町的にノーマイカーデーを展開し、バス利用の促進を図ります。
地 域 で	・企業等におけるバス通勤 の促進	・「乗って 残そう みんなのバス」を合言葉に通勤等 のバス利用を企業等に働きかけるとともに、特に、 町職員の率先的なバス利用の促進を図ります。
支	パーク&ライドの推進	パーク&ライドの推進を企業等に働きかけます。
える仕組みづく	・商店街との連携による中 心街活性化と利用者へ の還元	・商工会等と連携し、バスを利用して商店街で買い物 をした人に対して割引制度を創設し、商店街等の活 性化とバス利用者への還元を図ります。
	・交通関係諸団体やNPO、 ボランティア団体と連 携した啓発活動の促進	・毎年9月20日の「バスの日」に、バスをテーマに した作品(作文・絵画・川柳・標語)の募集・表彰、 コミュニティバス内での展示を行います。
٠ ا	・公共交通維持のための町 民運行の促進	・超高齢社会の到来に備え、公共交通の存続が大切であることを認識してもらうとともに、町ぐるみで維持していくことを目的として、月一乗車運動の促進と維持確保のための寄付等を実施します。

参考資料

1. 越前町地域交通活性化検討委員会 名簿

地区名等	氏 名	備考
福井県立大学	浅沼 美忠	経済学部助教授
交通関係	山田 芳喜	中部運輸局 福井支局 輸送課長
	福田 有男	社)福井県バス協会理事
	武内 巖	社)福井県タクシー協会理事
議会選出	吉村 春男	
朝日地区	爲國 俊夫	
	藤井 文夫	
	内藤 尚子	
	松村 幸子	
	鷲田 雪尾	
	古崎 新治	
宮崎地区	原 正美	
	武藤 太平	
	水野キヨ	
	津田 祐弘	
越前地区	橋谷 博司	
	仲保 チエ子	
	山下 三紀代	
	高橋 元美	
織田地区	杉森 正義	
	北野 左京	
	宇野 宏子	
	藤原 綱蔵	

2. 検討経緯

月日	検討内容など
9月20日	●第1回委員会 検討事項:委員長、副委員長の選任 年間工程
	各種交通機関の現状 アンケート票の内容確認
9月28日	○町民アンケート ・発送:1,000 通、回収:620 通
~10月12日	・郵送による発送回収
10月7日	○福祉バス利用者アンケート
~10月14日	・各施設に据置、回収:115 通 ・対象施設:泰澄の杜、幸若苑、陶寿園、なぎさの湯、織田病院、 織田保健福祉センター
10月18日	●第2回委員会 検討事項:バス利用者数 高齢者分布等 全国事例の紹介
11月30日	●第3回委員会 検討事項:アンケート結果 地域交通計画(素案)
1月18日	●第4回委員会 検討事項:コミュニティバス運行計画(素案)
3月27日	●第5回委員会 ・報告書の承認

3. 全国事例

(1)福井県内の事例

①福井市:コミュニティバス「すまいるバス」と乗合タクシー ・本格運行は、平成12年4月に北ルート、8 すまいるバス 株主構成 月に西ルート、平成13年9月に南ルート、 福井市 51.1% 11月に東ルート 大型店 1.79 中小商業者 18.6% ・運行は、三セク会社の「まちづくり福井㈱」 ・車両は、小型ノンステップバス (35 席) 5 ・運賃 100 円 (大人・小人同額/未就学児は 福井商工会議所 17.0% 1人目無料/前払い方式) ・市街地4コースを1周約30分で周る循環型 バス 東コース 7.8km、21 便/日 西コース 6.4km、23 便/日 南コース 8.0km、23 便/日 グラフ・写真出典: 北コース 6.2km、23 便/日 まちづくり福井株式会社 ティルスすまい 運行MAP 概念図出典:まちづくり福井株式会社 ・本格運行は、平成15年4月 乗合タクシー ・運行は、市が地元タクシー事業者1社に委託 ・車両は、ジャンボタクシー3台 ・200円(6歳未満1人まで無料、身障者等割引有り) ・運行本数は、①高屋ルート 7:00~18:30 12 便/日

(新田塚~二日市)

②本郷ルート 7:00~18:00 12 便/日 (すかっとランド九頭竜~本郷~河内)

※日·祝日以外毎日運行

②勝山市:コミュニティバス「ぐるりん」と乗合タクシー

・本格運行は、平成13年8月 (H12は福祉バスとして運行) ぐるりん ・運行は、地元バス事業者1社 ・車両は、小型低床バス1台 ・運賃は、100円(障害者無料) ・運行本数は、①長尾山・水芭蕉方面 8:02~17:26 6便/日 ②越前大仏 · 平泉寺荘方面 $7:30\sim16:39$ 5 便/日 写真出典:勝山市 **─**長尾山~水芭蕉~社会保険病院方面 片瀬~平泉寺方面 ルート図出典:勝山市 ・本格運行は、平成16年5月(H17.4 鹿谷線追加) 乗合タクシー ・ 運行は、市が地元タクシー事業者3社に委託 ・ 車両は、小型低床バス (利用者が少ない時はジャンボタクシー) · 200 円 (市街地連絡線 100 円) ・運行本数は、①北谷線 6:29~18:36 6 便/日 ②野向線 6:53~18:13 5便/日 ③荒土線 7:45~17:48 4 便/日 ④鹿谷線 7:10~18:18 13 便/日 ⑤市街地連絡線 5:55~0:01 33 便/日 (勝山駅⇔サンプラザ前) 路線バス 保田口 ルート図出典:勝山市

(2)県外の事例

①兵庫県多可町(旧中町):コミュニティバス「のぎくバス」

## 15	兵庫県多可町	(旧中町):コミュニティバス「のぎくバス」
# で	町の概況	・人口約 12,000 人、65 歳以上 22%
**・本格運行は、平成15年11月 ・連行主体は社会福祉協議会が担い、運行を地 元パス事業者1社に委託 ・車両は、小型ノンステップパス5台(町内5 コースを4台で巡回) ・料金は、町内移動100円、町外200円(子供半額/幼児無料) ・運行本数は、1コース 7:04~18:48 12 使/日 2コース 7:10~18:47 13 使/日 3-1コース 8:00~16:03 6 使/日 3-2コース 10:00~15:44 6 使/日 4コース 7:52~16:52 10 使/日 直行コース 8:19~19:51 14 使/日 ・西路病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市院に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		
・運行主体は社会福祉協議会が担い、運行を地元バス事業者 1 社に委託 ・車両は、小型ノンステップバス 5 台(町内 5 コースを 4 台で巡回) ・料金は、町内移動 100 円、町外 200 円(子供半額/幼児無料)・運行本数は、1 コース 7:04~18:48 12 便/目 2 コース 7:10~18:47 13 便/日 3 -1 コース 8:00~16:03 6 使/日 3 -2 コース 10:00~15:44 6 便/日 4 コース 7:52~16:52 10 便/日 直行コース 8:19~19:51 14 便/日	運行形態	
ボス事業者 1 社に委託 ・ 車両は、小型ノンステップバス 5 台(町内 5 コースを 4 台で巡回) ・料金は、町内移動 100 円、町外 200 円(子供半額/幼児無料) ・運行本数は、1 コース 7:04~18:48 12 便/日 2 コース 7:10~18:47 13 便/日 3 -1 コース 8:00~16:03 6 便/日 3 -2 コース 10:00~15:44 6 便/日 4 コース 7:52~16:52 10 便/日 直行コース 8:19~19:51 14 便/日 ・ 西脇市に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		
・車両は、小型ノンステップバス5台(町内5 写真出典:多可町コースを4台で巡回) ・料金は、町内移動100円、町外200円(子供半額/幼児無料)・運行本数は、1コース 7:04~18:48 12 便/日 2コース 7:10~18:47 13 便/日 3-1コース 8:00~16:03 6 便/日 3-2コース 10:00~15:44 6 便/日 4コース 7:52~16:52 10 便/日 直行コース 8:19~19:51 14 便/日		・運行主体は社会福祉協議会が担い、運行を地
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇工業高校前、西脇工業高でメスクをは、町内移動100円、町外200円(子供半額/幼児無料)・運行本数は、1コース 7:04~18:48:12 便/日 2コース 7:10~18:47:13 便/日 3-1コース 8:00~16:03 6 便/日 3-2コース 10:00~15:44 6 便/日 4コース 7:52~16:52 10 便/日 直行コース 8:19~19:51 14 便/日		元バス事業者1社に委託
・料金は、町内移動 100 円、町外 200 円 (子供半額/幼児無料) ・運行本数は、1 コース 7:04~18:48 12 便/日 2 コース 7:10~18:47 13 便/日 3 -1 コース 8:00~16:03 6 便/日 3 -2 コース 10:00~15:44 6 便/日 4 コース 7:52~16:52 10 便/日 直行コース 8:19~19:51 14 使/日 ・西脇南院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		・車両は、小型ノンステップバス5台(町内5
 ・運行本数は、1 コース 7:04~18:48 12 便/日 2 コース 7:10~18:47 13 便/日 3-1 コース 8:00~16:03 6 便/日 3-2 コース 10:00~15:44 6 便/日 4 コース 7:52~16:52 10 便/日 直行コース 8:19~19:51 14 便/日 特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス 		コースを4台で巡回) 与具田典: 多川町
### 10 - 「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		・料金は、町内移動 100 円、町外 200 円(子供半額/幼児無料)
## 後 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		・運行本数は、1コース 7:04~18:48 12 便/日
**		2 コース 7:10~18:47 13 便/日
# 微 - 「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 - のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		3-1 コース 8:00~16:03 6 便/日
度行コース 8:19~19:51 14 便/日 ルート図出典:多可町 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。		3-2 コース 10:00~15:44 6 便/日
特 徴 - 「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 - のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		4 コース 7:52~16:52 10 便/日
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		直行コース 8:19~19:51 14 便/日
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		March of the Control
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		MENNING MINING
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇市校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		
特 徴 - 「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 - のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		3-13-2
特 徴 - 「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 - のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		43-7
ルート図出典:多可町 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		直行/5.2
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇市校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		
ルート図出典: 多可町 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		greins zuen weben
ルート図出典: 多可町 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		(東東田) 東京 東東田大和中で 東東田大和中で 東京田大和中 東京田大和中 東京田大和中 東京田大和中 東京田大和中 東京田大和中 東京田大和中 東京田大和中 東京田大和 東京田 東京田大和 東京田 東京田大和 東京田大和 東京田 東京田 東京田 東京田 東京田 東京田 東京田 東京田
サ 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		age state
サ 徴 「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		The state of the s
### 他		Page 1
サ 後 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		の原をシー門 スズバリー (東京) (東京) (東京) (東京) (東京) (東京) (東京) (東京)
ルート図出典:多可町 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		AND AND AND
ルート図出典:多可町 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		Party Salary
ルート図出典:多可町 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		2.44至6年至17. 2.61 45至
ルート図出典:多可町 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		CEGAR CAR CEGAR CARE CARE CARE CARE CARE CARE CARE CA
ルート図出典: 多可町 特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		REPORT DESCRIPTION FRANCISCO
ルート図出典: 多可町 特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		GAT \$458H
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		1847 (1897) 12-10-246(18)
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		**
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		950
特 徴 ・「西脇直行バス」は、隣接する西脇市内の市役所前、市民センター、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		
ー、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		ルート図出典:多可町
校前、西脇市駅に停車する。 ・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス	特徴	
・のぎくバスの西脇直行バスと神姫バス		一、西脇病院、上野南、東本町、西脇、西脇高校前、西脇工業高
(門前~西脇市駅間)に200円の運		
賃(大人の場合)で乗るために「乗車		賃(大人の場合)で乗るために 「乗車
パス」が必要となる。乗車パスの提示 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・		
がなければ、通常の運賃を支払う。 バス出典:多可町		がなければ、通常の運賃を支払う。 バス出典:多可町

27

・東西 10km、南北 10km、直積約 60km² ・民間路線バス 3 路線(利用者合計 110 人/日)、町運行バス 3 路線(福祉バス 25 人/日、リハビリバス 21 人/日、スクールバス 9 人/日)が運行・路線バス、町運行バスの維持に約 2, 700 万円/年を負担 ・巡回バスとデマンド型乗合タクシーによる複合方式・本格運行は、平成 15 年 3 月・運行主体は町が担い、運行を地元タクシー事業者 1 社とバス事業者 1 社に委託・車両は、バス 2 台、ジャンボタクシー 1 台、小型タクシー 2 台を主な対象)・運行時間は 7:30~18:00(8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象)・運行本数は、巡回バス:4 コース(28 便)、連絡バス:1 コース(3 便)デマンドサービス:3 コース(29 便) 「330~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス 1 巡回サービス ※回サービス ※回りカシー1 デマンドサービス ※回サービス ※回サービス ※回サービス ※回りカシー2 デマンドサービス ※回りカシー2 デマンドサービス ※回りカシー2 ※回りカシー2 ※回りカシー2 ※回りカシー2 ※回りカシー2 ※回りカシー3 ※回りカシー2 ※回りカシー2 ※回りカシー3 ※回りカシー2 ※回りカシー2 ※回りカシー2 ※回りカシー3 ※回りカシー3 ※回りカシー2 ※回りカシー3 ※回りカシー3 ※回りカシー2 ※回りカン2 ※回りカン2 ※回りカン2 ※回りカン2 ※	町の概況	·人口約7,000人					
(福祉バス 25 人/目、リハビリバス 21 人/目、スクールバス 9 人/日)が運行 ・路線バス、町運行バスの維持に約 2,700 万円/年を負担 ・巡回バスとデマンド型乗合タクシーによる複合方式 ・本格運行は、平成 15 年 3 月 ・運行主体は町が担い、運行を地元タクシー事業者 1 社とバス事業者 1 社に委託 ・車両は、バス 2 台、ジャンボタクシー 1 台、小型タクシー 2 台 ・運行時間は 7:30~18:00 (8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4 コース (28 便)、連絡バス:1 コース (3 便) デマンドサービス:3 コース (29 便)							
(日) が運行	導入前	・民間路線バス3	路線(利用者合	計 110 人/目)、	町運行バス3路		
- 路線バス、町運行バスの維持に約 2,700 万円/年を負担 - 巡回バスとデマンド型乗合タクシーによる複合方式 - 本格運行は、平成 15 年 3 月 - 運行主体は町が担い、運行を地元タクシー事業者 1 社とバス事業者 1 社に委託 - 車両は、バス 2 台、ジャンボタクシー 1 台、小型タクシー 2 台 - 料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 - 運行時間は 7:30~18:00 (8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) - 運行本数は、巡回バス: 4 コース (28 便)、連絡バス: 1 コース (3 便) デマンドサービス: 3 コース (29 便) - 「ス30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス 1 巡回サービス		(福祉バス 25)	人/日、リハビリ	バス 21 人/日、	スクールバス 9		
 連行形態 ・巡回バスとデマンド型乗合タクシーによる複合方式・本格運行は、平成15年3月・運行主体は町が担い、運行を地元タクシー事業者1社とバス事業者1社に委託・車両は、バス2台、ジャンボタクシー1台、小型タクシー2台 ・料金は、町内移動300円、隣接市連絡バスは200円・運行時間は7:30~18:00(8時までと15時以降は、通学・通勤者を主な対象)・運行本数は、巡回バス:4コース(28便)、連絡バス:1コース(3便)デマンドサービス:3コース(29便) 「7:30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00バス1 巡回サービス 隣接市連絡サービス 巡回サービス バス2 巡回サービス デマンドサービス 巡回サービス 小型タウシー 巡回サービス デマンドサービス ボタクシー 巡回サービス デマンドサービス ボタクシー ボマンドサービス ボマンドサービス 		/日) が運行					
 本格運行は、平成 15 年 3 月 連行主体は町が担い、運行を地元タクシー事業者 1 社とバス事業者 1 社に委託 車両は、バス 2 台、ジャンボタクシー 1 台、小型タクシー 2 台 ・料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 連行時間は 7:30~18:00 (8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4 コース (28 便)、連絡バス:1 コース (3 便) デマンドサービス:3 コース (29 便) 7:30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス 1 巡回サービス 隣接市連絡サービス 巡回サービス バス 2 巡回サービス デマンドサービス ブャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス 小型外シー1 アマンドサービス ボマンドサービス 小型外シー2 デマンドサービス アマンドサービス 小型外シー2 デマンドサービス アマンドサービス 小型外シー2 デマンドサービス アマンドサービス アマンドサービス 小型外シー2 デマンドサービス アマンドサービス アンドサービス アン・アマンドサービス アン・アン・アマンドサービス アン・アマンドサービス アン・アマンドサービス アン・アマンドサービス アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・アン・ア		・路線バス、町運	延行バスの維持に	上約 2,700 万円/ ^全	下を負担		
・運行主体は町が担い、運行を地元タクシー事業者 1 社とバス事業者 1 社に委託 ・車両は、バス 2 台、ジャンボタクシー 1 台、小型タクシー 2 台 写真出典:宝達志水町 ・料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 ・運行時間は 7:30~18:00(8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4 コース(28 便)、連絡バス:1 コース(3 便)デマンドサービス:3 コース(29 便) 7:30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス 1 巡回サービス 隣接市連絡サービス 巡回サービス バス 2 巡回サービス ブャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス 小型別シー1 デマンドサービス ボマンドサービス 小型別シー2 デマンドサービス デマンドサービス 小型別シー2 デマンドサービス ボロサービス デマンドサービス アマンドサービス アンドサービス アンドサース アンドサービス アンドナース アンドス アンドナース アン	運行形態	・巡回バスとデマ	ンド型乗合タク	シーによる複合	·方式		
者 1 社に委託 ・車両は、バス 2 台、ジャンボタクシー 1 台、小型タクシー 2 台 ・料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 ・運行時間は 7:30~18:00 (8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス: 4 コース (28 便)、連絡バス: 1 コース (3 便) デマンドサービス: 3 コース (29 便) 「7:30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス 1 巡回サービス 隣接市連絡サービス 巡回サービス 巡回サービス ジャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス 巡回サービス 小型タグシー1		・本格運行は、平	成 15 年 3 月				
 ・車両は、バス2台、ジャンボタクシー1台、小型タクシー2台 ・料金は、町内移動300円、隣接市連絡バスは200円 ・運行時間は7:30~18:00 (8時までと15時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4コース (28 便)、連絡バス:1コース (3 便) デマンドサービス:3コース (29 便) 「30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス1 巡回サービス 際接市連絡サービス 巡回サービス ジャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス 巡回サービス 小型タクシー 巡回サービス デマンドサービス ※回サービス 小型タクシー ※回サービス デマンドサービス ボーンドサービス ボーンドサービス ホールス ボーンドサービス ボーンドサービス ボーンドサービス ホーム ボーム ボーム		・運行主体は町が	ば担い、運行を地	元タクシー事業	者1社とバス事		
写真出典:宝達志水町 ・料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 ・運行時間は 7:30~18:00 (8時までと 15時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4コース (28 便)、連絡バス:1コース (3 便) デマンドサービス:3コース (29 便) 7:30~8:00		者1社に委託					
 ・料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 ・運行時間は 7:30~18:00 (8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4 コース (28 便)、連絡バス:1 コース (3 便) デマンドサービス:3 コース (29 便) 		・車両は、バス2	台、ジャンボタ	クシー1台、小	型タクシー2台		
 ・料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 ・運行時間は 7:30~18:00 (8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4 コース (28 便)、連絡バス:1 コース (3 便) デマンドサービス:3 コース (29 便) 			A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH	711			
 ・料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 ・運行時間は 7:30~18:00 (8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4 コース (28 便)、連絡バス:1 コース (3 便) デマンドサービス:3 コース (29 便) 							
 ・料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 ・運行時間は 7:30~18:00 (8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4 コース (28 便)、連絡バス:1 コース (3 便) デマンドサービス:3 コース (29 便) 							
 ・料金は、町内移動 300 円、隣接市連絡バスは 200 円 ・運行時間は 7:30~18:00 (8 時までと 15 時以降は、通学・通勤者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス:4 コース (28 便)、連絡バス:1 コース (3 便) デマンドサービス:3 コース (29 便) 					1991		
 運行時間は7:30~18:00 (8時までと15時以降は、通学・通勤者を主な対象) 運行本数は、巡回バス:4コース (28 便)、連絡バス:1コース (3 便) デマンドサービス:3コース (29 便) 7:30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス1 巡回サービス 隣接市連絡サービス 巡回サービス バス2 巡回サービス ジャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス ※回サービス 小型タクシー ※回サービス デマンドサービス ボーボーン ボーボーン ボーボーン ボーボーン ボーボーン ボール ボール 				写真出身	典:宝達志水町		
者を主な対象) ・運行本数は、巡回バス: 4 コース (28 便)、連絡バス: 1 コース (3 便) デマンドサービス: 3 コース (29 便) 7:30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス 1 巡回サービス 隣接市連絡サービス 巡回サービス 巡回サービス ジャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス 小型タクシー 1 ボマンドサービス ボランドサービス ボル型タクシー 2 イス ・アマンドサービス ボルン ・ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・							
 運行本数は、巡回バス: 4コース (28 便)、連絡バス: 1コース (3 便) デマンドサービス: 3コース (29 便) 7:30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス 1 巡回サービス 隣接市連絡サービス 巡回サービス ブス 2 巡回サービス ジャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス 小型タグシー 1 デマンドサービス デマンドサービス デマンドサービス デマンドサービス 小型タグシー 2 デマンドサービス 		・料金は、町内移	3 動 300 円、隣接	市連絡バスは20	00 円		
(3便) デマンドサービス: 3コース (29 便)							
7:30~8:00 8:00~15:00 15:00~18:00 バス 1 巡回サービス 隣接市連絡サービス 巡回サービス ジャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス 小型タクシー 1 デマンドサービス デマンドサービス アンドサービス アンドサービス デマンドサービス ポロサービス デマンドサービス ポロリカシー 2 デマンドサービス 北志雄線 れた 地 2 本志雄線 れた 2 本志雄線 れた 2 本志雄線 159 本本志雄線 159 本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本本		運行時間は7: 者を主な対象)	30~18:00 (8)	時までと 15 時以	降は、通学・通		
バス 1 巡回サービス 隣接市連絡サービス 巡回サービス バス 2 巡回サービス 巡回サービス ジャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス 小型タクシー 1 デマンドサービス 小型タクシー 2 デマンドサービス **R159 **R159 **R159 **理場所 **北志雄線 **北志雄線		・運行時間は7: 者を主な対象)・運行本数は、必	30~18:00(8)	時までと 15 時以 -ス(28 便)、連	降は、通学・通		
バス 2 巡回サービス 巡回サービス ジャンボタクシー 巡回サービス デマンドサービス 小型タクシー 1 デマンドサービス デマンドサービス アマンドサービス ポール 型タクシー 2 デマンドサービス R159 R159 R159 R159 R159 R159 R159 R159		・運行時間は7: 者を主な対象)・運行本数は、必	30~18:00(8)	時までと 15 時以 -ス(28 便)、連	降は、通学・通		
ジャンボタクシー 巡回サービス 小型タクシー 1 デマンドサービス 小型タクシー 2 デマンドサービス R249 七尾線 RI59 現昨行 連絡バス 地志雄線 東離場所		・運行時間は7: 者を主な対象)・運行本数は、必	30~18:00(8) 公回バス:4コー バサービス:3	時までと 15 時以 -ス(28 便)、連 コース(29 便)	降は、通学・通 絡バス:1コー		
小型タクシー 2デマンドサービスR159R249+ 尾線R159取昨行連絡バス北志雄線		運行時間は7: 者を主な対象)運行本数は、巡 (3便)デマン	30~18:00 (8) 公回バス: 4コー バサービス: 3 7:30~8:00	時までと 15 時以 -ス(28 便)、連 コース(29 便) 8:00∼15:00	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00		
<u>小型タクシー 2</u> デマンドサービス RE249 セ尾線 RI59 現昨行 連絡バス ル志雄線		運行時間は7: 者を主な対象)運行本数は、巡 (3便)デマンバス1	30~18:00(8) 公回バス:4コー ドサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス	時までと 15 時以 -ス(28 便)、連 コース(29 便) 8:00∼15:00	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス		
R249 七尾線 R159 連絡バス 連絡バス 北志雄線		運行時間は7: 者を主な対象)運行本数は、巡 (3便)デマンバス1 バス2	30~18:00 (8) ダロバス:4コー ゲサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 -ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00∼15:00 隣接市連絡サービス	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス		
展249 七尾線 R159 連絡バス 連絡バス 基別・南邑知線 北志雄線		運行時間は7: 者を主な対象)運行本数は、巡 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー	30~18:00 (8) ダロバス:4コー ゲサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 -ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス		
准列·南邑知線 北志雄線		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00 (8) ダロバス:4コー ゲサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス		
福川·南邑知線 東継場所		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00 (8) ダロバス:4コー ゲサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス		
北志雄線		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00(8) 図バス:4コー ドサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス		
北志雄線		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00(8) 図バス:4コー ドサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス		
北志雄線 東継場所		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00(8) 図バス:4コー ドサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス		
果維場所		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00 (8) 図バス:4コー ドサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通 絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス		
		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00 (8) 図バス:4コー ドサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス 巡回サービス		
教展が		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00 (8) ロバス:4コードサービス:3 7:30~8:00 巡回サービス 巡回サービス 巡回サービス	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス 巡回サービス		
		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00 (8) 図	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス 巡回サービス		
		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00 (8) 図	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス 巡回サービス		
南志雄線		 運行時間は7: 者を主な対象) 運行本数は、必 (3便)デマン バス1 バス2 ジャンボタクシー 小型タクシー1 	30~18:00 (8) 図	時までと 15 時以 ス (28 便)、連 コース (29 便) 8:00~15:00 隣接市連絡サービス デマンドサービス デマンドサービス デマンドサービス	降は、通学・通絡バス:1コー 15:00~18:00 巡回サービス 巡回サービス 巡回サービス		

特 徴

- ・デマンド型乗合タクシー、巡回バス、連絡バスの連携
- ・朝夕に児童の送迎を担う
- ・約1,700万円/年の負担に軽減(導入前の63%)

③福島県南相馬市(旧小高町):乗合タクシー「おだかe-まちタクシー」 · 人口約 14,000 人、65 歳以上 26% 町の概況 ・東西 12km、南北 8km、面積約 90km² ・デマンド型乗合タクシー方式 運行形態 ・本格運行は、平成16年3月 ・運行主体は小高町商工会が担い、運行を町 内タクシー事業者2社に委託 ・車両は、ジャンボタクシー2台(東部・西 写真出典:小高区役所 部各1台)、タクシー2台(まちなか1台、 不足対応用1台) 小高町商工会 ・料金は、中心部まちなかエリア 100 円、郊 Bith C- まちタクシー 外エリア300円、ともにチケット精算方式 利用第(100円) ・ 運行時間は、8:00~17:00 ****** 66-1212 ・運行本数は、東部・西部→まちなか10便、 写真出典: まちなか→東部・西部 12 便、まちなかエリ 福島県商工会連合会 ア内 20 分間隔で運行 *路線図 *時刻表 東部・西部行 まち行き 8:00 9:00 10:00 10:00 10:30 11:00 11:00 西罗袋 12:00 12:00 12:30 13:00 13:00 13:30 14:00 14:00 まちなか数 14:30 14:30 15:00 15:00 15:30 15:30 まちなか便(100円)は、 予約に応じて走行しますの で、電話(66 - 1212)し てぐさい、お迎えの時間 をお知らせ致します。 (平成15年4月) ◆上りはちなか行き)のe-まちタクシーでは、医療機開(53.9%)、商店(10.9%)で下車している。 ◆ 下り(帰り)のe・まちタクシーでは、商店(37.6%)、医療機関(25.8%)から乗車している。 ◆利用者の年代構成1位70歳代(46.8%)、2位80歳代(34.0%)、3位60歳代(7.1%)。 まちなかへの下車場所 帰り便の乗車場所 医療機関 25.8% 307 人 接骨院 15.7% 213 人 162 人 17.9% 4.4% 調剤·薬局 45 人 48 人 4.0% 113 人 10.9% 商 店 その他 156 人 15.1% 175 人 14.7% 1,033 人 100.0% 100.0% 1,190 人 * まちなか循環利用(100円コース)を除く 図表出典:小高区役所 ITを利活用したデマンド型乗合タクシーを全国で初めて運行 特 徴 (平成 16 年度地域づくり総務大臣表彰、平成 15 年度国際交通安 全学会賞) ・ニーズの多い午前中に増車、ニーズの少な い午後に「幼稚園児お迎えサービス」を実 **は電視 いれ 製 商店 日日日 東北電力**

写真出典:小高区役所

・車両内外の地元事業者・医療機関の広告掲 載による収入(約30万円/年、2万円/件)

(3) 導入効果がみられなかった事例

(「全国のバス再生事例集:国土交通省自動車交通局、平成15年3月」より)

市内循環

バス

- ○事業主体
- · N市
- ○導入背景
- ・N市内に生涯学習施設が開設されることになった。しかし、同施設は駅等から非常に不便な場所にあるため、N市から市内の行政施設を結ぶ路線開設の要望があったことを受け、バス運行による施設利用者のアクセス手段の確保と市民の利便性確保を目的として、実証実験として市内循環線の運行を実施した
- ○運行概要
- ・路線: 2系統(N駅前を発着点として市内の行政施設を循環)
- ・運賃:対キロ運賃制
- · 運行便数: 9 便/1 日
- ○効果が上がらなかった理由
- ・<u>対キロ運賃制で、無理に運行ルート中に行政施設を結び</u>、利用者が目的地と異なる場所を経由することから非常に高い運賃となり不満の声があった
- ・開設した行政施設に広大な駐車場があり、バス利用者数は思った ように伸びなかった
- ・<u>個々の行政施設の使用頻度は低く</u>、病院や学校など毎日通う施設でないため、乗客数は思ったように伸びなかった

駅周辺循

環バス

- ○事業主体
- U市
- ○導入背景
- ・交通空白地帯から駅までのバス利便の向上を図るため、U市はコミュニティバス計画を策定し、市の素案をもとに地元住民の要望を取り入れた運行計画を作成し、Jバス事業者に運行を委託し、循環バスの運行を開始した
- ○運行概要
- ・路線:駅前を発着点として、西コース (7.9km) と東コース (15.9km) の 2 ルートを設定
- · 運賃:150 円 (大人)、80 円 (小児)
- · 運行時間帯: 7:45~16:45
- ○効果が上がらなかった理由
- 市からの運行費補助が予算不足で充分確保できなかったこと
- ・住民、議員からの要望を全て取り入れたことによって、<u>運行距離</u> が長くなったこと
- ・点在する集落を全て網羅するルートを設定したために<u>居住地域以</u> 外の路線延長が長くなったこと
- ・ 運行距離が長くなり、所要時間が長くなったために、運行費が予算をオーバーしたこと
- ・住民等の要望を全て聞いてバスのルートを作っても、<u>利用する人</u> と要望する人が違うため、利用促進につながらなかったこと
- ・利用を見込んでいた高校生についても、帰宅時間とずれていたた め利用できなかったこと

越前町地域交通計画

【発行】平成18年3月

【 発行者 】 越前町

〒916-0192 福井県丹生郡越前町西田中 13-5-1 電話番号 0778-34-1234 (代表) FAX 番号 0778-34-1236 ホームページ http://www.town.echizen.fukui.jp/

【編集協力】 株式会社 日本海コンサルタント