

越前町

地域公共交通計画

【令和 6 年 3 月改訂版】

令和 6 年 3 月



越 前 町

目 次

第1章 計画策定の背景と目的

1. 背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 対象区域	2
4. 計画期間	2
5. 計画の策定体制	2

第2章 越前町の現状

1. 位置及び地勢	3
2. 人口	4
3. 公共公益施設分布	7

第3章 公共交通の現状

1. 概要	8
2. コミュニティバス	10
3. 路線バス	14

第4章 公共交通に関する町民アンケート調査

1. 実施概要	18
2. 調査結果	19

第5章 上位関連計画の整理

1. 上位関連計画及び地域交通計画の位置付け	36
2. 各計画の概要	37

第6章 公共交通の課題

1. 第三次越前町地域交通計画のフォローアップ	44
2. 越前町における交通の現況と課題の整理	46

第7章 地域公共交通計画の施策体系

1. まちづくりの中で公共交通が果たす役割	48
2. 基本目標	49
3. 公共交通網の形成イメージ	51
4. 基本目標に基づく事業一覧	52
5. 基本目標の達成有無を評価する指標	53
6. 基本目標を実現するために行う事業	56

第8章 計画の推進体制と進捗管理

1. 住民・企業等との連携による計画の推進体制	65
2. 計画の進捗管理	65
3. 計画実施のための財源確保	66

参考資料

1. 策定の経緯	67
2. 委員名簿	68

第1章 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、住民ニーズや社会情勢の変化に対応するために、「第二次越前町地域交通計画（平成23年3月）」、「第三次越前町地域交通計画（平成28年3月）」と改訂してきました。

越前町は、市街地が分散しており、小規模な集落が田園・中山間地域に数多く点在しています。令和2年における人口は19,892人になると推計されますが、少子高齢化と人口減少が進んでおり、令和12年の将来人口が16,727人（いずれも国立社会保障・人口問題研究所推計値）にまで減少すると予測されています。また、令和12年には15歳未満人口が全人口に占める割合が約10%、15～65歳人口が約50%に減少する一方、65歳以上人口が約40%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、コミュニティバス「フレンドリー号」は、平成18年6月から運行を開始し、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を反映した路線の見直し、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、継続的に公共交通を維持していくことが困難な状況となっています。

このような状況を踏まえて、これまで「越前町地域交通計画」に基づき実施してきた取組をさらに発展・推進するために、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として「越前町地域公共交通計画」を策定します。策定にあたっては地域の実態に応じて将来にわたって持続可能な公共交通を実現するため、地域住民はもとより交通事業者、関係行政機関、学識経験者などによる越前町地域公共交通活性化協議会における協議を経て行うものとしします。

2. 計画の位置づけ

本計画は、「第二次越前町総合振興計画」及び「第2期越前町総合戦略」を上位計画とし、また都市計画マスタープランや立地適正化計画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、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として位置づけます。

3. 対象区域

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、「第二次越前町総合振興計画」との整合を図るため、5年後の令和7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：令和3年4月～令和8年3月

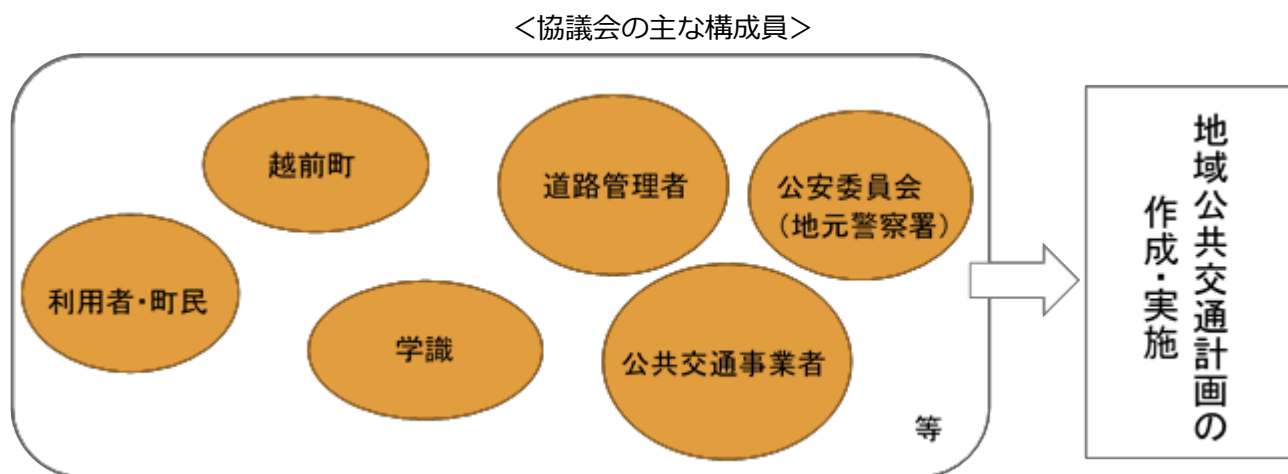
5. 計画の策定体制

1) 策定主体

越前町

2) 作成及び実施主体

越前町地域公共交通活性化協議会



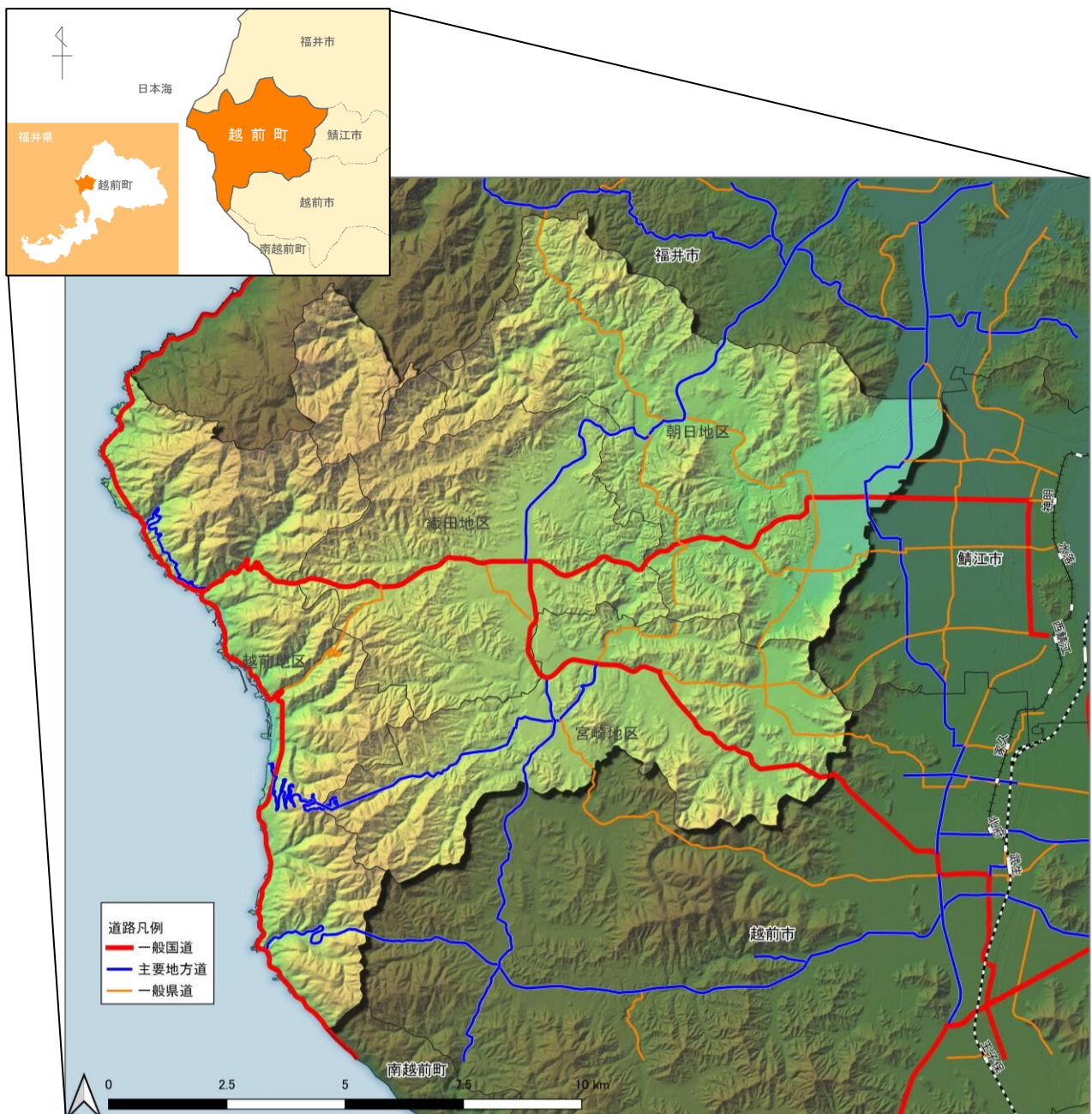
第2章 越前町の現状

1. 位置及び地勢

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 153.15km²で、西は日本海に面し、東は鯖江市、南は越前市、南越前町、北は福井市にそれぞれ接しています。

町の大半は丹生山地に属し、全体的に標高が高く、沿岸部から北部にかけて 500m級の山々が連なっています。このため林野率は 74.7%と高く、農用地は東部に広がる越前平野と中央部の織田盆地、宮崎盆地に平地を残す以外は、中山間地に点在し、その割合は 9.5%と低くなっています。

<位置及び地勢図>



2. 人口

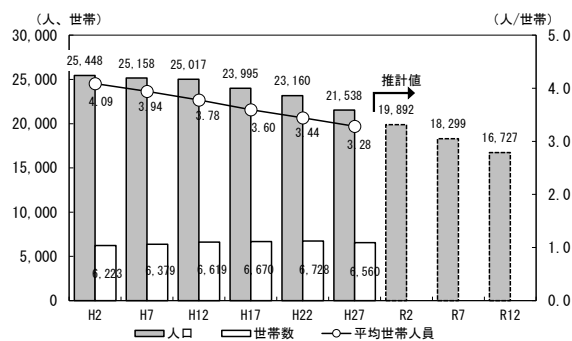
1) 人口・高齢化率

越前町の人口は21,538人（平成27年）であり、継続的に減少傾向で推移していましたが、今後も減少傾向が引き続くことが予想されています。

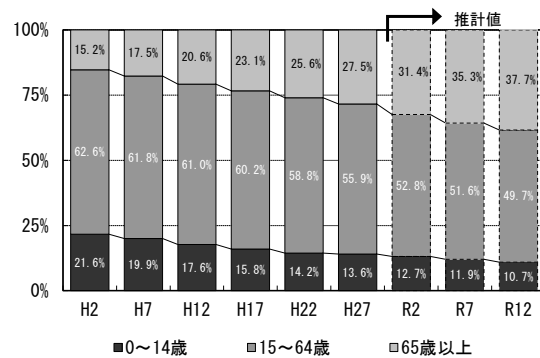
現在、町民の約3人に1人が高齢者（65歳以上）となっていますが、さらなる少子・高齢化の進行が予想されています。

また、世帯人員は平成27年時点で3.28人/世帯であり、核家族化が進行しています。

＜人口・世帯数の推移＞



＜年齢構成比の推移＞



資料（確定値）：国勢調査

（推計値）：国立社会保障・人口問題研究所推計

2) 集落ごとの人口

集落ごとの人口（令和2年）について、各地区ともに役場・コミュニティセンター周辺に人口500人以上の集落が集中し、その他の大半の集落は、国道や県道の沿線に形成されています。

人口規模が100人未満の集落が約50%、65歳以上の高齢化率が30%以上の集落が約80%を占めています。

また、規模が小さく、高齢化率が高い集落（人口が100人未満かつ高齢化率が50%以上）は、平成27年時点で6集落だったものが、令和2年では16集落と、大きく増加しています。

＜人口・高齢化率別の集落数＞

高齢化率	0～10%	10～19%	20～29%	30～39%	40～49%	50～59%	60～69%	70～79%	80～100%	総計	累計
集落人口											
0～19			2			3		2	3	10	11%
20～39			1	2	3	3	1			10	22%
40～59			1	5	4	2				12	36%
60～79				4	3	1				8	45%
80～99			2	2		1				5	51%
100～199		1	4	9	2					16	69%
200～299			1	2	1					4	73%
300～399				5	1					6	80%
400～499		1	1	1	2					5	85%
500～999			2	5	2					9	96%
1000～		1	1	2						4	100%
総計	0	3	15	37	18	10	1	2	3	89	
累計	0%	3%	20%	62%	82%	93%	94%	97%	100%		

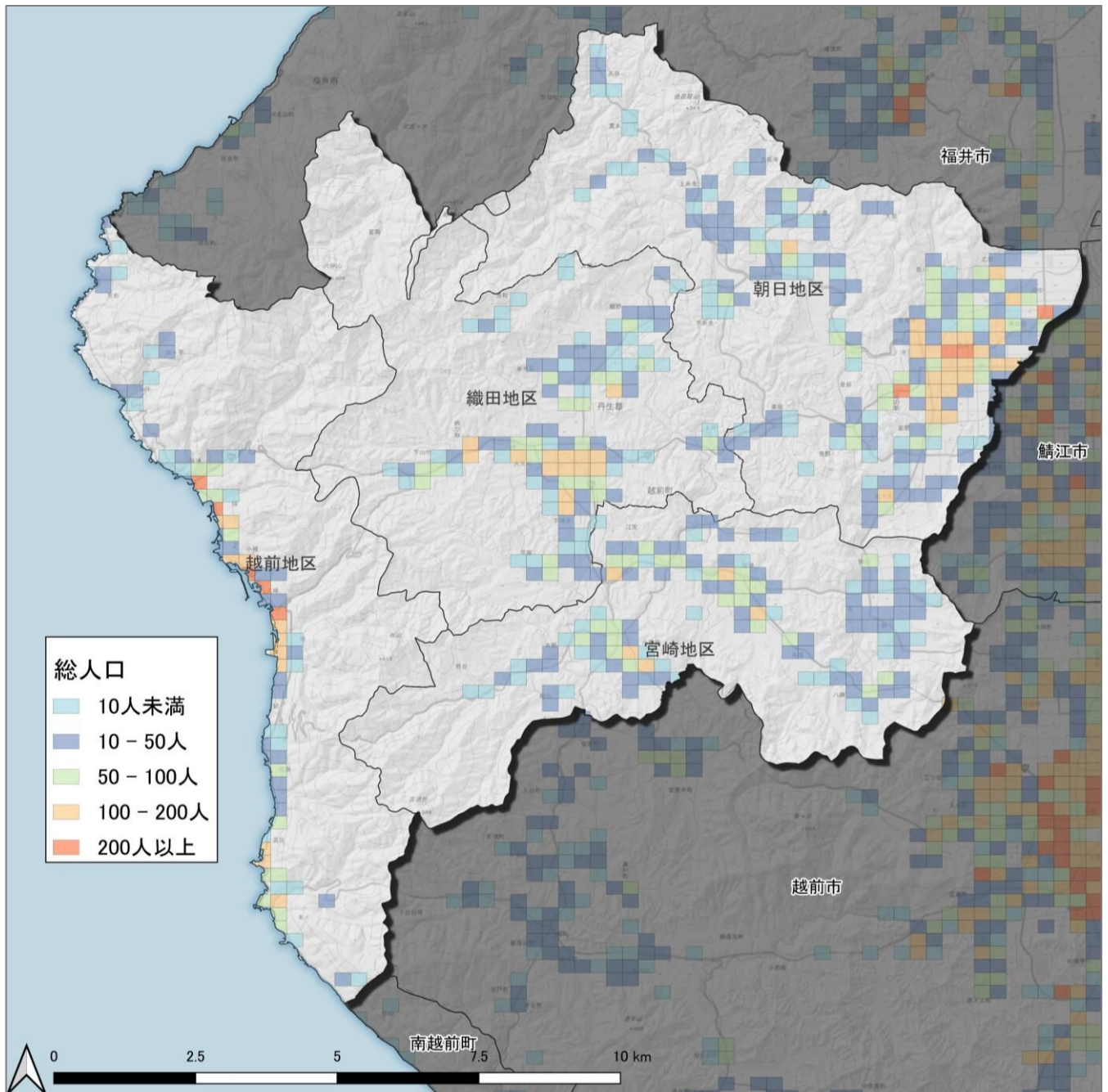
資料：越前町調べ（R2）

※人口が100人未満で、高齢化率が50%以上の集落：東二ツ屋、午房ヶ平、真木、頭谷、大畑、笈松、増谷、入尾、梨子ヶ平、蚊谷寺、熊谷、天谷、血ヶ平、岩倉、玉川、上戸（H27：6集落 → R2：16集落）

3) 人口分布

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

<250m メッシュ 人口分布>

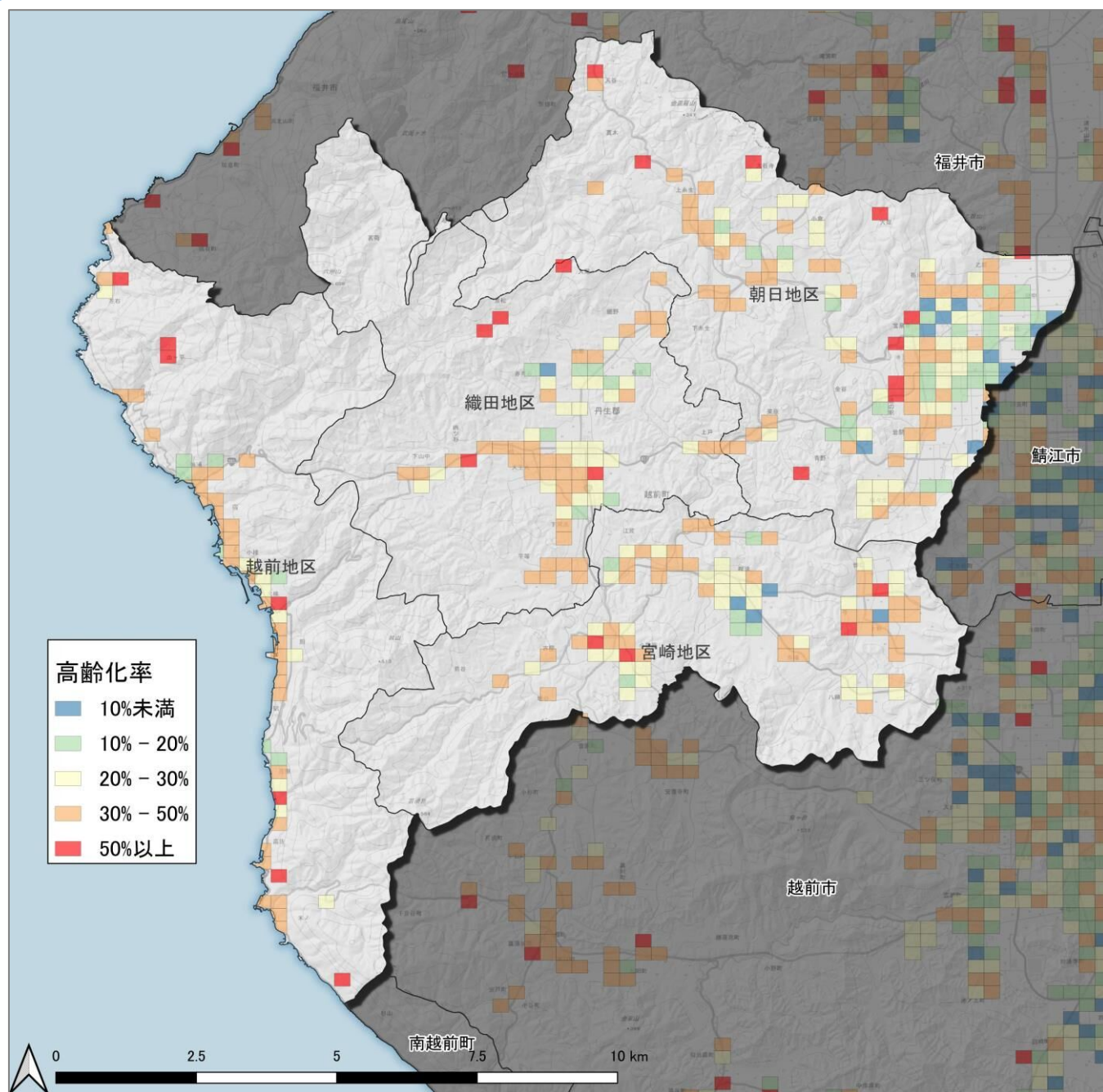


資料：国勢調査（H27）

4) 高齢化率分布

朝日地区の一部以外は、多くのエリアで高齢化率が20%以上となっています。
また、山間部を中心に、50%以上のエリアも見られます。

<250m メッシュ 高齢化率（65 歳以上割合）分布>



資料：国勢調査（H27）

日常的に多くの住民が利用すると考えられる、スーパーマーケットや病院などのある程度規模の大きい施設は、主に朝日地区・織田地区に集中しています。

[illegible]

第3章 公共交通の現状

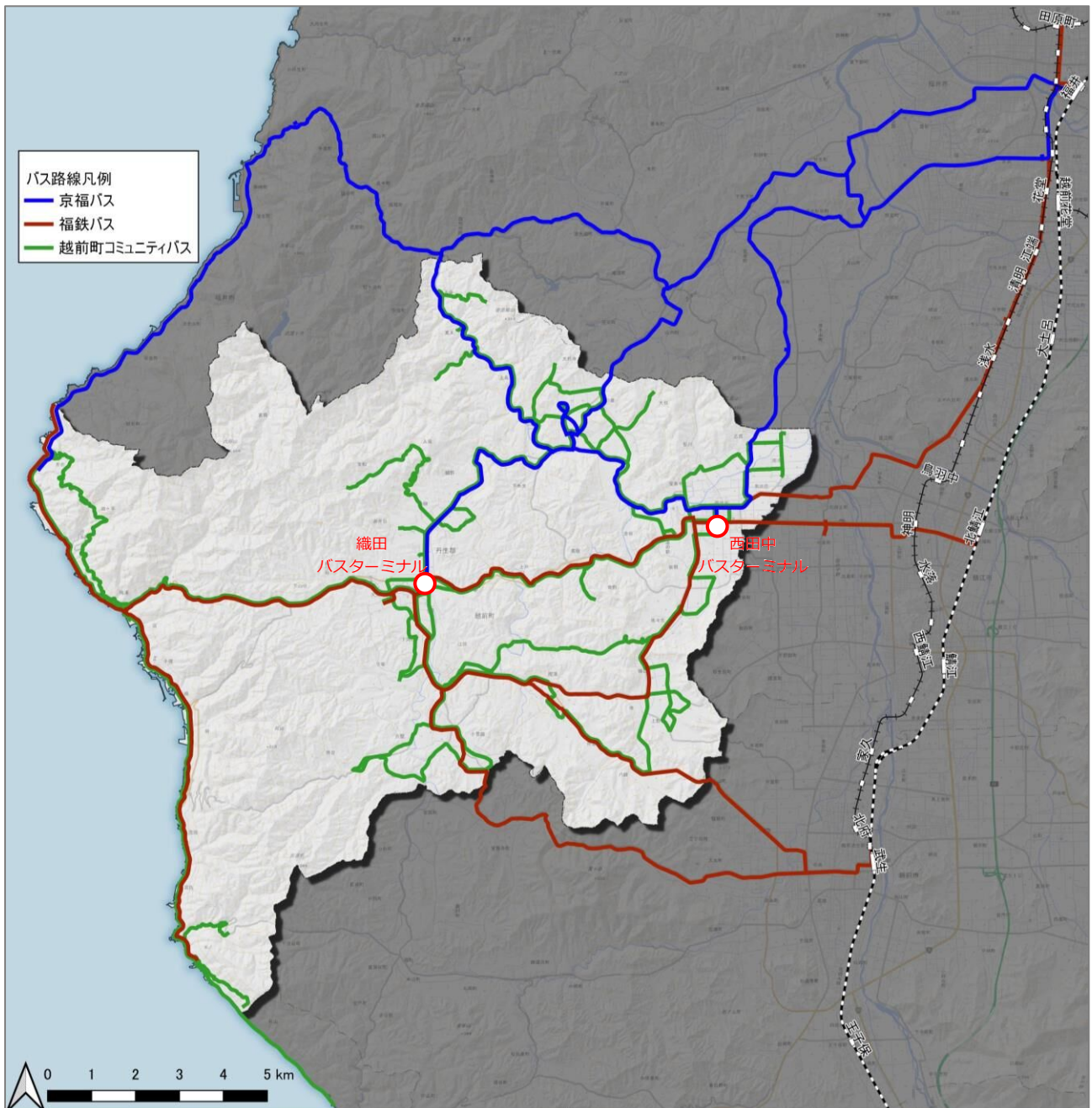
1. 概要

1) 路線網

越前町内には2つの民間バス路線（京福バス、福鉄バス）及び越前町が運行するコミュニティバス（フレンドリー号）があります。

京福バスは主に越前町北部から福井駅方面を、福鉄バスは主に越前町南部・海岸方面から神明駅・武生駅方面をつないでおり、フレンドリー号は町内の集落を網羅しています。また、各路線は織田バスターミナル及び西田中バスターミナルにて乗継ができるように配慮されています。

起終点が異なり利用形態も異なると考えられるものの、一部区間で路線の重複が見られます。

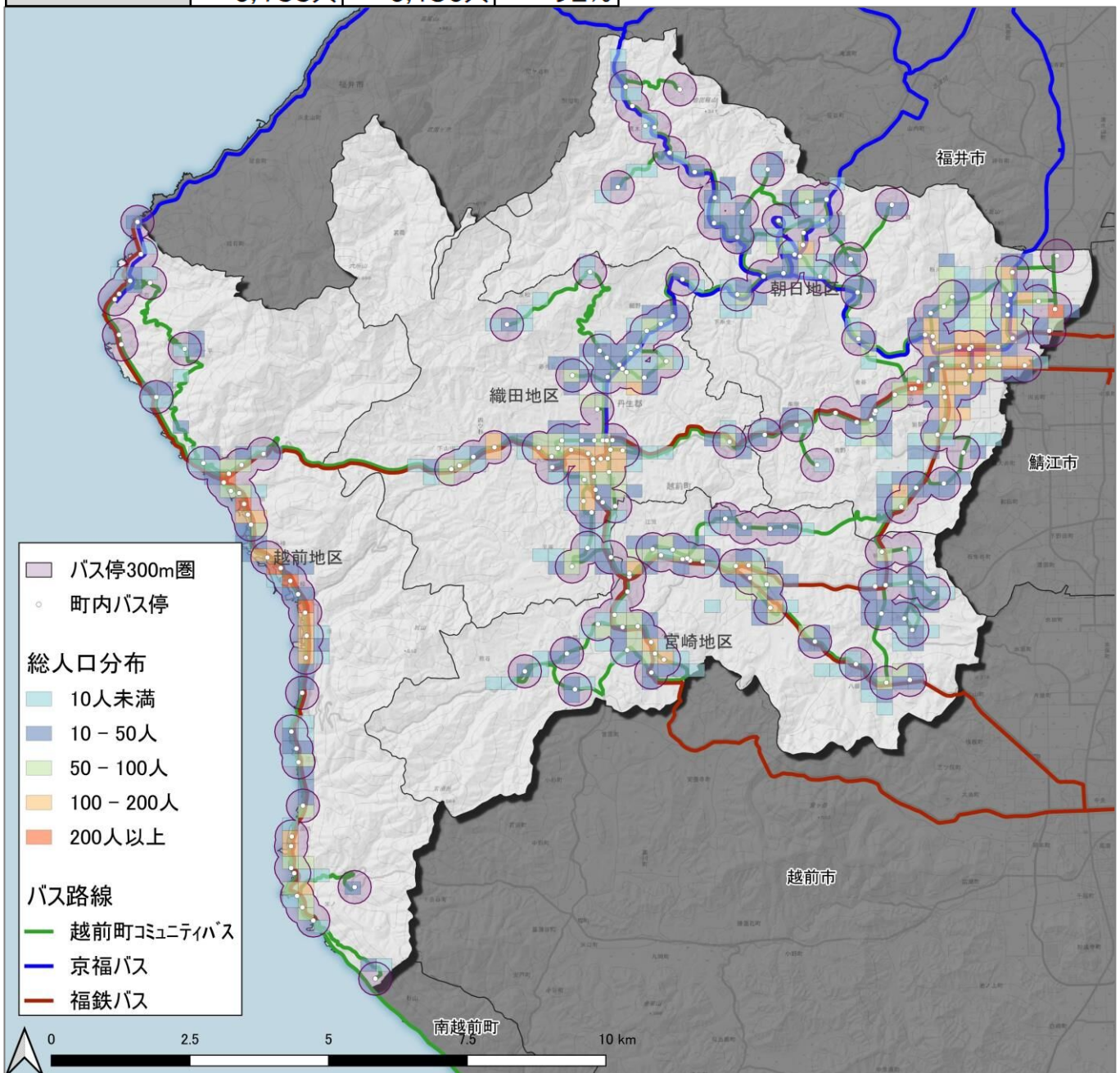


2) バス人口カバー率

バス停から半径 300m をバス停勢圏と定義すると、総人口に対するカバー率は 90%、65 歳以上の高齢者に対するカバー率は 92%となっています。

多くの方がバスを利用可能であるといえますが、300m 以上バス停まで歩く必要がある方も 1 割程度存在し、こういった方の利便性をどのように高めていくかが課題と言えます。

	人口	カバー人口	カバー率
総人口	21,538人	19,476人	90%
高齢者(65歳以上)	6,755人	6,186人	92%



資料：国勢調査（H27）250m メッシュ人口からバス停勢圏内の面積にて按分し算出

2. 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。

<コミュニティバス「フレンドリー号」運行概要>

ルート名		運行日	運休日	巡回する主な公共施設
1	環状ルート(右・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 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

公共交通の現状



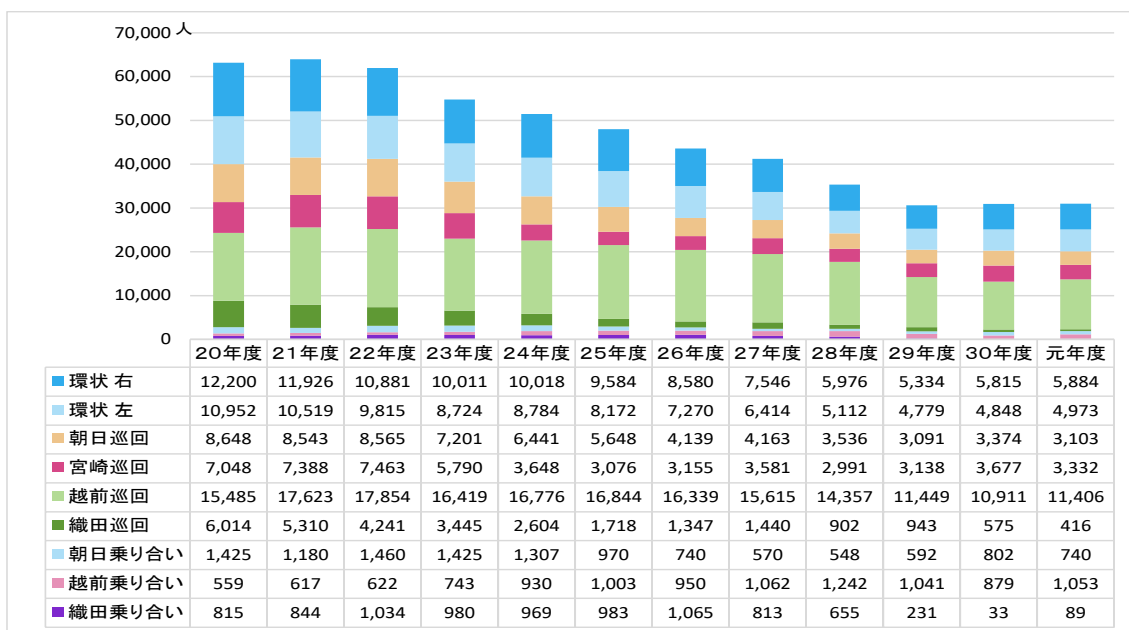
2) 利用状況の整理

(1) 乗車人数の推移

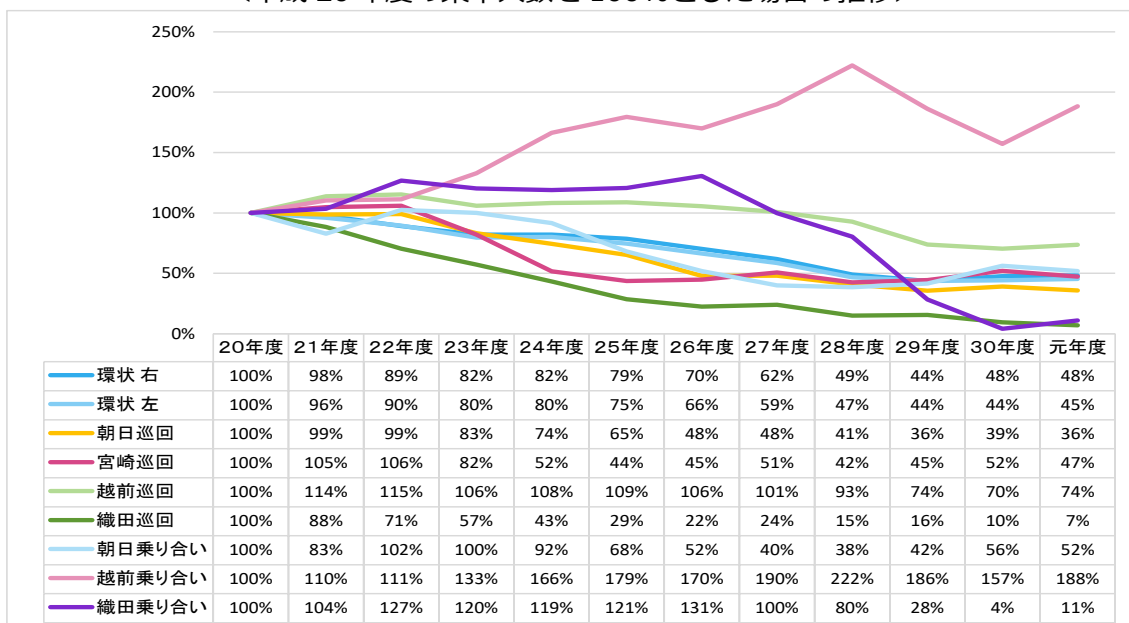
環状ルート、巡回ルート、乗り合いルートを合わせた総乗車人数は、平成22年度以前には年間約60,000人ほどであったものの徐々に減少し続けており、平成29年度には約30,000人まで落ち込んでいます。その後は利用者の減少は底をうち、令和元年度まで約30,000人の利用者を保っています。

平成20年度を100%とした場合の推移をルート別にみると、越前乗り合いルートのみ100%を上回っているほか、越前巡回も75%ほどを保っています。一方、織田巡回、織田乗り合いは10%前後まで大きく落ち込んでいます。その他の路線は50%前後に減少しています。

＜コミュニティバス年間乗車人数の推移＞



＜平成20年度の乗車人数を100%とした場合の推移＞

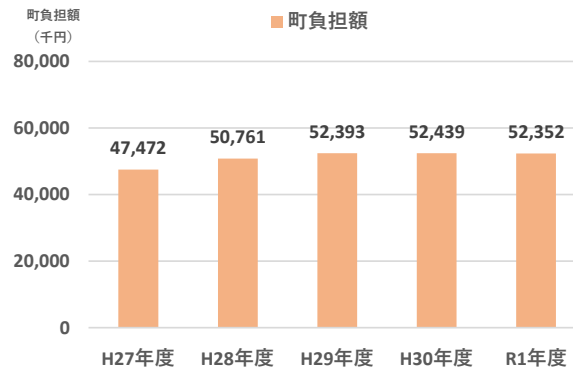


(2) 支出状況の整理

運賃収入の落ち込みと運行委託料の増加により、平成27年度には47,472千円であった町負担額が、令和元年度には52,352千円まで増加しています。

ルート別にみるといずれのルートも収支率が落ち込んでおり、直近の令和元年度には越前巡回以外は5%を下回っています。特に織田巡回は、1%まで落ち込んでいます。

＜コミュニティバスの町負担額の推移＞



＜コミュニティバスの収支実績内訳＞

年度	利用者数(人)	運行事業費(千円)	運行事業費の内訳(千円)			収支率
		①+②+③	①運賃収入(千円)	②国県補助(千円)	③町負担額(千円)	①÷(①+②+③)
H27年度	41,204	66,155	3,523	15,160	47,472	5.3%
H28年度	35,319	67,480	2,969	13,750	50,761	4.4%
H29年度	30,598	68,685	2,542	13,750	52,393	3.7%
H30年度	30,914	68,655	2,466	13,750	52,439	3.6%
R1年度	30,996	68,393	2,291	13,750	52,352	3.3%

＜収支実績のルート別の内訳＞

	H27			H28			H29			H30			R1		
	運賃収入(千円)	事業費(千円)	収支率	運賃収入(千円)	事業費(千円)	収支率	運賃収入(千円)	事業費(千円)	収支率	運賃収入(千円)	事業費(千円)	収支率	運賃収入(千円)	事業費(千円)	収支率
環状右	632	12,222	5%	471	12,303	4%	399	12,255	3%	436	12,322	4%	389	12,604	3%
環状左	526	10,528	5%	437	10,571	4%	426	11,081	4%	420	11,184	4%	431	11,440	4%
朝日巡回	343	10,195	3%	307	10,449	3%	265	10,668	2%	231	10,652	2%	217	10,766	2%
宮崎巡回	309	9,017	3%	268	9,540	3%	275	10,124	3%	310	10,240	3%	240	10,163	2%
越前巡回	1,379	11,123	12%	1,187	11,345	10%	923	11,204	8%	875	11,211	8%	840	10,486	8%
織田巡回	123	5,825	2%	85	5,848	1%	86	5,969	1%	53	5,675	1%	30	5,685	1%
デマンド計	211	7,245	3%	214	7,423	3%	167	7,384	2%	142	7,371	2%	144	7,249	2%

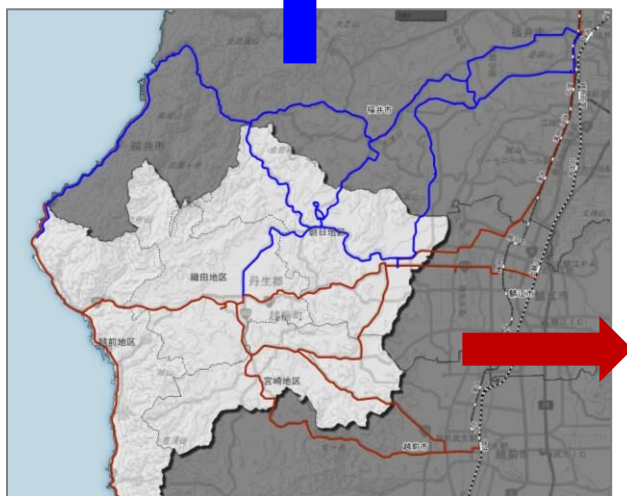
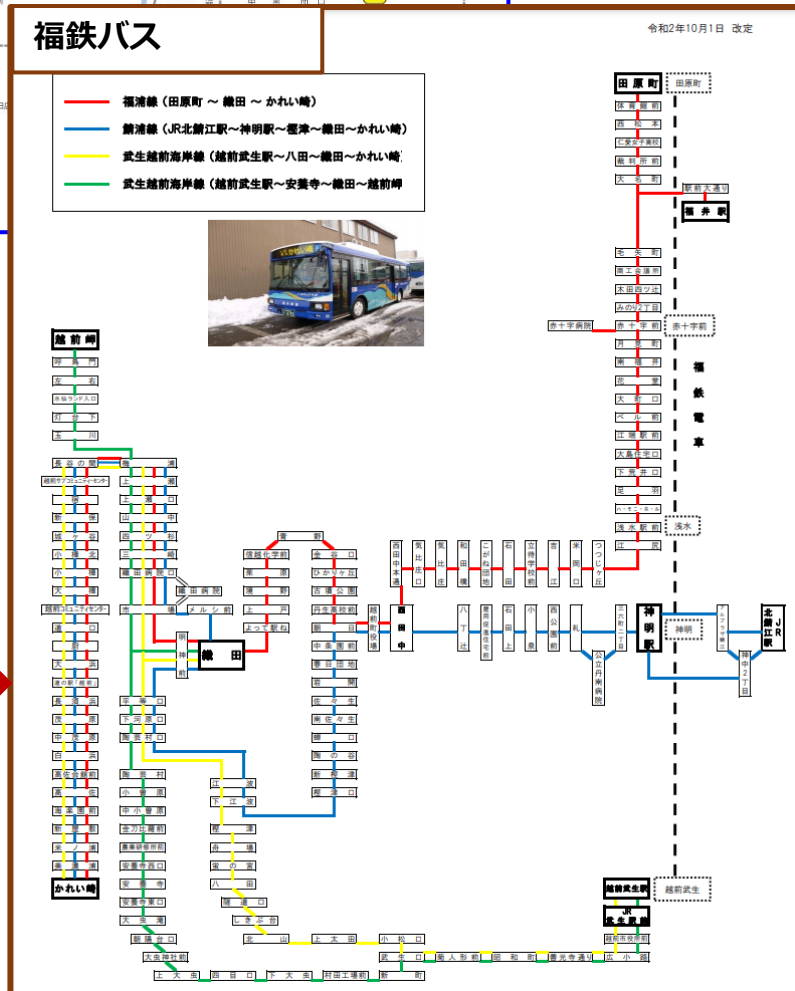
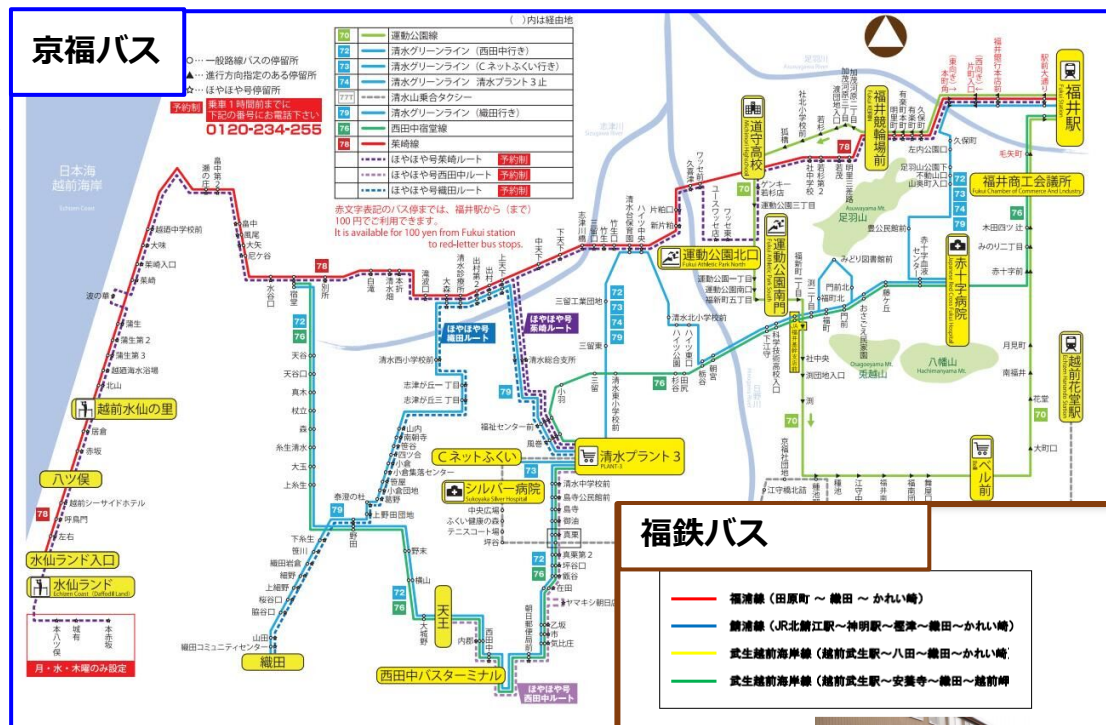
※運賃収入・事業費については1,000円未満を四捨五入しているため、各項目の合計は総計と一致しない場合があります

3. 路線バス

1) 運行概要

越前町内には2つの民間事業者（京福バス、福鉄バス）の運行する路線があります。

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

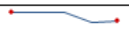


資料：京福バス HP 及び福鉄バス HP より加工

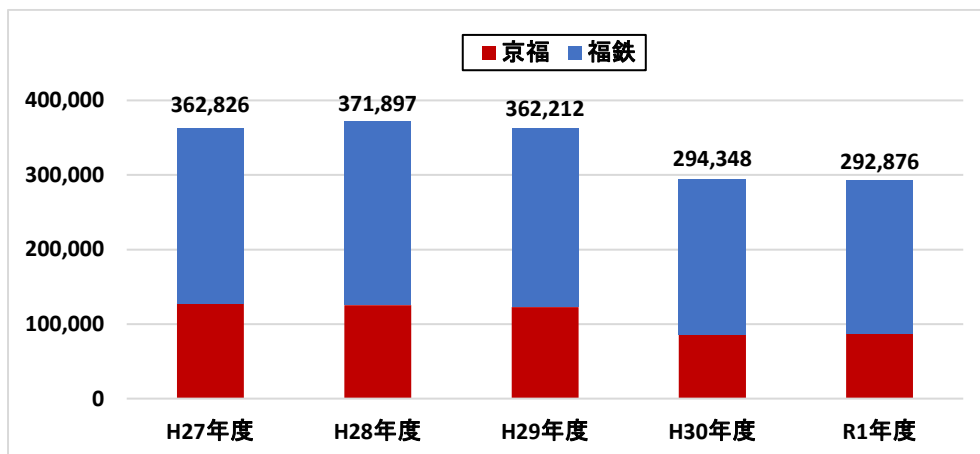
2) 利用状況の整理

京福バス、福鉄バスともに、多くの路線で利用者が減少傾向であり、平成27年度と比較して令和元年度の利用者数は、京福バス全体で-32%、福鉄バス全体で-12%、両運行会社総計では-19%の減少となっています。

<路線バスの輸送人員（路線別）（単位：人）>

運行会社	路線名	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	増減傾向図	増加率 (R1/H27)
京福バス	栞崎線	61,488	55,028	53,757	26,617	29,274		-52%
	清水西田中線	1,486	2,290	1,455	1,503	1,845		+24%
	清水織田線	783	722	807	598	692		-12%
	西田中宿堂線	51,846	56,326	56,302	44,252	42,967		-17%
	ほやほや号西田中線	2,400	1,732	1,294	1,080	1,334		-44%
	ほやほや号織田線	2,623	2,630	2,421	2,392	2,078		-21%
	ほやほや号栞崎線	7,409	6,665	6,623	9,153	9,188		+24%
	京福バス小計	128,035	125,393	122,659	85,595	87,378		-32%
福鉄バス	福浦線	64,392	66,599	66,760	53,131	46,636		-28%
	鯖浦線	70,409	73,078	69,683	55,138	73,651		+5%
	武生越前海岸線	85,540	91,262	90,790	89,715	71,773		-16%
	武生越前海岸線（安養寺線）	14,450	15,565	12,320	10,769	13,438		-7%
	福鉄バス小計	234,791	246,504	239,553	208,753	205,498		-12%
総計		362,826	371,897	362,212	294,348	292,876		-19%

<路線バスの輸送人員（合計）の推移>



3) 支出状況の整理

(1) 越前町負担金

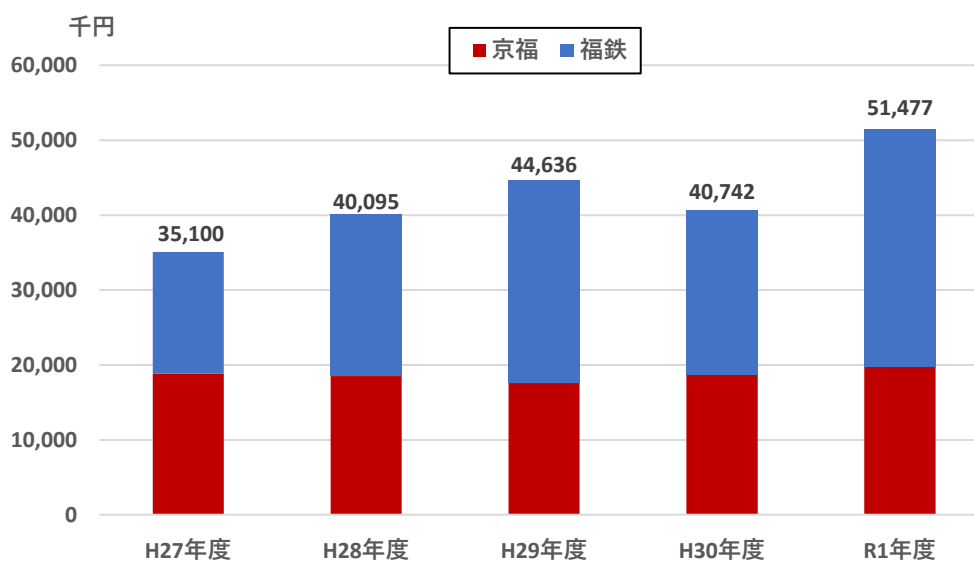
越前町の負担金は、京福バスはほぼ横ばいとなっています。一方で、福鉄バスは大きく増加しており、特に福浦線の増加が顕著となっています。

全体としても、平成27年度と比較して令和元年度は47%の大幅増加となっています。

＜路線バスに対する越前町負担金（路線別）（単位：千円）＞

運行会社	路線名	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	増減傾向図	増加率 (R1/H27)
京福バス	栞崎線	541	621	589	726	733		+35%
	清水西田中線	2,290	2,470	2,346	2,510	2,594		+13%
	清水織田線	8,579	7,169	6,881	7,298	7,662		-11%
	西田中宿堂線	5,335	5,686	5,468	6,107	6,322		+19%
	ほやほや号西田中線	595	619	511	356	548		-8%
	ほやほや号織田線	959	1,444	1,237	941	1,136		+18%
	ほやほや号栞崎線	576	494	575	785	847		+47%
	京福バス小計	18,875	18,503	17,607	18,723	19,842		+5%
福鉄バス	福浦線	786	949	2,188	2,566	3,547		+351%
	鯖浦線	10,479	17,276	16,867	12,492	18,715		+79%
	武生越前海岸線	4,470	2,697	7,486	6,374	8,762		+96%
	武生越前海岸線(安養寺線)	490	670	488	587	611		+25%
	福鉄バス小計	16,225	21,592	27,029	22,019	31,635		+95%
総計		35,100	40,095	44,636	40,742	51,477		+47%

＜越前町負担金（合計）の推移＞



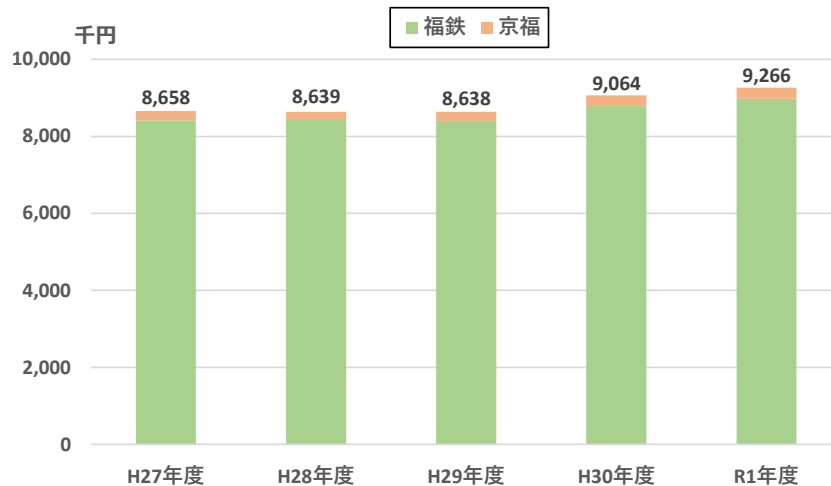
(2) その他の路線バス維持対策

(ア) 高齢者の運賃補助

越前町では、70歳以上の高齢者と心身障がい者が、町内区間に限り1乗車100円で乗車できるように、路線バス運賃補助券1枚につき400円を京福バスと福鉄バスに補助を行っています。

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

＜路線バスにおける高齢者への運賃補助金額＞

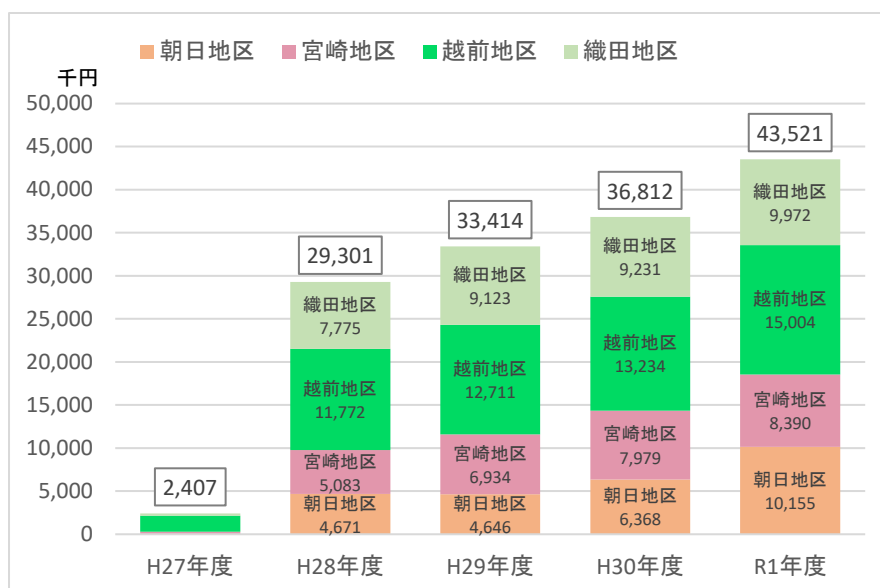


(イ) 通学定期券の購入補助

越前町では、定期券の購入額から5千円に定期券の有効月数を乗じた額を控除した額の補助を行っています。年額最高60,000円で定期券を購入することができます。

通学定期券購入への補助制度の拡充に伴い、平成28年度から越前町の通学定期券の購入補助金が増加しています。

＜路線バスにおける通学定期券の購入補助金額＞



第4章 公共交通に関する町民アンケート調査

1. 実施概要

- ◇調査対象：満20歳以上の町民2,500名
- ◇抽出方法：住民基本台帳から無作為抽出
- ◇調査方法：郵送（無記名回収）方式
- ◇調査期間：令和元年8月15日（木）～8月31日（土）
 - ・回収数：1,089票（回収率：44%）

＜アンケート依頼文＞

公共交通に関する町民アンケートへの協力をお願い

利用しやすい公共交通をみんなで考えましょう！

町民の皆様のご意見をお聞かせください

越前町では、路線バス（京福バス、福井鉄道バス）、コミュニティバス『フレンドリー号』などの公共交通が運行され、皆様の日常生活の移動手段としてご利用いただいています。

今回、日常生活の移動手段や公共交通に関するご意見を把握し、より良い公共交通を実現するため、アンケート調査を実施させていただきます。いただいたご意見すべてにお応えすることはできませんが、調査の趣旨をご理解いただき、ご協力をお願いいたします。

なお、このアンケートは、令和元年7月1日現在で越前町にお住まいの15歳以上の方の中から無作為に2,500人を抽出し、送付しております。ご回答いただいた内容については、統計処理のためのみに使用し、他では一切使用しないことを申し添えます。

令和元年 8月 越前町企画財政課

【アンケートのご記入方法について】

1. 同封の調査票にご回答ください。
2. 回答は、該当する番号を○で囲んでください。また、質問ごとに、選択する○の数や、場所を直接記入するなど、回答方法が指定されていますのでご注意ください。
3. 回答後は、調査票を同封の返信用封筒に入れ、**令和元年 8月31日（土）までに**、郵便ポストに投かん（切手は不要）してください。

【お問い合わせ】 越前町企画財政課

所在地：〒916-0192 丹生郡越前町西田中13-5-1

TEL 0778-34-8702

FAX 0778-34-1236

越前町の公共交通に対する
多くのご意見をお待ちしております！

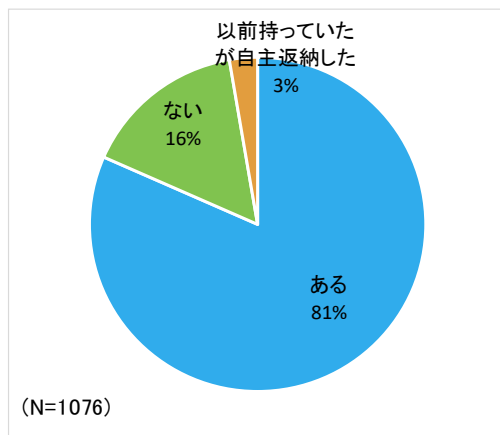


2. 調査結果

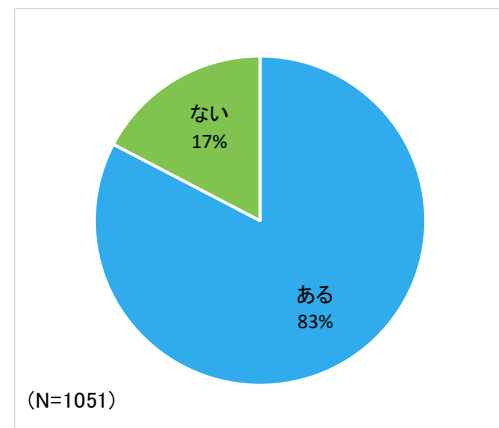
※以下、全ての集計において「不明・無回答」は回答母数から除きます。

1) 自動車運転免許及び自由に使える車の有無

- 自動車運転免許の有無：「ある」が81%と最も多く、ついで「ない」が16%、「以前持っていたが自主返納した」が3%となっています。
- 自由に使える車の有無：「ある」が83%、「ない」が17%となっています。



＜㊦自動車運転免許の有無

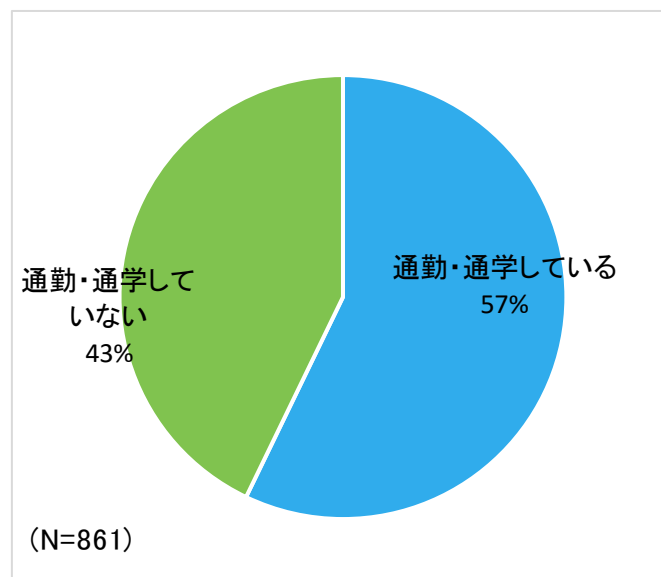


㊦自由に使える車の有無＞

2) 通勤・通学の移動について

(1) 通勤・通学の有無

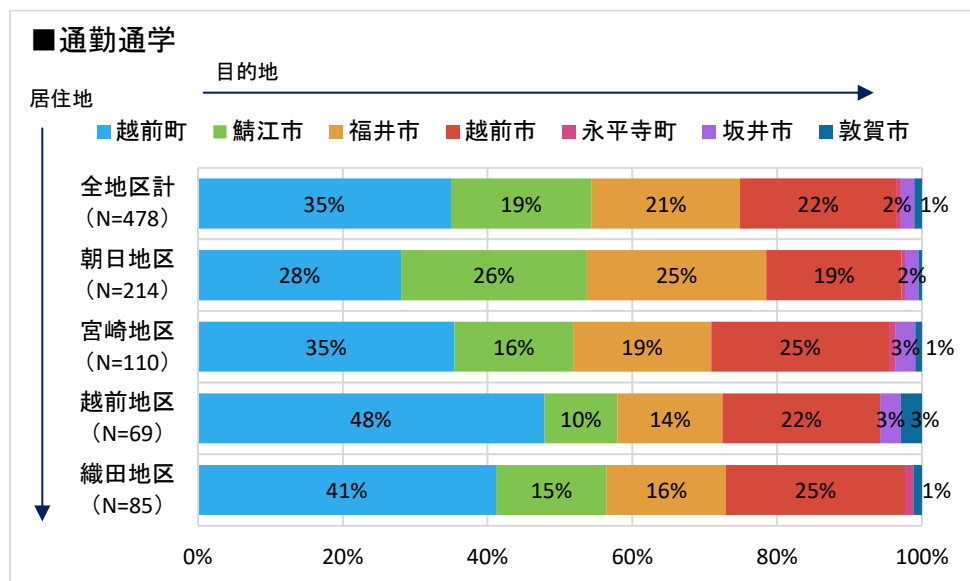
- 「通勤・通学している」が57%、「通勤・通学していない」が43%となっています。



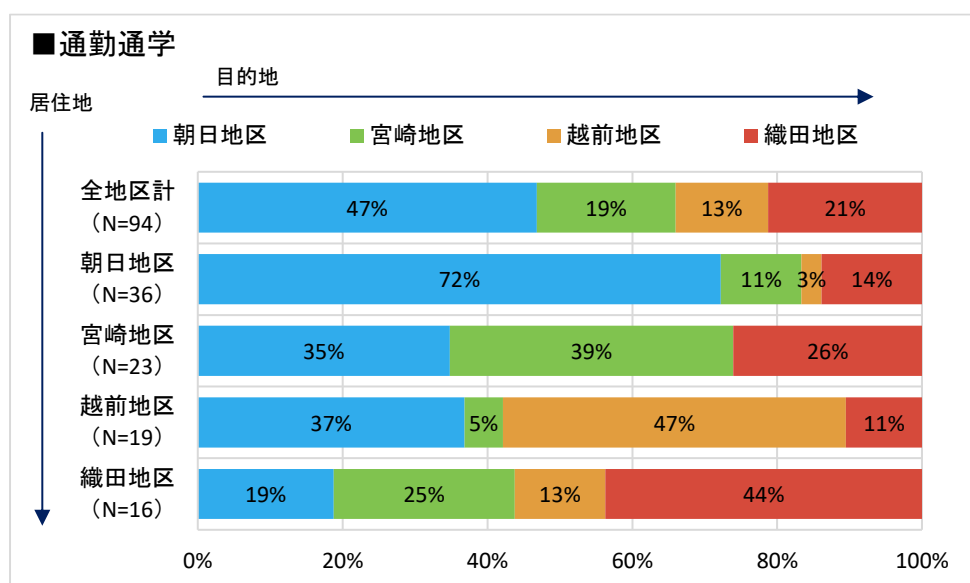
(2) 通勤・通学先の所在地

- 町内への移動が約 3 分の 1、それ以外は町外へ移動しており、鯖江市、福井市、越前市がそれぞれ約 2 割と多くなっています。
- 町内の移動をみると、朝日地区は地区内の移動が約 7 割、それ以外の地区は 4～5 割が地区内の移動となっています。具体的な施設名の回答としては、町内にある丹生高等学校への移動が多く、次いで町外の高校である、武生高等学校、武生商業高等学校となっていました。

<町内外の移動>

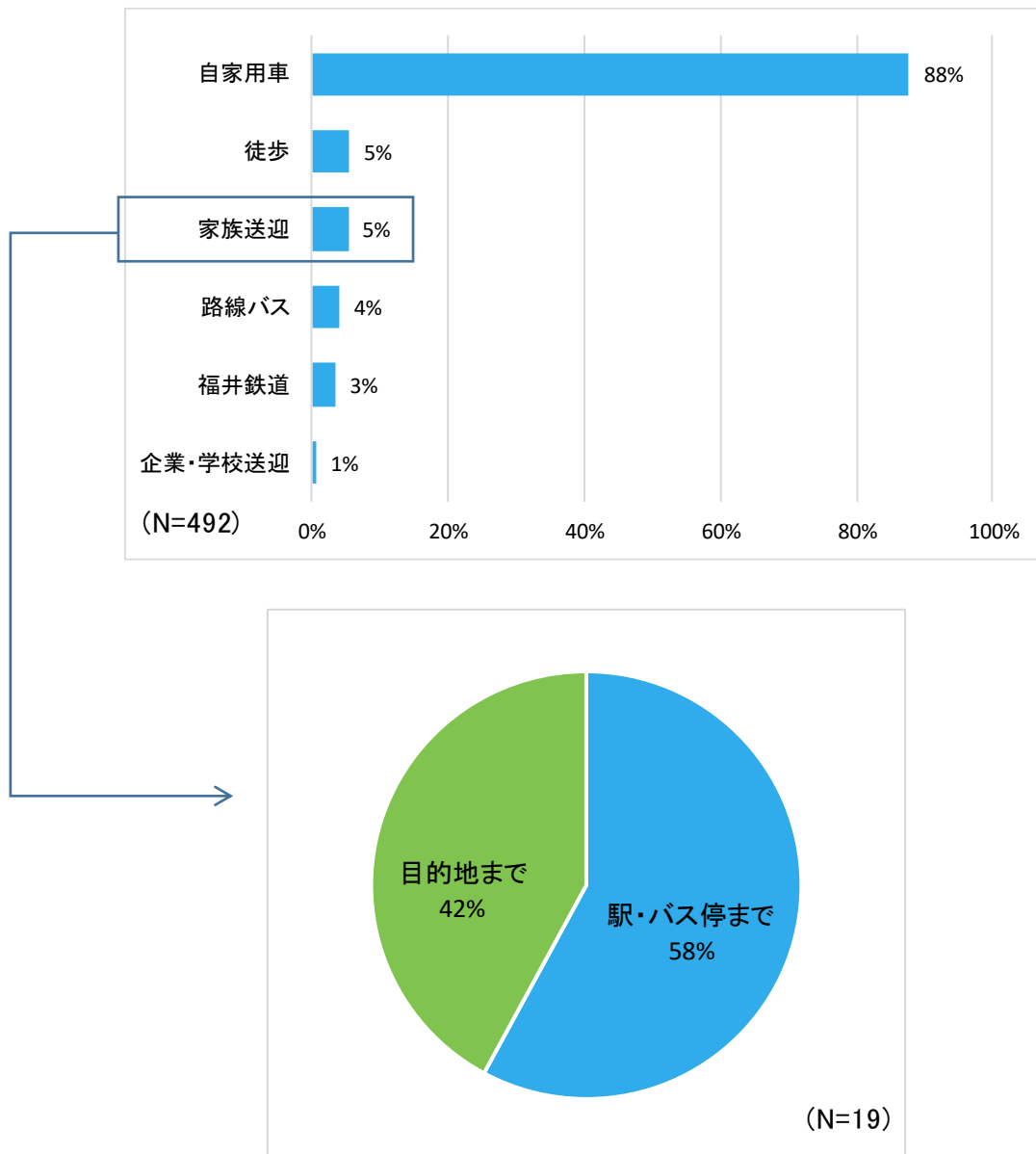


<町内の移動>



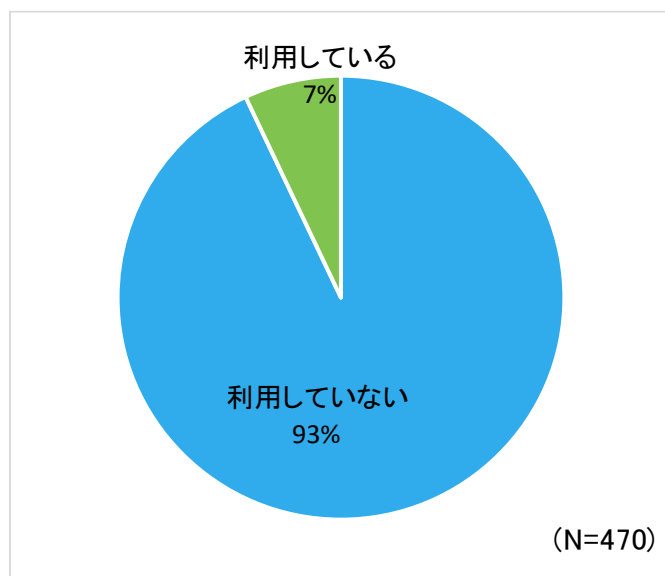
(3) 移動手段

- 自家用車が88%で最も多く、次いで徒歩が5%、家族送迎が5%となっています。
- 家族送迎の場合の送迎先としては、「駅・バス停まで」が58%、目的地までが「42%」となっています。



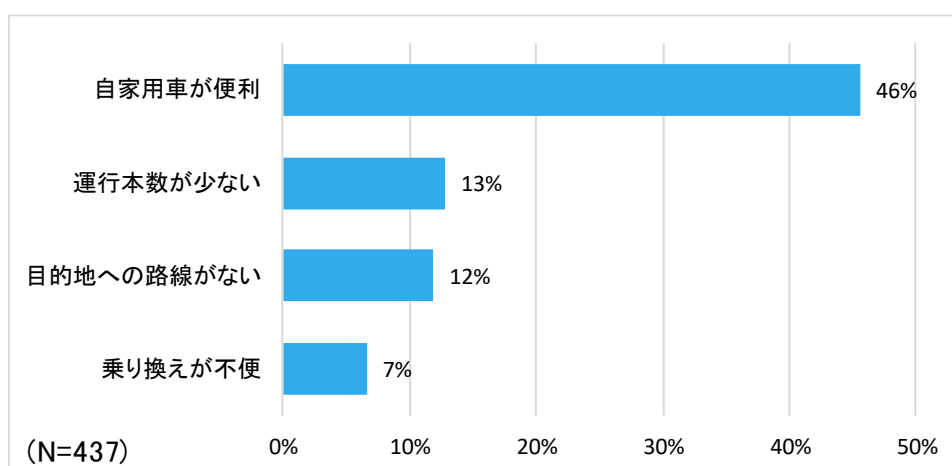
(4) 電車・バスの利用

- 「利用していない」が93%、「利用している」が7%となっています。



(5) 利用しない理由

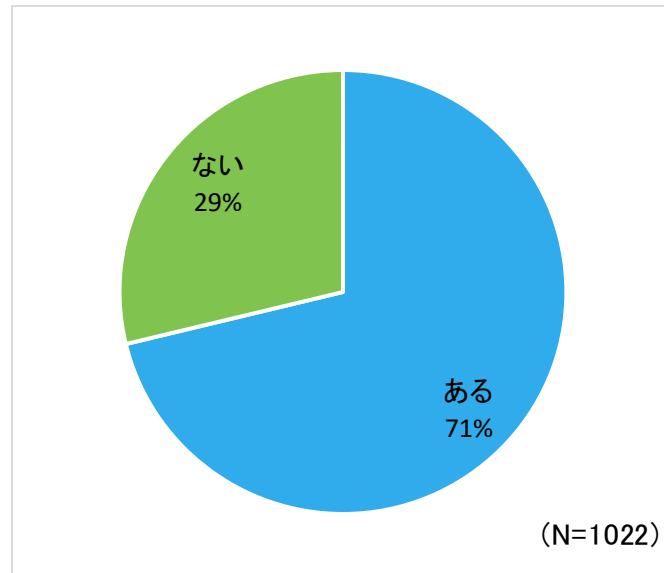
- 「自家用車が便利」が46%で最も多く、次いで「運行本数が少ない」が13%、「目的地への路線がない」が12%となっています。



3) その他定期的な移動（買い物、通院等）について

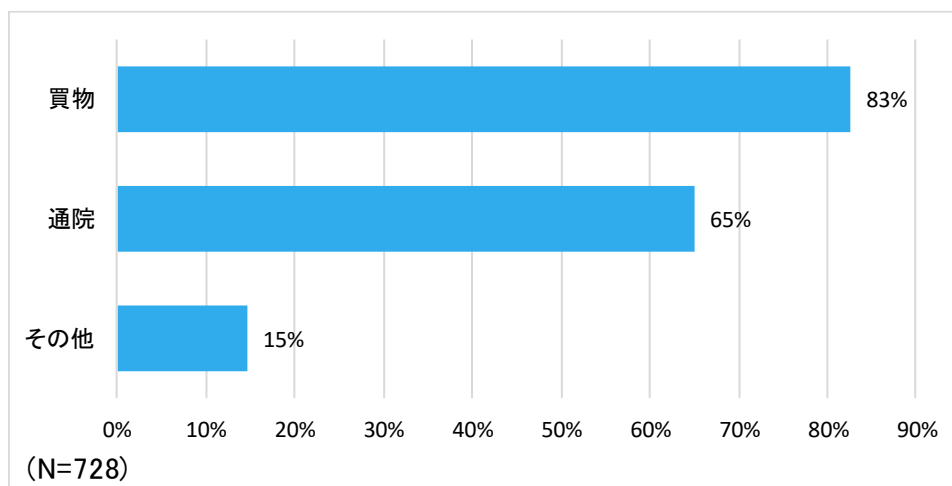
(1) 定期的な移動の有無

- 「ある」が71%、「ない」が29%となっています。



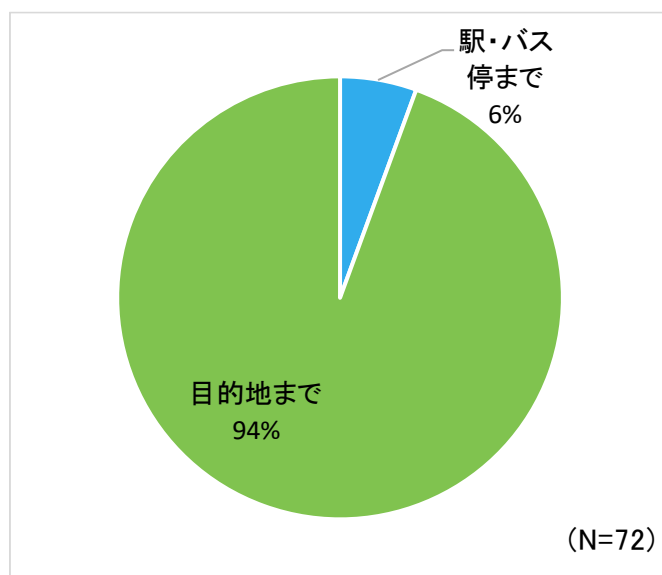
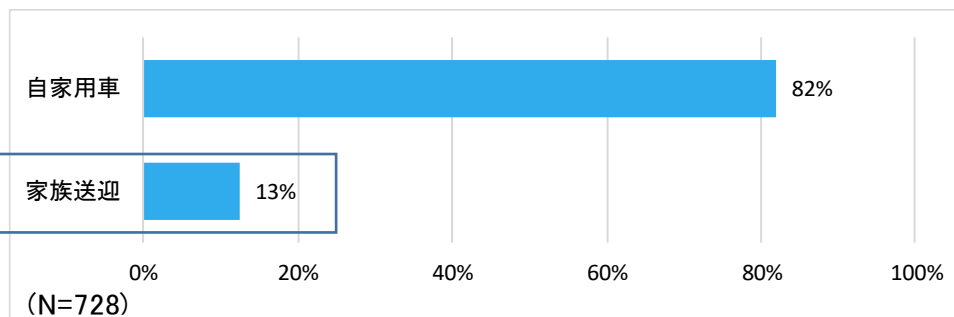
(2) 移動目的・目的地

- 「買物」が83%で最も多く、次いで「通院」が65%、「その他」が15%となっています。



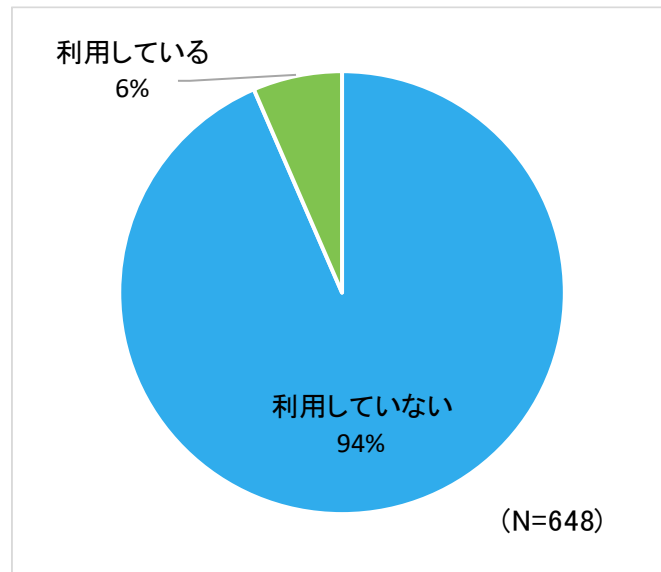
(3) 移動手段

- 自家用車が 82%、家族送迎が 13%となっています。
- 送迎先としては、「目的地まで」が 94%、「駅・バス停まで」が 6%となっています。



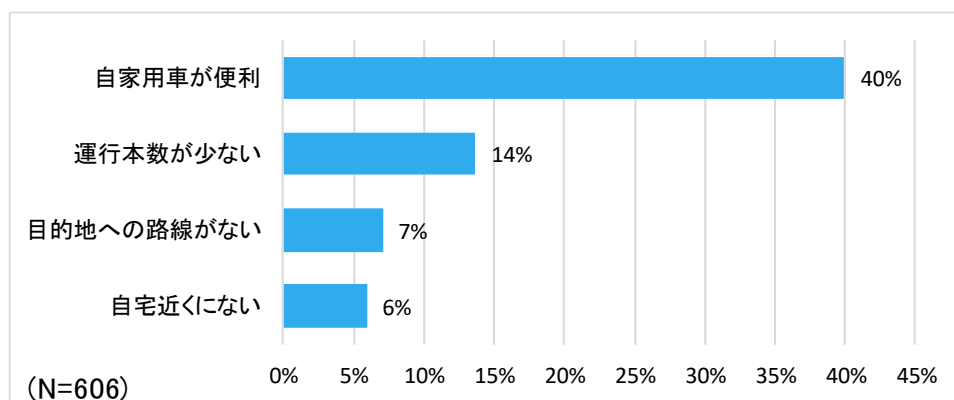
(4) 電車・バスの利用

- 「利用していない」が94%、「利用している」が6%となっています。



(5) 利用しない理由

- 「自家用車が便利」が40%で最も多く、次いで「運行本数が少ない」が14%、「目的地への路線がない」が7%、「自宅近くにない」が6%となっています。

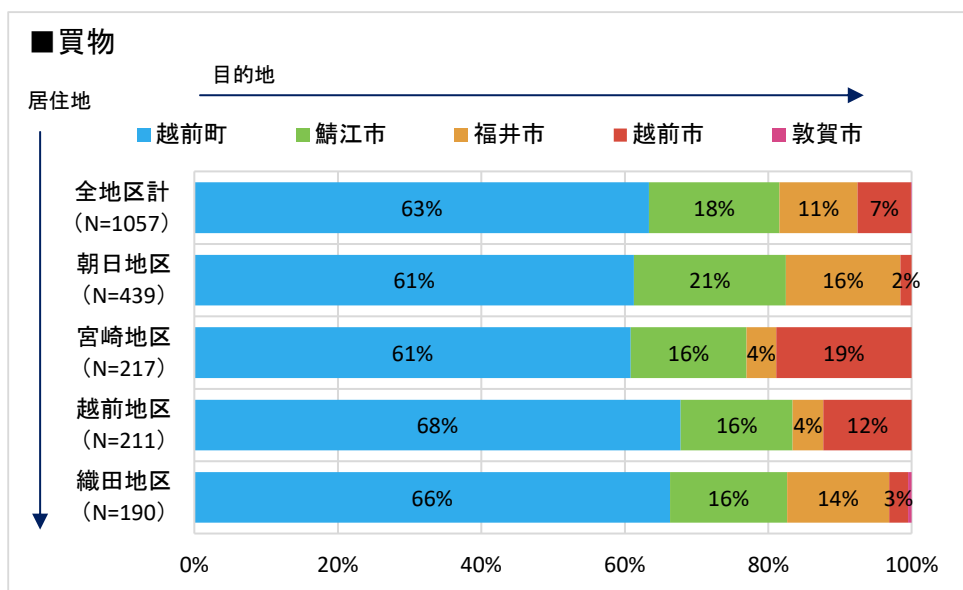


(6) 移動先の所在地

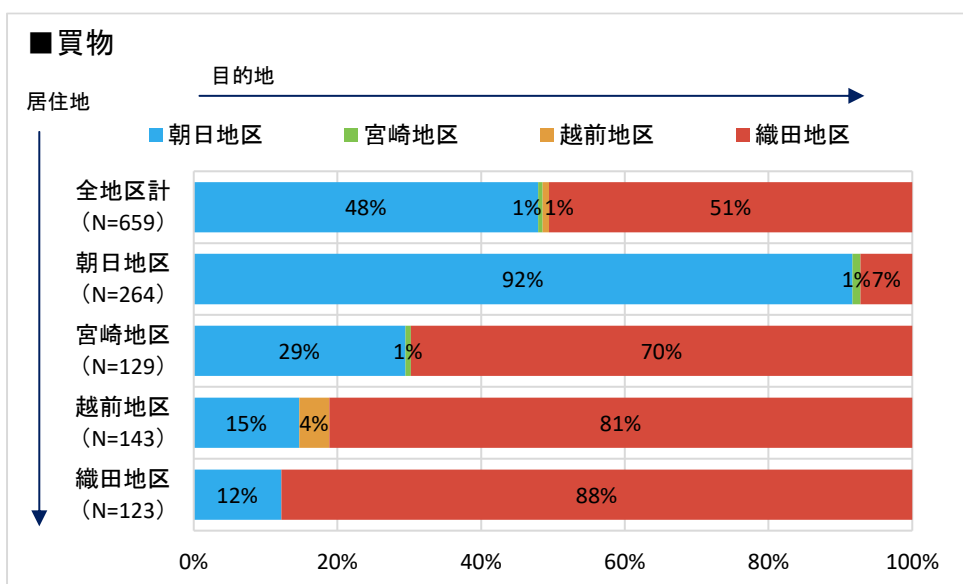
■買物

- 町内への移動がいずれの地区も 6～7 割程度となっています。
- 町内の移動をみると、朝日地区はほとんどが朝日地区内の移動となっています。一方、その他の 3 地区は、織田地区を目的地とする移動が多くなっています。

<町内外の移動>



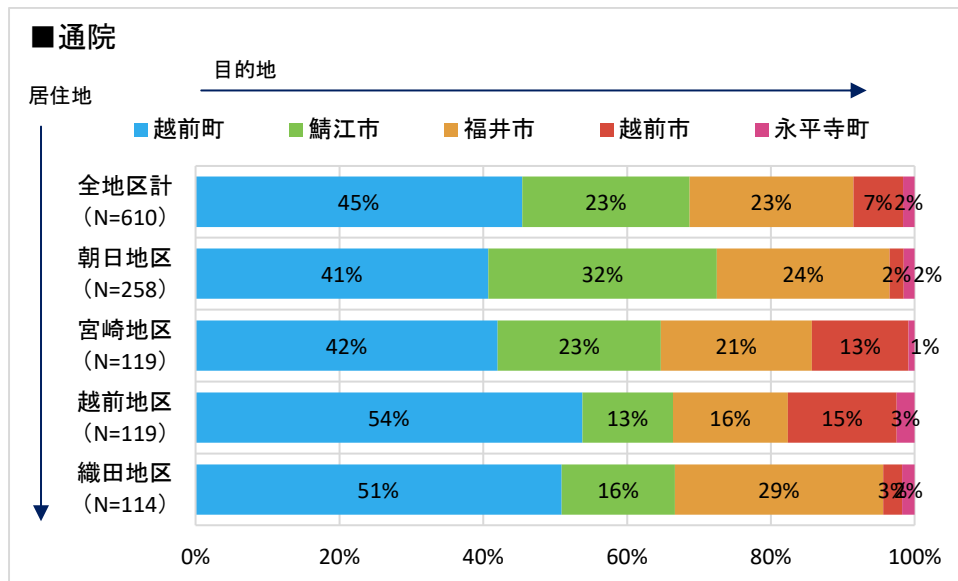
<町内の移動>



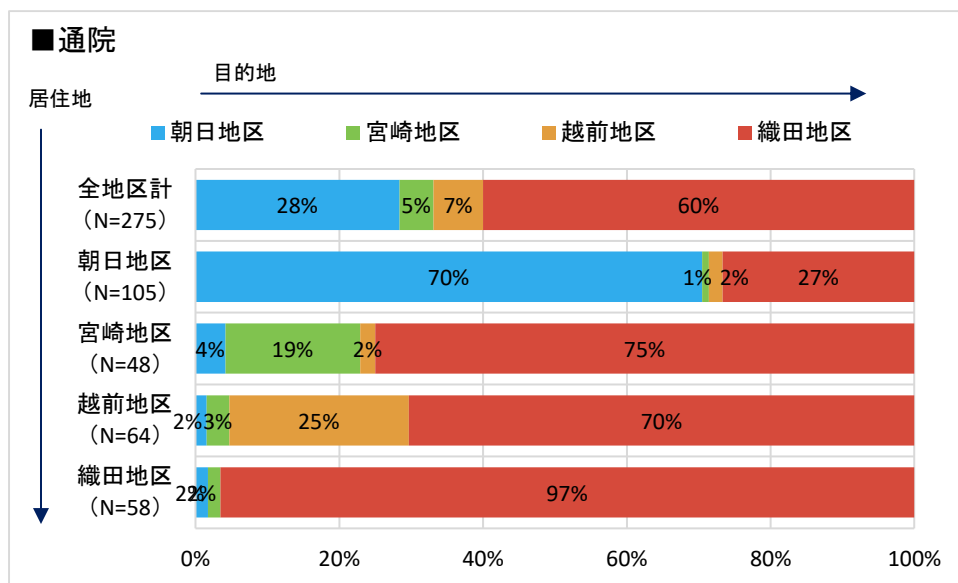
■通院

- 町内への移動がいずれの地区も4～5割程度となっています。
- 町内の移動をみると、朝日地区は7割が朝日地区内の移動、3割が織田地区への移動（主に織田病院）となっています。織田地区はほぼすべて織田地区内の移動となっています。宮崎地区、越前地区は、地区内の移動が2～3割前後、残り7割程度は織田地区（主に織田病院）への移動となっています。なお、町外の具体的な施設名の回答としては、公立丹南病院（鯖江市）、福井赤十字病院（福井市）が多くなっていました。

<町内外の移動>



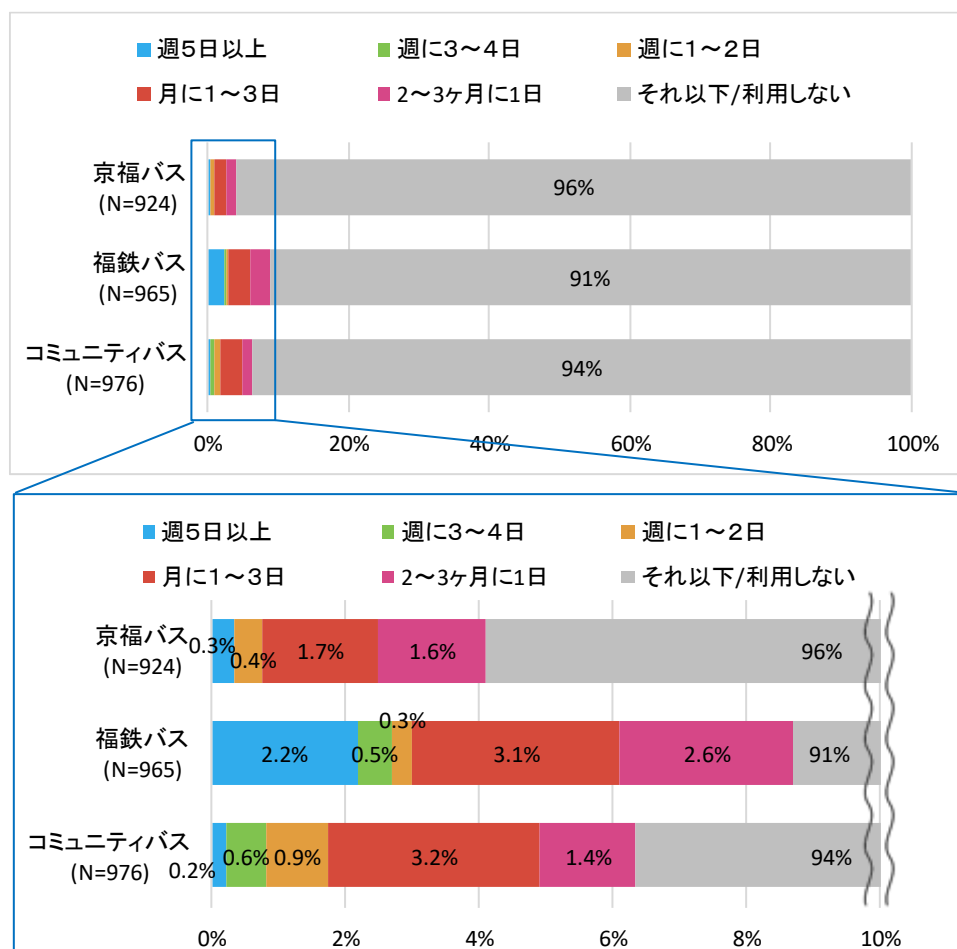
<町内の移動>



4) 公共交通（電車、バス）の利用状況について

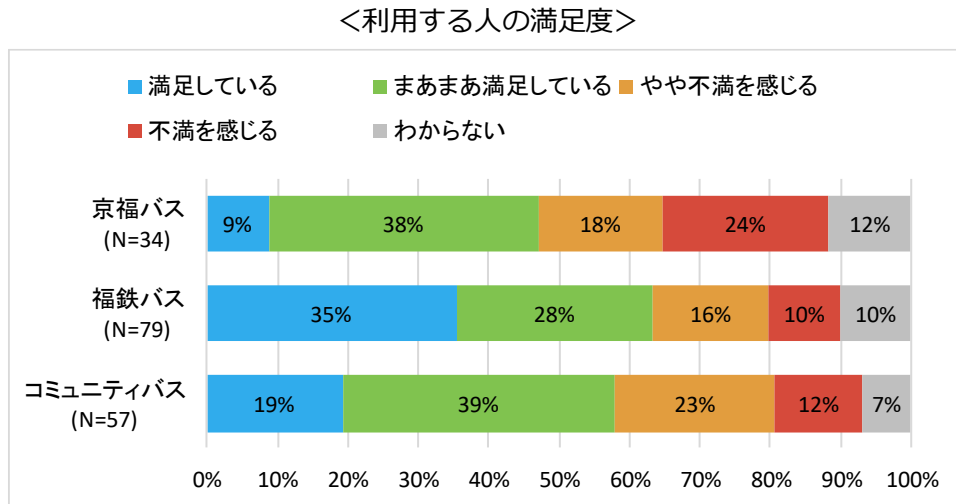
(1) 利用頻度

- 2～3ヶ月以下・利用しないとの回答がいずれの機関も90%以上と非常に多くなっています。
- このように割合は低いなかではありますが、福鉄バスは相対的に週5日以上の多頻度利用者2.2%と、他と比べて多くなっています。

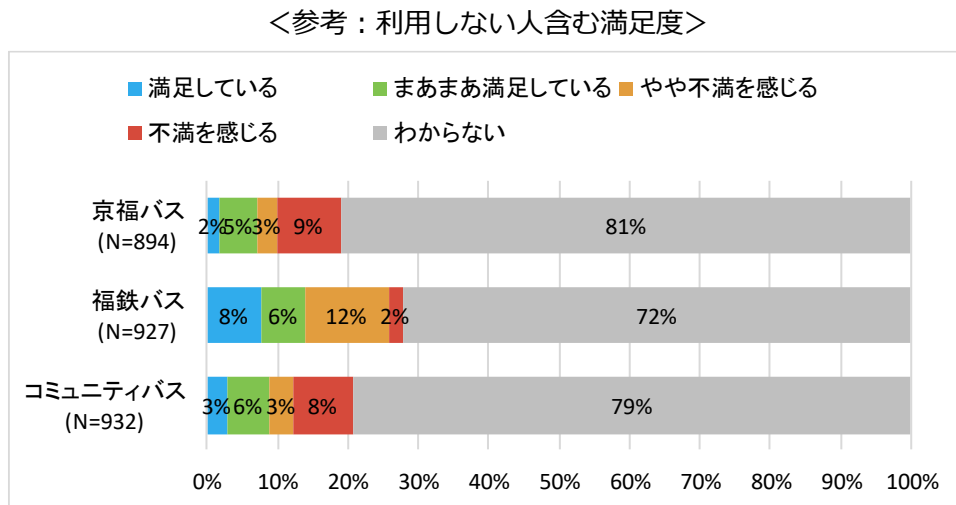


(2) 満足度

- 公共交通を利用する人の満足度は、京福バス、コミュニティバスは、「満足している」「まあまあ満足している」合わせて6割程度、福鉄バスは5割程度となっており、各機関平均では56%となっています。



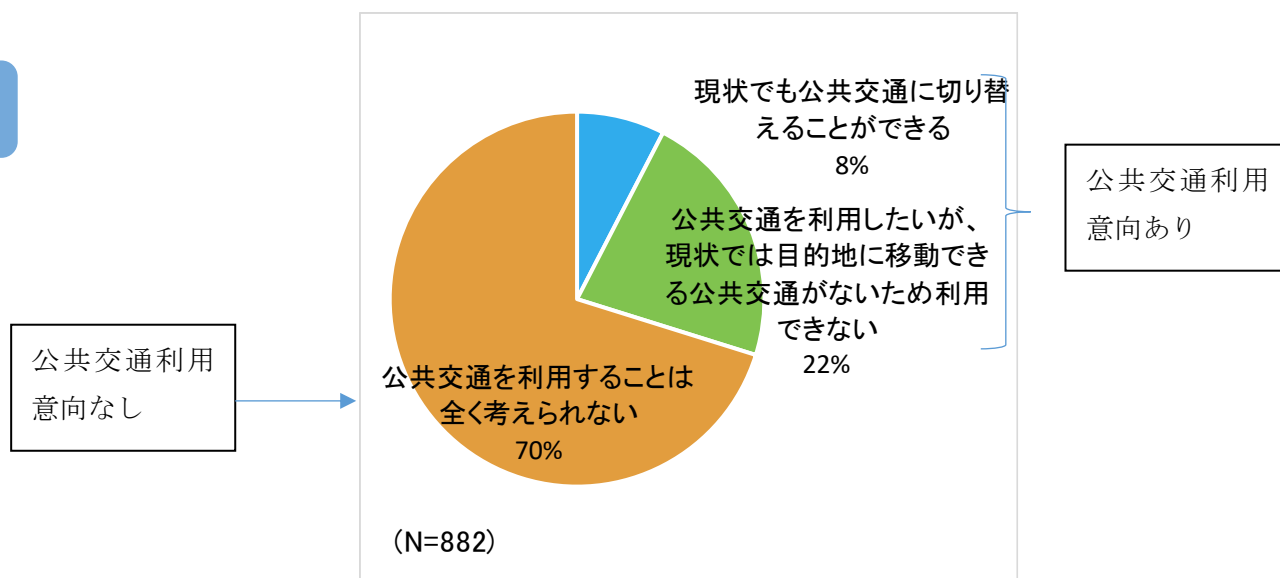
各機関平均満足度（満足している＋まあまあ満足している）：56%



5) 公共交通（電車、バス）の利用意向について

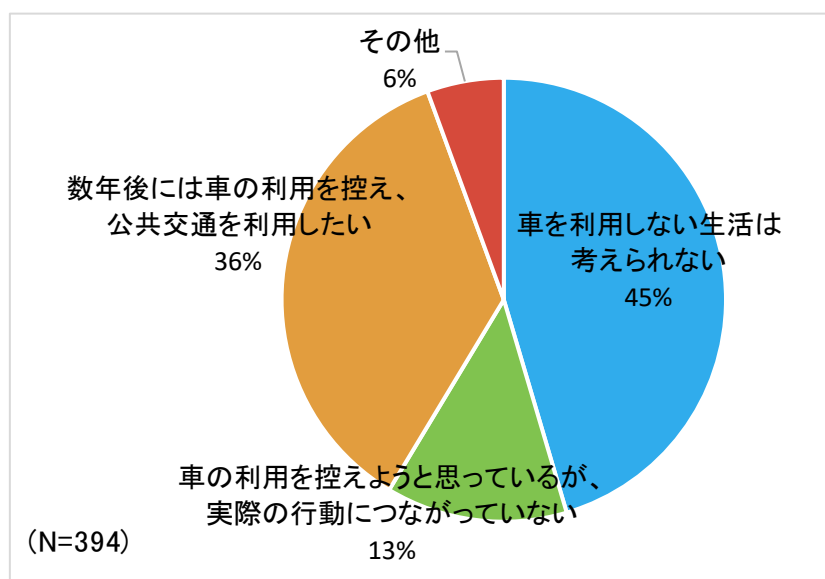
(1) 現時点での公共交通への切り替え

- 「公共交通を利用することは全く考えられない」が70%で最も多く、次いで「公共交通を利用したいが、現状では目的地に移動できる公共交通がないため利用できない」が22%、「現状でも公共交通に切り替えることができる」が8%となっています。



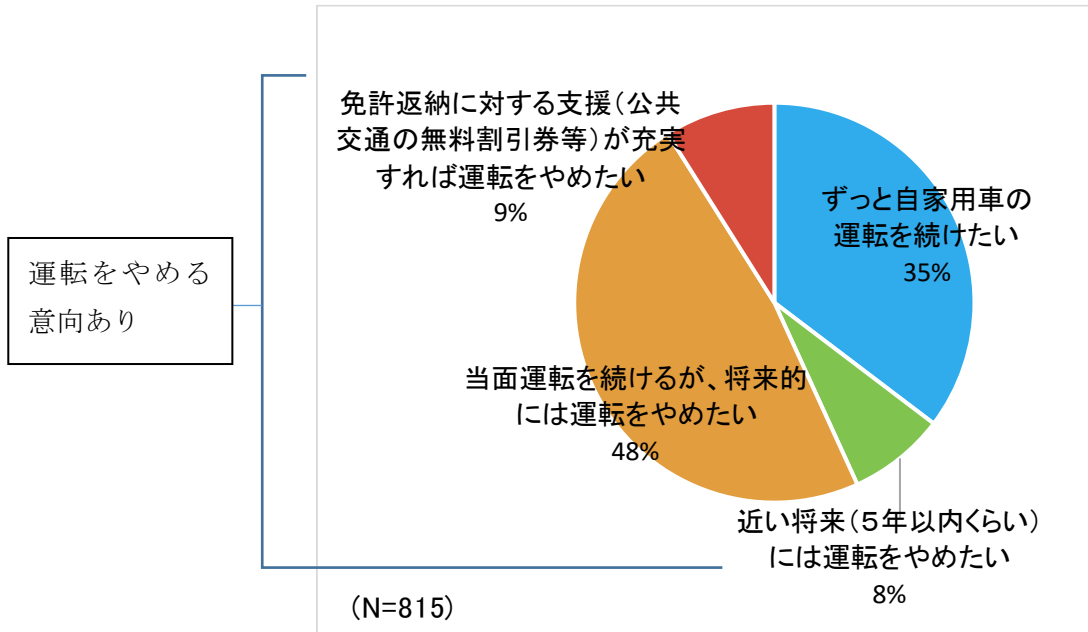
(2) 今後の自動車利用意向（公共交通利用意向ありの人）

- 「車を利用しない生活は考えられない」との回答が約半数となっています。
- 一方で、「数年後には車の利用を控え公共交通を利用したい」との回答は約3分の1となっています。



(3) 今後の自動車利用意向（公共交通利用意向なしの人）

- ずっと運転を続けたいとの回答が約3分の1となっています。
- 一方残りの3分の2は、将来的にあるいは条件次第では運転をやめる意向のある方となっています。

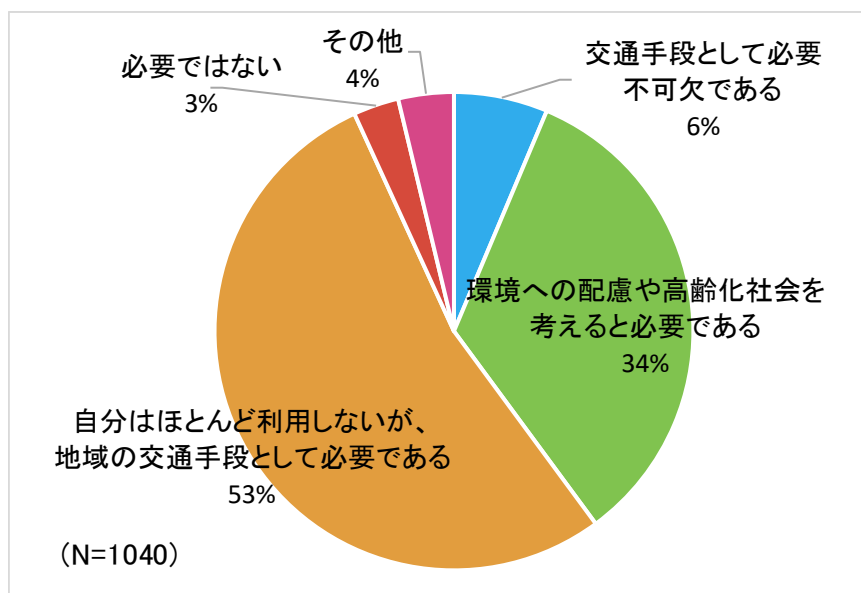


6) 越前町の公共交通のあり方について

(1) フレンドリー号について

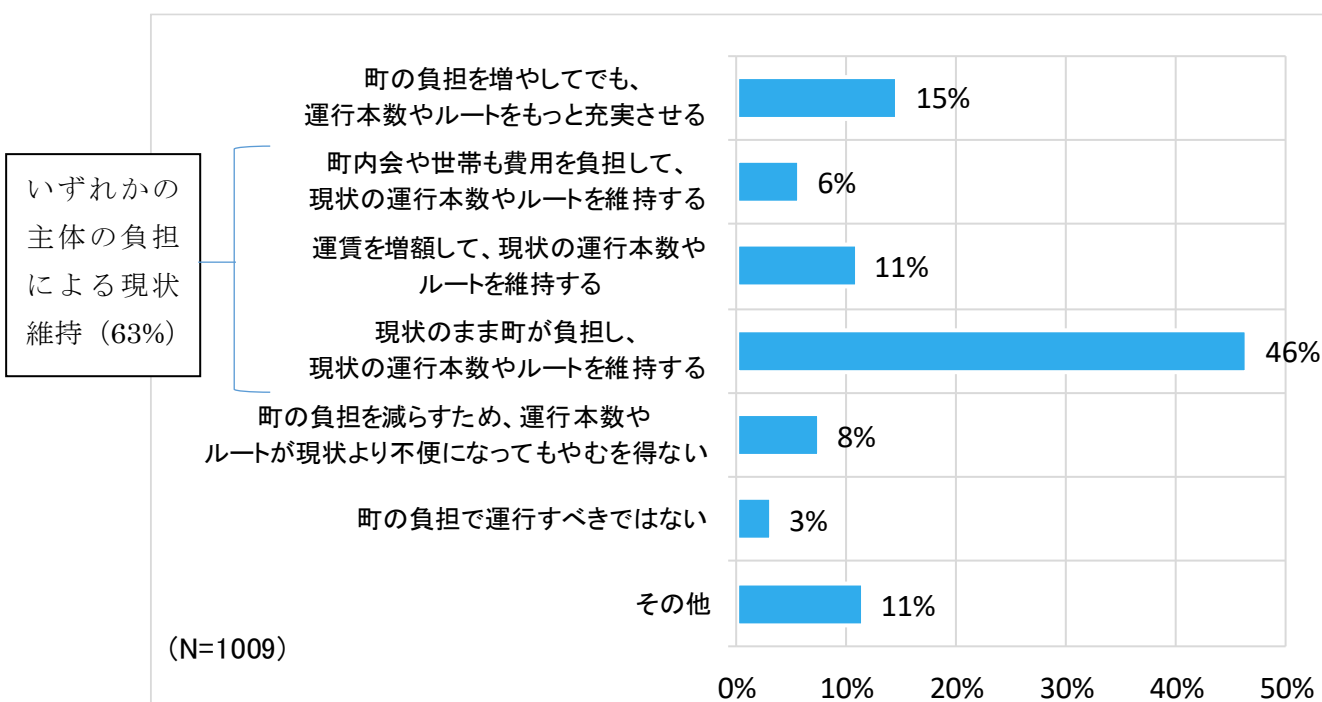
■必要性

- 何らかの理由で公共交通が必要と考えている方が9割を超えています。一方、必要ではないとの回答は3%と、ほとんどありません。



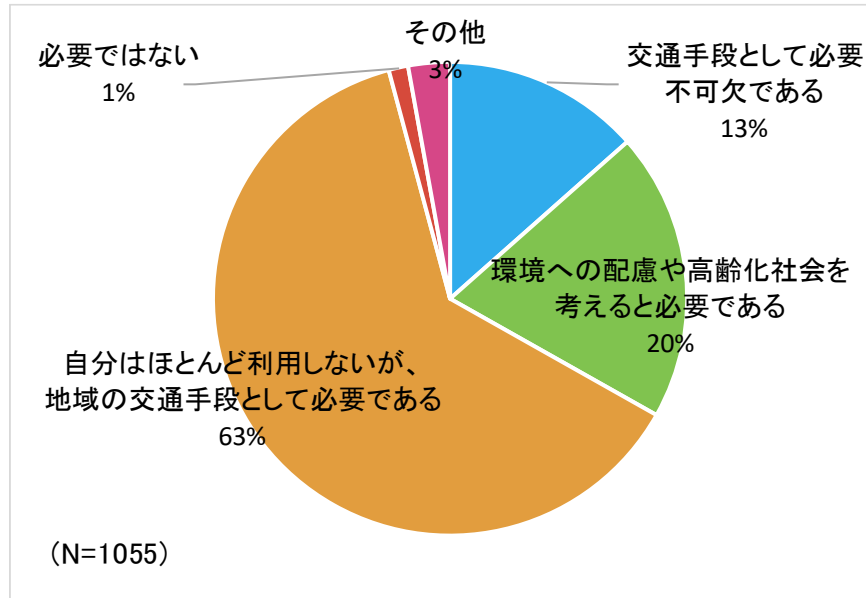
■今後の運行

- 「現状のまま町が負担し、現状の運行本数やルートを維持する」との回答が約半数となっています。
- 上記含め、いずれかの主体の負担による運行本数やルートの現状維持に関する意見が約3分の2を占めています。



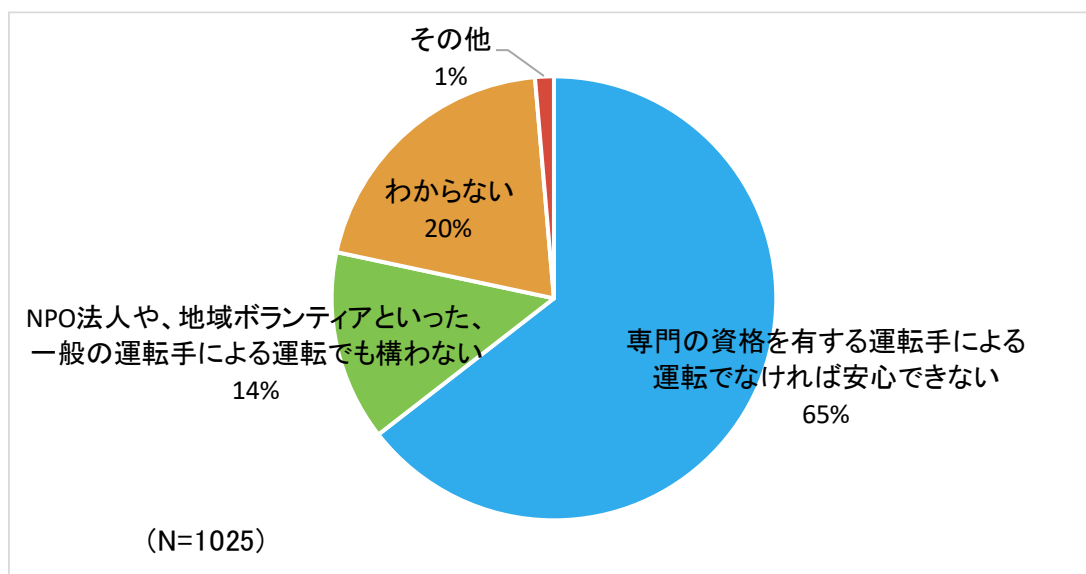
(2) 路線バス（京福・福鉄）の必要性

- 何らかの理由で公共交通が必要と考えている方が9割を超えています。一方、必要ではないとの回答は1%と、ほとんどありません。



(3) 交通事業者以外の運転による旅客輸送について

- 「専門の資格を有する運転手による運転でなければ安心できない」との回答が約3分の2となっています。



7) アンケート結果まとめ

(1) 通勤・通学

- ・自家用車による移動が88%と多くを占めています。
- ・電車・バスの利用に関しては、「利用していない」が93%、「利用している」が7%となっています。利用しない理由は、「自家用車が便利」との意見が46%で最も多くなっています。
- ・移動先としては、町内への移動が約3分の1、それ以外の約3分の2は町外へ移動しており、鯖江市、福井市、越前市がそれぞれ約2割と多くなっています。
- ・町内の移動をみると、朝日地区は地区内の移動が約7割、それ以外の地区は4~5割が地区内の移動となっています。具体的には、町内にある丹生高等学校への移動が多く、次いで町外の高校である、武生高等学校、武生商業高等学校と続きます。

→通勤通学時間帯の町外（鯖江市、福井市、越前市）への引き続きの足の確保（既存路線バスの維持）とともに、町内の移動は地区内の移動及び各地区から丹生高等学校への移動を確保する必要があります。

(2) 日常の移動

■全般

- ・自家用車が82%、家族送迎が13%となっています。送迎先としては、「目的地まで」が94%、「駅・バス停まで」が6%となっています。
 - ・電車・バスの利用に関しては、「利用していない」が94%、「利用している」が6%となっています。利用しない理由は、「自家用車が便利」との意見が40%で最も多くなっています。
- 鉄道・バスの利用は非常に少なく、家族送迎の場合にも直接目的地に向かっており、ドア・ツー・ドアの自家用車移動への依存度が非常に高くなっています。

■買物

- ・移動先としては、町内への移動がいずれの地区も6~7割程度となっています。
 - ・町内の移動状況としては、朝日地区が地区内の移動でほぼ完結している一方、その他の3地区は、織田地区を目的地とする移動が多くなっています。
- 朝日地区に関しては、同地区内の買物施設への移動の維持確保（→朝日巡回ルート）が必要と言えます。一方、その他の3地区は、織田地区の中心部の買物施設への移動の維持・確保とともに、織田地区以外への需要はあまりない可能性があることから、コミュニティバス路線の織田を中心とした再編による効率化が求められると考えられます。

■通院

- ・移動先としては、町内への移動がいずれの地区も 4～5 割程度となっています。町外移動先としては、公立丹南病院、福井赤十字病院が多くなっています。なお、両病院とも、福鉄バス福浦線、鯖浦線で越前町内からアクセスは可能な状況です。
 - ・町内の移動状況としては、朝日地区は 7 割が朝日地区内の移動、3 割が織田地区への移動（主に織田病院）となっています。織田地区はほぼすべて織田地区内の移動となっています。宮崎地区、越前地区は、地区内の移動が 2～3 割前後、残り 7 割程度は織田地区（主に織田病院）への移動となっています。
- 各地区から織田病院へのアクセスを引き続き維持・確保するとともに、町外の病院（公立丹南病院、福井赤十字病院）と町内を結ぶ路線バスの維持・確保が必要と言えます。

(3) 公共交通の満足度（利用者）

- ・福鉄バス、コミュニティバスは、「満足している」「まあまあ満足している」合わせて 6 割程度、京福バスは 5 割程度となっており、各機関平均満足度は 56%となっています。
- 既存のバス利用者であっても、なんらかの不満を持つ方が 4～5 割程度存在することがわかります。利用者ニーズにあった公共交通の改善が必要と考えられます。

(4) 公共交通（電車、バス）の利用意向について

- ・現時点での公共交通への切り替えはほとんどの方が難しいと考えている一方で、将来的には公共交通を利用したいと考えている方が 3 分の 1 程度います。また、自動車の運転を将来的にあるいは条件次第では運転をやめる意向のある方は 3 分の 2 程度存在します。
- 将来的な公共交通の必要性や自動車の運転をやめる可能性については、一定程度認識されていますが、実際に将来にわたり公共交通を残すためにも、ニーズに合わせた公共交通の改善による現時点からの需要喚起に加えて、「公共交通は乗って残す」との町民への意識づけが必要と考えられます。

(5) 越前町の公共交通のあり方について

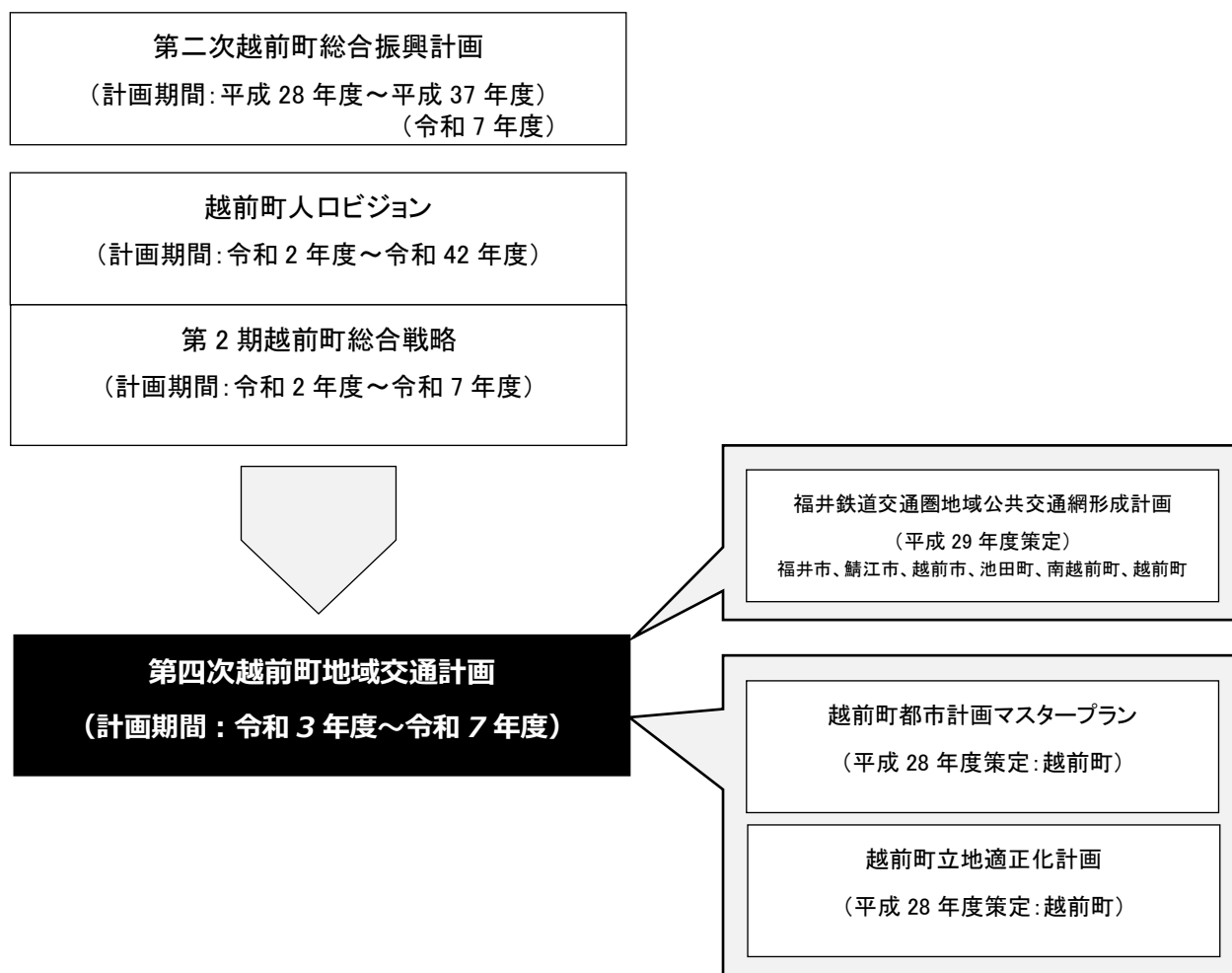
- ・何らかの理由で公共交通が必要と考えている方が 9 割を超えています。一方、必要ではないとの回答は 3%と、ほとんどありません。
 - ・フレンドリー号の今後の運行については、「現状のまま町が負担し、現状の運行本数やルートを維持する」との回答が約半数となっています。
 - ・交通事業者以外の運転による旅客輸送については、「専門の資格を有する運転手による運転でなければ安心できない」との回答が約 3 分の 2 となっています。
- 各種公共交通やフレンドリー号の必要性はほとんどの町民が認めており、サービスレベルの維持・改善に向け、町として引き続き取り組むべきと考えられます。一方、その手段として、NPO 法人やボランティア輸送を導入する場合は、手法を十分吟味し、住民の不安の払拭に十分配慮する必要があります。

第5章 上位関連計画の整理

1. 上位関連計画及び地域交通計画の位置付け

本計画は、「第二次越前町総合振興計画」（計画期間：平成 28 年度～平成 37 年度(令和 7 年度)）及び「第 2 期越前町総合戦略」（計画期間：令和 2 年度～令和 7 年度）を上位計画として位置付けます。

さらに、福井鉄道交通圏自治体で平成 29 年度に策定した「福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画」や、平成 28 年度に越前町が策定した「越前町都市計画マスタープラン」及び「越前町立地適正化計画」との整合を図り策定するものとします。



2. 各計画の概要

1) 第二次越前町総合振興計画

(越前町：平成28年度～平成37年度(令和7年度))

第二次越前町総合振興計画基本計画では、①町内外を移動できる交通手段のネットワーク化、②誰もが利用しやすいバス利用環境の構築、③住民と行政の協働による公共交通の活性化を柱に、以下の施策実施を目指しています。

<公共交通に関連する記載事項一部抜粋>

①町内外を移動できる交通手段のネットワーク化を図る

- ・本町の基幹公共交通である路線バスにおいては、路線の維持・確保に努める一方、町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。
- ・路線バスとコミュニティバスとの乗り継ぎダイヤの調整、乗り継ぎ拠点の見直しなど、路線バス・コミュニティバスの連携・共存による合理化を図ります。また、バス車両を小型化して経費を下げることや、コミュニティバスからデマンドタクシーへの方針転換も必要と考えています。
- ・コミュニティバスのうち利用が低迷している経路及びダイヤについては、利用率向上のための効率化を図ります。
- ・隣接市と連携を図り、鉄道・路線バス・コミュニティバスの効率的な運行体系を検討します。

②誰もが利用しやすいバス利用環境をつくる

- ・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・充実に努めます。
- ・バス待ち環境を向上するため、集落が自ら行うバス待合所の整備に対する支援を行います。

③住民と行政の協働により公共交通の活性化を図る

- ・児童から高齢者まで幅広い年齢層を対象とした意識啓発により、町民自ら利用したくなるような環境づくり・意識づくりを構築し、地域活動における公共交通利用のPRと商業・観光と連携を図り、公共交通の利用を促進します。
- ・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。

＜第二次越前町総合振興計画（後期基本計画）における公共交通関連の施策・事業及び目標指標＞

■ 施策・事業

施策・事業	協働体制	
	町民	行政
★新たな公共交通の仕組みづくり ◇コミュニティバスと路線バスを総合的に捉えた新しい運行形態への移行	●	●
★高校生通学助成事業 ◇通学支援制度の実施 ◇保護者の経済的負担軽減による定住促進	○	●
★生活交通路線維持支援事業 ◇町民の足である路線バス運行支援と路線の維持・確保	○	●
★路線バス利用促進事業 ◇路線バス事業者の運賃収入を確保 ◇国庫補助路線の維持のための適切な運賃補助の実施	●	●

※施策・事業：「★」はリーディングプロジェクト関連事業

※協働体制：「●」は主体、「○」は支援・連携

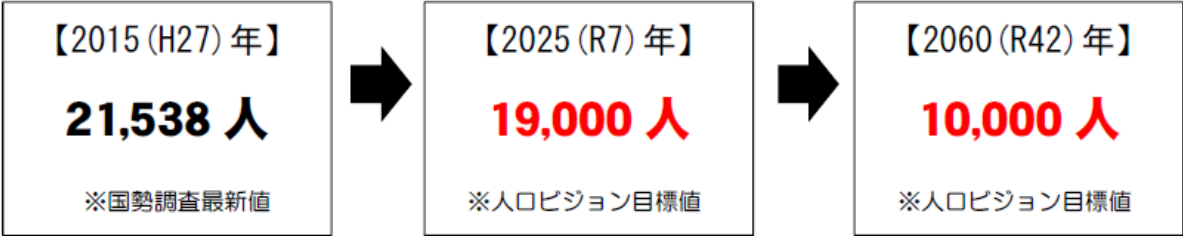
■ 目標指標

指標内容	当初値 (H26)	現状値 (R1)	目標値 (R7)	目標値の考え方
○コミュニティバス1便あたりの利用者数(定時定路線)	6.4 人/便	4.6 人/便	7.0 人/便	コミュニティバス定時定路線の全ルートでの年間利用者数/年間運行回数
○コミュニティバス1便あたりの利用者数(デマンド)	2.9 人/便	2.0 人/便	3.5 人/便	コミュニティバス、デマンドタクシーの全ルートでの年間利用者数/年間運行回数
○越前町通学支援補助制度の効果に対する町民意識の割合	—	61%	70%	町民意識調査における通学支援制度の人口減少対策への効果が「ある」と答えた割合
○集落カバー率	100%	100%	100%	路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーを合わせたカバー率
○公共交通利用者数	29.3 万人/年	24.3 万人/年	23.0 万人/年	京福バス・福鉄バス、コミュニティバスの年間利用者数の合計
○公共交通の利便性に対する町民の満足度	31%	21%	45%	町民意識調査における「満足」「やや満足」の合計割合

2) 越前町人口ビジョン・第2期越前町総合戦略

(越前町:令和2年度～令和42年度【人口ビジョン】、令和2年度～令和7年度【総合戦略】)

越前町人口ビジョンでは、令和42年までの将来目標人口を設定しています。



第2期越前町総合戦略においては、将来的な人口減少に歯止めをかけるため、「雇用機会の創出」、「定住人口の増加」、「結婚・出産・子育て支援」、「公共交通の利便性向上をはじめとする安全・安心なまちづくり」などを進めていく必要があるとした上で、「【基本目標2】定住人口・交流人口の確保による「ふるさと越前町」創生戦略」において、公共交通の充実等を掲げています。

＜公共交通に関連する記載事項一部抜粋＞

3. 「ふるさと越前町」創生に向けた基本目標

2) 基本目標と重点施策

【基本目標2】定住人口・交流人口の確保による「ふるさと越前町」創生戦略

(1) 「ふるさと越前町」創生戦略における重点施策

新たな地域公共交通の仕組みづくり

- コミュニティバス「フレンドリー号」、福鉄バス、京福バスの新たな公共交通の仕組みづくり
- 高校生に対する通学助成事業…など

4. 具体的施策

2) 定住人口・交流人口の確保による「ふるさと越前町」創生戦略

(1) 移住・定住促進に向けた良質な住環境・交通環境の整備

- ①住宅・宅地の整備、②総合的な空き家対策、③公共交通の充実、④移住者・子育て世帯受け入れ環境の整備、⑤移住者の誘致促進

施策区分	施策・事業
③公共交通の充実	➤ 新たな地域公共交通の仕組みづくり ○コミュニティバス、路線バスを総合的に捉えた地区巡回ルートデマンドタクシーへの移行
	➤ 高校生通学助成事業 ○通学支援制度の見直し ○保護者の経済的に負担軽減による定住促進
	➤ 生活交通路線維持支援事業 ○町民の足である路線バス運行支援と路線の維持・確保
	➤ 路線バス利用促進事業 ○路線バス事業者の運賃収入を確保 ○国庫補助路線の維持のための適切な運賃補助の実施

3) 福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画

(福井市、鯖江市、越前市、池田町、南越前町、越前町：平成 29 年度策定)

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

＜福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画における「目指すべき公共交通の将来像」＞

「地域に親しまれ共に育む公共交通」

目標 1

地域の交通として利用したくなる公共交通の実現

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

目標 2

安全・安心に利用できる公共交通の実現

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

目標 3

車に頼り過ぎない住みやすいまちづくりや広域観光と連携した公共交通の実現

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

目標 4

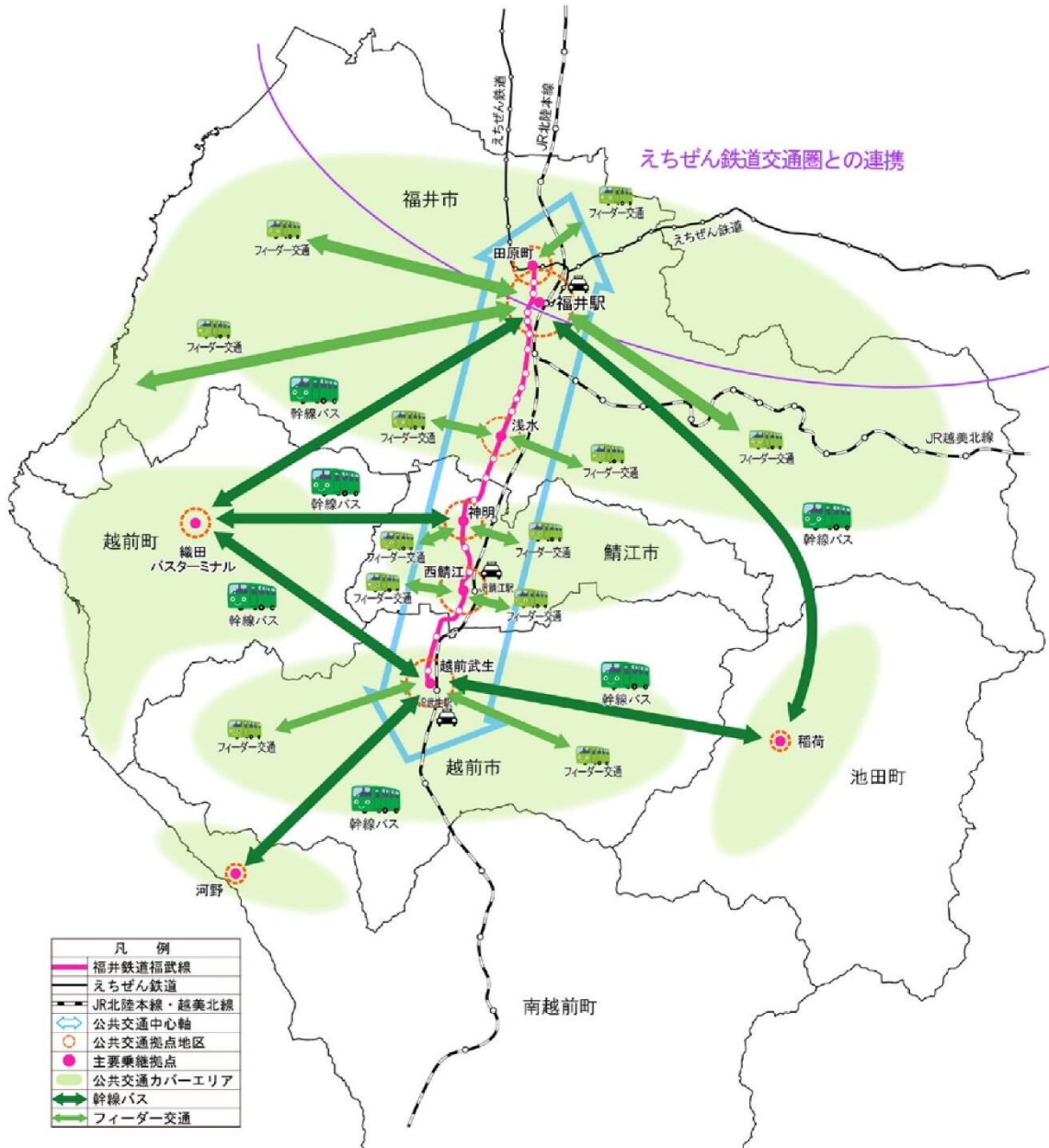
住民・行政・事業者が協働で利用促進する公共交通の実現

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

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

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

＜福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画における「公共交通ネットワーク方針図」＞



4) 越前町都市計画マスタープラン

(越前町：平成 28 年度策定 目標年次：平成 47 年度（令和 17 年度）)

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

＜公共交通に関連する記載事項一部抜粋＞

第3章 都市づくりの方針

2. 交通体系の方針

(2) 公共交通ネットワークの配置方針

○南北交流軸を形成する北陸新幹線等の鉄道駅へのアクセスの確保

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

○日常生活を支える町内の移動の確保

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

(3) 道路ネットワークの配置方針

○拠点間を連絡する幹線道路

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

○その他の主要道路

- 地域の特性を生かした道路空間の創出を図る。

5) 越前町立地適正化計画

(越前町：平成 28 年度策定 目標年次：平成 47 年度（令和 17 年度）)

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

＜公共交通に関連する記載事項一部抜粋＞

第4章 基本方針

2. 都市づくりの方針

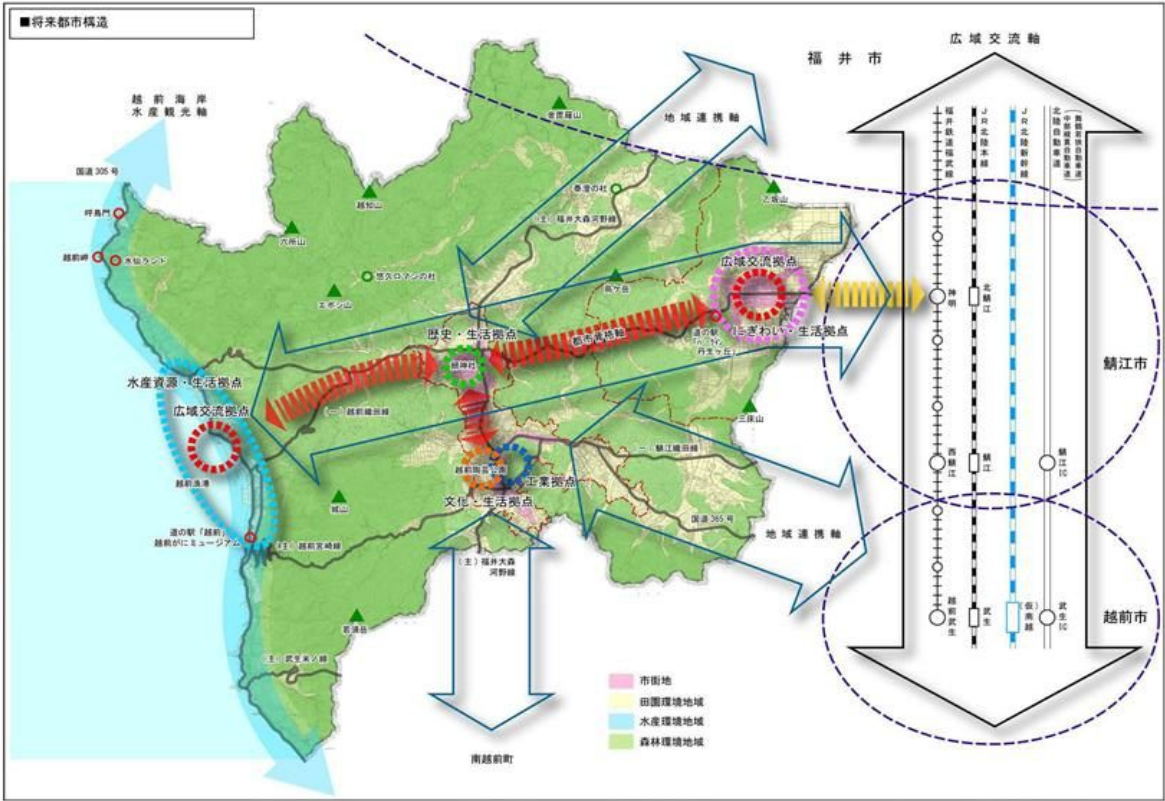
地域公共交通網	・ 基幹的な公共交通軸として、福井市、鯖江市、越前市といった隣接市を連絡する路線バスを位置づけ。 ・ 町内移動の足として、町営のコミュニティバス「フレンドリー号」を位置づけ。
---------	---

第6章 実現方策の検討

1. 居住及び都市機能を誘導するための施策

都市づくりの方針	誘導施策
安全で安心のある日常生活を支える都市機能の集積 (都市機能誘導区域)	・ 公共交通の利便性の維持・向上（隣接市との連携強化） ・ 歩行者優先の道路整備の推進
地域特性を活かした新たな都市機能の誘導、人口定着 (都市機能誘導区域、居住誘導区域)	・ 通勤・通学環境（公共交通の充実、道路環境の整備）

＜計画で掲げる将来都市構造＞



第6章 公共交通の課題

1. 第三次越前町地域交通計画のフォローアップ

1) 事業の実施状況及び評価

平成28年3月に策定された「第三次越前町地域交通計画」においては、地域の実態に応じてコミュニティバスや路線バスの利用環境向上し、将来にわたって持続可能な公共交通を実現するための施策体系を構築し、コミュニティバスや路線バスの利用環境向上に向けた各種事業を下記の通り実施してきました。

<事業実施状況の評価>

(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

○概ね実施 (路線バス維持支援補助金継続、路線バスルート一部見直し・停留所新設)

② 路線バス・コミュニティバスの連携・共存による合理化

○概ね実施 (路線バス・コミュニティバスのダイヤ調整)

③ コミュニティバスの利用率向上のための効率化

△一部実施 (実施：運行形態の一部変更(デマンド化))
(検討中：巡回ルートと乗り合いルートの統合整理に向けた検討)

④ 隣接市との連携のための鉄道駅へのアクセスの向上

△検討中 (コミュニティバスの路線の新設の検討)

(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

○概ね実施 (路線バス通学定期券提示によるコミュニティバス無料乗車、夏季期間限定コミュニティバスフリーパス券、運転免許自主返納者に対する支援)

② バス待合所の整備推進

○概ね実施 (コミュニティバスの停留所新設・バス待合所整備事業の実施)

(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

○概ね実施 (小中学生対象に夏季定期券販売、入浴施設でのPR活動)

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

○概ね実施 (コミュニティバス車内広告の募集・商業施設との連携構築)

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

△検討中 (一部区域における新しい運行形態の導入に向けた検討)

2) 目標指標の達成状況

目標指標の達成状況について、集落カバー率以外は目標の達成には至りませんでした。

これは、現在の運行体系を設計した越前町地域交通計画策定当初（平成18年）からは、社会情勢及び利用者ニーズが大きく変化していると考えられるため、この変化に対応するためには、新たな運行体系を実現していくことが必要と考えられます。

一方で、コミュニティバスの利用者数の減少はここ数年下げ止まりを見せていることを踏まえると、各種助成制度等の利用促進策は、引き続き継続実施することも必要と考えられます。

また、本計画の目標設定に際しては、単純に増加を目指すのではなく、町民の移動保証と公共交通の持続可能性のバランスを保つ視点で、指標を設定すべきと考えられます。さらに、カバー率であれば人口分布に対するものとしたり、満足度であれば「公共交通利用者」に対する満足度も設定するなど、より実態に即したものを設定すべきと考えられます。

＜第三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＞

	目標指標	基準値	目標値	現況値
	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 ※集落に対するバス停の設置割合を示すものであり、P5に示す、人口分布に対する割合とは異なる	100% (H26年度)	100% (R1年度)	100% (R1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 (R1年度)	243,395人 (R1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 (R1年度)	4.6人/便 (R1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 (R1年度)	2.0人/便 (R1年度)
	公共交通の利便性に対する町民の満足度 ○町民意識調査（越前町総合振興計画内で実施）における「満足」「やや満足」の合計割合	31% (H26年度)	40% (R1年度)	21% (R1年度)

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に関する現況

● 社会経済情勢の変化と交通

- ・高齢化率が上昇し、丘陵部集落で顕著。将来は、人口が減少し、高齢化もさらに進行すると予測される
- ・公共交通の人口カバー率は約9割と高い一方で、残りの1割の方は300m以上移動しなければバスを利用できない状況にある

● バス路線網

- ・路線バスは、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いる。コミュニティバスは、朝日・宮崎・織田の3地区間の移動を確保する環状系統、各4地区内の移動を確保する巡回系統、隔日運行で山間部集落を補完する乗り合い系統で構成されている
- ・現状のバス路線網は、路線バスとコミュニティバスや、コミュニティバス同士で一部重複する部分がある

● バスの利用状況

- ・コミュニティバス全体としては利用者数が減少傾向にあったが、ここ数年は下げ止まりの傾向にある
- ・越前地区巡回・乗り合いは利用者を比較的保っている。一方で、織田地区は巡回・乗り合いともに利用者数が激減しており、抜本的な見直しが必要である
- ・病院、温泉施設などのバス停での利用が顕著。一方、年間を通して全く使われていないバス停も存在する
- ・路線バスの利用者数は減少傾向にある

● バスの収支状況

- ・コミュニティバスに関して、平成23年度以降、全体の収支率が10%未満であり、悪化傾向が継続している
- ・路線バスに対する越前町負担金は増加傾向にある

● まちづくりの方針（上位関連計画）

- ・北陸新幹線敦賀開業を見据え、在来線鉄道駅及び新幹線駅へのアクセスを確保や、まちづくりや観光等と連携した公共交通網の形成を目指すものとしている

● 公共交通に関する町民アンケート結果

- ・通勤通学は、町外への移動が多く、通学では一定程度路線バスが使われている
- ・日常の移動（買物・通院）は町内の移動が多い。鉄道・バスの利用は非常に少なく、家族送迎の場合にも直接目的地に向かっており、ドア・ツー・ドアの自家用車移動への依存度が非常に高い
- ・多くの人が現時点での公共交通への切り替えはほとんどの方が難しいと考えている一方で、将来的な公共交通の必要性や自動車の運転をやめる可能性については一定程度認識されている
- ・越前町の公共交通のあり方について、何らかの理由で公共交通が必要と考えている方が9割超、必要ではないとの回答は3%とほとんどなく、各種公共交通やフレンドリー号の必要性はほとんどの町民が認知している

第三次越前町地域交通計画のフォローアップ

- ・各種事業については概ね計画通り実施。ただしコミュニティバス運行体制の再構築に関する項目は検討中となっている
- ・当初定めた目標値は、集落カバー率以外はいずれも未達状況にある
- 変化する社会情勢に対応するために、新たな運行体系の実現及びこれに対応した、施策・目標の更新が必要
- ・一方でコミュニティバスの利用者数の減少はここ数年下げ止まりを見せていることを踏まえると、各種助成制度等の利用促進策については、引き続き継続実施することも必要

課題整理

①町内外の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、観光移動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公共交通の運行形態の見直し
- ・主要バス停における乗り換えの利便性向上
- ・各地区から主要施設（買い物施設、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情報提供等の各種サービスの改善

②持続的な運行継続に向けた効果的・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
- ・コミュニティバスの低利用路線について、運行形態も含めた抜本的な見直し
- ・利用率向上と運行収支率の向上

③公共交通の利用促進と住民参加

- ・公共交通に対する町民満足度の向上
- ・わかりやすい情報提供（紙面、バス停、WEB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
- ・通学支援の充実・継続

第7章 地域公共交通計画の施策体系

1. まちづくりの中で公共交通が果たす役割

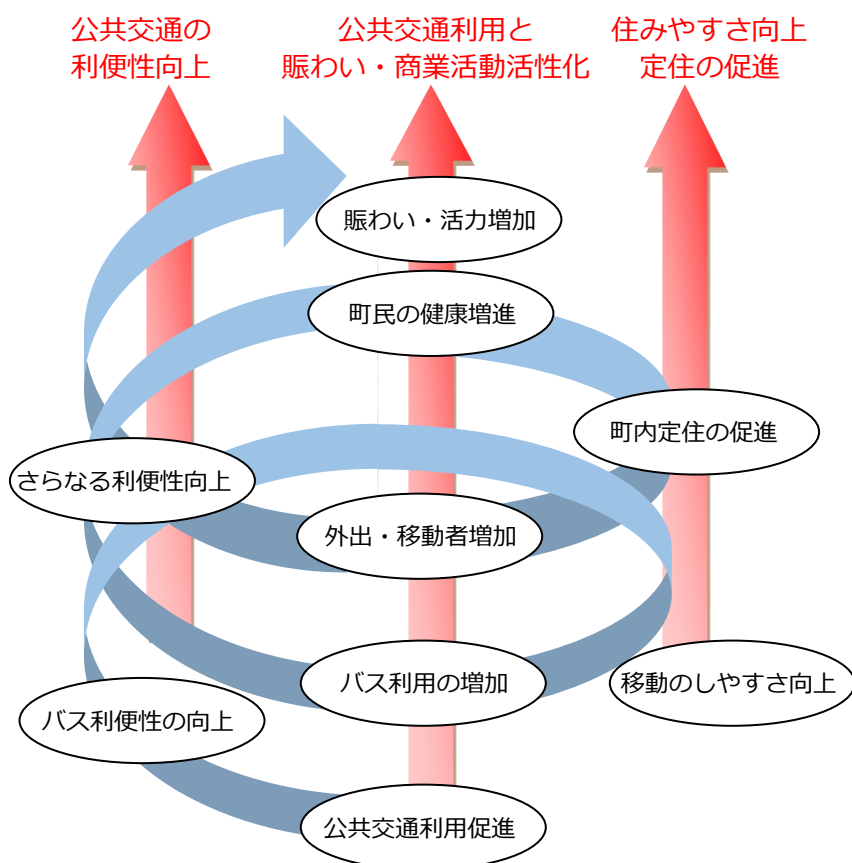
越前町では、今後も続くと予想される人口減少や少子高齢化を受け止めながらも、他のまちづくり施策（福祉、外出支援、転入促進、雇用促進等）と連携して人口減少を抑制していくことが求められます。

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

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

【基本方針】 皆で守り育てる公共交通ネットワークの形成

【公共交通利用促進とまちの活性化の好循環（イメージ）】



2. 基本目標

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

1) 町内外を移動できる公共交通のネットワーク化

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

施策(1) 路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実【継続】

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

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

2) 誰もが利用しやすい環境づくり

人口が減少傾向にある越前町において、地域の賑わいや活力向上のためには、住民の外出を促し、交流人口を増加させるために移動の活発化が必要です。その実現のために、公共交通を利用しやすいよう「分かりやすさと使いやすさ」を向上させます。合わせて、バスや乗合タクシーの利用に不慣れな方の抵抗感を和らげるための工夫と、感染症に対する不安を払拭するための万全の対策など、住民に「利用したい、外出したい」と思ってもらえるサービスの提供を図ります。

施策(1) 多様なニーズに対する助成制度の維持・充実【継続】

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

施策(3) わかりやすさの向上と利用促進のための情報提供の充実【新規】

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

3) 行政と住民との協働による公共交通の活性化

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

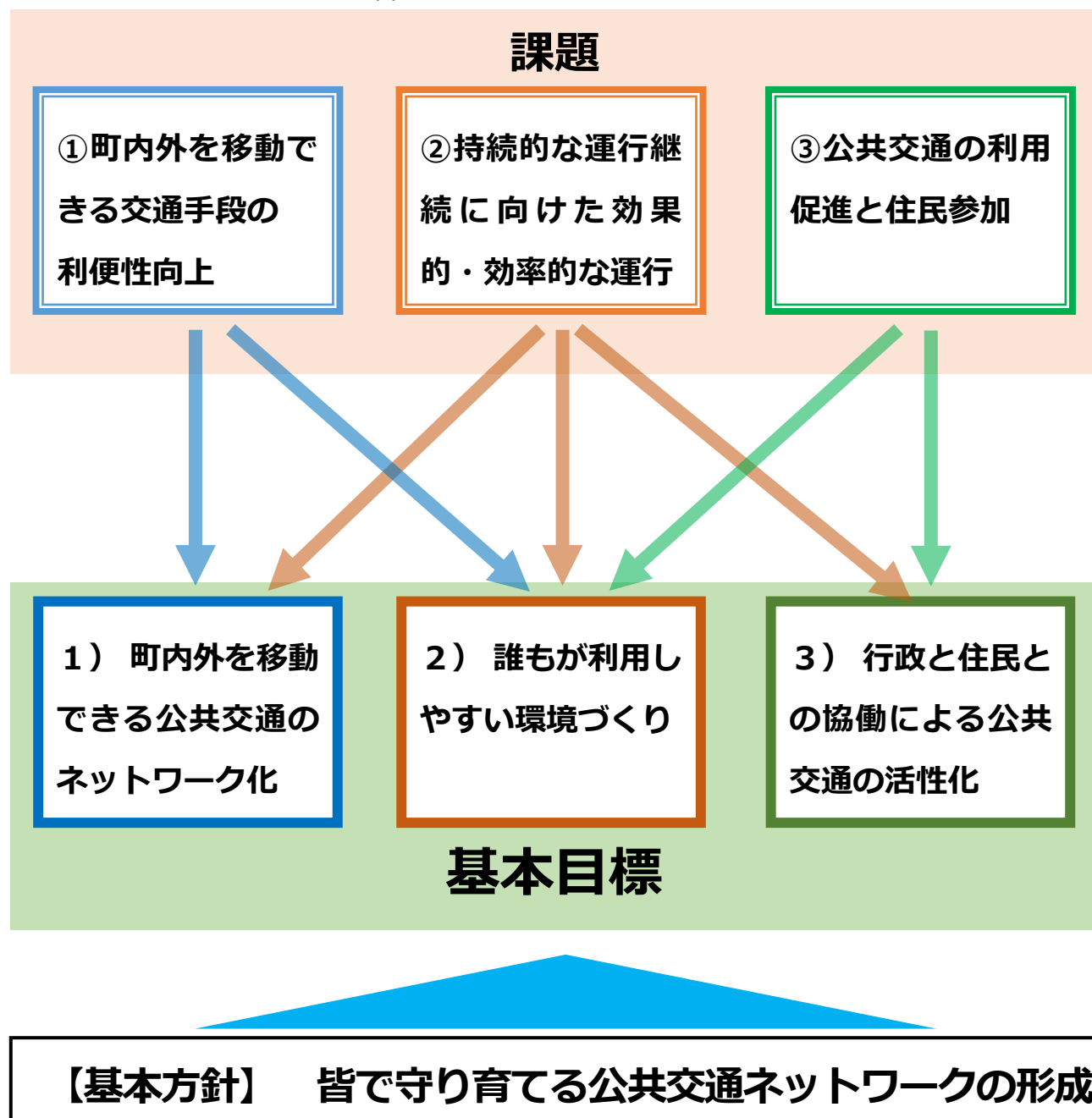
一方でバス事業者の自助努力や行政支援の限界があるなかで、これまでの行政主体の取組にとどまらず、「地域に必要な交通は地域自らが守り育てる」という観点に基づき、人口減少時代にふさわしい新たな地域公共交通の仕組みづくりを模索します。

施策(1) 児童から高齢者まで幅広い年齢層を対象とした意識啓発【継続】

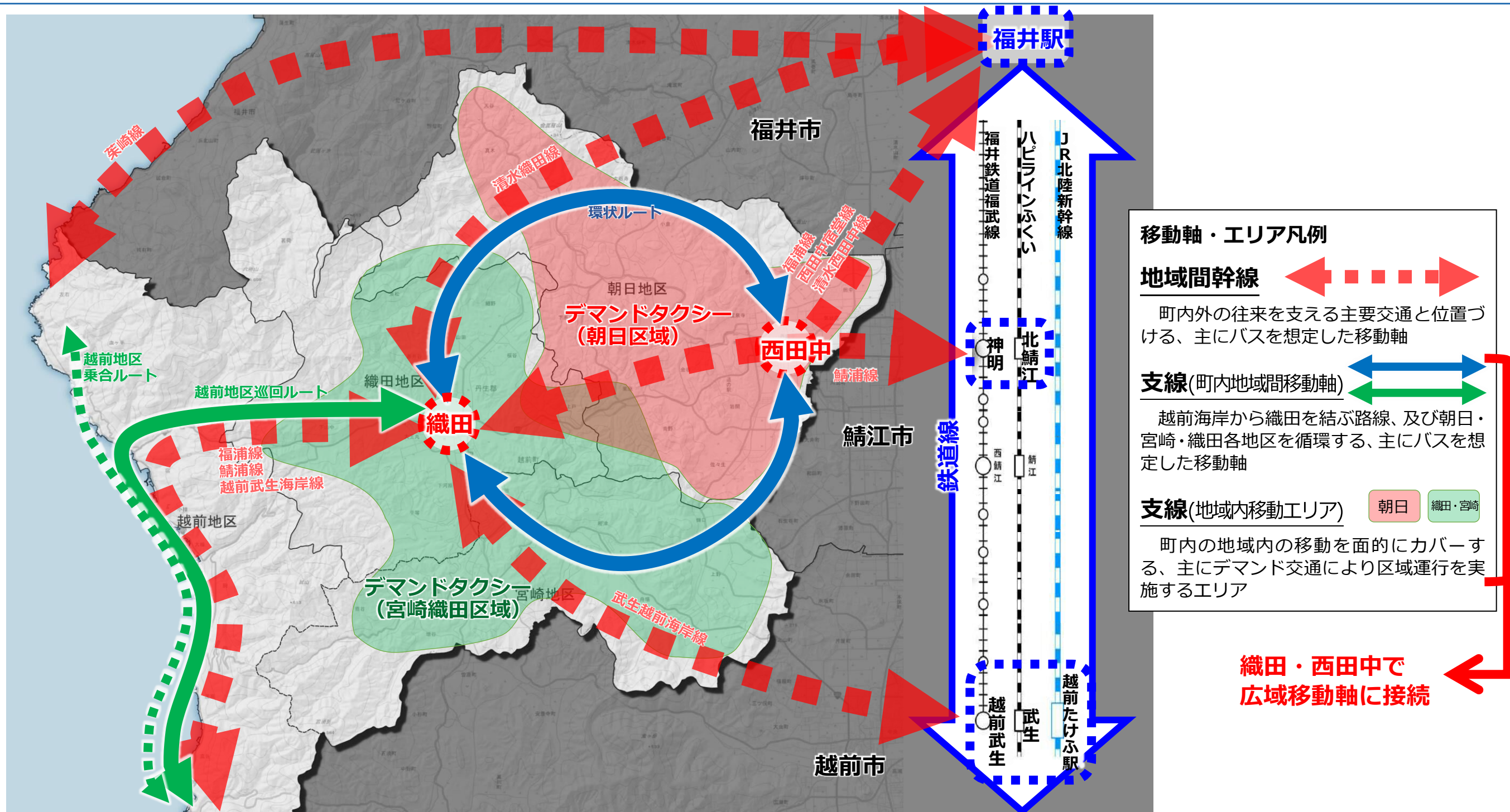
施策(2) 公共交通と商業・観光との連携及びPR【継続】

施策(3) 地域主体の新たな地域公共交通の仕組みづくりに向けた検討【新規】

＜公共交通の課題・基本目標・基本方針の対応関係＞



3. 公共交通網の形成イメージ



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

4. 基本目標に基づく事業一覧

基本目標	施策	具体的事業	工程					役割分担			
			R3	R4	R5	R6	R7	◎：主体的に実施 ○：実施に協力			
1) 町内外を移動できる公共交通のネットワーク化	(1) 路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実【継続】	①路線バス維持支援補助金の継続	継続							◎	◎
		②国庫補助路線の維持・継続	維持・継続							◎	◎
		③運行経路の見直しや便数の充実	方策検討		事業者協議・実施					◎	○
	(2) 路線バス・コミュニティバスの連携・共存によるネットワーク化【継続】	①路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎダイヤの調整	検討		継続的な改善・見直し					◎	◎
		②乗り継ぎ拠点の見直し（病院、商業施設等との併設）		コバ新体制に合わせ運用開始					○	◎	◎
		③神明駅方面へのアクセス強化策の検討	検討・事業者協議継続		可能な場合、実証実験→運行開始					◎	◎
	(3) コミュニティバスの持続的な運行継続に向けた効率化及びさらなる移動の利便性向上と運行効率化に向けた区域デマンド運行の実施【新規】	①朝日地区・宮崎地区・織田地区における運行形態の見直し（巡回ルート・乗合ルートの廃止→ドア・ツー・ドアの区域デマンド運行の新設を想定）	コババス新体制検討		コババス新体制による運行					○	◎
		②環状ルート及び越前巡回ルートの維持及び需要に応じたダイヤ・ルートの見直し検討					新体制の効果検証			○	◎
2) 誰もが利用しやすい環境づくり	(1) 多様なニーズに対する助成制度の維持・充実【継続】	①高齢者に対する支援の維持・充実（65歳以上の運転免許自主返納者への無料定期乗車券、70歳以上への路線バス運賃補助、70歳記念無料乗車券）	維持・継続						○		◎
		②小中学生・高校生に対する支援の維持・充実（通学定期券の購入補助、夏季期間限定定期乗車券）	維持・継続						○		◎
	(2) 待合所の整備推進及び小型車導入の検討も含めた車両の計画的な更新【継続】	①公共施設等バス待合所の整備の検討	検討		可能なものから順次整備					○	◎
		②集落が行うバス待合所の整備に対する補助	維持・継続						○		◎
		③コミュニティバス車両の更新及び小型化の検討	車両導入検討		車両の老朽化に対応した計画的なメンテナンス・更新						◎
		④区域デマンド運行用の小型車両の導入								○	◎
	(3) わかりやすさの向上と利用促進のための情報提供の充実【新規】	①公共交通ネットワークの見直しに合わせた時刻表冊子の作成及び配布	コババス新体制までご準備		ダイヤ調整に合わせた更新(年1回)					○	◎
		②コミュニティバスのWEB経路検索への対応								○	◎
	(4) バス車内での感染症の予防及び蔓延防止のために必要な措置の実施【新規】	①感染症対策の実施	実施		感染症の流行・終息を見極めつつ継続				◎	◎	◎
		②バス車内や広報等における、公共交通の感染症対策による安全性のPR								○	◎
3) 行政と住民との協働による公共交通の活性化	(1) 児童から高齢者まで幅広い年齢層を対象とした意識啓発【継続】	①モビリティ・マネジメントの実施	説明会・教室実施	新体制に合わせイベント実施					○	○	◎
		②乗車体験会・参加型イベント等の開催			継続実施(年1回程度)				○	○	◎
	(2) 公共交通と商業・観光との連携及びPR【継続】	①町内外の活動における公共交通利用のPR強化	維持・強化							○	◎
		②商業施設・観光施設と連携したバス利用者サービスの検討	企業連携検討	実施					○	◎	◎
		③観光フリー切符の検討	検討				北陸新幹線敦賀開業に合わせ実施			○	◎
	(3) 地域主体の新たな地域公共交通の仕組みづくりに向けた検討【新規】	①他都市の事例調査及び庁内プロジェクトにおける検討	事例調査・検討				条件が整った地域にて実験		○		◎
		②地元との協議及び可能な場合にはモデルケース化を目指した社会実験の実施を検討		制度設計・検討					◎		◎

5. 基本目標の達成有無を評価する指標

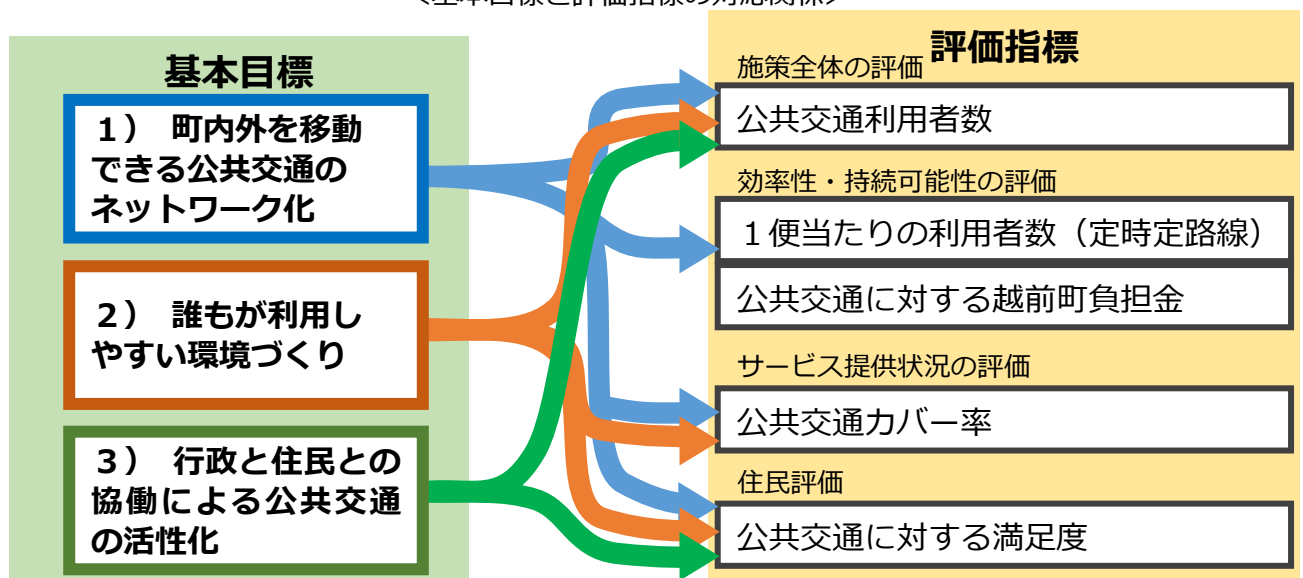
基本目標の達成有無を評価する指標について、下表の通り5つの指標を新たに設定します。

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

＜評価指標及び目標値と指標設定の考え方＞

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

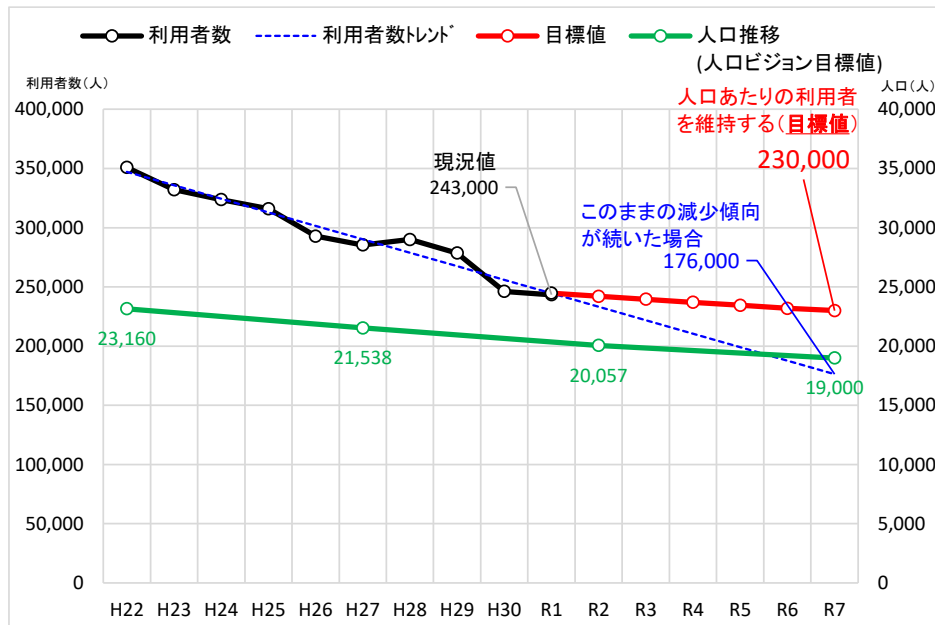
＜基本目標と評価指標の対応関係＞



参考：目標値の設定について

(1) 公共交通利用者数

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



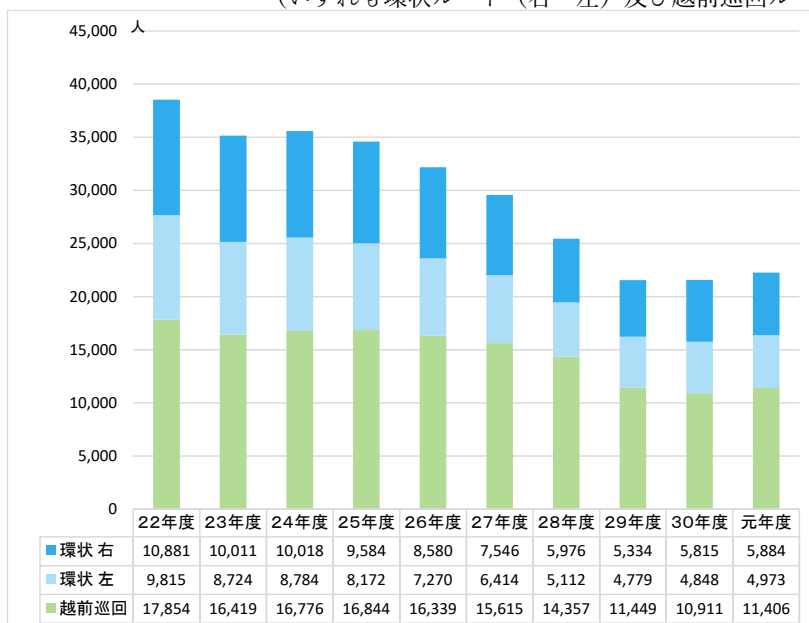
(2) 1 便当たりの利用者数（定時定路線）

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

<㊦：年間利用者数の推移

<㊦：1 便当たり利用者数（元年度）>

（いずれも環状ルート（右・左）及び越前巡回ルートのみ掲載）



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

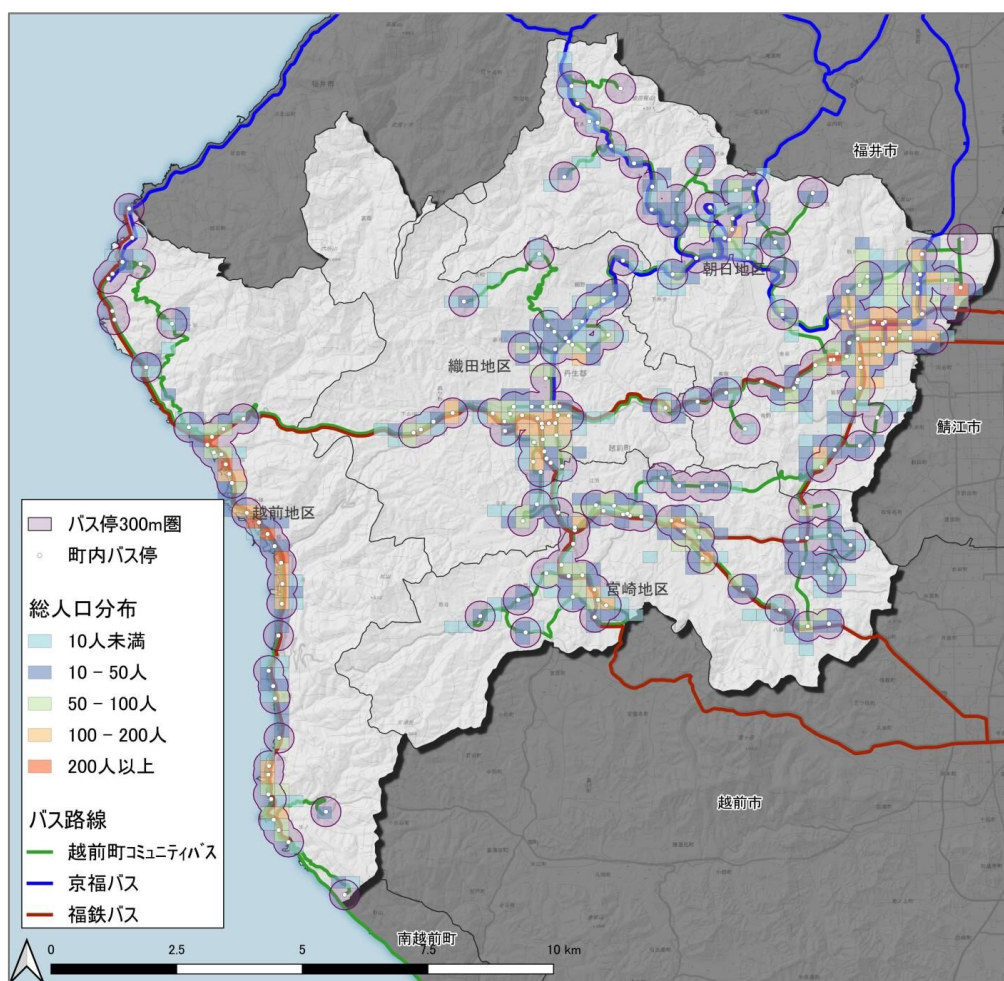
(3) 公共交通に対する越前町負担金

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

(4) 公共交通カバー率

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

＜現在のカバー状況（P9 再掲）＞



(5) 公共交通に対する満足度

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

6. 基本目標を実現するために行う事業

1) 町内外を移動できる公共交通のネットワーク化

(1) 路線バスの維持・確保と運行経路・便数の充実【継続】

【現状と課題】

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

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

【方向性】

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

また、住民ニーズに応じた運行経路の見直しや便数の充実に努めるとともに、現在国庫補助（地域間幹線系統補助）対象となっている路線については、補助対象要件を満たす利用者数・便数の維持・確保に努めます。

【具体的な事業】

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

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

▼国土交通省 地域間幹線系統補助の内容・要件

地域公共交通確保維持事業 陸上交通：地域間幹線系統補助 国土交通省

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

補助内容

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

予測費用

補助対象経費

予測収益

欠損

<補助対象経費算定方法>

予測費用
(事業者のキロ当たり経常費用見込額 × 系統毎の実車走行キロ)

予測収益
(系統毎のキロ当たり経常収益見込額 × 系統毎の実車走行キロ)

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

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

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

・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ

A町

バス停

地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク
赤字バス系統（補助対象）

B市

駅

C村

駅

地域をまたがる幹線交通ネットワーク
黒字バス系統（補助対象外）

(2) 路線バス・コミュニティバスの連携・共存によるネットワーク化【継続】

【現状と課題】

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

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

【方向性】

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

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

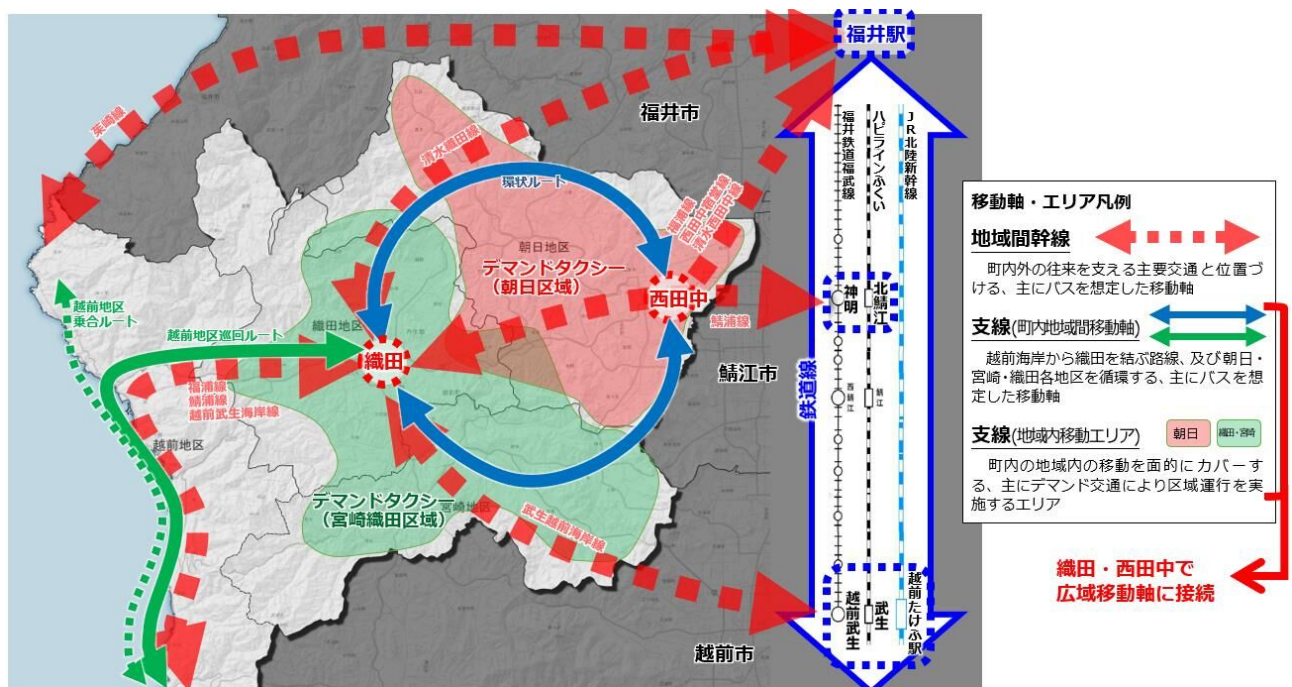
また、神明駅方面へのアクセスについては、現状では主に昼間時間帯に路線バスの運行頻度が低くなることから、コミュニティバスとの連携によるアクセス強化についても検討します。

【具体的な事業】

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

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

▼ネットワークの再編イメージ（再掲）



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

【現状と課題】

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

【方向性】

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

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

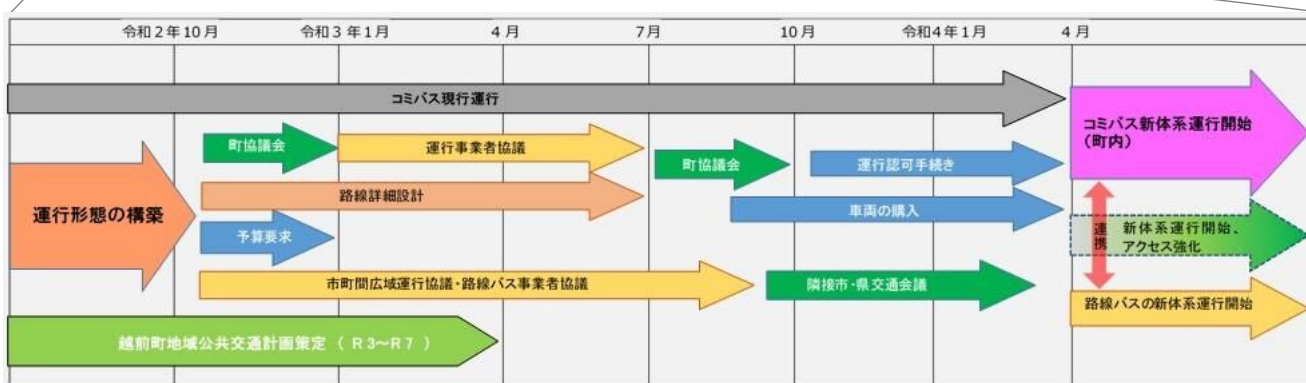
なお、これらのコミュニティバス路線は、これまで以上に町内移動を面的にカバーする、フィードер路線としての位置づけを明確化します。具体的には、新設する区域デマンド路線は、地域公共交通確保維持改善事業における地域内フィードер系統として位置づけ、国の支援獲得を目指します。

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

【具体的な事業】

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

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



▲コミュニティバス新体系運行開始（令和4年4月）までの関連スケジュール詳細

- ・令和4年4月から、越前町内の公共交通体系が下記の通り新しくなりました。
越前町コミュニティバス：環状ルート右回り、環状ルート左回り、越前地区巡回ルート、越前地区乗合ルート の4路線
デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」：朝日区域 宮崎織田区域 の2区域
- ・デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」については、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し運行を確保・維持していきます。

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

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

▼地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）補助系統に係る事業及び実施主体

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

▼デマンドタクシー「チョイソコえちぜん」の運行概要

運行時間 月曜～金曜 9:00～16:30
 ■運行時間は午前9時出発便の場合、午前9時～9時30分を目途とします。
 ■土日祝日・年末年始（12/29～1/3）は運休です。

受付 057-000-1504（いご一よ）
 ■電話 月曜～金曜 9:00～16:00
 （土日祝日・年末年始（12/29～1/3）は除く）
 オペレーターが対応しますので、つながるまでお待ちください。
 ■インターネット <https://echizen.aisin-chosiko.com>

運賃 500円/1乗車
 ■公共交通割引カード所有者、小中学生、障がい者…400円
 ■免許返納者……………300円
 ■幼児……………無料
 （※2人以上の予約で割引；それぞれ100円引き）

利用方法 事前の会員登録が必要です。
 越前町役場 企画振興課・宮崎・越前・織田コミュニティセンターにて申し込みを要します。

1 ■電話またはインターネット受付により、利用希望時刻の2時間前までに
 お申し込みください。土日祝日は電話受付はしていません。
 ■朝9時出発便、10時出発便の予約は前日までの予約が必要です。
 休日明けの朝9時出発便、10時出発便の予約は前週の金曜日までに予約が必要です。
 ■お申し込みの際、下記の内容をお尋ねします。
 ▷お名前・会員番号
 ▷お乗降される場所（自宅や停留所名）
 ▷お迎えの時間または到着希望時刻
 運行状況によっては希望時間でご案内できないことや、別の時間をご提案させていただくことがあります。
 ■同じ時間帯に予約が重なれば、他の利用者と乗り合わせになることがあります。

2 ■ご案内した乗車時刻の5分前を目途に予約した乗車場所にてお待ちください。

2) 誰もが利用しやすい環境づくり

(1) 多様なニーズに対する助成制度の維持・充実【継続】

【現状と課題】

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

【方向性】

長距離の移動に公共交通が不可欠である高齢者ならびに小中学生・高校生に対して、金銭的負担を低減する助成制度の維持・充実を図ります。

【具体的な事業】

①高齢者に対する支援の維持・充実

(65歳以上の運転免許自主返納者への無料定期乗車券、70歳以上への路線バス運賃補助、70歳記念無料乗車券)

②小中学生・高校生に対する支援の維持・充実

(通学定期券の購入補助、夏季期間限定定期乗車券)

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

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

【現状と課題】

基本目標 1 で示した、バス路線のネットワーク化に際しては、各交通機関をスムーズに乗り継ぐためにも待合環境の整備が重要であるといえます。

コミュニティバスの車両については、一部で老朽化が進んでおり、順次更新していく必要があるほか、方針 1 で示した区域デマンド運行に用いる車両についても導入の検討が必要です。

【方向性】

公共施設など利用者が多く用地に余裕のある箇所では、バス利用者のバス待ち抵抗を緩和するためのバス停上屋やベンチの整備を検討します。また、集落が自ら行うバス待合所の整備に対して、補助を行います。

コミュニティバスの車両の更新に際しては、需要に合わせて初期費用の安い小型車両の導入を検討するとともに、新たに実施する区域デマンド用の小型車両についても導入を検討します。

【具体的な事業】

①公共施設等のバス待合所の整備の検討

③コミュニティバス車両の更新及び小型化の検討

②集落が行うバス待合所の整備に対する補助

④区域デマンド運行用の小型車両の導入

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

(3) わかりやすさの向上と利用促進のための情報提供の充実【新規】

【現状と課題】

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

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

【方向性】

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

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

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

【具体的な事業】

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

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

▼国土交通省 「標準的なバス情報フォーマット」の概要

「標準的なバス情報フォーマット」の概要等について

国土交通省
別添

経路検索の現状

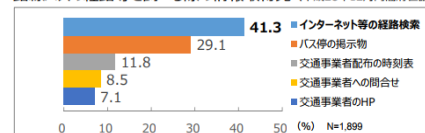
【経路検索の現状】

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

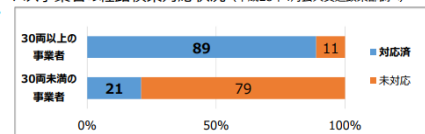
【中小バス事業者が対象から外れている要因】

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

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先（平成28年12月内閣府世論調査）



バス事業者の経路検索対応状況（平成28年4月公共交通政策部調べ）



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

【「標準的なバス情報フォーマット」の概要】

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

【情報フォーマット整備による効果】

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

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ



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

【現状と課題】

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

【方向性】

感染症に対する不安を払拭するための万全の対策を実施します。

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

【具体的な事業】

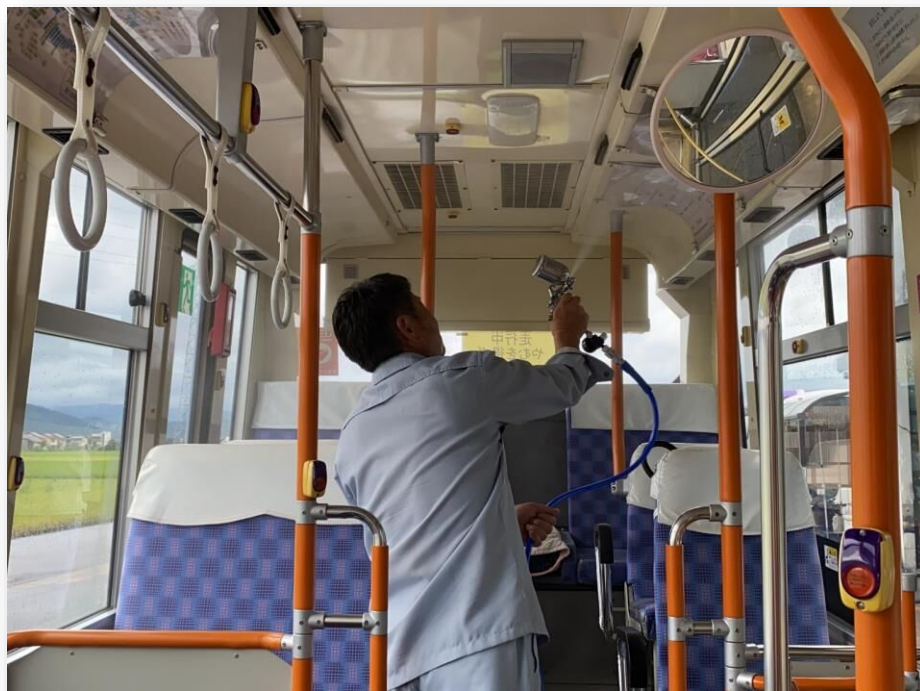
①感染症対策の実施

②バス車内や広報等における、公共交通の感染症対策による安全性の PR

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

◎：主体的に行う
○：活動に協力する

▼感染症への対策例（コミュニティバス車内における抗菌作業の様子）



3) 行政と住民との協働による公共交通の活性化

(1) 児童から高齢者まで幅広い年齢層を対象とした意識啓発【継続】

【現状と課題】

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

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

【方向性】

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

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

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

【具体的な事業】

①モビリティ・マネジメントの実施

②乗車体験会・参加型イベント等の開催

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

(2) 公共交通と商業・観光との連携及びPR【継続】

【現状と課題】

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

【方向性】

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

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

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

【具体的な事業】

①町内外の活動における公共交通利用のPR強化

③観光フリー切符の検討

②商業施設・観光施設と連携したバス利用者サービスの検討

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

(3) 地域主体の新たな地域公共交通の仕組みづくりに向けた検討【新規】

【現状と課題】

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

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

【方向性】

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

【具体的な事業】

①他都市の事例調査及び庁内プロジェクトにおける検討

②地元との協議及び可能な場合にはモデルケース化を目指した社会実験の実施を検討

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

第8章 計画の推進体制と進捗管理

1. 住民・企業等との連携による計画の推進体制

本計画は、本町が目指す公共交通施策の方針を示したものであり、今後、これに即して各施策の実現に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進めていきます。

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

住民・地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、沿線住民や地域コミュニティ運営委員会などの各種団体からの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網を形成します。

2. 計画の進捗管理

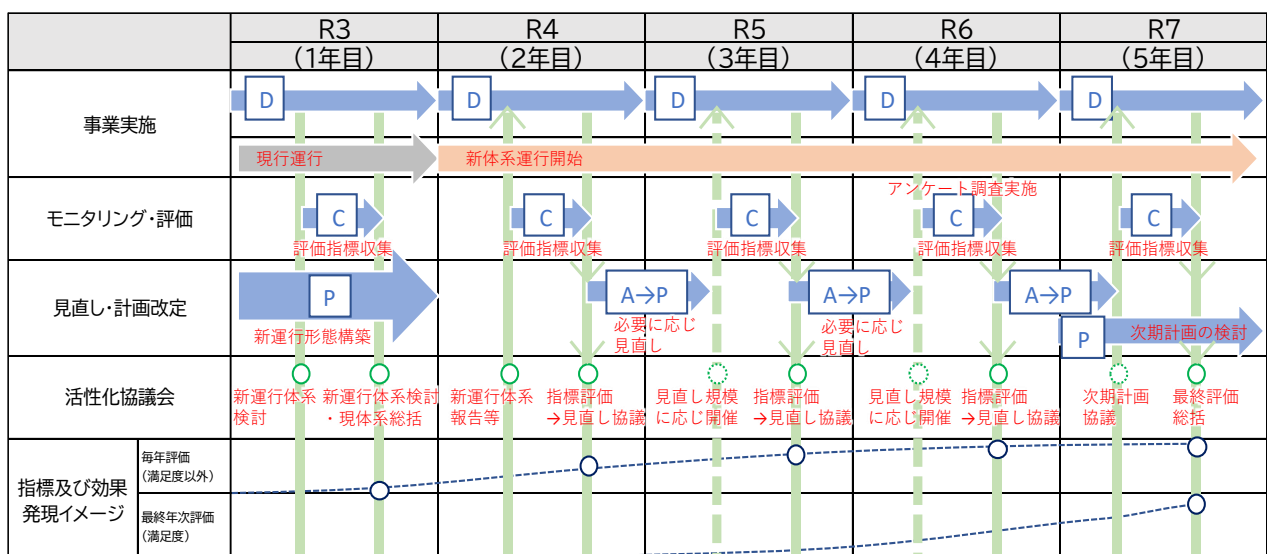
PDCA の考えかたに基づき、本計画で定めた計画（Plan）を実行（Do）し、その進捗や成果を評価（Check）し、適宜見直し・改善（Action）を実施します。

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

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

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

＜進捗管理（PDCA サイクル）計画＞



3. 計画実施のための財源確保

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

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

参考資料

1. 策定の経緯

時期	内容
令和2年 11月9日	参考※：令和2年度 第2回越前町地域公共交通会議 ※第四次越前町地域交通計画の法定計画への移行に関する協議を実施
令和2年 12月18日	第1回 越前町地域公共交通活性化協議会 ・協議会の設立及び規約について ・目標設定及び目標を達成するために実施する事業の検討（施策体系） ・具体的な事業内容提案（施策メニュー、主体、スケジュール） ・越前町地域公共交通計画（素案）の提示（パブリックコメント提示案）
令和2年 12月25日 ～令和3年 1月14日	パブリックコメント ・地域公共交通計画（案）について、越前町役場及び各コミュニティセンターでの閲覧・配布、また HP 上に掲載し、町民より意見を収集
令和3年 1月28日	第2回 越前町地域公共交通活性化協議会 ・パブリックコメント結果報告（意見整理及び計画への反映） ・越前町地域公共交通計画の策定

＜会議の様子（第1回 越前町地域公共交通活性化協議会）＞



2. 委員名簿

区分	所属・役職	氏名（敬称略）
活性化再生法第6条 第2項第1号の委員 地域公共交通網形成計画を作成 しようとする地方公共団体	越前町長	内藤 俊三
活性化再生法第6条 第2項第2号の委員 関係する公共交通事業者等、道路 管理者、港湾管理者その他地域公 共交通網形成計画に定めようと する事業を実施すると見込まれ る者	京福バス(株)部長	吉田 明史
	越前観光(株)代表取締役	仲保 春義
	福井県バス協会理事	福山 真也
	福井県タクシー協会理事	武内 隆敏
	福井県丹南土木事務所鯖江丹生土木部管理用地課長	田野 秀俊
活性化再生法第6条 第2項第3号の委員 関係する公安委員会及び地域公 共交通の利用者、学識経験者その 他の当該地方公共団体が必要と 認める者	朝日地区住民代表	渡邊 啓
		時田 和一良
	宮崎地区住民代表	西野 千信
		橋本 直視
	越前地区住民代表	島 絹代
		内藤 俊穂
	織田地区住民代表	小柳 千代
		佐々木 隆興
	福井県交通まちづくり課長	西野 光
	福井県立大学経済学部教授	浅沼 美忠
	中部運輸局福井運輸支局首席運輸企画専門官	神戸 英至
	福井県交通運輸産業労働組合協議会幹事	為沢 和憲
	越前町議会議員	佐々木 一郎
	越前町身体障害者協会長	吉村 春男
	鯖江警察署交通課長	乙部 隆史

越前町地域公共交通計画【令和 6 年 3 月改訂版】

発 行 令和 6（2024）年 3 月

発行者 越前町 企画振興課

〒916-0192 福井県丹生郡越前町西田中 13-5-1

T E L 0778-34-8702（直通）

F A X 0778-34-1236

