

平成29年度 地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統)概要

福井県生活バス路線確保対策協議会

【公共交通の現状】

(嶺北地域の状況)

- ・本県嶺北地域においては、南北を走るJR北陸線を基幹として、県都福井市と各市がJR越美北線、福井鉄道福武線、えちぜん鉄道勝山永平寺線・三国芦原線で結ばれており、これらを補完する形で京福バスや福鉄バス等が路線バス等を運行している。
- ・平成28年3月に、福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線の相互乗り入れと、福井鉄道のJR福井駅西口への延伸、西口バスターミナルの開業を同時に実施。併せて福井市内の路線バスに定額エリア(100円・200円)を設定した。

えちぜん鉄道株式会社 (えち鉄)

- 営業路線延長 53.0km
(三国芦原線) 25.2km [鉄道区間]
(勝山永平寺線) 27.8km [鉄道区間]

- 使用車両 大型車両 21編成 低床車両 2編成

- ・2度(H12年12月、H13年6月)の正面衝突事故により廃線。
- ・2年5か月のバス代行を経て、H14年9月にえちぜん鉄道が発足。
- ・H15年10月の全線開通後は、地域住民・沿線自治体・事業者が一体となって、利用者増を実現。
(利用者数 H16年度 2,424千人 → H28年度 3,559千人)

～これまでの取組～

- ・サポーターズクラブの発足
- ・アテンダントの導入
- ・きょうりゅう電車の運行
- ・新駅設置(3か所)

福井鉄道株式会社 (福鉄)

- 営業路線延長(福武線) 21.5km
鉄道区間 18.1km 軌道区間 3.4km

- 使用車両 大型車両 3編成 低床車両 15編成

- ・H18年度に経営赤字により自主的経営再建を断念し、県・沿線自治体に支援を要請
- ・H21年2月に鉄道事業再構築実施計画を策定し、地域住民、自治体、事業者が一体となって再建を行っている。

(利用者数 H20年度 1,606千人 → H28年度 2,026千人)

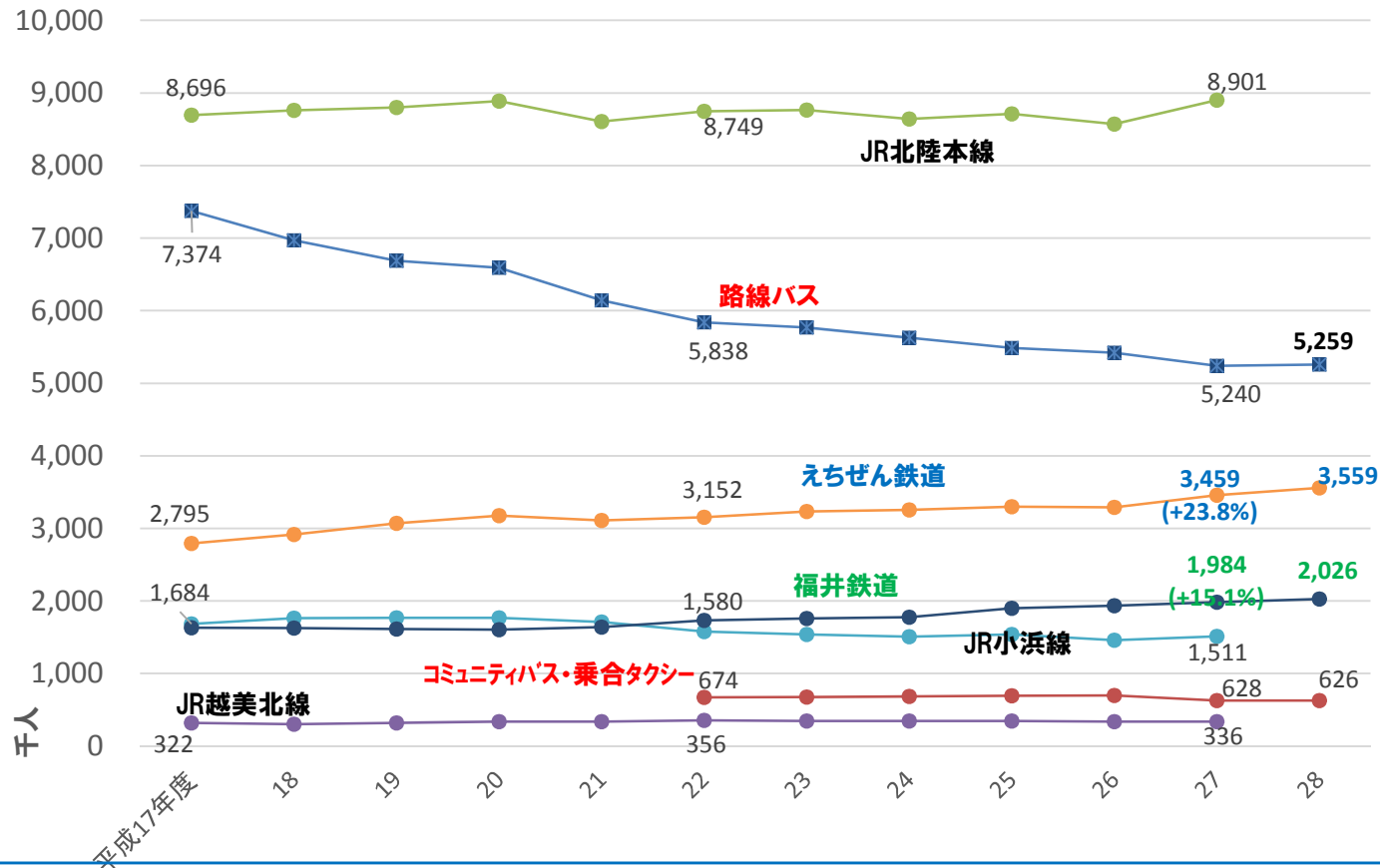
～これまでの取組～

- ・新駅の設置(3か所)
- ・高齢者割引など企画切符の導入
- ・ドイツ製車両『レトラム(F10形)』の導入
- ・低床型LRT『FUKURAM(F1000形)』の導入

（嶺南地域の状況）

- ・嶺南地域においては、東西を走るJR小浜線が基幹となっているが、これ以外に複数市町を跨ぐ交通手段は、5路線のみである。

福井県内のバス・鉄道の利用状況



- ・鉄道は、JR北陸本線および地域鉄道において増加傾向にある。えちぜん鉄道・福井鉄道両社においては、相互乗り入れの効果もあり、特に通勤定期での利用者が前年度比1割弱増加した。
- ・路線バスは、28年度は福井駅西口ターミナル開業等の効果により全体の輸送量は前年度比で増加したが、17年度と比較すると2,115千人の減少となっており、少子化等の影響により今後も減少することが懸念される。

【確保維持改善事業について】

・地域間幹線系統 5事業者25系統

- 福井鉄道 10系統、京福バス 12系統、大和交通 1系統、京都交通 1系統、西日本ジェイアールバス 1系統
- ・一世帯当たりの自動車保有台数が全国トップクラスであるなど、日常生活における自家用車の依存が高い傾向。
- ・バス利用は通勤・通学時に集中しており、日中の利用が少ない。
- ・バスの利用者は高校生等交通弱者が中心であるが、人口減少や少子化の影響が、特に過疎・中山間地域において顕著であり、路線バスの輸送人員は減少傾向にある。
- ・平成23年に「クルマに頼り過ぎない社会づくり推進県民会議」を立ち上げ、自動車と公共交通機関などが共存する社会の創造に向け、自治体、交通事業者等が一体となってハード・ソフト両面での総合的な取り組みを継続的に実施。

目的・必要性

- ・生活バス路線は、高校生の通学や高齢者の通院など住民の生活交通手段を確保するうえで不可欠である。
特に、広域路線の維持は、これらの利用において重要な役割を果たしていることから、確保維持において重点的に取り組む必要がある。
- ・県立高校の再編や公共施設の適正配置を進める中で、広域路線バスの確保維持にかかる対策を行う必要がある。
- ・北陸新幹線敦賀開業に向けて、新幹線駅を拠点とした二次アクセスの整備を進める必要がある。
- ・県内においては、労働者不足が慢性化しており、交通事業者においても運転手の確保が困難な状況にある。
(運転手の高齢化や女性のなり手不足が課題)
→交通事業者の収益確保策の検討が必要

確保維持事業に係る目標・効果・評価

【系統】

- ・25系統(前年度:23系統)

【目標】

- ・各路線の輸送量について、平成27年度実績(計画策定時の前年度)同程度の利用者を確保。

【効果】

- ・路線の維持確保に努め、高校生や高齢者の移動手段を確保する。

【評価】

- | | |
|------------------------------|----------|
| ・定量的目標以上の輸送量を達成した | 11路線→A評価 |
| ・定量的目標には及ばないが、前年度以上の輸送量を達成した | 5路線→B評価 |
| ・定量的目標および前年度以下の輸送量であった | 9路線→C評価 |

前回の事業評価結果の反映状況

- ・鉄道とのダイヤ調整を図り、通勤通学に配慮したダイヤの変更を行った。
- ・チラシ等の配布により、学生専用のキャンパス定期や高齢者を対象とした半額乗車券等、割引制度の周知を行った。
- ・ホームページ等による広報で、観光地や病院等への乗入をPRし、路線維持を図った。
- ・地元やNPO団体が主催するイベント等に参加し、利用促進を図った。
- ・鉄道事業者や沿線商業者と連携し、福井駅周辺での買い物時に特典を受けられる公共交通利用者優遇策(ノトク!)を実施した。

事業実施の適切性(運行実績)

- ・ほぼ計画通り、適切に実施。

事業の今後の改善点

- ・「福井県高速交通開通アクション・プログラム」に基づき、平成34年度の北陸新幹線敦賀開業に向け、市町を超える広域バスの運行や鉄道と一体となった地域公共交通ネットワークについて検討する。
- ・清水グリーンライン線のような、幹線とフィーダー路線を組み合わせた路線の再編を行う。
- ・引続き、自治体と連携した補助の継続、運転免許を返納する高齢者へのバス利用の奨励、商業施設による利用者への特典付与、乗り方教室、戸別訪問等を実施し、生産性向上の取組みを行う。
- ・重複する鉄道とバス路線のダイヤの調整や共通券利用について、鉄道事業者や行政機関を含めて検討する。
- ・過疎地域や中山間地域において、貨客混載を実施し、バス路線の維持を図る。

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

平成30年1月18日

協議会名: 福井県生活バス路線確保対策協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価	【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
福井鉄道	若狭線 敦賀駅～美浜駅 (車両減価償却費等補助対象路線)	学生・高齢者等を対象とした割引制度の周知をした。学校や病院等に通えるよう、路線変更等を行った	A	左記の取組みを強化し、定量的な目標を達成することができた。 目標輸送量16.9人に対し、実績は19.6人。	引き続き、学生・高齢者等を対象とした割引制度の周知を図る。学校や病院等に通えるよう、路線変更等を行い、利用促進を図る。
福井鉄道	菅浜線 敦賀駅～白木 (車両減価償却費等補助対象路線)	学生・高齢者等を対象とした割引制度の周知をし、学校や病院等に通えるよう、利用促進を図った。	A	関西電力通勤者の路線バス利用者の減少により、定量的な目標には届かなかった。 目標輸送量21.5人に対し、実績は17.0人。	引き続き、学生・高齢者等を対象とした割引制度の周知と共に、関西電力通勤者の路線バス利用を図る。学校や病院等に通えるよう路線変更等を行い、利用促進を図る。
福井鉄道	武生・越前海岸線 越前武生駅～かれい崎 (車両減価償却費等補助対象路線)	電車の時刻変更に合わせて、通勤通学に配慮したバスダイヤの変更等を行い、利用促進を図った。	A	自治体の通学支援による路線バス利用が増加したものの高齢者や日常の利用者減少により目標には届かなかった。 目標輸送量21.7人に対し、実績は20.6人。	電車の時刻変更(H30.3.25予定)に合わせて、通勤通学に配慮したバスダイヤの変更等を行い、利用促進を図る。他の広域的な路線との乗継ぎ利便性の向上を検討する。

福井鉄道	福浦線 田原町～かれい崎 (車両減価償却費等補助対象路線)	電車の時刻変更に合わせて、通勤通学に配慮したバスダイヤの変更等を行い、利用促進を図った。	A	計画とおり事業は適切に実施された。	C	自治体の通学支援による路線バス利用が増加したものの高齢者や日常の利用者減少により目標には届かなかった。 目標輸送量15.6人に対し、実績は14.8人。	電車の時刻変更(H30.3.25予定)に合わせて、通勤通学に配慮したバスダイヤの変更等を行い、利用促進を図る。 他の広域的な路線やフィーダー路線との乗継ぎ利便性の向上を検討する。
福井鉄道	池田線 越前武生駅～入谷・稲荷～越前武生駅 (車両減価償却費等補助対象路線)	学生・高齢者等を対象とした割引制度の周知を図った。	A	計画とおり事業は適切に実施された。	A	高齢者や日常の利用者減少があったものの自治体の通学支援による路線バス利用が増加したことにより目標輸送量15.0人に対し、実績は15.0人。	沿線市と広域の通学や観光利用を促進し、路線の維持を図る。 また、貨客混載を行い、新たな輸送サービスを展開する。
福井鉄道	南越線 シビィ～和紙の里 (車両減価償却費等補助対象路線)	電車の時刻変更に合わせて、通勤通学に配慮したバスダイヤの変更等を行い、利用促進を図った。	A	計画とおり事業は適切に実施された。	A	高齢者や日常の利用者減少があったものの自治体の通学支援による路線バス利用が増加したことにより目標輸送量17.6人に対し、実績は17.6人。	沿線市と広域の通学や観光利用を促進し、路線の維持を図る。
福井鉄道	王子保・河野海岸線 越前武生駅～糠長島 (車両減価償却費等補助対象路線)	学生・高齢者等を対象とした割引制度の周知を図った。	A	計画とおり事業は適切に実施された。	A	高齢者や日常の利用者減少があったものの自治体の通学支援による路線バス利用が増加したことにより目標輸送量15.5人に対し、実績は15.9人。	沿線市と広域の通学や観光利用を促進し、路線の維持を図る。
福井鉄道	鯖浦線(かれい崎) JR北鯖江駅～かれい崎 (車両減価償却費等補助対象路線)	学生・高齢者等を対象とした割引制度の周知を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	延長路線にもかかわらず高齢者や日常の利用者が従来路線よりも減少が大きく減少した。 目標輸送量13.2人に対し、実績は5.1人。	沿線市と広域の通学や観光利用を促進し、路線の維持を図る。
福井鉄道	鯖浦線(織田) JR北鯖江駅～織田 (車両減価償却費等補助対象路線)	学生・高齢者等を対象とした割引制度の周知を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	延長路線にもかかわらず高齢者や日常の利用者が従来路線よりも減少が大きく減少した。 目標輸送量14.4人に対し、実績は7.2人。	沿線市と広域の通学や観光利用を促進し、路線の維持を図る。

福井鉄道	南越線(北中山公民館) 越前武生駅～北中山公民館 (車両減価償却費等補助対象路線)	学生・高齢者等を対象とした割引制度の周知を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	延長路線にもかかわらず高齢者や日常の利用者が従来路線よりも減少が大きく減少し、更に他路線からの乗換え旅客もいなかった。目標輸送量3.0人に対し、実績は1.5人。	沿線市と広域の通学や観光利用を促進し、路線の維持を図る。
京福バス	運転者教育センター線 福井駅～運転センター～福井駅 (車両減価償却費等補助対象路線)	春江病院乗り入れをPRL、路線維持を図った。100円区間付近の施設を訪問し、利用を呼び掛けた。駅周辺の事業者と連携し、公共交通利用者優遇策を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	一般利用が伸び悩み定量的な目標は達成できなかった。目標輸送量26.4人/日に対し、実績は22.8人/日。	自治体と連携して免許返納者向けに高齢者定期を広報する。休日フリーきっぷをセールスする。運行費用を削減するため、昼間時はエンゼルランド折り返しを検討する。
京福バス	丸岡線 福井駅～田原町～丸岡城 (車両減価償却費等補助対象路線)	丸岡城乗り入れをPRL、路線維持を図った。100円区間付近の施設を訪問し、利用を呼び掛けた。駅周辺の事業者と連携し、公共交通利用者優遇策を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	一般利用が伸び悩み定量的な目標は達成できなかった。目標輸送量86.0人/日に対し、実績は83.4人/日。	観光協会や施設と連携して観光エリアフリーきっぷや休日フリーきっぷをセールスを広報する。自治体と連携して免許返納者向けに高齢者定期を広報する。
京福バス	県立病院丸岡線 福井駅～県立病院～丸岡城 (車両減価償却費等補助対象路線)	丸岡城乗り入れをPRL、路線維持を図った。100円区間付近の施設を訪問し、利用を呼び掛けた。駅周辺の事業者と連携し、公共交通利用者優遇策を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	定量的な目標は達成された。目標輸送量39.2人/日に対し、実績は41.6人/日。	観光協会や施設と連携して観光エリアフリーきっぷや休日フリーきっぷをセールスを広報する。自治体と連携して免許返納者向けに高齢者定期を広報する。また、フィーダー路線との乗継ぎ利便性向上を検討する。
京福バス	大学病院線 福井駅～福井大学病院 (車両減価償却費等補助対象路線)	100円区間付近の施設を訪問し、利用を呼び掛けた。駅周辺の事業者と連携し、公共交通利用者優遇策を実施した。引き続き沿線学校を通じ、新入生の利用促進を図る。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	通学利用が伸び悩み定量的な目標は達成できなかった。目標輸送量44.1人/日に対し、実績は41.5人/日。	自治体と連携して免許返納者向けに高齢者定期を広報する。沿線学校に学生フリー定期をセールスする。
京福バス	大野線 福井駅～ヴィオ (車両減価償却費等補助対象路線)	沿線市とダイヤおよび運行本数の効率化を検討した。100円区間付近の施設を訪問し、利用を呼び掛けた。駅周辺の事業者と連携し、公共交通利用者優遇策を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	定量的な目標は達成された。目標輸送量51.4人/日に対し、実績は56.4人/日。	自治体と連携して免許返納者向けに高齢者定期を広報する。休日フリーきっぷをセールスする。引き続き三社で今後の事業計画見直しを検討する。また、フィーダー路線との乗継ぎ利便性向上を検討する。

京福バス	清水グリーンライン線 福井駅～プラント3 (車両減価償却費等補助対象路線)	引き続き沿線住民への戸別訪問を通じ利用促進を図った。100円区間付近の施設を訪問し、利用を呼び掛けた。駅周辺の商業者と連携し、公共交通利用者優遇策を実施した。	A	マラソンに伴う交通規制による運休はあったが、その他は計画どおり適切に実施された。	A	定量的な目標は達成された。目標輸送量59.2人/日に対し、実績は61.5人/日。	自治体と連携して免許返納者向けに高齢者定期を広報する。自治体で実施した住民アンケートでの要望事項を検討する。休日フリーきっぷをセールスする。
京福バス	西田中宿堂線 福井駅～天王 (車両減価償却費等補助対象路線)	引き続き沿線住民への戸別訪問を通じ利用促進を図った。100円区間付近の施設を訪問し、利用を呼び掛けた。駅周辺の商業者と連携し、公共交通利用者優遇策を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	一般利用が伸び悩み定量的な目標は達成できなかった。目標輸送量15.3人/日に対し、実績は15.0人/日。	自治体と連携して免許返納者向けに高齢者定期を広報する。休日フリーきっぷをセールスする。また、フィーダー路線との乗継ぎ利便性向上を検討する。
京福バス	清水山線 福井駅～エフエフ福井	100円区間付近の施設を訪問し、利用を呼び掛けた。駅周辺の商業者と連携し、公共交通利用者優遇策を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	定量的な目標は達成された。目標輸送量15.0人/日に対し、実績は15.0人/日。	自治体と連携して免許返納者向けに高齢者定期を広報する。休日フリーきっぷをセールスする。路線の再編(経路見直しやジャンボタクシー化)を検討する。
京福バス	茶崎線 福井駅～水仙ランド	引き続き沿線住民への戸別訪問を通じ利用促進を図った。100円区間付近の施設を訪問し、利用を呼び掛けた。駅周辺の商業者と連携し、公共交通利用者優遇策を実施した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	C	一般利用が伸び悩み定量的な目標は達成できなかった。目標輸送量16.1人/日に対し、実績は15.1人/日。	次年度より対象外
京福バス	芦原丸岡永平寺線 永平寺門前～丸岡バスターミナル～芦原温泉駅	沿線市及び観光協会と連携し、広域観光利用を促進するため、鉄道も含めた観光時刻表を作成し、関係各所に配布した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	A	定量的な目標は達成された。目標輸送量16.2人/日に対し、実績は16.5人/日。	観光協会や施設と連携して観光エリアフリーきっぷや休日フリーきっぷをセールスを広報する。
京福バス	勝山大野線 ヴィオ～福井勝山総合病院	引き続き沿線学校を通じ、新生児に利用を呼び掛けた。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	通学利用が伸び悩み定量的な目標は達成できなかった。目標輸送量16.0人/日に対し、実績は15.3人/日。	自治体と連携して免許返納者向けに高齢者定期を広報する。休日フリーきっぷをセールスする。
京福バス	東尋坊線 芦原温泉駅～三国観光ホテル	沿線市及び観光協会と連携し、広域観光利用を促進するため、鉄道も含めた観光時刻表を作成し、関係各所に配布した。	A	計画どおり事業は適切に実施された。	B	観光利用が伸び悩み定量的な目標は達成できなかった。目標輸送量70.5人/日に対し、実績は69.0人/日。	観光協会や施設と連携して観光エリアフリーきっぷや休日フリーきっぷをセールスを広報する。

大和交通	名田庄線 名田庄流星館～小浜二中	①前年度と同様、時刻表を掲載したチラシをおおい町名田庄地区全戸い対して配布し、掲示を依頼した。 ②高校生に対する通学割引制度をパンフレットにより積極的にアピールし、定期券の販売促進を図った。	A	計画通り事業は適正に実施された。	A 目標輸送量28.5人/日に対し、実績も28.5人/日となり目標を達成した。 運賃収入についても年間約450千円(前年比+3.3%)の増収となり、前年度を上回ることができた。	①名田庄地区の住民に、時刻表配布による周知を引き続き行い利用促進を図る。 なお、本時刻表には国・県地元自治体からの補助を得て運行させていただいていることを織り込む。 ②地元住民に対し、本路線についての意識調査を予定している。
京都交通株式会社	高浜線1 東舞鶴駅前～松尾寺駅前～高浜駅前 (車両減価償却費等補助対象路線)	前年に引き続き、様々なイベントや企画等に参画し利用促進を行った。 【路線の利用促進活動内容】 イベント参加等:若狭たかはまひなまつり(高浜)、親子プラザ@ひまわり(舞鶴)、鉄道ミニフェスティバル(舞鶴)、ランバスまいづる(舞鶴)、学校MM(舞鶴)、バスエコファミリー(舞鶴・高浜)、子育て応援パスポート(舞鶴・福知山・高浜)、JR企画切符参加(舞鶴)、丹鉄・丹海・全但とのコラボチケット発売他	A	計画通り事業は適正に実施された。	A 全体の利用(主に小中学生)が減る傾向にある中、定量的な目標は達成された。 目標輸送量は15.1人/日に対し、実績は15.1人/日。	関係する市町と協力し、バスを利用して地元商店街やNPO団体が主催するイベント等に参加していただけるよう取り組むとともに、バスに興味の無かった方達に興味を持っていただけるような活動を行い、更なる利用促進を行う。
西日本JRバス	若江線 近江今津～小浜 (車両減価償却費等補助対象路線)	ノンステップ車両(新車)を導入し、修繕費・燃料費等の経費削減に努めた。 また、市と連携し、ラッピングバスの運行等により、観光資源(日本遺産)をPRし、沿線地域の活性化および路線の利用促進を図り、収支改善に努めた。	A	計画通り事業は適正に実施された。	C 少子化に伴う通学利用の減少等により前年度を下回る結果となった。 目標輸送量67.6人/日に対し、実績は61.4人/日。	引き続き、最新の安全装備を具備したノンステップ車両(新車)を導入し、修繕費・燃料費等の経費削減に努める。また、市と連携したラッピングバスの継続運行等により、観光資源(日本遺産)をPRする。さらに地域イベント等への参加(滋賀県側)や自治体や宅配業者等と連携し、貨客混載の検討を行うなど当該路線の利用促進・活性化・収支改善に努める。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成30年1月18日

協議会名:	福井県生活バス路線確保対策協議会
評価対象事業名:	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本県は、一世帯当たりの車の所有台数が全国トップクラスで、県民の日常生活におけるクルマの依存度は高い。また、人口減少、少子化の影響により路線バスの輸送人員は減少傾向にある。</p> <p>しかし、県内のバス路線は、高校生の通学や高齢者の通院など住民の生活交通手段を確保するうえで不可欠であり、広域的な移動を支える地域間幹線系統は、これらの利用において重要な役割を担っている。</p> <p>さらに、本県では、公共交通の利用促進および環境や県民の健康への配慮から、過度なクルマ利用を見直し、公共交通機関や自転車の利用を呼びかける「カー・セーブ運動」を展開しており、この取組み推進のためにも、バス路線の維持確保は必要である。</p>