

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)

令和2年1月24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	【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価	【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)	H30.11から敦賀市コミュニティバスが再編されたのに伴い、バス停留所の統合や競合時間帯の解消に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C 学生、高齢者、一般すべての旅客において減少し目標に届かなかった。 目標輸送量19.6人に対し、実績は16.9人。 経常収支5.6%の減少 平均乗車密度:3.2人 運行回数:5.3回	来年度、乗降調査を引き続き実施し、利用者が少ない時間帯、土日祝日などの実態を詳しく把握し路線改編に努める。
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)	H30.11から敦賀市コミュニティバスが再編されたのに伴い、バス停留所の統合や競合時間帯の解消に努めた。 また、関西電力美浜発電所に訪問し通勤者の路線バス利用を働きかけた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C 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20.5人に対し、実績は15.5人。 経常収支2.5%の減少 平均乗車密度:3.1人 運行回数:5.0回	来年度、乗降調査を引き続き実施し、利用者が少ない時間帯、土日祝日などの実態を詳しく把握し路線改編に努める。
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)	越前町内中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布し路線バスでの通学をPRL販売促進した。	A	計画通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22.3人に対し、実績は17.6人。 経常収支7.7%の減少 平均乗車密度:3.4人 運行回数:5.2回	越前町内中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布し、路線バスでの通学をPRL利用促進を行う。また、病院(織田・赤十字)や観光地(越前海岸)を通る路線であるため、高齢者向け定期券「はんわりパス」の周知や、市町と連携した観光客向けのPRを行う。

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)	越前町内中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布し路線バスでの通学をPRし販売促進した。また、沿線にある丹生高校と相談しながら利用しやすい時刻に改正した。	A	計画通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16.6人に対し、実績は15.1人。 経常収支3.2%の減少 平均乗車密度:4.6人 運行回数:3.3回	越前町内中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布し、路線バスでの通学をPRし利用促進を行う。また、病院(織田・赤十字)や観光地(越前海岸)を通る路線であるため、高齢者向け定期券(はんわりパス)や市町と連携した観光客向けのPRを行う。
福井鉄道	南越線 ンビィ～和紙の里 (車両減価償却費等補助対象路線)	南越中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布し路線バスでの通学をPRし販売促進した。また、沿線にある武生東高校と相談しながら利用しやすい時刻に改正した。	A	計画通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り路線バス利用が増加した。 目標輸送量18.2人に対し、実績は24.3人。 経常収支5.2%の改善 平均乗車密度:2.4人 運行回数:7.6回	引き続き高校生の利用者を確保するため、南越中学校の卒業生に時刻表配布等のPRを行うだけでなく、武生東高校で定期券の出張販売を実施していく。
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)	越前町内中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布し路線バスでの通学をPRし販売促進した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	学生、高齢者、一般すべての旅客において減少し目標に届かなかった。 目標輸送量16.3人に対し、実績は9.1人。 経常収支9.7%の減少 平均乗車密度:2.4人 運行回数:3.8回	河野中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布して路線バスでの通学をPRし、利用促進を図る。また、高齢者向け定期券「はんわりパス」のPRを行う。
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)	福井鉄道福武線との接続を良くするためのダイヤの改編を行った。また、沿線にある丹生高校と相談しながら、高校生の利用しやすい時刻に改正した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	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。 目標輸送量5.7人に対し、実績は9.0人。 経常収支6.8%の減少 平均乗車密度:3.0人 運行回数:3.0回	越前町内中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布し、路線バスでの通学をPRし利用促進を行う。また、当該路線は病院やショッピングセンターを通る路線であるため、高齢者を中心に割引パスのPRを行うとともに、鉄道と接続しているため、鉄道との接続ダイヤを改善する。

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)	福井鉄道福武線との接続を良くするためのダイヤの改編を行った。 また、沿線にある丹生高校と相談しながら、高校生の利用しやすい時刻に改正した。	A 計画通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。 目標輸送量8.2人に対し、実績は14.1人。 経常収支3.1%の改善 平均乗車密度:2.4人 運行回数:5.9回	越前町内中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布して路線バスでの通学をPRし、利用促進を図る。 また、病院やショッピングセンターを通る路線であるため、高齢者を中心に割引バスのPRを行うとともに、鉄道と接続しているため、鉄道との接続ダイヤを改善する。
京福バス	越前海岸ブルーライン線	自治体と連携して、沿線の地域協議会において各地区での取り組み(停留所清掃やグループ単位でのお出かけ)の報告や更なる啓発を呼び掛けた。	A 計画通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60.2人/日に対し、実績は54.6人/日。 経常収支1.0%の減少 平均乗車密度:3.9人 運行回数:14.0回	引き続き越前海岸2日フリーきっぷ及び休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。 福井市と連携し、沿線協議会での各取り組みを呼びかけて啓発活動に取り組む。
京福バス	エンゼルランド線 福井駅～エンゼルランド (車両減価償却費等補助対象路線)	運転者教育センター線と分離し、運行の効率化を図った。	A 計画通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されなかった。 目標輸送量29.0人/日に対し、実績は22.0人/日。 平均乗車密度:2.2人 運行回数:10.0回	引き続き休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。
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)	H30.10より運行回数を見直し効率化を図った。丸岡バスターミナルの仮移転にあたり、行政支援のもとバスロケシステムを更新して利便性向上に努めた。	A 計画通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16.5人/日に対し、実績は21.0人/日。 経常収支17.2%の改善 平均乗車密度:4.2人 運行回数:5.0回	引き続き休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。

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)	H30.10より運行時刻を見直し、新設する大和田丸岡線と合わせて福井丸岡間で2本/1時間の運行頻度を設定して利便性向上に努めた。また丸岡バスターミナルの仮移転にあたり、行政支援のもとバスロケシステムを更新して利便性向上に努めた。沿線の県立病院のバスロケシステムも同様に行政支援を受けて更新した。	A	計画通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38.5人/日に対し、実績は45.1人/日。 経常収支4%の改善 平均乗車密度:4.1人 運行回数:11.0回	沿線の商業施設及びNPO法人と連携し施設の待合環境改善に取り組み利便向上を目指す。 引き続き休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。
京福バス	大学病院線 福井駅～福井大学病院	H30.10より運行回数、運行時刻を見直し効率化を図った。大学新入生に対しオリエンテーションでポケット時刻表や学生フリー定期のチラシを配布し、利用促進に努めた。	A	計画通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20.0人/日に対し、実績は20.0人/日。 経常収支は昨年同率 平均乗車密度:5.0人 運行回数:4.0回	引き続き沿線大学等の新入生を中心にポケット時刻表やフリー定期チラシの配布、案内を行い、バス利用を呼びかける。また、高齢者向け定期券「いきいき定期」の広報を行い、通院のための移動手段として利用してもらえるよう取り組む。
京福バス	大和田丸岡線 福井駅～県立病院～丸岡城 (車両減価償却費等補助対象路線)	H30.10より運行時刻を見直し、県立病院丸岡線と合わせて福井丸岡間で2本/1時間の運行頻度を設定して利便性向上に努めた。また丸岡バスターミナルの仮移転にあたり、行政支援のもとバスロケシステムを更新して利便向上に努めた。沿線の県立病院のバスロケシステムも同様に行政支援を受けて更新した。	A	計画通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38.5人/日に対し、実績は46.2人/日。 平均乗車密度:4.2人 運行回数:11.0回	沿線の商業施設及びNPO法人と連携し施設の待合環境改善に取り組み利便向上を目指す。 引き続き休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。
京福バス	大和田大学病院線 福井駅～福井大学病院 (車両減価償却費等補助対象路線)	H30.10より大和田エコラインと統合し2本/1時間の運行頻度を設定して利便性向上に努めた。また、沿線の県立病院のバスロケシステムを行政支援を受けて更新した。	A	計画通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70.4人/日に対し、実績は89.9人/日。 平均乗車密度:3.7人 運行回数:24.3回	沿線の商業施設及びNPO法人と連携し施設の待合環境改善に取り組み利便向上を目指す。 引き続き休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。

京福バス	勝山大野線 ヴィオ～福井勝山総合病院	自治体と連携して、沿線高校のバス通学者向けの支援策(定期代負担)を行った。また、大野市と連携し、H31.4より大野市コミュニティバスでも高齢者定期が利用できるように見直し、定期収入増加と利便向上に努めた。	A	計画通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15.3人/日に対し、実績は15.3人/日。 経常収支昨年とほぼ同率 平均乗車密度:2.1人 運行回数:7.3回	自治体と連携して、沿線高校のバス通学者向けの支援策(定期代負担)を引き続き行う。また、休日フリーきっぷをセールスし、利用増加を目指す。
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)	H30.10より運行回数、運行時刻を見直し効率化を図り、休日フリーきっぷをセールスし利用増加に努めた。また、大野市と連携し、H31.4より大野市コミュニティバスでも高齢者定期が利用できるように見直し、定期収入増加と利便向上に努めた。	A	計画通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37.4人/日に対し、実績は42.9人/日。 経常収支6.1%の改善 平均乗車密度:3.9人 運行回数:11.0回	引き続き休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。
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)	H31.1とR1.8に、清水プラント3において街頭営業活動を行い、休日フリーきっぷやいきいき定期のチラシを配布し利用促進に努めた。	A	計画通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63.8人/日に対し、実績は68.4人/日。 経常収支1.7%の改善 平均乗車密度:3.0人 運行回数:22.8回	引き続き休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。
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)	H31.1とR1.8に、清水プラント3において街頭営業活動を行い、休日フリーきっぷやいきいき定期のチラシを配布し利用促進に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	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。 経常収支0.6%の減少 平均乗車密度:5.0人 運行回数:3.0回	引き続き休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。 越前町と連携し、コミュニティバスでも高齢者向け定期券「いきいき定期」が利用できるように見直し、当路線沿線での販売増加につなげる。

京福バス	東尋坊線 芦原温泉駅～三国観光ホテル (車両減価償却費等補助対象路線)	坂井市観光連盟及びあわらし観光協会と連携して、電車バスの観光利用向けパンフレットを作製し、窓口や関係機関に配布して広報に努めた。 また、三国温泉組合と連携し、旅館等への送迎バスを廃止して当路線を利用してもらえるように変更した。	A	計画通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70.5人/日に対し、実績は73.3人/日。 経常収支0.6%の改善 平均乗車密度:5.2人 運行回数:14.1回	引き続き東尋坊2日フリーきっぷ及び休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。 三国温泉組合と連携し、冬期間の各旅館への需要を取り込んで増収を図る。
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	坂井市観光連盟及びあわらし観光協会と連携して、電車バスの観光利用向けパンフレットを作製し、窓口や関係機関に配布して広報に努めた。 また、三国温泉組合と連携し、旅館等への送迎バスを廃止して当路線を利用してもらえるように変更した。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	定量的な目標は達成できなかった。 目標輸送量16.9人/日に対し、実績は16.5人/日。 経常収支0.3%の減少 平均乗車密度:4.6人 運行回数:3.6回	引き続き永平寺・東尋坊2日フリーきっぷ及び休日フリーきっぷをセールスし利用増加を目指す。 三国温泉組合と連携し、冬期間の各旅館への需要を取り込んで増収を図る。
大和交通株式会社	名田庄線 名田庄流星館 ～ 小浜二中	国・県・地元自治体から補助金を受け運行していることを明記したバス時刻表を名田庄地区全戸に配布し、当該チラシの掲示・一層の利用促進を呼びかけた。 また、地元名田庄小学校に働きかけ、児童を対象にしたバスへの乗車体験や乗車マナーを教え、乗車人員の増加を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	経費全体については前年度より削減できたが、本路線バス沿線に居住する学生(中・高校生)の減少や免許証を所有しない高齢者の減少により売上額が前年度より下回り目標を達成できなかった。 目標輸送量28.5人/日に対し実績は24.0人/日。 経常収支6.0%の減少 平均乗車密度:4.8人 平均運行回数:5.0回	引き続き学生の利用者を確保するため、地元地区に時刻表配布によるPRを行い、また自治体からの定期券補助制度のアピールを行っていく。

<p>京都交通株式会社</p>	<p>高浜線1 東舞鶴駅前～松尾寺駅前～高浜駅前 (車輛減価償却費等補助対象路線)</p>	<p>出前授業やバスの乗り方教室の開催について調整を行うとともに、沿線自治体と連携して生産性向上の取組を実施し利用促進に努める。その他バスとの乗り継ぎの快適性を考慮した運行ダイヤの設定を行う。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>B 平日及び土日の日数の関係で、学生及び一般の利用者の減少となり、輸送人員は多少の減少となったが、1乗車の利用が延びた事もあり、運送収入は、増える事となった。 目標輸送量15.1人/日に対し、実績は15.1人/日。 経常収支2.3%の減少 平均乗車密度:3.3人 運行回数:4.6回</p>	<p>近畿運輸局と舞鶴市で地域連携サポートプランの協定の締結に伴う今後の動向を踏まえつつ、引き続き出前授業やバスの乗り方教室の開催について調整を行い、沿線自治体と連携し利用促進に努める。</p>
<p>西日本JRバス</p>	<p>若江線 近江今津～小浜 (車両減価償却費等補助対象路線)</p>	<p>前年度に引き続き、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た。また、JAPAN RAIL PASSが利用可能であることのPR等インバウンド向けの利用促進や、沿線イベント開催時の当該路線利用喚起等の取組みにも努めた。</p>	<p>A 計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>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61.4人/日に対し、実績は61.1人/日。 経常収支5.0%の減少 平均乗車密度:4.7 運行回数:13.0</p>	<p>沿線自治体と連携した観光資源(日本遺産等)を活用した当該路線の利用促進・PR施策の実施に努める。また、青春18きっぷ利用者への割引施策実施等、新たな需要の掘り起こしを図るなど当該路線の利用促進・活性化・収支改善に努める。</p>

資料2-2

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

令和2年1月24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、この取組みを推進するためにも、バス路線の維持確保が必要である。</p>

令和元年度 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

- ・嶺北地域においては、南北を走るJR北陸本線を基幹として、県都福井市と各市町が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、各市町がコミュニティバス等を運行している。
- ・平成30年10月には、京福バスの大規模な路線再編を実施しており、大型商業施設を乗継拠点として幹線系統の集約・増便を行ったほか、乗合タクシーと鉄道の接続のための再編も実施した。

○JR北陸本線

福井県内19駅(新疋田駅～牛ノ谷駅)

○福井鉄道福武線

25駅(越前武生駅～田原町駅)

○民営バス

京福バス45路線、福井鉄道10路線

○JR越美北線

22駅(越前花堂駅～九頭竜湖駅)

○えちぜん鉄道勝山永平寺線、三国芦原線

44駅(福井駅～勝山駅、三国港駅)

○コミュニティバス等

嶺北地域全11市町が運行

嶺南地域の状況

- ・嶺南地域においては、東西を走るJR小浜線を基幹として、福鉄バス等が路線バスを、各市町がコミュニティバス等を運行している。複数市町をまたぐバス路線は、民営バスの5路線のみである。

○JR小浜線

福井県内22駅(敦賀駅～青郷駅)

○民営バス

福井鉄道	4路線
大和交通	1路線
京都交通	1路線
西日本JRバス	1路線

○コミュニティバス等

おおい町を除く5市町が運行

地域鉄道の状況

○えちぜん鉄道

福井駅を起点に福井市北東部および永平寺町を経由する「勝山永平寺線」と、福井市北西部および坂井市を経由する「三国芦原線」が走行している。

○福井鉄道

JR北陸本線と並行する形で、福井市(田原町駅)から越前市(越前武生駅)までを運行している。

○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を実施し、利用者数が増加傾向にある。

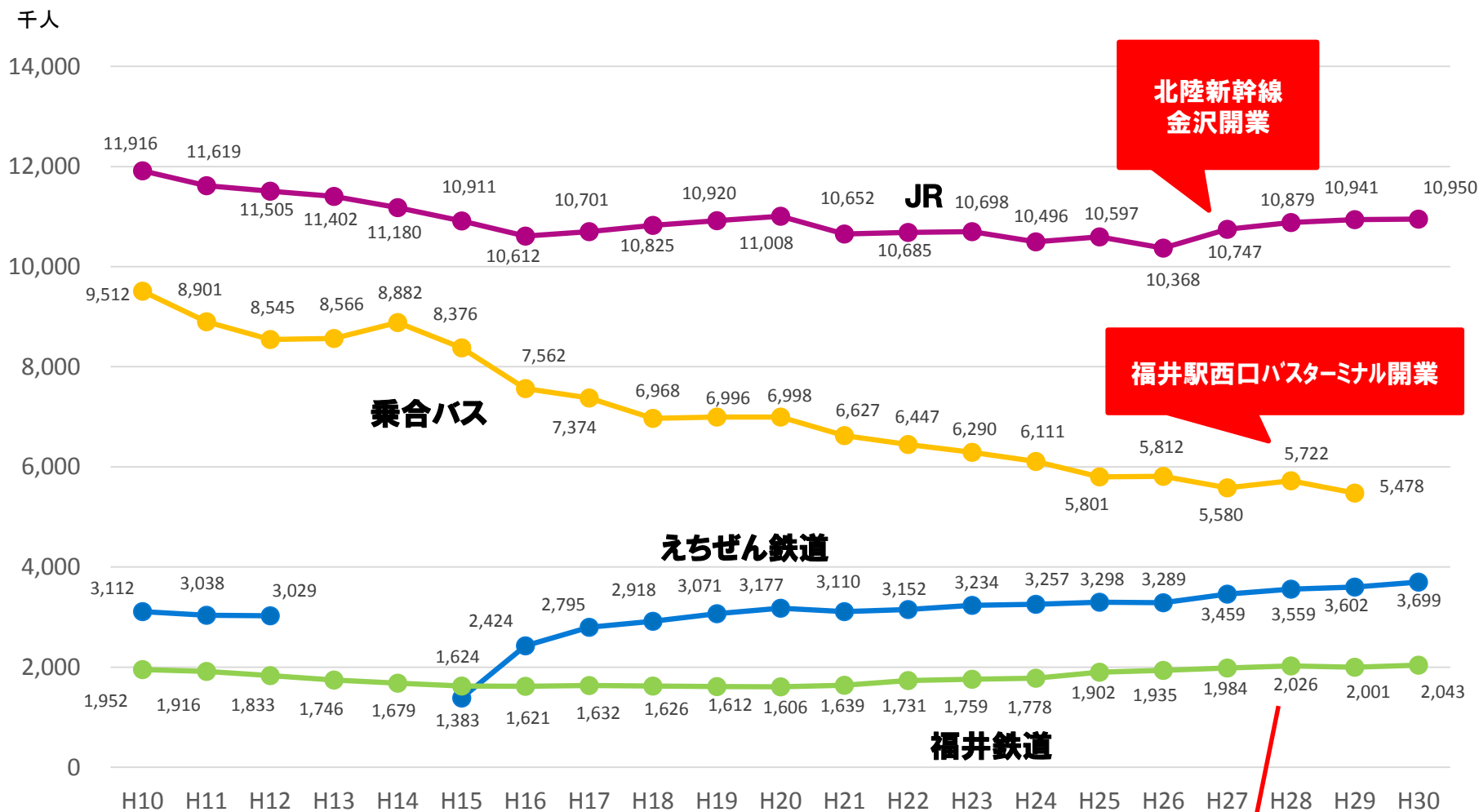
えちぜん鉄道

- 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 → H30年度 3,699千人)
- ・H27年9月には、えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画を策定

福井鉄道

- 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 H16年度 1,621千人 → H30年度 2,043千人)
- ・平成30年3月には、福井鉄道交通圏地域公共交通網形成計画を策定

福井県内のバス・鉄道の利用状況



北陸新幹線
金沢開業

福井駅西口バスターミナル開業

えち鉄・福鉄相互乗り入れ
福鉄駅前延伸

【令和元年度地域公共交通確保維持改善事業について】

確保維持事業に係る目的・必要性

- ・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。
- ・人口減少や少子化の影響等もあり、路線バスの輸送人員は減少傾向にある。
- ・そのため、多くのバス路線は採算面で厳しい状況に置かれており、事業者単独でバス路線を維持することは困難な状況にある。
- ・しかし、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り、特に地域間幹線系統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、確保維持に向けて重点的に取り組む必要がある。
- ・また、県民の過度なクルマ利用意識を見直し、公共交通機関や自転車の利用を呼びかけるカー・セーブ運動を今後進めていく上でも、バス路線の維持が不可欠である。

確保維持事業に係る目標・効果・評価

【系統】

- ・24系統（福井鉄道8系統、京福バス13系統、大和交通1系統、京都交通1系統、西日本JRバス1系統）

【目標】

- ・各路線の輸送量について、平成29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】

- ・高校生や高齢者等の移動手段である広域路線の維持確保につながる。

【評価】

- | | |
|---------------------------------|----------|
| ・定量的目標以上の輸送量および経常収支の改善を達成した | 11系統→A評価 |
| ・定量的目標以上の輸送量または経常収支の改善を達成した | 4系統→B評価 |
| ・定量的目標以下の輸送量および経常収支の改善を達成できなかった | 9系統→C評価 |

前回の事業評価結果

- ・自治体によるコミュニティバスとの連携、学校訪問によるセールスの実施、駅前でのチラシ配布や貨客混載の導入などの利用促進を評価。
- ・自治体との連携により幹線とフィーダー路線の乗継ぎ利便性を高めていくほか、沿線の学校・商業施設等と連携した更なる利用促進策の推進を期待。
- ・路線再編の実施にあたっては、沿線自治体・地域住民と十分に協議した上で実施することを期待。

前回の事業評価結果の反映状況

- ・敦賀市のコミュニティバス再編に伴い、幹線系統とコミュニティバスの停留所の統合や競合時間帯の解消を行うとともに、市民に配布する時刻表でも幹線系統とコミュニティバスを同ページに掲載し、利用者が乗車しやすい環境づくりを行った。
- ・大野市のコミュニティバスで、路線バスの高齢者定期が利用できるように見直し、定期収入増加と利便性向上を図った。
- ・大学新生のオリエンテーションでポケット時刻表や学生フリー定期のチラシの配布、案内を行い利用促進を図った。
- ・路線沿線の中学校や高校と相談し、生徒が利用しやすいようにダイヤ改正を行った。
- ・沿線の地元小学校において、児童を対象にしたバスの乗車体験等を行い、利用促進を図った。
- ・乗継拠点である商業施設(清水プラント3)において街頭営業活動を行い、休日フリーきっぷやいきいき定期のチラシを配布し、利用促進を図った。
- ・沿線自治体・地域住民と協議した上で、大型商業施設を乗継拠点として、福井駅、大型商業施設、大学病院を結ぶ路線の再編を実施した。
- ・三国温泉組合と連携し、旅館等への送迎バスを廃止して路線バスを利用してもらえるように変更した。

事業実施の適切性(運行実績)

- ・計画通り適切に実施された。

事業の今後の改善点

- ・令和5年春の北陸新幹線福井・敦賀開業に向け、新幹線駅を拠点とした、バスや鉄道、レンタサイクル等の様々なモビリティサービスが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。
- ・バス情報のオープンデータ化を進めるため、事業者や市町に対しデータ作成を働きかけていく。
- ・深刻な運転手不足に対して、事業者による運転手募集説明会や広報を行うほか、福井運輸支局、バス協会、タクシー協会、県が連携して人材確保イベントを実施する。
- ・引き続き、事業者と自治体が連携した補助の継続や各種企画乗車券の周知、バスの乗り方教室、観光資源を活用した路線のPR等を実施し、利用促進を図る。