

令和5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北陸本線を基軸として、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。

○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(たけふ新駅～田原町駅)

○民営バス

京福バス46路線、福井鉄道11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 5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

嶺南地域全6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(たけふ新駅)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った。
コロナの影響により利用者数が大きく落ち込んだものの、回復傾向にある。

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 高床車両 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 → R4年度 3,391千人)
- ・R4年3月には、えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画を策定

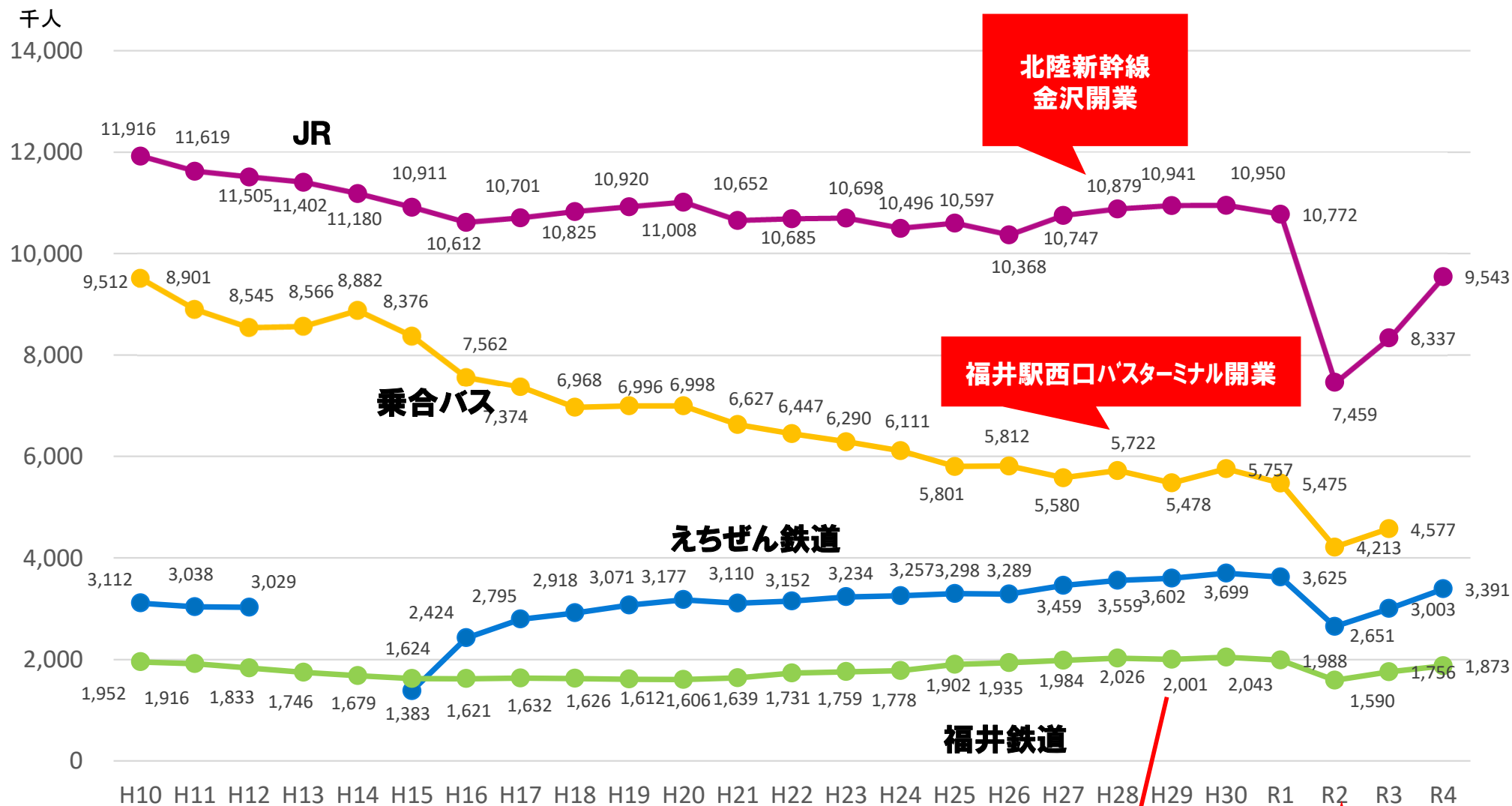
福井鉄道

○営業路線延長(福武線) 21.4km
鉄道区間 18.1km 軌道区間 3.3km

○使用車両 低床車両 14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 → R4年度 1,873千人)
- ・R5年3月には、福井鉄道交通圏地域公共交通計画を策定

福井県内のバス・鉄道の利用状況



出典 : JR 「福井県統計年鑑（福井県）」
 乗合バス 「数字でみる中部の運輸（中部運輸局）」
 えちぜん鉄道、福井鉄道からの報告によるもの

【令和5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により、路線バスの輸送人員は減少傾向が続いている。
- ・燃料高騰の影響もあり、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、令和3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】

- ・通勤通学や買い物、通院等を目的とした交通弱者の移動に必要不可欠な交通手段が確保される。

【評価】

燃料高騰の影響により定量的な目標を達成できなかった路線もあるが、新型コロナウイルス感染症の影響が落ち着いたことから、目標を達成できた路線が多い。

- | | |
|-------------------------------|----------|
| ・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 | 9系統→B評価 |
| ・定量的目標の輸送量および経常収支の改善を達成できなかった | 4系統→C評価 |

前回の事業評価結果

評価点

- ・事業者と沿線市町を交えたWGを開催し、更なる利用促進や路線の改善に向けた意見交換を実施したことについて評価
- ・自動車から公共交通機関への転換を促すリーフレットを市町や企業等に配布したことについて評価
- ・新型コロナウイルス感染拡大により経営に大きな影響を受けている公共交通事業者に対して経営支援を行うことにより、公共交通の確保・維持に取り組まれていることについて評価
- ・県が作成された県内の主な鉄道・バス路線図は公共交通機関だけでなく観光地等主な施設へのアクセスも一目で分かり大変評価

今後の期待点

- ・輸送量や収支率が低く、維持が危ぶまれる地域間幹線系統(特に計画輸送量が15未満となっている系統)については、現状の把握や課題の整理を行うとともに、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向けた関係事業者や沿線自治体等と連携した取組の実施に期待。また、引き続き生産性向上WG等の場を活用し、当該系統の利用促進や維持に向け、関係事業者や沿線市町と連携した取組の実施に期待

前回の事業評価結果の反映状況

①北陸新幹線開業に向けた地域公共交通計画の策定

- ・福井県嶺北地域公共交通活性化協議会において、市町や交通事業者等と課題等を共有の上、コンサルの分析を参考にしながら、計画策定に向けた検討を行った。
- ・令和6年1月に嶺北地域公共交通計画を策定した。



協議会

嶺北地域公共交通計画（案）の概要	
策定の目的	北陸新幹線福井・敦賀開業に向け、新幹線駅から観光地への二次交通の充実を図るとともに、地域鉄道と路線バスのネットワーク強化、DX化の推進など、公共交通の利便性向上を図る。福井県長期ビジョンの基本理念「『安心のふくい』を未来につなぎ、もっと挑戦！もっとおもしろく！」に沿って、本県の公共交通政策のステップアップを目指す。
計画期間	令和6年1月～令和11年3月 根拠法令 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条
計画の区域	嶺北地域：福井市・大野市・勝山市・鯖江市・あわら市・越前市・坂井市・永平寺町・池田町・南越前町・越前町（嶺南地域はR2.5月策定済）
策定主体	福井県嶺北地域公共交通活性化協議会（R4.4月 区域内の市町や交通事業者等による協議会を設置し、計画内容や施策等について議論）
現状と課題	
○住民生活における公共交通 ・コロナ禍や人口減少により利用者が減少し、交通事業者の経営状況が悪化 ・運転士や検票員など、公共交通を支える人材の不足 ・利用者からは運行本数やキャッシュレス化などの改善要望が多い ・高校生や高齢者等の移動手段の確保が必要 ・自家用車の保有台数が多く、通勤に占める自家用車利用率が高い	
・公共交通利用者数の減少（R4～R4 地域鉄道▲4%、路線バス▲14%） ・嶺北地域の人口は引き続き減少（R27 64.7万人→R47 61.1万人 ▲3.5%一方で、高齢化率は増加（R27 20.5%→R47 32.3% +11.8%） ・自家用車保有台数は178万台/世帯は全国1位 ・日常生活の96%は自家用車で移動、公共交通の利用率は通勤39%、通学27%	
○観光における公共交通 ・新幹線開業により交流人口が増大し、公共交通利用者の増加が見込まれる ・主要駅から観光地への交通手段は一定程度整備されているが、観光地間の周遊手段が不足 ・県内移動における観光客の公共交通利用割合が低い ・主要観光地が新幹線駅から離れており、乗ること自体を楽しめる仕掛けが必要	
・新幹線開業による交流人口 +70.5万人（※主要観光地開業時による試算）	
施策の方向性について	
方向性1：持続可能な交通ネットワークの構築 「安心のふくい」を未来につなぐ ○ 県民の生活に必要な不可欠な公共交通を、将来にわたって維持・確保します。 ・地域鉄道・路線バスを維持・活性化するため、行政支援を実施 ・交通事業者間での連携強化による運営効率化や利便性向上 ・採用活動の強化や勤務条件の改善等による人材確保 ・DX化やカーシェアリングなど知財・次世代型車両の導入など新しい技術を積極的に活用 ・まちづくりにつながる公共交通の発展を促す ・公共交通を利用するライフスタイルへの転換を促進	
方向性2：新幹線駅からの利便性の高い二次交通の充実 もっと挑戦！ ○ 開業効果を県内全域に波及するため、県民が利用しやすい二次交通を整備します。 ・観光客目線で乗り換え利便性の高いダイヤへの見直し ・円滑な周遊観光に向け、多様な移動手段の用意と既存公共交通の輸送力向上 ・MaaSによる魅力的な商品造成やポータルサイトによる分かりやすい情報発信	
方向性3：公共交通での移動を楽しめる仕掛けづくり もっとおもしろく！ ○ 移動を楽しむ「エンタメ交通」を推進します。 ・地域資源を活かしたイベント列車等の企画や、観光列車など魅せる車両等を導入 ・AR/VRなどの新技術や、運転体験など公共交通自体の魅力を活かした商品開発	

計画概要

②生産性向上WGを実施

- ・交通事業者ごとに沿線市町を交えてWGを開催し、全ての路線図やODデータを基に、更なる利用促進や路線の改善に向けた意見交換を実施

前回の事業評価結果の反映状況

③利用促進や系統維持に向けた取組

- ・県内のイベント等においてバスの乗り方教室の開催
- ・公共交通機関の大切さを考えてもらうため、電車・バスをテーマとした心あたたまる「幸福」エピソードを募集。
応募223作品から、一般と児童・生徒の部、それぞれ優秀作品を選び、表彰式を開催。受賞作品を電車・バスの車内や駅、商業施設等に掲示
- ・公共交通の大切さや必要性について、自分事として考えてもらう機会を提供するツールとして、県庁若手チームを中心に、福井県の公共交通を題材にしたカードゲーム「のってこふくい」を作成。県内の大学や児童館などに出向き、カードゲームを活用した出前講座を実施。



バスの乗り方教室



エピソード募集



公共交通カードゲーム

前回の事業評価結果の反映状況

- ・県内企業を訪問し、カーセーブ運動への参加を呼びかけるとともに、県内70%以上の世帯が購読している地元新聞の折込冊子「fu」においてカーセーブデーの広告を掲出
- ・今年度中に県内のほぼすべての地域間幹線系統にICOCAを導入（92.3%）
（R5県支援額 嶺北 410,320千円、嶺南 14,266千円）
- ・スマホ等のGoogleマップでバスの位置情報や遅延情報が確認できるバスロケーションシステムの導入
（R5県支援額 6,076千円）
- ・JR越美北線と京福バス大野線を組合わせて利用できるよう、JR越美北線の定期券所持者が京福バス大野線を割引運賃で乗車できる制度を新設



カーセーブデーの
広告



ICOCA



バスロケシステム

前回の事業評価結果の反映状況

④燃料高騰に対する経営支援

- ・原油価格高騰の影響により経営に大きな影響が生じているバス事業者等に対し令和5年度補正(6月、12月)において県から229百万円の経営支援

⑤人材確保に関する取組

- ・運転士不足による路線の減便等が懸念されることから、県やバス協会等が連携して合同説明会を県内各地で開催し、業界のPRや事業者によるPR、個別面談を実施(R5実績:14回)
- ・福井運輸支局、バス協会等で実施している運転体験会が好評であることから、バス協会に対して人材確保イベント等で活用するバスの運転体験用車両の購入を支援



業界説明会



事業者との個別面談

事業実施の適切性(運行実績)

- ・おおむね計画通り適切に実施された。

事業の今後の改善点

- ・北陸新幹線福井・敦賀開業を好機と捉え、引き続き新幹線駅からの利便性の高い二次交通の整備に取り組んでいく。
- ・生産性向上の取組みについては、引き続き事業者、市町、県、国での協議を継続し、路線維持に向けた取組みを検討していく。
(路線ごとの今後の改善点については、別添事業評価様式および地域間幹線系統分析シートを参照)
- ・バス利用者のICOCA利用・普及に努めるとともに乗降データを分析し、路線の見直しや改善に繋げていく。
- ・バス運転体験用車両の活用など、バス運転手の人材確保の取組みについて、引き続き説明会等を開催していく。

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6年1月12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 島航路構造改善補助(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 【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)	市町による免許返納者への路 線バス等利用券や高校生への 通学定期補助、高齢者向け定 期券「はんわりパス」や学生専 用定期券「キャンパス」の周知を 行った。 車両の抗ウイルス・抗菌加工 や車内の換気・消毒などの感染 防止対策を広報し、バスの安全 性をPRした。	A 計画通り事業は適切に実施され た。	B 輸送量は目標を達成できたが、 燃料費等の高騰の影響により、 収支率は達成できなかった。 【輸送量】 目標:10.0人 実績:10.0人 平均乗車密度:1.9人 運行回数:5.3回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:2.5%の悪化	市町による免許返納者への路線バス等利 用券や高校生への通学定期補助、高齢者 向け定期券「はんわりパス」の周知を引き続 き実施し、利用促進を図る。 また、市町とともに均一運賃制への見直し 検討を行うとともに、JR小浜線との連携、観 光利用等、一層の利用促進を図っていく。
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)	発電所周辺企業への利用の 働きかけや、海水浴客の利用回 復のため、市町や観光協会等 のHP等による広報や問合わせ に対する当該路線の案内を行 った。また、フリーきっぷ半額 キャンペーンのPRにより、利 用促進を図っている。 車両の抗ウイルス・抗菌加工 や車内の換気・消毒などの感染 防止対策を広報し、バスの安全 性をPRした。	A 計画通り事業は適切に実施され た。	B 新型コロナウイルスの影響から 利用者が回復しきれていないた め、収支率は目標を達成でき たが、輸送量は達成できなかった。 【輸送量】 目標:8.0人 実績:6.3人 平均乗車密度:1.3人 運行回数:4.9回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:3.0%の改善	利用の多かった関西電力社員が通勤定 期から自社送迎バスにシフトし、通勤定期 利用が大幅減少により令和6年はみなし カットで国庫補助が付かない状態のため、 抜本的見直しが必要である。 市町とともに均一運賃制への見直し検討 を行うとともに、関西電力社員への通勤利 用の呼びかけや、気比高校等への通学の 利便性を向上を図るため敦賀コミバスとの 接続を見直しの検討等を行う。

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PRするとともに、学生専用定期券「キャンパス」の周知等を行った。また、高齢者向け定期券「はんわりバス」の周知や、越前町による高齢者等への運賃補助を継続し、路線バスの利用促進を行った。 車両の抗ウイルス・抗菌加工や車内の換気・消毒などの感染防止対策を広報し、バスの安全性をPRした。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	新型コロナウイルスの影響から利用者が回復しきれていないことや燃料高騰の影響により、輸送量、収支率ともに目標を達成できなかった。 【輸送量】 目標:16.4人 実績:15.0人 平均乗車密度:2.9人 運行回数:5.2回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:0.4%の悪化	北陸新幹線福井・敦賀開業の時期に合わせ、ICカードを導入することから、通勤での利用促進も図っていく。通学定期では、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、公共交通での通学をPRし、利用促進を行う。 また、病院や観光地(越前海岸)を通る路線であるため、高齢者向けの「はんわりバス」や、丹南広域組合の「野外活動運賃補助制度」の周知を行い、利用促進を図る。 越前町の公共交通計画の更改にあわせ、一緒に路線バス、コミバス、デマンドタクシーの役割分担を含め、関係市町と連携して交通体系の見直しを検討する。
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)	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した。また、高齢者向け定期券「はんわりバス」や越前町による高齢者等への運賃補助の周知を実施し、高齢者への利用促進を行った。 車両の抗ウイルス・抗菌加工や車内の換気・消毒などの感染防止対策を広報し、バスの安全性をPRした。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	新型コロナウイルスの影響から利用者が回復しきれていないことや燃料高騰の影響により、輸送量、収支率ともに目標を達成できなかった。 【輸送量】 目標:9.5人 実績:6.9人 平均乗車密度:2.4人 運行回数:2.9回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:1.2%の悪化	北陸新幹線福井・敦賀開業の時期に合わせ、ICカードを導入することから、通勤での利用促進も図っていく。通学定期では、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、公共交通での通学をPRし利用促進を行う。 また、病院や観光地(越前海岸)を通る路線であるため、高齢者向けの「はんわりバス」や、丹南広域組合の「野外活動運賃補助制度」の周知を行い、利用促進を図る。 越前町の公共交通計画の更改にあわせ、一緒に路線バス、コミバス、デマンドタクシーの役割分担を含め、関係市町と連携して交通体系の見直しを検討する。
福井鉄道	南越線 シッピー～和紙の里 (車両減価償却費等補助対象路線)	南越中学校の卒業生に時刻表配布等のPRを行い利用促進を行った。また、武生東高校での出張販売、学校と連携した増便対応などで送迎や自転車からの通学手段切替を促す取組を行った。 高齢者向け定期券「はんわりバス」や越前市による高齢者への運賃補助の周知を実施し、高齢者への利用促進を行った。 車両の抗ウイルス・抗菌加工や車内の換気・消毒などの感染防止対策を広報し、バスの安全性をPRした。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	新型コロナウイルスの影響から利用者が回復しきれていないことや燃料高騰の影響により、輸送量、収支率ともに目標を達成できなかった。 【輸送量】 目標:20.5人 実績:19.6人 平均乗車密度:2.8人 運行回数:7.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:1.4%の悪化	北陸新幹線福井・敦賀開業の時期に合わせ、ICカードを導入することから、通勤での利用促進も図っていく。通学定期では、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、公共交通での通学をPRし、利用促進を行う。武生東高校新入生に対して、IC定期の出張販売を実施していく。 また、高齢者向けの「はんわりバス」の周知や、丹南広域組合の「野外活動運賃補助制度」の周知を行い、利用促進を図る。 同路線は高校生の利用の多い路線であり、電車、バスの接続の利便性を高めることで、より一層の利用促進を図る。

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)	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し利用促進を行った。 高齢者向け定期券「はんわりパス」や越前町による高齢者等への運賃補助の周知を実施し、高齢者への利用促進を行った。 車両の抗ウイルス・抗菌加工や車内の換気・消毒などの感染防止対策を広報し、バスの安全性をPRした。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	輸送量は目標を達成できたが、燃料等費用高騰の影響により、収支率は達成できなかった。 【輸送量】 目標:8.6人 実績:8.7人 平均乗車密度:2.9人 運行回数:3.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:3.2%の悪化	北陸新幹線福井・敦賀開業の時期に合わせ、ICカードを導入することから、通勤での利用促進も図っていく。通学定期では、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、公共交通での通学をPRし、利用促進を行う。 また、病院や観光地(越前海岸)通る路線であるため、高齢者向けの「はんわりパス」の周知や、丹南広域組合の「野外活動運賃補助制度」、及び越前町の高齢者等への運賃補助等の周知を行い、利用促進を図る。 福浦線、鯖浦線、越前海岸線の織田からかれい崎間の重複路線に関して、事業者、県、市町が連携して見直しの検討を行う。 また、鉄道と接続している路線であり、鉄道との接続ダイヤを改善し、利便性の向上を図る。
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)	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し利用促進を行った。 高齢者向け定期券「はんわりパス」や越前町による高齢者等への運賃補助の周知を実施し、高齢者への利用促進を行った。 車両の抗ウイルス・抗菌加工や車内の換気・消毒などの感染防止対策を広報し、バスの安全性をPRした。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	輸送量は目標を達成できたが、燃料等費用高騰の影響により、収支率は達成できなかった。 【輸送量】 目標:20.3人 実績:20.3人 平均乗車密度:3.7人 運行回数:5.5回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:2.7%の悪化	北陸新幹線福井・敦賀開業の時期に合わせ、ICカードを導入することから、通勤での利用促進も図っていく。通学定期では、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、公共交通での通学をPRし利用促進を行う。 また、病院やショッピングセンター通る路線であるため、高齢者向けの「はんわりパス」の周知や、丹南広域組合の「野外活動運賃補助制度」、及び越前町の高齢者等への運賃補助等の周知を行い、利用促進を図る。 また、鉄道と接続している路線であり、鉄道との接続ダイヤを改善し、利便性の向上を図る。
福井鉄道	池田線 越前武生駅～金山・魚見 (車両減価償却費等補助対象路線)	池田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し利用促進を行った。 高齢者向け定期券「はんわりパス」や池田町による町民への運賃補助の周知を実施し、高齢者への利用促進を行った。 車両の抗ウイルス・抗菌加工や車内の換気・消毒などの感染防止対策を広報し、バスの安全性をPRした。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	輸送量、収支率ともに目標を達成できた。 【輸送量】 目標:6.0人 実績:7.5人 平均乗車密度:1.8人 運行回数:4.2回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:2.5%の改善	北陸新幹線福井・敦賀開業の時期に合わせ、ICカードを導入することから、通勤での利用促進も図っていく。通学定期では、池田中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布し、公共交通での通学をPRし利用促進を行う。武生東高校新入生に対して、定期券の出張販売を実施する。 また、高齢者向けの「はんわりパス」や、丹南広域組合の「野外活動運賃補助制度」の周知を行い、利用促進を図る。

京福バス	越前海岸ブルーライン 福井駅～波の華 (車両減価償却費等補助対象路線)	Twitterでの運行状況発信により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから利用が回復し、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標: 34.2人 実績: 39.4人 平均乗車密度: 2.8人 運行回数: 14.1回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 2.2%の改善	沿線4地区の協議会において、引き続き地域での利用促進の取組みを継続し、地域住民の利用を確保する。また、福井駅方面から福井医療大学への通学需要も見込めるため、学生への周知を行い利用促進を図りたい。 越前海岸に向かう路線であるため、越前海岸2日フリーきっぷや休日フリーきっぷ等を自治体の広報誌やメルマガ等でPRするほか、休日フリーきっぷを車内でも販売していることなどを積極的にPRし利用増加につなげるほか、路線バスで行ける越前海岸の観光地のPR等を行い、観光利用の促進につなげたい。
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)	Twitterでの運行状況発信により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	収支率は目標達成できたものの、エンゼルランド利用者の需要が戻らなかったことから輸送量は目標を達成できなかった。 【輸送量】 目標: 10.1人 実績: 8.8人 平均乗車密度: 1.1人 運行回数: 8.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 1.4%の改善	福井大学附属義務教育学校でのバスの乗り方教室の継続や、沿線高校へのMMパンフレットの配布等により、通学利用の促進を図っていく。 エンゼルランドへの利用を増やすため、エンゼルランドでの路線案内や、情報誌等でのPR等を行いたい。 その他、自治研修所に行く県や市町職員に利用を働きかける。
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)	Twitterでの運行状況発信により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから利用が回復し、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標: 12.9人 実績: 18.0人 平均乗車密度: 3.6人 運行回数: 5.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 2.1%の改善	福井市内各高校等への通学利用が多いため、沿線学校での通学利用のPRなどを積極的に行い通学利用を促す。 休日フリーきっぷの市町における広報等により丸岡城への観光利用を促進するとともに、丸岡バスターミナルでのイベント等のPRにより利用促進を図りたい。
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)	Twitterでの運行状況発信により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	C	燃料高騰の影響により、収支率で目標達成ができなかったものの、新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから輸送量では目標達成ができた。 【輸送量】 目標: 39.9人 実績: 36.3人 平均乗車密度: 3.3人 運行回数: 11.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 1.3%悪化	県立病院への通院利用が多いため、高齢者向け定期券「いきいき定期」などを事業者、沿線市においてPRし利用促進を図る。 また、休日フリーきっぷを市のホームページ等で積極的に広報し、丸岡城への観光利用の促進も図りたい。

京福バス	大学病院線 福井駅～福井大学病院～県立大学 (車両減価償却費等補助対象路線)	Twitterでの運行状況発進により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから利用が回復し、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標:15.9人 実績:20.4人 平均乗車密度:5.1人 運行回数:4.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:8.3%改善	県立大学への通学の利用が多いため、引き続き沿線大学等で、新入生オリエンテーション等でのポケット時刻表や学生フリー定期チラシの配布等を行うほか、保護者にも学生フリー定期等のバス路線の案内を行い、学生利用の促進を図る。 また、大学病院への利用者も多いため、高齢者向け定期券「いきいき定期」の広報を引き続き行い、高齢者の通院利用の確保を図る。
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)	Twitterでの運行状況発進により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから利用が回復し、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標:39.5人 実績:40.7人 平均乗車密度:3.7人 運行回数:11.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:2.3%改善	県立病院への利用が多いため、高齢者向け定期券「いきいき定期」などを事業者、沿線市においてPRし利用促進を図る。 また、休日フリーきっぷを市のホームページ等で積極的に広報し、丸岡城への観光利用の促進も図りたい。
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)	Twitterでの運行状況発進により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから利用が回復し、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標:69.0人 実績:89.9人 平均乗車密度:3.7人 運行回数:24.3回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:5.8%改善	県立大学への通学利用が多いため、引き続き沿線大学等で、新入生オリエンテーション等でのポケット時刻表や学生フリー定期チラシの配布等を行うほか、保護者にも学生フリー定期等のバス路線の案内を行い、学生利用の促進を図る。また、学生フリー定期チラシ等の多言語化を行い、留学生の利用にもつなげたい。 また、大学病院への利用者も多いことから高齢者向け定期券「いきいき定期」の広報を引き続き行い、高齢者の通院利用の確保を図る。
京福バス	勝山大野線 ヴィオ～福井勝山総合病院 (車両減価償却費等補助対象路線)	Twitterでの運行状況発進により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから利用が回復し、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標:12.2人 実績:16.7人 平均乗車密度:3.7人 運行回数:7.3回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:3.4%改善	奥越明成高校への通学利用が多い路線のため、通学利用者への補助制度のPRを行う。 また、高齢者の通院利用もあるため、高齢者向け定期券「いきいき定期」や高齢者向け支援策(運賃割引制度)の周知を継続するほか、高齢者向けの乗り方教室等を実施し、高齢者の利用促進に努める。 また、休日フリーきっぷ等を自治体の広報誌やメルマガ等でPRするほか、車内でも販売していることなどを積極的にPRし、利用増加を図る。

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)	Twitterでの運行状況発進により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから利用が回復し、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標: 32.4人 実績: 37.4人 平均乗車密度: 3.4人 運行回数: 11.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 1.6%改善	JR越美北線と並行する路線であるため、越美北線の時刻表も併記したバス時刻表の作成やJR越美北線定期保有者が同区間の京福バスを400円で利用できる割引制度の実施により、越美北線との相互利用を推進していく。 また、福井市内への通院利用もあるため、大野市での高齢者医療保険者説明会での「いきいき定期」周知等の継続や、高齢者向けの乗り方教室等を実施し、高齢者の利用を促進したい。 また、休日フリーきっぷ等を自治体の広報誌やメルマガ等でPRするほか、車内でも販売していることなどを積極的にPRし、利用増
京福バス	清水グリーンライン 福井駅～プラント3 (車両減価償却費等補助対象路線)	Twitterでの運行状況発進により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	燃料高騰の影響により、収支率で目標達成ができなかったものの、新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから輸送量では目標達成ができた。 【輸送量】 目標: 46.8人 実績: 50.1人 平均乗車密度: 2.2人 運行回数: 22.8回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 0.7%改善	清水プラント3で接続するデマンドタクシー「ほやほや号」と組み合わせた利用を、福井市清水地区、越前町において沿線住民への周知を行うほか、住民向け説明会や乗り方教室等を実施することで利用促進を図る。また、プラント3での買い物客への利用促進策を検討を行う。 福井市内への通院利用も多い路線であるため、高齢者向け定期券「いきいき定期」等の周知を継続し高齢者の利用促進を図りたい。
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)	Twitterでの運行状況発進により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	新型コロナウイルスの影響が落ち着いたことから利用が回復し、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標: 12.7人 実績: 15.6人 平均乗車密度: 5.2人 運行回数: 3.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 10.6%改善	高齢者向け定期券「いきいき定期」や自治体による高齢者運賃補助制度、高校生への通学支援補助制度等を継続し、利用促進を図ることが重要である。 また、清水プラント3で接続するデマンドタクシー「ほやほや号」と組み合わせた利用を、福井市清水地区、越前町において沿線住民への周知を行うほか、住民向け説明会や乗り方教室等を実施することで利用促進を図る。また、プラント3での買い物客への利用促進策を検討を行う。
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)	Twitterでの運行状況発進により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	フリーきっぷ半額キャンペーンやJRが実施したサイコロきっぷの影響により、観光地である東尋坊への利用需要が回復し、目標を達成できた。 【輸送量】 目標: 34.5人 実績: 73.3人 平均乗車密度: 5.2人 運行回数: 14.1回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 24.6%改善	観光利用が多い路線であるため、東尋坊2日フリーきっぷや休日フリーきっぷの周知を沿線観光施設等と連携して行うほか、三国温泉組合と連携したフリーきっぷの販売増加、温泉旅館等への送迎需要の取り込みを引き続き図り、利用促進を図る。 北陸新幹線開業により、観光客の増加が見込まれることから、運行本数の増回を行うとともに、交通系ICカードの導入を進めることで、利便性の向上に努めている。

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 (車両減価償却費等補助対象路線)	Twitterでの運行状況発進により、利便性の向上に努めた。また、フリーきっぷ半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	フリーきっぷ半額キャンペーンやJRが実施したサイコロきっぷの影響により、観光地である永平寺への利用需要が回復し、目標を達成できた。 【輸送量】 目標: 8.0人 実績: 15.4人 平均乗車密度: 4.3人 運行回数: 3.6回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 28.6%改善	県内の有名観光地を多く通る路線であるため、永平寺・丸岡城・東尋坊2日フリーきっぷや休日フリーきっぷの周知を沿線観光施設等と連携して行い、利用促進を図る。 北陸新幹線開業により、観光客の増加が見込まれることから、運行本数の増回を行うとともに、交通系ICカードの導入を進めることで、利便性の向上に努めている。
大和交通株式会社	名田庄線 名田庄流星館～小浜二中	名田庄地区全戸にバスの安全性を盛り込んだ時刻表を配布した。また、バスの運行は、国、県、地元自治体の補助金を受け入れて運行していることを明示し、住民の一層の利用を促した。地元小学校等の遠足などに利用してもらい、路線バスの利用につなげた。コロナ感染対策として車両の抗菌、換気、消毒等を行い安全性をPRし利用回復を図った。	A	計画通りに事業は、適切に行われた。	B	目標を下回ったものの、新型コロナウイルスの影響の反動、また利用促進策等により収支率は改善した。 【輸送量】 目標: 20.0人 実績: 20.0人 平均乗車密度: 4.0人 運行回数: 5.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 0.7%改善	名田庄のデマンドバスを利用しバス停留所までの利便性を図り、相互利用を促すことで利用促進に繋げる。 小浜市・おおい町の通学定期補助継続するとともに、市による乗車時のマナー訓練への支援により利用促進を図る。 また、免許返納による各自自治体のバス利用券、運賃無料等を継続、制度のPRを行うことで利用促進に繋げる。
京都交通	高浜線 東舞鶴駅前～高浜駅前	若狭たかはまひなまつりなど沿線自治体のイベントにおいて、チラシにお試し乗車券を記載してもらい利用促進を図った。また、行政と連携して、バスに乗る機会を増やすため、子供を対象としたイベントを計画及び実施して、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	新型コロナウイルスの影響が少なくなったことから、輸送量は目標を達成できたものの、燃料高騰の影響により収支率は目標達成ができなかった。 輸送量 目標: 15.1人 実績: 15.1人 平均乗車密度: 3.3人 運行回数: 4.6回 収支率 目標: 1.0%以上の改善 実績: 1.5%の悪化	京都府の利用促進イベント「バス・エコファミリー」への参加や、高浜町内の実証実験やイベントと連携したお試し乗車企画等を引き続き実施するほか、沿線自治体と連携し学校や老人会等でモビリティマネジメントを行い、利用促進を図る。 高齢者の利用を促すため、運転免許返納者へのバス回数券の交付についてPRする。また、赤ふんバスとの連携を図るため、赤ふんバスとの共通利用券や、高浜線の一部バス停(日置)を拠点とした赤ふんバスとの乗り換えなどを検討する。 子供を対象としたイベントを計画中(移動美術館、バス子供研究所など)過去のアンケートを元に利用者の取り組みについて引き続き検討する。
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)	若江線イラストマップとJR 湖西線接続時刻表を車内、観光案内所に設置する等で当該路線の利用促進・活性化・収支改善に努めた。	A	計画通り事業は適切に実施された。	B	目標を下回ったものの、新型コロナウイルスの影響の反動、また利用促進策等により収支率は改善した。 【輸送量】 目標: 29.9人 実績: 54.1人 平均乗車密度: 4.2人 運行回数: 12.9回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 0.4%の改善	小浜サイクリングルートと滋賀県びわイチと連携し、積極的にPRすることでサイクリング利用者の取り込みを図る。また、三方五湖周遊バスやJRと組み合わせた周遊観光の積極的なPRも継続し、観光客の利用促進を図る。 滋賀県、高島市とも連携し、官民、沿線市町一体となって「鯖街道の日」「熊川マルシェ」「鯖街道ウルトラマラソン」などの地域のイベントと連携した路線のPRを行うことで、観光利用の回復を促す。 出張控えによりビジネス利用客が減少していることから、沿線企業に働きかけるなどビジネス利用の回復を図る。

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

令和6年1月12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)	本県は、一世帯当たりの自家用乗用車所有台数や、交通手段に占める自家用車の割合が全国トップクラスで、県民の日常生活における自動車の依存度は高い。また、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。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、輸送人員が大幅に減少している。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、県内のバス路線は地域住民の移動手段として重要であり、特に地域間幹線系統は自動車を運転できない高校生の通学や、運転免許を持っていない高齢者の通院の手段として必要不可欠である。 また、福井県では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・セーブ運動を平成20年度から実施しており、これらの取り組みを今後進めていく上でも、バス路線の維持が欠かせない。 このため、地域公共交通確保維持事業により、通勤や通学、通院等の手段として利用されている生活バス路線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていく。