

令和6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

嶺北地域公共交通活性化協議会 バス専門部会
嶺南地域公共交通活性化協議会 バス専門部会
(R6.6.27 福井県生活バス路線確保対策協議会より改組)

【福井県内の交通における主なトピックス】

①北陸新幹線福井・敦賀開業

- ・令和6年3月16日 北陸新幹線福井・敦賀開業
- ・全国から来訪者が増加、特に関東圏からは大幅に増加
- ・北陸新幹線の利用状況(※)

開業2日間 金沢・福井間で6万人が利用(前年比20%増)

※ 利用状況は、JR西日本発表資料より

- ・路線バスの利用状況

開業9カ月合計では前年と比較して売上げが約3割増加

※福井鉄道、京福バス合計



3/16 (土) 福井駅 新幹線ホームの様子



3/17 (日) 敦賀駅 コンコースの様子



福井駅バスロータリーの様子

②人手不足による路線バス大幅減便

- ・令和6年5月時点で、福井鉄道・京福バスにおいて運転士が、定員に対し約50名不足
- ・改善基準告示等を遵守するため、廃止・減便を実施

6月 京福バス9路線
10月 京福バス20路線 福井鉄道1路線



路線バス大幅減便・廃止

県内の路線バスで、慢性的な運転士不足に引き起こされた減便・廃止が行われた。京福バス(本社福井市)は6月と10月の2度、それぞれ平日は4月時点の運行本数の約3割に当たる計255便が対象となった。福井鉄道(本社越前市)も4月と10月に行い、春分以降の運行効率化も検討する。県は運転士確保強化に向けた補助などを行なった。

【公共交通の現状】

福井県内のアクセス

福井県内の主な鉄道・バス路線図



嶺北地域の状況

・嶺北地域においては、南北を走るハピラインふくいを基軸として、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。

○ハピラインふくい

福井県内19駅(敦賀駅～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40路線、福井鉄道10路線

(管理の受委託により大野観光自動車運行路線含む)

○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北陸本線(新疋田駅～敦賀駅)

○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

○JR小浜線

福井県内22駅(敦賀駅～青郷駅)

○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。
- 令和2年度には、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、その後回復傾向にある。

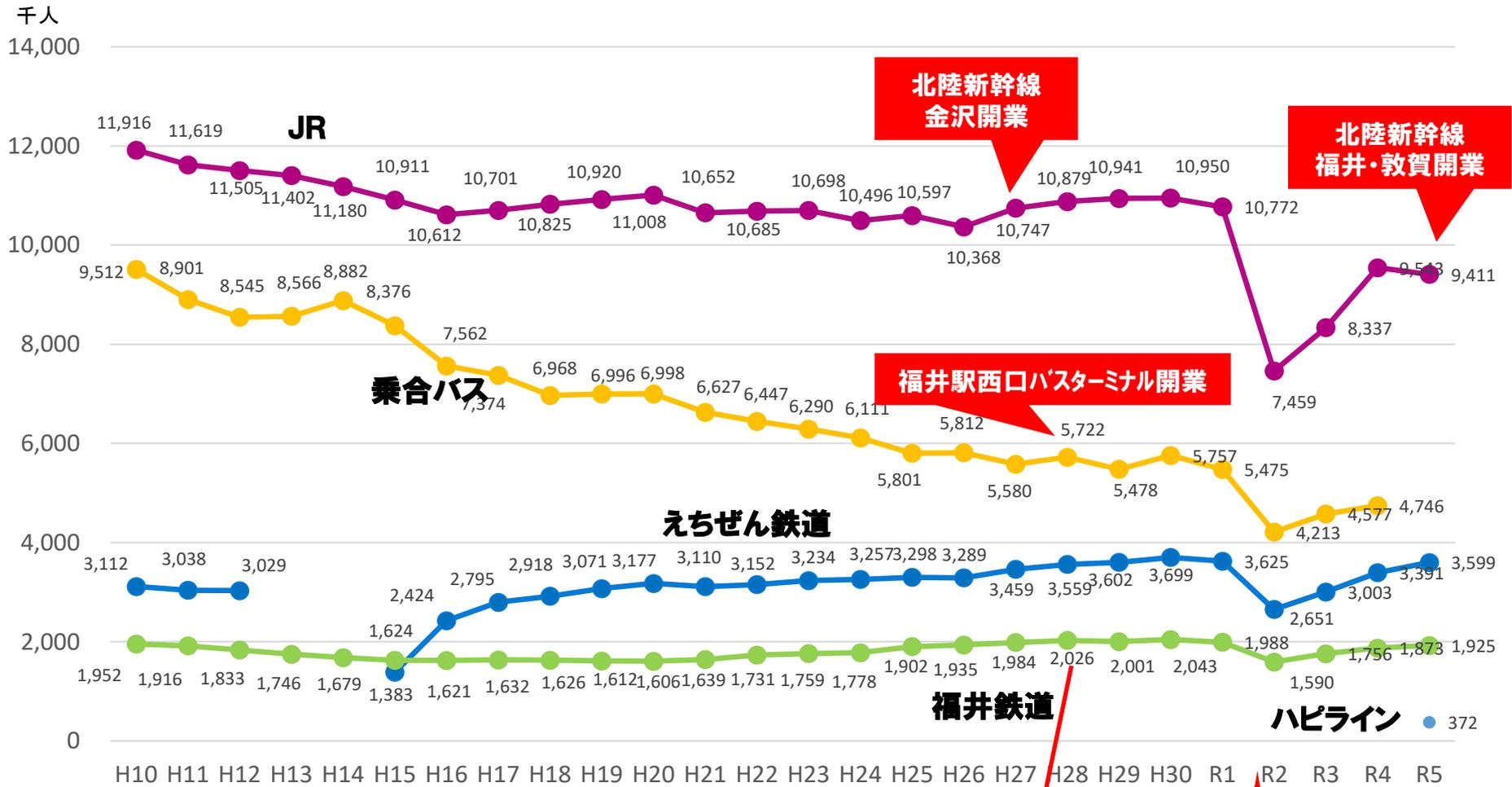
えちぜん鉄道

- 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 → R5年度 3,599千人)
- ・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 → R5年度 1,925千人)
- ・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



北陸新幹線
金沢開業

北陸新幹線
福井・敦賀開業

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

新型コロナウイルス
感染症

出典 : JR 「福井県統計年鑑(福井県)」
 ※R5は経営移管までの日数で福井県独自算出
 乗合バス 「数字でみる中部の運輸(中部運輸局)」
 ハピライン、えちぜん鉄道、福井鉄道からの報告によるもの

【令和6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おり、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。
- ・深刻な運転士不足が原因で、路線の維持が困難となり、令和6年6月および10月に大幅な路線バスの廃止・減便が行われた。
- ・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】

・26系統

福井鉄道8系統、京福バス14系統、大野観光自動車1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
(大野観光自動車1系統については、R6.3.31まで京福バスが運行)

【目標】

- ・各路線の輸送量について、令和4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な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もある。しかしながら、依然としてコロナ前の輸送量に戻っていない路線も多く利用促進を図る必要がある。

- ・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 10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 8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 8系統→C評価

【地域公共交通活性化協議会の実施状況】

福井県嶺北地域公共交通活性化協議会

- ・令和6年1月に嶺北地域公共交通計画を策定（計画期間：令和6年1月～令和11年3月）
- ・市町や交通事業者等と毎年度、計画の進捗を確認し意見交換を実施
- ・バス専門部会において、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）について協議を実施
- ・バスWGを開催し、交通事業者および沿線市町等と路線見直しと人材確保策について意見交換を実施

嶺北地域公共交通計画の概要

| | | | |
|--------------|---|-------------|-------------------------|
| 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ージアップを目指す。 | | |
| 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R2.3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
- ・運転士や技術職員など、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（R元→R4 地域鉄道▲6%、路線バス▲14%）
- ・嶺北地域の総人口は引き続き減少（H27 64.7万人→R7 61.1万人 ▲5.5%）
一方で、高齢化率は増加（H27 28.5%→R7 32.3% +3.8%）
- ・自家用車保有台数1.70台/世帯は全国1位
- ・日常生活の86%は自家用車等で移動。公共交通の利用率は通勤3%、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拡大し、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 +78.5万人（日本政策投資銀行による試算）

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化やカーボンニュートラルに向けた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施策を展開
 - ・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、来県者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

- ・令和2年3月に嶺南地域公共交通網形成計画を策定（計画期間：令和2年4月～令和7年3月）
- ・市町や交通事業者等と毎年度、計画の進捗を確認し意見交換を実施
- ・バス専門部会において、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統）について協議を実施
- ・バスWGを開催し、交通事業者および沿線市町等と路線見直しと人材確保策について意見交換を実施
- ・令和7年3月に改定した嶺南地域公共交通計画（令和7年4月～令和11年3月）を策定予定

嶺南地域公共交通網形成計画概要

令和2年3月策定
嶺南地域公共交通活性化協議会

策定の目的

北陸新幹線敦賀開業に向け、利便性の高い地域交通ネットワークを実現するため、JR小浜線を軸とした嶺南地域の公共交通網形成計画を策定し、小浜線の利活用促進、小浜線の魅力向上、バス等との接続強化など、公共交通の利便性向上を図る。

基本目標

- 1 将来にわたって地域の移動手段として持続可能な交通ネットワークの構築
- 2 北陸新幹線敦賀開業効果を嶺南地域全体に波及させるための利便性の高い二次交通の整備

計画期間：令和2年度～6年度

現状と課題

○地域における公共交通

- ・小浜線は特定箇所の大雨や暴風の際に全線運休する場合があります、利用者に与える影響が大きい。
- ・小浜線の運行間隔が2時間以上空く時間帯がある。

・バスでは隣接市町への移動が困難で、小浜線との接続も良くない。

⇒小浜線を東西の軸として、通学や買い物、通院など、日常の市町間での移動や各市町内での移動が、より便利になる公共交通の運行方法等について検討が必要

○観光周遊における公共交通

- ・観光客が周遊する際の移動手段として、公共交通が選ばれていない。
- ・公共交通による観光地へのアクセスが分かりにくい。
- ・新幹線開業により交流人口が拡大し、公共交通利用者の増加が見込まれる。

⇒より多くの集客を図るためには、案内情報の充実や観光周遊手段の提供により、観光客が周遊するのに不便な公共交通の改善が必要

○住民の暮らしにおける公共交通

- ・地域住民には小浜線やバスのルートやダイヤ等が知られておらず、利用するのに抵抗感がある。

⇒クルマ志向などを改善するため、移動手段選択の考え方、ライフスタイル等を変えるとともに、公共交通の利用に対する抵抗感の軽減が必要

施策の方向性と評価指標

方向性1： 日常の移動手段としての公共交通の利便性向上

小浜線の利便性向上を図るとともに、小浜線の接続に合わせたバスダイヤの調整や市町を跨ぐ広域バスの運行、公共交通のキャッシュレス化等を推進する

| 主な指標 | 現状 | 目標 |
|-------------------|------------------|-----------------|
| JR小浜線の年間利用者数 | 1,557千人 (H30) | 1,635千人 (R6) |
| バス・乗合タクシー等の年間利用者数 | 862千人 (H30) | 862千人 (R6) |

方向性2： 観光周遊に利用できる公共交通の確保

公共交通サービス情報を充実させ、観光列車の運行や、小浜線・バス・タクシー・レンタサイクル等の一体的な乗り継ぎサービス等、公共交通による観光周遊手段を提供する

| 主な指標 | 現状 | 目標 |
|-------------------|-----------------|-----------------|
| 経路検索サイト等へのバス情報掲載率 | 52.8% (R1) | 100% (R6) |
| レンタサイクル年間利用者数 | 7,565人 (H30) | 10,000人 (R6) |

方向性3： 公共交通を中心としたまちづくりやライフスタイルの定着

駅のバリアフリー化や待合環境の充実等、まちづくりと連携した施策を展開するとともに、地域住民向けにモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通利用を促進する意識を醸成する

| 主な指標 | 現状 | 目標 |
|---------------------------|--------------|-------------|
| モビリティ・マネジメントに関するイベント等開催件数 | 22件 (H30) | 50件 (R6) |

前回の事業評価結果

評価点

- ・燃料高騰に対する経営支援など、公共交通の確保維持に努められたことを評価します。
- ・電車・バスをテーマとしたエピソード募集や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」を作成して出前講座を行なうなど、公共交通に対する意識醸成や利用促進に努められたことを評価します。
- ・県内のほぼすべての地域間幹線系統に交通系ICカードを導入すべく支援を行ったこと、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したことなど、利用環境の整備を推進されたことについて評価します。
- ・令和6年1月に嶺北地域公共交通計画を策定されたことを確認しました。

今後の期待点

- ・北陸新幹線福井・敦賀開業を好機と捉え、市町や交通事業者と連携を深め、観光等で訪れる来県者に対し、駅から地域間幹線系統に乗って県内を移動いただくようなプロモーションについて検討・実施されることを期待します。
- ・策定された嶺北地域公共交通計画に基づき、持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークの確保維持や利用促進などが図られることを期待します。
- ・地域間幹線系統の必要性やあり方、維持方策など県の考え等については、各市町の協議会にて共有し、話し合い、その内容に応じて計画に反映される仕組みが計画に位置付けられることを期待します。
- ・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、引き続き、現状の把握や課題の整理を行い、当該系統の必要性に応じ、関係市町や事業者等と連携しながら利用促進や系統の見直し等に向けた協議や取組が実施されることを期待します。
- ・運転者不足や運転者に係る働き方改革の動向も踏まえながら、国、市町、事業者等と連携しながら人材確保に係る取組や支援を進められることを期待します。

前回の事業評価結果の反映状況

①路線維持に関する取組み

・運転士不足を背景として、事業者から路線バスの廃止・減便の意向が示されたため、交通事業者・国・県・市町等による会議において路線バスの現状や行政支援、今後の方向性等を協議

(会議開催状況)

R6.5.28 第1回路線バス人材確保緊急対策会議
R6.6 バス路線ワーキンググループ(京福バス3回、福井鉄道2回)
R6.6.27 バス専門部会
R6.8.7 第2回路線バス人材確保緊急対策会議、バス専門部会
R6.8.29 バス専門部会



関係市町の交通会議・公共交通活性化協議会
において協議

(協議結果)

京福バス 45路線(平日664便、土511便、日祝472便)を運行(R6.6時点)

| | 減便・廃止路線数 | 減便・廃止便数 |
|-------|---------------------|------------------------|
| 事業者意向 | 21路線(廃止 8路線、減便13路線) | 平日△214便、土△150便、日祝△158便 |
| 協議結果 | 20路線(廃止 5路線、減便15路線) | 平日△166便、土△136便、日祝△146便 |

福井鉄道 16路線(平日191便、土119便、日祝114便)を運行(R6.6時点)

| | 減便・廃止路線数 | 減便・廃止便数 |
|-------|-------------|------------------|
| 事業者意向 | 1路線(廃止 1路線) | 平日△7便、土△5便、日祝△3便 |
| 協議結果 | 1路線(廃止 1路線) | 平日△7便、土△5便、日祝△3便 |

その他

京福バス

3路線の代替交通転換、朝便新設やダイヤ調整等利用者への影響が極力小さくなるよう調整

福井鉄道

別路線(鯖浦線)の経路を見直し、高校生の通学利便性を維持

福井鉄道福武線を1便増便し、鯖浦線接続の福武線神明駅から福井方面への通勤・通学利便性を維持

事業実施の適切性

事業は適切に実施された。

今後の改善点

利用者への影響が極力小さくなるよう調整を行った。また、減便した路線について、交通事業者等と復便の議論をしているところである。

前回の事業評価結果の反映状況

②北陸新幹線開業に向けた二次交通の充実

- ・丹南地域において市町境を超えた広域で観光スポットを周遊できる定額タクシーを運行
- ・越前たけふ駅(新幹線駅)と武生駅(在来線)を結ぶシャトルバスを運行
- ・新幹線4駅のタクシー入構状況が常時把握できるようライブカメラを設置
- ・主要な駅から観光地へのルートとダイヤなどを掲載した「電車とバスの観光アクセス時刻表」や「公共交通de観光アクセスマップ」を作成



丹南地域定額タクシー

新幹線駅ライブカメラ

公共交通de観光アクセスマップ

事業実施の適切性
事業は適切に実施された。

今後の改善点
丹南広域定額タクシーは平均月100件の利用があり、路線バスが運行していない地域への移動手段となっている。北陸新幹線開業当日は、ライブカメラを事業者が確認することにより配車不足などのトラブルは発生しなかった。今後は定額タクシーやシャトルバスなどの移動手段について、さらなる周知を図っていく必要がある。

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

・路線バスを活用したデジタルスタンプラリーの開催

福井県内外のバス停41箇所を対象にバスを使ったスタンプラリーを開催し、スタンプ獲得数は延べ約2,000個

・路線バス半額キャンペーンやバス無料デーを開催

路線バス利用促進や令和5年度に導入したICカードの県内普及を目的として、ICカード利用者を対象とした路線バス半額キャンペーンやバス無料デーを開催

・路線バスでの来場者への特典配布

県内のイベントと連携し、イベントに路線バスで来場した人に対して来場特典を配付

・県内企業に対し、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

路線バスデジタルスタンプラリー

路線バス半額キャンペーン、バス無料デー

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142作品から、一般と児童・生徒の部、それぞれ優秀作品を選び、表彰式を開催するとともに、県民に周知。
- ・児童館やイベント、大学の授業において、公共交通に関するクイズや福井県の公共交通を題材に作成したカードゲーム「のってこふくい」を活用した出前講座を実施。



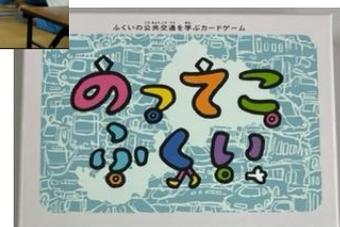
バスの乗り方教室



エピソード募集



公共交通出前講座



事業実施の適切性

事業は適切に実施された。

今後の改善点

路線バス半額キャンペーンや無料デー実施期間の利用者は、実施していない時期の約1.7倍となった。無料デー実施後も平日・休日とも無料デー実施前の利用者を上回っており、利用促進に一定の効果があった。(測定期間:無料デー実施後1か月)

さらなる利用促進のためにイベント広報を強化し、県民に周知していく必要があると考える。

前回の事業評価結果の反映状況

④人材確保に関する取組

- 路線の維持・復便につなげるため、人材確保を強化する必要があることから、県やバス協会等が連携してバス運転体験会・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：15回、R6実績：12回（R6.12末時点））
- 事業者が実施する採用活動に対する支援や専門家を活用した人材確保策の実施
- 路線バス運転士募集の新聞広告を掲出（掲載実績6/29、7/30、8/13）



バス運転体験

合同説明会

できています。

御祝

準備が、
全力で支える
バス運転士を、
これからの

5万円支給 未来のバス運転士ご紹介キャンペーン
大正二乗降許可を受けて、道中乗降許可のバス事業者へに勤務の希望のお知り合いをご紹介ください。各1名につき、5万円支給いたします(1人1回限り)。
*応募資格：現職バス運転士(乗務員)またはバス事業者(乗務員)として就業している方

30万円支給 バス運転士奨励金 (高校卒業者は40万円)
新設路線開通で乗務員(バス運転士)を一定数採用し、乗務員に希望の勤務先を希望されていること、令和5年1月1日以後にバス運転士として採用されていること(運転士養成者を除く)、支給は1回限り。
*応募資格：現職バス運転士(乗務員)またはバス事業者(乗務員)として就業している方

福井鉄道株式会社
宗福バス株式会社

バス運転士(正社員) 緊急大募集。

新聞広告

前回の事業評価結果の反映状況

④人材確保に関する取組

- ・**県職員や市町職員が兼業により路線バス運転業務を応援。(県職員3名(うち2名は研修中)、市職員1名(研修中))**
- ・**セカンドキャリアとして、または副業として運転士を希望する人に対し、大型二種免許の取得に必要な経費を全額支援**
- ・**新たにバス運転士となった方への就職奨励金を支給
高卒新卒者40万円、その他30万円の奨励金制度を設け、令和6年12月末時点において26名から申請。**
- ・**県として、路線バス運転士の確保につながるPR活動の実施**

バス運転士就職奨励金

新たにバス運転士として働かれる方に奨励金を支給します！

【対象者】
・県内集合バス事業者で、令和6年1月1日以前に運転士または運転士養成者として就職した方

【奨励金】
・高卒新卒者 40万円
・それ以外の方 30万円
※支給は1回限り

【要件】
・奨励金申請時点で当該バス会社で働いており、今後も継続して勤務する意向を有していること
・当該バス会社での勤務期間が3か月以上あること
・バス運転士として雇用されていること(運転士養成者を含む)
※人手不足基盤維持チャレンジ促進事業の奨励金(30万円)の支給を受ける方は対象外

【申請書受付期間】
令和6年4月1日(月)～令和7年3月28日(金)
※予算の上限に達し次第受付を締め切ります

【申請手続き】
以下に記載の県ホームページから申請書を入力し、添付資料とともに下記へ郵送してください。
ホームページURL: <https://www.pref.fukuoka.jp/doc/okoku/hyupureniken.htm>

お問い合わせ
〒910-8580 福井市大手3丁目17番1号
福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局交通まちづくり課
電話: 0776-20-0774 FAX: 0776-20-0729

就職奨励金

令和6年度運転士定員の方向性

セカンドキャリア支援 二種免許取得支援

福井県では、令和7年3月31日までに運転予定の方を対象に、大型二種免許または普通二種免許の取得を支援します。

【支援金額】
・大型二種免許 最大 604,000円
・普通二種免許 最大 266,000円
※上記金額を上限とし、教習料金を2/3免許取得時にかかった費用を全額支援
※大卒新卒者(専修学校)は別途規定の補助額(15万円)の対象

【要件】
・福井県内に住所を有していること
・現在、会社員または団体職員等として勤務していること
・令和7年3月31日までに運転の職を退職予定であること
・退職後3か月以内に県内の集合バス事業者またはタクシー事業者に再就職する意向があること

【申請書受付期間】
令和6年4月1日(月)～令和7年2月28日(金)

【手数料】
以下に記載の県ホームページから申請書を入力し、添付資料とともに下記へ郵送してください。
<https://www.pref.fukuoka.jp/doc/sakou/nishumennkyo.html>

【お問合せ】
〒910-8580
福井市大手3丁目17番1号
福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局交通まちづくり課
電話: 0776-20-0774 FAX: 0776-20-0729

大型二種免許取得支援

第3期・第4期も対象！ 路線バス維持・確保緊急対策事業補助金 (大型二種免許取得支援事業)

バス運転士の確保を考えた方向性に、大型二種免許取得を支援します。

補助金の概要

○要件
・福井県内に住所を有していること
・福井県道もしくは普通バスから内定を有していること
・免許取得後、1年以上以内の内定を有した後に退職する意向があること

○支援額
最大604,000円
※上記金額を上限とし、教習料金を2/3免許取得時にかかった費用を全額支援
令和6年10月8日(火)～令和7年3月10日(月)

運転士再就職支援

1. 福井県道もしくは普通バスと内定、内定
2. 補助金交付申請(交付決定)
3. 自動車学校入校(大型二種免許取得)
4. 内定した会社へ入社(乗車・勤務含む)
5. 補助金の実績報告
6. 補助金請求
7. バス会社において社内研修
8. バス運転士として勤務開始

【お問合せ】
〒910-8580 福井市大手3丁目17番1号
福井県未来創造部新幹線・交通まちづくり局交通まちづくり課
電話: 0776-20-0774 FAX: 0776-20-0729

事業実施の適切性

事業は適切に実施された。

今後の改善点

京福バス、福井鉄道において23名の運転士確保につながった(4月～12月)。さらなる運転士確保に向け、官民連携して採用を強化していく必要がある。

前回の事業評価結果の反映状況

⑤関係者との意見交換や勉強会の実施

- ・交通系ICカードの利用データ分析や他県事例に関する勉強会を実施
- ・交通事業者ごとに沿線市町を交えて生産性向上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

事業実施の適切性

事業は適切に実施された。

今後の改善点

引き続き、意見交換や勉強会を実施し路線バスの維持確保策について検討していく。

⑥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(2月)、令和6年度補正(9月、12月)において県から229百万円の経営支援

事業実施の適切性

事業は適切に実施された。

今後の改善点

引き続き、事業者に対して適切な補助を実施していく。

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

- ・交通事業者や国、市町と連携しながら運転士確保に取組み、路線の維持・復便を目指す。
- ・減便や廃止を行う路線における代替交通への転換支援を実施し、適切なモビリティへの転換を図っていく。
- ・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)
- ・「ICOCA Web定期券サービス」の導入を進め、県民のICカード定期券の購入および乗継利用時の利便性を向上を図っていく。
- ・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。
- ・引き続き、民間事業者や市町と協力してバスの利用促進を図っていく。

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12月 日

協議会名: 嶺北地域公共交通活性化協議会バス専門部会、嶺南地域公共交通活性化協議会バス専門部会

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) | 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「はんわりバス」や学生専用定期券「キャンパス」の周知を行った。 新幹線開業に伴い、ハピライン新快速に接続する通勤時間帯のダイヤ改正を行い、またICカードの導入や利用キャンペーン等により利用促進を図った。 | A 計画通り事業は適切に実施された。 | C 収入が伸び悩み、輸送量が目標を達成できなかったほか、収支率も燃料高騰等の影響により達成できなかった。 【輸送量】 目標:11.1人 実績:10.6人 平均乗車密度:2.0人 運行回数:5.3回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:0.3%の改善 | R7年3月末、菅浜線廃止に伴い、菅浜線利用者を佐田バス停付近で連結するダイヤを検討し、要望の多い施設を通るルートに見直す。引き続き、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「はんわりバス」の周知を実施し、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等による広報や問い合わせに対する当該路線の案内を行った。 新幹線開業に伴い、ハピライン新快速に接続する通勤時間帯のダイヤ改正を行い、またICカードの導入や利用キャンペーン等により利用促進を図った。 | A 計画通り事業は適切に実施された。 | B 輸送量は目標達成したものの、依然として低い水準である。また、収支率は燃料高騰等の影響により達成できなかった。 【輸送量】 目標:4.4人 実績:7.0人 平均乗車密度:1.4人 運行回数:5.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:0.3%の改善 | R7年3月末に廃止予定のため、代替交通として、美浜町内においては、自家用有償旅客運送を新たに運行するとともに、自家用有償旅客運送を若狭線と接続させ、敦賀市への移動利便性も確保する。また、敦賀市内においては、コミュニティバス常宮線を白木まで延伸し、コールポスト方式により移動手段を確保するとともに、コミュニティバス金山線の増便等により通学時間帯の利便性を確保していく。 | |

| | | | | | | |
|------|--|--|---|------------------|--|--|
| 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、IC金額定期の説明及び周知等を行った。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。 2/24全車両ICを導入し、IC利用キャンペーン等で利用促進を図った。 | A | 計画通り事業は適切に実施された。 | A 輸送量、収支率とも目標達成できた。 【輸送量】 目標:15.0人 実績:18.0人 平均乗車密度:3.4人 運行回数:5.3回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:3.6%の改善 | 前年に引き続きICカードの周知、利用促進を図っていく。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。 2/24全車両ICを導入し、IC利用キャンペーン等で利用促進を図った。 | A | 計画通り事業は適切に実施された。 | A 輸送量、収支率とも目標達成できた。 【輸送量】 目標:7.2人 実績:7.8人 平均乗車密度:2.6人 運行回数:3.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:1.1%の改善 | 運転士不足による緊急対策として、令和6年9月末を以て福浦線を廃止した。 代替交通については、鯖浦線のルートおよびダイヤを変更し、福井鉄道福武線(通学時間帯の便を1便増便)に乗り継ぐことで対応している。 |
| 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) | 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。 2/24全車両ICを導入し、IC利用キャンペーン等で利用促進を図った。 | A | 計画通り事業は適切に実施された。 | C 輸送量および収支率とも燃料高騰等の影響により達成できなかった。 【輸送量】 目標:21.0人 実績:19.1人 平均乗車密度:2.7人 運行回数:7.1回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:2.4%の悪化 | 前年に引き続きICカードの周知、利用促進を図っていく。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。 2/24全車両ICを導入し、IC利用キャンペーン等で利用促進を図った。 | A | 計画通り事業は適切に実施された。 | A 輸送量、収支率とも目標達成できた。 【輸送量】 目標:9.6人 実績:10.2人 平均乗車密度:3.4人 運行回数:3.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:4.1%の改善 | 前年に引続きICカードの周知、利用促進を図っていく。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。 鯖浦線の代替路線として利用者の定着を図っていく。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。 2/24全車両ICを導入し、IC利用キャンペーン等で利用促進を図った。 | A | 計画通り事業は適切に実施された。 | C 輸送量および収支率とも燃料高騰等の影響により達成できなかった。 【輸送量】 目標:21.6人 実績:19.8人 平均乗車密度:3.6人 運行回数:5.5回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:3.2%の悪化 | 前年に引続きICカードの周知、利用促進を図っていく。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。 鯖浦線の代替路線として利用者の定着を図っていく。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。 2/24全車両ICを導入し、IC利用キャンペーン等で利用促進を図った。 | A | 計画通り事業は適切に実施された。 | A 輸送量、収支率とも目標達成できたものの、輸送量は依然として低い水準にあることから更なる改善が必要。 【輸送量】 目標:6.3人 実績:9.8人 平均乗車密度:2.3人 運行回数:4.3回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:3.8%の改善 | 前年に引続きICカードの周知、利用促進を図っていく。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、南越線との一本化等路線の見直しを関係市町と検討していく。 |

| | | | | | | | |
|------|---|--|---|------------------|---|--|---|
| 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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 | <p>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、新幹線開業効果などにより輸送量では目標達成ができた。</p> <p>【輸送量】 目標: 36.4人 実績: 40.6人 平均乗車密度: 2.9人 運行回数: 14.0回</p> <p>【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 0.6%の改善</p> | <p>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る。</p> <p>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。さらに、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る。</p> |
| 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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 | <p>新幹線開業効果などにより、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。</p> <p>【輸送量】 目標: 8.8人 実績: 16.0人 平均乗車密度: 2.0人 運行回数: 8.0回</p> <p>【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 14.7%の改善</p> | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |

| | | | | | | | |
|------|--|--|---|------------------|---|--|---|
| 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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 | 新幹線開業効果などにより、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標:17.5人 実績:24.5人 平均乗車密度:4.9人 運行回数:5.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:16.2%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などを積極的に進め、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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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、新幹線開業効果などにより輸送量では目標達成ができた。 【輸送量】 目標:37.4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:0.9%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る。 |
| 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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、新幹線開業効果などにより輸送量では目標達成ができた。 【輸送量】 目標:18.0人 実績:18.8人 平均乗車密度:4.7人 運行回数:4.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:4.8%悪化 | 運転士不足による緊急対策として、当該路線を廃止し、大和田大学病院線およびえちぜん鉄道にて代替を図る。 |
| 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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 | 新幹線開業効果などにより、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標:38.5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:5.4%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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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 | <p>新幹線開業効果などにより、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。</p> <p>【輸送量】 目標: 80.1人 実績: 104.4人 平均乗車密度: 4.3人 運行回数: 24.3回</p> <p>【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 7.6%改善</p> | <p>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において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。</p> <p>また、大学病院への利用者も多いため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。</p> |
| 京福バス 大野観光自動車 | 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃半額キャンペーンを実施し、利用拡大に努めた。 | B | 運転士不足により、R6.4に当初計画を見直した。見直し後も事業は適切に実施された。 | A | <p>新幹線開業効果などにより、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。</p> <p>【輸送量】 目標: 15.3人 実績: 19.4人 平均乗車密度: 2.7人 運行回数: 7.2回</p> <p>【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 4.1%改善</p> | <p>朝一便の経路を変更し、大野高校の生徒の通学利便性の向上を図る。</p> <p>高校生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。</p> <p>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)の周知を継続し、高齢者の利用促進に努める。</p> <p>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。</p> |
| 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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 | <p>収入が伸び悩み輸送量は目標達成ができなかったことに加えて、燃料高騰の影響により、収支率でも目標達成ができなかった。</p> <p>【輸送量】 目標: 36.3人 実績: 34.1人 平均乗車密度: 3.1人 運行回数: 11.0回</p> <p>【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 4.7%悪化</p> | <p>経路変更を行い、福井駅の速達性を図る。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |

| | | | | | | | |
|------|---|--|---|------------------|---|--|--|
| 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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 | 新幹線開業効果などにより、輸送量・収支率ともに目標達成ができた。 【輸送量】 目標: 50.1人 実績: 57.0人 平均乗車密度: 2.5人 運行回数: 22.8回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 2.4%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ことにより利用促進を図る。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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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、新幹線開業効果などにより輸送量では目標達成ができた。 【輸送量】 目標: 12.6人 実績: 14.7人 平均乗車密度: 4.9人 運行回数: 3.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 4.8%悪化 | 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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 | 収入が伸び悩み、輸送量は目標達成ができなかったことに加えて、燃料高騰の影響により、収支率でも目標達成ができなかった。 【輸送量】 目標: 102.5人 実績: 80.4人 平均乗車密度: 4.0人 運行回数: 20.1回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 15.9%悪化 | 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。 |
| 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) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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、新幹線開業効果などにより輸送量では目標達成ができた。 【輸送量】 目標: 19.0人 実績: 21.0人 平均乗車密度: 4.2人 運行回数: 5.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 2.4%悪化 | 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。 |

| | | | | | | |
|----------|---|---|---|------------------|---|---|
| 京福バス | 三国丸岡線 三国駅～霞の郷 (車両減価償却費等補助対象路線) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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。 | 収入が伸び悩み、輸送量は目標達成ができなかったことに加えて、燃料高騰の影響により、収支率でも目標達成ができなかった。 【輸送量】 目標:26.4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:- | 沿線の坂井高校および丸岡高校と調整しながら運行時間を決めるなど利便性の向上に取り組む。 |
| 京福バス | 春江丸岡線 大石コミュニティセンター～霞の郷 (車両減価償却費等補助対象路線) | 交通系ICカード「ICOCA」、モバイルチケットおよび京福バスナビを導入し、利便性の向上に努めた。また、運賃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。 | 収入が伸び悩み、輸送量は目標達成ができなかったことに加えて、燃料高騰の影響により、収支率でも目標達成ができなかった。 【輸送量】 目標:16.0人 実績:4.8人 平均乗車密度:0.6人 運行回数:8.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:- | 沿線の丸岡高校と調整しながら運行時間を決めるなど利便性の向上に取り組む。 |
| 大和交通株式会社 | 名田庄線 名田庄流星館～小浜二中 | 自宅から名田庄線の停留所まで、名田庄地区のデマンドバスを利用促進を図り乗客の利便性が向上した。 小浜市およびおおい町の通学定期の補助を継続するとともに、生徒のバス営業所の職場見学等により乗車マナー向上およびバス利用の意識醸成を図ることができた。 免許返納による各自治体のバス利用券、運賃無料等のPR活動を行い利用促進を図った。 | A | 計画通り事業は適切に実施された。 | 路線バスの収入減少、およびバス乗務員雇用による人件費増加により収支率が悪化した。 【輸送量】 目標:19.0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:4.1%悪化 | 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更なる利用促進に繋げる。 小浜市・おおい町の通学定期補助継続するとともに、生徒の職場見学等により乗車マナー教育を行い、バス利用の意識醸成、利用増加に繋げる。 免許返納による各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多数計画及び実施して、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 | <p>新型コロナウイルスの影響が少なかった昨年から、輸送量は目標を達成できたものの、今年度も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。</p> <p>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</p> <p>収支率 目標:1.0%以上の改善 実績:2.4%の悪化</p> | <p>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。</p> <p>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(青郷)を拠点とした赤ふんバスとの乗り換えなどを検討する。</p> <p>子供を対象としたイベントを多数計画、実施(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新たな利用者の取り込みについて引続き検討する。</p> |
| 西日本JRバス | 若江線 近江今津～小浜 | 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 | <p>引き続き新型コロナウイルス感染拡大の影響はあったが、利用促進策等により目標を達成することができた。</p> <p>【輸送量】 目標:31.0人 実績:44.5人 平均乗車密度:4.5人 運行回数:9.9回</p> <p>【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:4.1%の悪化</p> | <p>小浜サイクリングルートと滋賀県ビワイチと連携し、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、ゴコイチバスやJRと組み合わせた周遊観光を積極的にPR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」「鯖街道トリアスロン」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。</p> <p>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。</p> |

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12月 日

| | |
|-----------------------------|--|
| 協議会名: | 嶺北地域公共交通活性化協議会バス専門部会、嶺南地域公共交通活性化協議会バス専門部会 |
| 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> |