

令和6年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

勝山市生活交通地域協議会 (勝山市)

平成23年 6月27日 設置

令和 4年 3月 3日 勝山市地域公共交通計画策定
(計画期間：令和4年4月～令和8年3月)

評価対象の地域公共交通確保維持事業

- ・地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金

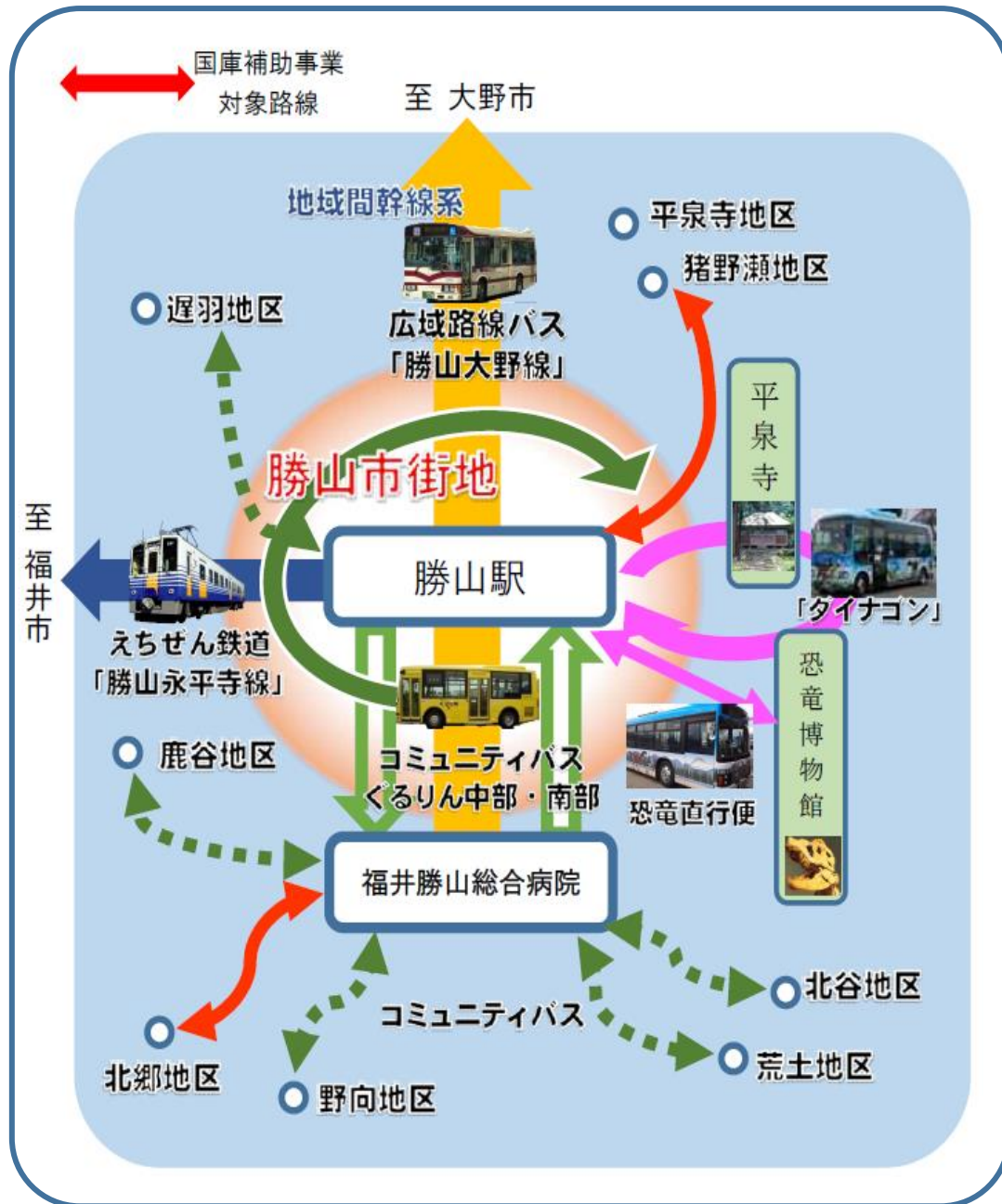
1. 【Plan】 協議会等が目指す地域公共交通の姿

【勝山市の概要】

- ・人口：21,307人（県内17市町中9位）
- ・世帯数：7,927世帯（県内17市町中9位）
- ・高齢化率：39.3%（県内17市町中3位）
- ・面積：253.88km²（県内17市町中4位）
- ・鉄道：えちぜん鉄道勝山永平寺線
- ・広域路線：京福バス勝山大野線
- ・フィーダー：コミュニティバス（10路線）
内 国庫補助対象路線（2路線）
北郷予約便、平泉寺・猪野瀬予約便
- ・観光路線：恐竜博物館直通便、
（2路線）市内観光バス「ダイナゴン」

【計画の基本方針】

- ① えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画
（えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画）
- ② 勝山市地域公共交通計画
 - ・基本方針
 - ① クルマに過度に依存した交通状況から脱却し公共交通の利用拡大
（移動の利便性が高く、クルマに頼り過ぎなくても暮らしやすい、周遊性の高い魅力ある広域観光のまちづくり）
 - ② 誰もが利用しやすい、利用したくなる公共交通ネットワークづくり
（定量的な目標はCheckに記載）
 - ・期間
 - ① 平成23年度から令和3年度
（令和4年度から令和8年度）
 - ② 令和4年度から令和8年度



2.【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

交通計画に基づき、バスは市全域でのフルデマンド運行を

■背景

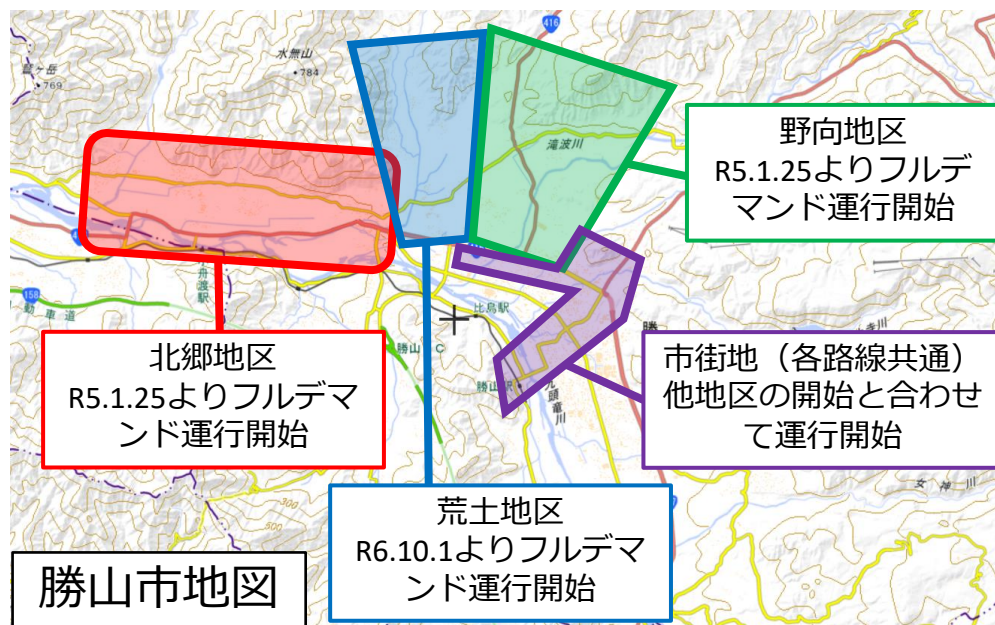
- ・「誰もが利用しやすい、利用したくなる公共交通ネットワーク」という交通計画の基本方針
- ・計画策定時に実施したアンケートから運行本数について不満を感じている方が多くいること



通勤通学といった定時での利用者の少ない日中は、**勝山市全域のコミュニティバスをフルデマンドによる運行へと再編し**、利用者のニーズに合ったバス運行を目指す。

市全域フルデマンド化に向けて、段階的なフルデマンド運行の実施

市全域でのフルデマンド交通化への一歩として、市内路線バスの一部路線（北郷地区及び野向地区、令和5年1月25日開始）で日中のフルデマンド運行を開始。この先行地区の利用者の反応等を通して、利便性向上や効率化を検証・評価し段階的に市全域のフルデマンド化を図る。



■結果

- ・両地区の路線で利用者数が増加

バス路線名	令和4年利用者数	令和5年利用者数
北郷予約便	7,218人	7,520人
荒土・野向予約便	2,394人	3,362人

- ・利用者アンケートでも「今後も利用したい」という声が85%を超えており、満足度は高い。



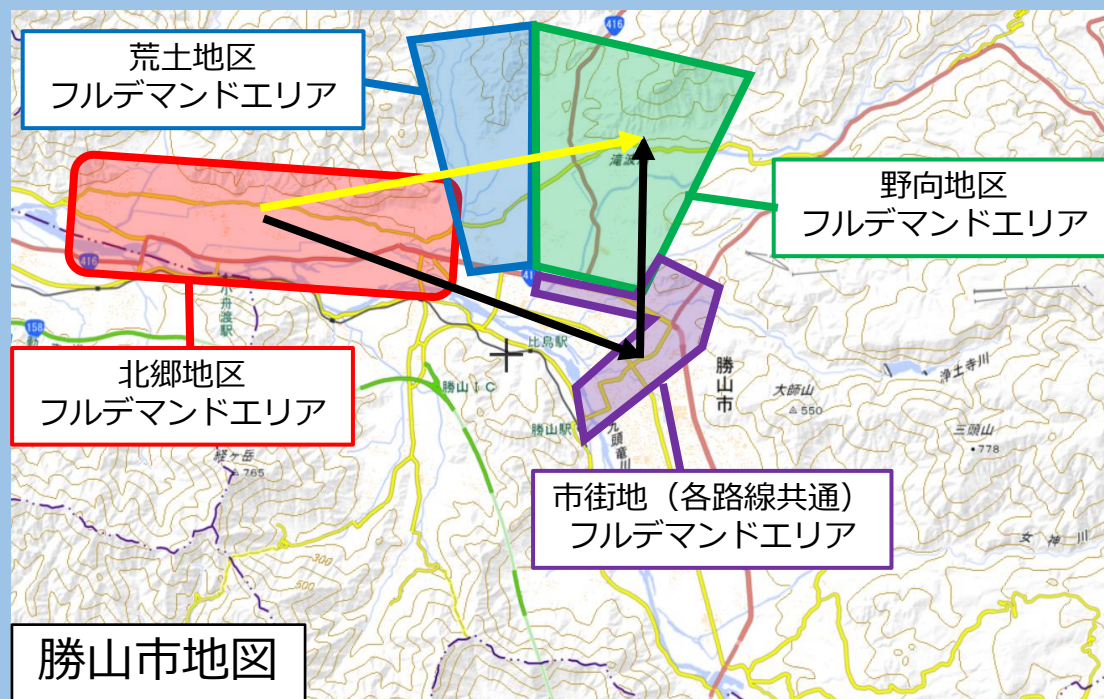
R6.10.1より新たな地区（荒土地区）でフルデマンド運行開始。

フルデマンドバスの新規地区での運行開始に伴い、 広域フルデマンドバス運行エリアを形成

■ 事業概要とその効果

勝山市では令和6年10月1日より新たに荒土地区でフルデマンドバスの運行を開始したことに伴い、先行してフルデマンド運行を開始していたエリア（北郷地区、野向地区、市街地（各路線で共通））と合わせて一つのフルデマンド運行エリアとし、エリア内のバス停であれば自由に移動できる広域フルデマンドバスエリアを形成。

これまで、あくまで各路線ごとのフルデマンド運行（北郷の路線であれば勝山駅～北郷地区の範囲でデマンド運行）であったが、今後は**異なる地区のバス停に直接移動することが可能**になり、より利便性の高いバス運行ができるようになる。



異なる地区への移動イメージ

→ : 従来の移動

各路線で共通のエリアとなる市街地エリアのバス停まで一旦移動し、その後目的地へのバスに乗り換える必要があった。

→ : 広域エリア形成後の移動
路線ごとのバス停指定が無い
ため、直接目的地となるバス停に向
かうことができる。

3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

勝山市地域公共交通計画の定量的な目標及び効果（R6.4～R7.3）

計画目標・評価指標・目標値		達成状況					考察
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	
1 市民の日常生活を支える利用しやすい公共交通の実現	えちぜん鉄道市内5駅の利用者数 180,000人	144,741人	173,013人	123,867人 ※R6.9時点			目標値には届かなかったが、コロナ禍前のR1年度は176,140人であり、ほぼ同水準まで戻ってきている。
	コミュニティバスの利用者数 80,000人	54,662人	64,835人	40,081人 ※R6.9時点			目標値には届かなかったが、コロナ禍前のR1年度は69,795人であり、ほぼ同水準まで戻ってきている。
2 まちづくりや観光と連携した勝山の活力・魅力を高める公共交通の実現	公共交通カバー率 97.3%以上	97.3%	98.0%	98.2% ※R6.11時点			新規地区でのフルデマンドバス運行に伴いバス停を新設したことにより微増。目標は達成。今後も現況維持を目指す。
	転出者数 500人以下	513人	528人	258人 ※R6.10時点			転出者数は令和2年度以降ほぼ横ばい。
3 多様な主体がともに考え、次世代へつないでいく持続可能な公共交通の実現	コミュニティバスの収支率 10.0%	5.52%	5.42%	5.67% ※R6.9時点			目標値には未達成。高齢化により無料でバスを利用される方の割合が増えている（障がいや免許の自主返納）他、燃料費や原材料費が高騰している。
	公共交通への公的資金投入額 14,000円/世帯以下	18,217円 ※決算/世帯の額	20,551円 ※決算/世帯の額	18,851円 ※予算/世帯の見込額			燃料費等が急激に高騰しており、公共交通への補助も高額になっている他、駅周辺施設の整備工事費もあり令和5年は高額になっている。

3.【Check】計画の目標の達成状況とその理由についての考察

■ 地域公共交通計画確保維持改善事業の定量的な目標及び効果（R5.10-R6.9）★は国庫補助事業

年間利用者数	目標値	実績値	目標との比較	評価	前年度
★北郷予約便	4,360人	4,399人	+39人	○	4,752人
★平泉寺・猪野瀬予約便	6,210人	4,549人	-1,661人	△	3,666人

■ 勝山市の公共交通網全体の定量的な状況（R5.10-R6.9）

利用人数（人）	R5.10-R6.9	R4.10-R5.9	R3.10-R4.9	R6-R5比較
えちぜん鉄道勝山永平寺線	1,460,148	1,276,389	1,186,791	183,759
京福バス勝山大野線	38,642	50,942	46,411	-12,300
コミュニティバス10路線	75,253	57,331	52,998	17,922
恐竜博物館直通便	106,116	31,883	40,407	74,233
市内観光バス	3,505	1,851	1,622	1,654

■ 状況考察

・コロナ以前（H30.10～R1.9）はえちぜん鉄道が約140万人、コミュバスが約7万7千人、博物館直通便が約6万1千人となっており、これらの交通網は完全にコロナ禍以前に戻っていると判断できる。特に北陸新幹線の福井開業の影響もあいまって、恐竜博物館直通便は大きく利用者を伸ばしているが、えちぜん鉄道に関しては新幹線の開業がそこまで大きな効果がなく、コロナ前の水準を大きく超えることはなかった。地域幹線である勝山大野線については、令和6年4月より運転士不足等から減便となったことから利用人数が大きく減少している。

・国庫補助対象の2路線については、フルデマンド運行となった北郷予約便は目標値を上回ることができたが、平泉寺線は観光や福祉施設への利用客が回復しきっておらず、前年度よりは大きく増加しているものの、コロナ以前の水準から算出された目標値からは下回った。

勝山市地域公共交通計画

目標（評価指標）	現在の到達点	今後の方針
1 市民の日常生活を支える利用しやすい公共交通の実現	利用者数は現時点で目標値に達していないが増加傾向にある。新しい地区でコミュニティバスのフルデマンド運行を開始した。	市内3中学校の統廃合に伴い、スクールバスの運行とバス交通体系の大幅な改正を予定。朝夕はスクールバス運行、日中はフルデマンドでの運行といった利便性の高い交通体系を目指す。
2 まちづくりや観光と連携した勝山の活力・魅力を高める公共交通の実現	新しい地区でフルデマンド運行を令和6年10月1日から開始することに伴い該当地区でのバス停を新設。転出者数は令和2年度以降ほぼ横ばいとなっている。	スクールバス運行と市内全域でのフルデマンド運行による公共交通の利便性向上、観光・宿泊施設等と公共交通の連携を図る。
3 多様な主体がともに考え、次世代へつないでいく持続可能な公共交通の実現	原材料費や燃料費等の高騰により収支率は悪化、公的資金投入額は増額となっている。	利便性の高い交通体系を構築し、利用促進や効率的な運行携帯の検討により、財政負担の軽減を図る。

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回	<p>日中時間帯のフルデマンド運行については、定時定路線型とは使い勝手が異なるため、その利用状況、従来からの利用者の移行状況、地域の声などを把握・分析・検証し、今後の検討や取組に活用されることを期待します。</p>	<p>R5.1.25よりフルデマンド運行を実施した路線の地区を対象にアンケートの実施し、高い満足度を得ていることから、新しい地区でフルデマンド運行を開始し、フルデマンド運行エリアを増やした。</p>	<p>市内3中学校の統廃合によるスクールバス運行、それに伴う交通体系の改正に合わせて市内全地区での日中のフルデマンド運行を目指す。フルデマンド運行路線の増加に伴いスムーズな予約・運行ができるようにシステムの導入を検討する。</p>
	<p>引き続き、市内を運行する地域間幹線系統のうち、輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町・関係事業者と共有するとともに、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け、県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。</p>	<p>地域幹線系統である京福バスの勝山・大野線について、運転士不足等の理由により減便・もしくは廃線が検討されていたが、幹線系統存続のため事業者・県・関係市等と協議を行い、減便したうえでの地元事業者へ運行委託を行うことにより運行を継続することが決定し、廃線を避けることができた。</p>	<p>福井県では運転士不足等により、令和6年度に幹線系統となるバス路線において大規模な減便や廃線を実施している。今後更なる減便や廃線も考えられるため、県・関係市町・事業者等と協議を行い、バス事業者に対する適切な支援を検討する。</p>

前々回の評価等は次ページ

年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前々回	<p>地域公共交通計画について、計画実施初年度であるものの、目標値と実績値の乖離が大きいため現状に合った見直し、協議会における評価の進め方、スケジュールを整理の上での目標、実施内容、実施結果に関する評価・分析を定期的に行いより良い公共交通ネットワークの再構築を目指すこと。</p>	<p>より良い公共交通ネットワーク構築を目指し、市内路線バスの内2路線で日中のフルデマンド運行を実施。また、フルデマンド運行への移行に伴い、新しくバス停を増設した。フルデマンド実施路線の地区を対象にアンケートの実施。</p>	<p>フルデマンド実施路線を段階的に増やし、市内全地区での日中のフルデマンド運行を目指す。フルデマンド運行路線の増加に伴いスムーズな予約・運行ができるようにシステムの導入を検討する。</p>
	<p>市内を運行する地域幹線系統のうち、輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町・関係事業者と共有するとともに、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け、県や関係者と連携して取組を実施されるように期待します。</p>	<p>高齢者運転免許自主返納事業と連携し市内バスの運賃を無料とする事業の推進のため、警察と連携し手続きを警察署での返納の際に一括して行えるよう改善した。 県と連携し、路線バスの燃料高騰支援を実施。</p>	<p>廃線が検討されている地域幹線系統存続のため、県、関係市町、事業者と連携し、新事業者の選定や業務の移管等を進めていく。</p>
	<p>北陸新幹線開業に向け、開業効果が確実に生かせるよう、受け入れ体制について、整備等が着実に進められること</p>	<p>二次交通の充実のため、勝山駅の駐車スペースを活用してカーシェアの実施を検討。</p>	<p>県や事業者と情報交換等の連携を密にし、ふくいMaaSによる電子企画切符の造成等を検討する。</p>

※前回：令和6年3月21日、前々回：令和5年2月17日

6.計画・評価の推進体制

■計画の進行管理

事業の推進や必要に応じた計画の見直しを行うため、計画の策定（Plan）、事業の実施（Do）、進行管理・評価の実施（Check）、評価結果を受けた見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルによる計画の進行管理を行います。

■勝山市の年間スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会			①						②			
		生活交通確保維持改善計画 事業の進捗報告等						自己評価の実施等				
主な行事等							新年度予算要求 ★			第三者評価委員会 ★		
実施すること	評価結果に基づいた 改善計画の検討 A				P	新事業・計画の検討等				C		評価結果 の共有等 A
	D 事業実施（継続事業の他、フルデマンドバス実施地域の増加等）											

【協議会の実施状況】

○令和6年度第1回 令和6年6月26日（水）
 主な議題：令和5年度実績報告
 令和7年度確保維持改善計画

○令和6年度第2回 令和6年8月14日（火）～26日（月）
 主な議題：勝山・大野線の経路変更等について
 ※書面決議

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 年 月 日

協議会名: 勝山市生活交通地域協議会

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持事業 地域内フィーダー系統

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 【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
勝山交通(株)	北郷予約便 勝山駅前～福井勝山総合病院～坂東島	・日中時間帯のフルデマンド運行については、定時定路線型とは使い勝手が異なるため、その利用状況、従来からの利用者の移行状況、地域の声などを把握・分析・検証し、今後の検討や取組に活用されることを期待します。 →R5.1.25よりフルデマンド運行を実施した路線の地区を対象にアンケートの実施し、高い満足度を得ていることから、新しい地区でフルデマンド運行を開始し、フルデマンド運行エリアを増やした。	B 計画どおり事業は適切に実施できている。	A 輸送量:利用者数は4,399人となり、目標値である4,350人を超えていることができたが、昨年度よりは353人減少した。	目標値は達成したが、未だ以前の水準には達していないため、利用しやすい公共交通を目指した取組を実施する。地域公共交通計画策定の際に実施したアンケートでは運行便数に不満を感じている割合が半数を越えていたことから、通勤通学利用の多い朝夕の便を除き、日中の時間帯のデマンド化を実施した。
大福交通(有)	平泉寺・猪野瀬予約便 勝山駅前～猪野瀬地区～平泉寺地区～小矢谷	・引き続き、市内を運行する地域間幹線系統のうち、輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町・関係事業者と共有するとともに、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け、県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。 →地域幹線系統である京福バスの勝山・大野線について、運転士不足等の理由により減便・もしくは廃線が検討されていたが、幹線系統存続のため事業者・県・関係市等と協議を行い、減便したうえでの地元事業者へ運行委託を行うことにより運行を継続することが決定し、廃線を避けることができた。	B 計画どおり事業は適切に実施できている。	B 輸送量:利用者数は4,549人となり、目標値である6,210人を大きく下回ったが、昨年度より883人増加した。	利用者については回復傾向が見られるが、以前の水準にまでは回復していない。地域公共交通計画策定の際に実施したアンケートでは運行便数に不満を感じている割合が半数を越えていたことから、通勤通学利用の多い朝夕の便を除き、日中の時間帯のデマンド化を検討する。

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 年 月 日

協議会名:	勝山市生活交通地域協議会
-------	--------------

評価対象事業名:	地域交通確保維持事業 地域内フィーダー系統
----------	-----------------------

地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>令和4年3月に策定した勝山市地域公共交通計画では、基本方針として「誰もが利用しやすい、利用したくなる公共交通ネットワークづくり」を掲げており、公共交通を利用したい人が利用したい時に気軽に安心して利用できるように、また、クルマに頼らなくても暮らしやすい、快適に移動できる公共交通ネットワークを目指すとしている。</p> <p>そのため、各地区および利用者のニーズを把握し、高齢者等、車を運転できない交通弱者が利用しやすいバス体系の整備を図る。また、えちぜん鉄道や路線バス、コミュニティバスなどの利用を促進し、地域の実情に応じたきめ細かな生活交通環境の整備を図る</p> <p>えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画においては、車に頼り過ぎなくても暮らしやすいまちづくりや、周遊性の高い魅力ある広域観光のまちづくりを目指すため、えちぜん鉄道と路線バスや地域密着型のコミュニティバス等が連携し、公共交通網をネットワーク化する。</p>
-----------------------------	--