

令和7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

福井県地域公共交通活性化協議会 バス専門部会

(R7.4.1 福井県嶺北地域公共交通活性化協議会および福井県嶺南地域公共交通活性化協議会を統合)

【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9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4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 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

○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

ハピラインふくいと並行する形で、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

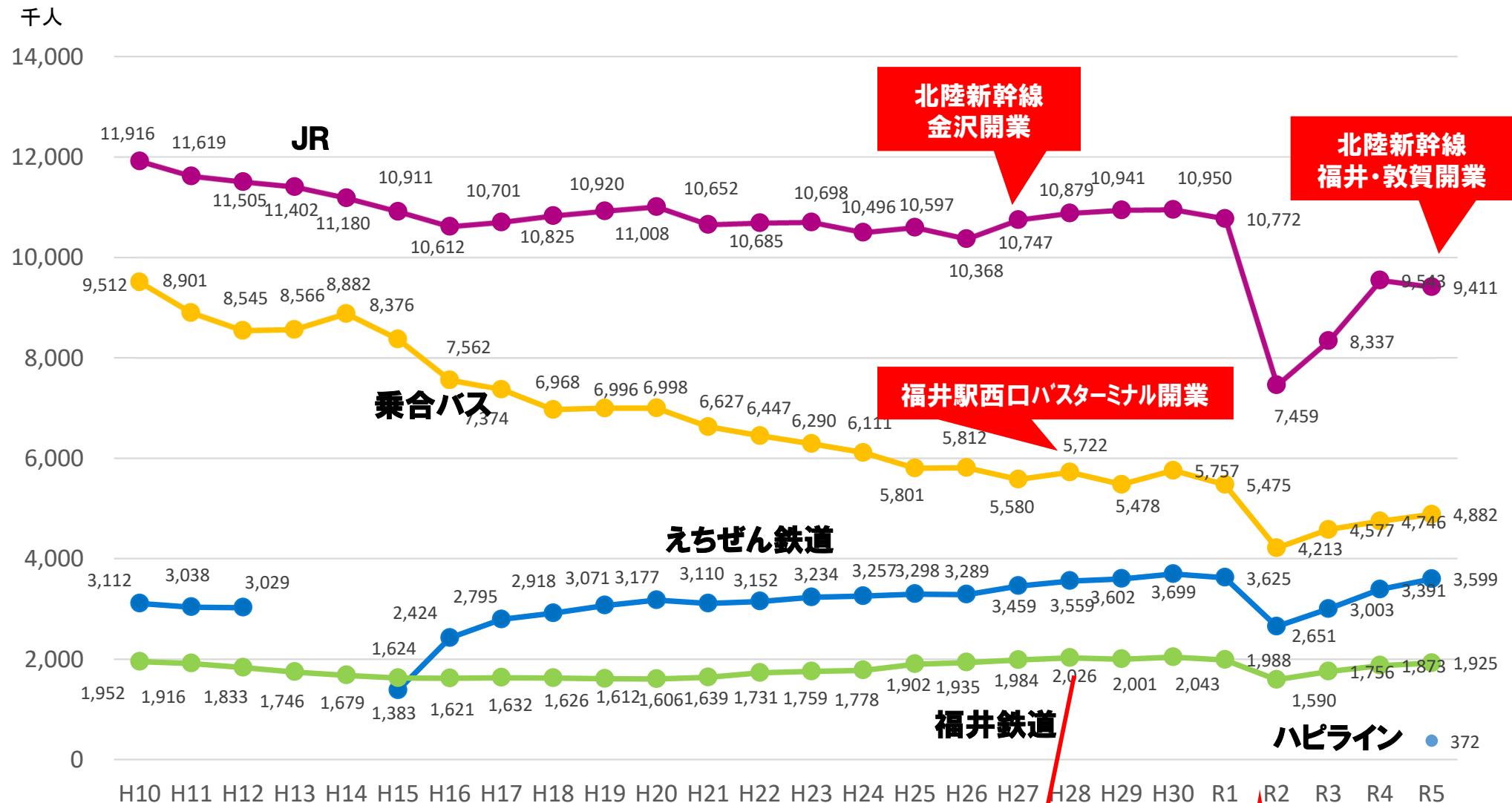
福井鉄道

○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



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

ハピライン、えちぜん鉄道、福井鉄道、乗合バス 「数字でみる中部の運輸（中部運輸局）」

【令和7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き、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。
- ・深刻な運転士不足も重なり、令和6年度に続き、令和7年4月にも路線バスの廃止・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・セーブ運動を引き続き進めていく上でも、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】

- ・23系統

福井鉄道6系統、京福バス12系統、大野観光自動車2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5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、新型コロナウィ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 7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 11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 5系統→C評価

【地域公共交通活性化協議会の実施状況】

福井県地域公共交通活性化協議会 嶺北部会

- ・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
- ・特定路線を対象としたバス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。
策定の区域	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

福井県地域公共交通活性化協議会 嶺南部会

- 令和7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7年4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
- 特定路線を対象としたバス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

嶺南地域公共交通計画の概要

策定の目的

持続可能な交通ネットワークの構築や、新幹線効果の嶺南地域全体への波及に向け、嶺南地域の公共交通計画を改定し、JR小浜線を軸にバスやタクシーなどを含めた利便性の高い公共交通の実現を図る。

- 基本目標
- 将来にわたって地域の移動手段として持続可能な公共交通ネットワークの構築
 - 新幹線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実現

- 根拠法令
計画期間
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条
令和7年度～令和10年度

次期計画に向けた課題の整理

- 小浜線を軸とした利便性の高い地域交通の実現
- 公共交通を支える人材の確保等による、将来にわたる地域の移動手段の維持・確保
- 新幹線効果を嶺南全域に波及させるため、観光周遊手段の確保・情報発信の強化
- まちづくりと公共交通施策との連携
- 車中心のライフスタイルを見直し、地域住民や観光客の公共交通の利用促進

施策の方向性

日常の移動手段としての公共交通の利便性向上

⇒ 事業1・2・3

観光周遊に利用できる公共交通の確保

⇒ 事業3・4

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

⇒ 事業5・6

主な施策の概要

事業1 公共交通の利便性向上

- 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定
 - アンケート調査や実証運行によるニーズの把握を行い、増便や利便性の高いダイヤを実現
 - 新幹線やハピラインふくい線等、他の路線と接続が良いダイヤの設定に向けて検討・調整
- 敦賀～東舞鶴間の時間短縮の方策について調査・研究
- 列車運休時の速やかな情報提供、代替交通の確保対策等の調査・研究
- 駅機能の維持
 - 定期券購入の手続き簡略化やチケットレス化・キャッシュレス化の推進
 - 防犯対策など、駅の管理体制の整備
- 敦賀駅の乗換案内の充実・利便性の向上
 - 敦賀駅コンコース内の誘導サイン充実、観光案内所等設置の検討・実施
- キャッシュレス化の推進
 - 小浜線やバスへの交通系ICカード導入など、キャッシュレス化の推進
- 小浜線の運行に応じたバスのダイヤ調整
- タクシー稼働率の向上
 - タクシー配車アプリの普及促進
- 新モビリティサービスの導入など交通DXの推進
 - 新技術による公共交通サービスの実証・導入、自動運転等技術の導入検討
- ノンステップ型バス車両の導入ユニバーサルデザイン化の推進
- EV車両や水素車両など、次世代型車両の導入など交通GXの推進



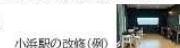
事業4 観光周遊手段の提供

- 観光スポットを周遊する広域バスや観光タクシーの運行
- 嶺南地域への誘客に資する観光列車・イベント列車の運行
 - 観光列車「はなかり」や、魅力的なイベント列車の運行企画・実施
- サイクリングトレインやサイクリルバス等の導入
 - 小浜線を活用したサイクリングトレインやサイクリルバスの運行企画・検討
- 地域の魅力を発信するラッピングバス車両など、特徴あるバス車両の運行
- 駅を起点とした周遊の促進
 - JR西日本の観光型MaaS「tabiwa」連携し、周遊型商品の企画・販売
- 観光タクシーの運行や主要駅へのシェアEVの配置等、多様な移動手段の提供
- 自転車による周遊の促進
 - 自転車の駅の整備や各市町の交通結節点に配置するシェアサイクル等の充実



事業5 まちづくりと連携した施策の展開

- 駅周辺への都市機能集約や道路空間の再編等と連携した地域公共交通の充実
- 駅待合室の改修やバリアフリー化など、駅の利便性向上



事業6 公共交通利用を促進する意識の醸成

- モビリティ・マネジメントの推進
 - 地域住民を対象に、公共交通に親しむイベントや外出支援等を実施
 - 児童・生徒を対象に、公共交通カードゲーム、無料乗車体験等を実施
 - 事業所を対象に、通勤や出張時における公共交通利用の呼びかけ
- 駅やバス停の環境美化活動など、住民の主体的な活動の推進
- 公共交通グッズの製作・配布など、住民のマイレール、マイバス意識の醸成
- 沿線自治体による運賃助成や、イベント時の小浜線活用を促す取組みの実施



事業2 公共交通の維持・確保

- 計画的な保守工事や監視装置等の充実など、小浜線の安全・安定運行の確保
- 路線バス運行費やバス車両の更新等に対する支援
 - 事業者に対する、国、県、市町が協調した運行費支援やバス車両の更新等に対する支援
- 市町内路線バスやコミュニティバス等の持続的な運行
- コミバス等の隣接市町への延伸など、市町を跨ぐ移動手段の充実
- 公共交通不便地域における移動手段の確保
 - 地域の実情に合わせたデマンド交通や公共交通シェアの導入等の実施
- 公共交通を支える人材の確保・育成
 - 会社説明会など採用活動の拡充、運転士の待遇改善支援、二種運転免許取得等への助成



事業3 公共交通サービス情報の充実

- 乗り継ぎ可能な公共交通の案内、多言語化など、案内情報の充実
- インターネットなどの経路検索システムへのバス情報の掲載
- 特設サイトやSNS、旅雑誌等を活用した情報発信
 - スタンプブックなどのコンテンツ作成、特設サイトやSNS等を活用した情報発信



主な評価指標と目標値

指標	現況値（R5年度）	目標値（R10年度）
年間利用者数（JR小浜線）	1,321千人	1,500千人
年間利用者数（路線バス・コミьюニティバス等）	770千人	824千人

前回の事業評価結果

評価点

- ・令和6年5月にバス専門部会が設置されたことを確認しました。
- ・運転者不足を背景とした人材確保に関する取組として、バス協会等と連携したバス運転体験会・合同説明会の開催による業界のPR、大型二種免許の取得に必要な経費の全額負担、県職員が兼業により路線バスの運転者として運転業務を支援していることなど、幅広い取組を実施されたことを評価します。
- ・バス事業者からの路線バスの減便・廃止意向に際し、国・沿線市町・交通事業者と協議・調整し、利用者への影響を鑑み、代替交通への転換や運行ダイヤの調整等通勤・通学利用者の利便性を維持されたことを確認しました。
- ・交通系ICカードの普及を目的とした、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実施されたことを確認しました。
- ・北陸新幹線利用者の二次交通の充実のため、定額タクシーやシャトルバスの運行等移動手段の確保に取り組まれていることを確認しました。

今後の期待点

- ・人材確保に関する取組については、国、市町、事業者、業界団体等関係部署と連携し、積極的な取組や支援を進められることを期待します。
- ・路線バスの減便・廃止が進められる中、今後も状況を注視し、運行事業者等と連携した取組、沿線自治体等と連携した行政の支援等、利用促進・系統維持、復便等に資する積極的な取組が実施されることを期待します。
- ・交通系ICカードの導入効果を発現するため、ICカードデータの分析を定期的に実施し、路線の見直しや改善に資する効果的な取組を進められることを期待します。
- ・北陸新幹線開業による持続的な効果を発揮するため、二次交通の充実に関して引き続き関係者と連携した取組を推進されることを期待します。

前回の事業評価結果の反映状況

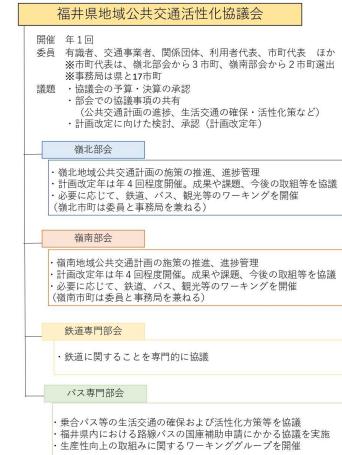
①北陸新幹線開業効果の波及に向けた地域公共交通計画の策定および協議会の統合

- ・福井県嶺南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、**計画策定に向けて協議**
- ・令和7年3月に嶺南地域公共交通計画を策定(嶺南地域公共交通網形成計画の改定)
- ・全県的な公共交通ネットワークについて議論するため、福井県嶺北地域公共交通活性化協議会と福井県嶺南地域公共交通活性化協議会を統合し、**福井県地域公共交通活性化協議会を発足**(令和7年4月)
- ・新たな協議会において、地域の状況に応じた議論ができるよう、**嶺北部会、嶺南部会を設置**するとともに、交通モードごとに議論を深めるため、**バス専門部会に加え、鉄道専門部会を新たに設置**
- ・協議事項として、公共交通の人材確保や利便性向上、新たなモビリティの導入など、嶺北・嶺南を問わず、各地域の成功・先進事例を交えて議論



協議会

組織図



組織図

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

地域の実情や交通モード等に則した部会から構成される協議会を発足。人材確保や利便性向上等、地域や交通モードの状況に応じた議論を深めるとともに、成功・先進事例等の議論は地域等を問わず広く共有を行う。

前回の事業評価結果の反映状況

②公共交通手段の維持・確保に関する取組み

- ・地域間幹線系統における国庫協調補助に加え、輸送量要件を満たさない広域路線に対する運行支援や、市町内路線の運行に対する支援を継続
- ・令和7年度から新たに、地域間を結ぶ広域路線バスについて、**県制度の一時的な要件緩和**を行い、利用者の減少に伴う**補助金の減額措置(密度カット)を廃止**
併せて、**市町に対して事業者のブロック単価超過分の経費を補助するよう要請し、最終的に路線バス事業による赤字欠損が生じないよう、県・市町が連携して対応**
- ・令和7年度から新たに、交通事業者の経営安定に向け、**路線バスの運行実績に応じた運行奨励金を支給**
- ・人材確保に係る県支援制度を拡充した効果もあり、事業者における**運転士の採用数が増加傾向に転じたこと**から、令和6年度に実施した減便路線の復便に向けた協議を行い、以下の路線について**復便を実現**
 - 京福バス 令和7年4月から通勤・通学・通院等利用の多い路線について**復便**(4路線、平日11便)
 - 福井鉄道 令和7年12月から沿線高校の意向を踏まえて**復便**(1路線、平日2便)
- ・廃止・減便となった路線について、**既存路線の経路見直しや鉄道ダイヤ接続による代替交通手段の確保**を図るとともに、自家用有償旅客運送やデマンドタクシー等による**適切なモビリティへの転換を実施**
- ・**管理の受委託の活用**による路線の維持を図るとともに、コミバス事業者の将来的な路線バス事業への参入を後押し
- ・**貸切バス事業者も含めて地域の公共交通を確保する体制について検討を開始**

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

運転士の採用状況を踏まえながら、利用者が多い路線の復便について調整を行った。今後も、運転士が確保できた際には減便前や現在の利用状況、乗客からの意見を踏まえた復便を実施するよう調整を行う。

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(実施期間:7/1~8/31)

福井県内外のバス停44箇所を対象にバスを使ったスタンプラリーを開催(スタンプ獲得数 延べ約3,000個)

- ・路線バス利用者へのバスカード配布

県内路線バス事業者と連携して**バスカードを作成**し、バス利用者に配布(配布枚数 延べ約4,000枚)

- ・路線バスでの来場者への特典配布

路線バス沿線で開催されるイベントにおいて、バス来場者に対して来場特典を配付(支援イベント数 8件)

プロバスケットボールクラブ「福井ブローウインズ」のホームゲームにおいて、バス来場者に特典を配布とともに、
「ふくいMaaS」を活用したデジタル企画切符の販売を実施

- ・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、**自治体や民間企業に交通系ICカードを貸与**し、出張時の公共交通利用を促進(R7.9月~、貸与件数 7市町、10団体)

- ・**交通系ICカードの使い方を説明する動画**を作成し、商業施設やイベント会場で放映、動画サイトで公開(R7.3月~)

- ・路線バスおよび地域鉄道事業者において、**「ICOCA Web定期券サービス」**を導入(R7.10月~)



交通系ICカード説明動画



公共交通利用者に対する
限定トレカ・ステッカーの配布



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

- ・県内のイベントにおいてバスの乗り方教室を開催(R7.8月)
- ・公共交通機関の大切さを知ってもらうため、**バスをテーマとした心あたたまる「幸福」エピソード動画を作成**
県職員がエキストラとして撮影に協力し、完成した動画は商業施設やイベント会場で放映するとともに動画サイトで公開(R7.3月～)
- ・イベントや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「のつてこふくい」を活用した出前講座を実施(R7実施 2回)



バスの乗り方教室



エピソード動画



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

昨年度に引き続き開催した路線バスデジタルスタンプラリーは昨年度から参加者が昨年度の約1.87倍となった。
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 ※実績はR7.12月時点

・路線の維持・復便につなげるため、運転士確保に対する支援を強化

(R6年度から継続実施)

・バス協会等と連携してバス運転体験会・合同説明会を県内各地で開催(R7実績:9回)

・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1名は大型二種免許取得中)、
市職員1名)

・事業者の採用活動経費を支援

・路線バス運転士への就職希望者に対し、**大型二種免許の取得に必要な経費を全額支援**(R7実績:8名)

・新たにバス運転士となった方への**就職奨励金支給**(30万円、高卒新卒者は40万円 R7実績:18名)

・運転士紹介会社を活用した採用活動を支援(R7実績2名)

・運転士の負担軽減につながる設備整備を支援

手作業による洗車作業が運転士の負担になっているという事業者からの声を受け、自動洗車機の導入を支援
導入前と比較し、**約50分の洗車時間短縮**につながった



県職員等による兼業バス運転士



運転士募集PR活動



自動洗車機導入

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

(R7年度から新規)

- ・市町と協力して、路線バス事業者が行う運転士等の待遇改善(給与増額)を支援
- ・女性が働きやすい職場環境整備に対して支援(R7実績:5事業者)
- ・特定技能制度を活用した外国人運転士の確保・育成に向けて、事業者や関係者との検討会開催や、事業者とともに既に受入済の県外事業者への視察などを実施(令和8年度から受入開始予定)

バス運転士 年収30万円増



運転士等の待遇改善



外国人材受入に向けた検討会

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～11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。

外国人材については、引き続き、意見交換や検討会を実施し外国人材受入に向けた調査・検討を実施していく。

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
 - ・輸送量や収支率が低く、国庫補助要件の維持が危ぶまれる地域間幹線系統について、交通事業者と沿線市町を交えた生産性向上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
- 各路線の個別事情を踏まえた対応方針を確認**することを目的に、WG出席者は該当路線の関係者に限定し、路線の実情に応じた具体的な対応方針を確認

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7年度補正(6月)において136百万円の経営支援

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

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
- ・最適なモビリティへの転換や担い手確保、公共交通の利用促進など、地域の状況に応じた最適な交通体系の構築を支援
- ・生産性向上のため、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
(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)
- ・バス運転士の人材確保に向けた取組みについて、引き続き運転士の待遇改善を図るとともに、説明会等の開催を支援
- ・バス利用者のICOCA利用・普及に努めるとともに、路線の見直しや改善につなげるため乗降データを分析
- ・引き続き、民間事業者や市町と協力して路線バスの利用促進

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： 福井県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	<p>【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】</p>	<p>A ・ B ・ C 評 価</p> <p>【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つた場合には、理由等を分析の上記載】</p> <p>【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</p>
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)	R7年3月末の菅浜線廃止に伴い、菅浜線利用者を佐田バス停付近で連結しやすいダイヤを工夫し、要望の多い施設を通る速達性の高いルートに見直した。 また、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「キャンバス」の周知を継続して行った。	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>B</p> <p>輸送量は目標達成したもの、収支率は燃料費など諸物価高騰による輸送コストの上昇により達成できなかつた。 【輸送量】 目標: 9.5人 実績: 12.7人 平均乗車密度: 2.4人 運行回数: 5.3回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 0.7%の悪化</p> <p>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。</p>
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。 第二次越前町地域公共交通計画の策定にあわせ、路線バス、コミバス、デマンドタクシーの役割分担など、関係市町と連携して交通体系の見直しを検討している。	A	<p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p>A</p> <p>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: 23.3人 平均乗車密度: 4.4人 運行回数: 5.3回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 1.2%の改善</p> <p>引き続きICカードの周知、利用促進を図る。特に通学定期では、越前町内中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布するなど、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、丹南公共交通機関活性化協議会の「丹南広域公共交通機関運賃助成制度」の周知を行い、利用促進を図る。 また、引き続き、策定中の第二次越前町地域公共交通計画に基づき、基本方針である「皆で守り育てる公共交通ネットワークの形成」に基づき、路線バス、コミバス、デマンドタクシーの役割分担など、関係市町と連携して交通体系の見直しを進める。</p>

福井鉄道	南越線 シピィ～和紙の里 (車両減価償却費等補助対象路線)	<p>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、学校と連携した周知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。</p> <p>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。</p>	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、収支率は燃料費など諸物価高騰による輸送コストの上昇により達成できなかった。 【輸送量】 目標: 19.6人 実績: 19.8人 平均乗車密度: 2.8人 運行回数: 7.1回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 6.3%の悪化	<p>前年に引き続きICカードの周知、利用促進を図る。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、時刻表を配布するなど、公共交通での通学をPRし、利用促進を行う。また、武生東高校新入生に対して、IC定期の出張販売を実施する。</p> <p>また、高齢者向けの「はんわりバス」の周知や、丹南公共交通機関活性化協議会の「丹南広域公共交通機関運賃助成制度」の周知を行い、利用促進を図る。</p> <p>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。</p>
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)	<p>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。</p> <p>高齢者向け定期券「はんわりバス」や越前町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。</p> <p>また、福浦線廃止に伴い、かれい崎発の運行ルートを陶の谷経由から上戸経由に変更し、神明駅での乗り継ぎ利便を考慮したダイヤ改正を行った。</p>	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 福浦線廃止の代替路線として収支率は大幅に改善したが、輸送量は目標達成できなかった。 【輸送量】 目標: 14.4人 実績: 11.8人 平均乗車密度: 5.9人 運行回数: 2.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 17.1%の改善	<p>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、時刻表を配布するなど、公共交通での通学をPRし、利用促進を行う。</p> <p>また、病院や観光地(越前海岸等)を通る路線であるため、高齢者向けの「はんわりバス」の周知や、丹南公共交通機関活性化協議会の「丹南広域公共交通機関運賃助成制度」、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。</p> <p>今後も福浦線の代替路線として、また圏域内高校通学者の利便性確保と利用者の定着を図りながら、鉄道との接続ダイヤとして常に意識し、利便性の向上を図る。</p>
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)	<p>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。</p> <p>高齢者向け定期券「はんわりバス」や越前町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。</p>	A 計画通り事業は適切に実施された。	C 輸送量はほぼ目標値の範囲に収まったものの、収支率は燃料費など諸物価高騰による輸送コストの上昇により達成できなかった。 【輸送量】 目標: 21.4人 実績: 20.8人 平均乗車密度: 4.0人 運行回数: 5.2回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 2.7%の悪化	<p>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、時刻表を配布するなど、公共交通での通学をPRし、利用促進を行う。</p> <p>また、病院や観光地(剣神社等)を通る路線であるため、高齢者向けの「はんわりバス」の周知や、丹南公共交通機関活性化協議会の「丹南広域公共交通機関運賃助成制度」、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。</p> <p>今後も福浦線の代替路線として、また圏域の高校通学者の利便性確保と利用者の定着を図りながら、鉄道との接続ダイヤとして常に意識し、利便性の向上を図る。</p>

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)	<p>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。</p> <p>高齢者向け定期券「はんわりバス」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。</p> <p>南越線との一本化等路線の見直しについては、関係市町との基本認識の共有を図った。</p>	A 計画通り事業は適切に実施された。	B 輸送量は目標達成できたものの、収支率は低い水準にあることから更なる改善・見直しが必要である。 【輸送量】 目標: 7.5人 実績: 10.3人 平均乗車密度: 2.4人 運行回数: 4.3回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 3.2%の悪化	<p>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、池田中学校を卒業する生徒全員に路線案内、時刻表を配布するなど、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。丹南公共交通機関活性化協議会の「丹南広域公共交通機関運賃助成制度」の周知を行い、利用促進を図る。</p> <p>また、南越線との一本化等路線の見直しについては、生活路線としての利便性確保を前提に具体的な見直し案を関係市町と検討していく。</p>
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)	<p>京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。</p> <p>また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。</p>	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: 33.3人 実績: 49.9人 平均乗車密度: 4.2人 運行回数: 11.9回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 2.1%の改善	<p>ふくいMaaSなどデジタル乗車券の周知を進め、観光客や沿線住民にとって利用しやすい環境づくりを推進する。越前海岸の観光利用に加え、福井医療大学への通学や沿線病院への通院など、日常利用の拡大にも取り組む。</p> <p>また、利用状況やコスト構造を踏まえた運賃改定も視野に入れていく。</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)	<p>京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。</p> <p>また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。</p>	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: 8.8人 実績: 22.4人 平均乗車密度: 2.8人 運行回数: 8.0人 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 2.0%の改善	<p>ふくいMaaSなどデジタル乗車券の周知を進め、観光客や沿線住民にとって利用しやすい環境づくりを推進する。ファミリー層へのPRを強化し利用拡大に取り組む。</p> <p>また、利用状況やコスト構造を踏まえた運賃改定も視野に入れていく。</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)	<p>京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。</p> <p>また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。</p>	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: 15.8人 実績: 22.8人 平均乗車密度: 5.2人 運行回数: 4.4回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 14.3%の悪化	<p>ふくいMaaSなどデジタル乗車券の周知を進め、観光客や沿線住民にとって利用しやすい環境づくりを推進する。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。</p> <p>また、利用状況やコスト構造を踏まえた運賃改定も視野に入れていく。</p>

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)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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: 36.3人 実績: 51.7人 平均乗車密度: 4.7人 運行回数: 11.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 2.7%の改善	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。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。また、利用状況やコスト構造を踏まえた運賃改定も視野に入していく。
京福バス	大和田丸岡線 福井駅～アピタエルパ前～丸岡城 (車両減価償却費等補助対象路線)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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: 40.7人 実績: 46.2人 平均乗車密度: 4.2人 運行回数: 11.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 6.8%の悪化	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。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。また、利用状況やコスト構造を踏まえた運賃改定も視野に入していく。
京福バス	大和田大学病院線 福井駅～アピタエルパ前～福井大学病院 (車両減価償却費等補助対象路線)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	A	計画通り事業は適切に実施された。	A	輸送量・収支率ともに大幅な改善が見られた。 令和6年度に実施した減便により、需要に応じた適正な輸送体制が確立された。 【輸送量】 目標: 55.8人 実績: 111.5人 平均乗車密度: 7.8人 運行回数: 14.3回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 26%の改善	県立大学への通学利用が多いため、沿線大学に対して学生フリー定期のPRを行っていく。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PRも引き続き行い、高齢者の通院利用の確保を図る。
京福バス	大野線 福井駅～ヴィオ (車両減価償却費等補助対象路線)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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: 12.2人 実績: 15.8人 平均乗車密度: 4.4人 運行回数: 3.6回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 2.3%の改善	JR越美北線と並行する路線であるため、JR越美北線定期保有者が同区間の大野線を400円で利用できる割引制度をPRしていく。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。

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)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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: 25.9人 実績: 38.9人 平均乗車密度: 3.3人 運行回数: 11.8回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 0.8%の改善	清水プラント3で接続するデマンドタクシー「ほやはや号」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の検討を行う。
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)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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: 75.4人 実績: 94.2人 平均乗車密度: 6.5人 運行回数: 14.5人 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 12.2%の改善	ふくいMaaSなどデジタル乗車券の周知を進め、観光客や沿線住民にとって利用しやすい環境づくりを推進する。ファミリー層へのPRを強化し利用拡大に取り組む。また、利用状況やコスト構造を踏まえた運賃改定も視野に入れていく。
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)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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人 実績: 19.5人 平均乗車密度: 3.9人 運行回数: 5.0人 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 15.8%の悪化	ふくいMaaSなどデジタル乗車券の周知を進め、観光客や沿線住民にとって利用しやすい環境づくりを推進する。ファミリー層へのPRを強化し利用拡大に取り組む。また、利用状況やコスト構造を踏まえた運賃改定も視野に入れていく。
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)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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、輸送量は目標達成ができなかつた。 【輸送量】 目標: 22.4人 実績: 7.6人 平均乗車密度: 1.9人 運行回数: 4.0回 【収支率】 目標: 1.0%以上の改善 実績: 3.4%の改善	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)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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:13.2人 実績:1.8人 平均乗車密度:0.6人 運行回数:3.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:0.8%の悪化	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)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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、輸送量は目標達成ができなかった。 【輸送量】 目標:15.3人 実績:13.5人 平均乗車密度:2.7人 運行回数:5.0回 【収支率】 目標1.0%以上の改善 実績:3.6%の改善	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。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。
大野観光自動車	大野線 福井駅～ヴィオ (車両減価償却費等補助対象路線)	京福バス公式SNS(X・Instagram・YouTube)を開設し、運行情報やイベント情報などを発信。SNSを通じて地域住民および観光客への情報発信力を高め、路線バスの利用促進に努めた。また、福井県と連携して「ICカード無料乗車デー」や「スタンプラリー」、「路線バスカード」などの企画を実施し、利用者拡大を図った。	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:13.6人 実績:11.6人 平均乗車密度:2.9人 運行回数:4.0回 【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:—	JR越美北線と並行する路線であるため、JR越美北線定期保有者が同区間の大野線を400円で利用できる割引制度をPRしていく。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。

大和交通株式会社	名田庄線 名田庄流星館～小浜二中	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	A 計画通り事業は適切に実施された。	C	<p>乗客減少による路線バスの収入減により収支率が悪化した。</p> <p>【輸送量】 目標:18.0人 実績:16.5人 平均乗車密度:3.3人 運行回数:5.0回</p> <p>【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:1.66%悪化</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>バス車内の絵画展示などイベントを実施することで利用促進を図る。</p>
京都交通	高浜線 東舞鶴駅前～高浜駅前	<p>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。</p>	A 計画通り事業は適切に実施された。	B	<p>輸送量は目標を達成できたものの、今年度も燃料高騰や人件費上昇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:4.4%の悪化</p>	<p>京都府の利用促進イベント「バス・エコフェアミリー」への参加や、高浜町内の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、実施し、(移動美術館、キッズバス乗車体験など)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き続き検討する。</p>
西日本JRバス	若江線 近江今津～小浜	<p>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。</p>	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:43.0人 平均乗車密度:4.3人 運行回数:10.0回</p> <p>【収支率】 目標:1.0%以上の改善 実績:0.2%の改善</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」「鯖街道トライアスロン」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 年 月 日

協議会名:	福井県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。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>