中部様式

令和７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

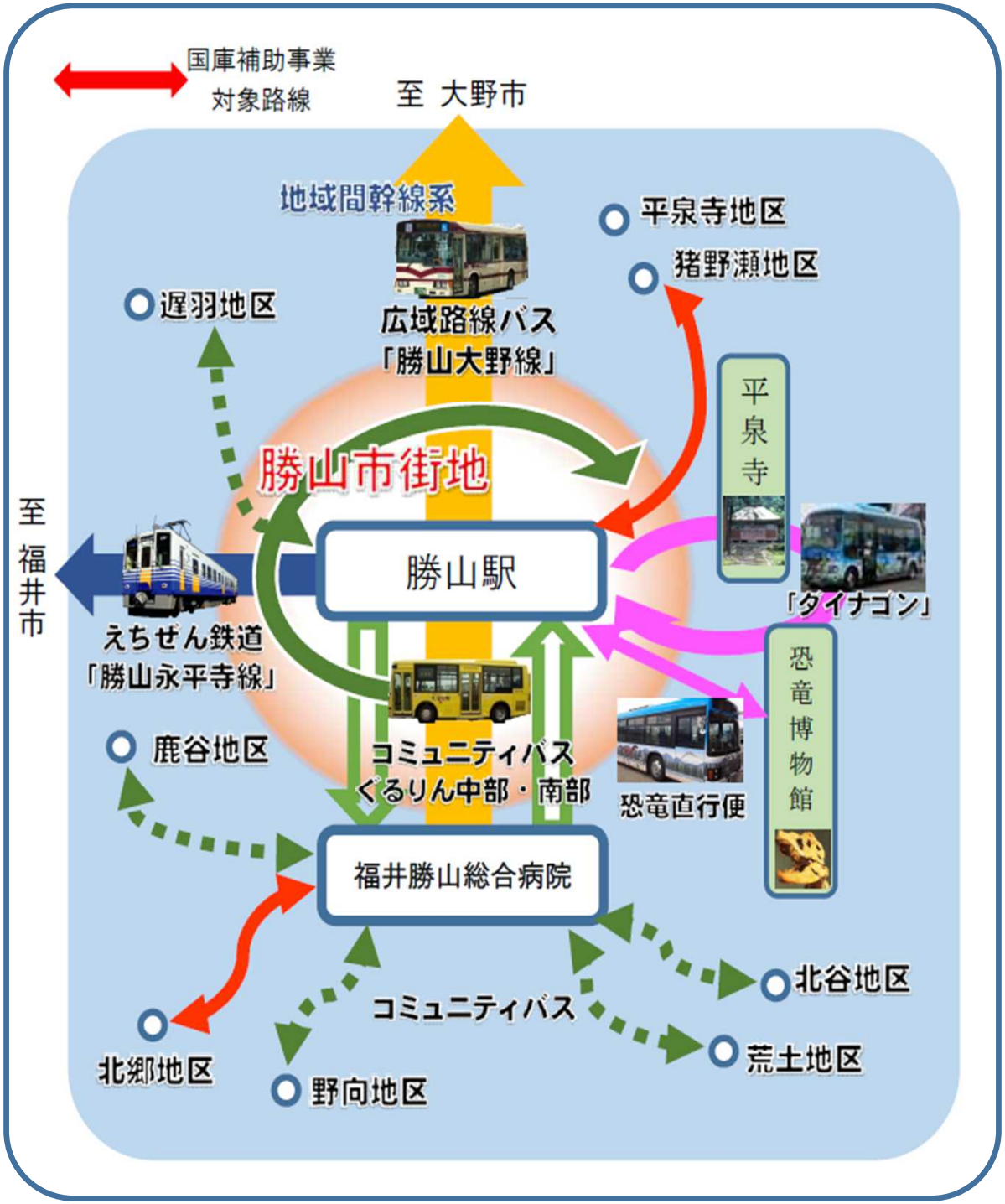
令和　４年　３月　３日　勝山市地域公共交通計画策定
（計画期間：令和４年４月～令和９年３月）

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：20,756人　（県内17市町中 9位）
- 世 帯 数：7,978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：253.88㎢　（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



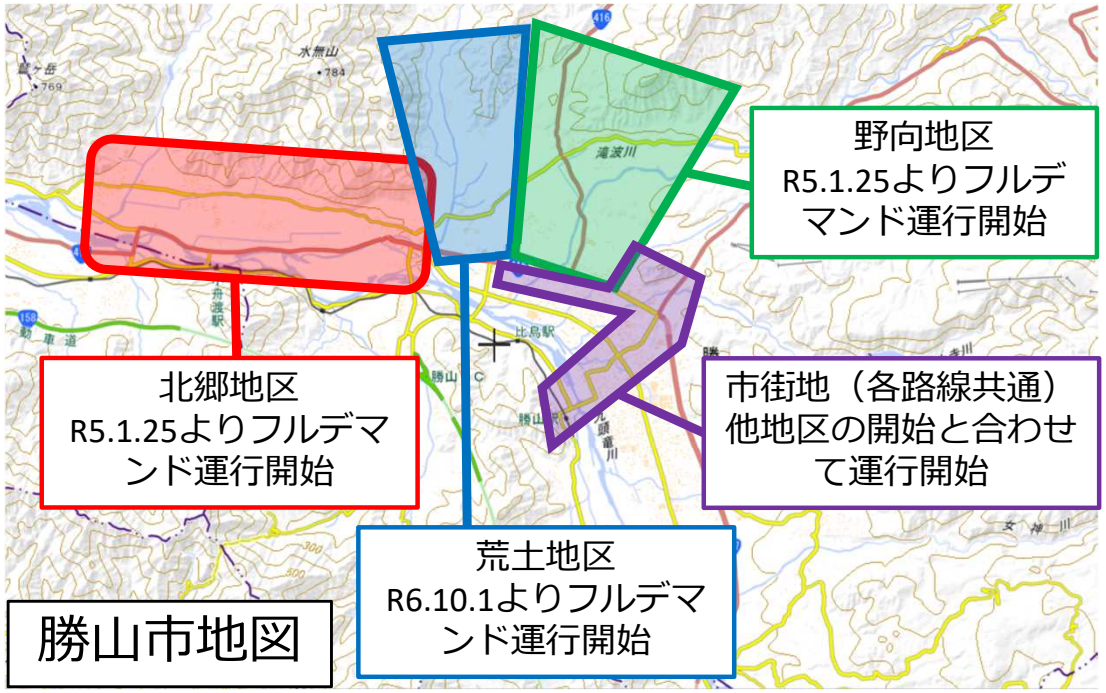
交通計画に基づき、バスは市全域でのフルデマンド運行を

■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。

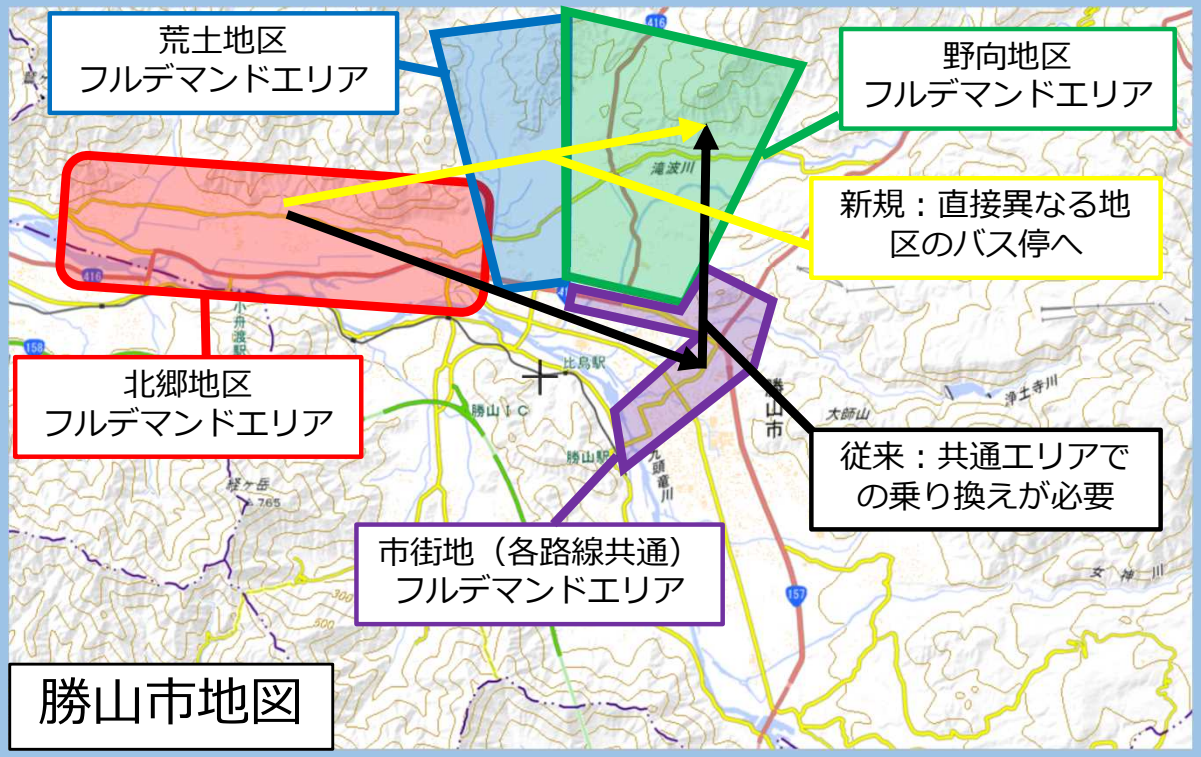
R6.10.1より新たな地区（荒土地区）でフルデマンド運行開始。

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

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。

これまでは、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った。



■事業効果

利用者数（デマンド運行分）

バス路線名	令和5年10月～令和6年9月	令和6年10月～令和7年9月
北郷予約便	4,399人	5,084人
荒土・野向予約便	3,310人	3,175人
合計	7,709人	8,259人

※R5.10～R6.9の荒土はデマンドの時間帯に運行していた定時便を集計

一つのデマンドエリアとして、合計での利用者数は増加した。

市内全域でのフルデマンド運行に向けた今後の予定、取組み

勝山市では令和９年４月より中学校の統廃合に合わせて、**朝夕はスクールバス（市民混乗可能で通勤等の定時便としても利用できる）を運行、日中はフルデマンドバスを市内全域で運行する**ように交通体系を大きく変更する予定。

■令和８年に予定している取組

①ＡＩ配車システムの導入

利用予約に対してシステムが効率的な配車、経路選択等を行うことで無駄を少なくし、少ない台数で市内全域のフルデマンド運行を行う他、電話予約だけでなくスマートフォンアプリ等からも予約可能とすることで、利便性の向上と費用軽減による持続可能な交通体系を目指す。（現在デマンドバスの予約は電話予約のみで、配車や経路選択等も手計算）

令和８年度は既存のフルデマンド運行エリアに対して試験的に導入し、令和９年４月からの本格運用を目指す。

予約に対してAIが配車・経路を算定、ドライバーに伝える。

②新しい地域公共交通計画の策定

現在の交通計画は令和８年度までであり、令和９年度より新しい交通計画を策定する必要があるため、令和８年度の１年間をかけ、国交省より発表されている交通計画のアップデートガイダンスに沿った内容で、勝山市が目指す地域交通の姿とそこまでの道筋を示す指針となる計画を策定する。

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（R7.4～R8.3）

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	235,298人	121,264人 ※R7.9時点		目標値よりも大きく利用者数が増加した。日常利用、観光での利用ともに好調で、コロナ禍前よりも高い値となった。
	コミュニティバスの利用者数 80,000人	54,662人	64,835人	78,337人	38,518人 ※R7.9時点		目標値には少し足りなかったが、約98%の達成率となった。特に恐竜博物館に向かう観光客が多くなってきている。
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%	98.2% ※R7.11時点		前年度より新バス停の設置等は無く変化なしだが、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	514人	298人 ※R7.11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%	6.45%	6.94% ※R7.9時点		目標値には未達成。恐竜博物館等の観光客が増えたことにより当初よりは、収支率が改善している。
	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	18,417円 ※決算/世帯の額	18,771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、駅周辺施設の修繕工事費もあり令和7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（R6.10-R7.9）★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	4,370人	5,084人	＋714人	○	4,399人
★平泉寺・猪野瀬予約便	6,210人	5,048人	－1,162人	△	4,549人

■勝山市の公共交通網全体の定量的な状況（R6.10-R7.9）

利用人数（人）	R6.10-R7.9	R5.10-R6.9	R4.10-R5.9	R7-R6比較
えちぜん鉄道勝山永平寺線	1,539,220	1,460,148	1,276,389	79,072
京福バス勝山大野線	29,045	38,642	50,942	－9,597
コミュニティバス１０路線	76,774	75,253	57,331	1,521
恐竜博物館直通便	125,702	106,116	31,883	19,586
市内観光バス	3,937	3,505	1,851	432

■状況考察

・勝山市の公共交通について、京福バス以外は前回よりも利用者数が増加している。主に観光客の利用者が増加しており、北陸新幹線の福井開業の影響や恐竜博物館の人気の高さから、えちぜん鉄道と恐竜博物館直通便は大きく利用者を伸ばしている。特にえちぜん鉄道は新幹線の福井開業について一過性とならないよう取り組まれており、観光利用が好調なまま維持されたことが利用者の増加につながった。地域幹線である京福バス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、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、平泉寺線は前年度よりは大きく増加しているもののコロナ禍前の数値を基にした目標値は下回り、日常利用や観光客が戻りきっていないと思われる。

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	えちぜん鉄道利用者数は現時点で目標値に到達。コミュニティバスも目標値に近い利用者数となっている。	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	バス停の廃止やバスの廃線などは行っておらず、交通カバー率を維持する目標は達成している。 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ことで、住み続けたいと思える町を目指す。
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	観光目的による利用者が増加したことでにより収支率は多少改善したが目標には届かず、燃料費等の高騰により公的資金投入額は高額になっている。	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。

5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

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	フルデマンド運行についてはその利用状況、従来からの使用者の移行状況、逸走状況、地域の声などを詳細にモニタリング・分析・検証され、今後の取組みに活用することを期待します。	フルデマンドを運行している３地区を一つの広域フルデマンドエリアとし、エリア内のバス停であれば自由に乗降場所とすることで利便性の向上を目指し、利用者も増加した。	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。フルデマンド運行エリア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を導入する。
	地域間幹線系統である勝山大野線については、引き続き福井県・関連自治体・運行事業者等関係者間で輸送実績等現況の把握を行うとともに、観光部門も含めた多様な関係者間で連携して利用促進等に取り組まれるよう期待します。	勝山大野線について、地元業者へ運転委託を行う際に行った減便を含むダイヤ変更の結果、２便あった朝の便が１便になっており、朝の利用者がその１便に集中していること、ダイヤ変更により主な利用者である学生について、始業時間ギリギリでの到着になっていることが判明したため、始発について経路変更と大型車での運行を実施するように変更を実施した。	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、勝山大野線も含めて地域間幹線系統が今後も存続していけるよう事業者への支援等を検討していきます。

前々回の評価等は次ページ

5.直近2年間の二次評価の活用・対応状況

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	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。	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。
	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。	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。

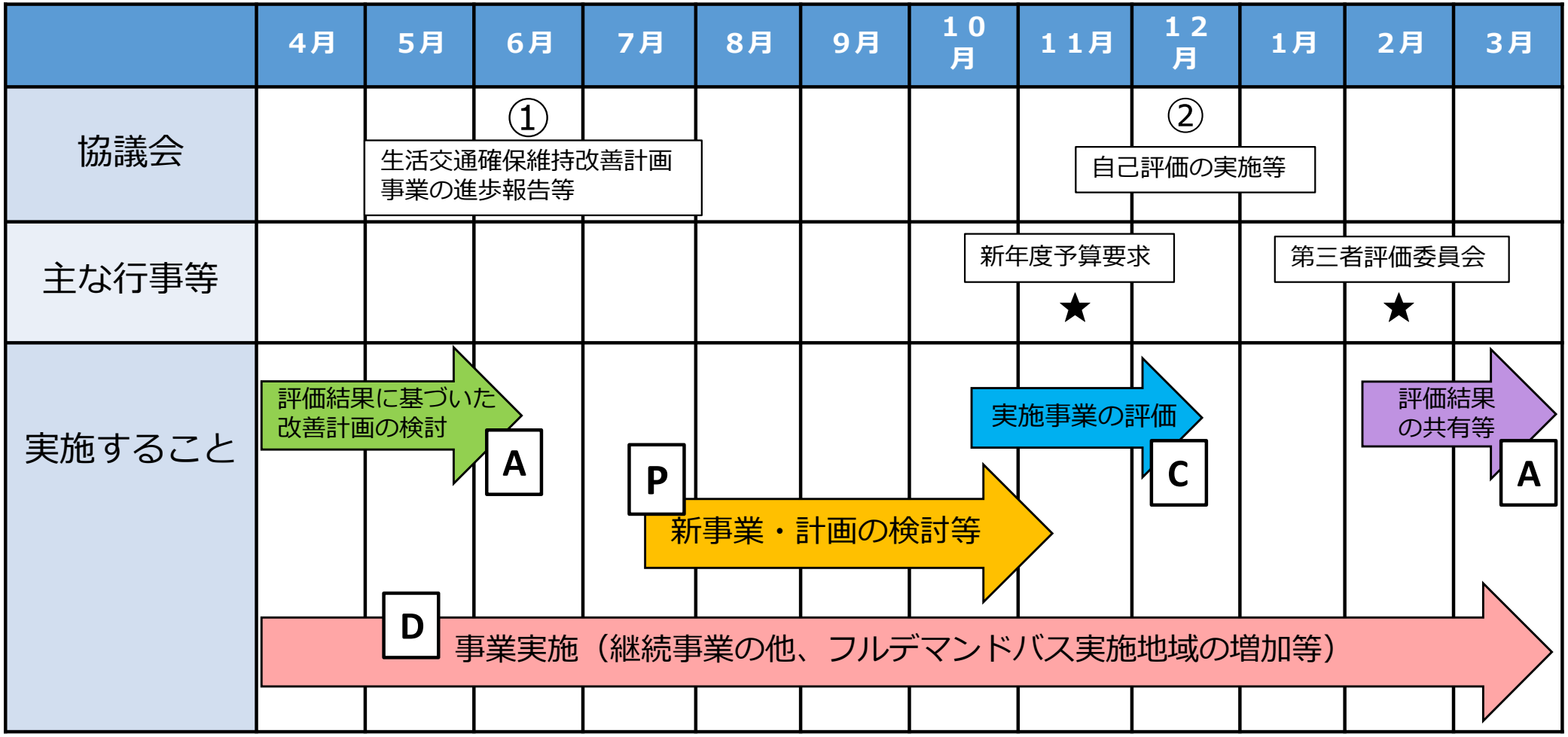
※前回：令和７年３月２７日、前々回：令和６年３月２１日

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



【協議会の実施状況】

○令和7年度第1回　令和6年6月27日（金）

主な議題：令和6年度実績報告

令和8年度確保維持改善計画

（別添1）

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8年1月13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	・フルデマンド運行についてはその利用状況、従来からの使用者の移行状況、逸走状況、地域の声などを詳細にモニタリング・分析・検証され、今後の取組みに活用することを期待します。 →フルデマンドを運行している3地区を一つの広域フルデマンドエリアとし、エリア内のバス停であれば自由に乗降場所とすることで利便性の向上を目指し、利用者も増加した。 ・地域間幹線系統である勝山大野線については、引き続き福井県・関連自治体・運行事業者等関係者間で輸送実績等現況の把握を行うとともに、観光部門も含めた多様な関係者間で連携して利用促進等に取り組まれるよう期待します。 →勝山大野線について、地元業者へ運転委託を行う際に行った減便を含むダイヤ変更の結果、2便あった朝の便が1便になっており、朝の利用者がその1便に集中していること、ダイヤ変更により主な利用者である学生について、始業時間ギリギリでの到着になっていることが判明したため、始発について経路変更と大型車での運行を実施するように変更を実施した。	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5,084人となり、目標値である4,370人を超えることができ、昨年度よりも714人増加した。	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		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5,048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499人増加した。	利用者については回復傾向が見られるが、コロナ禍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。

（別添１－２）

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8年1月13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）	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。 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 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。