

平成30年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

## 福井市地域生活交通活性化会議

平成19年8月29日設置

フィーダー系統 平成29年6月30日 確保維持計画策定

## ■地域の特性と背景

- JR福井駅バス乗場を中心に放射状の路線バスネットワークを形成。 ※鉄軌道は、JR北陸線、同越美北線、えちぜん鉄道、福井鉄道が南北・北東・南東方向に運行
- 区画整理等の都市基盤整備が市街化区域の約80%に達し、郊外の幹線道路沿線等において、商業・業務機能や医療機関、公共公益施設等の拡散立地が進展。
- クルマに過度に依存したライフスタイルが市民に浸透、定着。1世帯あたりの自家用車保有率は全国トップクラスで、高齢者(特に女性)の免許保有率も急激に上昇中。

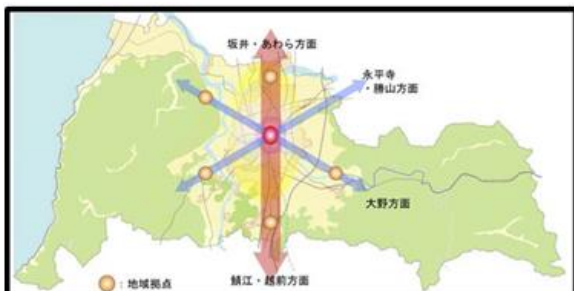
## ■計画の目標及び期間

- 福井市都市交通戦略※に基づき、JR福井駅を中心とする6方向の公共交通幹線軸と各地域の特性に応じた交通サービス(フィーダー路線等)との組合せによって、市内全域で利便性の高い公共交通ネットワークを構築することを基本目標としており、期間は、策定時より概ね10年間。(※平成21年2月策定)

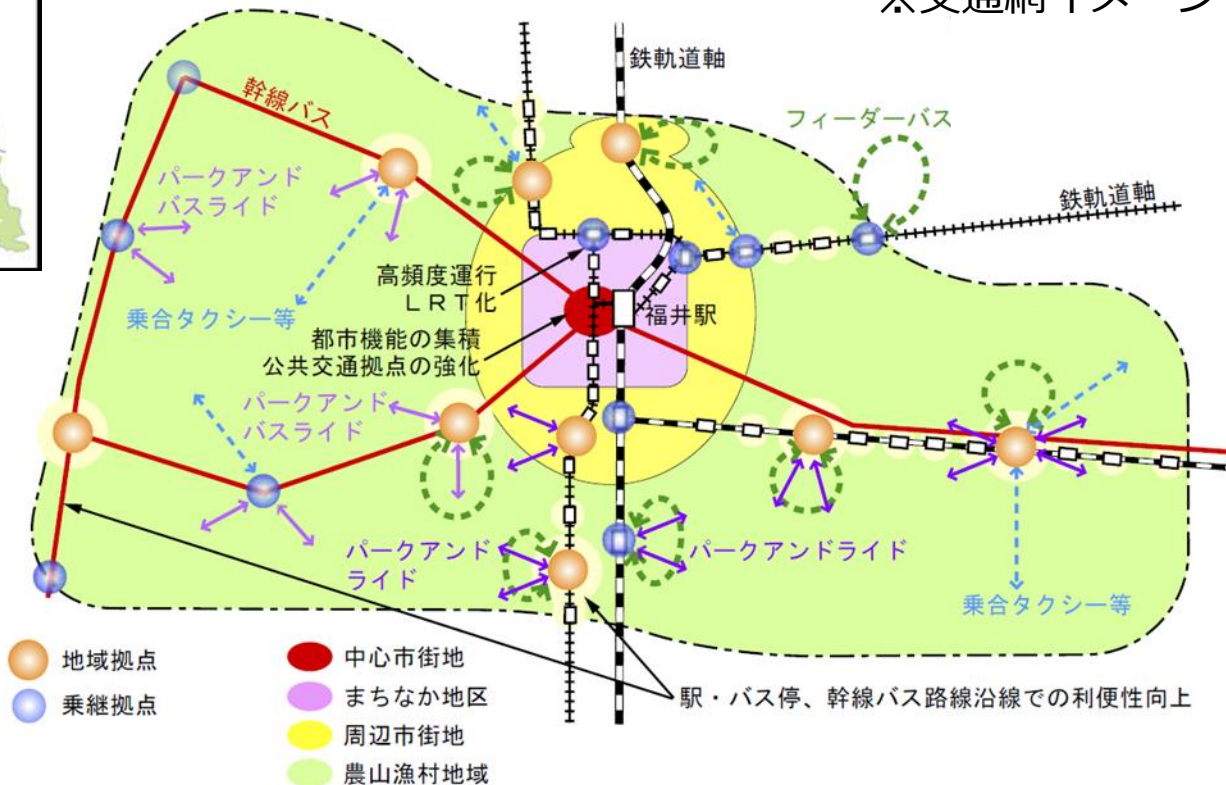
## ■公共交通の将来像

- ①6方向の公共交通幹線軸の強化,②軸と地域を結ぶ拠点の形成,③地域特性にふさわしい交通サービスの確保を行い、既存ストックを活用した公共交通ネットワークを形成。

➤ **クルマがなくても安心して生活できる、コンパクトで持続可能な都市づくりの推進に寄与**



※交通網イメージ



■ 目標を達成するために行う事業(6つの施策パッケージ)

     …… 査定対象事業

施策パッケージ	事業概要	予定時期(H21より概ね10年間)		実施内容
		前期	後期	
1. 南北幹線軸としてのLRTの整備	軌道区間の整備(路面軌道および新設)	←→		・福井駅西口広場への延伸(H28.3.27～) ・路面軌道の改修(～H29)
	鉄道区間の整備(駅改良他)	←→		・電停改良3ヶ所実施 (H25:仁愛女子高校、H26:公園口、H27:木田四ツ辻)
	車両の更新	←→		・5台のLRV車両を導入
	相互乗入の具体化(運行形態、ダイヤ、料金等)	←→		・相互乗り入れ事業を実施(H28.3.27～)。
2. 東西幹線軸となる幹線バスの整備	幹線バス路線の活性化	←→		・清水プラント3を拠点とするバス路線再編(H23.11～) ・鮎川線活性化プロジェクト(H26.10～)
	地域バスの検討・運行	←→		・地域バス(美山、海岸(越廼)、清水)を運行(H21～) ・地域コミュニティバスの運行(H23～) 6地域(酒生、鷹巣・棗、殿下、鶉・宮ノ下・大安寺、日新、岡保) ・麻生津循環線(H21～)、清明循環線(H24～)
3. 交通結節の強化	西口・東口広場へのバスターミナル機能の導入	←→		・福井駅西口広場開業(H28.3.27～)
	バスロケーションシステム拡充	←→		・京福バスナビゲーション導入(H24.12～) ・京福バスナビ更新(H28.3.27～)。利用できる範囲の拡大等。
	パークアンドライド駐車場整備	←→		・新たに9ヶ所設置 バス(H20:すかつとランド九頭竜、H22:鷹巣公民館前、H23:清水プラント3) 福鉄(H20:ハーモニーホール、H21:ベル前、花堂、江端、三十八社、H29:江端) えち鉄(H30:越前島橋駅) JR(H:25:JR美山駅)
	サイクルアンドライド駐車場整備	←→		・新たに5ヶ所設置 (H24:越前開発駅、H24:福井南暫定、H27:新福井駅、H29花堂、H30福井口)
4. 電車・バスのICT化	ICカード導入の検討	←→		・先行事例を参考にしながら研究中。
	バスロケーションシステム拡充	←→		・京福バスナビゲーション導入(H24.12～) ・京福バスナビ更新(H28.3.27～)。利用できる範囲の拡大等。
	電車総合情報システム導入	←→		・一部を除き、概ね導入済
5. モビリティ・マネジメントの推進	各種事業にあわせたモビリティ・マネジメントの実施	←→		・イベントや学校等に出向き公共交通の利用促進を実施。 H29年度はイベント1回、学校7回。
6. 駐車マネジメントの推進	駐車場への案内強化	←→		・CM作成 ・民間会社に駐車場情報を提供(カーナビに反映)。 ・駐車場見学会
	携帯電話を利用した駐車場情報提供システムの活用・拡充	←→		・駐車場案内リアルシステムに加入(H21.10～)

地域内フィーダー系統補助

(主な取組)

### 清水プラント3を拠点とするバス路線再編 (H23.11～)

- ・市内南西部にて幹線軸とフィーダー系統による交通体系を構築（概要は次頁参照）。

### バス路線「生部みのり線」のデマンドへの再編 (H27.10～)

- ・朝夕の通勤通学時間帯はバスを残し、日中の時間帯は予約制乗合タクシーの文殊山号を運行。
- ・幹線バス、鉄道に接続できるよう商業施設や駅に停留所を設定。
- ・上り、下り2便増便し、新たに停留所を9箇所新設。

### 路線バスの乗合タクシー化 (H30.4.1)

- ・バス事業者のバス運転手不足を背景に、大型2種免許が必要な路線バス6路線を、普通2種免許にて運行が可能なジャンボタクシー車両による「乗合タクシー」へと再編。
- ・再編路線は、郊外～中心部（福井駅）間運行の直通路線であったところ、郊外のみを運行し、「拠点」にて既存広域路線に接続する「フィーダー路線」とすることで効率化を図った。

### パーク&ライド駐車場の整備 (H30.6/H29.12)

- ・えちぜん鉄道「越前島橋駅」にパーク&ライド駐車場を新たに整備（30台）。
- ・福井鉄道「江端駅」のパーク&ライド駐車場を拡張（18台→25台）。

### 福井駅西口広場の整備 (H28.3.27) ※補助対象期間外

- ・新たにバス乗降場と福井鉄道の電停を整備し、各公共交通機関の乗継利便性が向上。
- ・バス乗降場にはバスロケーションシステムを導入、また、既存のバス位置情報の提供エリアを営業エリア全域に拡大。

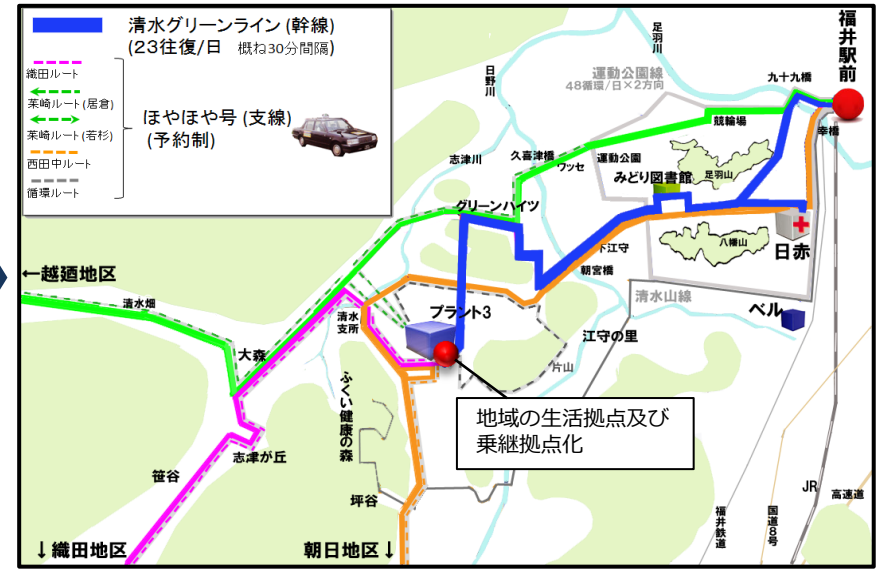
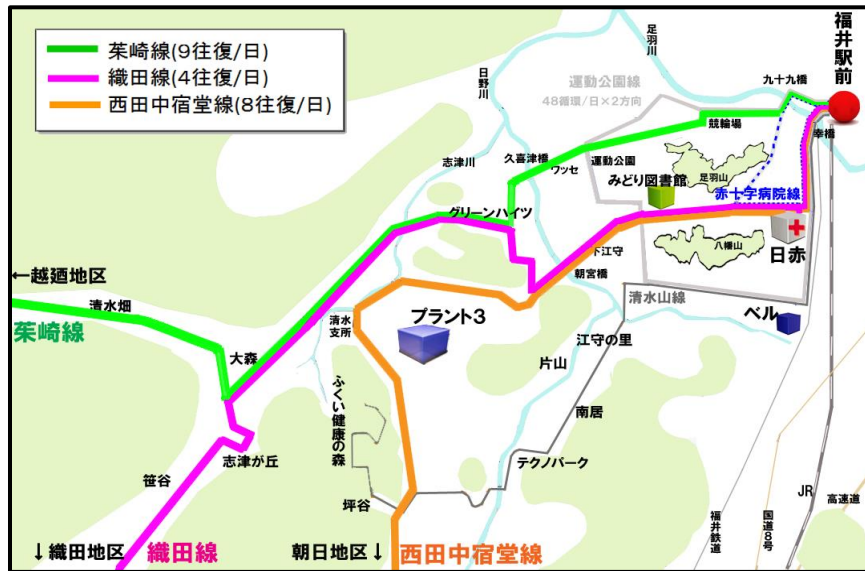
### えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れ (H28.3.27) ※補助対象期間外

- ・事業者が異なる鉄道と路面電車の直通運行を開始。
- ・移動範囲の拡大に加え、運行時間の短縮や、運行本数の増便により利便性が向上。

### 福井鉄道の福井駅西口広場延伸 (H28.3.27) ※補助対象期間外

- ・福井駅方面に延伸したことで、JR、えちぜん鉄道、福井鉄道、路線バスが1つの拠点で結節。

清水プラント3を拠点とするバス路線再編・概要 (H23.11～社会実験、H26.10～本格実施)



(再編前)

- ・市の南西方面を3つの広域路線が運行していたが、それぞれ便数が少なく、幹線軸と呼べる高頻度路線が存在しない。
- ・商業施設(プラント3)やみどり図書館など、需要の見込める場所を経由しない。
- ・特に郊外部では日中の利用が少ない。

(再編後)

- ・3路線をまとめ、南西方面の幹線軸として高頻度運行の清水グリーンラインを新設。
- ・プラント3や日赤、みどり図書館を經由。
- ・郊外部(プラント3より先)の日中はデマンドタクシーを活用したフィーダー路線へと再編。
- ・乗継の発生による利便性の低下を考慮し、運賃を値下げ。

便数	栞崎線【9往復】 織田線【4往復】 西田中宿堂線【8往復】 ※【 】…駅前直通便	清水GL【23往復】 栞崎線【3往復】+《若杉行8.5往復》+《越廻行5.5往復》 清水織田線【2往復】+《7往復》 西田中宿堂線・清水西田中線【6往復】+《7往復》 ※【 】…駅前直通便 《 》…ほやほや号(デマンドタクシー)
運賃	福井駅⇔栞崎 1,120円 福井駅⇔八ツ俣 1,310円	福井駅⇔栞崎 700円(幹線300円+支線400円) 福井駅⇔八ツ俣 700円(幹線300円+支線400円)

## ■生活交通確保維持改善計画(フィーダー)に定める目標の達成状況

### ●酒生いきいきバス

	目標値	実績値	評価	前年度
①年間利用者数	9,750人	8,489人	△	9,289人
②乗継利用の割合	50%	58.3%	○	65.5%

(考察) 学生利用が見込める冬期に、大雪により半月ほど運休したことが利用者の伸び悩みにつながった(運休が無かった場合の利用者数見込は9,292人と前年並み)。

(今後の方針) 引き続き、地元協議会と連携した利用促進に努める。

### ●岡保地域コミュニティバス

	目標値	実績値	評価	前年度
①年間利用者数	7,750人	8,816人	○	8,029人
②乗継利用の割合	50%	42.9%	△	48.6%

(考察) 地域住民がルート設定や利用促進を行っており、マイバス意識が高く、利用者数が増加している。

(今後の方針) 引き続き、地元協議会と連携した利用促進に努める。

### ●殿下かじかポッポー

	目標値	実績値	評価	前年度
①利用者1人あたりの行政負担額	1,200円/人	1,802円/人	△	1,634円/人
②乗継利用の割合	50%	85.7%	○	66.7%

(考察) 高齢化に伴う利用者の減少が大きく影響しているが、地元でのイベントや会合等での積極的な利用など、バスを乗って残す意識は比較的高い。

(今後の方針) 予約方法についての再度の地元説明や、乗継先の公共交通の情報提供などを地元や事業者と協力して行うことで、利用者数の増加を図る。

### ●麻生津循環線

	目標値	実績値	評価	前年度
①年間利用者数	6,750人	5,523人	△	5,424人
②乗継切符販売数	15枚/月	21.7枚/月	○	17枚/月

(考察) 地域の運営協議会が主体となって運行している地域コミュニティバスと比べ、地域住民がバスの利用について考える機会が少ないことが、利用者数減少の一因と考える。

(今後の方針) 地元とバス利用等について協議する場を設け、バス利用の意識付けを図っていく。

### ●清明循環線

	目標値	実績値	評価	前年度
①年間利用者数	14,000人	12,393人	△	13,298人
②乗継切符販売数	10枚/月	3.8枚/月	△	5枚/月

(考察) 麻生津循環線と同様、地域の運営協議会が主体となって運行している地域コミュニティバスと比べ、地域住民がバスの利用について考える機会が少ないことが、利用者数減少の一因と考える。

(今後の方針) 地元とバス利用等について協議する場を設け、バス利用の意識付けを図っていく。

※平成31年1月15日 福井市地域生活交通活性化会議にて協議

【福井市都市交通戦略の進捗状況】

- ・ I Cカードの検討以外は、概ね計画どおり実施。引き続き交通空白、不便地域の解消を図り、地域住民、事業者と連携しながら、公共交通の維持、活性化に努める。

【路線バスの乗合タクシー化（H30.4.1再編路線）】

- ・ 再編の主目的である運転手の確保はある程度果たせたものの、乗継の必要が生じたことで利用者数の減少が見られる。更なる効率化や、周知広報等の利用促進が必要。

(1日あたり利用者数推移)

単位：人/日

	円山重立				岡保				西大味			西安居			赤十字みのり		生部	
	平日	土曜	日祝	計	平日	土曜	日祝	計	平日	土日祝	計	平日	土日祝	計	全日	計	平日	計
(平成29年6月)再編前路線の一部区間実績	34.0				16.0				14.0			3.0			28.0		7.0	34.0
H30.4	18.1	3.8	6.2	13.8	10.3	6.3	4.7	8.6	12.1	6.0	10.0	7.8	1.0	5.5	26.1	26.1	0.5	0.5
H30.5	17.3	4.7	3.4	13.0	9.4	7.0	7.1	8.7	13.2	5.6	10.8	8.6	0.6	6.0	29.0	29.0	0.4	0.4
H30.6	17.0	2.8	4.3	12.9	9.8	9.2	6.8	9.3	11.3	5.7	9.6	10.7	1.4	7.9	26.5	26.5	0.5	0.5
H30.7	16.3	5.0	3.8	12.5	11.5	5.5	5.0	9.5	11.2	5.3	9.3	9.1	1.4	6.6	25.0	25.0	1.0	1.0
H30.8	15.9	3.7	4.2	12.8	9.2	8.7	7.0	8.8	10.8	4.6	9.2	8.9	0.9	6.8	26.5	26.5	0.8	0.8
H30.9	13.9	5.6	4.0	10.2	11.7	8.4	5.4	9.7	11.8	6.0	9.5	9.1	1.3	6.0	24.6	24.6	0.8	0.8

【バス路線「生部みのり線」の再編に係る社会実験（H27.10～）】

- ・ 利用者は、再編前と比べ45.5%増加。デマンドでの利用が定着してきている。  
(利用者数) 再編前 (H27) 2,250人/年 → 再編後 (H30) 3,273人/年

【清水プラント3を拠点とするバス路線再編（H23.11～）】

- ・ バス利用者数は、再編前と比べ13.3%増加。増便対策、上限運賃の設定、待合環境の整備(上屋・パーク&バスライド駐車場)等が一定の効果をもたらしたと考えられる。  
(利用者数) 再編前 (H23) 177,623人 → 再編後 (H30) 201,259人

## 福井市の交通体系について

### 【鉄道】

- ・ えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れにより南北の幹線軸が強化。
- ・ 福井鉄道が福井駅延伸により、福井駅の交通結節点としての機能が強化。

### 【バス】

- ・ 幹線軸（バス、電車）とフィーダー系統を組み合わせることを基本に交通体系を構築。
- ・ フィーダー系統として、地域バス、地域コミュニティバス、乗合タクシー等を組み合わせ、地域内の生活交通を確保。
- ・ 清水プラント3を拠点とするバス路線再編社会実験の実施や、路線バスの乗合タクシーへの再編等により、対象地域の幹線軸とフィーダー系統の住み分けが整理され、将来的に地域交通の維持、活性化が図ることができるバス交通体系を構築。

### 【まとめ】

- ・ 今後は、さらなる鉄道、バスを連携させ、幹線軸とフィーダー系統の組合せを行い、地域実情に応じた、持続可能な全域交通ネットワークの提供に努める。



①目標の達成状況に関する課題

■課題	
ア	酒生・岡保地区における更なる利用者の確保
イ	殿下地区におけるバス利用者数の増加
ウ	麻生津・清明地区におけるバス利用者数の増加



■課題への対応方針	
ア	引き続き、地元等と連携して周知広報等を行う。
イ	地域や事業者とも連携した電話予約方法の説明会、乗継先のバスの情報の提供（時刻表や福井駅バスターミナルの乗り場案内など）など新規利用者の獲得を図る。
ウ	地元との協議の場を設け、バス利用の意識付けや、現状のバス路線のあり方が適切かどうか協議する。

②公共交通ネットワークに関する課題

■課題	
エ	乗合タクシー再編路線の利用者の減少
オ	地域特性に応じた、新たな路線再編



■課題への対応方針	
エ	乗継停留所における分かりやすい案内の検討や、沿線に対して更なる周知広報を図る。
オ	新たな地域における地域コミュニティバスの運行 （H30.10.1～森田地区にて試行運行開始。 H31.10.1～東郷地区にて試行運行開始を検討中）

(今後のスケジュール)

3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
酒生・岡保地区協議会総会(ア) 殿下地区にて周知広報チラシの配布(イ) 乗合タクシー周知広報番組の作成(エ)	乗合タクシー周知広報番組放送開始(エ) 森田コミバスルート見直し(オ)	殿下地区での予約方法説明会(イ) 麻生津・清明地区との協議(ウ)	麻生津・清明地区との協議(ウ)			(10月1日より) 東郷コミバス試行運行開始予定(オ)
← 乗合タクシー等の乗継停留所での案内・周知広報等 →						

平成30年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（経緯）

## 福井市地域生活交通活性化会議

平成19年8月29日設置

フィーダー系統 平成29年6月30日 確保維持計画策定

直近の第三者評価委員会 における事業評価結果	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
<p>交通空白地の解消だけでなく、地域住民のコミュニティ醸成や地域活性化のツールとしても寄与しており、地域住民への定着が図られているなど、利用者の目線に立った取組について評価する。</p>	<p>地域住民で構成される運行協議会に出向き、利用状況等を踏まえ、地域住民、事業者、市の三者で協議し、地域の特性に応じた運行計画になるよう適宜見直し。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、地域住民、事業者とともに地域の特性に応じた交通サービスが提供できるように連携を図る。</li> <li>・また、運行協議会同士で意見交換や取組事例の紹介を行うことで、より一層、各地域の運行協議会活動の活発化を図る。</li> </ul>
<p>目標を達成していない路線があることから、引き続き利用促進策の実施を通じて新規利用者等の獲得・定着化が図られることを期待する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用促進が不十分であった麻生津循環線や清明循環線において、各世帯への情報提供など、広範な周知を行った。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き広範な周知広報を行う。</li> <li>・デマンドの場合は電話での予約方法の説明を行うなど、新規利用者の獲得を図る。</li> <li>・運行協議会のない路線についても、地元と協議し利用促進につなげる場を設ける。</li> </ul>

## ■ 路線バスの乗合タクシーへの再編

- ・平成30年4月より、市内路線バス6路線を乗合タクシー路線に再編。
- ・大型2種免許を保有するバス運転手不足の解消が主目的であるが、同時にフィーダー路線化することで効率的な交通ネットワークを構築。
- ・中心部への移動の際に乗継が必要となったが、従来の移動にかかった経費を超えないよう、乗継運賃を設定。
- ・乗合タクシーの運行は福井交通が行っているが、京福バスのフリーきっぷ、高齢者対象のフリー定期券である「いきいき定期」等を利用可能とした。

乗合タクシー路線図  
(H30.4再編路線)

