

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

平成25年4月12日

協議会・構成員 福井市、福井県、福井運輸支局、
 事業者5社、福井県警察、
 学識経験者1名、利用者代表6名、
 県バス協会、県交通労働組合代表

事業名	補助対象事業者等	事業概要	①事業実施の適切性	②目標・効果達成状況	③事業の今後の改善点
陸上交通に係る 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	福井交通株式会社・鷹巣・橿線	市北西部の鷹巣地区菟浦町から、交通空白・不便地域である白方町等を経由して福井温泉病院に至る路線(路線定期運行)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 公共交通空白・不便地域の高齢者を中心に、徐々に浸透・定着が図られ、利用実績も伸びているものの、目標に対しては大きく下回る見込み。 ・運行1回あたり平均利用者数:10.7人に対して3.1人の見込み。 ・収支率:23.0%に対して6.9%の見込み。 理由として、運行コストを抑えるために便数を少なく設定しており、利用者の移動ニーズに十分に対応できていないことが挙げられる。	効率的に移動機会を確保し、事業の継続性を高めていくため、平成26年度事業からデマンド運行に移行する。 地域は、特に高齢者等の利用に支障をきたさないよう、市や交通事業者とも連携しながら丁寧な周知広報を行う。
	京福バス株式会社・生いきいきバス東郷ルート	市街地の東部に位置する生地域において、高尾町の斜面住宅団地を起点に、既存集落を経由してJR越前東郷駅や済生会病院、スーパーマーケット等に至る路線(路線定期運行)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 単なる公共交通不便地域の解消だけでなく、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活用が図られている。 一方で、運行1回あたりの平均利用者数は、目標の7.7人に対して3.7人、収支率は、目標の24.0%に対して約12%の見込み。 理由として、事業計画策定時点の需要予測が甘く、過大な目標設定となっていることが考えられる。	北ルート、南ルートの接続先幹線系統である京福バス大野線や済生会病院線との連携をさらに強化していく必要がある。 メインユーザーである高齢者は午前中の移動が多い傾向にあるため、午後の便を午前中の運行に割り振って、より移動利便性を高める。 地域のイベントと連携し、地域外からの利用者を獲得する取組みについても強化していく。
	京福バス株式会社・生いきいきバス北ルート		A 計画どおり事業は適切に実施された。		
	京福バス株式会社・生いきいきバス南ルート		A 計画どおり事業は適切に実施された。		
	京福バス株式会社・鶉山バス南北ルート	市北西部の鶉地域において、既存集落を経由して地域内のスーパーマーケットや温泉施設、病院等に至る路線(路線定期運行)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 基本的にスクールバスとしての利用が過半を占めており、一般の利用は、公共交通空白地域に居住する一部独居老人等、限定的である。このため、当初想定していた目標を著しく下回り、運行1回あたりの平均利用者数は目標の9.2人に対して2.9人、収支率は目標の23.0%に対して3.1%の見込み。	公共交通空白地域に居住する交通弱者の最低限の移動手段を効率的に確保するため、デマンド運行に移行する。その際、東西ルートについては福井交通株式会社の鷹巣・橿線との統合も含めて事業計画を再構築する。 利用者への周知広報や利用促進については、周辺地域全体の交通ネットワークを活性化する観点から、隣接する鷹巣地区と連携・協働して実施する。
	京福バス株式会社・鶉山バス東西ルート		A 計画どおり事業は適切に実施された。		
	光タクシー有限公司・殿下かじかポッポー地区外ルート	市南西部の殿下地域(中山間地域)の谷筋に散在する集落から、地区の中心部を経由して隣接地域の大規模商業施設に至る路線(区域運行)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	A 谷筋の7つの集落を中心に、高齢者の日常生活に欠かせない移動手段として定着が図られてきた。 運行1回あたりの平均乗車人員は、目標の3.0人に対して6.1人と上回る見込み。また、収支率は目標の15%に対して約12%の見込みであるが、運行2年目としては概ね及第点と考える。	地区の少子化・高齢化・人口減少等の現状に鑑みると、地区内に居住する高齢者等をターゲットにしているだけでは将来に亘り利用者を維持・拡大していくことは困難であるため、地区の活性化策と連携し、地区外からの利用者を獲得していくことが求められる。このため、設定時間の見直しや地区外への周知広報が必要と考えられる。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通ネットワーク計画に基づく事業)

平成25年4月12日

協議会・構成員 福井市、福井県、福井運輸支局、
事業者5社、福井県警察、
学識経験者1名、利用者代表6名、
県バス協会、県交通労働組合代表

事業名	補助対象事業者等	事業概要	①事業実施の適切性	②目標・効果達成状況	③事業の今後の改善点
陸上交通に係る 地域公共交通確保維持事業 (地域内フィーダー系統)	福井鉄道株式会社・青葉台ルート	市南部の麻生津地区において、斜面住宅団地である青葉台や江尻ヶ丘、スーパーマーケットや鉄道駅等を経由する循環路線(路線定期運行)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 江尻ヶ丘団地等、従来バス交通サービスが希薄であった地域を中心に利用者が増加傾向にあり、徐々に定着が図られつつある。 一方、利用者数は、目標の9,500人に対して3月末時点で2,930人であり、25年9月末では約6,000人の見込み(達成率約63%)。収支率は、目標の20%に対して約14%の見込み。	利用者の少ない昼前後のダイヤを見直し、一定の利用者が見込める午前中の運行を強化する。 鉄道等との往復乗継割引切符の周知広報を強化し、地域内移動だけでなく、乗継ぎによる地域間移動を推奨することで利用促進を図っていく。
	福井鉄道株式会社・江尻ヶ丘ルート		A 計画どおり事業は適切に実施された。		
	福井鉄道株式会社・大島下荒井ルート	市南部の清明地区において、公共交通サービス圏域外の住宅団地や既存集落と、地域内の大規模商業施設を結ぶ循環路線(路線定期運行)	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B 杉谷町や大島町等の公共交通空白・不便地域の解消が図られた。 利用者数は、4系統合せて年間23,000人を目標としているが、運行開始半年間の数値は4,205人であり、25年9月末では約9,600人の見込み(達成率約36%)。収支率は、目標の25%に対して年度末時点で約15%の見込み。 運行初年度の目標としては相当高めの設定であることと、沿線住民に十分な浸透が図られていないためと考えられる。	移動ニーズが高い区間は、複数系統を重複させることで一定の運行頻度を確保し、利便性向上を図っているが、こうした運行形態が利用者(特に高齢者等)に十分に伝わっていないと考えられる。このため地域住民が主体となつて、バス停ごとの時刻表や想定される移動パターンに合せた時刻表、マイ時刻表等を作成し、きめ細かい情報提供を行っていくことが求められる。
	福井鉄道株式会社・江端ルート		A 計画どおり事業は適切に実施された。		
	福井鉄道株式会社・清明南ルート		A 計画どおり事業は適切に実施された。		
福井鉄道株式会社・清明南ルート公民館2度回り	A 計画どおり事業は適切に実施された。				
地域公共交通バリア解消促進等事業 (利用環境改善促進等事業)	京福バス株式会社・バスロケーションシステム整備事業	パソコンや携帯電話でバスの走行位置を検索できるようにするほか、遅延や緊急時の情報をリアルタイムで提供できるバスロケーションシステムを整備、導入することで、バス交通の利便性向上を図る。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B ホームページへの1日あたりのアクセス件数:2,000件を数値目標にしているが、平成24年12月1日の運用開始以降の平均は、166人/日(ただしパソコンからのアクセスのみ)となっている。 理由として、積雪によりバスの遅延の発生が予見される冬季間に間に合わせるため、十分な周知・広報の期間を取らずに運用を開始したことが主な原因と考えられる。 一方で、利用者からの聞き取り等によると、当該システムの導入により、バス遅延等による不安感やイライラの解消には一定程度の効果があったと考えられる。	より多くの利用者に活用されるシステムとするため、周知広報を進めていく。特に、認知度が低いと思われる学生向けの利用促進活動を行っていくことが必要である。 ※当該年度で補助事業終了

【各評価項目の評価基準】

①事業実施の適切性

- A…事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された(されている)。
- B…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった(一部実施されない見込み)。
- C…事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった(実施されない見込み)。

②目標・効果達成状況

- A…事業が計画に位置付けられた目標を達成した(する見込み)。
- B…事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった(一部達成できない見込み)。
- C…事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった(達成できない見込み)。