

## 福井市（福井市地域生活交通活性化会議）

フィーダー系統  
（バリア解消）

平成24年6月28日NW計画策定  
平成24年7月20日NW計画策定

### ①協議会が目指す方向性(Plan)

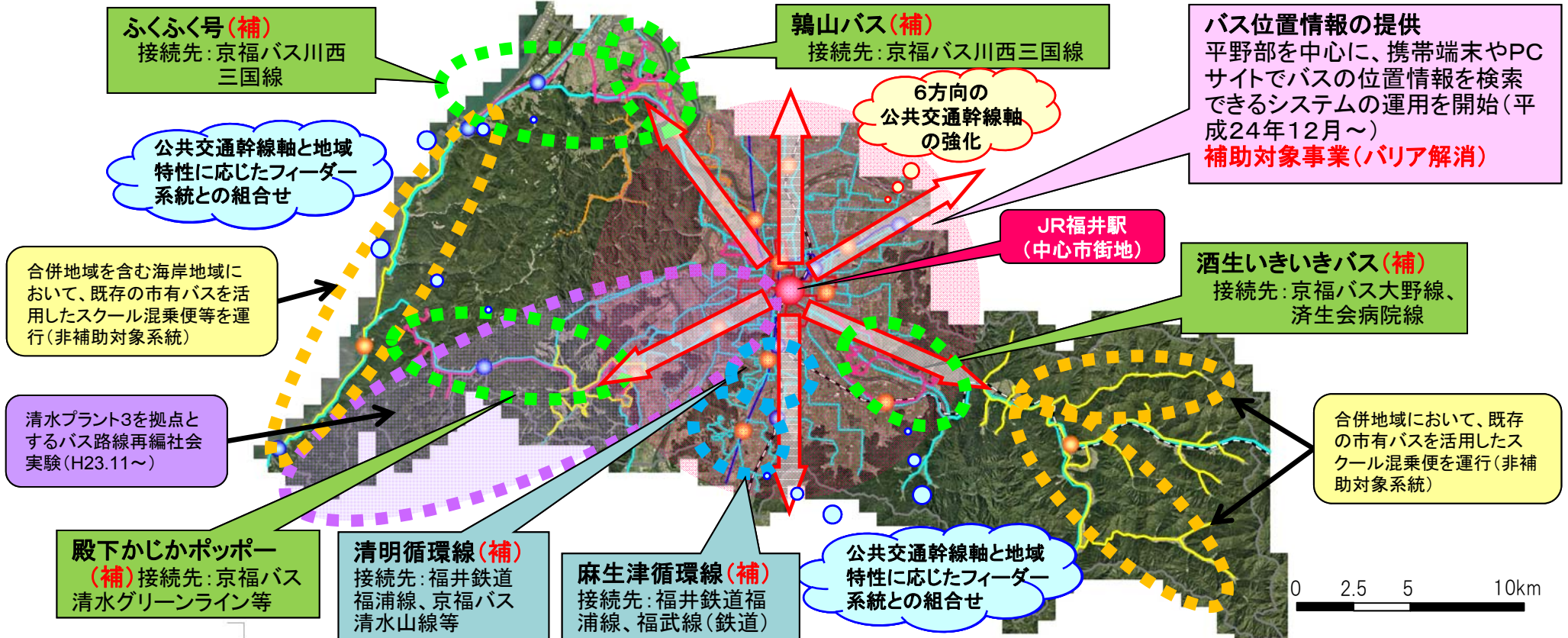
#### ■地域の特性

- JR福井駅前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。

#### ■福井市都市交通戦略※との整合性 ※平成21年2月策定 計画期間：概ね10年間

- 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いる。
- このうちフィーダー路線については、地域住民が主体的に運行計画の作成や利用促進等に取り組むことを基本としつつ、路線バス事業者の自主運行路線の計画変更等も含めて、地域に最も適した手法により、公共交通空白・不便地域の解消やサービス水準の向上を図ることとしている。

➤ **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**



## ②地域公共交通に関する具体的取り組み及びそのプロセス(Do)

### ■平成24年度以前

事業名	概要	検討プロセス
清水プラント3を拠点とするバス路線再編社会実験 (平成23年11月～26年9月末予定)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市南西方面の地域間幹線系統を、利用実態に即して抜本的に見直し</li> <li>通勤通学時間帯の直通運行(バス車両)と利用が少ない昼間時間帯のデマンド型乗合タクシー(ほやほや号)に再編</li> <li>大規模商業施設(プラント3)を地域間幹線系統とほやほや号との乗継拠点に設定し、待合環境を整備</li> </ul>	<p>23年4月:京福バス、福井県、福井市、越前町の担当で事業内容の検討を開始(月2回以上のペースでワーキング。福井運輸支局からも助言等を受ける。)</p> <p>23年8月:地域住民代表への説明(5回)</p> <p>23年9月:地域生活交通活性化会議</p> <p>23年10月:利用者説明会(30回)</p> <p>※輸送実績については地域生活交通活性化会議で適時報告</p> <p>24年4月:一部事業計画変更について地域生活交通活性化会議で協議</p>
地域コミュニティバス利用者アンケート (平成24年8月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の満足度や路線バスとの乗継利用等の実態を把握する目的で実施</li> </ul>	<p>24年8月:アンケート調査(車内配布)</p> <p>24年10月:各地域に結果をフィードバック 地域生活交通活性化会議検討会に報告</p>

### ■平成25年度

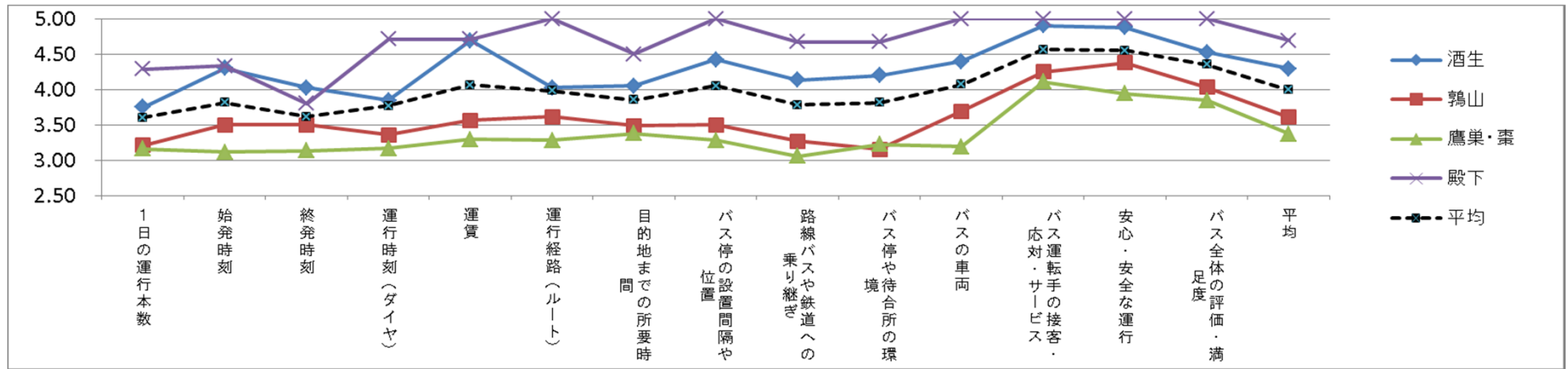
事業名	概要	検討プロセス
清明循環線の新設 (平成24年10月1日運行開始)	<ul style="list-style-type: none"> <li>福井鉄道福武線と並行・競合する同社の清明線(バス路線)を廃止</li> <li>代わりに清明地区の公共交通空白地域等をきめ細かく運行し、南北方向公共交通幹線軸に結節するフィーダー路線(清明循環線)を新設</li> </ul>	<p>23年6月・12月:清明地区住民有志による勉強会を開催</p> <p>24年2月～5月:公民館長、関係自治会長、運行事業者、市担当者の打合せを月1回のペースで開催し、事業計画について協議・調整</p> <p>24年6月:地域生活交通活性化会議に報告、NW計画に登載</p>
地域コミュニティバス運行支援事業の改正 (平成25年4月施行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域コミュニティバスの事業目的や利用実績等を踏まえ、『収支率算定式の見直し』、『デマンド型運行の基準新設』、『PDCAの具体的運用』を中心とする制度修正を実施</li> </ul>	<p>24年5月～9月:市において基本的な考え方の整理</p> <p>24年10月:地域生活交通活性化会議検討会で考え方を報告、協議</p> <p>24年11月～2月:検討会での議論等を踏まえて制度の詳細設計</p> <p>25年3月:地域生活交通活性化会議で報告・協議</p> <p>現在運行中の地域の事業評価及び26年度の方向性(案)について報告</p>

### ③地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価(Check)

#### ■NW計画に定める目標の達成状況

- ・ 殿下かじかポツポーを除き、NW計画に定める数値目標は未達成。
- ・ しかしながら、多くの地域が前年度実績を上回り、公共交通空白地域の住民等に徐々に浸透・定着している様子が覗える。
- ・ 利用者アンケートから、路線バスとの乗継利用の実態も確認できるなど、フィーダー系統としても一定程度機能している様子が覗える。また、地域住民同士のコミュニティの醸成など、数値から判断できない効果や成果も認められる。

【地域コミュニティバスに対する満足度(利用者アンケートから:平成24年8月実施)】



※地域住民の取組みが活発な地域ほど、利用者の満足度が高く、輸送実績も比較的良好である傾向

#### ■清水プラント3を拠点とするバス路線再編社会実験の輸送実績(平成24年度)

系統名	年間利用者数	平日1日あたり	参考:H23年度OD
地域間幹線系統			
葉崎線	43,692人	155人	233人
西田中宿堂線	24,483人	93人	175人
清水グリーンライン	97,811人	336人	—
(参考)織田線	(廃止)	(廃止)	79人
(参考)赤十字病院線	(廃止)	(廃止)	53人
計	165,986人	584人	540人

系統名	年間利用者数	1日あたり	1便あたり	稼働率
はや				
葉崎ルート	5,035人	15.0人	1.7人	36.4%
西田中ルート	1,826人	5.5人	1.5人	24.9%
織田ルート	2,511人	7.5人	1.5人	38.3%
清水循環ルート	315人	0.9人	2.2人	7.1%
計	9,687人	28.9人	1.6人	30.9%

※他、乗合バス型フィーダー:清水西田中線2,949人/年、清水織田線2,994人/年

※実験から1年以上を経過し、沿線住民の間にも相当程度定着(ただし、潜在的ニーズの掘り起しはまだ不十分)



#### ④自己評価から得られた課題とその対応(Action)

##### ■公共交通幹線軸と地域内フィーダー系統との連携強化

- …乗継の円滑化を図ることで、中心市街地等への移動利便性を高めることが必要
- 時刻表に接続先幹線のダイヤを記載(酒生いきいきバス、殿下かじかポッポーで実施済)
- 地域の運行協議会において、路線バスとの連携・相互補完の具体策について協議、地域住民に周知広報(同上)
- 清明循環線、麻生津循環線と福井鉄道福武線の往復乗継割引切符の周知広報の強化が必要
- 地域コミュニティバスについて、路線バスとの乗継の利便性向上を図るため、回数券や高齢者向け定期券の共通化を検討することが必要

##### ■輸送実態に応じて事業計画を最適化するための仕組みづくり

- …サービスレベルの最適化を図ることで事業の持続可能性を高めることが必要であり、そのためのシステムを確立することが必要
- 福井市地域コミュニティバス運行支援事業の見直し(平成25年4月1日施行)

##### 【主な内容】

- ✓ より地域の特性にふさわしい交通サービスを提供していくため、デマンド型運行の基準を新設
- ✓ 車両のバリアフリー化と環境性能の向上を図るため、本格運行地域に対する新車導入時の特例措置を新設
- ✓ PDCAサイクルの具体化

#### ⑤アピールポイント(特に工夫した点)

- 地域コミュニティバスがフィーダー系統としてどの程度機能しているかを確認するため、利用者アンケートを実施
- 「清水プラント3を拠点とするバス路線再編社会実験」で得られた知見等を、地域コミュニティバス運行支援事業の改正に反映(デマンド型運行の基準新設)
- 設定目標を大きく下回る地域コミュニティバスについては、地域コミュニティバス運行支援事業の改正(デマンド運行の基準新設とPDCAサイクルの具体化)により、デマンド運行に移行することで交通弱者の最低限の移動手段を効率的に維持していく方向に修正。  
なお、メインユーザーである高齢者等の利用に支障をきたさないよう、先行地域である殿下地域の取組みを参考に、地域住民が主体となってきめ細かい情報提供を行っていく予定。