

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

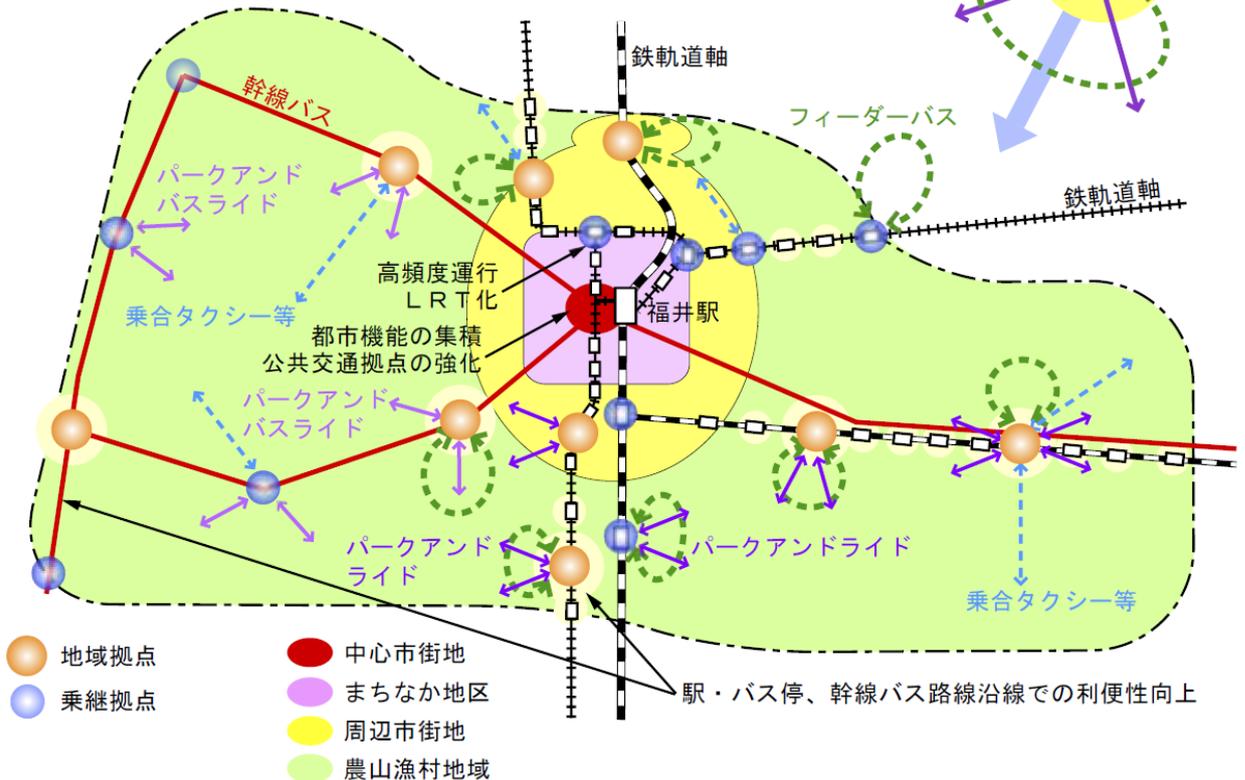
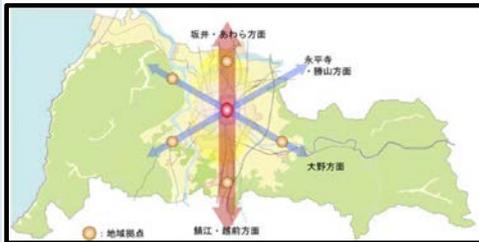
平成27年6月30日確保維持計画策定

バリア解消

平成27年5月21日確保維持計画

1. 協議会が目指す地域公共交通の姿

- 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
  - ・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。
- 計画の目標及び期間
  - ・福井市都市交通戦略の策定（平成21年2月策定。期間は、概ね10年間。）
  - ・目標：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）との組合せによる市内全域で利便性の高い公共交通ネットワークの構築。
- 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。



## 2. 計画の達成状況の評価に関する事項

- 公共交通網評価の基本的考え方
  - ・誰もが安心、安全に利用できる人にやさしい「全域交通ネットワーク」と、にぎわいとやすらぎの「まちづくり」を目指すため、市域を地形や市街化、都市施設等の集積状況から4つに区分し、それぞれの地域特性を活かしためざすべき生活像を「暮らす」、「働く」、「出会う」、「遊ぶ」の視点から地域別のめざす生活像及び公共交通のサービス水準を設定。
- 評価指標及び評価基準

地域	生活像	公共交通のサービス水準
<b>中心市街地</b> (福井駅まで歩いて10分以内の圏域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常生活に必要なサービスを歩いて利用でき、便利で文化的な生活ができる。</li> <li>・職場へ歩いて通え、遠くからは公共交通で便利に通勤できる。</li> <li>・はじめて訪れても分かりやすく移動できる。等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総合交通ターミナルで、いろいろな公共交通に便利に乗り継げる。</li> </ul>
<b>まちなか地区</b> (福井駅まで公共交通で概ね10分圏域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・古くから住民のつながりが強いいため、高齢者や学生生徒も安心して住める。</li> <li>・職場や学校へ徒歩や自転車を通え、南北沿線へは遠くからも通勤、通学が便利。等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北軸では10分間隔で発着。</li> <li>・その他の地域内では概ね20分間隔(ピーク時10分間隔)で発着。</li> </ul>
<b>周辺市街地</b> (福井駅まで公共交通で10~30分圏域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広い敷地でゆとりのある戸建住宅に住み、クルマがあれば便利に住める。</li> <li>・南北軸沿線の職場へは遠くからも便利に通勤できる。等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北軸では10分間隔で発着。</li> <li>・その他の地域内は20~60分間隔(ピーク時10~30分間隔)で発着。</li> </ul>
<b>農山漁村地域</b> (福井駅まで公共交通で30~60分圏域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊かな自然環境を保全し、自然からの恵みを得て、自然と共に生活できる。</li> <li>・地域拠点には生活利便施設があり、中心市街地へは公共交通が使える。等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域拠点では福井駅まで1時間間隔(ピーク時30分間隔)で発着。</li> <li>・地域拠点から周辺地域へは、地域特性に応じたサービスを提供。</li> </ul>

### 3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

#### 1) 取組み経緯

- 公共交通の概要
  - ・ 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。
  - ・ 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しており、クルマ中心とした社会。
  
- 問題点
  - ・ 公共交通空白、不便地域の点在。
  - ・ クルマに過度に依存したライフスタイル。
  
- 実施に至る経緯
  - ・ 公共交通空白、不便地域を解消するため、福井市地域内フィーダー交通を設定。地域バス（H21～）、地域コミュニティバスの運行（H23～）、路線バスのフィーダー化等（H21～）
  
- 福井市地域生活交通活性化会議、検討会等の開催状況
  - ・ 路線バスや地域バス、地域コミュニティバス等、生活交通の維持・確保について、適宜、議論を実施。
  - ・ H27年度からは、福井駅西口広場の開業に併せて、利用促進についての議論を実施。また、H28年度からは、各交通事業者と利用促進について話し合うWGを実施。
  
- 福井市都市交通戦略を策定（H21.2）
  - ・ 都市交通政策の基本方針に基づき、都市交通の目標像、公共交通の目標像、地域別の目標とサービス水準を実現するため、6つの施策パッケージからなる交通政策を展開。  
⇒次ページ参照

### 3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

施策パッケージ	事業概要	予定時期(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	←→		・地域バス(美山、海岸(越廼)、清水)を運行(H21～)
	地域バスの運行	←→		フィーダーバスの検討 ・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) 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4ヶ所設置 (H24:越前開発駅、H24:福井南暫定、H27:新福井駅、H27:福井口駅)
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。 H27年度は、イベント3回、学校2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～)

「地域内フィーダーシステム補助」

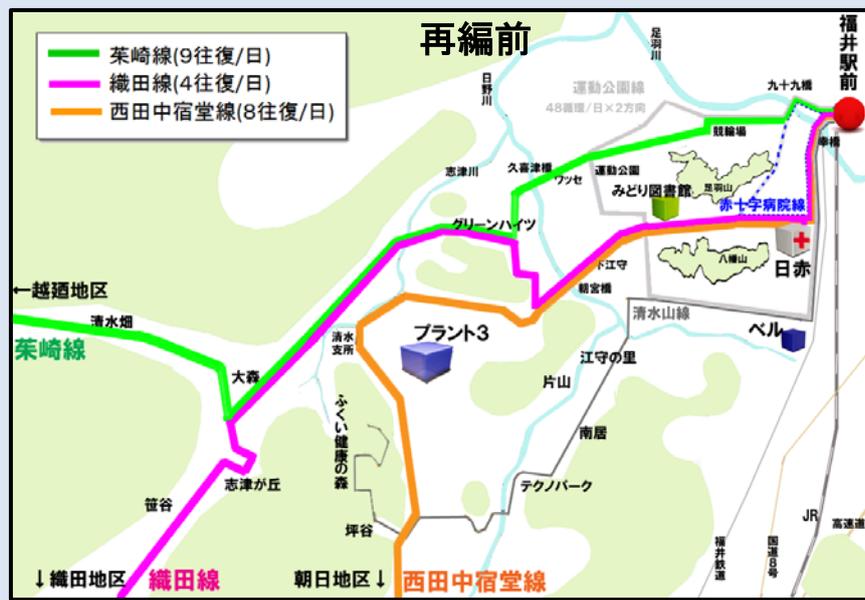
「地域公共交通促進バリア」

### 3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

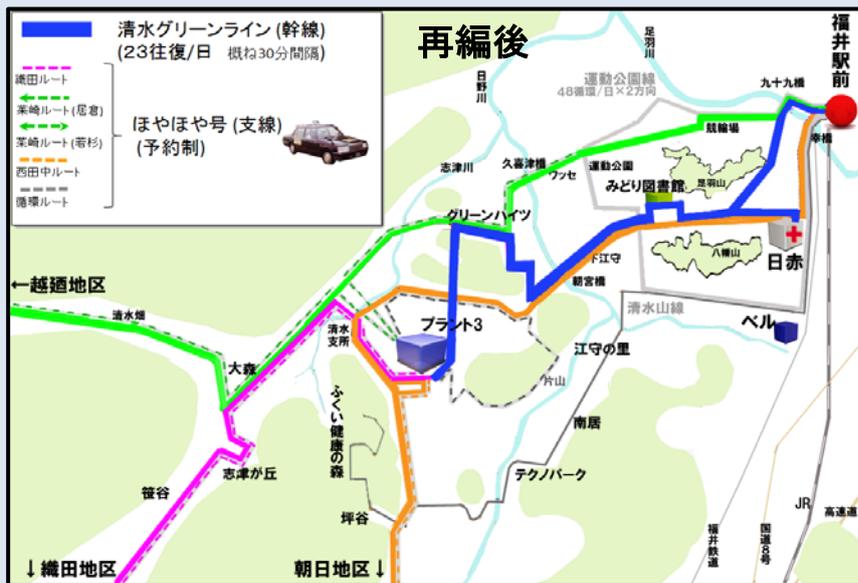
#### 1) 取組み経緯

- えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れ (H27.3.27)
  - ・ 事業者異なる鉄道と路面電車の直通運行を開始。
  - ・ 運行時間の短縮 (越前武生⇄鷲塚針原間 約80分⇒約60分 約20分短縮)
  - ・ 運行本数の増便 (9～15時)
    - 福井鉄道区間 6本/時 → 8本/時 (2便/時増)
    - えちぜん鉄道区間 4本/時 → 6本/時 (2便/時増)
  - ・ 相互乗り入れにより、乗り継ぎが解消され、通学、通院、通勤利用の利便性が向上。
  
- 福井鉄道の福井駅西口広場延伸 (H27.3.27)
  - ・ 福井鉄道が延伸したことにより、JR、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福バスが、1つの拠点で結節することになり、交通結節点の強化が図られた。
  
- バス路線「生部みのり線」の再編に係る社会実験 (H27.10～)
  - 朝、夕の通勤通学時間帯は直通バスを残し、日中の時間帯は予約制タクシー文殊山号を運行。
    - ・ 上り、下り2便増便
    - ・ 対象地域内にて、新たに停留所を9箇所新設。
    - ・ 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。
  
- 清水プラント3を拠点とするバス路線再編社会実験 (H23.11～H26.9)
  - 幹線軸とフィーダー系統を連携させた交通体系を構築
  - ・ 社会実験の目的
    - 1) 南西方面の公共交通幹線軸を強化する。
    - 2) 地域の拠点(清水プラント3周辺)を公共交通幹線軸で結ぶ。
    - 3) 地域特性にふさわしい交通サービスを提供する。
  - ・ 社会実験の概要
    - 次ページ図参照

### 3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容



- ・ 3路線は個別に運行され、便数も少なかった。また、需要が見込まれるプラント3やみどり図書館を經由していなかった。
- ・ 便数  
茶崎線【9 往復】  
織田線【4 往復】  
西田中宿堂線【8 往復】  
※【 】…駅前直通便
- ・ 運賃(乗継運賃設定なし)  
福井駅⇄茶崎 1,120 円  
福井駅⇄ハツ俣 1,310 円



- ・ 清水グリーンラインを幹線として新設し、日赤とみどり図書館を經由するようにした。運行本数は実験前に比べ約3倍となり大幅に増加した。
- ・ 便数  
清水 GL【23 往復】  
茶崎線【5 往復】  
+ 《若杉行 8.5 往復》  
+ 《越越行 5.5 往復》  
織田線【2 往復】  
+ 《7 往復》  
西田中宿堂線【6 往復】  
+ 《7 往復》  
※【 】…駅前直通便  
《 》…プラント3で乗換える予約制タクシーほやほや号
- ・ 運賃(乗継運賃設定)  
福井駅⇄茶崎 700 円  
(幹線 300 円+支線 400 円)  
福井駅⇄ハツ俣 700 円  
( " " )

プラス

#### 待合環境の整備



## 4. 具体的取組みに対する評価

### ● 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

- ・ 数値目標を達成したのは、酒生いきいきバスのみ。
- ・ バスの利用者数としては、岡保地域、殿下地域、麻生津循環線は減少。  
減少理由としては、固定客の減少や利用促進の取組み状況が影響しているものと考えられる。
- ・ フィーダー系統として、路線バスや鉄道への乗継利用や生活交通の確保のほか、地域住民同士のコミュニティの醸成にも寄与しており、地域の高齢者にとって不可欠な存在になっているといった効果がある。

#### ■ 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	9,000人	9,574人	○	9,328人
②乗継利用の割合	45%	65.5%	○	52.2%

※利用者アンケートにおける路線バスへの乗継の割合

#### ■ 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	8,500人	7,664人	△	8,234人
②乗継利用の割合	40%	51.3%	○	—

※利用者アンケートにおける路線バスへの乗継の割合  
（前年度は、乗継利用の割合を目標に設定せず）

#### ■ 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	1,535円/人	△	1,551円/人
②乗継利用の割合	45%	66.7%	○	42.2%

※利用者アンケートにおける路線バスへの乗継の割合

#### ■ 麻生津循環線

	目標値	実績値	評価	前年度
①利用者数	7,000人	6,587人	△	7,020人
②乗継切符販売数※	30枚/月	9枚/月	△	17枚/月

※麻生津循環線全線の合計。

#### ■ 清明循環線

	目標値	実績値	評価	前年度
①利用者数	13,000人	13,710人	○	12,946人
②乗継切符販売数※	20枚/月	7枚/月	△	6枚/月

※清明循環線全線の合計。割引切符は平成24年10月に新設。

#### 4. 具体的取組みに対する評価

##### ● 生活交通確保維持改善計画（バリア解消）に定める目標の達成状況

###### 【ノンステップバスの導入（バリアフリー化設備等整備事業）】

- ・コミュニティバスすまいる東ルートに新型車両を導入。
- ・現在、ノンステップバスの導入率は、39.3%であり、H32年度の目標値に達するのが難しい状況となっている。しかし、毎年、ノンステップバスを導入する計画をしており、目標値に向けて、ノンステップバスの増加に努めている。

	目標値	実績値	評価	前年度
ノンステップバス導入率(京福バス)	70% (H32)	39.3%	△	35.8%

###### 【バスロケーションシステムの整備（利用環境改善促進等事業）】

- ・福井駅西口広場の整備にあわせ、バスロケーションシステムを導入したことにより、利用者の利便性が向上。

(参考) 利用者アンケート実施 H28.4.14(木),16(土)

420人/478人中(87.9%)の方がバスロケ導入により便利になったと回答。

	目標値	実績値	評価	前年度
バスナビレビュー数	5,300件/月	7,700件/月	○	4,800件/月

###### 【福井市都市交通戦略の進捗状況】

- ・IC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。

###### 【バス路線「生部みのり線」の再編に係る社会実験（H27.10～）】

- ・実験1年目の利用者は、実験開始前と比べて上昇。  
再編前 2,250人/年(187人/月) → 再編後 3,213人/年(267人/月)

###### 【清水プラント3を拠点とするバス路線再編社会実験】

- ・社会実験期間（H23.11～H26.9）を経て、バス利用者数については、実験前より16.6%増加（H23-H26比較より）しており、増便対策、上限運賃の設定、バス待ち環境の整備等が一定の効果をもたらしたものと考えられ、H26.10～本格運行へ。

	社会実験前	社会実験				社会実験後	
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	
幹線バス(清水GL含む)	177,623	165,986	186,554	188,734	189,867	190,653	
フィーダー(支線バス)		5,943	6,942	5,820	6,185	3,907	
ほやほや号(予約制)		11,253	11,762	12,480	12,432	11,027	
合計	177,623	※199,835	205,258	207,034	208,484	205,587	
基準年に対する増減率	基準年	※12.5%	15.3%	16.6%	17.4%	15.7%	

※社会実験がバス事業決算年度の途中で開始されたため、1年分に換算

## 4. 具体的取組みに対する評価

### ● 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）とフィーダーバス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の運行することで、地域内の生活交通が確保。
- ・ 清水プラント3を拠点とするバス路線再編社会実験等の実施により、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、地域実情に応じた全域交通ネットワークの提供に努める。

## 5. 自己評価から得られた課題と対応方針

### 【課題整理】

#### ①福井駅西口広場の開業（H27.3.27）

- ア) 福井駅西口広場が開業したことにより、JR、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福バスの交通結節点としての強化が図られた。今後は、福井駅西口広場を活かした利用促進を展開していく必要あり。
- イ) 大きく公共交通が変わった好機として、クルマに過度に依存したライフスタイルが進む福井市で、どのように利用促進を展開するかが課題。

#### ②公共交通ネットワークに関する課題

- ア) 他市町を跨ぐ路線バスについて、他市町間で協議する機会が少ないため、事業者も含めて、定期的に協議する機会を持つことが必要。
- イ) 全体的な傾向として、バス利用者が減少しており、バス交通サービスを維持していくために地域の特性に応じた交通形態を検討することが必要。
- ウ) 市民の方が、幹線軸とフィーダー系統との乗継利用に不安を感じないような利用促進策を展開することが必要。

#### ③公共交通の維持に関する課題

- ア) 地域住民で構成される運行協議会は、地域によって温度差があり、利用促進の取り組み状況に差がある。
- イ) 今後、人口減少が進む中、公共交通を維持していくためには、継続して、地域住民、事業者、行政の三者が顔を合わせて地域の生活交通について協議、検討していくことが必要。

### 【課題への対応方針】

#### ①福井駅西口広場の開業（H27.3.27）

- ア) 乗継利用に適したダイヤ設定や、市民の方はもちろんのこと、観光客へ向けた丁寧なバス、電車利用について周知を図る。
- イ) 福井駅に新たに、にぎわい交流施設のハピリン、屋外広場のハピテラスができ、福井駅周辺ににぎわいが出てきているので、公共交通と福井駅周辺施設と連携した（例えば、優遇措置）利用促進策を展開。公共交通は、手段であり目的であるため、公共交通を利用したくなるような目的づくりを検討。

#### ②公共交通ネットワークに関する課題

- ア) 他市町と連絡を取り合い、定期的に話し合いをする機会を持つ。  
また、各市町で行っている交通会議の内容について、お互い共有することで、各市町の協力体制を整える。
- イ) 事業者と連携して、バス路線ごとに地域の特性に応じた交通形態を検討。
- ウ) マイ時刻表を作成したり、特に高齢者の方が集まる場所へ出向き、丁寧に説明することで乗継利用の不安を解消。

#### ③公共交通の維持に関する課題

- ア) 運行協議会同士での事例紹介や意見交換会を行うことにより、お互いの地域が刺激しあうことで、運行協議会の活動を活性化させる。
- イ) 引き続き、地域住民、事業者、行政の三者で、地域の生活交通について協議、検討していく。

1. 直近の第三者評価の活用・対応状況

直近の第三者評価委員会における事業評価結果（H26年度）	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>岡保地域のコミバス新設や鷹巣・棗地域ふくふく号のデマンド化等の取組は、交通空白地域の解消目的以外に、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民のコミュニティ意識の醸成にも寄与している</li> <li>・住民利用者への浸透、定着が図られ、地域に合った活動が行われる。</li> </ul> <p>など、きめ細かな対応が行われていることについて評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・岡保地域では、地域住民でコミバスを継続的に支えていくため、住民によるサポーターズを形成。</li> </ul>	<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>引き続き、上記の取組を推進するとともに、近隣市町との連携を考慮した広域ネットワークの形成について取り組むことを期待する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・他市町を運行する幹線軸とフィーダー交通の乗り継ぎに適したダイヤ設定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・引き続き、他市町を運行する幹線軸とフィーダー交通の連携を考慮した交通サービスの提供を図る。</li> </ul>

2. アピールポイント

● 福井駅西口広場の整備

- ・福井駅西口広場において、新たにバス乗降場と福井鉄道の電停が整備され、各公共交通機関の乗継が容易になり、交通結節点としての機能が強化された。
- ・バス乗降場にはバスロケーションシステムを導入し、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広げることで、バス利用者の利便性の向上を図った。

● フィーダー交通（地域コミュニティバス、路線バス）

- ・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。
- ・各地域コミュニティバスにおいて、利用状況や利用者の意見等を踏まえて、適宜、地域の特性に応じた運行計画への見直しを実施。
- ・地域の運行協議会に地域内の商業施設の担当者にも参加してもらい、公共交通についての協議等を実施。（協力例）商業施設内にバス停留所を設置、商業施設が特招会に合わせ、バス利用者への運賃を補助

● バス路線「生部みのり線」の再編に係る社会実験（H27.10～）

- ・清水プラント3を拠点とするバス路線再編での知見を活かし、市内のバス路線を利用実態に即して再編。
- ・通勤通学時間帯は直通運行（バス車両）を残し、利用が少ない昼間時間帯はデマンド型乗合タクシー（文殊山号）を運行。
- ・デマンド型乗合タクシーは地区内での便数増や運行エリアの拡大等、利便性の向上を図ったことにより、利用者は増加。

（参考）地域内の利用者 再編前：2, 250人※ ⇒ 再編後：3, 213人 約4割上昇  
 （H26.10～H27.9） （H27.10～H28.9）  
 ※乗車人数から推計

