

平成29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28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。

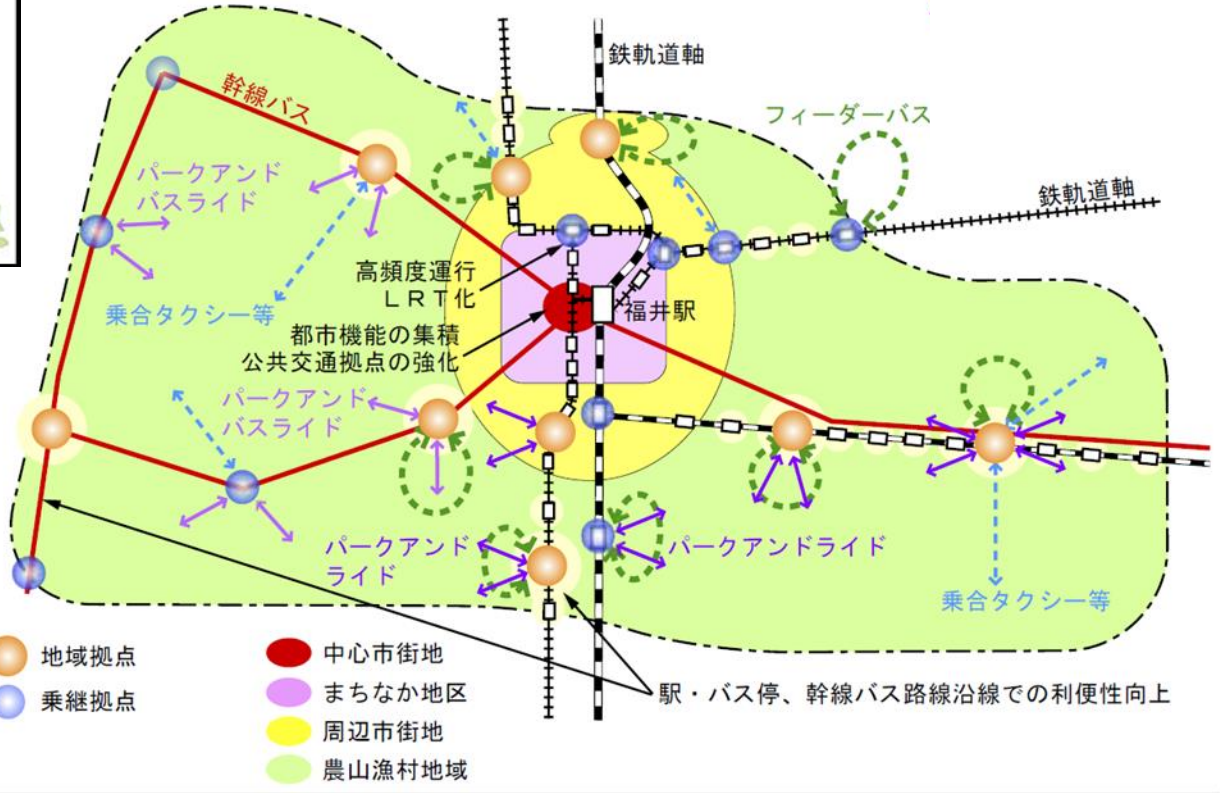
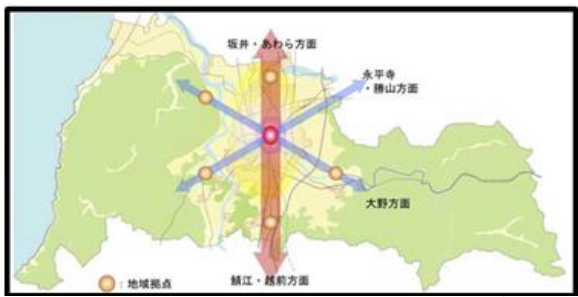
■ 計画の目標及び期間

- 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**



■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」の実現に向け、地形や市街化、都市施設等の集積状況によって市内を4つの地域に区分し、それぞれについて「暮らす」、「働く」、「出会う」、「遊ぶ」の視点から目指すべき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
中心市街地 (福井駅まで歩いて10分以内の圏域)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・はじめて訪れても分かりやすく移動できる。等 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
まちなか地区 (福井駅まで公共交通で概ね10分圏域)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・職場や学校へ徒歩や自転車で通え、南北沿線へは遠くからも通勤、通学が便利。等 	<ul style="list-style-type: none"> ・南北軸では10分間隔で発着。 ・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。
周辺市街地 (福井駅まで公共交通で10～30分圏域)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・南北軸沿線の職場へは遠くからも便利に通勤できる。等 	<ul style="list-style-type: none"> ・南北軸では10分間隔で発着。 ・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。
農山漁村地域 (福井駅まで公共交通で30～60分圏域)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。

■主な取組み経緯

公共交通の概要

- ・ J R 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
- ・ クルマを中心とした社会

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

実施例

- ・ フィーダー交通の設定
地域バス（H21～）、地域コミュニティバスの運行（H23～）
- ・ 交通結節点の強化やバスロケーションシステムを導入する等（H24～）、利便性の向上を図ることで、クルマ利用者に対し、公共交通への転換を促す。

福井市地域生活交通活性化会議、検討会等

- ・ 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合わ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

■目標を達成するために行う事業(6つの施策パッケージ)

□ ……地域内フィーダー補助

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)	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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)	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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)	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> イベントや学校等に出向き公共交通の利用促進を実施。 H28年度は、イベント1回、学校9回。
6. 駐車マネジメントの推進	駐車場への案内強化	←→		<ul style="list-style-type: none"> 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	←→		<ul style="list-style-type: none"> 駐車場案内リアルシステムに加入(H21.10～)

(主な取組)**福井駅西口広場の整備 (H28.3.27)**

- ・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、利便性の向上を図った。
- ・同時に、福井駅から800m圏内の運賃を200円前後から100円に下げ、駅周辺における移動利便性の向上を図った。

えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れ (H28.3.27)

- ・事業者が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⇄鷺塚針原間 約80分⇒約60分 約20分短縮)
- ・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 (H28.3.27)

- ・福井鉄道が延伸したことで、JR、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福バスが1つの拠点で結節し、交通結節点が強化された。

福井鉄道の福井駅乗入便数の増加 (H29.3.25)

- ・田原町行きの下り電車において福井駅発の18時以降の設定が無かったため、福井駅経由便を新たに6便設け、最終便を福井駅発21時53分に設定したことで利便性の向上を図った。

えちぜん鉄道と福井鉄道の駅ナンバリングの実施 (H29.3.25)

- ・両鉄道においてそれぞれ駅ナンバリングを実施し、インバウンド、旅行者の利便性の向上を図った。

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(次頁に概要を掲載)
- ・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。

バス路線「生部みのり線」の再編に係る社会実験 (H27.10~H29.9)

- ・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乗合タクシーの文殊山号を運行。
- ・上り、下り2便増便。また、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。

モビリティマネジメントの実施(毎年)

- ・公共交通の利用促進の一環として、様々な取組を実施
 - (例) 小学校での出前講座
 - 公共交通に関するイベント
 - 路線バス沿線世帯に対するコミュニケーションアンケート

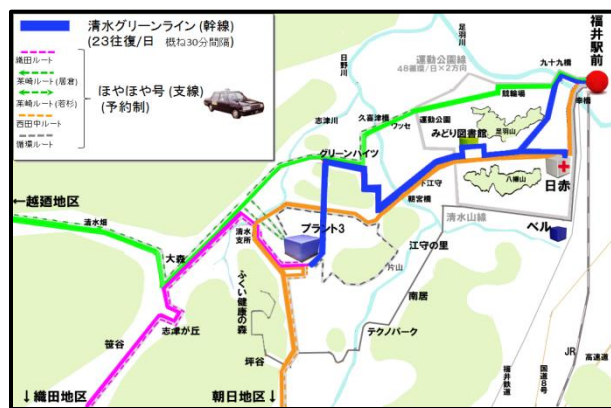
清水プラント3を拠点とするバス路線再編社会実験概要



(再編前)

- ・ 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⇔八ツ俣 1,310円



(再編後)

- ・ 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》 + 《越廼行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
 - 《 》...ほやほや号(プラント3で乗換える予約制タクシー)
- ・ 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⇔八ツ俣 700円(幹線300円+支線400円)



バス路線の再編に併せて乗継拠点の待合環境も整備

- ・ 乗継拠点となるプラント3のバス待合所には冷暖房を完備。
- ・ ほやほや号を予約できる直通電話を設置して利便性を図る。
- ・ バスの到着を知らせる「接近表示機」を設置しバス待ちのイライラ感を解消する。

4-1. 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路線はなし。
- ・ バスの利用者数について、岡保地域のみ前年度より増加しているが、その他の路線は前年度より減少している。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	9,500人	9,289人	△	9,574人
②乗継利用の割合	48%	65.5%	○	65.5%

※利用者アンケートにおける路線バスへの乗継の割合

●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	1,634円/人	△	1,535円/人
②乗継利用の割合	48%	66.7%	○	66.7%

※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年間利用者数	7,100人	5,424人	△	6,587人
②乗継切符販売数 ※	30枚/月	17枚/月	△	9枚/月

※麻生津循環線全線の合計。割引切符は平成24年10月に新設。

●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	8,029人	△	7,664人
②乗継利用の割合	43%	51.2%	○	48.6%

※利用者アンケートにおける路線バスへの乗継の割合

●清明循環線

	目標値	実績値	評価	前年度
①年間利用者数	13,500人	13,298人	△	13,710人
②乗継切符販売数 ※	20枚/月	5枚/月	△	7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。

4-2. 具体的取組みに対する評価

【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。

【バス路線「生部みのり線」の再編に係る社会実験（H27.10～H29.9）】

- ・ 2年間の社会実験の前後で利用者は増加しており、一定の効果が認められると考えられるため、H29.10～本格運行に移行。
社会実験前2,250人/年（187人/月）→ 社会実験後3,172人/年（264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（H23.11～H26.9）】

- ・ バス利用者数については、実験前より16.6%増加(H23-H26比較)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るため、H26.10～本格運行に移行。

利用者数の推移 (年度は10月～9月)	社会実験前		社会実験		本格実施		
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	
路線バス	177,623	171,929	193,046	194,554	196,052	194,560	
茶崎線	94,121	43,692	46,383	47,026	45,389	43,656	
西田中宿堂線・清水西田中線(H23.11～)	48,512	27,432	28,772	27,251	26,684	23,595	
織田線(=清水織田線(H23.11～))	34,990	2,994	3,471	3,055	2,774	1,311	
清水グリーンライン	—	97,811	114,420	117,222	121,205	125,998	
デマンド系統(予約制) ほやほや号		11,253	11,762	12,481	12,432	11,027	
合 計	177,623	199,835	204,808	207,035	208,484	205,587	
前年度比		↘ -10.9%	↗ ※ 12.5%	↗ 2.5%	↗ 1.1%	↗ 0.7%	↘ -1.4%

※社会実験がバス事業決算年度の途中で開始されたため、
H24増減率については(12月/11月)を乗じて1年分として換算

【福井市の交通体系】

(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)

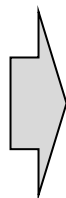
- ・ 幹線軸（バス、電車）とフィーダーバスを組み合わせることを基本に交通体系を構築。
- ・ フィーダー系統として、地域バス、地域コミュニティバスを運行することで、地域内の生活交通を確保。
- ・ 清水プラント3を拠点とするバス路線再編社会実験等の実施により、対象地域の幹線軸とフィーダー系統の住み分けが整理され、将来的に地域交通の維持、活性化を図ることができるバス交通体系を構築。

(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。

①目標の達成状況に関する課題

■ 課題整理	
ア	酒生地域は、平成29年4月1日より地域の運行協議会の構成員が大きく変わったこともあり、利用者数の推移について注視する必要がある。
イ	殿下地域は、利用者一人あたりの行政負担額を目標値に設定しているが、利用者の減少に影響される。殿下地域のように、過疎化、高齢化が進んでいる地域では、利用者の絶対数が少ない。
ウ	麻生津循環線、清明循環線の周知広報について、各世帯への路線図・時刻表の配布を行ったが、定量的な効果として現れていない。



■ 課題への対応方針	
ア	地域コミュニティバスの制度概要や利用促進のやり方について、行政がフォローをしながら円滑な運営をサポートする。
イ	地域や事業者とも連携して電話予約の方法の説明会や利用についての相談会を実施するなど、新規利用者の獲得を図る。
ウ	各世帯へのチラシ等の配布を単発ではなく定期的に行い、きめ細かな周知広報を展開していく。

②公共交通ネットワークに関する課題

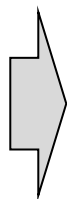
■ 課題整理	
ア	他市町を跨ぐ路線バスについて、他市町間で協議する機会が少ないため、事業者も含めて、定期的に協議する機会を持つことが必要。
イ	全体的な傾向としてバス利用者が減少しており、バス交通サービスを維持していくために地域の特性に応じた交通形態を検討することが必要。



■ 課題への対応方針	
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。
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。

③公共交通の維持に関する課題

■ 課題整理	
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	
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。

平成29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28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
<ul style="list-style-type: none">・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。	<ul style="list-style-type: none">・地域住民で構成される運行協議会に向き、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。	<ul style="list-style-type: none">・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。・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。
<ul style="list-style-type: none">・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。	<ul style="list-style-type: none">・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。	<ul style="list-style-type: none">・引き続き広範な周知広報を行う。・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。

■ 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」の再編に係るデマンド型乗合タクシー「文殊山号」の運行

- ・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した。
- ・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。平成27年10月より2年間の社会実験を行い、平成29年10月より本格的に導入した。

(参考) 地域内の利用者

再編前: 2, 250人※ ⇒ 再編後: 3, 172人 約4割上昇
(H26.10~H27.9) (H28.10~H29.9)
※乗車人数から推計