福井市地域公共交通計画

（素案）

福井市

目　次

Ⅰ　計画の概要 1
1.　計画策定の目的 1
2.　計画の位置づけ 1
3.　計画期間 1
4.　計画対象区域 1
5.　計画の対象 1

Ⅱ　福井市の現状について 2
1.　福井市の人口、世帯数の推移・推計 2
2.　都市交通の現状 5
3.　上位関連計画 22

Ⅲ 現状と課題の整理 26

Ⅳ　福井市地域公共交通計画（本編） 27
1.　交通まちづくりの方針（第2次都市交通戦略で定めた将来都市像） 27
2.　計画の方針 28
3.　評価指標と目標の設定 30
4.　目標を達成するために行う施策および実施主体・スケジュール等 33
5.　計画の達成状況の評価に関する事項（計画の推進体制、計画の進捗管理） 52

参考①：福井市の地域交通のあり方 53
1.　地域交通の概要と課題 53
2.　地域交通の基本的な考え方 55
3.　運行基準の考え方 56
4.　費用負担の考え方 58

参考②：すまいるバスアンケート調査について 59
1.　利用者アンケート調査の概要 59
2.　住民アンケート調査の概要 65
3.　ルート別調査結果 71
4.　すまいるバス対応方針（案） 75

Ⅰ　計画の概要

１．計画策定の目的

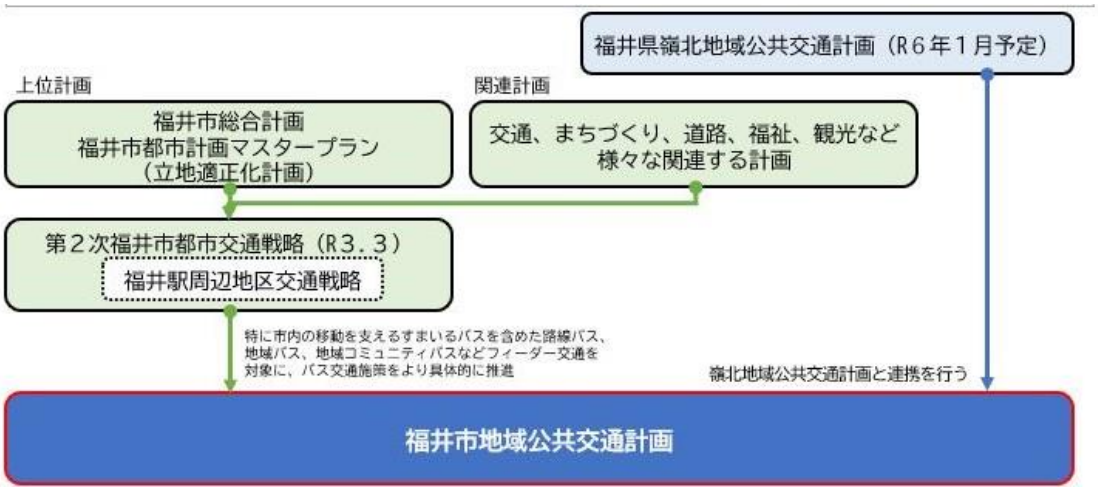
北陸新幹線福井開業による人やモノの移動拡大や経済効果を踏まえ、まちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するため、令和２年度に第２次福井市都市交通戦略を策定しました。

この度、都市交通戦略に掲げるバス交通施策をより具体的に推進するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に規定されている地域公共交通計画を、福井市地域生活交通活性化会議での協議を経て策定します。

２．計画の位置づけ

令和２年度策定の都市交通戦略で掲げた公共交通関連施策のうち、特に市内の移動を支えるすまいるバスを含めた路線バス、地域バス、地域コミュニティバスなどのフィーダー交通を対象に、バス交通施策をより具体的に推進します。

また、県が策定する、嶺北地域における広域的な地域公共交通に関する福井県嶺北地域公共交通計画との連携を行います。



３．計画期間

５年間（令和６年度～令和 10 年度）

４．計画対象区域

福井市全域

５．計画の対象

本計画では、特に市内の移動を支えるすまいるバスを含めた路線バス、地域コミュニティバス、地域バス等に関する方針を設定します。

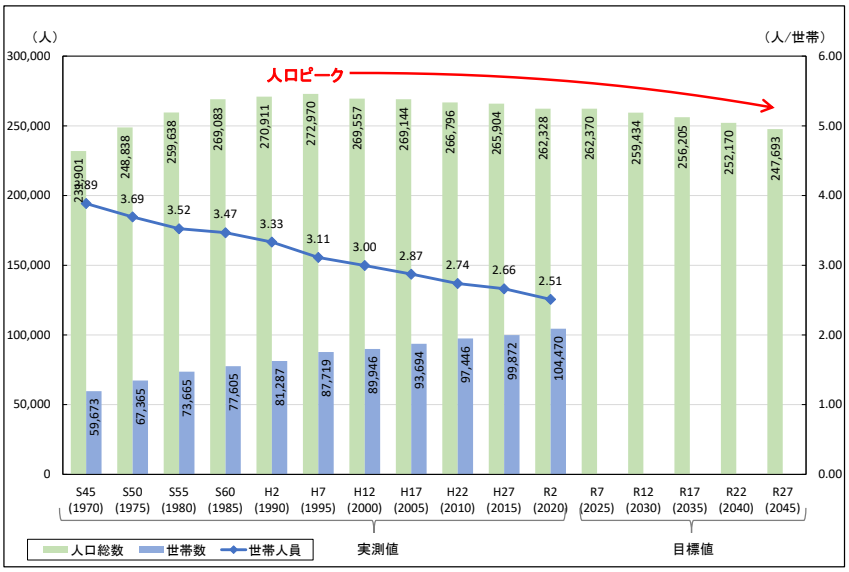
また、従来の公共交通だけでなく、必要に応じて自家用有償旅客運送や福祉、医療関連の移動サービス、送迎バス等の地域の多様な輸送資源を総動員するものとします。

II 福井市の現状について

1．福井市の人口、世帯数の推移・推計

（1） 人口、世帯数

- 福井市の総人口は、平成７年の約 27 万３千人をピークに減少に転じ、令和２年では約 26 万２千人と約１万千人減少している。
- さらに、25 年後の令和 27 年には現在より約１万５千人減少する見通しである。

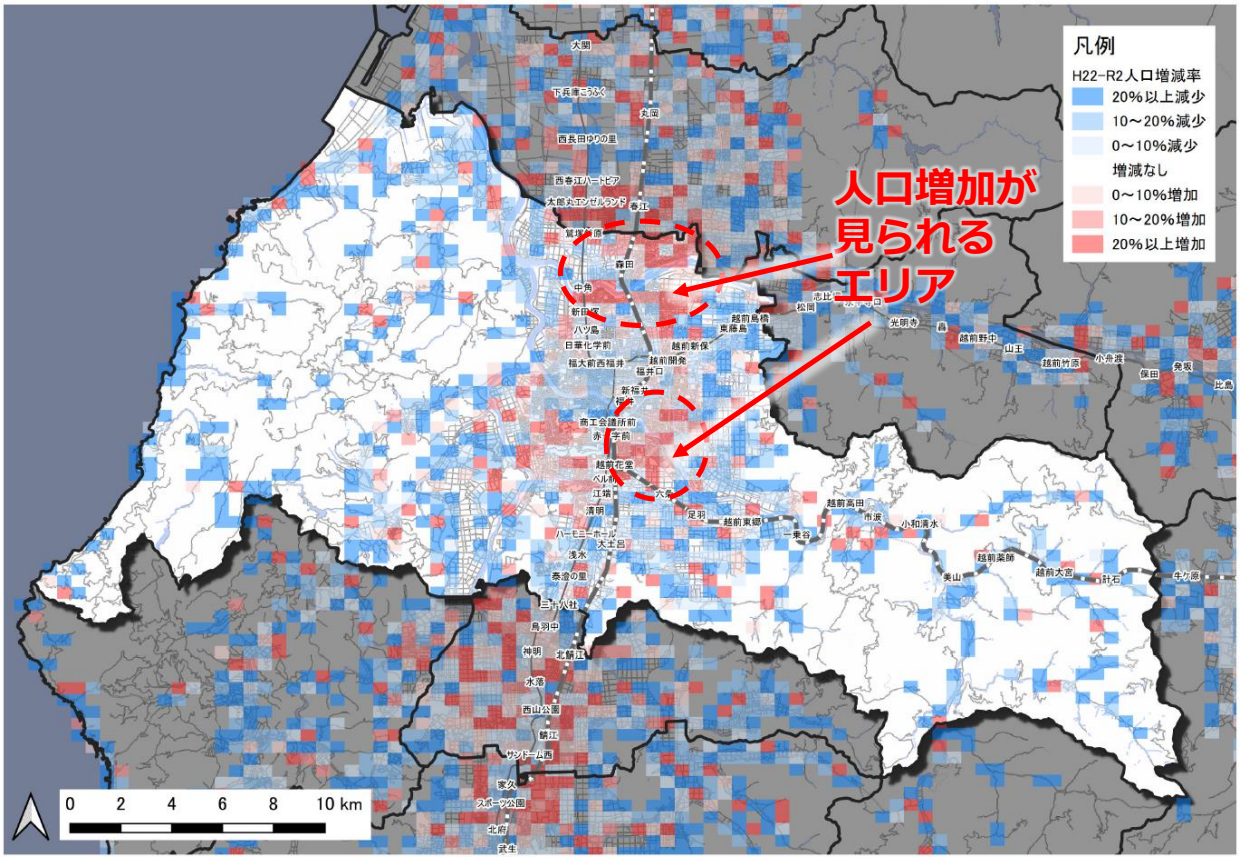


■福井市の人口、世帯数の推移

（出典：国勢調査〔S45(1970)～H27(2015)〕
第２期福井市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略「積極的施策展開継続シナリオ」（令和2 年(2020 年）3 月）〔R2(2020）～R27(2045)〕）

（2） 地区別人口増減

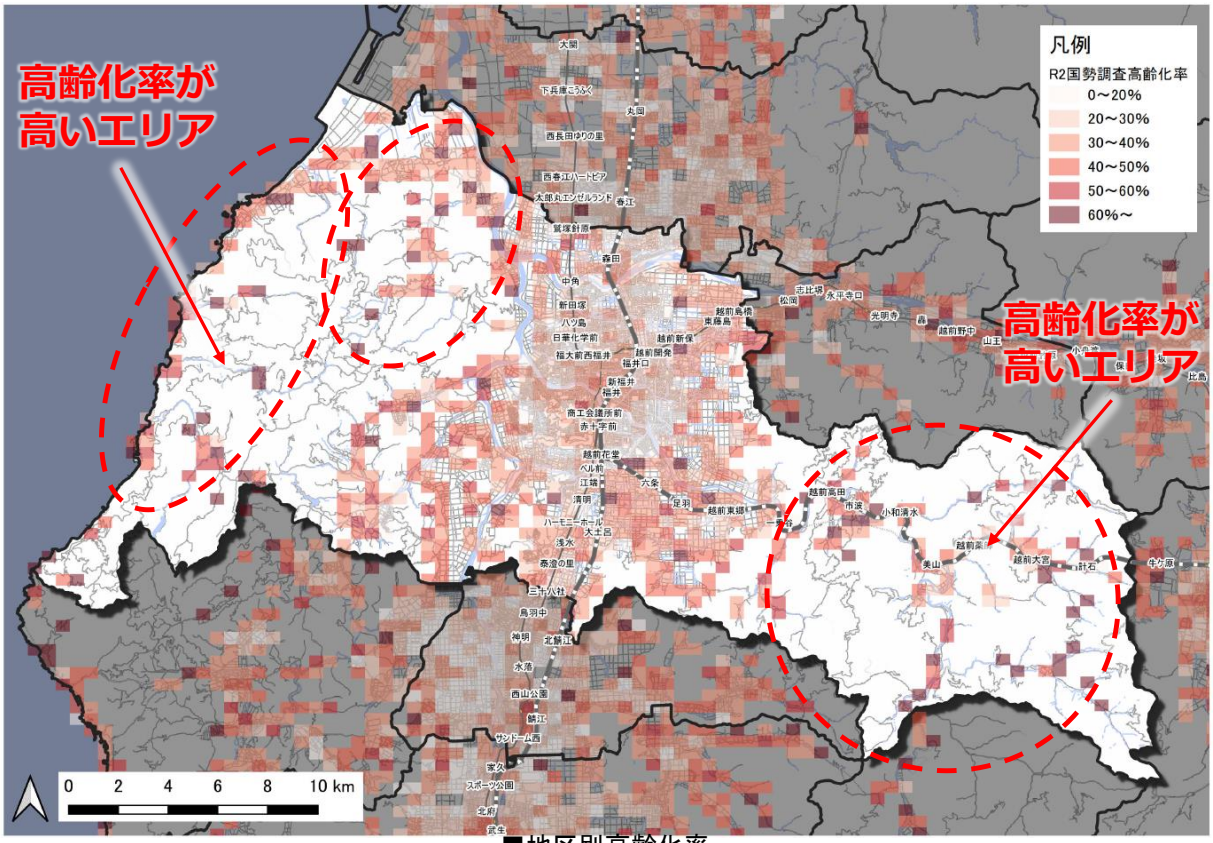
- 地区別の人口を平成 22 年と令和２年の 10 年間で比較すると、主に周辺市街地で人口が増加し、中心市街地で減少するドーナツ化現象が進行し、まちなかの人口減少が進んでいる。また、農山漁村地域でも人口減少が進行し、特に沿岸部や山間部は人口減少の割合が多くなっている。



■地区別人口増減
（出典：H22、及びR2国勢調査）

（3） 地区別高齢化率

- 令和２年における地区別の高齢化率を見ると、市全域で高齢化が進行している。山間部や沿岸部においては、高齢化率が高い一方、人口が増加している周辺市街地では、比較的高齢化率が低いことから、若い世代が周辺市街地に定着しているといえる。



■地区別高齢化率

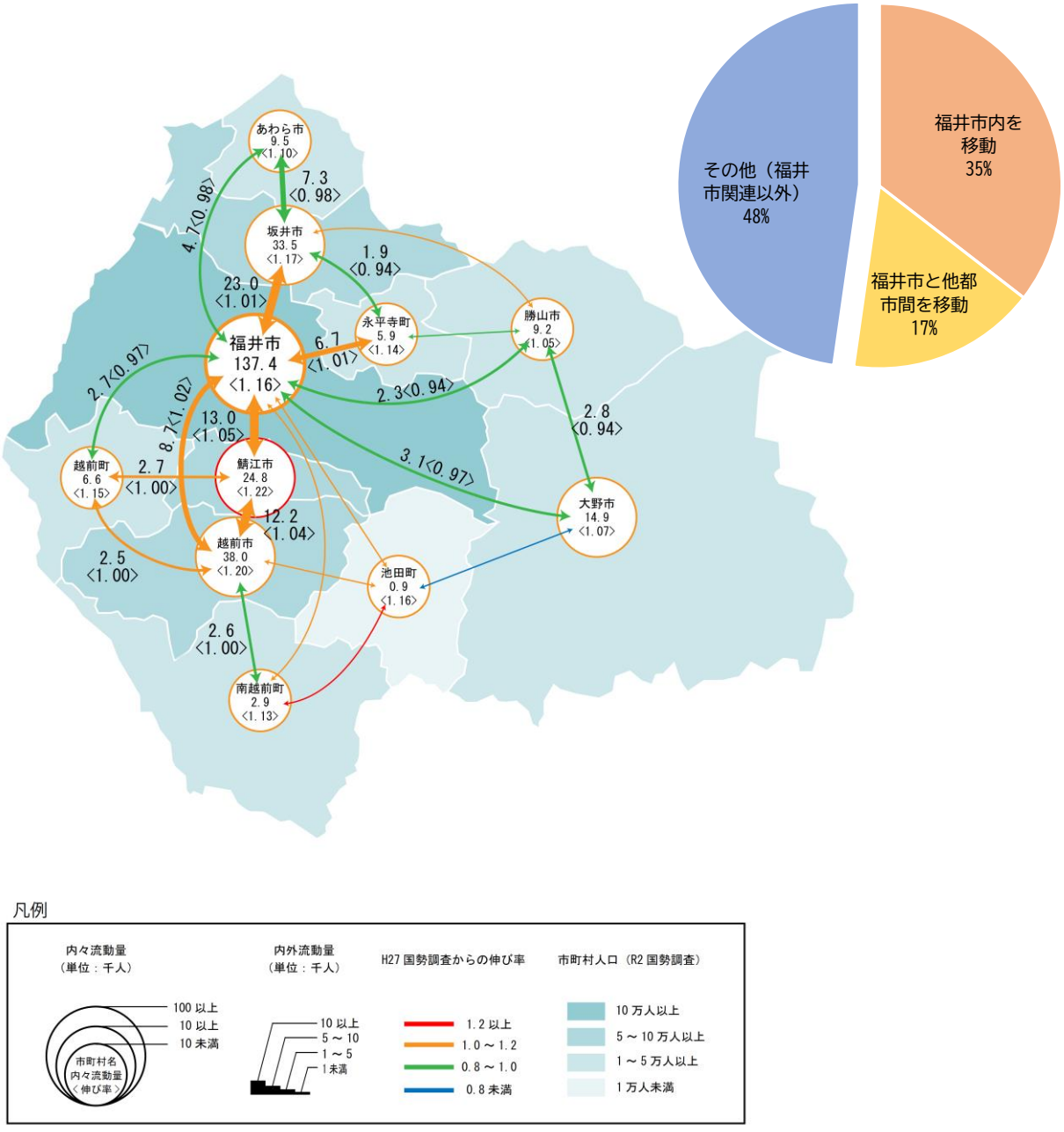
（出典：R2国勢調査）

2．都市交通の現状

（1） 道路交通・交通事故状況

1） ふくい嶺北連携中枢都市圏における通勤通学者の流動

- 福井市は、ふくい嶺北連携中枢都市圏の各方面と通勤通学者の流動があり、福井市関連の流動は都市全体の約半数を占めている。
- 都市間の移動を伴う通勤通学者数は、福井市と他都市間との移動が多く、ふくい嶺北連携中枢都市圏の中心となっている。また、福井市と坂井・あわら方面や鯖江・越前方面を結ぶ流動量が多く、南北方向の交通軸が形成されている。

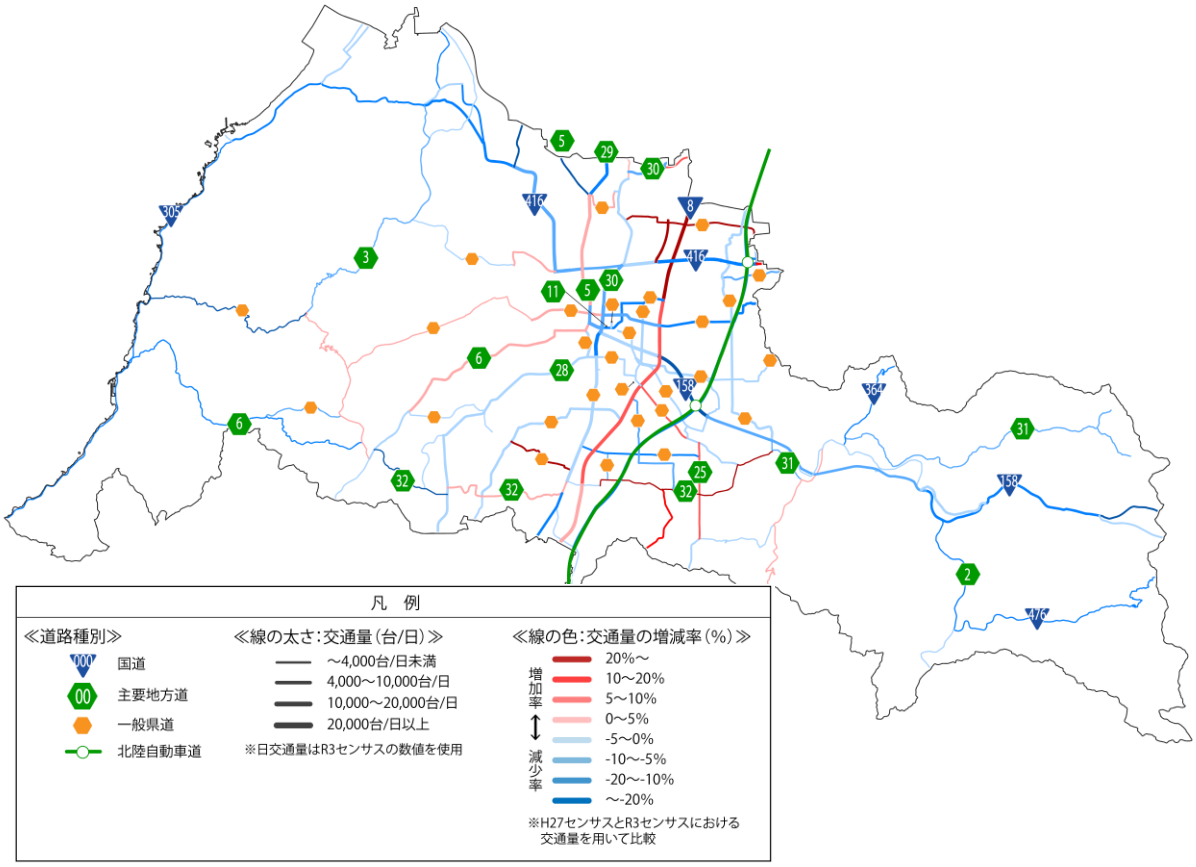


■ふくい嶺北連携中枢都市圏における通勤通学の流動

（出典：H27、及び R2 国勢調査）

2） 自動車交通のネットワーク

- 福井市内の主要な道路における交通量は、平成 27 年と令和３年では全体として減少している。特に、国道や主要地方道で減少し、大野市と繋がる国道 158 号では、約３割減少している箇所が見られる。



■自動車交通のネットワーク

（出典：H27、及び R3 道路交通センサス）

■主要道路の交通量

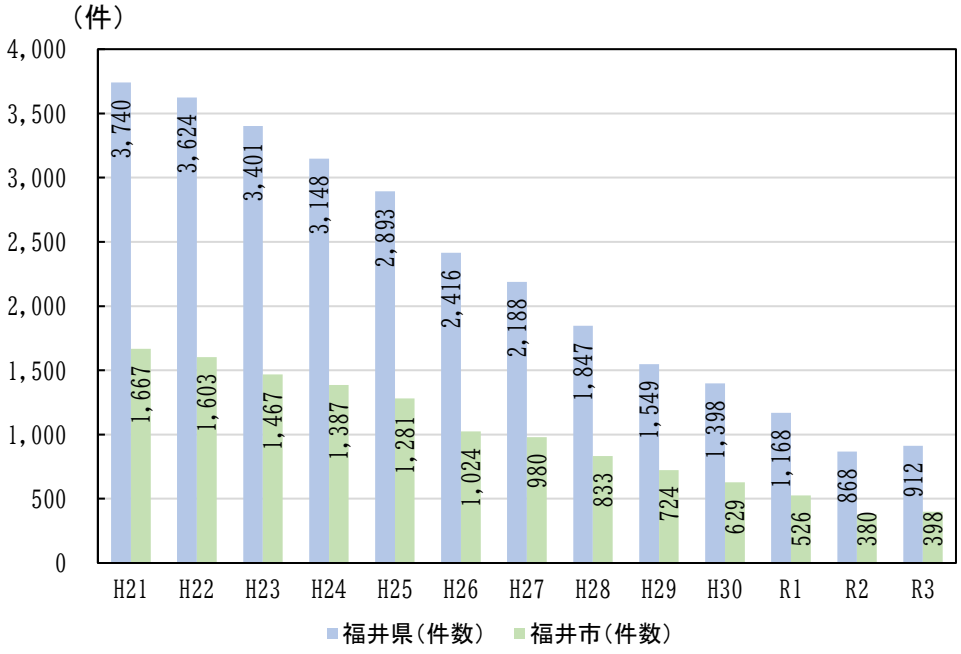
道路種別	道路名	交通量(台/日)			
		H27センサス	R3センサス	増減	増減割合
国道	国道8号	36,763	39,944	3,181	8.7%
	国道416号	28,282	27,668	−614	−2.2%
		29,045	27,541	−1,504	−5.2%
	国道158号	32,644	24,298	−8,346	−25.6%
		12,489	10,879	−1,610	−12.9%
		6,345	4,486	−1,859	−29.3%
		6,915	6,909	−6	−0.1%
		15,844	14,627	−1,217	−7.7%
		2,574	2,508	−66	−2.6%
	国道305号	2,914	2,336	−578	−19.8%
		6,642	5,473	−1,169	−17.6%
	国道364号	852	748	−104	−12.2%
	国道476号	597	497	−100	−16.8%

道路種別		道路名	交通量(台/日)			
			H27センサス	R3センサス	増減	増減割合
主要地方道	2	(主)武生美山線	3,033	2,597	−436	−14.4%
	3	(主)福井大森河野線	1,927	1,961	34	1.8%
	5	(主)福井加賀線	22,296	20,281	−2,015	−9.0%
			28,166	27,132	−1,034	−3.7%
	6	(主)福井四ケ浦線	8,092	7,907	−185	−2.3%
			18,248	18,957	709	3.9%
			583	520	−63	−10.8%
			2,548	2,135	−413	−16.2%
	11	(主)福井停車場線	9,508	8,089	−1,419	−14.9%
	18	(主)鯖江美山線	15,844	14,627	−1,217	−7.7%
	25	(主)福井今立線	7,359	7,860	501	6.8%
			6,977	6,881	−96	−1.4%
	28	(主)福井朝日武生線	29,496	25,130	−4,366	−14.8%
			19,671	19,199	−472	−2.4%
	29	(主)福井金津線	24,159	21,499	−2,660	−11.0%
	30	(主)福井丸岡線	26,930	24,246	−2,684	−10.0%
			7,463	7,812	349	4.7%
			11,341	11,063	−278	−2.5%
	31	(主)篠尾勝山線	72	67	−5	−6.9%
			1,668	1,584	−84	−5.0%
	32	(主)清水美山線	5,407	5,589	182	3.4%
			3,139	1,768	−1,371	−43.7%
			2,427	2,405	−22	−0.9%

（出典：H27、及び R3 道路交通センサス）

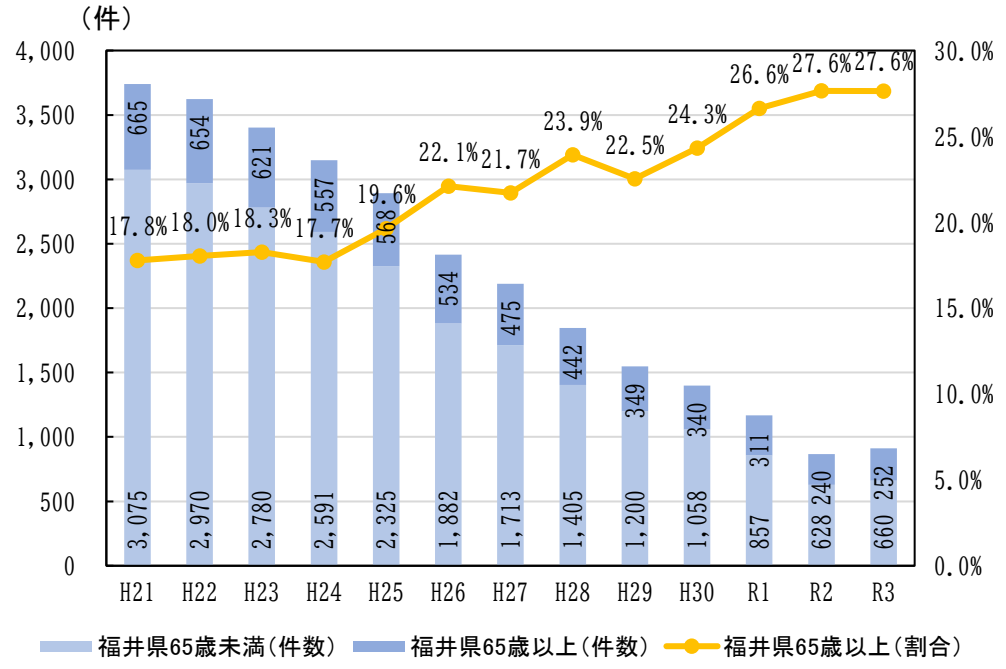
3） 人身事故の推移

- 福井県の人身事故の発生件数は、減少しており、福井市も同様の傾向にある。
- また、事故全体と同様に、高齢者が第一当事者となる事故件数は減少しているが、事故全体に占める高齢者の割合は増加している。



■市町村別人身事故発生状況

（出典：福井県統計年鑑）

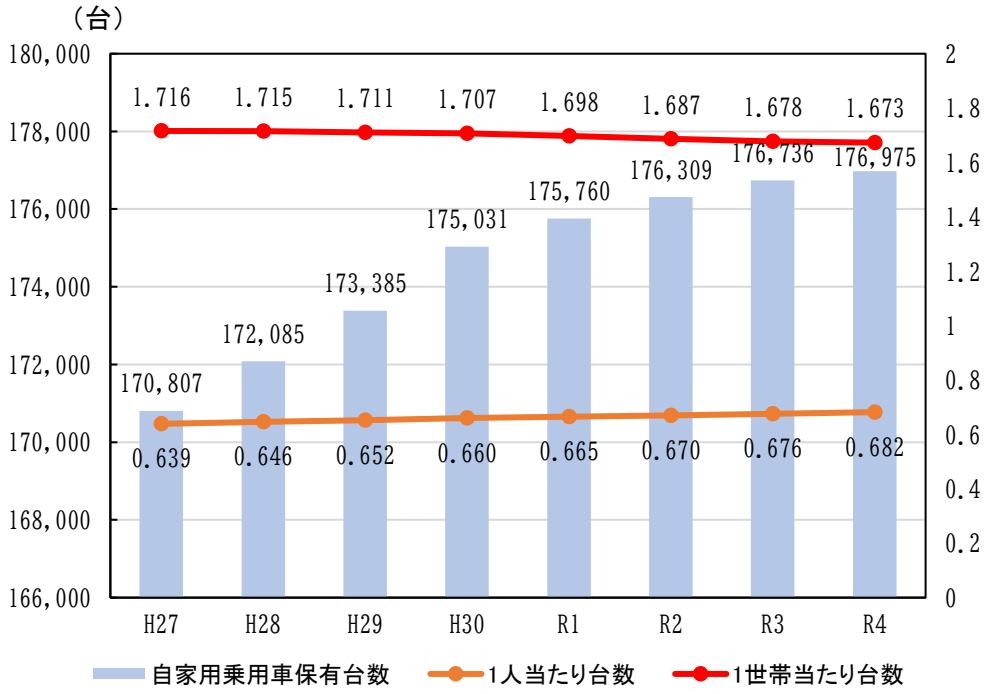


■福井県人身事故発生状況

（出典：福井県統計年鑑）

４） 自家用乗用車の保有台数

- 福井市の自家用乗用車の保有台数は年々増加し、平成 27 年から令和４年の８年間では約 6,200 台の増加となっている。
- また、全国的には、令和４年時点で世帯当たりの保有台数は６位、１人当たりの保有台数は 13 位といずれも全国上位を維持していることから、自動車中心の生活であることがうかがえる。



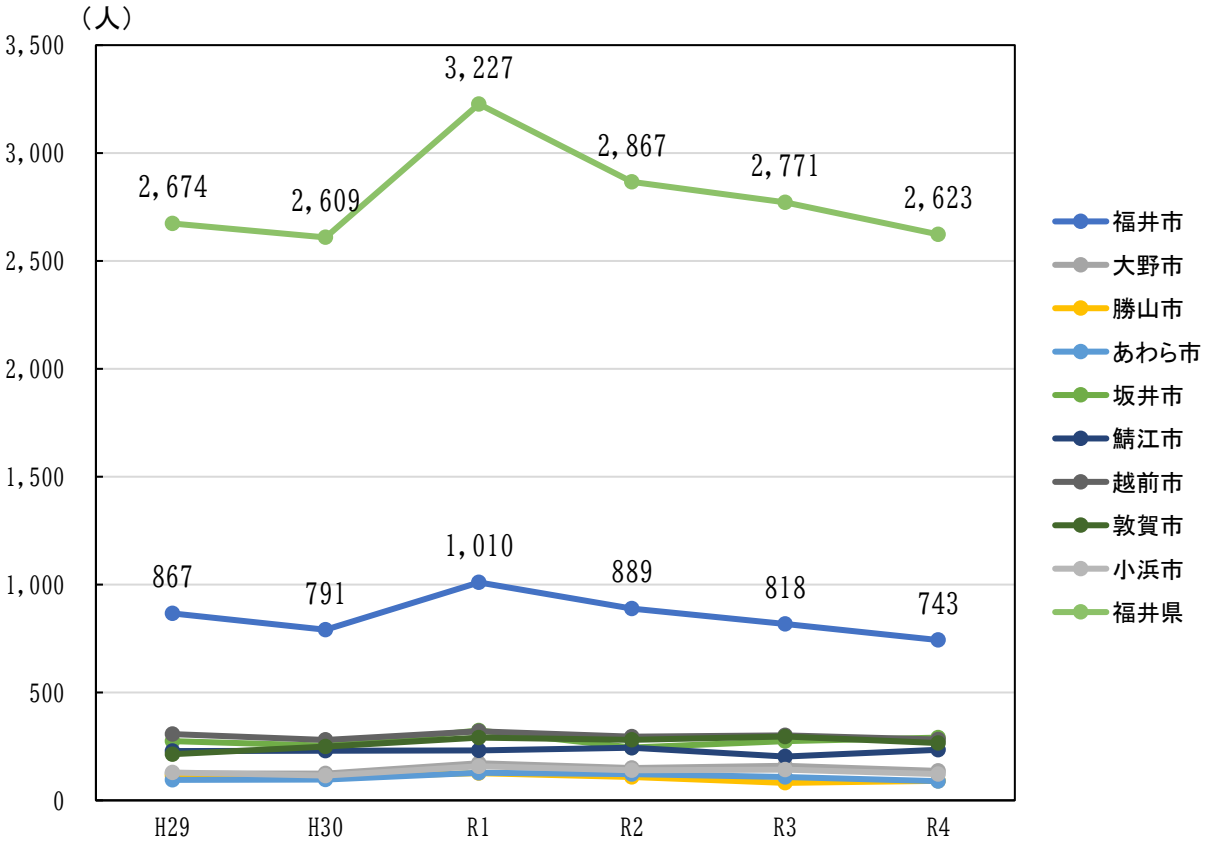
全国都市別順位	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
保有台数の順位	52位	53位	53位	53位	52位	52位	52位	52位
世帯当たり保有台数の順位	7位	7位	7位	7位	7位	6位	7位	6位
1人当たり保有台数の順位	18位	17位	16位	15位	14位	14位	15位	13位

■自家用乗用車の保有台数と都市別順位

（出典：一般財団法人　自動車検査登録情報協会）

５） 自動車運転免許返納者数の推移

- 福井市の免許返納者数は、令和元年に増加したものの、２年以降は減少している。また、県内９市の中では福井市における免許返納者数が最も多く、福井県と同様の傾向で推移している。
- 福井市では、運転免許を返納した高齢者に対し、公共交通機関を利用した外出のきっかけ作りとして、支援事業を行っている。
- 今後は、免許を返納した後も、外出の機会を減らさないよう、高齢者等の生活の足を確保していくことが求められる。



■免許返納者数の推移

（出典：福井県警　免許統計）

６） 高齢者の運転免許自主返納に対する支援

- 福井市では、満 65 歳以上の市民が有効期限内の運転免許（全種類）を返納した場合に、公共交通利用のきっかけづくりとして、１人１回に限り支援事業を実施している。
- さらに、福井市による公共交通利用支援事業のほか、返納者に対する各種企業、団体等による店舗や施設等での料金割引といったサービスも実施されている。
- また、バス・鉄道・タクシー事業者により、高齢者向けフリー乗車券や運賃割引制度などが設けられている。

1．公共交通利用支援【下記の(1)～(5)のいずれかを選択】

(1)バス回数券2,000 円分

（京福バス、福鉄バスの回数券のいずれか）

(2)福井鉄道の乗車券、回数券、企画切符との引換券2,000 円分

（えちぜん鉄道との相互乗り入れ区間(田原町駅～鷲塚針原駅)分は対象外）

(3)えちぜん鉄道の普通乗車券・一日フリーきっぷが3 年間2 割引

（福井鉄道との相互乗り入れ区間(田原町駅～越前武生駅)分は対象外）

(4)ICカード乗車券「ICOCA」(イコカ)2,000 円分(デポジット500 円分を含む。)

(5)⑤シェアサイクル「ふくチャリ」1日パス2日分、または月額会員基本料金2か月無料

2．運転免許証自主返納証明証の交付

満75 歳以上の方がタクシー乗車時に提示することで、運賃が1 割引となる運転免許証自主返納証明証を交付。
(対象となる福井市内のタクシー事業者 11 社)

3．反射材の交付

■福井市による高齢者の運転免許自主返納に対する支援

（２） 福井市の地域公共交通網の状況

１） 公共交通の構成要素

≪鉄道≫

南北方向にはハピラインふくい鉄道線、及びえちぜん鉄道三国芦原線、福井鉄道福武線が運行している。特に、えちぜん鉄道三国芦原線、福井鉄道福武線については、相互乗入を実施しており、特徴的な新型低床車両（ＬＲＶ）は市のシンボルとなっている。

また、北東方向には福井市と永平寺町、勝山市を結ぶえちぜん鉄道勝山永平寺線が、南東方向には大野市を結ぶＪＲ越美北線が運行している。

なお、北陸新幹線福井開業後は、ＪＲ北陸本線は並行在来線として経営分離され「ハピラインふくい」として令和６年３月に運行予定。

■JR 北陸本線（特急）
（出典：ＪＲおでかけネットＨＰより）

■JR 北陸本線（普通列車）
（出典：JR おでかけネットＨＰより）

■JR 越美北線

■北陸新幹線
（出典：ＪＲおでかけネットＨＰより）

■福井鉄道（FUKURAM）

■えちぜん鉄道（ki-bo）

≪バス≫

福井市のバス交通には、運行主体やその目的によって様々な種類がある。

■バス交通の種類

種類	概要
路線バス	京福バスが市内各方面へ運行するバスと福井鉄道が福井鉄道福武線の鉄道駅沿線を運行する福鉄バスがある。 京福バスの主要な路線として、北西方面へ越前海岸ブルーライン、南西方面へ清水グリーンライン、南東方面へは大野線が運行している。 福鉄バスの路線として、田原町駅から福武線と並行して運行する福浦線、及び浅水駅周辺を麻生津循環線、ベル前駅、江端駅周辺を清明循環線がそれぞれ運行している。
地域 コミュニティバス	公共交通空白地域等において、地域住民が交通事業者と連携・協力して運行している。
地域バス	市所有の車両を活用し、地域内の日常移動や観光等の利便性向上等のために運行している。
すまいる	市中心部における買い物支援のため、福井駅を中心に東西南北の各方面を循環するバスで、京福バスが運行している。
乗合タクシー デマンドタクシー	公共交通空白地域の解消や路線バスの廃止代替交通として、ジャンボタクシーやセダン型の車両を使用して交通事業者が運営している。

■京福バス

■福鉄バス

■すまいるバス

■地域コミュニティバス

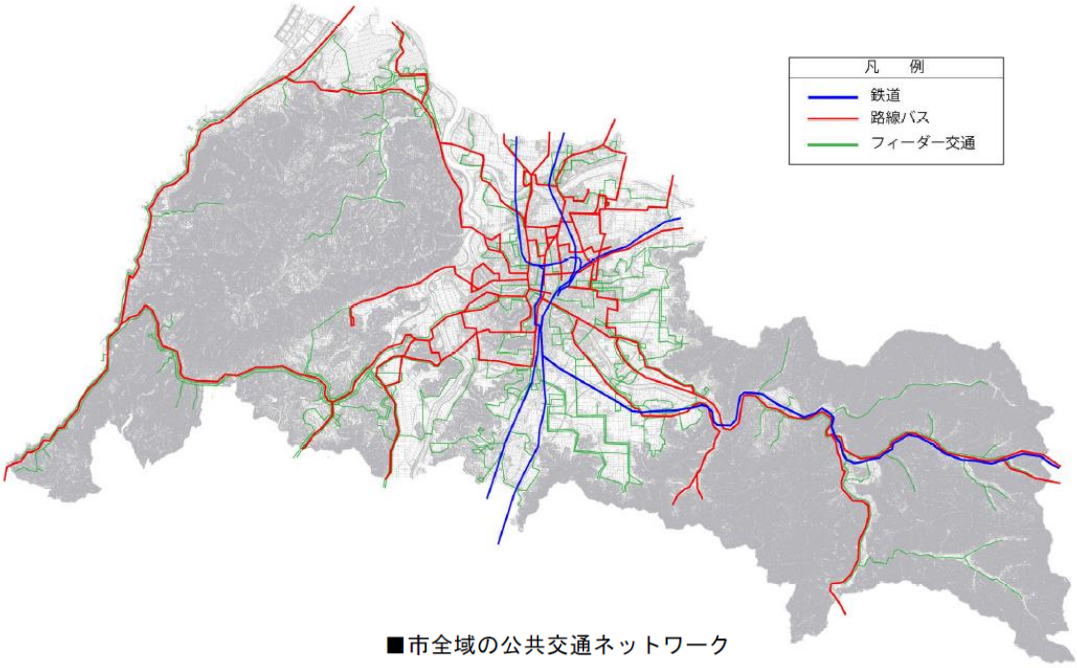
■地域バス

■デマンドタクシー

（出典：第２次福井市都市交通戦略を一部加工し作成）

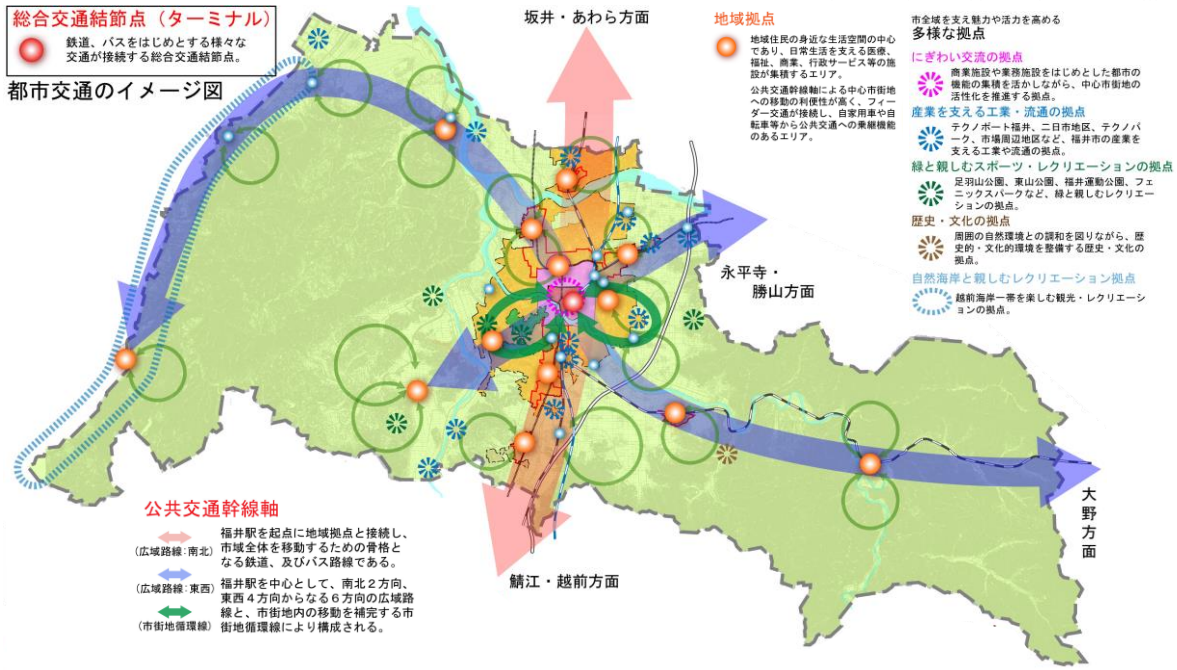
2） 公共交通ネットワーク

- 福井市の公共交通ネットワークは、福井駅を中心として、鉄道、及び主要な路線バスから構成された南北２方向、東西４方向の公共交通幹線軸と市内全域にわたり公共交通幹線軸を補完する各方面の多数の路線バスによる市街地全体を面的にカバーするような公共交通網により、市内外の移動の骨格を形成している。
- また、地域拠点を発着し、地域拠点と周辺地域をつなぐフィーダー交通により、概ね市内全域の移動をカバーしている。



■市全域の公共交通ネットワーク

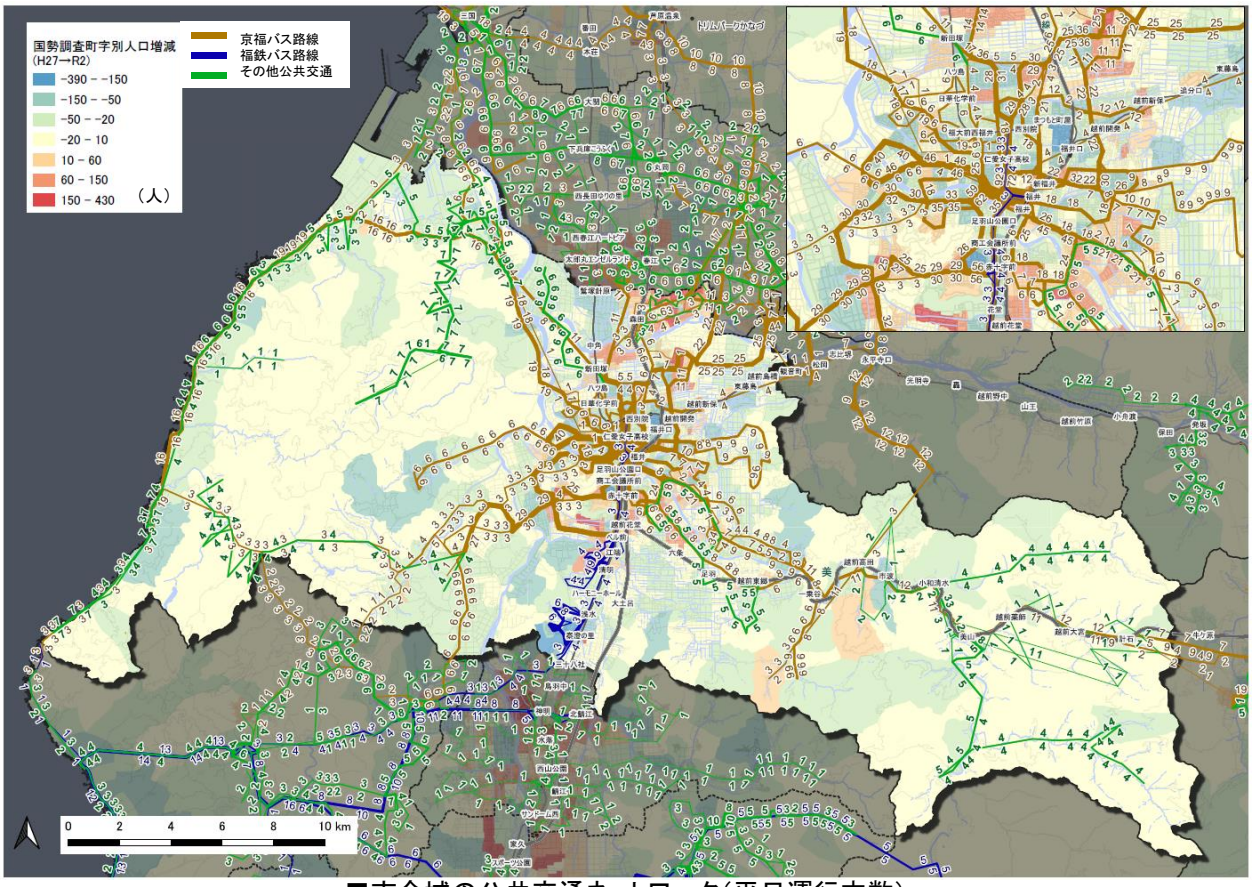
（出典：第２次福井市都市交通戦略）



■都市交通のイメージ図

（出典：第２次福井市都市交通戦略）

- 福井市の中心市街地周辺では、バス路線や運行本数が多い地区があるが、郊外部や山間部においては、バスの運行本数が平日１日当たり１桁台と運行本数が少ない。
  ※拡大図は、巻末に掲載



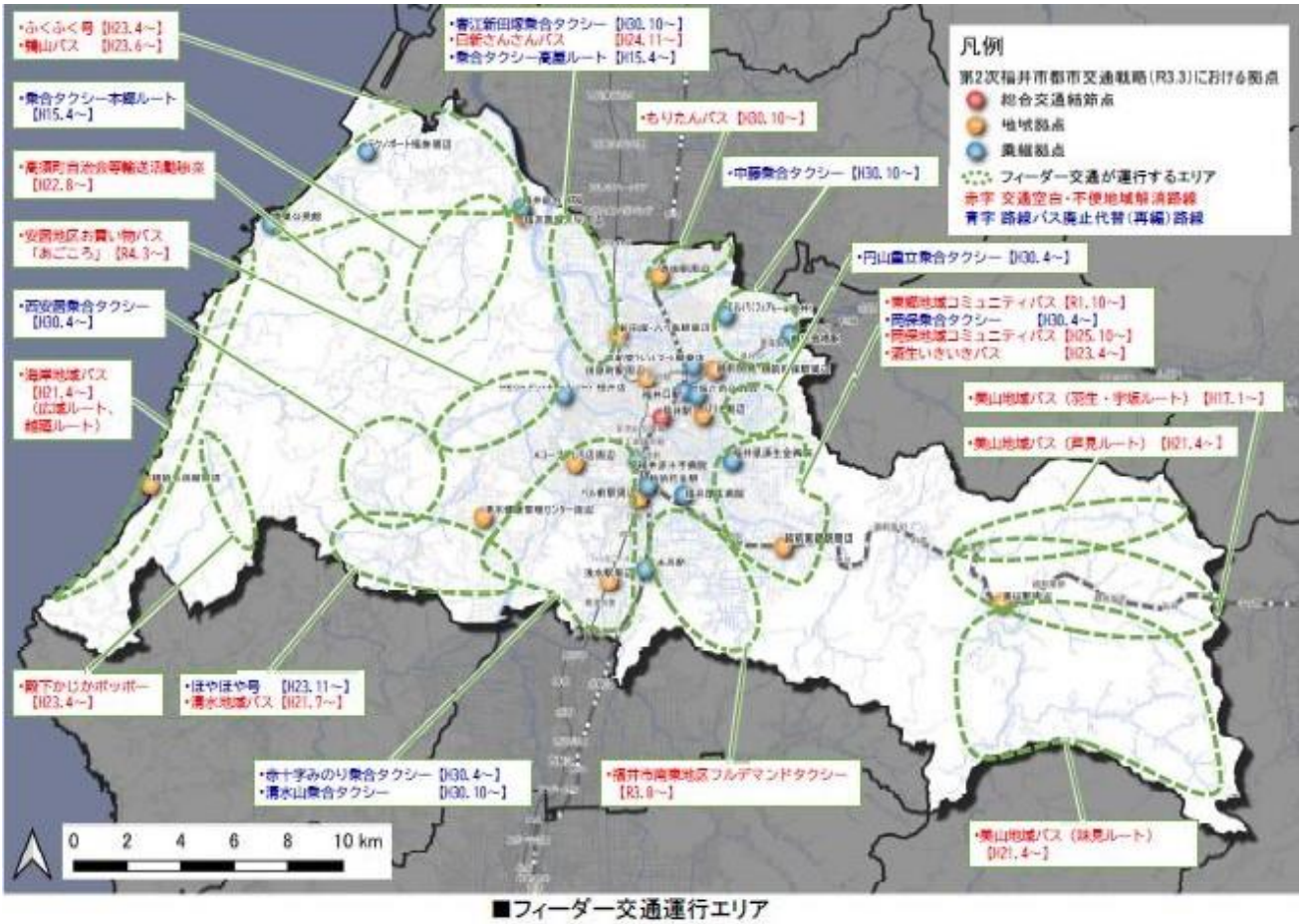
■市全域の公共交通ネットワーク（平日運行本数）

（出典：GTFS データ（R4.8 時点））

3） フィーダー交通運行エリア

様々な地域コミュニティバスや地域バス、乗合タクシー・デマンドタクシー等により、交通空白地をカバーしている。

※拡大図は、巻末に掲載



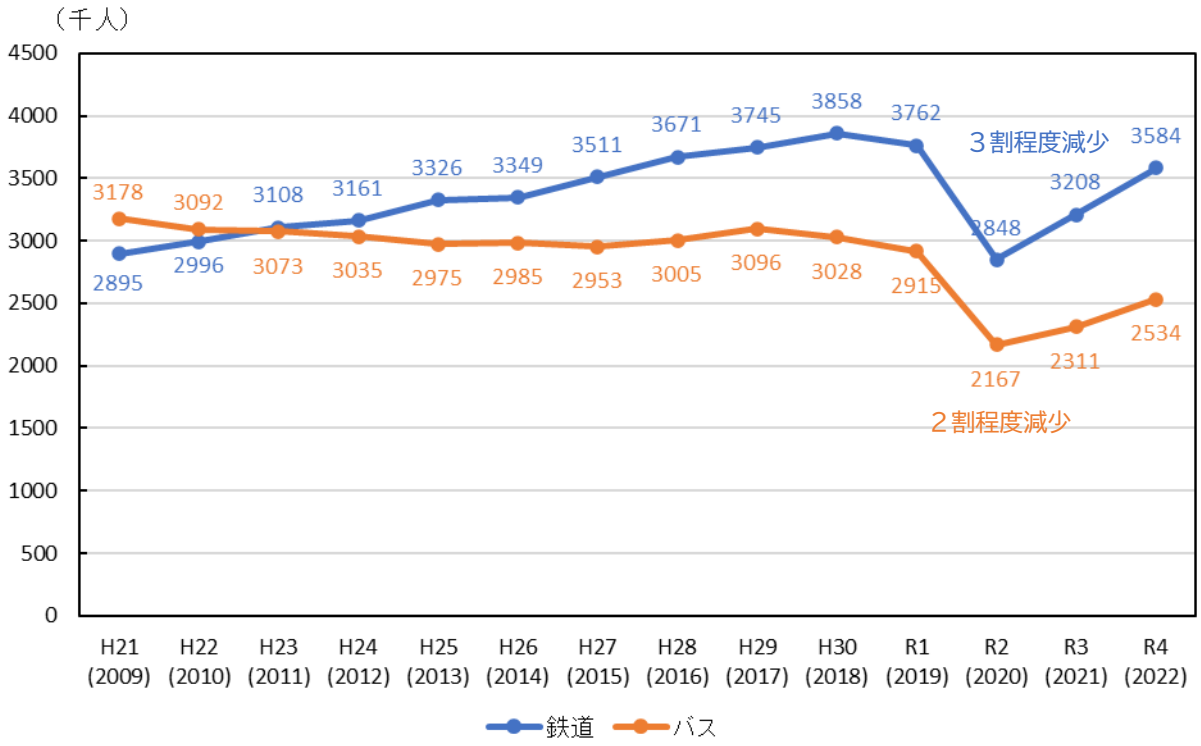
■フィーダー交通運行エリア

（出典：庁内資料より作成）

（３） 輸送人員の推移

１） 福井市内の鉄道・バス輸送人員の推移

- 福井市内の鉄道・バスの輸送人員について、鉄道は平成 21 年度以降、増加傾向にあり、バスは平成 21 年度から平成 25 年度までは減少傾向であったが、それ以降はほぼ横ばいで推移していた。
- 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、令和２年度の輸送人員は、令和元年度に比べ鉄道３割程度、バスが２割程度減少し、令和４年度でも回復しきっていない。



■福井市内の鉄道・バス輸送人員の推移

（出典：庁内資料より作成）

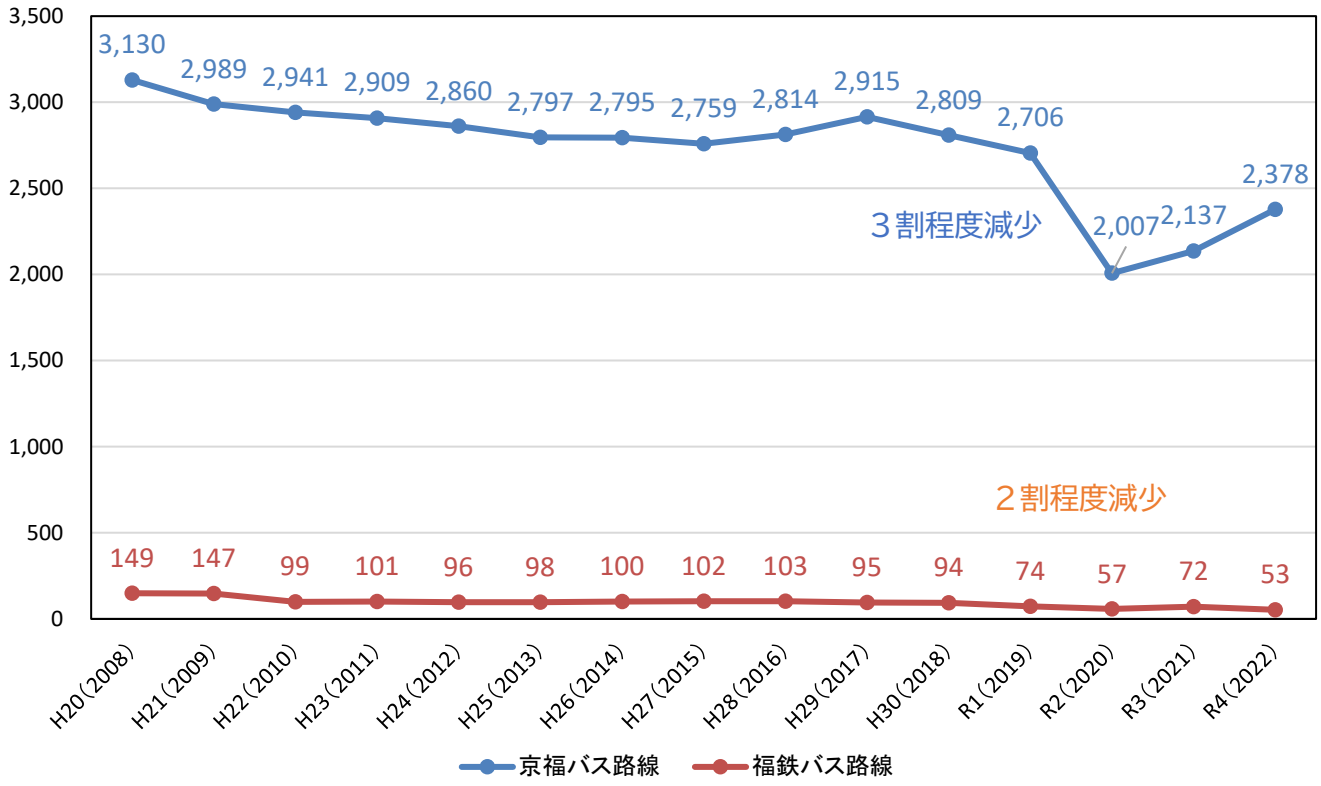
※鉄道はえちぜん鉄道、福井鉄道の福井市内駅の乗車数

※バスは福井市内を発着する路線バス、フィーダー交通（乗合タクシー、地域コミュニティバス）の乗車数

2） 路線バス輸送人員の推移

- 京福バス路線の輸送人員は平成 25 年度以降横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により３割程度減少し、令和４年度現在も回復しきっていない。
- 福鉄バスの輸送人員は、新型コロナウイルス感染拡大前（平成 30 年度）から２割程度減少し、京福バス路線と同様令和４年度現在でも回復しきっていない。

（千人）



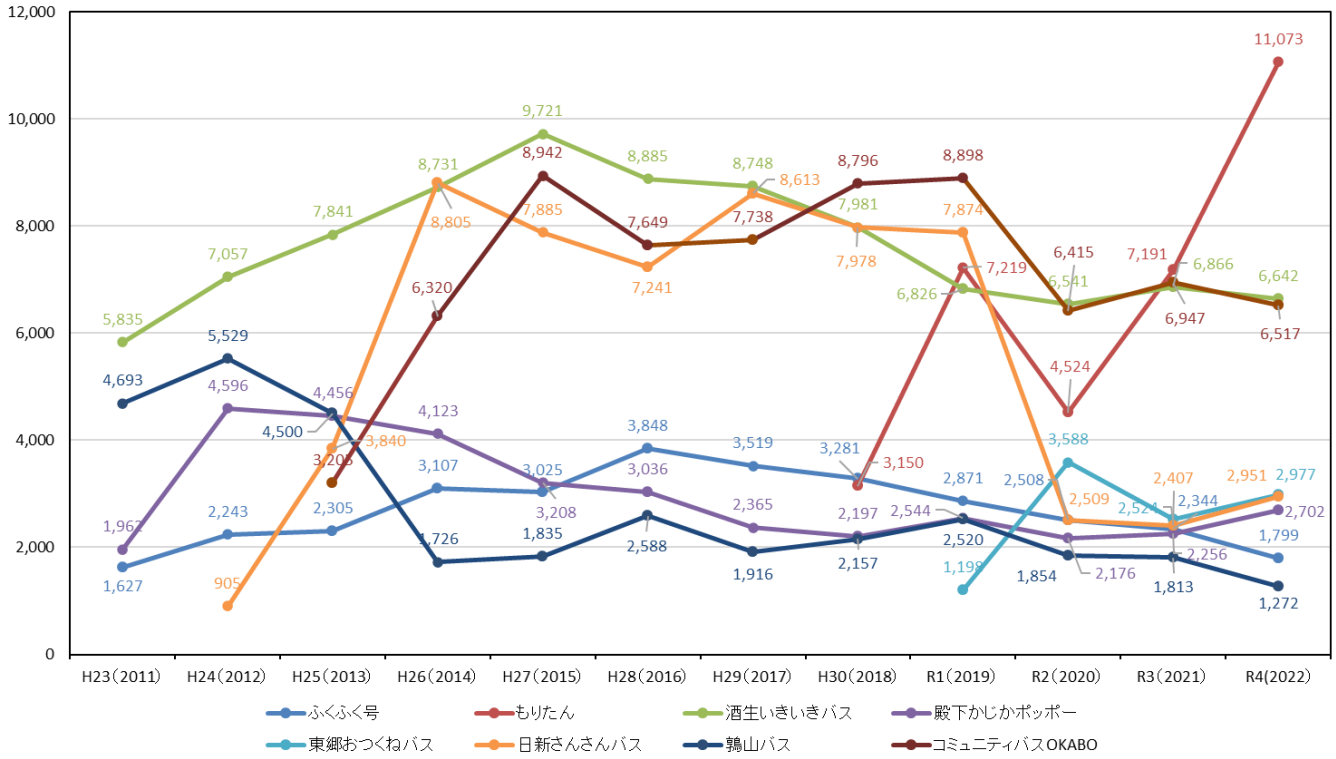
■路線バスの輸送人員の推移
※福井市内を発着する路線バス

（出典：庁内資料より作成）

3） 地域コミュニティバス輸送人員の推移

- 地域コミュニティバスの輸送人員について、運行開始以降は増加してきたが、近年は全体的に減少している。
- 特に、「日新さんさんバス」は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、輸送人員が著しく減少している。
- 森田地区を運行する「もりたん」は、停留所新設によるルートの見直しにより輸送人員が大きく増加している。

（人）

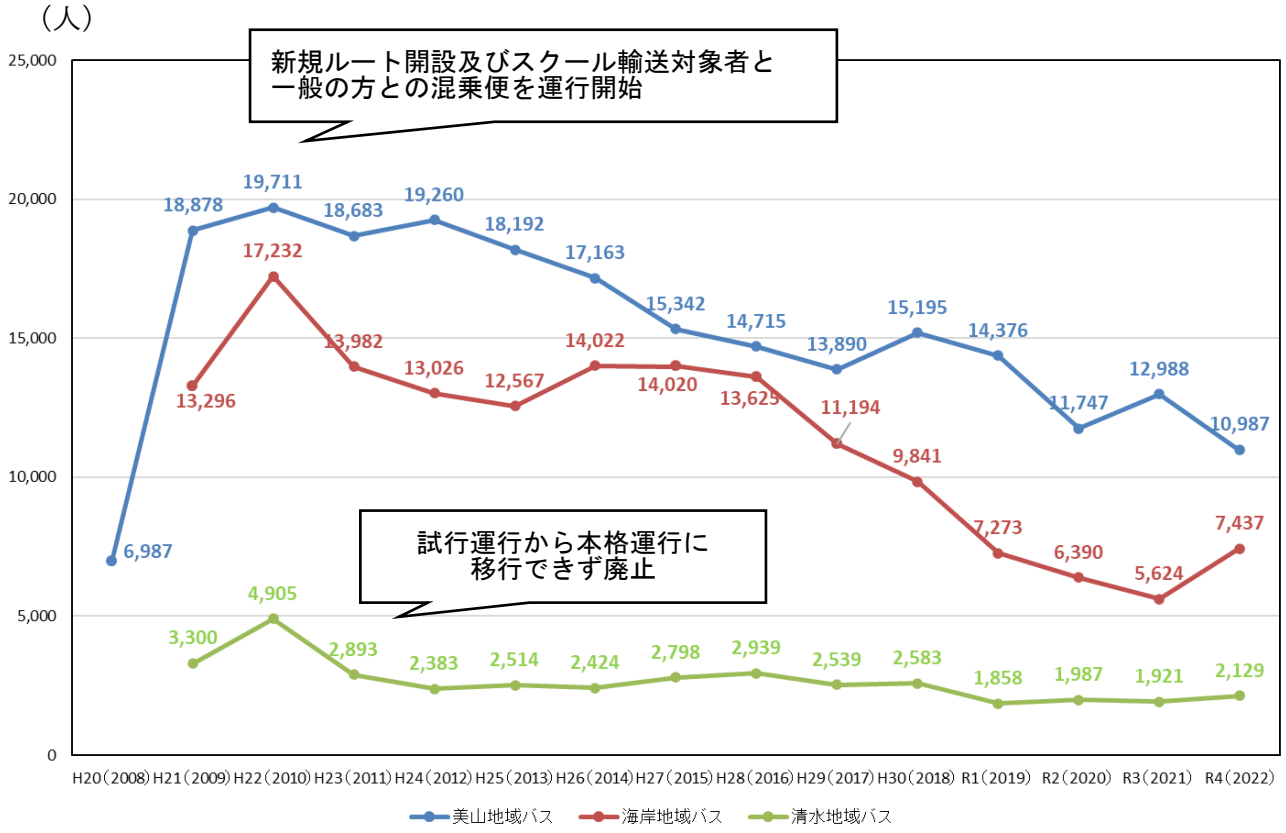


■地域コミュニティバス輸送人員の推移

（出典：庁内資料より作成）

４） 地域バス輸送人員の推移

- 美山地域バスや海岸地域バスは、平成 21 年度からスクール輸送対象者（小、中学生）と一般の方（有償）との混乗便を運行開始により、輸送人員が大幅に増加したが、近年は全体的に減少している。
- 海岸地域バスについては、令和４年度に終点をドラッグストア（ゲンキーなつめ店）にしたことにより買い物客の利用が増え、輸送人員が大きく増加している。



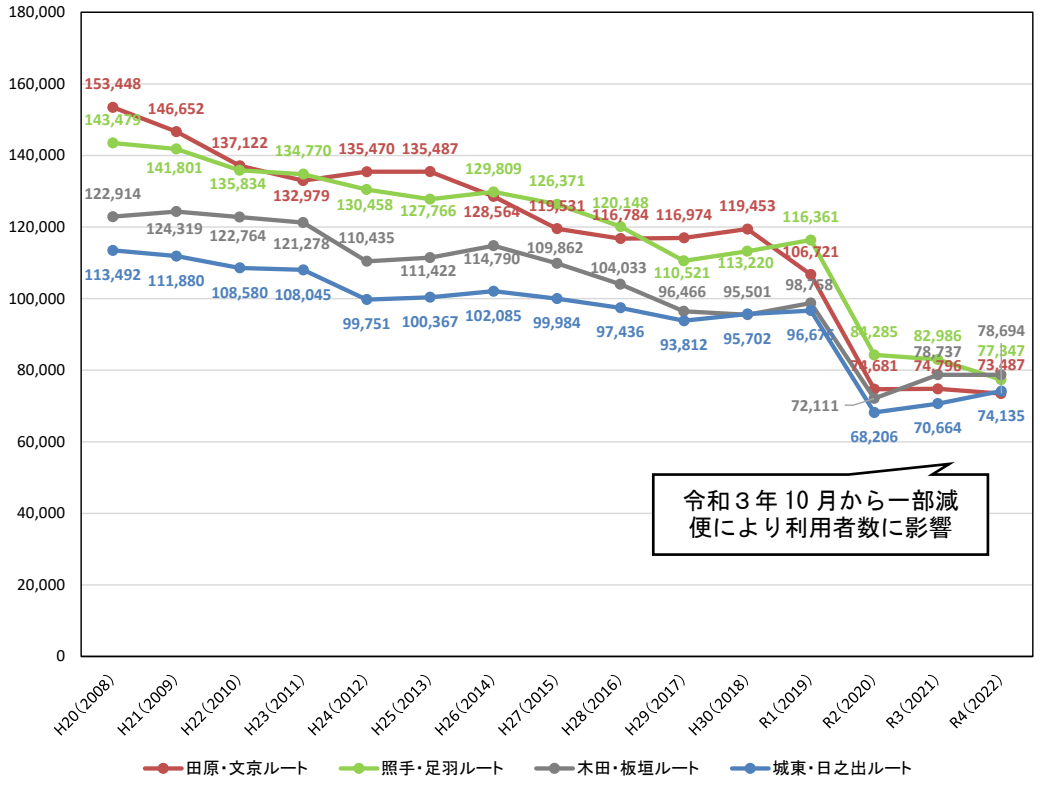
■地域バス輸送人員の推移

（出典：庁内資料より作成）

5） すまいるバス輸送人員の推移

- すまいるバスの輸送人員は、どのルートも減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染拡大の影響により３割程度減少しているが、運行時間帯や便数の見直しにより、１便当たりの輸送人員は９割まで回復している。

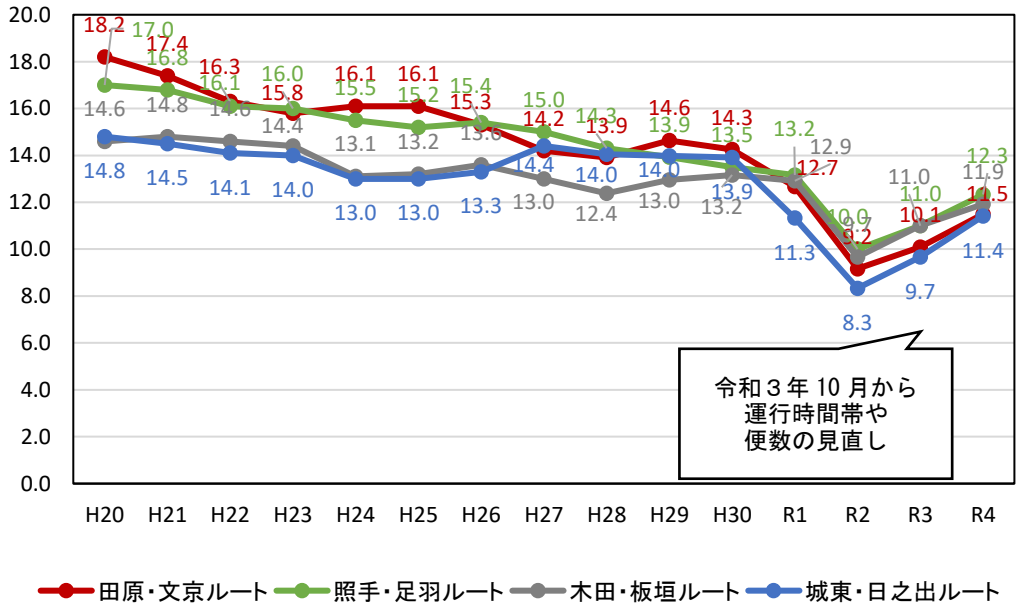
（人）



■すまいるバス輸送人員の推移

（人/便）

（出典：庁内資料より作成）

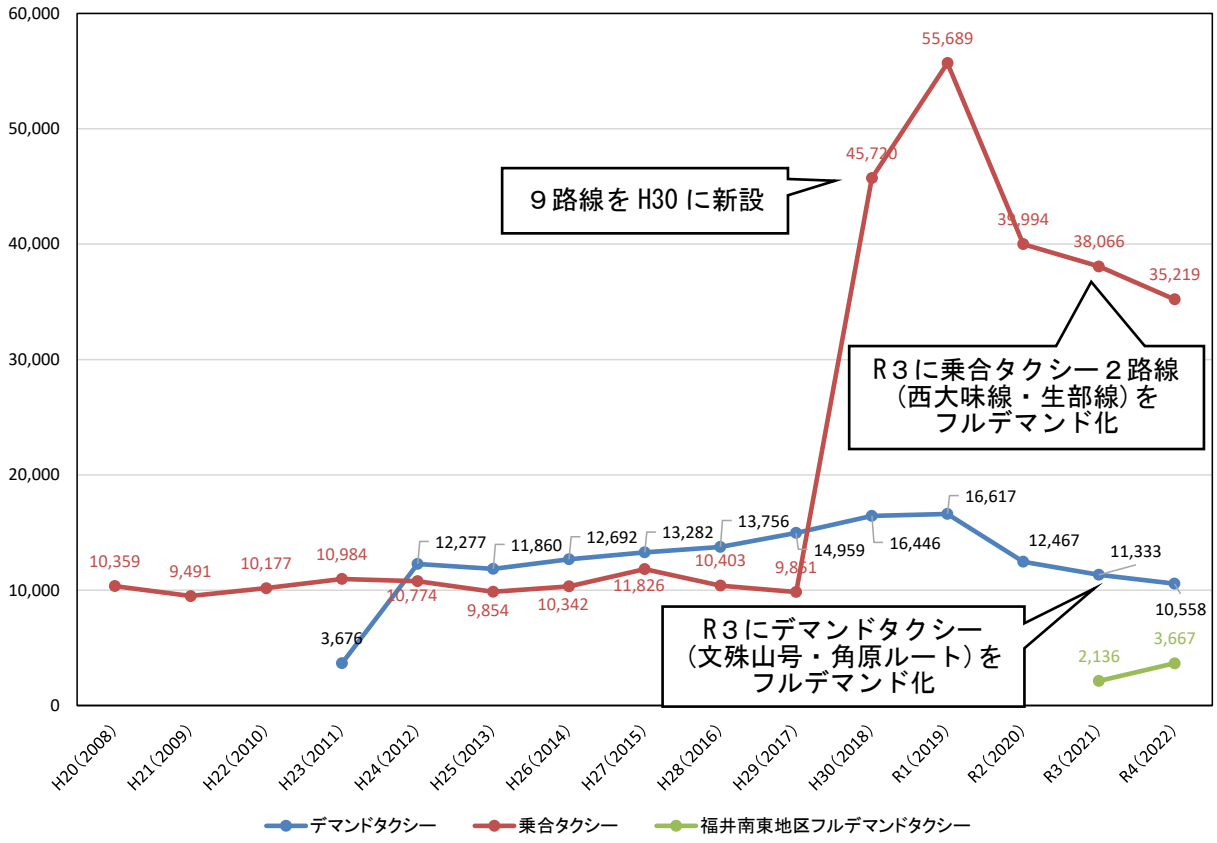


■すまいるバス１便当たりの輸送人員の推移

（出典：庁内資料より作成）

6） 乗合タクシー・デマンドタクシー輸送人員の推移

- 乗合タクシー・デマンドタクシーの輸送人員は、平成 30 年に９路線を新設したため大きく増加したが、直近３年で見ると新型コロナウイルス感染拡大の影響やデマンド化により減少している。
- 麻生津地区、上文殊地区、文殊地区、六条地区では、デマンドタクシー２路線（文殊山号・角原ルート）と乗合タクシー２路線（西大味線・生部線）を統合し、令和３年８月からフルデマンドタクシーを運行することで、効率的な移動手段への転換と利便性の向上を図っている。



■乗合タクシー・デマンドタクシー輸送人員の推移

（出典：庁内資料より作成）

3．上位関連計画

（1） 上位計画

本計画は、以下の上位計画の方針を踏まえて定めました。

また、県が令和６年度に策定する、福井県嶺北地域公共交通計画との連携を行います。

第８次福井市総合計画【2022 年３月策定】

■計画期間

2022 年度～2026 年度（令和４年度～令和８年度）

■第八次福井市総合計画の策定にあたって

第八次福井市総合計画においては、第七次福井市総合計画に掲げた将来都市像「みんなが輝く全国に誇れる　ふくい」を継承しつつ、北陸新幹線福井開業やアフターコロナへの対応など、社会情勢や本市を取り巻く環境の変化を的確にとらえて、輝く未来の福井をしっかりと形作っていかなければならない。

コロナ禍を明るい未来に向けた変革のチャンスと捉え、持続可能な開発目標である SDGs の視点をふまえながら、みんなの笑顔があふれる、豊かなまちづくりをしっかりと進めるため、第八次福井市総合計画を策定するもの。

■将来都市像及び重点方針

将来都市像	みんなが輝く　全国に誇れる　ふくい
重点方針	◆豊かな地域づくり　◆輝く未来への挑戦

■体系図

【改訂】福井市都市計画マスタープラン（立地適正化計画）【2019 年３月改訂】

■目標年次

2030 年（令和 12 年）

■改定の背景

「市町村合併による市域の拡大」「社会情勢の変化への対応」「全国的な都市づくりの潮流」

■都市づくりの理念

■都市づくりの理念

暮らしの豊かさを実感できる「歩きたくなる」まち

『暮らしの豊かさを実感できる「歩きたくなる」まち』それは、誇りと愛着を育む水と緑あふれる恵まれた自然環境との調和を基本に、安全に、安心して快適に過ごせる身近な生活空間。そして、新たな出会いや個性が生まれ魅力や活力を高める多様な拠点や空間。人々の行動を誘発し、誰もが自由に行動できる移動の手段。また、これらが、相互に、そして相乗的に機能することで実現されます。

～暮らしの豊かさを支える４つの視点 ～

活力	生活	交流	潤い
魅力や活力を高める多様な拠点づくり	安全に、安心して快適に過ごせる身近な生活空間づくり	誰もが自由に行動できる移動の骨格づくり	誇りと愛着を育む水と緑の空間づくり

■将来都市像

■将来都市像

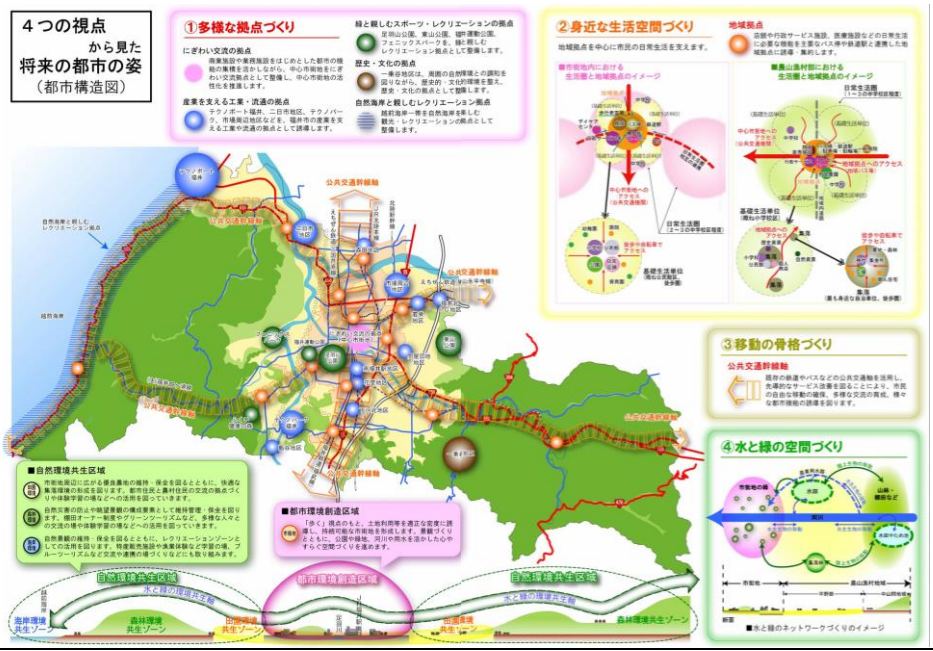
1 自然環境との共生・調和を基本とした水と緑あふれる都市

- 市街地の拡散抑制と緑豊かな潤い空間の確保
- 農山漁村部の自然環境の保全と活用

2 中心市街地と地域拠点が公共交通ネットワークにより有機的に結ばれた都市

- にぎわい・観光・交流の拠点となる中心市街地の形成
- 日常生活に必要な機能を集約した地域拠点の形成
- 公共交通幹線軸の強化と幹線軸沿いへの都市機能の集積

■４つの視点から見た将来の都市の姿（都市構造図）



第２次福井市都市交通戦略【2021 年３月策定】

■計画期間

2021 年度～2030 年度（令和３年度～令和 12 年度）

■第八次福井市総合計画の策定にあたって

第２次福井市都市交通戦略は、これまでの取組みに加え、間近に迫る北陸新幹線福井開業による人や物の移動拡大や経済効果を踏まえながら、市域全体のまちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的とする。

また、福井駅周辺は、北陸新幹線開業により、福井の玄関口としてだけでなく交通結節点としての重要性がさらに高まる地区である。当地区については、まちなかを快適に回遊できる環境を構築するため、エリアを限定して、必要な施策の推進を図ることを目的とした「福井駅周辺地区交通戦略」を策定する。

■将来都市像・都市交通の目標・都市交通のイメージ

■施策パッケージ

（２）関連計画

施策等の検討の際には、上位計画に加え、関連計画の内容を踏まえて検討しました。

策定年月	計画
2010 年（平成 22 年）８月	福井市道づくりビジョン
2015 年（平成 27 年）３月	福井市自転車利用環境整備計画〔改定版〕
2020 年（令和２年）３月	福井市観光振興計画
2020 年（令和２年）３月	第２期福井市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略
2021 年（令和３年）３月	すまいるオアシスプラン 2021
2021 年（令和３年）３月	第４次福井市環境基本計画
2021 年（令和３年）５月改訂	北陸新幹線福井開業アクションプラン
2021 年（令和３年）12 月	福井市過疎地域持続的発展計画
2022 年（令和４年）３月	えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画
2022 年（令和４年）３月	福井市ＤＸ推進計画
2023 年（令和５年）３月	福井鉄道交通圏地域公共交通計画
2023 年（令和５年）４月改訂	ふくい嶺北連携中枢都市圏ビジョン

III　現状と課題の整理

都市交通戦略の課題、コロナの影響を整理し、嶺北地域の公共交通の現状を踏まえ、福井市地域公共交通計画の課題とします。

【人口について】
・市内総人口は減少傾向で、中心市街地では、ドーナツ化現象が進行し、周辺市街地では、若い世代が定着。
・農山漁村地域では、人口減少が進行し、特に山間部・沿岸部では、高齢化も進行。

【道路交通・交通事故について】
・自家用乗用車の保有台数は年々増加。世帯及び１人当たりの保有台数はいずれも全国上位と、自動車中心の生活。
・高齢者が第一当事者となる事故件数は減少しているが、事故全体に占める高齢者の割合は増加。

【公共交通ネットワークについて】
・福井駅を中心とした鉄道及び市内各方面への路線バスと、中心市街地を運行するすまいるバス、地域の特性に応じたフィーダー交通により、概ね市内全域の移動をカバー。
・中心市街地周辺は、バス路線と運行本数が多い地区があるが、農山漁村地域では、運行本数が少ない。

【都市交通戦略後のコロナの影響について】
・すまいるバスを含めた路線バス、地域バス、地域コミュニティバスなどフィーダー交通の輸送人員は、コロナの影響により全体的に大きく減少し、令和４年度も未回復。

【嶺北地域の公共交通について】
・新幹線開業等により交流人口が拡大し、利用者の増加が見込まれる。
・利用者からは運行本数やキャッシュレス化などの改善要望が多い。
・運転手や技術職員など、公共交通を支える人材が不足。
・高校生や高齢者等の移動手段の確保が必要。

【参考】すまいるバスの現状

①北ルート（田原・文京）
・運行時間帯（終発時間 19:20 福井駅発）への満足度が低い。

②西ルート（照手・足羽）
・運行ダイヤ（本数）への改善要望が多い。
・自家用車・自転車利用が便利ですまいるバスを利用しない人(特に通院)が多い。
・令和４年度利用者数の前年比減少率（－12.5%）が一番大きい。

③南ルート（木田・板垣）
・現在のルート、運行時間帯（終発時間 19:50 福井駅発）への改善要望が多い。

④東ルート（城東・日之出）
・パリオ、県立病院(正面玄関前）への移動要望が多いが、経由していない。
・沿線住民の通院は自家用車利用が多い。
・運行時間帯（始発時間 7:15 福井駅発）への満足度が低い。
・平日朝夕の通勤・通学に使いやすいよう路線の短縮への要望が多い。

課題①　人口減少・高齢化への対応と過度な自動車依存からの脱却

○人口減少等を見据えた持続可能な交通サービスへの転換
○過度な自動車依存からの脱却
○高齢者の免許返納支援

課題②　北陸新幹線福井開業へ向けた公共交通の充実

○増加する観光・ビジネス交通に対応する公共交通の利用環境整備・向上
○並行在来線の利便性向上、地域による維持存続

課題③　「全域交通ネットワーク」の更なる充実

○中心市街地と地域拠点間や地域毎の目指すべき公共交通サービス水準の維持・確保
○路線バスやフィーダー交通を活用した公共交通空白地域への対応
○環境にやさしいまちづくりへの貢献

課題④　地域拠点、乗継拠点の整備

○地域拠点、乗継拠点の整備
○交通結節点としての機能強化

課題⑤　公共交通利用環境の向上

○キャッシュレス化、ＭａａＳの推進
○待合環境の改善
○バスの定時性確保
○市中心部の適正なバス路線の配置
○公共交通の担い手の確保

課題⑥　モビリティ・マネジメント

○ＮＰＯや交通事業者などの多様な主体と協働した働きかけによる利用者の意識改革

Ⅳ 福井市地域公共交通計画（本編）

１．交通まちづくりの方針（第２次都市交通戦略で定めた将来都市像）

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」

○地域をつなぎ、お年寄りや子ども、学生などだれもが手軽に利用できる、人にやさしく便利な市内全域の交通ネットワークをつくり上げます。

○地域の良さを活かした個性的で文化とにぎわいにあふれ、豊かで美しい自然環境を活かしたやすらぎのあるまちづくりを進めます。

○市が進行役となり、交通事業者との連携と市民の参画により、交通とまちづくりが相互に連携した持続可能な都市を目指します。

第２次都市交通戦略で定めた将来都市像の実現に向け、福井市都市計画マスタープランで掲げている『暮らしの豊かさを実感できる「歩きたくなる」まち』の理念のもと、自動車に頼りすぎない「全域交通ネットワーク」を構築し、集約型都市構造への転換を目指します。そのため、魅力あるサービスやにぎわいにあふれる市街地、豊かで美しい自然環境を活かした農山漁村部などの地域特性を活かしながら、各地域における日常の生活圏の中心となる各地域拠点への必要な生活サービス機能の集約等によるまちづくりを進めます。また、中心市街地と地域拠点、及びその周辺を結ぶ公共交通の利便性向上を図り、ネットワーク化を進めます。

将来都市像の実現に向けては、住民の方と一緒になって考え、役割分担しながら、集約型の都市構造に対応した持続可能な交通を維持・確保していきます。

「地域をつなぐ「全域交通ネットワーク」づくり」

暮らしをつなぎ支えるモビリティ・ネットワークの構築

○６方向の公共交通幹線軸の持続的な維持と、拠点の形成に伴う公共交通資源の充実を踏まえた上で、様々な移動手段、交通サービスの連携により、『行きたいところにスムーズに行ける』というモビリティ（移動のしやすさ）を支える環境をつくります。

○各地域拠点の特性に応じた日常生活に必要な機能の集約と地域との協働による必要性に応じたフィーダー交通等の提供により、地域を支え、地域をつなぐ「全域交通ネットワーク」を実現します。

○目的や利用者のニーズに応じて自家用車や公共交通、自転車、徒歩を選択して移動することができる、自動車に頼りすぎない「全域交通ネットワーク」づくりを進めるため、だれもが利用でき、選択性のある都市交通の利用環境を目指すとともに、自動車による移動が中心の暮らしの中で、移動手段を自動車交通から公共交通へ緩やかにシフトしていきます。

計画の施策パッケージ

第2次都市交通戦略で定めた目指すべき都市交通の目標を実現するために、策定後の変化を踏まえた福井市地域公共交通計画の施策パッケージを設定します。
また、北陸新幹線福井開業を踏まえた施策パッケージを追加します。

①選択性のある都市交通利用環境の構築

電車、バス、タクシー、自家用車、自転車などの様々な移動手段がネットワーク化され、移動の目的に応じた手段の組み合わせができるよう、交通事業者だけでなく、観光、まちづくり、環境などの多様な関係者が連携、協働しながら施策を推進し、利便性が高く持続的な都市交通の利用環境を構築していきます。

課題①、課題②、課題③、課題⑤、課題⑥

②拠点への機能の集積と モビリティの改善による持続可能な地域の形成

それぞれの拠点の特性に応じた日常生活に必要な機能の集約や地域内外への移動支援、乗り継ぎ利便性の向上などモビリティ（移動のしやすさ）の改善により持続的で魅力ある地域を形成していきます。

課題④、課題⑤

③公共交通のシームレス化の推進

キャッシュレス決済の推進やＭａａＳ（Mobility as a Service）の充実により、日常生活、観光などでより効率的、便利に移動できる環境づくりを推進します。

課題⑤

④新幹線開業に対応した公共交通の推進 新幹線開業を踏まえた施策

北陸新幹線福井開業後、主要都市からの移動時間の短縮と交流人口の増加などに対応した公共交通の施策を推進します。また、持続可能な社会を実現するため、環境に優しい交通手段の導入を検討します。

課題②、課題③

３．評価指標と目標の設定

福井市地域公共交通計画における評価指標について、地域公共交通計画全体の評価指標となる「地域公共交通計画全体の評価指標」と、施策パッケージの達成状況の評価指標となる「施策パッケージの評価指標」をそれぞれ設定します。

評価指標の目標年次は、いずれも計画期間の最終年次である令和 10 年度とします。

（１） 地域公共交通計画全体の評価指標

１） バスの年間利用者数

新幹線開業や公共交通の環境整備などによる公共交通利用者の拡大に向け、「公共交通利用者数が増えているか」について評価するため、路線バス、すまいるバス、地域コミュニティバス、地域バスの利用者数を評価指標として設定します。

	現在値 2022 年 （令和４年度）	目標値 2028 年 （令和 10 年度）	計測方法
路線バス	2,480,809 人	2,875,450 人	バス事業者保有の 乗降データにより 毎年計測
すまいるバス	303,663 人	400,000 人	
地域コミバス	35,933 人	39,950 人	
地域バス	20,553 人	23,600 人	
合計	2,840,958 人 ➡	3,339,000 人	

２） バスの収支率

公共交通の持続可能な運行に向け、「収支率が確保されているか」について評価するため、路線バス（すまいるバス含む）、地域コミュニティバス、地域バスの収支率を評価指標として設定します。

	現在値 2022 年 （令和 4 年度）	目標値 2028 年 （令和 10 年度）	計測方法
路線バス （すまいるバス含む）	42.5%	55.0%	バス事業者の 決算書により毎年計測 （経常収益/経常経費） ※地域バスについては、 有償乗車人員×100 円/経費
地域コミバス	7.2%	9.0%	
地域バス	2.1%	3.0%	
合計	39.8% ➡	51.0%	

３） バスの経費に占める行政負担額の割合

公共交通への公的資金投入によるサービス水準の確保・拡充に向け、「公共交通に係る行政負担額が一定程度確保されているか」について評価するため、路線バス（すまいるバス含む）、地域コミュニティバス、地域バスの経費に占める行政負担額の割合を評価指標として設定します。

	現在値 2022 年 （令和 4 年度）	目標値 2028 年 （令和 10 年度）	計測方法
路線バス （すまいるバス含む）	26.1%	23.0%	バス事業者保有の 乗降データ等により 毎年計測 （行政負担額/経常経費） ※路線バスの行政負担額は、 緊急支援分を除く。
地域コミバス	92.8%	91.0%	
地域バス	99.6%	99.0%	
合計	31.2%	28.0%	

（２） 施策パッケージの評価指標

各施策パッケージの達成状況を評価する「施策パッケージの評価指標」を設定します。

評価指標	対応する施策パッケージ				現在値 2022 年 （R４年度）	目標値 2028 年 （R10 年度）	計測方法
	① 選択性のある都市交通利用環境の構築	② 拠点への機能の集積とモビリティの改善による持続可能な地域の形成	③ 公共交通のシームレス化の推進	④ 新幹線開業に対応した公共交通の推進			
１）フィーダー交通利用者数	○	○			129 千人	163 千人	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測
２）駅・主要バス停における待合環境新規整備数	○	○			毎年 1 件整備		福井市公共交通機関利用環境向上事業補助金交付要綱（R3 年 4 月 1 日施行）に基づく補助件数を毎年計測
３）公共交通利用促進等に資する取組み件数	○				10 件/年	15 件/年	取組件数を毎年計測
４）電子企画切符の販売枚数	○		○	○	100 枚	10,000 枚	電子企画切符の販売枚数を毎年計測
５）ＩＣカード支払決済比率	○		○		0%	70%	バス事業者保有の決算書により毎年計測

4．目標を達成するために行う施策および実施主体・スケジュール等

※赤字は、都市交通戦略策定後の変化を踏まえた施策パッケージ、本計画で新たに実施する施策

方針１．選択性のある都市交通利用環境の構築

電車、バス、タクシー、自家用車、自転車などの様々な移動手段がネットワーク化され、移動の目的に応じた手段の組み合わせができるよう、交通事業者だけでなく、観光、まちづくり、環境などの多様な関係者が連携、協働しながら施策を推進し、利便性が高く持続的な都市交通の利用環境を構築していきます。

1－1　市域全体をカバーする地域公共交通網の形成

福井市の地域公共交通網は、公共交通ネットワークの骨格となる南北２軸、東西４軸、及び市街地における移動を補完する循環線からなる公共交通幹線軸と、地域拠点とその周辺地域を結ぶフィーダー交通、及び幹線軸以外の路線バスにより構成されています。

市民の移動や暮らしを支える「全域交通ネットワーク」の基盤である公共交通幹線軸の維持、及びフィーダー交通の拡充を図ります。

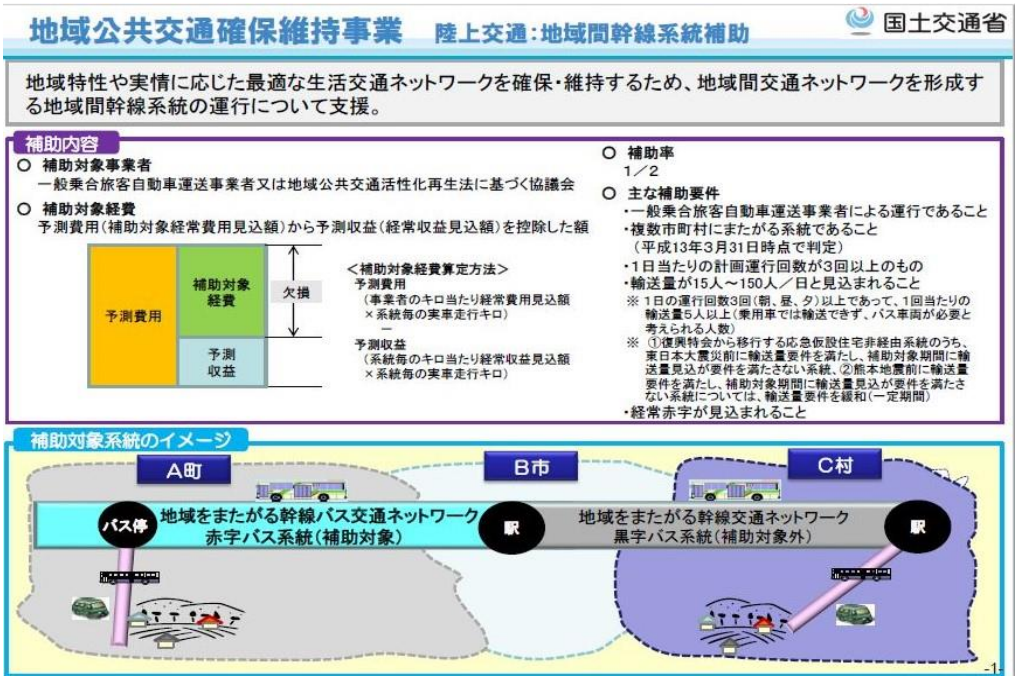
施策１）国・県との協調による、運行費やバス車両の更新等支援

【具体的な取組内容】

市民の重要な移動手段である市内バス路線（地域コミュニティバス、地域バスを含む）を維持していくため、バス事業者に対し、引き続き国、県と協調して運行費やバス車両の更新等に対する支援を行います。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
1	市内バス路線の運行維持	交通事業者、国、福井県、福井市			継続		

▼国土交通省地域間幹線系統補助の内容・要件



施策２）経営努力が反映できるインセンティブ補助の創設

【具体的な取組内容】

バス事業者が運行している路線バスに対する運行費への支援について、交通事業者の自主的な努力による経営改善を後押しできるよう、補助金の算定にインセンティブが働く仕組みを導入し、交通事業者と自治体にとって効果の高い補助の方針を検討します。検討後は、新制度に基づく補助金交付を実施します。

なお、自家用有償旅客運送の車両更新については、国の車両減価償却費等国庫補助金を活用します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
2	路線バスに対する効果の高い補助の方針検討	福井市、交通事業者	検討		実施		

施策３）乗合タクシー・デマンド交通及び地域の多様な輸送資源による足の確保（超小型モビリティ、高齢者施設車両など）

【具体的な取組内容】

スクールバスをはじめ高齢者施設車両や自家用有償旅客運送など、地域の多様な輸送資源を活用することで、日常生活に関するサービスを享受できる地域拠点までの足を確保します。

また、自家用有償旅客運送の車両更新については、国の車両減価償却費等国庫補助金の活用も検討します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
3	地域住民の共助による輸送活動及び多様な輸送資源による足の確保への支援	交通事業者、福井市、地域住民			継続		

▼地域旅客運送サービスのイメージ

1-2　新しい時代を迎える地域鉄道とバスの連携

地域鉄道を、地域住民の日常生活の足として気軽に利用できる利便性の高い移動手段としてだけでなく、北陸新幹線福井開業に伴う観光・ビジネス需要にも対応した二次交通とするため、利用者の増加や持続可能な運営のための利便性向上、利用者（地域住民）等と連携した駅機能向上に取り組みます。

また、地域鉄道とバスが連携し、乗り継ぎの利便性を高めるなど、利用者ニーズに応じた公共交通の見直しを行います。

施策４）バスや電車の乗り継ぎなど、利用者のニーズを踏まえた運賃体系（企画乗車券等含む）の見直し

【具体的な取組内容】

利用者のニーズを考慮し、スムーズに乗り継ぎできるような地域鉄道及びバス事業者間の運賃体系の見直しを図ります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
4	運賃体系の見直しに向けた地域鉄道事業者、バス事業者との協議継続	交通事業者、福井県、沿線自治体			継続		

施策５）地域拠点や乗継拠点における駅での待合環境の充実

【具体的な取組内容】

地域拠点や待合拠点における交通事業者、企業、自治会等との連携による利用環境の整備を図ります。また、バスの時刻表など交通情報が表示されるデジタルサイネージ設置などバスロケーションシステムの整備、拡充等を図ります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
5	交通事業者、企業、自治会等の利用環境向上への主体的な取組の支援	交通事業者、福井県、福井市、地域住民			実施		
6	デジタルサイネージ設置検討・実施	交通事業者、福井市、民間事業者			検討、実施		

施策６）利用者のニーズを考慮したダイヤ設定

【具体的な取組内容】

利用者のニーズに考慮し、地域鉄道及び各フィーダー交通間の接続調整を図ります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
7	地域鉄道及び各フィーダー交通間の接続調整の実施	交通事業者			実施		

1-3　フィーダー交通の効率的配置による地域内移動手段の確保と利便性向上

北陸新幹線福井開業後の地域の日常生活や観光・ビジネスにも対応するため、利用者数や地域の状況に応じた持続可能なサービス内容とし、効率的な運行内容、運行形態への見直しを実施します。

また、今後の更なる高齢化の進展を見据え、より便利な生活の足となる交通の確保に向け、ドア to ドアでサービスを提供できる既存のタクシー（一般）の活用を促進するとともに、新技術を活用した身近な交通手段の導入に向けた調査・研究に継続的に取り組みます。

施策７）フィーダー交通再編による路線の効率化

【具体的な取組内容】

地域の日常の生活交通に対応するため、運行の内容や形態について、利用者数や地域の状況に応じた持続可能なサービス内容を検討し、効率的な運行形態への見直しを実施します。見直しについては、巻末の「参考①：福井市の地域交通のあり方」に基づき実施します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
8	地域の特性に合ったフィーダー交通の導入方針検討･実施	交通事業者、福井市、地域住民			検討、実施		→
9	路線重複解消、接続性向上に向けた協議検討･実施	交通事業者、福井市			検討、実施		→

施策８）地域コミュニティバス、地域バスにおけるサービス水準に基づく路線等の見直し

【具体的な取組内容】

地域コミュニティバス、地域バスなどフィーダー交通における１便当たりの利用者数を整理するなどサービス水準を設定し、見直しを図ります。見直しについては、巻末の「参考①：福井市の地域交通のあり方」に基づき実施します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
10	サービス水準に基づくフィーダー交通の見直し	交通事業者、福井市			実施		→

施策９）乗合タクシー・デマンド交通及び地域の多様な輸送資源による足の確保（超小型モビリティ、高齢者施設車両など）【再掲】

【具体的な取組内容】

スクールバスをはじめ高齢者施設車両や自家用有償旅客運送など、地域の多様な輸送資源を活用することで、日常生活に関するサービスを享受できる地域拠点までの足を確保します。

また、自家用有償旅客運送の車両更新については、国の車両減価償却費等国庫補助金の活用も検討します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
11	地域住民の共助による輸送活動、多様な輸送資源による足の確保の支援【再掲】	交通事業者、福井市、地域住民			継続		→

施策 10）公共交通空白地域、不便地域におけるタクシー車両活用の推進

【具体的な取組内容】

75 歳以上の方の運転免許自主返納に対するタクシー運賃割引支援の継続や既存の配車アプリへの対応を図り、公共交通空白地域、不便地域におけるタクシー車両の活用を推進します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
12	タクシー運賃割引制度の継続	交通事業者			継続		
13	配車アプリ、タクシー車両活用の推進	交通事業者			実施		

施策 11）自動運転車両等導入の継続的な調査・研究

【具体的な取組内容】

公共交通分野における新技術の動向を把握し、身近な交通手段としての自動運転車両等の導入を見据えた継続的な調査・研究を実施します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
14	先進自治体の自動運転調査･研究	福井市、地域住民、交通事業者、民間事業者、教育機関 等			実施		

1-4　市中心部のバス路線網の見直し

今後の更なる人口減少や高齢化の進展を見据え、継続的に交通サービスを提供するため、鉄道との交通分担等を考慮した持続可能性の観点から、必要に応じてルート、ダイヤ、運賃等の再編、改正を行います。また、公共交通全体の利用促進策を実施し、公共交通を利用した福井駅周辺への来街促進を図りながら、効率的な路線バス網を構築します。

施策 12）すまいるバスの需要を踏まえた運行計画の変更による利便性の向上

【具体的な取組内容】

路線バスにおける交通系ＩＣカード導入による利用データ、すまいるバスアンケート結果及び人口増加地区における運行ルート等の整理結果を踏まえ、すまいるバスを含めた市中心部のバス路線について、交通事業者、地域住民との協議等を行いながらバス路線網の効率化を図ります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
15	沿線住民及び利用者の意向に沿ったルート･ダイヤに向けた協議継続	交通事業者、福井市、地域住民			継続		

施策 13）すまいるバスの運賃の適正化

【具体的な取組内容】

すまいるバスと他の路線バスの 100 円区間（福井駅より 800mの範囲内）、鉄道の初乗り運賃が異なるため、利用者にとって分かりにくい運賃体系になっていることから、運賃の適正化を図る協議を継続します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
16	利用者のニーズを考慮した運賃体系の協議継続	交通事業者、福井市、地域住民			継続		

施策 14）商業施設とタイアップしたバス利用促進事業の実施

【具体的な取組内容】

参加店舗で一定額のお買い物をした人に対し、公共交通機関で利用できる運賃の補助を行うなど、商業施設及び交通事業者と連携した公共交通料金の割引などによる利用促進策を継続して実施します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
17	公共交通機関における運賃補助の継続	交通事業者、民間事業者、福井市			継続		

1-5　公共交通を維持するための取組み

市民の一人ひとりが公共交通を支えていくという意識を持つことが必要不可欠であるため、多様な主体が連携し、様々な世代に移動・交通について考えてもらうためのきっかけづくりに取り組みます。

また、公共交通の提供者側としても、継続的に公共交通サービスを提供していくため、今後の公共交通の担い手となる若い人材の確保・育成に取り組み、利用者と提供者が一丸となって公共交通を維持していきます。

施策 15）交通系ＩＣカードの利用促進・周知

【具体的な取組内容】

市内路線バスに交通系ＩＣカードが導入されたことにより、通勤通学時、高齢者の外出時に、出前講座などにより利用促進・周知を図ります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
18	交通系ICカードの利用促進	福井県、福井市、交通事業者、市民団体、民間事業者			実施		

施策 16）通勤通学時、日常生活における公共交通の利用促進、PR 実施

【具体的な取組内容】

利用者の公共交通への転換や利用促進を図るため、高齢者、学生だけでなく、普段から自家用車を利用する人も含めて、多様な主体が連携し、様々な世代に公共交通について考えてもらうためのきっかけづくり、情報提供の強化に取り組みます。

また、市職員が率先して公共交通機関の利用促進を図る取組も継続して行います。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
19	公共交通機関の利用促進を図る取組継続	福井県、福井市、交通事業者、市民団体、民間事業者			継続		
20	公用車での移動を公共交通機関に転換させる取組継続	福井市、交通事業者			継続		
21	地域での公共交通機関活用パンフレット作成支援	地域住民、福井市、交通事業者、教育機関　等			実施		

施策 17）公共交通を支えるバス運転士などの確保

【具体的な取組内容】

福井市内のバス事業者における労働力不足の現状を踏まえ、運転体験や採用説明会を継続して実施するほか、市職員の退職後のセカンドキャリア支援など、関係機関が連携した人材確保に努めます。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
22	公共交通を支える人材確保の継続的な取組	交通事業者、国、福井県、福井市			継続		
23	運転手確保に向けた市職員セカンドキャリアの支援	交通事業者、福井市			実施		

施策 18）ハピリンを核とした中心市街地のにぎわい創出のためのイベント開催支援

【具体的な取組内容】

イベント時における公共交通機関での移動を促進するため、ハピリンを核とした中心市街地のにぎわい創出のためのイベント開催を支援します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
24	中心市街地におけるイベント開催支援継続	市民団体、民間事業者、交通事業者、福井市、教育機関　等			継続		

施策 19）商業施設とタイアップしたバス利用促進事業の実施【再掲】

【具体的な取組内容】

参加店舗で一定額のお買い物をした人に対し、公共交通機関で利用できる運賃の補助を行うなど、商業施設及び交通事業者と連携した公共交通料金の割引などによる利用促進策を継続して実施します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
25	公共交通機関における運賃補助の継続【再掲】	交通事業者、民間事業者、福井市			継続		

施策 20）運転免許自主返納者に対する公共交通の利用助成や利用方法の講座の開催

【具体的な取組内容】

高齢者の運転免許自主返納を支援するため、警察と連携した免許返納に関する啓発や公共交通利用助成を行います。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
26	啓発イベントの実施など、警察と連携した取組の継続	福井県、福井市、交通事業者、市民団体、警察			継続		
27	運転免許自主返納支援事業の継続	福井県、福井市、交通事業者、市民団体			継続		

施策 21）高齢者介護予防事業を活用したバス利用による外出支援

【具体的な取組内容】

健康管理や介護予防、バスの利用方法を学ぶ講座と、バスでの外出体験をセットにした教室を開催するなど、バスの「利用方法」「お得な使い方」の情報提供の強化を継続して行います。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
28	公共交通機関の外出体験をセットにした高齢者介護予防教室の開催	福井市、交通事業者、市民団体、地域住民			継続		

1－6　北陸新幹線福井開業に伴う交流人口（観光・ビジネス等）への対応

北陸新幹線福井開業に伴い、観光・ビジネス等で福井へ訪れる来街者に向けて、玄関口である福井駅から市内、県内各地や観光地等への移動に対する、多様なニーズに応える交通手段と情報提供の充実を図ります。

また、新幹線開業効果を活かし、福井を知ってもらい、訪れてもらうための地域の魅力の発信や観光事業者、交通事業者を中心に多様な主体が連携し、来街者にとって快適で、もう一度訪れたいと思ってもらえる交通環境づくりを目指します。

施策 22）市内観光地等の交通情報の提供

【具体的な取組内容】

鉄道、バス、タクシーだけでなく、レンタカー、シェアサイクルなども含めた多様な交通手段とその情報提供を充実させるため、ふくいＭａａＳアプリによる電子企画切符を販売します。

また、バスにおける観光地間等の移動情報についてもリアルタイムで情報提供します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
29	ふくいMaaSアプリによる電子企画切符販売	交通事業者、民間事業者、福井市、福井県			実装・販売		
30	バスにおける観光地間等の移動情報提供	交通事業者、沿線自治体			継続		

施策 23）主要拠点・観光地を結ぶ交通手段の確保・支援

【具体的な取組内容】

福井駅以外の駅等も含めた鉄道駅、路線バス乗り場における観光地への交通手段を充実させることで、どこからでも観光地への移動手段が分かりやすい環境をつくります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
31	福井駅から市内外の観光地と接続するバスの運行継続	交通事業者、福井市、沿線自治体			継続		
32	主要拠点や観光地を結ぶバス･タクシーの導入に向けた支援検討	交通事業者、福井市、沿線自治体	検討		導入、継続実施		

施策 24）公共交通を活用した地域の魅力を高める観光企画の充実強化

【具体的な取組内容】

観光等で移動する際に、鉄道、バス、タクシー、自転車などの複数の移動手段を組み合わせた利用を推進するため、公共交通、観光がセットとなった乗車券、入場券などの観光企画を充実させます。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
33	公共交通の乗車券と観光施設の入場券がセットになった観光企画の充実	交通事業者、民間事業者、福井市、沿線自治体、福井県			継続		

施策 25）観光客に魅力的なデジタル切符の造成

【具体的な取組内容】

北陸新幹線福井開業に伴い、交通事業者や民間事業者、行政等の多様な主体の連携による、ふくいＭａａＳの機能充実を図るとともに、魅力あるデジタル切符を造成し、公共交通の利用促進を図ります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
34	ふくいMaaSでの魅力的なデジタル切符の造成	交通事業者、民間事業者、福井市、福井県	検討・実験		実施		

1－7　道路交通の円滑化

路線バスの遅延発生時の運行情報の提供や遅延要因の分析など、利用者の不安を解消するための対策に取り組み、定時性の確保と道路交通の円滑化を図ります。

施策 26）駅やバスターミナル、再開発エリアのデジタルサイネージ設置検討

【具体的な取組内容】

利用者に対し、バス停などの待合拠点において、バスの走行位置情報等の提供を検討します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
35	デジタルサイネージ設置検討【再掲】	交通事業者、福井市、民間事業者			検討、実施		

施策 27）スマートフォンなどにおける路線バス位置情報のリアルタイム発信（GTFS-RT）

【具体的な取組内容】

利用者に対し、スマートフォン等でバスの走行位置情報等をリアルタイムで継続して提供します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
36	バスの走行位置情報等更新、維持管理	交通事業者			継続		

施策 28）交通系ＩＣカード利用データ分析等による遅延対策等の実施

【具体的な取組内容】

交通事業者、警察など多様な主体の連携により路線バスの遅延要因を調査・分析し、必要に応じて対策を講じます。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
37	データ分析後の実態に沿ったバス路線、運行ダイヤの検討	福井市、交通事業者			検討、実施		
38	啓発機会におけるバス発車に対するマナー強化の推進	福井市、交通事業者、警察			実施		

施策 29）フィーダー交通における交通系ＩＣカード導入検討

【具体的な取組内容】

市内路線バス以外の地域コミュニティバス、地域バス等についても、キャッシュレス化を進めるため、交通系ＩＣカードの導入について検討します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
39	キャッシュレス機器等導入費用支援	交通事業者、福井市			検討		

方針２．拠点への機能の集積とモビリティの改善による持続可能な地域の形成

それぞれの拠点の特性に応じた日常生活に必要な機能の集約や地域内外への移動支援、乗り継ぎ利便性の向上などモビリティ（移動のしやすさ）の改善により持続的で魅力ある地域を形成していきます。

2-1　地域拠点に求められる都市機能、生活サービス機能の誘導等

各地域拠点の特性や既存の機能集積を活かしながら、各地域の状況に応じて必要となる都市機能、生活サービス機能の誘導により、持続可能な地域を形成するための拠点づくりに取り組みます。

また、拠点づくりには様々な分野との連携が必要であるため、今後策定する本市の各種計画等においても、拠点づくりに関連する施策を位置づけ、着実な推進を図っていきます。

施策 30）郊外型の地域拠点の在り方について検討

【具体的な取組内容】

ワークショップ、社会実験の結果を踏まえ、社会実験等で連携した企業、地元で活動している団体等と協働し、地域の拠点づくりを進め、モデル施策を検討していきます。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
40	地域拠点のモデル施策検討	福井市、地域住民、民間事業者、市民団体等			検討		

▼地域拠点（13 箇所）、乗継拠点（14 箇所）の一覧

地域区分		地域拠点	乗継拠点
中心市街地		福井駅周辺（総合交通結節点）	
都市機能誘導区域		田原町駅周辺	福井口駅
周辺市街地	鉄道沿線地区	新田塚・八ツ島駅周辺　ベル前駅周辺 越前開発・越前新保駅周辺　森田駅周辺	福井県立病院　福井赤十字病院
周辺市街地		A コープやしろ店周辺　パリオ周辺	越前花堂駅　エルパ（ﾌｪｱﾓｰﾙ福井） 福井厚生病院　平和堂ﾌﾚﾝﾄﾞﾏｰﾄ開発店 MEGA ﾄﾞﾝ・ｷﾎｰﾃ UNY 福井店
農山漁村地域	鉄道沿線地区	越前東郷駅周辺　浅水駅周辺	
農山漁村地域		福井医療大学周辺　越廼公民館周辺 清水健康管理センター周辺　美山駅周辺	大土呂駅　テクノポート福井周辺 越前島橋駅　福井総合病院 鷹巣公民館　福井県済生会病院

※赤字は本戦略で追加した地域拠点、乗継拠点、青字は名称を変更した地域拠点、乗継拠点

（出典：第２次福井市都市交通戦略を一部加工し作成）

2-2　地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善

地域拠点は、身近な生活空間の中心であるとともに、中心市街地と地域拠点間の移動や地域内を移動する際の交通結節点でもあるため、公共交通相互や、自動車、自転車と公共交通の乗り継ぎ、地域内でのスムーズな移動、待ち時間の快適性といった拠点でのモビリティ（移動のしやすさ）が重要であることから、公共交通の更なる利用促進や高齢者の外出機会の創出などに向けて、モビリティの改善に取り組みます。

施策 31）フィーダー交通再編による路線の効率化【再掲】

【具体的な取組内容】

地域の日常の生活交通に対応するため、運行の内容や形態について、利用者数や地域の状況に応じた持続可能なサービス内容を検討し、効率的な運行形態への見直しを実施します。見直しについては、巻末の「参考①：福井市の地域交通のあり方」に基づき実施します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
41	地域の特性に合ったフィーダー交通の導入方針検討･実施【再掲】	交通事業者、福井市、地域住民			検討、実施		⇒
42	路線重複解消、接続性向上に向けた協議検討･実施【再掲】	交通事業者、福井市			実施		⇒

施策 32）地域コミュニティバス、地域バスにおけるサービス水準に基づく路線等の見直し【再掲】

【具体的な取組内容】

地域コミュニティバス、地域バスなどフィーダー交通における 1 便当たりの利用者数を整理するなどサービス水準を設定し、見直しを図ります。見直しについては、巻末の「参考①：福井市の地域交通のあり方」に基づき実施します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
43	サービス水準に基づくフィーダー交通の見直し【再掲】	交通事業者、福井市			実施		⇒

施策 33）乗合タクシー・デマンド交通及び地域の多様な輸送資源による足の確保（超小型モビリティ、高齢者施設車両など）【再掲】

【具体的な取組内容】

スクールバスをはじめ高齢者施設車両や自家用有償旅客運送など、地域の多様な輸送資源を活用することで、日常生活に関するサービスを享受できる地域拠点までの足を確保します。

また、自家用有償旅客運送の車両更新については、国の車両減価償却費等国庫補助金の活用も検討します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
44	地域住民の共助による輸送活動、多様な輸送資源による足の確保の支援【再掲】	交通事業者、福井市、地域住民			継続		⇒

施策 34）駅やバスターミナルなどの利用環境整備

【具体的な取組内容】

地域拠点等の主要な駅、バス停におけるパーク＆ライド(バスライド)駐車場、サイクル＆ライド(バスライド)自転車駐車場の拡充や待合環境の向上に継続して取り組みます。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
45	交通事業者、民間事業者、地域住民の主体的な取組支援	交通事業者、福井市、民間事業者、地域住民			継続		

施策 35）駅やバスターミナル、再開発エリアのデジタルサイネージ設置検討【再掲】

【具体的な取組内容】

利用者に対し、バス停などの待合拠点において、バスの走行位置情報等の提供を検討します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
46	デジタルサイネージ設置検討【再掲】	交通事業者、福井市、民間事業者			検討、実施		

2-3　まちなかを快適に回遊できる環境の構築

市街地再開発事業などの民間主体のまちづくりが進められている中で、ハード整備とソフト施策を効果的に活用し、ハピリンや再開発施設を中心とする人溜まりや快適な歩行を促す空間の確保、動線整備により、人の滞留機能と交通のターミナル機能が一体となった中心市街地のにぎわいを創出していきます。

施策 36）回遊性の向上を図るための案内サインの充実

【具体的な取組内容】

来街者が快適にまちなか区域を散策できるよう、既設公共サインの情報を更新します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
47	既設公共サインの情報更新	福井市、民間事業者			継続		

方針３．公共交通のシームレス化の推進

キャッシュレス決済の推進やＭａａＳ（Mobility as a Service）の充実により、日常生活、観光などでより効率的、便利に移動できる環境づくりを推進します。

３-１　運賃のキャッシュレス決済の推進

北陸新幹線福井開業に合わせた、路線バスへの交通系ＩＣカードの導入と、その後の地域鉄道（福井鉄道、えちぜん鉄道）への交通系ＩＣカードの導入を踏まえ、市内路線バス以外の地域コミュニティバス等についても、交通系ＩＣカードを早期に導入できるよう推進していきます。

施策 37）フィーダー交通における交通系ＩＣカード導入検討【再掲】

【具体的な取組内容】

市内路線バス以外の地域コミュニティバス、地域バス等についても、キャッシュレス化を進めるため、交通系ＩＣカードの導入について検討します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
48	キャッシュレス機器等導入費用支援【再掲】	交通事業者、福井市			検討		

3-2　ＭａａＳ（Mobility as a Service）の充実

北陸新幹線福井開業による観光やビジネスでの来街者増加や今後の更なる人口減少や高齢化の進展を見据え、公共交通と医療・福祉や観光、物流、小売りなど様々なサービスが連携し、移動の利便性向上や地域の課題解決につながる一つのツールとして導入に向けた検討を行ったことから、デジタル切符の造成など更なる機能充実を図っていきます。

施策 38）観光客に魅力的なデジタル切符の造成【再掲】

【具体的な取組内容】

北陸新幹線福井開業に伴い、交通事業者や民間事業者、行政等の多様な主体の連携による、ふくいＭａａＳの機能充実を図るとともに、魅力あるデジタル切符を造成し、公共交通の利用促進を図ります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
49	ふくいMaaSでの魅力的なデジタル切符の造成【再掲】	交通事業者、民間事業者、福井市、福井県	検討・実験		実施		

施策 39）ＡＩオンデマンドタクシー導入及び利用促進

【具体的な取組内容】

既存のデマンドタクシーの利用促進を図るほか、福井市南東地区や他市町での実施状況を踏まえ、交通の便が悪い地区での導入を検討していきます。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
50	既存のフルデマンドタクシーの利用促進・周知、他地区への導入検討	交通事業者、福井市			検討、実施		

施策 40）ふくいＭａａＳアプリの充実

【具体的な取組内容】

ふくいＭａａＳアプリでの日常生活に向けた機能を充実させるために、デジタル回数券や定期券などに対応できる機能を導入します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
51	デジタル回数券、定期券、医療機関予約を含めたルート表示	交通事業者、ふくい嶺北連携中枢都市圏の各市町、福井県　等	検討	開発・実装		実施	

方針４．新幹線開業に対応した公共交通の推進〈新設〉

北陸新幹線福井開業後、主要都市からの移動時間の短縮と交流人口の増加などに対応した公共交通の施策を推進します。

また、持続可能な社会を実現するため、環境に優しい交通手段の導入を検討します。

４－１　目的地への移動時間自体を楽しめる仕掛けづくり

県が推進している「公共交通での移動を楽しめる仕掛けづくり」として、移動中に楽しめるアクティビティや観光資源と連携した企画の実施、車内における地域の魅力発信など、公共交通自体の魅力向上の取組について、市内路線バスについても、県と連携し、移動時間自体を楽しめる仕掛けづくりを推進していきます。

施策 41）バスの移動時間自体を楽しめる仕掛けづくり

【具体的な取組内容】

市内路線バスにおいても、観光資源と連携した企画の実施、車内における地域の魅力発信の取組など、公共交通自体の魅力向上を図ります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
52	地域の観光資源と連動したイベントバス等の運行	福井市、交通事業者、福井県			検討・実施		

施策 42）観光客に魅力的なデジタル切符の造成【再掲】

【具体的な取組内容】

北陸新幹線福井開業に伴い、交通事業者や民間事業者、行政等の多様な主体の連携によるＭａａＳの機能充実を図ります。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
53	ふくいMaaSでの魅力的なデジタル切符の造成【再掲】	交通事業者、民間事業者、福井市、福井県	検討・実験		実施		

4-2　市内路線バスにおける人と環境に優しい交通手段の導入推進

バリアフリーに対応しかつ温室効果ガス排出量の少ないノンステップ型バス車両、走行時に二酸化炭素を排出しないＥＶ車両など、環境に優しい交通手段の導入を推進します。

また、自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、人流・物流サービスを持続させるため、貨客混載制度についても検討します。

施策 43）人と環境に優しい交通手段の導入検討

【具体的な取組内容】

バリアフリーに対応しかつ温室効果ガス排出量の少ないノンステップ型バス車両、走行時に二酸化炭素を排出しないＥＶ車両に対する支援を進めていきます。また、バスを活用した貨物輸送である貨客混載の導入を見据えた継続的な調査・研究を実施します。

なお、ノンステップバス導入については、国の車両減価償却費等国庫補助金、貨客混載輸送導入については、国の貨客混載導入経費国庫補助金を活用します。

No	具体的事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10
54	人と環境に優しい交通手段の導入検討	福井市、福井県、国、交通事業者、民間事業者、運送事業者等			検討、実施		

５．計画の達成状況の評価に関する事項（計画の推進体制、計画の進捗管理）

（１） 計画の推進体制

計画の施策を推進するため、行政、学識経験者、交通事業者、市民等の施策の実施主体で構成される「福井市地域生活交通活性化会議」によって、協力体制を構築し、着実な施策展開を図ります。

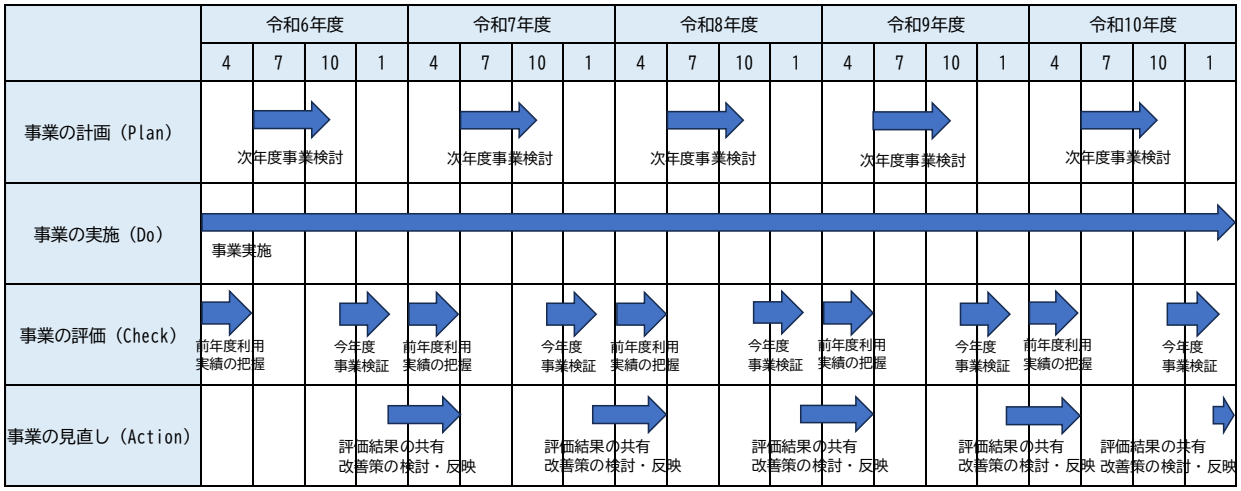
また、戦略の策定や戦略の実施に関する協議等を行う既存組織である「福井市都市交通戦略協議会」と連携し、施策の進行管理、効果検証を実施するとともに、必要に応じて計画の見直しに取り組むものとします。

（２）計画の進行管理

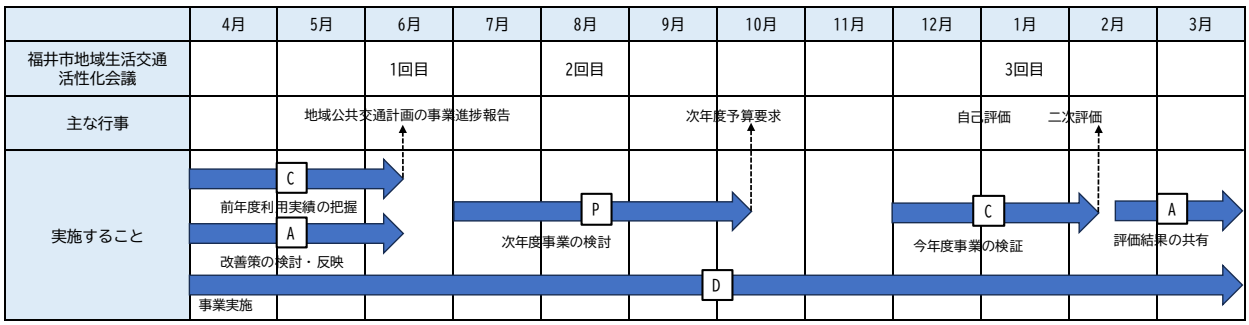
福井市地域公共交通計画は、施策の推進や定期的な計画見直しのため、福井市地域生活交通活性化会議のもとＰＤＣＡサイクルによる進行管理を行い、必要に応じて市民とのコミュニケーションを図り、目標の実現に向けて取り組みます。

ＰＤＣＡサイクルの実施においては、計画の策定「Ｐ」、計画の実施「Ｄ」、計画の評価・検証「Ｃ」及び計画の見直し「Ａ」については、戦略の進行管理と連携していきます。

（長期スパンにおける進行管理、評価スケジュール）



（年間単位の進行管理、評価スケジュール）



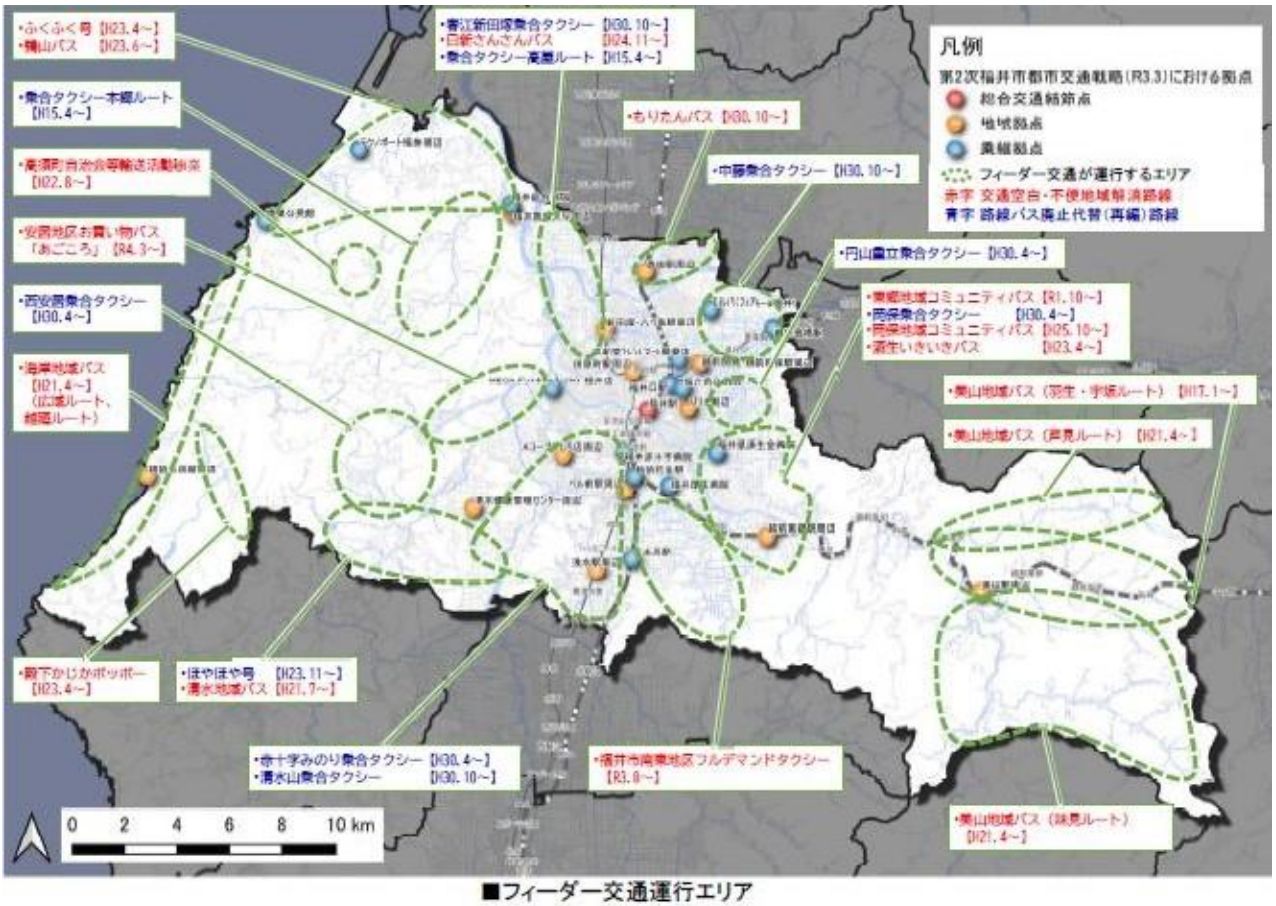
参考①：福井市の地域交通のあり方

1．地域交通の概要と課題

（1） 福井市内の地域交通の種類と概要

福井市のバス交通には、運行主体やその目的によって様々な種類があります。フィーダー交通は地域拠点を発着点として、地域拠点とその地域内を結びかつ地域内の移動を確保するための移動手段であり、運営主体の違いにより、機能分担しています。

交通モード	概要	路線	運行主体	市の補助スキーム （ ）は国/県と協調補助
路線バス	民間交通事業者が自ら営業路線として運行。	（省略）	バス事業者	地域間幹線系統（国/県）、広域生活バス路線（県）、市単補助
すまいるバス	市中心部における通勤・通学、買い物支援のため、福井駅を中心に東西南北の各方面を循環。	北、東、南、西の４ルート	バス事業者	市単補助（県）
乗合タクシー・デマンドタクシー	公共交通空白地域の解消や路線バスの廃止代替交通として、ジャンボタクシーやセダン型の車両を使用して運行。 乗合タクシー（定時定路線型）、デマンドタクシー（時刻表に沿った予約式）、フルデマンドタクシー	乗合タクシー９路線 フルデマンド１地区 デマンドタクシー ４路線	バス事業者（タクシー事業者）	広域生活バス路線（県）、市単補助
地域バス	スクールバス等の既存ストックを活用し、交通空白・不便地域において地域内の日常移動や観光等の利便性向上等のために運行。	美山地域、海岸地域、清水地域（3 地域）の 7 ルート	市、バス事業者	地域バス整備事業（県）
地域コミュニティバス	公共交通空白地域等において、地域住民が交通事業者と連携・協力して運行。 ・運行欠損額の一部を福井市が補助 ・運行継続の基準あり（1 便当たり乗車人員）	【定時定路線】酒生、日新、岡保、森田、東郷 【デマンド】殿下、鷹巣・棗、鵜・宮ノ下・大安寺の 8 ルート	地域住民	地域コミュニティバス運行支援事業（県）
地域の各種輸送資源	乗合事業の成立が困難な過疎集落や、日中の路線バスの便が無い交通空白地等において、住民の共助による運行。	安居地区お買い物バス「あごころ」、高須町自治会等輸送活動事業	地域住民	交通弱者輸送活動支援事業



■フィーダー交通運行エリア

（2）地域交通の課題

福井市における地域交通は、地域ごとに様々な経緯から成立及び統廃合を重ねて現在に至っています。そのため、路線バス（定時定路線型）、乗合タクシー（定時定路線型、定路線予約型）など様々な交通モードがあり、地域の特性に応じ、地域コミュニティバス、地域バス、住民の共助による運行など、様々な主体が機能分担することで、地域交通を維持・確保しています。

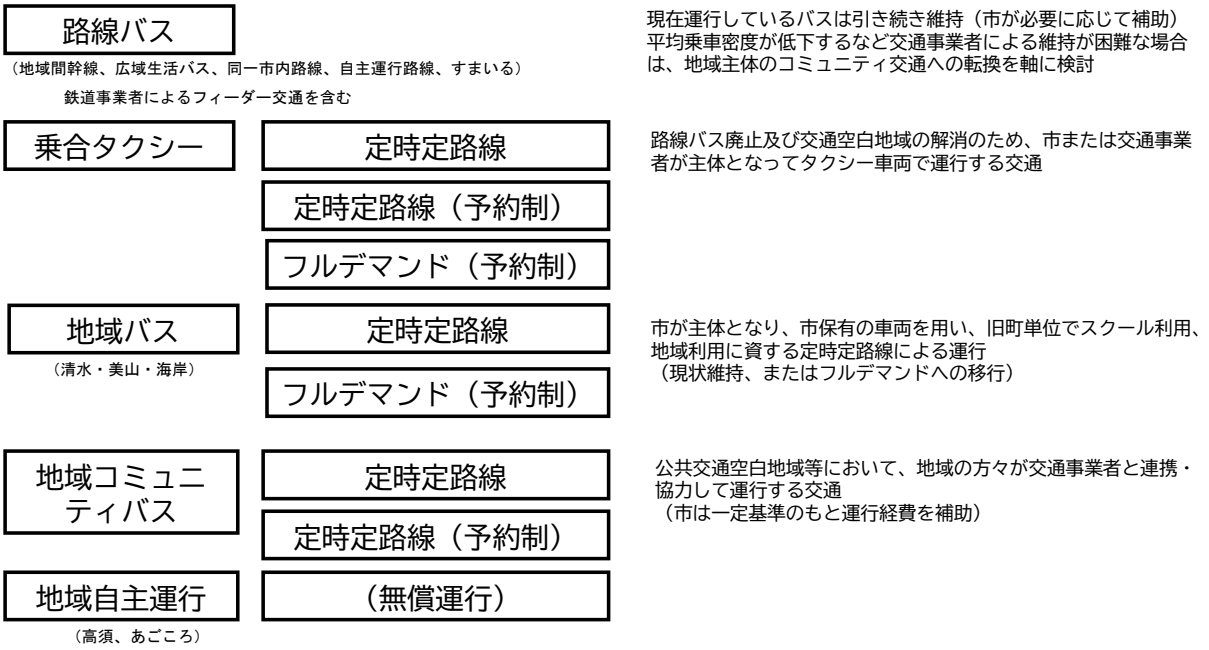
一方で、人口減少や地域主体で運行している交通の担い手の高齢化、運輸業界（バス・タクシーとも）の乗務員不足も鑑み、これまでと同様の地域交通の維持が困難になってきます。オンデマンド交通への期待も高まっている中で、地域ごとに市民・行政双方にとって望ましい交通モードの選択の指針を定める必要があります。

まずは、様々な主体が機能分担している現状の交通を維持していくことを基本としつつ、交通モードの変更（定時定路線型→デマンド）、運行継続に関する指針を作成します。

2．地域交通の基本的な考え方

地域の日常生活や観光・ビジネスにも対応するため、利用者数や地域の状況に応じた持続可能なサービス内容とし、効率的な運行内容、運行形態への見直しを実施します。

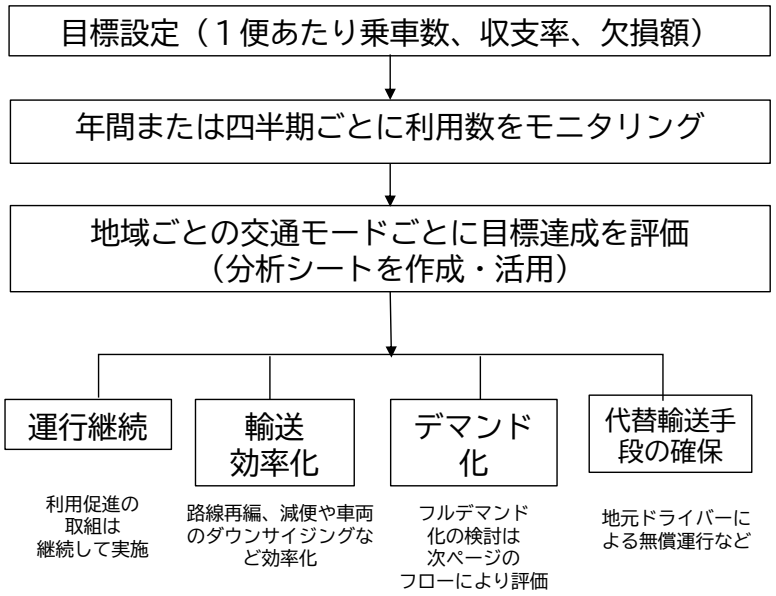
具体的には、現状の交通サービスの提供状況を踏まえ、重複路線など非効率的な路線や運行ダイヤの見直し、フルデマンド化等による効率的な運行形態に変更していきます。



３．運行基準の考え方

（１） 目標管理及び運行継続に関する考え方

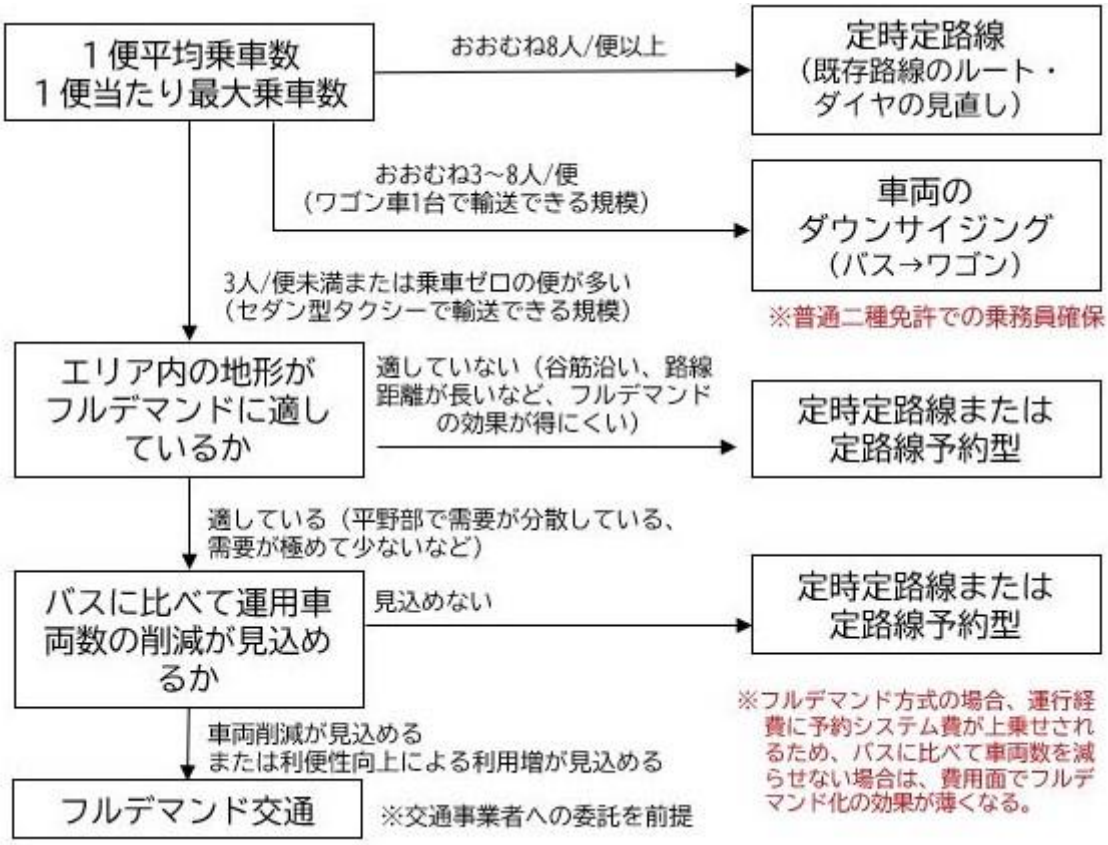
地域交通（路線バス、乗合タクシー、地域バス、地域コミュニティバス）が今後も持続可能なものとなるため、運行支援については、利用目標を設定し、目標達成度により、次年度以降の運行継続を判断するものとします。ただし、空白地域の拡大を防ぐため、最低限度の交通は維持するものとします。

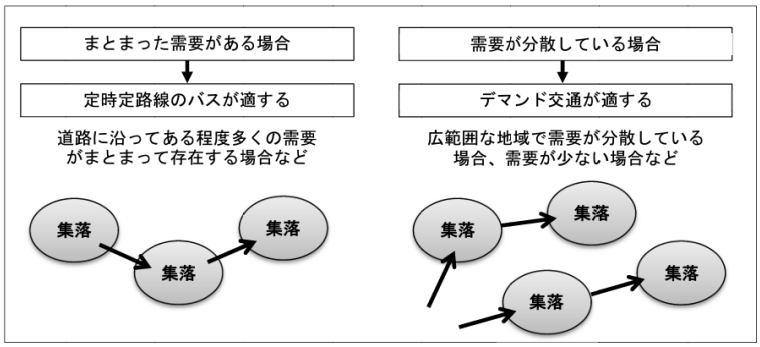


（２）定時定路線・デマンド方式選択の基準

路線ごとに、定時定路線型運行が望ましいか、デマンド交通が望ましいかは、需要や地形的要因に左右されます。一般的には、運行路線にある程度まとまった需要がある場合には、定時定路線のバスが適する一方、時間的にも地理的にも分散している場合は、デマンド交通が適しています。

デマンド交通が必ずしも最適な方法とはならない可能性もあるため、下記フローを参考に検討しながら、地域住民と一緒になって持続的な交通手段を選択していくこととします。





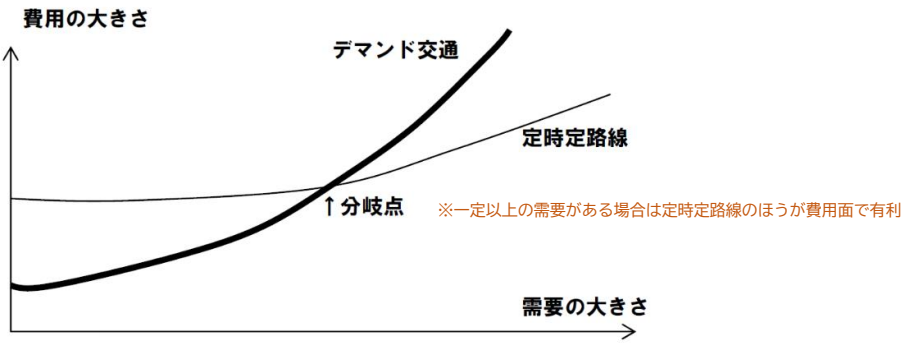


図　定時定路線の交通とデマンド交通の需要と費用の関係（イメージ）

出典：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組マニュアル（平成24年3月、国土交通省）

（3）運行基準の考え方

定時定路線、デマンド交通それぞれについて、市民の外出支援及び利便性の確保を図る観点から、下記のようにサービス水準の考え方を定めます。

1） 定路線定期運行・定路線予約運行

- 最低、1日3便を確保すること
- 通院・買物など、日常生活の便に資すること
- 他交通機関（鉄道、路線バス）との接続に十分配慮すること（基本的に中心部と連絡する路線へ10～20※分以内の接続を図る）を目指す

※出典：国土交通省　地域公共交通計画等の作成と運用の手引き　詳細編　p.172

2） フルデマンド（区域運行）の場合

- 他鉄道・バス路線との競合は出来るだけ避けるエリアとして設定すること
- 停留所（ミーティングポイント）は各集落のニーズを勘案しつつ、徒歩5分※以内にアクセス出来るよう設定すること
- 目的地施設は、他鉄道・バス停（拠点となりうるバス停）との接続に配慮する

※徒歩5分≒おおむね300m以内に相当

4．費用負担の考え方

これまで福井市においては、地域交通（路線バス、乗合タクシー、地域バス、地域コミュニティバス）について市民の外出支援及び利便性の確保を図る観点から、国や県と協調してバス事業者への欠損補助による支援を行っています。今後も、地域交通に対する支援は引き続き国・県と協調して実施していきます。

一方で、地域が自らの公共交通を守り育てるという観点から、利用者増及び運賃収入の増加を目標とした利用促進策を実施しつつ、地域住民や地元企業が協賛金などの形で費用の一部を負担しながら地域交通を維持していくこと、交通事業者の自主的な努力による経営改善を後押しできるよう、インセンティブが働く制度導入も視野に入れ、今後も国・県と協調し、市民の日常生活を支えていきます。

参考②：すまいるバスアンケート調査について

1．利用者アンケート調査の概要

（1） 調査目的

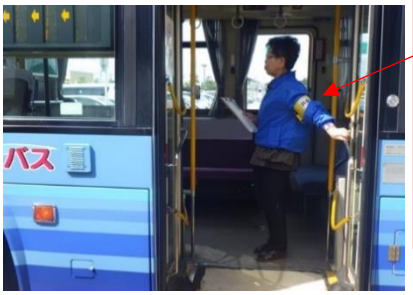
すまいるバスの運行ルート及びダイヤを見直すため、すまいるバスの利用者を対象に現在の利用状況、今後の利用意向、すまいるバスに対する評価などについてアンケートを実施し、意向を把握、整理しました。

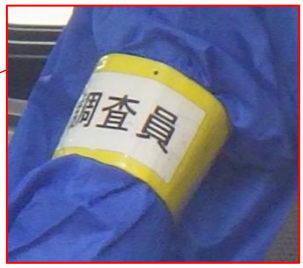
1） 調査日

- 平日：令和４年 11 月４日（金）　全ルート・合計 20 便
- 休日：令和４年 11 月６日（日）　全ルート・合計 20 便

2） 調査手法

- すまいるバス車内に調査員１名（「調査員」と記載された腕章を着用）を配置し、利用者への調査票（大判ハガキ両面の調査票）及び使い捨て鉛筆の直接配布を基本に実施した。車内の混雑状況等に応じて、適宜、直接聞き取りを実施し、回収率及び結果の精度向上に努めた。
- 調査票の回収方法については、郵送または WEB 回答（ハガキに二次元コードを印刷）または調査員による車内での直接回収（直接聞き取りの場合や車内で回答完了した場合等）による。





調 査 票 （ 大 判 ハ ガ キ 両 面 調 査 票 ）
＋使い捨て鉛筆　を配布

3） 調査項目

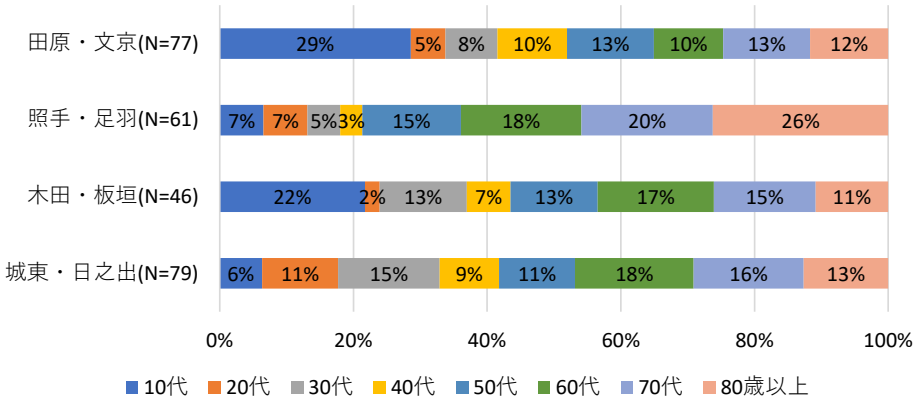
設問	設問内容
Q１	・利用路線と利用便、乗降停留所
Q２	・個人属性（年代、住所）
Q３	・利用目的と主な行き先
Q４	・すまいるバスの利用頻度
Q５	・自宅からすまいるバス停までの徒歩時間
Q６	・すまいるバスの改善すべき項目
Q７	・すまいるバスで行きたい目的地
Q８	・自由意見

（2）調査結果概要

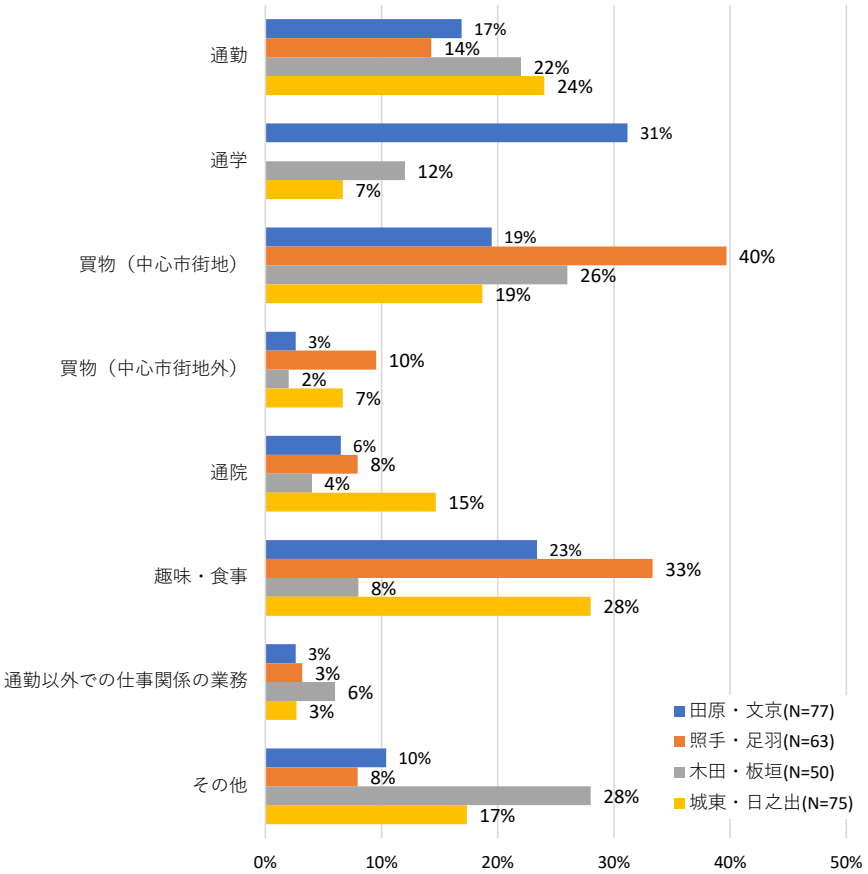
1） 利用者の年齢層

北（田原・文京）ルート・南（木田・板垣）ルートは 10 代の利用（主に通学）、西（照手・足羽）ルート・東（城東・日之出）ルートは高齢者層の利用（主に買い物）が多くなっています。

【乗車ルート別の年齢】



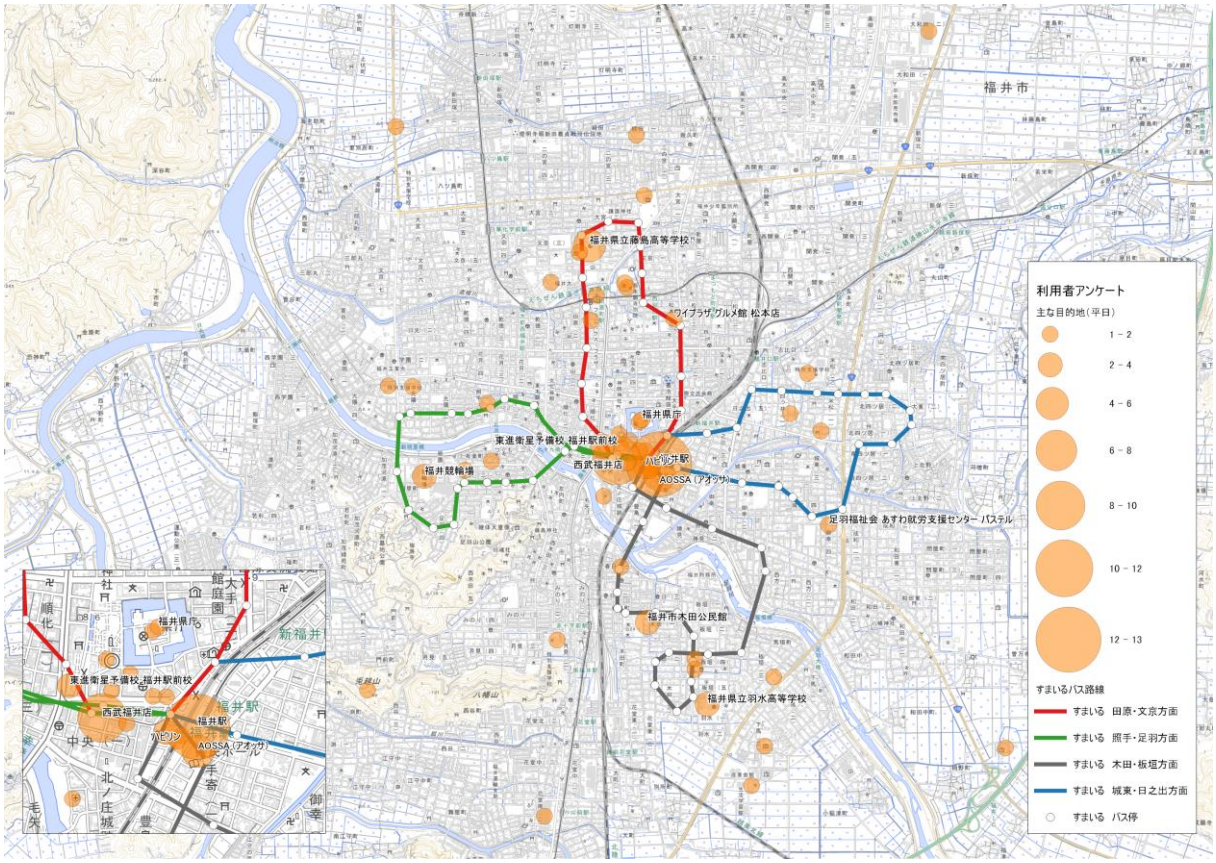
【乗車ルート別の目的】



2） 利用属性

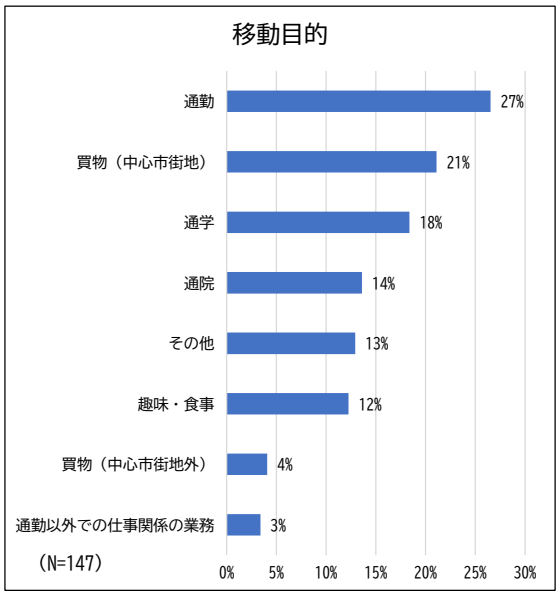
平日は福井駅周辺や沿線の学校など、通勤・通学や買物を中心とした移動が多く、休日は福井駅周辺や沿線店舗など趣味・食事や買物を中心とした移動が多いです。

【調査日別の目的地（平日）】

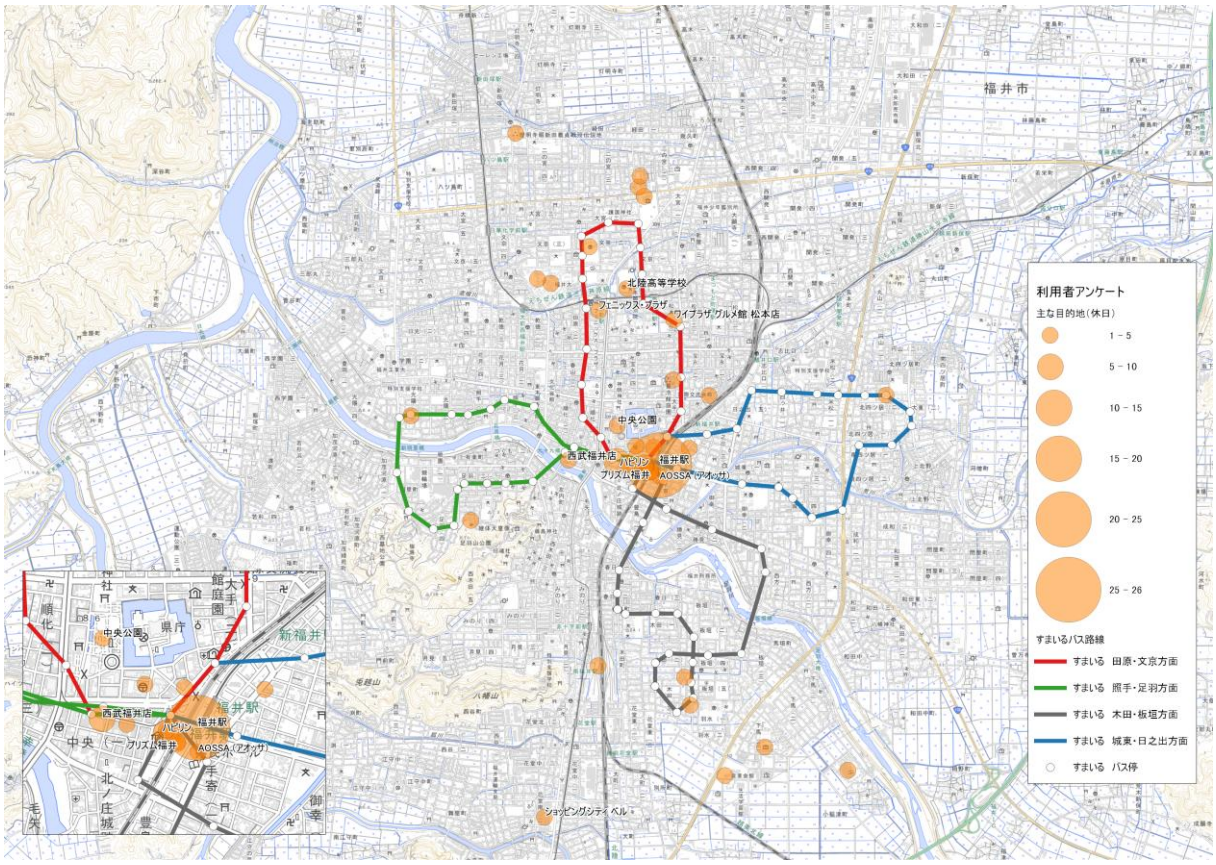


No.	主な行き先	回答数
1	福井駅	13
2	西武福井店	9
3	帰宅	7
4	福井県立藤島高等学校	5
5	AOSSA（アオッサ）	5
6	東進衛星予備校 福井駅前校	4
7	福井競輪場	4
8	福井市木田公民館	4
9	通学・通勤	4
10	福井県立羽水高等学校	3
11	ハピリン	3
12	ワイプラザ グルメ館 松本店	2
13	福井県庁	2
14	足羽福祉会 あすわ就労支援センター パステル	2

※回答件数２件以上のみ掲載

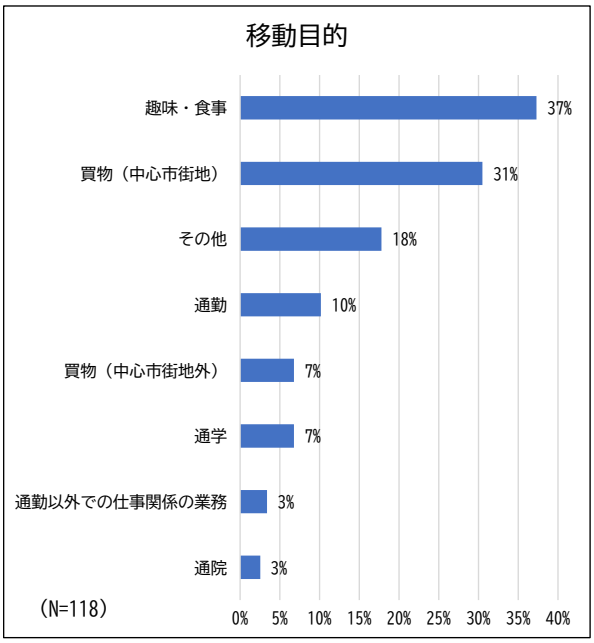


【調査日別の目的地（休日）】



No.	主な行き先	回答数
1	福井駅	26
2	ハピリン	9
3	西武福井店	7
4	プリズム福井	5
5	ワイプラザ グルメ館 松本店	3
6	帰宅	3
7	ショッピングシティ ベル	2
8	中央公園	2
9	AOSSA（アオッサ）	2
10	フェニックス・プラザ	2
11	北陸高等学校	2

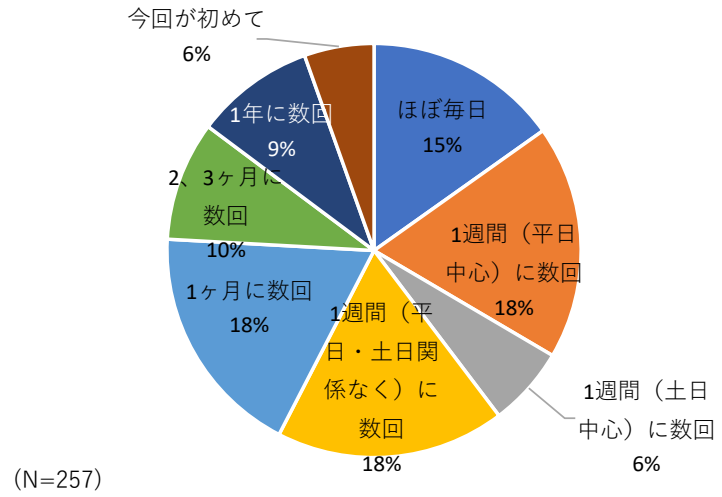
※回答件数２件以上のみ掲載



３） 利用者の利用頻度

全体の約６割が「１週間に１回以上」で、ヘビーユーザーの利用も見られます。

【すまいるバスの利用頻度】

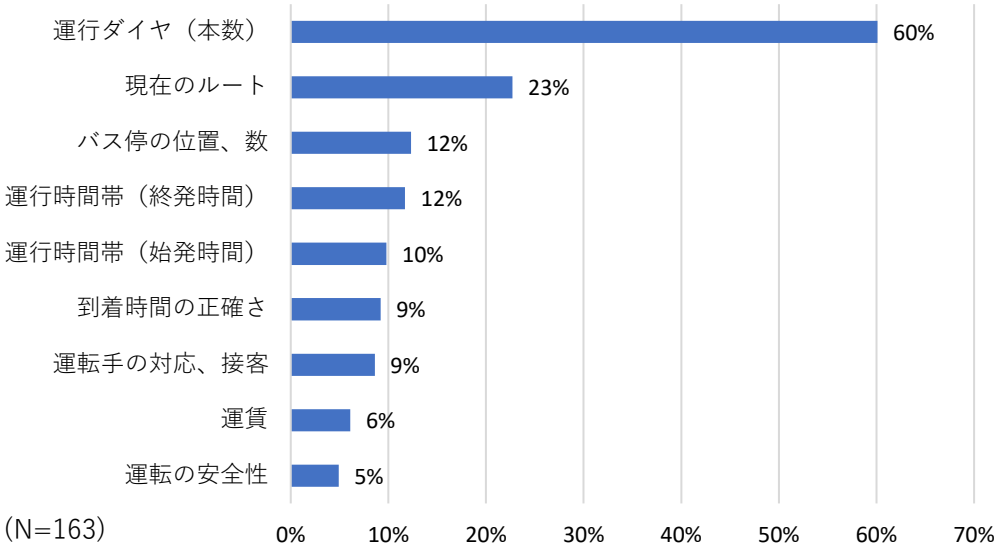


（N=257）

４） 改善すべき点

「運行ダイヤ（本数）」が最も多く、次いで「ルート」「バス停の位置、数」「運行時間（終発時間）」が多くなっています。

【すまいるバスの利用頻度】



（N=163）

5） すまいるバスに対する意見

満足しているとの声が多く寄せられる一方、運行本数の増便や所要時間の短縮、運賃の維持やキャッシュレス化対応への要望も見られます。

分類	主な内容	回答数
満足している／便利である	・いつも助かっている ・便利でよい ・手軽にバスに乗れるので、子連れとしては助かっている	37
運行本数について	・もう少し本数を増やしてほしい ・毎時30分ごとに運行してほしい	17
運転手の対応について	・運転士が親切 ・安全運転で大変好感度が高い	12
運賃について	・100円でこのまま維持してほしい ・ICカードを使えるようにしてほしい	11
運行ルートについて	・ルートを増やしてほしい ・現在の４ルートを失わないでほしい	11
バス車両について	・座席が汚いと思う	3
バス停について	・護国神社口・前・入口とか、多くまぎらわしい	3
その他	・現在は車運転をしているので利用回数が少ないが、5～6年後にはもっと頻繁に利用すると思う	3
合計		97

2．住民アンケート調査の概要

（1） 調査目的

すまいるバスの運行ルート及びダイヤを見直すため、すまいるバスの沿線住民を対象に現在の利用状況、今後の利用意向、すまいるバスに対する評価などについてアンケートを実施し、意向を把握、整理しました。

1） 調査日

- 発送日：令和４年 10 月 31 日（月）
- 締め切り日：令和４年 11 月 11 日（金）（10 日間程度）

2） 調査手法

- すまいるバス沿線の 15 歳以上の市民 1,000 人を住民基本台帳から無作為抽出し、郵送配布及び郵送回収または WEB 回答（調査票に二次元コードを印刷）とした。

3） 調査項目

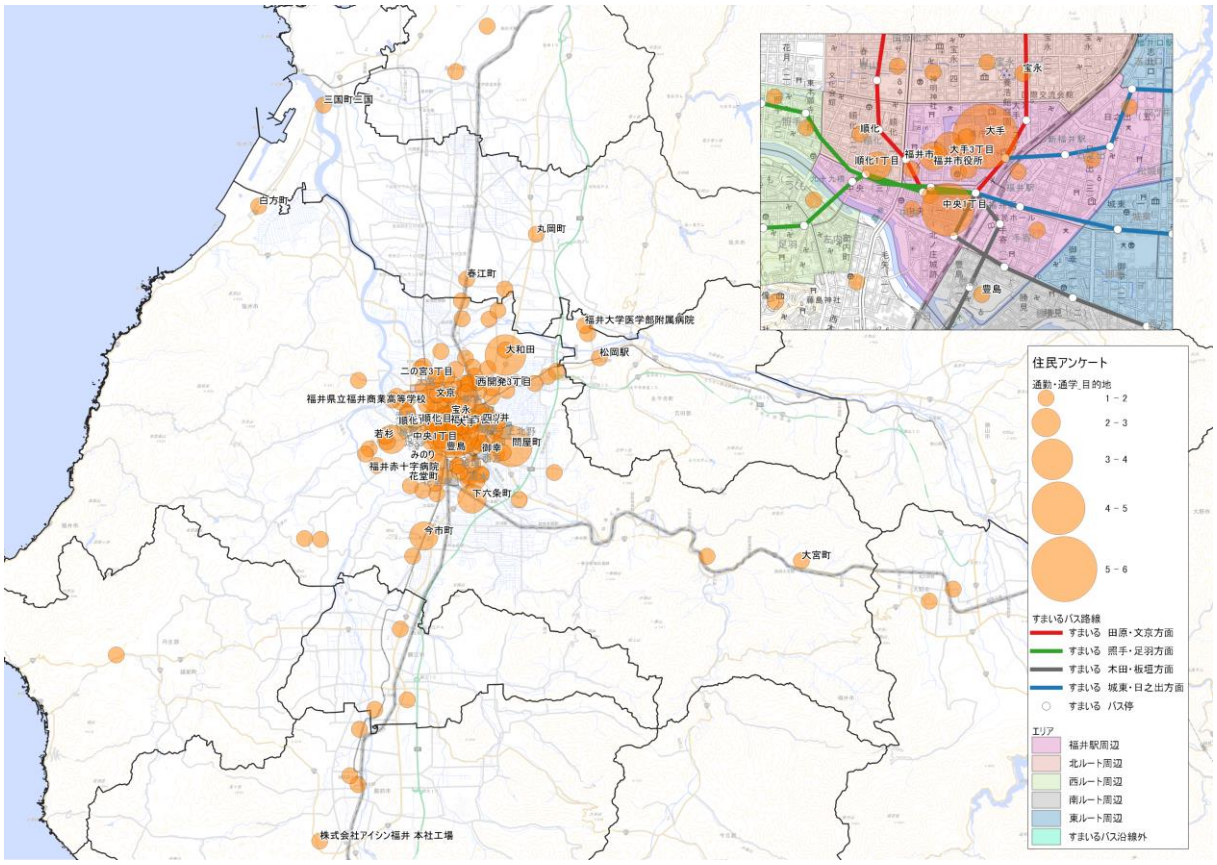
調査項目	設問内容の概要
問１．個人属性	・郵便番号／年齢／免許の有無／家庭における自動車の有無
問 2．通勤・通学移動	・通勤・通学の有無
	・通勤・通学先
	・移動手段（鉄道・バス利用者は乗車駅・停留所まで）
問 3．日常生活の移動（買物、通院、その他）※買い物と通院は分けて把握	・定期的な移動（買物、通院等）の有無
	・定期的な移動（買物、通院、その他）先（施設名、店名まで記入）
	・移動手段（バス鉄道利用者は乗車駅・停留所まで）
問 4．すまいるバスの利用状況について	・運行情報の取得方法
	・利用頻度
問 5．すまいるバスの利用状況について（利用者）	・利用目的 ・すまいるバスを利用する場合の目的地 ・満足度 ・すまいるバスを利用する理由
問 6．すまいるバスの利用状況について（非利用者）	・利用しない理由 ・具体的な意見 ・利用しない理由が改善した場合の利用意向
問 7．すまいるバスの意向について	・今後の運行内容（運行ルート・運賃・新設希望のバス停）に関する考え ・すまいるバスに希望するサービス
問 8．自由意見	・その他すまいるバスに対する自由意見

（2）調査結果概要

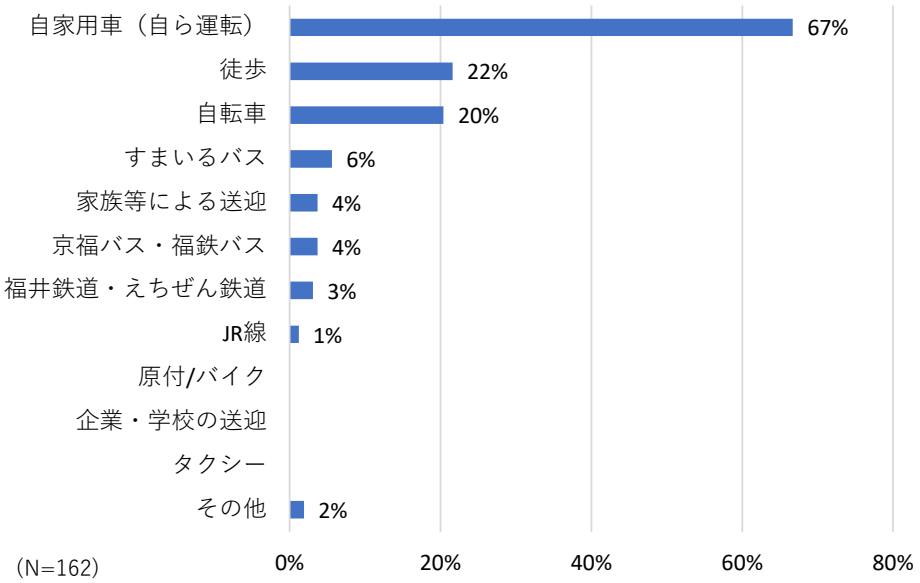
1） 利用者の年齢層

中心市街地への通勤・通学が多いですが、手段としては自家用車が最も多く、公共交通利用は1割程度となっています。

【通勤・通学先】



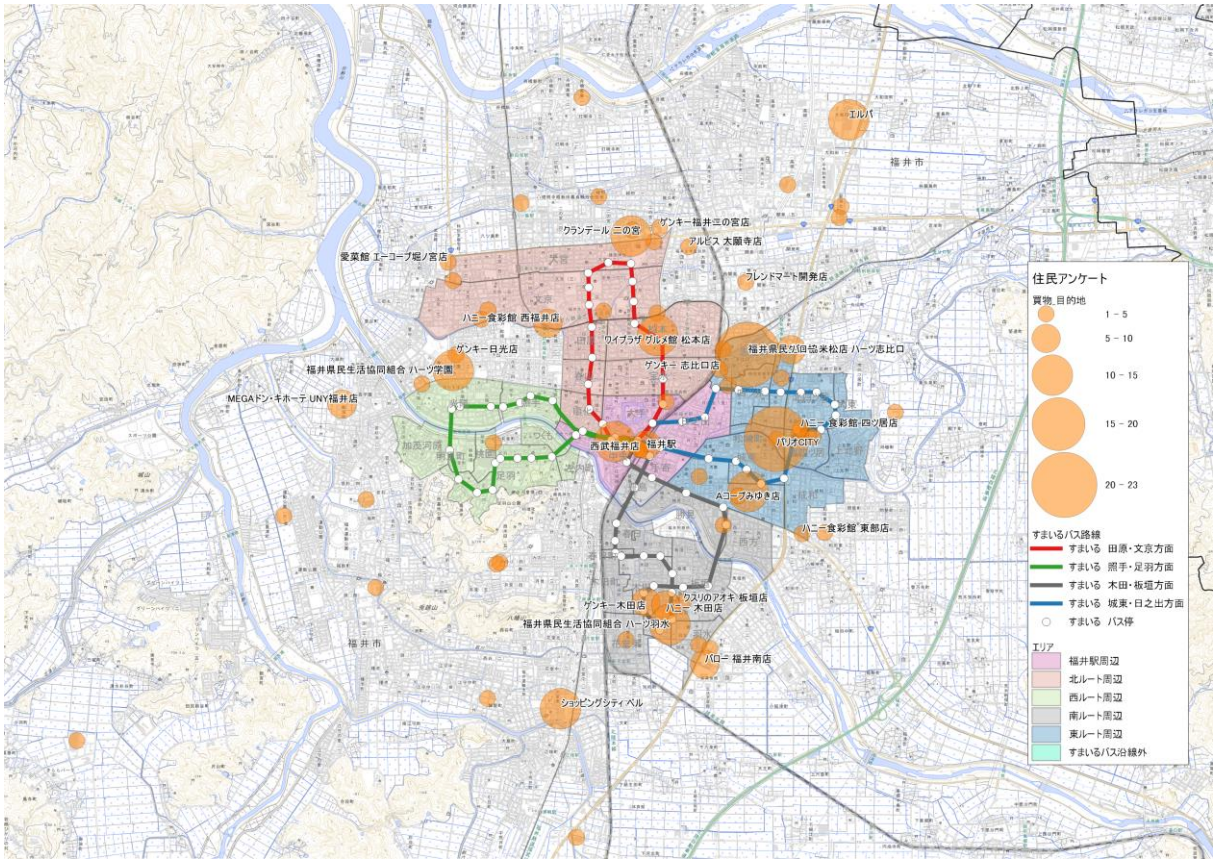
【通勤・通学先への移動手段】



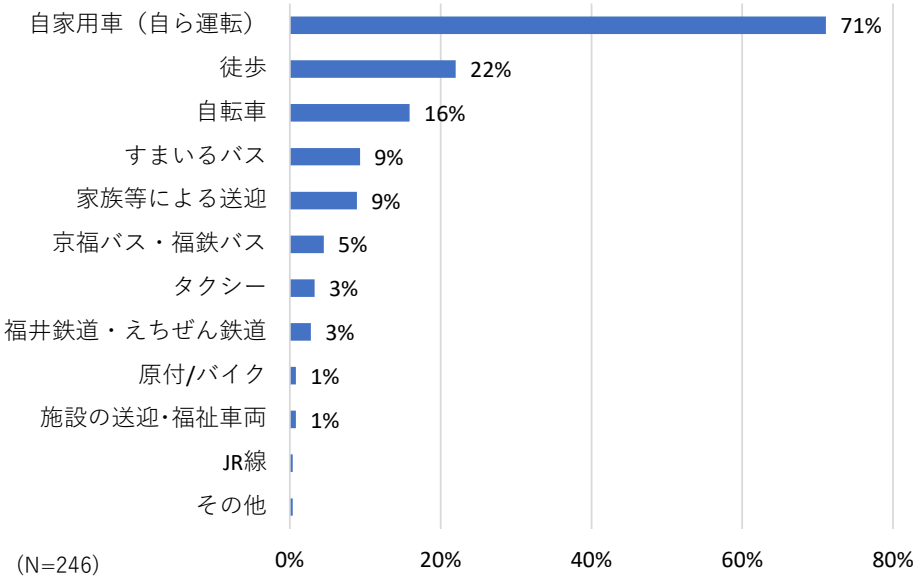
2） 日常生活の移動先

買い物はパリオ CITY、生協ハーツ、通院は県立病院や済生会病院、赤十字病院などが多くなっており、いずれも自家用車による交通が大部分で、公共交通利用は２割程度となっています。

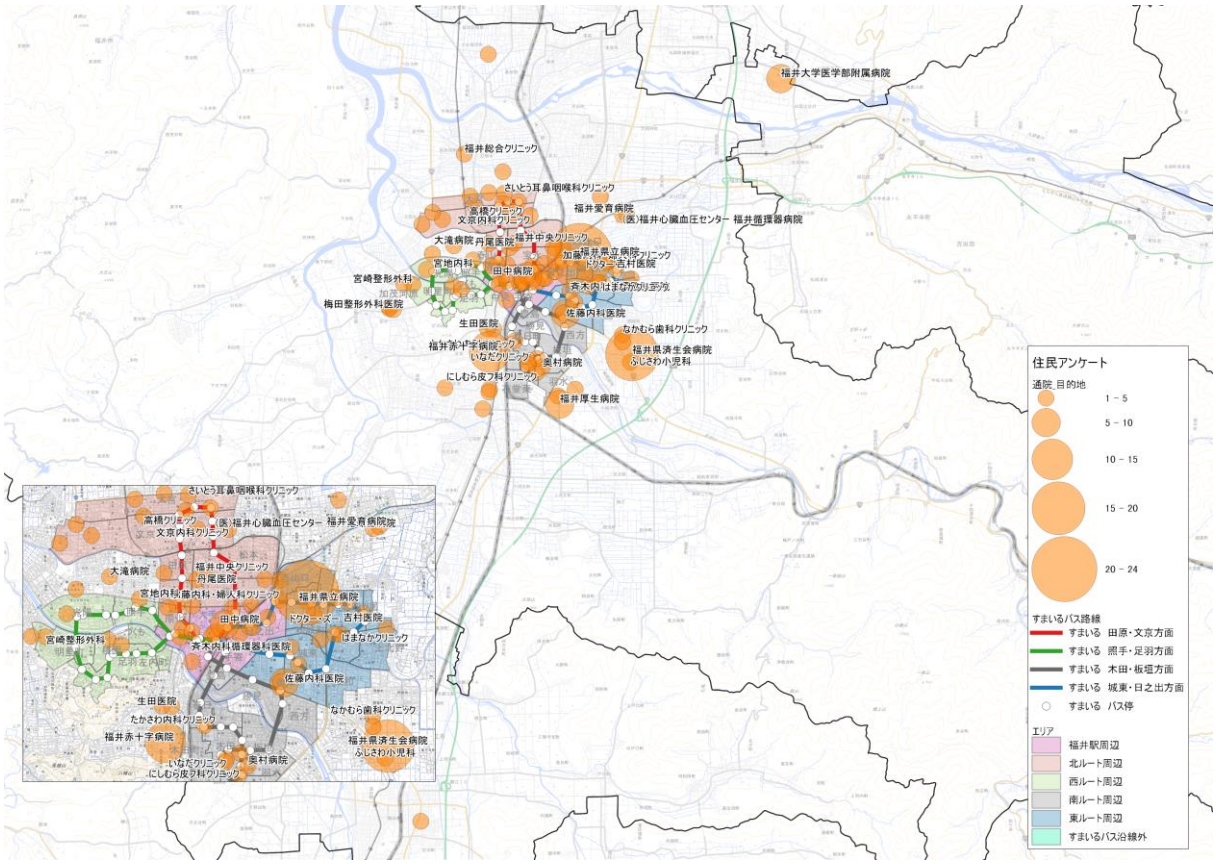
【買い物先】



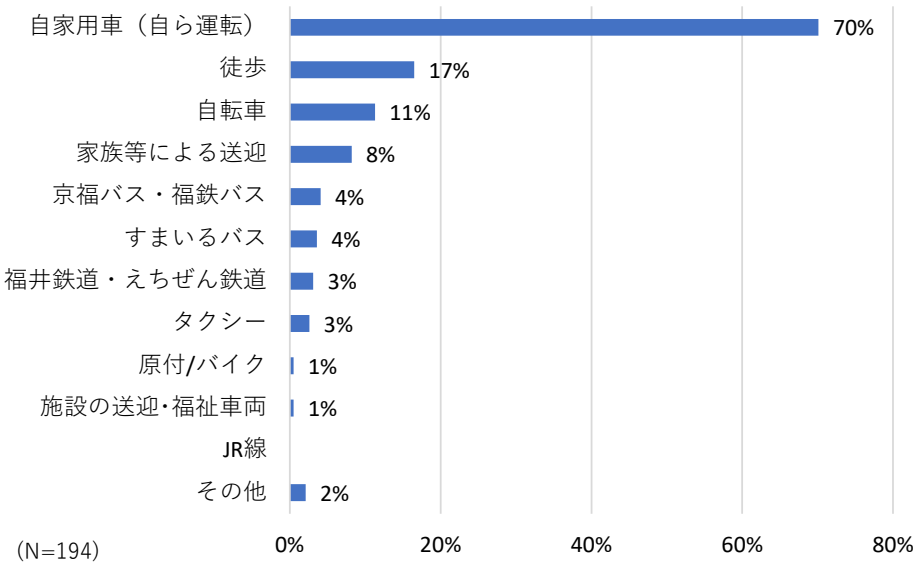
【買い物先への移動手段】



【通院先】



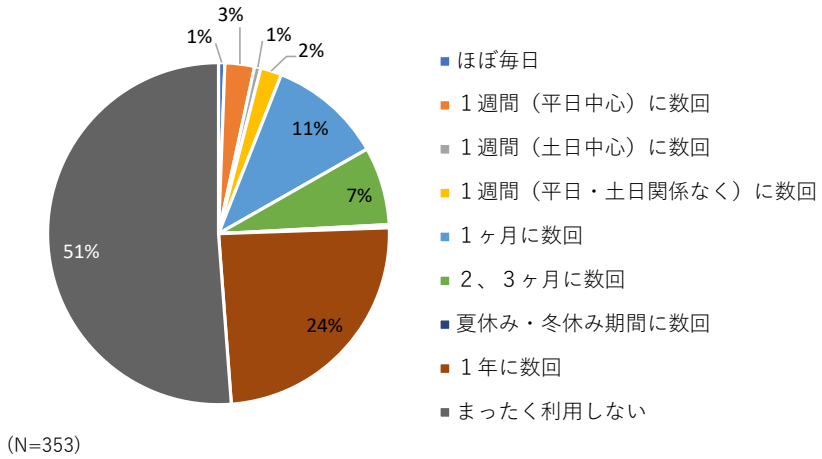
【通院先への移動手段】



3） すまいるバスの利用状況

まったく利用しない人が 51%、年に数回が 24%、１週間に数回以上は７%程度にとどまっています。利用する理由としては、低廉な運賃、ルートが便利（福井駅に行く時）、バス停が近くにある、などが多く、逆に利用しない理由は、自家用車のほうが便利、バス停が近くにない、などが多くなっています。

【すまいるバスの利用頻度】

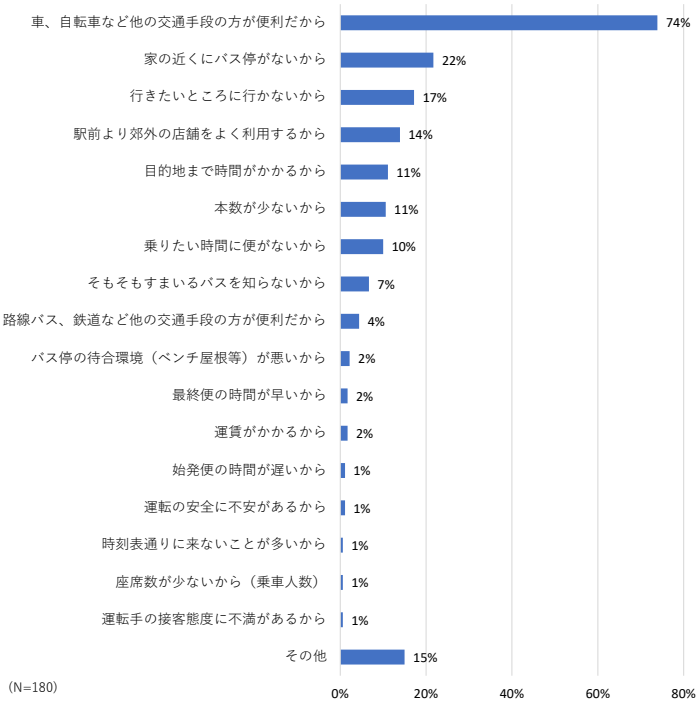


(N=353)

【すまいるバスを利用する主な理由】

主な理由	件数
運賃	77
・運賃が安い ・100円で乗れる	
現在のルート	43
・福井駅前に行く時	
バス停の位置、数	29
・近くにバス停がある	
到着時間の正確さ	8
運行ダイヤ（本数）	5
・すまいるバスが最も本数がある	
運転の安全性	5
運転手の対応、接客	3
運行時間帯（始発時間）	1
その他	49
・駅前は車を停めにくい ・子どもが乗りたがる	
合計	220

【すまいるバスを利用しない理由】

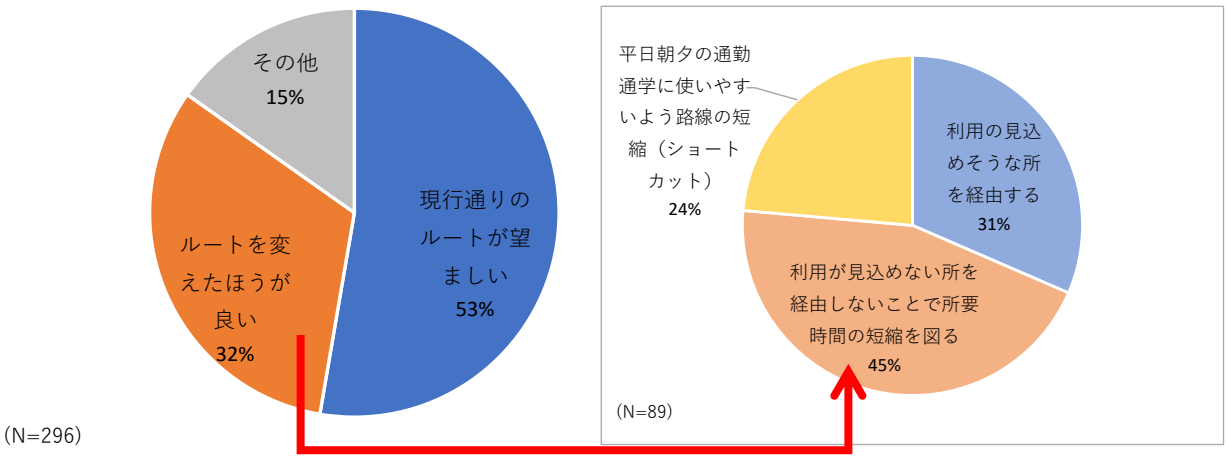


(N=180)

4） 運行ルートについて

「現行通りのルートが望ましい」との意見が半数以上を占めている一方で、「ルートを変えた方が良い」という意見の中では、「利用が見込めない所を経由しないことで所要時間の短縮を図る」という意見が最も多くなっています。

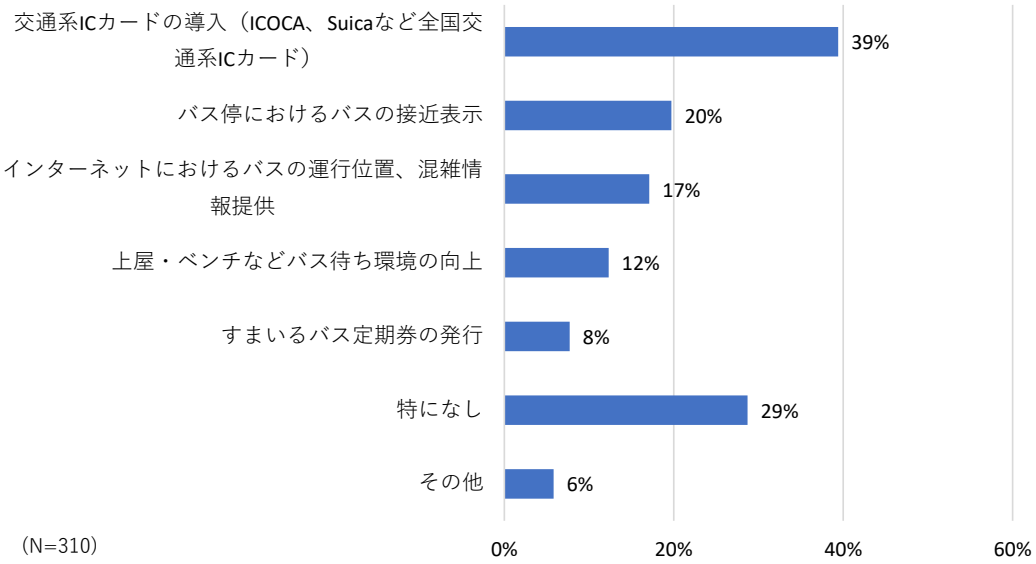
【運行ルートの見直しについて】　　【ルートの見直しの方向性】



5） 今後あった方が良いサービス

すまいるバスに今後あったほうが良いサービスとして、交通系ＩＣカードの導入が最も多くなっています。

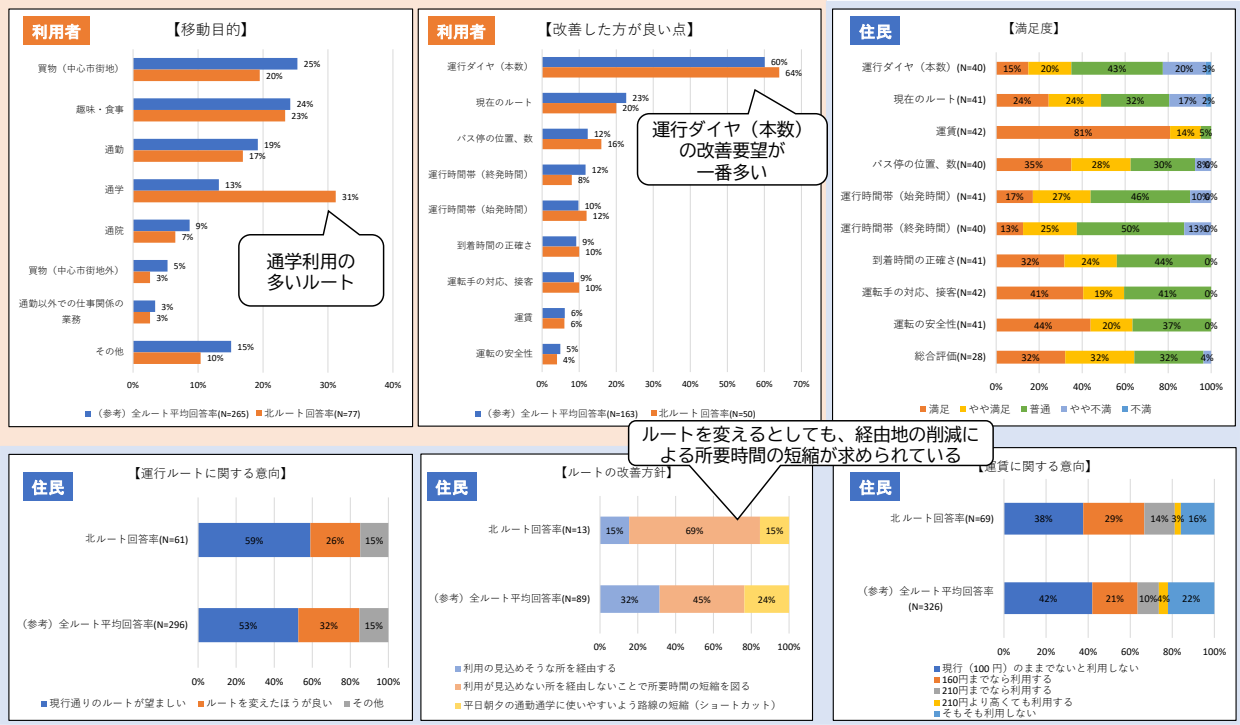
【すまいるバスに今後あったほうが良いサービス】



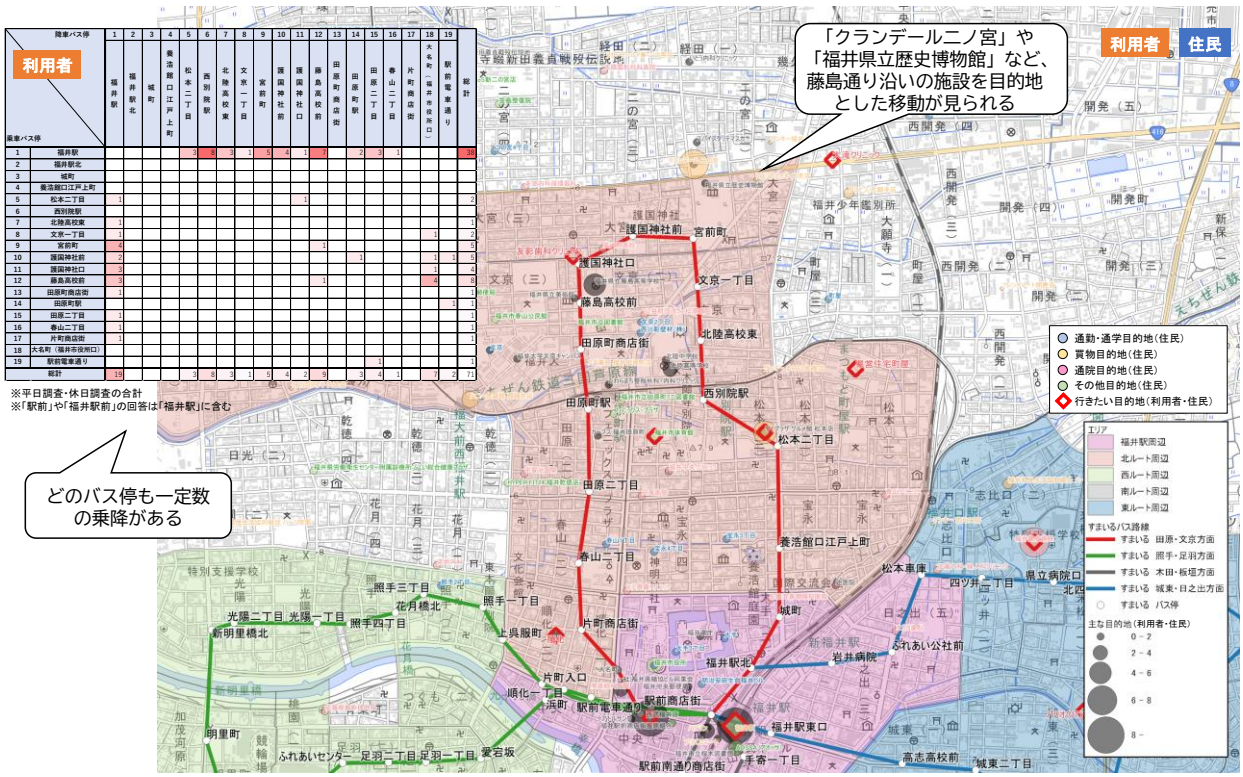
3．ルート別調査結果

（1）北ルート（田原・文京）

1）移動目的・改善点・満足度・ルートや運賃の意向

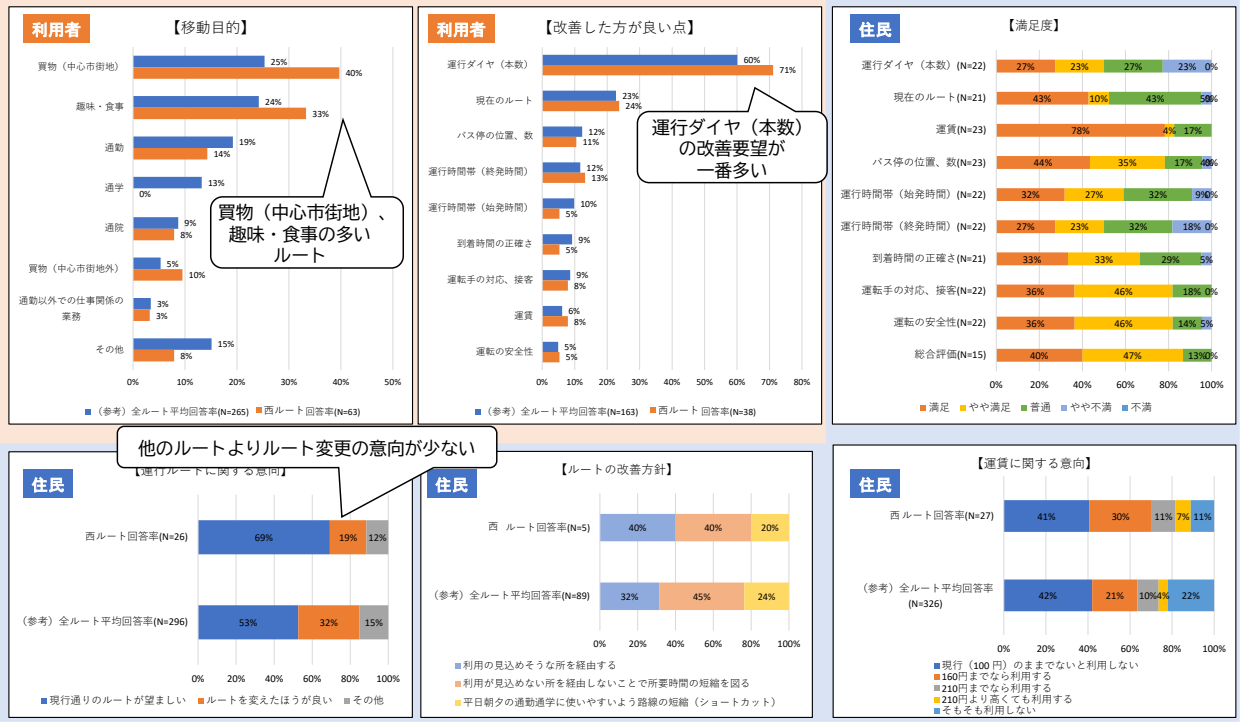


2）目的地

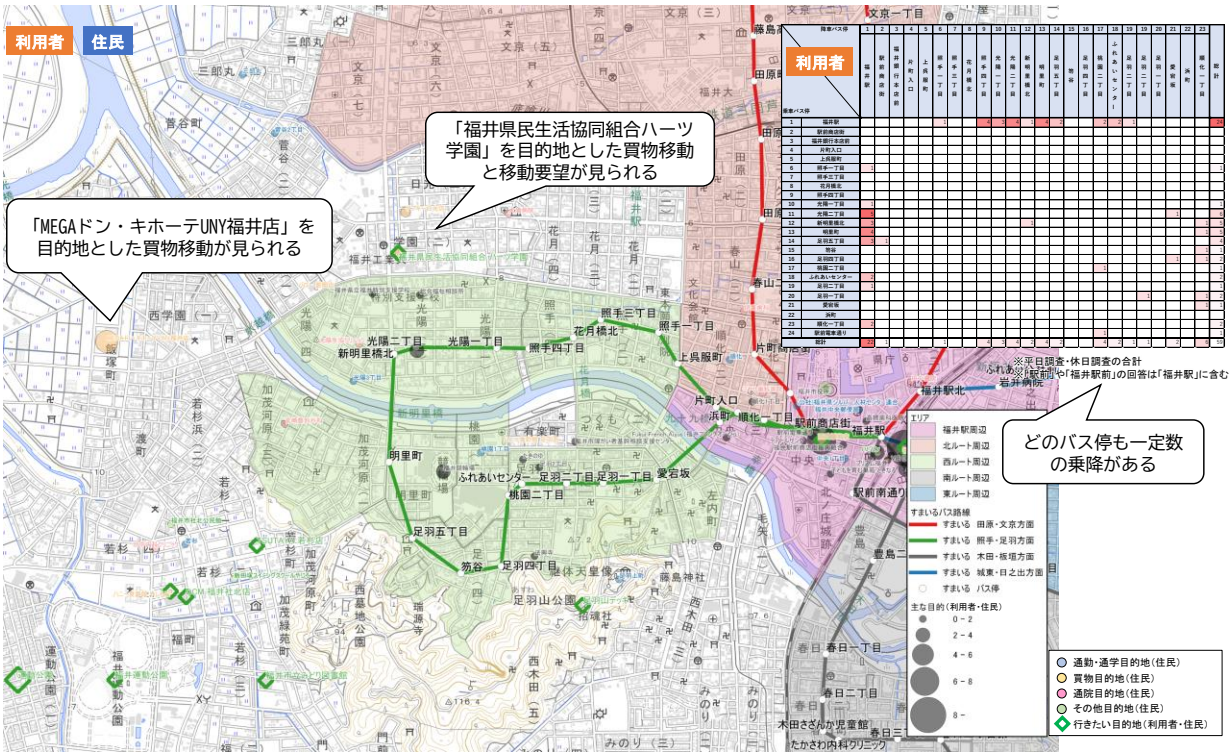


（2）西ルート（照手・足羽）

1）移動目的・改善点・満足度・ルートや運賃の意向

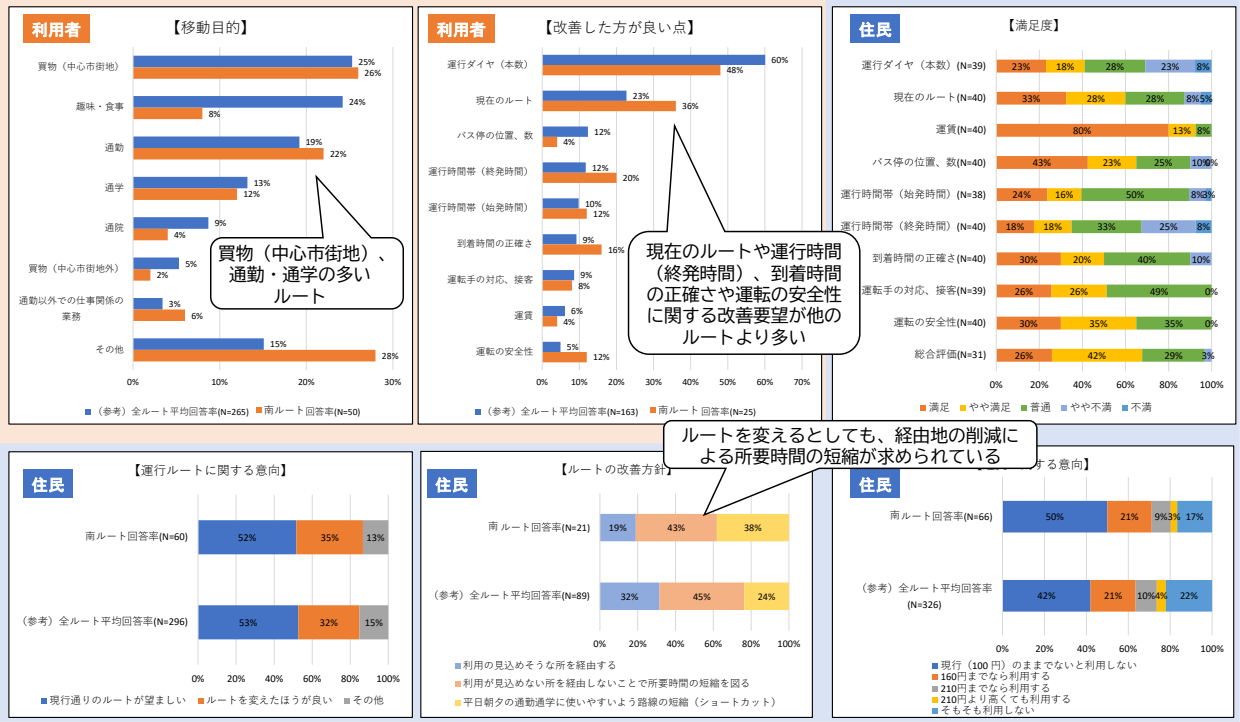


2）目的地

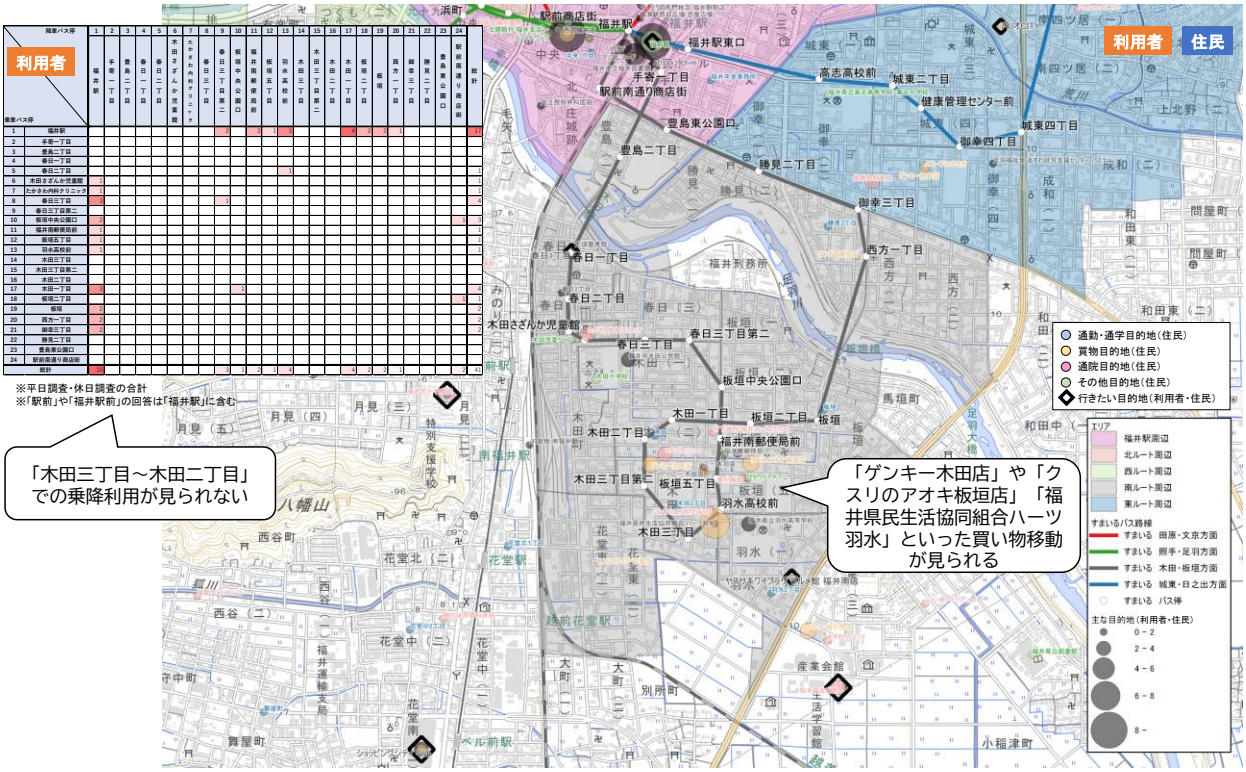


（3）南ルート（木田・板垣）

1）移動目的・改善点・満足度・ルートや運賃の意向

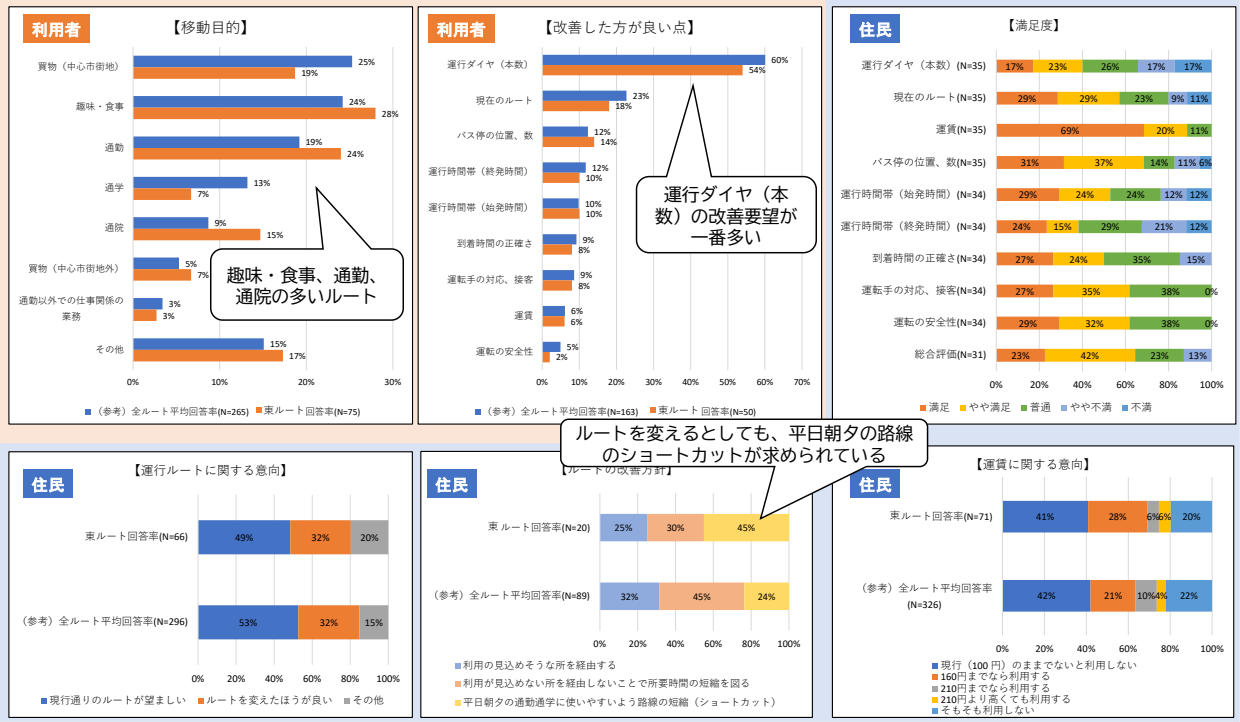


2）目的地

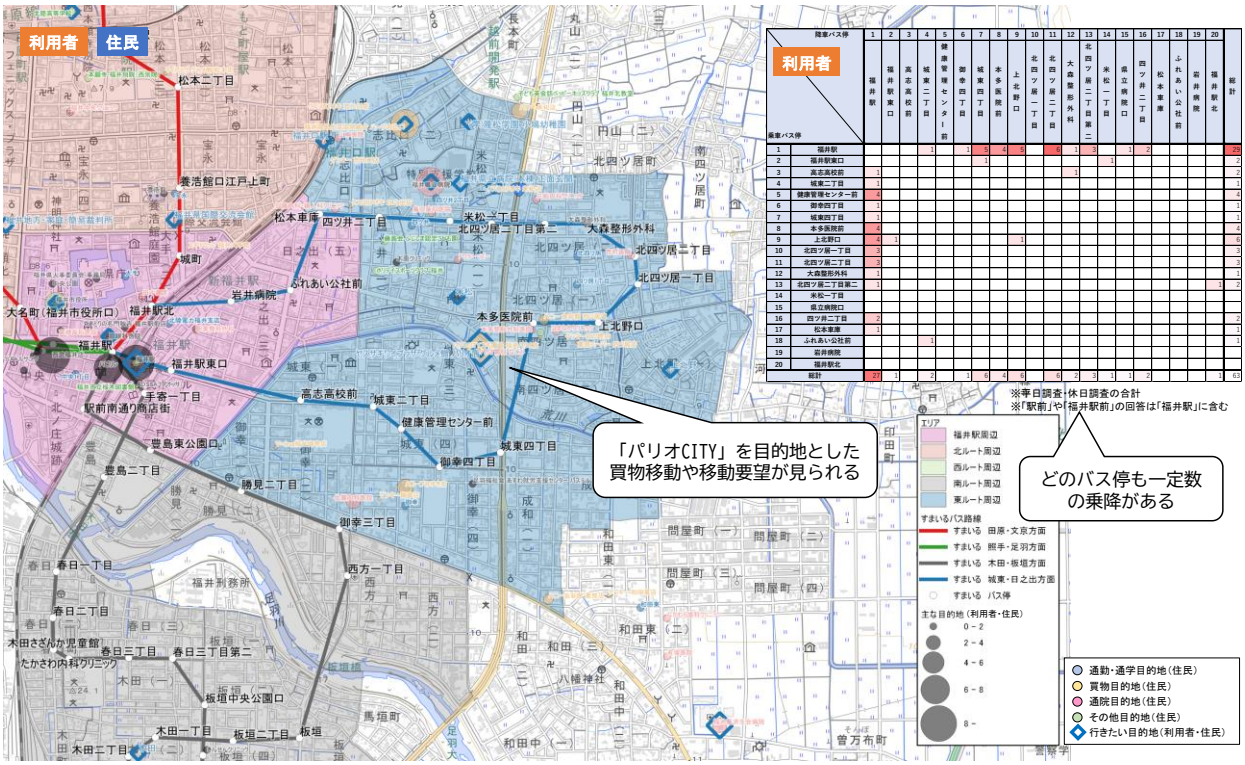


（4）東ルート（城東・日之出）

1）移動目的・改善点・満足度・ルートや運賃の意向



2）目的地



4．すまいるバス対応方針（案）

すまいるバスアンケート調査結果より、現状を整理し、分析を行いました。

今後、分析結果に基づき、沿線住民及び利用者の意向に沿ったルート・ダイヤに向けた協議を進めていきます。

①北ルート（田原・文京）

現状
- 北ルートの沿線住民は、買物で「クランデール二ノ宮」を利用することが多く、「クランデール二ノ宮」や「福井県立歴史博物館」など、藤島通り沿いの施設を目的地とした移動が見られる。

②西ルート（照手・足羽）

現状
- 西ルートは、他のルートよりルート変更の意向が少ない。

③南ルート（木田・板垣）

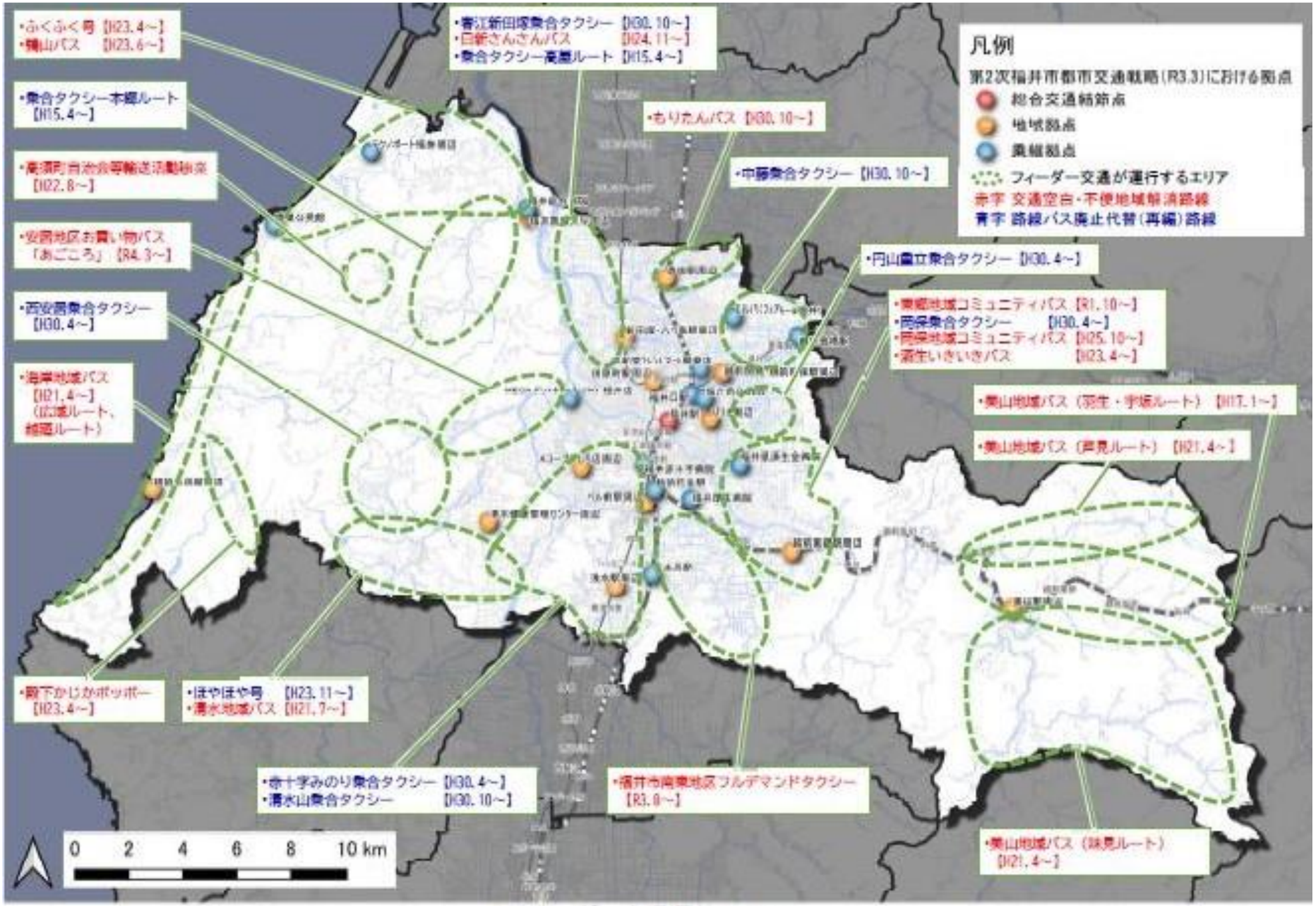
現状
- 南ルートは、他のルートより現在のルートに関する改善要望が多い。

④東ルート（城東・日之出）

現状
- 東ルートの沿線住民は、買物で「パリオCITY」を利用することが多く、「パリオCITY」を目的地とした移動要望が見られる。

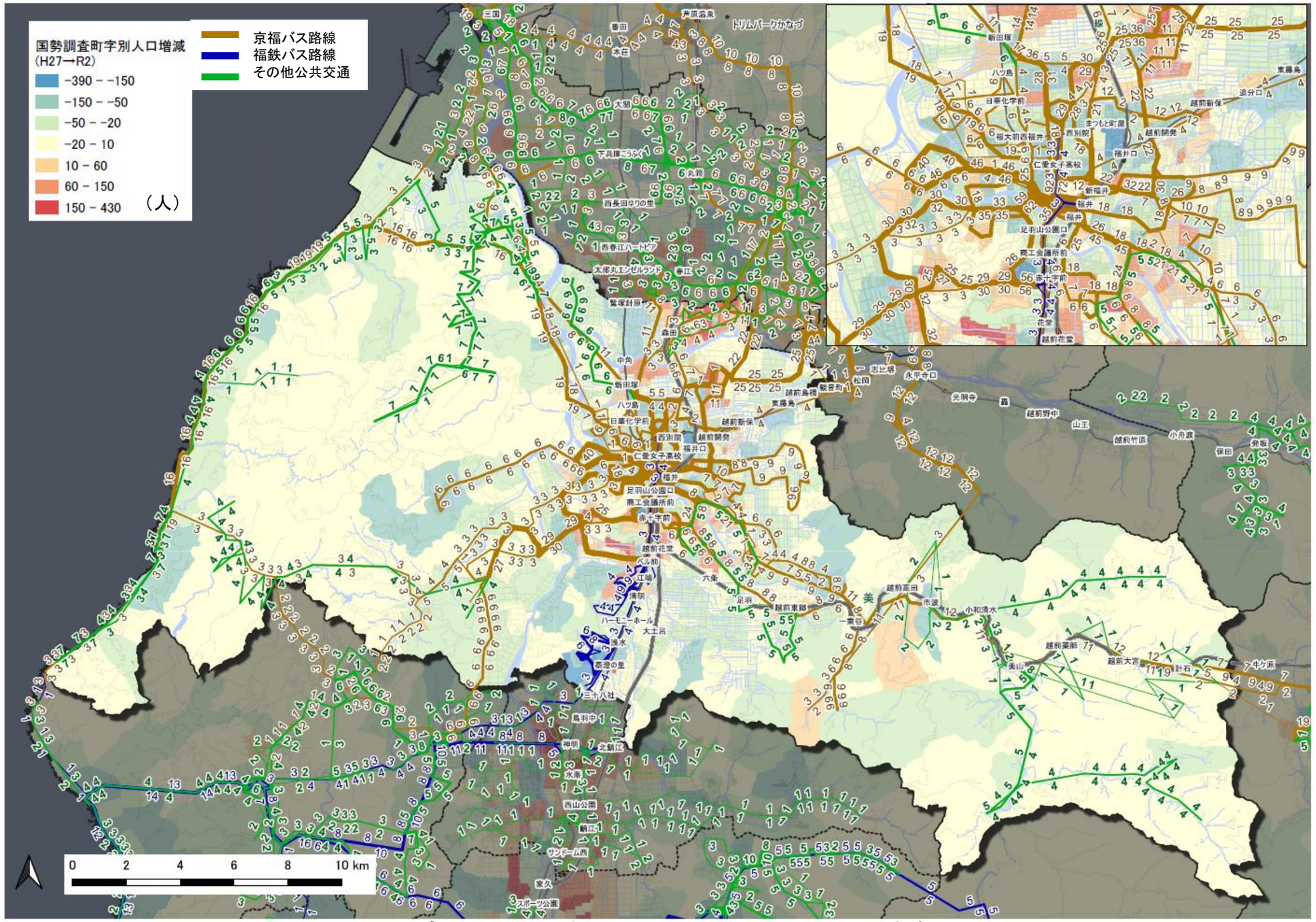
分析結果
- 買い物・病院の移動需要が多いため、それに沿ったルートを検討する
- 平日朝晩のルートを短縮する
- 朝・晩で別のルートを設定する

フィーダー交通運行エリア



■フィーダー交通運行エリア

市全域の公共交通ネットワーク（平日運行本数）



■市全域の公共交通ネットワーク（平日運行本数）