

# 福井市地域公共交通計画（素案） 概要版

## 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。

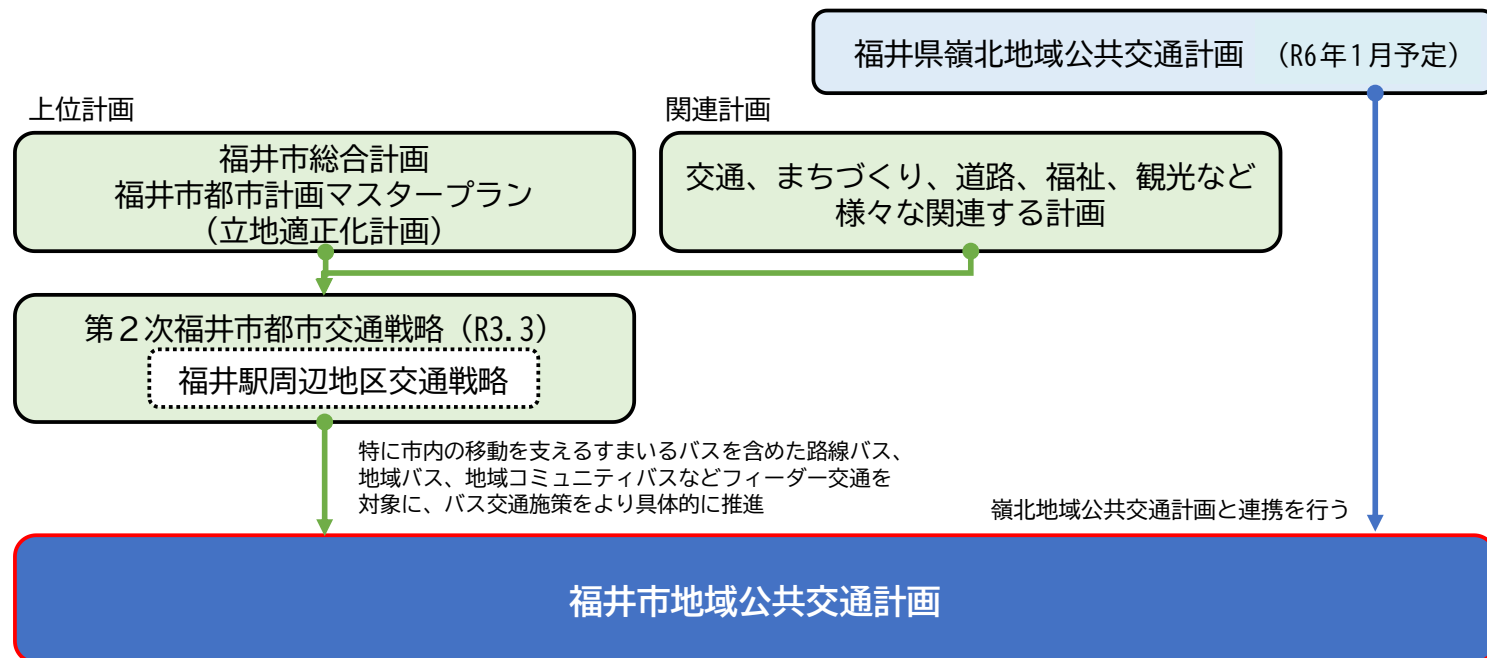
2 計画期間 令和6年度から令和10年度まで（5年間）

3 対象区域 福井市全域

## 4 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。



## 5 福井市の現状と課題の整理

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。

### 現状

#### 【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。

### 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に向けた公共交通の充実

- 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

- 公共交通サービス水準の維持・確保 ○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、Ma a Sの推進 ○市中心部の適正なバス路線の配置
- 待合環境の改善 ○バスの定時性確保 ○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

## 6 計画の方針

### 「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～

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

## 7 計画の方針を達成するために行う主な施策

### (1) 選択性のある都市交通利用環境の構築

- ・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）
- ・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
- ・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
- ・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
- ・公共交通を支えるバス運転士などの確保
- ・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
- ・主要拠点・観光地を結ぶ交通手段の確保・支援
- ・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

### (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

- ・郊外型の地域拠点の在り方について検討
- ・駅やバスターミナルなどの利用環境整備

### (3) 公共交通のシームレス化の推進

- ・フィーダー交通における交通系 IC カード導入検討
- ・観光客に魅力的なデジタル切符の造成
- ・ふくいMaaSアプリの充実

### (4) 新幹線開業に対応した公共交通の推進

- ・バスの移動時間自体を楽しめる仕掛けづくり
- ・人と環境に優しい交通手段の導入検討

## 8 評価指標

### ●計画全体評価指標

評価指標	現在値	令和10年目標
バスの年間利用者数	2,841千人	3,339千人
バスの収支率	39.8%	51%
バスの経費に占める行政負担額の割合	31.2%	28%以下

### ●施策パッケージを踏まえた評価指標

評価指標	対応する施策				現在値	令和10年目標
	(1)	(2)	(3)	(4)		
フィーダー交通利用者数	○	○			129千人	163千人
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	
公共交通利用促進等に資する取組み件数	○				10件/年	15件/年
電子企画切符の販売枚数	○		○	○	100枚	10,000枚
ICカード支払決済比率	○		○		0%	70%