



【発信日】令和5年9月27日

【問い合わせ先】

大野市役所（1階 11番窓口）

くらし環境部交通住宅まちづくり課 担当 常見、雨山

電話 0779-64-4815 内線 1703

「大野市地域公共交通計画（案）」に関するパブリックコメント手続の実施について

大野市では、次のとおりパブリックコメント手続を実施しますのでお知らせします。

1	政策等の案の名称	大野市地域公共交通計画（案）
2	実施機関	大野市長
3	趣旨	<p>この計画は、地域にとって望ましい交通・移動サービスの姿を明らかにする計画です。市の公共交通の現状や課題を踏まえ、公共交通の基本方針や目標、目標達成に向けた取り組みを示し、「共創」の姿勢であらゆる移動を確保することにより、本市が安心して住み続けられるまちとなることを目的としています。また、これらの取り組みにより、中部縦貫自動車道県内全線開通や北陸新幹線県内延伸の好機を生かし、観光振興をはじめとした、まちづくりや地域の活性化に資することを目指しています。</p> <p>計画を策定するにあたり、市民などの意見を反映させるため、パブリックコメント手続を実施します。</p>
4	意見等を提出できる方	<p>次のいずれかに該当する方</p> <ul style="list-style-type: none">① 市内に住所を有する人② 市内に事務所又は事業所を有する個人及び法人その他の団体③ 市内の事務所又は事業所に勤務する人④ 市内の学校に在学する人⑤ 市に対して納税義務を有する個人及び法人その他の団体⑥ ①～⑤のほか、本事案に利害関係を有する個人及び法人その他の団体
5	政策等の案の公表	<p>(1) 公表の日 令和5年9月29日（金）</p> <p>(2) 入手方法</p> <ul style="list-style-type: none">① 指定場所での閲覧<ul style="list-style-type: none">・ 市役所 1階市民ホール・ 結とびあ・ 和泉地域交流センター

		<ul style="list-style-type: none"> ・各公民館 ・図書館 <p>②インターネット（大野市公式ホームページからダウンロード）</p> <p>③担当課での貸し出し</p>
6	意見等の受付期間	令和5年9月29日（金）から10月27日（金）まで
7	意見等の提出方法	<ul style="list-style-type: none"> ・住所、氏名（団体名）、連絡先その他提出できる方であることがわかる事項 ・該当箇所（○ページ○行目） ・意見等 <p>を記載し、次のいずれかの方法で提出してください。その際、必要に応じて意見提出用紙（市ホームページからダウンロード）をご利用ください。</p> <p>①指定場所（第5項参照）への書面の提出（提出用紙を備え付けます）</p> <p>②郵便</p> <p>③ファクシミリ</p> <p>④電子メール</p> <p>※電話などの口頭によるご意見は受け付けません。</p> <p>※必要事項の記入がない場合はご意見が無効となることがあります。</p>
8	意見等の取扱い	<p>提出された意見等を考慮して本案件についての意思決定を行い、次に掲げる事項について公表します。ただし、大野市情報公開条例第7条に規定する公開しないことができる情報（個人情報など）に該当するもの、本件に係わりがないもの、賛否の結論のみを示したものは除きます。</p> <p>①提出された意見等の概要</p> <p>②提出された意見等に対する実施機関の考え方</p> <p>③本計画案を修正した場合における修正の内容</p>
9	問い合わせ先	<p>大野市くらし環境部交通住宅まちづくり課（大野市役所1階⑪番窓口）</p> <p>〒912-8666 大野市天神町1番1号</p> <p>電話 0779-64-4815（内線1703）※電話での意見提出は不可</p> <p>ファクシミリ 0779-66-1118</p> <p>Eメール koutu@city.fukui-ono.lg.jp</p>

大野市地域公共交通計画案と公共交通ネットワーク再構築案の概要

計画策定の背景と目的

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年10月施行)」に基づく計画で、平成31年3月策定の「大野市地域公共交通網形成計画」が終期を迎えるため、新たに作成するもの。

本市の公共交通の基本方針や目標、目標達成に向けた取り組みを示し、「共創」の姿勢であらゆる移動を確保することにより、本市が安心して住み続けられるまちとなることを目的とする。

【計画区域：市全域 / 計画期間：令和6年度～10年度】

公共交通を取り巻く現状

1. 利用者が減少

人口減少や少子化、運転免許保有者の増加などにより、市内公共交通の利用者は10年間で4割減少

2. 移動ニーズと交通サービスのミスマッチが発生

時間帯や便によって低い運行率の路線が存在、収支率の悪化と公的負担が増加
市内公共交通利用者一人当たりの運行経費は10年間で2倍、運行経費は25%増加

3. 公共交通がわかりにくい

運転免許保有者の増加に伴い公共交通に触れる機会が減少
公共交通に関する情報が十分に伝わっていない可能性

4. さまざまな移動を支える担い手の不足

バスやタクシーの運転手が不足、労働環境の改善や働き方改革が課題に

5. 北陸新幹線県内延伸、中部縦貫自動車道県内全線開通の好機

中部縦貫自動車道九頭竜IC開通により、和泉地区との往来がより便利に
現状、大野市内は夜間や早朝にタクシーが運行していない

計画の基本方針・目標・評価指標

基本方針

安心して住み続けられる結のまちに
～ あらゆる移動の確保・共創で定住を推進 ～

目標

目標1
安心して移動できるまちに
～ 定住を支える公共交通の確保 ～

目標2
ちょうど良い公共交通があるまちに
～ 公共交通ネットワークの再構築と改良 ～

目標3
もっと移動にやさしいまちに
～ 交通サービスの利便性向上 ～

目標4
結の心と進取の気象で共創のまちに
～ さまざまな連携と新技術で移動を確保 ～

目標5
楽しく快適に周遊できるまちに
～ 楽しく快適な二次交通の充実と周遊性の向上 ～

評価指標

市内公共交通利用者数
18,412人 ▶ 22,200人

運転免許自主返納支援事業
申請者の割合
56.4% ▶ 73.7%

市内公共交通収支率
3.2% ▶ 4.8%

乗合タクシーリピーター数
66人 ▶ 100人

共創事例の創出件数
-件 ▶ 5件

広域公共交通利用者数
445,795人 ▶ 530,000人

公共交通ネットワーク再構築



■主な変更内容

市営バス

- 道の駅線と和泉線を統合し、「和泉大野線」を新設
中部縦貫自動車道を走行し、和泉地区から陽明中学校へのスクールバスを兼ねる
- 前坂線と中電線を廃止し、和泉地区内のデマンド交通「和泉乗合バス」を新設

乗合タクシー

- 運賃の改定 一律300円 (現行は距離に応じて300円~500円)
- 相乗り時100円割引廃止
- 会員制導入 (会員は自宅まで送迎可)
- 時刻表の改定
- 停留所の追加
- 土曜日の運休
⇨タクシー運賃助成制度の創設を検討
- 小山・木本堀兼線
定時便の廃止
⇨通学利用児童は中学校スクールバスに乗車

まちなか循環バス

- 運行内容継続 (R5運行事業者により車両を入れ替え「ポンチョ」、「ポンネットバス」導入)

■その他取組例

- リアルタイムの運行情報の提供(バスロケーションシステムの導入検討)
- わかりやすい情報提供と経路検索の充実
- 貨客混載の導入検討 (和泉大野線での物流)
- スクールバスと市営バスの連携を検討(混乗化)
- JR越美北線の魅力向上
- 広域的なMaaSの推進 など

大野市地域公共交通計画

案

福井県大野市

目次

第 1 章	はじめに	1
1.1	計画策定の背景.....	1
1.2	計画の目的.....	2
1.3	計画の位置付け.....	2
1.4	計画の区域.....	2
1.5	計画の期間.....	2
1.6	用語の定義.....	3
第 2 章	大野市の現状	4
2.1	人口.....	4
2.2	運転免許.....	5
2.3	観光客.....	6
第 3 章	公共交通の現状	7
3.1	大野市の公共交通を取り巻く主な社会情勢の変化.....	7
3.2	現在の公共交通ネットワーク（令和 5 年度）.....	8
3.3	公共交通の利用状況等.....	9
3.4	公共交通の運行経費等.....	12
第 4 章	市民意向の把握	15
4.1	公共交通に関する市民アンケート調査.....	15
4.2	介護予防・日常生活圏ニーズ調査.....	18
4.3	在宅介護実態調査.....	20
第 5 章	現状と課題の整理	21
5.1	公共交通を取り巻く現状と課題の整理.....	21
5.2	路線別の課題.....	23
第 6 章	計画の基本的な方針	24
6.1	計画の基本方針.....	24
6.2	計画の目標.....	25
6.3	新しい公共交通ネットワーク（令和 6 年 4 月～予定）.....	26
6.4	市内を運行するバス路線（令和 6 年 4 月～予定）.....	27
第 7 章	目標達成に向けた取り組み	28
7.1	取り組みの分類.....	28
7.2	取組内容.....	29
7.3	取組スケジュールと実施主体の全体像.....	37
第 8 章	評価と進捗管理	38
8.1	評価指標とモニタリング指標.....	38
8.2	評価と進捗管理.....	42

第1章 はじめに

1.1 計画策定の背景

本市の公共交通は、主に広域移動を支えるJR越美北線と広域路線バス(大野線・勝山大野線)、主に市内移動を支える路線バス(大矢戸線)、まちなか循環バス、市営バス(道の駅線、和泉線、前坂線、中竜線)、乗合タクシー、タクシーなどで構成されています。

これら本市の公共交通は、人口減少や少子化、マイカー利用の増加による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が減少し、その持続可能性が課題となっています。

公共交通は、自家用車を持たない、利用することができない人にとって必要不可欠な移動手段であり、今後のさらなる高齢化に対応した高齢者の外出支援策として求められてくると考えられます。また、令和6年(2024年)春の北陸新幹線敦賀開業、令和8年(2026年)の中部縦貫自動車道の県内全線開通を見据えた来訪者の移動手段として、さらには、脱炭素社会の実現や環境負荷の軽減に向けてなど、公共交通が担う役割は、まちづくりとの連携の視点から都市の社会インフラとしてますます重要になってくると考えられます。

平成19年(2007年)10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、令和2年(2020年)11月に改正されました。同法において、今後の地域公共交通の方向性として、「地域が自らデザインする地域交通」、「輸送手段の総動員による移動手段の確保」、「効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現」などが示され、地方公共団体に対し、地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。

また、国土交通省に設けられた「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」(令和4年8月26日とりまとめ)においては、公共交通ネットワーク全体について、自動運転やMaaS(Mobility as a Service)などの「交通DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通GX」、官と民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創の「3つの共創」により再構築(リ・デザイン)する必要性が示されました。

さて、本市は、平成31年(2019年)3月に「大野市地域公共交通網形成計画」を策定し、「地域で暮らし続けることができる まちづくりと連携した持続可能な公共交通」を将来像に掲げ、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けつつも、公共交通の利便性向上や利用促進、観光や福祉分野と連携した施策を展開してきました。

そして、今後も引き続き各種施策を展開していくとともに、新たに住民共助による移動支援や交通と他分野との共創の検討、交通DXをはじめとした新たな技術の導入を検討し、公共交通のさらなる利便性の向上と効率化を図っていくことが求められます。

これらを踏まえ、今後5年間の市内公共交通に関する基本方針や目標、目標達成に向けた取り組みを示す計画として「大野市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の目的

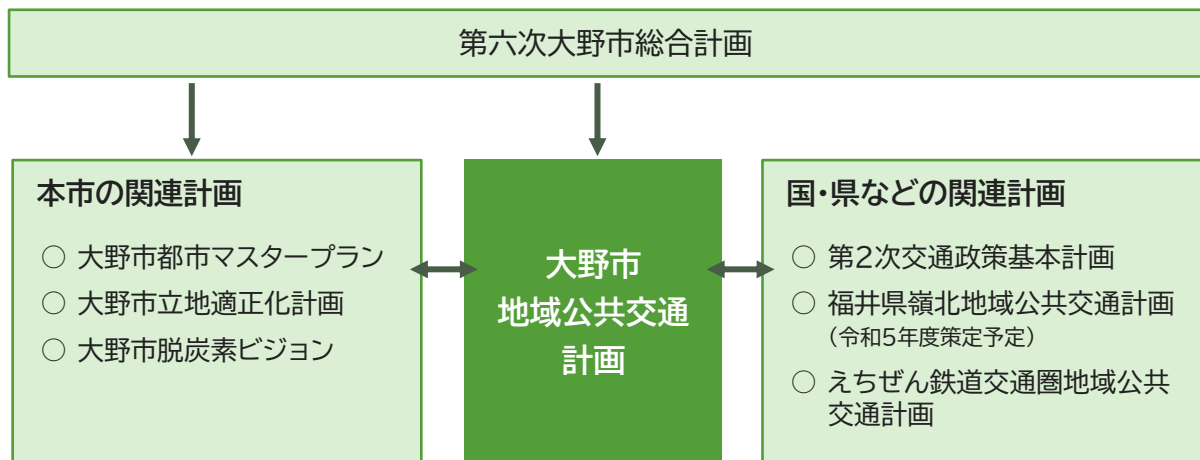
この計画は、地域にとって望ましい交通・移動サービスの姿を明らかにする計画です。本市の公共交通の現状や課題を踏まえ、公共交通の基本方針や目標、目標達成に向けた取り組みを示し、「共創」の姿勢であらゆる移動を確保することにより、本市が安心して住み続けられるまちとなることを目的としています。

また、これらの取り組みにより中部縦貫自動車道県内全線開通や北陸新幹線県内延伸の好機を生かし、観光振興をはじめとした、まちづくりや地域の活性化に資することを目指しています。

1.3 計画の位置付け

本計画は、大野市におけるまちづくりの目標と方向性を明示した最上位計画である「第六次大野市総合計画」のもと、「大野市都市マスタープラン」や「大野市立地適正化計画」、さらには、県や周辺交通圏などにおける関連計画と整合・連携を図ります。

●計画の位置付け



1.4 計画の区域

本計画の対象は、大野市全域とします。

1.5 計画の期間

本計画の期間は、令和6年(2024年)度から令和10年(2028年)度までの5年間とします。ただし、計画期間中であっても必要に応じて見直しを検討します。

1.6 用語の定義

本計画中の用語については、以下のとおりとします。

用語	本計画中の定義
(作成中)	(計画作成の最後に整理します)

第2章 大野市の現状

2.1 人口

人口

- ✓ 国勢調査によると、令和2年(2020年)の人口は31,286人であり、平成12年(2000年)の38,880人から約2割減少しています。
- ✓ 令和2年の国勢調査の結果は考慮されていませんが、国立社会保障・人口問題研究所(以下、「社人研」という。)によると、令和27年(2045年)に人口が19,743人まで減少すると推計されています。

(資料編：P1 参照)

年齢別人口・高齢化率

- ✓ 令和2年(2020年)の15歳未満の人口は3,366人(総人口に占める割合10.8%)であり、平成12年(2000年)の5,794人から約4割減少し、少子化が進んでいます。
- ✓ 同じく65歳以上の人口は11,725人(同37.5%)であり、平成12年(2000年)の9,411人から約25%増加し、高齢化が進んでいます。
- ✓ 75歳以上の人口は6,224人であり、社人研の推計によると令和12年(2030年)に6,740人でピークを迎え、令和22年(2040年)まで6,000人以上を維持する見通しです。

(資料編：P1 参照)

通勤通学流動

- ✓ 令和2年(2020年)の通勤通学流動を見ると、大野市内で通勤通学している市民は75.1%、他市町へ通勤通学している市民は24.9%となっています。
- ✓ 流出先を見ると、福井市が12.4%と最も多く、通勤通学で流出している人口のほぼ半数を占めています。次いで勝山市が7.7%、3番目は坂井市で1.0%となっています。
- ✓ 高校生年代(16~18歳)人口に占める越美北線を利用して通学する高校生の割合は、11.7%(平成19年~令和5年の平均値)となっています。
- ✓ この割合は、年によるバラつきが少なく、毎年、高校生年代の約1割がJR越美北線を利用して福井市方面の高校に通学していると言えます。

(資料編：P2,8 参照)

2.2 運転免許

運転免許保有者数

運転免許保有者数の比較（H24-R4）

（単位：人）

	平成 24 年（2012 年）				令和 4 年（2022 年）			
	20 歳以上	20～64 歳	65～74 歳	75 歳以上	20 歳以上	20～64 歳	65～74 歳	75 歳以上
総数	24,238 (79.8)	18,771 (95.5)	3,395 (74.5)	2,072 (33.6)	22,172 (82.8)	14,440 (95.9)	5,032 (89.6%)	2,700 (44.2%)
男性	13,128 (91.9)	9,603 (97.0)	1,951 (91.8)	1,574 (69.8)	11,557 (90.9)	7,346 (96.2)	2,605 (93.9)	1,606 (69.7)
女性	11,110 (69.0)	9,168 (93.9)	1,444 (59.4%)	498 (12.7%)	10,615 (75.5)	7,094 (95.5)	2,427 (85.4%)	1,094 (28.8%)

注記 | () は住民基本台帳人口に占める割合 (%)。運転免許保有者数は 4 月末時点、住民基本台帳は 4 月 1 日時点（外国人含む）

（資料 大野警察署提供資料を交通住宅まちづくり課が編集）

- ✓ 令和4年(2022年)4月末時点の市民の運転免許保有者数は、20歳以上で22,172人です。住民基本台帳における20歳以上の人口が26,782人(同月1日時点)であることから、市民の82.8%が運転免許を保有している計算になります。
- ✓ 男女別では、男性90.9%、女性75.5%であり、男性の運転免許保有率が高いです。しかしながら、20～64歳では、男性96.2%、女性95.5%と、ほとんど差は見られません。
- ✓ 年代別では、65～74歳の約9割(89.6%)、75歳以上の半数近く(44.2%)が、運転免許を保有しています。
- ✓ 令和4年(2022年)と平成24年(2012年)の年代別の比較では、65～74歳と75歳以上の女性において運転免許保有率に違いが見られ、いずれも令和4年の保有率が高いです。(59.4%→85.4%、12.7%→28.8%)
一方、男性は全ての年代について同じような割合であり、違いは見られません。

（資料編：P3 参照）

運転免許自主返納支援事業

- ✓ 令和4(2022年)年度までの直近5年間で運転免許を自主返納された方は732人であり、そのうち市が行う運転免許自主返納支援事業への申請者数は451人です。その差である281人(全体の38%)の方は、公共交通の利用への支援を必要としていないことがうかがえます。
- ✓ 直近5年間の運転免許自主返納支援事業の申請者数は、平均約90人/年です。
- ✓ 申請時の平均年齢は81.6歳であり、80代が全体の6割以上を占めています。

（資料編：P3,4 参照）

2.3 観光客

観光入込客数

- ✓ 観光入込客数は、令和4年(2022年)206万人、令和3年(2021年)176万人、令和2年(2020年)112万人であり、令和元年以前は、平成28年(2016年)に213万人にまで増加したのち、200万人前後で横ばいとなっています。
- ✓ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた時期は減少していますが、現在はコロナ禍以前の水準に戻りつつあると言えます。
- ✓ 観光客の約95%が日帰り客で、宿泊客はわずかと言えます。

(資料編：P5参照)

観光客の来訪手段

- ✓ 令和4年(2022年)度に行われた調査によると、大野市のまちなかエリアを訪れた観光客の約8割が自家用車(バイクを除く)で来訪し、約2割がレンタカーや公共交通で来訪されています。
- ✓ 公共交通に対する満足度は、「満足」、「やや満足」が合わせて約8割となっていますが、大野・勝山・永平寺エリアを周遊するための公共交通の改善が指摘されています。

(資料編：P5,6参照)

周遊観光

- ✓ 令和4年(2022年)度に行われた調査によると、大野市のまちなかエリアを訪れた観光客の約6割が複数の観光地を周遊し、道の駅「越前おおの 荒島の郷」、九頭竜湖、道の駅「九頭竜」などに訪れています。

(資料編：P6参照)

第3章 公共交通の現状

3.1 大野市の公共交通を取り巻く主な社会情勢の変化

北陸新幹線敦賀開業

- ✓ 令和5年(2023年)度末、北陸新幹線敦賀開業が予定されており、開業後は東京－福井間が2時間51分で乗り継ぎ無く結ばれることとなり、広域移動の利便性が大きく向上します。
- ✓ 福井県内には観光客をはじめ、多くの来訪者が訪れることが見込まれ、北陸新幹線敦賀開業による経済波及効果は約309億円と示されています(日本政策投資銀行における経済波及効果/令和2年2月)。
- ✓ 福井駅をはじめ、近隣の主要拠点から多くの来訪者のアクセスを促すことで、地域のにぎわいや活性化の効果が期待できます。

中部縦貫自動車道(国道158号大野油坂道路)の県内全線開通

- ✓ 令和8年(2026年)春、中部縦貫自動車道(国道158号大野油坂道路)の県内全線開通が予定されており、東海北陸自動車道(白鳥IC)との接続により、岐阜や名古屋方面、富山方面との広域移動の利便性が大きく向上し、市内における人流や物流の変化が想定されます。
- ✓ 新たな高速ルートが形成されることにより、多くの来訪者や物資の往来による地域活性化のほか、異常気象時における交通の確保等の効果が見込まれます。

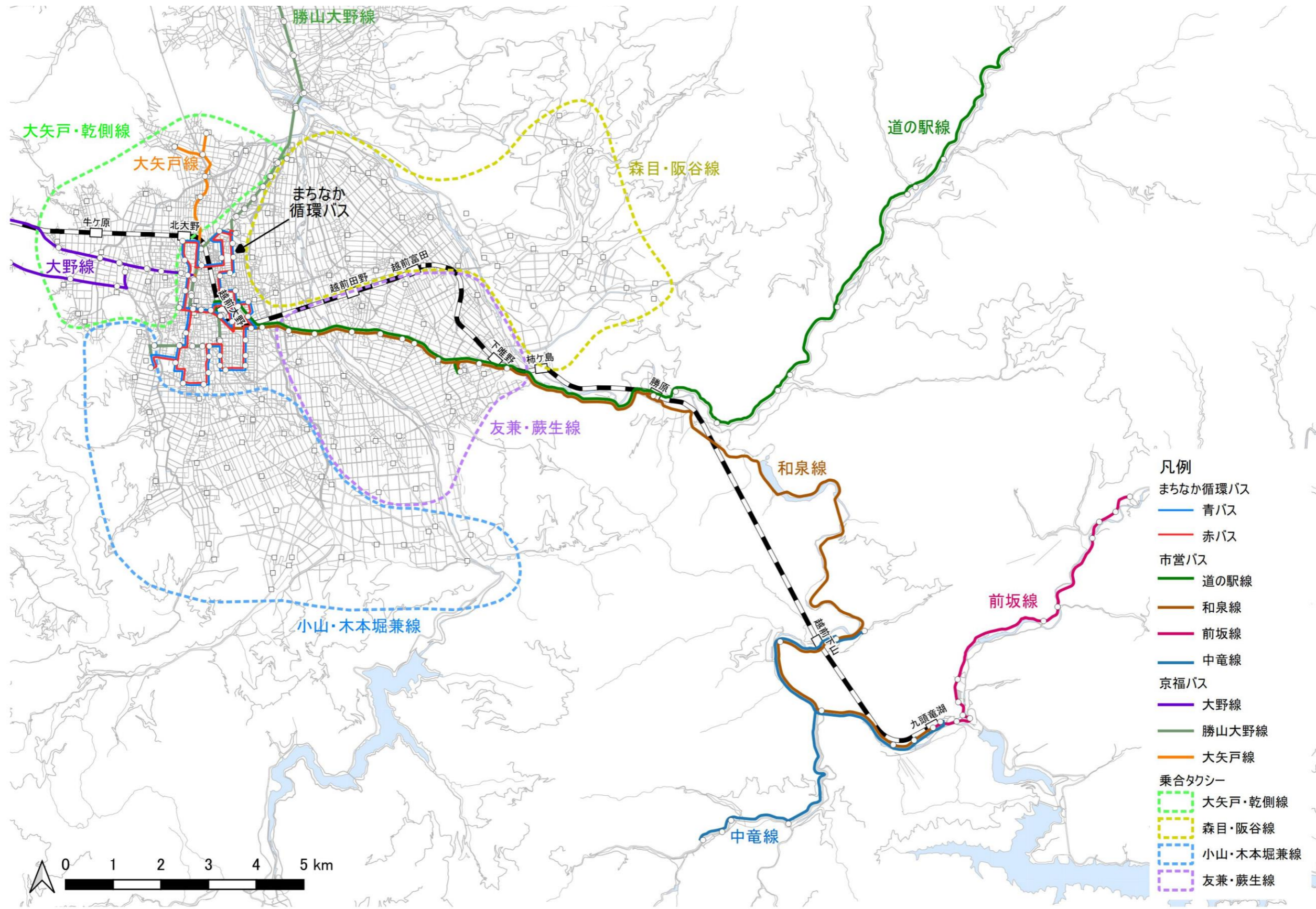
運転手不足の深刻化

- ✓ 令和2年(2020年)からの新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の運転手や技術職員の人手不足が全国的に大きな問題となっています。
- ✓ また、平成31年(2019年)4月に働き方改革関連法が施行され、これまで猶予されていたバスやタクシー等の「自動車運転の業務」においても時間外労働の上限等が設けられることとなり、さまざまな分野における運転手不足が顕在化すると見込まれます。
- ✓ 今後、バスやタクシーの運転手不足のさらなる深刻化が懸念されることから、バス、タクシーに限らず既存の輸送資源を最大限活用し、移動手段を確保していくことが求められると想定されます。

市内小中学校の再編

- ✓ 本市においては、近年の児童生徒数の減少を踏まえ、「大野市小中学校再編計画(令和3年12月改訂)」を策定し、小中学校の再編を進めています。
- ✓ 中学校は令和6年(2024年)4月に5校から2校、小学校は令和8年(2026年)4月に9校から7校に再編する予定となっています。
- ✓ 生徒の通学手段を確保するため、中学校再編に伴うスクールバスの運行が予定されています。

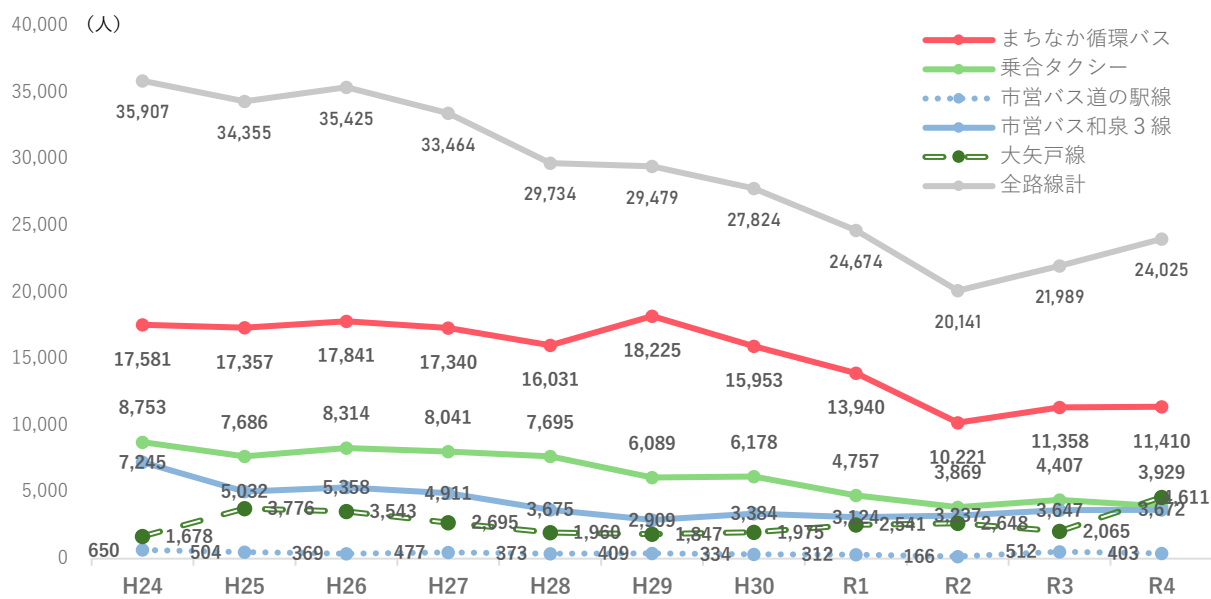
3.2 現在の公共交通ネットワーク（令和5年度）



- ✓ 本市と他市を結ぶ広域公共交通は、JR越美北線と広域路線バス2路線(京福バス大野線・勝山大野線)が運行されています。
- ✓ 市内の公共交通は、まちなか循環バス、乗合タクシー(大矢戸・乾側線、森目・阪谷線、友兼・蕨生線、小山・木本堀兼線)、京福バス大矢戸線、市営バス(前坂線、中竜線、和泉線、道の駅線)が運行されています。

3.3 公共交通の利用状況等

市内公共交通の利用者数



(資料 交通住宅まちづくり課)

●まちなか循環バス

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者数は、11,410人となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の利用者数は17,581人であったことから、年間当たりの利用者数が6,171人(約35%)減少しています。
- ✓ 適宜、バス停やルート等の見直しを行ってきましたが、平成29年(2017年)度をピークに利用者数は減少傾向で推移しています。

●乗合タクシー

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者数は、3,929人となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の利用者数は8,753人であったことから、年間当たりの利用者数が4,824人(約55%)減少しています。
- ✓ 年間10回以上利用する高齢者等の利用が、利用者全体の9割以上を占めています。これまで、高齢者への説明会や乗合利用による運賃割引等を行ってきましたが、新規利用者の獲得が進まず、利用者数は減少傾向で推移しています。

(資料編：P7 参照)

●市営バス 和泉3線(前坂線、中電線、和泉線)

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者数は、3,672人となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の利用者数は7,245人であったことから、年間当たりの利用者数が3,573人(約50%)減少しています。
- ✓ 主に和泉地区の児童生徒の通学手段として利用されていることから、各年度における児童・生徒数に応じて利用者数の推移が変化しています。

●市営バス 道の駅線（旧白山線）

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者数は、403人となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の利用者数は650人であったことから、年間当たりの利用者数が247人(約40%)減少しています。
- ✓ 道の駅「越前おおの 荒島の郷」の開駅に併せて白山線から道の駅線にリニューアルし増便等を行い、令和3年(2021年)度の利用者は増加しましたが、その後は減少に転じています。

●京福バス 大矢戸線

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者数は、4,611人となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の利用者数は1,678人であったことから、年間当たりの利用者数が2,933人(約275%)増加しています。
- ✓ 主に沿線の一部地区における児童の通学手段として利用されていることから、各年度における児童数に応じて利用者数の推移が変化しています。

広域路線バス・JR 越美北線の利用者数

●京福バス 大野線

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者数は、120,293人となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の利用者数は256,746人であったことから、年間当たりの利用者数が136,453人(約53%)減少しています。

(資料編：P8参照)

●京福バス 勝山大野線

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者数は、46,411人となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の利用者数は47,773人であったことから、年間当たりの利用者数が1,362人(約3%)減少しています。

(資料編：P8参照)

●JR越美北線

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者数は、279,091人となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の利用者数は649,150人であったことから、年間当たりの利用者数が370,059人(約57%)減少しています。
- ✓ 高校生年代(16～18歳)人口に占める越美北線を利用して通学する高校生の割合は、11.7%(平成19年～令和5年の平均値)となっています。
- ✓ この割合は、年によるバラつきが少なく、毎年、高校生年代の約1割がJR越美北線を利用して福井市方面の高校に通学していると言えます。

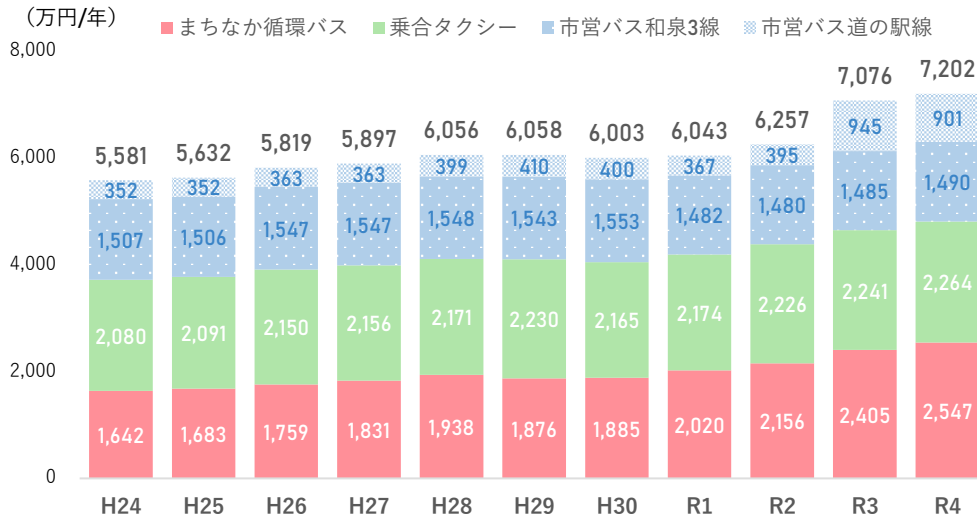
(資料編：P8参照)

タクシー・介護タクシーの運行状況

- ✓ 市内にタクシー事業者は3社あり、市街地において日頃運行している車両は4台です。運行時間は概ね17時までとなり夜間は運行していません。
- ✓ 介護タクシーは2社あり、各社1台の計2台が運行しています。

3.4 公共交通の運行経費等

市内公共交通の運行経費

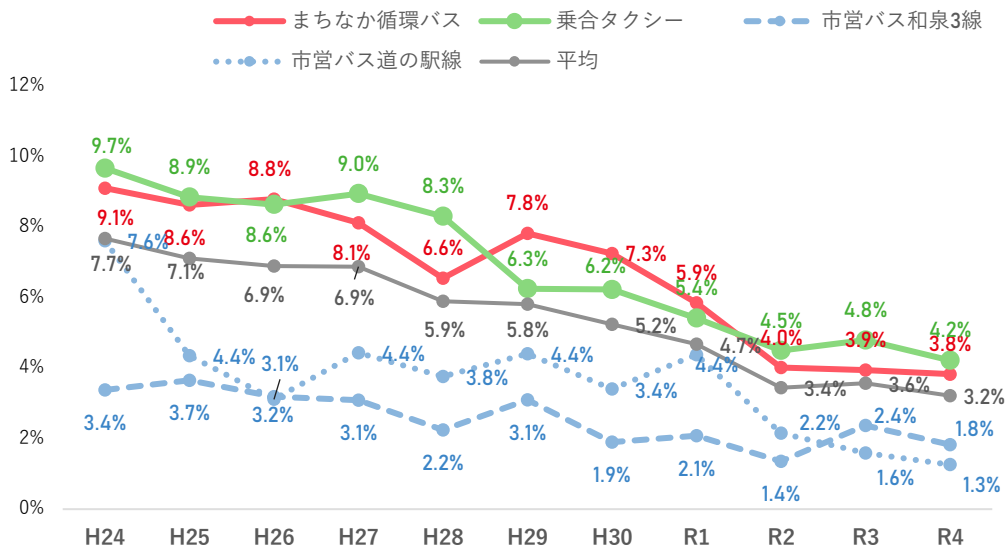


(資料 交通住宅まちづくり課)

- ✓ 令和4年(2022年)度の市内公共交通の運行経費は7,202万円となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の同経費は5,581万円であり、1.3倍に増えています。

市内公共交通の収支率

補足 収支率とは、(運賃収入÷運行経費×100)により求められ、公共交通利用者の負担割合を表します(残りは公的な負担)。



(資料 交通住宅まちづくり課)

- ✓ 令和4年(2022年)度の市内公共交通の平均収支率は3.2%となっています。
- ✓ 平成24年(2012年)度の同収支率は7.7%であり、4.5ポイント減少しています。

市内公共交通利用者一人当たりの運行経費と市費負担額

補足 利用者一人当たりの運行経費とは、(運行経費÷利用者数)により求められ、公共交通を利用された方お一人に対して、いくらの運行経費がかかっているかを示します。同様に、利用者一人当たりの市費負担額とは、公共交通を利用された方お一人に対して、市費(市の税金)がいくらかかっているかを示します。

●まちなか循環バス

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者一人当たりに係る運行経費は、2,233円(うち市費負担額は1,193円)です。
- ✓ 平成24年(2012年)度の同経費は934円(市費負担額は304円)であったことから、利用者一人当たりの運行経費が2.4倍(市費負担額は3.9倍)に増えています。

(資料編：P11 参照)

●乗合タクシー

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者一人当たりに係る運行経費は、5,762円(うち市費負担額は3,655円)です。
- ✓ 平成24年(2012年)度の同経費は2,376円(市費負担額は954円)であったことから、利用者一人当たりの運行経費が2.4倍(市費負担額は3.8倍)に増えています。

(資料編：P11 参照)

●市営バス 和泉3線(前坂線、中竜線、和泉線)

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者一人当たりに係る運行経費は、4,058円(うち市費負担額は2,310円)です。
- ✓ 平成24年(2012年)度の同経費は2,080円(市費負担額は804円)であったことから、利用者一人当たりの運行経費が2.0倍(市費負担額は2.9倍)に増えています。

(資料編：P11 参照)

●市営バス 道の駅線(旧白山線)

- ✓ 令和4年(2022年)度の利用者一人当たりに係る運行経費は、22,358円(うち市費負担額は10,183円)です。
- ✓ 平成24年(2012年)度の同経費は5,423円(市費負担額は4,592円)であったことから、利用者一人当たりの運行経費が4.1倍(市費負担額は2.2倍)に増えています。

(資料編：P11 参照)

●京福バス 大矢戸線

- ✓ 令和4年度(期間:令和3年10月~4年9月)の運行に係る費用は89万円であり、運賃収入等の収益は32万円(収支率は36.0%)、路線運行に係る市費負担額(補助金)は55万円(費用全体に占める割合は61.9%)です。
- ✓ 大矢戸線の利用者のほとんどが沿線地区から下庄小学校に通う児童のため、利用者数や運賃収入は、沿線地区の児童数の推移により変動します。

広域路線バスに係る市費負担額

●京福バス 大野線

- ✓ 令和4年度(期間:令和3年10月～4年9月)の運行に係る費用は1億786万円、運賃収入等の収益は4,233万円(収支率は39.2%)、路線運行に係る市費負担額(補助金)は644万円(費用全体に占める割合は6.0%)です。
- ✓ 令和元年度以降では、新型コロナウイルス感染症拡大による運賃収入の減少や、年によって国・県からの補助金に変動がありますが、市費負担額は400～600万円台の間で推移し、運行費用に占める市費負担額の割合は3.9～6.1%の間で推移しています。

(資料編：P12参照)

●京福バス 勝山大野線

- ✓ 令和4年度(期間:令和3年10月～4年9月)の運行に係る費用は3,429万円、運賃収入等の収益は1,243万円(収支率は36.3%)、路線運行に係る市費負担額(補助金)は917万円(費用全体に占める割合は26.7%)です。
- ✓ 令和元年度以降では、新型コロナウイルス感染症拡大による運賃収入の減少や、年によって国・県からの補助金に変動がありますが、市費負担額は700～900万円台の間で推移し、運行費用に占める市費負担額の割合は22.6～26.9%の間で推移しています。

(資料編：P12参照)

第4章 市民意向の把握

4.1 公共交通に関する市民アンケート調査

調査概要

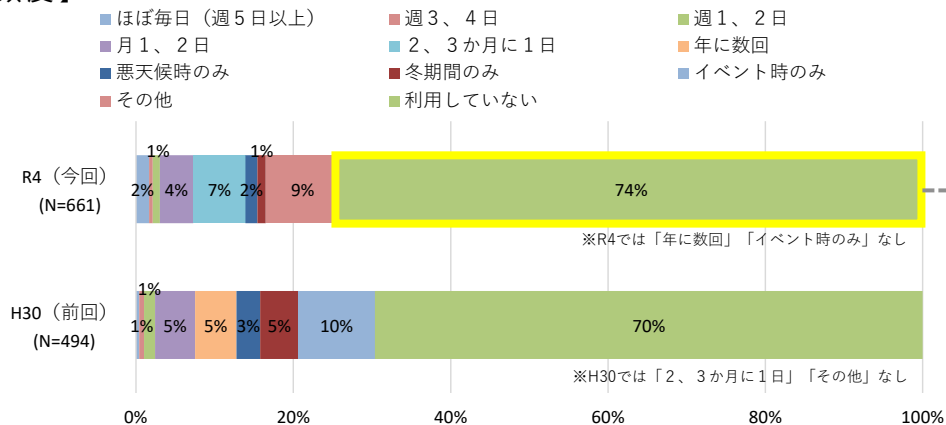
- ✓ 調査対象：大野市在住の2,000人(住民基本台帳による無作為抽出)
- ✓ 調査方法：郵送による配布、回収(WEB回答可)
- ✓ 調査期間：令和5年(2023年)1月19日(木)~2月5日(日)
- ✓ 回収数：配布数・2,000通、回収数・紙・746票、WEB・82票(回収率41.4%)

調査結果の概要 (詳細は資料編を参照)

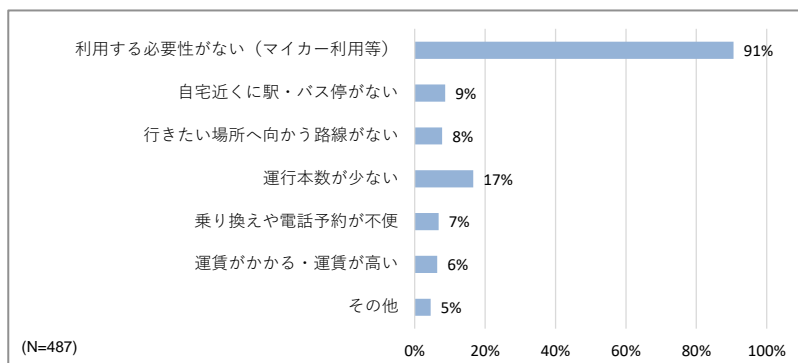
● 利用頻度・公共交通を利用しない理由

○ マイカーで移動するため、公共交通は利用していない

【利用頻度】



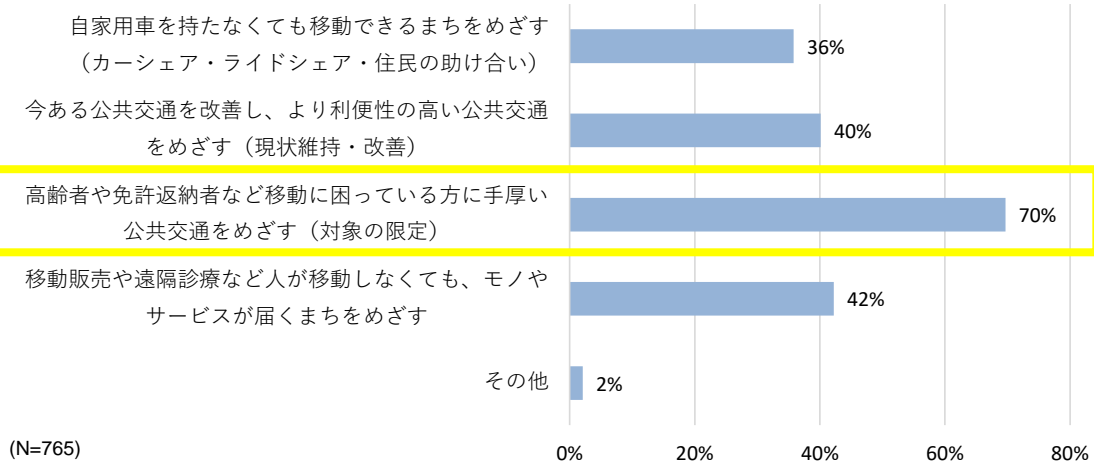
【公共交通を利用しない理由】



- ✓ 利用頻度は「利用していない」が74%で最も多く、その理由として「利用する必要性がない(マイカー利用等)」が91%で最も多くなっている。

● 今後めざすべき公共交通やまち

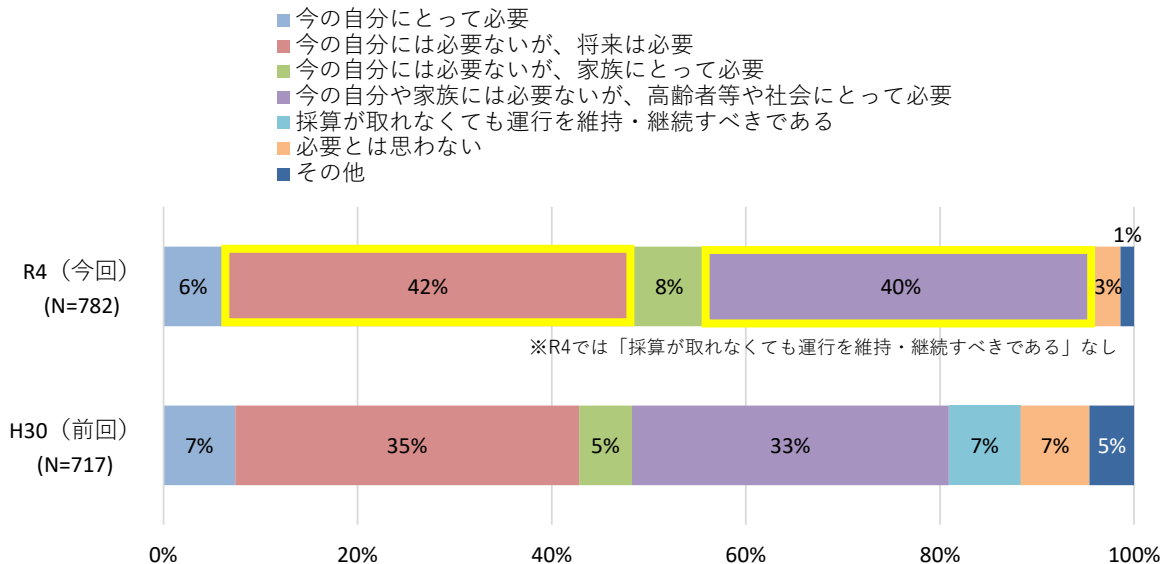
○ 自家用車等を持たず、移動に困っている方に手厚い公共交通をめざす



✓ 今後めざすべき方向性として「高齢者や免許返納者など移動に困っている方に手厚い公共交通をめざす(対象の限定)」が70%で最も多くなっている。

● 公共交通の必要性

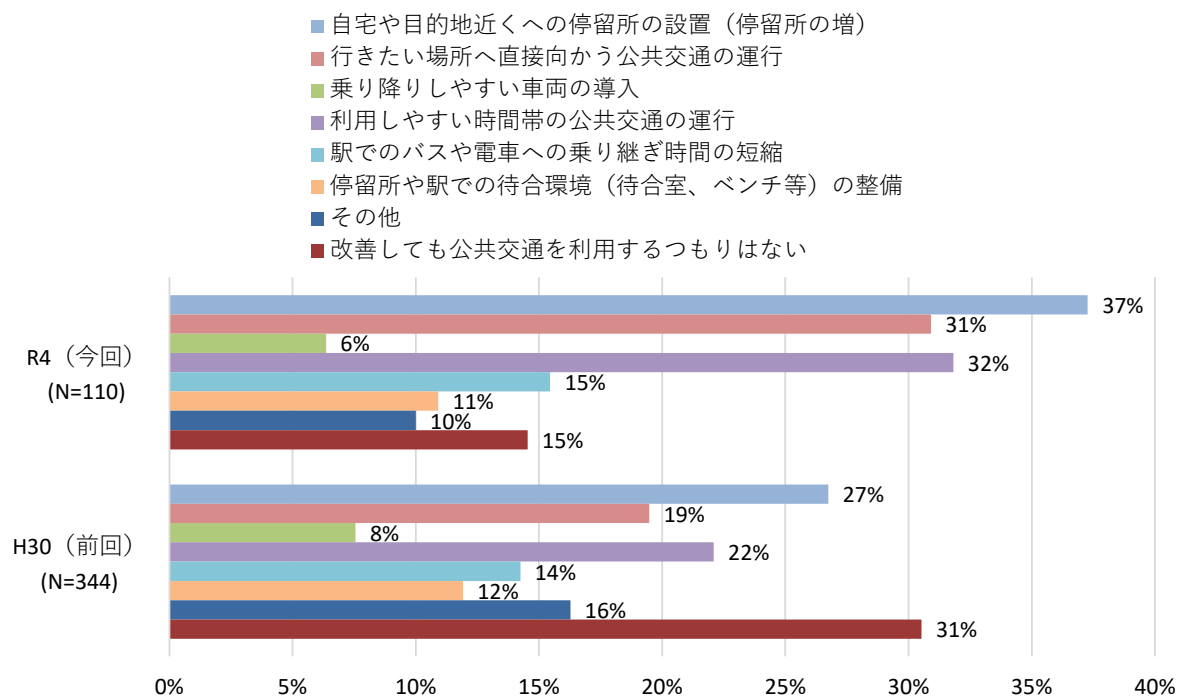
○ 今の自分には必要ないが、将来的には必要



✓ 公共交通の必要性について、「今の自分には必要ないが、将来は必要」や「今の自分や家族には必要ないが、高齢者等や社会にとって必要」が多くなっている。

● 今後、公共交通を利用するための改善点

○ 停留所の増加、利用しやすい時間帯の運行、目的地まで直接向かう公共交通の運行



- ✓ 公共交通を利用するための改善点としては「自宅や目的地近くへの停留所の設置(停留所の増)」や「利用しやすい時間帯の公共交通の運行」、「行きたい場所へ直接向かう公共交通の運行」が多くなっている。

4.2 介護予防・日常生活圏二一ズ調査

大野市高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画策定にあたり令和4年（2022年）度に健康長寿課が実施した調査結果の抜粋

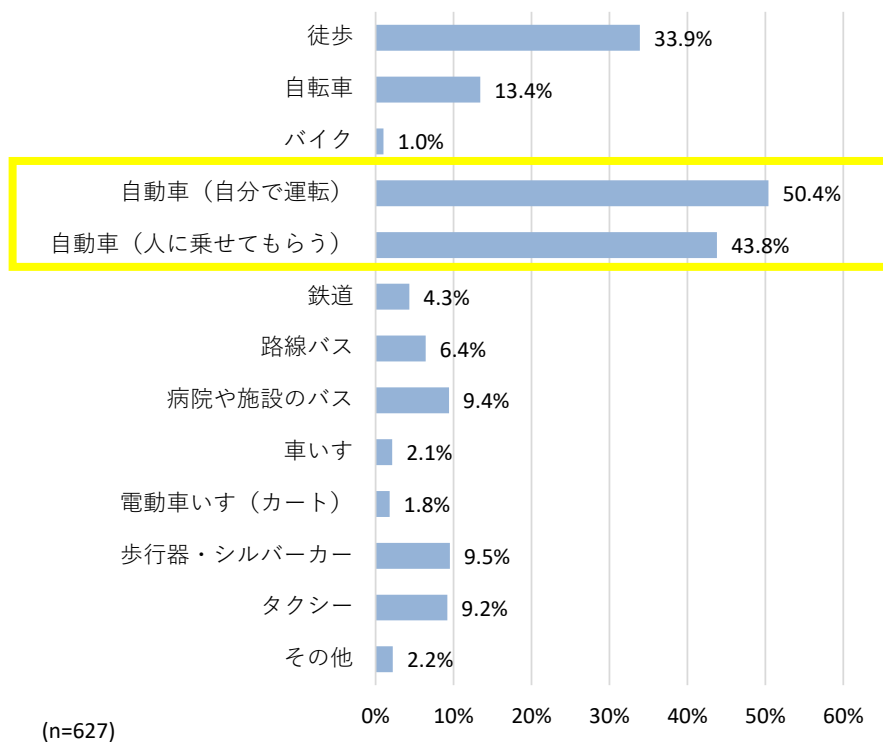
調査概要

- ✓ 対象者：①65歳以上の要介護認定を受けていない方（無作為抽出500人）及び②要支援認定者で市内にある事業所で居宅サービス及び地域密着型サービスを利用している方（300人）
- ✓ 調査方法：郵送による配布・回収
- ✓ 調査期間：令和4（2022年）年11月～12月
- ✓ 回収数：配布数：800通、有効回収数・672票（有効回収率84.0%）

調査結果の概要（詳細は資料編を参照）

●外出する際の移動手段（複数選択可）

○自動車を利用する高齢者がほとんどであり、各種の公共交通の利用は1割に満たない



- ✓ 「自動車（自分で運転）」が50.4%で最も多く、次いで「自動車（人に乗せてもらう）」が43.8%で続き、移動手段として自動車を利用する方の割合が多くなっている。

●自由意見

○ タクシーの充実や柔軟で自由度の高い公共交通への要望が挙げられている

【移動手段に不安】

- ✓ 移動サービスの充実(介護タクシーなどへの助成)
- ✓ 免許返納した後の移動手段が心配
- ✓ 車に乗れなくなったときに、病院、買い物等、どうしたらいいのか心配

【タクシーの台数が不十分】

- ✓ 大野市内のタクシーの台数が少ない
- ✓ 車の免許を持っておらず、駅でバスから降りてもタクシーが無いのでとても不便
- ✓ タクシーの営業時間が早く終わり不便
- ✓ タクシー会社の機能が十分ではないため、村部においては大変都合が悪い

【柔軟で自由度の高い移動、それに変わるサービスが必要】

- ✓ 乗合タクシー等もありますが、突然の利用時も利用できる交通の便が必要
- ✓ 家がまちから離れているため、買い物ができる車が来てくれるとありがたい
- ✓ 移動販売車が各村々に出向いて下さるとありがたい
- ✓ 近隣の住民が協力して自家用車で送迎ができるシステムがいいのではないかと

【その他】

- ✓ 定額でタクシー等利用できる制度があるといい

4.3 在宅介護実態調査

大野市高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画策定にあたり令和4年(2022年)度に健康長寿課が実施した調査結果の抜粋

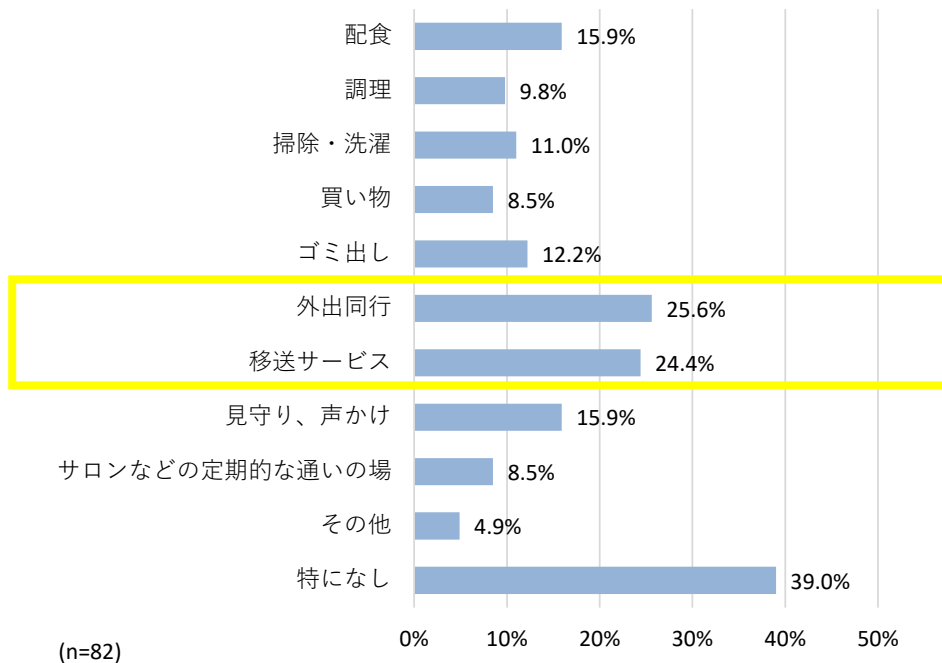
調査概要

- ✓ 対象者: 令和4年(2022年)10月1日~12月28日の期間中に要介護認定調査を受ける者で更新申請・区分変更申請をする者(入院、施設入所者を除く)
- ✓ 調査方法: 認定調査員に関する聞き取り調査
- ✓ 調査期間: 令和4年(2022年)10月~12月
- ✓ 回収数: 105人、有効回収数:82票(有効回収率78.1%)

調査結果の概要

●在宅生活の継続のために充実が必要な支援・サービス

○外出支援・移動手段への要望が強い



- ✓ 必要とする具体的なサービスは「外出同行」が25.6%で最も多く、次いで「移送サービス」が24.4%となっており、移動手段への要望が強いことがうかがえる。

第5章 現状と課題の整理

5.1 公共交通を取り巻く現状と課題の整理

大野市の公共交通を取り巻く現状と課題を、次の5つに整理します。

現状1 利用者が減少

- ✓ 人口減少や少子化、運転免許保有者の増加などにより、市内公共交通の利用者数は10年間で4割減少
- ✓ 利用者の減少や担い手の不足などに伴い交通サービスが低下し、特に市外への通学の負担や不安が増加

課題1 公共交通の確保

- 利用者が減少し運転手が不足する中であっても、市外への通学を含む高校生や大学生等の通学手段、高齢者をはじめマイカーを利用できない方の移動手段を確保する必要があります

現状2 移動ニーズと交通サービスのミスマッチが発生

- ✓ 時間帯や便によつての低い運行率や利用実績から交通サービスの提供過多と見られる路線が存在し、収支率の悪化と公的負担が増加
- ✓ 市内公共交通利用者一人当たりの運行経費は10年間で2倍、運行経費は25%増加

課題2 移動ニーズを満たす最適な交通ネットワークの形成

- 環境や移動ニーズの変化に伴い、本格運行から10年以上経過した市内公共交通ネットワークを見直す必要があります
- 見直しにあたっては、公共交通を持続可能なものとするため、利用者負担や公的負担の最適なあり方を検討する必要があります

現状3 公共交通がわかりにくい

- ✓ 運転免許保有者やマイカー利用の増加に伴い、公共交通に触れる機会が減少
- ✓ 高齢化により将来の移動を不安に思う市民は増えつつあるものの、公共交通に関する情報が十分に伝わっていない可能性
- ✓ 利用促進のための運賃体系や割引・助成制度などが複雑化し、市民にとってわかりにくい可能性

課題3 わかりやすい交通サービスの提供と利用環境の向上

- 公共交通に触れる機会の提供や乗り方を伝える必要があります
- 運賃体系や割引制度、助成制度などを、シンプルにできないか検討する必要があります
- わかりやすい情報提供と快適に運行情報や経路検索ができるよう整える必要があります

現状4 さまざまな移動を支える 担い手の不足

- ✓ バスやタクシーの運転手が不足、建設や物流等を含む運転手の争奪戦
- ✓ 移動に携わる人たちの労働環境の改善や働き方改革が課題

課題4 垣根を超えた連携と新技術による移動の確保

- 教育や福祉、物流など他分野との連携を検討する必要があります
- 交通事業者同士の連携を進める必要があります
- 交通のDXを推進し効率化と事務負担の軽減を図る必要があります

現状5 北陸新幹線県内延伸、中部縦貫 自動車道県内全線開通の好機

- ✓ 北陸新幹線の県内の経済波及効果は約309億円と推計
- ✓ 中部縦貫自動車道九頭竜IC開通により、和泉地区との往来がより便利になる
- ✓ 現状、大野市内は夜間や早朝にタクシーが運行していない

課題5 福井駅等からの二次交通の充実と周遊性の向上

- 福井駅などの主要拠点や近隣観光地からの二次交通の充実を図る必要があります
- 市内における公共交通を利用した周遊性の向上を図る必要があります

5.2 路線別の課題

エリア	路線	課題
市内	まちなか循環バス	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響によって大きく落ち込んだ令和2年(2020年)度以降、利用者数は回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には戻っていません。 ✓ 引き続き、ニーズに応じた運行の見直しや観光、商業、教育等のまちづくりと連携した利用促進に取り組む必要があります。
	乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用者の多くが、頻繁に利用される一部の高齢者等に限定されており、新規利用者の獲得が進まず、今後、頻繁に利用されている方が利用されなくなったとき、さらなる利用者の減少が懸念されます。 ✓ 地域や集落、老人会等における説明会などの利用促進を引き続き行うとともに、運行内容・サービスの見直しや地域と連携した新たな移動支援を検討する必要があります。
	市営バス和泉3線	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用者数が減少傾向にある中、和泉地区における児童・生徒の通学や住民の移動手段として運行を継続する必要があります。 ✓ 小中学校の再編を控え、教育委員会と連携し、効率的で持続可能な運行方法を検討する必要があります。
	市営バス道の駅線	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 年間の利用者数が500人未満と少なく、路線維持が厳しい状況にあります。 ✓ 市営バス和泉3線との統合や廃線・代替手法の検討を視野に運行方法の見直しを検討する必要があります。
	京福バス大矢戸線	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運行する交通事業者より、運転手不足を要因として令和6年3月末をもって路線が廃止となる見通しです。 ✓ 児童の通学に利用されている路線であり、路線廃止後の通学手段確保策を検討する必要があります。
広域	JR越美北線	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用者数が減少傾向にある中、福井市までの通学・通勤・通院や買い物、観光などの広域移動を支えています。 ✓ 北陸新幹線敦賀開業に合わせた利用促進や並行在来線(ハピライン)との連携、沿線住民と連携した駅周辺のまちづくり等に取り組み、路線の維持充実を図る必要があります。
	京福バス大野線	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用者数が減少傾向にある中、JR越美北線と同様、福井市までの通学・通勤・通院や買い物、観光などの広域移動を支えています。 ✓ 鉄道とのダイヤ調整やJR越美北線と連携した発信、運賃支援等の利用促進に取り組み、路線の維持充実を図る必要があります。
	京福バス勝山大野線	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用者数が横ばいからやや減少傾向にある中、勝山市までの通学や通院等の広域移動を支えています。 ✓ 引き続き、勝山市等とも連携し、勝山高校に通学する市民への支援やニーズに応じたダイヤ調整等を行い、路線の維持充実を図る必要があります。

第6章 計画の基本的な方針

6.1 計画の基本方針

上位計画である大野市総合計画では、「人がつながり地域がつながる 住み続けたい結のまち」を将来像に、大野市都市マスタープランでは、「誰もが結の心で安全・安心に、にぎわいの中で住み続けられるまち」を都市づくりの目標に定めています。

本計画は、この将来像や都市づくりの目標の実現と公共交通を取り巻く課題の解決を目指し、基本方針を次のとおり定めます。

“ 安心して住み続けられる結のまちに ” ～ あらゆる移動の確保・共創で定住を推進 ～

また、後述する基本方針に基づく「目標」や「評価指標」等の全体像は次のとおりです。

●基本方針・目標・評価指標等の全体像

基本方針	評価指標 基準値→目標値	モニタリング指標
安心して住み続けられる結のまちに ～ あらゆる移動の確保・共創で定住を推進 ～	市内公共交通利用者数 18,412人 → 22,200人	
目標		
1 安心して移動できるまちに ～ 定住を支える公共交通の確保 ～	運転免許自主返納支援事業申請者の割合 56.4% → 73.7%	高校生年代人口に占める越美北線を利用して通学する高校生の割合
2 ちょうど良い公共交通があるまちに ～ 公共交通ネットワークの再構築と改良 ～	市内公共交通収支率 3.2% → 4.8%	市内公共交通の財務の状況
3 もっと移動にやさしいまちに ～ 交通サービスの利便性向上 ～	乗合タクシーリピーター数 66人 → 100人	和泉乗合バスリピーター数
4 結の心と進取の気象で共創のまちに ～ さまざまな連携と新技術で移動を確保 ～	共創事例の創出件数 -件 → 5件	交通分野のDX実施件数
5 楽しく快適に周遊できるまちに ～ 楽しく快適な二次交通の充実と周遊性の向上 ～	広域公共交通利用者数 445,795人 → 530,000人	広域路線バスの財務の状況等

6.2 計画の目標

基本方針に基づき、本計画の目標を次の5つに定めます。

目標1 安心して移動できるまちに ～ 定住を支える公共交通の確保 ～

- 市外への通学を含む高校生や大学生等の通学手段の確保に努め、子どもたちの夢や希望が守られます
- 市内公共交通の運行を継続し、運転免許返納者などマイカーを利用できない方も、安心して住み続けることができます

目標2 ちょうど良い公共交通があるまちに ～ 公共交通ネットワークの再構築と改良 ～

- 利用実績や移動ニーズ、環境の変化を踏まえた最適な公共交通ネットワークが構築されます
- 構築後も継続的に見直しが行われ、常に交通サービスに改良が重ねられます
- 運行経費・収入・公的負担のバランスがとれた持続可能な公共交通が実現します

目標3 もっと移動にやさしいまちに ～ 交通サービスの利便性向上 ～

- シンプルでわかりやすい交通サービスが提供されます
- 公共交通を使ったおでかけ情報の発信やおでかけの機会を創出します
- 行き先や停留所が豊富で待合環境が良く移動にやさしいです
- 経路検索やリアルタイムの運行情報が充実します

目標4 結の心と進取の気象で共創のまちに ～ さまざまな連携と新技術で移動を確保 ～

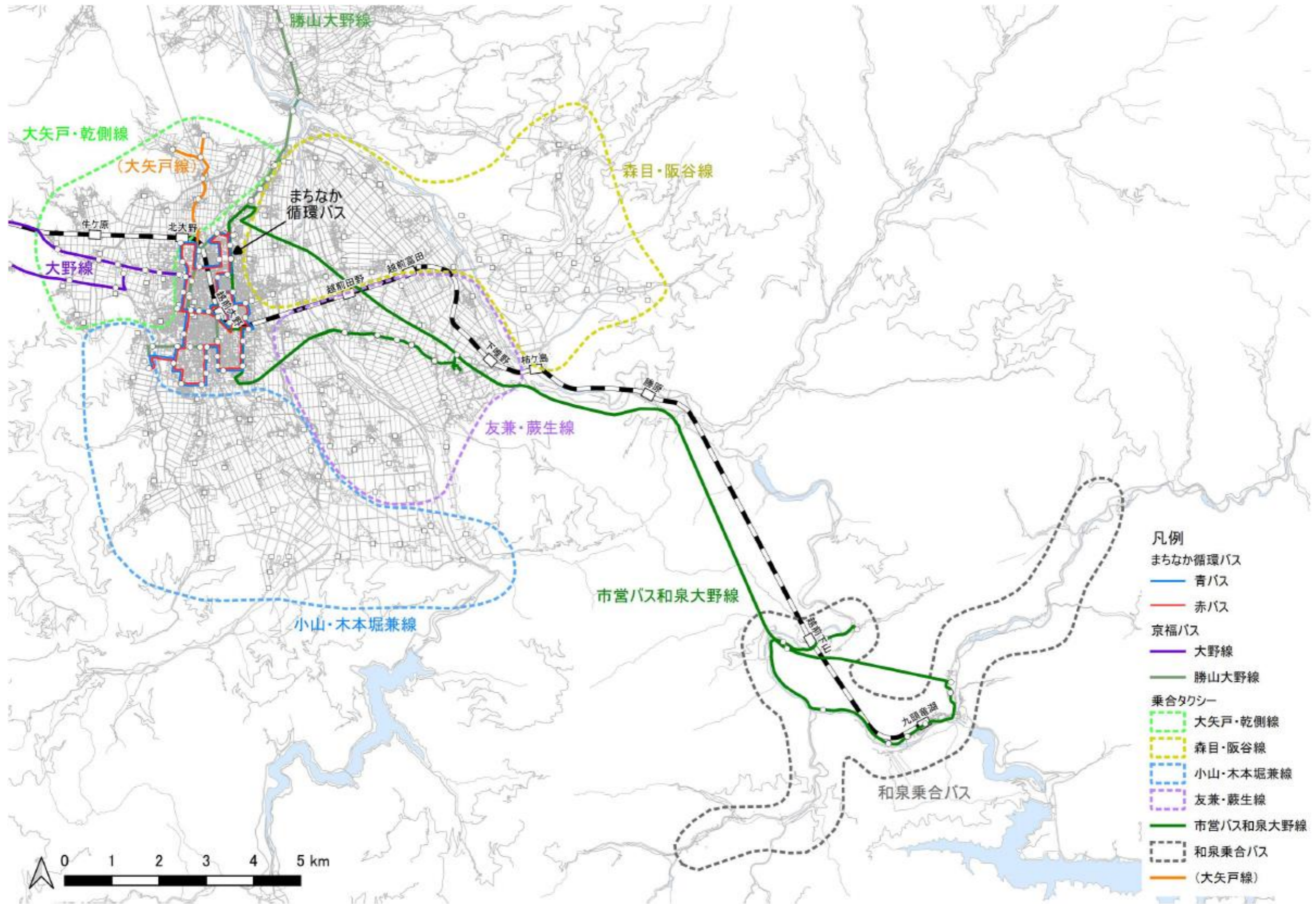
- 住民による助け合いの移動支援が展開されます
- 貨客混載など物流と公共交通が共創します
- 教育(スクールバス)や福祉、健康と公共交通が共創します
- 交通事業者間の連携が図られ、交通分野のDXが進み働きやすいです

目標5 楽しく快適に周遊できるまちに ～ 楽しく快適な二次交通の充実と周遊性の向上 ～

- 福井駅等との二次交通が充実します
- 観光客が公共交通による移動を楽しめ、大野市内を快適に移動できます
- 周遊きつぱや広域的な観光型MaaSの展開など魅力的なサービスが提供されます

6.3 新しい公共交通ネットワーク（令和6年4月～予定）

令和6年4月から予定する新しい公共交通ネットワーク及び位置付けは、以下のとおりです。



6.4 市内を運行するバス路線（令和6年4月～予定）

令和6年4月から運行（予定を含む）する大野市内のバス路線等は、次のとおりです。

系統名		起点	経由	終点	運行形式
まちなか 循環バス	北ルート	越前大野駅	大野警察署、 大野郵便局	越前大野駅	定時定路線
	南ルート	越前大野駅	大野高校前、 ヴィオ	越前大野駅	
乗合 タクシー	大矢戸・乾側線	乾側・下庄地区			区域運行
	森目・阪谷線	富田・阪谷地区			区域運行
	友兼・蕨生線	上庄・富田地区			区域運行
	小山・木本堀兼線	小山・上庄地区			区域運行
市営バス	和泉大野線	九頭竜湖駅	陽明中学校、 道の駅「越前おおの 荒島の郷」	越前大野駅	定時定路線
	和泉乗合バス	和泉地区			区域運行
広域 路線バス	大野線	福井駅	美山駅、 越前大野駅	ヴィオ	定時定路線
	勝山大野線	福井勝山総合 病院	勝山高校入口、 越前大野駅	ヴィオ	定時定路線

京福バス大矢戸線は、令和6年3月末で廃止予定。廃止後の措置は調整中。

第7章 目標達成に向けた取り組み

7.1 取り組みの分類

計画の目標を達成するために行う取り組みは、その取組内容や主な実施主体毎に以下の表のとおり整理・分類し進めていきます。

取組分類	説明	主な実施主体	目標との関係
1 運行	交通サービスの運行や公共交通ネットワークに関する取り組み	交通事業者、市	取組分類毎の取組内容が、目標1～5の達成に貢献
2 利便性向上	時刻表や運賃の改定、停留所の追加など交通サービスの利便性向上に向けた取り組み (交通事業者が行う利用促進策も含む)		
3 利用促進	利用者への助成制度や情報提供など利用促進に向けた取り組み	市民、団体、事業者、市	
4 補完	既存の交通サービスを補完したり、公共交通との連携や支援したりする取り組み		

目標と取組分類や各取組内容との関係性は、以下の通りです。

●目標と取組分類・取組内容の構成

基本方針	目標	取組分類			
		1 運行	2 利便性向上	3 利用促進	4 補完
安心して住み続けられる結のまちに 〳 あらゆる移動の確保・共創で定住を推進 〵	目標1 安心して移動できるまちに	取組1-1 取組1-2	取組 2-1 取組 2-2	取組 3-1 取組 3-2	取組 4-1 取組 4-2
	目標2 ちょうど良い公共交通があるまちに	取組 1-3 取組 1-4	取組 2-3 取組 2-4	取組 3-3 取組 3-4	取組 4-3 ...
	目標3 もっと移動にやさしいまちに	取組 1-1(重複) 取組 1-5	取組 2-5 取組 2-1(重複)	取組 3-5 ...	
	目標4 結の心と進取の気象で共創のまちに	取組 1-6 取組 1-7	取組 2-7 ...		
	目標5 楽しく快適に周遊できるまちに	取組 1-2(重複) ...			

7.2 取組内容

取組分類毎に行う取組内容や具体的な実施事業等は、次のとおりです。

取組分類1 「運行」に関する取組内容

1-1 市内公共交通の運行						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	公共交通の利用者が減少傾向にあっても、公共交通を必要とする方はいます。交通事業者は、安全・安心・快適な交通サービスの提供に努めるとともに、市は、利便性の確保と運行に係る財政負担を考慮しながら、市内公共交通を運行します。									
実施事業等	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内公共交通運行事業 運行する市内公共交通(令和6年度の予定) <ul style="list-style-type: none"> ・ まちなか循環バス 赤バス、青バス ・ 乗合タクシー 大矢戸・乾側線、森目・阪谷線、友兼・蕨生線、小山・木本堀兼線 ・ 市営バス和泉大野線 ・ 和泉乗合バス 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

1-1の取組内容は、黄色で網掛けした目標1と最も強く関連し、薄い橙色で網掛けした目標5とも関連があります(以下、同様)。

1-2 広域路線バスの運行支援						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	大野市と福井市を結ぶ大野線、勝山市を結ぶ勝山大野線の広域路線バスについて、市は引き続き、国や県、沿線市と連携して運行経費を支援し、運行を支えます。									
実施事業等	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域路線バス運行事業補助 運行を支援する広域路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・ 京福バス 大野線 ・ 京福バス 勝山大野線 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	市			

1-3 公共交通ネットワークの再構築と改良						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	本計画の策定に併せて再構築を行った市内公共交通ネットワークについて、令和6年度から運行を開始します。協議会は、運行開始後も利用実績や利用者のニーズ等を踏まえ、適宜、公共交通ネットワークや交通サービスを見直し、改良します。									
実施事業等	<ul style="list-style-type: none"> ● 大野市公共交通活性化協議会の開催 ● 運行実績やニーズの把握 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

1-4 やさしい車両の導入を推進						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	公共交通の車両について、市は交通事業者と連携し、バリアフリー対応やハイルフ化、電気自動車化などの人にも環境にもやさしい車両の導入を推進し、市民や観光客が「乗りたくなる、乗ってみたいくなる」公共交通を目指します。									
実施事業等	● やさしい車両の導入支援を検討									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	交通事業者、市			

1-5 市内周遊性向上策の検討						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	市内における市民の移動の利便性や観光客の周遊性の向上を図るため、タクシーを含む既存の交通サービスを生かした取り組みや新たな交通サービスの提供を検討します。									
実施事業等	● 大野市公共交通活性化協議会の開催									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

1-6 スクールバスと市営バスの連携を検討						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	中学校再編に併せて令和6年度からスクールバスの運行台数が増加します。また、スクールバス機能を兼ねた市営バス和泉大野線の運行がスタートします。 市は、将来的にスクールバスの運行に支障の無い範囲において、住民等からのニーズに応じて、スクールバスの混乗化(児童生徒以外の者も乗車できる)や公共交通と連携したスクールバスの運行について検討します。									
実施事業等	● 大野市公共交通活性化協議会の開催									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、市			

1-7 交通事業者のDXを推進						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	市は交通事業者と連携し、交通事業者におけるDXを促進します。具体的には、日報や利用実績の集計、予約受付などの運行や管理に係る業務などで、事務負担の軽減と効率化につなげます。									
実施事業等	● 市内公共交通運行事業									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	交通事業者、市			

1-8 交通事業者間の連携を促進						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	公共交通を取り巻く環境は、利用者の減少に加え、運転手不足という課題があります。今後も厳しい状況が続くと想定される中、市は交通事業者間における連携を促進し、交通サービスの維持・向上と将来にわたって持続可能な公共交通の実現を目指します。									
実施事業等	● 大野市公共交通活性化協議会の開催									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

取組分類2 「利便性向上」に関する取組内容

2-1 運賃の改定						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	公共交通ネットワークの再構築に併せて、令和6年度から一部路線の運賃を改定する予定です。改定後においても、市は交通事業者と調整しながら、わかりやすく、利用しやすい運賃体系へと改善を図り、利用者の増加による運賃収入の増を目指します。									
実施事業等	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内公共交通運行事業 ● 大野市公共交通活性化協議会の開催 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

2-2 停留所の追加・見直し						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	公共交通ネットワークの再構築に併せて、令和6年度から乗合タクシーをはじめ一部路線の停留所を見直す予定です。停留所の見直し後も、より利便性が高まるよう、随時、停留所の追加・見直しを行います。									
実施事業等	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内公共交通運行事業 ● 大野市公共交通活性化協議会の開催 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

2-3 時刻表の改定						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	市内公共交通の時刻表について、市と交通事業者は連携し、JR越美北線や広域路線バス大野線、勝山大野線との接続の向上や利用が多い目的地への到着時間を考慮して、随時、見直しを行います。									
実施事業等	● 大野市公共交通活性化協議会の開催									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

2-4 リアルタイムの運行情報の提供						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	公共交通は、天候や道路状況等によって遅延が生じることがあり、利用者は不安を覚えます。そのため、市は交通事業者と連携して、スマートフォンなどからリアルタイムでバスの位置情報を確認できる「バスロケーションシステム(バス位置情報)」の導入を検討します。バスの位置情報がわかることによって、スクールバスの混乗化や貨客混載の導入が促進される可能性があり、利便性向上と他分野との共創に向けた展開が期待できます。									
実施事業等	● バスロケーションシステムの導入									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	交通事業者、市			

2-5 乗継割引・連携割引等の検討						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	公共交通の利便性を高め利用者を増やすために、市や交通事業者は、異なる路線からの乗り継ぎに係る割引制度(例:和泉乗合バスから市営バス和泉大野線への乗り継ぎ)や、JR越美北線の定期券を保有している方が同区間のバスを利用した際の割引制度の導入(例:九頭竜湖駅-越前大野駅、福井駅-越前大野駅)を検討します。									
実施事業等	● 大野市公共交通活性化協議会の開催									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

2-6 予約や定期券購入等のデジタル化を推進						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	乗合タクシーなどのデマンド型(予約に応じて運行)の交通サービスは、現在、電話により予約がなされています。また、利用促進に関する補助金の申請やまちなか循環バスの定期券購入(電子申請対応済)は、市の窓口に来庁し、申請されることが多いです。市は交通事業者と連携して、電話予約や補助金の申請事務のデジタル化を検討し、実施できるものから取り組みを進めます。									
実施事業等	● 市内公共交通運行事業									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	交通事業者、市			

2-7 停留所の待合環境改善策の検討						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	停留所の待合環境が快適であることは、公共交通の利用者にとって望ましいです。(特に、乗合タクシーにおいて)市は、最寄りの停留所が設けられている事業者や医療機関等と連携して待合環境の改善策について検討します。									
実施事業等	● 市内公共交通運行事業									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	市、事業者、医療機関等			

取組分類3 「利用促進」に関する取組内容

3-1 JR越美北線の魅力向上						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	観光客がJR越美北線による移動を楽しめるよう、行政や交通事業者などは連携して、車両のラッピングや駅舎の装飾、イベント列車の運行、御乗印の発行など、JR越美北線の魅力向上につながる取り組みを行います。									
実施事業等	<ul style="list-style-type: none"> ● 越美北線車両のラッピング ● 九頭竜湖駅の駅舎装飾 ● イベント列車の運行 ● レンタサイクル ● 御乗印の発行 ● 越前大野駅周辺の装飾やにぎわいづくりの取り組み 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	住民、乗る会・団体、交通事業者、市・沿線市・県			

3-2 JR越美北線沿線のまちづくりを推進						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	観光客へのおもてなしとJR越美北線沿線の魅力的な景観づくり、沿線住民の機運の醸成を図るため、越美北線と乗合バスに乗り運動を進める会や沿線市は、住民らが行う美化活動や景観づくり、越美北線を生かしたまちづくりへの取り組みを支援します。									
実施事業等	●「越美北線と乗合バスに乗り運動を進める会」の活動を展開									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	住民、乗る会、市・沿線市			

3-3 JR越美北線の利便性向上に向けた働きかけ						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	住民の生活利用や北陸新幹線の開業に伴う観光利用を促進するため、JR越美北線の増便や快速の運行、その他の利便性向上策の実現に向けて、沿線住民や団体、行政などが協働して取り組みます。									
実施事業等	●「越美北線と乗合バスに乗り運動を進める会」の活動を展開									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	住民、乗る会・団体、事業者、市・沿線市・県			

3-4 通学・通勤者への支援						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	市は、公共交通を利用して通学・通勤される方を支援し、公共交通の利用促進と大野に住みながら市外に通える移動手段の維持・確保につなげます。なお、支援策の実施にあたっては、申請事務の負担軽減につながるよう、適宜、見直しを行います。									
実施事業等	現在の支援策(令和5年度) <ul style="list-style-type: none"> ● JR越美北線利用促進助成金 ● JR越美北線京福バス大野線連携助成金 ● 京福バス勝山大野線利用促進補助金 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	市			

3-5 運転免許自主返納者への支援						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	市は、運転免許を自主返納された方に対し、市内(市内区間)の公共交通を10年間「無料」で利用できる支援を継続して行います。									
実施事業等	● 運転免許自主返納支援事業									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	市			

3-6 高齢者・障がい者等への支援						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	市は、高齢者や障がい者、マイカーを利用できない方などへの移動支援を継続して行うとともに、利用者のニーズや利用実績を踏まえ、支援の内容を見直します。									
実施事業等	現在の支援策(令和5年度) ● 広域路線バス利用促進助成金 ● 福祉タクシー利用料金助成事業 ● 高齢者外出支援タクシー利用料金助成事業									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	市			

3-7 わかりやすい情報提供と経路検索の充実						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	「時刻表の見方がわからない、わかりづらい」といった声に応えるため、市は、「マイ時刻表」の作成・発行を継続するとともに、時刻表や停留所標示等について、わかりやすい情報提供に努めます。 また、市民や観光客は、スマートフォンからGoogleマップなどの地図情報アプリや乗換案内アプリを利用して経路検索されることが多いことから、市や交通事業者は、GTFSデータ(標準的なバス情報フォーマット)を作成・公開し、Googleマップなどから経路検索ができるよう充実を図ります。									
実施事業等	● 市内公共交通運行事業									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	市			

3-8 乗り方教室の開催・おでかけ機会の創出						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	マイカー利用、運転免許保有者の増加に伴い、これから公共交通を必要とされる方は、公共交通に乗り慣れていない可能性があります。また、子どもたちに公共交通の乗り方を伝え、親しんでもらう取り組みも大切です。 マイカーに依存する市民のライフスタイルの変化を促し、市民の健康づくりと脱炭素社会の実現に向けて、市は、乗り方教室の開催や団体・事業者等と連携した公共交通によるおでかけ機会の創出に取り組みます。									
実施事業等	● 「越美北線と乗合バスに乗る運動を進める会」の活動を展開									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	乗る会・団体、事業者、市			

3-9 事業者等と連携した利用促進策の推進						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	公共交通の利用者が増えることで、停留所周辺の商店等への来客が増える効果が期待されます。既に、事業者による応援企画として、まちなか循環バスの定期券を購入された方に対し、市内スーパーで利用できるお買物券を進呈する取り組みが行われており、市は、このような事業者や医療機関等と連携した利用促進策を推進します。									
実施事業等	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内公共交通運行事業 ● 大野市公共交通活性化協議会の開催 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、事業者、医療機関等、市			

3-10 広域的な MaaS の推進						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	市や交通事業者は、嶺北連携中枢都市圏の取り組みの一つである「ふくいMaaS」への参画やJRが実施するMaaS(「tabiwa」)の取り組みに協力し、魅力的な電子企画切符の企画や造成、広報に協力します。									
実施事業等	<ul style="list-style-type: none"> ● ふくいMaaS協議会の活動に参画 ● JRのMaaS(「tabiwa」)の取り組みに協力 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	団体、事業者、市			

取組分類4 「補完」に関する取組内容

4-1 共助型移動支援の推進						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	公共交通ネットワークの再構築や交通サービスの利便性向上を図っても、車両数や利用時間、時刻表などの制約があり、提供できるサービスには限界があります。 市は、行き届かないサービスについて、既存の公共交通を補完するかたちで、地域住民が主体的に行う助け合いの移動支援の取り組みを推進します。									
実施事業等	● 共助型移動支援の実証実験・立ち上げ支援									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	住民、団体、市			

4-2 貨客混載の導入検討						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	規制緩和に伴い公共交通を利用して物を運ぶ貨客混載の取組事例が生まれています。 市や交通事業者は、持続可能な公共交通の実現に向けた収益確保策の一つとして、また、脱炭素社会の実現に寄与するため、物流事業者と連携して貨客混載の導入を検討します。									
実施事業等	● 市内公共交通運行事業									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	物流事業者、交通事業者、市			

4-3 運賃以外の収益確保策の検討						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
取組概要	利用者数の減少に伴い、公共交通の収支率が悪化しています。収支率の改善を図るために運賃を上げることは、さらなる利用の低下につながる恐れがあります。 そのため、市や協議会は、最寄りの停留所を設置する事業者等に対する協力金の依頼や広告の導入など、運賃以外の収益確保策について検討します。									
実施事業等	● 市内公共交通運行事業 ● 大野市公共交通活性化協議会の開催									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

7.3 取組スケジュールと実施主体の全体像

各取組内容とスケジュール、実施主体の全体像は、以下のとおりです。

●取組スケジュールと実施主体の全体像

実施事業名	スケジュール					実施主体				
	R6	R7	R8	R9	R10	住民	団体・事業者	協議会	交通事業者	市
1 「運行」に関する取組内容										
1-1 市内公共交通の運行								●	●	●
1-2 広域路線バスの運行支援										●
1-3 公共交通ネットワークの再構築と改良							●	●	●	●
1-4 やさしい車両の導入を推進									●	●
1-5 市内周遊性向上策の検討								●	●	●
1-6 スクールバスと市営バスの連携を検討								●		●
1-7 交通事業者のDXを推進									●	●
1-8 交通事業者間の連携を促進								●	●	●
2 「利便性向上」に関する取組内容										
2-1 運賃の改定								●	●	●
2-2 停留所の追加・見直し								●	●	●
2-3 時刻表の改定								●	●	●
2-4 リアルタイムの運行情報の提供									●	●
2-5 乗継割引・連携割引等の検討								●	●	●
2-6 予約や定期券購入等のデジタル化を推進									●	●
2-7 停留所の待合環境改善策の検討							●		●	●
3 「利用促進」に関する取組内容										
3-1 JR 越美北線の魅力向上						●	●		●	●
3-2 JR 越美北線沿線のまちづくりを推進						●	●			●
3-3 JR 越美北線の利便性向上に向けた働きかけ						●	●		●	●
3-4 通学・通勤者への支援										●
3-5 運転免許自主返納者への支援										●
3-6 高齢者・障がい者等への支援										●
3-7 わかりやすい情報提供と経路検索の充実										●
3-8 乗り方教室の開催・おでかけ機会の創出							●		●	●
3-9 事業者等と連携した利用促進策の推進							●	●	●	●
3-10 広域的なMaaSの推進							●		●	●
4 「補完」に関する取組内容										
4-1 共助型移動支援の推進						●	●			●
4-2 貨客混載の導入検討							●		●	●
4-3 運賃以外の収益確保策の検討							●	●	●	●

第8章 評価と進捗管理

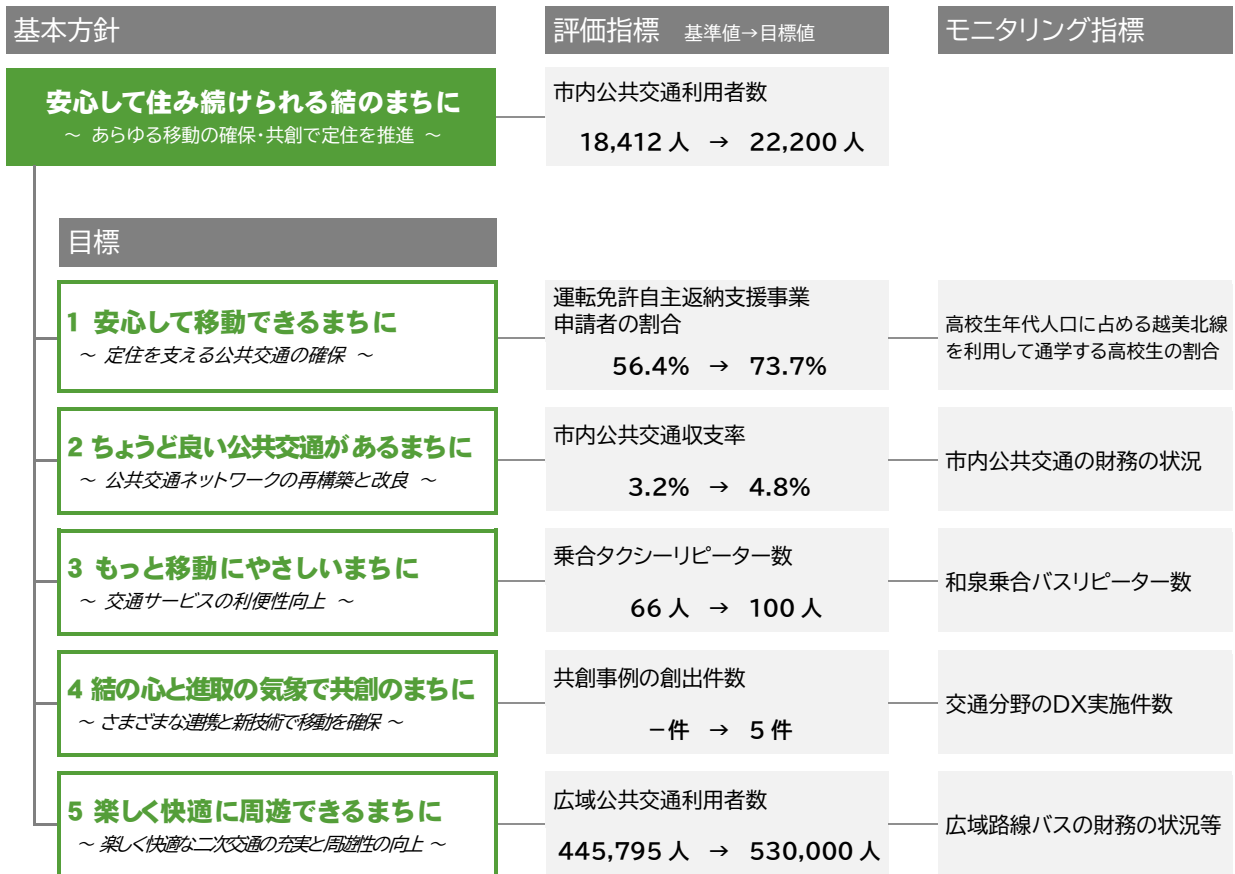
8.1 評価指標とモニタリング指標

評価指標等の設定方針

本計画が掲げる目標に対する実現・達成度合いを把握するため、基本方針とそれぞれの目標に対して目標値を定めた評価指標を設定します。

また、一部の評価指標を補うものとして目標値を定めないモニタリング指標を設定し、さまざまな視点から総合的な評価につなげていきます。

●基本方針・目標・評価指標・モニタリング指標の全体像（再掲）



評価指標の設定

● 評価指標

	評価指標	算出方法	単位	基準値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
基本方針	市内公共交通 ^(※1) 利用者数	市内公共交通の年間利用者数	人	18,412 (R4)	22,200 (R10)
		(内訳) まちなか循環バス		11,410	13,600
		乗合タクシー		2,927 (定時便利用者数を除く)	4,300
		市営バス和泉大野線		4,075	3,100
		和泉乗合バス		(※2)	1,200
目標1	運転免許自主返納支援事業申請者の割合	市が行う運転免許自主返納支援事業への年間の申請者数を、その年の運転免許返納者数で割り返した値	%	56.4 (R3)	73.7 (R10)
目標2	市内公共交通収支率	市内公共交通の年間の運賃収入 ^(※1) を年間の運行経費で割り返した値	%	3.2 (R4)	4.8 (R10)
目標3	乗合タクシーリピーター数	乗合タクシーを年間10回以上利用するリピーター数 (上り・下りをそれぞれ1回としてカウント)	人	66 (R4)	100 (R10)
目標4	共創事例の創出件数	さまざまな主体が連携して新たに取り組む共創事例の累計件数 (同じ内容の取り組みを複数回行う場合は、全体を1件としてカウント)	件	- (R4)	5 (R10)
目標5	広域公共交通利用者数	JR越美北線と広域路線バス(大野線、勝山大野線)の年間利用者数 (広域路線バスは前年度の10月から当年度の9月末までを集計期間とする)	人	445,795 (R4)	530,000 (R10)
		(内訳) JR越美北線		279,091	334,000
		京福バス大野線		120,293	150,000
		京福バス勝山大野線		46,411	46,000

※1 市内公共交通とは、まちなか循環バス、乗合タクシー、市営バス和泉大野線、和泉乗合バスなどの市が委託を行う公共交通とする。また、小中学生の通学利用における利用者数や運賃収入は、年よっての児童生徒数の影響が大きくなることから、原則、除外する。

※2 基準値 4,075 人は、市営バス和泉3線と道の駅線の利用者数の合計であり、児童生徒の利用者数を含んだ数字である。

● 評価指標と目標値の考え方

基本方針・目標	評価指標と目標値の考え方
<p>基本方針 安心して住み続けられる結のまちに</p>	<p>市内公共交通利用者数 公共交通の利用者数の増減は、交通サービスの提供や利便性向上策、利用促進策など本計画に基づく取り組みの成果を図る上で最も適切と考えられ、また、各評価指標の値にも関連します。そのため、市内公共交通の利用者数を、基本方針に対する指標として設定しました。 目標値は、路線等毎に目標を定め、その合計22,200人を目指します。</p>
<p>目標1 安心して移動できるまちに</p>	<p>運転免許自主返納支援事業申請者の割合 暮らしを支える公共交通を確保し、安心して移動ができるまちとなることで、マイカー利用から公共交通への利用に切り替えることができます。そのため、運転免許自主返納者のうち、市が行う運転免許自主返納支援事業に申請した者の割合を指標として設定しました。 目標値は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が出る前で最も割合が高かった、令和元年度の73.7%を目指します。</p>
<p>目標2 ちょうど良い公共交通があるまちに</p>	<p>市内公共交通収支率 交通サービスを提供し利用者がその対価・運賃を支払う、そのバランスが適当か否かを判断する必要があります。そのため、運賃収入を運行経費で割り返した収支率を指標として設定しました。 目標値は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が出る前の令和元年度と同水準の4.8%を目指します。</p>
<p>目標3 もっと移動にやさしいまちに</p>	<p>乗合タクシーリピーター数 交通サービスの利便性向上策により、これまで運転に不安を覚えながらもマイカーで移動していた方や家族の送迎等で移動していた方が、公共交通を利用する機会・頻度が増加します。そのため、市の広範囲で運行する乗合タクシーを10回/年以上利用するリピーター数を指標として設定しました。 目標値は、現在の66人より34人多い100人を目指します。 (この100人は利用者数の目標値4,300人と整合性が図られています。)</p>
<p>目標4 結の心と進取の気象で共創のまちに</p>	<p>共創事例の創出件数 新たな移動手段の創出や利便性の向上に向けては、交通事業者やその他の事業者、地域、団体、行政などの連携が必要です。そのため、さまざまな主体が連携して新たに取り組む共創事例の件数を指標として設定しました。 目標値は、計画に掲げる以下5件の実現を目指します。 (実施事業 1-6:スクールバスとの連携/3-9:事業者等との連携/3-10:広域MaaSの取り組み/4-1:共助型移動支援の取り組み/4-2:貨客混載・物流との連携)</p>
<p>目標5 楽しく快適に周遊できるまちに</p>	<p>広域公共交通利用者数 公共交通を利用して楽しく快適に周遊できる環境が整うことで、来訪者や市民の市外との往来、移動の増加が見込まれます。そのため、広域公共交通(JR越美北線、京福バス大野線、京福バス勝山大野線)の利用者を指標として設定しました。 目標値は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響が出る前の令和元年度と同水準の530,000人を目指します。</p>

モニタリング指標の設定

一部の評価指標を補うものとして目標値を定めないモニタリング指標を設定します。評価指標とモニタリング指標とを合わせた指標の全体像は、以下のとおりです。

なお、モニタリング指標は、以下項目のほかにも、1日当たり利用者数、1便当たり利用者数、輸送量、平均乗車密度など適宜追加できることとし、市は平時からこれらの確認や把握に努めます。

●指標の全体像

	評価指標	モニタリング指標	単位	基準値(※1)	目標値
基本方針	市内公共交通利用者数		人	18,412	22,200
	(内訳) まちなか循環バス		人	11,410	13,600
	乗合タクシー		人	2,927	4,300
	市営バス和泉大野線		人	4,075	3,100
	和泉乗合バス		人		1,200
目標1	運転免許自主返納支援事業申請者の割合	—	%	56.4	73.7
		高校生年代人口に占める越美北線を利用して通学する高校生の割合	%	(H19~R5 平均値) 11.7	—
目標2	市内公共交通収支率		%	3.2	4.8
		運行経費	千円	72,026	—
		運賃収入	千円	2,319	—
		市費負担額	千円	40,600	—
		運行経費に占める市費の割合	%	56.3	—
		利用者一人当たりの市費負担額	円/人	2,089	—
目標3	乗合タクシーリピーター数		人	66	100
		和泉乗合バスリピーター数	人	—	—
目標4	共創事例の創出件数		件	—	5
		交通分野のDX実施件数	件	1(※2)	—
目標5	広域公共交通利用者数		人	445,795	530,000
		(内訳) JR越美北線		人	279,091
		主要駅の年間乗降者数	人	(略)	—
	京福バス大野線		人	120,293	150,000
		経常費用	千円	107,866	—
		経常収益	千円	42,320	—
		収支率(経常収益÷経常費用)	%	39.2	—
		市費負担額	千円	6,441	—
	京福バス勝山大野線		人	46,411	46,000
		経常費用	千円	34,285	—
		経常収益	千円	12,432	—
		収支率(経常収益÷経常費用)	%	36.3	—
市費負担額		千円	9,170	—	

※1 モニタリング指標の基準年度は令和4年度

※2 まちなか循環バスや市営バスの「GTFS データ化対応済」の1件

8.2 評価と進捗管理

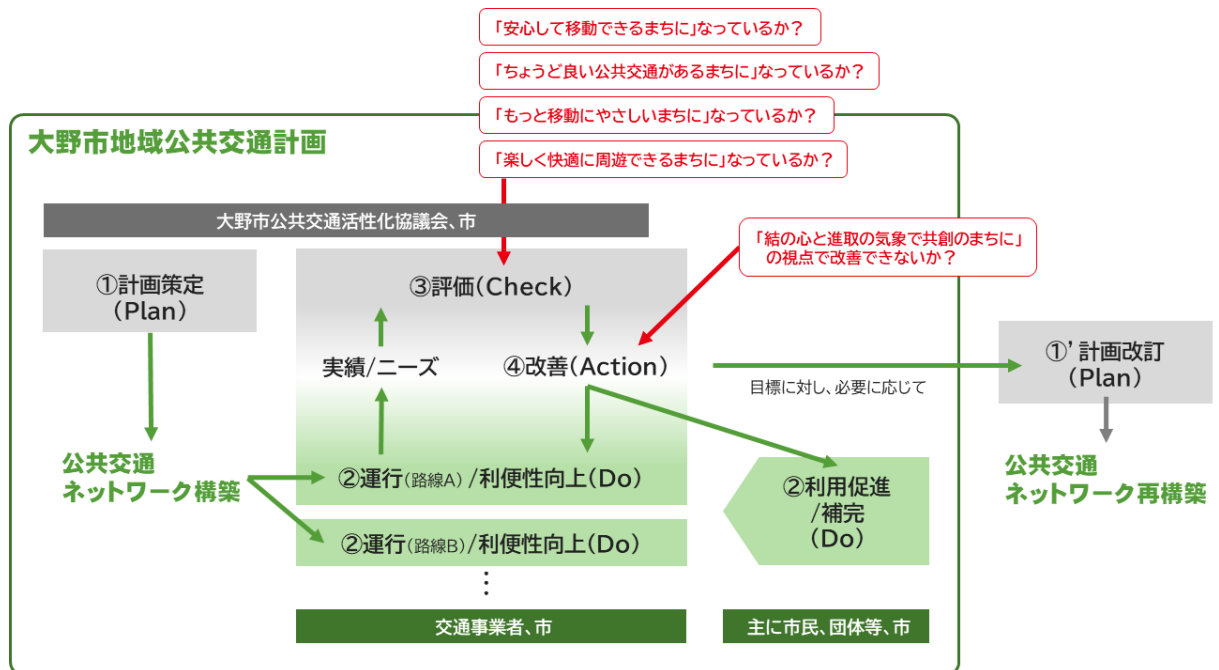
評価と進捗管理の進め方

大野市公共交通活性化協議会は、本計画に掲げる交通サービスや各取組の進捗状況、評価指標やモニタリング指標の値などから、本計画に基づくさまざまな取り組みに対する評価を総合的に行います。

評価の結果、改善が必要な場合は、提供する交通サービスや利用促進策などの取組内容の改善を図ります。さらに改善を図るためには、公共交通ネットワークそのものを変更する必要があると判断する場合は、計画の改訂と公共交通ネットワークの再構築を図ります。

計画策定(①Plan)と計画に基づく取り組みの実施(②Do)、実績やニーズの把握と評価(③Check)、改善(④Action)という、一連の進捗管理の進め方は次の図のとおりです。

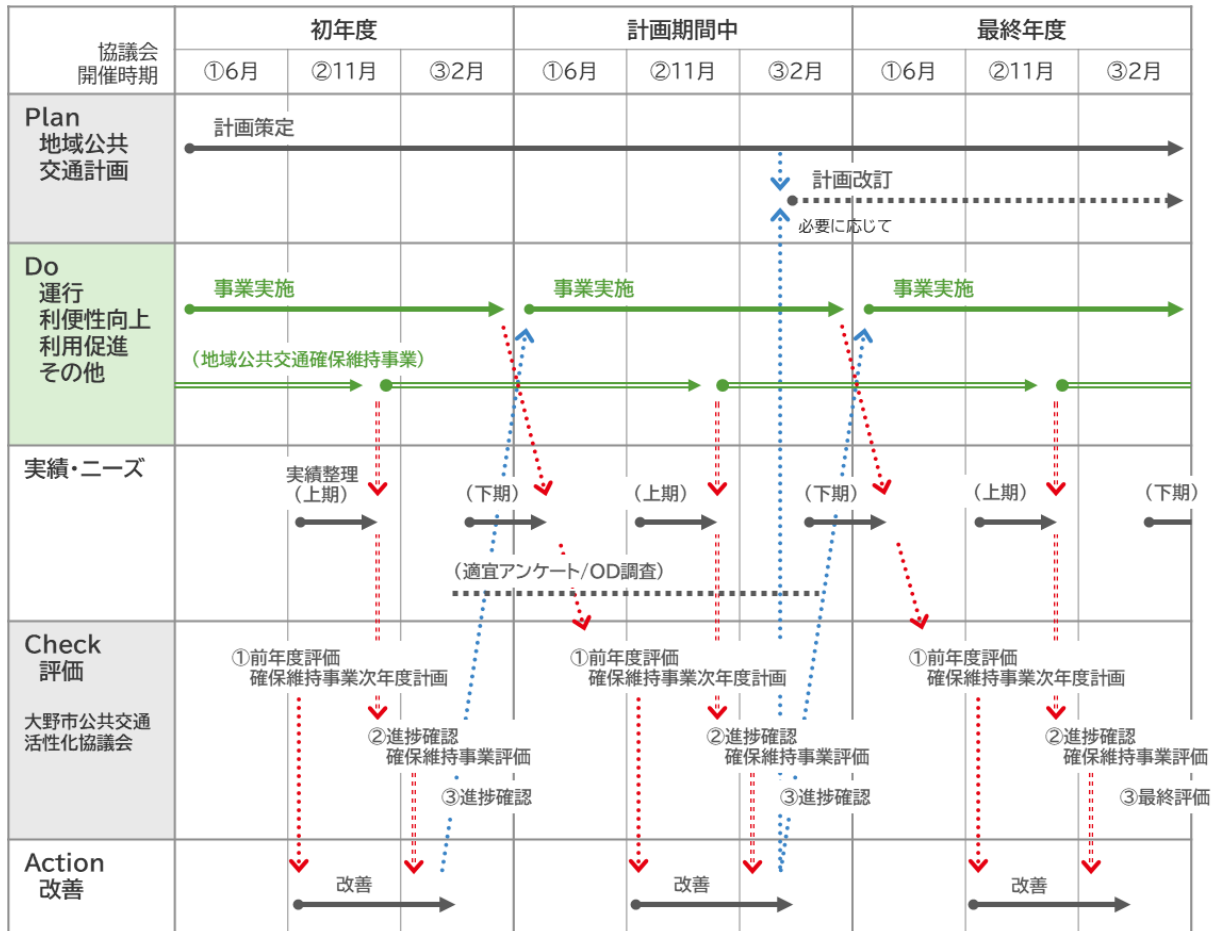
●進捗管理の進め方



進捗管理のスケジュール

本計画に基づく事業の実施や進捗管理等は、次の全体スケジュールのとおり進めます。

●進捗管理のスケジュール



●大野市公共交通活性化協議会の開催

上記スケジュールに基づき、大野市公共交通活性化協議会を年間3回程度開催します。

開催回数(時期)	主な議題
第1回(6月頃)	<ul style="list-style-type: none"> 前年度の取組評価(評価指標の実績値、路線別の実績などから評価) 地域公共交通確保維持事業の次年度の計画
第2回(11月頃)	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通確保維持事業の評価
第3回(2月頃)	<ul style="list-style-type: none"> 翌年度の事業計画案(翌年度の取組内容、改善された取組内容を確認)

大野市地域公共交通計画

発行 令和●年●月

編集

〒912-8666 福井県大野市天神町1番1号

電話 0779-64-4800

FAX 0779-66-7708



大野市は持続可能な開発目標(SDGs)を支援しています。

大野市地域公共交通計画 資料編

案

福井県大野市

内容

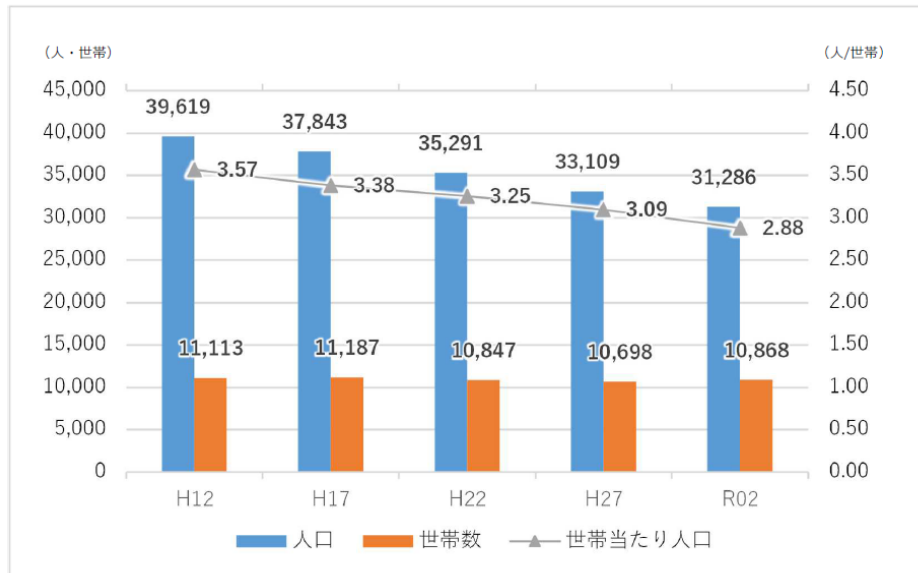
1 大野市の現状	1
1.1 人口	1
1.1.1 人口	1
1.1.2 年齢別人口	1
1.1.4 通勤流動	2
1.1.5 通学流動	2
1.2 運転免許	3
1.2.1 運転免許保有者数	3
1.2.2 運転免許自主返納支援事業	3
1.2.2 運転免許自主返納支援事業 認定者数の推移	4
1.2.3 運転免許自主返納支援事業 申請時の年齢分布	4
1.3 観光客	5
1.3.1 観光入込客数の推移	5
1.3.2 観光客の来訪手段	5
1.3.3 観光客の公共交通に対する満足度	6
1.3.4 周遊観光	6
2 公共交通の現状	7
2.1 公共交通の利用状況	7
2.1.1 市内公共交通の利用者数	7
2.1.2 乗合タクシー利用者一人当たりの利用回数（令和4年度）	7
2.1.3 広域路線バス・JR越美北線利用者数	8
2.1.4 高校生年代人口と越美北線を利用して通学する高校生数（平成19年～令和5年）	8
2.2 公共交通の運行経費	9
2.2.1 市内公共交通の運行経費	9
2.2.2 市内公共交通の運賃収入	9
2.2.3 市内公共交通の収支率	10
2.2.4 市内公共交通利用者一人当たりの運行経費	11
2.2.5 市内公共交通利用者一人当たりの市費負担額	11
2.2.6 広域路線バス 京福バス大野線に係る市費負担額	12
2.2.7 広域路線バス 京福バス勝山大野線に係る市費負担額	12
3 市民意向の把握	13
3.1 公共交通に関する市民アンケート調査	13
3.1.1 調査概要	13
3.1.2 回答者の属性	14
3.1.3 主に利用する公共交通とは？	15
3.1.4 公共交通の満足度	16
3.1.5 今後めざすべき公共交通やまち	17
3.1.6 公共交通の必要性	17
3.1.7 公共交通の利用意向	18
3.2 介護予防・日常生活圏ニーズ調査（健康長寿課実施の抜粋）	19

3.2.1 調査概要	19
3.2.2 調査結果の概要	19
3.3 在宅介護実態調査（健康長寿課実施の抜粋）	22
3.3.1 調査概要	22
3.3.2 調査結果の概要	22
4 人口・施設等の分布	23
4.1 人口分布	23
4.1.1 人口分布	23
4.1.2 高齢者の分布	24
4.1.3 公共交通空白地域	25
4.2 施設等の分布	26
4.2.1 医療機関の分布	26
4.2.2 福祉施設の分布	27
4.2.3 商業施設（延床面積 1,500 m ² 以上）の分布	28
4.2.4 商業施設（延床面積 1,500 m ² 未満の中規模店舗、コンビニエンスストア）の分布	29
4.2.5 教育施設の分布	30
4.2.5 その他公共施設の分布	31

1 大野市の現状

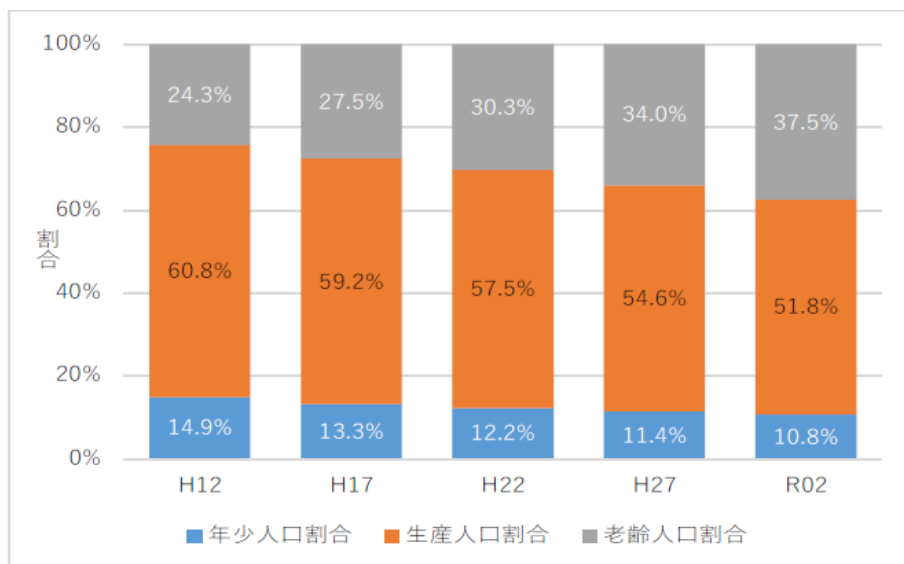
1.1 人口

1.1.1 人口



(資料 R2 国勢調査)

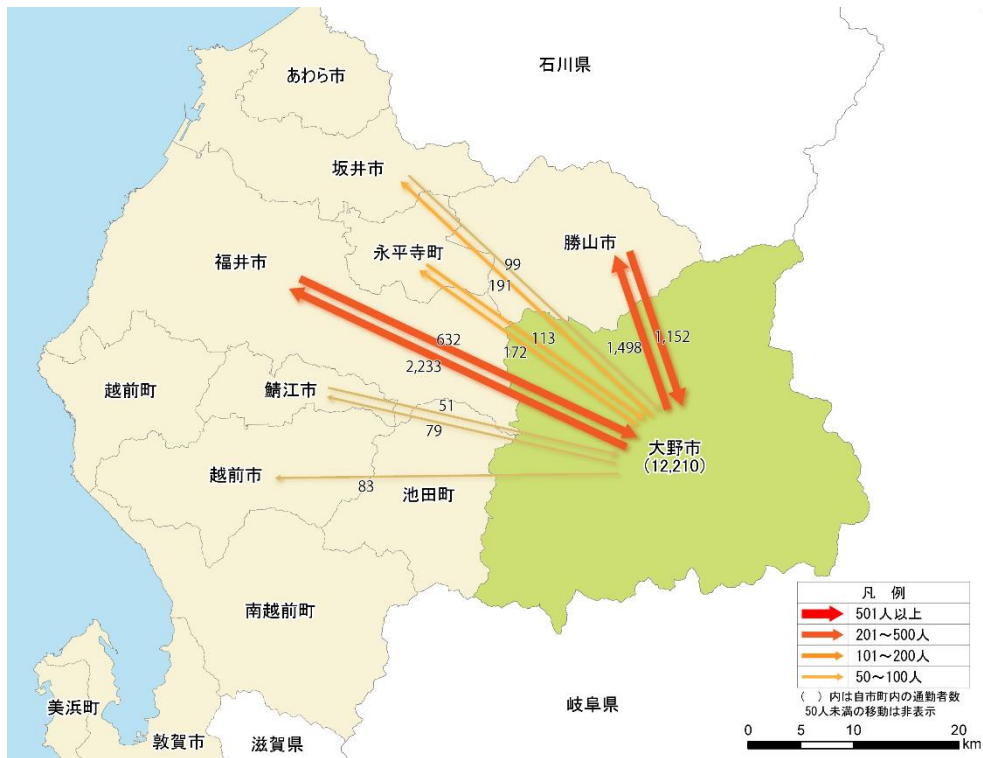
1.1.2 年齢別人口



(注) 四捨五入の関係および年齢不詳者数の関係で必ずしも合計が100%にならない。

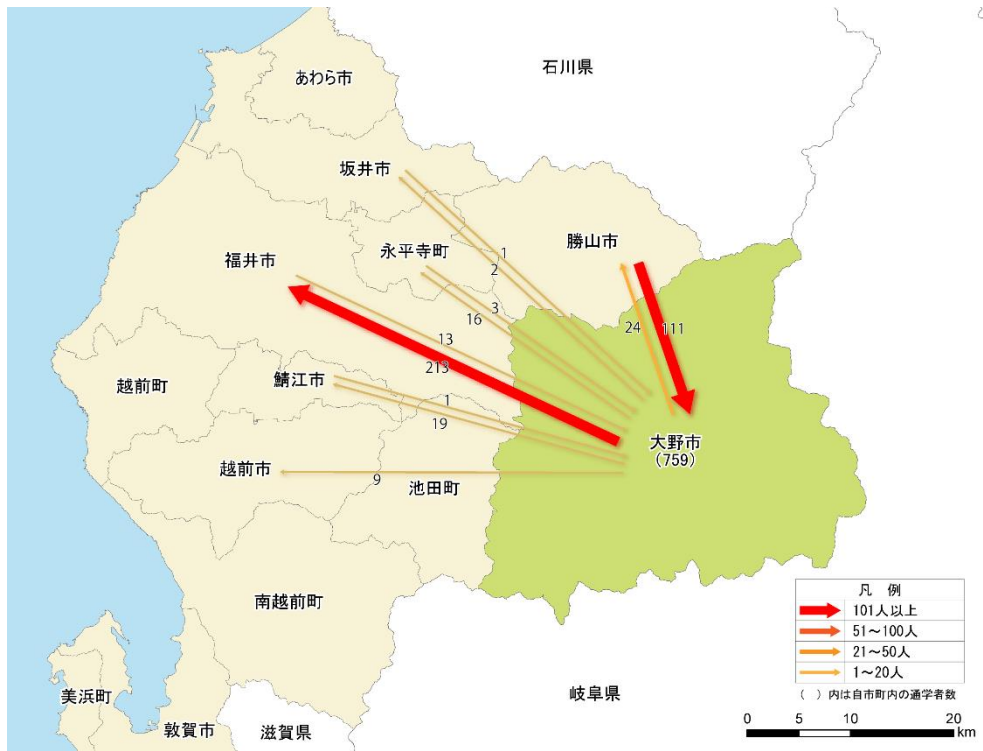
(資料 R2 国勢調査)

1.1.4 通勤流動



(資料 R2 国勢調査)

1.1.5 通学流動



(資料 R2 国勢調査)

1.2 運転免許

1.2.1 運転免許保有者数

運転免許保有者数の比較（H24-R4）

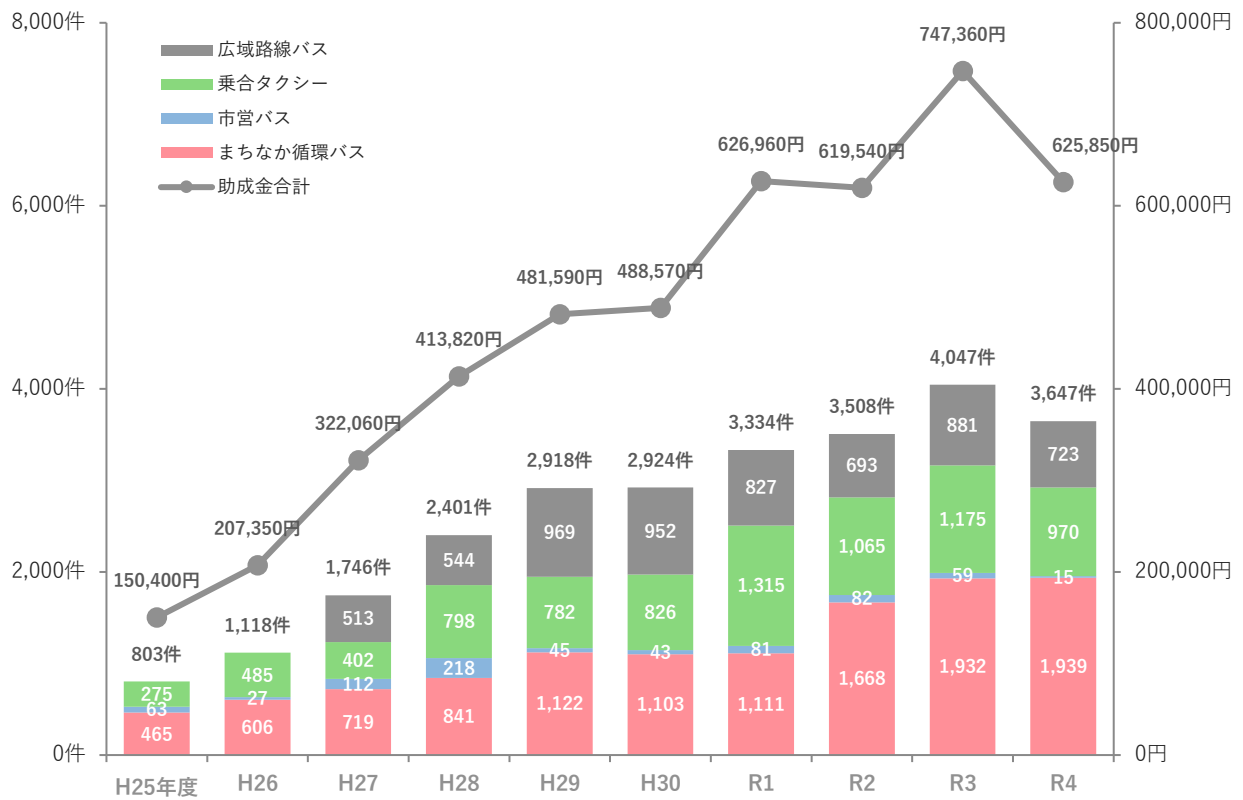
（単位 人）

	平成 24 年				令和 4 年			
	20 歳以上				20 歳以上			
	20～64 歳	65～74 歳	75 歳以上		20～64 歳	65～74 歳	75 歳以上	
総数	24,238 (79.8)	18,771 (95.5)	3,395 (74.5)	2,072 (33.6)	22,172 (82.8)	14,440 (95.9)	5,032 (89.6)	2,700 (44.2)
男性	13,128 (91.9)	9,603 (97.0)	1,951 (91.8)	1,574 (69.8)	11,557 (90.9)	7,346 (96.2)	2,605 (93.9)	1,606 (69.7)
女性	11,110 (69.0)	9,168 (93.9)	1,444 (59.4)	498 (12.7)	10,615 (75.5)	7,094 (95.5)	2,427 (85.4)	1,094 (28.8)

注記 () は住民基本台帳人口に占める割合 (%)。運転免許保有者数は 4 月末時点、住民基本台帳は 4 月 1 日時点 (外国人含む)

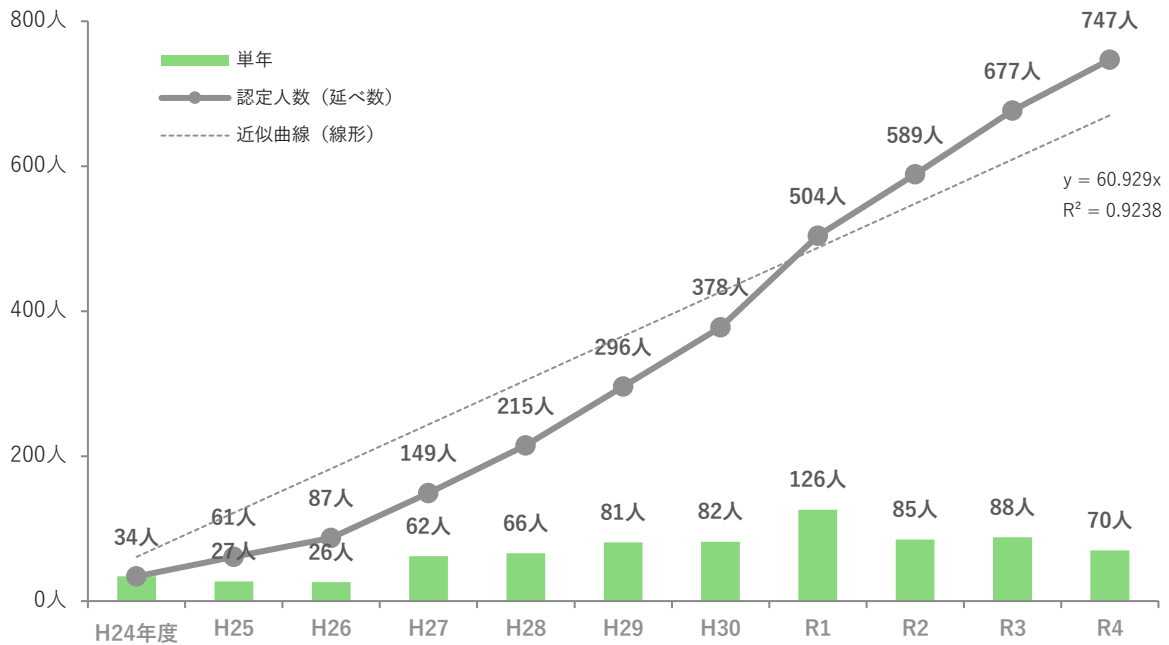
(資料 大野警察署提供資料を交通住宅まちづくり課が編集)

1.2.2 運転免許自主返納支援事業



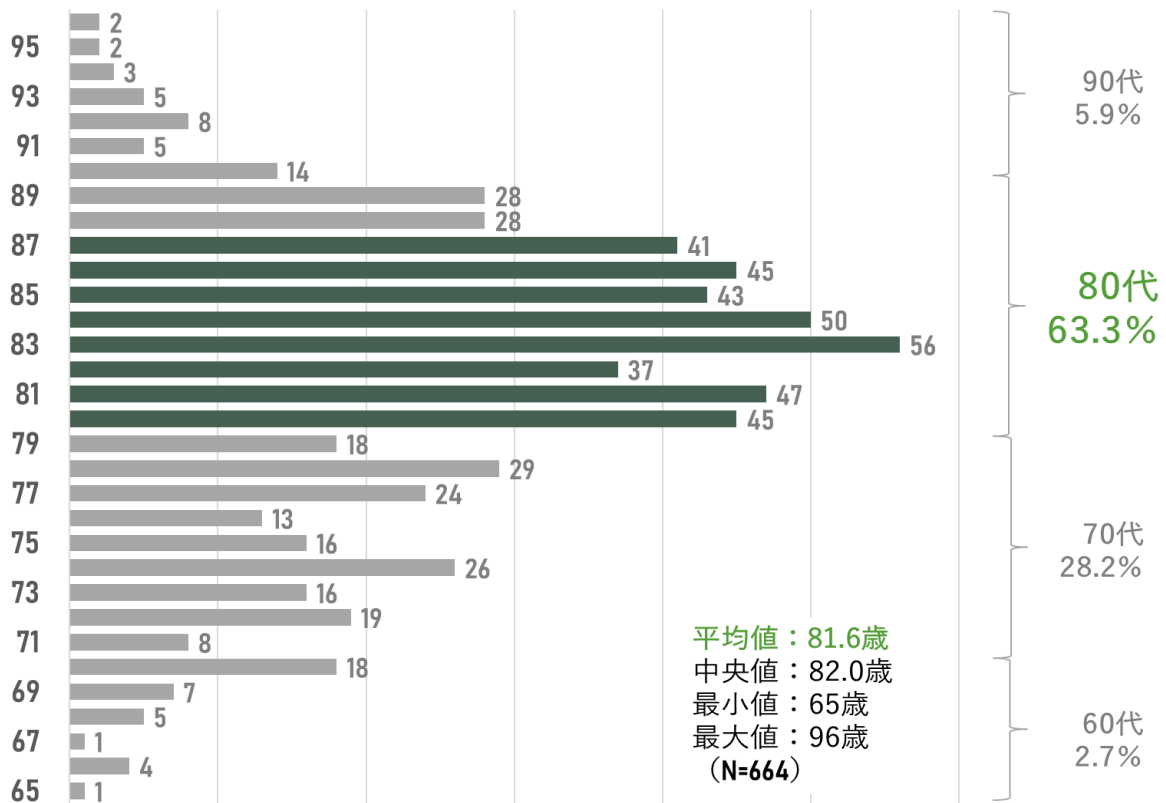
(資料 市民生活・統計課資料を交通住宅まちづくり課が編集)

1.2.2 運転免許自主返納支援事業 認定者数の推移



(資料 市民生活・統計課資料を交通住宅まちづくり課が編集)

1.2.3 運転免許自主返納支援事業 申請時の年齢分布

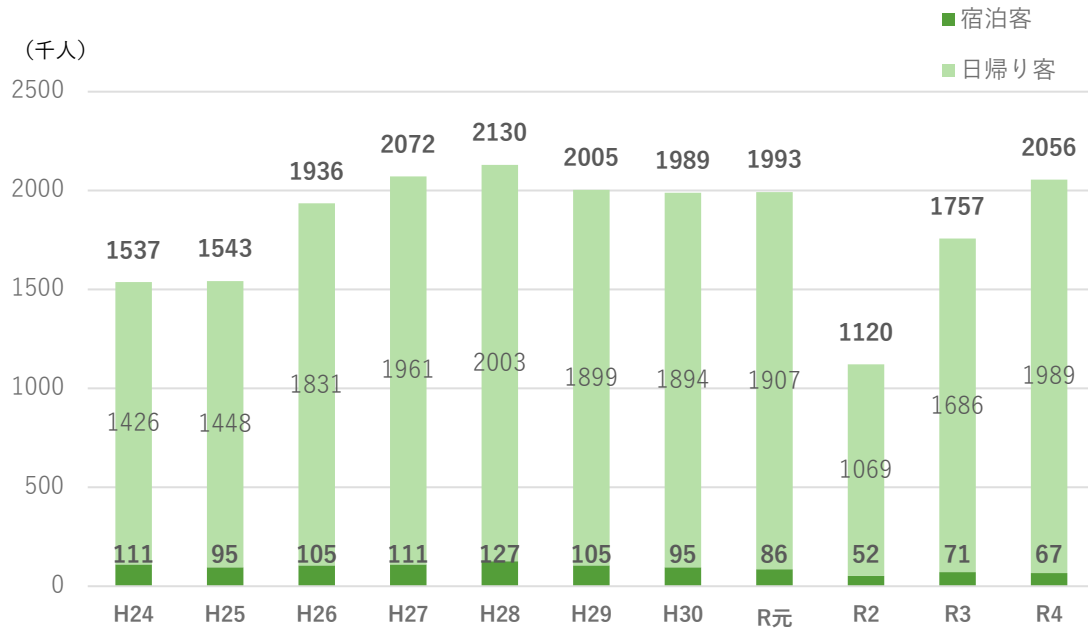


期間：平成24年度～令和3年度

(資料 市民生活・統計課資料を交通住宅まちづくり課が編集)

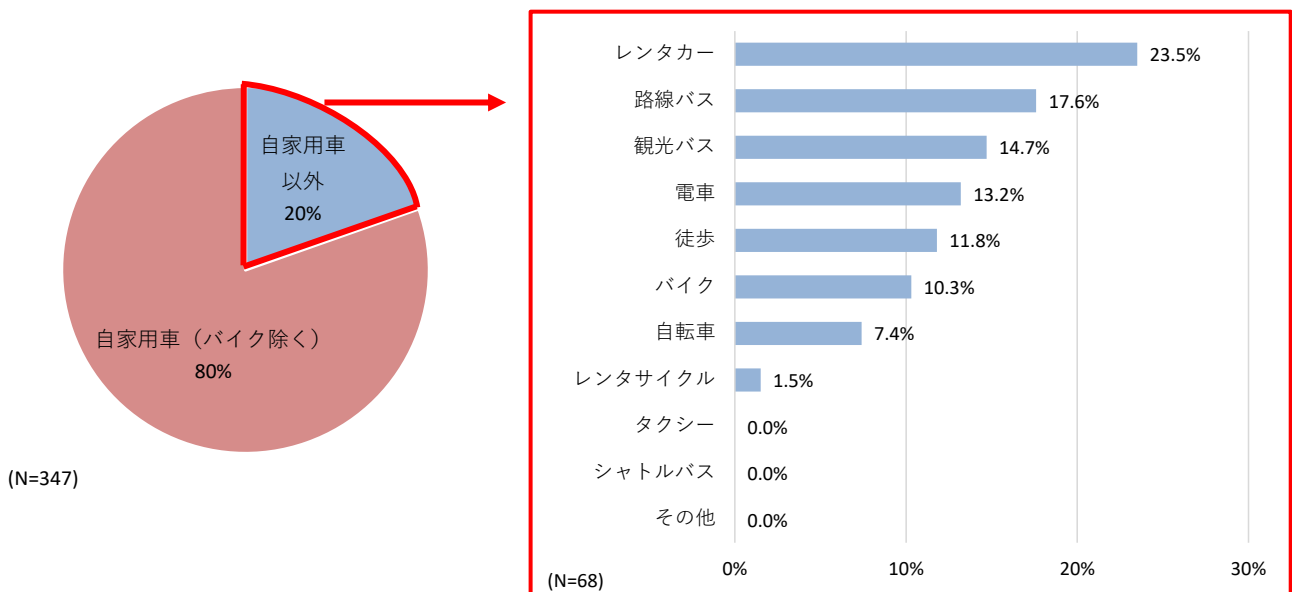
1.3 観光客

1.3.1 観光入込客数の推移



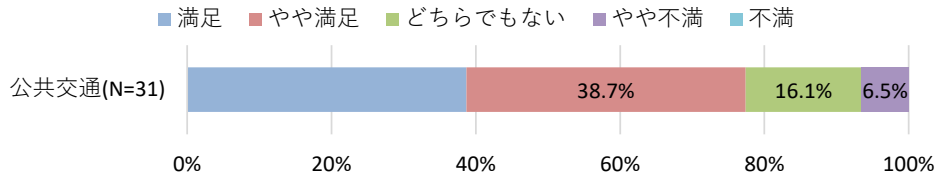
(資料 観光交流課資料を交通住宅まちづくり課が編集)

1.3.2 観光客の来訪手段



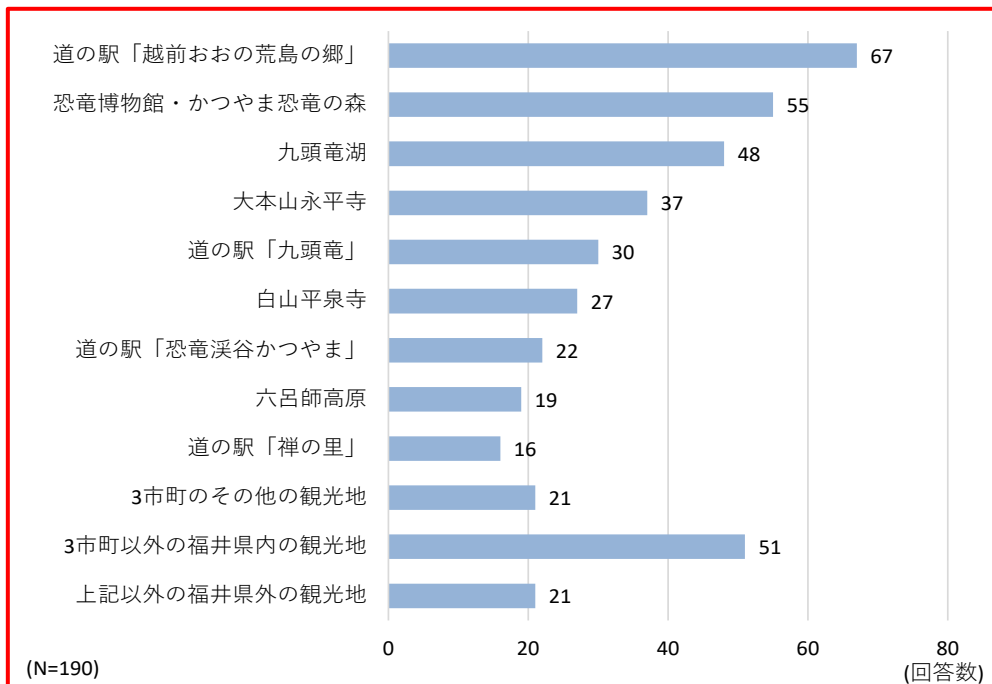
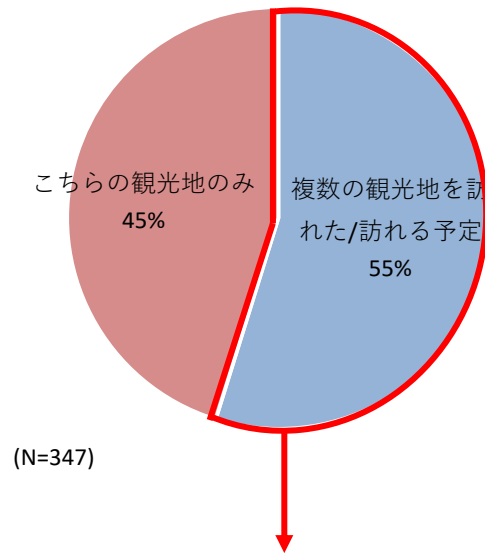
(資料 大野・勝山・永平寺観光動態調査事業に関する調査報告書抜粋)

1.3.3 観光客の公共交通に対する満足度



(資料 大野・勝山・永平寺観光動態調査事業に関する調査報告書抜粋)

1.3.4 周遊観光

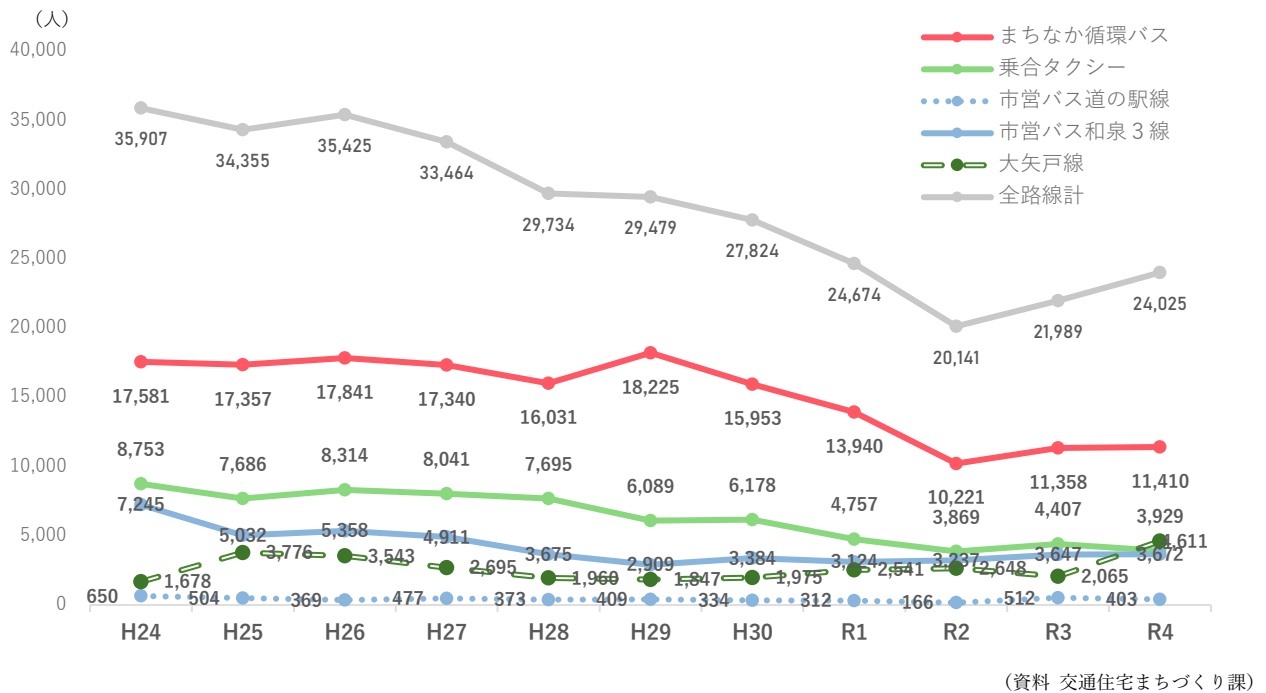


(資料 大野・勝山・永平寺観光動態調査事業に関する調査報告書抜粋)

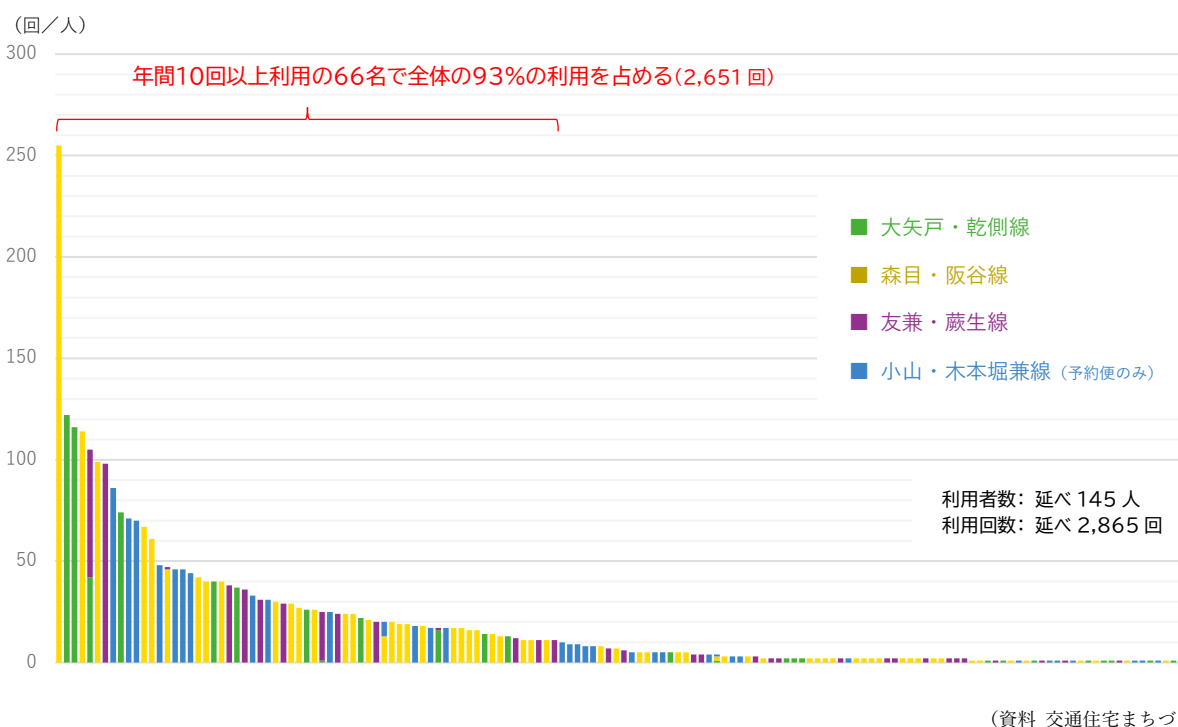
2 公共交通の現状

2.1 公共交通の利用状況

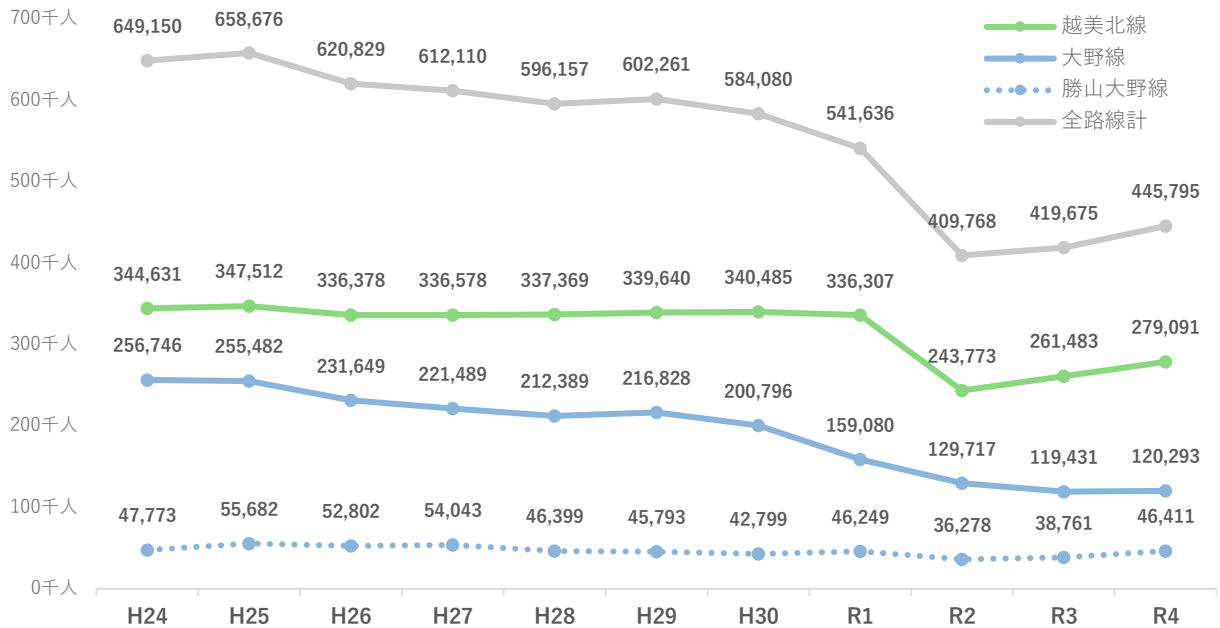
2.1.1 市内公共交通の利用者数



2.1.2 乗合タクシー利用者一人当たりの利用回数 (令和4年度)

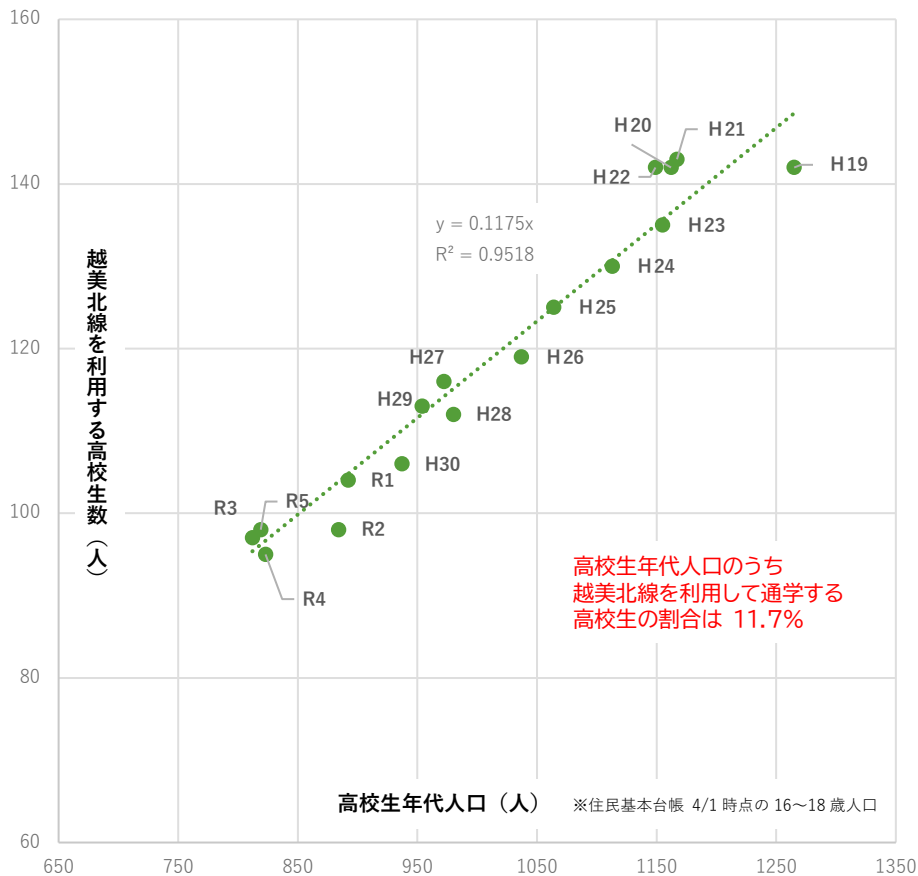


2.1.3 広域路線バス・JR 越美北線利用者数



(資料 交通住宅まちづくり課)

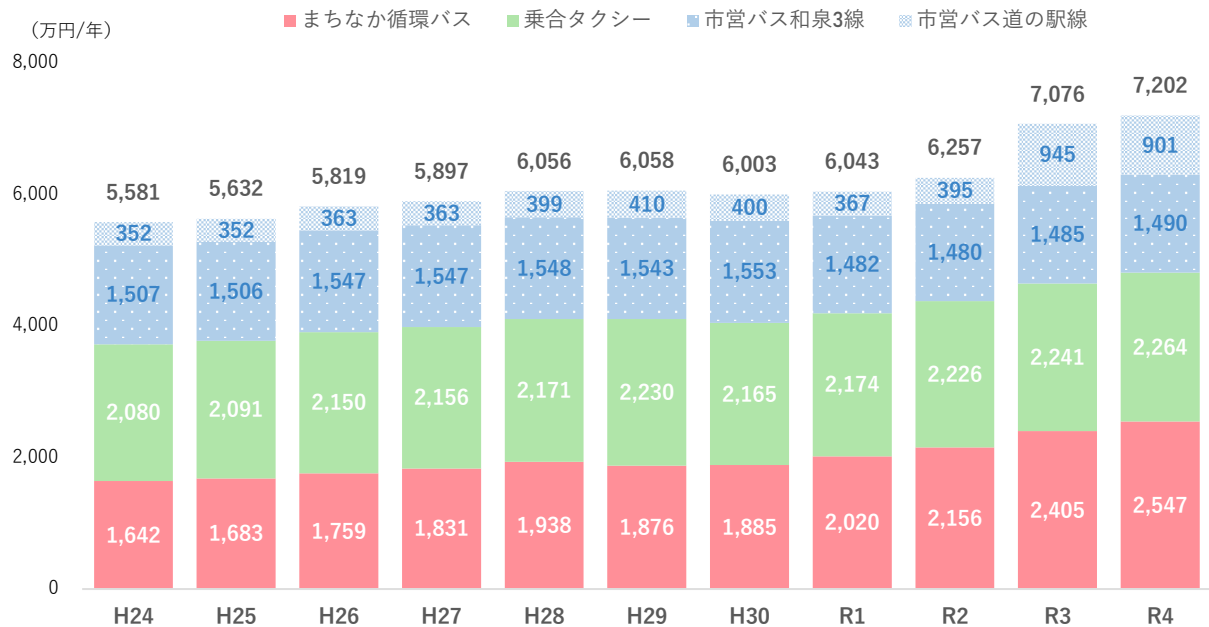
2.1.4 高校生年代人口と越美北線を利用して通学する高校生数 (平成 19 年～令和 5 年)



(資料 交通住宅まちづくり課)

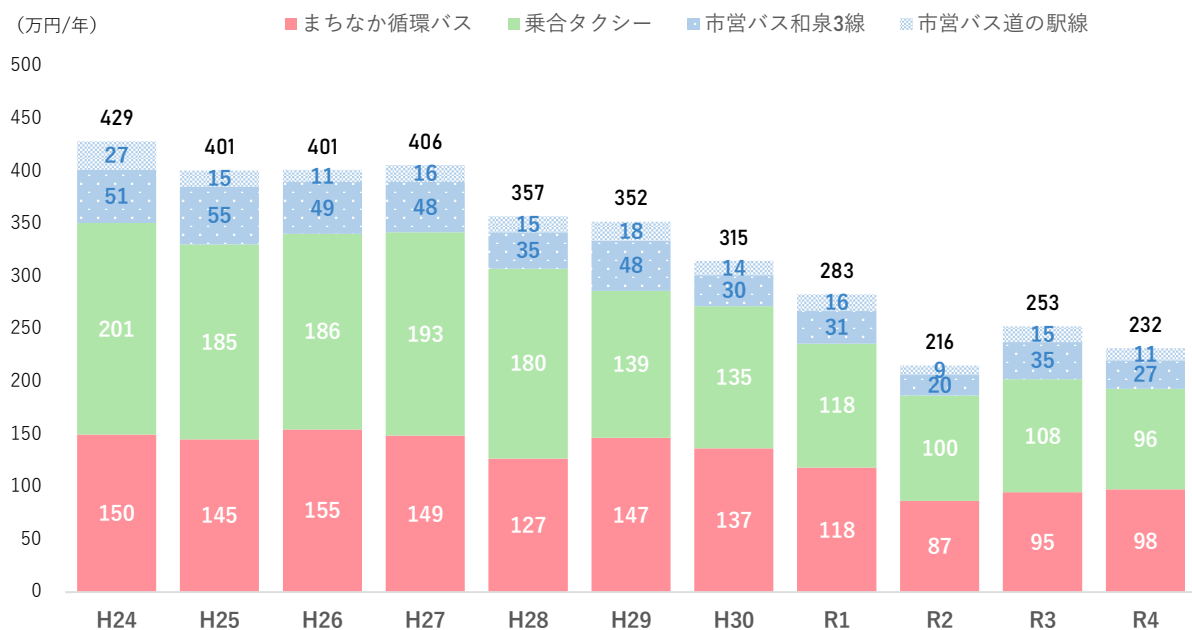
2.2 公共交通の運行経費

2.2.1 市内公共交通の運行経費



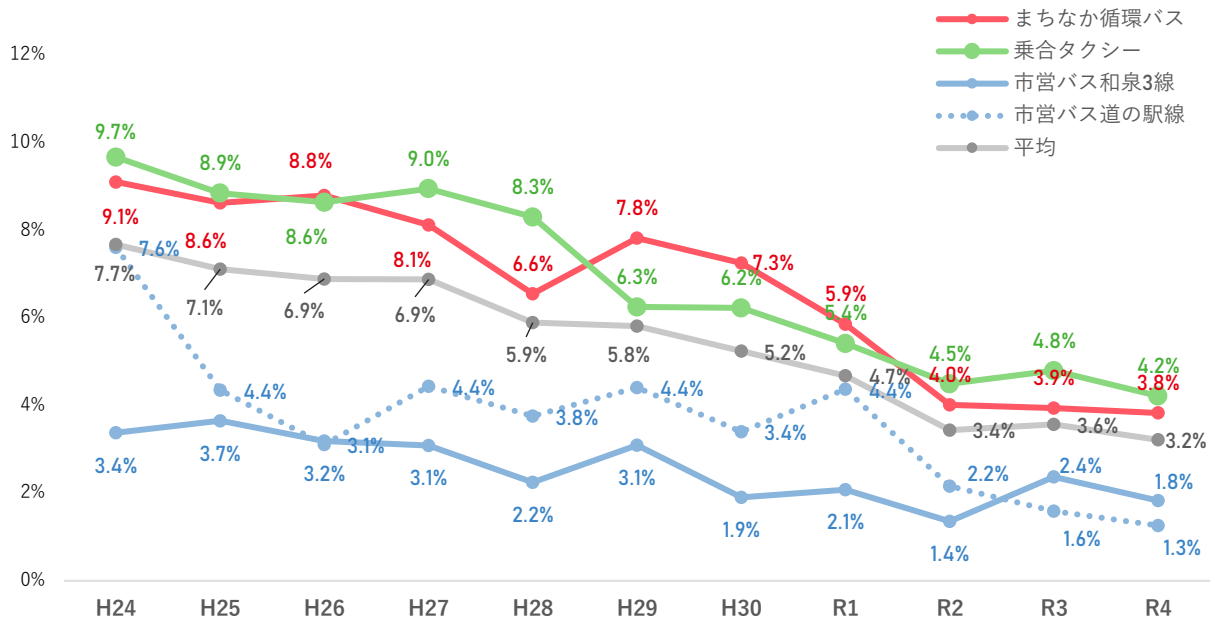
(資料 交通住宅まちづくり課)

2.2.2 市内公共交通の運賃収入



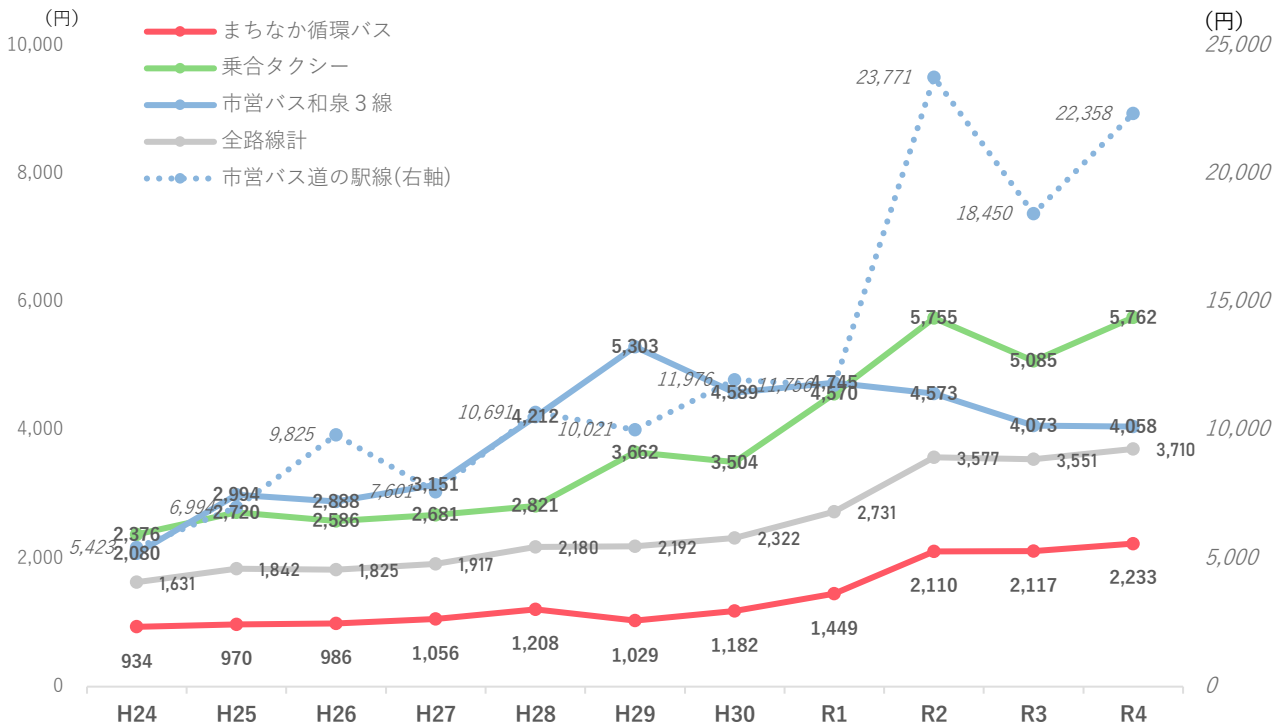
(資料 交通住宅まちづくり課)

2.2.3 市内公共交通の収支率



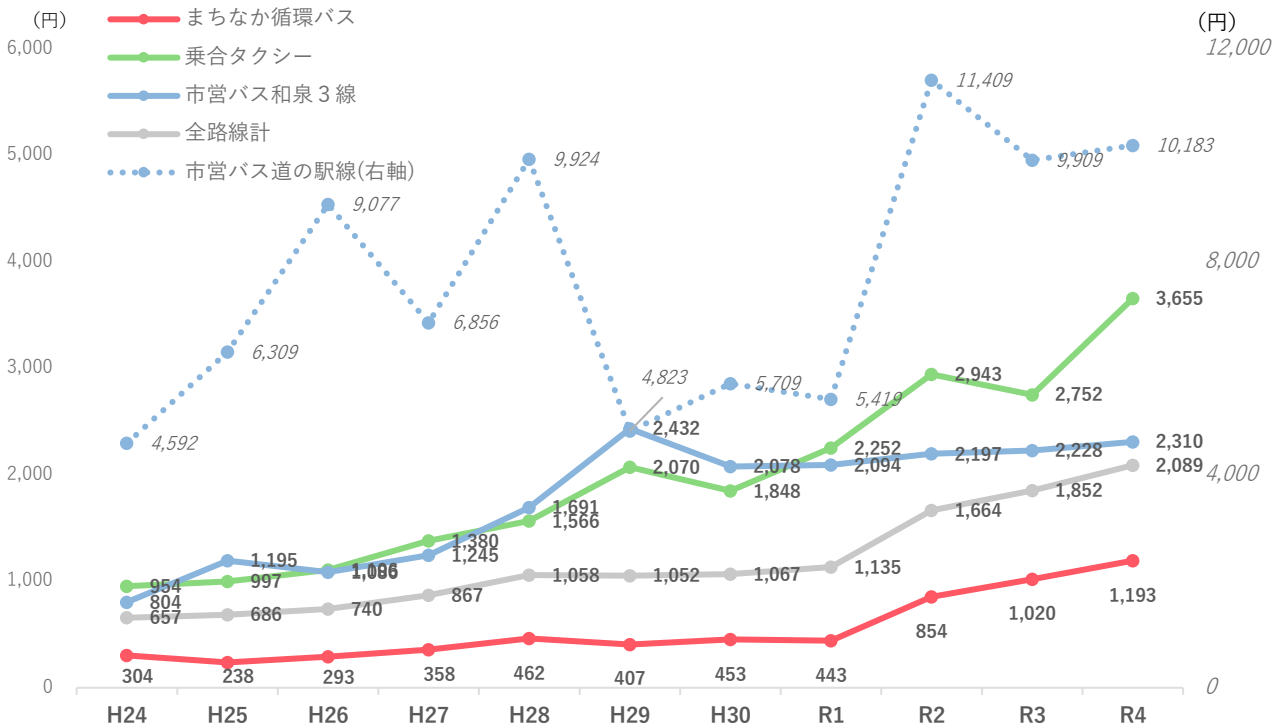
(資料 交通住宅まちづくり課)

2.2.4 市内公共交通利用者一人当たりの運行経費



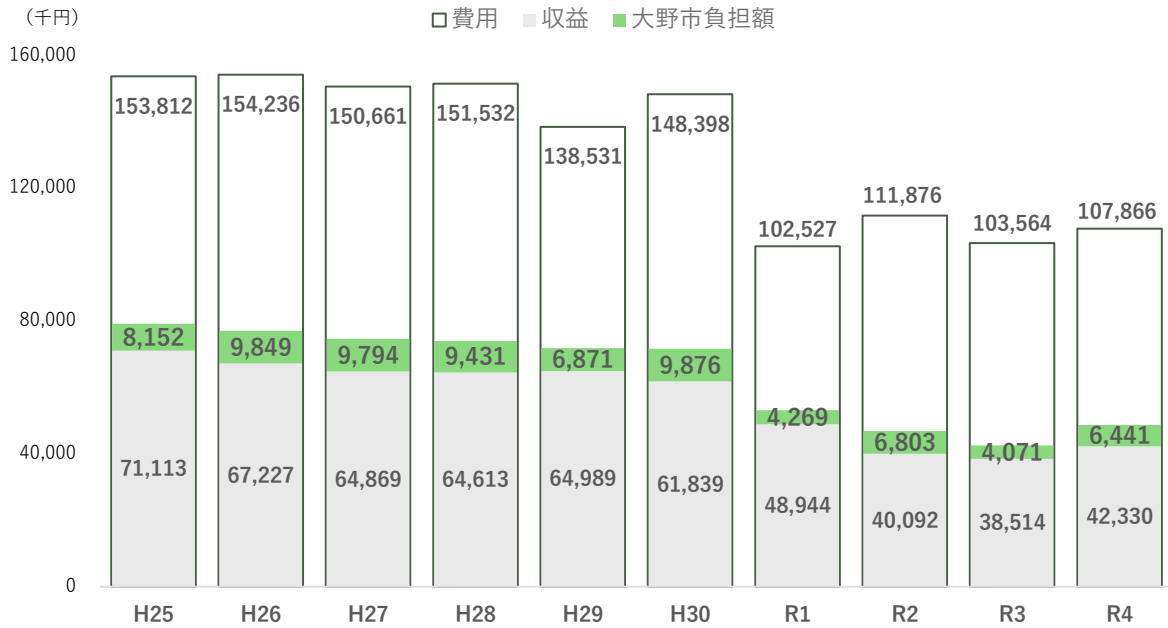
(資料 交通住宅まちづくり課)

2.2.5 市内公共交通利用者一人当たりの市費負担額



(資料 交通住宅まちづくり課)

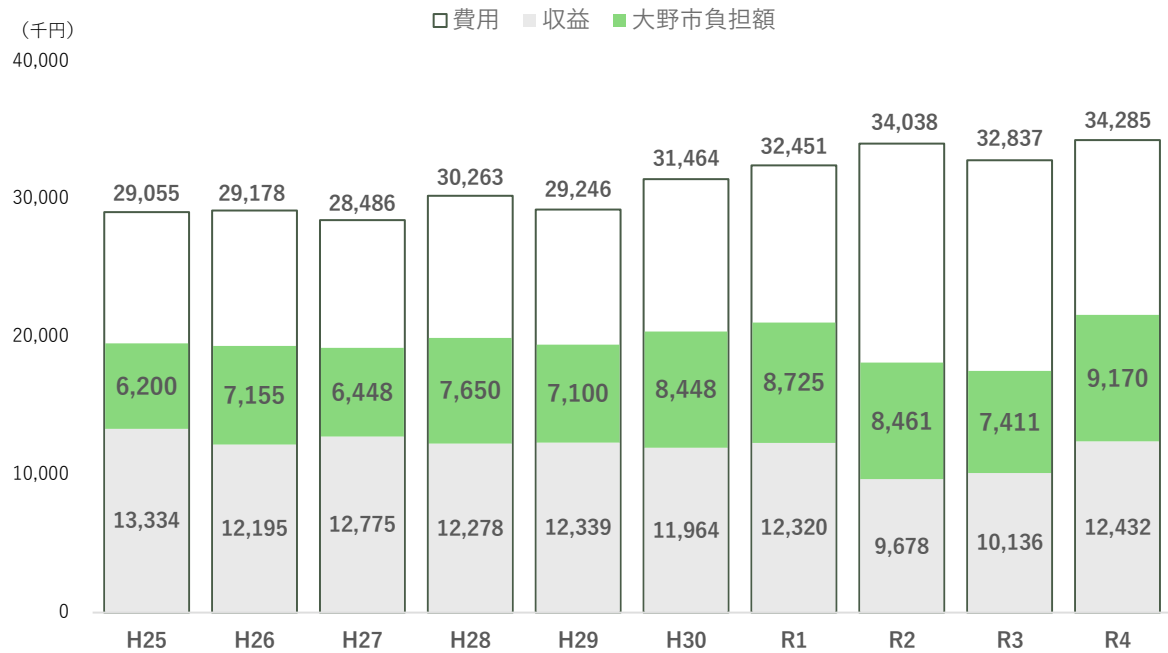
2.2.6 広域路線バス 京福バス大野線に係る市費負担額



注記 | 「収益」には、国・県・他市の補助額、負担額を含む。

(資料 交通住宅まちづくり課)

2.2.7 広域路線バス 京福バス勝山大野線に係る市費負担額



注記 | 「収益」には、国・県・他市の補助額、負担額を含む。

(資料 交通住宅まちづくり課)

3 市民意向の把握

3.1 公共交通に関する市民アンケート調査

3.1.1 調査概要

(1) 調査の目的

- ✓ 本調査は、市民の日常生活の移動手段や公共交通に関する意見等を把握し、より良い公共交通を実現するための指針となる大野市地域公共交通計画の策定に向けた基礎資料とするために実施。

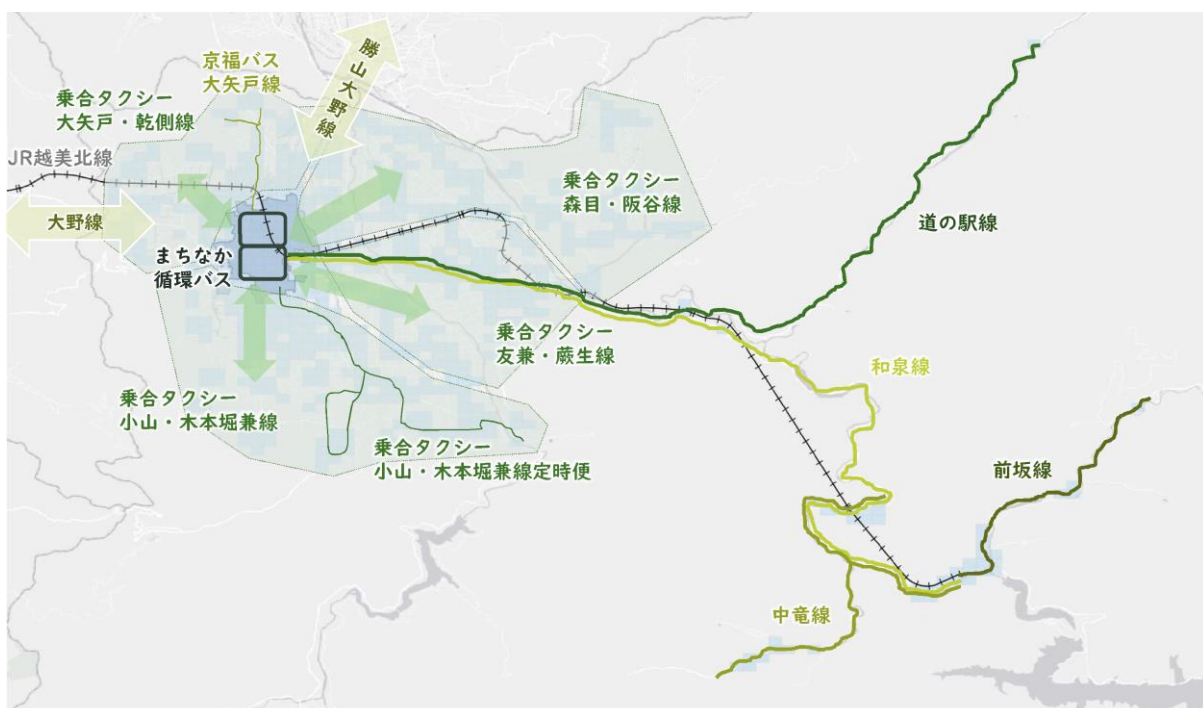
(2) 調査の概要

- ✓ 調査対象 大野市在住の2,000人
- ✓ 抽出方法 住民基本台帳による無作為抽出
- ✓ 調査方法 郵送による配布、回収
- ✓ 調査期間 令和5年1月19日(木)～2月5日(日)

(3) 配布回収結果

- ✓ 配布数 2,000通、回収数 紙・746票、WEB・82票(回収率41.4%)

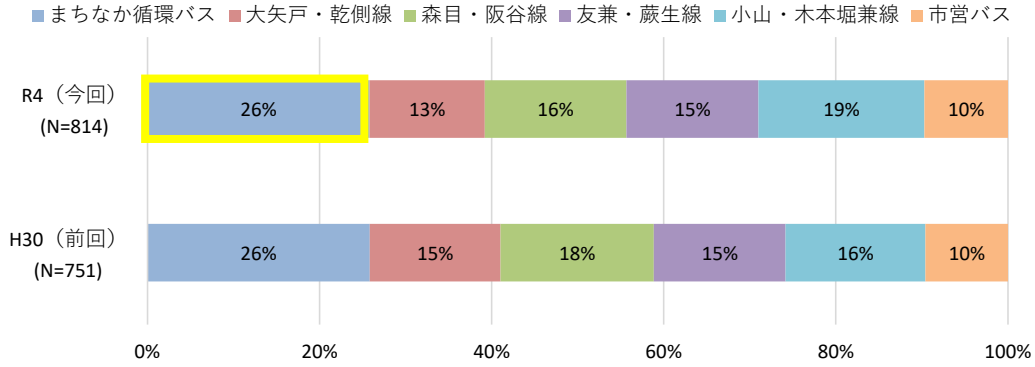
【公共交通運行路線】



3.1.2 回答者の属性

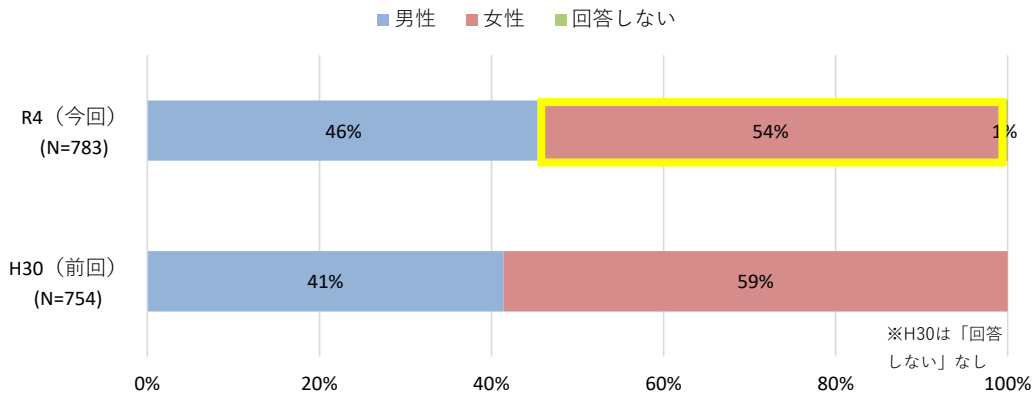
- ✓ 回答者の居住地は「まちなか循環バス」沿線、性別は「女性」、年齢は 60 歳以上の方が多くなっている。

【お住まい】

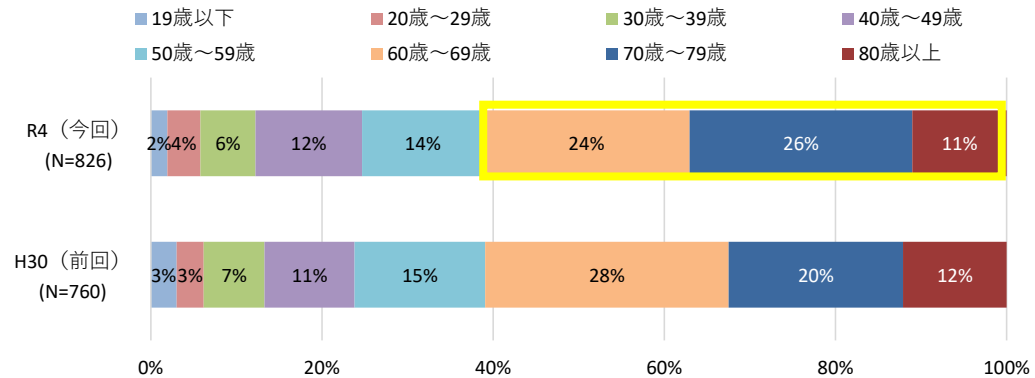


説明 まちなか循環バス 大野市まちなか、大矢戸・乾側線 大矢戸・乾側地区、森目・阪谷線 森目・阪谷地区、友兼・蕨生線 友兼・蕨生地区、小山木本堀兼線 小山・木本堀兼地区、市営バス 五箇・和泉地区 を意味しています。

【性別】



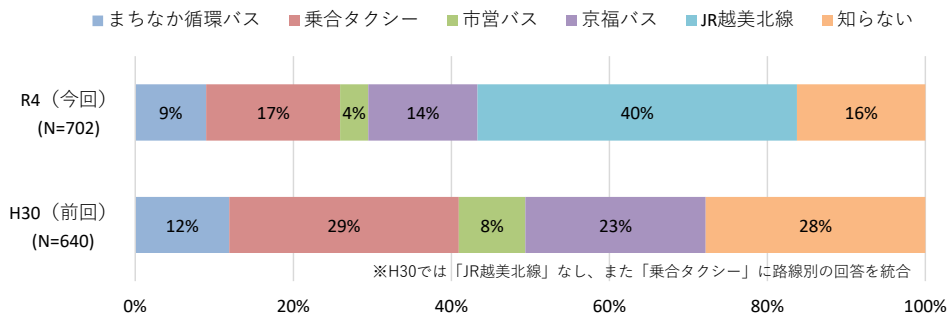
【年齢】



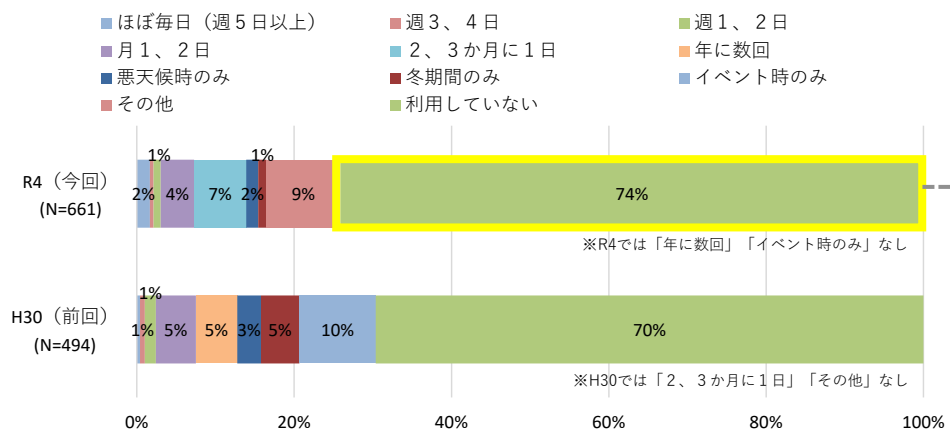
3.1.3 主に利用する公共交通とは？

- ✓ 主に利用する公共交通機関は「JR 越美北線」が 40%で最も多くなっており、福井市方面への移動に公共交通を使っていることが多いと想定される。
- ✓ 一方、利用頻度を見ると「利用していない」が 74%で最も多く、その理由として「利用する必要性がない(マイカー利用等)」が 91%で最も多くなっている。

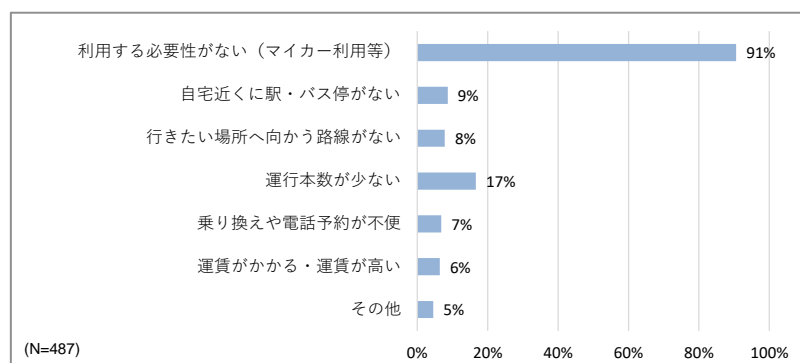
【主に利用する公共交通】



【主に利用する公共交通の利用頻度】



【公共交通を利用しない理由】

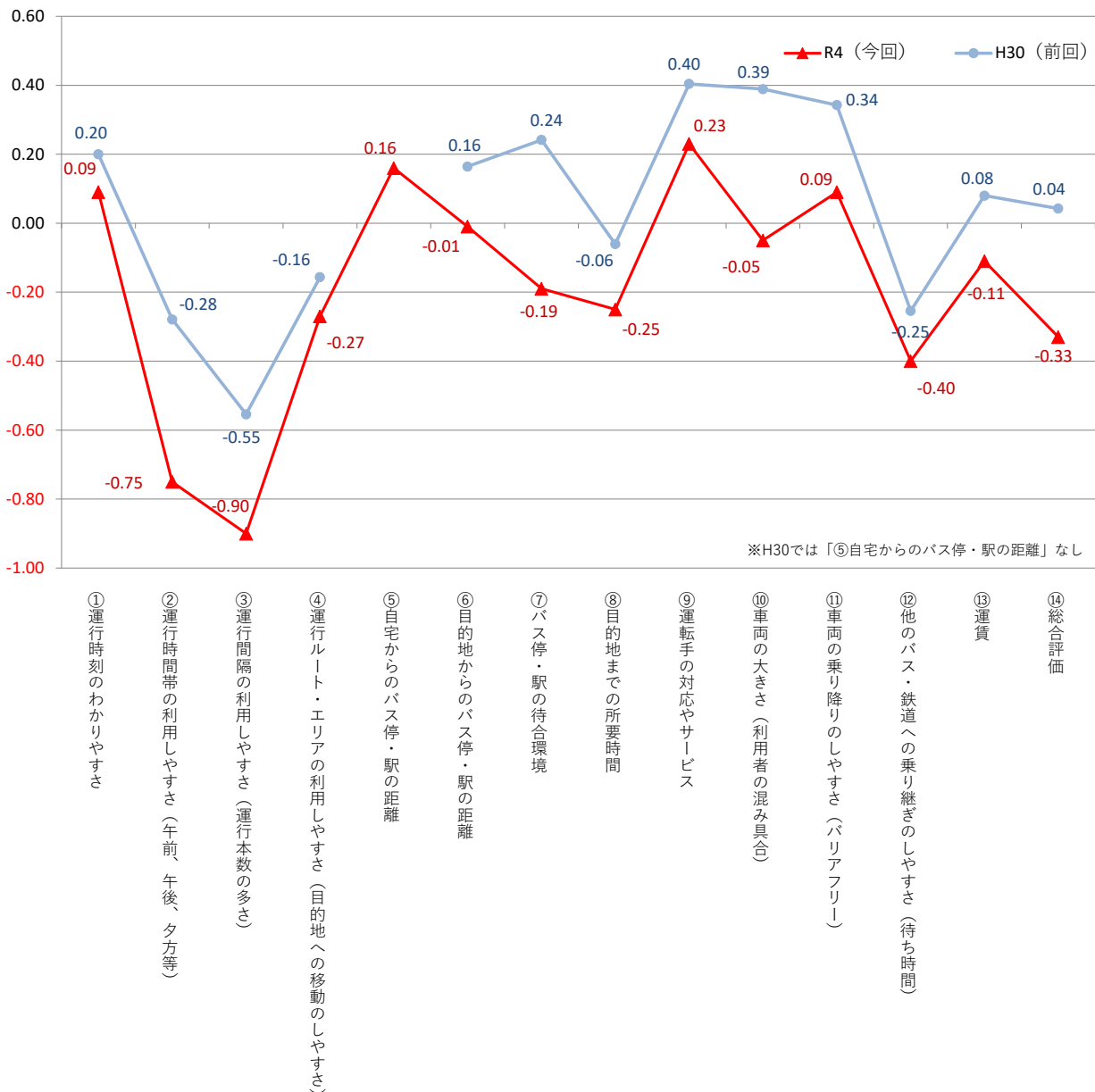


主に利用する公共交通の利用頻度で「利用していない」を選択した方のみを対象

3.1.4 公共交通の満足度

- ✓ 公共交通の満足度は全体的に低く、特に「運行時間帯」「運行便数」に対する満足度が低い。
- ✓ 前回調査と比べて全体的に公共交通の満足度が低くなっており、特に「③運行間隔の利用しやすさ(運行本数の多さ)」「②運行時間帯の利用しやすさ(午前、午後、夕方等)」の満足度が低くなっている。

【主に利用する公共交通の満足度】



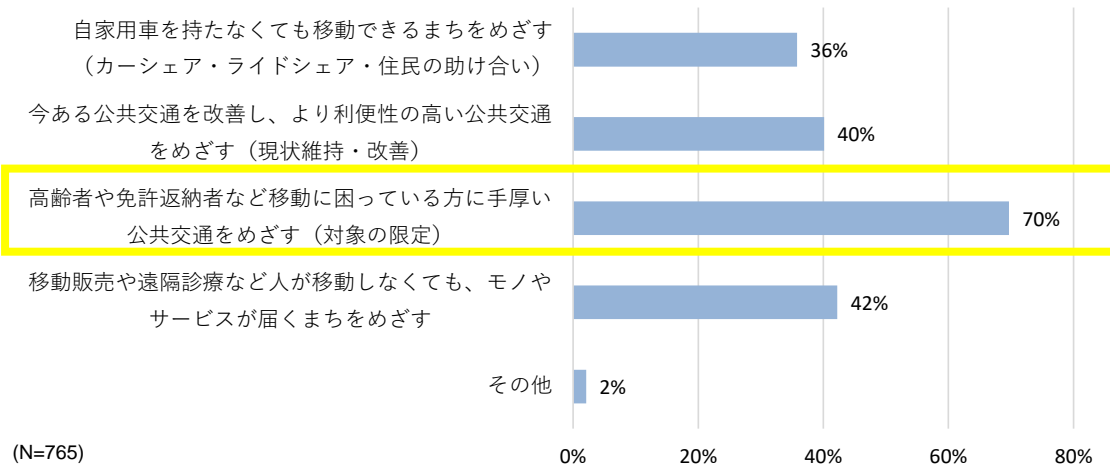
【評価点の算出式】

$$\{ \text{満足} \times (2 \text{点}) + \text{やや満足} \times (1 \text{点}) + \text{普通} \times (0 \text{点}) + \text{やや不満} (-1 \text{点}) + \text{不満} (-2 \text{点}) \} \div \text{各選択肢の回答者数}$$

3.1.5 今後めざすべき公共交通やまち

- ✓ 今後めざすべき方向性として「高齢者や免許返納者など移動に困っている方に手厚い公共交通をめざす(対象の限定)」が70%で最も多くなっている。

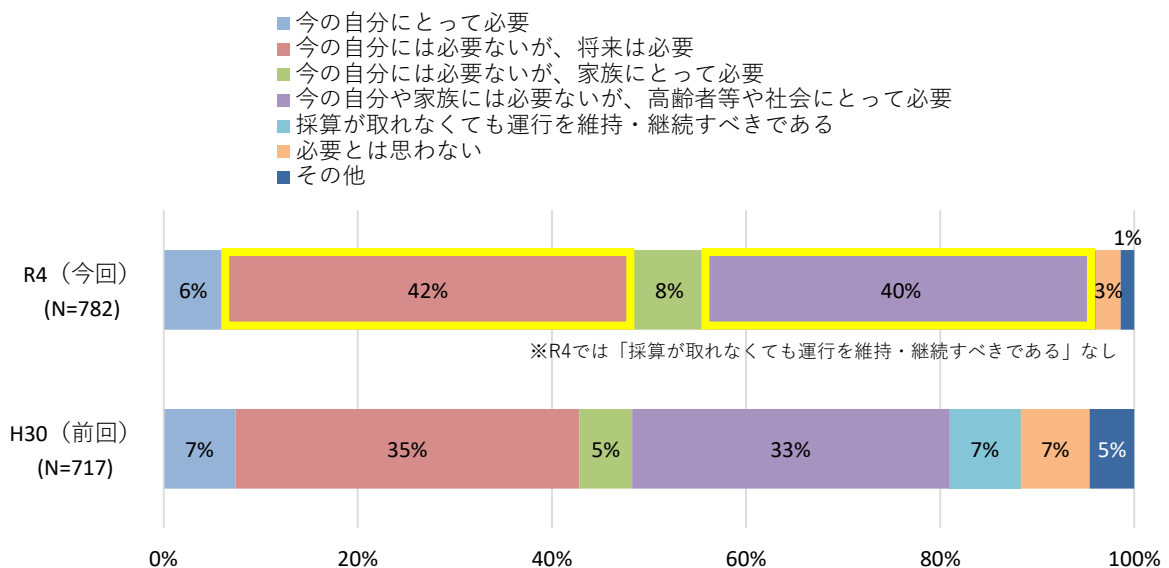
【市が今後めざすべき公共交通やまち】



3.1.6 公共交通の必要性

- ✓ 公共交通の必要性については「今の自分には必要ないが、将来は必要(42%)」や「今の自分や家族には必要ないが、高齢者等や社会にとって必要(40%)」が多くなっている。
- ✓ 「今の自分には必要がない、必要とは思わない」が、あわせて全体の93%を占めるものの、「必要とは思わない」が、前回の7%から3%へと減少している。

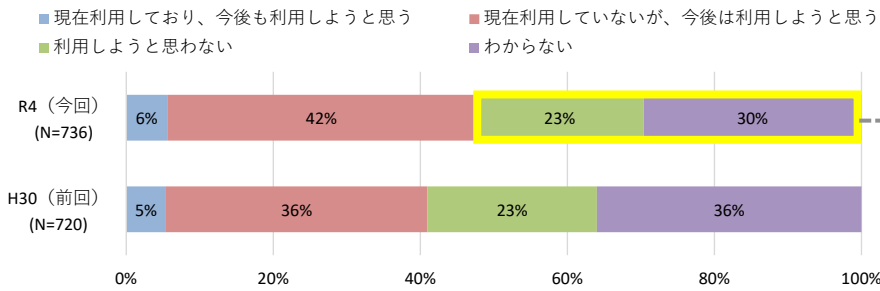
【市内公共交通機関の運行の必要性】



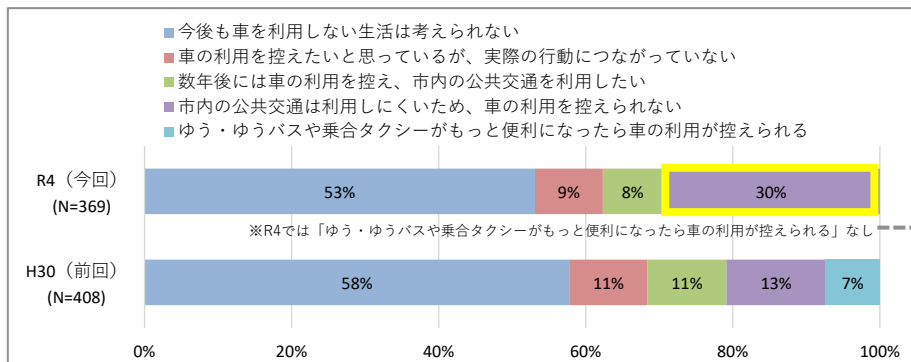
3.1.7 公共交通の利用意向

- ✓ 今後の利用意向は「現在利用していないが、今後は利用しようと思う」が 42%で最も多く、自家用車からの切り替えは「今後も車を利用しない生活は考えられない」が 53%で最も多くなっている。
- ✓ 公共交通を利用するための改善点としては「自宅や目的地近くへの停留所の設置(停留所の増)(37%)」や「利用しやすい時間帯の公共交通の運行(32%)」、「行きたい場所へ直接向かう公共交通の運行(31%)」が多くなっている。

【今後の公共交通の利用意向】

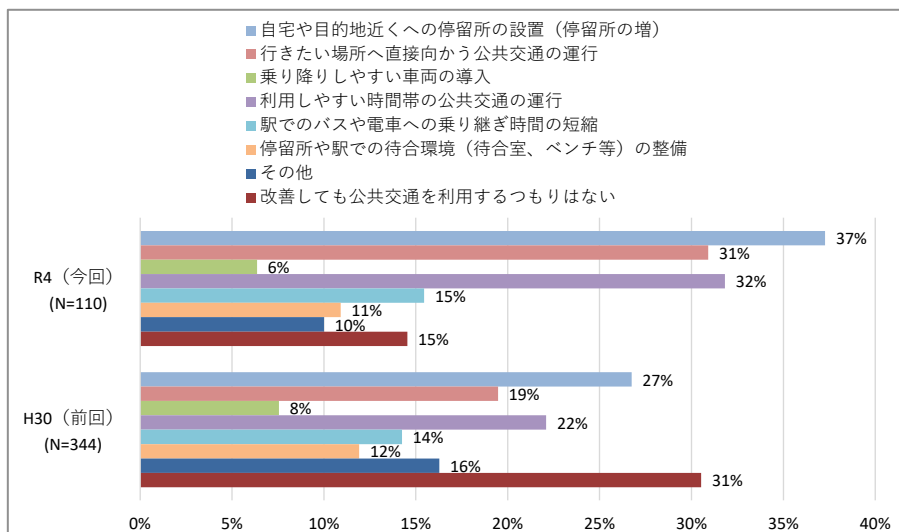


【自家用車から公共交通への切り替え】



※今後の公共交通の利用意向で「利用しようと思わない」「わからない」を選択した方のみ対象

【今後、公共交通を利用するための改善点】



※自家用車から公共交通への切り替えで「市内の公共交通は利用しにくいいため、車の利用を控えられない」を選択した方のみ対象

3.2 介護予防・日常生活圏二一ズ調査（健康長寿課実施の抜粋）

3.2.1 調査概要

（1）調査の目的

- ✓ 大野市高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画策定にあたって、高齢者の生活状況や支援ニーズ、地域課題等を把握する。

（2）調査の概要

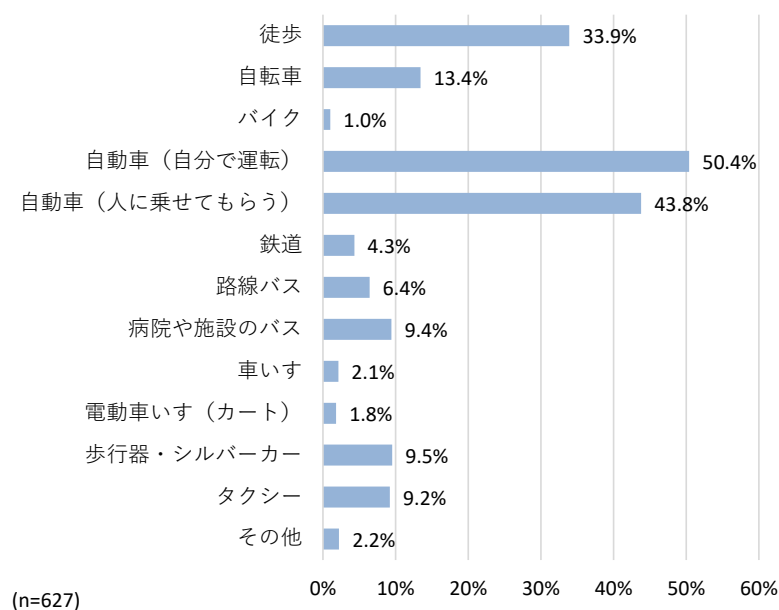
- ✓ 対象者 ①65歳以上の要介護認定を受けていない方（無作為抽出500人）及び②要支援認定者で市内にある事業所で居宅サービス及び地域密着型サービスを利用している方（300人）
- ✓ 調査方法 郵送による配布・回収
- ✓ 調査期間 令和4年（2022年）11月～12月

（3）配布回収結果

- ✓ 配布数・800通、有効回収数・672票（有効回収率 84.0%）

3.2.2 調査結果の概要

【外出する際の移動手段（全体）】



- ✓ 「自動車(自分で運転)」が 50.4%で最も多く、次いで「自動車(人に乗せてもらう)」が 43.8%、「徒歩」が 33.9%となっている。

【移動に関する自由意見】

中学校区	年齢	問9 高齢者福祉に関する意見
陽明中学校区	65-69 歳	移動サービスの充実(介護タクシーなどへの助成)。介護人材の確保への対策(ヘルパーの高齢化、減少対策や介護福祉士への助成等)。要支援者への対策(市町村事業への移管反対)、介護予防は今後ますます重要。被保険者を 20 歳までにして、助成を拡大することにより介護充実を。
陽明中学校区	70-74 歳	返納などをして車に乗れなくなった時のサポート、マイクロバスなどの便利が本当にならないように思います。一応形はあるようですが、買い物や行きたい所へ(行けない)、近くに乗り場(が無く)不便など困っていることをお聞きます。また町中に体を動かす所がありません。インストラクターが常駐してアドバイスしていただけるスポーツセンターがほしいと思います。年配の方も若い方も一緒にできる所があるとよいと思います。他の市を見学してほしいと思います。
陽明中学校区	75-79 歳	交通の便→タクシーの営業時間。
陽明中学校区	75-79 歳	年金生活です。物価高、医療費負担。免許返納した後の移動手段に心配有。大野市内のタクシーの台数が少ないと聞いている。高齢者にやさしい市政であってほしい。
陽明中学校区	80-84 歳	車の免許症も持っておりませんし、駅でバスを降りてもタクシーがないのがとても不便です。電話してもなかなか来ていただけません。少し前まではタクシーが待っていてくれましたのに、最近は全くいません。市役所の入り口に車いすの外にシルバーカーも用意しておいていただけるとありがたいです。
陽明中学校区	80-84 歳	越美北線が駅に着く時間は、タクシーがあるといい。タクシーの時間が早く終わって不便。
陽明中学校区	90-94 歳	外出が不便。乗合タクシーとか。
開成中学校区	75-79 歳	年金を減らしてほしくないです。印刷物はなるべく大文字にしてほしい。
開成中学校区	80-84 歳	交通の便が悪い。(市街地では)2社しかタクシーが動いていない。

中学校区	年齢	問9 高齢者福祉に関する意見
上庄中学校区	70-74 歳	車の運転ができなくなった時に、街に行く手段が心配です。
上庄中学校区	70-74 歳	以前に比べて、最近は高齢者福祉も関心が高まってきており、少しずつですが高齢者への配慮もよくなっていると思います。今後、私が心配なのは自動車免許を返納後の交通の手段です。乗合タクシー等もありますが、突然の利用時も利用できる交通の便が必要です。 自宅が空き家になった場合、壊すことを考えていますが、他の手段があれば相談できる窓口があるとありがたいです。
上庄中学校区	75-79 歳	家が町からはなれていますが、買い物できる車が来てくれるとありがたいです。車乗れなくなった時に利用したいと思います。
上庄中学校区	75-79 歳	運転できなくなった時、もっと気軽に利用できる乗り物があるとよい。移動販売車が各村々に出向いて下さればありがたい。
上庄中学校区	80-84 歳	大野はタクシー会社の機能が十分でないため村部においては大変都合が悪い。
上庄中学校区	80-84 歳	半分公費で半分は自己負担があるとよい(サービスの車)。
尚徳中学校区	65-69 歳	車に乗れなくなった時に、病院、買い物等、どうしたらいいのか心配です。
尚徳中学校区	70-74 歳	公共交通機関が少なく、高齢者の移動手段に不安がある。現在もルートバス等走ってはいるが、時間的に不便な面もある。 定額でタクシー等利用できる制度があるといいと思う。又は近隣の住民が協力して自家用車での送迎ができるシステムがいいのではないかと。運営に行政の支援は必要ではある。

3.3 在宅介護実態調査（健康長寿課実施の抜粋）

3.3.1 調査概要

（1）調査の目的

- ✓ 高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画策定にあたって、高齢者等の適切な在宅生活の継続、家族等介護者の就労継続に向けた介護サービスのあり方を検討する基礎資料を得る。

（2）調査の概要

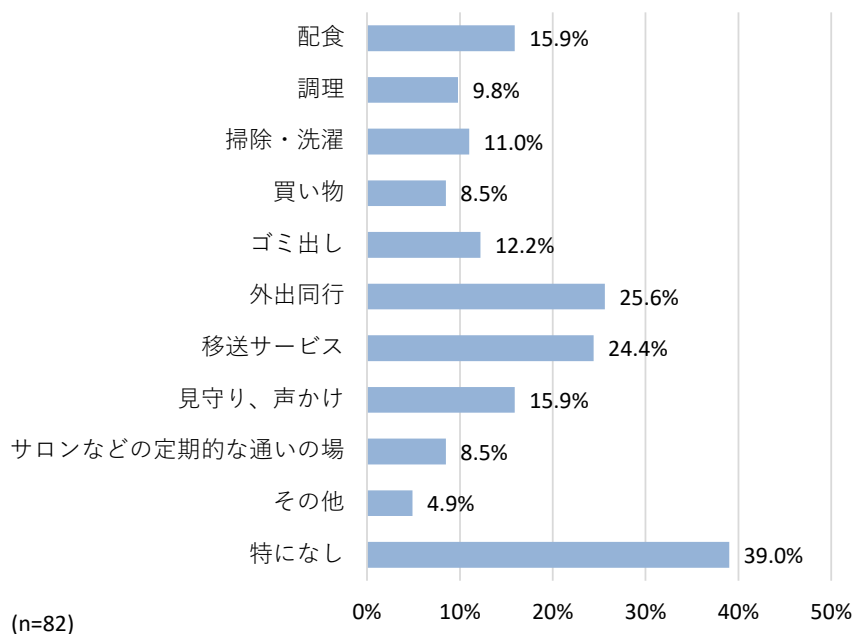
- ✓ 対象者 令和4年10月1日～12月28日の期間中に要介護認定調査を受ける者で更新申請・区分変更申請をする者（入院、施設入所者を除く）
- ✓ 調査方法 認定調査員に関する聞き取り調査
- ✓ 調査期間 令和4年(2022年)10月～12月

（3）配布回収結果

- ✓ 対象者 105人、有効回収数 82票(有効回収率 78.1%)

3.3.2 調査結果の概要

【在宅生活の継続のために充実が必要な支援・サービス】

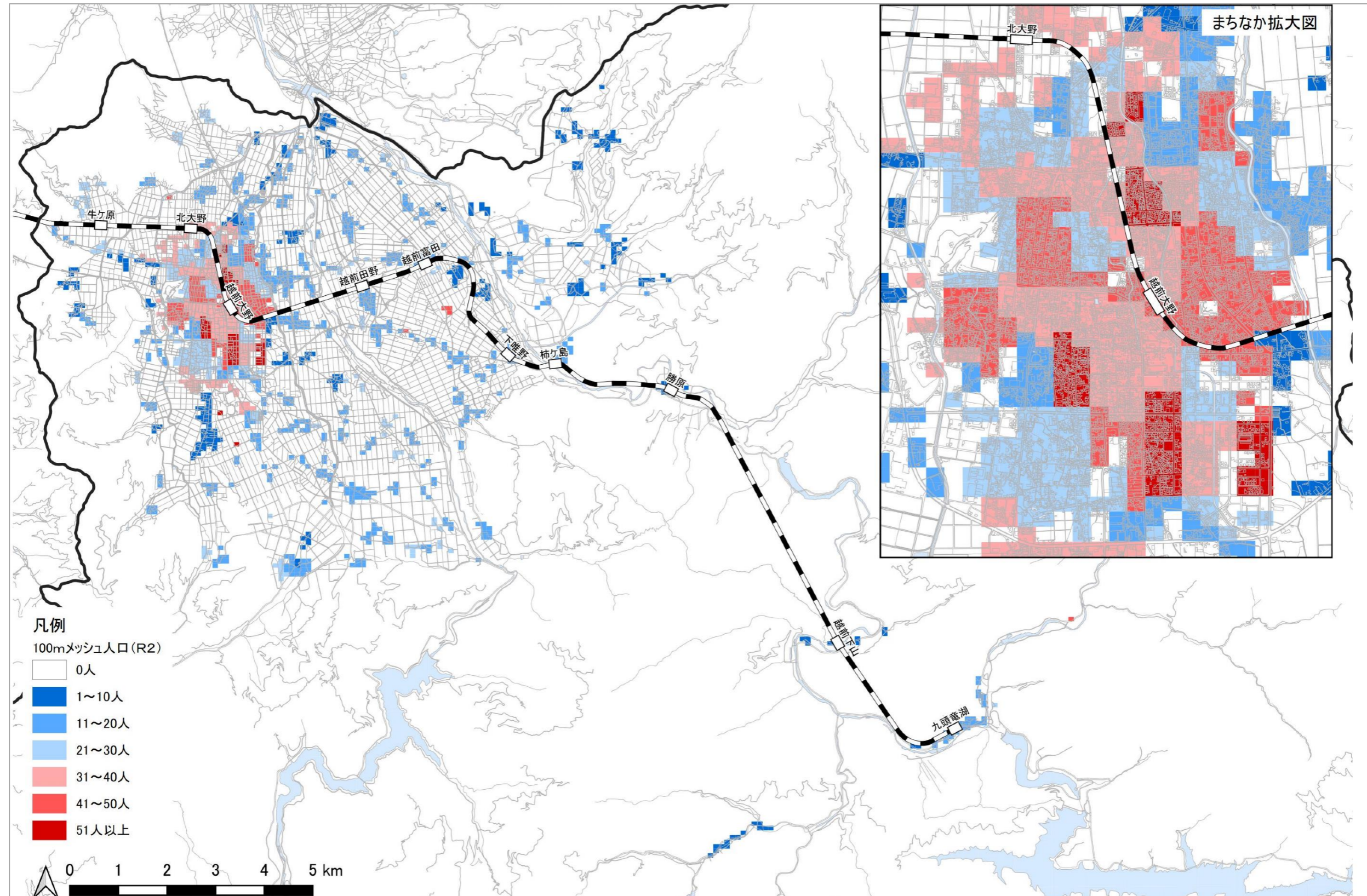


- ✓ 「外出同行」が25.6%で最も多く、次いで「移送サービス」が24.4%、「配食」が15.9%となっている。

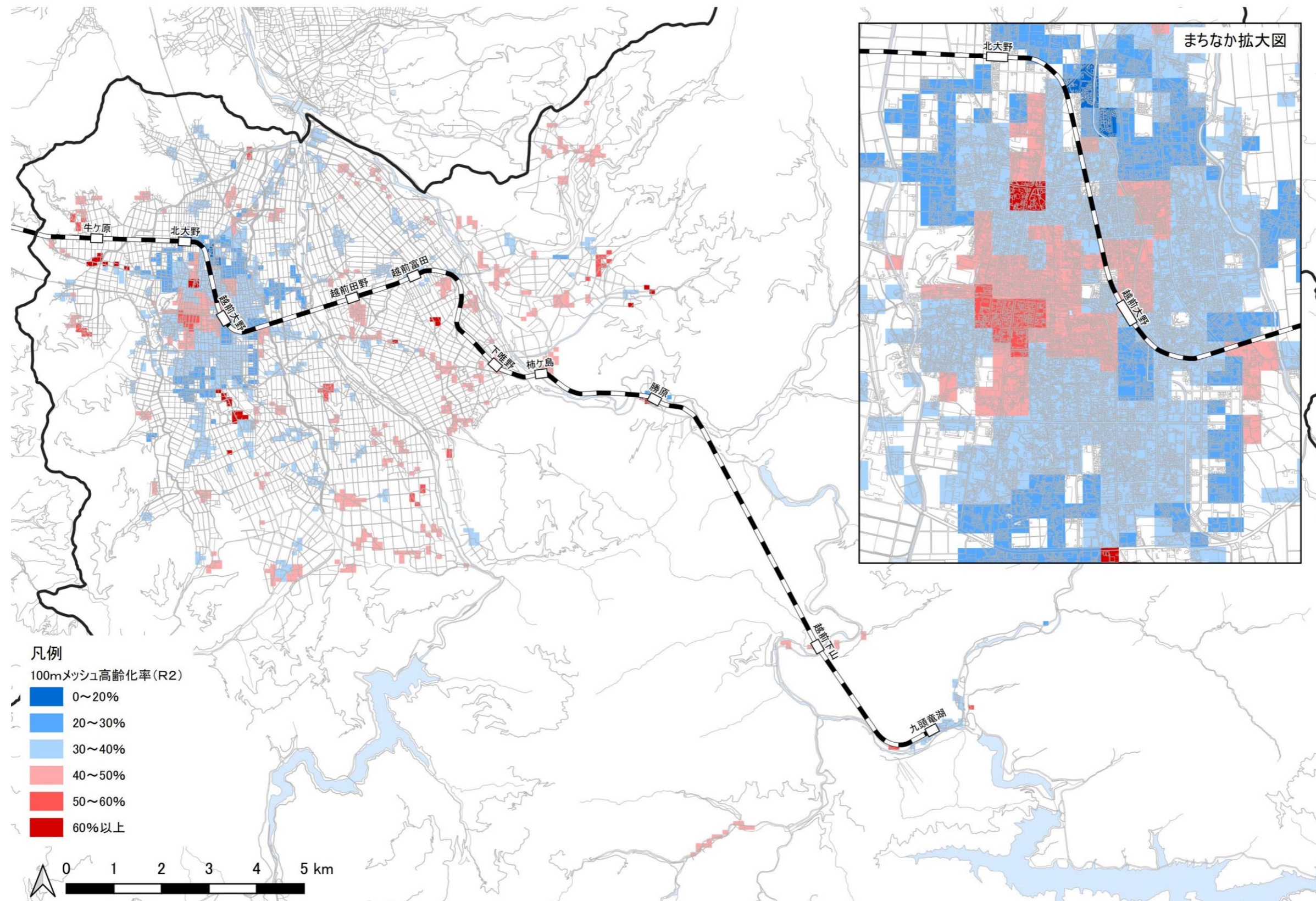
4 人口・施設等の分布

4.1 人口分布

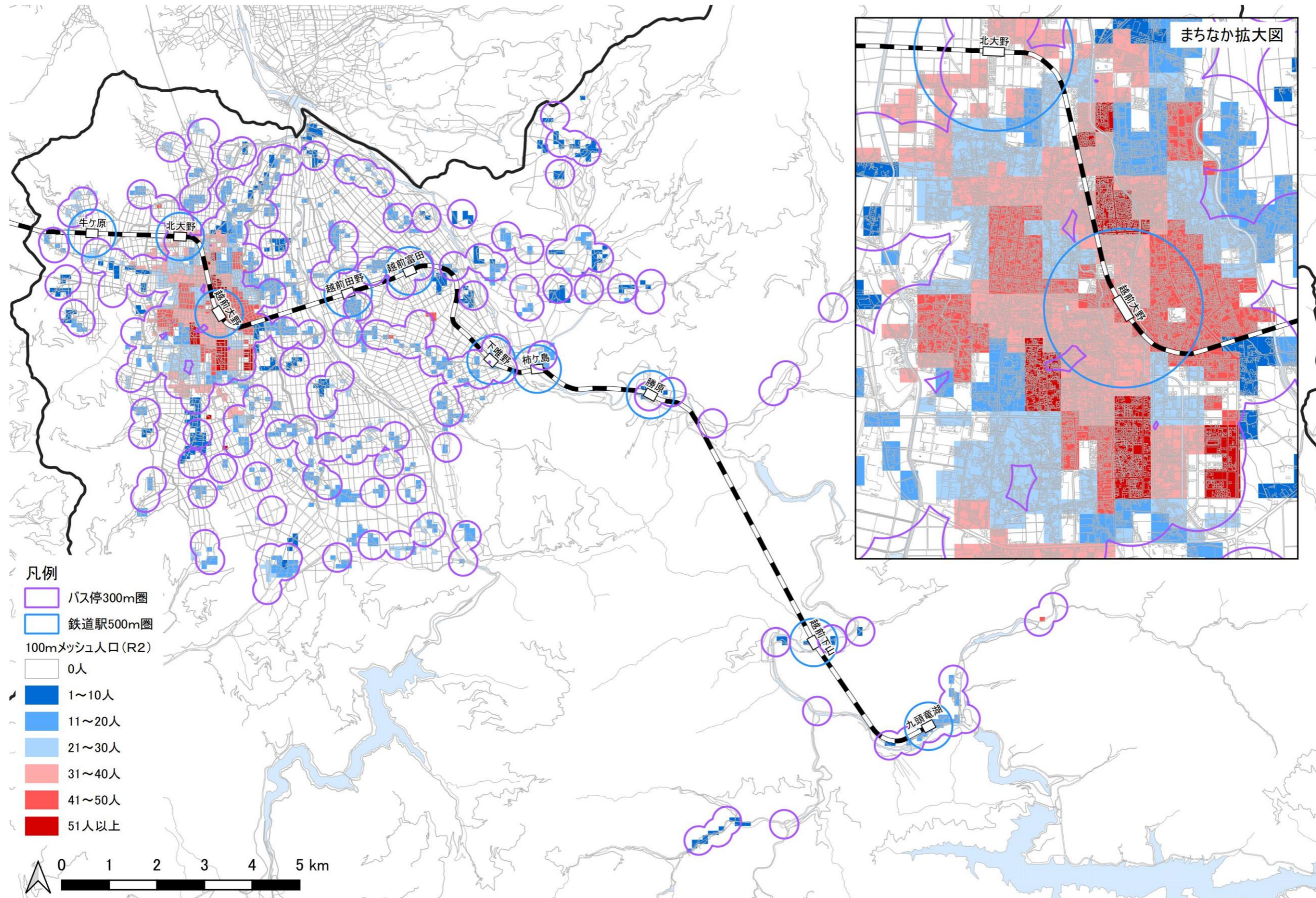
4.1.1 人口分布



4.1.2 高齢者の分布

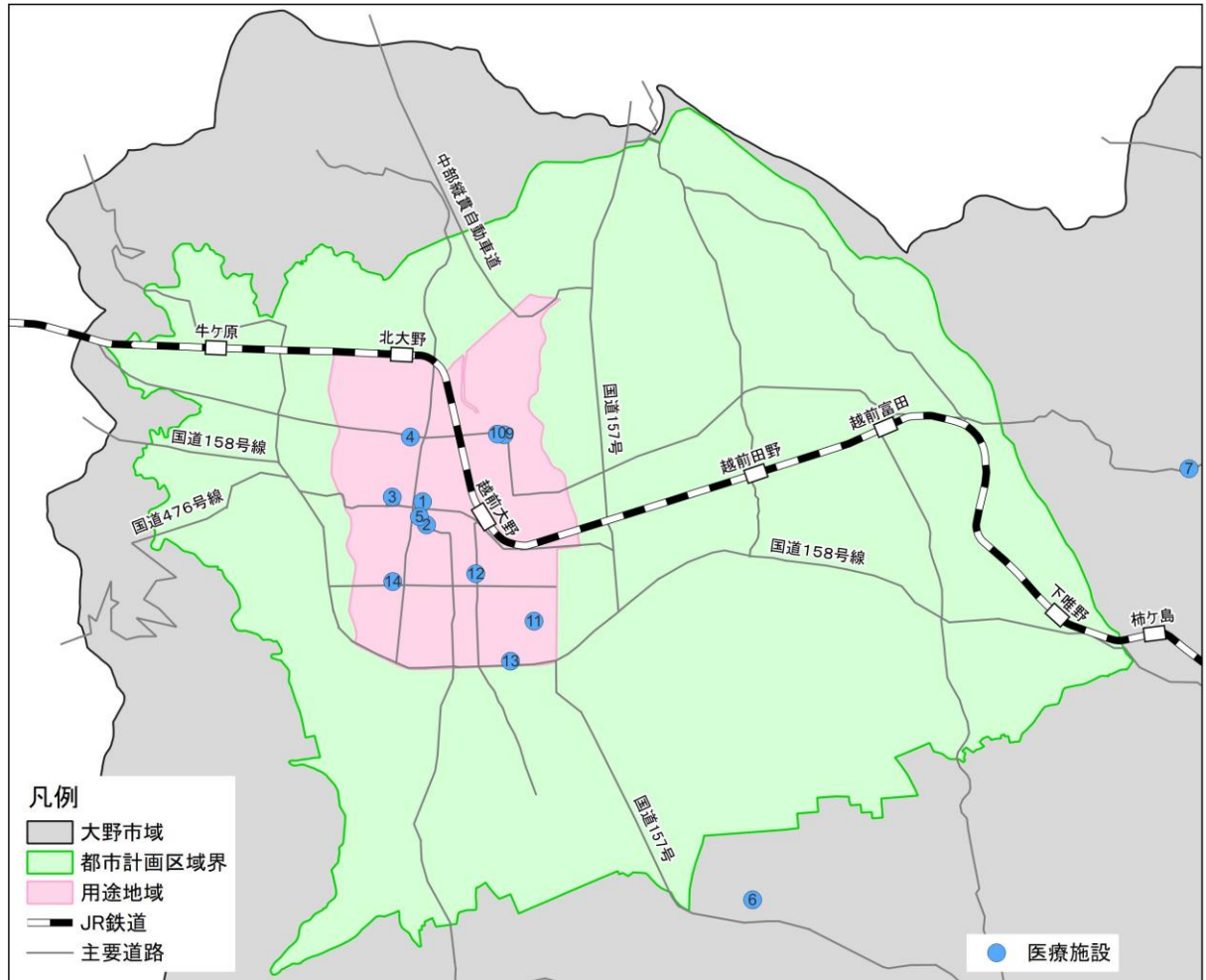


4.1.3 公共交通空白地域



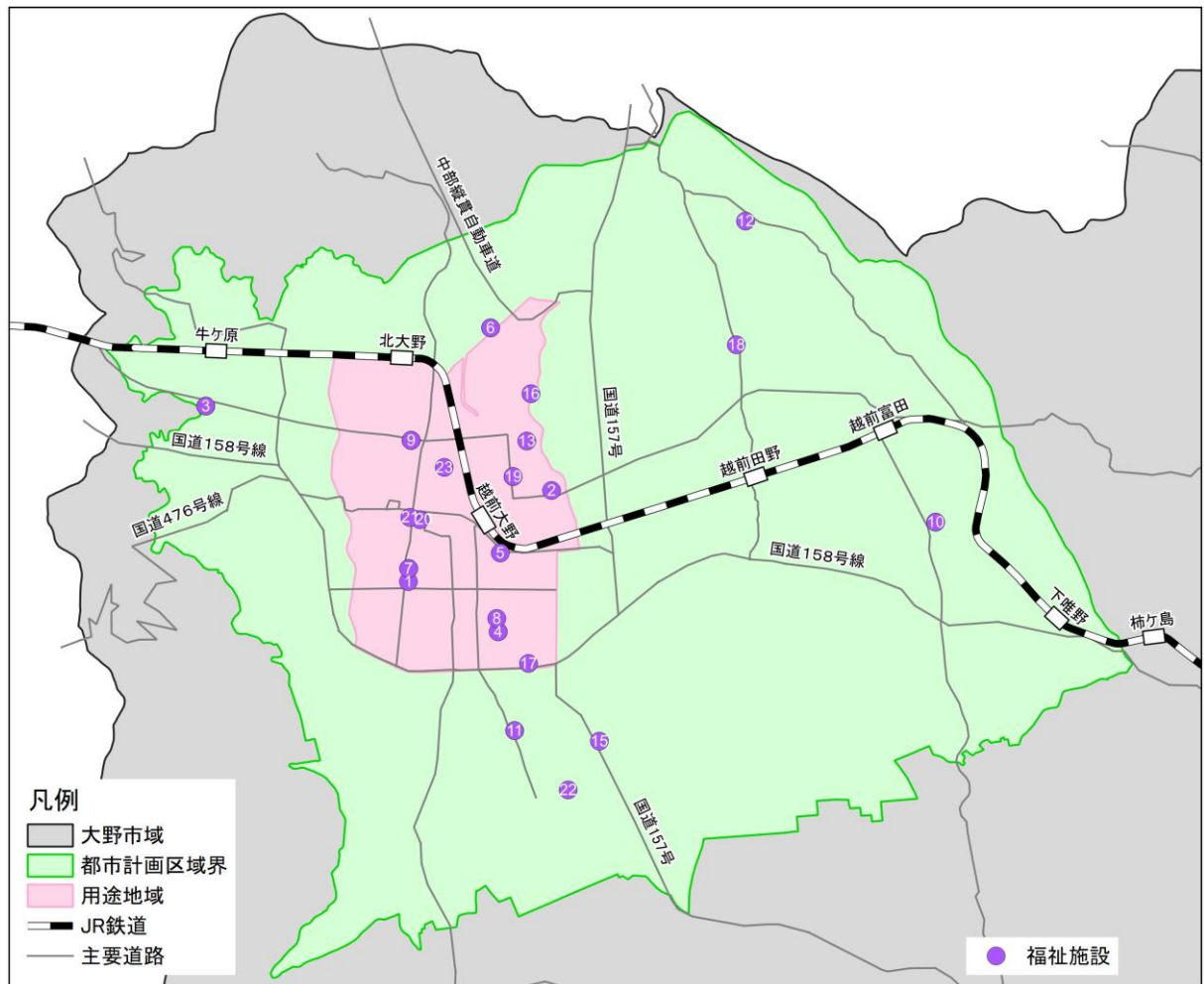
4.2 施設等の分布

4.2.1 医療機関の分布



NO	施設名	NO	施設名
1	阿部病院	8	大野市和泉診療所
2	尾崎病院	9	弘川医院
3	広瀬病院	10	広岡クリニック
4	キラキラ会松田病院	11	松田医院
5	尾崎整形外科	12	葉袋クリニック
6	高井医院	13	栃木産婦人科医院
7	山川医院	14	大野市休日急患診療所

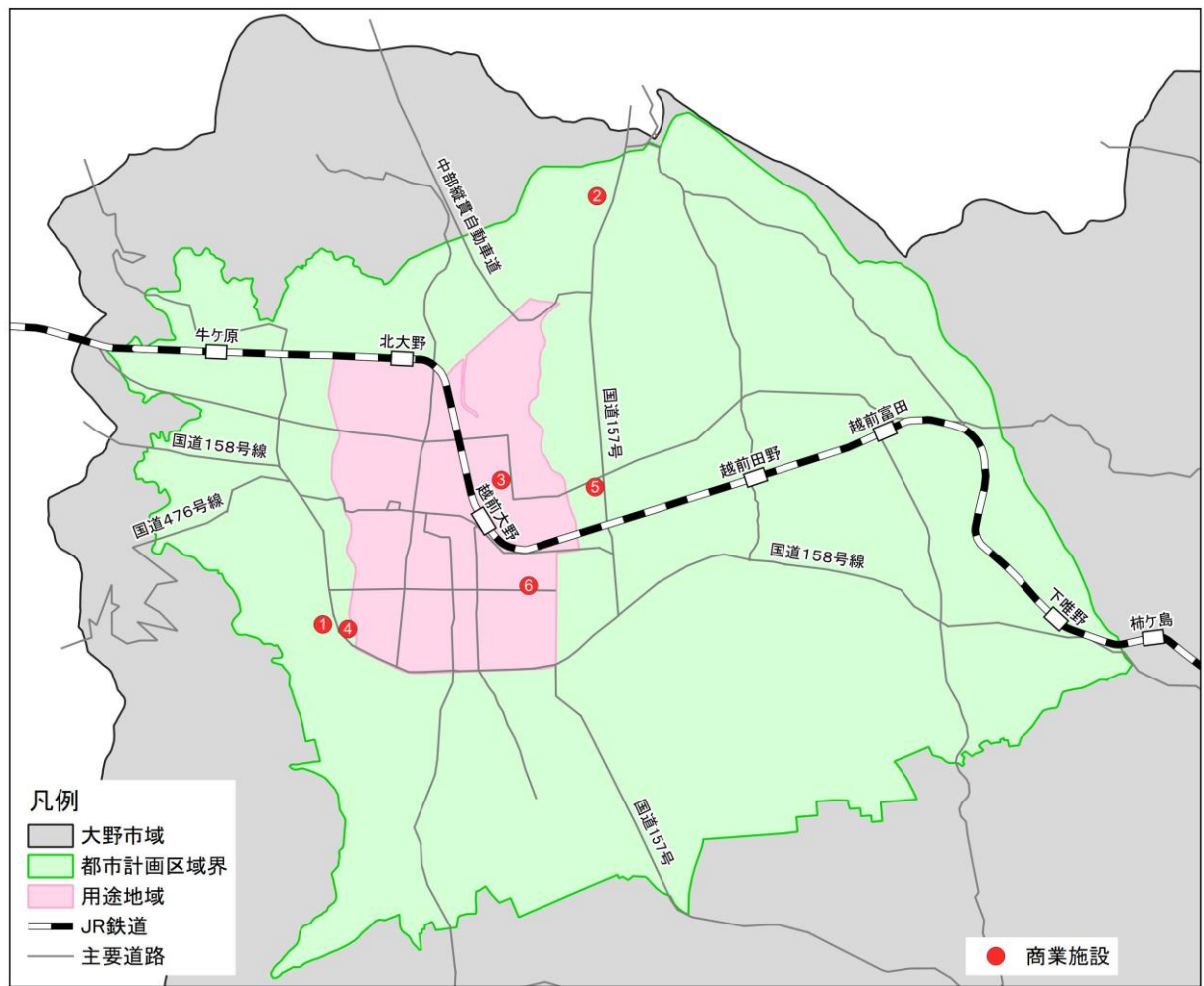
4.2.2 福祉施設の分布



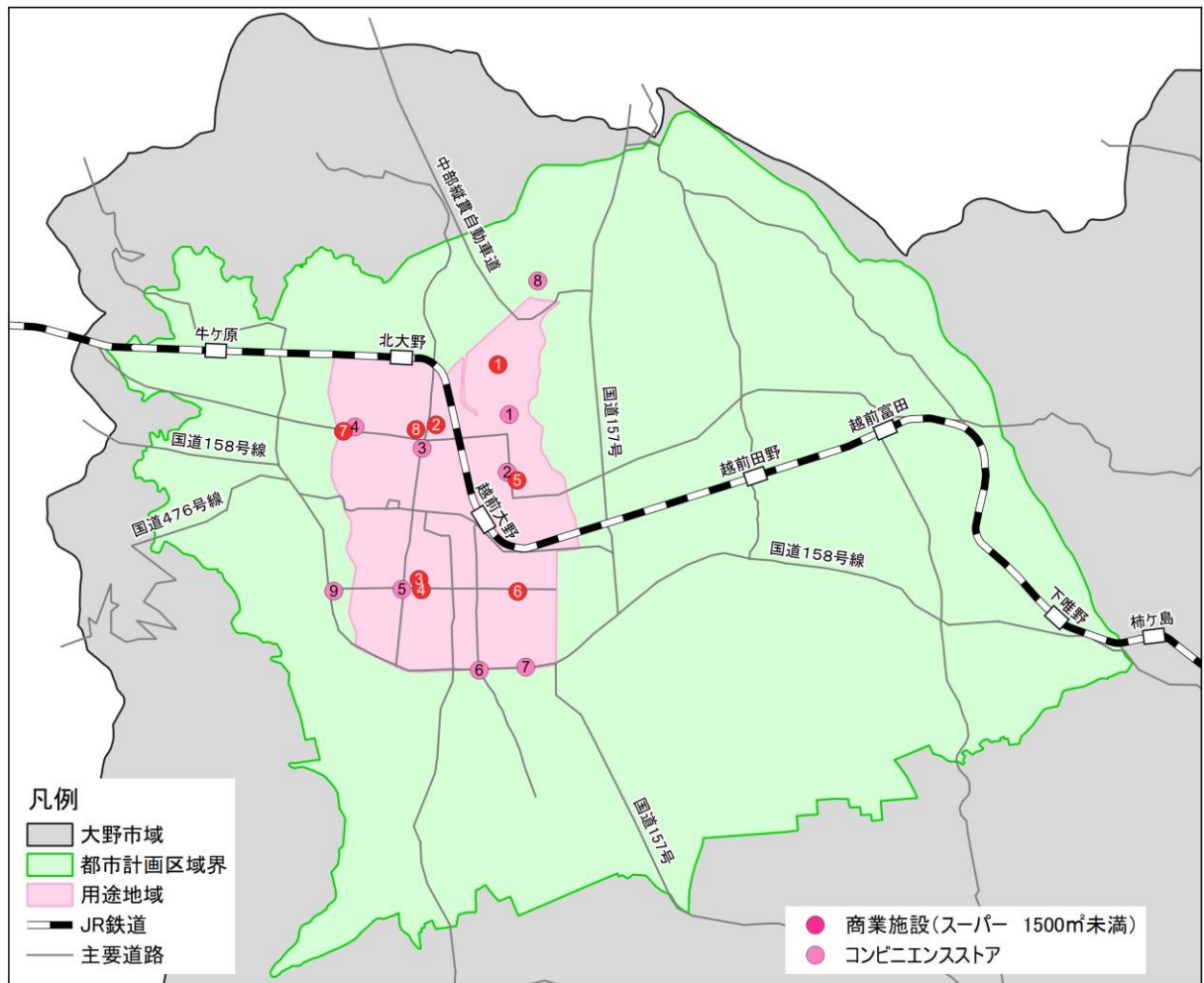
NO	施設名	NO	施設名
1	結の郷	13	デイホームぬくぬく
2	テラルのほほえみ	14	和泉デイサービスセンター
3	一乗ハイツヘルパーステーション	15	グループホームくつろぎ
4	大野和光園ホームヘルプ事務所	16	あいデイサービスセンター
5	SOMPO ケア福井訪問介護大野サテライト	17	デイサービス施設「パワーリハビリふぁいと」
6	訪問看護さくらステーション	18	デイホームあそじま
7	県民せいきょうホームヘルプサービス	19	ほっと地域リハビリセンター大野
8	デイホームひだまりでい	20	尾崎整形外科介護保険部
9	キラキラのヘルパーさん	21	小規模多機能型居宅介護めいりん
10	聖和園デイサービスセンター	22	小規模多機能型居宅介護事業所和が家
11	大野和光園デイサービスセンター	23	リハプライド誓念寺デイサービス
12	森目ホームがる～夢		

※通所系施設、訪問施設、小規模多機能施設

4.2.3 商業施設（延床面積 1,500 m²以上）の分布

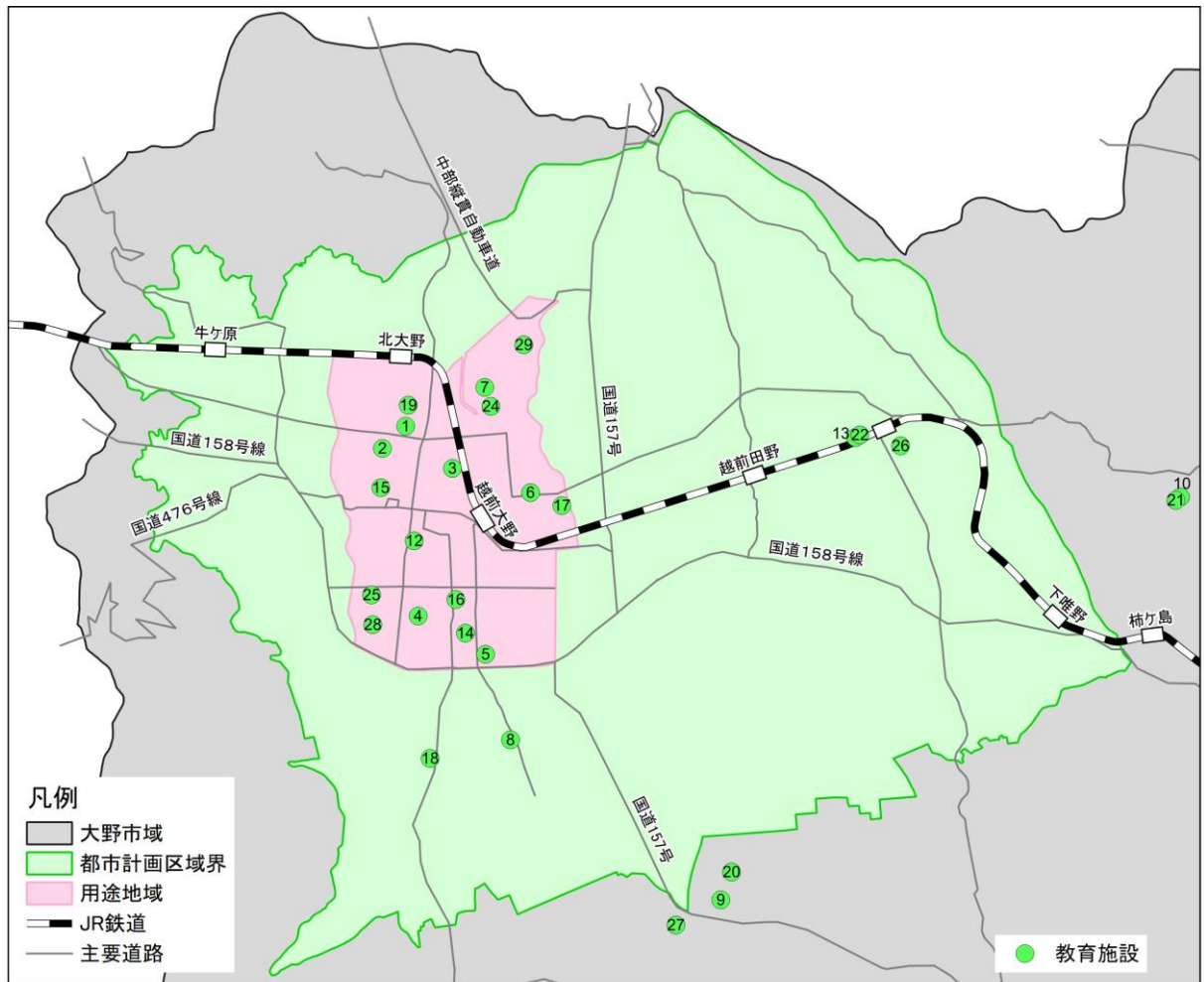


NO	施設名	NO	施設名
1	ショッピングモール VIO(かじ惣ヴィオ店)	4	ゲンキー大野店
2	ホームセンターみつわ九頭龍店	5	ハニー新鮮館大野インター店
3	かじ惣リブレ店	6	ハニー新鮮館こぶし通り店

4.2.4 商業施設（延床面積 1,500 m²未満の中規模店舗、コンビニエンスストア）の分布

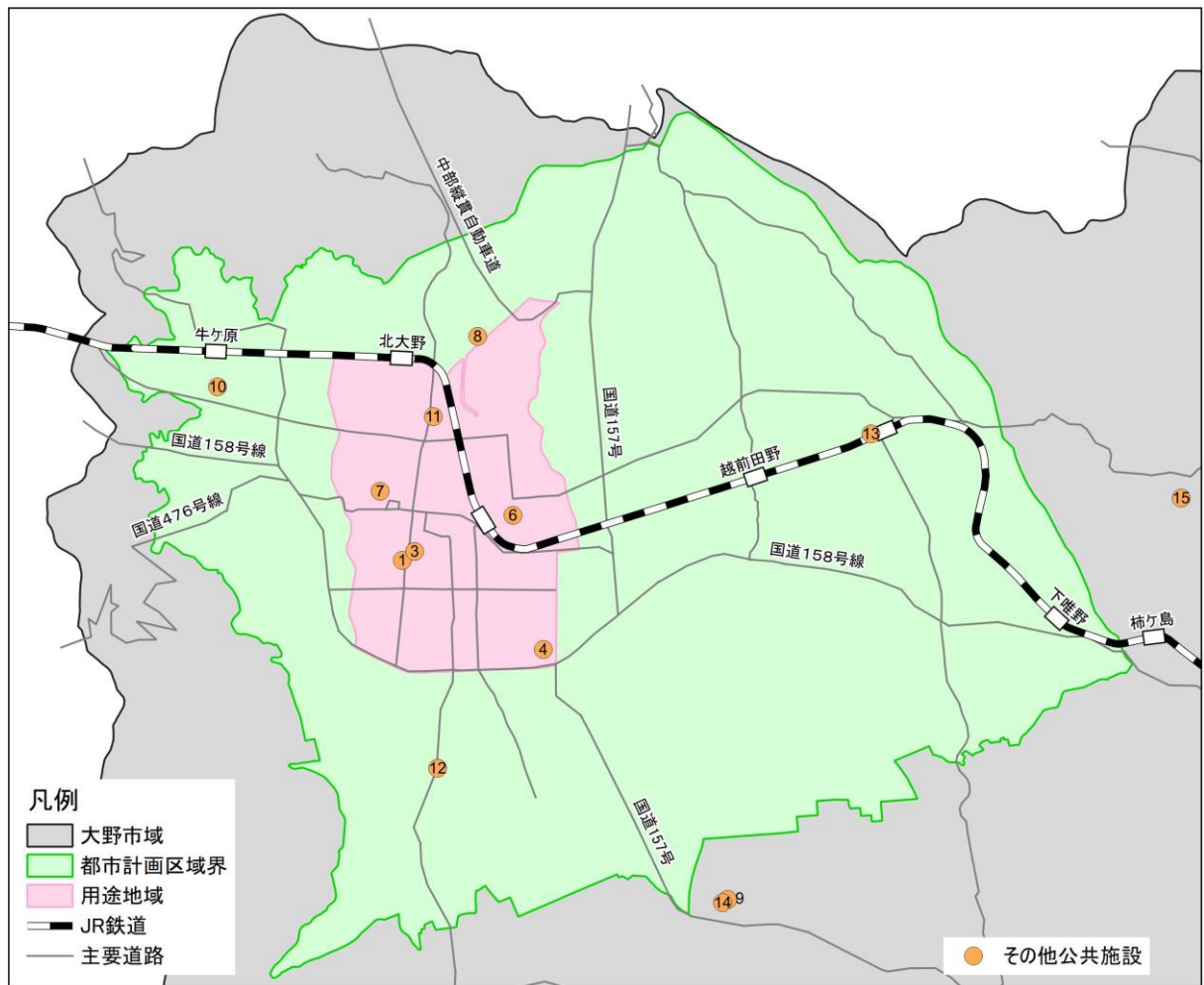
NO	商業施設名	NO	コンビニエンスストア
1	ゲンキー陽明店	1	ファミリーマート大野中挾店
2	ハニー新鮮館三番通り店	2	ローソン大野月美町店
3	スーパーマーケット バローこぶし通り店	3	ローソン大野三番店
4	クスリのアオキこぶし通り店	4	ローソン大野中野店
5	クスリのアオキ大野店	5	ローソン大野新庄店
6	ゲンキーこぶし通り店	6	ファミリーマート大野春日店
7	ゲンキー中野町店	7	ローソン大野春日店
8	クスリのアオキ大野新町店	8	ファミリーマート大野インター店
		9	ローソン大野鋤掛店
		10	ファミリーマート道の駅九頭竜店

4.2.5 教育施設の分布



NO	施設名	NO	施設名	NO	施設名
1	あかね保育園	13	荒島保育園	25	開成中学校
2	亀山こども園	14	いなほこども園	26	尚徳中学校
3	誓念寺こども園	15	有終西小学校	27	上庄中学校
4	開成こども園	16	有終南小学校	28	大野高等学校
5	いなやまこども園	17	有終東小学校	29	奥越明成高等学校
6	いとよ保育園	18	小山小学校		
7	誓念寺中野こども園	19	下庄小学校		
8	篠座こども園	20	上庄小学校		
9	上庄こども園	21	阪谷小学校		
10	阪谷保育園	22	富田小学校		
11	和泉保育園	23	和泉小学校・中学校		
12	大野幼稚園	24	陽明中学校		

4.2.5 その他公共施設の分布



NO	施設名	NO	施設名
1	大野市役所・結とぴあ	9	大野市 B&G 海洋センター
2	大野市和泉地域交流センター	10	乾側公民館
3	大野市図書館	11	下庄公民館
4	大野市エキサイト広場総合体育施設	12	小山公民館
5	大野市和泉体育館	13	富田公民館
6	大野市文化会館	14	上庄公民館
7	学びの里「めいりん」	15	阪谷公民館
8	大野市青少年教育センター	16	五箇公民館

大野市地域公共交通計画 資料編

発行 令和●年●月

編集

〒912-8666 福井県大野市天神町1番1号

電話 0779-64-4800

FAX 0779-66-7708



大野市は持続可能な開発目標(SDGs)を支援しています。