

上位計画・関連計画

■第六次大野市総合計画
将来像「人がつながり地域がつながる住み続けたい結のまち」
くらし環境分野 基本目標 「豊かな自然の中で快適に暮らせるまち」

■大野市都市マスタープラン
都市づくりの目標「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」

■大野市脱炭素ビジョン（策定中）
取組方針「快適で脱炭素なライフスタイルへの転換」

■福井県嶺北地域公共交通計画（策定中）

■現状
・車のない生活は考えられない
・地域公共交通を知らない
・あっても使わないが、なくなっては困る
・大野市を訪れる観光客は車利用が多い

■あるべき姿・将来像
・移動への不安がない、少ないまち
・持続可能な公共交通があるまち
・二次交通が充実し、乗り継ぎが快適なまち
・人口流出を抑え、人口が流入するまち

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～

住民【軸・視点】

現状・問題点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
・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

目標①
安心して住み続けられるまちに
(定住を支える公共交通の確保)
・市外を含む高校生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

評価指標①
・市内公共交通
利用者数

施策（例）
①-1 市内公共交通の運行
①-2 越美北線の利用促進
①-3 市内路線バス等運行事業【交通住宅まちづくり課】
①-4 越美北線利用促進助成金【交通住宅まちづくり課】

具体的な取り組み・事業【実施主体】（例）
・市内路線バス等運行事業【交通住宅まちづくり課】
・越美北線利用促進助成金【交通住宅まちづくり課】

現状・問題点②
移動ニーズと交通サービスのミスマッチが発生
・時間帯や便よっ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
・市内公共交通の一人当たり運行経費は10年間で2倍、運行経費は25%増加

課題②
ニーズを満たす最適な交通ネットワークのあり方を検討
・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

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をなされ、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

数値指標②
・市内公共交通
利用者一人当たり
市費負担額

施策（例）
②-1 市内公共交通の運行
②-2 越美北線の利用促進
②-3 市内路線バス等運行事業【交通住宅まちづくり課】
②-4 越美北線利用促進助成金【交通住宅まちづくり課】

具体的な取り組み・事業【実施主体】（例）
・市内路線バス等運行事業【交通住宅まちづくり課】
・越美北線利用促進助成金【交通住宅まちづくり課】

現状・問題点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

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

数値指標③
・市内公共交通
収支率

施策（例）
③-1 市内公共交通の運行
③-2 越美北線の利用促進
③-3 市内路線バス等運行事業【交通住宅まちづくり課】
③-4 越美北線利用促進助成金【交通住宅まちづくり課】

具体的な取り組み・事業【実施主体】（例）
・市内路線バス等運行事業【交通住宅まちづくり課】
・越美北線利用促進助成金【交通住宅まちづくり課】

共創・新技術

現状・問題点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

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)
・地域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

数値指標④
・共創事例の創出
※定性的

施策（例）
④-1 市内公共交通の運行
④-2 越美北線の利用促進
④-3 市内路線バス等運行事業【交通住宅まちづくり課】
④-4 越美北線利用促進助成金【交通住宅まちづくり課】

具体的な取り組み・事業【実施主体】（例）
・市内路線バス等運行事業【交通住宅まちづくり課】
・越美北線利用促進助成金【交通住宅まちづくり課】

観光

現状・問題点⑤
北陸新幹線福井・敦賀開業や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300億円と推計
・中部縦貫自動車道九頭竜IC開通により、和泉地区との往來がより便利になる
・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

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むことができます
・観光客が大野市内を快適に移動できます
・周遊きっぷや広域的な観光型MaaSの展開など魅力的なサービスが提供されます

数値指標⑤
・広域公共交通
利用者数

施策（例）
⑤-1 市内公共交通の運行
⑤-2 越美北線の利用促進
⑤-3 市内路線バス等運行事業【交通住宅まちづくり課】
⑤-4 越美北線利用促進助成金【交通住宅まちづくり課】
⑤-5 スクールバス機能を備えた市営バス新路線の運行検討（再掲）
⑤-6

具体的な取り組み・事業【実施主体】（例）
・御乗印の発行【観光協会】
・「ふくいMaaS」の取り組み【ふくいMaaS協議会】
・レンタサイクル事業【観光交流課、観光協会、JR】
・レンタカー【民間事業者】

目標達成に向けた取り組み（取組内容／事業等）は別紙一覧表を参照
なお、取組内容は以下4つの取組分類に整理し記載
「運行」
「利便性向上」
「利用促進」
「補完」

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と共創で定住を推進～

	目標1	目標2	目標3	目標4	目標5
主題	安心して移動できるまちに	ちょうど良い公共交通があるまちに	もっと移動にやさしいまちに	結の心と進取の気象で共創のまちに	楽しく快適に周遊できるまちに
副題	定住を支える公共交通の確保	公共交通ネットワークの再構築と改良	交通サービスの利便性向上	さまざまな連携と新技術で移動を確保	楽しく快適な二次交通の充実と周遊性の向上
評価指標案	市内公共交通利用者数	市内公共交通利用者一人当たり市費負担額	市内公共交通収支率	共創事例の創出	広域公共交通利用者数

主な実施主体	取組分類	番号	取組内容	個数	目標1	目標2	目標3	目標4	目標5	
交通事業者、市	運行 (①)	①-1	市内公共交通の運行継続	3	◎	○			○	
		①-2	広域路線バスの運行支援	3	◎	○			○	
		①-3	公共交通ネットワークの再構築と改良	5	○	◎	○	○	○	
		①-4	やさしい車両の導入を推進	2			◎		◎	
		①-5	市内周遊性向上策の検討	4	○	○	◎		○	
		①-6	スクールバスと市営バスの連携を検討	3	○	○		◎		
		①-7	交通事業者のDXを推進	1				◎		
		①-8	交通事業者間の連携を促進	1				◎		
					0					
				0						
	利便性向上 (②)	②-1	運賃の改訂	2		○	◎			
		②-2	停留所の追加・見直し	2		○	◎			
		②-3	時刻表の改訂	3			○	○	◎	
		②-4	乗継割引・連携割引等の検討	2			◎	○		
		②-5	リアルタイムの運行情報の提供	2			◎		◎	
		②-6	予約や定期券購入等のデジタル化を推進	2			◎	○		
		②-7	停留所などの待合環境改善策の検討	3			◎	○	○	
					0					
				0						
	市民、団体、事業者、市	利用促進 (③)	③-1	JR越美北線の魅力向上	1					◎
③-2			JR越美北線沿線のまちづくりを推進	2				◎	◎	
③-1			JR越美北線の利便性向上に向けた働きかけ	2	◎				○	
③-4			通学・通勤者への支援	2	◎		◎			
③-5			運転免許自主返納者への支援	2	◎		◎			
③-6			高齢者・障がい者等への支援	2	◎		◎			
③-7			わかりやすい情報提供と経路検索の充実	2			◎		◎	
③-8			乗り方教室の開催・おでかけ機会の創出	2			◎	◎		
③-9			事業者等と連携した利用促進策の推進	2				○	◎	
③-10			広域的なMaaSの推進	1					◎	
				0						
				0						
補完 (④)		④-1	共助型移動支援の推進	4	○	○	○	◎		
		④-2	貨客混載の導入検討	2	○			◎		
	④-3	運賃以外の収益確保策の検討	2		○		◎			
			0							
			0							

◎:強く関係・影響、○:関係・影響

大野市地域公共交通計画

素案(6月27日時点)

庁内会議・担当者会議確認後

23/6/19 18時13分

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.....	1
1.3	計画の位置付け.....	1
1.4	計画の区域.....	1
1.5	計画の期間.....	1
1.6	用語の定義.....	2
第 2 章	大野市の現状	3
2.1	人口.....	3
2.2	運転免許.....	4
2.3	観光客.....	5
第 3 章	公共交通の現状	6
3.1	現在の公共交通ネットワーク（図）.....	6
3.2	公共交通の利用状況.....	6
3.3	公共交通の運行経費.....	7
第 4 章	市民意向の把握	10
4.1	市民アンケート調査結果の概要.....	10
4.2	その他の調査結果.....	10
第 5 章	現状と課題の整理	11
5.1	公共交通を取り巻く現状と課題の整理.....	11
5.2	路線別の課題.....	13
第 6 章	計画の基本的な方針	14
6.1	計画の基本方針.....	14
6.2	計画の目標.....	15
6.3	新しい公共交通ネットワーク（図）.....	16
第 7 章	目標達成に向けた取り組み	17
7.1	取り組みの分類.....	17
7.2	取組内容.....	17
7.3	取組スケジュールの全体像.....	26
7.4	取組内容と実施主体の全体像.....	26
第 8 章	地域公共交通確保維持事業	27
第 9 章	評価と進捗管理	28
9.1	評価指標と実績確認.....	28
9.2	評価と進捗管理.....	29

第1章 はじめに

1.1 計画策定の背景

作成中

1.2 計画の目的

この計画は、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めざしています。

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。

作成中 【位置付けの図 挿入】

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年度から令和10年度までの5年間(予定)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	※計画作成の最終段階で整理
MaaS	

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：P●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。
- ✓ このうち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年に6,740人でピークを迎え、令和22年まで6,000人以上で推移する見通しです。

(資料編：P●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、大野市内に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。

(資料編：P●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				令和 4 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(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 年と平成 24 年の年代別の比較では、65～74 歳と 75 歳以上の女性で運転免許保有率に違いが見られ、令和 4 年の方が保有率が高いです(59.4→85.4%、12.7→28.8%)。一方、男性はすべての年代について同じような割合で、違いは見られません。

(資料編：P●参照)

運転免許自主返納支援事業

- ✓ 直近 5 年間で運転免許を自主返納された方は 732 人、そのうち運転免許自主返納支援事業の申請者数は 451 人であり、その差である 281 人(全体の 38%)の方は、公共交通の利用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 81.9 歳であり、80 代が全体の 6 割以上を占めています。

(資料編：P●参照)

2.3 観光客

観光入込客数

- ✓ 観光入り込み客数は、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：P●参照)

観光客の来訪手段

- ✓ 作成中
(大野市を訪れる観光客の●割が車、●割が公共交通により来訪されています…など)

(資料編：P●参照)

第3章 公共交通の現状

3.1 現在の公共交通ネットワーク（図）

作成中

（R5ネットワーク図を掲載）

3.2 公共交通の利用状況

市内の公共交通

まちなか循環バス、乗合タクシー、市営バス 道の駅線、市営バス 和泉3線

作成中

（資料編にグラフを掲載 ※ただし、最新の値が反映されていません）

広域の公共交通

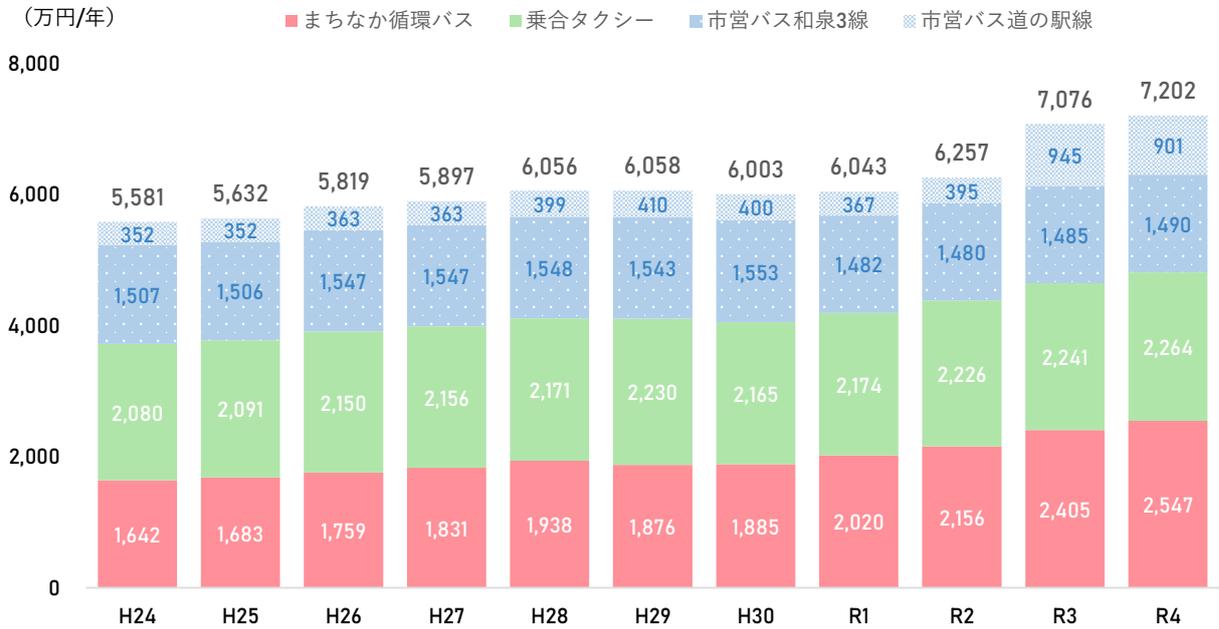
JR越美北線、広域路線バス 大野線、勝山大野線

作成中

（資料編にグラフを掲載 ※ただし、最新の値が反映されていません）

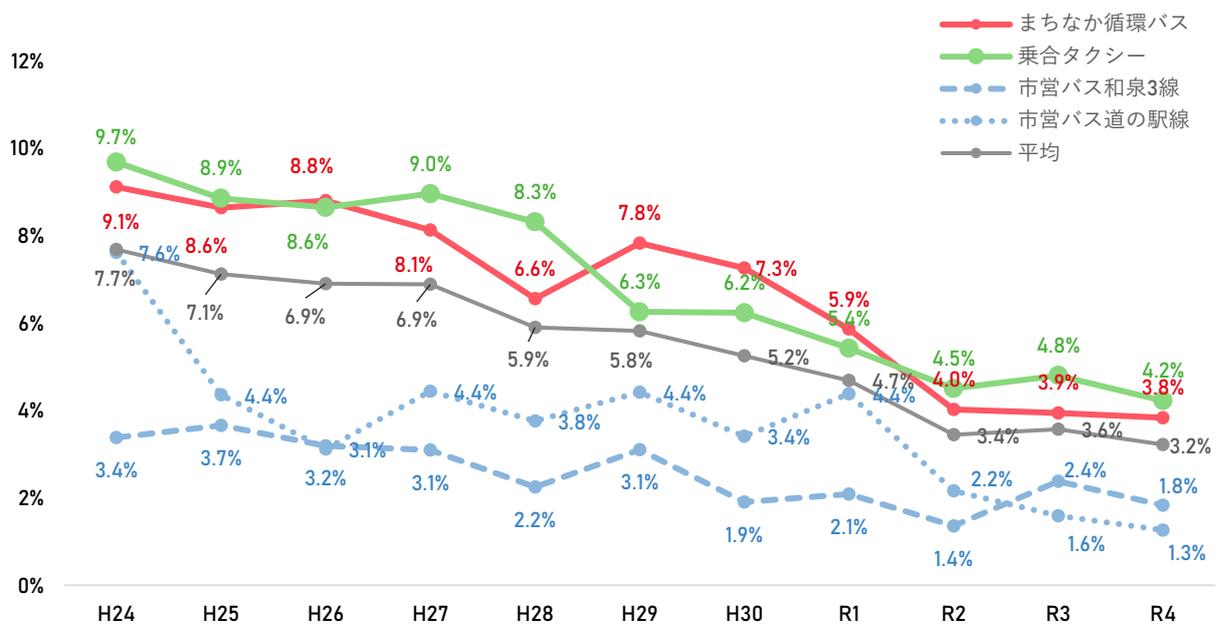
3.3 公共交通の運行経費

市内公共交通の運行経費



(資料 | 交通住宅まちづくり課)

市内公共交通の収支率



(資料 | 交通住宅まちづくり課)

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

まちなか循環バス

- ✓ 令和4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1,193円)です。
- ✓ 平成24年度の利用者一人当たりに係る運行経費は934円(同304円)であったことから、2.4倍(同3.9倍)に増えています。

(資料編：P●参照)

乗合タクシー

- ✓ 令和4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3,655円)です。
- ✓ 平成24年度の利用者一人当たりに係る運行経費は2,376円(同954円)であったことから、2.4倍(同3.8倍)に増えています。

(資料編：P●参照)

市営バス 和泉3線(前坂線、中竜線、和泉線)

- ✓ 令和4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2,310円)です。
- ✓ 平成24年度の利用者一人当たりに係る運行経費は2,080円(同804円)であったことから、2.0倍(同2.9倍)に増えています。

(資料編：P●参照)

市営バス 道の駅線(旧白山線)

- ✓ 令和4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10,183円)です。
- ✓ 平成24年度の利用者一人当たりに係る運行経費は5,423円(同4,592円)であったことから、4.1倍(同2.2倍)に増えています。

(資料編：P●参照)

市内路線バス 大矢戸線

作成中

広域路線バスに係る市費負担額

広域路線バス 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1億786万円であり、運賃収入等の収益は4,233万円(39.2%)、路線運行に係る市費負担額(補助金)は644万円(6.0%)です。
- ✓ 令和元年度以降では、コロナ禍による運賃収入の減少や国庫補助金等の増加など変動がありますが、市費負担額は400~600万円代の間で推移し、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:P●参照)

広域路線バス 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3,429万円であり、運賃収入等の収益は1,243万円(36.3%)、路線運行に係る市費負担額(補助金)は917万円(26.7%)です。
- ✓ 令和元年度以降では、コロナ禍による運賃収入の減少や国庫補助金等の増加など変動がありますが、市費負担額は700~900万円代の間で推移し、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:P●参照)

第4章 市民意向の把握

4.1 市民アンケート調査結果の概要

作成中

(資料編に速報版を掲載)

4.2 その他の調査結果

作成中

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
- ✓ 市内公共交通の一人当たり運行経費は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300億円と推計
- ✓ 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

作成中

エリア	路線	課題
市内	まちなか 循環バス	作成中
	乗合タクシー	
	市営バス 和泉3線	
	市営バス 道の駅線	
	大矢戸線	
広域	越美北線	
	大野線	
	勝山大野線	

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めざし、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 ～

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）

- 市外を含む高校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むことができます
- 観光客が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（図）

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は、以下のとおりです。

作成中

（R6ネットワーク図を掲載）

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	時刻表や運賃の改訂、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		

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継続		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る中であっても、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、市内公共交通を継続して運行します。					
実施事業等	運行する市内公共交通 <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) ● 新市営バス路線 ※名称未定 ● 和泉地区デマンド交通 ※名称未定 備考：計画期間中に公共交通ネットワークが変更された場合、変更する可能性があります。					
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体
	○	○	○	○	○	交通事業者、市

第7章 目標達成に向けた取り組み

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	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"> ● 運行実績やニーズの把握 ● 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			
	○	○	○	○	○					

1-4 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ーフ化、電気自動車化など、人にも環境にもやさしい車両の導入を促進し、市民や観光客が「乗りたくなる、乗ってみたいくなる」公共交通をめざします。									
実施事業等	●									
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、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	●									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	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	<p>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、和泉地区においては、スクールバス機能を持たせた新市営バス路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、スクールバスの混乗化(児童生徒以外の者も乗車できる)や市営バスと連携したスクールバスの運行について検討します。</p>									
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 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	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	<p>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。</p>									
実施事業等	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<p>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。</p>									
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 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	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 運賃の改訂						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訂する予定です。改訂後においても、市は交通事業者と調整しながら、誰にもわかりやすく、覚え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めざします。									
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	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	交通事業者、市			
	-	-	○	○	○					

2-3 時刻表の改訂						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	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場合があり、利用者は不安を覚えることがあります。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。 さらに、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、交通サービスの利便性向上と拡大が期待できます。									
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(例えば、和泉地区デマンド交通から新市営バス路線への乗り継ぎ)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(例えば、九頭竜湖駅-越前大野駅や福井駅-越前大野駅など)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 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、市の窓口まで来ていただくことが多いです。 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、着手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 停留所など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	停留所など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。市や交通事業者は待合環境がより良くなるよう努めるとともに、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た待合環境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 交通事業者、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 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	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合わせる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合わせる運動を進める会」の活動を展開									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	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合わせる運動を進める会」の活動を展開									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	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 <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います。					
実施事業等	現在の支援策 ● 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などについて、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サービスや乗り換え案内のアプリを利用して経路検索を行う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マップなどから快適に経路検索ができるよう充実に努めます。					
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 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	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めます。					
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
	○	○	○	○	○	

第7章 目標達成に向けた取り組み

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	● 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	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である「ふくい MaaS」への参画や JR が実施する MaaS(「Wester」)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(「Wester」)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、提供できるサービスには限界があります(車両数や利用時間・時刻表などの制約)。 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	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、市			
	○	○	○	○	○					

7.3 取組スケジュールの全体像

作成中

7.4 取組内容と実施主体の全体像

作成中

各取組内容と実施主体の全体像は、以下のとおりです。

取組内容		市民	団体等	交通事業者	市
作成中					

第 8 章 地域公共交通確保維持事業

作成中

- ※ 国庫補助(フィーダー補助)の関係で計画への記載が必要。
補助事業の位置づけがわかりやすいよう、特出しして記載する予定。
ただし、第6章3の「新しい市内公共交通ネットワーク図」と統合する可能性あり。

第9章 評価と進捗管理

9.1 評価指標と実績確認

評価指標

本計画の目標の実現や達成度合いを把握するため、評価指標を次のとおり設定します。

評価指標一覧

	評価指標	概要・算出方法	単位	基準値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
目標1	市内公共交通 利用者数(※)	市内公共交通の年間利用者数	人	●●● (R4)	○○○ (R10)
目標2	市内公共交通 利用者一人当たり 市費負担額	市内公共交通の運行経費から運賃収入と国や県からの補助金などを差し引いた差額(市費負担額)を、利用者数で割り返した値	円	●●● (R4)	○○○ (R10)
目標3	市内公共交通 収支率	市内公共交通の運賃収入を運行経費で割り返した値	点	●●● (R4)	○○○ (R10)
目標4	共創事例の創出	貨客混載の導入に向けた実証実験の実施など分野を超えて新規で取り組まれた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)	(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	件	●●● (R4)	○○○ (R10)

注記 | ※市内公共交通の範囲は、まちなか循環バス、乗合タクシー、市営バスなどの市が委託を行う公共交通とする。

評価指標の設定根拠

作成中

路線別の実績確認

作成中

(例: 評価指標のほか路線別の利用実績を把握、確認し、評価につなげます。)

9.2 評価と進捗管理

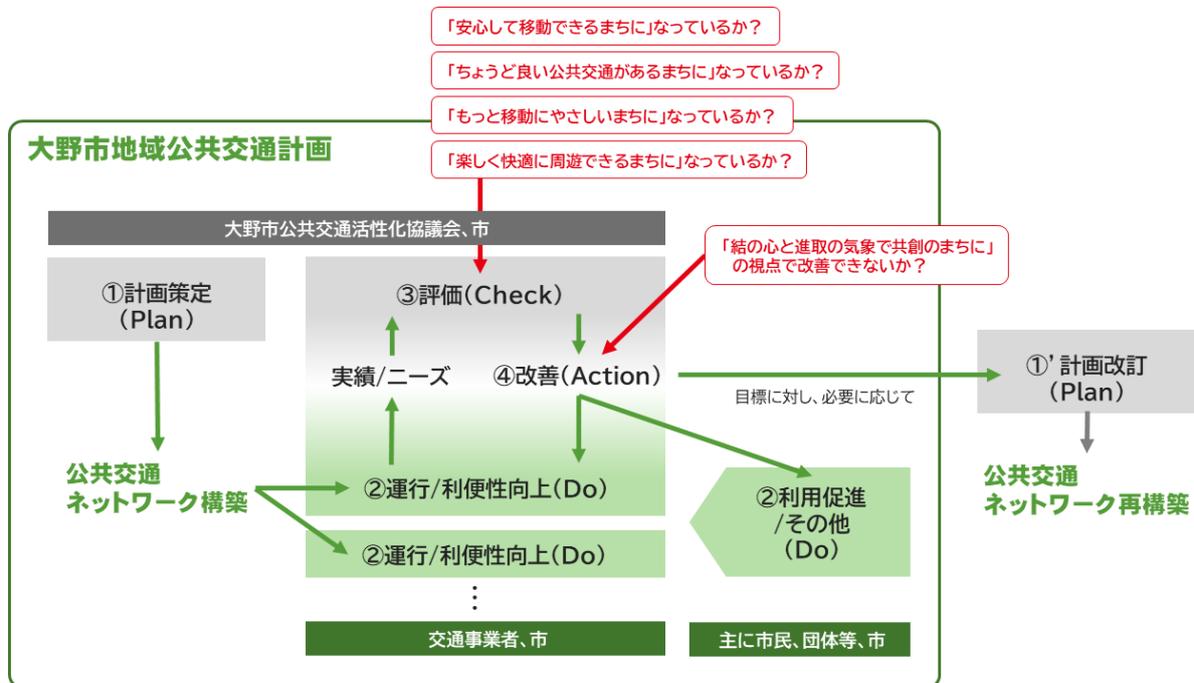
評価と進捗管理の進め方

大野市公共交通活性化協議会は、本計画が掲げる目標に対する交通サービスの状況、目標値に対する実績値などから、本計画に基づくさまざまな取り組みに対し評価を行います。

評価の結果、取組内容に改善が必要な場合は、提供する交通サービスの内容や利用促進策の改善を図ります。さらに、改善するためには公共交通ネットワーク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(Plan)とさまざまな事業の実施(Do)、実績やニーズの把握、評価(Check)、改善(Action)という、一連の進捗管理の進め方は次の図のとおりです。

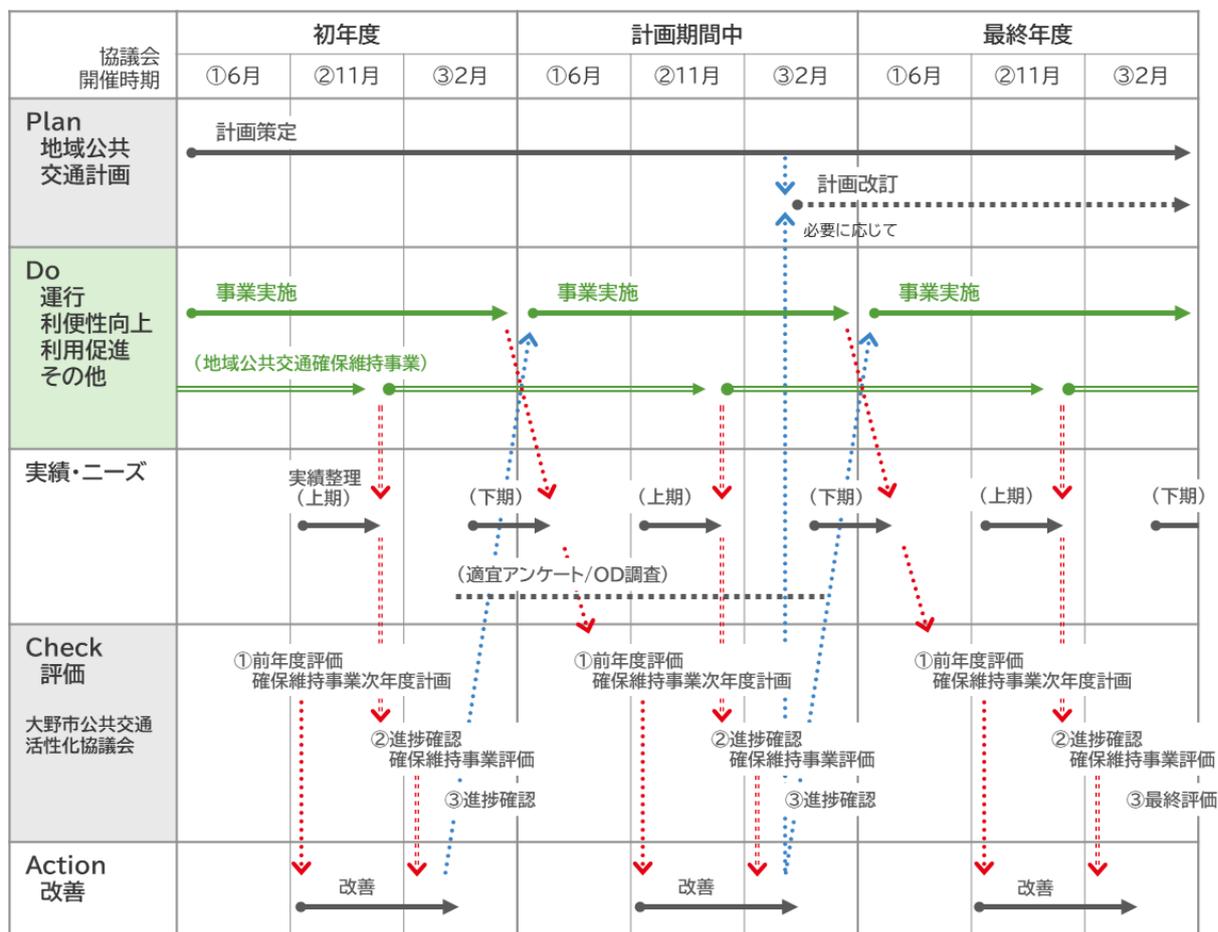
【図 9.2.1】 進捗管理の進め方



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。

【図 9.2.2】 進捗管理のスケジュール



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。

大野市公共交通活性化協議会の開催

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

※作成中につき、未作成や一部、最新の値が反映されていません

素案(6月27日時点)

23/6/19 18時18分

福井県大野市

目次

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・高齢化率.....	1
1.1.3	通勤通学流動.....	2
1.2	運転免許	2
1.2.1	運転免許保有者数.....	2
1.2.2	運転免許自主返納支援事業.....	2
1.3	観光客	3
1.3.1	観光入込客数.....	3
1.3.2	観光客の来訪手段.....	3
2	公共交通の現状	4
2.1	公共交通の利用状況	4
2.1.1	市内の公共交通利用者数.....	4
2.1.2	広域の公共交通利用者数.....	4
2.2	公共交通の運行経費	5
2.2.1	市内公共交通の運行経費.....	5
2.2.2	市内公共交通の収支率.....	5
2.2.3	市内公共交通の一人当たりの運行経費.....	6
2.2.4	市内公共交通の一人当たりの市費負担額.....	6
2.2.5	広域路線バス「大野線」に係る市費負担額.....	7
2.2.6	広域路線バス「勝山大野線」に係る市費負担額.....	7
3	市民意向の把握	8
3.1	市民アンケート調査結果 ※速報版より抜粋※	8
3.1.1	調査概要.....	8
3.1.2	回答者の属性.....	9
3.1.3	主に利用する公共交通とは？.....	10
3.1.4	公共交通の満足度.....	11
3.1.5	今後めざすべき公共交通やまち.....	12
3.1.6	公共交通の必要性.....	12
3.1.7	公共交通の利用意向.....	13
3.2	その他の調査結果	14
4	人口・施設等の分布	15
4.1	人口分布	15
4.1.1	人口分布.....	15
4.1.2	高齢者の分布.....	15
4.2	施設等の分布	16
4.2.1	医療機関の分布.....	16
4.2.2	福祉施設の分布.....	16
4.2.3	商業施設（延床面積 1,500 m ² 以上）の分布.....	16

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	16
4.2.5 主な公共施設の分布	16

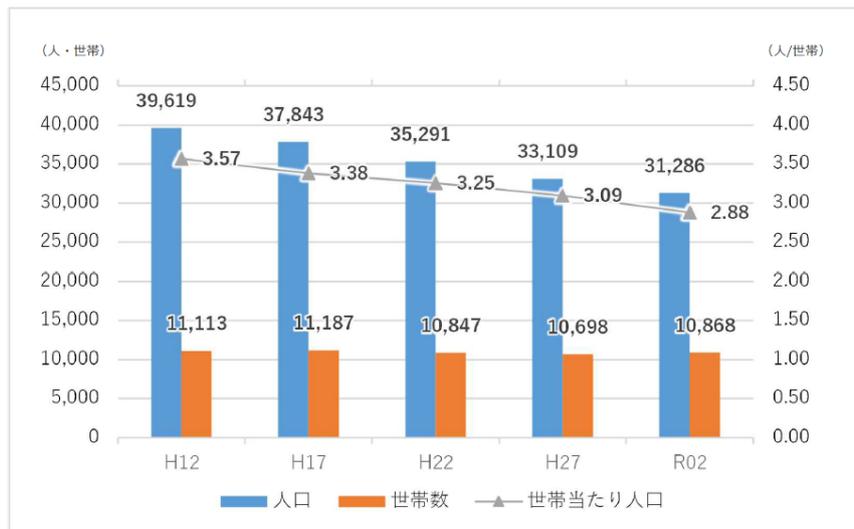
1 大野市の現状

1.1 人口

1.1.1 人口

作成中

【国勢調査－人口・世帯数の推移】

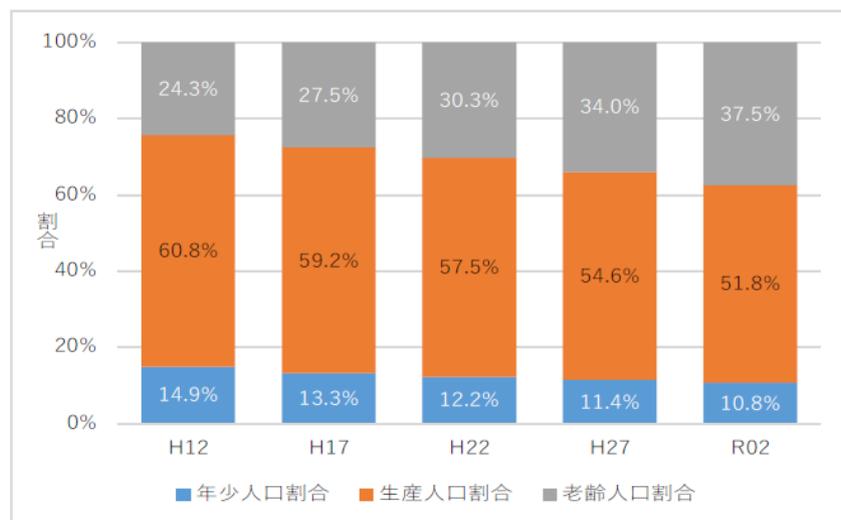


(資料 | (仮) 大野市都市マスタープランデータ抜粋)

1.1.2 年齢別人口・高齢化率

作成中

【国勢調査－年齢3区分割合の推移】



(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。

出典：国勢調査

(資料 | (仮) 大野市都市マスタープランデータ抜粋)

1 大野市の現状

1.1.3 通勤通学流動

作成中

【表 通勤通学流動】

就業者・ 通学者総数	大野市内に 通勤・通学	他市町			
		流出先 第1位	流出先 第2位	流出先 第3位	
		福井市	勝山市	坂井市	
19,810人	14,879人	4,931人	2,454人	1,533人	193人
100.0%	75.1%	24.9%	12.4%	7.7%	1.0%

出典：国勢調査（令和2年）

（資料 | (仮) 大野市都市マスタープランデータ抜粋）

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

作成中

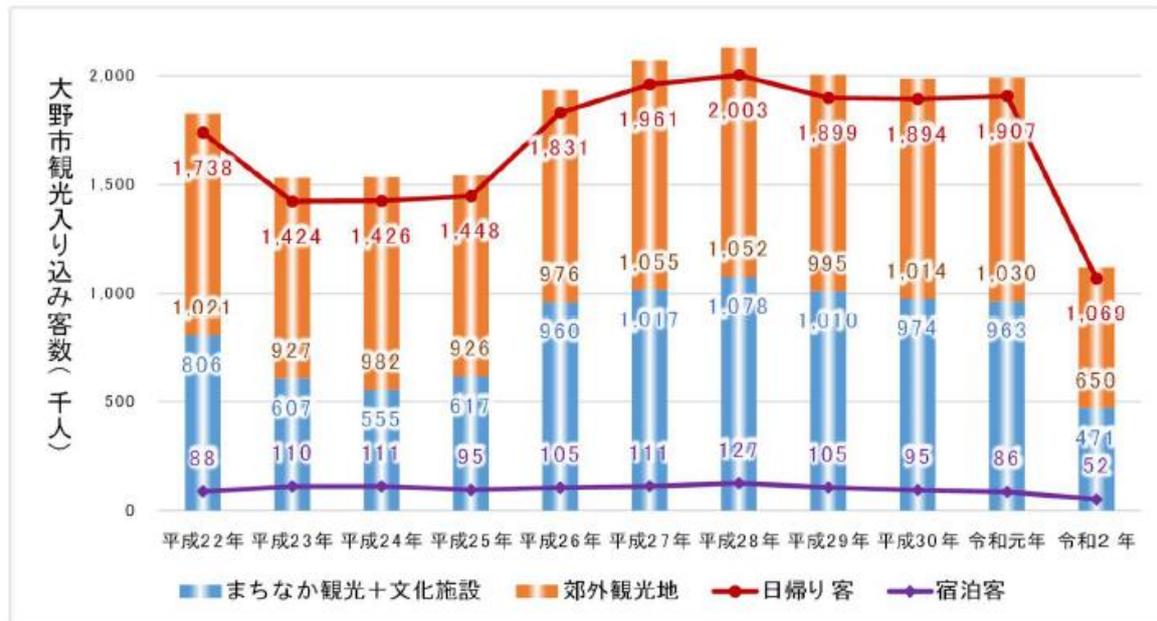
（資料編：P●参照）

1.3 観光客

1.3.1 観光入込客数

作成中

【観光客入込数の推移内訳】



出典：観光交流課

(資料 | (仮) 大野市都市マスタープランデータ抜粋)

1.3.2 観光客の来訪手段

作成中

(資料 | ●●)

2 公共交通の現状

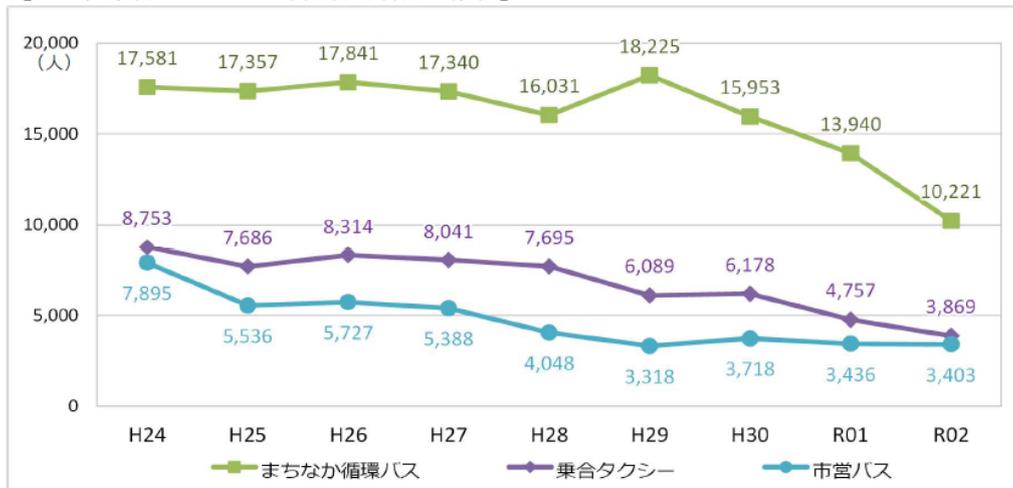
2.1 公共交通の利用状況

2.1.1 市内の公共交通利用者数

市内路線バス大矢戸線／循環バス／乗合タクシー／市営バス道の駅線／前坂線／中竜線／和泉線

作成中

【バス、乗合タクシーの年間利用者数の推移】



出典：大野市調べ

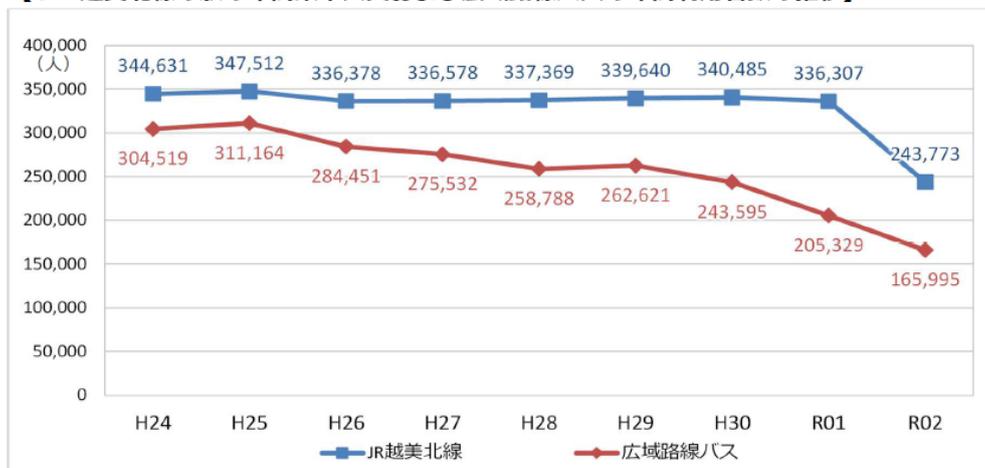
(資料 | (仮) 大野市都市マスタープランデータ抜粋)

2.1.2 広域の公共交通利用者数

JR越美北線／広域路線バス 大野線／広域路線バス 勝山大野線

作成中

【JR越美北線の駅の年間乗車人員および広域路線バスの年間利用者数の推移】

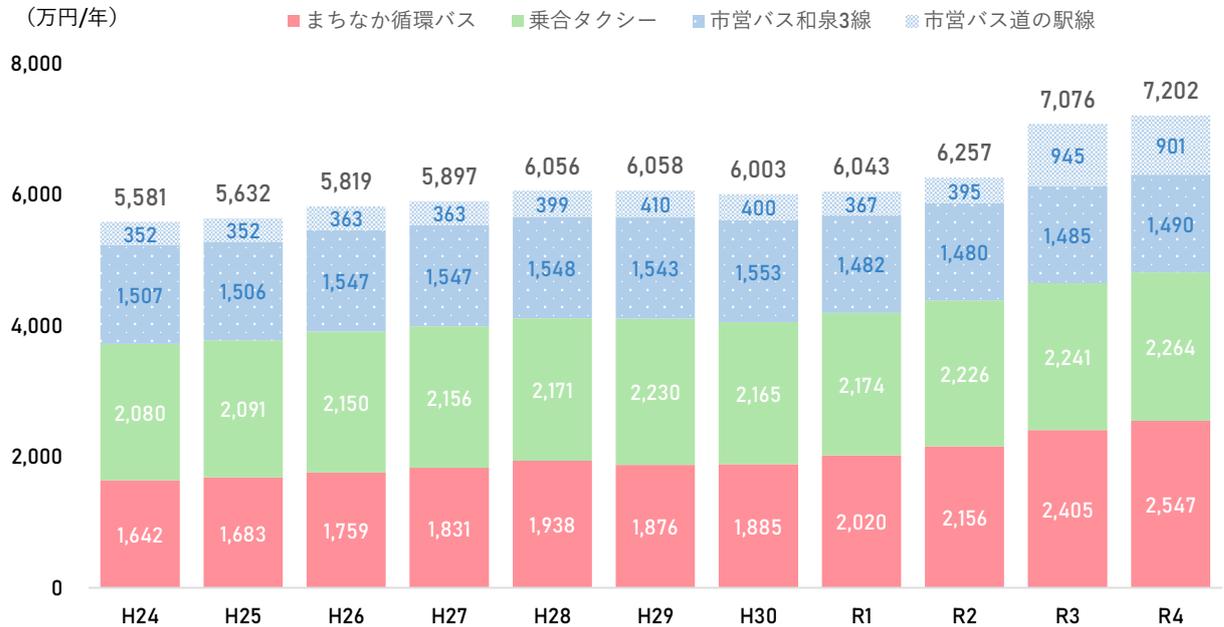


出典：大野市調べ（年間乗車人員は福井駅～九頭竜湖駅。広域路線バスの年度期は前年10月から当年9月まで。）

(資料 | (仮) 大野市都市マスタープランデータ抜粋)

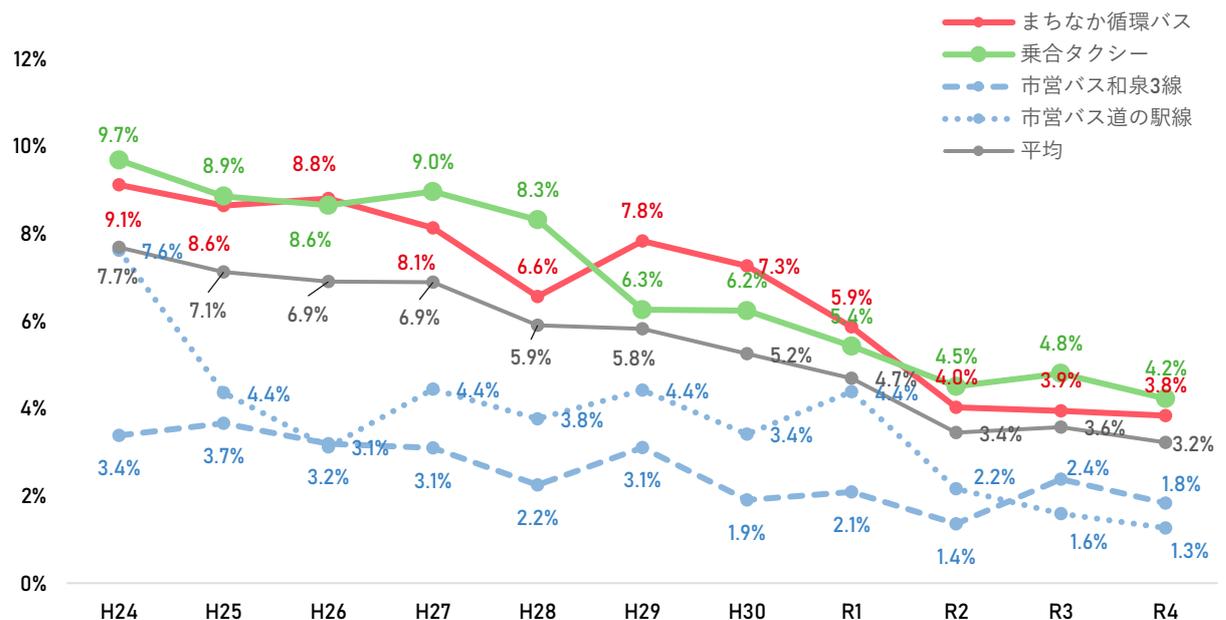
2.2 公共交通の運行経費

2.2.1 市内公共交通の運行経費



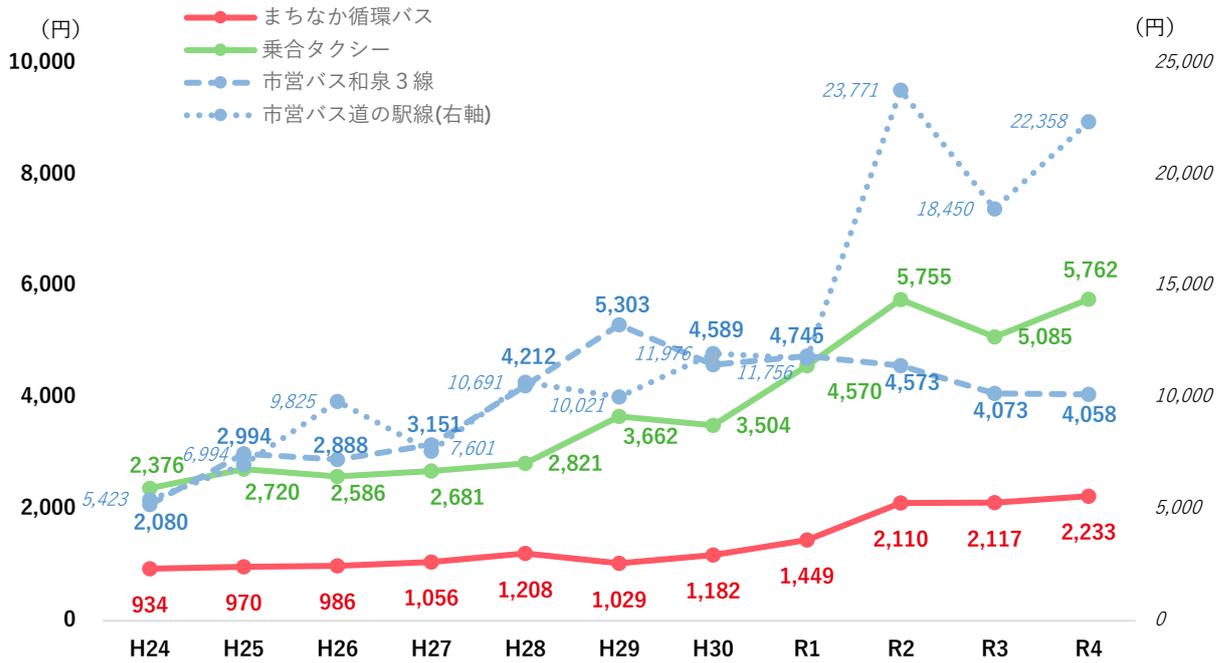
(資料 | 交通住宅まちづくり課)

2.2.2 市内公共交通の収支率



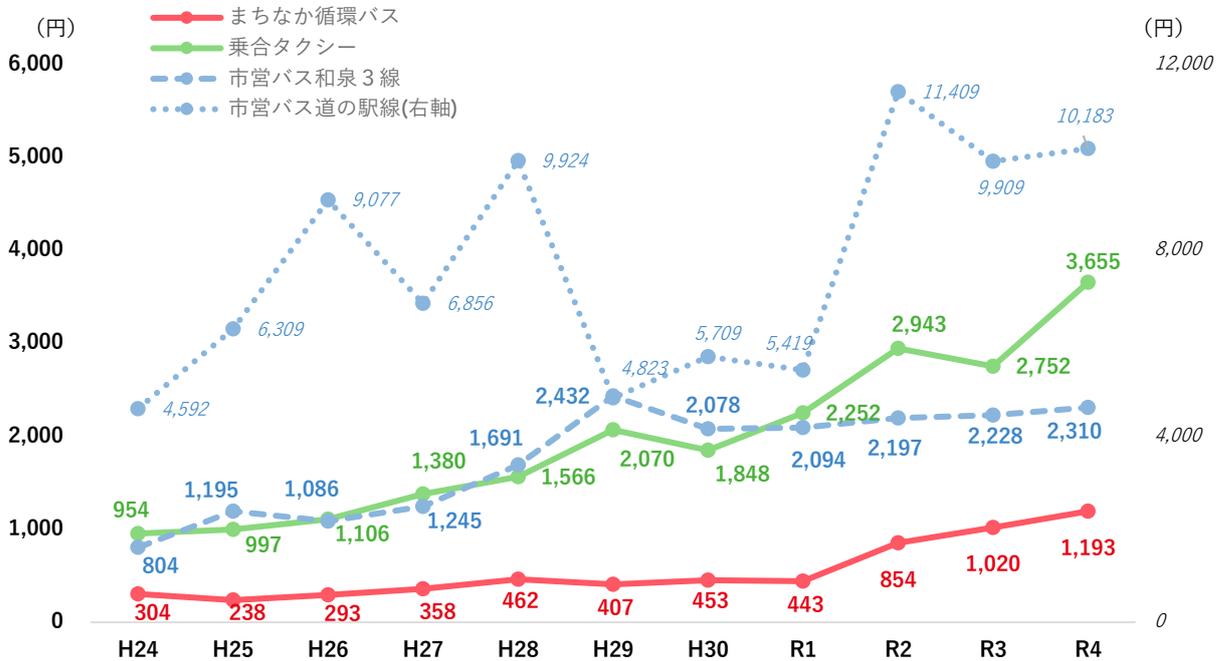
(資料 | 交通住宅まちづくり課)

2.2.3 市内公共交通の一人当たりの運行経費



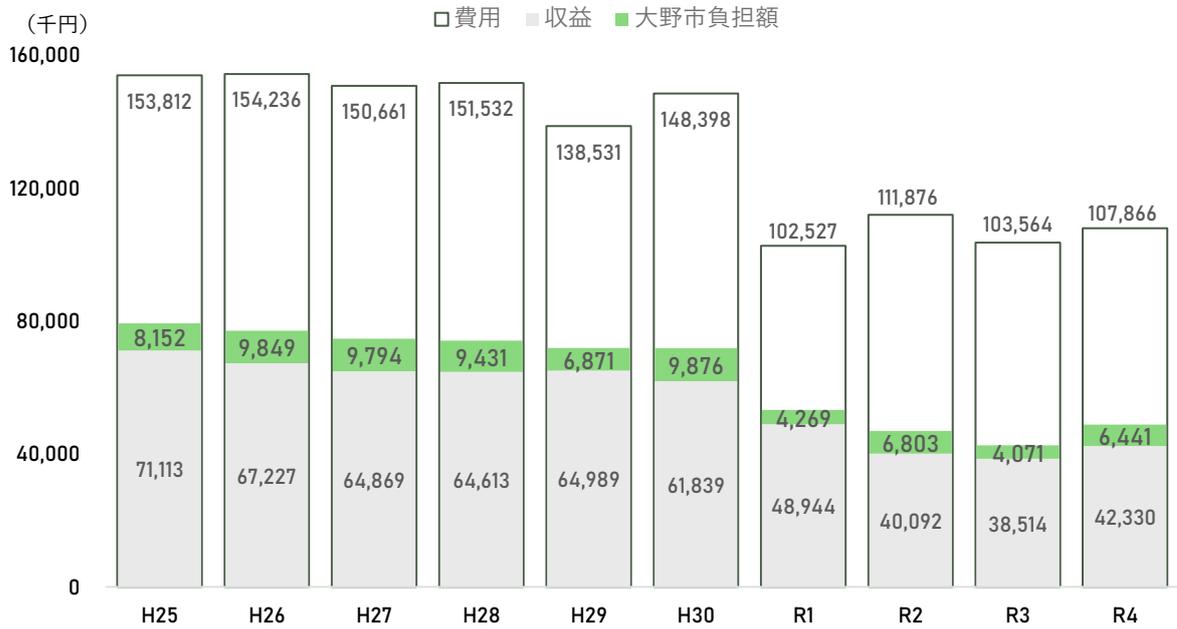
(資料 | 交通住宅まちづくり課)

2.2.4 市内公共交通の一人当たりの市費負担額



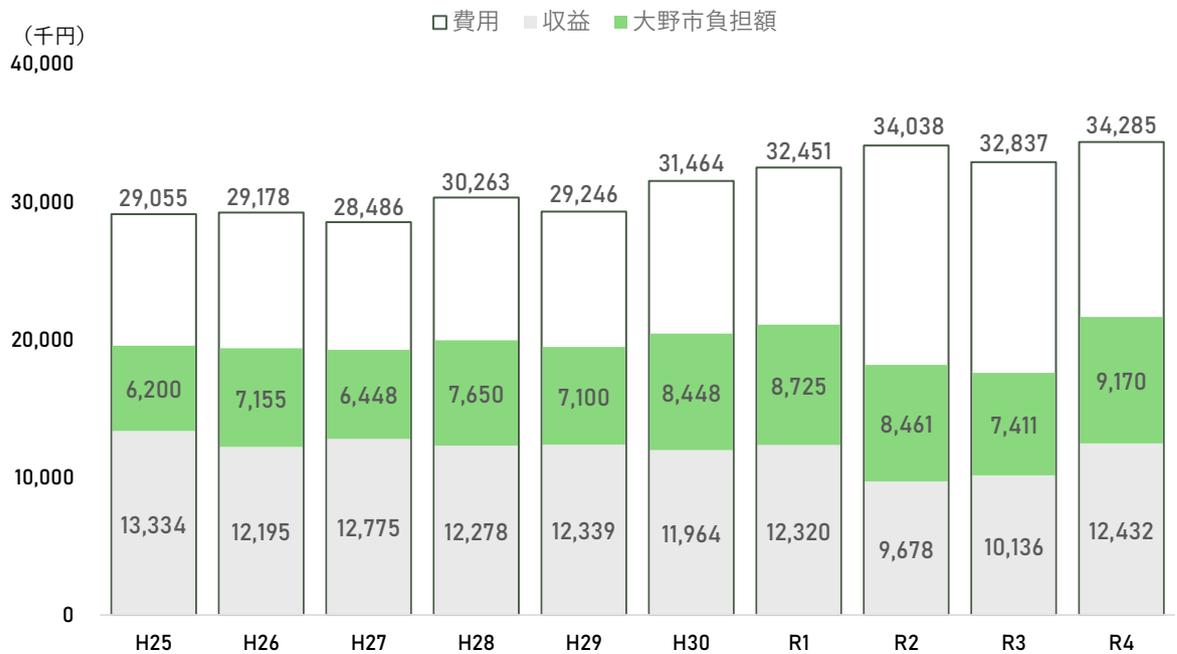
(資料 | 交通住宅まちづくり課)

2.2.5 広域路線バス「大野線」に係る市費負担額



(資料 | 交通住宅まちづくり課)

2.2.6 広域路線バス「勝山大野線」に係る市費負担額



(資料 | 交通住宅まちづくり課)

3 市民意向の把握

3.1 市民アンケート調査結果 ※速報版より抜粋※

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網形成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・707票、WEB・82票(回収率 39.5%)

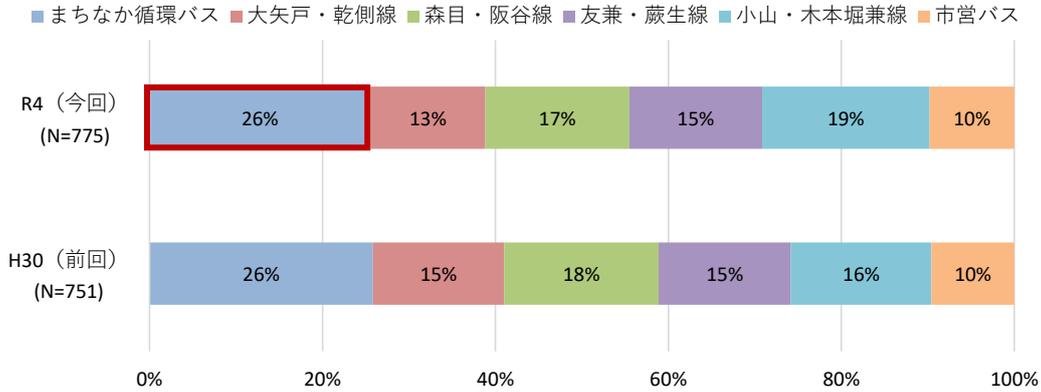
【公共交通運行路線】



3.1.2 回答者の属性

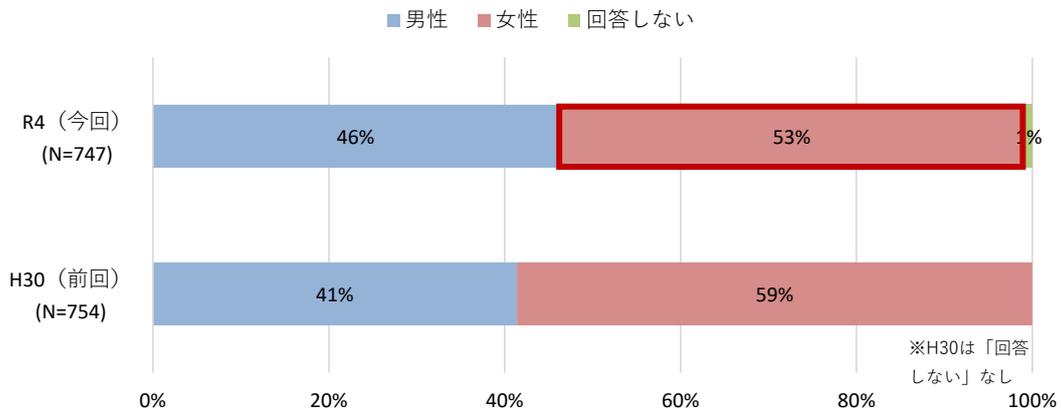
- ✓ 回答者の居住地は「まちなか循環バス」沿線、性別は「女性」、年齢は60歳以上の方が多くなっている。

【お住まい】

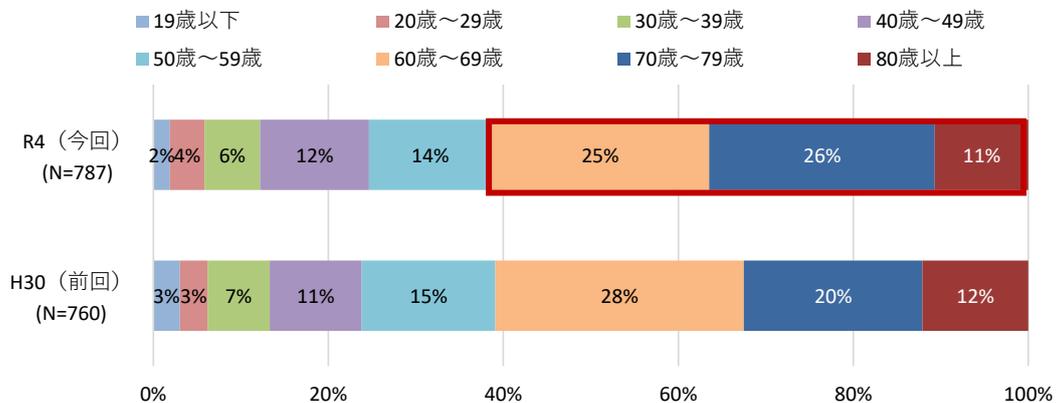


説明 まちなか循環バス：大野市まちなか、大矢戸・乾側線：大矢戸・乾側地区、森目・阪谷線：森目・阪谷地区、友兼・蕨生線：友兼・蕨生地区、小山木本堀兼線：小山・木本堀兼地区、市営バス：五箇・和泉地区 を意味しています。

【性別】



【年齢】

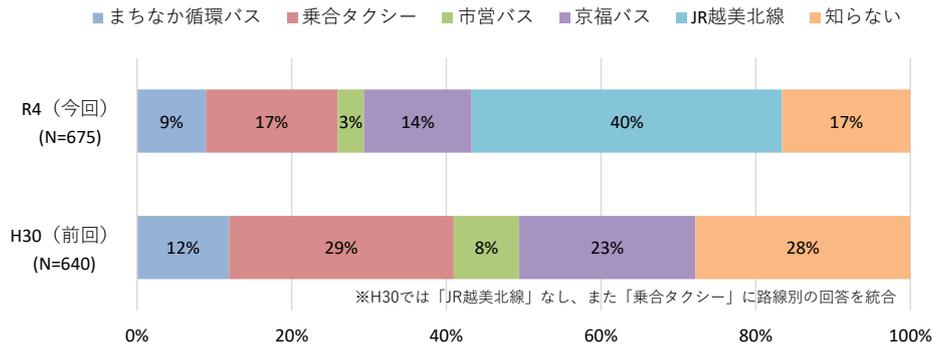


3 市民意向の把握

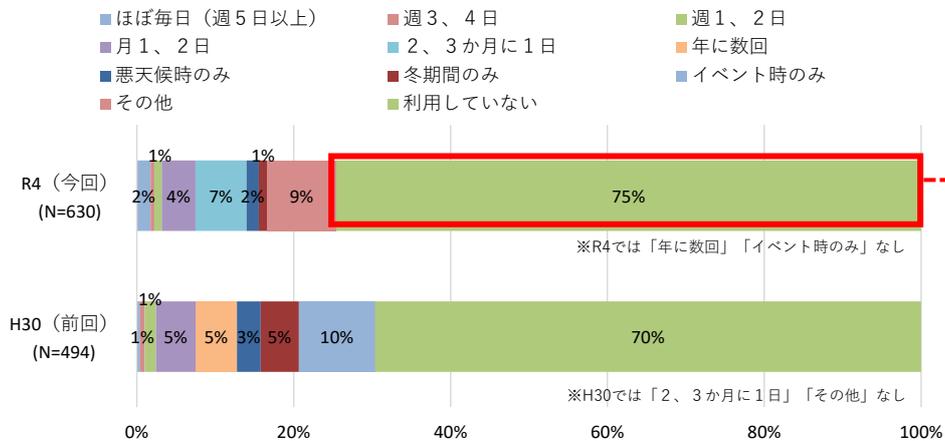
3.1.3 主に利用する公共交通とは？

- ✓ 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 75%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。

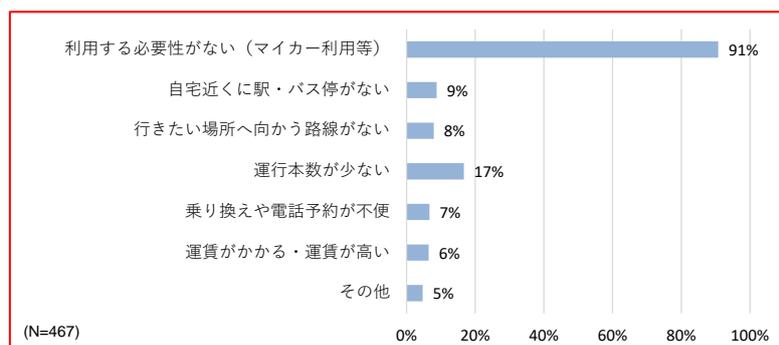
【主に利用する公共交通】



【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】

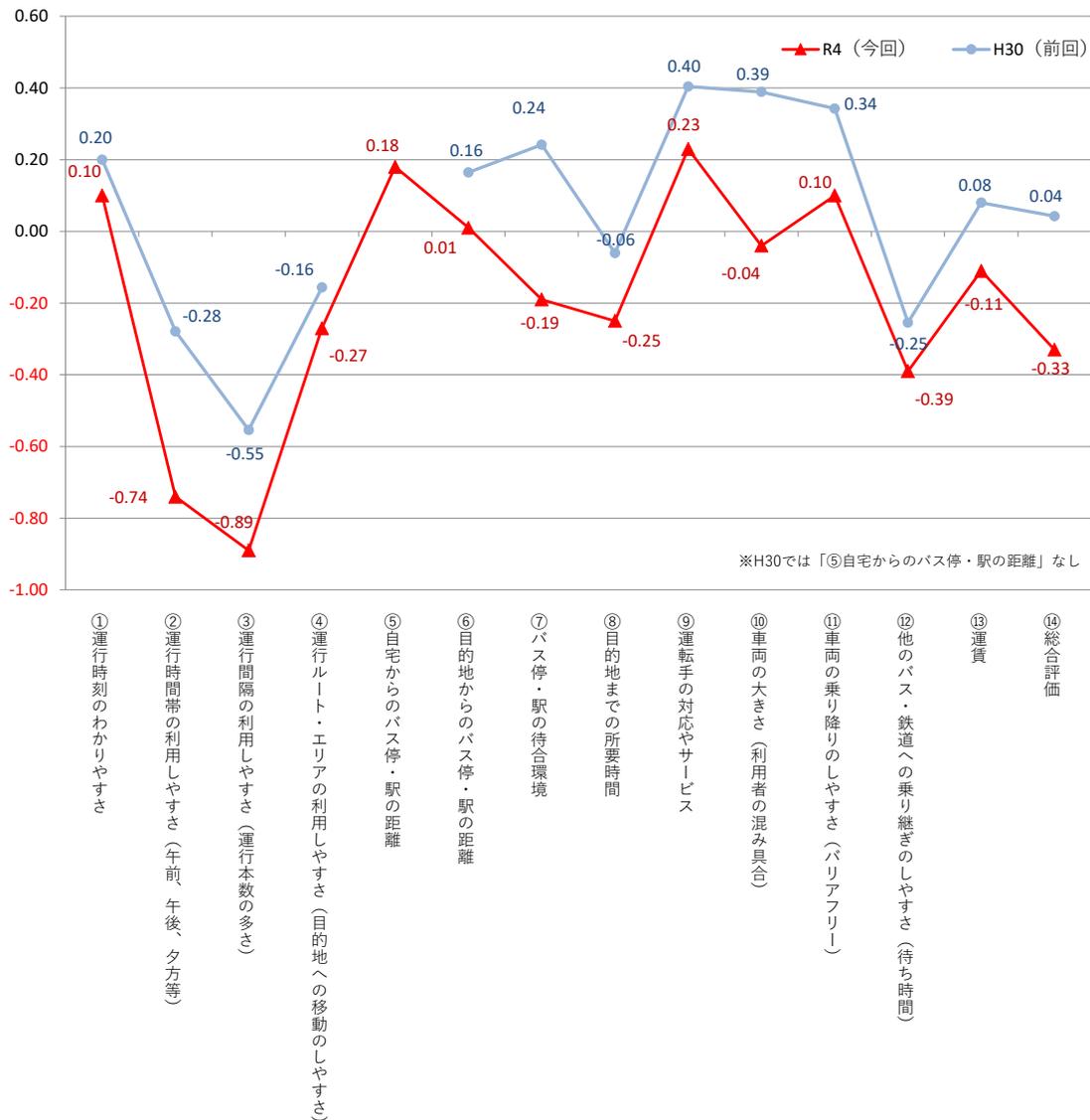


主に利用する公共交通の利用頻度で「利用していない」を選択した方のみを対象

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】

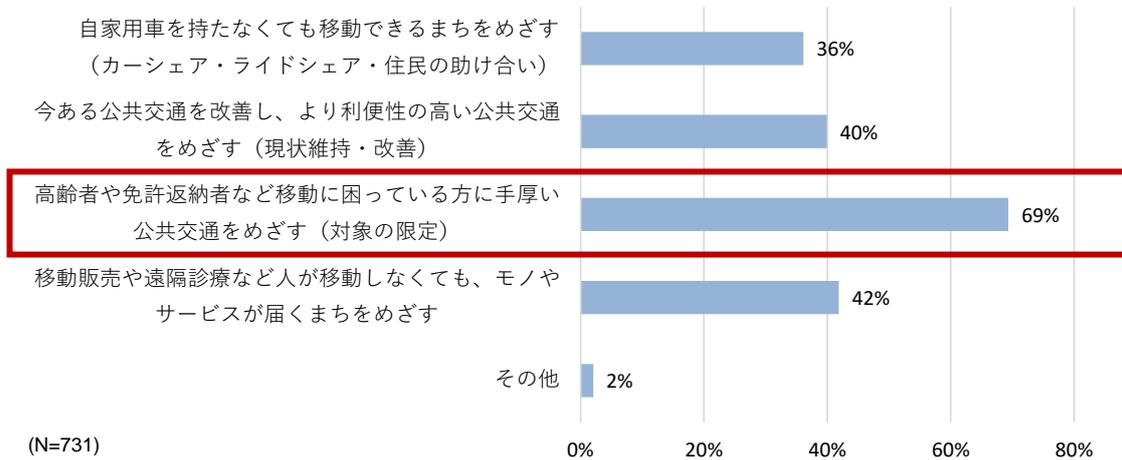
$$\frac{\{ \text{満足} \times (2 \text{点}) + \text{やや満足} \times (1 \text{点}) + \text{普通} \times (0 \text{点}) + \text{やや不満} (-1 \text{点}) + \text{不満} (-2 \text{点}) \}}{\text{各選択肢の回答者数}}$$

3 市民意向の把握

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69%で最も多くなっている。

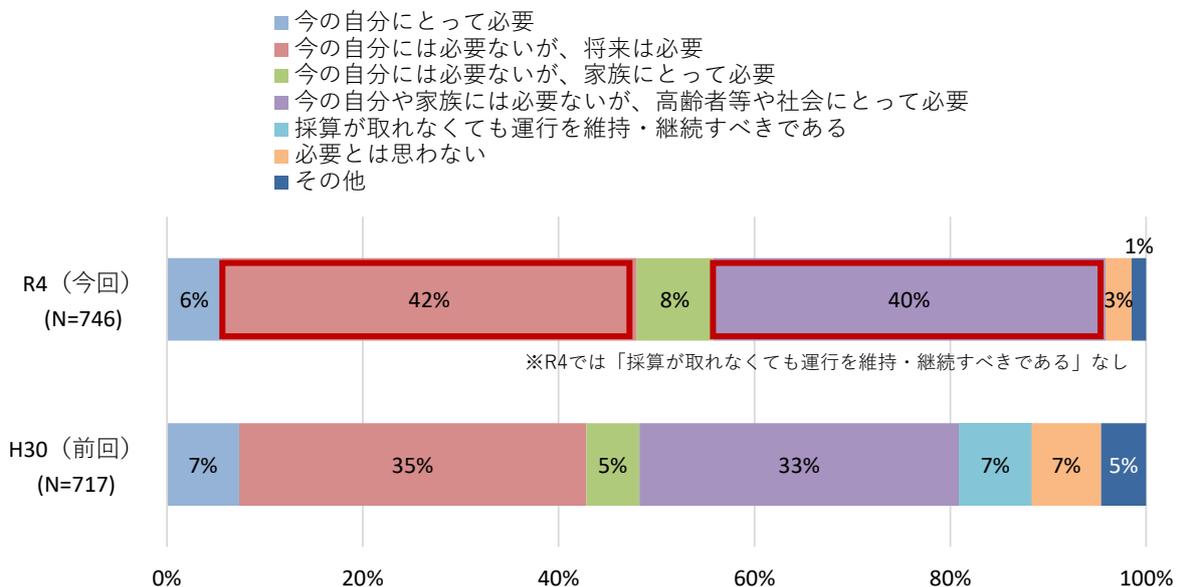
【市が今後めざすべき公共交通やまち】



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。

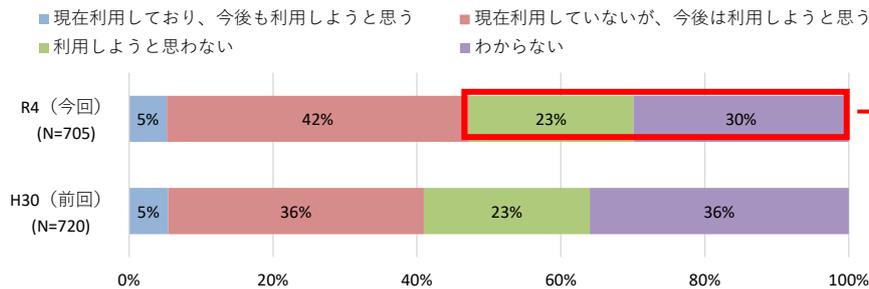
【市内公共交通機関の運行の必要性】



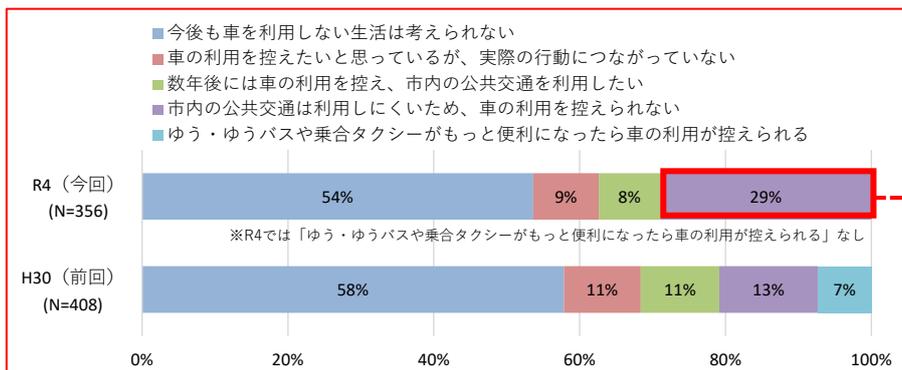
3.1.7 公共交通の利用意向

- ✓ 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 54%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)(36%)」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】

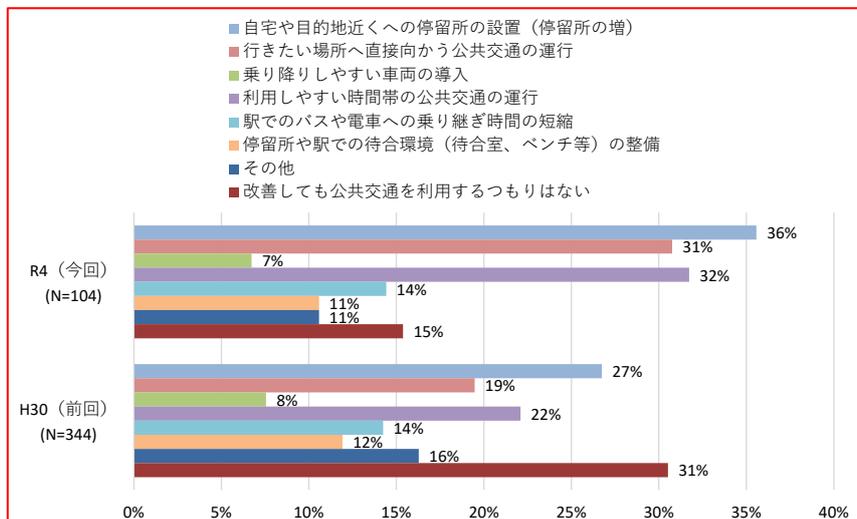


【自家用車から公共交通への切り替え】



※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 市民意向の把握

3.2 その他の調査結果

作成中

4 人口・施設等の分布

4.1 人口分布

4.1.1 人口分布

作成中

4.1.2 高齢者の分布

作成中

4.2 施設等の分布

4.2.1 医療機関の分布

作成中

4.2.2 福祉施設の分布

作成中

4.2.3 商業施設（延床面積 1,500 m²以上）の分布

作成中

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

作成中

4.2.5 主な公共施設の分布

作成中

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。

大野市公共交通活性化協議会規約

平成 20 年 2 月 29 日制定

平成 20 年 5 月 12 日改正

平成 25 年 6 月 24 日改正

令和 3 年 4 月 1 日改正

令和 4 年 1 1 月 9 日改正

(趣旨)

第 1 条 この規約は、大野市公共交通活性化協議会設置要綱第 6 条の規定により、大野市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の運営に関し必要な事項を定める。

(事務所)

第 2 条 協議会は、事務所を福井県大野市天神町 1 番 1 号に置く。

(事業)

第 3 条 協議会は、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送(市営有償運送を含む。)の態様、運賃・料金等に関すること
- (5) 前 4 号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(会議)

第 4 条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は委員の 2 分の 1 以上の出席がなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は出席委員（代理人を含む。以下同じ）の過半数をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。ただし、第 3 条第 1 号及び第 3 号に掲げる事項において、議決を要する事項については、出席委員の 3 分の 2 以上で決する。
- 4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 学識経験者として委嘱又は任命された委員以外の委員は、会議に代理人を出席させることができる。
- 7 前 6 項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第 5 条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第6条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の構成員は、大野市公共交通活性化協議会設置要綱第3条に定める構成員の中から会長が指名する。

(分科会)

第7条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会は、大野市公共交通活性化協議会設置要綱第3条に定める構成員、その他協議会が必要と認めるものをもって構成する。
- 3 分科会は、必要があると認めるときは、分科会の委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

(事務局)

第8条 協議会の業務を処理するため、事務局に事務局長及び事務局員を置く。

- 2 事務局長は、大野市交通住宅まちづくり課長をもって充てる。
- 3 事務局員は、大野市交通住宅まちづくり課職員をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第9条 協議会の運営に要する経費は、次の各号をもって充てる。

- (1) 大野市からの負担金
- (2) 国からの補助金
- (3) その他の収入

(監査)

第10条 協議会に監査委員を2名置く。

- 2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第12条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第13条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

令和 5 年度 事業計画書（案）

1 事業の内容

- (1) 地域公共交通計画（※）の策定及び変更の協議に関すること
 - (2) 地域公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること
 - (3) 地域公共交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること
 - (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送（市営有償運送を含む。）の態様、運賃・料金等に関すること
 - (5) 前 4 号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと
- ※「地域公共交通計画」には、現計画である網形成計画を含む

2 会議の開催

- (1) 協議会の開催（4 回程度）
- (2) 分科会等の開催

3 大野市地域公共交通計画案策定支援業務【臨時】

- (1) 概要 公共交通の現状や課題を整理し、持続可能な市内公共交通ネットワークの検討や観光、健康、福祉、教育、市民生活、環境など様々なまちづくり分野との連携も見据えた大野市地域公共交通計画案の策定支援を行う。
- (2) 内容
 - ①計画・準備
 - ②アンケート調査結果の概要整理（アンケートは令和 4 年度実施済）
 - ③利用実績等の整理
 - ④計画の取りまとめ支援
 - ⑤会議運営補助

令和5年度 収支予算 (案)

収入の部

区 分	金 額 (円)	備 考
委託料	2,090,000	市
補助金	1,386,000	国
	50,000	市
合 計	3,526,000	

支出の部

区 分	金 額 (円)	備 考
事業費	3,476,000	策定支援業務
事務経費	50,000	振込手数料等
合 計	3,526,000	