

大野市地域公共交通計画

令和5年11月策定
(令和6年3月改定)

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	用語の解説.....	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・日常生活圏域ニーズ調査.....	19
4.3	在宅介護実態調査.....	21
第 5 章	現状と課題の整理	22
5.1	公共交通を取り巻く現状と課題の整理.....	22
5.2	路線別の課題.....	24
第 6 章	計画の基本的な方針	25
6.1	計画の基本方針.....	25
6.2	計画の目標.....	26
6.3	新しい公共交通ネットワーク（令和 6 年 4 月～予定）.....	27
6.4	路線の役割と国庫補助の対象路線、利便増進事業の導入.....	28
第 7 章	目標達成に向けた取り組み	32
7.1	取り組みの分類.....	32
7.2	取組内容.....	33
7.3	取組の全体像.....	42
第 8 章	評価と進捗管理	43
8.1	評価指標とモニタリング指標.....	43
8.2	評価と進捗管理.....	47

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ると考えられます。また、令和6年(2024年)3月の北陸新幹線福井・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月に一部改正され、地域が自らデザインする地域交通として、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。その後、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、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(連携・協働)、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。そして、これらの提言等を受け、令和5年(2023年)10月に上記の法が一部改正され、法の目的に地域の関係者の連携と協働を推進することなどが新たに加えられました。

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、担い手の確保も課題となる中、交通事業者間や交通と他分野との共創、交通DXをはじめ新たな技術の導入、住民共助による移動支援の取り組みを推進し、公共交通のさらなる利便性向上と効率化を図り、移動を確保していくことが求められています。

これらを踏まえ、今後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

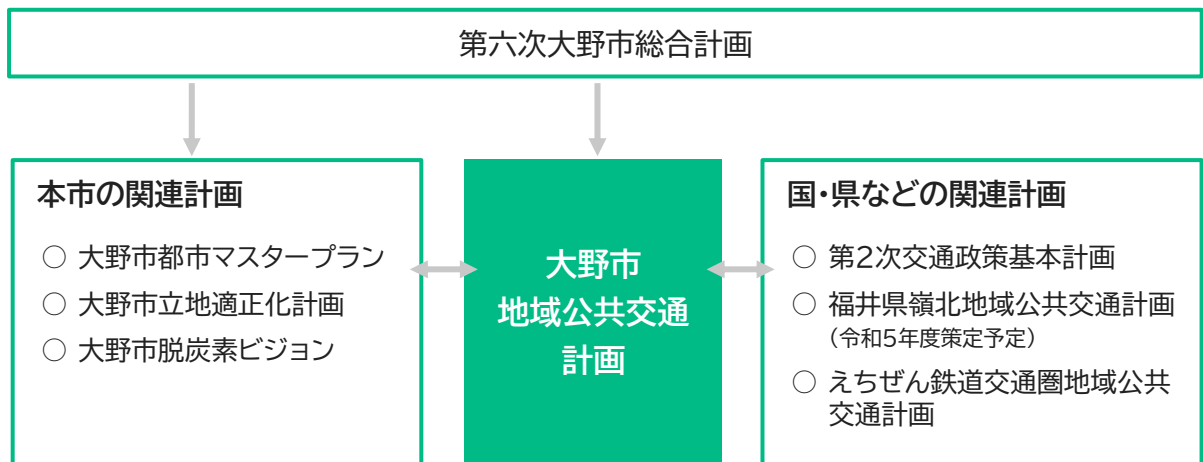
この計画は、地域にとって望ましい交通・移動サービスの姿を明らかにする計画です。本市の公共交通の現状や課題を踏まえ、公共交通の基本方針や目標、目標達成に向けた取り組みを示し、「共創」の姿勢であらゆる移動を確保することにより、本市が安心して住み続けられるまちとなることを目的としています。

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福井・敦賀開業の好機を生かし、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 用語の解説

本計画中の用語の解説は、以下のとおりです。

用語	解説
MaaS (マース)	MaaSとは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ(特定の目的地への移動)単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、さらには移動の目的地におけるサービスとも連携し、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことを言います。 サービス手段としてはスマートフォンアプリを活用する例が多くみられ、新たな移動手段(シェアサイクル等)や移動目的に関連したサービス(観光地や飲食店のチケットの購入等)も組み合わせ提供することが可能です。
交通DX (デジタル・トランスフォーメーション)	DXとは、デジタル技術を活用して変革する活動を意味します。交通DXは、MaaSや自動運転、AI、ICT等の公共交通に関するデジタル技術の活用により、交通の効率性・利便性の向上と地域における交通課題の解決、交通事業者の事業持続性の改善に寄与する取り組みを言います。
交通GX (グリーン・トランスフォーメーション)	GXとは、エネルギーの転換による変革を意味します。交通GXは、化石燃料ではなく車両の電動化や再生可能エネルギーの活用により、温室効果ガスの排出を削減し、脱炭素社会の実現に寄与する取り組みを言います。
デマンド交通	デマンド交通(デマンド型交通)とは、予約に応じて運行する交通サービスを言います。時間表に沿って定められた路線を運行する路線バス(路線定期型交通)と異なり、運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度が高く、さまざまな運行形態があります。大野市では乗合タクシーや和泉乗合バス(R6. 4月から運行予定)がデマンド交通です。
GTFS (ジー・ティー・エフ・エス)	GTFSとは、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。GTFSは、停留所の名前や位置の情報、運賃情報、ダイヤなどの公共交通に関する情報を、オープンデータとして公開されることが多いです。さらに、GTFSには、当日の運行状況や乗車人数など、時間によって変化する動的な情報も表現するGTFS-RT(GTFS-realtime:-リアルタイム)と呼ばれるものもあります。
貨客混載 (かきやくこんさい)	貨客混載とは、貨物(物)と旅客(人)の輸送、運行を一緒に行う形態を言います。人流や物流サービスの持続可能性の確保と生産性向上を図るため、法規制が緩和され新しい事業展開が可能となっています。

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JR越美北線を利用して通学する高校生の割合は、11.5%(平成19年~令和4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（平成24年と令和4年）

（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)

※（ ）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、ほとんど差はみられません。
- ✓ 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みられ、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、違いはみられません。

（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96%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

北陸新幹線福井・敦賀開業

- ✓ 令和5年(2023年)度末、北陸新幹線福井・敦賀開業が予定されており、開業後は東京ー福井間が2時間51分で乗り継ぎなく結ばれ、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、北陸新幹線福井・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。

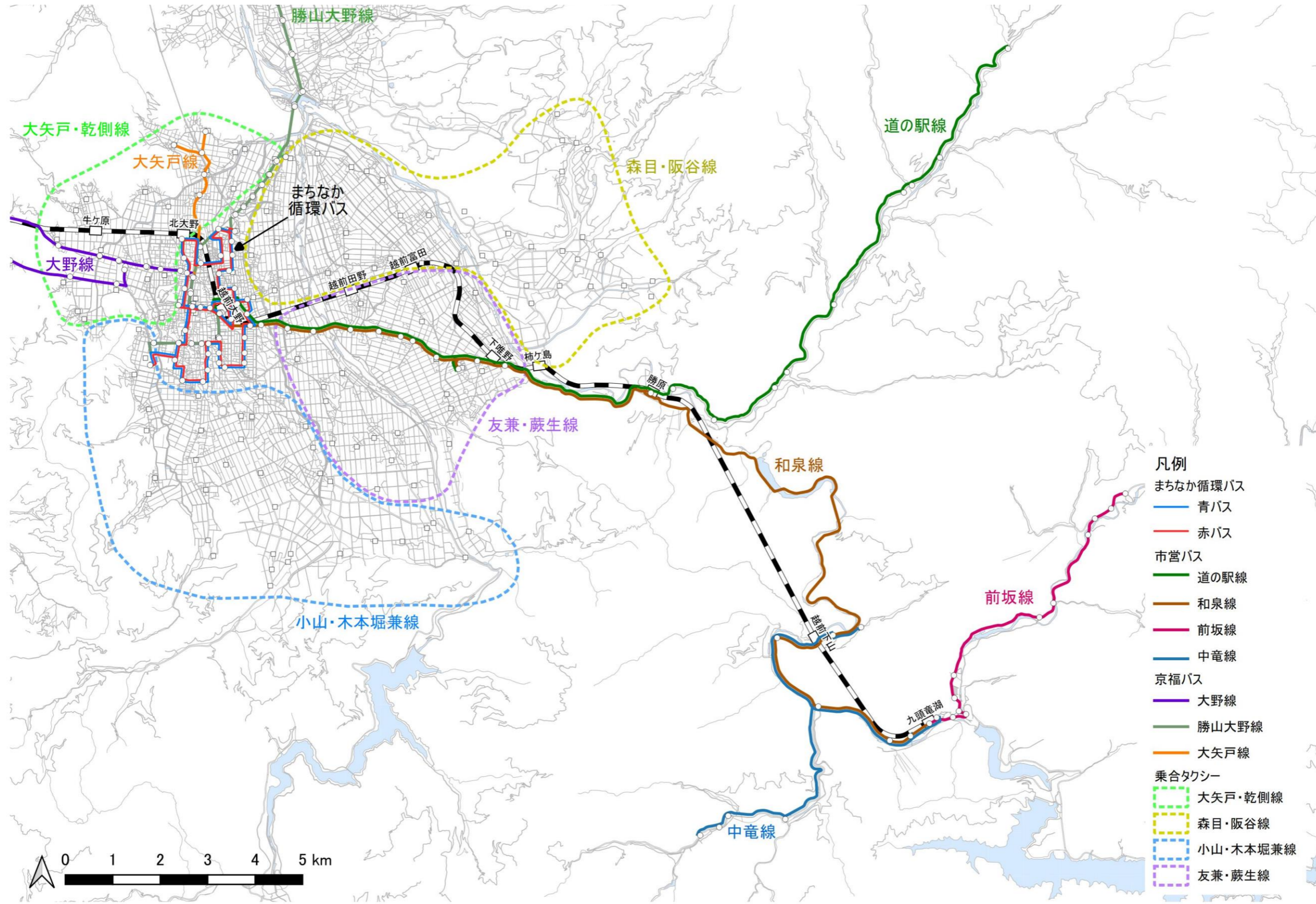
運転手不足の深刻化

- ✓ 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。

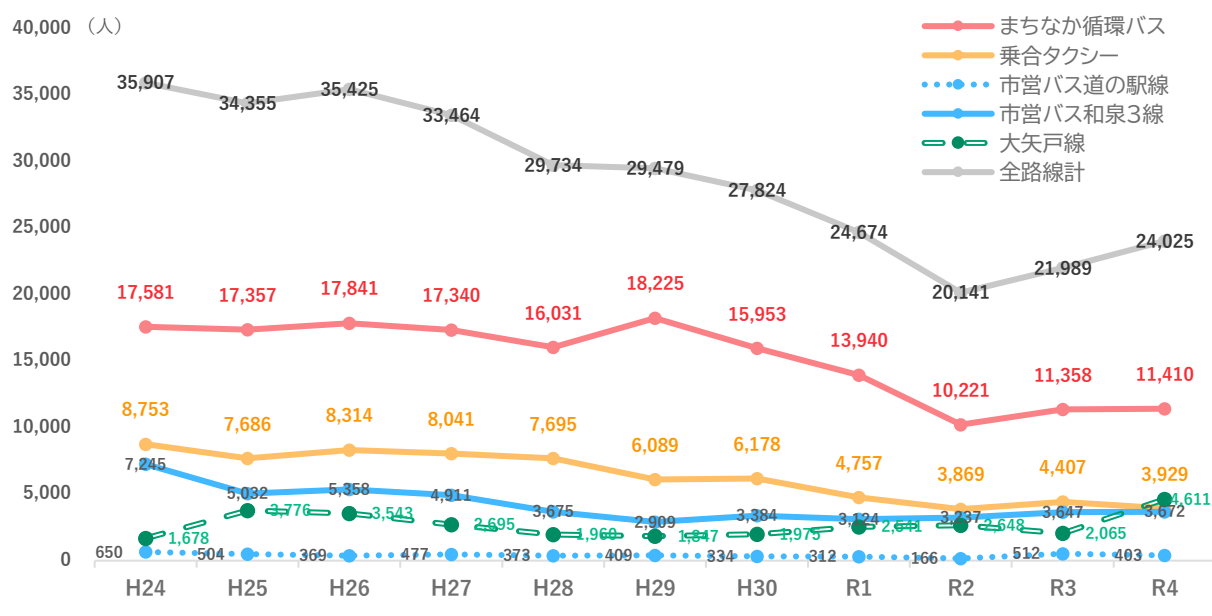
3.2 現在の公共交通ネットワーク（令和5年度）



- ✓ 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）、京福バス大野線、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JR越美北線を利用して通学する高校生の割合は、11.5%(平成19年～令和4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。

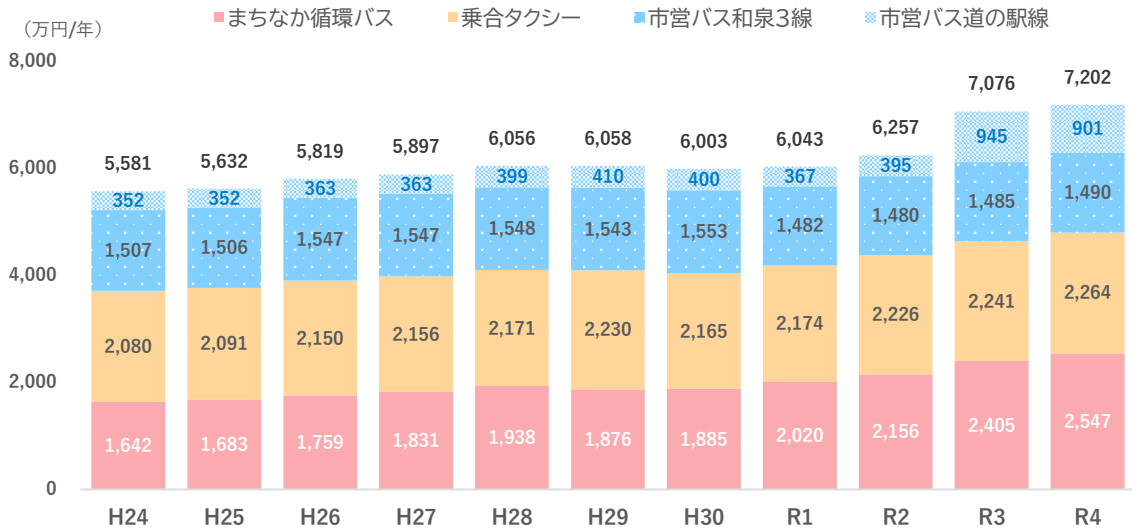
(資料編：P8参照)

タクシー・福祉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。
- ✓ 福祉タクシーは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

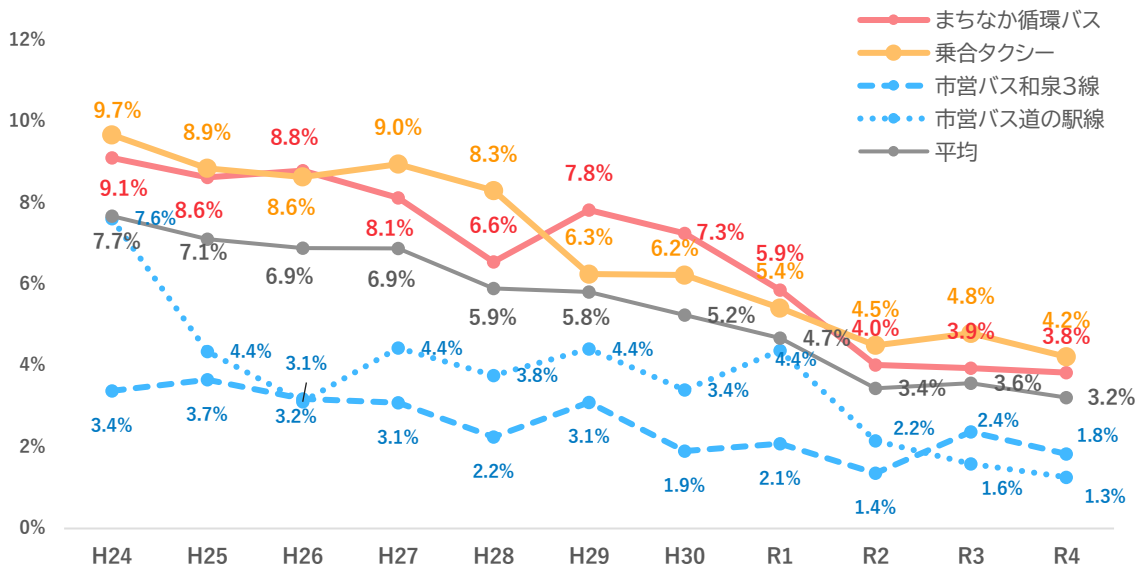


(資料 交通住宅まちづくり課)

- ✓ 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

※ 収支率は、(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

※ 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

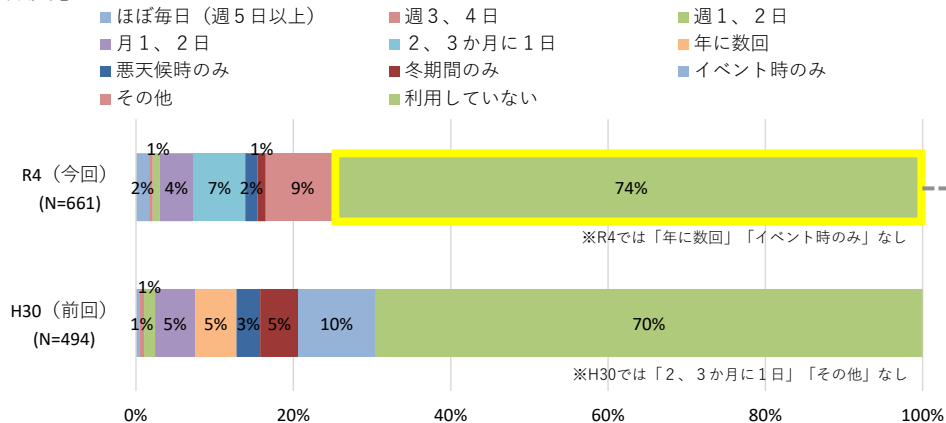
- ✓ 調査対象：大野市在住の2,000人(住民基本台帳による無作為抽出)
- ✓ 調査方法：郵送による配布、回収(WEB回答可)
- ✓ 調査期間：令和5年(2023年)1月19日(木)~2月5日(日)
- ✓ 回収数：配布数・2,000通、回収数・紙・746票、WEB・82票(回収率41.4%)

調査結果の概要 (詳細は資料編を参照)

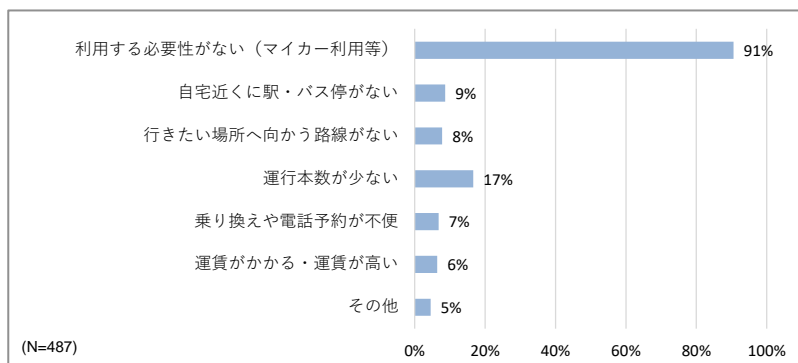
● 利用頻度・公共交通を利用しない理由

○ 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】



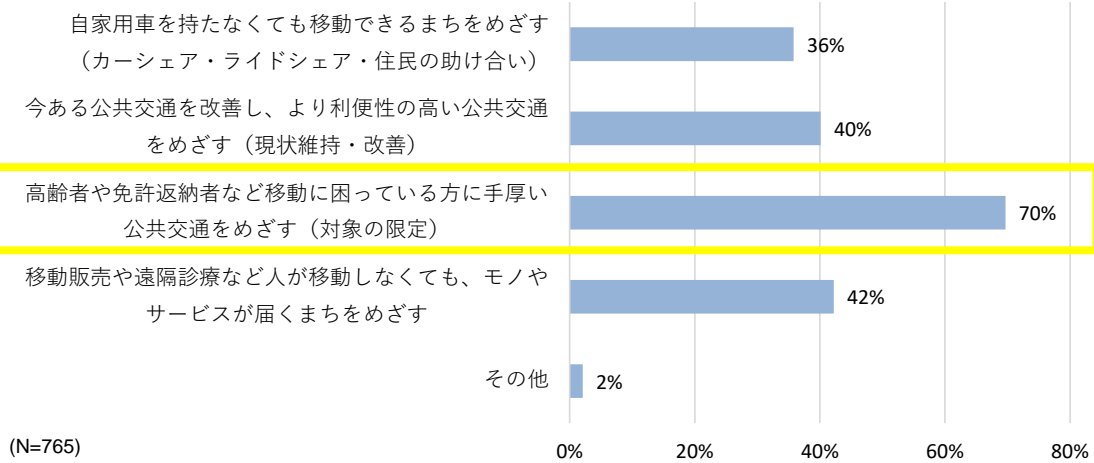
【公共交通を利用しない理由】



- ✓ 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ます。

● 今後めざすべき公共交通やまち

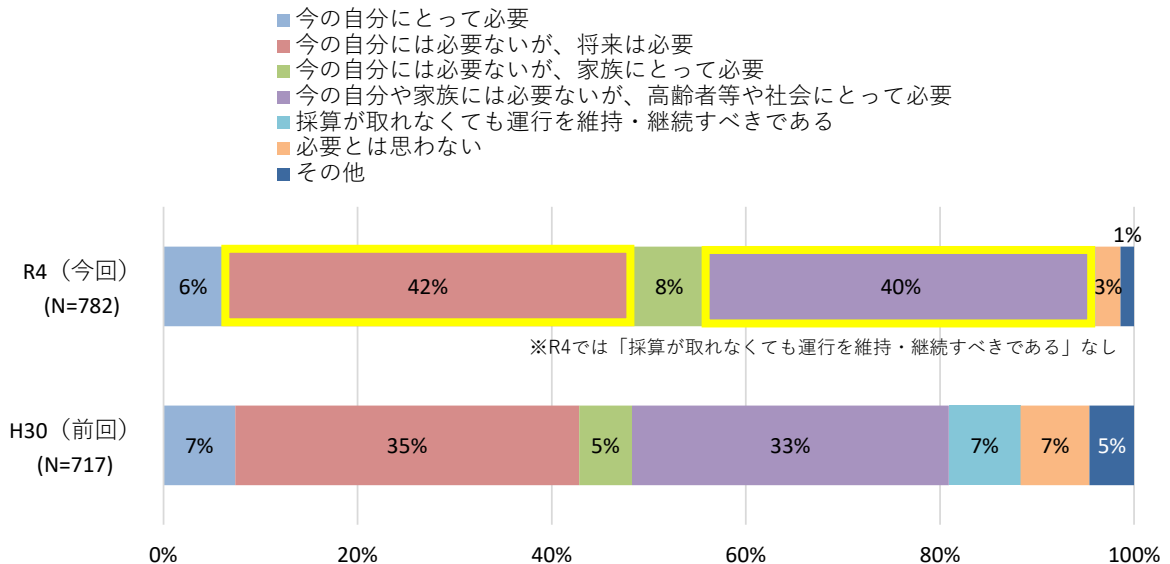
○ 自家用車等を持たず、移動に困っている方に手厚い公共交通をめざす



✓ 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ます。

● 公共交通の必要性

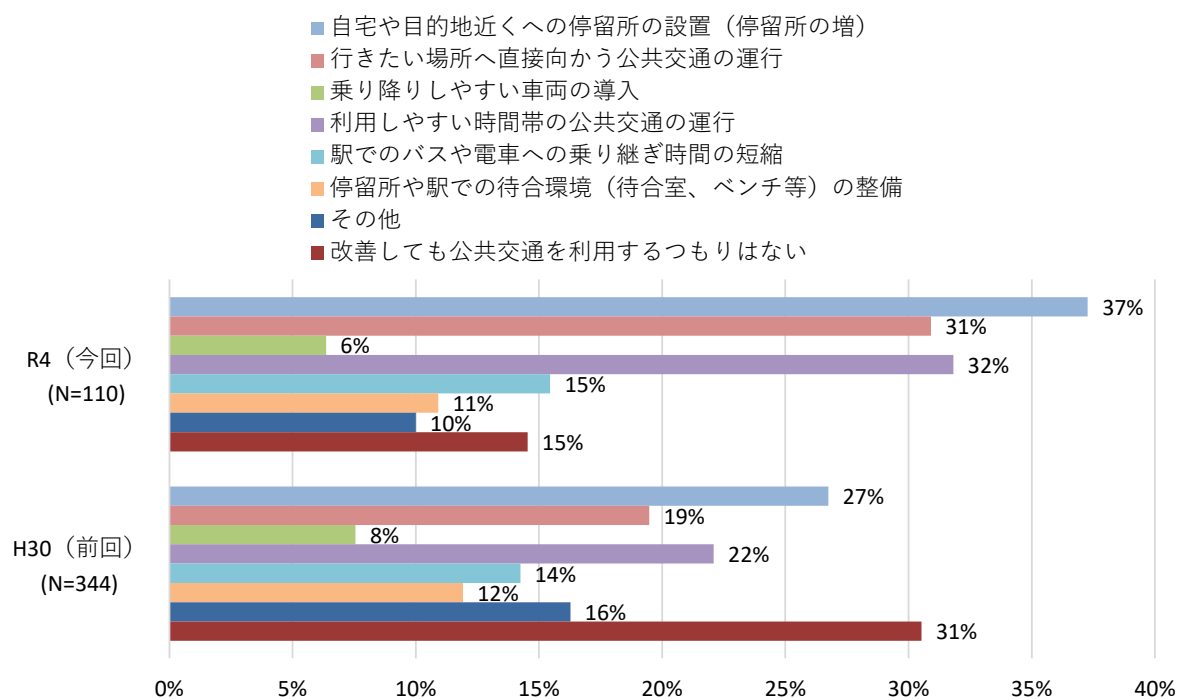
○ 今の自分には必要ないが、将来的には必要



✓ 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」が多くなっています。

●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」が多くなっています。

●自由意見

○ 公共交通の充実や存続、運行形態の改善等の要望が多い

分類(意見の一部抜粋)	回答総数 262 件	回答数
公共交通の充実 タクシーのような自由度の高い公共交通を考えてほしい/移動に困っている方に手厚い思いやりのある公共交通を実現してほしい/集落とまちなかをつなぐ交通を考えてほしい/ 利用者、ニーズ、公的負担のバランスをとりつつ利便性を高めてほしい		42
公共交通の存続希望 JR越美北線を存続してほしい/将来的には公共交通が必要となるので存続してほしい		28
運行形態の改善 必要なときに運行する形態が良いのではないか/ボランティアによる運行が良い/ バス停まで移動できない方も利用できる運行形態に改善してほしい		23
運行本数・ダイヤの改善 朝や夕方のJR越美北線を増便してほしい/登下校時のバスの便を増やしてほしい		20
公共交通の利用促進 公共交通の乗り方教室や出前講座をしてほしい/ 観光列車化や越前大野駅が魅力的な施設になると利用者増加が期待		17
運行ルート・バス停の改善 さまざまな施設にアクセスしやすいルート、バス停にしてほしい/ 自宅付近で乗降できると利用は増えると思う		17
将来が不安 自家用車が使えなくなると思うと不安しかない/山間部は陸の孤島になるのではないかと		13
新たな公共交通の整備 民間の車を利用できる制度が必要/近所と助け合って移動する仕組みを考えてほしい/ タクシーを軸にした新たな公共交通の整備が必要		13
運行経費の改善 税金を使って運行しているので、無駄を省いて利便性を高めてほしい/運行の効率化が必要/ まちなか循環バスや乗合タクシーの利用率を踏まえて、経費を再検討する		12
支援制度の充実 運転免許自主返納特典の充実/福祉サービスと連携した制度の充実		11
将来公共交通を利用したい 将来は運転できなくなるので、公共交通を利用したいと思う		8
移動販売の充実 公共交通の充実は税負担が大きいため、移動販売に力をいれてほしい		6
運賃の改善 タクシーの運賃負担が軽減される施策を検討してほしい		5
MaaS アプリの導入 スマートフォンで経路検索から支払いまで可能になると良い		3

4.2 介護予防・日常生活圏域二一ズ調査

※ 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

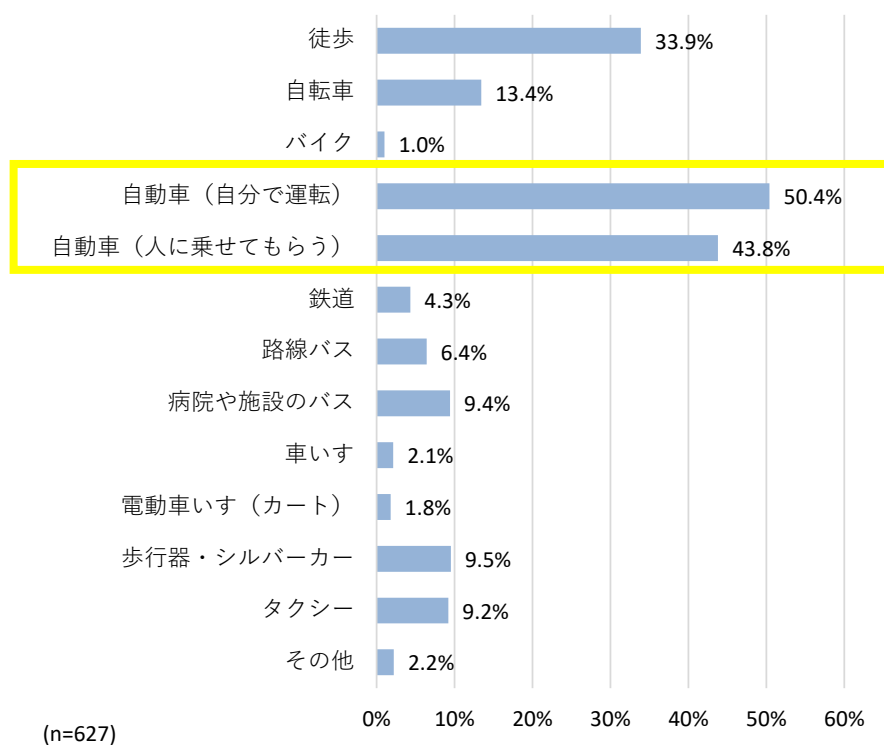
調査概要

- ✓ 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ます。

●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の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

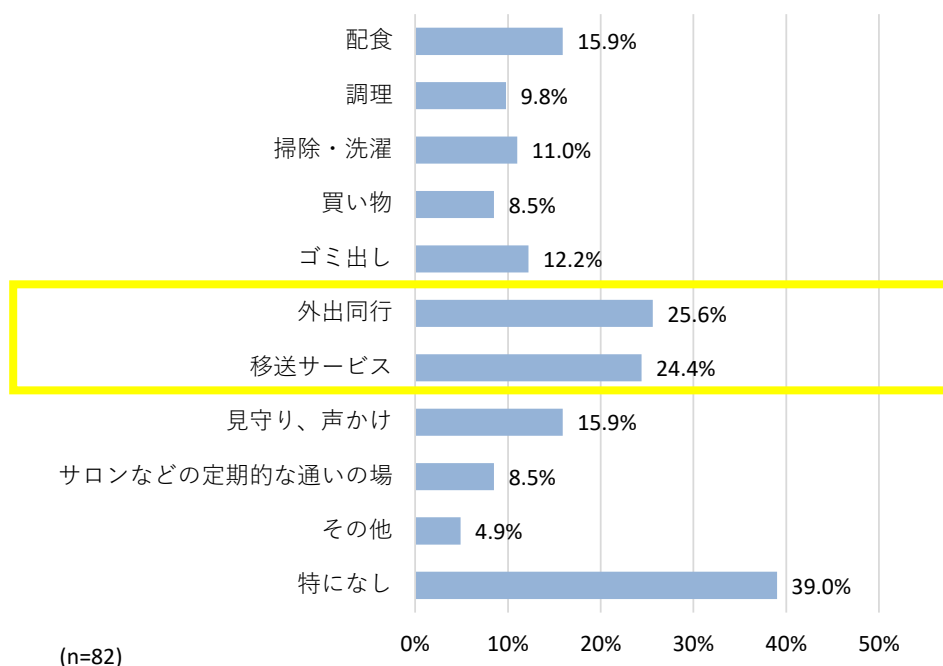
調査概要

- ✓ 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ます。

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み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に係る運行経費は10年間で2倍、運行経費の総額は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 北陸新幹線福井・敦賀開業、 中部縦貫自動車道県内全線開通 の好機

- ✓ 北陸新幹線福井・敦賀開業による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

路線別の課題は、以下のとおりです。

エリア	路線	課題
広域	JR越美北線	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用者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。 ✓ 北陸新幹線福井・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、勝山市や交通事業者と連携し、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。
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。

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、以下のとおりです。

●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 51.5% → 73.7%	高校生年代人口に占めるJR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 一件 → 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 ～

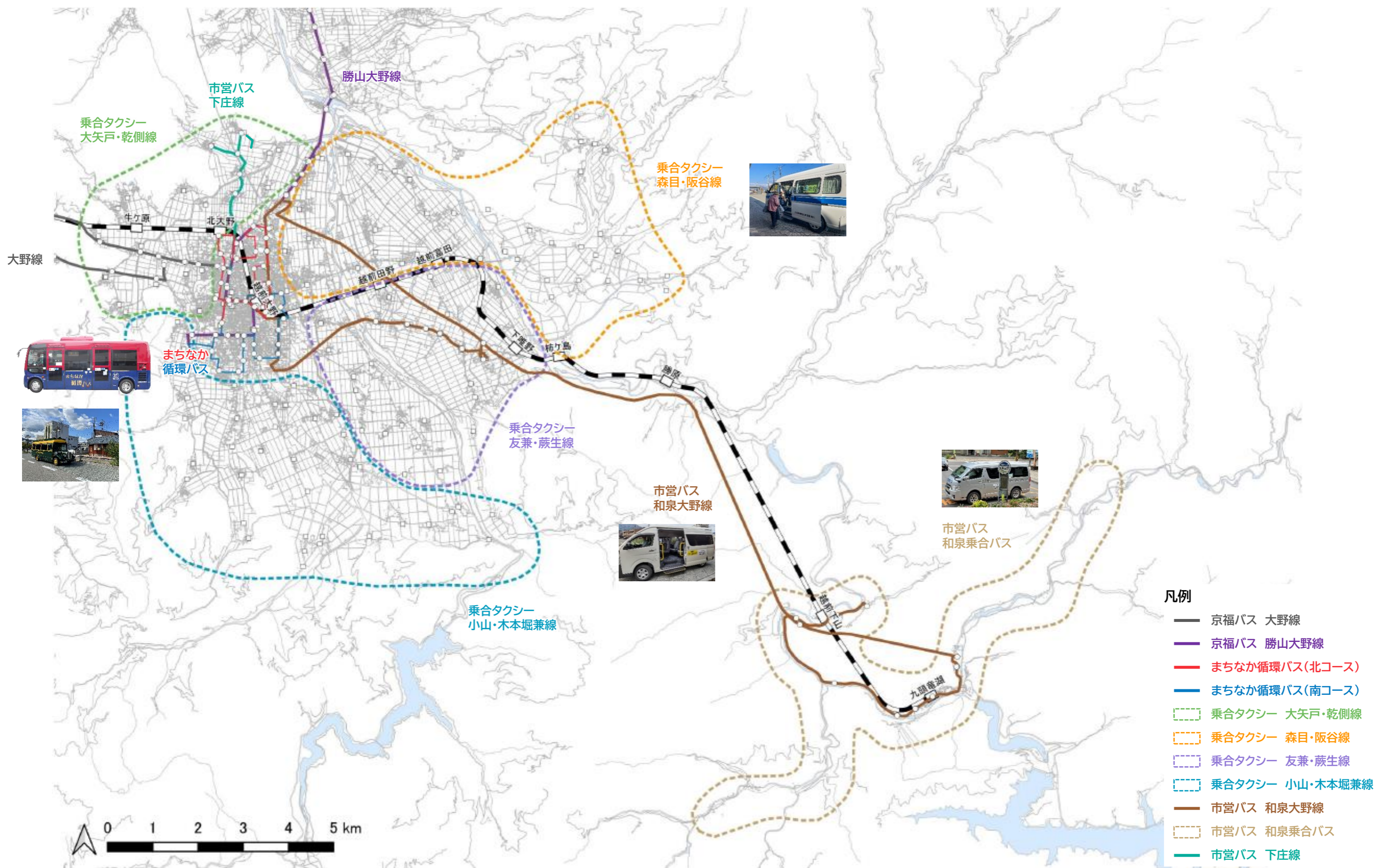
- 住民による助け合いの移動支援が展開されます
- 貨客混載など物流と公共交通が共創します
- 教育(スクールバス)や福祉、健康と公共交通が共創します
- 交通事業者間の連携が図られ、交通分野のDXが進み働きやすいです

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月から運行を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。



6.4 路線の役割と国庫補助の対象路線、利便増進事業の導入

路線の役割と確保・維持策

各路線の役割や確保・維持策は、以下のとおりです。

系統		役割	確保・維持策	
広域 (地域内幹線)	鉄道	JR越美北線 <ul style="list-style-type: none"> 福井市(越前花堂駅)と大野市(越前大野駅、九頭竜湖駅)を連絡 通学・通勤、買い物での利用のほか観光客が利用 	魅力向上策や利用促進策の実施、利便性向上に向けた働きかけを行い運行を確保	
	広域 路線バス	京福バス 大野線 <ul style="list-style-type: none"> 福井市(福井駅)と大野市(越前大野駅、ヴィオ)を連絡 通学・通勤・通院、買い物での利用のほか観光客が利用 	利用促進策の実施、国の地域公共交通確保維持事業(幹線補助)や県、沿線市の支援を活用し運行を確保	
		京福バス 勝山大野線 <ul style="list-style-type: none"> 勝山市(えちぜん鉄道 勝山駅)と大野市(越前大野駅、ヴィオ)を連絡 通学・通勤・通院、買い物での利用のほか観光客が利用 	利用促進策の実施、国の地域公共交通確保維持事業(幹線補助)や県、沿線市の支援を活用し運行を確保	
市内 (支線)	まちなか 循環バス	北コース <ul style="list-style-type: none"> 越前大野駅を起点に市街地を8の字に循環するよう北コースと南コースの2路線が運行 	利便性向上策や利用促進策の実施、国の地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)や県の支援を活用し運行を確保	
		南コース <ul style="list-style-type: none"> 主に高校生の通学、高齢者等の通院、買い物に利用 		
	乗合タクシー (区域運行)	大矢戸・乾側線	<ul style="list-style-type: none"> 田園集落4区域と市街地を結ぶデマンド型区域運行 主に高齢者等の通院、買い物に利用 	利便性向上策や利用促進策の実施、国の地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)や県の支援を活用し運行を確保
		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 (一部区域運行) <ul style="list-style-type: none"> 和泉地区と市街地を中部縦貫自動車道を走行し連絡 主に和泉地区の中学生・高校生の通学、高齢者等の通院、買い物に利用 1便目上りのみ越前大野駅に到着後、乗合タクシーの市街地の停留所まで乗り換えなし区域運行が利用可(和泉地区から乗車した方のみを対象) 	利便性向上策や利用促進策の実施、国の地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)や県の支援を活用し運行を確保	
和泉乗合バス (区域運行) <ul style="list-style-type: none"> 和泉地区内のデマンド型区域運行 主に和泉地区の小中学生・高校生の通学、高齢者等の通院、買い物に利用 		利便性向上策や利用促進策の実施、国の地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)や県の支援を活用し運行を確保		
下庄線 <ul style="list-style-type: none"> 下庄地区の一部地域をまちなか循環バスの車両を活用し平日1便のみ運行 主に沿線児童の登校に利用 		利便性向上策や利用促進策の実施、県の支援を活用し運行を確保		

国庫補助（地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)）の必要性

まちなか循環バス

まちなか循環バスは、越前大野駅を起点として市街地（主に用途地域内）を8の字に循環するよう北・南コースの2路線を運行し、通学、通院、買い物などの日常生活の移動を担っています。加えて、令和5年から土・日・祝日はレトロなボンネットバス車両により運行し、まちなか観光における移動手段としても期待されます。

起終点の越前大野駅や経由地の市役所、ショッピングモールヴィオなどは、JR越美北線や広域路線バス（大野線、勝山大野線）、市営バス和泉大野線、乗合タクシーと接続しており、本市の公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っています。

一方、市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要があります。

乗合タクシー

乗合タクシーは、田園集落4区域と市街地を結ぶデマンド型の区域運行で、主に田園集落地域に住む高齢者等の移動手段としての役割を担っています。

市街地の停留所は、医療機関やスーパー、越前大野駅や市役所などで、通院や買い物に利用されるとともに、JR越美北線や広域路線バス（大野線、勝山大野線）、市営バス和泉大野線との接続により、広域への移動を可能とし、これら路線を補完する欠かせない路線です。

一方、市や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要があります。

市営バス和泉大野線・和泉乗合バス

市営バス和泉大野線は、令和6年4月から新しく運行を開始する路線で、和泉地区と市街地を結び、主に和泉地区に住む中学生や高校生の通学、高齢者等の移動手段としての役割を担います。JR越美北線の越前大野駅から九頭竜湖駅（和泉地区）は区間が同じであり、JR越美北線のダイヤを補完する路線としての役割を担っており、土・日・祝日も運行することから日常利用だけでなく観光利用の面でも期待されます。

市営バス和泉乗合バスは、和泉地区内を予約に応じて運行する区域運行で、和泉大野線と同時に運行を開始します。診療所への通院や買い物、JR越美北線や和泉大野線が接続する九頭竜湖駅と和泉地区内の往来、また、地区内における児童生徒の通学手段としての役割を担います。

しかしながら、和泉地区の人口は500人に満たず、観光利用を含む利用者からの運賃収入のみでの路線の維持は困難と想定され、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）により運行を確保・維持する必要があります。

バス路線と実施主体の概要

各バス路線の概要は、以下のとおりです。

系統			起点	事業許可 区分	運行形態	実施主体	国庫補助 の活用
			経由				
広域 (地域内幹線)	広域 路線バス	京福バス 大野線	福井駅	乗合 (道路運送法 第4条)	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
			美山駅、越前大野駅				
			ヴィオ				
	京福バス 勝山大野線	福井勝山総合病院	乗合 (道路運送法 第4条)	路線定期運行	交通事業者	幹線補助	
		勝山高校入口、 越前大野駅					
		ヴィオ					
市内(支線)	まちなか 循環バス	北コース	越前大野駅	乗合 (道路運送法 第4条)	路線定期運行	大野市 (運行は交通事 業者に委託)	フィーダー補助
			奥越明成高校前、 大野市役所・結とぴあ				
			越前大野駅				
		南コース	越前大野駅				
			大野高校前、 大野市役所・結とぴあ 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	乗合 (道路運送法 第4条)	区域運行	大野市 (運行は交通事 業者に委託)	フィーダー補助
		森目・阪谷線	富田・阪谷地区				
		友兼・蕨生線	上庄・富田地区				
		小山・木本堀兼線	小山・上庄地区				
	市営バス	和泉大野線	越前大野駅	自家用 (道路運送法 第78条)	路線定期運行 (一部区域運行)	大野市 (運行は交通事 業者に委託)	フィーダー補助
			陽明中学校、 道の駅「越前おおの 荒島の郷」				
九頭竜湖駅							
和泉乗合バス		和泉地区	自家用 (道路運送法 第78条)	区域運行	大野市 (運行は交通事 業者に委託)	フィーダー補助	
下庄線		西大月	自家用 (道路運送法 第78条)	路線定期運行	大野市 (運行は交通事 業者に委託)	なし	
		小矢戸、大矢戸、太田					
	大野口						

地域公共交通利便増進事業（地域公共交通特定事業）の導入

本市における公共交通の利便性を高めていくために、本計画に基づく取組（詳細は第7章に記載）を推進するに当たり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定する地域公共交通特定事業の一つである地域公共交通利便増進事業を導入します。

本計画に記載する取組と、その取組を具体化した利便増進事業や同事業に関連して実施される事業の概要は、次のとおりです。

●大野市地域公共交通計画の取組と利便増進事業等の概要



(出典 大野市地域公共交通利便増進実施計画)

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関する取り組み (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関する取り組み	市民、団体、事業者、市	
4 補完	既存の交通サービスを補完する取り組みや、公共交通と連携・支援する取り組み		

目標と取組分類や各取組内容との関係性は、以下のとおりです。

●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～予定) <ul style="list-style-type: none"> ・ まちなか循環バス【利便増進事業】 ・ 乗合タクシー【利便増進事業】 ・ (新設)市営バス 和泉大野線【利便増進事業】 ・ (新設)市営バス 和泉乗合バス【利便増進事業】 ・ (新設)市営バス 下庄線【利便増進事業】 									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	協議会、交通事業者、市			

※目標の「◎」は目標に対し最も強く関連した取組、「○」は目標に関連がある取組です(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(令和5年度) <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ーフ化、電気自動車をはじめとした次世代型車両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 人材確保への協力と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。市は、交通事業者や関係団体等が行う人材確保に向けた取り組みに協力するとともに、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	交通事業者・団体、市			

1-9 高速バス路線の誘致						目標1	目標2	目標3	目標4	目標5 ◎
取組概要	中部縦貫自動車道県内全線開通、北陸新幹線福井・敦賀開業という高速交通ネットワークの形成により、人の交流拡大が見込まれます。市は、中京圏からの中部縦貫自動車道を走行する高速バス路線の誘致に取り組むなど、新たな周流ルートを開発します。									
実施事業等	● 高速バス路線の誘致									
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	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(運賃の改定)【利便増進事業】 ● 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(停留所の追加・見直し)【利便増進事業】 ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内公共交通運行事業(時刻表の改定)【利便増進事業】 ● 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

2-4 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」を導入します。バスの位置情報がわかることにより、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の促進が期待されます。					
実施事業等	● バスロケーションシステムの導入【利便増進事業】					
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	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内公共交通運行事業(運賃の改定)【利便増進事業】 ● 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			

2-6 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 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"> ● JR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、JR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進める会(以下、略称を「乗る会」という)」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福井・敦賀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	主な支援策(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。また、これら支援制度のデジタル化を検討します。									
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。また、これら支援制度のデジタル化を検討します。									
実施事業等	主な支援策(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(情報提供)【利便増進事業】									
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	<p>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。</p> <p>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。</p>									
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	<p>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。</p>									
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	<p>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。</p>									
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 取組の全体像

取組内容と関連する目標、スケジュール、実施主体の全体像は、以下のとおりです。

●取組の全体像

取組分類－取組内容	目標					スケジュール					実施主体(分類)				
	1	2	3	4	5	R 6	7	8	9	10	住民	団体・ 事業者	協会	交通 事業者	市
取組分類1 「運行」															
-1 市内公共交通の運行	◎				○								●	●	●
-2 広域路線バスの運行支援	◎				○										●
-3 公共交通ネットワークの再構築と改良	○	◎	○	○	○							●	●	●	●
-4 やさしい車両の導入を推進			◎	◎										●	●
-5 市内周遊性向上策の検討	○		◎		○								●	●	●
-6 スクールバスと市営バスの連携を検討	○	○		◎									●		●
-7 交通事業者のDXを推進				◎										●	●
-8 人材確保への協力と交通事業者間の連携を促進				◎								●	●	●	●
-9 高速バス路線の誘致					◎										●
取組分類2 「利便性向上」															
-1 運賃の改定		○	◎										●	●	●
-2 停留所の追加・見直し		○	◎										●	●	●
-3 時刻表の改定			◎		◎								●	●	●
-4 リアルタイムの運行情報の提供			◎		◎									●	●
-5 乗継割引・連携割引等の検討			◎	○									●	●	●
-6 予約や定期券購入等のデジタル化を推進			◎	○										●	●
-7 待合環境改善策の検討			◎	○	○							●		●	●
取組分類3 「利用促進」															
-1 JR越美北線の魅力向上					◎						●	●		●	●
-2 JR越美北線沿線のまちづくりを推進				◎	◎						●	●			●
-3 JR越美北線の利便性向上に向けた働きかけ	◎		○		○						●	●		●	●
-4 通学・通勤者への支援	◎		◎												●
-5 運転免許自主返納者への支援	◎		◎												●
-6 高齢者・障がい者等への支援	◎		◎												●
-7 わかりやすい情報提供と経路検索の充実			◎		◎										●
-8 乗り方教室の開催・おでかけ機会の創出			○	◎								●		●	●
-9 事業者等と連携した利用促進策の推進			○	◎								●	●	●	●
-10 広域的なMaaSの推進					◎							●		●	●
取組分類4 「補完」															
-1 共助型移動支援の推進	○	○	○	◎							●	●			●
-2 貨客混載の導入検討	○			◎								●		●	●
-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	市内公共交通利用者数	市内公共交通の年間利用者数※1	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	%	51.5 (R4)	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組み込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(次の理由により市営バス下庄線を除く)とし、小中学生の通学利用における利用者数や運賃収入は、年によっての児童生徒数の影響が大きいため原則除外する。

※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除くことができなかったため含んだ数字である。

● 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
基本方針 安心して住み続けられる結のまちに	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。
目標1 安心して移動できるまちに	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。
目標2 ちょうど良い公共交通があるまちに	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。
目標3 もっと移動にやさしいまちに	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人は乗合タクシー利用者数の目標値4,300人と整合が図られています)
目標4 結の心と進取の気象で共創のまちに	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)
目標5 楽しく快適に周遊できるまちに	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。

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数値の把握に努めます。

●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	—	%	51.5	73.7	
	高校生年代人口に占めるJR越美北線を利用して通学する高校生の割合		%	(H19~R4 平均値) 11.5	—	
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	334,000
		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

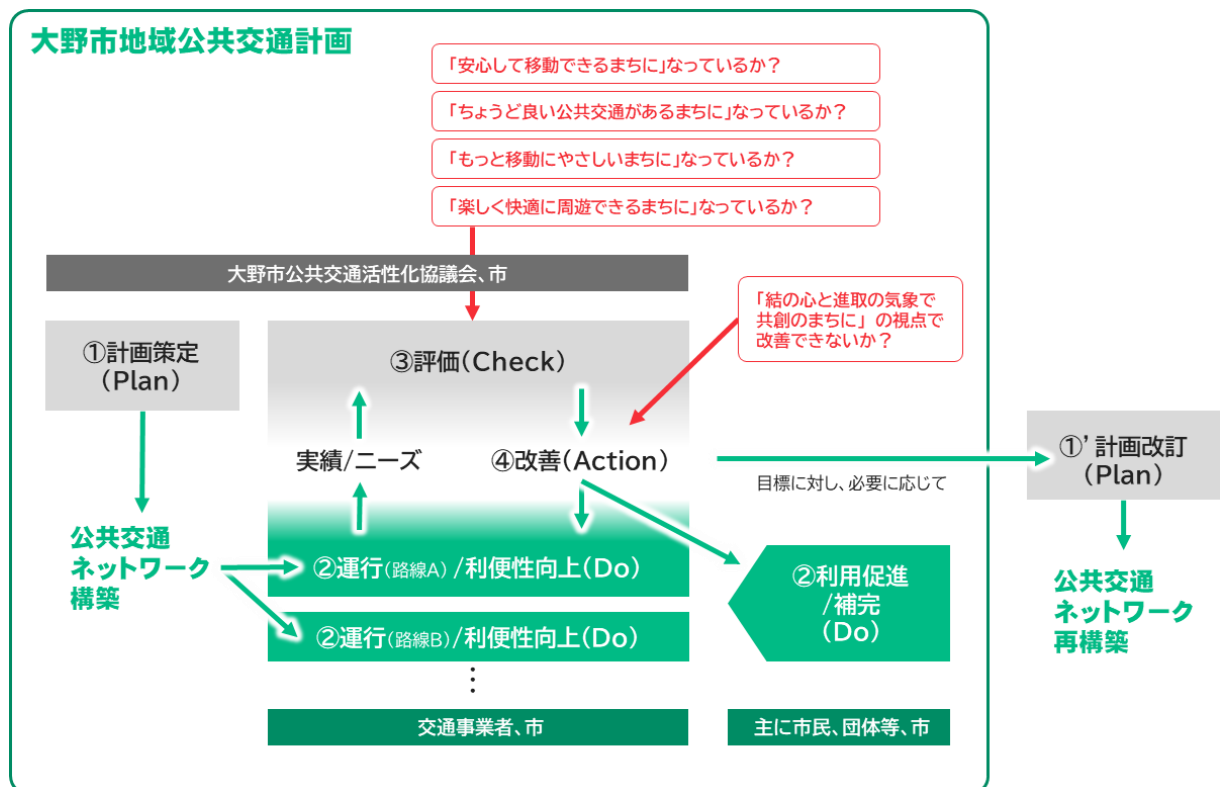
評価と進捗管理の進め方

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り組みの進捗状況、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以下の図のとおりです。

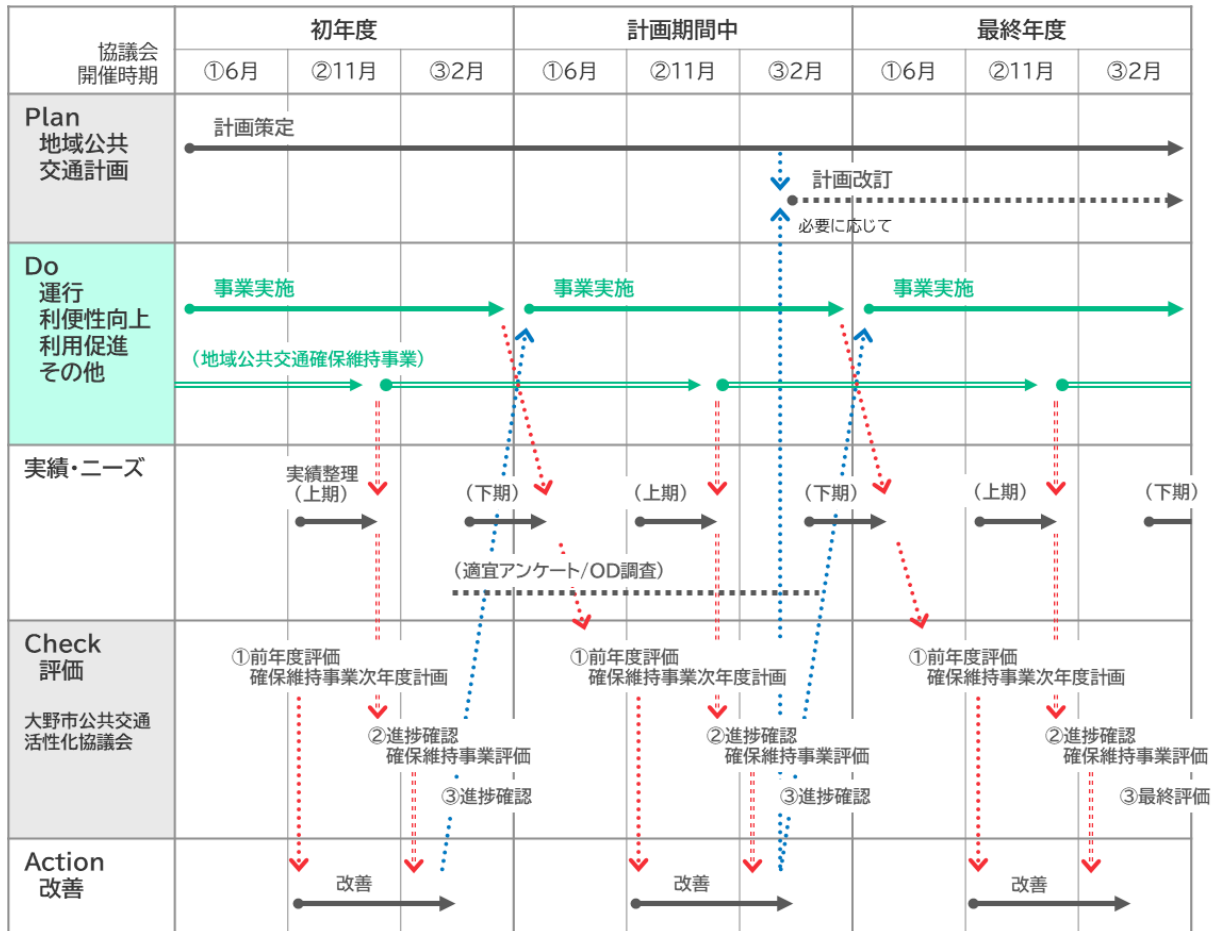
●進捗管理の進め方



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、以下の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5年11月

編集 大野市くらし環境部交通住宅まちづくり課

〒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。