勝山市地域公共交通計画

令和４年３月

勝　山　市

勝 山 市 地 域 公 共 交 通 計 画

目　次

第１章　勝山市地域公共交通計画の概要 …… 1
　１－１．計画策定の背景と目的 …… 1
　１－２．計画の位置づけ …… 2
　１－３．計画の区域 …… 2
　１－４．計画の対象 …… 3
　１－５．計画の期間 …… 3

第２章　勝山市および公共交通の現況 …… 5
　２－１．勝山市の現況 …… 5
　２－２．公共交通の現況 …… 21

第３章　市民アンケート調査の概要 …… 57
　３－１．市民アンケート調査の概要 …… 57
　３－２．高校生アンケート調査の概要 …… 69

第４章　勝山市における公共交通の課題 …… 73
　４－１．公共交通の課題の整理 …… 73
　４－２．課題解決の方向性 …… 78

第５章　基本方針、計画の目標 …… 79
　５－１．基本方針 …… 79
　５－２．計画の目標 …… 80
　５－３．将来の公共交通ネットワークの考え方 …… 81
　５－４．評価指標と目標値 …… 82
　５－５．目標を達成するために実施する事業およびその実施主体 …… 85
　５－６．事業の実施スケジュール …… 99

第６章　計画の達成状況の評価 …… 101
　６－１．計画の進行管理 …… 101
　６－２．評価、検証に必要となるデータの収集方法 …… 103

資料編 …… 105

第１章　勝山市地域公共交通計画の概要

１－１．計画策定の背景と目的

勝山市は、人口減少、少子高齢化が進展しており、今後もその傾向は続くものとされています。市民の日常生活における移動環境は、クルマ中心であり、高齢になっても免許を手放せない市民も多い状況です。過度なクルマ依存は、鉄道、バス、タクシーによって構成される公共交通のサービス水準の低下を招き、さらなるクルマ依存の環境になっています。

このため、クルマを利用しない（できない）市民にとっては、日常生活に十分な移動サービスが提供できていない状況が生じています。

このような状況を踏まえ、市民の誰もが移動に不安がない生活ができる環境づくりに向け、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築し、移動サービスの提供の確保に資する取り組みを推進する必要があります。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」に基づき、本市のまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成と地域の多様な輸送資源を加えた移動手段確保の取り組みをまとめるものです。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律　≪抜粋≫

（地域公共交通計画）

第五条　地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。

２　地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一　地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

二　地域公共交通計画の区域

三　地域公共交通計画の目標

四　前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五　地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

六　計画期間

七　前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

３　地域公共交通計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。

一　第三十七条の規定による資金の確保に関する事項

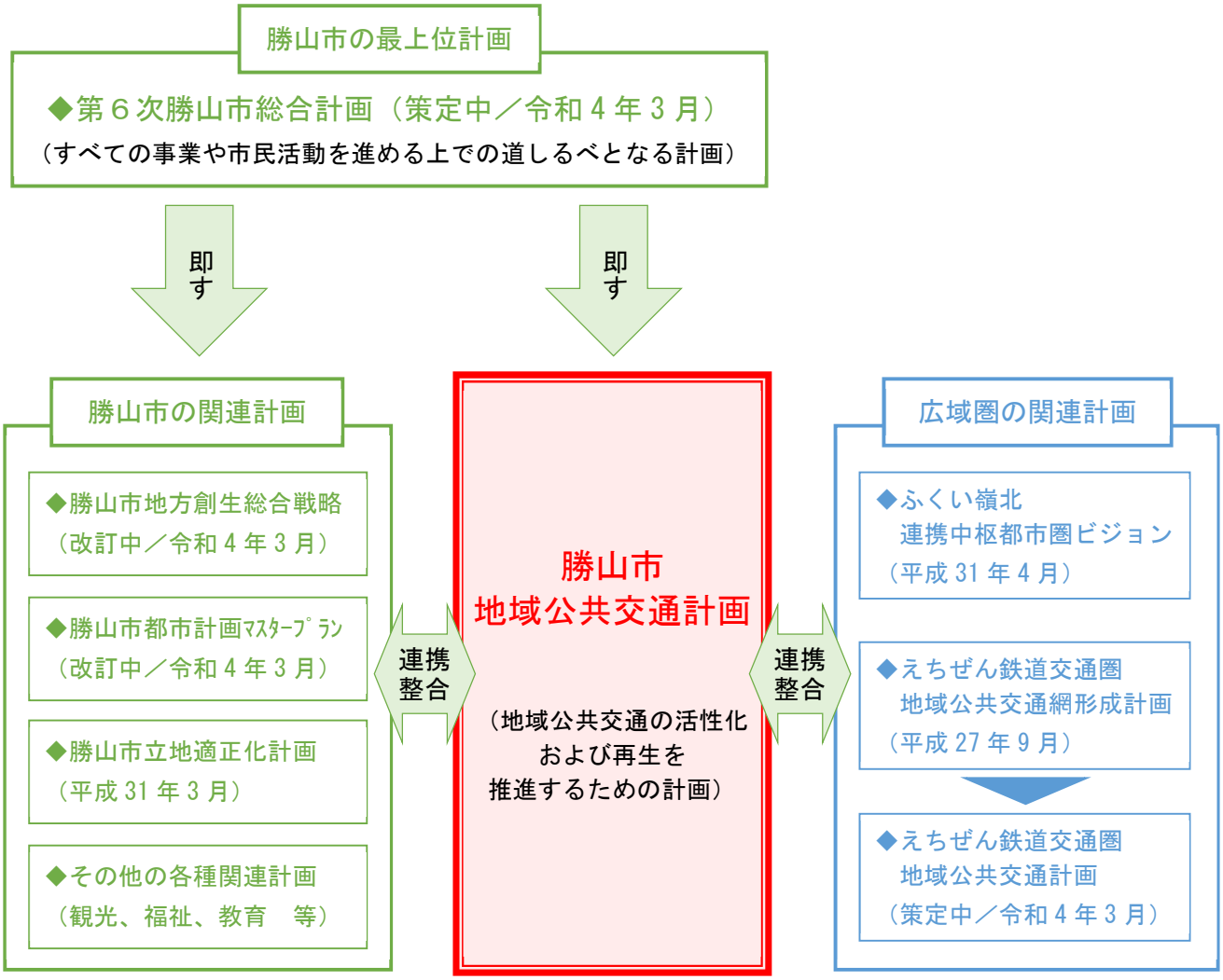
二　都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項

三　観光の振興に関する施策との連携に関する事項

四　前三号に掲げるもののほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

１－２．計画の位置づけ

本計画は、勝山市の最上位計画である「第６次勝山市総合計画」に即するとともに、地方創生総合戦略、都市計画マスタープラン、立地適正化計画などの関連計画、および勝山市を含む広域圏の計画と連携・整合を図りながら定めます。



■勝山市地域公共交通計画の位置づけ

１－３．計画の区域

本計画の区域は、勝山市全域を対象とし、一部隣接する大野市、永平寺町との連絡を含むものとします。

１－４．計画の対象

市民の日常生活における移動や本市を訪れる観光・ビジネス交通を支える旅客サービスの維持、確保について、えちぜん鉄道をはじめ京福バスやコミュニティバス、タクシー等に関する方針を設定します。

また、公共交通だけでなく、必要に応じて自家用有償旅客運送や福祉、医療関連の移動サービス、スクールバス等の地域の各種輸送資源を総動員するものとします。

１－５．計画の期間

本計画の計画期間は、令和４年度から令和８年度までの５年間とし、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などを踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

■勝山市地域公共交通計画と関連計画の計画期間

	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
第６次勝山市総合計画	令和４年度～令和 13 年度の 10 年間									
勝山市都市計画ﾏｽﾀｰﾌﾟﾗﾝ	令和４年度～令和 13 年度の 10 年間									
えちぜん鉄道交通圏 地域公共交通計画	令和４年度～令和８年度の５年間									
勝山市地域公共交通計画	令和４年度～令和８年度の５年間									

第２章　勝山市および公共交通の現況

２－１．勝山市の現況

（１）地勢・自然

本市は、福井県の北東部に位置し、南東は大野市、南西は福井市、北西は坂井市、西に永平寺町、北は石川県に隣接しています。市の周辺は 1,000m 級の山々に囲まれ、盆地が広がる中心部は県下最大の河川である九頭竜川の中流域に位置しています。また、九頭竜川の流れに沿って形成された河岸段丘の東側に市街地が位置しています。

えちぜん鉄道は、勝山駅から西側に路線を伸ばし、本市と永平寺町及び福井市を連絡しています。しかし、鉄道駅は全て川の左岸に設置されており、右岸に位置する市街地と鉄道は直接接続されていません。そのため、市街地と鉄道は、勝山駅を拠点にバスによって繋げられています。

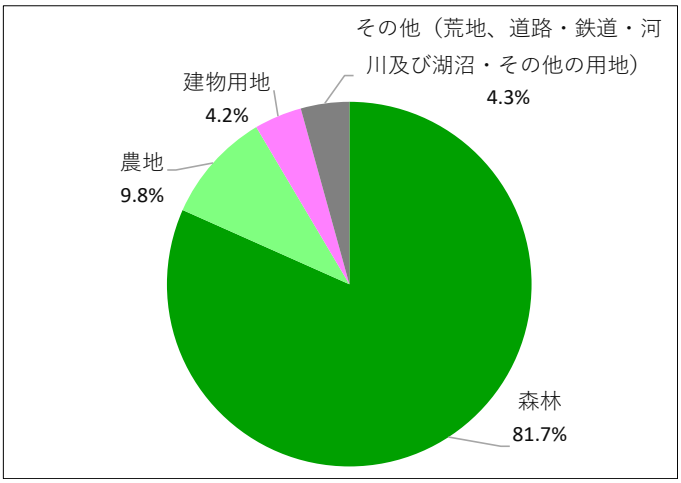


■勝山市の地勢

（２）土地利用状況

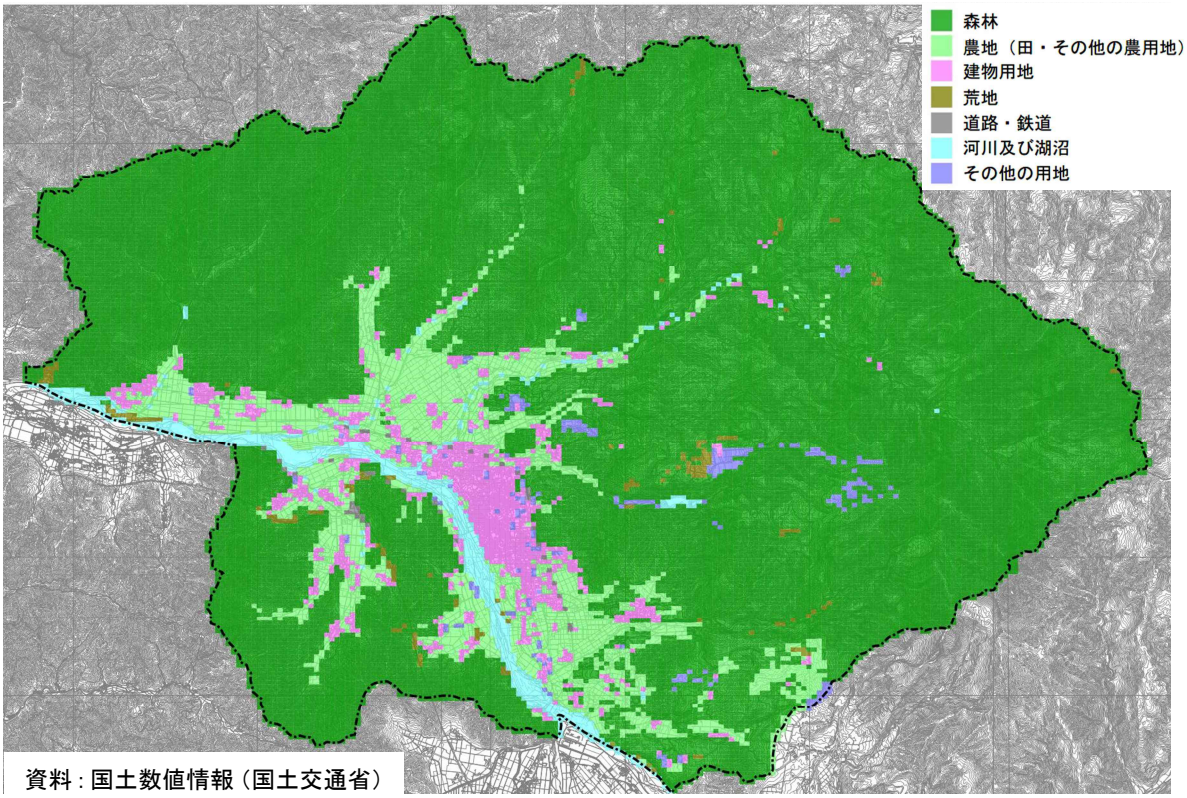
国土数値情報によると、100 メートルメッシュで集計された本市の土地利用は、森林が 81.7%、農地が 9.8%を占めています。建物用地となっているのは市域の 4.2%で、残りの 4.3%を荒地（0.7%）、道路・鉄道（0.2%）、河川及び湖沼（2.5%）、その他の用地（1.0%）が占めています。

市域の 8 割程を森林が占めており、市街地はあまり拡大することなく九頭竜川の右岸にコンパクトに形成されていますが、周辺の山間部にも集落が点在しています。



資料：国土数値情報（国土交通省）

■土地利用構成比



■土地利用現況図

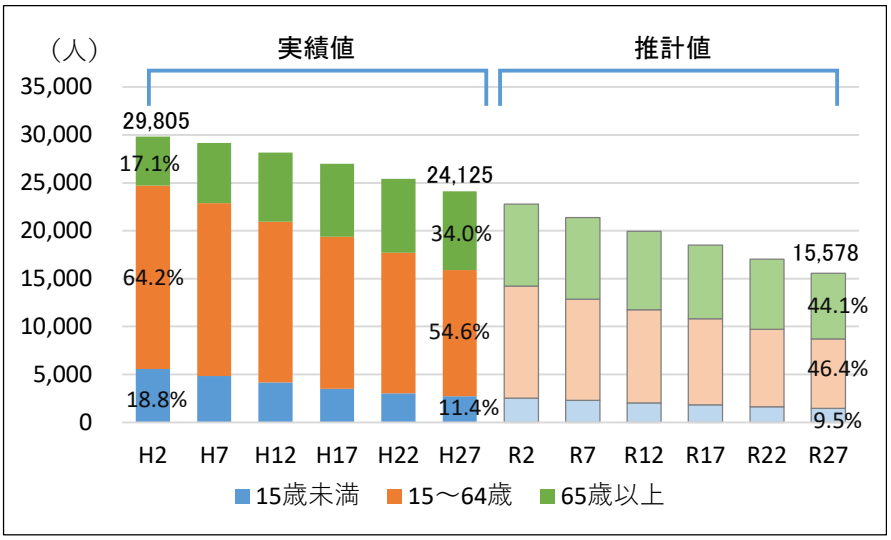
（３）人口・世帯数の現況・将来見通し

＜市域全体の人口＞

平成 27 年の本市における人口は 24,125 人であり、昭和 25 年の 38,962 人をピークに一貫した減少傾向を示しています。

年齢階層別には、平成 27 年には年少人口が 11.4%、生産年齢人口が 54.6%、老年人口が 34.0%となっており、平成２年に比べて老年人口の割合が約２倍に増加しています。

将来人口の見通しについては、令和 27 年に 15,578 人まで減少するとされており、老年人口の割合は 44.1%に達すると見込まれています。



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口（平成 30 年推計）

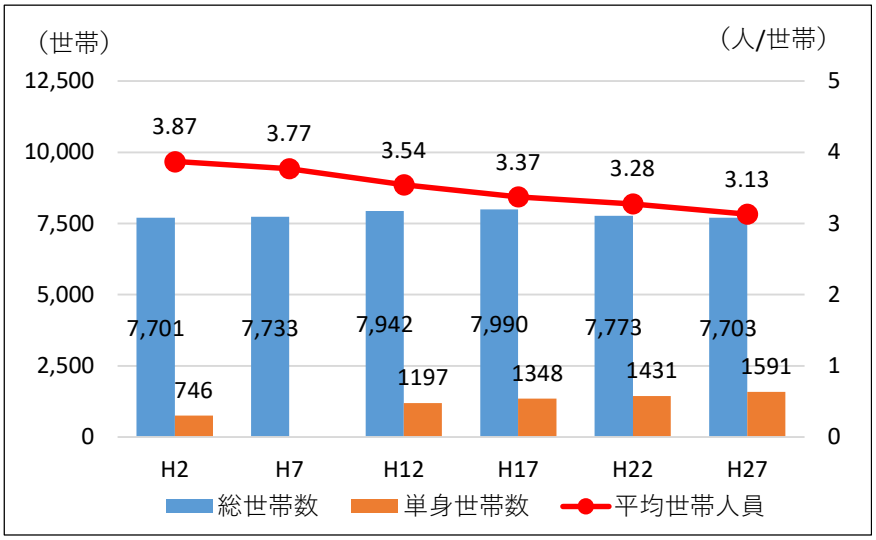
■人口の推移と将来の見通し

＜市域全体の世帯数＞

平成 27 年の本市における世帯数は 7,703 世帯であり、ほぼ横ばいで推移しています。

一方、単身世帯数は増加傾向にあり、平成 27 年には 1,591 世帯で平成 2 年の 2 倍以上となっています。

単身世帯数の増加に伴い、平均世帯人員は減少傾向にあり、平成 27 年には 3.13 人/世帯となっています。



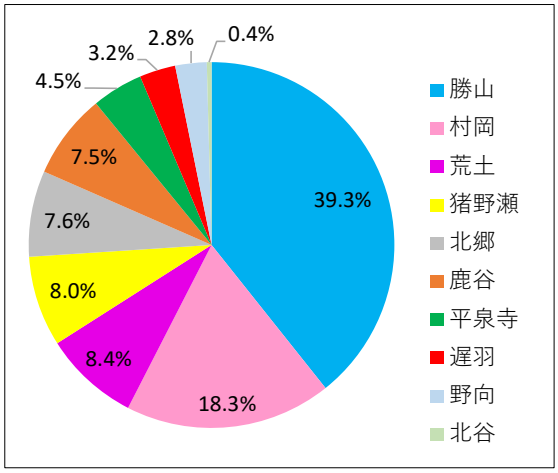
資料：国勢調査

■世帯数、平均世帯人員の推移

＜地区別人口・世帯数＞

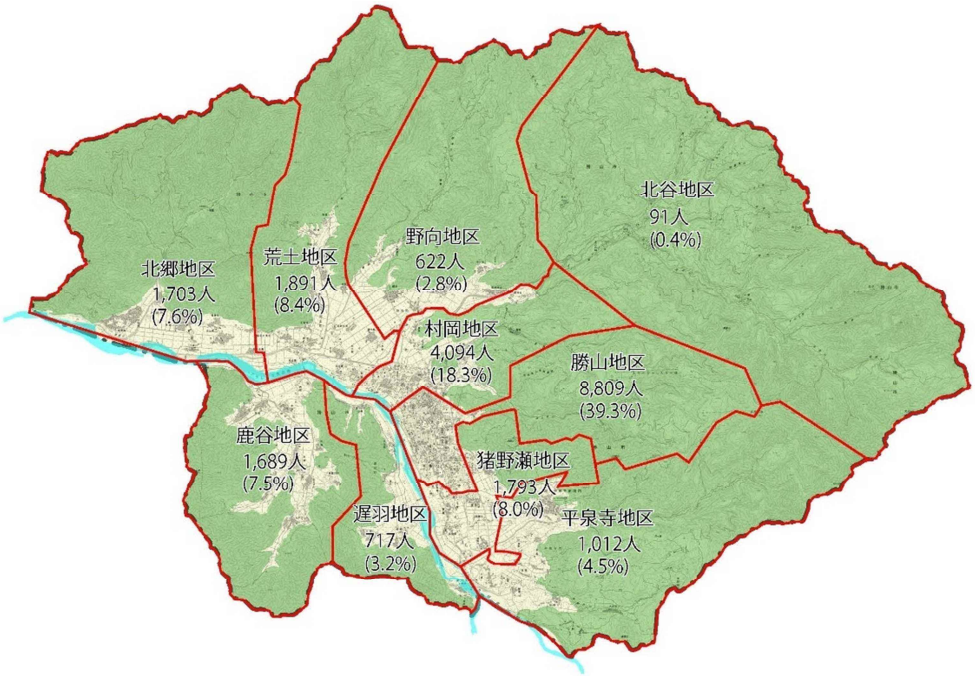
人口、世帯数とも勝山地区が最も多く、市全体の人口の 39.3%を占めています。

地区別人口構成比は、勝山地区が約 4 割、村岡地区が 2 割弱を占めており、その他の地区はいずれも 10%未満となっています。



資料：住民基本台帳（令和 3 年 4 月 1 日現在）

■地区別人口構成比

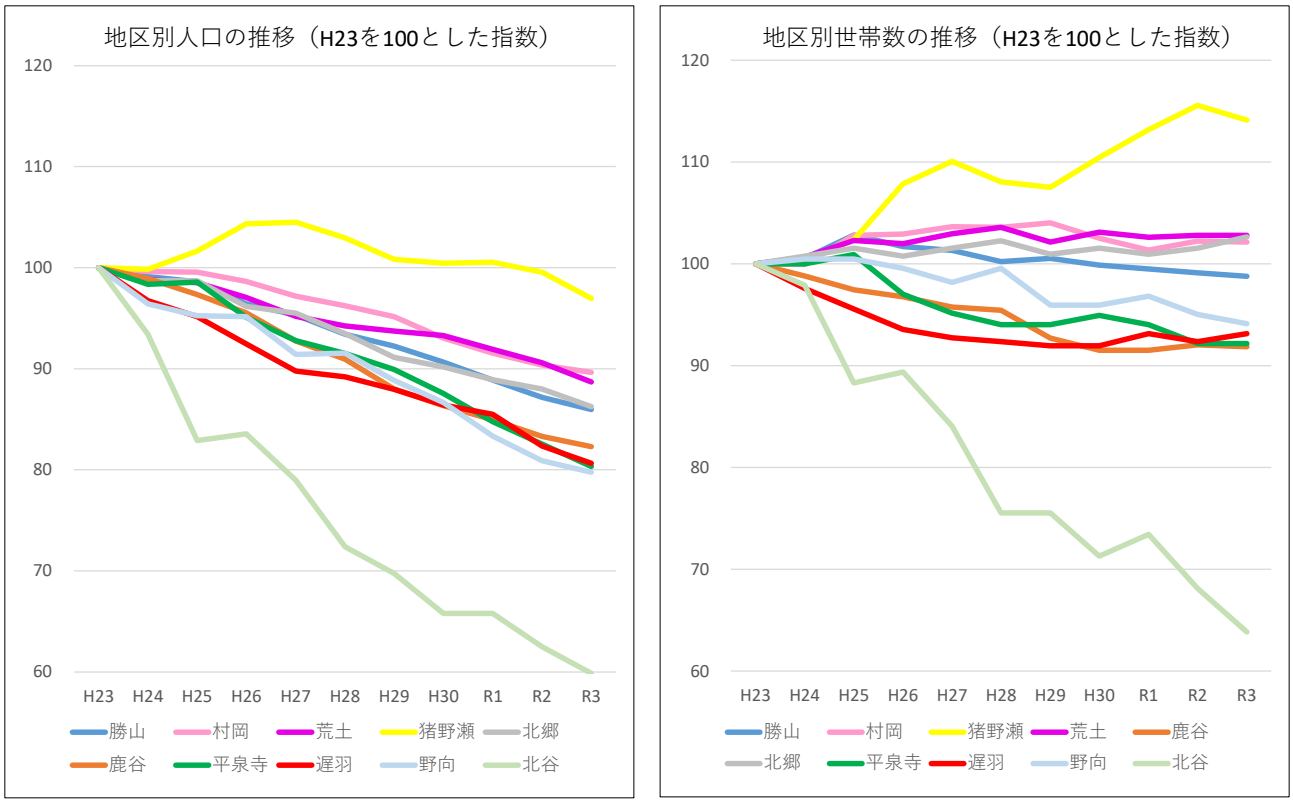


資料：住民基本台帳（令和 3 年 4 月 1 日現在）

■地区別人口分布

地区別人口の推移をみると、すべての地区が減少傾向にあり、特に、北谷地区での減少が著しくなっています。平成 27 年まで増加傾向にあった猪野瀬地区も、現在は緩やかな減少傾向にあります。

一方、地区別世帯数の推移は、増加傾向と減少傾向を示すものに分かれており、猪瀬地区は近年も増加傾向が続いている一方、北谷地区では大きく減少しています。



■地区別人口・世帯数の推移

資料：住民基本台帳（各年 4 月 1 日現在）

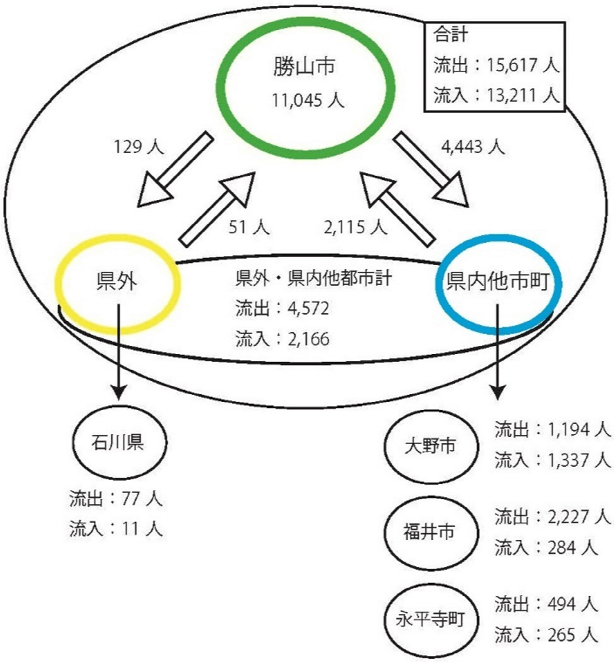
（４）日常生活圏（流入・流出人口）

平成 27 年の本市における通勤・通学による流入・流出人口（国勢調査　15 歳以上）は、流入 2,417 人、流出 4,706 人で、2,289 人の流出超過となっています。

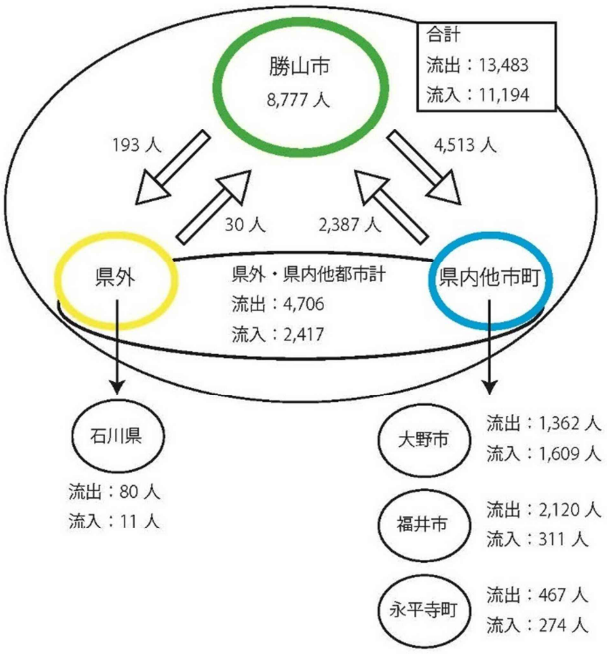
流入元の内訳は、県内他都市が 2,387 人を占めており、県外からの流入は 30 人となっています。都市別には大野市、福井市、永平寺町の順に多くなっています。

流出先の内訳は、県内他都市が 4,513 人を占めており、県外への流出は 193 人となっています。都市別には、福井市、大野市、永平寺町の順に多くなっています。

平成 17 年と比較すると、流入、流出とも増加傾向にあり、特に大野市との人口流動が多くなっています。



■平成 17 年　通勤通学による流入・流出人口



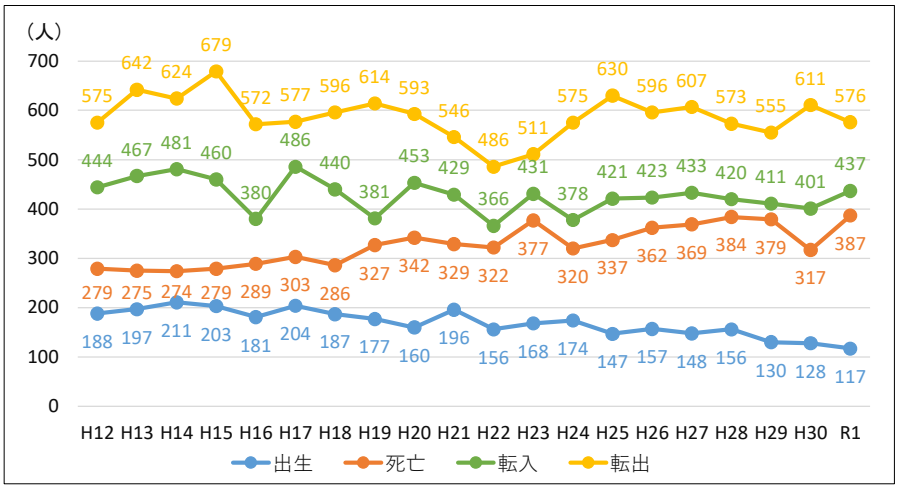
資料：国勢調査

■平成 27 年　通勤通学による流入・流出人口

（５）人口動態

経年的には自然減、社会減が続いており、近年は約 400 人/年の減少となっています。

特に、出生数の減少と死亡数の増加による自然減の傾向が強くなっています。



■人口動態の推移

（６）事業所・従業者数

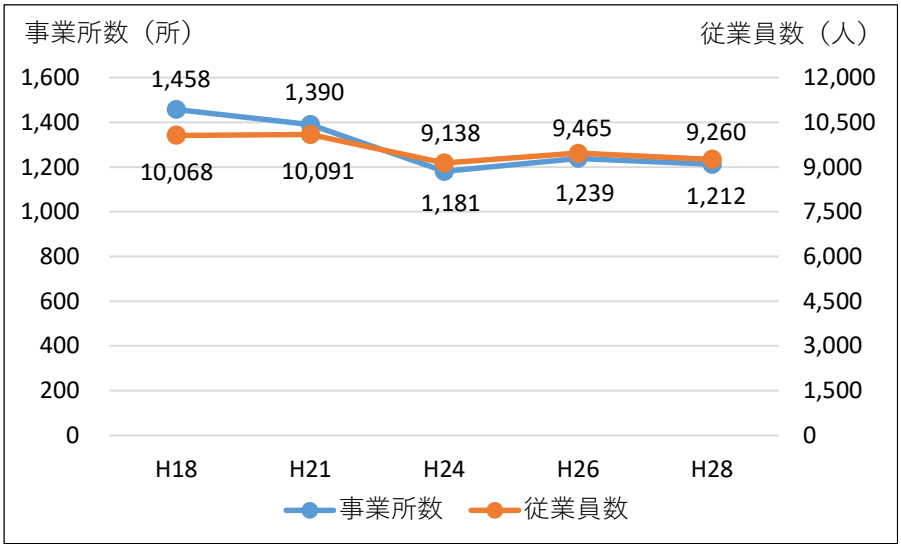
平成 28 年経済センサス活動調査によると本市における事業所の総数は 1,212 事業所、従業者数は 9,260 人であり、経年的には、事業所数、従業者数ともに減少傾向にあります。

産業分類別には、事業所数は卸売業・小売業が最も多く、従業員数は製造業が最も多くなっています。

■産業分類別の事業所・従業者数の推移

区分	平成18年		平成21年		平成24年		平成26年		平成28年	
	事業所数（所）	従業員数（人）	事業所数（所）	従業員数（人）	事業所数（所）	従業員数（人）	事業所数（所）	従業員数（人）	事業所数（所）	従業員数（人）
総数	1,458	10,068	1,390	10,091	1,181	9,138	1,239	9,465	1,212	9,260
農林漁業	8	39	13	81	9	55	14	205	18	323
非農林漁業	1,450	10,029	1,377	10,010	1,172	9,083	1,225	9,260	1,194	8,937
鉱業・採石業・砂利採取業	6	43	4	32	1	1	－	－	－	－
建設業	179	882	167	814	159	776	148	775	167	814
製造業	230	3,243	200	2,806	172	2,783	171	2,760	172	2,909
電気・ガス・熱供給・水道業	7	44	5	32	2	16	4	23	2	15
情報通信業	6	40	6	37	6	41	5	34	6	43
運輸業・郵便業	18	274	20	297	18	535	15	280	16	345
卸売業・小売業	375	1,642	359	2,017	306	1,477	300	1,444	285	1,379
金融業・保険業	18	131	19	139	19	120	19	125	17	118
不動産業・物品賃貸業	16	27	24	52	21	54	20	51	14	31
学術研究，専門・技術サービス業	－	－	－	－	24	100	22	108	32	97
宿泊業・飲食サービス業	143	426	160	581	143	561	151	603	151	645
生活関連サービス業・娯楽業	－	－	－	－	117	443	121	443	128	317
教育・学習支援業	64	609	57	529	27	135	60	509	30	149
医療・福祉	75	1,491	80	1,617	59	1,548	77	1,457	75	1,671
複合サービス事業	25	164	14	108	14	102	13	135	13	133
他に分類されないサービス業	275	758	250	697	84	391	86	257	86	271
公務	13	255	12	252	－	－	13	256	－	－

資料：事業所・企業統計調査（H18）、経済センサス基礎調査（H21・26）、経済センサス活動調査（H24・H28）

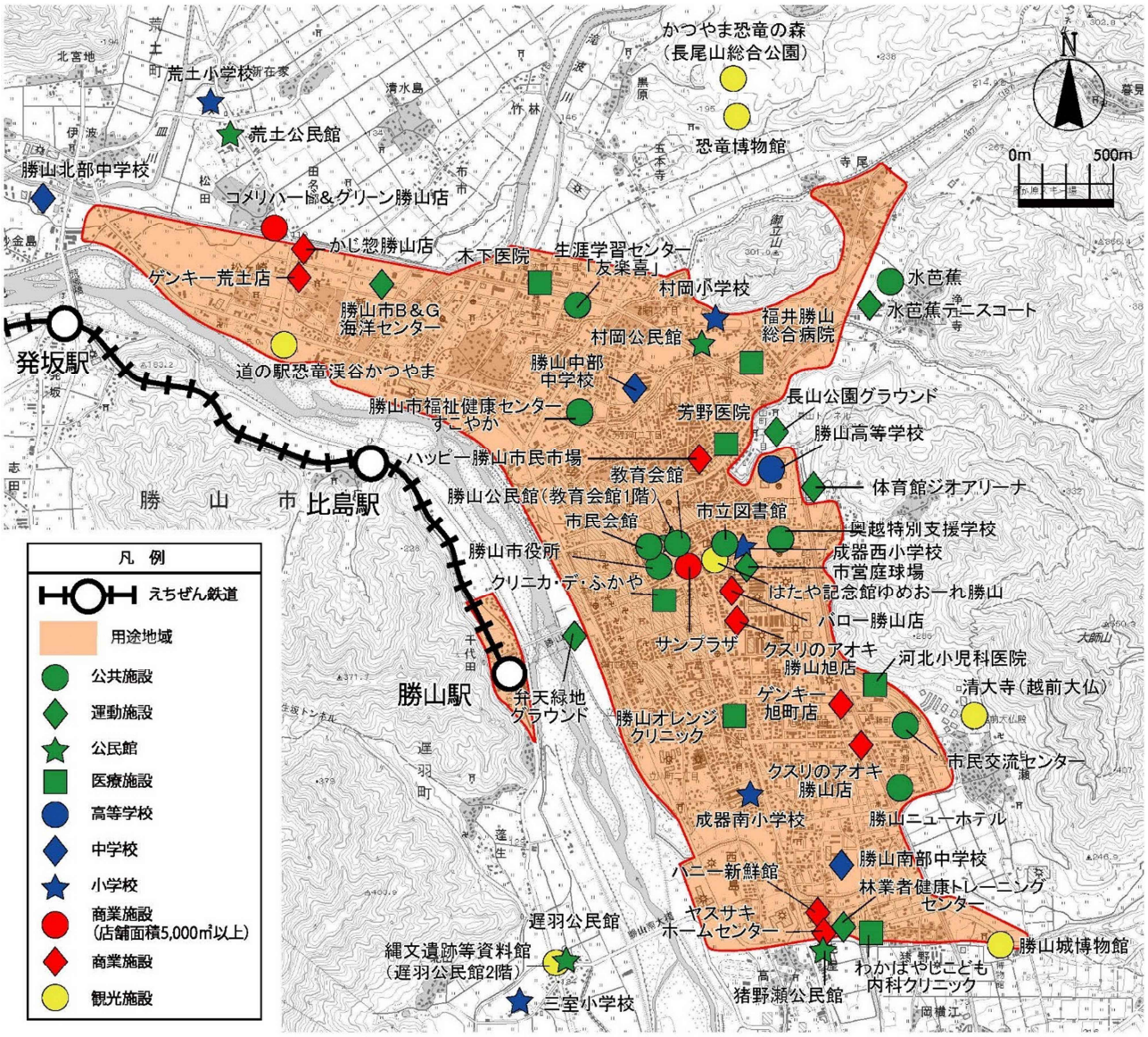


■事業所・従業者数の推移

（７）主要施設分布状況

公共施設や商業施設、医療施設などの主要施設の多くは用途地域内に立地しており、特に市役所周辺の中心市街地に集積しています。

市街地内のほとんどの施設がバス路線上又はバス路線に近接していることから、郊外部からも比較的アクセスしやすい状況にあります。

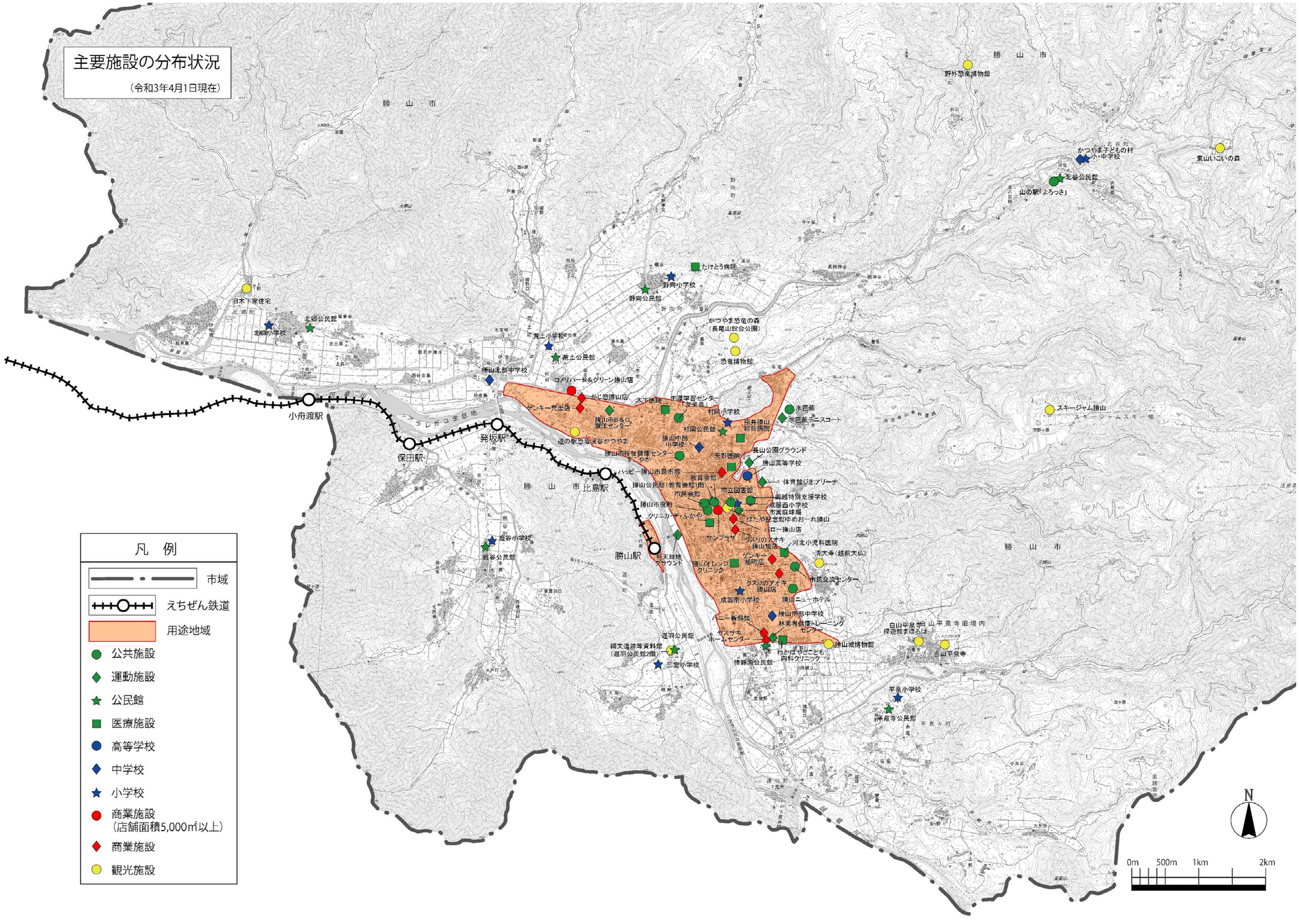


※医療施設は、病院および診療科目に内科を含む医院・診療所を対象

■主要施設の分布状況（市街地）

主要施設の分布状況

（令和3年4月1日現在）



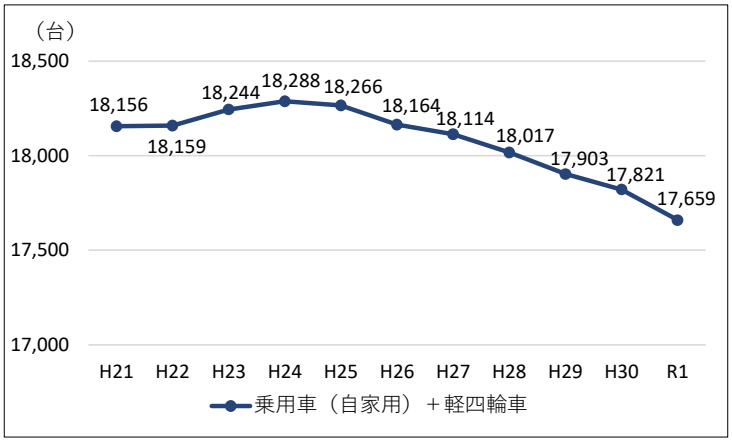
凡　例

- 市域
- えちぜん鉄道
- 用途地域
- 公共施設
- 運動施設
- 公民館
- 医療施設
- 高等学校
- 中学校
- 小学校
- 商業施設（店舗面積5,000㎡以上）
- 商業施設
- 観光施設

（８）自動車保有台数、運転免許、交通事故

① 自動車保有台数

本市における自動車保有台数は平成 24 年をピークに減少に転じており、令和元年度末には 17,659 台となっています。



資料：中部運輸局福井運輸支局、市民・税務課

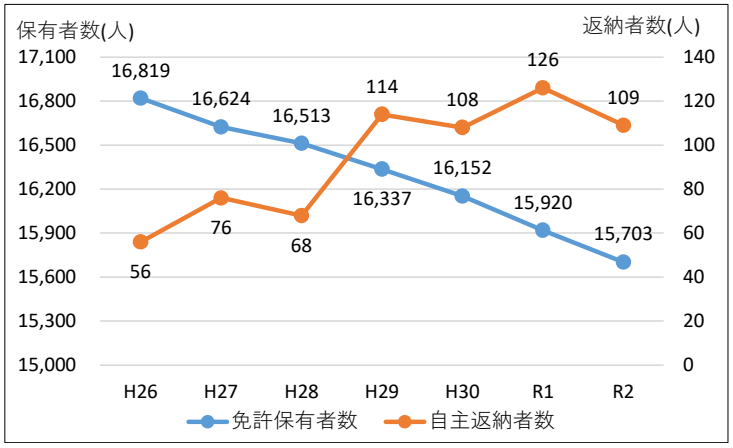
■自動車保有台数の推移（乗用車（自家用）＋軽四輪車）

② 自動車運転免許保有状況

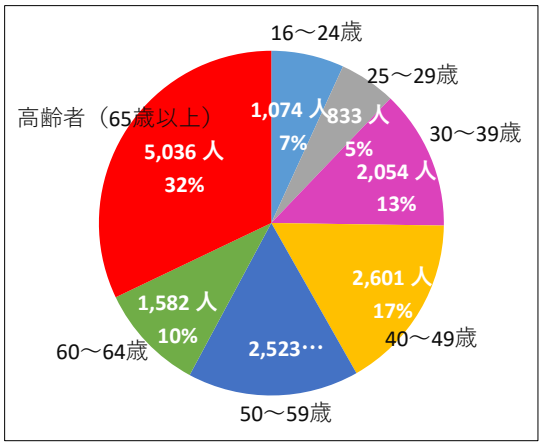
近年の自動車運転免許保有者数は一貫した減少傾向にあり、令和 2 年には 15,703 人となっています。

一方、自主返納者数は増加傾向にあり、平成 29 年以降は毎年 100 人以上で推移しています。年齢階層別に見る保有者数の割合は、高齢者（65 歳以上）が全体のおよそ 3 分の 1 を占めています。

令和 2 年の免許保有者の年齢別の内訳は、65 歳以上が全体の約 3 分の 1 を占めています。



■免許保有者数と自主返納者数の推移



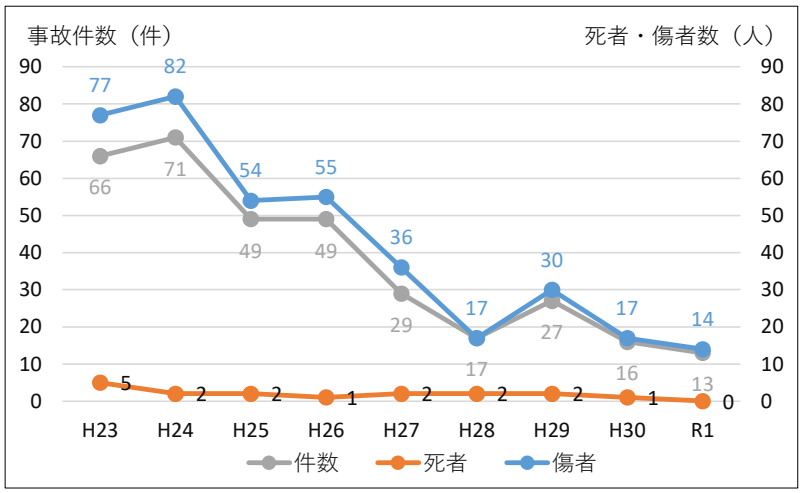
資料：福井の交通

■免許保有者の年齢階層の内訳

③ 事故発生件数

勝山市における事故発生件数、傷者数は減少傾向にあります。

死者数については、平成 24 年以降は 0 人から 2 人で推移しています。



資料：勝山警察署

■勝山市内の事故発生件数、死者・傷者数の推移

（９）関連計画の整理

① 第５次勝山市総合計画（改訂版）　（平成 29 年 3 月）

基本理念	ジオパークの魅力を活かしたふるさとルネッサンスの実現
目指すべきまちの姿	１．小さくてもキラリと光る　誇りと活力に満ちた　ふるさと勝山
	２．「まちまるごとジオパーク」の魅力を活かした「ワクワクするときめきに満ちたまち勝山」

まちづくりの政策体系	１．すべての市民の力を合わせた広く開かれたまちづくり
	２．誰もが安心して暮らせる人にやさしいすこやかなまちづくり
	３．にぎわいと産業の振興、連携による持続可能なまちづくり
	４．美しい環境や景観の中で便利で快適に暮らせるまちづくり （１）効率的で人にやさしい都市基盤の実現 **（２）人にやさしい交通体系の確立** （３）環境や景観に配慮したまちの実現 （４）快適で雪に強い定住環境の実現
	５．豊かな人間性とたくましさをもったひとを育むまちづくり

■【人にやさしい交通体系の確立】

・えちぜん鉄道を基軸とした公共交通体系を構築することにより、市内の交通弱者や市外からの来訪者等に優しいまちづくりを図ります。また、環境に優しい公共交通機関の利用促進に向け、運行ダイヤを工夫するなど利便性の向上に努めます。

① 利用しやすいバス体系の整備と利用促進

・各地区や利用者のニーズを把握し、高齢者など車を利用出来ない交通弱者が利用しやすいバス体系の整備を図ります。

② 乗りやすい鉄道の整備と利用促進

・公共交通機関をとりまく環境を見極めながら、沿線市町と一体となってえちぜん鉄道を未来に残る鉄道となるよう支援します。

・また、えちぜん鉄道の市内駅のバリアフリー化など利用環境の整備を進めるとともに、勝山の特色を活かした事業や観光地と連携した地域密着型の電車利用促進事業を実施し、利用者の増加と地域の活性化を図ります。

② 勝山市地方創生総合戦略（改訂版）　（令和２年３月）

勝山の特質を 活かした重点戦略	１．ジオパークの豊かな自然と歴史の中に暮らす魅力を高めて、定住化を促進する
	２．勝山の地域資源をさらに磨き、Ｕ・Ｉターンに向けた多様な仕事と需要を生み出すなど、多様なチャレンジが可能な仕組みをつくる
	３．縁結びから子育て、教育まで、充実した環境の中で勝山を誇れる次の世代を育てる
	４．豊かな地域コミュニティの中で、いつまでも健康で、安全・安心に暮らせるまちを創る **【施策の方向】** （１）地域医療体制の充実・確保 （２）健康長寿の推進 （３）高齢者支援体制の充実 **（４）利用しやすいバス体系の整備** （５）市民が楽しめるレジャー施設・店舗等の充実・誘致 （６）総合的防災体制の構築 （７）雪と共生するまちづくりの推進

■【利用しやすいバス体系の整備】

・高齢者や子どもなどの交通弱者に利用しやすいバス体系の構築に向け、各地区からの買い物や病院・入浴施設等への利用等に便利な路線整備やダイヤ編成、見やすい時刻表の作成など、利用者目線に立って利便性を向上させます。

③（改訂）勝山市都市計画マスタープラン　（平成 23 年 3 月）

基本目標	**「小さくてもキラリと光る 誇りと活力に満ちた ふるさと勝山」の実現**

基本方針	１．エコミュージアムによる質の高いまちづくり
	２．持続可能な都市構造の形成と活力あるまちづくり
	３．効率的で人にやさしい都市基盤の整備による安心して暮らせるまちづくり
	４．市民と行政が育む協働のまちづくり

マスタープランでは、これら 4 つの基本方針を意識しながら、8 つの分野別まちづくり方針を推進するとしています。

分野別まちづくり方針	（１）地域遺産の継承と活用の方針	（５）下水道・河川整備の方針
	（２）土地利用の方針	（６）景観形成の方針
	（３）交通体系整備の方針	（７）都市防災の方針
	（４）公園・緑地整備の方針	（８）自然環境保全の方針

（３）交通体系整備の方針	① 自動車交通ネットワークの配置・整備方針
	② 歩行者・自転車ネットワークの配置・整備方針
	③ 公共交通網の配置・整備方針

■【公共交通網の配置・整備方針】

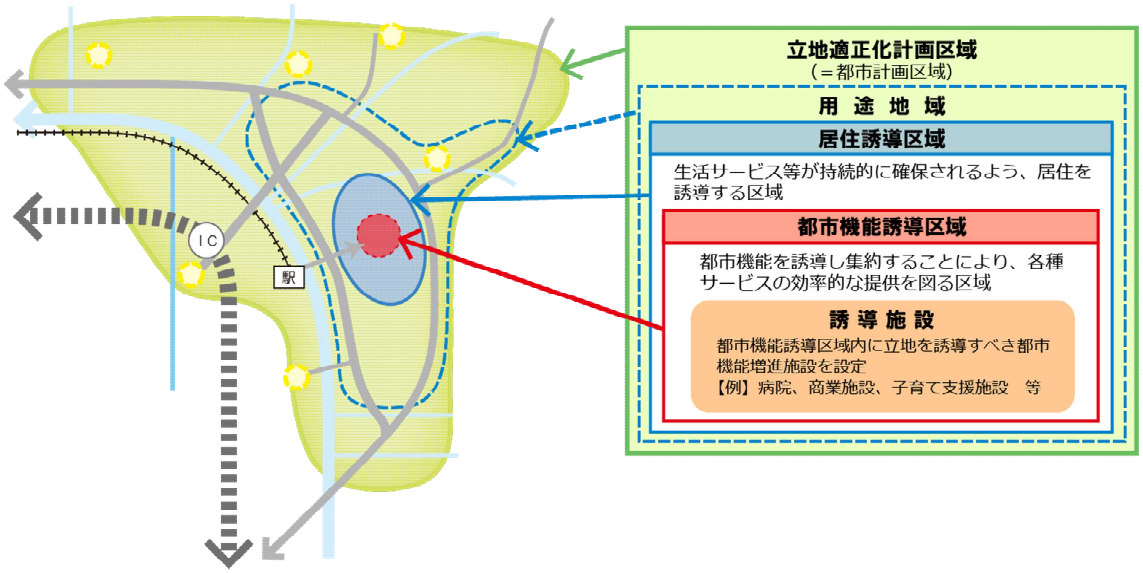
① えちぜん鉄道の利用促進

・高齢者や通勤・通学者に対する移動性の確保、環境負荷の軽減などを図るため、鉄道事業者と連携しながら、えちぜん鉄道の利用を促進し、更なる活用を検討します。特に勝山駅については、駅前広場の整備を推進し、交通結節拠点としての機能強化を図り、国の登録有形文化財である駅舎を活用して、大正ロマンの趣が漂う電車博物館的な駅空間としての整備を行います。

② 生活交通環境の整備

・現在、コミュニティバスおよび市内バスにより、勝山駅を起点に市内の各地区や主要な公共施設・観光拠点などを結んでおり、市民や来訪者の移動手段として重要な役割を果たしています。今後、デマンドバスや乗合タクシーも含めて、きめ細かいバス運行体系の整備を図るとともに、まちづくりや観光施策とも連携しながら生活交通環境の整備を促進します。

④ 勝山市立地適正化計画　（平成 31 年 3 月）



■立地適正化計画のイメージ

【都市機能の立地に関する方針】

・都市機能の立地を公共交通の利便性が高い区域に誘導、集約することにより、市域全体の各種都市サービスの水準を維持、確保するとともに、賑わいの創出を図る。

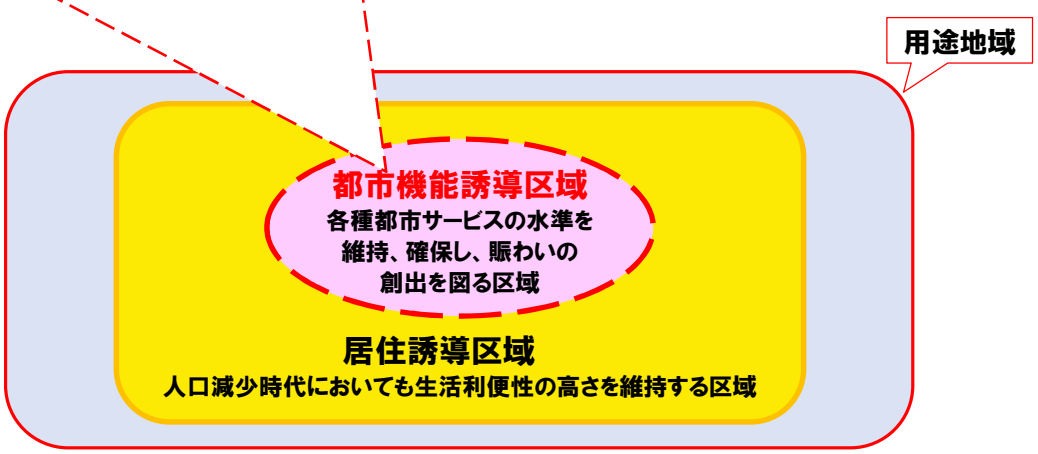
【施策展開イメージ】

・市域全体を対象とする都市機能の立地を都市機能誘導区域内に誘導する。

・バスの利便性の維持、向上を図るとともに、歩行空間の充実など歩いて楽しむことができるまちづくりを進める。

・恐竜博物館や道の駅（整備中）など郊外部の観光交流拠点から中心市街地へ観光客を誘導する（シャトルバスの運行や観光情報発信など）。

・空き店舗の改修、創業等への支援の促進により、区域内へのビジネスの立地を支援する。



■誘導区域設定の考え方

２－２．公共交通の現況

（１）公共交通ネットワーク

本市における公共交通は、鉄道・バス・タクシー等によって構成されています。

鉄道は、えちぜん鉄道が永平寺町方面から九頭竜川南側に沿って終点の勝山駅まで延びており、市域を超える広域的な幹線であり公共交通ネットワークの主軸となっています。

バスは、京福バス「勝山・大野線」が、大野市から本市の福井勝山総合病院や勝山駅等を接続する地域間の幹線となっています。また、勝山市が運行するコミュニティバスは、勝山駅や福井勝山総合病院等の市内の主要施設で幹線と接続しつつ、各地域に放射状に伸びる地域の支線（フィーダー路線）となっており、市内各地域と幹線や地域拠点を結ぶ非常に重要な役割を担っています。一方で、一部路線については自治体や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により運行を確保・維持する必要があります。

さらに、土・日・祝限定（12 月～3 月中旬は運休）で市内観光バス「ダイナゴン」が主要観光施設間を運行し、2 種類の恐竜博物館直通バスを大福交通と京福バスがそれぞれ運営しています。

タクシーは、大福交通と勝山交通の 2 事業者があり、鉄道やバスを補完する重要な役割を担っています。

■公共交通ネットワークを構成する公共交通機関（鉄道）

区分	運営主体	路線名	運行本数（頻度）
広域幹線	えちぜん鉄道	勝山永平寺線	上り 33（32）便/日 下り 33（33）便/日 ※（）は日・祝の便数

■公共交通ネットワークを構成する公共交通機関（コミュニティバス）

区分	運営主体	路線名	運行本数（頻度）	車両（乗車定員）	運行形態	年間走行キロ
フィーダー（地域支線）	勝山市 ※1	ぐるりん中部方面（循環路線）	7（6）往復/日 ※（）は日・祝の便数	中型バス（57 人）	定時定路線	37,582
		ぐるりん南部方面（循環路線）	6（5）往復/日 ※（）は日・祝の便数	小型バス（33 人）	定時定路線	33,138
		北郷予約便　※2	上り下り各 4（3）便/日 ※（）は土・日・祝の便数	小型バス（33 人）	定時＋区域	31,358
		鹿谷線	上り 4（3）便/日 下り 4 便/日 ※（）は日・祝の便数	小型バス（33 人）	定時＋区域	45,732
		荒土線	上り 1 便/日 （日・祝は運休）	ハイエース（9 人）	定時＋区域	1,768
		野向線	上り 1 便/日 （日・祝は運休）	ハイエース（9 人）	定時＋区域	3,587
		荒土・野向予約便 （デマンドで荒土と野向の 2 区域を運行）	上り 2 便/日 下り 3 便/日 （毎日運行）	ハイエース（9 人）	定時＋区域	17,032
		北谷線	上り下り各 5（4）便/日 ※（）は日・祝の便数	コミュター（13 人）	定時＋区域	30,092
		平泉寺線、　※2 平泉寺・猪野瀬予約便	上り下り各 4（3）便/日 ※（）は日・祝の便数	コミュター（13 人）	定時＋区域	41,796
		遅羽線	上り下り各 6（5）便/日 ※（）は日・祝の便数	ハイエース（9 人）	定時＋区域	7,083

※1：運行は交通事業者へ委託

※2：地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の補助対象

（令和 3 年 4 月現在（車両、年間走行キロは令和元年度時点））

■公共交通ネットワークを構成する公共交通機関（その他）

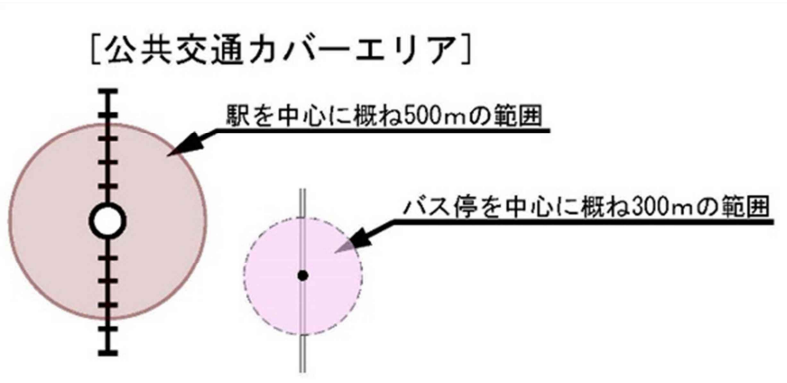
区分	運営主体	路線名	運行本数（頻度）
路線バス （地域間幹線）	京福バス	勝山・大野線	上り 8（5）便/日 下り 9（5）便/日 ※（）は土・日・祝の便数
観光路線バス	勝山市 ※1	ダイナゴン 恐竜博物館一平泉寺ライン	上り下り各 3 便/日 土・日・祝のみ運行（夏季平日運行あり） （12 月～3 月中旬は運休）
		ダイナゴン 勝山駅一平泉寺ライン	上り下り各 4 便/日 土・日・祝のみ運行 （12 月～3 月中旬は運休）
県立恐竜博物館 直通バス	大福交通	恐竜博物館直通バス	恐竜博物館行き 13 便/日 勝山駅行き 15 便/日 恐竜博物館の開館日に運行
	京福バス	恐竜バス	6 便/日 （福井駅東口 ⇒ 博物館、 博物館 ⇒ 福井駅東口　各 3 便） 2021 年 3/27 から 毎土・日・祝のみ運行
タクシー	タクシー事業者 2 社 （大福交通有限会社、勝山交通株式会社）		

※1：運行は交通事業者へ委託

（令和 3 年 4 月現在）

（２）公共交通カバー率

公共交通カバー率は、駅、バス停が利用者を集められる範囲（公共交通カバーエリア）を設定し、その範囲に居住する人口がどの程度の割合存在するのかを整理することにより、公共交通サービスを利用できる度合いを測るものです。

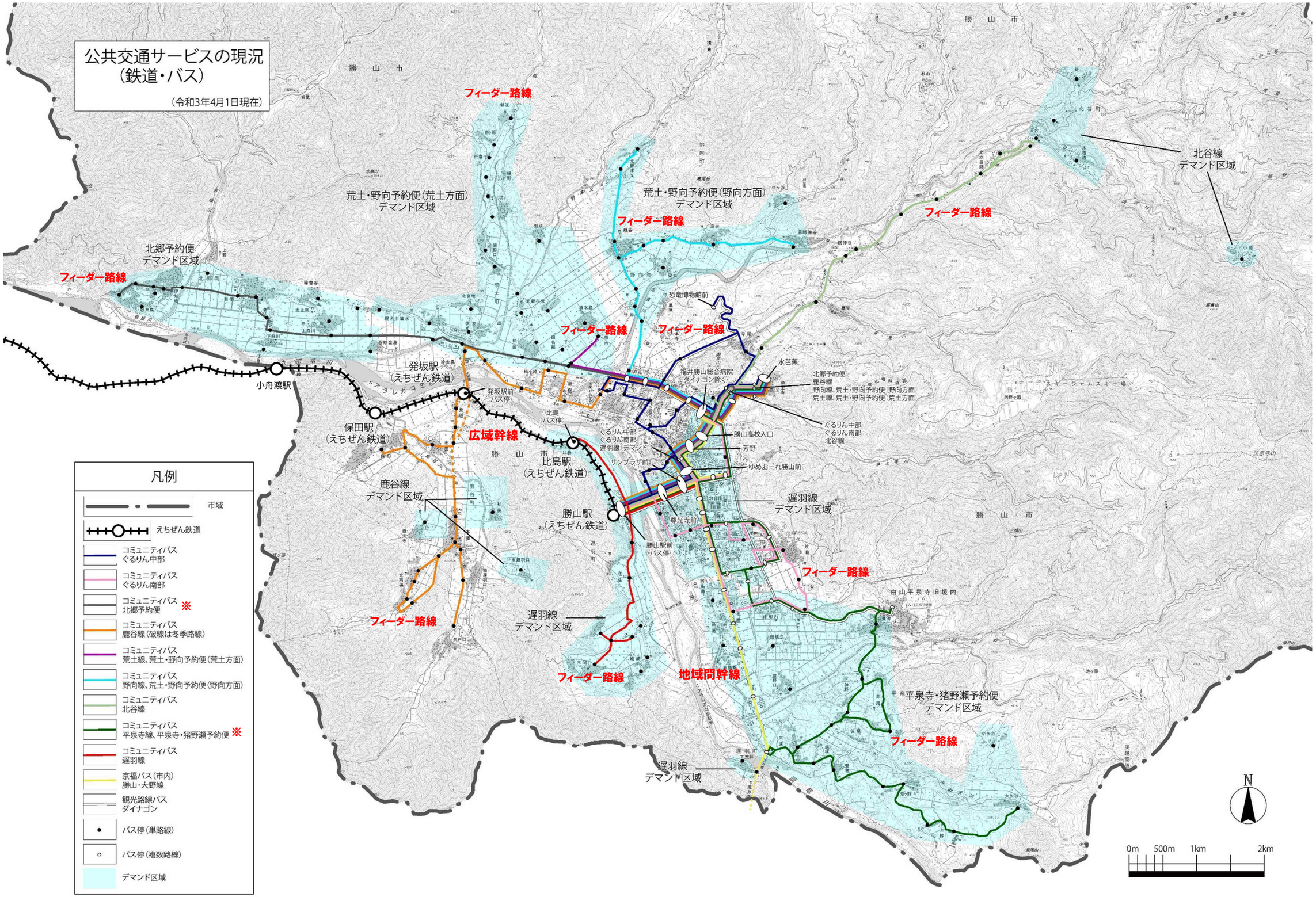


■公共交通カバーエリアの設定

コミュニティバスが各方面にきめ細かく運行されているため、公共交通カバー率は 97.3%に達していますが、周辺部の集落の一部などがカバーエリアに含まれない公共交通空白地域となっています。

公共交通サービスの現況
（鉄道・バス）

（令和3年4月1日現在）



凡例

- 市域
- えちぜん鉄道
- コミュニティバス ぐるりん中部
- コミュニティバス ぐるりん南部
- コミュニティバス 北郷予約便 ※
- コミュニティバス 鹿谷線（破線は冬季路線）
- コミュニティバス 荒土線、荒土・野向予約便（荒土方面）
- コミュニティバス 野向線、荒土・野向予約便（野向方面）
- コミュニティバス 北谷線
- コミュニティバス 平泉寺線、平泉寺・猪野瀬予約便 ※
- コミュニティバス 遅羽線
- 京福バス（市内） 勝山・大野線
- 観光路線バス ダイナゴン
- バス停（単路線）
- バス停（複数路線）
- デマンド区域

※：地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）補助対象路線

公共交通カバーエリア（鉄道・バス）

（令和3年4月1日現在）

勝　山　市

横倉

杉山

北野津又

伊知地

黒原

五本寺

水芭蕉

福井勝山総合病院（ダイナゴン除く）

北郷予約便
鹿谷線
野向線、荒土・野向予約便（野向方面）
荒土線、荒土・野向予約便（荒土方面）

スキージャムスキー場

発坂駅（えちぜん鉄道）

小舟渡駅

発坂駅前（バス停）

栄町４丁目

比島（バス停）

くるりん中部
くるりん南部
北谷線

保田駅（えちぜん鉄道）

勝山高校入口

芳野

昭和町２丁目

くるりん中部
くるりん南部
遅羽線（デマンド）

サンプラザ前

ゆめおーれ勝山前

勝　山　市

比島駅（えちぜん鉄道）

保田

勝山駅（えちぜん鉄道）

尊光寺前

勝山駅前（バス停）

立川町２丁目

勝　山　市

平泉寺旧境内

平泉寺

矢戸口

大袋

平泉寺町

笹尾

凡例

- 市域
- えちぜん鉄道
- コミュニティバス ぐるりん中部
- コミュニティバス ぐるりん南部
- コミュニティバス 北郷予約便
- コミュニティバス 鹿谷線（破線は冬季路線）
- コミュニティバス 荒土線、荒土・野向予約便（荒土方面）
- コミュニティバス 野向線、荒土・野向予約便（野向方面）
- コミュニティバス 北谷線
- コミュニティバス 平泉寺線、平泉寺・猪野瀬予約便
- コミュニティバス 遅羽線
- 京福バス（市内） 勝山・大野線
- 観光路線バス ダイナゴン
- バス停（単路線）
- バス停（複数路線）
- デマンド区域

［公共交通カバーエリア］

駅を中心に概ね500mの範囲

バス停を中心に概ね300mの範囲

公共交通空白地域
（カバーエリアから外れる区域）

N

0m　500m　1km　2km

（３）利用状況（各公共交通別の利用者数）

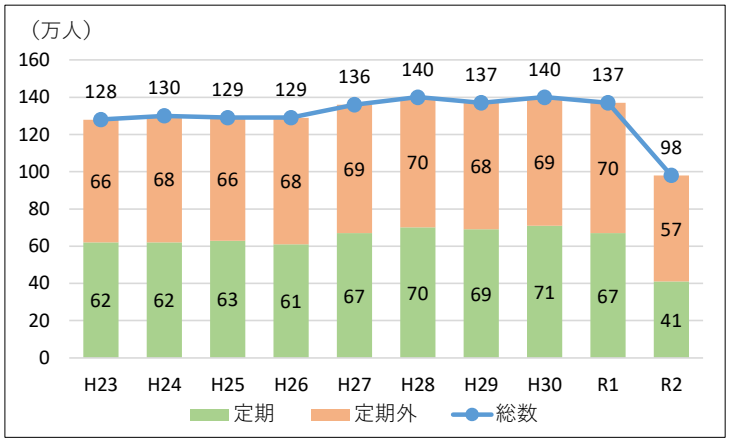
① えちぜん鉄道　勝山永平寺線

勝山永平寺線の利用者数は、平成 27 年以降は 140 万人前後で推移していましたが、令和 2 年には、新型コロナウイルス感染症による影響を受け、大幅に減少しています。

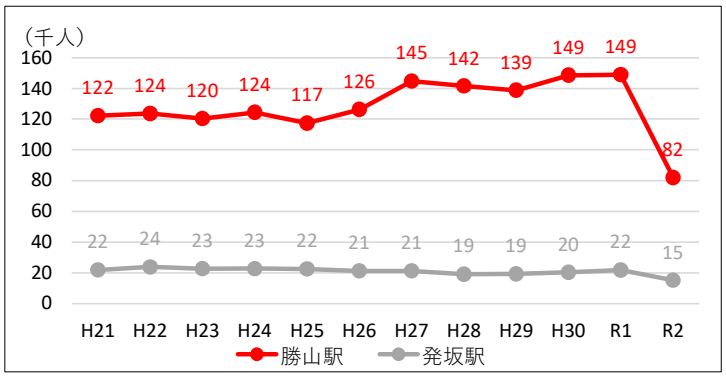
利用者の内訳としては、定期利用と定期外利用がほぼ同数で推移していましたが、令和 2 年には通学目的での定期利用の減少が大きくなっています。

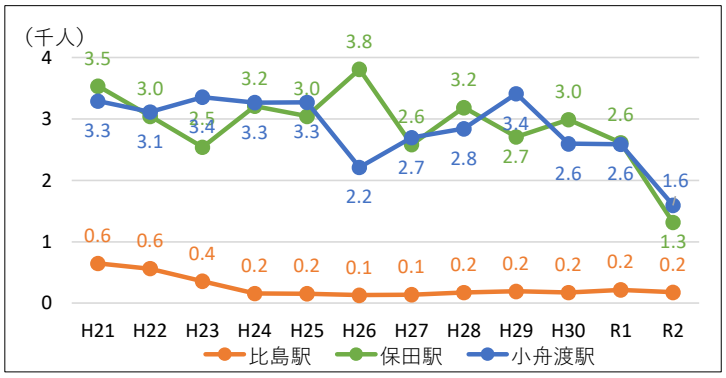
駅別には、勝山駅の利用者数は令和元年までは増加傾向にあり、平成 23 年に比べて約 24%増加しています。その他の駅では緩やかな増加と減少を繰り返しています。

駅利用者を対象としたパーク＆ライド駐車場の整備状況は、勝山駅 190 台、発坂駅 22 台、保田駅 15 台となっており、比島駅を除く 3 駅に無料の駐車場があります。



■勝山永平寺線の利用者数の推移



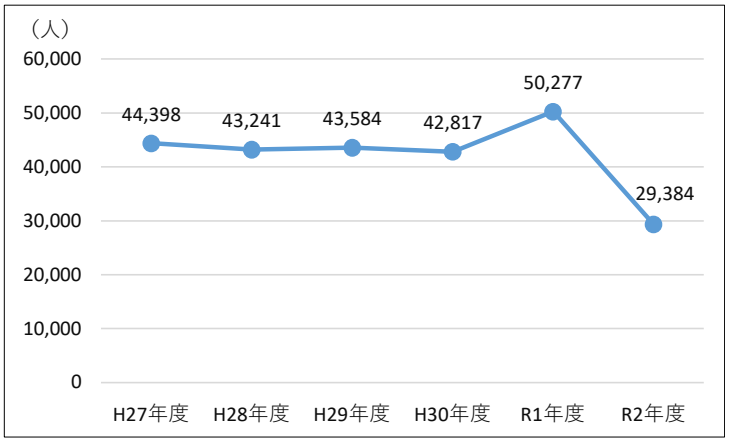


資料：えちぜん鉄道

■駅別の利用者数の推移

② 路線バス　京福バス　勝山・大野線

京福バス 勝山・大野線の利用者数は、平成 27 年度から平成 29 年度までは 43,000 人程で推移していましたが、令和元年度は 50,277 人に増加しました。（前年度比 17.4%増）

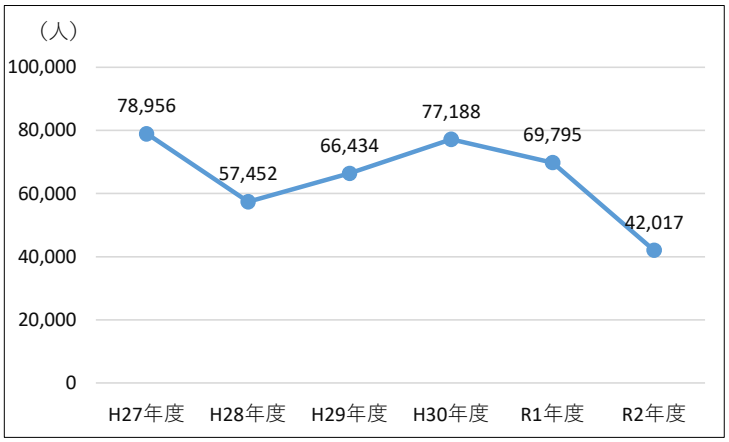


資料：京福バス

■京福バス 勝山・大野線の利用者数の推移

③ コミュニティバス

勝山市のコミュニティバスは、平成 27 年度にコミュニティバスの再編を行った後、平成 28 年度は利用者が減少しましたが、平成 30 年度には平成 27 年度と同じ水準に回復しています。



資料：勝山市

■コミュニティバス　路線別利用者数の推移

■コミュニティバス　路線別利用者数の推移

（単位：人）

路線名	H27 年度(旧)＊	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度
ぐるりん中部方面	35,568(17,185)	13,261	20,727	23,401	21,428	8,549
ぐるりん南部方面	7,636(3,803)	7,112	7,577	8,040	7,936	4,792
北郷予約便	2,148(-)	3,976	3,795	10,410	9,439	8,117
鹿谷線	13,139(6,486)	11,166	9,884	9,297	8,627	5,074
荒土線	639(337)	931	824	490	237	187
野向線	837(271)	814	1,225	851	270	495
荒土・野向予約便	2,108(1,028)	2,503	2,548	3,289	3,382	2,197
北谷線	6,294(2,998)	5,956	6,540	5,939	4,299	3,421
平泉寺線及び 平泉寺・猪野瀬予約便	7,656(4,067)	8,259	9,105	10,604	10,055	5,976
遅羽線	2,931(1,394)	3,474	4,209	4,867	4,122	3,209
合　　計	78,956(37,569)	57,452	66,434	77,188	69,795	42,017

資料：勝山市

＊H27 年度の（　）内の数値は、再編前の H27 年 4 月から 9 月までの合計

■平成 27 年度以降のコミュニティバス見直しの経緯の概要

年　月	主な見直し等
～H27.10	・「ぐるりん中部方面」は「ぐるりん（恐竜博物館・水芭蕉方面）」、「ぐるりん南部」は「ぐるりん（越前大仏・平泉寺口方面）」として運行
H27.10	・現在の路線での運行開始（その後、各路線において停留所の新設や移設、ルートの変更などの微修正を実施）
H30.4	・京福バス北郷線が廃止され、北郷予約便の運行を開始 ・荒土線および野向線の下り最終便を統合し、荒土・野向予約便として運行 ・鹿谷線の「西光寺」停留所を追加し、デマンド区間を拡充

④ タクシー

市内には、タクシー事業者は 2 社あり、車両数等は下表のとおりです。

■タクシー事業者の保有車両数

事業者名	車両総数	タクシー	ジャンボタクシー	貸し切りバス
大福交通（有）	16 台	6 台	2 台	8 台
勝山交通（株）	19 台	8 台	1 台	10 台

資料：大福交通 HP、勝山交通 HP（令和 3 年 4 月現在）

（４）コミュニティバス等の路線の詳細

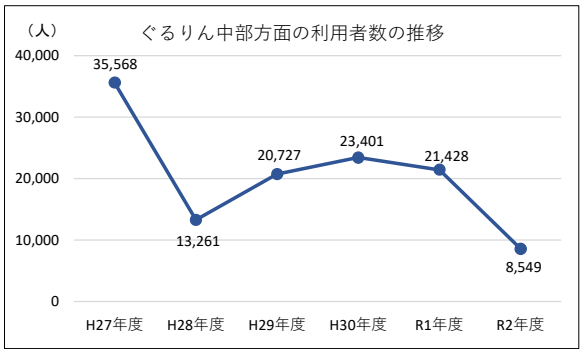
① コミュニティバス　ぐるりん中部方面（運行便数　平日：７便、日・祝日：６便）

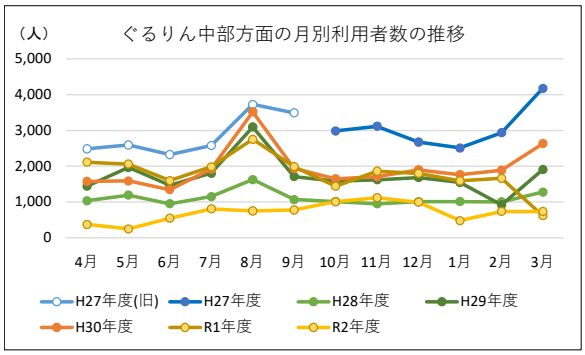
・市街地中部と勝山駅を連絡する循環線で、コミュニティバスの中で唯一福井県立恐竜博物館と接続しています。

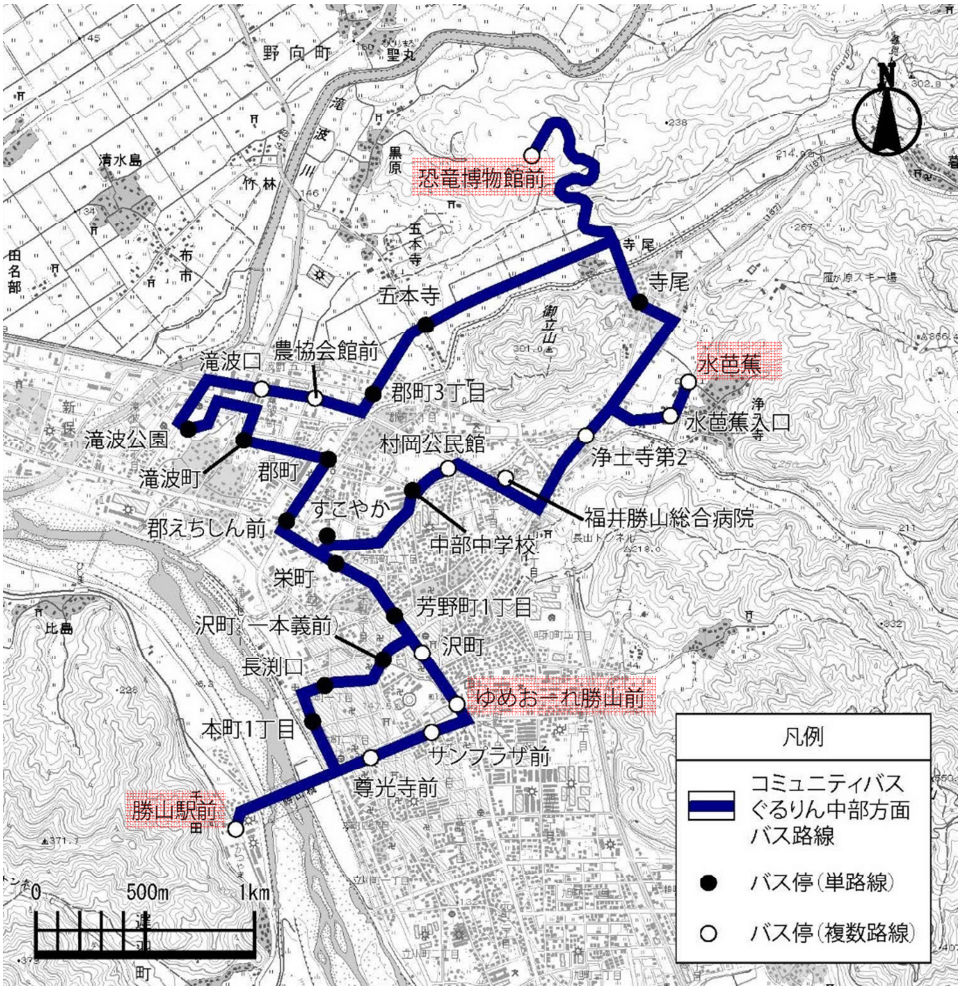
・平成 28 年度の利用者数は前年度の 1/3 程度に減少したものの、平成 29 年度以降は 2 万人以上に回復しています。（令和 2 年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約 40%に減少）

・月別には、8 月と 3 月の**夏休み・春休み期間の利用が多く**みられますが、令和 2 年度には月別の利用者数の差が小さくなっています。

・バス停別には、**「勝山駅前」**以外では、**「恐竜博物館前」**の乗降者数が非常に多く、**「ゆめおーれ勝山前」**、**「水芭蕉」**を含めた、**広域的な観光目的での利用が多くなっています。**

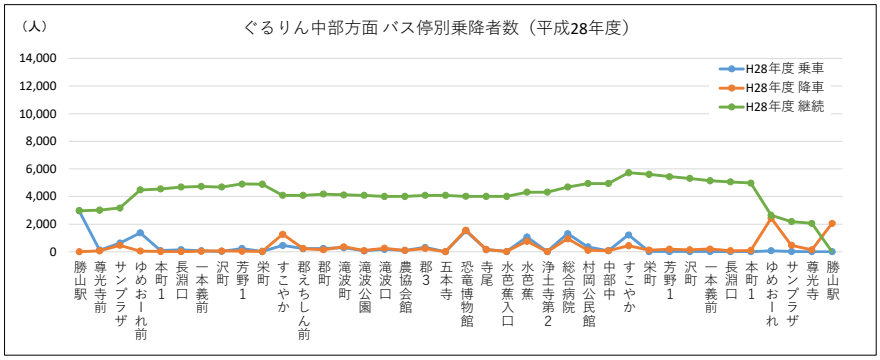


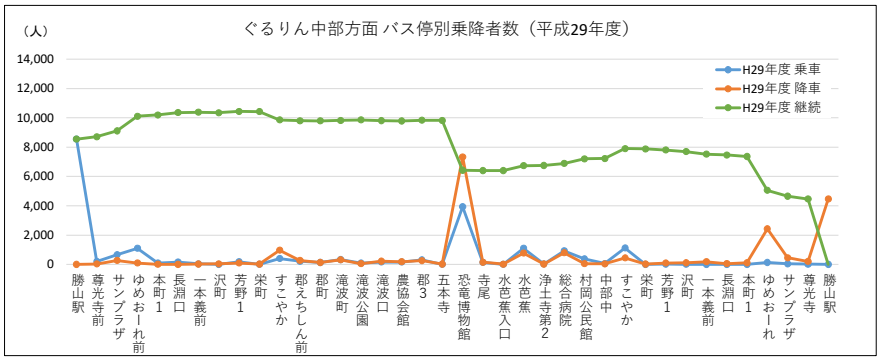


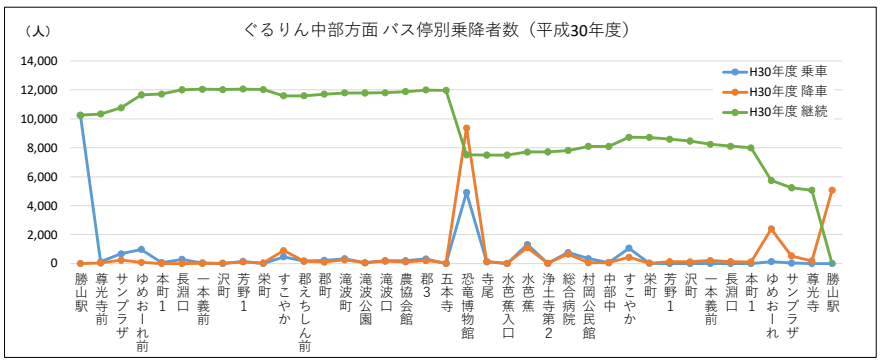


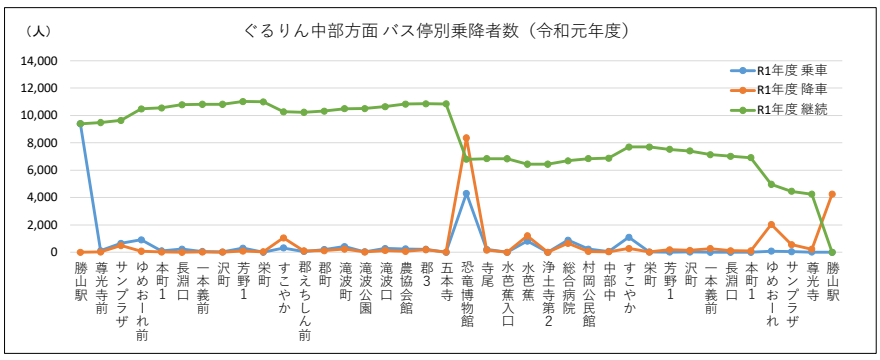
■ぐるりん中部方面　路線図

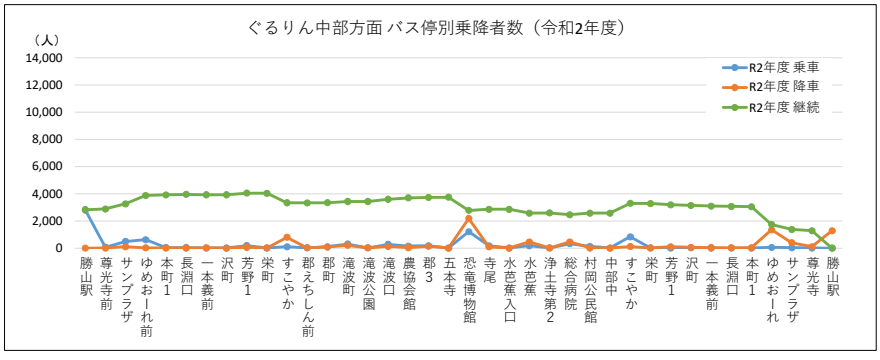
：乗降者数の多いバス停







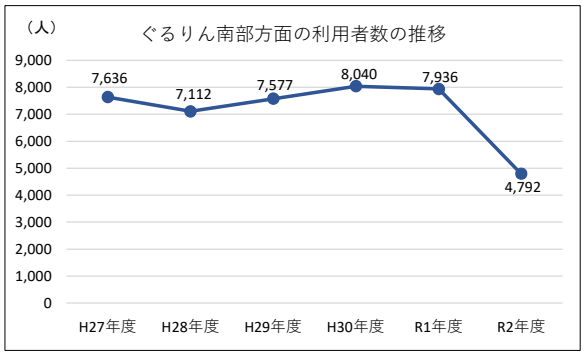


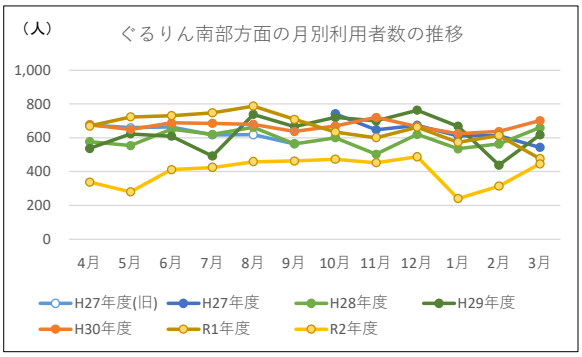


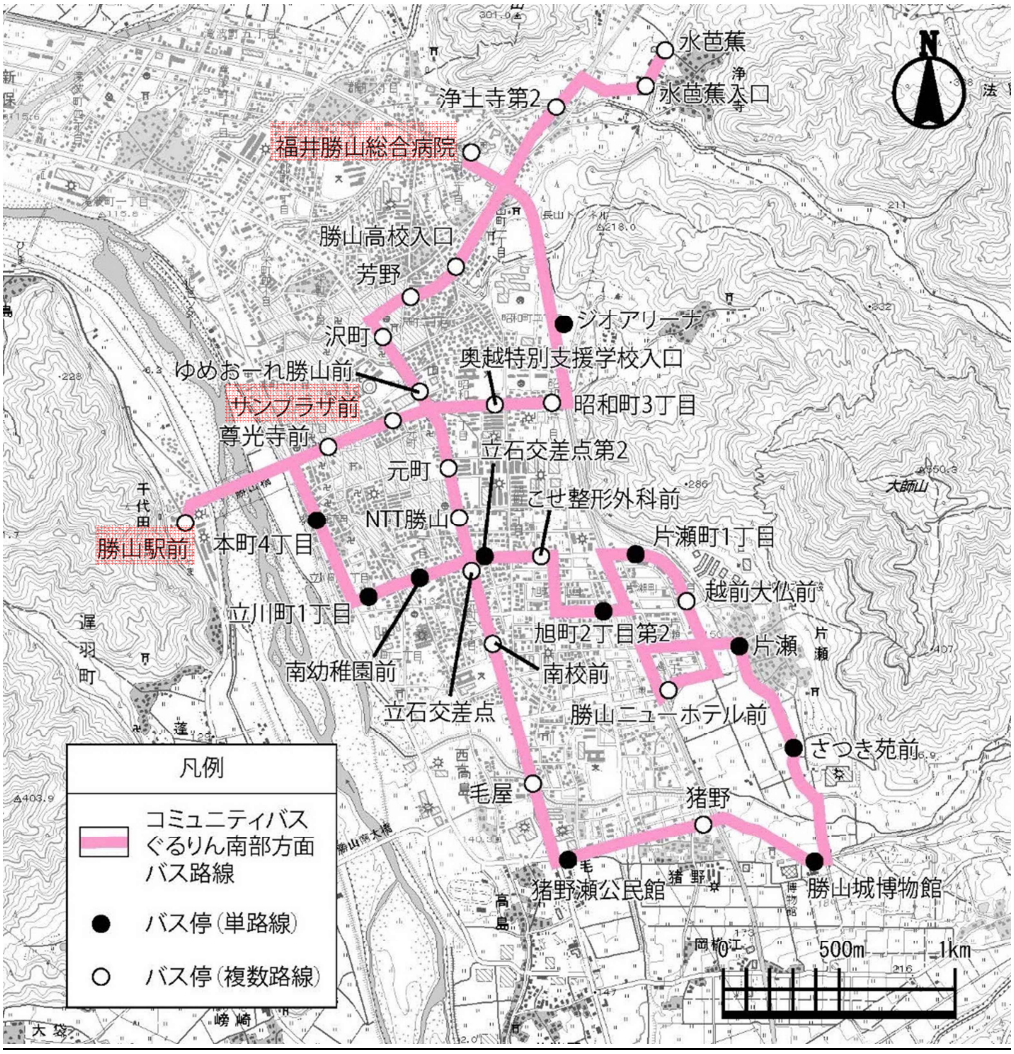
■ぐるりん中部方面　バス停別乗降者数の推移

② コミュニティバス　ぐるりん南部方面（運行便数　平日：６便、日・祝日：５便）

・市街地南部の住宅地と勝山駅を連絡する循環線で、サンプラザ、ゆめおーれ勝山、福井勝山総合病院などに加え、水芭蕉、勝山ニューホテル、勝山城博物館などの観光拠点にも接続しています。
・平成 27 年度のコミュニティバス再編後も利用者数は 7 千人から 8 千人程度で推移しています。（令和 2 年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約 60%に減少）
・**月別の利用者数の差が小さく、年間を通じて安定した利用**があります。
・バス停別には、**「勝山駅前」、「サンプラザ前」、「福井勝山総合病院」**の乗降者数が多く、**買い物や通院など、日常的な目的での利用**が多くなっています。

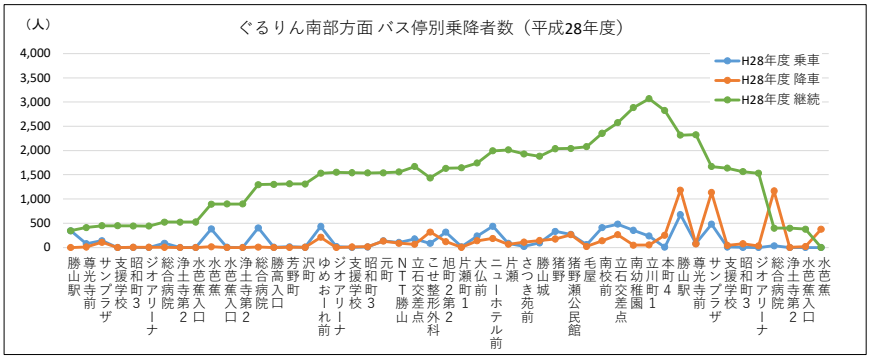


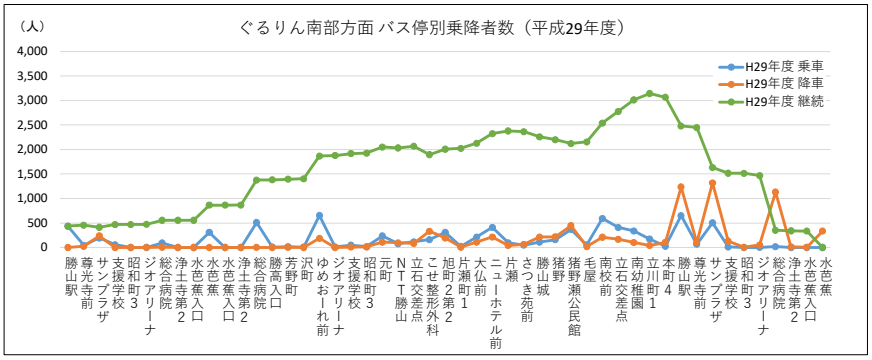


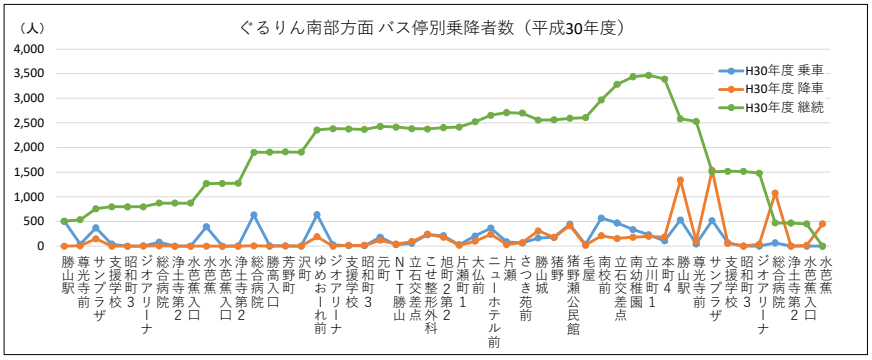


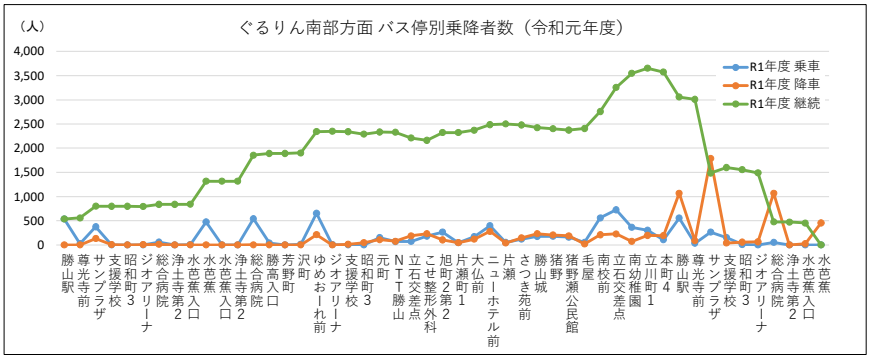
■ぐるりん南部方面　路線図

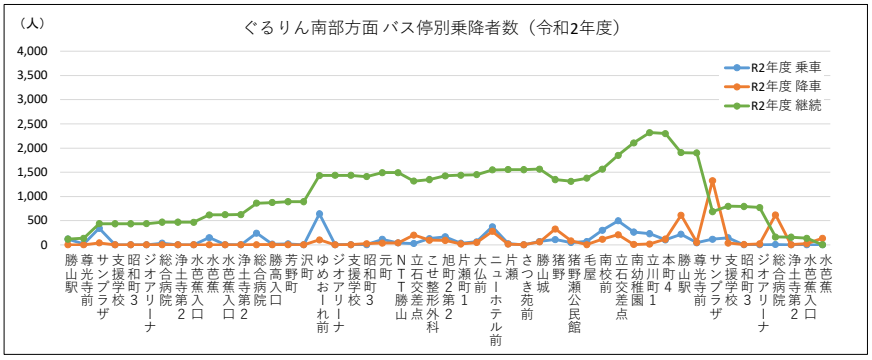
：乗降者数の多いバス停











■ぐるりん南部方面　バス停別乗降者数の推移

③ コミュニティバス　北郷予約便（運行便数　平日：４便、日・祝日：３便）

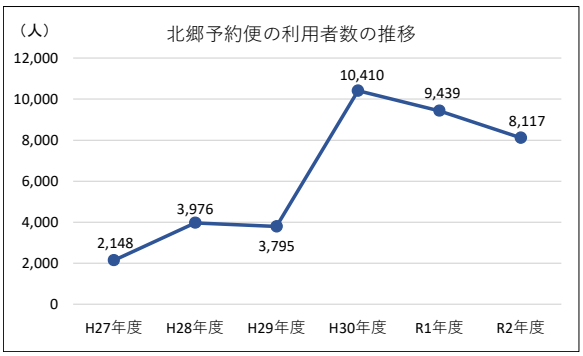
・北郷地区と勝山駅を連絡する路線で、**「福井勝山総合病院」で京福バス勝山・大野線と接続**しています。「西妙金島ふれあい会館」から「坂東島」の区間はデマンド運行が中心となっています。

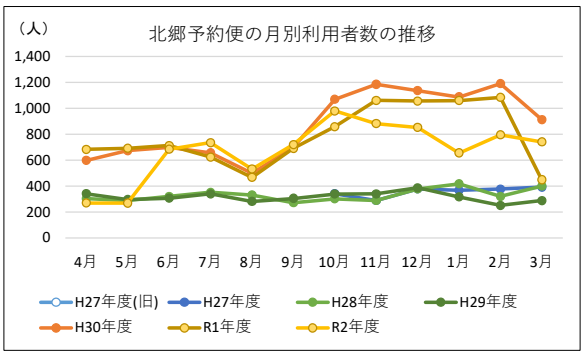
・年度別の利用者数は、**平成 30 年度にはデマンド区間での利用者増により急増**し、1 万人を超えています。（令和 2 年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約 86%に減少）

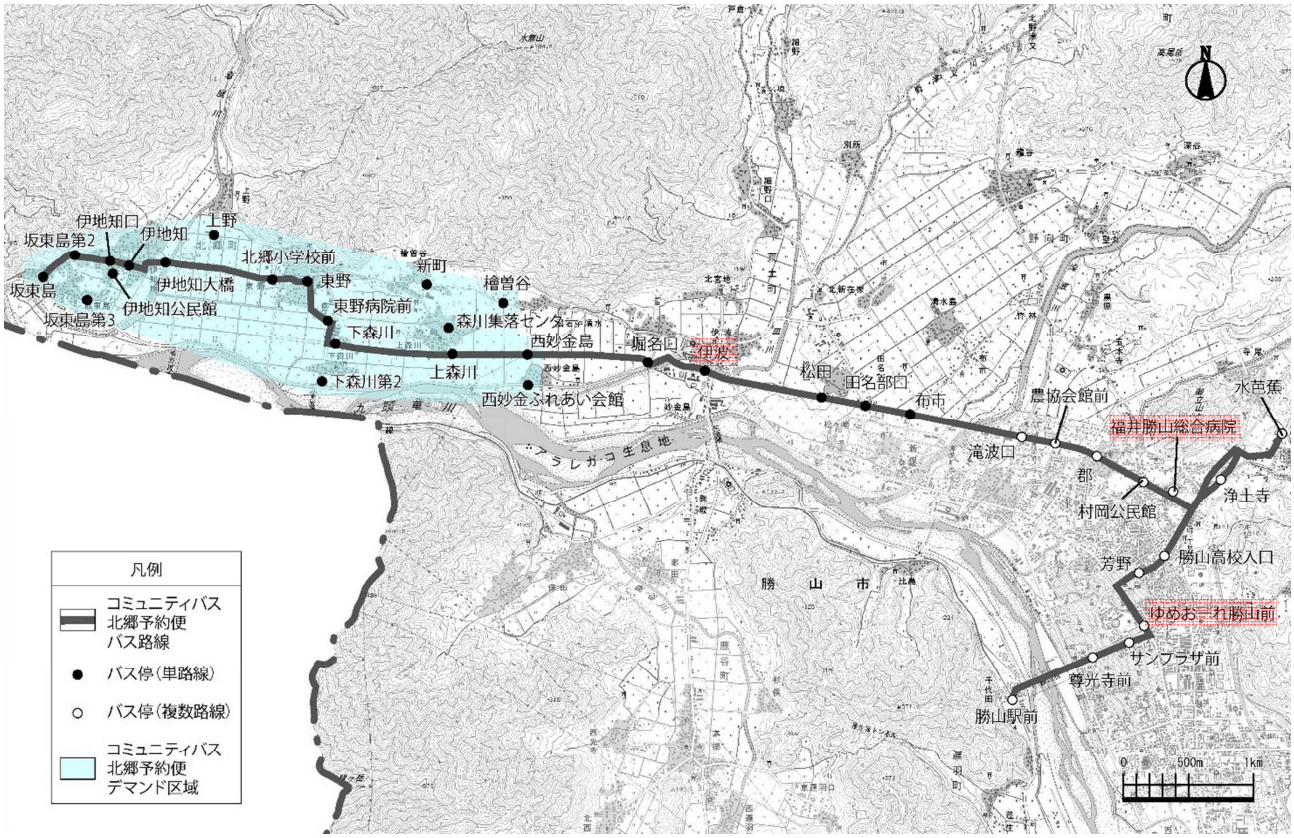
・月別には、平成 30 年度の**見直し以降、10 月から 3 月にかけての利用者数が多く**なっています。

・バス停別には、デマンド区間以外では、**「伊波」、「福井勝山総合病院」、「ゆめおーれ勝山前」**の乗降者数が多く、買い物や通院の他、京福バス勝山・大野線との乗り継ぎによる広域的な利用もみられます。

・地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の補助対象路線である

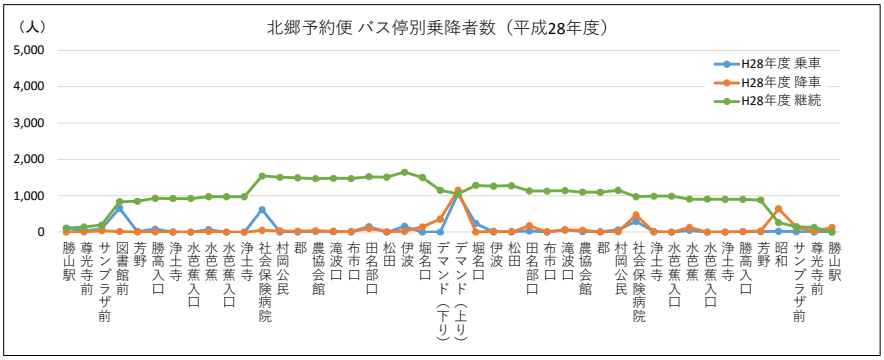


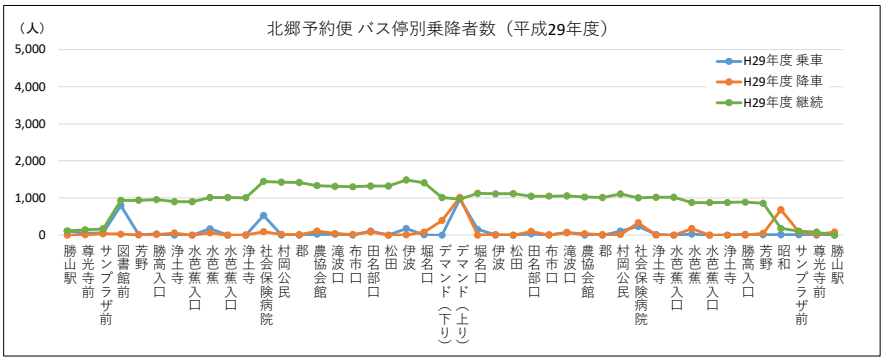


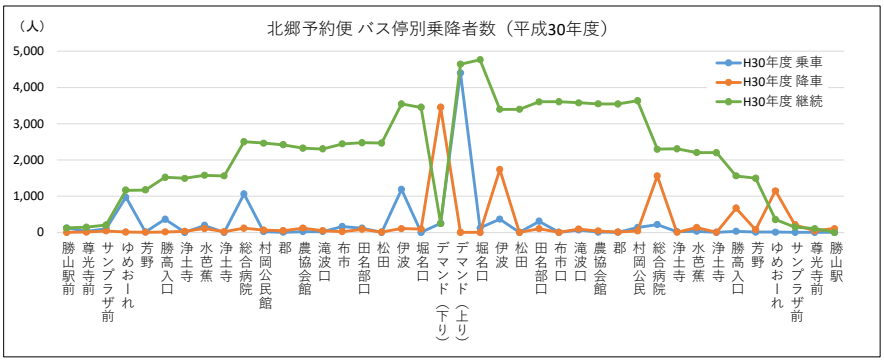


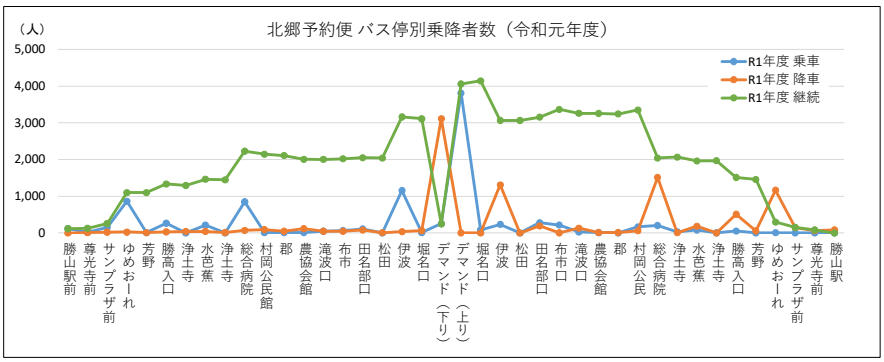
■北郷予約便　路線図

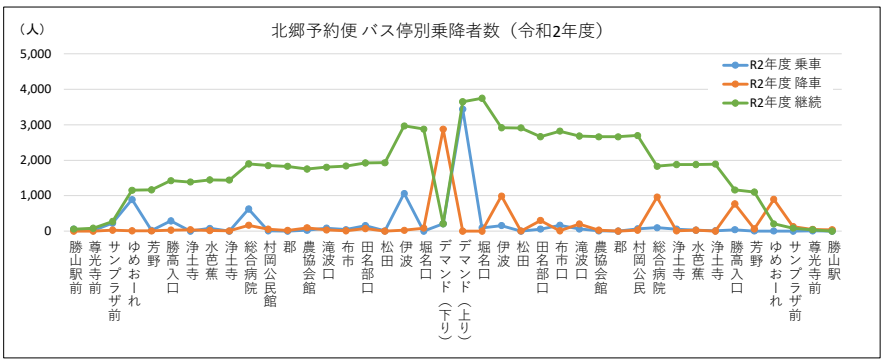
：乗降者数の多いバス停











■北郷予約便　バス停別乗降者数の推移

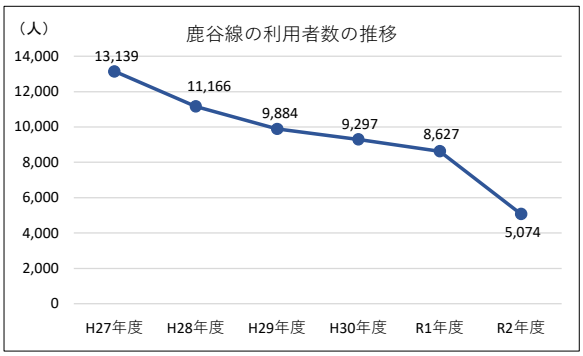
④ コミュニティバス　鹿谷線
（運行便数　平日：上り４便・下り３便、日・祝日：上り３便・下り４便）

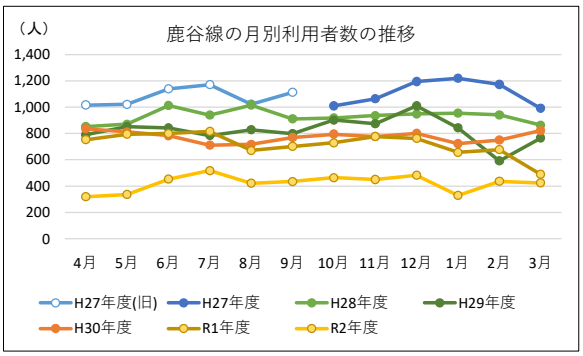
・鹿谷地区と勝山駅を連絡する路線で、サンプラザ、福井勝山総合病院、水芭蕉、ゆめおーれ勝山等の主要施設に接続しています。一部の区間・ダイヤでデマンド運行となっている他、冬季は一部ルートと乗降場所が変更になります。

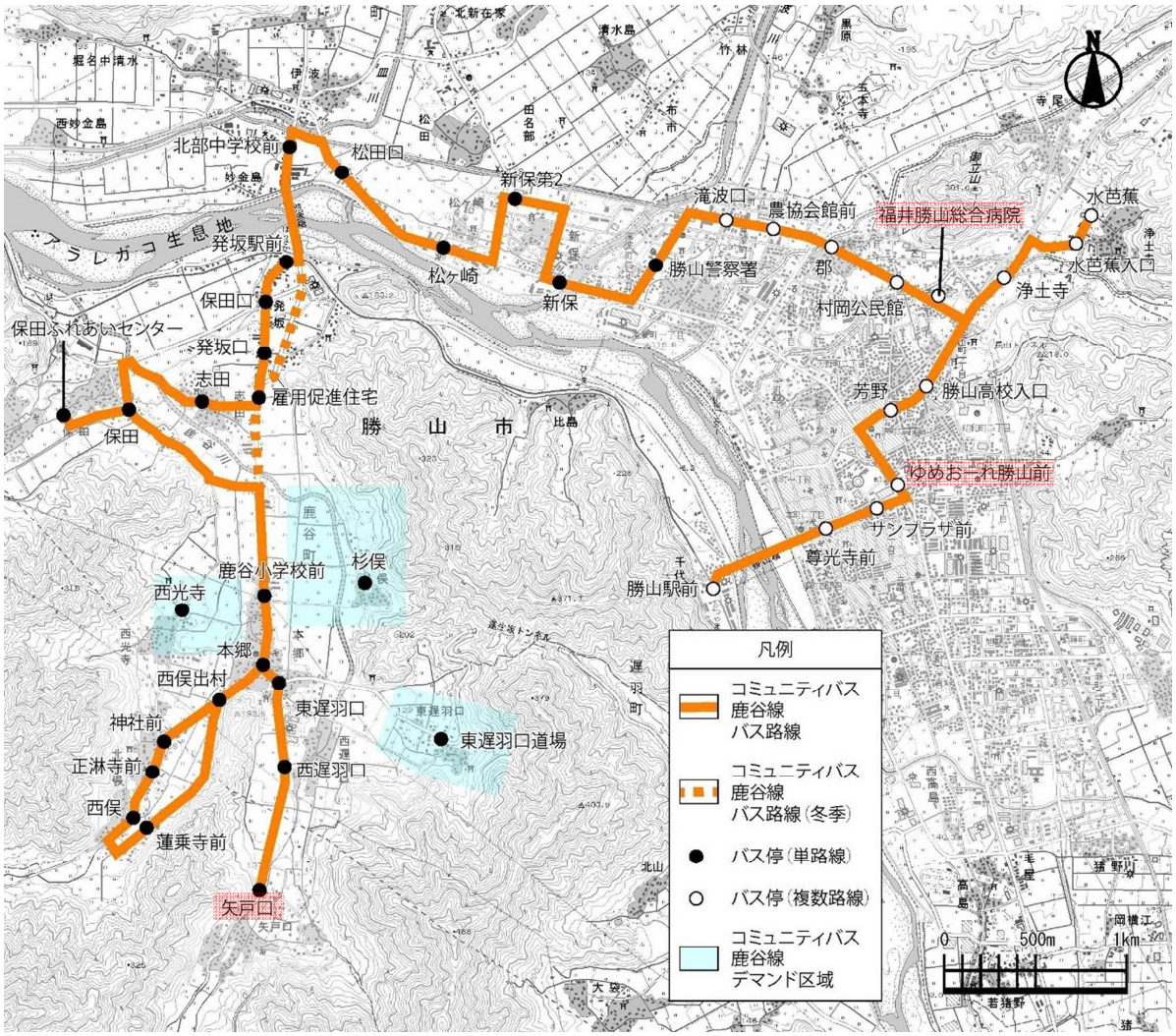
・年度別の利用者数は減少傾向にあり、**令和元年度までの４年間で３分の２程度に減少**しています。（令和２年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約 59%に減少）

・月別の利用者数の差は比較的小さくなっています。

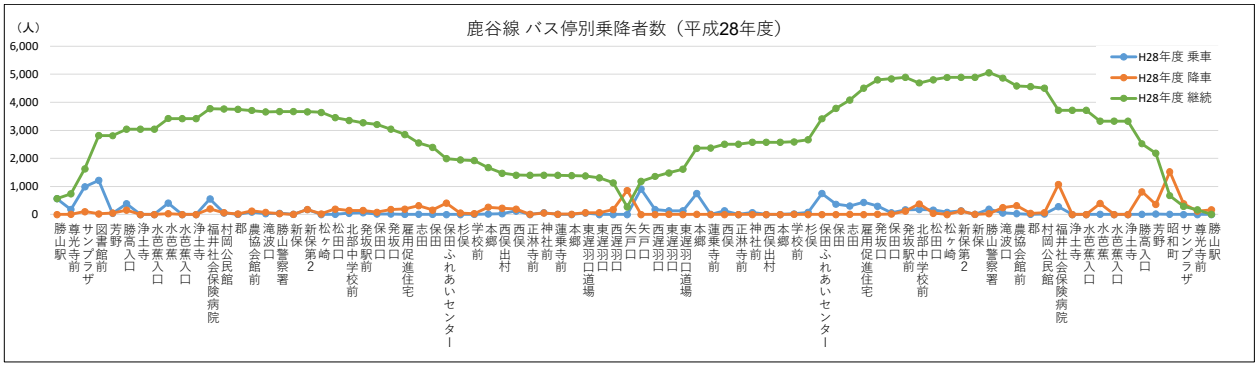
・バス停別には、**「福井勝山総合病院」、「ゆめおーれ勝山前」**の他、**起終点となる「矢戸口」での利用**が多くみられます。

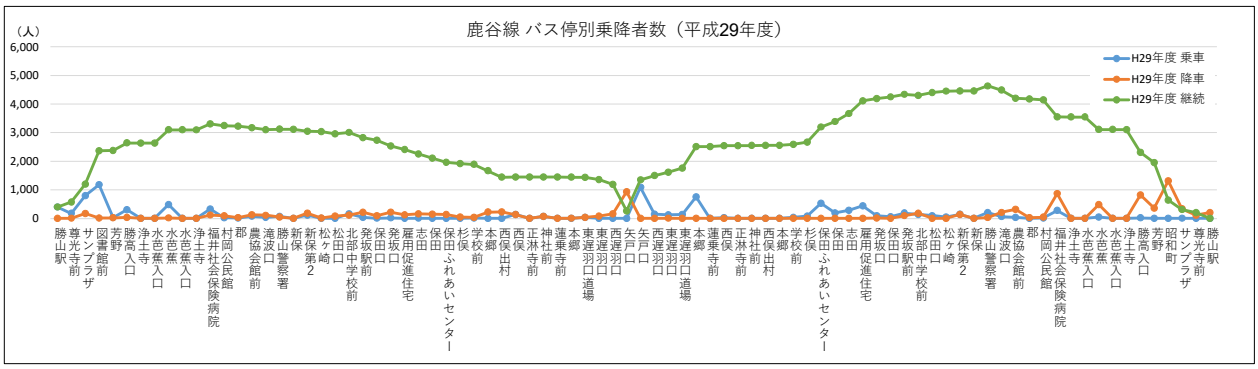


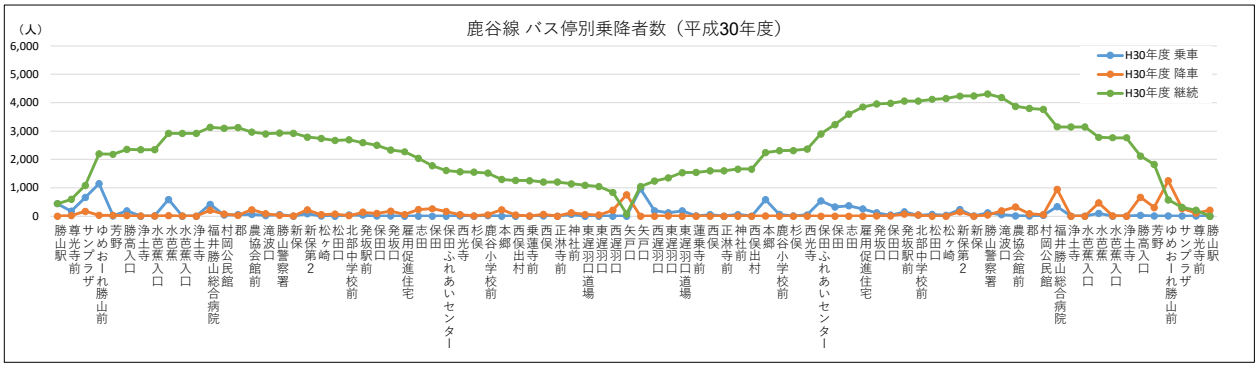


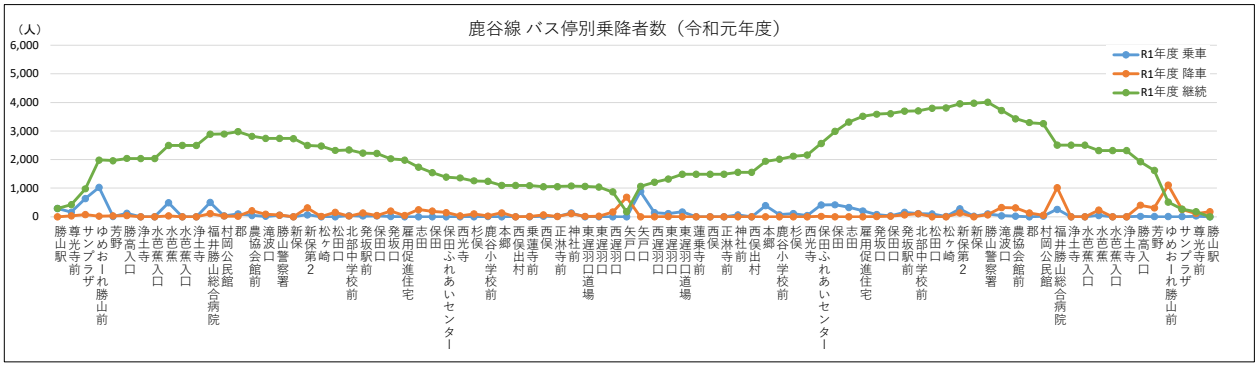


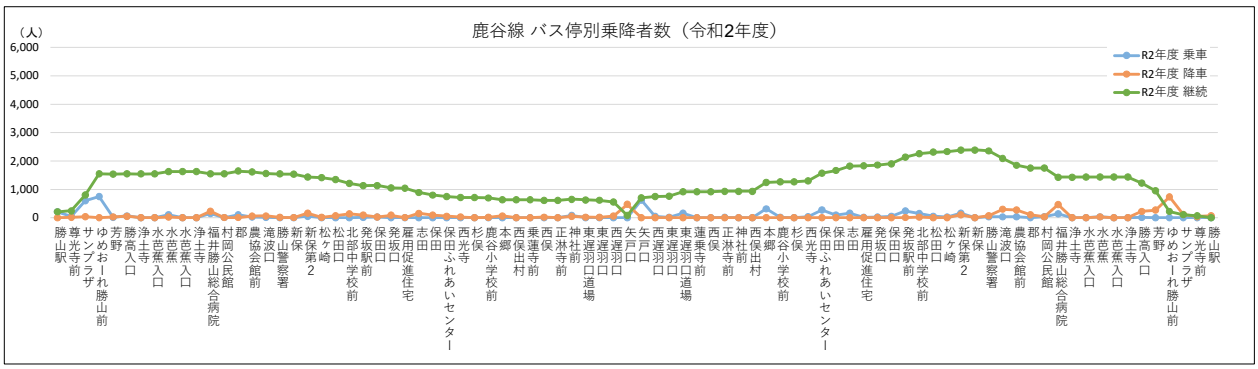
■鹿谷線　路線図　　：乗降者数の多いバス停











■鹿谷線　バス停別乗降者数の推移

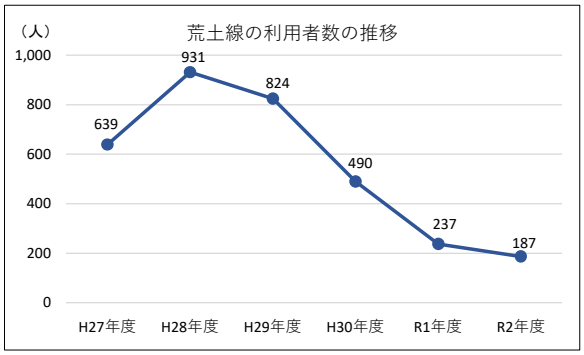
⑤ コミュニティバス　荒土線（運行便数　平日：上り１便、日・祝日：運休）

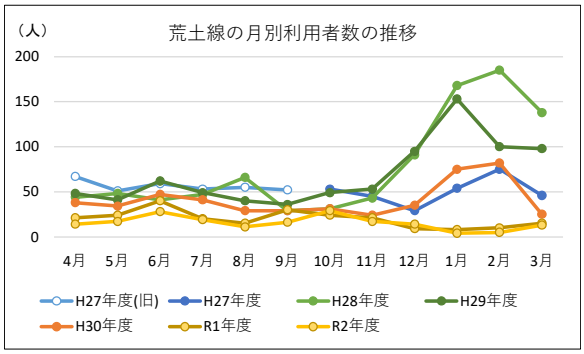
・荒土地区と勝山駅を連絡する路線で、サンプラザ、福井勝山総合病院、水芭蕉、ゆめおーれ勝山等の主要施設に接続しています。「布市口」から「新道」の区間はデマンド運行となっています。

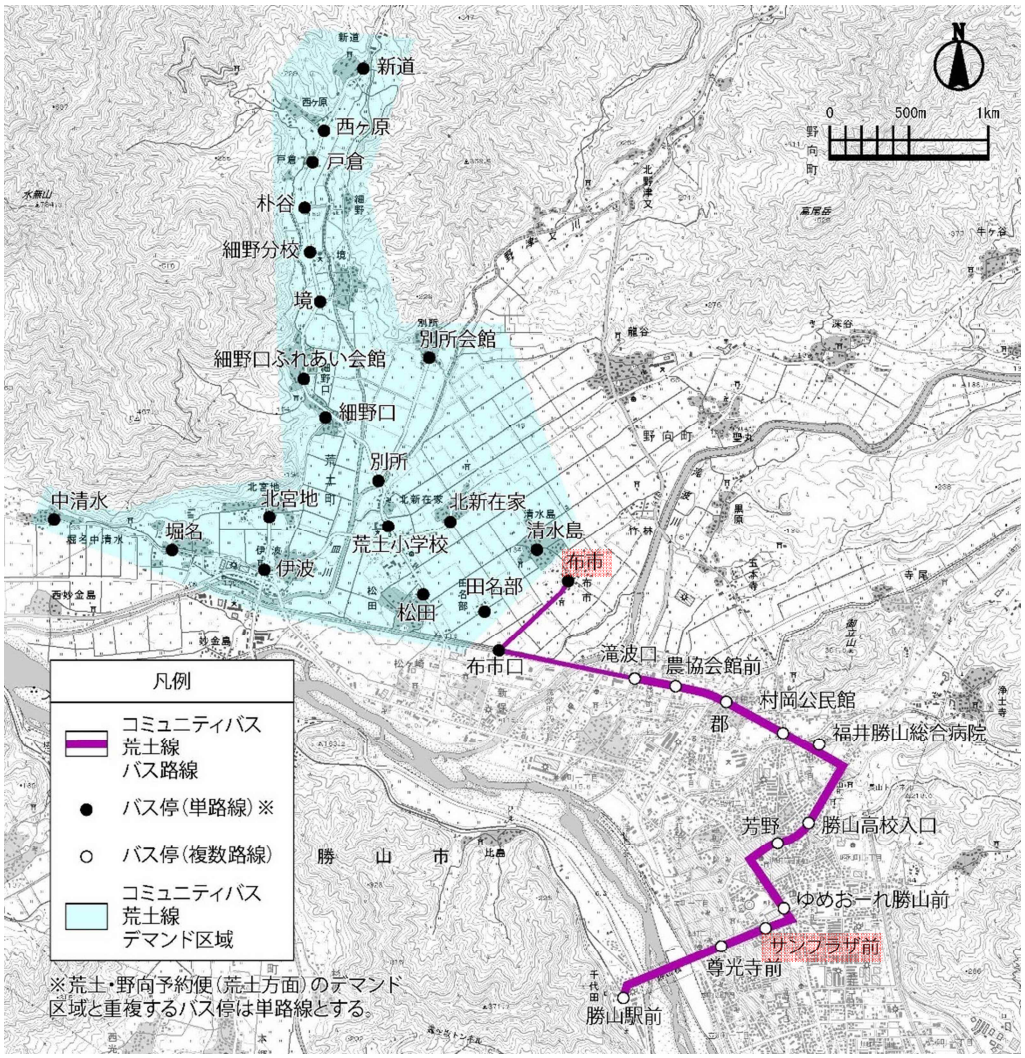
・年度別の利用者数は減少傾向にあり、**令和元年度までの３年間で４分の１程度に減少**しています。（令和２年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約 79%に減少）

・月別には、12 月から３月の冬季の利用が多くみられましたが、令和元年度以降は夏季に比べて少なくなっています。

・バス停別には、デマンド区間以外では**「福井勝山総合病院」、「ゆめおーれ勝山前」**の他、**起終点の「布市」での利用**が多くみられます。

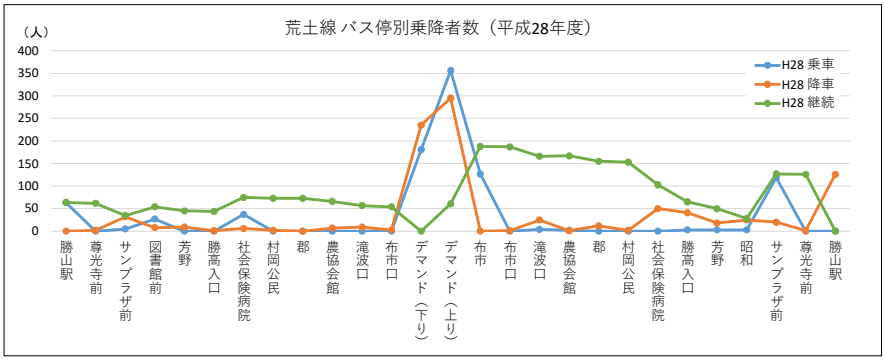


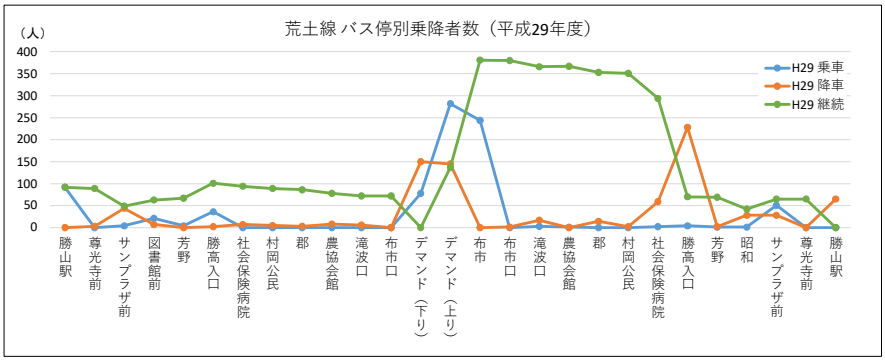


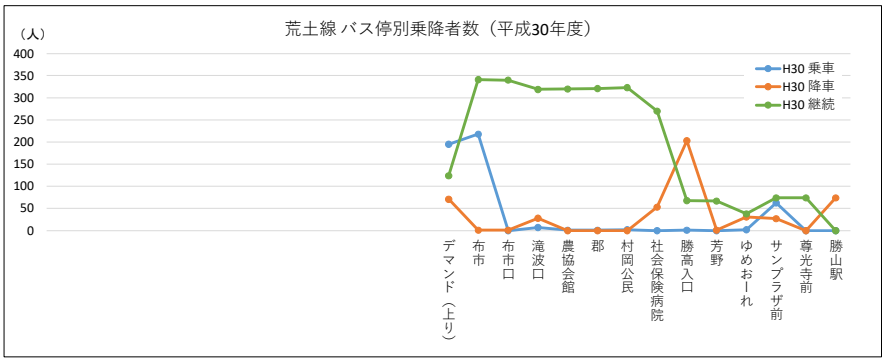


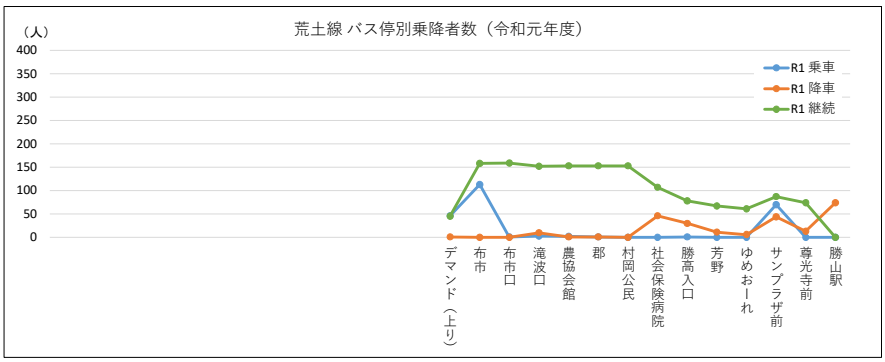
■荒土線　路線図

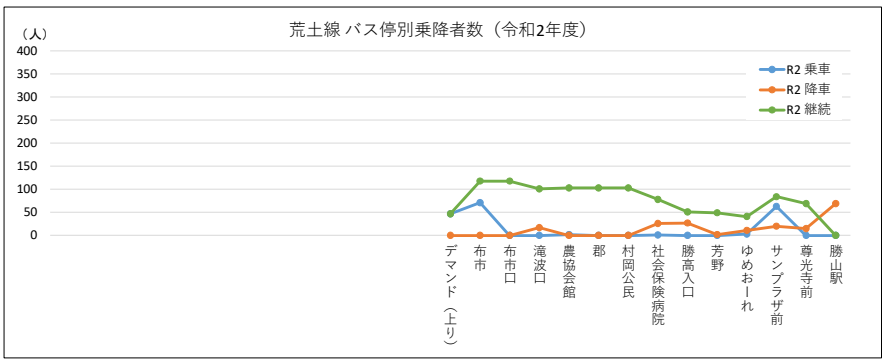
：乗降者数の多いバス停







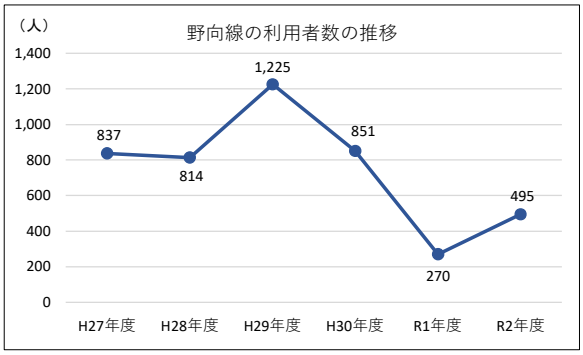


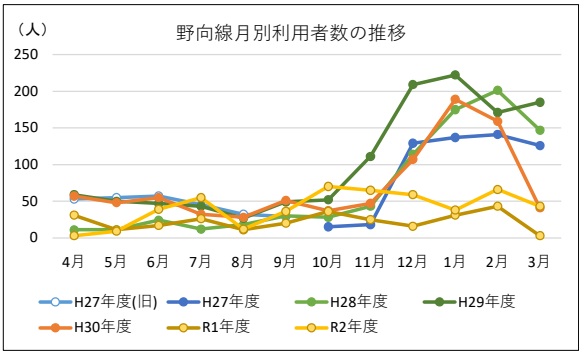


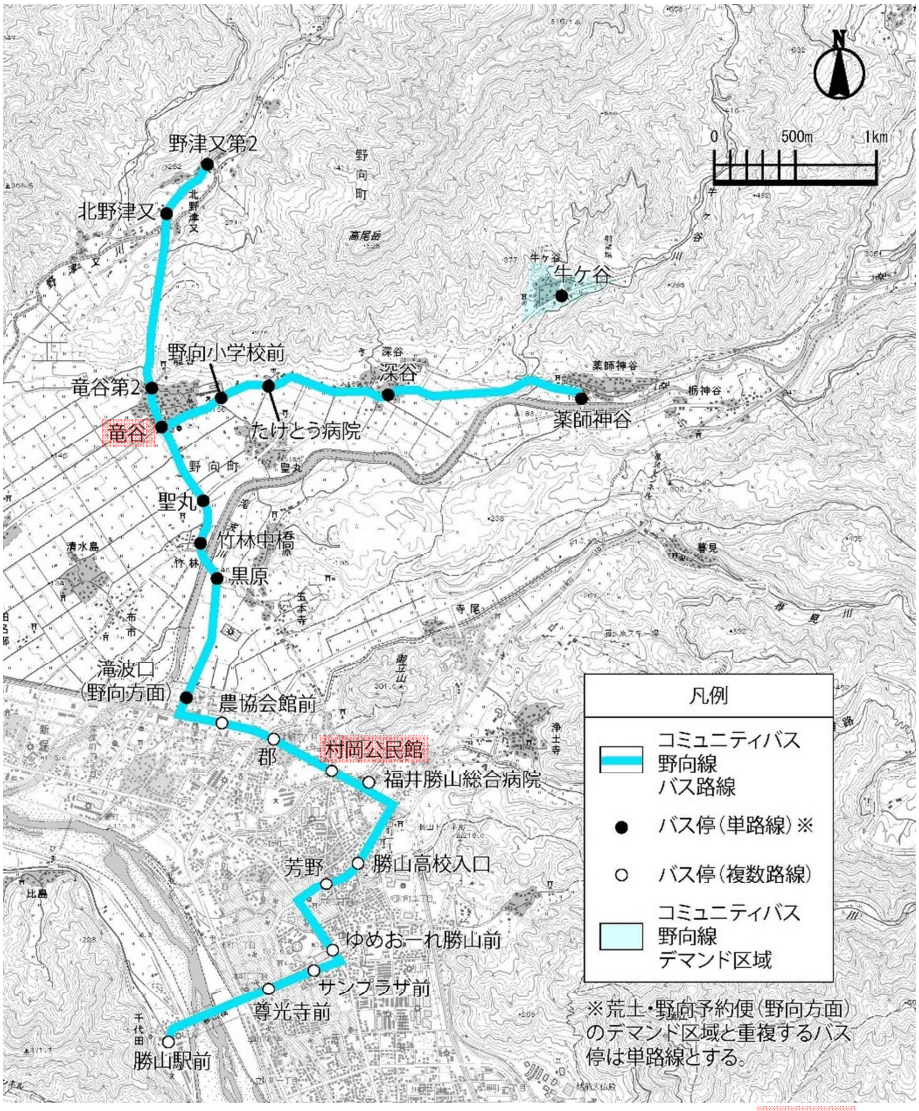
■荒土線　バス停別乗降者数の推移

⑥ コミュニティバス　野向線（運行便数　平日：上り１便、日・祝日：運休）

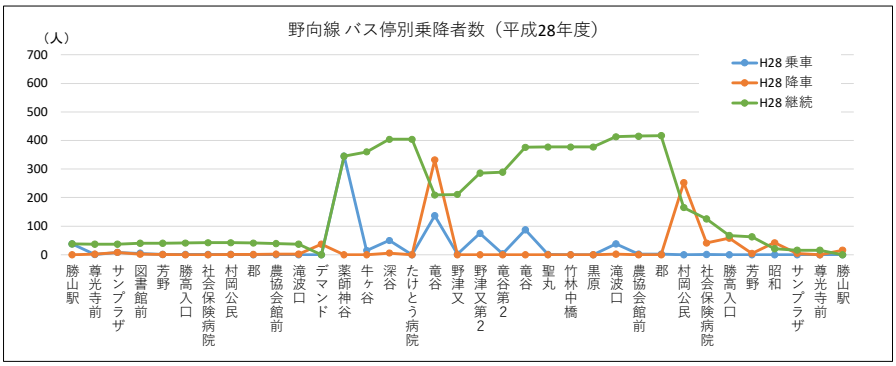
・野向地区と勝山駅を連絡する路線で、サンプラザ、福井勝山総合病院、水芭蕉、ゆめおーれ勝山等の主要施設に接続しています。「牛ヶ谷」はデマンド運行となっています。
・年度別の利用者数は減少傾向にあり、**令和元年度までの２年間で５分の１程度に減少**しています。（令和２年度は、令和元年度の約 183%に増加）
・月別には、12 月から３月の冬季の利用が多くみられましたが、令和元年度以降は夏季と同数程度となっています。
・バス停別には、**「竜谷」、「村岡公民館」**の利用が多くみられます。

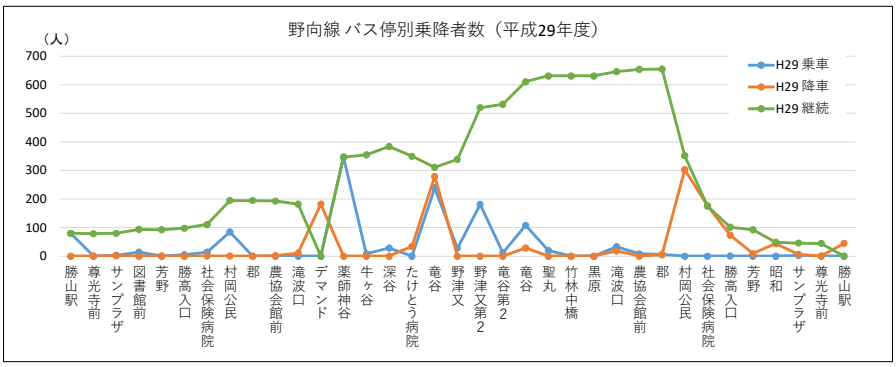


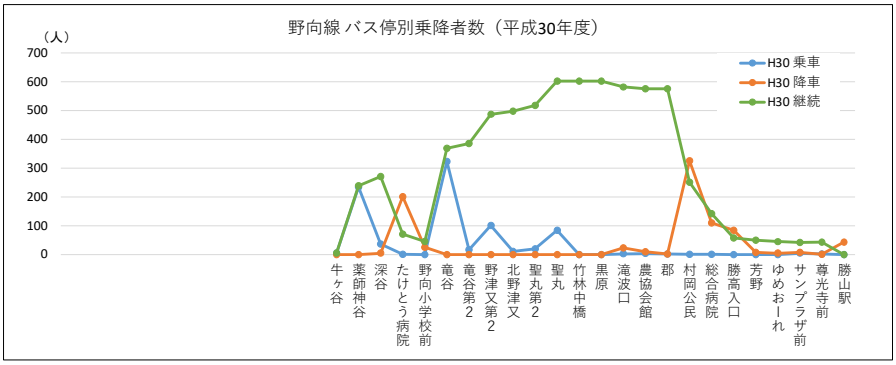


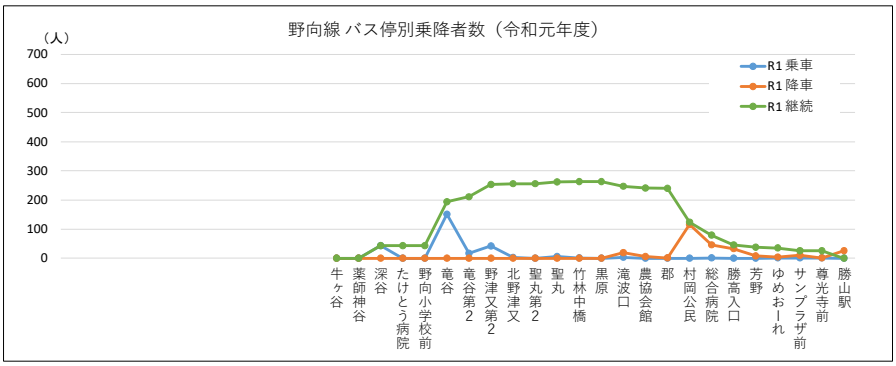


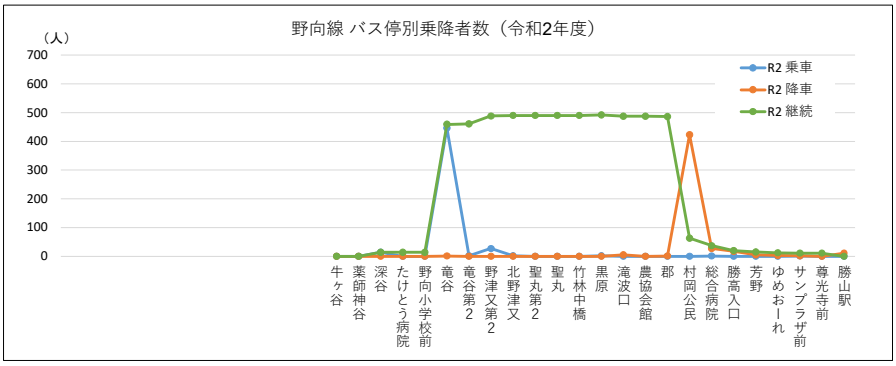
■野向線　路線図　　：乗降者数の多いバス停







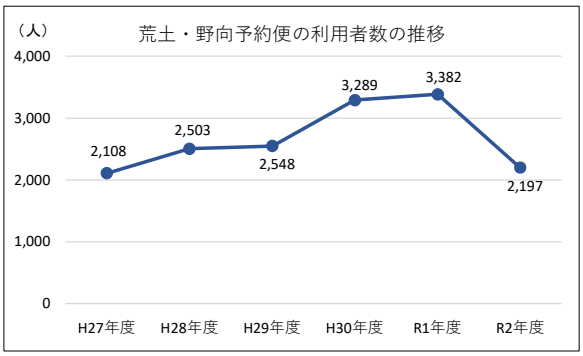


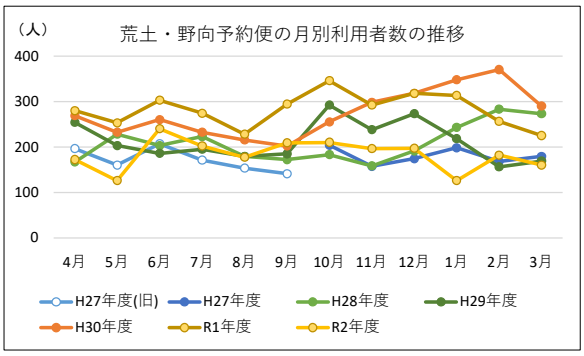


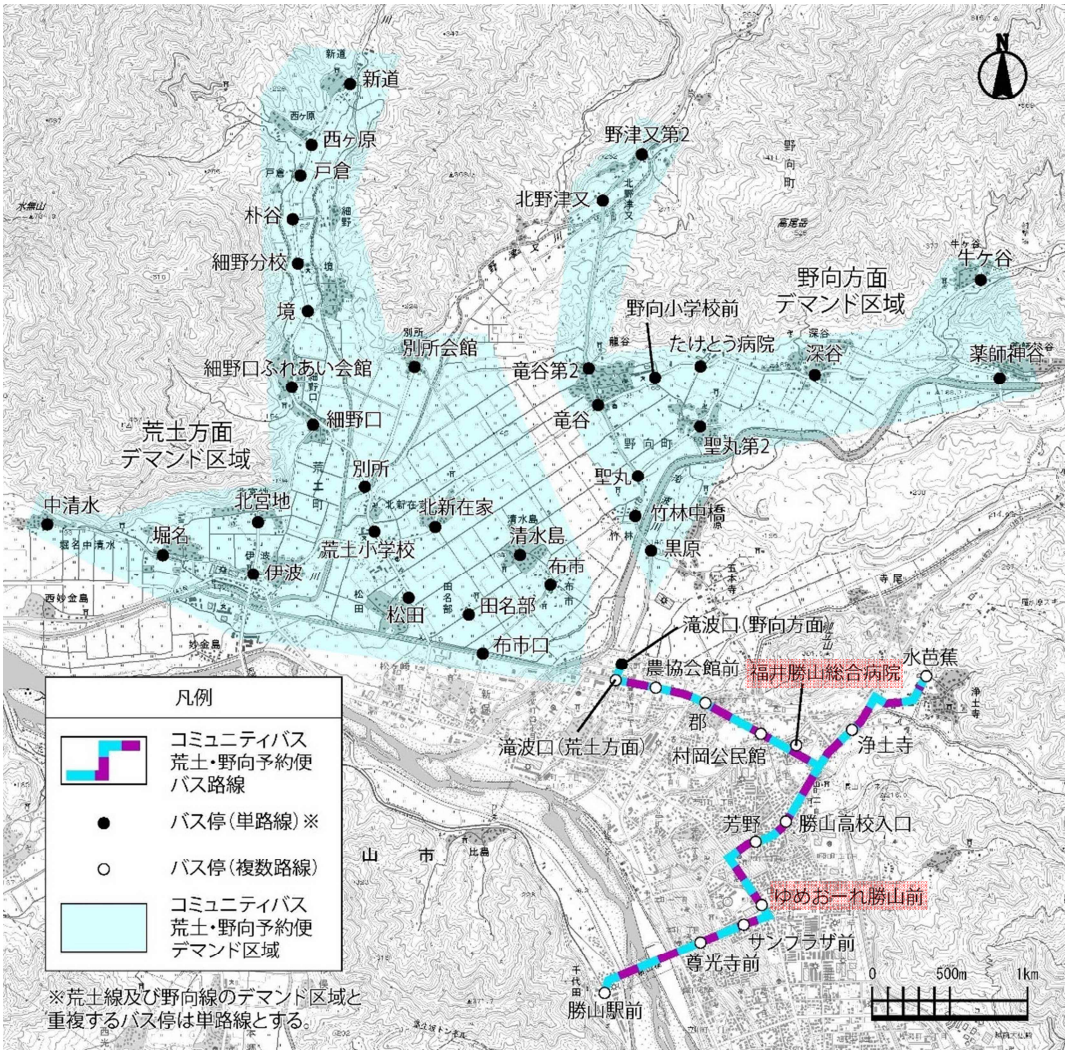
■野向線　バス停別乗降者数の推移

⑦ コミュニティバス　荒土・野向予約便（運行便数　平日、日・祝日：上り２便、下り３便）

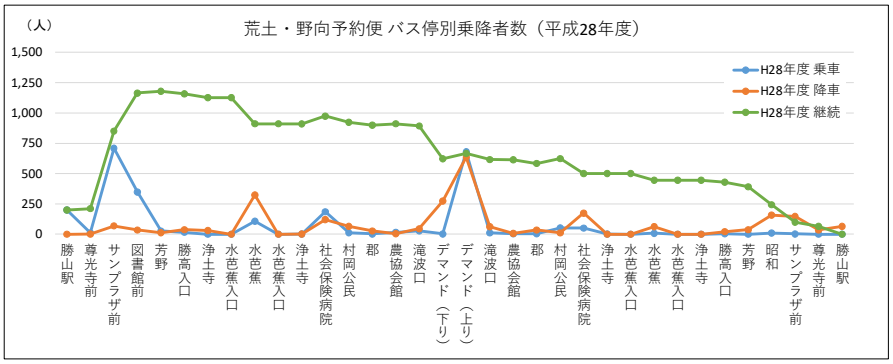
- 荒土地区および野向地区と勝山駅を連絡する路線で、サンプラザ、福井勝山総合病院、水芭蕉等の主要施設に接続しています。「黒原」から「牛ヶ谷」、および「布市口」から「新道」の区間はデマンド運行となっています。
- 年度別の利用者数は増加傾向にあり、**令和元年度までの 4 年間で約 160%に増加**しています。（令和 2 年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約 65%に減少）
- 月別の利用者数の差は比較的小さくなっています。
- バス停別には、デマンド区間以外では**「ゆめおーれ勝山前」、「福井勝山総合病院」**の利用が多くみられます。

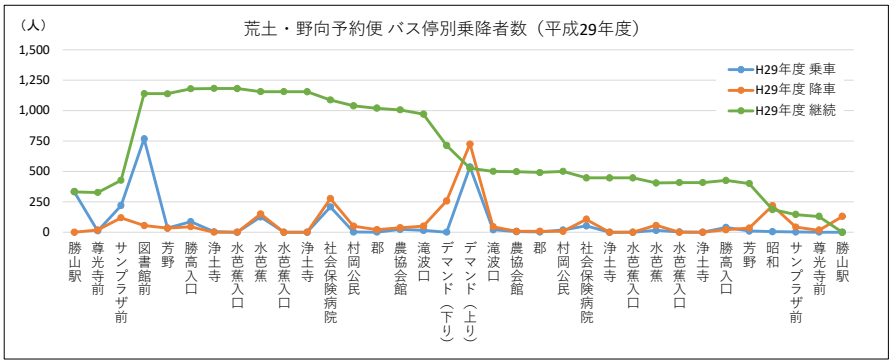


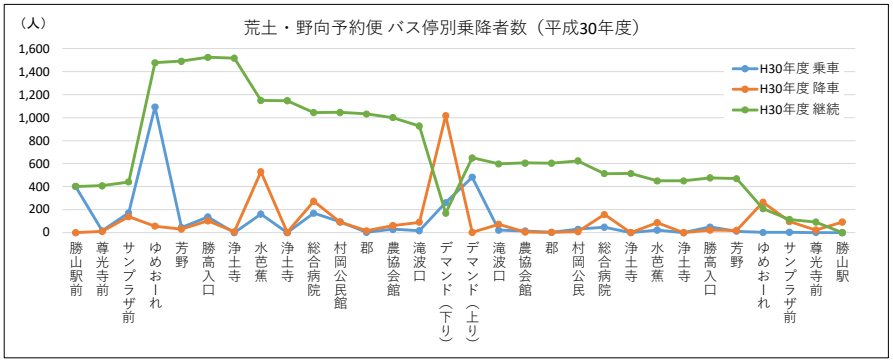


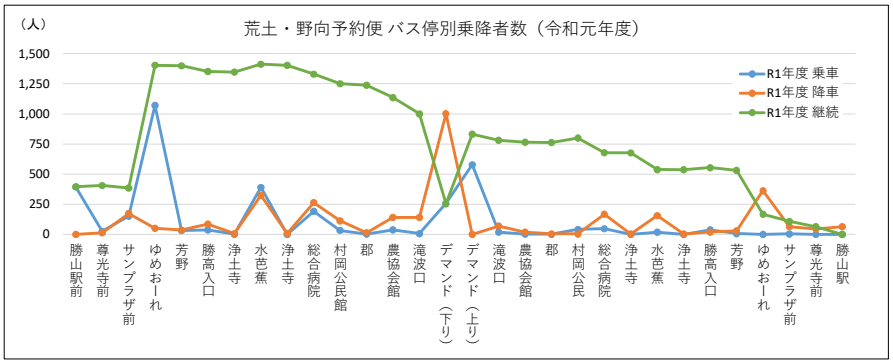


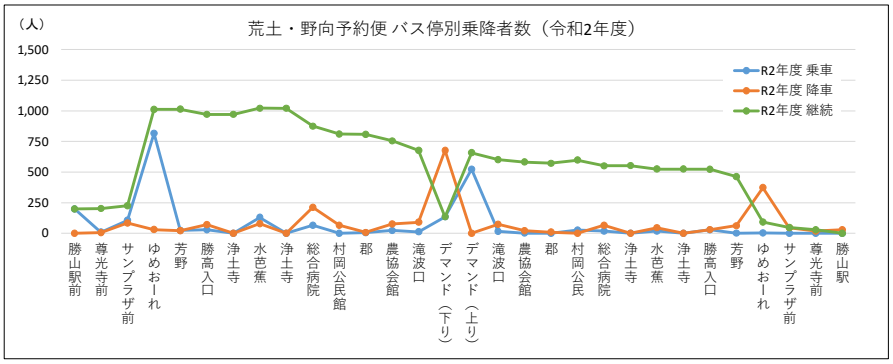
■荒土・野向予約便　路線図　　：乗降者数の多いバス停











■荒土・野向予約便　バス停別乗降者数の推移

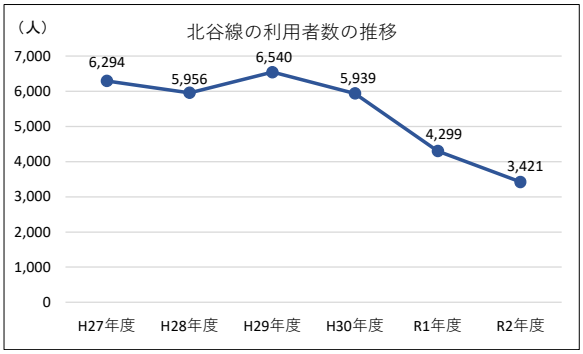
⑧ コミュニティバス　北谷線（運行便数　平日：５便、日・祝日：４便）

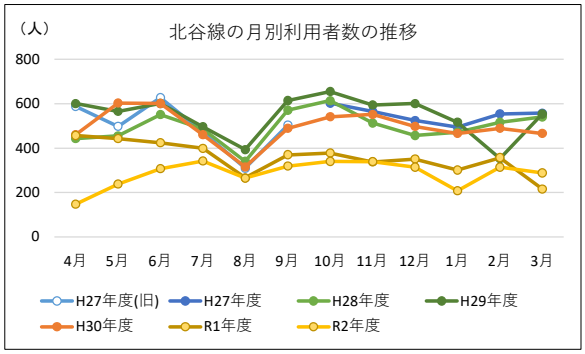
・北谷地区と勝山駅を連絡する路線で、サンプラザ、福井勝山総合病院、水芭蕉等の主要施設に接続しています。「河合」から「小原口」の区間は終日、その他の区間は朝夕の一部のダイヤでデマンド運行となっています。

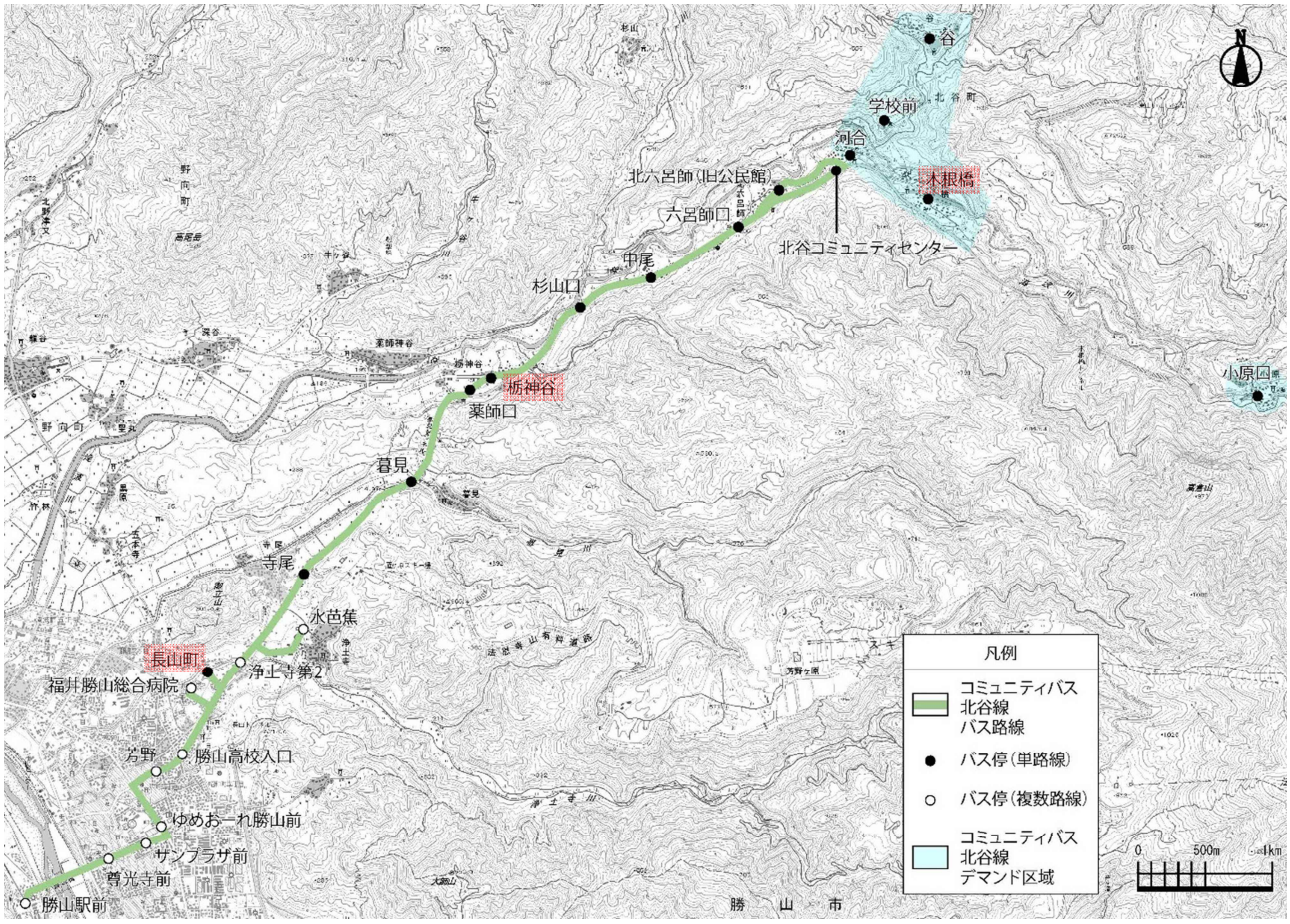
・年度別の利用者数は減少傾向にあり、**令和元年度までの２年間で３分の２程度に減少**しています。（令和２年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約80%に減少）

・月別には、令和２年度以外で８月の利用者数が少ないことから、**一定の通学目的での利用**があると考えられます。

・バス停別には、**「長山町」、「栃神谷」、「木根橋」**の利用が多くみられます。

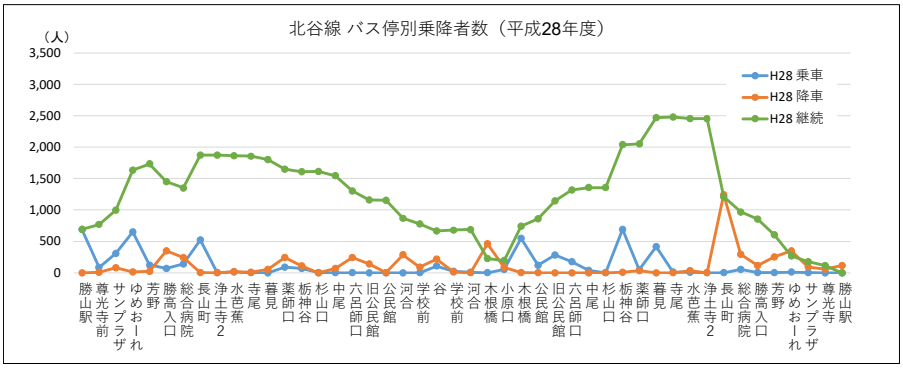


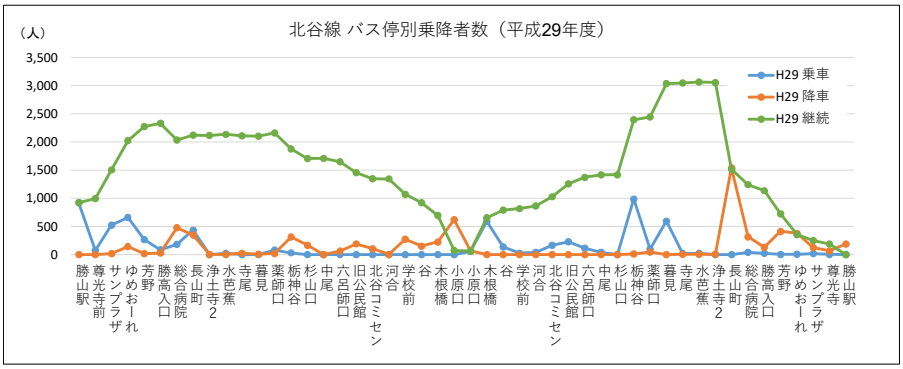


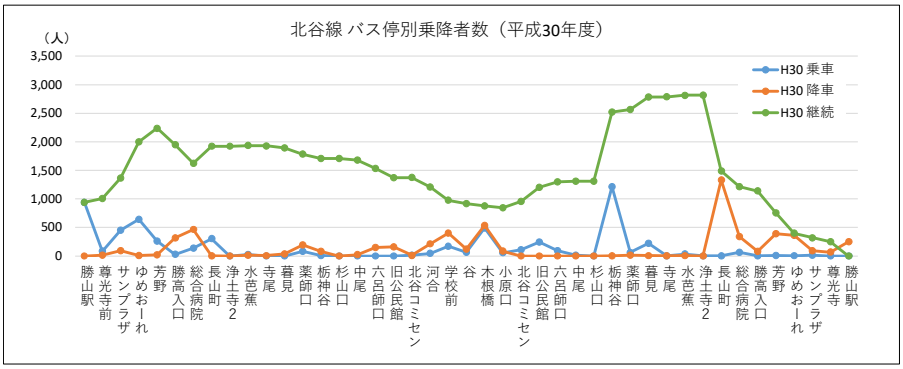


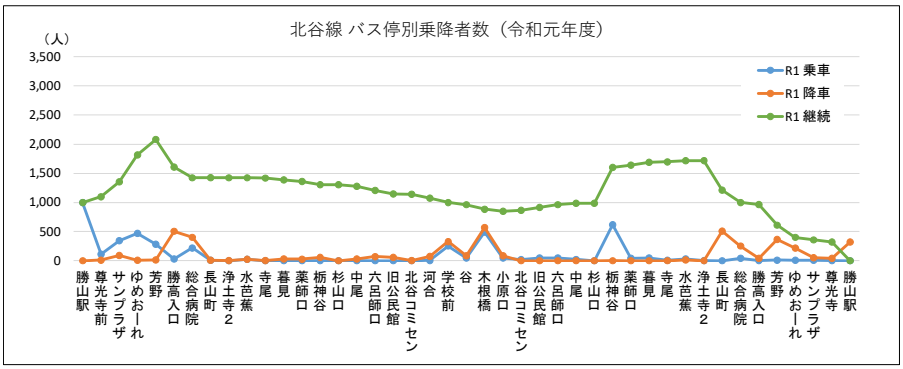
■北谷線　路線図

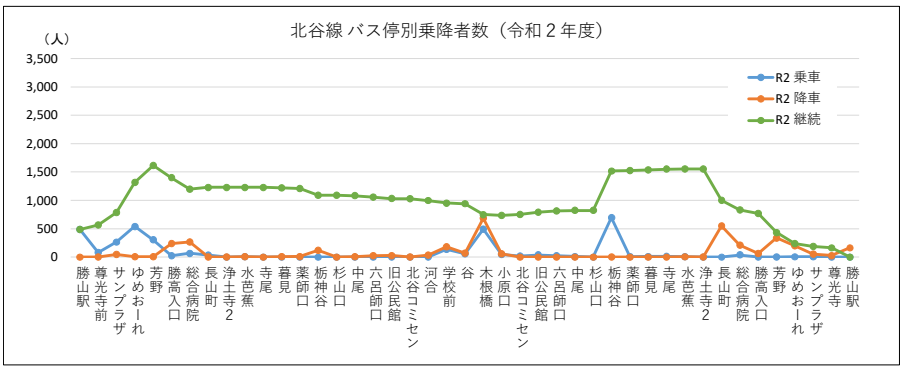
：乗降者数の多いバス停







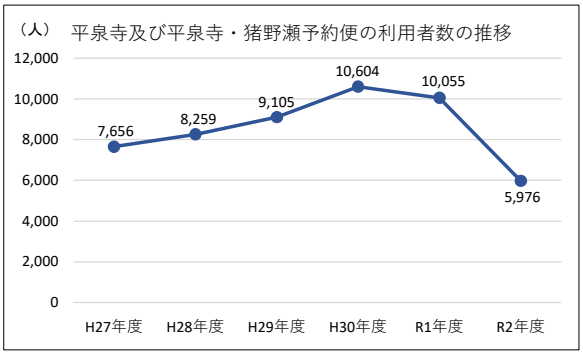


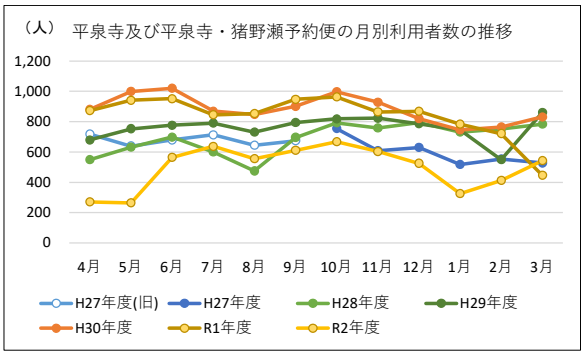


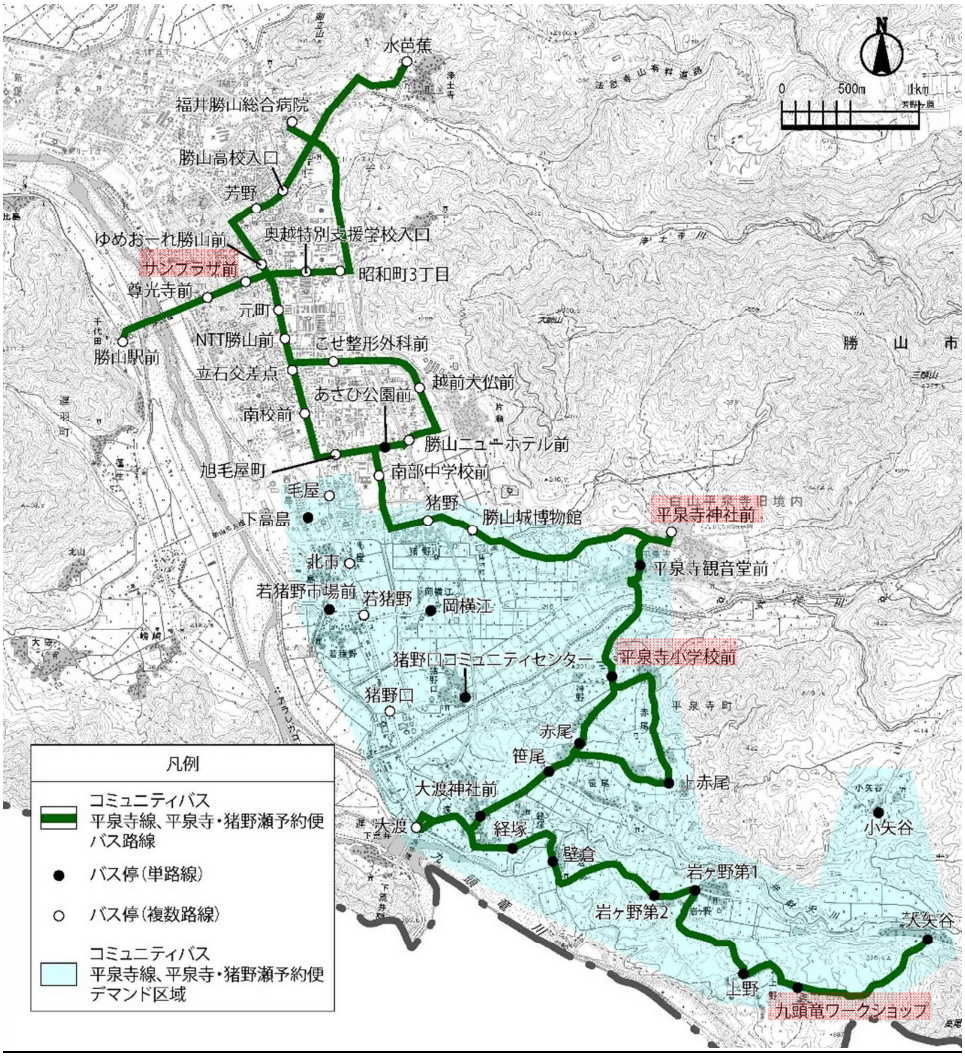
■北谷線　バス停別乗降者数の推移

⑨ コミュニティバス　平泉寺線、平泉寺・猪野瀬予約便（運行便数　平日：４便、日・祝日：３便）

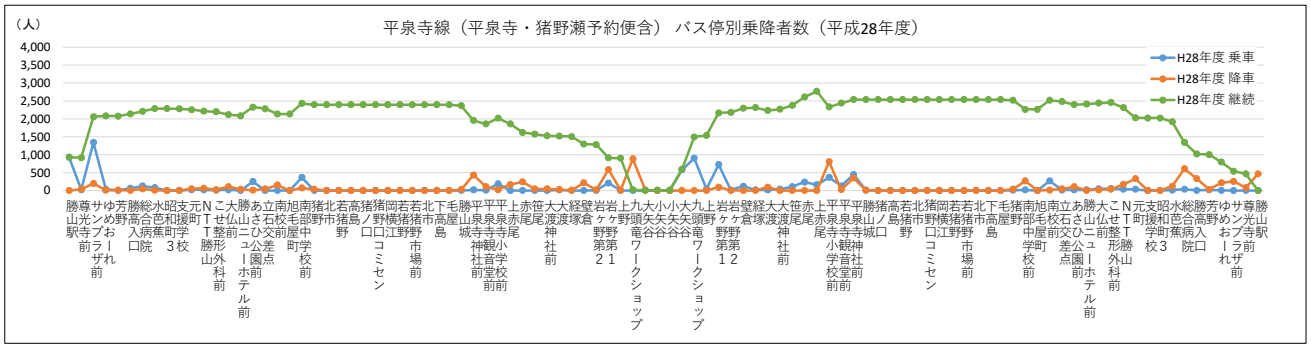
- 平泉寺地区および猪野瀬地区と勝山駅を連絡する路線で、サンプラザ、福井勝山総合病院、水芭蕉等の主要施設に接続しています。平泉寺線第１便を除く「小矢谷」から「平泉寺観音堂前」、および平泉寺・猪野瀬予約便の「勝山城博物館」から「毛屋」の区間はデマンド運行となっています。
- 年度別の利用者数は増加傾向にありましたが、**令和元年度には減少に転じています。**（令和２年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約 60％に減少）
- 月別の利用者数の差は比較的小さくなっています。
- バス停別には、**「サンプラザ前」、「九頭竜ワークショップ」、「平泉寺神社前」**の他、**「平泉寺小学校前前」**の利用が多くみられることから、小学校への通学目的でも利用されていることがわかります。
- **地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の補助対象路線である**

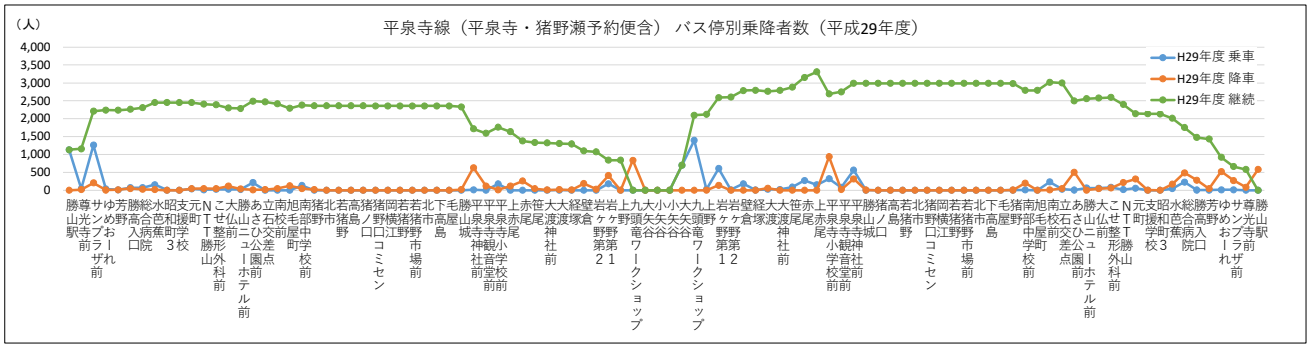


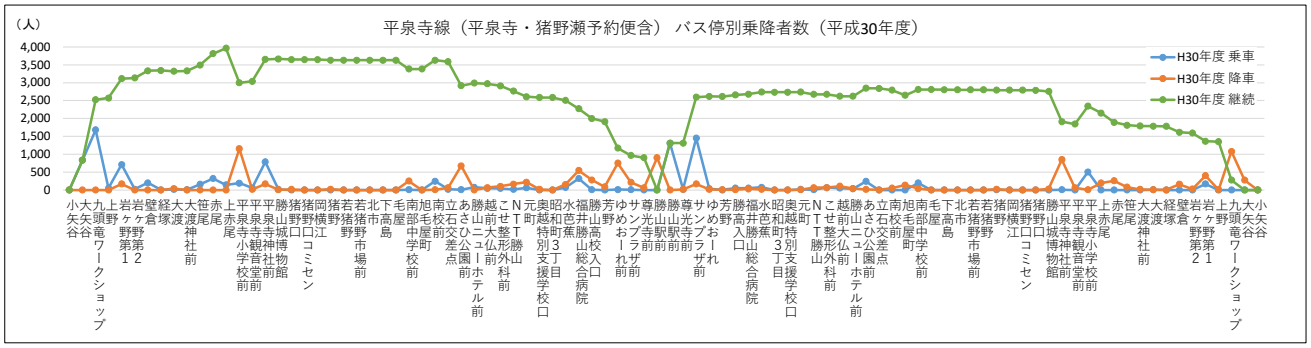


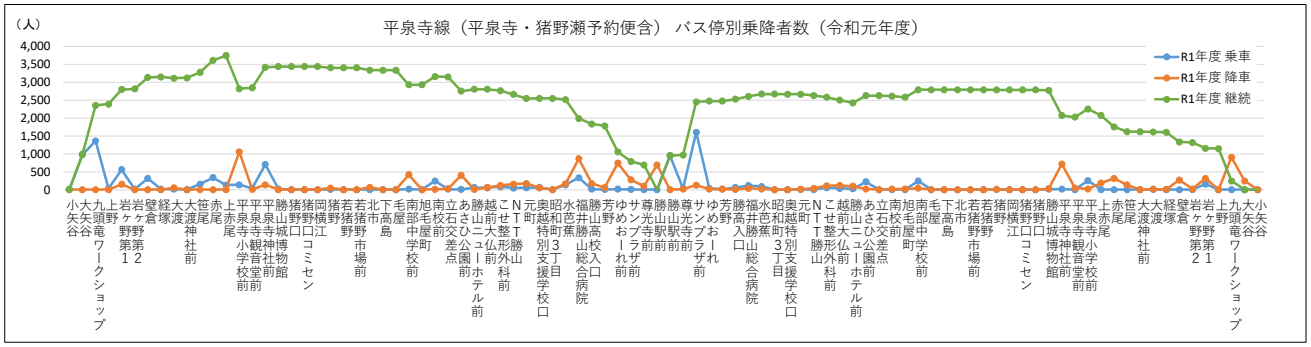


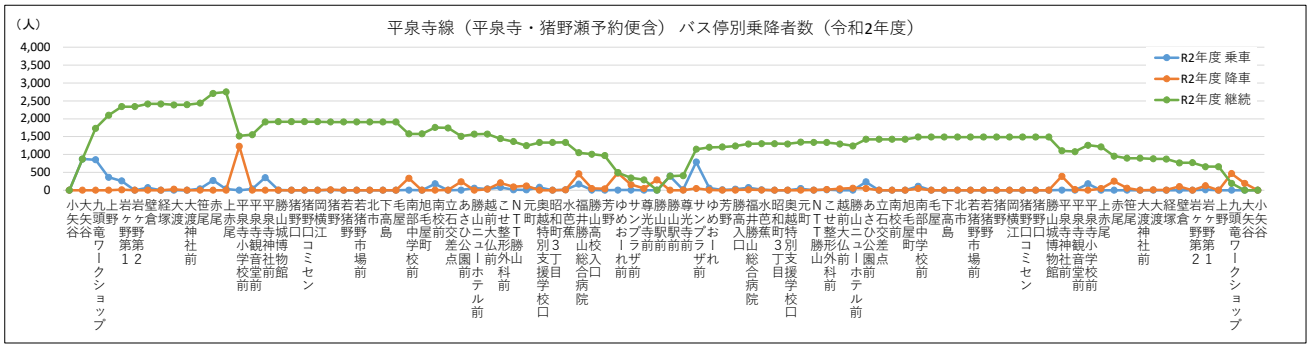
■平泉寺線、平泉寺・猪野瀬予約便　路線図　　：乗降者数の多いバス停







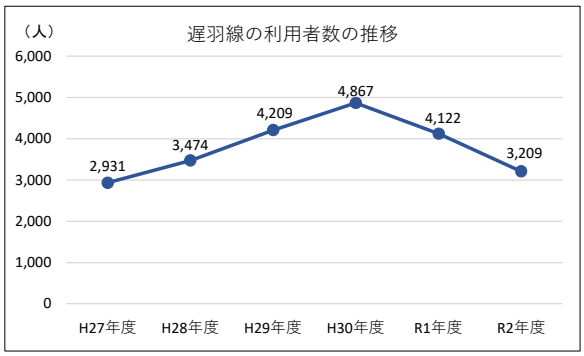


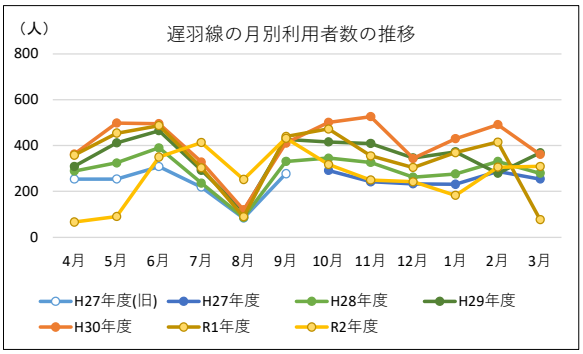


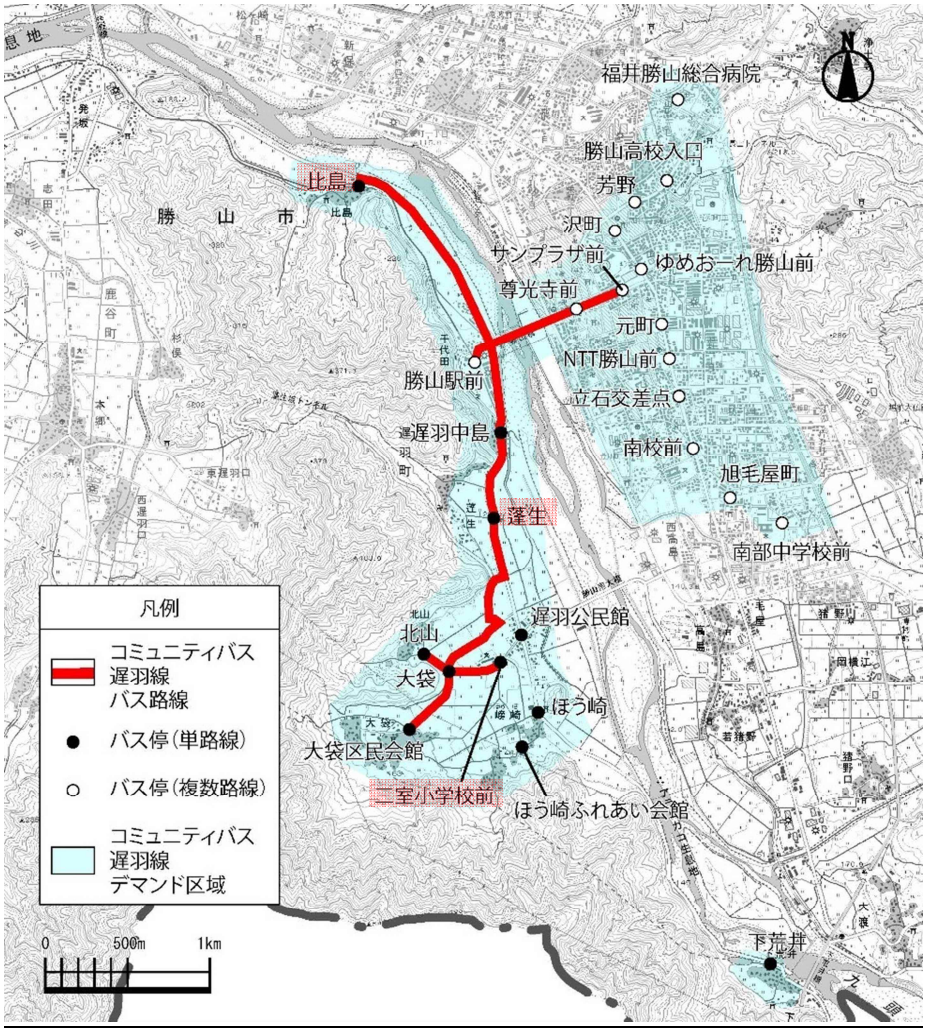
■平泉寺線　バス停別乗降者数の推移

⑩ コミュニティバス　遅羽線（運行便数　平日：６便、日・祝日：５便）

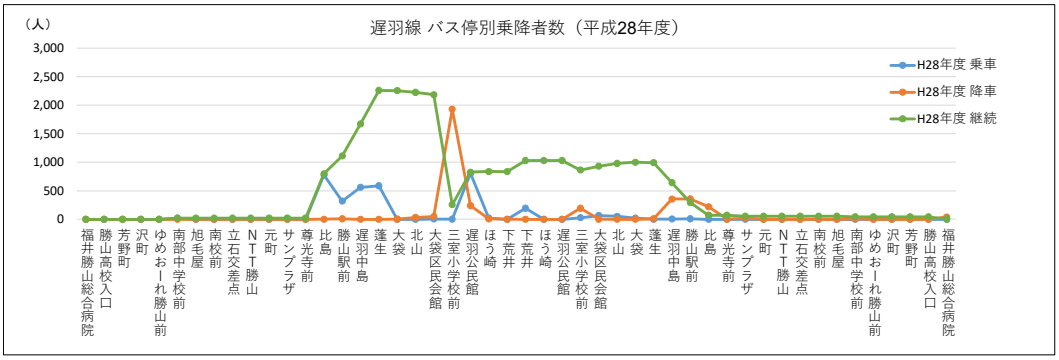
・遅羽地区と勝山駅を連絡する路線で、サンプラザ、福井勝山総合病院、水芭蕉等の主要施設に接続しており、第１便の一部区間を除いてデマンド運行となっています。
・年度別の利用者数は平成 30 年度までは増加傾向にありましたが、**令和元年度には減少に転じています。**（令和２年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約 78％に減少）
・令和２年度以外で８月の利用者数が非常に少ないことから、**通学目的での利用**が中心と考えられます。
・バス停別には、**「三室小学校前」**以外では**「蓬生」**、**「比島」**の利用が多くみられます。

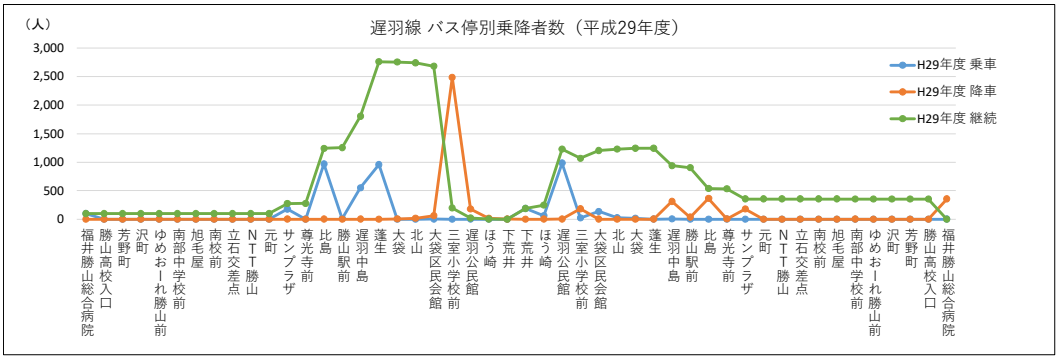


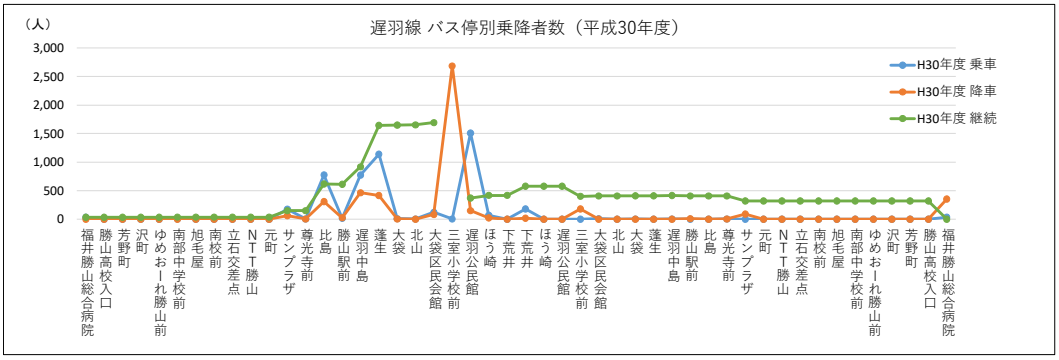


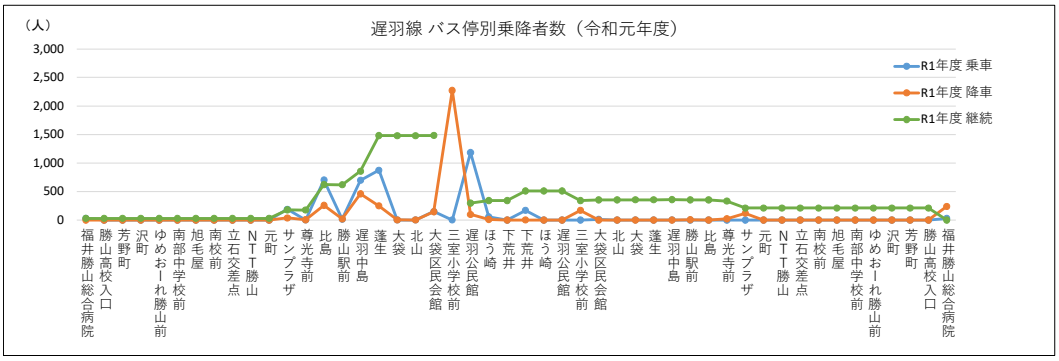


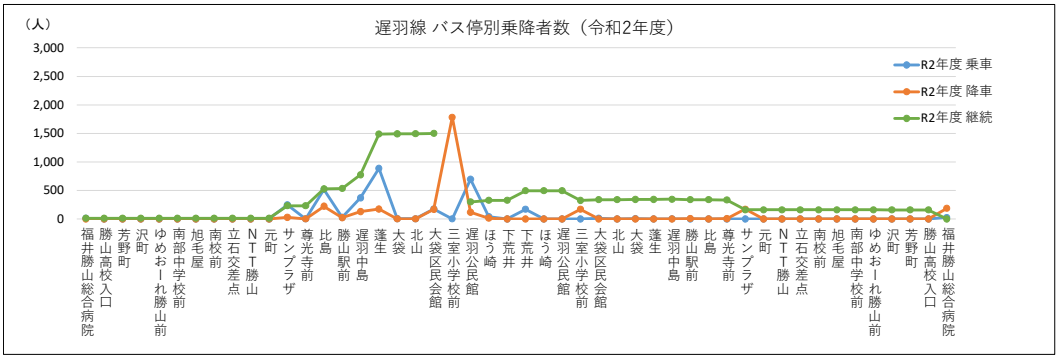
■遅羽線　路線図　　：乗降者数の多いバス停











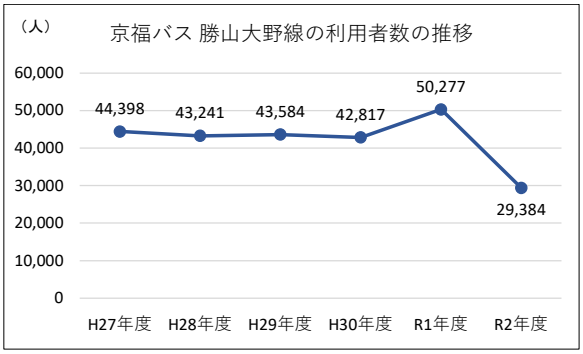
■遅羽線　バス停別乗降者数の推移

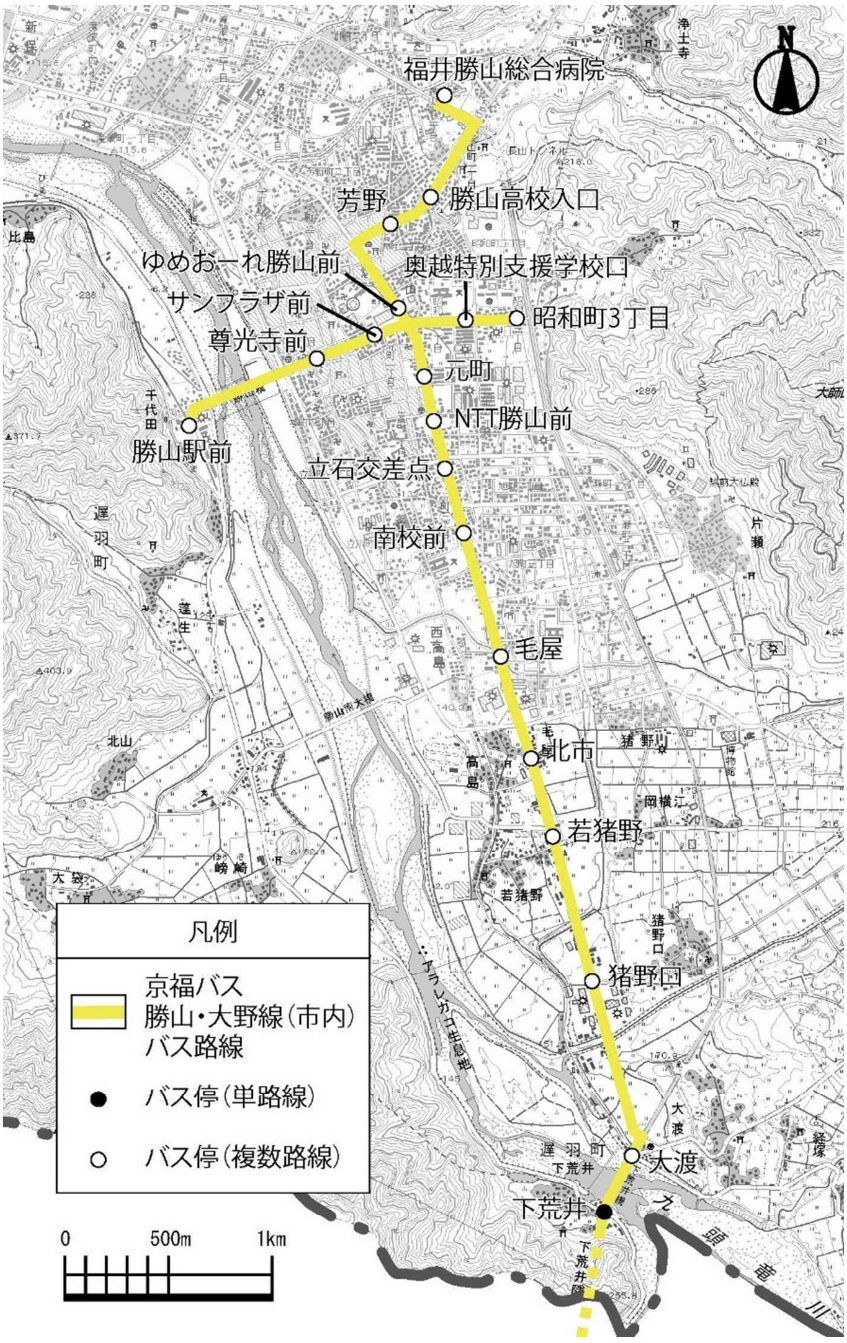
⑪ 京福バス　勝山・大野線（運行便数　平日：上り８便・下り９便、日・祝日：５便）

・勝山市の福井勝山総合病院および勝山駅と、大野市のショッピングモールヴィオおよび越前大野駅を連絡する路線であり、市内については、平泉寺地区及び猪野瀬地区を縦貫し、サンプラザ、福井勝山総合病院、ゆめおーれ勝山等の主要施設に接続しています。

・利用者数は、平成 27 年度から平成 30 年度までは横ばいでしたが、令和元年度には 117%に増加しています。（令和 2 年度は、新型コロナウィルス感染症の拡大により、令和元年度の約 58%に減少）

・利用バス停間の実態調査や高校生アンケート調査結果によると、高校生による大野明成高校への通学目的での利用が多くなっています。

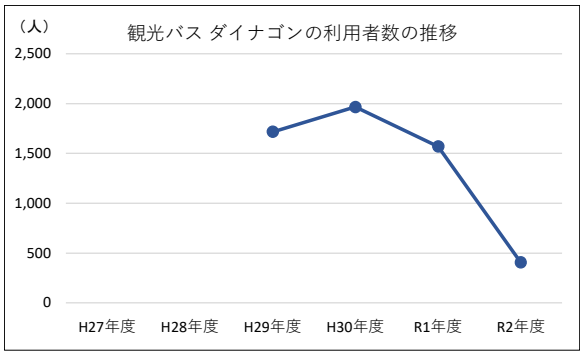


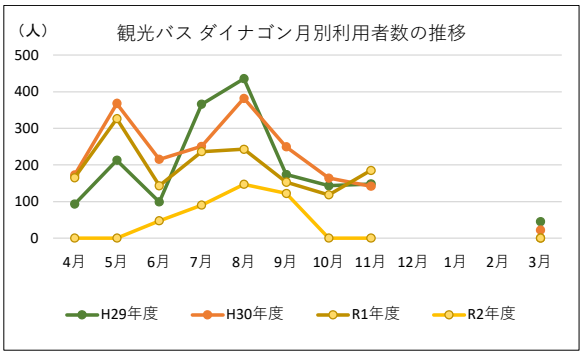


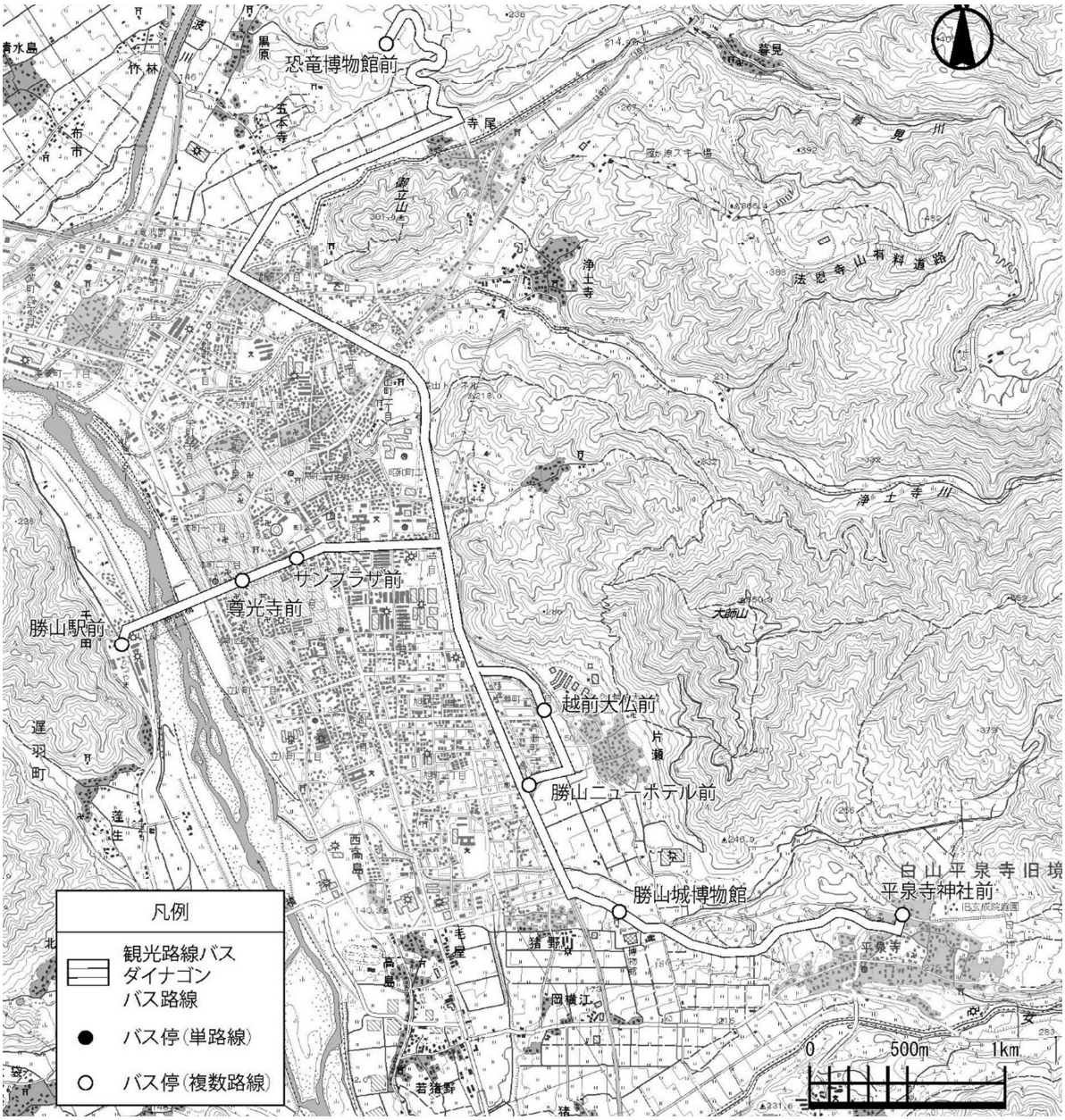
■勝山・大野線　路線図

⑫ 観光路線バス　ダイナゴン
（土・日・祝日のみ運行（GW、夏季は平日運行あり（12 月３月中旬運休）））
（恐竜博物館－平泉寺ライン：３便、勝山駅－平泉寺ライン：４便）

・勝山市内の主要な観光施設間、及び主要観光施設と勝山駅を連絡する路線で、福井県立恐竜博物館、越前大仏、勝山ニューホテル、勝山城博物館、白山平泉寺等の観光施設に加え、尊光寺、サンプラザに接続しています。







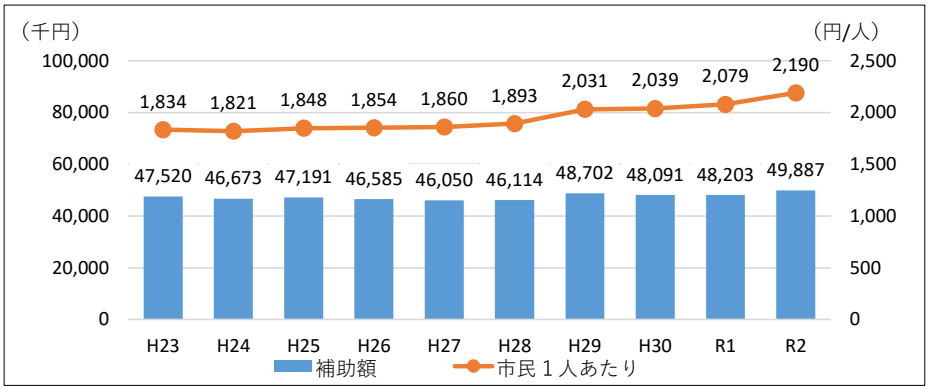
■ダイナゴン　路線図

（５）経営状況

① えちぜん鉄道への支援状況

えちぜん鉄道への補助額は、約 5,000 万円/年で推移しています。

人口減少の影響から、市民１人あたりの負担額は、緩やかな増加傾向にあります。

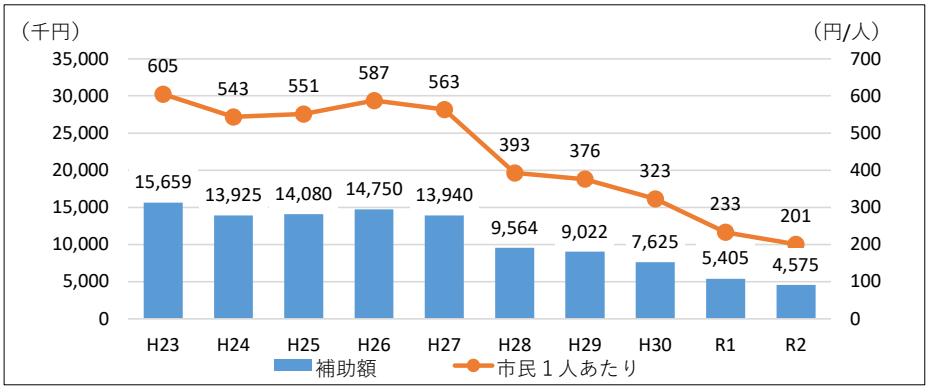


■えちぜん鉄道への補助額の推移

② 京福バスへの支援状況

京福バスへの補助額は、平成 28 年度の北郷線廃線以降、路線延長が大幅に減少したことにより減少傾向にあり、令和２年には平成 23 年の３割程度となっています。

そのため、市民１人あたりの負担額も減少傾向にあります。

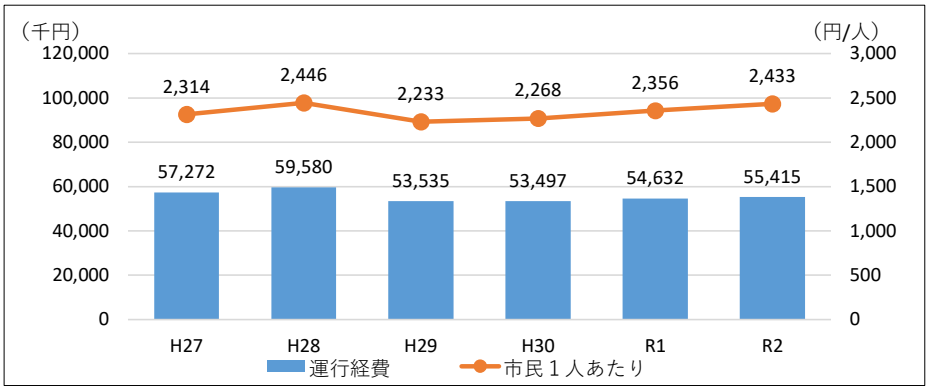


■京福バスへの補助額の推移

③ コミュニティバスの運行経費の状況

コミュニティバスの運行経費は、約 5,500 万円/年で推移しています。

人口減少の影響から、市民１人あたりの負担額は、平成 30 年以降緩やかな増加傾向にあります。



■コミュニティバスの運行経費の推移

（６）利用促進策等

① 利用促進事業

勝山市では、市民の日常生活や観光客の公共交通の利便性を確保し、利用促進を図るため、以下の取組を行っています。

■高齢者等バス・タクシー利用券配布事業

内　　容	新型コロナウイルス感染症の影響の下、勝山市内の高齢者等の外出の機会を確保するため、バス、タクシー並びにリニューアルされた勝山温泉センター「水芭蕉」の利用券を配布しています。 バス・タクシー利用券は、勝山市内での乗降に限りご利用いただけます。 【利用できるバス】・・勝山市コミュニティバス 10 路線、京福バス「勝山大野線」 【利用できるタクシー】・・勝山市に住所のある事業所 大福交通（有）　Tel　88-1331　下高島 12-1-1 勝山交通（株）　Tel　88-0534　滝波町 4 丁目 101 ケアサポート花水木　Tel　88-2477　毛屋町 710 あある介護タクシー　Tel　090-1637-0877　元町 1 丁目 14-5 松川介護タクシー　Tel　080-6356-5557　荒土町妙金島 4-34
助成対象者	勝山市内に住所がある方で、令和 4 年 2 月 28 日までに次のア～ウに該当するかた ア　令和 3 年 3 月 31 日において、満 64 歳以上のかた イ　母子健康手帳の交付を受けた妊婦または出産後 1 年以内のかた ウ　身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所持しているかた
助　成　額	1. バス・タクシー利用券 4,000 円分　（100 円チケット×40 枚） 2. 水芭蕉利用券 1 枚　（1 名様 1 入浴分の無料券です）

■ひとり親家庭高校生通学定期代助成制度

内　　容	ひとり親家庭の経済的負担を軽減し、安心して子育てができる環境づくりを推進するため、高校生の通学定期代を助成します。
助成対象者	勝山市内に居住するひとり親の高等学校に在学している生徒＝1 年～3 年生 ＊ここでいうひとり親家庭とは、児童扶養手当もしくは勝山市母子父子家庭等医療費の受給対象者が属する世帯のことです。 ★京福バスを利用して市外の高校へ通学する場合・・・対象は奥越明成高校、大野高校定時制 ★えちぜん鉄道を利用して市外の高校へ通学する場合・・・福井方面の高校（助成対象はえちぜん鉄道区間のみ）
助　成　額	★京福バス利用の生徒一人につき、1 ヶ月・3 ヶ月・6 ヶ月定期券の場合定期代の 20%分の助成が受けられます。 ★えちぜん鉄道利用の生徒一人につき、1 ヶ月定期券の場合、定期代の 10%分、3 ヶ月・6 ヶ月定期券の場合定期代の 20%分の助成が受けられます。 ＊他の割引(助成）と併用することはできません。

■京福バス勝山・大野線 バス利用促進事業補助券

<table>
<tr><td>内　　容</td><td>京福バス勝山・大野線の勝山市内区間の運賃と、「勝山市コミュニティバス」の運賃の格差が生じないようにするため、また、路線バスの利用を促進するため、「京福バス勝山・大野線」の勝山市内区間の運賃補助を実施しています。</td></tr>
<tr><td>助成対象者</td><td>勝山市民で勝山市内区間を利用するかた（福井勝山総合病院から下荒井の間で乗り降りする場合）
※勝山市内で乗車し大野市内で降車する場合、また、大野市内で乗車し勝山市内で降車する場合は、補助対象外となりますのでご注意ください。</td></tr>
<tr><td>補助対象</td><td>
<table>
<tr><th></th><th>対象者</th><th>補助内容</th></tr>
<tr><td>①</td><td>一般の方</td><td>200 円を超える区間を乗車した場合、200 円を超える金額分を補助</td></tr>
<tr><td>②</td><td>自主返納者で「コミュニティバス無料券」を持っている方</td><td>全額補助</td></tr>
<tr><td>③</td><td>妊産婦の方で「コミュニティバス無料券」を持っている方</td><td>全額補助</td></tr>
<tr><td>④</td><td>障碍者の方</td><td>全額補助</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

■えちぜん鉄道 運賃等助成制度（10 人以上の団体）

内　　容	えちぜん鉄道の利用者の増加を図るため、えちぜん鉄道を利用される 10 人以上の団体のみなさまに対して鉄道運賃の一部を助成します。
助成対象者	次のいずれかに該当する団体（勝山駅、比島駅、発坂駅、保田駅、小舟渡駅、越前竹原駅から乗降） ・勝山市内に居住している方で構成される 10 人以上の団体
助　成　額	電車利用区間の 41 パーセント相当額（10 円未満は切り上げ）

■えちぜん鉄道 運賃等助成制度（定期券、回数券）

内　　容	えちぜん鉄道の利用者の増加を図るため、えちぜん鉄道の利用者のみなさまに対して鉄道運賃（定期券、回数券）の一部を助成します。
助成対象者	次のいずれかに該当する方（勝山駅、比島駅、発坂駅、保田駅、小舟渡駅、越前竹原駅から乗降） ・勝山市内に居住している方 ・勝山市内に通勤・通学している方
助　成　額	・1 か月通学定期券：定期券購入費の 5 パーセント相当額（10 円未満切上げ） ・3 か月通学定期券：定期券購入費の 10 パーセント相当額（10 円未満切上げ） ・6 か月通学定期券：定期券購入費の 10 パーセント相当額（10 円未満切上げ） ・通勤定期券：定期券購入費の 5 パーセント相当額（10 円未満切上げ） ・回数券：電車利用区間の 10 パーセント相当額（10 円未満切上げ）

■えちぜん鉄道＋貸切バス 野外学習等２次交通補助制度

内　　容	えちぜん鉄道活性化連携協議会では、小学校の野外学習や園児の遠足、子ども会の催しなどで、えちぜん鉄道と貸切バスを利用して、沿線の観光・野外学習施設を訪ねる場合に、貸切バス経費の 2 分の 1 を助成します。
助成対象者	勝山市、永平寺町、あわら市、坂井市または福井市地域に所在する、保育園、幼稚園、小学校、中学校により構成される団体、並びに、子ども会等のその他の園児、児童、生徒が主たる参加者となる事業を実施する団体
助　成　額	上記対象事業における観光地等野外学習地（各市町対象地域）までの 2 次交通運賃額の 2 分の 1 補助（予算の上限あり、上限到達にて当該年度の補助事業終了）

■えちぜん鉄道が販売する「特別展セット券」への「勝山市内バス１日フリー乗車券」の付与

内　　容	勝山市を訪れた観光客のみなさまが、「福井県立恐竜博物館」をはじめ、「白山平泉寺」や「ゆめおーれ勝山」などの市内の観光地を周遊しやすくするため、えちぜん鉄道(株)が販売する「特別展セット券」に、市内路線バスが１日乗り放題になるフリー乗車券が付きます。
助成対象者	えちぜん鉄道(株)が販売する「特別展セット券」の購入者
助成内容	乗り放題になる市内バスの路線 ・恐竜博物館直通バス ・市内観光バス「ダイナゴン」 ・勝山市コミュニティバス全路線

② えちてつサポーターズクラブ

勝山市電車利用促進会議では、『鉄道を次世代へ残していこう！』という思いのもと発足した、地域のみなさまとえちぜん鉄道をつなぐファンクラブ『えちてつサポーターズクラブ』の会員を募集しています。



■えちてつサポーターズクラブ会員募集のチラシ

第３章　市民意向の把握

３－１．市民アンケート調査の概要

（１）調査の概要

本計画では、公共交通に関する現在の市民の利用状況を把握するとともに、今後の公共交通施策に市民意向を反映するため、アンケート調査を実施しました。

■市民アンケート調査の概要

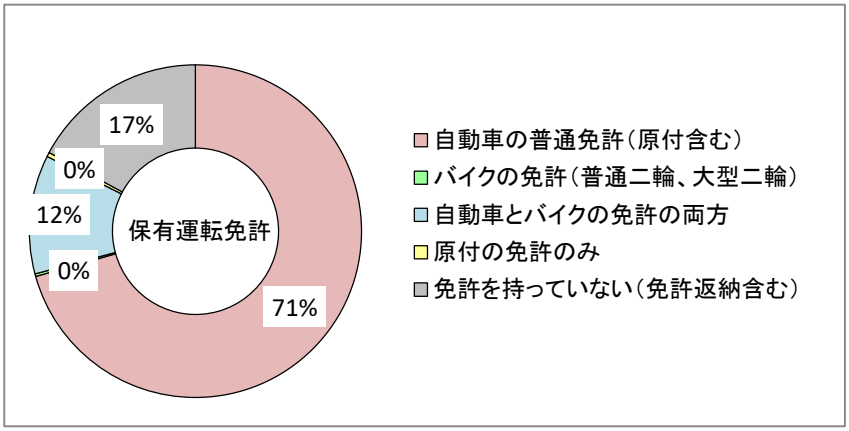
調査の対象	・勝山市内に在住する 13 歳以上の市民の中から無作為に抽出した 3,000 人の市民
調査票の配布・回収方法	・配布：郵送 ・回収：郵送または web
調査期間	・令和 3 年 9 月 24 日～令和 3 年 10 月 8 日
回収票数、回収率	・回収票数：1,225 票（郵送：1,109 票、web：116 票） （必要標本数：397 票（標本誤差 5%）） ・回収率：40.8%

（２）調査結果の概要

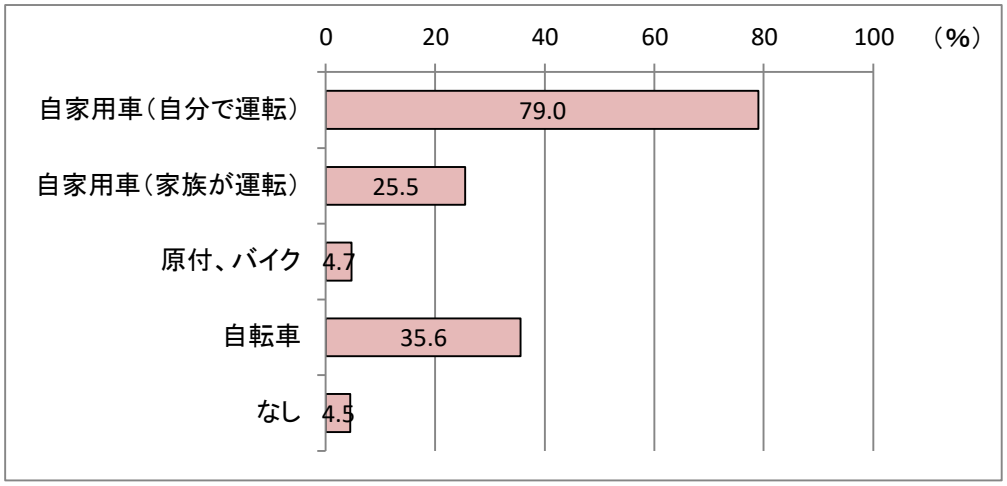
① 回答者の属性

「保有している運転免許」は、自動車の普通免許を保有している割合は 83%に達しており、「自由に使える交通手段」についてもほぼ８割が「自家用車（自分で運転）」をあげています。

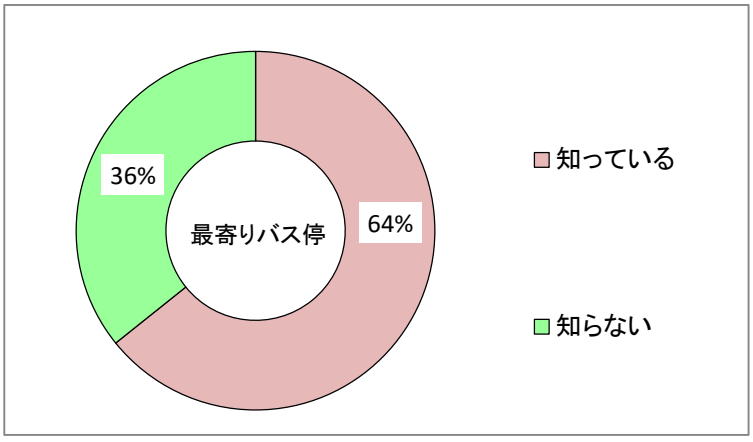
一方、「最寄りバス停」については、36%が「知らない」としています。



■保有する運転免許（無回答除く）



■自由に使える交通手段（無回答除く）



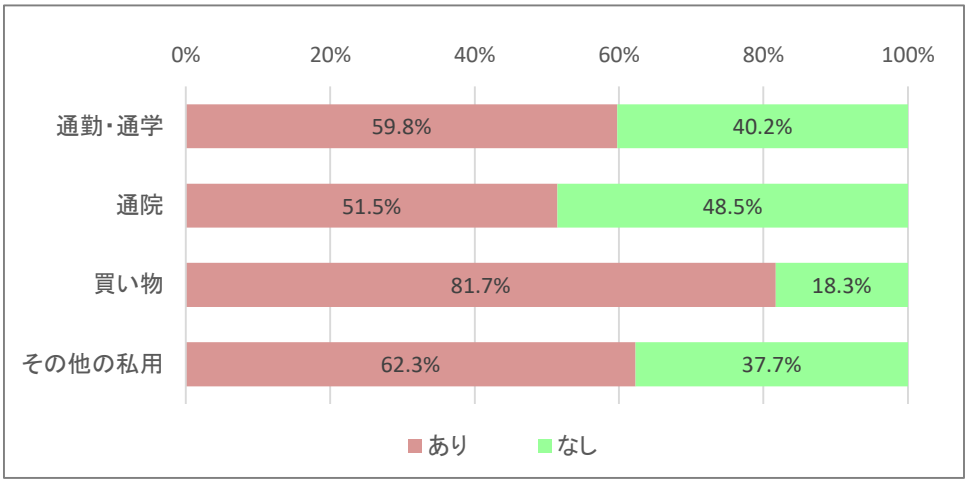
■最寄りバス停（無回答除く）

② 目的別の日常生活での外出

a）外出する人の割合

目的別の外出する人の割合については、「買い物」が最も高く８割を超えています。

次いで、「その他の私用」と「通勤・通学」が６割程度となっており、「通院」が最も低く、５割程度となっています。

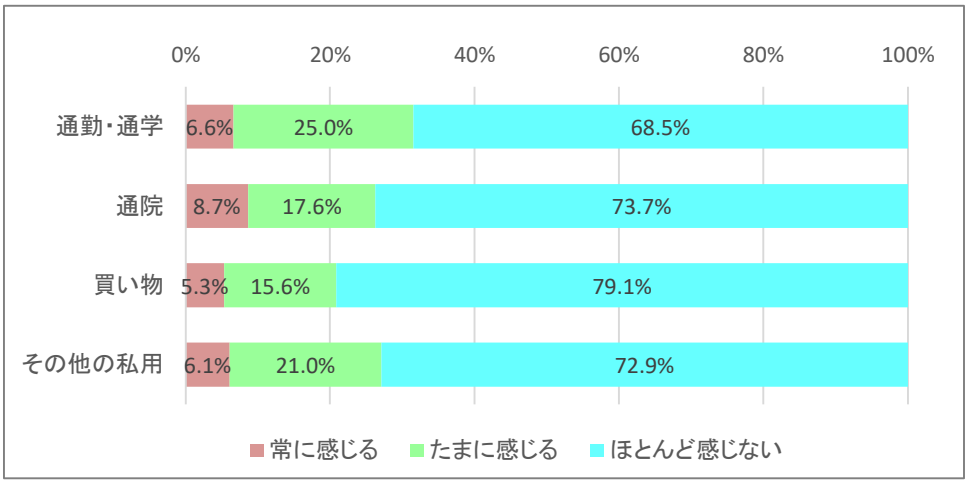


■目的別の外出の有無（無回答除く）

b）外出時の移動の不便さ

外出時の移動の不便さについては、すべての目的で「ほとんど感じない」が最も高く、「買い物」については８割弱に達しています。

一方、「常に感じる」は通院で最も高く、「常に感じる」と「たまに感じる」の合計は通勤・通学で最も高くなっています。



■目的別の外出時の移動の不便さ（無回答除く）

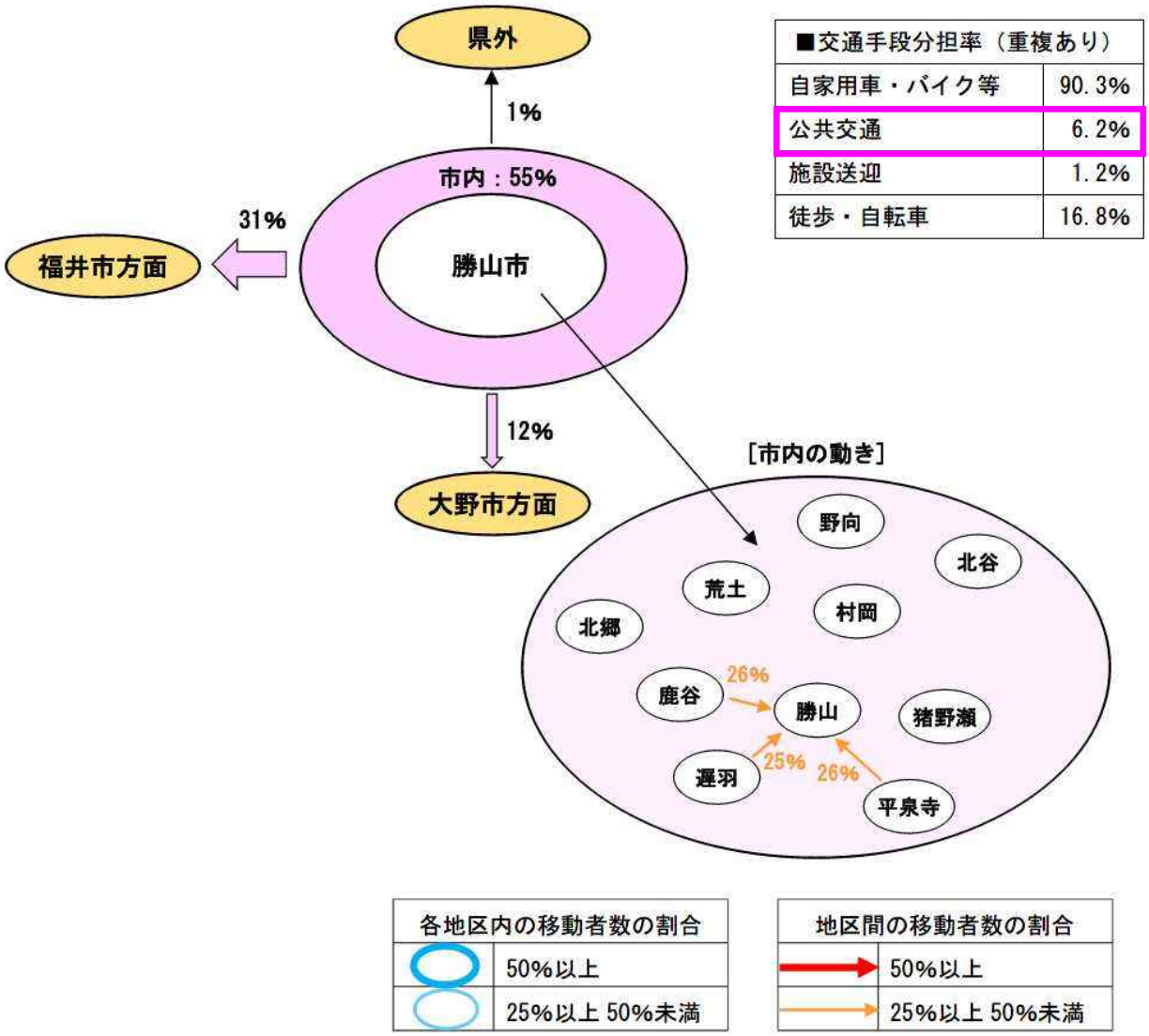
c）人の動き

【通勤・通学】

通勤・通学先については、市内が 55%で、次いで福井市方面が 31%となっています。

市内の主な通勤・通学先は、勝山地区となっています。

公共交通の分担率は 6%に留まっています。



■交通手段分担率（重複あり）	
自家用車・バイク等	90.3%
公共交通	6.2%
施設送迎	1.2%
徒歩・自転車	16.8%

■通勤・通学目的での人の動き

■通勤・通学目的での主な目的地

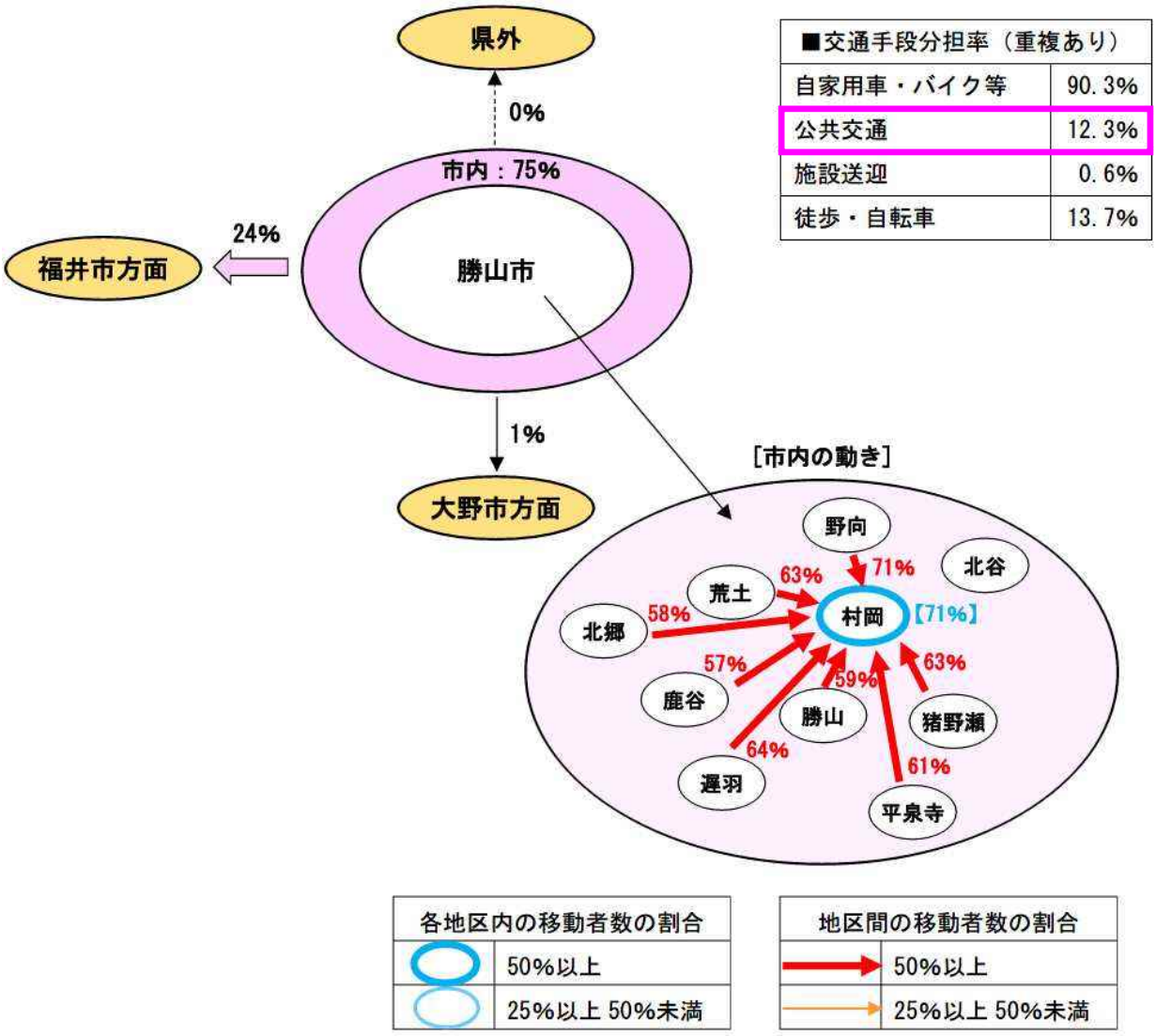
目的地（地区等）	選択数
勝山市内	354
勝山地区	131
村岡地区	76
猪野瀬地区	41
荒土地区	35
その他	71
福井市方面	199
大野市方面	79

【通院】

通院先については、市内が 75%で、次いで福井市方面が 24%となっています。

市内の主な通院先は、福井勝山総合病院の立地する村岡地区となっており、全ての地区からの移動者数の割合が半数以上となっています。

公共交通の分担率は 12%であり、目的別には最も高くなっています。



■通院目的での人の動き

■通院目的での主な目的地（複数回答）

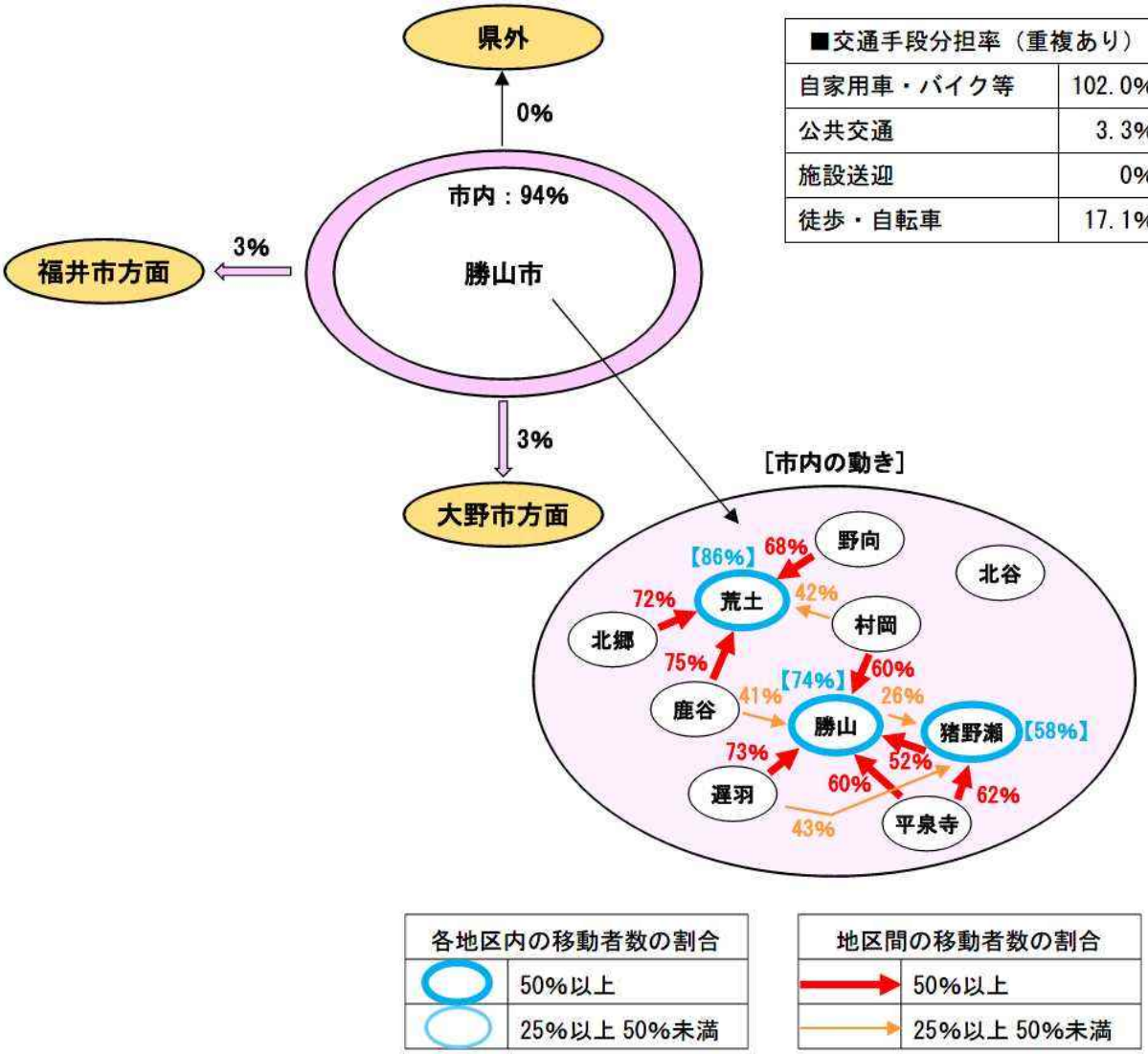
目的地（施設名）	選択数
勝山総合病院	258
その他勝山市内 （木下医院、クリニカ・デ・ふかや　等）	235
福井市内 （福井県立病院、赤十字病院　等）	101
永平寺町内 （福井大学病院　等）	34

【買い物】

買い物先については、市内が 94%に達しています。

市内の主な買い物先は、勝山地区・猪野瀬地区と、荒土地区に分散しており、勝山地区・猪野瀬地区については「サンプラザ」や「新鮮館かつやま店」「バロー旭町店」など、荒土地区については「かじ惣勝山店」や「ゲンキー荒土店」などがあげられています。

公共交通の分担率は 3%に留まっており、目的別には最も低くなっています。



■交通手段分担率（重複あり）	
自家用車・バイク等	102.0%
公共交通	3.3%
施設送迎	0%
徒歩・自転車	17.1%

■買い物目的での人の動き

■買い物目的での主な目的地（複数回答）

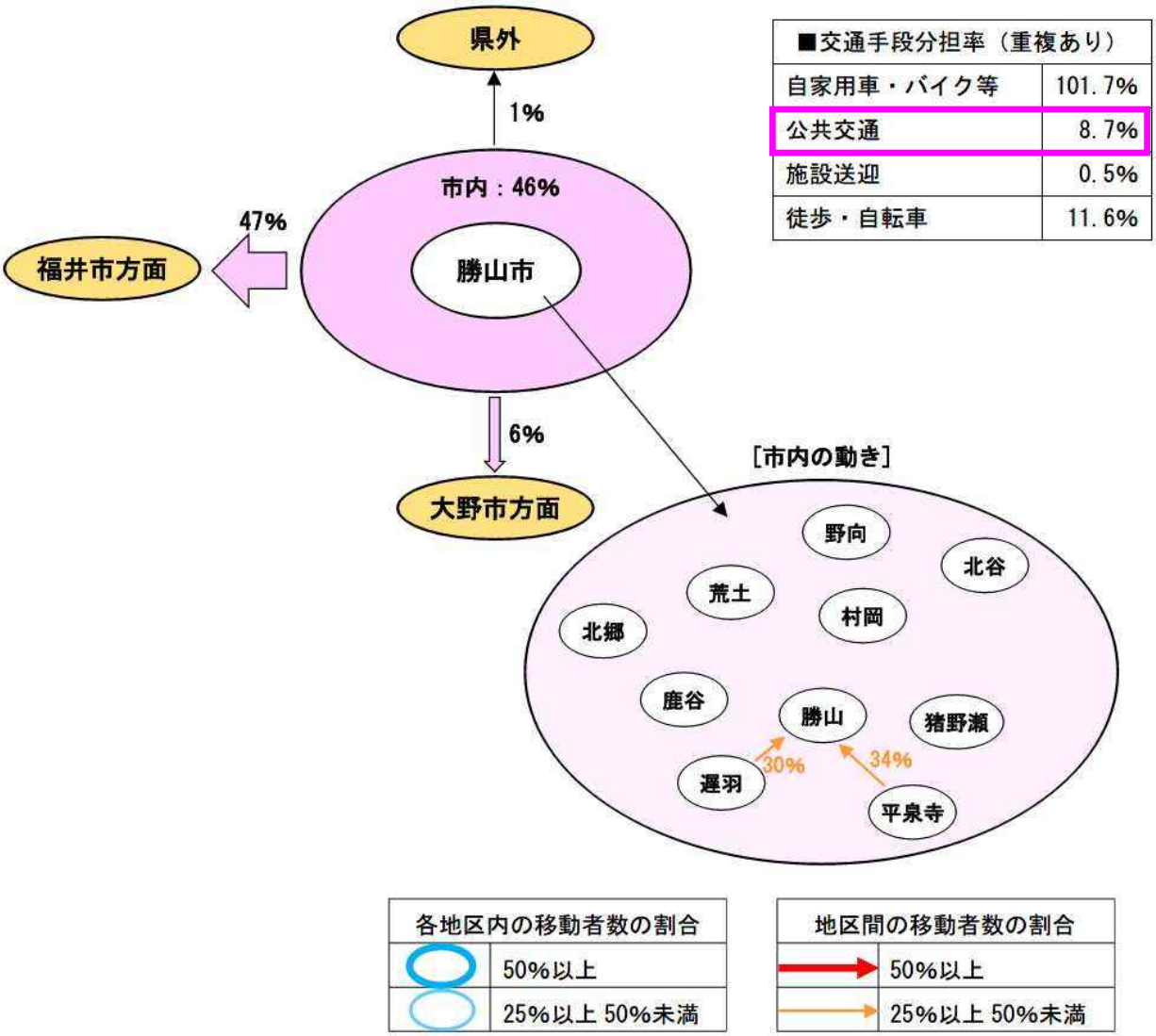
目的地（施設名）	選択数
サンプラザ	374
かじ惣	304
ゲンキー	257
新鮮館	216
アオキ	205
バロー	138
コメリ	62

【その他私用】

その他私用目的での目的地については、福井市方面が 47%で、市内（46%）をわずかに上回っています。

市内の主な目的地は勝山地区であり、「教育会館」や「図書館」などがあげられています。

公共交通の分担率は 9%となっています。



■交通手段分担率（重複あり）	
自家用車・バイク等	101.7%
公共交通	8.7%
施設送迎	0.5%
徒歩・自転車	11.6%

■その他私用目的での人の動き

■その他私用目的での主な目的地（複数回答）

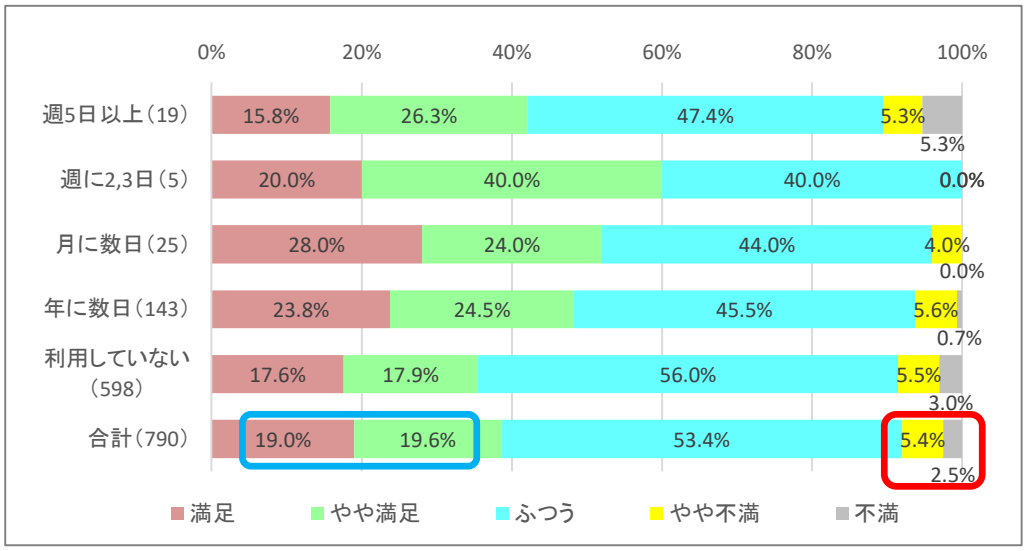
目的地（施設名）	選択数
エルパ（福井市）	79
教育会館	29
勝山市図書館	27
ジオ・アリーナ	24
公民館（市内）	23
すこやか	17

③ 公共交通に対する満足度

a）えちぜん鉄道（令和３年現在）

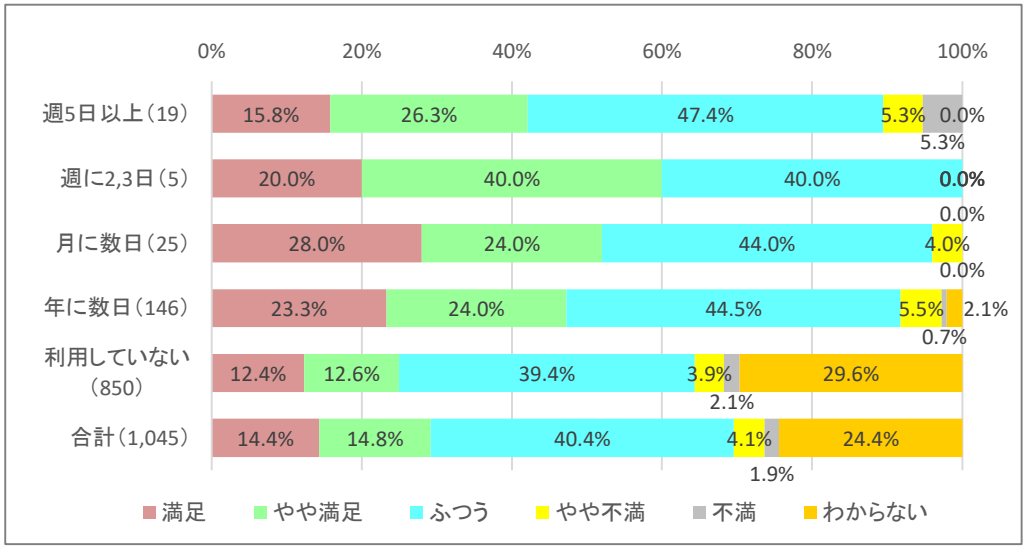
「週に 2, 3 日」の満足度が最も高く、利用頻度が低くなるに従い満足度が低下する傾向にあります。

「わからない」を除いた場合の満足している人（「満足」と「やや満足」の合計）の割合は約４割となっており、満足していない人（「不満」と「やや不満」の合計）の割合は 8%に留まっています。



（ ）は回答者数

■えちぜん鉄道の満足度（無回答、「わからない」を除く）



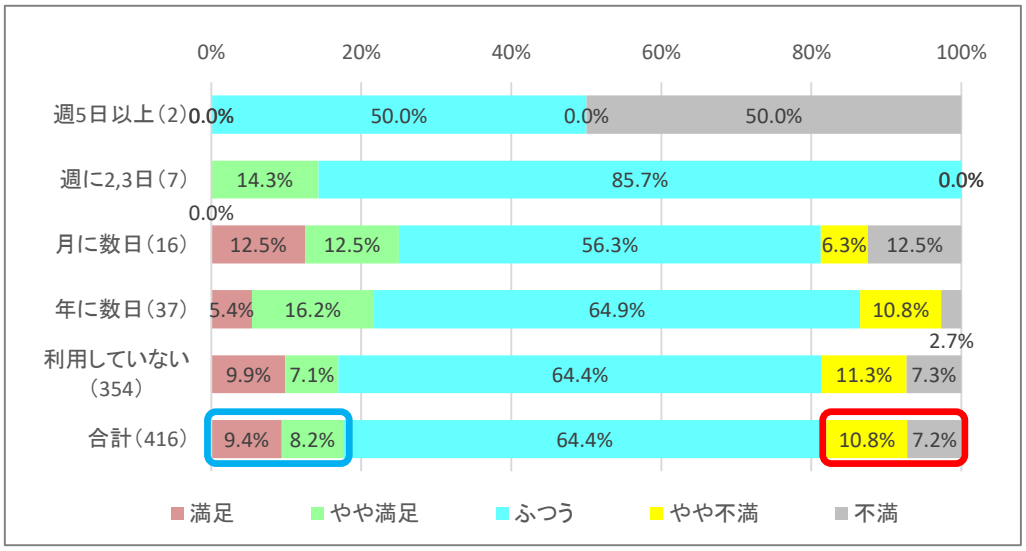
（ ）は回答者数

■えちぜん鉄道の満足度（無回答を除く）

b）コミュニティバス

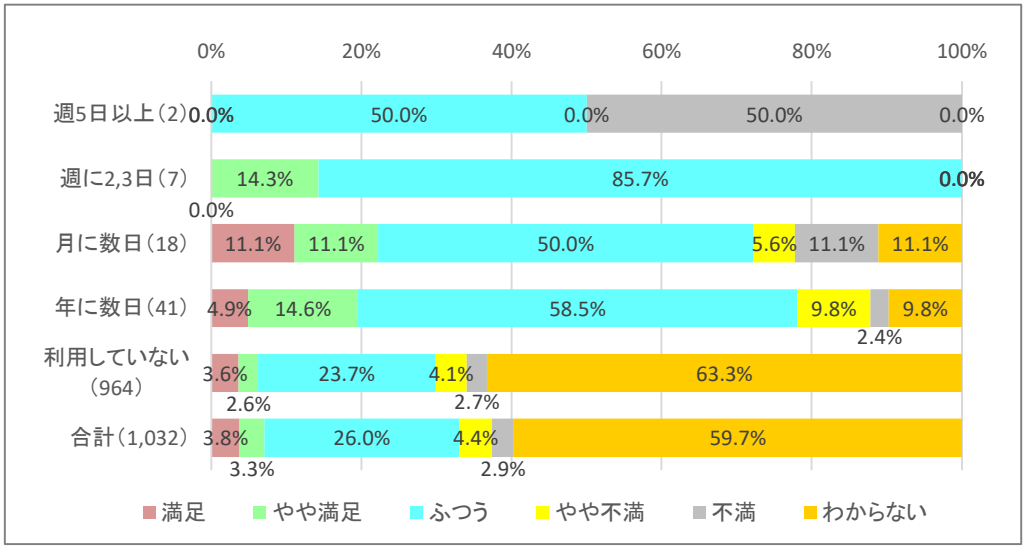
全体の約６割が「わからない」と回答しており、えちぜん鉄道に比べて、利用頻度による満足度の違いは小さくなっています。

「わからない」を除いた場合の満足している人の割合は２割弱となっており、満足していない人の割合と同程度となっています。



（ ）は回答者数

■コミュニティバスの満足度（無回答、「わからない」を除く）



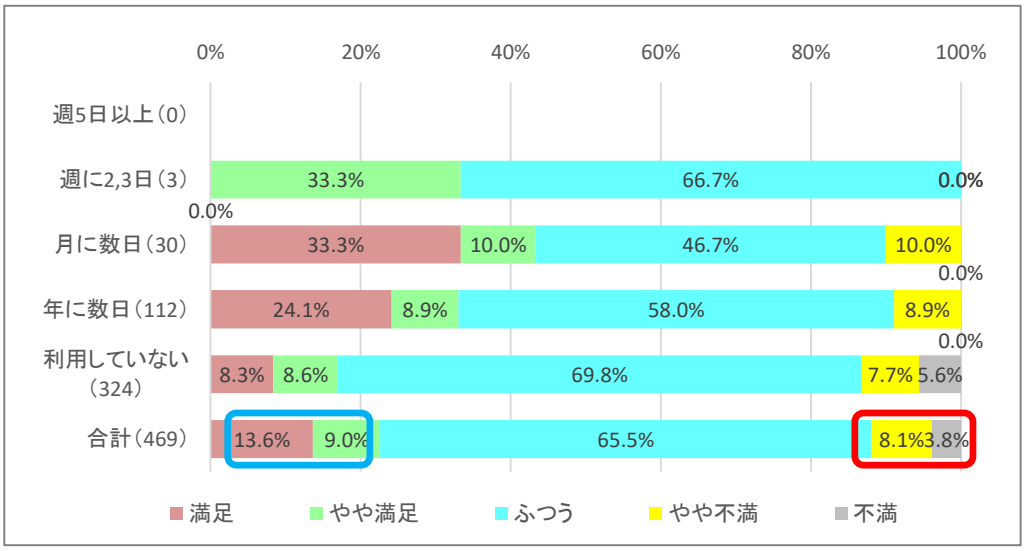
（ ）は回答者数

■コミュニティバスの満足度（無回答を除く）

c）タクシー

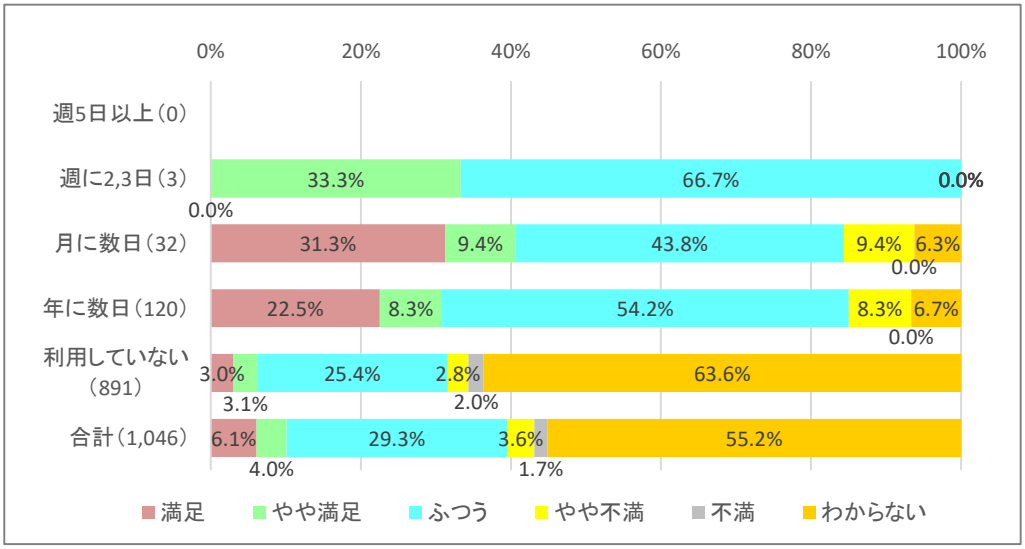
「年に数日」以上の利用をしている人の満足度は高く、利用頻度が低くなるに従い満足度が低下する傾向にあります。

「わからない」を除いた場合の満足している人の割合は２割強となっており、満足していない人の割合を上回っています。



（　）は回答者数

■タクシーの満足度（無回答、「わからない」を除く）



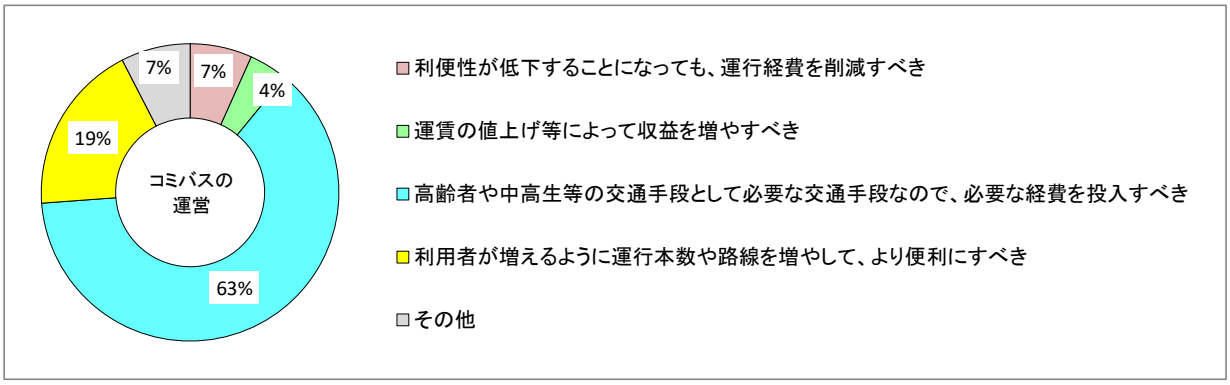
（　）は回答者数

■タクシーの満足度（無回答を除く）

④ コミュニティバスの運営に関する意向

「高齢者や中高生等の交通手段として必要な交通手段なので、必要な経費を投入すべき」が６割以上を占めており、次いで「利用者が増えるように運行本数や路線を増やして、より便利にすべき」が２割程度となっています。

一方、「利便性が低下することになっても、運行経費を削減すべき」は 7%に留まっています。

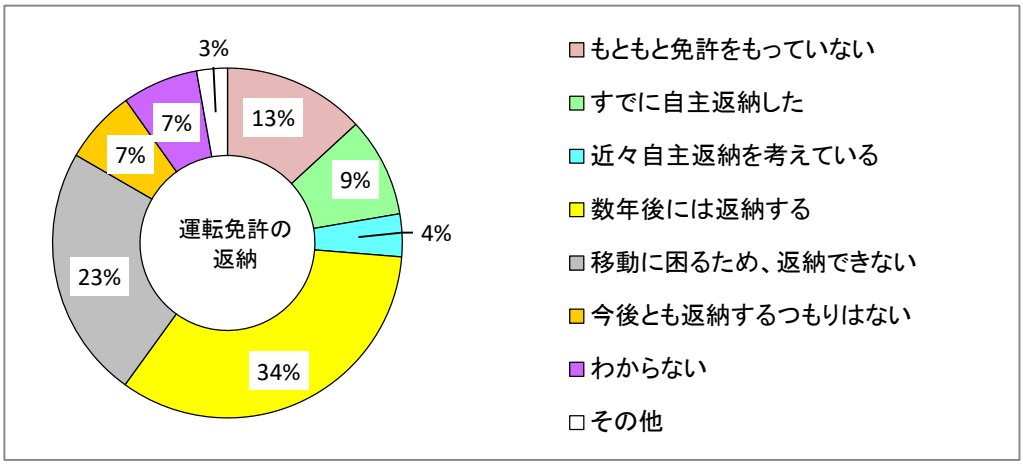


■コミュニティバスの運営に関する意向（無回答を除く）

⑤ 運転免許の返納に関する意向

「数年後には返納する」が最も多く、「近々自主返納を考えている」を加えると４割弱を占めています。

一方で、「移動に困るため、返納できない」「今後とも返納するつもりはない」が３割を占めています。



■運転免許の返納に関する意向（無回答を除く）

⑥ 自由意見

公共交通を便利で快適に利用できるようにするために改善すべき点を尋ねたところ、多くの意見をいただきました。

特に、本市においては、日常の生活交通の基本交通手段が自家用車になっていることから公共交通利用者は少ないものの、公共交通は、高齢者や子供、学生をはじめ自動車等を利用できない人にとって重要な移動手段であり、安心して生活できる環境には不可欠なものであるとのご意見を多くいただきました。

また、具体的に以下の点に関する意見が多くありました。

・公共交通の恒久的な維持（高齢者・学生等に必要、免許返納後の利用を希望　等）
・えちぜん鉄道の市街地への延伸（駅が遠くて不便、サンプラザに駅が欲しい　等）
・コミュニティバスの効率化（コミュニティバスのデマンド運行、車両サイズの見直し　等）
・コミュニティバスの利便増進（利用者ニーズに応じた運行見直し、乗り継ぎ環境の改善　等）
・タクシーの最終時間の延長（夜はタクシーが来ない、夜間・緊急時の交通手段がない　等）
・公共交通に関する情報提供（運行経路や運行時刻、料金　等）
・公共交通の利用促進に向けた周知、ＰＲの強化（運行内容がわからない（運行経路や運行時刻、料金等）、広報に載せる　等）

３－２．高校生アンケート調査の概要

（１）調査の概要

勝山市では、高校生の通学や日常の移動手段や公共交通に関する意見を把握するため、平成30年度に大野市と共同でアンケート調査を実施しました。

■高校生アンケート調査の概要

調査の対象	・奥越明成高校および大野高校に通学する生徒および保護者
調査票の配布・回収方法	・高校を通じた配布・回収
調査期間	・奥越明成高校：平成30年9月3日～平成30年9月11日 ・大野高校：平成30年9月18日
配布・回収票数、回収率	・配布票数：891票（奥越明成高校：429票、大野高校：462票） ・回収票数：629票（奥越明成高校：296票、大野高校：333票） ・回収率：70.6％

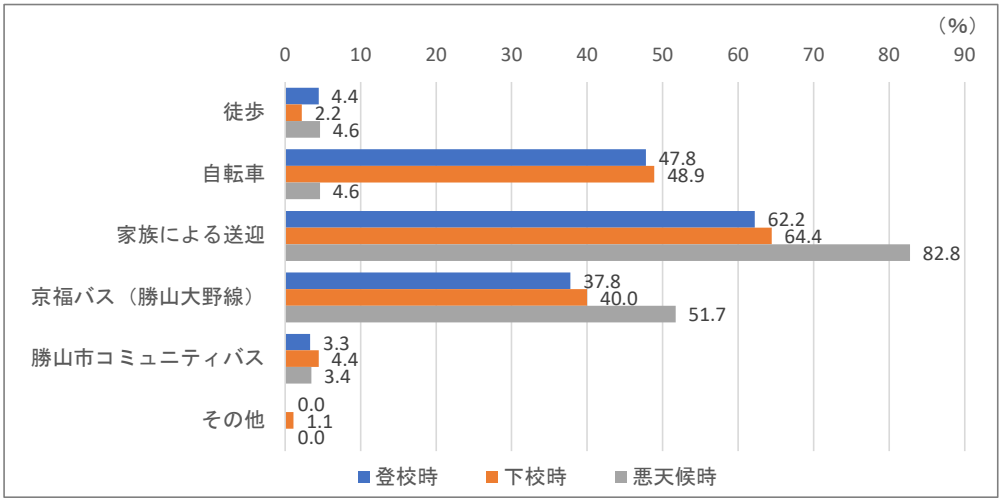
※調査結果の概要については、居住地を勝山市と回答した92票を対象とします

（２）調査結果の概要

① 通学時の移動手段（利用しているものすべて）

「登校時」、「下校時」、「悪天候時」のいずれも「家族による送迎」が最も多く、「悪天候時」には８割以上に達しています。

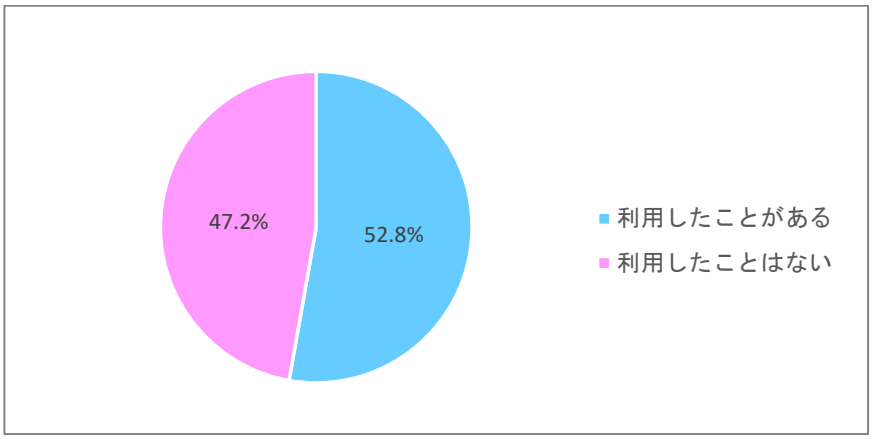
公共交通の利用については、「京福バス（勝山大野線）」の利用が通常時は約４割、「悪天候時」は５割となっており、「勝山市コミュニティバス」の利用は少なくなっています。



■通学時の移動手段（無回答除く）

② 通学時の公共交通の利用（昨年１年間）

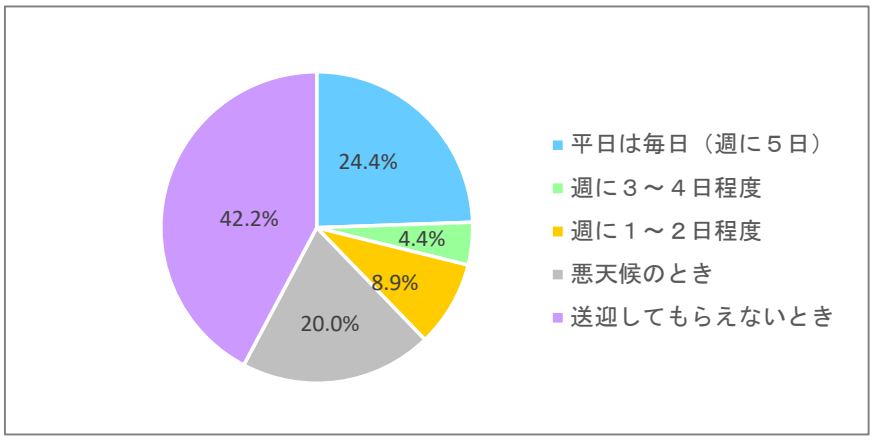
通学時の公共交通の利用については、「利用したことがある」と「利用したことがない」がほぼ同じ割合となっています。



■通学時の公共交通の利用（昨年１年間（無回答除く））

a）通学時の公共交通の利用頻度（利用したことがある人を対象）

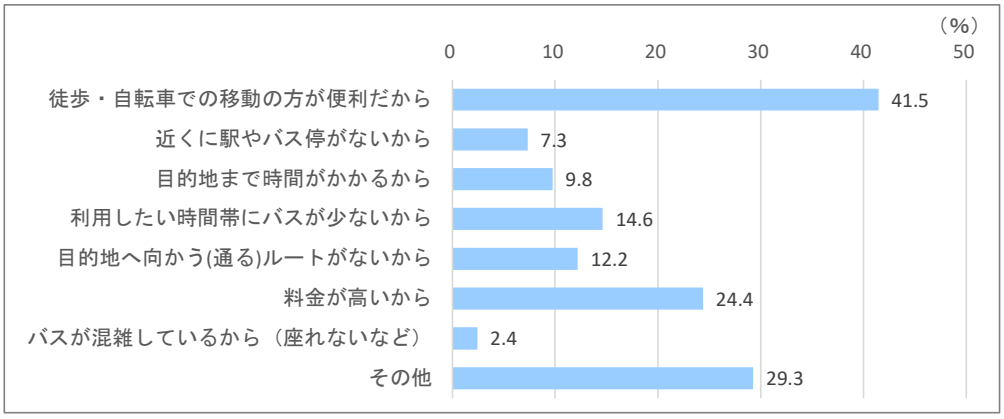
公共交通の利用頻度については、「送迎してもらえないとき」が４割、「悪天候のとき」が２割を占め、「週に１～２日程度」以上の定常的な利用は４割程度となっています。



■通学時の公共交通の利用頻度（利用したことがある人を対象（無回答除く））

b）通学時に公共交通を利用しない理由（（３つまで）利用したことがない人を対象）

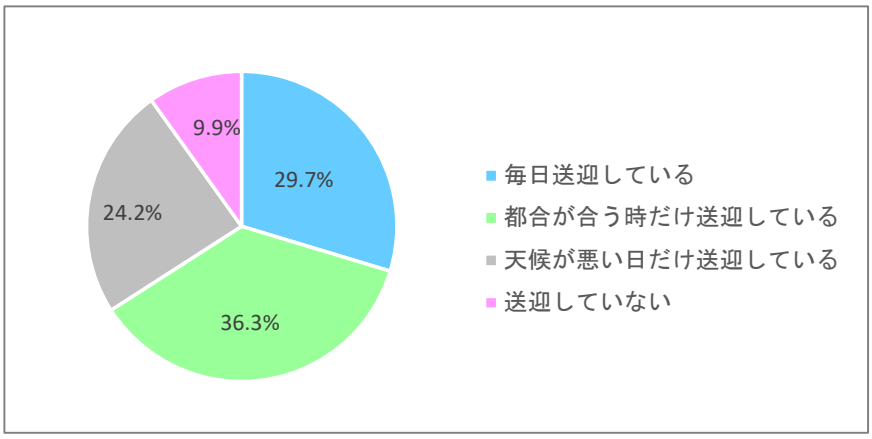
「徒歩・自転車での移動の方が便利だから」が最も多くあげられていますが、「料金が高いから」、「利用したい時間帯にバスが少ないから」、「目的地に向かう（通る）ルートがないから」など、公共交通の利用しやすさ・利便性に起因する回答も多くみられます。



■通学時に公共交通を利用しない理由（利用したことがない人を対象（無回答除く））

③ 家族による通学・帰宅の送迎（回答は保護者）

定常的に送迎（「都合が合う時だけ送迎している」と「毎日送迎している」の合計）している割合が３分の２に達しており、「送迎していない」は１割に留まっています。

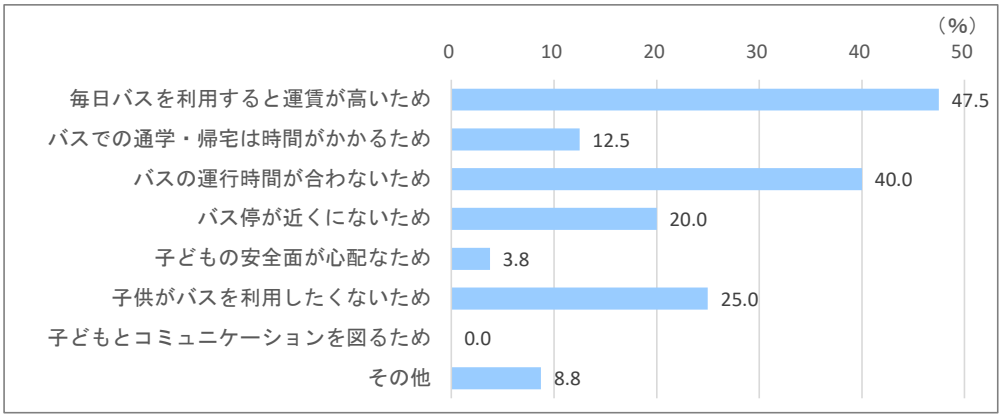


■家族による通学・帰宅の送迎（無回答除く）

④ 通学・帰宅に公共交通を利用させない理由（３つまで（回答は保護者））

「運賃が高いため」が５割弱で最も多く、「バスの運行時間が合わないため」が４割となっています。

「子供の安全面が心配なため」は少数にとどまっています。



■通学・帰宅に公共交通を利用させない理由（無回答除く）

第４章　勝山市における公共交通の課題

４－１．公共交通の課題の整理

勝山市を取り巻く新たな社会潮流、公共交通の現在の利用環境の改善、まちづくりとの連携、公共交通に関するアンケートによる市民意識の視点から、本計画において対応すべき課題を整理します。

（１）新たな社会潮流への対応に関する課題

１）－① 地球規模の環境・エネルギー問題への対応

・地球温暖化等の影響により、気象災害の発生頻度の高まりや被害の甚大化、また、生態系への影響が懸念されています。国では、温室効果ガスの新たな削減目標を定めた「2050 年カーボンニュートラル」、地球温暖化に伴う気候変動に関する科学的知見を踏まえた「「防災 4.0」未来構想プロジェクト」等の取り組みを進めています。

⇒地球環境に配慮した脱炭素社会の実現を目指して、自動車に過度に依存しない交通環境づくりや自然エネルギー等の活用による環境負荷の低減、生物多様性やグリーンインフラの確保等の取り組みが求められています。

１）－② SDGs（持続可能な開発目標）の達成への寄与

・SDGs は、平成 27 年の国連サミットで採択された、令和 12 年までに達成すべき持続可能な開発目標です。
・勝山市は、令和 2 年 11 月 12 日に「ふくい SDGs パートナー」に登録し、市民、企業、NPO 法人等と連携し、持続可能な地域社会づくりを進めています。

⇒地域公共交通計画においては、SDGs の 17 の目標の中で、特に「目標 11　住み続けられるまちを」の実現に向けた中心的な取り組みが求められています。

１）－③ 大規模災害への対応

・地球温暖化等を背景に、台風や集中豪雨による浸水被害や土砂災害が全国各地で発生しており、鉄道や道路への被害によって日常生活の移動が困難な状況が長期化するケースも発生しています。

⇒大規模災害に備え、必要な社会基盤の整備や適切な維持管理・更新、周辺都市との連携・協力体制の確立を進めるとともに、災害時にも地域の重要な移動手段として活用できる公共交通体系の確立が求められています。

1）－④ 新型コロナウィルス感染症の流行に伴う新しい生活様式への対応

・令和 2 年以降の国内での新型コロナウィルス感染症の流行によって、日常生活における移動の自粛や「三密」を回避するための行動が求められたことにより、勝山市においても公共交通利用者は大幅に減少しています。

・国では、新型コロナウイルスによる危機を踏まえ、今後の都市のあり方にどのような変化が起こるのか、今後の都市政策はどうあるべきかについて検討し、「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」をとりまとめており、その中で、まちづくりと一体となった総合的な交通戦略の推進、自転車を利用しやすい環境整備などが示されています。

⇒感染症の流行拡大の推移を見極めながら、新しい生活様式に対応した公共交通サービスを提供することが求められています。

1）－⑤ 目ざましい科学技術の進歩への対応

・AI や ICT 技術の進歩は目ざましく、日常生活や交通、産業、観光医療など、あらゆる場面で AI や ICT 技術が活用され、インターネットを媒体として様々な情報とモノが繋がる IoT の活用も進められています。

・交通分野では、車による交通事故を削減し、安全で快適な交通環境に寄与するため、自動車の自動運転技術の研究が進められています。

⇒市民生活をより安全・便利・快適にするため、交通の分野においても AI や ICT 技術を活用した取り組みが求められています。

（２）公共交通の利用環境の改善に関する課題

２）－① 公共交通サービスの確保・維持による車中心社会からの転換

・勝山市は、人口減少、少子高齢化が進展しており、今後もその傾向は続くものとされていますが、市民の日常生活における移動環境は、車中心であり、高齢になっても免許を手放せない市民も多い状況です。
・過度な車への依存は、鉄道、バス、タクシーによって構成される公共交通のサービス水準の低下を招き、さらなる車依存の環境になっています。
・このため、車を利用しない（できない）市民にとっては、日常生活に必要な移動の利便性が低い状況が生じています。

⇒車を運転できない移動制約者の増加に適切に対応し、市民の誰もが移動に不安のない生活ができる環境づくりを進めることが求められています。
⇒車への過度な依存を見直し、公共交通への利用転換、利用促進を図ることが求められています。

２）－② 利便性の低い地域を含む、市全体の公共交通サービス水準の維持・向上

・勝山市における公共交通は、鉄道、バス、タクシーなどによって構成されており、コミュニティバスのネットワークが市域のほぼ全域をカバーしていますが、便数が少なく、デマンド運行による区間も多い状況です。

⇒今後とも、人口の少ない集落においても一定水準の公共交通サービスを享受できるなど、市全体の公共交通サービス水準の維持・向上を図ることが求められています。

２）－③ わかりやすく利用しやすいバスサービスへの見直し

・勝山市のコミュニティバスは、利用実態や利用者からの要望を踏まえて、随時運行ルートや運行時間などを見直していますが、その結果、時間帯により停車するバス停が異なるなど、運行ルートが複雑化しています。

⇒バスを利用したい人が、最寄りバス停の位置や目的地までの所要時間などがわからない、またはわかりにくいことにより利用を控えることがないように、わかりやすく利用しやすいバスサービスへ見直すことが求められています。

（3）まちづくりとの連携に関する課題

3）－① コンパクトで持続可能なまちづくりとの連携

・人口減少と高齢化社会に対応した『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを進めることを目的として、平成 26 年に「都市再生特別措置法」が改正され、「立地適正化計画」が制度化されています。

・勝山市においても、今後も人口減少や高齢化、市街地の空洞化が進むと予測され、その結果、市街地の商業施設や医療施設の撤退等による生活利便性の低下、地域コミュニティの弱体化も懸念されています。

⇒公共交通の分野においても、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導によるコンパクトで持続可能なまちづくりとの連携が求められています。

3）－② 持続可能な公共交通の確立

・公共交通は、高齢者のほか、児童・生徒の利用もみられ、車を利用しない（できない）市民の重要な移動手段となっていますが、利用者数の減少、人口減少・高齢化に伴う将来的な税収減や扶助費の増加により、市が運行している、または運行経費の一部を負担している公共交通への財政的な影響も予想されます。

⇒鉄道、バスともに、必要な運行サービス水準を維持するための利用喚起等の方策を講じるとともに、利用状況に応じた運行内容の見直しおよび改善を図るなど、持続可能性を考慮していくことが求められています。

3）－③ 周辺市町との連携による広域公共交通網の拡充

・平成 31 年に勝山市を含む嶺北地域の 11 市町による「ふくい嶺北連携中枢都市圏」の連携協約締結式が行われ、人口減少、少子高齢化社会にあっても、住民が安心して快適に暮らすことができる圏域づくりを目指し、「ふくい嶺北連携中枢都市圏ビジョン」に基づき、様々な取り組みを推進しています。

⇒「ふくい嶺北連携中枢都市圏」を構成する関係市町と連絡・調整による、各市町間を連絡する公共交通網の拡充が求められています。

（4）アンケートによる利用状況、市民意識に関する課題

4）－① 公共交通サービスの周知

・公共交通を定常的に利用（「週 5 日以上」「週に 2,3 日」「月に数日」の合計）している人の割合は、えちぜん鉄道、コミュニティバスとも約 3%に留まっています。
・公共交通の満足度については、「わからない」の割合がえちぜん鉄道で約 27%、コミュニティバスでは約 63%に達しており、公共交通のサービス内容の認知度が低いことがうかがえます。
・また、「最寄りバス停を知らない」人の割合が約 35%に達しています。

⇒将来にわたって公共交通を維持し、市民の移動の利便性を確保するため、様々な機会を通じて公共交通サービスについて幅広い周知を図ることが求められています。

4）－② 利用者ニーズを踏まえたコミュニティバスの運行内容の改善、見直し

・えちぜん鉄道に比べてコミュニティバスの総合的な満足度が低く、特に「運行本数」については不満（「不満」「やや不満」の合計）と感じている割合が半数以上を超えています。（「わからない」を除く）
また、えちぜん鉄道や他のバスとの乗り継ぎについても不満が満足（「満足」「やや満足」の合計）を上回っています。

⇒利用者のニーズに応じてサービス内容を適宜見直し、利用者にとって利用しやすいコミュニティバスへの転換を図ることが求められています。

4）－③ 公共交通に関する意識の転換

・コミュニティバスの今後の運営については、「高齢者や中高生等の交通手段として必要な交通手段なので、必要な経費を投入すべき」が約 62%を占めています。また、「利便性が低下することになっても、運行経費を削減すべき」は約 7%に留まっており、市民の公共交通の必要性に関する意識は高いことがうかがえます。

⇒公共交通の必要性に関する高い意識を利用促進につなげていくため、市民の一人ひとりが公共交通を身近な交通手段として認識し、将来の望ましいあり方をみんなで考えることが求められています。

４－２．課題解決の方向性

整理した課題について施策の体系ごとに分類すると、下図のとおりになります。今後、課題の解決に向けて効果的な施策の実施に取り組みます。

公共交通の課題	課題解決の方向性
新たな社会潮流への対応 1)-① 地球規模の環境・エネルギー問題への対応 1)-② SDGs（持続可能な開発目標）の達成への寄与 1)-③ 大規模災害への対応 1)-④ 新型コロナウィルス感染症の流行に伴う新しい生活様式への対応 1)-⑤ 目ざましい科学技術の進歩への対応	わかりやすく利便性の高い公共交通 【関連する課題】 1)－④, ⑤、2)－①, ②, ③、4)－②
公共交通の利用環境の改善 2)-① 公共交通サービスの確保・維持による車中心社会からの転換 2)-② 利便性の低い地域を含む、市全体の公共交通サービス水準の維持・向上 2)-③ わかりやすく利用しやすいバスサービスへの見直し	持続可能で効率的な公共交通 【関連する課題】 1)－①, ②、2)－①、3)－①, ②、4)－③
まちづくりとの連携 3)-① コンパクトで持続可能なまちづくりとの連携 3)-② 持続可能な公共交通の確立 3)-③ 周辺市町との連携による広域公共交通網の拡充	快適・安全で安心して利用できる公共交通 【関連する課題】 1)－③, ④, ⑤、2)－②. ③、4)－②
アンケートによる市民意識 4)-① 公共交通サービスの周知 4)-② 利用者ニーズを踏まえたコミュニティバスの運行内容の改善、見直し 4)-③ 公共交通に関する意識の転換	まちづくりと連携した公共交通 【関連する課題】 1)－③、3)－①. ③、4)－①
	多様な主体の協働・連携による公共交通 【関連する課題】 2)－①、3)－①, ③、4)－①, ③

第５章　基本方針、計画の目標

５－１．基本方針

現在の勝山市は、人口減少や若者世代の流出、高齢化の進展、およびこれらに伴うまちなかや農山村地域の活力低下、財政の逼迫など、厳しい情勢にあるとともに、脱炭素社会や防災・減災、デジタル化、新しい生活様式など、社会ニーズの変化への対応も求められています。

こうした中、勝山市の最大の特長であるエコミュージアムやジオパークを基軸として、地域の遺産などを活かした協働のまちづくりや観光振興を進めており、令和２年６月には道の駅恐竜渓谷かつやまがオープンし、現在も、県立恐竜博物館の機能拡張（令和５年夏予定）、北陸新幹線福井・敦賀駅開業（令和５年度予定）、中部縦貫自動車道の県内全線開通（令和６年春予定）などの広域プロジェクトが進められています。

公共交通については、利用者の減少に伴う利便性の低下が更なる利用者の減少につながる負のスパイラルにあり、行政によるコミュニティバスによりシビルミニマムの確保を図っている状況です。

公共交通は、市民の暮らしに欠かすことができない重要なインフラであり、今後更にその重要性が高まるため、「使って残していく」「支えあって残していく」ことが大切です。

このため、本計画の策定および実施にあたっての目指すべき公共交通の将来像を以下のとおり設定します。

誰もが利用しやすい、
利用したくなる公共交通ネットワークづくり

【誰もが利用しやすい】

公共交通は、市民による通勤・通学や通院、買い物などの日常生活に不可欠な交通手段として、また、勝山市を訪れた観光客の移動手段として利用されています。

公共交通を利用したい人が、運行ルートや目的地までの所要時間などに関する不安により利用を控えることがないように、利用したい人が利用したい時に気軽に、安心して利用できるわかりやすい公共交通ネットワークを目指します。

【利用したくなる】

人口減少、少子高齢化社会においても、持続的に公共交通サービスを提供するためには、市民の理解と、利用促進に向けた協力が不可欠です。

今後とも、利用者の利便性を確保するために必要なサービス水準を維持できるように、クルマに頼らなくても暮らしやすい、快適に移動できる公共交通ネットワークを目指します。

５－２．計画の目標

勝山市における公共交通の課題と課題解決の方向性、および目指すべき公共交通の将来像「誰もが利用しやすい、利用したくなる公共交通ネットワークづくり」に基づき、公共交通の基本方針を以下のとおり設定します。

課題解決の方向性

- わかりやすく利便性の高い公共交通
- 持続可能で効率的な公共交通
- 快適・安全で安心して利用できる公共交通
- まちづくりと連携した公共交通
- 多様な主体の協働・連携による公共交通

基本方針（目指すべき公共交通の将来像）

誰もが利用しやすい、
利用したくなる公共交通ネットワークづくり

計画の目標

目標１
市民の日常生活を支える利用しやすい公共交通の実現

- 公共交通を利用したい人が気軽に利用できるように、運行ルートや時間帯、乗り継ぎの利便性などについて現在のサービス内容を検証し、適宜見直します。
- 利用者の利便増進、利用促進を図るため、利用環境の向上、わかりやすい運行情報の提供に努めます。
- 公共交通機関相互の役割を明確にすることにより、サービスの競合・重複を回避し、より効率的な公共交通体系を構築します。

目標２
まちづくりや観光と連携した勝山の活力・魅力を高める公共交通の実現

- 今後とも持続的に発展していくため、車に頼り過ぎないコンパクトなまちづくりや観光と連携した公共交通への転換を図ります。
- 勝山市を訪れた人も気軽に公共交通を利用できる環境づくりに努めます。

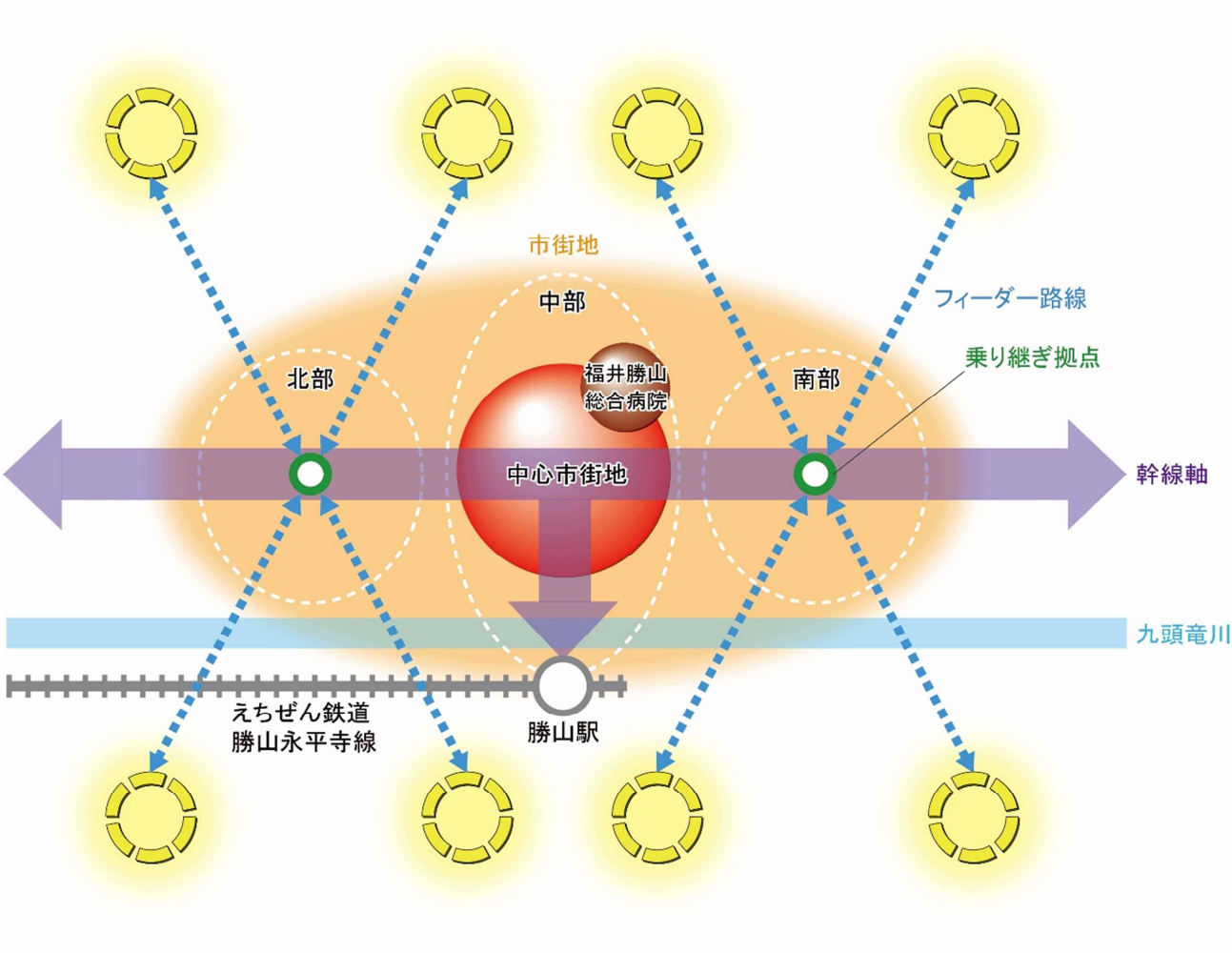
目標３
多様な主体がともに考え、次世代へつないでいく持続可能な公共交通の実現

- 市民、交通事業者、行政などが協働・連携し、公共交通利用への転換・促進を図ります。
- 公共交通は、市民の暮らしに欠かすことができない重要なインフラであることを広く周知するとともに、次代の公共交通を担う人材の確保・育成に努めます。

５－３．将来の公共交通ネットワークの考え方

少子化に伴う人口減少や高齢化が進行する中でも、将来にわたり持続可能な公共交通として次世代へと継承していくためには、利用者の利便性を確保するとともに、積極的な効率化を図ることが重要です。

このため、都市間を連絡する広域的な役割を担うえちぜん鉄道勝山永平寺線、都市内の幹線的な役割を担うバス路線、それらを補完するフィーダー路線によるネットワークへと再編を図ります。



■将来の公共交通ネットワークの概念図

５－４．評価指標と目標値

目指すべき将来像を実現するための３つの目標について、目標の達成状況を評価するための指標とその目標値を設定します。

目標１　市民の日常生活を支える 利用しやすい公共交通の実現

評価指標として、公共交通の利用者数、鉄道とバスの乗り継ぎ拠点での利用者、市民アンケート調査における総合的な満足度を設定します。

公共交通の利用者数については、増加または横ばい傾向にあった新型コロナウィルス感染症拡大前の水準を目標とします。

評価指標（指標の定義等）	現況値（根拠）	目標値（令和 8 年度）
指標１．えちぜん鉄道の利用者数 （市内の５駅の利用者数の合計、交通事業者よりデータ取得）	100,064 人/年 （令和 2 年） （参考）令和元年：176,140 人	180,000 人/年
指標２．コミュニティバスの利用者数 （全路線の利用者数の合計、交通事業者よりデータ取得）	42,0172 人/年 （令和 2 年度） （参考）平成 30 年度：77,188 人	80,000 人/年

鉄道とバスの乗り継ぎ拠点での利用者数については、コミュニティバス「勝山駅前」バス停の年間乗降者数を現況値とし、新型コロナウィルス感染症拡大前の水準を目標とします。

評価指標（指標の定義等）	現況値（根拠）	目標値（令和 8 年度）
指標３．鉄道とバスの乗り継ぎ拠点での利用者数 （コミュニティバス「勝山駅前」バス停の乗降者数、交通事業者よりデータ取得）	7,133 人/年 （令和 2 年度） （参考）平成 30 年度：22,541 人	23,000 人/年

公共交通の総合的な満足度については、交通手段により現況の満足度が異なるため、それぞれの現況値を踏まえた目標とします。

評価指標（指標の定義等）	現況値（根拠）	目標値（令和 8 年度）
指標４．えちぜん鉄道の総合的な満足度 （アンケート調査の「満足」「やや満足」の合計）	38.6% （令和 3 年 9 月アンケート）	50%
指標５．コミュニティバスの総合的な満足度 （アンケート調査の「満足」「やや満足」の合計）	17.6% （令和 3 年 9 月アンケート）	25%
指標６．タクシーの総合的な満足度 （アンケート調査の「満足」「やや満足」の合計）	22.6% （令和 3 年 9 月アンケート）	30%

目標２　まちづくりや観光と連携した 勝山の活力・魅力を高める公共交通の実現

評価指標として、公共交通サービスを享受できる市民の割合（公共交通カバー率）、勝山市外への転出者数を設定します。

公共交通カバー率については、バスの運行ルート・停留所の見直し、公共交通の利便性の高い地域への緩やかな居住誘導により、現況値以上を目標とします。

評価指標（指標の定義等）	現況値（根拠）	目標値（令和 8 年度）
指標７．公共交通カバー率（利用圏域内の人口の割合） （利用圏域：駅半径 500m、バス停半径 300m以内。直近の国勢調査より）	97.3％ （平成 27 年国勢調査）	**97.3%以上**

勝山市外への転出者数については、通勤・通学における公共交通の利便性を高めることにより、市外への転出人口を抑制するものとして、現況値（直近５年間の平均転出者数）の約２割減を目標とします。

評価指標（指標の定義等）	現況値（根拠）	目標値（令和 8 年度）
指標８．勝山市外への転出者数 （住民基本台帳）	584 人/年 （H27～R1 の平均）	**500 人/年**

目標３　多様な主体がともに考え、次世代へつないでいく 持続可能な公共交通の実現

評価指標として、公的資金が投入されている公共交通事業の収支、公共交通への公的資金投入額、免許自主返納者数および返納に関する意向、えちてつサポーターズクラブの会員数を設定します。

公的資金が投入されている公共交通事業の収支率については、公共によるサービスとの役割分担の明確化、事業の効率化により現況値以上を目標とします。

公共交通への公的資金投入額については、運行ルートやダイヤ、運行方式の見直しなどによる事業の効率化により現況値以下を目標とします。

評価指標（指標の定義等）	現況値（根拠）	目標値（令和 8 年度）
指標９．公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（又は収支差） （当該事業の運行事業者より資料を入手）	8.75% （平成 30 年度）	**10.0%**
指標 10. 公共交通への公的資金投入額 （年間１世帯当たり）	14,000 円/世帯 （令和 2 年度）	**14,000 円/世帯以下**

免許の自主返納者数については、返納者へのサービスを拡充することにより、現況値（直近５年間の平均返納者数）の約５割増を目標とします。

65 歳以上の免許返納の意向についても、現況値の約５割増を目標とします。

評価指標（指標の定義等）	現況値（根拠）	目標値（令和 8 年度）
指標 11. 免許の自主返納者数 （警察機関に確認）	105 人/年 （H28～R2 の平均）	**150 人/年**
指標 12. 65 歳以上の免許返納の意向 （アンケート調査の「すでに自主返納した」「近々自主返納を考えている」「数年後には返納する」の合計）	42.1% （令和 3 年 9 月アンケート）	**60%**

サポーターズクラブの会員数については、現況値の概ね１割増を目標とします。

評価指標（指標の定義等）	現況値（根拠）	目標値（令和 8 年度）
指標 13. えちてつサポーターズクラブの会員数 （勝山市在住の「個人会員」「ゴールド会員」「ファミリー会員」の合計、交通事業者よりデータ取得）	701 人 （令和元年度）	**750 人**

５－５．目標を達成するために実施する事業およびその実施主体

（１）目標を達成するために実施する事業一覧

本計画の目標を達成するために実施する事業と関係する評価指標、および実施主体は下表に示すとおりです。

目標１　市民の日常生活を支える 利用しやすい公共交通の実現

実施事業（下段：関係する評価指標）		実施主体	備考
1-1	えちぜん鉄道の運行 （直接的：指標１，４　間接的：指標３，７，８，９，13）	えちぜん鉄道（株）、勝山市	継続
1-2	京福バス勝山・大野線の運行 （間接的：指標２，７，９）	京福バス（株）、勝山市	継続
1-3	コミュニティバスの再編・運行 （直接的：指標２，５，10　間接的：指標３，７，８，９，11，12）	勝山市、バス事業者	見直し
1-4	コミュニティバスの再編に向けた実証実験 （直接的：指標２，５，10　間接的：指標３，７，８，９，11，12）	勝山市、バス事業者等	新規
1-5	産官学の連携によるバスロケーションシステムの導入 （直接的：指標２，５，10　間接的：指標３）	勝山市、バス事業者	新規
1-6	外出支援等のためのタクシーの運行 （直接的：指標６　間接的：９）	タクシー事業者、勝山市	継続
1-7	ひとり親家庭高校生通学定期代助成制度 （直接的：指標１，10　間接的：指標３，４，９）	勝山市	継続
1-8	高齢者の運転免許証自主返納支援事業 （直接的：指標２，11，12　間接的：指標３，５，10）	勝山市	継続
1-9	京福バス勝山・大野線 バス利用促進事業補助券 （直接的：指標 10　間接的：指標２，３，７，９）	勝山市	継続
1-10	えちぜん鉄道 運賃等助成制度 （10 人以上の団体、定期券・回数券） （直接的：指標 10　間接的：指標１，３，４）	勝山市	継続
1-11	えちぜん鉄道＋貸切バス 野外学習等２次交通補助制度 （直接的：指標 10　間接的：指標１，３，４）	えちぜん鉄道活性化連携協議会	継続
1-12	バスの運行情報の発信 （直接的：指標５　間接的：指標２，３）	勝山市、公共交通事業者	継続
1-13	鉄道とバスの乗り継ぎダイヤの改善・周知 （直接的：指標３　間接的：指標１，２，４，５）	勝山市、えちぜん鉄道（株）、バス事業者	継続
1-14	バスの乗り継ぎ環境の改善 （直接的：指標３　間接的：指標２，５）	勝山市、バス事業者	継続
1-15	主要バス停の待合環境の整備 （間接的：指標１，２，４，５）	勝山市	継続
1-16	既存のパーク＆ライド駐車場の利用促進 （直接的：指標３　間接的：指標１，４）	勝山市、えちぜん鉄道（株）	継続

：地域公共交通利便増進事業に位置づけ実施

目標２　まちづくりや観光と連携した 勝山の活力・魅力を高める公共交通の実現

	実施事業（下段：関係する評価指標）	実施主体	備考
2-1	観光路線バス ダイナゴンの運行 （恐竜博物館－平泉寺ライン、勝山駅－平泉寺ライン） （間接的：指標３）	勝山市	継続
2-2	県立恐竜博物館直行バスの運行 （恐竜博物館直行バス、恐竜バス） －	大福交通（有）、京福バス（株）	継続
2-3	恐竜博物館からまちなかへの観光コースの設定 （間接的：指標３）	市民・地域、勝山市	継続
2-4	イベント開催時の公共交通の活用促進 （間接的：指標１，２，３）	市民・地域、勝山市	継続
2-5	施設と連携したバス待合環境の改善 （間接的：指標２，５）	勝山市、市民・地域、バス事業者	継続
2-6	駅・車内での観光情報・地域情報の発信 （間接的：指標１，２，３）	勝山市、市民・地域、えちぜん鉄道（株）、バス事業者	継続
2-7	きょうりゅう電車の運行、専用車両の導入 （直接的：指標１　間接的：指標３，４）	福井県、えちぜん鉄道（株）	継続
2-8	観光施設との連携によるコミュニティバス乗車券の交付 （間接的：指標２，５）	勝山市、バス事業者	継続
2-9	周辺市町との連携による広域観光バスルートの検討 （間接的：指標１，２，３）	勝山市、周辺市町、バス事業者	新規
2-10	コミュニティバスの利用料金割引制度 （直接的：指標２　間接的：指標５，10）	勝山市	継続
2-11	公共交通乗務員の接遇向上 （直接的：間接的：指標４，５，６）	公共交通事業者	継続

目標３　多様な主体がともに考え、次世代へつないでいく 持続可能な公共交通の実現

	実施事業（下段：関係する評価指標）	実施主体	備考
3-1	公共交通とまちづくりに関する意識啓発・利用促進 （間接的：指標１，２，３，８，11，12）	勝山市、市民・地域、公共交通事業者	継続
3-2	新たなモビリティサービスの導入に向けた調査・研究 （間接的：指標１，２，３，４，５，９，10）	勝山市、公共交通事業者、市民・地域	継続
3-3	公共交通としてのタクシーのサービス充実・利用促進 （直接的：６　間接的：指標１，２，３，８，11，12）	勝山市、タクシー事業者	継続
3-4	公共交通の担い手確保 （間接的：指標４，５，６）	勝山市、公共交通事業者	継続

（２）目標を達成するために実施する事業の具体的な内容

目標１　市民の日常生活を支える 利用しやすい公共交通の実現

1-1 えちぜん鉄道の運行

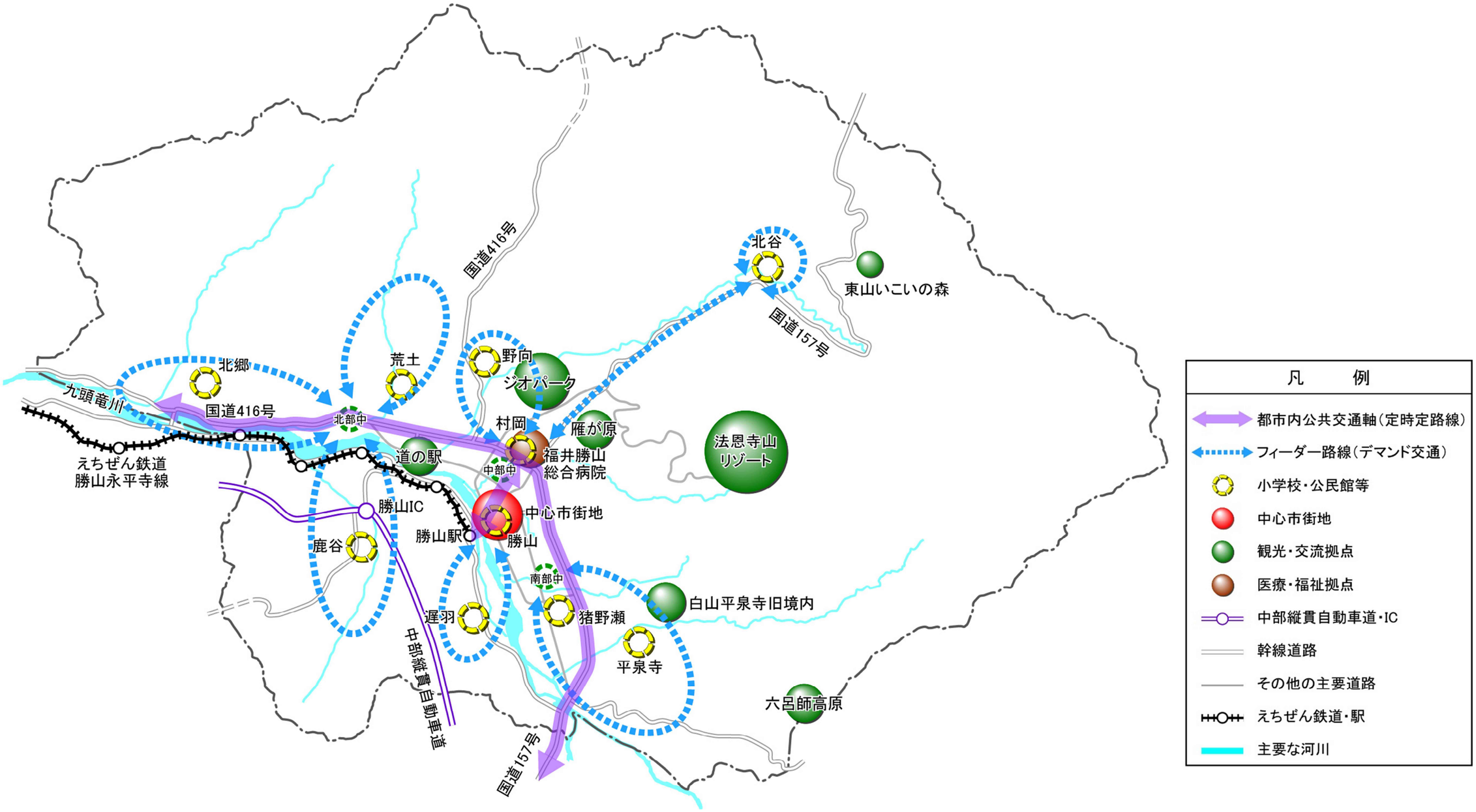
えちぜん鉄道については、市域を越える広域的な公共交通ネットワークとして運行を継続します。

1-2 京福バス勝山・大野線の運行

京福バス勝山・大野線については、高校生の主な通学手段として、また市内主要施設と大野市内の越前大野駅や大規模商業施設を連絡する広域的な公共交通ネットワークとして運行を継続します。

1-3 コミュニティバスの再編・運行

コミュニティバスの運行形式や経路などを見直すことにより、高齢者や通学者などの日常の移動の利便性を確保するとともに、交通インフラの維持・効率化を目指します。
具体的には、利用者の多い朝・夕の時間帯は、定時・定路線とデマンド交通を組み合わせたハイブリッド型に、利用者の少ない日中は市全域をデマンド交通へと再編とします。
再編にあたっては、デマンド交通による実証実験を通じて、利用者の利便性や効率化を検証・評価しながら、段階的に市全域への拡大を図ります。



■利用者の多い朝・夕の時間帯のイメージ図



■利用者の少ない日中の時間帯のイメージ図

1-4 コミュニティバスの再編に向けた実証実験

市内２地区程度のモデル地区を対象に、自家用有償旅客運送の実施希望者を募り、デマンド型の運行による実証実験を行います。

モデル地区での実証実験の検証結果を踏まえて、他地区においても実証実験を随時追加で行い、導入効果を見極めながら、定時・定路線の段階的な廃止に向けた交通事業者との調整を進めます。

1-5 産官学の連携によるバスロケーションシステムの導入

バスに車載器を搭載し、GPS などを利用して車両の位置情報を運行管理者が把握するとともに、バス利用者にスマートフォンやパソコンを通してバスの運行状況の情報を提供し、公共交通の見える化を図ります。

GPS 車載器の製作については、市内各中学校に作成パーツを配布し、技術の授業などで製作およびプログラミングを依頼します。

1-6 外出支援等のためのタクシーの運行

既存タクシーの運行サービスは、今後も継続するとともに、利用時間帯の拡大などにより利便性の向上を図ります。

1-7 ひとり親家庭高校生通学定期代助成制度

ひとり親家庭の経済的負担を軽減し、安心して子育てができる環境づくりを推進するため、高校生の通学定期代の助成を継続します。

1-8 高齢者の運転免許証自主返納支援事業

市内に在住する 65 歳以上の方で、運転免許証を有効期間内に自主返納された方を対象とするコミュニティバス、および市内バスの無料乗車券の交付を継続します。

1-9 京福バス勝山・大野線 バス利用促進事業補助券

京福バス勝山・大野線の勝山市内区間の運賃と、「勝山市コミュニティバス」の運賃の格差を是正するとともに、路線バスの利用を促進するため、「京福バス勝山・大野線」の勝山市内区間の運賃補助を継続します。

1-10 えちぜん鉄道 運賃等助成制度（10 人以上の団体、定期券・回数券）

えちぜん鉄道の利用者の増加を図るため、10 人以上の団体利用、定期券・回数券購入者を対象とする鉄道運賃の一部助成を継続します。

1-11 えちぜん鉄道＋貸切バス 野外学習等２次交通補助制度

小学校の野外学習や園児の遠足、子ども会の催しなどで、えちぜん鉄道と貸切バスを利用して、沿線の観光・野外学習施設を訪ねる場合に、貸切バスの経費の助成を継続します。

1-12 バスの運行情報の発信

現在、バス専用アプリ『バス Navitime』において、勝山市コミュニティバス、市内観光バス「ダイナゴン」および恐竜博物館直通便が対応路線となっており、スマートフォン端末からバスルート検索や、周辺バス停検索、停留所名からの時刻表の確認などが利用できます。(一部機能は有料)

このシステムを継続するとともに、システムの周知、利用環境の拡充を進めます。



■バス乗換検索のイメージ（出典：勝山市 HP）

1-13 鉄道とバスの乗り継ぎダイヤの改善・周知

えちぜん鉄道と市内を運行するバスの乗り継ぎについては、利用者や乗務員などからの定期的な情報収集により、乗り継ぎ利用者に配慮したダイヤへの改善を図るとともに、その周知に努めます。

1-14 バスの乗り継ぎ環境の改善

市内を運行するバス相互の乗り継ぎが行われる拠点的なバス停については、複数路線のバス停を同一箇所へ集約するとともに、デザインや表記などを工夫したわかりやすい案内表示に努めます。

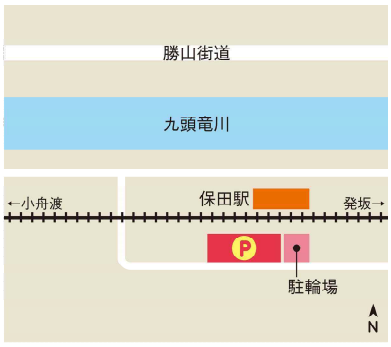
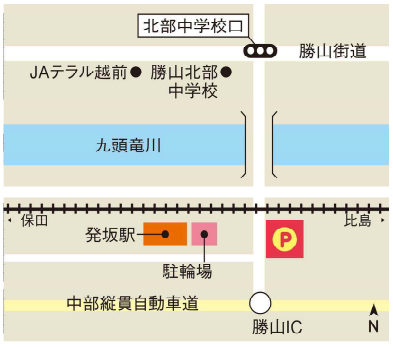
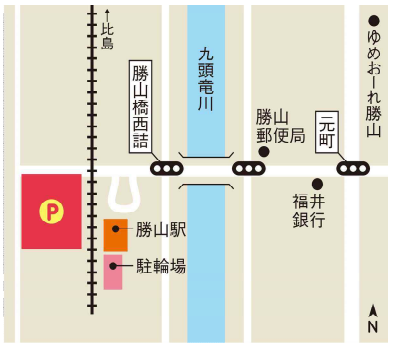
1-15 主要バス停の待合環境の整備

公共交通の利便性を高め、利用環境を改善するためには、駅やバス停において、安心して利用でき、快適に待ち時間を過ごせる待合環境として、駅舎やバス停の上屋やベンチ等の整備が重要ですが、市内のバス停のほとんどはバス停の位置を示す看板のみとなっています。

このため、乗り継ぎの拠点となっているか、設置の要望があるか、病院等に近接しているかなどの視点から設置基準を定め、計画的に整備を進めることを検討します。

1-16 既存のパーク＆ライド駐車場の利用促進

自家用車利用者によるえちぜん鉄道の利用を促進するため、市内３駅に整備されているパーク＆ライド駐車場の活用を促進します。

保田駅 15 台（無料）	発坂駅 22 台（無料）	勝山駅 190 台（無料）
		

目標２　まちづくりや観光と連携した 勝山の活力・魅力を高める公共交通の実現

2-1 観光路線バス ダイナゴンの運行（恐竜博物館－平泉寺ライン、勝山駅－平泉寺ライン）

観光路線バス ダイナゴンについては、勝山市内の主要な観光施設間、および主要観光施設と勝山駅を連絡する路線として、現在の運行を継続します。



■観光路線バス ダイナゴン

2-2 県立恐竜博物館直行バスの運行（恐竜博物館直行バス、恐竜バス）

民間のバス事業者により運行されている県立恐竜博物館直行バスについては、自家用車に代わる公共交通手段として、現在の運行を継続します。



■恐竜バス

2-3 恐竜博物館からまちなかへの観光コースの設定

恐竜博物館を訪れた観光客に、勝山の魅力をより知ってもらうために、恐竜博物館からまちなかへの観光コースを設定し、様々なツールを活用した幅広い周知により、その利用促進を図ります。

2-4 イベント開催時の公共交通の活用促進

公共交通を利用してイベントに参加できるように、開催時間等を公共交通の利用に配慮したものにすることについて、周知、ＰＲを実施します。

2-5 施設や地域と連携したバス待合環境の改善

バス停が近傍にある鉄道駅、公共施設、医療施設、商業施設等の施設内において、公共交通の路線図や時刻表等を掲出するとともに、施設内でバスの到着が確認できる環境を確保するなど、施設と連携した待合環境の改善を図ります。

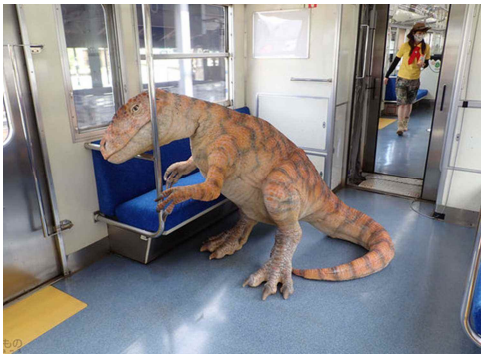
また、バス待ちスペースのための用地提供など、沿道の市民や企業などとの協働による待合環境の改善の可能性を検討します。

2-6 駅・車内での観光情報・地域情報の発信

観光やビジネス等でえちぜん鉄道やバスを利用した人を主な対象者として、本市の観光情報・地域情報を提供するため、駅や電車・バスの車内に観光パンフレットを設置する、車内放送により観光案内を行うなどの取組を検討します。

2-7 きょうりゅう電車の運行、専用車両の導入

観光客によるえちぜん鉄道の利用促進を図るため、土日祝日やゴールデンウィーク、夏休み期間などを対象として、車内に恐竜のモニュメントを設置したきょうりゅう電車の運行を継続します。また、2023 年度には専用車両を導入します。



■きょうりゅう電車

2-8 観光施設との連携によるコミュニティバス乗車券の交付

コミュニティバスを利用して市内の観光施設を利用した場合に、利用料金を割引する乗車券の交付について検討します。

2-9 周辺市町との連携による広域観光バスルートの検討

勝山市に隣接する大野市、永平寺町との連携により、地域の自然や歴史、文化などを活かした広域的な観光バスルートについて検討します。

2-10 コミュニティバスの利用料金割引制度

コミュニティバスの利用料金割引制度として、現在実施している小中学生を対象とする定期券の販売を継続するとともに、えちぜん鉄道との乗り継ぎ割引、１日フリー乗車券、回数券の販売について検討します。

2-11 公共交通乗務員の接遇向上

誰もが安心して快適に公共交通を利用できる環境を維持、向上するため、公共交通乗務員の接遇を向上します。

目標３　多様な主体がともに考え、次世代へつないでいく 持続可能な公共交通の実現

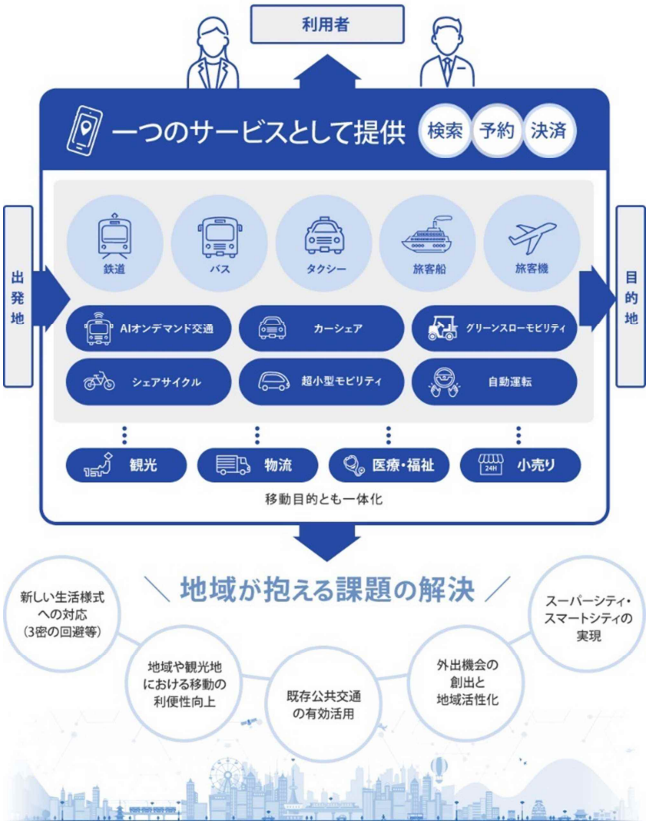
3-1 公共交通とまちづくりに関する意識啓発・利用促進

過度に車に依存した交通環境を是正し、コンパクトなまちづくりを目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けて、公共交通とまちづくりに関する市民の意識啓発を行うとともに、乗る運動の推進等の公共交通利用促進策を実施します。

3-2 新たなモビリティサービスの導入に向けた調査・研究

MaaS（マース：Mobility as a service）とは、地域住民や旅行者一人ひとり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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、移動の利便性向上や地域の課題解決に資する重要な手段となるものです。

既に MaaS に取り組んでいる先進地の自治体から情報を収集するとともに、目的地となる施設や関心を持つ企業・団体等と連携しつつ、市民の日常死活の利便性向上に資するモビリティサービスの導入について、調査研究を行います。



3-3 公共交通としてのタクシーに関する情報発信、サービスの充実

タクシーについては、現在の利用者が継続的に利用できるように、高齢者等を対象とするタクシー利用券の配布などのサービスを継続するとともに、鉄道やバスを補完する公共交通として、タクシーの活用を図るため、タクシーに関する情報発信に努めます。

3-4 公共交通の担い手確保

公共交通の担い手となる運転手の不足や高齢化が進んでいるため、交通事業者と行政が連携し、運転手の確保に努めます。

また、交通事業者による労働環境改善に向けた取り組みへの支援を検討します。

５－６．事業の実施スケジュール

	実　施　事　業	実施時期 R4	R5	R6	R7	R8
目標１　市民の日常生活を支える 利用しやすい公共交通の実現						
1-1	えちぜん鉄道の運行					
1-2	京福バス勝山・大野線の運行					
1-3	コミュニティバスの再編・運行					
1-4	コミュニティバスの再編に向けた実証実験	2 地区程度	エリア未定			
1-5	産官学の連携によるバスロケーションシステムの導入					
1-6	外出支援等のためのタクシーの運行					
1-7	ひとり親家庭高校生通学定期代助成制度					
1-8	高齢者の運転免許証自主返納支援事業					
1-9	京福バス勝山・大野線 バス利用促進事業補助券					
1-10	えちぜん鉄道運賃等助成制度 （10 人以上の団体、定期券・回数券）					
1-11	えちぜん鉄道＋貸切バス 野外学習等２次交通補助制度					
1-12	市内を運行するバスの『バス Navitime』アプリの充実					
1-13	鉄道とバスの乗り継ぎダイヤの改善・周知					
1-14	バスの乗り継ぎ環境の改善					
1-15	主要バス停の待合環境の整備					
1-16	既存のパーク＆ライド駐車場の利用促進					

：継続事業　　破線：検討・調整

：新規事業　　太線：実施

	実　施　事　業	実　施　時　期				
		R4	R5	R6	R7	R8
目標２　まちづくりや観光と連携した 勝山の活力・魅力を高める公共交通の実現						
2-1	観光路線バス ダイナゴンの運行 （恐竜博物館－平泉寺ライン、勝山駅－平泉寺ライン）					
2-2	県立恐竜博物館直行バスの運行 （恐竜博物館直行バス、恐竜バス）					
2-3	恐竜博物館からまちなかへの観光コースの設定					
2-4	イベント開催時の公共交通の活用促進					
2-5	施設と連携したバス待合環境の改善					
2-6	駅・車内での観光情報・地域情報の発信					
2-7	きょうりゅう電車の運行、専用車両の導入					
2-8	観光施設との連携によるコミュニティバス乗車券の交付					
2-9	周辺市町との連携による広域観光バスルートの検討					
2-10	コミュニティバスの利用料金割引制度					
2-11	公共交通乗務員の接遇向上					

	実　施　事　業	実　施　時　期				
		R4	R5	R6	R7	R8
目標３　多様な主体がともに考え、次世代へつないでいく 持続可能な公共交通の実現						
3-1	公共交通とまちづくりに関する意識啓発・利用促進					
3-2	新たなモビリティサービスの導入に向けた調査・研究					
3-3	公共交通としてのタクシーのサービス充実・利用促進					
3-4	公共交通の担い手確保					

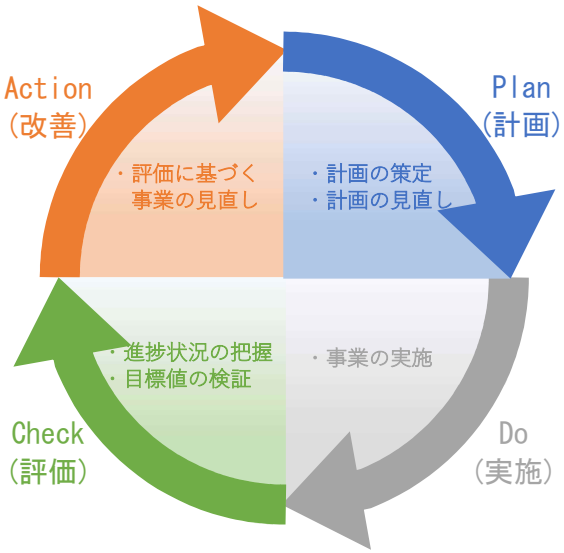
：継続事業　　破線：検討・調整
：新規事業　　太線：実施

第６章　計画の達成状況の評価

６－１．計画の進行管理

事業の推進や必要に応じた計画の見直しを行うため、計画の策定（Plan）、事業の実施（Do）、進行管理・評価の実施（Check）、評価結果を受けた見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルによる計画の進行管理を行います。

PDCA サイクルは、計画期間（令和４年度～令和８年度）を通じた中期的なもの、毎年の実施状況を踏まえて１年単位で行うものにより実施します。



■計画の進行管理のイメージ

Ｐｌａｎ（計画）

コンパクトで住みやすいまちづくりに向けた取組をまとめた、計画策定を行います。

Ｄｏ（実施）

目標を達成するために講じる事業を、事業スケジュールに沿って実施していきます。なお、目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。

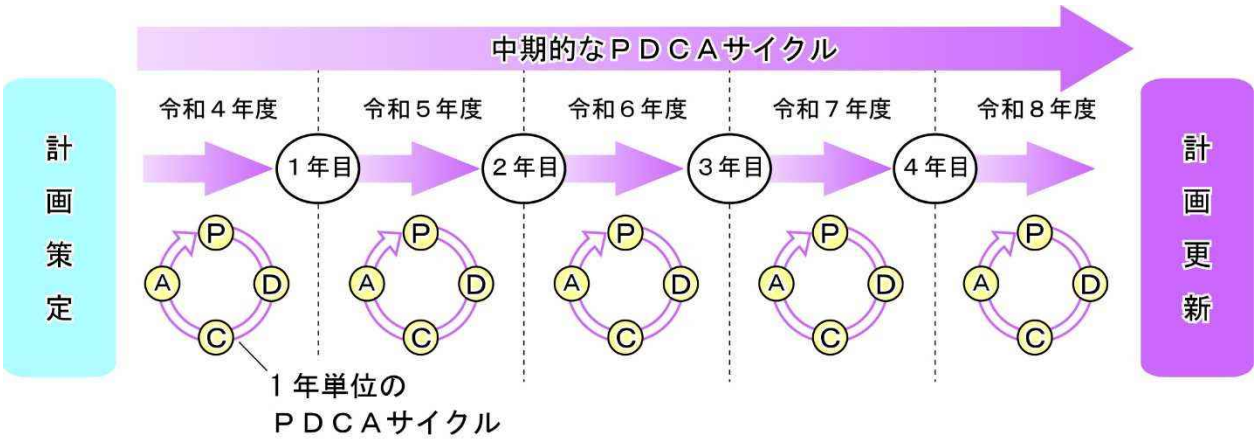
Ｃｈｅｃｋ（評価）

目標を達成するために講じる事業が実施スケジュールに沿って進行されているか、また、目標が達成されているかについて、定期的に進行管理・評価を実施します。

目標については、設定した目標値への達成状況を確認します。

Ａｃｔｉｏｎ（改善）

事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図ります。



■ＰＤＣＡサイクルの実行イメージ

PDCA サイクルによる計画の進行管理は、妥当性･有効性･効率性･持続性等の視点を踏まえ、「勝山市生活交通地域協議会」（以下、協議会）が行うものとします。

協議会では、プロセスの過程だけを評価・検証するのではなく、施策を実施し、どのような効果があったのか、なぜ成果が出なかったのか、何をすれば利用者のニーズに応えられるのか等、施策を具体的に評価・検証します。

公共交通に関する事業は、他分野のまちづくり施策と一体的に取り組むことでクロスセクター効果※を発揮するものであり、庁内関係課や国、県、周辺自治体のほか、交通事業者や各種団体、地域と緊密に連携しながら行うものとします。

※クロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果

特に、市内の各地で実証実験を行う予定の自家用有償旅客運送の取り組みについては、地域が主体となる検討組織を設け、地域の実情に応じた運行のあり方、導入効果を高めるための工夫などについて継続的に検討を進めるものとします。

えちぜん鉄道に関連する進行管理については、「えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画（令和４年３月策定　福井市・勝山市・あわら市・坂井市・永平寺町・大野市）による評価、検証結果を受けるものとします。

６－２．評価、検証に必要となるデータの収集方法

本計画における計画目標毎の評価指標と評価、検証に必要となるデータの収集方法を下表に示します。

目標１　市民の日常生活を支える 利用しやすい公共交通の実現	
評価指標（指標の定義等）	収集方法
指標１．えちぜん鉄道の利用者数 （市内の５駅の利用者数の合計）	・えちぜん鉄道から市内の駅別利用者数を入手
指標２．コミュニティバスの利用者数 （全路線の利用者数の合計）	・運行便別に利用者数（乗降バス停、利用券種別）を調査
指標３．鉄道とバスの乗り継ぎ拠点での利用者数 （コミュニティバス「勝山駅前」バス停の乗降者数）	
指標４．えちぜん鉄道の総合的な満足度 （アンケート調査の「満足」「やや満足」の合計）	・アンケート調査で把握
指標５．コミュニティバスの総合的な満足度 （アンケート調査の「満足」「やや満足」の合計）	
指標６．タクシーの総合的な満足度 （アンケート調査の「満足」「やや満足」の合計）	

目標２　まちづくりや観光と連携した 勝山の活力・魅力を高める公共交通の実現	
評価指標（指標の定義等）	収集方法
指標７．公共交通カバー率（利用圏域内の人口の割合） （利用圏域：駅半径 500m、バス停半径 300m以内）	・町丁目・字別に、利用圏域に含まれる人口割合を設定し、カバー人口を算出
指標８．勝山市外への転出者数 （住民基本台帳）	・住民基本台帳により転出者数を把握

目標３　多様な主体がともに考え、次世代へつないでいく 持続可能な公共交通の実現	
評価指標（指標の定義等）	収集方法
指標９．公的資金が投入されている公共交通事業の収支率（又は収支差） （当該事業の運行事業者より資料を入手）	・当該事業の運行事業者より、収入額および支出額のデータを入手
指標 10．公共交通への公的資金投入額 （年間１世帯当たり）	・事業主管課からデータを入手・整理
指標 11．免許の自主返納者数	
指標 12．65 歳以上の免許返納の意向 （アンケート調査の「すでに自主返納した」「近々自主返納を考えている」「数年後には返納する」の合計）	・アンケート調査で把握
指標 13．えちてつサポーターズクラブの会員数 （勝山市在住の「個人会員」「ゴールド会員」「ファミリー会員」の合計）	・えちぜん鉄道からデータを入手

資料編

１．令和３・４年度 勝山市地域公共交通会議・勝山市生活交通地域協議会委員名簿

（敬称略）

区　　分	所属団体及び役職等	氏　　名	備　考
学識経験者	福井大学　教授	野嶋　慎二	
関係機関	国土交通省中部運輸局福井運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）	神戸　英至	
	福井県地域戦略部　交通まちづくり課長	堤　宗和	
	奥越土木事務所　勝山道路課技術次長	橋本　盛夫	
	勝山警察署　交通課長	川崎　ゆう子	
	勝山市区長連合会　会長	杉平　信夫	
	勝山市高齢者連合会　代表	松下　文男	
	勝山市民生委員児童委員協議会　会長	竹内　芳昭	
	えちぜん鉄道株式会社 営業開発グループ部長	佐々木 大二郎	
	京福バス株式会社 経営推進室 企画営業グループ部長	吉田　明史	
	勝山交通株式会社　代表取締役社長	山内　誠司	
	大福交通有限会社　代表取締役	中村　雅彦	
	福井県交通運輸産業労働組合協議会	鑑継　英明	
市職員	副市長	小沢　英治	
	教育委員会事務局長	北川　昭彦	
	技幹（都市建設課長）	木下　秀樹	
	商工観光・ふるさと創生課長	竹生　禎昭	
	福祉事務所長	西　美智子	
	政策幹	伊藤　寿康	
事務局	環境政策課　課長	藤澤　和朝	
	環境政策課　課長補佐	髙島　朗	
	環境政策課　生活環境係長	齋藤　恵一	
	環境政策課　主査	山口　理絵	

２．策定経過

月　日	経　　過	摘　　要
令和 3 年 8 月 11 日～ 令和 3 年 8 月 20 日	第 20 回（令和 3 年度 第 3 回） 勝山市生活交通地域協議会（書面開催）	●「勝山市地域公共交通計画」策定の目的とスケジュール ●市民アンケート調査
令和 3 年 9 月 24 日～ 令和 3 年 10 月 8 日	公共交通に関する市民アンケート調査	●市内在住の 13 歳以上から無作為抽出した 3,000 人を対象（郵送による配布・回収、web 回答により実施）
令和 3 年 10 月 26 日	第 21 回（令和 3 年度 第 4 回） 勝山市生活交通地域協議会	●勝山市地域公共交通計画の策定 ・地域公共交通の課題と課題解決の方向性 ・市民アンケート調査結果の概要
令和 3 年 12 月 8 日	第 22 回（令和 3 年度 第 5 回） 勝山市生活交通地域協議会	●勝山市地域公共交通計画の策定 ・パブリックコメント案の確認
令和 4 年 1 月 28 日～ 令和 4 年 2 月 25 日	勝山市地域公共交通計画（案）に関するパブリックコメント	●計画案に対する市民意向の把握
令和 4 年 3 月 3 日	第 23 回（令和 3 年度 第 6 回） 勝山市生活交通地域協議会	●勝山市地域公共交通計画の策定 ・計画の承認 ●勝山市地域公共交通利便増進実施計画について