敦賀市コミュニティバス再編計画

平成29年　2月

敦賀市

目　次

I　計画の目的と位置付け 1
　１．　計画の目的 1
　２．　計画の位置づけ 2
　３．　計画期間 2

II 公共交通の現状整理 3
　１．　公共交通サービスの整理 3
　２．　公共交通利用実態の整理 7
　３．　市民ニーズの把握 34
　４．　上位計画・関連計画の整理 45

III コミュニティバスの評価 50
　１．　路線別の経営指標の算出 50
　２．　路線別の役割と評価 52
　３．　コミュニティバスの課題整理 54

IV コミュニティバス再編計画 56
　１．　基本理念 56
　２．　基本方針 56
　３．　具体的施策 57

V 計画の達成状況の評価 64
　１．　全市的な目標 64
　２．　路線別の目標 64
　３．　評価 65
　４．　スケジュール 65

資料編 67
　現行と再編後の路線図 68

Ⅰ 計画の目的と位置付け

1．計画の目的

バス交通は、誰もが安心して利用できる身近で便利な公共交通機関として多くの方に親しまれていますが、自動車利用の増加や人口減少により、全国的に利用者は減少しています。

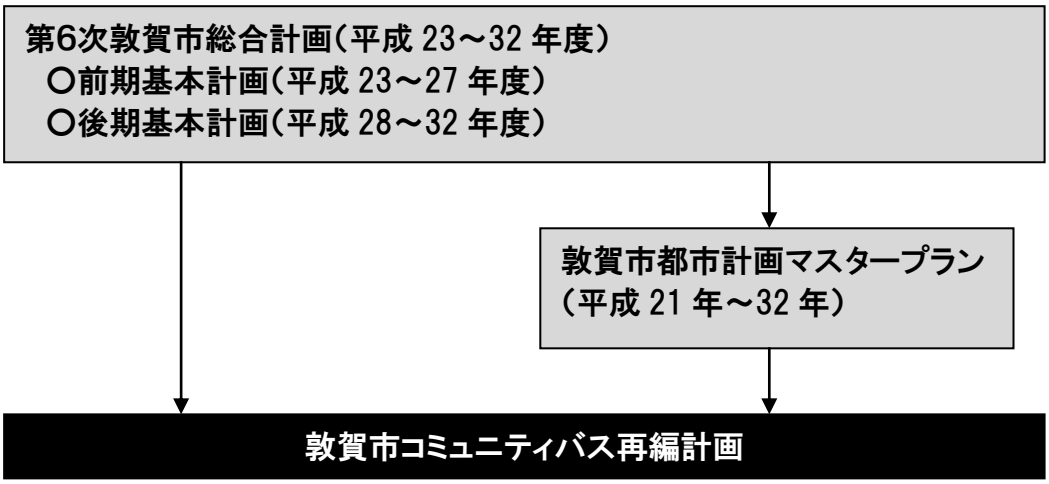
本市においても、乗客減少による民間路線バスの縮小に伴い、平成１０年から県内で初めてコミュニティバスを導入し、その後も拡大しながら、市民の足となるバス交通を確保してきました。そして、平成２１年には、すべての路線でコミュニティバスを導入し、大幅なバス路線の見直しを行うとともに、運行事業の委託化や均一料金体制を実施し、経費を削減するとともに利便性の向上に努めてきたところです。

こうした中で、本市は現在、原子力発電所の長期運転停止等に伴う歳入減少により、より効率的な行政運営が求められており、コミュニティバス事業についてもその例外ではなく、また、平成２１年の路線再編により一定人数の利用者を確保できてはいるものの、当初と比べ利用者は減少しており、さらなる運行改善が求められています。

このような状況を踏まえ、本計画では、将来にわたって持続性のある公共交通の利用環境実現を図るため、これまでの実績や市民意見等をもとに、バス交通の現状や課題を明確にし、本市財政規模に適合したより効率的で利便性の高いバス運行を目的とします。

2. 計画の位置づけ

本計画は、第６次敦賀市総合計画に示されている公共交通及びバス交通に関連する施策に基づくとともに、敦賀市都市計画マスタープランの都市交通の基本方針を踏まえています。



3. 計画期間

平成２９年度～平成３３年度（５年間）

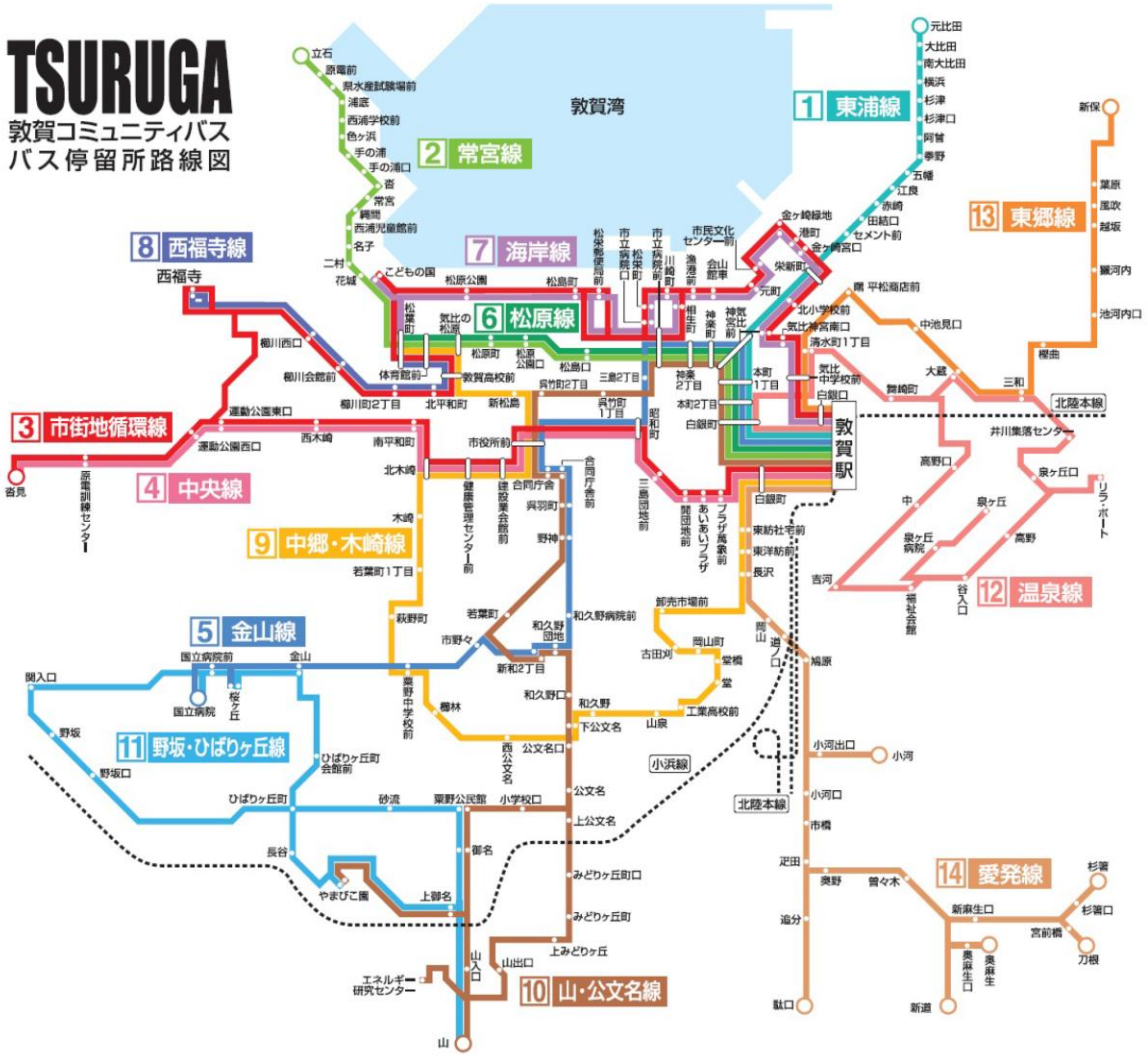
Ⅱ 公共交通の現状整理

1．公共交通サービスの整理

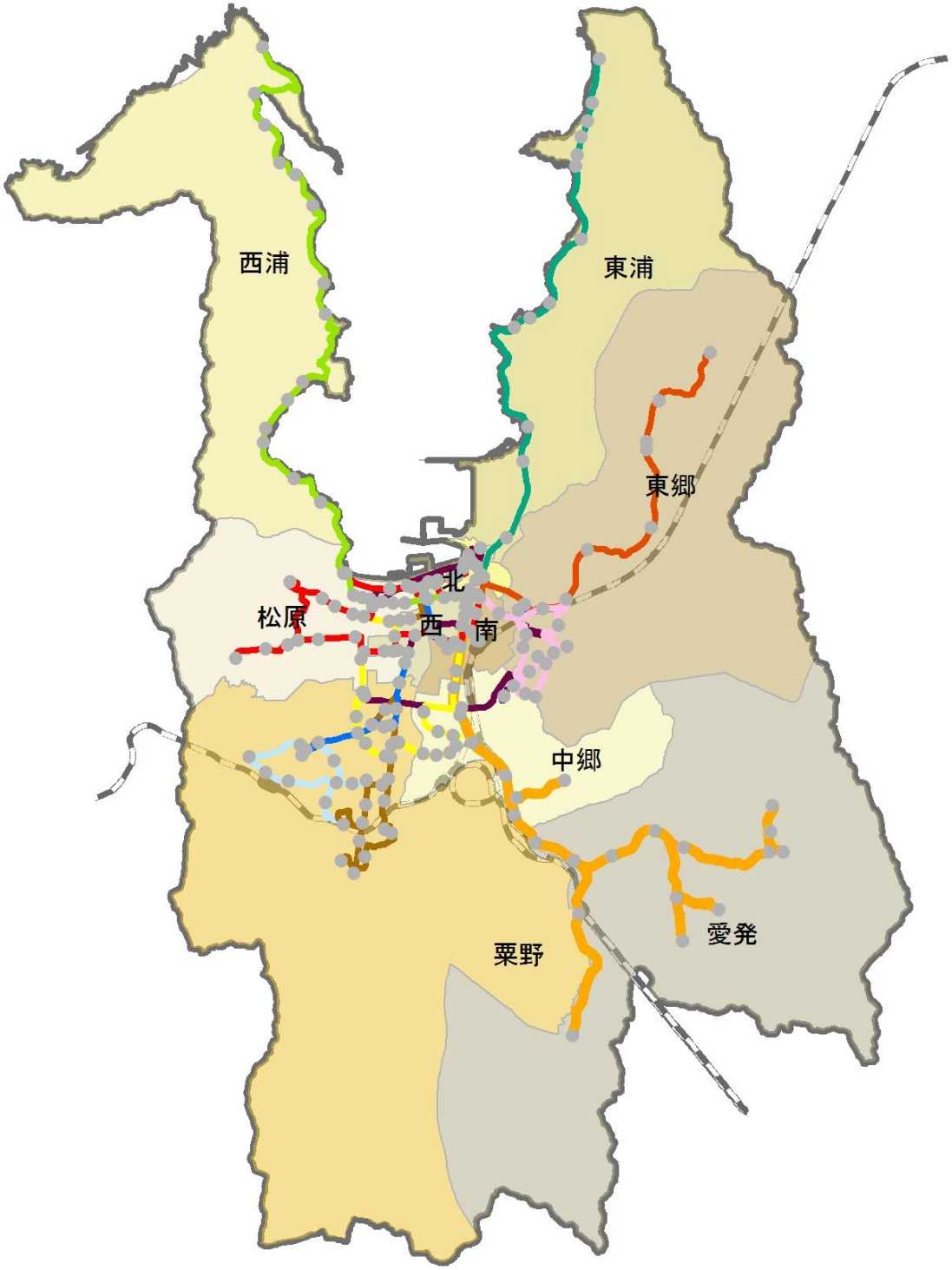
（1）市内の公共交通ネットワークの整備状況

敦賀市では、鉄道、バスを中心に公共交通ネットワークが整備されています。鉄道では、ＪＲ西日本による北陸本線と小浜線が交差しており、敦賀駅はその結節点となっています。バスにおいては、福井鉄道㈱が運営する路線バス（国・県・市町による補助路線）が２路線、敦賀市が運営するコミュニティバスが１４路線、観光バス（ぐるっと敦賀周遊バス）が１路線運行されています。

図表　コミュニティバス路線図



図表　地区と路線の関係



(2)市内の交通事業者

当市では、乗合・貸切免許を有するバス事業者が５社、乗用免許を有するタクシー事業者が４社存在します。(敦賀海陸運輸㈱は重複)

①バス事業者

事業者名	営業所住所	免許種別	車両台数	運転手
福井鉄道㈱	(嶺南営業所) 敦賀市中４４号２１番地の３	乗合	５７台(全体) うち嶺南(営)１８台	７１人(全体) うち嶺南(営)２２人
		貸切	２１台(全体) うち嶺南(営)４台	１２人(全体) うち嶺南(営)２人
敦賀観光バス㈱	敦賀市白銀町５番３８号	乗合	２台(マイクロ)	１６人
		貸切	１０台(大型) ３台(中型) ８台(小型)	
敦賀海陸運輸㈱	敦賀市長沢６号２番地の２	乗合	２台(マイクロ)	３人
		貸切	２４台(大型) ６台(マイクロ)	３１人
㈱AceLiner	敦賀市沓見１６４号１６番地の２	貸切		
㈱ワコーサービス	敦賀市若葉町３丁目１０４番地	貸切		

②タクシー事業者

事業者名	営業所住所	免許種別	車両台数	運転手数
敦賀海陸運輸㈱	敦賀市長沢６号２番地の２	乗用	３０台	６１人
敦賀タクシー㈱	敦賀市深川町１０番２	乗用	１３台	２５人
敦賀第一交通㈱	敦賀市相生町１８番２０号	乗用	３５台	５２人
㈱サンキュー・タクシー	敦賀市神楽町２丁目５番１０号	乗用	３８台	３６人

※市調べ(H28年１月)

（3）運営・運行体制と運賃

各路線における運営・運行体制は以下のとおりです。

図表　路線別の運営・運行体制と運賃

路線名	運営主体	運行	運賃
①東浦線	市（生活安全課）	福井鉄道㈱	200 円均一 （子ども 100 円） 1 日フリー券 500 円（子ども 250 円）
②常宮線			
③市街地循環線			
④中央線			
⑤金山線			
⑥松原線			
⑦海岸線			
⑧西福寺線			
⑨中郷・木崎線			
⑩山・公文名線			
⑪野坂・ひばりヶ丘線			
⑫温泉線		敦賀海陸運輸㈱	
⑬東郷線			
⑭愛発線			
⑮ぐるっと敦賀周遊バス	市（観光振興課）	敦賀観光バス㈱	
⑯菅浜線	福井鉄道（国・県・市町による補助路線）		200 円均一
⑰若狭線			

※本計画において「コミュニティバス」とは、①～⑭の路線を指すものとする。

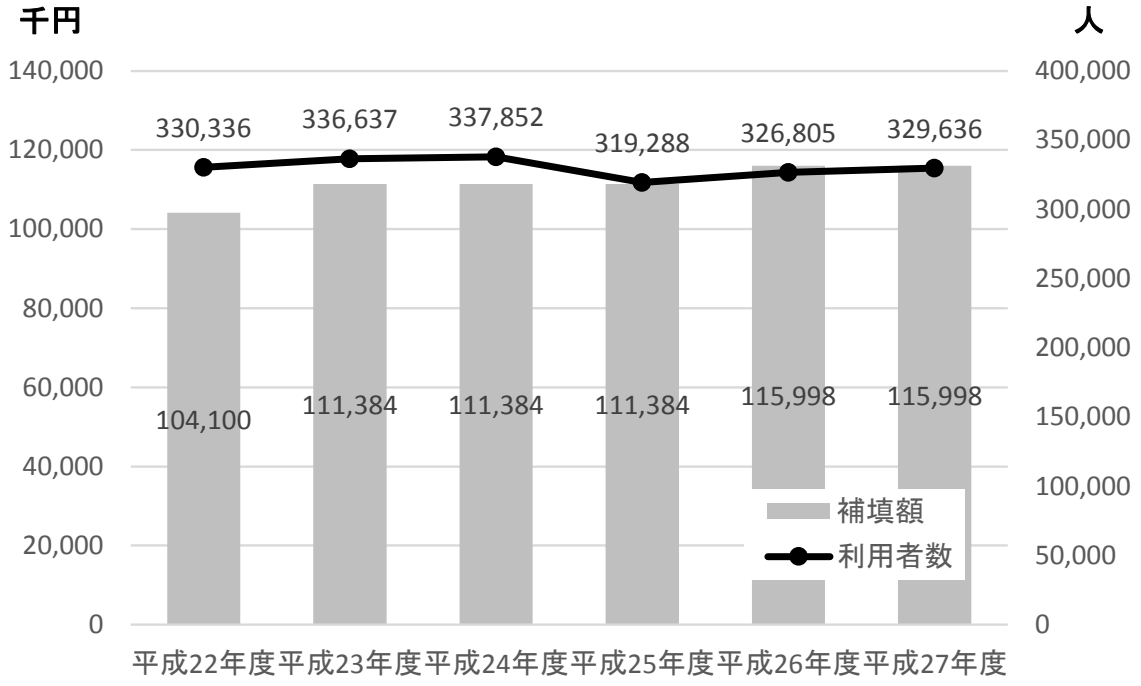
2. 公共交通利用実態の整理

(1)コミュニティバスの利用者数・補填額(委託料)の推移

コミュニティバスの利用者数は概ね減少傾向にありますが、平成２６年度、２７年度は若干増加しました。しかし、本格運行開始の平成２３年度から比べると平成２７年度は約７千人の減少となっています。

また、委託料については、平成２１年の全線コミュニティバス化により、赤字補填の補助型から一定額での委託型に変更したため、経費については定額となっています。（平成２６年度の増加は消費税増税分）

図表 コミュニティバスの利用者数・補填額(委託料)の推移

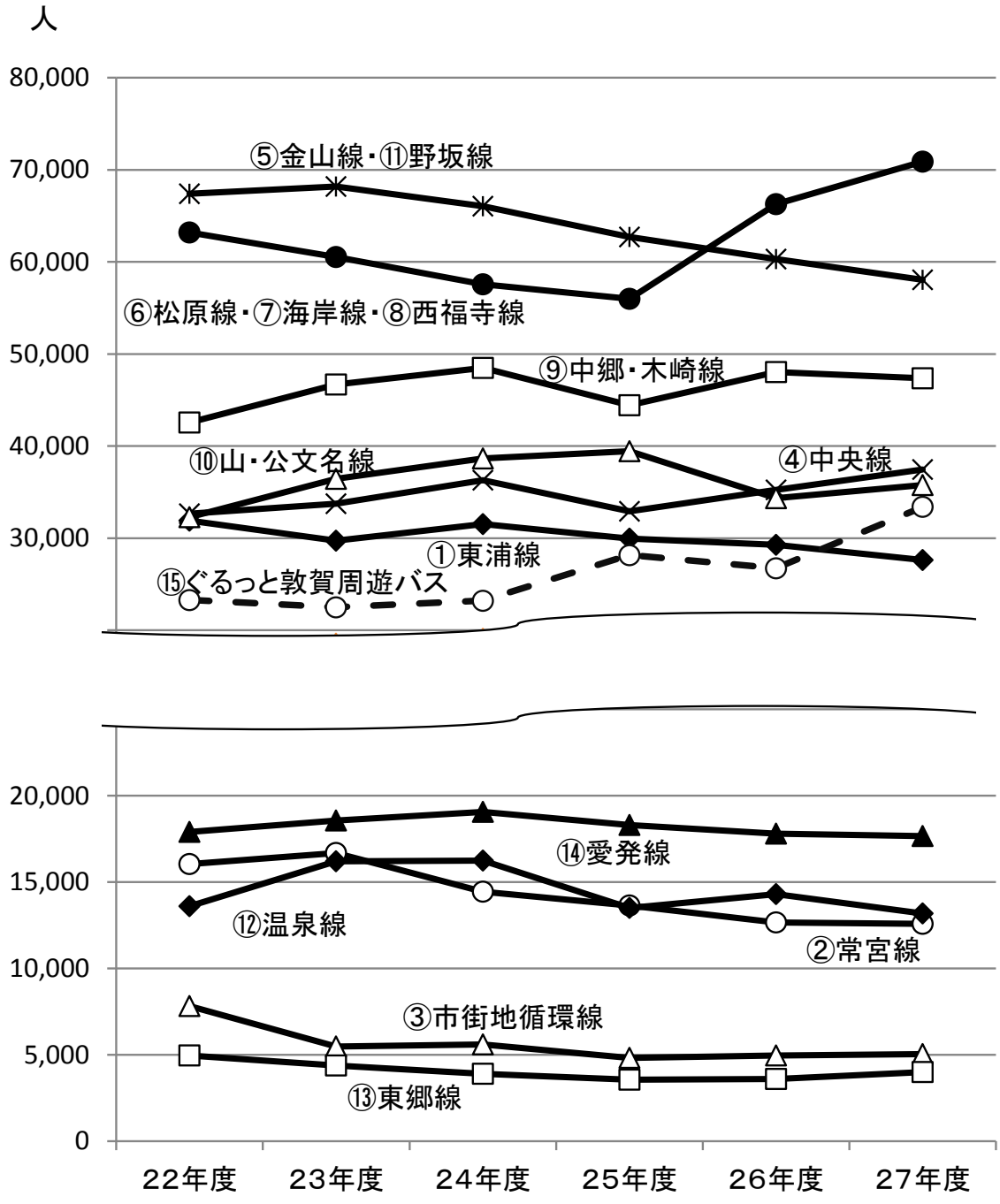


（2）路線別の利用数推移

（１）で示したとおり、全体的には減少傾向ですが、路線別にみるとそれぞれの特徴がみられます。

⑤金山線・⑪野坂線は最も利用者数の多い路線でしたが、その推移は減少傾向となっています。また、⑨中郷・木崎線や④中央線は、近年微増傾向となっています。⑥松原線⑦海岸線⑧西福寺線については、減少傾向でしたが近年は増加（⑥松原線の増加による）に転じています。その他の路線は横ばい又は微減傾向となっています。

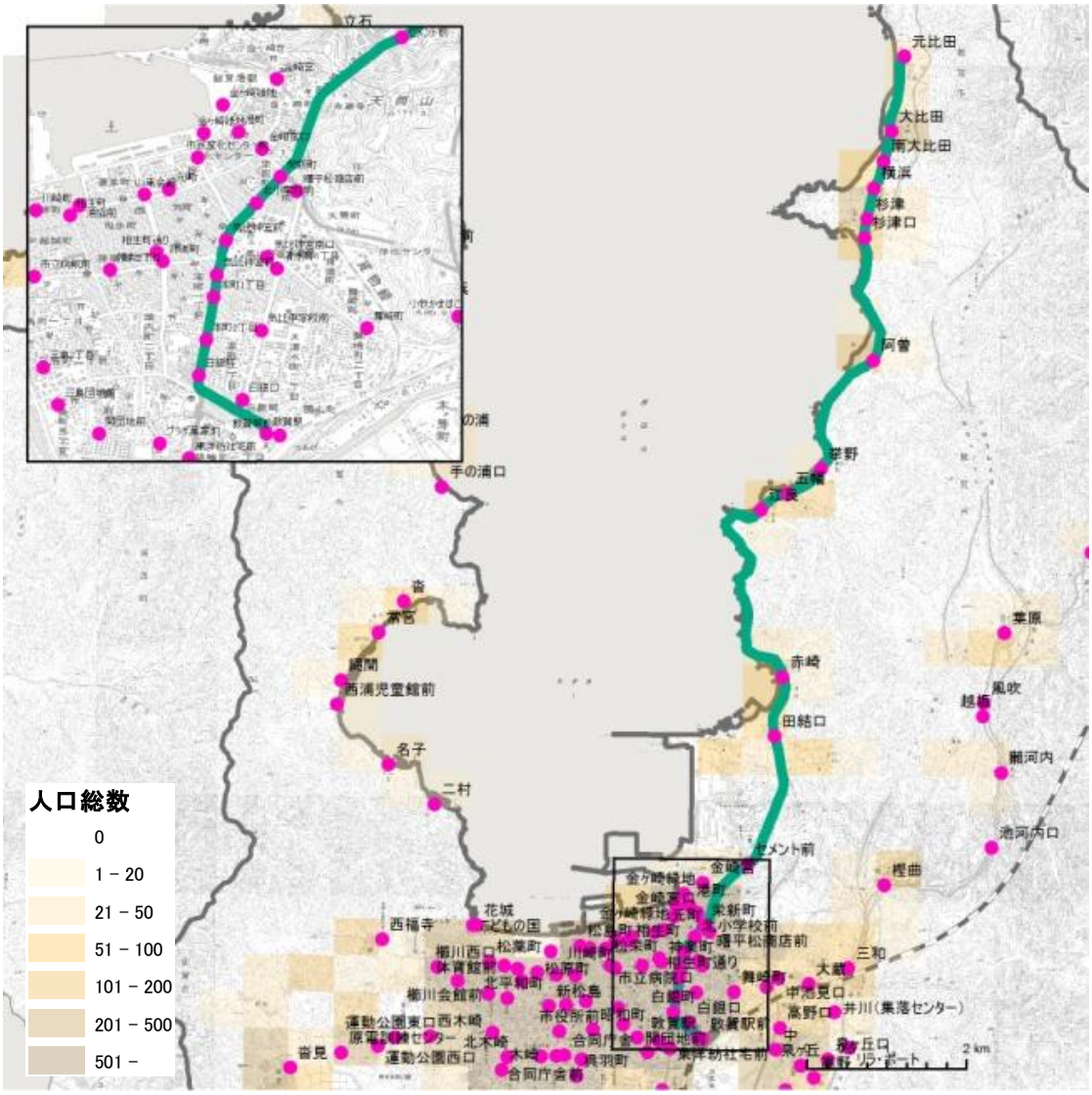
図表　路線別の利用者数推移



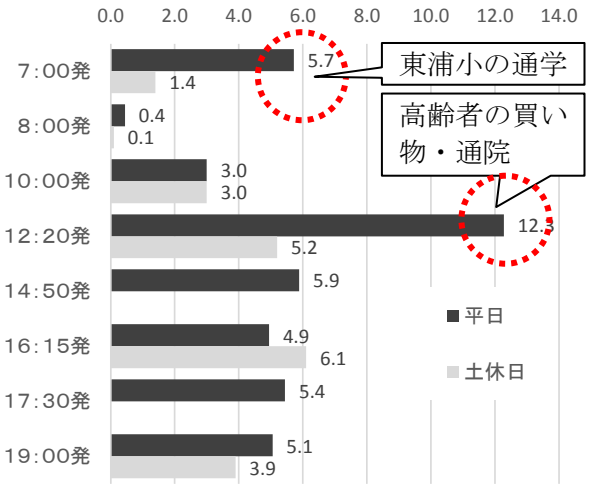
(3)便別・停留所別乗降者数

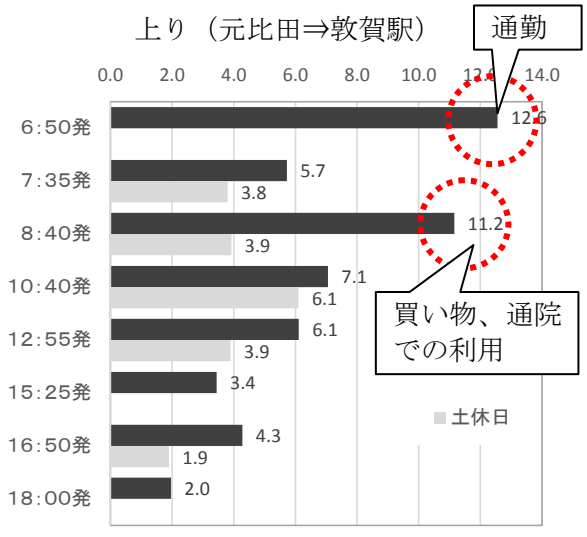
ここでは、平成２６年度に実施した乗込調査データを基に、路線別に便別・停留所別の乗降者数を整理し、路線の時間的・空間的利用状況を把握します。

①東浦線



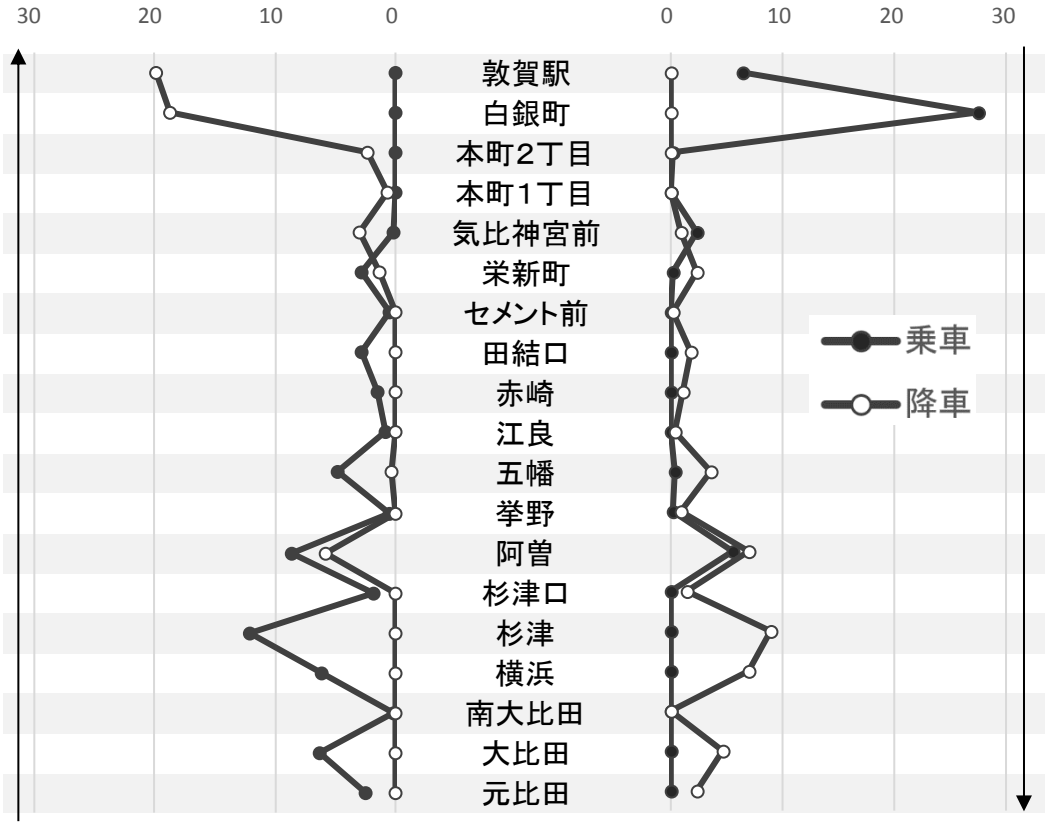
便別利用者数　（人/便）



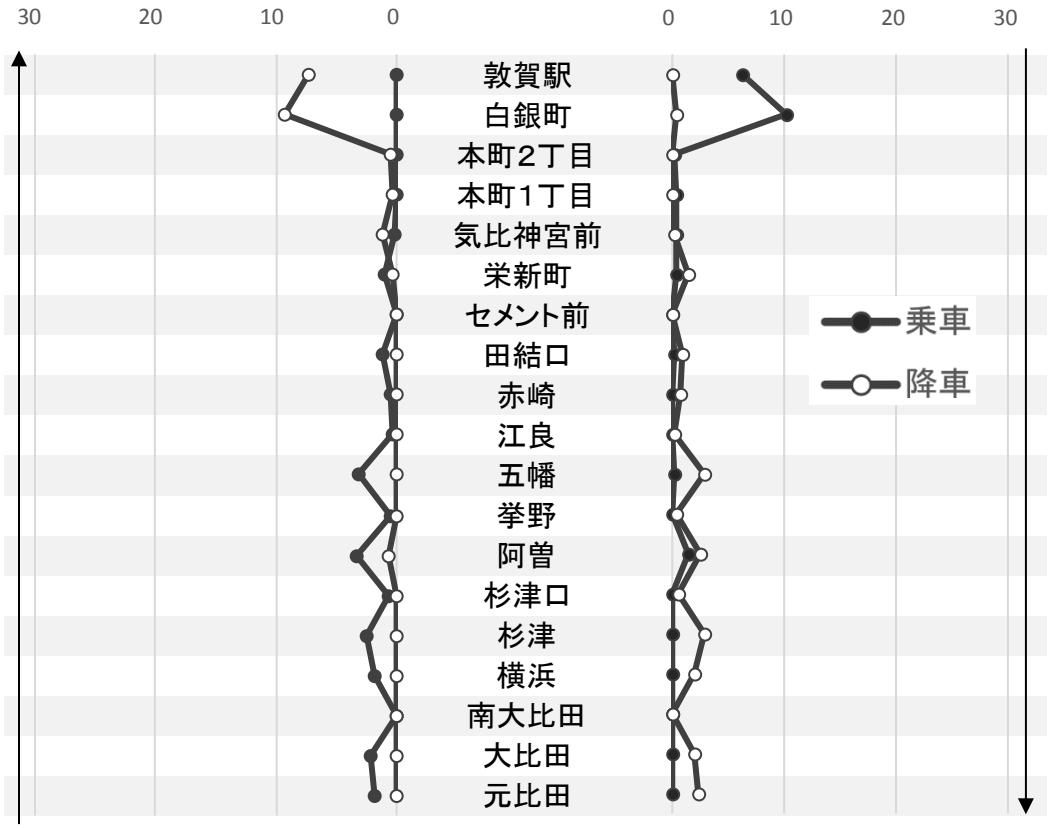


停留所別乗降人数 （人/日）

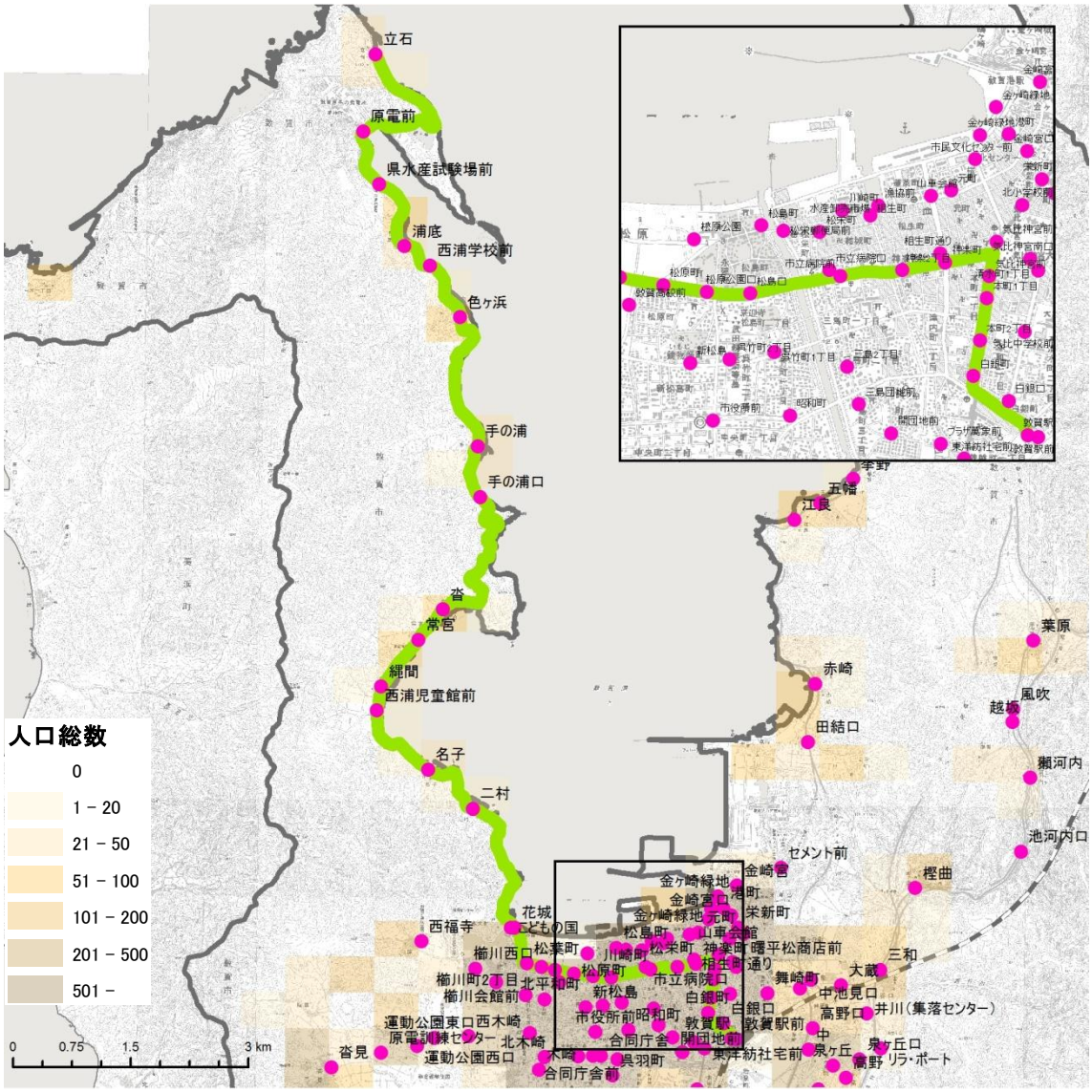
平日



土休日

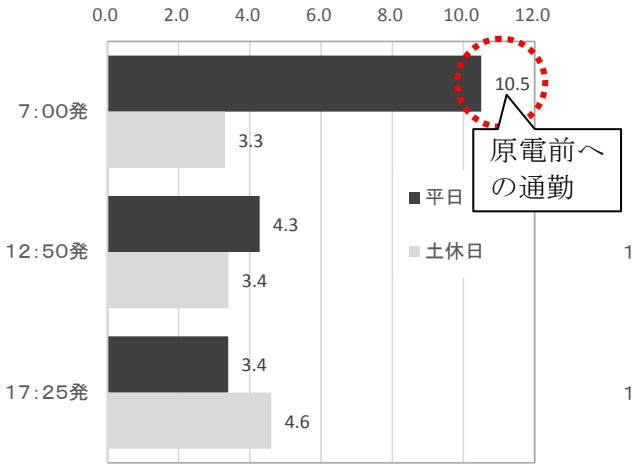


②常宮線

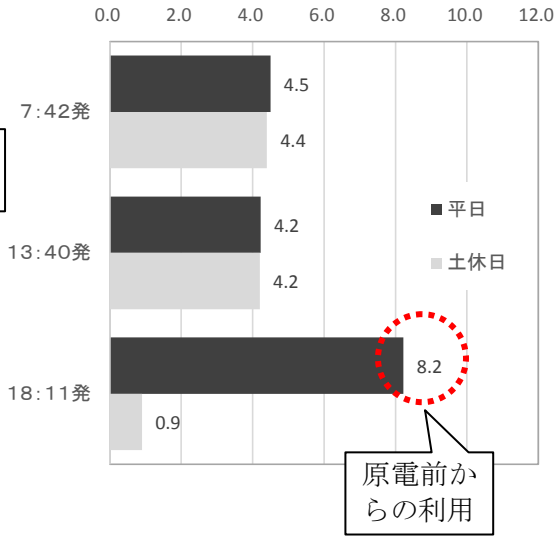


便別利用者数　（人/便）

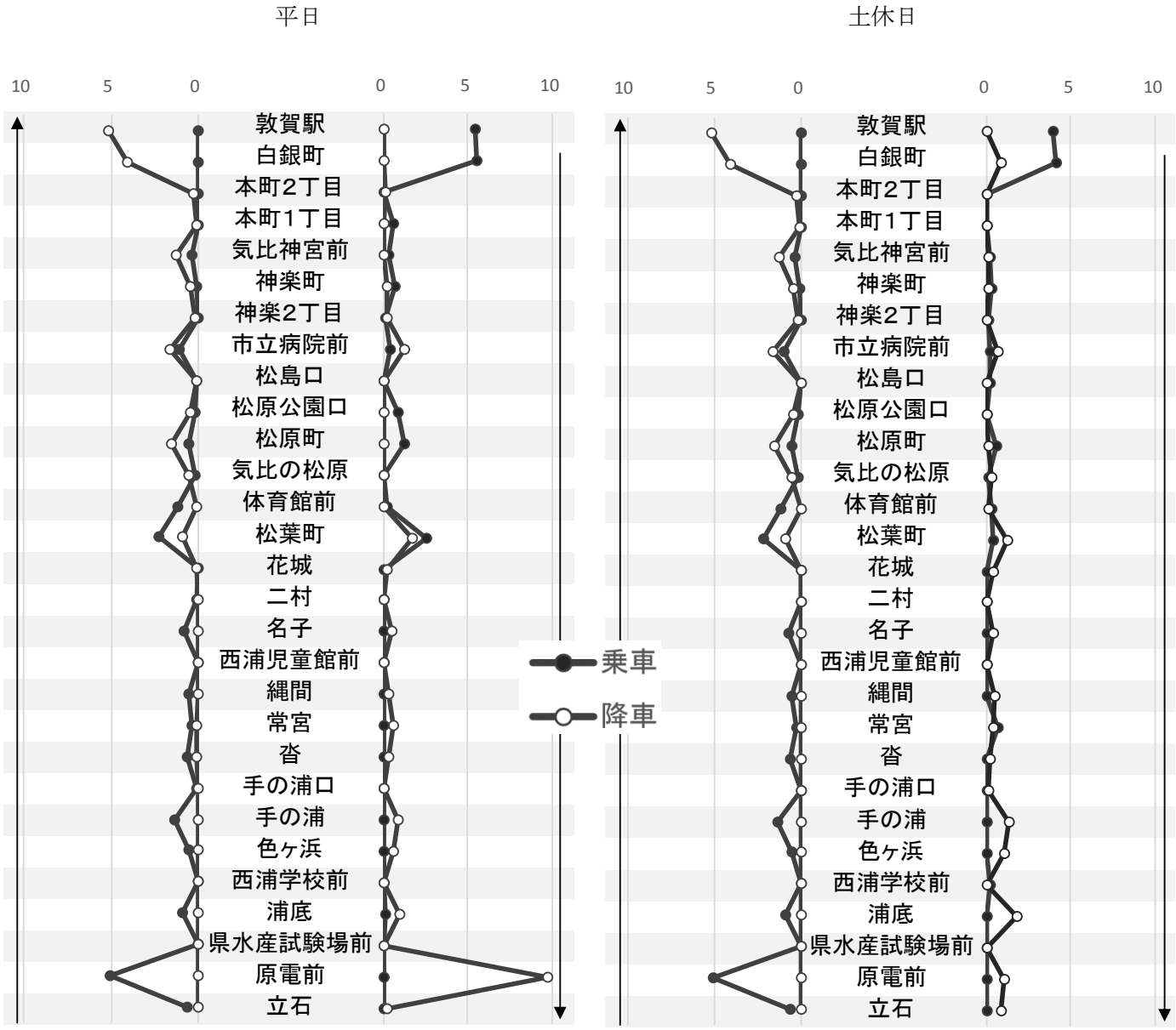
下り（敦賀駅 ⇒ 立石）



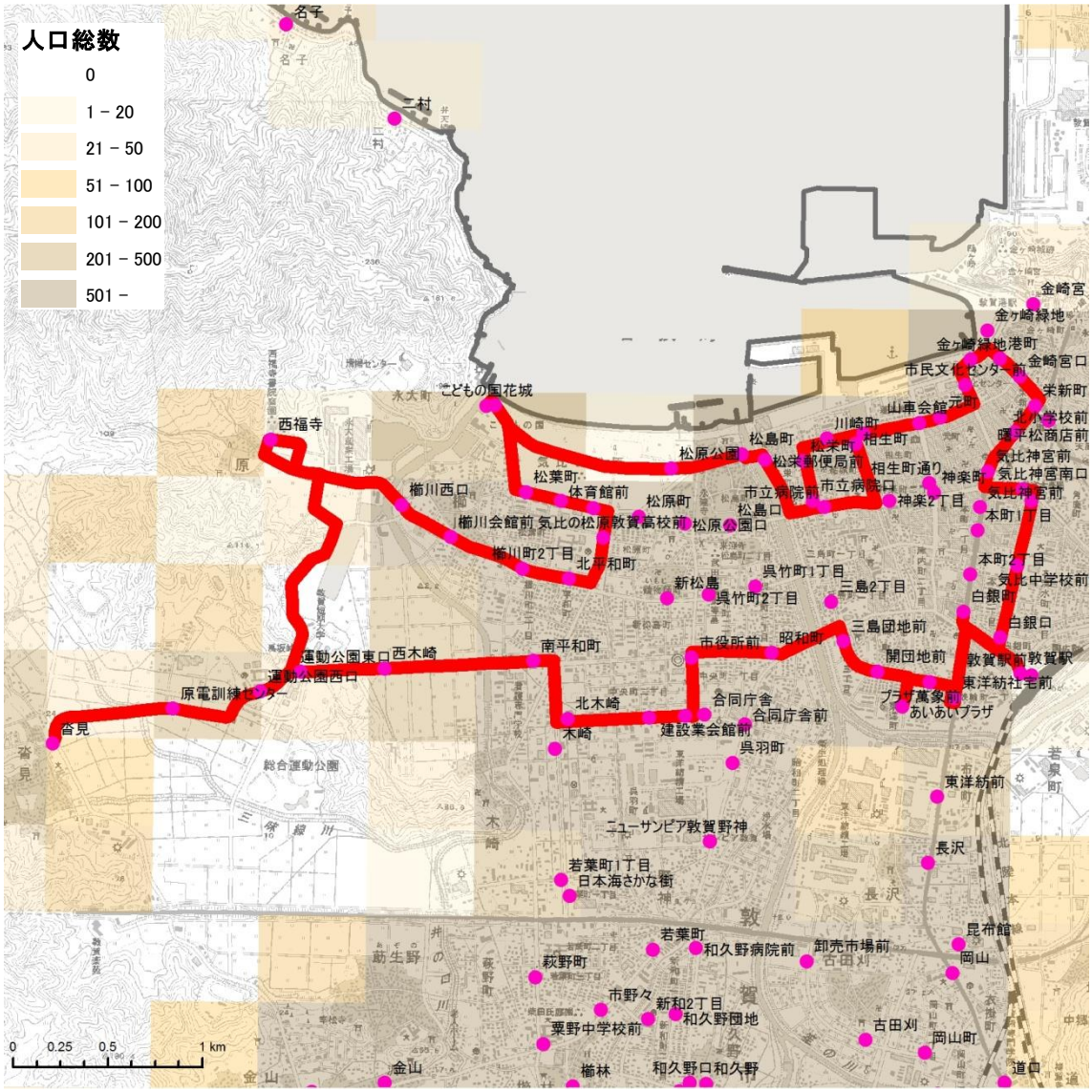
上り（立石 ⇒ 敦賀駅）



停留所別乗降人数 （人/日）

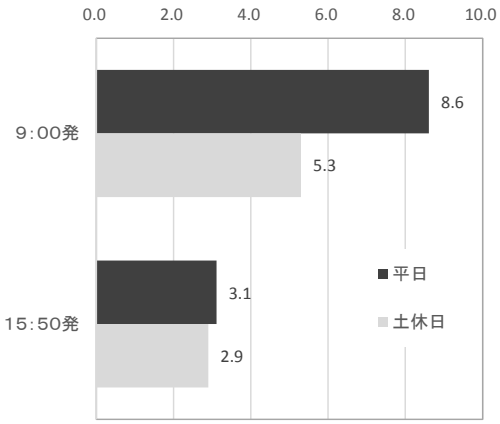

平日
土休日
10
5
0
0
5
10
敦賀駅
白銀町
本町2丁目
本町1丁目
気比神宮前
神楽町
神楽2丁目
市立病院前
松島口
松原公園口
松原町
気比の松原
体育館前
松葉町
花城
二村
名子
西浦児童館前
縄間
常宮
沓
手の浦口
手の浦
色ヶ浜
西浦学校前
浦底
県水産試験場前
原電前
立石
乗車
降車

③市街地循環線

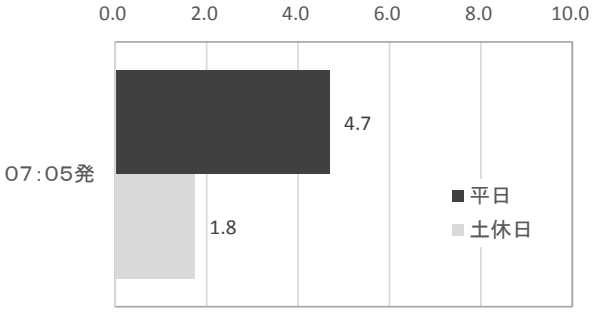


便別利用者数　（人/便）

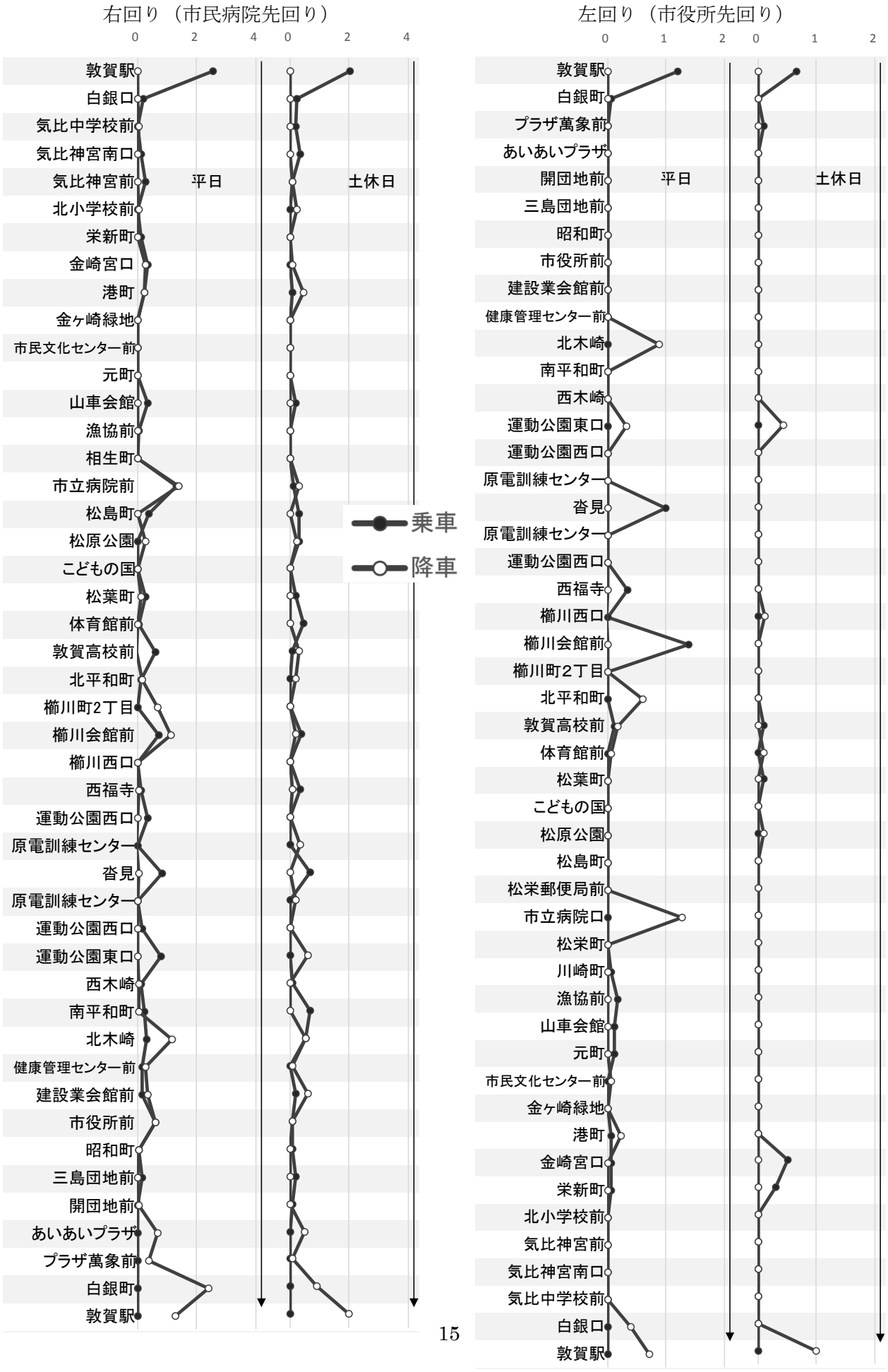
右回り（市立病院先回り）



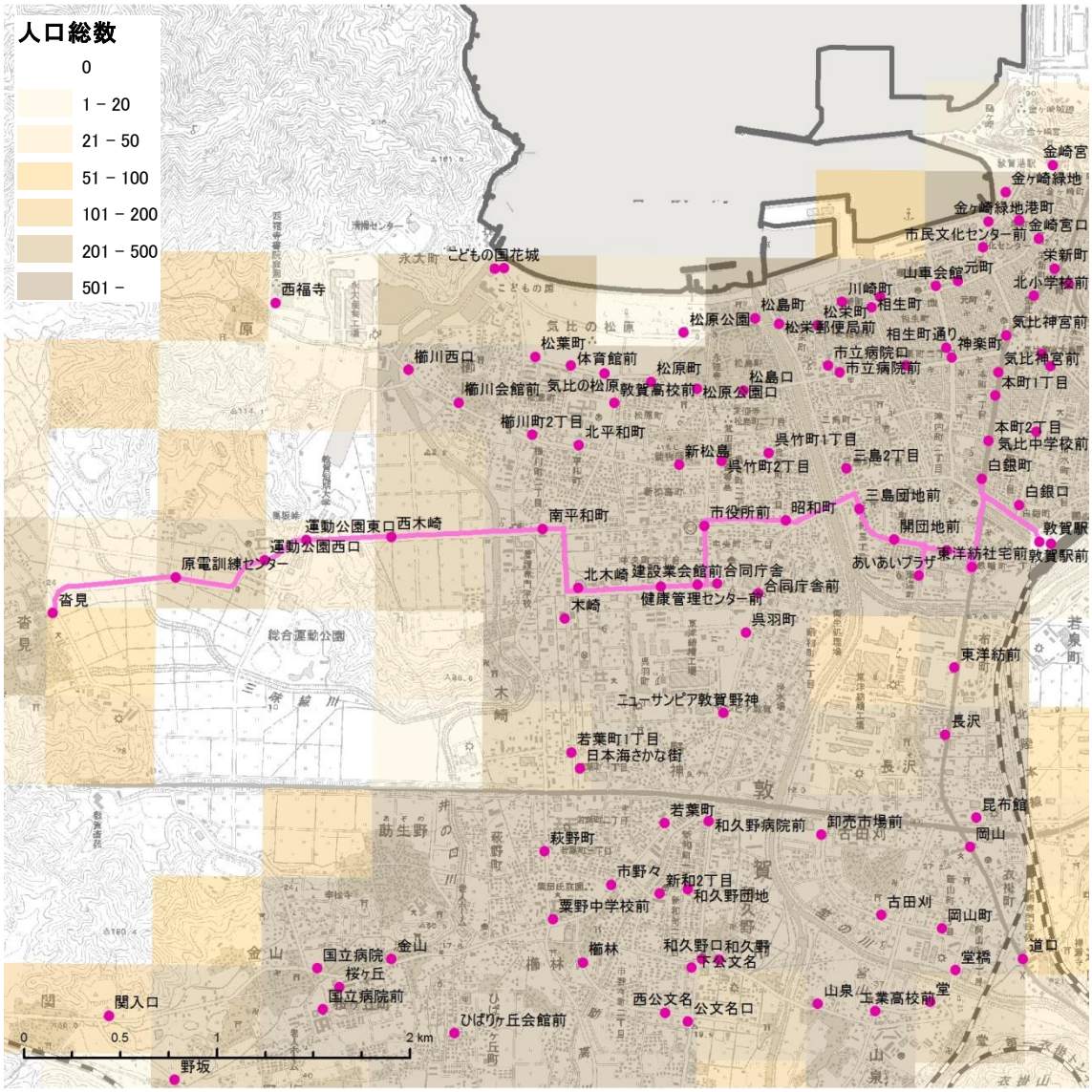
左回り（市役所先回り）



停留所別乗降人数（人/日）

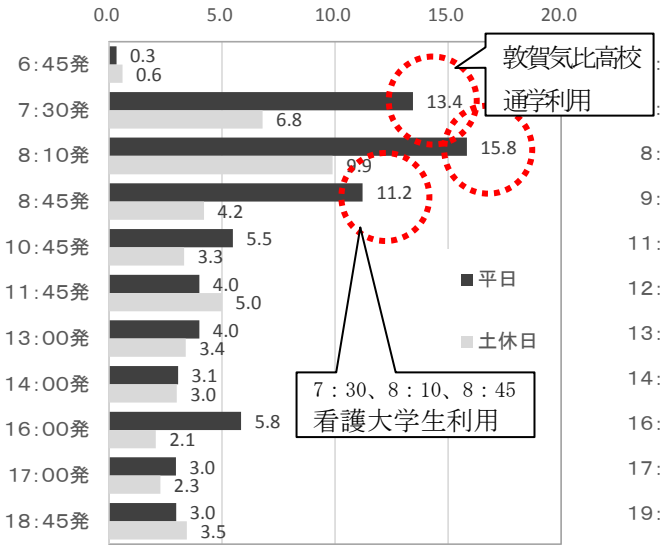

右回り（市民病院先回り）
0
2
4
0
2
4
敦賀駅
白銀口
気比中学校前
気比神宮南口
気比神宮前
北小学校前
栄新町
金崎宮口
港町
金ヶ崎緑地
市民文化センター前
元町
山車会館
漁協前
相生町
市立病院前
松島町
松原公園
こどもの国
松葉町
体育館前
敦賀高校前
北平和町
櫛川町2丁目
櫛川会館前
櫛川西口
西福寺
運動公園西口
原電訓練センター
沓見
原電訓練センター
運動公園西口
運動公園東口
西木崎
南平和町
北木崎
健康管理センター前
建設業会館前
市役所前
昭和町
三島団地前
開団地前
あいあいプラザ
プラザ萬象前
白銀町
敦賀駅
平日
土休日
乗車
降車
左回り（市役所先回り）
0
1
2
0
1
2
敦賀駅
白銀町
プラザ萬象前
あいあいプラザ
開団地前
三島団地前
昭和町
市役所前
建設業会館前
健康管理センター前
北木崎
南平和町
西木崎
運動公園東口
運動公園西口
原電訓練センター
沓見
原電訓練センター
運動公園西口
西福寺
櫛川西口
櫛川会館前
櫛川町2丁目
北平和町
敦賀高校前
体育館前
松葉町
こどもの国
松原公園
松島町
松栄郵便局前
市立病院口
松栄町
川崎町
漁協前
山車会館
元町
市民文化センター前
金ヶ崎緑地
港町
金崎宮口
栄新町
北小学校前
気比神宮前
気比神宮南口
気比中学校前
白銀口
敦賀駅
平日
土休日

④中央線

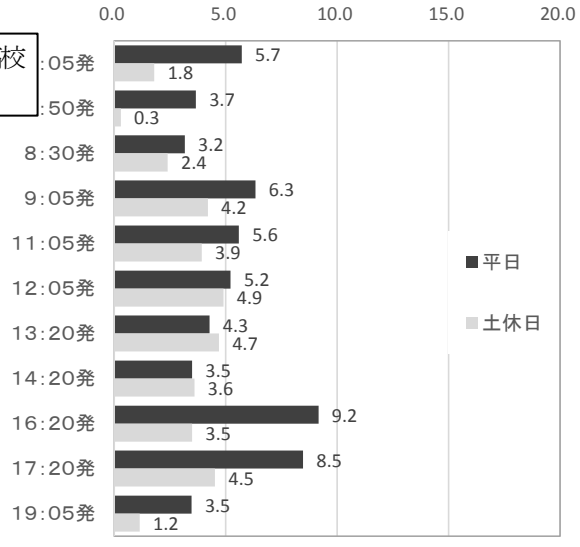


便別利用者数　（人/便）

下り（敦賀駅 ⇒ 沓見）

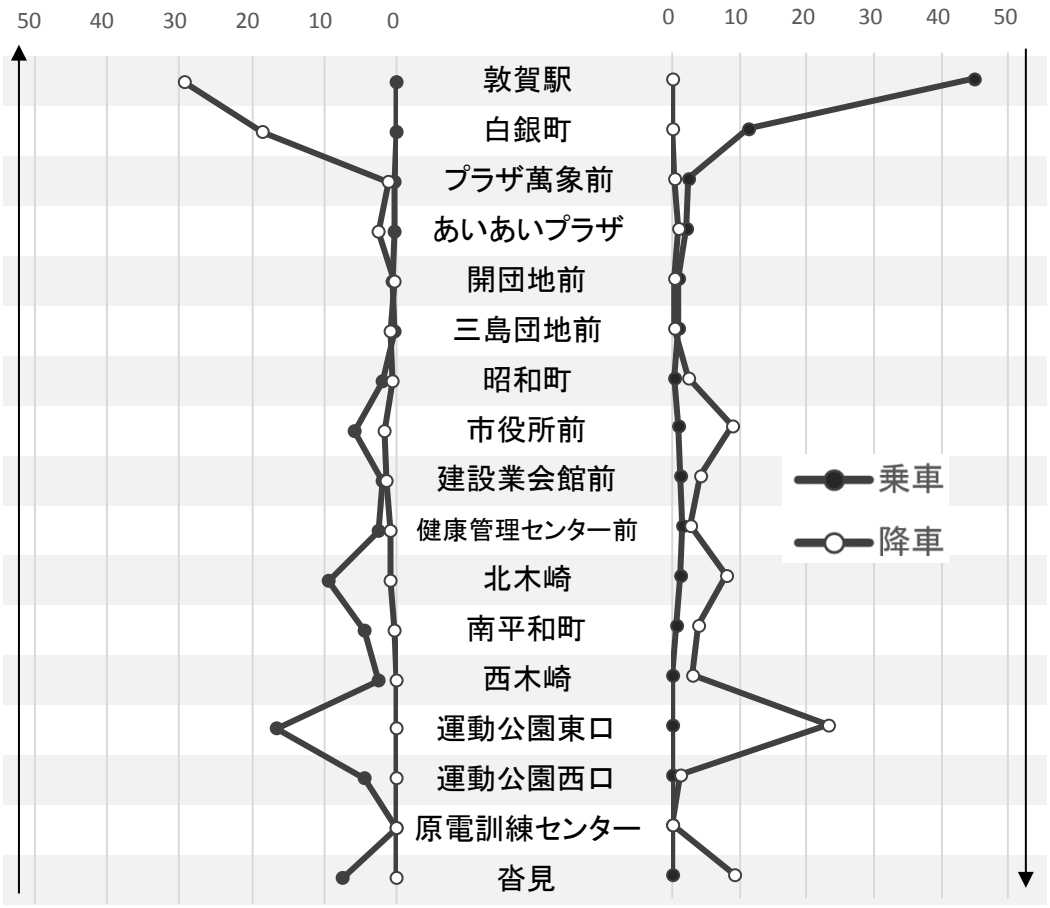


上り（沓見⇒ 敦賀駅）

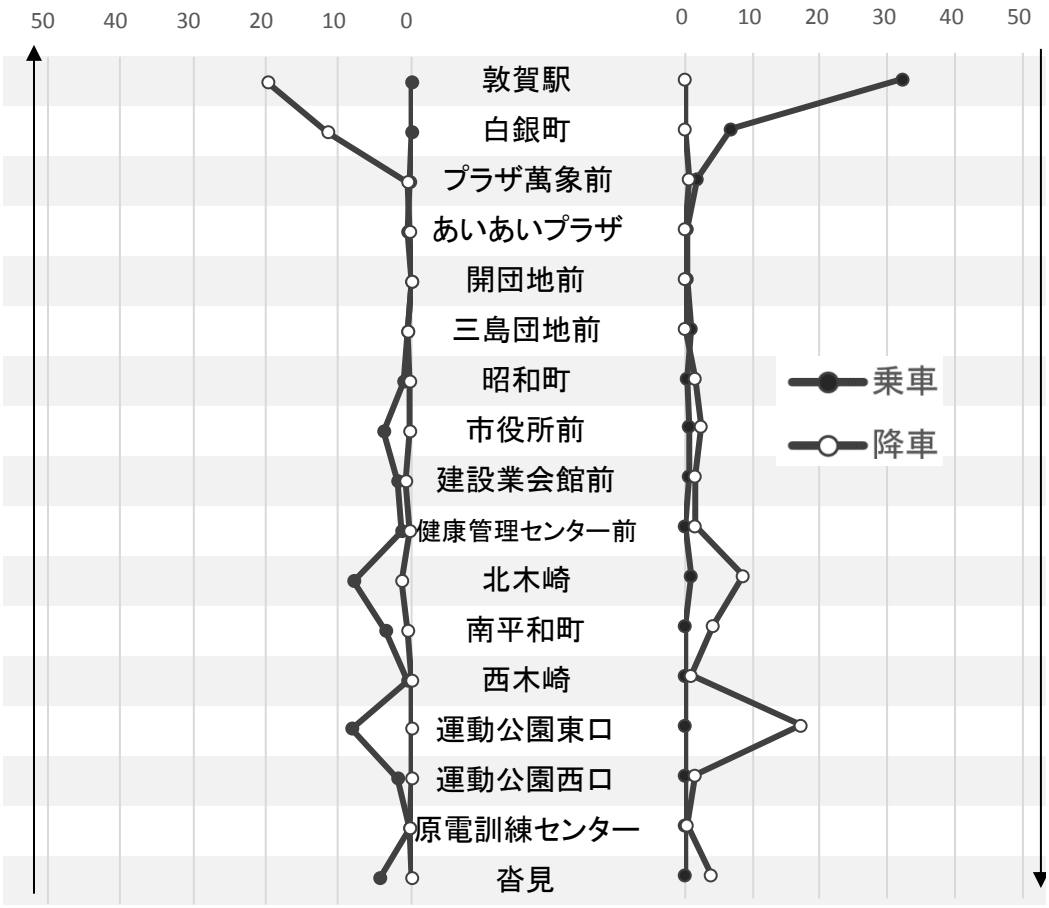


停留所別乗降人数 （人/日）

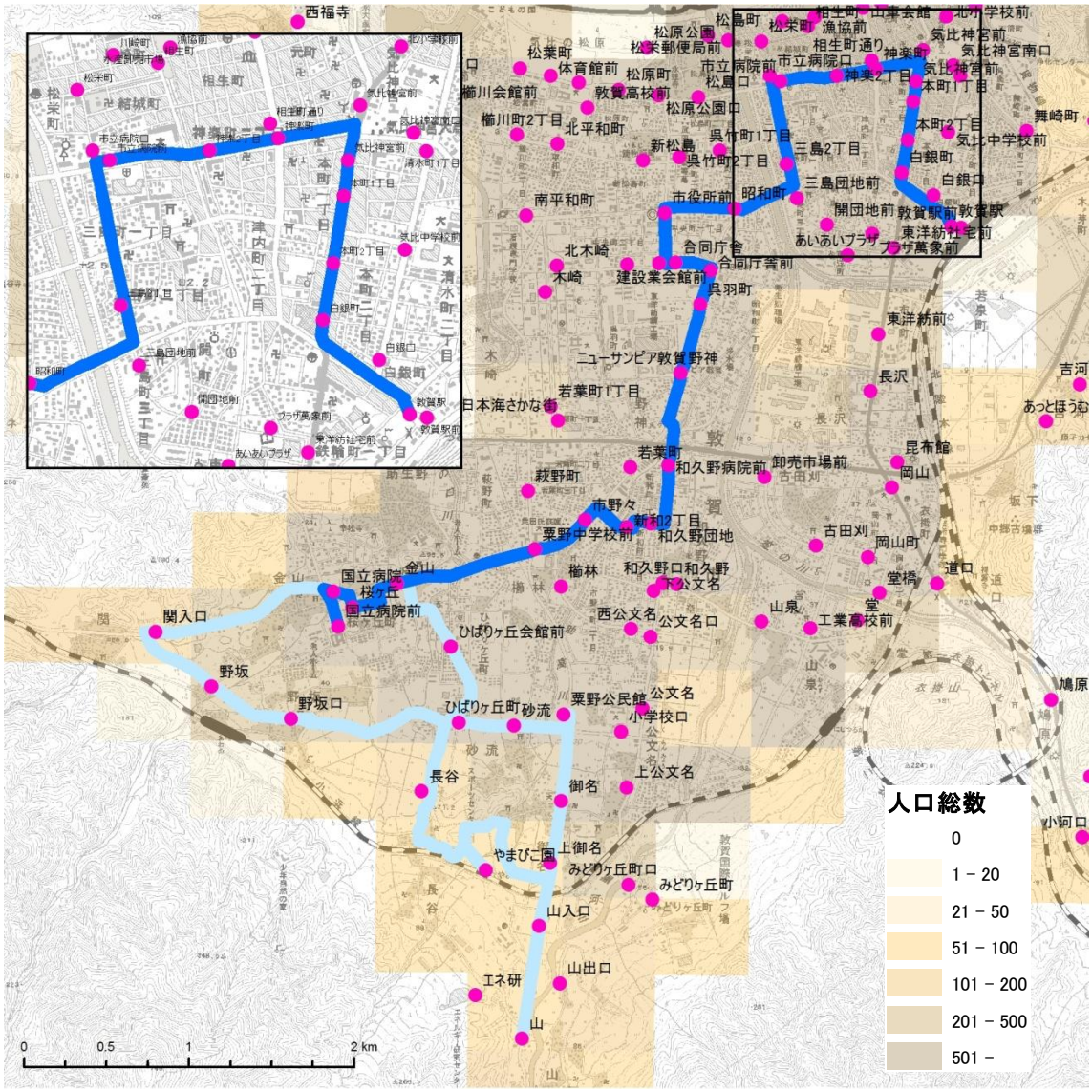
平日



土休日

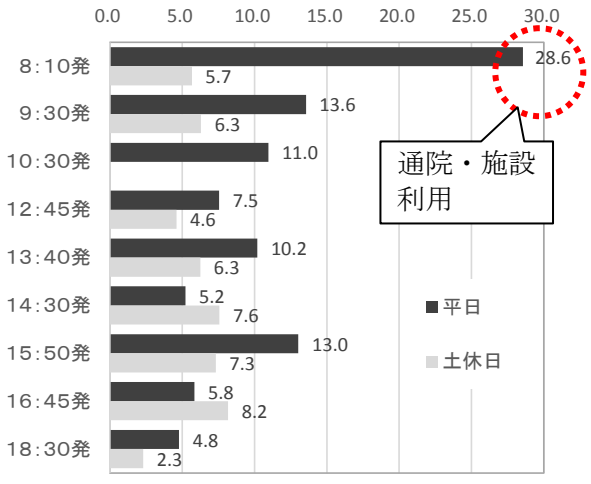


⑤金山線・⑪野坂・ひばりヶ丘線

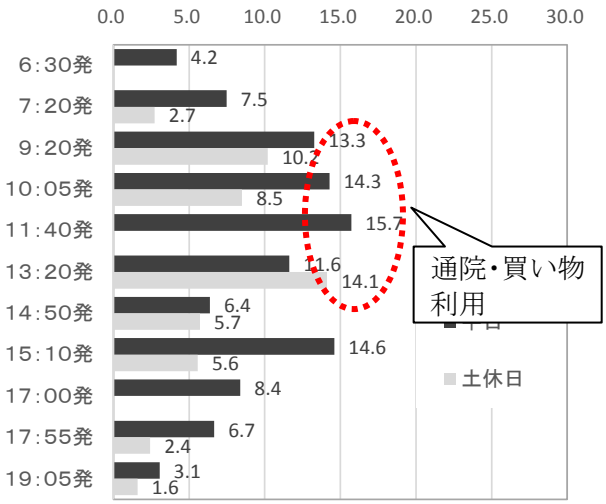


便別利用者数　（人/便）

下り（敦賀駅 ⇒国立病院⇒野坂・ひばりヶ丘線）

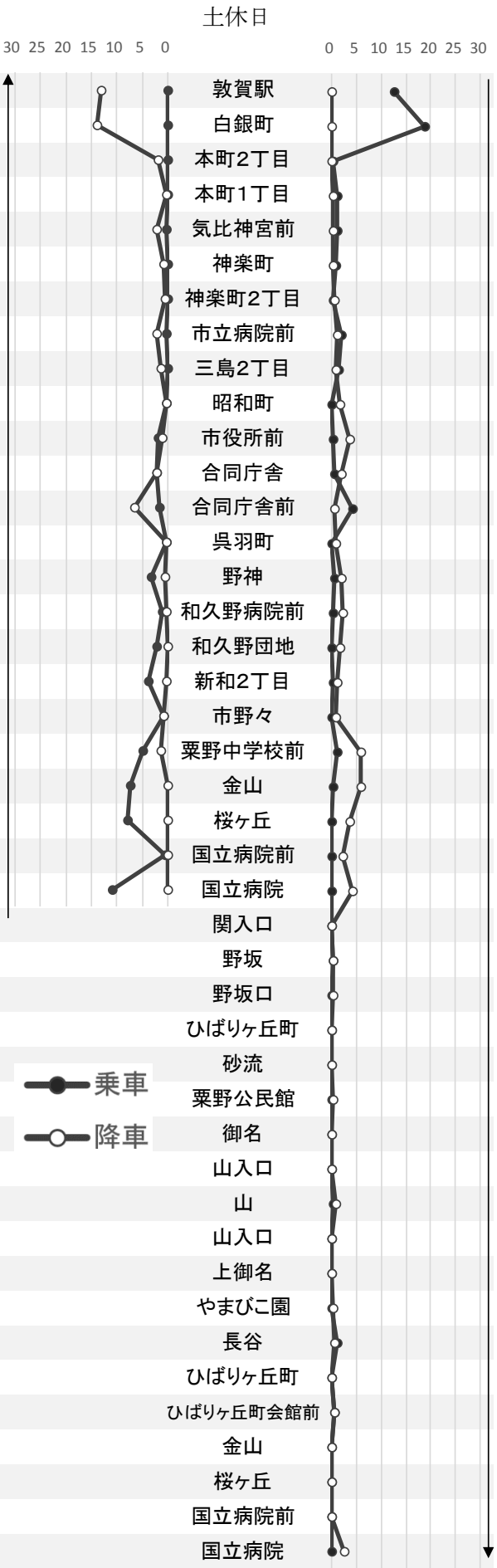


上り （国立病院⇒ 敦賀駅）

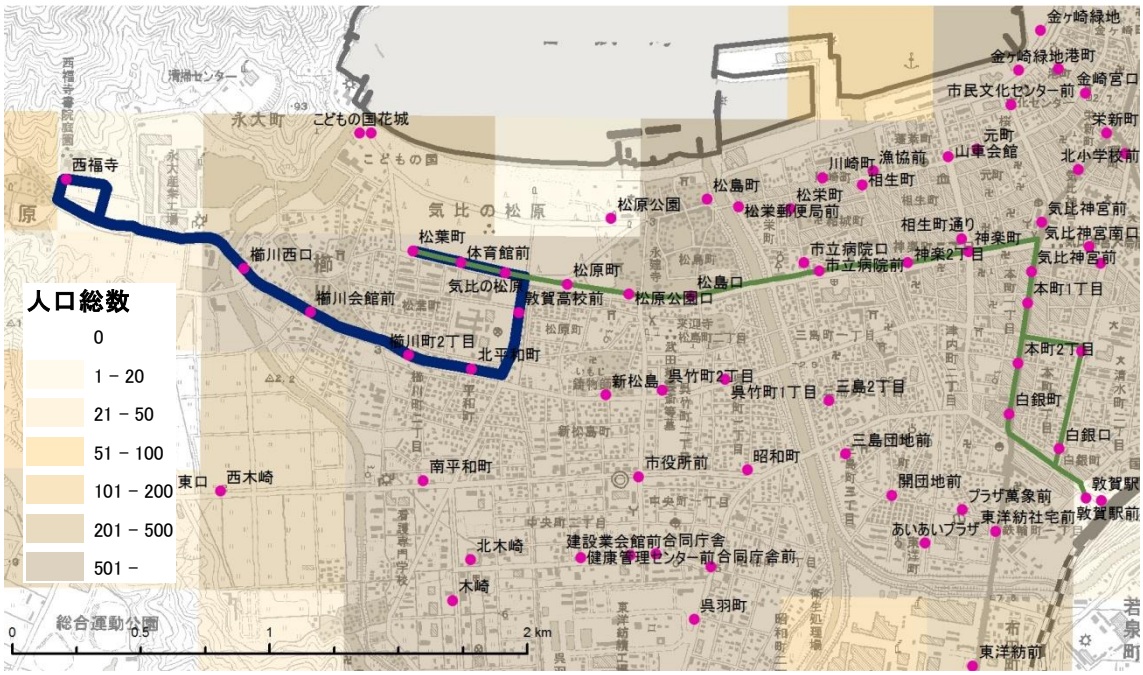


停留所別乗降人数（人/日）

平日
30 25 20 15 10 5 0
0 5 10 15 20 25 30
敦賀駅
白銀町
本町2丁目
本町1丁目
気比神宮前
神楽町
神楽町2丁目
市立病院前
三島2丁目
昭和町
市役所前
合同庁舎
合同庁舎前
呉羽町
野神
和久野病院前
和久野団地
新和2丁目
市野々
粟野中学校前
金山
桜ヶ丘
国立病院前
国立病院
関入口
野坂
野坂口
ひばりヶ丘町
砂流
粟野公民館
御名
山入口
山
山入口
上御名
やまびこ園
長谷
ひばりヶ丘町
ひばりヶ丘町会館前
金山
桜ヶ丘
国立病院前
国立病院
乗車
降車

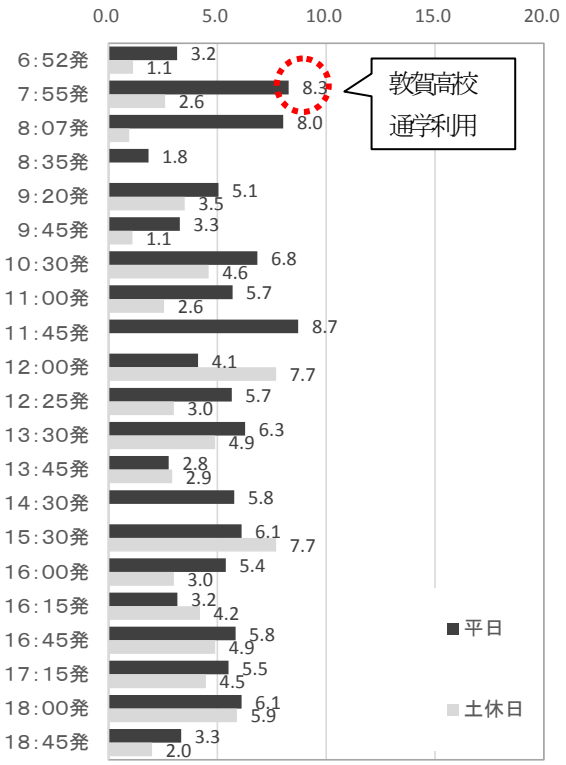

土休日
30 25 20 15 10 5 0
0 5 10 15 20 25 30
敦賀駅
白銀町
本町2丁目
本町1丁目
気比神宮前
神楽町
神楽町2丁目
市立病院前
三島2丁目
昭和町
市役所前
合同庁舎
合同庁舎前
呉羽町
野神
和久野病院前
和久野団地
新和2丁目
市野々
粟野中学校前
金山
桜ヶ丘
国立病院前
国立病院
関入口
野坂
野坂口
ひばりヶ丘町
砂流
粟野公民館
御名
山入口
山
山入口
上御名
やまびこ園
長谷
ひばりヶ丘町
ひばりヶ丘町会館前
金山
桜ヶ丘
国立病院前
国立病院
乗車
降車

⑥松原線・⑧西福寺線

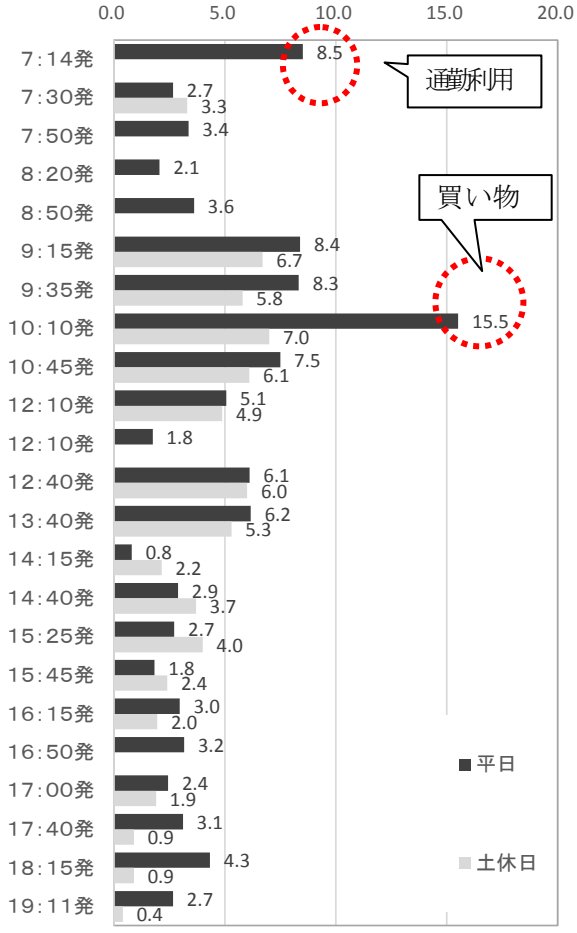


便別利用者数　（人/便）

下り（敦賀駅 ⇒ 松葉町・西福寺）

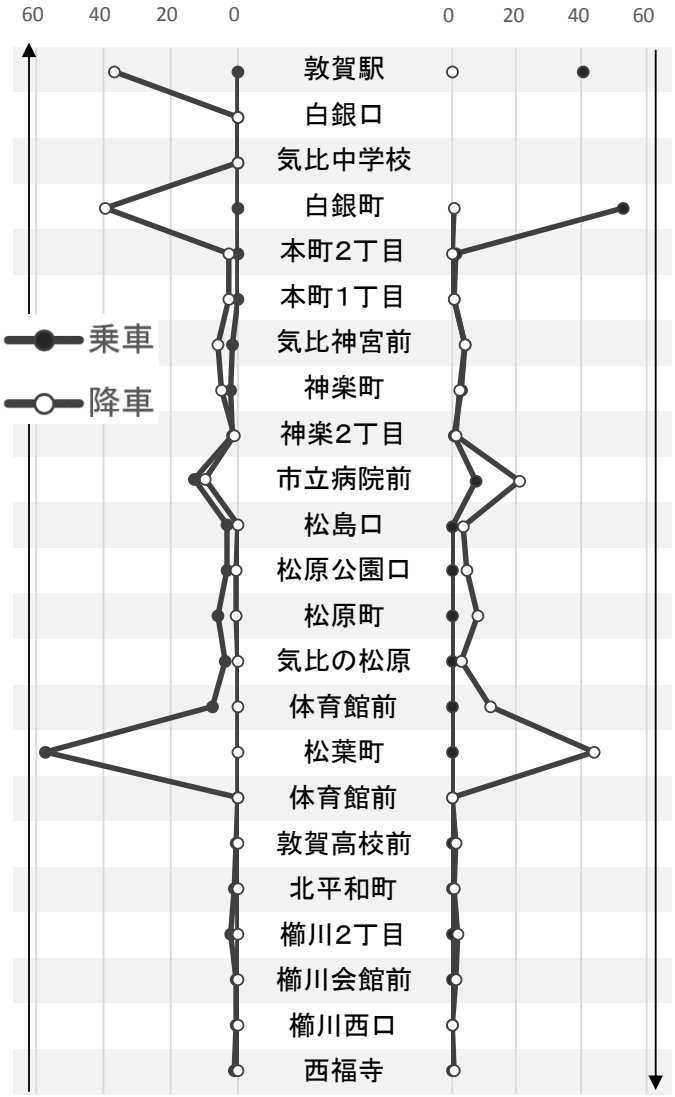


上り（西福寺・松葉町 ⇒ 敦賀駅）

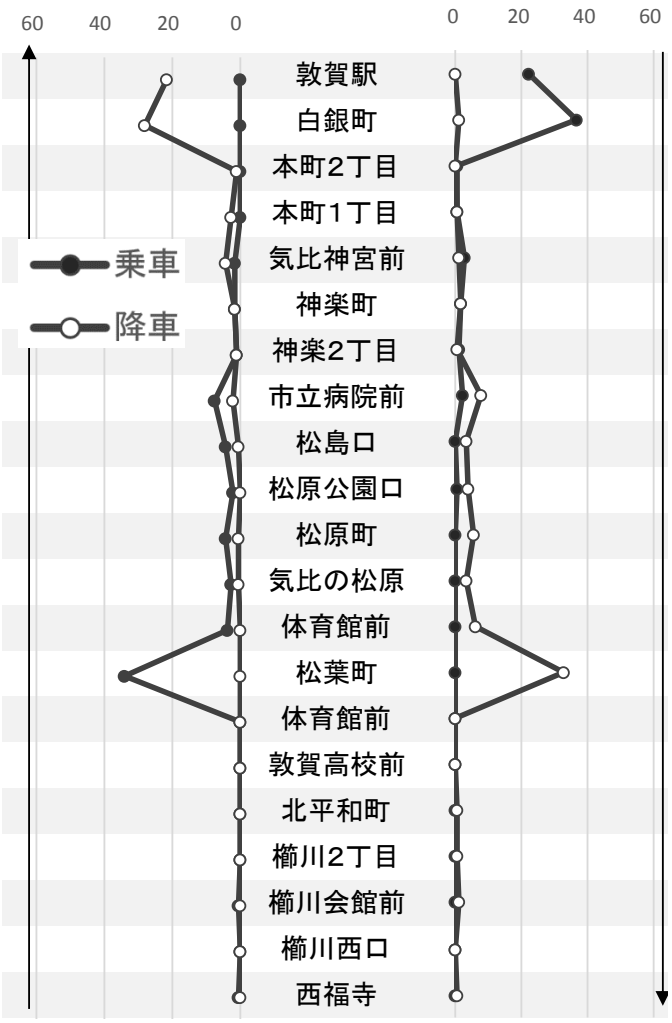


停留所別乗降人数 （人/日）

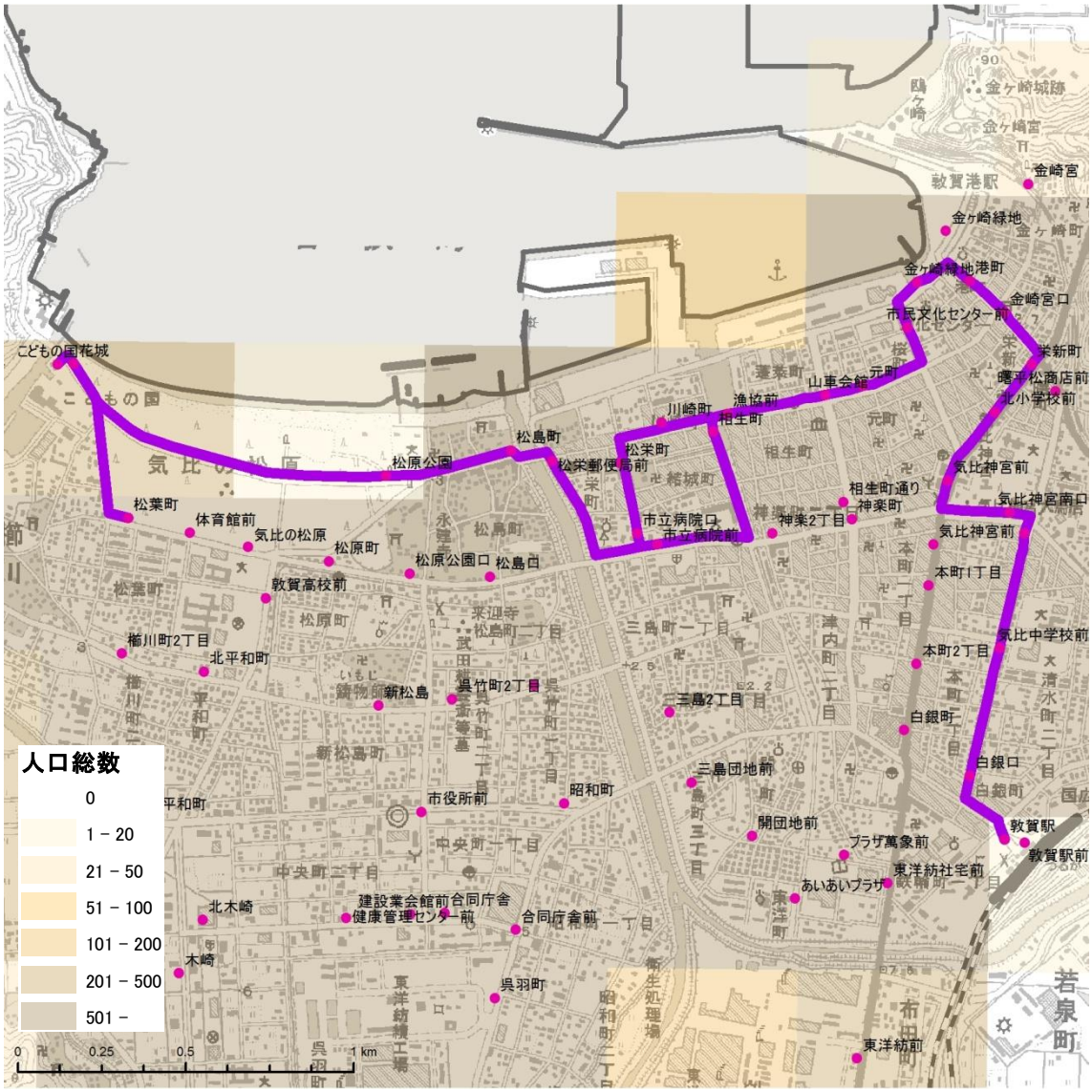
平日



土休日

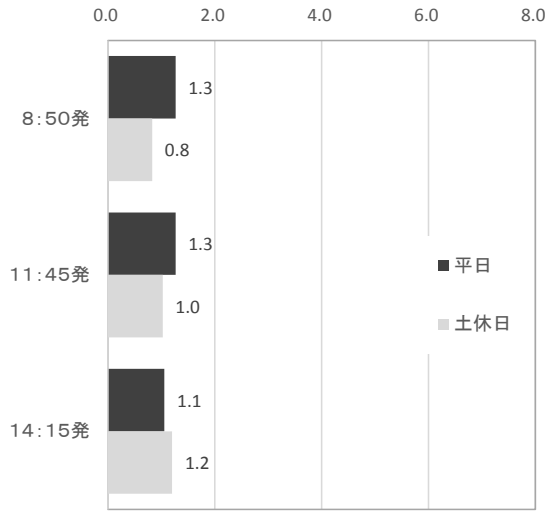


⑦海岸線

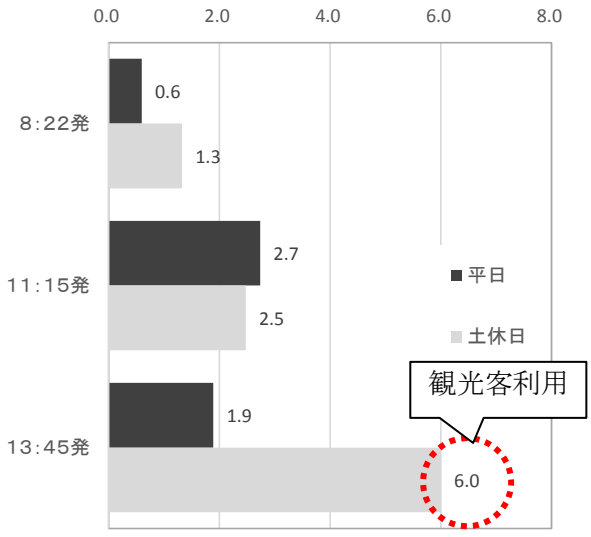


便別利用者数　（人/便）

下り（敦賀駅 ⇒ 松葉町）

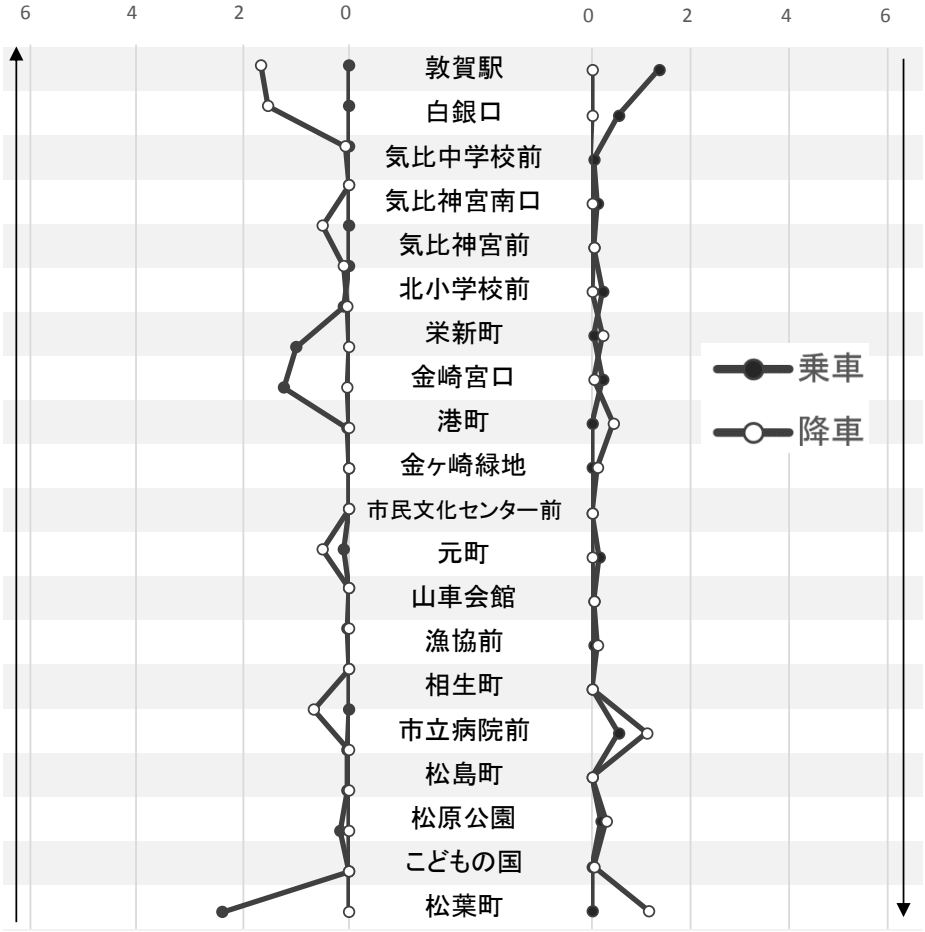


上り（松葉町 ⇒ 敦賀駅）

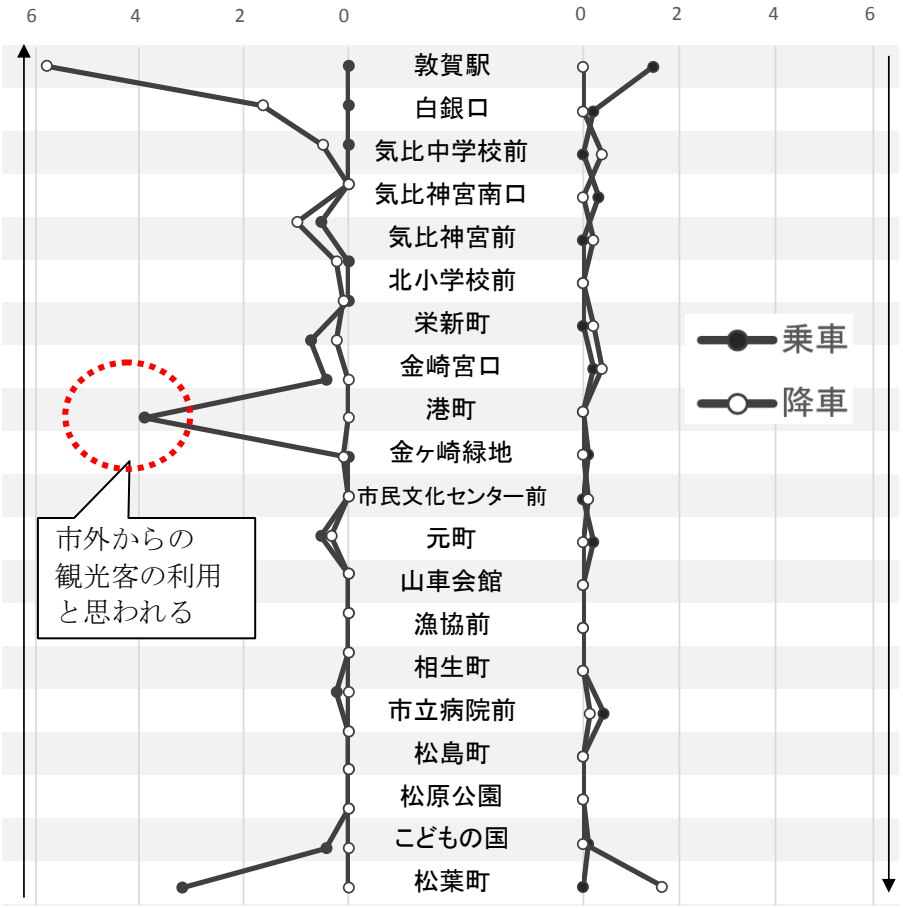


停留所別乗降人数 （人/日）

平日



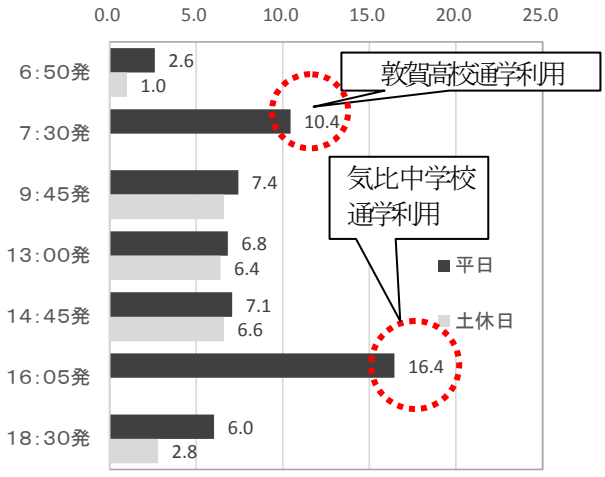
土休日



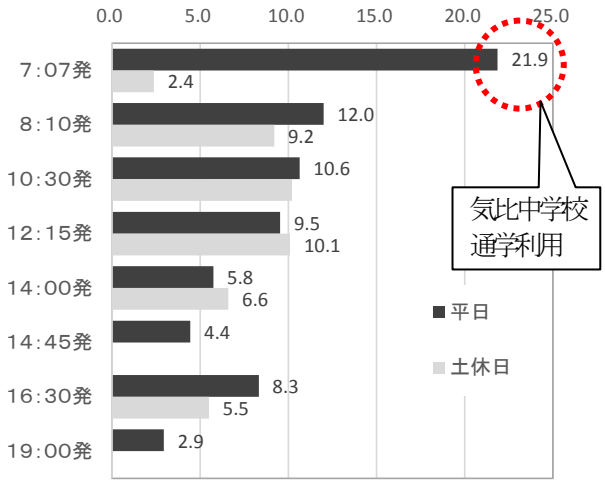
⑨中郷・木崎線

便別利用者数　（人/便）

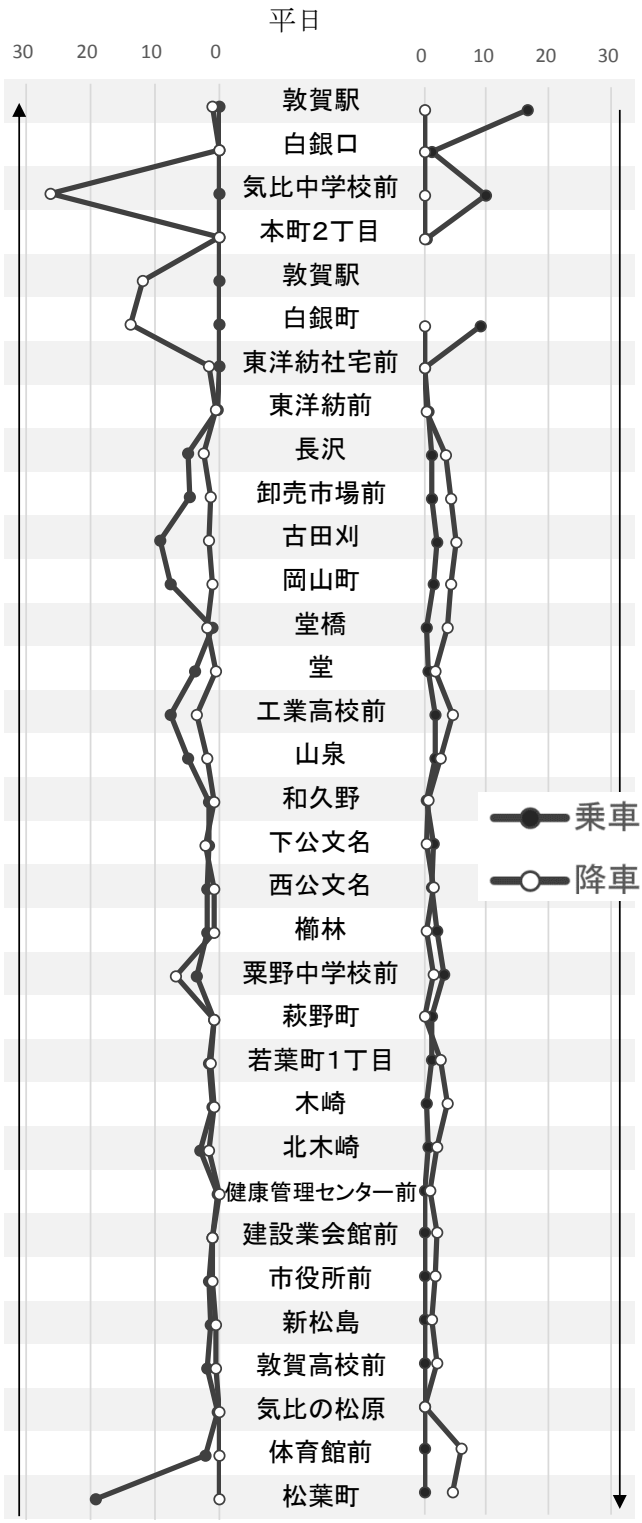
下り（敦賀駅 ⇒ 松葉町）

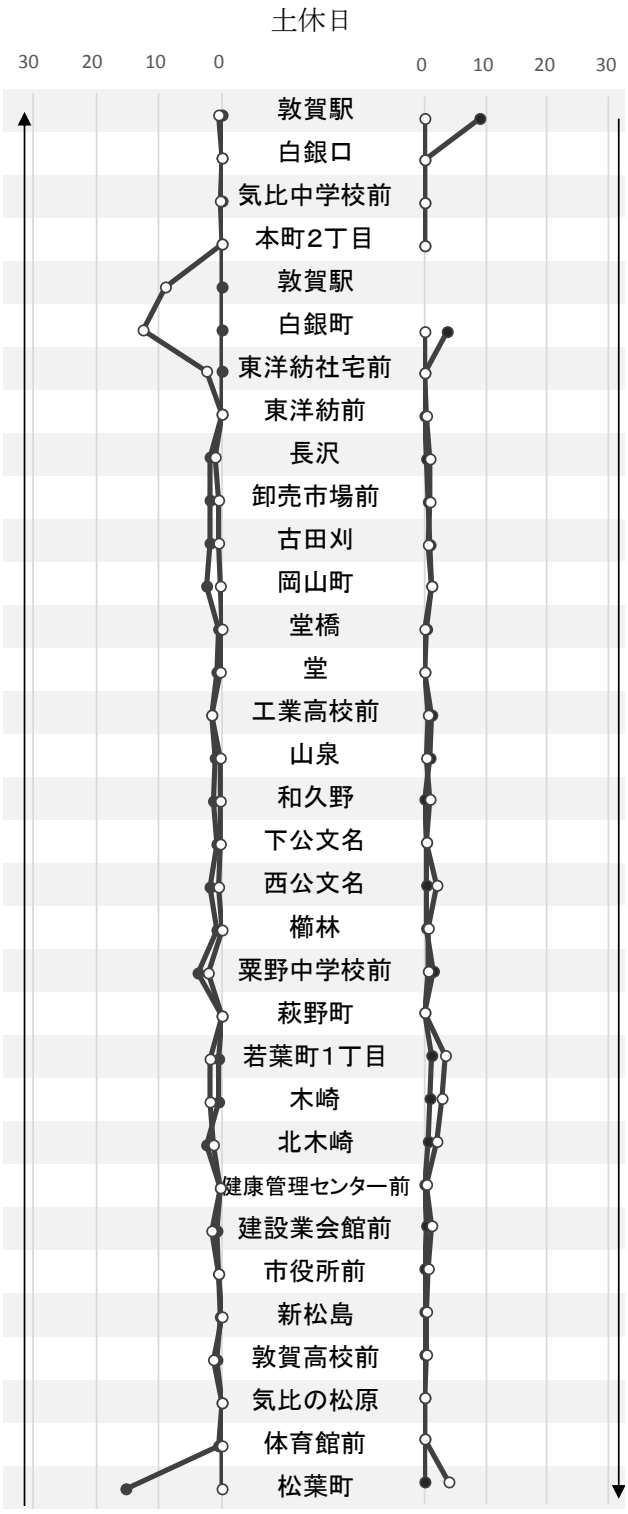


上り（松葉町 ⇒ 敦賀駅）

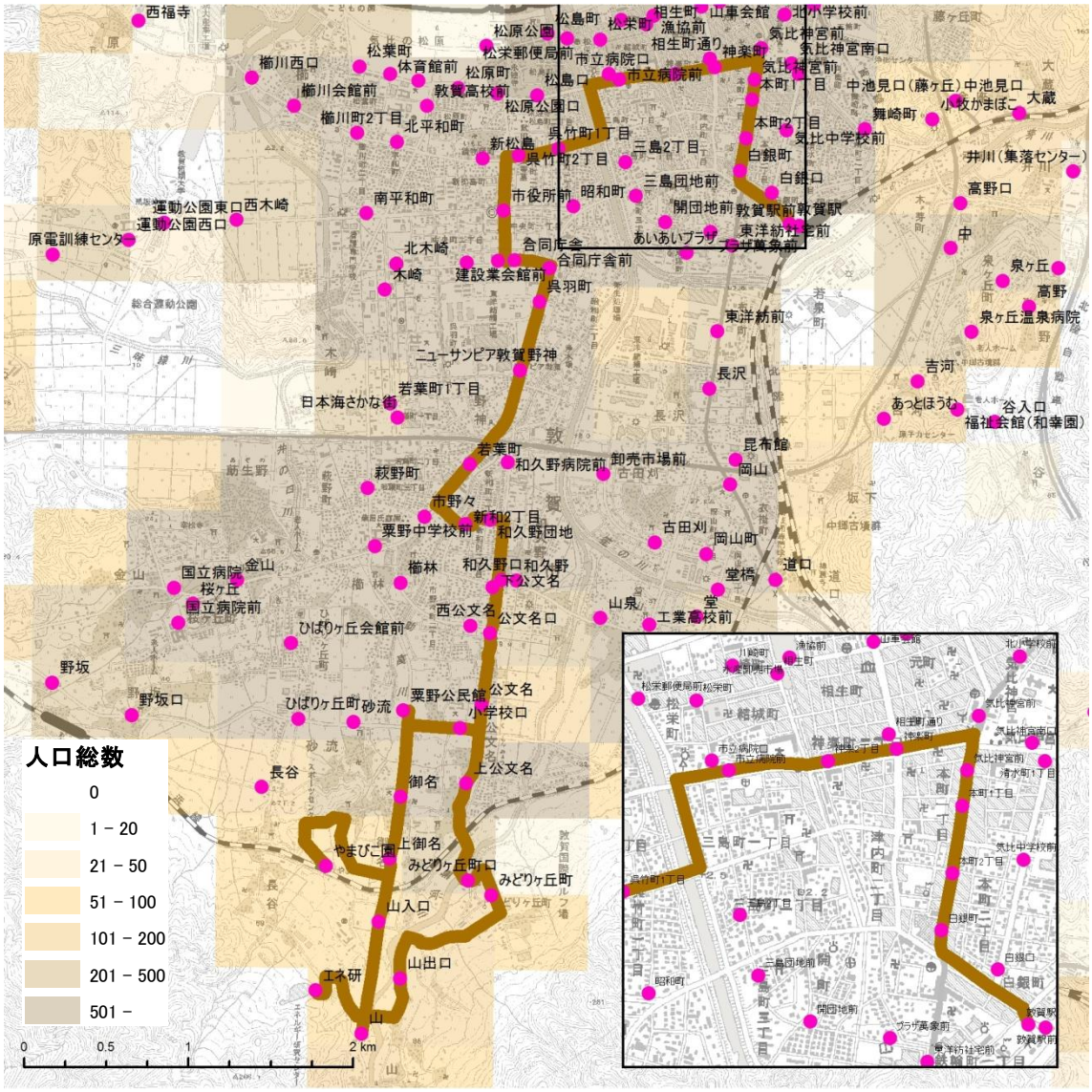


停留所別乗降人数 （人/日）


平日
30
20
10
0
0
10
20
30
敦賀駅
白銀口
気比中学校前
本町2丁目
敦賀駅
白銀町
東洋紡社宅前
東洋紡前
長沢
卸売市場前
古田刈
岡山町
堂橋
堂
工業高校前
山泉
和久野
下公文名
西公文名
櫛林
粟野中学校前
萩野町
若葉町1丁目
木崎
北木崎
健康管理センター前
建設業会館前
市役所前
新松島
敦賀高校前
気比の松原
体育館前
松葉町
乗車
降車

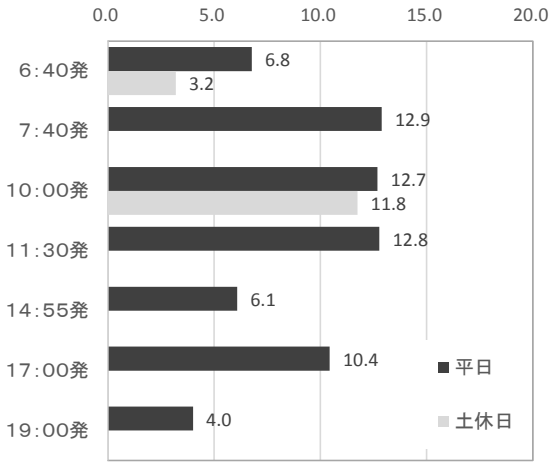

土休日
30
20
10
0
0
10
20
30
敦賀駅
白銀口
気比中学校前
本町2丁目
敦賀駅
白銀町
東洋紡社宅前
東洋紡前
長沢
卸売市場前
古田刈
岡山町
堂橋
堂
工業高校前
山泉
和久野
下公文名
西公文名
櫛林
粟野中学校前
萩野町
若葉町1丁目
木崎
北木崎
健康管理センター前
建設業会館前
市役所前
新松島
敦賀高校前
気比の松原
体育館前
松葉町

⑩山・公文名線

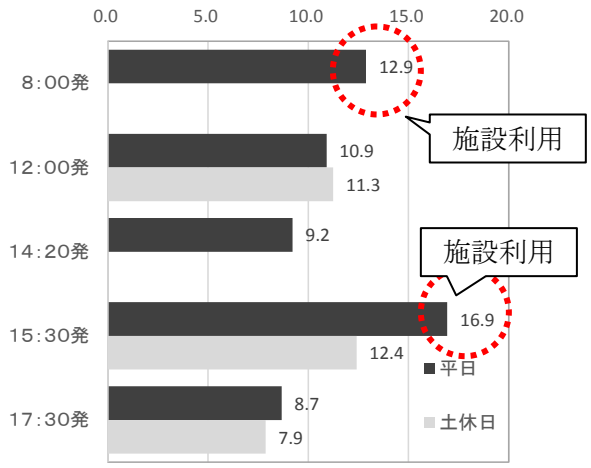


便別利用者数　（人/便）

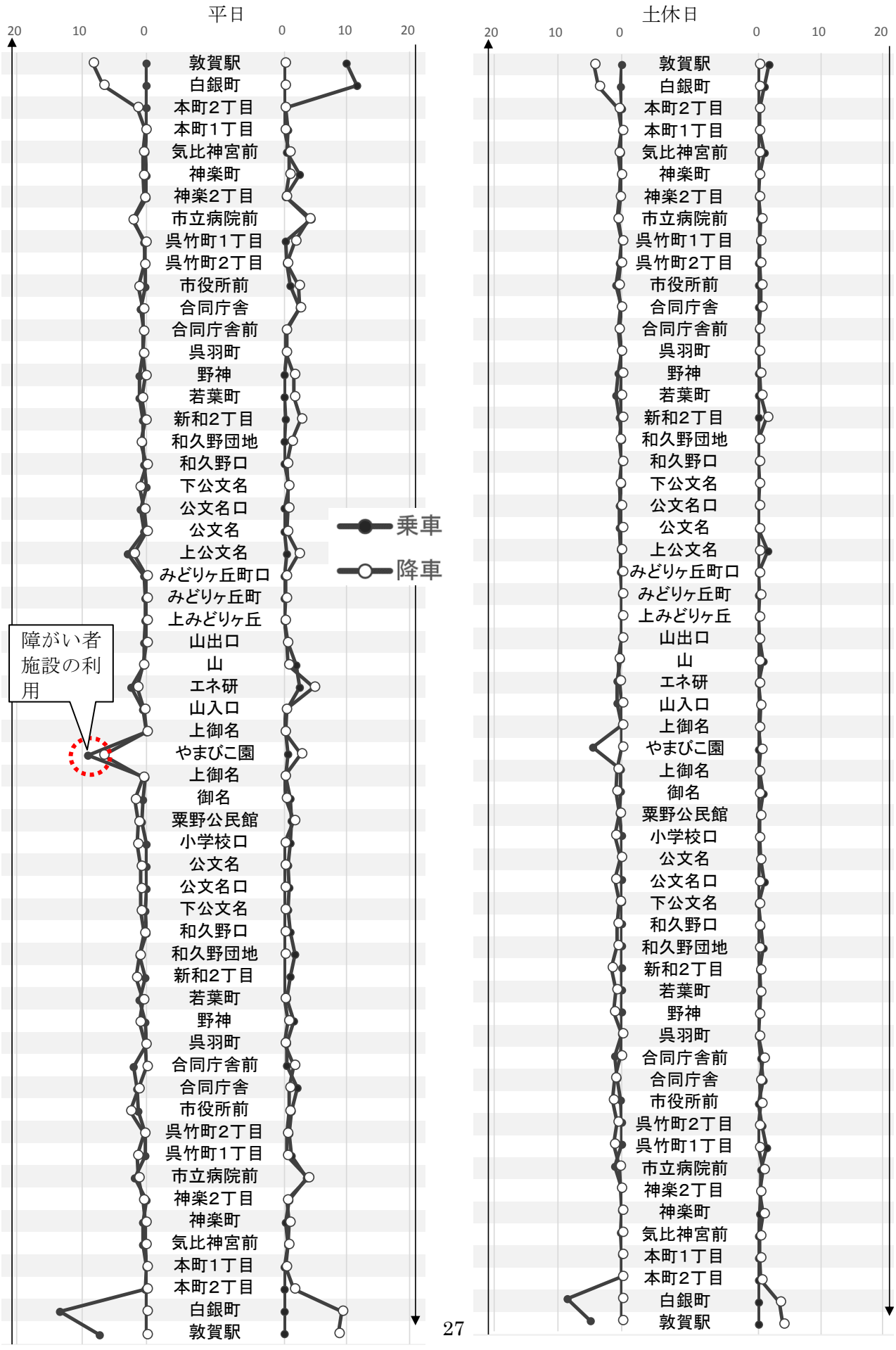
みどりヶ丘経由



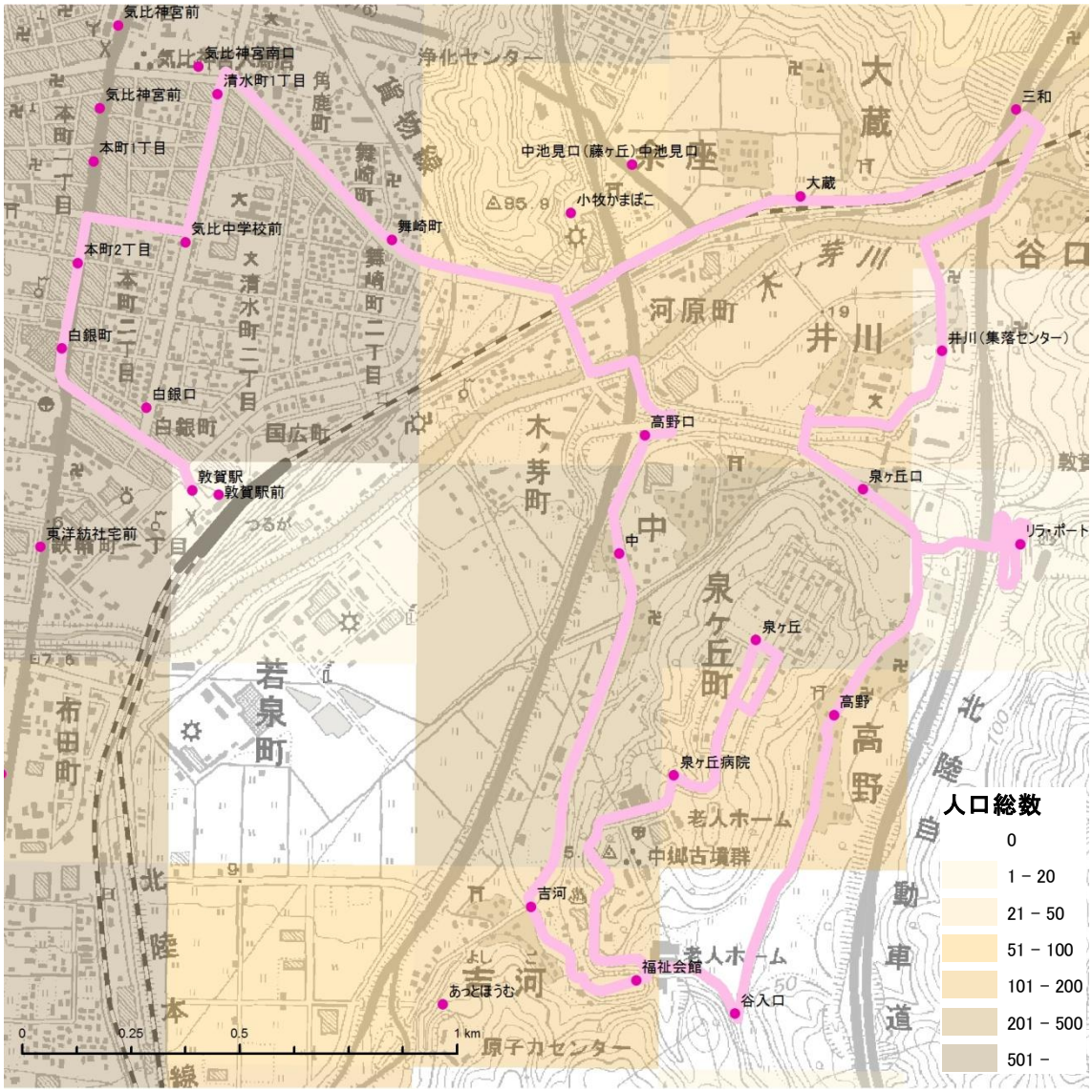
粟野公民館先回り



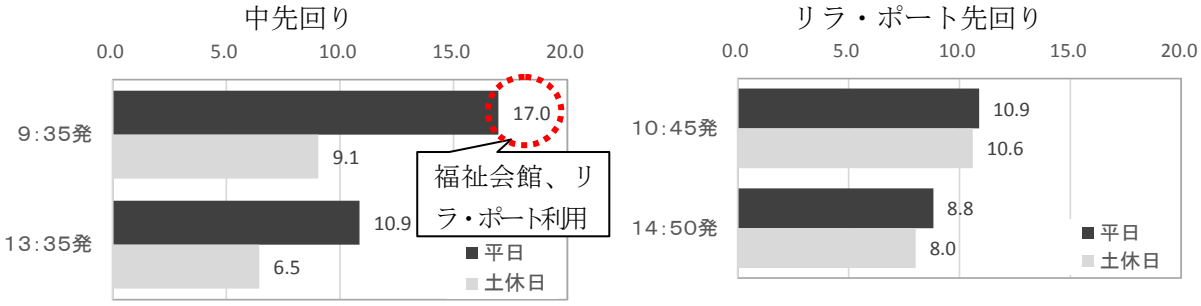
停留所別乗降人数 （人/日）


平日
土休日
20
10
0
0
10
20
敦賀駅
白銀町
本町2丁目
本町1丁目
気比神宮前
神楽町
神楽2丁目
市立病院前
呉竹町1丁目
呉竹町2丁目
市役所前
合同庁舎
合同庁舎前
呉羽町
野神
若葉町
新和2丁目
和久野団地
和久野口
下公文名
公文名口
公文名
上公文名
みどりヶ丘町口
みどりヶ丘町
上みどりヶ丘
山出口
山
エネ研
山入口
上御名
やまびこ園
上御名
御名
粟野公民館
小学校口
公文名
公文名口
下公文名
和久野口
和久野団地
新和2丁目
若葉町
野神
呉羽町
合同庁舎前
合同庁舎
市役所前
呉竹町2丁目
呉竹町1丁目
市立病院前
神楽2丁目
神楽町
気比神宮前
本町1丁目
本町2丁目
白銀町
敦賀駅
乗車
降車
障がい者施設の利用

⑫温泉線

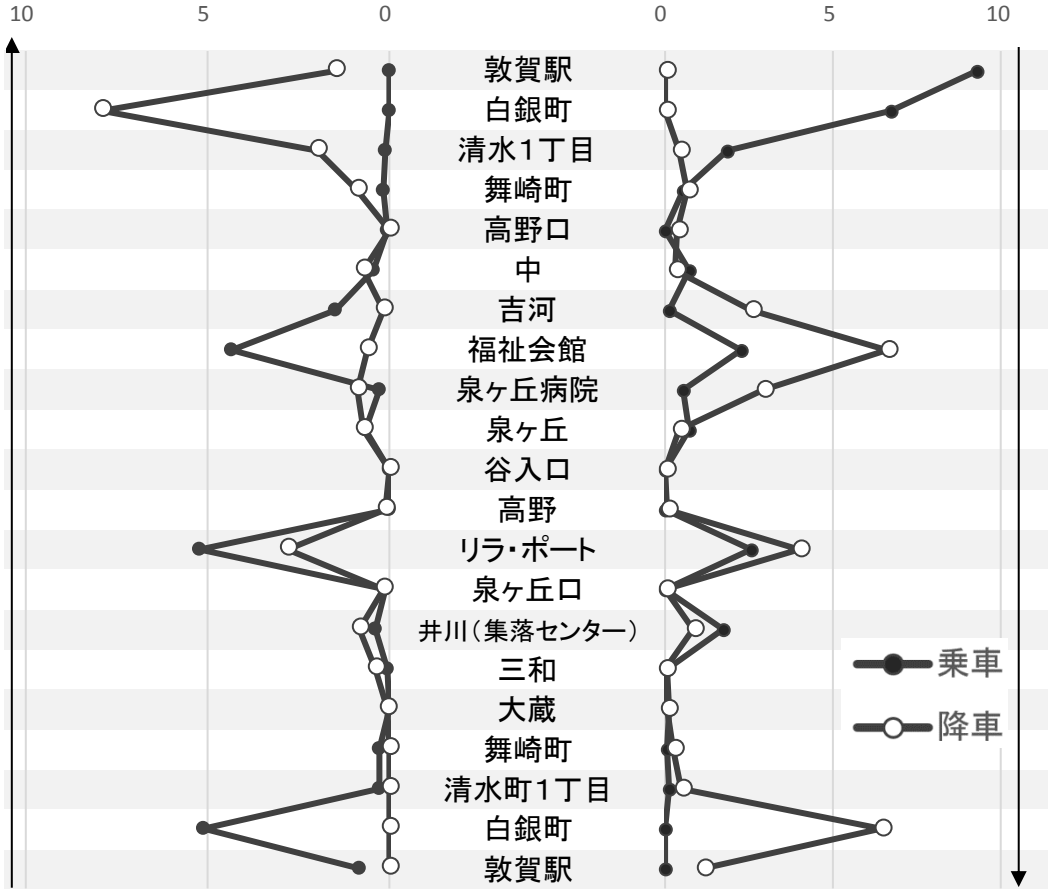


便別利用者数　（人/便）

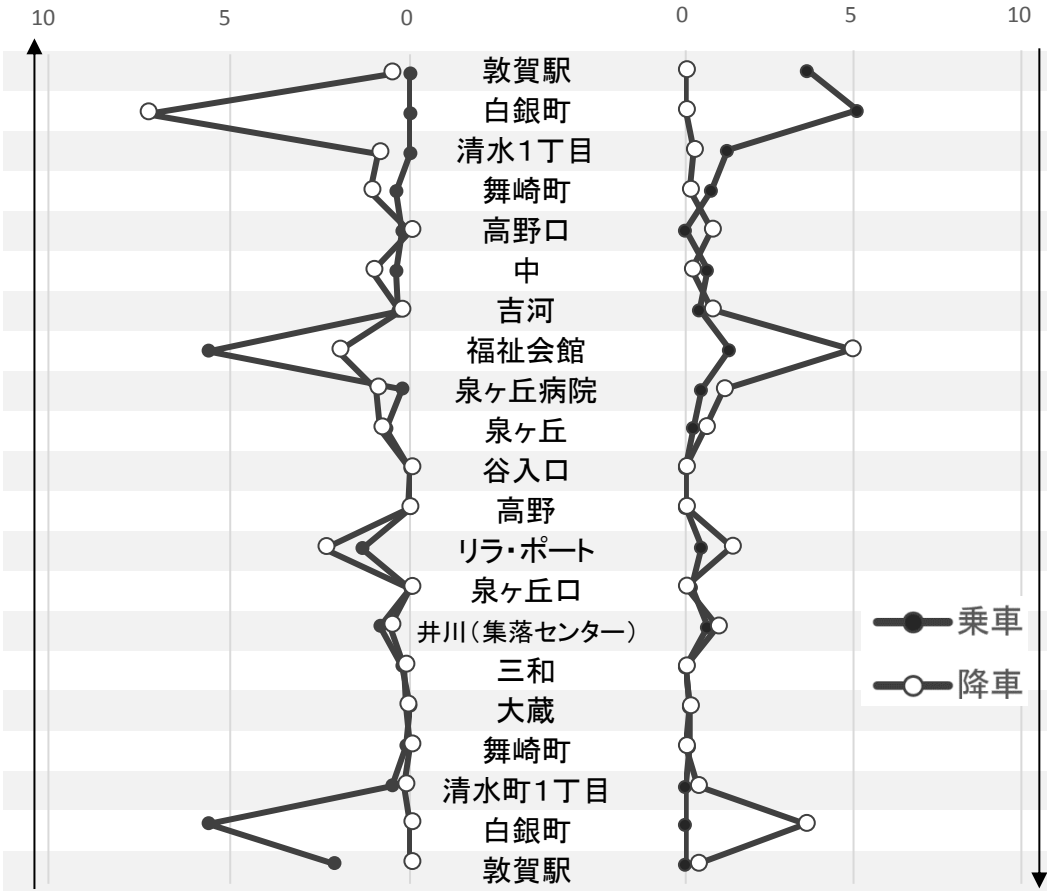


停留所別乗降人数 （人/日）

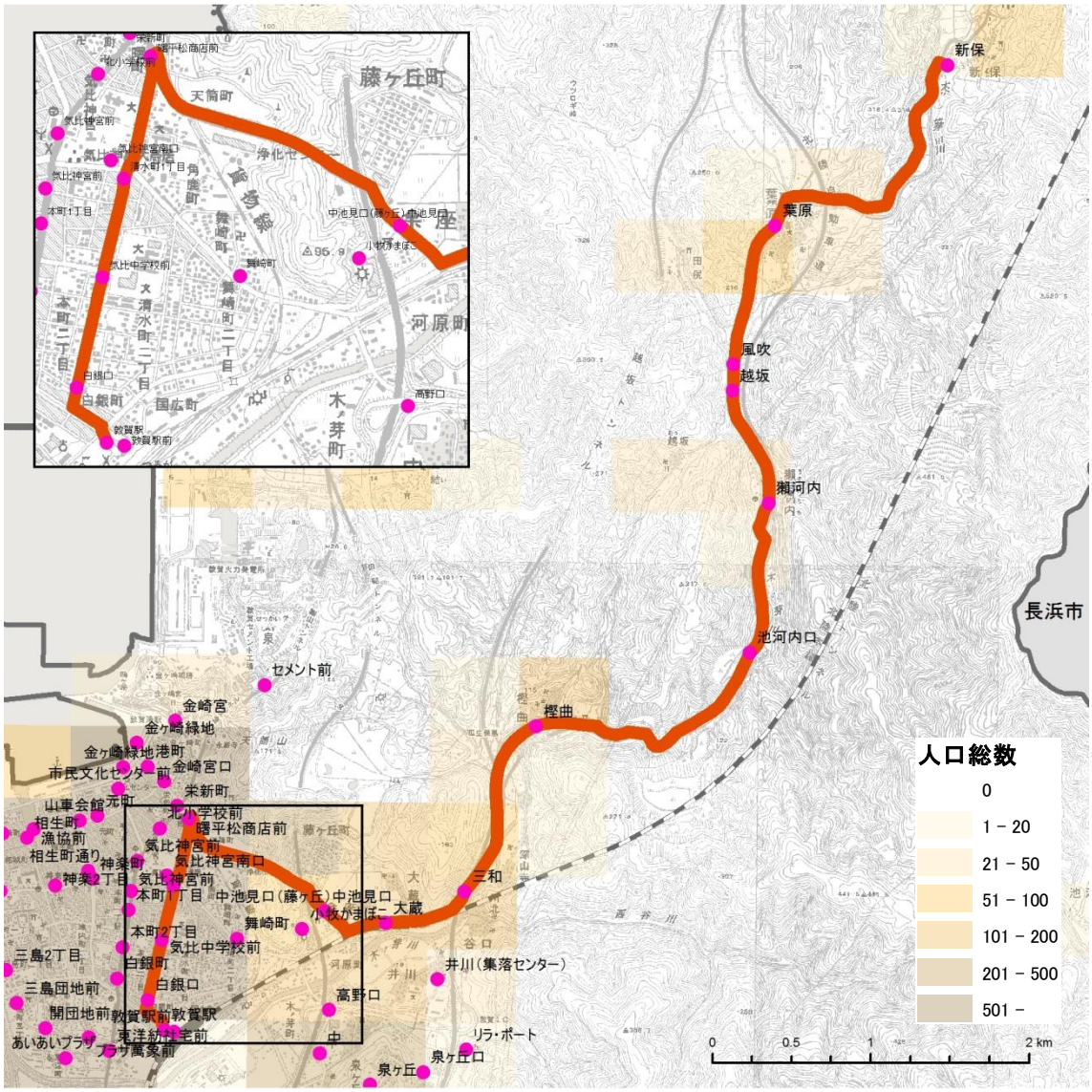
平日



土休日

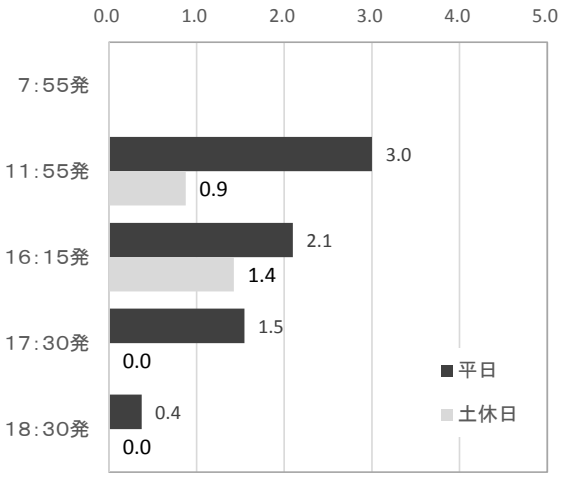


⑬東郷線

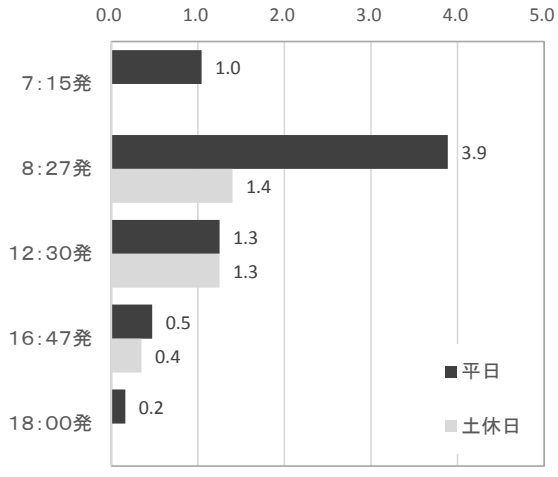


便別利用者数　（人/便）

下り（敦賀駅　⇒　新保）

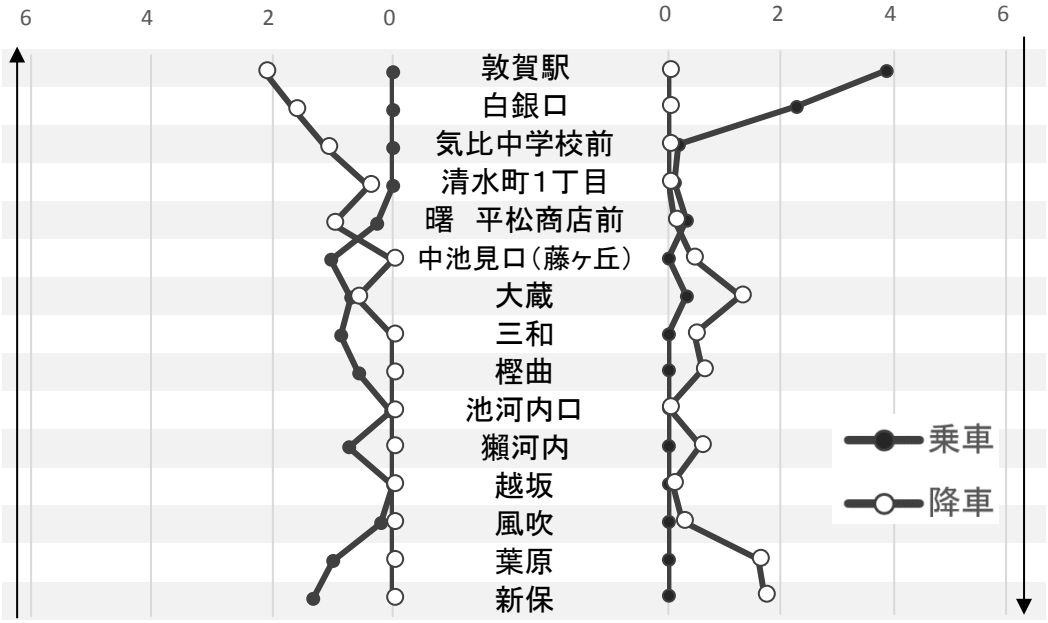


上り（新保　⇒　敦賀駅）

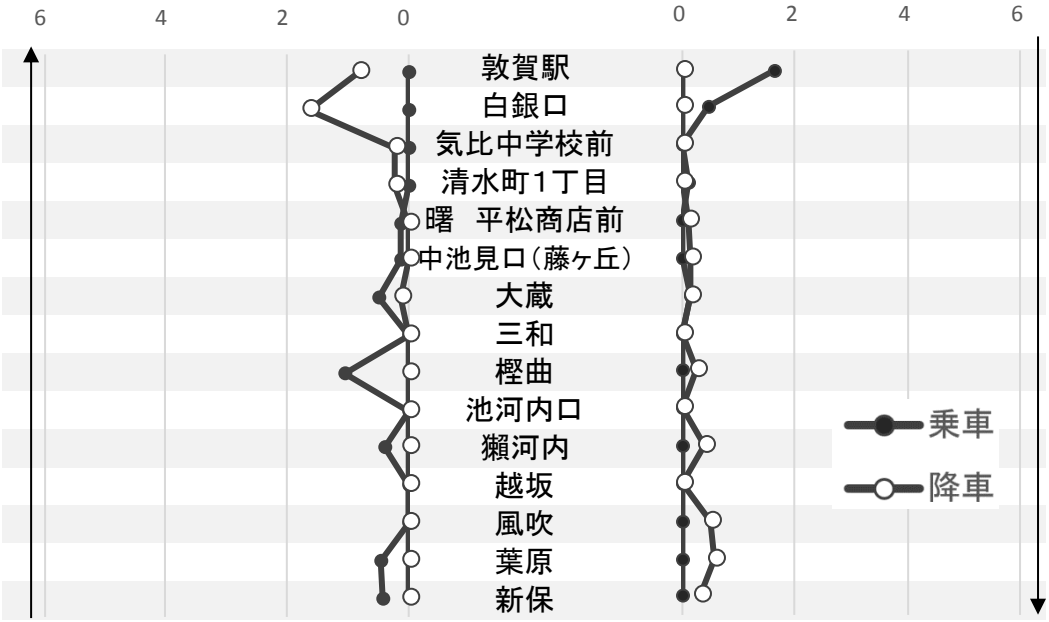


停留所別乗降人数 （人/日）

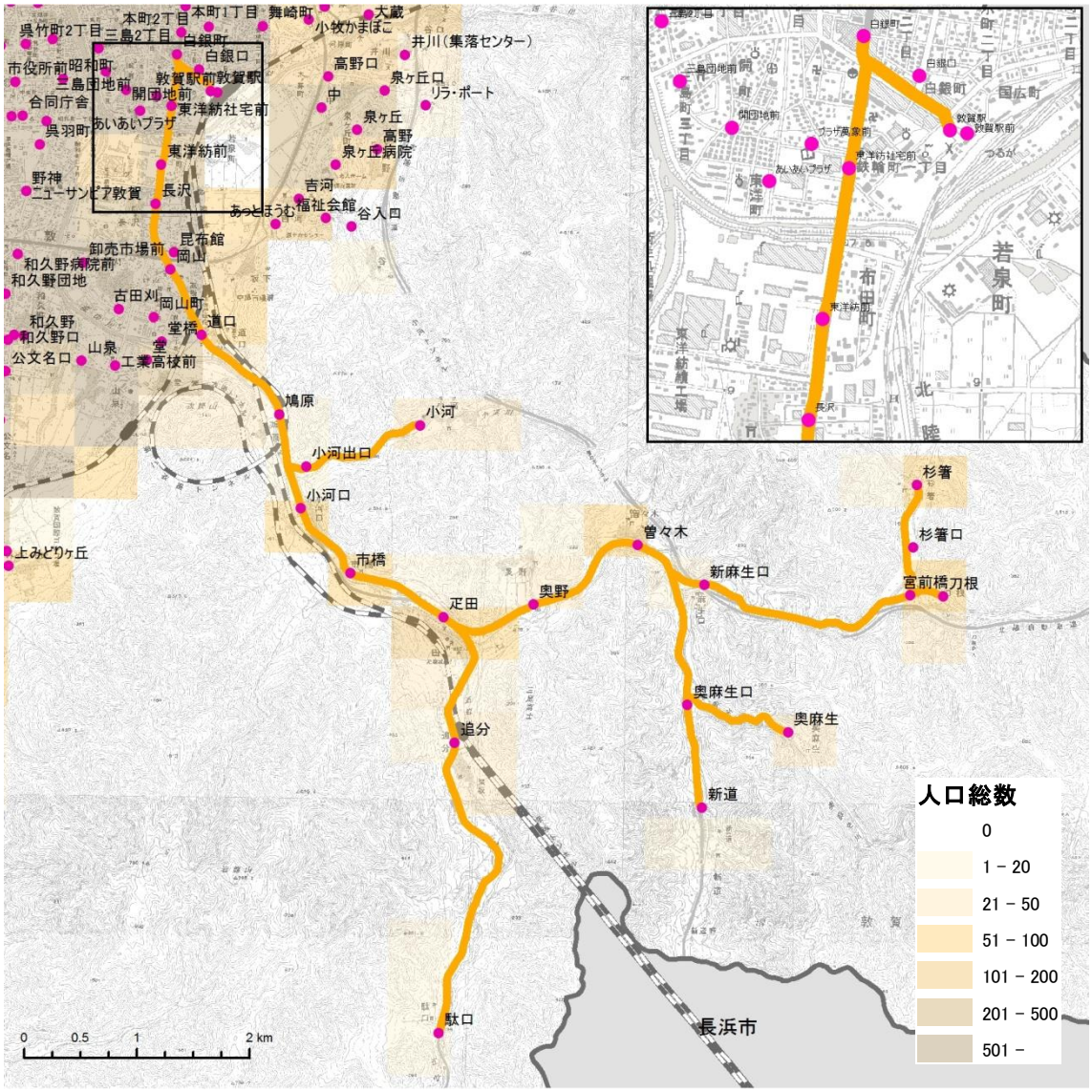
平日



土休日

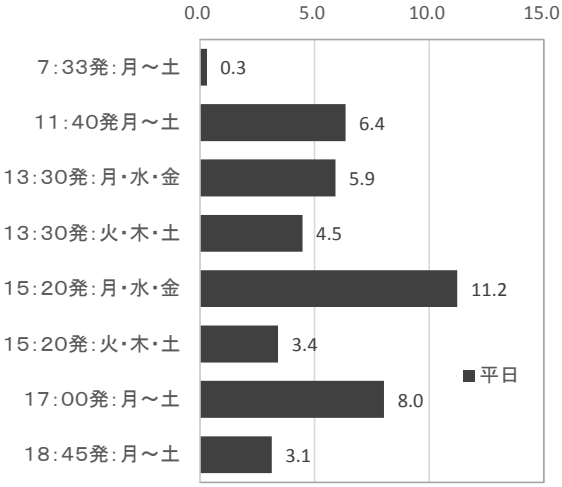


⑭愛発線

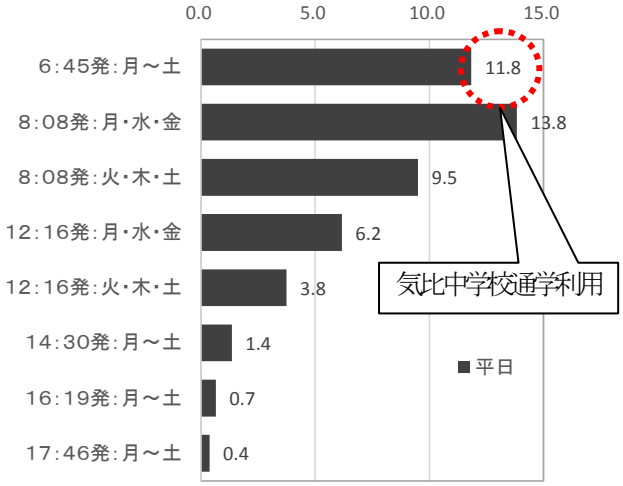


便別利用者数　（人/便）

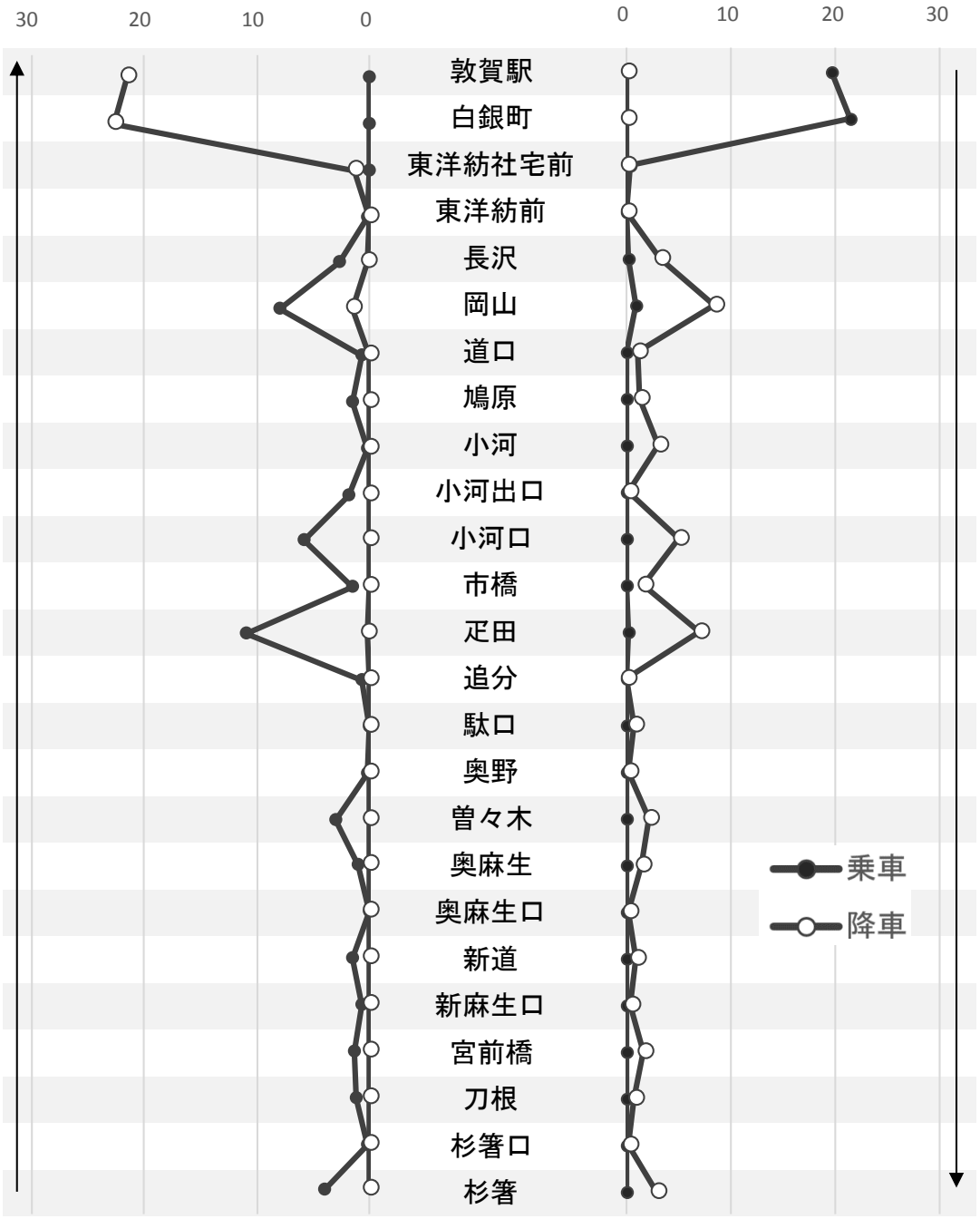
下り（敦賀駅　⇒　杉箸）



上り（杉箸　⇒　敦賀駅）



停留所別乗降人数 （人/日）


30
20
10
0
0
10
20
30
敦賀駅
白銀町
東洋紡社宅前
東洋紡前
長沢
岡山
道口
鳩原
小河
小河出口
小河口
市橋
疋田
追分
駄口
奥野
曽々木
奥麻生
奥麻生口
新道
新麻生口
宮前橋
刀根
杉箸口
杉箸
乗車
降車

3. 市民ニーズの把握

（1）市民アンケート結果

市民アンケートから、市民の移動ニーズやバス交通に対する改善要望等を把握、整理します。特にここでは地区別に集計を行うことで、地区の概要を明らかにします。

①調査の期間

平成 26 年 12 月 3 日～平成 26 年 12 月 22 日

②調査対象及び回収状況

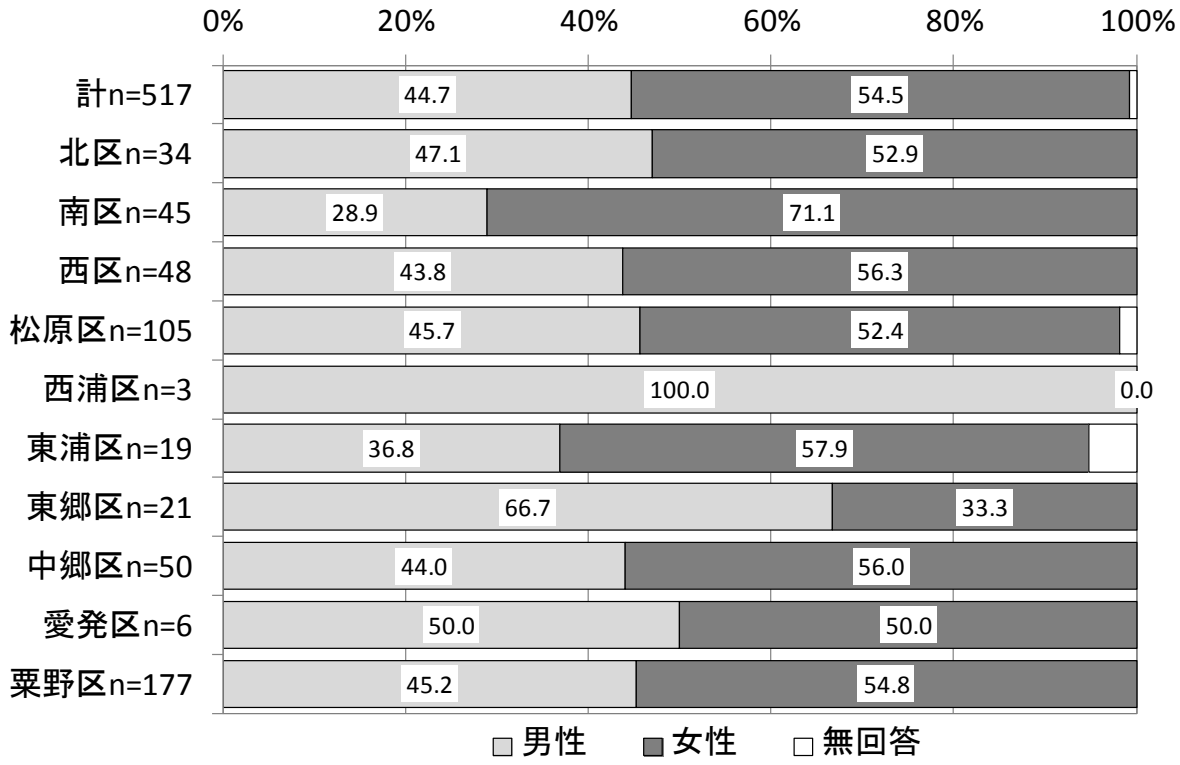
本アンケートは、敦賀市に居住する 16 歳以上の市民を対象に、1,200 人を無作為に抽出し、郵送によって配布・回収を行いました。

有効回答票数は 517 票、回収率は 43.1%でした。

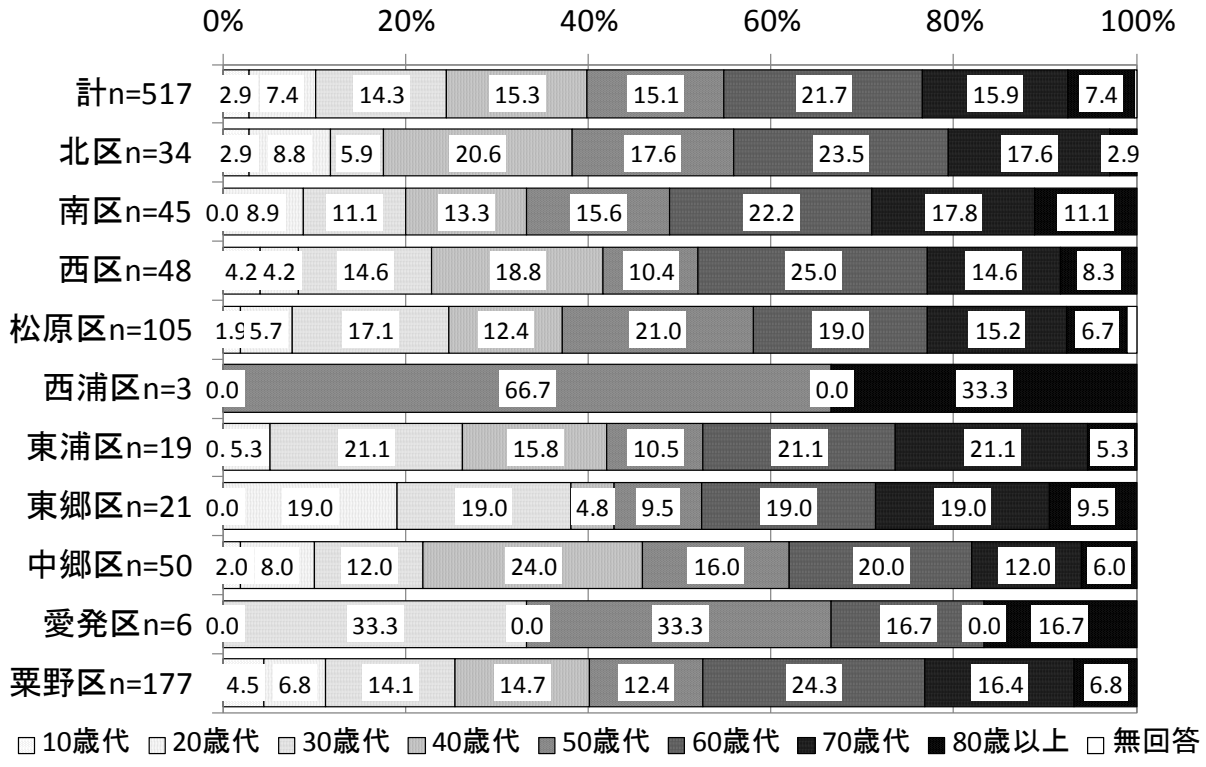
	配布票数（票）	回収票数（票）	回収率（%）
北区	70	34	48.6
南区	120	45	37.5
西区	150	48	32.0
松原区	230	105	45.7
西浦区	10	3	30.0
東浦区	30	19	63.3
東郷区	40	21	52.5
中郷区	130	50	38.5
愛発区	10	6	60.0
粟野区	410	177	43.2
不明	－	9	－
合計	**1,200**	**517**	**43.1**

③回答者属性

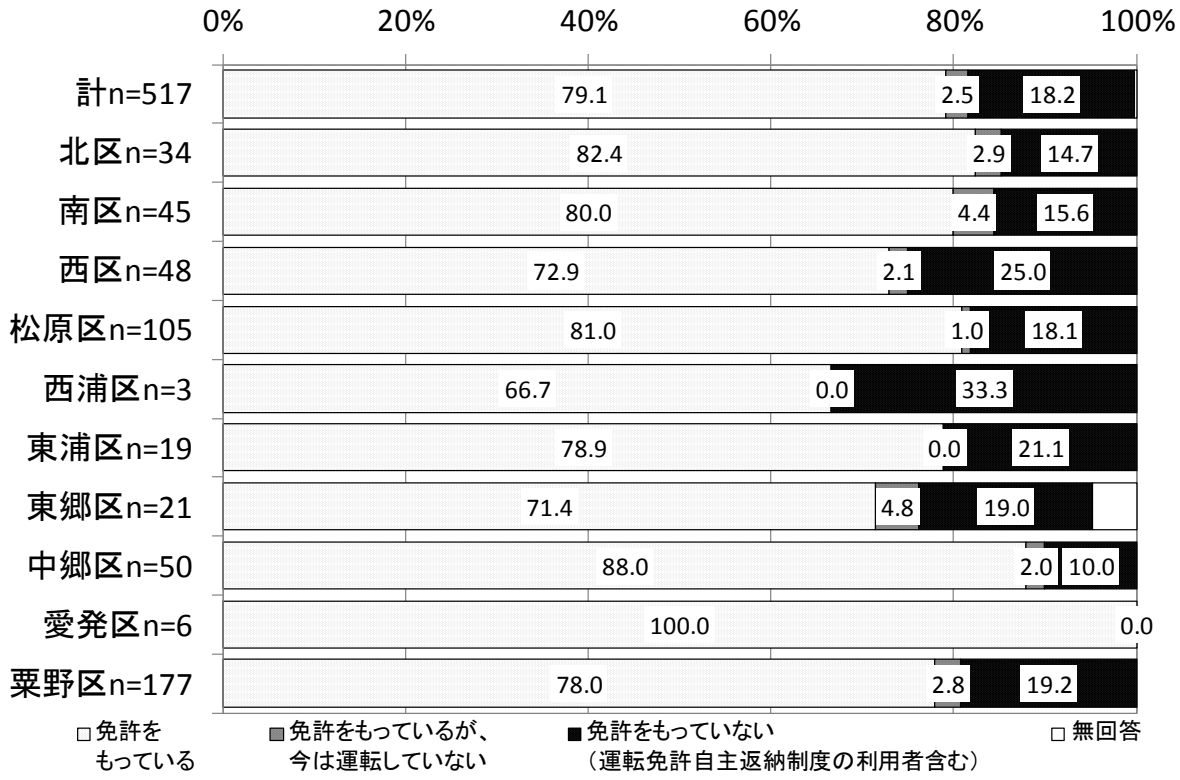
性別


0%
20%
40%
60%
80%
100%
計n=517
44.7
54.5
北区n=34
47.1
52.9
南区n=45
28.9
71.1
西区n=48
43.8
56.3
松原区n=105
45.7
52.4
西浦区n=3
100.0
0.0
東浦区n=19
36.8
57.9
東郷区n=21
66.7
33.3
中郷区n=50
44.0
56.0
愛発区n=6
50.0
50.0
粟野区n=177
45.2
54.8
男性
女性
無回答

年代

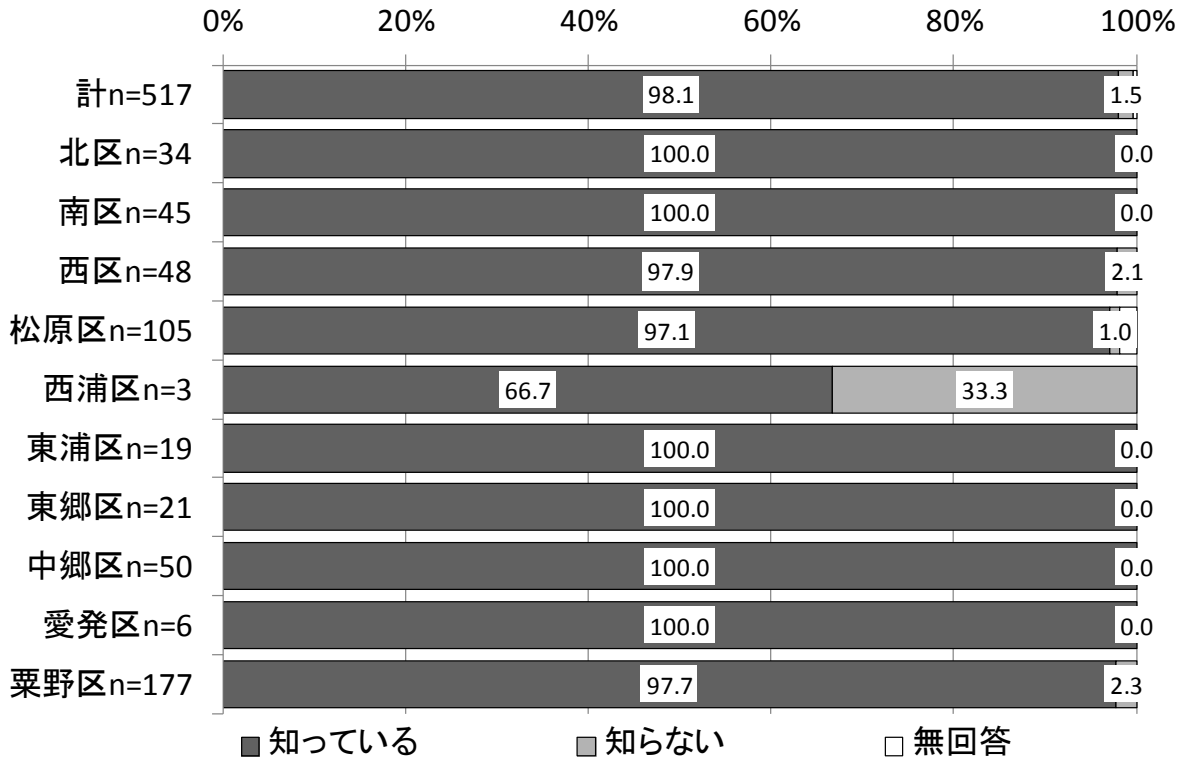

0%
20%
40%
60%
80%
100%
計n=517
2.9 7.4 14.3 15.3 15.1 21.7 15.9 7.4
北区n=34
2.9 8.8 5.9 20.6 17.6 23.5 17.6 2.9
南区n=45
0.0 8.9 11.1 13.3 15.6 22.2 17.8 11.1
西区n=48
4.2 4.2 14.6 18.8 10.4 25.0 14.6 8.3
松原区n=105
1.9 5.7 17.1 12.4 21.0 19.0 15.2 6.7
西浦区n=3
0.0 66.7 0.0 33.3
東浦区n=19
0. 5.3 21.1 15.8 10.5 21.1 21.1 5.3
東郷区n=21
0.0 19.0 19.0 4.8 9.5 19.0 19.0 9.5
中郷区n=50
2.0 8.0 12.0 24.0 16.0 20.0 12.0 6.0
愛発区n=6
0.0 33.3 0.0 33.3 16.7 0.0 16.7
粟野区n=177
4.5 6.8 14.1 14.7 12.4 24.3 16.4 6.8
10歳代
20歳代
30歳代
40歳代
50歳代
60歳代
70歳代
80歳以上
無回答

運転免許の有無

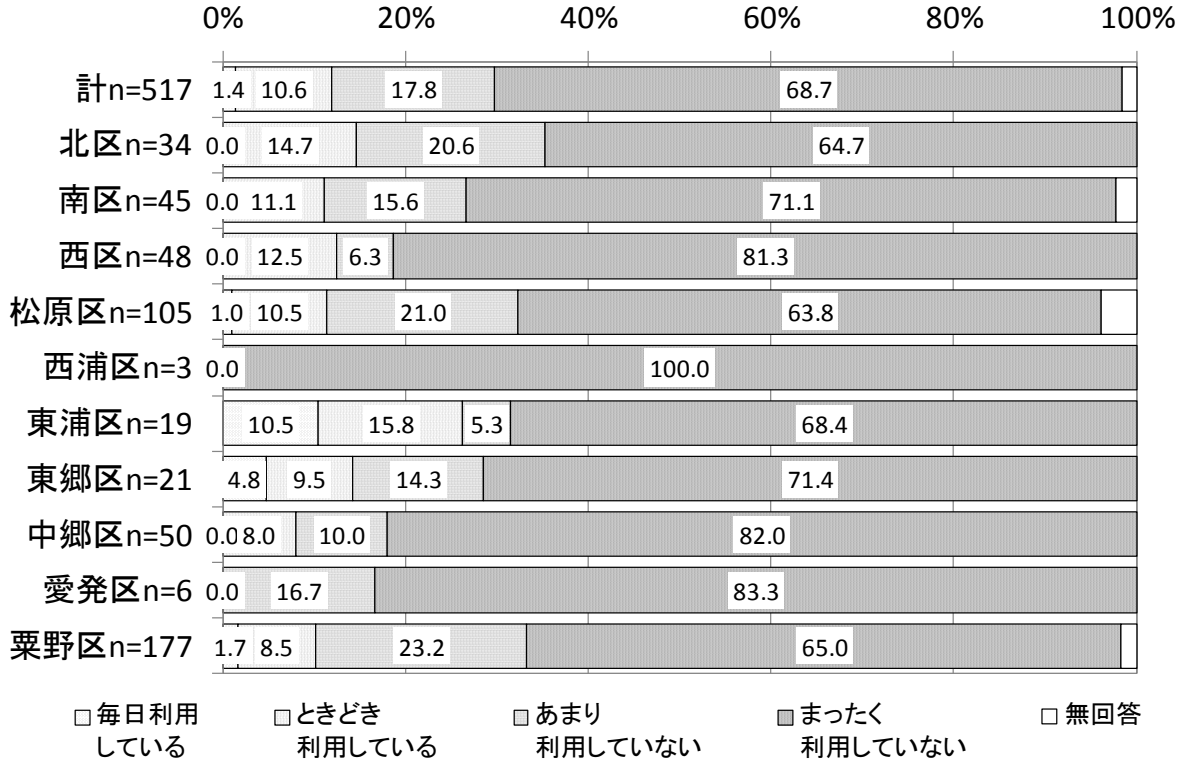

0%
20%
40%
60%
80%
100%
計n=517
北区n=34
南区n=45
西区n=48
松原区n=105
西浦区n=3
東浦区n=19
東郷区n=21
中郷区n=50
愛発区n=6
粟野区n=177
79.1
2.5
18.2
82.4
2.9
14.7
80.0
4.4
15.6
72.9
2.1
25.0
81.0
1.0
18.1
66.7
0.0
33.3
78.9
0.0
21.1
71.4
4.8
19.0
88.0
2.0
10.0
100.0
0.0
78.0
2.8
19.2
□免許をもっている
■免許をもっているが、今は運転していない
■免許をもっていない（運転免許自主返納制度の利用者含む）
□無回答

④回答結果

問1　あなたは敦賀市がコミュニティバスを運行していることをご存知ですか。



問 2　あなたは敦賀市のコミュニティバスを利用していますか。



※問２で「1　毎日利用している」、「2　ときどき利用している」と回答された方にお聞きします。

問３　コミュニティバスをどのような目的で利用していますか。

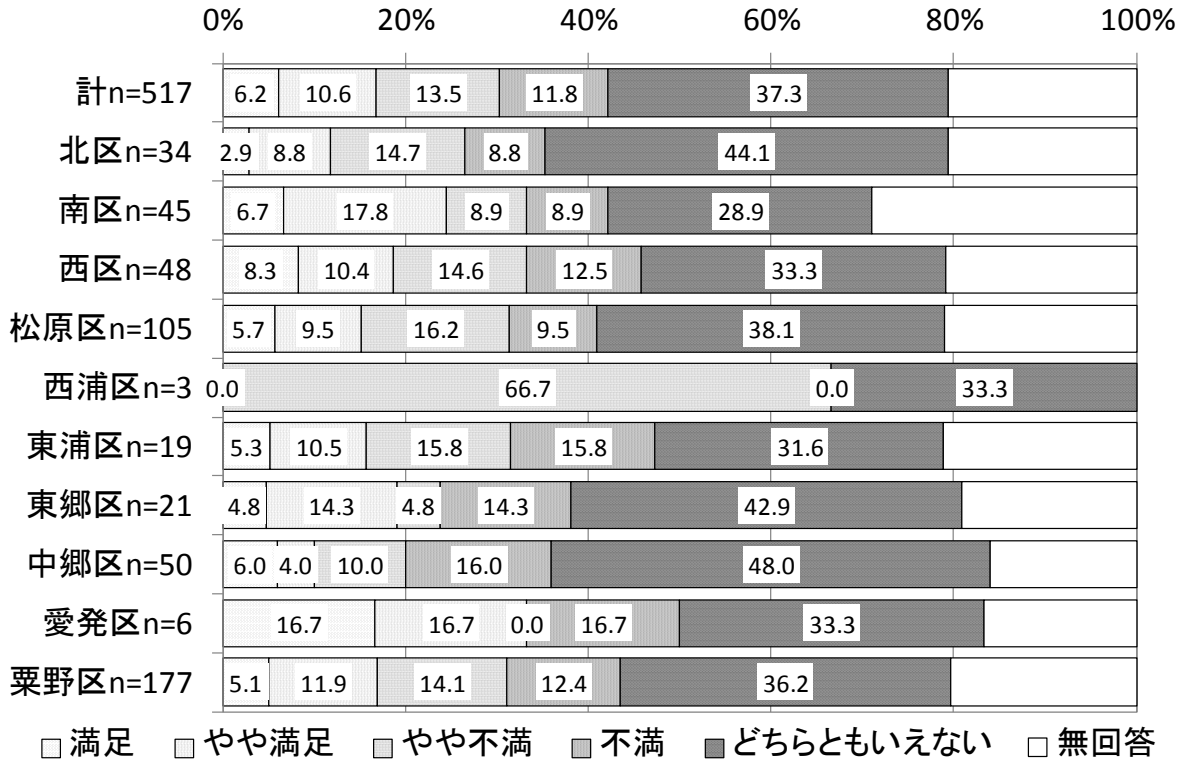
(%)	計 n=62	北区 n=5	南区 n=5	西区 n=6	松原区 n=12	西浦区 n=0	東浦区 n=5	東郷区 n=3	中郷区 n=4	愛発区 n=0	粟野区 n=18
通勤	22.6	20.0	0.0	16.7	16.7	－	**60.0**	33.3	**75.0**	－	16.7
通学	4.8	0.0	0.0	16.7	8.3	－	0.0	0.0	0.0	－	0.0
通院	**43.5**	20.0	**60.0**	**66.7**	**33.3**	－	**40.0**	33.3	**25.0**	－	**44.4**
買い物	**43.5**	**80.0**	40.0	**50.0**	**41.7**	－	0.0	**66.7**	**25.0**	－	**44.4**
友人訪問	8.1	20.0	20.0	0.0	8.3	－	20.0	0.0	0.0	－	5.6
趣味・娯楽	16.1	0.0	20.0	0.0	**33.3**	－	0.0	**66.7**	0.0	－	16.7
公共施設利用	17.7	20.0	**60.0**	0.0	8.3	－	0.0	0.0	0.0	－	27.8
その他	17.7	**60.0**	20.0	0.0	16.7	－	20.0	0.0	**25.0**	－	11.1
無回答	1.6	0.0	0.0	0.0	0.0	－	0.0	0.0	0.0	－	5.6

※問2で「3　あまり利用していない」、「4　まったく利用していない」と回答された方にお聞きします。

問4　あなたは、外出するときに、どのような交通手段を利用していますか。

(%)	計 n=758	北区 n=54	南区 n=82	西区 n=93	松原区 n=162	西浦区 n=3	東浦区 n=15	東郷区 n=25	中郷区 n=75	愛発区 n=6	粟野区 n=234
徒歩	15.6	20.4	**25.6**	**22.6**	15.4	0.0	0.0	4.0	**17.3**	0.0	10.3
自転車	14.6	**25.9**	17.1	19.4	13.0	0.0	0.0	8.0	12.0	0.0	12.8
オートバイ・原付	1.1	0.0	0.0	5.4	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
自家用車（自分）	**44.6**	**44.4**	**37.8**	**31.2**	**42.6**	**66.7**	**80.0**	**52.0**	**50.7**	**100.0**	**48.3**
自家用車（送迎）	**15.7**	3.7	12.2	12.9	**17.9**	**33.3**	**20.0**	**24.0**	13.3	0.0	**18.8**
タクシー	4.7	3.7	2.4	4.3	6.8	0.0	0.0	4.0	5.3	0.0	4.7
その他	0.5	0.0	2.4	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
無回答	3.2	1.9	2.4	4.3	2.5	0.0	0.0	8.0	1.3	0.0	4.3

問5 敦賀市のコミュニティバスの満足度をお聞かせください。



※問5で「3　やや不満」、「4　不満」、「5　どちらともいえない」と回答された方にお聞きします。

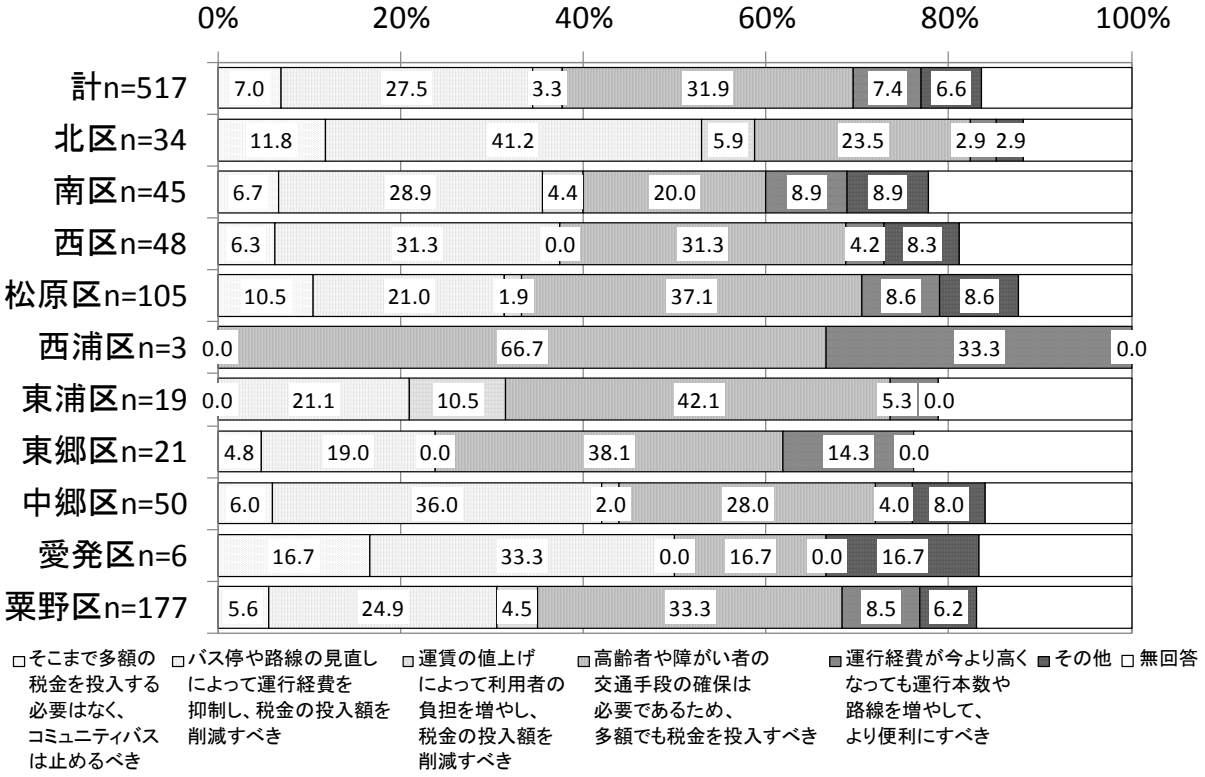
問6　あなたは、敦賀市のコミュニティバスについて、どのような不満をおもちですか。

(%)	計 n=836	北区 n=52	南区 n=43	西区 n=72	松原区 n=196	西浦区 n=6	東浦区 n=23	東郷区 n=39	中郷区 n=88	愛発区 n=12	粟野区 n=291
近くにバス停がない	8.4	5.8	2.3	9.7	9.7	**16.7**	8.7	5.1	5.7	8.3	9.3
行きたい場所に運行していない	8.7	7.7	9.3	11.1	10.2	**16.7**	4.3	7.7	10.2	**16.7**	6.9
運行本数が少ない	**20.9**	**19.2**	**18.6**	**20.8**	**20.4**	**50.0**	**30.4**	**20.5**	**19.3**	**16.7**	**21.3**
始発時間が遅い	2.4	0.0	2.3	1.4	3.6	0.0	0.0	5.1	0.0	0.0	3.1
終発時間が早い	8.1	1.9	9.3	2.8	10.2	0.0	**17.4**	7.7	5.7	8.3	9.6
到着時間から大きく遅れる	1.6	0.0	0.0	2.8	0.5	0.0	0.0	0.0	3.4	0.0	2.1
運行時間がかかり過ぎる	7.1	11.5	**11.6**	4.2	7.1	0.0	0.0	10.3	6.8	0.0	7.2
運行経路がわかりにくい	**12.4**	**21.2**	9.3	**13.9**	**13.8**	**16.7**	0.0	**12.8**	**12.5**	0.0	**11.3**
乗り継ぎが不便である	7.5	9.6	9.3	4.2	5.6	0.0	13.0	7.7	**12.5**	**16.7**	6.9
運賃が高い	2.2	1.9	0.0	5.6	1.5	0.0	4.3	5.1	2.3	8.3	1.4
バスの運転手の態度が悪い	2.3	3.8	0.0	4.2	2.6	0.0	0.0	2.6	2.3	0.0	1.7
バスが混雑する	0.4	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0
乗り心地が悪い	1.1	1.9	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.1	0.0	1.4
鉄道への乗り継ぎが悪い	4.5	1.9	0.0	6.9	6.1	0.0	4.3	0.0	3.4	8.3	4.8
その他	9.7	7.7	16.3	9.7	7.7	0.0	13.0	12.8	10.2	8.3	10.0
無回答	2.8	5.8	2.3	2.8	1.0	0.0	4.3	2.6	2.3	8.3	3.1

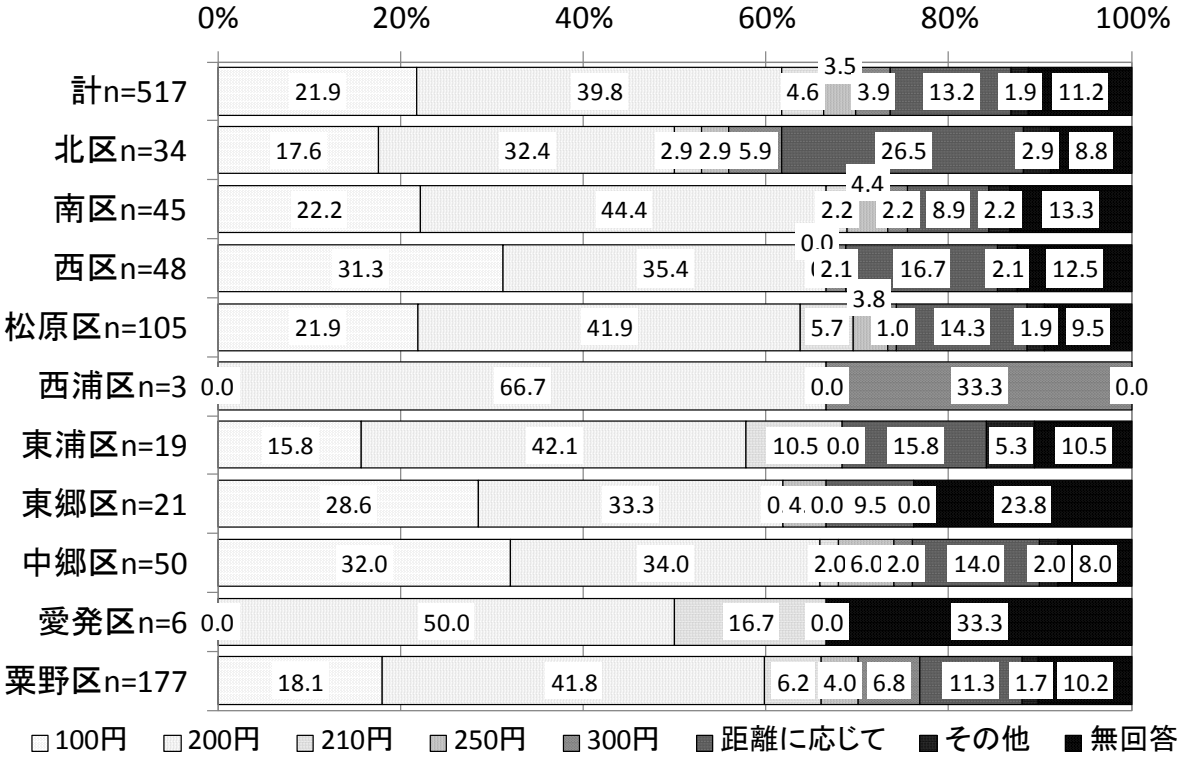
問7 コミュニティバスの運行形態をどのように改善すれば、移動に便利になり、利用しやすくなると思いますか。

(%)	計 n=922	北区 n=61	南区 n=83	西区 n=77	松原区 n=186	西浦区 n=6	東浦区 n=35	東郷区 n=40	中郷区 n=93	愛発区 n=10	粟野区 n=317
バス停の位置を自宅に近くする（バス停の数を増やす）	6.3	4.9	2.4	5.2	8.1	16.7	8.6	7.5	5.4	0.0	6.0
バス路線のどこでも自由に乗り降りできるようにする	**15.9**	11.5	**15.7**	**16.9**	**16.7**	**33.3**	11.4	**22.5**	**14.0**	0.0	**16.7**
運行本数を増やす	**18.8**	**23.0**	**15.7**	**16.9**	**17.2**	**33.3**	**17.1**	**27.5**	**19.4**	10.0	**19.2**
運行時間を延長する（現在は7時前後から19時前後まで運行）	11.0	4.9	9.6	6.5	13.4	16.7	**20.0**	5.0	12.9	10.0	11.4
時間はかかっても、乗り継ぎしないで行ける路線をつくる	6.9	1.6	10.8	9.1	5.9	0.0	11.4	5.0	12.9	10.0	5.4
バスの運行状況をバス停やスマートフォンでわかるようにする	9.0	**13.1**	9.6	10.4	7.5	0.0	0.0	5.0	6.5	**20.0**	10.4
バスの料金を安くする（現在は200円）	4.6	4.9	3.6	3.9	3.8	0.0	8.6	5.0	6.5	10.0	4.4
低公害型のバスなど、新しい車両を導入する	2.0	3.3	1.2	1.3	2.2	0.0	0.0	2.5	0.0	0.0	2.8
今後ともコミュニティバスは利用しないので考えていない	6.7	8.2	6.0	5.2	7.5	0.0	2.9	2.5	9.7	**20.0**	6.3
わからない	6.2	8.2	10.8	5.2	5.4	0.0	2.9	7.5	5.4	10.0	5.4
その他	4.1	4.9	4.8	5.2	4.3	0.0	5.7	5.0	1.1	0.0	4.4
無回答	8.6	11.5	9.6	14.3	8.1	0.0	11.4	5.0	6.5	10.0	7.6

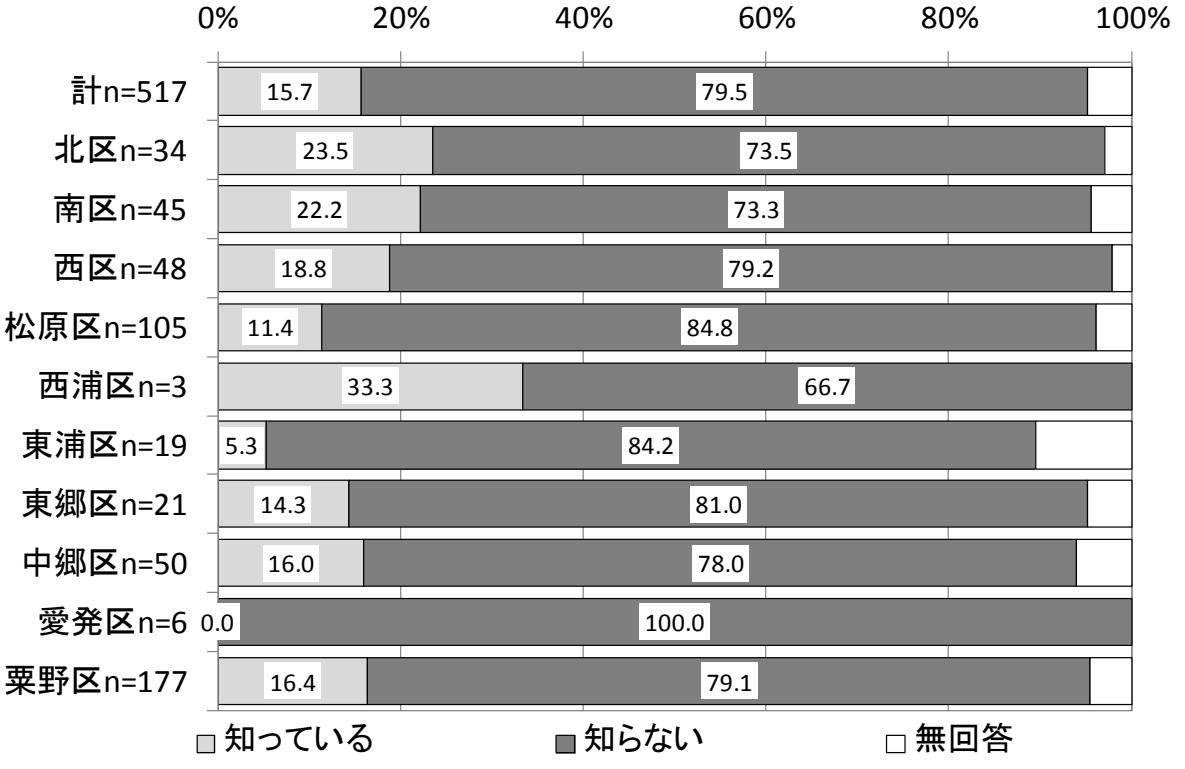
問8 現在、敦賀市のコミュニティバスの運行事業には、年間1億1千万円の経費(税金)がかかっています。(市民1人当たり 1,632 円、1回のバス利用に直すと 349 円)このことについて、ご意見をお聞かせください。



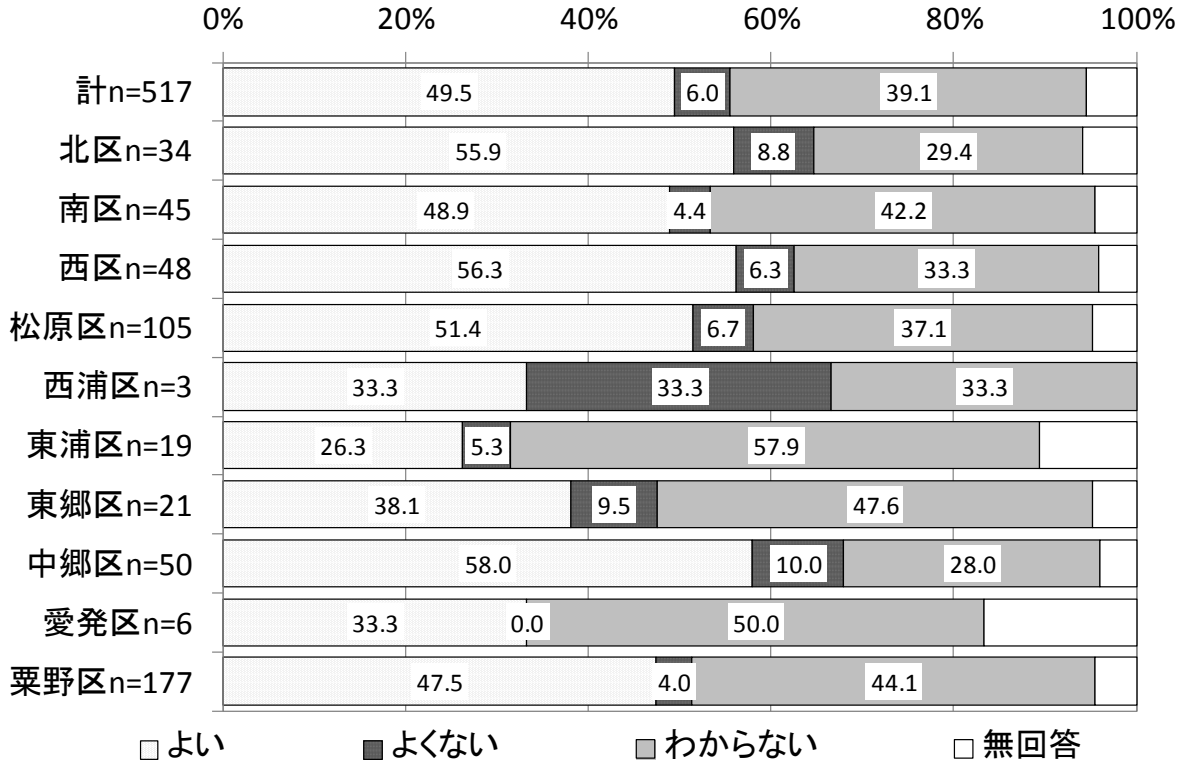
問9 コミュニティバスの運賃については、消費税の5%から8%への増税後も、車両の機器が1円玉に対応できないことなどから、増税分を運賃に転嫁せず、これまでどおりの運賃(大人1人片道 200 円)を継続しています。他の自治体もバスに乗りやすくするため、小銭の少ない切りの良い運賃を設定しています。(参考:他の自治体の運賃　福井市 100 円、鯖江市 100 円、越前市 100 円、美浜町 200 円など)大人 1 人片道の運賃をいくらに設定すべきとお考えですか。



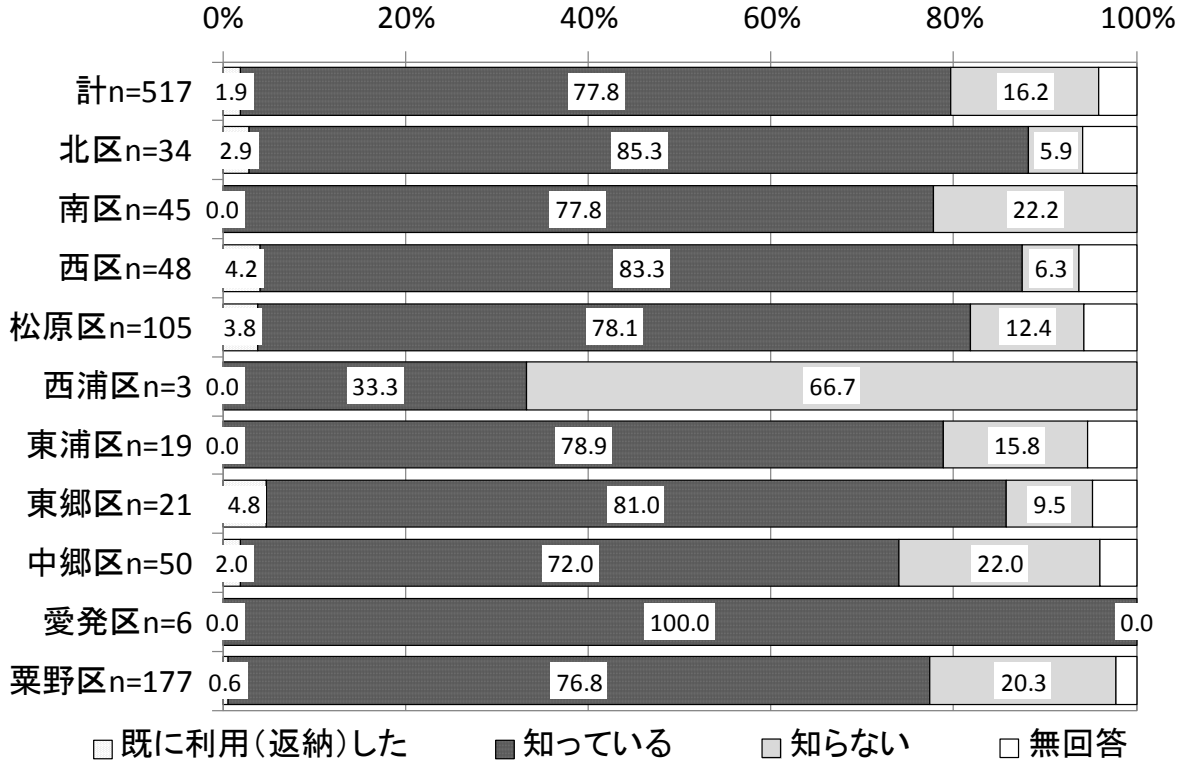
問 10 「デマンドバス」、あるいは「デマンドタクシー」という言葉をご存知ですか。



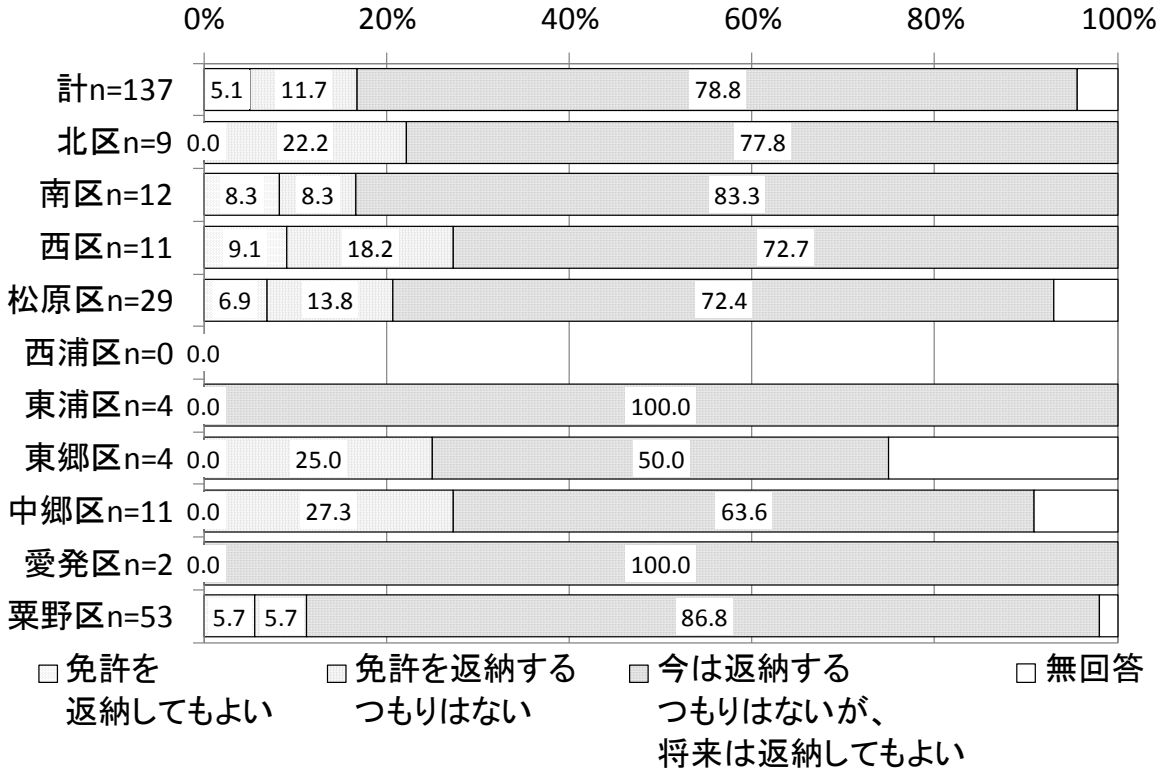
問 11 「デマンドバス」、「デマンドタクシー」の「デマンド」とは、利用者が事前に予約することで運行する乗合交通のことで、運行する車両によって「デマンドバス」または「デマンドタクシー」となります。これまでの路線バスと異なり、乗降する場所や利用する時間を利用者の要望で調整することができる交通手段です。この交通手段について、どのようにお考えですか。



問 12 敦賀市の運転免許自主返納制度をご存知ですか。

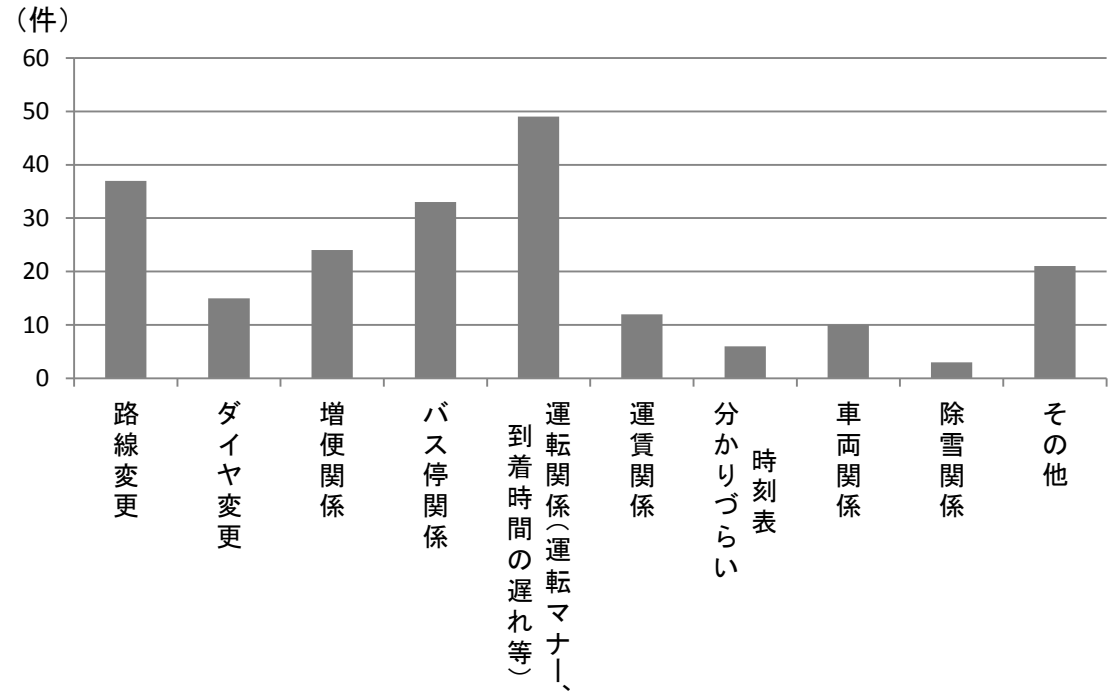


問 13 満 65 歳以上で運転免許をもっている方にお聞きします。敦賀市では、高齢者による交通事故を減らすため、運転免許の返納を応援しています。運転免許を返納された満 65 歳以上の市民の方には、コミュニティバスの利用券を毎月 10 枚、5年間交付する「運転免許自主返納支援事業」を行っています。また、福井県警では、免許を返納した希望者に「運転経歴証明書」を発行しており、これは免許証の代わりに公的な身分証明書として使うことができます。取得費用についても交通安全協会が全額補助を行っています。さらに、運転経歴証明書を提示するとタクシーが1割引になる他、様々なメリットがあります。あなたは、免許を返納するお考えはありますか。



(2)市民からの要望・苦情件数

平成２３年度～平成２７年度までに寄せられた市民からの要望・苦情件数については以下のとおりです。



4. 上位計画・関連計画の整理

（1）第6次敦賀市総合計画 後期基本計画（敦賀市再興プラン）

①策定・目標年次

策定年次：平成 28 年度　　目標年次：平成 32 年度（５年間）

②将来都市像

「世界をつなぐ港まち　みんなで拓く交流拠点都市　敦賀」

③公共交通の位置付け

公共交通については、「第２章　豊かさに満ちたまちづくり」の中に位置付けられている。

第３節　新しい交通ネットワークの形成とまちづくりの展開

【現況と課題】

－ 交通の要衝としての新しい局面 －

平成２６年７月に、嶺南地域を横断する舞鶴若狭自動車道が全線開通し、嶺南地域の一体化が進むとともに、平成３４年度末には長年の本市の悲願であった、北陸新幹線の敦賀開業を迎えます。

古代から、本市は交通の要衝として発展してきたことから、本市の発展は広域交通網の展開とともにあったと言えます。また、この広域交通網の発達は、必ずしも本市の発展要因となるだけでなく、衰退の要因としても作用してきた側面があります。

このことから、現在、平成１８年のＪＲ湖西線北陸本線の直流化開業、平成２６年の舞鶴若狭自動車道の全線開通を端緒とし、平成３４年度末に北陸新幹線敦賀開業を迎える中で、本市は新たな発展の転換点を迎えていると言えます。このような中で、この転換点を発展の契機とするために、観光振興策の充実だけでなく、新しい交通ネットワークの形成や第２産業団地の整備、そしてこれらの施策に対応した土地利用や都市構造の構築を検討していくことが求められています。

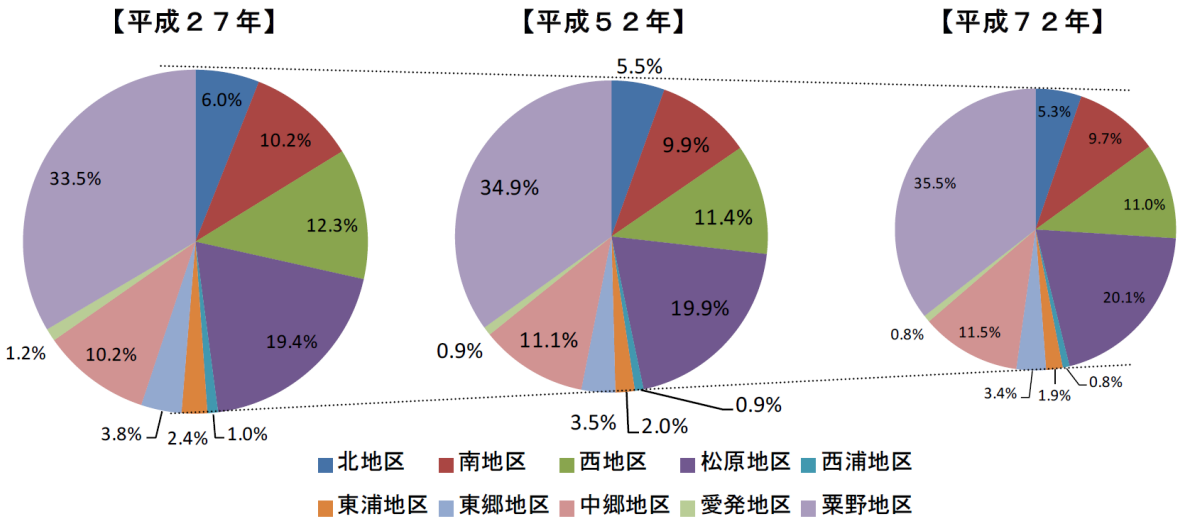
－ 都市機能の集約化と生活圏とのネットワーク化 －

人口減少社会を見すえる中で、歩いていける範囲に都市機能を集約化させるコンパクトシティの考え方が、まちづくりの主要方策として捉えられてきました。

現在、本市の人口分布を概観すると、都市機能を集約すべきとされる中心市街地を構成する北地区・南地区・西地区において約１９，０００人の市民が居住する一方、いわゆる郊外とされる粟野地区において、これを大きく上回る約２３，０００人、総人口の３割以上の市民が居住するといった状況にあります。このような中、現状の都市機能を将来にわたって維持するとともに、生き物のように変化する都市の現実に即すことが重要となります。

このことから、コンパクトシティを形成するための人口誘導策とあわせて、市全体の一体的な経済圏・生活圏としての維持に向けて、**郊外における生活圏と市街地を結ぶネットワーク網を形成する観点から、市内幹線道路の整備とともに、公共交通機関の充実にあわせて取組んでいく必要があります。**

◆ 図表　本市の地区別人口分布の予測



※出典：敦賀市人口ビジョン

【基本的な方向性】

平成２６年７月の舞鶴若狭自動車道の全線開通や平成３４年度末の北陸新幹線敦賀開業は、交通の要衝である本市にとって新しい発展の転換点となることから、これに対応したまちづくりを展開していく必要があります。

このことから、新しい交通ネットワークの形成とこれに対応したまちづくりの展開について、次のことを基本的な方向性とします。

（１）広域交通網の整備促進及び市内幹線道路の整備推進

舞鶴若狭自動車道の粟野南地区における敦賀南スマートインターチェンジや、運行本数の増加をはじめとするＪＲ在来線の利便性向上、そして北陸新幹線敦賀開業の早期実現に向け、関係機関への要請等を実施し、本市の新しい発展の基盤となる広域交通網の整備を促進します。

また、これらの市域を越える広域交通網の整備促進とあわせ、これに対応することができる市内幹線道路の整備を推進します。

（２）計画的かつ調和のとれた土地利用等の推進

人口減少が加速するだけでなく、舞鶴若狭自動車道の敦賀南スマートインターチェンジや北陸新幹線敦賀開業をひかえ、これに対応したまちづくりが求められる中で、計画的な土地利用を推進していきます。

また、将来の人口分布を見すえる中で、これまでのような中心市街地の一極集中型のコンパクトシティにとらわれることなく、土地利用及び都市構造の形成を検討していきます。

(3)公共交通機関の充実と利用促進

将来の人口分布の予測から、これまで以上に多極化した都市機能を有機的につなぐことが一層重要となることから、コミュニティバス等の再編に取組むとともに、安定的な運営の確保に向けた利用促進を行います。

（2）敦賀市都市計画マスタープラン

①目標年次

2020 年（平成 32 年）

②都市の将来像

「歴史と文化と交流の港まち　つるが」

③将来都市構造

公共交通については、全体構想編の「敦賀市の将来像」内の「交通体系の整備方針」に記載されている。

１－６　交通体系の整備方針

（１）公共交通網の方針

【公共交通網の基本的な考え方及び目的】

本計画における将来都市像「歴史と文化と交流の港まちつるが」を実現するため、**公共交通網の果たす役割は大きくなっています。また、高齢社会への対応や、まちづくりによる地域の活性化、環境負荷の小さいコンパクトシティの創造においても重要です。今後、新幹線をはじめとする、JR、バス、高速交通等の公共交通システムの内容を明確化するとともに、これらの早期整備を促進していきます。**

～中略～

日常的公共交通

３．バス

バスの運行経路の検討及び運行本数の増発を促進するとともにコミュニティバス、周遊バスとの連結を強化することによって利用を促進し、市街地における公共交通網の更なる充実を図ることによって、中心市街地活性化を支援します。

コミュニティバスに関しては、生活の利便性を向上させる重要な手段として、その充実を図ります。また、低床バスの導入等により、高齢者・障害者が安全かつ容易に利用できるバス輸送体制の整備に努めます。

【ＪＲ敦賀駅の機能充実】

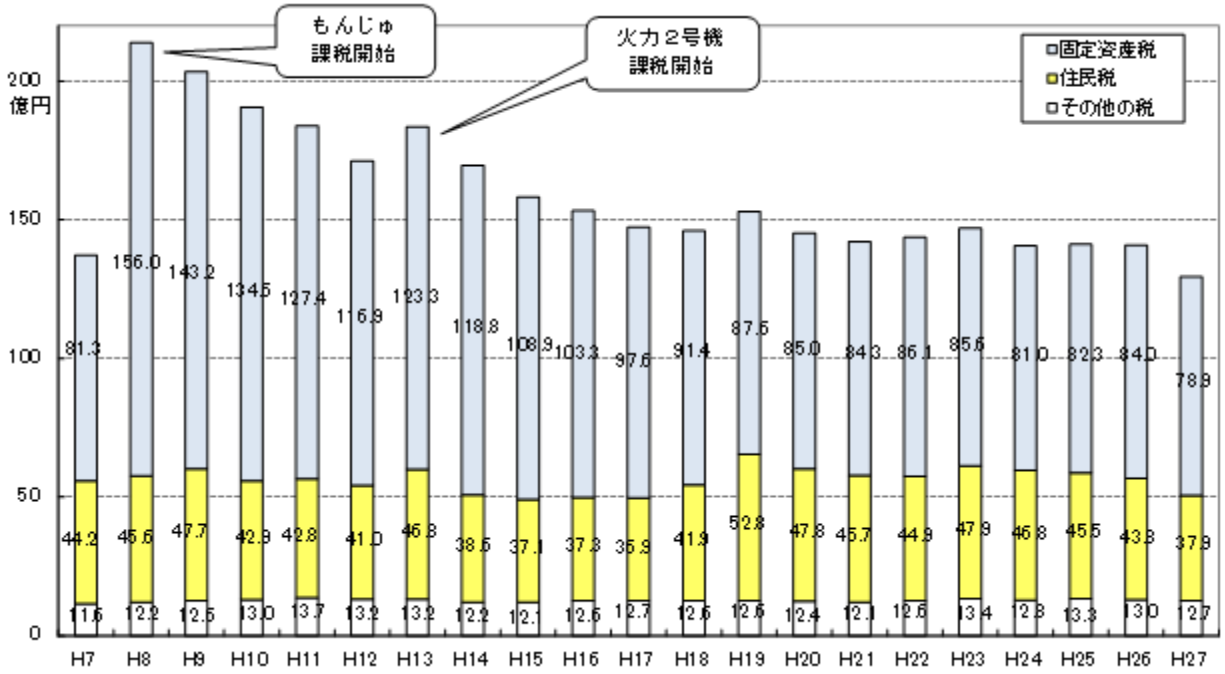
ＪＲ敦賀駅の交通拠点性を高め、中心市街地活性化を促すため、既存のバス交通の他、コミュニティバスや駅東地区でのパーク＆ライドシステム、広域観光拠点等を含めた、複合交通ターミナルとしての機能を強化します。

(3)中期財政計画(平成 28 年度～平成 32 年度)

①歳入(市税決算額)の推移

市税の歳入規模については 140 億円台で推移しておりましたが、平成 23 年の東日本大震災による原子力発電所の停止に伴い市税は年々減少し、平成 27 年度は 130 億円台へと減少しています。

図表　歳入(市税決算額)の推移

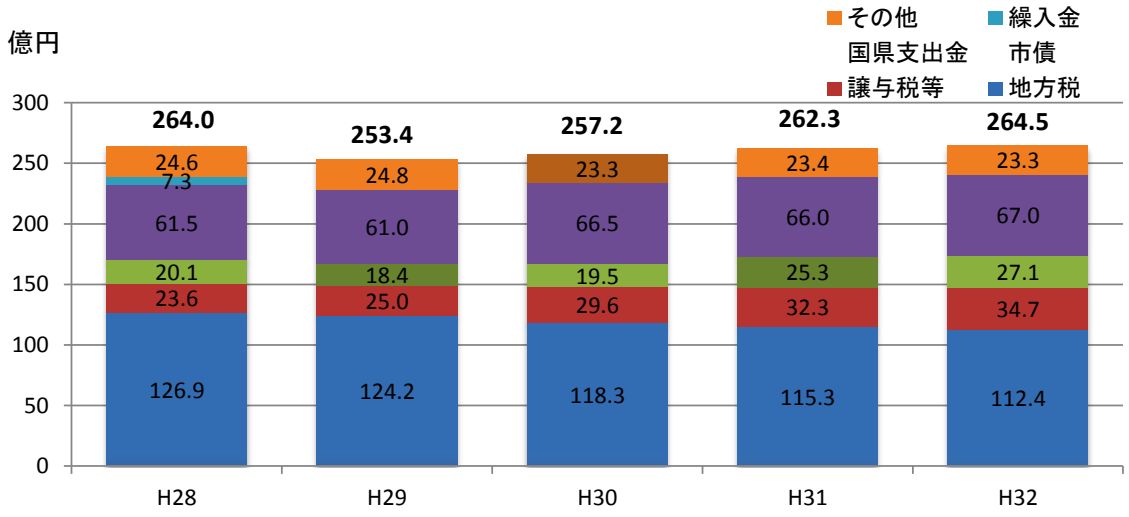


※平成２７年度は最終予算計上額

②今後5年間の収支見込(一般会計)

歳入については、平成 29 年度以降財政調整基金等の基金繰入金による調整は行わない収支見込みとなっています。平成 28 年度の日本原電敦賀 1 号機廃炉による市税及び電源立地地域対策交付金等の減少を見込み、その後の廃炉交付金（原子力発電施設等立地地域基盤整備支援事業交付金）を見込んで歳入規模を設定しました。

図表　今後5年間の収支見込(一般会計歳入)



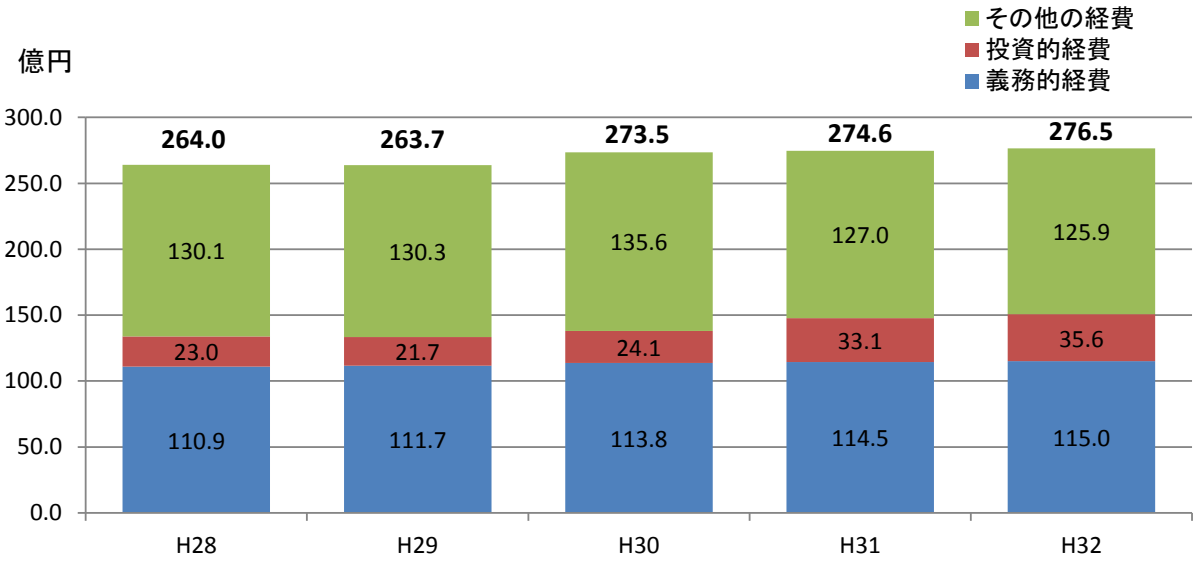
歳出については、各種大規模事業を控えているため増加傾向にあります。

「義務的経費」というのは人件費や扶助費であり、職員の平均年齢の低下により減少を見込んでいますが、扶助費は年々増加傾向であるため全体として増加を見込んでいます。

「投資的経費」は平成 31 年度以降に一般廃棄物最終処分場整備経費等を見込んでいるため増加しています。

「その他経費」がコミュニティバス経費を含む経費で、平成 29 年度、30 年度は国体関連経費により増加していますが、それ以後は大幅な減少となっています。

図表　今後 5 年間の収支見込（一般会計歳出）



以下のように、今後は毎年 10 億円以上の歳出超過となっており、各種事業の見直しや人件費の適正化など、早急に改善に取り組む必要があります。

図表　歳入歳出見込差引

	H29	H30	H31	H32	計
歳入歳出過不足額	△ 10.3	△ 16.3	△ 12.3	△ 12.0	△ 50.9

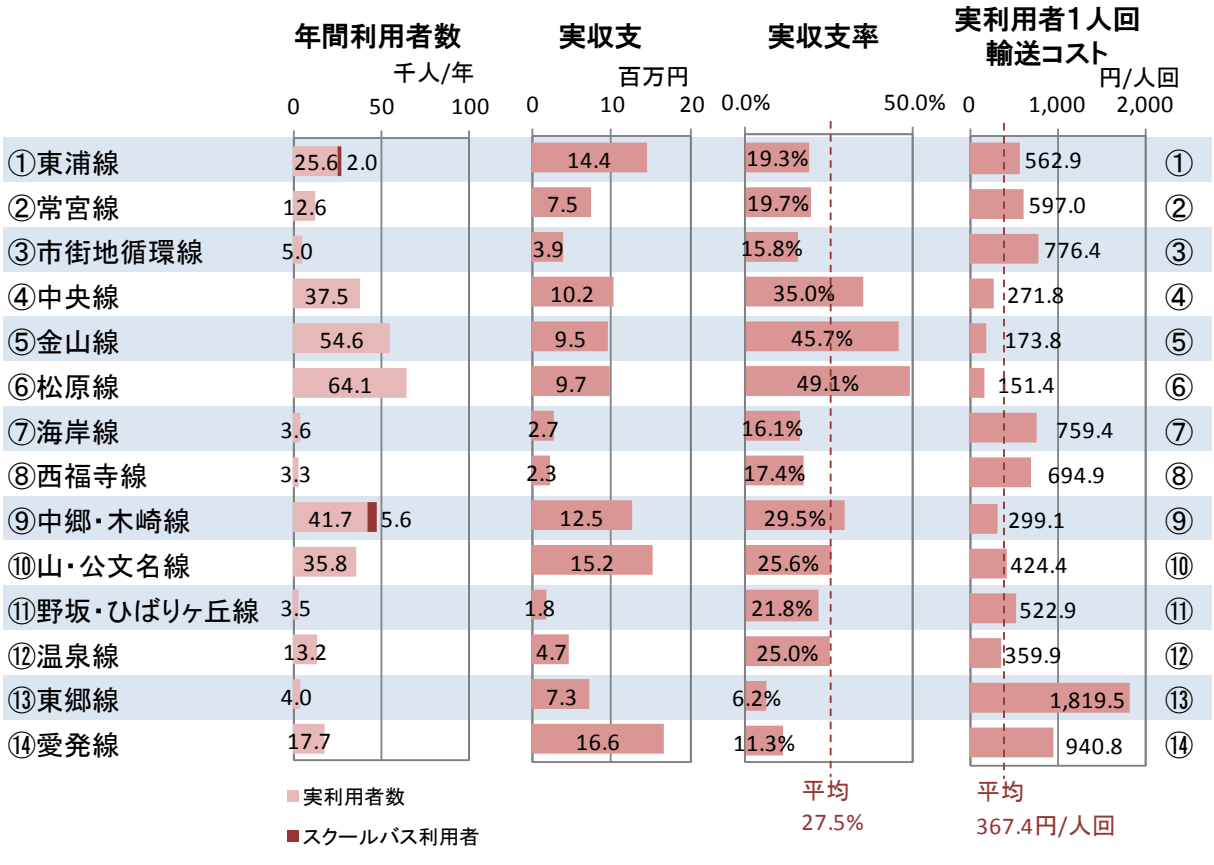
Ⅲ コミュニティバスの評価

1．路線別の経営指標の算出

路線ごとの収支状況や費用対効果を比較するために、路線ごとの「収支率」を算出します。利用者の中には小中学生のスクールバス利用が含まれている路線もあるため、それを除いた「実利用者」を推計し「実収支率」を算出し、路線ごとの比較を行いました。

これによると、⑤金山線、⑥松原線、④中央線、⑨中郷・木崎線は、実収支率・実利用者１人回輸送コストも平均を超え、高い状況となっています。一方、⑬東郷線はかなり低い状況となっており、⑭愛発線、⑦海岸線、⑧西福寺線、③市街地循環線も平均を下回って低い状況となっています。

図表　経営指標の算出



図表　経営指標導出の計算表

	利用者数			収入				経費			収支	経営指標				
	年間利用者（人） Pi	スクールバス利用回数（人回） Si	実利用者（人） ∏ i=Pi−Si	収入計（千円） I	路線別収入（千円） Ii=I*Pi/Σ Pi	スクールバス定期券収入（千円） Bi	実収入（千円） I i=Ii−Bi	年間キロ（キロ） Ki	委託料（千円） R	路線別経費（千円） Ci=R*Ki/Σ Ki+Ii	実収支（千円） Ci−Ii	1人回輸送コスト（円/人）		収支率（%）		
												全体（円/人） (Ci−Ii)/Pi	実利用者 (Ci−I i)/∏ i	全体 Ii/Ci	実利用者 I i/Ci	
①東浦線	**27,630**	2,000　※	**25,630**		**4,038**	598	**3,440**	77,641		**17,867**	**14,427**	**501**	**563**	**22.6%**	**19.3%**	①
②常宮線	**12,579**		**12,579**		**1,838**		**1,838**	42,163		**9,348**	**7,510**	**597**	**597**	**19.7%**	**19.7%**	②
③市街地循環線	**5,038**		**5,038**		**736**		**736**	21,960		**4,648**	**3,911**	**776**	**776**	**15.8%**	**15.8%**	③
④中央線	**37,461**		**37,461**		**5,475**		**5,475**	57,169		**15,657**	**10,183**	**272**	**272**	**35.0%**	**35.0%**	④
⑤金山線	**54,614**		**54,614**		**7,981**		**7,981**	53,290		**17,473**	**9,492**	**174**	**174**	**45.7%**	**45.7%**	⑤
⑥松原線	**64,084**		**64,084**	43,081	**9,365**		**9,365**	54,461	87,358	**19,065**	**9,700**	**151**	**151**	**49.1%**	**49.1%**	⑥
⑦海岸線	**3,554**		**3,554**		**519**		**519**	15,152		**3,218**	**2,699**	**759**	**759**	**16.1%**	**16.1%**	⑦
⑧西福寺線	**3,252**		**3,252**		**475**		**475**	12,688		**2,735**	**2,260**	**695**	**695**	**17.4%**	**17.4%**	⑧
⑨中郷・木崎線	**47,344**	5,600　※	**41,744**		**6,919**	1,704	**5,215**	60,524		**17,699**	**12,484**	**228**	**299**	**39.1%**	**29.5%**	⑨
⑩山・公文名線	**35,781**		**35,781**		**5,229**		**5,229**	85,266		**20,416**	**15,187**	**424**	**424**	**25.6%**	**25.6%**	⑩
⑪野坂・ひばりヶ丘線	**3,458**		**3,458**		**505**		**505**	10,150		**2,313**	**1,808**	**523**	**523**	**21.8%**	**21.8%**	⑪
⑫温泉線	**13,174**		**13,174**		**1,584**		**1,584**	22,253		**6,325**	**4,741**	**360**	**360**	**25.0%**	**25.0%**	⑫
⑬東郷線	**4,000**		**4,000**	4,190	**481**		**481**	34,160	28,640	**7,759**	**7,278**	**1,819**	**1,819**	**6.2%**	**6.2%**	⑬
⑭愛発線	**17,667**		**17,667**		**2,124**		**2,124**	78,012		**18,745**	**16,621**	**941**	**941**	**11.3%**	**11.3%**	⑭
											コミュニティバス平均：	**351.9**	**367.4**	**29.0%**	**27.5%**	

※H27定期購入実績から算出

2. 路線別の役割と評価

当市のコミュニティバスはすべて同じ運賃ですが、路線ごとの目的は少しずつ異なっています。したがって、単純に経営指標だけで評価することはできません。

特に、バスの便数・路線が充実しタクシーの便も良い市街地とは異なり、バスの便数が少なくタクシーも利用しづらい山間部については、バス利用者にとっての必要性が大きく異なり、再編にあたってはより地域や利用者との調整が重要になります。

そこで以下のとおり、市街地路線と山間部路線に分けて評価します。

図表　路線別の役割と評価指標

<table>
<tr><th></th><th colspan="2">市街地路線</th><th>山間部路線</th></tr>
<tr><td>役割</td><td colspan="2">主に病院や小売店等が存在する市街地を通る路線。地域住民のみでなく不特定多数が利用する。</td><td>主に市街地ではない部分を通る路線。特定少数が利用し、その利用者にとっては必要不可欠な場合が多い。</td></tr>
<tr><td>対象路線</td><td colspan="2">③市街地循環線
④中央線
⑤金山線
⑥松原線
⑦海岸線
⑧西福寺線
⑨中郷・木崎線
⑩山・公文名線</td><td>①東浦線
②常宮線
⑪野坂・ひばりヶ丘線
⑫温泉線
⑬東郷線
⑭愛発線</td></tr>
<tr><td>サービス評価</td><td colspan="3">○便　　数　　非常に多い　３０便／日以上
多い　２０便／日以上
普通　１０～１９便／日
少ない　９便／日以下
○バス停カバー率　高い　８０％以上
普通　７０～８０％
低い　７０％未満</td></tr>
<tr><td>事業評価</td><td>○実質収支率（市街地路線）
高い　４０％以上
普通　２６％～３９％
低い　２１％～２５％
特に低い　２０％以下</td><td colspan="2">○実質収支率（山間部路線）
高い　３０％以上
普通　１６％～２９％
低い　１１％～１５％
特に低い　１０％以下</td></tr>
</table>

前ページに示した指標及び利用増減により評価した結果、以下のとおりとなりました。

図表　路線別の評価結果

			サービス評価		事業評価		政策評価
			便数	カバー率	収支率	利用増減	
1	東浦線	山間部	普通	低い	普通	減少	改善必要
2	常宮線	山間部	少ない	低い	普通	減少	現状維持確保
3	市街地循環線	市街地	少ない	普通	特に低い	減少	抜本見直し必要
4	中央線	市街地	多い	高い	普通	増加	現状維持確保
5	金山線	市街地	多い	高い	高い	減少	改善必要
6	松原線	市街地	非常に多い	高い	高い	増加	改善必要
7	海岸線	市街地	少ない	普通	特に低い	横ばい	抜本見直し必要
8	西福寺線	市街地	少ない	低い	特に低い	横ばい	抜本見直し必要
9	中郷･木崎線	市街地	普通	普通	普通	増加	現状維持確保
10	山･公文名線	市街地	普通	普通	低い	横ばい	改善必要
11	野坂･ひばりヶ丘線	山間部	少ない	普通	普通	減少	改善必要
12	温泉線	山間部	少ない	普通	普通	横ばい	現状維持確保
13	東郷線	山間部	普通	低い	特に低い	横ばい	抜本見直し必要
14	愛発線	山間部	普通	低い	低い	横ばい	見直し必要

3. コミュニティバスの課題整理

（1）経費と利便性・効率性のバランス

原子力発電所の長期停止等に伴う歳入減少によって、本市は全体的に歳出削減を求められており、コミュニティバス運行事業においても事業内容の見直しが求められています。利用率の低い便を見直し、効率性を高めるとともに、利用ニーズに対応した路線・ダイヤ変更を行い、経費を考慮しながら利用率及び収支率を上げることが求められています。また、市財源のみでなく、国庫補助制度等を活用した財源確保に努めることも必要です。

（2）人口減少、高齢化、郊外部への人口増加への対応

全国と同様、本市においても今後人口減少が続き、高齢化が進行すると予想されています。バス交通においては、通勤・通学需要の減少に伴う利用者数の減少と、高齢化による路線のあり方が変化することが予想され、その対策が必要です。また、粟野地区等郊外部では人口が増加しており、今後公共交通ニーズの高まりが予想されるため、こうした利用者ニーズへの対応が求められます。

（3） 山間部対策

山間部路線の地区においては、人口減少・高齢化が進んでおり、収支率の低下が顕著であります。しかしながら、利用者にとっては生活の一部となっていることが多いことから、収支のみで運行を判断すべきではないと考えられます。ただし、他の山間部路線と比べて収支率の低い路線においては、一定の見直しが求められます。

また、地区によっては、集落から停留所までの距離が遠く、高齢者にとってバス利用が困難な地区もあり、その対策が求められます。

(4)市街地路線の見直し

当市においては、基本的には従来の民間路線バスを引継ぐ形でコミュニティバスを運行しており、便数については過去から大きく変化していない路線が多くなっています。

平成２３年のコミュニティバス全線本格運行からの実績では、本来多くの需要が見込める市街地路線の中でも、過剰に走っている路線や利用率の低い路線が存在します。需要の高い路線は維持若しくは増便し、需要の低い路線は減便、廃便するなど、より利便性の高い効率的な路線及びダイヤの見直しが必要です。

(5)分かりやすい運行経路及び運行時刻等の基本情報の提供

現在、冊子やホームページ等で、路線図・時刻表を周知していますが、分かりにくいという意見が寄せられています。分かりやすい情報提供により、ライトユーザーや観光客を取り込むことが必要です。

(6)バス交通サービス維持に向けた利用促進

市民の日常生活における交通手段は自動車が中心となっており、バス交通の利用者は運転免許をもたない学生や高齢者が中心です。自動車普及によりマイカーを持つことが当たり前の時代となり、バス交通は必要ないという意見もいただいていますが、学生や高齢者といった交通弱者にとっては日常生活を支える重要な交通手段であり、市として今後も引き続き維持していかなければならない必要不可欠な資産であります。そのため、サービス維持に向けて積極的にバス交通を利用する機会を設け、より多くの方にバス交通を利用いただくことが重要です。

Ⅳ コミュニティバス再編計画

1．基本理念

将来のまちの姿を見据えた効率的で利便性の高いバス交通

～敦賀市は将来にわたってバス交通を維持します～

2．基本方針

基本目標の達成を目指し、大きく以下の３つの基本方針を設定します。

【基本方針　1】

バス利用状況を考慮した効率的で利便性の高いバス運行の実現

【基本方針　2】

山間部路線における新しい運行の導入

【基本方針　3】

誰もが気軽に利用できるバス利用の促進

【基本理念と基本方針の考え方】

子どもや高齢者、障がい者などといった交通弱者にとって、バス交通は日常生活に欠かせない重要な交通手段です。本市の財政状況は年々厳しくなっていますが、バス交通を将来にわたって維持していくために、限られた財源の中、より効率的で利便性の高い運行経路やダイヤ編成を目指します。

また、山間部路線においては、今後も人口減少・高齢化が進むと予想される中で、利用者の減少はやむを得ませんが、市街地のような代替交通手段も少なく、バス交通は日常生活を支える足として重要であります。利用率が低いことを理由に減便するのではなく、その実態を捉え利便性や地域活性等を考慮しながら運行方法を検討していきます。

また、バス交通は市全体で守っていかなければならない必要不可欠な資産でありますので、交通弱者のみでなく誰もがバス交通について考え、積極的に利用いただけるようさらなる促進を目指します。

社会情勢の変化や地域ニーズ、財政面等様々な要素を考慮しながら、将来にわたって持続可能なバス交通を目指していきます。

3. 具体的施策

【基本方針1】 バス利用状況を考慮した効率的で利便性の高いバス運行の実現

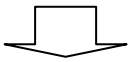
施策① 利用状況を考慮した便数の集約

過去５年間の実績及び路線別の政策評価をもとに、全体的に路線を見直し、効率的で利便性の高い路線及びダイヤに変更します。

過剰に走っている路線や利用率の低い路線を見直し、需要の高い路線は可能な限り維持し、需要の低い路線は減便、廃便するなど、より利便性の高い効率的な路線及びダイヤに変更します。

【現在のコミュニティバス】

□路線数　　１４路線
□便　数　　１８１便
□運行回数　　年間３３，７００回（１回＝１往復）



【路線改正後】

□路線数　　１２路線
□便　数　　１６０便程度
□運行回数　年間２９，０００回程度（１回＝１往復）

施策②　将来の公共交通ネットワークに向けた実証路線の運行　（ハブ＆スポークス）

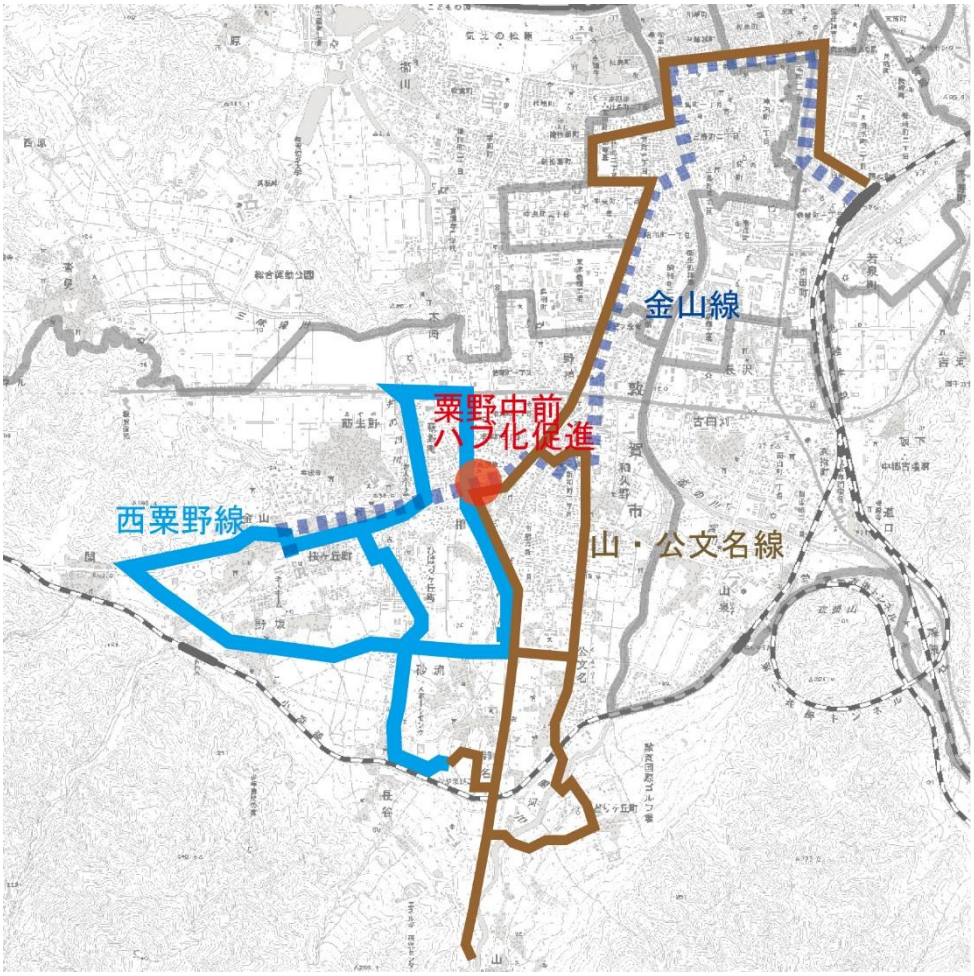
現在、市では「立地適正化計画」の策定を進めており、まちづくりと連動した公共交通ネットワークのあり方について議論しています。そのため、本計画ではそれに向けたバス交通の可能性を検討していきます。

市内路線をより効率的に運行するためには、市街地の路線を「幹線」、山間部路線を「支線」として位置付け、支線を幹線の乗継拠点（ハブ）まで運行する「ハブ＆スポークス」の考え方があります。

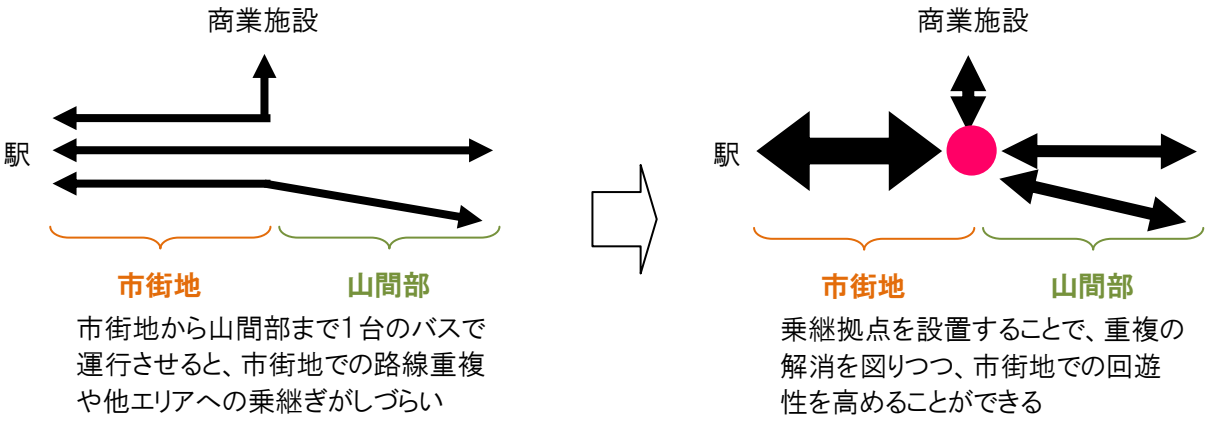
ハブ＆スポークスは、バスの頻度を確保しつつカバーエリアを広げることができるため、利便性の向上につながります。しかしながら、ハブ＆スポークスでは乗継拠点での乗継抵抗が問題となりますので、乗継拠点を店舗や病院等に配置するなど、その抵抗を緩和する施策が必要になってきます。拠点整備には多額の経費も必要になりますので、その導入によって効果が認められるかどうかを見極めながら、また、まちづくりと関連づけ、その施策とも連携しながら検討していく必要があります。

今回の計画では、現段階で乗継拠点として活用できる停留所を中心に、路線の一部を変更し、ハブ＆スポークスの実証路線として運行することで、将来的に他地区へ波及できるかを検討します。

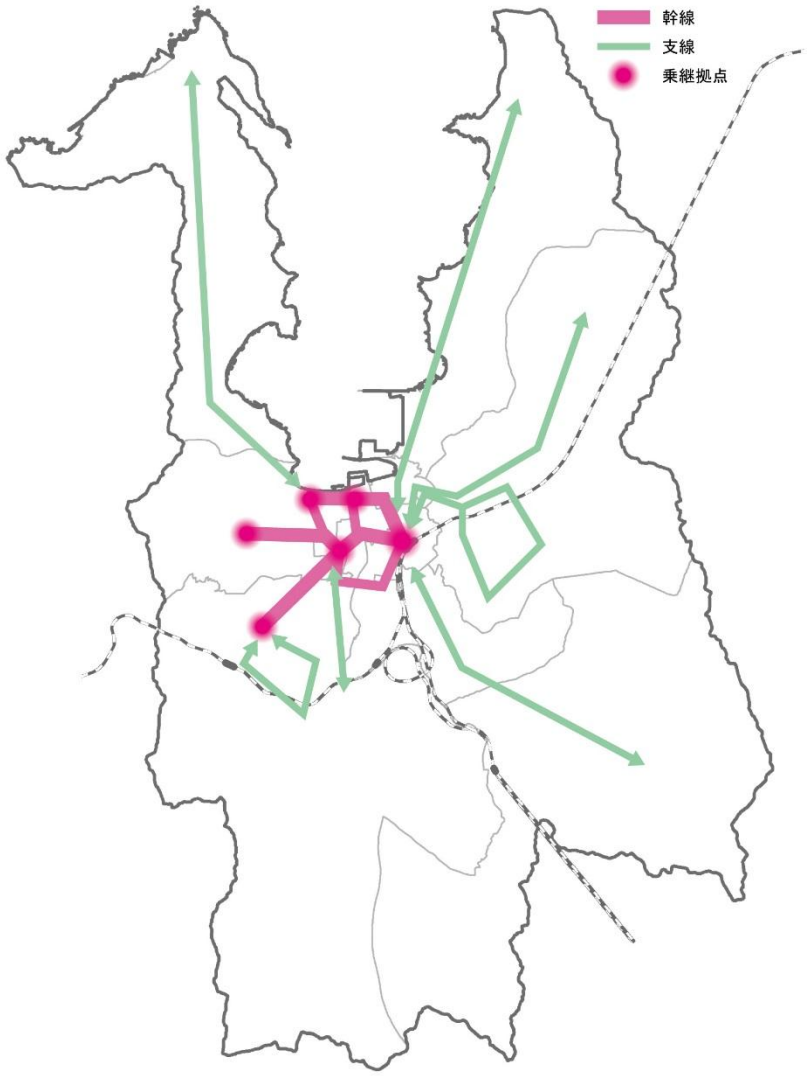
野坂･ひばりケ丘線　⇒　路線を延伸し西粟野線　に変更
山･公文名線　⇒　一部をルート変更し粟野中前経由に変更



図表　ハブ＆スポークスの効果



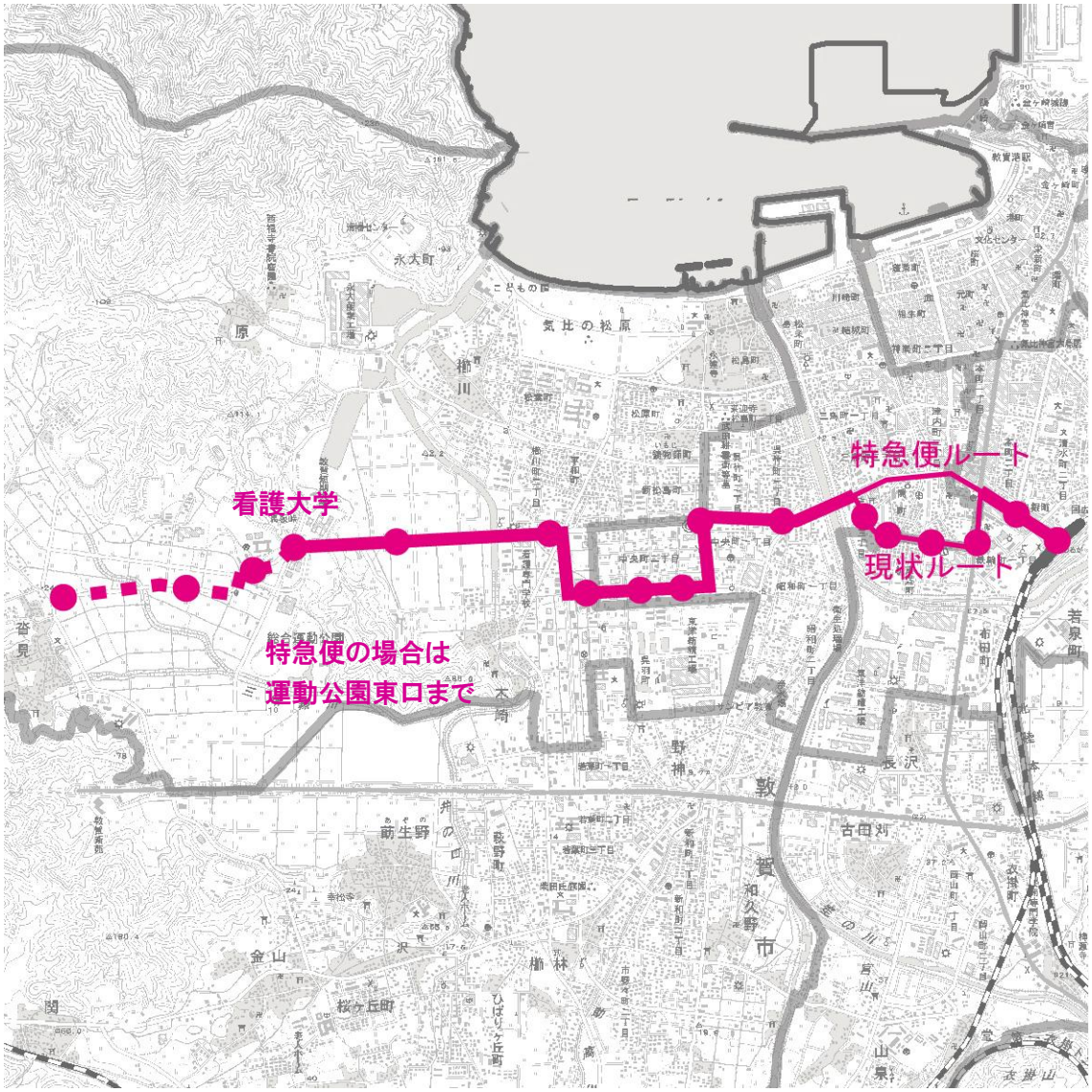
図表　ハブ＆スポークスの効果が認められた場合のネットワーク案



施策③　看護大学･敦賀気比高校通学者のコミュニティバス利用促進

中央線のダイヤ改正を実施し、コミュニティバスに看護大学・敦賀気比高校通学者を取り込みます。鉄道や他路線との乗継ぎを考慮してダイヤを一部改正することにより、現在スクールバスや保護者送迎で通学している学生の乗車を含めた利用者増を図ります。また、中央線においては、バス停によって乗降客数に差がみられることから、一部を主要停留所のみに停車する特急便に変更することで、さらなる効率化を図ります。

図表　中央線　⇒　路線の一部変更、ダイヤ改正



【基本方針2】 山間部路線における新しい運行の導入

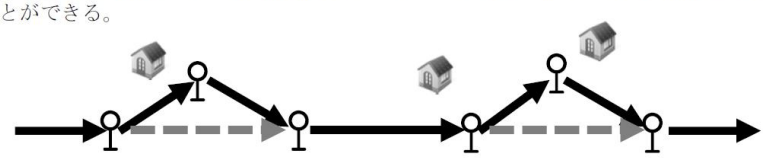
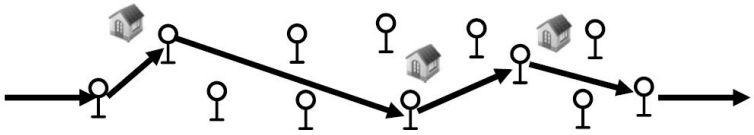
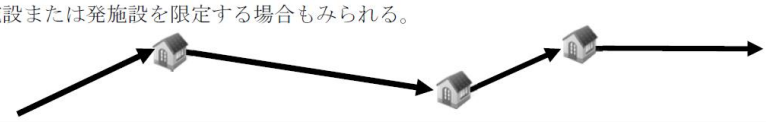
施策④ デマンド運行の試験導入、公民館経由、集落内乗入数の増加

過疎化・人口減少地域において路線を維持していくためには、公共交通を市内全域で一律に供給するのではなく、地域条件に適し、真に必要な人に対して必要な量を提供することが重要です。また、公共交通を地域で支える機運を高めるために、今まで以上により地域のための交通となることが重要です。

そこで、見直し対象となっている路線について、新たな運行形態の「デマンド運行」を試験導入するとともに、地域コミュニティの中心地である公民館をポイントとする路線の見直しを行い、効率化と利用増加、さらには地域コミュニティの活性化を図ります。また、デマンド運行による小型車両導入で、集落から停留所までの距離が遠く、バス乗車が困難であった地域の対策を図ります。

東郷線、愛発線、東浦線の３路線にてデマンド運行を試験導入し、一部を公民館経由ルートに変更します。

図表 デマンド型交通の種類

	運行方式の特徴（イメージ）［自宅 バス停等］
A 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。
B 迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。 
C 自由経路ミーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。 
D 自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。 

資料：「デマンド型交通の手引き」中部運輸局

【基本方針3】 誰もが気軽に利用できるバス利用の促進

施策⑤ ホームページの改善

現状のホームページを改善し、スマートフォン利用者にとって分かりやすいホームページに変更します。

施策⑥ バス停・時刻表冊子の改善

バス停の表記を利用者にとって分かりやすく変更します。また、時刻表についても複雑な路線や時刻表をできる限り分かりやすく伝えられるよう変更して発行します。

施策⑦ 私の時刻表の PR

「私の時刻表」は、コミュニティバスの時刻表から、使うところだけをカードにまとめた自分仕様の時刻表であり、個人からの依頼に応じて、生活安全課にて作成しています。利用者からは好評で依頼件数も多く、さらに利用が増加するよう周知拡大に努めます。

施策⑧ バス交通への意識啓発と利用促進

バス交通に対する市民の意識啓発とコスト意識の浸透を図るため、広報やホームページ、フリーペーパー等で本市バス交通の現状と利用促進を呼びかけるなど、各種利用促進策を実施します。また、地域公共交通会議委員とも連携しながら利用促進策を検討、実施していきます。

参考：名古屋市バスの車内（バス利用者等の現状を車内掲示）

路線ごとの見直し内容

路線名			政策評価	見直しの概要及び理由
1	東浦線	山間部	改善必要	利用の少ない一部の土日便を減便し、効率化を図るとともに、集約後の便への利用促進を図る。また、デマンド運行の試験導入を実施し、停留所から距離の遠い集落の対策を図る。
2	常宮線	山間部	現状維持確保	現状維持
3	市街地循環線	市街地	抜本見直し必要	市街地路線であるが収支率が非常に低く、運行区間も他路線と重複している。平成21年の再編の際も減便して今まで運行したが、利用状況が変わらないため廃止とする。乗継ぎを支援する施策を講じ、他路線の利用促進につなげる。
4	中央線	市街地	現状維持確保	便数は現状維持（一部土日便減便）とするが、収支率をさらに高めるため、ダイヤを変更し看護大学、気比高校通学時間に合わせ、利用増加を目指す。また、バス停によって乗降客数に差がみられることから、一部を主要バス停のみに停車する特急便に変更することで効率化を図る。
5	金山線	市街地	改善必要	現在、福井鉄道若狭線・菅浜線と路線が重複しており、利用の少ない便を一部減便するとともにダイヤを調整し効率的な運行に改善する。
6	松原線	市街地	改善必要	過剰に便数があるため適正規模に減便及びダイヤを変更し、効率化を図る。
7	海岸線	市街地	抜本見直し必要	利用の少ない便を減便して効率化を図るとともに、ダイヤを変更し集約後の便への利用促進を図る。
8	西福寺線	市街地	抜本見直し必要	沓見まで延伸し利便性を高めるとともに、松原線に統合し、名称を変更する。
9	中郷・木崎線	市街地	現状維持確保	利用の少ない一部の土日便を減便し、さらなる効率化を図る。
10	山・公文名線	市街地	改善必要	一部の便を粟野中前経由ルートに変更して、利便性を高める。（ハブ＆スポークス実証路線）
11	野坂・ひばりヶ丘線	山間部	改善必要	路線を延伸させ、粟野中学校前まで運行する。（ハブ＆スポークス実証路線）
12	温泉線	山間部	現状維持確保	ダイヤを変更し、さらなる利用促進を図る。
13	東郷線	山間部	抜本見直し必要	デマンド運行の試験導入や一部を公民館経由ルートに変更し、効率化と利用増加、地域コミュニティの活性化を図る。
14	愛発線	山間部	見直し必要	一部地域でデマンド運行の試験導入及び一部を公民館経由ルートに変更し、効率化と利用増加、地域コミュニティの活性化を図る

Ⅴ 計画の達成状況の評価

計画を確実に進めていくために、目標値を設定し、定期的に評価、検証を行います。

目標値は、「全市的な目標」と「路線別の目標」に分けて評価を行い、「路線別の目標」が達成されれば、「全市的な目標」が達成される仕組みとしています。

1．全市的な目標

(1)コミュニティバスの利用者数

コミュニティバスの公共交通利用者数 【実績】329,636 人（平成 27 年度）　⇒　【目標】　330,000 人（平成 33 年度） （１４路線１８１便）　（１２路線１６０便程度）

(2)公共交通の満足度

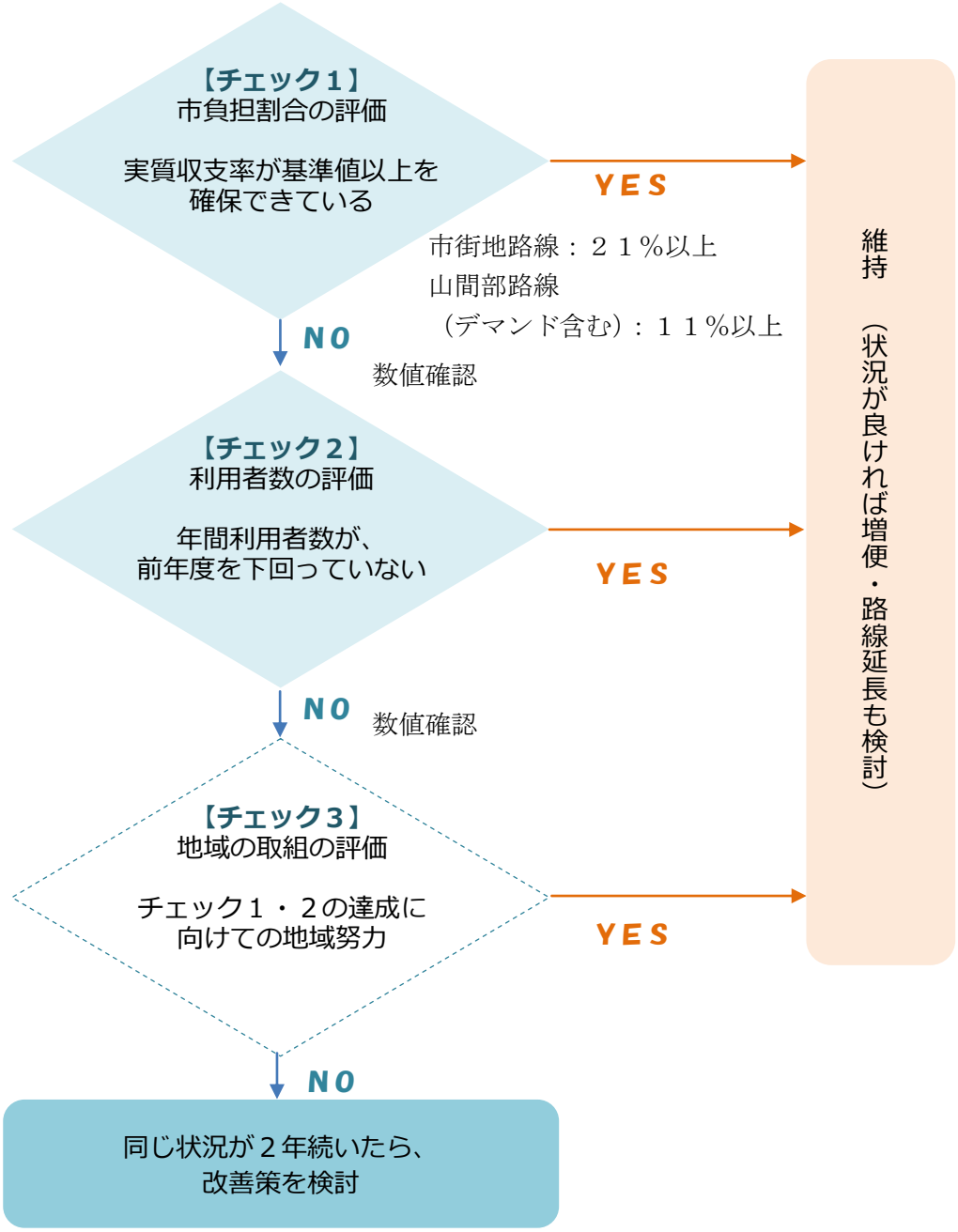
バス利用者の満足度（利用者アンケート） 【実績】（未取得）　⇒　【目標】50%（平成 33 年度）

2．路線別の目標

各路線の利用者数 【目標】　路線再編後、前年度の利用者数以上

3. 評価

公共交通ネットワークの評価、検証、改善策の検討は、敦賀市地域公共交通会議の場で実施します。目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討します。



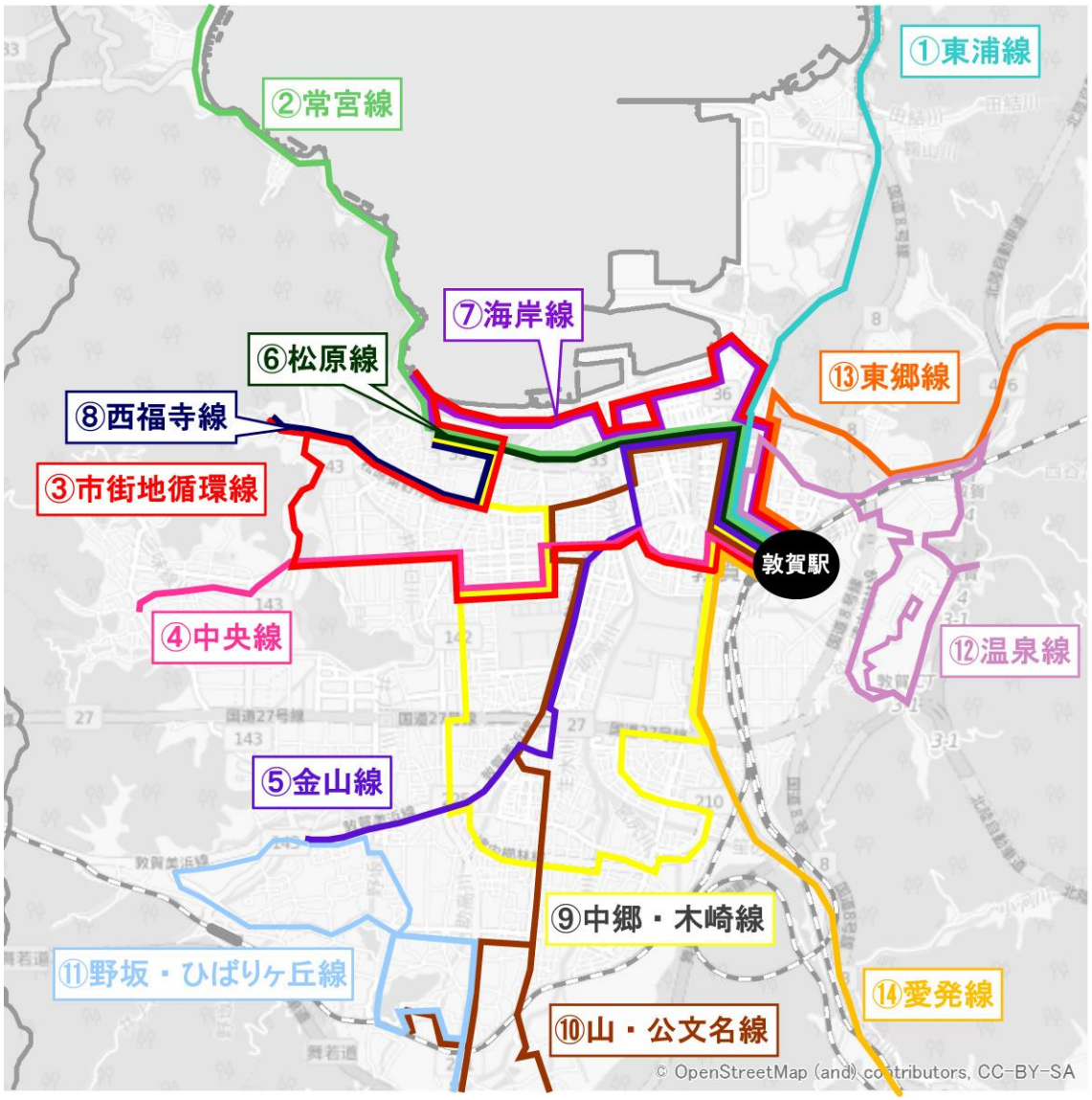
4. スケジュール

平成２９年１０月	試験運行開始（平成３０年９月まで）
平成３０年　３月	公共交通会議にて評価・改善策検討
平成３０年　５月	市民要望等を踏まえ、公共交通会議にて本格運行路線決定
平成３０年１０月	本格運行開始
本格運行後	毎年度　公共交通会議にて評価 大幅な路線改正はしないが、実施可能な箇所は改善する。

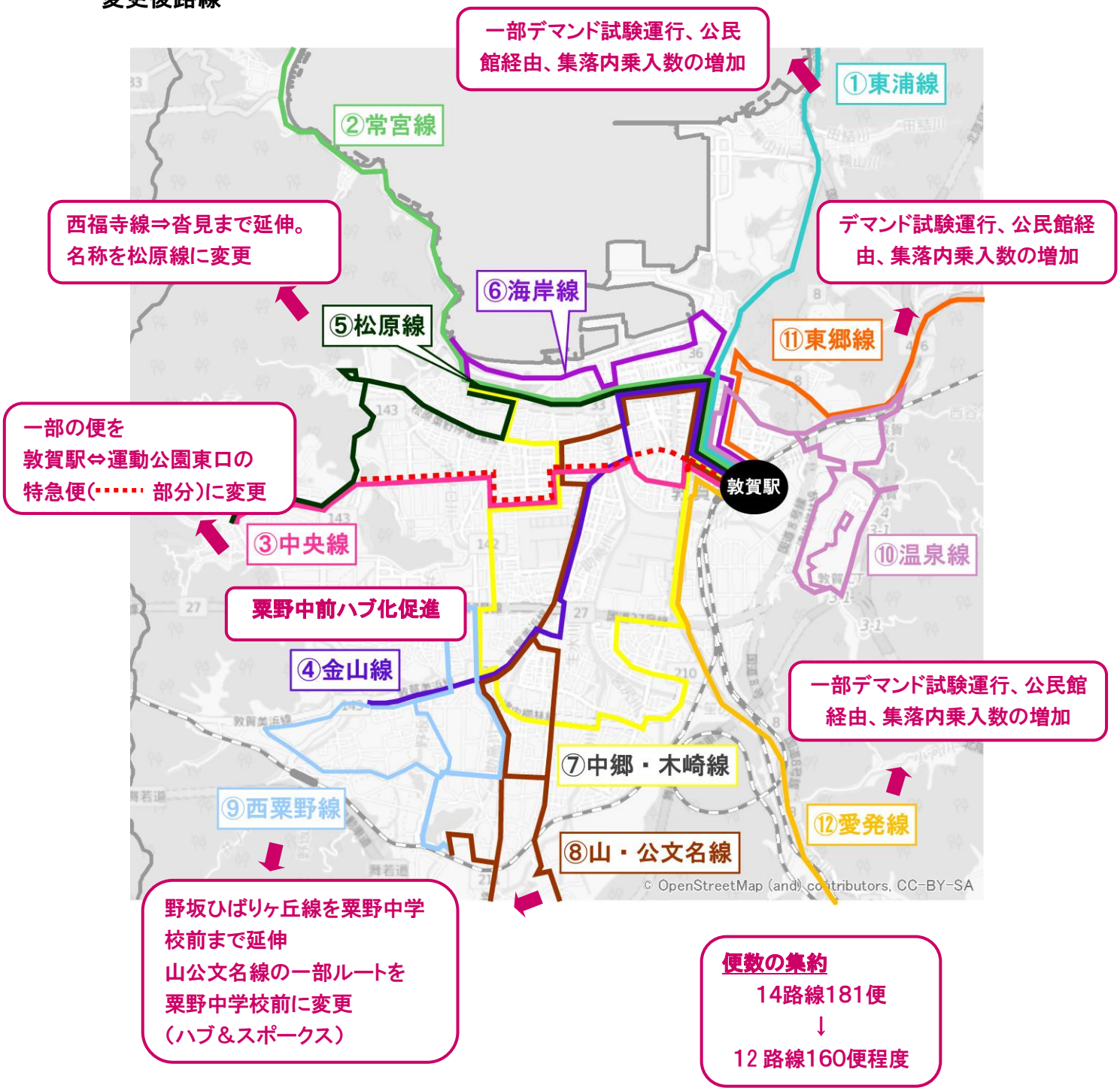
資料編

現行と再編後の路線図

現行路線



変更後路線


一部デマンド試験運行、公民館経由、集落内乗入数の増加
①東浦線
②常宮線
西福寺線⇒沓見まで延伸。名称を松原線に変更
デマンド試験運行、公民館経由、集落内乗入数の増加
⑥海岸線
⑤松原線
⑪東郷線
一部の便を敦賀駅⇔運動公園東口の特急便(┅┅ 部分)に変更
敦賀駅
③中央線
⑩温泉線
粟野中前ハブ化促進
④金山線
一部デマンド試験運行、公民館経由、集落内乗入数の増加
⑦中郷・木崎線
⑨西粟野線
⑫愛発線
⑧山・公文名線
© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA
野坂ひばりヶ丘線を粟野中学校前まで延伸
山公文名線の一部ルートを粟野中学校前に変更
(ハブ＆スポークス)
便数の集約
14路線181便
↓
12 路線160便程度