

嶺南地域公共交通網形成計画の各事業の今後の取組みについて

敦賀市 「シェアサイクル」

小浜市 「公共交通活性化（デマンド交通導入検討）事業」

美浜町 「コミュニティバスの見直し、美浜町地域づくり拠点化施設整備」

高浜町 「グリーンスローモビリティ運行事業」

おおい町 「大飯地域における新公共交通サービス デマンド型交通の導入」

若狭町 「二次交通実証事業」

美浜町・若狭町 「三方五湖エリア二次交通実証事業」

シェアサイクル拠点整備事業について（敦賀市）

1. 事業概要

シェアサイクル拠点整備事業では、市内中心市街地に無人で自転車が貸出・返却ができるサイクルポートを9箇所整備し、敦賀の玄関口であるJR敦賀駅周辺から観光資源が集積する金ヶ崎周辺や市立博物館周辺における2次交通の充実化を図り、観光客の回遊性向上及び満足度向上につなげることを目的とする。

2. 整備費用

- ・拠点整備費 : 23,485千円（貸出拠点9箇所の整備、システム構築等）
- ・自転車購入費 : 9,900千円（電動アシスト自転車60台の購入）

3. サイクルポートの整備



【サイクルポートの構成】



4. 仕様について

- サイクルポートについて
 - ・ポートは左記の9箇所。後述するシステムに対応し、必要な通信機器などを設置。
 - ・ポートには案内看板を設置するとともに、各自転車に利用方法を記載したマニュアルを添付。
- シェアサイクルシステムについて
 - ・無人で貸出、返却ができ、自転車に取り付けられた車載器と連動して施錠、解錠が可能。
 - ・貸出、返却操作をスマートフォン等により容易に行うことができ、外国語（英語）にも対応。
 - ・クレジットカード、電子マネーによる料金決済に対応し、交通系ICカードの活用も可能。また、現金決済に対応する有人の受付窓口（オルパーク内観光案内所を想定）を設置。
 - ・利用案内や貸出予約等についてはホームページ、スマートフォンアプリにて確認し、実施する。
 - ・利用料金については以下のとおり。
 利用料金：1回（60分まで） 200円（以降30分ごとに100円追加）
 有人窓口（1日パス）：1,500円
- 管理運営について
 - ・シェアサイクルの利用時間は5時～24時、年中無休。
 - ・利用者からの問い合わせに対応するコールセンターを設置する。ただし、コールセンター及び有人受付窓口の対応時間は8時から19時とする。（時間外は事故等による連絡を除き留守番電話対応）
 - ・その他、管理運営業務として、各ポートにおける自転車台数の平準化作業や利用促進に向けた広報業務、自転車、サイクルポートの軽微な修繕などを行う。（年間2,376千円）

公共交通活性化（デマンド交通導入検討）事業（案）

〈課題・現状〉

- ・バス停が遠いことや外出にダイヤが合わないこと等により、高齢者をはじめとした地域住民の移動需要を十分に満たせていない。
- ・公共交通の主な利用者である中高生の交通利便性の維持向上させる必要がある。
- ・北陸新幹線敦賀開業を見据え、観光客が利用できる公共交通の整備が求められる。

〈目指す姿〉

- ・朝夕の通学需要が多い時間帯は既存のバス運行を継続し、昼間はバス車両に代えて乗用車によるデマンド交通を導入する。
- ・乗用車で運行するデマンド交通は、バス停をより細かく設定でき、ダイヤを利用者に応じて設定できることから、高齢者や観光客の利便性が向上する。
- ・デマンド交通は、電話のほか、WEBまたはアプリ等での予約可能なシステムを構築する。
- ・朝夕は、バス運行を継続させるため、中高生の通学の利便性を維持できる。
- ・運行形態イメージは別紙1、運行エリアイメージは別紙2のとおり

〈実証運行〉

概要：内外海地区において、あいあいバスの日中の運行をデマンド交通に切り替える実証運行により、利便性の向上や利用者数の変化を把握し、本導入が可能であるか、検討する。

検証事項：下記の3点を検証する。

- ①ランニングコストが現状を上回らない収支となるか。
- ②利用者の利便性が向上するものであるか。
- ③持続的に可能な運行システムであるか

（利用者の増加数、新規バス停での乗車人数、利用満足度の変化、必要な車両台数、運賃設定等を調査検討する。）

実施時期：令和4年 夏～秋頃（1か月程度）

運行地域：田烏線・泊線の沿線（新たなバス停も設置予定）

運行形態：実証運行期間中、下記の通り変更する。

運行時間帯	現状	変更イメージ	
	【終日】	【朝夕】 ※詳細は別紙	【日中】 ※詳細は別紙
ダイヤ	定時定路線	定時定路線	デマンド運行
バス停	現状のバス停	現状のバス停	現状のバス停 +細かく新設
泊線 宇久・西小川線	バス3号車	バス3号車	(仮) デマンド 車両 ハイエース1台
田烏線	バス4号車	バス4号車	

〈事業スケジュール〉

令和3年度：実証運行に向けた調整・システム導入計画策定等

令和4年度：デマンド交通システム開発（内外海地区）

実証運行の実施（内外海地区）

実証運行結果分析による市内全域展開の可否判断

実証運行結果を踏まえた市内全域のデマンド交通システム開発等

令和5年度：実証運行結果に応じて、市内全域のデマンド交通システムの本運行開始

※令和5年度の本運行の可否は、令和4年度の実証運行結果による

〈参考事例〉

- ・静岡県小山町のデマンドバス

〈目指す姿（運行形態の変更イメージ）〉

運行時間帯	現状			目指す姿（イメージ）	
	【終日】	【朝夕】	【日中】		
ダイヤ	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線	デマンド運行
バス停	現状のバス停	現状のバス停	現状のバス停	現状のバス停	現状のバス停 +細かく新設
小屋・須縄線	バス1号車	バス1号車	バス1号車	バス1号車	デマンド1号車 (ハイエース)
小屋・谷田部線	バス2号車	バス2号車	バス2号車	バス2号車	
泊線 宇久・西小川線	バス3号車	バス3号車	バス3号車	バス3号車	デマンド2号車 (ハイエース)
田鳥線	バス4号車	バス4号車	バス4号車	バス4号車	デマンド3号車 (ハイエース)
池河内線 宮川線	バス5号車	バス5号車	バス5号車	バス5号車	
健管センター線 太良庄・国富線 下根来・今富線 鯉川・加斗線	ハイエース6号車	—	—	—	上記のデマンド3車 両で対応する。
変更による メリット	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・日中の利用は、バス停が近くなる。 ・予約に応じた運行が可能。 ・6号車の朝夕減便による運行経費削減 ・デマンド車両の柔軟な活用による新たな収入確保の可能性
変更による デメリット	—	—	—	—	・「デマンド交通システム」「デマンド車両」の導入による運行費用の増額

小浜市へのデマンド交通の導入エリアイメージ

エリア 1

ハイエース1台で運行

R3年度：システム構築

R4年度：実証運行

R5年度：導入

※R5年度導入可否は、実証運行の結果による

泊線

田烏線

エリア 3

ハイエース1台で運行

R5年度：導入

※導入可否は、R4年度の実証運行の結果による

小屋・谷田部線

小屋・須縄線

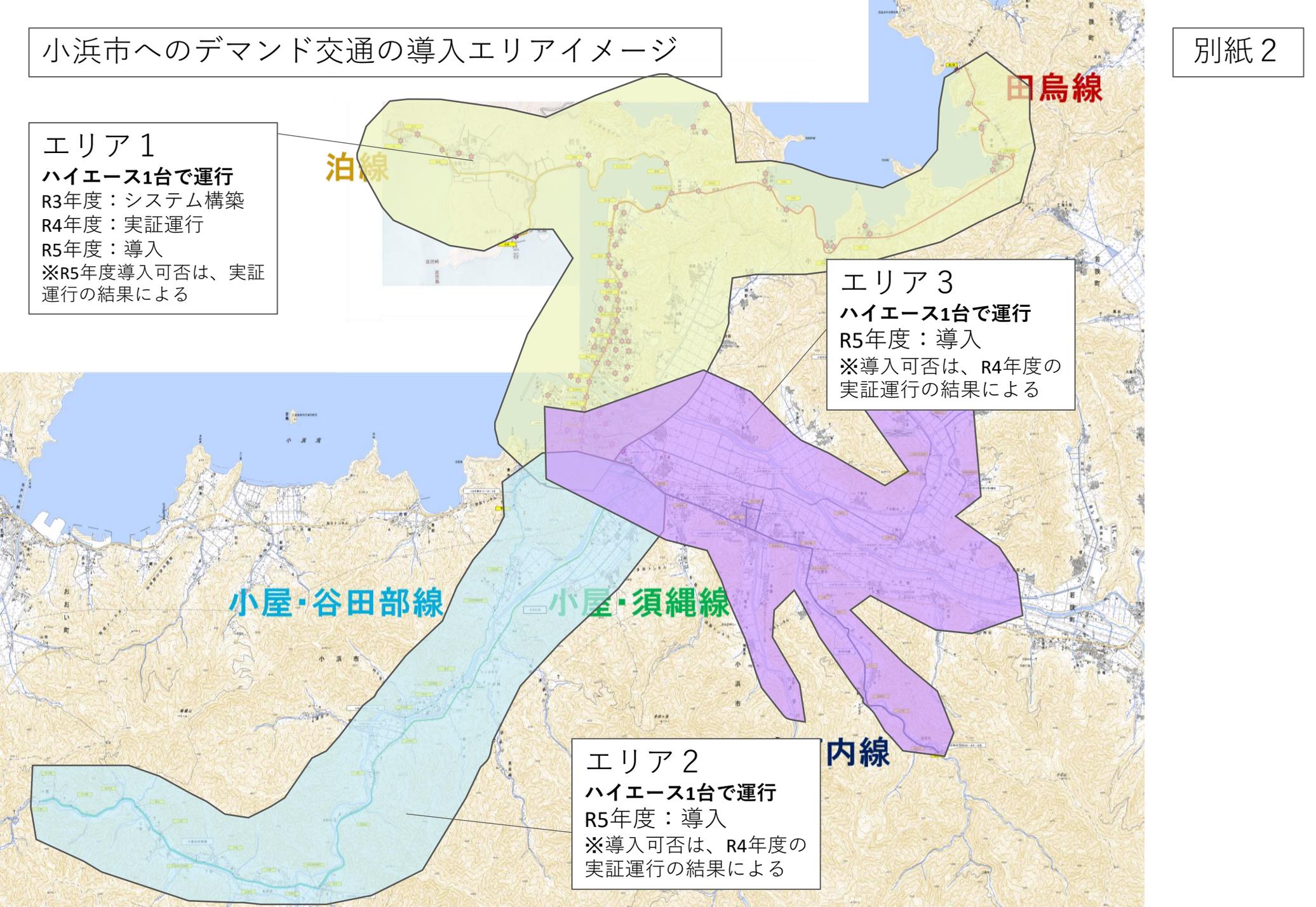
エリア 2

ハイエース1台で運行

R5年度：導入

※導入可否は、R4年度の実証運行の結果による

内線



(1) コミュニティバスの利用状況

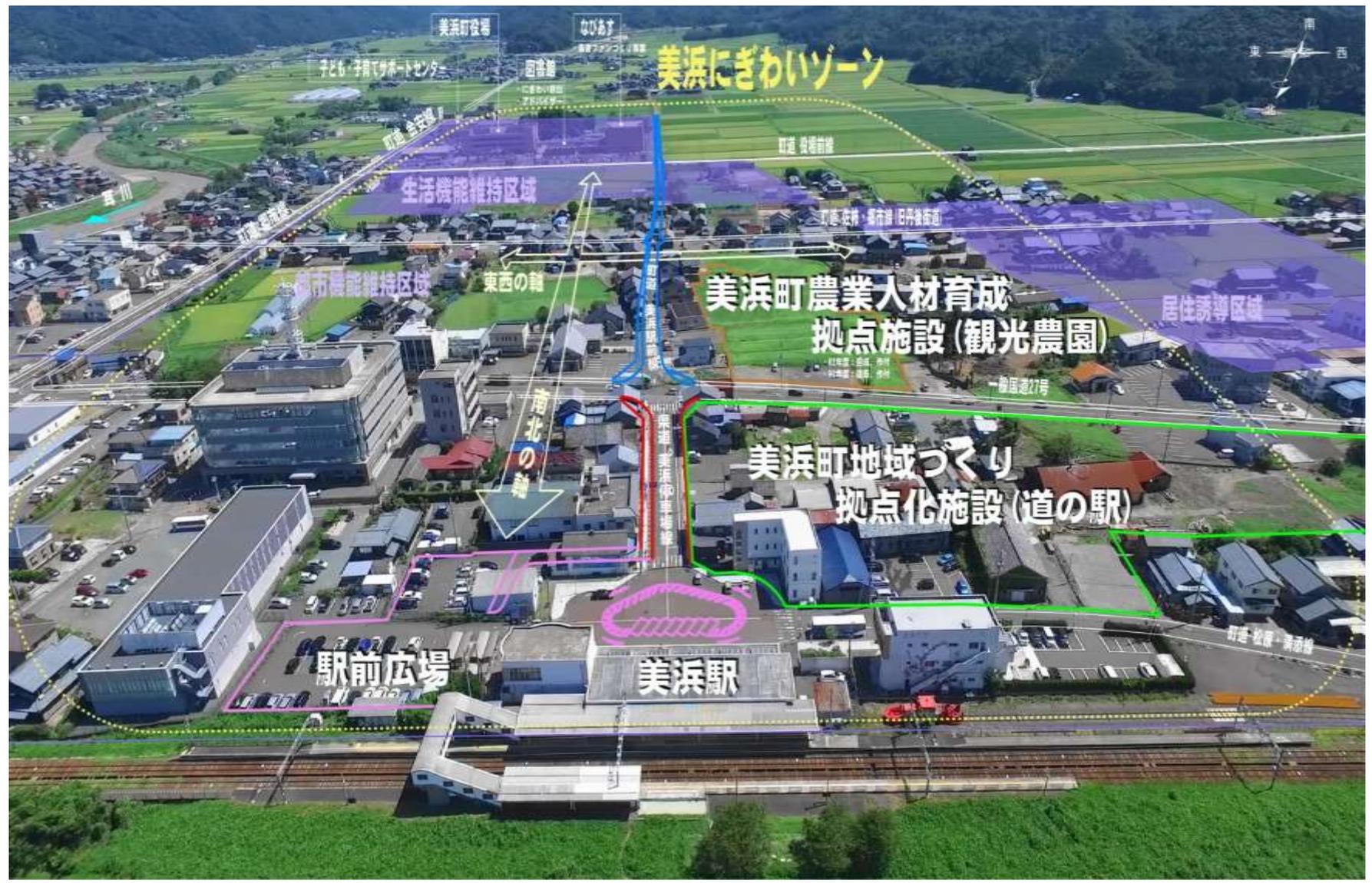
コミュニティバスの利用者数は全体的に減少傾向となっており、平成26年以降、利用者が半減しているのは高校生の通学利用が減っていることが主な要因となっている。平成27年度からは町民の利便性を考え、一部デマンドバスの運行を開始したが、利用者は減少傾向となっている。

(2) 見直しの基本方針

- ①従来の利用に基づき時間帯を判断し、新庄・日向線にあたっては美浜駅でのJR小浜線・福鉄バスへの確実な乗り継ぎを実施する。
- ②丹生線については、美方高校生に対する登下校への配慮や町外への通学に対するJR小浜線美浜駅での乗り継ぎを実施する。
- ③全般的に時間帯ごとの運行経路を工夫し、一運行に係る時間・距離の短縮による予約便の締め切り時間について、現行の90分から60分への短縮を図る。
- ④コミュニティバス区間・停留所等施設の再整備を実施する。
※コミュニティバス停留所の移設・廃止・名称変更
- ⑤令和3年度中完成の道の駅ハブ式運行に対応するために、今回の改正により美浜駅起点のハブ式での運行を実施する。
- ⑥現在の利用者に十分配慮のうえ、見直しを実施する。
※令和2年11月実施

にぎわいゾーン整備について

(1) 美し美浜にぎわいゾーン構想



(2) 美浜町地域づくり拠点化施設(道の駅:はまびより) イメージ図案

美浜町地域づくり拠点化施設(道の駅)イメージ図案



計画されている道の駅の特徴的な機能

- ・みはまプラザ : 施設中心に配置された屋根付きのイベント広場
- ・えんがわテラス : 多目的利用が可能な軒下空間
- ・海の広場 : キッチンカー等の乗り入れも可能な公園的広場
- ・子育て交流施設 : 子育て交流スペースや一時預かりの機能を備える
- ・ガソリンスタンド : 災害時に備え自家発電設備を設置
- ・太陽光パネル : 再生可能エネルギーを活用
- ・交通結節点機能 : 美浜駅やコミュニティバスとの接点強化

にぎわいゾーン整備について

(3) 美浜町地域づくり拠点化施設(道の駅)工程表

事業名		令和元年度		令和2年度												令和3年度												令和4年度			
		令和2年(2020)												令和3年(2021)												令和4年(2022)					
		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4			
美浜町 地域づくり 拠点化施設 (道の駅)	SPC	用地・建物所有者交渉						上物 解体																							
	道の駅					造成設計										造成工事															
	オープン(予定)			基本設計										実施設計																	
															建設工事																
美浜町 地域づくり 拠点化施設 関連工事	町							基本設計・実施設計										工事													
	町							用地買収・建物等補償																							
								駅前広場設計										駅前広場整備工事													

高浜町内の公共交通の概観・グリーンスローモビリティ企画について

内浦ぐるりんバス



運行: 内浦ぐるりん倶楽部
 区間: 内浦地区～舞鶴市内
 形態: 定時定路線
 料金: 無料
 ※地区の間接負担

赤ふんバス

町内一円をすみずみまで運行
 (郊外と中心部を結ぶ)



運行: 高浜交通株式会社
 区域: 高浜町内
 形態: オンデマンド
 (予約制・不定時不定路線)
 料金: 300円(各種割引あり)

【課題】

- 観光利用に適さない
- 都度料金制・都度予約制
 →中心部での複数移動に繋げ、
 →更なる中心部活性化を促進する。

【新たな取組み】グリーンスローモビリティ

中心部の施設間を電気力でスマートに
 回遊し、中心市街地の活性化に繋げる



解決

舞鶴市内へ

至 敦賀

京都交通高浜線



運行: 京都交通株式会社
 区間: 高浜駅～東舞鶴駅
 料金: 有料
 形態: 定時定路線

JR小浜線



運行: JR西日本株式会社
 区間: 敦賀駅～東舞鶴駅
 料金: 有料

高浜交通タクシー



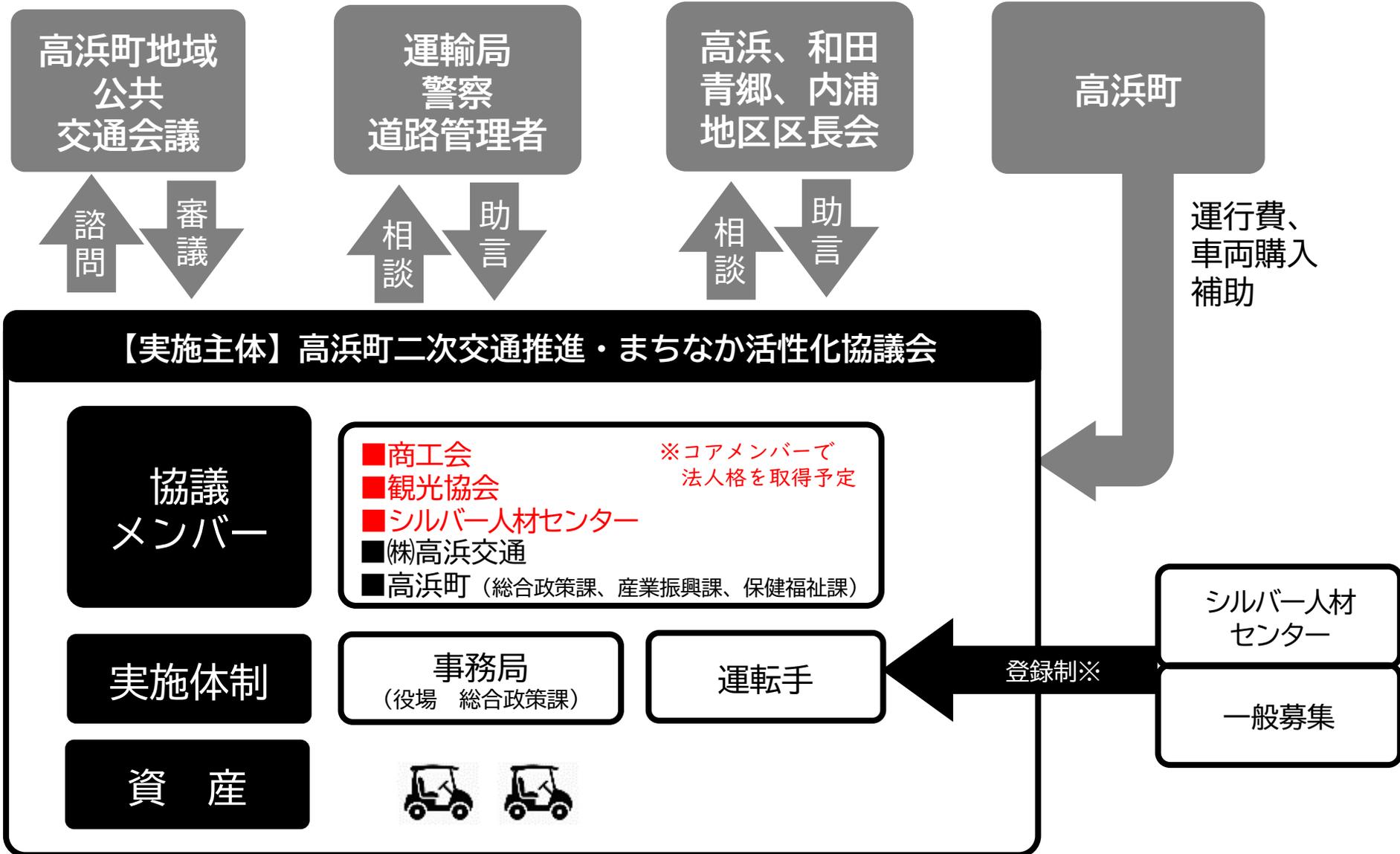
運行: 高浜交通株式会社
 区間: 高浜町内
 料金: 有料

福祉有償運送



運行: 高浜町社会福祉協議会
 区域: 高浜町内ほか
 形態: 予約制
 料金: 500円～
 ※介護保険被保険者証又は身体障がい者手帳などを所持する方

実証実験実施スキーム



※現在、高浜町では二種免許保有者が不足している状況に鑑み、普通免許保有者でも所定の講習を受講すれば運転業務に従事できるよう「自家用有償運送」登録形態による運行を行う予定

運行ルート案（令和3年度実証実験）

ルート選定基準：生活施設、観光施設が集中するエリアを選定（協議会にて最終決定）

高浜地区



和田地区



東ルート



一周60分×1台走行

60分に1本

西ルート



位置情報を見える化



一周60分×1台走行

60分に1本

充電待機



スケジュール 実証実験の主な流れ

令和2年度	9月	
	10月	車両見学・試乗、視察(京都府和束町①)
	11月	視察(京都府和束町②、尾道市、福山市)
	12月	
	1月	地域公共交通会議(第1回目)
	2月	
	3月	地域公共交通会議(第2回目)
令和3年度	4月	※自家用有償旅客運送登録申請
	5月	
	6月	高浜  
	7月	高浜  
	8月	和田  
	9月	検証・地域公共交通会議
	10月	高浜  
	11月	和田  
	12月	検証・地域公共交通会議

無償



※繁忙期、閑散期の実証実験を実施後、令和4年度以降の運行形態を確定させる。

大飯地域における新公共交通サービス デマンド型交通の導入

デマンド型交通イメージ図



利用者の予約に応じて、システムが乗合を発生させながら最適な運行経路・時間を自動で導き出し、その情報が車載器に反映され、リアルタイムに配車が可能になる。

デマンド型交通の概要

1. 運行方式
システムを活用したデマンド型交通（ドアツードア型）
2. 運行範囲
大飯地域
3. 利用できる方
登録者
4. 運行日
平日（土・日・祝日・年末年始は運休）
5. 運行時間
午前7時30分から午後5時30分まで
6. 車両・台数
乗客定員9名のワゴン車・2台
7. 予約方法
オペレーターへの電話予約、インターネット予約
8. 予約受付時間
2週間前から当日の運行時間の30分前まで
9. 利用料金
1人1回500円（小学生は半額、小学生までは無料）
ただし、有料利用者2名以上での利用は1人1回300円

デマンド型交通導入スケジュール

令和2年10月	運行事業者の決定・システムの決定
令和2年10月～	準備期間 (システム導入・設定、事業者認可手続き)
令和3年2月～	町民への周知、利用者登録及び愛称募集 (広報誌への掲載、チラシの配布等)
令和3年4月～	試行運行の開始 (利用者へのアンケート等の実施)
令和3年10月～	本格運行への移行

現状・課題

- ・ J R 小浜線については、運行間隔が長い時間帯がある。
- ・ J R 小浜線に接続する2次交通は、「西日本 J Rバス(若江線)」、「町営バス常神三方線」「町営デマンドタクシー」の3交通である。
- ・ 一般タクシーについては、ドライバー不足が発生している。
- ・ 北陸新幹線敦賀開業による観光誘客を図る中で、住民の交通弱者のみならず、観光客をも対象とした2次交通の充実が急務である。
→特に、主要観光地間、主要駅を効率的に移動する交通手段の確保が必要である。
- ・ 近年、鯖街道が注目を集めており、三方五湖周辺と鯖街道熊川宿の2大観光地へを周遊し、首都圏、関西圏からの往来を増加させたい。

補完バスの試行運行【R3-R5年度】

A.小浜線補完バス実証運行

内 容：小浜線を補完する広域バスの延長

(敦賀駅→美浜駅→三方駅→熊川宿)

町内主要観光地、小浜線を結ぶバス運行

(町営バス・広域バスと接続、レインボーライン→縄文ロマンパーク→三方駅→熊川宿)

ルート：美浜駅～三方駅(縄文ロマンパーク)～道の駅若狭熊川宿

運行数：1日3便 R3=10日, R4=40日, R5=40日

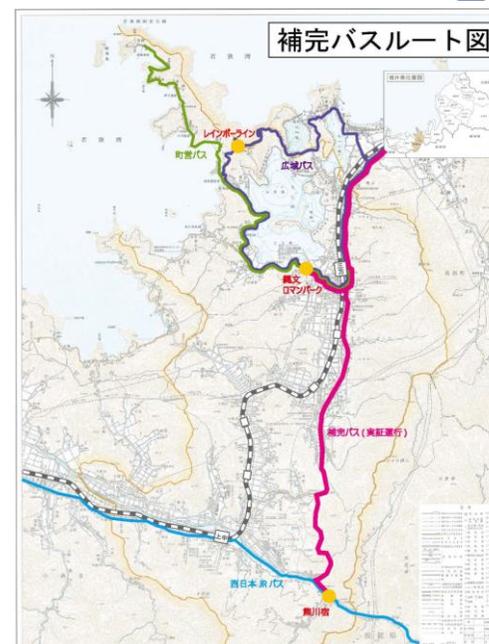
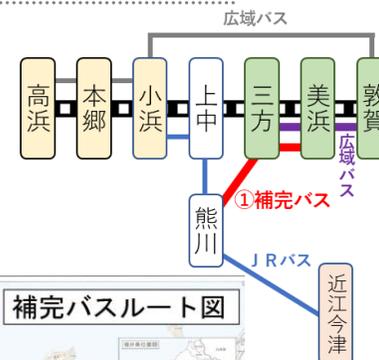
B.利用促進

補完バス、カーシェア利用へのインセンティブ

→周遊バスの発行, 店舗利用チケット発行, レンタサイクル無料貸し出しなど

C.検証・改善検討

実証運行・カーシェアを含む町内交通の分析・検証 (公共交通会議開催)



今後の事業展開

Step 1 : R03/実証運行, 利用促進→分析・検証・改善

Step 2 : R04/実証運行, 利用促進→分析・検証・改善, MaaS構築

Step 3 : R05/本格運行

三方五湖エリアにおける二次交通の検討

三方五湖エリアステップアッププログラムに基づき、三方五湖エリア全体協議会が、三方五湖エリアにおける広域バスの実証実験について検討中

- ・ 三方五湖エリアにおける小浜線主要駅からの二次交通対策
例) 美浜駅、三方駅などを軸に、主要なスポットを周遊するバス
- ・ 小浜線の運行間隔が長い時間帯における対策
例) 敦賀駅から三方五湖エリアに向けて運行するバス

〔三方五湖エリア全体協議会とは〕

- ・ 福井県、美浜町、若狭町のほか、両町観光協会や商工会、JA福井県漁業協同組合等でH30年5月に設立
- ・ H31年3月に「三方五湖エリアステップアッププログラム」を策定
- ・ 新幹線開業に向けて地域の魅力更に高める取り組みを推進