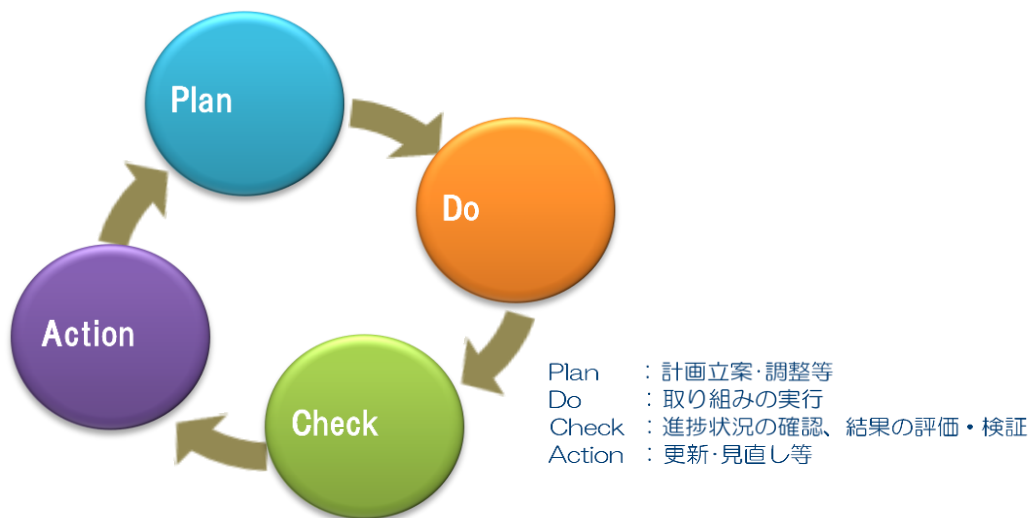


VII 計画の達成状況の評価

《達成状況の評価》

計画を進めるにあたっては、PDCA（Plan・Do・Check・Action）のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。

目指す目標を実現するための取り組みの詳細を計画立案・調整、実行し、各取り組み（事業）についての進捗状況の確認、得られた結果についての評価・検証を行います。得られた結果のほか今後の地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人々の意識・行動や嗜好・流行の変化等によっては、計画内容の更新、見直し等を行うことも必要となります。



《評価指標と目標》

本計画の達成状況を評価するため、施策の方向性として設定した「日常の移動手段としての公共交通の利便性向上」、「観光周遊に利用できる公共交通の確保」、「公共交通を中心としたまちづくりやライフスタイルの定着」の3つの観点から、期間中に達成すべき目標と評価指標を以下のように設定します。

- ・当地域の公共交通の利用促進は、路線網・運行方法や利用環境の充実等だけでなく、居住者の考え方、ライフスタイルの変容、観光客へのコンテンツの魅力、アピール性等による部分が大い。具体的には今後検討するものであり、それらの複合効果を現時点で想定することは難しいため、居住者、関係者等が共有する努力目標として目標値を設定する。
- ・北陸新幹線敦賀開業に伴い、敦賀駅の乗降客数や来訪客数等の母数は、嶺南地域の公共交通の取り組みに関わらず増加するものと想定され、例えば小浜線各駅の単純な乗降客数だけでは評価できないため、周遊等の指標については工夫を要する。
- ・嶺南地域全体の目標を設定するものの、市町の規模等に差異があるため、大きな市の動向に結果が左右される面がある。したがって、各市町でも取り組み結果を個別にチェックできる指標があることが望ましい。
- ・地域全体の目標であり、6市町にわたる状況を把握する必要があるため、定期的な数値をなるべく容易に取得可能な指標であることが望ましい。

■(施策の方向性) 日常の移動手段としての公共交通の利便性向上

指標	現状	目標
(指標1) JR小浜線の年間利用者数	1,557 千人 (4,265 人/日) 〔 〈H30 実績〉 小浜線の敦賀駅～東舞鶴駅の各駅 乗車人員の計 (JR西日本提供) 〕	1,635 千人 (約 4,500 人/日) (5%増を目指す)
(指標2) JR小浜線の定期利用者数	1,215 千人 (3,329 人/日) 〔 〈H30 実績〉 小浜線の敦賀駅～東舞鶴駅の各駅 乗車人員の計 (JR西日本提供) 〕	1,276 千人 (約 3,500 人/日) (5%増を目指す)
(指標3) バス・乗合タクシー等の 年間利用者数	862 千人 〔 〈H30 実績〉 ・路線バス 384,760 人 ・敦賀市 330,501 人 ・美浜町 12,817 人 ・若狭町 31,581 人 ・小浜市 82,853 人 ・高浜町 19,871 人 〕	862 千人 (現状維持を目指す)

■(施策の方向性) 観光周遊に利用できる公共交通の確保

指標	現状	目標
(指標1) 嶺南地域を回る際に 公共交通を利用する 観光客の割合	37.9% 〔 〈H30 敦賀駅でのアンケート調査〉 ・JR小浜線 13.8% ・バス 24.1% 〕	50% 〔 〈敦賀駅でのアンケート調査〉 「クルマ」と回答した観光客 (29.3%) の約半数が公共交通 を利用するよう目指す 〕
(指標2) 経路検索サイト等への バス情報掲載率	52.8% 〔 〈R1 実績〉 19 路線/36 路線 〕	100% (全路線の掲載を目指す)
(指標3) レンタサイクルの 年間利用者数	7,565 人 〔 〈H30 実績〉 嶺南地域レンタサイクル 〕	10,000 人 (30%増を目指す)

■(施策の方向性) 公共交通を中心としたまちづくりやライフスタイルの定着

指標	現状	目標
(指標1) JR小浜線の年間利用者数 【再掲】	1,557千人 (4,265人/日)	1,635千人 (約4,500人/日) (5%増を目指す)
(指標2) バス・乗合タクシー等の 年間利用者数 【再掲】	862千人 (H30実績) ・路線バス 384,760人 ・敦賀市 330,501人 ・美浜町 12,817人 ・若狭町 31,581人 ・小浜市 82,853人 ・高浜町 19,871人	862千人 (現状維持を目指す)
(指標3) モビリティ・マネジメントに 関するイベント、乗り方教室 等開催件数	22件 (H30実績) ・敦賀市 9件 ・美浜町 0件 ・若狭町 0件 ・小浜市 13件 ・おおい町 0件 ・高浜町 0件	50件 各市町が期間中に10回程度 実施することを目指す

《進捗管理》

計画全体の取組みの進捗確認や結果の評価・検証(PDCAの“C”)を行う主体が必要であり、「福井県嶺南地域公共交通活性化協議会」において行います。

【付属資料】

1.補助系統の地域公共交通における位置付け、役割について

位置づけ	系統名	実施主体	役割	確保・維持策
広域幹線	小浜線	JR 西日本	敦賀駅を発着地として、嶺南地域ならびに舞鶴市の各拠点を連絡する	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	若狭線	福井鉄道	敦賀駅を発着地として、敦賀市内ならびに美浜町の各拠点を連絡する	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行
	菅浜線		敦賀駅を発着地として、敦賀市内ならびに美浜町の各拠点を連絡する	
	名田庄線	大和交通	流星館を発着地として、おおい町内ならびに小浜市の各拠点を連絡する	
	高浜線	京都交通	高浜駅前を発着地として、高浜町内ならびに舞鶴市の各拠点を連絡する	
	若江線	西日本ジェイアールバス	小浜駅を発着地として、小浜市内ならびに若狭町、高島市の各拠点を連絡する	

○路線図



2.地域公共交通確保維持事業の必要性

○ 若狭線

主に通勤、通学、通院において、美浜町と敦賀市をまたいだ利用が多くみられ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者など自動車を運転できない方にとって必要なバス路線である。一方で、事業者や自治体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・維持する必要がある。

○ 菅浜線

主に通勤、通学、通院において、美浜町と敦賀市をまたいだ利用が多くみられ、地域住民の日常的な交通手段となっている。特に、学生や高齢者など自動車を運転できない方にとって必要なバス路線である。また、敦賀市白木地区を運行するバスは当路線のみとなっており、維持して行く必要がある。一方で、事業者や自治体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・維持する必要がある。

○ 名田庄線

名田庄地区から小浜市内に通学する中高生の通学手段や高齢者の移動手段として重要な交通手段であり、運行を維持継続していく必要がある。一方で、事業者や自治体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・維持する必要がある。

○ 高浜線

高浜町と舞鶴市は生活圏が同一であり、特に医療機関と買物施設は舞鶴市に集中しており、当路線は地域住民の生活に欠かせない存在となっている。自動車を運転できない学生や高齢者にとって必要なバス路線であり、維持していく必要がある。一方で、事業者や自治体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・維持する必要がある。

○ 若江線

若狭と関西圏を繋ぐ広域路線であり、通勤・通学や高齢者等の通院、さらには観光利用と幅広く利用されている。また御食国、鯖街道に係る観光事業等にも当該路線を活用しており、地域住民の利用と観光客の利用が融合された路線であり、県境を越える広域の移動手段として今後も重要である。一方で、事業者や自治体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・維持する必要がある。

3.各路線の事業および事業主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
若狭線	敦賀駅	美浜農協前	美浜駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
菅浜線	敦賀駅	北田口・ 関電事務所	白木	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
名田庄線	流星館	井上・谷口	小浜第二 中	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
高浜線	東舞鶴駅前	松尾寺駅前	高浜駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助
若江線	近江今津駅	仮屋	小浜駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助 車両購入補助

○目標値（地域幹線系統関係）

目標	数値指標	データ取得方法	現状（R元）	目標値（R6）
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	路線バス（地域間幹線系統）の年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	254千人	254千人
地域全体で支える持続可能な公共交通	路線バス（地域間幹線系統）への県補助額	普通会計決算により毎年整理	28,374千円	28,374千円
	路線バス（地域間幹線系統）の収支率	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	47.7%	47.7%