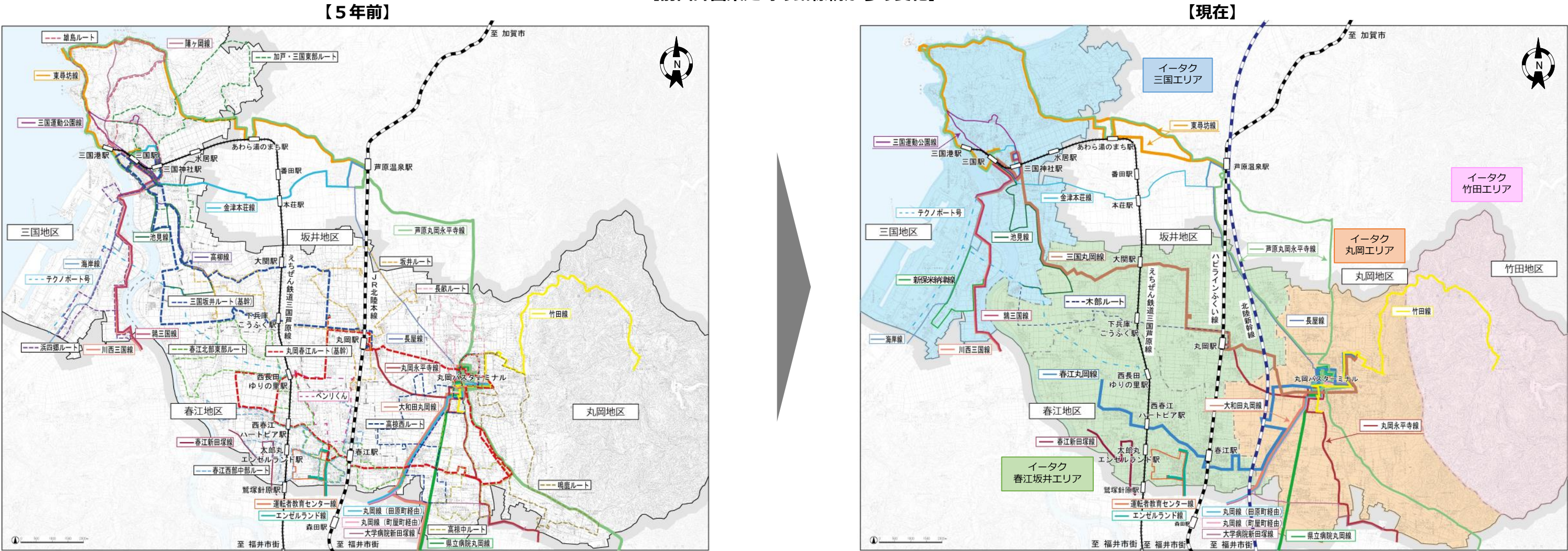


■ 市内の公共交通体系の変化

【5年前からの市内公共交通ネットワークの主な変化】

- コミュニティバス「ぐるっと坂井」が廃止され、オンデマンド型交通「イータク」及び京福バス・春江丸岡線、三国丸岡線が運行を開始。※コミュニティバスは新設の木部ルートのみ運行
- 北陸新幹線が延伸開業し、JR北陸本線（牛ノ谷～敦賀）がハピラインふくいに移管。

【前回計画策定時の路線網からの変化】



＜路線変更点＞

5年前		現在	
鉄道	● JR北陸本線（JR西日本）	鉄 道	● ハピラインふくい
コミュニティバス 「ぐるっと坂井」基幹ルート	● 三国坂井ルート ● 丸岡春江ルート	路線バス	● 三国丸岡線、春江丸岡線
コミュニティバス 「ぐるっと坂井」接続ルート	● 雄島ルート、加戸・三国東部ルート、浜四郷ルート、坂井ルート、春江北部東部ルート、春江西武中部ルート、長畝ルート、高棕西ルート、高棕中ルート、鳴鹿ルート	コミュニティバス	● 木部ルート
		オンデマンド型交通	● イータク

参考）5年前から変更がない路線

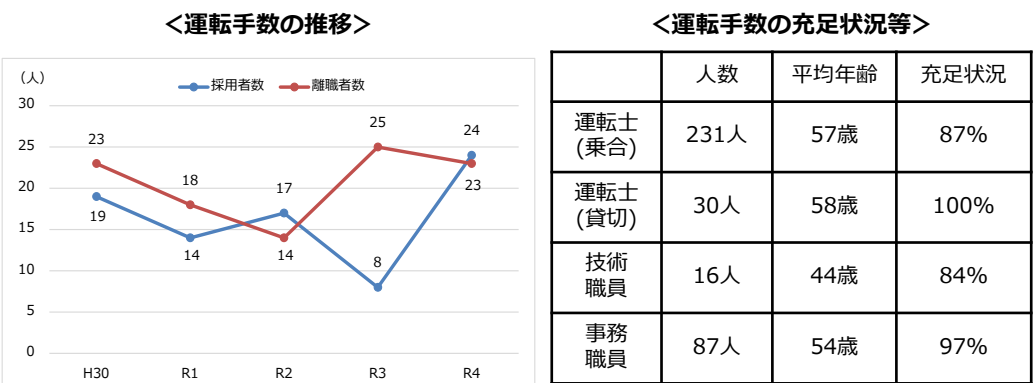
公共交通	路線
路線バス	● エンゼルランド線、丸岡線、県立病院丸岡線、東尋坊線、芦原丸岡永平寺線、運転者教育センター線、大学病院新田塚線、大和田丸岡線 ● 鶺鴒三国線、丸岡永平寺線、海岸線、金津本荘線、川西・三国線、池見線、長屋線、竹田線、三国運動公園線、春江新田塚線
鉄道	● えちぜん鉄道

■ 5年間の市内公共交通体系や環境変化

■ 主な公共交通環境の変化

【深刻な運転手不足】・京福バスの大幅減便

- 運転士、技術職員、事務職員全てで人手が不足しており、平均年齢も高い。
- 福井県はバス事業者の人材確保のため、報奨金制度を実施している。



注：人数、平均年齢、充足率は、京福バスと福鉄バスの合算

出典：嶺北地域公共交通計画

【北陸新幹線敦賀延伸開業】 ・二次交通の必要性

- 北陸新幹線が敦賀まで延伸開業され、首都圏を中心に多くの来訪者が来県している。

●新幹線駅周辺の来訪者比較 ※越前たけふ駅除く【県推計値】

地域	開業2か月間 (R6:3.16～5.15 R5:3.18～5.17)				【参 考】	
	来訪者数	前年同期	増減数	前年比(%)	1か月目	2か月目
					前年比(%)	前年比(%)
関東圏	23.1	15.9	7.2	145.3	162.5	131.0
関西圏	45.8	34.7	11.1	132.0	138.8	124.9
中京圏	15.0	12.8	2.2	117.2	131.7	104.4
北陸	28.7	25.2	3.5	113.9	117.5	110.3
信越	4.1	2.1	2.0	195.2	191.7	200.0
その他	10.9	7.8	3.1	139.7	148.7	130.8
合計	127.6	98.5	29.1	129.5	138.0	121.3

単位：万人

※来訪者数は、いずれもKDDIが保有するビックデータを用いて算出した県推計値で、前年との比較が可能な芦原温泉駅周辺、福井駅周辺、敦賀駅周辺の合計値かつ延べ人数

関東圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、栃木県、茨城県、群馬県
関西圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県、和歌山県、滋賀県
中京圏：愛知県、岐阜県、三重県
北陸：石川県、富山県（福井県を除く）
信越：新潟県、長野県

※1か月目は、R6年は3月16日～4月15日、R5年は3月18日～4月17日
※2か月目は、R6年は4月16日～5月15日、R5年は4月18日～5月17日

データ提供：KDDI・インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
※auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザー技術商事を対象に、個人を特定できない処理を行って集計しております。
※表の縦横の合計値は、四捨五入の関係で合わない場合がある。

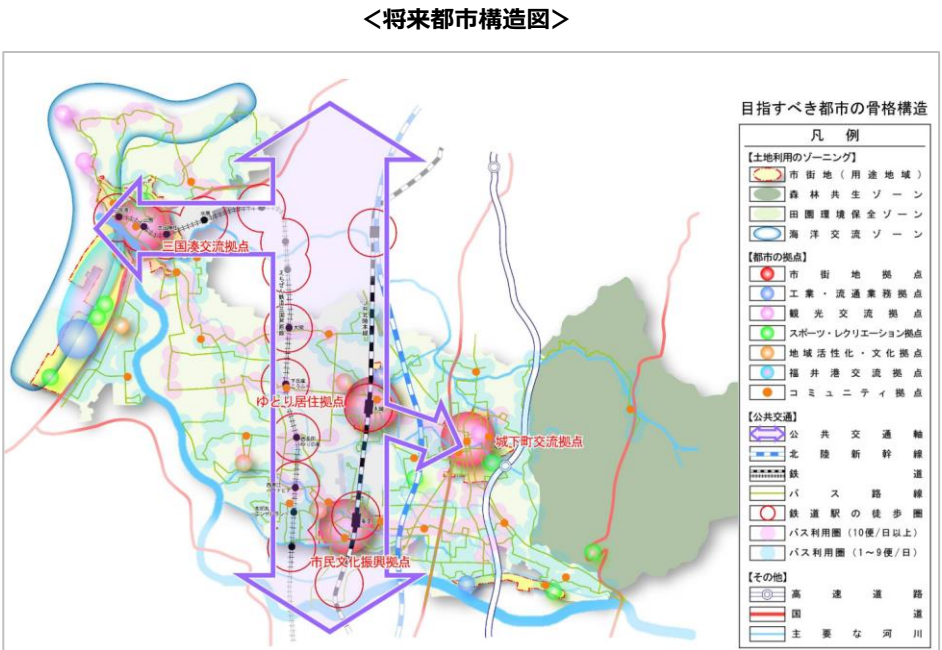
⇒新幹線開業で関東圏・信越から乗り換えなしでつながったことや、重点的プロモーションの効果、本県への注目の高まりによるアナウンス効果などにより、来訪者の増加が継続

出典：福井県HP

【まちづくりとの連携（立地適正化計画（R4.3）との連携）】 ・公共交通軸と拠点間を結ぶまちづくりの推進

- 坂井市の立地適正化計画では、鉄軌道の周辺を中心拠点としたまちづくりを進めることとしている。
- 公共交通軸（JR北陸本線※、えちぜん鉄道三国芦原線）で中心拠点と地域/生活拠点とを結んでいる。

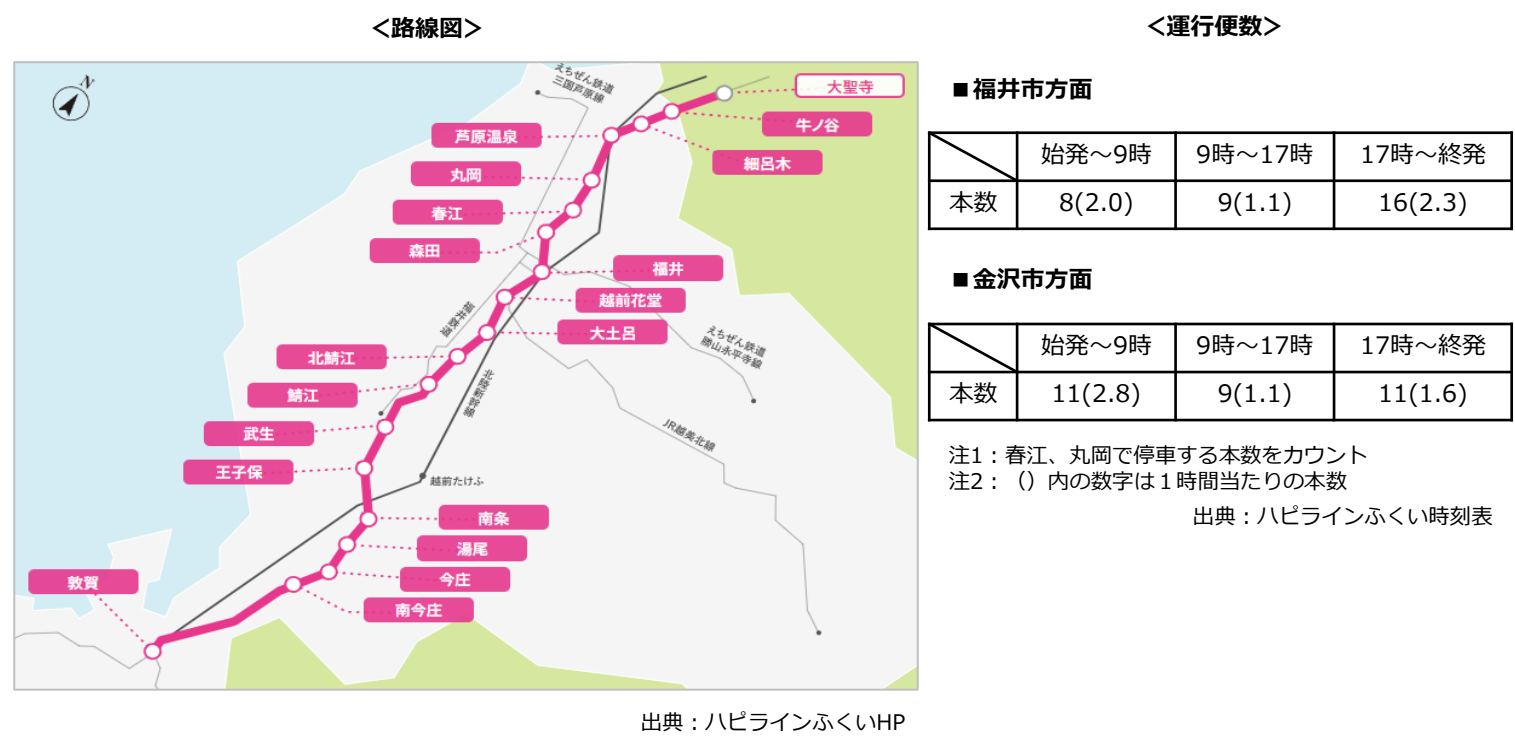
- ・ 中心拠点
市域各所から公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの工事の都市機能を提供する拠点。
- ・ 地域/生活拠点
周辺地域から容易にアクセス可能な地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点。



■ ハピラインふくい

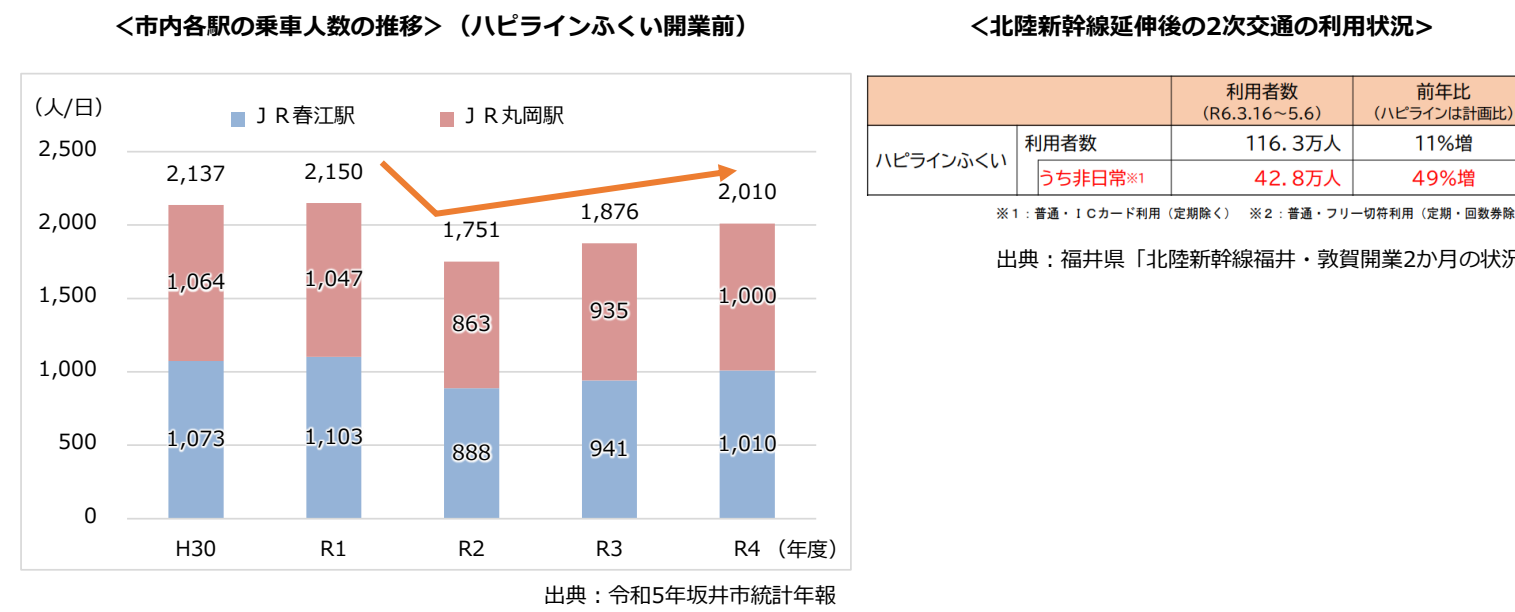
1.運行概要

- 令和6年3月16日の北陸新幹線の敦賀までの延伸に伴い、並行在来線であるJR北陸本線（牛ノ谷～敦賀）においてはハピラインふくいへと移管され、坂井市内の全線がハピラインふくいによる運行となった。
- 市内においては、丸岡駅と春江駅の2駅が設置されている。
- ハピラインふくいの運行便数は1～3本/時となっている。



2.利用状況

- 令和4年度までの市内各駅の乗車人数は、新型コロナウイルス感染症流行に伴い、令和2年度に減少した。その後は回復傾向にあるが、コロナ前の水準（令和元年度相当）にまでは回復していない。
- 令和6年3月にハピラインふくいが開業以降、その開業効果が持続し、ハピラインふくい全体で非日常利用が引き続き好調である。



■ 5年間の市内公共交通体系や環境変化

■ えちぜん鉄道

1. 運行概要

●市内には「えちぜん鉄道・三国芦原線」9駅が立地し、運行便数は1～2便/時となっている。



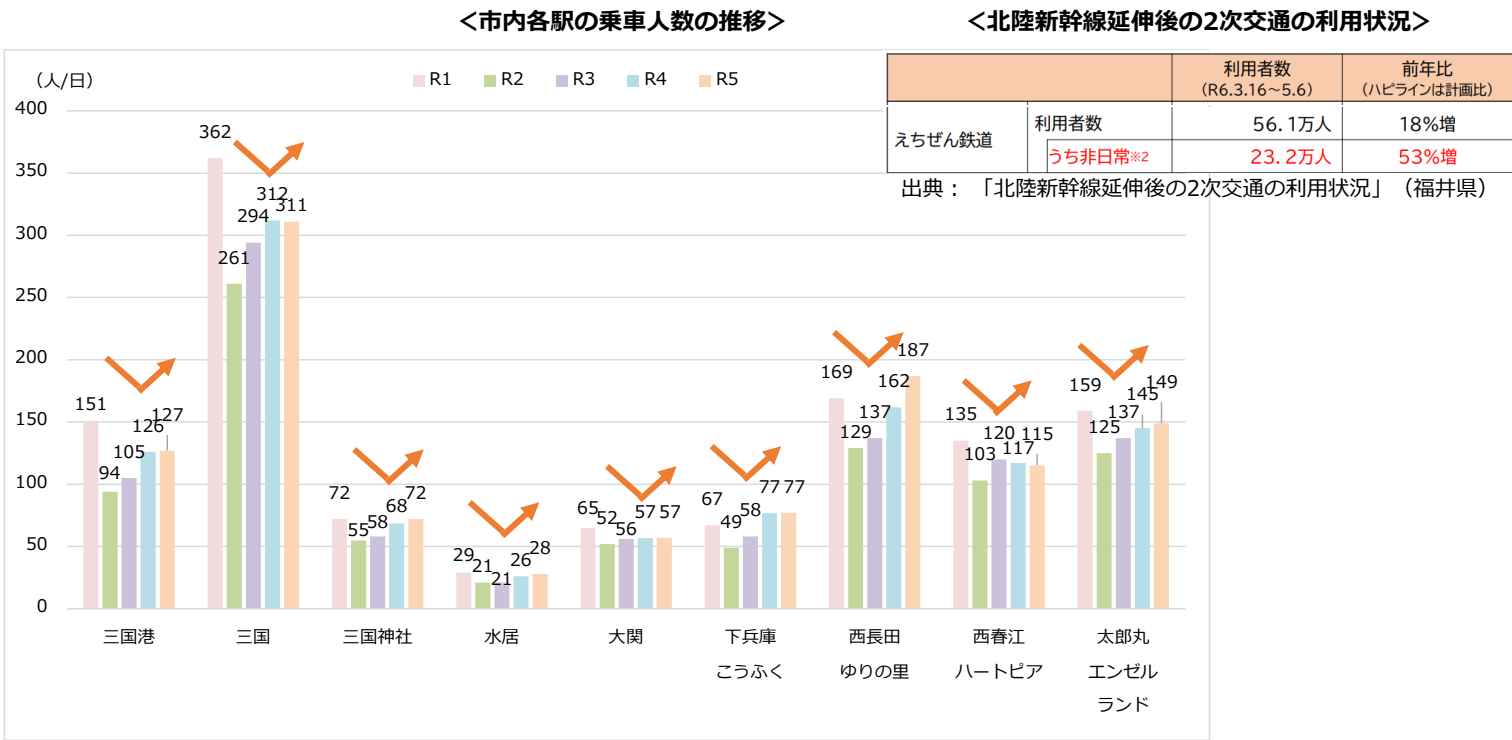
＜運行便数＞

	福井方面			三国方面		
	始発～9時	9時～17時	17時～終発	始発～9時	9時～17時	17時～終発
本数	8(2.0)	16(2.0)	10(1.7)	4(1.3)	16(2.0)	13(1.9)

注1：大関駅で停車する便数をカウント 注2：（）内の数字は1時間当たりの本数 出典：えちぜん鉄道HP

2. 利用状況

- 令和4年度までの市内各駅の乗車人数は新型コロナウイルス感染症流行に伴い、令和2年度に減少し、その後は回復傾向にあるが、コロナ前の水準（令和元年度）にまで回復していない駅も見られる。
- 北陸新幹線延伸後の2次交通の利用状況は、えちぜん鉄道全体で非日常利用の割合が前年比で53%増加している。

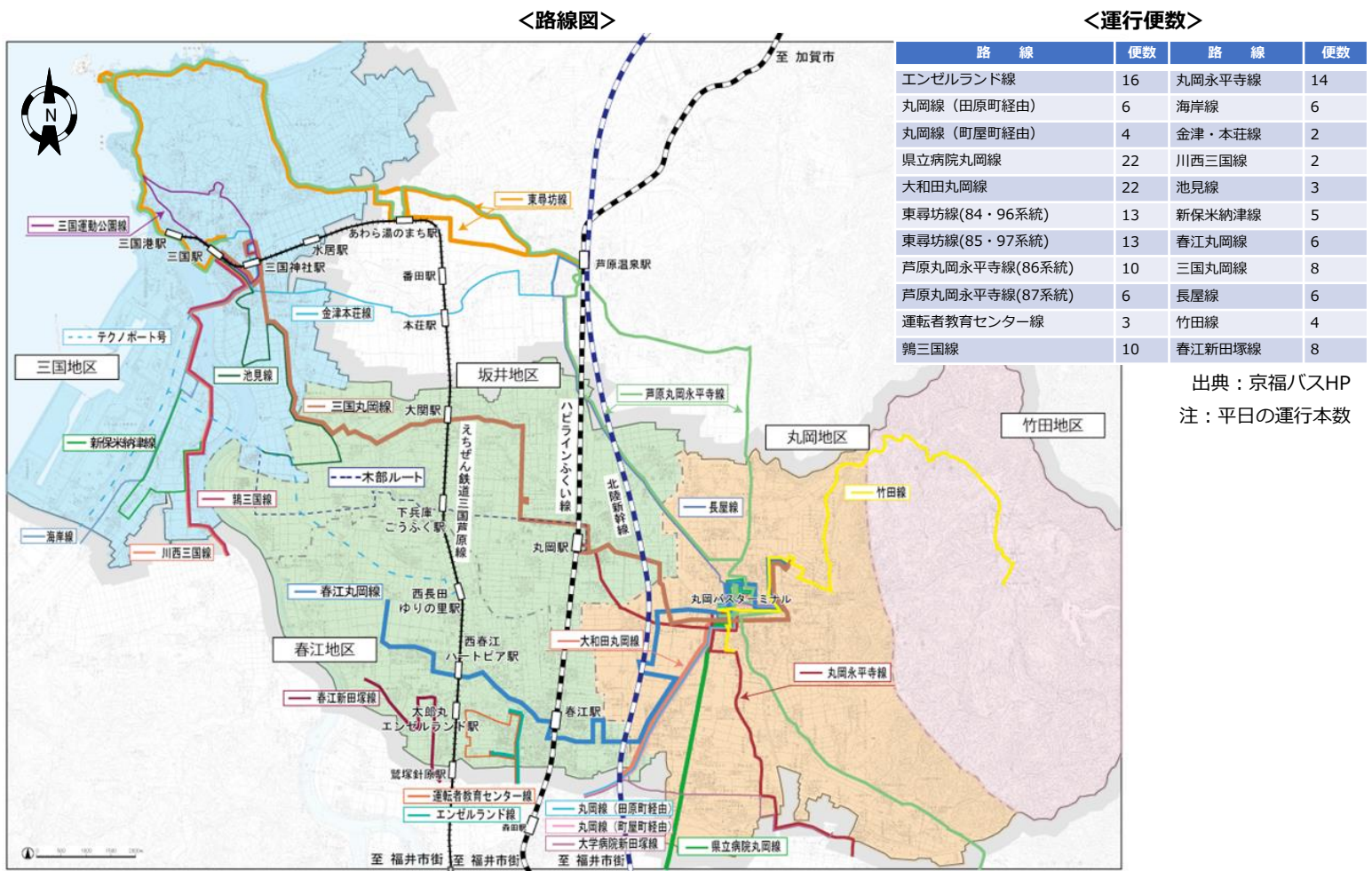


出典：令和5年坂井市統計年報等

■ 京福バス

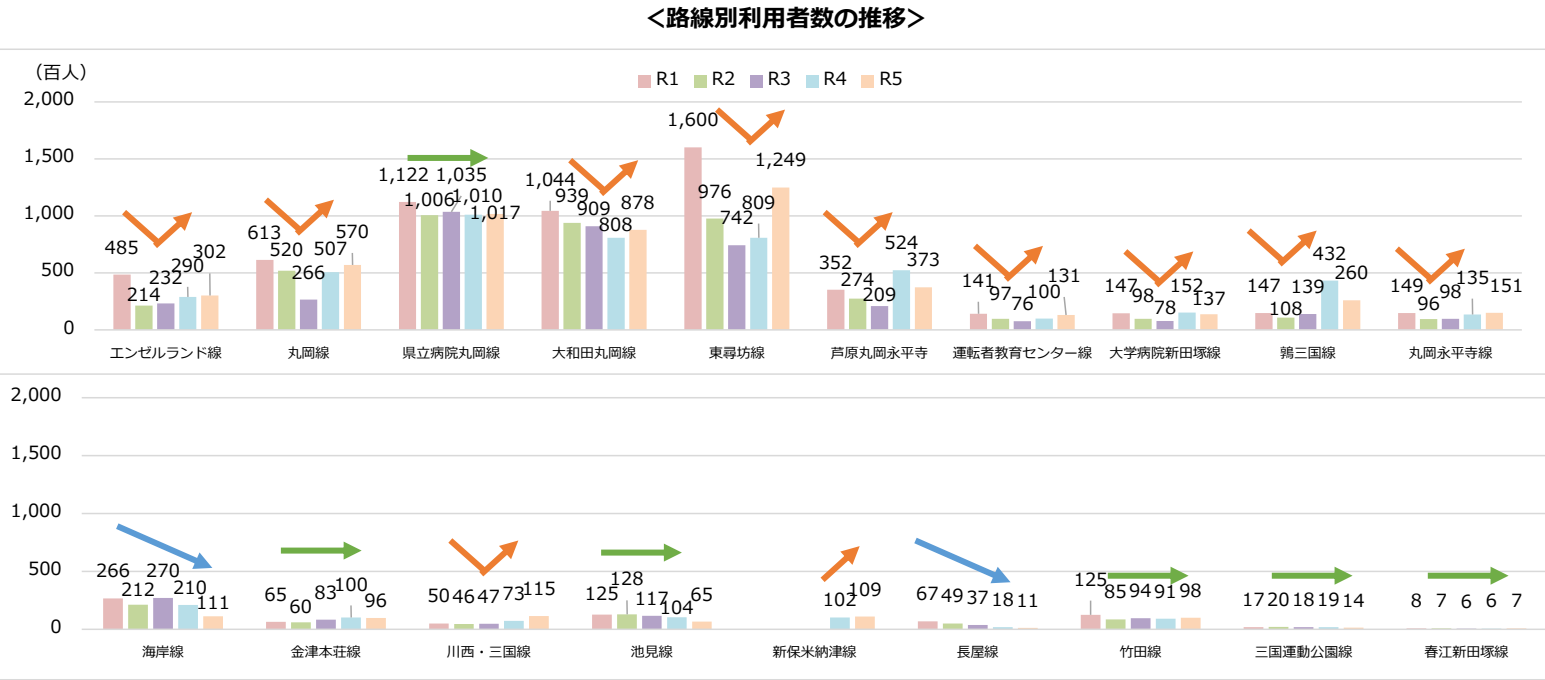
1. 運行概要

●市内では19路線が運行し、市内各地域や鉄道駅、周辺市町の拠点等を結んでいる。



2. 利用状況

- 路線によって、利用者数推移の傾向が大きく異なっており、東尋坊等の観光地を結ぶ路線はコロナ禍以降、増加傾向に転じ、病院を結ぶ路線はコロナ禍も含めて横ばいで推移している。

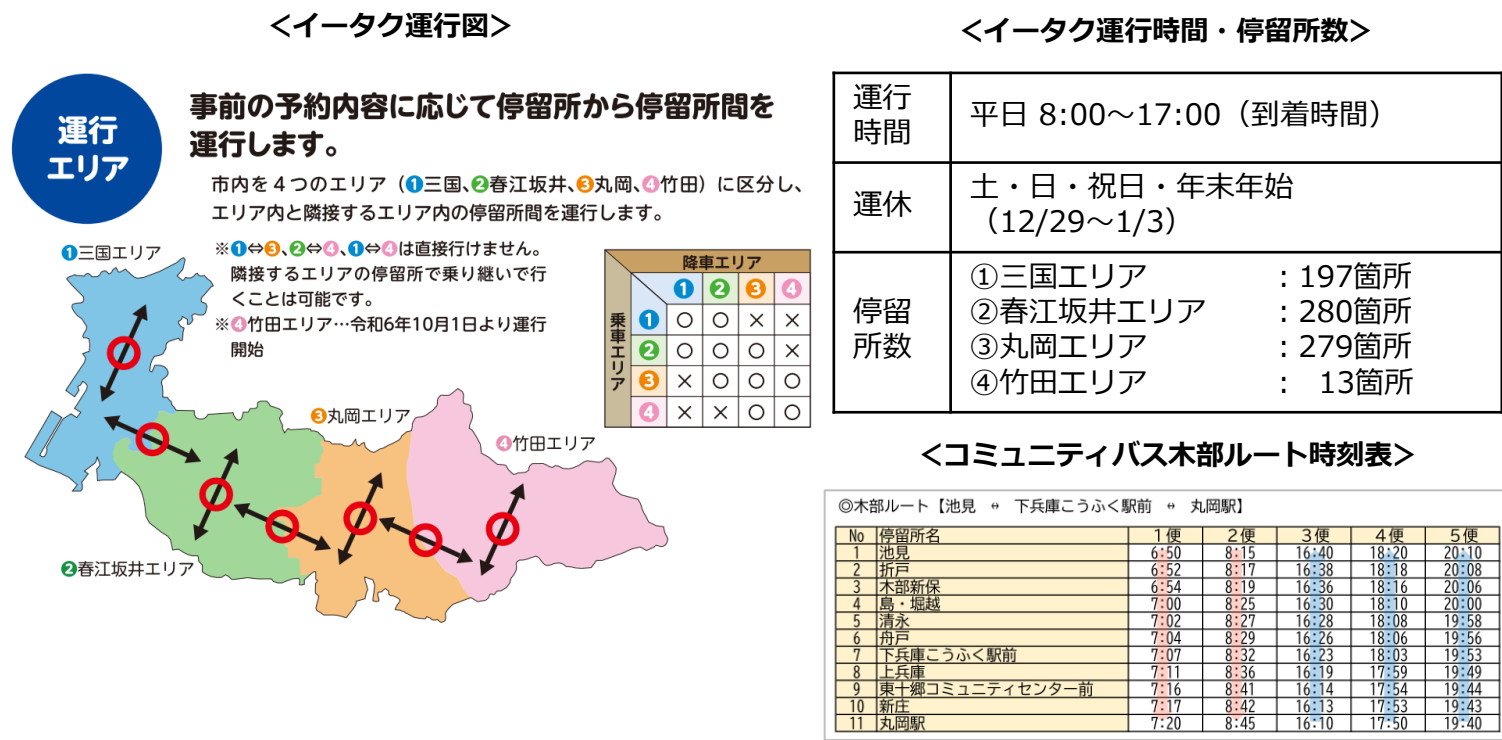


■ 5年間の市内公共交通体系や環境変化

■ コミュニティバス/イータク

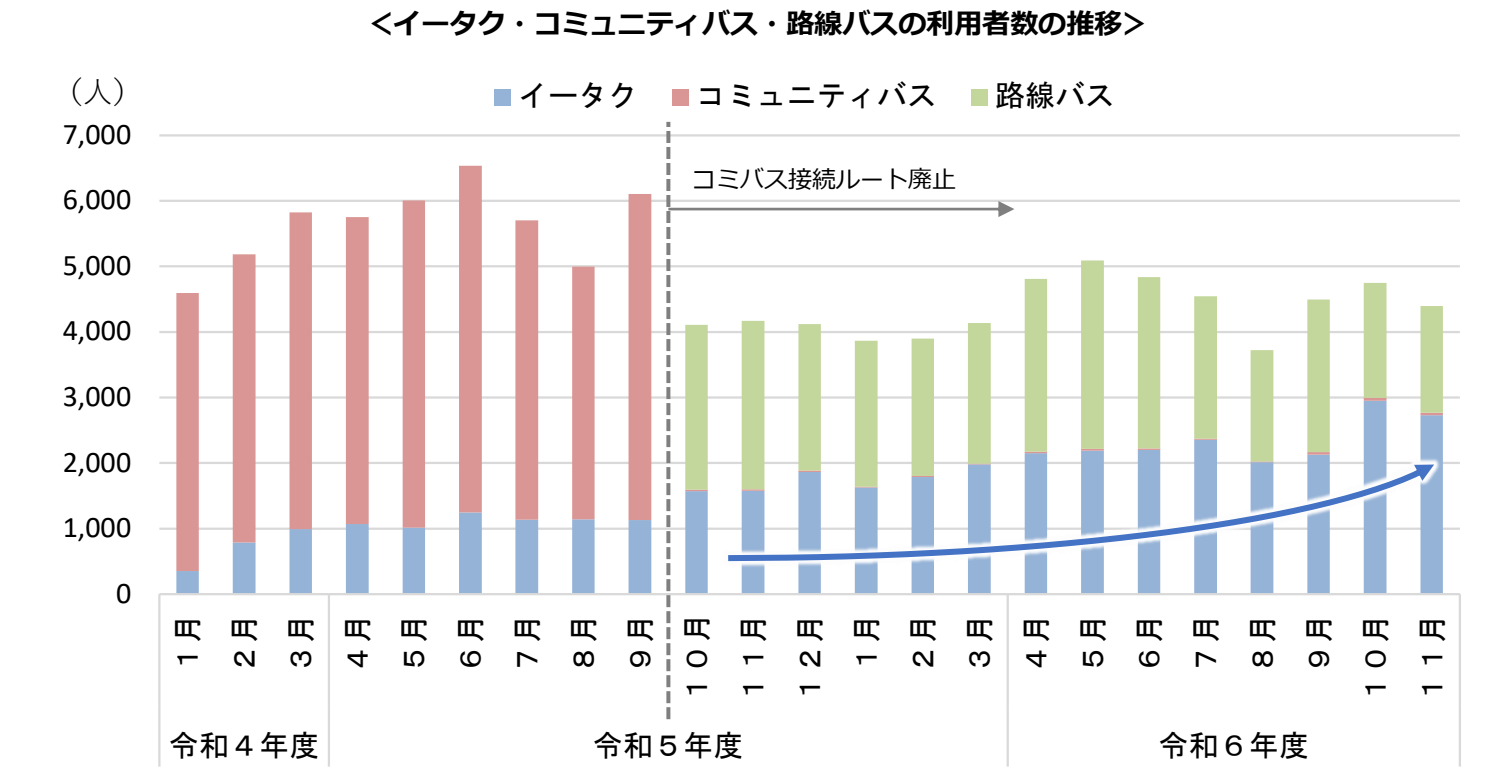
1. 運行概要

- 令和5年1月より、オンデマンド型交通「イータク」が運行開始となり、三国エリア、春江坂井エリア、丸岡エリア、竹田エリアの四つに分かれて運行している。
- コミュニティバスは令和5年10月に改編され、木部ルートのみとなった。



2. 利用状況

- イータクの利用者数は令和5年1月の運行開始以降、増加傾向にある。特にコミュニティバスの接続ルートが廃止された令和5年10月以降は大きく増加している。



注：路線バスは、コミュニティバス基幹ルートの代替路線（三国丸岡線・春江丸岡線）の利用者数合計

■ 現行計画の目標指標の達成状況

1. 目標達成状況

- 令和6年度の段階で指標5以外は達成できていない。
- 指標1「公共交通利用者数の増加」は北陸新幹線開業に伴い鉄道利用者が微増したものの目標達成に至っていないため、引き続き、利便性の向上と利用促進を進める。
- 指標2「公共交通の運行に関する収支率の向上」はオンデマンド型交通の運賃収入が増え、改善した。
- 指標3「公共交通に関する行政負担額」は、コミュニティバスとオンデマンド型交通の並走に加えて、路線バスに対する公的支援額の増加が目標未達成の要因となっている。

計画指標	目標値		計画策定時	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	考察
			(R1実績値)	令和3年度 (R2実績値)	令和4年度 (R3実績値)	令和5年度 (R4実績値)	令和6年度 (R5実績値)	令和7年度 (R6実績値)	
【指標1】 公共交通利用者数の増加	公共交通利用者数 (1日あたり)	4,000人	3,703.8人	2,896.3人	3,114.7人	3,342.6人	3,392.1人		新型コロナウイルス感染症の5類移行と、令和5年度末の新幹線開業等により、鉄道の利用者は増加した一方、コミュニティバス(改編による路線バス含)の利用は伸びていない。令和6年度中に路線バスの大幅なダイヤ改正が行われる予定であり、引き続き利用者の推移を拾い、ルートや運行時刻の適正性を検証するとともに、オンデマンド型交通の利便性を向上させ、利用促進を図る。
	JR・ハピラインふくい		2,137.0人	1,751.4人	1,875.2人	2,010.4人	2,003.8人		
	えちぜん鉄道		1,208.2人	888.7人	985.6人	1,090.1人	1,122.4人		
	コミュニティバス		358.6人	256.2人	253.9人	242.1人	117.1人		
	路線バス(三国丸岡線・春江丸岡線)		-	-	-	-	77.9人		
	オンデマンド型交通		-	-	-	-	70.9人		
【指標2】 公共交通の運行に関する収支率の向上	コミュニティバス収支率	15.0%	8.2%	5.2%	5.7%	5.5%	7.8%		オンデマンド型交通の運賃収入が増えたため。
【指標3】 公共交通に関する行政負担額	公共交通への公的資金投入額	213,825千円	213,825千円	227,965千円	221,411千円	256,452千円	260,446千円		R4とR5はコミュニティバスとオンデマンド型交通を並走させたため、公的投入額は一時的に増加した。また、燃料費や人件費の高騰等により路線バスに対する公的支援額が増加した。
【指標4】 公共交通網の整備・充実に関する満足度の向上	満足と感じている割合	30.0%	21.5%	未測定	未測定	未測定	未測定		計画最終年次におけるアンケート調査を実施予定。
【指標5】 公共交通に乗る機会の創出	公共交通に乗る機会開催数	6回	1回	0回	0回	2回	8回		新型コロナウイルス感染症の5類移行により、イベント等の開催を再開することができ、目標が達成できた。