

第二次坂井市地域公共交通計画 (案)

令和 8 年 3 月

坂 井 市

目次

| | |
|--|----|
| 序章 はじめに..... | 1 |
| 1. 計画策定の主旨..... | 1 |
| 2. 計画の位置づけ..... | 2 |
| 第1章 坂井市の現状..... | 3 |
| 1. 位置..... | 3 |
| 2. 人口特性..... | 3 |
| 3. 運転免許保有状況と年齢層別事故件数の推移..... | 4 |
| 4. 市内に立地する各施設の分布等..... | 4 |
| 第2章 坂井市の公共交通の現状..... | 5 |
| 1. 公共交通のネットワーク状況..... | 5 |
| 2. 鉄道・バス圏域カバー状況..... | 6 |
| 3. 各公共交通機関の利用状況..... | 6 |
| 第3章 現状と課題の整理..... | 12 |
| 第4章 地域公共交通計画..... | 15 |
| 1. 持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針..... | 15 |
| 2. 地域公共交通計画の区域..... | 15 |
| 3. 地域公共交通計画の期間..... | 15 |
| 4. 地域公共交通計画の目標..... | 16 |
| 5. 地域公共交通計画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 | 20 |
| 6. 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項..... | 40 |
| 参考資料..... | 41 |
| 1. 坂井市地域公共交通計画策定の経過..... | 41 |
| 2. 坂井市地域公共交通会議委員名簿..... | 42 |
| I 坂井市の現状..... | 44 |
| 1. 位置..... | 44 |
| 2. 人口特性..... | 45 |
| 3. 運転免許証保有状況と年齢別事故件数の推移..... | 48 |
| 4. 市内に立地する各施設の分布等..... | 50 |

| | |
|-----------------|----|
| 5. 上位関連計画 | 53 |
|-----------------|----|

II 坂井市の公共交通の現状 70

| | |
|-------------------------|----|
| 1. 公共交通のネットワーク状況..... | 70 |
| 2. 鉄道・バス圏域カバー状況 | 71 |
| 3. 各公共交通機関の利用状況..... | 72 |
| 4. コミュニティバス運行経費の推移..... | 81 |

III 市民ニーズの把握..... 82

| | |
|----------------------|----|
| 1. 市民アンケート調査の概要..... | 82 |
| 2. 市民アンケート調査の結果..... | 85 |
| 3. アンケート結果のまとめ | 95 |

序章 はじめに

1. 計画策定の主旨

本市の公共交通機関は、ハピラインふくい、えちぜん鉄道が市中央部を南北に縦貫し、路線バスが県都福井市と各市街地を放射状に結び、坂井市オンデマンド型交通「イータク」やコミュニティバス(木部ルート)、タクシー等が鉄道やバスを補完し、市民の移動を支えています。

本市においては、これまで、令和3年3月に策定した「坂井市地域公共交通計画」に基づき、利用者ニーズを踏まえながら、各公共交通機関の接続改善やルール見直し等に取り組んできました。しかし、新型コロナウイルス感染症の流行等により、公共交通の利用者数が大きく減少したほか、「2024年問題」による公共交通を支える労働力の不足も生じており、公共交通を将来にわたって維持していく上で、様々な課題が顕在化しています。

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化されました。また、令和5年10月に、「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」が施行され、地域の関係者の連携と協働の促進等により、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」(再構築)を加速していく必要があります。

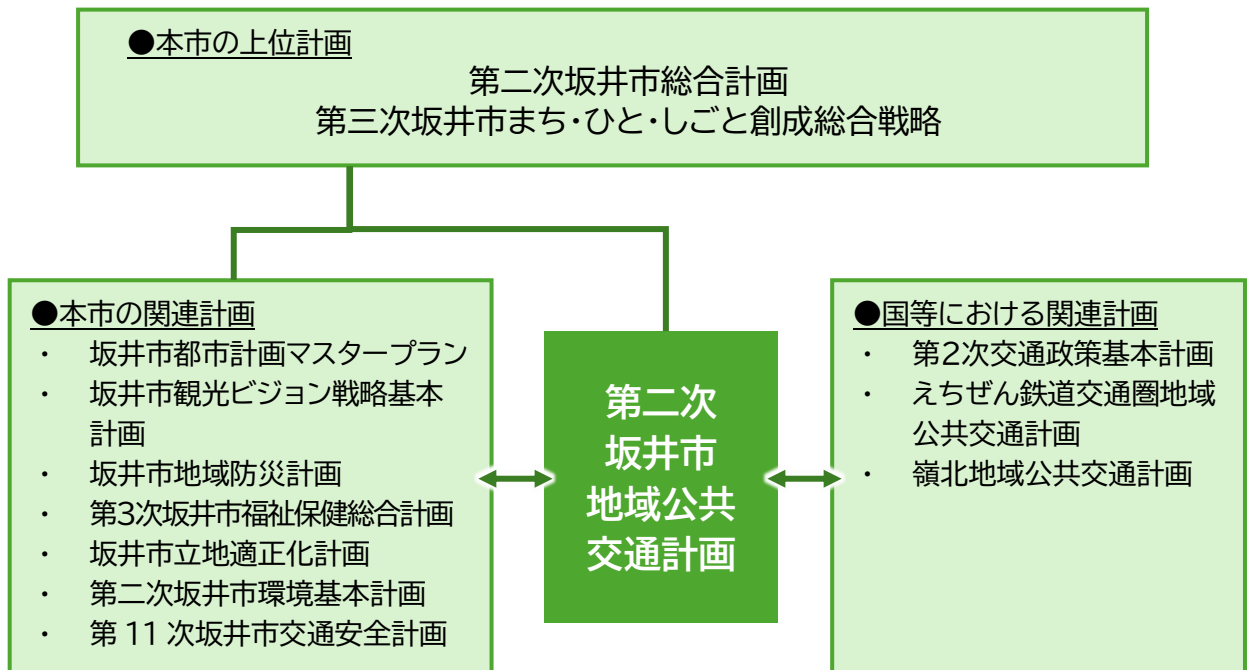
今後、人口減少や少子高齢化が進行していく中で、本市の将来を担う子どもたちや子育て世代の定住を促進し、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせる生活環境を整えるために、公共交通の利便性を高め、まちの魅力を高めていくことが重要です。

これらを踏まえ、本市における公共交通の現状や課題の整理をもとに、達成すべき目標や様々な主体・分野と連携した施策等を示すことで、持続可能な公共交通の実現に向けた計画として、「第二次坂井市地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画に位置付けられる「第二次坂井市総合計画」をはじめ、「坂井市都市計画マスタープラン」や「坂井市観光ビジョン戦略基本計画」等の関連計画、国の「第2次交通政策基本計画」、広域自治体と交通事業者における「えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画」、県及び嶺北 11 市町における「嶺北地域公共交通計画」との整合を図り、策定します。

【本計画の位置づけ】



第1章 坂井市の現状

1. 位置

- 本市は、県と福井市の北部に位置し、南北約 17km、東西約 32km におよぶ東西に長い行政区画で、面積は約 210km²です。中央部には福井県随一の穀倉地帯である広大な坂井平野が広がり、東部には中山間地域、西部には砂丘及び丘陵地が広がっています。
- 交通網は、東部に北陸自動車道(丸岡 IC)や国道 364 号、西部に国道 305 号、中部に国道 8 号が南北方向に縦貫しています。また、中央部にはハピラインふくい(2駅)、えちぜん鉄道三国芦原線(9駅)が運行されています。

(付属資料 P●～P●参照)

2. 人口特性

1) 人口・世帯数

- 本市の人口は、平成 17 年をピークに減少し、令和2年時点で約8万8千人になっています。また、世帯数は、令和2年時点で約3万1千世帯と増加傾向ですが、1世帯当たりの世帯人員は、2.85 人/世帯と減少傾向にあります。
- 年齢3区分別人口は、年少人口(15 歳未満)、生産年齢人口(15～64 歳)の割合が減少傾向、老年人口(65 歳以上)の割合が増加傾向と、少子高齢化が進んでいます。

(付属資料 P●～P●参照)

2) 人口推移・人口分布

- 本市の人口は減少傾向にあり、令和 17 年には約7万9千人(令和2年比:-10.8%)に減少すると推計されています。
- 人口分布は、主に鉄道駅周辺や各地区中心部に人口が集中している一方、市域全体に小規模の集落が点在しています。

(付属資料 P●～P●参照)

3) 老年人口(65 歳以上)の推移・分布

- 老年人口は増加傾向にあり、令和 17 年には約2万7千人(令和2年比:+7.4%)に増加すると推計されています。
- 65 歳以上の人口割合の分布は、三国北部の沿岸部や丸岡東部の山間部、太郎丸エンゼルランド 駅周辺等で高齢化率が高くなっています。

(付属資料 P●～P●参照)



今後、人口は減少し、少子高齢化が進行することが予想されます。また、将来的な公共交通利用が見込める年少人口、生産年齢人口は既に減少傾向にあります。

3. 運転免許保有状況と年齢層別事故件数の推移

- 本市の運転免許証保有状況は、「免許証保有者」が約8割を占め、年齢別では、20～60代で約9割、70歳以上で約6割となっています。
- 本市の65歳以上免許自主返納者数は、毎年300人前後となっています。
- 本市における事故件数は令和6年で81件となっており、年齢別事故件数では、65歳以上が25件と最も多くなっています。

(付属資料 P●～P●参照)



65歳以上による事故が多く発生しているため、高齢者が加害者となる事故を未然に防ぐため、高齢者の公共交通への転換が重要です。

4. 市内に立地する各施設の分布等

1) 施設分布

- 本市には、医療施設や文化施設、スポーツ施設、地域交流施設のほか、観光施設や商業施設等、様々な施設が立地しています。特に、日常的に多くの市民に利用されることが想定される医療施設や商業施設等は、4地区の市街地部(庁舎周辺)に多く立地しています。

(付属資料 P●～P●参照)

2) 市内観光入込客数

- 本市は、日本有数の景勝地である東尋坊等、様々な観光資源を有しています。
- 観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、令和2年、3年に大きく減少しましたが、その後、北陸新幹線の金沢・敦賀間開業もあり、回復傾向にあります。

(付属資料 P●～P●参照)

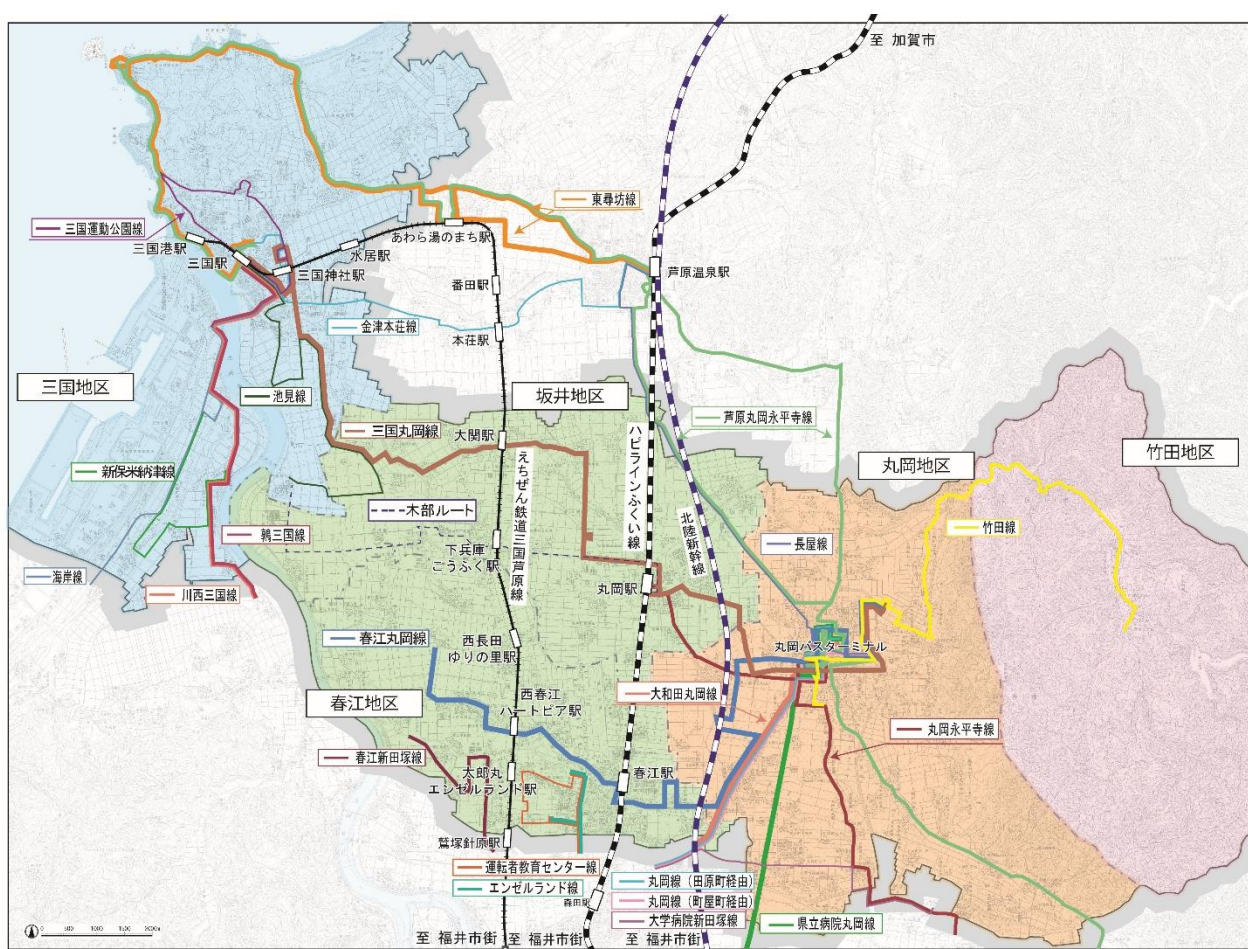
第2章 坂井市の公共交通の現状

1. 公共交通のネットワーク状況

- 主にハピラインふくいやえちぜん鉄道、路線バスが広域移動を支え、コミュニティバスや坂井市オンデマンド型交通「イータク」が広域公共交通機関と接続して、地区内及び地区間の移動を支えています。
- 坂井市オンデマンド型交通「イータク」は、坂井市内を4つのエリア(三国地区、春江坂井地区、丸岡地区、竹田地区)に区分し、居住するエリア内と隣接するエリア内の停留所間を運行します。

(付属資料 P●～P●参照)

【公共交通ネットワークの状況】



2. 鉄道・バス圏域カバー状況

- 駅から800m、バス停から300mの範囲を鉄道・バス勢圏として圏域カバー率を試算すると、イータクを含めた場合、カバー率は96.7%と高くなっています。
- 一方、イータクを除いた、鉄道・路線バス・コミュニティバスをみの圏域カバー率は64.0%と、イータクを含めた場合と比べて30%程度低くなっています。

(付属資料 P●～P●参照)



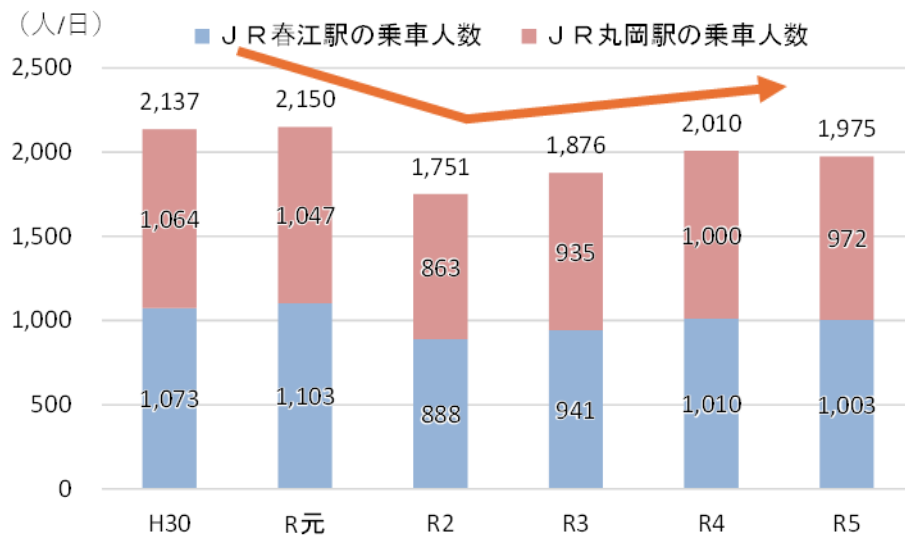
イータクを含めた圏域カバー率は高く、鉄道やバスだけでなくイータクを含めた公共交通全体で市民や来訪者の移動を支えています。

3. 各公共交通機関の利用状況

1) JR 北陸本線(現ハピラインふくい)

- JR 北陸本線の令和5年の乗車人数は1,975(人/日)となっています。
- 新型コロナウイルス感染症流行に伴い、令和2年に減少したのち、回復傾向にありますが、コロナ前の水準(令和元年相当)までには回復していません。

【JR 北陸本線 駅別日平均乗車人数の推移】

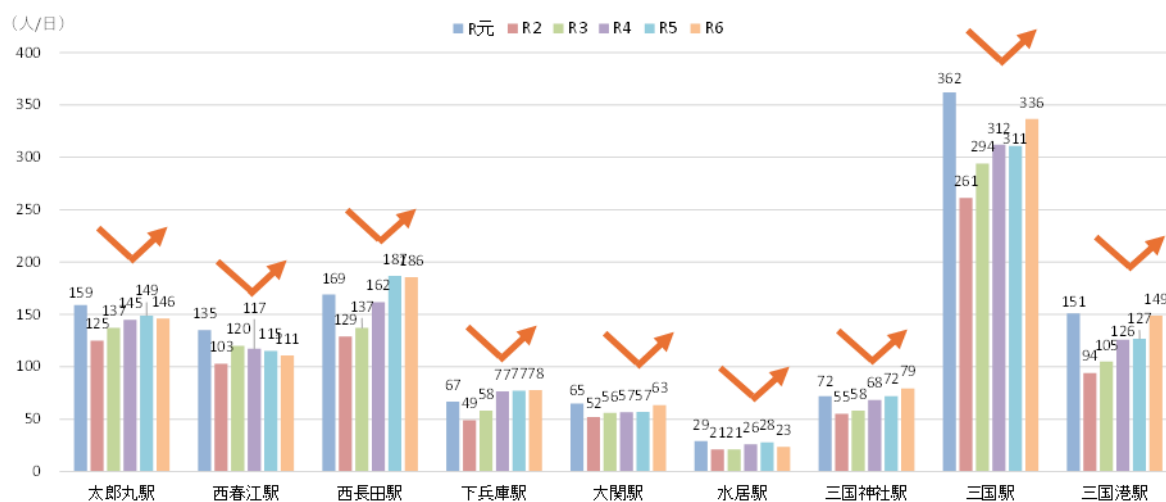


R6 まで反映予定

2) えちぜん鉄道

- えちぜん鉄道の令和6年の乗車人数は、1,171(人/日)となっています。
- 市内には、三国芦原線の駅が9駅あり、日平均乗車人数や利用の傾向に差が生じています。
- 新型コロナウイルス感染症流行に伴い、令和2年に減少したのち、回復傾向にあります。コロナ前の水準(令和元年相当)まで回復していない駅も見られます。

【えちぜん鉄道 駅別乗車人数の推移】



出典:坂井市統計年報

(付属資料 P●~P●参照)

3) 路線バス・イータク・コミュニティバス

① 路線バス及び乗合タクシーの運行概要

- 路線バスは市内で 29 系統運行しており、通学・通勤や買物、通院、観光等、様々な利用目的に対応しております。
- 令和5年 10 月のダイヤ改正で春江丸岡線、三国丸岡線が運行開始した一方、令和6年 10 月のダイヤ改正に伴い、大学病院新田塚線等、8路線で減便・廃止となりました。

【路線バス及び乗合タクシーの運行概要】

| 路線 | 運行系統 | | | 主な利用目的 | スクール便 利用 | 一日当たり 運行本数 | 市内キロ程 (km) |
|------------------|------------|---------------------------|-----------|----------|-------------|---------------|---------------|
| | 起点 (終点) | 主な経由地 | 終点 (起点) | | | | |
| 川西三国線 | 福井駅 | 境町、橋原、砂子坂 | 三国駅 | 通学 | ○ | 2 | 9.0 |
| エンゼルランド線 | 福井駅 | 春江病院 | エンゼルランド | 通学・通勤 | — | 16 | 5.2 |
| 運転者教育センター線 | 福井駅 | 運転者教育センター、エンゼルランド | 福井駅 | 通学・通勤 | — | 3 | 10.6 |
| 丸岡線 (田原町経由) | 福井駅 | 田原町 | 丸岡城 | 通学・通勤 | — | 6 | 5.7 |
| 丸岡線 (町屋町経由) | 福井駅 | 町屋町 | 丸岡高校 | 通学・通勤 | — | 4 | 要確認 |
| | 丸岡城 | 町屋町 | 福井駅 | 通学・通勤 | — | 1 | 要確認 |
| 大和田丸岡線 | 福井駅 | 県立病院、アビタ・エルパ前、三ヶ村 | 丸岡城 | 通院・通学・買物 | — | 22 | 8.2 |
| 県立病院丸岡線 | 福井駅 | 県立病院、アビタ・エルパ前、羽崎 | 丸岡城 | 通院・通学・買物 | — | 22 | 7.2 |
| 丸岡永平寺線 | 丸岡駅 | 福井大学病院 | 永平寺口駅 | 通院・通学 | — | 14 | 11.3 |
| 京福バス 芦原丸岡永平寺線 | 永平寺 | 永平寺口、丸岡バスターミナル | 芦原温泉駅 | 通学・観光 | — | 11 | 12.5 |
| | 永平寺口駅 | 丸岡バスターミナル、中川、芦原温泉駅 | 金津高校 | 通学・観光 | — | 1 | 12.3 |
| | 丸岡バスターミナル | 中川 | 芦原温泉駅 | 通学・観光 | — | 2 | 4.7 |
| | 芦原温泉駅 | 中川、丸岡バスターミナル | 永平寺口駅 | 通学・観光 | — | 1 | 要確認 |
| | 芦原温泉駅 | 中川、丸岡バスターミナル | 永平寺口駅 | 通学・観光 | — | 1 | 要確認 |
| 東尋坊線 | 芦原温泉駅 | あわら港、三国駅 | 三国駅 | 通学・観光 | — | 26 | 要確認 |
| 金津・本荘線 | 芦原温泉駅 | 本荘駅前 | 本荘駅前 | 通学・通院・観光 | — | 2 | 5.2 |
| 池見線 | 池見 | | 三国高校 | 通学 | ○ | 3 | 10.3 |
| 海岸線 | 三国駅 | 三国西校口 | 和布 | 通学 | ○ | 6 | 8.0 |
| 駒三国線 | 福井総合病院 | | 三国駅 | 通学 | ○ | 10 | 9.0 |
| 新保米納津線 | 新保 (川西) | | 三国西小学校西門前 | 通学 | ○ | 3 | 要確認 |
| | 三国西小学校西門前 | | 西野中 | 通学 | ○ | 2 | 要確認 |
| 春江丸岡線 | 大石コミュニティセン | 春江支所、丸岡バスターミナル | 霞の郷 | 通院・通学・買物 | — | 6 | 要確認 |
| 三国丸岡線 | 三国駅 | みくに市民センター、坂井市役所、丸岡バスターミナル | 霞の郷 | 通院・通学・買物 | — | 8 | 要確認 |
| ケイ 竹田線 | 丸岡中学校前 | 与河 | 竹田 | 通学 | ○ | 1 | 14.1 |
| | 丸岡バスターミナル | 与河 | 竹田 | 通学 | ○ | 3 | 要確認 |
| カン 春江新田塚線 | 安沢 | 鶯塚針原駅、新田塚駅 | パロー新田塚店 | 買物・通院 | — | 8 | 4.5 |
| 長屋線 | 芦原温泉駅 | 安光 | 丸岡高校 | 通学 | — | 1 | 6.7 |
| | 芦原温泉駅 | 安光 | 丸岡バスターミナル | 通学 | — | 5 | 要確認 |
| 通 金津・本荘線 | 芦原温泉駅 | | 三国駅 | 通学・通院・観光 | — | 6 | 要確認 |

出典:京福バス(株)・えちぜん鉄道(株)HP

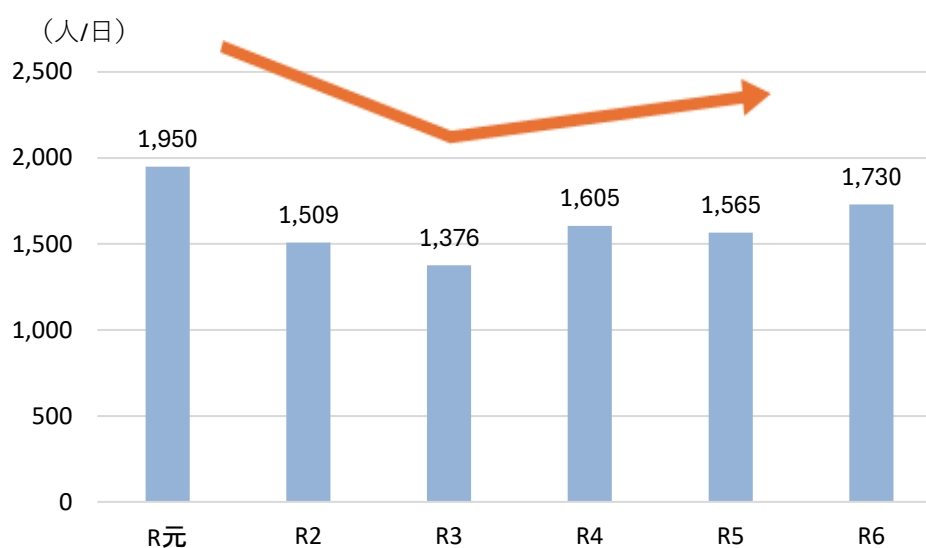
【令和6年10月のダイヤ改正で廃止・減便された路線】

| 路線名 | 変更内容 |
|----------|----------------------|
| 大学病院新田塚線 | 廃止 |
| 丸岡線 | 平日1便、土曜1便、日祝1便 減便 |
| 春江丸岡線 | 平日10便、土曜10便、日祝16便 減便 |
| 三国丸岡線 | 平日8便、土曜8便、日祝16便 減便 |
| 東尋坊線 | 平日17便 減便 |
| 芦原丸岡永平寺線 | 平日5便 減便 |
| 海岸線 | 土曜4便、日祝4便 減便 |
| 三国運動公園線 | 廃止 |

② 路線バスの乗車人数

- 路線バスの令和6年の乗車人数は、1,730(人/日)となっています。
- 路線バス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、3年に減少したのち、回復傾向にありますが、コロナ前の水準(令和元年相当)までには回復していません。

【路線バス 乗車人数の推移】



出典:京福バス(株)

(付属資料 P●~P●参照)

③ イータクの運行概要

- 本市のオンデマンド型交通「イータク」は、市民の通院や買物等、日常生活に必要な近距離移動を支える交通手段として、令和5年1月より運行を行っております。
- 市内を4つのエリア(三国、春江坂井、丸岡、竹田)に区分し、エリア内と隣接するエリア内の停留所間を運行しています。

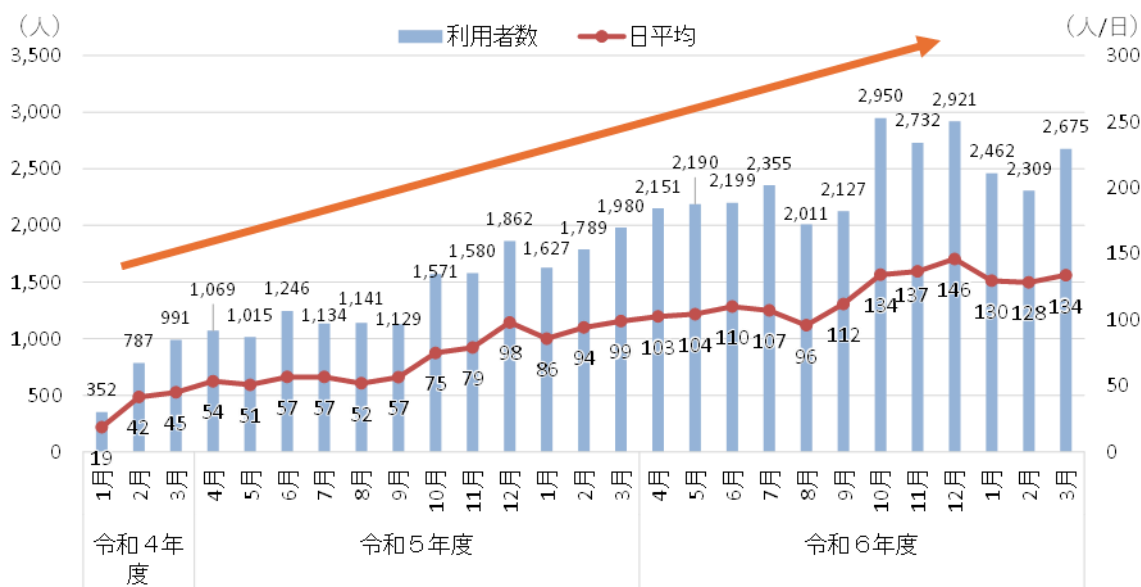
【イータクの運行概要】

| | |
|------|---|
| 運行時間 | 平日・土 8:00~17:00(到着時間) ※運休⇒日・祝日・年末年始(12/29~1/3) |
| 乗車運賃 | 一般⇒500円(1回) ※未就学児無料 65歳以上・障がい者・障がい者の介添え人・小中高生⇒300円(1回) |
| 予約方法 | 電話・スマートフォンアプリ・LINE |
| 乗車定員 | 4名(運転手除く) |

④ イータクの乗車人数

- イータクの令和6年3月の乗車人数は、134(人/日)となっています。
- イータクは、令和5年1月に運行を開始して以降、利用者数が増加傾向にあります。

【イータク 乗車人数の推移】



出典:坂井市

⑤ コミュニティバスの運行概要

- コミュニティバスは令和5年10月の改編に伴い、「基幹ルート」「接続ルート」が廃止され、「木部ルート」が新設されました。
- 木部ルートは、池見から、坂井市役所等を経由し、丸岡駅まで運行しています。

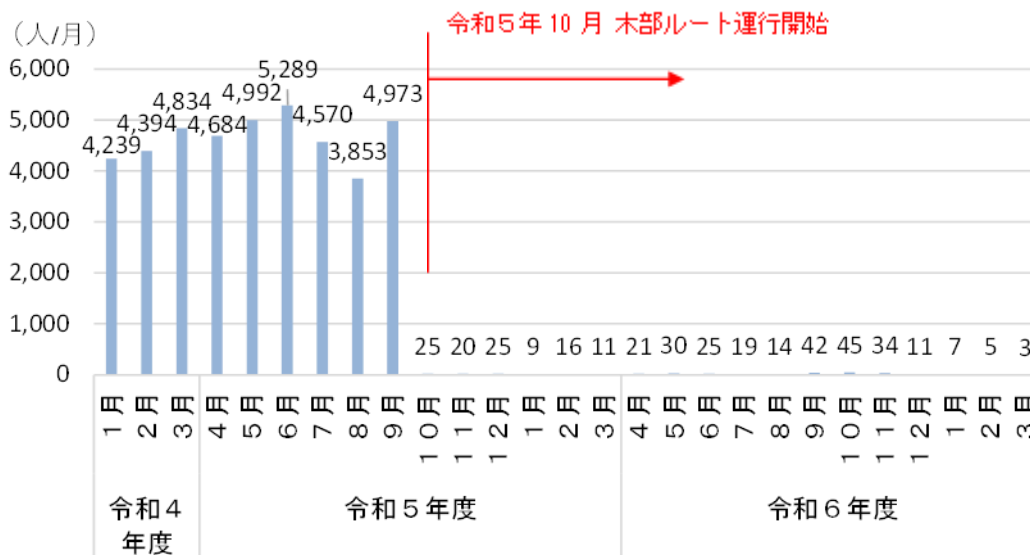
【コミュニティバス「木部ルート」の運行概要】

| | |
|------|---|
| 運行日 | 平日運行(土・日・祝・12/29～1/3 は運休) |
| 運行時間 | 朝1便、夕方4便 |
| 乗車運賃 | 一般⇒200円 ※未就学児無料 65歳以上・障がい者・障がい者の介添え人・小中高生⇒100円 |
| 支払方法 | 現金のみ |

⑥ コミュニティバスの乗車人数

- コミュニティバスの令和6年3月の乗車人数は、3(人/月)となっています。
- コミュニティバスの乗車人数は、改編前、約4,000(人/月)で推移していましたが、改編後、20(人/月)前後と大きく減少しました。

【コミュニティバス 乗車人数の推移】



出典:坂井市

(付属資料 P●～P●参照)



鉄道や路線バスは、新型コロナウイルス感染症流行による利用者数の減少後、回復傾向にあります。しかし、路線バスの大幅減便など、新たな課題に直面しており、持続可能な公共交通の実現のため、対策が求められています。また、コミュニティバス改編により、コミュニティバスからイータクへ主たる市内公共交通の転換を図ったため、コミュニティバスの利用者は大きく減少していますが、イータクの利用者は増加しています。

第3章 現状と課題の整理

坂井市の現状

①人口・世帯数

- 人口は減少傾向にあり、**今後も少子高齢化が進行**することが想定
- 世帯数は増加、世帯人員は減少しており、**核家族化の進行や単身世帯の増加**が想定

②人口分布

- 鉄道駅周辺や各地区の中心部に人口が集中しつつも、**市域全体に集落が点在**
- 三国北部等の沿岸部や丸岡東部の山間部等において**高齢化率の高い地域が存在**

③運転免許保有状況・事故発生状況

- 市民の83%が運転免許証を保有しており、**30～60代における保有率は90%以上**
- 人身事故件数(第1当事者)は年によりばらつきがあるものの、一貫して**高齢者の事故件数が多い**

④主な施設分布

- 地区**中心部には公共施設や医療施設、商業施設が立地し、地域交流施設、教育施設等は市域に点在**

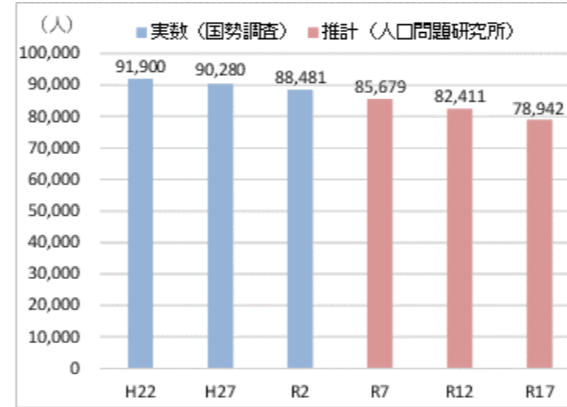
⑤交流

- 自然、歴史、体験、食等の様々な観光資源を有し、年間約450万人の観光客が来訪

⑥上位関連計画(キーワード)

- 公共交通の利用促進、利便性の確保向上 ・公共交通の運行支援、サービス水準の確保・向上 ・多様な交通体系(モード、運行形態)の整備
- 徒歩や自転車等のスローな交通を中心としたコミュニティの育成 ・集落とのネットワークによる持続可能な地域づくり
- 広域交通ネットワークと市内観光地等を結ぶ**2次交通の確保** ・駅周辺の機能整備(アクセス、駐車・駐輪場、駅前広場、バリアフリー化等)
- 鉄道駅、バス停留所から目的地への**案内機能の強化** ・災害時の公共交通の活用 ・高齢者等の**外出支援** ・交通事業者、隣接市町との**連携協力**

【坂井市の人口推移】



老年人口(高齢化率)



坂井市の公共交通の現状

①全体

- 主にハピラインふくいやえちぜん鉄道、路線バスが広域移動、イータクが市内移動として利用されている
- イータクを含む鉄道・バス圏域カバー率は96.7%で、**公共交通空白地域はほぼ解消**されている

②鉄道

- ハピラインふくいは、春江駅、丸岡駅ともに**1,000人/日以上**の利用
- えちぜん鉄道は、北陸新幹線延伸後、**非日常利用の割合が53%増加**

③路線バス、乗合タクシー

- コミュニティバス基幹ルート廃止に伴い、三国丸岡線、春江丸岡線が新設
- 深刻な運転士不足により、令和6年10月に**大幅な減便や路線廃止が実施**

④コミュニティバス

- 令和5年10月に**基幹ルート、接続ルートが廃止され、新たに木部ルートが新設**

⑤イータク

- 4エリアで運行しており、乗車人数は増加傾向で、令和7年3月で**134人/日の利用**

【各公共交通機関の利用傾向】

| 公共交通機関 | 利用傾向 |
|-------------------|---|
| ハピラインふくい (JR北陸本線) | コロナ禍で一度減少したが、2駅ともに回復傾向 |
| えちぜん鉄道 | コロナ禍で一度減少したが、9駅すべてで回復傾向 |
| 路線バス、乗合タクシー | 観光目的の路線等、多くの路線がコロナ禍で一度減少したが、回復傾向 一方、通勤・通学目的の路線の一部でコロナ前から減少傾向の路線もある |
| イータク | 令和5年1月の運行開始以降、増加傾向 |

【北陸新幹線延伸後の2次交通の利用状況】

| えちぜん鉄道 | 利用者数 (R6.3.16~5.6) | | 前年比 (ハピラインは計画比) |
|--------|--------------------|------|-----------------|
| | 利用者数 | 増減 | |
| | 56.1万人 | 18%増 | |
| うち非日常* | 23.2万人 | 53%増 | |

出典:「北陸新幹線延伸後の2次交通の利用状況」(福井県)

アンケート結果の概要(詳細は付属資料 P●~P●)

①日常生活の移動実態

- 大部分が自動車による移動
- 鉄道は通勤・通学、バスは通院の利用が多い

②移動の目的地

- 主な目的地は商業施設、駅、病院
- 買物:アル・プラザ アミ、イーザ等
- 通院:福井大学病院、坂井市立三国病院等

③公共交通に関する満足度(「満足」+「やや満足」の合計)

- 鉄道約2~3割、バス1割未満、イータク約4割、タクシー約2割

④改善要望

- 鉄道:「運行本数の増便」「駅に隣接する駐車場の整備」「駅のバリアフリー対応の強化」
- バス:「バスの時刻表や路線図などの分かりやすい情報提供」「利用しやすい時間帯のバスの運行」「目的地へ直接向かうバス路線の設置」

⑤公共交通の改善がなされた場合の利用意向

- 回答者の約5割が公共交通の改善がなされた場合には「公共交通の利用が増える」と回答
- 公共交通への潜在的なニーズがあると想定

⑥コミュニティバス等の改編

- 他の公共交通機関と比べて、満足度が1%未満と特に低い
- バスの改善により利用が増えるとした回答者の割合が、前回アンケート調査結果から大きく減少

⑦イータクの利用状況・利用意向

- イータクを「運行内容まで知っている」回答者は2割未満
- 不満点として「予約が面倒」「利用者登録が面倒」「運行終了時間が早い」等が挙げられている一方、「免許証返納後にイータクを利用したい」という意見が多く寄せられている。

⑧路線バスの減便

- 路線バス利用者のうち、自身もしくは家族が減便の影響を受けたのは約4割
- 利用目的別では、通勤・通学、通院のための移動に影響が多く生じている

坂井市の課題の整理

【課題1】既存交通サービスレベルの低下に伴う移動への支障や影響が懸念

- ・ 利用者数の減少や運転士の不足等に伴う、交通サービスの低下等が要因となり、コミュニティバス・路線バスの満足度が低いことが想定
- ・ 交通サービスの低下により通勤・通学の負担増が懸念
- ・ 公共交通の運行に係る財政負担が増加



- ✓ マイカーを利用できない市民や観光客の移動手段の確保が必要
- ✓ 利用状況やニーズ、地域の実情を踏まえ、公共交通の見直し検討が必要

【課題2】深刻な担い手不足の解消

- ・ バスの運転士が不足
- ・ 路線バスの利用者はコロナ禍で一度減少した後、回復傾向にあったが、路線バスの大幅減便が利用者に影響することが懸念



- ✓ 深刻な担い手不足の解消を図りつつ、担い手が不足する中でも公共交通を維持・確保していくことが必要

【課題3】過度なマイカー利用の抑制

- ・ 市民は自家用車での移動が多く、公共交通の利用は少ない
- ・ 一方、市内公共交通環境が改善した場合の利用転換意向は約5割
- ・ 高齢者の事故発生件数が増加傾向にあり、また、運転免許証自主返納後の移動手段について不安に思う声が多い



- ✓ 公共交通への意識・関心を高め、過度な自動車依存からの利用転換が必要

【課題4】分かりやすい情報提供と利用環境の改善

- ・ バスの改善事項として、「時刻表や路線図などの分かりやすい情報提供」「スマートフォン、パソコンなどでのバス運行情報の検索サービス」を求める声が多い
- ・ イータクは現在利用者が増加傾向にあるものの、イータクの運行内容まで知っている人は2割未満



- ✓ デジタル技術等を活用しつつ、分かりやすい情報提供等、利用環境を向上することが必要

【課題5】まちづくりと連携した公共交通の持続性の確保

- ・ 市では立地適正化計画を策定し、鉄道駅周辺を中心拠点としたまちづくりを進めることとしており、現在もハピラインふくい・春江駅を中心としたまちづくりが検討
- ・ 北陸新幹線延伸後、関東圏を中心に多くの方が来県しており、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



- ✓ まちづくりとの連携により公共交通が担う役割を再認識し、公共交通の価値を高め、持続性を確保することが必要

第4章 地域公共交通計画

1. 持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針

みんなで使い、まち・暮らしの質を高める持続可能な公共交通の実現
～みんなの意識を高め、使って支える公共交通～

地域公共交通は、通勤・通学、通院、買物など日常生活における移動手段としての役割にとどまらず、地域経済の活性化、健康増進、教育、環境保全等、まちづくりの多様な分野を支える重要な社会基盤です。

人口減少や少子高齢化が進行する中で、将来を担う子どもたちや子育て世代の定住を促進し、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせる環境を整えるために、本市では令和3年3月に第一次坂井市地域公共交通計画を策定し、公共交通の再編や利便性向上に取り組んできました。

しかしながら、依然として自家用車による移動が主流であり、公共交通への関心や利用は低い状況にあります。また、人口減少等の進行に伴い、利用者数のさらなる減少や、運行を支える人材の不足等、公共交通の維持に関する課題が一層顕在化することが予想されます。

これらの課題に対応するためには、行政だけでなく、市民や交通事業者等多様な主体が連携し、それぞれの役割を果たしながら、公共交通の改善と活用を進めていくことが不可欠です。併せて、市民が公共交通の価値を共有し、日常的に利用することで、地域全体で支える仕組みを築いていくことが求められます。

今後、限られた輸送資源を効率的に活用しながら、誰もが安心して快適に移動できる環境の維持・改善に取り組むとともに、市民の意識醸成と公共交通の利用促進を図り、まち・暮らしの質を高める公共交通環境の実現に向けて、第二次坂井市地域公共交通計画を策定します。

2. 地域公共交通計画の区域

計画区域は、坂井市全域とします。

3. 地域公共交通計画の期間

計画期間は令和8年度から令和12年度までの5年間としますが、社会情勢の変化や法制度の変更に応じて、適宜、見直すこととします。

4. 地域公共交通計画の目標

1) 地域公共交通の基本方針

基本方針1

限られた輸送資源を有機的につなぎ、市民の移動を支える公共交通ネットワークの構築

本市では、主にハピラインふくいやえちぜん鉄道、路線バスが広域移動を支えており、コミュニティバスや坂井市のオンデマンド型交通「イータク」がこれらと連携することで、地域内の移動を支えています。その結果、市内の鉄道・バス圏域カバー率は非常に高くなっている一方、路線バスの減便により、高校生が公共交通を利用して通学できなくなった等の課題が生じています。

こうした状況を踏まえ、公共交通を必要とする市民が快適に公共交通を利用できるよう、利用者ニーズの分析やサービス提供状況の検証結果を基に、通学や通院等の市民の移動を支える公共交通ネットワークの構築や利用しやすい時間帯の運行等、利便性向上を図ります。

併せて、運転手や整備士等の担い手の確保に向けた支援や、鉄道施設の維持・修繕への支援等、公共交通の持続的な運営に必要な取組も実施し、誰もが安心して利用できる、持続可能な公共交通の実現を目指します。

基本方針2

公共交通を支える意識醸成、利用しやすい公共交通環境の充実

本市においてはこれまで、坂井市公共交通ハンドブックの作成・配布や、運転免許自主返納支援事業等、様々な利用促進策を講じ、公共交通の利用環境の改善を図ってきましたが、依然として市民の公共交通への関心は低く、ほとんどの市民が自家用車で移動しています。

今後、“みんなで公共交通を使って支える”という意識を市民の間に醸成させるため、各種発信媒体を活用した積極的な情報提供や、乗車体験の実施等による公共交通を利用する機会の創出を通して、公共交通の関心を高め、利用しやすい環境の充実を目指します。

基本方針3

多様なまちづくり分野と連携した公共交通の利用促進

公共交通は通学や通院のような移動手段の確保だけでなく、家族送迎の役務負担軽減やまちの賑わいづくり、観光産業の活性化、市民の健康増進、環境への負荷軽減等、まちづくり分野における様々な活動を支える機能を有しています。また、まちと人がつながることで地域への愛着心が育まれ、移住や定住の促進も期待されます。これらの機能をさらに高めるためには、民間事業者や地域・サポート団体等と連携した取組の強化が求められます。

駅周辺のまちづくりや観光・環境・福祉等の多様な分野と公共交通の連携の検討等を通じて、市民及び来訪者が多様な目的に合わせて利用しやすく、快適に移動できる公共交通の実現を目指します。

2) 計画目標値の設定

① 評価指標

本計画における3つの基本方針に対する評価指標として、以下の定量的な指標を設定します。計画全体の評価にあたっては、関連する事業等の定性的な評価と合わせ、定期的に行うものとします。

| 指標1 公共交通利用者数の増加 | | | |
|-----------------------|----------|----------|---|
| 評価指標 | 現状値(R6) | 目標値(R12) | 内容 |
| 公共交通利用者数 (年間) | 51,828 人 | 71,000 人 | 高校生の通学手段の充実を図る等、利用しやすい公共交通網の整備や、公共交通を支える意識醸成により、利用者の増加を図ります。 今後、輸送資源の再配分や最適化を検討するため、市内の地域交通全体での目標達成を目指します。 |
| 【内訳】 | | | |
| オンデマンド型交通 | 29,082 人 | 44,000 人 | |
| 路線バス (三国丸岡線・春江丸岡線) | 22,490 人 | 25,800 人 | |
| コミュニティバス | 256 人 | 1,200 人 | |

| 指標2 公共交通の運行に関する収支率の向上 | | | |
|-----------------------|---------|----------|---|
| 評価指標 | 現状値(R6) | 目標値(R12) | 内容 |
| バス・オンデマンド型交通収支率 | 12.1% | 15.0% | 利用者ニーズを分析し、輸送資源の再配分や最適化を図ることで、運行効率や利便性の向上による収支率の改善を目指します。 <オンデマンド型交通> 14.9%→15.0% <路線バス> 12.4%⇒20.0% <コミュニティバス> 0.2%→1.0% |

| 指標3 公共交通に関する行政負担額 | | | |
|-------------------|------------|------------|---|
| 評価指標 | 現状値(R6) | 目標値(R12) | 内容 |
| 公共交通への公的資金投入額 | 215,585 千円 | 215,585 千円 | 人件費や原材料価格の高騰等に対応した運行事業者への適正な支援を継続しつつ、公共交通利用者の増加や運行効率化を推進することにより負担軽減を図り、現状値の維持に努めます。 |

※行政負担額：路線バスへの支援・コミュニティバスとオンデマンド型交通の運行にかかる支出から運賃収入を減じた額

| 指標4 高校生の通学手段の確保 | | | |
|--------------------------|---------|----------|---|
| 評価指標 | 現状値(R6) | 目標値(R12) | 内容 |
| 市内高等学校への通学における公共交通利用者の割合 | 72% | 80% | 通学目的の便の充実化や公共交通での通学方法の情報発信等により、通学における公共交通利用割合の上昇を目指します。 |

※市内県立高校の徒歩又は自転車通学者以外の生徒のうち、公共交通利用者の割合を計測(「学校要覧」通学状況より)

| 指標5 公共交通を利用し、支える意識の醸成 | | | |
|-----------------------|---------|----------|--|
| 評価指標 | 現状値(R6) | 目標値(R12) | 内容 |
| 公共交通を利用する人の割合 | 13% | 55% | 積極的な情報発信や、公共交通を利用する機会の創出等、利用促進への取組により、公共交通を支える意識の醸成を図ることで、年に1度以上公共交通を利用する人の割合を増やします。 |

※市民アンケート調査で「年に1度以上公共交通を利用する」人の割合(計画最終年度に実施)

| 指標6 市内公共交通に関する満足度の向上 | | | |
|----------------------|---------|----------|--|
| 評価指標 | 現状値(R6) | 目標値(R12) | 内容 |
| 満足と感じている割合 | 21.8% | 30% | 市内公共交通網の充実や利用しやすい時間帯の運行等を実施し、市民満足度を向上させます。 |

※市民アンケート調査の満足度調査により測定(計画最終年度に実施)

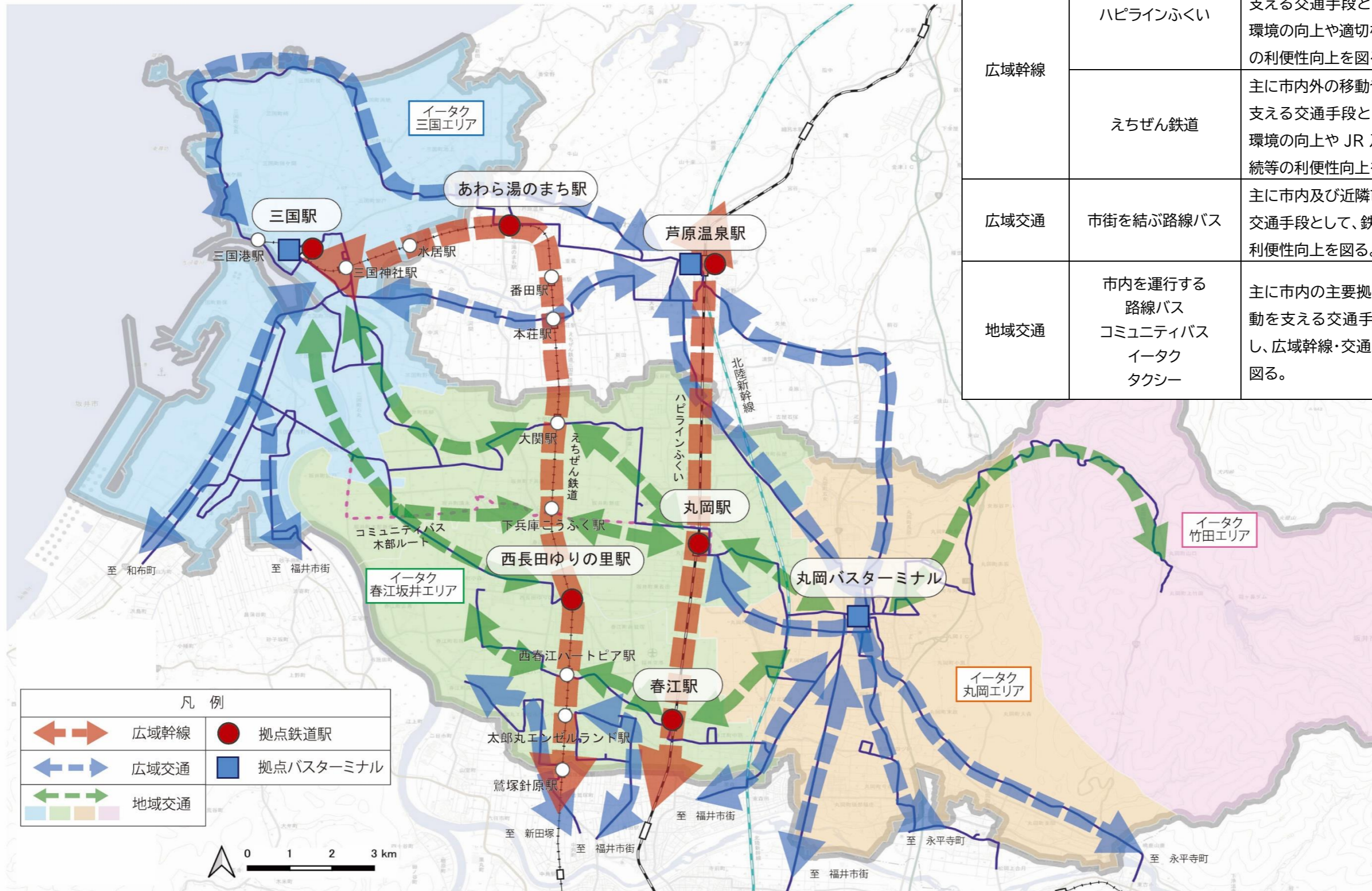
| 指標7 公共交通の利用促進への積極的な取組 | | | |
|-----------------------|---------|----------|------------------------------|
| 評価指標 | 現状値(R7) | 目標値(R12) | 内容 |
| 公共交通の利用促進に資する取組件数 | 8件 | 15件 | 公共交通の利用促進につながる企画やイベントを実施します。 |

3) 本市が目指す公共交通ネットワーク

- 本市では、ハピラインふくいやえちぜん鉄道、路線バスが広域幹線、広域交通として広域移動を支え、市内運行の路線バスやコミュニティバス、イータク、タクシーが地域交通として広域公共交通機関と連携しながら地域内の移動を支えています。
- 既存のサービスレベルは維持しつつ、コミュニティバス等の利用者ニーズに応じたダイヤ、路線の見直しを行うことで、公共交通を必要とする市民や来訪者が公共交通を利用できるすがたを目指します。

【地域公共交通の位置づけ】

| 位置づけ | 公共交通 | 主な役割と方向性 |
|------|---|--|
| 広域幹線 | ハピラインふくい | 主に市内外の移動や通勤・通学・観光等の広域移動を支える交通手段として、駅の機能強化等による利用環境の向上や適切な便数確保、JR とのダイヤ接続等の利便性向上を図る。 |
| | えちぜん鉄道 | 主に市内外の移動や通勤・通学・観光等の広域移動を支える交通手段として、駅の機能強化等による利用環境の向上や JR 及びハピラインふくいととのダイヤ接続等の利便性向上を図る。 |
| 広域交通 | 市街を結ぶ路線バス | 主に市内及び近隣市町の主要拠点間の移動を支える交通手段として、鉄道や路線バスとのダイヤ接続等の利便性向上を図る。 |
| 地域交通 | 市内を運行する 路線バス コミュニティバス イータク タクシー | 主に市内の主要拠点や地域間の移動や、生活圏の移動を支える交通手段として、広域幹線・交通を補完し、広域幹線・交通とのダイヤ接続等の利便性向上を図る。 |



5. 地域公共交通計画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

1) 目標を達成するために行う施策

交:交通事業者、民:民間事業者、地:地域・サポート団体等、県:福井県、周:周辺市町、市:坂井市

| 基本方針 | 施策 | 具体的取組 | 実施主体 | | | | | | スケジュール | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|------|---|---|---|---|---|--------|-------|-------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------|--|--|--|--|---|------------------|--|--|
| | | | 交 | 民 | 地 | 国 | 県 | 周 | 市 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 | | | | | | | | |
| 基本方針1 限られた輸送資源を 有機的につなぎ、市 民の移動を支える公 共交通ネットワーク の構築 | ① 朝夕の通学利用等、 市民ニーズを意識した既 存公共交通の運行確保、 見直し | 通学利用等を意識した公共交通機関の円滑な運 行の継続、ダイヤ・路線の見直し | ● | | | | | | | | ● | 通学利用等での乗継に配慮したダイヤ・路線見直しの継続実施 | | | | | | | | | | |
| | | 新 買い物や通院等の移動を支える公共交通の確保 | ● | | | | | | | | | ● | 経由地に商業施設や病院等を含むダイヤ・路線見直しの継続実施 | | | | | | | | | |
| | | 運行事業者への支援の継続 | ● | | | | ● | ● | ● | ● | | | | 運行を維持する支援の継続実施 | | | | | | | | |
| | | 新 異常気象時に備えた体制の構築 | ● | | | | ● | ● | ● | ● | | | | 関係機関と連携した、異常気象に備えた体制の構築 | | | | | | | | |
| | ② ニーズ等に応じた輸 送資源の最適化 | 新 定期的な利用者ニーズの把握、サービス提供状 況の検証 | ● | | | | | | | | | | | | | | | | ● | 市民アンケート調査 の実施 | 利用者ニーズの分析、サービス提供状況の検証 | |
| | | 新 ニーズや検証結果に応じた輸送資源の再配分、 最適化の検討、実施 | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | 輸送資源の再配分、最適化の検討及び実施 | |
| | | 新 新たな技術を活用した輸送手段の検討 | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | 自動運転技術導入に係る調査・研究の実施 | |
| | ③ 関係機関が連携した 担い手確保策の推進 | 新 運転手や整備士等の採用活動への支援 | ● | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | 公共交通の運行に必要な人材の確保に向けた採用活動への支援 | |
| | | 新 職場環境の整備や第二種免許取得等への支援 | ● | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | 公共交通の運行に必要な人材の確保に向けた 職場環境の整備や第二種免許取得等への支援 | |
| | | 新 デジタル技術を活用した業務効率化等による経 営の安定化促進 | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | DX化等、新技術を活用した業務効率化の検討及び実施 | |

| 基本方針 | 施策 | 具体的取組 | 実施主体 | | | | | | スケジュール | | | | | |
|---------------------------------------|------------------------|----------------------------------|---------|---|---|---|---|---|--------|-----------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| | | | 交 | 民 | 地 | 国 | 県 | 周 | 市 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| 基本方針2 公共交通を支える意識醸成、利用しやすい公共交通環境の充実 | ① 公共交通を利用するライフスタイルへの転換 | 公共交通の利用を動機づける活動やキャンペーンの継続、実施 | ● | | | | ● | | ● | 既存の取組の継続実施及び新規取組の立案 | | | | |
| | | タクシー、バス、鉄道事業者による運賃割引制度の実施・継続 | ● | | | | | | ● | 運賃割引制度の継続実施 | | | | |
| | | 運転免許自主返納支援事業の継続 | | | | | | | ● | 運転免許証返納者への特典の付与や、事業の周知の継続実施 | | | | |
| | ② わかりやすい情報発信 | 各種発信媒体を活用した情報提供 | ● | | | | | | ● | ダイヤの改正等、状況に応じて適宜見直し及び情報提供 | | | | |
| | | 新坂井市公共交通ハンドブックの更新 | | | | | | | ● | ダイヤの改正等、状況に応じて適宜更新 | | | | |
| | | 新目的施設における公共交通の案内の充実 | ● | ● | | | | | ● | 商業施設や観光施設等による、公共交通でのアクセス方法の発信 | | | | |
| | | バス情報のオープンデータ化の継続、利活用促進 | ● バス | | | | | | ● | GPSを活用した高精度の位置情報等の発信 | | | | |
| | ③ 公共交通の利便性向上 | 新キャッシュレス決済利用の周知 | ● | | | | ● | | ● | 市内公共交通において利用可能なキャッシュレス決済に関する情報の発信 | | | | |
| | | 新車内における乗換案内等の充実 | ● | | | | | | ● | 車内の電光掲示板や音声案内による乗換案内等の検討 | | | | |
| | | 駅施設、乗り場におけるサイン・待合環境等の改善 | ● | | | | | | ● | 利用者の利便性向上に向けた環境整備 | | | | |
| | | 駅周辺の駐車場・駐輪場、道路のバリアフリー化等の整備の検討、実施 | ● 鉄道 | | | | | | ● | バリアフリー施策について検討し、可能な段階で整備 | | | | |

| 基本方針 | 施策 | 具体的取組 | 実施主体 | | | | | | | スケジュール | | | | | |
|-----------------------------------|--------------------|--|---------|---|---|---|---|---|---|--------|--|--------|-------------|--------|--|
| | | | 交 | 民 | 地 | 国 | 県 | 周 | 市 | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 | |
| 基本方針3 多様なまちづくり分野と連携した公共交通の利用促進 | ① 地域や各種団体と連携した利用促進 | 新地域との連携による駅周辺のまちづくり | ● | | ● | | | | | | 春江駅周辺整備事業の継続実施 | | | | |
| | | 地域鉄道サポート団体の周知、加入促進 | ● 鉄道 | | ● | | | | | | 会員募集に向けた取組の実施 | | | | |
| | | 新まちづくり協議会等と連携した公共交通に乗るきっかけづくり | ● | | ● | | | | | | 公共交通を知る機会、乗る機会の創出 | | | | |
| | ② 他の分野と連携した利用促進 | 新教育機関と連携した公共交通に乗るきっかけ作り | ● | | | | ● | | | | 公共交通を知る機会、乗る機会の創出 | | | | |
| | | クーポン付き乗車券の販売やモデルコースの設定など観光分野と連携した取組の推進 | ● | | | | | | | | モデルコースの発信や企画の実施 | | | | |
| | | 車両更新時における低燃費車両等への転換 | ● バス | | | | | | | | 輸送需要に応じた車両の小型化や、温室効果ガス排出量の少ない車両の検討及び導入 | | | | |
| | | 地域通貨と公共交通の連携に関する検討 | ● | ● | | | | | | | 導入検討 | 試行実施 | 効果を見ながら継続実施 | | |
| | | 健康・福祉分野と連携した支援等の継続 | ● | ● | | | | | | | 各種事業・助成制度の継続実施 | | | | |
| | | 新近隣市町との広域連携に関する協議 | ● | | | | ● | ● | ● | | 広域連携に関する協議や実施に向けた調査研究の実施 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

基本方針1 限られた輸送資源を有機的につなぎ、市民の移動を支える公共交通ネットワークの構築

① 朝夕の通学利用等、市民ニーズを意識した既存公共交通の運行確保、見直し

現状と課題

- 本市は、市内各地や隣接市(福井市・あわら市)に移動するための交通結節点として、ハピラインふくい(春江駅・丸岡駅)や、えちぜん鉄道三国芦原線(三国駅ほか8駅)、丸岡バスターミナルを有しています。
- 鉄道や路線バス、イータクにより、圏域カバー率は高い一方で、運転手不足等に伴う路線バスの減便で、公共交通の利便性は低下しており、限られた輸送資源を効率的に活用することが必要です。

方向性


- 市民や利用者のニーズに基づき、公共交通のダイヤ・路線の見直しを行い、利便性向上を図ります。

具体的取組・実施主体及びスケジュール

○通学利用等を意識した公共交通機関の円滑な運行の継続、ダイヤ・路線の見直し

- ・ 公共交通を利用し、市内高校に通学しやすくなるようダイヤを見直し、朝夕の増便や、高校を經由する路線の追加検討を行います。


| | | | | | |
|--------|------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 通学利用等での乗継に配慮したダイヤ・路線見直しの継続実施 | | | | |



新買い物や通院等の移動を支える公共交通の確保

- ・ 買い物や通院で公共交通が利用できるよう、ニーズの高い商業施設や病院を經由する既存ダイヤ・路線の維持等を行います。


| | | | | | |
|--------|-------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 經由地に商業施設や病院等を含むダイヤ・路線見直しの継続実施 | | | | |



○運行事業者への支援の継続

- ・ 市民や来訪者の移動を支えるため、労働力不足や物価高騰の状況においても各種公共交通の運行水準を維持できるよう、公共交通事業者への支援を行います。


| | | | | | |
|--------|------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、国、県、周辺市町、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 運行を維持する支援の継続実施 | | | | |



新異常気象時に備えた体制の構築

- ・ 豪雨や大雪等、災害級の異常気象が増加する中でも、市民の移動を安定して支えられるよう、行政と交通事業者が密接に連携し、異常気象に備えた体制の構築を行います。

| | | | | | |
|--------|-------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、国、県、周辺市町、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 関係機関と連携した、異常気象に備えた体制の構築 | | | | |



期待される効果

- 市民や利用者のニーズに合った運行体制を検討し、限られた輸送資源を効率的に活用することで、公共交通の利便性向上が図られ、利用者数の増加が期待できます。

② ニーズ等に応じた輸送資源の最適化

現状と課題

- 本市では市民や高校生、高齢者を対象としたアンケート調査や利用実績の把握等、公共交通に関する様々な調査を行い、市民や利用者のニーズの把握に努めています。
- 路線バスの運転手不足が顕在化する中、これら各種調査結果を分析し、市民や利用者のニーズを踏まえた輸送資源の再配分を検討する必要があります。また同時に、路線バスの運転手不足改善に向け、自動運転技術等、新たな技術を活用した輸送手段を検討し、労働力不足を解決する必要があります。

方向性

- 自動運転技術等の、新技術導入の検討や、市民や利用者のニーズを把握するための調査・分析を行い、公共交通の利便性向上を図ります。

具体的取組・実施主体及びスケジュール

新 定期的な利用者ニーズの把握、サービス提供状況の検証

- ・ 定期的に市民アンケート調査等を実施し、市民の行動特性やニーズを分析します。また、路線・ダイヤごとの利用者数を調査し、時間帯別・区間別の利用状況を分析することで、効率的な運行に向けた検証を行います。

| | | | | | |
|--------|-----------------------|-------|--------|--------------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | | | | 市民アンケート調査の実施 | |
| | 利用者ニーズの分析、サービス提供状況の検証 | | | | |

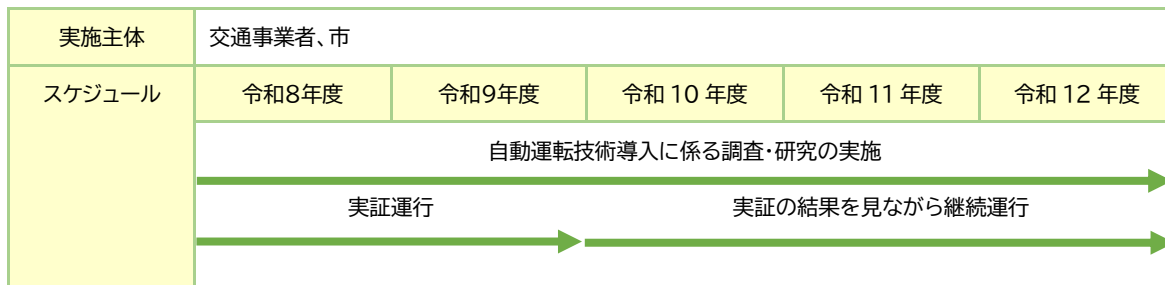
新 ニーズや検証結果に応じた輸送資源の再配分、最適化の検討、実施

- ・ 市民や利用者の行動特性やニーズに合わせた路線・ダイヤを検討することで、より効率的に通学や通院等、市民の移動を支える公共交通ネットワークの構築を図ります。
- ・ バス減便によって失われた乗車機会を補うため、復便に加え、既存公共交通の最適化や、イータクの運行時間(8:00~17:00)外に対応する新たな移動手段の導入等、輸送資源の再配分について検討します。

| | | | | | |
|--------|---------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者(バス)、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 輸送資源の再配分、最適化の検討及び実施 | | | | |

新 新たな技術を活用した輸送手段の検討

- ・ 運転手不足の軽減と、公共交通の運行効率性向上のため、バスやタクシー等の自動運転導入の可能性について検討し、積極的な活用を図ります。
- ・ 運転手不足等の課題への対策として、令和7年10月～11月に自動運転社会推進実証事業「イータクプラス」を実施しました。この実証実験の結果を今後分析し、導入の可能性を検討します。



【自動運転社会推進実証事業「イータクプラス」】

| | |
|------|-----------------------|
| 運行期間 | 令和7年10/15(水)～11/29(土) |
| 運行時間 | 午前8時～午後4時(到着時刻) |
| 区間 | 春江支所から春江病院(約2.5km) |
| 料金 | 無料 |
| 運転車両 | 自動運転レベル2(運転手乗車) |
| 予約方法 | 利用者による事前予約 |



期待される効果

- 市民や利用者の行動特性やニーズを踏まえたダイヤ・路線の見直しの他、自動運転技術の導入により、公共交通の運行効率性を高めることで、公共交通の利便性の回復や向上が図られ、利用者数の増加が期待できます。
- また、公共交通の運行効率性向上により、持続可能な公共交通の実現が期待できます。

③ 関係機関が連携した担い手確保策の推進

現状と課題

- 公共交通を支える運転手や整備士等の担い手不足に伴い、市内路線バスでは大幅減便が実施される等、公共交通の利便性や持続的な運営に課題が生じています。
- 今後も公共交通を維持していくため、運転手確保に向けた支援や、交通事業者が安定して運営できるための取組を検討する必要があります。

方向性

- 採用活動や第二種運転免許取得等への支援を行うことで、運転手や整備士等、公共交通の担い手確保を図ります。
- 業務へのデジタル技術の導入により、業務効率化による交通事業者の負担軽減を図ります。

具体的取組・実施主体及びスケジュール

新運転手や整備士等の採用活動への支援

- ・ 公共交通を支える運転手や整備士等の担い手を確保するため、交通事業者と行政が一体となり、就職説明会のサポート等、採用情報の発信力を強化します。

| | | | | | |
|--------|------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、県、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 公共交通の運行に必要な人材の確保に向けた採用活動への支援 | | | | |

新職場環境の整備や第二種免許取得等への支援


- ・ 女性や若者が働きやすい職場環境の整備や、第二種運転免許取得への支援に向けた行政支援策について検討します。

| | | | | | |
|--------|--|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、県、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 公共交通の運行に必要な人材の確保に向けた職場環境の整備や第二種免許取得等への支援 | | | | |

新 デジタル技術を活用した業務効率化等による経営の安定化促進

- AI や IoT 等、新技術活用による生産性向上を図ることで、交通事業者の負担を軽減し、人材の確保につなげます。

| | | | | | |
|--------|---------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | DX化等、新技術を活用した業務効率化の検討及び実施 | | | | |



期待される効果

- 運転手や整備士等の確保と、交通事業者の安定した運営が期待できます。

基本方針2 公共交通を支える意識醸成、利用しやすい公共交通環境の充実

① 公共交通を利用するライフスタイルへの転換

現状と課題

- 現状、多くの市民が自家用車で移動していますが、今後、市内公共交通を持続可能なものとするためには、市民の公共交通利用を高める必要があります。
- また、本市では、近年高齢者が交通事故の当事者となる割合が高い傾向にあり、交通事故を未然に防ぐためにも、公共交通への利用転換を促進させることが必要です。

方向性

- 公共交通の自発的な利用を促すため、自家用車での移動を控えて公共交通を利用する機会の創出や、交通事業者によるお得感のある運賃割引制度の継続実施を推進します。
- 運転に不安を持つ高齢者が交通事故の当事者になることを防ぐため、高齢者の運転免許証の返納を推進し、高齢ドライバーによる交通事故発生抑制を図ります。

具体的取組・実施主体及びスケジュール

○公共交通の利用を動機づける活動やキャンペーンの継続、実施

- ・ 福井県では、毎週金曜日をカー・セーブデーとして自家用車の利用を控える取組を実施しています。本市においてもカーセーブ活動の意義や、運賃割引のインセンティブの周知等により、多くの人が公共交通を利用するよう努めます。

| | | | | | |
|--------|---------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、県、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 既存の取組の継続実施及び新規取組の立案 | | | | |
| | → | | | | |

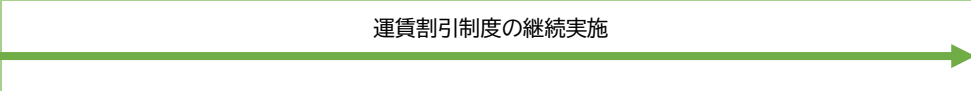
【カー・セーブふくい】の取組を紹介する HP】



○タクシー、バス、鉄道事業者による運賃割引制度の実施・継続

- ・ 京福バスの「いきいき定期」(65歳以上)や、えちぜん鉄道のサポーターズクラブ等、各交通事業者では運賃割引に関する取組を行っています。これら運賃割引制度を継続実施し、公共交通の利用促進を図ります。

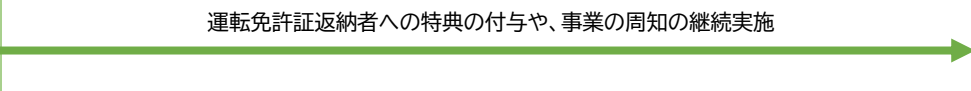
| | | | | | |
|--------|-------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 運賃割引制度の継続実施 | | | | |



○運転免許自主返納支援事業の継続

- ・ 運転に不安を持つ高齢者が事故の当事者になることを防ぐため、運転免許自主返納支援事業の継続及び周知活動を実施し、高齢者の自発的な運転免許証の返納を推進します。

| | | | | | |
|--------|-----------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 運転免許証返納者への特典の付与や、事業の周知の継続実施 | | | | |



期待される効果

- 自家用車から公共交通に転換するきっかけを提供することで、公共交通を使って支える意識醸成や利用者数の増加、交通事故件数の減少が期待できます。

② わかりやすい情報発信

現状と課題

- 本市では坂井市公共交通ハンドブックの作成・配布等、市内公共交通に関する情報発信を行ってきましたが、依然として市民の公共交通への関心は低い状況です。
- また、市民アンケート調査では、バスの改善事項として、「バスの時刻表や路線図等の分かりやすい情報提供」が最も多く挙げられており、市民の公共交通への興味・関心の向上を図る上でも、分かりやすい情報発信が必要です。

方向性

- 公共交通に関する情報を集約した坂井市公共交通ハンドブックを適宜更新し、市民に提供するとともに、多様な媒体による市内公共交通に関する情報提供の充実を図ります。

具体的取組・実施主体及びスケジュール

○各種発信媒体を活用した情報提供

- ・ 交通事業者や市は、京福バスナビ(京福バスHP)や坂井市公共交通ハンドブック等、様々な媒体を通して、市内公共交通の情報発信を行っています。
- ・ 今後も情報発信を継続し、市民の公共交通に対する興味・関心の向上を図ります。

| | | | | | |
|--------|---------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | ダイヤの改正等、状況に応じて適宜見直し及び情報提供 | | | | |
| | → | | | | |

新 坂井市公共交通ハンドブックの更新

- ・ 本市では、市内を走っている公共交通を網羅的に掲載した坂井市公共交通ハンドブックを令和6年4月に作成し、市内全戸に配布しました。今後、ダイヤ・路線の改正に応じて、適宜更新を行うことで、最新の情報を市民に提供します。

【坂井市公共交通ハンドブック】



| | | | | | |
|--------|--------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | ダイヤの改正等、状況に応じて適宜更新 | | | | |
| | → | | | | |

新 目的施設における公共交通の案内の充実

- これまで、駅やバスターミナル等交通結節点では、主要観光施設等へのアクセス方法の情報発信を行ってきました。今後は各商業施設や観光施設においても、公共交通を利用したアクセス方法を積極的に周知することで、各施設利用者の公共交通への転換を図ります。

| | | | | | |
|--------|-------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、民間事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 商業施設や観光施設等による、公共交通でのアクセス方法の発信 | | | | |

○バス情報のオープンデータ化の継続、利活用促進

- 「京福バスナビ」(京福バスHP)では、市内を運行する路線バスのリアルタイムの位置情報を発信しています。「京福バスナビ」を周知し、バス待ち時の不安解消や待ち時間の有効活用等、利用者満足度の向上を図ります。

| | | | | | |
|--------|----------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者(バス)、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | GPSを活用した高精度の位置情報等の発信 | | | | |

期待される効果

- 分かりやすい公共交通の情報発信により、市民の公共交通への興味・関心の向上を図ることで、公共交通に乗り慣れていない市民の利用への抵抗感の緩和が期待でき、利用者数の底上げにつながることを期待できます。

③ 公共交通の利便性向上

現状と課題

- 本市は、交通結節点となる駅と丸岡バスターミナルを有しており、特に駅については、市民アンケート調査において「駅に隣接する駐車場の整備」や「駅のバリアフリー対応の強化」が多く求められていることから、改善の余地があると言えます。
- また、令和6年4月のイータクへのキャッシュレス決済導入をはじめ、市内公共交通でキャッシュレス化が進んでおり、利便性向上に関する周知が必要です。

方向性

- キャッシュレス決済利用の周知や、鉄道車内での主要観光地等へ向かうため乗換案内の実施により、公共交通の利便性向上を図ります。
- 駅施設や駅周辺の整備により、駅や駅周辺の活性化を図ります。

具体的取組・実施主体及びスケジュール

新キャッシュレス決済利用の周知

- ・ イータクや路線バス、地域鉄道でキャッシュレス決済が導入されており、現金不要で気軽に公共交通を利用できることを周知します。

| | | | | | |
|--------|-----------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、県、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 市内公共交通において利用可能なキャッシュレス決済に関する情報の発信 | | | | |

新車内における乗換案内等の充実


- ・ 観光客や市民が迷わず、スムーズに目的地に移動できるよう、鉄道やバスの車内において乗換情報の案内実施を検討します。

| | | | | | |
|--------|--------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 車内の電光掲示板や音声案内による乗換案内等の検討 | | | | |

○駅施設、乗り場におけるサイン・待合環境等の改善

- ・ 交通結節点となる利用者の多い鉄道駅においては、スムーズで快適な乗継を実現する拠点として、誰もが分かりやすい案内サインや利用しやすい待合環境等の整備を検討します。


| | | | | | |
|--------|-------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 利用者の利便性向上に向けた環境整備 | | | | |



○駅周辺の駐車場・駐輪場、道路のバリアフリー化等の整備の検討、実施

- ・ 誰もが快適に駅を利用できるように、駅周辺の駐車場・駐輪場の整備や、駅舎・駅周辺のバリアフリー化(段差等の解消)を推進します。

| | | | | | |
|--------|--------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者(鉄道)、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | バリアフリー施設について検討し、可能な段階で整備 | | | | |



期待される効果

- 公共交通や交通結節点の機能強化や拡充により利便性を向上させることで、公共交通利用者数の増加に加え、駅やバスターミナル周辺、観光地等の活性化が期待できます。

基本方針3 多様なまちづくり分野と連携した公共交通の利用促進

① 地域や各種団体と連携した利用促進

現状と課題

- 本市では、春江駅周辺のまちづくり(福井工業大学と連携)や、沿線駅の清掃(えちぜん鉄道サポート団体により実施)等、地域や各種団体と連携した様々な取組が行われています。
- 持続可能な公共交通を目指す上で、公共交通を支える意識醸成は重要なため、既存の取組の継続実施や、新規取組の検討を行う必要があります。

方向性

- 公共交通を支える意識醸成を図るため、まちづくり協議会等の地域団体と連携した公共交通に乗るきっかけづくりの実施等、地域や各種団体と連携した公共交通の利用促進施策を実施します。

具体的取組・実施主体及びスケジュール

新地域との連携による駅周辺のまちづくり

- ・ 春江駅周辺地区では、交通結節機能の強化等を目的として、春江駅を拠点としたまちづくりを行っています。今後もこの取組を継続し、駅周辺の魅力・求心力の向上を目指します。

| | | | | | |
|--------|----------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、地域、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 春江駅周辺整備事業の継続実施 | | | | |

【都市再生整備計画(春江駅周辺地区)について】

●概要


春江駅を拠点とした交通結節機能の強化を推進することや利便性やアクセス向上、コワーキング・交流区間の確保、公共交通利用の促進等により、駅周辺としての魅力・求心力を高め、持続的に発展するコンパクトな都市構造の実現を図るため、都市再生整備計画を作成。



春江駅周辺整備検討協議会


○地域鉄道サポート団体の周知、加入促進

- ・ えちぜん鉄道やハピラインふくいのサポート団体の周知、加入促進を通して、地域鉄道の利用促進に向けた支援を行います。

| | | | | | |
|--------|---|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者(鉄道)、地域、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 会員募集に向けた取組の実施  | | | | |

■新まちづくり協議会等と連携した公共交通に乗るきっかけづくり

- ・ 高齢者等が公共交通に慣れ親しむために、まちづくり協議会等の地域団体と連携したバスや鉄道、イータクの乗り方教室や交通事業者と連携した観光、おでかけ企画を検討・実施し、公共交通の利用を促進します。

| | | | | | |
|--------|---|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、地域、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 公共交通を知る機会、乗る機会の創出  | | | | |

期待される効果

- 地域や各種団体と連携した取組の周知やサポート団体の加入促進により、公共交通利用者数の増加に加え、公共交通を地域で支える意識の醸成が期待できます。

② 他の分野と連携した利用促進

現状と課題

- 本市では、「東尋坊2日フリーきっぷ」(京福バス)の実施や、福祉有償運送サービスの継続実施等、様々な分野と連携した公共交通の取組を行っております。
- 持続可能な公共交通の実現に向け、各分野の取組をつなぎ、多様な目的に合わせて利用しやすい公共交通を目指すことが重要です。

方向性

- 多様な分野との連携により、公共交通の利便性向上を図るほか、地域経済の活性化や、外出による健康増進等、各分野でのクロスセクター効果の創出を図ります。

具体的取組・実施主体及びスケジュール

新教育機関と連携した公共交通に乗るきっかけ作り

- ・ 家族送迎に頼らず、市内高校に通学するために利用できる公共交通の紹介や、通学定期券の購入促進による利用機会の創出を行います。

| | | | | | |
|--------|-------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、県、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 公共交通を知る機会、乗る機会の創出 | | | | |

○クーポン付き乗車券の販売やモデルコースの設定など観光分野と連携した取組の推進


- ・ 京福バスでは、施設入場料や食事・土産割引サービス券付き「東尋坊2日フリーきっぷ」や「永平寺・丸岡城・東尋坊2日フリーきっぷ」を販売しています。引き続き、これら観光関連施設と連携した取組を推進し、公共交通を利用した周遊観光の充実を図ります。

| | | | | | |
|--------|--------------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 公共交通を使った観光モデルコースの発信や企画きっぷの継続実施 | | | | |

○車両更新時における低燃費車両等への転換

- ・ 環境負荷の低減やランニングコスト削減を図るため、路線バスやイータクの車両更新に合わせ、環境に配慮した低燃費車両への転換を図ります。


| | | | | | |
|--------|--|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者(バス)、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 輸送需要に応じた車両の小型化や、温室効果ガス排出量の少ない車両の検討及び導入 | | | | |



○地域通貨と公共交通の連携に関する検討

- ・ 福井県内の加盟店で使用できるデジタル地域通貨である「ふくい はぴコイン」でイータクの乗車料を支払うことができる仕組み等、公共交通の利用促進に向けた連携を検討します。


| | | | | | |
|--------|---------------|-------|-------------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、民間事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 導入検討 | 試行導入 | 効果を見ながら継続実施 | | |



○健康・福祉分野と連携した支援等の継続

- ・ 身体障がい者や要介護者等、移動制約者の移動を支援するため、福祉有償運送サービスやタクシー料金助成制度を継続して実施します。
- ・ 坂井市健康アプリ「歩こっさ+(プラス)」のポイントとイータクの乗車チケットを交換できる仕組みなど、楽しみながら公共交通を利用した外出の機会を増やす取り組みを行います。

| | | | | | |
|--------|----------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、民間事業者、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 各種事業・助成制度の継続実施 | | | | |



新 近隣市町との広域連携に関する協議

- ・ 近隣市町との広域連携に関する調査研究や協議を行います。

| | | | | | |
|--------|--------------------------|-------|--------|--------|--------|
| 実施主体 | 交通事業者、県、周辺市町、市 | | | | |
| スケジュール | 令和8年度 | 令和9年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 |
| | 広域連携に関する協議や実施に向けた調査研究の実施 | | | | |

期待される効果

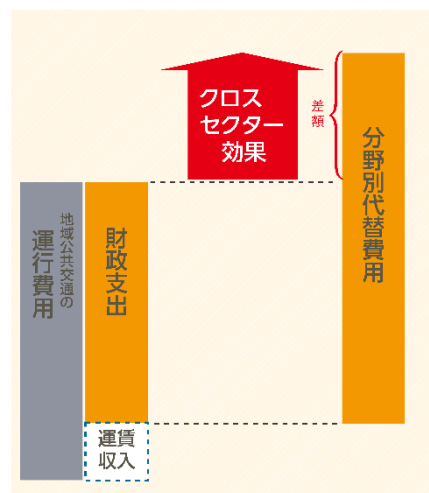
- 他の分野と公共交通の連携や近隣市町との公共交通での広域連携により、公共交通の利便性向上を図ることで、利用者数の増加が期待できます。
- また、高校生の子供を持つ親の負担軽減や観光施設のにぎわい創出、環境負荷の低減、地域経済の活性化、移動制約者の外出機会創出、市民の健康増進、クロスセクター効果も期待できます。

【地域公共交通のクロスセクター効果について】

地域公共交通のクロスセクター効果とは、公共交通を廃止した際に追加で必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行のため行政が負担している財政支出を比較することで把握できる公共交通の多面的な効果のことです。

現在、多くの地方の鉄道やバスは、行政から補助金等の公的負担で維持されています。もし、地域交通が廃止された場合、自家用車を持たない人たちの移動手段を確保するために、医療施設や教育施設による送迎支援等が必要となり、廃止前よりも行政コストが増加する可能性があります。

公共交通は市民や来訪者の移動手段だけではなく、多くのまちづくり分野における役割や効果を担っています。



【公共交通が担う役割・効果】



出典：地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？(国土交通省近畿運輸局リーフレット)

6. 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

1) 計画の推進体制

本計画は、本市が目指す公共交通施策の基本方針を示したものであり、今後、基本方針の実現、目標の達成に向けて各施策の「具体的な方法・実施地域・役割分担・予算化」等の検討を進めていきます。

施策は他分野のまちづくり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、周辺自治体の他、交通事業者や各種団体、地域と緊密に連携しながら、坂井市地域公共交通会議を通じて将来の都市づくりを見据えた施策や事業を検討し、持続可能な公共交通の実現を図ります。

2) 計画の進捗管理

本計画及び各種施策は、最小の経費で最大の効果を上げる「費用対効果」を重視して、利用頻度や利用者ニーズを踏まえたPDCA サイクル(Plan:計画、Do:実施、Check:評価、Action:改善)に基づいた継続的な点検・評価を実施します。



毎年、継続的に公共交通の利用状況や施策の進捗等を交通会議に報告し、社会情勢の変化や法制度の改正等も含め、必要に応じて、適宜、改善、見直しを行います。

計画期間の最終年次には、市民アンケート調査を実施し、市民の公共交通に対する満足度や改善要望等の意向を把握し、次期計画に反映します。

▼長期スパンにおける進行管理、評価スケジュール

| | 令和8年度 | | | | 令和9年度 | | | | 令和10年度 | | | | 令和11年度 | | | | 令和12年度 | | | |
|---------|--------------|---|--------------------|---|--------------------|---|--------------------|---|--------------------|---|--------------------|---|--------------------|---|--------------------|---|--------------------|---|--------------------|---|
| | 4 | 7 | 10 | 1 | 4 | 7 | 10 | 1 | 4 | 7 | 10 | 1 | 4 | 7 | 10 | 1 | 4 | 7 | 10 | 1 |
| P 計画 | → 次年度事業の検討 | | | | → 次年度事業の検討 | | | | → 次年度事業の検討 | | | | → 次年度事業の検討 | | | | → 次年度事業の検討 | | | |
| D 実施 | → 事業の実施 | | | | | | | | | | | | | | | | → 市民アンケート調査の実施 | | | |
| C 評価 | → 前年度利用実績の把握 | | → 今年度事業の検証 | | → 前年度利用実績の把握 | | → 今年度事業の検証 | | → 前年度利用実績の把握 | | → 今年度事業の検証 | | → 前年度利用実績の把握 | | → 今年度事業の検証 | | → 前年度利用実績の把握 | | → 今年度事業の検証 | |
| A 改善 | → 改善策の検討・反映 | | → 評価結果の共有改善策の検討・反映 | | → 評価結果の共有改善策の検討・反映 | | → 評価結果の共有改善策の検討・反映 | | → 評価結果の共有改善策の検討・反映 | | → 評価結果の共有改善策の検討・反映 | | → 評価結果の共有改善策の検討・反映 | | → 評価結果の共有改善策の検討・反映 | | → 評価結果の共有改善策の検討・反映 | | → 評価結果の共有改善策の検討・反映 | |

▼年間単位の進行管理、評価スケジュール

| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |
|----------|--------------|----|-------------|----|--------------------|----|----------|------------|-------------------|------|-----------|----------------------------|
| 地域公共交通会議 | | | ① 事業進捗報告 | | ② 公共交通の改正内容について | | | | ③ 当該年度の取組状況の評価 | | | ④ 翌年度の地域公共交通会議スケジュール(案) |
| 主な行事 | | | | | | | 次年度の予算要求 | | | 自己評価 | 二次評価 | |
| 実施内容 | C:前年度利用実績の把握 | | → | | P:次年度事業の検討 | | → | C:今年度事業の検証 | | → | A:評価結果の共有 | |
| | A:改善策の検討・反映 | | → | | | | | | | | | |
| | D:事業の実施 | | | | | | | | | | | |

参考資料

1. 坂井市地域公共交通計画策定の経過

| 実施日 | 内容 |
|-------------------|--|
| 令和6年 6月14日 | <u>令和6年度 第1回坂井市地域公共交通会議</u> ・ 第二次坂井市地域公共交通計画の策定について |
| 8月28日 | <u>令和6年度 第2回坂井市地域公共交通会議</u> ・ 第二次坂井市地域公共交通計画策定に係る業務委託について ・ 市民アンケート調査の実施について |
| 10月23日～ 11月5日 | <u>市民アンケート調査の実施</u> |
| 11月26日～ 12月13日 | <u>高校生の移動実態調査の実施</u> |
| 令和7年 1月24日 | <u>令和6年度 第4回坂井市地域公共交通会議</u> ・ 坂井市地域公共交通計画のフォローアップ状況について ・ 坂井市地域公共交通計画計画期間における、市内公共交通環境等の変化について ・ 市民アンケート調査結果の概要について ・ 高校生の移動実態調査結果の概要について ・ 主な課題の整理と具体的な取組の検討について |
| 6月16日 | <u>令和7年度 第1回坂井市地域公共交通会議</u> ・ 第二次坂井市地域公共交通計画策定に関する昨年度の振り返り ・ 第二次坂井市地域公共交通計画 令和7年度策定スケジュール ・ 第二次坂井市地域公共交通計画 骨子案（概要） |
| 8月21日 | <u>令和7年度 第2回坂井市地域公共交通会議</u> ・ 第二次坂井市地域公共交通計画 骨子案（基本方針・施策の検討） |
| | 今後作成 |

2. 坂井市地域公共交通会議委員名簿

| No. | 種別 | 団体組織名 | 役職 | 氏名 |
|-----|--------------------------|-------------------|------------------|-----------|
| 1 | 学識経験者 (会長) | 福井工業大学 | 教授 | 三寺 潤 |
| 2 | 住民代表 | 三国地区 | | 嶋川 由紀恵 |
| 3 | | 丸岡地区 | | 杉本 千恵 |
| 4 | | 春江地区 | | 高間 光夫 |
| 5 | | 坂井地区 | | 高岡 ひとみ |
| 6 | | 坂井市シニアクラブ連合会 | | 林田 恒正 |
| 7 | | さかい男女共同参画ネットワーク | | 竹内 みち子 |
| 8 | | 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 |
| 9 | 福井県 未来創造部新幹線・交通まちづくり局 | | 交通まちづくり課長 | 中出 博行 |
| 10 | 福井県三国土木事務所 | | 管理用地課長 | 辻 良治 |
| 11 | 坂井警察署 | | 交通課長 | 岡本 卓也 |
| 12 | 坂井西警察署 | | 交通課長 | 石田 淳 |
| 13 | 坂井高等学校 | | 校長 | 清水 一広 |
| 14 | 坂井市商工会 | | 事務局長 | 東山 義昭 |
| 15 | (一社)DMO さかい観光局 | | 代表理事 | 刀根 亨 |
| 16 | (福)坂井市社会福祉協議会 | | 会長 | 関 輝勝 |
| 17 | 福井県交通運輸産業労働組合協議会 | | 幹事 | 島田 秀道 |
| 18 | 事業者 | えちぜん鉄道株式会社 | 営業開発部長 | 佐々木 大二郎 |
| 19 | | 株式会社ハピラインふくい | 総務企画部長 | 坂上 寿浩 |
| 20 | | (公社)福井県バス協会 | 専務理事 | 小林 博之 |
| 21 | | (一社)福井県タクシー協会坂井支部 | 支部長 | 矢崎 孝明 |
| 22 | | 京福バス株式会社 | 取締役 | 松田 康弘 |
| 23 | 関係部署 | 坂井市 | 健康福祉部 高齢福祉課長 | 辻 貴子 |
| 24 | | 坂井市 | 産業政策部 商工労政課長 | 戸田 史生 |
| 25 | | 坂井市 | 建設部 建設課長 | 伊藤 剛成 |
| 26 | | 坂井市 | 教育委員会 事務局次長 | 半澤 宏一 |

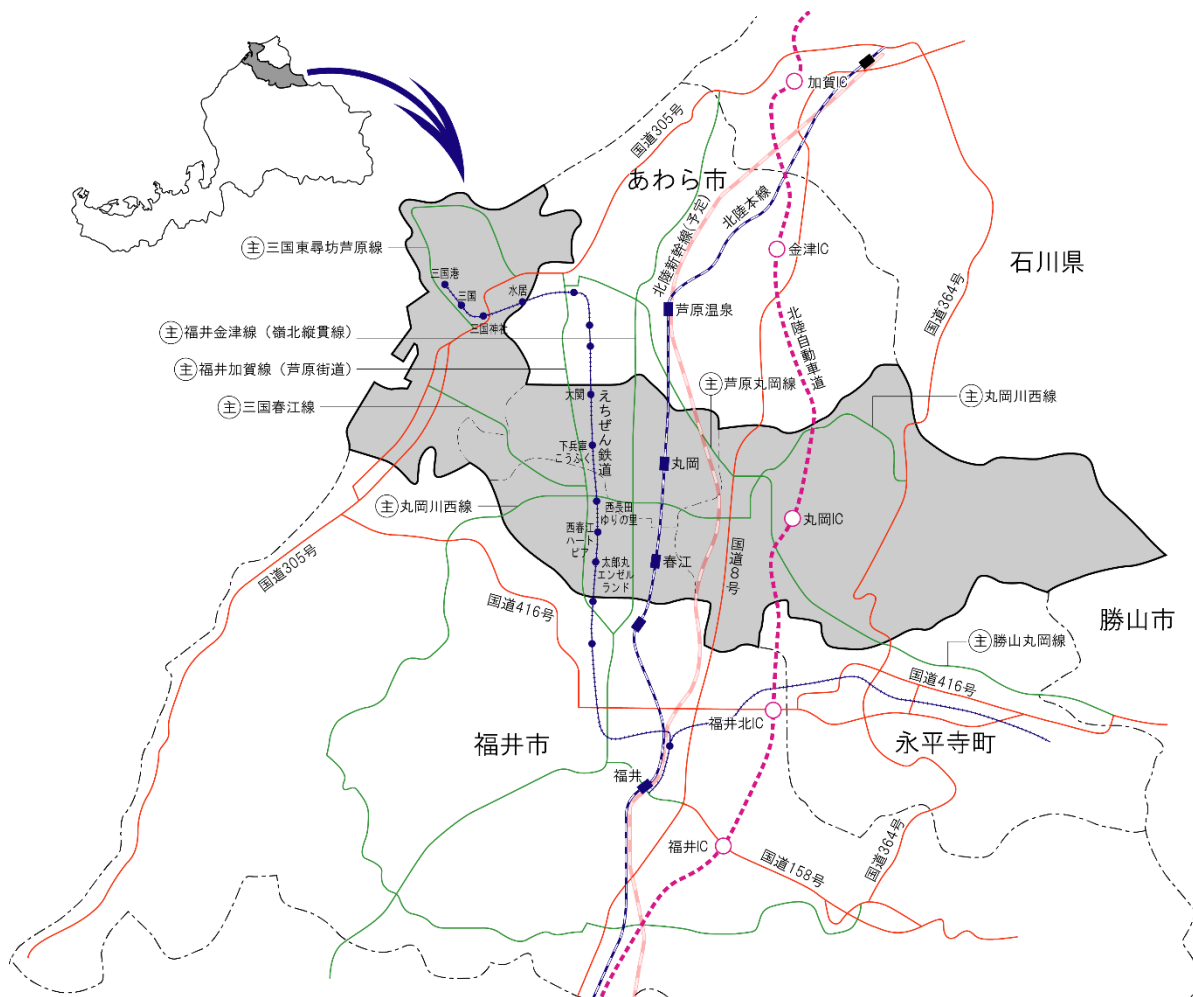
坂井市地域公共交通計画 付属資料

I 坂井市の現状

1. 位置

- 本市は、県都福井市の北部に位置し、南北約 17km、東西約 32km におよぶ東西に長い行政区域で、面積は約 210km² です。
- 中央部には福井県随一の穀倉地帯である広大な坂井平野が広がり、東部には中山間地域、西部には砂丘地及び丘陵地が広がっています。
- 交通網は、東部に北陸自動車道(丸岡IC)や国道 364 号、西部に国道 305 号、中部に国道8号が南北方向に縦貫しています。また、中央部にはハピラインふくい(2駅)、えちぜん鉄道三国芦原線(9駅)が運行されています。

【位置図】

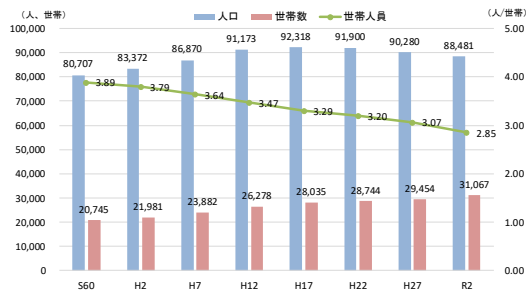


2. 人口特性

1) 人口・世帯数

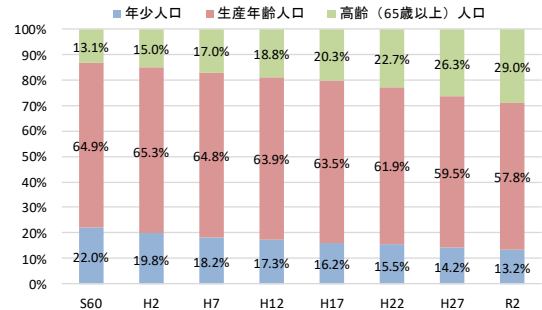
- 本市の人口は、平成 17 年をピークに減少し、令和2年は 88,481 人となっています。
- 令和2年の世帯数は 31,067 世帯と増加傾向ですが、1世帯当たりの世帯人員は、2.85 人/世帯と減少傾向にあります。
- 令和2年の年齢3区分別人口は、年少人口(15 歳未満)は 13.2%、生産年齢人口(15-64 歳)は 57.8%、老年人口(65 歳以上)は 29.0%と少子高齢化が進行しています。
- 特に、令和2年の老年人口(65 歳以上)は 25,434 人、高齢世帯数は 6,489 世帯と、老年人口及び高齢世帯数は大きく増加しています。

【人口・世帯の推移】



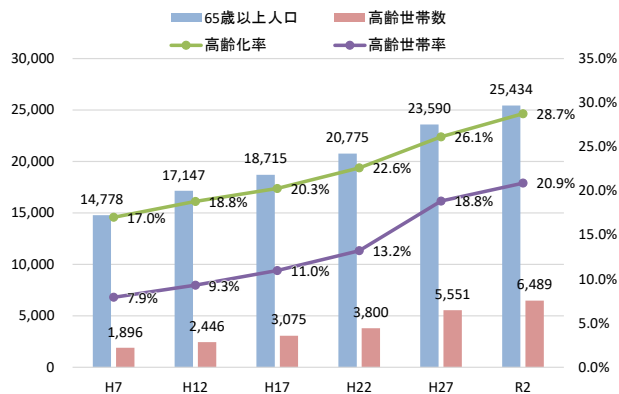
出典：国勢調査

【年齢3区分別人口の推移】



出典：国勢調査

【老年人口(65 歳以上)及び高齢世帯数】

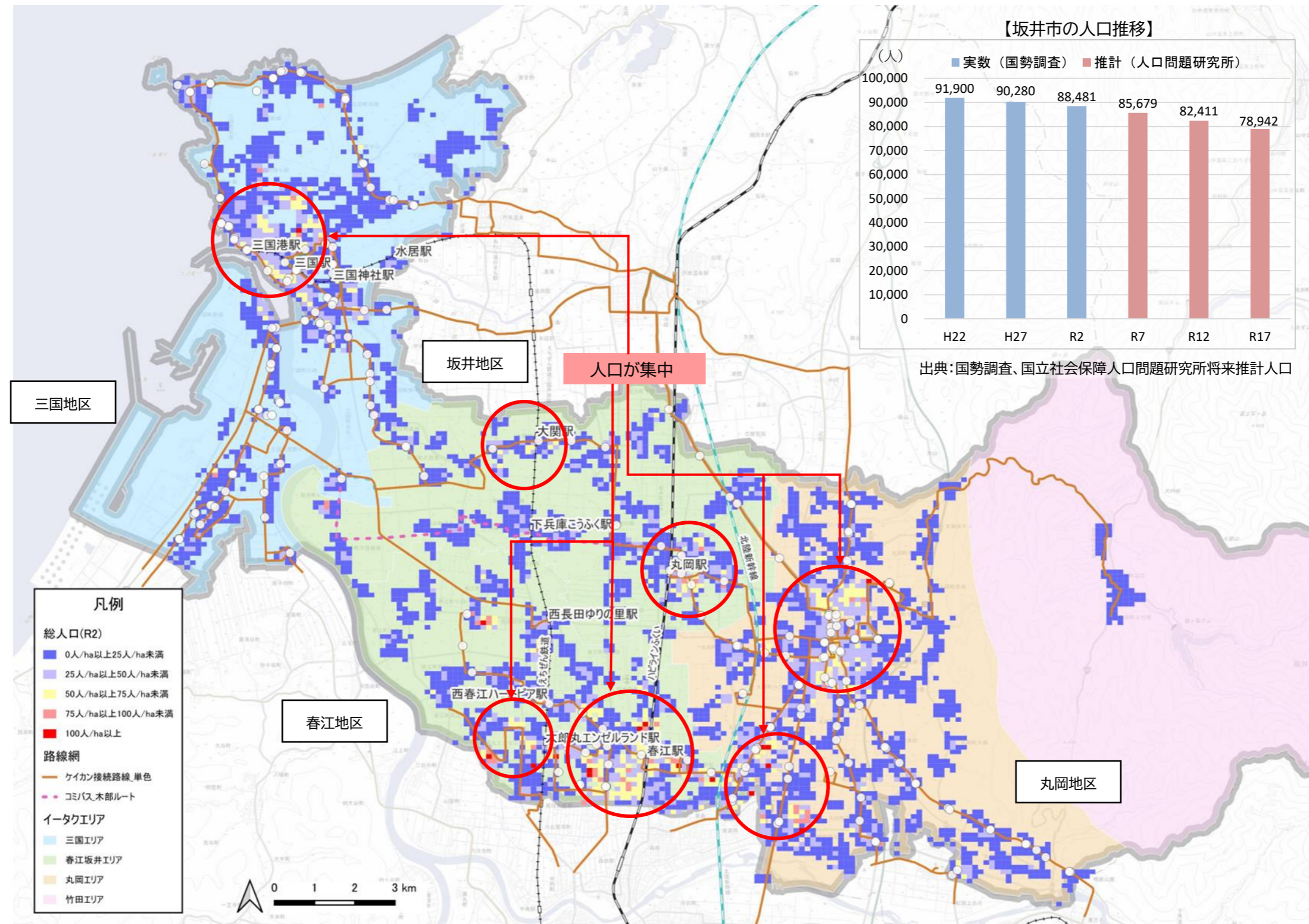


出典：国勢調査

※高齢世帯数：65 歳以上の者のみで構成するか、又はこれに 18 歳未満の未婚の者が加わった世帯をいう。

2) 人口分布

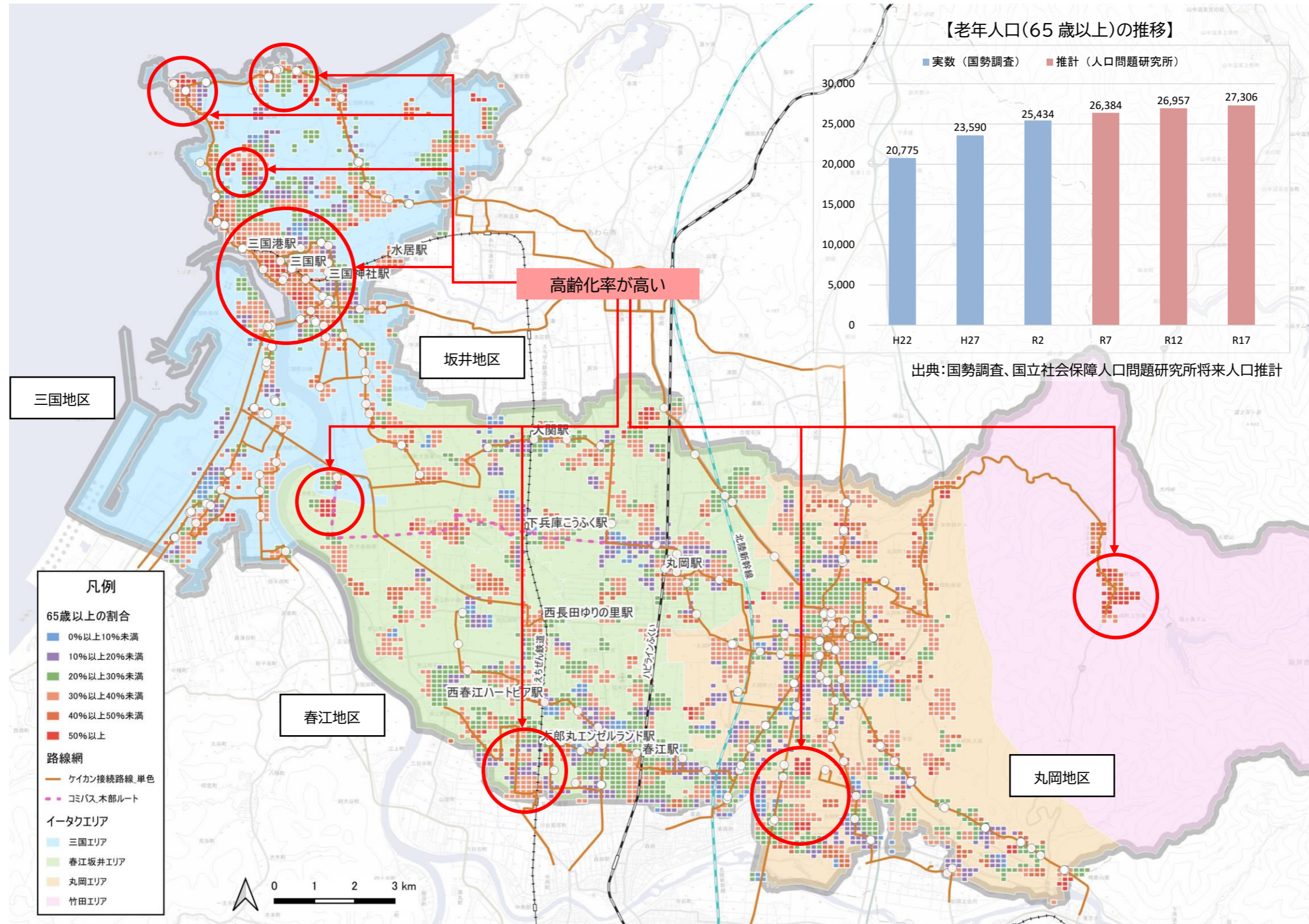
- 本市の人口は減少傾向にあり、国立社会保障人口問題研究所における将来推計人口は令和17年に78,942人(令和2年比:-10.8%)と推計されています。
- 人口分布は、主に鉄道駅周辺や各地区中心部に人口が集中している一方、市域全体に小規模の集落が点在しています。



出典: 国勢調査(令和2年) 100mメッシュ統計

3) 老年人口(65歳以上)の分布

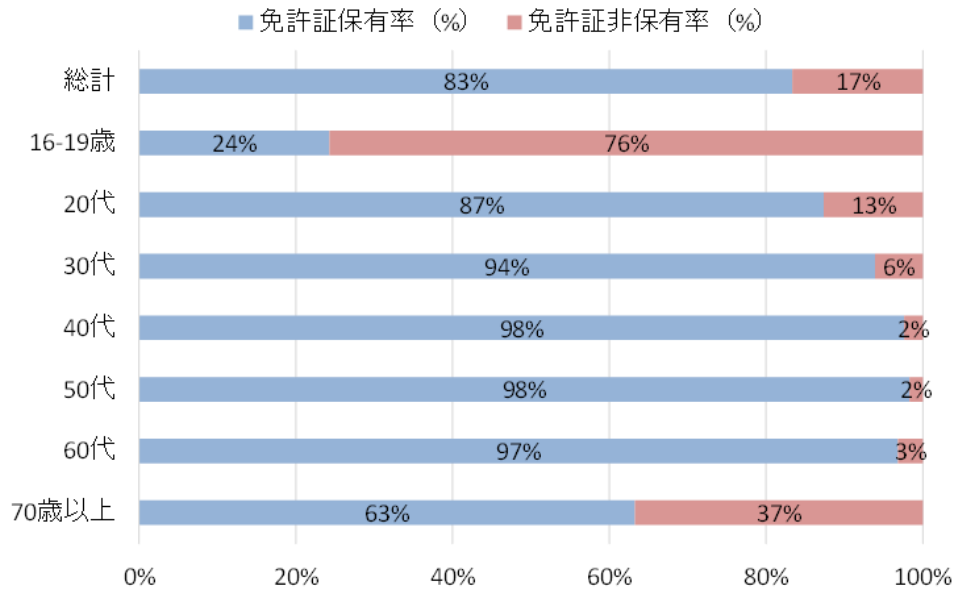
- 老年人口は増加傾向にあり、国立社会保障人口問題研究所における将来推計人口は令和17年に27,306人(令和2年比:+7.4%)と推計されています。
- 65歳以上の人口割合の分布は、三国北部等の沿岸部や丸岡東部の山間部、太郎丸エンゼルランド駅周辺等で高齢化率50%以上を示している箇所があります。



3. 運転免許証保有状況と年齢別事故件数の推移

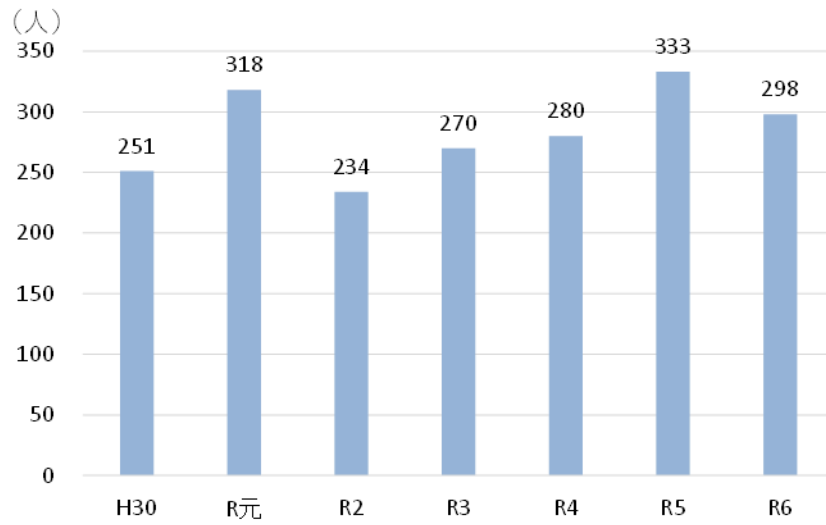
- 本市の運転免許証保有状況は「免許証保有者」が市全体で 83%となっています。
- 年齢別では「20～60代」が 87%以上を占める一方、「70歳以上」が 62%と低くなっています。
- 本市の 65歳以上免許自主返納者数は、令和2年以降、増加傾向にあり、令和5年では 333件となっていたが、令和6年は 298件と、令和5年と比べ減少しています。
- 坂井市に住所を持つ第1当事者の人身事故件数(高速道路の事故は除く)は、令和2年から令和4年まで増加傾向にありましたが、令和5年以降は減少し、令和6年は 81件となっています。
- 令和5年における年齢別事故件数は、「65歳以上」が最も多く 25件、次いで「50代」が 24件、「20代」「40代」が 10件となっています。

【年齢別免許保有割合(令和6年 12月末現在)】



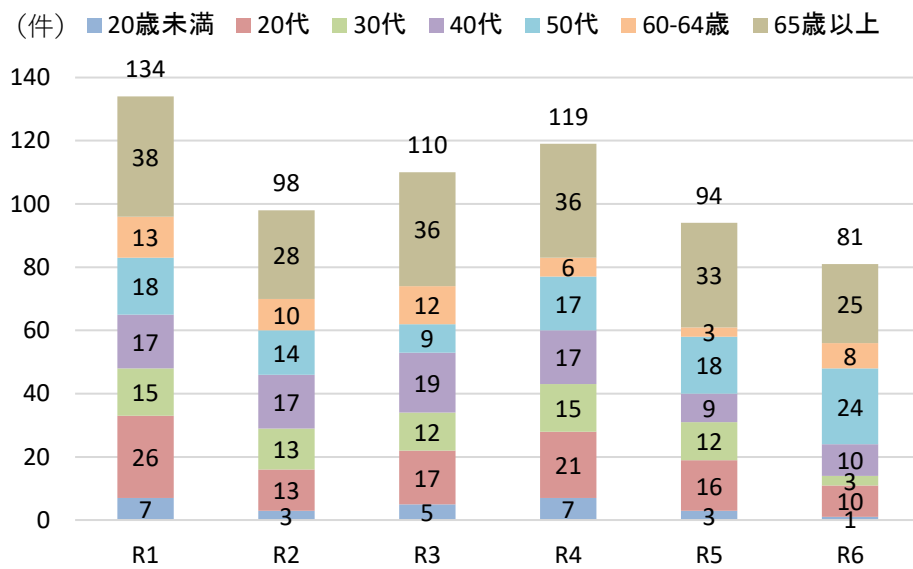
出典:福井県警察本部「福井の交通」、住民基本台帳(令和6年 12月1日現在)

【65歳以上免許自主返納者数】



出典:福井県警察本部「福井の交通」

【年齢別事故件数の推移】



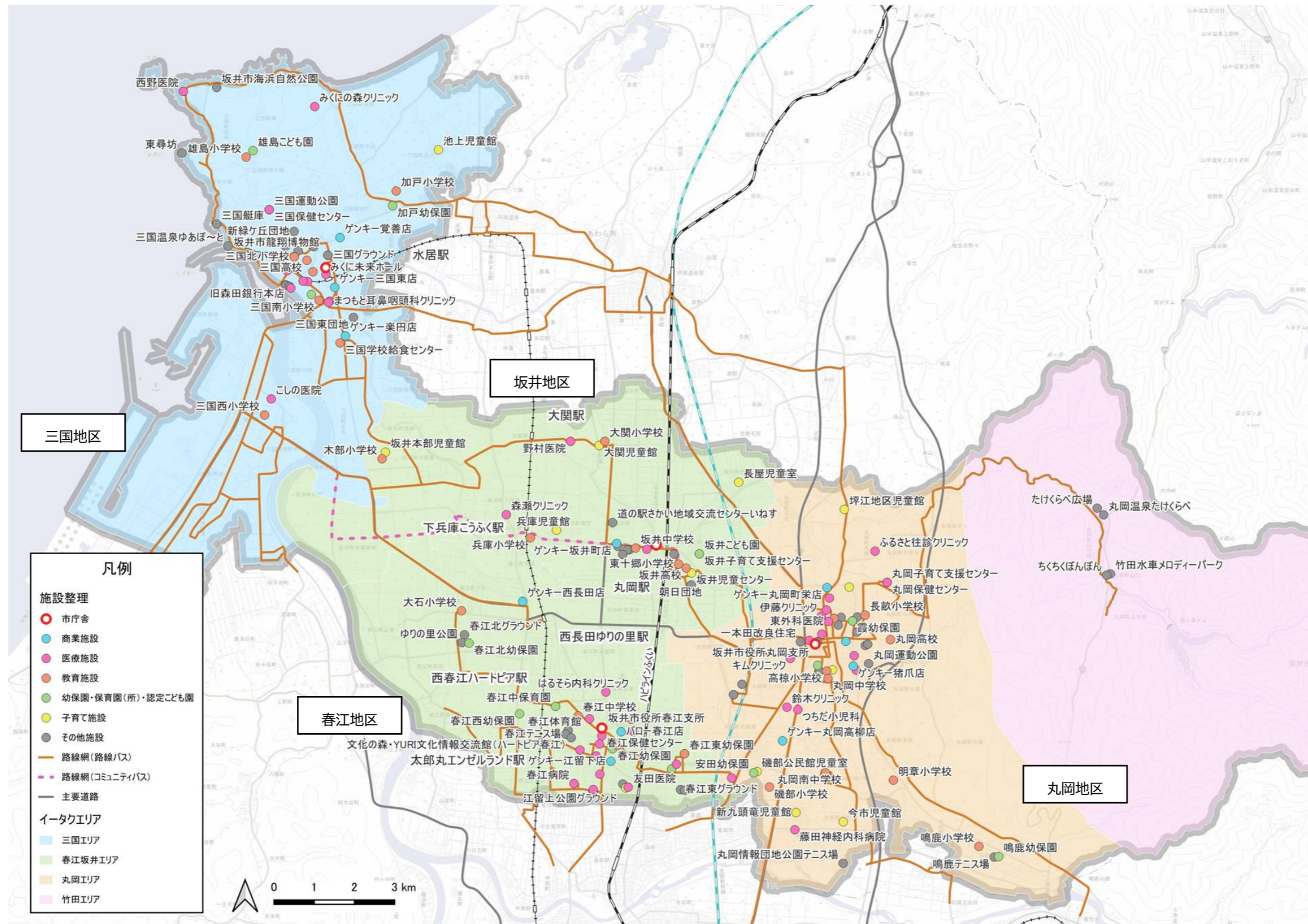
※坂井市に居住している第1当事者の人身事故件数(高速道路の事故を除く)を集計している。

出典:福井県警察本部

4. 市内に立地する各施設の分布等

1) 施設分布

- 市内には、坂井市役所や各支所をはじめ、市立三国病院等の医療施設、みくに未来ホール等の文化施設、三国運動公園や日東シンコースタジアム丸岡等のスポーツ施設、コミュニティセンター等の地域交流施設のほか、東尋坊や丸岡城等の観光施設及び大規模小売店等の商業施設が立地しています。
- 日常的に多くの市民の利用が想定される医療施設や商業施設等は、4地区の市街地部(庁舎周辺)に多く立地しています。



2) 市内観光入込客数

- 本市は、日本有数の景勝地「東尋坊」や現存 12 天守の1つである「丸岡城」、遊びを通じて科学に触れる「福井県児童科学館(エンゼルランドふくい)」、地域の特産品が並ぶ「いねす」や「ゆりの里公園」等の様々な観光資源を有しています。
- 観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、令和2年、3年に大きく減少しましたが、回復傾向にあります。
- 「東尋坊」「三国湊町散策」「芝政ワールド」「福井県総合グリーンセンター」「福井県児童科学館(エンゼルランドふくい)」「越前松島水族館」の入込客数が 30 万人以上と多くなっています。

【市内の観光資源】



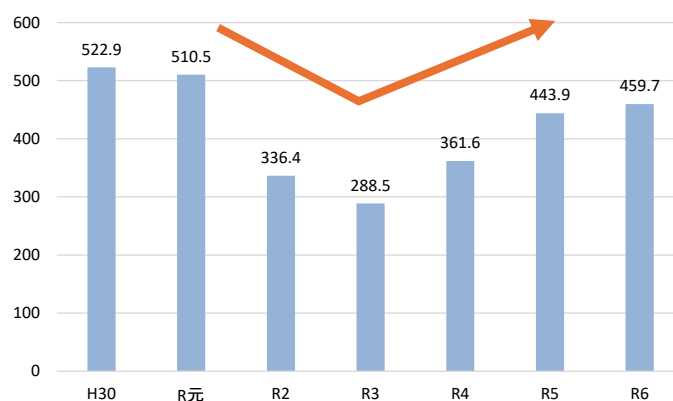
東尋坊



丸岡城

出典:坂井市ホームページ

【観光入込客数の推移】



出典:福井県観光入込客数(推計)

【主な観光施設への入込客数(令和6年度)】

| 観光地名・施設名 | 最寄りバス停 | 入込客数(人) |
|---------------|------------------|---------|
| 東尋坊 | 東尋坊(路線バス) | 778,000 |
| 三国湊町散策 | 三国駅(えちぜん鉄道) | 420,000 |
| 芝政ワールド | 芦原温泉駅(えちぜん鉄道) | 402,000 |
| 福井県総合グリーンセンター | グリーンセンター(路線バス) | 348,000 |
| 福井県児童科学館 | エンゼルランドふくい(路線バス) | 336,000 |
| 越前松島水族館 | 越前松島水族館(路線バス) | 303,000 |

※入込客数は、千人未満を四捨五入している。

出典：福井県観光入込客数(推計)

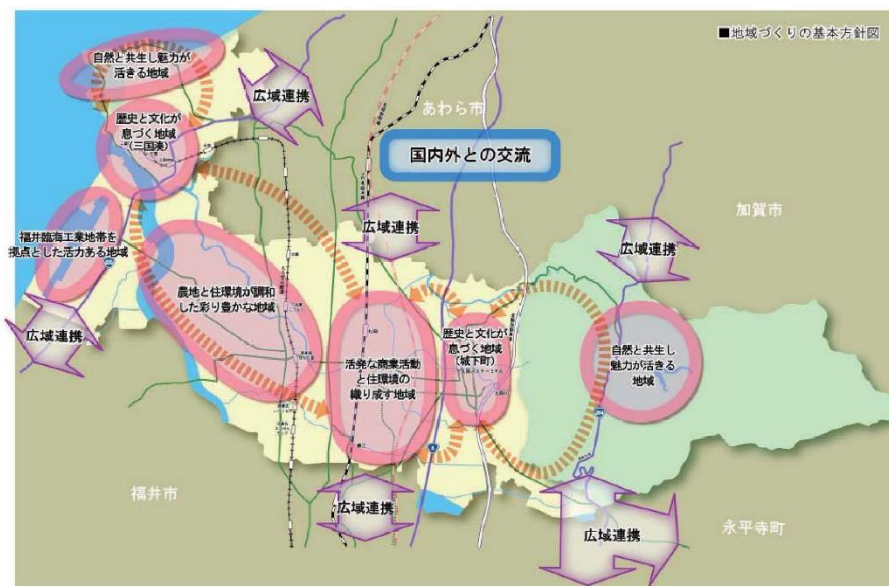
5. 上位関連計画

1) 本市における上位関連計画

① 第二次坂井市総合計画(令和2年3月)

- 第二次坂井市総合計画では、将来像を『輝く未来へ…みんなで創る希望のまち』と定め、市内の個性豊かな各地域の魅力を高めるとともに、それらを連絡する道路網と公共交通のネットワークを充実させることにより、目的に応じた様々な組合せで連携して総合的な都市力を発揮することを目指しています。
- 公共交通に関する方針については、「地域公共交通と広域ネットワーク拠点の充実」の項目にある“地域公共交通の充実と利用促進”が掲げられています。

【将来像と地域づくりの基本方針図】



【地域公共交通に関する主な基本施策】

| 方針 | 基本施策 |
|----------------------------|--|
| <p>地域公共交通の 充実と利用促進</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・多様な交通手段をシームレスかつ一体的なサービスとして提供できるよう、<u>公共交通事業者や関連自治体等と連携した取り組み</u>を推進します。 ・えちぜん鉄道を「生活関連社会資本」として位置づけ、<u>鉄道経営の自立性を高めるとともに、鉄道事業者を次世代に引き継ぐために支援</u>します。 ・並行在来線について、県や沿線自治体との連携により、<u>健全な運営と生活に密着した地域鉄道として利便性の向上</u>を図ります。 ・日常生活の利便性向上はもとより観光誘客の増加を目指し、<u>近隣自治体との連携による新幹線駅から市内へのアクセス環境の充実</u>を図ります。 ・鉄道駅利用者の利便性の向上を図るため、<u>駐車場や駐輪場等の整備</u>を推進します。 ・バス事業者への支援により<u>必要不可欠なバス路線を維持し、地域住民の生活交通手段を確保</u>します。 ・公共交通空白地帯や交通不便地域を運行しているコミュニティバスについては、<u>多様化する住民ニーズの検証を行い、日常生活を支える交通インフラとしての機能を確保</u>します。 |

② 第二次坂井市まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和6年3月)

- 坂井市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、坂井市総合計画に掲げる『輝く未来へ・・・みんなで創る希望のまち』を目指した各種施策が示されています。
- 公共交通に関する主な事業については、「地域公共交通対策事業」「鉄道交通対策事業」等が示されています。

【公共交通に関する事業と事業内容(抜粋)】

| 事業名 | 事業内容 |
|-------------------|---|
| 地域公共交通対策事業 | 市民の利便性向上を図るため、 <u>コミュニティバスの運行体制の見直し</u> や <u>高齢者等の交通弱者に対する移動支援の充実</u> など、様々な交通サービスを活用した満足度の高い公共交通サービスの実現を目指します。 |
| 鉄道交通対策事業 | <u>地域鉄道に対する啓発活動や利用環境の整備</u> を進め、利用促進及び利便性の向上を図ります。また、 <u>新幹線から地域鉄道そしてバスなどの公共交通機関へと繋がるアクセス環境の充実</u> を図ります。 |
| 生活バス路線対策事業 | <u>路線バス事業者への運営補助</u> を継続して、市民の移動手段としての公共交通の維持に努めます。 |
| コミュニティバス運行事業 | 地域住民の公共交通手段としての役割を果たしている現状から、 <u>今後も継続した運行</u> を行っていきます。 |
| 丸岡バスターミナル施設管理運営事業 | <u>交通結節拠点である丸岡バスターミナルに隣接した交流スペース及び賑わい広場を活用し、人が滞留できる拠点をつくる</u> とともに、交流スペース内の店舗や賑わい広場での産直販売などによって、まちの活性化を図ります。 |
| JR春江駅周辺整備事業 | 整備計画を策定し、 <u>第三セクター移行後遅滞なく駅周辺整備</u> を進めます。 |
| 三国駅周辺整備事業 | <u>駅前広場整備工事</u> を進めます。 |
| 新幹線対策事業 | 北陸新幹線金沢・敦賀間は令和5年度開業のため、地域振興策に対する補助実施期間は開業の翌年度までを予定しています。 |
| 市営駐車場等管理運営事業 | 鉄道の利用促進のため、 <u>駐車場、駐輪場の維持管理</u> を適切に行います。 |
| 次世代型地域交通推進事業 | コミュニティバスの接続ルートとの併用となる新たな地域交通手段として、 <u>利用者が事前に予約して運行する「オンデマンド型交通」</u> により、地域交通環境の充実を図ります。 |
| 共助型交通導入推進事業 | 人口減少進展が著しく、交通空白地への懸念が高まる地域において、 <u>地域住民の日常の外出を地域の支え合いにより行う仕組み</u> を作り、交通網の整備を行います。 |

※上記は令和6年3月策定時点の内容を示している。

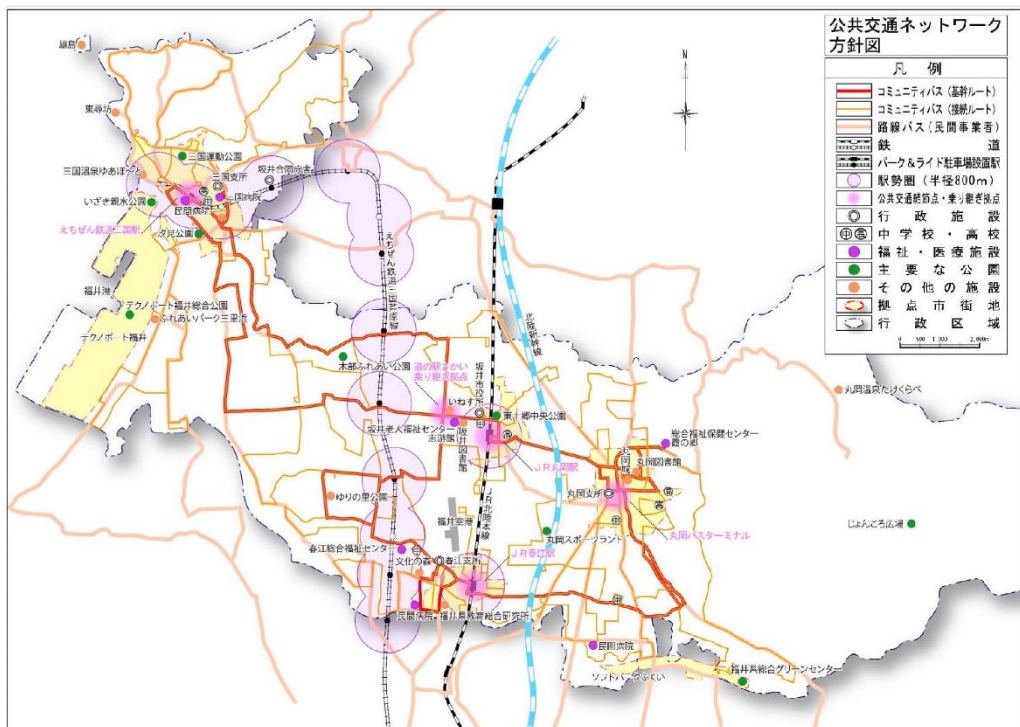
③ 坂井市都市計画マスタープラン(令和2年4月)

- 坂井市都市計画マスタープランでは、将来都市像を『希望につながる多核ネットワーク都市』として、5つの都市づくりの目標と「土地利用」「交通ネットワーク」「公園緑地」「景観形成」「都市環境」「都市防災」「公益施設の配置・整備」の7項目の方針を定めています。
- 「交通ネットワーク」では、“交通ネットワーク整備の基本方針” “道路ネットワーク整備の方針” “車に過度に依存しない多様な交通体系整備の方針” が定められており、特に、“交通ネットワーク整備の基本方針” “車に過度に依存しない多様な交通体系整備の方針” には以下のとおり、市内公共交通についての方針が定められています。

【交通ネットワーク整備の基本方針(抜粋)】

| 基本方針 | 内容 |
|---------------------------|--|
| 人と環境に優しく、誰もが利用しやすい交通環境の整備 | <p>・公共交通は、移動制約者の円滑な移手段の確保のみならず、地球温暖化などの環境問題への対応、沿線地域の定住人口や来訪者の増加による活性化などに寄与し、人と環境にやさしい社会の実現に大きく貢献するものです。</p> <p>・本市では、<u>公共交通の利用を通じて、高齢者の外出支援による健康増進・生きがいづくり、自動車交通量の抑制と交通事故の防止、中心市街地や観光地の活性化、CO₂排出量の抑制による地球温暖化防止、児童・生徒の登下校の利便性・安全性の確保が図られるよう、総合的な視野で人と環境にやさしく、利用しやすい公共交通環境を整備します。</u></p> <p>・また、徒歩や自転車等のスローな交通を中心としたコミュニティを育むまちづくりを推進し、<u>自動車への依存を低減させることによって、道路交通の円滑化等、良好な都市環境の形成を図ります。</u></p> |

【公共交通・自転車・歩行者ネットワーク方針図】



【車に過度に依存しない多様な交通体系整備の方針(抜粋)】

| 基本方針 | 内容 |
|-----------------------------------|---|
| <p>市民や来訪者の移動を支える公共交通ネットワークの確保</p> | <p>①便利でより多くの人々が利用できる公共交通網の形成</p> <p>《鉄道》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR北陸本線は、北陸新幹線の整備にともない第3セクター化され地域鉄道としての役割が大きくなるため、今後、県や沿線市町と協議を行い、<u>地域に密着した生活基盤交通機関としての利便性の確保</u>を図ります。 ・えちぜん鉄道三国芦原線は、市民や観光客の利用増につながるよう、<u>企画列車の運行、新型車両の導入など、より利便性と乗車時の快適性の向上について、県、沿線市町、鉄道事業者と連携して取り組み</u>ます。 <p>《バス》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学など、市民の移動手段や観光利用も含めた広域交通手段を確保するため、<u>既存の路線バス事業者への運行支援を行い、路線の存続、サービス水準の維持・向上</u>に努めます。 ・コミュニティバスは、利用状況の把握および検証を踏まえながら、<u>デマンド化への移行を含め、市民ニーズに応じた効果的かつ効率的な運行を検討</u>します。 <p>②公共交通機関を円滑に利用することができる環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各市街地拠点内における公共交通結節点として、えちぜん鉄道三国駅、丸岡バスターミナル、JR春江駅、JR丸岡駅を位置づけ、<u>町の玄関口としての環境整備、公共交通の利便性向上</u>を図ります。 ・利用者の多いJR丸岡駅やJR春江駅、コミュニティバスが乗り入れる駅の<u>安全性・利便性を確保するため、クルマと人の分離による駅前広場(バス・タクシー停車スペース、一般車両の一時停車スペース)の整備</u>を検討します。 ・その他の駅においても、<u>利用状況に応じた駐車場や駐輪場の整備に努め、自動車および自転車利用者が鉄道を利用できる環境の充実</u>を図ります。 ・また、誰もが快適に駅を利用できるように、<u>駅舎や駅周辺の道路などのバリアフリー化(段差などの解消)を推進</u>します。 ・えちぜん鉄道を利用する<u>観光客等の利便性向上を図るため、レンタサイクルのサービスの拡充</u>を図ります。 ・丸岡バスターミナルは、現京福バス本丸岡駅敷地等を活用して<u>広場を整備することにより丸岡城周辺エリアとの回遊性を確保し、バスやタクシーなどの公共交通の乗り継ぎ拠点としてだけでなく、人が集い、交流する賑わいのある空間の創出</u>を図ります。 ・コミュニティバスの乗り継ぎ拠点となる道の駅さかいでは、<u>基幹ルート相互および基幹ルートと接続ルートの円滑な乗り継ぎを確保</u>するとともに、道の駅の機能との連携、バス待ち環境の改善を図ります。 <p>③各公共交通機関の役割の明確化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行の効率化や利便性の向上につながる公共交通ネットワークを再構築するため、<u>各公共交通機関の役割を明確</u>にします。 <p>④地域で支え、地域を活気づける取り組みを行う</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用を促進するとともに地域の活性化を図るため、<u>地域住民のニーズにあわせた機能を駅舎に導入するなど、地域住民が親しみ、気軽に立ち寄る交流拠点として、駅施設の活用策</u>を検討します。 ・人と地球に優しい公共交通に対する市民の理解、利用を促進するため、<u>沿線都市でのイベント開催に合わせた利用促進キャンペーンの実施や乗車すること自体が楽しい企画列車運行への支援、シンポジウムの開催や冊子の配布等</u>を行います。 |

④ 坂井市観光ビジョン戦略基本計画(平成 31 年3月)

- 坂井市観光ビジョン戦略基本計画では5つの方針が掲げられ、公共交通に関する取組については、「主要駅・空港からのアクセス時間の短縮など利便性向上」「周辺市町・交通事業者との連携強化」「既存交通手段の利便性向上」「レンタサイクルの利活用推進」「新規交通手段の導入」が示されています。

【公共交通に関する方針・方向性・施策】

方針Ⅱ【結ぶ】

広域交通網の活用を推進する

方向性Ⅱ-1 様々な交通事業者との連携による誘客拡大を図る

施策Ⅱ-1-1 駅・空港を結ぶ広域交通網の利活用

鉄道主要駅や小松空港からの観光地・宿泊施設への乗継ぎをスムーズに行える利用しやすい二次交通の導入など、広域交通網の利活用に関する取り組みとともに誘客拡大を図ります。

[主な取り組み]

- ・ 主要駅・空港からのアクセス時間の短縮など利便性向上
- ・ 周辺市町・交通事業者との連携強化



施策Ⅱ-1-2 利用しやすい地域内交通の整備

観光地間の移動や個人観光客の多様なニーズに対応した交通手段として、レンタサイクルなどの利用しやすい地域内交通の整備に関する取り組みを進めます。

[主な取り組み]

- ・ 既存交通手段の利便性向上
- ・ レンタサイクルの利活用推進
- ・ 新規交通手段の導入



⑤ 坂井市地域防災計画(平成 19 年3月(令和4年3月修正))

- 坂井市地域防災計画は、災害対策基本法第42条の規定に基づいて、坂井市防災会議が作成する計画です。この計画は、市域の災害予防、災害応急対策及び災害復旧等を総合的・計画的かつ有効的に実施することにより、市民の生命・身体・財産を保護するとともに、災害による被害の軽減を図り、社会の秩序の維持及び公共の福祉に資することを目的としており、「第1編 一般対策編」「第2編 震災対策編」「第3編 原子力災害対策編」「第4編 石油類大量流出災害対策編」の全4編で構成されています。
- 公共交通に関する災害対策については、「冬期の公共交通機関の利用促進」「震災時の公共交通機関の活用」が示されています。

【防災関係機関等の処理すべき事務又は業務の大綱(抜粋)】

| 機関名 | 処理すべき事務又は業務の大綱 |
|---------|---|
| (1) 坂井市 | <ul style="list-style-type: none"> ① 市防災会議に関する事務 ② 防災に関する施設及び組織の整備 ③ 防災上必要な教育及び訓練 ④ 防災思想の普及 ⑤ 災害に関する被害の調査報告と情報の収集及び広報活動 ⑥ 災害の予防及び拡大防止 ⑦ 救難、救助、防疫等被災者の救護 ⑧ 災害応急対策及び災害復旧資材の確保 ⑨ 災害対策要員の動員、借上げ <li style="border: 2px solid red;">⑩ 災害時における交通及び輸送の確保 ⑪ 災害時における文教対策 ⑫ 被災施設の復旧 ⑬ 被災市営施設の応急対策 ⑭ 管内の関係機関等が実施する災害応急対策等の調整 ⑮ 義援金、義援物資の受入れ及び配分 |

【公共交通に関する災害対策(抜粋)】

第1編 一般対策編

■冬期交通の安全確保及び円滑化対策

・マイカーの使用自粛及び公共交通機関の利用促進

市は、冬期交通の円滑化を図るため、マイカーの使用自粛及び公共交通機関の利用促進について、テレビ、ラジオ、新聞、広報紙等を活用して啓発を図るとともに、事業所等に対し協力を呼びかける。

第2編 震災対策編

■公共交通機関による輸送の確保対策

地震発生後速やかに代替交通手段を確保するための被害状況の把握(被害の程度、復旧の見込み)、代替道路、道路交通規制などの必要な情報の連絡体制等について、交通事業者、市、県等の関係機関においてマニュアル化を図る。

また、鉄道、バス、トラック、タクシー等の種別、台数等の現況調査を随時行い、公共交通機関の活用を図るとともに、他府県への義援物資の輸送に必要となる車両や乗務員の迅速な確保及び義援物資受入れの際に地理・交通情報を伝達する手段の確保を図る。

⑥ 第3次坂井市福祉保健総合計画(令和3年3月(令和6年3月改正))

- 第3次坂井市福祉保健総合計画では5つの基本方針が掲げられ、公共交通に関する取組については、「主要駅と路線バスやコミュニティバスの円滑なダイヤ接続」「オンデマンド型交通の継続した運行」「福祉タクシー利用料金の助成」「特別支援学校の通学支援」「移動支援事業(地域生活支援事業)の推進」が示されています。

【公共交通に関する推進の方向(抜粋)】

| 高齢者福祉計画 | |
|--|--|
| <p>■気軽に外出できる環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ・高齢者が利用しやすい外出支援 | |
| 【主な取組】 | |
| 項目 | 取組の内容 |
| 生活バス路線事業、コミュニティバス運行事業 | <u>主要駅と路線バスやコミュニティバスの円滑なダイヤ接続に配慮</u> し、広域的な移動を支援します。 |
| オンデマンド型交通運行事業 | <u>坂井市コミュニティバスの接続ルートに代わる新たな地域交通手段であるオンデマンド型交通の継続した運行</u> を行い、高齢者の日常的な移動の利便性向上と外出を図ります。 |
| 障がい者計画 | |
| <p>■交通・移動手段の確保</p> <p>障がいのある人の外出を支援する福祉サービス等の利用を支援し、移動手段の確保に努めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー利用料金の助成 ・特別支援学校の通学支援 ・自動車改造費の助成 ・移動支援事業(地域生活支援事業)の推進 | |

⑦ 坂井市立地適正化計画(令和4年3月)

- 坂井市立地適正化計画は、坂井市の最上位計画である「第二次坂井市総合計画」及び福井県が策定する「嶺北北部都市計画区域マスタープラン」に即するとともに、都市計画マスタープランの高度化版との位置づけから、「【改定】坂井市都市計画マスタープラン」に示された将来都市像や都市づくりの目標に準拠しつつ策定されています。
- 公共交通に関する取組については、「次世代型地域交通サービスの導入検討」「コミュニティバスの乗り継ぎサービスの継続実施」等が示されています。

【公共交通に関する施策(抜粋)】

| 施策内容 |
|---|
| <p>■主要駅、バスターミナルを核とした、市内外へのスムーズな移動の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点である春江駅や丸岡駅、三国駅、西長田ゆりの里駅、新たに整備された丸岡バスターミナル交流センターを拠点に、<u>各公共交通機関の役割分担及び連携強化によるネットワーク形成</u>を図り、市内外へ円滑に移動しやすい環境を整備します。 ・コミュニティバス接続ルートについては、利用されていないバス停や利用が少ない路線があるため、<u>AIやIoT等の新たな技術を活用した次世代型地域交通サービスの導入</u>を図り、運行の効率化と利便性向上を図ります。 |
| <p>《施策例》・鉄道や路線バスとコミュニティバスとの円滑なダイヤ接続</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民ニーズに基づいたコミュニティバス路線の再編 ・次世代型地域交通サービスの導入検討 ・駅周辺での一時停車スペースの整備および駐車場や駐輪場の確保 ・駅舎や駅周辺の道路などのバリアフリー化、歩道等の整備の推進 |
| <p>■分かりやすさの抜本的改善と使いやすさ、親しみやすさの向上による利用増進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を中心としたまちづくりを展開するため、<u>路線や運行ルート等の一元的な情報提供</u>を行うほか、公共交通の利用頻度が高い市民等を対象としたお得な定期券販売等による使いやすさの向上や意識啓発に関するイベント ・情報発信を通じた公共交通への親しみの醸成を図り、利用増進を図ります。 |
| <p>《施策例》・双方向・ダイレクトコミュニケーションの促進(アプリ開発、フェイスブック等の活用)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MaaS(Mobility as a Service)構築に向けた検討 ・キャッシュレス決済導入の検討 ・コミュニティバスの乗り継ぎサービスの継続実施 |
| <p>■周辺市町を含む交通まちづくりと連携した公共交通環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は、児童生徒の通学手段の確保や高齢者・障がい者の外出機会の創出だけでなく、まちづくり分野における様々な活動を支える機能を有しています。 |

・これらの機能をさらに高めるため、周辺の福井市やあわら市および交通まちづくりとの連携を強化し、市民および来訪者が多様な目的で快適に移動しやすい公共交通環境の充実を図ります。

《施策例》・北陸新幹線敦賀開業に応じた運行内容の見直し、鉄道施設の維持修繕

・高校通学などのえちぜん鉄道、路線バス等の利用促進

・運行事業者への支援

・レンタサイクル、サイクルトレインとの連携

【その他立地適正化計画を推進するための公共交通の施策(抜粋)】

施策内容

■住宅団地や集落地におけるコミュニティの維持

・えちぜん鉄道三国芦原線の用途地域外の駅周辺については、公共交通の利便性の高い地区として、居住環境の改善やコミュニティバスによる周辺集落とのネットワークなどにより、「小さな拠点」づくりを進めます。

■公共交通やコミュニティ施設の維持

・居住誘導区域外においても一定の公共交通サービスが維持されるよう、地域のニーズに対応したコミュニティバスのルートおよびダイヤの設定を通じ、公共交通不便地区の解消、利用者の利便性向上を図ります。

・地域の実情に応じた運行方法・交通手段として、次世代型地域交通サービス(オンデマンド型交通など)の導入を検討します。

⑧ 第二次坂井市環境基本計画(令和3年3月)

- 第二次坂井市環境基本計画は、坂井市環境基本条例に基づいて策定するものであり、本市の環境保全及び創造に関する基本的かつ総合的な計画です。
- 公共交通に関する取組については、基本施策として「省エネルギー対策」が定められており、以下のような施策が示されています。

【地球温暖化対策の推進に関する公共交通の施策(抜粋)】

| 基本施策 | 施策概要 | 主体別 | | | 重要 施策 |
|--------------|----------------------------|-----|----|-----|----------|
| | | 市 | 市民 | 事業者 | |
| 省エネルギー 対策 | 公共交通網の整備 | ◎ | | ◎ | |
| | 省エネに配慮したコミュニティバス運行体系の検討 | ◎ | | | |
| | カーセーブ(公共交通機関や徒歩・自転車の利用)の推進 | ◎ | ◎ | ◎ | ★ |

⑨ 第11次坂井市交通安全計画(令和3年4月)

- 第11次坂井市交通安全計画では、交通死亡事故を減少させるとともに高齢者が当事者となる交通事故を1件でも抑止し「交通事故による被害が少ない環境の創出」の実現を目指しています。
- 公共交通に関する取組については、「運転免許証自主返納支援事業の周知」「鉄道、バスの運行状況の見直し、改善」が示されています。

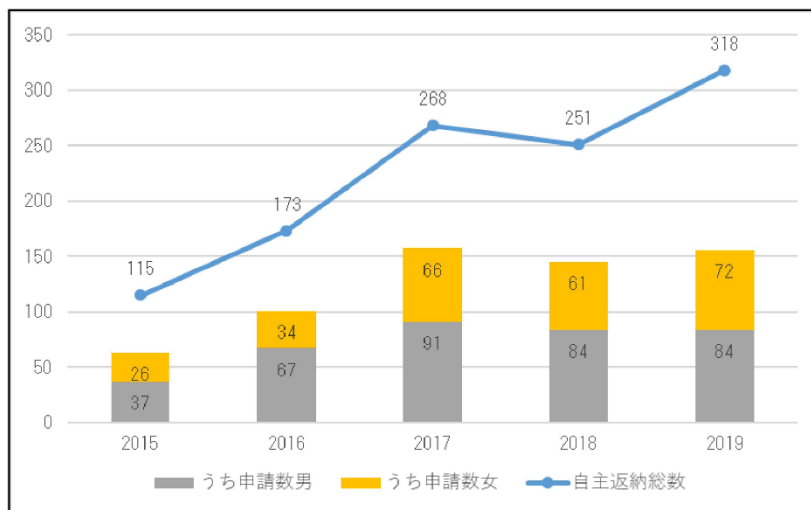
【公共交通に関する推進の方向(抜粋)】

高齢運転者による重大交通事故の抑止

■交通支援施策の推進

- ・県が展開している高齢免許返納者サポート制度、市が展開している運転免許自主返納支援事業の周知を図るとともに、運転免許の自主返納に踏み切れない高齢運転者に対しては、時間帯や場所等を限定して安全運転を続ける「限定運転」への取り組みを呼び掛けます。
- ・また、高齢者を始めとする地域住民の移動交通手段である鉄道、バスの運行状況を随時見直し、改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図り、高齢者が利用しやすい環境づくりを推進します。

【コミュニティバス無料乗車券の申請状況(抜粋)】



(年)

2) 国等における上位関連計画

① 第2次交通政策基本計画(令和3年5月)

- 「交通政策基本法」成立及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正を踏まえ、地方公共団体が中心となって人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標に取り組むとともに、まちづくりと連携した、面的な公共交通ネットワークの再構築を目指しています。

【基本的方針】(抜粋)

A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

【新たに取り組む政策等】

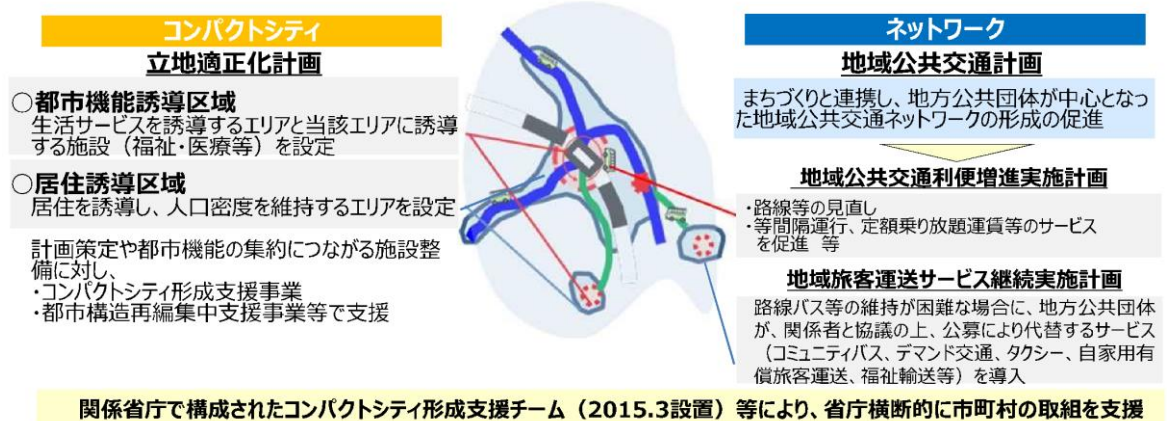
- ・「事業者の連携の促進」等による 地域の輸送サービスの維持確保
- ・公共交通指向型の都市開発(TOD)
- ・大都市鉄道等の混雑緩和策の検討(ダイナミックプライシング等)
- ・MaaS や更なるバリアフリー化推進
- ・多様なモビリティの普及(小型電動モビリティ、電動車いす等)等

【基本計画における施策の目標】

- ①地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
- ②まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- ③交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
- ④観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

【交通政策基本計画の概要(抜粋)】

◆まちづくりと連携した公共交通ネットワークの実現



出典:国土交通省 HP

② えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画(令和4年3月)

- えちぜん鉄道交通圏地域公共交通網形成計画は、えちぜん鉄道と京福バス路線網を有機的に結合することで都市の発展が期待できる福井市、勝山市、あわら市、坂井市、永平寺町、大野市に及ぶ交通領域を対象に策定されています。
- 目指すべき公共交通の将来像には「車と比べても『選ばれる移動手段』になる」が掲げられ、4つの目標とそれを達成するための具体的な施策が示されています。
- 拠点化とネットワーク化のイメージにおいては、三国駅と川西方面を幹線バス及びフィーダーバス※で結び、西長田ゆりの里駅と丸岡市街・川西方面を鉄道駅と郊外バス拠点との連携で結びイメージが示されています。

※フィーダーバスとは、交通網において幹線と接続する支線の役割をもって運行されるバスをいう。

【計画の目標】

目指すべき公共交通の将来像

「車と比べても『選ばれる移動手段』になる」

- 目標1 地域の交通として利用したくなる公共交通の実現
- 目標2 安全・安心に利用できる公共交通の実現
- 目標3 車に頼り過ぎないまちづくりや広域観光と連携した公共交通の実現
- 目標4 住民・行政・事業者が協働で利用促進する公共交通の実現

【拠点化とネットワーク化のイメージ】



③ 嶺北地域公共交通計画(令和6年1月(令和6年6月一部改正))

- 嶺北地域公共交通計画では、北陸新幹線福井・敦賀開業に向け、新幹線駅から観光地への二次交通の充実を図るとともに、地域鉄道と路線バスのネットワーク強化、DX化の推進等、公共交通の利便性向上を図り、福井県長期ビジョンの基本理念「安心のふくいを未来につなぎ、もっと挑戦！もっとおもしろく！」に沿って、本県の公共交通政策のステージアップを目指しています。
- 公共交通に関する取組については、「交通事業者間の連携強化による運営効率化」「公共交通を活用した観光モデルルートの設定」「新技術を活用した新たな交通体験の創出」等が示されています。

【公共交通に関する施策の方向性(抜粋)】

持続可能な交通ネットワークの構築

■公共交通の維持・確保

嶺北地域では、JR 北陸本線(令和6年3月からハピラインふくに移管)、JR 越美北線、福井鉄道、えちぜん鉄道の地域鉄道や広域路線バスが運行され、幹線として県民や来県者の移動を支えており、これら広域移動を担う公共交通の維持・確保を図ります。

- ・地域鉄道の安定運行・利用促進
- ・地域間幹線系統バス等の運行維持
- ・交通事業者間の連携強化による運営効率化
- ・公共交通を支える人材の確保
- ・異常気象時の早期運行確保

■交通DX化や次世代型車両の導入など新技術の活用

公共交通の利便性と効率性を高め、多くの人の利用促進および交通事業者の運行効率化を図るため、**DX化**や**カーボンニュートラルに向けた次世代型車両、自動運転などの新技術について積極的な活用**を図ります。

- ・公共交通のキャッシュレス化等の推進
- ・オープンデータ化など交通DXの推進
- ・人と環境にやさしい公共交通の推進

■まちづくりと連携した施策の展開

駅前の再開発や駅周辺整備などのまちづくりと公共交通が連携し、駅周辺の環境を含めた公共空間をトータルにデザインすることにより、中心市街地に公共交通を使って人が移動し、賑わう都市空間の実現を図ります。

- ・駅周辺への都市機能の集約
- ・駅やバスターミナルなどの利用環境整備

■公共交通を利用するライフスタイルへの転換

公共交通を地域の財産として将来世代に残していくため、**県民や利用者のニーズ等を踏まえた利便性向上策**と合わせて、関係者が連携した啓発活動(モビリティ・マネジメント等)や利用促進施策を継続的に実施します。公共交通に乗りこむ機会や利用するメリットの周知など、公共交通を利用するライフスタイルへの転換を図ります。

- ・日常生活における利用促進
- ・イベント等における利用促進

新幹線駅からの利便性の高い二次交通の充実

■北陸新幹線各駅からの二次交通の充実

北陸新幹線の開業効果を県内全域に波及するため、新幹線駅から観光地等への利便性の高い二次交通の整備・充実を図ります。

- ・主要拠点や観光地を結ぶ鉄道・バス・タクシーの充実
- ・新幹線駅から目的地への案内機能の強化

■複数の交通モードの連携強化

公共交通による観光客の円滑な移動を実現するため、MaaSを活用した一体的な乗継サービスの商品化を図るとともに、ホームページ等による積極的な情報発信を行います。

- ・公共交通を活用した観光モデルルートの設定

公共交通での移動を楽しめる仕掛けづくり

■エンタメ交通の推進

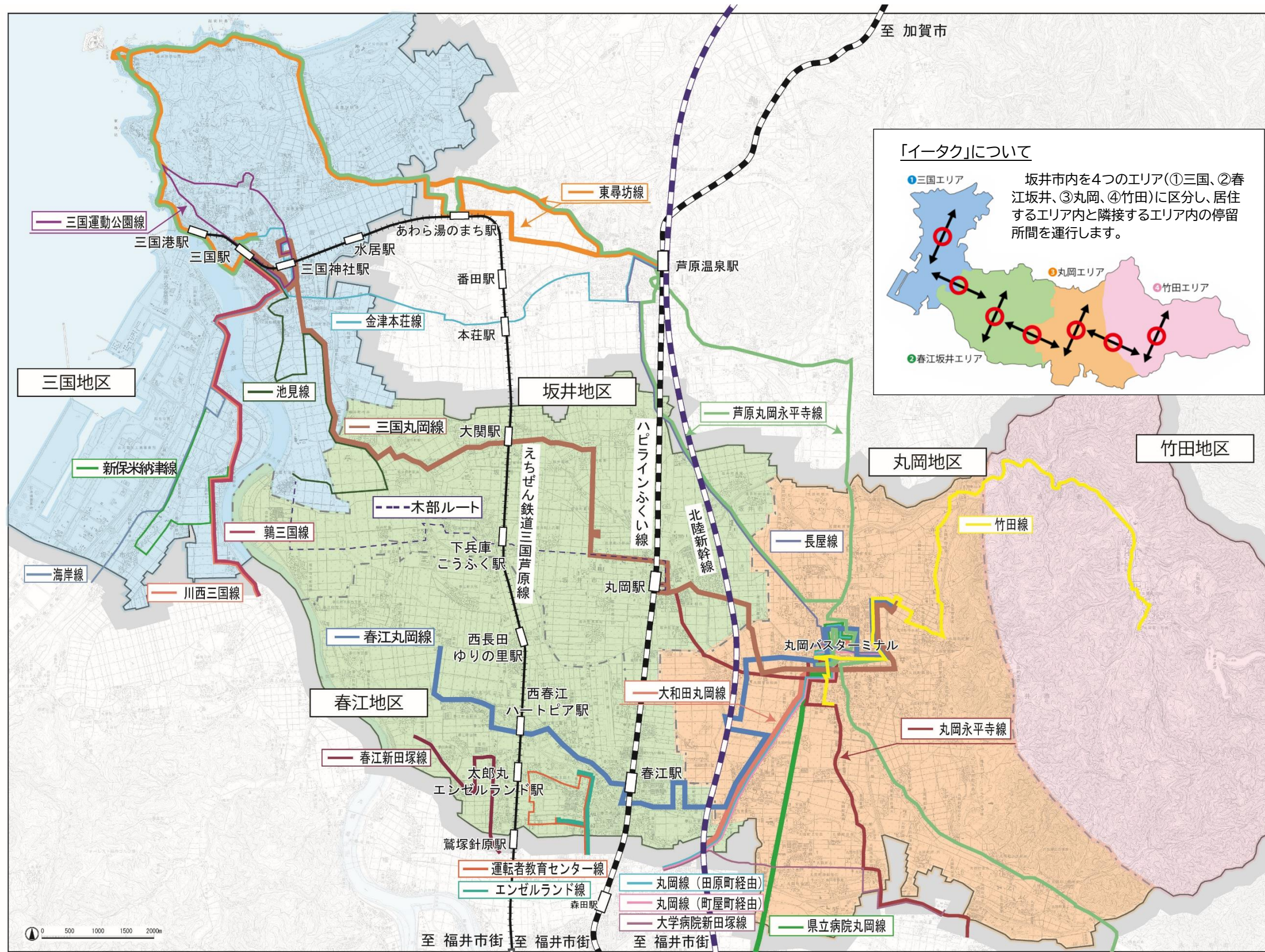
移動中に楽しめるアクティビティや観光資源と連携した企画の実施、車内における地域の魅力発信に取り組むなど、公共交通自体の魅力向上を図ります。

- ・地域の観光資源と連動したイベント列車等の運行
- ・観光列車、ラッピング車両等の導入
- ・新技術を活用した新たな交通体験の創出

II 坂井市の公共交通の現状

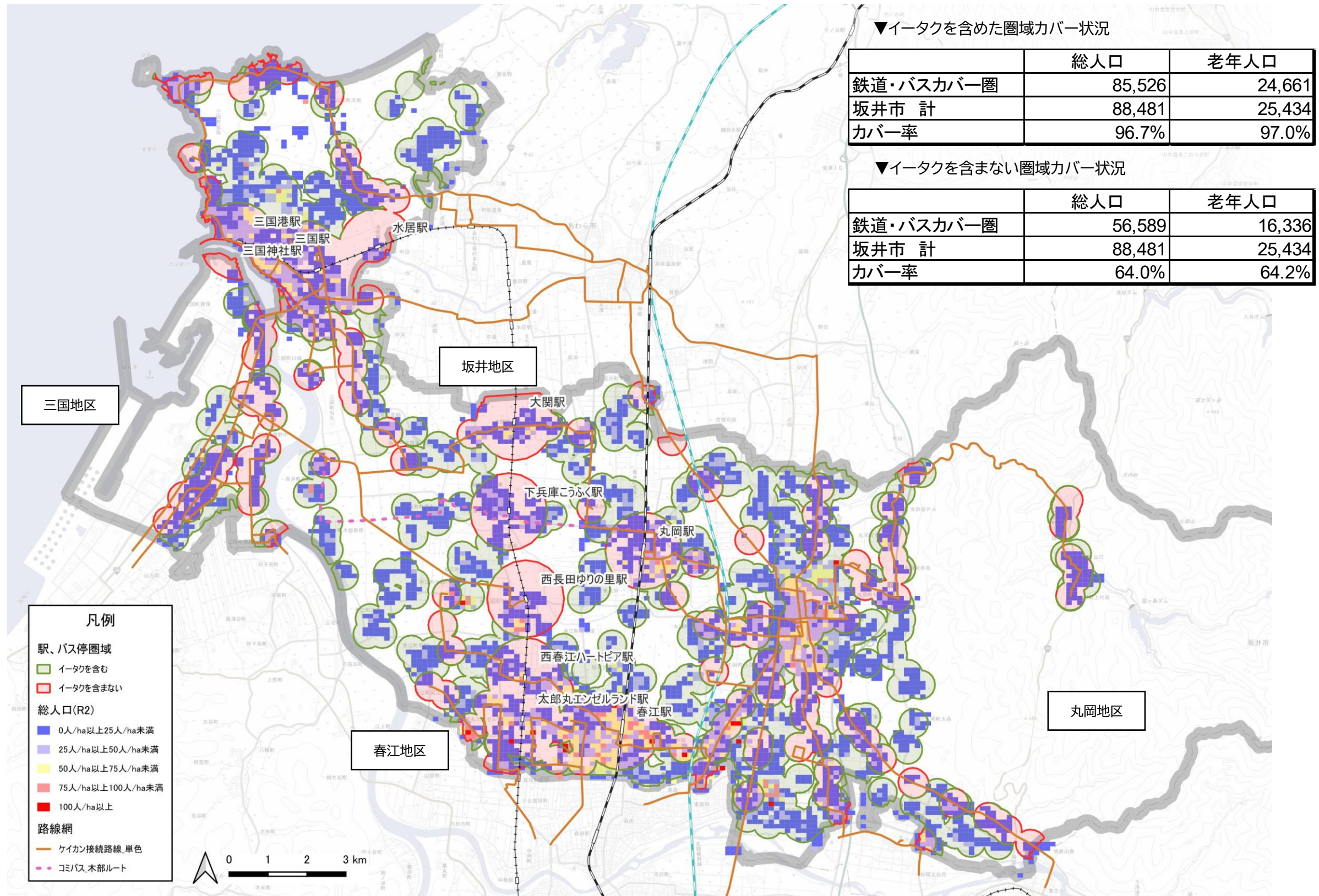
1. 公共交通のネットワーク状況

- 主にハピラインふくいやえちぜん鉄道、路線バスが広域移動を支え、コミュニティバスや坂井市オンデマンド型交通「イータク」が広域公共交通機関と接続して地区内及び地区間の移動を支えています。



2. 鉄道・バス圏域カバー状況

- 駅から800m、バス停から300mの範囲を鉄道・バス勢圏として圏域カバー率を算出[※]したところ、イータクを含めた場合、総人口のカバー率は96.7%、老年人口のカバー率は97.0%と高くなっています。
- 一方、イータクを除いた、鉄道・路線バス・コミュニティバス[※]のみの圏域カバー率は総人口で64.0%、老年人口で64.2%と、イータクを含めた場合と比べて30%程度低くなっています。



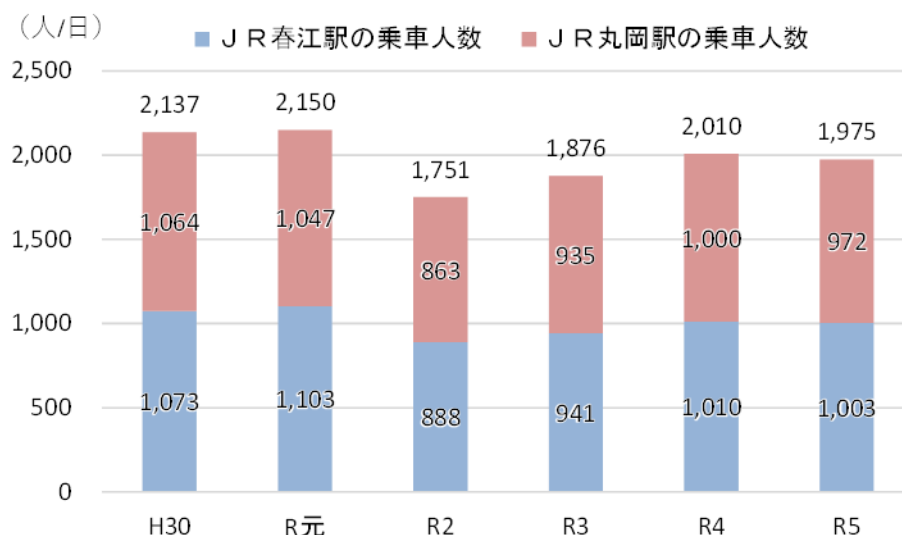
※圏域は、『都市構造の評価に関するハンドブック』を参考に駅半径800m、バス停半径300mとして設定している。
 ※利用者が限定されている路線(テクノポート号)は除いている。
 出典:国勢調査(令和2年)

3. 各公共交通機関の利用状況

1) JR 北陸本線(現ハピラインふくい)

- JR北陸本線の令和5年の乗車人数は 1,975 人となっています。
- 新型コロナウイルス感染症流行に伴い、令和2年に大きく減少したのち、回復傾向にありますが、コロナ前の水準(令和元年相当)までには回復していません。

【JR北陸本線 駅別日平均乗車人数の推移】



出典:坂井市統計年報

2) えちぜん鉄道

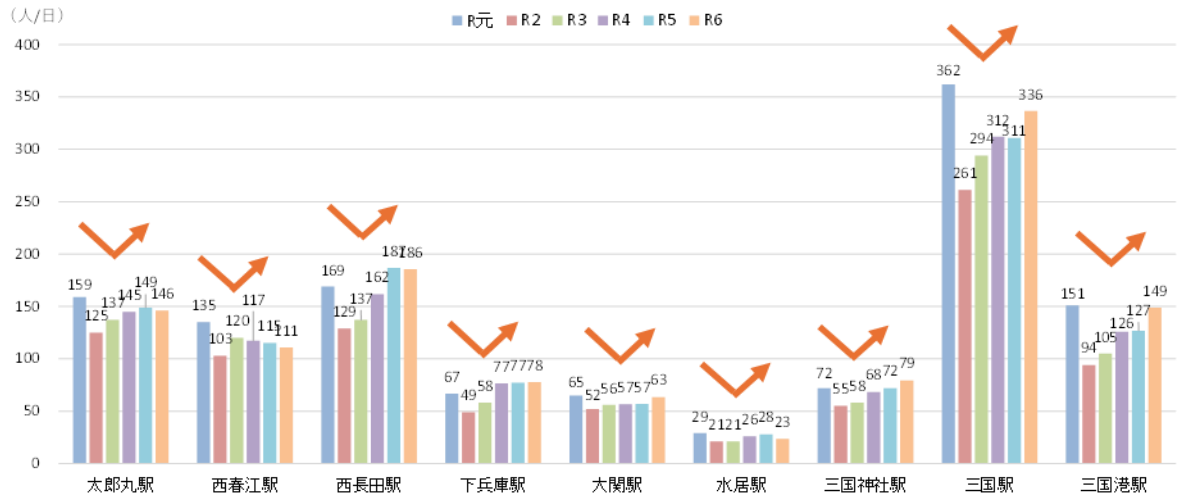
- 市内には、三国芦原線の駅が9駅あり、日平均乗車人数や利用の傾向に差が生じています。
- 新型コロナウイルス感染症流行に伴い、令和2年に大きく減少したのち、回復傾向にありますが、コロナ前の水準(令和元年相当)まで回復していない駅もみられます。

【えちぜん鉄道 駅別日平均乗車人数(人/日)】

| 駅名 | R5年度 | R6年度 | 対前年比(R6年度/R5年度) |
|-----------|-------|-------|-----------------|
| 太郎丸駅(春江) | 149 | 146 | 98.1% |
| 西春江駅(春江) | 115 | 111 | 96.7% |
| 西長田駅(春江) | 187 | 186 | 99.1% |
| 下兵庫駅(坂井) | 77 | 78 | 100.5% |
| 大関駅(坂井) | 57 | 63 | 111.1% |
| 水居駅(三国) | 28 | 23 | 82.6% |
| 三国神社駅(三国) | 72 | 79 | 110.6% |
| 三国駅(三国) | 311 | 336 | 108.3% |
| 三国港駅(三国) | 127 | 149 | 117.5% |
| 市計 | 1,123 | 1,171 | 104.3% |

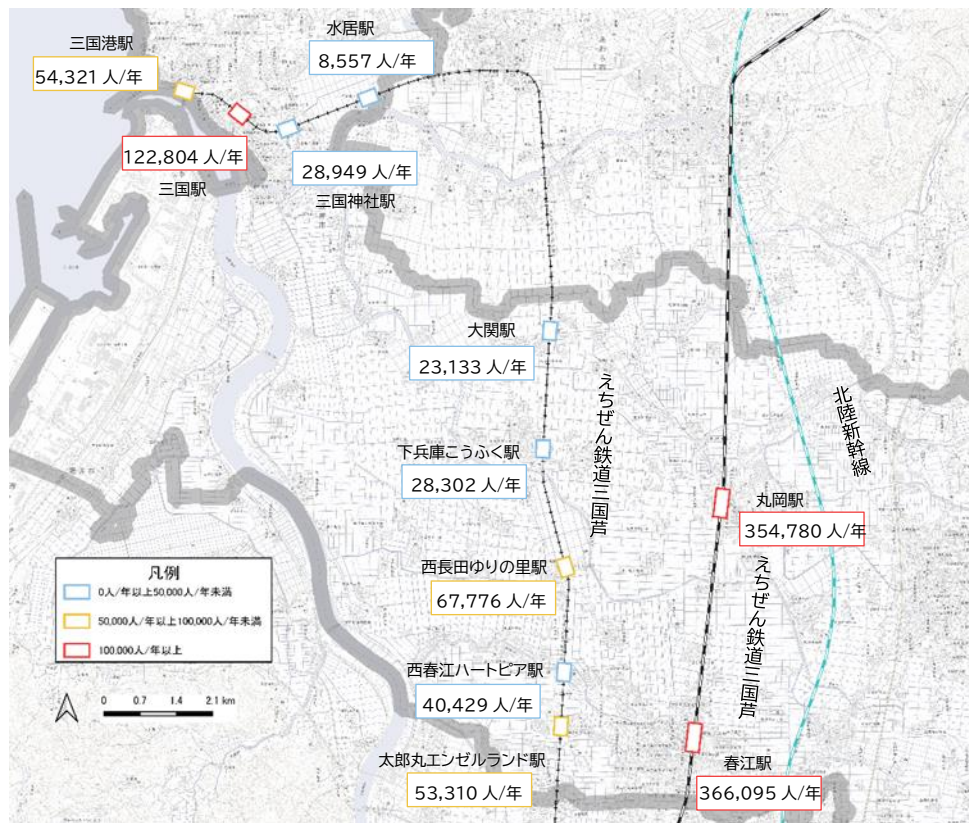
出典:えちぜん鉄道

【えちぜん鉄道 駅別日平均乗車人数の推移】



出典:坂井市統計年報

【駅別年間乗車人数】



※駅別年間乗車人数は日別乗車人数をもとに算出している。

3) 路線バス・イータク

- 路線バスは 29 系統あり、うち 23 系統は京福バス(株)が運行しています。6系統はケイカン交通(株)が路線バス、乗合タクシーとして運行しています。
- 市内を運行する路線バス、乗合タクシーのうち川西三国線、池見線、高柳線、陣ヶ岡線、海岸線、鶉三国線、竹田線では、小学生のスクール便(概ね午前1便、午後3便)としての利用があり、東尋坊線や芦原丸岡永平寺線は観光にも利用されています。
- 市内企業の通勤手段として、西長田ゆりの里駅とテクノポート福井、春江東部地区各企業の間でデマンド方式バス「テクノポート号」が運行していましたが、令和7年10月で運行を終了しました。

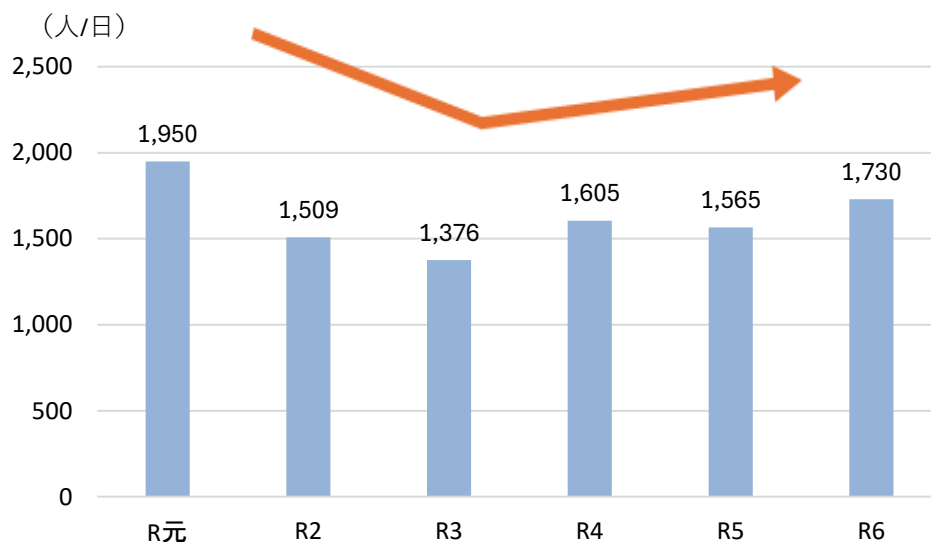
【路線バス及び乗合タクシーの運行概要】

| 路線 | 運行系統 | | | 主な利用目的 | スクール便 利用 | 一日当たり 運行本数 | 市内キロ程 (km) |
|------------------|------------|---------------------------|-----------|----------|-------------|---------------|---------------|
| | 起点(終点) | 主な経由地 | 終点(起点) | | | | |
| 川西三国線 | 福井駅 | 境町、楢原、砂子坂 | 三国駅 | 通学 | ○ | 2 | 9.0 |
| エンゼルランド線 | 福井駅 | 春江病院 | エンゼルランド | 通学・通勤 | — | 16 | 5.2 |
| 運転者教育センター線 | 福井駅 | 運転者教育センター、エンゼルランド | 福井駅 | 通学・通勤 | — | 3 | 10.6 |
| 丸岡線 (田原町経由) | 福井駅 | 田原町 | 丸岡城 | 通学・通勤 | — | 6 | 5.7 |
| 丸岡線 (町屋町経由) | 福井駅 | 町屋町 | 丸岡高校 | 通学・通勤 | — | 4 | 要確認 |
| | | 町屋町 | 福井駅 | 通学・通勤 | — | 1 | 要確認 |
| 大和田丸岡線 | 福井駅 | 県立病院、アビタ・エルパ前、三ヶ村 | 丸岡城 | 通院・通学・買物 | — | 22 | 8.2 |
| 県立病院丸岡線 | 福井駅 | 県立病院、アビタ・エルパ前、羽崎 | 丸岡城 | 通院・通学・買物 | — | 22 | 7.2 |
| 丸岡永平寺線 | 丸岡駅 | 福井大学病院 | 丸岡永平寺 | 通院・通学 | — | 14 | 11.3 |
| 京福バス 芦原丸岡永平寺線 | 永平寺 | 永平寺口、丸岡 | 丸岡永平寺 | 通学・観光 | — | 11 | 12.5 |
| | 永平寺口駅 | 丸岡バスターミナル | 丸岡永平寺 | 通学・観光 | — | 1 | 12.3 |
| | 芦原丸岡永平寺線 | 芦原温泉駅 | 丸岡永平寺 | 通学・観光 | — | 2 | 4.7 |
| | | 中川 | 芦原温泉駅 | 通学・観光 | — | 1 | 要確認 |
| | | 中川、丸岡バスターミナル | 永平寺口駅 | 通学・観光 | — | 1 | 要確認 |
| | 芦原温泉駅 | 中川、丸岡バスターミナル | 丸岡高校 | 通学・観光 | — | 1 | 要確認 |
| 東尋坊線 | 芦原温泉駅 | あわら湯のまち駅、東尋坊、三国駅 | 能翔博物館前 | 通学・観光 | — | 26 | 要確認 |
| 金津・本荘線 | 芦原温泉駅 | 本荘駅前 | 三国駅 | 通学・通院・観光 | — | 2 | 5.2 |
| 池見線 | 池見 | | 三国南校 | 通学 | ○ | 3 | 10.3 |
| 海岸線 | 三国駅 | 三国西校口 | 和布 | 通学 | ○ | 6 | 8.0 |
| 鶉三国線 | 福井総合病院 | | 三国駅 | 通学 | ○ | 10 | 9.0 |
| 新保米納津線 | 新保(川西) | | 三国西小学校西門前 | 通学 | ○ | 3 | 要確認 |
| | 三国西小学校西門前 | | 西野中 | 通学 | ○ | 2 | 要確認 |
| 春江丸岡線 | 大石コミュニティセン | 春江支所、丸岡バスターミナル | 霞の郷 | 通院・通学・買物 | — | 6 | 要確認 |
| 三国丸岡線 | 三国駅 | みくに市民センター、坂井市役所、丸岡バスターミナル | 霞の郷 | 通院・通学・買物 | — | 8 | 要確認 |
| ケイカン交通 竹田線 | 丸岡中学校前 | 与河 | 竹田 | 通学 | ○ | 1 | 14.1 |
| | 丸岡バスターミナル | 与河 | 竹田 | 通学 | ○ | 3 | 要確認 |
| 春江新田塚線 | 安沢 | 鶯塚針原駅、新田塚駅 | パロー新田塚店 | 買物・通院 | — | 8 | 4.5 |
| 長屋線 | 芦原温泉駅 | 安光 | 丸岡高校 | 通学 | — | 1 | 6.7 |
| | 芦原温泉駅 | 安光 | 丸岡バスターミナル | 通学 | — | 5 | 要確認 |
| 金津・本荘線 | 芦原温泉駅 | | 三国駅 | 通学・通院・観光 | — | 6 | 要確認 |

出典:京福バス(株)・えちぜん鉄道(株)HP

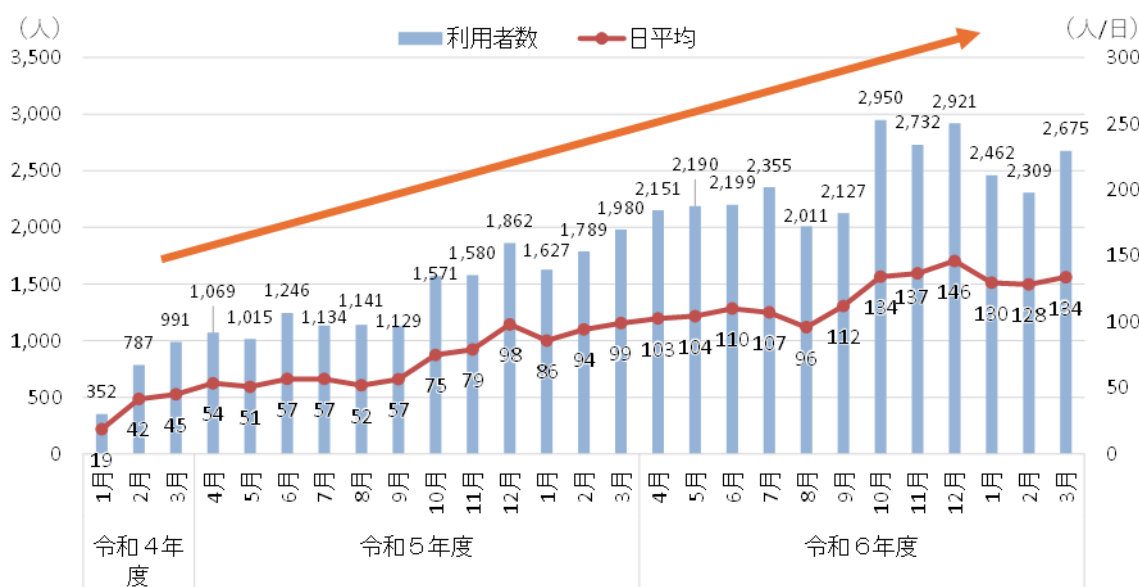
- 路線バスの乗車人数は新型コロナウイルス感染症流行に伴い、令和2年、3年に減少したのち、回復傾向にあります。コロナ前の水準(令和元年相当)までには回復していません。
- 坂井市オンデマンド型交通「イータク」は、令和5年1月に運行を開始して以降、利用者数が増加傾向にあります。

【路線バス乗車人数の推移】



出典:京福バス(株)

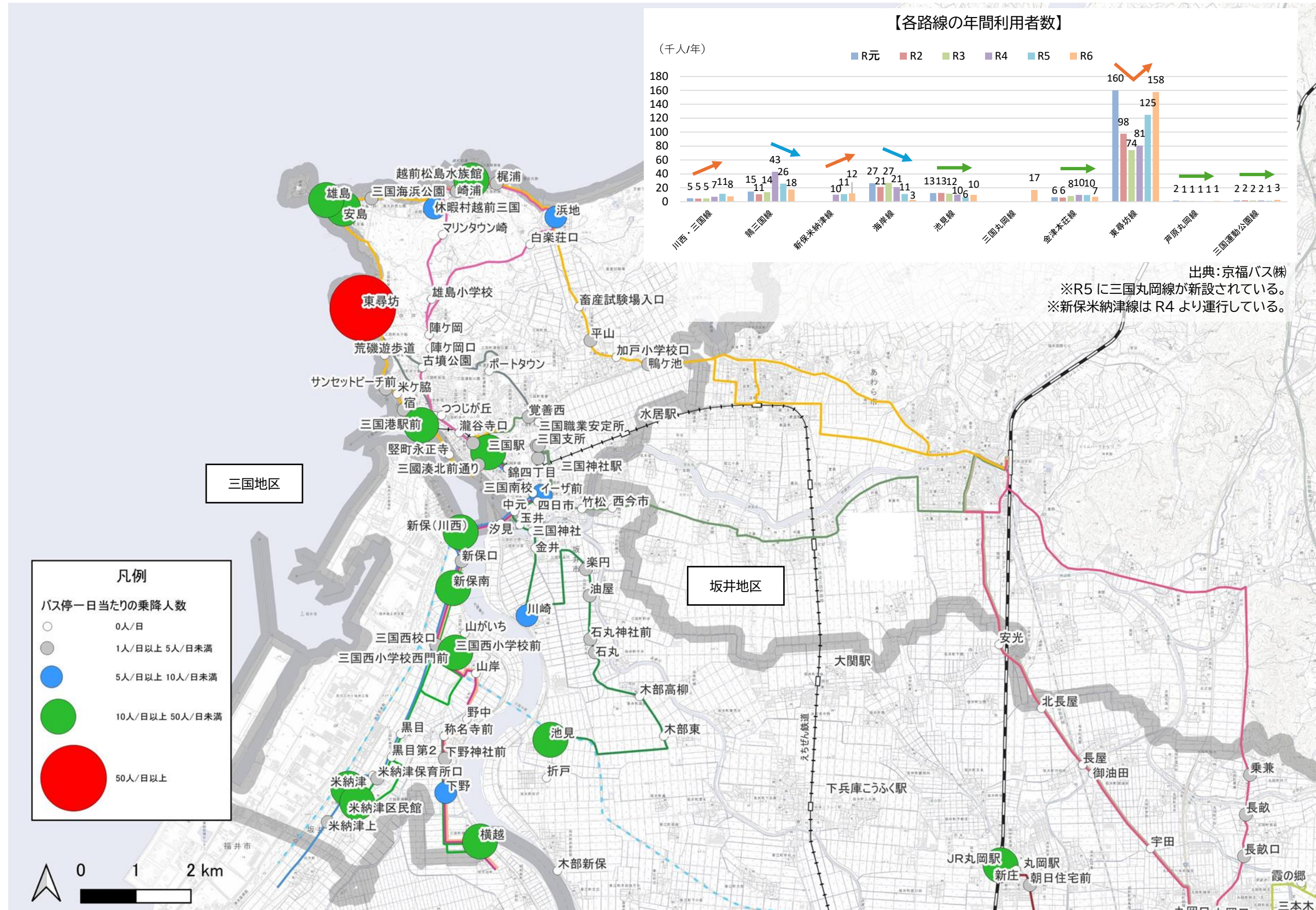
【イータク乗車人数の推移】



出典:坂井市

■路線別利用者の推移とバス停別1日あたりの乗降人数(三国・坂井地区)

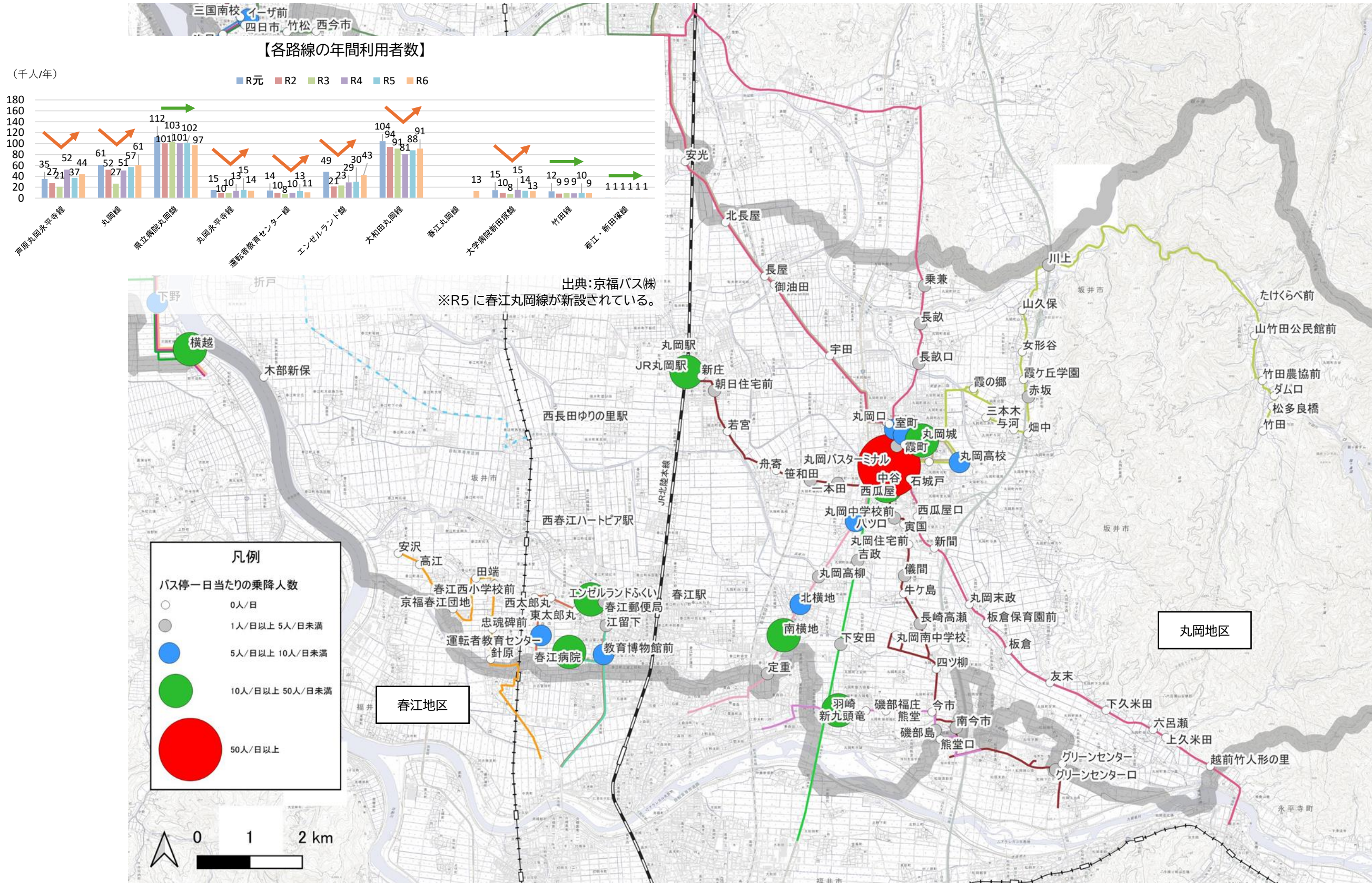
- 三国、坂井地区を運行する各路線の年間利用者数は、路線ごとに年間利用者数の推移の特徴が異なります。また、「東尋坊線」の利用者が令和3年以降増加傾向にあります。
- バス停別1日あたりの乗降人数では、三国地区の市街地周辺やテクノポート福井周辺、東尋坊や越前松島水族館等観光地周辺のバス停は一定の利用が見られますが、それ以外のエリアでは利用の少ないバス停が多くなっています。



※バス停別1日あたりの乗降人数のデータは、2023年9月(減便前)のデータのため、バス路線・バス停も減便前のものを掲載している。

■路線別利用者の推移とバス停別1日あたりの乗降人数(丸岡・春江地区)

- 丸岡、春江地区を運行する各路線の年間利用者数は、多くの路線においてコロナ禍以降、増加傾向に転じています。
- バス停別1日あたりの乗降人数では、丸岡バスターミナルを中心とした丸岡地区の市街地周辺やエンゼルランドふくい、春江病院周辺のバス停は一定の利用が見られますが、それ以外のエリアでは利用の少ないバス停が多くなっています。



※バス停別1日あたりの乗降人数のデータは、2023年9月(減便前)のデータのため、バス路線・バス停も減便前のものを掲載している。

4) コミュニティバス(木部ルート)

- コミュニティバスは令和5年10月の改編に伴い、「基幹ルート」「接続ルート」が廃止され、「木部ルート」が新設されました。
- 廃止された基幹ルート(6便/日)ではコロナ禍以降、全ての路線で利用者が大きく減少しています。
- 廃止された接続ルート(3便/日)では、大半のルートで利用者数が減少していますが、「浜四郷」「長畝」等はコロナ禍以降、利用者が増加傾向にあります。
- 木部ルート新設後、コミュニティバスの利用者数は大きく減少しています。

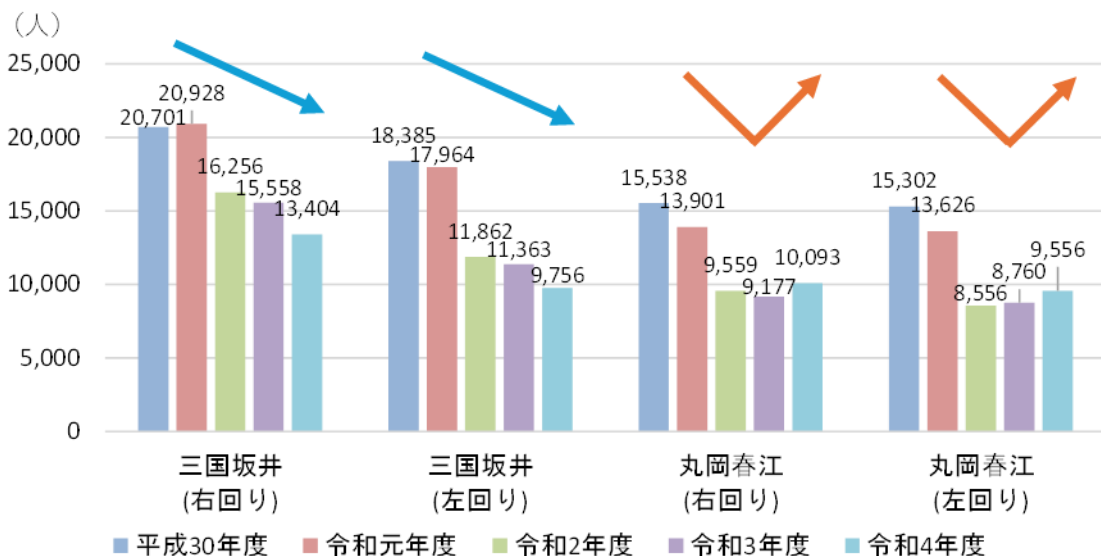
【コミュニティバス(基幹ルート、接続ルート)の運行概要(令和5年10月で廃止)】

| 種類 | ルート名 | 便数 | 起点 | 主な経由地 | 終点 |
|----------------------|---------------|------------|---------------------|-------------------------------|----------------|
| 基幹 ルート (全4路線) | 三国・坂井ルート(右回り) | 各 6便 | 三国駅前 | 大関駅・いねす・JR丸岡駅・下兵庫駅・イーザ | みくに市民センター |
| | 三国・坂井ルート(左回り) | | 三国駅前・三国病院 | イーザ・下兵庫駅・JR丸岡駅・いねす・大関駅 | 三国駅前・みくに市民センター |
| | 丸岡・春江ルート(右回り) | | 丸岡バスターミナル・霞の郷・丸岡高校前 | JR春江駅・春江病院・いねす・JR丸岡駅 | 丸岡バスターミナル・霞の郷 |
| | 丸岡・春江ルート(左回り) | | 丸岡バスターミナル・霞の郷 | JR丸岡駅・いねす・春江病院・JR春江駅 | 霞の郷・丸岡バスターミナル |
| 接続 ルート (全11路線) | 雄島ルート | 各 3便 | 三国病院 | 三国駅前・浜地・東尋坊・三国運動公園 | みくに市民センター |
| | 加戸・三国東部ルート | | 三国病院 | 三国駅前・三国運動公園・芝政・三国競艇・竹松・油屋・イーザ | 三国病院・三国駅前 |
| | 浜四郷ルート | | 三国病院・三国駅前 | 三国西校前・横越・米納津・道の駅みくに | 三国病院 |
| | 坂井(十郷関)ルート | | いねす | 大関友遊館・長屋・JR丸岡駅・福島 | いねす・蛸 |
| | 坂井(坂井西部)ルート | | いねす・相生 | 木部小学校・下兵庫駅・JR丸岡駅 | いねす |
| | 春江北部東部ルート | | 春江支所・井向 | 西長田・大牧・春江病院・JR春江駅・中筋 | 春江支所 |
| | 春江西部中部ルート | | 春江支所 | 安沢・春江病院・JR春江駅・大針 | 春江支所 |
| | 長畝ルート | | 霞の郷 | 平章校前・玄女・坪江・長畝 | 霞の郷 |
| | 高棕西ルート | | 霞の郷・丸岡バスターミナル | 高棕小学校・高柳・北横地・舟寄 | 霞の郷・丸岡バスターミナル |
| | 高棕中ルート | | 霞の郷 | 高棕小学校・高瀬・羽崎・丸岡南中 | 霞の郷・丸岡バスターミナル |
| 鳴鹿ルート | 霞の郷 | 下久米田・板倉・小黒 | 霞の郷・丸岡バスターミナル | | |

※平日に運行している(土・日曜、祝日、12月29日～1月3日運休)

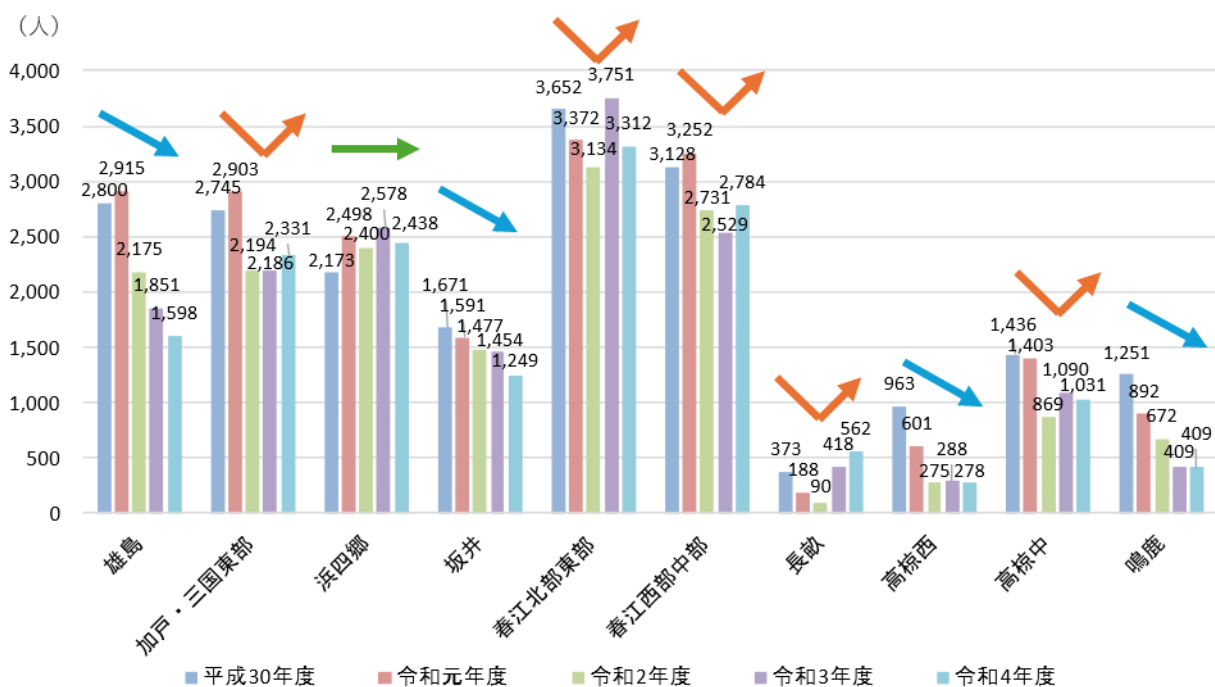
出典:庁内資料

【コミュニティバス利用者の推移(基幹ルート)】



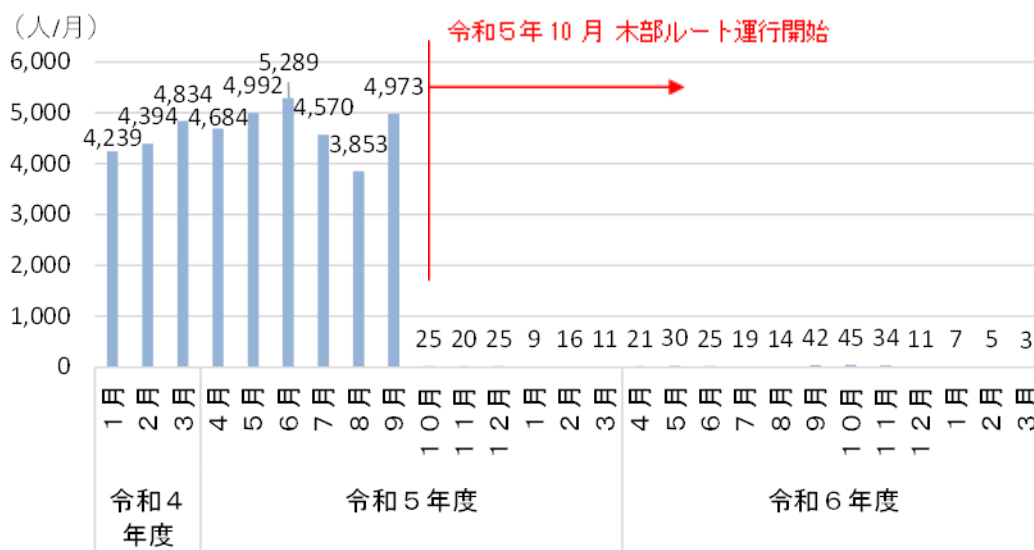
出典:坂井市統計年報

【コミュニティバス利用者の推移(接続ルート)】



出典:坂井市統計年報

【コミュニティバス利用者の推移(改編前後)】

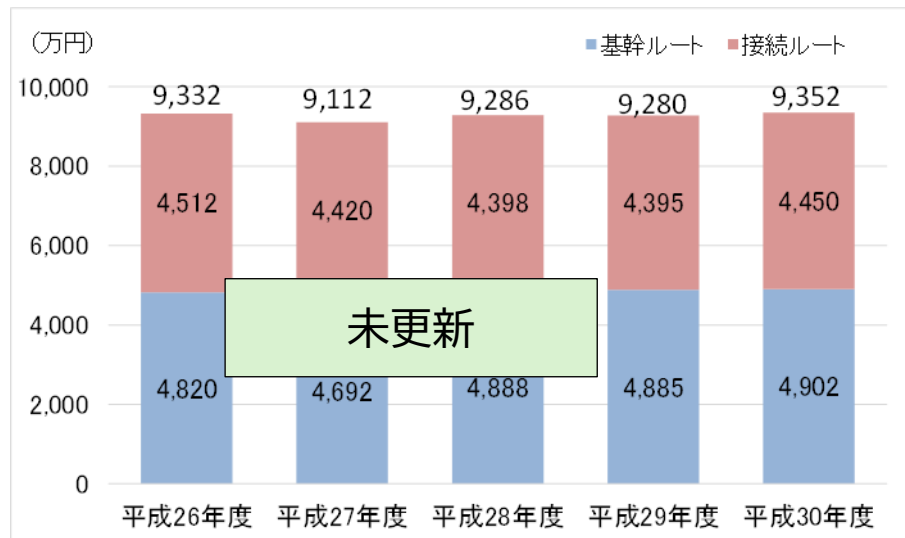


出典:坂井市

4. コミュニティバス運行経費の推移

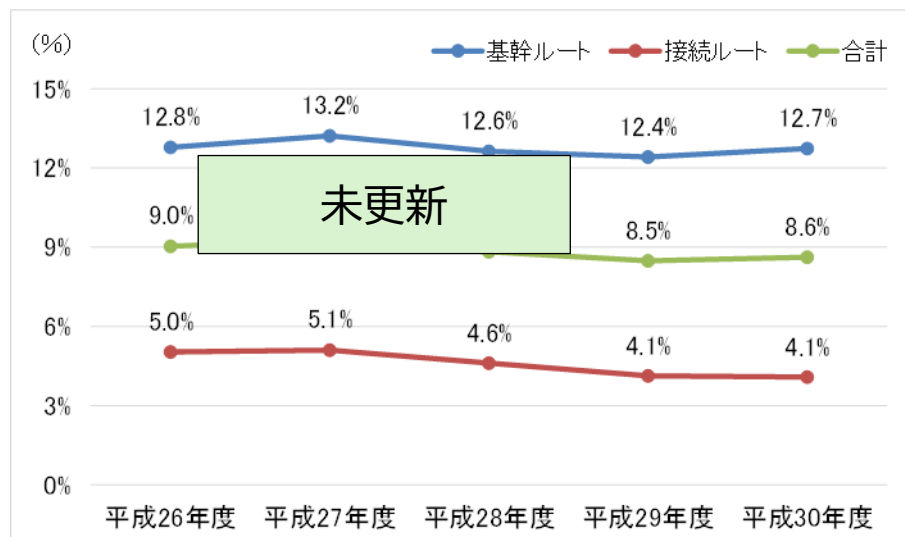
- 運行経費は、基幹ルートが4,800万円前後、接続ルートが4,400万円前後、合計が9,300万円前後と概ね横ばいで推移しています。
- 収支率(運賃収入÷運行経費)は、基幹ルートが横ばいで推移していますが、接続ルートは利用者数の減少に伴い悪化しており、全体の収支率も低下しています。

【運行経費】



出典:庁内資料

【収支率】



出典:庁内資料

Ⅲ 市民ニーズの把握

1. 市民アンケート調査の概要

1) 調査の目的

- 市民の日常生活の移動方法や公共交通に対する満足度、改善要望等を把握するため、アンケート調査を実施しました。

2) 調査の概要

■ 調査時期

○発送日:令和6年10月23日(水)

○締切日:令和6年11月5日(火)

■ アンケート配布手法

○住民基本台帳において地区別の世帯数を考慮し、無作為抽出により1,500世帯の世帯主を抽出しました。

○個人調査票を3枚同封(下図の通り)し、幅広い年齢、性別のサンプル数の確保に努めました。

○郵送により調査票を配布(1世帯あたり3票配布)し、郵送回収またはWEB回答を行いました。

【調査セットのイメージ】



■ 地区別配布計画及び回収数

○配布抽出にあたっては、地区別の世帯数を勘案しつつ、集計に必要なサンプル数が各地区ともに確保されるよう配慮し、下表の通り配布しました。

○回収数及び回収率は、以下の通りです。

回収票数:366票

【地区別配布計画】

| | | | | | |
|--|--|----------|--|----------|--|
| | | 配布数(S) | | 1,500 世帯 | |
| | | 想定回収率(x) | | 23% 票/人 | |
| | | 想定世帯回答数 | | 1.81 | |

| 地区 (単位) | 人口 人 | 配布対象母数 世帯 | 母数比 % | 配布数 世帯 | 平均 世帯人数 人/世帯 | 調整後 ^(*) 平均 世帯人数 人/世帯 | 最大回収 見込み 票 | 想定回収 票数 |
|------------|---------------|---------------|----------------------|------------------------|--------------------|---------------------------------------|------------------------|------------------------|
| | a | b | $\frac{c}{b/\sum b}$ | $\frac{d}{c \times S}$ | $\frac{e}{a/b}$ | f | $\frac{g}{d \times e}$ | $\frac{h}{g \times x}$ |
| 三国地区 | 19,811 | 7,804 | 23% | 349 | 2.54 | | 886 | 204 |
| 丸田地区 | 30,595 | 11,657 | 35% | 522 | 2.62 | | 1,370 | 315 |
| 藤江地区 | 25,632 | 9,784 | 29% | 438 | 2.62 | | 1,147 | 264 |
| 坂井地区 | 12,444 | 4,270 | 13% | 191 | 2.91 | | 557 | 128 |
| 計 | 88,482 | 33,515 | 100% | 1,500 | 2.64 | | 3,960 | 911 |

出典：住民基本台帳（令和6年9月）

3) 調査項目の基本構成

| アンケート調査項目 | |
|-----------------------|---|
| I. 日常生活上の外出日の移動について | <ul style="list-style-type: none"> ・目的地 ・移動時刻(出発時間・到着時間) ・移動の目的(通勤・通学、買物、趣味・娯楽等、通院 等) ・利用した交通手段 (ハピラインふくい、えちぜん鉄道、路線バス、イータク 等) |
| II. 市内を通る公共交通について | <ul style="list-style-type: none"> ・坂井市内の公共交通の利用頻度 ・公共交通に対する満足度 ・鉄道に対する改善事項 ・バスに対する改善事項 ・改善がされた場合の公共交通利用機会 |
| III. コミュニティバス等の改編について | <ul style="list-style-type: none"> ●コミュニティバス等の改編について ・改編前後でのコミュニティバスの利用状況 ・改編前後でのコミュニティバスの利便性の変化 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●「イータク」について ・イータクの認知度 ・イータクの利用経験 ・イータクの便利な点、不便な点 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ●路線バスの減便について ・減便の認知度 ・減便の生活への影響 ・減便に伴う交通手段等の変化 |
| | |
| IV. あなたご自身について | <ul style="list-style-type: none"> ・居住地 ・世帯構成 ・性別、年齢 ・自動車運転免許証の有無、自家用車の有無 |

4) 集計上の留意事項

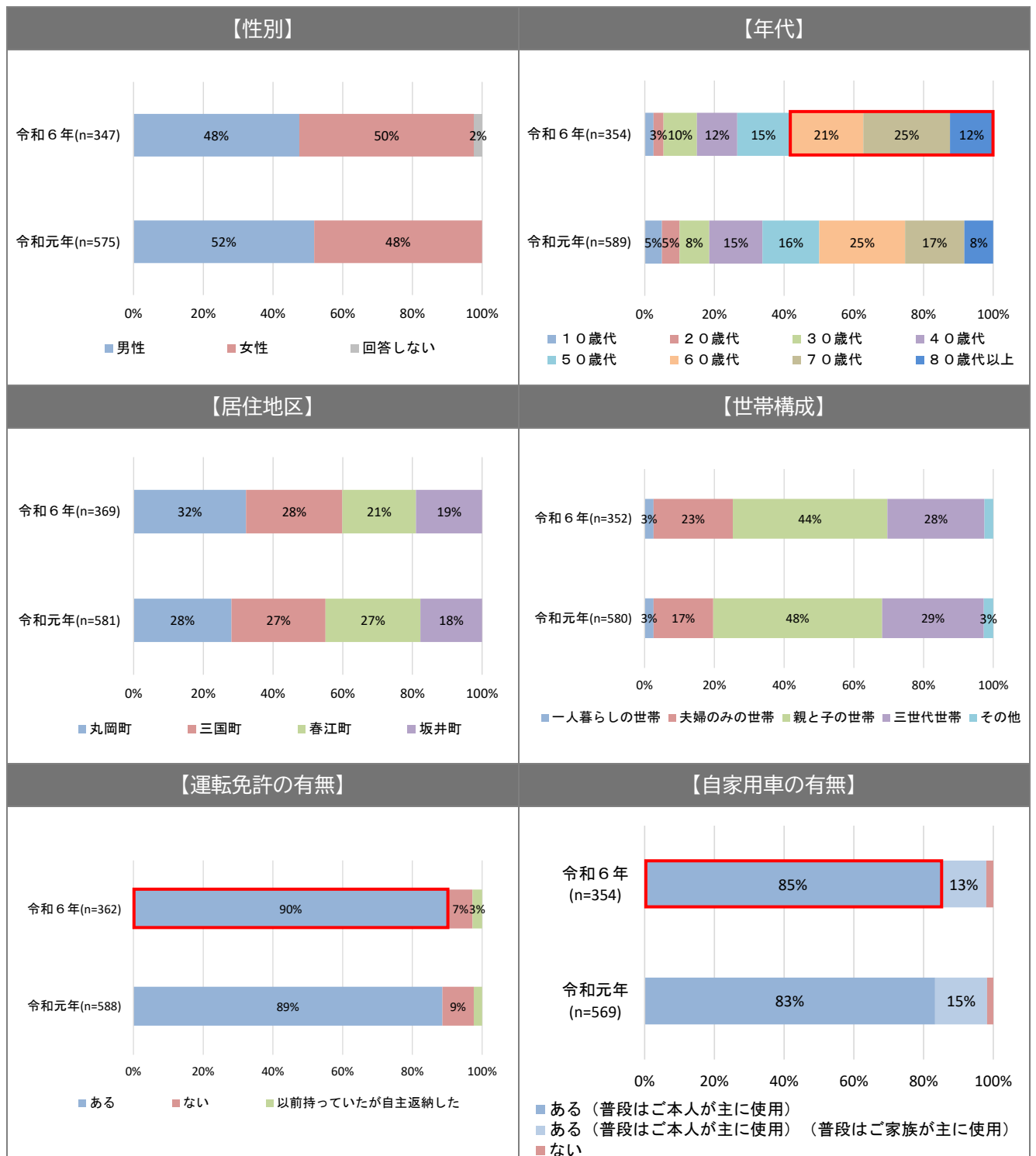
- 各設問の集計は、無回答を除いた合計を母数(100%)として各選択項目の回答数の割合を示しています。
- パーセンテージについては、小数点第1位を四捨五入しているため、構成比の合計は必ずしも 100%に一致しません。
- 表記のスペース上、煩雑になることを避けるため、3%未満の値を省略しているものがあります。
- 複数回答の設問は、有効回答者数を母数(100%)としているため、選択項目の回答数の割合は、合計すると 100%以上となります。
- 「n」は有効回答数を表しています。

2. 市民アンケート調査の結果

1) 回答者の属性

■ 性別・年代・居住地区・世帯構成・運転免許の有無・自家用車の有無

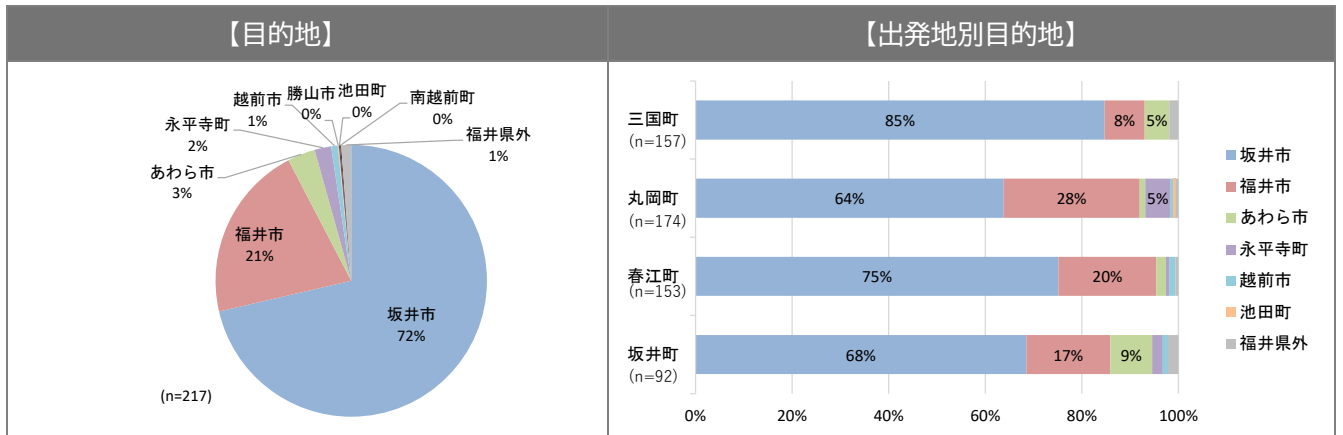
- 回答者の年齢は60歳以上が全体の58%を占めています。
- 運転免許は90%が所有し、85%が普段から自由に使うことができます。



2) 回答者の属性

■ 目的地

- 目的地は坂井市内が最も多くなっています。市外では「福井市」が21%と最も多く、次いで「あわら市」が3%となっています。

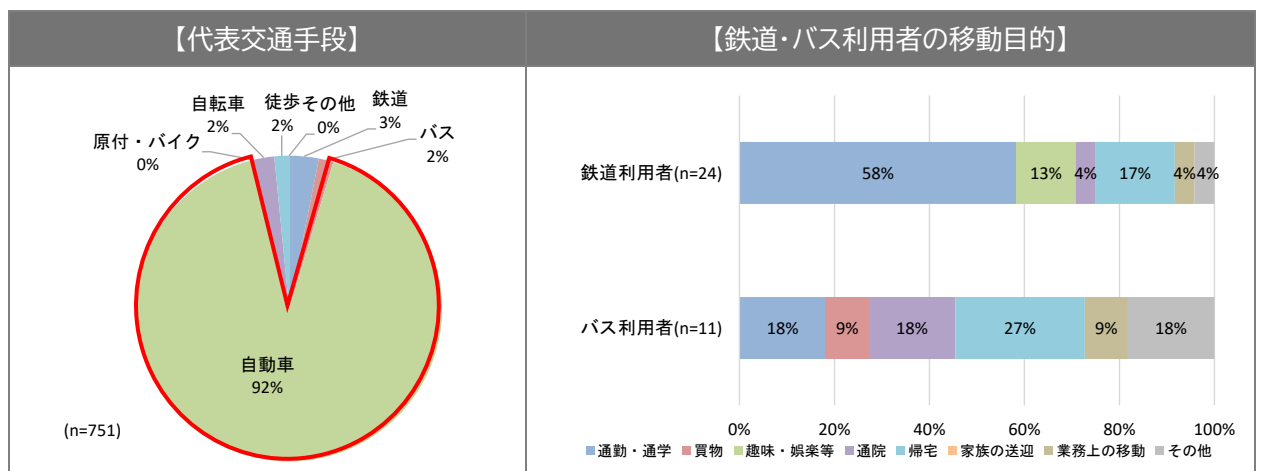


【主な目的施設(上位 10 施設)】

| 順位 | 施設名 | 地区 | 順位 | 施設名 | 地区 |
|-----|-------------------|-----|-----|----------------|------|
| 1 位 | アル・プラザ アミ | 春江町 | 6 位 | バロー春江店 | 春江町 |
| 2 位 | みくにショッピングワールド・イーザ | 三国町 | | 坂井市役所 | 坂井町 |
| 3 位 | ラブリーパートナーLpa | 福井市 | | 福井大学病院 | 永平寺町 |
| | PLANT-2 坂井店 | 坂井町 | 9 位 | JA 福井県 喜ね舎 愛菜館 | 福井市 |
| 5 位 | ピアゴ丸岡店 | 丸岡町 | | | |

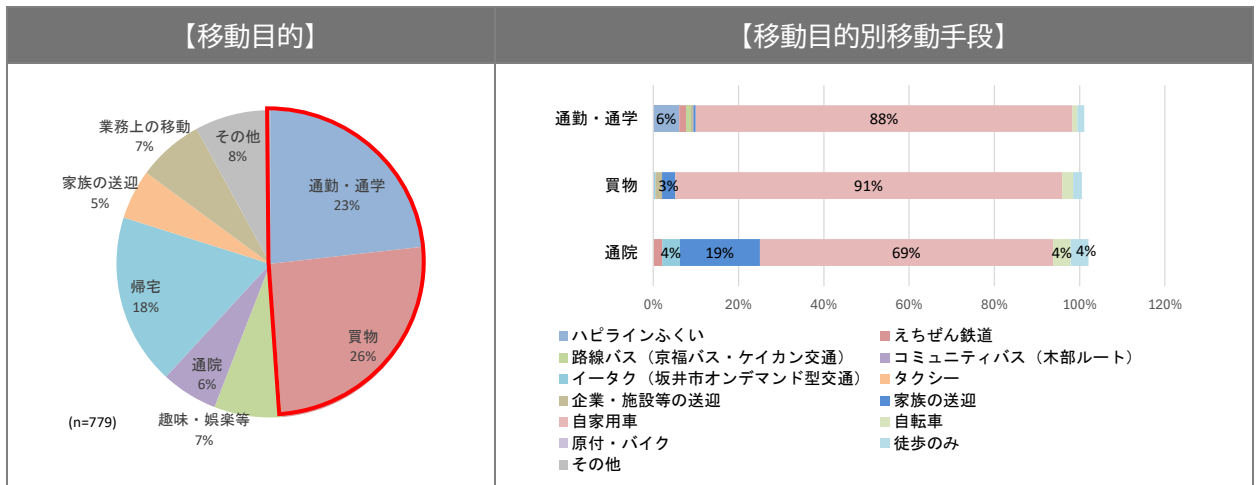
■ 目的地までの移動手段

- 交通手段は「自動車」が92%となっており、公共交通機関の利用は少なくなっています。
- 鉄道は「通勤・通学」のための利用が多く、バスは「帰宅」「通勤・通学」「通院」のための利用が多くなっています。



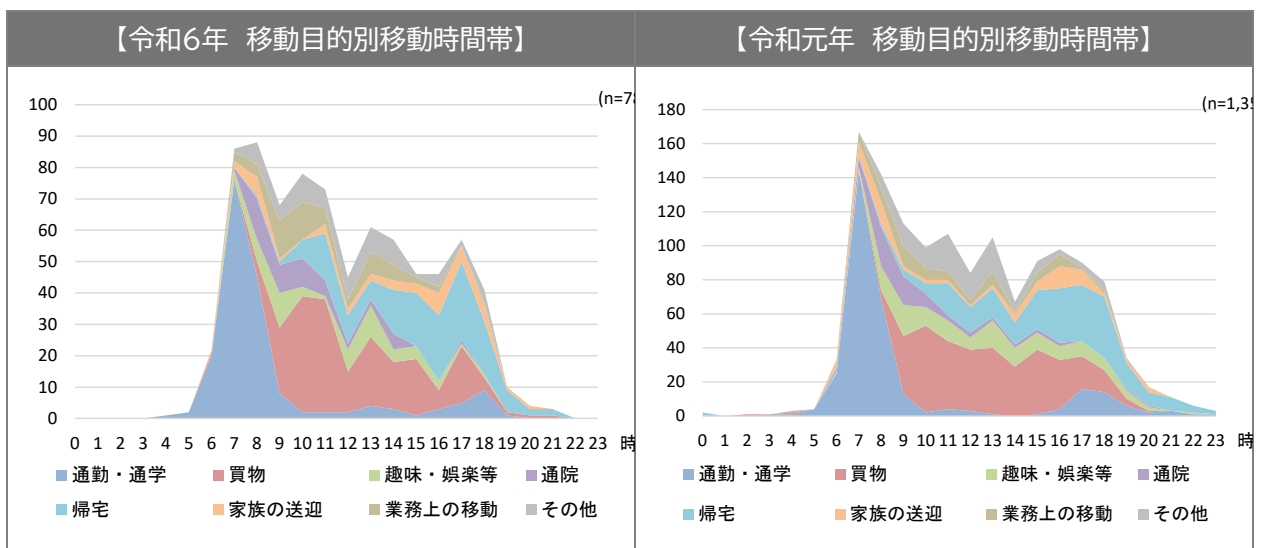
■ 移動目的

- 移動目的は「買物」「通勤・通学」が多く、全体の約5割を占めています。



■ 移動時間帯

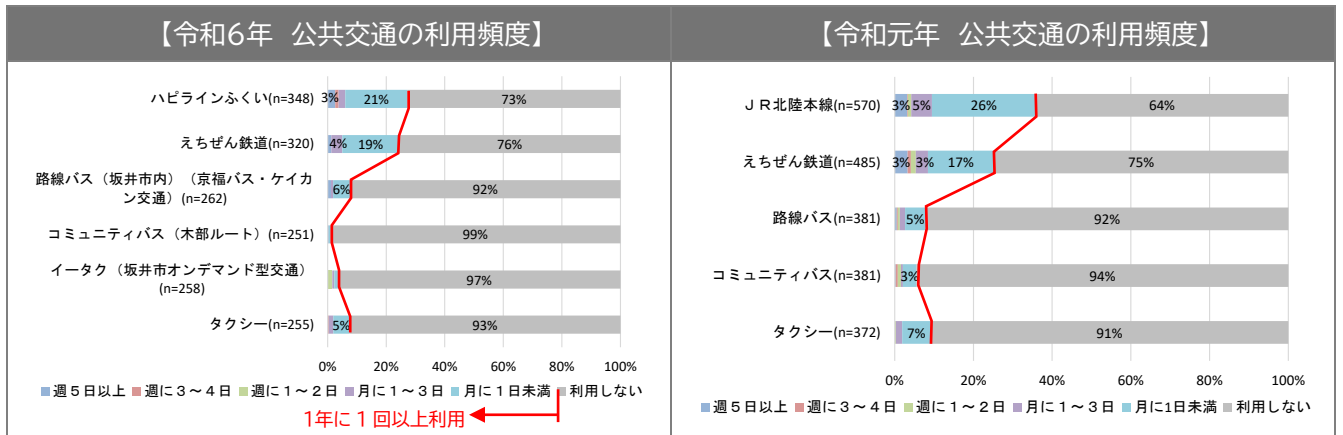
- 移動のピークは午前7～8時台であり、その大部分は「通勤・通学」を目的としています
- 日中は「買物」を目的とした移動が多くなっています。



3) 市内公共交通の利用状況について

■ 公共交通の利用状況

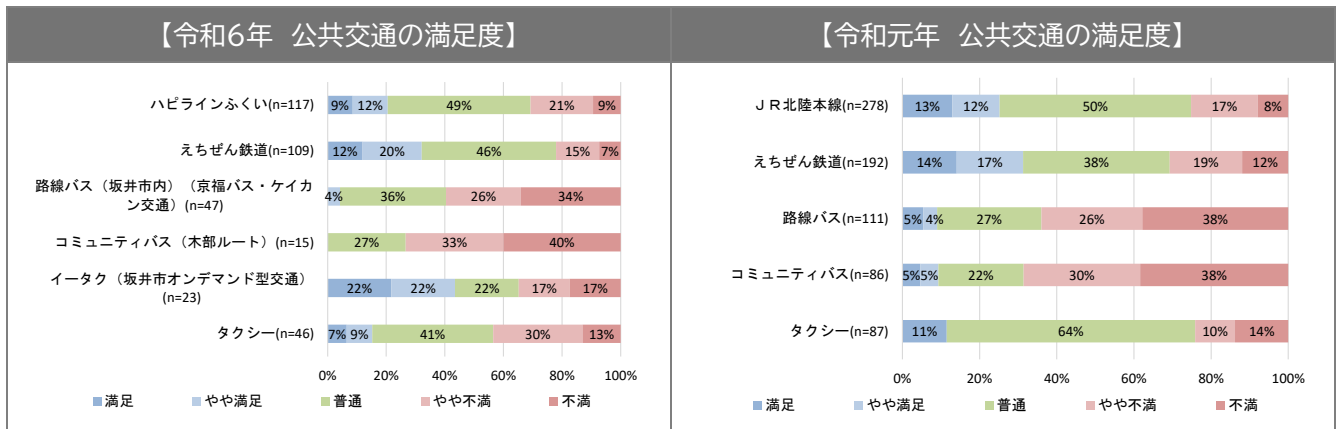
- 移動のピークは午前7～8時台であり、その大部分は「通勤・通学」を目的としています



4) 市内公共交通の満足度・改善要望について

■ 公共交通の満足度

- 不満(「不満」「やや不満」の合計)が路線バスで60%、「コミュニティバス(木部ルート)」で73%と、不満の割合が高くなっています。
- 一方で、「ハピラインふくい」や「えちぜん鉄道」、「イータク(坂井市オンデマンド型交通)」は不満が約3割と低くなっています。



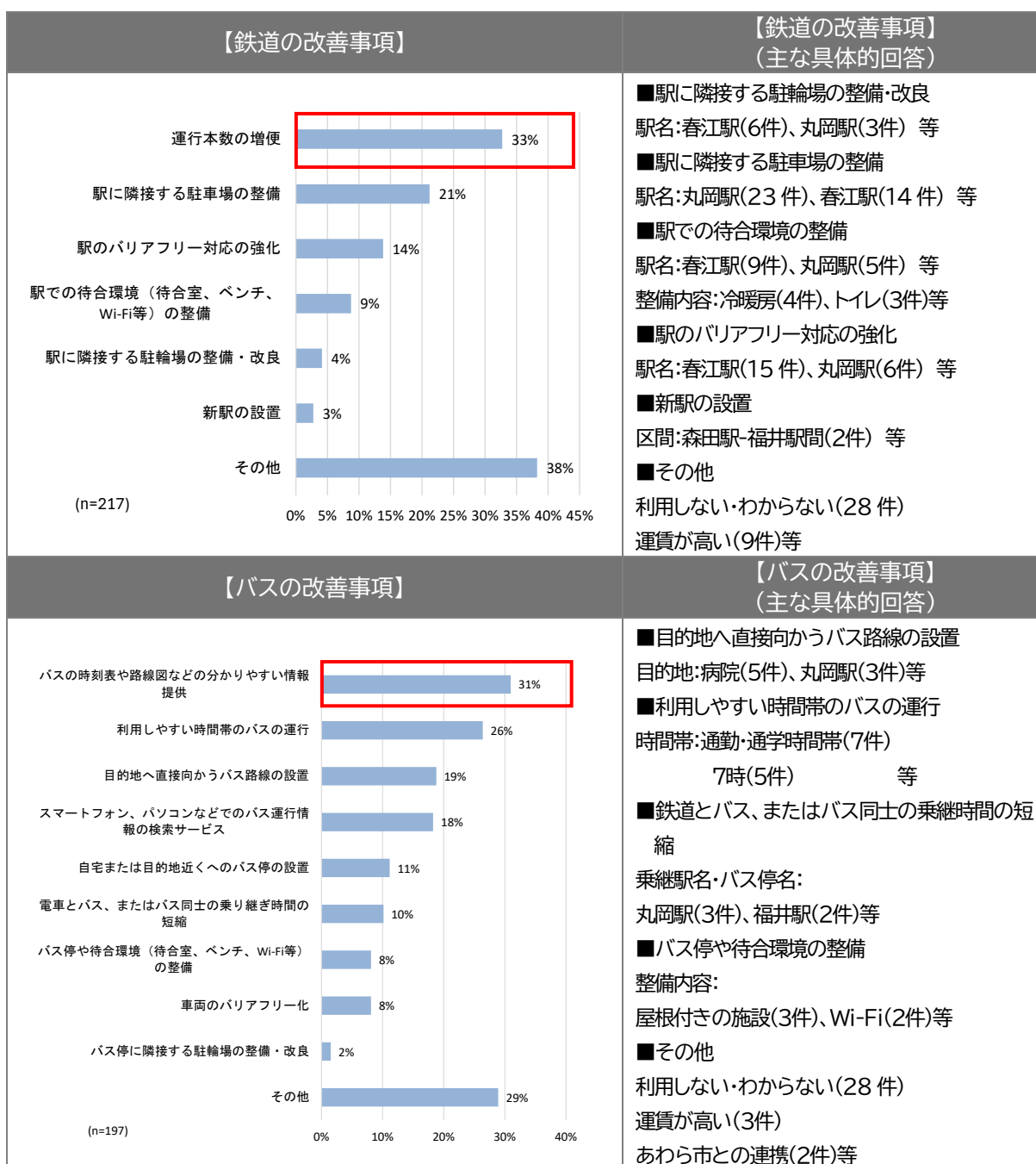
■ 鉄道・バスの改善

<鉄道の改善>

- 鉄道の改善事項は「運行本数の増便」が33%で最も高くなっています。
- 改善すべき鉄道駅として、「丸岡駅」「春江駅」が多く挙げられています。また、その他では「運賃が高い」等の意見が寄せられています。

<バスの改善>

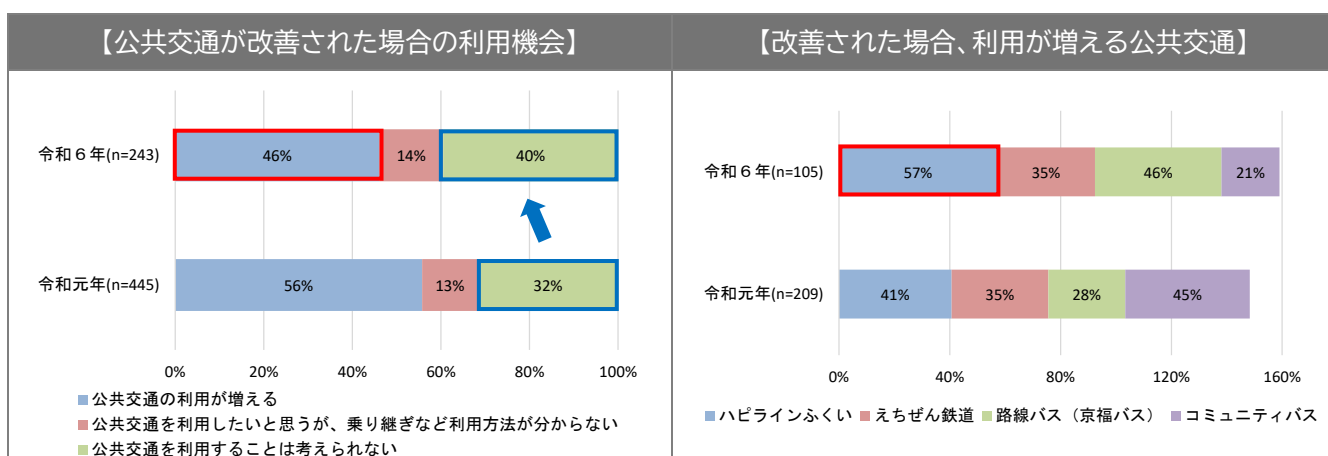
- バスの改善事項は「バスの時刻表や路線図等の分かりやすい情報提供」が31%で最も高くなっています。
- バス路線の目的地として、「病院」が多く挙げられています。また、バスの利用しやすい時間帯として、「通勤通学時間帯」、「7時」等、朝夕の要望が多くなっています。



5) 市内公共交通の利用意向について

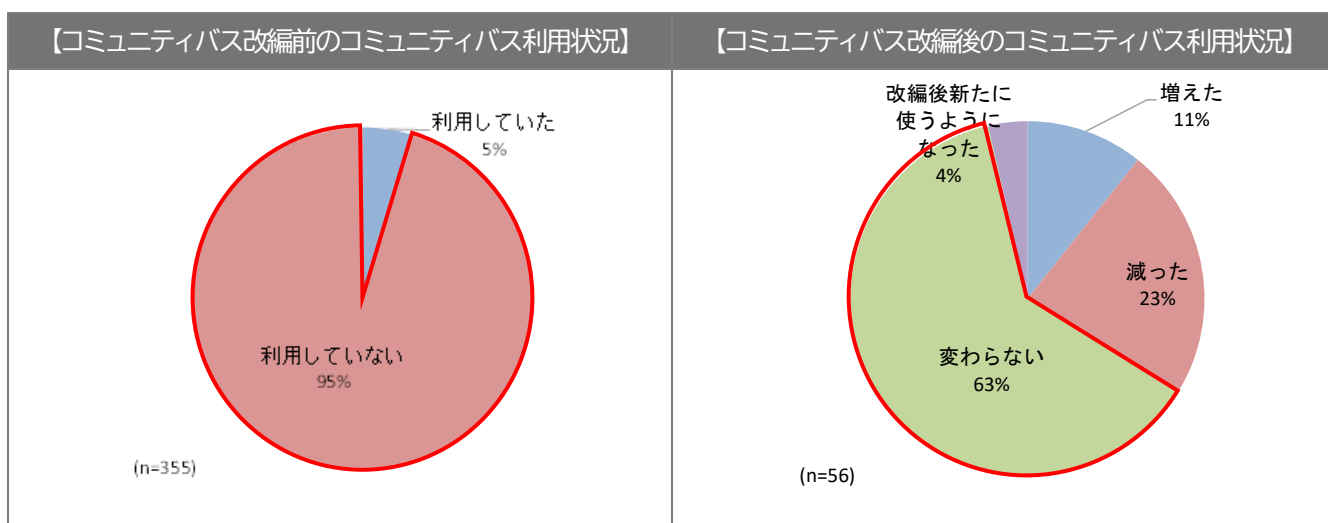
■ 公共交通の改善に伴う利用意向の変化

- 公共交通が改善された場合の利用機会は「公共交通の利用が増える」が46%で最も高くなっています。
- 一方で、令和6年は令和元年と比べて、「公共交通を利用することは考えられない」が8ポイント増加しています。
- 問3, 問4の改善事項が改善された場合、利用が増える公共交通は「ハピラインふくい」が57%で最も高くなっています。



6) コミュニティバス等の改編について

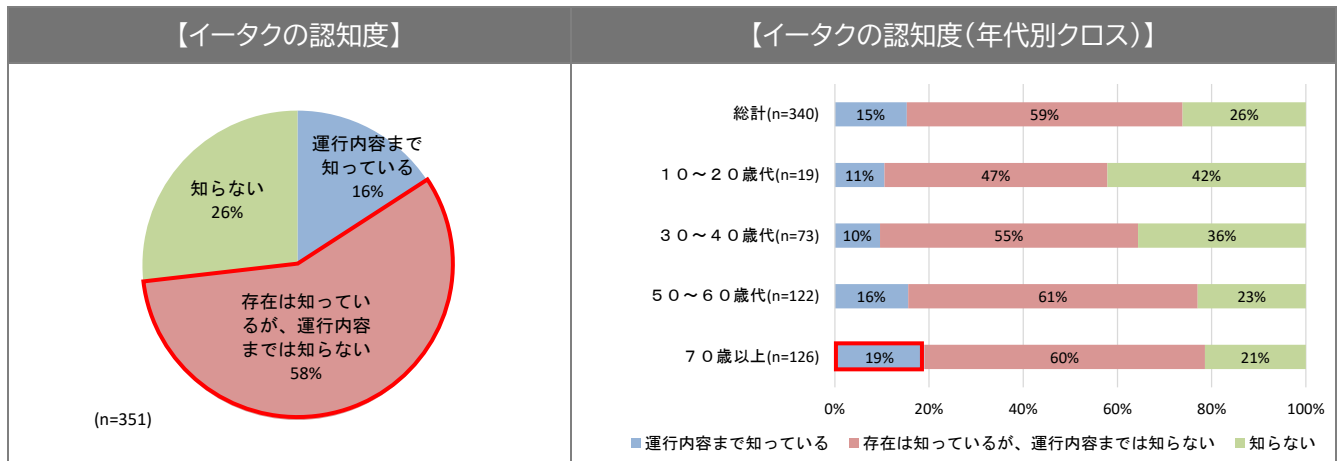
- コミュニティバス改編前にコミュニティバスを「利用していた」が5%、「利用していない」が95%となっています。
- コミュニティバス改編後のコミュニティバス利用状況について、「変わらない」が63%で最も多く、次いで「減った」が23%、「増えた」が11%となっています。



7) 「イータク」について

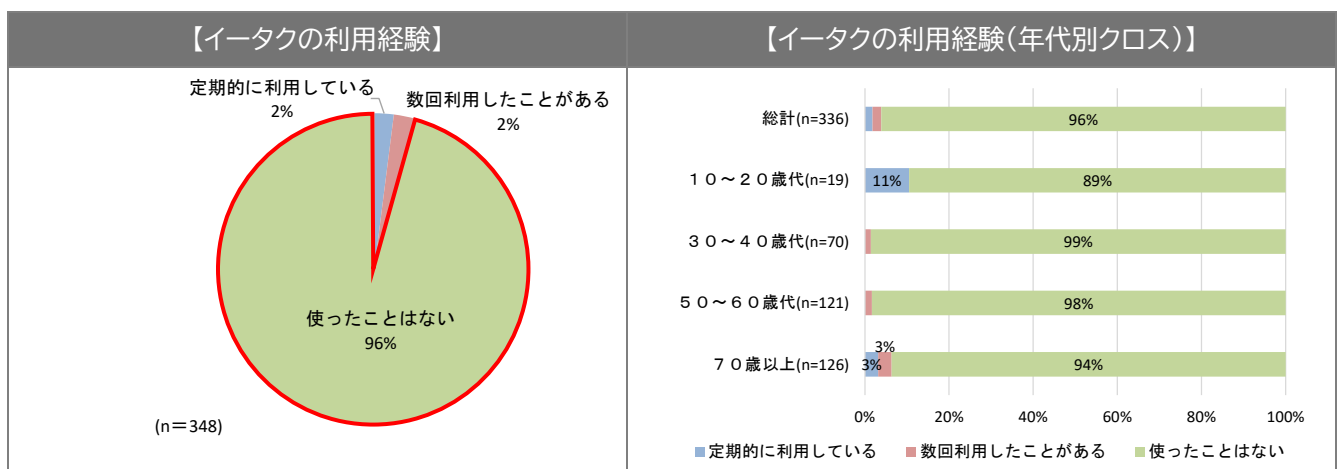
■ イータクの認知度

- イータクについて、「存在は知っているが、運行内容までは知らない」が58%で最も多く、次いで「知らない」が26%、「運行内容まで知っている」が16%となっています。
- 年代別のイータクの認知度について、「運行内容まで知っている」は「70歳以上」が19%で最も高くなっています。



■ イータクの利用経験

- イータクを「使ったことはない」が96%で最も多く、「定期的にご利用している」「数回利用したことがある」が2%となっています。
- 年代別のイータクの利用経験について、「10～20歳代」で「定期的にご利用している」が11%、「70歳以上」で「定期的にご利用している」「数回利用したことがある」の合計が6%となっています。



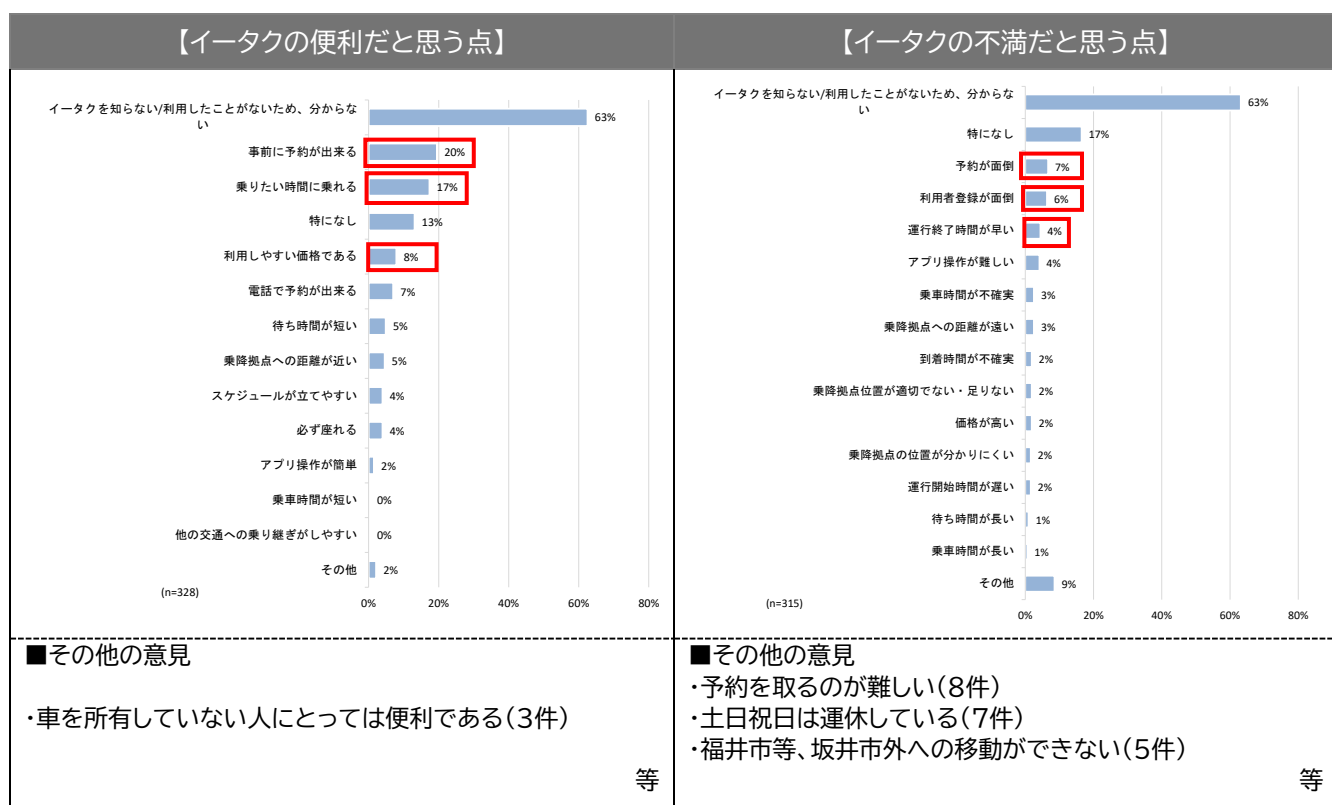
■ イータクを便利だと思う点/不満だと思う点

<便利だと思う点>

- イータクの便利だと思う点として、「事前に予約が出来る」「乗りたい時間に乗れる」等が挙げられました。
- 自由回答では、「車を所有していない人にとっては便利である」等の意見が寄せられています。

<不満だと思う点>

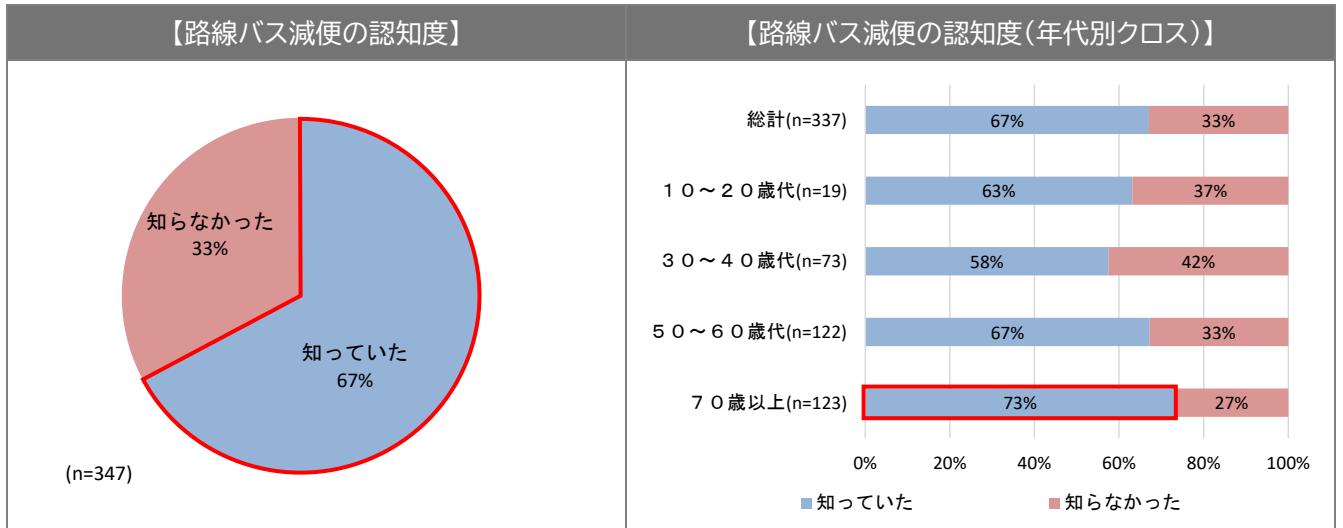
- イータクの不満だと思う点として、「予約が面倒」「利用者登録が面倒」等が挙げられました。
- 自由回答では、「予約を取ることが難しい」(8件)、「土日祝日は運休している」(7件)、「福井市等、坂井市外への移動ができない」(5件)等の意見が寄せられています。



8) 路線バスの減便(令和6年10月以降)について

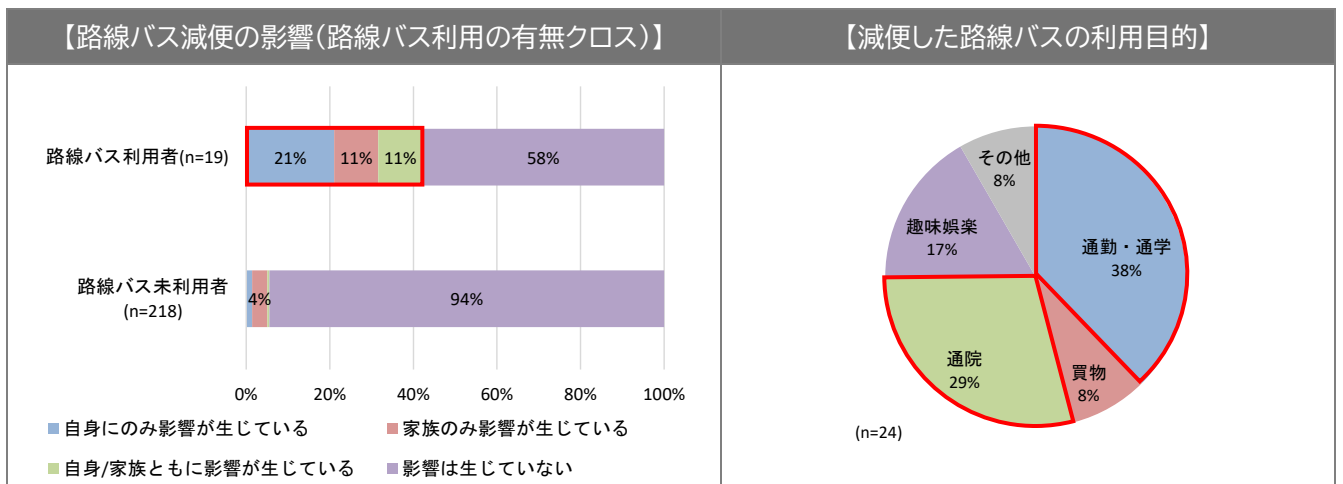
■ 路線バスの減便

- 路線バス減便の認知度は67%となっています。
- 年代別の路線バス減便の認知度は、「70歳以上」が73%と最も高くなっています。



■ 路線バス減便の生活への影響

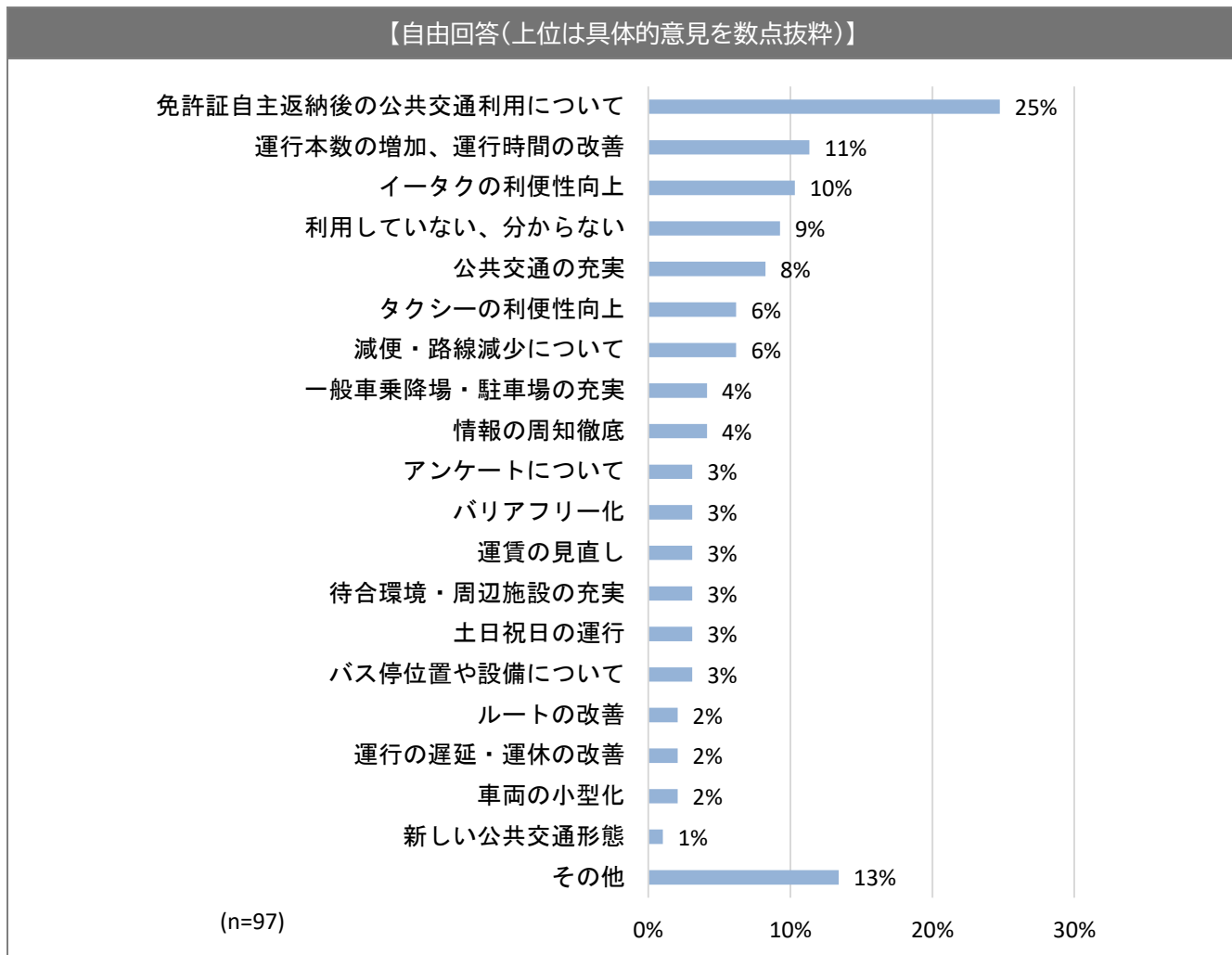
- 路線バス利用者(路線バスを1年に1回以上利用している人)のうち、43%は自身もしくは家族に減便の影響が生じています。
- 減便した路線バスの利用目的は、「通勤・通学」が38%、「通院」が29%となっています。



9) 自由回答

■ 自由回答

- 自由回答では、「免許証自主返納後の公共交通利用について」が 25%と最も多く、次いで「運行本数の増加、運行時間の改善」が 11%、「イータクの利便性向上」が 10%となっています。



● 自由回答一部抜粋

①免許証自主返納後の公共交通利用について

現在は自家用車での移動が確保されているが、今後より高齢になり公共交通機関等に頼らざるを得ないとき、どうしたらよいか不安がある。

②運行本数の増加、運行時間の改善

路線バス・コミュニティバスを増便してほしい。(バスではなくワゴン車でも)。朝・昼・夕各1便以上が出ると利用しやすくなるかもしれない。

③イータクの利便性向上

イータクはとても利便性が良くすぐれていると思うが、最近利用者の増加により予約が取りにくくなった(特に朝一番の予約)

3. アンケート結果のまとめ

○移動の際の交通手段について

- 運転免許証保有率が9割と高く、移動は自動車が大部分を占めています。公共交通機関の利用は少ないですが、免許証自主返納後の移動を不安に思う意見も複数寄せられています。

○移動の目的について

- 朝夕は通勤・通学(公共交通の利用が多い)の移動が多い一方で、日中は買物(公共交通機関の利用が少ない)の移動が多くなっています。

○鉄道の利用状況・満足度・改善要望について

- 鉄道は他の公共交通機関と比べ、利用頻度、満足度ともに高くなっています。
- 運行本数の増加や駅に隣接する駐車場の整備が特に求められており、それらが改善された場合、ハピラインふくいでは約6割、えちぜん鉄道で約4割の市民が利用が増えると回答しています。

○路線バスの利用状況・満足度・改善要望について

- 路線バスは9割以上の方が利用しておらず、満足度も比較的低くなっています。
- 時刻表や路線図の改善、スマートフォン等での情報へのアクセスのしやすさの改善が望まれており、それらが改善された場合、約5割の市民が利用が増えると回答しています。

○コミュニティバス等の改編について

- ほとんどの市民は利用経験が無く、満足度が特に低くなっています。また、バスの改善により利用が増えるという回答が、令和元年から大きく減少しています。

○イータクの利用状況・利用意向について

- イータクは認知度が低く、利用経験のある市民も少ないです。
- イータクの不満点として、予約や利用登録が面倒という意見が多くなっていますが、その一方で、自由回答では、免許証返納後にイータクを利用したいという意見が多く寄せられています。

○路線バスの減便について

- 路線バス利用者のうち、約4割は自身もしくは家族に減便の影響が生じています。利用目的別では通勤・通学、通院への影響が大きくなっていますが、バスの改善要望では、通勤・通学の時間帯の運行本数増加や、病院に向かうバス路線の設置が多く望まれています。



- 市民の移動実態は、大部分を自動車に依存しており、公共交通機関の利用は少ない状況にあります。また、自動車依存の傾向は強まっており、コロナ禍での利用数の減少のほか、コミュニティバス改編、路線バス減便等の影響が考えられます。
- 一方で、鉄道は2～3割、路線バスは約1割の市民が利用しており、市民の移動を支えています。鉄道・バスの利用環境が改善された場合の利用転換意向が約5割なことや、免許証返納後に公共交通機関の利用を望む声が多いことから、一定の潜在的なニーズを有していると考えられます。
- 特に運行本数の増加、分かりやすい情報提供が望まれており、これらの改善が求められる一方で、昨今の運転手不足等を踏まえると、限られた輸送資源の中でどのように市民の移動環境を整えていくかが課題となります。
- また、令和5年10月より運行を開始したイータクは、現状、認知度・利用経験ともに少ないですが、利用者は増加傾向にあります。不満点として予約の難しさ等が挙げられており、システム・運用面から利用環境を向上させることが重要と考えられます。

