

パブリックコメント用
資料

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	41

【付属資料】

I 坂井市の現状	43
1. 位置	43
2. 人口特性	44
3. 運転免許証保有状況と年齢別事故件数の推移	47
4. 市内に立地する各施設の分布等	49
5. 上位関連計画	52
II 坂井市の公共交通の現状	68
1. 公共交通のネットワーク状況	68
2. 鉄道・バス圏域カバー状況	69
3. 各公共交通機関の利用状況	70
III 市民ニーズの把握	80
1. 市民アンケート調査の概要	80
2. 市民アンケート調査の結果	83
3. アンケート結果のまとめ	93

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」(以下、「イータク」といいます。)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ト見直し等に取り組んできました。しかし、新型コロナウィ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。

また、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正され、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。令和5年10月には、「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。

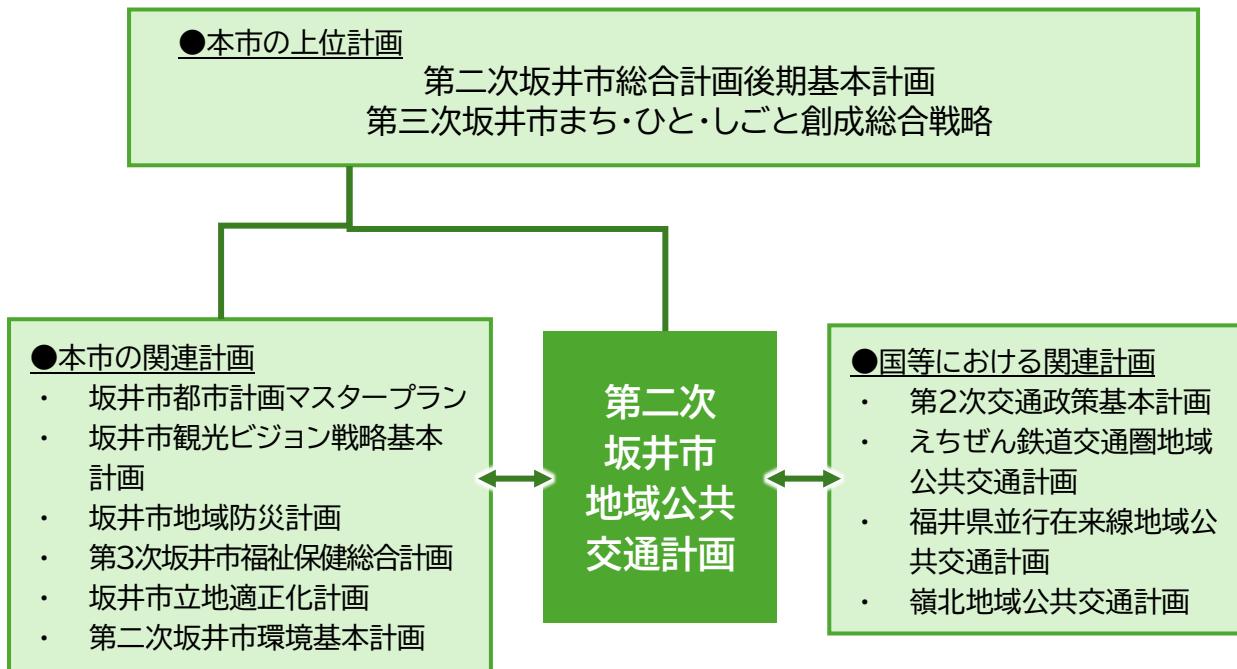
今後、人口減少や少子高齢化が進行していく中で、本市の将来を担う子どもたちや子育て世代の定住を促進し、高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせる生活環境を整えるために、公共交通の利便性を高め、まちの魅力を高めていくことが重要です。

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後期基本計画」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」や「福井県並行在来線地域公共交通計画」、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】



(付属資料 P52~P67 参照)

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 P43 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、老人人口(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 P44 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 P45 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る箇所があります。

(付属資料 P46 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ています。また、将来的な公共交通の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、運転免許証保有者が約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(第一当事者)では、65歳以上が25件と最も多くなっています。

(付属資料 P47～P48 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、日常生活において、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 P49 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 P50～P51 参照)

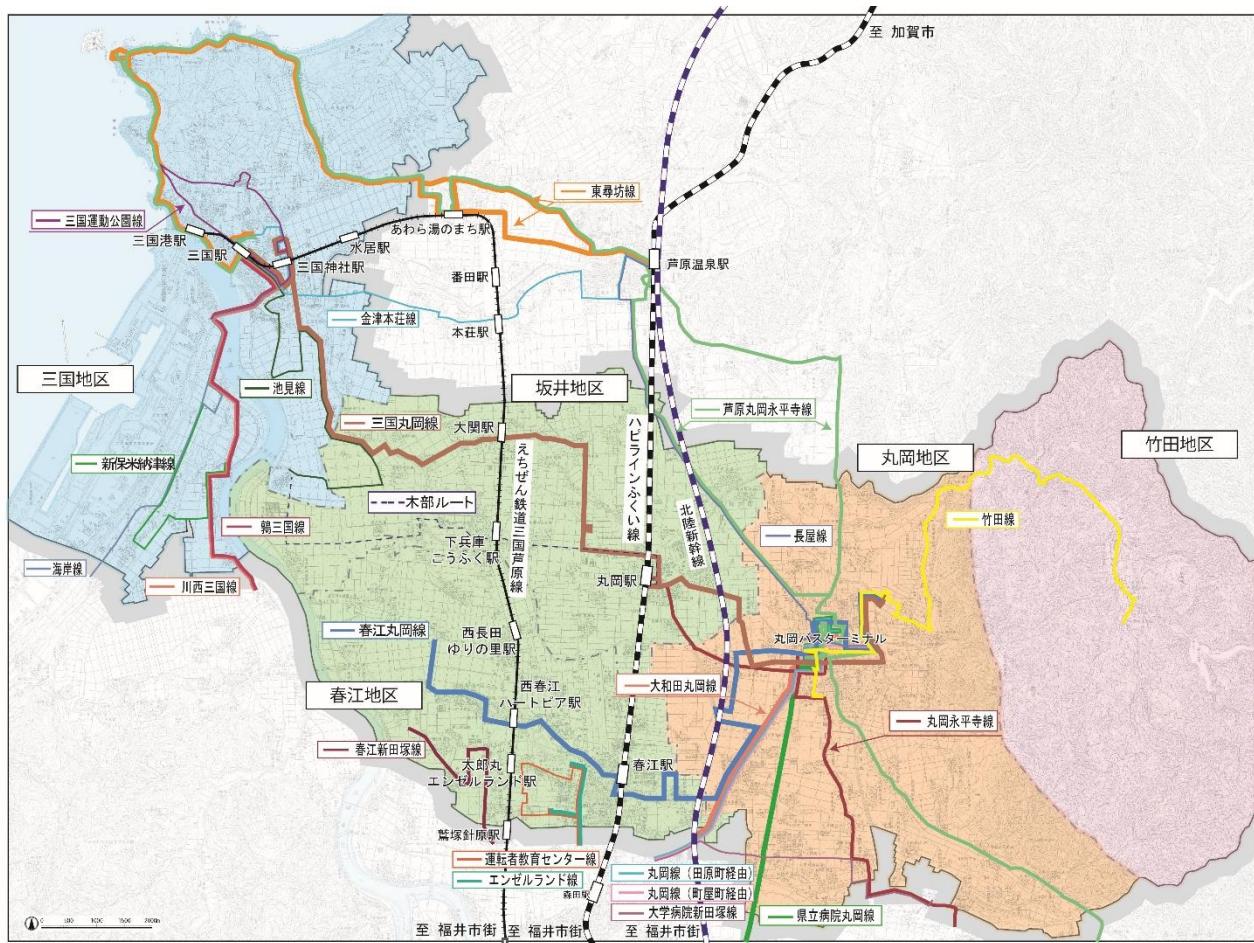
第2章 坂井市の公共交通の現状

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。
- 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)に分け、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ています。

(付属資料 P68 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、圏内に居住している人口の割合を示す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・コミュニティバスの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約33ポイント低くなっています。

(付属資料 P69 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。

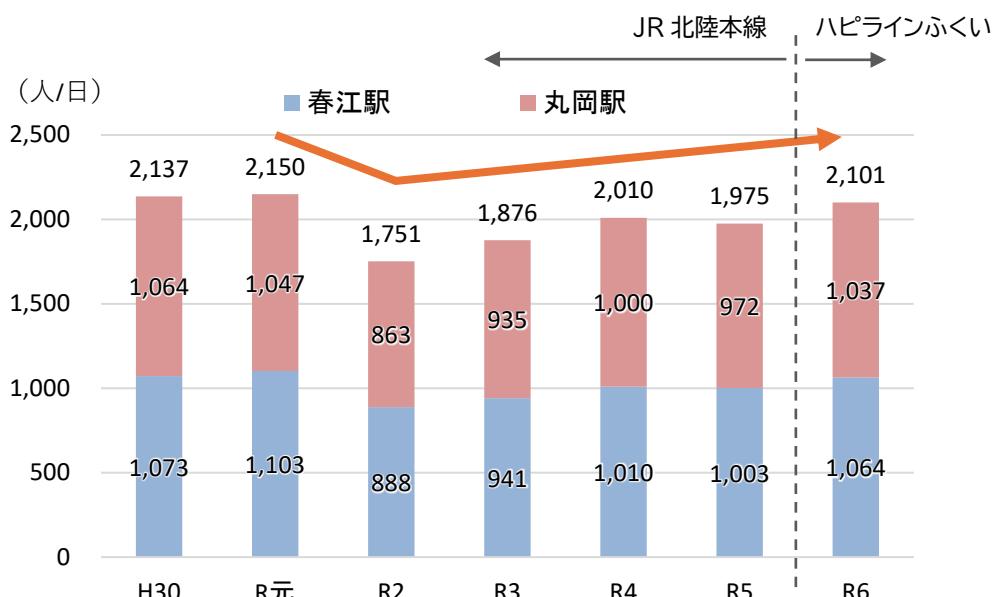
3. 各公共交通機関の利用状況

1) ハピラインふくい(旧 JR 北陸本線)

- 令和6年3月の北陸新幹線の金沢・敦賀間開業に伴い、並行在来線である北陸本線(大聖寺駅・敦賀駅間)が、ハピラインふくいに移管されました。
- ハピラインふくいの令和6年の利用者数は2,101(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、利用者数が令和2年に減少しましたが、その後回復傾向にあり、令和6年には、コロナ前の水準(令和元年相当)まで回復しました。

(付属資料 P70 参照)

【ハピラインふくい(旧 JR 北陸本線) 駅別日平均利用者数の推移】



出典:坂井市統計年報、ハピラインふくい(株)

2) えちぜん鉄道

- えちぜん鉄道の令和6年の利用者数は、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、日平均利用者数や利用の傾向に差が生じています。
- 新型コロナウィ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)まで回復していない駅も見られます。

(付属資料 P70～P71 参照)

【えちぜん鉄道 駅別利用者数の推移】



出典:坂井市統計年報

3) 路線バス・コミュニティバス・イータク

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20路線運行しており、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、9路線で減便・廃止となりました。

(付属資料 P72 参照)

【路線バス及び乗合タクシーの運行概要】

路線	運行系統		主な経由地	終点(起点)	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						
川西三国線	福井駅	境町、檜原、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、町屋町 経由)	福井駅	田原町	丸岡城	通学・通勤	—	11	5.7	
大和田丸岡線	福井駅	県立病院、アピタ・エルバ前、 三ヶ村	丸岡城	通院・通学・買物	—	22	6.3	
県立病院丸岡線	福井駅	県立病院、アピタ・エルバ前、 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	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	12.6	
	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	5.7	
	永平寺	中川	芦原温泉駅	通学・観光	—	1	12.5	
東尋坊線	芦原温泉駅	あわら湯のまち駅、東尋坊、 三国駅	龍翔博物館前	通学・観光	—	26	15.7	
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	9.3	
海岸線	三国駅	三国西校口	和布	通学	○	6	8.0	
鶴三国線	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	2.1	
	三国西小学校西門前		西野中	通学	○	2	11.8	
	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	17.6
ケ イ カ ン 交 通	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	24.8
	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	14.1
	春江新田塚線	安沢	鷺塚針原駅、新田塚駅	パロー新田塚店	買物・通院	—	8	6.7
	長屋線	芦原温泉駅	安光	丸岡高校	通学	—	1	7.7
		芦原温泉駅	安光	丸岡バスター・ミナル	通学	—	5	6.7
	金津・本荘線	芦原温泉駅		三国駅	通学・通院・観光	—	6	5.2

※「1日当たりの運行本数」は、平日の運行本数(上下合計)

出典:京福バス株

【令和6年10月のダイヤ改正で廃止・減便された路線】

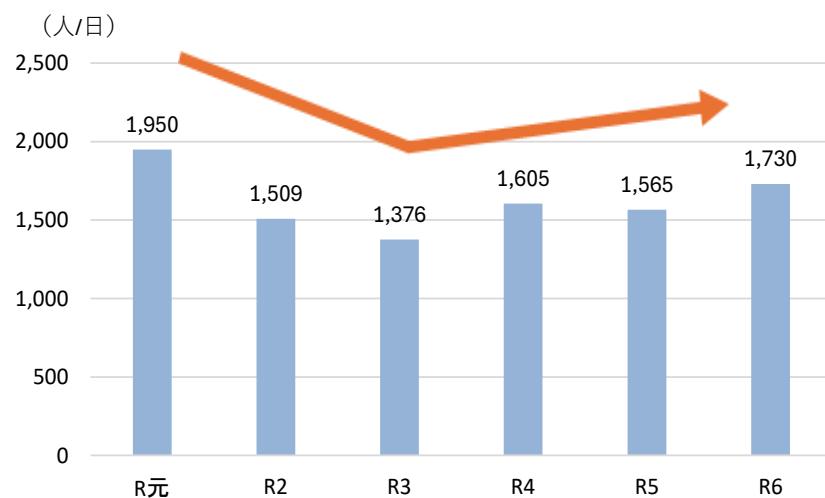
路線名	変更内容
大学病院新田塚線	廃止 (平日6便⇒0便、土曜・日祝0便⇒0便)
丸岡線	平日1便、土曜1便、日祝1便 減便 (平日12便⇒11便、土曜・日祝6便⇒5便)
春江丸岡線	平日10便、土曜10便、日祝16便 減便 (平日・土曜16便⇒6便、日祝16便⇒0便)
三国丸岡線	平日8便、土曜8便、日祝16便 減便 (平日・土曜16便⇒8便、日祝16便⇒0便)
東尋坊線	平日17便 減便 (平日43便⇒26便、土曜・日祝35便⇒35便)
芦原丸岡永平寺線	平日5便 減便 (平日11便⇒6便、土曜・日祝2便⇒2便)
海岸線	土曜4便、日祝4便 減便 (平日6便⇒6便、土曜・日祝4便⇒0便)
三国運動公園線	廃止 (平日6便⇒0便、土曜・日祝0便⇒0便)
竹田線	平日6便 減便 (平日10便⇒4便、土曜・日祝10便⇒10便)

② 路線バスの利用者数

- 路線バスの令和6年の利用者数は、1,730(人/日)となっています。
- 路線バスの利用者数は新型コロナウィ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。

(付属資料 P73～P76 参照)

【路線バス 利用者数の推移】



出典:京福バス(株)

③ 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。

(付属資料 P77参照)

【コミュニティバス「木部ルート」の運行概要】

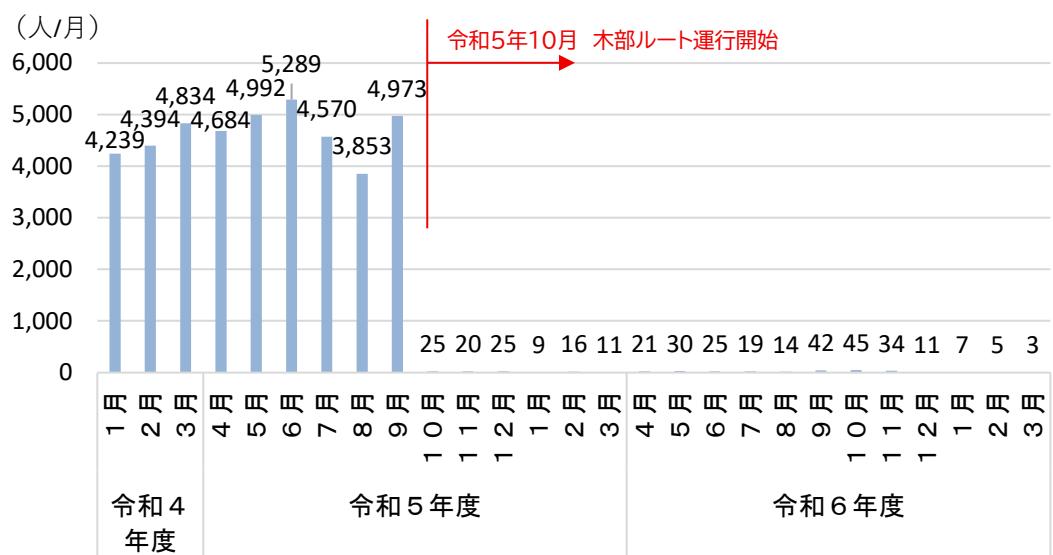
運行日	平日運行(土・日・祝・12/29～1/3 は運休)
運行時間	朝1便、夕方4便
乗車運賃	一般⇒200 円 ※未就学児無料 65 歳以上・障がい者・障がい者の介添え人・小中高生⇒100 円
支払方法	現金のみ

④ コミュニティバスの利用者数

- コミュニティバスの令和6年3月の利用者数は、3(人/月)となっています。
- コミュニティバスの利用者数は、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。

(付属資料 P78～P79参照)

【コミュニティバス 利用者数の推移】



出典:坂井市

⑤ イータクの運行概要

- 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)に分け、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。

(付属資料 P80参照)

【イータクの運行概要】

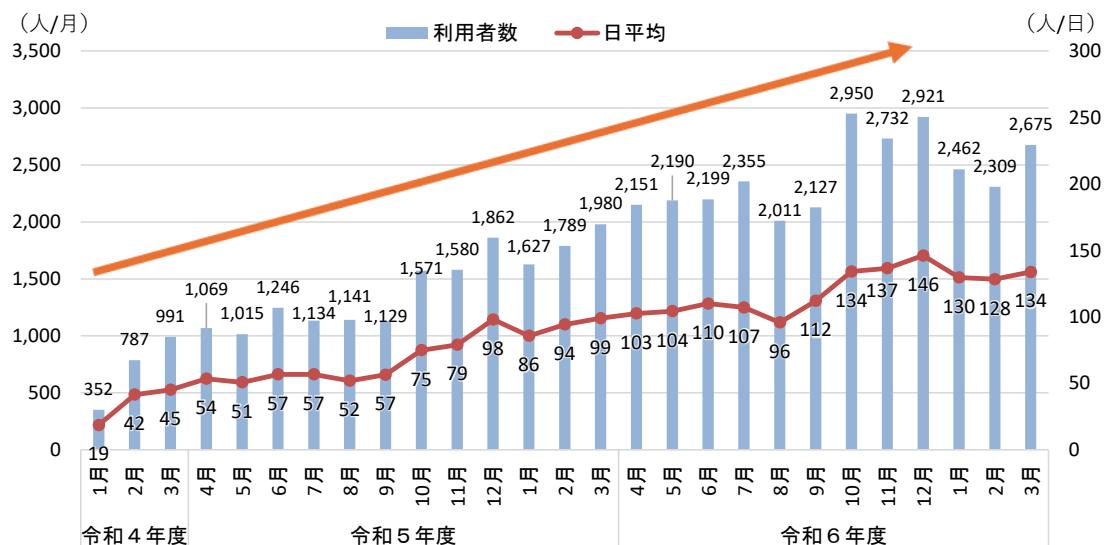
運行時間	平日・土 8:00~17:00(到着時間) ※運休⇒日・祝日・年末年始(12/29~1/3)
乗車運賃	一般⇒500円(1回) ※未就学児無料 65歳以上・障がい者・障がい者の介添え人・小中高生⇒300円(1回)
予約方法	電話・スマートフォンアプリ・LINE
乗車定員	4名(運転手除く)

⑥ イータクの利用者数

- イータクの令和6年3月の利用者数は、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。

(付属資料 P81参照)

【イータク 利用者数の推移】



出典:坂井市



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等、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

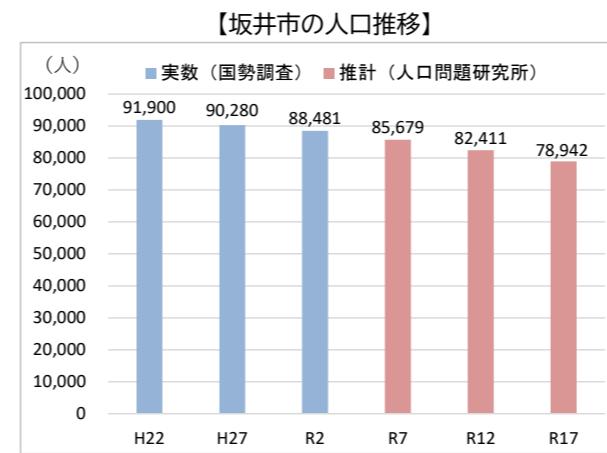
- ・地区中心部には公共施設や医療施設、商業施設が立地し、地域交流施設、教育施設等は市域に点在

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、北陸新幹線延伸後の2か月間で、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、利用者数は増加傾向で、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】

	利用者数 (R6.3.16~5.6)		前年比
	えちぜん鉄道	うち非日常*	
	56.1万人	18%増	
	23.2万人	53%増	

*:普通・フリー切符利用(定期・回数券除く)

出典:「北陸新幹線福井・敦賀開業2か月間の状況」(福井県)

アンケート結果の概要(詳細は付属資料P82~P95)

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」「駅のバリアフリー一対応の強化」
- ・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されている
- ・ 北陸新幹線延伸後、首都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、市内の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持続可能な公共交通環境の実現を目指します。

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りまし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を行います。その結果を基に、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を実施し、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、多く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)	1,237,998人	1,280,000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。
【内訳】			
イータク	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	今後、輸送資源の再配分や最適化を検討し、市内の地域交通全体での目標達成を目指します。
コミュニティバス	256人	1,200人	
ハピラインふくい	758,589人	759,000人	
えちぜん鉄道	427,581人	450,000人	

※ハピラインふくい、えちぜん鉄道は市内駅利用者数を集計

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・イータク収支率	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、運行効率や利便性を高め、収支率の向上を目指します。 <イータク> 14.9%→15.0% <路線バス(三国丸岡線・春江丸岡線)> 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、公共交通の通学利用促進や観光客誘致に伴う運賃収入の増加、運行効率化の推進等により、行政負担の軽減を図り、現状値の維持に努めます。

※路線バスへの支援(市内全路線)・コミュニティバス・イータク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、割合の向上を目指します。

※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)

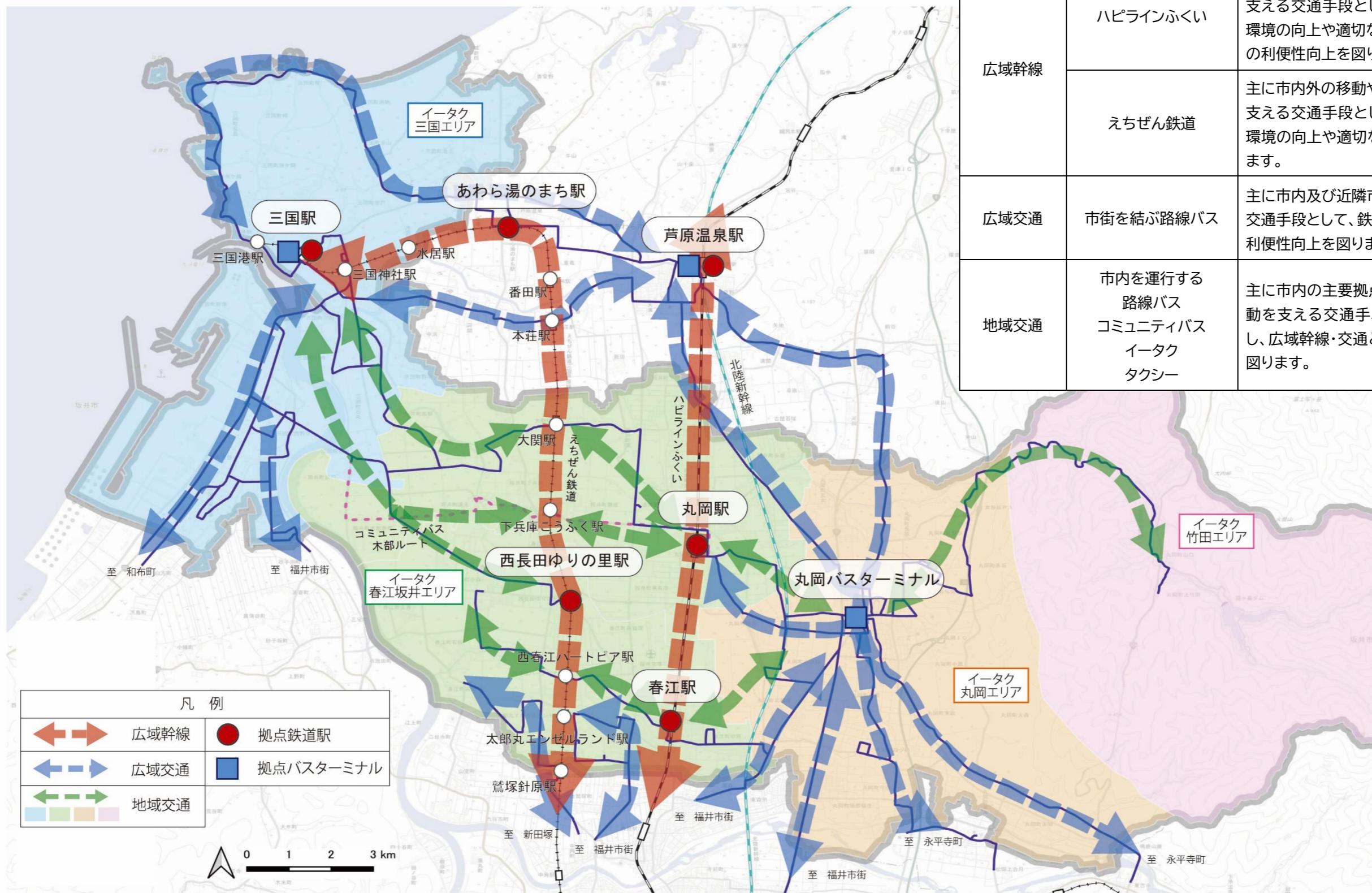
指標7 公共交通の利用促進への積極的な取組			
評価指標	現状値(R6)	目標値(R12)	内容
公共交通の利用促進に資する取組件数	6件	15件	公共交通の利用促進につながる企画やイベントを実施します。

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、安心して快適に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ります。
	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適切な便数確保等の利便性向上を図ります。
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ります。
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ります。



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				
		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	●		●				●	利用者ニーズの分析、サービス提供状況の検証				
		新 新たな技術を活用した輸送手段の検討	●						●	輸送資源の再配分、最適化の検討及び実施				
	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	●				●		●	自動運転技術導入に係る調査・研究の実施				
		新 職場環境の整備や第二種免許取得等への支援	● バス				●		●	実証運行				
		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	●							実証の結果を見ながら継続運行				

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	具体的な取組	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			
		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作り	●		●				●		公共交通を知る機会、乗る機会の創出			
		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			
	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			
		新 経路探索サービスにおける市内公共交通の情報の掲載	●						●		経路検索サイトへの情報掲載について調査・研究し、可能な段階で実施			
	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			

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	具体的な取組	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作り【再掲】	●		●				●			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【再掲】	●				●		●			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	●						●			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	● 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、圏域力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。

具体的な取組・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、高校を経由する路線の追加検討を行います。

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
	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経由する既存ダイヤ・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
	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

- 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

- 近年頻発する豪雨や大雪等の災害級の異常気象を踏まえ、安全を確保するため、適切な計画運休を実施するとともに、市民に対し、正確かつ迅速な運行情報を発信します。加えて、優先除雪の実施や道路情報の共有等、行政と交通事業者が緊密に連携し、対応体制を構築することで早期の運行再開に努めます。

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に応じて市内の多様な輸送資源の再配分を検討する必要があります。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。

具体的な取組・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、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
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

- 市民参加型のワークショップの開催や、市民アンケート調査の分析を通して、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。
- バスの減便により失われた乗車機会を補うため、復便に加え、既存の公共交通の最適化や、イータクの運行時間外に対応する新たな移動手段の導入等、市内の多様な輸送資源の再配分や最適化について検討します。

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
輸送資源の再分配、最適化の検討及び実施					

■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。

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
自動運転技術導入に係る調査・研究の実施					→
実証運行					実証の結果を見ながら継続運行
					→

【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月15日(水)～11月29日(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。
- デジタル技術の導入による業務効率化により、交通事業者の負担軽減を図ります。

具体的な取組・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の抑制を図ります。
- 各機関と連携し、公共交通に乗るきっかけ作りを行うことで、市民の公共交通への利用転換を図ります。

具体的な取組・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、民間事業者、地域、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ホームページ】



○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トーズクラブ等、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地域等と連携した周知活動を実施し、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	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
	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				

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作り

- 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				

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。
- 子どもや学生が公共交通について学ぶ機会を創出し、公共交通を支える意識の醸成を図ります。

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				

【モビリティ・マネジメント教育について】

モビリティ・マネジメント教育とは、われわれ一人ひとりの移動手段や社会全体の交通流動を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動をとれるような人間を育成することを目指した教育活動のことです。

単元事例
<ul style="list-style-type: none"> 身近な地域の交通の様子 商品の仕入れ・生産物の出荷と交通の役割 災害による交通への影響 生産地と消費地を結ぶ運輸・交通の役割 環境に配慮した自動車の生産 環境に配慮した交通まちづくり等

出典:交通エコロジー・モビリティ財団「モビリティ・マネジメント教育とは」

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。

具体的な取組・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合時間の有効活用等、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				



新 経路検索サービスにおける市内公共交通の情報の掲載

- イータクの運行情報に関し、インターネット上の経路検索サイトやアプリに掲載するための調査・研究を行い、実施を目指します。

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
	経路検索サイトへの情報掲載について調査・研究し、可能な段階で実施				



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が期待できます。

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

- 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。
- 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。

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、地域、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、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
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)、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
バリアフリー施策について検討し、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。

具体的な取組・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・交流空間の確保、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しました。



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作り【再掲】

- 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【再掲】

- 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。
- 子どもや学生が公共交通について学ぶ機会を創出し、公共交通を支える意識の醸成を図ります。

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ワン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等、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組を行います。

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、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

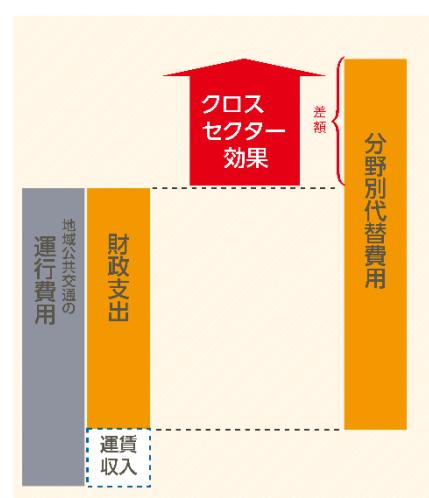
- 他の分野と公共交通の連携や近隣市町との公共交通での広域連携により、公共交通の利便性向上を図ることで、利用者数の増加が期待できます。
- また、高校生の子供を持つ親の負担軽減や観光施設のにぎわい創出、環境負荷の低減、地域経済の活性化、移動制約者の外出機会創出、市民の健康増進等、クロスセクター効果も期待できます。

【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、府内関係課や国、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		本年度事業の検討				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	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				

▼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 翌年度の会議 スケジュール(案)
主な行事										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	