

作成資料（案）12/20現在

中部様式

令和5年度 地域公共交通計画の評価結果 概要（全体）

## 坂井市地域公共交通会議 （坂井市）

平成31年4月1日設置

令和3年3月 坂井市地域公共交通計画策定  
（計画期間：令和3年4月～令和7年3月）

令和6年2月 令和3年度～令和5年度評価結果送付

# 坂井市の概要

面積：209.67km<sup>2</sup> 人口：88,981人 (R5.12.1現在)

公共交通：鉄道 (JR：2 駅、えちぜん鉄道：9 駅)

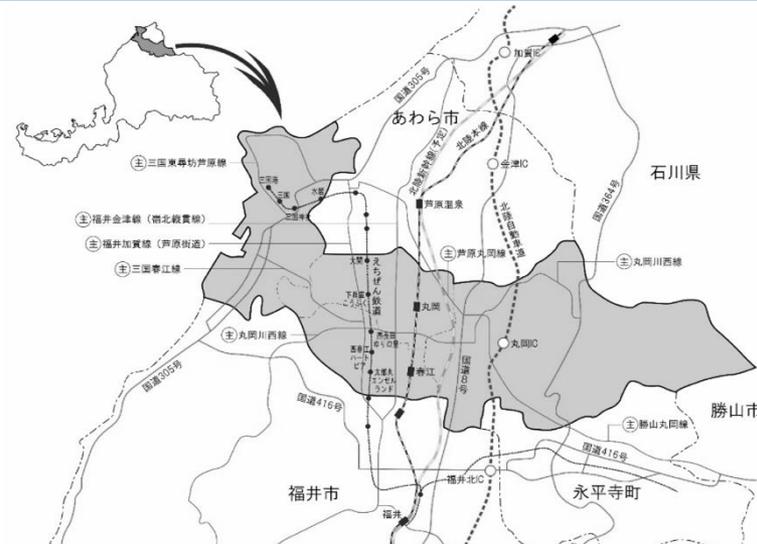
路線バス (京福バス：25路線)

コミュニティバス (1 路線)

オンデマンド型交通 (タクシー車両 8 台運行)

運転免許保有率：71.9% (R4 福井県運転免許統計)

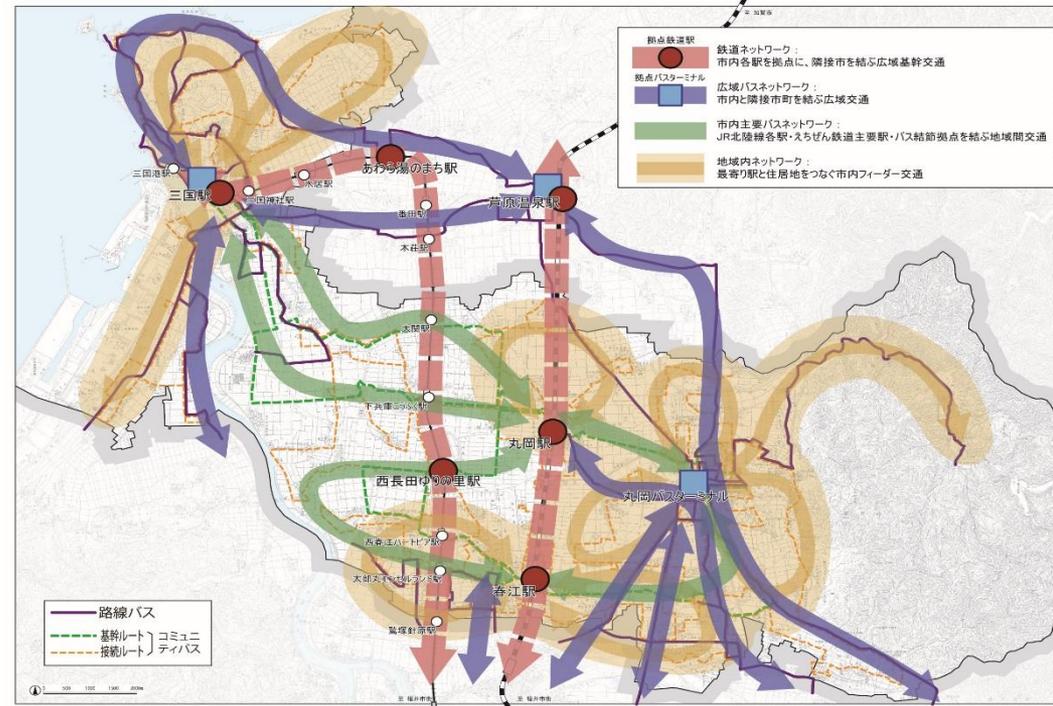
(20歳~69歳：95.6%、70歳以上：60.6%)



# 坂井市地域公共交通計画の基本方針

▼本市が目指す公共交通ネットワーク

『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』



## 【目標】

1. 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
2. 公共交通のわ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
3. 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

# コミュニティバス 改編事業の実施 ①

コミュニティバス接続ルートに代えてA I オンデマンド型交通を導入 (令和5年1月13日～)

利便性の高い公共交通の実現



好きな時間に行きたい場所へ

車両の稼働率の向上  
遊休時間の削減



効率的な車両運行

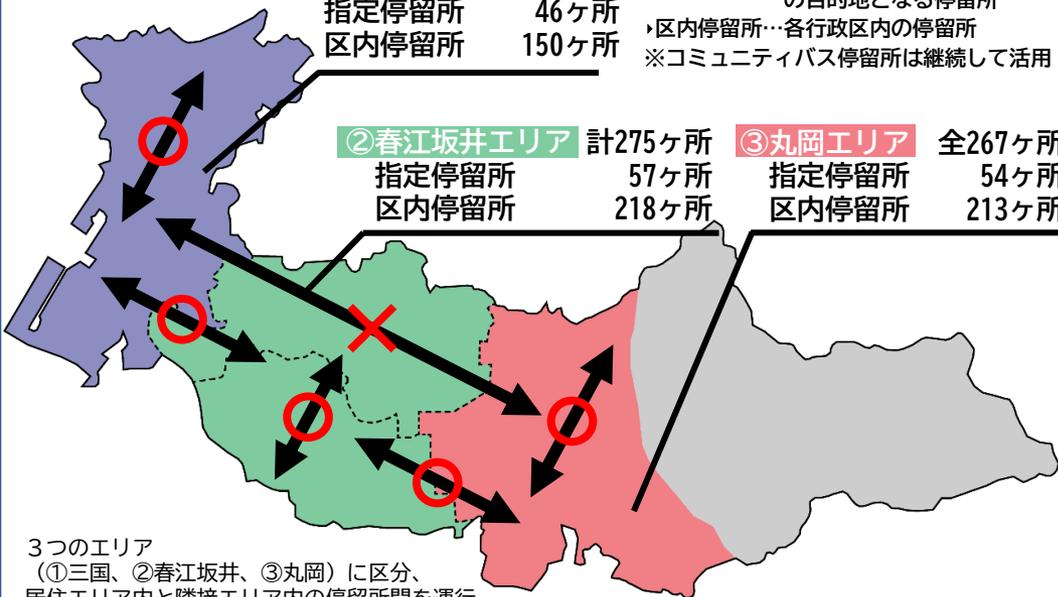
項目	コミュニティバス 接続ルート
運行方法	定時定路線型
運行便数 運行時間帯	3便/日 (平日のみ)
運行車両 運行台数	中型バス 1台 ワゴン車 4台
運行範囲	主に旧町内を運行
停留所数	390ヶ所 (全10ルート合計)
運賃	一般 200円/回 高齢者 } 100円/回 学生 } 障がい者 }
予約方法	予約不要

AIオンデマンド型交通	
運行方法	区域運行 (停留所間を運行)
運行時間帯	8:00~17:00 (平日のみ)
運行車両	タクシー車両 8台
運行範囲	居住するエリア内と隣接する エリアの停留所間を運行
停留所数	738ヶ所 (全3エリア合計)
運賃	一般 500円/回 高齢者 } 300円/回 学生 } 障がい者 }
予約方法	電話または スマートフォンアプリ

①三国エリア 計196ヶ所  
指定停留所 46ヶ所  
区内停留所 150ヶ所  
▶指定停留所…病院、スーパー、交通結節点等の目的地となる停留所  
▶区内停留所…各行政区内の停留所  
※コミュニティバス停留所は継続して活用

②春江坂井エリア 計275ヶ所  
指定停留所 57ヶ所  
区内停留所 218ヶ所

③丸岡エリア 全267ヶ所  
指定停留所 54ヶ所  
区内停留所 213ヶ所



## 【狙い】

日常生活に必要な通院や買い物をする際の近距離移動を支える交通手段として、隣接するエリア内までの運行区域を設定し、利便性・効率性の向上を図った。

- POINT① ルート運行ではないため、停留所の移設が容易に行える。  
→社会情勢に合わせた交通サービスの提供が可能になる
- POINT② 市内どこでも同様のサービスの利用が可能になる。  
→公平性
- POINT③ 日常生活に必要な移動手段を確保。  
→免許返納促進、高齢者の交通事故予防

## コミュニティバス 改編事業の実施 ②

### コミュニティバス基幹ルートを改編・路線バスに切り替え（令和5年10月1日～）

#### 周遊ルートから直線ルートへ

今までは  
三国駅から丸岡高校まで約**75分**  
これからは  
三国駅から丸岡高校まで約**40分**  
→約**35分**の短縮へ  
(各鉄道時刻を基準に運行)

**最短で目的地に**

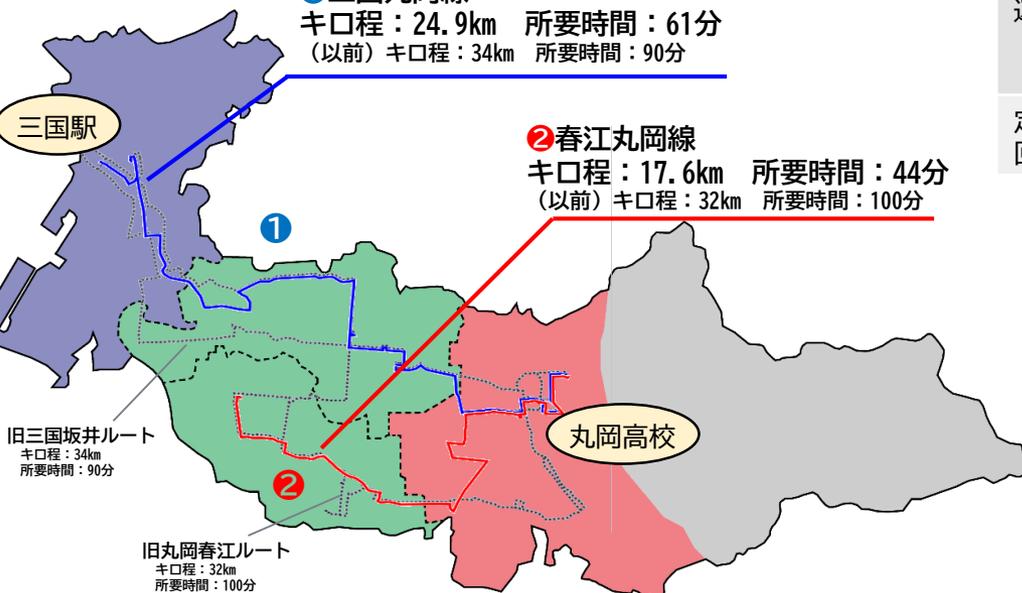
#### 国や県の補助対象路線 土日祝日運行・増便の実現

便数  
**6便** → **8便**に  
運行日  
**平日**運行 → **全日**運行に  
→土日祝日も運行することで、  
**観光需要**にも**対応**

**鉄道と観光地を接続**

①三国丸岡線  
キ口程：24.9km 所要時間：61分  
(以前)キ口程：34km 所要時間：90分

②春江丸岡線  
キ口程：17.6km 所要時間：44分  
(以前)キ口程：32km 所要時間：100分



項目	コミュニティバス 基幹ルート	路線バス
運行便数	6便/日	8便/日
運行時間帯	6:00～20:00	6:00～21:00
所要時間	周遊ルート 三国坂井ルート 90分 丸岡春江ルート 100分	直線ルート 三国丸岡線 <b>61分</b> 丸岡春江線 <b>44分</b>
運行曜日	平日のみ（※年末年始除く）	<b>全日</b> 運行（※年末年始除く）
運賃	均一料金 一般 200円/回 高齢者 } 100円/回 学生 } 障がい者 }	対キ口運賃 170円～500円/回 小児（6～12歳未満） 5割引 障がい者 5割引
定期券 回数券	定期券・回数券 なし	定期券・回数券 あり

#### 【狙い】

南北に縦貫する公共交通機関は多いものの、**東西に横断**する公共交通機関が無いため、**新たな路線バス**を運行し、**市内を広域的に移動**する際の利便性の向上を図った。

POINT① 主に通勤通学利用者をターゲットに、市内県立高校3校と旧町中心市街地ならびに各鉄道駅を接続。  
→**市内外への通勤通学**により**便利**な公共交通機関に

POINT② 潜在的な利用者層を鑑みてルート・停留所の設定  
→**長期的な利用者の確保**

POINT③ POINT①に重点を置きつつ、観光地にも接続  
→北陸新幹線開業を見据えた**二次交通の強化**

### 3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

計画指標	目標値		計画策定時 (R1実績値)	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	考察
				令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
				(R2実績値)	(R3実績値)	(R4実績値)	(R5実績値)	(R6実績値)	
【指標1】 公共交通利用者数の増加	公共交通利用者数 (1日あたり)	4,000 人	3,703.8 人	2,896.3 人	3,114.7 人	3,382.1 人			計画1年目(R2実績)より新型コロナウイルス感染症の拡大により、公共交通利用者が激減した。 主な利用者である高校生の市外通学が増加傾向のため、鉄道利用者は回復の兆しが見えるが、コミュニティバスによる市内移動は減少している。今後、コミュニティバス改編事業による利用者の変化を注視したい。
	(JR)	(5%増)	2,137.0人	1,751.4人	1,875.2人	2,010.4人			
	(えちぜん鉄道)	(5%増)	1,208.2人	888.7人	985.6人	1,090.1人			
	(コミュニティバス)	(30%増)	358.6人	256.2人	253.9人	242.1人			
	(オンデマンド型交通)		-	-	-	39.5人			
【指標2】 公共交通の運行に関する収支率の向上	コミュニティバス収支率	15.0%	8.2%	5.2%	5.7%	5.5%			利用者の激減による運賃収入の減少。
【指標3】 公共交通に関する行政負担額	公共交通への公的資金投入額	213,825 千円	213,825 千円	227,965 千円	221,411 千円	256,452 千円			3年目(R4実績)、4年目(R5実績)はコミュニティバスとオンデマンド型交通を並走させたため、公的投入額は一時的に増加する予定。
【指標4】 公共交通網の整備・充実に関する満足度の向上	満足と感じている割合	30.0%	21.5%	未測定	未測定	未測定			計画最終年次におけるアンケート調査を実施予定。
【指標5】 公共交通に乗る機会の創出	公共交通に乗る機会開催数	6回	1回	0回	0回	2回			新型コロナウイルス感染症の拡大によりイベントの実施を見送ったが、令和4年度は発生状況を確認しつつ、再開することができた。

## 4. 【Act】 計画目標の達成に向けた今後の取組方針 の作成

計画目標の現在の到達点		今後の取組み方針
公共交通利用者数の増加	公共交通利用者数 (1日あたり)	未達成
	目標値(令和1年度比) (JR)+5.0%	R4実績 -5.9%
	(えちぜん鉄道)+5.0%	-9.8%
	(コミュニティバス)+30.0%	-36.3%
		<p>コミュニティバス改編事業により、基幹ルートは路線バス化し、接続ルートはオンデマンド型交通へ改編したため、目標値の検討を行う。</p> <p>市民の移動手段の転化が図れたか利用者実績を拾い、課題を検証する。</p> <p>改編後間もないため、今後の推移を注視する必要があるが、改編の更なる周知と運行ルートの適正性の検証、オンデマンド型交通への誘導を行うとともに、運転免許保有者にも働きかけ、公共交通機関全体の利用者増につなげる。</p>

## オンデマンド型交通 利用者数



## 利用者の声(説明会時間き取り)

【良い点】

- ・家族に気兼ねなく出かけられるようになった。
- ・好きな時間に使えて、とても助かっている。
- ・子どもの送迎にも利用しています。
- ・自分の世界が広がった。

外出機会や  
生きがいの創出

【改善点】

- ・予約の電話が繋がりにくい。
- ・土曜日も運行して欲しい。
- ・予約受付時間、運行時間を拡充して欲しい。
- ・他市町へも停留所を設置して欲しい。

改善検討

## コミュニティバス+オンデマンド型交通+路線バス



※10月以降1か月あたり約360人は乗り継ぎがなくなったことによる減少があると推計

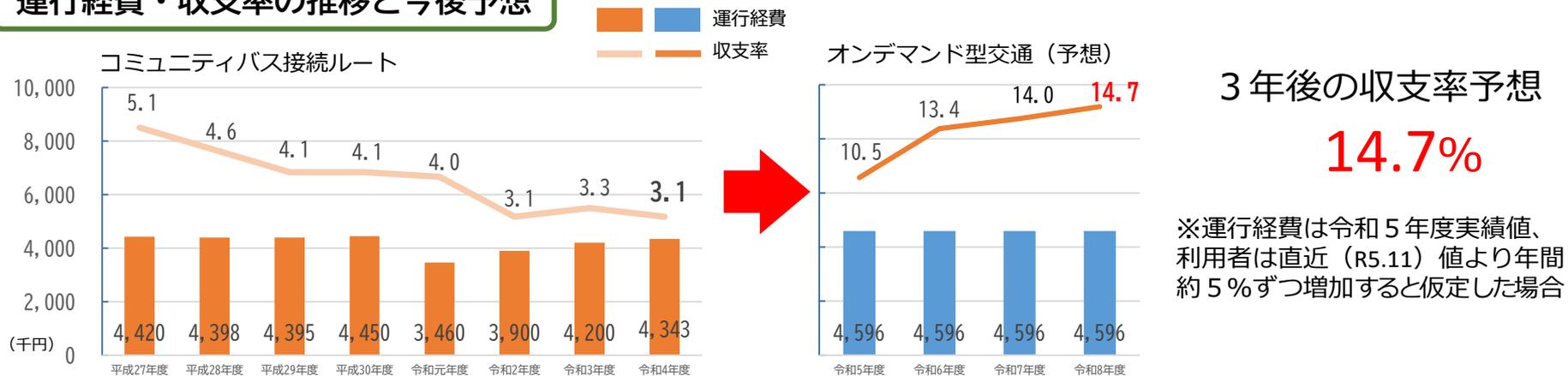
オンデマンド型交通利用者は増加傾向だが、コミュニティバスの代替路線として新設した路線バスの利用者を含めると、10月以降、全体では減少。今後の推移を注視するとともに、次のような取組みを実施。

## 【考えられる取組み策】

- ・オンデマンド型交通・路線バスともに周知が行き届いていないことが考えられるため、利用説明会の開催など、新しい交通網の周知活動を継続して行い、利用者の拡大を図る。
- ・オンデマンド型交通における利用者の声のうち、改善可能なものについて実施検討、利便増進を図る。
- ・代替の路線バスのルートは、通勤通学を主な利用目的として直線化・時間短縮化を目指して設定したが、日中や休日は通院や買い物などに配慮したものにすべきか検討。

計画目標の現在の到達点			今後の取組み方針
公共交通の運行に関する収支率の向上	コミュニティバス収支率	未達成	今後はオンデマンド型交通の収支率に変え、計算する必要あり。 直近月の平均利用者に基づき、令和5年度の運行費用から収支率を試算すると、目標達成に近づくが、人件費及び燃料費高騰の影響を受け、今後運行費用も増大することが推測される。予約の利便性を上げるほか、市民説明会開催や利用案内パンフレットの配布等で更なる周知を図り、利用者数の増加と収支率向上を図る。
	目標値 15.0%	R4実績 5.5%	

運行経費・収支率の推移と今後予想



計画目標の現在の到達点			今後の取組み方針
公共交通に関する行政負担額	公共交通への公的資金投入額	未達成	コミュニティバスの運行経費はオンデマンド型交通の運行経費と路線バス補助金に振り替わるため、全体の公費負担は維持される設計であるが、令和4年度はコミュニティバスとオンデマンド型交通が並走したため費用が増大。併せて、コロナの影響や人件費・燃料費高騰等でバス補助額が増大したことにより、目標未達成。アフターコロナ及び今後の新幹線開業による利用者の動向を注視する。
	目標値 213,825千円	R4実績 256,452千円	

＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

坂井市地域公共交通計画の評価等結果（令和4年3月～令和5年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通利用者数の増加 3,703.8人/日（令和元年度） →4,000.0人/日（令和6年度）	・コミュニティバス路線の改編 ・乗継しやすいダイヤの設定 ・次世代型地域交通サービス（オンデマンド型交通）の導入	交通事業者の有するデータを用いて計測	・未達成（R4実績：3,382人） ・計画1年目より新型コロナウイルス感染症の拡大により利用者が激減した。 ・主な利用者である高校生の市外通学が増加傾向のため、鉄道利用者は回復の兆しが見えるが、コミュニティバスによる市内移動は減少している。	・周知活動を行い、利用拡大に努める。 ・路線バス等、乗り継ぎしやすいダイヤを設定することで市内外へのスムーズな移動を実現。公共交通利用者数を増加させる。 ・コミュニティバス改編により、市民の移動手段の転化が図れたか利用者実績を拾い、課題を検証する。	オンデマンド型交通の運行を開始し、コミュニティバスを廃止するため、達成状況の値はオンデマンド型交通を含めた数値で計測した
コミュニティバス収支率 8.2%（令和元年度） →15.0%（令和6年度）	コミュニティバス接続ルートのデマンド化（次世代型地域交通サービスの導入）により効率化と利便増進を図る	令和4年度決算より	・未達成（R4実績：5.5%） ・コロナの影響による利用者数の減少に伴い、運賃収入も減少、収支率も悪化した。	・今後は目標値をオンデマンド型交通の収支率に変える必要あり。 ・周知活動を行い、利用拡大に努め、収支率向上につなげる。	オンデマンド型交通の運行を開始し、コミュニティバスを廃止するため、達成状況の値はオンデマンド型交通を含めた数値で計測した
公共交通への公的資金投入額 213,825千円（令和元年度） →213,825千円（令和6年度）	デマンド型交通の導入に伴うコミュニティバスの路線バス化及び一部廃止	令和4年度決算より	・未達成（R4実績：256,452千円） ・コミュニティバスの運行経費はオンデマンド型交通の運行経費と路線バスの補助金に振り替わるため、全体の公費負担は維持される設計であるが、令和4年度は移行期間として、コミュニティバスとオンデマンド型交通が並走したため、費用が増えた。併せて、コロナの影響、人件費高騰、燃料費高騰等により、バス・鉄道の補助金額が増大した。	・令和5年度も移行期間として両交通を並走させるため、事業費は膨らむ予定である。 ・人件費と燃料費も高騰しているため、補助金額も増大が見込まれる。 ・アフターコロナ及び今後の新幹線開業による人流変化と利用者の動向を注視する。	
満足と感じている割合 21.5%（令和元年度） →30.0%（令和6年度）	-	-	-	-	計画最終年次におけるアンケート調査を実施予定
公共交通に乗る機会開催数 1回（令和元年度） →6回（令和6年度）	えちぜん鉄道運転体験、ピア電等の開催	サポート団体による実施回数実績値	未達成（R4実績：2回） 令和2年度～3年度はコロナ禍によりイベントの実施を見送ったが、令和4年度は発生状況を確認しつつ、再開することができた。	・運転体験やピア電を実施し、電車に親しむイベントを開催予定。 ・その他、オンデマンド型交通の乗車体験会を企画する。	