

1. 計画策定の進捗について

- 来年度の計画策定に向けて、本市の交通課題を整理するため、「2. 公共交通の現状と市民の移動実態分析」を調査・整理し、鯖江市の交通課題及び目指す姿を検討しているところ。
- 2月中旬に実施した市民アンケート、4月中旬に実施した利用者アンケート・高校生アンケートの結果及び前回計画のフォローアップについて報告する。

1 鯖江市をとりまく現況

- 鯖江市の概況・人口特性等
- 上位関連計画

2 公共交通の現状と市民の移動実態分析

- 各公共交通のサービスレベル（運行本数・運賃等）
- 各公共交通の利用状況推移
- 公共交通利用者の評価と要望（利用者実態調査）
- 住民の交通ニーズと利用意向（パーソントリップ）

3 鯖江市の交通課題

- 鯖江市の課題
- 地域・路線別課題

4 鯖江市の交通が目指す姿と目標

- ハブ＋ネットワークの将来図、基本理念
- 基本方針
- 目標指標

5 目標を達成するための事業・実施主体等

6 計画の達成状況のモニタリング指標

<今回報告>

2. 公共交通の現状と市民の移動実態分析

- (1) 各公共交通の概要
- (2) アンケート結果
 - 住民アンケート
 - 利用者アンケート
 - 高校生アンケート

3. 鯖江市の交通課題

- (1) 前回計画のフォローアップ
- (2) 鯖江市の課題

4. 鯖江市の交通が目指す姿と目標

- (1) 将来像（案）
- (2) 基本目標（案）

次回検討

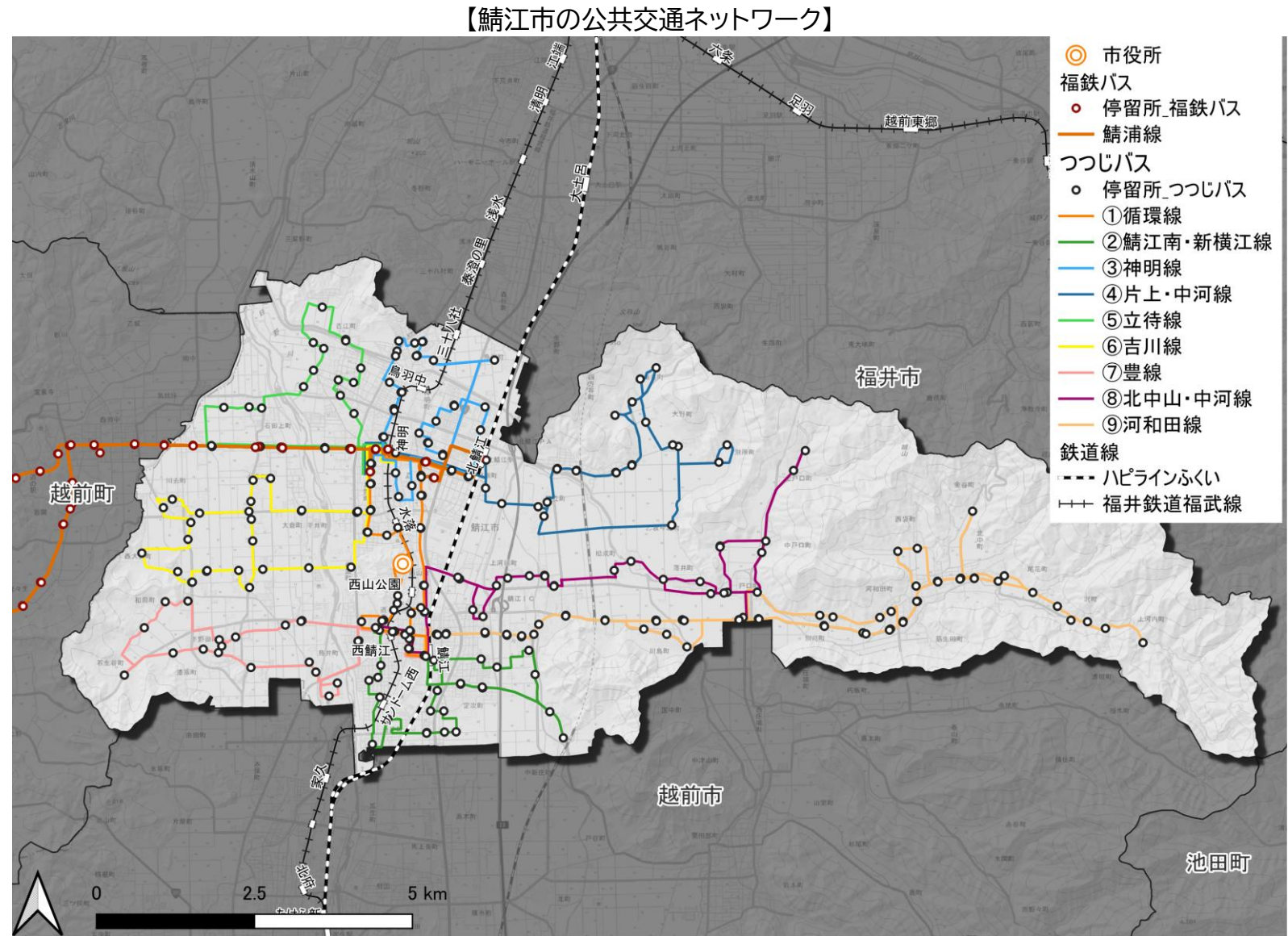
2. 公共交通の現状と市民の移動実態分析

2-1. 各公共交通の概要

2-2. アンケート結果

(1) 公共交通ネットワーク

- 本市の公共交通ネットワークは、ハピラインふくいや福井鉄道福武線が南北の広域移動を、路線バス（福鉄バス）が越前町への移動を担い、9系統のコミュニティバス（つつじバス）が広域公共交通機関と接続し、地区内及び地区間の移動を支えています。



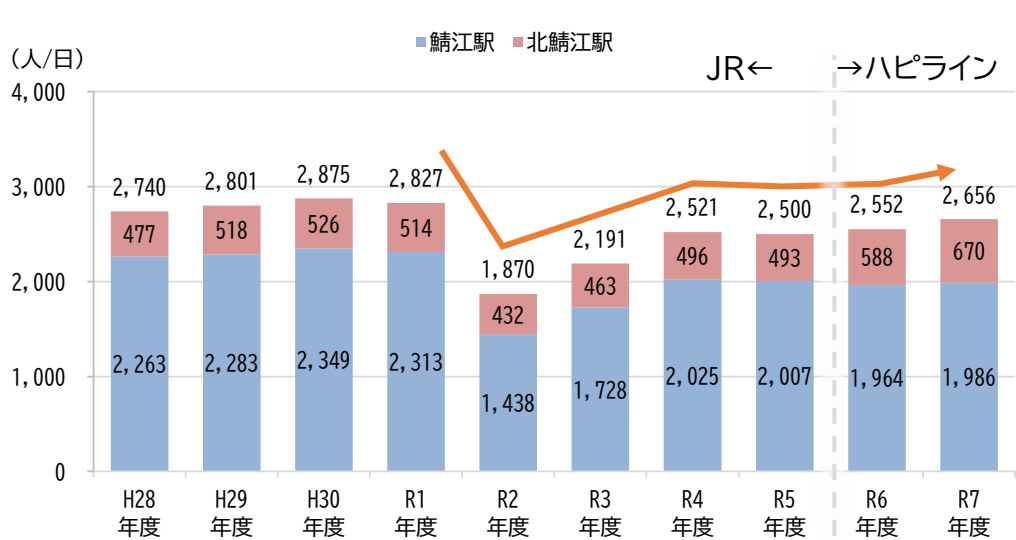
資料：福井県HPTバス情報データ(GTFS-JPデータ)より作成

(2) 鉄道（ハピラインふくい線、福井鉄道福武線）

1) 利用者数の推移

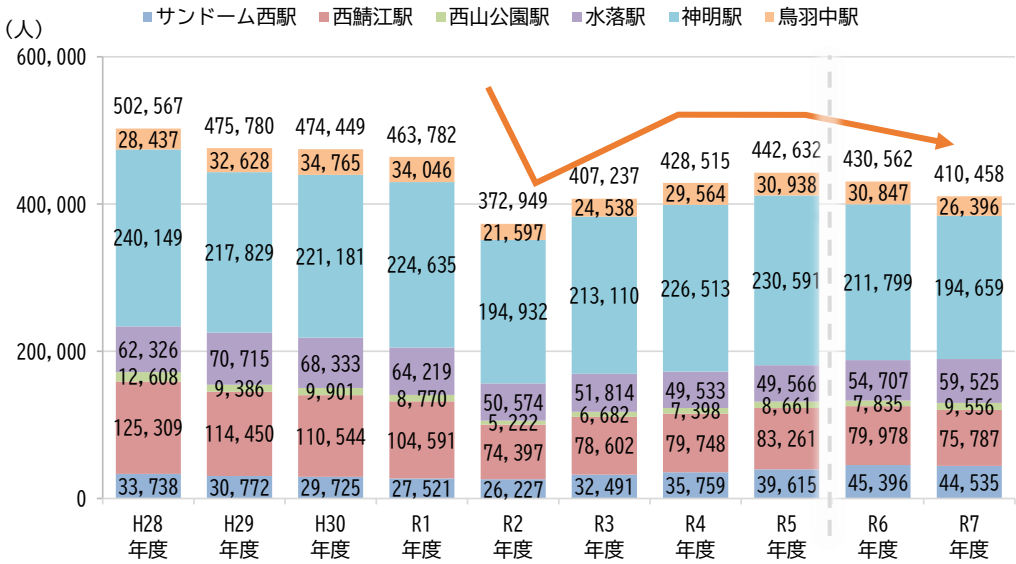
- ハピラインふくいの令和7年度における日平均利用者数は、2,656人/日と、ハピラインふくい開業以降、増加傾向となっています。
- 福井鉄道福武線の令和7年度における年間利用者数は、410,458人とハピラインふくい開業以降、減少傾向となっています。

【ハピラインふくい線の駅別日平均利用者数の推移】



出典：福井県統計年鑑(JR)

【福井鉄道福武線の駅別年間利用者数の推移】



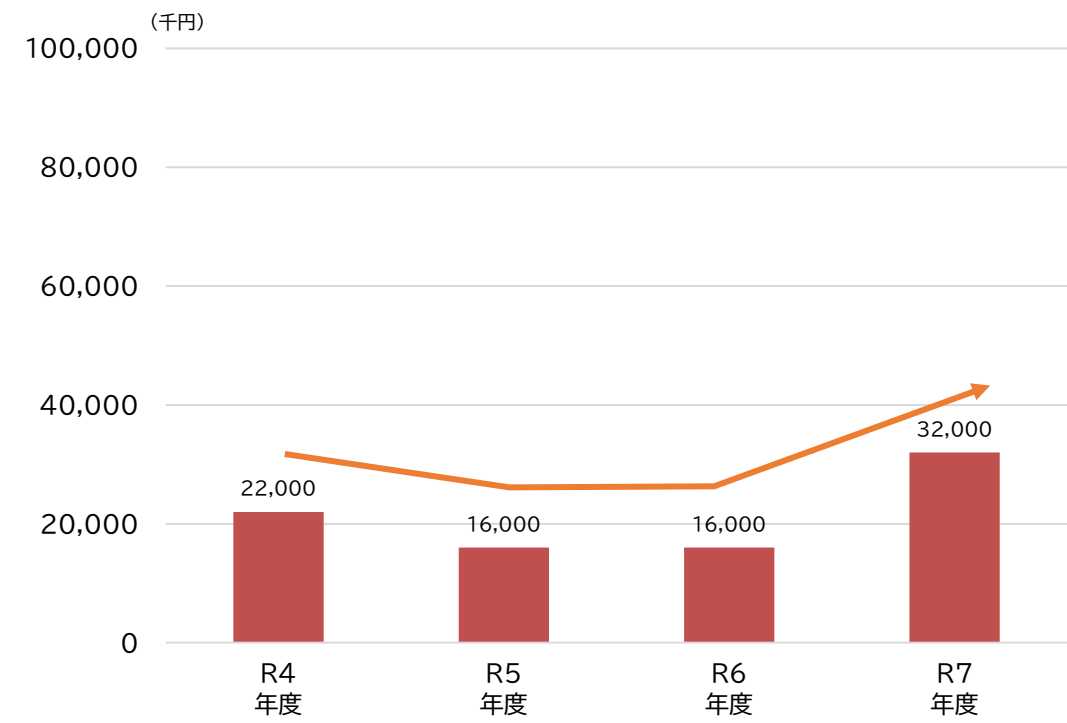
資料：福井鉄道㈱

(2) 鉄道（ハピラインふくい線、福井鉄道福武線）

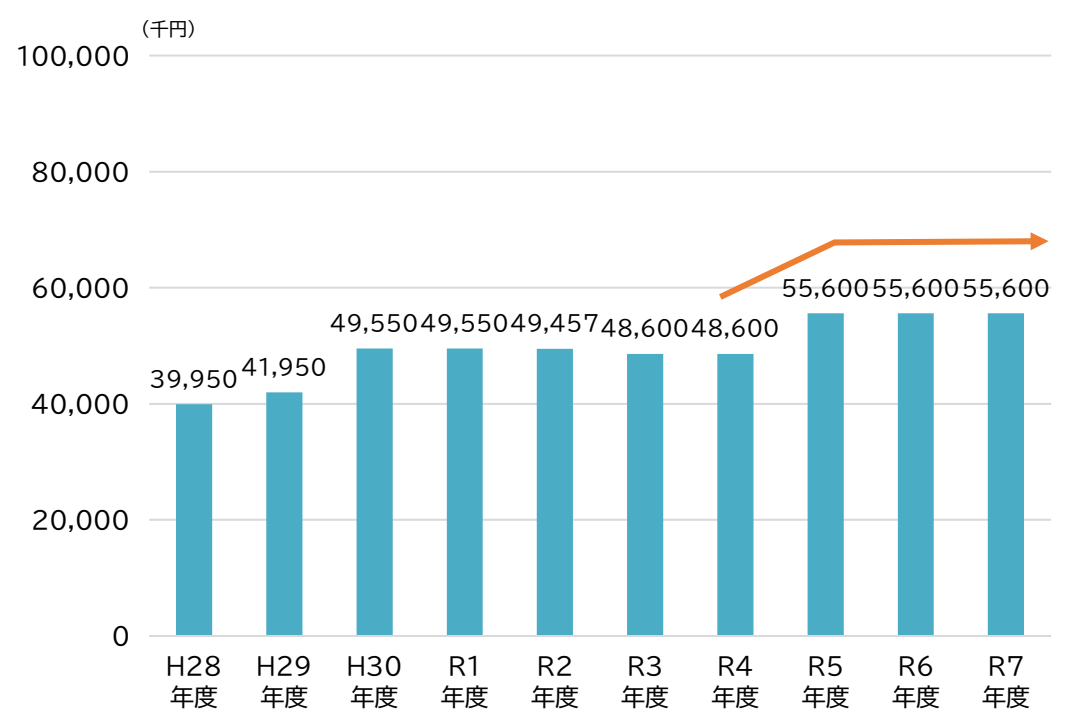
2) 補助額の推移

- 北陸新幹線敦賀延伸に伴う並行在来線のハピラインふくい線への移管を受け、令和4年度よりハピラインふくい線への補助を開始しました。
- ハピラインふくい線への補助額は、令和7年度に3,200万円に倍増しています。
- 福井鉄道福武線への補助額は、令和5年度に増加後、横ばいで推移しています。

【ハピラインふくい線に対する補助額の推移】



【福井鉄道福武線に対する補助額の推移】



※JRに対しての補助金はなし
R4はハピライン前身の並行在来線準備会社に対しての出資金

(3) 路線バス（福鉄バス）

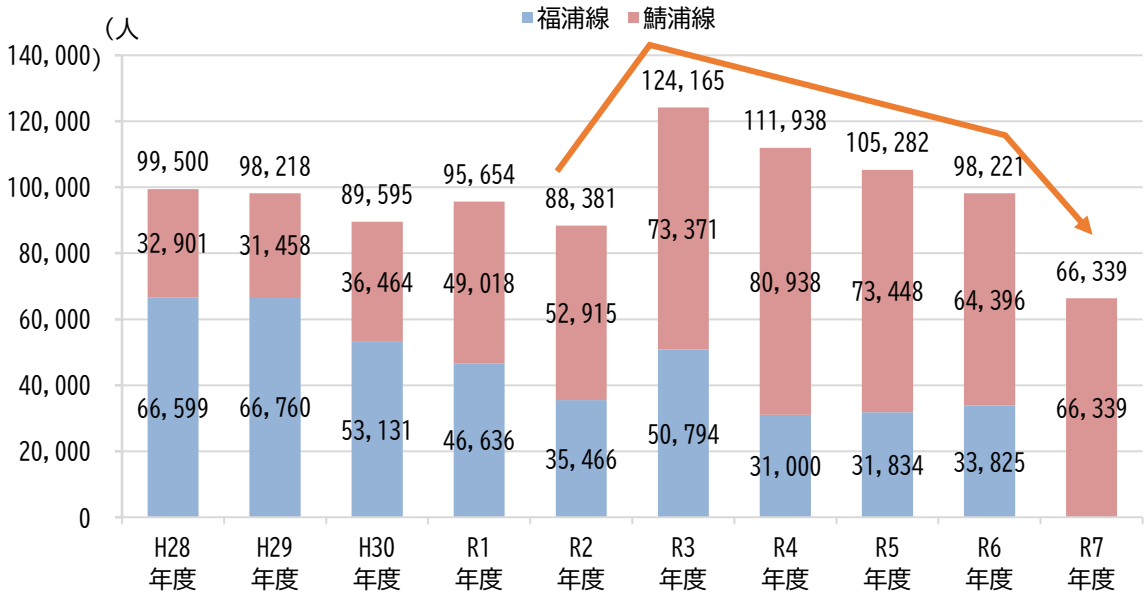
1) 運行概要、利用者数の推移

- 路線バスは、令和6年9月末に福浦線が廃止となり、鯖浦線1路線のみが運行しています。
- 令和7年度の年間利用者数は、66,339人と令和3年度以降、減少傾向となっています。

【運行概要】

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
路線名	起点	主な経由地	終点			
鯖浦線	北鯖江駅	神明駅、丹生高校前、織田	かれい崎	通勤、通学	－	かれい崎方面：12 便/日（平日） 北鯖江駅方面：9 便/日（平日）

【路線別年間利用者数の推移】



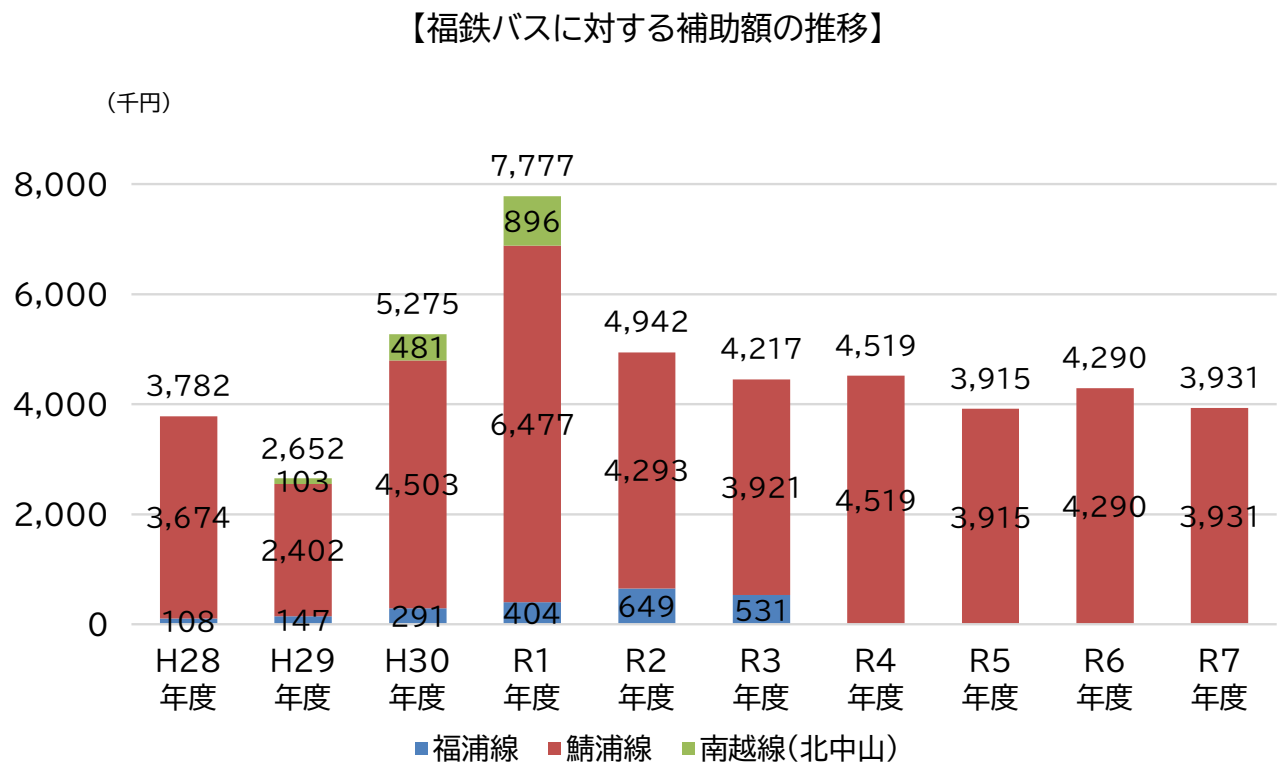
資料：福井鉄道㈱

※福浦線は令和6年9月30日で廃止

(3) 路線バス（福鉄バス）

2) 補助額の推移

- 令和3年度以降、補助額はおおむね400万円前後で推移しています。



資料：鯖江市

※福浦線は令和6年9月30日で廃止

(4) つつじバス

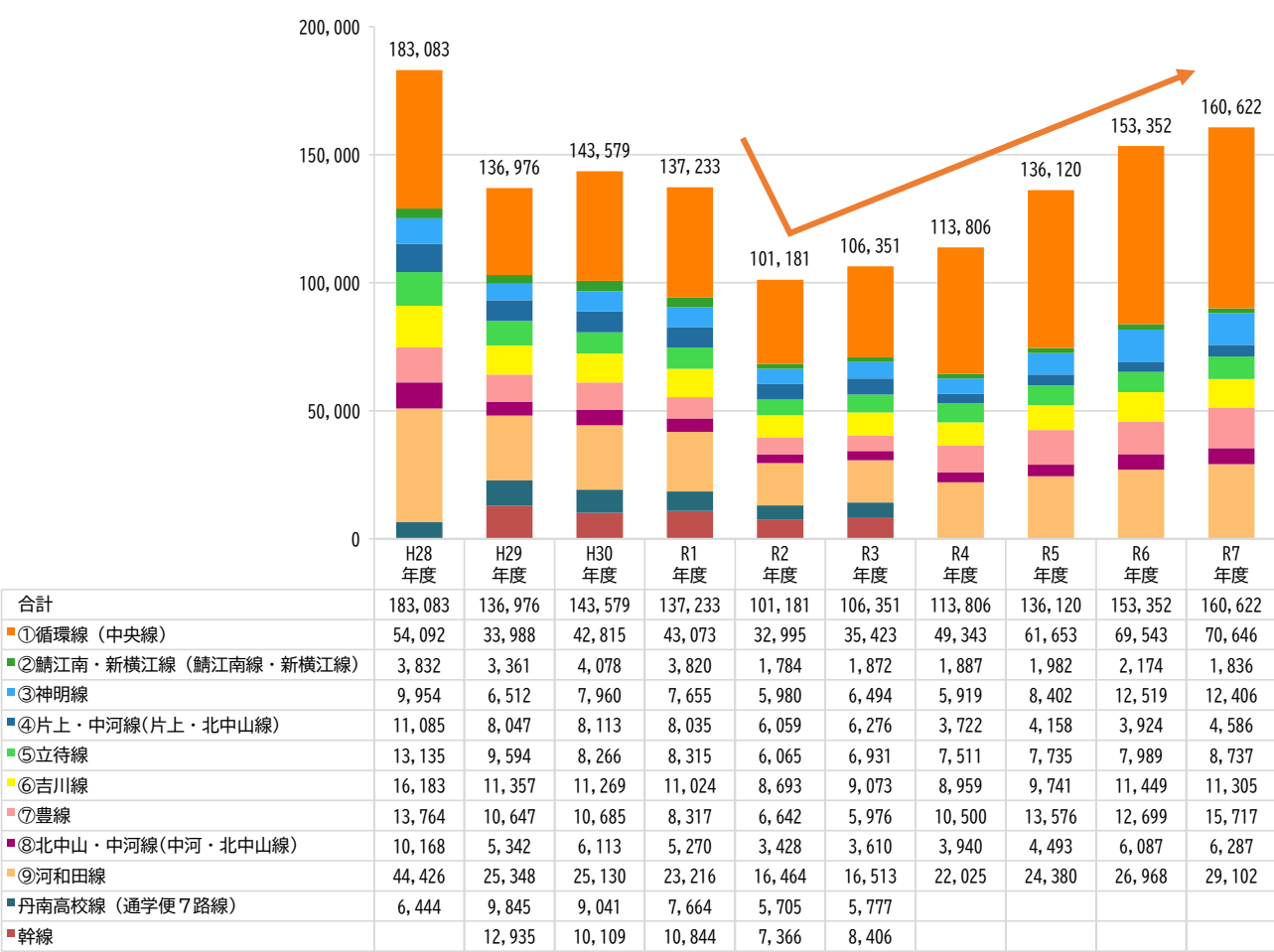
1) 運行概要、利用者数の推移

- つつじバスは、令和4年4月の再編に伴い、「幹線」「丹南高校線」が廃止され、全9路線74便での運行を行っています。
- 令和7年度の年間利用者数は、160,622人となっています。

【運行概要】

	路線名	便数	起点	主な経由地	終点
①	循環線	20便/日	鯖江駅	西鯖江駅前、嚮陽会館、西山公園、市役所、公立丹南病院、神明公民館、神明駅、神明苑、アル・プラザ鯖江、アイアイ鯖江	鯖江駅
②	鯖江南・新横江線	4便/日	嚮陽会館	ふれあいみんなの館・さばえ、鯖江駅東口、めがね会館、新横江公民館前	鯖江駅
③	神明線	5便/日	公立丹南病院	神明駅、北鯖江駅西口、神明苑、神明公民館	神明駅
④	片上・中河線	5便/日	神明駅	神明苑、北鯖江駅西口、片上公民館、神明公民館	公立丹南病院
⑤	立待線	5便/日	神明苑	神明駅、神明公民館、公立丹南病院、立待公民館	神明苑
⑥	吉川線	6便/日	神明苑	神明駅、神明公民館、公立丹南病院、吉川公民館	神明苑
⑦	豊線	6便/日	鯖江駅	西鯖江駅前、嚮陽会館、福井高専、豊公民館	鯖江駅
⑧	北中山・中河線	8便/日	嚮陽会館内	嚮陽会館、西鯖江駅前、鯖江駅、中河小学校、北中山公民館	ハニー東陽店
⑨	河和田線	15便/日	嚮陽会館内	嚮陽会館、西鯖江駅前、鯖江駅、河和田コミュニティセンター、うるしの里会館、ラポーゼかわだ	鉱泉前

【路線別年間利用者数の推移】



資料：鯖江市

※幹線および丹南高校線（通学便7路線）はR4より廃止

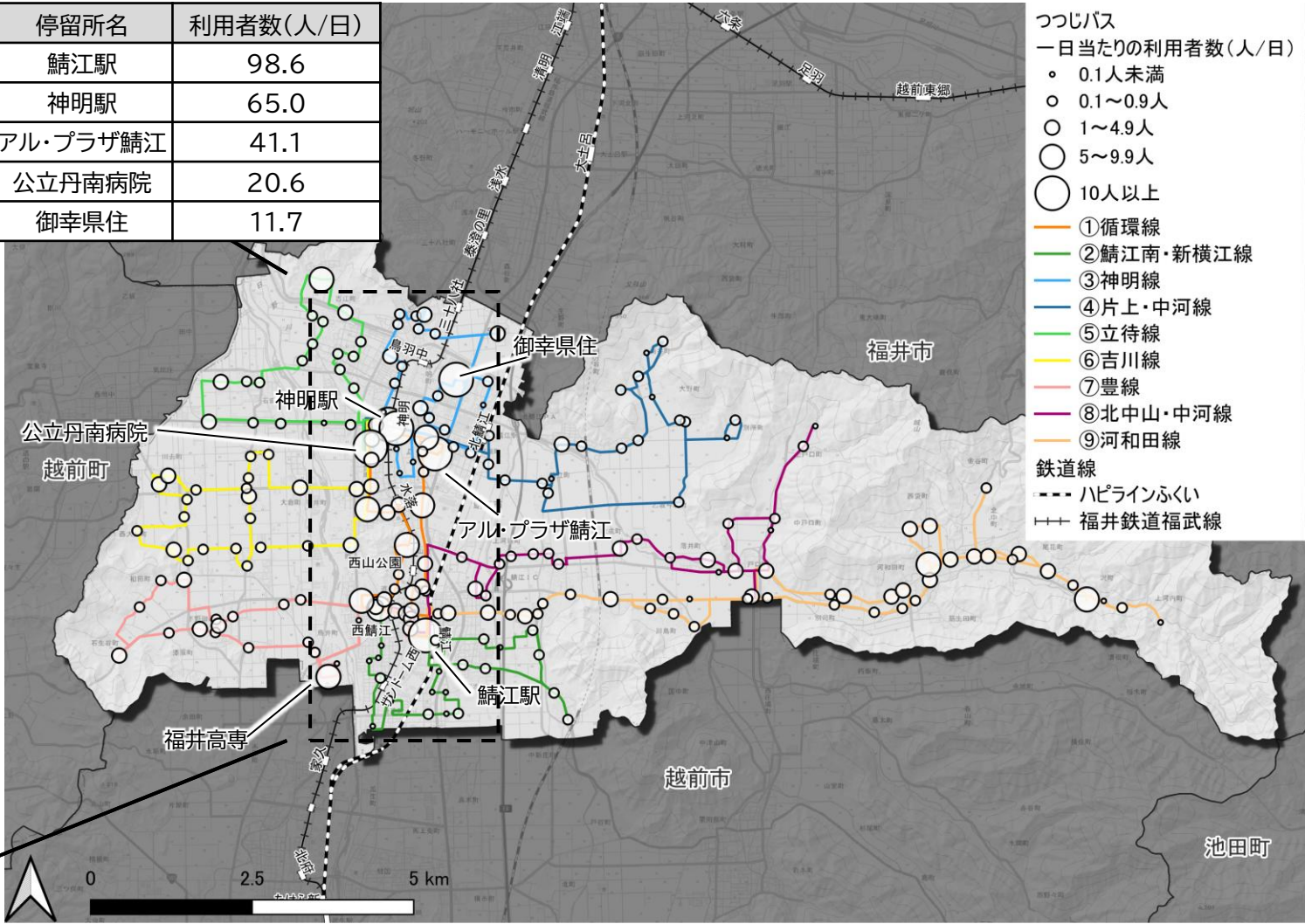
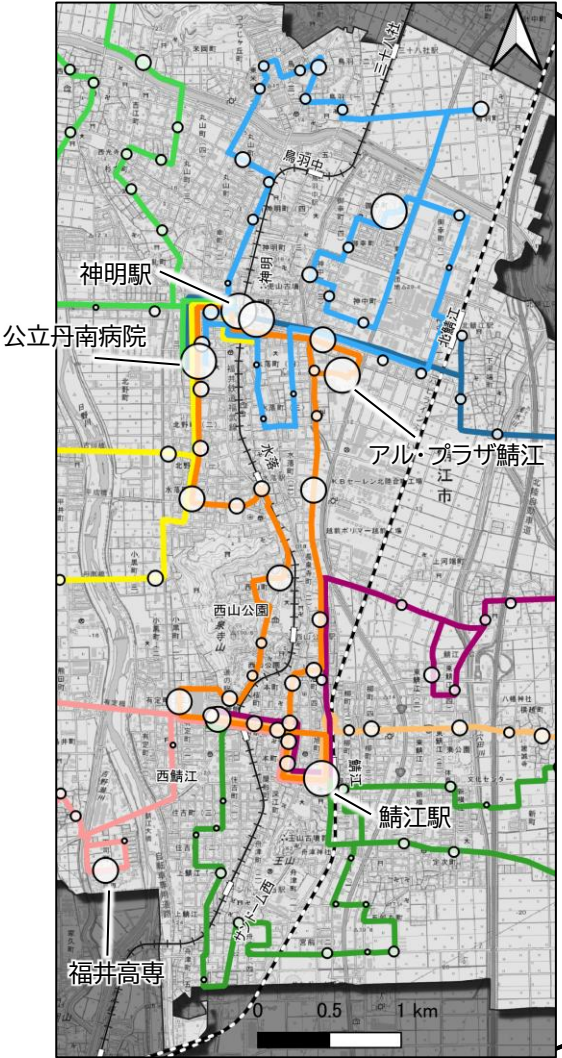
(4) つつじバス

2) 平日における一日当たりの停留所別利用者数

- ・ 鉄道駅（鯖江駅、神明駅）周辺やアル・プラザ鯖江、公立丹南病院等の利用が多くなっています。
- ・ 一日当たりの利用者が1人未満の停留所も見られます。

【上位5駅(平日)】 【平日における一日当たりの停留所別利用者数(R6)】

順位	停留所名	利用者数(人/日)
1 位	鯖江駅	98.6
2 位	神明駅	65.0
3 位	アル・プラザ鯖江	41.1
4 位	公立丹南病院	20.6
5 位	御幸県住	11.7



つつじバス
一日当たりの利用者数(人/日)

- ・ 0.1人未満
- 0.1～0.9人
- 1～4.9人
- 5～9.9人
- 10人以上

①循環線
②鯖江南・新横江線
③神明線
④片上・中河線
⑤立待線
⑥吉川線
⑦豊線
⑧北中山・中河線
⑨河和田線

鉄道線
--- ハピラインふくい
+++ 福井鉄道福武線

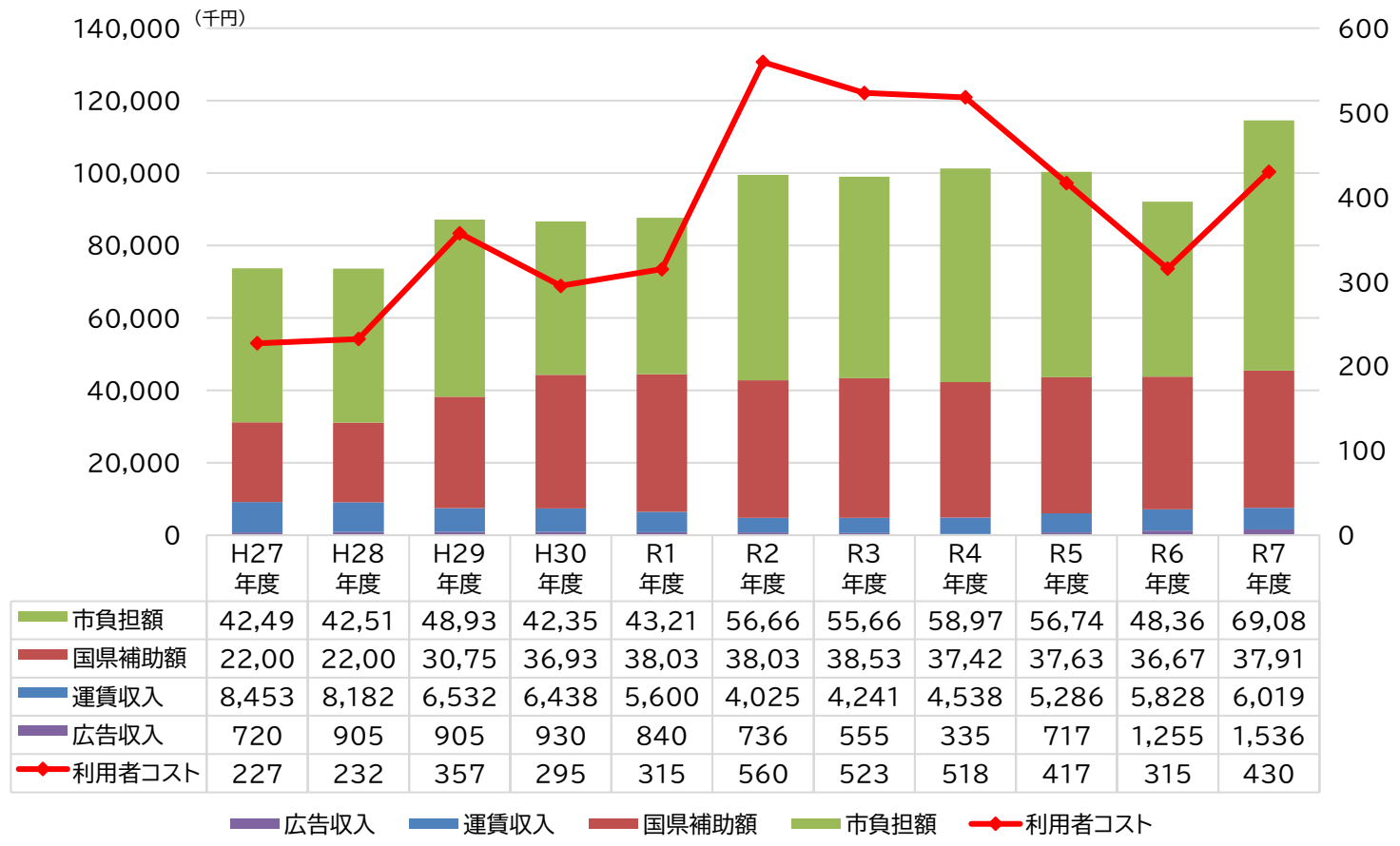
資料:鯖江市(令和6年度の平日データを利用して作成)

(4) つつじバス

3) 運行経費、利用者コストの推移

令和2年度以降、利用者数の回復に伴い、利用者コストは減少傾向にありましたが、令和7年度は、人件費・物価の高騰により利用者コストが増加しています。

【つつじバスの運行経費と利用者コストの推移】



※利用者コスト:利用者1人当たりに対する市の負担額
市負担額=支出(運行委託費)-収入(利用者負担+広告)-国県補助金

(5) タクシー

- 市内には、タクシー事業者は2社存在しており、車両数は計26台となっています。
- 一方で、運転手不足により、26台すべての同時稼働はできない状況です。

【タクシー事業者の車両保有状況】

事業者名	車両数	ジャンボタクシー	福祉タクシー
鯖江タクシー(株)	13	2	—
相互タクシー(株)	13	1	1

資料：(一社)福井県タクシー協会

(6) 自家用有償旅客運送「かわだ支えあい交通」

- 河和田地区では、一般社団法人地域公共交通鯖江が「ちょいボラ交通」を運行していましたが、持続的な運行が困難となり、運行が終了しました。
- 河和田地区まちづくり協議会支えあい事業プロジェクトが主体となり、「かわだ支えあい交通」を令和8年4月より開始しました。

運営	河和田地区まちづくり協議会支えあい事業プロジェクト
送迎範囲	原則、河和田地区内 (ハニー東陽店、東陽中学校への通学、 地区外への医療機関への通院が必要な方は例外的に地区外への送迎を行う)
基本料金 (見守り・介助・付き添い費用)	①河和田地区内→200円 ②ハニー東陽店、東陽中学校への通学→300円 ③地区外への医療機関への通院→送迎者宅から5kmまで550円、1km増えるごとに30円追加
追加料金 (待ち時間・寄り道)	概ね15分～30分まで500円、30分～45分まで750円、45分～1時間1,000円
運行日	月～金曜日 8:00～17:00
運休日	土日祝、お盆、年末年始

資料：河和田地区まちづくり協議会支えあい事業プロジェクト

(7) シェアサイクル「ぐるっとSABAEシェアサイクル」

- 産業観光の推進に向けた二次交通手段としての有効性を検証する実証事業として、鯖江エリア・神明エリア・河和田エリアにLUUPを導入しています。

運営	(一社)鯖江観光協会
運用期間	3月～11月(冬季12月～2月は運用休止)
利用時間	24時間
利用料金	30分ごとに150円
運用台数	電動アシスト自転車 40台
ポート数	24カ所

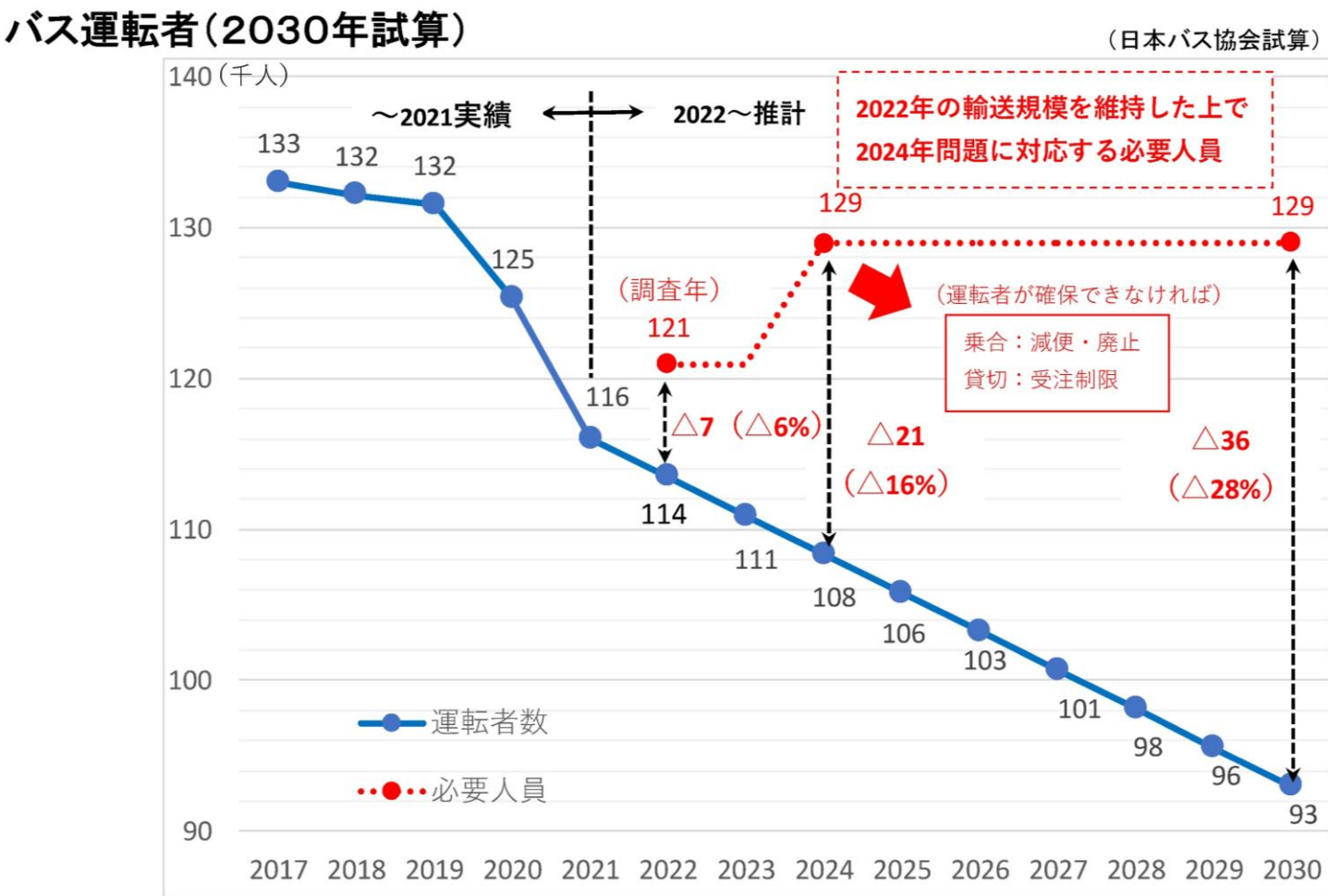
【ぐるっとSABAEシェアサイクル(鯖江駅)】



(8) 運転手不足について

- バス運転手の不足は将来より深刻になると試算されています。
- 不足が充足されない場合、減便・廃線などを行なわざるを得ない状況です。

【バス運転者の推移及び今後の不足見込み】



資料：日本バス協会：「国土幹線道路部会2023年10月資料」

2. 公共交通の現状と市民の移動実態分析

2-1. 各公共交通の概要

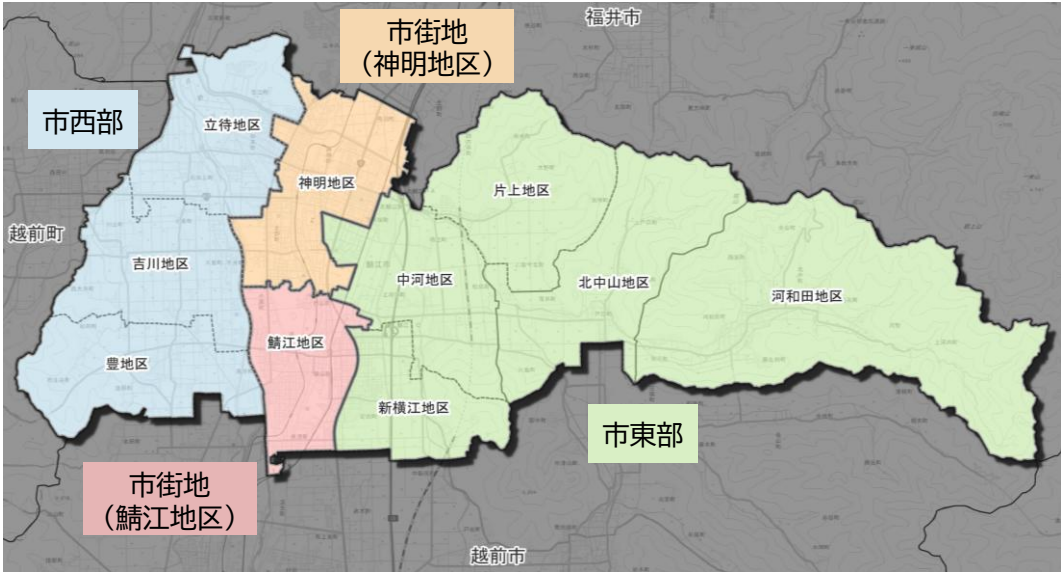
2-2. アンケート結果

(1) 調査概要

1) 調査目的

- 移動実態と公共交通の改善に向けた意見を把握するため、住民アンケート、利用者アンケート、高校生・高専生アンケートを実施

		対象	配布方法	回収方法	発送・調査日 ～発送締切日	回収票数	回収率
市民		15歳以上	郵送配布(1世帯当たり3票) (地区別人口を考慮し、 2,000世帯を無作為抽出)	郵送/WEB	2026/02/13 ～2026/03/04	672票 (紙:458票 WEB:214票)	25.9 %
利用者	鉄道	鉄道利用者	主要鉄道駅※における定点配布 (6:30～17:00)	郵送/WEB ※適宜、 聞き取りを実施	2026/04/19,22 ～2026/05/08	504票	21.1%
	つつじバス	つつじバス利用者	つつじバス全便に乗り込み配布			508票	83.0%
高校生・高専生		2008～2010年度生まれ	郵送 (1,000人を無作為抽出)	WEB	2026/04/16 ～2026/05/11	266票	26.6%



※駅別乗降客数(R5)上位5駅
(鯖江駅、北鯖江駅、神明駅、西鯖江駅、水落駅)

【住民アンケート 地区別配布数】

		①総人口	②人口比	配布世帯数 (2,000×②)	回収数		回収率	
市西部	立待	9,939	15%	292	629	88	30%	26%
	吉川	6,921	10%	203		47	23%	
	豊	4,547	7%	134		31	23%	
市街地 (神明地区)	神明	15,741	23%	463	463	95	95	21%
市街地 (鯖江地区)	鯖江	13,023	19%	383	383	117	117	31%
市東部	新横江	5,268	8%	155	525	42	27%	26%
	中河	4,623	7%	136		32	24%	
	片上	1,838	3%	54		14	26%	
	北中山	2,531	4%	74		28	38%	
	河和田	3,606	5%	106		20	19%	
不明						24	24	
計		68,037	100%	2,000	2,000	538	538	27%

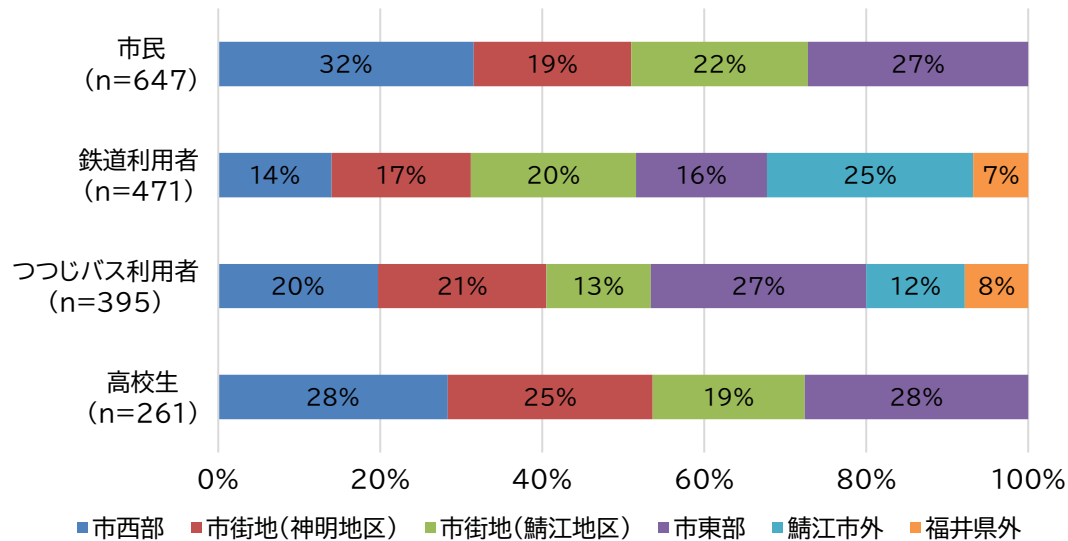
(2) 個人属性

※2%以下のラベルは非表示

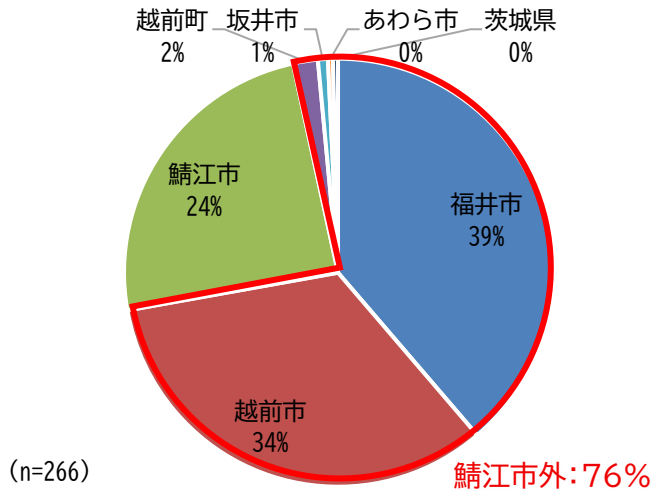
1) 居住地、年齢、高校所在地、学年

- つつじバスは「70歳以上」の高齢者が47%と多くなっています。
- 鯖江市外の高校に通っている生徒が76%を占めています。

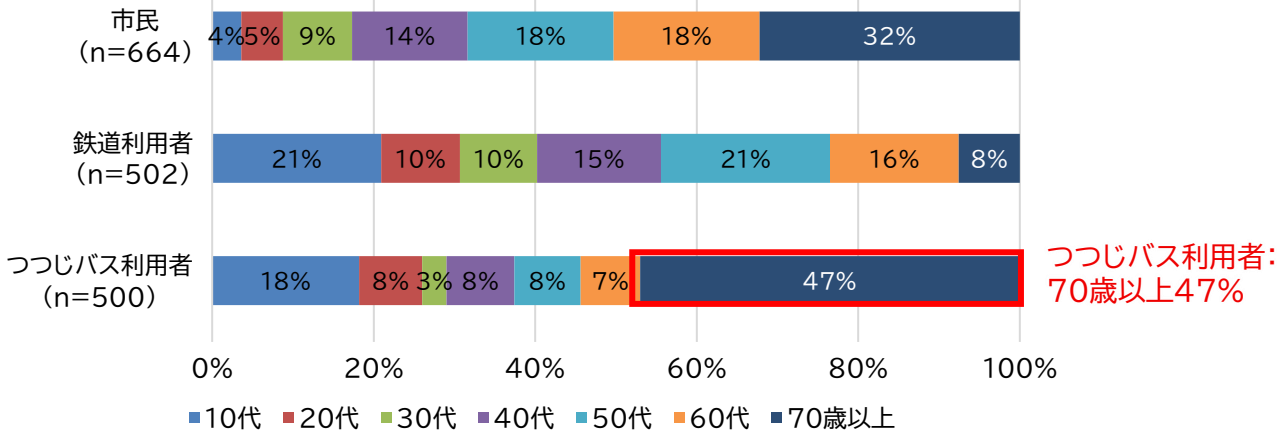
【居住地】



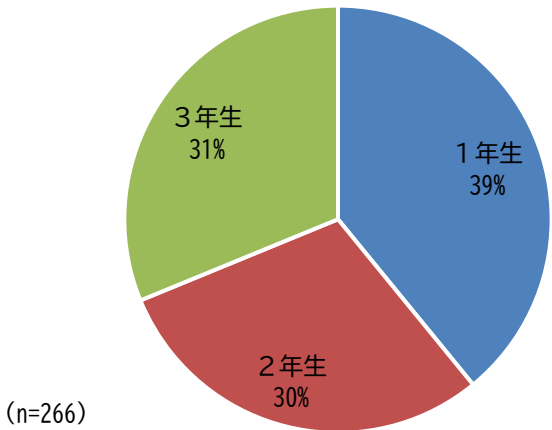
【高校所在地】



【年代】



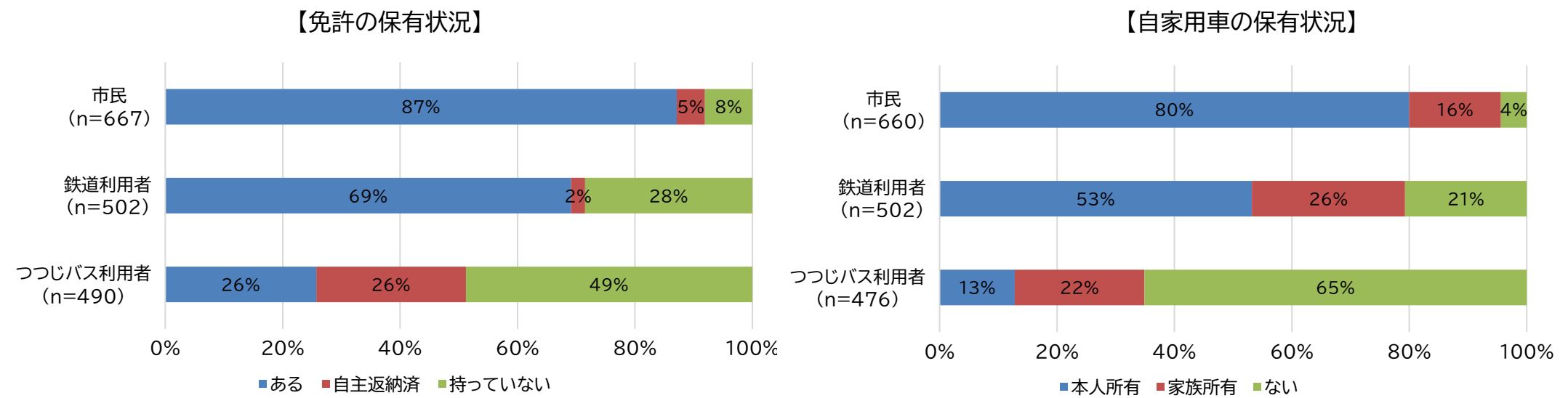
【学年】



(2) 個人属性

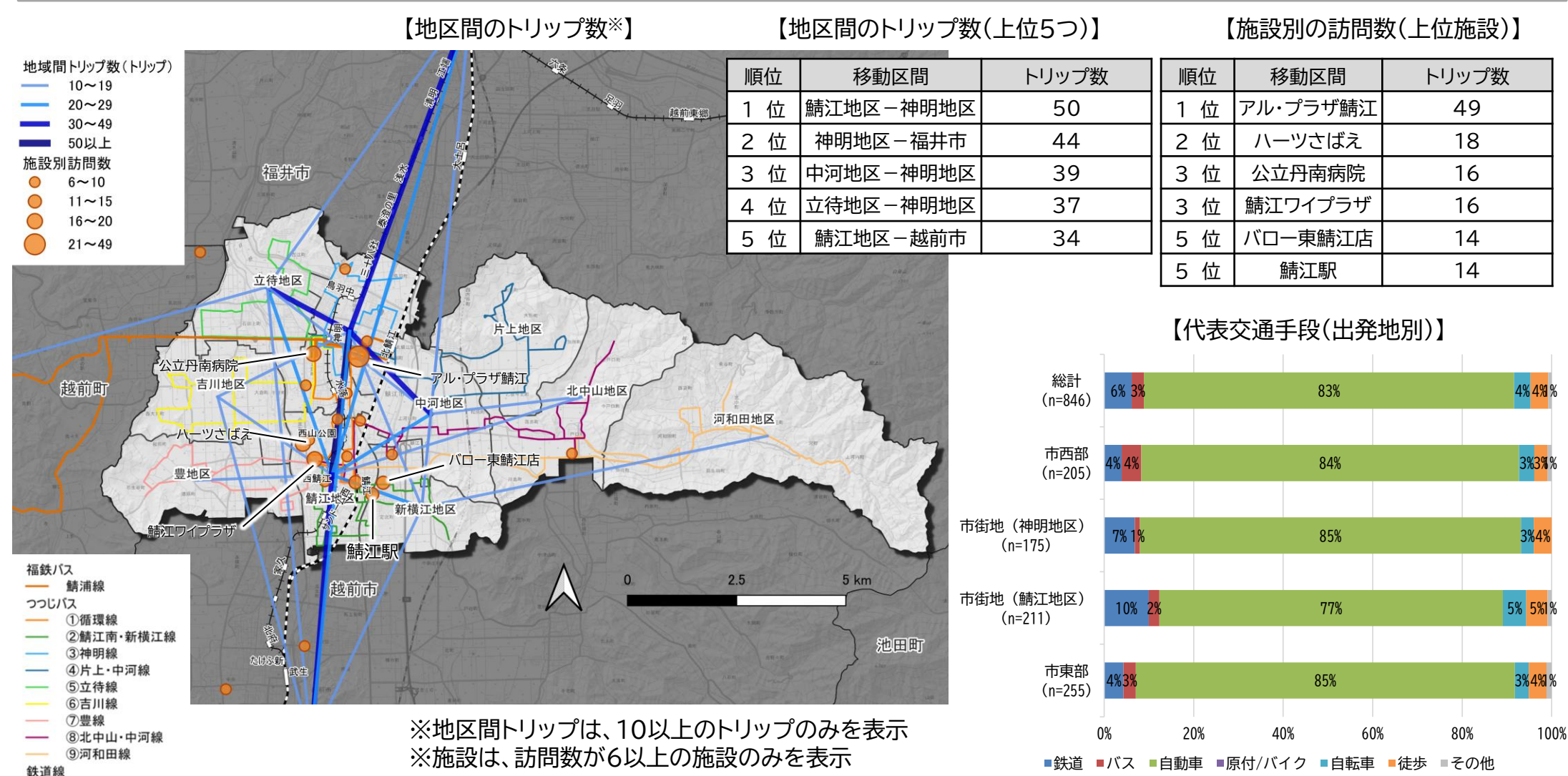
2) 免許保有、自家用車保有

- 市民アンケートでは、免許や自家用車を持っている割合が約90%である一方で、利用者アンケートでは低くなっています。
- 特につつじバスでは、免許を保有している割合が26%、自家用車を所有している割合が35%と、自家用車による移動手段を持たない方に利用されています。



(3) 市民の移動実態（OD）、分担率（市民アンケート）

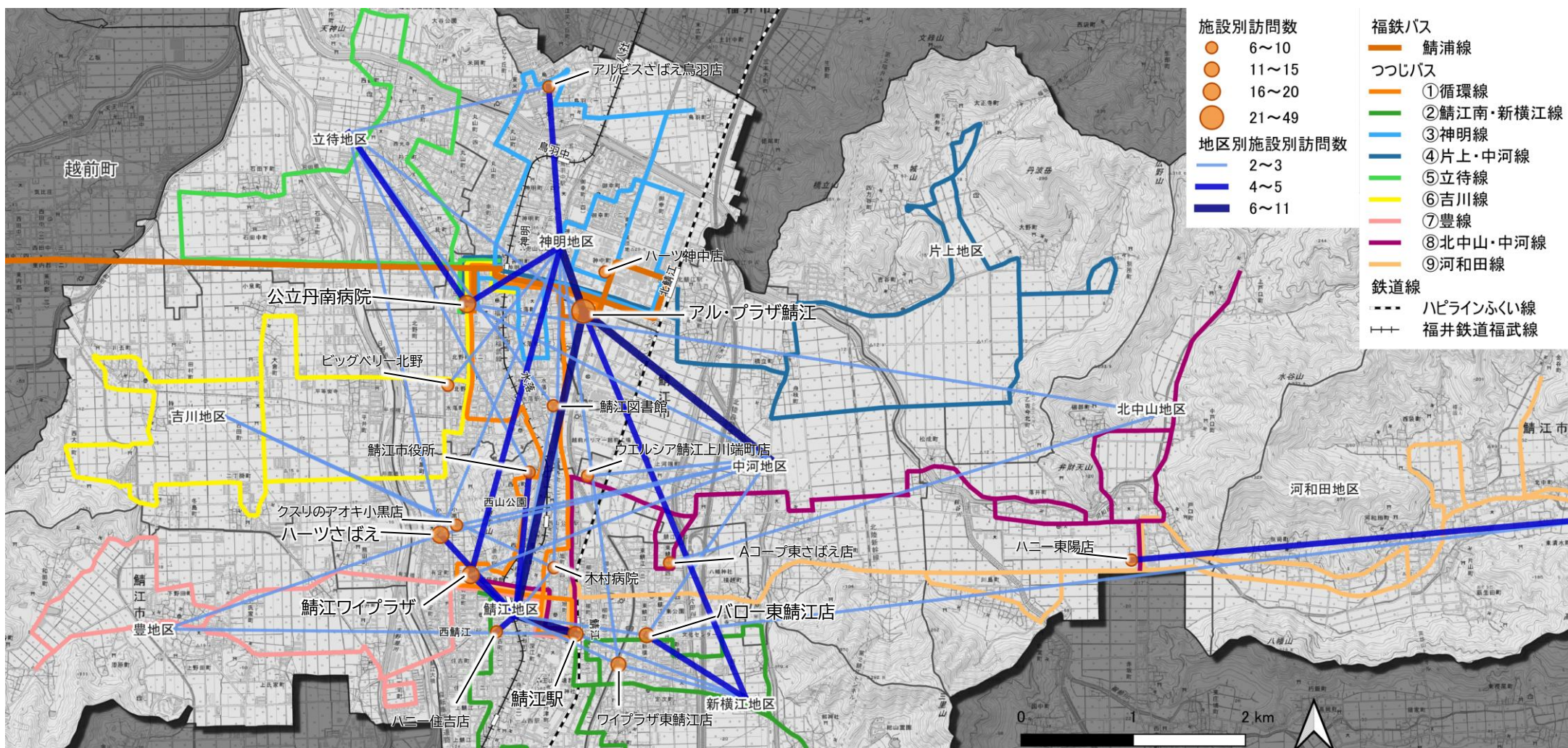
- ・ 鯖江地区、神明地区での移動が多く、福井市、越前市への移動も見られます。
- ・ どの地域においても、自動車が75%以上となっています。



代表交通手段:一つの目的地に向かう際に、複数の交通手段を利用した場合、利用手段から主な手段一つを表したもの

※施設は、鯖江市内の総訪問数が6以上の施設のみを表示
※地区別施設別訪問数は、2以上のトリップのみを表示

- 【鯖江市内のトリップ数※】

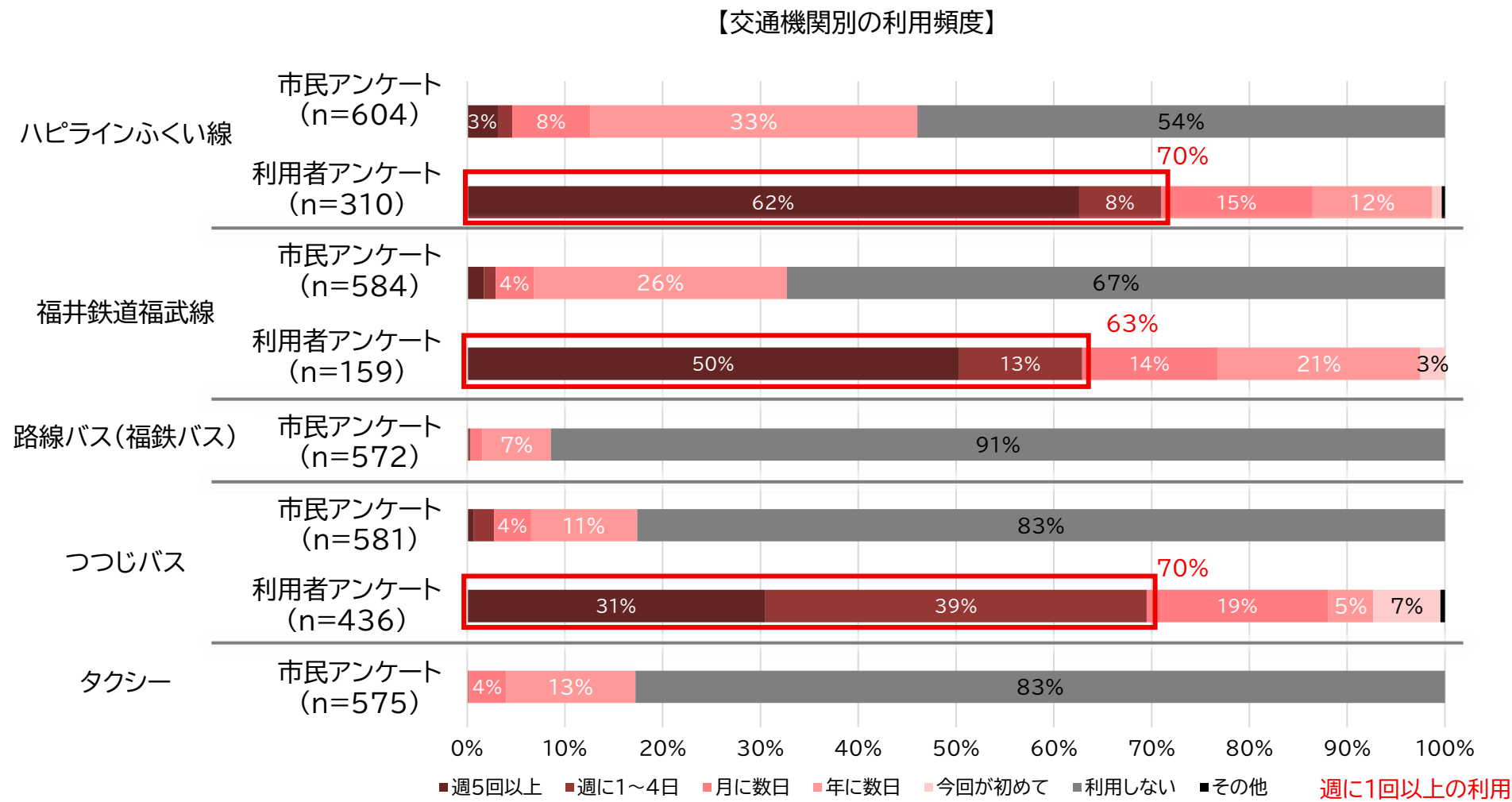


(4) 公共交通の利用実態

※2%以下のラベルは非表示

1) 公共交通機関別の利用頻度

市民アンケートでは、いずれの公共交通機関も「利用しない」が半数を超えている一方で、利用者アンケート（ハピラインふくい線、福井鉄道福武線、つつじバス）では、週に1回以上利用する方が60%以上となっています。

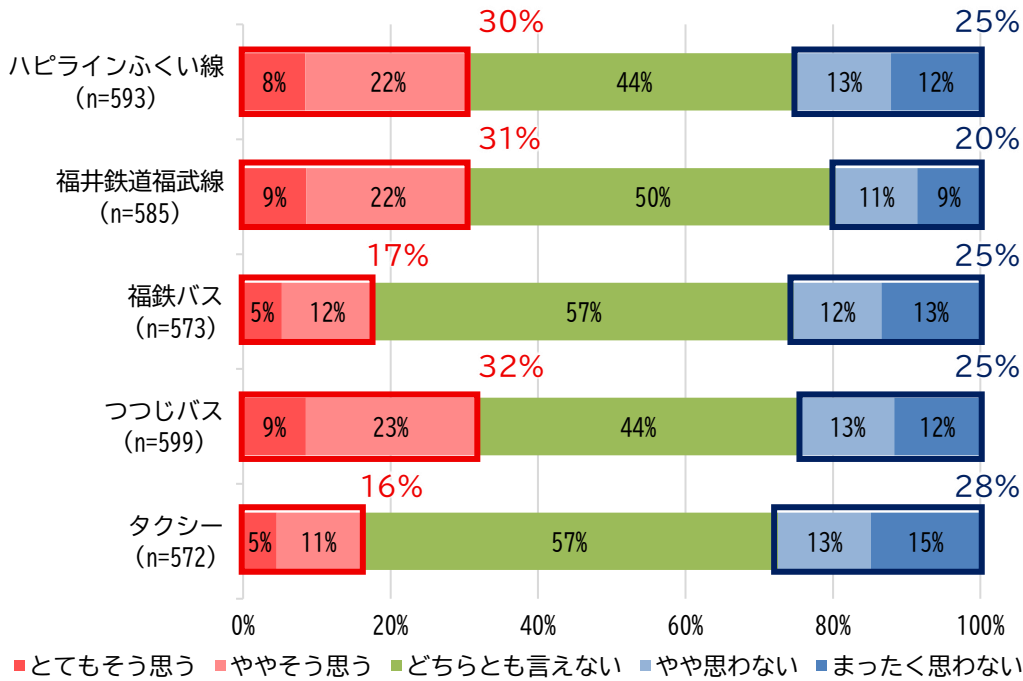


(4) 公共交通の利用実態

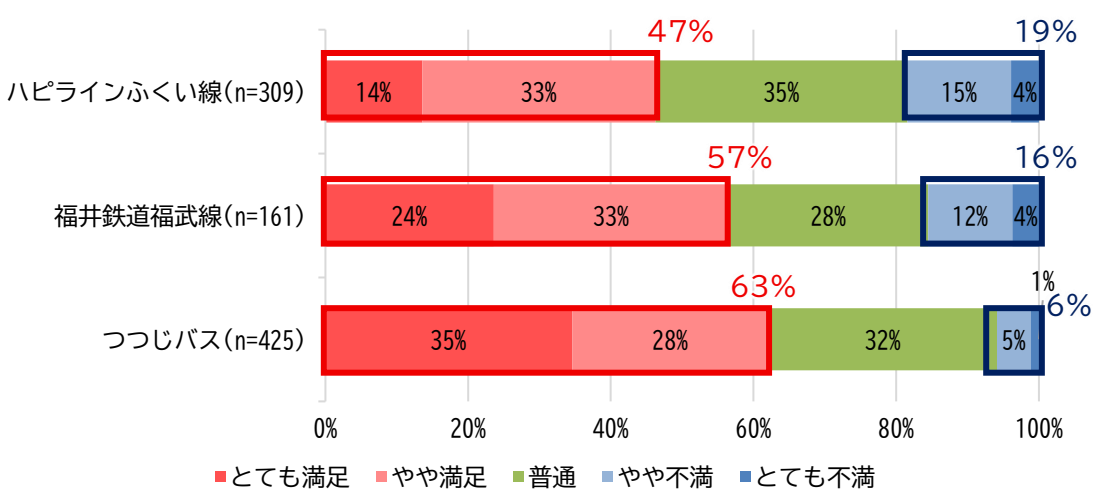
2) 市の取組評価、満足度

- ハピラインふくい線、福井鉄道福武線、つつじバスに対しては、「市の取組が充分である」と回答した方が約30%であるのに対し、福鉄バス、タクシーでは約15%にとどまっています。
- つつじバスでは利用者の約6割が満足しており、不満も6%にとどまっています。

【市の取組が充分だと思うか(市民アンケート)】



【満足度(利用者アンケート)】



満足 (とても満足、やや満足) 不満 (やや不満、とても不満)

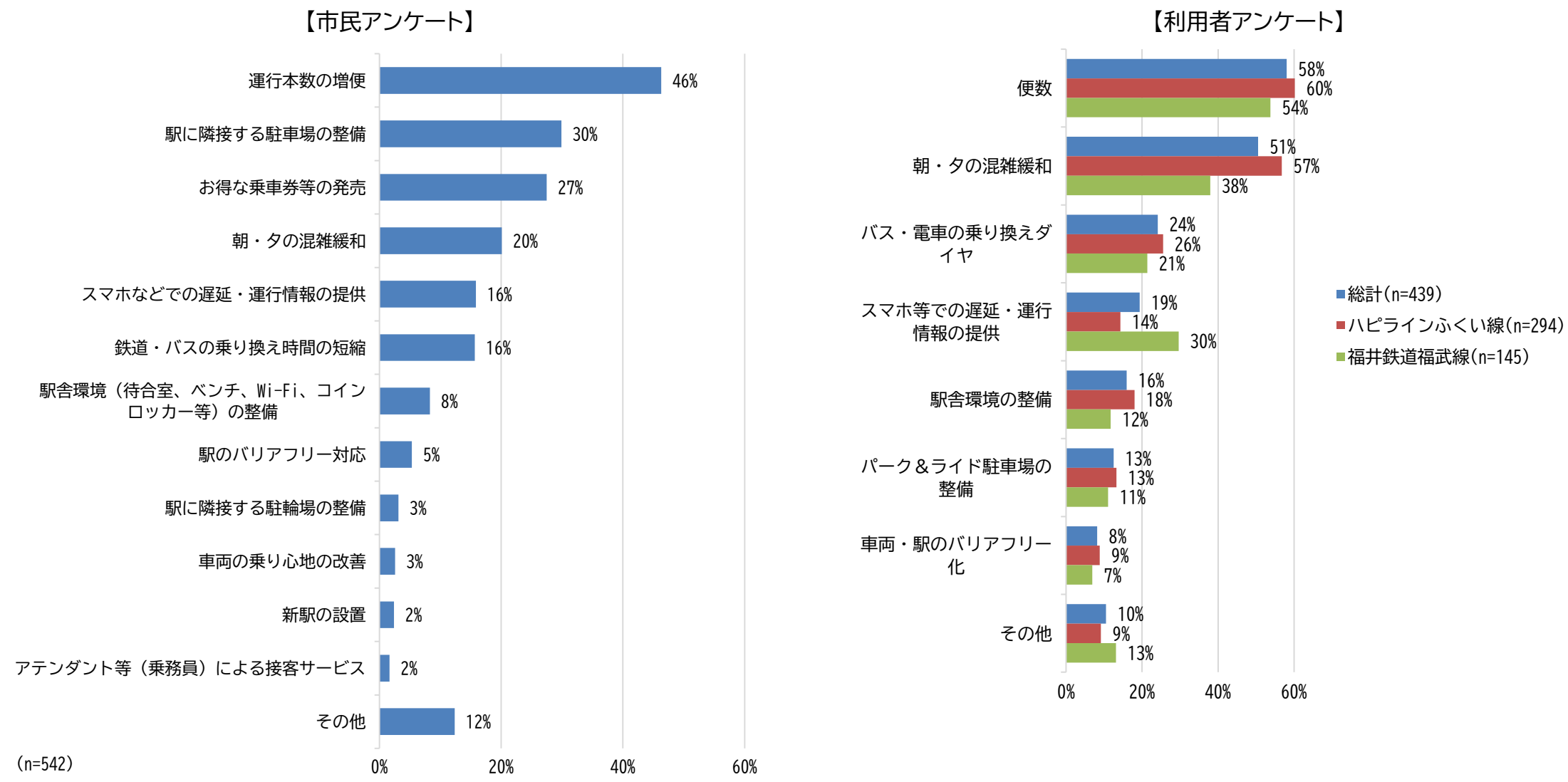
市の取組が充分だと回答した割合 (とてもそう思う、ややそう思う)
市の取組が充分でないと回答した割合 (やや思わない、まったく思わない)

※複数回答のため合計は100%を超える

(4) 公共交通の利用実態

3) 鉄道（ハピラインふくい線、福井鉄道福武線）に関する改善点

- 市民には、「運行本数の増便」「駅に隣接する駐車場の整備」「お得な乗車券等の発売」が求められています。
 - 利用者には、「運行本数の増便」「朝・夕の混雑緩和」が求められています。



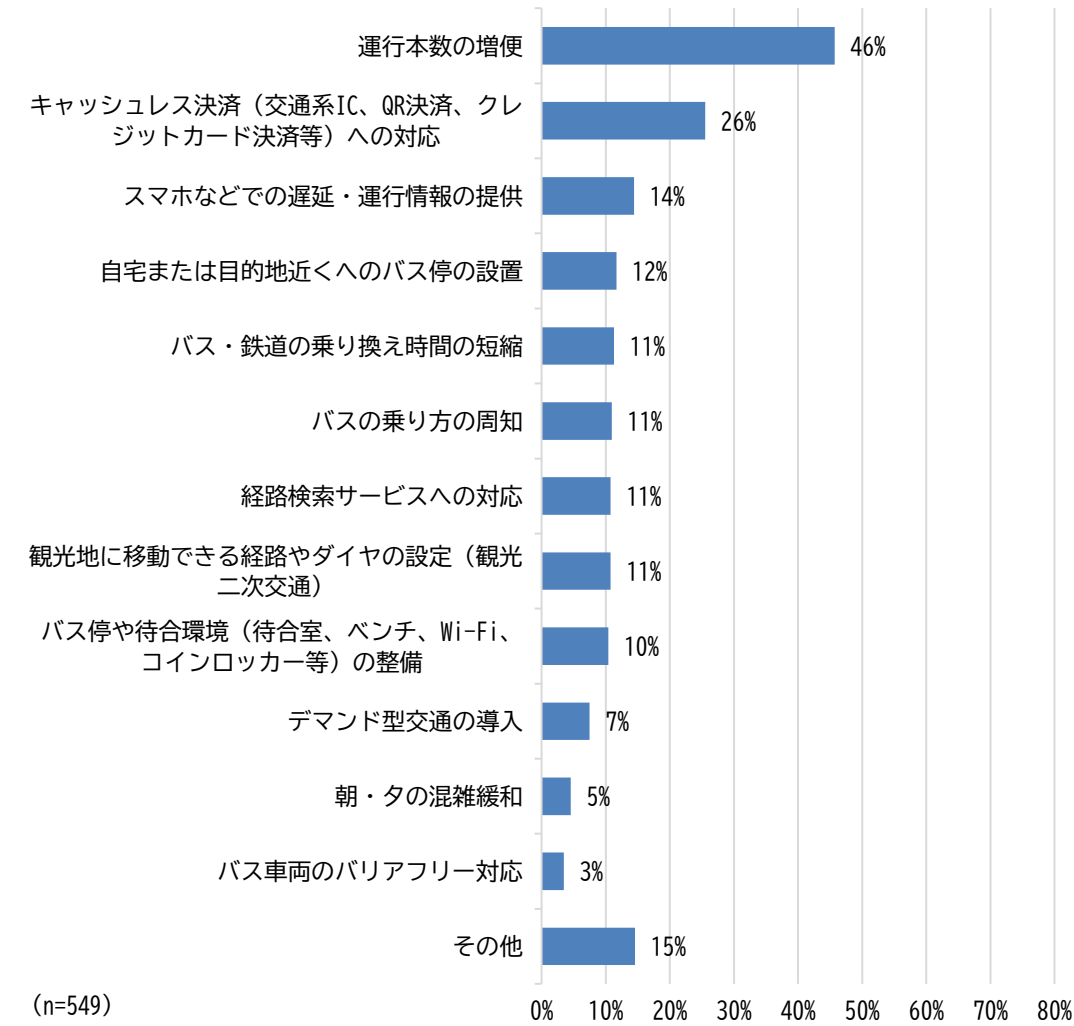
※複数回答のため合計は100%を超える

(4) 公共交通の利用実態

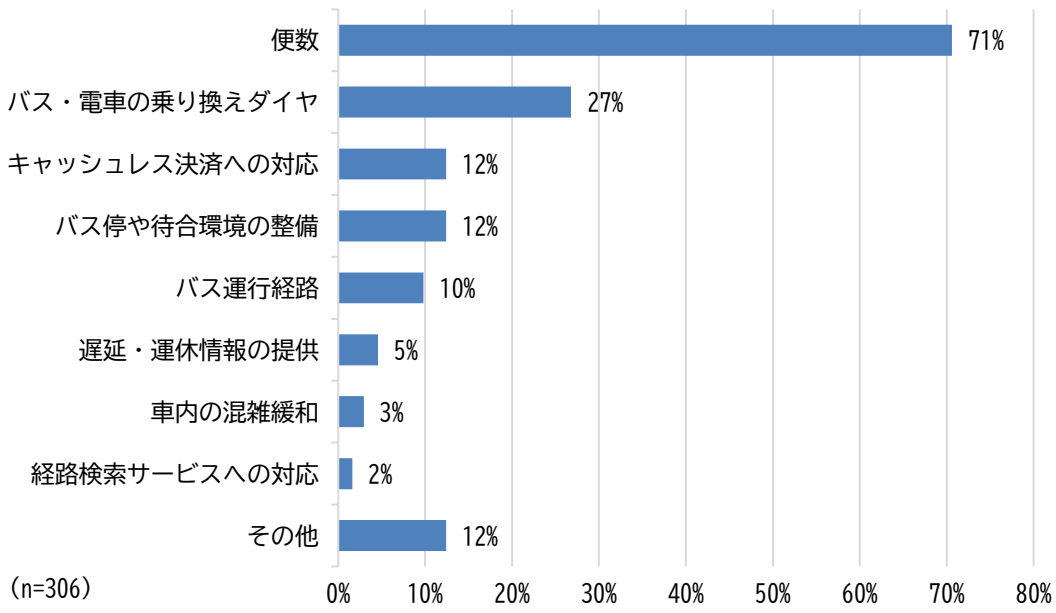
4) バス（福鉄バス、つつじバス）に関する改善点

- 市民には、「運行本数の増便」「キャッシュレス決済への対応」が求められています。
 - 利用者には、「運行本数の増便」「バス・電車の乗り換えダイヤ」が求められています。

【市民アンケート】



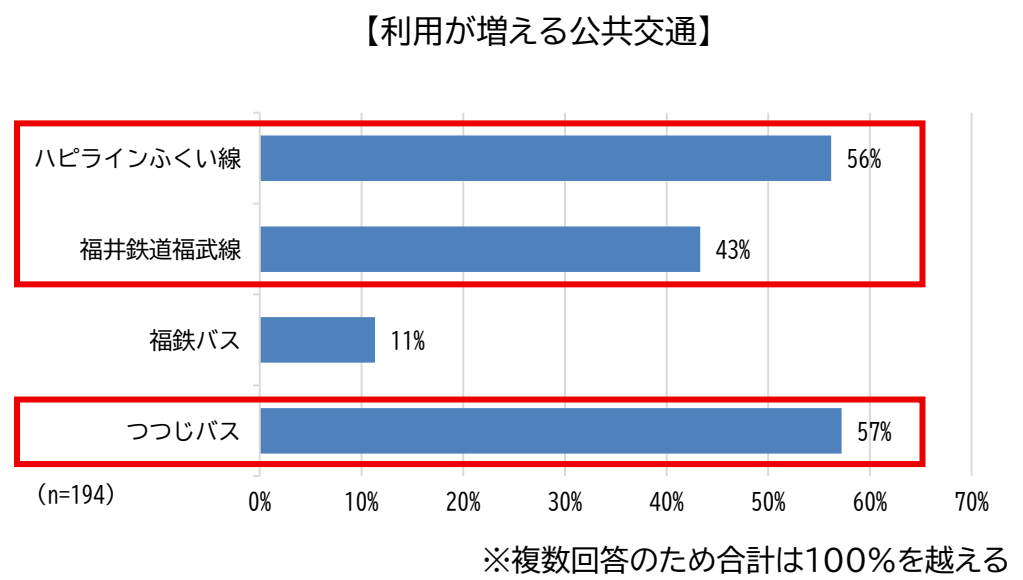
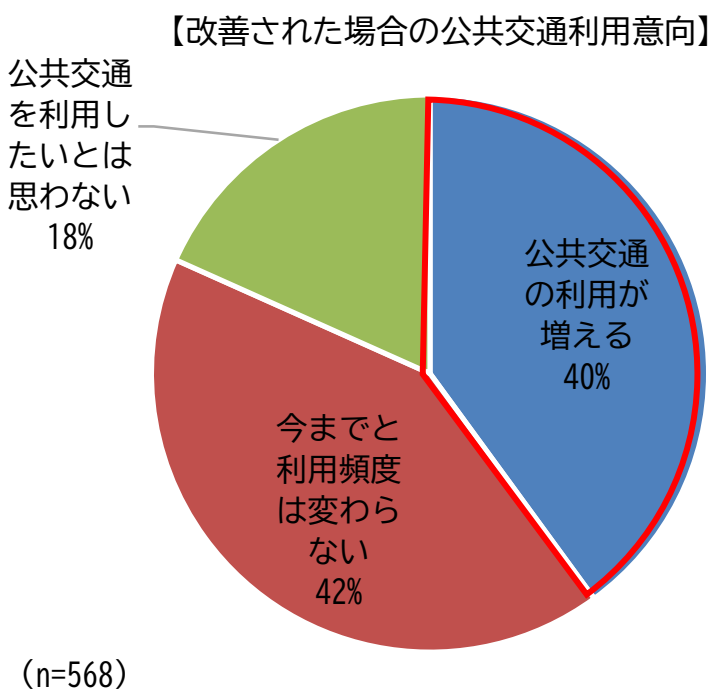
【利用者アンケート※】



※利用者アンケートではつつじバスに関する改善点を調査

(5) 利用転換（市民アンケート）

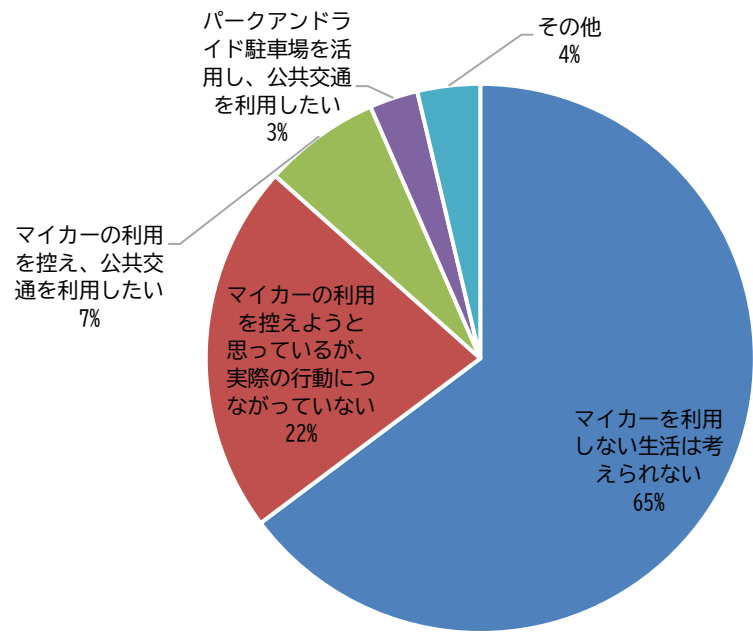
- 前頁の改善事項が改善された場合、「公共交通の利用が増える」が40%となっています。
- 利用が増える公共交通として、「ハピラインふくい線」「つつじバス」「福井鉄道福武線」が40%以上となっています。



(5) 利用転換（市民アンケート）

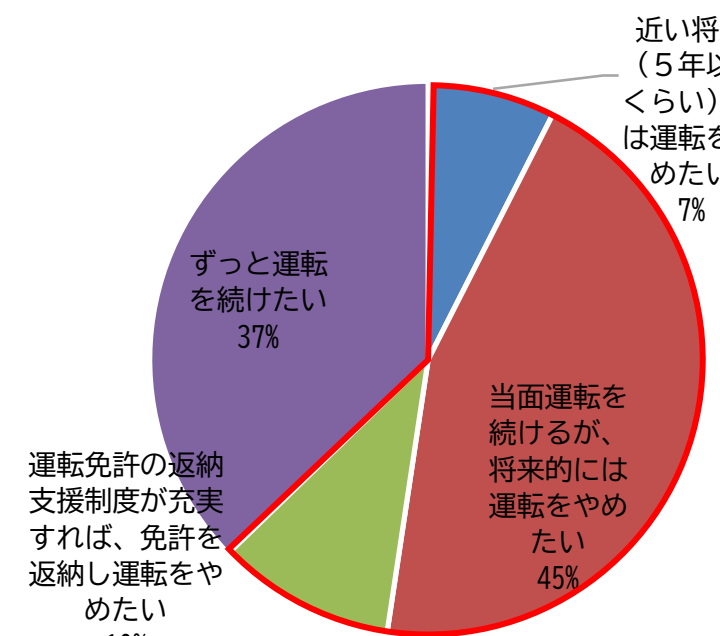
- 「マイカーの利用を控えようと思っているが、実際の行動につながっていない」と考えている方が22%となっています。
- 「将来的に運転をやめたい」と考えている方が62%となっています。

【マイカー利用を控える考えについて】



(n=596)

【マイカーの運転継続意向】



(n=588)

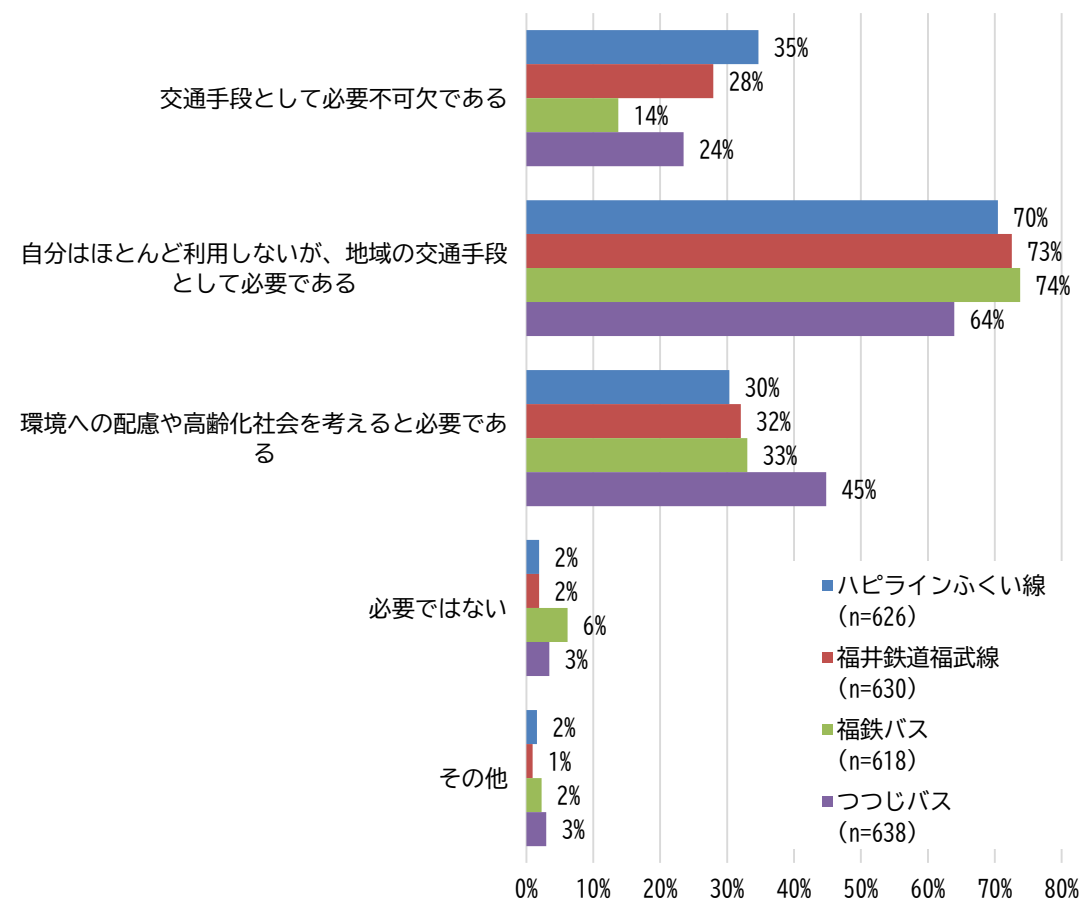
将来的に運転をやめたい: 62%

※複数回答のため合計は100%を超える

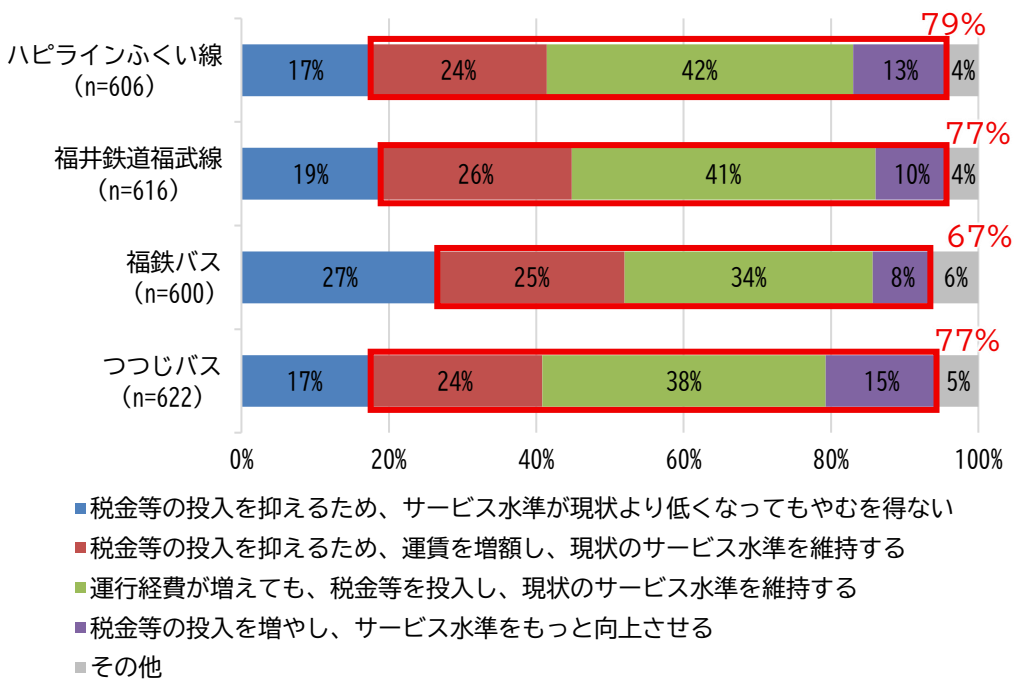
(6) 地域公共交通のあり方について（市民アンケート）

- いずれの公共交通機関についても、「自分はほとんど利用しないが地域の交通手段として必要である」が6割以上を占めており、市民から必要性が広く認識されています。
- 一方で、「必要ではない」は2～6%にとどまっています。
- いずれの公共交通においても、運賃の増額または税金等の投入により、「サービス水準を維持・向上する」が67%以上となっています。

【公共交通の必要性】



【今後の運行経費と運行内容】

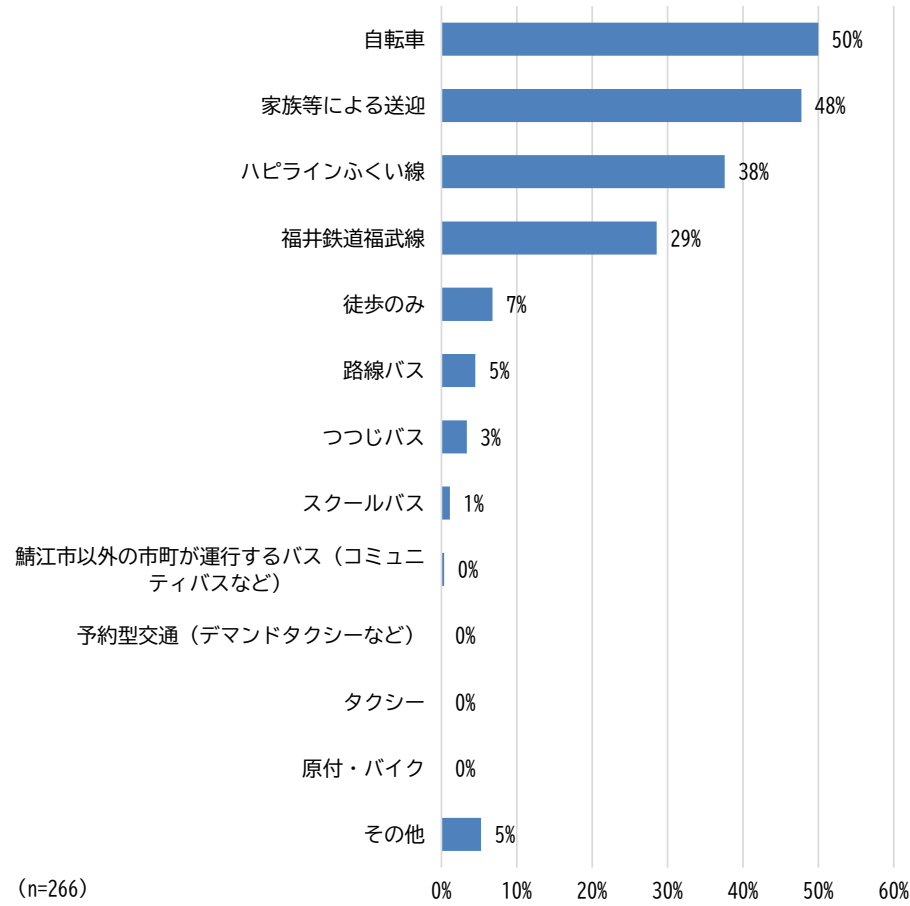


※複数回答のため合計は100%を超える

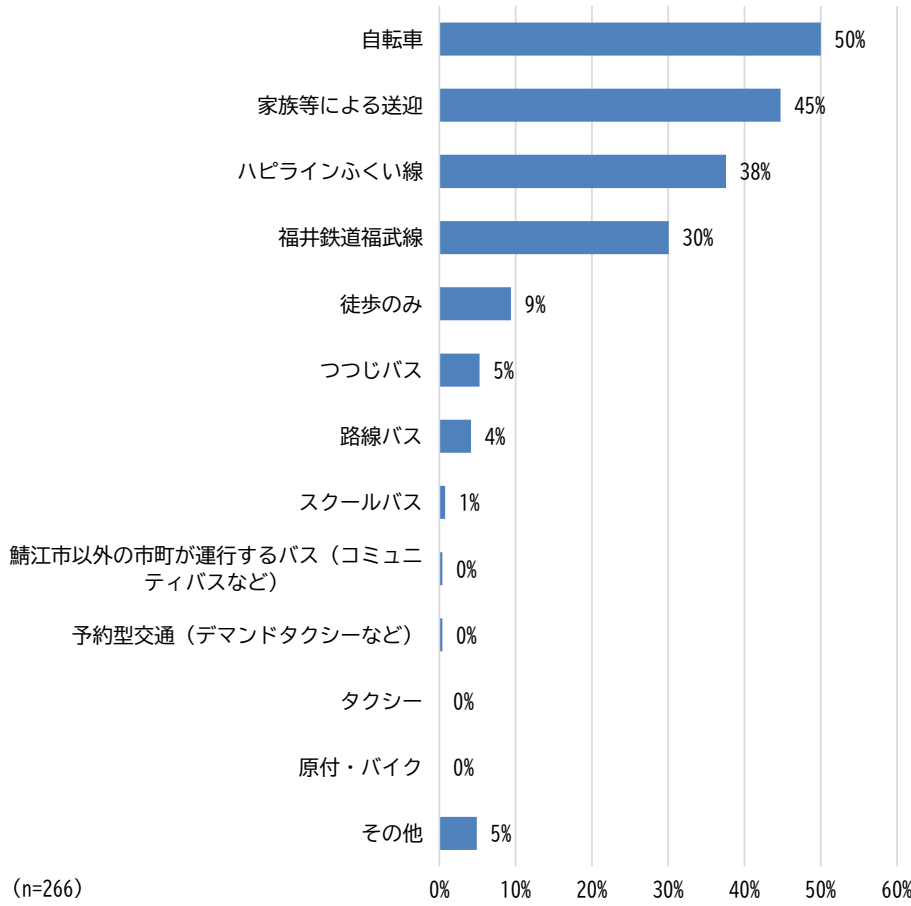
(7) 高校生・高専生の登下校手段

- 「自転車」「家族等による送迎」「鉄道」を用いた登下校が多くなっています。
- 約半数が「家族等による送迎」に頼っていることから、保護者等の送迎負担が大きくなっています。

【登校に用いる交通手段】



【下校に用いる交通手段】

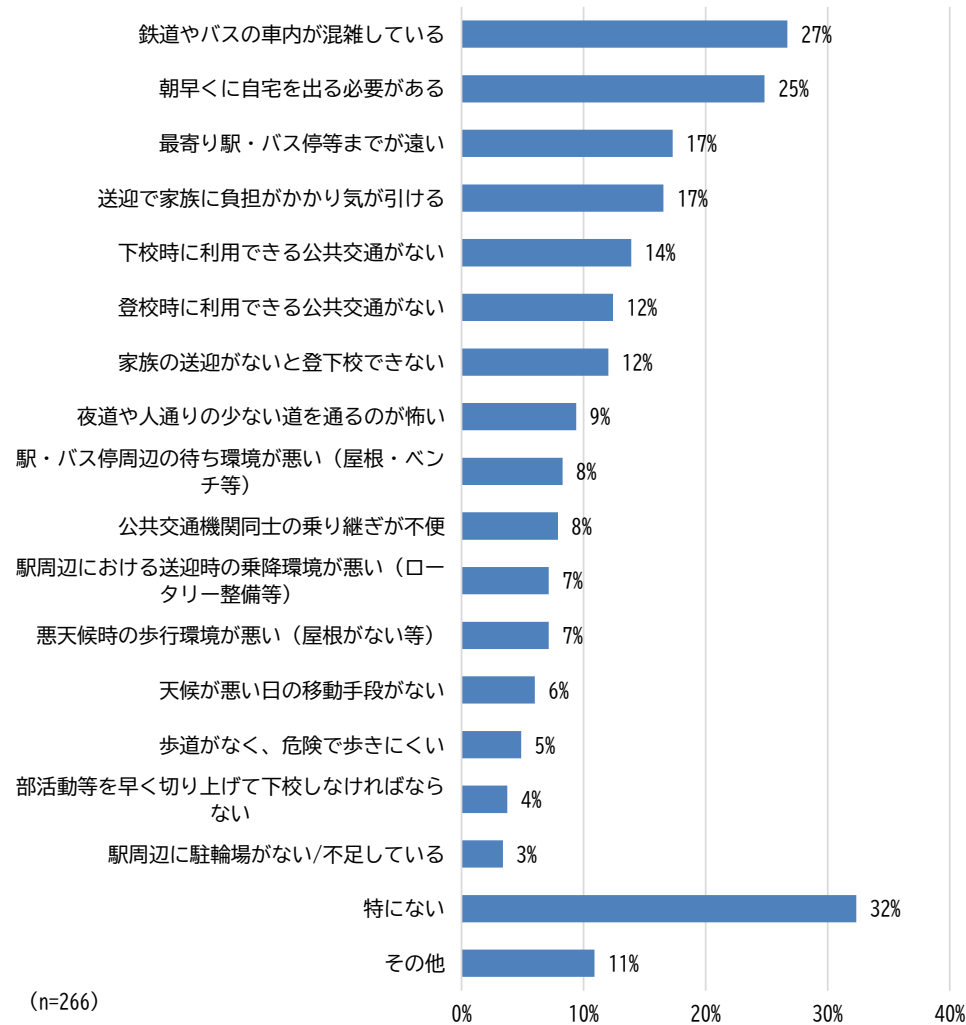


(8) 鯖江市内のバスで改善が必要と思われる事項（高校生・高専生アンケート）

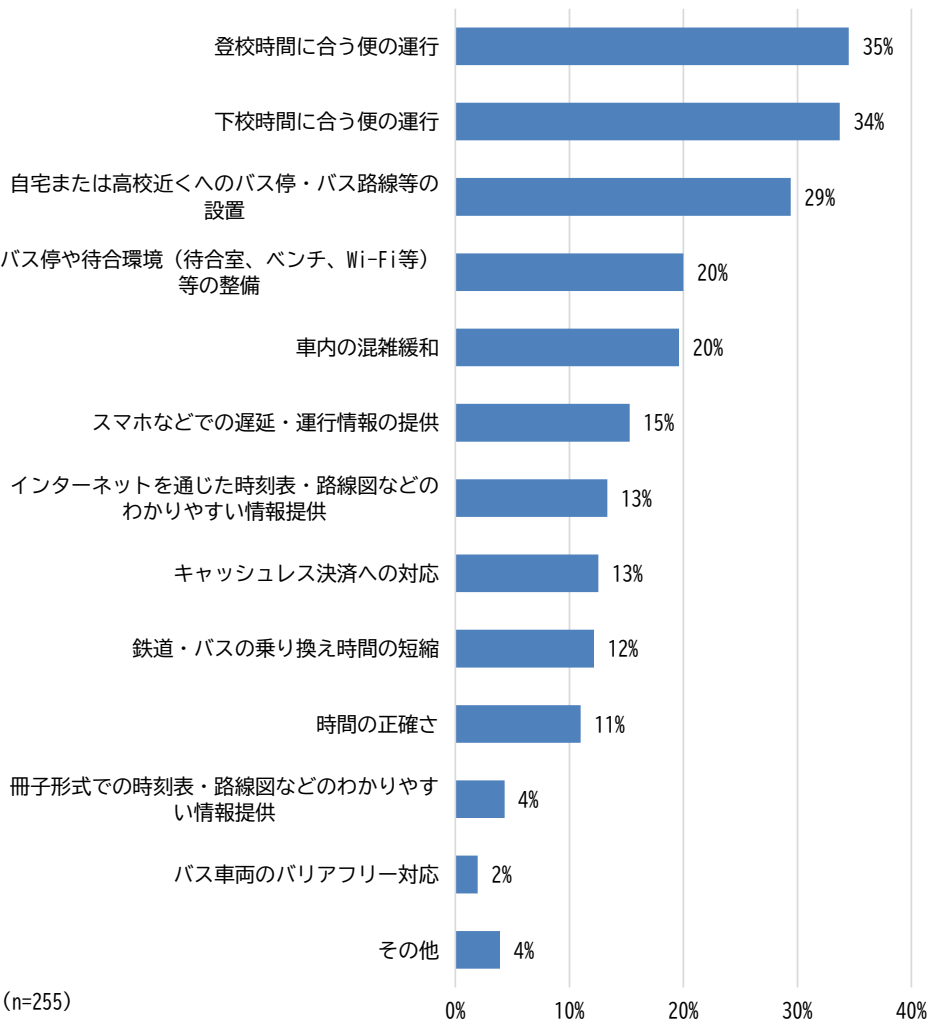
※複数回答のため合計は100%を越える

- 車内の混雑や朝早くに自宅を出る必要があることを不便と感じている方が多くなっています。
- 「登下校の時間に合う便の運行」や「自宅または高校近くへのバス停・バス路線等の設置」を求める意見が多くなっています。

【登下校時に不便と感じていること】



【鯖江市を通るバスの改善事項】



(9) まとめ

【個人属性】

- つつじバスで「70歳以上」の高齢者利用者が多く、自家用車による移動が困難な方に利用されています。
- 鯖江市外の高校に通学している生徒が多くなっています。

【市民の移動実態（OD）、分担率】

- 鯖江地区、神明地区での移動が多く、福井市、越前市への移動も見られます。また、自動車を用いた移動が大部分を占めています。

【公共交通の利用実態】

- 「運行本数」や「朝・夕の混雑緩和」等が求められています。

【利用転換】

- 「将来的に運転をやめたい」と考えている方が多い一方で、「マイカーを利用しない生活は考えられない」と考えている方も多くなっています。

【公共交通の必要性】

- いずれの公共交通機関についても、市民から必要性が広く認識されており、サービス水準の維持・向上が求められています。

【高校生の登下校手段】

- 「自転車」「家族等による送迎」「鉄道」を用いた登下校が多く、保護者の送迎負担が大きくなっています。

【高校生の公共交通改善点】

- 車内の混雑や朝早くに自宅を出る必要があることが不便に感じられています。
- 「登下校の時間に合う便の運行」や「自宅または高校近くへのバス停・バス路線等の設置」を求める意見が多くなっています。

- 鯖江市内の移動は自動車为主体であり、公共交通の利用者は主に、自家用車を持たない高校生や高齢者など移動支援が必要な方に限られている
- 市民の多くは公共交通の必要性を認識しているものの、日常的な利用転換は十分に進んでいない

3. 鯖江市の交通課題

3-1. 前回計画のフォローアップ

3-2. 鯖江市の交通課題

(1) 目標指標の達成状況

- 「つつじバスの利用者数」は「未達」となっていますが、前回計画策定時と比較して改善しています。

指標		前回計画策定時 (R3年度)	目標値 (R8年度)	現況値 (R8年度)	達成状況
目標1. 多様な移動ニーズに対応する公共交通の実現					
	つつじバス年間利用者数	14.4万人(H30)	17万人	16.1万人(R7)	改善したが未達
	福井鉄道福武線市内駅利用者数	47.4万人(H30)	50万人	41.0万人(R7)	悪化しており未達
	つつじバスの利用者一人当たり公的資金投入額※	552円/人(H30)	540円/人	666円/人(R7)	悪化しており未達
目標2. まちづくりと連携し、暮らしやすさを高める公共交通の実現					
	公共交通が充実していると 感じている人の割合	58.7%(R元)	80%	58.6%(R5)	ほぼ横ばいで未達
	公共交通集落カバー率 (鉄道、路線バス、コミュニティバス)	95%(R3)	97%	96%(R8)	ほぼ横ばいで未達
目標3. 観光・ビジネスで訪れた人にもやさしく、鯖江の魅力を高める公共交通の実現					
	つつじバスポータルサイト (バスどこサービス)アクセス数	15.7万回(H30)	16万回	9万回(R7)	悪化しており未達
目標4. 市民との協働により、使いやすさを高め、にぎわいを支える公共交通の実現					
	公共交通利用促進のための 市民団体の活動回数	12回(H30)	15回	15回(R7)	達成

※利用者一人当たり公的資金投入額:つつじバスの運行経費における国県補助金と市の負担額をつつじバス年間利用者で除した値

(2) 事業実施状況

すべての事業が「実施」となっています。

目標	実施事業	判定 (●:実施、 -:未実施)	実施状況
1. 多様なニーズに対応する公共交通の実現	(1)幹線交通の運行	●	継続実施
	(2)つつじバスの再編・運行	●	R4年度に再編
	(3)つつじバス車両の更新	●	R5年度バス車両6台購入（中型：1台、小型：5台）
	(4)外出支援等のためのタクシーの運行・助成	●	継続実施
	(5)北陸新幹線へのアクセス手段の検討	●	鯖江駅周辺整備計画の見直しに伴い、費用対効果が見込めないことからアクセス手段の整備を見送る
	(6)多様な輸送資源の活用検討	●	ライドシェアタクシー、カーシェア、かわだ支えあい交通
2. まちづくりと連携し、暮らしやすさを高める公共交通の実現	(7)主要バス停の待合環境の整備	●	継続実施（バス停の定期清掃）
	(8)主要乗継拠点でのつつじバス発着情報案内の設置	●	R4年度鯖江駅バス停の発着情報案内モニター更新
	(9)運行事業の安定化に向けた企業広告等の推進	●	R4分：335,330円、R5分：717,000円、R6分：1,255,320円、R7分：1,536,000円、R8分：1,472,000円
	(10)障がい者、運転免許自主返納者等へのつつじバス利用者無料証の交付	●	継続実施
	(11)キャッシュレス決済の導入検討	●	R9年度に導入予定
	(12)JR鯖江駅東口改札の設置および周辺整備に向けた取り組み	●	R4.8「鯖江駅東口等整備基本計画」策定 ⇒ 現在再検討中
	(13)つつじバスのフリー乗降制の検討	●	フリー降車区間を一部区間で設定
	(14)パーク＆ライドの利用促進	●	継続実施
3. 観光・ビジネスで訪れた人にもやさしく、鯖江の魅力を高める公共交通の実現	(15)つつじバスのリアルタイム位置情報表示「バスどこサービス」の継続と利用環境の拡充	●	継続実施
	(16)レンタサイクルの利用啓発	●	R8年度4月よりシェアサイクル実証実験を開始
	(17)つつじバスの利用料金割引制度	●	継続実施
	(18)つつじバスの利用料金割引制度の拡充	●	継続実施
	(19)商店街との連携によるつつじバス乗車券の交付	●	継続実施
	(20)観光施設等との連携によるつつじバス乗車券の交付	●	さばえつつじまつり期間中、鯖江駅から西山公園までの無料乗車券を配布
	(21)バス車内への観光パンフレットの設置	●	継続実施
	(22)つつじバス車内を利用した観光案内	●	継続実施
	(23)バス停表示看板のデザイン更新	●	R6.4.1よりバス停看板デザインを更新
	(24)SNSを利用した情報発信	●	R5年より公式SNS（X（旧Twitter）・Instagram）を開始
	(25)公共交通乗務員の接遇向上	●	継続実施
4. 市民との協働により、使いやすさを高め、にぎわいを支える公共交通の実現	(26)公共交通とまちづくりに関する意識啓発と利用促進	●	継続実施
	(27)つつじバスの利用促進	●	新デザイン車両の導入、イベント会場間の移動手段として利用促進
	(28)自治会によるつつじバス停留所の上屋の設置・管理と行政による支援	●	継続実施（コミュニティバス停留所上屋等設置補助金）
	(29)公共交通機関としてのタクシーに関する情報発信	●	市HPにてライドシェアの運行情報等を発信

3. 鯖江市の交通課題

3-1. 前回計画のフォローアップ

3-2. 鯖江市の交通課題

(1) 鯖江市の交通課題

公共交通の持続可能性の確保

- ・ 全国的に公共交通の運転手が不足している
- ・ つつじバスの利用者数はコロナ禍以降回復傾向にある
- ・ ハピラインふくいの利用者数は開業以降増加傾向だが、福井鉄道はコロナ禍から回復しきっておらず減少傾向
- ・ つつじバスの利用者コスト(利用者1人当たりの市負担額)は、人件費や物価高騰により急増
- ・ 福鉄バス福浦線が令和6年9月で廃止

➡つつじバスの運行体制を維持・改善しつつ、地域特性に応じた多様なモビリティ(自家用有償旅客運送や福祉輸送等)の活用を検討するとともに、市民への積極的な利用促進を図り、地域全体で公共交通を支える仕組みづくりが必要

高齢化の進展と高い自家用車依存

- ・ 市全域で人口減少と高齢化が進み、特に河和田・北中山などの山間部では高齢化率が50%を超えるエリアも発生
- ・ つつじバス利用者の約半数(47%)が70歳以上の高齢者であり、マイカーを持たない層の重要な移動手段となっている
- ・ 「マイカーを利用しない生活は考えられない」の回答割合が65%だが、高齢化に伴う免許返納が進めば、将来的に移動困難者が増加

➡公共交通の必要性は認識されつつも、利用転換が進んでおらず、公共交通が選択される環境整備と意識醸成が必要

広域移動を支えるシームレスな公共交通の接続

- ・ 高校生の約76%が市外(福井市や越前市)へ通学
- ・ 「登下校の時間に合う便の運行」「本数の増便」「朝夕の混雑緩和」への要望が非常に強い

➡鯖江駅や神明駅等の結節点において、鉄道と二次交通(バス、送迎、自転車等)の乗り継ぎ環境をいかにスムーズにするか(ダイヤ調整、駅前ロータリーの整備等)が重要

観光・ビジネス需要に対応した公共交通の拡充

- ・ 人口減少・高齢化が進む中、北陸新幹線開業効果を持続させ、にぎわいを創出するため、観光施設等との連携乗車券やバス車内での観光案内といった「観光・ビジネス」関連の事業の拡充が求められる

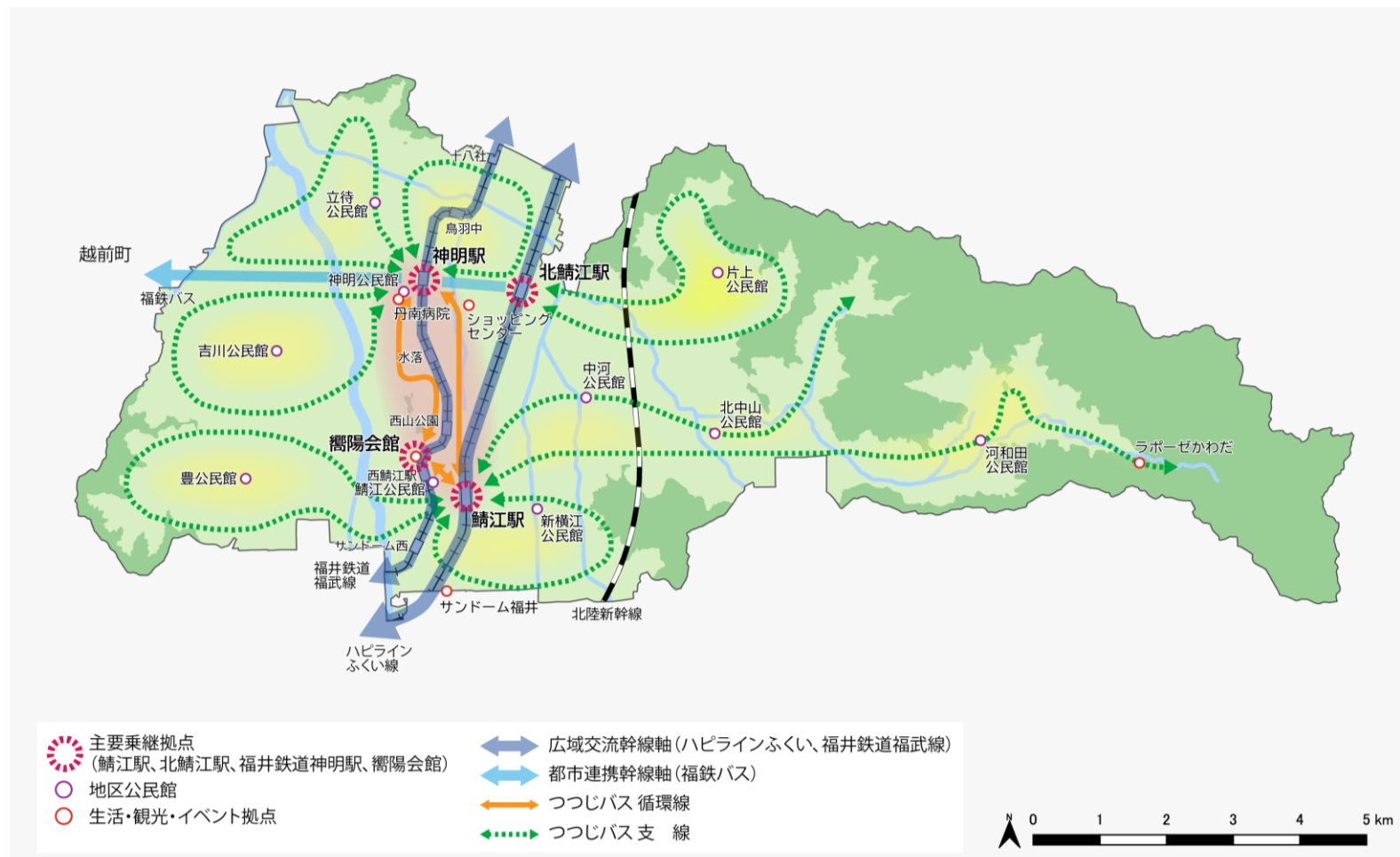
➡「めがねのまちさばえビジョン2040」や「デジタル田園都市構想」で掲げられているICTの活用(MaaS、キャッシュレス等)を具現化し、実証実験中のシェアサイクル(LUUP)やタクシー等を組み合わせ、来訪者が直感的にまちを回遊できる仕組みづくりが必要

4. 鯖江市の交通が目指す姿と目標

4-1. 将来像（案）

4-2. 基本目標（案）

「めがねのまち」のにぎわいをつくる みんなで育てる公共交通



4. 鯖江市の交通が目指す姿と目標

4-1. 将来像（案）

4-2. 基本目標（案）

（2）基本目標（案）

わかりやすく便利な「幹線・二次交通ネットワーク」の維持

ハピラインふくいや福井鉄道などの幹線交通と、つつじバス等の二次交通を分かりやすいダイヤとルートで結び、通学や通勤における乗り継ぎの利便性を高めます。あわせて、主要駅での待合環境の向上やキャッシュレス決済の導入などを進め、誰もが迷わず直感的に利用できる快適な交通ネットワークを持続していきます。

まちづくりと連動した、多様で持続可能な移動手段の確保

「歩いて暮らすまちづくり」の実現に向けて、都市機能の集積エリアへのアクセス強化や過度なマイカー依存からの脱却を図り、ウォーカブルなまちづくりを推進します。また、路線バスの維持が困難な地域や時間帯においては、タクシーやデマンド交通、自家用有償旅客運送などの多様なモビリティを地域の特性に合わせて導入し、将来にわたり持続可能な移動の足を確保します。

「めがねのまち」の交流・観光・にぎわいを支える交通環境の充実

幹線交通であるハピラインふくい線の鯖江駅や福井鉄道福武線の神明駅から、市内の観光施設・商店街へスムーズにアクセスできる二次交通網を整備します。各種割引制度の拡充やデジタル技術(MaaS等)の活用により来訪者の回遊性を高め、「選ばれるまち」としてのにぎわいと地域経済の活性化を創出します。

自転車の活用と「市民が主役」となる公共交通の利用促進

公共交通だけではカバーしきれない自宅から駅・バス停までの移動を補うため、シェアサイクル等の自転車を積極的に活用し、環境にやさしいシームレスな移動環境を整備します。さらに、市民一人ひとりが当事者意識を持ち、地域と協働して「自分たちの足」を守り育てる利用促進活動を展開します。

(3) 前回計画との対応

前回計画 基本目標	1. 多様なニーズに対応する公共交通の実現
	2. まちづくりと連携し、暮らしやすさを高める公共交通の実現
	3. 観光・ビジネスで訪れた人にもやさしく、鯖江の魅力を高める公共交通の実現
	4. 市民との協働により、使いやすさを高め、にぎわいを支える公共交通の実現

目標	実施事業	前回計画からの変更点
1. わかりやすく便利な「幹線・二次交通ネットワーク」の構築	幹線交通（鉄道線等）の継続的な運行と利用促進	鉄道線等の存続に向けた取組の強化
	つつじバスの再編・運行	
	つつじバス車両の更新	
	主要バス停の待合環境の整備	
	主要乗継拠点でのつつじバス発着情報案内の設置	
	キャッシュレス決済の導入検討	
	鯖江駅東口改札の設置および周辺整備に向けた取り組み	
	つつじバスのリアルタイム位置情報表示「バスどこサービス」の継続と利用環境の拡充	
	バス停表示看板のデザイン更新	
2. まちづくりと連動した、多様で持続可能な移動手段の確保	運転手の確保支援	新規
	外出支援等のためのタクシーの運行・助成	
	多様な輸送資源の活用を検討	
	運行事業の安定化に向けた企業広告等の推進	
	障がい者、運転免許自主返納者等へのつつじバス利用者無料証の交付	
	つつじバスのフリー乗降制の検討降車制の拡充	
	公共交通機関としてのタクシーに関する情報発信	
3. 「めがねのまち」の交流・観光・にぎわいを支える交通環境の充実	北陸新幹線へのアクセス手段の検討	
	つつじバスの利用料金割引制度	「つつじバスの運賃制度の見直し」に統合
	つつじバスの利用料金割引制度の拡充	「つつじバスの運賃制度の見直し」に統合
	つつじバスの運賃制度の見直し	新規
	商店街との連携によるつつじバス乗車券の交付	
	観光施設等との連携によるつつじバス乗車券の交付	
	バス車内への観光パンフレットの設置	
	つつじバス車内を利用した観光案内	
	公共交通による周遊環境の構築	新規
	公共交通乗務員の接遇向上	
	ふくいMaaSとの連携・拡充	新規
4. 自転車の活用と「市民が主役」となる公共交通の利用促進	パーク＆ライドの利用促進	
	自転車利用環境の充実	新規
	シェアサイクルの利用啓発促進	
	SNSを利用した情報発信	
	公共交通とまちづくりに関する意識啓発と利用促進	
	つつじバスの利用促進	
	自治会によるつつじバス停留所の上屋の設置・管理と行政による支援	

5. 今後の予定

令和7年度

令和8年度

