敦賀市地域公共交通計画

（案）

令和７年　　月

敦賀市

目　次

序．はじめに……1
序-1　計画の目的……1
序-2　計画の位置づけ……1
序-3　計画の区域・期間……1
１．上位・関連計画の整理……2
２．社会情勢……5
2-1　自動車運転免許保有者の推移（全国）……5
2-2　公共交通の担い手状況（全国）……5
2-3　路線バスの運行・休止・廃止状況（全国）……7
2-4　人件費・燃料価格の推移等（県・全国）……8
2-5　タクシー車両数の推移（全国）……9
３．敦賀市の状況……10
3-1　人口……10
3-2　財政状況……13
3-3　観光客入込状況……13
3-4　自動車運転免許保有状況……14
3-5　日常生活における交通手段……15
４．地域公共交通の状況……16
4-1　地域公共交通の運行状況及び役割・機能等……16
4-2　地域公共交通の整備・利用状況……18
4-3　地域公共交通の利用意向等……24
4-4　地域公共交通利用者に対する取り組み……26
５．基本方針と目標……27
６．評価方針……28
6-1　評価指標……28
6-2　目標と評価指標の関係性……28
6-3　評価指標の算出方法……29
７．目標を達成するために行う施策等……30
7-1　施策一覧……30
7-2　施策の内容……31
7-3　実施主体とスケジュール……36
８．計画の進捗管理……37

序．はじめに

序-1　計画の目的

本市は、古代から京畿と中国大陸を結ぶ重要な拠点として機能し、また、越前国一の宮として創建された氣比神宮の門前町としても栄えました。近世では北前船が寄港する港町として発展し、明治期には日本海側初の鉄道が開通し、ロシアなど対岸諸国と定期航路も開設され、交通の要衝・中継地として人や物資が行き交う重要な役割を担ってきました。

令和６年３月 16 日には北陸新幹線敦賀開業となり、首都圏や中京・関西方面と繋がる交通結節点として、これまで以上に本市の地域公共交通の重要性が高まっています。

一方、我が国では急激な人口減少・高齢化が進み、本市でも同様な状況であり、これまでの地域公共交通サービスを維持するだけでは多様化した公共交通に対するニーズに対応することが困難な状況となっています。これからの地域公共交通の役割・機能を整理したうえで、新たな交通体系の確立が急務となっています。

そこで、本市に適した地域公共交通施策を計画的に推進するための指針を示す本計画を策定します。具体的には、地域公共交通の基本方針、施策、事業等に関する内容と実施主体を定め、さらに、計画の達成状況の評価に関する事項を定めます。

序-2　計画の位置づけ

本計画は、以下のとおり位置づけます。

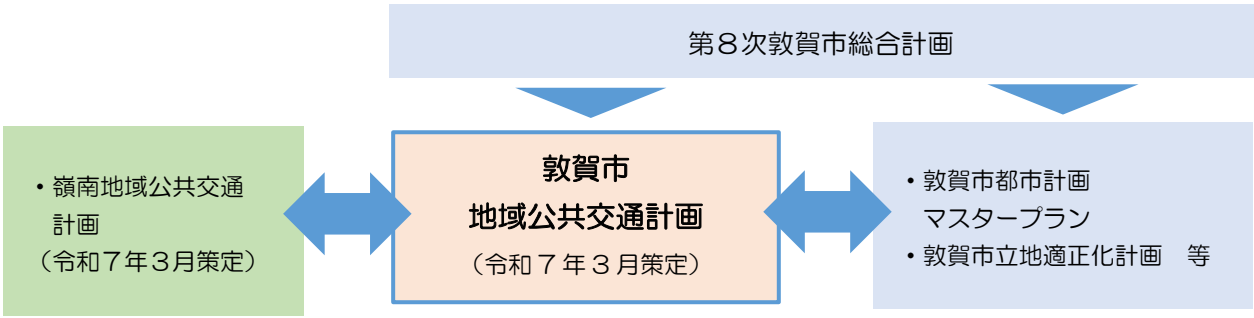


図　本計画の位置づけ

序-3　計画の区域・期間

本計画の区域は敦賀市全域を対象とします。

期間は、令和７年度から令和 11 年度までの５年間とします。

ただし、本計画の達成状況の評価に基づく見直しを毎年度実施するとともに、社会情勢や法制度等の変化に応じた見直しを適宜行うものとします。

１．上位・関連計画の整理

上位・関連計画の概要は以下のとおりです。

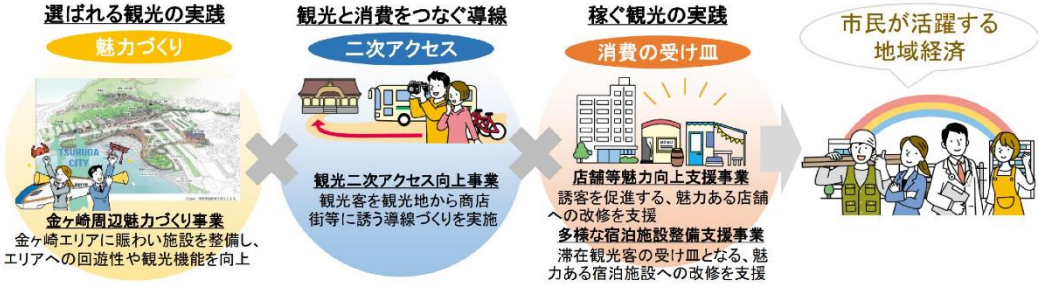
第8次敦賀市総合計画

【基本理念】

【政策テーマ・取組方針】

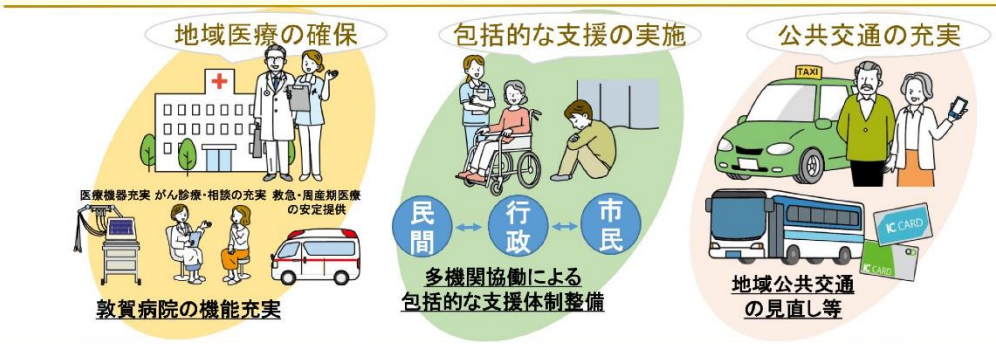
選ばれる観光、稼ぐ観光プロジェクト　地域経済

【取組方針】
新幹線開業という好機を捉え、氣比神宮や金ヶ崎等の地域資源を活かした誘客施策を展開し、観光客から選ばれるまちを目指します。また、市内店舗の宿泊や飲食・物販等の魅力向上を支援するとともに、観光客を商店街等へと誘う導線づくりに取組み、「稼ぐ観光」の実現を目指します。



安心して住む敦賀プロジェクト　安心と暮らしやすさ

【取組方針】
地域医療を支える敦賀病院の機能充実や市民の健康づくり等を支援するとともに、高齢者や障がい者などの複合化したニーズへの包括的な支援の実施、公共交通の充実による交通弱者対策など、多様化する市民のニーズに対応し、市民誰もが安心して暮らせるまちを目指します。



敦賀市都市計画マスタープラン

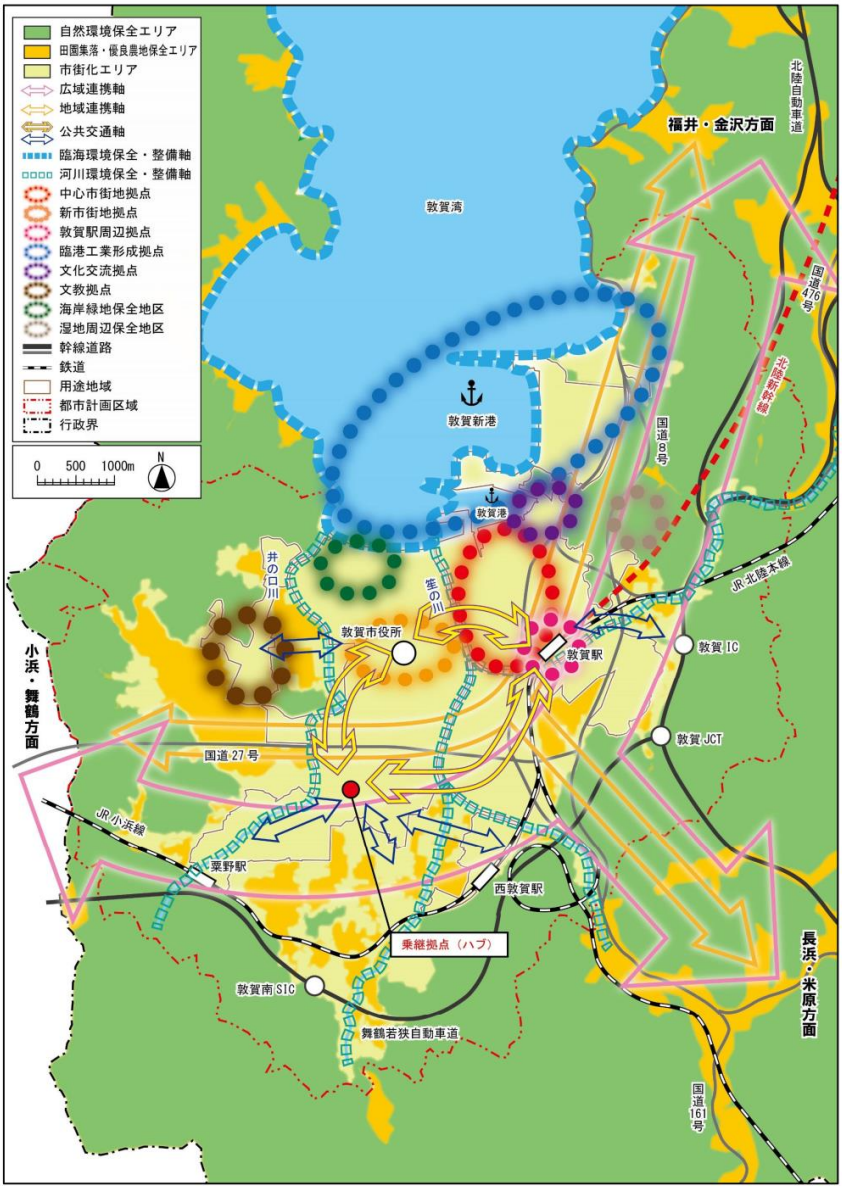
【都市づくりの将来像】

賑わいと温もりあふれる持続可能な都市として、

産業、歴史・文化を育む　住みたくなるまち敦賀

【都市づくりの基本方針】

- **まちなかを核とした便利で快適なまちづくり**
- **誰もが安全で安心に暮らせるまちをつくる**
- **賑わいと活気にあふれた住みたくなるまちをつくる**
- **敦賀市らしいロマン漂う魅力的なまちをつくる**



図．将来都市構造図

１．上位・関連計画の整理

敦賀市立地適正化計画

【まちづくりの理念】

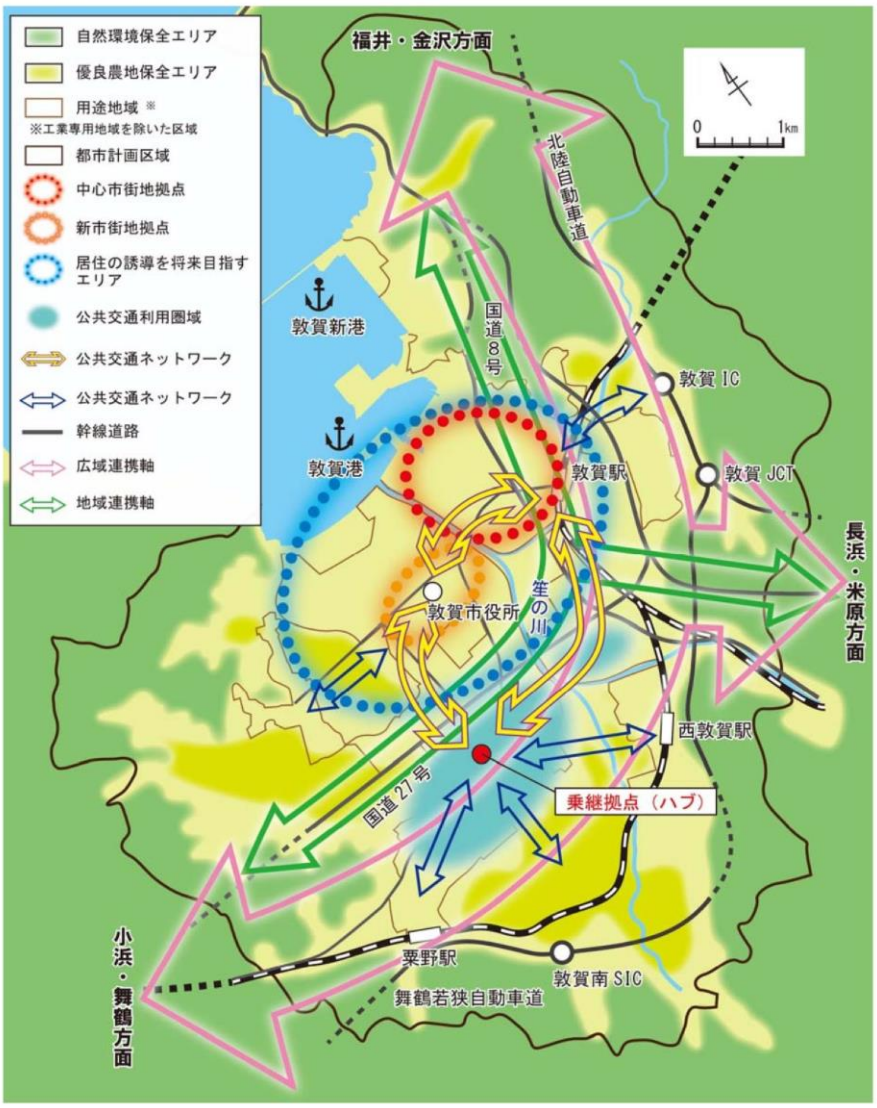
多様な世代との交流から、

様々なめぐりあいが生まれる『港まち敦賀』

～ 住みたくなる空間、安全で安心なまち、便利なまちを目指して ～

【まちづくりの方針】

・都市機能が整備されている市街地の北側へ居住を誘導

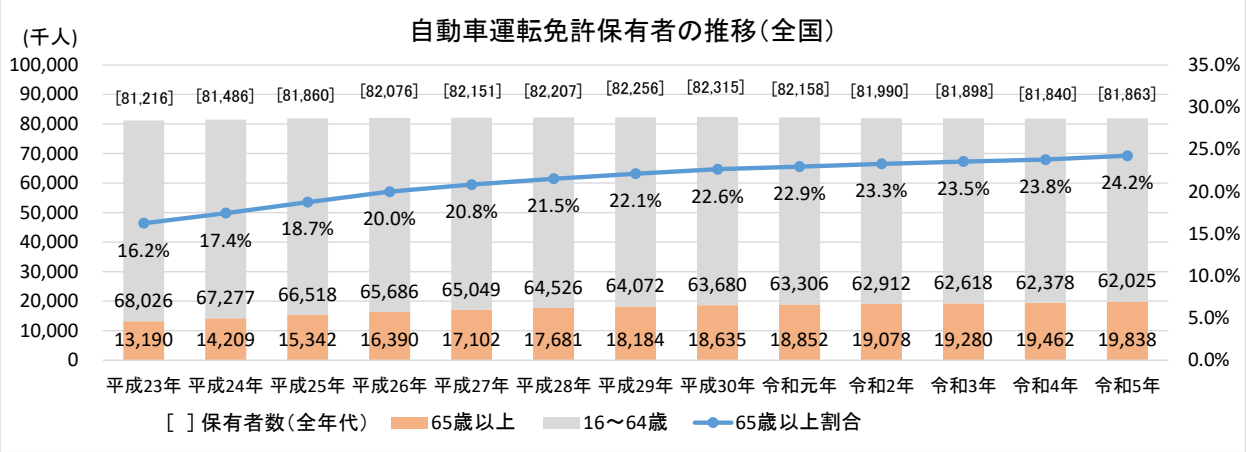


図．敦賀市の目指すべき将来都市構造

2．社会情勢

2-1　自動車運転免許保有者の推移（全国）

自動車運転免許保有者は、平成 30 年をピークに減少傾向となっています。
一方で、65 歳以上の保有者は増加しています。



※各年末時点　　【出典：警視庁交通局運転免許課「運転免許統計」（各年度版）】を基に作成

図　自動車運転免許保有者の推移（全国）

2-2　公共交通の担い手状況（全国）

2-2-1 自動車運転者の改善基準告示の主な見直し項目

「自動車運転者の改善基準告示」適用によりバス業界の長時間労働が改善される一方、運転手不足は更に深刻化しています。

表　自動車運転者の改善基準告示の主な見直し項目

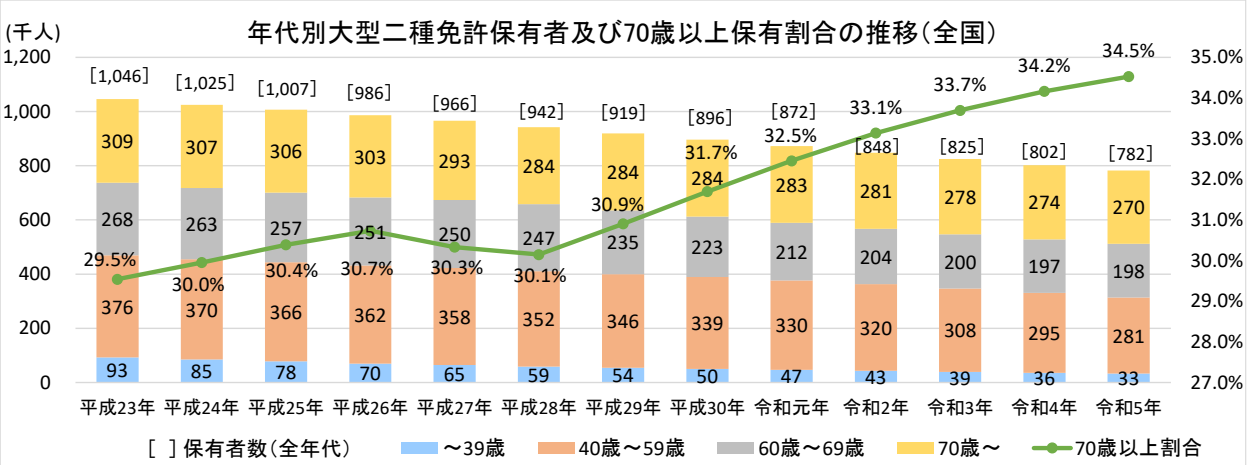
	見直し前 令和６年３月 31 日まで	見直し後 令和６年４月１日以降
拘束時間※1	［1 年］ 3,380 時間以内	［1 年］ 原則：3,300 時間以内
	［4 週平均 1 週間］ 原則：65 時間以内 最大：71.5 時間以内 ［1 ヶ月の拘束時間］（換算） 原則：281 時間 最大：309 時間	［4 週平均 1 週間］ 原則：65 時間以内 最大：68 時間以内 （52 週のうち 24 週まで） ※65 時間超は連続 16 週まで ［1 ヶ月の拘束時間］ 原則：281 時間 最大：294 時間（年６ヶ月まで） ※281 時間超は連続４ヶ月まで
休息時間※2	［1 日］ 継続８時間以上	［1 日］ 継続 11 時間を基本とし、９時間を下回らない

※1　拘束時間：使用者に拘束されている時間のこと。（「労働時間」＋「休憩時間」）
（会社へ出社（始業）し、仕事を終えて会社から退社（終業）するまでの時間）
※2　休息時間：使用者の拘束を受けない時間のこと。
（業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間）

【出典：厚生労働省「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト：バス運転者の改善基準告示」】を基に作成

2-2-2 年代別大型二種免許保有者及び 70 歳以上保有者割合の推移

大型二種免許保有者は減少傾向にある一方、70 歳以上の保有者割合は増加傾向にあります。バスをはじめとする公共交通の担い手が不足しています。



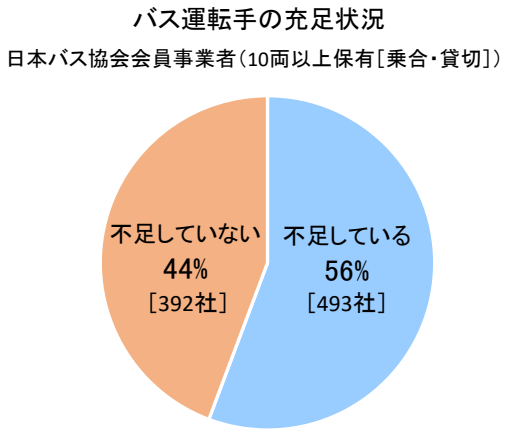
※各年末時点　　【出典：警視庁交通局運転免許課「運転免許統計」（各年度版）】を基に作成

図　年代別大型二種免許保有者及び 70 歳以上保有者割合の推移（全国）

2-2-3 バス運転手の充足状況・平均年齢

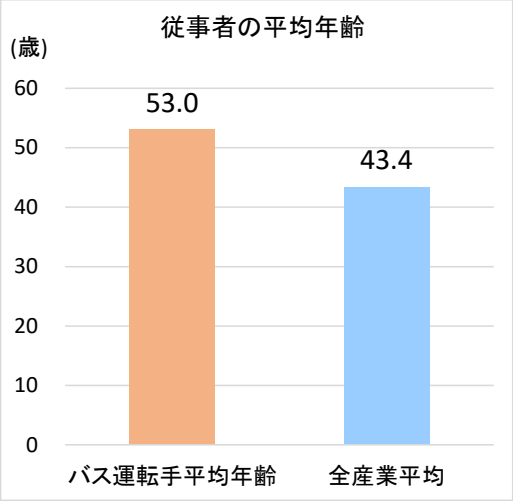
半数以上のバス会社が運転手不足となっています。

また、従事者の平均年齢を見ると、バス運転手は他の全産業平均の年齢と比べて高齢化が進んでいます。



※令和３年７月末時点
（運転者の充足状況調査）
【出典：一般社団法人日本バス協会資料】を基に作成

図　バス運転手の充足状況

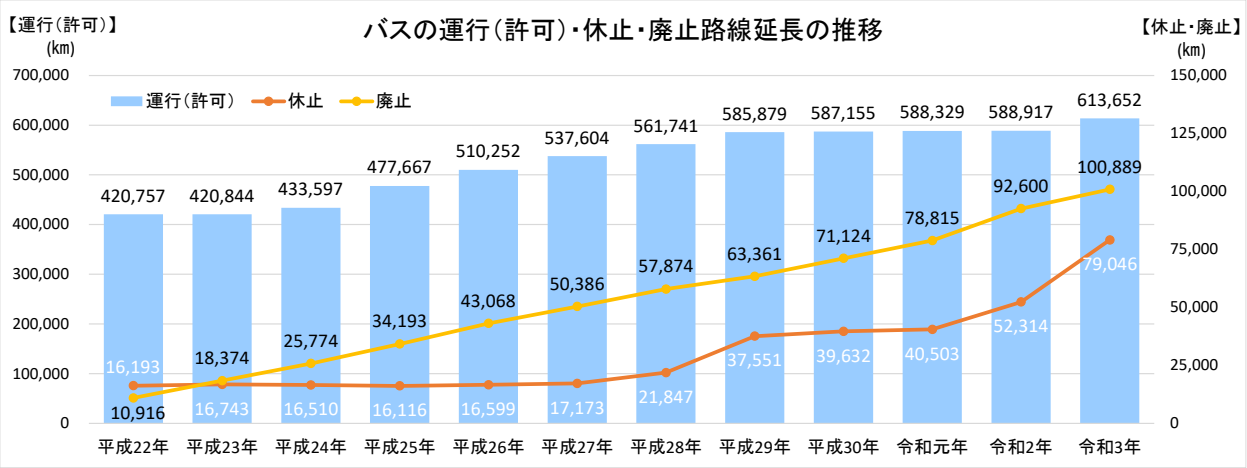


【出典：厚生労働省「自動車運転者の長時間労働解消に向けたポータルサイト：統計から見るバス運転者の仕事」を基に作成

図　従事者の平均年齢

2-3　バスの運行・休止・廃止状況（全国）

バスの運行延長は増加傾向にある一方、令和３年度には休止路線の延長が約 80,000 ㎞、廃止路線の累計延長が約 100,000 ㎞となるなど、路線バスの休止と廃止が相次いでいます。



※運行（許可）・休止：各年度末時点の総延長　　廃止：各年度に廃止の届出があった延長の累計

【出典：国土交通省「乗合バス路線の許可・休止・廃止状況の推移」】を基に作成

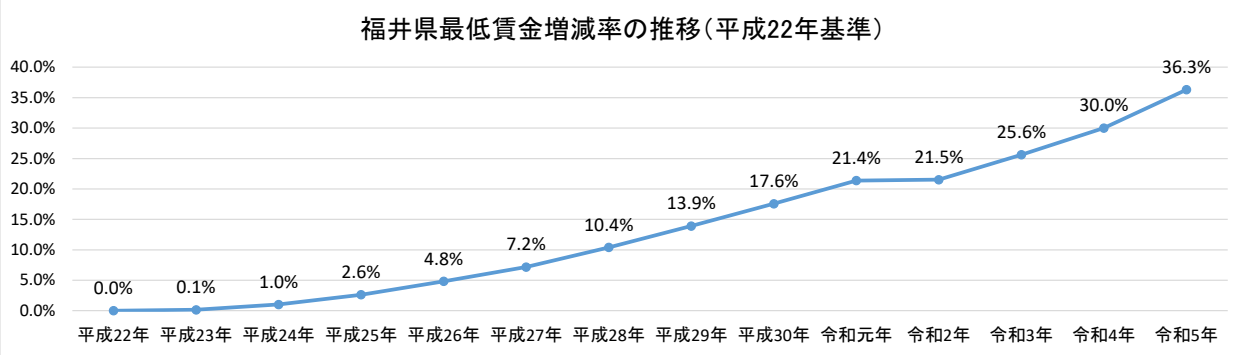
図　バスの運行（許可）・休止・廃止状況の推移

2-4　人件費・燃料価格の推移等（県・全国）

人件費や燃料費等が急激に上昇しています。

2-4-1 最低賃金増減率の推移（福井県）

福井県における最低賃金は、13 年間で約 36.3%上昇（平成 22 年基準）しています。

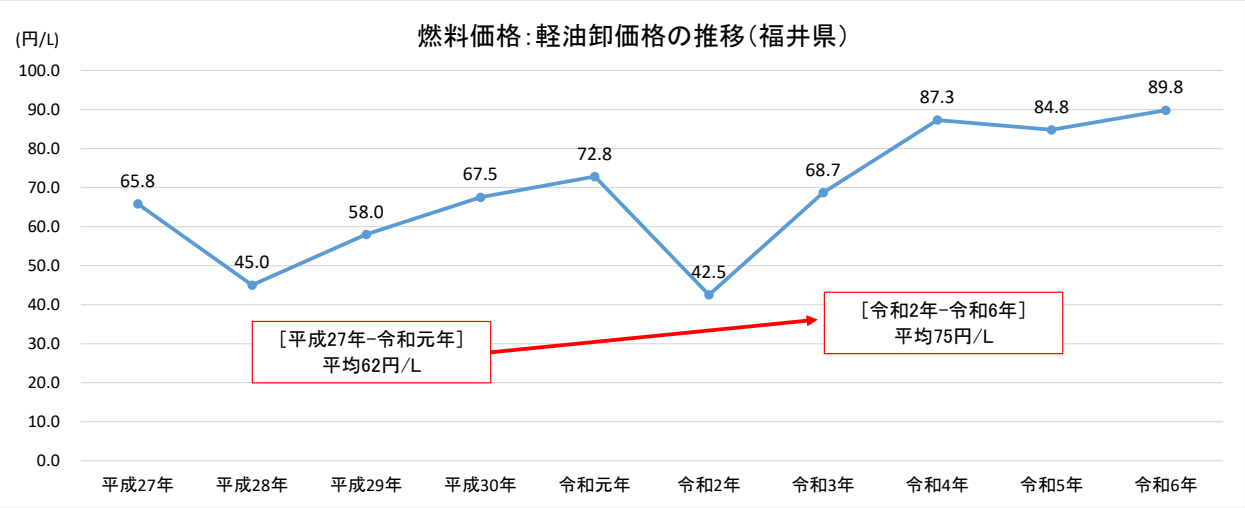


【出典：厚生労働省福井労働局「福井県最低賃金の推移」】を基に作成

図　福井県における最低賃金増減率の推移（平成 22 年基準）

2-4-2 燃料価格の推移（福井県）

燃料価格（軽油の卸価格）は、上昇傾向にあります。

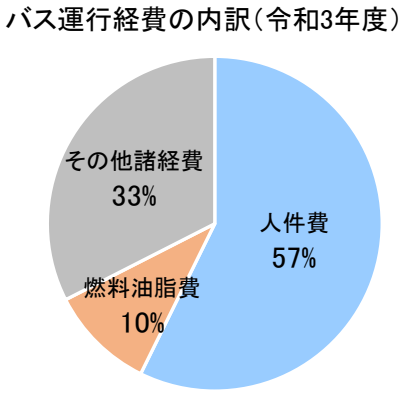


※各年４月時点：軽油取引税抜き　　【出典：経済産業省資源エネルギー庁「卸価格調査」】を基に作成

図　燃料価格（軽油の卸価格）の推移（福井県）

2-4-3 バス運行経費の内訳（全国）

バスの運行に係る経費のうち、人件費と燃料油脂費が大半（約７割）を占めています。

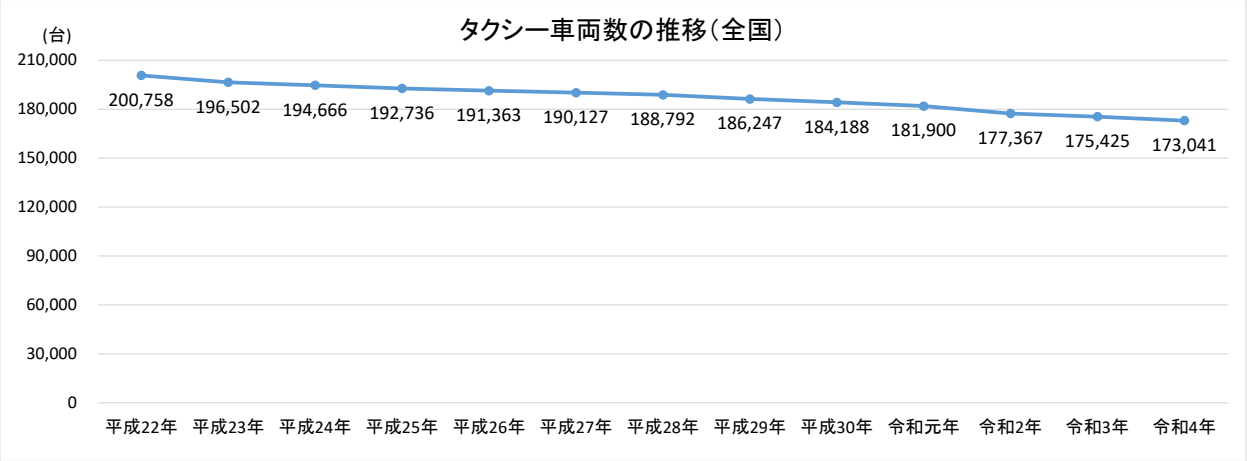


【出典：公益社団法人日本バス協会「2022 年度版（令和４年度）日本のバス事業」】を基に作成

図　バス運行経費の内訳

2-5　タクシー車両数の推移（全国）

タクシー車両数は、減少傾向となっています。



※法人タクシーのみ（ハイヤー、福祉輸送限定車量除く）
※各年度末時点

【出典：国土交通省資料】を基に作成

図　タクシー車両数の推移

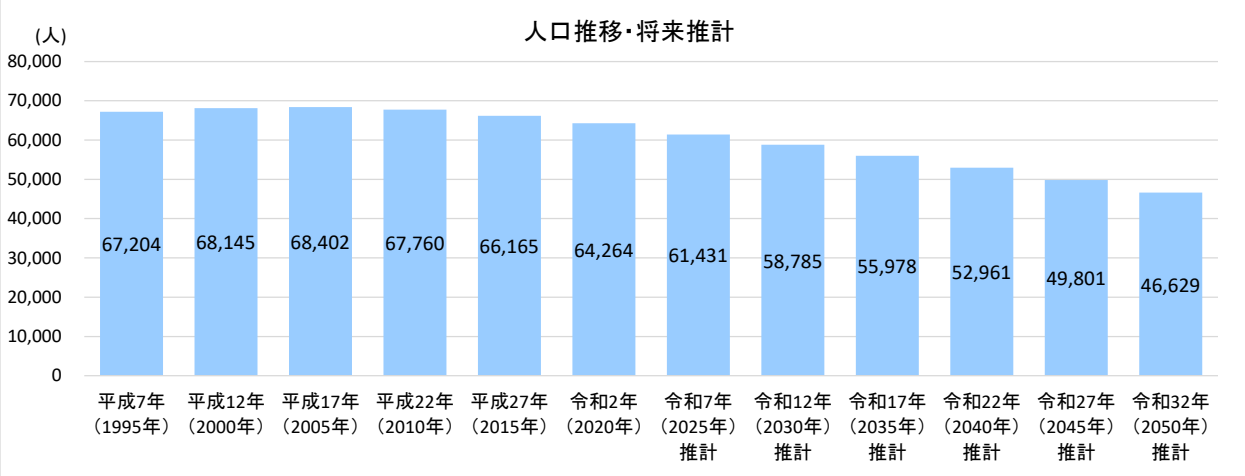
３．敦賀市の状況

3-1　人口

人口減少、少子化及び高齢化が進行する見通しとなっています。

3-1-1 人口推移・将来推計

敦賀市の総人口は、平成 17 年の 68,402 人をピークに減少しており、令和 32 年には 46,629 人まで減少する見通しが示されています。

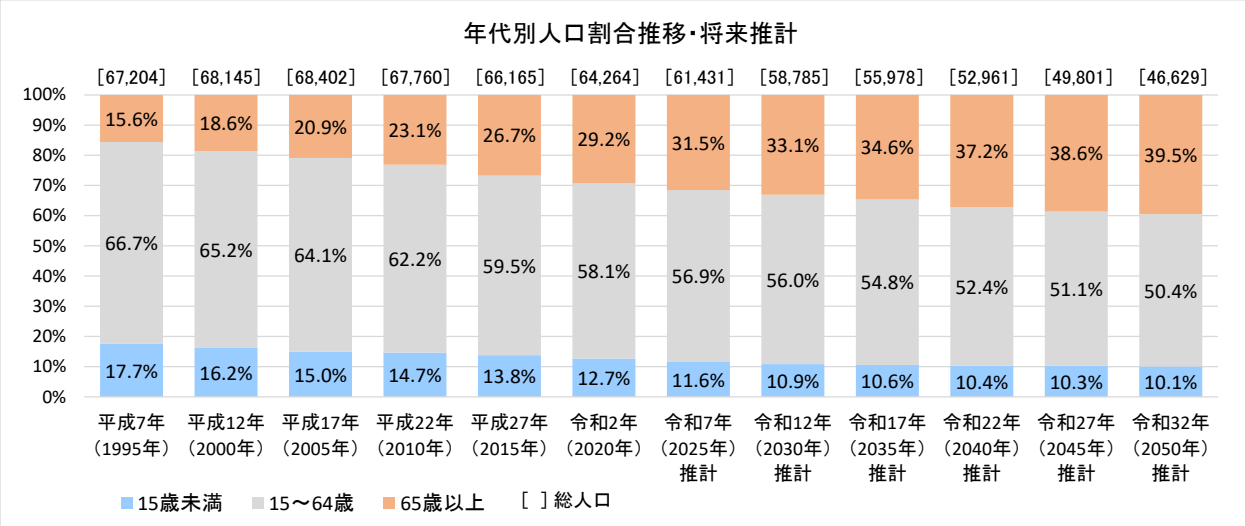


【出典：［平成７年～令和２年］国勢調査、［令和７年～令和 32 年］国立社会保障・人口問題研究所における将来推計データ（自然体）】を基に作成

図　人口推移・将来推計

3-1-2 年代別人口割合推移・将来推計（高齢化率）

平成 17 年の総人口のピーク時には 65 歳以上の高齢者の割合（高齢化率）が 20.9%であったのに対し、令和 32 年には 39.5%まで割合が上昇する見通しが示されています。一方、平成 17 年は 15.0%だった 15 歳未満の割合は、令和 32 年には 10.1%まで減少する見通しとなっています。

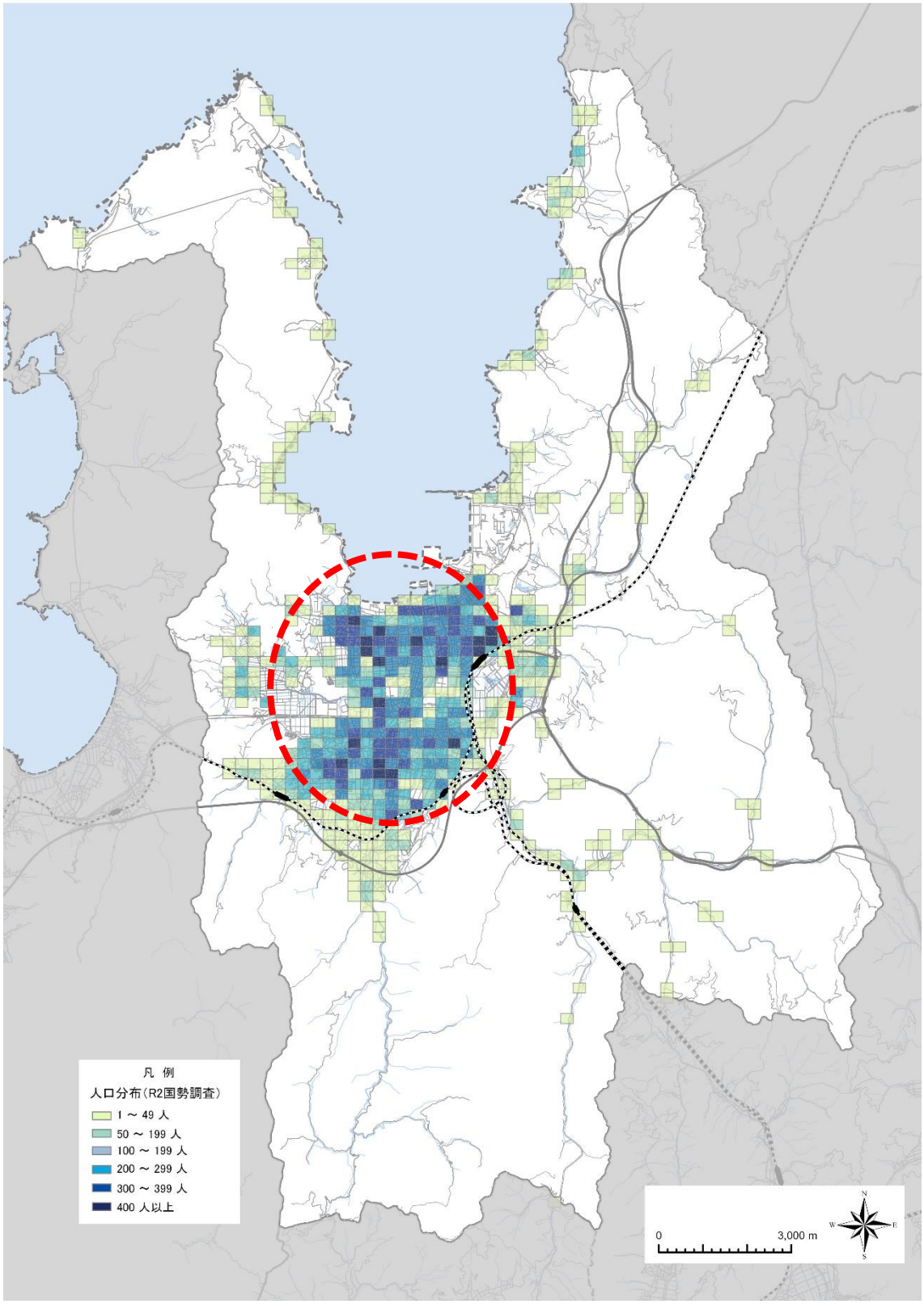


【出典：［平成７年～令和２年］国勢調査、［令和７年～令和 32 年］国立社会保障・人口問題研究所における将来推計データ（自然体）】を基に作成

図　年代別人口割合推移・将来推計

3-1-3 地区別人口分布

赤丸の地域に人口が集中しています。

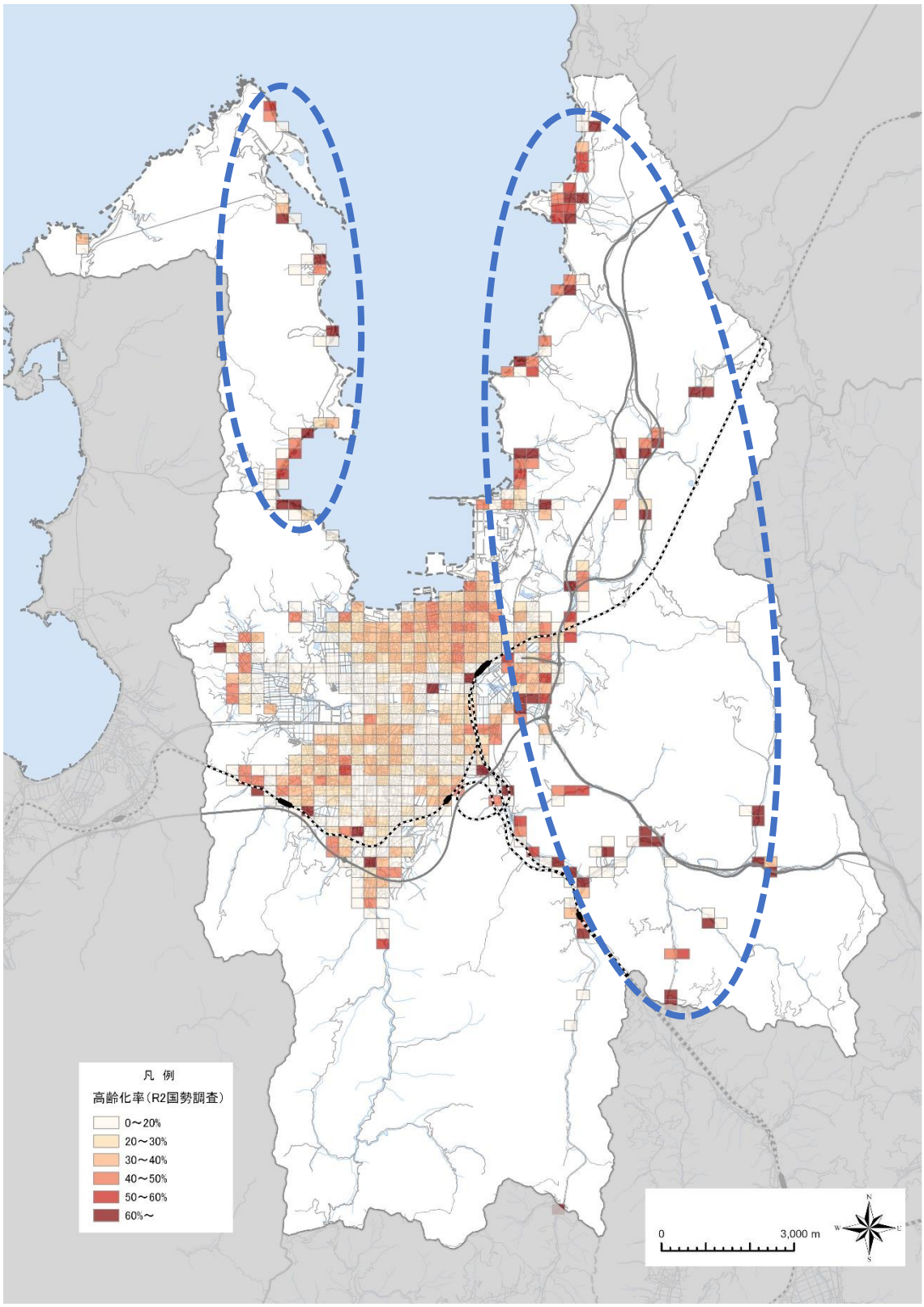


【出典：国勢調査（R2）250m 人口メッシュ】を基に作成

図　地区別人口分布

3-1-4 地区別高齢化率

青丸の地域で特に高い傾向が見られます。

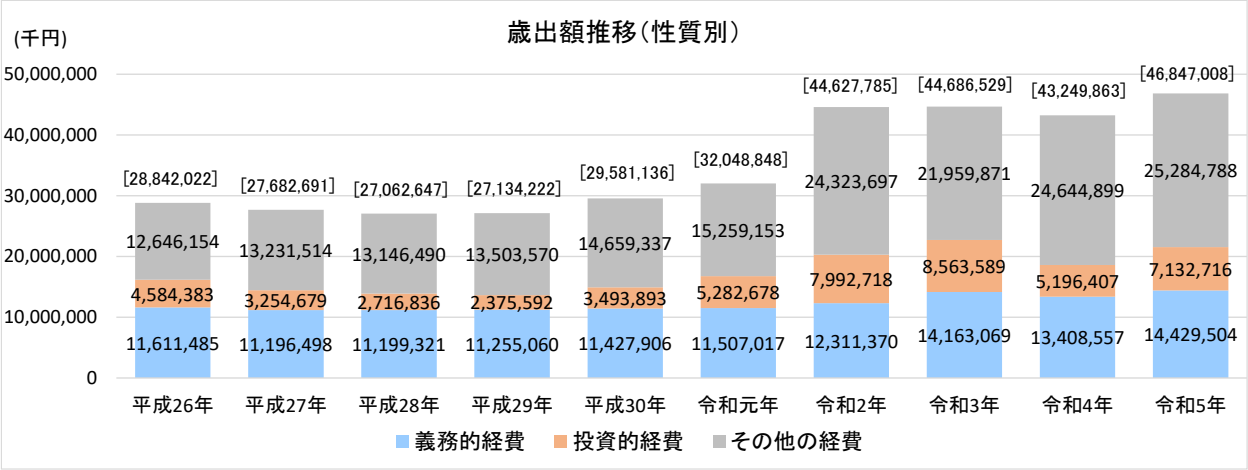


【出典：国勢調査（R2）250m 人口メッシュ】を基に作成

図　地区別高齢化率

3-2　財政状況

本市の一般会計の歳出（決算）は近年４００億円台で推移しています。



【出典：敦賀市資料】を基に作成

図　歳出額推移（性質別）

3-3　観光客入込状況

北陸新幹線敦賀開業の効果により各施設への来場者が増加しています。

表　観光客入込状況（施設来場者数：北陸新幹線開業前・開業後）

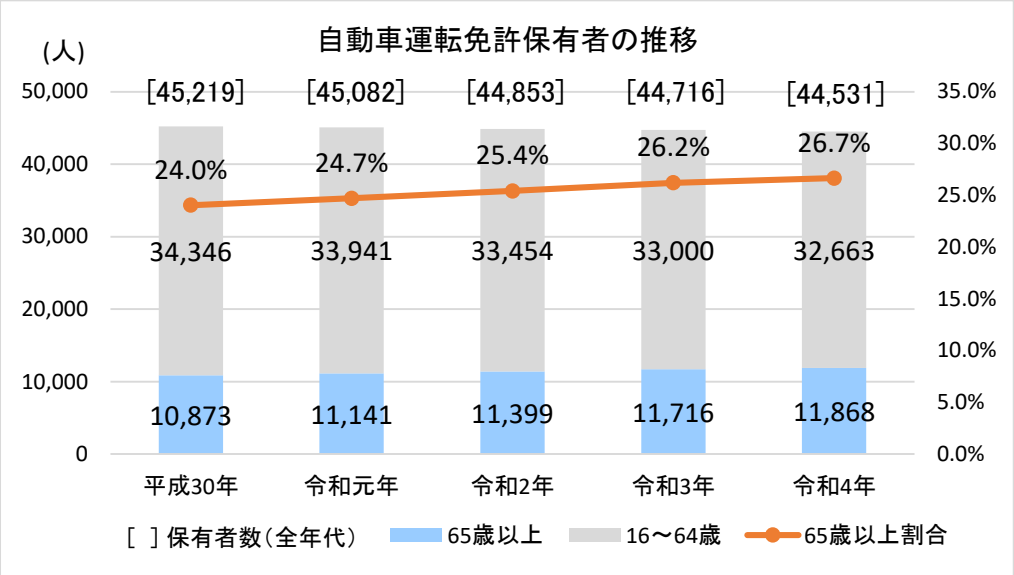
施設名等	開業後9ヶ月間 【令和6年3.16～12.15】 (人)	前年同時期	対前年比 【令和6年/令和5年】 (%)
	①	②	①/②
金ヶ崎緑地	80,791	67,671	119.4%
赤レンガ倉庫	117,092	82,842	141.3%
鉄道資料館	38,435	20,356	188.8%
人道の港 敦賀ムゼウム	34,576	20,961	165.0%
敦賀駅交流施設 オルパーク	25,037	13,845	180.8%
ちえなみき	335,291	211,191	158.8%
リラポート	132,425	118,059	112.2%
計	763,647	534,925	142.8%

【出典：敦賀市資料】を基に作成

3-4　自動車運転免許保有状況

3-4-1 自動車運転免許保有者数の推移

本市における自動車運転免許保有者数は平成 30 年の約 45,000 人から令和 4 年には約 44,000 人に減少傾向にある一方、65 歳以上の運転免許保有者の占める割合は上昇傾向にあります。

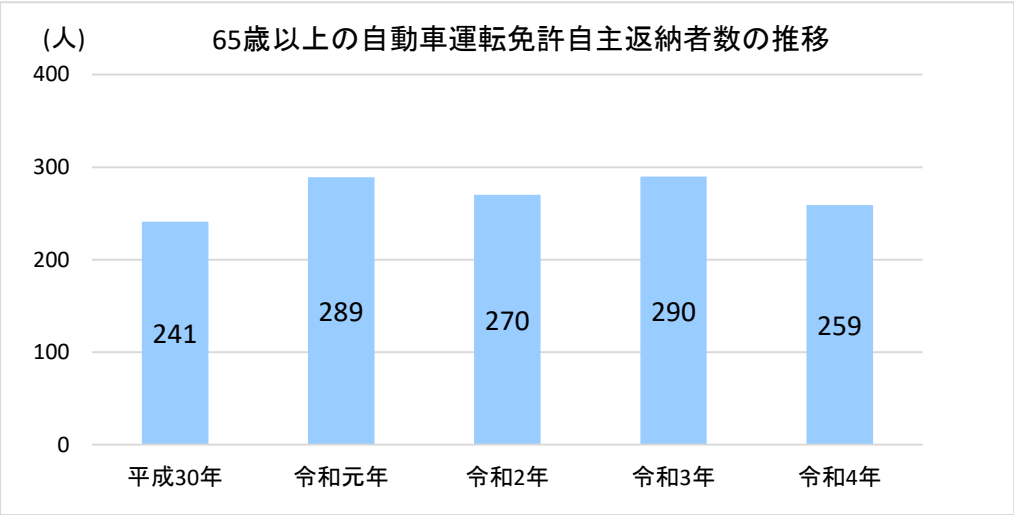


【出典：福井県警察本部「福井の交通」】を基に作成

図　自動車運転免許保有者の推移

3-4-2 65 歳以上の自主返納者数の推移

本市における 65 歳以上の自動車運転免許自主返納者数は、年間 250～300 人前後で推移しています。

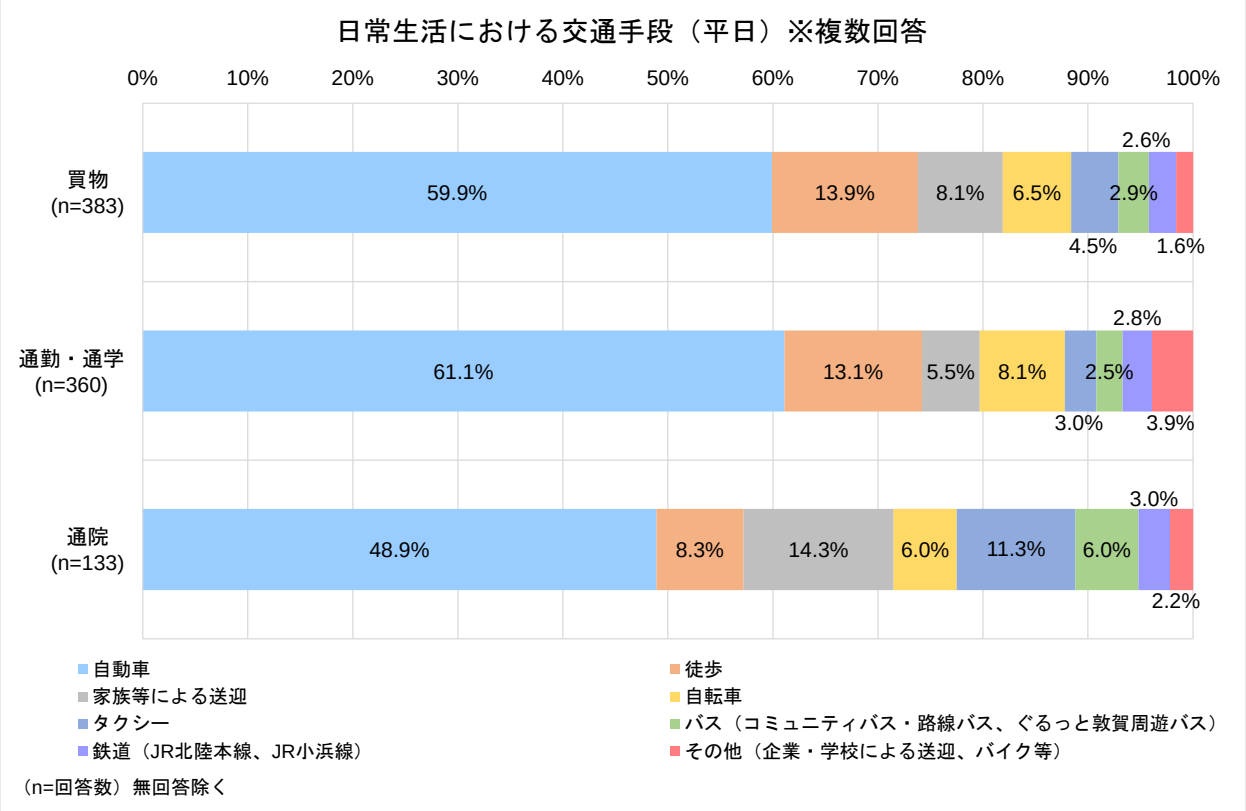


【出典：福井県警察「運転免許統計（令和 4 年版）」】を基に作成

図　65 歳以上の自動車運転免許自主返納者数の推移

3-5　日常生活における交通手段

市民の日常生活における交通手段は、自動車が中心となっています。



【出典：令和５年度敦賀市市民アンケート】を基に作成

図　日常生活における交通手段（平日）

４．地域公共交通の状況

4-1　地域公共交通の運行状況及び役割・機能等

本市における地域公共交通の運行状況及び役割・機能等は以下のとおりです。

本市では、北陸新幹線、JR 在来線、ハピラインふくいの鉄道路線及び路線バスが広域的な移動手段（広域幹線）として機能しています。

これらの広域的な移動手段に対し、敦賀駅で連絡するコミュニティバスとぐるっと敦賀周遊バスが地域内幹線として交通サービスを提供しています。

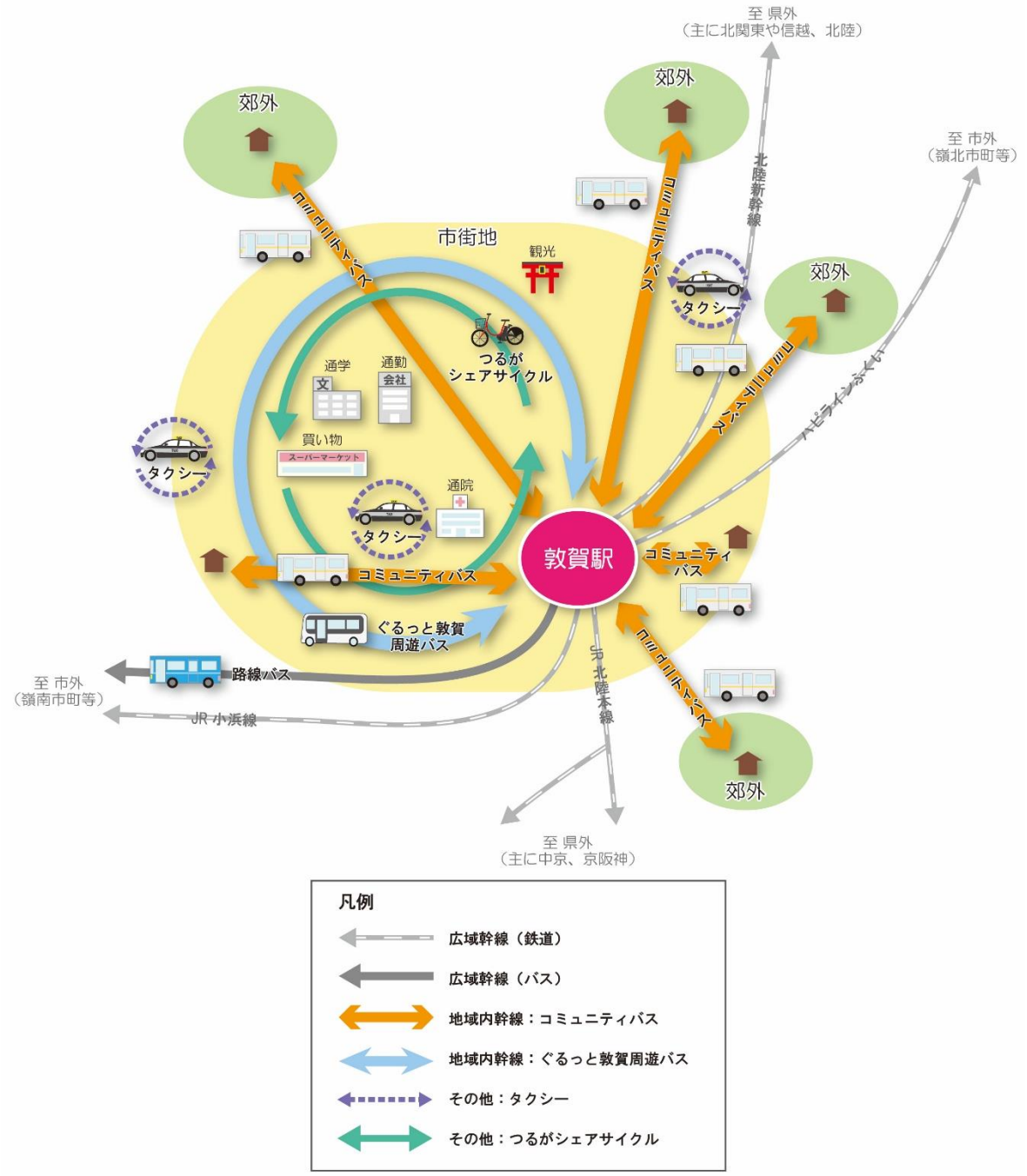


図　地域公共交通の役割・機能等イメージ

表　地域公共交通の運行状況・役割・機能等

種別	路線等	運行状況・役割・機能
広域幹線（鉄道）	北陸新幹線	・本市と県外（主に北関東や信越、北陸）を広域的に連絡し、交通サービスを提供
	JR 北陸本線	・本市と県外（主に中京、京阪神）を広域的に連絡し、交通サービスを提供
	JR 小浜線	・本市と市外（嶺南市町等）を広域的に連絡し、交通サービスを提供
	ハピラインふくい	・敦賀市と市外（嶺北市町等）を広域的に連絡し、交通サービスを提供
広域幹線（バス）	路線バス	・本市と隣接する美浜町の間を運行し、交通サービスを提供
地域内幹線	コミュニティバス	・敦賀駅を起点に市内一円への移動サービスを提供し、買い物や通院、通勤・通学等の目的に対応
	ぐるっと敦賀周遊バス	・敦賀駅を起点に観光拠点を周遊して移動サービスを提供し、観光目的に対応
その他	タクシー	・個々の需要に応じた移動サービスを提供し、観光や商用等で本市を訪れる人のほか、通院や買い物等の目的にも対応
	つるがシェアサイクル	・個々の移動需要に応じて、観光拠点を中心に配置されたサイクルポートから利用者が自由に自転車を貸出・返却できるサービスを提供し、主に観光目的に対応

4-2　地域公共交通の整備・利用状況

4-2-1 鉄道の現況

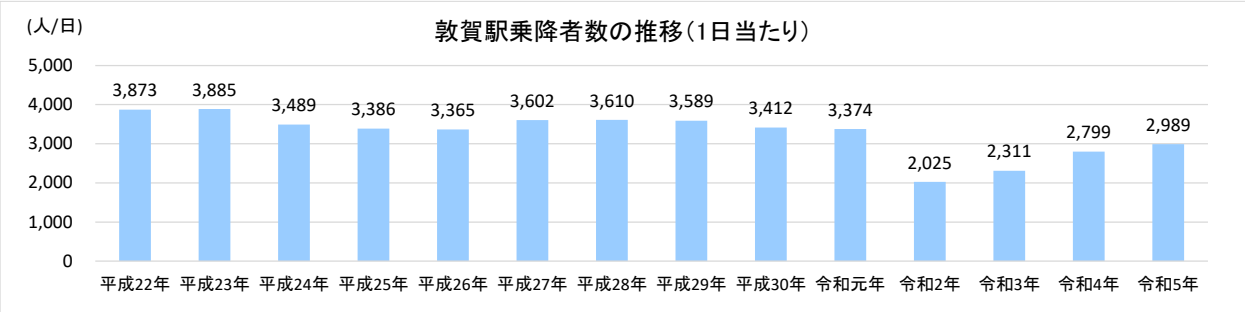
（１）乗り入れ状況

市内に乗り入れる鉄道（北陸新幹線、JR 北陸本線、JR 小浜線及びハピラインふくい）はいずれも敦賀駅を結節点として運行します。北陸新幹線は県外（北関東、信越、北陸）、JR 北陸本線は県外（主に中京・京阪神）、JR 小浜線は主に嶺南市町、ハピラインふくいは主に嶺北市町に連絡します。

図　鉄道路線図

（２）利用状況

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少した乗降者数は回復傾向にあります。



※令和５年乗降者数：ハピラインふくいを含まない

【出典：福井県統計年鑑】等を基に作成

図　敦賀駅乗降者数の推移（1 日当たり）

4-2-2 バスの現況

（１）整備状況

バス（路線バス、コミュニティバス、ぐるっと敦賀周遊バス）は、いずれも敦賀駅を結節点として運行しています。

図　バス路線図

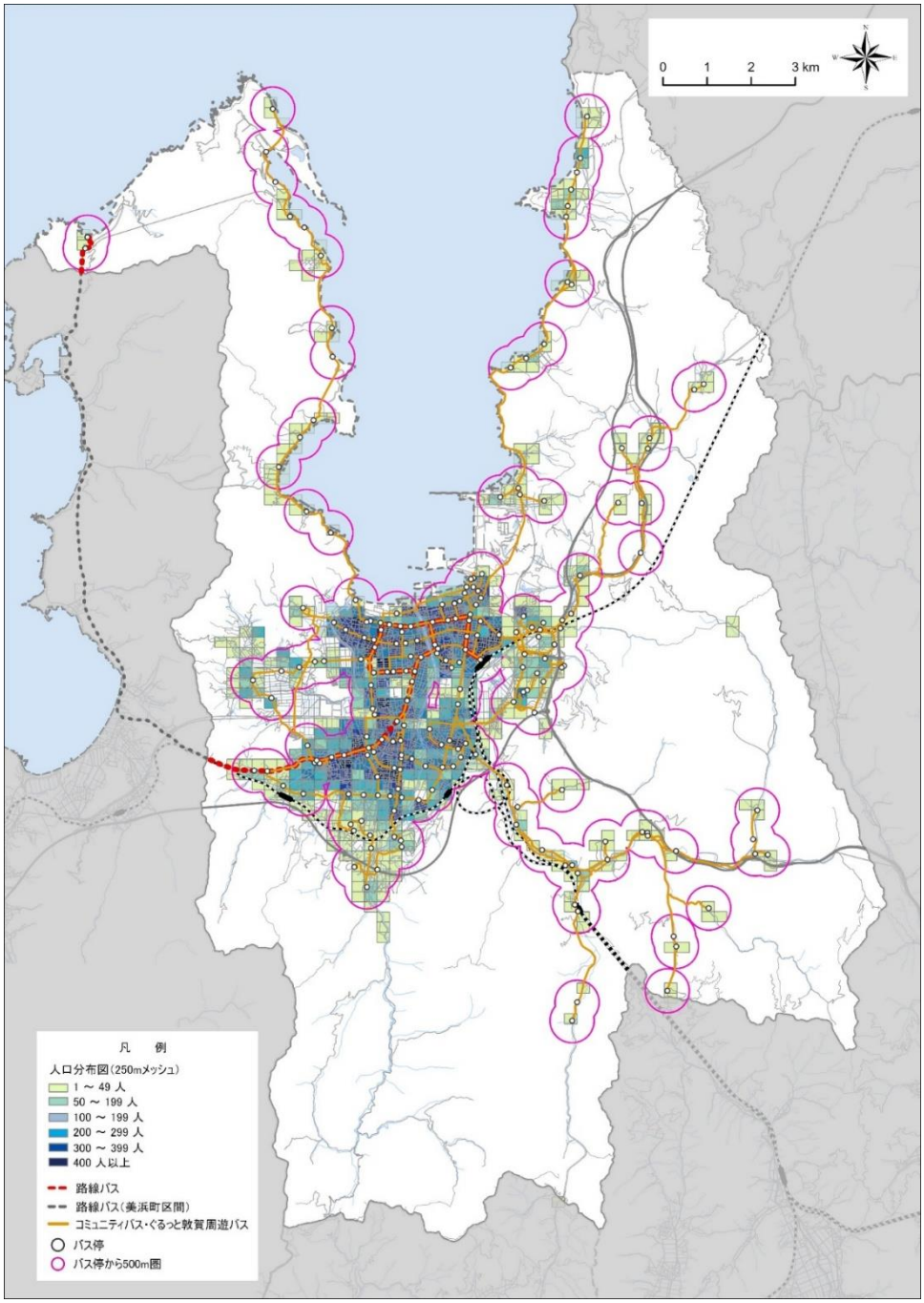
（２）バス停圏域

停留所から半径 500m をバス停圏域と定義した場合、総人口に占めるカバー率は 98.3%となり、市内のほぼを全域カバーしています。

表　バスの人口カバー率

①人口（市全体）※	②バス停圏域に含まれる人口	人口カバー率：②/①
64,269 人	63,152 人	98.3%

※国勢調査（R2）：250m 人口メッシュの人口総数を基に、敦賀市の人口を集計



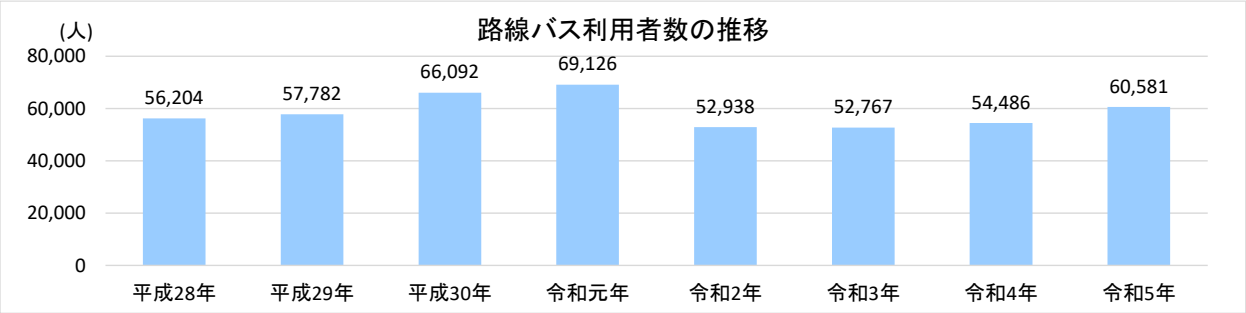
出典：【国勢調査（R2）250m 人口メッシュとバス停圏域】を基に作成

図　バス停圏域

（3）利用状況

①路線バス

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少した利用者数は回復傾向にあります。

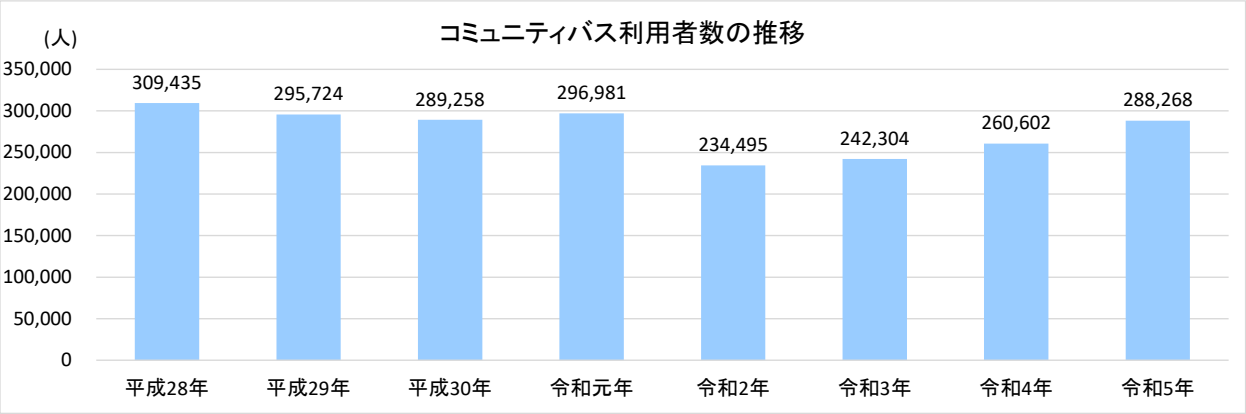


【出典：福井鉄道㈱ 提供データ】を基に作成

図　路線バス利用者数の推移

②コミュニティバス

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少した利用者数は回復傾向にあり、令和 6 年度の利用者数は 30 万人を超える見込みです。

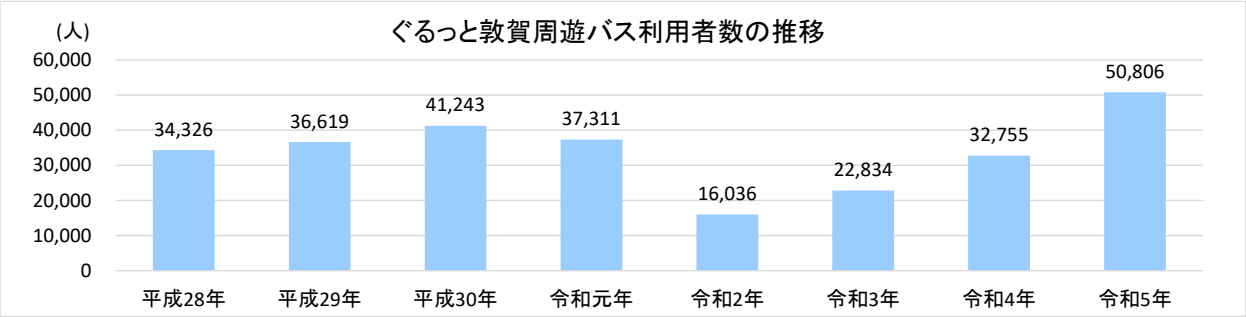


【出典：敦賀市資料】を基に作成

図　コミュニティバス利用者数の推移

③ぐるっと敦賀周遊バス

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少した利用者数は回復・増加傾向にあります。



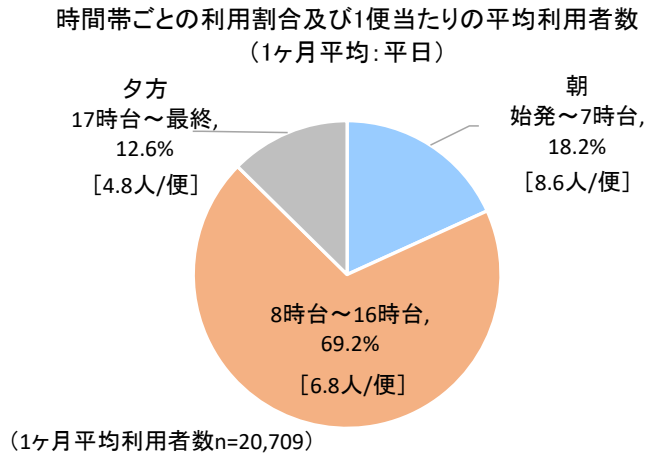
【出典：敦賀市資料】を基に作成

図　ぐるっと敦賀周遊バス利用者数の推移

④時間帯ごとのバス利用状況

通勤通学の利用により、朝の出発時間帯に利用が集中しています。

また、１便当たりの平均利用者数は、始発から７時台で 8.6 人/便、８時台から 16 時台で 6.8 人/便、17 時台から最終で 4.8 人/便となっています。



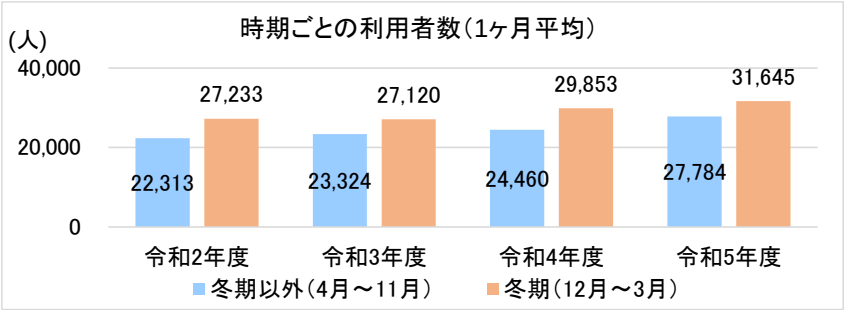
※コミュニティバス定時便の令和６年４～10 月の平日利用者数１ヶ月平均（基準：出発時間）

【出典：敦賀市資料】を基に作成

図　時間帯ごとのバス利用割合及び１便当たりの平均利用者数（１ヶ月平均：平日）

⑤時期ごとのバス利用状況

ウインター定期の利用期間（12 月１日～３月３１日）は他の時期と比べて利用が多くなっています。



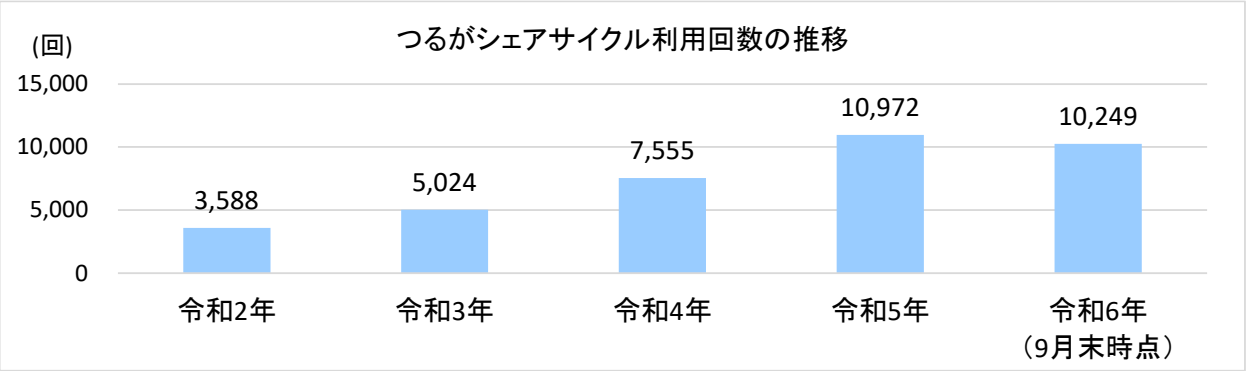
※コミュニティバス定時便、予約便、路線バスの利用者数１ヶ月平均

【出典：敦賀市資料】を基に作成

図　時期ごとのバス利用者数（１ヶ月平均）

4-2-3 つるがシェアサイクルの現況

つるがシェアサイクルは令和 2 年に導入しました。導入後、年々利用回数は増加傾向にあります。

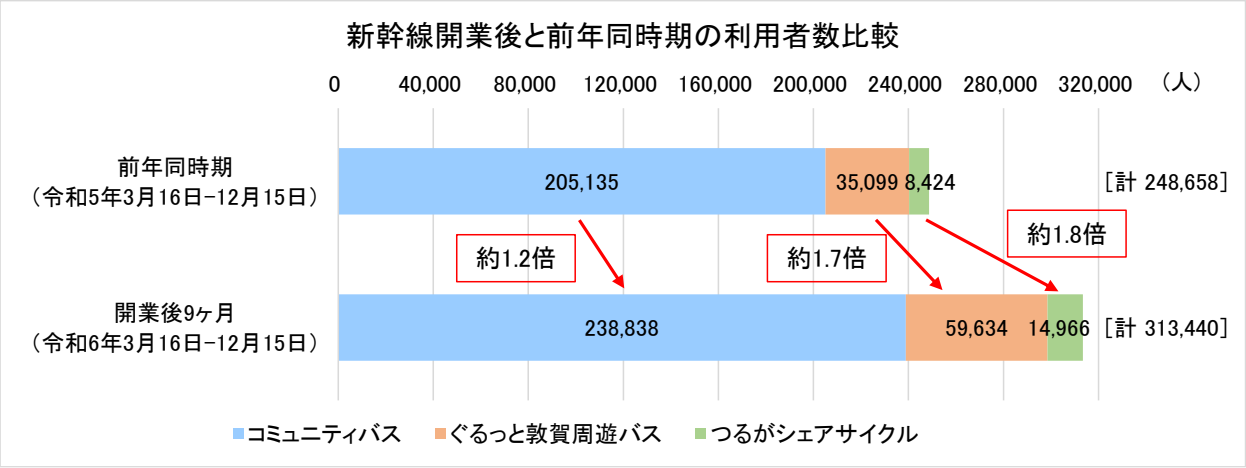


【出典：敦賀市資料】を基に作成

図　つるがシェアサイクル利用回数の推移

4-2-4 北陸新幹線敦賀開業後の利用状況

北陸新幹線開業後、各種公共交通利用者は前年同時期と比較して増加しており、コミュニティバスで約 1.2 倍、ぐるっと敦賀周遊バスで約 1.7 倍、つるがシェアサイクルで約 1.8 倍となっています。



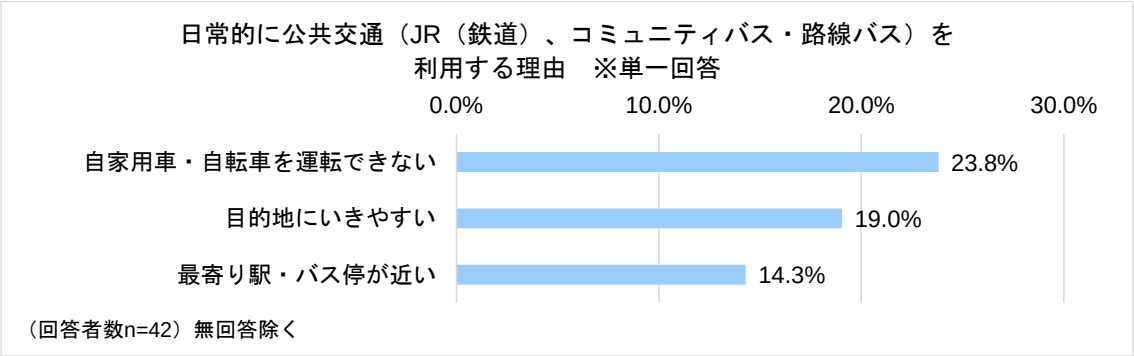
【出典：敦賀市資料】を基に作成

図　新幹線開業後と前年同時期の利用者数比較

4-3　地域公共交通の利用意向等

4-3-1 日常的に公共交通を利用する理由

公共交通は自分で運転ができないなど、移動手段が少ない人を中心に利用されています。

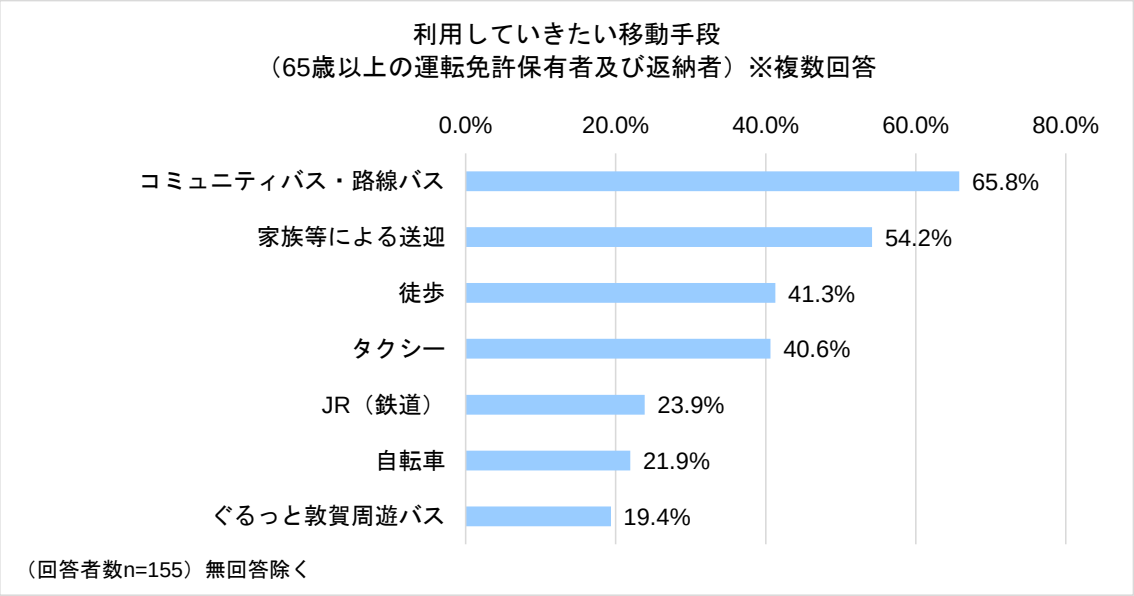


※上位３つの回答を抜粋　　【出典：令和５年度敦賀市市民アンケート】を基に作成

図　日常的に公共交通を利用する理由

4-3-2 運転免許返納後に利用していきたい移動手段

運転免許返納後に利用していきたい移動手段は、「コミュニティバス・路線バス」が最も多くなっています。

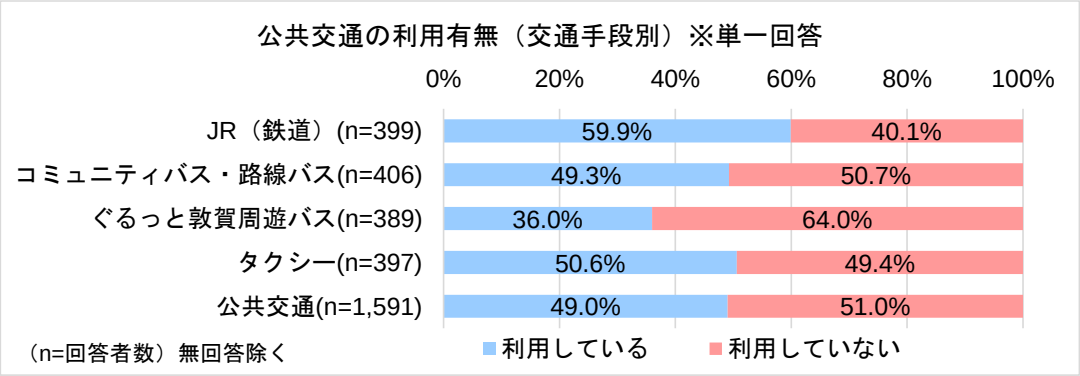


【出典：令和５年度敦賀市市民アンケート】を基に作成

図　運転免許返納後に利用していきたい移動手段

4-3-3 公共交通の利用有無（交通手段別）

公共交通の利用は約半数となっています。



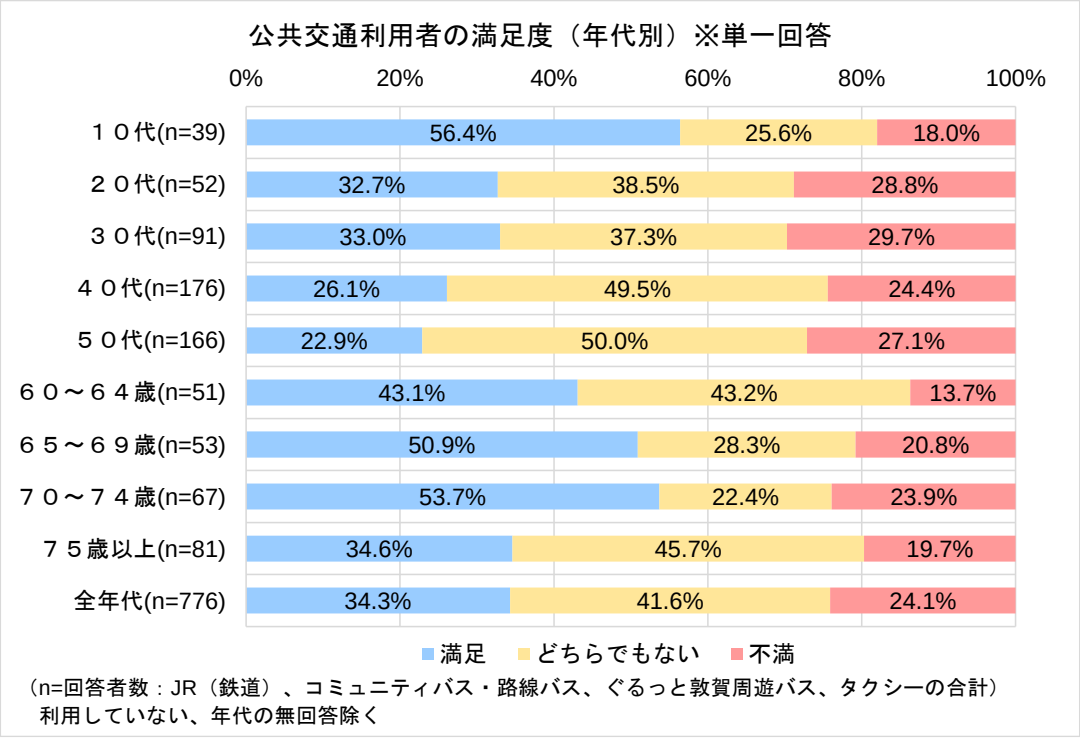
※利用している　　：公共交通の満足度は、利用している方が回答しているものとして捉え、回答のうち「利用していない」以外を「利用している」回答として集計
※利用していない　　：公共交通の満足度の設問のうち、「利用していない」の回答を集計
※公共交通の回答者数：JR（鉄道）、コミュニティバス・路線バス、ぐるっと敦賀周遊バス、タクシーの合計

【出典：令和５年度敦賀市市民アンケート】を基に作成

図　公共交通の利用有無（交通手段別）

4-3-4 公共交通利用者の満足度（年代別）

公共交通利用者（上記 4-3-3 公共交通の利用有無（交通手段別）で「利用している」と回答した方（年代の無回答除く））の満足度は、約３割が満足となっています。年代別で見ると 10 代と 60～74 歳は、満足の割合が比較的高くなっています。



※満足：「満足」、「まあ満足」のいずれかの回答を集計
※不満：「不満」、「やや不満」のいずれかの回答を集計

【出典：令和５年度敦賀市市民アンケート】を基に作成

図　公共交通利用者の満足度（年代別）

4-4　地域公共交通利用者に対する取り組み

4-4-1 高齢者への支援策等

「運転免許自主返納支援事業」や「高齢者外出支援事業」等を実施しています。

4-4-2 その他利便性向上に向けた取組

バスの現在地がリアルタイムで分かる乗換検索システム・バスロケーションシステムや、市内で運行されているバス等における交通系 IC カード（ICOCA 等）決済システムの導入、敦賀駅へのデジタルサイネージ設置など、利用者の利便性向上に取り組んでいます。

図　乗換検索・バスロケーションシステム

交通系ＩＣカード決済システム

デジタルサイネージ（敦賀駅設置）

図　交通系 IC カード決済システム・デジタルサイネージ

５．基本方針と目標

本計画では、前章までに整理した現状を踏まえ、上位計画が目指す将来像を実現するため、公共交通における基本的な方針及び目標を以下のように設定します。

基本的な方針

地域をつなぐ公共交通ネットワークづくり

～暮らしを支える、活力と賑わいを生み出す　持続可能な公共交通環境の構築～

【目標１】

誰でも気軽に利用できる公共交通の維持

誰でも気軽に利用できる公共交通を目指し、将来にわたり持続可能な交通施策を実施します。

【目標２】

高齢者が安心して暮らせる環境の構築

自家用車を運転しない、又は運転免許を返納しようとする高齢者が公共交通を利用し、安心して暮らせる環境を構築するための交通施策を実施します。

【目標３】

敦賀駅を結節点とした公共交通の強化

公共交通ネットワークの結節点である敦賀駅を玄関口として、本市を訪れる来訪者が快適に移動できるための交通施策を実施します。

６．評価方針

6-1　評価指標

本計画の基本的な方針を実現するための目標に対する評価指標を以下のように設定します。

評価指標	現況値 （令和５年度）	目標値 （令和 11 年度）
路線バス及び コミュニティバスの利用者数	348,849 人	令和６年度 実績以上
高齢者の公共交通満足度	34.6%	令和５年度 実績以上
ぐるっと敦賀周遊バス及び つるがシェアサイクルの利用数	61,778 回	令和６年度 実績以上
公共交通に対する市の負担額 （利用１回あたり）	424 円／回	令和６年度 実績以下

※社会情勢の変化や目標の達成状況等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

6-2　目標と評価指標の関係性

本計画で掲げる目標と評価指標の関係性について以下に整理します。

表　目標と評価指標の関係性

評価指標	目標１	目標２	目標３
路線バス及び コミュニティバスの利用者数	●		
高齢者の公共交通満足度		●	
ぐるっと敦賀周遊バス及び つるがシェアサイクルの利用数			●
公共交通に対する市の負担額 （利用１回あたり）	●	●	●

6-3　評価指標の算出方法

評価指標は、以下の算出方法等で設定します。

表　算出方法等

評価指標	算出方法等
路線バス及び コミュニティバスの利用者数	【使用データ：取得年度】 ・事業者データ：毎年度 【算出方法】 ・路線バス利用実績（年間利用者数） ・コミュニティバス利用実績（年間利用者数）
高齢者の公共交通満足度	【使用データ：取得年度】 ・住民アンケート：令和５年度、計画最終年度 【算出方法】 ・公共交通の満足度の設問で「利用していない」の回答を除く 75 歳以上の回答者のうち、「満足」「まあ満足」の回答割合 ※公共交通：JR（鉄道）、コミュニティバス・路線バス、ぐるっと敦賀周遊バス、タクシー
ぐるっと敦賀周遊バス及び つるがシェアサイクルの 利用数	【使用データ：取得年度】 ・事業者データ：毎年度 【算出方法】 ・ぐるっと敦賀周遊バスの輸送人員（年間利用者数） ・つるがシェアサイクル利用実績（年間利用回数）
公共交通に対する市の負担額 （利用１回あたり）	【使用データ：取得年度】 ・普通会計決算データ、事業者データ：毎年度 【算出方法】 ・公共交通の維持にかかる市の負担額の総額／公共交通年間利用者数 ※公共交通：路線バス、コミュニティバス、ぐるっと敦賀周遊バス、つるがシェアサイクル

７．目標を達成するために行う施策等

7-1　施策一覧

目標を達成するために行う施策は以下のとおりです。

表　目標を達成するために行う施策一覧

施　策	目標１	目標２	目標３
① 公共交通の運行	●	●	●
② 公共交通のニーズの把握	●	●	●
③ 駅やバス待合所の環境整備	●		●
④ 鉄道やバスの連携強化	●		●
⑤ 適正な運賃体系の検討	●	●	●
⑥ 公共交通の利用促進	●	●	●
⑦ デジタル技術を活用した情報提供	●		●
⑧ 安心して利用できるバスの車両の維持	●	●	●
⑨ 交通弱者等に対する移動の支援	●	●	
⑩ 来訪者が移動しやすい環境づくり			●
⑪ 嶺南地域への誘客拠点機能の強化			●
⑫ 観光拠点間の移動手段の確保			●
⑬ 新幹線開業効果の持続的なにぎわい創出			●

7-2　施策の内容

各施策の内容は、施策の具体的な実施方法（事業概要、実施期間、実施主体）について以下に示します。また、「持続可能な開発目標（SDGｓ）」の達成に向けた取り組みの一環として、関連する目標のアイコンを示します。

図　SDGs の 17 の目標

表　SDGs の目標に対する地方自治体の果たし得る役割（関連する目標）

目標	目標の内容と自治体行政の役割
	目標３：すべての人に健康と福祉を **あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する** 住民の健康維持は自治体の保健福祉行政の根幹です。国民皆保険制度の運営も住民の健康維持に貢献しています。都市環境を良好に保つことが住民の健康状態の維持・改善に必要であるという研究も報告されています。
	目標 11：住み続けられるまちづくりを **包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する** 包摂的で、安全、レジリエントで持続可能なまちづくりを進めることは首長や自治体行政職員にとって究極的な目標であり、存在理由そのものです。都市化が進む世界の中で自治体行政の果たし得る役割は益々大きくなっています。

【出典：一般財団法人建築環境・省エネルギー機構「私たちのまちにとってのＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）―導入のためのガイドライン―」】を基に作成

① 公共交通の運行

目標１	目標２	目標３	
●	●	●	

【事業概要】
- 路線バス、コミュニティバスを運行します。
- ハピラインふくいの安定的な経営を支援します。
- 広域路線バスの運行継続を確保するため、運行会社に対する支援を行います。
- 公共交通の担い手不足解消につながる支援を行います。
- 学生のコミュニティバスの利用が増える冬季期間や荒天時に増便運行を実施します。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】福井県、敦賀市、交通事業者

② 公共交通のニーズの把握

目標１	目標２	目標３
●	●	●

【事業概要】
- コミュティバス等の乗降調査を実施します。
- 乗降調査の結果や住民アンケートのほか、社会情勢等も踏まえた詳細な移動ニーズの把握に取り組みます。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、交通事業者

③ 駅やバス待合所の環境整備

目標１	目標２	目標３
●		●

【事業概要】
- 鉄道を快適に利用できるよう、駅前広場や駅交流施設の維持、管理運営、清掃及び修繕等を行います。
- コミュニティバスを快適に利用できるよう、コミュニティバスの待合所を整備する市内の各地区に対して補助を行います。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、地区

④ 鉄道やバスの連携強化

目標１	目標２	目標３
●		●

【事業概要】
- 鉄道事業者と連携し、敦賀駅の乗継機能の強化を図ります。
- 鉄道事業者及びバス事業者と連携し、通勤通学時間帯をはじめ、円滑な乗り継ぎができるコミュニティバスのダイヤを設定します。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】福井県、沿線市町、敦賀市、鉄道事業者、バス事業者

⑤ 適正な運賃体系の検討

目標１	目標２	目標３
●	●	●

【事業概要】
- 市内全域の統一運賃を維持することで誰でも気軽にバスを利用できるようにします。
- 運賃の適正な水準について検討します。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、バス事業者

⑥ 公共交通の利用促進

目標１	目標２	目標３
●	●	●

【事業概要】
- 公共交通の利用方法を広報することで利用促進を図ります。
- 小中高生に対し、鉄道やバスの乗り方を知ってもらうためのリーフレットを配布し、公共交通を利用するきっかけづくりに取り組みます。
- 市内の学校に通学時のバス利用に関するチラシを配布し、利用促進を図ります。
- 学生が利用しやすい定期券を販売します。
- イベント開催時は、公共交通機関の利用を働きかけます。
- 嶺南６市町で連携し、JR 小浜線の利用促進を図ります。
- 市民は、公共交通の積極的な利用に努めます。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】福井県、嶺南市町、敦賀市、鉄道事業者、バス事業者、学校関係者、市民

⑦ デジタル技術を活用した情報提供

目標１	目標２	目標３
●		●

【事業概要】
- バスダイヤ、バス停位置、運賃等の情報を標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）で作成し、オープンデータとして公開することで、路線バスやコミュニティバスを Google 等で検索できるようにします。
- バスロケーションシステムや乗換検索など、バスを利用しやすいシステムを運営します。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、バス事業者

⑧ 安心して利用できるバスの車両の維持

目標１	目標２	目標３
●	●	●

【事業概要】
- バスのバリアフリー化、低床化などを進め、誰でも利用できるバスを目指します。
- 老朽化したバス車両の入れ替えを適宜実施します。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、バス事業者

⑨ 交通弱者等に対する移動の支援

目標１	目標２	目標３	
●	●		

【事業概要】
- 運転免許証を自主返納した高齢者に対し、公共交通の利用を促すための支援を行います。
- 高齢者が公共交通を利用して積極的に外出できる環境をつくります。
- 高齢化の進行により、鉄道やバスなどを利用した通院等が困難になるなど、新たな移動ニーズが生じていることから、高齢者の外出を支援するための少量輸送の実証事業を行い、実証結果を反映した支援の仕組みを作ります。
- 身体障がい等のため外出が困難な人に対し、タクシー利用の補助をします。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、交通事業者

⑩ 来訪者が移動しやすい環境づくり

目標１	目標２	目標３	
		●	

【事業概要】
- 観光客が観光地などを円滑に周遊できるよう、案内マップやホームページなどで観光地等へのアクセスに関する情報提供を強化します。
- 市内観光の玄関口である敦賀駅西口と、広域アクセスの起点である東口の周辺の管理運営を適切に行い、誰もが便利に利用できる環境を整えます。
- 市民はもとより県内外の利用者が安心安全に利用いただけるよう、おもてなし向上に努めます。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、交通事業者

⑪ 嶺南地域への誘客拠点機能の強化

目標１	目標２	目標３	
		●	

【事業概要】
- 敦賀駅構内における観光案内、バス、鉄道、タクシーなど多様な交通手段の周知により嶺南各地域への広域周遊を促進します。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、嶺南市町、交通事業者

⑫ 観光拠点間の移動手段の確保

目標１	目標２	目標３	
		●	

【事業概要】
- ぐるっと敦賀周遊バスの運行、つるがシェアサイクルの運営とこれらの継続的な改善を行います。
- 新幹線開業後の利用者の動向を分析し、必要に応じたバスのダイヤの見直しや路線の最適化などを図ります。
- シェアサイクルの利用状況を分析し、必要に応じて再配置等を検討します。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、交通事業者

⑬ 新幹線開業効果の持続的なにぎわい創出

目標１	目標２	目標３	
		●	

【事業概要】
- 氣比神宮の参道にふさわしい街並み形成や金ケ崎地区における賑わい施設など、新たな拠点等整備により、多様な交流による賑わいを創出します。
- 外国語表記の案内マップの作製や看板の設置など、訪日旅行客等の受け入れ環境を強化し、市民が参加する「オールつるがおもてなし隊」を中心に来訪者に対し、おもてなしの心をもって対応することに努めます。

【実施期間】令和７年度から令和 11 年度
【実施主体】敦賀市、民間事業者、交通事業者、市民

7-3　実施主体とスケジュール

各施策の実施主体とスケジュールは以下のとおりです。

表　実施主体とスケジュール

施　策	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
① 公共交通の運行	福井県、敦賀市、交通事業者	継続実施				
② 公共交通のニーズの把握	敦賀市、交通事業者	継続実施				
③ 駅やバス待合所の環境整備	敦賀市、地区	継続実施				
④ 鉄道やバスの連携強化	福井県、沿線市町、敦賀市、鉄道事業者、バス事業者	継続実施				
⑤ 適正な運賃体系の検討	敦賀市、バス事業者	継続実施				
⑥ 公共交通の利用促進	福井県、嶺南市町、敦賀市、鉄道事業者、バス事業者、学校関係者、市民	継続実施				
⑦ デジタル技術を活用した情報提供	敦賀市、バス事業者	継続実施				
⑧ 安心して利用できるバスの車両の維持	敦賀市、バス事業者	継続実施				
⑨ 交通弱者等に対する移動の支援	敦賀市、交通事業者	実証事業	本格運行			
⑩ 来訪者が移動しやすい環境づくり	敦賀市、交通事業者	継続実施				
⑪ 嶺南地域への誘客拠点機能の強化	敦賀市、嶺南市町、交通事業者	継続実施				
⑫ 観光拠点間の移動手段の確保	敦賀市、交通事業者	継続実施				
⑬ 新幹線開業効果の持続的なにぎわい創出	敦賀市、民間事業者、交通事業者、市民	継続実施				

８．計画の進捗管理

各目標を達成するための事業は、毎年の定期的なモニタリングによる評価を実施し、2～3 年後に中間見直しを行い、5 年後に計画全体を見直していくことを基本とします。

毎年の定期的なモニタリングにおいては、目標の達成状況を定量的・客観的に評価するための公共交通利用者数などの数値指標を継続的に収集・分析し、「敦賀市地域公共交通協議会」で評価を行うとともに、国の制度の変更や社会状況の変化、地域特性や利用状況等を勘案し、必要に応じて計画の見直しを行うことによって、PDCA サイクルによるスパイラルアップを目指していきます。

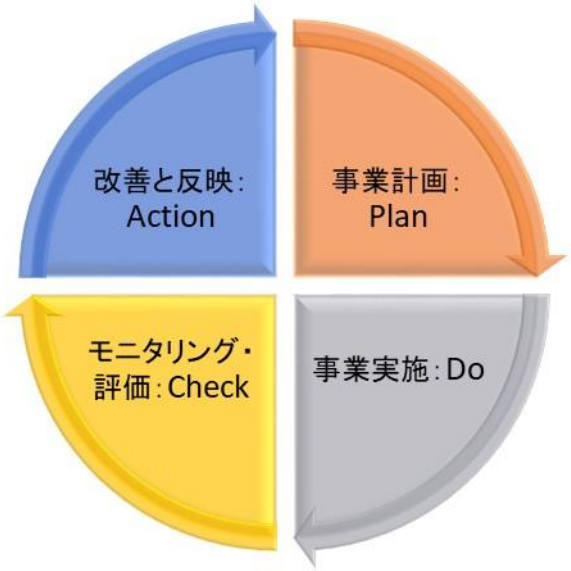


図　PDCA サイクル（計画の進捗管理）