

福井県若狭地方における北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えた 観光二次交通開発と課題

岩谷 恭 弥*

キーワード：北陸新幹線, アフターコロナ, 観光交通開発, ゴコイチバス, おばまAIバス, MaaS

I. はじめに

新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の蔓延は、人々の経済活動や日常生活を次々と“新しい”ものへと変化させていった。こうしたなか、日本の基幹産業である観光産業は、諸外国からの移動制限や新しい生活様式、緊急事態宣言下での不要不急の外出自粛等のもと、インバウンド観光の停止や、団体旅行から個人旅行・一人旅への移行、県外への移動自粛などにより非常に大きな打撃を受けた。この結果、沈滞傾向にあった日本経済のなかで唯一と言ってよい21世紀のリーディング産業であった観光業が壊滅する状況となり、現場では企業の倒産・廃業から従業員の解雇が発生した (齋藤, 2021)。しかしながら観光は第二次世界大戦以降、国策的に日本の主要産業を担ってきており、観光に紐づく一連のサービス産業復興がコロナ禍からの経済復興として一翼を担っているとも考えられる (富吉, 2020)。

このような状況のなか、観光一次交通ともなる整備新幹線の開業が進められている。九州新幹線・長崎ルートが2022年度中の暫定開業を、北陸新幹線・敦賀延伸が当初計画より1年程度遅れを見込みながらも2024年内開業を予定している。櫛引 (2020) によれば、整備新幹線は「早く、大量に、安定して人を運ぶ」仕組みを起点に、QOL (生活の質) の向上や持続可能な地域社会づくりの実現を目指してきたと総括されるが、COVID-19の引き起こした混乱は、その仕組み自体に問題を提起し始めている。一方で藤井 (2020) は、COVID-19対策を進める上で国土構造の分散化が必要であり、その一手段として新幹線網の整備を早期に実現し、地方の魅力を高めるためのインフラ投資が必要であると評価している。

また、整備新幹線の延伸・開業を目前に控えた地域では、観光開発と観光二次交通の整備に追われている。笠原 (2019) は観光振興と住民生活維持の「融合」を目指した公共交通網の再構築を行い、地域活性化を進めて行

くことが公共交通の維持につながると指摘している。矢口 (2012) は観光二次交通体系を充実させる上で、沿線地域の活性化と連携し、「地域の魅力」をここに組み込んでいる必要があると指摘する。一方で中村ほか (2020) は、高速交通網の開通が拠点都市からアクセス性の悪い周辺地方都市への周遊観光増加という波及効果を生み出すかは疑問であるとし、都市圏レベルでの多様な拠点の整備と、これらの拠点をつなぐ交通ネットワーク整備による観光交通網整備が重要であると指摘している。観光二次交通として既存のデマンド型交通やコミュニティバスをはじめとした地域公共交通の積極的活用も期待されているが、現在の公共交通網形成計画では、デマンド交通はあくまでも地域住民のための最小限のサービスしか想定されていない。そのため、新たな観光二次交通の開発も交通・観光まちづくりにおいて新たな課題となっている。こうしたなか、既存の観光二次交通を地域生活交通に組み込み、観光のみならず地域全体に波及効果が期待できる地域交通の概念も提案されている (奥本, 2002)。

加えて今日では、MaaS (Mobility as a Service) という概念のもと、広範囲でのモビリティのあり方が大きく変わろうとしている中で、観光産業へのMaaSの積極的活用 (観光型MaaS) が期待されている (日高, 2020)。一方で、日本においてMaaSを実現する上では、各移動サービス事業者の持つデータのオープン化に向けた調整・連携が課題となる (石井, 2020)。MaaSの初期段階ではその効果と導入メリットが充分に見出せない可能性が高く、参画に躊躇する事業者も考えられる。そのため、地域の独自性を考慮した「日本版MaaS」を十分な実証実験のもと早期に確立し、行政の充分なリーダーシップのもと、参入・協調しやすい環境づくりを推進していく必要がある。

本稿では、北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えた新たな観光二次交通の開発の事例から、「若狭三方五湖をぐ

* 立正大学大学院地球環境科学研究科

るっと一周できる路線バス『ゴコイチバス』とその関連路線「ゴコイチバス熊川線」、また「おばまAI運行バス」の実証運行を取り上げた。ゴコイチバスは三方五湖エリアの観光に特化した観光二次交通であり、ゴコイチバス熊川線とおばまAI運行バスは観光二次交通と地域生活交通を統合した地域公共交通である。これらの実証実験は、整備新幹線延伸開業を見据えただけでなく、アフターコロナにおける観光開発のあり方についても検討がなされている。

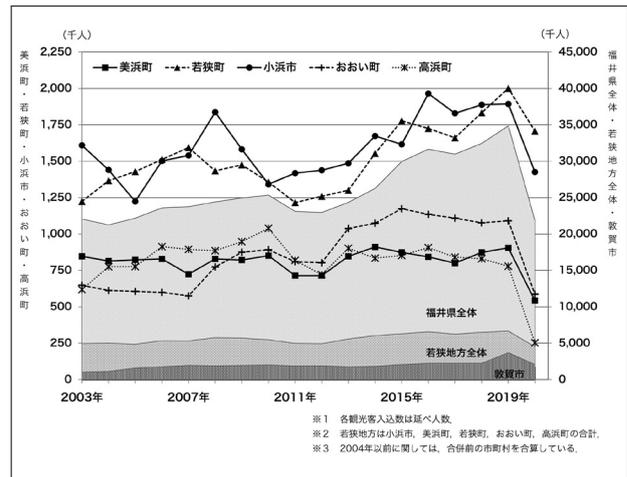
まずこれらの実証運行における利用と運行の実態を、ゴコイチバスに関しては乗車によるOD調査および利用者への聞き取り調査によって、おばまAIバスに関しては、小浜駅、東小浜駅において利用者調査およびまちづくり小浜への聞き取り調査にて明らかにした。この結果とこの地域の公共交通基本計画の内容を基に、地域の観光二次交通開発における課題と解決案を検討した。

II. 福井県若狭地方の観光産業と交通

福井県若狭地方は、かつて若狭国であった範囲の地域を指し、小浜市を中心として、大飯郡高浜町、おおい町、三方上中郡若狭町、三方郡美浜町の1市4町で構成される地域である¹⁾。この地域には非常に発達したリアス海岸を有する若狭湾があり、湾内には複数の支湾がみられる。背後には山地が広がっており、ラムサール条約登録湿地の三方五湖²⁾もみられる。また、名水百選および平成の名水百選に選定された水辺も多く所在し、これらを活用したアクティビティやレジャーが盛んである。加えて、小浜市および若狭町は日本遺産「海と都をつなぐ若狭の往来文化遺産群－御食国若狭と鯖街道－」³⁾にも認定されるなど、歴史や文化が継承された地域でもあり、これらを目的とした来訪も多い。さらには、スーパーおかせ^{おかせ} ほうぜまつり^{ほうぜまつり} 大火勢や放生祭、高浜七年祭をはじめとした祭祀・祭礼も地域内各地で行われており、これを目的とした観光需要も高い。

このほか、水月湖^{すいげつこ}での7万年に及ぶ年縞の発見、小浜市の道の駅若狭おばまを中心とした「道の駅」、御食国若狭おばま食文化館を中心とした「海の駅」、つばき回廊商業棟跡地および旭座を中心とした「まちの駅」の3駅連携構想と小浜西組重要伝統的建造物群保存地区の連携による、『小浜市観光まちづくり計画－歴史と伝統が織りなす「まちなか回遊」感動おばま創造プロジェクト－』⁴⁾の策定による観光需要増加も大きい。

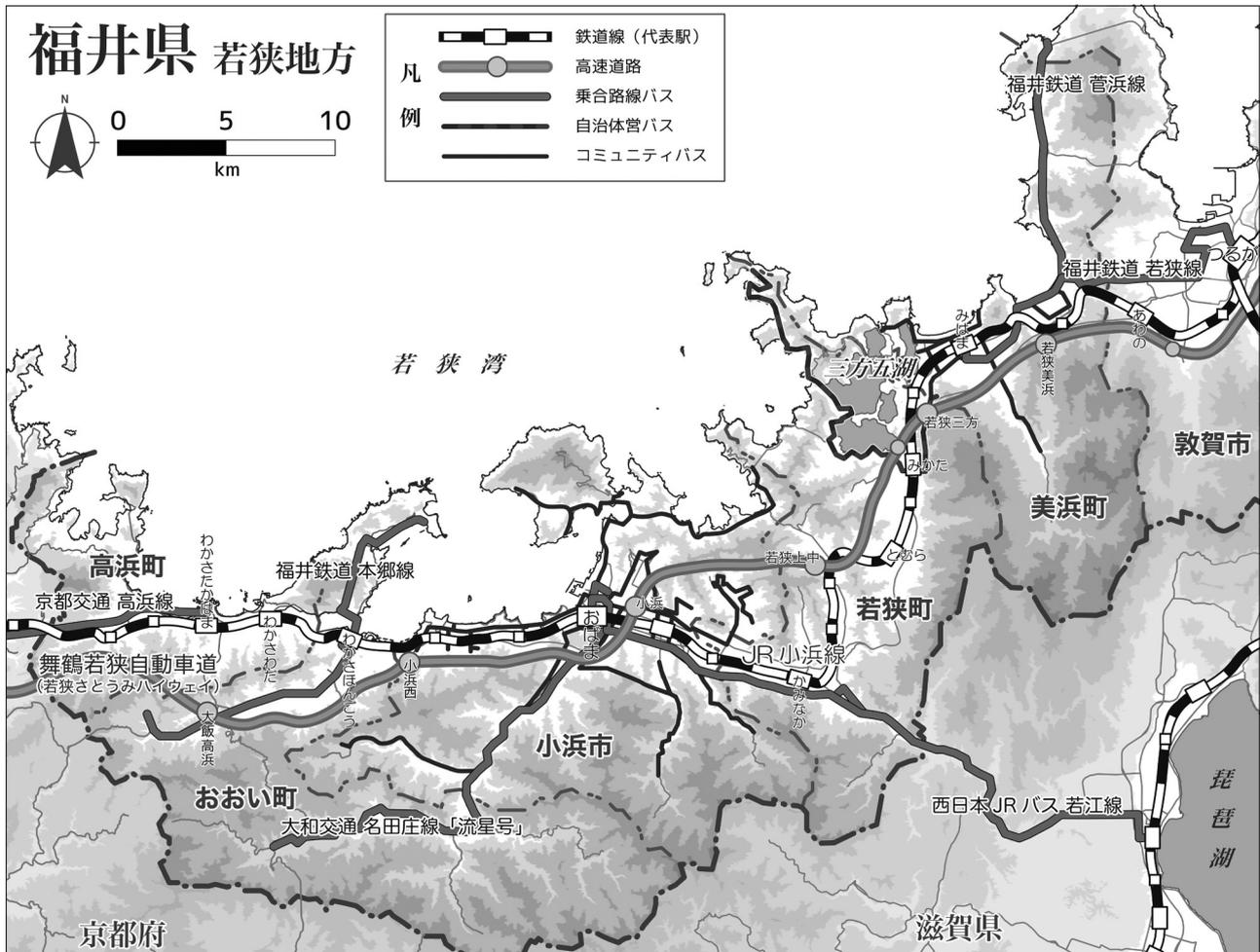
第1図には近年の福井県と若狭地方の観光客入込数を



第1図 福井県若狭地方における観光客入込数
(福井県「福井県観光客入込数(推計)」を基に作成)

示した。2011年に東日本大震災による旅行自粛と高速道路ETC休日特別割引終了の影響から、全体的に減少しているものの、2019年までは基本的に増加傾向であった。2020年に関してはCOVID-19の影響から、福井県全体としては前年比6割程度、若狭地方全体としては前年比7割程度の入込数となった。若狭地方においては、入込数が基本的に120万人を上回る小浜市・若狭町と、120万人を下回る美浜町・おおい町・高浜町に二分されている。小浜市と若狭町に関しては、観光客入込数の変動が激しいものの、2019年にかけては基本的に増加傾向にあり、若狭地方のなかでも観光客が集中していることが分かる。特に2008年の小浜市は、NHKの連続テレビ小説「ちりとてちん」ロケ地効果と、オバマ大統領に関する話題性の提供による効果により、観光客入込数が突出している。

こうしたなか、この地域においては、観光二次交通の整備が課題となっている。若狭地方の主要交通網を第2図に示した。道路交通網の整備においては、若狭地域を横断する舞鶴若狭自動車道(若狭さとうみハイウェイ)が2014年に、またこれに接続する京都縦貫自動車道が2015年に全線開通したことにより、京阪神地区および北陸・東海地区からの交通アクセスが飛躍的に向上した。このほか一般国道のバイパス道路建設や、主要地方県道、広域農道若狭西街道・若狭梅街道の整備、若狭湾に突出する半島先端部への道路網整備なども積極的に進められてきた。これは電源立地地域であることも一つの要因ではあるが、阪神淡路大震災を踏まえた京阪神地区での災害時における迂回路としての役割も持たせているためである。最近では嶺南地域を中心に、福井県が主体となって原子力をはじめとした様々なエネルギーを活用した地



第2図 若狭地方の主要交通網

(基盤地図情報および国土数値情報, 現地調査を基に作成)

域経済の活性化やまちづくりを目指すことで、人・企業・技術・資金(投資)が集まるエリアの形成を2020年度より概ね10ヶ年で実施する計画である。「嶺南Eコースト計画」の策定から、若狭地域内の6か所に電気自動車のカーシェアリングが設置、また各所でレンタサイクルも実施されている。

一方で公共交通網に関しては、モータリゼーションの影響から依然として衰退が著しい。鉄道は、JR小浜線が若狭地方を横断するように通過している。運行本数は1時間に1便程度が維持されてきたが、コロナ禍の利用減少も相俟って2021年10月に一部減便が実施された。また2030年度以降には、小浜-東小浜駅間付近に北陸新幹線小浜新駅の着工が予定されている。乗合バスは、西日本JRバス若江線、福井鉄道バス若狭線、菅浜線、本郷線、京都交通高浜線、大和交通名田庄線「流星号」が運行されているのみであり、その他をコミュニティバスないしはデマンド交通にて補っている。小浜市および美浜町においては、各中心駅から複数路線のコミュニティバ

スが運行されているものの、時刻表を確認すると運行本数が少なく、曜日指定で運行する路線や前日までの予約が必要な路線も多い。また若狭町ではレイクヒルズ美方病院からJR三方駅を經由し常神半島先端部に向かう町営バスも運行されているが、1日4往復と常神~別所川(梅の里小学校)間の片道1回しか運行されず、なおかつ常神発レイクヒルズ美方病院行きの3回は平日予約制となっている。デマンド交通に関しては、若狭町、おおい町、高浜町が運行しているが、コミュニティバスを含む乗合バス沿線地域での利用はできず、また運行自治体居住者向けの事前登録制であるため、それ以外の利用者が利用することは困難である。高速乗合バス路線に関しては、小浜・大飯と大阪を結ぶ「わかさライナー」が2020年5月まで、小浜・舞鶴と京都を結ぶ「若狭舞鶴エクスプレス京都号」が2018年3月までそれぞれ運行されていたが、利用者減少の影響を受け運行を終了した。特に前者はコロナ禍による影響が過大である。

この地域では自家用車利用が卓越しているため、公

公共交通網の衰退が進行している。その結果、住民は公共交通に対する興味が薄くなり、誤認も多い。これを改善するためには公共交通情報の提供を地域と事業者が一丸となって実施していく必要があると指摘した（岩谷，2021）。これに関連して、福井県では北陸新幹線敦賀延伸開業を踏まえ、2020年3月に「嶺南地域公共交通網形成計画」（以下、公共交通基本計画）が策定された。これは、将来にわたって地域の移動手段として持続可能な交通ネットワークの構築と、北陸新幹線敦賀開業効果を嶺南地域全体に波及させるための利便性の高い二次交通の整備の2点を基本目標に掲げた公共交通基本計画で、計画期間は2020年度～2024年度としている。北陸新幹線敦賀延伸開業に向け、利便性の高い地域交通ネットワークの実現を目指し、小浜線の利活用促進および魅力向上、乗合バス等との接続強化など、公共交通の利便性向上を狙っている。この一環で、公共交通情報の提供として2021年3月に「福井県嶺南地域公共交通乗り換えMAP」が福井県から発行された。このような公共交通基本計画の下、アフターコロナにおける観光産業の復興と2024年の北陸新幹線敦賀延伸開業における観光需要の増加を見込み、若狭地方では公共交通実証運行が実施された（第1表）。また今後も複数の実証実験を実施する見込みであるとの記載もある。これらは今後、地域と事業者が共同で交通まちづくりを進めていく足掛かりともなるだろう。

次章ではこの実証実験のなかから、ゴコイチバスおよびゴコイチバス熊川線と、おばまAI運行バスの事例を紹介する。

Ⅲ. 観光二次交通運行実験の事例

1. ゴコイチバス

福井県は2024年の北陸新幹線敦賀開業に向け、「福井県高速交通開通アクション・プログラム」を策定し、これに「若狭湾エリアの新展開」という項目を追加した。この中で、三方五湖エリアにおいては、地域の活性化と拠点となる観光地づくりを目指し、敦賀から西への大きな人の流れを生み出すことを期待している。こうしたプロジェクトを具現化するため、福井県と三方五湖の位置する若狭町、美浜町および両町の観光・産業・環境関係団体とともに、三方五湖エリア全体協議会を2018年に設立し、「福井県三方五湖エリアステップアッププログラム」を2019年に策定した。

この取り組みの一環として、駅から観光地への移動手段となる、「三方五湖をぐるっと一周する路線バス『ゴコイチバス』」の実証運行を実施した。運行期間は、2021年11月3日（水・祝）～12月26日（日）で、土日祝日のみの限定運行である。また若狭町では、ゴコイチバスの運行にあわせて、ゴコイチバス熊川線（以下、熊川線）の運行実験も実施した。運行期間は2021年11月3

第1表 福井県若狭地方における主な公共交通実証実験

実証実験名	実験内容	運行・運用方法	実証地域	実証期間	実施主体
グリスロ高浜	グリーンスローモビリティの運行実験	定時運行方式（無料）	高浜町	2021年6月・7月・10月	福井県・高浜町
グリスロ和田	グリーンスローモビリティの運行実験	定時運行方式（無料）	高浜町	2021年8月・11月	福井県・高浜町
おばまAI運行バス	AI運行バスによる小浜市の観光二次交通と地域生活交通の創出	事前予約制定時運行およびデマンド型配車（無料）（NTTドコモ「AI運行バス®」サービスを使用）	小浜市	2021年9月18日～11月30日	まちづくり小浜
ゴコイチバス	三方五湖エリアの観光需要創出	定時運行方式（有料）	美浜町・若狭町	2021年11月3日～12月26日	三方五湖エリア全体協議会
ゴコイチバス熊川線	ゴコイチバスの運行に関連した、熊川宿エリアへの観光二次交通と地域生活交通の創出	定時運行方式（有料）	若狭町	2021年11月3日～11月28日	若狭町
シェアEV	電気自動車（EV）を活用した仮想発電所（VPP）実験	通常時はカーシェアリングサービスとして運用（カーシェアリングサービスPattoを使用）	嶺南地域	2021年5月～	福井県

日(水・祝)～11月28日(日)で、ゴイチバス同様土日祝日のみの限定運行であった。両路線の運行告知資料を第3図に、運行経路を第4図に、また運行状況を第2表に示した。また、ゴイチバスを利用した観光モデルコースも設定された。敦賀駅および近江今津駅発着という想定で、女子旅周遊モデルコースを設定し、福井新聞社の関連会社であるfuプロダクションの運営する福井県観光ポータルサイト「ふーほ」にて公開された^{5) 6)}。

ゴイチバスは、敦賀駅発着便と美浜駅発着便の2系統を用意し、前者は貸切用大型車両(いわゆる観光バス車両)を用い1日3便、後者は路線用小型車両(いわゆるコミュニティバス車両)を用い1日6便の運行である。概ね40～60分間隔で運行されているが、90分間隔の空く時間帯もある。また車内では、福井県立美方高等学校と連携し、高校生による観光案内を事前録音による音声案内放送で実施している。路線は三方五湖の周囲を時計回りに周遊し、出発駅に戻る形態をとっている。時計回り方向には運行されていない。乗車運賃は、敦賀駅発着便では申告制前払いの距離制運賃、美浜駅発着便では整理券方式後払いの距離制運賃である。このほか、連続する2日間の乗り放題乗車券と、観光地の入場券がセットになったフリーバス付き乗り放題乗車券が発売されている。またバス利用者は、アンケートに回答すると三方五湖オリジナルミニタオルを受け取ることができる。

一方、熊川線は三方駅と道の駅若狭熊川宿間を、貸切用小型車両を用い1日3往復の運行であった。三方五湖エリアから熊川宿への観光二次交通と、公共交通空白地域である若狭町三十三地区・瓜生地区の地域生活交通を統合させた実証運行である。車内では若狭町の観光PRビデオが上映されていた。三方駅から途中の瓜生公民館間においては自由乗降制であり、三方駅以外に停留所は設置されていない。乗車運賃は、1回300円の前払い方式だが、熊川宿観光組合に加盟する店舗で使用できる400円分の商品券と三方駅ないしは熊川宿で1日借りることのできるレンタサイクルチケットの付いた連続する2日間の乗り放題乗車券が500円で発売されていた。

2021年11月21日(日)および23日(火・祝)において、乗車による停留所別乗降者数およびOD調査を実施した。また、ゴイチバス利用者への聞き取り調査を実施し、16名から回答を得た。停留所別乗降者数を基にした乗車状況を第3表に、OD調査を基にした乗車状況を第4表にそれぞれ示した。また、ゴイチバス利用者の評価を第5表に示した。ゴイチバスの利用者は、バスの巡回順に観光施設を利用しているようにみられた。山頂公園停留所と縄文ロマンパーク停留所の利用が多く、その他の停留所では駅を除きあまり利用が見られなかった。また熊川線利用者は、熊川宿への観光目的利用と、自由乗降での生活目的利用の両方が見られたが、乗車人数が計4

「ゴイチバス」運行します!

運行期間 令和3年11月3日(初)～12月26日(日)
上記期間中土・日・祝日に限定運行!

運行経路と運行ダイヤ

バス種別	発着時刻	三方五湖	山頂公園	縄文ロマンパーク	道の駅若狭熊川宿	瓜生公民館	PLANT2	JR三方駅
① 敦賀駅発着便	8:55	9:40	10:30	11:55	13:45	15:15	16:00	16:45
② 美浜駅発着便	9:45	10:30	11:15	12:00	12:45	13:30	14:15	15:00
③ 山頂公園発着便	9:45	10:30	11:15	12:00	12:45	13:30	14:15	15:00
④ 瓜生公民館発着便	9:45	10:30	11:15	12:00	12:45	13:30	14:15	15:00
⑤ 道の駅若狭熊川宿発着便	9:45	10:30	11:15	12:00	12:45	13:30	14:15	15:00
⑥ 三方五湖発着便	9:45	10:30	11:15	12:00	12:45	13:30	14:15	15:00
⑦ 山頂公園発着便	9:45	10:30	11:15	12:00	12:45	13:30	14:15	15:00
⑧ 瓜生公民館発着便	9:45	10:30	11:15	12:00	12:45	13:30	14:15	15:00
⑨ 道の駅若狭熊川宿発着便	9:45	10:30	11:15	12:00	12:45	13:30	14:15	15:00
⑩ 三方五湖発着便	9:45	10:30	11:15	12:00	12:45	13:30	14:15	15:00

運賃

乗車距離	乗車運賃	乗車券							
0～400m	700	800	900	900	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
400～700m	750	850	950	950	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050
700～1,000m	800	900	1,000	1,000	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100
1,000～1,300m	850	950	1,050	1,050	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150
1,300～1,600m	900	1,000	1,100	1,100	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
1,600～1,900m	950	1,050	1,150	1,150	1,250	1,250	1,250	1,250	1,250
1,900～2,200m	1,000	1,100	1,200	1,200	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300
2,200～2,500m	1,050	1,150	1,250	1,250	1,350	1,350	1,350	1,350	1,350
2,500～2,800m	1,100	1,200	1,300	1,300	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400
2,800～3,100m	1,150	1,250	1,350	1,350	1,450	1,450	1,450	1,450	1,450
3,100～3,400m	1,200	1,300	1,400	1,400	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
3,400～3,700m	1,250	1,350	1,450	1,450	1,550	1,550	1,550	1,550	1,550
3,700～4,000m	1,300	1,400	1,500	1,500	1,600	1,600	1,600	1,600	1,600
4,000m以上	1,350	1,450	1,550	1,550	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650

2日間乗り放題 乗車券

おとな 2,000円 子供 1,000円 (乗り放題できるバス券 ①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩)

おとな 1,200円 子供 600円 (乗り放題できるバス券 ①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩)

ゴイチバス2日間乗り放題乗車券 レインボーライン山頂公園入園券

福井県年輪博物館・若狭三方縄文博物館共通観覧券

3つがセットになったお得なフリーバスも販売しています。

おとな 乗り放題乗車券に1,000円プラス 子供 乗り放題乗車券に500円プラス

バスご利用の皆様へお願い

ご利用のバスに改善するためのアンケートにご協力をお願いします。

ゴイチバスで巡る三方五湖周遊モデルコースはこちらから!

JR三方駅から熊川宿へ 実証実験バスを運行します

運行期間 令和3年11月3日～11月28日(土・日・祝日に限定運行)

ダイヤと運行経路について (地図の赤い線)

バス停	熊川宿	熊川宿	熊川宿
JR三方駅	11:55	13:20	15:00
PLANT2 (瓜生公民館)	12:20	13:45	15:25
道の駅若狭熊川宿	12:30	13:55	15:35
PLANT2 (瓜生公民館)	13:40	14:10	15:40
道の駅若狭熊川宿	12:40	14:10	16:10
PLANT2 (瓜生公民館)	12:50	14:20	16:20
JR三方駅	13:15	14:45	16:45

運賃について

- 運賃(一乗車あたり) 大人300円(小人150円) 乗車時にお支払い
- フリー切符(乗り放題) 大人500円(小人250円) 2日間有効
- 特典: ①電動レンタサイクル引換券(道の駅若狭熊川宿/三方駅で貸出) ②お買物割引券(熊川宿19店舗でご利用いただけます)

フリー切符は下記の場所で発売しています

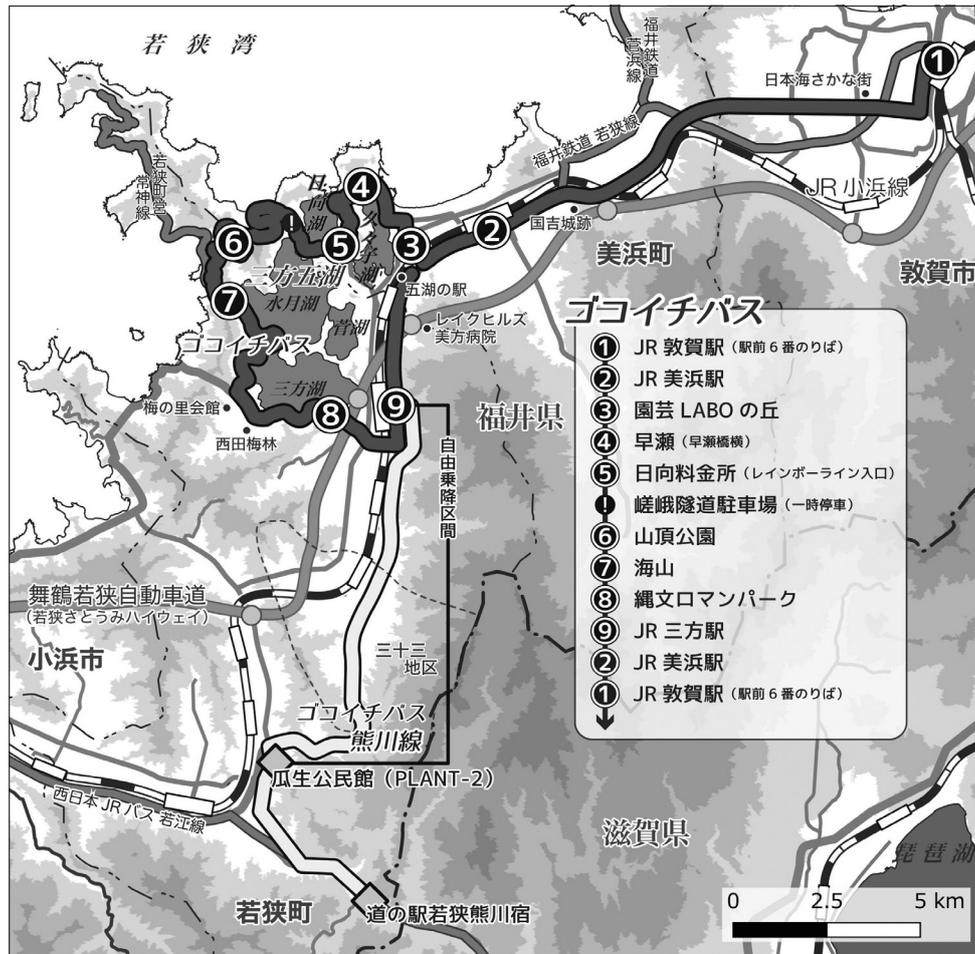
- 道の駅若狭熊川宿
- バス車内(JR三方駅～道の駅若狭熊川宿間)
- JR三方駅

ゴイチバス 運行告知パンフレット

ゴイチバス熊川線 運行告知パンフレット

第3図 ゴイチバスおよびゴイチバス熊川線の運行告知資料

(出典:三方五湖エリア全体協議会『『ゴイチバス』運行します』(2021), 若狭町『JR三方駅から熊川宿へ実証実験バスを運行します』(2021))



第4図 ゴイチバスおよびゴイチバス熊川線の運行経路
 (第3図の告知資料および現地調査を基に作成)

名と少ないため十分な評価ができたとは言いがたい。ゴイチバスの利用者からは、運行、車両、運賃に関する評価をそれぞれ聞き取ることができた。全体的に肯定的な意見が多かった一方、運行に関して、乗車するダイヤによって運行間隔がばらばらであり、1か所当たりの滞在時間が40分では短く、一方90分では長すぎる場合があるといった、運行間隔など改善を望む声も聞かれた。

2. おばまAI運行バス

公共交通基本計画には、「公共交通の利便性向上」という項目が設定されている。この中に、「AIやIoT等を活用した新モビリティサービスの導入」が検討されており、これは、AI運行バスや自動運転技術、グリーンスローモビリティ⁷⁾等新しい技術による公共交通サービスの実証を行うことを推進・検討している。なかでもAI運行バスはMaaSプラットフォームの1つであり、シームレスな移動や消費をサポートする交通手段の1つに位置づけられている。

こうしたなか小浜市では、第三セクター方式により設

立した観光振興組織であるまちづくり小浜が主体となり⁸⁾、小浜市、サービス提供者のNTTドコモ、運行事業者の三福タクシーが参加しおばまAI運行バスの運行実証を実施した。運行期間は2021年9月18日(土)～11月30日(火)で、予約のある限り毎日運行されていた。また、全区間において無料で運行が実施された。小浜駅と内外海エリアを結ぶ準定期運行便である「うみまでルート」と、寺社仏閣エリアを周遊するオンデマンド運行便の「てらまでルート」の2ルートを用意し、利用にはどのルートも必ずスマートフォンを利用した配車予約が必要で、前者は1日3往復の時間固定で、後者は随時いつでも運行されていた。運行告知資料を第5図、運行経路を第6図に、それぞれ示した。

2021年11月22日(月)および29日(月)に小浜駅、東小浜駅において利用者調査を実施したが、残念ながら利用者を確認することができなかった。また、11月29日(月)にまちづくり小浜に対し利用状況と運行に関する聞き取りを実施した。まちづくり小浜は、スマートフォンを利用し運行予約をせねばならず、60代以上の方には利用が敬遠されてしまい、また操作できる年齢や機種に限

第2表 ゴコイチバスおよびゴコイチバス熊川線の運行状況

ゴコイチバス	美浜駅	敦賀駅	美浜駅	美浜駅	敦賀駅	美浜駅	美浜駅	敦賀駅	美浜駅
① JR敦賀駅	—	9:15	—	—	12:25	—	—	15:40	—
小浜線・敦賀方面	8:11	8:47	10:16	10:16	12:38	12:38	15:12	15:12	16:12
小浜線・小浜方面		8:11		11:40	11:40	13:35	14:41	14:41	16:12
若狭線(到着)	*	*	*	*	*	13:19	14:59	15:59	15:59
② JR美浜駅	8:35	9:40	10:20	11:55	12:50	13:45	15:15	16:05	16:45
③ 園芸LABOの丘	8:42	9:47	10:27	12:02	12:57	13:52	15:22	16:12	16:52
④ 早瀬	8:49	9:54	10:34	12:09	13:04	13:59	15:29	16:19	16:59
⑤ 日向料金所	8:56	10:01	10:41	12:16	13:11	14:06	15:36	16:26	17:06
⑥ 山頂公園	9:11	10:16	10:56	12:31	13:26	14:21	15:51	16:41	17:21
⑦ 海山	9:21	10:26	11:06	12:41	13:36	14:31	16:01	16:51	17:31
⑧ 縄文ロマンパーク	9:36	10:41	11:21	12:56	13:51	14:46	16:16	17:06	17:46
⑨ JR三方駅	9:40	10:45	11:25	13:00	13:55	14:50	16:20	17:10	17:50
小浜線・敦賀方面	10:07	12:29		15:03	15:03		17:01	18:02	
小浜線・小浜方面		11:48		13:44	14:50	16:21	17:19		18:19
常神線・常神方面		12:00		12:00	15:20			18:25	
常神線・病院方面	10:18	13:53	13:53	13:53		17:03		*	*
ゴコイチバス熊川線		11:55		13:20	15:00		*	*	*
② JR美浜駅	9:56	10:55	11:41	13:16	14:05	15:06	16:36	17:20	18:06
小浜線・敦賀方面	10:16	12:38		15:12	15:12	15:12	17:11	18:11	
小浜線・小浜方面		11:40	13:35	13:35	14:41	16:12	17:10	18:10	
若狭線・敦賀方面		14:11		14:11	14:11	16:10	17:10	*	*
① JR敦賀駅	—	11:25	—	—	14:35	—	—	17:50	—
ゴコイチバス熊川線	熊川①	熊川③	熊川⑤				熊川②	熊川④	熊川⑥
ゴコイチバス	11:25	13:00	14:50		若江線・今津方面		12:25	13:25	15:25
小浜線・敦賀方面	10:07	12:29	12:29		若江線・小浜方面		12:13	13:13	15:13
小浜線・小浜方面	11:48	11:48	14:50		道の駅若狭熊川宿		12:40	14:10	16:10
常神線・常神方面	*	12:00	12:00		瓜生公民館		12:50	14:20	16:20
常神線・病院方面	10:18	10:18	10:18		JR三方駅		13:15	14:45	16:45
JR三方駅	11:55	13:20	15:00		小浜線・敦賀方面		15:03		17:01
瓜生公民館	12:20	13:45	15:25		小浜線・小浜方面		13:44	14:50	17:19
道の駅若狭熊川宿	12:30	13:55	15:35		常神線・常神方面		15:20	15:20	18:25
若江線・今津方面	13:25	14:25	16:25		常神線・病院方面		13:53	17:03	17:03
若江線・小浜方面	13:13	14:13	16:13		ゴコイチバス		13:55	14:50	17:10

※ 各路線の運行時刻は、各運行事業者公表のものを使用(2021年11月時点)

第3表 停留所別乗降者数を基にしたゴコイチバスの利用状況

ゴコイチバス	2021年11月21日（日）										2021年11月23日（火・祝）					
	9:40		11:55		12:25		15:15		16:05		9:40		10:20		13:45	
JR美浜駅発車時刻	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
① JR敦賀駅	7	*	*	*	-	*	*	*	-	*	1	*	*	*	-	*
② JR美浜駅	1	0	3	*	-	-	4	*	-	-	1	0	-	*	-	-
③ 園芸LABOの丘	0	0	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	-	-
④ 早瀬	0	0	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	-	-
⑤ 日向料金所	0	0	0	0	-	-	0	1	1	0	0	0	-	-	-	-
⑥ 山頂公園	5	6	3	-	2	0	0	2	-	-	0	0	2	-	-	-
⑦ 海山	0	1	-	-	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	-	-
⑧ 縄文ロマンパーク	0	0	-	-	7	0	0	0	0	0	0	1	4	0	-	-
⑨ JR三方駅	0	1	-	-	0	2	0	1	1	0	0	0	0	6	1	0
② JR美浜駅	0	0	*	-	0	4	*	0	0	1	0	0	*	0	*	4
① JR敦賀駅	*	5	*	*	*	3	*	*	*	2	*	1	*	*	*	*
合計	13	13	-	-	-	-	4	4	-	-	2	2	-	-	-	-

ゴコイチバス熊川線	2021年11月21日（日）		2021年11月23日（火・祝）					
運行番号	熊川⑥		熊川③		熊川④		熊川⑤	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
JR三方駅 （自由乗降区間）	*	0	2	*	*	2	*	0
瓜生公民館（PLANT-2）	0	0	2	0	0	2	0	0
道の駅若狭熊川宿	0	0	0	0	0	0	0	0
道の駅若狭熊川宿	0	*	*	4	4	*	0	*
合計	0	0	4	4	4	4	0	0

※単位：人
 ※-は未調査・不明箇所。
 ※*は非運行・調査不可箇所。
 ※乗降人数は乗車調査と聞取調査による。
 ※熊川線は運行番号奇数が熊川宿方面、偶数が三方駅方面への運行。

第4表 OD調査を基にしたゴコイチバスの利用状況

ゴコイチバス	Destination（降車バス停）																																	
	2021年11月21日（日） 9:40											2021年11月21日（日） 15:15											2021年11月23日（火・祝） 9:40											
JR美浜駅発車時刻	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	②	①	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	②	①	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	②	①	
① JR敦賀駅	*	0	0	0	0	6	0	0	0	0	1	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
② JR美浜駅	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	1	*	*	0	0	1	2	0	0	1	0	*	*	*	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
③ 園芸LABOの丘	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	
④ 早瀬	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	
⑤ 日向料金所	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	
⑥ 山頂公園	*	*	*	*	*	*	1	0	1	0	3	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	
⑦ 海山	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	
⑧ 縄文ロマンパーク	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	
⑨ JR三方駅	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	
② JR美浜駅	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	
① JR敦賀駅	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	

※ 単位：人。 -は未調査・不明箇所， *は非運行・調査不可箇所。

第5表 ゴイチバス利用者の意見と要望

運行に関する評価

40代	中京圏	レインボーライン訪問	レインボーラインに自家用車ではなく、公共交通機関で訪問できるのは非常に良い。
40代	中京圏	レインボーライン訪問	観光有料道路であるので、通常では自家用車を運転するしか訪問手段がないが、あまり運転しない人にとっても気軽に梅丈岳からの景色を楽しむことができる。
20代	福井県	周遊・周回利用目的	三方五湖を周遊しつつ観光地を巡るので、一周するだけでも下車しなくとも観光を楽しめそう。
20代	福井県	周遊・周回利用目的	美方高校と連携し独自の観光車内放送を実施しているため、思わず聞き入ってしまう。
20代	近畿圏	レインボーライン訪問	運行間隔が不定期で短いと40分、長くと90分間隔空いてしまうのが不便。乗車する便によっては観光で1便見送ると次の便がなかなか来ない。

車両に関する評価

70代	福井県	周遊・周回利用目的 (敦賀駅発着便利用)	観光バスを使用しているので乗り心地もよく、景色がよく見える。長時間でも乗ってられそう。
30代	近畿圏	縄文ロマンパーク訪問 (美浜駅発着便利用)	バリアフリー対応の路線バスで運行されているため、幼い子供を連れていても乗降しやすい。
20代	近畿圏	レインボーライン訪問 (美浜駅発着便利用)	運行はスムーズだが座席からの景色が見づらい。観光バスでもいいのかと感じる。

運賃に関する評価

40代	中京圏	周遊・周回利用目的	観光施設の入場券がセットになっているフリーパスは安いと思う。
20代	福井県	縄文ロマンパーク訪問	若狭町の住民は縄文博物館の入館が無料であるため、フリーパスを使うと損をした気分になる。
20代	近畿圏	周遊・周回利用目的 (敦賀駅発着便利用)	乗り放題乗車券が2日間有効で2,000円は安いと思う。

(調査結果をもとに作成。運行便により意見の異なる回答には運行便を記載した。)

界があるという点、第三セクターとはいえまちづくり会社が主体となつての運行であるため、小浜市を挙げての積極的PRが実施されなかった点から、利用者が非常に少ないという見解を示した。

次章では、両実証運行からみえた課題について、公共交通基本計画において示された嶺南地域の公共交通の現状と課題と照らし合わせ検討する。

IV. 観光二次交通開発の課題と今後

1. 実証運行からみえる課題

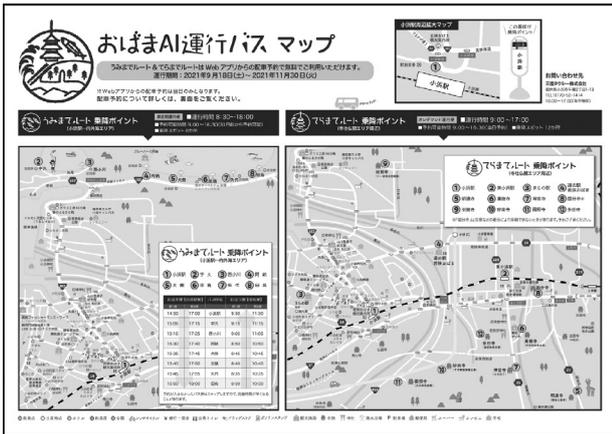
1) ゴイチバス

ゴイチバスの運行においては、実際の利用状況と利用者の意見、公共交通基本計画での課題とを照らし合わせた際に、

- ① 運賃の複雑性
- ② 運行車両特性による運行時間の遅延
- ③ 経路上の観光施設を通過してしまう停留所設定

という3点の課題が主に挙げられる。

まず、①運賃の複雑性だが、第Ⅲ章において前述の通り、通常の距離制運賃に加え、2種類4パターンの乗車券が発売されている。また、案内広告や乗車券面には「2日間乗り放題乗車券」と記載がなされていたが、実際には連続する土日2日間であり、平日を挟むあるいは週を跨ぐといった2日間での利用はできず、日曜や祝日に購入すると、実質1日間の有効となる。加えて、発着する駅により車両が異なるため、車両設備の点から支払方法が統一できない。これらの状況から、利用客から乗車券や乗車方法についての質問が繰り返されるなど、混乱を招いていた。さらに、この複雑性から乗車券販売に関する情報共有が充分になされておらず、乗り放題乗車券のみで観光施設も利用ができるという案内をしてしまっていた事例も調査時の運行においてみられた。いわゆる「お得な乗車券」類が複数発売されていること自体は利用者にとって喜ばしいことだが、情報が整理されていないと難解になり、利用を控えさせる原因ともなりか



おばま AI 運行バス 運行告知パンフレット



第5図 おばま AI 運行バスの運行告知資料

第6図 おばま AI 運行バスの運行経路

(出典:まちづくり小浜「おばま AI 運行バス マップ」(2021))

(第5図の告知資料を基に作成)

ねない。支払方法の不統一に関しても同様である。

次に、②運行車両特性による運行時間の遅延であるが、今回の実証運行では、敦賀駅発着便が貸切用大型車両、美浜駅発着便が路線用小型車両において運行されていた。特に敦賀駅発着便においてこの課題が顕著である。貸切用大型車両という特性上、車高が高いことから車内の段差も多く、また全長約12mという車長に対し乗降口が前方1か所のみであるため乗降に時間がかかり、調査時においては三方駅到着時点で1運行当たり5～10分の遅延が発生していた。また、調査日以外の運行の際にも同様の遅延が発生していたという利用者の意見もあり、実証運行期間を通し全体的に遅延していたのではないかと推測される。課題①の車両設備にも関連するが、本来貸切用途の車両であるため、運賃箱や整理券発券装置といったワンマン運行のために必要な設備が設置されておらず、運転者が乗客ごとに先と運賃の確認を行う必要があったことも原因であろう。

最後に、③経路上の観光施設を通過してしまう停留所

設定であるが、運行経路上には停留所の設置されている場所以外にも観光施設が点在している。例えば、停留所間距離の長い海山－縄文ロマンパーク間には西田梅林とそのPR施設「梅の里会館」、また、三方駅以降には、レイクヒルズ美方病院やドライブイン「五湖の駅」、国吉城跡、海鮮市場の「日本海さかな街」などが所在する。また観光施設に焦点を当てた停留所設定であったため、周辺に飲食できる場所が少なく、経路上に魚介類や名産品を扱う複数の飲食店が所在していても通過していた。

これらの課題に対処するためには、

- ① 整理された情報の提示と運賃支払い方法の統一
- ② 車両特性を生かしたダイヤづくりと専用車両の導入
- ③ 必要に応じた新規停留所の設置

が解決案として考えられる。

まず、①整理された情報の提示と運賃支払い方法の統一であるが、ゴイチバスにおける情報の整理と改善案(具体例)を第7図に提示した。乗車券の名称が「『2日

“2日間乗り放題”乗車券

おとな 2,000円 こども 1,000円
(乗り降りできるバス停…①②③④⑤⑥⑦⑧⑨)

おとな 1,200円 こども 600円
(乗り降りできるバス停…②③④⑤⑥⑦⑧⑨)

※ 障害者手帳等をお持ちの方はこども運賃と同額です。
※ 乗り放題乗車券はゴコイチバス車内でのみ購入できます。

さらに!!

ゴコイチバス 2日間乗り放題乗車券

レインボーライン山頂公園入場券

福井県年縞博物館・若狭三方縄文博物館共通観覧券

3つがセットになったお得なフリーパスも販売しています。

おとな 乗り放題乗車券に 1,000円プラス
こども 乗り放題乗車券に 500円プラス

【特典】フリーパスをご提示していただくと、園芸 LABO の丘の直販所「こるば」での指定商品お買い上げ代金5%を割引させていただきます。

※ 障害者手帳等をお持ちの方はこども運賃と同額です。
※ 観光セットフリーパスは取扱旅行社、ゴコイチバス車内でのみ購入できます。

パンフレット等において告知されていた情報



2日間有効!
乗り放題きっぷ

◆おとな 1,200円 こども 600円

敦賀駅まで利用なら! おとな 2,000円 こども 1,000円

※ 障害者手帳等をお持ちの方はこども運賃と同額です。
※ 乗り放題きっぷはゴコイチバス車内でのみ購入できます。
※ 運行期間内の土休日で連続する2日間にご利用いただけます。

さらに!!

お得な観光セットフリーパス

2日間有効
乗り放題フリーきっぷ

レインボーライン山頂公園入場券

福井県年縞博物館観覧券

若狭三方縄文博物館観覧券

【フリーパス特典】園芸 LABO の丘「こるば」で指定商品5%OFF!

◆おとな 2,200円 こども 1,100円

敦賀駅まで利用なら! おとな 3,000円 こども 1,500円

※ 障害者手帳等をお持ちの方はこども運賃と同額です。
※ 観光セットフリーパスは取扱旅行社、ゴコイチバス車内でのみ購入できます。
※ 運行期間内の土休日で連続する2日間にご利用いただけます。

告知情報の整理と改善案 (具体例)

第7図 告知における情報整理の改善案 (具体例)

(第3図の告知資料をもとに筆者作成)

間乗り放題乗車券」と「フリーパス」であったものを、「2日間有効乗り放題きっぷ」と「お得な観光セットフリーパス」に整理した。これは、名称だけでは具体的な有効範囲が分かりづらく、また似通った名称であるために発生しうる乗車券類の取り違えを防止するためである。加えて、有効期限と運賃の具体的な表示を行った。必要な情報を詳述し、また文章を短文明瞭化することで、乗車券購入時の運転者の説明負担も軽減する。

次に、②車両特性を生かしたダイヤづくりと専用車両の導入であるが、特に今後本格運行を開始する際には、十分に検討したい事項である。利用者の観光型車両への評価が高い点も加味すれば、乗降者が多く時間のかかりそうな山頂公園や縄文ロマンパーク停留所での余裕確保が望ましい。またワンマン運行のための装置を設置したオリジナル塗装の専用車両の導入も検討されたい。車両に対する評価と、乗車人数から推察するに、貸切型中型車両での運行が望ましく感じられる。しかしながら、乗合バスとして運行する以上、バリアフリーに関する検討も行わなければならない。リフトやスロープ付き車両など、車両の選定にはまだまだ検討の余地がある。

最後に、③必要に応じた新規停留所の設置であるが、先述した施設周辺や経路上の飲食店周辺に停留所を増設することで、より三方五湖エリアの観光創出と利用者の増加にもつながるのではないだろうか。

一方、熊川線の運行においては、自由乗降に関する課題が挙げられる。まず、自由乗降可能であるという点が若狭町民以外に十分に広報されておらず、多くの情報

サイトやチラシ配布場所では、自由乗降に関する記載の一切ない情報のみが発信されていた。そのため、観光目的での利用者からは自由乗降区間の存在について知らなかったとの意見もあった。また、三方駅以外にバス停留所が設置されていなかった。通常、乗合バスにおいて自由乗降区間を設定する場合、要所に停留所を設置し、通過予定時刻を設定することが一般的である⁹⁾。しかしながら、自由乗降区間においては三方駅・瓜生公民館間(約12.5km)に25分の運行時刻が設定されているにも関わらず、停留所の設置が一切なく、通過予定時刻の告知もない。そのためバスの通過予定時刻が分からず、時刻表上に表記のある瓜生公民館や道の駅若狭熊川宿でさえ乗車場所が不明であるといった、利用しづらい環境になっていた。

次に、瓜生公民館・道の駅若狭熊川宿間においては若江線と共通の経路であるなどの理由から自由乗降ができず、途中で停留所の設置もない。運行使用車両が貸切用小型車両(いわゆるマイクロバス)であるため、特に地域生活交通を意識するのであれば、主要幹線道路ではなく集落内や熊川宿内を走行し乗降扱いを行うことも可能であると考えられる。

さらには、三方五湖に大きく関係しない熊川線にも「ゴコイチバス」と名付けた点には疑問が残る。ゴコイチバス実証運行の関連からという理解はできるが、路線における熊川宿方面での観光資源は、基本的に鯖街道と関連する日本遺産のみであり、これに関連した名称を使用すべきだったのではないだろうか。

ここまで、路線ごとの課題とその解決案を示したが、個別の課題だけではなく共通した課題もある。両路線においては接続する既存公共交通が複数あるものの運行本数が少なく、これらすべてに接続したダイヤを設定することが困難であるという点である。ゴコイチバスにおいては、JR美浜駅停留所にてJR小浜線、福鉄バス若狭線、美浜町コミュニティバスが接続、JR三方駅停留所にてJR小浜線、若狭町営バスが接続している。また熊川線においては三方駅での接続の他、道の駅若狭熊川宿停留所において若江線が接続している。そのため、これらの路線の接続をそれぞれ検討しなければならない。調査時の運行ダイヤを第2表に示した。基本的にはゴコイチバスが美浜駅を発車する際に、JR小浜線の運行に接続するような形で運行が計画されていることが読み取れる。また、熊川線は三方駅でゴコイチバスから乗り継げるよう運行が設定されている。その結果、熊川宿側で若江線に乗り継ぐためには、必ず30～50分待たなくてはならないが、道の駅での買い物だけを目的とするのであれば十分な時間である。

これを踏まえると、ゴコイチバスはあえて既存公共交通との乗り継ぎを意識せず、一定間隔で運行するパターンダイヤを用いた運行が最適なのではないかと考えられる。特に、利用者に「〇分間隔でバスが運行されている」あるいは「〇分に必ずバスがある」といった認識を持たせることで、より利用がしやすい環境が提供されるのではないだろうか。またこれにより、発着場所での散策時間の確保と、観光地での十分な見学時間の確保も可能となり、運行間隔に対する利用者の意見も解決できるのではないだろうか。観光地での所要時間や利便性の高い運行間隔のみを考えた場合、30分間隔での運行が望ましいと考えられるが、これは実際の利用者数を基にして検討しなければならない。

2) おばまAI運行バス

おばまAI運行バスの運行においては、公共交通基本計画の「AIやIoT等を活用」という部分がボトルネックとなったことに加え、MaaSプラットフォームが存分に活用されていない点が課題である。そもそも、サービス提供元のNTTドコモは、スマートフォンアプリの他に電話やまちかど端末などでも簡単に乗車予約が行える点をメリットとして挙げている¹⁰⁾。しかしながらおばまAI運行バスでは実証運行による初期投資の問題から、スマートフォンアプリを利用した運行予約のみとなった。そのため、まちづくり小浜の見解にあるとおり、無料で

あるにも関わらず60代以上の利用者から敬遠されてしまったのではないかと考えられる。これは、利用予約の簡易化と主要地点へのまちかど端末の配置により改善できるのではないだろうか。例えば病院や商業施設などには、受話器を上げるだけでタクシーを呼べるホットラインが設置されていることが多い。このような簡易なシステムで利用予約を可能にすることにより、さまざまな世代が利用可能となり、利用率が上昇するのではないだろうか。

一方スマートフォンを活用できる利用者に対しては、他の交通機関と組み合わせたシームレスな移動に関する情報や観光情報、あるいは生活情報の提供などを、積極的に提供することで利用率が上昇したのではないだろうか。運行PRや利用促進を含め、すべてにおいてWebベースで実証運行を開始したことより、インターネットやスマートフォン等を利用しない・利用できない世代を完全に除外してしまった形となってしまったのではないかと考えられる。

加えて、既存コミュニティバス路線との路線網の重複も課題である。特に、うみまでルートでは、宇久および西小川の2か所の乗降ポイントを除き、既存路線の方が平日1日6往復と運行回数も多く利便性が高い。てらまでルートに関しても、比較的交通の便が良い場所が多い。わざわざ予約せずとも利用できる既存路線の存在も、利用の低迷に繋がってしまったのではないかと考えられる。

2. アフターコロナと北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えて

ゴコイチバスは三方五湖エリアの観光に特化した観光二次交通であり、熊川線およびおばまAI運行バスは観光二次交通と地域生活交通を統合した地域公共交通である。アフターコロナと北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えた時、地域生活交通を兼ねた観光二次交通の開発、あるいは観光二次交通を兼ねた地域生活交通の開発が、今後の地域公共交通の維持と観光産業の再興につながるのではないかと考えられる。特に若狭地方の自治体と交通事業者、県が一体となって交通サービスを提供する必要がある。ここにMaaSの概念を活用する必要があるのではないだろうか。

日本におけるMaaSの先進的事例として、専用アプリを使用した十勝MaaSプロジェクトや湯沢モビリティバス“ユーモ”などが挙げられる。これらの事例や手法を参考にした上で、嶺南（若狭）地域公共交通圏としてMaaS提供をおこなう必要があるのではないだろうか。現状では、市町等が個別に実証運行を行い、他の実証運行や交通機関との十分な関連性を持たせていない。これ

を、公共交通基本計画の指定する嶺南地域公共交通網の範囲ですべての移動サービスをひとつの交通手段として捉え直し、充分な関連性を持たせることが重要だと考える。これにより、観光利用はもちろんのこと、地域生活交通としても利便性が高まり、利用率が上がることで地域交通網自体の維持にも繋がっていくのではないだろうか。福井県若狭地方における公共交通は、観光産業との融合があってこそ、今後の維持と活用に好機があり、交通と観光を中心としたまちづくりの基礎となると考える。

V. おわりに

2021年12月現在、世界は2020年から引き続きCOVID-19の影響を受けている。日本も例外ではなく、個人の行動が大きく制限される状況にある。こうしたなか、福井県若狭地方は北陸新幹線敦賀延伸開業とCOVID-19の収束を渴望し、多くの活動に踏み切っている。また、高浜町グリーンスローモビリティをはじめとした、さらなる公共交通実証運行の実施や、実証運行を受けての本格運行への移行などが今後行われる予定である。

本稿では、特にこれらを見据えた観光二次交通開発について、2件の公共交通実証運行からその課題を明らかにし、解決案を模索した。実証運行における利用者数をはじめとした運行の是非などの結果は、今後福井県や三方五湖エリア全体協議会、まちづくり小浜などから報告があるだろう。この点に関しては、本稿の執筆時点では見定めがたく、今後の公共交通実証運行を含め検討課題と言えよう。また今回の調査では、時間的制約から三方五湖エリア協議会や福井県、若狭町、まちづくり小浜といった運行主体への聞き取りが充分ではなく、課題に対する解決策を導き出せたとはいえない。この点については今後の研究課題とし、この地域における交通問題の解明へとつなげていきたい。

観光二次交通と地域生活交通を統合した新しい地域公共交通づくりは、特に観光地を持つ人口減少地域および過疎地域の公共交通維持に関して重要な考え方となりうるだろう。ここにMaaSの概念を加味することにより、より便利な公共交通網を維持することが可能になるのではないかと考える。

2021年11月、観光庁は「アフターコロナ時代における地域活性化と観光産業に関する検討会」を、国土交通省は「アフターコロナでの地域交通のあり方や方向性を検討するための研究会」をそれぞれ設置することを決めた。アフターコロナにおける観光二次交通開発に関しては、

以前までの縦割り行政からは脱却し、この2つが上手く融合し協力し合う必要がある、これによって今後の地域交通に対する新たな提言を行うことにもつながるのではないだろうか。

謝辞

本稿を作成するにあたり、ご指導くださいました片柳勉先生をはじめとする立正大学地球環境科学部地理学科の先生方に厚くお礼申し上げます。また、調査にあたってご協力くださいました、まちづくり小浜のご担当者様、福井鉄道の乗務員様には、お忙しい中数々の便宜を図って頂きました。また、調査にご協力くださいました皆様には大変お世話になりました。ここに記して心から感謝の意を表します。

注釈

- 1) 現在ではこれに敦賀市を含む場合もあるが、敦賀市を含む場合、敦賀・若狭地方あるいは嶺南地域と表現されることも多く、本稿では敦賀市を除外する。
- 2) 美浜町と若狭町にまたがって位置する五つの湖の総称。2005年11月8日、ラムサール条約指定湿地に登録。五つの湖はすべてつながった状態であり、淡水の三方湖、汽水の水月湖、菅湖、久々子湖、海水の日向湖で構成されている。
- 3) 2015年4月24日、日本遺産第一号として他17か所とともに登録。
- 4) 2013年8月策定。
- 5) ふーぼ (2021) : 『【J R 敦賀駅発着編】今行きたい♪「ゴコイチバス」で三方五湖をぐるっと女子旅。ふーぼ編集部が周遊モデルコースを巡ったよ♪』10月30日、<https://fupo.jp/article/gokoichi-tsuruga/> (最終閲覧日2021年12月1日)
- 6) ふーぼ (2021) : 『【J R 近江今津駅発着編】今行きたい♪「ゴコイチバス」で三方五湖をぐるっと女子旅。ふーぼ編集部が周遊モデルコースを巡ったよ♪』10月30日、<https://fupo.jp/article/gokoichi-omiimadu/> (最終閲覧日2021年12月1日)
- 7) 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。国土交通省は、導入により地域が抱える様々な交通の課題の解決と低炭素型交通の確立が期待されるとしている。
- 8) 読売新聞 (2021) : 『小浜周遊バス AIが最適配車…3セク実証実験』10月27日。
- 9) 京都バスや北陸鉄道グループバス、関越交通をはじめ、自由乗降区間を設定している事業者は複数存在するが、この方式が一般的である。
- 10) https://www.nttdocomo.co.jp/biz/service/ai_bus/ (最終閲覧日2021年12月1日)

文献

- 石井康夫（2020）：MaaSの現状と今後の展開に関する一考察. 大和大学研究紀要, 6, 1-22.
- 岩谷恭弥（2021）：西日本ジェイアールバス若江線における沿線地域住民および利用者の路線認識と評価. 地球環境研究, 23, 59-67.
- 奥本忍・森重昌之・敷田麻実（2002）：観光・商業活性化に向けた交通のあり方について－石川県加賀市のCANBUSを事例として. 日本観光研究学会全国大会研究発表論文集, 17, 233-236.
- 笠原正嗣（2019）：地域振興におけるインバウンド観光と二次交通の重要性. 皇學館大学日本学論叢, 9, 95-117.
- 櫛引素夫（2020）：『新幹線は地域をどう変えるのか』古今書院, 144p
- 齋藤正己（2021）：新型コロナ後を展望する観光と地域政策の考察. 地域イノベーション, 13, 51-57.
- 富吉光則（2020）：アフターコロナでインバウンドが力強く再生するための考察. 川口短大紀要, 34, 63-71.
- 中村一樹・大矢周平・木野村遼・藤井翔太（2020）：リニア開通を想定した周辺地方都市における周遊観光の潜在的な選好－三重のSNS分析とアンケート調査から. 都市計画論文集, 55-3, 769-776.
- 日高洋祐（2020）：観光産業へ向けたMaaSの活用可能性. IATSS Review, 45-1, 23-27.
- 藤井聡・谷川博（2020）：インタビュー コロナ禍で重要性増す新幹線整備. 日経コンストラクション, 739, 44-45.
- 矢口忠憲（2012）：地方を走る最新列車のアイデンティティ－「九州新幹線」の考察から、北陸地域での提案. 富山大学芸術文化学部紀要, 6, 100-109.

Development and Future Study Objectives of Secondary Traffic Service for Tourism in Anticipation of the Extension of the Hokuriku Shinkansen Line to Tsuruga in Wakasa Area, Fukui Prefecture.

IWATANI Takaya *

* Graduate Student, Rissho University

Key words : Hokuriku Shinkansen Line, After COVID-19, Development of tourist traffic, Gokoichi-Bus, Obama AI Bus, MaaS (Mobility as a Service)