

北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えた観光二次交通「ゴコイチバス」 開発の可能性：2022年度実証運行を事例として

岩 谷 恭 弥*

キーワード：北陸新幹線，観光交通開発，ゴコイチバス，クマゴコバス，MaaS，テキストマイニング

I. はじめに

2024年春に北陸新幹線が敦賀まで延伸開業する予定である。高速鉄道網や高速道路網といった一次交通網の整備・開発は、人口移動と経済活動に対しメリットをもたらす、持続可能な経済成長に貢献している (Berger & Enflo, 2017; Cascetta et al., 2020)。なかでも整備新幹線事業は、地域振興の「起爆剤」として「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 (櫛引, 2020)。

このようななか、北陸新幹線はこれまで全線においてルート決定と整備方針が幾度となく転換されてきた。平松 (2022) は北陸新幹線の段階的な開業が、北陸圏では首都圏への一極集中傾向を後押しし、公共交通利用者の移動ルート決定プロセスにも影響を与えると評価した。一方で柴田 (2016) は、開通自体がその通過地域に対し、日常交通の不便化と運賃上昇等などのデメリットを与え、またストロー現象の可能性から、観光関連産業はかえって打撃を受けるのではないかと評している。

こうしたなか、延伸・開業を目前に控えた福井県では、観光客誘致のための観光開発と観光二次交通の整備が慌ただしく進められている。二次交通サービスに対して城福 (2021) は、利用者が自由度の高い交通手段を選択する傾向を踏まえた上で、地域生活交通のなかに観光二次交通を含めた地域公共交通を成立させることが、地域交通サービスの維持にもつながると論じている。安本ほか (2022) は、多様なニーズに対応した交通サービスの提供が観光客の利便性と地域住民の生活満足度を高め、また効率的でない交通移動が観光客に対し回遊機会を創出し、観光行動の付加価値をより高めるものになると評している。

加えてモビリティに関わるさまざまな問題を解決する手段として、MaaS (Mobility as a Service) の概念が少

しずつ浸透し始めている。各地域や事業者などによって活用が検討されるなか、仲野 (2022) は、日本版MaaSがまだ実用段階には達していない状況にはあるものの、継続的な実証実験が日本においてMaaSを推進するため求められる要素を明らかにする必要があると述べている。また広範囲でのモビリティのあり方が変化する中で、観光産業へのMaaSの積極的活用 (観光型MaaS) が期待されており、公共交通とモビリティサービスを自由に組み合わせた観光行動の構築が求められる (日高, 2020)。地域における独自性を考慮した「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、参入しやすい環境づくりを推進していく必要がある。

筆者はこれまでより、北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えた観光二次交通の開発について、福井県若狭地方に着目し検討を進め、観光二次交通と地域生活交通の両側面を有する交通開発と、若狭地方が一体となった交通まちづくりの必要性を指摘してきた (岩谷, 2022)。本稿では引き続き、北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えた地域公共交通の意義について考察することを目的とし、2022年における実証運行の事例から、「若狭三方五湖をぐるっと一周できる路線バス『ゴコイチバス』」とその関連路線である「熊川宿とレインボーラインを結ぶ実証実験バス『クマゴコバス』」を取り上げ、その開発における可能性と課題の解決案の検討をおこなった。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、クマゴコ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に分類される。まず、これらの実証運行に対し、乗車によるOD調査、利用者・乗務員に対する聞き取り調査、テキストマイニングを用いたSNSへの投稿分析を実施し、利用状況と運行状況および利用者の評価を分析した。この結果と、この地域の公共交通基本計画および北陸新幹線に関わる事業計画の内容を比較検討し、観光二次交通「ゴコイチバス」の開発についての課題と可能

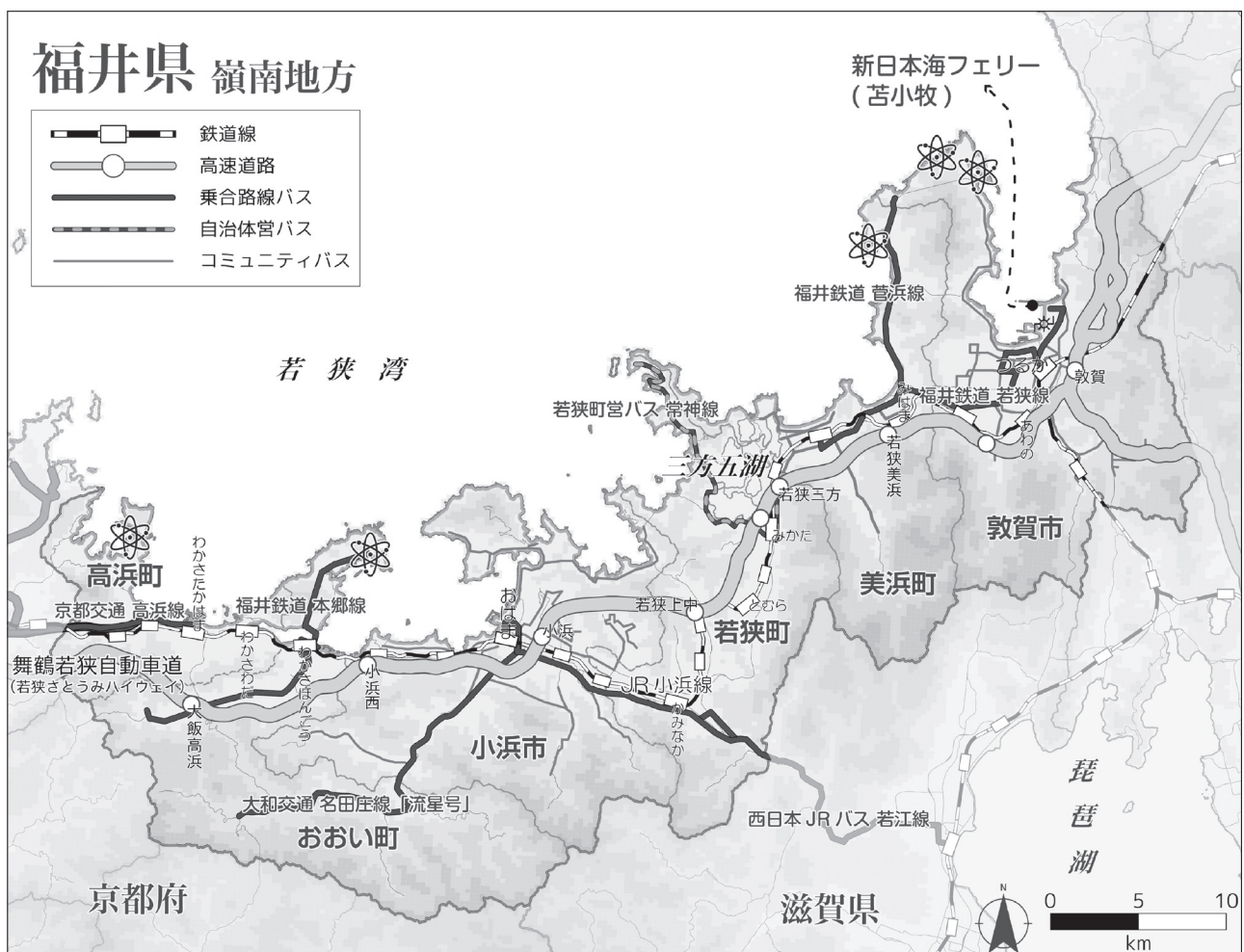
* 立正大学大学院地球環境科学研究科大学院生

性を考察した。

Ⅱ. 福井県嶺南地域における観光二次交通の運行状況

福井県嶺南地域は、敦賀市および小浜市を中心として、三方郡美浜町、三方上中郡若狭町、大飯郡おおい町、高浜町の2市4町で構成される地域である。嶺南地域の範囲と主要交通網を第1図に示した。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り、ラムサール条約登録湿地の三方五湖¹⁾をはじめとした湖沼や、名水百選および平成の名水百選に選定された湧水・河川も多く、これに関連したレジャーやアクティビティも盛んである。また、京都との歴史的なつながりなどから、多くの歴史や文化が継承された地域でもあり²⁾、これらを目的とした来訪も多い。加えて祭祀・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。

第1表には、福井県嶺南地域において観光に特化した観光二次交通として運行されている、あるいはかつて運行されていた公共交通を示した。観光周遊バスとしては、小浜市と敦賀市の2路線の運行がある。小浜市では、かつてより観光周遊バスとして国宝めぐりバスが運行されていた。2002年の規制緩和を契機とし、西日本JRバスは若狭地域の乗合バス路線のうち、若江線以外の路線から撤退した。その際、同時に国宝めぐりバスからも運行を撤退した。2002年以降は小浜市の補助のもと、若狭おばま観光協会が運行を引き継いだ。しかしながら、観光客のツアースタイルと移動手段の変化から³⁾、2008年の運行をもって廃止となった。その後2016年には、小浜市観光周遊バスとして「OBAMA CITY ROUND BUS」の運行が小浜市主体のもと開始されるが、2019年度より運行期間を大幅短縮し、2022年現在では海の駅（食文化館）・道の駅「若狭おばま」・まちの駅「旭座」の3駅を主に周回し、その周辺の観光地を巡るコースとなった。敦賀市では、JR西日本の新快速列車が2006年に敦賀ま



第1図 福井県嶺南地域の主要交通網
(基盤地図情報および国土数値情報、現地調査を基に作成)

で運転延伸したことを機に、ぐるっと敦賀周遊バスをコミュニティバスとして敦賀市主体にて運行を開始した⁴⁾。2017年に路線を再編し⁵⁾、以降は観光ルートとショッピングルートの2路線にて運行している。

京阪神地区から直接観光客を呼び込む例として、高速乗合バス「三方・常神ライナー」が、2005年～2017年まで運行されていた。カニやカキ、フグといった冬の魚介類シーズンである1・2月の週末のみ運行され、土曜日に三方・常神方面、日曜日に大阪方面の週1往復運行であった。このほか西日本JRバスでは、小浜市・若狭町日本遺産活用推進協議会が主体となって2016年～2018年の間、鯖街道PRバス「サバス」の運行を若江線にて実施した。

近年では、2021年より北陸新幹線敦賀延伸開業に向けた観光二次交通開発のための実証実験が実施されている。福井県では、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）を策定した。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2020～2024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。このような公共交通基本計画の下、実施された実証実験はゴコイチバス、クマゴコバス、高浜町グリーンスローモビリティ、おばまAI運行バスの4件であった。また、今後も複数の実証実験を実施し、嶺南地域の公共交通の見直しと整備を進めていくとの旨の記載もある。

一方で、観光二次交通に対するMaaSの導入に関しては、公共交通基本計画に示されているものの積極的な導入が進められていない状況にある。嶺北地域をみると、福井市をはじめとしたふくい嶺北連携中枢都市圏⁶⁾の11自治体は、北陸新幹線敦賀延伸開業に向け産学13団

第1表 福井県嶺南地方の観光二次交通（公共交通）

路線・企画名	運行事業者 (運行主体)	種別・形式	運行地域	運行期間	備 考
若狭国宝めぐり	西日本JRバス	乗合バス	小浜市	1972～ 2001年	久須夜岳エンゼルライン・国宝めぐりとして国鉄バスが1972年に運行を開始。12月～3月は運休期間。
みほとけの里 国宝めぐりバス	三福タクシー (若狭おばま観光協会)	乗合バス	小浜市	2002～ 2008年	JRから運行を引き継ぎ、市の補助のもと運行を実施。12月～3月は運休期間。
三方・常神ライナー	近鉄バス	高速 乗合バス	大阪市－ 若狭町	2005～ 2017年	1月・2月の週末のみ運行。土曜日大阪発、日曜日常神発で週1往復。
ぐるっと敦賀 周遊バス	敦賀観光バス (敦賀市)	乗合バス	敦賀市	2006年～	新快速敦賀延伸を機に運行開始。現在は観光ルートとショッピングルートの2路線運行。
若江線 鯖街道PRバス 「サバス」	西日本JRバス (小浜市・若狭町日本 遺産活用推進協議会)	乗合バス	高島市・ 若狭町・ 小浜市	2016～ 2018年	日本遺産第一号「御食国若狭と鯖街道」の認定を受け、PRのため運行開始。高速路線バス車両を用いて運行。
OBAMA CITY ROUND BUS	オーイング (小浜市)	乗合バス (無料)	小浜市	2016年～	2019年度より運行期間を大幅短縮。レトロ風バスを用いて運行。
ゴコイチバス	福井鉄道 (三方五湖エリア全体 協議会)	乗合バス	敦賀市・ 美浜町・ 若狭町	2021年～	本稿および岩谷(2022)にて詳述。
クマゴコバス	レインボー観光自動車 (若狭町)	乗合バス	若狭町	2021年～	2021年度の路線名は「ゴコイチバス熊川線」。本稿および岩谷(2022)にて詳述。
グリーンスロー モビリティ	オーイング (高浜町)	乗合バス (無料)	高浜町	2021年～	2021年度はグリスロ高浜・グリスロ和田の2路線運行。2022年度は高浜ルートのみとし、自由乗降方式に転換。
おばま AI 運行バス	三福タクシー (若狭おばま観光協会)	デマンドバス (無料)	小浜市	2021年	てらまでルートとうみまでルートの2路線運行。

※ 各路線・企画の情報は、各運行事業者および運行主体公表のものを使用（2022年11月時点）。

体と連携し「ふくいMaaS協議会」⁷⁾を2022年5月に発足させた。2022年度には既存のMaaSアプリケーションを活用した実証実験を実施し、その効果を検証し独自のMaaSアプリケーションを開発予定としている。ゴコイチバスに関してはこの実証実験に相乗りし、一部乗車券においてMaaSが活用されていたが、嶺南地域全体での導入には課題が多い。

次章ではこの観光二次交通のなかから、実証運行を実施しているゴコイチバスとその関連路線であるクマゴコバスの事例を紹介する。

Ⅲ. 観光二次交通「ゴコイチバス」の事例

1. 「ゴコイチバス」の運行概要

鉄道駅から三方五湖エリアの観光地への移動手段となる、「ゴコイチバス」は、2021年に引き続き2022年9月17日（土）～12月11日（日）に実証運行を実施した。また若狭町でも2021年に引き続き2022年10月1日（土）～11月27日（日）に「クマゴコバス」の実証運行を実施した。なお両路線とも土日祝日のみの限定運行である。両路線の運行告知資料を第2図に、運行経路を第3図に、また運行状況を第2表、第3表に示した。

ゴコイチバスは美浜駅始発と敦賀駅始発の系統がある。第2表の運行番号に示したA行路を路線用小型車両（いわゆるコミュニティバス車両）が、B行路を路線用中型車両（いわゆる乗合バス車両）が、それぞれ1日4便ずつの計8便を運行している。概ね40～60分間隔での運行ではあるが、90分～2時間以上間隔の空く時間帯もある。また車内では、福井鉄道所属のバスガイドによる観光案内を、事前録音による車内案内放送にて実施している。路線は三方五湖の周囲を反時計回りに周遊し、時計回り方向には運行されていない。乗車運賃は、全ての便で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パス付き乗り放題乗車券、ゴコイチバス・クマゴコバス・JRバス若江線の3路線共通乗り放題乗車券などが発売されている。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、クマゴコバスは道の駅若狭熊川宿とレインボーライン山頂公園の間を、三方駅を経由し、貸切用小型車両（いわゆるマイクロバス）を用い1日3往復の運行である。三方五湖エリアと熊川宿を結ぶ観光二次交通と、公共交通空白地域である若狭町三十三地区・瓜生地区の

◆ ゴコイチバス 運行告知パンフレット

このパンフレットは、ゴコイチバスの運行に関する詳細な情報を提供しています。上部には、三方五湖エリアの地図が示され、主要な観光地や駅が位置づけられています。中央には、運行期間（令和4年9月17日～12月11日）と乗車券の種類（乗り放題乗車券、フリーパス付き乗車券）が紹介されています。下部には、各路線の時刻表が掲載されており、乗客が自分の目的地に合わせた乗車を計画することができます。

このパンフレットの裏面には、ゴコイチバスの路線図と時刻表が詳しく掲載されています。路線図では、美浜駅と敦賀駅を始発とする各路線の経路が明確に示されています。時刻表では、各便の発着時刻が一目で確認できます。また、乗車券の購入方法や利用上の注意事項も記載されています。

◆ クマゴコバス 運行告知パンフレット

このパンフレットは、クマゴコバスの運行に関する詳細な情報を提供しています。上部には、熊川宿と山頂公園間の路線図が示されています。中央には、運行期間（令和4年10月1日～11月27日）と乗車券の種類（フリーパス付き乗車券）が紹介されています。下部には、各便の時刻表が掲載されており、乗客が自分の目的地に合わせた乗車を計画することができます。

第2図 ゴコイチバスおよびクマゴコバスの運行告知資料
（出典：三方五湖エリア全体協議会（2022）：『「ゴコイチバス」』、若狭町（2022）：『「クマゴコバス」』）

地域生活交通を統合させた実証運行で、車内では若狭町の観光PRビデオが上映されている。山頂公園から途中の瓜生公民館間においては自由乗降制であり、運行告知資料に記載された海山口を除く10ヶ所に停留所標識が設置されている。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円分の商品券もしくはレインボーライン山頂公園にて使用

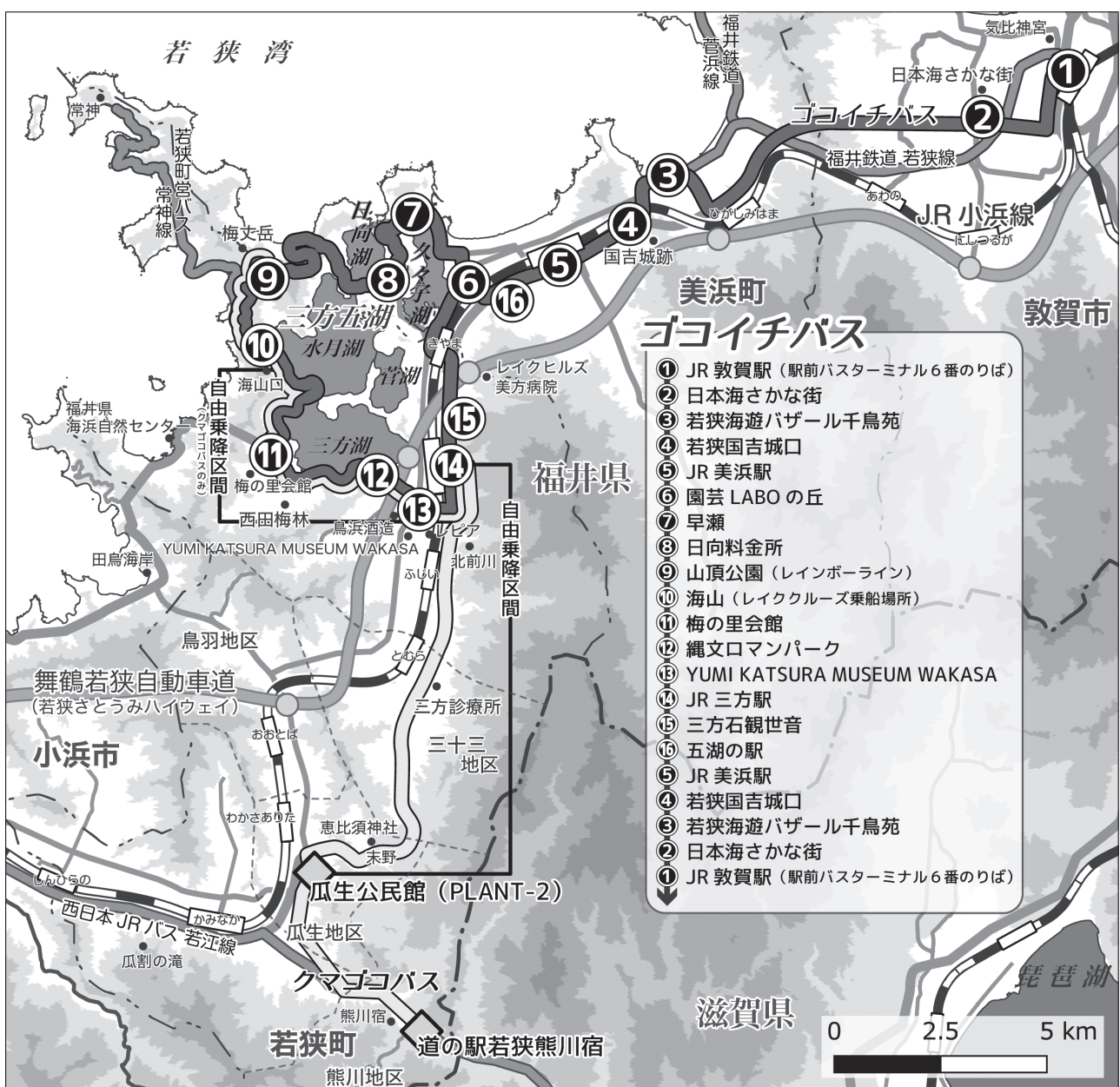
できるソフトクリーム引換券」として利用できるチケットと「熊川宿で1日借りることのできるレンタサイクルチケット」が特典として付与される連続する2日間の乗り放題乗車券が500円で発売されている。

2. 2021年度実証運行からの変更点

ゴコイチバスにおいては、運行車両、運行形態、車内放送、乗車券、パークアンドライドの5点が変更となった(第4表)。まず運行車両は、貸切用大型車両(いわゆる観光バス車両)の使用を取りやめ、路線用中型車両と路線用小型車両での運行となり、運賃の支払い方法も統一された。次に運行形態は、発着駅ごとに固定の車両

を用いた運行ではなく、運行時間帯の需要に合わせた形での運行に変更された。運行番号によって5パターンの運行系統が生じている。また、②日本海さかな街、③若狭海遊バザール千鳥苑、③若狭国吉城口、⑪梅の里会館、⑬YUMI KATSURA MUSEUM WAKASA⁸⁾、⑮三方石観世音、⑯五湖の駅停留所がそれぞれ新たに設置された。

車内放送に関しては、高校生による観光案内から変更し、福井鉄道所属のバスガイドによる観光案内となった。乗車券に関しては、YUMI KATSURA MUSEUM WAKASAの開館による新たな「お得なフリーパス」の設定と、ゴコイチバス全線・クマゴコバス全線・若江



第3図 ゴコイチバスおよびクマゴコバスの運行経路

(第2図の告知資料および現地調査を基に作成)

第2表 ゴコイチバスの運行状況

ゴコイチバス	運行番号	A①	B①	A②	B②	A③	B③	A④	B④	併設バス停留所
	始 発	美浜駅	敦賀駅	敦賀駅	敦賀駅	美浜駅	敦賀駅	美浜駅	美浜駅	
	終 着	美浜駅	敦賀駅	敦賀駅	敦賀駅	美浜駅	敦賀駅	美浜駅	美浜駅	
① JR敦賀駅		－	8:30	10:45	11:45	－	14:50	－	－	敦賀市コミュニティバス・他
② 日本海さかな街		－	↓	10:55	11:55	－	15:00	－	－	若葉町一丁目（中郷本崎線）
③ 若狭海遊バザール千鳥苑		－	↓	11:06	12:06	－	15:11	－	－	山上口（若狭線）
④ 若狭国吉城口		－	8:54	11:09	12:09	－	15:14	－	－	佐 柿（若狭線）
JR小浜線・敦賀方面		8:11				12:37	15:11	16:12	17:10	美浜駅前（若狭線）
JR小浜線・小浜方面		8:11			11:39	13:35	14:41	16:10	17:06	
福鉄バス若狭線（到着）		*	*	*	*	13:19	14:59	15:59	16:59	
⑤ JR美浜駅		8:20	9:00	11:15	12:15	13:45	15:20	16:15	17:20	美浜駅前（若狭線）
⑥ 園芸LABOの丘		8:27	9:07	11:22	12:22	13:52	15:27	16:22	17:27	こるば（新庄線）
⑦ 早瀬		8:34	9:14	11:29	12:29	13:59	15:34	16:29	17:34	早 瀬（日向線）
⑧ 日向料金所		8:41	9:21	11:36	12:36	14:06	15:41	16:36	17:41	
クマゴコバス（到着）		*	*	10:50		13:30		16:10		三方駅（常神線）
⑨ 山頂公園（レインボーライン）		8:56	9:36	11:51	12:51	14:21	15:56	16:51	17:56	
クマゴコバス・熊川宿方面		11:05		13:45		16:25		*	*	
⑩ 海山（レイククルーズ乗船場所）		9:11	9:51	12:06	13:06	14:36	16:11	17:06	18:11	海 山（常神線）
⑪ 梅の里会館		9:20	10:00	12:15	13:15	14:45	16:20	17:15	18:20	別庄川（常神線）
⑫ 縄文ロマンパーク		9:26	10:06	12:21	13:21	14:51	16:26	17:21	18:26	縄文ロマンパーク（常神線）
⑬ YUMI KATSURA MUSEUM WAKASA		9:30	10:10	12:25	13:25	14:55	16:30	17:25	18:30	
クマゴコバス・山頂公園方面		*	10:15		12:55		15:35		三方駅（常神線）	
⑭ JR三方駅		9:35	10:15	12:30	13:30	15:00	16:35	17:30		18:35
JR小浜線・敦賀方面		10:07	12:29	15:03		17:01		18:02		19:27
JR小浜線・小浜方面		11:48		13:44		16:21	17:19	18:19		19:11
町営バス常神線・常神方面		12:00		15:20		18:25				
町営バス常神線・病院方面		10:18		13:53		17:03		*		*
クマゴコバス・熊川宿方面		11:40		14:20		17:00		*		*
⑮ 三方石観世音		9:38	10:18	12:33	13:33	15:03	16:38	↓	↓	観音前（常神線）
⑯ 五湖の駅		9:54	10:34	12:49	13:49	15:19	16:54	17:49	18:54	久保口（日向線）
⑤ JR美浜駅		9:59	10:39	12:54	13:54	15:24	16:59	17:54	18:59	美浜駅前（若狭線）
JR小浜線・敦賀方面		10:16	12:38	15:12		16:12	17:11	18:11	19:02	美浜駅前（若狭線）
JR小浜線・小浜方面		11:40		13:35	14:41	16:12	17:10	18:11	19:35	
福鉄バス若狭線・敦賀方面		14:11				16:10	17:00	*	*	
④ 若狭国吉城口		10:04	10:44	－	13:59	－	－	↓	↓	佐 柿（若狭線）
③ 若狭海遊バザール千鳥苑		10:07	10:47	－	14:02	－	－	↓	↓	山上口（若狭線）
② 日本海さかな街		10:15	10:58	－	14:13	－	－	↓	↓	
① JR敦賀駅		10:23	11:06	－	14:21	－	－	18:18	19:23	敦賀市コミュニティバス・他

※ 運行番号は運行状況により筆者が付与。アルファベットが行路を、丸数字が周回回数を示している。

※ 各路線の運行時刻は、各運行事業者公表のものを使用（2022年11月時点）。

第3表 クマゴコバスの運行状況

クマゴコバス 山頂公園方面					クマゴコバス 熊川宿方面				
運行番号	熊川①	熊川③	熊川⑤		運行番号	熊川②	熊川④	熊川⑥	
JRバス若江線・今津方面	9:25	11:24	14:25		ゴコイチバス	9:36	12:51	15:56	
JRバス若江線・小浜方面	8:43	12:13	14:13		レインボーライン山頂公園	11:05	13:45	16:25	
道の駅若狭熊川宿	9:45	12:25	15:05		海山口（レインボーライン登り口）	11:15	13:55	16:35	
瓜生公民館	9:55	12:35	15:15		乗降区間 フ 梅の里会館	11:25	14:05	16:45	
乗降区間 フ 末野	10:00	12:40	15:20		縄文博物館	11:35	14:15	16:55	
三方診療所	10:05	12:45	15:25		桂由美ミュージアム	11:38	14:18	16:58	
北前川	10:10	12:50	15:30		JR小浜線・敦賀方面	10:07	12:29	16:03	
JR小浜線・敦賀方面	10:07	12:29	15:03		JR小浜線・小浜方面	8:21	13:44	16:21	
JR小浜線・小浜方面	8:21	11:48	14:50		町営バス常神線・常神方面	*	12:00	16:20	
町営バス常神線・常神方面	*	12:00	15:20		町営バス常神線・病院方面	10:18	13:53	13:53	
町営バス常神線・病院方面	8:00	10:18	13:53		ゴコイチバス	10:15	13:30	16:35	
ゴコイチバス	10:15	12:30	15:00		JR三方駅	11:40	14:20	17:00	
JR三方駅	10:15	12:55	15:35		JR小浜線・敦賀方面	12:29	15:03	17:01	
JR小浜線・敦賀方面	12:29	15:03	16:03		JR小浜線・小浜方面	11:48	14:50	17:19	
JR小浜線・小浜方面	11:48	13:44	16:21		町営バス常神線・常神方面	12:00	15:20	18:30	
町営バス常神線・常神方面	12:00	15:20	16:20		町営バス常神線・病院方面	13:53	17:03		
町営バス常神線・病院方面	10:18	13:53	17:03		ゴコイチバス	12:30	15:00	17:30	
ゴコイチバス	10:15	13:30	16:35		乗降区間 フ 北前川	11:40	14:25	17:05	
桂由美ミュージアム	10:17	12:57	15:37		三方診療所	11:50	14:30	17:10	
乗降区間 フ 縄文博物館	10:20	13:30	15:40		末野	11:55	14:35	17:15	
梅の里会館	10:30	13:10	15:50		瓜生公民館	12:00	14:40	17:20	
海山口（レインボーライン登り口）	10:40	13:20	16:00		道の駅若狭熊川宿	12:10	14:50	17:30	
レインボーライン山頂公園	10:50	13:30	16:10		JRバス若江線・今津方面	12:25	15:24	18:25	
ゴコイチバス	11:51	14:21	16:51		JRバス若江線・小浜方面	13:13	15:13	19:13	

※ 運行番号は運行状況により筆者が付与。奇数が山頂公園方面、偶数が熊川宿方面への運行。

※ 各路線の運行時刻は、各運行事業者公表のものを使用（2022年11月時点）。

第4表 ゴコイチバス2021年度実証運行からの主な変更点

主な変更点	2021年度運行	2022年度運行
運行車両	・貸切用大型車両（敦賀駅発着便） ・路線用小型車両（美浜駅発着便）	・路線用中型車両 ・路線用小型車両
運行形態	・発着駅ごとに固定の車両を用いた運行 ・車両設備によって行先申告制の運賃先払い方式と運賃後払い中乗り前降り方式が混在	・前年度アンケート結果に基づいた5パターンの運行系統 ・運賃後払い中乗り前降り方式
車内放送	沿線の美方高校生による観光案内（録音）	福井鉄道所属のバスガイドによる観光案内（録音）
乗車券	5種類／発売は車内と各旅行社	7種類／発売は車内とデジタルチケット（一部にMaaSアプリケーションの導入）
パークアンドライド	鉄道駅の駐車場のみ	運行日のみ美浜町役場駐車場と若狭町役場三方庁舎駐車場を開放

※ 調査結果および第2図をもとに作成。

線近江今津駅－上中間を利用できる「3社共通のお得な乗り放題乗車券」の設定がされた。乗り放題乗車券に関しては車内での紙券の販売のほかMaaSの一環として、RYDE PASSを用いたデジタルチケット⁹⁾も発売された。これに関連して、プラチナマップを用いたスマートフォンなどで閲覧できる沿線デジタルマップ¹⁰⁾も公開された。そのため、各旅行社での乗車券の取り扱いが廃止となった。

パークアンドライドについては、運行期間中に自家用車を使用しての来訪・ゴコイチバス利用も想定し、運行日のみ美浜町役場駐車場と若狭町役場三方庁舎駐車場が解放されていた。しかしながら最寄りのJR美浜駅、JR三方駅停留所からは多少距離があり、自家用車からの乗り継ぎの利用者は、駅の駐車場を利用した場合が多い。

クマゴコバスにおいては、運行経路と乗車券の2点の変更となった。運行経路は道の駅若狭熊川宿－三方駅－レインボーライン山頂公園に変更となり、三方駅－レインボーライン山頂公園間は海山停留所に向かわずに直接レインボーラインに入る点を除き、ゴコイチバスと同様の経路を辿る。そのため、1便当たりの運行所要時間が倍増している。また、自由乗降に関して通過予定時刻を示した主要停留所には停留所標識が設置された点も変更点である。乗車券については、フリー切符に付与される特典が一部変更となり、熊川宿観光組合に加盟する店舗で使用できる400円分の商品券がレインボーライン山頂公園でのソフトクリーム引換券としても使用可能となった。一方でレンタサイクルチケットは、三方駅でのレンタサイクル使用ができなくなった。これは三方駅が運行経路上の中間地点になったことに加え、三方駅でレンタサイクル事業をおこなっているさらやま茶屋が土日祝日に休業しているためである。

3. 各路線の運行状況と利用者の評価

2022年11月19日（土）、20日（日）、26日（土）、27日（日）において、ゴコイチバス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、ゴコイチバス利用者への聞き取り調査を実施し、9名から回答を得た。加えて2022年11月26日（土）にゴコイチバス担当乗務員2名に対し利用状況と運行に関する聞き取りを実施した。また、2022年11月20日（日）、27日（日）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、2022年11月20日（日）にクマゴコバス担当乗務員1名に対し、利用状況と運行に関する聞き取りを実施した。

ゴコイチバスの停留所別乗降者数を基にした乗車状況

を第5表に示した。利用者は基本的に、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者が多く、その他の停留所では鉄道駅を除きあまり利用が見られなかった。11月19日（土）、11月27日（日）の調査では、B②便において、山頂公園停留所での乗車数がそれぞれ7名、10名とともに多かった。この2回の運行について、OD調査を基にした乗車状況を第6表に示した。11月19日（土）においては敦賀駅から乗車した2名が山頂公園停留所にて降車、山頂公園から乗車した7名のうち2名は敦賀駅にて降車し、山頂公園停留所と鉄道駅の往復利用を目的としていた。一方5名が海山停留所、縄文ロマンパーク停留所、日本海さかな街停留所のいずれかにて降車し、観光地巡回利用を目的としていた。11月27日（日）においては、10名ともいずれかの鉄道駅にて降車し、山頂公園停留所と鉄道駅の往復利用を目的としていた。

ゴコ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（第7表）。2022年度運行では、肯定的な意見も多かった一方、乗車するダイヤによって観光施設での滞在時間にばらつきが生じてしまうといった運行間隔や、運航便によっては逆回りをしてほしいなどといった運行形態、ゆったり観光できる車両での運行希望といった運行車両などに改善を望む声も聞かれた。

また、調査期間中に2日以上乗務を担当した乗務員からゴコイチバスの運行について聞き取ることができた。2022年度運行の半数以上を担当したというA乗務員によると、基本的に敦賀駅ないしは美浜駅からレインボーライン山頂公園、山頂公園から三方駅、美浜駅、敦賀駅までの利用が大半で、特に後者は第5表および第6表にも表れている通り、様々な停留所にて降車し観光をしようと考えている利用者は少数派ではないかとのことであった。バスから降車せず周遊のみを楽しむ利用者も少ないながら一定数おり、車窓からの景色を楽しめる観光型車両のほうが乗り心地も良いため、利用者数も増えるのではとの見解を示した。また、敦賀駅－若狭国吉城口間のみの利用も一定数あり、利用者との会話も踏まえた上で、昨今の「お城ブーム」がこの区間の利用を後押ししているのではないかとのことであった。一方で乗務を担当した行路での1便当たり利用者数は多くても10名程度であり、また経路上に比較的狭隘な部分もあるため、大型車両での運行は難しいのかもしれないとの意見であった。これらの意見は、利用者の意見とも合致している（第7表）。

第5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	日時	2022年 11月19日(土)・晴						2022年 11月20日(日)・晴		2022年 11月26日(土)・晴、夕方から雨								2022年 11月27日(日)・晴							
	運行番号	A①		B②		B③		A③		B①		A②		B②		A③		A④		B②		B③		B④	
		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	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
① JR敦賀駅		*	*	2	*	0	*	*	*	0	*	1	*	2	*	*	*	*	*	0	*	2	*	*	*
② 日本海さかな街		*	*	0	0	0	0	*	*	↓	↓	0	0	0	0	*	*	*	*	0	0	—	—	*	*
③ 若狭海遊バザール千鳥苑		*	*	0	0	0	0	*	*	↓	↓	0	0	0	0	*	*	*	*	0	0	—	—	*	*
④ 若狭国吉城口		*	*	0	0	0	0	*	*	0	0	0	1	0	2	*	*	*	*	0	0	—	—	*	*
⑤ JR美浜駅		0	*	0	0	0	0	—	*	2	0	0	0	0	0	0	*	0	*	0	0	—	—	0	*
⑥ 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
⑦ 早瀬		0	0	0	0	0	0	—	—	0	0	0	0	—	—	0	0	0	0	0	0	—	—	0	0
⑧ 日向料金所		0	0	0	0	0	0	—	—	0	0	0	0	—	—	0	0	0	0	0	0	—	—	0	0
⑨ 山頂公園		0	0	7	2	2	0	0	—	2	2	0	0	—	—	1	0	0	0	10	0	4	2	0	0
⑩ 海山		0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	—	—	0	0	0	0	0	0	—	—	0	0
⑪ 梅の里会館		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	—	0	0	0	0	0	0	—	—	0	0
⑫ 縄文ロマンパーク		0	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	—	—	1	0	0	0	0	0	—	—	0	0
⑬ YUMI KATSURA MUSEUM WAKASA		0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	—	—	0	1	0	0	0	0	—	—	0	0
⑭ JR三方駅		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	—	0	1	0	0	0	3	—	—	0	0
⑮ 三方石観世音		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	—	0	0	↓	↓	1	0	—	—	↓	↓
⑯ 五湖の駅		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	—	—	0	0	0	0	0	0	—	—	0	0
⑤ JR美浜駅		0	0	0	0	*	3	*	0	0	0	*	0	—	—	0	0	0	0	2	0	*	4	0	0
④ 若狭国吉城口		0	0	0	0	*	*	*	*	0	0	*	*	—	—	0	0	↓	↓	1	0	*	*	↓	↓
③ 若狭海遊バザール千鳥苑		0	0	0	0	*	*	*	*	0	0	*	*	—	—	0	0	↓	↓	0	0	*	*	↓	↓
② 日本海さかな街		0	0	1	3	*	*	*	*	0	0	*	*	—	—	*	0	↓	↓	0	0	*	*	↓	↓
① JR敦賀駅		*	0	*	4	*	*	*	*	*	1	*	*	—	—	*	*	*	0	*	11	*	*	*	0
合計		0	0	12	12	5	5	—	—	4	4	1	1	—	—	2	2	0	0	14	14	—	—	0	0

※ 単位：人。—は未調査・不明箇所，↓は通過箇所，*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。

第6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)																									
		2022年11月19日(土)・晴 B②													2022年11月27日(日)・晴 B②												
		②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	⑱	⑲	⑳	㉑	㉒	㉓	㉔	㉕	㉖	㉗
Origin (乗車バス停)	① JR敦賀駅	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	② 日本海さかな街	* 0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	③ 若狭海遊バザール千鳥苑	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	④ 若狭国吉城口	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	⑤ JR美浜駅	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	⑥ 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
	⑦ 早瀬	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	⑧ 日向料金所	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	⑨ 山頂公園	*	*	*	*	*	*	*	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	*	*	*	*	*	7
	⑩ 海山	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	⑪ 梅の里会館	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	⑫ 縄文ロマンパーク	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	*	*	*	*	*	*	0
	⑬ YUMI KATSURA MUSEUM WAKASA	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	0
	⑭ JR三方駅	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	0
	⑮ 三方石観世音	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	1
	⑯ 五湖の駅	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*	0
	⑤ JR美浜駅	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	2
	④ 若狭国吉城口	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	1
	③ 若狭海遊バザール千鳥苑	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	1	*	*	*	*	*	*	*	0
	② 日本海さかな街	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	0	*	*	*	*	*	*	*	0

※ 単位：人。—は未調査・不明箇所，↓は通過箇所，*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。

また複数回運行を担当したというB乗務員は、利用者数は天候に左右されているように感じており、雨天であった11月23日（水・祝）の運行の際には、担当行路全便において利用者が全くいなかったとのことであった。また、日没後の各行路最終便はほぼ乗客がおらず、レインボーラインも閉園しているため、どのような目的で運行されているのかが不明であるとの意見であった。

クマゴコバスにおいても停留所別乗降者数およびOD調査を実施したものの、全線において利用者を確認することはできなかった。2021年度も運行を担当したというC乗務員は、2022年度運行においては利用者が極めて少なく路線運行に関する周知が不十分なのではないか、ま

た路線延長の関係で1便当たりの運行時間が長くなり、山頂公園、道の駅若狭熊川宿での折返し時間が15分しかなく、次の便を待つと2時間半後となるため、利用しづらいのではないかとの見解を示した。この点を考慮しても、瓜生公民館－三方駅間の地域生活交通としての利用者にとっては、三方駅－山頂公園間の観光路線区間が不要なのではないかと意見であった。

若狭町の住民からは、「2022年もバスが運行されていることを知らなかった」といった意見や、「2021年の運行は住民のためのバスであったが、2022年の運行は観光客のためのバスなのではないか」といった間違った認識も多数聞かれた。

第7表 ゴコイチバス利用者の意見と要望

	年代	在住地域	ゴコイチバス利用目的	利用者の意見と要望
運行に関する評価	60代	中京圏	レインボーライン訪問	レインボーラインが無料化したため自家用車と迷ったが、ゴコイチバスを使ってよかった。
	40代	近畿圏	周遊・周回利用目的	レイクルーズを利用したいと思ったが、12時発の便とうまくダイヤが噛み合っておらず、山頂公園での滞在時間を延長した。
	30代	近畿圏	レインボーライン訪問	2021年も利用したが、2021年の方が他の交通機関との接続がよく使いやすかった。
	30代	近畿圏	YUMI KATSURA MUSEUM WAKASA 訪問	気になっていたYUMI KATSURA MUSEUM WAKASA を訪問することができて良かった。
	20代	福井県	周遊・周回利用目的	敦賀駅発着の便は逆回りにするなども考えてほしい。クマゴコバスと乗り継げる逆回りのゴコイチバスが設定されていれば、観光周遊にも大いに役立つのでは。
	20代	近畿圏	若狭国吉城訪問	停留所から国吉城までは少し歩くが、敦賀駅から訪れることができて良かった。通常の路線バスでは最寄り停留所がよくわからず、これまで訪問を敬遠していた。
車両に関する評価	20代	近畿圏	周遊・周回利用目的	運行間隔が不定期で長いと2時間以上間隔が空いてしまうのが不便。間隔の短い運行便もあり、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。
	10代	関東圏	周遊・周回利用目的	車内の観光案内放送がバスのエンジン音などの影響で聞き取りづらい。路線バスの車内放送の様な聞き取りやすさがほしい。
	60代	近畿圏	レインボーライン訪問	昨年使用していた観光バスの方が、ゆったり観光ができてよかった。座席からの景色が見づらい。
運賃に関する評価	10代	関東圏	周遊・周回利用目的	小型の路線車両は乗り続けていると疲れる。せめて中型の路線車両で統一してほしい。
	30代	近畿圏	レインボーライン訪問	ゴコイチバスと小浜線の共通乗車券があればもっと利用の幅が広がる。
	20代	近畿圏	周遊・周回利用目的	乗り放題乗車券が通常運賃で1周乗り通すよりも安いのは嬉しいが異常だ。今後の運行維持を考えても、もう少し値上げしても良いのでは。

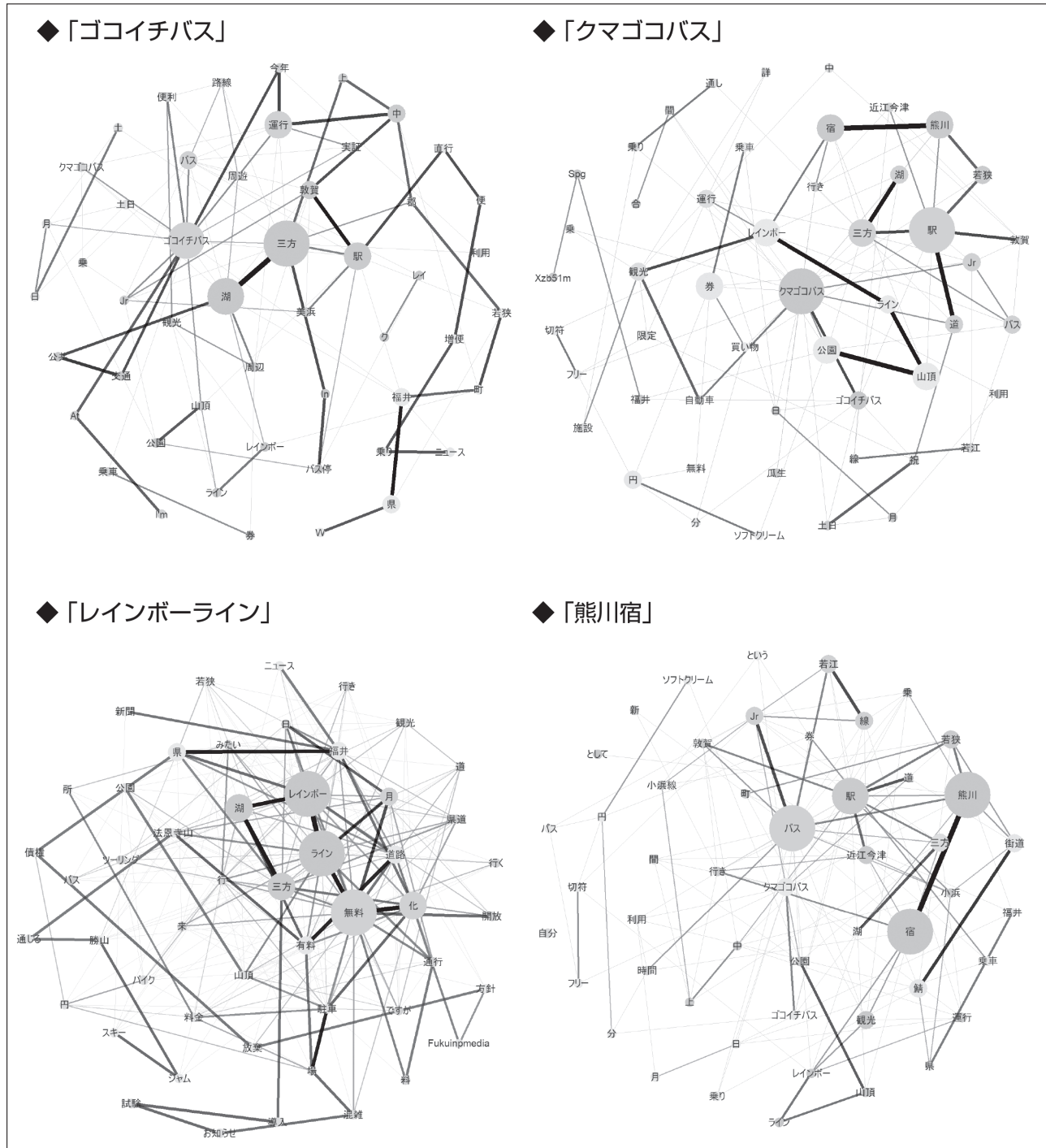
※ 調査結果をもとに作成。

4. テキストマイニングを用いたSNSへの投稿分析

2022年1月1日（土）から11月30日（水）までの間に、短文投稿サイトTwitterに投稿されたものの中から、路線名として「ゴコイチバス」と「クマゴコバス」、主要観光地として「レインボーライン」と「熊川宿」のそれぞれのワードを含む投稿を対象に、テキストマイニング法を用いて分析した（第4図）。テキストマイニングに用いたツールはExploratoryで、個人名やIDを含む投稿

はその一部を修正した。なお、「ゴコイチバス」と「クマゴコバス」の投稿には当該ワードを含んでいなくともそれぞれの路線について言及している投稿を含め、「レインボーライン」と「熊川宿」のワードを含む投稿からは交通に関係するもののみを抜粋した。

「ゴコイチバス」の分析対象は52投稿で、三方五湖に対する言及が多い。さらに「今年」や「運行」といったワードも頻出しており、該当する投稿から2022年にお



第4図 テキストマイニングによる共起ネットワーク

（2022年1月1日（土）～11月30日（水）におけるTwitterへの投稿内容を基にExploratoryを用いて作成）

いても運行が待ち望まれていたことがわかる。そのほか、「観光」や「便利」などが出現している。「クマゴコバス」の分析対象は21投稿で、熊川宿とレインボーラインに対する言及が多かった。「駅」「JR」「バス」などのワードが出現しており、該当する投稿から3社共通乗車券に対する期待が伺えた。一方で三方駅－山頂公園間においてゴコイチバスとクマゴコバスが全く別の運賃体系ではほぼ同一の経路にて運行を実施している点については疑問を投げかける投稿が散見された。

「レインボーライン」の分析対象は556投稿で、2022年10月1日無料化に関する言及が多い。そのためこれに関連したワードが頻出しており、自家用車でレインボーライン訪問を示唆する投稿が多い。一方、ゴコイチバスや公共交通に関連したワードの出現は少ない。「熊川宿」の分析対象は46投稿で、若江線での訪問に関する言及が多い。このほか「クマゴコバス」や「ゴコイチバス」も出現しており、3社共通乗車券を用いた公共交通での訪問を検討する投稿が比較的多いようである。敦賀駅－近江今津駅間が路線バスのみで接続された件に関する投稿もあった。

次章では、観光二次交通「ゴコイチバス」の実証運行からみえた課題について、公共交通基本計画および北陸新幹線に関わる事業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を照らし合わせ検討する。

IV. 観光二次交通「ゴコイチバス」開発の可能性と今後

1. 実証運行からみえる課題

各路線における実際の利用状況と利用者の意見、乗務員の意見、SNSへの投稿分析結果と、公共交通基本計画および北陸新幹線に関わる事業計画での課題とを照らし合わせ、実証運行からみえる課題を検討した。まずゴコイチバスの運行においては、

- ① 運賃の複雑性
- ② 運行経路の都合による利便性低下
- ③ 運行に関する告知不足とレインボーラインの無料化という3点が主に挙げられる。

まず、①運賃の複雑性だが、第Ⅲ章にて前述の通り通常の距離制運賃に加え、4種類7パターンの乗車券が発売されている。また購入方法も車内以外に、乗り放題乗車券のみデジタルチケットの発売がされている。しかしながら案内資料には乗り放題乗車券とフリーパス1種類のみ案内に留まっており、福井県のホームページを閲

覧しなければ乗り放題乗車券やフリーパスが複数発売されていることがわからない。特にゴコイチバス、クマゴコバス、若江線の3社共通乗車券の発売は、三方五湖エリアと熊川宿エリアを一体的な観光ルートとして形成できる機会の創出につながっていると考えられるため、これに関する告知を充分に実施する必要があるのではないだろうか。また、発売されている乗車券についての情報共有が乗務員に対し充分になされておらず、利用者に対し「そのような乗車券が発売されているのか」と聞き返している事例も調査時の運行の際にみられた。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メリットは大きい。情報整理と情報共有が正しくなされていないと難解となり、利用を控える原因ともなりかねない。

次に、②運行経路の都合による利便性低下だが、ゴコイチバスは三方五湖を反時計回りに周遊する路線であり、時計回り方向には周遊しない。三方駅で他路線と接続しているが、ゴコイチバスは美浜駅方向にのみ利用が可能である。そのため、三方駅から山頂公園方面を利用するには、ゴコイチバスでは一度美浜駅へ向かった後、ゴコイチバスを乗り継ぐ必要がある。この改善のためにクマゴコバスが山頂公園まで運行経路を延伸したとも考えられるが、ゴコイチバスおよびクマゴコバスのみの共通乗車券の発売がなく、SNS上でも利用者によってこの点が指摘されていた。また園芸LABOの丘、五湖の駅停留所は周遊経路上において2度通るルート設定となっているものの、バスはそれぞれ前者が周遊前、後者が周遊後に1度しか停まらない。例えば美浜駅から五湖の駅までの利用を考えた時、ダイヤ上5分で到着できる位置にあるはずが、三方五湖周遊後にしか停留所がないため94分かかることになっている。さらに観光周遊バスでありながら、レイククルーズの12時発の便に接続しておらず、レインボーラインを下っている途中に出航していく様子が車窓に見える点も課題である。レイククルーズ乗船場所である海山停留所を12時6分に発車する便があと15分早く到着していれば、観光利用の促進にもつながるのではないだろうか。

最後に、③運行に関する告知不足であるが、2021年度に比べ2022年度はゴコイチバスの運行告知やPRが少なかった。2021年度運行時にはモデルコースの設定やメディア露出なども散見されたが、2022年度運行時においてはこの部分が明らかに不足していた。そのため、2022年度においてはゴコイチバスの運行を認知していない観光客も多いのではないかと考えられる。実際筆者も、ゴ

コイチバスの運行初日に利用者のSNS投稿によってその情報を知り得た。加えてレインボーラインが2022年10月1日をもって無料化した点もゴコイチバスの利用に大きく影響していると考えられる。

これらの検討される課題に対処するための解決策として、

- ① 整理された情報の提示
- ② 運行経路および運行ダイヤの再検討
- ③ 路線運行PRの実施

の3点が考えられる。

まず、①整理された情報の提示であるが、2022年度は運行告知資料がA3サイズ両面2つ折となり掲載できる情報が増えた。一方で、ゴコイチバスの運行ダイヤが折った内側に配置されている、ゴコイチバスの紹介を十分にできていない、他路線の接続時刻表および広域案内地図が裏面に配置され、かつ資料全体の4分の1を占めているなど、掲載情報が精査できていない印象を受ける。そのため、運行告知資料の記入内容を工夫するだけでも、利用者に対し「使いやすい」という印象を与えることができる（山田ほか、2016）。例えば表紙に運行告知と運行ルートマップ、裏面に時刻表と運賃、発売している乗車券類の紹介など、内側面に観光スポットの紹介と接続時刻表などと配置を変更するだけでも印象が変わる。また接続時刻表の記載に関しては接続先のダイヤ改定を考慮する必要があるため、QRコードのみの記載や、差し替えられる形式での広域時刻表配布などを検討する必要がある（山田、2016）。実際に運行期間中JRバス若江線がダイヤ改正を実施し、この時刻表部分が参照できないものとなってしまった。

次に、②運行経路および運行ダイヤの再検討であるが、2022年度運行経路については、経路上に所在しているにもかかわらず通過してしまう周遊前の五湖の駅停留所、周遊後の園芸LABOの丘停留所をそれぞれ設置した方が、ごくわずかなコストで利便性はより向上する。また、はす川右岸側の鳥浜・中央地区周辺をYUMIKATSURA MUSEUM WAKASA 停留所一ヶ所に集約されていたが、鳥浜・中央地区の徒歩周遊には2km以上とそれなりの距離がある。内閣府世論調査¹¹⁾によると、歩行可能距離は1km以下と考える者が6割を占めている。また土木学会土木計画学研究委員会規制緩和後におけるバスサービスに関する研究小委員会編（2006）によると、バス停留所利用圏は健常者において300mとされている。そのため鳥浜酒造付近や、三方ショッピングセンターレピア付近にも停留所を設置することにより、

周遊観光の機会創出にもつながると考える。さらに、利用者からの要望もある時計回り方向の周遊便の設定だが、路線の実証運行をおこなう以上、例えば美浜駅発着便は反時計回り方向、敦賀駅発着便は時計回り方向での運行とするなど、実験的運行を検討することも必要ではないか。周遊・巡回バスが逆回り便を設定したことでアセスメントが向上した事例¹²⁾も多い。一方、日の入後に運行する最終便からは、レインボーライン通行中に三方五湖周辺の夜景を楽しむことができることが明らかとなった。観光創出の点でいえば、夜景バスとして夜間のツアー企画としての運行などの可能性も考えられる。

最後に、③路線運行PRの実施であるが、路線の利用のためには、まず観光客に路線が運行されていることを周知することが重要だろう。そのためにはまず路線に関する広報活動を最重要視しなければ、利用促進も維持もすることはできない。

次に、クマゴコバスの運行においては路線延伸に関しでの課題が挙げられる。熊川宿とレインボーラインの有料シャトルバスといった認識を観光客および地域住民に対して作ってしまったのではないかと推測される。そのため、地域生活交通としての利用が敬遠され、地域住民による利用が減少した主な要因と考えられる。また、山頂公園－三方駅間の路線がゴコイチバスと重複しており、共通乗車券の発売もないためゴコイチバスの利用者はクマゴコバスの利用を敬遠している点が確認されている。ゴコイチバス利用者のSNS投稿による指摘にもある通り、運営主体の違いによる利用者の奪い合いは防がねばならない事案である。

この点を踏まえた時、クマゴコバスの路線延伸は不要と考えられる。2021年度運行の際に指摘した自由乗降に関する課題は解決された一方、利用者の伸び悩みは再検討しなければならない課題である。山頂公園－三方駅間の路線延伸ではなく、例えば現在の^〆三十三地区^〆經由に加えて鳥羽地区^〆經由のクマゴコバスを設定する、ゴコイチバスや町営バス常神線との乗り換え接続を重視する、などといった地域生活交通を意識した運行形態としての検討が、今後のキーポイントとなるのではないかと。

2. 北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えて

2024年の北陸新幹線敦賀延伸開業を見据えたときに福井県嶺南地域に必要な観光二次交通は、地域生活交通を兼ね備えたものである必要である。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を、嶺南地域の自治体と交通事

業者、県が一体となり、MaaSの概念を活用したモビリティサービスを提供することで、今後の地域公共交通の維持と観光産業の再興に繋げることができるのではないかと考える。そのためには、今回導入されたデジタルチケットあるいはデジタルマップなどをMaaS導入のきっかけとして、日本における各地の事例や手法、「地域公共交通づくりハンドブック」¹³⁾や「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」¹⁴⁾などを十分に参考にし、導入に最適なものを検討した上で、嶺南地域公共交通圏として一体化した地域交通開発を実施することも考えられる。

現状では、県や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。2021年時点よりは共通乗車券の発売や運行ダイヤの見直しなどで多少改善されたものの、まだ不十分であろう。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、十分な関連性を考えることが新たな交通まちづくりの基礎となるのではないかと、地域交通の拠点となるハブ拠点を整備した埼玉県東秩父村の事例¹⁵⁾などを参考に、例えば若狭町に置き換えてみた時、三方ショッピングセンターレピア施設を有効活用し、町営バス常神線、ゴコイチバス、クマゴコバスがそれぞれ乗り入れ接続するようなハブ拠点化することも可能である。

ゴコイチバスおよびクマゴコバスの本格運行を検討する上で、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と考えられる。福井県嶺南地域における公共交通は、観光産業との融合があつてこそ、今後の維持と活用に好機があり、観光と地域を中心とした交通まちづくりの基礎となると考える。

V. おわりに

2022年12月現在、世界は引き続きCOVID-19の影響下にあり、「第8波」とインフルエンザの同時流行が危惧されている状況にある。こうした状況下にあるものの、新たに沿線となる地域は、2024年の北陸新幹線敦賀延伸開業に対して期待と希望を抱いている。観光二次交通においても、公共交通基本計画によれば新たな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検討されている段階にある。

本稿では、北陸新幹線の敦賀延伸開業を見据えた観光二次交通開発の事例から、「ゴコイチバス」の開発につ

いて、その関連路線とともに課題と開発の可能性を明らかにし、解決策を模索した。今回の調査では利用者や乗務員などを対象とし、開発の可能性を探った。実証運行における総利用者数をはじめとした運行の是非などの結果は、今後福井県や若狭町、三方五湖エリア全体協議会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、今後の動向を含め検討課題といえよう。

地域外からの観光客の来訪を見込める人口減少地域および過疎地域においては、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の整備が、公共交通維持に関して重要な意味を持つようになるだろう。ここにMaaSの概念が加味されることで、より便利で使いやすい「持続可能な地域公共交通」を実現させることができる。デジタルチケットとデジタルマップの導入が一つのきっかけとなり、この地域の様々な交通事象に対して拡がりをみせてほしい。また、市町村という枠組みから脱却した交通行政をおこなっていくことも必要な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、調査にあたつてご協力くださいました、各自治体のご担当者様、福井鉄道株式会社のご担当者様および乗務員様、レインボー観光自動車株式会社の乗務員様には、お忙しい中数々の便宜を図って頂きました。加えて調査についてご相談させて頂きました北陸新幹線沿線連絡会議にご参加の皆様、現地での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) 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。
- 2) 2015年4月24日、日本遺産第一号として「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－」が他17か所とともに登録。
- 3) 北陸中日新聞（2009）：『小浜「国宝めぐりバス」廃止 マイカー増え利用客減少』4月10日。
- 4) ディスカバ291（2006）：『Welcome to 敦賀！』第30号、10月27日。http://www.e291.com/discava291/vol-30.htm

(最終閲覧日：2022年12月1日)

- 5) JURACA (2017)：『「ぐると敦賀周遊バス」が改善観光地と買い物2ルート』9月29日. <https://www.juraca.jp/article/700/> (最終閲覧日：2022年12月1日)
- 6) 福井市と、福井市への通勤通学割合がおおむね0.1以上である嶺北10市町（大野市、勝山市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市、永平寺町、池田町、南越前町、越前町）から形成される。2019年4月に連携協約を締結した。
- 7) ふくいMaaS協議会 (2022)：『ふくいMaaS』<https://fukui-maas.jp/> (最終閲覧日：2022年12月30日)
- 8) 2022年5月に運行経路付近に開館したため、2022年度運行より経由することとなった。
- 9) RYDE PASS (2022)：『ゴコイチバス乗り放題乗車券（敦賀発着）』<https://pass.ryde-go.com/products/6PV8ZDMS293G> (最終閲覧日：2022年12月1日), 『ゴコイチバス乗り放題乗車券（美浜発着）』<https://pass.ryde-go.com/products/09G8M61SJ0RW> (最終閲覧日：2022年12月1日). デジタルチケットの利用には、スマートフォンに専用アプリケーションをダウンロードする必要がある。
- 10) プラチナマップ (2022)：『ゴコイチバスマップ』<https://platinumaps.jp/maps/gogoichi-pass?floor=G> (最終閲覧日：2022年12月1日)
- 11) 内閣府 (2009)：『歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査』<https://survey.gov-online.go.jp/h21/h21-aruite/index.html> (最終閲覧日：2022年12月1日)
- 12) 金沢経済新聞 (2014)：『「城下まち金沢周遊バス」に左回りルートにし茶屋街などへのアクセス向上』<https://kanazawa.keizai.biz/headline/2210/> (最終閲覧日：2022年12月30日)
- 13) 国土交通省自動車交通局旅客課 (2009)：『「地域公共交通づくりハンドブック」』p73.
- 14) 国土交通省 (2013)：『地域公共交通の利用促進のためのハンドブック～地域ぐるみの取組～』p20.
- 15) ITS JAPAN (2018)：東秩父村の小さな拠点構想による地域活性化と交通再編. ITS年次レポート2018年版, p81. <https://www.its-jp.org/wp-content/uploads/2021/10/Eaglebus2018.pdf> (最終閲覧日：2022年12月1日)

文 献

- 岩谷恭弥 (2022)：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. 地球環境研究, 24, 107-170.
- 櫛引素夫 (2020)：『新幹線は地域をどう変えるのか』古今書院, p145.
- 柴田弘捷 (2016)：北陸新幹線の開通と沿線地域の変容－長野新幹線開通後の15年. 専修大学社会科学研究所月報, 630・631, 7-41.
- 城福健陽 (2021)：地域交通政策を巡る状況. 宿利正史・長谷知治編 (2021)『地域公共交通政策論』東京大学出版会, 3-22.
- 土木学会土木計画学研究委員会規制緩和後におけるバスサービスに関する研究小委員会編 (2006)：『バスサービスハンドブック』土木学会, p433.
- 仲野友樹 (2022)：日本におけるMaaSの実証実験の取り組みに関する研究. 千葉商大論叢, 59-3, 175-197.
- 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.
- 平松澄 (2022)：北陸新幹線開通の人口と観光への影響. 総合政策研究 (関西学院大), 64, 47-58
- 安本宗春・市川裕大・米本有佑・三木康平・吉川昌志・藤原丈訓・先田悠希 (2022)：観光振興と公共交通－京都丹後鉄道を事例として. 追手門学院大学地域創造学部紀要, 7, 19-44.
- 山田淳一・郷原裕生・稲葉裕哉・山田旭仁・永西修也・岩谷恭弥 (2016)：国営武蔵丘陵森林公園の来園者におけるバスマップの需要. 地球環境研究, 18, 133-138.
- 山田淳一 (2016)：バスマップ『森林公園おでかけガイド』の作成過程. 内山幸久編著『地域をさぐる』古今書院, 151-163.
- Berger, T. & Enflo, K. (2017): Locomotives of local growth: The short- and long-term impact of railroads in Sweden. Journal of Urban Economics, 98, 124-138.
- Cascetta, E., Carteni, A., Henke, I. and Pagliara, F. (2020): Economic growth, transport accessibility and regional equity impacts of high-speed railways in Italy: ten years ex post evaluation and future perspectives. Transportation Research. Part A, Policy and Practice, 139, 412-428.

Development Possibility of Secondary Traffic Service “Gokoichi-Bus” for Tourism in Anticipation of the Extension of the Hokuriku Shinkansen Line to Tsuruga ; A Case of demonstration experiment in 2022

IWATANI Takaya *

* Graduate Student, Rissho University

Key words : Hokuriku Shinkansen Line, Development of tourist traffic,
Gokoichi-Bus, Kumagoko-Bus, MaaS (Mobility as a Service), Text Mining