

嶺南地域と公共交通の現状（要点）



1. 地域の概況

《地勢等》

- 敦賀市、美浜町、若狭町、小浜市、おおい町、高浜町の 6 市町。敦賀市、小浜市が中心的な市となっていますが、各町にもそれぞれ主要駅を中心とする拠点があります。
- 県内で大雨、台風等の災害が発生し、鉄道・バスの運休等が生じています。

県資料等より

《人口等の状況》

- 地域全体として人口減少、少子・高齢化が進んでいます（6市町とも）。
高齢者人口は増加し、地域全体の高齢化率は 3 割を超えています（美浜町・若狭町が特に高く 37%以上）。
- 将来の推計によれば、人口減少、高齢化は、今後も進み、2040 年代には高齢化率が 4 割を超える見通しです。
- 人口分布は、敦賀市、小浜市を中心に、各市町の平地部の市街地に人口が集まる一方、半島や山間等にも人口が点在しています。

県統計・国勢調査より

国立社会保障・人口問題研究所より

人口メッシュ（国勢調査）より

《施設等の立地状況》

- 各市町の中心部等に、日常的に利用できる店舗、医療施設が立地しています。
- 大規模な店舗、病院、高校等は、敦賀市、小浜市に多く、また美浜町と若狭町の町境にも病院、高校が立地しています。これらの施設は、他の市町からの利用もあります。

国土数値情報より

《利用交通手段の状況》

- 通勤・通学では、各市町内へ通う人が大半です。他市町への通勤・通学は、敦賀市、小浜市への動きが中心となっています。
- 通勤・通学の利用交通手段は、クルマ（自家用車）が突出して多くなっている

国勢調査より

| | |
|--|----------------|
| <p>ます。他市町へ通う場合に、鉄道の利用がやや多くなっています。</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 人口が減少しているのに対し、経年的に自動車保有台数は増加し大きくは減少していない状況です。（各市町とも、1人1台以上、1世帯2台以上。） ● 運転免許の保有率は、全体で80%以上、高齢者で65%（75歳以上でも43%）となっています。 | <p>県統計より算出</p> |

《観光の状況》

| | |
|--|------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 嶺南地域（若狭路）には、観光資源が豊富。大半の観光スポットは、駅から徒歩ではアクセスできない場所に離れて立地しています。 ● 観光入込客数は徐々に増加していましたが、コロナ禍で大きく落ち込み、もとの状態には戻っていません。（昨年度までの状況） ● 関西、東海地方からの来訪客が多く、県内での移動手段は、クルマ（自家用車等）が約9割を占めています。（昨年度までの状況） | <p>県観光動態調査より</p> |
|--|------------------|

2. 公共交通の状況

《公共交通ネットワーク》

| | |
|--|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 地域の基軸となり6市町をつなぐ鉄道（小浜線）、市町間をつなぐ民営の路線バス、各市町内を運行するコミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等で構成されています。 ● デマンド型の区域運行が開始され市町もあり、居住地はおおむねカバーされていますが、カバーしきれない箇所が一部に点在しています。 ● 近年、地域内の周遊バス（ゴコイチバス、メモリーライナー等）も運行開始されています。 ● 本年3月、北陸新幹線敦賀駅が開業し、東京～敦賀間が3時間強で行き来できるようになっています。 | <p>人口メッシュ、福井県バス情報データより</p> |
|--|----------------------------|

《公共交通の利用状況》 主に昨年度までの状況

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 小浜線の駅乗車人員は、定期利用客（主に高校生）が多くを占めており、高校の最寄りの敦賀、気山、東小浜、小浜等の各駅が多くなっています。 ● 高校の授業等のない休日の利用客数は、平日と比べ大きく減少します。 ● 乗降前後の交通手段は、徒歩が特に多く、次いで自転車、家族・知人の送 | <p>県統計（JR西日本資料）、嶺南地域公共交通網形成計画における調査より</p> |
|---|---|

| | |
|---|---|
| <p>迎等が多い状況です。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 利用客数は、以前から減少傾向にあり、コロナ禍でさらに減少しました。R4年時点では、まだもとの状態には戻っていません。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 民間の路線バスの利用客数は、横ばいまたは微減傾向にありましたが、コロナ禍で大きく落ち込みました。 ● 1日当たりの利用客数が15人未満で、きわめて厳しい状況にある路線もあります。 ○ 福井鉄道バス：菅浜線の利用客の減少が特に顕著。若狭線・菅浜線とも、平休の差が大きい。いずれの路線も全体のうち、敦賀市内のバス停間の利用客が大半。美浜町の乗降客の大半が敦賀市との間の利用。 ○ JRバス若江線：路線全体のうち、小浜駅、近江今津駅、上中駅での乗降客が突出して多い（熊川宿での乗降客は少ない）。経路途中の居住地での乗降もある。 ○ 名田庄線（流星）：中高生の利用が多くを占める。小浜駅での乗降が多いが、学校付近での乗降も多い。 | <p>バス各社資料より</p> <p>美浜町地域公共交通計画（2023年）における調査より</p> <p>若狭町地域公共交通計画（2024年）における情報より</p> <p>小浜市地域公共交通計画（2022年）における情報より</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 市町のコミュニティバス等の利用客数も同様に、以前から減少傾向にあり、コロナ禍でさらに大きく落ち込みましたが、その後、回復傾向にあります。 ● ただし、特に4町のコミバス等の利用客数は、もともと、きわめて少ないのが現状です。（各町で年間2.5万人未満） | <p>各市町資料より</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 若狭町を除く各地町に、タクシー営業所が立地しています。 ● タクシーの利用客数も減少傾向にあり、コロナ禍でさらに大きく落ち込みました。 | <p>タクシー協会資料、県統計より</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ● 全国的な乗務員不足・高齢化が深刻化しており、バス、タクシーの事業者は、きわめて厳しい運営状況にあります。 <p>（福井県の自動車運転の職業では、求人数が応募数を大きく上回る。タクシーの運転者数は年々減少。）</p> | <p>県資料より</p> |

3. 北陸新幹線敦賀開業直後の状況（入手可能な情報による経過）

《観光客の状況》

- 各観光施設で、敦賀開業直後の4月に来訪客数が増加しました。ただし、施設によっては、その後に減少している場所もあります。
 - 敦賀赤レンガでは、開業後の毎月の来訪客数が、前年度同月より増加しています。
- それに対し、レインボーライン山頂公園、熊川宿、道の駅おばま、うみんぴあ、UMIKARA では、月によっては前年度を下まわっています。

嶺南振興局資料より

《市街地・観光地の滞在者数の状況》

- 敦賀市では、全体の滞在者数が微増しています。関東、信越等からの来訪者が増えた一方、中京、四国等からの来訪者が減っています。
- 美浜町では、全体の滞在者数が微増し、特に関東、信越からの来訪者が増えました。
- 若狭町では、全体の滞在者数が減少しています。関東、東北のみ来訪者が増加し、その他の地方からの来訪者が減っています。（特に関西、中京からの来訪者が大きく減少）
- 小浜市では、全体の滞在者数が減少しています。関東のみ来訪者が増加し、その他の地方からの来訪者は横ばいまたは減っています。（特に関西、中京からの来訪者が減少）
- おおい町では、全体の滞在者数が減少しています。中京のみ来訪者が増加し、その他の地方からの来訪者は横ばいまたは減っています。（特に関西からの来訪者が減少）
- 高浜町では、全体の滞在者数が増加しています。特に関東、中京からの来訪者が増加しています。

携帯 GPS データによる
傾向把握（参考）

《周遊バスの利用状況》

- ゴイイチバス（昨年度までのゴイイチバス、クマゴコバスが統合）の利用客数は、敦賀開業直後の5月にピークとなり1日当たり68人に利用されました。（これまでの1日平均59人、1便当たり7人）
- 若狭メモリーライナーは、8月にピークとなり1日当たり3人に利用されました。（これまでの1日平均2人、1便当たり1人未満）

運行事業者資料より

《レンタカーの状況》

- **福井市内の店舗**では、**関西**からの利用客が**もともと多く**、敦賀開業後も減っていない。**関東**方面からの利用客が増加。

多くが**嶺北地域内**の利用で、**嶺南地域**までの利用（乗り捨て等）は**1割程度**。日帰りが多い。インバウンドは少ない。

- **敦賀市内の店舗**も、**関西**からの利用客が**もともと多く**、減っていない。**関東、信越**方面からの利用客が増加。

レインボーラインが主な行先で、**小浜**へ行く人もいる。日帰りが多い。中国、台湾、香港等からの来訪客が比較的多い。

- **小浜市内の店舗**では、敦賀開業後の**変化は特にな**い。

お寺巡りがほとんど。インバウンドの利用は多くない。

レンタカー会社からの聞き取りより

嶺南地域と公共交通の現状（要点）



1. 地域の概況

《地勢等》

- 敦賀市、美浜町、若狭町、小浜市、おおい町、高浜町の 6 市町。**敦賀市、小浜市が中心的な市**となっていますが、**各町にもそれぞれ主要駅を中心とする拠点**があります。
- 県内で**大雨、台風等**の災害が発生し、**鉄道・バスの運休等**が生じています。

県資料等より

《人口等の状況》

- 地域全体として**人口減少、少子・高齢化**が進んでいます（**6市町とも**）。
高齢者人口は増加し、地域全体の**高齢化率は 3 割を超えています**（美浜町・若狭町が特に高く 37%以上）。
- **将来**の推計によれば、人口減少、高齢化は、今後も進み、2040 年代には**高齢化率が 4 割を超える**見通しです。
- **人口分布**は、敦賀市、小浜市を中心に、各市町の**平地部の市街地に人口が集まる**一方、**半島や山間等**にも人口が点在しています。

県統計・国勢調査より

国立社会保障・人口問題研究所より

人口メッシュ（国勢調査）より

《施設等の立地状況》

- 各市町の**中心部等**に、日常的に利用できる**店舗、医療施設**が立地しています。
- **大規模な店舗、病院、高校等**は、**敦賀市、小浜市**に多く、また**美浜町と若狭町の町境**にも病院、高校が立地しています。これらの施設は、**他の市町からの利用**もあります。

国土数値情報より

《利用交通手段の状況》

- 通勤・通学では、**各市町内へ通う人が大半**です。他市町への通勤・通学は、**敦賀市、小浜市への動き**が中心となっています。
- 通勤・通学の**利用交通手段**は、**クルマ（自家用車）**が**突出**して多くなってい

国勢調査より

| | |
|--|----------------|
| <p>ます。他市町へ通う場合に、鉄道の利用がやや多くなっています。</p> | |
| <ul style="list-style-type: none"> ●人口が減少しているのに対し、経年的に自動車保有台数は増加し大きくは減少していない状況です。（各市町とも、1人1台以上、1世帯2台以上。） ●運転免許の保有率は、全体で80%以上、高齢者で65%（75歳以上でも43%）となっています。 | <p>県統計より算出</p> |

《観光の状況》

| | |
|---|------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ●嶺南地域（若狭路）には、観光資源が豊富。大半の観光スポットは、駅から徒歩ではアクセスできない場所に離れて立地しています。 ●観光入込客数は徐々に増加していましたが、コロナ禍で大きく落ち込み、もとの状態には戻っていません。（昨年度までの状況） ●関西、東海地方からの来訪客が多く、県内での移動手段は、クルマ（自家用車等）が約9割を占めています。（昨年度までの状況） | <p>県観光動態調査より</p> |
|---|------------------|

⇒ **ポイント** 6市町のいずれも、人口減少、高齢化が進む。

（人口減少が進む中、日々の外出手段を確保することが、ますます重要となる。）

⇒ **ポイント** 日々の各市町内の外出と、敦賀市、小浜市への動きがある。

⇒ **ポイント** 高齢者等も含め、クルマ中心（運転、送迎・同乗）の外出スタイル。

⇒ **ポイント** これまでは、観光客（関西等）もクルマ中心。

2. 公共交通の状況

《公共交通ネットワーク》

- 地域の基軸となり6市町をつなぐ**鉄道**（小浜線）、**市町間**をつなぐ**民営の路線バス**、**各市町内**を運行する**コミュニティバス**、**デマンド型乗合タクシー**等で構成されています。
- デマンド型の区域運行が開始され市町もあり、居住地はおおむねカバーされていますが、**カバーしきれない箇所が一部に点在**しています。
- 近年、地域内の**周遊バス**（ゴイチバス、メモリーライナー等）も運行開始されています。
- 本年3月、**北陸新幹線敦賀駅が開業**し、東京～敦賀間が3時間強で行き来できるようになっています。

人口メッシュ、福井県バス情報データより

《公共交通の利用状況》 主に昨年度までの状況

- 小浜線**の駅乗車人員は、**定期利用客（主に高校生）が多く**を占めており、高校の最寄りの敦賀、気山、東小浜、小浜等の各駅が多くなっています。
- 高校の授業等のない**休日**の利用客数は、平日と比べ**大きく減少**します。
- 乗降前後の交通手段は、徒歩が特に多く、次いで自転車、家族・知人の送迎等が多い状況です。
- 利用客数は、**以前から減少傾向**にあり、**コロナ禍でさらに減少**しました。R4年時点では、**まだもとの状態には戻っていません**。

県統計（JR 西日本資料）、嶺南地域公共交通網形成計画における調査より

- 民間の路線バス**の利用客数は、**横ばいまたは微減傾向**にありましたが、**コロナ禍で大きく落ち込み**ました。
- 1日当たり**の利用客数が**15人未満**で、**きわめて厳しい状況**にある路線もあります。
- 福井鉄道バス**：菅浜線の利用客の減少が特に顕著。若狭線・菅浜線とも、平休の差が大きい。いずれの路線も全体のうち、敦賀市内のバス停間の利用客が大半。美浜町の乗降客の大半が敦賀市との間の利用。
- JRバス若江線**：路線全体のうち、小浜駅、近江今津駅、上中駅での乗降客が突出して多い（熊川宿での乗降客は少ない）。経路途中の居住地での乗降もある。
- 名田庄線（流星）**：中高生の利用が多くを占める。小浜駅での乗降が多いが、学校付近での乗降も多い。

バス各社資料より

美浜町地域公共交通計画（2023年）における調査より

若狭町地域公共交通計画（2024年）における情報より

小浜市地域公共交通計画（2022年）における情報より

| | |
|---|----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ●市町のコミュニティバス等の利用客数も同様に、以前から減少傾向にあり、コロナ禍でさらに大きく落ち込みましたが、その後、回復傾向にあります。 ●ただし、特に4町のコミバス等の利用客数は、もともと、きわめて少ないのが現状です。（各町で年間2.5万人未満） | 各市町資料より |
| <ul style="list-style-type: none"> ●若狭町を除く各地町に、タクシー営業所が立地しています。 ●タクシーの利用客数も減少傾向にあり、コロナ禍でさらに大きく落ち込みました。 | タクシー協会資料、県統計より |
| <ul style="list-style-type: none"> ●全国的な乗務員不足・高齢化が深刻化しており、バス、タクシーの事業者は、きわめて厳しい運営状況にあります。 （福井県の自動車運転の職業では、求人数が応募数を大きく上回る。タクシーの運転者数は年々減少。） | 県資料より |

⇒ **ポイント** 公共交通の利用客は、全体として、もともと減少傾向。
コロナ禍で、さらに落ち込み。

⇒ **ポイント** 小浜線の利用客は、高校生が大半。（休日は少ない）

⇒ **ポイント** 路線バスの中に、利用客が僅少となっている路線がある（菅浜線等）。

⇒ **ポイント** 4町のコミバス、タクシー等の利用客数は、もともと少ない。

⇒ **ポイント** 運行事業者は、全国的な乗務員不足で、きわめて厳しい運営状況。

（運営が厳しい中、将来にわたって外出手段を確保・持続することが必要となる。）

3. 北陸新幹線敦賀開業直後の状況（入手可能な情報による経過）

《観光客の状況》

- 各観光施設で、**敦賀開業直後の4月**に来訪客数が**増加**しました。ただし、施設によっては、**その後に減少**している場所もあります。
 - **敦賀赤レンガ**では、**開業後の毎月**の来訪客数が、前年度同月より**増加**しています。
- それに対し、**レインボーライン山頂公園、熊川宿、道の駅若狭おばま、うみんぴあ、UMIKARA**では、**月によっては前年度を下まわ**っています。

嶺南振興局資料より

《市街地・観光地の滞在者数の状況》

- **敦賀市**では、市街地・観光地等の滞在者数が**微増**しています。**関東、信越等からの来訪者が増え**た一方、**中京、四国等からの来訪者が減**っています。
- **美浜町**では、市街地・観光地等の滞在者数が**微増**し、特に**関東、信越**からの来訪者が増えました。
- **若狭町**では、市街地・観光地等の滞在者数が**減少**しています。**関東、東北のみ**来訪者が微増し、その他の地方からの来訪者が減っています。
- **小浜市**では、市街地・観光地等の滞在者数が**減少**しています。**関東のみ**来訪者が増加し、その他の地方からの来訪者は横ばいまたは減っています。
- **おおい町**では、市街地・観光地等の滞在者数が**減少**しています。**中京、東北**からの来訪者が増加し、その他の地方からの来訪者は横ばいまたは減っています。
- **高浜町**では、市街地・観光地等の滞在者数が**増加**しています。特に**関東、中京**からの来訪者が増加しています。

携帯 GPS データによる
傾向把握（参考）

《周遊バスの利用状況》

- **ゴイチバス**（昨年度までのゴイチバス、クマゴコバスが統合）の利用客数は、敦賀開業直後の**5月にピーク**となり1日当たり68人に利用されました。（これまでの**1日平均59人、1便当たり7人**）
- **若狭メモリーライナー**は、**8月にピーク**となり1日当たり3人に利用されました。（これまでの**1日平均2人、1便当たり1人未満**）

運行事業者資料より

《レンタカーの状況》

- 福井市内の店舗では、関西からの利用客がもともと多く、敦賀開業後も減っていない。関東方面からの利用客が増加。

多くが嶺北地域内の利用で、嶺南地域までの利用（乗り捨て等）は1割程度。日帰りが多い。インバウンドは少ない。

- 敦賀市内の店舗も、関西からの利用客がもともと多く、減っていない。関東、信越方面からの利用客が増加。

レインボーラインが主な行先で、小浜へ行く人もいる。日帰りが多い。中国、台湾、香港等からの来訪客が比較的多い。

- 小浜市内の店舗では、敦賀開業後の変化は特にない。

お寺巡りがほとんど。インバウンドの利用は多くない。

レンタカー会社からの聞き取りより

⇒ **ポイント** 開業の直後、嶺南地域全体の観光スポットの来訪客が増加。

（滞在者数では、関東・信越等からの来訪者が増える傾向）

⇒ **ポイント** 敦賀市（赤レンガの例）では、その後も、R5年同月を上まわっている。

それに対し、他の市町の観光スポットでは、減少している場所もある。

（開業の効果を、嶺南全体の、地域や公共交通に、ひろげていくことが望まれる。）

各調査等の実施状況



1. 各市町の居住者へのアンケート（現在実施中）

- 調査対象： 嶺南地域の各市町の居住者 2000 人（16 歳以上を無作為抽出）

| | | |
|------|-------|-----------------------------|
| 敦賀市 | 350 人 | |
| 美浜町 | 325 人 | |
| 若狭町 | 325 人 | |
| 小浜市 | 350 人 | |
| おおい町 | 325 人 | |
| 高浜町 | 325 人 | （各市町様のご協力により宛名抽出、市町様の封筒で発送） |

*ただし 1 通につき、**2 票のアンケート票を同封。**

- 調査方法： 郵送配布・郵送回収（返信先・料金受取人払い：八千代エンジニアリング(株)）

- 調査内容： ふだんの外出状況・交通手段、公共交通の利用状況、公共交通の満足度、改善が望まれる事項、今後の利用意向、考え方等

（現在、回答期間中につき、回収・入力・集計後、結果をご報告いたします。）

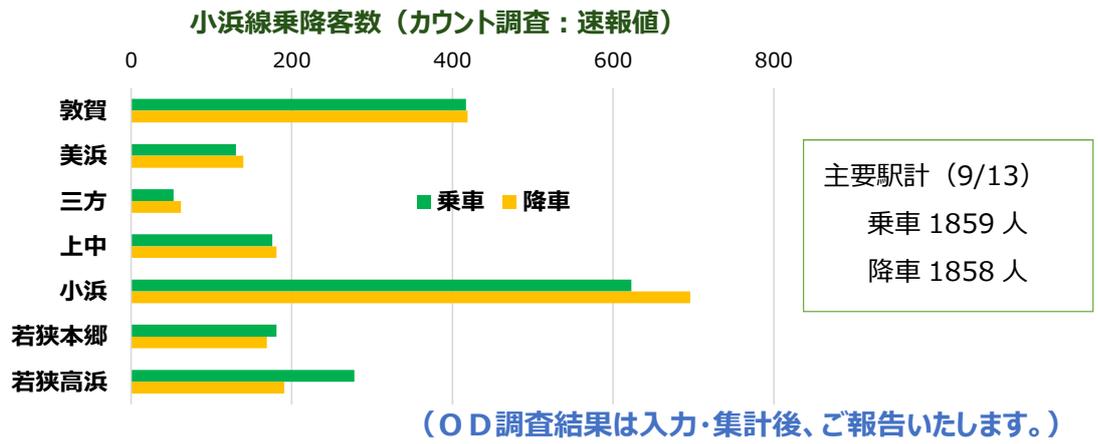
2. 小浜線利用客 OD 調査（調査実施済み、現在作業中）

- 調査日： 2024 年 9 月 13 日（金）

- 調査対象： 小浜線の主要駅（敦賀、美浜、三方、上中、小浜、若狭本郷、若狭高浜）の、全便の利用客

- 調査内容： 主要駅に調査員を配置し、乗者客に、調査カードを手渡し、主要駅の降車時に回収。（調査カードで、利用客の乗・降駅（主要駅間）、居住地、年代、当日の外出目的、乗降前後の乗り継ぎ交通手段を調査）あわせて、主要駅の乗降客数を別途カウント。





3. 敦賀駅でのアンケート（北陸新幹線利用の観光客、小浜線乗車客）

（調査実施済み、現在作業中）

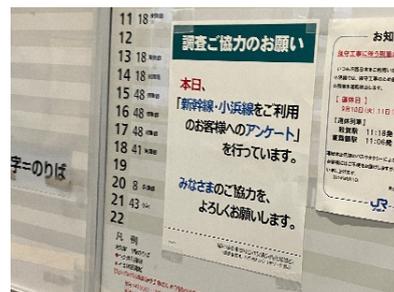
■ 調査日： 2024年9月21日（土） …当初8月実施予定（台風の影響により延期）
 （9時台～17時台）

■ 調査①： 北陸新幹線・敦賀駅の改札付近での、調査員による聞き取りアンケート

- ・対象： 北陸新幹線敦賀駅の乗降客で、嶺南地域外から来訪する、観光客
- ・主な調査内容： 嶺南地域の観光での利用交通手段 （回答：約80人）

■ 調査②： 小浜線・敦賀駅のホーム・車内での、調査員による聞き取りアンケート

- 対象： 小浜線敦賀駅の乗車客 （回答：約160人）
- 主な調査内容： 降車駅、居住地、年代、当日の外出目的、乗降前後の乗り継ぎ手段
- （回答結果は入力・集計後、ご報告いたします。）



4. 観光施設等でのアンケート（今後実施予定）

■ 調査期間： 2024年10月（北陸キャンペーン期間）開始予定

■ 調査概要： ・場所： 嶺南地域の各市町の主な観光施設（数箇所）

（県、市町様に相談し、ご協力の得られる場所）、

東京都内の福井県アンテナショップ（南青山または銀座）

・調査方法： 案内カウンター等に1か月程度、据え置き、その場で回答・回収

（各場所に30票程度据え置き。ご協力が得られればスタッフ様に声掛けして頂く）

・主な調査内容： 嶺南地域の観光での利用交通手段

（アンテナショップの嶺南地域来訪未経験者には、観光交通手段の認知状況・イメージや、想定される利用交通手段を質問。）

嶺南地域公共交通網形成計画の 改定について

嶺南地域公共交通網形成計画の成果と課題（1）

【目標の達成状況】

- ・計画期間中にコロナ感染症の影響もあり、目標10項目のうち達成見込みは3項目、全体的に厳しい状況

| 指標 | R元実績 | 目標 | R4実績 | R5実績 | 達成見込み |
|-------------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-------|
| J R小浜線の年間利用者数 | 1,500 千人 (4,097 人/日) | 1,635千人 (約4,500人/日) | 1,326千人 (3,633人/日) | 1,320千人 (3,616人/日) | ▲ |
| J R小浜線の定期利用者数 | 1,178 千人 (3,219 人/日) | 1,276千人 (約3,500人/日) | 1,097千人 (3,006人/日) | 1,085千人 (2,972人/日) | ▲ |
| バス・乗合タクシー等の 年間利用者数 | 859 千人 | 862千人 | 747千人 | 803千人 | ▲ |
| 公共交通を利用する 観光客の割合 | 37.9% (H30敦賀駅調査) | 50% | — | 集計中 (9/21アンケート実施) | 集計中 |
| 経路検索サイト等への バス情報掲載率 | 52.8% (19 路線/36 路線) | 100% | 100% (33路線/33路線) | 100% (33路線/33路線) | ○ |
| レンタサイクルの 年間利用者数 | 7,427 人 | 10,000人 | 11,108人 | 14,327人 | ○ |
| モビリティ・マネジメントに関 するイベント等開催件数 | 23 件 | 50件 | 44件 | 59件 | ○ |
| 路線バス（地域間幹線系統）の 年間利用者数 | 254千人 | 254千人 | 189千人 | 185千人 | ▲ |
| 路線バス（地域間幹線系統）へ の県補助額 | 28,374千円 | 28,374千円 | 24,370千円 | 21,998千円 | ▲ |
| 路線バス（地域間幹線系統）の 収支率 | 47.7% | 47.7% | 31.6% | 31.8% | ▲ |

嶺南地域公共交通網形成計画の成果と課題（2）

【各事業の状況】

- ・公共交通の利便性向上や利用促進を実施してきた一方で、小浜線の利便性向上については、コロナによる利用者の減少もあり、具体的に取り組むには厳しい状況が続いた。
- ・北陸新幹線敦賀開業に合わせて、観光周遊に利用できる公共交通の確保や駅周辺整備を実施。引き続き、新幹線開業効果を波及させる取り組みが必要。

| No | 事業 | R2～R6の主な取組み（抜粋） | 評価 |
|-----|------------------|---|----|
| 事業1 | 公共交通の利便性向上 | 【小浜線関係】 <ul style="list-style-type: none"> ・コロナによる利用者の減少もあり、具体的に取り組むには厳しい状況 （ R3.10改正 敦賀～小浜間 平日 30本⇒24本 小浜～東舞鶴間 平日 26本⇒22本 ） 【バス関係】 <ul style="list-style-type: none"> ・市町を跨ぐ広域バスや公共交通不便地区へのデマンド交通を導入 ・路線バス、コミュニティバスをキャッシュレス化（敦賀市、美浜町） | ▲ |
| 事業2 | まちづくりと連携した施策の展開 | <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線開業に向けた駅周辺や拠点施設を整備（敦賀駅、道の駅など） ・駅舎の改修や駅舎内の設備整備（小浜駅、美浜駅など） | ○ |
| 事業3 | 公共交通サービス情報の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光型MaaS「tabiwa」の導入 ・鉄道駅や道の駅へのデジタルサイネージの設置 ・経路検索システムへのバス情報の掲載 | ○ |
| 事業4 | 観光周遊手段の提供 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光周遊手段として、ゴコイチバス、クマゴコバス、メモリーライナー、定額タクシーを運行 | ○ |
| 事業5 | 公共交通利用を促進する意識の醸成 | <ul style="list-style-type: none"> ・小浜線に関連したイベント等を多数開催 ・通学や遠足利用への助成、乗り方教室の開催 | ○ |

嶺南地域公共交通網形成計画改定の方向性

- ・ 現行計画に記載の施策はすべて継続して記載
- ・ 新たな課題や嶺北交通計画の記載を踏まえて新規の施策を追加

現計画：31項目

改定計画：37項目（新規6、拡充1）

今後の取組み（事業）

施策の方向性

日常の移動手段としての
公共交通の利便性向上

観光周遊に利用できる
公共交通の確保

公共交通を中心とした
まちづくりや
ライフスタイルの定着

事業1 公共交通の利便性向上

- 1 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定
- 2 敦賀～京都北部（舞鶴市）間の時間短縮
- 3 列車運休時の代替交通手段の確保などの運休対策の強化
- 4 小浜線を補完するバスの運行
- 5 小浜線の運行に応じた接続するバスのダイヤの調整
- 6 各市町現行バス路線等の持続的な運行
- 7 市町を跨ぐ移動手段の充実
- 8 公共交通不便地区における移動手段の確保
- 9 バスの運転手の確保・育成
- 10 キャッシュレス化の推進
- 11 AIやIoT等を活用した新モビリティサービスの導入

事業2 まちづくりと連携した施策の展開

- 12 駅周辺への都市機能・居住誘導
- 13 利用しやすい駅やバス停となるよう環境を整備

事業3 公共交通サービス情報の充実

- 14 嶺南地域の鉄道・バス等の路線全体が分かる乗り換えマップなどの作成
- 15 嶺南地域内外の移動案内の充実
- 16 鉄道やバス・タクシー・レンタサイクル等が一体となった乗り継ぎサービスの提供
- 17 経路検索システムへのバス情報の掲載
- 18 スマートフォンアプリ等を活用したコンテンツの作成や情報発信

事業4 観光周遊手段の提供

- 19 観光スポットを周遊する広域バスの運行
- 20 嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行
- 21 特徴あるバス車両の運行
- 22 小浜線とバス等を乗り継げる周遊切符の企画
- 23 小浜線の駅からの移動手段の確保
- 24 自転車による周遊の促進
- 25 旅雑誌等による情報発信

事業5 公共交通利用を促進する意識の醸成

- 26 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント
- 27 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメント
- 28 事業所を対象としたモビリティ・マネジメント
- 29 住民が主体となった活動組織の育成
- 30 公共交通利用促進グッズの製作
- 31 沿線自治体による小浜線利用促進助成

1 公共交通の利便性向上

- 1 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定
- 2 敦賀～京都北部（舞鶴市）間の時間短縮
- 3 列車運休時の代替交通手段の確保などの運休対策の強化
- 4 小浜線を補完するバスの運行
- 5 小浜線の運行に応じた接続するバスのダイヤの調整
- (新) 敦賀駅の乗り換え案内・利便性の向上
- (新) キャッシュレス化の推進
- (新) タクシー稼働率の向上
- 11 AIやIoT等を活用した新モビリティサービスの導入
- (新) ノンステップ型バス車両の導入などユニバーサルデザイン化の推進
- (新) カーボンニュートラル達成に向けた次世代型車両の導入など交通の推進

2 公共交通の維持・確保

(新) 国・県・市町が協調し、運行費やバス車両の更新等に対して支援

- 6 各市町現行バス路線等の持続的な運行
- 7 市町を跨ぐ移動手段の充実
- 8 公共交通不便地区における移動手段の確保
- 9 (拡) 公共交通を支える人材の確保・育成

3 まちづくりと連携した施策の展開

- 12 駅周辺への都市機能・居住誘導
- 13 利用しやすい駅やバス停となるよう環境を整備

4 公共交通サービス情報の充実

- 14 嶺南地域の鉄道・バス等の路線全体が分かる乗り換えマップなどの作成
- 15 嶺南地域内外の移動案内の充実
- 16 鉄道やバス・タクシー・レンタサイクル等が一体となった乗り継ぎサービスの提供
- 17 経路検索システムへのバス情報の掲載
- 18 スマートフォンアプリ等を活用したコンテンツの作成や情報発信

5 観光周遊手段の提供

- 19 観光スポットを周遊する広域バスの運行
- 20 嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行
- (新) サイクルトレインの導入
- 21 特徴あるバス車両の運行
- 22 小浜線とバス等を乗り継げる周遊切符の企画
- 23 小浜線の駅からの移動手段の確保
- 24 自転車による周遊の促進
- 25 旅雑誌等による情報発信

6 公共交通利用を促進する意識の醸成

- 26 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント
- 27 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメント
- 28 事業所を対象としたモビリティ・マネジメント
- 29 住民が主体となった活動組織の育成
- 30 公共交通利用促進グッズの製作
- 31 沿線自治体による小浜線利用促進助成

4

「嶺南地域公共交通計画」改定の骨子案について

策定の目的

利便性の高い地域交通ネットワークを実現させるとともに、北陸新幹線敦賀開業効果を嶺南地域全体へ波及させるため、嶺南地域の公共交通計画を改定し、JR小浜線の利活用促進や魅力向上、バスやタクシーなどを含めた公共交通の利便性向上を図る。

基本目標

- 1 将来にわたって地域の移動手段として存続可能な交通ネットワークの構築
- 2 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

計画期間：令和7年度～令和10年度

施策の方向性

現行計画の成果と今後の課題

次期計画で検討・実施する具体的な施策

日常の移動手段としての公共交通の利便性向上

○日常の移動手段としての公共交通の利便性向上

・小浜線を東西の軸として、通学や買い物、通院など、日常の市町間での移動や各市町内での移動が、より便利になるよう利便性向上の取組みを実施

【成果】

- ・小浜線や路線バスの運行維持
- ・公共交通不便地区における移動手段の確保
(デマンド交通や自家用有償旅客運送の導入)

【課題】

- ・公共交通の利用者は減少傾向
〔小浜線の利用者数 R1:1,500千人→R5:1,320千人
地域幹線系統の利用者数 R1:254千人→R5:185千人〕
- ・コロナ禍での小浜線減便の影響もあり、日中の便数が少ない
〔R3.10改正 敦賀～小浜間 ▲6本(平日30本⇒24本)
小浜～東舞鶴間 ▲4本(平日26本⇒22本)〕
- ・今後、小浜線各駅が無人化される可能性
- ・運転士不足により路線バスが減便される可能性

○観光周遊に利用できる公共交通の確保

・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、観光地を周遊するための移動手段を確保

【成果】

- ・小浜線の新幹線に接続するダイヤ見直しや臨時便の設定を実施
- ・観光スポットを周遊する広域バスの運行
(ゴコイチバスやメモリーライナーの運行)
- ・嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行
(観光列車「はなあかり」やラッピング列車の運行)

【課題】

- ・開業効果を嶺南地域全体に波及させる必要
開業5か月の市町別来訪者前年比較(KDDIデータによる推計値)
〔敦賀 100.3%、小浜 98.4%、美浜 106.9%、高浜 105.3%、
おおい 97.8%、若狭 96.4%〕

○公共交通を中心としたまちづくりやライフスタイルの定着

・クルマ志向などを改善するため、各市町において公共交通の利用促進を実施

【成果】

- ・市町の利用促進の取組み件数 R1:23件→R5:59件

観光周遊に利用できる公共交通の確保

公共交通を中心としたまちづくりやライフスタイルの定着

1 公共交通の利便性向上

- 1 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定
- 2 敦賀～京都北部(舞鶴市)間の時間短縮
- 3 列車運休時の代替交通手段の確保などの運休対策の強化
- 4 小浜線を補完するバスの運行
- 5 小浜線の運行に応じた接続するバスのダイヤの調整
(新)敦賀駅の乗り換え案内・利便性の向上
- 10 キャッシュレス化の推進
(新)タクシー稼働率の向上
- 11 AIやIoT等を活用した新モビリティサービスの導入
(新)ノンステップ型バス車両の導入などユニバーサルデザイン化の推進
(新)カーボンニュートラル達成に向けた次世代型車両の導入など交通改善の推進

2 公共交通の維持・確保

- (新)国・県・市町が協賛し、運行費やバス車両の更新等に対して支援**
- 6 各市町現行バス路線等の持続的な運行
- 7 市町を跨ぐ移動手段の充実
- 8 公共交通不便地区における移動手段の確保
- 9 **(拡)公共交通を支える人材の確保・育成**

3 まちづくりと連携した施策の展開

- 1 2 駅周辺への都市機能・居住誘導
- 1 3 利用しやすい駅やバス停となるよう環境を整備

4 公共交通サービス情報の充実

- 1 4 嶺南地域の鉄道・バス等の路線全体が分かる乗り換えマップなどの作成
- 1 5 嶺南地域内外の移動案内の充実
- 1 6 鉄道やバス・タクシー・レンタサイクル等が一体となった乗り継ぎサービスの提供
- 1 7 経路検索システムへのバス情報の掲載
- 1 8 スマートフォンアプリ等を活用したコンテンツの作成や情報発信

5 観光周遊手段の提供

- 1 9 観光スポットを周遊する広域バスの運行
- 2 0 嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行
(新)サイクルトレインの導入
- 2 1 特徴あるバス車両の運行
- 2 2 小浜線とバス等乗り継ぎする周遊切符の企画
- 2 3 小浜線の駅からの移動手段の確保
- 2 4 自転車による周遊の促進
- 2 5 旅雑誌等による情報発信

6 公共交通利用を促進する意識の醸成

- 2 6 地域住民を対象としたモビリティ・マネジメント
- 2 7 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメント
- 2 8 事業者を対象としたモビリティ・マネジメント
- 2 9 住民が主体となった活動組織の育成
- 3 0 公共交通利用促進グッズの製作
- 3 1 沿線自治体による小浜線利用促進活動

| 継・新 | 番号 | 項目 | 現行計画での記載 | R2～R6の取組み実績 | 次期計画での記載(案) | R7～R10の取組み想定 | 実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体) | | | | スケジュール | | | | | | |
|------------|----|------------------------------------|---|--|---|---|---------------------------|---|----|-------|--------|----|----|----|-----|--|--|
| | | | | | | | 国 | 県 | 市町 | 交通事業者 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | | |
| 拡充 | 10 | キャッシュレス化の推進 | ・北陸本線では平成30年9月に交通系ICカード「ICOCA」が導入されたことにより、定期利用者や、県外からの観光客の利便性が大きく向上した。嶺南地域の公共交通機関においても、このような交通系ICカード等の導入によりキャッシュレス化を推進する。 | ・路線バスへのキャッシュレス決済導入(若狭線、菅浜線)(R5) ・コミバスへのキャッシュレス決済導入(敦賀、美浜)(R5) ・タクシーへのキャッシュレス決済導入(敦賀ほか)(R5) | 鉄道WGにて検討中(別紙参照) | [バス関係] ・路線バスやコミバスへのキャッシュレス決済導入検討 | | | | | | | | | | | |
| 新規 (嶺北) | - | タクシー稼働率の向上 | - | ・配車アプリの導入(敦賀ほか)(R5-6) ・敦賀駅にライブカメラ設置(R5) | ・新幹線駅や観光地での個人の移動ニーズに対応するため、タクシー配車アプリの普及促進を進め、タクシー稼働率の向上につなげる。 | ・配車アプリの普及促進 | ● | ○ | ○ | ● | 継続実施 | → | → | → | → | | |
| 継続 | 11 | AIやIoT等を活用した新モビリティサービスの導入など交通GXの推進 | ・公共交通利用者の利便性や事業者の効率性を向上させるため、AI運行バスやクルマの自動走行、グリーンスマートモビリティ等、新しい技術による公共交通サービスの実証を行う。 ・民間事業者等の新たな交通手段の研究開発や技術開発等へ支援する。 | ・グリーンスマートモビリティ(高浜町)実証運行 ・デマンド交通(美浜町、おおい町)実証運行 | ・公共交通利用者の利便性や事業者の効率性を向上させるため、AI運行バスやクルマの自動走行、グリーンスマートモビリティ等、新しい技術による公共交通サービスの実証を行う。 ・国が進める自動運転の技術開発の状況を注視しつつ、県内での導入の可能性について検討を進める。 ・民間事業者等の新たな交通手段の研究開発や技術開発等へ支援する。 | ・AIデマンドの導入 ・自動運転の導入 | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → | | |
| 新規 (嶺北) | - | ノンステップ型バス車両の導入などユニバーサルデザイン化の推進 | - | ・ノンステップ型バス車両の導入 | ・バリアフリーに対応しかつ温室効果ガス排出量の少ないノンステップ型バス車両の導入を進める。 ・子育て世帯や妊娠中の方の外出・通院をサポートするふく育タクシーを運行する。 | ・バリアフリー対応バス等の導入 ・ふく育タクシーの運行 | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → | | |
| 新規 (嶺北) | - | カーボンニュートラル達成に向けた次世代型車両の導入など交通GXの推進 | - | ・EVゴイチバス実証運行(R5) | ・走行時に二酸化炭素を排出しないEV車両や水素車両など省エネ車両の導入や、輸送需要に応じた車両の小型化を進め、温室効果ガスの削減に努める。 | ・EVバス等の導入 ・水素ステーションを活用した水素バスの運行等について検討 | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → | | |

施策2 公共交通の維持・確保

| 継・新 | 番号 | 項目 | 現行計画での記載 | R2～R6の取組み実績 | 次期計画での記載(案) | R7～R10の取組み想定 | 実施主体 (●:主な主体, ○:関連する主体) | | | | スケジュール | | | | |
|------------|----|----------------------------------|---|---|---|---|----------------------------|---|----|-------|--------|----|----|----|-----|
| | | | | | | | 国 | 県 | 市町 | 交通事業者 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| 新規 (嶺北) | - | 国・県・市町が協議し、運行費やバス車両の更新等に対して支援 | — | ・国、県、市町による運行費補助 | ・県民の重要な移動手段である地域間幹線系統などの広域バス路線を今後も維持していくため、バス事業者に対し、引き続き、国、県、市町が協議して運行費やバス車両の更新等に対する支援を行う。 | ・国、県、市町による運行費補助の継続 | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → |
| 継続 | 6 | 市町現行バス路線等の持続的な運行 | ・市町の状況に応じた現行の路線バス、コミュニティバス等のダイヤやルート、運行方法の見直しを引き続き実施する。 | ・コミバスのダイヤ見直し ・デマンドバス運行 ・市町による公共交通計画策定 | ・市町の状況に応じた現行の路線バス、コミュニティバス等のダイヤやルート、運行方法の見直しを引き続き実施する。 | ・現行のコミュニティバスの運行維持 ・デマンド交通の導入や拡充の検討 ・地域公共交通計画の見直し (R8小浜市、R10美浜町、R10若狭町、R6敦賀市策定予定) | ○ | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → |
| 継続 | 7 | 市町を跨ぐ移動手段の充実 | ・地域住民の利用が多い他市町の病院や大型店などへの移動を容易にするため、路線バスの乗り継ぎ等を充実させる。 ・コミュニティバスの隣接市町などへの延伸について検討する。 ・市町間の連携・調整を行うため、各市町の地域公共交通会議等で意見交換や議論を実施する。 | ・ゴコイチバス、クマゴコバス、メモリーライナーの運行 | ・地域住民の利用が多い他市町の病院や大型店などへの移動を容易にするため、路線バスの乗り継ぎ利便性の向上や交通結節点におけるハブ機能の強化を実施する。 ・コミュニティバスの隣接市町などへの延伸について検討する。 ・水素ステーションを活用した水素バスの運行等について検討する。 ・市町間の連携・調整を行うため、各市町の地域公共交通会議等で意見交換や議論を実施する。 | ・小浜線の運行維持 ・現行のコミュニティバスの運行維持 ・デマンド交通の導入や拡充の検討 ・(再掲)ゴコイチバス、メモリーライナーの運行 ・(再掲)水素ステーションを活用した水素バスの運行等について検討 | ○ | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → |
| 継続 | 8 | 公共交通不便地区における移動手段の確保 | ・バス停や駅から距離のある公共交通不便地区について、地域住民の移動手段を確保するため、市町の状況に合わせてデマンド型交通や自家用有償旅客運送の導入、タクシー利用への助成等を行う。 | ・デマンド交通の導入など(小浜市、美浜町、おおい町ほか) | ・バス停や駅から距離のある公共交通不便地区について、地域住民の移動手段を確保するため、市町の状況に合わせてデマンド型交通や自家用有償旅客運送の導入、タクシー利用への助成等を行う。 | ・デマンド交通、ライドシェア、自家用有償事業の導入や拡充の検討 | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → |
| 拡充 (嶺北) | 9 | バスの運転手の確保・育成 公共交通を支える人材の確保・育成 | ・少子高齢化や人口減少に伴い、公共交通の運転手の高齢化や人手不足が課題となっている。運転手を確保・育成するため、交通事業者等が行う働きやすい職場環境の改善や第二種運転免許取得への補助、運転手のイメージアップに向けたPR活動等を支援する。 | ・勤務環境改善や資格取得支援 | ・公共交通の運行に必要な人材の確保に向けて、人事担当者等を対象に専門家による採用力強化研修を実施するなど採用スキル向上の取組みを進めるとともに、関係機関が連携した会社説明会や運転体験会等の採用活動を拡充する。 ・市町交通担当者等が交通政策に対する見識を深め、地域公共交通に関する先進事例等を習得する場として、政策勉強会を開催する。 ・鉄道事業者やバス事業者、タクシー事業者の運転手を確保するため、関係機関が一体となり、就職説明会の出展サポートや情報発信支援など、採用情報の発信力を強化する。 ・運転士の給与水準など勤務条件の改善とともに、DXなど新技術を活用した生産性向上により運転士の負担を軽減し、人材を確保する。 ・女性や若者が働きやすい職場環境の整備や第二種運転免許取得への支援、運転士のイメージアップに向けたPR活動等への行政支援策について検討する。 | ・ドライバー募集の情報発信 ・給与水準の向上や採用活動強化、新技術の活用(生産性向上)による運転士や整備士などの人材確保 ・勤務環境改善や資格取得支援 | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → |

施策3 まちづくりと連携した施策の展開

| 継・新 | 番号 | 項目 | 現行計画での記載 | R2～R6の取組み実績 | 次期計画での記載(案) | R7～R10の取組み想定 | 実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体) | | | | スケジュール | | | | | |
|-----|----|-----------------------|---|--|--|---|---------------------------|---|----|-------|--------|------|----|----|-----|---|
| | | | | | | | 国 | 県 | 市町 | 交通事業者 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | |
| 継続 | 12 | 駅周辺への都市機能・居住誘導 | <ul style="list-style-type: none"> 各市町が策定する立地適正化計画や都市計画マスタープラン等の各種計画と連携したまちづくりをすすめる。 嶺南各市町の地域特性を踏まえ、駅周辺に公共施設など各種都市機能の集約や、スマートタウンを整備することにより、居住を誘導する・市街地と郊外を結ぶ公共交通の充実を図り、住民が移動しやすい交通手段を構築する。 | <ul style="list-style-type: none"> 新幹線敦賀駅周辺整備 美浜町地域づくり拠点化施設の整備 | <ul style="list-style-type: none"> 各市町が策定する立地適正化計画や都市計画マスタープラン等の各種計画と連携したまちづくりをすすめる。 嶺南各市町の地域特性を踏まえ、駅周辺に公共施設など各種都市機能の集約や、スマートタウンを整備することにより、居住を誘導する・市街地と郊外を結ぶ公共交通の充実を図り、住民が移動しやすい交通手段を構築する。 | <ul style="list-style-type: none"> 市街地循環バスの導入検討 駅周辺のスマートタウン整備 | | ○ | ● | ○ | ○ | 継続実施 | → | → | → | → |
| 継続 | 13 | 利用しやすい駅やバス停となるよう環境を整備 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用しやすいまちづくりの一環として小浜線をより快適に利用できるよう、地域性に合わせた様々な駅の環境整備を実施する。例えば、駅前広場等や待合室の整備、バスやレンタサイクル等二次交通との結節・案内機能の強化、駅のバリアフリー化を推進する。 バスの乗り継ぎ拠点となる待合環境の充実や、民間施設等を活用して待合場所を整備する。 | <ul style="list-style-type: none"> 駅舎の改修や駅舎内の設備整備（小浜駅、美浜駅など） | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道WGにて検討中(別紙参照) バスの乗り継ぎ拠点となる待合環境の充実や、民間施設等を活用して待合場所を整備する。 | <ul style="list-style-type: none"> 小浜線各駅のバリアフリー化、待合室の整備 | ○ | ○ | ● | ● | ○ | 継続実施 | → | → | → | → |

施策4 公共交通サービス情報の充実

| 継・新 | 番号 | 項目 | 現行計画での記載 | R2～R6の取組み実績 | 次期計画での記載(案) | R7～R10の取組み想定 | 実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体) | | | | スケジュール | | | | |
|-----|----|----------------------------------|---|--|--|--|---------------------------|---|----|-------|--------|----|----|----|-----|
| | | | | | | | 国 | 県 | 市町 | 交通事業者 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| 継続 | 14 | 嶺南地域の鉄道・バス等の路線全体が分かる乗り換えマップなどの作成 | <ul style="list-style-type: none"> 嶺南地域では、交通事業者や市町等がそれぞれ単独で時刻表や路線マップなどを作成しており、小浜線とバスを乗り継いだり、市町間を移動したりする場合にわかりにくい。このため、小浜線、バス等の乗り換え全体が分かるようなマップを作成し、紙版の配布、パンフレットへの掲載、ホームページ・駅の案内板等への掲示を行う。 外国人観光客向けに多言語版を作成する。 | <ul style="list-style-type: none"> 嶺南地域公共交通乗り換えMAPや小浜線利用ガイドブックの作成 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道WGにて検討中(別紙参照) | | | | | | | | | | |
| 継続 | 15 | 嶺南地域内外の移動案内の充実 | <ul style="list-style-type: none"> 主要駅において、乗り継ぎ可能な小浜線やバス等の公共交通を案内するとともに、案内の多言語化を進める。 若江線や高速バス等、隣接市町や県外への外出に利用可能な公共交通について、案内情報を充実させ、PR広報を実施する。 | <ul style="list-style-type: none"> 新幹線敦賀駅や道の駅「はまびより」にデジタルサイネージ設置 | <ul style="list-style-type: none"> 主要駅において、乗り継ぎ可能な小浜線やバス等の公共交通を案内するとともに、案内の多言語化を進める。 若江線や高速バス等、隣接市町や県外への外出に利用可能な公共交通について、案内情報を充実させ、PR広報を実施する。 | <ul style="list-style-type: none"> 主要駅等におけるデジタルサイネージの設置 案内表示の多言語化 | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → | |
| 継続 | 16 | 鉄道・バス・レンタサイクル等の一体的な乗り継ぎサービスの提供 | <ul style="list-style-type: none"> 既存の交通手段を見直し、新たにMaaS概念を取り入れた公共交通サービスの提供について研究し、導入を進める。 | <ul style="list-style-type: none"> 観光型MaaS「tabiwa」導入(小浜線と観光施設特典) | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道WGにて検討中(別紙参照) | | | | | | | | | | |
| 継続 | 17 | 経路検索システムへのバス情報の掲載 | <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省が定める「標準的なバス情報フォーマット」に基づいたデータ作成を進め、経路検索事業者に提供し、インターネット等の経路検索におけるバス情報を掲載する。 | <ul style="list-style-type: none"> 全ての路線バス、コミュニティバス情報を掲載 | <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省が定める「標準的なバス情報フォーマット」に基づいたデータ作成を進め、経路検索事業者に提供し、インターネット等の経路検索におけるバス情報を掲載する。 鉄道やバスの遅延などの運行情報を利用者がリアルタイムで把握できるよう、引き続きHPやSNSでの情報発信を行うとともに、GTF S-R Tの導入を進める。 | <ul style="list-style-type: none"> 経路検索システムへのバス情報の掲載(全路線済) バスロケーションシステムの導入(敦賀市済) | ○ | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → |
| 継続 | 18 | スマホアプリ等を活用したコンテンツの作成や情報発信 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用して外出した場合に目的地でポイントが得られる等、楽しみながら公共交通を利用して外出しなくなるコンテンツを作成するとともに、公共交通に関する情報を積極的に発信する。 | <ul style="list-style-type: none"> 「駅メモ!」コラボキャンペーンや小浜線QRスタンプラリー開催 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用して外出した場合に目的地でポイントが得られる等、楽しみながら公共交通を利用して外出しなくなるコンテンツを作成するとともに、公共交通に関する情報を積極的に発信する。 | <ul style="list-style-type: none"> デジタルスタンプラリー 公共交通利用時のデジタルポイント付与 | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → | |

施策5 観光周遊手段の提供

| 継・新 | 番号 | 項目 | 現行計画での記載 | R2～R6の取組み実績 | 次期計画での記載(案) | R7～R10の取組み想定 | 実施主体 (●:主な主体、○:関連する主体) | | | | スケジュール | | | | | |
|-----|----|--|--|---|---|--|---------------------------|---|----|-------|--------|------|----|----|-----|---|
| | | | | | | | 国 | 県 | 市町 | 交通事業者 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | |
| 継続 | 19 | 観光スポットを周遊する広域バスの運行 | ・北陸新幹線敦賀開業後、敦賀駅から他市町への観光を促すため、嶺南地域の主要な観光スポットを巡る広域バスを運行する。 | (広域) ・ゴイチバス、クマゴコバス、メモリーライナーの運行 ・定額タクシーの運行 (市町内) ・周遊バスや観光タクシーの運行 | ・北陸新幹線が開業した敦賀駅から他市町への観光を促すため、嶺南地域の主要な観光スポットを巡る広域バスを運行する。 | (広域) ・ゴイチバス、メモリーライナーの運行 ・定額タクシーの運行 (市町内) ・周遊バスや観光タクシーの運行 | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → | |
| 継続 | 20 | 嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行 | ・嶺南地域を周遊する観光列車やイベント列車の運行などにより、小浜線の観光利用を促進する。 ・観光列車やイベント列車の運行の際に実施する「おもてなし」の内容を自治体、交通事業者、地域団体等が連携して企画し、地域の魅力を発信する。 | ・丹後くろまつ号(R1.2.4) ・若狭路直通列車(R2-4) ・イベント列車・サイクルトレイン(R5) ・189系団体臨時列車(R5) ・ラッピング列車(ふぐ・鯖)(R6) ・観光列車「はなあかり」(R6) | 鉄道WGにて検討中(別紙参照) | | | | | | | | | | | |
| 新規 | - | サイクルトレインの導入 | - | - | 鉄道WGにて検討中(別紙参照) | | | | | | | | | | | |
| 継続 | 21 | 特徴あるバス車両の運行 | ・観光客を来訪させる動機づけとするため、観光地を周遊しながら地元の特産品などを味わえるレストランバスや、水素エネルギーで走る燃料電池バス等の特徴ある車両を運行する。 | ・若狭路レストランバスの運行(R5) ・レトロバスの運行(小浜市) | ・観光客を来訪させる動機づけとするため、地域の魅力を発信するラッピングバス車両の導入や、水素や再生可能エネルギーを活用したバス車両等の特徴ある車両を運行する。 | ・ラッピングバス ・水素ステーションを活用した広域バス運行の検討 | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → | |
| 継続 | 22 | 小浜線とバス等乗り継げる周遊きっぷの企画 JR西日本の観光型MaaS「tabiwa」と連携した周遊きっぷの企画 | 小浜線とバス等乗り継げる周遊きっぷの企画 ・観光スポットの周遊が可能となるよう小浜線とバス・タクシー等を組み合わせた切符の企画を検討する。 ・周遊切符の企画にあわせて、バス等の乗り継ぎダイヤ等を調整する。 | ・観光型MaaS「tabiwa」導入(R4.11月より北陸が追加、小浜線と観光施設特典) | 鉄道WGにて検討中(別紙参照) | | | | | | | | | | | |
| 継続 | 23 | 小浜線の駅からの移動手段の確保 | ・自身の観光スタイルに合う移動手段を容易に選択できるよう、複数市町を跨いで移動する観光地間を定額で周遊できる観光タクシーを運行する。 ・各市町の主要駅に観光客が利用できるシェアEVを整備する。 | ・カーシェアの導入や定額タクシーの運行 | ・自身の観光スタイルに合う移動手段を容易に選択できるよう、複数市町を跨いで移動する観光地間を定額で周遊できる観光タクシーを運行する。 ・各市町の主要駅に観光客が利用できるシェアEVを整備する。 | ・EVカーシェアの継続実施 | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → | |
| 継続 | 24 | 自転車による周遊の促進 | ・自転車での周遊を促すため、各市町の主要駅に設置されているレンタサイクルのシェアサイクル化、ICTを活用した貸出システム等を導入する。 | ・ナショナルサイクルルート指定に向けた取組みやシェアサイクル導入 | ・自転車での周遊を促すため、各市町の交通結節点におけるシェアサイクル等の充実について検討し、公共交通との連携を図ります。 | ・シェアサイクルの整備(敦賀市済) | ● | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → | |
| 継続 | 25 | 旅雑誌等による情報発信 | ・小浜線を利用した旅の魅力を県内外に発信するため、引き続き旅雑誌等を活用したPRを実施する。 | ・旅雑誌等を活用した情報発信 | ・小浜線を利用した旅の魅力を県内外に発信するため、引き続き旅雑誌等を活用したPRを実施する。 | ・旅雑誌等を活用した情報発信 | | | ● | ● | ● | 継続実施 | → | → | → | → |

【鉄道ワーキングにおける検討状況】

(別紙)

| | No. | 取組み（事業） | 理由・背景 | 具体的取組み（案） |
|----|-----|------------------------------|---|---|
| 継続 | 1 | 小浜線の増便・利便性の高いダイヤの設定 | <ul style="list-style-type: none"> 午前中を中心に便が少ない 例) 敦賀着：11, 12, 14 時台なし、敦賀発：7:49 の次は 11:18 東舞鶴着：10, 12, 14 時台なし 現ダイヤでは他の交通機関との接続が確保されていない。 | 沿線住民へのアンケート調査・乗り込み調査 実証運行事業の実施（パターンダイヤの実証など） 増便（復便）、空白時間帯への増便（最低1時間に1本） |
| | 2 | 敦賀～京都北部（舞鶴市）間の時間短縮 | <ul style="list-style-type: none"> 実現可能な方策の検討は継続 所要時間の長さが利用者にとり負担（敦賀～高浜間1時間半） | 実現可能な方策の調査・研究 |
| | 3 | 列車運休時の代替交通手段の確保などの運休対策の強化 | <ul style="list-style-type: none"> 運休が多いと通勤通学時に利用しづらく利用減に直結 運休時の代替手段が乏しい。 | 代行輸送の確保 運休区間を運行するバスの導入 |
| | 10 | キャッシュレス化の推進 | <ul style="list-style-type: none"> 他の交通機関でIC化が進み、小浜線にも導入が必要 新幹線開業により都市圏観光客など定期外利用者が増加 敦賀駅以外の小浜線各駅は2030年までに無人化される方針であり、利便性維持にはICOCA導入が必要 | 交通系ICカードシステムの導入 （地上式機器（主要駅）、車載式機器（無人駅対策）） |
| | 13 | 利用しやすい駅やバス停となるよう環境を整備 | <ul style="list-style-type: none"> 跨線橋はあるものの、昇降機やEVが未設置の駅あり 無人駅ホームの老朽化対策が必要 | 各駅のバリアフリー化 跨線橋が設置されている駅へのEV整備等 |
| | 14 | 鉄道・バス等の路線全体が分かる乗り換えマップなどの作成 | <ul style="list-style-type: none"> 多くの交通手段を網羅したマップ（電子情報）は必要 嶺南地域全体の乗り換えマップがない | マップなどの作成 |
| | 16 | 鉄道・バス・レンタサイクル等の一体的な乗継サービスの提供 | <ul style="list-style-type: none"> 観光型MaaS「tabiwa」が導入済み | 観光型MaaS「tabiwa」の継続実施・充実 |
| | 20 | 嶺南の周遊観光に資する観光列車・イベント列車の運行 | <ul style="list-style-type: none"> 様々な列車が毎年度運行され、路線活性化に寄与 観光誘客のために「はなあかり」を定期的に運行 | 観光列車の定期運行・企画列車の運行 |
| | 22 | 小浜線とバス等を乗り継げる周遊切符の企画 | <ul style="list-style-type: none"> 実現に向けた検討段階に留まっている。 | 周遊切符の企画、tabiwaの活用 |
| | 31 | 沿線自治体による小浜線利用促進助成 | <ul style="list-style-type: none"> 通学定期助成等、多くの方に利用いただき定着 地域住民への小浜線利用に対する意識醸成が必要 | 利用助成、その他の利用促進等の実施 |
| 新規 | 1 | 駅の無人化対策（駅機能の維持） | <ul style="list-style-type: none"> 2030年までに敦賀駅以外の駅の無人化がなされる方針 | サービスレベルの維持、手続等の簡略化、キャッシュレス化による利便性確保、駅のにぎわい創出、チケットレス化の推進 |
| | 2 | 敦賀駅コンコースの乗換案内の充実 | <ul style="list-style-type: none"> 在来線への誘導は検討が必要 | 小浜線への誘導・案内看板等の設置、コンコース内に嶺南観光案内所の設置 |
| | 3 | 敦賀駅乗り換えの利便性向上 | <ul style="list-style-type: none"> 小浜線への乗り換えの際、一度改札を出て精算する手間が発生しており、利便性を向上させる必要あり | 乗り換え用の設備設置 （自動改札機の設置、切符券売機の設置） |
| | 4 | サイクルトレインの導入 | <ul style="list-style-type: none"> 若狭湾サイクル・ルート（敦賀・高浜間）の「ナショナルサイクルルート」指定に向けた取組みを実施中。指定後には自転車利用増加が見込まれ、自転車をそのまま乗せることができる「サイクルトレイン」を運行し、観光誘客に繋げる | 長期休暇期間や週末等にサイクルトレインを運行 |
| | 5 | 安全・安定運行の確保（運休防止策） | <ul style="list-style-type: none"> 獣害等により、小浜線の運休等が発生 | 動物の検知通報装置の設置などによる衝突事故の防止 （山陰線を参考） |