

1 これからの地域交通と その観光対応の方向性を考える

首都大学東京大学院 都市環境科学研究科 観光科学域 教授

清水哲夫

はじめに

地域では、地方創生を実現するために観光が重要な位置を占めるようになってきている。中でも、訪日インバウンド観光については、中長期的に成長が期待される市場として期待感も大きい。この10年間で、観光地の魅力を強化するために、既存の観光地を統一的なテーマやブランドディングに基づいて相互に接続し、観光地の圏域をより拡げていくような観光圏関連施策が展開されてきた。そのような観光圏域の運営主体として日本版DMOの設立が各地で急ピッチに進められている。

このような背景のもと、地域観光の運営組織にとって、域内の観光資源間を移動する手段の充実や改善が急務となっている。ほぼ自家用車で来訪する日本人観光客だけを意識してきた

2000年頃までは、高速道路を通じた大都市圏からのアクセス環境の改善にほとんどの興味が置かれてきた。しかしそれ以降は、訪日外国人、身障者、高齢者、あるいは車離れした（と言われている）若年層など、観光地域への一次交通として鉄道、高速バス、航空を利用し、観光地域内の二次交通として地域交通サービスを利用する観光客にも一定の視線が向けられるようになった。

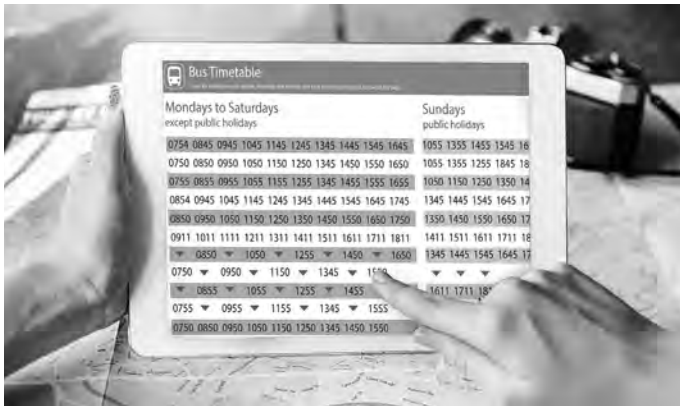
筆者のような地域や都市の交通計画を専攻する専門家にとって、現在頭を悩ませている一方で、ワクワクしているのが、来るべきモビリティ技術環境の激変への対応である。近年のICT技術やAI技術の圧倒的進化は、移動の需給マッチングを容易にすることでUberや滴滴（ディディ）のようなライドシェアサービスを生み出すだけでなく



自動運転（イメージ。写真：chesky/PIXTA）



仙台市内中心部の観光ポイントをつなぐ循環バス「るーぶる仙台」（写真：MediaFOTO/PIXTA）



バス時刻表 (イメージ。写真: Rawpixel / PIXTA)

く、我々の想像よりも遙かに早期に自動運転の実現をもたらすだろう。ライドシェアは、地域での受容性に依然として課題が残されているものの、限られた運輸事業者がバスなどの大型車両にできるだけ乗客を集め、必要最小限の便数とドライバー数でカバーしてきたこれまでの地域公共交通の事業構造を大きく変える可能性を秘めている。自動運転は、高齢化が急激に進行する中山間地でのドライバー不足を解消するし、観光施設前で下車後に車両が勝

手に回送されるパーキングサービスによって施設近隣の駐車場が不要となるかもしれない。このような新技術や新サービスによって地域のモビリティ環境が劇的に改善する可能性が高く、特に観光はその便益を最大限享受することが期待できるのである。

しかし、新技術・サービスはある瞬間に一気に実現される訳ではなく、時間をかけて徐々に普及していく。その意味で、現状の地域交通サービスは引き続き継続することになるため、それが抱える課題には依然としてきちんと向き合っていく必要がある。特に観光振興を意識したときに、今後の地域交通に期待したいことを、紙面の制約があるため3つに厳選して論じたい。

地域バス交通への期待

地域のバス交通は、基本的には住民の利便性を最大限に考慮して、その路線やサービス水準を決定することが原則である。地域の自動車利用が高度に進行した結果、バスの利用者は高校生や高齢者が中心となり、路線は高校、病院、役所へのアクセス性を考慮したものになっていく。宿泊拠点を含めた

主要な観光周遊ルートが路線網と重なっていれば問題ないが、そうでない場合には観光客によるバス利用は期待できない。

筆者は地域バス事業の収益性向上のために観光客をより積極的に取り込むべきという立場である。数年前に、ある離島で自然資本や観光を活用した自律的経済モデルを構築する研究プロジェクトに参加しており、その一環でバス事業者が観光需要対応の現状や考え方についてヒアリングをしたことがあった。バス路線から少し入った場所的魅力的な集客スポットがあるので、積極的に路線を修正すべきではないかと尋ねたのであるが、「それで10分でも20分でも所要時間が増えると利用客の不満が大きくなるので、そうは感じていてもなかなかできない」との返事だったと記憶している。それに対して「休日ならば多少は我慢してくれるのではないか?」と質問したが、「そうなる」と運行管理が難しくなるし、やはり曜日によってダイヤが変わることを利用客は不満に思うだろう」との趣旨の答えだった。

考えてきた。具体的には、運賃そのものを差別化することは難しいため、観光客には運賃に加えて、協力金や寄付金のような形式で余分に支払ってもらう仕組みを真剣に検討したらどうかということである。そうであれば、観光客向けサービス水準を大幅に高めることで住民向けサービス水準が多少低下することとなったとしても一定の理解は得られるのではないかと期待している。

地域交通の一翼としてのライドシェアへの期待

この10年間でカーシェアリングという概念が都市を中心に実装されてきた。これはあらゆる時間帯であらゆる方向の需要が存在することを前提とした、少人数、短距離、短時間利用に適したシステムであるため、OD(編集部注: origin, destination=起点、終点)のバリエーションが少なく、グループによる長時間利用が中心となる地域の観光シーンでは適切なシステムとは言い難く、結局は従来のレンタカーの利便性を超えることはできなかった。また、肝心の都市部でも、「普及している」とはおよそ言い難い状況である。

ライドシェアはIntelligent Transport System (ITS) の概念が登場した1990年代には既に意識され、近年のビッグデータ・AI技術の圧倒的進化により実用性が向上したもので、カーシェアリングの限界を打破できるポテンシャルを秘めている。ライドシェアでは移動の需給マッチングのためのプラットフォームが肝であり、その提供事業者自身は輸送事業を行ってはおらず、将来的にもそうならないだろう。プラットフォームに参加するドライバーを多く確保する必要があるため、高齢化が進んでいる人口密度の低い中山間地のような地域では、少しでも多くの住民にドライバーになってもらわなければならないだろう。

筆者は、近い将来に高い確率で、既存のタクシー事業者の多くが業務効率化と収益性向上のために既存の主要ライドシェアプラットフォームに参加することになるだろうと予測している。その時に、タクシー事業者ではない一般ドライバーは、自分の都合で移動する時にたまたまその方面に移動需要がある場合、あるいは自宅や勤務先で空き時間がありその近隣で移動需要がある場合、を中心とした輸送を担うこ

とで、タクシー事業者と市場を上手に棲み分けできないかと感じている。さらに、バス路線網の維持のためにそのライダー（支線）的役割を担い、かつバス路線上でのマッチングをある程度制約するようなライドシェアの運用ができないものかとも感じている。この「地域公共交通とライドシェアの一体運用」は、観光地ほどその効力を発揮すると信じている。

さらに、規制緩和を通じてヒトとモノの混在輸送も認められつつあり、中山間地では、宅配事業者や旅客輸送事業者だけにとどまらず、一般ドライバーにも拡張版ライドシェアプラットフォームを通じた有償の貨客混載輸送を担わせることを真剣に考えるべきである。

本源需要に対応する 地域交通の機能強化への期待

大学の講義では、交通需要を経済学的見地から二種類に分類して教えている。一つは派生需要であり、目的地の活動に付随して、仕方なく、移動が発生する。もう一つは本源需要であり、移動そのものに目的があるケースであ



写真: chombosan/PIXTA



石神の菜の花畑の中を走る小湊鐵道里山トロッコ列車 (写真: traway/PIXTA)

る。派生需要の場合は、できるだけ安く安全に快適に移動できることが重要となる。

一方、本源需要の場合には、移動自身の楽しみが追求されることになる。観光活動の中で移動は、局面によつ

ては本源需要として位置づけられることがある。しかし、地域公共交通事業は概して資金が潤沢ではなく、古い車両を長く使い続けなければならぬのが実情であり、そのままでは（ノスタルジックな車両に興味を示す）乗客のそのような層を除けば）およそ移動の楽しみを提供できているとは言えないだろう。

近年、地域の鉄道事業では古い車両を改装した観光列車が続々と登場しており、鉄道サービスが地域の集客コンテナツの一つとして位置づけられるようになってきた。筆者としてはこの流れを地域バス交通にも波及させられないかと感じている。見て乗って楽しい車両に改装していくことで観光客の需要を取り込み、同時に地域住民のプライドや愛着も高めていくことができるのではないかと勝手に夢想している。

さらに一歩踏み込んで言えば、自動運転を「本源需要にも対応するサービス」として地域に導入することができないだろうか。例えば自動運転が特区のような制度の下で地域に導入されていくことを前提とした場合、手を挙げた地域では実験的運行が実施されることになるだろう。この実験的運行を一

部観光施設周遊型で設定して、「先端的交通シヨーケース」の一観光商品として売り出すことは可能かもしれない。

おわりに

地域における観光と交通の関わりについては、今回取り上げた3つのほかにも、集落自体が観光地である地域地区での駐車場マネジメント、歩きやすい街路の実現のための広域的・局所的な交通マネジメント、地域交通サービスにおける住民と観光客のコンフリクト・マネジメント、観光施設への案内誘導マネジメント、といった分野でやるべきことがたくさん残されている。多くの研究者が参入し、多くのフィールドでこのような課題を解決する実践的研究を展開することで、観光二次交通問題の解決策が体系的に整理されていくことを期待してやまない。

(しみず てつお)

本稿に関連する参考文献

清水哲夫：「交通学の世界から観光研究を見る」『観光文化』21号（2014）pp.29-32
清水哲夫：「交通を巡る地域コミュニティと観光のコンフリクトを考察する」『都市計画』Vol.66 No.6（2017）pp.46-49

清水 哲夫 (しみず てつお)

首都大学東京 都市環境学部 自然・文化ツーリズムコース、大学院都市環境科学研究科 観光科学域ツーリズム・モビリティ計画研究室 教授。同大学地域共創科学研究センター副センター長。東京工業大学工学部土木工学科卒。2002年博士（工学）取得。2007年東京大学大学院工学系研究科准教授、2010年ローマ大学持続開発研究センター客員研究員などを経て、2011年より現職、2017年より公益社団法人日本観光振興協会総合調査研究所所長を兼務。主な著書に『土木計画学ハンドブック』（共著、コロナ社、2017年）、『よくわかる観光学3：文化ツーリズム学』（共著、朝倉書店、2016年）、『自動車オートパイロット開発最前線』（共著、エヌ・ティー・エス、2014年）など。

