

地域交通をめぐる環境変化と観光需要取り込みの可能性

観光経済研究部長・主席研究員 塩谷 英生

地域の課題と公共交通をめぐる環境変化

(公財) 日本交通公社では2016年度(平成28年度)より「自動運転車の観光振興への利活用に関する研究」を行い、旅行者の自動運転へのニーズ調査(注)や社会実験を進める地域の視察を行ってきた。

社会実験導入地域の多くは、過疎化や高齢化、ドライバー不足といった課題に直面し、その解決のためのツールとして自動運転技術の公共交通への活用を想定している。本特集で紹介した永平寺町(特集3)や珠洲市(特集4)の事例もそうである。

しかし、特集4で金沢大学・菅沼准教授が言及したように一般道路を含めた自動運転技術の確立には今しばらくの時間がかかるし、法制度や社会受容性の点でも、我が国の場合相当な時間が必要になるだろう。だが、その間も過疎化や少子高齢化は進行していく。自動運転の取材の過程でも、多くの地域で社会実験と並行して過疎化に対応するためにさまざまな交通施策に取り組んでいることがわかった。

特集1で首都大学東京・清水教授

が述べているように近年の地域交通をめぐる環境変化はめまぐるしく、ICT、ビッグデータ、EV(電気自動車)、自動運転といった分野での技術進歩、また法制面では、BRT(Bus Rapid Transit)、貨客混載、公共交通空白地有償運送といった新たな交通システムを促進する動きが進んでいる。

旅行市場では、インバウンドと国内旅行とを問わず個人旅行(FIT)化が進む中で、宿泊施設や地域に所在する観光資源への到達手段として公共交通が健在であることは観光地経営の視点からも重要である。地域の観光事業者にとっても、交通施策に無関心ではいられない状況となってきている。

本特集は、こうした環境変化をチャンスと捉えて、過疎地域や地方都市において公共交通を梃子に地域振興や観光振興を進めている事例を中心に紹介している。多くの事例で、公共交通の主目的は地域住民の足の確保であり、観光需要は「従」の立場であるが、いずれの事例でも公共交通の維持に観光は一定の貢献をしているし、期待されてもいる。

公共交通の維持に観光需要をどう取り込んでいくかについては、さまざま

地域交通をめぐる主な法制面の変化

法制度	施行年月	概要
交通政策基本法の制定	2013年12月施行	交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体などの果たすべき役割などを定める基本法制。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(活性化再生法)の改正	2014年11月施行	地域全体の公共交通のあり方、住民・交通事業者・行政の役割を定める網形成計画を策定。公共交通ネットワークの利便性および効率性の向上と、面的な再構築を行う場合は、「再編実施計画」を策定でき、国土交通大臣が認定し、計画実現を後押し。
道路運送法施行規則の改正	2015年4月施行	非営利であれば自治会や観光関連協議会などの法人格のない組織でも実施可、市町村長が認めれば地域外からの訪問客も利用可(公共交通空白地有償運送)。
流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の改正	2016年10月施行	大規模・高機能な流通業務施設がない地域でも複数の事業者による連携を条件に、例えば宅配事業者が鉄道やバス路線を使って過疎地への物流を効率化する取り組みが可能に。
道路運送法施行規則の改正	2017年9月施行	貨客混載における重量制限の緩和、輸送距離制限(350km)の撤廃など。

各種資料より筆者作成

な視点からアプローチすることができ
るだろう。ここでは本特集を振り返り
ながら、その可能性と課題について整
理することとしたい。

観光需要取り込みへの 可能性と課題

(特集1・2)

特集1で清水教授は、将来的な自動
運転車普及への期待を述べた上で、当
面の地域交通の課題として、観光需要
を取り込むための路線修正の必要性、
観光客への協力金制度の活用が可能
性、中山間地域などの観光地での住民
ドライバーによるライドシェアの実現、
移動自体の楽しさを追求した本源需要
となり得る車両への改装について挙げ
ている。

特集2で福島大学・吉田准教授は、
「旅行者と地域を結びつける公共交通
の可能性」として、①観光シーンに
応える路線バスの見せ方、②公共交通と
地域資源のパッケージ化の2点に絞
り、会津若松市の「まちなか周遊バス」
の事例などを引き合いに具体的に述べ
ている。①については、路線バスナンバ
リング、ルートやダイヤの分かりやす
さといった基本要素の改善を挙げ、②

については、「中核的商品」としての「酒
蔵」を公共交通とパッケージ化する取
り組み「企画乗車券おちょこパス」に
ついて紹介している。この社会実験で
は、GPSを活用した旅行者の回遊行
動と滞在地点の分析が行われ、酒蔵が
旅行者の関心を惹き付ける「中核的商
品」となり得ることを実証的に示して
いる。

事例にみる観光需要取り込みの 特長と課題

(特集3)

特集3では、地域交通の維持あるい
は活性化に取り組む具体的事例を6件
紹介している。ここでは、各事例におけ
る観光対応の特長と課題について概括
する(永平寺町は後述)。

事例1の京丹後市「ささえ合い交通」
は、過疎地において自家用車を活用し
た「公共交通空白地有償運送」を、米
国Uber社の配車アプリを用いて実
現した事例で、観光利用は約2割とさ
れる。特にインバウンド客の利便性の
点で効果が大きく、アプリを介するこ
とで多言語対応、クレジットカード対
応、GPSによる移動状況の把握、直
前予約可能といったメリットがある。

また、「ドライバー憲法十七条」の制定
など安全指導も徹底されており、地域
貢献の意識の高いドライバーが多いこ
とも観光客にとっては魅力的である。
観光利用を増やす上では、到着地は市
内全域だが、出発地を旧丹波町に限定
している点が課題であり、旧丹波町地
区に鉄道駅がないことから、宿泊者で
なければ利用が困難となっている。

事例2の男鹿半島の「なまはげシャ
トル」は、定期観光バス路線の撤退を
受けて地域協議会が相乗りタクシーを
運行した事例である。分類上は不特定
多数を運ぶことから「乗合バス」であ
り、決められた経路を予約の有無に応
じて不定期に運行する「路線不定期運
行」に分類される。この路線は、主要観
光地点のみに停留所を設けていること
から利用のほとんどが観光客となつて
いる。今後利用者数および便数を増や
していく上には、前日までという予約
条件、停留所の観光地点への限定を緩
和して地域住民需要の取り込みも必要
となると考えられる。

乗合バスの「路線不定期運行」や「区
域運行(路線を定めず予約のある場合
のみ区域内を運行)」、あるいは前記「公
共交通空白地有償運送」については、

地域公共交通会議などにおいて合意を
得ることが手続き簡素化や事業認可の
要件となっている。このため、会議に出
席する既存交通事業者の合意を得る過
程で、新しい交通サービスを大胆に導
入することが難しい側面がある。今後、
過疎地での厳しい経営を強いられてい
る既存事業者にとって、新規交通サー
ビスによる需要創造効果や既存路線と
の相乗効果について検証作業が重要と
なるだろう。

事例3の岐阜市のBRTは、2003
年(平成15年)の路面電車撤退を機に、
抜本的な交通政策の見直しの中で計画
されたものであり、トランジットセン
ターを核とした幹線・支線の再編と、
連節バスの幹線への投入が計画的に行
われている。観光面では、幹線を象徴
する連節バスの魅力、バス路線の定時
性と速達性を高めている点、土・日曜
日は病院線を市街地のループ線に切り
替えている点、積極的なフリー切符の
造成などが優れた点である。ICカー
ド「アユカ」によるOD分析などの路線
再編へのフィードバックも先進的だが、
残念ながら市外客が多く利用するSu
icaやTOICAといったICカー
ドで利用できないため観光客の行動分

析が難しい点は課題である。

明知鉄道の食堂車は、地域の飲食店や酒蔵の協力の下で地産地消の食事を提供している事例であり、全国のローカル線で増加しているユニーク列車の先駆的存在である。沿線人口が減少する中で、この食堂車事業が経営面、運行本数の維持など、明知鉄道の存続に果たした役割は大きい。事業存続のポイントは、参加する飲食店などの負担にならないための配慮にあるだろう。集客安定のための四季折々の広報、リピートしたくなる価格設定、原則として料理提供のメニューを取らず、地産地消を志向しつつも地元産に限定しない柔軟な対応などである。今後の課題としては、拡大するインバウンド市場への対応があり、郵便局での事前振込や、外国人に合った食事内容のリリースなどが挙げられる。

高山市と京王電鉄による貨客混載事業は、バス路線維持や物流産業におけるドライバー不足対策の域を超えたもので、地場産品の大都市圏での販路拡大や観光魅力の訴求を目的として進められている。バスの運行から店頭での販売までを京王電鉄グループが一貫して担っており、朝採れ野菜が翌日の朝

には店頭と並ぶ。市では、出荷品の品質管理に留意をしつつ、将来的に東京市場に販売店舗を広げていきたいとしている。

地域交通の将来を担う 自動運転と観光需要 (特集3・4)

特集3の「永平寺参るーど」は、全国各地で進められている自動運転の実証実験の中でも自治体の前向きな取り組みが目立つ事例である。経済産業省の「地方版IoT推進ラボ」にも選定され、県や大手製造業と共同での実証実験も進められている。京福電鉄永平寺線の廃線跡である参るーどに自動運転車(カート型EV)を走らせ、廃線沿いに住む高齢者などの足としての利用と、沿線風景を楽しむながら永平寺を訪れる観光利用の相乗りを想定している。同町の伊藤氏は、自動運転の事業化に向けては自治体、交通事業者、住民、観光客の負担のバランスが重要としている。

特集4では、珠洲市で大規模な自動運転の社会実験を進めてきた菅沼准教授に取材した。その際、実験車両に同乗させていただいたが、市街地の曲が

り角も全く違和感なく走行し、やがて来る自動運転時代を予感させるに十分であった。全長60kmに及ぶ実験ルートは、福祉施設などの住民需要と道の駅や海水浴場などの観光スポットを組み合わせたものとなっており、将来的には能登空港、和倉温泉、金沢方面へと延伸する構想もある。自動運転で想定する利用者は高齢過疎地域の「次世代交通手段」としての住民利用を中心に据えつつも、観光需要や宅配などさまざまなニーズを複合することが事業化には必須と同氏は述べた。そして、そうした軽快な動きができる交通事業者の存在、ビジネスモデルとなり得る成功事例が重要であるとしている。

本特集は、近年の地域交通をめぐる動きをやや粗目に点描したものであり、こぼれてしまった要素も多いことと思われる。例えば、「本源需要」にかかる魅力ある交通インフラや交通景観のあり方、あるいはより広域でみた公共交通網のあり方などである。しかし、過疎化や高齢化が進む中で、地域交通を維持し活性化するための施策を立案することは喫緊の課題であり、観光需要を強く意識し、具体的な利用シーン

を思い描くことがより重要になるだろう。本特集が地域の交通施策と観光施策を取り結ぶ一助となれば幸いである。

(しおや ひでお)

(注)「自動運転車の観光利用に関する意識調査～消費者の自動運転への態度とニーズ～」
<https://www.jtb.or.jp/news/release-self-driving-survey2017>



永平寺門前



車窓風景(京丹後市)



JR岐阜駅・バス停