

観光文化

Tourism Culture

237

April
2018

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
清水哲夫

2. 旅行者と地域を
結びつける
公共交通の可能性 福岡大学
吉田樹

特集

これからの 地域交通と 観光

3. 公共交通の維持・
活性化へ向けた
取り組み事例 塩谷英生

4. 地域活性化のツールとしての
自動運転の可能性 金沢大学 菅沼直樹

5. (視座) 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 塩谷英生

- ① 京丹後市丹後町
ささえ合い交通
- ② 男鹿半島
なまはげシャトル
- ③ 岐阜市 BRT
- ④ 明知鉄道 食堂車事業
- ⑤ 高山市・京王電鉄バス
貨客混載
- ⑥ 永平寺町 （永平寺町）
永平寺参ろーど （伊藤聡一）



巻頭言
弘南鉄道の時間
首都大学 根本 敏則

観光研究レギュラー
冬季オリンピック
開催成功要因及び
平昌観光戦略に
ついて （日韓国際観光
カンファレンス
2017）
福永香織



活動報告 福永香織
第12回 たびとじ Cafe
ツーリズム・
リテラシーという
考え方
「運憲」わたしの1冊 第12回
『京都の平熱』 豊田清一 著
立命館大学 豊田清一 教授
村上和夫

地域交通をめぐる環境変化はめまぐるしく、

ICT、EVなど新しい技術の進展や自動運転導入へ向けた社会実験、

また、BRT (Bus Rapid Transit)'

公共交通空白地有償運送、

貨客混載といった新しい交通システムの導入が進んでいます。

一方、観光市場においては、インバウンド市場の急伸に加え、

国内旅行も含めたFIT化が進展していて、

地域交通の重要性も高まっています。

本特集では、高齢化や人手不足等の諸課題を抱えた地域が、

こうした環境変化の中で、

公共交通を梃子に地域づくりを進めていく際に、

観光はどのように寄与することができるのかについて、

研究者の意見や先進事例の取材を通じて考察します。



富山ライトレール「ポートラム」



母校である弘前高校のグラウンドを抜けて降りたところに「弘高下」という弘南鉄道の駅がある。昔も今も30分に1本電車が来る。地方にしては便利な駅といえる。高校生時代には、うっかり発車時間に遅れても気にはならなかった。「N先生はおもしろい」「T君とAさんが付き合い始めた」など噂話を聞いているうちに、次の電車が来てくれる。彼女はとてもおしゃべりだった。

弘南鉄道にはいろいろな思い出があるはずだが、東京で2分おきに来る地下鉄で通勤しているといつの間にか都会人になりきっていて、その記憶をたどろうともしないし、たどろうとしても断片をうまく繋げられなくなっている。この都会人は「電車が遅れています」とアナウンスがあれば、別ルートでたどり着けないか、スマホで検索する。さらに会議に遅れることを伝えておいたほうがいいのではないかと、メールを送ろうとする。とにかく忙しい。

弘南鉄道を含め地域鉄道の時間はゆっくりしている。先日東北のある地域鉄道に乗っていたら、遠くのほうにスキー場らしきものを見つけたが、ごく自然に小学生の時に弘南鉄道でスキーに行ったことを思い出した。終点の大鰐駅からスキー場までの坂道はスキーを担いで登っていくので大変だった。子供の足で1時間くらいかかったであろうか。しかし、帰りは楽だ。駅までスキーを滑って戻れるのである。しかし、

どうしてそんなことができたのだろうか。きっと、当時は今よりたくさん雪が降っていたのだろう。それから、道路にほとんど車が走っていなかった、等々と思いつめぐらしているうちに、目の前にそのスキー場が現れた。何だ、これは初心者用のスキー場だ。思わず「大鰐は急でおつかねえ。斜滑降でねば下りてこれねえ」と。

新幹線にも乗るが、こうはいかない。高速で直線的に走る都合からトンネルが多く景色を楽しめない。仕方がないとはいえ、防音壁も興ざめだ。さらに、視界が開けたところに出たとしても、田んぼや林が次々と後ろに飛んで行ってしまう。ビデオを早回しで見ているようであらう。新幹線では弘南鉄道に乗り換えの時間的な余裕はない。車窓風景を楽しむことはあきらめ、パソコンを取り出し仕事をしたほうが精神安定上、得策である。

多くの地域鉄道が人口減少で経営危機に直面している。国、地方公共団体も財政制約から赤字補てんなどの経営支援が難しくなっている。観光が少しでも収益向上に寄与できれば良いのだが、地域鉄道のキャッチコピーが集客に役立つ好事例がある。それは千葉県いすみ鉄道の「ここには『何もない』があります」。確かにインパクトがある。きっと、何もないけど豊かな時間があった田舎を懐かしむ私のような「わか都会人」に受けているのであろう。

弘南鉄道の時間



敬愛大学
教授

根本敏則



巻頭言

弘南鉄道の時間

敬愛大学 経済学部 教授
根本敏則

P 1

特集

これからの 地域交通と観光

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
今後の地域交通に期待したい3つのこと

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

P 4

② 旅行者と地域を結びつける
公共交通の可能性
路線バスの「見せ方」や公共交通と地域資源のパッケージ化に着目

福島大学
経済経営学類 准教授
吉田樹

P 8

③ 公共交通の維持・活性化へ向けた取り組み事例
地域交通の維持あるいは活性化に取り組む6つの事例と、
その観光対応の特長

事例1～5
観光経済研究部
塩谷英生

P 13

事例 1 ICTを活用して公共交通の空白を埋める
京丹後市丹後町の「ささなえ合い交通」
事例 2 男鹿半島「なまはげシャトル」
地域の協議会が相乗りタクシーを運行

P 18

P 14



日本大正村のまちなみ 明智町

事例 3 岐阜市におけるBRTを幹線とした
バス路線の再編と観光への取り組み
P 20

事例 4 地産地消の食堂車事業でローカル線を活性化
〜明知鉄道の取り組み
P 23

事例 5 高速バスで地域産品を東京市場へ
〜高山市の貨客混載への取り組み
P 26

事例 6 永平寺参るーどにおける自動運転への取り組み
〜地域を守りながら産業と観光を振興
P 29

4 地域活性化のツールとしての自動運転の可能性
〜金沢大学新学術創成研究機構
未来社会創造研究コア
P 32

自動運転ユニットリーダー／准教授 菅沼直樹氏に聞く
インタビュアー
観光経済研究部
塩谷英生

5 視座 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
P 38

観光経済研究部長
塩谷英生

旅の図書館 特集テーマ関連蔵書の紹介
旅の図書館 副館長 主任研究員
大隅一志
P 41

観光研究レビュー 第25回
冬季オリンピック開催成功要因及び
平昌冬季オリンピックの観光戦略について
〜日韓国際観光カンファレンス2017より〜
P 42

観光文化情報センター
旅の図書館長
企画室長
福永香織

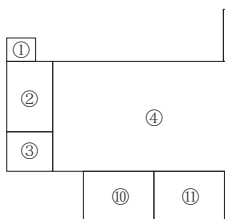
活動報告 福永香織
第12回 たびとしよCafe
『ツーリズム・リテラシー』という考え方
P 46

ゲストスピーカー… 獨協大学 外国語学部 交流文化学科 教授 山口 誠氏

【連載】わたしの1冊・第12回
『京都の平熱 哲学者の都市案内』 鷲田清一 著 鈴木理策 写真
P 50

立教新座中学校 高等学校 校長、元立教大学教授
村上和夫

公財)日本交通公社発行図書のご案内、「観光文化」バックナンバーのご案内
P 51



表紙写真… ① 高山産の農産物(写真提供:京王電鉄株式会社)
② 日本大正村(岐阜県恵那市明智町) ③ 自動運転(イメージ。写真:chesky/PIXTA)
④ 石神の菜の花畑の中を走る里山トロッコ(小湊鐵道。写真:Traway/PIXTA)
⑤ 仙台市内の循環バス「るーぶる仙台」(写真:FOTO/PIXTA)
⑥ 明知鉄道 じわんじよ列車(恵那駅～明智駅) ⑦ 岐阜市のBRTの象徴的な車両「清流ライナー」
⑧ 永平寺町の自動走行車両試乗体験 ⑨ 人数に合わせた配車を行う「なまはげシャトル」(秋田県男鹿半島)
⑩ 永平寺参(まい)ろーど(福井県永平寺町) ⑪ 日本海を望む車窓風景(京都府 京丹後市)
表2写真… 高山ライトレール「ポートラム」 表4写真… 高山ライトレール「ポートラム」(写真:富山市観光協会)

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。

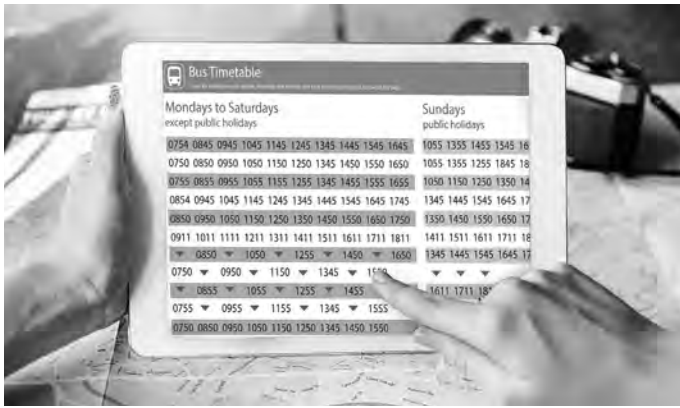
筆者のような地域や都市の交通計画を専攻する専門家にとって、現在頭を悩ませている一方で、ワクワクしているのが、来るべきモビリティ技術環境の激変への対応である。近年のICT技術やAI技術の圧倒的進化は、移動の需給マッチングを容易にすることでUberや滴滴（ディディ）のようなライドシェアサービスを生み出すだけでなく



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もある。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・局的交通マネジメント、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。



2

旅行者と地域を結びつける 公共交通の可能性

福島大学

経済経営学類

准教授

吉田 樹

はじめに

人口減少社会に直面しつつあるわが国において、地域の持続可能性を高めるには、地域内さらには地域間で人やモノ、お金や情報の循環を生み出すことが必要である。2015年に閣議決定された第二次国土形成計画（全国計画）では「対流促進型国土」の形成が謳われ、生活機能の維持による地域内の対流とともに、交流による地域内外の対流の促進が求められているが、こうした対流を創り出すうえで、交通は欠かせない存在であり、観光シーンは交通なしに成立しない。

観光シーンにおける交通は、①旅行者の発地と目的地のゲートウェイ間を結ぶ地域間交通と、②ゲートウェイと観光対象や宿泊施設を結ぶ（さらには観光対象間を回遊する）地域内交通と

に分けられる。新幹線や高速道路の開通、LCCの就航など、地域間交通の

整備は旅行者の誘致圏域を拡げるが、地域内交通の充実が旅行者の回遊性を高め、まちづくりに寄与することが期待される。しかし、地方部に目を向けると、空港や鉄道駅から離れて観光対象が位置することが多い一方、生活者の交通は自家用車に強く依存しており、地域内の公共交通網は、高齢者の通院や児童・生徒の通学に特化して維持される傾向が強い。そのため、旅行者の立場では、地域内交通の選択肢が少なく、自家用車やレンタカーなどを運転しない限りは、タクシしか選べないケースも珍しくない。しかも、近年では、タクシの乗務員不足が深刻化しており、営業所の統廃合が進みつつある。地方部の地域内交通は、観光シーンにおいて十分に機能していると

は言い難い状況にある。

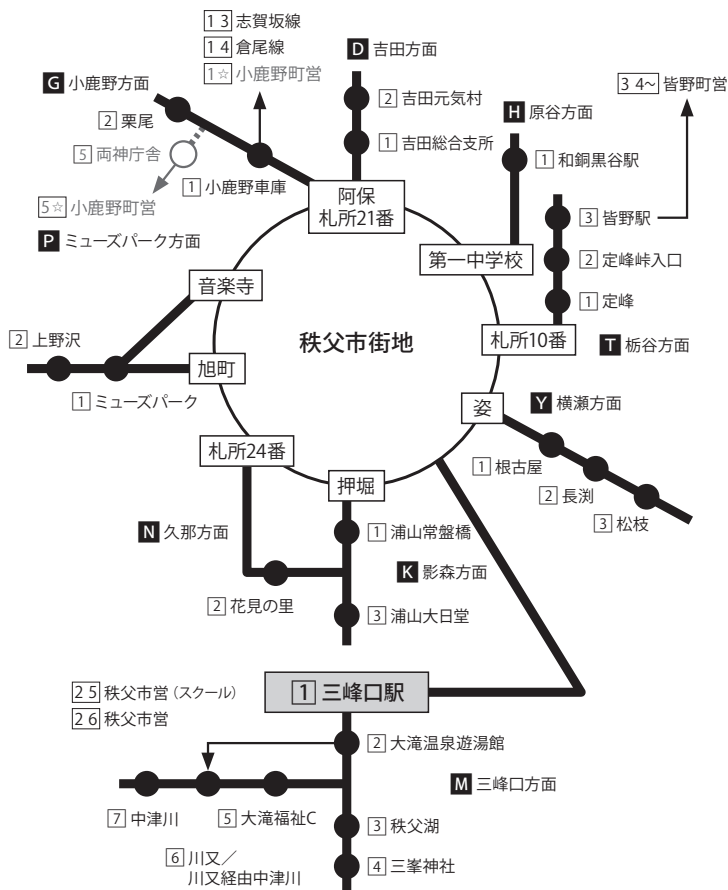
こうしたなか、自動走行の実証実験やICTによる交通のシェアリングなど、新たなソフトを地域内交通のツールにしようとする取り組みが生まれているが、地方部を訪れる旅行者が広く利用できるようになるには、まだ時間を要する。そこで、本稿では、地域内の公共交通が相対的に不便とされる地方部を念頭に、旅行者と地域を結びつける公共交通の可能性について、観光シーンに定める路線バスの「見せ方」や公共交通と地域資源のパッケージ化に着目して述べることにしたい。

観光シーンに定める 路線バスの「見せ方」

地方部の地域内交通は、路線バスが基本である。鉄軌道であれば、線路や

駅の位置が明瞭だが、路線バスの場合、車両の行先表示や時刻表、路線図などを駆使して調べるなどしない限り、観光地点にアクセスできるか分からない。最近では、コンテンツプロバイダーによる経路検索が充実しているが、生活交通とは異なり、観光シーンでは、目的地のゲートウェイと一つの観光地点を単純往復するとは限らず、複数の観光地点を回遊したり、往路と復路で異なるゲートウェイが選ばれたりするケースもある。そのため、地域内の路線バスを「分かりやすく見せる」ことが必要である。鉄道駅やバスターミナルなど、ゲートウェイにおける案内サインを動線に則してデザインするほか、路線バスの場合には、系統のナンバリングも有効である。路線バス事業者は「系統番号」を設定し、車両の行先表示に用いることも少なくないが、運行管

図1 秩父地域の路線バスナンバリング



理の要素が強く、旅行者の利便を考慮したものとは限らない。例えば、池袋駅と渋谷駅を結ぶ都営バスには「池86」という系統番号が付されている。池袋に関わるバスであることは想像できるが、「86」という数字からは経由地が読み取れない。また、漢字が用いられているため、外国人旅行者にとって分かりづらいうことに加え、漢字には「音読み」と「訓読み」があるため、日本人にも口頭では伝わりにくいことがある。こう

したなか、埼玉県秩父市など1市4町で構成される「ちちぶ定住自立圏」では、西武観光バスのほか、各市町営バスも含めた系統のナンバリングを導入している(図1)。多くの路線バスが西武秩父駅を起点に放射状で運行されているため、アルファベットで方面を表わしたうえで、秩父市に近い終点から順に1、2と番号を振られている(注1)。また西武秩父駅を終点とする系統には、鉄道駅のピクトグラム(標準図記

号)がバスの行先表示に掲出され、「文字だけで説明しない」工夫がなされている。

一方、路線バスを「分かりやすく見せる」ためには、ルートやダイヤといった基本要素の改善が本質的には求められる。福島県会津若松市(人口12万人)は、鶴ヶ城や武家屋敷、飯盛山、七日町といった観光地点が市街地に点在しているが、ゲートウェイである会津若松駅からやや離れている。そこで、会津乗合自動車(会津バス)が「鶴ヶ城・飯盛山線」を運行してきたが、「まちなか周遊バス運行事業実行委員会」(同市が事務局)によって、まちなか周遊バス「ハイカラさん」の運行が2001年7月から始まり、逆まわりの「あかべえ」が2007年8月に始まった(注2)。その結果、まちなか周遊バスの乗車人員が増加した一方(注3)、「鶴ヶ城・飯盛山線」は、まちなか循環バスのルートと重なる区間が多く、他の循環バスも含め「導入当時のような

表1 会津若松駅発バス時刻(2011年4月)

時	まちなか周遊バス		路線バス	
	ハイカラさん	あかべえ	鶴ヶ城・飯盛山線	
6			40 飯★	
7			30 飯 35 鶴★	
8	00 30		00 飯 30 飯★	
9	00 30	15	30 飯	
10	00 30	15		
11	00 30	15		
12	00 30	15	30 飯	
13	00 30	15	00 鶴	
14	00 30	15	00 鶴	
15	00 30	15	00 鶴★ 30 飯	
16	00 30	15	00 鶴 30 飯★	
17	00 30		00 鶴★ 30 飯	
18			00 鶴	
19			00 鶴★	

飯=飯盛山まわり、鶴=鶴ヶ城まわり、★土日祝日運休
会津若松市地域公共交通会議「路線バス時刻表」(2011年4月1日改正版)より筆者作成。

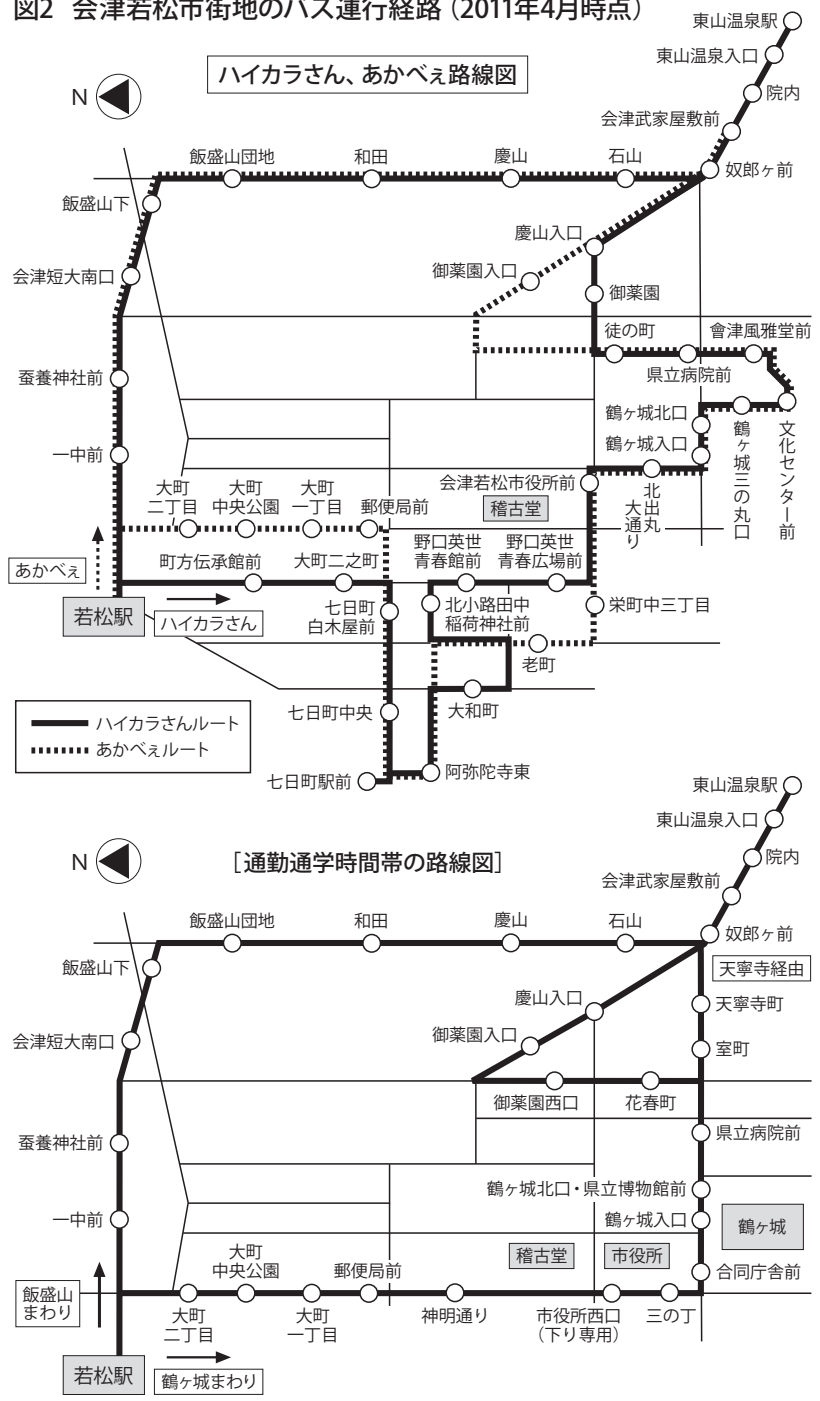
観光利用がなくなり、生活交通として維持されている(注4)状況になった。まちなか周遊バスは、ほかの路線バスとは異なる車両や停留所のデザインが用いられ、視覚的な「わかりやすさ」が提供されていることに加え、ダイヤ(2011年4月時点)も、まちなか循環バスが30分間隔のパターンダイヤであるのに対し、「鶴ヶ城・飯盛山線」は日祝日に運休となる便が多い。すなわち、「分かりやすい」ダイヤも集客成果につながったと考えられる。そこで、2011年10月に「鶴ヶ城・飯盛山線」の運行を取り止め、まちなか循環バスに一本化し、通勤・通学時間帯のルート新設や「あかべえ」の増便を図った。それにより、生活交通需要が取り込ま

れ、まちなか周遊バスの年間利用者数は2010年度の27万5000人余りから、2015年度には49万5000人余りに増加した。観光需要には波動性があるため、圧倒的な集客力のある観光対象を有しない限り、観光シーンに特化して地域内公共交通を維持することは難しい。路線バスを「分かりやすく見せる」ことで、生活交通需要の「ベース」ができることになり、観光需要にも応えやすくなる。

公共交通と地域資源のパッケージ化

地方部の地域内公共交通は、大都市と比べて運行頻度が少なくなりがちである。特に、目的地のゲートウェイから離れた観光地点に高頻度で公共交通サービスを提供することは生産的になりにくい。そこで、公共交通と地域資源のパッケージ化が有効である(注5)。パッケージ化する地域資源に関して、都市や地域にある素材を「商品」に見立てたコルブ(2007)(注6)の整理は参考になる。ひとつの都市や地域には、複数の「中核的商品」があると述べられており、旅行者が訪問する動機

図2 会津若松市街地のバス運行経路(2011年4月時点)



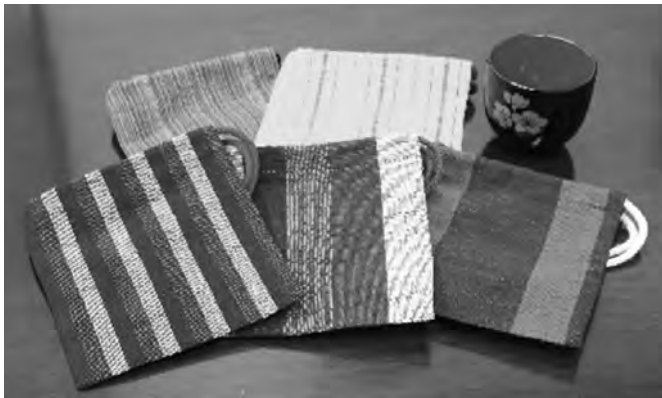
出所: 会津若松市地域公共交通会議「路線バス時刻表」(2011年4月1日改正版)

となる都市や地域の中心的な素材となる。一方、それ自体では来訪を促すには至らないものの、来訪を快適にする素材である「支援的商品」のほか、主に都市の物理的環境を指す「付加的商品」が存在すると述べられている。このうち「支援的商品」には土産物やレストラン(食)、宿泊のほか、交通手段やツアーなども例に挙げられており(注

7)、これらの充実によって「中核的商品」の魅力が高めることができる。筆者のゼミでは、地域の「中核的商品」や「付加的商品」を地域内公共交通とパッケージ化する取り組みを進めている。会津若松市は、市街地に数多くの酒蔵(注8)が立地する珍しい特徴がある。見学や試飲を受け入れる酒蔵もあり、旅行者の有力な目的地になっ

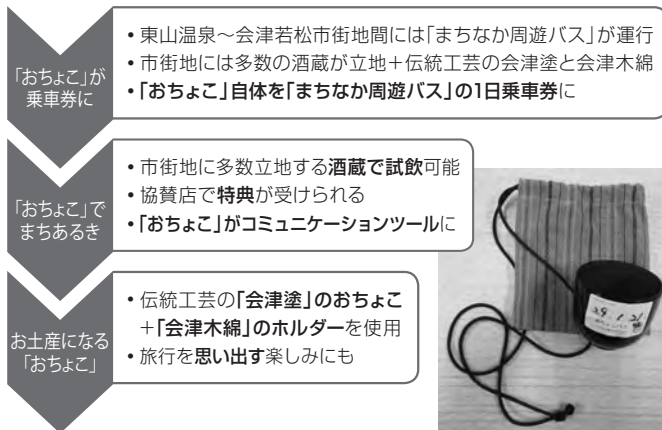
ているが、「酒蔵巡り」は、自家用車やレンタカー利用では楽しめないアクティビティであり、公共交通利用との相性が良い。そこで、前章に述べた、まちなか周遊バスを利用して、市内の主要な観光地点や酒蔵を巡る企画乗車券『おちょこパス』の造成を筆者のゼミが提案し、会津バスが2017年1月21日から発売した。

図3 『おちよこパス』のセット



『おちよこパス』は、伝統工芸品である会津漆の「おちよこ」を「まちなか周遊バス」の一日乗車券としたものである（販売価格2000円・図3）。まちなか周遊バスを利用できる企画乗車券は、数種類販売されているが、沿線の「中核的商品」となる観光対象をバスで結びつけた商品であったため、「まちなか周遊バス」に見られる「面」としての旅行者の動きを創出するものになっ

図4 『おちよこパス』のコンセプト



は、「まちなか周遊バス」沿線のまちなか周遊バスを利用できる企画乗車券は、数種類販売されているが、沿線の「中核的商品」となる観光対象をバスで結びつけた商品であったため、「まちなか周遊バス」に見られる「面」としての旅行者の動きを創出するものになっ

るきや酒蔵巡りをするきっかけを生み出すことに力点を置き、市内の41店舗（2017年12月22日時点）で特典が受けられる。図4は、『おちよこパス』のコンセプトを整理したものである。既存の企画乗車券やオプショナルツアーに組み込まれた酒蔵巡りとの差別化を図るうえで着目したのが、会津塗の「おちよこ」である。「おちよこ」をバスの乗車券に利用した（「おちよこ」が乗車券の本体になる）事例はこれまでになく（注9）、それを実現することで独自性

が際立つことになるが、末廣酒蔵（嘉永蔵）では、常時数種類の日本酒を「おちよこ」で試飲できる（「おちよこ」が乗車券にも試飲の際の酒器にもなる）「楽しさ」がある（注10）。また、同じく伝統工芸品である会津木綿のホルダーも製作し、旅行者が「おちよこ」をぶら下げてまちなかを楽しむことで、「おちよこ」が旅人と地域をつなぐコミュニケーションツールになる。また、『おちよこパス』は、「おちよこ」とホルダーの購入が前提になるため、企画乗車券の売上がバス事業者に止まらず、会津塗や会津木綿の製造・卸売業者にも波及することになり、地域内経済循環にも貢献することが期待される。

『おちよこパス』の実践が旅行者の回遊性向上に結び付くかを検討するため、発売初日にモニターツアーを実施した。会津若松駅前集合した参加者は、各自で『おちよこパス』を購入し、午前10時から午後1時半過ぎまで自由行動をした。協力が得られた30人のモニターには、GPSロガー（HOLUX社M1241）を身につけていただいたほか、東北夢の桜街道協議会が運営（富士通ネットワークソリューションズ株式会社が開発）するアプリ『東北桜

図5 『おちよこパス』モニターツアー時の旅行者密度(午前11時~11時30分)



点があり、『おちよこパス』が酒蔵をハブに旅行者の対流を促進したことが読み取れる。筆者のゼミ生が2017年8月下旬に協賛店17店舗(当時の協賛店は23店舗であった)にヒアリングを実施した結果、13店舗で『おちよこパス』の利用があったと回答があり、多くの協賛店が提供する食や土産物などのコンテンツが「付加的商品」として旅行者に受け入れられたことになる。

一方、スマートフォンアプリ『東北桜旅・酒蔵旅ナビ』の検索ログでは、モニ

ターツアーの起点となった会津若松駅を出発する直前にモデルコースが多数検索されており、コースの選択肢を増やすことで、多様な対流を創り出せる可能性が示唆された。

このように、旅行者を惹きつける「中核的商品」を食や土産物などの「付加的商品」とともに地域内公共交通とパッケージ化することで、旅行者の対流が促進され、地域内経済循環にもインパクトを与える。但し、こうしたパッケージは、必ずしも大きな経済効果を生みだすわけではない(注13)が、商品造成によるリスクも小さく、機動力が高いという特徴を有している。

一方、パッケージの造成には、地域の多様な主体との協業が必要である。『おちよこパス』の場合、おちよこやホルダーの仕入れが必要だが、その在庫を会津バスに抱えていただいたことで実現できた。また、協賛店への依頼や調査も同社や会津若松市の協力で円滑に進められたが、同市には、会津若松市産業資産利活用推進協議会(事務局:会津若松市地域づくり課)が主催する「産業観光ミートイニング」というプラットフォームが存在しており、産業界の協力が得やすい環境にあったことも貢

献した。

このように、地域における対流促進を図るためには、地域内公共交通が旅行者と地域資源をつなぐツールとなり得ることを認識したうえで、多様な主体のアイデアから「小さな実践」をうみだす「創発的な場づくり」が鍵を握る。

(よしだ いつき)

- (注1) 小鹿野車庫(埼玉県小鹿野町)のように、郊外を起点とする「枝線」については、秩父市街地に入り入れる系統の結節点に振られた番号(小鹿野車庫の場合は1)を十の位とした2桁の番号が用いられており、1市4町で統一したルールで運用されている。
- (注2) 現在は、会津乗合自動車に運行に関する全てが移管されている。
- (注3) 2002年度には一便平均10・5人であったが、2006年度には同28・6人に増加した。
- (注4) 会津若松市(2010)「会津若松市地域公共交通総合連携計画」p.22
- (注5) 全国的には、十勝バス(北海道)や九州産交バス(熊本県)の取り組みが有名である。
- (注6) ポニー・M・ゴルフ(近藤勝直監訳)『都市観光のマーケティング』pp.47・57、2007年
- (注7) 吉田樹「観光と地域の活性化」、萩原清子編著『生活者が学ぶ経済と社会』pp.248・251、2009年
- (注8) 会津若松市内には、会津酒造組合加盟の蔵元だけで15軒存在している。
- (注9) 安全運転を一とする公共交通業界において、アルコールが連想される企画乗車券は「想像できなかった」という意見も聞かれた(吉田ゼミによる会津バスへの担当者ヒアリングより)。地方鉄道では「升」を乗車券とした例(養老鉄道)のり「ます」きっぷ、2008年に限定発売)もある。

吉田 樹 (よしだ いつき)

福島大学経済経営学類准教授。うつくしまふくしま未来支援センター地域復興支援部門副部門長。専門は地域交通政策、まちづくり。福島大学入学、岐阜大学編入、東京都立大学大学院都市科学研究科博士課程修了。2008年首都大学東京都市環境学部助教を経て2013年より現職。近著に「Rebuilding Fukushima (Securing mobility in the nuclear disaster-afflicted region: a case study of Minami-Soma)」, Routledge, Yamakawa, M. and Yamamoto, D. (分担執筆)、2017、「東日本大震災合同調査報告 都市計画編(交通計画の視点から見た中間貯蔵施設の問題(5.7章))」、東日本大震災合同調査報告書編集委員会編(分担執筆)、丸善出版、2015、など



- (注10) このほか、酒販店など3カ所において「おちよこ」で試飲可能である。
- (注11) GIS: 地理情報システム(Geographic Information System)。地図上に多様なデータをレイヤー(層)として落とし込むことができ、距離や面積の計測、密度の計算などを容易に行うことができる分析ツール。
- (注12) 緯度、経度の計測誤差(ノイズ)を除去するため、以降の分析では、秒速20mを超えると判断された打点を除外して分析した。
- (注13) 2017年11月末日時点の『おちよこパス』の販売は238件である。

3 公共交通の 維持・活性化へ向けた 取り組み事例

ここでは、過疎化や財政赤字などの課題を抱えた地域が、公共交通の維持や活性化に向けて進めている先駆的な取り組み事例を取り上げた。ICTを用いた公共交通空白地有償運送(京丹後市)、観光スポットを運行するデマンド型乗合タクシー(男鹿市)、BRTを軸とした交通網再編(岐阜市)、地域と連携した食堂車事業(明知鉄道)、高速バス路線での貨客混載事業(高山市)、国や企業と連携した自動運転の社会実験(永平寺町)の6つである。

事例1~5 観光経済研究部長・首席研究員 塩谷 英生

事例6 永平寺町総務課 伊藤 聡一

事例 1 [京丹後市]

P.14



ICTを活用して公共交通の空白を埋める ～京丹後市丹後町の「ささえ合い交通」

事例 2 [男鹿市]

P.18



男鹿半島「なまはげシャトル」 ～地域の協議会が相乗りタクシーを運行

事例 3 [岐阜市]

P.20



岐阜市における BRTを幹線としたバス路線の 再編と観光への取り組み

事例 4 [明知鉄道]

P.23



地産地消の食堂車事業で ローカル線を活性化 ～明知鉄道の取り組み

事例 5 [高山市]

P.26



高速バスで 地域産品を東京市場へ ～高山市の貨客混載への取り組み

事例 6 [永平寺町]

P.29



永平寺参ろーどにおける 自動運転への取り組み ～地域を守りながら産業と観光を振興

ICTを活用して公共交通の空白を埋める ～京丹後市丹後町の「ささえ合い交通」～

少子高齢化が進む過疎地においては、バス路線やタクシー事業を維持することが次第に困難になってきている。

これを補うために、道路運送法では、交通事業者以外が行う「家用有償旅客運送」を、自治体、NPOなどに対して認めており、前者は「市町村運営有償運送」、後者は「公共交通空白地有償運送（注1）と呼ばれる（注2）。

元々「過疎地有償運送」という地域住民を中心とした旅客名簿に登録された人しか利用できない制度だったが、2015年（平成27年）4月に「公共交通空白地有償運送」へと一部法改正され、非営利であれば法人格のない組織（自治会や観光関連の協議会など）でも実施でき、市町村長が認めれば地域外からの訪問客も利用できるようになった。

ここでは、京丹後市に取材し、日本で初めてICT（Information and Communication Technology）を活

用した「公共交通空白地有償運送」である「ささえ合い交通」事業について観光利用の実態を含めて紹介する。

1. 京丹後市における公共交通機関の利用促進

京丹後市は2004年（平成16年）4月に6町の合併によって誕生した。

2017年（平成29年）10月の人口は5.6万人（京丹後市住民基本台帳）で、これは誕生時の人口（6.6万人から1万人減少している。高齢化率は2015年で35.3%と全国平均の26.6%を大きく上回っている。旧6町の中では、後述する「ささえ合い交通」を実施している旧丹後町地区が40.6%と最も高い。

高齢化が進む中で、京丹後市の公共交通への取り組みは、合併により行政エリアが広域化する中、首長の意向のもと住民福祉施策の観点から積極的に進められてきた。

住民向けに作成されている「公共交通ガイドブック」

（写真）は27ページに及ぶボリュームで、鉄道、路線バス、EV乗合タクシー、ささえ合い交通、タクシー、広域周遊バスなどについて運行ダイヤや利用方法が分かりやすく紹介されている。

以下に簡単に一連の利用促進施策について交通モードごとに整理しておく。

●鉄道利用の促進

市内を走る京都丹後鉄道（注3）の利用促進を図るため、「高齢者片道200円レール」を2011（平成23）年度から導入し、2013（平成25）年度からは購入可能な自治体を宮津市、伊根町、与謝野町を加えた2市2町に広げた。利用者数は2016年度（平成28年度）で4.4万人に上る。2017（平成29）年度からは片道だ



けの利用を可能として、利便性を高めている。駅舎の整備も、トイレの洋式化などを順次進めている。

●路線バスの利用促進

本稿の主題ではないが、京丹後市の「上限200円バス」は誘客の成功事例として取り上げられることも多い。この事業は、2006年（平成18年）10月に実証運行が始められ、2010年（平成22年）10月から本運行に移行したが、利用者数は実証運行前の17.4万人から2016年度（平成28年度）には43.5万人へと増加している。

この施策が実現した背景には700円で2人の利用より、200円で7人の利用を」という市のリーダーシップがあった。また、単に運賃を下げるだけでなく、利用促進策として、路線の延伸や停留所の増設、車内や市役所窓口での回数券販売、「公共交通ガイドブック」の発行や出前講座の実施などによる周知活動、事業者のマナー・サービス向上への取り組みなども並行して進められた。

●市営デマンドバスの運行

市営のデマンドバス2路線が、交通空白地であった丹後町地区で2014年(平成26年)7月に運行を開始している。丹後町にはタクシー事業者や貸切バス事業者がいなかったため、地元NPO法人「気張る!ふるさと丹後町」が運行を委託されている。需要も大きくないことから、車両1台で東西に分割された2路線を一日おきに交互に運行しており、運行時間は8時から17時に限られる。また、利用予約は前日17時までに行う必要がある。電話予約を8時半からNPO法人が受け付けており、マンパワーが必要な仕組みにもなっている。

●EV(電気自動車)乗合タクシー

タクシー事業者も市営デマンドバスもなかった公共交通空白地であった網野町および久美浜町の2地区で、2015年(平成27年)10月に運行を開始した。民間事業者による電気自動車を利用した乗合タクシーの運行を支援する事業であり、市がタクシーを復活させた形となっている。

ただし、地方創生の交付金を活用した運行となっており、今後の持続可能性が課題である。

EV乗合タクシーは、旅客の輸送に限らず、全国初の試みとして小荷物輸送も行えるようになってきている(貨客混載)。また、買い物代行サービスなども認められているが、利用実績は少ない。市では、商品を自分で確かめながら買い物を楽しみたいという人が多いのではと見ている。

2.「ささえ合い交通」の導入と制度の概要

●制度導入の経緯

丹後町地区で運行されている市営デマンドバスは、前日予約が必要で、運行曜日や時間帯、運行路線も限定される

など、利用者にとって「いつでも」「どこでも」といった利便性の制約が大きい。また、受託事業者であるNPO法人にとっても電話予約への対応など負担感が大きく、今後車両数を増やすことが難しいという課題があった。

こうした課題を解消するため、過疎地などに自家用車を利用した旅客輸送を認める「公共交通空白地有償運送」

を、ICTを利用して実施することになった。2016年(平成28年)1月に「京丹後市地域公共交通会議」で承認され、運行開始は同年5月である。

●制度の概要

「ささえ合い交通」運行の概要は以下のようである。

運行の概要

運行主体	NPO法人 気張る!ふるさと丹後町
運行区域	乗車は丹後町のみ、降車は京丹後市全体(旧6町が合併して京丹後市になった)
運賃	最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/kmを加算(概ねタクシー料金の半額)
支払方法	当初は「クレジットカード支払い」。2016年12月から利用時に現金支払いも可能
運行時間	午前8時～午後8時(年中無休)
配車方法	スマートフォンでUber(ウーバー)のアプリを使って即時配車(事前予約は不可) 2016年9月から代理サポーターが利用者に代わって配車することも可能
ドライバー	地元住民(18名、ボランティア)
車両	ドライバーが所有する自家用車(マイカー)を利用
認可標示	各車両の側面に認可標識を標示
利用者	丹後町住民、観光客等来訪者

資料: NPO法人 気張る!ふるさと丹後町ホームページ(2018年2月現在)



車の側面の登録標識



遠回りして海沿いの眺望スポットを巡ってくれた

●安全・安心のために

NPO法人の気張る！ふるさと丹後町では、「ささえ合い交通」の安全運行に万全を期すため、ドライバーおよび運行管理者が守るべき「心得」を「ドライバー憲法十七条(注4)」に定め、ドライバーに周知している。安全運行のために毎朝、運行管理者または代行者が、当日運行する予定のドライバーに直接対面して、アルコールチェックや健康状態の確認を行う。運行管理者と代行者は3人いて、比較的町内に分散しているので、各ドライバーの負担感はないという。

また、事故など万一の事態に備えて全車両にドライブレコーダーを設置している。ドライバーに対しては、所有の自家用車について半年に1回、業者による定期点検を行い、「自動車点検整備結果報告書」をNPOに提出することを義務づけている。

利用者の安心のため、車の側面には運輸局登録の有償運送車両であることを示すマグネットシートを、車内には運転者証と運賃表を掲示し、ドライバーにはユニフォームの着用を義務づけている。

●ドライバーの特徴

ドライバーは18人で、多くは仕事を退職して時間がある60歳以上の人である。一部に日中自由が利く40代の人もいる。利用車両はマイカーであり、軽自動車からワンボックスカーまでさまざまである。利用者が車種を指定することはできない。

常に18人のドライバーが動いているわけではなく、実際には数人が動ける状態を作り出している。基本的に余裕がある時間を有効に活用してもらいうことで、制度を持続可能なものとしている。

業務内容も、行き先が京丹後市内だけなので、道を迷ったりすることは少ない。普通の運転が苦にならない人であれば誰でもできる。ただし、ドライバーの条件として、二種免許があるか、一種免許であれば国土交通大臣認定の一日講習を受ける必要がある。

ドライバーへの報酬は、運賃のほとんどがドライバーのものになり、一部がNPOとシステム会社に分配される。割合は非公表となっている(海外事例ではUberの手数料率は20%程度)。ただし、ドライバーは地域貢献へのボランティアという目的で参加している



ドライバーは高齢の方だが、スマートフォンを器用に操る

人が多い。家計への貢献という意識はほとんどない。

3. 観光利用の状況と導入のメリット

●観光利用の実態

「ささえ合い交通」は毎月平均60回以上の乗車があるとされる(注5)。利用者の統計情報はないが、8割程度が地域住民で、残り2割程度が視察などを含めた観光客(丹後町外からの来訪客)と見られる。

現状では、丹後町地区からしか乗車できないため(降車は京丹後市全体)、京都丹後鉄道の駅から乗車することができない。このため、観光客は宿泊後に利用するケースが多い。一部の旅館

では、宿泊施設の部屋にチラシを置いて宿泊客にPRしている。また、外国人向けにシンガポールなどへの海外セールスにおいて「ささえ合い交通」を積極的にPRしている。

観光利用では、宿泊施設から景色の良いところを巡りながら、目的地まで行くことがある。運賃は、距離だけで計算されるので、ドライバーによっては5分くらい景色の良いところで写真を撮る時間取ることも可能であり、観光客にとっては満足度が高い。

観光客に占める外国人客の割合は分からないが、「ささえ合い交通」の最初の乗客はシンガポール人だった。Uberのアプリを使えば、自国の言語を利用でき、ドライバーは日本語で画面を見ることができると言葉の壁が少ない。スマートフォンの画面でドライバーの情報や車の移動状況が確認できる点も安心感を与えている。また、外国人にとってはクレジットカードで決済ができる点も利用しやすい。

●Uber導入の運営上のメリット

Uberのシステムを使うと手数料がかかるが、アプリの利用は無料であり、初期費用がかからない点がメリット

トと言える。大規模な需要はない地域であり、車が走っていない時に損をしないような固定費のかからない仕組みが重要であった。また、前記のように予約制の市営デマンドバスでは電話受付が大きな人的負担となっていた点をアプリ配車によって解消できている。何より運転手や車両について、住民とマイカーという地域の資産を有効に活用できる点は重要なメリットである。

ただし、導入初期のドライブレコーダーの設置、アルコールチェッカーなどについては、京丹後市が既存の補助制度により支援をおこなっている。

京丹後市は間人がなどの美食観光に力を入れており、丹後町には路線バスが1時間に1本あるだけだったが、「ささえ合い交通」の導入により、より気軽にに行けるようになった。

4. 「ささえ合い交通」制度の改善と今後の課題

●制度の改善

京丹後市内ではクレジットカードを使える店が少なく、電子決済（Edyなど）も少しずつ進んでいる状況である。導入が進まない理由としては、

手数料の問題が大きいと見られる。こうした中で、クレジットカードを利用しない住民も多い。また、現時点では高齢者にとってスマートフォンやタブレットを利用するというハードルは高い。

これらの課題については、代理サポーターが利用者に代わって配車することを可能にしたり、利用時に現金で支払うことを可能にするなど、柔軟な制度改善が行われた。これによって、地元の利用者の比率が増えている状況にある。

●今後への課題

乗車は丹後町地区のみ、降車は京丹後市全体という仕組みは、地域公共交通会議で他の交通事業者への配慮もあつて決定されている（現在は出席委員の合意が原則）。しかし、行きと帰りで異なる交通手段を使うのは高齢者には難しい面がある。行き先では病院の需要が高いので、「ささえ合い交通」で町外病院への行きだけでなく帰りも可能にならないかと言われることが多い。

また、「上限200円バス」が安いので、その中で運賃の割高感をどう緩和するかが課題となっている。一つの方



京丹後市企画政策課の担当者

策として「相乗り」を利用者に勧めている。

（しおや ひでお）

（注1）公共交通空白地として認められる要件は、過疎地域や交通不便地域において、バス、タクシーなどによる輸送サービスの供給量が、地域住民の需要量に対して十分に提供されていないと認められる場合や、当該地域におけるタクシーなどの営業所が存しない場合などである。

（注2）他に医療法人、社会福祉法人などの「福祉有償運送」も認められている。

（注3）北近畿タンゴ鉄道株式会社が鉄道施設を保有し、WILLER TRAINS株式会社が運行（上下分離方式）。京丹後市内を宮豊線が走る（宮津～豊岡）。市内に京丹後大宮～久美浜の7駅が所在する。

（注4）丹後町間人（たいざ）が聖徳太子の母「間人皇后」ゆかりの地であることになむ。

（注5）NPO法人「気張る！ふるさと丹後町・Uber Japan」株式会社2017年（平成29年）5月26日付プレスリリースに記載。

男鹿半島「なまはげシャトル」 地域の協議会が相乗りタクシーを運行

廃止された定期観光バス路線を代替する二次交通として、男鹿半島ではホームページでも予約可能なデマンド型乗合タクシーが導入されて一定の成果を上げている。

【導入の経緯】

男鹿半島には県外観光客の認知度が高い観光地が複数あるが、観光スポットが分散しているに加え、観光



なまはげシャトル専用スペース

客が利用できる公共交通手段が限られており、今まで多くの観光客は車や定期観光バスを利用して来た。しかし、2014年(平成26年)に定期観光バスが廃止され、男鹿半島の二次交通の整備は喫緊の課題となった。

そこで、2015年(平成27年)から男鹿市内の観光事業者の民間団体、県や市、JRなどが男鹿半島の二次アクセスを考える検討会を開催し、新たな二次交通として相乗りタクシーが案として挙がった。相乗りタクシーは、一般のタクシーよりも価格が抑えられ、男鹿半島内の広範囲に及ぶ観光スポット間の移動も便利という点で、多くの観光客の足となり得るとされた。その後、男鹿市長を会長とする「男鹿の二次アクセス整備推進協議会(以下、「協議会」という)を立ち上げ、相乗りタクシー運行に向けての本格的な協議がなされてきた(会員は公共交通機関、観光・宿泊施設、観光団体、行政機関で構成)。

図1 運行ルート



資料:なまはげシャトルパンフレット(2017年上期版)

2016年(平成28年)に協議会の企画のもと「なまはげシャトル」の名称で相乗りタクシーの運行が開始された。

【事業の概要】

「なまはげシャトル」は男鹿半島の主要観光スポットを運行する事前予約制の相乗りタクシーである。協議会の会員が運営しており、予約受付は(一社)男鹿市観光協会、運行は(株)船川タクシーと秋田観光バス(株)が実施し

ている。

相乗りにして運賃を通常のタクシーよりも抑えているという特徴がある(表)。ただし1人でも利用可能であり、利用者から徴収した運賃と顧客単価に差額が発生した場合は、協議会が負担金を拠出し対応する。

運行ルートは観光スポットのみであり、JR男鹿駅を中心に2018年度(平成30年度)は「なまはげ便」と「西海岸便」の2ルートが男鹿線の発着に

表 利用料金表 (2018年度版)

●なまはげ便

	真山エリア	男鹿温泉	男鹿水族館GAO	入道崎
男鹿駅	1,000	1,500	1,500	2,500
真山エリア		1,000	1,000	1,500
男鹿温泉			1,000	1,500
男鹿水族館GAO				1,000

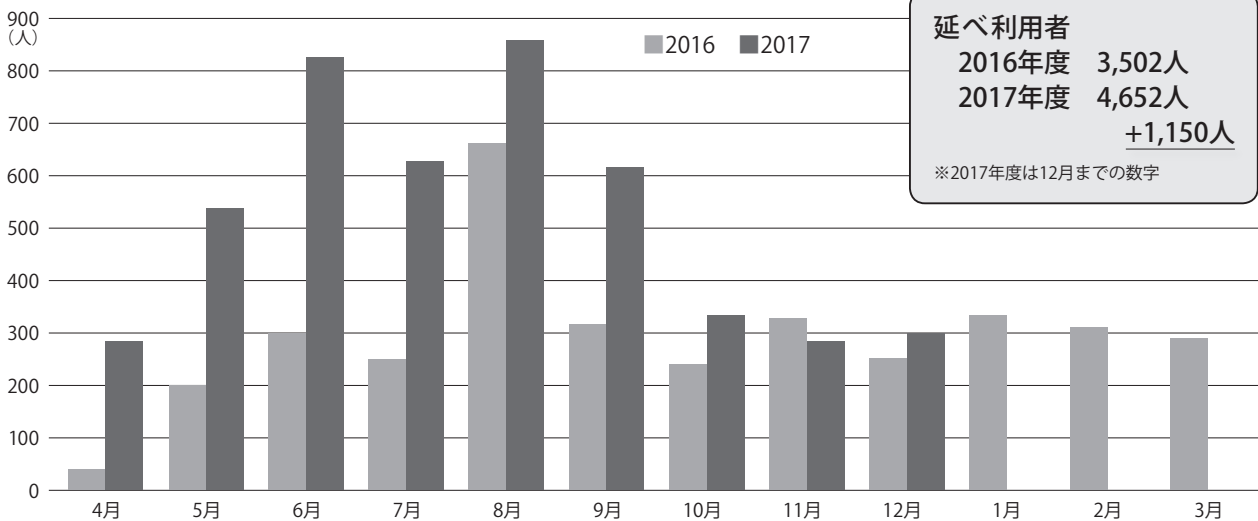
●西海岸便

	門前	桜島	男鹿水族館GAO
男鹿駅	1,500	1,500	1,500
門前		1,000	1,500
桜島			1,000

※未就学児無料、小学生半額
※運賃は乗車時にドライバーに現金で支払う。

資料：なまはげシャトルホームページ

図2 利用状況 (2016・2017年度)



出典：2017年度秋田県二次アクセス整備促進事業全県勉強会配付資料



予約人数に合わせた車両を配車

合わせて設定されている(図1)。予約は専用ホームページ、電話、男鹿温泉郷の各施設で受け付けている(電話は前日17時まで)。なお、男鹿温泉郷の宿泊者には、前日21時まで申し込みを受け付けている。運行会社は予約状況を確認後、予約人数に合わせた車両を配車する(タクシー、ジャンボタクシー、バス)。

事業が安定するまでは、協議会が負担金などの支援を行っているが、将来的には適当な民間事業者に移管し、協議会の支援なしに運営できる事業にすることを目指している。

【利用状況と導入効果】

2017年度(平成29年度)の利用者数は、事業を開始した2016年度(平成28年度)に比べて増えており、夏季の利用者数が多い(図2)。これを受けて、2018年度(平成30年度)も「なまはげシャトル」事業を継続することが決まっている。しかし、収益を考えるとまだ補助金がないと厳しい状況にある。客層については、日本人の観光利用がほとんどを占めている。

【今後の課題】

運営資金の確保のために、利用者の増加、採算性に配慮した料金・ダイヤの検討、負担金拠出事業者の確保が求められている。特に、利用者増加に向けて、インバウンドの受け入れ環境の整備は一つの課題になっており、クレジットカード決済の導入や予約窓口の多言語対応などが検討されている。

協議会メンバーの本川博人氏(男鹿水族館館長)は、「2次アクセスを整備するという視点でなく、男鹿半島の観光を盛り上げるために何が必要なのかと常に考えながら取り組んでいきたい」と語っていた。

(しおや ひでお)

岐阜市におけるBRTを幹線としたバス路線の再編と観光への取り組み

BRT (Bus Rapid Transit) は、路線バスの定時性と速達性を確保するための運行システムであり、全国的に導入事例が増加してきている(表)。

岐阜市のBRTの象徴的な車両である「清流ライナー」は、全長18mのメルセデス社製の連節バスで、定員は130人、鮮やかな赤色のボディは市の地域公共交通のシンボリックな存在となっている。連節バスの導入は首都圏以外では初である。ただし、現在の保有台数は4両(2編成)であり、幹線ルートのひとつのバスは一般的なバスで運用されている。

清流ライナーの運行ルートは曜日によって異なる。平日の「岐阜大学・病院線」などに代わり、土日祝日は中心市街地である柳ヶ瀬、観光拠点である岐阜公園、長良川、スポーツ拠点である岐阜メモリアルセンターなどを結ぶ市内ループ線として運行されている。



JR岐阜駅バス停を出発する清流ライナー

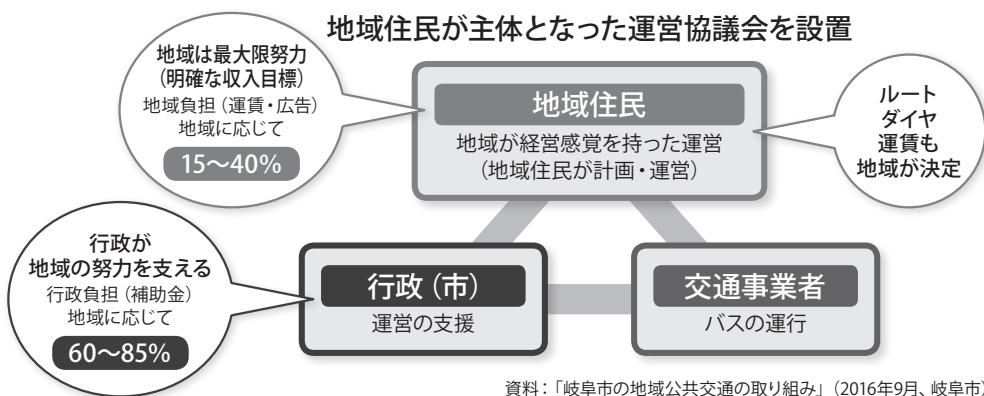
特徴的な外観を持ち、室内空間にも余裕がある連節バスへの観光客の評価は高く、「ファミリー客などの中に「また利用したい」との声が多いという。

岐阜市のBRTは、専用路線を確保したのではなく、青色にカラー舗装されたバスレーンを用いている。連節バス用の停車スペース(バスベイ)も確保した他、バス停のハイグレード化、サ

運行地区(観光地名)	導入年月	特徴など	プロジェクトの概要
高野山駅前～女人堂(高野山・女人堂)	1948年6月	専用道	ケーブルカーで高野山駅下車すぐ、南海りんかんバスの始発停留所「高野山駅前」から「女人堂」の手前まで、バス専用道に整備。全長は2.1km、乗車6分の道程。林道を走るため眺めが良く、ひとつの観光スポットとして楽しめる。
幕張本郷駅～海浜幕張駅	2010年2月	連節バス	バスの利用客が多い千葉県の幕張新都心地区で連節バスを運行。京成バス(株)は、一般路線バスの運行に連節バスを導入した初の会社で、また、連節バス保有台数は日本一。
石岡一高下～四箇村駅	2010年8月	専用道	国道355号の渋滞により定時性の確保が難しくなったこと等により、バス利用者は大きく落ち込んだ。このため、鹿島鉄道跡地という既存ストックをバス専用道として有効活用し、同時に旧鹿島鉄道と同等のサービスを行えるよう、バス専用道を整備した。この開通により、沿線の方々の公共交通の利便性が大幅に向上するとともに、茨城空港へのアクセス性や利便性の向上が図られていた。
【清流ライナー市内ループ線】 岐阜駅～岐阜駅(柳ヶ瀬、岐阜公園、ぎふ長良川鶴飼、岐阜メモリアルセンター)	2011年3月	連節バス	岐阜市型BRTの導入方針は以下となる。 1. JR岐阜駅を核とした放射状の幹線バス路線への導入 2. 中心市街地の活性化や観光振興に寄与するループ状の路線への導入
前谷地～気仙沼	2012年12月	専用道	東日本大震災の復旧にあたり、早期に安全で利便性の高い輸送サービスが必要になり、JR気仙沼線の不通区間の仮復旧として、BRTが採用された。JR東日本では、BRTを活用した地域観光資源の発掘やツアー商品企画などにも力を入れており、BRT沿線の立ち寄りスポットのパンフレットを作成するなどしている。
気仙沼～盛(大船渡おさかなセンター、大船渡市魚市場、屋形船「潮騒」、長安寺、三陸鉄道)	2013年3月	専用道	東日本大震災の復旧にあたり、早期に安全で利便性の高い輸送サービスが必要になり、JR大船渡線の不通区間の仮復旧として、BRTが採用された。JR東日本では、BRTを活用した地域観光資源の発掘やツアー商品企画などにも力を入れており、BRT沿線の立ち寄りスポットのパンフレットを作成するなどしている。
日立おさかなセンター～大甕駅(道の駅日立おさかなセンター)	2013年3月	専用道	日立電鉄線の廃線敷にバス専用道を整備。今後の高齢社会や環境社会に向けて「誰もが安心して、快適に暮らせるまちづくり」を進めるために、BRTを導入した。
エアロプラザ(関西国際空港第1ターミナル)～関西国際空港第2ターミナル	2017年4月	連節バス	関西国際空港内での乗車待ち時間の短縮、車内の混雑緩和等、お客様の利便性・快適性の向上が目的。また、関西国際空港のある田尻町の観光PRを目的に、田尻町の魅力を伝えるイラストを一部の連節バスにラッピングしている。

各種資料をもとに(公財)日本交通公社が作成

図1 市民協働型コミュニティバス



イクルアンドライド(C&R)の整備なども併せて行っている。なお、こうしたインフラ面の整備は市の負担で行われ、民間交通事業者の役割はバス車両の購入とメンテナンス、安全確保など

地域公共交通網におけるBRTの位置づけ

に限定されている(上下分離方式)。BRTの導入効果としては、大量輸送能力の向上によるバスの待ち時間の短縮が大きい。例えば、幹線ルートである岐阜大学・病院線の駅前広場バス停では8時台に13分の短縮が見られた。こうした速達性の向上は乗客数の増加(平日で30%の増加)とマイカーから公共交通への転換を促した。また、運行本数を12%抑制することに成功し、経営改善に寄与している。

岐阜市の公共交通と言えば、赤色の路面電車を思い浮かべる人も少なくないだろう。しかし、交通量の増大により定時性の確保が難しくなってきたことや、年間最大20億円の赤字が生じたことなどから2003年(平成15年)に賛否両論の中での廃止となった。その後、市では抜本的な地域交通再編のマスタープランとして、2005年度(平成17年度)に「岐阜市総合交通政策」を打ち出し、その行動計画として2009年(平成21年)から2013年(平成25年)を対象期間とする「岐

表 全国のBRTの事例(観光との関連性が比較的大きいもの)

名称	運営主体	自治体名
南海りんかんバス	南海りんかんバス(株)	和歌山県高野町
京成バス	京成バス(株)	千葉県千葉市
かしてつバス	関鉄グリーンバス(株)	茨城県石岡市・小美玉市
清流ライナー	岐阜乗合自動車(株)	岐阜県岐阜市
気仙沼線	東日本旅客鉄道(株)	宮城県気仙沼市
大船渡線	東日本旅客鉄道(株)	宮城県気仙沼市
ひたちBRT	日立電鉄交通サービス	茨城県日立市
第2旅客ターミナル線	関西エアポート(株)、南海バス(株)	大阪府泉南郡田尻町

阜市総合交通戦略」を策定した。

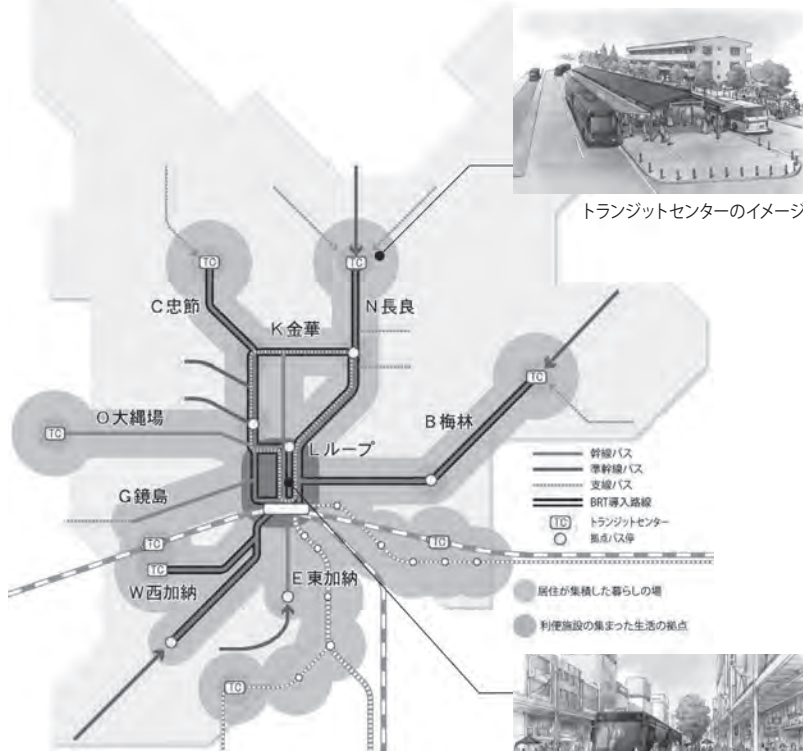
ここでは、コンパクトな市街地形成と誰もが自由に移動できる交通環境の実現を目指す構想が示されている。その戦略として示されたのが、トランジットセンターを核とした幹線・支線への再編とコミュニティバスとのネットワーク化、幹線軸へのBRT導入、バス優先レーン・PTPS(注)の導入、バスロケーションシステムの設置である。現在も、2014(平成26)年から2018(平成30)年を対象とする総合交通戦略に沿って、「総合交通政策」の実現に向けた取り組みが段階的に進められている。

特に公共交通の軸となる幹線バス路線については、連節バス投入を含むB

R Tの導入による強化が図られている。また、市民協働型のコミュニティバス(図1)によって日常生活の足を確保する取り組みが行われ、2016年度(平成28年度)には19地区(市内の84%)にコミュニティバス路線が拡大された。コミュニティバスにおける行政負担は60%で、残りの収入は運賃や広告収入による地域負担で賄われる。地域には経営感覚も必要であり、ルート、ダイヤ、運賃も地域が決定する仕組みである。

岐阜市の計画づくりの優れた点として、バスネットワーク再編に各種統計データを積極的に活用している点が挙げられる。まず、土地利用や人口分布状況などの分析を踏まえた将来の都市

図2 定時性、速達性が確保された利便性の高い公共交通軸（幹線バスおよび鉄道）の構築



資料：「総合交通戦略（2014-2018）」岐阜市

中心市街地トランジットモールイメージ

像の検討が行われた。さらに、岐阜市内の交通ICカード「アユカ」のデータとバスロケーションシステムも積極的に用いられている。各バス路線の時間帯別需要と運行頻度、バス停留ODの分析が行われ、実需を踏まえた路線の再編、トランジットセンターの位置、乗り継ぎのシームレス化の計画が進められた。

観光振興への取り組みと課題

岐阜市は、岐阜城、長良川の鶴飼、長良川温泉などの著名な観光資源を有している。一方で、観光客のFIT化が進む中で、個人観光客の公共交通機関へのニーズは増大しているとも考えられる。2015（平成27）年3月に策定された「岐阜市地域公共交通網形成

計画」の計画策定の目的にも、「まちづくり、中心市街地活性化、観光振興との一体性を確保」することが謳われている。

これに対して、岐阜市の観光振興への取り組みとしては、すでに述べたように、観光客・レジャー客の多い土日祝日における市内の観光・商業拠点を結ぶ市内ループ線の運行が挙げられる。

また、フリーきつぷの販売も積極的に行われている。「210円エリアパス（450円）」は、210円均一区間が1日乗り放題になる切符で、2017年（平成29年）は1万4000枚が販売された。また、土日祝限定の1日乗車券も春と秋の行楽期に500円で販売されており、こちらは4万7000枚が販売された。

歴史にちなんだラッピングバスも運行されている。前記の市内ループ線には、清流ライナー以外にも、織田信長をデザインした外観と大名屋敷をイメージした車内装飾を施した「信長バス」が運行されている。また、中心市街地を循環する100円バスとして桜色の「濃姫バス（柳バス）」が運行されている。この他、岐阜公園などの観光拠点でのレンタサイクル事業も行われている。

る（利用料100円/日）。

こうした取り組みの一方で課題もある。データ分析を重視して交通計画を策定してきた岐阜市だが、こと観光に関してはデータが不足しているのだ。一つには、宿泊統計など観光統計が不十分である点がある。もう一つには、SuicaやTOICAといった観光客の主要な発地で用いられるICカードが岐阜市内で利用できないことから、ICカードによる観光客のデータ分析が現状は難しい点がある。

岐阜市の青木保親交通総合政策審議監は、「現段階では市民のバス需要に比べると観光によるバス利用はまだまだ少ない段階」とするが、「観光による昼の時間帯の利用者数の上乘せ効果は重要」とも捉えている。観光客の利用の可能性としては、市内ループ線を中心とした観光拠点の周遊に加え、長良川温泉から中心市街地などの夜間移動のニーズなどもあると考えられるが、データ不足によって有効な施策に結びつけにくい点は今後の課題としている。

（しおや ひでお）

（注）公共車両優先システム（Public Transportation Priority System）。バス専用・優先レーンの設置や優先信号制御などを通じて、バスなどの定時運行を確保し利用を促進するもの。

地産地消の食堂車事業でローカル線を活性化 明知鉄道の取り組み

少子高齢化が進む中でローカル線を維持するために、全国各地でユニークな企画列車やイベントが展開され、観光客にとっても魅力のあるコンテンツとして定着してきている。

本稿で取り上げる明知鉄道(株)は、食堂車事業にいち早く取り組んだ第三セクター鉄道で、岐阜県、恵那市、中津川市、地元企業などが出資している。1985年(昭和60年)に旧国鉄の特定地方交通線を引き継ぐ形で開業し、恵那駅から明智駅の25・1kmを結ぶ。有人駅はこの2つの駅だけで、社員数は約35人。沿線の主な観光資源として、「日本大正村」や日本三大山城の一つ「岩村城」などがある。

ローカル線では 最初の食堂車事業

食堂車事業は、開業2年後の1987年(昭和62年)に「寒天列車」として始まった。「細寒天」が山岡地区の名産品

で、脇役になりがちな食材なので、列車の中で細寒天を使った料理を出してそのPRにつなげられないかという声が地元から上がったという。ローカル鉄道で食堂車を取り入れたのは明知鉄道が日本初であり、当時は列車の中で食事を出すというだけでも話題性があつた。

現在食堂車は「おばあちゃんのお花見弁当列車」「おばあちゃんの山菜弁当列車」「枡酒列車」「きのこ列車」「じねんじょ列車」を加えて6種類ある。季節のものを中心に、この時期にここに来ないと食べられないものが提供されている。何度も来やすく友人を誘って行けるような値段設定を維持する方針で、例えば今回取材時に体

験した「じねんじょ列車」は、恵那駅から明智駅までの食堂車料金と帰路のフリー切符込みで1人当たり4000円と値頃感がある(食堂車全体では2500円から5500円)。料理提供には原則としてマージンを設定せず、明知鉄道の収入は運賃相当がほとんど

となっている。予約客がもしも現れなかった時に食事の仕入れ代を負担できないため、基本的に郵便局を通じて前振り込みとなっている。クレジットカード決済については、経費がかかるため扱っていない。



じねんじょ列車と車内風景



日本大正村のまちなみ(明智地区)

食堂車の利用状況と 鉄道維持への貢献

年間催行数は、300から400本あり(じねんじょ列車と枅酒列車を連結するケースは2本とカウント)、月曜日以外はほぼ毎日運行している。これだけ催行できるのは、1日最大90人まで参加でき、個人客から団体客まで対応が可能という点も大きい。

年間の利用客数は約1万人から

1万2000人程度で推移している。ただし、「ふるさと割」の利用が多かった年には1万7000人の集客があった。季節別で見ると、秋期と沿線でひなまつりイベントのある3月が多く、冬と真夏は参加者が少ない傾向がある。

発地別では名古屋駅から恵那駅まで快速列車で約60分ほどということもあり、愛知の人が7〜8割を占め、特に中央線沿線の人が多い。個人客では40

代から50代以上の利用が多く、リピーターも少なくない。ただし、統計は取られていない。

しかし、関東・関西の人も増えており、遠方から来る利用客には鉄道好きが多い傾向がある。最近ではメディアで鉄道の旅が取り上げられることも増え、鉄道のイベントのPRも多いので、その影響で遠方から来る人も増加している。明知鉄道は大規模な広報活動は行っていないが、新聞で食堂車を知つ

たという人が多いため、季節ごと、料理が変わることに新聞社を訪問してPRするようにしている。

明知鉄道全体の利用者数は、近年は年間38万人前後で推移しており、恵那市・中津川市在住の小中学生と65歳以上の人を対象に格安の年間パスポートを販売するなどして、地域需要の確保に努めている。

明知鉄道の広報担当である伊藤温子氏は、食堂車事業の貢献度につい

て、「もし食堂車がなかったらメディアで扱われることはなかった。沿線人口が減少し、少子化で通学定期の利用者数も年々少なくなる中で、食堂車がなかったら明知鉄道があつたのかなと思う」と食堂車事業の重要性について述べている。

地域との連携

明知鉄道の社長は恵那市長であり、岐阜県は株主であることから地域とのつながりが深い。明知鉄道連絡協議会などを通じて、イベントや観光PRについても市や沿線の観光協会などと情報共有し、話し合いながら進める体制となっている。例えば、今度放映されるNHKのドラマのロケ地が岩村駅周辺になっているので、そうした話題を絡めた観光PRについても相談しながら進めているという。

食堂車の企画は、地元の料理屋や蔵元とも協力しながら進められる。特に市がその間に入ることはないが、常に情報は共有している。何か沿線の観光協会に協力してもらいたいことがあれば、明知鉄道から働きかけて一緒に仕事をしてもらうこともある。



じゅにひつよれいの食事

食堂車に料理を提供しているお店は、現在7軒ある(料理6軒、お酒1軒)。新しい企画を展開するためにも、「料理屋さんがまた来年もやりたいと思ってもらえるよう」着実に集客することが重要となる。

明知鉄道では、食材はなるべく地元のものを中心になるように事業者に依頼しているが、食材の安定的な確保は難しい面もあるため限定はしていない。このため、地元の食材であることを売りにはしていない。

インバウンド誘客へ向けた取り組みと課題

我が国へのインバウンド客が増加しているが、言葉の対応の問題もあり、受入体制が整わない段階でどこまでインバウンドに注力すべきかは課題ともなっている。

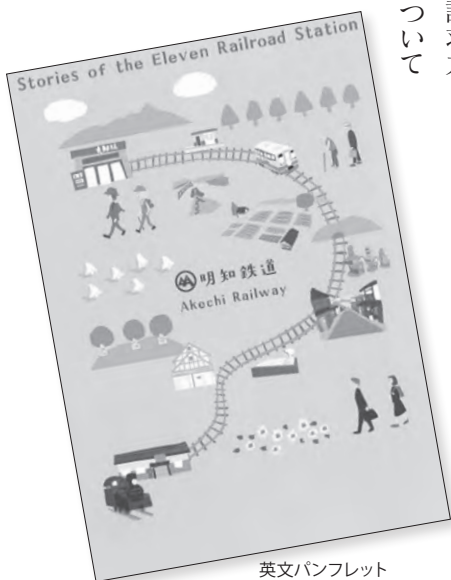
現状では、明知鉄道の外国人乗客は、日本人の友人が仲介となっている場合が多い。食堂車に乗ってくる外国人自体は未だ少ないが、比率としては欧米人が多く、岩村の城下町などに関心を持つている。外国人利用が少ない理由の一つには、事前予約と郵便局での振込のハードルが高いこともある。

「明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画」(2015年11月、恵那市・津川市)では、「外国人観光客に訴求力のあるイベント列車の企画」について

計画されている。しかし、食堂車の食事が外国人に全て受け入れてもらえるわけではなく、「どの食事がどの国の人に好まれるのか」という点について、ある程度リサーチする必要があるとしている。

この他、インバウンドに向けた取り組みとしては、2017年(平成29年)に、紫色の表紙の英語のパンフレット(Stories of the Eleven Railroad Station)が作成されており、主に個人客向けである。また、外国人が利用しやすくするため、同年に駅名看板へのナンバリングも行われている。このような事業を進める場合も、恵那市や岐阜県のPR活動に関する補助などが活用されている。

(しおや ひでお)



英文パンフレット

高速バスで地域産品を東京市場へ 高山市の貨客混載への取り組み

全国で広がる 貨客混載の取り組み

人口減少と高齢化が進む中で過疎地域の公共交通機関を維持していくには、地域住民の需要に依存するだけでは難しい。これに観光客需要を加えていくことが今特集のテーマでもあるが、別の方策として、物流サービスなどの産業需要を組み込んでいくことにも可能性がある。このことは、高齢化の中で運転手不足に悩む産業界にとっても重要である。

路線バスや鉄道列車に、旅客と貨物を一緒に輸送することは、貨客混載または客貨混載と呼ばれる。積載できる貨物の量には規制もあるが、過疎化への対応やモーダルシフト(注)の観点から段階的に緩和される方向にある。

道路運送法第82条には、「一般乗合旅客自動車運送事業者(路線バス事業者)は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送する

ことができる」とある。この「少量」とは通達によつて350kg未満が原則とされてきたが、2017年9月から国土交通省の通達により重量制限が緩和された。過疎地についてはさらに手厚く、タクシー、貸切バスについての貨客混載が認められている(発地か着地のいずれかが過疎地であれば可)。

また、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」が2016年10月に改正され、「一定の規模及び機能を有する流通業務施設」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という取り組みを行いやすくなっている。

表(P27)は、全国で見られる貨客混載の事例を整理したものである。空港への手荷物輸送や高山・松本の宿泊施設間のデリバリーなどを除くと、多くは住民向けのサービスとなっている。しかし、ここに挙げられた路線の多くが観光地を含む路線となっていること

が分かる。つまり、貨客混載の推進は、個人客が利用可能な観光路線を維持する上で、重要な施策として捉えられる。

さらに、高山市と京王電鉄による取り組みのように路線の維持・活性化から一歩進めて、地場産品の大都市圏への販路拡大や観光地PRの目的も兼ねて貨客混載を展開している事例もある。東京事務所長の清水雅博氏にお話をうかがったので、以下で紹介したい。

高山の朝採れ野菜が翌朝には 東京のスーパーで買える

●事業化の経緯と狙い

もともと地域の野菜を東京市場に流通させる貨客混載の取り組みとしては、茨城県常陸太田市が市内で採れた野菜を「道の駅ひたちおおた」から茨城交通



高速バス車両(上)と保冷コンテナ(左下)、高山産の農産物(右下)
2017年9月8日付 京王電鉄(株) ニュースリリースより(写真:京王電鉄(株))

の高速バスで東京へ移送し、丸正食品(中野区)で販売する前例があった。

高山市の事例は、高山市の直売所「特選館あじか」が取り扱う高山産の野菜を、濃飛乗合自動車の協力を得て高山営業所で京王電鉄バスの高速バスに積み込み、旅客と一緒に東京へ移送する。バスは新宿で旅客を降ろした後、高速バスは杉並区の京王電鉄バスの高速バスセンター(営業所)に回送する。高速バスでの移送はここまでで、車庫から販

表 全国の貨客混載の事例

運行地区	運営主体	導入年月	プロジェクトの概要
京都市嵐電 西院車庫～嵐山駅	ヤマト運輸(株) 京福電気鉄道(株)	2011年5月	トラックを使わずに集配を実施することによるCO ₂ 削減が目的。宅急便の輸送に路面電車の1両(貨切)を利用。
宮崎県西都市～宮崎県西米良村	宮崎交通(株) ヤマト運輸(株) 宮崎県 宮崎県西都市 宮崎県西米良村	2015年10月	過疎化や高齢化が進む中山間地域におけるバス路線網の維持と物流の効率化による地域住民の生活サービス向上が目的。宅急便の輸送に路線バス(座席の一部を荷台スペースにした専用車両)を利用。
宮崎県延岡市～高千穂町、宮崎県日向市～諸塚村	宮崎交通(株) ヤマト運輸(株)	2016年6月	過疎化や高齢化が進む中山間地域におけるバス路線網の維持と物流の効率化による地域住民の生活サービス向上が目的。宅急便の輸送に路線バス(座席の一部を荷台スペースにした専用車両)を利用。
道の駅ひたちおた(茨城県常陸太田市)～バスタ新宿～東京都中野区の食品販売店	常陸太田産業振興(株) 茨城交通(株) 茨城県常陸太田市 東京都中野区	2016年9月	常陸太田市の基幹産業である農産物の販路拡大による常陸太田市の農家の所得向上や地域経済の循環が目的。常陸太田市の農産物の輸送に高速バスのトランクを利用。
熊本県人吉市～熊本県五木村	産交バス(株) ヤマト運輸(株)	2016年10月	過疎化や高齢化が進む中山間地域におけるバス路線網の維持と物流の効率化による地域住民の生活サービス向上が目的。宅急便の輸送に路線バス(座席の一部を荷台スペースにした専用車両)を利用。
中部国際空港～名古屋駅周辺の宿泊施設など(実証実験)	名鉄バス(株) ヤマト運輸(株) 中部国際空港(株)	2016年11月～2017年2月 (実証実験)	中部国際空港を利用する訪日外国人旅行者の受入環境整備の一環として、手ぶら観光サービスの利便性向上(荷物の当日配達受付時間の延長)が目的。中部国際空港から名古屋駅周辺の宿泊施設などへの荷物輸送にリムジンバスのトランクを利用。
東京23区内※～成田空港 ※東京駅・新宿・池袋・渋谷・赤坂・六本木・品川・お台場 など	東京空港交通(株) 佐川急便(株)	2017年3月	輸送の効率化による環境負荷の低減と省力化、手ぶら観光サービスの利便性向上(荷物の当日配達受付時間の延長、配達エリアの拡大)が目的。都心から成田空港への荷物輸送にリムジンバスの荷物スペースを利用。
京都丹後鉄道宮豊線 久美浜駅～峰山駅	WILLER TRAINS(株) (株)丹後王国	2017年6月	トラック輸送距離が短縮されることによるCO ₂ 削減、運搬にかかる農家の負担の削減、列車の安定した運送収入の確保が目的。道の駅「丹後王国 食のみやこ」への各農家の農産物の輸送に、旅客列車の車両に設けられる貨客混載スペースを利用。
兵庫県豊岡市： 江原地区～神鍋高原地区	全但バス(株) ヤマト運輸(株) 兵庫県豊岡市	2017年6月	過疎化や高齢化が進む中山間地域におけるバス路線網の維持と物流の効率化による地域住民の生活サービス向上が目的。宅急便の輸送に路線バス(座席の一部を荷台スペースにした専用車両)を利用。
墨田区吾妻橋～明石町・聖路加ガーデン前(実証実験)	東京都 (公財)東京都公園協会 ヤマト運輸(株)	2017年8月～1カ月 (実証実験)	物資輸送における水上バス活用の可能性の検証が目的。観光で東京都を訪れたお客様からお預かりした荷物を水上バスで輸送し、お客様が観光を楽しんでいる間に目的地まで配達することを想定して、定期運航中の水上バスで模擬貨物を輸送し、搬入・搬出における所要時間や人員、船内での安全性確保のための人員配置、旅客輸送への影響などを確認。
岐阜県高山市の提携ホテル～長野県松本市の提携ホテル(実証実験)	中部運輸局 濃飛乗合自動車(株) 佐川急便(株) アルピコ交通(株)	2017年8月～2017年11月 (実証実験)	松本・高山両市の宿泊施設に宿泊し、松本～高山間を観光する旅行者向けの手ぶら観光サービスの導入(高山～松本間の手荷物の当日配達の実現)が目的。提携ホテル間の観光客の荷物の輸送に高速バスの荷室を利用。
愛媛県松山市・八幡浜市・宇和島市・今治市内の提携ホテル間	伊予鉄道(株) 宇和島自動車(株) 瀬戸内運輸(株) 佐川急便(株)	2017年9月	観光振興の一環として、観光客やサイクリストの利便性向上が目的。しまなみ海道を利用して今治に来たサイクリストが愛媛県内各地に向かう際、あるいはその逆ルート、および松山市・八幡浜市・宇和島市・今治市間を観光する方の手荷物を貨客混載にて輸送する。サイクリストの宿泊先への手荷物の輸送に、路線バスの荷室を利用。
特選館あじか(岐阜県高山市)～バスタ新宿～東京都杉並区の食品販売店(キッチンコート永福町店)	京王電鉄(株)、高山市 京王電鉄バス(株) 濃飛乗合自動車(株) (株)京王ストア	2017年9月	高速バスの生産性向上、飛騨高山産の農産物を差別化商品とすることで(株)京王ストアの店舗の魅力向上、高山市の知名度向上・観光誘致・農産物の販路拡大による地域経済の活性化が目的。高山市の農産物の輸送に高速バスのトランクを利用。
奈良県天川地区・奥宇陀地区 (実証実験)	奈良県、宇陀地域公共交通活性化協議会、奈良交通(株)、ヤマト運輸(株)	2017年10月～2018年3月 (実証実験)	過疎化や高齢化が進む中山間地域におけるバス路線網の維持と物流の効率化による地域住民の生活サービス向上が目的。宅急便の輸送に天川地区では路線バス、奥宇陀地区ではコミュニティバス(両バスとも車内の最後列の座席上に集配ボックスごと積み込み)を利用。
愛知県豊田市 とよたおいでんバス稲武・足助線 足助地区～稲武地区	ヤマト運輸(株) 豊栄交通(株) 愛知県豊田市	2018年1月	過疎化や高齢化が進む中山間地域におけるバス路線網の維持と物流の効率化による地域住民の生活サービス向上が目的。宅急便の輸送にコミュニティバス(座席の一部を荷台スペースにした専用車両)を利用。

各種資料より(公財)日本交通公社作成

売店の京王ストア（キッチンコート永福町店）までは、京王グループの京王運輸が商品を届ける。移送から販売までの全てを一つの企業グループで一貫して実施しているのは、貨客混載では初めてのケースで、京王電鉄グループならではの取り組みとなっている。

高山市のパートナーとなった京王電鉄グループでは、以前から高速バス路線を展開する中部地方（信州、飛騨、中央道沿線）との連携を進めていて、2016年7月には新宿に「中部地方インフォメーションプラザin京王新宿」という観光案内所を開設している。そこで観光PRを行うとともに、さらに産地としての魅力を発信するために、貨客混載での中部地方の野菜の輸送・販売に取り組むべく検討を始めた経緯がある。

高山市では海外戦略部を中心として地場産品の販路拡大に力を入れており、香港やパリでの食材のブランド化なども進めている。ただしこの事業のターゲットは、外国人ではなく国内向け、特に東京における高山ファンの拡大を狙った取り組みと位置づけられている。京王電鉄グループの立場からは、高山の認知度や関心が高まることに



店頭に並んだ野菜

よって、高速バス路線の利用者が増えること、京王ストアの魅力向上などにつながり、高山市の立場からは東京での高山野菜の販売、そして、野菜を通じた高山市の認知度向上、来訪者増に期待している。また、市内の生産者も東京で売れていなかったものが売れるようになるため、非常にモチベーションが高まっている。

●貨客混載の仕組み

事業開始は2017年9月14日である。高山と新宿を結ぶ高速バスのうち、10時30分発のバスに、週2回、朝採れ野菜をトラックに載せて東京まで運

び、翌朝には販売できることになった。こうして週2便、販売店は京王ストア「キッチンコート永福町店」1店舗での貨客混載事業がスタートした。

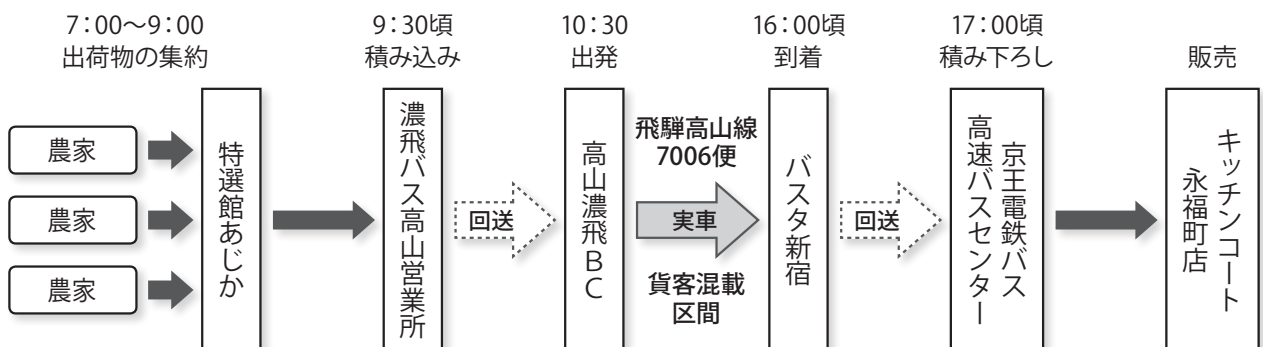
「特選館あじか」までは近隣の農家が野菜を運んでいる。登録している農家は300軒を超えており、供給面での問題は少ない。運ばれてきた野菜のうち、「あじか」のスタッフが品質の良いものを見極めて東京へ出荷している。清水所長は、「高山野菜のブランドイングの観点から失敗は許されないので、出荷品選びは慎重に行っており、良い商品を厳選して出荷している」と言う。

今後の事業展開については、「徐々に拡大していきたい。高山の野菜は関西や中京圏で販売されており、ほとんど東京では販売されていないため、足掛かりにしたいという狙いがある」としている。現在は「あじか」のみとなっているが、この取り組みがうまくいけば、高山市内の道の駅（市内の道の駅数が日本一）を活用し、供給量を増やしていくことも市では期待している。

（しおや ひでお）

（注）物流の省力化や環境負荷の観点から、トラック輸送から大量輸送機関である鉄道、船舶輸送へと転換すること。

[運搬行程]



2017年9月8日付 京王電鉄（株）ニュースリリースより

事例6 永平寺町

永平寺参ろーどにおける自動運転への取り組み ～地域を守りながら産業と観光を振興

福井市の東方に位置する永平寺町。この町が、なぜ自動走行実証実験に興味を持ち、自動走行実証実験を誘致したのか。自動運転の実用化を目指す理由と今後のビジョンについて紹介する。

永平寺町は、町名の由来でもある曹洞宗大本山永平寺で知られるが、他にも国立大学福井大学医学部、福井県立大学なども立地している。産業構造としては、歴史ある繊維業、永平寺や九頭竜川に関わる観光業、大学を核とした教育産業が主要な位置を占める。

町の主な観光目的地である曹洞宗大本山永平寺は、観光の多様化と、団体旅行の減少を主な要因として、1980年の149万人をピークに減少傾向にあり、2017年は53万人となつている。また、そのほとんどが通過型日帰り客で、宿泊は近隣市町の芦原

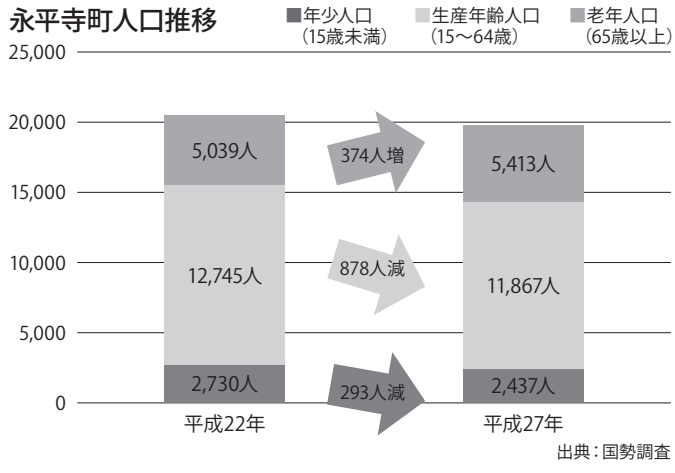
温泉、山中温泉や山代温泉となつている。そのため、町内での観光消費額の低さが観光業の弱みとなつている。町内には、北陸自動車道、中部縦貫自動車道、2つの国道、えちぜん鉄道勝山永平寺線が走り、交通網を形成している。JR福井駅までは車で20分程で行くことができる。

2017年秋から行われている自動走行実証事業の舞台が「永平寺参（ま）いろーど」である。この道は、京福電鉄永平寺線の廃線跡であり、永平寺口駅から永平寺に至る幅員3メートル、約6kmの遊歩道（町道）となつている。

理由その1

80歳を超えてもクルマで通院、買物

永平寺町も、他の多くの自治体と同様に、財政事情の悪化、人口減少・少子高齢化といった課題に直面している。高齢となるにつれ、生活ニーズに占める地域公共交通機関の重要性は増し



永平寺町総務課 伊藤 聡一

ていくのが一般的である。しかし、町内、特に参ろーど沿線では、80歳を超える高齢者が自動車で、通院、買物をしていく現状がある。

その沿線に歩いて行ける病院や小売店が無いことに加え、車社会に慣れ親しんできたことも要因と考えられる。実は、福井県の世帯当たりの自動車普及台数は1・75台と全国で第一位である(注)。

しかし、全国的に高齢者ドライバーの事故が増加している中、永平寺町でも通院途中の運転中に交通事故で亡くなられる痛ましい事故も起きている。参ろーど沿線地域などの公共交通網をいかに整備するかが喫緊の課題となっている。

理由その2

共同体を守りながら、定住人口も維持する

全国の自治体では、周辺部の地域や集落を集約化して、中心部に生活機能を集めようとする政策や動きがある。しかし、当町では、それぞれの地域や集落のコミュニティ、歴史、文化や繋がりを維持し、地域や集落を守り、それ

その地域で定住人口を維持しているという政策を採っている。

これに対して公共交通政策としては、周辺部の地域や集落をつなぐ地域公共交通機関を維持し、子どもから高齢者までが、不自由なく通学、通勤や外出ができる環境をつくることを目標としている。

一方で、いかに行政コストを抑制しつつ交通機関を維持できるかが課題となっている。加えて、サービスの供給側における高齢化の問題もある。既に、公共交通を担う事業者、特にバス事業者のドライバーの不足と高齢化は、地域公共交通の存廃を決めうる要因にまなつてきている。

2018年2月5日からの福井県を中心とした豪雪災害では、除雪機械を運転するオペレータ不足、高齢化が浮き彫りとなった。除雪機械はあるのに、動かすオペレータがいない。連続した除雪作業による過労が原因とも思われる事故も発生している。

少子高齢化が進む中で、これまでの生活レベル、公共サービスレベルを維持していくためには、逼迫する財政事情にあつても事業を持続できるコスト低減と、担い手不足の問題を解消する

ための省力化が必要になってくる。

まずは地元の理解を。 IOTによる産業活性化も視野に

自動走行実証実験は全国で実施されているが、当町では、特に「持続可能な公共交通事業としての自動走行」を目指して自動走行実証実験を誘致した。

自動運転を導入する上では、自動走行技術がどういふものかを、沿線住民の皆さん、事業者の皆さん双方に知ってもらうことが重要だと考えている。

まずは、「知ってもらう」ことを念頭に、乗ってもらうことを念頭に、自動走行モビリティを紹介した動画、自動走行おもちゃ工作キットを作成した。また、実際に自動走行モビリティを体験してもらうため、沿線集落を対象とした地元説明会、試乗会、自動走行技術紹介イベント、小学校社会科見学等を実施した。試乗人数は300人以上で、町民の100人に1人が自動走行モビリティを体験した計算になる。それぞれのイベントで、アンケートを実施し、さまざまな意見をいただ

いた。

アンケート結果では、自動走行技術や車両への期待や早期実用化を望む肯定的な意見が多数を占めた。具体的に、自動走行ルート、乗車運賃、ダイヤ編成や乗降客予測まで踏み込む提案もあつた。今後、いただいた意見を参考にしながら、持続可能な公共交通事業としての運営方法の検討を進めていきたい。

また、地元の事業者の皆さんに、自動走行技術を知ってもらうために、大学との共同研究、企業訪問や検討会を行っている。自動走行モビリティだからと言って、すべてが無人化できるわけではないが、ドライバーがいなくても「事業をやめてしまう、撤退してしまふ」を「自動走行車両で解決できないか、省力化できないか」までに持つていくマインドセットを行政として担っている。

そのような中で、2017年12月から「永平寺町IOT推進ラボ」(図)をスタートさせた。IOT推進ラボとは、地域におけるIOTプロジェクト創出のための取組を「地方版IOT推進ラボ」として、経済産業省が選定し、地域での取組を通じたIOTビジネスの創

図 永平寺町IoT推進ラボ

事業の内容

事業目的・概要

- 参画企業の連携による永平寺参ろーどでの自動走行技術の開発、成果の地元定着を図る。さらに、観光産業振興の面から、えちぜん鉄道永平寺口駅と大本山永平寺間の自動走行実用化に向けて、自主的な勉強会の開催やコース/シーズの発掘に対し、メンター派遣やビジネスマッチングの提供等の支援を実施する。

重要業績評価指標 (KPI)

- 平成32年までに、自動走行関連技術による売上高、取引高を発生させる。

今後の展開

- 自動走行関連技術の勉強会、意見交換会を定期的に開催する。
- マッチング機会を提供するとともに、金融機関と協働して事業化へのアドバイスを実施する。
- 自動走行関連技術の開発実証にかかると、永平寺参ろーどを活用について支援を実施する。

事務局

- 永平寺町

参加プレイヤー

- 永平寺町商工会
- 株式会社 福井銀行
- 学術研究機関
- 県内外企業
- 関連機関・団体



将来、えちぜん鉄道永平寺口駅と大本山永平寺を結んでいる路線バスを、自動走行技術を使ったモビリティに置き換えたい。このモビリティは、風景を

観光客を呼ぶコンテンツとして

出を図るものだ。「永平寺町IoT推進ラボ」では、自動走行技術が「できる範囲」を見極め、事業を持続する仕組みを構築し、地域の産業を活性化させようというもので、自動走行実証実験の実験主体の方々はもちろん、地元金融機関の方々も積極的に取り組んでいるところである。

結果や、実証への参加企業からのアドバイスを得つつ検討したい。自動走行技術を活用して、地域公共交通機関の拡充・維持、路線バスの赤

楽しめる観光資源にもなるので、沿線の地域住民の皆さんだけではなく、より多くの観光客の方々にも乗車してもらえると期待している。そして、全国にある観光列車並みの運賃をいただくことで収支構造の改善を狙いたい。つまり、地域の需要だけでは補いきれないコストを、観光の需要を喚起することによって解決できないかと考えている。そのためにもモビリティ体験をいかに満足度の高いものにするかが重要で、試乗会などで実施したアンケート

会を守っていくモデルを創りたいと考えている。(いとう そういち)

字負担やコミュニティバスの運営経費の削減を狙っていくことはもちろんだが、誰か(沿線地域住民も、観光客も、事業者も、行政も)が、一方的にコスト負担を強いられる仕組みではない。さらに、自動走行モビリティ自体を所有・運用するのは行政か、事業者か、自治会か、それぞれがシェアしていくのか、根本的な議論が必要になってくる。それぞれが応分の負担をしながらも、それぞれのメリットを見つけ出して「持続可能な公共交通事業としての自動走行」を実現し、安定した地域社会を守っていくモデルを創りたいと考えている。



伊藤 聡一 (いとう そういち)
 2002年永平寺町役場入庁。商工観光、情報統計、政策企画、財政を担当。2015年から総合政策課で地方創生、自動走行推進事業を担当。2018年4月からは総務課。



永平寺参ろーど



自動走行実証実験

(注) 一般財団法人自動車検査登録情報協会
 2017年8月15日付ニュースリリース資料より

4

地域活性化のツールとしての自動運転の可能性

◎金沢大学新学術創成研究機構 菅沼直樹准教授に聞く

インタビューアー：観光経済研究部長・主席研究員

塩谷 英生

金沢大学の菅沼直樹准教授は、能登半島北部の珠洲市すずをフィールドとして自動運転の社会実験を進めている。同氏の自動運転の研究歴は学生時代から数えて20年近くになるという。

この日は、奥能登国際芸術祭の一環として一般向けに催行した自動運転試乗会の最終日。あいにくの雨となったが多くの人で賑わった。試乗会を終えたばかりの菅沼氏にお話を伺った。

自動運転普及までに必要な時間

塩谷 今、旅行市場は国内旅行低迷が続いていて、インバウンドの存在感が増している状況にあります。私は旅行市場を活性化させる上で、自動運転は

インバウンドに匹敵するような大きなインパクトをもたらすのではないかと考えているのですが、先生は、自動運転はどのくらいのペースで普及していくとお考えでしょうか。

菅沼 私個人の予想ではありませんが、自動運転の研究を長年やってきた立場から言うと、自動運転の車が5年以内とか3年程度とかで町中を普通に、例えば観光であれば一般の方が運転席に乗った状態で動くというのは、ちょっとまだ想像ができないです。今日試乗いただいた際は綺麗にスムーズにコースを回ってききましたが、あらゆる天候であらゆる状況できちつと動けるかについては、まだまだ課題があるので。例えば車の横から何か飛び出してきたらどうなるのか、といった状況を

考えると、簡単な話ではないです。高速道路は一般道よりも単純な環境で、道路も整備されています。技術的にできるところから実装していくという意味で、やはり高速道路から普及するのかなと思います。

しかし観光利用という観点では、最終目的地まで運転手が運転する必要がないというものを想定されると思うので、そうなる法律の整備とか技術的課題とかのハードルが高いです。単に技術的などところだけを追求しても、10年とかのスパンはかかると思っています。

塩谷 高速道路だけであれば、3年くらいで、大体手放していけるけど責任は運転手になりますよ、という形にはなりそうですか。

菅沼 そうですね。

塩谷 例えば、高速道路のインターチェンジを出たところから、専用道路を敷設して道の駅あたりまでは完全自動に近い形で行けて、そこから二次交通としての自動運転バスなどに乗り換えるといった、そういう仕組みはどうでしょう。

菅沼 可能性はあると思います。しかし一方で、それだったら鉄道でもいいのではないかとという話もよく出てきます。結局本格的に普及させるためには、道の駅間とか高速道路のインターチェンジ間とかじゃなくて、最終目的地まで行かないと一般の方が思っているようなサービスというのは提供しづらいのではないのでしょうか。

塩谷 我々も自動運転へのニーズにつ



金沢大学・菅沼直樹准教授と実験車両

いてインターネット調査をやりま
けど、完全に自動で自宅から目的地ま
で行けるものをイメージする人が多数
派でした。

菅沼 この珠洲市内でアンケート調査
していても、やっぱり似たような結果

が出てきていて、自動運転の車を欲し
いという方は大体5割以上なのですけ
れども、想定されているのは完全自動
に近いものというアンケート結果が出
ています。やっぱり皆さん思われてい
ることは一緒なのです。

塩谷 そうするとそこにいくまでは10
年くらいはかかるということですね。
ただし自動車の安全性については、自
動車メーカーの技術開発が進んでいま
すので、その意味で旅行のしやすさは
年々向上していきますね。

菅沼 それは間違いないでしょうね。

地域のツールとしての 自動運転

塩谷 先生の発表された資料の中で、
一般道での自動運転の目的として「安
全・快適性向上」と「交通システムの
革命」を挙げられていて、後者について
「高齢過疎地域における次世代交通手
段」を重視されていますね。

菅沼 「高齢過疎地域における次世代
交通手段」というのは一つの例にすぎ
なくて、やっぱり運転手がいらない車つ
てこれまで人類が想像してこなかった
世界なので、新しい使い方が「発明」さ
れるのだろうと思っているのです。

僕らが今まで運転手がいるものだと
いう想定の下で考える一番分かりやす
い変革というのが、公共交通機関に関
するものなのでその資料にも書いてい
るのですけれども、それ以外の使われ

方というものが今後出てくると思っ
ています。数十年前に例えばまちづくり
というのが路面電車を基本に考えてい
たのが、どんどんモーターゼーション
によって変わっていったのと同じよう
に、そのうちまちづくりを含めて変わ
ると思っています。

塩谷 今後は市役所のような公的機
関が自動運転車でのアクセスを前提
に、例えばサービスエリアのようなと
ころに立地するような時代が来るかも
しれませんね。

菅沼 そうですね。自動運転はツール
の一つにすぎないのであって、社会シス
テム全体が変わるとというのが本質的な
イメージだと思います。

塩谷 一方で、道路などに実装しなけ
ればいけない安全装置みたいなものも
あるので、どうしてもコンパクトシテイ
ならぬコンパクト交通網みたいなもの
に変化していくのでしょうか。

菅沼 例えはいろいろなどところで進め
られているコンパクトシテイの政策は、
そこでみんな凝縮して住みなさいと
言っているような話で、そんな簡単に
いくかという、なかなか難しいです
ね。そうすると、やっぱり中規模なコン
パクトな地域みたいなものがいくつか

あつて、その間を結ぶ交通機関として自動運転があつたり、中規模の町中で動くより小型のモビリティといった形の違う移動ツールが出てくるように思っていますね。

全部が全部自動である必要もないと思つていて、ある程度、例えばマスのところであれば、人がやったほうが効率的かもしれないし、本当にツールの一個でしょうね。

珠洲での社会実験ルートと観光

塩谷 この珠洲市もだいぶ高齢化が進んでいますね。2014年末で高齢化率44・2%ですか。

菅沼 そうですね。今だと46%を超えているので、「市」なのですが人口が1万5000人を切っています。毎年数百人くらい減っているようなイメージですね。高等教育機関がないので、若者は高校を卒業すると別の場所に行つて、そうすると戻ってくる人がそう多くないように思われます。

塩谷 やはりドライバー不足などの問題があるのでしょうか。

菅沼 ここにはバス会社さんが1社あ



実験車両は、周辺環境認識と自己位置推定を行い、瞬時に軌道を選択する

るのですけど、運転手の方の高齢化が進んでいると聞きました。若い方も何人かいらつしやるそうですが、しばらくすると問題になるかもしれません。

塩谷 実験についてお聞きます。最初の実験は平成25年2月から珠洲市市街地の鉢ヶ崎総合公園から珠洲市総合病院の間でやられたということですね(旧ルート。6・6km)。

菅沼 市街地でこんな大規模な実験

をするのは国内で前例がなかったので、許可を取るために行政の方々に説明をする際に、シナリオがはっきりしたルートである必要があります。高齢化が進んだ地域ですので病院をいき先に含めたり、観光地は重要な市の財産ですので、そういった場所を結ぶなどしました。

と同時に、技術課題として、山間部を通過するといった点をトータルでテ

ストできるコースである必要があります。

実験当初は自動走行のためにGPSをかなり使っていたのですが、山間部ではGPSの電波を取りづらいため、地図情報作成にもGPSを使っていたから、地図の精度がそもそも出ないので、正しく走ることができないことが分かりました。結果として、レーザーを使って自分の位置を常に求め続ける処理が必要となり、そのシステムによつてこれだけ安定して自動走行できるとなりました。

塩谷 そして今度は全長60kmにわたる新ルートですが、既に車を走らせているということですね。珠洲市街から道の駅「すず塩田村」への北側のルートですが、どれくらいの時間で結ばれているのですか？

菅沼 40分くらいですね。

塩谷 かなりスピードも出せるのですね。

菅沼 そうですね。時速60kmまで出せます。ただ自動運転の車の課題の一つでもあるのですけれども、基本的に制限速度を守って走るので、一般のドライバーの方が大体後ろに渋滞を作られるのですよね。だからずっと走り続け



Googleマップより引用

資料：「自動運転技術の現状と課題」(2017年7月・菅沼直樹)

ることだけでなく、途中で左に待機することもたまにあります。今はまだ手動ですが、将来課題の一つです。

塩谷 他の二つのルートも観光と関連していますか？

菅沼 東側のルートには鉢ヶ崎海水浴場があります。南側の松波鵜島バイパスルートの中には、お年寄りが入居される施設があります。また、分岐して西に向かうルートの先には能登空港があるので、将来的にはそこを目指したルートともなっています。また南側の海岸沿いのルートは、九十九湾という綺麗な湾や見附島(軍艦島)といったいろいろな観光地を結んでいます。

塩谷 いずれは鉄道駅のある穴水や倉温泉まで行けると良いですね。

菅沼 そうですね。将来的には金沢あたりまで含めずと走れるといいなと思っています。

事業化への課題と可能性

塩谷 社会実験をいずれ事業化していく場合に、どういうタイムスケジュールをイメージされていますか？

菅沼 まずはここ2〜3年の間に技術的なところを確立できないかと思って

います。その上でいろいろなところに働きかけて、バスのように決まったルートを動くぐらいのところまでは5年くらいで何とかしたいと思っています。2020年代の前半くらいですかね。

塩谷 その時の車両はどのようなものでしょう。

菅沼 町の規模からいってたぶん大型のバスは難しいと思っているので、小型のバスかワンボックスの車ぐらいのイメージです。

塩谷 採算が取れるかどうかという点では、どのような課題がありそうですか。

菅沼 我々は残念ながら企業ではないので、技術的なところを作れても、実際にはビジネスをやりたいと手を挙げられる方を見つけないといけないわけです。よく地方の方はNPOでお願いするのですけれども、それでうまく回るかは分からないです。きちんとビジネスを考えてくれる方々が事業展開していかないと、車両を導入した時はいいけど、5年後10年後と続かないという可能性もありますので、そこが実は一番の課題だと思っています。

塩谷 おそらく最初はモデル事業のような補助金で車両コストなどを抑えら

れるかもしれませんが、運営コストを抑えていく必要がありますね。人件費は抑制できるとして、メンテナンスとか技術的サポートなどのコストもかかりますね。

菅沼 そうですね。単にバスによる旅客輸送というツールとして使うだけでなく、輸送、例えばコンビニの宅配だとか、いろんなことを含めてやっていかないと、商業的には成り立たないと思います。要はそのいった垣根を取っ払ってうまくビジネスをやるような動きの早い人がどこかにいないと回っていかないと思ってるのですけれどもね。

塩谷 そういう方がいないのが地方の課題だったりするのですよね。

菅沼 ビジネスモデルとしてどこかが成功すれば全国に波及する効果があるので、手本になるビジネスの規模が小さくても、影響は大きいと思うのですよね。

塩谷 バス事業を運営するのは外部の人でもいいわけですね。金沢大学がベンチャーでやるというのは？

菅沼 大学の古い体質というのもあって、大学では大学の教員が社長にはなれないので、結局社長はどこかから連れてくるしかないですね。

塩谷 いずれにせよ、事業化を進めるには、観光需要、福祉や買い物、通勤・通学といった住民利用と、先ほどおっしゃった貨客混載といったいろんな需要をミックスしていくことになると思います。事業化の研究も進めているのですか？

菅沼 そこは私の専門分野を逸脱しているので、ちょっと難しいですね。

塩谷 当財団の役割として、そうした提言に取り組んでいく必要があると思っています。

菅沼 導入初期だと、自動運転車自体が観光の一つの目玉になる面もあると思います。今回試乗された方の中には、東京のほうから来られる方も結構いらつしやって、メディアでいろいろと取り上げられていることもあり、自動運転自体が観光スポットとして使えるという印象を持つようになりました。

珠洲市の推進体制と活用イメージ

塩谷 珠洲市さんはどういう推進体制で自動運転を推進されているのでしょうか？

菅沼 珠洲市さんは、我々がここで実

証実験をするにあたって、企画財政課というところが窓口になられているのですけれども、市長のご厚意もありまして、市役所の中に研究室の分室を設けていただいたり、実験車輛は高価なものですので、車を保管する駐車場を新設していただいたり、その他にも市民の方々向けの広報活動もしていただいています。

たぶん市役所のほうとしては町中を走るようなバスドライバーの代替として自動運転を活用することを目指されていると思っています。

塩谷 市としては自動運転によるバス事業の展開についてどういうイメージをお持ちなのでしょう？

菅沼 市役所の近辺はバスが比較的多く走っているのですが、それ以外の地域はバスの手当てというのが財政的にもなかなか難しいようです。高齢の方々が自宅から出ないというのは健康的ではないし、そういった方々に動いていただくツールとして使うイメージではないかと思っています。

塩谷 どちらかというと地元の足が中心ということですかね。

菅沼 そうですね。もちろん観光にも課題があつて、観光客の方がここに来

るとこの域内での交通手段がほとんどないという状況です。道の駅です塩田村などを結ぶルートを設定したことに、観光客向けにも自動運転車を使つて行きたいということが想いとしてあるようです。

塩谷 その時にどのくらいの頻度で走らせるかという問題がありますね。観光客にとつてはもちろん本数が多いほど良いわけですが。

菅沼 車の台数をどれだけ用意できるかということに尽きると思います。

塩谷 例えばまず塩田村ルートですと往復80分で、若干余裕を見ると、1時間半に1本くらいということになりますよね。

菅沼 本当は利便性を考えると最低でも20〜30分に1本としたいところでしょうけど、車の台数を揃えるには価格的な問題もあつて、すぐには難しいですね。

今だとフルパッケージにすると5000万〜6000万円くらいかかってしまうのですね。バス1台だと普通2000万円前後だと思つていますが、それでもまあ人件費を考えても数年経たないとペイしない形なので、もうちょっと安くならないと増やすのは難

しいですね。

塩谷 耐用年数としては何年くらいもつものなのですか？

菅沼 センサー自体は我々が使っているものは、すでに10年くらい使っているのですけれども、ただ一般の方のように毎日乗っているわけでもないの、本当に10年もつかは未知数です。

塩谷 当然メンテナンスとかそういうチエックも必要になってくるかと思うのですが、それをやる事業者が地方にあるかという問題もありますよね。そのあたりも解決していかないといけないのでしょうか。

菅沼 メンテナンスを考えると、一般の方が普通に乘るような車というのはすくには想像しづらくて、やっぱり事業者さんとレンタカー会社さんのような中間管理会社が入ったほうが事業運営をイメージしやすいですね。

塩谷 やっぱりバス事業者さんで新しいものを取り入れようといった気の利いた事業者さんが運営してくださることが大事なのではないですか。

菅沼 場合によっては自動運転によって、自分たちの仕事がなくなるかというふうにも思われる事業者もいます。

塩谷 むしろ事業を拡大できる可能性

性もありますよね。

菅沼 そう思うのですけれど。

自動運転と社会的受容性

塩谷 社会実験を通じて、社会的受容性という点で利用者の意見はいかがでしたか？

菅沼 今回は奥能登国際芸術祭に合わせて2カ月間わたって試乗会を行ったのですが、トータルで800人もの方々に乗っていただきました。皆さんの印象をうかがっていると、ほとんどの方は良い印象を持たれています。ただ、自動運転システムが未だ完璧でないという点もあるのですが、一部には「ちょっとブレーキが強かった」など、まだ怖いという感想を持たれた方もいらっしゃいます。

そういった問題点をつぶしていくと同時に、いろいろな社会への啓蒙活動的なこともしなければならぬと思っています。一番難しいのが自動運転車に乗っている方よりも、自動運転車の周りで普通に動いている一般のドライバーの方です。ちょっと判断が遅れると、すぐにクラクションを鳴らしたりする方などもいらっしゃる。それ

から、一般の方の車の動かし方というのが、必ずしもコンピューターで読み切れない場合もありますので、そういう問題もクリアしていく必要があります。

自動運転車に多少配慮してもらおう世の中にしていく必要もあると思っていて、そういった活動は技術開発と別に必要な気がしますけどね。

塩谷 そうですね。これからの社会にとつて必要なものなのだという常識みたいなのを作っていくかなければならないですね。

菅沼 まずは技術開発が中心で、いつでもどこでも誤動作のない普通に動けるものを作るのが一番大事だと思っています。しかし、それに加えて、一緒に協力していただける事業者さんとうまく見つけることや、社会への啓蒙活動にも多少関わっていくかなと、研究だけだとなかなか社会に自動運転を導入することは難しいと思っています。

塩谷 いろんな方を巻き込んで進んでいくということですね。

菅沼 そうですね。巻き込むためにはいわゆる実証実験止まりではなくて、本当に動くところを見せつける必要があります。まずは技術の確立ですね。

菅沼 直樹 (すがぬま なおき)

金沢大学 新学術創成研究機構 未来社会創造研究コア 自動運転ユニット ユニットリーダー/准教授。2002年金沢大学大学院博士課程修了。博士(工学)。日本学術振興会特別研究員PD、金沢大学理工研究域准教授などを経て、2015年より異分野融合の研究を主任務とする金沢大学新学術創成研究機構に移籍。1998年から自動運転自動車の研究を開始し、2015年からは国内の大学として初となる市街地での公道走行実験も開始。2016年 堀場雅夫賞 受賞。



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可能性、
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
ビスによる需要創出効果や既存路線と
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「永平寺参るード」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ドに自動運転車(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

旅の図書館
特集関連蔵書
リスト

資料ID・書名・著者名・出版社・出版年

045825



魅力ある観光地と交通
地域間交流活性化への提案
観光地交通計画の体系化プロジェクト
(財)国際交通安全学会 編
技報堂出版/1998

【選】旅の図書館副館長/主任研究員
大隅一志
約6万点の蔵書の中から、
今回の特集に関わりのある本を
ピックアップしました。
他にも多くの関連図書があります。
休館日、臨時休館日等を
ホームページでご確認の上、
ぜひ一度ご来館ください。

050681



観光交通論
観光発展と観光交通、
観光交通の発達史、
観光交通事業など全8章
永井 昇
内外出版/2000

706898



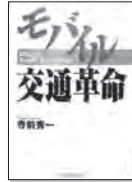
デザインが「交通社会」を変える
美しい国土、魅力ある交通
執筆：中村良夫/中村英夫/
隈研吾/水戸岡鋭治/岩貞みこ/
矢野雅文/古川 修
(財)国際交通安全学会 編
技報堂出版/2007

089248



観光交通ビジネス
各交通機関の
ビジネスと観光から
まちづくり、MICE、宿泊業まで
塩見英治・堀 雅通 ほか編著
(株)成山堂書店/2017

706880



モバイル交通革命
情報化交通社会、
モバイル交通革命、
インターネット交通市場など全6章
寺前秀一
東京交通新聞社/2001

708685



シニア社会の交通政策
高齢化時代のモビリティを考える
(日本交通政策研究会研究双書26)
高齢化がすすむ日本の、
よりよい交通環境づくりを目指す提言
高田邦道 編著
成山堂書店/2013

086729



**モビリティを
マネジメントする**
コミュニケーションによる交通戦略
クルマ依存から公共交通・自転車
などを賢く使う方向へ向かうには
藤井 聡・谷口綾子・松村暢彦 編著
学芸出版社/2015

090137



モビリティ進化論
自動運転と交通サービス、
変えるのは誰か
自動運転と、
カーシェア・ライドシェアなどの
サービスとの融合が世界を変える
アーサー・ディ・リトル・ジャパン
日経BP社/2018

706886



**ルーラル地域の
公共交通**
持続的維持方策の検討
人口規模が小さく、
社会経済的主体が低密度に分散する
地域の公共交通とは
福田晴仁
白桃書房/2005

706892



**「交通」は地方再生を
もたらすか**
分権時代の交通社会
執筆：中村英夫/岡野行秀/
森田 朗/成田頼明/片山善博/
大西 隆/白石真澄
国際交通安全学会 編
技報堂出版/2005

706891



地域交通の未来
ひと・まち・まちな新たな絆
TDM(Transportation
Demand Management)と、
まちづくりに
森野美徳 編著
日経BP社/2006

088509



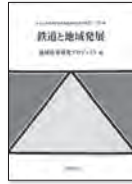
**地域公共交通の
活性化・再生と
公共交通条例**
地域公共交通の衰退と国の補助制度、
公共交通条例の内容と意義、課題
香川正俊
株日本評論社/2017

072534



**地域活性化に
地方鉄道が果たす役割**
三岐鉄道の場合
三岐鉄道の経営理念、経営戦略、
事業展開、今後の取組など
四日市大学総合政策学部 三岐鉄道
交通新聞社/2008

083727



**鉄道と
地域発展**
執筆：鈴木崇児/橋本成仁/
高木 亮/Jan-Dirk Schmöcker・
石川良文/山崎基浩/板谷和也
地域政策研究プロジェクト 編著
勁草書房/2014

084166



**元気な
ローカル線の
つくりかた**
全国の事例から
地方鉄道の存続を考える
堀内重人
学芸出版社/2014

084345



地方交通を救え!
再生請負人・小嶋光信の処方箋
(交通新聞社新書 070)
地方公共交通の
再生とまちづくりへの挑戦、
地方鉄道の光と影などの7章
小嶋光信・森 彰英
交通新聞社/2014

087785



**バスがまちを
変えていく**
BRTの導入計画作法
バスシステムの進化形としての
BRTについての全5章
中村文彦・牧村和彦
(一財)計量計画研究所/2016

資料ID	書名	著者名	出版社・出版年
706855	ポスト・モータリゼーション 21世紀の都市と交通戦略	北村隆一 編著	学芸出版社/2001
706842	脱クルマ社会の交通政策 移動の自由から交通の自由へ MINERVA現代経済学叢書90	西村 弘	ミネルヴァ書房/2007
706897	交通は文化を育む 地域交通政策の提言 ~交通基本法と交通基本条例~	可児紀夫	自治体研究社/2011
088628	モビリティ革命2030 自動車産業の破壊と創造	テロトトマツコンサルティング	日経BP社/2017
706907	交通計画集成9 観光地域の交通需要マネジメント (地域科学)まちづくり資料シリーズ25 交通計画集成	高田邦道 監修	地域科学研究会/1997
707025	地域施策研究第13号 特集:まちづくりと公共交通の魅力	地方自治研究機構	(財)地方自治研究機構/2000
071615	ビジョンとドリームのまちづくり まちと交通再生のための都市政策	土井 勉	神戸新聞総合出版センター/2008
090250	地方都市における地域公共交通の維持・活性化に関する調査研究 (国土交通政策研究 第120号)	国土交通省 国土交通政策研究所	国土交通省 国土交通政策研究所/2014
068309	日本の地方民鉄と地域社会	青木栄一	古今書院/2006
083685	ローカル・ガバナンスと社会的企業 新たな地方鉄道経営	古平 浩	追手門学院大学出版会/2014
084354	ライフスタイルを形成した鉄道事業 (情熱の日本経営史8)	老川慶喜・渡邊恵一	芙蓉書房出版/2014
080151	日本一のローカル線をつくる たま駅長に学ぶ公共交通再生	小嶋光信	学芸出版社/2012
088914	鉄客商売 JR九州大躍進の極意	唐池恒二	(株)PHP研究所/2016
088252	観光列車が旅を変えた 地域を拓く鉄道チャレンジの軌跡(交通新聞社新書105)	堀内重人	交通新聞社/2016
068585	日本の都市と路面公共交通	西村幸格	学芸出版社/2006
081538	路面電車で広がる鉄の世界 チンチン電車と都市計画がわかる本	小川裕夫	秀和システム/2012
068769	バスでまちづくり 都市交通の再生をめざして	中村文彦	学芸出版社/2006
706858	地域で守ろう! 鉄道・バス	堀内重人	学芸出版社/2012

※資料IDは「旅の図書館」の識別IDです。



冬季オリンピック 開催成功要因及び 平昌冬季オリンピックの 観光戦略について

日韓国際観光カンファレンス2017より

表① 日韓国際観光カンファレンス2017 プログラム

14:00	開会・挨拶
14:10	MOU締結式
14:20	参加者紹介
14:30	発表[1] 日本におけるDMOの最新動向 山田雄一 観光政策研究部次長・主席研究員(JTBF)
15:00	発表[2] 連休が観光需要に及ぼす影響 PARK, Sang-gon 副研究委員(KCTI)
15:30	休憩
15:50	発表[3] 日本における観光資源の 評価手法について 吉澤清良 観光地域研究部次長・主席研究員(JTBF)
16:20	発表[4] 冬季オリンピック開催成功要因及び 平昌観光戦略 YU, Jiyun 研究委員(KCTI)
16:50	ディスカッション 【座長】 KIM, Sangtae 本部長 【コメンテーター】 SON, Younghoon 教授 (Seoul National University), KIM, Hyojin 教授 (Seoul National University), YEO, Kyoungjin 教授 (Korea National Open University)
17:30	閉会

2017年11月17日(金)、ソウルにて「日韓国際観光カンファレンス2017」を開催しました。同カンファレンスは研究協定を結んでいる韓国文化観光研究院(Korea Culture & Tourism Institute)以下、KCTIと、開催地を交互に変えながら毎年共催しているものです。

当日は第4期目となるMOU(Memorandum of Understanding on Research Cooperation)を締結し、引き続き、両機関が積極的な情報交換や研究交流をおこなっていくことを確認しました。

その後は、両機関の研究員による研究発表とディスカッションを行いました。当財団からは「日本におけるDMOの最新動向」(山田雄一 観光政策研究部次長)と、「日本における観光資源の評価手法」(吉澤清良 観光地域研究部次長)について発表しました。

KCTIからは「連休が観光需要に及ぼす影響について」(PARK, Sang-gon 副研究委員)、「冬季オリンピック開催成功要因及び平昌観光戦略」(YU, Jiyun 研究委員)について発表がありました。

先日、平昌冬季オリンピックが開催され、2年後には日本でも東京オリンピックが予定されていることから、本稿では、YU, Jiyun 研究委員による「冬季オリンピック開催成功要因及び平昌観光戦略」の発表概要を紹介します。

今回はバンクーバー冬季オリンピック(2010年)、ソルトレイクシティ冬季オリンピック

冬季オリンピック開催 成功要因及び平昌観光戦略

(2002年)、長野冬季オリンピック(1998年)を事例として取り上げ、その成功要因を分析した上で、2018年2月に我が国で開催される平昌冬季オリンピックについて紹介したい。

バンクーバー 冬季オリンピックの特徴

バンクーバー冬季オリンピックは文化オリンピックという概念を初めて取り入れたとされている。2008年から2010年までの3年間にわたり、7都市で合計200のプロジェクト、70カ所で600のパフォーマンスや展示を開催した。支援プログラムも充実しており、先住民の青少年を支援するスポーツ基金の設立をはじめ、地域の芸術・文化プロジェクト支援、芸術を取り入れた教育推進などをおこなった。

戦略の柱として、①持続可能な経営と責任性、②持続可能な施設開発、③環境へ配慮した再生可能エネルギーの活用、④スポーツ振興と人材育成、⑤社会文化的レガシーの創出、⑥観光ブランド力のアップを掲げ、中でも、取り組みの成果を企業利益、環境の持続性、社会的責任の3つの基準において判断する持続経営フレームワークを採択したことは大きな特徴である(表2)。

また「2010 Legacies now」という非営利機関の設立を通じて社会的レガシーの創出をリードしたことも特徴であり、ブリティッシュコロンビア州全

表2 バンクーバー冬季オリンピックの主な戦略と実施内容

1. 持続可能な経営と責任性

企業利益、環境の持続性、社会的責任といった3つの基準で実績を判断する持続経営フレームワークを公式に採択。

2. 持続可能な施設開発

環境に及ぼす影響を最小限に抑え、社会的かつ経済的な持続可能性の要素をベニューやビレッジ建設に取り入れる。大会後も地域のニーズに応える形でベニューや住居を開発。

3. 環境へ配慮した再生可能エネルギーの活用

「2010持続可能性スタープログラム」を掲げ、社会・経済・環境分野の増進に貢献したスポンサーやパートナーのイニシアチブを選定し表彰。バンクーバーオリンピックの選手村近くの下水処理施設から発生する熱を、再生可能エネルギーとして暖房や温水に活用。選手村の屋上緑化を進め建物から発生する炭素の50%を相殺しつつ断熱や雨水管理にも有効活用。オリンピックベニューや選手村での省エネ及び温室効果ガス排出削減の現状をリアルタイムで測定・管理・報告するためにオンライン技術を駆使。

4. スポーツ振興と人材育成

スポーツ人材発掘及び先住民青少年向け活性化事業を展開。大会運営基金を立ち上げ、スポーツ施設の運営や高機能スポーツ育成をサポート。大会終了後、スピードスケート競技場を多目的スポーツ施設としてウィルチェアラグビー、車いすバスケットボール、ローイングなどに活用。地域住民の健康増進及び社会体育の発展に貢献した。

5. 社会文化的レガシーの創出

非営利団体「2010 Legacies now」を設立し、社会的レガシーの創出をリード。20万人の住民が新しいスポーツプログラムに参加、107地域社会で障がい者や高齢者のためにアクセス性を改善したほか、53万人の学生がアクションスクールBCに参加、BC州各地で445件の芸術・文化プロジェクトを進行。1,900機関と1万人余りの人々がボランティアとして参加。

6. 観光ブランド力のアップ

カナダ観光局は、オリンピック開催の2年前からカナダ観光ブランドにおける大々的な刷新作業を実施。大会が終わって約10ヵ月後、カナダは国家ブランド指数で世界一に選定。

YU, Jiyun 研究委員発表資料を基にJTBF作成

域におけるスポーツプログラムや芸術・文化プロジェクトの展開、障がい者と高齢者のためのアクセス改善などをおこなった。

観光戦略では、カナダ観光局が「Leveraging Canada's Games: 2008-2012 Olympic Games tourism Strategy」を策定。オリンピックを挟む4年にわたり3段階のプロモーションを実施した。

第一段階はブランド・ビルディングとしてカナダの特性に合わせたブランドイメージを構築し、対外的に広報をおこなった。第二段階は、メディア・リレーションズとしてブランドイメージに合わせた観光商品の開発や海外メディアとの関係構築をおこなった。第三段階では、カナダのイメージとストーリー

ーに基づいて開発した観光商品のPRと観光客誘致をおこなうとともに、オリンピック終了後も引き続きカナダに関心を持ってもらうための海外の旅行会社への支援などをおこなった。大会終了後、カナダは国家ブランド指数で世界一に選定された。

ソルトレイクシティ 冬季オリンピックの特徴

2002年に開催されたソルトレイクシティ冬季オリンピックでは、「Fight in the Fire Within」がキャッチフレーズとして掲げられた。文化芸術をメインキーワードとし、米国の開拓文化・遺産を世界と

図1 ソルトレイクシティ冬季オリンピックにおける文化芸術振興の考え方
(YU, Jiyun 研究委員発表資料より)



共有するため、展示、公演、ダンス、文学、音楽、映画などの多様な文化芸術活動が展開された。具体的には2001年から1年にわたり世界のパフォーマーが参加する60の公演、12の展示会が開催された。他「Heritage Invitational Grant Program」では、40地域の文化支援をおこなった(図1)。

長野冬季オリンピックの特徴

1998年の長野冬季オリンピックでは「愛と参加」を基本コンセプトとして掲げ、①子供たちの参加促進、②美しく豊かな自然との共存、③平和と友好の祭典の実現の3つを柱に据えた。

特に①子供たちの参加促進では、子供の参加を高めるための画期的なプログラムが開発されたことが特徴である。長野市内の77校が参加各国の言語や文化について学び、交流を深める「一校一国運動」を展開した他、貧困や紛争に苦しむ世界の子供たちへの支援を目的とした「長野オリンピックハーモニー募金」の設立、子供向けに10万枚の競技入場券を半額で販売するといったことなどがおこなわれた。最新の情報通信技術を活用し、カーナビ、アクセス統制、動画技術、データ送信ネットワーク、気象予報システムが活用され、環境に配慮した競技場の設計や低公害車の導入、再生可能素材を使用したユニフォームの採用といったリサイクルプログラムも実施された。

さらに、ボランティア・ネットワークである「Team 98」が結成され、地域住民も含めて世界の人々へのおもてなしに力を入れた他、地域共同体レベルのオリンピックサポート組織「はあてい長野」が立ち上がり、長野を訪れる選手や観客をもてなすため、住民手作りのイベントや交流活動がおこなわれた。

他のオリンピックと同様、コンサート、ミュージ

YU, Jiyun 研究委員による発表の様子

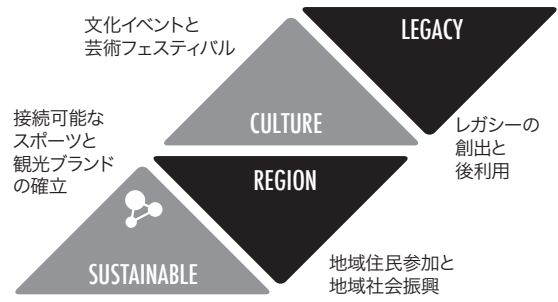


カル、展示、フォーラムなどの文化イベントやイベントダウンイベントが開催され、低予算で効果的な広報活動を展開した。

バンクーバー、ソルトレイクシティ、長野冬季オリンピックの成功要因

冬季オリンピックの事例分析に際しては、持続可能性、地域、文化、レガシーの4つの視点で整理できると考えている(図2)。その上で今回紹介した

図2 事例分析のキーワード
(YU, Jiyun 研究委員発表資料より)



3つのオリンピックの成功点を抽出すると、オリンピック終了後の利用や地域のニーズを考慮した合理的な施設運営、環境に配慮したプログラム運営、社会的文化的レガシーの創出、ハイレベルで多彩な文

化芸術イベントの開催、地域社会や住民への配慮、障がい者や高齢者向けのスポーツ振興などを挙げることができると。また、観光面においてはオリンピックを契機に、計画的な戦略のもとで各種取り組みが進められた。各国の特性を活かしたブランドイメージの構築、住民の意識醸成や近隣都市との連携による共同マーケティングの実施、スポーツ観光や文化芸術観光の活性化などがみられた。

平昌冬季オリンピックについて

2018年2月に開催される平昌冬季オリンピックは、3度目の挑戦で招致に成功した。これにより、韓国は夏季オリンピック、FIFAワールドカップ、世界陸上選手権大会を加えた4大メジャースポーツ

大会を開催したグラッドスラム達成国の仲間入りをするようになる。

平昌冬季オリンピックでは、「Passion, Connected」をスローガンとして掲げている。熱い情熱で冬季スポーツに対する世界の人々の想いをつなぎ、冬季オリンピックの新境地を開いていくことを意味している。

また、改革目標のキーワードとして、経済（効率的な運用による均衡な財政）、環境（冬季オリンピック初となる持続可能経営体制国際認定(SO20121)の獲得）、文化（イベントの開催）、ICT(UHD放送を通じて実感型メディアや世界最高水準の自動翻訳サービスの導入などによる先端サービスの提供）、平和（今大会を朝鮮半島と世界の平和のためのオリンピックとすることを誓う「平昌五輪停戦の壁」の設置、および休戦）の5つを挙げている。

観光面においては、訪れた方に対するサービスとおもてなし、記憶に残る展示・イベントの開催、魅力あふれる新しい体験型コンテンツの提供、安心かつ便利に滞在できるシステムの提供を意識している。いわば Smart Tourism (Smile, Memorable, Awesome, Reliable, Tourism) として記憶にとめていただけたらと思っている。

おわりに

研究発表は短時間でしたが、相互の研究動向や観光政策の動きの一端をつかむことができました。最後のディスカッションでは日本の研究経験もある先生方がコメントーターとして加わり、韓国と日本における観光政

策についての課題意識の類似点や相違点を共有したほか、課題解決に向けた方策について活発な意見交換をおこないました。

本稿では詳しく紹介できませんでしたが、「連休が観光需要に及ぼす影響」(PARK, Sanggon 副研究委員)の発表においては、全国民を対象に実施している「国民旅行実態調査」のデータを活用した分析によると、連休が1日増加することで、特に国内旅行の増加が顕著になること、さらにその旅行消費額は全国民で920億ウォン(日本円で約92億円)になるという試算結果が出たことなどが紹介されました。「日本におけるDMOの最新動向」の発表に対しては、DMOとしての自立的な運営方法をはじめ、財源確保に向けた課題解決方法や最新動向などについて高い関心が寄せられました。また、「日本における観光資源の評価手法」については、近年注目されている観光資源の評価方法や、観光資源台帳公開後の地域からの反応、観光資源台帳の活用策などについて質問がありました。

日本でもクールジャパンに代表されるように、韓国での取り組みを参考にした取り組みも存在します。両国それぞれの強みを理解した上で相互の観光政策の動きを注目していくことで、さまざまなヒントを得ることができます。

JTBFとKCTIにおいては、両機関ひいては両国の観光振興にとって、さらに有意義な研究交流が図られるような企画を検討していきたいと考えています。

「たびとしよCafe」



山口 誠（やまぐち・まこと）

獨協大学外国語学部交流文化学学科教授。
東京大学大学院人文社会系研究科博士課程修了。博士（社会情報学）。
専門は観光研究、メディア研究、歴史社会学。
主な著書に『ニッポンの海外旅行』（筑摩書房、2010年）、
『グアムと日本人』（岩波書店、2007年）、
『英語講座の誕生』（講談社、2001年）、
『地球の歩き方』の歩き方（共著、新潮社、2000年）など。

「ツーリズム・リテラシー
という考え方
産官学の連携と
新たな観光文化の創出」

2018年2月8日（木）、第12回た
びとしよCafeを開催しました。

ゲストスピーカーに獨協大学外国語学
部交流文化学学科教授の山口誠氏をお招
きし、「ツーリズム・リテラシーとい
う考え方」産官学の連携と新たな観

光文化の創出」というテーマでお話
いただきました。

ツーリズム・リテラシーは山口氏を
はじめ、同学部准教授の鈴木涼太郎氏
や須永和博氏との共同で構想している
概念です。山口氏は、旅は誰もが自然

にできるようになるものではなく、歩
くこと、話すことと同様に何年もかけ

て意識的に学ぶものであると言います。
産官学のそれぞれの立場が旅や観光を
多角的かつ批判的に捉えることで、よ
りよい観光文化を探求するためのルー

トがあるのではないかという仮説のもと、今回はその試論についてお話いただきました。

当日は26名の方にご参加いただき、第一部の山口氏からの話題提供の後、多くの質問が寄せられました。

【第一部】 話題提供

●「旅行」と「観光」は使い分けられているものもあるが、その違いは明確ではなく、混在して使われているものもある。「旅」の歴史は長いが、その一種である「観光」は19世紀に整備されたマス・ツーリズムが原点になっている。近代における工業化や技術化、大衆化などを背景に生まれた特殊な社会的行為が「観光」であり、社会的に習得された「不自然な行為」であるとも言える。

●リテラシーの原義は読み書き能力や識字率であるが、人間の行為のすべてが習得とリテラシーの対象になる。観光の分野においても「観光」を自明視せず、その「かたち」や「文法」を意識化し、批判的に考察し、再編するための技法と学知を構想できないだろう

かと考えたのがツーリズム・リテラシーである。

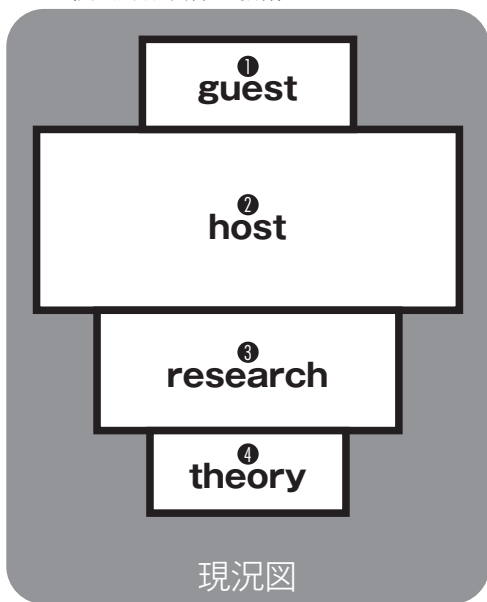
●ツーリズム・リテラシーは、メディア・リテラシー研究の成果を参照したアイデアであり、実践のためのスキルと考察のための理論の2つの要素で構成されるもので、たとえば観光研究が実践の場に対して観光文化を促進するための理論を提供するなど、実践と理論をつなぐ役割を果たせるのではないかと思っている。その意味で「観光に特有な「観る」ことと「考える」ことを実践するための方法と知であり、その習得により社会と自己を相対化し、新たな可能性と多様性を生み出すための教育と研究である」と定義することができる。

●ツーリズム・リテラシーを構成する4層として、①観光で観る ゲスト(guest)のリテラシー、②観光を観る ホスト(host)のリテラシー、③観光で考える 観光研究(tourism research)のリテラシー、④観光を考える 観光理論(tourism theory)のリテラシーの4つに整理している。現在の観光研究では、②観光を観る ホスト(host)のリテラシーや、③観光で考える 観光研究(tourism research)のリテラ

シーに関する成果は多く見られるが、①観光で観る ゲスト(guest)のリテラシーや、④観光を考える 観光理論(tourism theory)のリテラシーについては成果が少ないため、この2つの層の充実化を図ることが重要であると考えている(図1)。

●産業界はホストのリテラシーのみならずゲストのリテラシーの充実につとめ、学界は観光研究のリテラシーに加え観光理論のリテラシーの充実につとめることが有効であると考えられるが、その際に行政や公益財団法人などが両者を結ぶプラットフォームを提供していくことで新たな観光文化の創造

図1 ツーリズム・リテラシーの構成と射程
(山口氏発表資料より抜粋)



ツーリズム・リテラシーを構成する4層

- ① 観光で観る ゲスト(guest)のリテラシー
- ② 観光を観る ホスト(host)のリテラシー
- ③ 観光で考える 観光研究(tourism research)のリテラシー
- ④ 観光を考える 観光理論(tourism theory)のリテラシー

※各層は相互に関連するため、複数の層に関わる事例も多い。

へとつながる可能性がある。あわせて、観光振興を目指す産業系観光教育（第2層）と、観光の諸問題を問う批判的観光研究（第3層）の媒介としてゲスト（第1層）と観光理論（第4層）を整備することも考えられる。

● ツーリズム・リテラシーの4層を複合的に実践する一例としては、たとえば旅の図書館が収蔵する100年あまり前の訪日ガイドブックや雑誌『ツーリスト』の記事を分析し、「100年前の観光」を追体験し、その観光的想像力を「観る」というプログラムが考えられる。たとえばかつてガイドブックに頻繁に掲載されていた東京における「芝」エリアを題材とした場合、実際に現地をフィールドワークし（第1層）、それに基づき、芝の魅力を発信するガイドブックのような記事を執筆し発表する（第2層）。その上で、観光資源としての芝がガイドブックから消えていった理由を分析し（第3層）、批判的考察をおこなう（第4層）ということを考えている。これにより、観光の変化を自ら発見し、そのメカニズムを考察するための良いレッスンになるため、私のゼミで実践させていたどころかと思っている。

【第2部】 意見交換

参加者：観光を学生に教える際に難しいと感じるのは、何を学ばせたらよいかである。特にテーマをどう見つけるかという点と、学生がどう関心を持つかという点が課題になると思うが、もし何か事例があれば教えていただきたい。

山口氏：観光学の特徴は相対化ということが挙げられると思う。

例えば、最初にメガネをかけた日は違和感があるが、観るということが矯正されているにもかかわらず、3日たてば当たり前になってしまう。このように、私たちは普段、プリズムを通して見ているということを意識化するのが観光学であると伝えている。例えば、通い慣れている電車でも、運転手席の後ろに立ってみると普段は気づかなかつたことが見えてくる。その気付きを自分で得られ

るかどうかが観光においては重要であるため、授業やゼミなどで学生たちに発表させている。

参加者：旅行の特徴とは何かとよく聞かれる。文化社会学系の研究分野において、観光を取り扱うからこそ見出せる理論はあるか。

山口氏：旅行は家や車に次いで3番目に高い人生の買い物だと思う。しかし、家や車と大きく違うのは購入後に形として手元に残らないということである。

それでも観光が世界規模の経済を動かしているのは、同じ事を繰り返して過ごしている日常を離脱した時に、自分を相対化し、新しい自分が見えるという他の商材にはない強烈なインパクトがあるからではないか。その先は私自身でも理論化できていないが、たとえばジョン・アーリとヨナス・ラーソン著『観光のまなざし』（一財）法政大学出版局、2014）にエッセンスが詰まっていると思う。



参加者：日本では観光という言葉の定義が曖昧であるように感じる。定義が明確にされてからでなければツーリズム・リテラシーという言葉が聞いた時にそれぞれの解釈で理解してしまい、議論が噛み合わないのではないかと。

山口氏：観光もツーリズムもトラベルもトリップもジャーニーも、定義をした方が良いと思うが、学問分野によっても理解の仕方が微妙に異なるので、厳密に定義するのは難しいかもしれない。現場によって言葉の定義が異なるという前提はあるにせよ、定義をすり合わせていく作業自体は面白いと思う。
事務局：ツーリズム・リテラシーを考える際に、観光地や観光産業の立場としてはどういったことを意識していくべきか。

山口氏：観光は遊びやリフレッシュの意味もあるが、新しい発見があったり自分の価値観が変わるような機会にもなる。一方で、若者が海外旅行に行かなくなっているのは若者に元気がなくなつたからではなく、観光の価値や魅力が提供できていないからではないだろうか。観光は人生で3番目に高い買い物であるというインパクトを観光地がより意識して、他地域の真似ではな

いことをやっていく必要があるのではないかと。

観光産業でも特に旅行会社の例で言うと、単に旅行の予約代行をするのではなく旅行会社を通さなければできない経験や価値を提供しうることに意味があると思う。観光地と旅行者をつなぐだけではなく、もつと多様なものをつなぐことで、新しい観光や価値を創造することができるとはないか。その意味では旅行会社はプラットフォームになりえるし、社会をもつと多様で面白く変えていくエージェントになり得る。

おわりに

終了後、参加者の皆さまからは、「新たな観光文化の創出」に興味があったので参加した。ツーリズムを学ぶという新視点と、4層のものさしを示していただき、大変参考になった。「旅・観光の現場では、それぞれの立場でがんばっているから、ミスマッチが起こっているように感じている。それが、学問



を超えて解決していくことができると思う。「私自身もツーリズム・リテラシーについて前から考えており、なぜサステイナブルツーリズムなのかという点にも、リテラシーが関わると思っています。「観光の学術的なアプローチとして、リテラシーの観点から観ていくという、大変面白い試みに感じました。」といった感想をいただきました。観光に携わるそれぞれの主体が固定観念にとらわれずに観光を相対化する

こと、さらにツーリズム・リテラシーを意識した現状分析をおこなうことのある観光地づくりにつながる可能性があります。今後、それぞれの主体が何をすべきか、研究と実践をどうつないでいくかという点について、さらに議論を深めたいと感じました。

（観光文化情報センター
旅の図書館長 企画室長 福永香織）

『京都の平熱 哲学者の都市案内』

著 鷺田清一
写真 鈴木理策
講談社、2007年

立教新座中学校・高等学校 校長、元立教大学 教授
村上和夫



観光に関する本や記事には、そもそも旅行商品の普及や旅行のアイデアを提供する意図を持たずに書かれたものも多い。鷺田清一氏の『京都の平熱』（2007年初版、講談社）も、体裁は2006系統のバス路線にそって著者の生活と関わりを持つ地域を説明するガイドのようになっていて、その本質は記憶から生活の諸相を描いた本である。

あとがきに、「記憶は、油断しているとすぐに、よくできた「説明」にすり替わるからだ。「説明」にすり替わった記憶はもはや記憶ではない。そこにはわたしそのものよりも、ありそこねたわたしのほうが映しだされている。だから、よくできた記憶、辻褃のあった記憶のその脇に、まるで身を隠し眼だけぬつと出してそ

れをのぞいているわたしがいる、と言ったほうがまだ近い。」とあり、『京都の平熱』の執筆は「自己確認の旅」をまとめたものとある。

そうだとすると。この本をガイドブックとして読んで、2006系統のバス路線沿いの町を訪ねる旅は、正しくは、エスニックツーリズムでも、歴史町歩きでも、物見遊山の旅でもないことになる。『鷺田清一の記憶をたどる』の「読者の『京都の平熱』の読みで有り、もしそれを実際の旅程として旅をするならば、『記憶の追体験の旅』とするのが正しい。重要なポイントは、筆者が読者にどのような読みを期待しているかであり、エスニックツーリズムや歴史町歩きのような、あるいはツアーガイドの解説のような、旅行産業の「商品」として機能的な解説への期待に込めるものではない。本の副題に「哲学者の都市案内」とあるが、「哲学者」が、町を観る、住民から聞く、観光客などの通りすがりの人々を視野に収めることから生まれた記憶を綴ったものである。

例えば、本の前半「北へ」の章にある「高台寺塔頭一奇人たちの宿」の節で、寺院や民宿を説明した後、

「普通」が消えたまち」の節がつづき、その結論部は、「普通」という名で共有してきた信頼の空気が消えかかっているのかもしれない。危険な場所とは、「共同性」が解体されているところだとすれば、その解体がなによりも「普通」の場所ですべて起きているのかもしれない。」と極めて論理的な文で閉じられている。記憶を物語化しないで、記憶のもう一方の角に存在していた論理と結びつけた説明へと展開される。

哲学者と言う人物像（筆者）を用い、哲学の論理を素材として町を観てしまいう筆者の記憶の面白さを楽しむことができるのが本書の面白さである。



村上和夫（むらかみかずお）
立教新座中学校・高等学校校長。立教大学大学院社会学研究科応用社会学専攻修士課程修了。秋女子短期大学助教授。横浜商科大学商学部教授、立教大学社会学部教授等を経て2018年3月まで立教大学観光学部教授。日本観光研究会評議員。日本観光ホスピタリティ教育学会評議員。著書は『新現代観光総論』（共著、学文社、20015）、『たのしみを解剖する「アミューズメント」の基礎理論』（共著、現代書館、2008）、『観光地を磨くセンスアップのイノベーション』（共著、立教大学アミューズメント・リサーチセンター、2007）、『観光学入門』（共著、有斐閣、2001）など。

『観光文化』バックナンバーのご案内

- ・180号(2006年11月発行)以降のものは、全ページを当財団のホームページで公開しています(PDF)。
- ・169号(2005年1月発行)以降のものは、アマゾンamazon.co.jpでオン・デマンド印刷版を販売しています。
※創刊号～168号は販売準備中です。
- ・年間定期購読については当財団のホームページでご案内しています。



236号(2018年1月発行) 特集:人生に旅を! 節目旅行ノススメ

旅に出るきっかけを人生の「節目」に求めるのは日本人だけではないだろうが、旧暦に見られるように季節の変化がはっきりし、伊勢参りのように本音と建前を使い分ける日本人には節目をいわば言い訳に旅に出る傾向が強い。近年、若者の間では、“節目に旅に出る”から“旅に出ることで人生に節目を作る”、つまり希薄になった地縁、血縁などの人間関係を円滑にするため、仲間と一緒に旅に出かけることで節目を作るという知恵が生み出されているとも言われている。節目旅行の意味が大きく変わろうとしていると見ることもでき、地域がこうした新たな需要に対応していくことも一考に値するのではないか。A4判66ページ/本体価格1,000円+税。



235号(2017年10月発行) 特集:持続可能な観光

国連は2017年を「持続可能な国際観光年」と定め、観光の視点から持続可能性を高める呼びかけを行っています。当財団でも自主・受託事業を通じて同テーマに取り組んできました。しかし、これまでは理論・概念からの整理が主で、現場の視点からの整理・分析が不足しています。そこで、本特集では、具体的な事例を中心に持続可能な観光を分析し、持続可能な観光の「現場」での「実践」に向けた提言を行っています。A4判54ページ/本体価格1,000円+税。



234号(2017年7月発行) 特集:デスティネーション・マネジメントの潮流

DMOはデスティネーション・マネジメント(Destination Management)およびデスティネーション・マーケティング(Destination Marketing)を担う組織とされ、観光による地域振興の司令塔として期待されている。もともと、マネジメントもマーケティングも企業経営用語であるが、地域を企業に置き換えれば解るようにマネジメント(経営・管理)あつてのマーケティングである。しかしながら、デスティネーション・マネジメントの概念の誕生や変遷については、必ずしも共通の理解となっていない。そこで、本概念の定義や実態について、学術面、実践面の両面から整理を行い、我が国における展開と方向について検討してみる。A4判58ページ/本体価格1,000円+税。



233号(2017年4月発行)

特集:外国人観光客の消費を地域経済活性化につなげるには

訪日外国人市場の成熟化やLCCなどの登場で今後はFITが進展し、地方への訪問頻度が増えることが予想される中、外国人観光客の消費を地域経済活性化に結び付けるといった視点が重要となります。本特集ではこうした視点に立ち、インバウンド先進観光地の中長期的な動向と施策の変遷や、観光地での消費活動別に先進的な事例を整理しました。また、「ジャパンガイド」の編集長であるシャウエッカー氏へのインタビューを行い、「着地」と「発地」の両面から考察を行いました。A4判64ページ/本体価格1,000円+税。

公益財団法人 日本交通公社 出版物のご案内

- ・ここで紹介している出版物は、全ページをホームページで公開しています。
- ・またアマゾン (amazon.co.jp) で、オンデマンド印刷版を販売しています。



『平成29年度 観光地経営講座 講義録』(発行：2017年11月)

平成29年度の本講座では、行政・広域での連携(長野県飯山市)、漁業×観光、官民での連携(三重県鳥羽市)、コミュニティの住民を交えた連携(徳島県にし阿波)、金融を交えた連携(長野県山ノ内町)の4つの事例を取り上げ、観光地経営を担う個々の主体が自立して自らの役割を担い、つつ相互に連携する関係を「パートナーシップ」と表現して、その重要性について解説しました。連携構築や組織づくり・体制づくりに奔走する、主に行政の観光担当者や観光協会の事務局の皆様に対して、地域の誰と、どのようなパートナーシップを築いていくべきかについてのヒントを提供します。A4判79ページ/本体価格1,000円+税。平成25年度版からホームページで公開しています。



『旅行年報2017』(発行：2017年10月)

日本人や外国人の旅行市場や観光産業、観光地、観光政策などについて、各種統計資料や、当財団が実施した独自の調査結果をもとに、一年の動向を解説しています。

また、本号より、第IV編 観光地に「IV-9自然」「IV-10歴史・文化」「IV-11温泉」を、第V編 観光政策に「V-3主要市町村による観光政策」を新たに追加しました。A4判224ページ/本体価格2,000円+税。2014年版からホームページで公開しています。



『観光地づくりオーラルヒストリー』(発行：2017年8月)

本冊子は、当財団の自主研究『これからの観光地づくりと観光計画に関する研究』の一部を「観光地づくりオーラルヒストリー」として取りまとめ、発刊したものです。これまで我が国において先導的に観光計画の策定や観光地づくりに取り組んできたフィジカルプランナー10人に対してインタビューを行い、暗黙知をできる限り形式知とするオーラルヒストリーの手法によって進めました。そして、これからの観光地づくりや観光計画のあり方への視座が得られるものとなるようにしました。A4判174ページ/本体価格1,500円+税。



『温泉まちづくり 2016年度 温泉まちづくり研究会 総括レポート』(発行：2017年3月)

2016年度に開催した3回の研究会の内容を取りまとめたものです。第1回(7月)は、黒川、由布院、道後の各温泉の、熊本地震発生後の状況についてお話を伺うとともに、研究会で今後考えていくべきテーマについて議論を深めました。第2回(10月)は、5月のG7伊勢志摩サミット開催地となった鳥羽温泉郷を会場に、今後の温泉地での国際MICE開催に際しての知見として、サミット開催地に求められた対応、課題とその対応策、開催効果、開催後の展開などについて議論や情報共有を行いました。第3回(1月)は、「温泉地の観光推進組織(DMO)を考える」と題して、DMOの基本的な役割や海外の現況、会員温泉地での取り組み状況、今後の取り組み推進に向けた課題や対応策などについて討議しました。A4判94ページ/本体価格1,500円+税。2011年度版からホームページで公開しています。

「研究員コラム」の紹介

気になる観光の話題を、独自の視点で切り取った「研究員コラム」。ここではその冒頭をご紹介します。全文は当財団のホームページをご覧ください。隔週月曜日の更新です。

熊本地震被災地の今 [vol.365] 牧野博明



東日本大震災と同様に震度7を記録した熊本地震も、2018年4月に3年目を迎えました。こちらも完全復旧に至るまでには道のり遠く、現在も復旧工事が急ピッチで進められています。いずれの地震も、生活面だけでなく、観光面にも大きな影響を与えています。この影響を科学的に分析・把握することを目的に、当財団では熊本地震発生以降、九州産業大学と共同で、熊本地震が観光に与えた影響に関する調査・研究を実施しています。

地元の観光振興への寄与を考える [vol.364] 福永香織



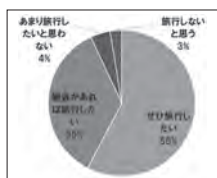
2016年8月にオフィスが旅の図書館と一体となって南青山に移転した。今回の移転はいつもと違い、終の棲家となることを意識している。顔が見える“ご近所さん”も増え、地域とのつながりを以前より強く感じているところである。まずは旅の図書館として港区の観光パンフレットなどが置けたらと考えていたこともあり、港区が実施する「MINATOシティプロモーションクルー認定事業」の認定を受け、昨年館内の一角に港区専用の観光パンフレットラックを設置している。

富士山登山者アンケートにおける複数手法の比較検証 [vol.363] 中島泰



静岡・山梨両県では、富士山登山者を対象に、登山道や山頂の混雑状況や、世界文化遺産としての富士山に対する認識などを尋ねるアンケート調査を毎年実施しています。対象は、富士山登山を終えた18歳以上の男女で、毎年1,000人以上の登山者から協力を得てデータを集計・分析しています。2017年は「現地回収」方式に加えて2種類の調査を実施しています。

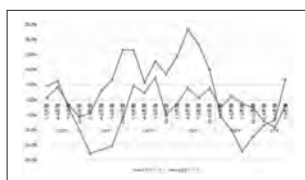
訪日客の地方訪問意向について考える [vol.362] 外山昌樹



当財団では、インバウンドの効果を大都市圏以外にも波及させるという問題意識のもと、訪日外国人旅行者の地方訪問というテーマについて、継続的に研究を行ってきました。

今回のコラムでは、株式会社日本政策投資銀行と当財団が共同で実施している「DBJ・JTBFアジア・欧米豪 訪日外国人旅行者の意向調査（平成29年版）」のデータを用いながら、訪日外国人旅行者の地方訪問をいかに促進させるかという点について考えたいと思います。

統計からみた訪日市場の変化と宿泊業の設備投資 [vol.361] 塩谷英生



訪日市場の拡大が続いている。国際旅行市場も欧州が回復基調にあるなど堅調な伸びを維持しており、観光立国推進基本計画に掲げる2020年オリンピック年の4,000万人達成も現実味を帯びてきた。一方で、旅行消費単価は15年まで上昇を続けたものの、16年に11.5%減少し、17年は横ばい気味に推移している。要因は様々だが、大きな流れとしては、市場の裾野の広がりが、LCCや民泊などを利用する層を伴って進行している状況がある。

まちづくりと観光事業の間にある壁⑧“人”へのまなざし [vol.358] 後藤健太郎



「後藤さん、何か参考になる地域の取り組みはありますか。」「観光政策とか、そういうことではなく、取り組んでいる“人”が生き生きしている地域はどこですか?」私はこの質問を受けたとき、正直言葉に詰まってしまいました。端的に言えば、「自分の眼でちゃんと人を見ていますか」と問われたということだと思います。

機関誌

観光文化

第237号

第42巻 2号 通巻 第237号



発行日

2018年4月13日

発行所

公益財団法人 日本交通公社
〒107-0062 東京都港区南青山二丁目7番29号 日本交通公社ビル
☎03-5770-8350
<http://www.jtb.or.jp>

編集室

☎03-5770-8364
(観光文化情報センター内)
kankoubunka@jtb.or.jp

編集人

有沢徹郎

発行人

末永安生

表紙デザイン

川口繁治郎 (Rivers More)

制作・印刷

株式会社REGION

発刊新転載

ISSN 0385-5554