

Research on the Subject of the Tourist
Community Bus ~Through the Traffic Society
Experiment "KITAMAEMIKUNI MINATO"~

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2010-10-19 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 松浦, 崇広, 川本, 義海, 本多, 義明, MATSUURA, Takahiro, KAWAMOTO, Yoshimi, HONDA, Yoshiaki メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/10098/2537

観光コミュニティバスの課題に関する研究 ～交通社会実験「北前みくに湊」を通して～

Research on the Subject of the Tourist Community Bus

～Through the Traffic Society Experiment "KITAMAE MIKUNI MINATO"～

松浦 崇広*
(福井大学大学院工学研究科)

川本 義海**
(福井大学工学部建築建設工学科)

本多 義明***
(福井大学副学長)

1. はじめに

近年のモータリゼーションの進行による自動車利用への過度の依存は、主要観光地でのマイカー観光による道路交通渋滞や不法駐車、公共交通のサービスの低下、沿道の自然環境や景観の破壊、地域住民の生活への悪影響等の様々な問題を起こしてきた。その結果、観光客離れや地元観光関連産業の低迷が進み、観光地としての活力の低下を招いている。一方、山間地域ではシビルミニマムとしての公共交通の維持が不可欠であり、このためにも観光利用の促進が重要である。

このため、公共交通機関と自家用車の適正な分担を図りながら、地元自治体の観光・地域振興施策と一体化した快適、便利で魅力的な公共交通機関の整備をすすめることが地域観光の振興と地域生活の維持、活性化のために重要な課題となっている。

今回は福井県の観光地でもある三国町を採り上げる。三国町は、福井県の観光資源地の一つで、その経済効果などを担っているが、観光の低迷などにより期待できないのが現状である。自然資源に依存する観光地では、地域の交通需要を円滑に処理し、周囲の自然環境を保全していくためにも、パークアンドバスライドによる自動車交通抑制政策等のような、自動車交通の抑制と公共交通へのシフトを図るような政策が望まれる。それをうけ、コミュニティ交通の確保と鉄道・バスの乗り継ぎ利便の向上、観光振興と公共交通の活性化などの課題より三国町を中心とする地域・観光の活性化を目的としたコミュニティバスを十月末より運行する。「地域おこし」と「住民の足」を両立することにより観光客と地元住民の間にコミュニケーションが生まれ、観光の円滑化が図れるのではなかろうか。また、このバスによって、福井県北部地域間の交流連携を促進できる可能性があり、北部地域の地域振興につながると予想できる。

これらの背景をふまえ、本研究はアンケートを通じて、バス運行の問題点を抽出、整理し、観光コミュニティバスを利用した観光振興と地域コミュニティ形成に当たっての具体的な課題を見出すことを目的とする。

(キーワード：観光コミュニティバス、社会実験、観光促進、地域振興)

* Takahiro MATSUURA, Graduate School of Engineering, Fukui University, 910-8507 JAPAN

** Yoshimi KAWAMOTO, Faculty of Engineering, Fukui University, 910-8507 JAPAN

*** Yoshiaki HONDA, Vice-president, Fukui University, 910-8507 JAPAN

2. 三国町の観光・地域における現状把握

自動車保有台数を見ると全体的な伸びは経年的に顕著で、中でも乗用車の増加が激しく、逆に貨物車、バス等は微弱ながら減少している。

平成2年～平成8年に観光客の入込み数は400万を超えたが、長らく不況などを背景に減少傾向をたどっている。しかし、国内の他の観光地と比べ減少率は少なく、平成7年開業の「ゆあぼーと」や平成8年完成の「TPF運動公園」、同年開業の「ふれあいパーク三里浜」等の観光施設の入込みの効果が大きかったと考えられる。また平成12年には「恐竜エキスポ2000」の開催によって三国町への流入が近年より大幅に増加したが、396万人とピーク時の400万を超えることはできなかった。

なお観光消費額は平成12年で485億円、一人当たり消費額で1220円、それぞれピーク時の平成7年の577億円、平成2年の一人当たり消費額2270円からは大幅に減少している。これは、近年のアウトドア志向や景気の低迷、「安、近、短」といわれる観光客の旅行形態等によって個人消費額が減少していること、また平成12年の「恐竜エキスポ2000」の開催が原因として挙げられる。

福井県内の鉄道は、西日本旅客鉄道(株)、京福電気鉄道(株)、福井鉄道(株)があり福井市をはじめとする中心都市から放射状に、また乗合バスは、嶺北部を京福バス(株)、丹南・嶺南を福井鉄道(株)、嶺南を西日本JRバス(株)が交通網を形成している。輸送人員の推移は各社とも減少傾向をたどっている。平成2年～平成12年の10年間の各社の減少率は鉄道においてそれぞれ14%、23%、37%、またバスはそれぞれ45%、56%と深刻な数値を示している。

三国町と芦原町を結ぶ鉄道路線は、京福電気鉄道(株)の平成13年6月の事故後、運行を停止し、またバスも主な幹線道路を通っているとはいえ、交通空白地が他の地域同様目立っている。このような背景より、このバスを利用した異地域間の連携を図ることが必要になってくる。

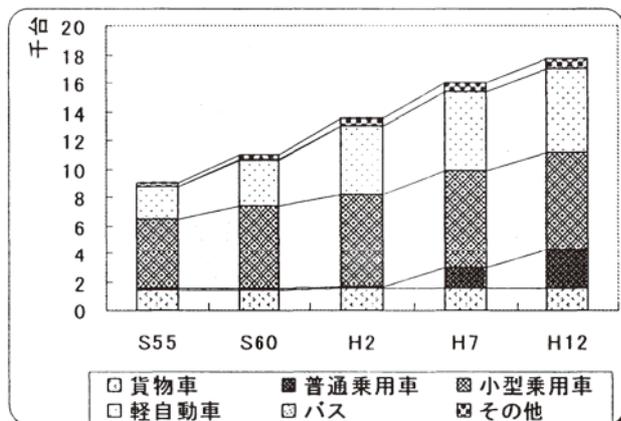


図-1 自動車保有台数

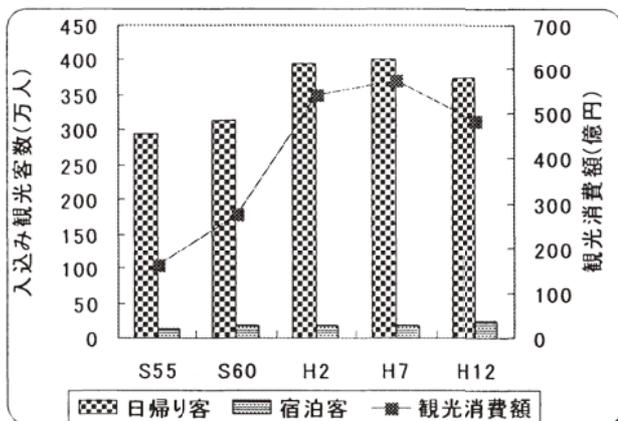


図-2 観光客・観光消費額の推移

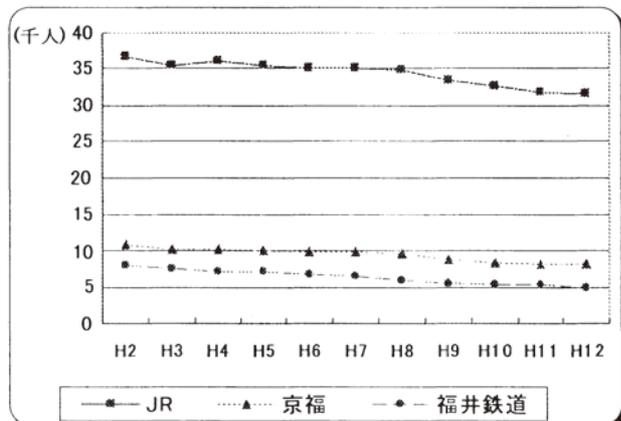


図-3 一日平均輸送人員の推移(鉄道)

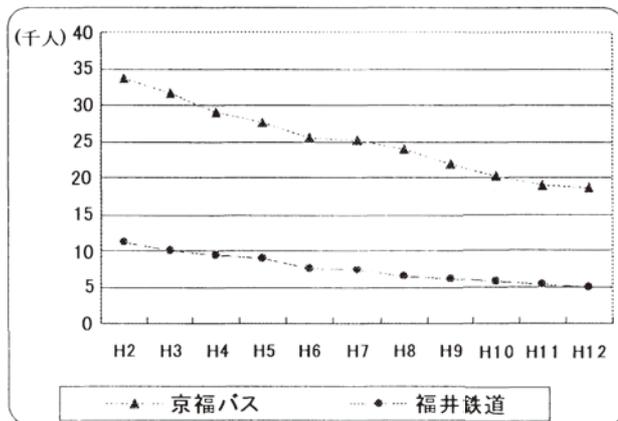


図-4 一日平均輸送人員の推移(バス)

3. 観光コミュニティバスの位置付け

一般的に「コミュニティバス」という名称で呼ばれているバスは、①バス不便地域を運行、②主に高齢者や障害者のモビリティの確保、③中心市街地の活性化、④環境負荷の軽減 ⑤住民密着施設中心移動—などを目的としており、主に自治体によって運行されているものである。

この交通システムの特徴と観光という新しい概念をとりいれて三国町で行われた観光コミュニティバスの位置付けを行った。(図-5)

通常のコミュニティバスとの違いは、容易に地域住民が観光地に入りやすくなるため、観光地と住民が密接になることである。ポイントは住民と観光客の交流であり、両者を如何に共存させていくかが鍵となる。

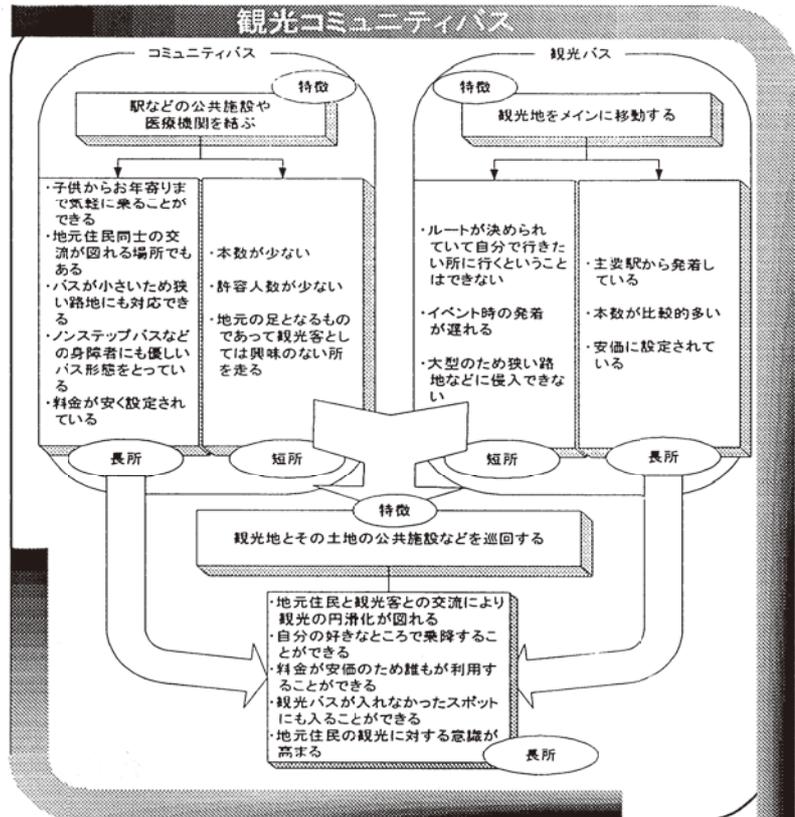


図-5 観光コミュニティバスの位置付け

4. 観光コミュニティバスの概要

今回研究の対象となる観光コミュニティバス「北前みくに湊」の概要を示す。また、福井県におけるバスの内訳と観光コミュニティバスが走行するルート及び周辺観光地の年間観光客入込み数を示す。

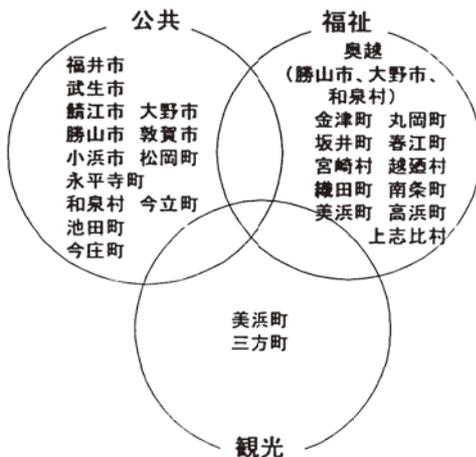
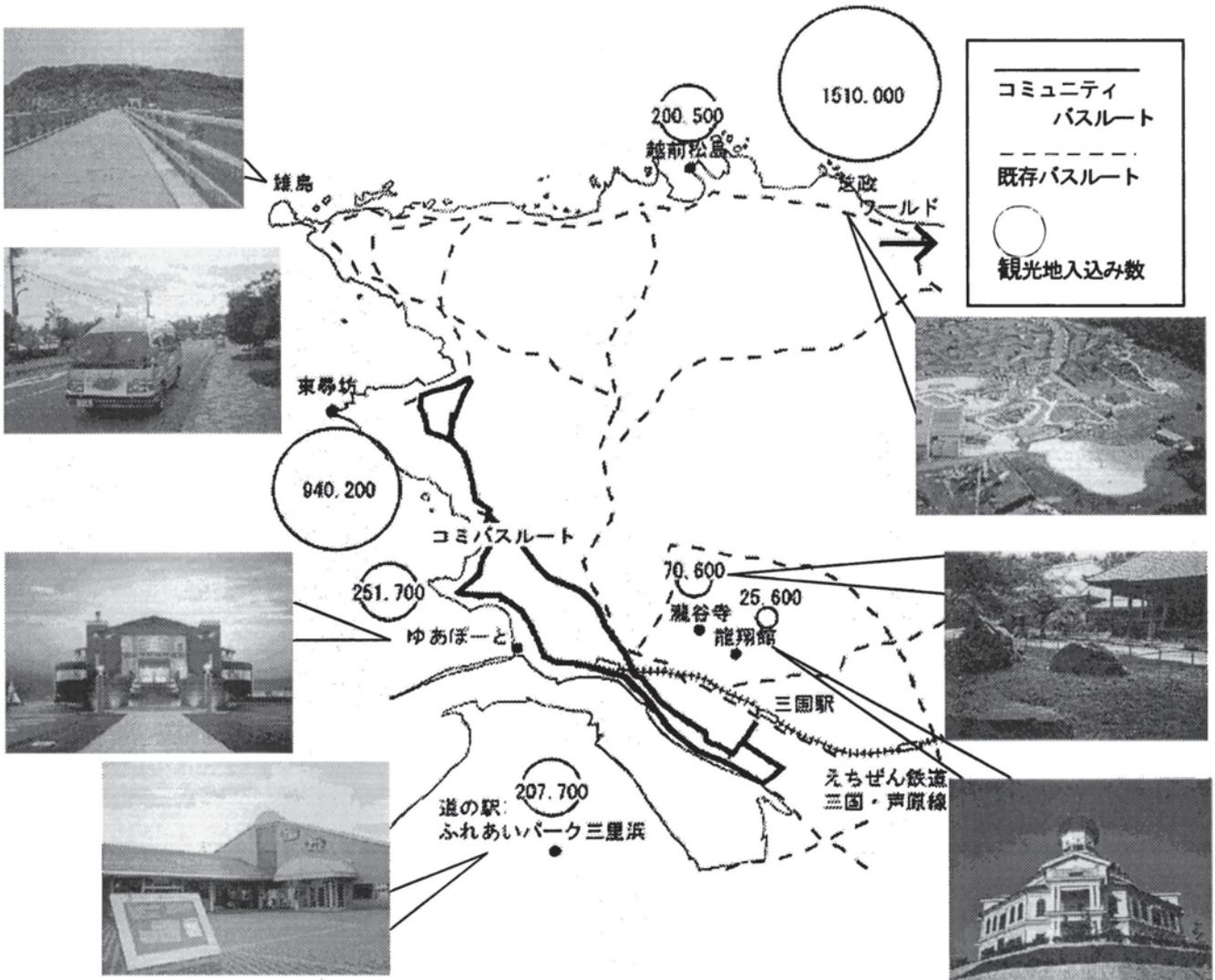


図-6 福井県バスの用途別内訳

表-1 コミュニティバス概要

・目的	《現状》... 背景を踏まえ ・私鉄が運行停止中である。 ・JR駅のアクセスが不整備である。 ・乗合バス運賃が割高である。 ・点在する観光資源へのアクセスが不整備である。 ・コミュニティゾーンの交通欠如 ・町並み整備を計画 《課題》... 現状を踏まえ ① コミュニティ交通確保と鉄道・バスの乗り継ぎ利便 ② 観光の振興と公共交通の活性化 ③ 鉄道沿線の公共交通と沿線地域の活性化
・運行期間	10月25日(金)～12月1日(日)
・ルート	町並みから東尋坊までの海岸通、循環1系統、所要時間30分 課題の「観光」「鉄道」「コミュニティ」を考慮
・運行時間	9時から17時、1時間2本 既存バス路線への影響を考慮(金津東尋坊線)
・運賃	無料
・停留所	簡易方式(旗竿方式、時刻表はパウチング)
・バス名	「北前みくに湊」
・運行委託	運行は京福バスに委託
・運行主体	三国町、15人乗り1両提供(燃料費は町負担)



図一七 コミュニティバスルート図及び三國町の既存バスルート、観光客入込み数(人)
(注) 写真は関連ホームページより引用

5. 観光コミュニティバスの課題

(1) 調査概要

バスの実証実験として今回実施した観光コミュニティバス「北前みくに湊」による輸送サービスについて、その利用実態及び利用者、観光客、沿線住民を対象にしたアンケート調査を実施した。

調査内容は、主に①バスの乗り込み調査、②利用者、観光客、沿線住民アンケート調査を行い、調査時期、調査方法、配布・回収数は表1を参考とする。

なお、観光客に対するアンケート調査は、聞き取り調査であるためランダムサンプリングとなっている。よって実際の東尋坊入込み観光客の比率には無関係となっている。

表一 調査概要一覧

	バス乗り込み調査		アンケート調査	
	乗客	利用者	観光客	沿線住民
調査時期	実証実験全期間	実証実験全期間	11.2(土)～24(日)の全土曜、日曜日	実証実験全期間
調査方法	実証実験の期間中に運行された全便に乗り込み、停留所ごとの乗降者を男女別に計測	実験バスに調査表を置き、利用者が直接記入の後、回収	東尋坊に來訪した観光客に対し、聞き取り調査	実証実験中、区長により対象世帯に配布し、バスに対する意識調査を目的とし、実験後回収。
配布数				3720 票
回収数		339 票		894 票
有効回答数	1313 票	308 票	402 票	639 票
備考			ランダムサンプリング	沿線地域 1240 戸に各 3 票配布

(2) 利用実態

a) 日利用者数

実施期間を二分すると、前半に比較して後半は五割強の利用があった。実験期間を三分すると10ポイントずつの伸びとなっている。

平・休日別利用者数を考えると、平日の利用と比較して土日、祝日の利用が多い。特にイベント開催日、11月16日(土)のカニ祭りと実証実験最終日12月1日(日)が特化して利用者が多い。

また土曜日は男性客の利用が特出している。

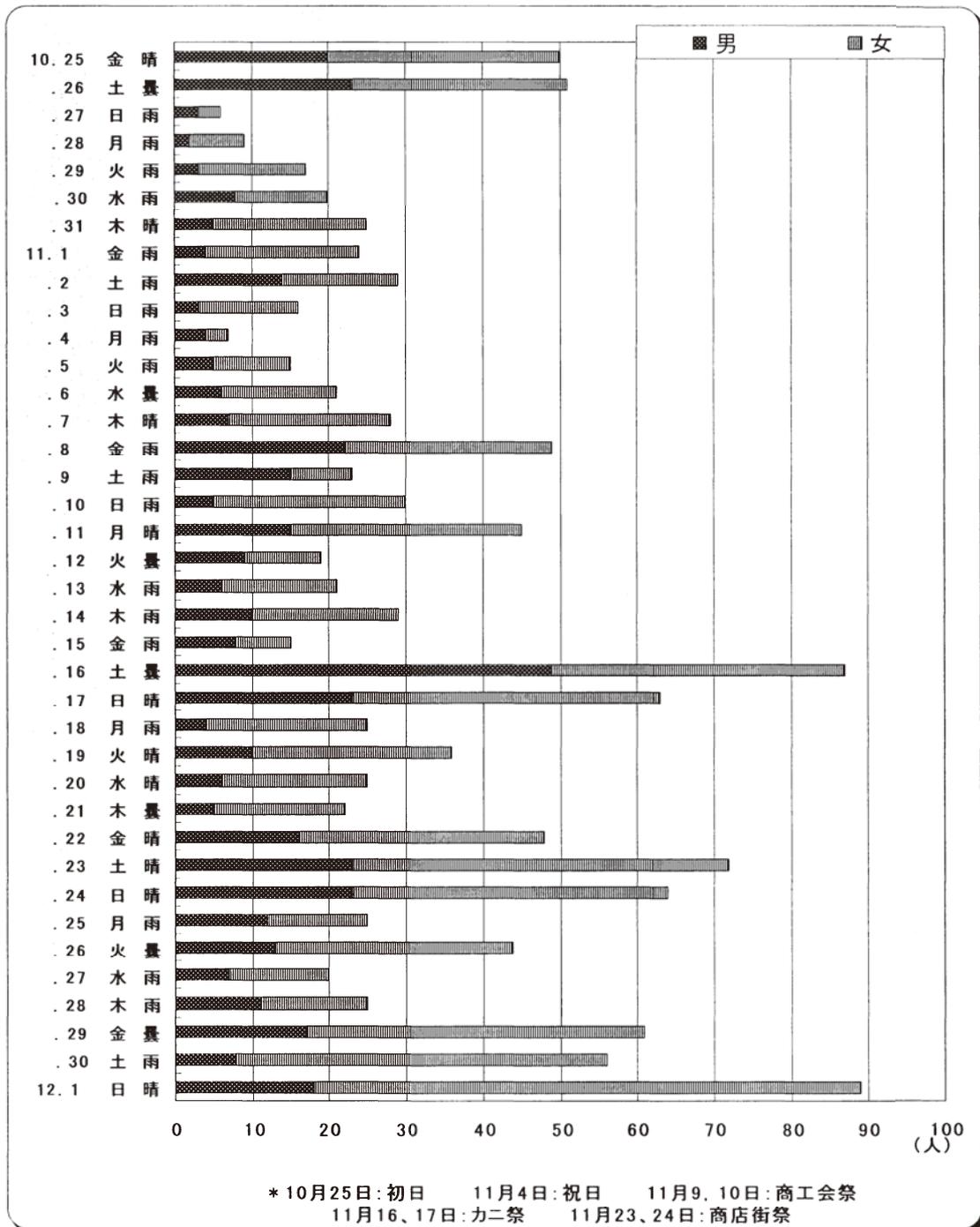


図-8 日利用者数

b) 停留所別乗降者人員 (図3-3-4)

乗車・降車の多い停留所は、共に三国駅が圧倒的に多く、次いで東尋坊、ゆあぽーと、観光案内所となっている。

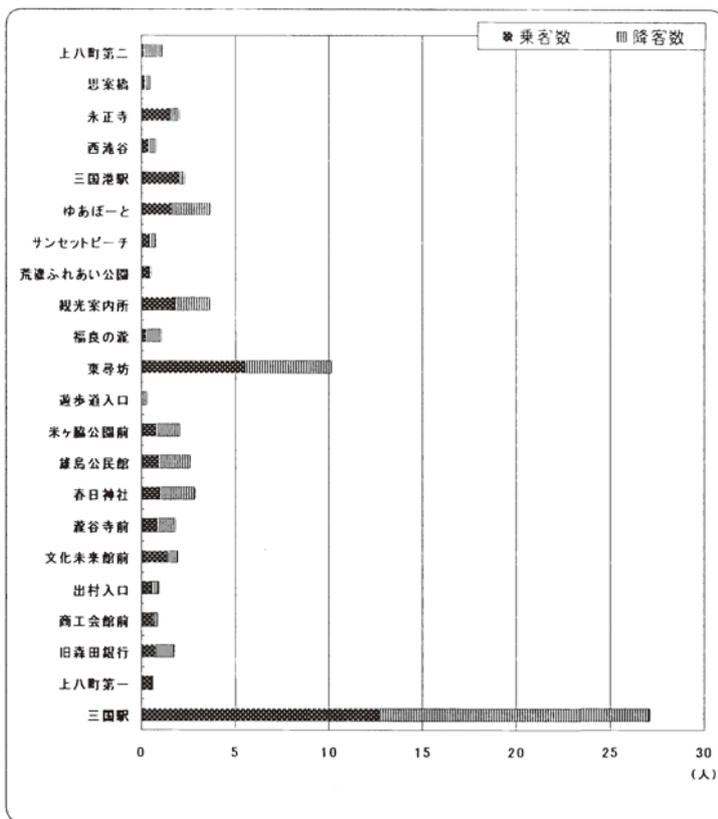


図-9 停留所別乗降車人員

c) 時間帯別利用者数

利用の多かったダイヤは、多いものから順に11時、14時、15時、13時となっている。11時のダイヤは期間中252名(男125名、女127名)を運んだ。

また少なかったダイヤは、少ないものから順に17時、16時半、9時半で、17時のダイヤには期間中48名(男24名、女24名)しか乗っていなかった。

期間中の00ダイヤ便の利用は770名、1便平均で2.25人の利用があり、また30ダイヤ便の利用は543人で、1便平均1.79人の利用があった。

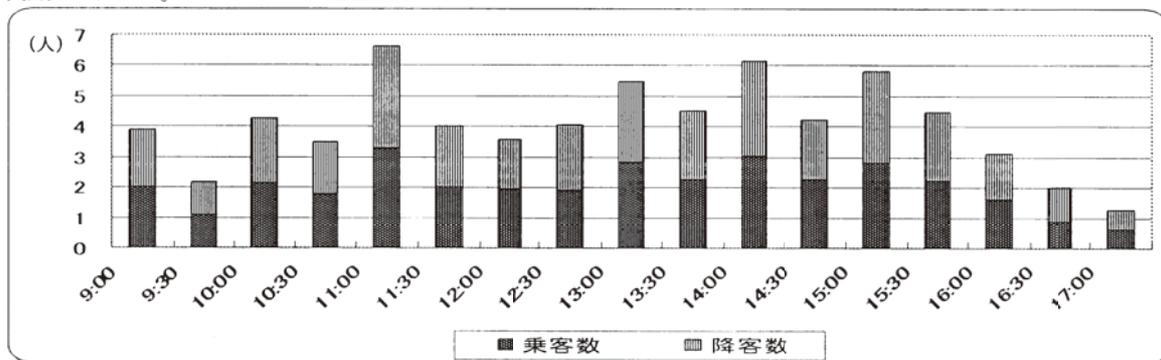


図-10 時間帯別利用者数

(3) 調査結果

a) 利用有無別総合評価

この実証実験では様々な問題点が浮上したが、図-11を見ると、バス利用者は「非常に良かった」「よかった」とするプラス意見が半数を超え、満足度は高い傾向にあり、また非利用者もコミュニティバス実験運行に対し、利用していないにも関わらず、プラス意見が20%強もで

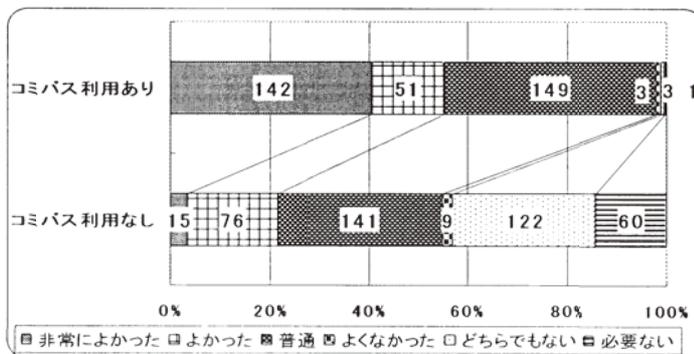


図-11 利用有無別総合評価

た。

このようにコミュニティバスは利用者に対し、大きく貢献している。非利用者にも今後コミュニティバスを利用してもらうことがコミュニティの活性化につながると推察できる。

b) 観光客バス動向

観光客の乗車バス停、降車バス停を見てみると7, 8割が三国駅、東尋坊であった。現在三国町では電車が運行していないが、この動向より、各種交通機関の中心は依然として三国町であり、電車が運行されれば更に駅を利用する住民、観光客が増えるように思われる。つまり特に町づくりを進める中で駅の位置付けを明確にし、駅周辺に駐車場や駐輪場、公共施設等の整備を図り、バスなどの他の公共交通機関との結節機能を高め、利用者の向上を図っていく必要がある。

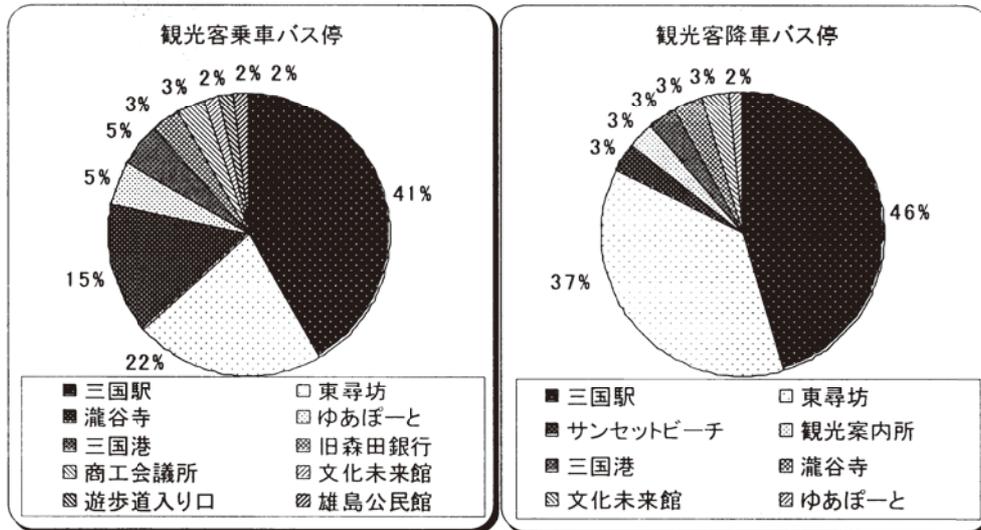


図-12 観光客バス動向

c) 観光客・沿線住民の意向差異

図-13はコミュニティバス利用者の観光客と沿線住民の意向の差異であるが、『バス停の表示』『バスのデザイン』『観光とバスの情報提供』に顕著な数値が表れた。今回の実験では住民には町内の広報などの情報提供は行っていたが、観光客に対しては、情報の広域化は図れておらず、このような数値が露となった。

逆に『運転手の対応』などはこのままでいいとの意見が多く高評価を受けた。

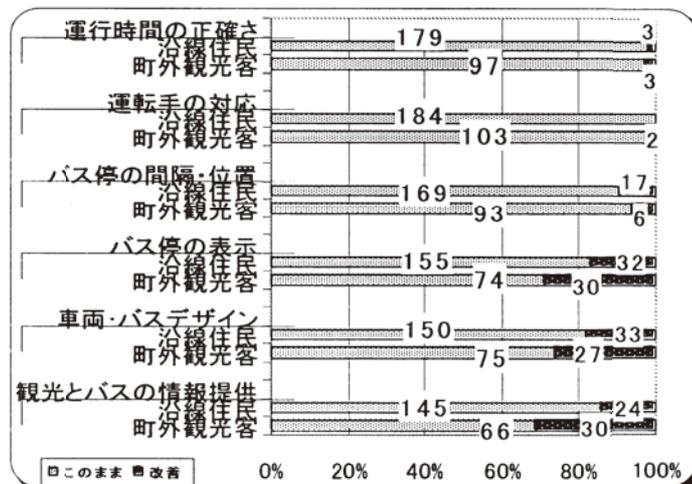


図-13 観光客・沿線住民の意向差異

d) 移動制約レベル（沿線住民自動車保有有無）

図-14は移動制約レベル別(沿線住民の自動車有無)の【コミュニティバスを利用しない理由】である。

全体的に『他の交通手段を利用』が多数を占め、60代未満自動車あり層に至っては、実に全体の70%を占めることとなり、三国町民の自動車依存が高いことが伺える。

また自動車なし層では、『行きたい場所に経由していない』との意見が双方約25%あり、地域振興を考える上で今一度ルート編成を考え直す必要がある。

図-15では、「運行・維持が難しいのであれば、廃止はやむを得ない」が全体を占める割合が高い。次いで「行政(町)が前面敵に財政負担をして、存続させるべき(行政主導型に切り替える)」であるが、特に目に引いたのは、前者の意見が意外に2つの自動車あり層は低く、60代以上自動車なし層（一般的に交通弱者となる層）が多系統を差し置き最大となったことである。

実際バスを利用していたのはこの属性の方が多かったのだが、自分達だけ使用していると感じたのかこの様な意見が多かったのだと感じる。今後はより一層、様々な属性の方をバスに転換する必要がある。

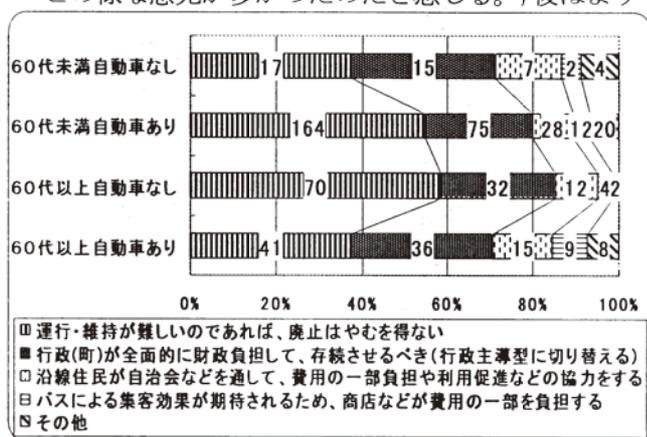


図-14 利用しない理由

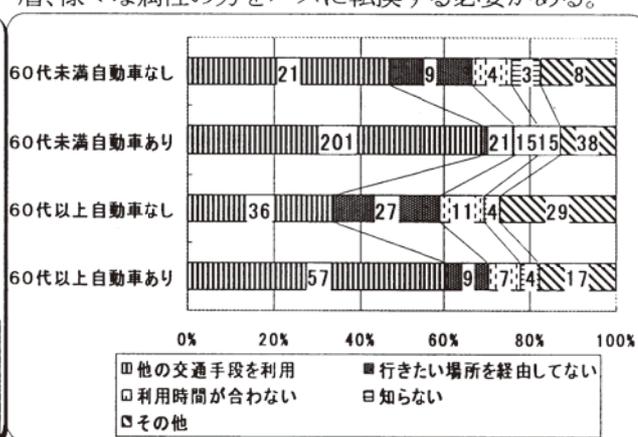


図-15 今後の「北前みくに湊」のあり方について

e) 職業別利用交通手段

全体的に自動車を使っている方が非常に多い。特に公務員、会社員などの通勤が伴う仕事の方は実に9割以上を占める結果であった。また無職、専業主婦、学生は公共交通、自転車等が他と比べ割合が高くなっており、公共交通等に依存率が高いと考えられる。

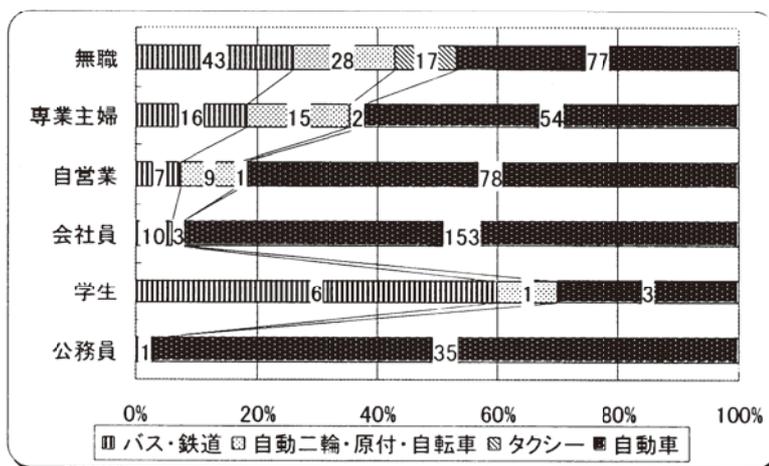


図-16 職業別利用交通手段

(4) バスの問題点

本研究は、観光振興・地域形成を目的とした初の観光コミュニティバスを対象とした。今回は交通社会実験であったが、今後、運行事業化に向けて、観光客・沿線住民のバスに対する問題点を課題として受け止める必要がある。表-3に得られた問題点を示す。

表-3 コミュニティバスの問題点

利用者	乗り合わせた観光客から出た【バス停の表示】【車両、バス停のデザイン】【観光とバスの情報提供】の改善という項目地が高く、PR不足が伺える。
観光客	①三国町に入込む観光客の非常に多くが自家用車による観光である。 ②宿泊地や目的地に芦原町を選択している方が多い。 ③観光循環バスの認知度がまだ薄い印象を受ける。
沿線住民	①バス停が近い沿線住民に対しアンケートを行ったが、利用状況は良いものではなかった ②バスを利用していない理由に【行きたい場所に経由していない】が見られ、今回のルートに魅力を持っていない方が多数いた。 ③アンケートを行った沿線住民の日常交通手段の7割が自家用車で、バスを利用していない理由にも他交通手段利用と高い自動車依存が伺える。 ④観光客のためのバスというイメージが強い。 ⑤一般に交通弱者（高齢者、学生等）は三国の交通体系に不満がある。 ⑥単にバスが走っているということしか知らず、内容は把握していない方が多数いた。

6. おわりに

前項の図-11よりバス利用者、非利用者においてもバスに対する満足度は高いと評価することができた。今後の問題解決がバスの運行の方向性を定めることが分かる。以下に、得られた課題を観光振興面、地域コミュニティ形成面に分けて提案する。また、その成果の概念図(図-17)を示す。

まず、観光振興についてはバスの認知度不足が最大の問題点であり、事業化に向けて情報の広域化と周知が重要である。

地域コミュニティ形成については観光に重きを置いているバスルートが問題として露呈した。また、バス以外の交通手段重視の交通体系からバス転換を図るため、バスと他交通手段の相互抵抗を少なする方策も課題の一つである。

その他として、自由意見が多くみられ、沿線住民からは「土日・祝日は観光ルート、平日は住民ルート」や「観光客や町民の利便性が高まるように町の回遊性を再検討してほしい」という意見が多数あり、一人一人の活性化案が今後につながる。

今回の実証実験で得た課題より、観光面の利便性、生活面の利便性の両面から改善を図り、観光客・住民の意向を一体として、これからのまちづくりを改めて考える必要がある。

謝辞：本研究では、バス運行に携わられた運輸局より貴重なデータをご提供頂き、それを基に作成させて頂きました。ここに記して感謝致します。

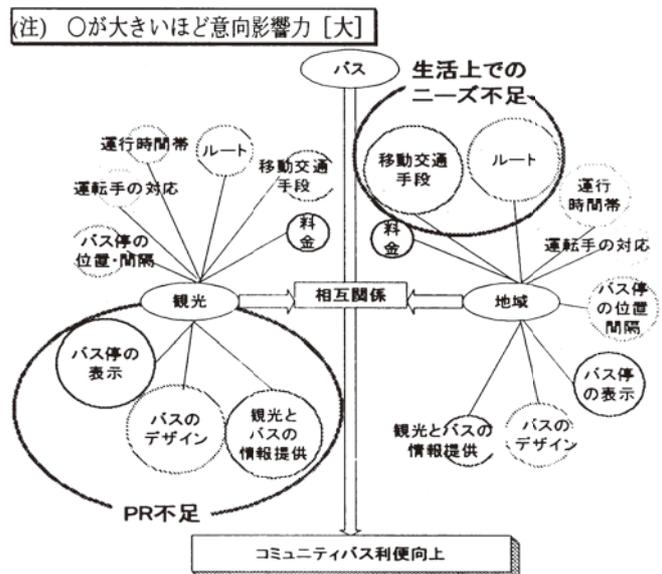


図-17 観光客・沿線住民の目指す方向性