

Title	観光・商業活性化に向けた交通のあり方について：石川県加賀市のCANBUSを事例として
Author(s)	奥元, 忍; 森重, 昌之; 敷田, 麻実
Citation	日本観光研究学会全国大会研究発表論文集, 17: 233-236
Issue Date	2002-12
Type	Conference Paper
Text version	publisher
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10119/16829">http://hdl.handle.net/10119/16829</a>
Rights	本著作物は日本観光研究学会の許可のもとに掲載するものです。This material is posted here with permission of the Japan Institute of Tourism Research. Copyright (C) 2002 日本観光研究学会. 奥元忍, 森重昌之, 敷田麻実, 第17回日本観光研究学会全国大会研究発表論文集, 2002, pp.233-236.
Description	

# 観光・商業活性化に向けた交通のあり方について

## —石川県加賀市のCANBUSを事例として—

### Design of Local Transport for Regional Vitalization

#### —A Case Study of CANBUS in Kaga, Ishikawa—

奥元 忍\*、森重 昌之\*\*、敷田 麻実\*\*\*

OKUMOTO Shinobu, MORISHIGE Masayuki, SHIKIDA Asami

観光は近年、大型観光バスなどによる団体旅行から、個人ニーズに基づき目的地を自由に選択できる少人数旅行へと変化している。そのため観光目的地では、このような少人数旅行のニーズに合った移動手段が求められている。一方、住民の移動ニーズに応じて自律的に運行するコミュニティバスが全国で注目を浴びている。そこで本研究では、石川県加賀市の観光客を対象とした地域周遊バス“CANBUS”が観光面でどのような効果をもたらしているのかを明らかにした。さらに、CANBUSをコミュニティバスとして運営する可能性を探り、観光のみならず地域全体に波及効果が期待できる地域交通の新たな概念を提案した。

キーワード：地域周遊バス、少人数旅行、コミュニティバス、地域住民

## 1. はじめに

近年、観光はマストツーリズムと呼ばれる団体旅行から個人や友人、家族旅行に代表される小グループによる自由な旅行へと移り変わっている<sup>1)</sup>。つまり、大型観光バスなどで予め決められた観光地を周遊するマストツアーから、観光客が自律的に目的地を選択できるツアーへと、観光客の旅行に対するニーズが変化していると考えられる。

このような少人数による観光の形態は、目的地を自律的に選択できる移動手段という点で、近年脚光を浴びているコミュニティバスと類似している。コミュニティバスは「一定の地域内の交通に特化した路線バス」などと定義されているが<sup>2)</sup>、地域住民の交通利便性の向上や交通空白地帯の解消を目的に、東京都武蔵野市の「ムーバス」の成功に刺激され、1995年頃から各地で導入されるようになった。コミュニティバスは①目的地の自律的選択、②低料金、③個人や家族の小単位利用、④近距離輸送、⑤多頻度輸送などの特徴を持っている<sup>3)</sup>。

そこで本研究では、石川県加賀市の地域周遊バスCANBUS(キャンバス、以下「CANBUS」という)を事例とし、地域周遊バスとしてのCANBUSが観光面でどのような効果をあげているのかを明らかにした。また、地

域住民のアクセス機能を確保するコミュニティバスとして、CANBUSを活用する可能性を検討した。さらに、観光面だけではなく地域全体の効果につながるようなCANBUSの運営システムを提案した。調査にあたっては事業関係者(CANBUS運行の計画段階から関わってきた人々や(株)まちづくり加賀の出資者)に対するヒアリング調査と、CANBUS利用者との交通事業者へのアンケート調査(5月25日～8月5日)を実施した。

## 2. CANBUSの運営形態

### (1) CANBUSの導入目的とその背景

石川県加賀市は、図-1に示すように、石川県の南端、福井県境に位置しており、大聖寺や山代、片山津、橋立、動橋など、特徴ある歴史と文化を有する市街地からなる多核都市である。また山代・片山津は日本有数の温泉地である。それらを核とした観光産業は加賀市の地域経済を支える基幹産業となってきた。しかし、現在は観光客の減少によって観光産業は低迷し、温泉地商店街も活気を失いつつある。図-2にあるように、山代・片山津の両温泉の宿泊客数はピーク時の317万人(1980年)と比べ、155万人(2001年)と50%にまで減少していることからそれは明らかであろう(図-2)。

この問題に対し、加賀商工会議所は1996年から循

\* 金沢工業大学大学院土木工学専攻 \*\* パシフィックコンサルタンツ株式会社 \*\*\* 金沢工業大学環境システム工学科

環バス実現化への具体的な検討を重ね、加賀商工会議所主導にて「まちづくり会社」(後の(株)まちづくり加賀)の設立(2000年6月)、地域周遊バス CANBUS の運行開始(2000年9月1日)を進めてきた。その経過を表-1に示した。

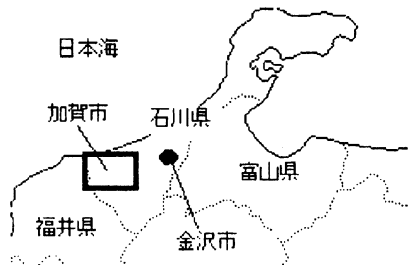


図-1 石川県加賀市の位置

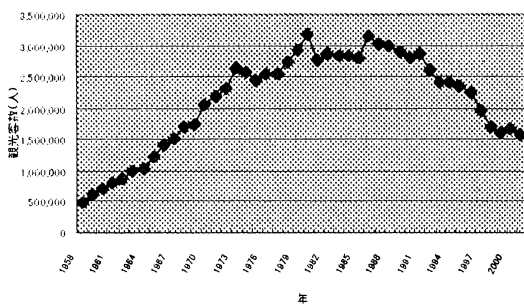


図-2 加賀市の代表的な温泉(山代・片山津)の宿泊客数の推移 (資料: 加賀市観光課)

表-1 CANBUS 運行までの経過

年	概要
1996	加賀市オピニオンリーダーによる報告(加賀市)
1997	加賀市新産業ビジョンによる報告(加賀商工会議所)
1998	首都圏旅行エージェントによる報告(加賀市観光協会)
1999	首都圏旅行エージェントによる報告(加賀市観光協会)
	地域循環バスの必要性を指摘
	市長、会議所正副会頭による会議
	県議、市議、会議所役員による会議
	循環バス実現化への協議開始
	通産省・運輸省・日商訪問
	地域周遊バス運行調査検討事業実績報告(加賀商工会議所)
2000	まちづくり会社の設立
	商店街駐車場対策モデル事業の指定を受ける
	地域周遊バス、CANBUS運行開始

ヒアリング調査により、CANBUS の導入目的が①来訪者の交通アクセス機能の向上、②来訪者の滞在時間の延長、③加賀温泉郷や商店街の発展のための交通アクセスの整備、④来訪者の増加=リピーターの確保、⑤来訪者に街中を散策してもらい本物に触れてもらう、の5点に大きく分けられることが明らかになった。CANBUS は主な利用者として観光客を想定し、観光客が観光地を自由に周遊するための手段を提供している。

## (2) CANBUS の運営システム

CANBUS の運営システムを表-2に示す。

CANBUS は、JR 加賀温泉駅を起点として、山代温泉と片山津温泉の2方面を8の字に巡回運行しており、一周約60km、所要2時間、一方向の運行である。観光施設および文化施設など23ヶ所にアクセスするルートを選定しているため、通勤や通学、通院での利用はほとんどない。また、全車輻にバスガイドが乗務している点が特徴である。

表-2 CANBUS の運営システム

運営主体	(株)まちづくり加賀 車輻および運転手は2社のバス会社へ委託
ルート	JR加賀温泉駅を起点に、山代温泉方面と片山津温泉方面へアクセスする2方向を8の字で運行 1周約60km
運行時間	1周約2時間 08:50~17:30(40~60分間隔で年中無休運行)
車輻	小型車輻3輻(定員29名) 大型車輻1輻(定員69名)
運行本数	山代温泉方面:14本 片山津温泉方面:9本
料金	1日券:700円 2日券:1,000円 子供:300円(小学生以下は無料) 加賀まちメイト券:5,000円(有効期間1年)

CANBUS は、(株)まちづくり加賀が事業主体(2001年4月以降、事業主体は加賀商工会議所から(株)まちづくり加賀へ移った)であるが、実際のバスの運行は、加賀市内に本社を置く2つのバス会社へ委託している。通商産業省(現経済産業省)の商店街駐車場対策モデル事業の指定を受けていた運営初年度(2000年8月~2001年3月)は、国や石川県、加賀市、加賀商工会議所からの補助があったが、民間運営となった2年目からの運営収入は、主に運賃と加賀商工会議所からの補助で構成されている。しかし、CANBUS の利用者は増加傾向にあり(図-3)、数年後には加賀商工会議所からの補助なしでも黒字で運営できると事業関係者は考えている。

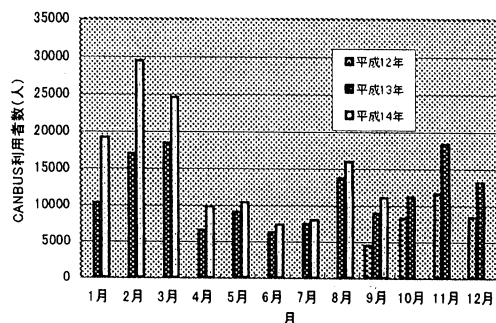


図-3 CANBUS の利用状況 (資料: (株)まちづくり加賀)

### 3. CANBUS が観光面に与える効果

CANBUS の観光面における効果を、①利用者への効果と②地域への効果に分けて、定性的および定量的に分析した。

#### (1) 利用者への効果

観光客が CANBUS を利用する理由を図-4 に示した。CANBUS の利用理由について、「行きたい観光地を周遊できるから」が 36%、次いで「周遊券が安いから」が 19%と多かった。また、タクシー乗務員に CANBUS 導入後のタクシー利用観光客数の変化を聞いたところ、「減った」と答えたタクシー乗務員が 93%と圧倒的に多かった。このことから、観光客がより安く各観光地へアクセスできる CANBUS を選択していることが推定できる。また、図-5 から CANBUS を用いた観光客の評価は高く、表-3 から CANBUS の乗務スタッフとコミュニケーションをとることで、いっそう観光客は楽しい体験をしていることがわかった。なお表-3 は、CANBUS 利用者へのアンケート調査の自由回答をまとめたものである。

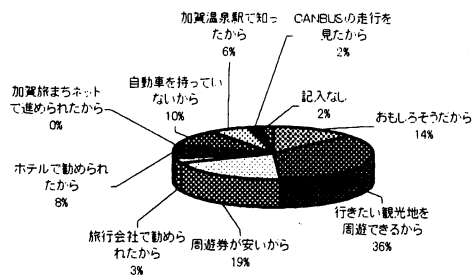


図-4 CANBUS の利用理由

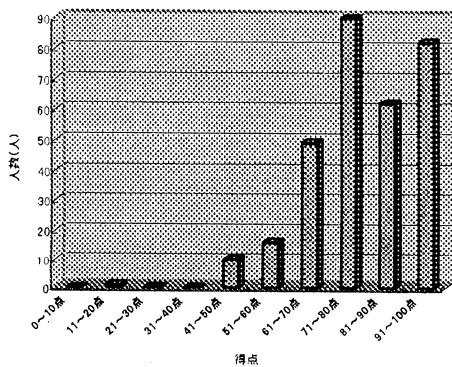


図-5 CANBUS を用いた今回の旅行の評価

表-3 乗務スタッフに対する利用者の反応

コミュニケーション	乗務スタッフの話が楽しかった、説明がわかりやすかった、乗務スタッフが親切で感じが良かった
楽しさ	温かい旅気分になった、親切で快適なバス旅だった、初めてのところでも安心、いろいろな説明があり退屈せずに済んだ
情報の獲得	案内が良く観光バスに乗った気分、乗務スタッフの口コミ情報が良かった

#### (2) 地域への効果

CANBUS の運行に伴い観光客の増加をめざし、ルート周辺の地域でも新たな動きが見られる。CANBUS の停留所付近には新しい施設(はづちを楽堂)ができ、また地域に伝わる食べ物、歴史などを紹介・体験できる施設を新設するための NPO 法人「竹の浦夢創塾」の立ち上げなどもあり、観光客・リピーターの増加に向けて地域も努力していることがうかがえる。

### 4. まとめおよび考察

地域周遊バスである CANBUS の観光面における効果は次の通りである。

- ・CANBUS は観光客が目的地に安くアクセスしたいという観光客のニーズを満たしている(図-4)。
  - ・利用者の大半を占める観光客は、CANBUS を利用した移動に高い満足を示している(図-5)。
  - ・CANBUS は乗務員と観光客の交流によって地域の魅力を発信する場、情報収集の場となっている(表-3)。
- 以上から、地域周遊バスである CANBUS は観光地までの安い移動手段や乗務スタッフの楽しいガイドによる高い満足感など、観光面では一定の効果をあげていることが明らかになった。しかし、観光面での効果はホテルや土産店などの一部の施設に限られることが多く、地域全体にまで波及させることは難しい。また、CANBUS の事業関係者は数年後に加賀商工会議所からの補助を受けずに黒字運営できるとしているが、このまま観光客の利用が増え続けていく保証はない。さらに図-3からもわかるように、月ごとの利用者数に大きな差が見られるため、観光客のみを対象とした運営の継続は難しいと考えられる。そこで、CANBUS の利用客の対象を観光客だけでなく地域住民にも拡大し、CANBUS をコミュニティバスとして運営することができれば、地域全体への波及効果が期待できると思われる。

これは、公共交通の衰退や少子・高齢化が喫緊の課

題である状況で、実際に CANBUS を利用している地域住民から便利になったという声があがっていることなどから、地域住民にとっても CANBUS を利用したい、もしくは利用できる可能性があると考えているのではないかと推測される。

特に公共交通に関しては、路線バス参入・退出規制の緩和(2002年2月)を期に、過疎部のみならず都市部の民営バス路線も縮小を余技なくされる状況である<sup>4)</sup>。このことは、石川県加賀市においても例外ではない。全10路線のうち、3路線が2路線に統合され、2路線において便数が減っている。将来さらなる減便あるいは路線廃止の可能性も考えられるが、そうなった場合でも公共交通のサービスを受けたいという地域住民のニーズが同様に減少するとは考えにくい。むしろ、今後高齢化が進むに従って、地域住民のニーズは増加すると思われる。この対策として、観光客と地域住民がコミュニティバスを相互利用する運営システムを提案したい。その具体的手法を図-6に示す。

提案したコミュニティバスとしての CANBUS の運営システムは、現在 CANBUS を中心として利害関係が成立している観光業と商業、そして観光客に、地域住民を含んだものである。このコミュニティバスとしての CANBUS の運営システムを実現するには、観光客と地域住民両者のニーズと利害を調整する必要がある。観光エリアと地域住民の生活エリアが地理的に一致していれば問題はないが、現実には観光客が望む場所と地域住民が生活上訪れる場所は異なることの方が多い。また、行政の厳しい財政事情の中で、観光客と地域住民のニーズに個別に対応する路線を整備することは困難である。

そこで、観光客が CANBUS を利用する代わりに運営

コストの一部を負担する一方、地域住民は観光客と交流し、地域の案内や口コミ情報を提供するという関係を持つ運営システムが考えられる。その結果、観光客は地域の魅力により深く接することができ、地域住民も新たな地域資源の発見(あるいは再発見)ができる。この関係を保つことによって観光地としての魅力も向上するのではなかろうか。

また、この相互作用を利用して地域自体を観光地とする新たな観光形態の創出も検討すべきである。小グループによる地域散策型の観光が注目を浴びている現在、このような観光を提供できる地域は新たな観光地として注目を集め、同時に魅力的な地域づくりに貢献すると考えられる。

以上から、石川県加賀市の地域周遊バス、CANBUS が観光客と地域住民のアクセス機能や交流の場を確保するコミュニティバスとして活用する可能性があり、さらに CANBUS を中心として観光のみならず地域全体に波及効果が期待できる交通手段であるといえる。

#### 【参考文献】

- 1) Park, Jungyoung : 寄り道観光の行動論、立命館大学大学院政策科学研究科 2001年度修士学位論文、<http://www.ps.ritsumei.ac.jp/archive/theses/master/2001/>
- 2) 元田良孝・岩立忠夫・上田敏(2001) : 交通工学、森北出版株式会社、pp.192-193
- 3) 中島正人・安江雪菜・高山純一(2000) : 金沢市におけるコミュニティバス導入効果—金沢ふらっとバスを事例として—、2000年度第35回日本都市計画学会学術研究論文集、35、p.181
- 4) <http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/bus/rural/selfgov.htm>

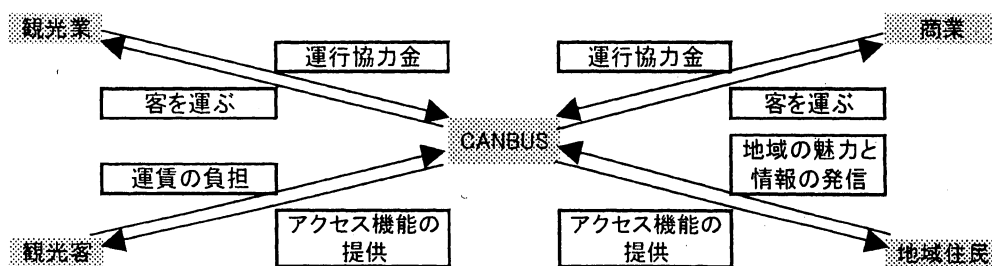


図-6 新たな CANBUS の運営システム