

| | |
|--------------|---|
| Title | 地域周遊バスを活用した地域住民と観光客の交流可能性について |
| Author(s) | 森重, 昌之; 敷田, 麻実; 奥元, 忍 |
| Citation | 日本計画行政学会第26回全国大会研究報告要旨集, 26: 131-134 |
| Issue Date | 2003-09-20 |
| Type | Conference Paper |
| Text version | publisher |
| URL | http://hdl.handle.net/10119/17264 |
| Rights | 本著作物は日本計画行政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 Association for Planning and Public Management. Copyright (C) 2003 日本計画行政学会. 森重昌之, 敷田麻実, 奥元忍, 日本計画行政学会第26回全国大会研究報告要旨集, 2003, pp.131-134. |
| Description | 日本計画行政学会第26回全国大会. 平成15年9月20日 ~ 平成15年9月21日. 仙台市 |

地域周遊バスを活用した地域住民と観光客の交流可能性について

Possibility of Interaction between Residents and Tourists by Utilizing Regional Excursion Bus

株式会社計画情報研究所 森重 昌之
 金沢工業大学環境システム工学科 敷田 麻実
 財団法人山口県予防保健協会 奥元 忍

1. 研究の目的

1960年代後半以降、わが国のバスの輸送人員数は減少の一途を辿り、バス事業者の経営採算が悪化する中で、2002年2月に乗合バスの需給調整規制が撤廃された。その結果、採算性優先のバス運営が進み、移動制約者の交通確保に行政がより積極的に関与せざるを得なくなった。そして、東京都武蔵野市の「ムーバス」の成功や国土交通省の支援などにより、多くの地方自治体でコミュニティバスが導入されるようになった(森重ほか 2002b)。コミュニティバスの導入によって、アクセス機能の向上などの効果が期待できる反面、シビルミニマムとしての交通のあり方や行政による公共交通の関与、運営補助の是非など、交通政策の基本に関する議論が不十分なケースも少なくない(喜多 2001；森重ほか 2002a)。

本研究では、石川県加賀市で運営されている地域周遊バス「CANBUS(キャンバス)」に注目して事例研究を行った。キャンバスは観光客に2次交通を提供する目的で、地域の関係者の出資によって運営されているユニークな地域交通である。そこで、収集資料やヒアリング調査からキャンバスの導入経緯や運営形態を分析し、地域住民による公共交通の「自発的供給」の可能性を検討した。また、キャンバスが単なるアクセス機能の提供手段だけでなく、地域住民と観光客の交流を通じて、新たな公共交通の維持方策が提案できることを示した。

2. 石川県加賀市とキャンバスの概要

(1) 観光産業の低迷と2次交通の必要性

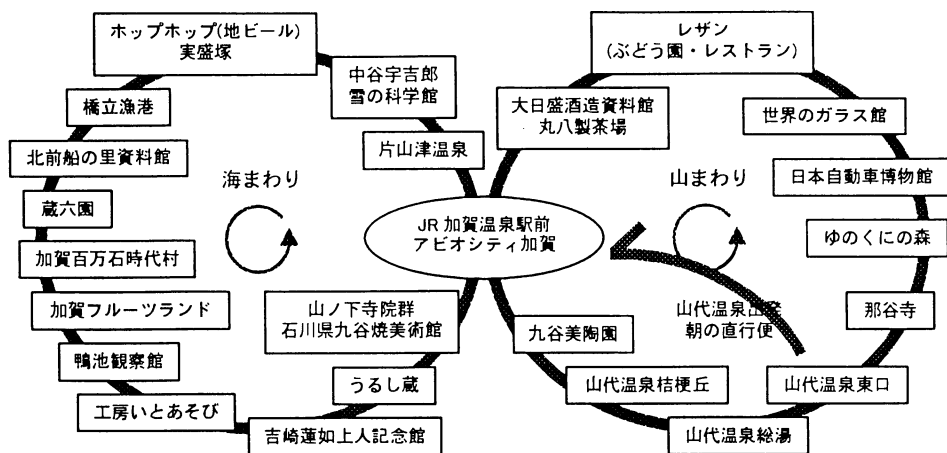
加賀市は石川県の南端、福井県境に位置し、市街地が分散した多核都市である。現在の人口は約68,000人であるが、年々減少している。交通面では、他の地方都市と同様にモータリゼーションが進行し、民営バス路線の統合や減便が進んでいる。

加賀市の基幹産業は、山代や片山津などの加賀温泉郷を中心とした観光産業であったが、近年の観光客の減少によって観光産業は低迷している。実際、両温泉の宿泊客数は1980年代から90年代初頭まで年間300万人前後で推移していたが、旅行形態や観光ニーズの変化に十分対応できていないなどの理由により、2001年には155万人と約半分にまで落ち込んでいる。

観光客の減少が顕著になった1990年代中頃から、行政や商工会議所、観光協会では、観光客数の回復に向けた方策が検討された。その中で、市内に分散した温泉や観光資源(施設)の間をアクセスするための2次交通の必要性が指摘された。そこで、1999年頃から地域循環バスの実現に向けた具体的な検討が進められた結果、2000年度に通商産業省の「商店街駐車場対策モデル事業」の指定を受け、キャンバスは2000年8月に運行を開始した。

(2) キャンバスの概要

キャンバスはJR加賀温泉駅を起点に、山代温泉方面に向かう「山まわり」と片山津温泉方面に向かう「海まわり」があり、23の観光施設を結ぶ約60km(約2時間)の路線となっている(図-1)。運行時間は8時50分～17時30分で、40分～60分間隔で通年運行されている。また、料金は1日券が700円、2日券が1,000円であるが、既存交通機関との関係から区間乗車券はない。

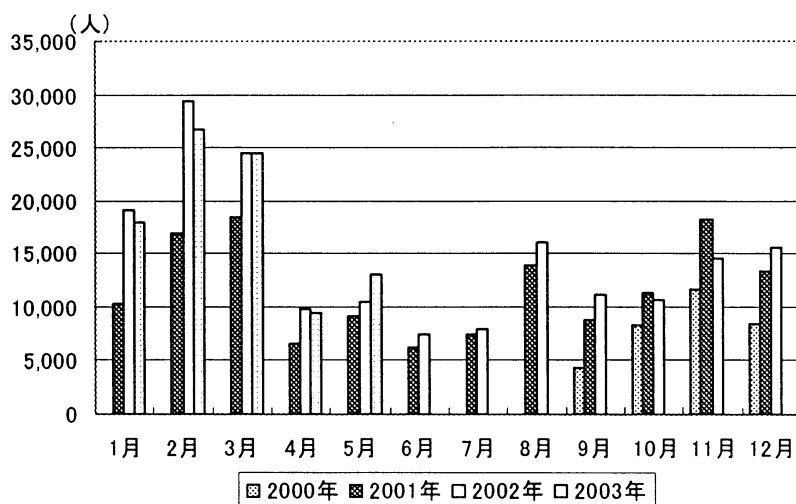


(出典) <http://www.tabimati.net/canbus/index.html>

図-1 キャンパスの運行路線図

運行初年度は、通産省の補助事業の関係上、加賀市商工会議所が運営したが、2001年度からは商工会議所が2000年6月に設立した「株式会社まちづくり加賀」がキャンパスを運営している。ただし、実際の運行は加賀市内の観光バス会社2社に委託している。

キャンパスの利用客数は運行開始以来おおむね増加傾向にあるが、季節変動が非常に大きい(図-2)。これは、キャンパスが加賀温泉駅を起点としているために、JR線利用客の影響を受けやすく、冬季の降雪時期に自動車利用が減少し、JR線利用客が増加するためと考えられる。そこで、「まちづくり加賀」はキャンパスの利用客数を安定して確保するため、地域住民の利用促進に向けた努力が続けられている(毛塚 2003)。



(資料) 株式会社まちづくり加賀

図-2 キャンパスの利用客数の推移

事業採算性の低い交通機関では、一般に行政による運営補助が行われることが多い。しかし、「まちづくり加賀」では、この例に当てはまらない特徴的な事業運営を進めている。その設立に際して、商工会議所会員から1株5万円の出資を募り、「キャンパスによる観光まちづくりへの貢献」という趣旨に賛同した29名から出資を受けた。また、収入は利用客からの周遊券収入に加え、停留所の利用客数によって決められる3~16万円/月の「運行協力金」を、停留所付近の観

光施設や飲食店などから得ている(図-3)。この運行協力金がキャンパスの収入を下支えした結果、当初1,000万円と見込んでいた「まちづくり加賀」の2001年度の赤字額は、約300万円に抑えられた。赤字分は加賀市商工会議所が補填したが、キャンパスの利用客数が増加傾向にあることから、関係者は2、3年で黒字転換が可能と見ている(奥元ほか 2002)。

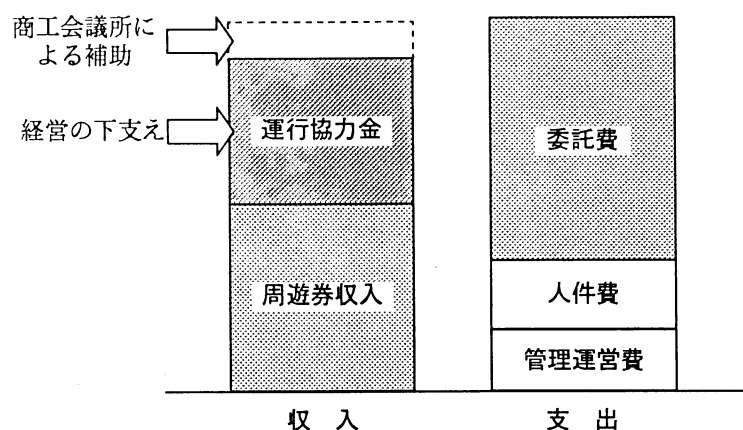


図-3 キャンパスの収支構造

3. 交通サービスの自発的供給の可能性

キャンパスの運行初年度は国や石川県、加賀市など行政の補助を受けていたが、「まちづくり加賀」が事業主体になって以降、キャンパスは行政による運営補助を受けずに運行を続けている。前述したように、キャンパスの場合は交通サービスを必要とする観光業を中心とした関係者の出資金や運行協力金によって支えられている。聞き取り調査によると、出資者のほとんどはキャンパスの運行による配当を期待するのではなく、「まちづくりへの貢献」という言わば公共サービスの趣旨に賛同して出資していることが明らかになった。また「キャンパスはNPOの要素を持っている」という出資者もいた。

これに関連して喜多(2001)は、本来サービスは利用者による自己調達が望ましいが、その中で多くの人が必要とし、まとめて提供した方が効率的なサービスが、「公共サービス」として行政によって提供されるようになったと述べている。前述した乗合バスの規制緩和も、「生活交通を確保する主体は地域である」という原則に基づいている。キャンパスは交通サービスを必要とする関係者による「自発的供給」を実現しているという点で、運営補助のための税源が乏しい地域であっても公共交通を維持できることを示唆している。

こうした動きは他地域でも認められる。青森県鯉ヶ沢町深谷地区では、地域住民が既存の路線バスを利用するにはバス停まで3~8kmも歩かなければならなかった。しかし、民間バスでは採算が合わないため、地域住民が1世帯あたり1,000円/月(現在は2,000円/月)のバス回数券を購入することで、1993年8月から生活交通の維持に努めている(工藤 2001)。また、地域住民の急速な高齢化が課題となっている京都市醍醐地区では、町内会や寺院、商業施設などが一体となってコミュニティバスの実現に向けた活動を進めている(能村 2003)。ここでも事業採算性が課題であるが、利用者数の目標を掲げて利用促進に取り組むほか、地域住民やさまざまな施設で経費の不足分(5万円/日)を分担することで、運行に向けた最終調整を図っている。

これらの事例に共通することは、地域交通のあり方について地域住民が主体的に関わっている点である。税金による単純な運営補助では、税金の「投資効率向上」のためにバスの利用客数だけに目が向けられることが多い。もちろん、キャンパスも利用客数の増加が経営の安定化に向けた重要な課題ではあるが、まちづくりへの貢献や観光振興の趣旨に賛同した出資者によ

てキャンバスが運営されていることから、観光産業や商業などに与える波及効果大きく、それによってキャンバスを評価することができる。特に、交通の効果は都市のさまざまな分野に波及することから(森重ほか 2002b)、キャンバスを地域振興に向けた議論の「場」として活用することもできる。

4. キャンバスを活用した地域住民と観光客の交流可能性

JR線利用客の影響を受けるキャンバスは、今後JR線利用客の大幅な増加が見込めない状況では、利用客数も頭打ちになる可能性が高い。また前述したように、利用客数の季節変動が大きいため、利益の平準化の観点からも、地域住民による利用促進が望まれる。しかし、地域住民のほとんどが自動車を保有し、民営バス路線の統合や減便が進んでいる中で、地域住民にキャンバスの利用を強要することは現実的でない。そこで、地域住民がキャンバスを利用するきっかけをつくる必要がある。

キャンバスには現在、地元の観光情報を提供するバスガイドが乗務し、地域住民と観光客の接点が生まれている。また「まちづくり加賀」では、2002年6月から加賀市民を対象に、1年間キャンバスを利用でき、加賀市内の施設5ヶ所を無料で利用できる「加賀まちメイト券」(5,000円)の販売を始めた。現在の路線網では大きな需要は期待できないが、キャンバスの認知度の向上や市民による地域の再発見の機会を提供できる。今後は地域資源を熟知した地域住民がキャンバスを使ったツアーを企画・立案することで、さらに地域住民と観光客の接点を広げていくことも考えられる。

一方、既存のバス会社やタクシー会社がキャンバスの導入に反対した経緯があり、キャンバスと既存交通機関との連携はほとんど進んでいない。実際、タクシー乗務員の93%がキャンバスの運行開始以降、利用客が減ったと述べている(奥元ほか 2002)。しかし、キャンバスではすべての観光客の移動ニーズを満たすことはできないので、例えばキャンバスのフィーダー交通機関としてタクシーを活用するなどの連携も今後必要である。

キャンバスが地域住民にも観光客にも利用されるようにするには、両者にメリットをつくり出さなければならない。例えば、地域住民が地元の情報を観光客に伝えたり、地域のホスピタリティを高めたりする一方、観光客は新たな地域資源の発見に貢献したり、キャンバスの利用によって地域交通を支えたりするという相利的関係である。地方都市の人口減少や財政事情の悪化、市町村合併による地域の多核化などの中で、税金による交通サービスの運営補助は今後ますます困難になる。そのためにも地域住民と観光客の交流を通じて、自律的に交通を支えるしくみづくりが求められている。

〔参考文献〕

- 毛塚宏(2003)「観光地の活性化と2次交通」『月刊観光』No.437, pp.28-32
- 喜多秀行(2001)「住民が選ぶ過疎地域のバスサービス」『交通工学』Vol.36 No.5, pp.3-7
- 工藤清(2001)「過疎地域の路線バス事業」『地域開発』Vol.442, pp.45-50
- 森重昌之・西端敏(2002a)「都市交通政策のマネジメント的意思決定—都市交通政策へのシステムズ・アプローチの適用」『金沢学院大学経営情報学部紀要』Vol.7 No.1, pp.57-72
- 森重昌之・米田亮・西端敏(2002b)「交通を契機とした持続可能な都市の実現プロセスについての研究」『日本計画行政学会第25回全国大会研究報告要旨集』pp.77-80
- 能村聡(2003)「持続可能な都市・京都をめざして—市民主体の交通まちづくり」『交通工学』Vol.38 No.3, pp.18-21
- 奥元忍・森重昌之・数田麻実(2002)「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」『日本観光研究学会全国大会研究発表論文集』No.17, 233-236