

観光地における公共交通の利便性に関する一考察

——利用者側からの視点による利便性——

白 神 昌 也

1、はじめに

観光客が観光地において利用できる交通手段には様々なものがある。公共交通を利用して観光地へアクセスする場合には、当該観光地の公共交通を利用する機会が多いが、観光地によっては公共交通が不便な場合や全く存在しない場合もある。このような観光地では、タクシーやレンタカーを利用して観光することが考えられ、また、徒歩で周遊できる範囲ならば公共交通は必要とはならない。

観光地における公共交通には、鉄道とバスがある¹。このような公共交通は、本来観光客のために存在するのではなく、地域住民の足として存在するものであり、サービスの供給対象としては地域住民が主体となる。しかし、観光地では観光客の移動の利便性をも考慮したサービス供給を行う必要性があり、事業者としては採算性を考慮した上で地域住民の利便性と観光客の利便性の両者を検討し、サービスの供給を行うことになる²。

本稿では、観光地における公共交通手段について、利用者側の視点に立って検討する。また、各観光地のすべての観光施設を網羅した交通サービスの提供は実質的に困難であり、その検討は不可能であるため、あらかじめ観光周遊対象とした観光施設間または観光地域に限定して論じるものとする。

なお、観光地によっては公共交通を利用する観光客よりも自家用車を利用する観光客の方が多い場合もあるが、あくまでも公共交通サービスの利用による利便性について論じていくものとする。

2、公共交通サービスの供給と利便性

先に少し述べたように、公共交通サービスの供給は、主に地域住民が日常生活を送る上で必要不可欠な水準を満たすという前提で行われるものである。それゆえ、需要が多い地域では十分なサービスが供給される一方、日常的にはあまり利用されないサービスは廃止されたり、他の代替交通手段に移行したりすることになる。

(1) 公共交通サービスの利便性

観光客の増加を促すため、公共交通を充実させるべきであるという指摘はよくなされるが、事業者側の視点からは不採算路線はなるべく運行したくないというのは当然の主張であろう。特に地方におけるバスの役割が、モータリゼーションの結果として非常に低くなったことや、都市部でも慢性的な道路混雑により路線バスの定時運行が阻害され利用が敬遠されるに至り、路線数および運行頻度も大幅に減少した現状を考えると、不安定な観光需要に対応したバスサ

サービスの供給は困難となる。ある程度の定期的かつ安定的な利用者が見込めない場合は、観光交通手段としてのバスサービスの供給は困難とならざるをえない。

鉄道サービスについては、大幅な不採算路線は既にほぼ廃止されている。存続している鉄道サービスについては、たとえ赤字が生じているとしても短期的には何らかの手当て³がなされている場合が多いため、利便性はともかくとして、観光交通手段としては利用可能である。

観光地における移動手段としての鉄道サービスは、多くの観光地のうちのほんの一部の地域で供給されているに過ぎないが、利用者数は非常に多い。これは、主に大都市や地方中心都市においてサービスが供給されているためであり、観光客の利用者実数は多いが利用割合としては全体的に少ないということを表している。

以上のことを勘案すると、公共交通サービスを利用した観光地での周遊の利便性は、都市観光地で高く、住民人口の少ない観光地ほど低いことが理解できる。ただ、住民人口が少なくても、いわゆる有名観光地すなわち観光客数が多い地域では、観光客の公共交通サービスの利用により、地域住民の足が確保されているという現象も見られる。

(2) 利便性を測る尺度

観光客の視点から見た公共交通の利便性を測る尺度とはどのようなものかを考えた場合、様々な事項が挙げられる。ただ、その尺度については必ずしも観光客のみに当てはまるものではなく、多くは地域住民にとっての利便性にも当てはまるものである。以下、この尺度について検討する。

① 運賃・料金

この要因は交通サービスにのみ当てはまるものではなく、通常の財およびサービスについて当てはまるものである⁴。運賃・料金は低いほど利用しやすく、日常交通にも当てはまる要因である。多くの観光地では、1日切符やフリーチケットなどを発売して、観光客の利便性を測っている。

② 路線数

観光客にとっては、訪れたいと考える観光施設を網羅した路線網の整備がなされていることが理想であるが、通常は地域住民の利便性と主要観光施設への移動を考慮して路線数は決定される。また、地域住民の利用がサービス供給の主目的である場合、最寄りの駅やバス停から観光施設までが離れている場合も多い。サービスの供給対象をどのようにとらえるかという問題であるが、前提としては地域住民の日常生活の確保と収入の安定確保である。

いくつかの観光地では、生活路線と観光路線を切り離してサービスの供給を行っており、一定人数以上の観光交通需要がある都市観光地⁵では観光路線が設定されていたり、通年運行ではなくとも季節運行など⁶のピークに対応した路線設定が行われる場合が多い。

③ 運行頻度と運行間隔

上記の路線数とも関係するが、路線数が多くても観光客が利用する時間帯に必要な頻度でサービスの供給がなされていることが必要である。日常交通に主眼をおいたサービス供給では、平日朝夕の通勤通学需要に重点を置いたサービス供給がなされることになる。しかし、多くの観光需要は日中に生じるものであるため、オフピークの運行頻度および運行間隔が不便な場合、観光客にとっては利用しにくいものになる可能性がある。もともと運行頻度が高く運行間隔が短い大都市ではこのようなことは問題にはならないが、地方に行けば行くほど不便になる

場合が多くなる。このことは観光施設間の移動制約にもつながることになるので、観光客の移動の利便性に大きな影響を及ぼす。

④情報提供

以上の尺度は、観光客が望む安くて便利な交通手段を規定するものであるが、これ以外の尺度として、いわゆる分かりやすさがある。通常観光客は観光地に対して十分な情報を有していない場合が多い。観光地に訪れて様々な観光施設を訪れようとしても、どの路線に乗ってどこで降りればよいのか、下車してからどこに行けばよいのか、どこで乗り換えればよいのかという問題に直面する。それゆえに、観光資源の情報に加えて交通サービスに関する情報の提供が重要となる。分かりやすさとは、必要十分な情報の提供であるといえる。

最近では各観光地が情報発信の一環として交通情報の提供をしたり、交通事業者もホームページを作成したりわかり易い路線マップを作成し、配布している。このことは観光客の利便性向上につながっている。

以上のような事柄を考慮すると、低い運賃・料金で行きたい観光施設へいつでも迷うことなく行けるような観光地が、観光客にとって最も望ましい観光地であるといえるであろう。しかし、現実的にはこのような理想的な観光地は存在しえるのかを結論付けることは困難である。よって、いくつかの観光地で上記の要因と照らし合わせて検討を加える。

3、事例の検討

ここではいくつかの都市観光地について検討を加える。事例として挙げる観光地として、以下の前提をおく。

- [前提]
- ・移動手段として公共交通が存在すること。
 - ・観光地（域）内に複数の観光地が存在すること。

(1) 事例 1…岡山市

岡山市で有名な観光施設は、岡山城と後楽園である。また周辺徒歩圏内に県立美術館や県立博物館、オリエント美術館、林原美術館など多くの観光施設があり文化的要素の高い観光地である。

これらの観光施設へ公共交通で訪れるためには、JR 岡山駅前から岡山電気軌道（路面電車）を利用するか岡電バスを利用する方法がある。

①岡山電気軌道

岡山電気軌道を利用する場合、駅前電停から東山行き路線で城下電停まで乗車し、岡山城から後楽園および周辺美術館へ徒歩で周遊することが可能である。最寄の観光施設へは城下下車ご徒歩で5分程度かかることとなる。

この場合料金は大人片道100円で、運行頻度⁷は5分に1本で所要時間は5分とされている。

②岡電バス

岡電バスを利用する場合、岡山駅東口バス乗り場から18系統の路線に乗車し、美術館前から後楽園前などのバス停で下車し、様々な観光施設を周遊することが可能である。

この場合料金は美術館前までが120円で後楽園前までが140円で、運行頻度は平日約20分

に1本、休日約18分に1本である。また、所要時間は後楽園前までが12分とされており、道路状況によって変動する。

公共交通を利用した場合、上記の2つの交通手段を組み合わせることで周遊することが可能である。料金および運行頻度については路面電車の利用が効率的であり、バスは非効率であると言えるが、周遊の往路と復路をどのように設定するか⁸によって、利便性は向上する。また、観光施設が岡山駅から比較的近くに存在するため、徒歩を含めた周遊も可能である。

観光客から見た場合の情報提供であるが、岡山駅で市内観光マップが設置されており、電停およびバス停も比較的分かりやすいと言える。

(2) 事例2…熊本市

熊本市の人気観光地として挙げられるのは、熊本城、水前寺成趣園、アーケード街、熊本市動植物園である⁹。その他美術館や博物館、旧跡や神社仏閣など非常に多くの観光資源を有している。ここでは熊本市内中心部における観光施設間の周遊について、先の岡山市と同じく、路面電車とバス輸送について検討する。

①熊本市電

熊本市電はA系統とB系統の2系統があり、A系統がJR熊本駅と隣接している。よってA系統について記述する。

A系統は田崎橋から健軍町までの路線で全26電停がある。路線距離は9.2kmで運賃は大人150円均一、運行頻度は平日・土日休日ともに6.5分に1本である。所要時間は、熊本駅から熊本城・市役所前までが14分、熊本城・市役所前から水前寺公園前までが15分、水前寺公園から動植物園までが9分である。なお、アーケード街へは、熊本駅から辛島町までが10分、辛島町から通町筋までが6分である。

②バス

熊本市バスを利用した周遊については、熊本駅前からの運行本数が非常に少ないため、市電で辛島町まで乗車し、交通センターから利用することとなる。

交通センターからは、水前寺公園方面に7~8本運行されており、動植物園には1時間に平均2本運行されている。運賃は前者が190円で後者が250円である。

また、産交バスが観光客を対象とした「しろめぐりん」バス（観光周遊バス）を運行しており、熊本駅発着で熊本城周辺観光施設間を20分間隔、一乗車130円で運行している。

上記の観光施設間を周遊する場合、路面電車を利用することが最も効率的である。市バスの運行頻度を考慮すると、市バスは地域住民の移動手段の確保を第一義として運行されており、観光客にたいしては代替移動手段として需要が多い区間において観光周遊バスを運行している。

熊本駅からの観光交通手段としては路面電車の役割が非常に大きく、市内中心部に入ってから、各観光客のニーズにそったバスサービスを交通センターに集約していると考えられる。

観光客から見た場合、路面電車を利用することが最も効率的な周遊手段であり、路面電車の利用に特化したサービスの提供はわかり易い。また、各観光客の個別のニーズに対応するために、公共輸送サービスとしてのバスサービスが、交通センターに行けば容易に提供されることも効率的である。さらに、熊本城周辺に観光周遊バスを運行することで、より観光客にとって利用しやすいサービスとなっている。

(3) 事例3…神戸市

神戸市中心部における観光地としては、北野異人館街、南京町、旧居留地、ハーバーランドがある。また、三宮商店街から元町商店街にかけてアーケード街が続いており、上記の観光地を徒歩で移動することが可能である。この範囲における観光交通について簡単に検討する。

①鉄道

上記各観光地を鉄道で移動する場合には、JR、阪急、阪神、神戸高速および市営地下鉄がある。このうち、市営地下鉄は北野異人館街以外のすべての観光地間の周遊が可能である。

市営地下鉄には2路線あり、上記区間は海岸線である。三宮・花時計前、居留地・大丸前、みなと元町、ハーバーランドの4駅があり、一乗車200円で乗車可能である。運行頻度は10分に1本で、各駅を1~2分で結んでいる。

JRは三ノ宮、元町、神戸の各駅があり、運賃が各駅間120円で運行頻度は1時間に12本または16本である。

阪急および阪神は神戸高速と相互乗り入れしており、阪急は三宮、花隈、高速神戸の3駅が、阪神は三宮、元町、西元町、高速神戸の4駅がある。いずれも各駅間120円でJRと運賃は変わらないが、運行頻度は10分に1本となっている。

②バス

この区間のバス輸送には、神戸市バスと神戸交通振興バスのシティー・ループバスがある。

神戸市バスの運行区間は、2系統、7系統、90系統、92系統の4路線で、2系統と92系統の2路線は北野異人館街に最も近い加納町から三宮を経由し元町まで、7系統は三宮から元町を経由した後北野町異人館街に最も近い中山手3丁目を經由後、神戸駅方面へ向かう生活路線である。また、90系統については2系統および92系統と同じく加納町、三宮、元町を経由後、ハーバーランドの対岸である中突堤中央ターミナルまでの路線である。料金についてはすべての路線で200円均一であるが、運行頻度に大きな差異がある。2系統および92系統の2路線合わせて3~4分に1本、7系統で7分に1本、90系統は1時間に1本である。

次にシティー・ループバスであるが、これは観光周遊バスである。路線範囲に上記の観光地をすべて網羅しており、新神戸駅も經由することから、新幹線利用者にとって便利である。料金は一乗車250円で運行頻度は平日が15分から20分に1本、土日・祝日が12から15分に1本である。また、始発が9:00で終発が17:34（土日・祝日は17:58）であるため、観光客に特化したサービスである。

公共交通を利用した場合、運行頻度および運賃・料金面では鉄道利用が便利である。バスについては、市バスが生活路線としての役割に主眼をおいており¹⁰、観光地間を純粹に結ぶ路線がないため、あまり利便性は高くない。ただ、シティー・ループについては観光客のニーズが高く、特に坂の上にある北野異人館街でのバス停では、休日や長期休暇で利用者が多くなっている。

神戸市の場合、観光客への情報発信は各駅でのマップの設置や各鉄道会社や神戸市交通局のホームページ、ポータルサイト、スルッと関西グループによる施策など、非常に多くなされている。しかし、観光客数に比較して、提供されている観光交通サービスがシティー・ループだけであることから積み残しの問題が発生することもあり、また、都心部の最も交通量の多い区間を運行しているために待ち時間の問題も生じている。道路輸送の面で可能であればサービスの質の向上がなされるべきである。

4、ま と め

以上、都市観光地について3つのケースを簡単に取り上げた。ここまででいえることの一つとして、観光客に対しての公共交通サービスとして、バス輸送は非常に困難な問題をはらんでいることである。観光客の視点に立ってバスサービスを充実するためには、一つの方法として運行区間を限定することである。熊本市のように熊本城およびその周辺部に限定したバスサービスの提供は、観光需要にそったサービスの供給が可能であり、また、一部代替輸送手段として路面電車が大きな役割を果たすことが可能なため、観光客サイドの利便性は高いと考えられる。

一方、神戸市は観光客のために周遊バスを主要観光地間で運行しているが、その運行区間で問題が生じる可能性がある。三宮・元町間の混雑区間を地下鉄との共通乗車券を発行することで別ルートに回避することも1つの方法である。

また、路面電車を含めた鉄道輸送は、運行頻度の高さ、時間の正確さ、大量輸送による運賃・料金の低さが特徴である。特に路面電車については、旧市街を運行していることから歴史的な有名観光地の近くを運行している場合が多く、観光客にとって非常に利便性が高い交通手段である。

本稿では、観光客にとって何が便利であるのかという視点で3つの都市観光地の限られた事例について検討した。一般論としての結論は出せないが、観光地におけるバス輸送について、様々な検討事項が存在することは確認できた。さらに、鉄道輸送と有機的に結びつけた観光交通輸送サービスの、観光客への利便性向上の可能性の検討が重要であることも確認できた。

今後の課題として、数多くある観光地での公共交通輸送サービスの現状と課題について、観光客サイドのみならず事業者サイドからの視点からも検討していくことが必要である。また、バス輸送と競合する自家用車を含めた道路輸送についての調査研究も必要である。

参考文献

- 都市交通研究会 [1997] 「新しい都市交通システム」 山海堂
 山中英生他 [2000] 「まちづくりのための交通戦略」 学芸出版社
 白神昌也 [2010] 「観光地における周遊交通についての概観と公共交通を利用した取り組み」 大阪観光大学紀要第10号

参考資料および参考サイト

- 岡山市：<http://www.city.okayama.jp/>
 岡山電気軌道：<http://www.okayama-kido.co.jp/>
 (財)熊本観光コンベンション協会「くまもとてくてくまっぷ」
 熊本市観光情報サイト「漫遊熊本」：<http://www.manyou-kumamoto.jp/>
 熊本市：<http://www.city.kumamoto.kumamoto.jp/>
 神戸市交通局：<http://www.city.kobe.lg.jp/life/access/transport/>
 神戸交通振興：<http://www.kctp.co.jp/>

注

- 1 船舶もあるが本稿では議論の対象とはしない。
- 2 周遊バスなど主に観光客に的を絞ったサービスも多くの観光地で見られる。
- 3 地方鉄道や公営鉄道に対する補助や、企業内内部補助による路線運営維持が行われている。
- 4 例外として、贅沢旅行をする場合には高いほど旅行に対する効用が上がる場合もある。
- 5 例えば神戸市や松江市など
- 6 例えば姫路市など
- 7 以下運行頻度については 9:00 から 17:00 とする。
- 8 例えば、路面電車で城下で下車し、周辺観光施設を周遊し、最後に後樂園を訪れた後、後樂園前からバスで岡山駅へ戻るということが挙げられる。
- 9 熊本市観光情報サイト「漫遊熊本」による。
- 10 以前は神戸・元町・三宮を結ぶ市バス路線が複数あったが、地下鉄海岸線および神戸交通振興へのサービス移行により廃止または短縮された。