

観光活性化に向けた交通手段転換の可能性に関する研究

喜田将伍*・片柳澄明**・和田章仁***

A study on possibility of the transportation conversion for the sightseeing activation

Shogo KIDA, Sumiaki KATAYANAGI and Akihito WADA

Gifu prefecture takayama city is surrounded by mountains, it has beautiful nature in the city where the river flows. It has a historical rows of buildings in town which were selected as an important traditional heritage site in Japan, many sightseers have visited from within Japan.

Keywords:観光活性化、観光交通、交通手段転換

1. はじめに

岐阜県高山市は周囲を山々に囲まれ、市中を川が流れる美しい自然を有しているとともに、国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されている歴史的町並みがあることから、多くの観光客が国内外から訪れている。しかしながら、高山市の1人当たりの観光消費額の増減率は減少傾向にある¹⁾(表-1参照)。また近年では、東海北陸自動車道の飛騨清見IC-白川郷ICの開通、ETCの定額化といった高速道路利用事情の変化、JRなど公共交通機関のサービスの充実など、観光利用の交通手段が変化している。さらに長引く不況やガソリン高騰など社会情勢のマイナス要因が影響して安い費用で、近くの観光地に、短い日程で観光するいわゆる「安・近・短」傾向が観光客にみられる。そのため地域の活性化を目指した観光客の長期滞在が望まれている。

そこで、本研究では、地方都市である高山市と大都市である京都市を対象として、高山市内に公共交通機関、自動車等で来訪している観光客と京都市内に自動車を利用して来訪している観光客を対象にアンケート調査を行い、観光活性化に向けての交通手段転換の可能性を探るものである。

2. 調査概要と調査結果

高山市での調査は、JR高山駅前広場及び隣接する高速バスターミナルにおいて、平成22年10月1日から2日の二日間行った。調査方法としては、公共交通機関を利用して訪れている観光客と高山市内の駐車場に飛騨ナンバー以外の自動車で来訪している観光客を対象に、アンケート調

*建設工学大学院生 **いであ株式会社 ***土木環境工学科

表-1 観光客数・観光消費額・観光客1人当たりの平均消費額推移

	平成 7年	平成 8年	平成 9年	平成 10年	平成 11年	平成 12年	平成 13年	平成 14年	平成 15年	平成 16年
観光客数 (千人)	2,285	2,302	2,201	2,932	2,697	2,680	3,218	3,183	3,008	2,817
観光消費 額	444.6	427.7	466.5	589	499.6	488.2	468.2	536.6	519	479.9
千円/人	19.5	18.6	21.2	20.1	18.5	18.2	14.5	16.9	17.3	17
増減率	1	0.95	1.09	1.03	0.95	0.94	0.75	0.87	0.89	0.88

(注1) HOSPITALITY 第15号, p123~129, より転載

(注2) 「千円/人」は観光客1人あたりの平均消費額であり下段の数字は平成7年を1.0とした

表-2 アンケートの調査結果

		配布票数	回収数	有効回収数	有効回収率
自動車	平成23年(京都)	400	175	174	43.5%
	平成22年(高山)	209	133	130	62.2%
公共交通	平成22年(高山)	260	141	140	53.8%

査票を手渡しで配布し、回収は郵送とした。京都市の調査は、京都市営清水坂観光駐車場及び二条城駐車場において、平成23年9月23日(金)、24日(土)の2日間行った。調査方法としては、市営駐車場に京都ナンバー以外の自動車で来訪している観光客を対象にアンケート調査票を手渡しで配布し、回収は郵送とした。アンケート内容は個人属性、訪問回数、滞在時間、全旅行日程、および他の交通手段への転換の可能性である。また、アンケート調査結果を示したものが表-1である。

3. 観光客の旅行実態

(1) 高山における交通手段別全旅行日程

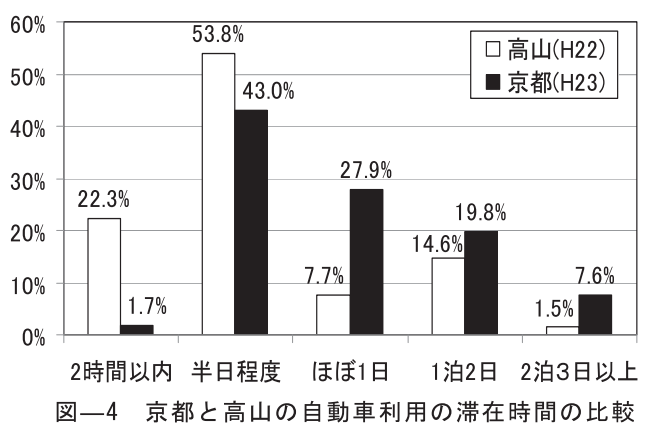
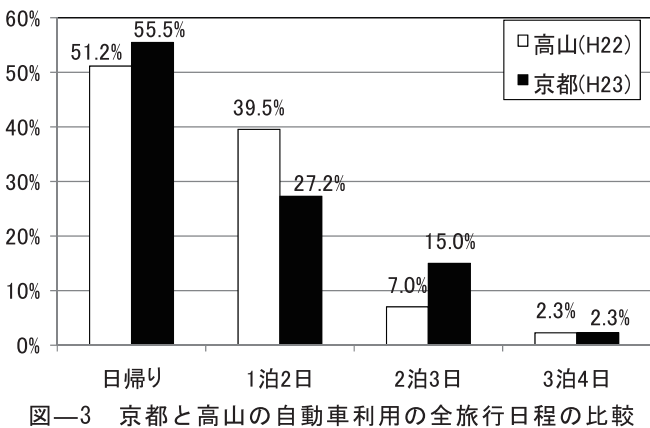
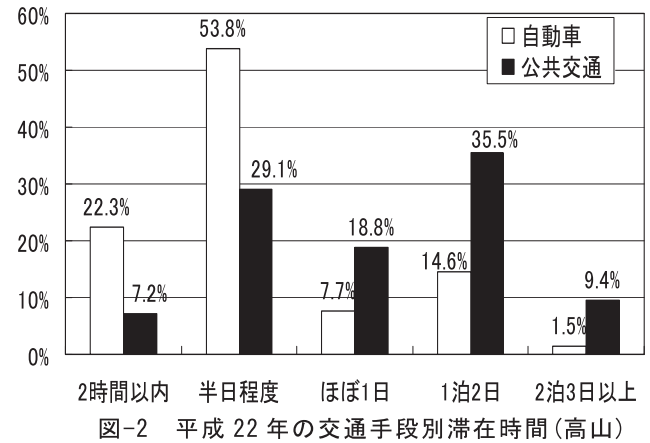
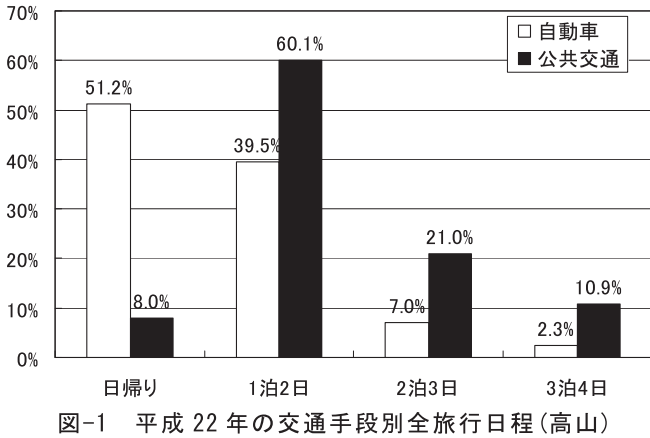
高山における全旅行日程を交通手段別に示したものが図-1である。これをみると、自動車利用観光客では、日帰りの割合が高く、逆に日程が長くなると、低い割合となっている。公共交通利用観光客では1泊2日の割合が高く、日帰りの割合は自動車利用観光客の方が高くなっている。また、日程が長くなると、公共交通利用観光客の方が高い割合を示している。

(2) 高山における交通手段別滞在時間

高山滞在時間を交通手段別に示したものが図-2である。これをみると、自動車利用観光客では半日程度の割合が高く、公共交通利用観光客では1泊2日の割合が高い。2時間以内、半日程度の短時間では、公共交通利用観光客より自動車利用観光客の方が高い割合となっている。これに対して、滞在時間が長くなると、公共交通利用観光客の方が高い割合となっている。公共交通機関の方が長時間滞在していることから、自動車利用より公共交通機関の方が観光活性化につながっていると考えられる。

(3) 自動車利用観光客の都市別全旅行日程の比較

自動車利用観光客の都市別全旅行日程の比較を示したものが図-3である。これをみると、京都、高山ともに日帰りの割合が高い。1泊2日では京都より高山の方が高い割合となっているが、2泊3日では京都の方が高い割合となっている。このことから高山より京都の方が長期間での観光が多い。



(4) 自動車利用観光客の都市別滞在時間の比較

自動車利用観光客の都市別滞在時間の比較を示したものが図-4である。これをみると、京都と高山ともに半日程度の割合が高い。高山では半日程度、2時間以内の割合が京都より高いことから、短時間での観光が多い。一方、京都はほぼ1日、1泊2日、2泊3日以上割合が高山より高く、高山より京都の方が長時間観光をしていることがわかる。

4. 交通手段転換の可能性

(1) 都市別における手段転換の検討

1) 公共交通機関利用の検討の有無

京都と高山の自動車利用観光客の公共交通機関利用の検討の有無を示したものが図-5である。これをみると、高山では検討しなかった割合が98%と高く、ほとんどの観光客は公共交通機関の利用を検討していないことがわかる。それに対して京都では検討しなかった割合が85%と高い割合になっているものの、14%の観光客は公共交通機関の利用を検討したことがわかる。

2) 手段転換を検討しない人からみた転換の可能性

京都と高山の公共交通機関の利便性向上による交通手段転換の可能性を示したものが図-6である。これをみると、京都では図-5で検討しなかった85%のうち約4割の観光客が公共交通機関の利便性が向上すれば、自動車から公共交通機関への手段転換を検討していることがわかる。一方高山では、当初公共交通機関の利用について検討しなかった人でも公共交通機関の利便性が向

上すれば、自動車から公共交通機関への手段転換を考えている人は3割にとどまっている。このことから、高山より京都の方が手段転換の意識が高いことがわかる。この理由としては検討の有無も含めて京都における公共交通機関の充実があげられよう。

(2) 高齢に伴う手段転換の検討

1) 運転不能による観光旅行の有無

高齢に伴って運転ができない場合、観光旅行の有無を示したものが図-7である。これをみると、京都では約9割が高齢になり運転できなくなっても、観光旅行を行うことがわかる。高山でも約9割の観光客が観光旅行を今までと同じように行うことがわかる。このことから、両都市とも運転できなくなっても、旅行をやめる観光客は少なく、今までと同じように観光旅行を行うと考えていることがわかる。

2) 観光旅行を続ける人からみた交通手段の検討

今までどおり行くと回答した観光客が何に交通手段転換するかを示したものが図-8である。京都では公共交通機関に転換すると考えている観光客が70%と高い。高山でも公共交通機関に転換する観光客は64%となっている。一方貸し切りバスでは京都より高山の方が高く、20%の観光客が

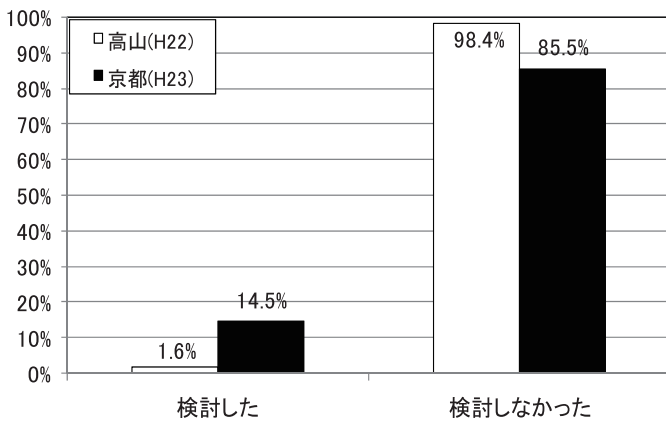


図-5 都市別公共交通機関利用の検討の有無

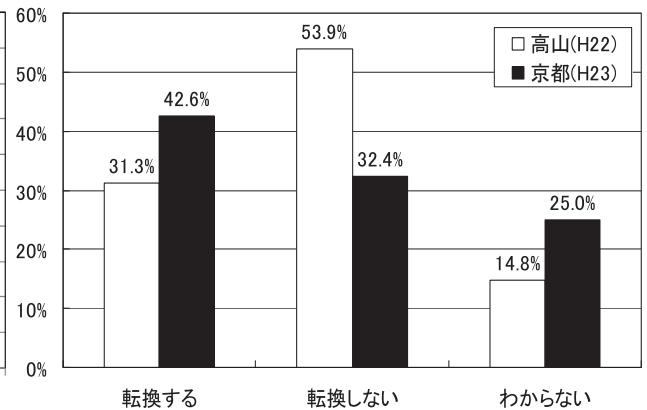


図-6 公共交通機関の利便性向上による転換の可能性

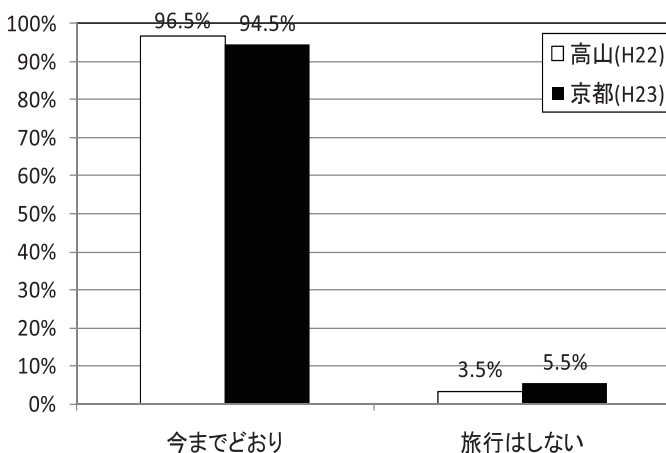


図-7 都市別の高齢に伴う運転不能による観光旅行

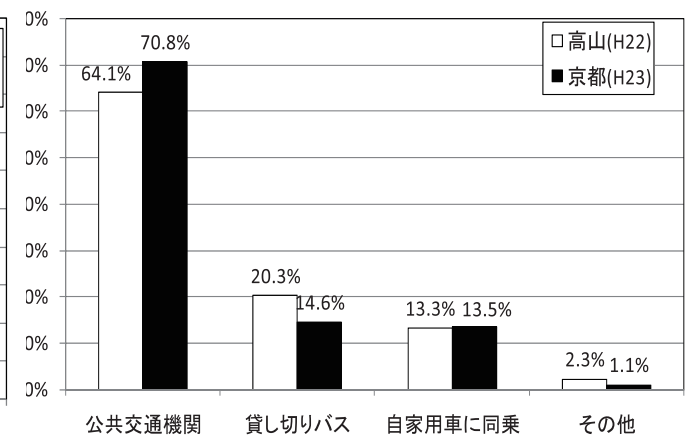


図-8 都市別の運転不能による交通手段の検討

バスに転換したいと考えている。この理由としては、高山における鉄道のネットワークの貧弱度によるものと考えられる。

5. まとめ

(1) 観光客の旅行実態

- 1) 高山における交通手段別の全旅行日程は、自動車利用観光客では日帰りの割合が高く、公共交通利用観光客では1泊2日が高い割合であった。そのうち高山滞在時間をみると自動車利用観光客は半日程度の割合が高く、公共交通利用観光客では1泊2日が高い割合であった。
- 2) 都市別の自動車利用観光客について、その全旅行日程は高山と京都ともに日帰りの割合が高い。高山の1泊2日の割合が京都に比べ高く、京都だと2泊3日が高山に比べ高い割合であった。また、そのうち当該都市での滞在時間は高山で2時間以内、半日程度の割合が高く、京都は半日程度、ほぼ1日が高い割合となっている。

(2) 交通手段の転換の可能性

- 1) 自動車利用者からみた公共交通機関への手段転換の検討割合を都市別にみると、高山、京都ともに公共交通機関を検討しなかった高い割合になっているが、京都では高山に比べ公共交通機関を検討した回答者が多く、14%であった。またそのうち検討しない回答者の内、公共交通機関の利便性が向上した場合の公共交通への手段転換は京都で85%のうち約4割が公共交通機関に手段転換するのに対して、高山では自動車から公共交通機関への手段転換を考えている人は3割であった。
- 2) 回答者が高齢になった場合、観光旅行を続けるかどうかを尋ねた結果、高山と京都ともに今までどおり観光旅行を行うが高い割合であった。またその場合の交通手段は公共交通機関の割合が高く、大部分を占めていた。

6. 考察

高山では、全旅行日程・滞在時間ともに自動車利用観光客より公共交通利用観光客の方が長期間滞在していることから、公共交通利用観光客の方が観光活性化につながると考えられる。公共交通機関への転換意識として、現状のままでは転換が検討されないことがわかる。しかし転換の方策の1つである公共交通機関の利便性が向上すれば検討される割合が増加することがわかった。

また、大都市である京都と高山を比較すると、高山では観光する範囲が比較的狭いことがわかる。一方、京都は高山に比べ長時間の滞在時間の割合が高いことから、観光する範囲が広いことがわかる。高山と京都の公共交通機関への転換の意識を比較すると、京都の方が検討すると回答する人の割合が高く、また検討しないとした人を上回った。この理由としては、高山では公共交通機関があまり発達しておらず、京都では公共交通機関が発展していることからだと考えられる。

一方、自動車利用者は高齢になり、運転ができなくなってもほとんどの人は観光旅行を希望している。その場合は貸し切りバスや自家用車に同乗すると答えた回答者もあったが、そのほとん

どが公共交通機関に転換するとしている。

参考文献

- 1) 源野武尚・片柳澄明・和田章仁：飛騨高山における地域の活性化と観光振興に関する考察，日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌第15号，pp.123～129，
- 2) 吉田貴利・片柳澄明・和田章仁：飛騨高山における公共交通機関利用観光客の意識実態，土木学会第64回年次学術講演概要集，CD-ROM，第IV部門，IV-120，2009
- 3) 吉田貴利・片柳澄明・和田章仁：飛騨高山における鉄道利用観光客の行動特性，土木学会第65回年次学術講演概要集，CD-ROM，第IV部門，IV-088，2010
- 4) 上松清治・片柳澄明・和田章仁：高山における自動車利用観光客の交通手段に関する考察，日本ホスピタリティ・マネジメント学会第18回全国大会，pp.48～49，2009
- 5) 上松清治・片柳澄明・和田章仁：観光旅行における交通手段—自家用自動車と観光バスの比較を通して—，日本ホスピタリティ・マネジメント学会第19回全国大会，pp.20～21，2010
- 6) 高山市商工観光部観光課：平成23年観光統計，
http://www.city.takayama.lg.jp/kankou/documents/kankoutoukei_H23.pdf
- 7) 京都市産業観光局：京都市観光調査年報，
http://raku.city.kyoto.jp/kanko_top/image/kanko_chosa22.pdf

(平成24年3月31日受理)