

# 長浜都市観光と鉄道及び駅の役割について\*

Thoughts for the role of railroad and station on Nagahama Tourism \*

大矢正樹\*\*・北川賀寿男\*\*\*・山崎悠司\*\*\*\*

By Masaki Oya\*\*・Kazuo Kitagawa\*\*\*・Yuji Yamazaki\*\*\*\*

## はじめに

モータリゼーションの進展に伴い、1980年代中頃には観光においても自動車利用が鉄道利用を上回るようになったが、鉄道が観光振興に果たす役割は今も大きなものがある。本稿では長浜観光における鉄道及び駅の役割について述べるが、あくまでも著者達の私見であり、長浜市の見解ではないことをはじめにおことわりしておく。

### 1. 長浜観光発展のきっかけを作った北陸線直流化

日経経済研究所が行った都市観光地魅力度調査<sup>1)</sup>によれば、長浜は人口10万人以下の都市の中では、高山に次ぐ高い評価を受けている。これは、株式会社黒壁（3セク会社、民間8社及び長浜市出資により発足）による「中心市街地活性化で観光客を集めてきた長浜が、



写真 - 1 黒壁ガラス館（黒壁1号館）

（出典）長浜観光協会ホームページ

<http://www.nagahamashi.org/bunka/glass/index.html>

\*キーワード：都市観光，鉄道，経済効果

\*\*正員、株式会社環境創造

（京都市中京区新町通四条上ル小結棚町428 新町アイエスビル、TEL:075-254-8811、E-mail:oya@issr-kyoto.or.jp）

\*\*\*長浜市商工部観光振興課

（滋賀県長浜市高田町12番34号

TEL0749-65-6521、FAX0749-64-0396）

\*\*\*\*（社）長浜観光協会

（滋賀県長浜市高田町12番34号

TEL0749-65-6521、FAX0749-64-0396）

東京の原宿、青山などと並ぶ32位に入っているのが目を引く<sup>2)</sup>」ためであるが、「JR北陸線の直流化効果も見過ごすことはできない。

株式会社黒壁の設立は、「黒壁銀行」として親しまれてきた旧百三銀行長浜支店の建物保存運動がきっかけである。商業者から「商店街活性化の拠点として使用したい」という声があったこと、教育委員会も保存に熱心であったことから、1988年4月に株式会社黒壁が設立された。建物を保存していくための事業としてガラス小売事業が決定され、翌1989年より黒壁ガラス館の営業が始まった。

幸い黒壁の来街者数が随分増加していったが、大きなインパクトを与えたのが1991年9月のJR北陸線の長浜までの直流化であった。京阪神方面から長浜に行く場合、従来は米原で北陸線に乗り換えねばならなかったが、乗り換えなしで大阪から90分で行けるようになり、日帰り圏が拡大したためである。黒壁来街者数は、初年度の10万人から、91年度には35万人、翌92年度には50万人に達した（図1.1）。



図 1.1 黒壁来街者数の推移

（出典）株黒壁「会社概要」より作成

[http://www.kurokabe.co.jp/main05\\_aboutus/index.html](http://www.kurokabe.co.jp/main05_aboutus/index.html)

### 観光の「安近短」化も長浜観光には追い風

長浜の観光客数が随分増加してきた要因の一つとして観光の「安近短（安い費用で、近くの観光地に、短い日程で旅行する旅行形態）」化があげられる。97年の金融不安を契機にわが国はデフレ不況に突入し、観光に

おいては「安近短」の傾向が顕著になった(図 1.2)が、関西・中部の両大都市圏から90分という地の利を生かして、日帰り観光中心の長浜観光は堅調な伸びをキープすることができたのである。

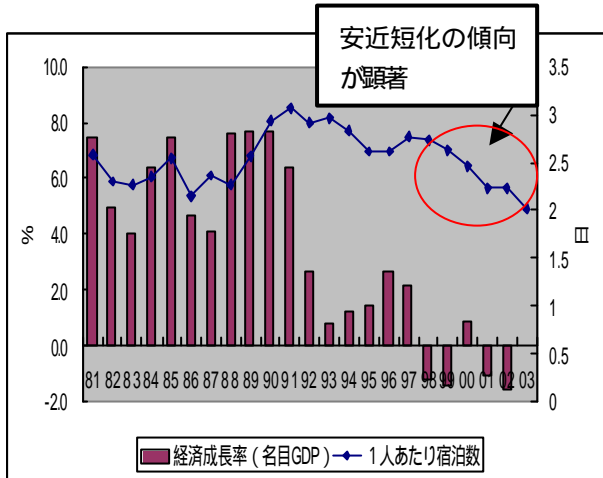


図 1.2 景気動向と宿泊観光旅行の宿泊数の推移

(出典) 1981～2002年の経済成長率(名目GDP増加率)は国民経済計算年報平成16年版CD-ROM, 国民1人あたり宿泊観光旅行宿泊数は国土交通省編: 観光白書平成16年版, p4, による。

## 2. “愛・地球博”の影響で日帰り客が減少

関西・中部の両大都市圏に近いということは、その影響を受けやすいということでもある。2005年は長浜観光にとって厳しい年であった。“愛・地球博”の影響で日帰り観光入込み客が前年に比べ12%減少(57万人減少)したからである(図2.1)。

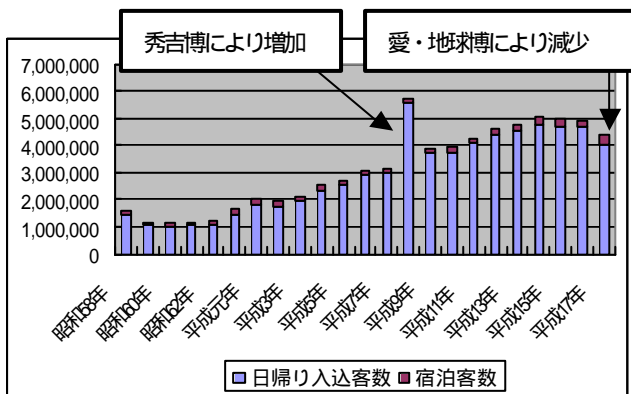


図 2.1 長浜市年間入込み客数の推移

長浜は関西圏と中部圏の境界線上に位置しているため、もともと中部の影響を受けやすい構造を持っている。“愛・地球博”の半年間の公式入場者数は22百万人で、半年で東京ディズニーリゾートの年間入場者数を集めたことになる。いわば愛知県に東京ディズニーリゾート2個が同時に出現したようなインパクトを持っていたわけ

で、長浜の観光客が減少したのも当然であった。

2005年の観光客減少は一時的なもので何ら問題はないが、2005年に行った観光調査結果については注意が必要となる。例えば、“愛・地球博”の影響で中部以東の観光客が減少し、観光客の出発地分布では関西が例年より多く中部が例年より少なくなっている可能性等、“愛・地球博”の影響が何らかの形で反映されるのは避けがたいからである。

## 3. 鉄道が長浜観光で果たしている役割

長浜市観光振興課が平成17年度に行った調査<sup>3)</sup>をもとに、鉄道が長浜観光で果たしている役割を概観する。観光が季節毎に変動するのはよく知られているが、長浜観光の場合は、冬季(1～3月)が他の季節とは異なった特性を持っている(「盆梅展<sup>4)</sup>」の影響が非常に大きい)。このため「長浜観光の代表的な姿」を示すにあたっては冬季のデータを除いて集計した(比較のため冬季の結果も示している)。

### (1) 観光客の出発地分布

長浜観光客の約半数が関西から、4割弱が中部からとなっている(先述したように、愛・地球博の影響で例年に比べ関西の割合が若干多く、逆に中部の割合が若干少なくなっている可能性がある)。冬季には関西からの観光客が全体の3分の2を占めるようになる。後でみるように中部からは自動車利用が多いため、関が原周辺で雪が降りやすい冬季は長浜への観光が少なくなると考えられる。

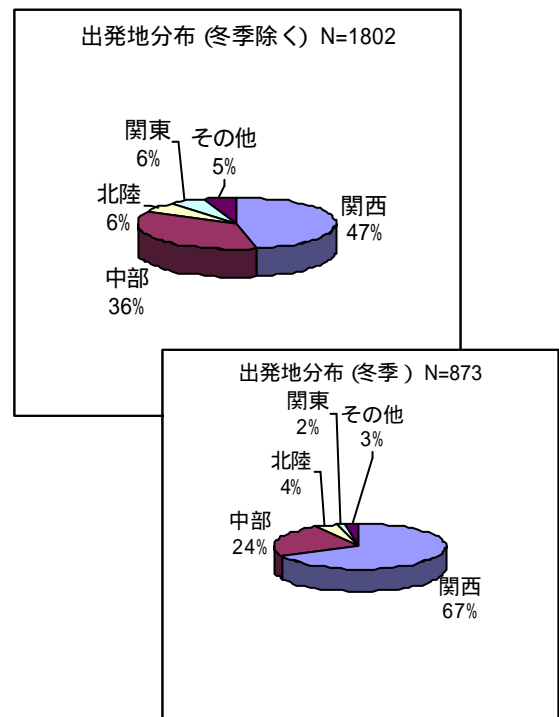


図 3.1 観光客の出発地分布(出典: 参考文献3)

## (2) 観光客の年齢分布

長浜観光客の年齢分布をみると、50代以上の中高年層が50%以上を占めている。冬季になると中高年層の占める割合は70%に達している。

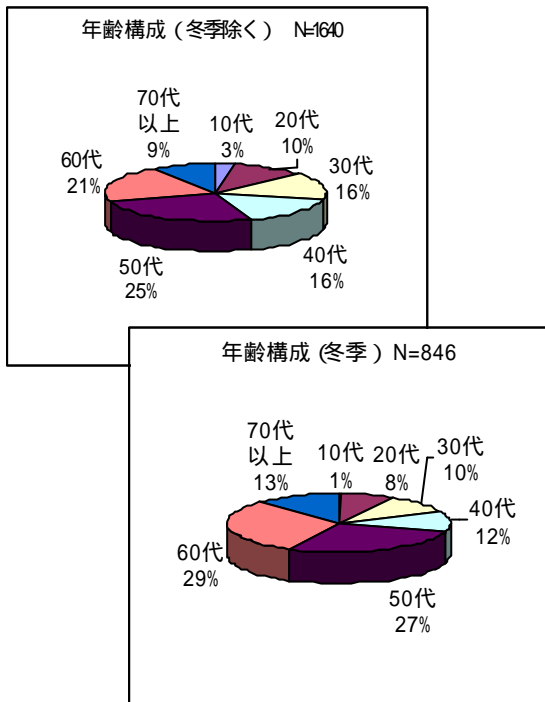


図 3.2 長浜観光客の年齢構成 (出典：参考文献3)

考慮すると、交通手段分布は年齢層分布とリンクしているといえそうである。

### 中高年齢層では鉄道利用が自動車利用を上回る

そこで長浜観光客を、10代・20代の若者層、30代・40代の子育て層、50代以上の中高年層の3つに区分して交通手段分布を調べたのが図 3.4である。若者層、子育て層では自動車60%、鉄道30%、バス10%であるのに対し、中高年層では鉄道40%、バス(ほとんど全て観光バス)24%、自動車36%となっており、鉄道利用が自動車利用を上回っている。また観光バス利用が全体の4分の1を占めていることも注目される。

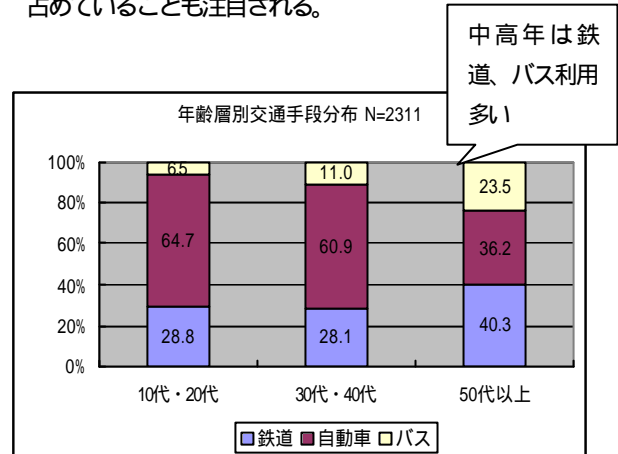


図 3.4 年齢層別交通手段分布 (出典：参考文献3)

## (3) 交通手段分布

交通手段分布をみると、自動車50%、鉄道30%、バス20%となっており、自動車・バスに比べ鉄道の割合は少ない。冬季については鉄道の割合が44%に増加しているのが注目される(図 3.3)。先述の年齢層分布の結果を

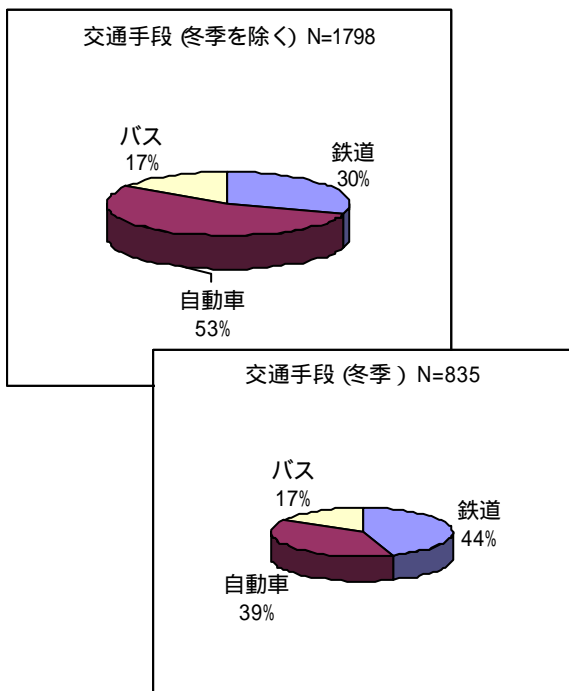


図 3.3 長浜観光の交通手段分布 (出典：参考文献3)

### 中高年齢層の観光消費額は他の世代に比べ大きい

50代以上の中高年層が長浜観光客の半分以上を占め、他の世代に比べ鉄道利用率の高いことがわかった。それではこの中高年層はお金の使い方でも他の世代と異なっているのか調べた結果を図 3.5 に示している。50代以上の中高年層の平均消費額は日帰り5150円、宿泊25150円で、他の年齢層に比べて大きいことがみてとれる。長浜観光は、経済面では50代以上の中高年層によって支えられているといえる。

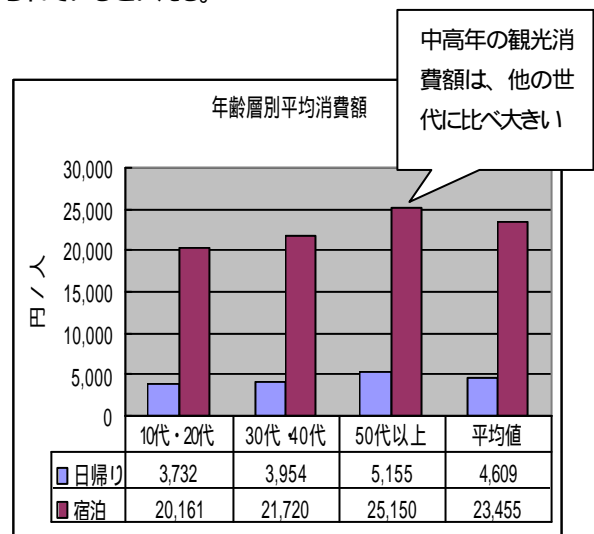


図 3.5 年齢層別観光消費額 (出典：参考文献3)

### 鉄道利用者の日帰り滞在時間は長い

交通手段別に日帰り平均滞在時間を調べると、鉄道が一番長く、次いで自動車、観光バスの順となる。観光バスの滞在時間が短いのは、長浜の場合他の目的地に向かう途中で寄るケースが多いからで、その場合の滞在時間は1～2時間が通常である。自動車の場合もバスほど多くはないが、途中立ち寄りのケースがある。このためどうしても鉄道利用者の平均滞在時間は長くなり、平均値を比較すると鉄道は自動車より1時間ほど長い(図3.6)。

滞在時間が長くなるほど、お金を消費する機会が増えるはずである。そこで、日帰り滞在時間と消費額との関係をみたのが図3.7である。滞在時間が2時間以内の「ちょい寄り」は消費額が少ない傾向が見られるが、全体的には、滞在時間と消費金額の間には相関は見られない。残念ながら、「鉄道利用は滞在時間が長い 鉄道利用者の消費額多い」という単純な関係は成立しないようである。

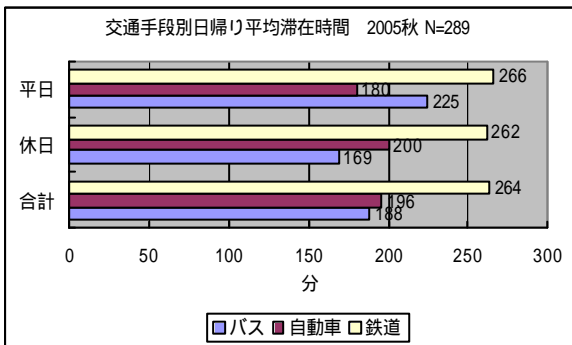


図3.6 交通手段別平均滞在時間(出典参考文献3)

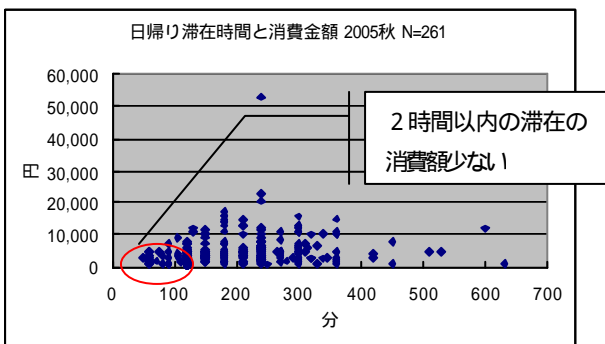


図 3.7 日帰り滞在時間と消費金額(出典参考文献3)

## 4. 長浜駅が観光に果たしている役割

長浜駅から黒壁スクエアまでは徒歩5分、冬季に盆梅展が開かれる慶雲館へも徒歩5分で、長浜駅は観光には非常にいいロケーションにある。駅と観光施設が至近距離にあることが、長浜観光の一つの特徴となっており、駅は観光施設への誘導機能を有している。北陸線の長浜敦賀間直流化に伴い、長浜駅は2006年10月には橋上駅として生まれ変わる。これにより長浜駅から湖岸へのアク

セスは各施設に向上し、今までお遠回りしなければならなかった長浜城歴史博物館や長浜港も徒歩10分圏内となる。この駅の誘導機能の向上を、諸施設への立ち寄り率の向上にどう結びつけるかが問われている。



図 4.1 長浜駅周辺図

## 結語

長浜観光客の50%以上を50代以上の中高年が占めているが、中高年の観光消費額は大きく、観光経済面における中高年の寄与は大きい。中高年の40%は鉄道を利用しており、中高年の利用を通して鉄道の観光経済面への貢献は大きなものがある。また長浜駅は観光施設への誘導機能を有しており、2006年橋上駅化による誘導機能の向上を具体的に諸施設への立ち寄り率向上にどう結びつけていくかが課題となっている。この他にも、課題としては宿泊観光客の増加策や広域観光との連携等があげられるが、これについては講釈封じられることとしたい。

## 参考文献・注

- 1) 日経産業消費研究所：『観光の街なか魅力度とニーズ - 専門家の評価と消費者調査 - 』，日本経済新聞社，2004年7月
- 2) 上記報告書 p.15
- 3) 長浜市商工部観光振興課：『長浜市観光消費経済波及効果調査報告書』，2006年3月
- 4) 長浜盆梅展は毎年1月～3月に開催される梅の盆栽展で、2メートル以上の巨木や樹齢400年を越す古木など他所では見られない銘木の展示がある。1952年から続いており湖国の冬の風物詩となっている。