高山市における観光客の交通手段転換の可能性に関する考察*

A study on possibility of conversion of the transportation of tourists in Takayama-city*

片柳澄明**・和田章仁***

By Sumiaki KATAYANAGI**・Akihito WADA***

１．はじめに

地方都市における観光活性化を図るためには、観光客を増加させるだけではその目的は達成されないと考えられている。すなわち、観光客におけるリピーターの割合を高めることや、観光客と地域住民とのコミュニケーションを図る[1]こと、加えて滞在時間を長くさせることがその対応策として挙げられている。

そこで、これら地方都市における観光活性化に向けての課題を探るため、数年来、岐阜県高山市を対象として調査・研究を進めてきた。

平成18年7月に行った観光客へのアンケート調査の結果、飛騨高山へのアクセス交通は自家用車利用が56%、貸切バスが27%と自動車利用が大半を占める一方、鉄道・路線バスなどの公共交通機関利用は17%と少なく、自動車交通に大きく依存していることがわかった[2]。

また、同年2月に地元事業者へのアンケート調査の結果、観光客を受け入れる側の地元事業者は、「町を歩いて観光して欲しい」、「地元経済（店舗、タクシーなど）が潤う」などの理由から、観光客の公共交通機関利用を強く望んでいることがわかっている[3]。

そこで、飛騨高山へ自動車で訪れた人を対象としてアンケート調査を行い、観光旅行における交通手段選択に関する意識について分析し、今後の公共交通への手段転換の可能性について考察するものである。

２．調査の方法と概要

調査は平成19年9月21日（金）および22日（土）の二日間をかけて、高山市内の伝統的建造物群保存地区に指定されている三町およびその周辺の公営、私営の駐車場において、入庫・出庫時の他府県ナンバーの自動車の運転手を対象としてアンケート調査を実施した。配布票数は400票であり、回収票数は183票（回収率45.8%）であった。なお、配布方法は手渡し配布で、回収方法は郵送により行った。

３．被験者の属性

被験者の性別・年齢構成は**図-1**に示すとおり、男性の30歳代から60歳代の中高年がほぼ７割を占めており、とくに50歳代が全体の３割にものぼっている。なお、利用自動車の93%が自家用車で、残りがレンタカーであった。

被験者の居住地の年次比較は**図-2**に示すように、東海・北陸、関東・甲信越、岐阜県内および近畿の割合が高く、今回の調査では、これら４地区で約94%と大部分を占めている。さらに、被験者全体を対象とした過年度調査と比較すると、より近場の東海・北陸および岐阜県

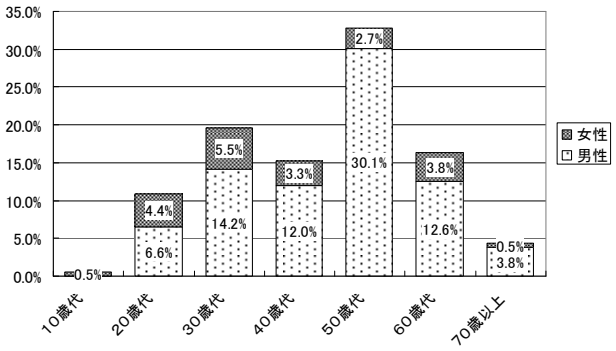


図-1　被験者の性別・年齢構成

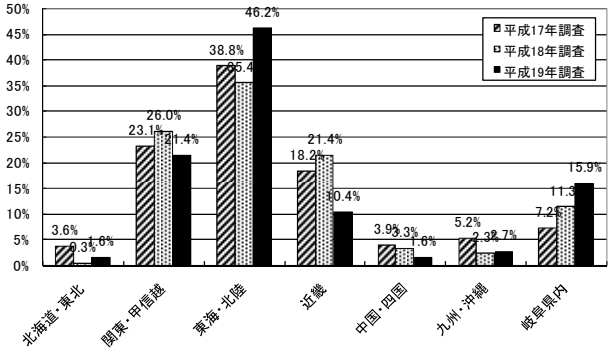


図-2　居住地の年次比較

---

*キーワーズ：観光交通、交通手段選択、旅行経路、高山

**正員、いであ株式会社
（東京都港区新橋6-17-19、
TEL03-5405-8142、FAX03-5405-8171）
***正員、工博、福井工業大学工学部建設工学科
（福井市学園3丁目6-1、
TEL0776-29-2585、FAX0776-29-7891）

内の割合が高くなり、比較的距離がある近畿および関東・甲信越の割合が低下している。この理由としては、今回の調査では、全ての被験者が自動車を利用していることから、過年度調査の観光客全体を対象とした調査とは異なり、自家用車を利用しやすい近距離からの観光の割合が高い結果となっている。

４．観光行動の実態

（１）旅行日程

被験者の旅行の全体日程は、一泊二日が44%と最も多く、次いで日帰りが27%、二泊三日が19%となっている（図-3）。

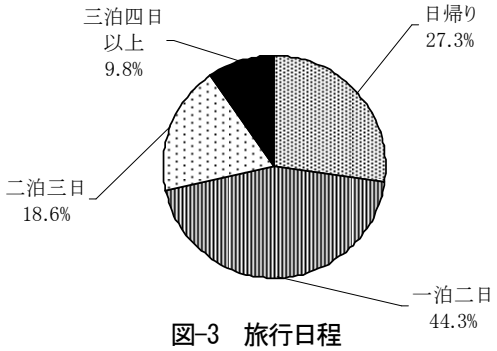


図-3　旅行日程

（２）高山への訪問回数

被験者の高山への訪問回数について、過去の調査も含め図-4に示す。平成17・18年調査は、公共交通や団体バス利用も含まれているため、被験者の属性が若干異なるが、自動車利用者のみを対象とした今回の調査結果は、ほぼ同様の傾向を示している。３回以上が約５割、２回目が約２割で、合わせると約７割がリピーターとなっている。

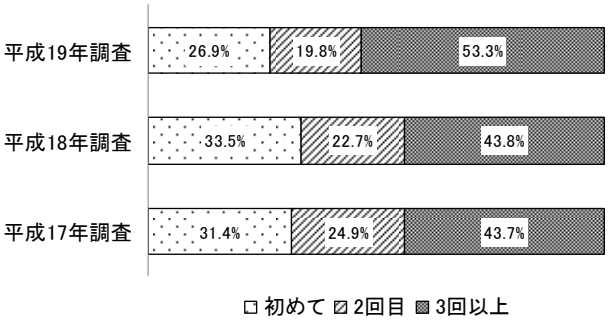


図-4　高山への訪問回数

（３）高山での滞在時間

被験者の高山での滞在時間を図-5に示す。「半日程度」が過半数を占めており、「２時間以内」を含めると７割弱が短時間の観光を行っていることがわかる。旅行の全体日程と重ね合わせると、日帰りもしくは１～２泊程度の短期間の旅行で高山周辺の観光地に宿泊し、半日程度高山に立ち寄るといった形態が多いことが伺える。

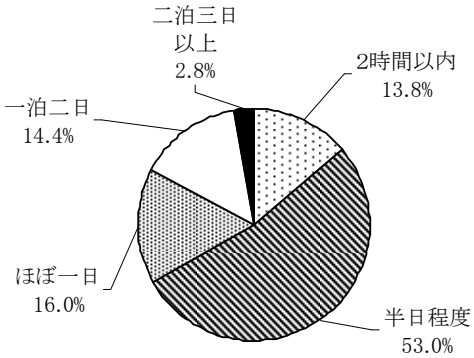


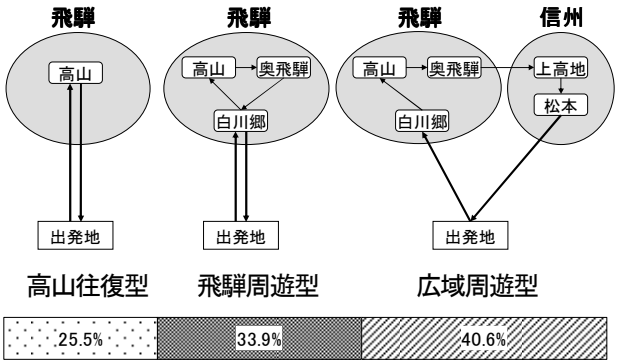
図-5　高山での滞在時間

（４）旅行経路パターン

平成18年調査を基に、自動車利用者の旅行経路パターンを3タイプに分類した（図-6）。

「高山往復型」は、高山観光のみを目的とする観光アクセス交通のみの経路パターンである。「飛騨周遊型」は、観光アクセス交通に加えて飛騨地域内の観光拠点間を移動する周遊交通が発生する経路パターンである。「広域周遊型」は、飛騨地域以外の観光地域も併せて周遊する広域な経路パターンである。

「広域周遊型」41%、「飛騨周遊型」34%と自動車で訪れる観光客の旅行経路パターンは周遊型が多い。



〈※自動車利用者を対象〉

図-6　旅行経路パターン（H18調査）

（５）旅行経路パターンと高山での滞在時間

図-7は、自動車利用者の旅行経路パターンと高山での滞在時間について示したものである。「広域周遊型」及び「飛騨周遊型」は半日程度までの短時間観光が主流であるのに対し、「高山往復型」は滞在型が多い。

（６）交通手段と高山での滞在時間

図-8は、平成18年調査を基に、交通手段と高山での滞在時間について示したものである。

貸切バス及び自動車利用者は、「半日程度」までの短時間の滞在が半数程度占めるのに対して、公共交通機関利用者は、丸一日～一泊二日が約8割を占めている。

５．交通手段転換の可能性

（１）自動車利用の理由と手段転換

交通手段に自動車を選択した理由をみると、「出発・到着時間が自由」と回答している被験者の割合は71%、「経路の選択が自由で、周辺の観光地を周遊できる」が57%、「目的地での観光移動が便利である」が33%と高い数値を示しており、上位３項目まで車の長所である随時性・機動性の高さが挙げられている(**図-9**)。

また、今回の旅行に際して、他の交通手段への検討の有無について尋ねたところ、大半の93%が「検討しなかった」と回答している。

しかし一方で、将来、居住地から飛騨地域への公共交通の利便性が向上した際の、自動車から公共交通機関への転換に対する検討可能性については、**図-10**に示すように「検討しない」が半数を占めているものの、37%もの被験者が「検討する」と回答している。

周遊型観光を選択する自動車利用者が75%程度存在するが、これらの観光客はアクセス交通だけでなく観光拠点間の公共交通の利便性も向上しない限り、転換の可能性は低く、一方、高山への滞在型観光を選択する25%程度の観光客は転換の可能性があると思われる〈**図-6**〉。

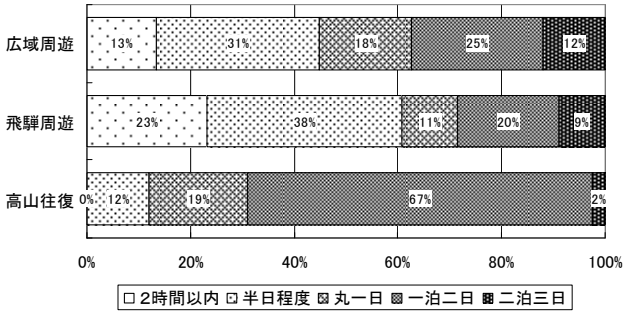
また、今後の観光旅行の交通手段のあり方について尋ねたところ、48%が「地球環境を考えて自動車利用を控えるべきである」の意見に賛同している。

（２）高齢などによる今後の自動車利用

「高齢などによって自家用車の運転を控えるようになった場合、観光旅行をどのような交通手段で行うか」については、**図-11**に示すように、鉄道･バスを含めた公共交通機関が約７割を占め、バスツアーを意識した団体貸切バスが約２割となっており、自家用車に同乗すると回答した被験者は４%にすぎない。

「観光旅行で何歳になるまで自ら自家用車を運転して出かけたいと思うか」の質問に対して、年齢層によりばらつきはあるが、全体では「70歳程度まで」が37%と最も多く、次いで「65歳程度まで」が21%、「75歳程度まで」が15%となっている(**図-12**)。

６．まとめ



〈※自動車利用者を対象〉

図-7 旅行経路パターンと高山での滞在時間（H18調査）

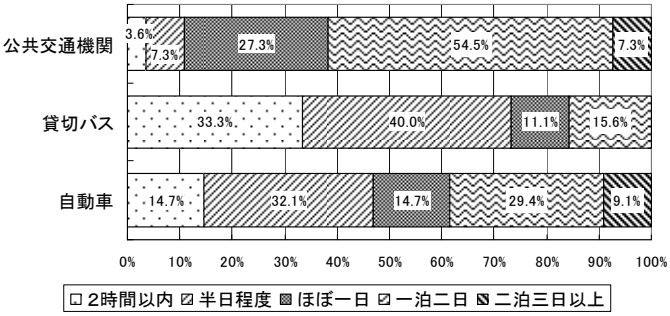


図-8　交通手段と高山での滞在時間（H18調査）

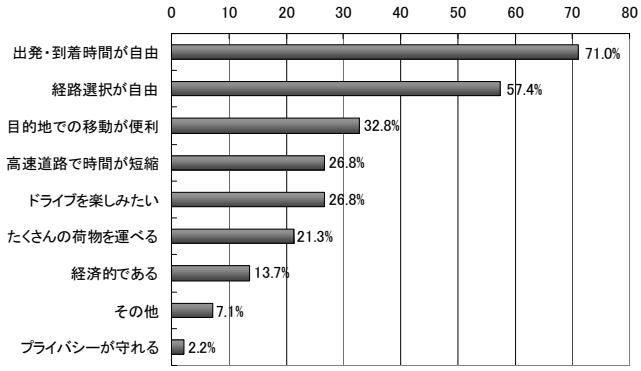


図-9　交通手段に自動車を選択した理由（３つまで）

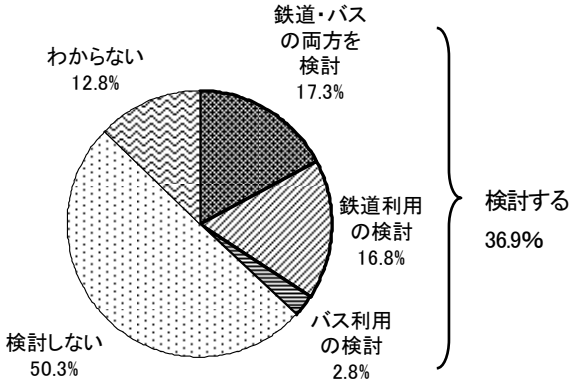


図-10　将来の公共交通機関の利便性向上による交通手段転換の可能性

本研究では、高山へ訪れる観光客の交通手段選択と旅行経路パターン及び滞在時間の関係、自動車利用者の交通手段を選択する際の意識と公共交通への転換の可能性等について、次のような知見を得ることができた。

（1）交通手段と滞在時間

・周遊型観光の旅行者は、交通手段として随時性・機動性など公共交通機関にはない利便性を備えている自動車交通を選択する。複数の観光地を廻ることができるが、観光都市あたりの滞在時間は短い。
・交通手段として公共交通機関を選択する旅行者の観光都市あたりの滞在時間は自動車利用者よりも長い。
・自動車から公共交通機関へと交通手段の転換を進めることにより、観光都市における滞在時間の増加を図ることが可能と思われる。また、滞在時間の増加により地域住民と触れ合う機会が増えて、リピーターの育成にもつながるものと考えられる。

（2）公共交通への転換の可能性

・観光旅行における交通手段の選択にあたっては、大半の人が自動車利用を前提としており、他の交通手段の利用については考えていない。
・地球環境保全に対する道徳意識の高い方が半数程度存在している。
・70歳以上になっても自らの運転で観光地に出かけたいと考えている方が３割程度存在する。
・「公共交通の利便性が向上すれば、自動車から公共交通への転換についても検討したい」という潜在的な転換候補層が４割弱存在している。
・高齢等で自動車運転をやめる際には、約７割が鉄道やバスなどの公共交通機関を利用したいとしている。

（3）今後の課題

一連の調査にて、交通手段と旅行経路パターン及び滞在時間には高い相関関係があることがわかった。

飛騨地域のように周辺に魅力ある観光地が多数有り、これらを見て廻りたい人にとって、自動車は便利な乗り物である。近年における高速道路網整備の進展により、より広域からのアクセスが可能となり、自動車利用による観光客はますます増大するものと思われる。

しかし、行楽シーズン等における自動車交通の過度の集中は、交通渋滞や交通事故、騒音・排気ガスによる住環境・自然環境等への影響などの問題を引き起こす恐れがある。

また、高齢となり自らの自動車運転を控えた方や自動車を利用できない方の受け皿として、さらに環境意識の高い方の交通手段転換の受け皿として公共交通機関の利用環境改善が重要である。

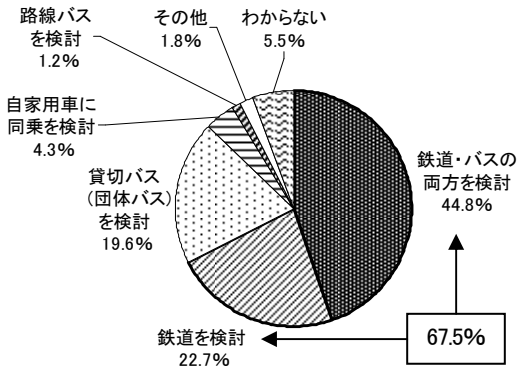


図-11　自動車運転を控えるようになった場合の代替交通手段

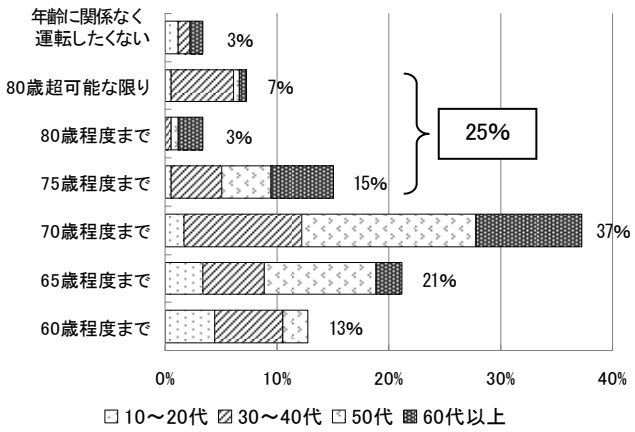


図-12　観光旅行で自ら自動車を運転したいと思う年齢

今後は、観光地における高齢ドライバーの安全性・快適性向上を図るための方策、及び、交通困難者のモビリティを確保するとともに、観光の活性化をさらに推進するため、公共交通の利便性向上の方策について研究する必要がある。

参考文献

1）和田章仁：「飛騨高山における観光振興とホスピタリティに関する考察」日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌、第12号、pp.13ー19、2005
2）片柳澄明・和田章仁：「観光客の旅行経路パターンと交通課題に関する考察ー飛騨高山を事例としてー」土木学会土木計画学研究・講演集，Vol.36，CD-ROM，2007
3）和田章仁・片柳澄明・源野武尚：「飛騨高山の商業者からみた地域振興と観光活性化に関する考察」土木学会土木計画学研究・講演集，Vol.36，CD-ROM，2007

謝辞

本研究のための駐車場調査の実施については、（財）高山市施設振興公社および高山商工会議所の協力をいただきました。ここに衷心より謝意を表します。