

歴史的な観光地における 地域交通施策に関する考察

市岡 隆¹・土井 勉²・脇田 康弘³・西田 純二⁴

¹正会員 (株) 社会システム総合研究所 (〒550-0002 大阪市西区江戸堀1-10-27)
E-mail:ichioka@jriss.jp

²フェロー 京都大学大学院 工学研究科 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1-2-313)
E-mail:doi@ulc.kyoto-u.ac.jp

³明日香村教育委員会 (〒634-0141 奈良県高市郡明日香村大字川原91-1)
E-mail:yasuhiro_wakita@tobutori-asuka.jp

⁴正会員 (株) 社会システム総合研究所 (〒550-0002 大阪市西区江戸堀1-10-27)
E-mail:nishida@jriss.jp

歴史的な観光地においては、来訪する観光客の地域内移動と地元住民の日常の移動が混在するケースがあり、そのような地域では、観光と生活交通の両面に対応した課題の解決は容易ではない。奈良県明日香村地域は、年間80万人以上が来訪する観光地であるが、村民の高齢化も進んでおり、観光客が利用しやすい交通システムが求められるとともに、村民のモビリティの確保、高齢ドライバーの増加等も重要な課題になりつつある。本論文では、来訪する観光客の実態調査や村民の移動についてのアンケート調査結果等をふまえ、その交通課題と今後の取り組みについて考察した。その結果、バス路線の見直しや情報提供の強化等による改善の可能性が明らかになり、将来の移動に不安を持つ村民も少なくないことがわかった。

Key Words : *transportation, public transport, bus, historical tourist region*

1. はじめに

観光地では、一般に、観光客の円滑なモビリティ確保、観光客への適切な情報提供、マイカー観光による交通渋滞対策、住民の移動や生活環境の確保等の課題がある。

奈良県明日香村地区は、大化の改新が行われた飛鳥京が置かれていた地で、古代日本における政治・文化の中心であった。現在も歴史的風土や自然環境が保存され、古墳や遺跡、寺院・神社、石造物、国営公園や文化施設などがあり、年間80万人以上が訪れているが、観光箇所が広範囲に点在し、来訪者が高齢化する中、公共交通は重要な役割を果たしている。

一方、村民の高齢化率(65歳以上人口)も平成23年度には30%を越えており、誰もが移動しやすい、きめ細かな移動手段の確保は、喫緊の課題となっている。

さらに明日香村では、生活風景や遺跡、川の流れなど、村内全域が屋根のない“博物館”であると称する「明日香まるごと博物館構想」を観光や産業活性化のための重要施策として推進する計画である。

現在、明日香村における公共交通は、明日香周遊バス「赤かめ」、明日香循環バス「金かめ」、コミュニティタクシーにより構成され、来訪者や村民の移動手段として利用されているが、自家用車の普及や少子化の進行、人口の減少等の要因から利用者は年々減少傾向にある。公共交通の運行に要する村の負担も年々増えつつあり、このまま利用者の減少が続くと維持が困難となる。

一方、高齢者や障がい者などの交通弱者や、通勤・通学等でバスや電車を利用する人にとって、日常生活を送る上で公共交通は重要であり、今後も村民の移動手段として、維持・確保に努めていくことが必要となっている。

本論文は、地域に即した運行形態や利用者が求める運行サービスを的確に把握し、効率的で効果的な公共交通の検討を進め、来訪者にも住民にも利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築するため、バス利用の実態や村民の意見等を分析しつつ、明日香村の公共交通の方向性を明らかにすることを目的とする。

検討に際しては、行政、交通事業者、地元団体、学識者を構成員とする明日香村地域公共交通会議を組織した。

2. 明日香村の公共交通の現況

明日香村は、奈良盆地の南東部に位置し、約96%が農地及び山林が占められ、人口は5,847人（2014年3月1日現在）である。飛鳥時代に都が営まれていた頃の文化遺産や埋蔵文化財が数多く存在しており、自然環境と一体となって歴史的風土景観を形成し、石舞台地区を初めとする4地区の国営公園が開設され、2016（平成28）年には、新たにキトラ古墳周辺地区の開園も予定されている。



図-1 明日香村と国営公園

明日香村地域では、2002（平成14）年度～2005（平成17）年度において、「村民の生活支援」「観光ピーク時の交通円滑化」「観光客の利便性向上」を目的として、公共交通活性化のあり方の検討や新たなバス運行の社会実験等が行われた。これは、それまで個別に運行されていた奈良交通路線バス、村内循環バス、スクールバスの運行形態を見直し、新たに「周遊バス」と「循環バス」に統合・整理して運行するというものであった。¹⁾

あわせて、周遊バス1日フリー乗車券による利用促進、レンタサイクルとの連携や観光施設に関する割引等を取り入れた「飛鳥まるごとパスポート」の発売等が行われ、これらのサービスの一部は現在も継続している。

現在の公共交通ネットワーク（図-3）は、この社会実験を経て設定されたものである。



図-2 現在の周遊バス(左)と循環バス(右)

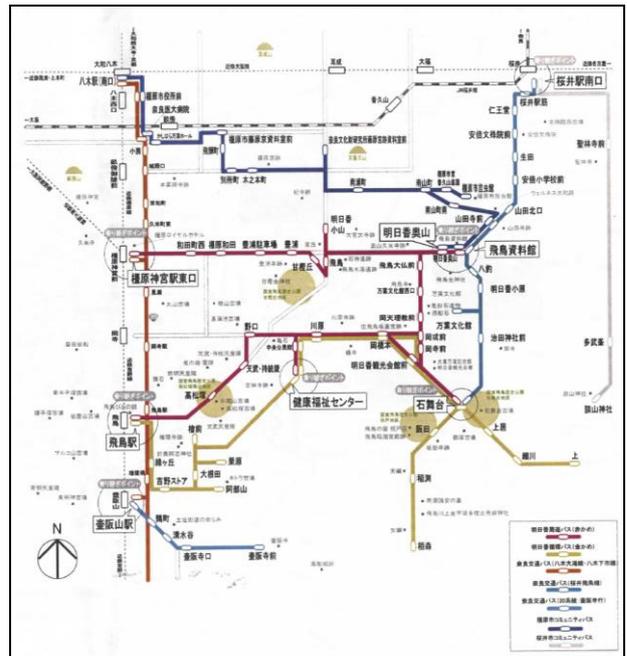


図-3 明日香村を中心とした公共交通ネットワーク

明日香村の西部には、南北に近鉄吉野線が通っており、現在の明日香村の公共交通の軸といえる周遊バス「赤かめ」は、近鉄橿原神宮前駅と近鉄飛鳥駅を起終点とし、観光拠点や集落を結んで奈良交通により運行されている。

周遊バスの全線の所要時間は53分、観光交通と生活交通の両面から、多くの観光地や集落をカバーしてルートが設定されているため、特に、利用のニーズが多い橿原神宮前駅から石舞台まで34分を要するものとなっている（図-4）。

この周遊バスは、通常、平日・土休日ともほぼ1時間間隔の運行であるが、春・秋の多客期の土休日には、30分間隔で運行されている（表-1）。



図-4 周遊バス「赤かめ」の路線

循環バス「金かめ」は、主として村民の村内移動ニーズへの対応を目的として、健康福祉センターを起終点とし、村内のスクールバスの間合い運用をしたもので、その端末の山間部では、利用者の要望によって運行する「コミュニティタクシー」と接続している(表-2)。

しかし、近年、図-5、図-6 に示すように、いずれも利用者が減少傾向にあり、その見直しが課題となってきた。

表-1 周遊バス「赤かめ」の運行概要

| 運行区間 | 運行日 | 便数 | 運行間隔 |
|-----------------------------|--------------|--------|-------|
| 檀原神宮駅東口 ～飛鳥駅 (所要 53分) | 平日 | 8往復 | 1～2時間 |
| | 土休日 | 9往復 | 1時間 |
| | 土休日 (春・秋) | 16.5往復 | 30分 |

(区間運行は除く)

表-2 循環バス「金かめ」の運行概要

| 運行区間 | 運行日 | 便数 | 運行間隔 |
|-------------------------------------|-----|----|-------|
| (高市方面) 健康福祉センター～栢森 ～健康福祉センター | 月～土 | 7便 | 1～2時間 |
| (阪合方面) 健康福祉センター～飛鳥 駅～健康福祉センター | 月～土 | 7便 | 1～2時間 |

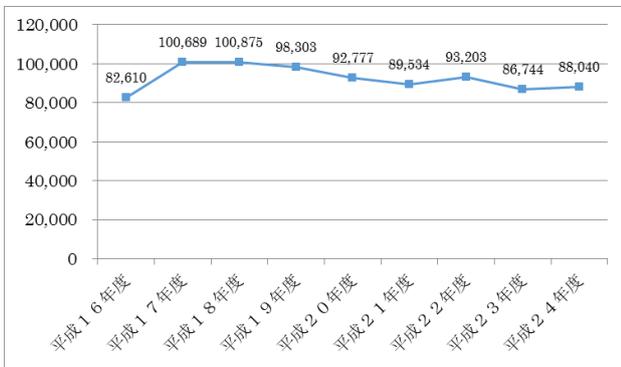


図-5 周遊バス「赤かめ」の乗車実績の推移

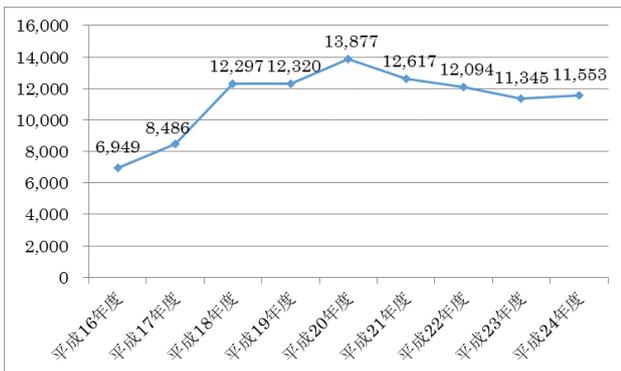


図-6 循環バス「金かめ」の乗車実績の推移

3. 明日香村地区における人の移動と公共交通の利用実態

明日香村の公共交通の整備については、観光交通と生活交通という二つの側面があり、それぞれのニーズに対応する必要がある。

この二つのニーズに対応する公共交通のあり方を検討するため、明日香村における観光客、村民の移動実態を把握する目的で、2012年に行われた観光実態調査の分析に加え、2013年にバス停での利用者カウント・ヒアリング調査、村民アンケート調査を行っている。

(1) 観光客の移動実態調査から

明日香村では、2012年9月に明日香村を訪れる観光客の移動実態についての調査を行っており²⁾、その結果、次のようなことがわかった。

明日香村への来訪者は、50歳以上の中高年齢層が半数以上を占めている。

観光客の村内の移動は、図-7のように、徒歩が過半数を占め、次いでレンタサイクルの利用が多い。レンタサイクルの利用は年代が上がるにつれて減少し、70歳代では周遊バスの利用が14%を占める。

高齢者の観光客への周遊サポート対応の面から、公共交通は重要であるといえる。

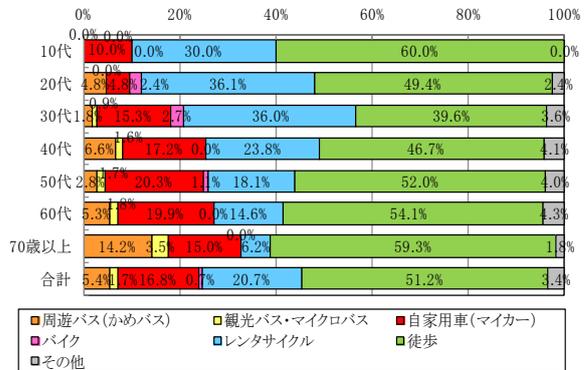


図-7 年代別の観光客の利用交通手段構成

明日香村への観光客の訪問先としては、石舞台地区が特に多く、7割以上を占めており、高松塚や橘寺等がそれに続き、訪問者の多い観光施設・地区は、比較的限られていることがわかる(図-8)。

また、観光客の明日香への要望としては、最も多いのは「食事・休憩ができる施設など」であり、次いで施設・寺社の共通入場券や駐車場、バス・レンタサイクルの共通利用券に対する要望等があげられる(図-9)。

観光客からは、施設整備だけではなく、回遊型観光を活性化させるためのサービスが望まれているといえる。

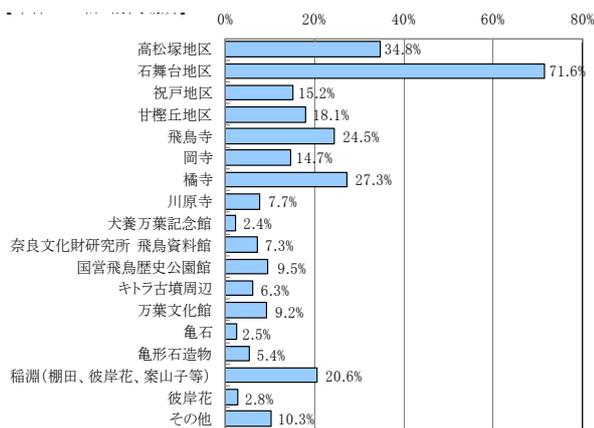


図-8 明日香村における観光客の訪問先

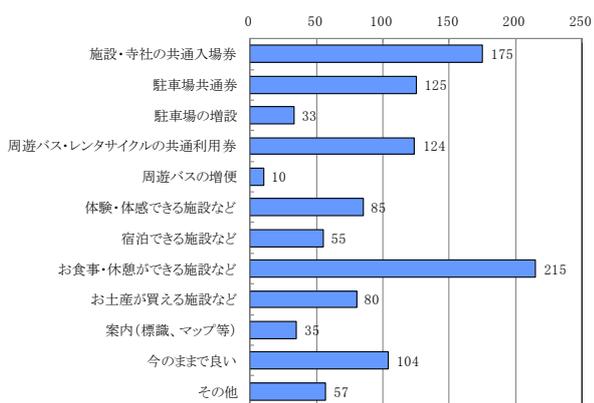


図-9 明日香村を訪れる観光客の要望

(2) バス乗降降カウント調査・ヒアリング調査から

主に周遊バスの利用実態を把握するため、2013年10月に、橿原神宮駅東口バス停及び飛鳥駅バス停において、乗降カウント調査(表-3)及びヒアリング調査を行った。

乗降カウント調査の結果では、表-3のように、飛鳥駅よりも橿原神宮駅東口からの利用が多く、いずれも、土曜は平日の倍以上の利用があった。

また、村民の周遊バスの利用は、橿原神宮駅東口からの乗車客(土曜)152人中で8人(5%)と非常に少ない(表-4)。飛鳥駅からの利用についても同様に、ほとんどが観光客の利用であった。

表-3 バス停カウント調査での乗降者数(1日)

| 調査日 | バス停 | 乗降者数 | |
|---------------------|---------|------|-----|
| | | 乗車数 | 降車数 |
| 平日 2013/10/8(火) | 飛鳥駅 | 乗車数 | 27 |
| | | 降車数 | 24 |
| | 橿原神宮駅東口 | 乗車数 | 39 |
| | | 降車数 | 35 |
| 土曜 2013/10/12(土) | 飛鳥駅 | 乗車数 | 65 |
| | | 降車数 | 70 |
| | 橿原神宮駅東口 | 乗車数 | 152 |
| | | 降車数 | 151 |

表-4 橿原神宮駅東口からの乗車客(土曜)

| 乗車数 | 男性 | | | 女性 | | | 計 | 備考 |
|-------|-----|-----|----|-----|-----|----|------|------------------------|
| | 高齢者 | 成年 | 学生 | 高齢者 | 成年 | 学生 | | |
| 8:41 | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 5 | 2人地元、3人観光 |
| 9:10 | 4 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 10 | ほぼ全て観光 |
| 9:41 | 7 | 1 | 5 | 8 | 0 | 0 | 21 | 全て観光 |
| 10:10 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 5 | ほぼ全て観光 |
| 10:41 | 7 | 9 | 0 | 7 | 9 | 0 | 32 | ほぼ全て観光 |
| 11:10 | 3 | 2 | 0 | 3 | 1 | 3 | 12 | 3人地元女子中学生 |
| 11:41 | 3 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 8 | ほぼ全て観光 |
| 12:10 | 0 | 5 | 0 | 1 | 2 | 2 | 10 | ほぼ全て観光 |
| 12:41 | 0 | 5 | 0 | 3 | 1 | 0 | 9 | ほぼ全て観光 |
| 13:10 | 1 | 3 | 0 | 3 | 5 | 0 | 12 | ほぼ全て観光 |
| 13:41 | 0 | 1 | 0 | 0 | 5 | 0 | 6 | ほぼ全て観光(通常の観光利用はこの時間まで) |
| 14:10 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1人地元利用 |
| 14:41 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | 3人観光 |
| 15:10 | 1 | 4 | 0 | 2 | 4 | 1 | 12 | 橿原のホテルに宿泊する人が観光利用 |
| 15:41 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 全て観光 |
| 16:41 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 地元利用 |
| 計 | 27 | 36 | 5 | 42 | 35 | 7 | 152 | |
| | 18% | 24% | 3% | 28% | 23% | 5% | 100% | |

乗車する利用客にヒアリングした降車停留場の回答結果は表-5のとおりであり、石舞台で降車するという回答が70%以上と特に多い。まず駅から石舞台まで行き、その後、他の観光地へ移動する、という傾向が窺える。

表-5 橿原神宮駅東口・飛鳥駅からのバス乗車客の降車停留場

| 降車バス停 | 乗車バス停 | | | |
|-----------|---------|-----|-----|-----|
| | 橿原神宮駅東口 | | 飛鳥駅 | |
| | 人数 | % | 人数 | % |
| 甘樫丘 | 1 | 2% | 2 | 3% |
| 明日香奥山 | 1 | 2% | 0 | 0% |
| 万葉文化館 | 5 | 10% | 2 | 3% |
| 治田神社 | 4 | 8% | 5 | 8% |
| 石舞台 | 18 | 36% | 47 | 72% |
| 石舞台を含む数か所 | 20 | 40% | 0 | 0% |
| 明日香観光会館前 | 1 | 2% | 0 | 0% |
| 川原 | 0 | 0% | 2 | 3% |
| 健康福祉センター | 0 | 0% | 5 | 5% |
| 高松塚 | 0 | 0% | 1 | 2% |

また、利用客へのヒアリングの結果から、その要望を分類すると、表-6のとおりであり、交通結節点としての橿原神宮前駅・飛鳥駅において、バス利用のための次のような情報提供の不足が明らかとなった。

- ・駅からバス停へ導く案内がない(わかりにくい)
- ・1日周遊乗車券が発売されているのに、その発売場所がわからない。
- ・バス停の時刻表が分かりにくく、目的とするバスの乗車に必要な情報が得られにくい。

実際のバス停の情報提供の例を図-10に示すが、そののりばから発車する各方面へのバスの時刻表や路線図がメリハリなく貼られているだけで、鉄道駅からバスを使

おうとする観光客が、自分の目的地へ向かうのに何時何分発のどのバスに乗ればいいのかかわからず、結局、その利用を断念してしまう状況も、調査の際に見かけられた。

表-6 バス停でのヒアリングにおける要望

| 区分 | 具体的内容 |
|-------------|--|
| 案内の改善 (15件) | 1日周遊乗車券発売場所の情報、ホームページの情報、バス停の案内時刻表、標識、駅の案内 |
| 増便 (11件) | 平日の増便、朝夕の増便、運行時間帯の拡大 |
| その他 (7件) | ルートへの不満、工事による迂回への不満等 |



図-10 バス停の案内の現状

(3) 村民アンケート調査から

2013年12月に、次期総合計画の策定に向けたアンケート調査とあわせ、村民の移動実態と公共交通への要望を把握するため、18歳以上を対象とした調査を実施し、村民の約1/3にあたる1,785名からの回答を得た。

回答者の年齢構成は、約40%が65歳以上、28%が70歳以上の高齢者であった。

アンケートの調査項目は、運転免許の有無、日常の移動先、移動交通手段等である。

まず、免許保有率は、図-11に示すように、70歳以上では50%と少ないが、60歳代では80%を超えている。今後、この世代が70歳を超えていくことになり、高齢ドライバー問題の深刻化が予想される。また、20代前半の免許保有率が79%と少なく、若年層の自動車離れを示唆す

る結果となっており、このような面でも、今後の公共交通の役割は重要といえる。

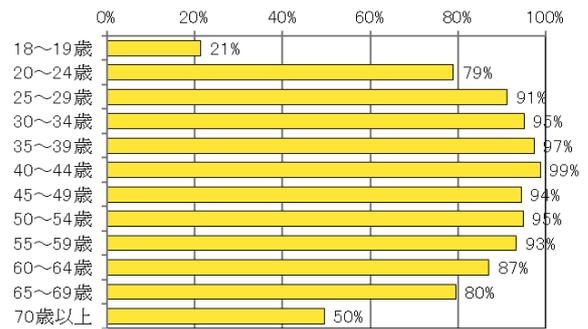


図-11 明日香村民の運転免許保有率

村民の外出目的・回数について、図-12、図-13に示す。通勤での外出を除けば、最も多いのは買い物のための外出である。65歳以上の高齢者では、通院の外出回数も多くなっている。また、65歳以上の高齢者の外出率を64歳以下と比べると、特に買い物や通院においては、高齢者の外出が少ないとはいえない。

従って、高齢者が運転免許非取得であったり、運転免許を返納した場合に、買い物や通院目的の移動をサポートするという点で、今後の公共交通の役割は重要である。

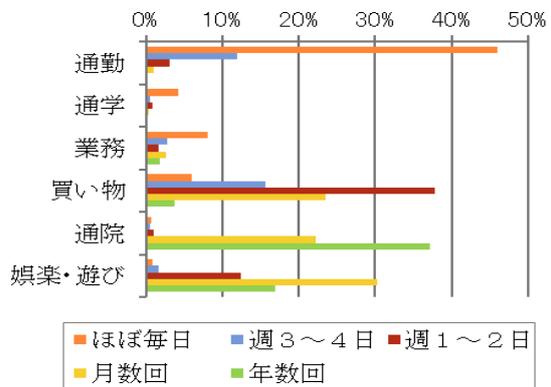


図-12 18～64歳の村民の移動目的及び回数

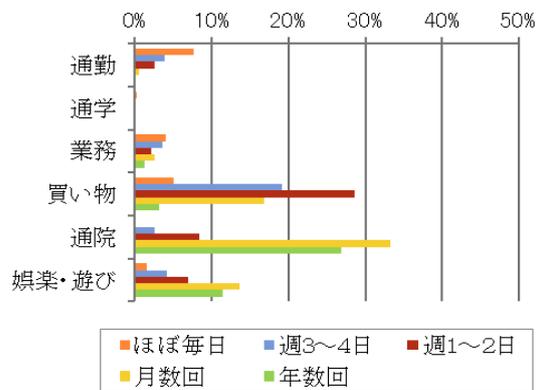


図-13 65歳以上の村民の移動目的及び回数

移動の目的地は、橿原市が最も多くなっており（図-14）、移動の際の利用交通手段は、どの移動目的においても自家用車が多く（図-15）、鉄道の端末交通のみでも、バスの利用は全体の数%に過ぎない（図-16）。

移動ニーズと現在のバスサービスとの乖離が窺われる。

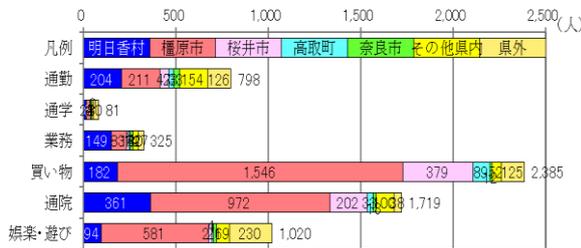


図-14 明日香村民の移動目的地

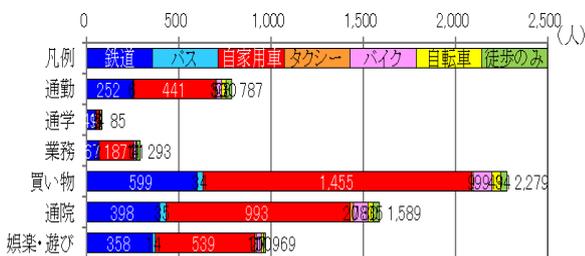


図-15 明日香村民の目的別代表交通手段

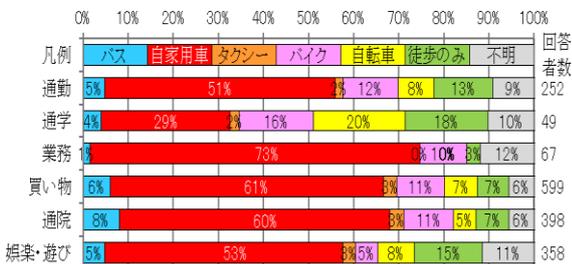


図-16 明日香村民の目的別鉄道端末交通手段

また、この調査での村民の公共交通に関する自由記述意見（412件）を分類すると、表-7のとおりである。

表-7 村民の公共交通への自由記述意見

| 順位 | 内容 | 回答数 |
|----|-------------------|-----|
| 1 | バスの本数が少ない・増便希望 | 76 |
| 2 | 今は自動車を運転するが、将来が不安 | 30 |
| 3 | 利用者が少ない・無駄が多い・不要 | 29 |
| 4 | 車両の小型化、運行形態の検討が必要 | 28 |
| 5 | もっと便利なバスを運行してほしい | 25 |
| 6 | 今のままでよい・便利である | 24 |
| 7 | ルート変更や新たな路線の運行を | 22 |
| 8 | バスは不便である・利用しない | 20 |
| 9 | 地元や高齢者の便を考えてほしい | 17 |
| 10 | 道路整備・道路補修等を要望 | 14 |
| 11 | かめバスは時間がかかり不便 | 13 |
| 11 | 朝や夜にも運行してほしい | 13 |

この結果をみると、バスの利便性向上（増便・路線の見直し・時間短縮・朝晩の運行）を望む声が多い。

例えば、橿原神宮前駅と明日香村内で人口の多い地域（石舞台に近い岡地区等）を直結するようにバス路線を短縮化し、増便を行う等の方策をとることで、利用の促進を図り、自動車からバス利用への転換の可能性がある。

また、現在は自動車を運転するものの、将来運転できなくなった時の不安を感じている村民が少なくないという結果が目される。

4. 今後の明日香村の公共交通のあり方

明日香村の公共交通について、これまでの調査結果から観光交通、生活交通の両面から課題を整理し、今後の整備の方向性を検討した。

(1) 観光交通からみた公共交通の課題

観光実態調査やバス停調査の結果より、観光交通から見た公共交通の課題は、次のようにまとめられる。

- ・中高年の観光客が増加しており、バス利用ニーズは高まる傾向にある
- ・観光客の主要な流動パターンは次の2ルート
 - ① 橿原神宮前駅から石舞台へ向かう
 - ② 飛鳥駅から石舞台へ向かう
- ・複数個所の回遊に対応したサービス（拠点回遊バス・1日乗車券・共通入場券とのセットなど）を望む声がある
- ・季節ごとの観光客集中や新たな観光拠点に対応したバス運行の必要性
- ・農村風景や自然を楽しめる新たな観光交通サービスの提供が必要

(2) 生活交通からみた公共交通の課題

バス停調査や村民アンケート調査の結果より、生活交通からみた明日香村の公共交通の課題を整理すると、次のようにまとめられる。

- ・村民の移動は橿原市への流動が多く、移動目的地の過半数を占める
- ・現在は、村民の移動は自家用車に依存し、バスの利用率は低い
- ・バスの利用率が低い要因は、次のように考えられる
 - ① 本数が少ない（増便）
 - ② 所要時間が長い（経路短縮）
 - ③ 朝や夜間の運行が不便（運行時間帯拡大）
 - ④ 高齢者等への考慮（バス停留所の改善等）
- ・今は自動車を利用していても、将来、高齢者の足としてバス運行の維持・改善を望む声が多い

(3) これからの明日香村の公共交通整備の方向性

以上の課題をふまえると、観光客の利便性向上と村民の利用促進という両面に対応し、収益性も考慮した方向性として、例えば、次のような方向から改善案を考えることが必要となる。

それは、多くの観光客・村民の移動ニーズに対応し、幹線となる新たなバス路線を設定し、増便やパターンダイヤの採用によってサービスを充実させ、その上で、幹線の強化とあわせたターミナル整備やデマンド交通の導入、情報提供の強化等を図るという方向である。

幹線となる具体の基幹バス路線としては、橿原神宮前駅から岡地区を経由して石舞台まで、最短で走るルートの設定が考えられる。

現在、村内を走行する周遊バス「赤かめ」は、多数の観光拠点や集落を巡回しながら走行するため、特に、橿原神宮前駅から、石舞台や明日香村で人口の多い岡地区への所要時間は30分以上を要している。

路線としてのバス運行所要時間が長くなると、運行効率低下の要因となり、定時性や便数確保の支障となる。村民アンケートでも、所要時間短縮と増便を望む声が多数あり、バス利用率が低い要因にもなっている。

橿原神宮前駅から岡地区を経由し石舞台までの所要時間を短縮する路線設定を行うことは、観光交通、生活交通の両面から、利用者のニーズに一致するものである。

また、観光客にとって、バス停ごとに定時定刻で発車するバスサービス（いわゆるパターンダイヤ）ができれば、バス停周辺での観光をバス時刻に合わせて楽しむことができ、観光活性化と観光客のバス利用促進にも効果的である。

図-17に、時間短縮を考慮したバス路線の検討案の例を示す。この案では、橿原神宮前駅～石舞台間で、現行の34分から18分程度まで所要時間の短縮が図れる。そしてこの区間では、30分間隔で運行するパターンダイヤを設定するという方策が考えられる。



図-17 明日香村における新たなバス路線案の例

そして、公共交通空白地や交通密度の低い地域からこの軸線につなぐデマンド交通（デマンドタクシー）を導入するとともに、乗り継ぎ等の結節点となるターミナルの整備を行う。

このような方策に加えて、情報提供の強化等の利用促進策を実施し、新たな観光拠点や観光型サービスにも対応していく。

表-8に、以上のような公共交通の改善案の方向性をまとめた。

表-8 明日香村の公共交通の改善案の方向性

| |
|---|
| ① 生活交通・観光交通の両面を支える基幹バス路線の設定及びサービス増強 (例)・橿原神宮前駅-石舞台 ・飛鳥駅-石舞台 |
| ② 増便と所要時間短縮を目的とした運行ルートの見直し、パターンダイヤ化 |
| ③ 公共交通空白地・交通密度の低いエリアに対してバスに代わる巡回型デマンドタクシーを導入し、バス停のいくつかをバスとデマンドタクシーの乗り換えのためのターミナルとして整備 |
| ④ 新たな観光拠点・季節ごとの観光客の集中に対応したバスサービス |
| ⑤ 石舞台をバス乗継ぎターミナルとして整備 |
| ⑥ 農村風景や自然、文化遺産を楽しめる新しい観光型交通サービスの導入 |
| ⑦ 観光客及び村民に対する公共交通利用促進のための情報提供の充実・改善 |
| ⑧ 利用促進のための共通チケット等の導入 |

利用者への情報提供の強化については、例えば、図-18に示す例のように、パターンダイヤ化を明確にした上で、初めての利用者にもわかりやすい情報板を設置するなどの方策が考えられる。

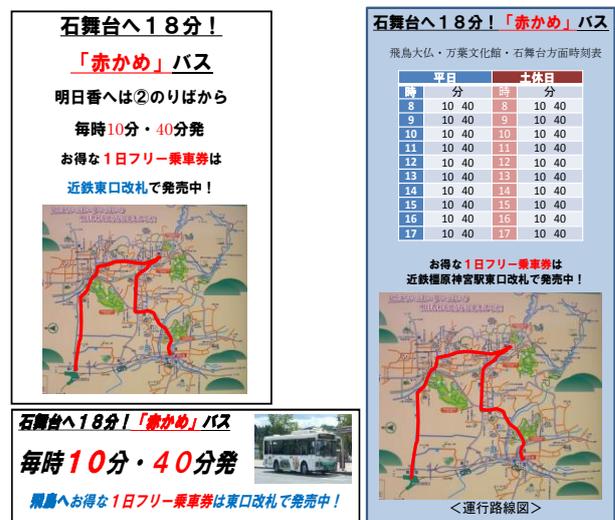


図-18 駅・バス停での案内情報改善案の例

5. 今後の課題

(1) 国土交通省・奈良県・関係自治体、交通事業者との調整・協議

新しいバスルートの検討については、周遊バス「赤かめ」の路線の見直しを含むものであり、国・県・関係自治体との十分な協議を行っておく必要がある。

また、現在運行を委託している交通事業者とも、運行コストや運行の条件などについて、事前に十分な協議を行うことが求められる。

村民の移動先は橿原市が多く、桜井市への移動も見られることから、隣接市町との協調・連携は重要である。

(2) 住民との協議・パブリックコメントの実施

デマンド交通の導入は、現在運行されている循環バスの一部を代替することとなり、さらに、周遊バスの運行経路も変更されるとすれば、村民の生活に与える影響は大きく、その内容や実施対象となる地域での住民との事前協議が不可欠である。

計画の策定前には、公共交通を必要とする住民のニーズ調査を行い、計画案を協議結果とともに公表し、パブリックコメントを実施する必要がある。

(3) ターミナル予定地での施設の設置協議と予算措置

今回の検討案では、石舞台をはじめ、橿原神宮前駅・飛鳥駅・健康福祉センター等を拠点ターミナル・乗り換えターミナルとして整備することとしている。

このようなターミナルの整備にあたっては、簡易施設の設置を伴うため、各予定地の施設管理者とその内容について十分な設置協議を行うとともに、予算措置が必要である。

(4) 利用促進策に関する関係者協議と予算措置

観光客、及び地域住民に対する告知と利用促進策については、近畿日本鉄道をはじめ、バス停および関連する施設との連携が不可欠であるし、地元の観光協会など、関連する団体との事前協議を綿密に実施するとともに、利用促進策の実施にあたって必要な予算措置を行うことが求められる。

6. おわりに

高齢化が進み、自動車利用が多い地方部での公共交通の整備・利用促進は、容易なことではない。

加えて、明日香村では、観光交通と生活交通の両面から考えていく必要がある。

公共交通の路線やダイヤというものは、ある時期に大幅な見直しを実施した後、細かな修正を加えていくうちに、社会情勢の変化等も関係して、全体として利用者にとって最適でないものになっているということがあり、明日香村においても、見直しの時期に来ているといえる。

今回は観光交通と生活交通の両面から今後の方向性を検討しており、さらに詳細な調査を行いつつ、改善案を作成する必要があるが、新しいバス路線を設定した場合の収支や費用負担について十分に検討すべきであろう。

デマンド交通については、需要が増えれば費用負担が増えるという側面もあり、他の公共交通やタクシーとの役割分担も十分考慮しつつ、適切な方法を見極める必要がある。

また、公共交通の利用促進には、路線や運行の利便性確保とともに、適切な情報提供も欠かせない。

村民に対しては、村民から広く支持してもらえようシステム構築が必要なのは当然であるが、アンケート調査の結果にみられる、「今は自動車に乗るが、将来はバスが必要だから残してほしい」というのではなく、今から、できるだけ村民自らが「バスに乗って残す」という意識を持ってもらうことが必要であるし、利用が増えなければ運賃収入も増えず、どのような改善案を実現しても、その継続的な運行ができなくなるという緊張感をもった関係の構築も重要であろう。

明日香村地域公共交通会議では、引き続き検討していく予定である。

参考文献

- 1) 明日香村：平成 17 年度 明日香村における広域的な公共交通利用に関する実証実験に係る業務 報告書、2005.8
- 2) 西田純二、福井正浩、後藤正明、小林潔司：高齢化社会に対応した観光活性化を考える～明日香村観光調査からの考察～土木計画学研究・講演集 Vol.47、2013.5

(2014. 4. 25 受付)

STUDY ON REGIONAL TRANSPORTATION POLICY IN HISTORICAL TOURIST REGION

Takashi ICHIOKA, Tsutomu DOI, Yasuhiro WAKITA and Junji NISHIDA