

観光科学 PBL を通じた滞在型都市観光の公共交通の検討：東京都心北東部を対象として

片桐 由希子¹・清水 哲夫²・友森 宏樹³・竹本 佳文³

¹ 非会員 首都大学大学 都市環境学部 自然文化ツーリズムコース (〒192-039 東京都八王子市南大沢 1-1)

E-mail:yukiko-k@tmu.ac.jp

² 正会員 首都大学大学 都市環境学部 自然文化ツーリズムコース

E-mail:t-sim@tmu.ac.jp

³ 非会員 首都大学東京 都市環境科学研究科 観光科学域 博士前期過程

近年、地域の生活や文化の体験、住民との交流など、滞在交流型の観光を楽しむ旅行者が増えているが、まちあるきのスケールで地域を楽しむ旅行者の観光インフラとして、公共交通を都市あるいは行政界をまたぐ圏域で検討するフレームが不在である。そこで、工学的なアプローチで観光を学ぶ大学院生による PBL (Project Based Learning) 型の演習を通じて、地域をより深く体験するための「交通」、移動から捉え直した新しい「観光」とその可能性を検討した。対象地域は、江戸東京からの文化資源が集積する都心北東部とし、まちあるき観光の現況、現行の路線バス・コミュニティバスなどの運行と利用状況を把握した上で、地元の日常的な楽しみ方の拡張と旅行者の準住民的な地域の楽しみ方を検討し、地域間および地域内のネットワーク性を高めるバス路線と利活用の仕組みを提案した。

Key Words: *Urban Tourism, Community-based Tourism, Public Transportation, Project Based Learning*

1. はじめに

近年、都市においても地域の生活や文化の体験、住民との交流など、まちあるきや滞在交流型の観光を楽しむ旅行者が増えている。観光客の受け入れ体制やコンテンツの提供については、地元組織や各事業者を主体として様々に取り組まれているが¹⁾、このような取り組みは多くが地域内で完結することが多い。観光対象として多様に特徴的なエリアが多数存在する大都市においては、このようなエリア間の距離も近接しており、その間の移動が容易となれば、現在よりも広域的にエリアを捉え、まちあるきの観光を考えることが可能となる。

一方で、まちあるきのスケールで行われる観光については、観光客による都市空間や都市インフラの利用が、地元住民の日常的な生活と重なるものであることから、特に相互の影響に考慮することが求められる。例えば、観光交通についてみると、歩行者空間の整備やコミュニティサイクル、水上交通の活用など、観光客が状況に応じて使い分けられるよう、多様な交通モードの導入が試みられている²⁾。しかしながら、都市部においては、地域内の主要な交通手段となる路線バスの利用者数および営業収益については微増傾向にあるものの、都営バスでも経常損益が計上されており³⁾、人口の高齢化

が進む中、観光需要に結びつけながら、既存路線を維持し、経営基盤を維持することも考えるといった発想も求められよう。

都市観光における地域交通については、レンタサイクルなど自転車の利用に関するもの⁴⁾、定期観光バスの利用の変遷や観光対象に関するもの⁵⁾、まちあるき観光を促進するためのサービス⁶⁾ などに関する研究が行われている。近年、東京区部において路線バスやコミュニティバスを利用した散歩を紹介する雑誌、本も出版されているが⁷⁾、これらの地域交通としての住民の利用と都市観光の展開を結びつけて論じたものはない。

本稿は、工学的なアプローチで観光を学ぶ大学院生による PBL (Project Based Learning) 型の演習 (以下、観光科学 PBL) において検討した、バス交通を中心に東京都心北東部を対象としたまちあるき、滞在型の都市観光に資する公共交通のネットワークとプログラムについて報告し、その可能性と課題について整理する。

2. 東京都心部における観光交通としてのバス交通

表 1 は、東京都心部における移動手段として、地下鉄、路線バス、コミュニティバスについて、移動のスケール

感や観光行動としての特性，地域の生活・活動との関わりからその特徴を整理したものである。

都市観光において，徒歩は観光アトラクションを楽しむための基本的な移動手段であるが，移動距離に限界があること，鉄道を始点・終点とすることで，行動範囲が利用する鉄道の沿線に限定されやすいことが考えられる。さらに，都心部の鉄道の大部分は地下鉄であり，効率的な移動が可能であるが，移動自体を楽しむという視点からは魅力的であるとは言いがたい（図 1）。

これに対し路線バスは，鉄道網が発達した東京都心部において，観光の主要な移動手段として認識されているとはいえないが，車窓からの景色が楽しめる事，生活とのつながりが密であることから，移動自体を観光行動として楽しむこと，地域の日常的生活を体験するのに適した移動手段としてのポテンシャルがあると考えられる。

表 1 東京都心部の移動手段と観光交通としての特徴

	地下鉄・鉄道	路線バス	コミュニティバス	徒歩
一区間の距離	1km 程度	350-400m 程度	200-300m	3-4km/1 時間
移動特性	・移動速度が速い ・本数が多い	・住民の生活圏に密着する ・運行頻度は路線によりまちまち	・公共交通空白地帯を循環走行する	・自分の意思で自由に移動可能
強み	・効率よく移動が可能	・景色を見ながら移動が可能	・地域内のちょっとした移動に役立つ	・地域をゆっくり味わえる
弱み	・地下鉄だと移動区間のまちの様子が見えない	・観光交通としてあまり認識されていない	・高齢者の移動手段や経済活性化が主目的 ・運行範囲は行政区内に限られる，運行時間も短い	・移動範囲に限界がある

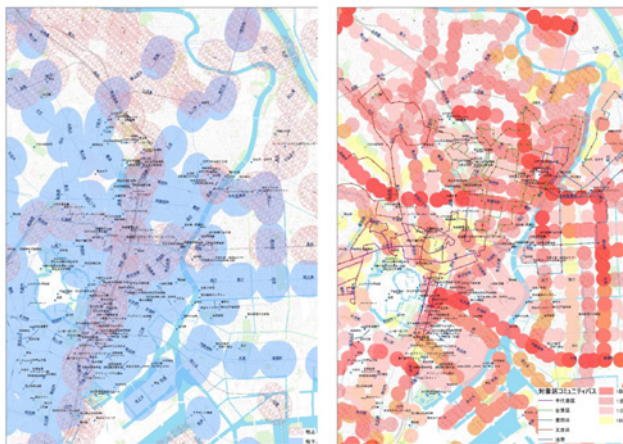


図 1 東京都心北部における交通アクセスの状況
左図：鉄道駅からの 500m 圏 右図：バス停からの 200m 圏+コミュニティバスのルート地上駅か地下駅かで区分。地下鉄駅からの移動となり地域の地理的繋がりがつかみにくい地域が多い。右図は色の濃さは運行頻度，国土数値情報および基盤地図に基づき作成。

すでに東京都交通局では，「まちなみをたのしみながら移動ができて，すぐに目的地に到着できる」都営バスを使った観光のコースを提示しているほか⁸⁾，都内の観光スポットのアクセスに便利な路線や，最寄り停留所から観光スポットへのアクセスをウェブやパンフレットで紹介するなど⁹⁾，観光利用の促進を目的としたプロモーションを実施しており，また，東京駅から日本橋，上野，浅草，業平を通る観光路線「S1」を運行している。

一方でコミュニティバスは，行政サービスとして交通不便地域の解消の他，高齢者の移動手段の確保や経済活性化，公共施設へのアクセスの確保などを目的として，導入されるため，地域の日常的生活空間により近づくことができる可能性がある。また，都心部の鉄道駅の間隔が 1km 前後¹⁰⁾，都営バスの停留所の間隔が 350-400m であるのに対し¹¹⁾，200-300m 程度の間隔で設置されていることから，まちあるきの移動の補助となるものであることが考えられる。

3. 観光科学 PBL：地域をつなぐ公共交通

本課題は，演習としては，2016 年の 7 月上旬から 10 月末にかけて実施した。本章では，観光科学 PBL について，対象地と演習の実施にかかる関係主体，課題とスケジュールについて説明する。

(1) 観光科学 PBL (Project Based Learning)

首都大学東京の都市環境研究科 観光科学域は，従来の観光学に，地理学・生態学などの理学的手法や土木計画・都市計画・建築・造園などの工学的アプローチ，また，観光地の新たな魅力の発掘やその発信など情報学の手法を導入し，新しい「観光科学」を学び築き上げていくことを目標とした学域であり，企業・NPO・行政などの幅広い分野に渡って実践的に行動できる人材の育成を目標としている。学域の教育プログラムである観光科学 PBL では，企業・NPO・行政をカウンターパートとしながら，社会的要請を捉えた，新しい「観光」の提案を行うことを目標としている。

本課題では，東京特別区協議会の受託研究として，特別区に対し，区をまたいだ政策・プログラムを提案することを前提に課題を設定し，履修対象は学域に所属する修士課程 1 年生とした。

(1) 対象地と関係主体

対象地は，東京都心北東部の 4 区，千代田区，文京区，台東区，墨田区とした（図 2）。

千代田区，文京区，台東区の 3 区では，2014 年より各省庁や自治体，大学，民間企業による有志の集まりである東京文化資源会議が，江戸の流れを組む文化資源と知的資源を活用しながら，日本のレガシーとクリエイティ

ビティの両面を提示できる場所として、ハード・ソフトのプログラムに関する活動を行なっている。東京文化資源会議の目標は、上野の「芸術文化」、谷中千駄木の路地やまちなみの「生活文化」、湯島聖堂や神田明神に引き継がれた「精神文化」、秋葉原の「ポップカルチャー」、本郷東大の「学術文化」など、各地域の文化資源を活かした活動拠点を創出とともに、まちの保全と再生に向けた制度提案や組織のネットワーク化により、オリンピックに向けた一時的な開発圧に流されない、成熟社会における文化都市のモデルを提示することである(図3)¹²⁾。演習では、この問題意識や目標を共有しながら課題を検討するものとした。

また、東京文化資源会議では、千代田区、文京区、台東区とともに三区文化資源地図協議会を立ち上げ、地域で制作される地図を文化資源と位置付けて、アーカイブし、その活用を考えるプロジェクトを進めている¹³⁾。演習では、協議会を通じて収集された地図にたいする分析を行うとともに、演習で検討される提案に対し、プロジェクトに関わる地元企業や地域の活動主体、地図制作会社、大学関係者など、当事者の意見を伺う場として相互に連携するものとした。



図2 演習対象地

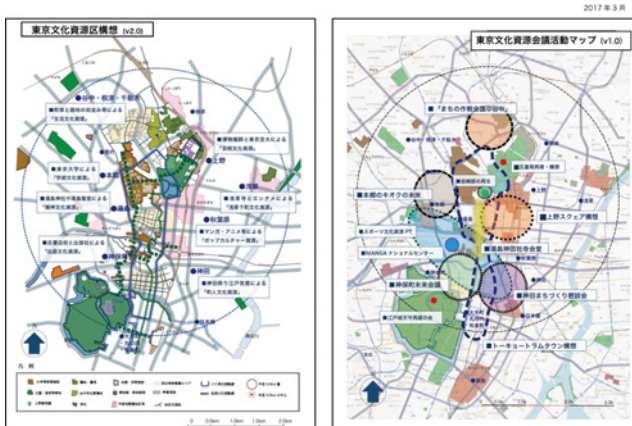


図3 東京文化資源区構想と活動マップ(東京文化資源会議)¹³⁾
に当該地域において提供される観光プログラムを検討

(2) 演習課題とスケジュール

前述の(1), (2)を前提とし、行政と地域の各主体と住民、観光客がそれぞれの立場から、日常的な活動の圏域を広げ、豊かにするための交通のネットワークとシステムを提案することを目標とし、課題を設定した。課題では、地域の生活・活動を支えるとともに、地域をより深く体験する観光を支える「公共交通」と、公共交通から捉え直した新しい「観光」とその圏域を提案するものとし、特に、現行の路線バス・コミュニティバスの運行、利用状況などを踏まえながら、新たな交通の導入を含め、地域生活者の日常的な楽しみなども含めた広い意味での観光の可能性を検討するものとした。

演習では、まず現地視察や文献調査により地域現状を把握し問題意識の共有、提案に向けたアイデア出しを行った上だった。その上で、対象地域内に滞在する集中ワークショップを実施、地元で活動を行う立場から、あるいは地域住民としての立場からのフィードバックを得る機会として、東京文化資源会議に所属する地元企業や活動主体をゲストとする中間発表を設けた。最終発表では、中間でのフィードバックを参考に精査した提案については、各区の関係部署と東京文化資源会議のメンバーをゲストに迎えて発表し、意見交換を行った。



写真1 上野桜木のシェアオフィスを会場とした集中ワークショップの様子



写真2 首都大学東京秋葉原サテライトキャンパスでの最終発表会の様子

4. 調査：対象地における観光・公共交通の状況

本章では、演習を通じて整理し、注目した対象地における観光及び公共交通の利用の状況について述べる。

(1) 観光地図にみる対象地の観光の圏域

対象地における観光エリアとしてのスケールと範囲、扱う内容について、各区や観光協会などの地元組織が作成する観光地図から概要を把握した。

地図に掲載された内容からは、大まかに、主要な観光スポットが区全体もしくは地区別の「案内図」、寺院、美術館など文化施設、商店街、老舗店舗、地域の逸品や伝統工芸、ある文人や著名人のゆかりの地などテーマ別に観光スポットの目録を提供する「資源図」、徒歩やコミュニティバスでの移動を想定したコースを紹介する「モデルコース」の地図、地区別の区分を示す「エリアマップ」に分類された。また、案内図については、イベントに関連して制作されたものや、店舗や文化施設が独自に周辺の観光資源を紹介するものなども見られた。

特にまちあるきで利用されることを目的とした地図に注目すると、たとえば台東区では「台東ぶらり散歩」の 22 のコースの他、上野、浅草、谷中地域、東京下町散歩などといった複数のまちあるきの地図のシリーズが制作されており、墨田区ではまち歩きガイドブックとして、2013 年に展開した「すみだまち歩き博覧会」の 24 のコース¹⁴⁾とともに、墨田区のコミュニティバスである墨田区循環バスでめぐるコースが独立して紹介されている¹⁵⁾。千代田区、文京区については、区域全体の案内図に、史跡や著名人のゆかりの地を巡るルートが掲載されている(図 4)。これらのまちあるきのモデルコースのスケール感と圏域についてみると、コースの距離は多くが 2-4km で、異なる鉄道駅を起点と終点とし、所用時間は途中の施設の立ち寄りも含めて 1-2 時間程度となっているものが多い。例外的に距離が長いものとしては、上野から出発し、東京スカイツリーを見ながら浅草、スカイツリーを巡り上野に戻るという、3つのエリアを含む 9km の周遊コースが紹介されちえる。コースに並行して台東区のコミュニティバス「めぐりん」や都バスの観光路線「S-1 夢の下町バス」、東武バスの「スカイツリーシャトル」のバス停が示されており、本課題で想定したように、エリア間の移動を補完するものとして各種のバスが位置付けられているものといえる(図 5)。

また、観光地図におけるバス路線の掲載の状況についてはみると、台東区が作成する地図にはコミュニティバスが、墨田区についてはコミュニティバスと都バスの路線図が掲載されているが、千代田区、文京区については観光客に提供する内容として、バス路線に関する情報はほとんど記載されていない。鉄道の使いやすさとともに、地域内における観光エリアの分布の状況、滞在地として

の特性と需要などに起因するものと推察される。

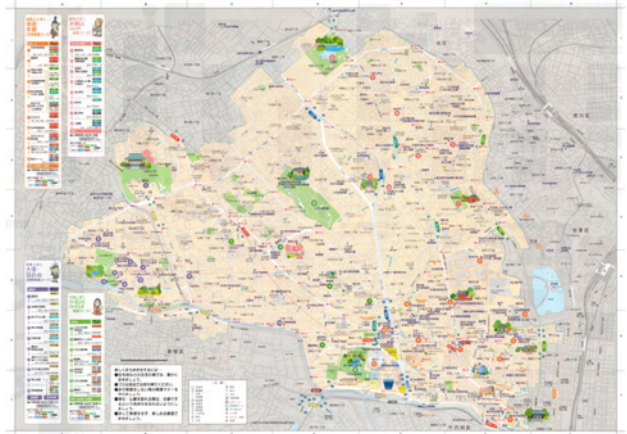


図 4 案内図・モデルコースの地図の例 文の京観光ガイドおさんぽくん(平成 24 年度版)文京区観光協会



図 5 モデルコースの地図：台東ぶらり散歩 其の十八 上野・浅草から望む東京スカイツリー 台東区観光課(2014)

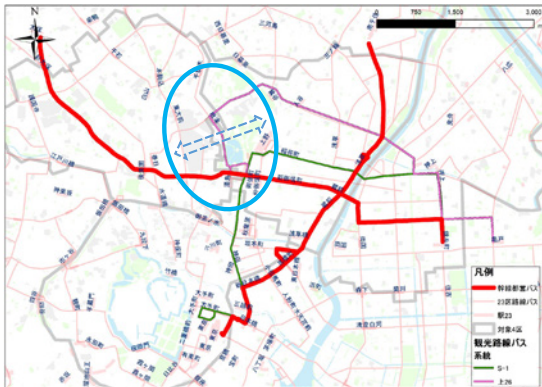
(2) 地域の交通ネットワークの現況

対象地である文京・千代田・台東・墨田区周辺の交通のネットワークについて、鉄道・地下鉄、路線バス、コミュニティバスの別に現状を整理した上で、現地確認を行った。現地調査では(1)の分析に基づいて、主な観光対象として紹介されるエリアとその隣接するエリアの組みあわせとして、根津・根岸・上野、秋葉原・春日、神保町・神田、谷中・本郷・湯島、隅田川沿いの 5つを設定し、バスの使いやすさ、町の人の様子、地域情報へのアクセス性について把握した。

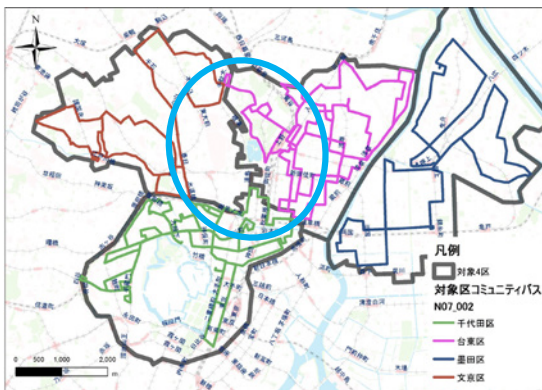
鉄道・地下鉄は、三田線、南北線、千代田線、日比谷線、JR と都心部からの南北方向の移動は充実しているもの、丸ノ内線から山手線の間では文京区～台東区間を結ぶ線がないために、本郷や谷根千からの神保町方面への移動で、乗車時間に対して駅までの移動距離が長くなるなど、適切な交通手段が選択しにくい、ちょっとした空白が存在する。



鉄道・地下鉄



路線バス



コミュニティバス

図 6 交通ネットワークの現況
水色で図示した部分が空白が生じている箇所

バス路線については、国土数値情報のバスルート及び鉄道データを用い、時間あたりの運行頻度によって階級区分した。主な観光スポットを通る路線バスとしては、例えば「上 58」や「東 42」などの地下鉄並みの運行頻度を有する基幹路線の他に、観光利用が路線として整備された東京駅から上野、浅草、スカイツリーを通る「S1」系統、上野公園から根津・谷中を通り、スカイツリー、亀戸に至る「上 26」、春日駅前、本郷三丁目から上野、蔵前を通り、錦糸町にいたる「都 02」などがある。まちなかでは、実際にスマートフォンなどで情報を取得しながら、これらの路線を利用する国内外の観光客の姿も見られた。一方で、地下鉄でネットワークが空白となっ

た箇所では、バス路線はあっても運行本数が少ないなど、距離の割には移動し難い箇所となっていることがわかった。特に、文京、台東、千代田の区境付近では、生活圏が相互に交わる場所であるにもかかわらず、行政界をまたぐことからコミュニティバスの路線もないなど、現況の公共交通で対応しきれていない箇所であるといえる。

一方、現地ですべて実際に路線バスを用いた観光を試みたところ、バスを移動手段として用いることで、まちなかから散策を開始することができることがわかった。しかしながら、バス停の周辺は、地域資源をプロットした地図が設置されている箇所もあったが、地図やパンフレットといった案内が入手しやすい鉄道駅などと比較して、全体に周辺地域の情報にアクセスしにくい。このため、散策自体を目的とするまちあるきの観光では、次の行動にうつりにくくなることがわかった。

5. 提案：もう二歩踏み込む観光もう二歩踏み出す日常

本章では、演習を通じて学生が提案した「公共交通から考える地域つなぐ観光」について、その基本的な考え方と想定する利用パターン、交通ネットワーク、地域をつなぐためしくみのデザインについて説明する。

(1) 提案のコンセプト

対象地は、歴史的背景を持った文化的な資源が集積する地域であることから、どこか1か所を目指す観光ではなく、町の雰囲気を見ながら移動し、気になったら足を止める「まちあるき」の行動を少し広い範囲で行う、広域的なまちあるきに適した地域であると捉え、観光と同時に生活の場として地域を豊かにすることを目標とした「もう二歩踏み込む観光 もう二歩踏み出す日常」を提案コンセプトとした。

浅草寺、スカイツリーなど、有名スポットを確認するような観光行動を観光客にとっての踏み出さない、0歩の観光とすれば、有名スポット以外の場所や定番コース

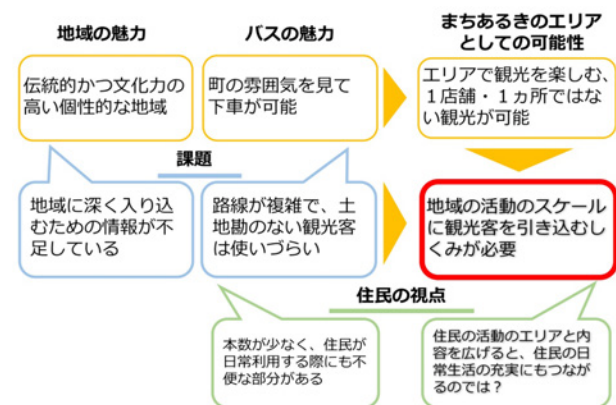


図 7 提案にあたっての地域の課題とポテンシャルの整理

以外の非ガイドブック的な場所を自ら探して訪れる、主体的な観光行動が一步目、そして二歩目は、ライフスタイルの一部として楽しむ事ができるお気に入りの場所や活動を増やすことなど、地域に自分の場所を見出し、準住民的な立場で活動することと定義づけた。たとえば、夜の時間の気軽な外出、イベントの参加のために東京に來た人が待ち時間にゆったり過ごすために庭園を訪れる、訪日外国人に生活の場面での日本らしさが伝わる街角を体験するなど、自分の日常のペースで行う活動である。

これに対し住民の踏み出す日常の一步目は、普段の生活圏、通勤路や通学路などから少し離れた地域、もしくは普段用を済ますためだけに訪れる地域で、くつろぎ、楽しむ時間を持つこと、二歩目はそこに居場所を見出し、日常を拡張していくことと定義づけた。区役所や病院など日常的な外出のなかに子供と一緒に寄り道をしたり趣味の活動を組み込んだり、休日に少し早起きして、少し遠くの地域で朝食を食べたりといった、少し足を延ばすことで日常をより豊かなものにするものである。

提案では、この本質的に重なり合う観光客の二歩目と住民の二歩目を積極的に近づけていくことを狙いとし、路線バスとコミュニティバスの新規路線を追加することで、観光客を地域のまちあるきのスケールに引き込み、住民の日常生活の充実につながる活動を誘発するための交通ネットワークとしくみが検討された。

(2) 交通のネットワークの提案

「もう二歩踏み込む観光、もう二歩踏み出す日常」を実現する、あと一步の移動を自然に行うための交通ネットワークとして、対象地とした東京都心北東部を一体的に「広域まちあるきエリア」として捉える枠組みを構築することをねらいとし、ネットワークの骨格としてまちあるきのエリア間の移動を担う基幹路線、まちあるきエリア内の移動を担うコミュニティバススケールの交通によるネットワークが提案された(図 8)。それぞれの具体的な内容を以下に説明する。

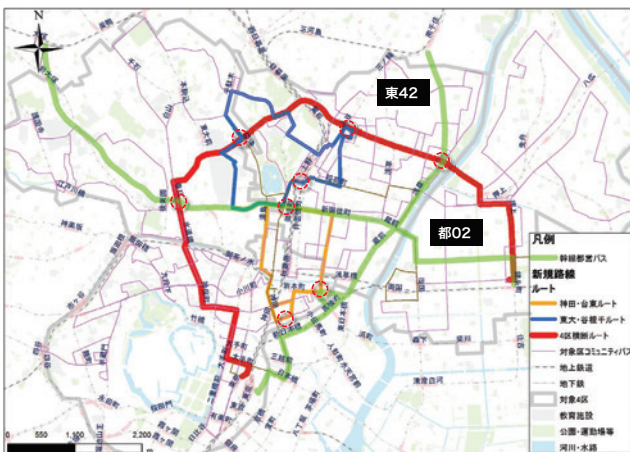


図 8 提案された交通ネットワーク

i) エリア間移動 (路線バスのスケールの移動)

エリア間の移動を担う基幹路線として、既存のバス路線を組み合わせた新規のバス路線を加えることで、4区を循環するネットワークが提案された。新規の路線として追加されたのは、公共交通による移動の手薄となっていた千代田区、文京区、台東区の移動について、東京駅から神保町、春日、根津、谷中、根岸と言間通りを走行し、主要観光地である浅草、押上を経て錦糸町へ至る全長 11.9km、全区間の所要時間約 1 時間ルートである。これは、現状では運行頻度が低い既存路線の「上 26」, 「上 60」, 「都 02 乙」, 「東 43」をつなぎ合わせるように設定したもので、3~4 本/h 程度の頻度で、既存路線と併用しながら運行するものとした。春日駅と錦糸町駅で「都 02」と、隅田公園で「東 42」と連結することで、東京駅を起点に対象地域を循環し、まちあるきのエリアをつなぐものとされた(図 10)。

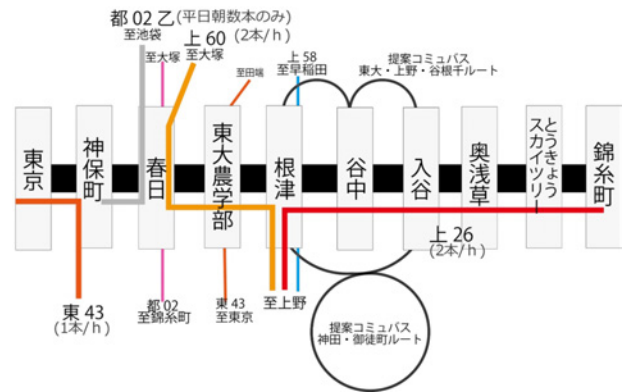


図 9 提案された路線バスのスケールの新規路線

i) エリア内移動 (コミュニティバススケール)

エリア内での移動に関しては、現状のネットワークの問題であった千代田区、文京区、台東区の区境の周辺について、幹線的な路線バスや他の交通ネットワークを補完することを意識した、コミュニティバススケールの 2 路線が提案された。

ひとつめは、上野から東大構内を経由し、根津、千駄木、谷中を経て上野に戻る、1 周 7.4km、所要時間 1 時間弱、時計回りで運行を想定した「東大・谷根千・上野ルート」である。道幅が狭い東大構内や入谷の住宅街の中を走行し、根津駅、谷中、入谷鬼子母神、上野御徒町などで、4 区横断ルートや鉄道と接続する。

二つ目は、上野御徒町から秋葉原電気街、神田を通り、清洲橋通りを反時計回りに運行する 1 周 5.2km、所要時間約 40 分の「神田・御徒町ルート」である。上野御徒町でひとつめのルートと接続することで清洲橋通り沿いや新御徒町から東大方面へと移動が可能となる。

(3) ネットワークを支える仕組みの提案

次にネットワークを支えるための空間的な整備手法や情報発信など、地域と地域、地域と人を結ぶためのしくみとして、路線が交差するバス停を結節点、観光エリアに存在するバス停を地域への出入口として設定し、それぞれの課題に応じたデザインが提案された(図 10)。

また、このネットワークの利用を促進するため、対象地域内であればどこでも無料乗り換え可能としたり、利用券を発行したりすることで、乗り換えに対する心理的、経済的な負担を軽減するための料金体系が検討された(表 2)。

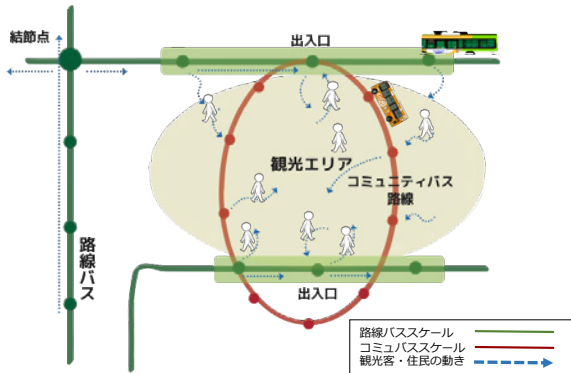


図 10 ネットワークを支える仕組みのデザインのイメージ

表 2 提案したネットワークに対する料金システムの提案

現在の料金システムにおける課題	提案
● 指定されたバス停(複数路線が交わる地点など)でしか無料乗換えが出来ない	対象地内のバス停は自由に乗り継げる
● 一日乗車券を買ったものの、元を取れないときがある	一日3回利用券の発行
● 一日乗車券のものをとろうとすると、現地で活動が薄くなる	一つのエリアに重きを置いてもらうため一日乗車券ではなく3回券の利用を促進

エリア内の活動を密にしつつ、エリア間の移動を促す

i) 結節点のデザイン

結節点にあたるバス停の現状の課題を解決しながら、まちあるきの拠点として機能するデザインが検討された。結節点では、行き先ごとにバス停の場所がバラバラになってしまうことについては、スペース的な制約もあり全てのバス停を統合するのが非現実的であることから、路上にバスの系統、経由地、行き先を明記することで、目的のバス停を見つけやすくするとともに、他エリアとのつながりを視覚的に伝えるものとした。

またバス停の拡張施設として、沿道の空き家や空きスペースを地域の情報を発信するための場として整備すること、乗り換えの接続待ちの過ごし方として、待ち時間でバス停から歩いて行って来られる散策スポットをプロットした「待ち時間散策マップ」が提案された。

ii) 出入口のデザイン

地域の「出入口」としてのデザインについては、①バスの現在地、周辺に何があるのか伝えること、②地域

に入り込むための情報を提供する、③出口として、次の目的地への移動を誘発するための情報を提供する、の3点を目標としたデザインが提案された。

まず、バス車内においては、バスの現在地、これから向かう先を車内ディスプレイにエリア単位で観光スポットも併せて表示することで、不案内な地域を移動する観光客の不安を軽減し、観光スポットへのアクセスをサポートするものとした。また、入口としてのバス停については、時刻表だけでなく、観光スポットが記載されたマップ、地域に住む住民や団体が地域内での活動情報を伝えるスペースを設けることで、バス停に地域のナビゲート機能を持たせるものとするなどが提案された。

6. 学生の提案に対する地元の受け止め

2016年10月31日に首都大学東京秋葉原サテライトキャンパスで開催された最終発表会では、千代田区、文京区、台東区及び墨田区各区の観光振興、商工振興、広報及びまちづくり、文化振興に関連する部局の自治体職員及び、文化資源会議に参加する企業、NPO、研究者が参加し、意見交換を行なった。以下に、提案に対する地元の受け止めとして、意見交換における論点と改善点についてまとめる。

(1) 現行の施策、事業から見た学生提案への評価

台東区は観光施策として、下谷、根岸、浅草橋への回遊性を重視しており、この回遊性を担保するための手段としてバスに可能性があるが、現状では交通ネットワークとしてわかりづらいこと、複数のバス会社が使えない、あるいは同じ会社であっても乗り継ぎが限られる運賃体系といった課題が共有された。また、墨田区では、隅田川の存在により速達性という点からは鉄道の存在が大きいことから、他3区との連携においては、バス-鉄道の乗り継ぎの工夫が求められることが示唆された。

また、提案の内容がバスを出来る限る利用するものとして組み立てられていたことから、複数の参加者から、鉄道やコミュニティーサイクルと徒歩、現在社会実験が行われている舟運¹⁶⁾など、他の交通モードとの使い分けの可能性が指摘された。

コミュニティーバスの運行については、住民の利便性の向上を目的としたものであること、運行時間や曜日が限られるなど、観光交通として利用する上での適切さに関する検証が必要であることも指摘されている。これには、前述したように自治体ごとのコミュニティーバスに対する考え方の違いが大きく影響するものである。区を横断する観光交通のネットワーク全体として見たときに、利用されるであろう区間や時間帯についてきめ細やかに見

ていくことは、今後の課題として挙げられる。

(2) 観光と住民の「もう2歩」の考え方について

2歩目を踏み出すことが、観光客と住民の接点というコンセプトに対しては、個人、もしくは少人数で暮らすように観光すること、観光するように生活するというイメージについては、実際に地域内で暮らし、働く参加者の間で共有され、各人の体験やアイデアが示された。

観光客の増加が地域の生活環境に与える影響が一部では問題視されていることが伺えるものとして、自治体職員からは、住民と観光の2歩目が重なることが、さらなる軋轢を生むことへの懸念が示され、特に行政サービスとしての交通を含めて提案する際には、住民の意向を丁寧に確認する必要があること、双方向のコミュニケーションが重要となることが指摘された。

事業者からは、区を横断してコミュニティバスがカバーしているようなスケールの交通モードが導入されることは、その相乗効果が期待されるものと捉えられた。例えば、対象区域内のレジャー施設では、来場者には地元居住者が多いことから、提案のような形で交通の便が増えることは望ましいとされた上で、観光の需要を掘り起こしたときに、どのように使われるか、状況に合わせた交通手段の使い分けと収益モデル、運営を担う主体も含め、新しいサービス体系として具体的に示す必要性が指摘された。

また、本提案では広域的なまちあるきとして、目的地を定めるというよりは、その場の状況や雰囲気で行動を決めていくような観光を想定したが、現場においても事前に予定しなかった観光行動を行ってもらうためには、その場での宣伝が重要であり、バス停の近くでの情報発信や、バスの待ち時間での観光といったアイデアについて、賛同する意見が多く得られた。

一方で、全体に公的事業として捉えたときに、提案の対象が交通、観光、福祉、文化振興と他分野にわたること、検討するスケールやエリアが可変的であるなど、特に自治体の立場からは既存のフレームでは検討しにくい課題であることがわかった。東京においても、観光客を前提とした地域運営をするという状況、観光が地域の足を維持するという可能性は想定しうること、過度な観光地化に対して、住民、観光客の料金に差をつけることで、観光客の集中を防ぎながら、収益性を高めるといった手法も考えられる、といった地域の課題を前提と定量的に示し共有することが、自治体を含む多様な立場の実務者間で議論を深める上で必要であり、今後都区部の公共交通と観光を扱う上での課題である。

7. まとめと今後の課題：演習成果の地域への還元

本稿では、都心北東部における地域をより深く体験するための「交通」、移動から捉え直した新しい「観光」について、スケールの異なる複数の新規バス路線を導入することによる、観光交通としてのネットワーク性の向上とその利活用の仕組みを提案するとともに、地域の活動と連携したPBL型の演習の組み立てについて報告した。

6.でまとめた中間発表や最終発表での議論から、このように成果を地域に還元することを目標としたPBL型の演習として、短期間の調査、作業を通じて地域の実務者に対する提案としてを行う上では、現状の需要に対するサービスを提示するというよりも、新たなサービスとシステムを導入することで、新たな需要を生み出すこと、その波及効果を考えるという立場での組み立てとすることが、その後の議論を展開する上で有効であると考えられた。また、演習作業としては時間切れとなってしまったが、このようなこの交通ネットワークやしくみを導入すること、どのような活動が可能となるのかといったシナリオが示されることが、実務者の想像力を刺激し、さらなるアイデアを引き出すきっかけになると考える。

本課題では、ここでの提案が多様な観光の担い手の目に触れることを狙いとし、これらの成果をまとめたA5版の報告書を作成している。様々なフィードバックを受けてながら、折に触れてブラッシュアップをすることで、「人々の生活が垣間見える」の活動を生み出し、ここに観光客を誘導する、滞在型都市観光と公共交通の姿を提示していきたい。

謝辞：

本研究は、2016年公益財団法人特別区協議会の委託研究、および科学研究費補助金基盤研究(B)(一般)「ビッグデータを活用した観光地圏域のターゲット層別抽出と観光圏政策の評価・逡減」(課題番号16H03331, 研究代表者：清水哲夫首都大学東京教授)による支援を受けて実施した。また、東京文化資源会議、三区文化資源地図地区協議会、地図ファブには、資料の提供ならびに演習の場の設定において協力をいただいた。記して謝意を表する。

参考文献

- 1) 茶谷幸治：「まち歩き」という手法と「まちづくり」、都市計画,61(1),24-28.2012
- 2) 東京の総合的な交通政策のあり方検討会：世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して、東京都都市整備局都市基盤部交通企画課, 2015
- 3) 東京都交通局：東京都交通局 2016 経営レポート, 2016

- 4) 例えば, 鈴木 繁, 十代田 朗, 津々見 崇: 23 区による公共レンタサイクルへの施策と観光利用特性に関する基礎的研究, 都市計画論文集 43(3), 613-618, 2008, 小向得 あすか, 伊藤 香織: 着地型観光の情報と空間体験: 横浜における自転車観光の調査分析, 学術講演梗概集.F-1, 535-536, 2010 など.
- 5) 例えば, 川本 義海, 伊豆原 浩二, 本多 義明: 市町村合併下における観光交流連携施策としての定期観光バスの活用に関する研究, 都市計画論文集 38(3), 493-498, 2003, 横山 尚, 千代 章一郎: 第二次世界大戦後における名所広島城のバス観光案内と観光景観の変容, 日本建築学会計画系論文集 72(621), 229-236, 2007 など
- 6) 福井 のり子, 森山 昌幸他: まち歩き促進に向けた観光モビリティ・マネジメントの取り組み, 土木学会論文集 D3 (土木計画学), 70(5), I_1087-1094, 2014
- 7) 白井 いち恵: 東京バス散歩, 京阪神エルマガジン社, 2012 講談社編: ふちバス散歩~休日はコミュニティバスにのって, 講談社, 2014 など
- 8) 東京都交通局: 都バスでショートトリップ <https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/bus/shorttrip/course/index.html> (2016.4.20)
- 9) 東京都交通局: 都バスでめぐる東京観光 <https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/bus/routes/jpn/> (2016.4.20)
- 10) 運輸政策研究機構: 大都市圏の鉄道サービス水準の実態について, 2003
- 11) 大都市圏のバスの活性化策について (第 6 回今後のバスサービス活性化方策検討小委員会検討資料 2016.10.23) http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/09/091018_html
- 12) 東京文化資源会議 <http://tohbun.jp> (2016.4.20)
- 13) 真鍋隆太郎, 片桐由希子: 地域文化資源としての地図が生み出すもの (特集「地図がつなぐ複層のランドスケープ」), ランドスケープ研究, 80-1, 34-37, 2017
- 14) 墨田区内循環バスでめぐるすみだまち巡りさんぽ <http://visit-sumida.jp/machiaruki/guidebook/busmeguri/> (2016.4.20)
- 15) 墨田区観光協会: すみだまち歩き博覧会 <http://visit-sumida.jp/machiaruki/guidebook/> (2016.4.20)
- 16) 東京都: 水辺活性化(舟運)ワーキンググループ 平成 28 年度 舟運の活性化に向けた社会実験 結果概要の報告 http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/suishin_kaigi/pdf/wg_suihen_18.pdf (2016.4.20), 国土交通省: 羽田~秋葉原間の舟運の実現を目指した社会実験 (平成 28 年 11 月 28 日 更新) http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/sogoseisaku_region_tk_000022.html (2016.4.20) など