

IV-26

着地型観光列車が沿線地域に与える影響に関する研究

岩手大学 学生員 ○田村 大輔

岩手大学 学生員 中嶋 雄介

岩手大学 正 員 岩佐 正章

1. はじめに

近年、地方ローカル線の活性化や新幹線網の整備に伴った観光促進策の一環として、「着地型観光列車」が全国各地に導入されている。

これらは従来の観光列車と違い、その役割に特化した設備を持つ専用の車両が充当され、沿線からの歓迎行事等も盛んに行われていることから、観光地へのアクセス手段でありながら列車に乗る行為そのものが旅の目的の一つになるような、新しいスタイルの観光輸送手段として位置付けられ、今尚その数を増やしている。

本研究は、東北地方において運行されている着地型観光列車を対象とし、それらが沿線地域にもたらす各種貢献効果を抽出・構造化するとともに、事業の成果について分析・考察を行い、今後の整備に対する方向性を検討するものである。

2. 着地型観光列車の定義

ここでは以下の条件に合致する列車を「着地型観光列車」として定義し、研究を進めてゆくこととする。①観光地へのアクセス輸送を主たる目的としている。②一般的な営業車とは異なる、特別な車両により運行されている（写真-1）。③愛称名が付され、決まった区間において運行されている。④一過性のイベントではなく、一定の継続性が認められる。

現在、このような列車は全国に59例あり、その半数は北海道・東北地方に偏在している。

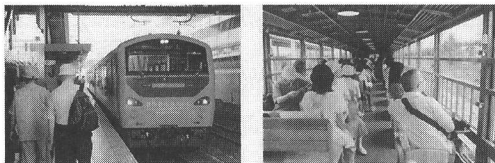


写真-1. 着地型観光列車の車両

3. 研究の方法

(1) 地域貢献効果について

着地型観光列車によってもたらされる各種地域貢献効果の解析には、DEMATEL(Decision Making and Trial Evaluation Laboratory)法を用いた。これは2要素間関係についての達観的判断を用いて、多数

の要素が相互に複雑に絡み合った問題の全体構造を明らかにする構造モデリング手法である。

地域貢献に関する要素としては、事業の企画担当者に対するヒアリング調査や乗客へのアンケートなどを基に、17項目を選定した。

被験者にはまず各項目とその説明を読んでもらい、その項目の重要度と、他項目に与える直接的な影響や効果の度合いを5段階で評価してもらった。

(2) 事業の評価について

着地型観光列車の運行および、それに関連する各種事業の成果については数量化理論Ⅱ類を適用し、当方で選定した7項目を被験者にそれぞれ5段階で評価してもらい、各項目ごとの評価を説明変数、それらの総合評価を目的変数として解析を行った。

4. 調査の概要

調査は現在東北地方で運行されている16種類の着地型観光列車が停車する、78の市町村役場と63の観光協会を対象に行った。調査の実施期間は平成14年12月16日から平成15年1月15日までの1カ月間とし、調査票の配布・回収はどちらも郵送によった。

(1) 地域貢献効果について

配布した705通の調査票に対して276通の有効回収票が得られ、有効回収率は39.1%であった。

(2) 事業の評価について

配布した194通の調査票に対して103通の有効回収票が得られ、有効回収率は53.1%であった。

5. 調査の結果と考察

(1) 地域貢献効果について

まず、各項目とその重要度を表-1に示す。「交通弱者の観光旅行に配慮した交通手段の確保」と「県外に対するPR効果」が全く同じ値で最も高い重要度を示した。マイカーを使えない若年層や高齢者に旅行機会を提供すること、大都市圏の駅構内やマスメディアなどを利用して情報発信を行えることなどが、関係者から重視されているものと思われる。

次に、各項目が互いに及ぼし合う影響や効果の度合いを構造化したものを図-1に示す。重要度の高い項目ほど上の方に位置し、矢印は解析によって得られた項目間における影響の大きさと向きを表して

表-1. 地域貢献効果に関する項目とその重要度

項 目	重要度	順位
1. 公共交通の利便性向上	0.572	4
2. 輸送効率の向上	0.215	16
3. 定時性の確保	0.383	13
4. 代替交通手段の確保	0.440	9
5. 感動の演出効果	0.428	11
6. 交通弱者の観光旅行に配慮した交通手段の確保	0.655	1
7. 観光客の増加	0.648	3
8. 県内に対するPR効果	0.442	8
9. 県外に対するPR効果	0.655	1
10. 列車自体の観光需要創出効果	0.473	6
11. 観光拠点形成効果	0.539	5
12. 交通ネットワークの形成効果	0.402	12
13. 地域イメージの向上	0.473	6
14. 住民参加の促進	0.229	15
15. 地場産業の振興	0.430	10
16. 地元の鉄道の活性化	0.357	14
17. 環境に配慮した交通体系の確立	0.189	17

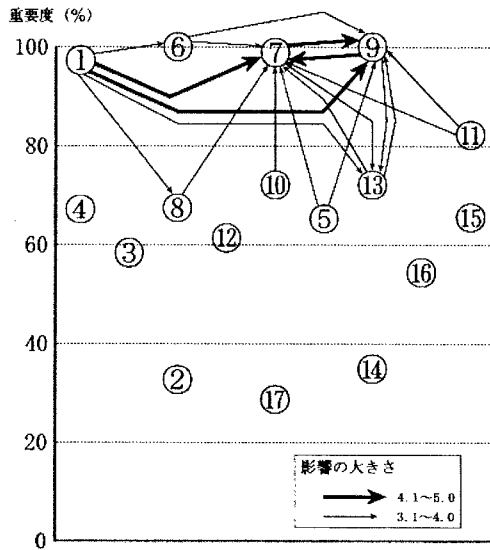


図-1. 地域貢献効果の全体構造

いる。

影響度が最も大きかったのは「公共交通の利便性向上」で、これによって観光客の増加や県外に対するPR効果などが多く得られていることが分かる。

逆に被影響度が最も大きかったのは「観光客の増加」であり、公共交通の利便性向上や県外に対するPR効果などがこれに貢献している。また、重要度はやや低い「地域イメージの向上」が3番目に高い被影響度を示しており、着地型観光列車の運行に

よって得られる各種効果が、地域のイメージアップに貢献していることも明らかになった。

(2)事業の評価について

着地型観光列車とその関連事業に対する評価を表-2に示す。この中で最も評価が高かったのは「知名度の向上」であった。これによって(1)で重要度の高かった「県外に対するPR効果」が、多くの地域で実際に成果を挙げていることが分かった。

一方、住民意識の向上に関しては評価が低く、「成果があった」または「やや成果があった」と回答した地域は、全体の16.5%に留まった。着地型観光列車で訪れた観光客の歓待に、民間の支援団体などが積極的に取り組んでいる地域も見られるものの、まだ多くの地域では着地型観光列車に対する住民の関心が高まっていないことも明らかになった。

総合評価に対する寄与度（レンジ）では、「地域イメージの向上」、「観光客入り込み数の増加」、「住民意識の向上」が高い値を示した。よって着地型観光列車の運行事業の成否を判断する上では、以上の結果が得られたかどうか重要であるといえる。

表-2. 事業に対する評価

アイテム	レンジ	評価値	評価順位
地域イメージの向上	3.1135	0.3462	2
観光客入り込み数の増加	1.2117	0.2212	3
住民意識の向上	1.1186	-0.3750	7
知名度の向上	0.9994	0.4327	1
観光資源の増加	0.7237	-0.0577	5
地元の鉄道の活性化	0.6094	0.1635	4
地元の経済の振興	0.5960	-0.2308	6

相関比=0.6151

6. まとめ

着地型観光列車は平成9年頃から東北各地で導入が進み、今でも毎年本数や運行路線を拡大している。

今後、新規事業のスタートや既存事業の見直しを行う際には、まず影響度の最も大きかった利便性の向上に着目し、図-2の全体構造における矢印の向きに従いながら、観光客の増加に対する受け入れ態勢の確立や県外に対するPR活動などについて検討してゆくことが望ましい。感動の演出や観光拠点の形成も、観光客の増加や県外へのPRに効果的であると、図から読み取ることができる。項目単体の重要度もさることながら、他項目への影響も見据えて整備を行うことが肝要である。

住民の意識については、評価値が最も低かったにも関わらず大きなレンジを示していたことから、今後は地元の関心を高めてゆくような施策も重要であると考えられる。