

IV-27

観光列車が三陸地域に与える影響について

岩手大学 学生員 ○中嶋 雄介

岩手大学 学生員 田村 大輔

岩手大学 正 員 岩佐 正章

1. はじめに

現在、ポスト・モータリゼーションの時代が到来し、自家用車に代わる交通手段として観光列車が全国の観光地に導入されている。車内イベントや乗車特典、他公共交通との連携などにより鉄道事業者と沿線地域が一体となり、国内旅行の新規需要を開拓している。

岩手県においても観光客が最も増える夏期に三陸地域を中心として4本の観光列車が運行されている。リピーターも数多く、観光列車の需要は高いものであると思われる。

そこで本研究では、観光列車を利用する人々の意識調査を行い、利用目的を明確にし、観光列車の評価を行うことで、利用促進のために観光列車の持つ魅力を検討すること、また、観光列車が沿線地域に与える効果を把握し、今後の在り方を探るための基礎資料を得ることを目的とした。

2. 研究対象

本研究では、岩手県三陸地域を運行する観光列車に着目する。調査の対象観光列車は『リアス・シーライナー』であり、概要は表-1に示す通りである。

表-1『リアス・シーライナー』の概要

列車概要	指定席1両（下り） 自由席1両
走行区間	仙台～八戸間
運行期間	7月27日～8月11日
運行本数	1日上下各1本
経由路線	東北本線、石巻線、気仙沼線、 三陸鉄道南リアス線、山田線、 三陸鉄道北リアス線、八戸線



3. 調査の概要

調査1として『リアス・シーライナー』の乗客を被験者に、選択動機、観光列車の評価等の意識調査を実施した。

また、調査2として観光列車が運行する市町村の役場の職員および観光協会の会員を対象に、観光列車の運行により得られると思われる17評価要因（表-5）について各々の評価要因の重要度と、他の要因に直接的に与える影響の度合いを5段階で評価してもらった。各要因については、鉄道事業の担当者に対するヒアリング調査や調査1のアンケート結果を基に選定した。表-2に調査実施概要、図-1に調査1の個人属性を示す。

表-2 調査概要

	調査1	調査2
調査対象	観光列車の乗客	観光列車が運行される市町村の役場および観光協会
調査期間	平成14年8月	平成14年12月
配布票数（票）	702	225
有効票数（票）	343	120
有効回収率（%）	47.7	54.5

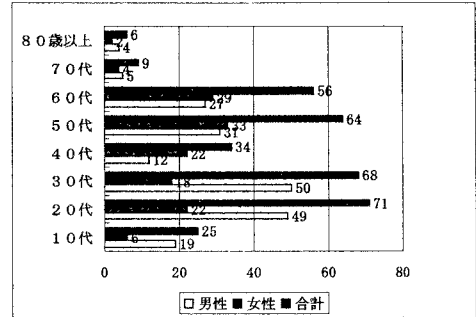


図-1 調査1の個人属性

4. 調査1の結果および考察

(1) 観光列車利用者の乗車目的

はじめに乗客の観光列車の利用目的を図-2に示す。観光と観光列車を目的に利用する人が全体の8割以上を占めることがわかる。また、他の交通手段の利用意思に対する質問では333人中210人が考えなかったと答えた。図-3に示すとおり、代替交通手段を考えた中でも列車の利用を考えた人が多く、次いで路線バス、自家用車の順となっている。今回は観光列車の利用者に対する調査であったからとも考えられるが自家用車利用を意識した人は少ない結果となり、自家用車から観光列車への転換は殆ど見られなかった。

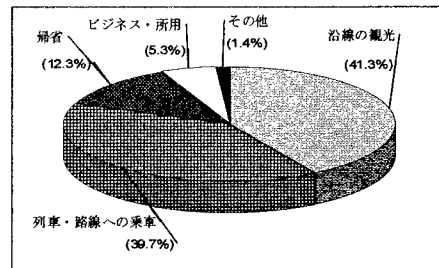


図-2 観光列車利用者の乗車目的

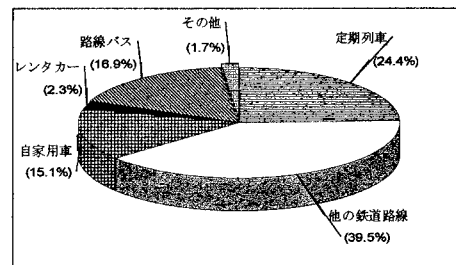


図-3 代替交通手段の選択

(2) 観光列車利用者の選択動機

これを踏まえ、観光列車の利用者は何を重要視して利用したのかを5段階で答えてもらった。その結果を表-3に示す。表より「車窓から景色を楽しむこと」、「体験乗車すること」がとても重要視されており、多くの乗客は観光列車に乗ること自体で体験できる雰囲気を楽しむに乗り込んでいると思われる。

表-3 観光列車利用者の選択動機（人数）

全体（総数333）	車内で自由にくつろげること	他の列車に比べて快適な座席に座れること	運賃が安いこと	車窓から景色を楽しむこと	特製駅弁の販売があること	体験乗車すること
重視しなかった	42	39	46	8	57	29
あまり重視しなかった	55	58	50	9	59	19
どちらとも言いえない	74	74	100	26	83	36
やや重視した	108	102	63	107	80	89
大いに重視した	39	46	57	179	39	151

その他、多く重要視されたもの：乗り換え不要：61、ダイヤの都合上：24

(3) 観光列車の評価

利用者の満足度を調べるために数量化Ⅱ類を用いて観光列車『リアス・シーライナー』の評価に関して解析した。総合的に5段階で評価してもらい、「やや満足」、「満足」と評価した人の割合を「満足度」とした。その結果を表-4に示す。「車両の快適性」のレンジが最も高く満足度も高い値となった。以上、調査1の総合評価を考察すると、観光列車の乗客は観光列車自体の魅力求めて利用していると思われる。

表-4 数量化Ⅱ類による評価の解析結果

	レンジ	順位	満足度	順位
車両の快適性	1.1691	1位	71.21	2位
運行ルート	0.931	2位	81.73	1位
パンフレットのわかりやすさ	0.8583	3位	56.35	6位
移動時間の楽しさ	0.8186	4位	64.09	4位
列車の運行に関する情報量	0.6164	5位	33.13	9位
乗車特典	0.5482	6位	42.41	7位
駅から観光地へのアクセス	0.5276	7位	29.41	10位
沿線の観光に関する情報量	0.4167	8位	39.32	8位
運行時間帯	0.4057	9位	64.4	3位
運賃	0.4037	10位	58.51	5位

相関比 0.6547

5. 調査2の結果および考察

観光列車の運行により得られる影響の構造関係を把握するために DEMATEL 法を用いて解析した。図-4 は観光列車が運行する地域において得られる影響を重要度による平均構造で図示したもので、これより重要度の最も高い評価要因は「7. 観光客の増加」となっている。この項目は被影響度も高く、「1. 公共交通の利便性の向上」や「6. 交通弱者の観光旅行に配慮した交通手段の確保」、「9. 県外に対するPR効果」等がこの項目に影響を与えている。影響関係の大なる要因に着目し相互関係を見てみると「1. 公共交通の利便性の向上」が他の利便性や観光、更には地域振興に関する要因にまで多くの影響を及ぼすことがわかり、更なる公共交通の利便性の向上が望まれる。

6. まとめ

本研究の調査結果より観光列車を利用する人は観光列車の持つ特性に大きな魅力を感じて利用しており、

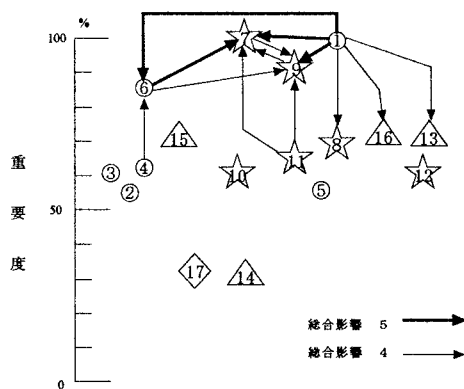


図-4 重要度による平均構造

表-5 評価要因

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

注) ○は利便性、☆は観光、△は地域振興、◇は環境に関する項目

車両自体には満足している傾向を示しているが、観光地へのアクセス等の利便性の面で殆ど、満足していないことがわかった。公共交通において、利便性は大変重要なものであり、観光列車においても重要視されるものである。

調査2の観光列車が運行することにより得られる影響の構造図からも、利便性の向上は地域振興においては「地域イメージの向上」や「地元鉄道の活性化」、また、「交通弱者への配慮」さらに観光においては「県内外に対するPR効果」、「観光客の増加」にそれぞれ影響を与える、影響度においても重要度においても非常に値の高い項目である。これより、利便性のいっそうの向上は沿線地域にも観光客にも大いに求められる最重要課題であると考えられ、どのように利便性を向上させるかといった研究を進める必要がある。

参考文献

- 1) 本多義明, 川本義海:「地方における鉄道の社会的意義-地域貢献の視点から」、運輸と経済 第62巻 第3号