〈研究論文〉

千葉県鴨川市における地域公共交通の利用現況及び インバウンド観光に向けてのショートトリップ展開について

于 航

【要旨】

国内人口の減少という社会背景の中、地域公共交通の利用目的は従来の通勤・通学・通院といった日常生活利用目的が薄れている。一方、他地域からの来訪者、特にインバウンド観光の台頭により、近年が著しく増えている「インバウンド外国人観光客」の利用も視野に入れるべきである。「地域公共交通」=「公営バス」或は「コミュニティバス」のイメージを払拭し、鉄道・レンタカー・タクシー・サイクル・ウォーキングなど、様々な交通手段との複合的な利用で総合なネットワークを構築し、地域の観光資源と有機に融合し、魅力のある観光商品の造成が期待されている。本論文は鴨川市における地域公共交通の利用の現状を把握し、問題を整理・分析することを通して、地域公共交通を活用したインバウンド観光向けてのショートトリップの展開を検証した。外国人観光客利用者の視点から、「日常生活利用目的」と異なる「観光利用目的」に着眼し、今後の地域公共交通の維持と発展、地域活性化及び観光政策の策定に寄与したい。

キーワード:地域公共交通、二次交通、インバウンド観光、ショートトリップ

1 研究背景

(1) 国内人口の減少とインバウンド観光の台頭

国立社会保障・人口問題研究所は、「日本の人口は、2014年12月に約1億2783万人のピークを迎え、その後、緩やかに減少傾向に転じ、2030年には1億1662万人、2060年には8674万人へと激減すると予想される」というデータを発表し、「人口減少社会が到来した」と明言した。また、人口減少による人口構成比(生産年齢人口と65歳以上の老人人口)の変化も著しく、働く人口(生産人口)の減少がもたらす社会問題がますます深刻になってくる。人口規模の変化による都市構造の変化をもたらし、将来の人口規模に合う都市構造に転換する時、①土地利用と②交通の維持と再編に深く関わっている。

一方、日本政府は「観光立国」の国策を推進し、2013 年に初めて 1000 万人、2016 年に初めて 2000 万人の外国人観光客を迎えることができ、更に、日本政府観光局 (JNTO) は 12 月

18日に2018年の訪日外国人旅行者数について、史上初めて3000万人を突破したと発表した。2016年に発表された「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」の中、新たな観光ビジョンを策定し、インバウンド観光の目標を2020年に4000万人、2030年に6000万人を掲げた。今後、国内観光においてインバウンド観光が更に強化していくことが予測できる。また、「平成27年度訪日プロモーション方針」の中で、「地方誘客促進と訪日シーズンの分散化により、新たな訪日シーズンの創出と定着を狙う」方針が定められ、①空間:地方への誘客、②時間:シーズンの分散という問題点が強調された。

(2) 地域公共交通活性化及び再生

地域の経済活動、地域住民の日常生活と社会生活を支え、人口減少による高齢化社会への対応などの観点から、地域公共交通の活性化と再生を目指して、2007年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定された。2013年に「交通政策基本法」、2014年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」など、地域公共交通に関する法整備が行われている。この「改正法」では、従来の「地域公共交通総合連携計画」から、新たに「交通網形成計画」を策定することとなった。その変更により、①地方公共団体が中心となり、②コンパクトシティの実現に向けたまちづくりと連携し、③地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築などの事項が追加された。国土交通省総合政策局公共交通政策部交通課「我が国における交通政策『地域公共交通の充実に向けた見直し(イメージ)』」(2014)の中、主なポイントとして①「まちづくり、観光振興などの地域戦略と明確に結びついていない」から、「コンパクトシティや観光立国の実現に向けた取組みとの連携」への見直し、②「特定の路線にコミュニティバス等を導入するための単体の計画にとどまっている」から「地域の交通サービス全体を対象とした総合なネットワーク計画策定」へと見直された。

従って、地域公共交通の主な利用者である「日常生活若しくは社会生活のため移動する地域住民」に加え、「当該地域を来訪する観光利用者」、特に近年が著しく増えている「インバウンド外国人観光客」の利用も視野に入れるべきである。「地域公共交通」=「公営バス」或は「コミュニティバス」のイメージを払拭し、鉄道・レンタカー・タクシー・ウォーキングなど、様々な交通手段との複合的な利用で総合的なネットワークの構築が期待されている。このような社会背景の中、地域公共交通の利用現状を把握し、問題を整理・分析することを通して、地域公共交通を活用したインバウンド観光向けてのショートトリップの可能性を検証することは、今後の地域活性化及び観光政策の策定について、学術的、社会的な意義が大きい。

2 千葉県鴨川市の現況

(1) 千葉県鴨川市概要

鴨川市は千葉県南部の房総丘陵に立地しており、周囲は勝浦市、大多喜町、君津市、富津市、鋸南町、南房総市と隣接している。市内には加茂川が流れ、北部には清澄山、南部には嶺岡山脈に囲まれている。鴨川市の西部には「日本棚田 100 選」に選ばれ、千葉県指定名勝に指定される鴨川大山千枚田を代表する早場米の産地として有名な長狭平野を持つ長狭地区、南部には源頼朝と日蓮の伝説で知られている千葉県指定名勝に指定される仁右衛門島と花卉栽培が盛んである江見地区、北部と東部は清澄寺や誕生寺の名刹が立地する清澄地区と天津小湊地区、中央部には鴨川シーワールドを代表する鴨川地区の5つの区域に分かれ、里山と里海、自然と歴史文化が有機に融合し、農業と漁業を活用したグリーン・ツーリズムとブルーツ・リーズムが展開する県内有数の観光地である。



図 1 鴨川市の地域区分及び著名な観光資源 (注) 筆者作成

鴨川市の人口及び世帯数の推移をみると、2010年の36,000人強から2017年の34,000人と減少しつつある。一方、世帯数は2010年の15,400世帯から2017年の16,200へと増加した(図2)。人口減少化・核家族化の傾向が見られる状況となっている。

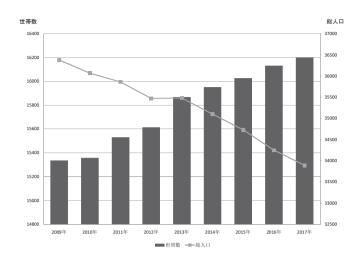


図 2 千葉県鴨川市人口及び世帯数の推移 (2009 年~2017 年) (注) 鴨川市統計書 (平成 21 年~平成 29 年版)

(2) 千葉県鴨川市におけるインバウンド観光の現況

県内の有力な観光地として、高い知名度を持ち、鴨川シーワールドをはじめとする様々な観光資源を有する鴨川市は、2009年には410万人の観光客を受け入れていた。2011年東日本大震災の影響で、観光客数は290万台に減り、その後、徐々に回復したものの、以前の水準には戻っていない(図3)。

一方、外国人観光客の宿泊利用状況を見ると、2009 年には僅か 878 人であったが、2016 年の間、増えたり減ったりしながら、全体的に増加する方向に向かっている。特に、近年教育旅行の目的で鴨川に訪れた修学旅行団体の増加が著しい。国内観光客の減少傾向とは反対に、外国人宿泊利用者は2015 年には4,239 人、2016 年には5,576 人、2009 年の6 倍以上の人数を記録した(図3)。

2012年~2016年5年間の外国人観光客宿泊者の国・地域別をみると、中国4,126人、台湾1,545人、欧州1,448人、北米1,288人、香港916人、タイ599人、シンガポール496人、韓国473人の順となった(図4)。2016年に政府が発表した「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」の中に提示したインバウンド観光ビジョンでは、2030年の訪日外国人旅行者数を6,000万人、地方部での延べ宿泊者数を1億3,000万人泊、リピーター数を3,600万人の観光目標を設定している。今後、地方部への外国人観光客の誘致、リピーターづくりがますます重要な課題となる。新幹線、電車、高速バスなど従来の交通手段を加えて、LCCの参入、地方部への第一次交通の整備に加えインターネット情報の普及により、以前と比べ行きやすくなったことも否定できない。しかし、目的地に到着してからの二次交通は地方によってはまだまだ不便である。今まで地元利用を中心とした地方公共交通は今後ますます増えるインバウンド観光の外国人観光客の利用を視野に入れなければならない。

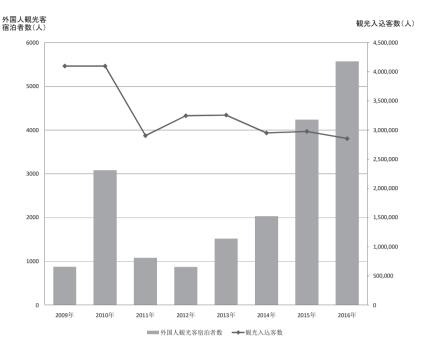


図3 千葉県鴨川市における外国人観光客宿泊者数の推移(2009~2016年) (注)鴨川市内部資料により作成

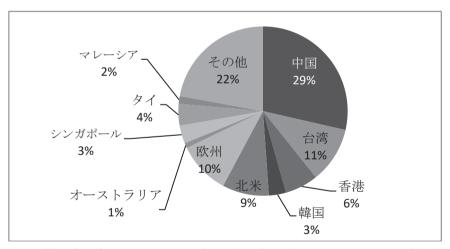


図 4 千葉県鴨川市に訪れる外国人観光客の内訳(2012~2016年利用者総数) (注)鴨川市内部資料により作成

3 千葉県鴨川市における地域公共交通の利用現況

(1) 一次交通の概況

千葉県鴨川市は千葉県南東部に立地し、都心から80キロ、県庁所在地千葉市から50キロ離れている。鴨川市までの一次交通は電車・高速バス・自家用車などの交通手段を利用することができる。JR「特急わかしお」号は東京駅から安房鴨川駅までおよそ2時間がかかる。内房線と外房線を利用して、千葉駅からも2時間ほどかかる。

日本の空の玄関口である成田国際空港と羽田国際空港から鴨川までの一次交通は電車及び高速バスの乗り換えの他、乗用車の場合も2時間ほどかかる。また、久里浜港(神奈川県横須賀市)一金谷港(千葉県富津市)を結ぶ東京湾フェリーを利用し、神奈川県三浦半島から千葉県房総半島の南部へ渡り、鴨川へ移動する方法もある。

現在鴨川発着・通過する都市部と結ぶ高速バスが主に鴨川東京線「アクシー」号(1 日 21 往復)、鴨川千葉線「カピーナ」号(1 日 9 往復)、小湊御宿東京線(1 日 3 往復)と、2018 年 10 月 1 日に開通した鴨川渋谷線「シーバレー」号(1 日 4 往復)が走っており、一日 37 往復の輸送力を持っている。2016 年度は 48 万 5231 人を輸送し、2013 年度と比較すると、鴨川東京線は輸送人員が 4 万 4110 人も増えたことが分かった。小湊御宿東京線の利用率は 3 割強も増加し、観光客による利用の増加が推測できる(表 1)。

路線名	運行区間		運行回数	輸送人員(人)				
	起点	終点	往復/日	2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2013 年度比
鴨川東京線	亀田病院 安房鴨川駅	浜松町バスター ミナル・東京駅	21.0	317,440	338,789	348,845	361,550	+13.9%
鴨川千葉線	亀田病院 安房鴨川駅	千葉駅	9.0	79,894	80,451	76,352	78,662	-1.5%
小湊御宿 東京線	安房小湊	浜松町バスター ミナル・東京駅	3.0	34,353	39,542	43,364	45,019	+31.0%
合計		33.0	431,687	458,782	468,561	485,231	+12.4%	

表1 高速バスの運輸状況

(注)鴨川市内部資料(平成26年度~29年度)より整理作成

利便性向上、地域振興及び地域間の交流人口を拡大することが目的で、2017年4月1日から東京鴨川線「アクシー」号が1日42便のうち、8便が延伸され、「東京タワー」発着へとなった。2018年10月1日に鴨川渋谷線「シーバレー」号が開通し、渋谷駅、二子玉川ライズ・楽天クリムソンハウスなど都心部へアクセスが更に便利になった。鴨川市は総合交流ターミナル「みんなみの里」の機能を拡充計画の一環として、「みんなみの里」と横浜駅を結ぶ高速バスは2019年11日1日~2020年1月31日(92日間)の間、1日3往復6便の実証運行

をした。市民による首都圏への利用を強化するほかに、首都圏からの集客促進、観光利用も 期待される。

(2) 二次交通の概況

地域公共交通のうち、バス事業は主な役割を担っている。鴨川市内における 2 次交通の運輸形態は主に路線バスとコミュニティバスがある。ほかにレンタカーやタクシー、レンタサイクルの利用手段もある。

現在鴨川駅或は亀田病院を発着する路線バスは市内線が6本、長狭線が2本、ほかには館山線、木更津線、金谷線、白浜線、大学線と太海線合わせて計14本、一日72往復を走っている。2016年度は31万9121人を輸送したが、そのうち、年間2万人以上を輸送した路線は表2にまとめた8本しかない。2016年度と2013年度の利用実績を比較してみると、8本のうち、木更津線(亀田病院~イオンモール木更津)と大学線(鴨川駅前~城西国際大学観光学部)の利用率が54.3%と28.3%大幅増加したほか、5本の利用者が減っていることが分かった。特に長狭線と金谷線の利用者の減少が目立っている。

運行区間			運行回数 往復/日	輸送人員(人)				
線路	起点	終点		2013 年度	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2013 年度比
	鴨川駅前	興津駅	9.0	74,081	64,038	66,226	65,516	-11.6%
市内線	鴨川駅前	行川アイランド	3.5	29,190	24,799	25,646	25,372	-13.1%
	仁右衛門島入口	天津駅前	18.0	62,646	64,669	66,871	66,157	+5.6%
大学線	鴨川駅西口	城西国際大学観光学部	7.0	17,287	19,379	23,589	22,171	+28.3%
木更津線	亀田病院	イオンモール木更津	5.0	32,940	30,622	51,982	50,814	+54.3%
長狭線	亀田病院	平塚本郷	4.0	31,439	28,174	27,781	21,254	-32.4%
金谷線	亀田病院	東京湾フェリー	4.0	41,777	36,272	30,957	29,352	-29.7%
館山鴨川線	亀田病院	館山駅	6.0	32,054	31,196	30,060	28,494	-11.2%
合 計			56.5	321,414	299,149	323,112	309,130	-3.8%

表 2 主な路線バスの運輸状況

(注) 鴨川市内部資料 (平成 26 年度~29 年度) より整理作成

鴨川市コミュニティバスは北ルート(金山ダム―安房鴨川駅西口―内浦山県民の森)、清澄ルート(天津小湊支所―奥清澄)と南ルート(曽呂―安房鴨川駅西口―安房鴨川)3 路線があり、合計16往復、2016年度の年間輸送人員は37,969人であった。

そのうち、2016年には鴨川市北部に立地し過疎化が最も進んでいる奥清澄方面への利用者

は2013年より年間2000人も減り、全体の2割強も減少したことが分かった。一方、2015年4月に江見地区の曽呂小学校、太海小学校と江見小学校を統合した新しい「江見小学校」と同地区にある幼稚園3園、保育園3園をひとつにまとめた「江見こども園」の開設に伴い、南ルート早朝便(1便のみ)の通学利用者が急激に増え、2016年の利用者は4,000人を超え、2013年より4倍も増えたことが表3のデータでも分かる。

輸送人員(人) 運行区間 運行回数 路線名 往復/日 起点 主な経過地 終点 2013 2014 2015 2016(年度) 2013 年度比 金山ダム 大日・鴨川駅西口 北 内浦山県民の森 13,088 14,315 14 984 15,237 $\pm 16.4\%$ 3.0 ルート 金山ダム 大日 鴨川駅西口 1,453 1,343 1,278 -18.5%1.0 1,568 清澄 奥清澄 天津小湊支所 天津駅前・清澄寺 7.0 8,716 8,068 7,588 6,796 -22.0%ルート 鴨川駅前 鴨川西口 曽呂終点 11,051 10,737 9,935 9,519 -13.9%3.0 ルート 鴨川駅西口 旧曽呂小学校 曽呂終点 4,088 4,203 +418.2% 1.0 811 674 鴨川駅前 東条病院 浦の脇 1.0 570 821 721 936 +64.2%35,804 合 計 16.0 36,068 38,659 37,969 $\pm 6.0\%$

表3 コミュニティバスの運輸状況

4. 千葉県鴨川市地域公共交通を活用したインバウンド観光向けてのショートトリップ展開の可能性

(1) 調査目的

地域公共交通は、バスだけではなく様々な公共交通モードを組み合わせてつくるものである。かつてのように地域公共交通は単なる人や物を運ぶ目的ではなくなりつつあり、近年、地域公共交通自体を楽しめたり、ローカル線沿線の魅力発見、或は乗継拠点となる場所での活動等、地方交流人口を増やすため、潜在需要となりうる「観光」を取り込んでいくことが、公共交通活性化の鍵となっている。

鴨川市の地域交通の利用現状を踏まえ、地元住民の人口減少による、従来の通勤・通学・日常生活といった利用目的が薄れていることが分かった。一方、他地域からの来訪者、特に今後増え続ける外国人観光客による利用が期待されている。鴨川市内での回遊コースの提供により、地域魅力を感じさせ、来訪動機づくり、滞在時間を伸ばし、2次交通の活用による観光利用者を増加させるため、地域公共交通を活用したインバウンド観光向けてのショートトリップの展開の可能性について検討したい。

⁽注)鴨川市内部資料(平成26年度~29年度)より整理作成

(2) 調査方法

1) 実施計画

地域公共交通は、バスだけでなく様々な公共交通モードを組み合わせてつくるものであることから、鴨川市内の公共交通と市内インバウンド観光の利用状況と市場潜在的需要及び将来重点的に展開する可能性の有無を考慮した上で、市内・外公共バス、レンタル自転車、徒歩の移動方法を利用し、ローカルバス~長狭街道を制覇コース(以下コース 1)、門前町~歴史文化コース(以下コース 2)、日本の伝統文化体験コース(以下コース 3)3つの検証プランを事前に策定した、詳しい実施内容、所要時間、料金を図 4、図 5、図 6 の通りである。



図4 「ローカルバス~長狭街道を制覇する」ショートトリップ実施計画



図5 「門前町~歴史文化を感じる」ショートトリップ実施計画



図6 和「日本の伝統文化を体験する」ショートトリップ実施計画

2) 実施内容

実施前に上記設定した各コースについて、主な観光資源および観光施設について評価シートを作成した。評価シートには「タビ前」の各資源及び施設に「非常に期待(5点)、まあまあ期待(4点)、普通(3点)、あまり期待しない(2点)、期待しない(1点)」、「タビ後」には「非常に満足(5点)、満足(4点)、普通(3点)、やや不満(2点)、とっても不満(1点)」の5段階評価と「タビ後の感想や問題提起欄」、最後は「自由記述欄」という4つ項目によって構成されている。

3) 実施時期と体制

上記ショートトリップの実施計画に沿って、2018 年 3 月 17 日(土)にローカルバス~長狭街道を制覇コース(以下コース 1); 18 日(日)に門前町~歴史文化を感じるコース(以下コース 2)、19 日(月)に「和」日本の伝統文化を体験するコース(以下コース 3)計 3 コースのショートトリップ調査を行った。各コースには観光学部在校生 5 名による検証と評価を実施した(表 4 参照)。

日期	コース名	参加者出身国	
2018年3月17日(土)	ローカルバス~長狭街道制覇	中国出身名4名 ベトナム出身1名	
18日(日)	門前町~歴史文化を感じる	中国出身4名 日本人1名	
19日 (月)	「和」日本の伝統文化を体験する	中国出身 5 名	

表 4 地域公共交通を活用したショートトリップ調査実施表

(3) 検証及び評価結果

1) ローカルバス~長狭街道制覇コース

本コースは、近年利用者 3 割減の長狭線と金谷線(表 2)の活用を図り、考案したショートトリップである。長狭線(亀田病院~平塚本郷)と金谷線(亀田病院~東京湾フェリー)は外房と内房を連結する重要な路線である。南房総半島を横断し、沿線には鴨川市総合交流ターミナル「みんなみの里」、大山千枚田、鋸山、日本寺、金谷港など豊富な観光資源を有している。当該地域は人口減少、少子高齢化が著しく進む地域であり、通学・通院といった日常生活目的の路線バス利用者の減少が目立っており、豊富な観光資源の魅力を活かしながら、観光商品の開発と観光目的利用者拡大をする可能性について検証した。その結果は下記の通りである。

本コース 6 つの施設を調査対象とし、タビ前の期待度は 1 位鋸山ロープウェイ、2 位鋸

山山頂、3 位金谷港と久里浜港、5 位日本寺、6 位みんなみの里の順となっている。タビ後の満足度について、最も高いのは鋸山山頂 4.6 ポイントであった。続いて、金谷港と鋸山ロープウェイ 4.4 ポイント、日本寺 3.2 ポイント、久里浜 3.0 ポイント、みんなみの里 2.8 ポイント。タビ前の期待度とタビ後の満足度の差について、鋸山山頂と金谷港+0.6 ポイント、鋸山ロープウェイ+0.2 ポイント、久里浜港-0.8 ポイント、日本寺とみんなみの里-0.4 ポイント。期待度最下位としてみんなみの里を選んだ理由は、外国人観光客は「みんなみの里」の魅力についての理解が不足しており、観光施設より、単なる乗継点の認識が強い。また、路線バスの本数が極めて少なく、「みんなみの里」にはが開店前の朝の時間帯に到着したため、次のバスが来るまでの1時間は大変退屈な思いを感じたことが挙げられ、このような評価に繋がった。

調査の結果を通して、いくつかの問題点と対策を提示する。まず、鴨川駅前のバスステーションの場所について、鉄道駅改札口からは目と鼻の先の距離であるが、どこにも案内看板がなかった。一目瞭然で鴨川駅から出発するすべての路線バスの情報を一括で分かるような掲示コーナーを設ける必要がある。また、待合室の老朽化はかなり深刻であり、観光客が想像した観光地鴨川のイメージと大きく乖離している。地域公共交通乗継拠点の役割を担うべき総合交流ターミナル「みんなみの里」については、情報発信機能を更に充実する余地がある。路線バスを利用して、鴨川市からの日帰り旅行を考える時、東京湾フェリーを利用せず、鋸山・日本寺・金谷港までは現実的である。

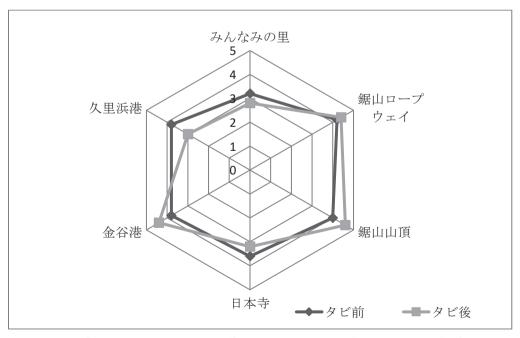


図7 「ローカルバス〜長狭街道制覇コース」タビ前とタビ後の評価結果 (注)アンケート調査結果により





写真 1 「ローカルバス〜長狭街道制覇コース」を検証する様子 (注) 筆者撮影 (2018 年 3 月)

2) 門前町~歴史文化を感じるコース

本コースは日蓮聖人のご誕生を記念して建立した誕生寺を拠点とする鴨川の代表的な観光地域である天津小湊地区をまわるショートトリップである。2021年2月16日日蓮聖人の御降誕800周年を迎えるにあたって、今後鴨川市の観光拠点として整備が進められている。今後公共交通を利用して、国・内外の観光客が訪れることが予測できる。

本コース6つの施設を調査対象とし、タビ前の期待度は1位誕生寺、2位タイの遊覧船、3位天津観光会館、4位鯛の浦遊歩道と誕生寺足湯、6位鎌田製菓の順となった。タビ後の満足度は1位誕生寺、2位鎌田製菓、3位タイの遊覧船・天津観光会館、5位鯛の浦遊歩道、6位誕生寺足湯の順に変わった。タビ前の期待度とタビ後の満足度の差について、誕生寺足湯が-0.8 ポイント、鯛の浦遊歩道とタイの遊覧船が-0.6 ポイント、天津観光会館が-0.4 ポイント、誕生寺が-0.2 ポイント、鎌田製菓+0.4 ポイントという結果がえられた。このような結果を得られた理由は、①天候に左右され、タイの浦遊覧船と遊歩道から見た景色は期待したものとの差異が生じていたため、②天津観光会館で用意できる自転車が4台しかなかった。観光スポットの間の距離が近いため、自転車の必要性が薄く、むしろ徒歩の方が楽しいとの意見もあった。今回の調査で全体的に満足度が3.5 ポイント以下となったのは、プロフェッショナルな案内が少なかったため、誕生寺の門前町と境内にはガイドが常駐することが望ましいものと思われる。特に外国人観光客の場合は案内がなければ、滞在時間の確保と再来訪の意志向上には結びつかない。

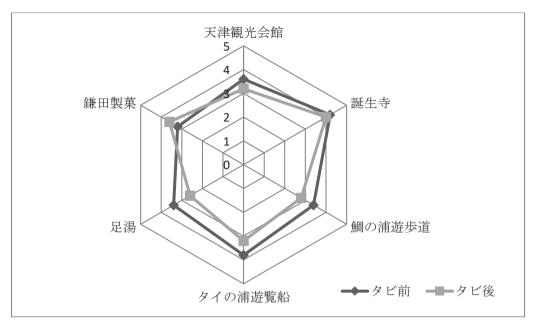


図8 「門前町~歴史文化コース」タビ前とタビ後の評価結果 (注) アンケート調査結果により







写真 2 門前町~歴史文化コースを検証する様子 (注) 羅徽賛撮影 (2018 年 3 月)

3) 日本の伝統文化体験コース

本コースは主に外国人観光客を対象する日本文化を体験するプログラムである。①伝統工芸品である萬祝染体験、②浴衣・茶道体験、③おかき焼き体験3つの体験を軸に、神社や前原海岸で日本文化と自然を満喫する内容であった。公共交通のレンタル自転車を利用して、鴨川駅から自転車で10分以内の行動範囲で実施した。

本コース6つの施設を調査対象とし、タビ前の期待度は1位高梨商店「おかき焼き体験」、2位おらが丼、3位鈴染「鴨川萬祝体験」と前原・横渚海岸散策、5位神蔵寺「浴衣&茶道体験」、6位イオンショッピングの順であった。タビ後の満足度は神蔵寺「浴衣&茶道体験」が4.8 ポイント、前原・横渚海岸散策が4.6 ポイント、鈴染「鴨川萬祝体験」が4.4 ポイント、イオンショッピング4.4 ポイント、おらが丼3.6 ポイント、高梨商店「おかき焼き体験」3.4 ポイントの結果となった。タビ前の期待度とタビ後の満足度の差について、神蔵寺「浴

衣&茶道体験」+1.4 ポイント、イオンショッピング+1.4 ポイント、前原・横渚海岸散策+1.0 ポイント、鈴染「鴨川萬祝体験」+0.8 ポイント、高梨商店「おかき焼き体験」-0.6 ポイント、おらが井-0.2 ポイント。このような結果を得た理由として、①浴衣・茶道体験はお寺で実施することにより、社寺文化を理解することもでき、一石二鳥の効果があった。②イオンショッピングについて、普段の定住者の立場と違う視点から、外国人観光客の目線でお土産・特産品、免税制度、支払方法などを留意したところ、普段気付かなかった外国人観光客への配慮を改めて意識した。③前原・横渚海岸を自転車で散策するのは調査員全員初めてであるが、自動車が少なく、海を眺めながら爽快感を感じた。④鈴染「鴨川萬祝体験」は、ここでしかできない貴重な体験であり、鴨川の文化に触れるという知的好奇心も満足させたことから、期待より高い満足度を得た。一方、①高梨商店「おかき焼き体験」がマイナスポイントとなった理由は、場所が分かりにくかったことが挙げられた。

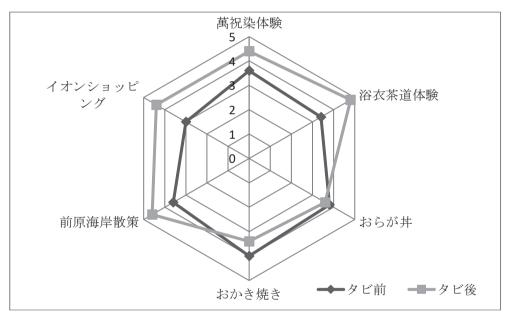


図9 「日本の伝統文化体験コース」タビ前とタビ後の評価結果 (注) アンケート調査結果により

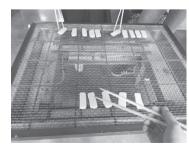






写真3 「日本の伝統文化体験コース」を検証する様子 (注) 筆者撮影(2018年3月)

調査の結果を通して、いくつかの問題点と対策を提示する。安房鴨川駅前観光案内所で自転車を借りる手続きに多少時間がかかったが、多言語による説明文と地図の配布があればより効率よく対応できる。鈴染「鴨川萬祝染体験」、神蔵寺「浴衣&茶道体験」と高梨商店「おかき焼き体験」は、外国人観光客にとって大変魅力ある内容であるが、初めて鴨川の地に訪れる個人観光客が徒歩や自転車を利用して自力でスムーズに店まで辿り着くのは少し困難があるため、各施設のホームページや観光案内所で更に詳細に案内する必要がある。また、前原・横渚海岸散策の高い評価から、海岸線沿いをサイクル散策の拠点区域として整備し、推奨すべきである。

5. 考察

地方における人口減少に歯止めがかからない状況が続く中、地域公共交通の収支が悪化している。また、少子化による学校統廃合といった社会の変化により、公共交通のニーズも大きく変化した。鴨川市における地域公共交通も同じ課題を抱えている。通学・通院などといった地域住民の日常生活利用目的だけでは公共交通存続に必要な需要が満足できず、観光目的の利用を促進することで、地域公共交通の維持及び発展に寄与できる。

今回鴨川市を中心に実施した地域公共交通を活用したショートトリップ調査を通じて、外国人観光客利用者の視点から、「生活利用」と異なる「観光利用」への対応について、問題点及び提案をまとめた。

- (1) これまでは主に地域住民利用者を対象としていた路線バス、コミュニティバスの運転 手は、安全運転だけに集中することでは十分な対応ができなくなることを意識しなけれ ばならない。運転手の高齢化が進むことによって、若手スタッフの雇用及び訓練がます ます深刻な課題となり、公共バスの観光的な活用には女性スタッフの雇用拡大が望まし い。
- (2) 本研究の調査のため、調査員が鴨川市コミュニティバスをすべて利用した際、乗車人数のあまりにも少ない車内には全国指名手配のポスターだけが掲載されているのを見ると、トリップの気分にはならなった。公共交通機関との連携により、車内での観光商品(ショートトリップ)の提示及び案内をすることによって、楽しい観光地の雰囲気づくり、また地元住民の意識喚起の効果が期待される。
- (3) インバウンド観光向けてのショートトリップ展開は観光施設拠点と宿泊拠点及び沿線上での宣伝強化が必要である。観光モデルコースの検討と検証を定期的に行い、需要度・ 人気度の高い定番コースの造成が急がれる。
- (4) 今回はローカルバス〜長狭街道制覇ショートトリップ、門前町〜歴史文化を感じるショートトリップ、「和」日本の伝統文化を体験するショートトリップ3つのコースについて、路線バス・レンタサイクル・徒歩などの交通手段との複合的な利用で、外国人観

光客目線から、地域観光資源の魅力を感じさせられた一方、地域公共交通の観光利用について、丁寧かつ正確な情報提供と案内が肝要である。評価結果から見ると、どのコースでも体験プログラムの満足度が期待度より高く、外国人観光客にとって、「see」の「見る観光」より「do」の「体験観光」の方が望ましいことが窺える。今後ショートトリップ内容とコースの策定について大変参考となった検証調査であった。

【謝辞】

本論文は平成30年度千葉県鴨川市プラットフォーム推進協会の依頼を受け、「鴨川市公共交通を活用したインバウンド向けショートトリップ調査検証業務」の一環として実施したものであります。現状調査・課題整理・検証調査にあたって、鴨川市観光課濱野和明氏をはじめ関係者の皆様、城西国際大学観光学部の留学生調査員らの協力を得ないと本検証業務を遂行することができません。この場をお借りいたしまして、感謝の意を申し上げます。また、調査にあたって、対応して下さったJR鴨川駅、鴨川日東バス、鴨川コミュニティバス、鴨川駅前観光案内所、天津小湊観光案内所、各関連施設の皆様にも感謝を申し上げます。

【注・参考文献】

- 于航・内山 達也・岩本 英和 (2017): 「安房地域におけるインバウンド観光の可能性と問題点」 『城西国際大学紀要』, 25 (6), 19~36 頁
- 岩本英和・内山達也・于航・山本剛 (2018):「南房総地を訪れる旅行者の観光動機に関する一考察」『城西国際大学紀要』, 26 (6), 1~13 頁
- 于航 (2018):「外国人目線から見た東北スノーコンテンツ魅力に関する一考察」『城西国際大学紀要』, 26 (6), $14\sim28$ 頁
- 山本 剛(2017):『訪日外国人の個人旅行需要による地方創生の実現と既存公共交通ネットワーク活用 の研究』, 立教大学大学院ビジネスデザイン研究科修士論文
- 日本都市センター (公益財団法人) (2015):『人口減少時代における地域公共交通のあり方―都市自治 体の未来を見据えて』80~83 頁
- 土居靖範・可児紀夫 (2014):『地域交通政策づくり入門』自治体研究社 108~118 頁
- 鴨川市政府(平成21年度~29年度):「鴨川市統計書」
- 鴨川市史編さん委員会(平成8年):『鴨川市史通史編』886~930頁

Use of regional public transportation and development of short trip to promote inbound tourism in Kamogawa, Chiba

Hang Yu

Abstract

In the social background that Japan's population is in rapid decline, use of regional public transportation such commuting is also in decline. On the other hand, the number of the visitor arrivals to Japan are drastically increasing. The regional public transportation was used for commuting, but nowadays, it is used for foreign tourists, so various types of transportation such as local train, rent-a-car, taxi, cycling, and walking should be offered and also the networking should be built to connect to each transportation. This study is to clarify the present condition of regional public transportation and examine the development of short trip to promote inbound tourism in Kamogawa. The outcome of this study is to show the case study to promote inbound tourism in Kamogawa and maintain the actual condition of regional public transportation by focusing on 'use of tourists' in spite of 'means of transportation'.

Keywords: Regional public transportation, secondary transportation, inbound tourism, short trip