

その観光、 クルマでなくてもっと楽しめるようにしませんか —公共交通観光のすゝめと実践—

第20回地域バス交通活性化セミナー
「観光二次交通のあり方と公共交通活性化」
基調講演

2019年01月28日

於：宮崎市 ホテルスカイタワー宮崎

話題提供者 大井 尚 司

(大分大学経済学部門／減災・復興デザイン教育研究センター)

簡単な自己紹介

- 出身 福岡県北九州市 ←ルーツは宮崎県高城町（現在の都城市）らしい
- 略歴 1996年 熊本大学法学部卒業
1996-2001年 西鉄旅行勤務（一般旅程管理業務資格取得）
（海外ホールセール、エアオン手配、自社商品企画手配、団体航空・船舶手配、総務部庶務課）
2001年 神戸大学大学院へ進学
2007年 （一財）運輸政策研究機構運輸政策研究所
（現・（一財）運輸総合研究所）研究員
2009年 大分大学に着任（現在8年目）（運行管理者〔旅客〕取得）
- 専門 交通（交通経済、交通計画）、観光、公企業論、公益事業論
担当講義： 交通論、国際物流論、交通の経済学
- 携わっている公職等：
地域公共交通協議会委員（県内外で20件以上）
大分県総合計画、東九州自動車道、港湾、道路に関する委員会
国土交通省（九州運輸局の交通・観光関係業務、国土交通省本省の地域公共交通に関する懇談会、フォローアップ検討会、研修業務）
総務省「地域人材ネット」地域力創造アドバイザー
任意団体「Qサポネット」（地域・交通の勉強会）世話人代表
九州大学統合新領域学府オートモーティブサイエンス専攻非常勤講師

今日の内容

1. はじめにー交通問題から見る「観光」と「交通」
2. 観光における「交通」の現状
3. 調査・研究に見る観光交通の課題
4. まとめにかえて

1. はじめにー交通問題から見る「観光」と「交通」

2. 観光における「交通」の現状

3. 調査・研究に見る観光交通の課題

4. まとめにかえて

「観光」と「日常交通」の切っても切れない関係①

■ 鉄道の路線撤退・再構築・経営再建

観光鉄道もいつかは飽き、真似られる→投資が継続できるか
鉄道は会社がやるもの、との地域の無関心？

→観光だけでは食えない

ＪＲ北海道の問題は「対岸の火事」？

→ 日南市・串間市がＪＲ九州の株を買う、はなぜなのか？

鉄道の次はバスがある ⇒ 人手不足＋経営難で楽観できず

■ 道路・マイカー・レンタカーは観光交通を賄えるか

混雑は人気の裏返し ⇔ 一方で観光地悪評の原因に

運転できないインバウンドの存在 ⇒ 京都のバスの混雑問題

「運転」「維持費」がもたらす観光行動・消費の制約

生活交通の維持も、観光も、「公共交通」とは無関係ではない

「観光」と「日常交通」の切っても切れない関係②

- バス会社の経営破綻・バス路線の撤退がもたらすもの
波動性高＝「観光地」路線の危機（佐多岬、湯平温泉、菊池溪谷）
先が見えない（不確実な）ものに投資できない経営難の現実
高速バス・長距離バスの整理統合の影響（低廉・代替手段減）
地方自治体の政策・乗務員不足に振り回される破たん・撤退？
- タクシー会社もいまや倒産・撤退
津和野のタクシー撤退問題：生活交通すらも危機、観光は余計
「デマンドタクシー」＝観光には使えない、日常でも使えない？
「タクシーはなくなる・なくせない」＝> むしろ一番なくなるリスク高

守られ・努力しない業界にも、周辺にも意識転換を迫っている
（「分け前が減る」レベルの議論では、分け前すらもらえなくなる）

『いつまでも あると思うな 公共交通』??
『気が付けば 自力しかない 観光地への足』??

話題提供の背景・目的

【背景】

- 国策である「観光振興」の重要性（インバウンド、震災復興、国内消費喚起、産業としての育成）
 - 諸インフラ整備、道路網等整備完了
 - 2019年のラグビーW杯・2020年の東京五輪
 - 地域公共交通を取り巻く環境悪化
- 「交通」に「観光」をどう活かしていくのか、が重要に

【目的】

- 「移動」（公共交通）の観光における重要性の認識
- 「移動」が「観光」にどう向き合うべきなのかを考える
- クルマでの観光から、公共交通での観光へ

1. はじめに一交通問題から見る「観光」と「交通」

2. 観光における「交通」の現状

3. 調査・研究に見る観光交通の課題

4. まとめにかえて

観光における交通手段

- 輸送全体 = 既に 6 割が自動車利用
... 鉄道 3 割（幹線利用）・バス 5%・航空 6%
- 観光（サンプルベース）：全国的にみても既に 4 割以上
→ 制限を受ける場合だけ公共交通？（出張＝労災関係、海外＝出国手続）
- 長距離移動でもクルマが増加
→ 高速道の整備、料金割引（高速道路）
観光地の駐車場整備⇔公共交通が不便に

【背 景】 交通費抑制（ウェイト大）← 景気？
個人旅行の拡大 ← 自由を志向

⇒ 観光案内の多くが「クルマで〇分」という現実
... 公共交通の役割は「基幹交通（駅、空港）」まで？

旅行時の交通手段（最長距離の手段）

観光・旅行消費動向調査より（2008年度）

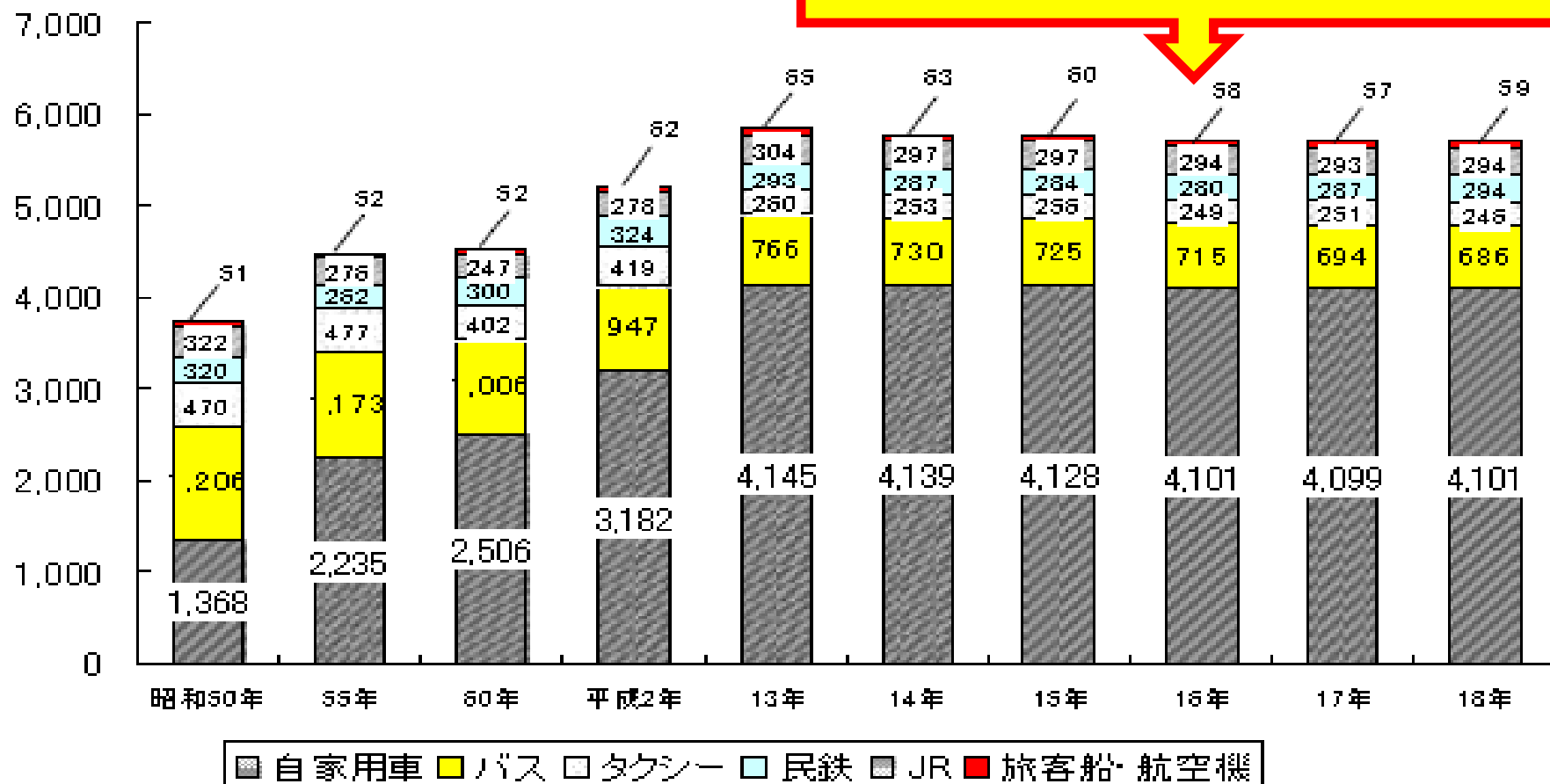
目的	1位 (下段%)	2位 (同)	3位 (同)
宿泊あり (業務以外)	自家用車 34.2	新幹線・鉄道 27.4	飛行機 12.5
日帰り (業務以外)	自家用車 36.1	新幹線・鉄道 21.4	貸切バス 12.7
出張・業務	新幹線・鉄道 47.1	飛行機 17.7	自家用車 16.8
海外旅行の国 内移動分	鉄道・新幹線 56.1	自家用車 40.8	乗合バス 30.9

観光における公共交通の利用度

■ 九州内の動向（運輸局資料）

九州全体で2割程度

(単位:百万人)



観光における公共交通の利用度

大分県内の動向（大分県資料） *複数回答



交通に対する支出額のシェア (%)

	国内 宿泊旅行	国内 日帰り	海外旅行 国内分
飲食費	1 1. 3	1 2. 4	6. 3
交通費	3 1. 3	4 8. 8	1 8. 7
土産・買物	1 5. 1	2 1. 3	1 1. 6
宿泊費	1 6. 7	0. 0	2. 2
その他	5. 3	8. 8	3. 2

※ 海外旅行の国内分は旅行中支出(全体の42.1%)の内訳。

交通費のウェイト大 → 節約志向（価格弾力性大）
⇒ 「クルマで〇分」 = タクシー？ = 高いから行かない

1. はじめにー交通問題から見る「観光」と「交通」

2. 観光における「交通」の現状

3. 調査・研究に見る観光交通の課題

4. まとめにかえて

調査研究の内容

① インバウンドの公共交通利用に関する課題

→ 別府（2015.8調査）

＊ 別府市地域公共交通活性化協議会、亀の井バス様協力

② 大分空港利用者の回遊行動と二次交通利用

→ 大分空港（2016.8～9調査）

＊ 大分航空ターミナル様協力、県委託事業（知の拠点事業）

③ 中九州地区の比較（熊本－大分）

→ 熊本、大分（2014年刊行、調査）

① インバウンドの公共交通利用に関する課題

→ 別府（2015.8調査）

＊ 別府市地域公共交通活性化協議会、亀の井バス様協力

② 大分空港利用者の回遊行動と二次交通利用

→ 大分空港（2016.8～9調査）

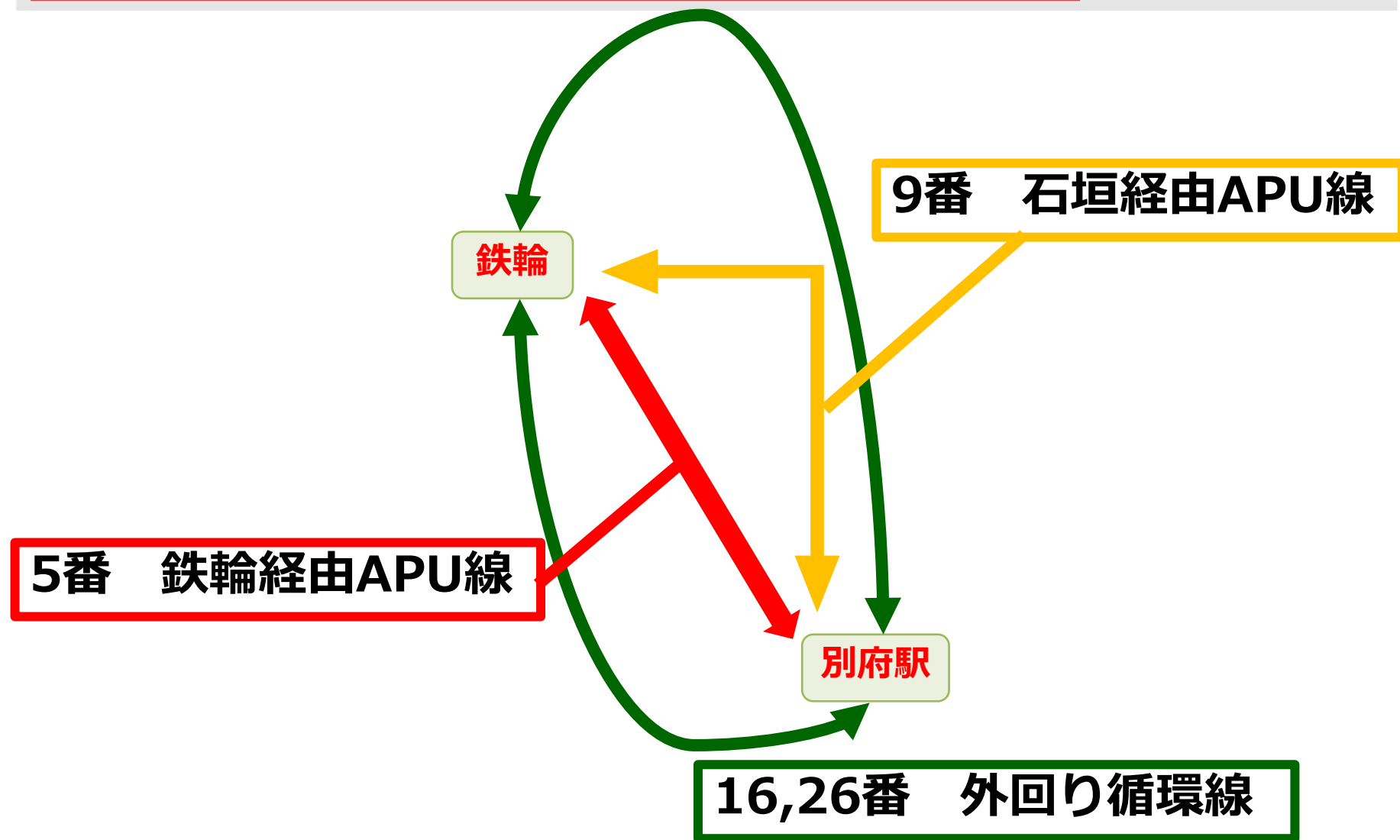
＊ 大分航空ターミナル様協力、県委託事業（知の拠点事業）

③ 中九州地区の比較（熊本－大分）

→ 熊本、大分（2014年刊行、調査）

バス乗りこみ対象路線図

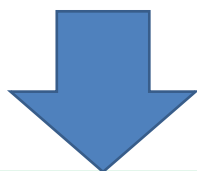
(2015年8月の平日・休日計4日間実施)



乗り込み調査の対象路線

路線と運行頻度	始発	主な経由地	終点
16番 外回り循環線	鉄輪	血の池地獄・別府海浜砂湯・別府駅・市役所	鉄輪
26番 外回り循環線	鉄輪	市役所・別府駅・別府海浜砂湯・血の池地獄	鉄輪
5番 鉄輪経由APU線	別府駅西口	市役所(北口)・鉄輪	立命館アジア太平洋大学(APU)サファリ
9番 石垣経由APU線	別府駅西口	石垣・九州横断道路・鉄輪	立命館アジア太平洋大学(APU)

**乗り込み
調査**

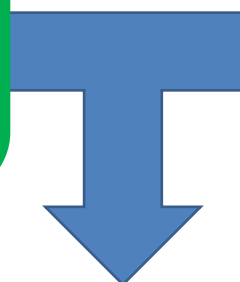


- ・乗降者数
- ・困っている点

**アンケート
調査**



- ・不便に感じた点
- ・訪れた観光地



FITへの情報提供方法の改善

乗車地及び降車地

利用者^多→別府駅、鉄輪、血の池地獄

利用者^少→北浜バスセンター、亀川駅



**利用者の多い停留所では
十分な情報提供が必要**

交通拠点における情報提供

●別府駅西口

観光案内所で案内

案内板を設置

●鉄輪

待合室で案内

しかし・・・

多くのFITが案内スタッフに質問



乗務員等の対応

● 交通拠点の案内スタッフ

概ねスムーズな会話

バスへすみやかに誘導

人手不足

● バス乗務員

簡単な英語や地図を示しながらの対応



全てのFITに十分な対応はできない

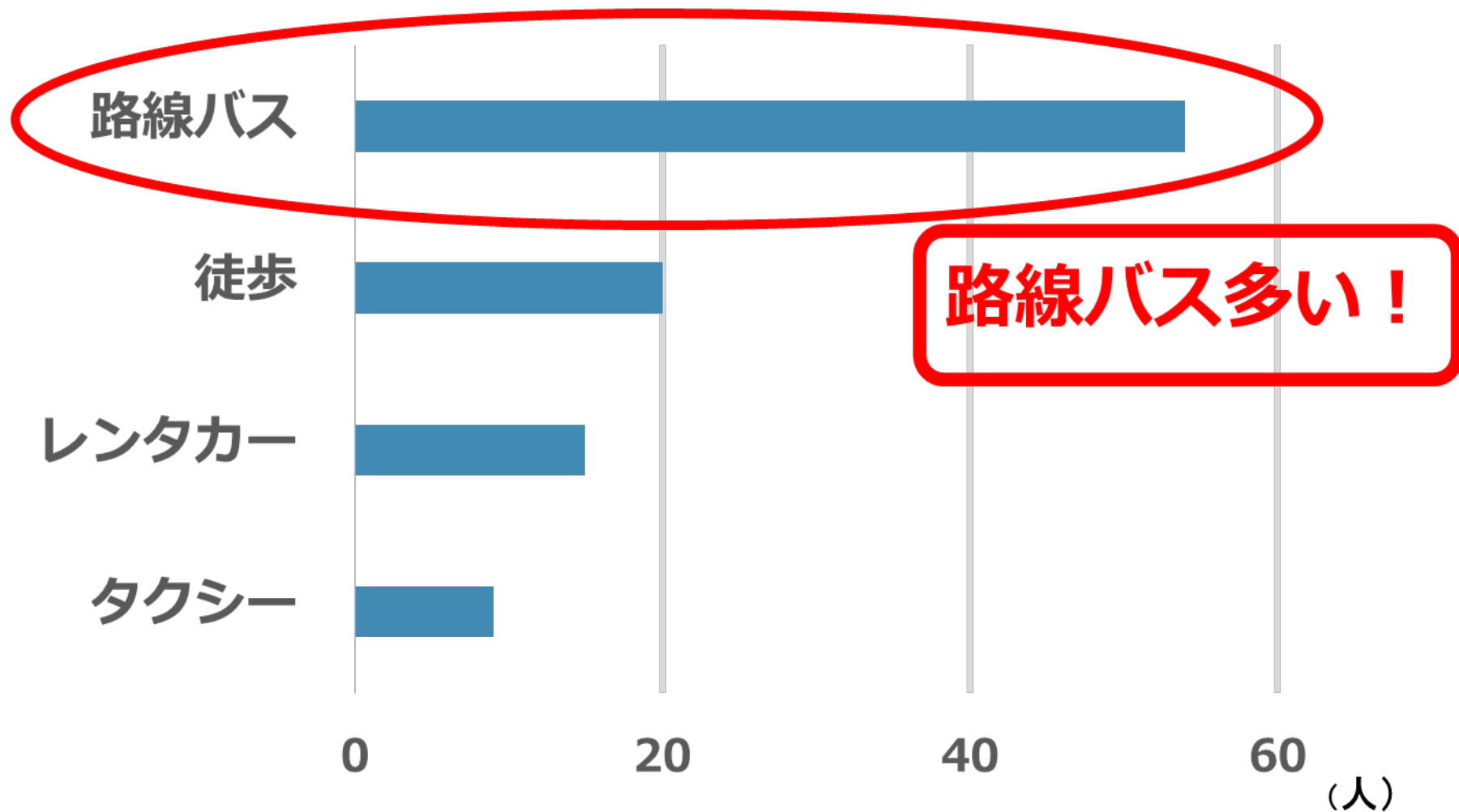
車内におけるFITの行動

- **運賃の払い方**
- 「Myべっぷフリー」の利用方法
- 乗車時に**整理券**を取らない
- **前ドア**から乗車

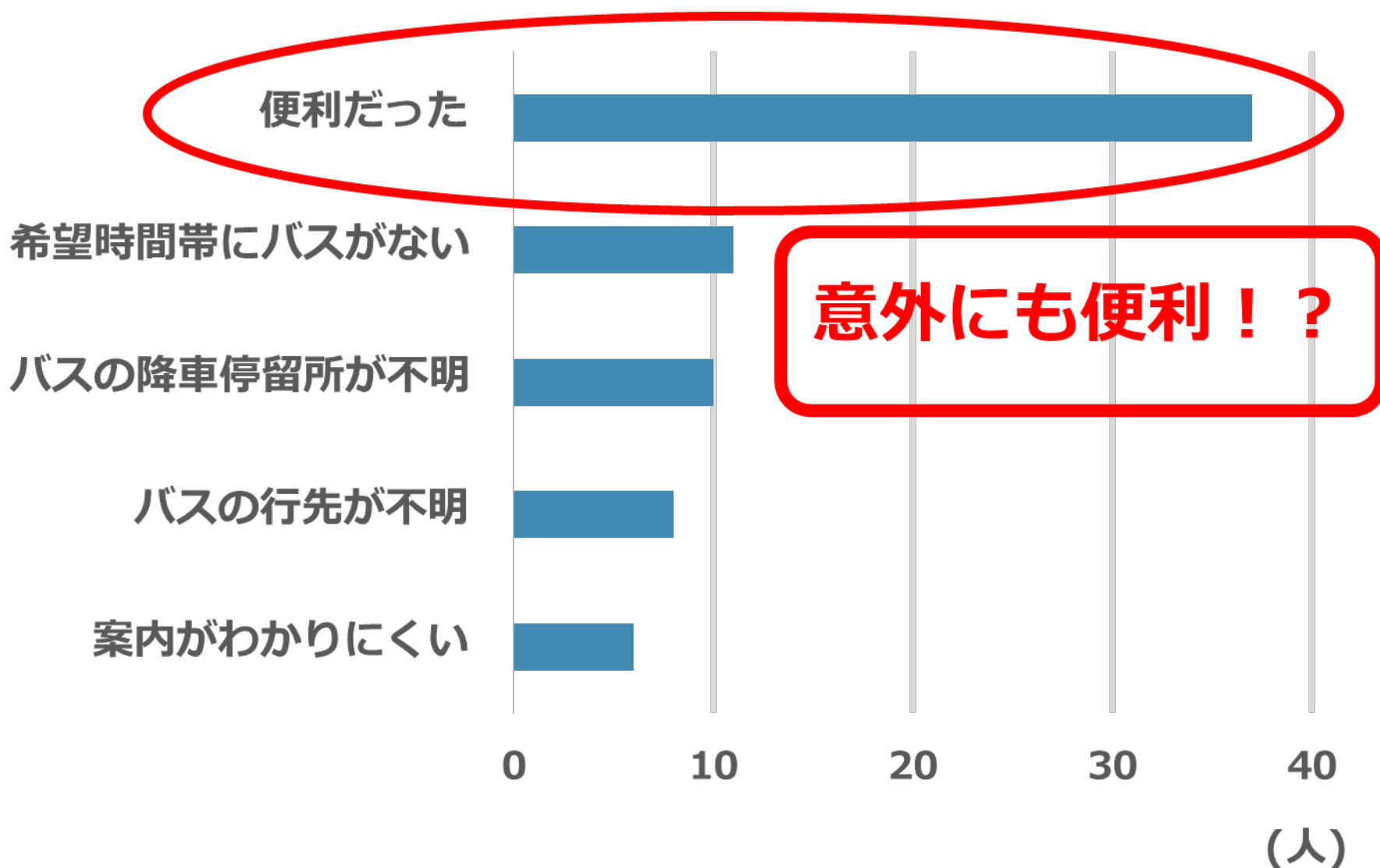


バスの基礎情報が伝わっていない

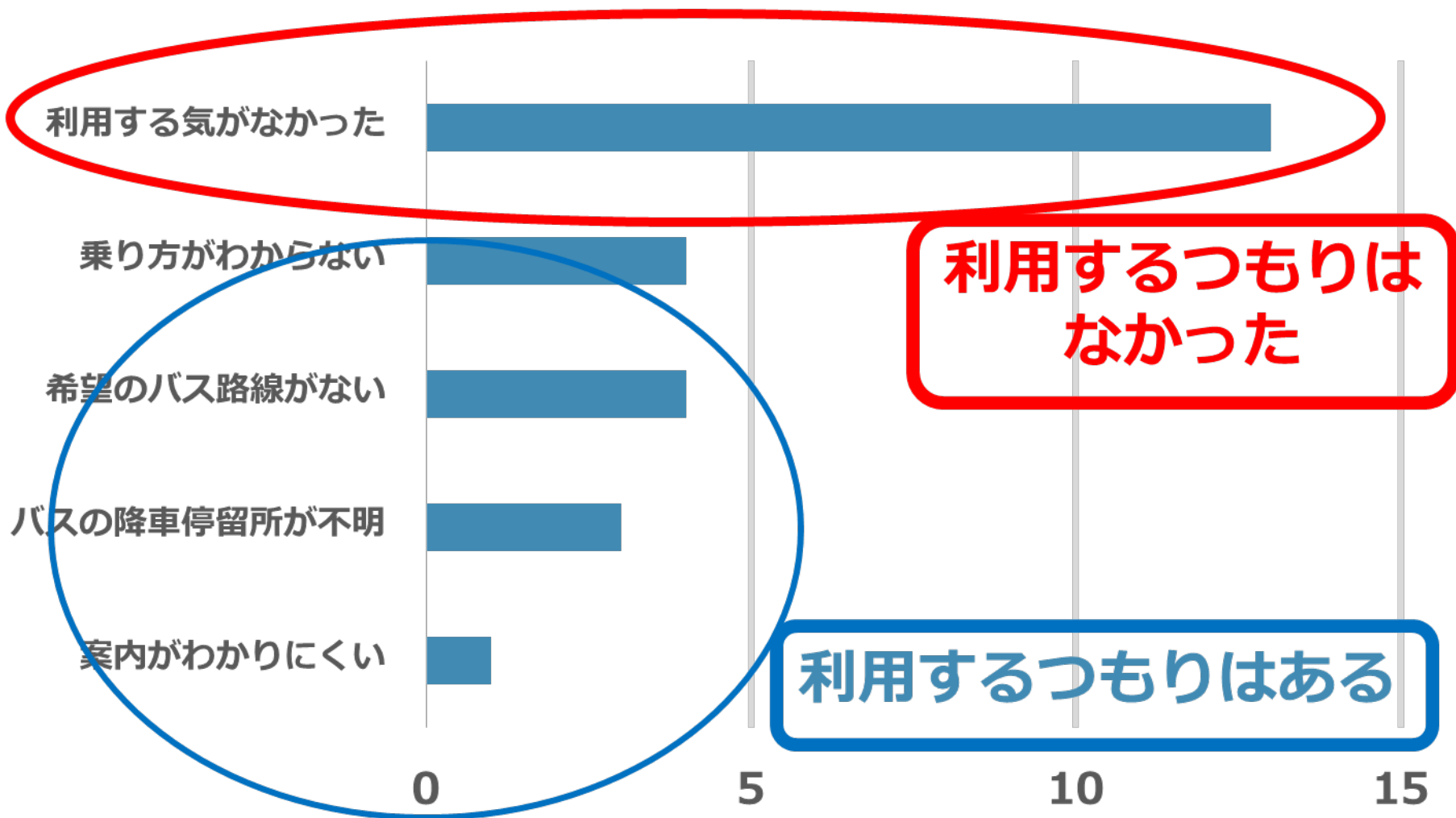
移動手段



バスで不便に感じた点（複数回答可）



バスを利用しなかった理由（複数回答可）



バス（公共交通）の利用可能性

アンケートより

「バスは便利」回答多

FITに知ってもらうため



路線バスをもっとアピールする必要

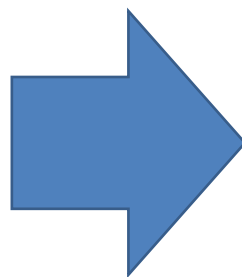


そもそもバスを利用する気がなかった人に対しての提案（新規開拓）

バスの魅力

- 迷わない
- 観光地で特典

観光地の
HP



バスに乗りたい！



別府市役所のホームページにおける情報提供

- 4か国語で表記
- ページ内リンクで様々な観光地の情報
- 交通情報サイトへのリンク

情報過多 → 混乱

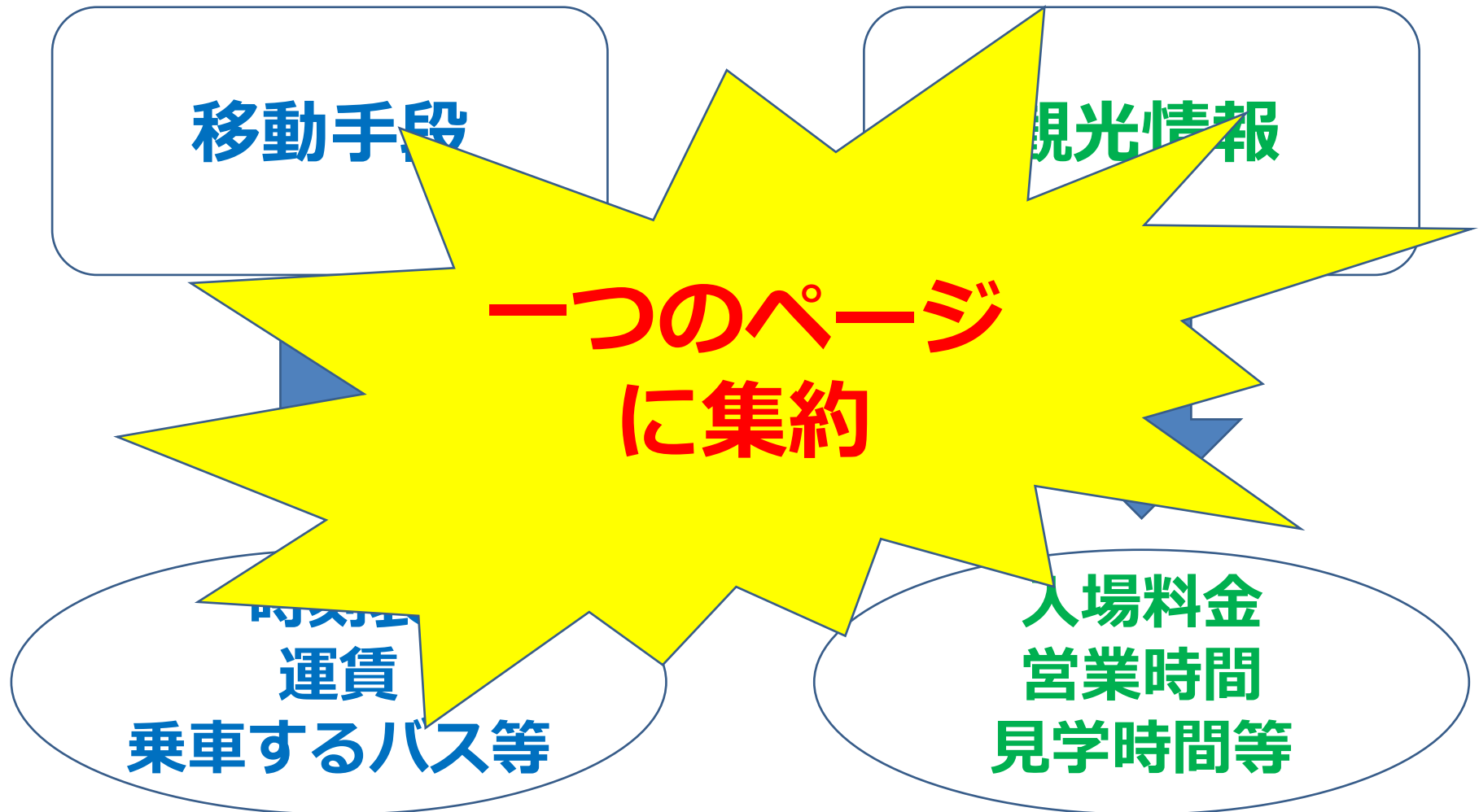
別府市の提供する観光情報サイトにおける発信

- バス停名や所要時間→**英語**
- 時刻表などその他の情報→**日本語**
- 観光地へのアクセス情報なし

情報の取得→困難

路線バスを利用したいが 利用方法が分からない人

に対しての発信重要性



① インバウンドの公共交通利用に関する課題

→ 別府（2015.8調査）

＊別府市地域公共交通活性化協議会、亀の井バス様協力

② 大分空港利用者の回遊行動と二次交通利用

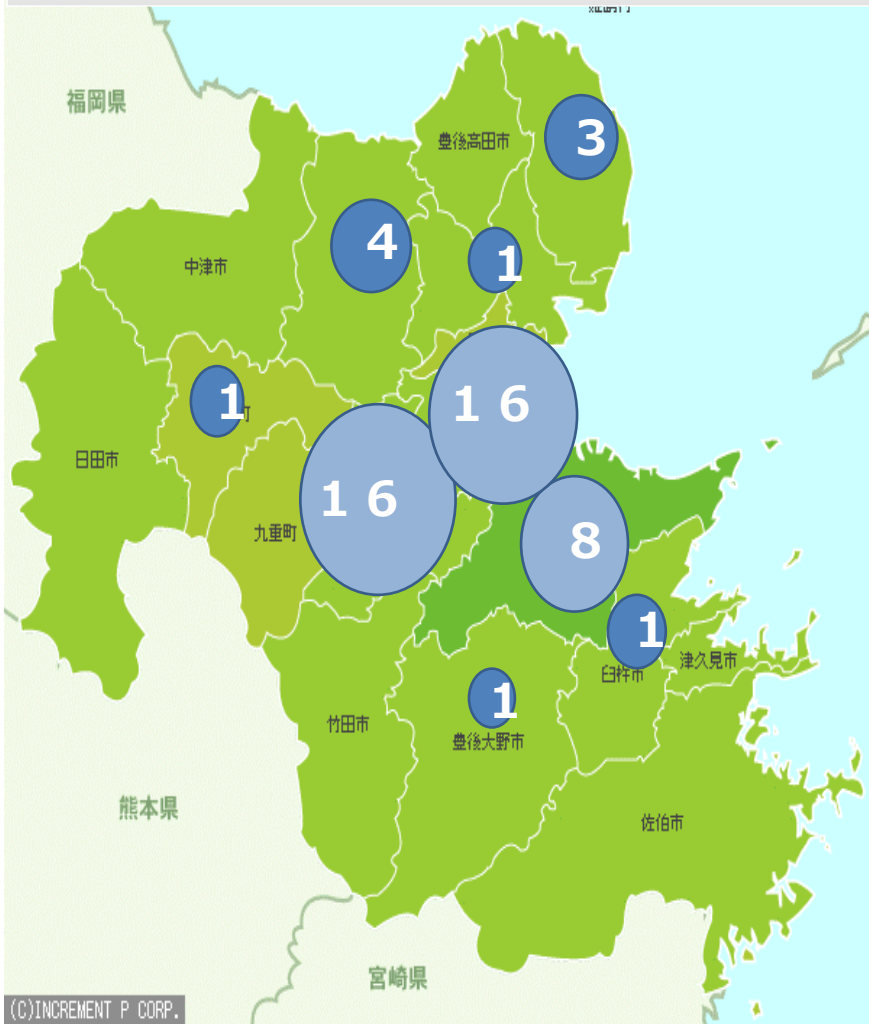
→ 大分空港（2016.8～9調査）

＊大分航空ターミナル様協力、県委託事業（知の拠点事業）

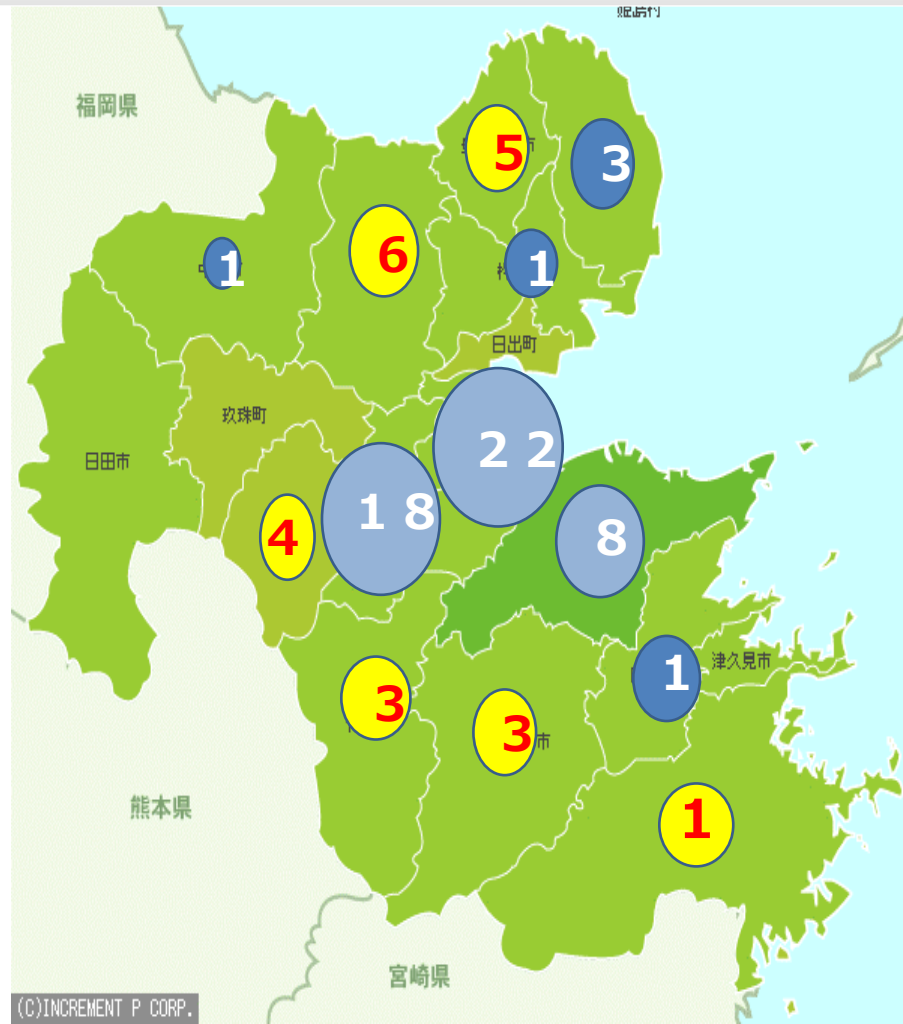
③ 中九州地区の比較（熊本－大分）

→ 熊本、大分（2014年刊行、調査）

訪問地の分布（左：公共交通／右：レンタカー）



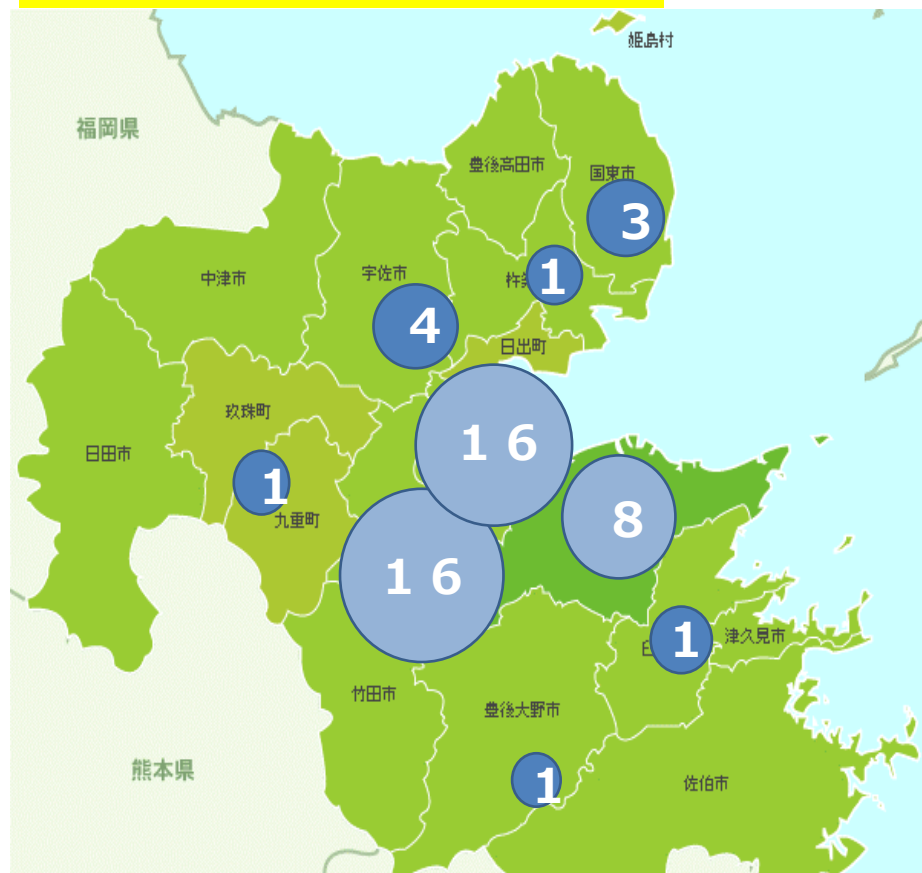
公共交通利用者が訪れた観光地



レンタカー利用者が訪れた観光地

大分空港からの公共交通ネットワークと対比すると

公共交通利用者の訪問地



大分空港から直行バスがでている市町

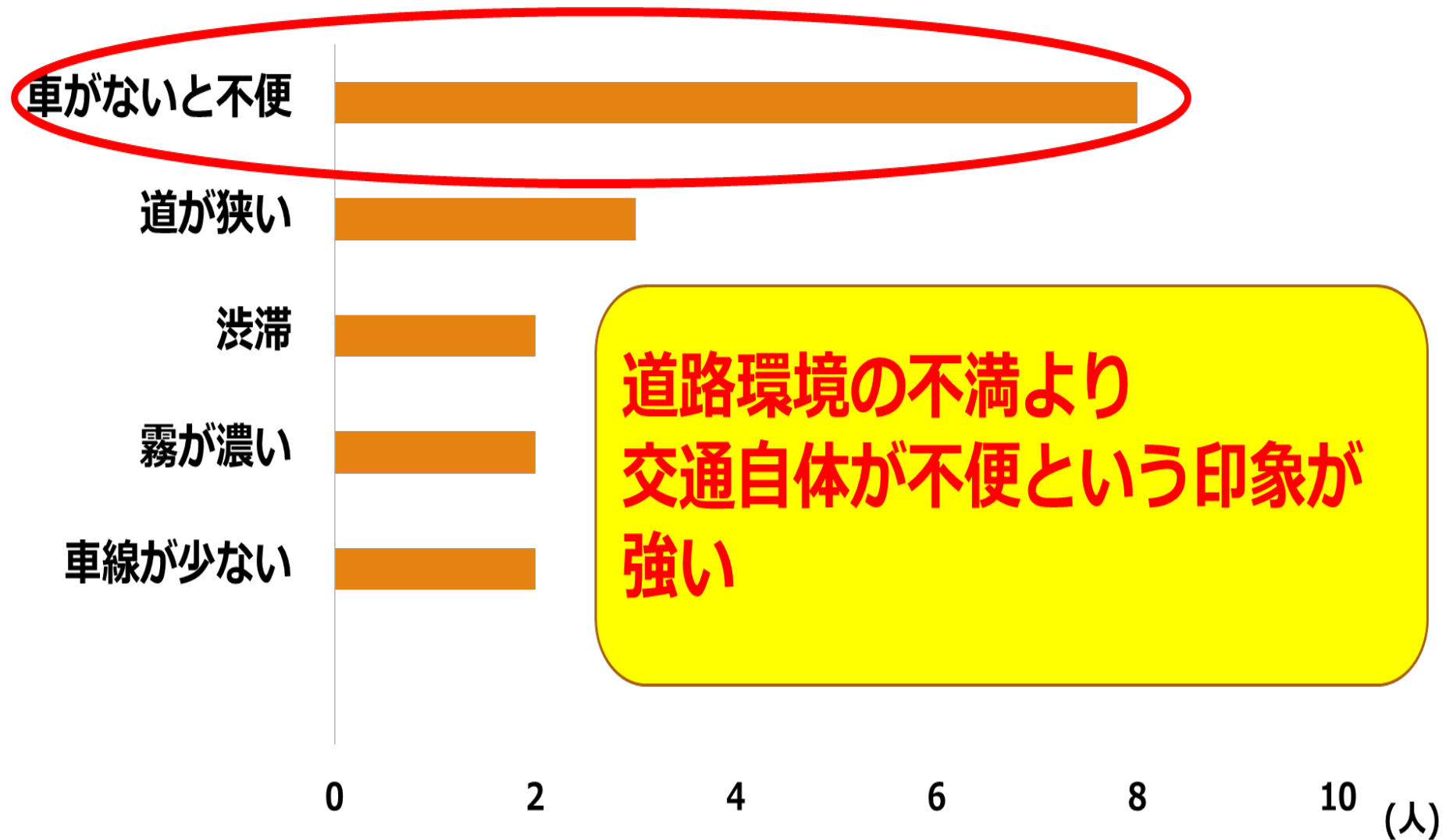


公共交通利用者は、行動を制限されている！？

大分県内の公共交通に対して不便だと感じた点



レンタカーで大分県内を移動していて不便だと感じた点



そもそも、公共交通利用者が少ない という現実

レンタカー利用者の意見

- 公共交通だと不便だろうと思った
- 最寄り駅までの行き方が分からなかった
- 空港から鉄道に乗れると思っていた
- 大分駅から空港行のバスがでているか分からなかった

パンフに「クルマで
〇分」しかない

認知度を上げるための
P R 活動も大切なのではないか？

+

「クルマでしか行けない」は周遊にマイナス

① インバウンドの公共交通利用に関する課題

→ 別府（2015.8調査）

＊別府市地域公共交通活性化協議会、亀の井バス様協力

② 大分空港利用者の回遊行動と二次交通利用

→ 大分空港（2016.8～9調査）

＊大分航空ターミナル様協力、県委託事業（知の拠点事業）

③ 熊本の取り組み、新幹線と「選択と集中」

→ 熊本、大分（2014年＋2016年刊行、調査）

問題意識－観光との関係で

- 新幹線沿線＝熊本の場合

在来線特急 ⇒ 新幹線へシフト

新幹線を軸にフィーダー輸送整備

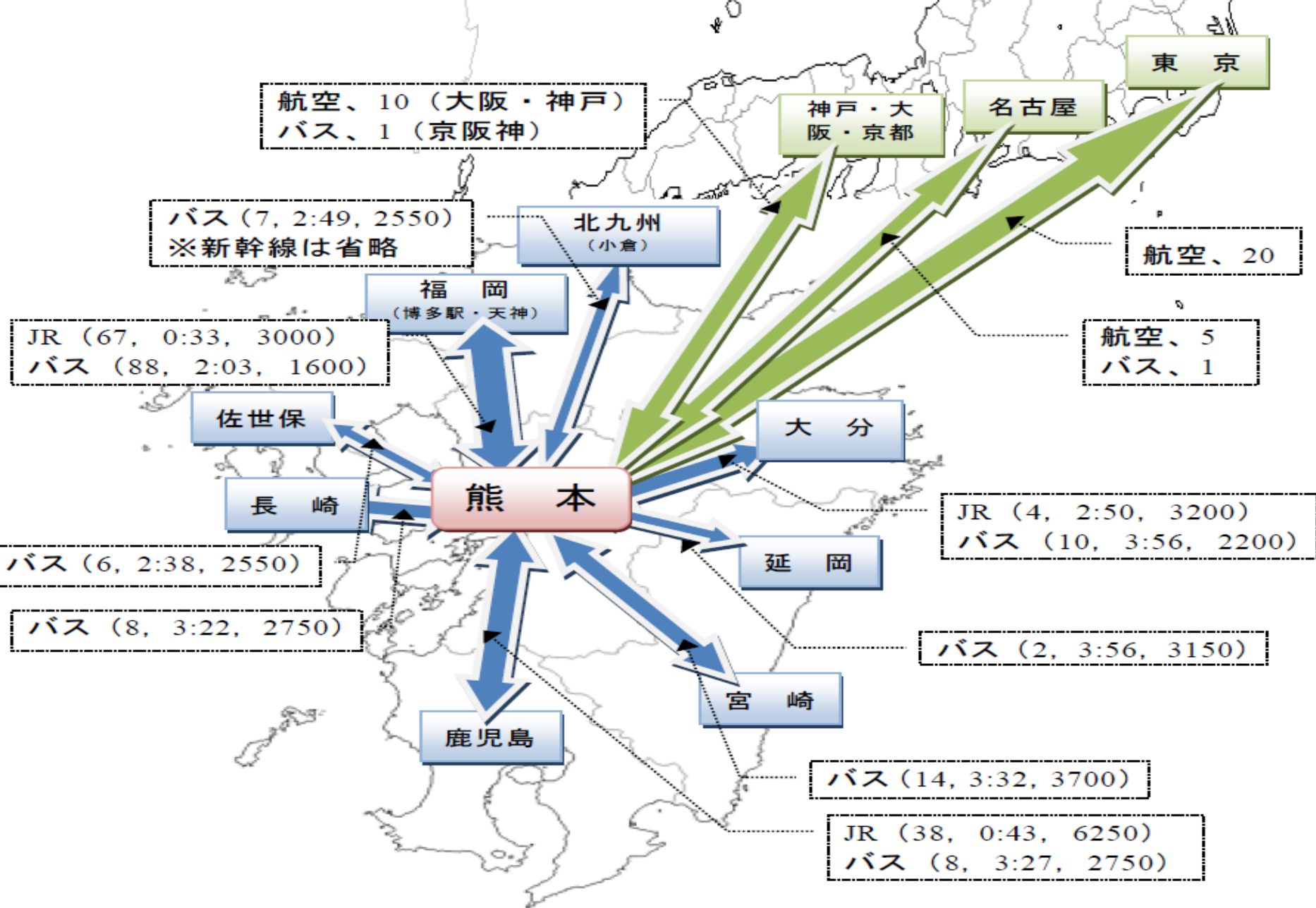
航空需要の減少、新幹線利用者は増加→結果純増

- 新幹線「非沿線」「沿線」の問題

新幹線の効果とは？

実は「観光列車（＝二次交通）」も条件が

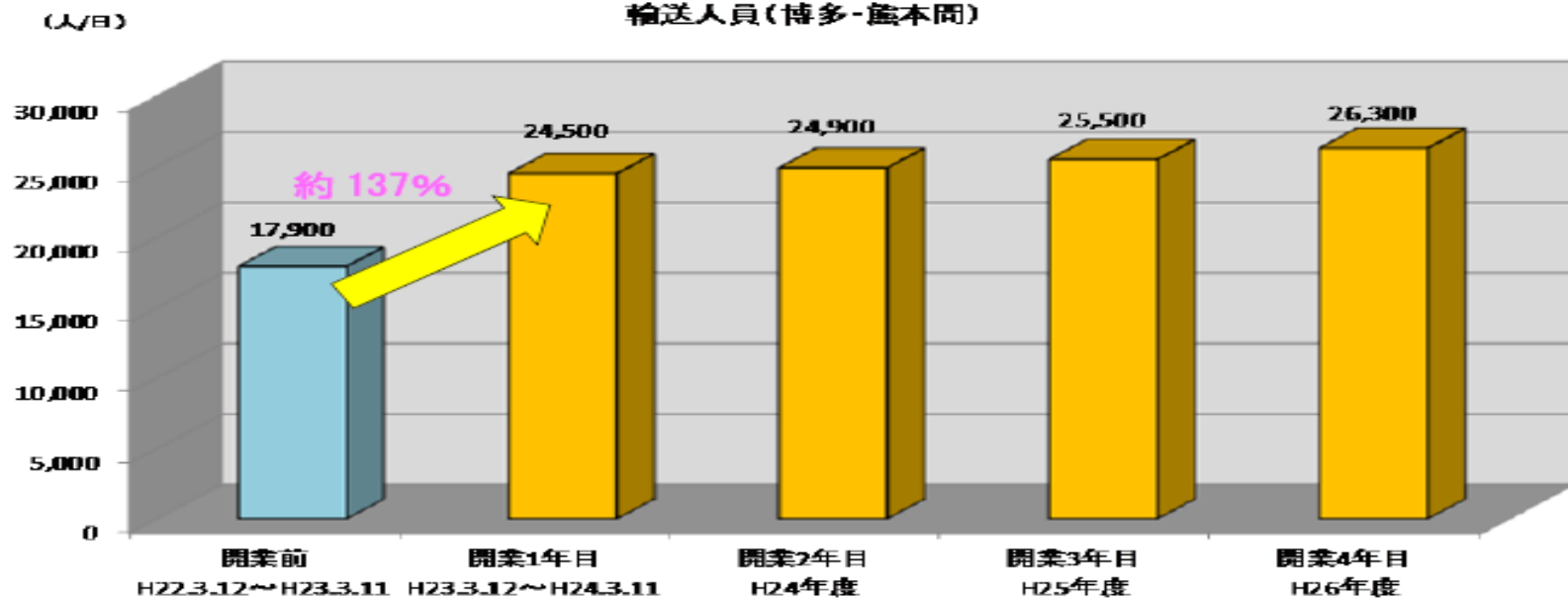
→ 違いからみる二次交通の課題とは？



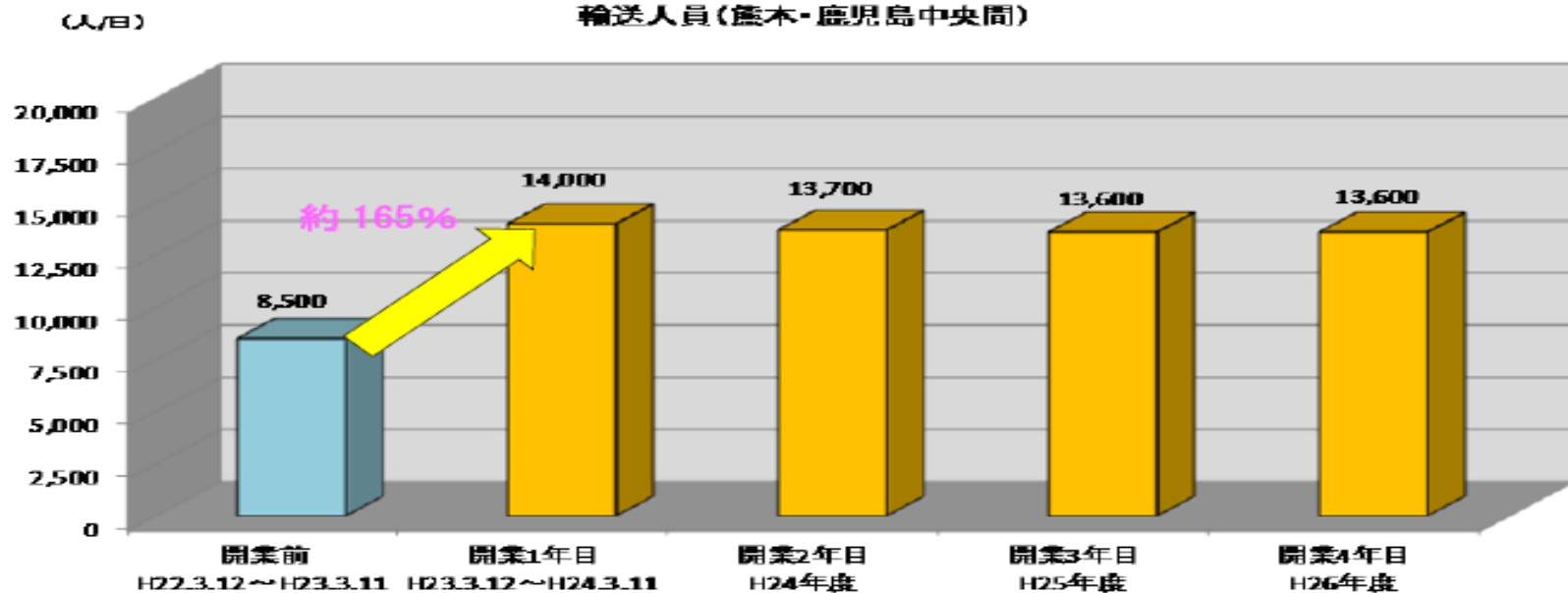
(注) 本州方面は交通機関名と便数(往復)を、九州内は「交通機関名(便数, 最速所要時間, 最安値)」を表1の内容に基づき記した。人吉線高速バスと沖縄便の航空機は省略した。

図2 熊本における高速交通網の現状【図示】

輸送人員(博多-熊本間)



輸送人員(熊本-鹿児島中央間)



出所(スライド44・45も同): 鉄道運輸機構

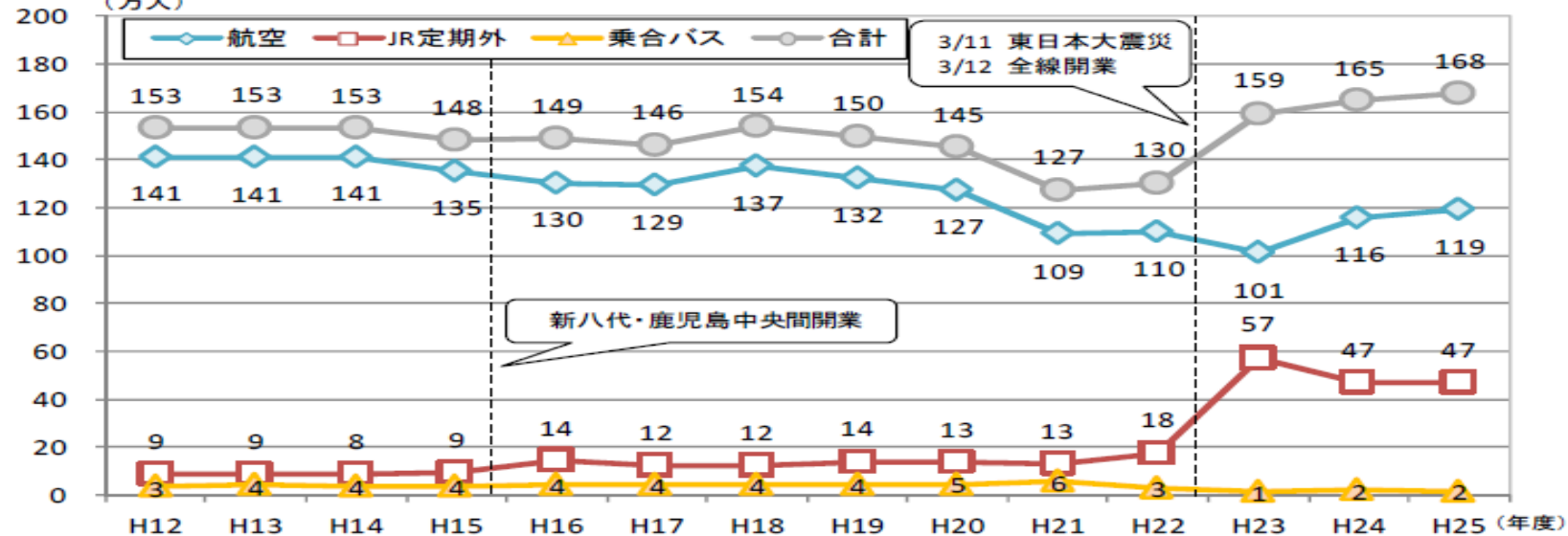


図 5-10 関西・鹿児島県間の各交通機関の利用実績

資料：国土交通省「旅客地域流動調査」を基に作成

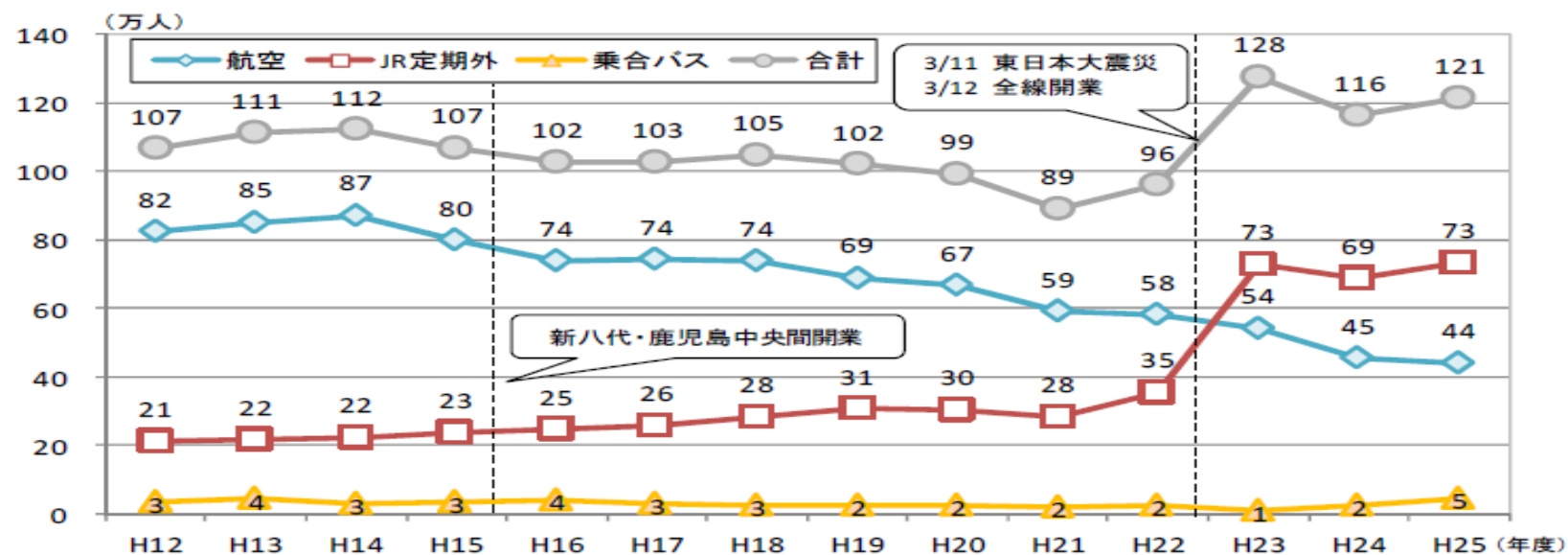


図 5-11 関西・熊本県間の各交通機関の利用実績

資料：国土交通省「旅客地域流動調査」を基に作成

乗合バス JR定期外 航空

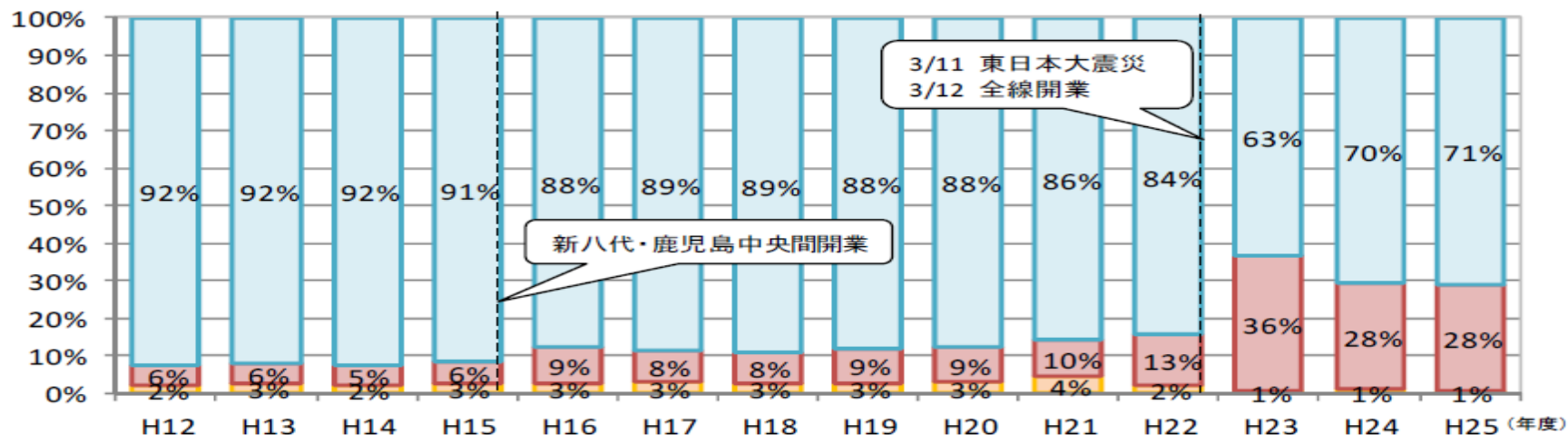


図 5-15 関西・鹿児島県間の各交通機関分担率の実績

資料：国土交通省「旅客地域流動調査」を基に作成

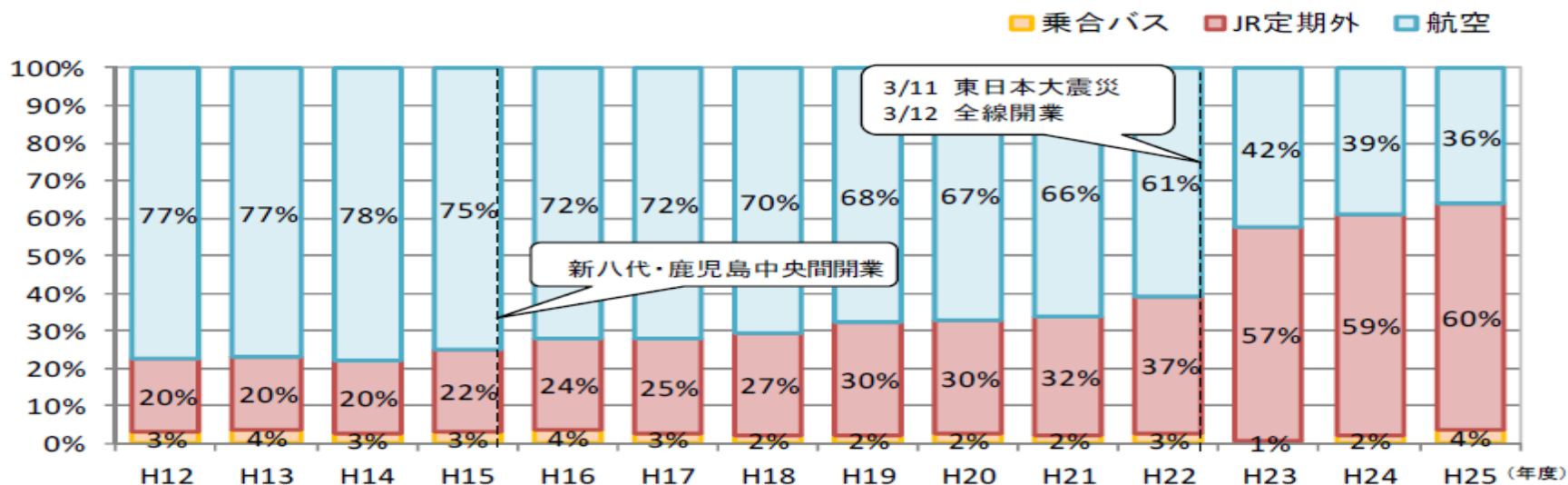


図 5-16 関西・熊本県間の各交通機関分担率の実績

資料：国土交通省「旅客地域流動調査」を基に作成

観光地選択行動の「選択と集中」

- 観光列車

福岡～2時間圏、乗継1回、乗継後1時間内に集中

新幹線駅は熊本・鹿児島中央に集中

→ ツアー旅程が熊本・鹿児島中央以外組みにくい

- 2次交通体系

開業効果を期待 → 5年目までに撤退相次ぐ

＊ 接続駅の新幹線停車本数に左右



図1 九州新幹線開業後の福岡市からの時間距離の地図



交通における「選択と集中」

■ 並行在来線の「選択」と分離

都市圏輸送の見込める部分は「JR」、他は「地方」

＊ 長崎新幹線 = 20年間JRで維持

■ 特急列車が新幹線へ「選択と集中」

速達輸送は新幹線へ、レンタカー駅等の移転

→ 在来線は通勤通学へ：将来的には減少 = 在来線側空洞化？

■ 高速バスは衰退？ = 二次交通、選択肢拡大に寄与

B&Sみやざきの定着

福岡－熊本・鹿児島線の増加、熊本－鹿児島線の復活

「選択と集中」で起きる課題の整理

■ 新幹線の影響の及ぶ範囲の「集中」

東九州： 新幹線に期待しない

西九州： 効果の有無に差、開業前より評価下がる

⇒ 新幹線駅接続バスの取り組みがことごとく崩壊

■ 移動手段確保の面：レンタカーだけでいいか？

新幹線でフォローできない範囲のカバー

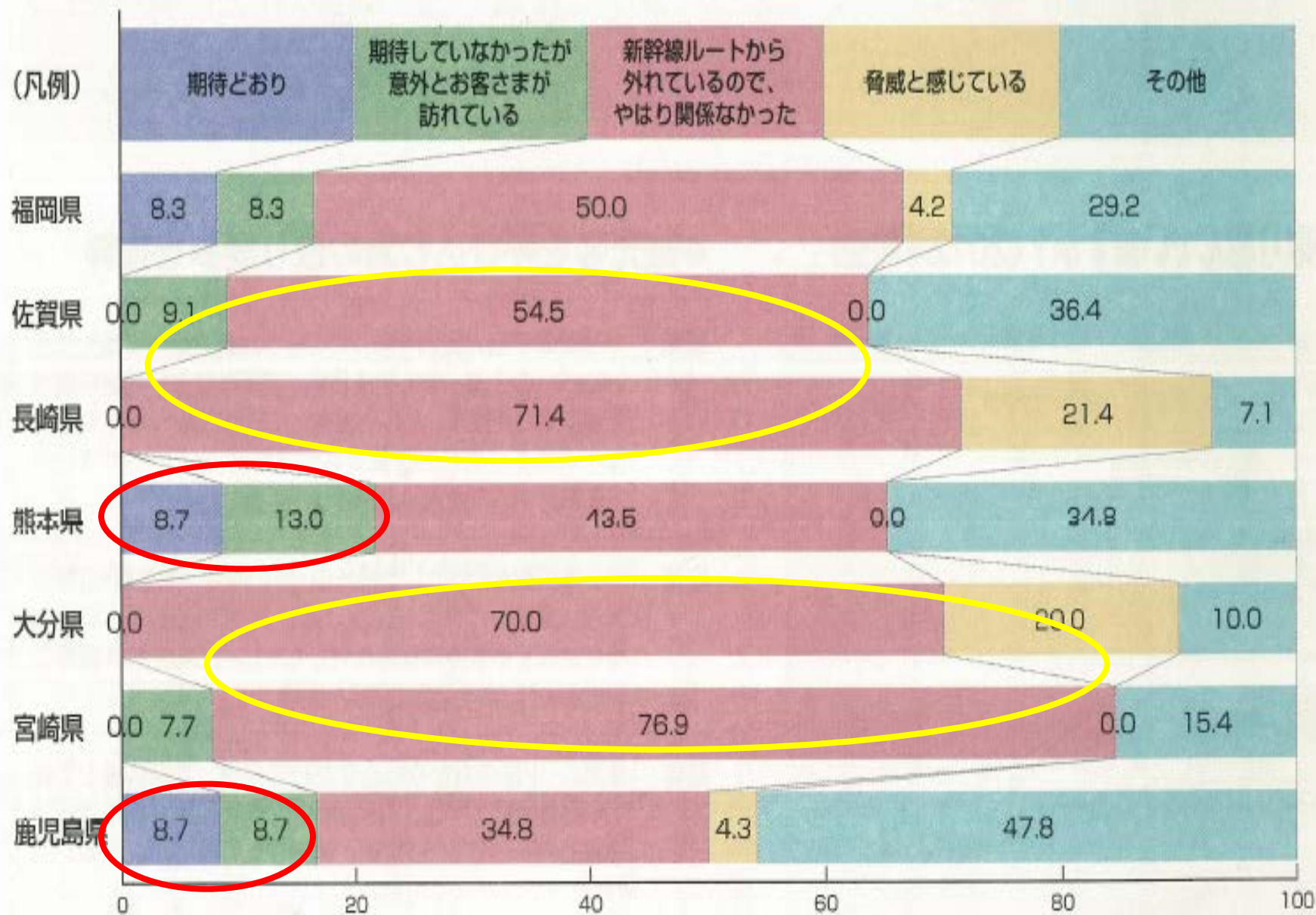
航空と新幹線は競争？（離島航空接続など）

◆もうすぐ全線開業ですが、効果を期待していますか？(2009年調査・弊社2010年冬号に掲載) (%)



◆全線開業による効果は？(2012年調査)

(%)



「交通」でみない「交通」の効果ー主に観光面

- 交通は「目的」があって使われるもの

観光の効果 : 一過性に終わるリスクも

⇒「観光」以外も考える交通でないと持続可能ではない

- 「選択と集中」で漏れる部分のカバーを

網の目をカバーする地域交通の重要性

→「地域公共交通活性化再生法」にもとづく「網」計画

事業者の体力強化＋連携（交通以外も）の必要性

新幹線に依存しない交通体系確立を＝接続交通の再考

SWOT分析－熊本の場合

	プラス要因	マイナス要因
内部要因	【S】 バス路線網の充実 観光地が地域内で集中 各観光地が差別化して地域ブランド化 会社横断の公共交通パスなどの発行	【W】 県内の移動交通体系がわかりにくい（バスが4社体制） 駅と市街地・観光地が離れているところが多い（観光地の交通アクセスが悪い） 空港の立地が遠い <u>震災による復旧遅れ、受け入れ制約、人材等の流出</u>
外的要因	【O】 新幹線開業による時間短縮効果 関西との直通交通充実 航空会社の競争がある 高速バス充実（モード間競争） 観光地の認知度の高さ 復興支援関係の施策増加	【T】 鹿児島等との競争 移動短縮化による日帰りシフトの可能性 <u>震災の影響（風評被害、交通網寸断の復旧遅れ）</u>

SWOT分析からの考察—熊本は何をしたか

■ 熊本：

弱点強化型（W×O） + S、差別化戦略（S-T）

① 県内の移動体系のわかりにくさや交通アクセスの悪い観光地の立地等（W）

⇒ 県とバス会社のタイアップにより、充実している路線バス網（S）を利用してバスツアーの開発

+ 新幹線開業効果（O）でそれを宣伝・知名度向上

② 会員制ツアーバスの充実（T）への対抗

⇒ 乗合バスのネットワーク（S）を活用して対抗

熊本の例：バス旅（この後真打が話します）

目的地を決めたら“バスで旅”しよう！

一人でも家族でも、グループでも、阿蘇、天草、熊本、熊本の各方面の観光は、気軽に楽しい「バス」で旅を。目的地では、各観光スポットを結び便利な周遊バスが迎ええます！！



1 山鹿・菊池温泉号 (阿蘇・天草・熊本・熊本の各方面の観光は、気軽に楽しい「バス」で旅を。目的地では、各観光スポットを結び便利な周遊バスが迎ええます！！)

区間	乗車券	入場券	合計
山鹿・菊池温泉	900円	600円	1,500円

2 路線バス

区間	乗車券	入場券	合計
山鹿・菊池温泉	450円	670円	870円

3 あまくさ号 (上草・天草)

区間	乗車券	入場券	合計
あまくさ号	1,480円	2,600円	4,080円

13 たかちほ号

区間	乗車券	入場券	合計
たかちほ号	3,500円	6,300円	9,800円

4 オレンジ・アローシャトルバス

区間	乗車券	入場券	合計
オレンジ・アローシャトルバス	1,480円	2,600円	4,080円

5 高速ひとよし号

区間	乗車券	入場券	合計
高速ひとよし号	1,480円	2,600円	4,080円

6 九州横断バス

区間	乗車券	入場券	合計
九州横断バス	1,480円	2,600円	4,080円

12 たかもり号

区間	乗車券	入場券	合計
たかもり号	1,480円	2,600円	4,080円

7 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

8 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

9 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

10 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

11 やまびこ号

区間	乗車券	入場券	合計
やまびこ号	1,480円	2,600円	4,080円

14 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

15 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

16 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

17 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

18 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

19 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

20 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

21 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

22 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

23 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

24 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

25 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

26 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

27 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

28 阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで

区間	乗車券	入場券	合計
阿蘇の大自然を楽しむなら、広範囲に移動できるバスで	1,480円	2,600円	4,080円

コース番号：07

☆☆☆☆ 個室懐石膳

2010年 人気ランキング 第1位

黒川温泉散策と 秘湯小田温泉「はなむら」 個室懐石膳

料理イメージ

料理イメージ

1. はじめにー交通問題から見る「観光」と「交通」

2. 観光における「交通」の現状

3. 調査・研究に見る観光交通の課題

4. まとめにかえて



整理の視点－これまでの話を振り返って

- 観光と交通の関係

移動は観光に不可欠、ただクルマ中心へ

「クルマなし観光」が難しくなる環境、その深刻化

- 観光と交通に関する調査研究（学生と地域と連携）

公共交通の利用意思は少ない

情報発信・連携・強みの活かし方に課題

- ではどうすれば？＝話者の実践からの整理

① **情報発信：交通の視点からの課題（観光情報提供のヒント）**

② **学術的視点：戦略と戦術の設定**

「交通」「観光」と「情報」に関する3つの「時代」とアクセス方法

①供給者優位時代：「運ぶ側」から情報提供

時刻表・路線図（アナログ媒体）、掲示物、チラシ

②利用者優位時代：「利用者側」+「運ぶ側」の発信

「まとめサイト・情報」（アナログ路線図、個人・団体のサイト）

事業者提供のデジタル情報（事業者単位、広域）

コンテンツプロバイダによる提供

③無関心時代：「非利用者側」にどう立つか

「必要なもの」だけ検索：デジタル、アナログ（フリーペーパー等）

「交通（観光）情報」ではないところからのアプローチ

これからは③中心：無関心時代・新時代

ネットは普及、だが・・・

- 日々の移動は車（自家用手段）、のこわさ
ナビゲーションシステム依存による「半自動運転」化
「調べる」はネットワーク情報任せ
最小限の範囲しか動かない：コンパクトシティ化、高齢化
- 公共交通情報には関心がない
 - ①・②の情報源も知らない、関心を持っていない → アクセスしない
 - 「目的」を検索して、そのあとにアクセスを検索（典型が観光、SNS、Google）**
「作りましたらからご利用を」でばらまいてもゴミ箱行き？
⇒ 「要るもの」だけあればいい（余分な情報は排除されるだけ）
- 必要に迫られたらネット検索すればいいのか？
 - ①②の情報源の特性等が分からない → 粗悪情報をつかむリスク
 - SNS等からの発信が優勢に＝「信頼性の高い」の基準の変化
 - Googleは「高度なスキルが要る」→SNS等で「印象」＋決定したらガイド本

何が問題なのか

■「初期情報」の有無に左右される：情報の非対称性

バス停、地名、運行事業者、といった情報が必須→事業者が情報量は優位
自治体運営の交通：担当課が分かるかどうか、部署内の連携
「利用者のほしい情報」を実は事業者・コンテンツプロバイダが知らない？

■コスト負担能力による差異

「発信場所」へのアクセスコスト、時刻表購入費用
ネット環境整備、携帯電話の保有費用
情報を載せるコスト → しっかり検索できるか、せいぜいPDFどまりか

■ネット対応が生んだ「デジタルデバイド」

「ネット見てください」「検索」→ネットが見られないならば不可能
情報更新能力：できないから「古いまま」、多言語も非対応
SNS等の**信頼性判断能力が問われる**

ではどう考えるのか

- 「誰の」目線で考えるか

「利用者目線」と言いながら「非利用者」が考える？

「謙虚さ」があるか

どのレベルに合わせるか：趣味人か、玄人か、素人か

- 「何が必要か」の選択

全部出さねばならない、と思うから「できない」「しない」になる

不要な情報が多く、必要な情報が少ない？

- 「どう情報を出すか」

デジタルでないほうが良いものも→ターゲティングの必要性

素人向けはすぐわかり、玄人は調べられる、が理想か

交通、が情報を出さない、という選択も

「戦略」と「戦術」を考える上でのいくつかの視点

- 「その土地内」で解決すること：主に戦術
—観光戦略のために現場で行う内容—
域内移動の問題（事業者・自治体間連携）
手段の組み合わせ
行政・組織間の連携（できることを持ち寄る）
- 「その土地以外」を巻き込み、つなげること：主に戦略
—今後どういう観光戦略を展開するのか—
広域移動（道路、航空、船舶）との連携
震災復興施策・地方創生政策との連動
地域交通政策（制度設計）
国家イベントとの連携

ターゲティングの重要性

- 初心者、外来者

かなりの部分、現地でのアナログ対応が必須
事前情報提供は最小限に（情報過多は敬遠のもと）
実はインバウンドや外来者対応の可否が基準になるかも

- 住民・利用者（地域の人がどう案内できるか、も含め）

交通に何を求めているか：アナログのコミュニティでは？
目的とリンクした情報発信（アナかデジかではない）
若者：キーでアクセス⇒口頭アクセスへの転換要かも（スマホ時代）

- 交通事業者・事業主体としての自治体

「自社」の「移動情報」だけ出せばよい時代は終わった
運営効率化としても情報の活用と公開を

手段選択の重要性

■ アナログの重要性

現地・現場ではアナログ対応が必須：「かゆいところ」に手が届くか

印刷物・配布物の問題：興味のない人は見ない→タイミングと場所がカギ

■ ウェブの使い方

交通以外のウェブ（観光サイト、施設の案内）の活用

ウェブこそ「すぐわからなければ使えない」典型

アナログ情報を載せるのでは宝の持ち腐れ

「見ない」人が使える工夫を ←カーナビの考え方を参考に

■ 掲示物、配布物

「撒く」ほど非効率なものはない

「境界線」を壊した提供ができるか（地域、予算、・・・）

実は公共交通・観光は 「地方創生」にとって「宝の山」？

- 「出会い」「見守り」「交流」「健康」

→ 移動（来訪）ができれば地域を豊かにできる：できないと思わせない

地域の互助に「交通」は極めて馴染む

- 「発見」「経験」「投資」

「観光」はまさにこれらを誘発→移動に関連：早いのはダメ、スローだからよい

地域産品→交通・物流により拡散、経済強化へ

- 経済をつなげる「資本」（ソーシャルキャピタル）としての性格

雇用先＋接着剤（潤滑油）＋まちの動脈 ←DMOは観光だけに使わない

→ クルマで観光させる限り「点一点」で終わる：限られた消費で終わる

本当に地域経済を豊かにするのであれば、「面」「軸」になる公共交通観光のすゝめを

ご清聴ありがとうございました

大分大学経済学部門／減災・復興教育研究センター復興デザインユニット
大井 尚司（おおい ひさし）

電子メール ooi-hisashi@oita-u.ac.jp

Facebookページ「大分大学経済学部交通論研究室」で検索ください

