

2023年度 建設コンサルタンツ協会 学生懸賞論文

【テーマ1】あなたが市長なら、どのような”まちづくり”をしたいですか？

観光コンテンツと地域住民を繋ぐ グリーンスローモビリティ

齋藤岳

長岡技術科学大学大学院 工学研究科
環境社会基盤工学専攻 修士課程

1. はじめに

我が国では少子高齢化が進行し、特に農村地域では都市部に約 20 年先駆けて、進行していると言われる¹⁾。そしてモータリゼーションの進展も相まって農村地域を含めた地方公共交通の利用者は減少し²⁾、それに伴う運行本数や路線数の減少といったサービスの悪化が問題視され、高齢者など自由に移動できない人々の生活に支障が生じている²⁾。一方で平成 28 年から農林水産省によって農山漁村地域に宿泊し、滞在中に地域資源を活用した食事や体験等を楽しむ農山漁村滞在型旅行である「農泊」が推進されている¹⁾。そして令和 3 年度「農山漁村に関する世論調査」(内閣府)では、都市地域と農山漁村地域の間で相互に理解を深めるために、両者の間で交流を進めることが「必要である」とする割合が 90.5%となっていることから、農産魚村地域への高い関心が窺え³⁾、農村地域観光の後押しとなっている。このような状況から農泊を活用することは地域経済を活性化させ、生活環境改善へ大きな一手になることは間違いないだろう。以上から本稿では対象地域を設定し、地方公共交通と農泊の課題を抽出する。そして双方の課題を補完する提言を記述する。

2. 対象地域 (新潟県妙高市)

妙高市は新潟県上越地方、県の南西部に位置し、長野県と接している⁴⁾。平成 17 年に妙高村、妙高原町を編入合併し、新井市から改称して現在の妙高市となった⁵⁾。令和 2 年度の国勢調査では人口は 30383 人、総人口に占める 65 歳以上の割合(高齢化率)は 37.4%と 3 割を超え⁶⁾、全国平均(28.7%)よりも 8.7 ポイント高く⁶⁾、先駆けて高齢化が進行している自治体である。市の西南部に高原丘陵地を形成し、北東部には平野が広がる中山間地であり、自然の景観と四季折々の変化に富み、温泉やスキー場などの観光地がある。2015 年に北陸新幹線上越妙高駅が開業したことで東西日本へのアクセスが向上している⁷⁾。

また妙高市グリーンツーリズム協会が中心となり宿泊先で日常的に行われている農作業や郷土料理づくり等のプログラムや体験施設での日帰り旅行を市などと併に提供している⁸⁾。そして市内にペンションやホテル、民宿が 20 棟以上、農泊を行う一般家庭も約 60 世帯あり、体験施設や宿泊施設が充実している⁹⁾。

3. 課題の抽出

3.1 農泊の課題

農泊は農山漁村滞在型旅行であり、観光客の滞在時間が短いと訪れる施設が限定され、利益が限定的になるのに対して、宿泊を加え、滞在時間を延ばすことで、立ち寄る施設が増加し、利益が地域全体に発生することを図っている¹⁾。そのため滞在可能な農山漁村を確立し、伝統的な生活体験と農村地域との交流



図 1 農泊のイメージ¹⁾

を楽しむため、郷土料理や地元の食材を使った食事や地域資源を活用した体験施設など多種多様な観光コンテンツの整備に加え、施設間の連携を強化し、多くの施設に立ち寄って

もらう仕組みを作る必要がある¹⁾ (図 1)。しかし都市住民の農泊体験者を対象に、農山漁村滞在型旅行前の不満を調査した結果、「交通アクセスが悪い」が 20.5%と最も高く¹⁰⁾、観光客が観光コンテンツそのもののエンターテインメント性より、観光コンテンツや宿泊施設をつなぐ交通網を憂慮していることが農泊の課題として挙げられる (図 2)。

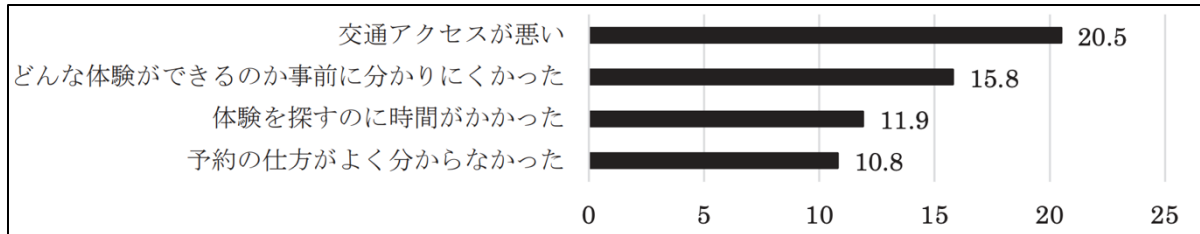


図 2 農山漁村滞在型旅行での旅行前の不満¹⁰⁾

(複数回答可：農泊体験者の調査：n=751) (単位：%)

妙高市でも山地をめぐる観光周遊バスは運行しているが、市内の観光向け公共交通はない¹¹⁾。そのため市内を観光する場合は自動車で移動するか、パッケージ化されたプランしか選択肢がなく、利用できる施設に限りが生じ、農泊の目指すような各施設間の連携が取りづらい状況になっている。また都市部の自動車を所有していない人から、公共交通の不足は、行き先の選択肢から外れる一因となるだろう。

3.2 対象地域の課題

妙高市では鉄道に加えて、路線バス、市営バス、コミュニティバス、乗合タクシー、スクールバスが運行し住民の生活を支えている。一方で平成 30 年度に立地適正化計画に係るアンケートで、市民の移動に関する調査が行われた。その中の公共交通に対する満足度は「とても不便と感じる」「不便と感じる」を合わせた回答が 55.6%と、過半数を占めている¹²⁾ (表 1)。また公共交通の利用に不便を感じる理由は、「鉄道や公共バス等の運行本数が少ないから

表 1 公共交通の利便性に対する満足度¹²⁾

回答	回答数	回答率
とても不便と感じる	123	26.3%
不便と感じる	137	29.3%
あまり不便と感じない	117	25.1%
不便と感じない	40	8.6%
無回答	50	10.7%
合計	467	100.0%

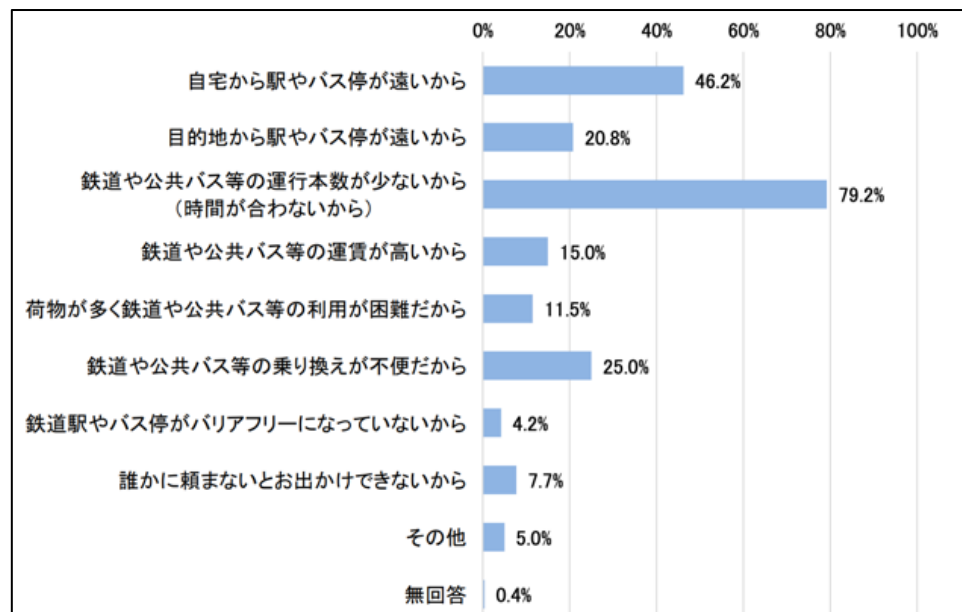


図 3 公共交通の利用に不便と感じる理由¹²⁾ (n=260) (複数回答可)

(時間が合わないから)」が 79.2%と最も高く、主に運行本数に不満を持っている¹²⁾ (図 2)。実際に公共交通の運行されている時間を見ると、朝夕のラッシュ時に運行が集中し、

日中では本数が限られている¹¹⁾。しかし、運行本数は令和2年度に策定された妙高市地域公共交通網形成計画で運行本数は維持と記載され¹¹⁾、今後運行本数の拡充は見込まれず、公共交通の運行本数に係る利便性を補完する施策が求められている。

4. 施策の提言

4.1 課題解決に向けた方針

前章で説明した農泊と妙高市の公共交通の課題を、私が市長として方針を定めるならば、はじめに述べたように2つの課題を別々の問題として捉えるのではなく、2つの課題を補完する施策を講じたい。その一つとしてグリーンスローモビリティの導入を提言する。グリーンスローモビリティとは「時速20km未満」で公道を走ることができる「電動車を活用」した「小さな移動サービス」であり、その車両を含めたエコな移動サービスの総称である¹³⁾（図4）。時速20km未満で走行するためバスと比較し、運行エリアが狭く絞られが、高齢者でも簡単に運転でき、運営管理に係る経費など小規模で済むため¹³⁾、運行本数を多く設定できる。また移動範囲と輸送人が限られる特徴から様々な公共交通の手の届かない領域をカバーでき、観光コンテンツを繋ぐ小規模の交通網を形成や、連結等を工夫することで現在の公共交通を補完する運用が可能である¹³⁾（図5）。そして観光客が移動する際に速いスピードで走行すると見逃してしまう景色も、グリーンスローモビリティでは、景色を楽しむことができ、地域住民と観光客が利用することにより、両者の交流促進や地域コミュニティの活性化にも寄与する¹³⁾。以上からグリーンスローモビリティは農泊にも向いた移動手段と言える。これにより本稿で出された2つの課題を補完することが期待される。



図4 グリーンスローモビリティの車両¹³⁾

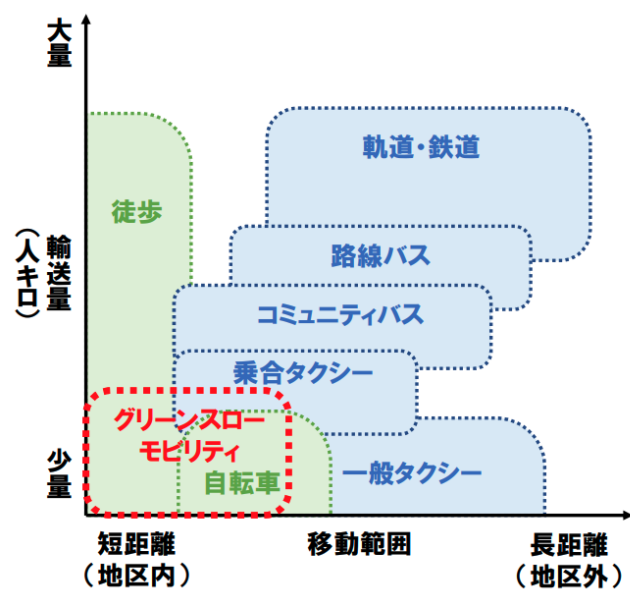


図5 グリーンスローモビリティのサービス領域¹³⁾

4.2 具体的な施策

では実際に対象地域である妙高市でグリーンスローモビリティをどのように運用するか検討する。前述したようにグリーンスローモビリティが低速なため、広い範囲を運行するのは不向きであり、運行範囲を概ね 1～3 km に限定するのが適当である¹³⁾。よって本提言では、各集落と市街地内で、集会所や道の駅

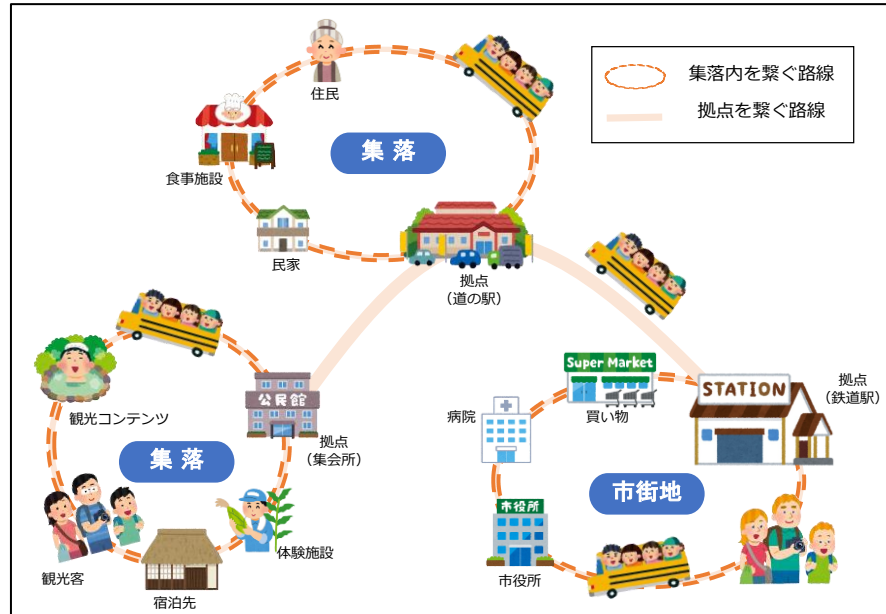


図 6 本提案のイメージ

といった拠点を中心に、観光コンテンツや食事施設、市役所、病院等の都市機能を繋ぐ、往復 3km 程度の路線と、各拠点を繋ぎ、市街地へアクセスする、2 種類の路線運行を提言する(図 6)。

また運行車両は、観光向けにグリーンスローモビリティを運行する自治体を見ると、景色を楽しむためデザインを工夫している¹³⁾ことから、本提言でも妙高市の特徴である豊かな自然風景も地域資源と捉え、景色が楽しめるよう車両をデザインする。また乗車人数はあくまで現状の公共交通の補完であることを踏まえ決定する。

4.3 施策の効果

本提言より、農泊の課題であった観光コンテンツや宿泊施設を繋ぐ交通網が形成される。これにより多くの施設に立ち寄りやすくなることや、観光客の持つ交通アクセスに対する不安が軽減され、観光客の増加が期待される。また 2 路線の連携によって集落から市街地へアクセスする交通手段が増加し、妙高市公共交通の課題であった、運行本数に係る利便性向上にも寄与する。以上から本提言では農泊と公共交通双方の課題を補完することが期待される。

その他にも前述したように、景色を楽しむための、新たな観光ツールとしての活用や、地域住民と観光客が利用することにより、両者の交流促進や地域コミュニティの活性化¹³⁾といった効果も期待される。

4.4 施策の課題

まず課題として、その他公共交通との運行時間が重複することにより、利用者の分散が危惧される。そこで現在妙高市公共交通の運行本数が少ない日中¹¹⁾に限定ことで、公共交通空白時間を減らし、妙高市公共交通全体の運行本数に係る利便性向上を図る。

またグリーンスローモビリティは低速で運行するため、長時間の移動になると利用者・運転者の負担が大きくなる¹³⁾。そこで停留所等の特定の乗場を設けず、路線上の任意の場

所も乗降できる制度「フリー乗車制」を提言する。停留所での待ち時間を無くすことで、運行時間の短縮を図る。またフリー乗車制による乗り過ごし防止のため、位置情報を利用した予約サービスや、リアルタイムで走行している位置を公開する。またインターネットの利用が困難な高齢者に対しては、電話等で予約できるといったサービスも用意する。

そして、交通量が多く走行速度の速い幹線道路等では、他の車両の交通を妨害してしまうため¹³⁾、路線を決める際に一般道路への影響を考慮する必要がある。そのため可能な限り国道や中心市街地の追い越しが困難な狭隘な道路を避けて運行し、どうしても通らなければならない場合は追い越しが可能かどうかの警察と慎重に協議し運行ルートを検討する。また運行時間も朝や夕の通勤・帰宅ラッシュの道路が混雑する時間帯は避ける工夫をする。

5. 結論と今後の展望

本稿では農泊と妙高市公共交通の課題を分析し、グリーンスローモビリティの導入を提言した。これは妙高市公共交通の課題である運行本数に係る利便性を補完し、観光コンテンツ連携強化による観光客の移動手段の確保する施策である。また本提言は妙高市従来の公共交通の再編や、農泊のあり方を変えるものではなく、既存のシステムを補完するものであり、既存のシステムを大きく変更させる必要がないのも大きなメリットである。

日本では少子高齢化がさらに進行し、運転免許証を返納する高齢者も増加することが予想され¹⁴⁾、モータリゼーションの進行した地方農村では高齢者の移動手段として公共交通の果たす役割は今後大きくなっていくだろう。また過疎地域等の集落単位で見ると、約5%の集落が無居住化の可能性があり、農山漁村の保全のため、地域の活性化は急務であることから、農泊は重要な手段といえる¹⁾。このような状況に本稿で提言したグリーンスローモビリティは様々な制度の不足する部分を補い、持続可能な社会に向けて今後重要な役割を果たすのではないだろうか。本提言が微小なりとも、地方農村の抱える課題解決の一助となれば幸いである。

参考文献、資料

- 1) 農林水産省「農泊推進の現状と課題について」平成30年12月
<<https://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/nouhaku/attach/pdf/arikata-1.pdf>>
2023/09/15 参照
- 2) 国土交通省「地域公共交通の現状と課題」平成28年6月
<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/hrt54/com_policy/pdf/H28startup-koutuukikaku.pdf> 2023/09/15 参照
- 3) 内閣府世論調査「農山漁村に関する世論調査」令和3年6月
<<https://survey.gov-online.go.jp/r03/r03-nousan/index.html>> 2023/09/15 参照
- 4) 妙高市「市の概要」
<<https://www.city.myoko.niigata.jp/docs/690.html>> 2023/09/15 参照
- 5) 妙高市「新井市・妙高高原市・妙高村の合併に関する経過」
<<https://www.city.myoko.niigata.jp/docs/707.html>> 2023/09/15 参照
- 6) 総務省統計局「令和2年度国勢調査」令和4年12月 2023/09/15 参照
- 7) 新潟県 妙高市グリーン・ツーリズム推進協議会「妙高市」
<<https://myoko-gt.com/gt/myokoqa/>> 2023/09/15 参照
- 8) 新潟県 妙高市グリーン・ツーリズム推進協議会「修学旅行・教育旅行」
<<https://myoko-gt.com/myokoprogram/>> 2023/09/15
- 9) 新潟県 妙高市グリーン・ツーリズム推進協議会「宿泊先紹介」
<<https://myoko-gt.com/gt/myoko-homestay/>>
- 10) 八木浩平・佐藤彩生・平形和世「農山漁村滞在型旅行における旅行者の行動の実態」
令和3年 <file:///Users/saitougaku/Downloads/211228_sk35_04.pdf> 2023/09/15 参照
- 11) 妙高市「妙高市地域公共交通形成計画」令和2年3月
<https://www.city.myoko.niigata.jp/fs/1/8/2/5/5/3/_/moukeiseikeikaku.pdf>
2023/09/15 参照
- 12) 妙高市「妙高市立地適正化計画」令和2年3月(令和4年3月改訂)
<https://www.city.myoko.niigata.jp/fs/1/5/8/1/9/8/_/R4rittitekiseika.pdf>
2023/09/15 参照
- 13) 国土交通省 総合政策局 環境政策課「グリーンスローモビリティの導入と手引き」
令和3年5月 <<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/content/001405966.pdf>> 2023/09/15
参照
- 14) 国土交通省「地方公共交通をめぐる社会経済情勢の変化」令和元年12月
<<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001322047.pdf>> 2023/09/15 参照