

バスツアーの研究

奈良県立大学地域創造学部・立命館大学文学部

2010年度実習報告文集

2011年2月

編集 小松原 尚
(奈良県立大学教授)

はじめに

本報告書は2つの大学における地域調査体験を含む講義の報告書である。本年度は小松原が両大学において共通の大テーマで授業を実施したので、両方の報告書を合本し、2部構成にしてみた。

その共通テーマとしてバスツアーを取り上げた理由は、バスが観光ツアーと密接に結び付いており、われわれにとって馴染みのあるものであること、その一方で都市部の交通渋滞、山間地域の過疎問題など路線バスサービスの供給にとって大きな問題を抱えているということ、さらに、安価な都市間移動手段として若者にも親しまれている存在であることなど、地域や観光を考える上で恰好の素材の1つに位置づけられると判断したからである。

第1部は、奈良県立大学におけるフィールドワーク分野の「地域現場実習」のレポートをとりまとめたものである。この講義では、履修希望者を無作為に5つのグループに分ける。指導体制は1グループ専任教員2名によるチームティーチングである。他グループと合同の実習報告会を含めて、教室での学習は14回の授業の中で4回のみ。残りは学生による学外の調査活動をもって授業回数に振替えている。

この講義のレポートは予め提示されたテーマに則った学外活動の感想文である。本報告書の節にテーマを記されていないものがあるのは、与えられた課題のテーマと執筆した学生のテーマが同じの場合であるとお考えいただきたい。

授業担当の役割分担は、指導案の作成と最終報告書のとりまとめを小松原が行い、学習班の編成、研究テーマに基づく調査報告の確認など通常の学生指導を麻生先生が行っている。

第2部は立命館大学文学部における副専攻の1つであるツーリズムコースの講義科目の1つ「ツーリズム学実習Ⅰ」のレポート集である。調査方法論、統計や収集資料の利活用に関する教室内での15回の講義に加えて、この講義では、授業時間外における学生自らの学習が課せられる。その成果がこの報告書である。

指導は小松原1人で担当している。本年度は例年の2倍の履修希望者をコースとして受け入れることになり、この実習は2クラス展開となった。そこで一方を、大阪観光大学の峯俊智徳先生がご担当になられた。

授業のテーマはそれぞれ異なるものの、終盤には、両クラスの合同発表会を開催し、情報の共有化を図れた。またその際には、小松原の求めに応じて、旧年度の履修者も駆けつけてくれ、コメントを残してくれた。

このような実習を取り入れた講義科目の指導単位人数はせいぜい5、6名が限界と私は考えている。両大学とも授業環境は私の考える限界を超えている。それにもかかわらず、こうした文集の編成を可能ならしめたのは、学生諸君の努力の賜物に他ならない。その労に敬意を表したい。

本年度を含めて、このような「実習」を本務校では2回、立命では3回担当している。教師にとって警戒すべきはマンネリズムである。それを打破する私自らの糧としても本報告書を役立てたい。

そして、野外活動を取り入れた講義は学内外の多くの方々の協力をいただいてこそ成り立つ。最後になったが、お世話になったすべての皆様に感謝の意を表する次第である。

2011年2月10日

小松原 尚

目次

はじめに

第1部 着地型観光からみた奈良県観光資源の発見

第I章 バスツアーにおける観光地への影響

- 第1節 より快適なバスツアーの実現のために…………… 1
- 第2節 女性一人でも安心して参加できるバスツアー…………… 2

第II章 食べ物の生産から加工までを追うバスツアー

- 第1節 …………… 3
- 第2節 …………… 4
- 第3節 …………… 4

第III章 観光スポットを取り入れた路線バスツアー

- 第1節 渋滞路線を利用したバス車内の楽しみ方…………… 5
- 第2節 訪日外国人のためのコースデザイン…………… 6
- 第3節 …………… 7
- 第4節 …………… 9

第IV章 私たちが考える修学旅行！！

- 第1節 …………… 10
- 第2節 …………… 11
- 第3節 …………… 12
- 第4節 奈良県・奈良市の修学旅行動向…………… 13

第V章 バスツアーでしかできない観光

- 第1節 世界遺産ツアー…………… 14
- 第2節 …………… 15
- 第3節 …………… 16
- 第4節 …………… 18

第2部 京都の産業と観光資源の発見

第I章	路線バス利用活性化のためのバスツアー	
第1節	市バス財政の現状・課題提起	19
第2節	赤字路線活性化のためのバスツアー	21
第3節	路線バス活性化のためのバスツアー	23
第4節	観光客と地域住民の市バスニーズ	24
第5節	赤字路線周辺の新たな観光地	26
第II章	市バス利用の活性化と乗客のニーズ	
第1節	市バス利用と旅行プランの関係	30
第2節	市バスが出す案内表記やバス停の状況	32
第3節	広告媒体と市バス	33
第4節	市バス利用客のカード利用実態	35
第5節	京都市バスが創る外国人観光客のための ユニバーサルデザインを考える	43
第III章	京都における修学旅行生のバスツアーニーズについて	
第1節	修学旅行生における基本的事項(数と地域)	45
第2節	バス泊によるツアー	46
第3節	企業スポンサーツアーの提供	48
第4節	修学旅行生の京都に対する イメージギャップと教師の理想	49
第5節	修学旅行における学校での事前学習について	52
第6節	バスガイド資質向上プログラム	56
第IV章	京都嵐山観光の明暗	
第1節	路線バスを利用した嵐山バスツアー	59
第2節	観光バスを利用した嵐山バスツアー	59
第3節	マスツーリズムと観光の魅力	61
第4節	嵐山の発展とその側面	62
第5節	京都嵐山へのバスツアー	63
第V章	都市間高速バスを利用したツアー客誘致	
第1節	高速バス利用促進のための 新しい周遊チケットの考案	66
第2節	観光を通じたターミナル間の連携	68
第3節	高速バスにおける車内環境と車窓の魅力	72
第4節	訪日外国人の高速バス利用の誘致	76
第5節	帰省バスを利用した観光PR	79
第6節	年齢別による高速バスの利用促進	80

第1部

着地型観光からみた奈良県観光資源の発見

レポート課題：「地域現場実習で学んだこと」

奈良県立大学地域創造学部
地域現場実習第3グループ

指導教員

麻生 憲一・小松原 尚
(奈良県立大学教授)

第1章 バスツアーにおける観光地への影響

第1節 より快適なバスツアーの実現のために

近年、バスツアーのテーマは増加しており、食・パワースポット・流行スポット・買い物などさまざまなものがある。ツアー参加者はみなそれぞれツアーに期待を胸に参加していることだろう。私は今レポートで、ツアー参加者はツアーにどういった要望を持っているのか、旅行会社側はどのような工夫をなすべきなのかについて論述する。

私たちA班は実際に奈良交通のバスツアーに参加してきた。ツアー内容は岐阜県の花フェスタ記念公園にいき、バラ園見学をした。その後土岐プレミアムアウトレットで買い物をし、奈良に戻ってくるといったものだった。このツアーに参加しながら、参加者や訪れた先の観光客、また従業員やバスの乗務員に話を伺った。

まず、旅行会社の方へのインタビュー結果をまとめてみた。

- ①長旅で参加者が疲れるのを想定して何か工夫をしているか
→お手洗いは必ず2時間に1回。相席になる場合は事前に連絡しなるべく異性と相席にならないようにする。雰囲気を見て参加者のお連れ様同士の談笑を楽しんでもらうか、ガイドが喋り雰囲気作りをするかを察する。
- ②より参加者を楽しませるために何を工夫しているか
→話しかけてきた方がいればその後も話しかける。何かいいことがある人は何かしら視線で訴えてくるので、話しかけるといふより様子を常にみている。
- ③今までにあった参加者からの要望
→リクライニングを倒すときには必ず先に一声かけることを勧告する。完全禁煙。
- ④クレームがでた場合
→クレームはその場解決が基本。クレームがでたからといって、そのお客様だけをひいきにしないよう心がける。

次に観光客へのインタビュー結果をまとめた。

- ①過去バスツアーに参加したなかで印象に残っているサービス
→ガイドが楽しかった。若いガイドよりも年配の方のほうがおもしろかった。参加者がガイドの話聞いておらずガイドがかわいそうだった。プレゼントがついてきてうれしかった。
- ②参加したことがある、または参加したいツアー
→ハイキングツアー、食・温泉、安くて気軽なもの、流行スポット(今で言うとなら1300年遷都祭をしている奈良県へ)
- ③その他こんな意見も・・・

→ツアーが好きではない。時間が決められているからゆっくり自分がみたいもの、したいことができない。他の参加者も多く、疲れる。運転をしなくてすむのは楽。女性一人での参加も気軽にできる。

大まかにまとめると以上ようになった。インタビュー結果からわかることは、参加者はガイドの話や雰囲気楽しさを感じるようだ。しかしその一方お連れ様同士の談笑も楽しみたいときもあり、ニーズはいろいろであった。また、実際、私が参加した感想も観光客へのインタビュー結果とほぼ同じであった。ツアーの中に買い物の時間があったのだが、時間が限られており、時間内により多くの店を見たいと思い終始あわただしかった。買い物の時間が終わってから、まだ行きたかった店などを思い出して後悔もした。この時間の制限というのはどうにかしたいものである。また、プレゼントとしてバラの花の種と、土岐プレミアムアウトレットのピンバッジ・クーポン券を配布された。プレゼントをもらって何だか得た気にもなり、他の参加者を見ても嬉しそうだった。

ツアーの参加者は圧倒的に女性が多く、私たちを除いた参加者は女性が20人程度だったのに対し男性は2人だった。観察していると男性は心なしか居心地が悪そうで大人しかった。添乗員の方もおっしゃっていたのだが、ツアーの参加者はほぼ女性であり、男性は萎縮しがちである。なので、男性の方を注意してみることが多いらしい。

アンケートの結果からのバスツアーにおいて楽しさを決めるのはガイドの存在が大きいと考えられる。ガイドは参加者をよく観察して何が求められているのか、どう対処すべきなのかを臨機応変に対応することが重要である。そして、ユーモアを持っていることも大事なことだ。私が参加したツアーでも諸注意の際に軽くジョークを飛ばし、大笑いしてしまったことを覚えている。また、もう少し自由時間を増やすべきだと思う。奈良への到着時間が大体19時前だったのだが、もう少し遅くなくても問題はなかっただろう。ゆとりを持ったスケジュール作りが大事である。また、立ち寄った場所

での集合時間が口頭でのみ知らされたので、集合時間をはっきりと認識していないことがしばしばあった。他の参加者にも集合時間を勘違いし、遅刻した方もいた。こういった事態を予防するためにも集合時間を書いたメモを降車する際配布するのはどうだろうか。小さなサービス、気配りを積み重ねることにより、参加者の受ける印象はよくなり、またバスツアーに参加する意欲も沸き、よりバスツアー業界は栄えるのではないか。

第2節 女性一人でも安心して参加できるバスツアー

近年、不況のあおりを受けて比較的安価なバスツアーが人気を博している。しかし、バスツアーに人気が集まっているのはリーズナブルな料金設定だけなのであろうか。私は、バスツアーにおける他の魅力について、女性側の観点から注目してみたいと思う。そして、逆に現在バスツアーが抱える問題点にも触れ、女性客を対象にしたバスツアーの今後についても考える。

1. バスツアーの利用状況

以前は、中高年の女性が友人とバスツアーを利用するケースが多かったが、近年のバスツアーの利用状況は夫婦、若者の利用が増え、特に女性客の一人での参加も多くなっており、参加者の大半は女性が占めている。この結果が表すのは、バスツアーにおける人々の認識が変化したということである。

インタビューでバスツアーに対するニーズに関する質問を行った際、「安心・安全」といった言葉は聞かれなかった。これが表しているのはバスツアーに関して、「安心・安全」というものは標準化、当たり前なものとなっていることであり、これが女性一人でも参加しやすくなった要因ともいえる。そのほかにも人気になった背景には多々存在する。簡単にいくつか例を挙げるとコースが多彩、気軽に参加できる、バスの種類が豊富でグレードの高い旅を選択することも可能であることである。また、特に日帰りのツアーが好調であり、宿泊と比較して2.3倍という結果がでている。

しかし、否定的な意見も多々あり、「個人的な時間がない」、「人が多いと疲れる」といった個を大切に利用客には不向きであるという点と天気・渋滞には対応できないというものである。そのため、6月特に梅雨の時期は、利用客も少なくツアーがオフ場となっている。

またバスツアーは企画内容によって参加者の形態も大きく異なる。景観や食べ物を重点に置いたバスツアーでは女性客、潮干狩り等の体験型は家族連れ、歴史文化等は年配の利用者が多いという話を旅行会社奈良交通の担当者から聞いた際に、どのバスツアーにもターゲットとなる層が存在する共通点があると感じた。その中で、旬な観光地が全体を通して人気があり、具体的な例として、奈良で開催されている平城遷都1300年祭に訪れてみたいという意見も多かった。そして、昨今のバスツアーの利用客の状況から女性をターゲットにしたバスツアーは人気が集中すると予測できる。

2. 女性一人でも安心して参加できる工夫

座席の都合上、相席となる場合に、異性が隣にならないように旅行会社側から配慮して設定している。万が一、異性の利用者が隣に来るような状況であれば、前もって連絡するなどの行動がとられている。また、宿泊型のバスツアーの際に、一人での参加はホテル・旅館での都合上難しい場合が多かったが、今日では一人での参加にも対応できるツアーが増えている。これは、不況に伴って誕生した、顧客獲得に向けてのホスピタリティ精神の向上と宿泊施設の部屋の回転率上昇という二つの要因である。

また、過去の団体旅行とは異なり、現在のバスツアーは個の集合体である。すなわち必要となるのは、互いを尊重しあうということである。完全禁煙化やリクライニングを利用する際に他の利用客に声をかけたうえで使用するなどガイド、添乗員が注意を促しバス内の雰囲気作りに気を配っていることも一人参加の増加に拍車をかけているという印象を受けた。

3. 女性のためのバスツアーの今後

国内観光は成熟市場だけに、利用者の目も肥えている。単なる物見遊山ではなく、新しい出会いや学びを提案できれば、高い確率でリピーターとなっていくであろう。観光に最も必要なことは、リピーターの確保であり、バスツアーも例外ではない。そこでバスツアーをより魅力的なものにするために女性をターゲットにして新たなバスツアーを形成することが必要である。

女性人気が集まっている「旬」「食」という二つの要因をうまく組み合わせ、そこに「ブランド」というものをプラスアルファすることで、バスツアーの女性客の需要は大きく拡大すると思う。バスツアーとブランドに関して、一見関りはないように感じるであろうが、私は大きな要因があると考え

ている。理由はバスツアーの利用客の大半は女性であり、女性はブランド志向が強いという特性があるからだ。例として女性の大多数がブランド品を携帯し、近年ブームとなった花畑牧場が生み出した経済効果は大きく、その対象となった多くは女性である。これらに関連するキーワードはやはり、「旬：ブーム」「食」「ブランド（花畑牧場製品も一種のブランドととらえる）」の3つである。

以上のことから今後のバスツアーを形成していくのは女性であり、その女性客をリピーターとして確保する手段として「食」「旬」「ブランド」の融合と活用が重要視されると考えている。

第Ⅱ章 食べ物の生産から加工までを追うバスツアー

第1節

私は、地域現場実習で第3グループであるバスツアーのグループになった。さらにバスツアーのグループの中から5つの小グループに分かれ、実習をすることになった。特に、このバスツアーグループは、全体でどこかに行くということがなく、自主性に任されていたため、自分たちで進めていくことに不安があった。さらに、小グループの代表になり、もともと4人であったグループから1人抜けたり、最初の授業に欠席した知らない子に連絡を取るようになったりというところから始まり、ちゃんと進めていけるか心配であった。

しかし、小グループのみんなでの話し合いや、ほかのグループの人や先生と報告などをし合うことで、実習を進めていくことができ、結果的によかったと感じている。

まずは、実際にやったことを振り返っていこうと思う。

最初に、グループで話し合っ、バスツアーの何を調べるかを考える必要があった。結果、「生産から加工までを追うバスツアー」をすることになった。いろいろな食べ物の商品から工場、生産先を調べ、最終的にツアーの流れを考える、というものである。実際に食べる・作っているところを見る・おみやげとして買う、この行為がすべてできるツアーである。イチゴ狩りなどの食べるツアーや、工場見学のツアーはよくあるが、それを合わせているツアーはなかなかないのではないと思う。

テーマが決まったところで、次は何の食べ物にするか、ということ考えた。せっかくバスツアーにするのだから、奈良の特産物がいいということになり、そうめん・中谷堂のもち・奈良漬け・イチゴについて調べることに決まった。そして、販売場所に実際に行き、生産地や工場の場所を聞くことになった。

学校が休みの日に集まり、三条通りや東大寺の近くのお店に行き、お店の人にインタビューをした。近鉄奈良駅行基前で集合し、「ぬぎき」でそうめん、「中谷堂」でもち、「辰巳屋」で奈良漬け、「ならJ Aアンテナショップ」でイチゴについて聞く、という順番で行った。そうめんは奈良県桜井市の三輪そうめん、イチゴは奈良県明日香村のあすカルビーであり、奈良で作られていた。しかし、奈良漬けは徳島県産・中谷堂のちは佐賀県産で、奈良ではなかったし、遠いのでバスツアーには不向きだと考えた。そこで、バスツアーの対象をイチゴとそうめんに絞り、さらに詳しいツアーを考えることになった。

せっかく奈良で、しかも、近くにお寺をはじめとする有名な建物などがあるのだから、そういったものも入れることにした。そして、テーマを「生産から加工を追うバスツアー」から、さらに踏み込んで、「食と文化のバスツアー」へと設定した。奈良でイチゴの食べ放題や、そうめん作り体験ができる場所があったので、それを入れることにした。そして最終的に、明日香村でイチゴ食べ放題→奈良の文化財散策・そうめんやイチゴの販売所に行っておみやげに買う→三輪そうめん作り体験、という流れのバスツアーを考えた。移動が多く、駅から遠くて不便なところもあるため、バスツアーに適しているのではないと思う。

短い期間ではあったが、地域現場実習で学んだことはいろいろある。まず、生産と加工両方のバスツアーがなかなかないこと、奈良漬けの生産地が奈良ではないことなど、知らなかったことを知ることができた。また、観光客が多く訪れるお店に実際に行くことで、奈良の観光地の雰囲気がわかった。中谷堂ではやはり、たくさんの方がいて、人気であることを再確認できた。少しだがお店の人と話して交流を図ることもできた。

なによりも、自分たちで調べる、ということ学んだと思う。みんな忙しい中、何回も集まって意見を出したり、実際に休みの日に出かけたりすることができた。どうしたらいいかわからないときも意見を出してくれたおかげでうまく進めることができた。私自身はどうすればいいかわからずなかなか案を出せないところがあったが、グループのみんなのおかげで、きちんと発表をすることができ、実習を何とか終えることができた。だから、みんなで実習をすることの大切さを特に学ぶことができ

たと思う。

第2節

私は地域現場実習でバスツアーについて調べ、ここではバスツアーについて論じようと思う。まずバスツアーとは道路運送法に基づいた路線バス事業者による高速バスとは異なり、旅行業法に基づいた旅行代理店などが主催で募集型企画旅行の形で参加者を募り、バスを貸しきって運行するものである。バスツアーの運行形態のひとつに都市間ツアーバスというものがあり、特定の都市間を高速道路経由で結ぶものである。一見高速バスと違いはないように見えるが道路運送法に基づいて認可を受けた路線バスではないのでバスターミナルやバス停の使用ができないという違いがある。しかし内容としては高速バスと比較しても遜色なく、また車両の内装の違いや価格帯のバラエティーが豊富なので、むしろ利用しやすいと言われている。都市間ツアーバスというのは元々、バス料金にリフト券をセットにしたスキーバス、夜出発のため宿泊費のいらぬ東京ディズニーランドのバスツアー、東京都内のホテルとのパックツアーを経てホテルのつかない移動のみのバスツアーとして確立されたのである。

しかし一般的に言うバスツアーとは観光地周遊型をまず思い浮かべるだろう。これは遠会社が主催する団体旅行と同じ行程で運行され、個人向けにも販売される。またバスガイドがいることや観光地での観光の時間を設定することから都市間ツアーバスとは差別化がはかられており、旅行会社が運行する定期観光バスとは異なり、単純に往復するだけの運行でもないので有料の送迎バスとも異なる。

ところで旅行の交通手段には他にも電車・自家用車・飛行機・船舶などが挙げられるがバスを選ぶことにどのようなメリットがあるのだろうか。まず電車・飛行機・船舶だと面倒な乗り継ぎが考えられる。その点バスはそれこそ乗っているだけで勝手に到着するだろうし、また誰かが運転する必要もないので運転での疲れもない。料金的に見ても近年のガソリンの高騰を考えれば割安で、電車で目的地へ行く場合よりむしろ安いという場合もある。また自家用車を何台も出した場合よりも大人数でバスにのったほうが環境にも優しいということも挙げられる。旅行の内容としても多少急ぎ足の場合もあるが効率よく観光地を巡ったり、ガイドの解説などのサービスを受けられるのも他にはない特徴だ。しかしプラスなことも多々あるが必ずしもいいことばかりではない。やはりバスといっても車なので交通渋滞を避けることはできないし、また飛行機のような高速移動も不可能だ。さらに基本的には団体行動が多いので自由にまわりたいという人にはあまり向いていないかもしれない。またドライバーの人材不足や近年のガソリン高騰による人員削減がドライバーの過労による事故などを引き起こすことも懸念されている。

次にお客さんを集めるためにどのようなバスツアーがあるのかを調べた。やはりどのバスツアーも食べるだけ・・・観るだけといったようなものでなく食べる・観る・買う・体験するといったようにその地域を余すことなく楽しめるように考えられていて、その内容は非常に豊富である。この中で少し異質だなと感じたのが大人の社会見学ツアーというのでサントリービール工場・JAL 機体整備工場・独立行政法人造幣局・JAXA 筑波宇宙センターなどといった一般では絶対に立ち入ることのできない場所へのツアーだ。これのような個人では絶対に行けないようなところに行けるのもバスツアーの魅力の一つだと感じたし、私も個人的にとっても興味を持った。私もこの授業の中で奈良県内でのバスツアーの企画をしたのだが「今どんなものがうけるのか」また「なにが求められているのか」を考えるのは非常に難しかった。そういった点でこれはお客さんのニーズにあっているのかと疑問を感じるようなツアーもあり、旅行会社ではまだまだ企画の段階に改善の余地があると思った。これからの将来性としてはいつ頃に定年した団塊の世代などが大きなターゲットとなりそうだ。あと今のものが溢れている時代、お客さん自身も何を求めているのか分かっていない傾向にある。よって「何が求められているか」より、お客さんが「こんなのが前からほしかった」と思えるような「ありそうでないツアー」を考えるのがこれからのバスツアーの課題ではないかと考える。

第3節

この地域現場実習で私は第3グループ「バスツアーの研究」の班になりました。第3グループの中でも5つの班に分かれました。そのグループの中で私たちの班は、食べ物の生産から加工までを追うバスツアーを考えることになりました。生産から加工までを追うツアーを考えるときに、私は生産している現場を見ることで生産者の苦勞を知り、食べ物を大切にすることを学べるツアーになればいいと考えていました。それに加えてせっかくなので奈良の特産品でツアーを作れたらいいと考えていました。しかし、実際に食べ物を考えて加工している場所を考えると、なかなか難しかったです。

いきなり生産地を決めてそこから加工先を探すのは大変なので、食べ物を決めて生産地を見に行く流れで実習することにしました。そして食べ物は三輪そうめん・中谷堂のモチ・奈良漬け・イチゴに決めました。この4つの食べ物の販売しているお店に行きどこから仕入れているのかを聞いてきました。三輪そうめんは桜井市の工場、中谷堂のモチは佐賀県の肥沃米を使って、奈良漬けは徳島県、あすカルビー（イチゴ）は奈良県の明日香村でした。中谷堂はもちつきの時間になるといつも観光客の人だかりができ、奈良を代表する観光地の一つになっています。モチ米も奈良県産のモノを使用していると期待していました。そして奈良漬けは奈良の有名な特産、もちろん奈良で生産されているものと思いついていました。でも聞いてみたら全然違う場所で生産されていて驚きました。奈良漬けは昔は奈良のそれぞれのお店で作っていたそうですが、現在は奈良漬けに入っている胡瓜や白瓜の生産を他県でやっているの、漬けることも他県に任せているそうです。これは驚きました。暑い奈良の町を歩いて調査してきた結果、バスツアーにするならそうめんかイチゴがいいだろうということになりました。

そうめんかイチゴをバスツアーのテーマになる食べ物として、バスツアーを考え始めました。そうめんは桜井市の工場を見学した後に、奈良市で販売されている喫茶店でそうめんを食べるツアー、イチゴは明日香村でイチゴ狩りをした後に、奈良市内であすカルビーが販売されている現場を見るツアーと考えました。どちらも物足りなく感じました。まずはそうめんとイチゴ狩りどちらも合体させて、一つのツアーにしました。そしてせっかくの奈良なので文化遺産もツアーの中に組み、食と文化のバスツアーにすることにしました。奈良の散策を加えることで、ターゲットを主婦から団塊の世代のおばさん達へと広げました。散策の間に、生産現場を見学した食べ物の販売現場も見ることができ、お土産に買うこともできるという流れで私たちのバスツアーが完成しました。

今回の地域現場実習で私たちは一からバスツアーを作りました。まだバスツアーにするには完璧なものではないし、考えないといけないことがたくさんあると思います。この完璧でないバスツアーでさえ、とても大変でした。本当のバスツアーを作るにはどれだけ苦労するのか、計り知れません。バスツアーでの利点を生かし、テーマに沿ったツアーを考え、ターゲットとなる年代を決める他にも、本物のバスツアーを作るにはすべきことが、たくさんあると思います。本物のバスツアーには至らないところがまだたくさんありますが今回自分たちでバスツアーを考えたことは、とても勉強になりました。

また実際に奈良を歩いて販売現場を周っていたときにいい天気で、たくさんの観光客の人がいました。たくさんの観光客を見たとき同じ班の子が「奈良にもこんなにたくさんの観光客が来ているから、奈良の人も地元にもっと自信を持った方がいい」と言っていました。奈良にも素晴らしい文化遺産がたくさんあるのに、奈良の人は京都と比べてしまい、自分たちの地元を誇りがもてずにいると思います。誇りがもてないから市民からのアピールも薄くなったり、地元のことを大切にしなかったり、となっている部分もあると思います。今回の現場実習ではバスツアーの内容に直接関係はなかったけど、改めて自分の地元を誇りを持ってアピールしていくことが大切だと感じました。

現場実習では苦労することばかりだったけど、バスツアーを完成させられた時に達成感がすごくあり、やってよかったと思いました。機会があればほかの食べ物でもツアーを作りたいと思います。

第三章 観光スポットを取り入れた路線バスツアー

第1節 渋滞路線を利用したバス車内の楽しみ方

1. はじめに

私がこのテーマを選んだ理由は、私自身が路線バスを利用するときに渋滞で手持ち無沙汰になるという経験をしたからです。私は昨年奈良に住み始めてから路線バスを利用することが多くなり、奈良の路線バスは渋滞が多い事を知りました。そこでこの渋滞を利用して観光客も地域住民も楽しむことが出来ないかと思い、このテーマを選択しました。

2. アンケート結果の考察

私達はまず奈良市内循環バスに乗り、奈良町や春日大社、東大寺を回るフィールドワークを行いました。そこで分かったことを参考に、6月12日にJR奈良駅バス停前にて100人に「路線バスと観光」についてのアンケートを実施しました。その結果、「観光で路線バスを利用するか」という質問には、利用すると答えた人が全体では68人で、男性では46人中28人、女性では54人中40人と男性は60%、女性は70%を超えました。また、「観光でどこを訪れるか」という質問には平城宮跡、東大寺、奈良

公園という回答が上位でした。このことから、路線バスを利用する人は男女ともに多いですが、女性の方が多い事が分かりました。また、観光ではやはり歴史的建造物や自然を楽しむにしているという事も分かりました。そして、「バスが渋滞した時にあれば良いと思うものは何か」という質問には、「車窓から見える景色の案内」と答えた人が29%、「バス停付近の観光スポット、レストラン等の案内」が29%、「奈良市内のイベント案内」が24%、「その他」が7%、無回答が11%でした。その他の中には、宿の案内や車内にガイドブックを置く等の回答がありました。また、男性は「景色の案内」という回答が全体での集計よりも多く「レストラン案内」と「イベント案内」が少なく、女性は「観光スポット、レストランの案内」と「イベント案内」が多く「景色の案内」が少ないという傾向がありました。このことから、各路線で男性と女性どちらに向けた情報を提供するかということによって放送等の内容を変更した方が良いということが分かりました。

3. 車窓から見える景色の案内について

まず、「車窓から見える景色の案内」はバス車内の放送を利用して案内した方がよいと思います。それは、この案内は紙面を利用して案内した場合、その文章を読んでいる間は景色を見ることは出来ないで、外の景色を見逃してしまう可能性が高いからです。また、この案内は各路線で違うものを用意しなければならないので、全ての路線で行うことは出来ません。だから案内の内容はアンケートの結果、奈良の観光客が訪れることの多い東大寺や奈良町等の歴史的建造物や町並み、平城宮跡等の自然遺産に絞るべきだと考えます。特に春日山や若草山等は比較的遠くからでも見えるので、多くの路線で活用することが出来ます。

4. バス停付近の観光スポット、レストラン等の案内について

この「観光スポット、レストランの案内」はちらしや冊子等の印刷物やwebサイトを利用して案内した方がよいと思います。それは、いくらバス停の近くであっても観光スポットやレストランまでは歩かなければならないので、一度車内放送で場所や名前を聞いただけでは覚えられないからです。また、バス停からレストランまでの道のりを音声で説明するのにも限界があると思います。しかし、この案内も「景色の案内」と同じように各路線で異なるので、路線毎に違うものを用意するのは出来ません。そこで、奈良市内全体を何区画かに分け、1区画で1冊のガイドブックのようにしてまとめた物を車内に置くと良いのではないかと考えました。また、車内にガイドブックを置くだけでは地図が分かり難かったり、バスを降りた後に道順を忘れてしまったりすることがあります。だから、そのガイドブックにレストラン毎にQRコードを付けておけば、それを携帯電話で読み込むことによってバスの外でも情報を見ることが出来るようになります。

5. 奈良市内のイベント案内について

この案内については車内放送、印刷物の両方で案内すると良いと思います。これは奈良市内のどの路線でも同じなので数も多く用意できます。放送では各月毎にその一ヶ月間にあるイベントの情報を流します。しかし、放送だけでは各イベントについて詳しく説明することは出来ないで、車内にはそのイベント内容について放送よりも詳しく書かれたちらしを置いておくのと良いと良いのではないかと思います。

6. まとめ

今回、渋滞路線を利用したバス車内の楽しみ方というテーマでフィールドワークを行ったり、アンケートを実施したりして許可の取り方等分からない事もありましたが、現地調査の重要性を学びました。今回は中途半端に終わってしまいましたが、機会があればコースデザインが出来るまで踏み込んだ調査をしてみたいと思いました。

第2節 訪日外国人のためのコースデザイン

1. 訪日外国人観光客の現状

近年、外国人観光客の姿をよく見かける。奈良という歴史的ゆかりのある地だからこそ特に海外の観光客も興味を示すのかもしれない。しかし、奈良は観光客の宿泊率が低いことが知られている。実際、1泊以上宿泊する外国人観光客は全体のおよそ30%に留まっている。ここで考えられるのは、宿泊をしてまで奈良で観光したいと思わせるものがないのではないかということである。旅行において日帰りとなると、行く場所も限られてしまったり、ゆっくりと満喫する余裕がなくなってしまうこと

も懸念される。地域の魅力を十分にわかってもらうためにもコースデザインは大切なものとなってくる。観光客の様々なニーズに柔軟に対応できるように、それぞれの性別や年齢層、国籍を考慮した観光案内が求められているように感じる。県内の主要観光地（東大寺、薬師寺、法隆寺、明日香村）周辺での外国人観光客への聞き取り調査によると、「文化体験」、「歴史」という回答が多く得られた。その他の回答としては「自然」、「知名度」、「勧誘」と続く。実際外国人観光客の訪問地として最も多いのは「東大寺」、「奈良公園」、「興福寺」、「春日大社」等が挙げられている。奈良の文化や歴史は世界的にも通用する誇れるものである。それ以上に奈良に求められるものをしっかりと見据え、対応していくことでさらに活気づき、よりよい地域づくりに繋がっていくのだと私は考える。

2. アンケート集計による考察

奈良駅付近のバス停で観光客対象としたアンケートを100人に実施した。内容は、性別、年齢、路線バスの利用の有無、観光の対象、バスの渋滞時に欲しいものを問うものである。老若男女問わずアンケートを実施し、集計を行った。観光の対象として今回一番多かった回答が「東大寺」と「平城宮跡」である。このふたつがほぼ同じ割合で目的地とされていた。観光すると言っても、実際に行われているイベントなどを知っている観光客は少ないのかもしれない。例えば、平城遷都1300年祭が行われている今さまざまなイベントが各地で催されている。平城宮跡は特に盛大なイベントが開かれ、四季ごとのイベントや有名なアーティストを招き、コンサートを行うというイベントもある。これらのイベントを魅力のひとつとして告知することに力を入れれば、よりよい観光案内が実施できると考えられる。実際、「バスが渋滞した時にあればいいなと思うものは何ですか。」という質問の回答には、「車窓から見える景色の案内」や、「各バス停付近の観光スポット、レストラン等の案内」というものが多く見られ、こういったものが不足しているように感じられた。

3. バスで観光する奈良

バスを利用して実際にならまちを観光してみた。ならまち付近までバスで行くと、あとは徒歩ということとなる。ならまちには珍しい観光スポットが多く点在し、歩いて行ける範囲に様々なものがある。最初に見たのは「格子の家」というもので、外面に格子があり、格子の家と言われても納得するものであった。内装は昔の日本の家を再現しており、日本人から見ても珍しいもので、訪れていた観光客も多かった。風呂や便所など、現在との違いを実感できた。また、古き日本を代表する作家直筆の原稿が展示されている建物があったり、庚申堂というところではさるぼぼによく似た「身代わり庚申」という人形が販売されており、有名人もここを訪れているそうだ。このようにならまちには、あまり知られてはいないが知る人ぞ知るような数々の観光スポットが存在する。こうした隠れた名所を取り上げることで、世界遺産、文化財だけでなく一風変わった観光案内を発信することもできる。奈良の良さは伝統的な建造物だけではないということを念頭においてコースデザインができれば、奈良を訪れる外国人観光客の中にまた違った層の観光客が増えるだろうと私は考える。

参考文献

「平成19年度版観光白書」

第3節

1. 車内でのバリアフリー

私たちの班は、奈良市内のバスツアーについて研究した。さらにJR奈良付近のバス停で100人にアンケートを行った。そこで年齢層に注目して表3-3-1をみると、61歳以上の人が女性も男性も比較的多かったことがわかる。そこでバスや電車など交通の面でのバリアフリーはどのようにして工夫されているのかについて調べた。

交通バリアフリー法が2000年に成立した。この法律の第1条(目的)には、『この法律は、高齢者、身体障害者等の自立した日常及び社会生活を確保することの重要性が増大していることにかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等の構造及び設備を改善するための措置、旅客施設を中心とした一定の地区における道路、駅前広場、通路その他の施設の整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。』と記載されている。さらに、「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両などの構造及び設備に関する基準」が旅客施設の経路、道路、案内設備、便所の設置について共通的なバリアフリー施設の設備基準を規定している。同時に、

鉄道駅、起動停留所、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルなどの施設別設置基準が加わり、さらに車両として鉄道、軌道車両、自動車、船舶、航空機についての設備と構造基準が盛り込まれている [1]。

奈良交通では、都市部の路線バスについては改善が進められ、1994年に車椅子リフト付車両を導入したのをはじめとして、1997年にはワンステップバス、1999年にはノンステップバスの導入も行なわれた。2008年3月末現在59両のノンステップバスが導入されており、市内循環・中循環を中心に運行している [2]。

また、2006年度近畿運輸局では、関係自治体との共催で、鉄道事業者及びバス事業者等の協力のもと、管内5地区において「交通バリアフリー教室」を実施し、一般市民181名の参加があった。交通バリアフリー教室では、実際に駅施設や電車・バスを利用して、車椅子体験、視覚障害者体験、高齢者疑似体験をおこない、交通バリアフリーについての理解を深めるとともにボランティアに関する意識の醸成を図っている。

表3-3-1 100人のアンケート結果

	男性	女性	合計
20歳以下	4	4	8
21～30歳	9	17	26
31～40歳	7	6	13
41～50歳	6	6	12
51～60歳	8	8	16
61歳以上	12	13	25
合計	46	54	100

2. 観光地でのバリアフリー

奈良市内の観光地では、どのようなバリアフリーの取り組みが行われているのだろうか。

奈良国立博物館を例であげてみると、様々なバリアフリーの取り組みが行われている。車椅子利用者の為に座面高可変車椅子を10台設備、エレベータ完備、多目的トイレ完備している。乳幼児と一緒に入館する人の為に、おむつ替えができるベビーベットやベビーチェアを設置している。その他補助犬の入場も可能でありAED完備である。

また東大寺では車椅子の貸出とスロープを設置し車椅子での移動を可能とし、奈良県立美術館でもスロープとエレベータが設置している。他にもバリアフリースペースや駐車スペースを確保し車椅子の方に不便がないように設計している観光地が多い。また、バリアフリーではないが事前に連絡すれば車椅子でも入れるところもある [3]。

このように数多くの場所がバリアフリーである。しかし、奈良の観光地になっているものの多くは歴史的な建築物が多いので、バリアフリーが難しい問題もある。畳の部屋を開放しているならまち格子の家などがその例である。昔は段差が多く急であったため数多くの段差が残ったままである。しかし、段差を取り除いてしまうと、当時の形が失われてしまうことになる。

バスで観光地まで向かったところ、観光地はバリアフリーではなく行けなかった。このような例にならないように事前に調べることも大切である。観光地についてのバリアフリー情報が奈良市観光情報センターにあり、様々な場所からも情報を得られる。問題はたくさんあるがこれから先、さらに高齢化が進みバリアフリーの重要性がさらに高まると予想されるのでバリアフリー政策をさらに進めていくべきである。

引用文献・引用 web

[1] 高田邦道 (2005) : 交通バリアフリーの実際

[2] <http://www.memomsg.com/dictionary/D1124/564.html>

[3] バリアフリー一覧 <http://narashikanko.jp/j/barrierfreeindex/>

第4節

1. はじめに

今回現場実習において、バスツアーの研究という課題を出された。メンバーで話し合った結果、奈良交通という身近な存在で、地域を見つけ出そうとした。さらに、近年になって、レトロ調に改装された「バンビーナ」が、市内循環の経路で運行している。これは、ビジットジャパンキャンペーンにあやかっただけであるため、外国の観光客を目的としている。つまり、路線バスそのものを観光対象としたのである。このように、路線バスは観光において欠かせないものとなっている。しかし、本当に路線バスが観光の役割を担えるのであろうか。そこで、市内循環バスに乗って観光地を巡ることにした。

2. 1回目の現場実習

そもそも、路線バスを使う機会は、卓球部の試合会場となる奈良教育大学に行くくらいである。ちなみに、試合は年2回なので、バスを使うのは一時的といえる。なので、バスは嫌でもよく見えるものの、乗ることに関して新鮮味を感じた。

5月29日、最初にとった行動はフリー乗車券を買うことであった。フリー乗車券は奈良交通が販売しているもので、奈良市内で走っているバスであれば、大半は乗り放題といったお得な切符である。乗り放題切符代である500円にたいして、市内循環バスは、片道200円である。つまり、3回乗るだけでお得になる。この切符を使えば、観光地から観光地まで行く時間を短縮できる。しかし、バスなので、風景がすぐに移り変わる。観光客は景色をのんびり眺める人も多いので、バスはなかなか観光に向かないと思われがちであるのは、この理由であると考えた。

続いて、観光客になりきることで、バス停付近にある観光地を、旧JR奈良駅を改装した建物である総合観光案内所に訪ねてみた。すると、東大寺・春日大社・興福寺など本当にメジャーな観光地を案内してくれた。自分としてはマイナーな観光地を教えてほしく、少し落胆した。しかし、今回の研究としては、観光客目線の目的にふさわしいと考えた。

本来バンビーナの時間を踏まえて集まったため、内循環で回ることにした。しかし、道路渋滞のせいかはわからないが、五回もバスに乗ったのに、この日はバンビーナを見ることさえ出来なかった。

最初に降りた田中町は、田中町と書かれたバス停の名前の下に、ならまち振興館前と括弧書きされていた。ここでも、バスで観光地を訪れるという流れを作り出そうとしているのが見受けられた。しかも、東大寺大仏殿・国立博物館前はストレートに観光地を訪れる人のためであるとわかる。また、車内の案内板には、英語だけでなく、中国語・韓国語も記されていた。

このように、市内循環バスは観光客に利用しているようアピールしていることがわかった。しかし、観光客から見て路線バスは利用できるものとなっているかについては、見えてこなかった。そこで、実際に観光客に対してのアンケートを実施する結論に至ったのである。

3. アンケート調査（2回目の現場実習）

6月29日、10時からJR奈良駅付近でアンケート調査を行った。アンケートの内容は、とにかく観光客にあまり時間をとらせてはいけないことを踏まえたもので、メンバーとの話し合いの結果、性別・年齢・バスに乗るか乗らないかくらいである。

表3-4-1

バスに乗るか	男性		女性		合計
	はい	いいえ	はい	いいえ	
20歳以下	1	3	2	2	8
21～30歳	6	3	12	5	26
31～40歳	4	3	5	1	13
41～50歳	4	2	5	1	12
51～60歳	6	2	5	3	16
61歳以上	7	5	11	2	25
合計	28	18	40	14	100

表3-4-1は、バスに乗るかについて集計したものである。結果的に、バスに乗った人が多かった。しかし、アンケートに応じてくれた十代の男性は、バスの停留所が多くて、どのバスに乗れば、目的の観光地に行けるかわかりにくいという声があった。このように、バスが観光を支えるにはまだ発達できていないのである。

4. プレゼンテーションを通して

アンケートの後日、「奈良に触れられるもの」という別の視点で発表した。内容については、ここで省略するが、歴史や自然に触れるよりも、人とふれるのが観光において大切であると感じた。バスの運転手であれば、料金を払うときに接する機会がある。これを観光の視点で生かせるのではないかな。バスほど、接する機会の多い交通手段がないと言い切ってもよいと思う。

よく、おもてなしの心が必要であるといわれるが、まさにその通りである。やはり、人が介入しなければ、観光は成り立たないものである。バスは運転手とも接しやすい環境となっている。これを生かすことで、バスが観光を支えるものになることによって、地域も活性化できるのではないかな。これが実習を通じて明らかになったことである。

第IV章 私たちが考える修学旅行！！

第1節

はじめに

修学旅行生を対象に奈良におけるバスツアーについて考えてみる。奈良は日本有数の観光地の1つであるため、一般の観光客のみならず学生も校外学習や修学旅行でもよく訪れられる場所である。そんな奈良における修学旅行生について教育旅行白書の2006年から2009年の全国における修学旅行のデータをもとに見てみる。

1. 修学旅行の傾向

中学生の修学旅行は2泊3日で春に行く学校が多く、特に5月は全体の半数近くの割合を占めている。旅行先を地方別で見ると近畿、関東、九州の順に多い。北海道は北海道・東北へ、東北は関東へ、関東は近畿へ、中部は関東・近畿へ、近畿は関東・九州へ、中国は近畿・九州へ、四国は近畿・九州へ、九州は近畿・九州へ行く学校が多い。どこの地域も行き先が1、2か所の地域に集中している。また北海道と九州以外の地域はほとんど他の地域に行くところが多い。実施内容としては寺社・史跡などの文化財や伝統的町並みや伝統工芸などの見学が多い。修学旅行で日本の文化や歴史を学ばせようとするところが多いようだ。最近では普通の学校生活では体験できないことを体験させる機会として多くの学校が体験学習を取り入れるようになり、実施率は年々上昇傾向にある。毎年スポーツ体験、伝統工芸やガラス細工などのものづくり体験、料理体験が上位を占めている。また体験実習は地域おこしの一環として力を入れる地域も増えているようだ。

2. 奈良について

奈良県は修学旅行先として上位に入っている県である。地方別に見ても近畿に修学旅行に来る学校がほとんどない北海道や近畿以外の地方では奈良は10番以内にある。しかし、近畿地方で最も多いのは京都で、京都を中心に周りの奈良や大阪、兵庫などに行くところが多いようだ。宿泊地別に見ても京都の割合が圧倒的に高いことからそう思われる。近畿での見学先としては奈良と京都が多い。奈良の見学地としては法隆寺や東大寺や興福寺などを含む奈良公園などが多い。また奈良公園では班別行動を実施する学校も多い。奈良公園やその周辺には東大寺や興福寺、春日大社だけでなく、寺社や古くからある建造物も残っている。奈良や京都には歴史的建造物が集中してある場所でもあるので、決まった短い期間でたくさんのものを見ようとする奈良や京都のある近畿という地域は最適なだろう。奈良と京都はどちらも多くの修学旅行生が訪れる町だが、その2つの町には数に圧倒的な差がある。奈良と京都の両方へ行く学校もあり、重複しているところもあるだろうが、2009年では奈良を訪れた学校は400校近くであるのに対して京都は約1000校の学校が訪れている。見学先からみると奈良公園は京都の様々な場所より上位にいるが、東大寺や興福寺、春日大社といった場所などを単独で見ると順位としては下がってしまうだろう。

3. バス利用について

修学旅行の往路と復路で使われる交通手段としてJRを利用している割合が約60%と最も多い。整備が進んできた新幹線の利用が主流となってきている。最近では遠隔地への交通手段として航空機が利用されるようになってきたが、費用面や利便性の問題もあるためバスと同じくらいの利用率になってきたもののJRより少ない。バスの利用は10~20%程度である。バス利用は中部地方の学校の利用が多いようだ。交通手段を選択する要因としては費用と利便性が重視されるようだ。しかし、これは往復路の利用状況であって修学旅行中の移動は含まれていないと思われる。その日の予定と距離や交通状況などによってバスの利用はかわってくるだろう。

まとめ

奈良は修学旅行地として訪れる学校は多いが、京都と比べると劣ってしまうようだ。見学先として法隆寺や薬師寺も人気が高いが最も訪れる学校が多い場所は奈良公園で、歩いて回れる範囲で日本の文化や伝統に触れられるということが訪れる学校の多さに関係しているのではないかと思う。バスの利用は往復路では鉄道と比べれば圧倒的に利用者は少ないということが分かった。しかし、修学旅行中での移動の利用状況は分からないため、バスの利用状況はよくわからなかった。奈良は奈良公園やその周辺だけでなく、その他にもたくさんみるような場所はある。だから奈良全体を見て回るようになればもっと訪れる学校も増えるかもしれないし、バス利用も増えるのではないだろうか。また奈良で実施している学校がどのくらいあるのかは分からないが、最近増加してきている体験実習を取り入れる学校が増えればより充実した修学旅行になるのではないだろうか。

参考文献

修学旅行協会「教育旅行白書」

第2節

私はこの地域現場実習においてバスツアーの研究—着地方観光からみた奈良県観光資源の発見—を主題に、そのサブテーマとして修学旅行のためのバスツアーを調査してきた。その最終的な目標が、「私たちが考える修学旅行」である。今回の修学旅行というのは中学生の修学旅行を対象としているのだが、その調査過程において日本旅行や観光総合案内所やボランティア団体を訪ね、さらにはより良い修学旅行をつくるべく、アンケート調査も実施してきた。ここではこれまでの調査活動を基に、どのような修学旅行をつくっていくのかを以下で論じていく。

1. 昨今の修学旅行の実態

はじめに、古くからの修学旅行の実態をみていくと、それまでは列車を利用した修学旅行が一般的であった（それに伴って行客輸送を一括して請け負う業者もみられた）のに対し、近年では航空機を利用する学校が増えている。具体的な行き先だが都道府県でみたとき、東日本にある学校は西日本へ、西日本だと東日本へ行き先を決めるところが多数である。東日本を行き先としたとき、ディズニーランドや国会議事堂、東京タワーのようなランドマークが中心となる場合が多いようである。西日本、関西を行き先として選ばれたときには京都・奈良の寺社や仏閣といった歴史建造物が取り上げられることが多いようである。

次に近年だが、その旅行先として選ばれるようになってきているのは平和学習を旅行中の活動を取り入れる目的をもって、上でも挙げたように航空機を利用して沖縄へと行く学校が増えてきた。さらには阪神・淡路大震災の被災地であった神戸を旅行先にして、防災学習を取り入れる学校もみられる。以前との比較を明確にするために、高校生の修学旅行でみると、90年代以降は日本国内だけでなく海外へ訪れる学校が増え始めた。それに応じて生徒を募集する際、修学旅行の行き先を宣伝にも使う学校もある。

旅行の目的をみてみると農業、伝統工芸品に触れるというような体験学習や、平和・歴史に触れる学習を盛り込む学校が多いようである。

2. 修学旅行における奈良を取り巻く環境

ここまでは就学旅行一般における内容をみてきたがここからは奈良における修学旅行の実態、その環境をみていきたいと思う。

修学旅行先に奈良を訪れる学校は古くから多く、東大寺、春日大社、興福寺、奈良公園といった場

所を巡る学校も非常に多い。だが、奈良を宿泊先を含めた修学旅行というのは非常に少なく、限りなく無いに等しいのである。それは奈良県（特に奈良市）の構造をみると分かるのだが、まず宿泊施設が非常に少ないというところに大きな原因がある。それから交通面でみたとき、奈良市内は非常に渋滞が起こりやすく、時間に制限、というのもスケジュールが綿密に組まれているために時間が取られてしまう要因を学校側は非常に嫌がるのである。そのために訪れる修学旅行生は周辺の京都、大阪で宿泊する合間という形で奈良に来ているといっても過言ではないのだ。すると当然、その移動手段も京都、大阪へ向かう途中の電車という場合も非常に多いのである。上記のことからバスを利用する学校というのは非常に少ないのである。

奈良は他の都道府県と比べてみても、飲食店の少なさや土産、物産店の営業終了時刻が早いこともあって人が賑わう場所も必然限られるという特徴もあるために、修学旅行ではなく観光として奈良を訪れる人に対しての商売欲も少ないように感じられる。

3. 今後の修学旅行

最後にまとめとして、これから修学旅行において奈良をメインとして、つまり宿泊も含めた旅行のために選ばれるようにはどのようにすればいいのか述べていく。

解決策は宿泊施設の増加、ならびに渋滞を少なくするために高架道路や地下に道をつくるといったことも一つであるが、ここで一つ修学旅行がいかんにして作られるのかをみたとき、私が日本旅行さんで聞いて得た情報の、修学旅行というのは旅行会社の方から学校へと自社を利用してもらうために実際に学校を訪問し、自社の売り込みから始める、ということを押さえておく。

次に、ここ最近の奈良は平城宮遷都 1300 年を各メディアでも取り上げられ、全国へと情報発信の場として活かし、多くの人を集めることに力を注いでいる。これと先ほどの日本旅行さんの情報と合わせて、奈良が主体となって修学旅行を全国の学校に勧める、という事業を行うのはどうだろうか。それも今までのように繰り返し訪れられ続けてきた場所をたどるのではなく、ならまちのようにまだそれほど多くに知れ渡っていない魅力が奈良には多数ある以上、これらを盛り込むのもさらに今後の修学旅行の発展に尽力することとなるだろう。

第3節

1. はじめに

地域現場実習で、バスツアーについて研究することになり、私たちの班は修学旅行生に目を向けた。中学生の修学旅行生が、修学旅行についてどう思っているかを調査し、またそこにバスツアーがどう関連してくるかを考えた。そして奈良の魅力をより伝える修学旅行を考えるとゆう班での目標に向かい、私はアンケートをまとめる係を担当した。このレポートでは、修学旅行についてのアンケートの結果とそこから学んだことについて述べたい。

2. アンケートの内容と目的

アンケートは、よりよい修学旅行を作るための情報を集められるような項目をメンバー全員で考え、リーダーを中心として制作した。質問項目は下記のとおりである。

(1) 修学旅行について

①奈良までの交通手段は何か？（バスで来ていた場合はバスツアーでの感想も聞く）②修学旅行前楽しみだったことは何か？

(2) 奈良について

①奈良にどのようなイメージを持っていたか？②奈良に来ての第一印象は？③奈良で修学旅行をして何か新しい発見はあったか？

より実りある楽しい修学旅行のプランを作るために、修学旅行生が持つ奈良へのイメージを知り、もっと奈良を魅せるにはどのようにすれば良いのかということと、バスツアーを有意義に使った奈良の観光について考えた。

3. 修学旅行についてのアンケートの結果

上記のようなアンケートを男子4人、女子11人に対して飛び込みで行った。調査地点は、東大寺、博物館前、興福寺、奈良公園付近など。その結果をまとめて分析した。

(1) 修学旅行について

修学旅行についての中学生の関心は、あまり奈良に向けられていない。また、バスツアーについ

でも楽しみにしている子も少なく、ほとんどの中学生の関心は大阪、京都、USJなどに向けられていた。関西に観光に来る中学生の修学旅行者のほとんどは新幹線プラス近鉄で来ていて、バスを使っている学校はあまり見られなかった。バスで来た子たちもバスで来るまでの奈良の風景を楽しんでいる様子は見られず、「寝ていた、退屈だった」などの意見が見られた。修学旅行前楽しみだったことと聞かれてすぐに奈良が出てくる中学生は非常に少なく、大体の中学生が大阪や京都、友達と遊ぶことなどを楽しみにしていた。奈良で楽しみだったことは？と質問すると、やはり鹿や東大寺、平城せんと 1300 年祭などの意見が見られた。

(2) 奈良について

中学生に奈良についてのイメージを聞いてみると、鹿、大仏、歴史、寺、せんとくん、和風、田舎など固定的なイメージが多く見られた。そして、奈良に来ての第一印象では、鹿、大仏、暑い、思ったより都会、それなりに楽しい、などで、鹿と大仏の固定イメージ以外の印象も、とても楽しいという感じの良い印象は与えることができていないようである。奈良での新しい発見についても、東大寺に売店があってびっくりした、金剛力士像が思ったより大きい、くらいしかなかった。来る前のイメージから来た後の印象の方がよくなるというのが理想だが、特に奈良に良い印象を持ってもらえなかったように思う。良くも悪くもないという印象を受けていると考えられる。

4. 地域現場実習を終えて学んだこと

まず、アンケートを終えて、アンケートの作り方やパワーポイントでのアンケート結果の表示の仕方などに反省する所があった。アンケートを選択型じゃなく質問に対して本人の感想などをバラバラに答えてもらう形にしてしまったので、集計にも時間がかかる。ましてや中学生を対象にしているのだから、自分の意見を聞かれてすぐにきちんと文章にして答えられる子も少ないし、恥ずかしがり屋な子も多いので、選択型にしていたらもっとスムーズにアンケートがとれたのではないかと思った。アンケート実施人数が非常に少なかったため、データへの正確さや信憑性が低い。アンケートは最低でも 100 人にとらなくてはならないと講義中に聞いて、次このような活動をする機会があったらもっと多くの人にアンケートをとってより確実なデータにしたいと考えた。アンケートをとる際は何度もアンケート項目を練って、簡潔にわかりやすく選択肢にまとめ、たくさんの人に実施しなければと思う。このようなアンケート活動は初めてだったので、反省もできたし非常に良い勉強になった。結果をまとめるにしても、データが少なく、パワーポイントも中途半端な仕上がりにってしまった。

奈良への修学旅行で思ったことは、もっと大仏や鹿以外にも奈良の魅力を発信していかなければならないということ。具体的にいうと、どんどん人気のあがってきている、せんとくんに関するイベントや、見学学習だけでなく印象に残るような体験(ならまちでのキャンドル作りなど)を取り入れ、それこそバスに乗って新しい場所へ連れて行くなどの工夫が必要だと思う。

第 4 節 奈良県・奈良市の修学旅行動向

奈良は代表的な観光地の一つであり、また代表的な修学旅行地の一つである。奈良には世界遺産や文化遺産が多数存在し、自然に恵まれた歴史的な土地である。ところが、奈良といえば鹿、あるいは東大寺の大仏、といったように固定的なイメージがついてしまっている。だが、奈良には他にもわれわれが気づいていない魅力がたくさんある。そこでわれわれは其中で特に修学旅行に着目した。実態を探るために全国や奈良の修学旅行動向の統計を利用し、また実際に奈良に来た修学旅行生にもヒアリング調査を行い、修学旅行者動向を調べた。そしてそれらを踏まえ、私たちが考える奈良での宿泊プランを提案したいと思う。

1. 奈良県の修学旅行動向

全国の修学旅行先の割合のデータによると近畿地方が多い。その中でも京都、大阪、奈良と近畿地方が代表的な修学旅行地であると言える。

下の、奈良へ修学旅行に訪れる修学旅行生の出身地方のグラフを見ると、関東地方が一番多く、次いで中部地方が多いことがわかる。

そして、都道府県別修学旅行の宿泊者数の統計を見てみると、地方で見ると関東地方が一番多かったが、都道府県では愛知県が一番多い。次いで東京都、岐阜県と続く。奈良県で訪れられるのはやはり奈良市内が圧倒的に多く、斑鳩や吉野方面は交通の便が悪いこともあるせいか、あまり訪れられていない。

また、修学旅行の期間は平均して2泊3日が多く、時期は5月～6月が一般的である。

2. 奈良市の修学旅行者動向

奈良市内の観光客数の統計によると、一般観光客、外国人観光客、修学旅行ともに日帰り客が圧倒的に多い。これは奈良に宿泊施設が少ないことが大きな理由であると言える。特に修学旅行について着目して見ると、日帰り客での総数に占める修学旅行の割合はほぼ横ばいで推移しているが、宿泊客での割合は減少している。一方で外国人観光客は日帰り客・宿泊客ともに増加している。

また、交通機関別での観光客数を見ると、自動車やバスよりもJRや近鉄電車を利用しているの方が約2倍多いことがわかる。観光客専用駐車場利用状況を見ると、自動車よりもバス利用は少ない。修学旅行では、バスで直接奈良へ行くというよりは、駅から目的地に行く手段としてバスが利用されることが多いが、一般客においてのバス利用は少ない。奈良は同じ古都である京都に比べて市バス等があまり発達していないことが原因ではないかと考えられる。

3. 奈良の新しい魅力を伝えるには

最初でも述べたが、奈良は代表的な観光地であるが、県の一部、特に奈良市内しか訪れられていない。世界遺産や文化遺産が市内に集中しているということも理由として挙げる事ができるが、果たしてそれが主な原因なのであろうか。

実際に奈良を訪れた修学旅行生にヒアリング調査を行った結果からも、奈良は日帰りで訪れられることがほとんどであるということだ。奈良は京都とセットでツアーを組まれる。宿泊はもちろん京都である。ツアーも京都がメインで、奈良は大げさに言えばおまけのような扱いに感じる。奈良に魅力が少ないからであろうか。いや、決してそうではない。

奈良にはまだまだ気づかれていない魅力がたくさんあるはずだ。東大寺の大仏や鹿、平城宮跡も奈良の素晴らしい魅力である。しかしながら、他にも同じ奈良市内でも、古い街並みが残る「ならまち」や法隆寺、橿原市にある今井町は重要伝統的建造物群として保存されていることは有名である。また吉野も桜の名所としてよく知られている。このように私が知る限りでも奈良には魅力的なものが多数あることがわかる。いかにしてこの魅力を伝えるかが問題なのである。

旅行パンフレットを見ても奈良のページには、「東大寺」、「大仏」、「鹿」という文字がやはり目立つ。まずこの情報提示に問題があるのではないかと考える。観光客はこの情報を頼りにその目的地へ訪れる。もう少し市内以外の情報を増やすということだけでも少しは変わるのではないか。加えて、宿泊施設の増設や交通アクセスを改善することによってより観光客も増えるであろう。

今年、2010年は平城遷都1300年祭である。全国、あるいは世界から奈良に注目が集まっている今こそ、奈良の魅力を存分に伝えるべきではないだろうか。

参考文献、ホームページ

『新版 修学旅行の本／奈良』 国土社 修学旅行研究会編集
『奈良市ホームページ』 www.city.nara.nara.jp

第V章 バスツアーでしかできない観光

第1節 世界遺産ツアー

私たちの班は、テーマをバスツアーにしかできない観光に設定しバスツアーの利便性を研究した。私は、バスツアーの伊勢神宮への視察旅行による利便性の研究とそれを踏まえた世界遺産のバスツアーを提案していきたいと思う。

まず、伊勢神宮へのバスツアーの視察旅行について述べていく。バスツアーの概要は、行き先が伊勢神宮とおかげ横丁で旅行代金が3900円である。天王寺駅と新大阪駅どちらか好きな方の駅から出発することができる。その後、土山サービスエリアで休憩をとり伊勢神宮に到着。伊勢神宮・おかげ横丁に3時間の滞在の後に、おみやげセンター王将に寄り買い物、亀山サービスエリアで休憩をとり大阪駅及び天王寺駅で解散という流れのツアーである。交通会社は阪和観光で、添乗員さんは20代の女性、参加者は16名（男性2人・女性14人）だった。さらに、おみやげセンター王将に寄った後には乾燥わかめのプレゼントもあった。

次に、ツアーをより理解するためと利便性の追求のために事前に調べた内容を述べていく。第一に、伊勢神宮についてである。伊勢神宮の場所は三重県伊勢市にあり、「お伊勢さん」などと呼ばれ古く

から多くの人々に親しまれている。正式名称は「神宮」と言い、内宮と外宮を中心として別宮などの125の宮社の総称を表しており、内宮と外宮とは6kmも離れている。伊勢神宮のお参りは外宮からが基本的であるが、今回は内宮のみの観光だった。第二に、おかげ横丁についてである。内宮の門前町「おはらい町」の中ほどで、お伊勢さんの「おかげ」という感謝の気持ちを持って、誕生させたまちがおかげ横丁である。約2700坪の敷地内には、江戸から明治にかけての伊勢路の代表的な建築物が移築・再現されている。三重の魅力が体験でき、私たちは名物である伊勢うどんを食べたり和太鼓を観たりした。第三に、伊勢神宮を訪れる他のバスツアーである。「春の日帰りバスツアー伊勢の旅館でゆったり宴会場にて海の幸会席」「3,900円で伊勢・鳥羽へ行こう！」などバスツアーで伊勢神宮を訪れるものはたくさんある。その形態は、日帰りや宿泊というものから食事付きのツアーまで様々なものがある。最後に、私たちが出発した天王寺駅から伊勢神宮（内宮）に行く公共交通機関で訪れる方法について述べていく。天王寺駅から五十鈴川駅・宇治山田駅に電車で行き、バスで行くという方法である。所要時間は約3時間30分で、片道料金は2090円～2360円である。今回のバスツアーは休憩時間を含む所要時間が4時間であったが、料金は公共交通機関を使用するより安かったことがわかる。以上の内容と実際に参加してみたのバスツアーの利点は、時間の融通がきく、値段が安い、移動などが楽、添乗員さんの話ということだ。時間の融通がきくというのは、予定よりも早く着いた場合などは参加者の意見を尊重して早く帰ることもできるということを経験しての意見である。値段が安い、移動などが楽というのは、公共交通機関で行く場合の交通費だけでも今回のバスツアーの料金の方が安いということだったので、乗り換えなどが無く自分で時刻表などを調べる必要もないバスツアーはとても楽であり、大きな利点であると考えられる。添乗員さんの話では、事前に伊勢神宮について普通に観光するだけでは気付きにくいポイントを知ることができたりしたので、観光地の理解が深まるということから利点になると考えた。

最後に、以上のことを踏まえて世界遺産のバスツアーを提案していく。今回私が注目した世界遺産は白川郷である。この世界遺産は岐阜県飛騨地方の世界遺産であり、公共交通機関でのアクセス方法は高山駅からのバスなどしかなく長時間かかる。このような世界遺産においてバスツアーは利便性を発揮するのではないだろうか。私が考えるバスツアーの概要は、大阪駅発の白川郷行きで日帰りプランである。これには片道約4時間かかるが、伊勢神宮も同じくらいの所要時間だったため同様なプランでバスツアーの利点が生かせると思う。基本的には現地解散で自由に散策・見学してもらおうという案だが、昼食処が少ないので昼食はバスツアーに組み込んだ方が良く考えられる。この昼食には現地の名物などを提供できれば、白川郷・飛騨地方の食文化の理解にも繋がると思う。まとめると大阪駅発→SA（休憩）→白川郷到着・昼食→3時間自由行動→SA（休憩）→大阪駅着、添乗員さん同行である。世界遺産は重要な観光資源であるが、自家用車を持ってない人から見ると訪れにくい場所にあるものがたくさんあると思う。そのような場所へのバスツアーの需要はあると私は考える。世界遺産の観光地としての発展のためにも、バスツアーの利用は有効なのではないだろうか。

参考引用文献

交通、白川郷観光協会, 2010, 7, 26

<http://www.shirakawa-go.gr.jp/othercontents/access.html>

伊勢神宮, 2010. 7, 26

<http://www.isejingu.or.jp/>

第2節

1. バスツアーでしかできない観光

私は地域現場実習で、バスツアーについて考えることになった。私のグループは「バスツアーでしかできない観光」というテーマについて研究することになった。「バスツアーでしかできない観光」とは、バスツアーを利用することによって、個人旅行よりもお得であったり、個人では参加できない体験ができた、何らかの利点があるということだ。バスツアーは、その種類は様々であるが、絶対に便利な点が多いことを証明したかった。

2. 伊勢神宮バスツアーに参加

「バスツアーでしかできない観光」を研究するため、伊勢神宮バスツアーに参加した。どうしてこのツアーを選んだのかというと、①値段が安かった、②メンバー全員が伊勢神宮へ行く機会を全く持っていなかった、という理由からである。

ツアーの内容は、7時30分天王寺駅を出発し、行き先は伊勢神宮とおかげ横丁で、約3時間30分滞在し、途中おみやげセンター王将という伊勢の特産品を扱う店に立ち寄り、6時30分ごろ再び天王寺駅解散で終わる。全体の参加人数は16人で、その内男性はわずか2名。旅行代金は3900円で、食事は付いていなかった。

伊勢神宮は三重県伊勢市にあり「お伊勢さん」などと呼ばれていて、内宮と外宮がある。この間は約6キロもの距離がある。今回私たちがお参りした内宮は、わが国の最高神とされる天照大神を祭る皇大神宮を中心として125のお社から成り立っている。外宮は、天照大神の食事係であった豊受大神を祭っていて、衣食住をはじめあらゆる産業の守り神として知られている。普段なかなか見られないような古い歴史を持つ大木や五十鈴川の自然はかなりのもので、最近新たなパワースポットとして人気がある。参拝なんて高齢者ばかりだろうと思っていたが、地面は砂利道にも関わらず、サンダルやヒールを履いた女性を中心に若い年代の人々がとても多かった。

おかげ横丁とは、「お伊勢さんのおかげ」のおかげをとって名づけられ、平成5年に誕生したまちである。江戸時代から明治時代の風景をテーマに、当時の建築様式が再現され、三重の特産品の土産屋や、飲食店が立ち並ぶ。内宮のすぐ横にあったが、内宮よりもたくさんの人で賑わっていた。

3. バスツアーの利点

実際にツアーに参加していくつかのバスツアーの利点を発見できた。まず1つ目が、移動手段がバスだけなので楽ということだ。伊勢神宮までの電車での行き方を調べると、時間は上手く乗り継げば電車のほうが所要時間は少ないかもしれないが、何度も乗り換えが必要で、料金がツアー代金よりも上回ることがわかった。バスだと、寝ていても乗り過ごすという心配が無く、とてもシンプルな行き方と言える。2つ目が、添乗員さん同行だと、その観光地の情報や穴場スポットなどが聞けたり、また集合時間に少し遅れたりしても、融通を利かせて待っていてくれたりすることだ。個人の旅行だと、添乗員という存在は無い。3つ目は、他の参加者との交流があることだ。1日中ずっと一緒に過ごすことによって、帰りには不思議な一体感が生まれる。

4. バスツアーと特産品の関係

私が今回の研究について特に考えたかったのは、バスツアーと特産品の関係である。ツアーの帰りに、添乗員さんから乾燥わかめのお土産を頂いた。わかめは三重の特産でもある。また帰りに寄った、おみやげセンター王将には、伊勢湾でとれた魚介類や地酒などの土産品が数多くあった。バスツアーに乗せた客をまるごと店に案内することで、売り上げを伸ばそうということだ。

バスツアーに多い内容は、〇〇狩りや食べ放題で、いずれも多くの方が一度に訪れることで売り上げが増す。また、例えばメロンやりんごのおみやげ付きなど、訪れる観光地と何らかのの関係を持ったお土産を渡すことを大々的に売りにしているバスツアーも多い。

バスツアーとその土地の特産品は、お互い密接に依存し合っているのだ。

5. バスツアーに参加した感想

私は今回が生まれて初めてのバスツアー体験であった。バスツアーは何となく高齢者の団体が多いというイメージを持っていたが、実際参加してそうではないことがわかった。

また、課題としてバスツアーはパターン化していることが挙げられる。老若男女問わずすべての人が気軽に参加できるようなバスツアーや斬新なバスツアーがもっと増えると、バスツアー界はさらに盛り上がるのではないかと思う。

6. 地域現場実習を終えて

現場へ行ってみることの大切さは何度も授業で聞いていたが、実際行ってみる機会はほとんど無かったので、今回とても新鮮であった。また自分で企画し、自分で実行することは、やはり大変なことであると、改めて知った。これから、さらに詳しく地域創造について学んでいく上での大きな基礎ができたように思う。

第3節

1. はじめに

観光の形態には電車での旅やバスでの旅、徒歩での旅など様々な形態があるが、私はバスツアーでしかできない観光に着目して、地域現場実習に取り組んだ。バスツアーの最大の利点は、自分で運転

しなくても、乗ってしまえば目的地に到着できることである。また、運転の必要がないので安心してお酒が飲める、価格が安いという点も喜ばれる点である。そんなバスツアーを、観光だけでなく他の要素において生かすことができないのだろうか、ということについて考えてみた。

2. バスツアーで伊勢神宮訪問

今回の実習において、私の班は伊勢神宮を訪問できるバスツアーに参加した。ここで簡単に伊勢神宮の説明をすると、伊勢神宮は、三重県伊勢市にあり、正式名称は「神宮」という尊いお宮である。「お伊勢さん」「大神宮さま」とも呼ばれ、内宮と外宮を中心として、125もの宮社がある。また、お伊勢参りは外宮からするのが普通であるが、今回のバスツアーでは内宮のみの参詣となった。

実際にバスツアーに参加してみて、利用客の特徴をつかんだり、バスツアーにおける新たな発見をしたりした。利用客は大半が女性で、年配の方はほとんどいなかった。一方で、バスツアーの集合場所において、他ツアーの利用客の観察をしていてわかったことだが、庭園を巡るツアーにはほとんどが年配の方であった。庭園を巡るというようなゆったりしたツアーは年配の方に特に好評なのだろうと感じた。そこで今回私たちが参加したツアーは、なぜ比較的年配の方が少ないのかと考えてみた。すると食事の有無という要因が一番に頭に浮かんだ。食事が付いていないため格安である私たちのツアーは、伊勢神宮内のおはらい町やおかげ横町において自分で飲食店を探したり、買い食いしたりするという食事形態をとらなくてはならない。年配の方はそういう形態が面倒、あるいはもっとお金を出してもゆっくりかつきちんとした食事をとりたいと考えるのかもしれない。そういう理由で年配の方が少なかったと予想される。

また、伊勢神宮への到着時刻が予定より1時間も早くなると分かったとき、バスガイドさんが乗客に「自由行動後の集合時間を予定通りにして、1時間多く観光する」か「観光する時間は変えず、集合時刻を予定より1時間早める」かのどちらにするかということ聞いてくださった。多数決により結局後者になったのだが、まさかそのように乗客に決定が委ねられるとは思ってなかったので、バスツアーが意外と融通が利くことに少し驚いた。

3. バスツアーの提案

伊勢神宮を訪れるバスツアーへの参加をふまえて、バスツアーの提案を試みる。そこで私は、昨今、就職活動の一環としてバスツアーによる企業訪問が行われていることに注目した。バスツアーによる企業訪問は、実際に現場の雰囲気や体験することで、パンフレットやインターネットでは体感できない現場に触れられ、そこで働く生の声に触れることができる。また、バスで行くことにより、何社もの企業を一度に訪問でき、訪問した企業について参加者と企業とで直接ディスカッションすることができる。現場の見学だけでなく直接話を聞くことができるので、企業と密接に関わることができるのである。訪問する企業は主に、ニッチ分野で活躍している企業、農業関連の企業、伝統工芸などに関わる企業であり、個別産業の魅力に触れることで、この地域にこんな企業があったのかと知ることができ、職業選択の幅が広がるのである。メリットがあるのはもちろん参加者だけではない。一度に多くの企業や業界を知ってもらえるのは企業にとってもメリットである。

次に、バスツアーによる企業訪問において、伊勢神宮に関わる企業も訪問できないかと考えてみると、おかげ横丁を運営する有限会社伊勢福が思い浮かんだ。おかげ横丁は伊勢神宮の内宮の門前町「おはらい町」の中ほどにあり、お蔭参りで賑わった江戸時代末期から明治時代初期をテーマにしている。伊勢福の企業訪問によって、日本の風情の再現技術や伝統文化の伝承などを体感することができるのである。

4. 終わりに

以上のように、バスツアーで観光だけでなく企業訪問をすることにより、地域の振興に役立つのである。日本らしい企業の探訪をテーマに考えてみると、奈良の風情や伝統に関わる企業のバスツアーも考えられる。大阪など交通の便のよい所からバスを出発させ、奈良県内の特産工芸品の企業やオンリーワンの企業をめぐるバスツアーにより、地域をより活性化させることができるであろう。また、奈良には山地が多いため、移動手段にはバスがもってこいである。このように、一口にバスツアーといっても、さまざまな活かし方があるのである。

第4節

第3グループはバスツアーの研究ということで、私たちEグループは「バスツアーでしかできない観光」というテーマで、実際にバスツアーに参加してみてバスツアーの利便性などについて考えた。また私は個人のテーマを「バスでしか行けない地方の観光」とし、バスという交通手段が適切な地方や田舎の農村・牧場といった観光について考えていきたいと思う。

まず、私たちは実際のバスツアーはどういったものなのか、利便性などを調べるために一番値段が手ごろだった伊勢神宮とおかげ横丁のバスツアーに参加してきた。伊勢神宮は、皇室の祖先神「天照大御神」をおまつりする皇大神宮（内宮）と山田原にある豊受大神宮（外宮）の両大神宮を中心として、14所の別宮、43所の摂社、24所の末社、42所の所管社から成り立っている。「お伊勢さん」「大神宮さま」とも呼ばれ、日本人の心のふるさととして古くから親しまれている神宮である。またおかげ横丁というのは、内宮前にあるお陰参り（お伊勢参り）で賑わった江戸時代末期から明治時代初期の門前町の町並みを再現した観光地のことである。「おかげ参り」と「商いを続けてこられたのは伊勢神宮のおかげ」という2つの意味をこめて「おかげ横丁」と名づけられた。このおかげ横丁には、有名な赤福などのお土産屋さんや伊勢名物・伊勢うどんなどのお店が数多く並んでいた。

今回私たちが参加したバスツアーは、3900円で伊勢神宮内宮とおかげ横丁を散策する内容のもので、天王寺駅周辺に7:10に集合して7:30に出発、途中サービスエリアで休憩を取りつつ、伊勢まで約4時間かけて行った。これが電車の場合だと、約3時間半で行けるが、料金は片道2090円～2360円となり、バスツアーのほうがお得であるということになる。

この他にも、今回のバスツアーに参加してわかったバスツアーの利点がたくさんあった。まず、時間の融通が利くということである。電車の場合だと、1分でも遅刻すると、電車に乗り遅れてしまうが、バスツアーの場合、多少の遅刻であれば待っていてくれる。また予定より早く目的地に着いた場合などは、添乗員さんがきちんと時間の調節をしてくれる。次に、バスツアーの利点は楽であるということだ。電車の場合、乗り継ぎが大変だったり、寝過ごして行き過ぎてしまったりすることもあるし、車の場合でも、道に迷ったり、運転に疲れたりしてしまう。しかしバスツアーだと、一回バスに乗れば、目的地まで連れて行ってもらえるので、おしゃべりしたりお菓子を食ったり寝たりすることができる。また、添乗員付きのプランであれば、添乗員さんのいろいろな話を聞くことができるし、わからないことがあったらすぐ尋ねることができる。そしてバスツアーは、いろんなたくさんの人が参加するので、バスの中などで少し話しかけたりすることで交流することができる。バスツアーは時間がかかって嫌だと思える人もいると思いますが、このようにバスツアーならではの利点もたくさんある。

私は今回、バスツアーに参加してわかったことをふまえて、バスでしか行けない地方への観光というものを考えた。まだ多くの自然などが残っており、道路や線路などの開発もあまり進んでいない地域では、電車や車よりもバスという交通手段が適切ではないかと私は考える。そこで、地方の農村や牧場といった場所でいろんな体験をさせてもらい、自然に触れて学んだりするといったグリーン・ツーリズムやエコツーリズムのような観光をバスツアーと組み合わせるといいと思う。実際近年では地球温暖化などの環境問題によって、多くの人々が自然への関心を寄せており、また田んぼ・畑といった農業の仕事にも、若者からサラリーマンといったいろいろな年代の人が興味を示している。日本の農家は若い後継者がいないという問題があるが、農家や牧場での体験が気軽に観光といった形でできるバスツアーがあれば、若者たちも気軽に参加でき、もっと多くの興味・関心を抱くようになると思う。そしてその地方の活性化にもつながるだろう。経済的効果だけでなく、農家のお年寄りなどがいろんな人々とふれあうことで元気になり、地域全体が元気になっていくと思う。奈良にも、自然や歴史が数多く残っており、いろいろな体験ができる場所もたくさんあると思う。そういった体験ができるようなバスツアーが企画されれば、田舎といわれる奈良も田舎ならではの観光で盛り上がり、どんどん活性化していこう。バスツアーは地域の観光資源を観光者に提示できる重要な企画であるので、うまく生かしていかなければならないと思う。

第2部

京都の産業と観光資源の発見

立命館大学文学部イノベーション副専攻
ツーリズムコース
シリーズ学実習 I (LA)

指導教員

小松原 尚
(奈良県立大学教授)

第 I 章 路線バス利用活性化のためのバスツアー

第 1 節 市バス財政の現状・課題提起

1. はじめに

我々は、〈路線バス活性化のためのバスツアー〉をテーマにし、前期を通して調査活動を行った。この〈路線バス〉は京都市が運営する市バスに限定している。班員は皆、市バスが抱える赤字を調査の念頭に置き、個々のテーマを作り上げたため、重複する部分があることを、了承願いたい。私個人のテーマである〈市バス財政の現状と課題〉は班のテーマの前置きの位置づけで読んでいただきたい。

2. 市バス財政の現状－赤字路線－

京都市交通局のホームページによると、市バスは全 74 の路線が走っており、平成 20 年度の決算報告でみると、黒字は 14 の系統で、8 割以上にあたる 60 の系統が赤字であった。このうち 17 の系統は 100 円の収入を得るために 200 円以上かかる深刻な赤字路線である。この 17 路線の発着地及び経過地は以下の通りである。

8 系統…四條烏丸～四條大宮～京都外大前～太秦天神川駅前～高雄
16 系統…九條車庫前～市民防災センター前～西寺前～下京区総合庁舎前～京都駅前
18 系統…みど操車場前～四條大宮～羅城門～小枝橋～久我石原町
19 系統…横大路車庫前～中書島～国道大手筋～城南宮～九條車庫前～京都駅前
20 系統…横大路車庫前～中書島～国道大手筋～免許試験場前～納所町～国道大手筋～中書島～横大路車庫前
22 系統…横大路車庫前～中書島～羽束師～久我～南工業団地前
42 系統…京都駅前～東寺東門前～南区総合庁舎前～市民防災センター前～久世橋西詰～J R 桂川駅前～洛西口駅前
43 系統…四條烏丸～烏丸五条～西大路五条～吉祥院天満宮前～久世橋東詰
65 系統…岩倉操車場前～上高野～上終町～田中大久保町～熊野神社前～烏丸丸太町～四條烏丸
69 系統…二條駅西口～四條大宮～上野橋～千代原口～物集女～桂駅東口
78 系統…京都駅前～京都駅八条口～西大路九条～久世橋西詰～久世工業団地前
84 系統…太秦天神川駅前～吉祥院長田町～上鳥羽～久世橋通新町～京都駅八条口アバンティ前
西 4 系統…洛西バスターミナル～西竹ノ里町～洛西高校前～北福西町一丁目～洛西口駅前～J R 桂川駅前
西 5 系統…桂坂中央～峰ヶ堂町一丁目～桂坂小学校前～桂坂口～境谷大橋～三ノ宮街道～桂駅西口
西 6 系統…桂坂中央～西桂坂～峰ヶ堂町三丁目～桂御陵坂～京大桂キャンパス前～野田町～桂駅西口
南 1 系統…竹田駅西口～パルスプラザ前～中久世～桂駅東口
南 8 系統…横大路車庫前～桃陵団地前～藤ノ森～竹田駅東口

以上、あげてみると深刻な赤字路線は概ね、京都駅よりも南側に集中していること分かる。これは市バス以外の電車等、他の交通機関が発達していることが理由のひとつと考えられる。洛南は交通局が運営する地下鉄を始め、J R・近鉄・京阪が運行しており、市バスに乗らずとも、広範囲に移動可能な現状である。これに対し、交通局は深刻な赤字路線のバス停に営業係数を記すことや、車内に赤字路線の案内の広告を出すことで、乗車の呼び掛けを行っている。

3. 市バス財政の現状－黒字路線－

3 系統…松尾橋～京都外大前～四条河原町～河原町今出川～北白川仕伏町(上終町京都造形芸大前)
 5 系統…岩倉操車場前～銀閣寺道～三条京阪前～四条河原町～京都駅前
 9 系統…西賀茂車庫前～上賀茂御茵橋～四条堀川～下京区総合庁舎前～京都駅前
 17 系統…錦林車庫前～銀閣寺道～河原町今出川～四条河原町～京都駅前
 100 系統…京都駅前～博物館三十三間堂前～祇園～京都会館美術館前～銀閣寺前～東山七条～京都駅前
 101 系統…京都駅前～四条烏丸～二条城前～北野天満宮～金閣寺道～大徳寺前～北大路バスターミナル
 201 系統…みぶ操車場前～四条大宮～祇園～百万遍～千本今出川～みぶ操車場前
 202 系統…九条車庫前～東福寺～熊野神社前～西ノ京円町～西大路九条～九条車庫前
 203 系統…錦林車庫前～祇園～西大路四条～北野白梅町～銀閣寺道～錦林車庫前
 204 系統…北大路バスターミナル～金閣寺道～西ノ京円町～東天王町～高野～北大路バスターミナル
 205 系統…九条車庫前～京都駅前～洛北高校前～金閣寺道～西大路七条～京都駅前～九条車庫前
 206 系統…北大路バスターミナル～千本北大路～七条大宮～京都駅前～東山七条～高野～北大路バスターミナル
 207 系統…九条車庫前～東福寺～祇園～四条大宮～九条大宮～九条車庫前
 北1 系統…北大路バスターミナル～北大路堀川～上堀川～紫野泉堂町～玄塚

以上、14 系統が市バスの黒字路線である。3・5・9・17 系統は市内でも、特に四条河原町などの繁華街を経由していることが分かる。また、100・101 系統は洛バスと呼ばれる観光客向けのバスであり、夕方以降は運行していない。201・202・203・204・205・206・207 系統はいずれも循環路線である。これらは、観光地の近くまで行き、市内を広く周るため、利用客が多いとされる。

4. 改善への取り組み

赤字系統を支えるのに黒字系統の収益だけでは不十分なのが実情である。そこで現在は京都市の一般会計から多額の補助金を受けている。だが運営の健全化を進めるには、補助金に頼らない自立した経営が必要である。そのためには利用客の増加と経費削減が重要となる。利用客の増加に関しては、100 系統・200 系統の利用者が多い急行バス、そして通勤通学ラッシュ時の増便を行っている。しかし、利用者の声を聞く中で、ラッシュ時の混雑への苦情は多く、まだまだ改善すべき点があると思われる。経費削減については、リストラクチャリングを行う他、経営統合を進める動きがある。また、市バスの利用を促すPRを社内案内や広告で行うなど、積極的な取り組みも見受けられる。環境に配慮という点を強く推し、停車時にエンジンを切ることや、排気ガスを減らすという面で市バスへの乗車を呼び掛ける戦略は、エコへの関心が高まっている人々にとって有効な手段といえよう。

5. これからの課題

交通局としての取り組みは、積極的で評価できる。あえて課題をあげるならば、運転手の細やかな応対を徹底することである。乗客の多くに運転手の態度を指摘する声を聞く。このことから「また乗りたい」と利用者が思うには、何よりも運転手によるバス内の心地よい空間演出が必要といえる。

6. 終わりに

以上のことを踏まえ、3 班は赤字路線を使ったコースデザインを提案する。交通局には市バスの利点を存分に引き出し、事業改善に向けさらなる取り組みを期待する。一京都市民として、これからの移動の際は、市バスを大いに利用したいと思う。

参照・引用

京都市交通局ホームページ <http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/>

第2節 赤字路線活性化のためのバスツアー—赤字路線のためのコースデザイン（目的別）—

1. 研究概要

①目的

現在、市バスでは赤字と黒字の差が激しい。では、どのような路線を走るバスを考えれば赤字傾向を回復することができるのか、それを考えるため、新しいコースデザインについて、目的別(家族・修学旅行・女性グループ向け対象)で調べることを目的とした。

②方法

まず、現在の市バスの赤字路線について調査する。主にどのエリアに赤字路線が偏っているのかを調べる。また、有名な観光スポット以外の京都らしさを感じさせる穴場スポットをアンケート調査・フィールドワーク・インターネット検索により明らかにする。この2つをふまえて、赤字路線であってかつ、穴場スポットを混入し、新しい路線開発をしていきたい。

③対象地域

京都駅南側を中心としたエリア

2. 結果

①市バスの現状

・市バス赤字路線の現状について

現在、市バスでは、前74系統のうち赤字系統が60もあり、そのうちの17系統が、100円の収入を得るのに、200円以上の費用がかかっていることがわかった。それらの路線は、ほとんどが京都駅南側を走るバスであることが読み取れた。また、電車があるところに赤字路線が集中しているといえる。

・アンケート結果について

アンケートについては、観光客向け、地元民向けに対して行った。今回、筆者らは、有名な観光地の他に、穴場スポットを知ることが目的でもあったため、地元の人に穴場スポットをきくため、アンケートを別々に作成した。結果については、まず、観光客、地元民どちらも市バスに対しての印象は良かった。しかし、地元民にとって観光客などがたくさん乗車する系統(金閣寺経由など)は、混雑するため、それが嫌であるといった意見もあった。しかし、結局は使わざるを得ないため、なくては困る、といった意見が多かった。

また、京都にきてどこに行ったか、という調査では、やはり、金閣寺や竜安寺、北の天満宮など、有名はスポットが多く、南側へ行く観光客はあまりいなかった。また京都にきてどのようなものを食べたいか、といった調査では、若い方々や、修学旅行生にはパフェが人気であり、全体としては、やはり京料理、どんぶりが多かった。

②現在の市バス経路について

・赤字路線について

先ほど、市バスの現状でも述べたように、現在の市バスの赤字路線の特徴は、京都駅南側、また電車が通っているところに多い、ということであった。これらの特徴を考えてみたところ、京都駅南側には、JR・近鉄・京阪電車が通っている。これらの電車を使えば、観光スポット(東福寺や伏見稲荷など)の最寄りに駅があるため、便利であるという点から、市バスより電車を使う人が増えるため、市バスが赤字傾向になると考えた。

・黒字路線について

逆に黒字路線の特徴を考えてみたところ、やはり、北側から繁華街行き(15や59など)、または通学に利用される系統(205や快速など)は利用者が多いことがわかった。

③新しいコースデザイン

このように、赤字路線が京都駅南側に多いという結果により、筆者は京都駅南を中心としたコースデザインをすることにした。また、電車利用者が多いこのエリアで、市バスを利用してもらうためにはどうしたらいいか?なども考えてみた。これらを考えた上でデザインしたのが下記の通りである。

◆修学旅行生向けコース

京都駅発→大石橋→東寺→梅小路公園→西本願寺→東本願寺→四条河原町

まず、京都駅を出発し、東寺へ向けて出発する。東寺付近にカフェ・ここはなというスイーツのお店があるので寄ってみるべきである。そして、梅小路公園へ向かう。梅小路公園の中に、レストラン『ん』というお店がある。ここでは、京料理を、庭を見ながら楽しむことができる。ここで昼食を食べ、その後、クラスなどで、梅小路公園で遊ぶのもいいであろう。そして西本願寺、東本願寺を見学したのち、アンケート結果から、お土産を見たいという修学旅行生が多かったため、四条河原町でお土産をみて帰る、というコースにした。

◆家族向けコース

京都駅→東寺→城南宮→桂離宮→温泉→京都駅

家族向けコースでも京都駅発とし、次に東寺へ向かう。

◆女性グループ向けコース

京阪丹波橋駅前発→伏見稻荷→東福寺→七条京阪前→五条坂→祇園

女性グループ向けには、丹波橋駅前発とした。その後、伏見稻荷へ向かい、東福寺へとむかう。その際に、女性グループの方にアンケート調査をした結果、パフェを食べたい、という意見が多かったため、修学旅行生向けコースでも紹介したように、カフェ・ここはなでパフェを味わってもらおう。そして、七条京阪前へ行き、三十三間堂などを歩いて楽しむ。その後、五条坂へ向かい、清水寺を堪能したあと、祇園までいき、京都のまちを楽しんでもらうといったコースにした。

3. 結論

まず、市バスの現状について、現在は知っている系統のうち、赤字路線がほとんどであったということは驚いた。筆者が普段、立命館大学行きのバスに乗車する時は、とても混んでいるため、どのバスもこれが普通なのかと考えていた。しかし、京都駅南側エリアなどの赤字路線はそうではないということがわかった。

アンケート調査については、まず、京都の入り口である京都駅では、たくさんの観光客がいたが、アンケートをお願いしたところ、バスがもう来てしまう、などの理由により、アンケートを答えてもらえないことが多かった。それに比べて北野天満宮などでは、急いでいる人も少なく、多くのアンケート調査をすることができた。アンケートの結果については、地元民の方については、筆者らが知らなかった京都の穴場スポットをきくことができた。観光客がよく行くスポットなども把握できた。また、修学旅行生と普通の観光客、それぞれの特徴などもつかめることができたと考える。

次に、赤字路線について、赤字路線は京都南側に多いということがわかり、そこで、筆者は新しいコースデザインをする際に、京都駅南側を中心とした。そこで、京都駅南側での穴場スポットを探してみたところ、スイーツや京料理の店で、とてもおいしそうところがたくさん見られた。それらをコースに組み込んだ。そして、電車ではなく、市バスに乗車してもらうため、市バスならではの良さを考えた。それは、電車の場合、駅から歩かなければならないが、市バスの場合、歩かなくても現地の前まで行くということである。京都駅南側は、電車が栄えているため、それに勝る市バスのサービスを行わなければならない、と考え上記の結果に記したコースデザインを行なった。そして、各目的別に対応させ、修学旅行生、家族、女性グループそれぞれにあったコースをデザインした。

今後の課題については、市バスの活性化のために、このように、市バスでしか楽しむことのできないものを作り上げ、これを地元民を通して観光客の方々にも広めていき、赤字路線を克服することが大切であると考えた。

参考文献：京都市交通局(<http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/>)

第3節 路線バス活性化のためのバスツアー

1. 研究動機

私達の最も身近な交通手段である市バスをただの移動手段としてではなく観光におけるツールとして考えた場合、どのような利益があるのか。また、実際に利用した場合の問題点のような問題点があるのか。市バスの財政の現状、観光客が市バスに求める事などを踏まえ市バス、観光客、地元住民の三者が得をするような京都観光ツアーを企画するべく考察した。

2. 市バス財政の現状について

市内を巡回するバスの車内広告をきっかけに、市バスの財政の苦しい現状を知った。市交通局のホームページでも財政について公開されている。市バスは平成15年から現在まで資金不足比率が一定を超え、現在は経営健全化団体として活動している。経営健全化団体になると計画を立て資金不足率20%未満になるべく経営改善に向け努力しなければならない。しかし現状はきびしく市バスの資金不足率は現在59.7%である。もっと詳しく市バスの現状について知るため、6月19日北大路バスターミナルに直接お話をうかがいに行き、市バスの現状、現在行っている取り組み、営業上の悩みなど様々なことをお話いただいた。それによると、現在市バス財政は近年の健全化計画の取り組みにより多少上向き、市内循環バスなど黒字に転じている路線も出てきている。しかし郊外の利用者の少ない路線の中には車内広告にもあるように100円の収入を得るために200円以上の経費を使っているほどの路線もあり、依然として全74系統中60系統がまだ赤字である。現在対策として、郊外路線の民間委託、経費削減（バス車体の耐久性のup、定期観光バス事業からの撤退）、人員削減、利用者を増やすための取り組み（急行バスの増便、通勤時間帯の増便、バス待ち環境の向上など）を、おこない赤字の解消に努めている。累積赤字の解消、平成30年までに市からの補助金に頼らない事業運営を目標にその他様々な取り組みを行っている。

3. 観光客と地域住民の市バスニーズ

ツアーを組むにあたり観光客が京都に何を求めるのか。また同じ交通手段を利用することになる地元住民は観光客達にどのような印象をもっているのか調べるために市内の3か所に立ち、観光客と、地元住民と個別にアンケートを行った。共通したニーズとしては、安い運賃、少ない待ち時間、より目的地に近い停留所などであった。また、改善してほしい点としては車内が混雑すること、発着時間への不正確さ、などが挙げられた。また、地元住民が観光客に抱く印象について当初私達は地元住民は観光客の市バス利用による混雑や、遅延、乗車マナーの悪さなどにより、あまりいいイメージを持っていないのではない予想していたが、予想に反し地元住民達は観光客が市バスを多く利用することについて賛成の声が多く聞かれた。京都は観光の街であり住民達はそれらによる不便はあきらめざるを得ないのだろう。

4. 赤字路線周辺の観光地

観光客用のアンケートから、京都に求める物について集計してみると、有名なもの、庭、食、体験、お土産物などが挙げられた。そのキーワードをもとに赤字路線周辺にスポットを当てて検索してみると、有名な観光地として、東福寺、泉涌寺、伏見稲荷大社。見どころのある庭として、光明院、来迎院、大橋家庭園、芬陀院、雲霊院。食では、道八のうどん、カフェ・ここはなの東福寺パフェ。体験としては青窯会館などがあった。こちらでは、誰でも清水焼きの陶芸、絵付け体験ができる。また雲龍院というお寺。こちらでは写経を体験することができる。

5. 入浴客の為のコースデザイン

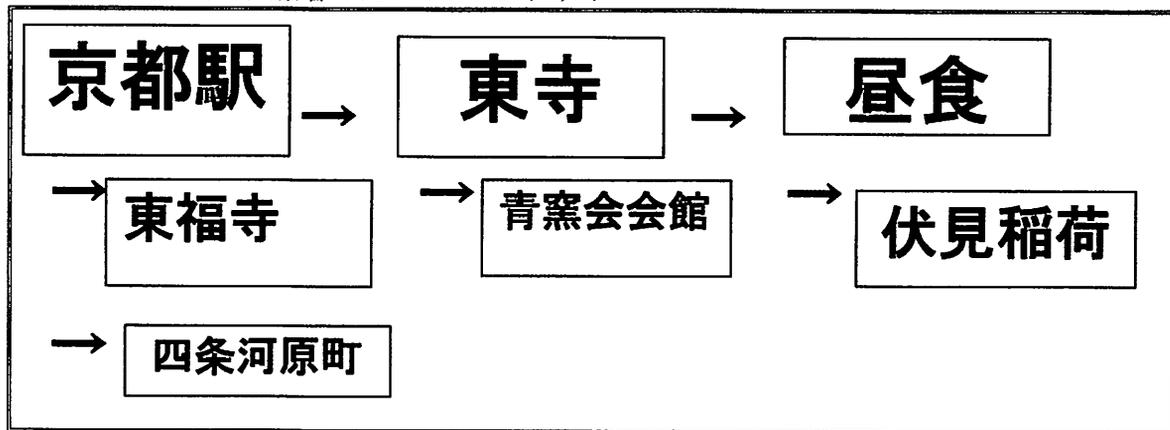
アンケートの結果観光客の割合は修学旅行生が群を抜いて多かったため、今回は赤字路線を利用した就学旅行生向けの市バスを利用したコースデザインを行った（図1-3-1）。

京都駅から205番系統のバスに乗り、東寺へ。新幹線からも見える東寺は本来（教王護国寺）といってもともと西寺と対となる寺である。今では西寺が荒廃してなくなり本来の名前は忘れられ、西寺と教科書にもでてくる芥川龍之介の小説でも有名な平安京の南の門であった羅城門の跡は東寺から

西へ少し歩くと見ることができる。

今ごろは睡蓮が見ごろで、涼しい金堂では多くの仏像に圧倒的だ。珍しい猫守りなどありお土産にも喜ばれる。そこから南5番系統のバスへ。この路線は市バスの利益率ワースト3に入る路線だ。これにのり東福寺へ。ここでは有名な開山堂庭園の市松をみる事が出来る。ここは京都らしい庭を味わえる。昼食時は東福寺にほど近い「カフェ・ここはな」がおすすだ。築100年の町屋を改装して作られたこのカフェでは昔ながらの日本建築でくつろぎながらおしゃれな料理をいただくことができる。食後は歩いて「青窯会会館」へ。

図1-3-1 入浴客のためのコースデザイン



出典:<http://www.seiyokai.com/index.html> 青窯会会館
<http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/> 京都市交通局
<http://www.toji.or.jp/> 東寺
<http://www.tofukuji.jp/index2.html> 東福寺
<http://inari.jp/> 伏見稻荷

ここで清水焼の絵付け体験を行う。修学旅行の思い出づくりとして体験は学生に人気がある。絵付けが終わったら、南5番に乗り、伏見稲荷へ。すきまなく並べられた不思議な千本鳥居を見学し、稲荷山の自然を楽しむ。ここから南5番から17番に乗り継ぎ、四條河原町へ。現代の京都を感じ、またお土産も購入できる。

第4節 観光客と地域住民の市バスニーズ

1. はじめに

現在、京都市営バスは全部で74系統あり、均一系統と調整系統（整理券乗車）の2つに分けられる。また、その他にも観光地エリアを走る「洛バス」や、夜9時以降になると河原町から京都駅に向けて5分間隔で発車する「よるバス」など、最近では乗客の目的に合わせた様々な種類の系統の市バスが走っている。これらの市バスは、観光客はもちろん京都に住んでいる私たちにとっても重要な交通手段のひとつであり、市バスを見かけない日はないと言う程身近な存在である。しかし、今、市バスは多くの赤字路線を抱え、京都市交通局によれば、平成20年度の赤字系統は全体の8割以上に当たる60系統にも及んだ。

このような現状を踏まえて、今回私たちは、市バスを利用したバスツアーを考えるにあたり、経済難に苦しむ市バスの利用活性化に繋がるようなバスツアーを提供するという目的意識をもってこれまでの調査に取り組んできた。そこで、本稿では、これまでに行ったアンケート調査の結果から観光客と地域住民の市バスニーズについて考察し、市バスの運転手の方へのインタビュー調査を基に市バスの今後の取り組みについて紹介したいと思う。

2. 観光客と地域住民のアンケート調査について

アンケート調査は2010年6月に3回にわたって行った。場所は金閣寺とその周辺地域、立命館大学付近、白梅町の交差点、そして京都駅である。アンケートについては、観光客用と地元の方用の2種類を作成し、市バスに関する項目ではそれぞれの市バスに対するイメージや要望等の質問を設定した。

3. アンケート調査の結果（観光客）

観光客用のアンケートには、「京都市内で利用された交通手段は何ですか」という質問と、「あなたは市バスにどのようなイメージをもっていますか」、「一日乗車券を利用したことがありますか」という3つの質問を設けた。アンケート調査の結果によると、観光客が京都市内で利用した交通手段で最も多いのが市バスであり、電車やタクシーに圧倒的な差をつけて一位となった。また、観光客がもつ市バスのイメージに関しても、全体の75%の方が市バスに対して「よい」イメージを持っており、残りの25%の方に関しても「どちらも」と答えていることから、市バスに対する観光客の印象は概ね良いということがいえる。そして、「よい」と答えた理由については「運賃が安い」と答えた方が最も多く、次いで「本数が多い」、「目的地の近くまで行く」という回答が多かった。また、「どちらも」と答えた方の悪いイメージの理由については、「車内が混雑している」という回答がほとんどであった。一日乗車券の利用に関しては、全体の75%の方が利用したことがあり、利用したことがないという方でも一日乗車券があることは知っていることと答えていることから、一日乗車券の観光客への認知度は高いといえる。

4. アンケート調査の結果（地域住民）

地域住民用のアンケートには、市バスのよい点・悪い点、そして市バスの利用頻度や普段乗るバスの系統といった、日常的に市バスを利用している地元の人たちならではの質問を設定した。まず、市バスの利用頻度に関しては、毎日の人もいれば月1回程度しか乗らない人もおり、人によってばらつきが見られた。また、市バスの良いところについては、「本数が多い」と答えた人が最も多く、次いで「運賃が安い」という回答が多かった。しかし、中には「バスを利用するしかない」と答えた方もおり、市バス以外の交通機関があまりない地域では、移動手段が市バスのみに限られているという現状があることがわかる。一方、市バスの悪い点については、「車内が混雑する」と答えた方が最も多く、次いで「延着が多い」という回答が多かった。特に、観光地エリアに住んでいる人は、日常茶飯事的に車内の混雑やバスの延着を体験していると思われる。私も、バスで大学に向かう際は50系統か55系統に乗って行くのだが、途中で北野天満宮があるため、修学旅行シーズン中は地方の修学旅行生の団体で車内が大変混雑する。なので、私はあえて乗車する時間帯やバス停を変えるなどして比較的空いているバスに乗ることにしているのだが、お年寄りの方や赤ちゃんを抱いている方等はそうもいかないだろう。したがって、これからは、観光地エリアのバスは、通勤・通学の時間帯だけでなく、修学旅行生が移動を始める朝10頃までのバスの本数を増やす必要があるのではないかと考える。また、普段乗る市バスの系統については、203や205といった循環・快速系統に乗る方が多かった。しかし、これはアンケート調査を実施した場所によって大きく結果が異なることが予想される。

5. アンケート調査の結果からみる市バスニーズの共通性

以上のように、観光客と地域住民への市バスに関するアンケート調査の結果を見てみると、観光客と地域住民が市バスに対して共通したイメージをもっていることが分かる。例えば、市バスの良い点に関しては、どちらも運賃の安さや本数の多さを挙げ、反対に市バスの悪い点に関しては、どちらの回答も車内が混雑しているという回答が最も多く見られた。つまり、市バスの利用に慣れている人も慣れていない人も、皆同じような印象を市バスに対して持っており、双方の市バスニーズには共通性があるということがいえる。上記のことを踏まえて、両者の市バスニーズについて考えると、「安い運賃で、予定通りに、目的地へ効率的に行きたい」という要求が導かれる。

6. 市バスの取り組み

では、このような乗客のニーズに対して市バスは今どのような取り組みをしているのだろうか。

2010年6月19日(土)に北大路バスターミナルの烏丸営業所で市バスの運転手の久保田さんと池上さんにインタビュー調査を行ったところ、現在市バスが行っている主な取り組みは、①お客の増加、②経費削減、③信頼回復、④PR活動の四つで、③については、運転手の声かけ(案内)や接客態度の見直しと改善を図る取り組みが行われているそうである。また、運転手が日頃心がけていることについては、「第一が安全運転で、第二に対応」とおっしゃっていた。これは当たり前のことのように思うかも知れないが、乗客の要望に応えることも運転手の大事な役目であるので、早く現地に着きたい乗客の声に応えようとする第一と第二は簡単に入れ替わってしまう可能性が高い。したがって、車内で常に乗客と安全の板挟みになっている運転手自身が日頃から安全運転第一を意識することはとても大事である。そして、今後の取り組みについては、度々話題になっているPiTaPaの導入や、地球にやさしい運転、またゆくゆくは市バスからLRT(Light Rail Transit)という次世代型の路面電車に移行したいといった大きな目標も掲げている。

7. まとめ

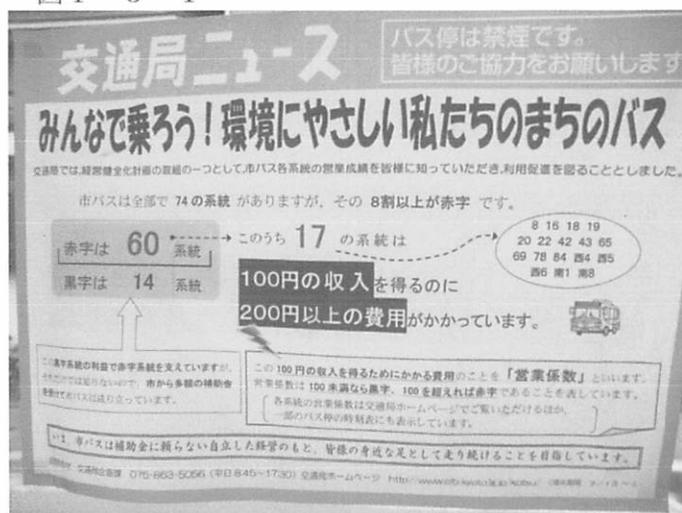
本稿では、観光客と地域住民の市バスニーズの共通性と、そのニーズに応えるために市バスが行っている取り組みについて述べてきた。三班のテーマである「路線バス活性化のためのバスツアー」の主演は、市バスと乗客である観光客や地域住民の方たちである。したがって、私たちの班テーマを達成するためには、いくら魅力的な観光地をツアーに取り入れても、市バス自体が乗客のニーズに合っていないければ意味がない。そのような点からも、今回アンケート調査やインタビュー調査を行ってそれぞれに違う立場(運転手と乗客)にいる方々の生の声が聞けたことは私たちにとって大きな収穫であった。おわりに、前期の実習を通して私は、京都の観光は市バスによって支えられているという点を強く感じた。観光都市である京都にとって、市内を走る市バスは、市内全体の交通の便を良くするという点で大きな強みである。したがって、今回私たちが取り組んだ「市バスの赤字路線の利用の活性化」というテーマは、単に市バスだけの問題ではなく、これからの京都観光を盛り上げていく上でも解決しなければならない大きな問題であると考えている。

第5節 赤字路線周辺の新たな観光地

1. はじめに

京都市内の主要交通機関として、市バスが大きな役割を果たしていることは、言うまでもない。現に毎日、京都駅から衣笠キャンパスまで市バスで通っている私にとっては、市バスは生活に欠かせないものである。また、多くの人が私と同じように、通学手段として市バスを利用しているがゆえに、車内が込み合っている市バス、というのが当然だと考えていた。しかし、ある日私はバス社車内に貼られていた、ある一枚のポスターを目にしたのである(図1-5-1)。

図1-5-1



そこには「みんなで乗ろう！環境にやさしい私たちのまちのバス。市バスは全74の系統がありますが、その8割以上が赤字です。」と書かれていた。混み合っているのが当然、どの路線においても黒字なのだろうと考えていた私にとってはとても衝撃的な事実だった。そこで私たちの班では、班テーマを「路線バス利用活性化のためのバスツアー」とし、またそれに基づいて、私は個人テーマを「赤字路線周辺の新たな観光地」と定めた。

2. 考えられる問題点

市バスから見た問題点としては、上記のように赤字路線が非常に多いこと。観光から見た問題としては、ある一定の名所（金閣寺や清水寺など）に人が集中し、混雑してしまうことが挙げられる。このような問題点を踏まえ、下記のように研究目的を定める。

3. 研究目的

□地元の人しか使わないような路線に、観光客が流れることにより、赤字路線の黒字への転換を図り、住民にとってもプラスとなる観光を生み出す。

□従来の観光スポットに新たな観光スポットを加えることにより。人を上手く分散させ、混雑解消を図る。

□観光客にはあまり知られておらず、地元の人しか知らないような魅力ある場所をより多く伝えることにより、一度京都へ来たことがある人にも飽きさせず、リピーター増加を図る。

4. アンケートの調査結果

われわれは、観光客の動向とニーズを探るために観光客に対して観光客用アンケートを行った。またそれと同時に、観光が地元住民と上手く連携をとれたものにし、観光客、地元住民、互いにとってよき相手となることを私たちの研究では目指しているため、地元の方を対象にした、地元の方向けアンケートも実施した。

(1) 観光客用 問1

「京都ではどこへ行かれましたか？」という質問に対しては事前に予想していた通り、「金閣寺、清水寺、嵐山、竜安寺、二条城、銀閣寺、祇園、三十三間堂、北野天満宮」といった有名どころが多く名を連ねた。一方で、少数解答としては「京都タワー、東寺、上賀茂神社、西本願寺、東本願寺、平等院、八坂神社」といった、有名ではありながら、メインとして訪れるほど、各自の旅行のなかでの大きなウエイトを占めないような観光地の名前が挙がっていた。また、こちらで選択肢として用意していなかった場所としては「晴明神社、妙心寺、仁和寺、広隆寺」が挙がった。これらの結果から、やはり観光客は、ガイドブックでメインとして取り上げられているようなスポットに興味を持っていることが分かった。

(2) 観光客用 問2

「京都では、どのようなものを食べましたか？」という質問に対しては、「うどん・そば、抹茶、井もの、お好み焼き・たこ焼き、京料理」といった項目に多くの票が集まった。その中でもとりわけ人気の高かったものが「うどん・そば、抹茶」である。また、少数派としては、「ハンバーガー、すし、ラーメン、中華、カレー、焼き鳥、焼肉」が挙がった。選択肢外で名前の挙がったものの内、人気が高かったものとしては「パフェ、豆腐」がある。この結果から、京都に来る観光客は食べ物に対しても京都らしさを求めていることが分かる。

(3) 観光客用 問3

「おみやげとしてどのようなものを買われましたか？」という問いに対しては、「和菓子、ご当地グッズ、扇子」という意見が多く見られ、その一方で、「本・新聞、絵葉書、風鈴、食器」を買ったという観光客は少なかった。これによって、今現在おみやげ屋さんによく置かれているものが上位に入っていることが分かった。また、アンケートの多くを修学旅行生に実施したため、ご当地グッズが上位にランクインしたのだと考えられる。

(4) 観光客用 問4

「京都市内で利用され交通手段は何ですか？」という問いに対しては、「市バス 57%、電車（地下

鉄含む)が31%、タクシーが12%」となった。複数回答を認めたため、市バスの利用者割合が低く出ているが、実際は「電車やタクシー、と市バス」というように解答している人が多かった(併用利用が多い)ため、市バスを使った人はこの数字よりも実際はもっと多いと予測される。

(5) 観光客用 問5

「市バスに対してどのようなイメージを持っていますか?」という問いに対しては、「良いイメージ」と答えた人が75%、「どちらも」と答えた人が25%、「悪いイメージ」と答えた人は0%だった。これは私たちが考えていた結果よりも随分高い数字となった。観光客が、市バス利用することに対する抵抗はほぼないと考えられる。

(6) 観光客用 問6

「1日乗車券を利用していますか」という質問に対しては、75%の人が「はい」、25%の人が「いいえ」と答えた。しかし、「いいえ」の人に対して「今後使ってみたいですか」という質問をすると、「はい」と答えた人が100%であった。そのため、使わなかった人の理由としては「今回は時間があまりなく、それほど多く観光地を回れそうになかった」など、「時間があればぜひ使いたい」という肯定的な意見が多く聞かれた。また、1日乗車券への認知度も100%と十分であった。この情報の主な入手先に関しては、修学旅行生は学校の先生から、一般の観光客の方についてはガイドブックや駅でという回答が多かった。

(7) 地元の方用

「利用頻度」については本当に人によって様々で、毎日という方もおられれば、2~3ヶ月に1回と言うほうもおられた。

また、市バスの「良いところ」「悪いところ」をそれぞれ聞いたところ、良いところとしては「本数が多いこと」「京都市内在住のお年寄りは無料であること」が主に挙がっていた。逆に、悪いところとしては「延着が多い」といった理由が多く見られた。一方で、悪いところがあると答えた人たちも「京都市内の交通として結局市バスしかないため、なかったら困る」という意見を多く持っておられた。

そして、「観光客の市バス利用」に対しては、ほぼ全員が「賛成」という結果になった。反対の理由としては、「車内が混雑するから」ということだった。さらに、「お勧めスポット」を訪ねた結果、清水寺、東福寺、伏見稲荷大社、庭、釘抜地藏、苔寺という、観光客の方が実際に行ったところとは、少し違った場所の名前が挙がっていた。

5. 赤字路線の分析

はじめにも少し述べたように、市バスには現在全部で74の系統あり、そのうち14の系統が黒字、60の系統が赤字である。また、赤字である60の系統の中でも、100円の収入を得るのにかかるコストが200円以上であるか、200円以下であるか、の2つに分類される。今回私たちの研究ではこのうち前者の200円以上の費用がかかる、赤字路線の中でも最も赤字が深刻である17の系統(8, 16, 18, 19, 20, 22, 42, 43, 65, 69, 78, 84, 西4, 西5, 西6, 南1, 南8)を研究対象とした。この17の系統を「バスなび」を用い、それぞれの路線にマーカーを引いていくという形で考察した結果、ほとんどの赤字路線が京都より南の地域を走る路線であること、また、それらの地域の多くは地下鉄をはじめとした、他の交通機関が発達しているところ、という共通点が見受けられた。

6. 赤字路線周辺の新たな観光地

以上のアンケート結果と、赤字路線の分析を踏まえて、赤字路線周辺の観光地を紹介する。今回は、アンケート結果から分かった、比較的観光客のニーズが高い5つのポイント「有名どころ」「庭」「食」「体験」「土産物」をキーワードとして、京都駅より南の地域における新たな観光地の提案を行う。

(1) 有名どころ

東福寺 泉涌寺 伏見稲荷大社

(2) 庭

光明院 来迎院 芬陀院 雲霊院 大橋家庭園

(3) 食

道八(うどん・そば、和スイーツ)

麺類と甘党の店。お稲荷さんがくわえる玉にヒントを得た「いなりうどん」は油揚げと玉子、稲荷山を模したかまぼことネギが入っている。わらび餅も好評。

□いなりうどん 600円

□わらび餅 320円

□カフェ・ここはな（韓国料理、和スイーツ）

築100年ほどの町家を改装したカフェ。韓国の家庭料理や創作デザートなどが豊富にそろそろ。休日限定ご満足お昼ご飯もあり。

□ビビンバ 800円

□東福寺パフェ 790円

□休日限定ご満足お昼ご飯 1,400円

（4）体験

□陶芸（清水焼）体験@青窯会会館

□下絵付けコース

湯呑 1個 1,050円

小皿 1個 1,050円

抹茶碗 1個 1,575円

中皿 1個 1,575円

□手びねりコース

おひとり 3,150円※2名から

□社経@雲龍寺

□おひとり 1,500円（拝観・抹茶料含む）

（5）土産物

□伏見人形・丹嘉

伏見人形は稲荷山の土で狐や童、歌舞伎を題材にして作られる。原色を使いながらも素材感あふれる土人形として人気を集めている。

□狐の太鼓乗り 2,625円

□饅頭喰い 2,940円

□千両狐 3,675円

□絵本家 宝玉堂

独特の旨味と香りが喜ばれている稲荷煎餅店。上質の白砂糖を使い、独特の製法で1枚ずつ丁寧に焼いている。きつねのお面型や鈴型もある。

□10枚入り 630円

7. 課題

調査をしていて、一番大きな問題であると感じたことは、京都駅より南のエリアに関する観光客向けの情報が非常に少ないという点である。バスなびを用いて赤字路線の分析を行っていたときに、京都駅より北の地方においてはどこの道に何系統が走っているか詳しく記されていたにもかかわらず、南の地域においては細い点線がわずかに書かれているだけである、ということを感じた。この観光客向けのバスなびにしっかりと記載されていないということは、そもそも観光客が多く訪れるエリアとしては考えられていないことがわかる。また、仮に南の地域へ行こうと思っても、情報量の少なさゆえに、敬遠されがちなのではないかと考える。この情報量が少ないという傾向は、京都に関する観光ガイドブックでも同じことが言える。

8. 提案

□市バスと新たな観光地との連携

京都駅より南の地域において、市バスと様々な施設とが連携し、一日乗車券を見せることでさまざまなサービスを受けられるような体制をつくる。

□オリジナルのガイドマップを作製

多くの観光客は、京都へ来る前にどこを観光するかだいたい決めている。そこで、京都へ来る修学

旅行生向けに、京都駅より南の地方を詳しく取り上げたオリジナルのガイドマップ（フリーペーパーのようなもの）を作成し、各市町村の教育委員会と連携して、オリジナルのガイドブックを各学校に配布してもらう。事前学習の段階でこれを配布することで、班別自由行動のスケジュールを組む際に、この地方へ行くことを検討してもらえないのではないかと考えた。

<参考文献>

江口克彦 『京都なるほどガイドブック』 PHP 研究所 2004/11/10

納屋嘉人 『そうだ 京都、行こう』 淡交社 2004/10/16

J GUIDE MAGAZINE 『京都歩く地図帳' 07』 山と溪谷社 2006/11/20

第Ⅱ章 市バス利用の活性化と乗客のニーズ

第1節 市バス利用と旅行プランの関係

京都に来る観光客は、一日で複数の観光地を巡るという旅行プランを立てる。京都には市バス、地下鉄、電車、タクシーなど、多くの交通機関があり、観光客は自らの旅行プランに合わせてそれらを選んでいく。このようにたくさんある交通機関の中で、観光客はどれを選んでいくのだろうか。また、京都市内観光にはどれを利用することが最も便利なのだろうか。本紙では、京都市バスに焦点を当て、街頭アンケートや資料を基に、観光客が京都旅行で利用した交通機関とそれを選んだ理由、そして市バスの便利な点・不便な点を分析し、そこから便利な旅行プランとは何かということについて考察する。

まず、観光客が京都旅行で利用した交通機関とそれを選んだ理由について考える。この情報を得るために、6月12日、土曜日に清水寺・京都市バス停「五条坂」付近・円山公園で15人の観光客と地元の方を対象に行った。男女比率は均等に行き、年齢は20代が6人、30代が3人、40-60代が1人、70代3人と、幅広く調査したものの、20代が中心となった。そして、彼らに聞いた質問内容は次の1と2の通りである。

個人アンケート

1. 『京都市内で利用された交通機関は何ですか』（複数回答可）

①市バス ②電車・地下鉄 ③タクシー ④自転車 ⑤徒歩 ⑥その他

2. 『その交通機関を選んだ理由は何ですか』

自由回答

そして、質問に対する回答は以下にある通りである。

アンケート結果

1. ①市バス 8

②電車・地下鉄 5

③タクシー 4

④自転車 1

⑤徒歩 4

⑥その他(自家用車) 3

2.

①市バス カードが便利（6）、敬老乗車証がある

②電車・地下鉄 電車・地下鉄でなければ目的地に行けない。京都駅で最初に目に付いた。

③タクシー 市バスや電車では行けないところまで行くことができる（4）

快適に過ごすことができる。京都駅で最初に目に付いた。

④自転車 自分たちの意思で自由に観光が出来る

⑥その他(自家用車) 自由に観光できる、小さい子供がいるから（2）

この結果から、観光客のほとんどが市バスを利用していることが分かった。市バスの他にも電車・地下鉄やタクシーを利用した人も多い。ここから、一日のうちに市バスだけでなく、いくつかの交通機関を併用して観光地を巡る観光客も多いことが分かる。そして、質問2の回答から、市バスにはカードを使って出来るだけ割安に旅行をしたいと考える観光客が多いということが分かった。また、それと同時に他の交通機関には市バスにはない路線や快適さ、柔軟さ等があることも分かった。

次に、京都市バスの便利な点・不便な点について考える。この情報を得る為に、先のアンケートと同日に、共通のアンケートを使用して、班で合計30人の観光客と地元の方に行った。

共通アンケート

1. 市バスの便利な点

- ・カードが便利(15)
- ・車内案内が分かりやすい(3)
- ・敬老乗車証がある(2)
- ・地下鉄やマイカーでは行けない場所に行くことが出来る
- ・運賃が安い(10)

2. 市バスの不便な点

- ・混雑している(6)
- ・人が多くて降りられない
- ・運転が荒い
- ・案内が分かりづらい(4)
- ・運賃が高く、ICカードが使えない(2)
- ・座席数が少ない(2)
- ・バス停の案内が悪い
- ・もっと観光用にしてほしい
- ・裏通りまでいかない

それぞれの結果を比べると、運賃は「便利」とした回答者も「不便」とした回答者もいた。それは、回答者は自分の出身地のバスの状況と比較してアンケートに答えたからだと思われる。これまでのアンケートの結果から分かった事は、観光客は運賃が安くて、簡単に目的地へ行くことが出来る様な「お得で分かりやすい観光」を求めているということだ。

また、私がアンケート結果を見て気になった回答は「電車・市バスでなければ目的地へ行くことが出来ない」というものだ。回答者数は少なかったものの、市バスと電車・地下鉄の路線はどのように違うのかを調べることで、よりよい旅行プランを考えることが出来ると考えた。そこで、観光に利用されるであろうと思われる電車を地下鉄の路線を調べ、その路線の近くにある観光地をリストアップした。その結果を以下に示した。

電車・地下鉄路線図

- ・地下鉄
 - 東西線：二条城、神泉苑、近代美術館、平安神宮、京都市美術館、無鄰庵
疏水記念館、南禅寺、醍醐寺
 - 烏丸線：東本願寺、六角堂、京都文化博物館、京都国際マンガミュージアム
京都御苑、府立総合博物館、府立植物園
- ・嵐電：等持院、竜安寺、妙心寺、仁和寺、東映太秦映画村、車折神社、鹿王院
天龍寺、壬生寺
- ・JR
 - 嵯峨野線：梅小路公園、妙心寺、東映太秦映画村、嵐山
 - 奈良線：東福寺、伏見稻荷大社

これを見ると、地下鉄の東西線は東山エリアが中心、烏丸線は文字通り烏丸通に沿った観光地が中心であった。嵐電は洛西・嵐山エリアが中心となっていた。そして、JRを調べると、嵯峨野線は嵐

山が中心であった。また、奈良線では洛南の人気スポットに行くことが出来る。この結果から分かった事は、電車や地下鉄で行くことが出来る観光地は大体一つのエリアに絞られているということである。つまり、目的地を一つのエリアに縛った旅行プランを立てた場合は便利だが、京都市内全体をまわる旅行プランを立てた場合は市バスのほうが簡単にまわる事が出来るのである。また、この中で、ほとんどの観光客が観光の出发点にと思われる京都駅から出ている電車は、地下鉄烏丸線と JR だけである。多くの場合一つのエリアに絞った観光をしようとしても、一日中電車や地下鉄を使うのはむずかしいということになる。ここから、市内観光には市バスのみ、または電車・地下鉄の速さ等を利用して、市バス・電車のダブル利用という旅行プランを立てることが便利だということが分かった。

これまでの結果をまとめると、京都に来る観光客は、ほとんどが市バスを利用しているということが分かった。そして、彼らは市バスのカードを利用し、お得で分かりやすい、簡単な旅行を求めている。そうしたニーズにぴったりの旅行プランは市バスを利用すること、また、市バスと電車・地下鉄のダブル利用だと考えた。これをアピールしていくために市バスと各電車共通の一日乗車券を作るなど、よりお得な特典を設ける為に、市バスは企業との連携を図ることで、観光客によりよい旅行を提供できるのではなかろうか。

第2節 市バスが出す案内表記やバス停の状況

私は、北海道から京都に来ている外部の人間だが、京都は観光地が沢山あり古風なイメージであった。しかし、京都駅につくと、近代的な駅ビルやデパートがあり古風なイメージとはかけ離れ、様々な交通手段があり他県と通じていた。北海道と違い、観光都市としての京都は、バスのや観光客や人・タクシーの量など驚くことが沢山あった。今回ツーリズム学実習を通して、京都市が行っている観光にあらためて触れることができ、また観光客としての自分に戻って調査することができた。

実習での私のテーマは、「市バスが出す案内表記やバス停の状況」である。なぜこのテーマを選んだかという、観光客として京都に来た時、バスに乗っていて困ったことが沢山あったからだ。例を一つ出すと、河原町に行った時、北野白梅町行きのバス停が沢山ありどれに乗ったらいいのかわからなかった。京都に住んでみて、何回か河原町に行くと、どのバスが一番早く北野白梅町につくかわかったが、観光客だった私はバスを乗りこなすテクニックがなかった。このことを思い出し、京都市交通局が観光客に向けて出している案内表記や取り組みは何があるのか気になり、調べることにした。

まず、京都市交通局の出している、案内表記はどんなものがあるのか提示する。

- ①市バス観光マップ「バスナビ」
- ②京都市バス・地下鉄路線図
- ③市バス・地下鉄インターネット経路検索サービス「洛ナビ」
- ④ポケロケ(市バス接近情報)

がある。また、北海道のバス停と比べるならば、バス停に付いている接近情報案内システム(バスが今どのバス停にいるのかわかるもの)は京都ならではだろう。これに対し観光客の方は、どう感じているのか6月12日アンケート調査を行った。場所は観光客が多い、清水寺周辺から八坂神社周辺を中心に行った。私のテーマと関係しているアンケート結果の部分を抜粋すると、

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">○車内案内がわかりやすい(京都在住)○案内がわかりづらい(路線図など)(北海道・神奈川)○バス停の案内が悪い(外国人の方) |
|---|

と出た。悪い点として出た問題は、詳しくどこが悪いのか、直してほしい点などがわからなかったため、アンケート調査とは別に、他県から来た友人達に聞き取り調査を行った。

- 観光地まで何分と表記してあるバス停はあるが、主要な観光地にしか対応していない
- 京都市交通局が出している路線図が京都駅にしか置いていないため、バスの中に自由に取れるようにしてほしい
- 目的地までどのバスに乗ると効率よく行けるのかわからない
- バス車内の広告が貼ってある場所に路線図も貼ってほしい。混んでいると運転手の後ろまで見に行けないから

という、市バスに対して不満に思っている点が沢山出てきた。逆に地元の方にとっては、車内案内はわかりやすいと答えていて、地元の方と観光客との差異が生まれている。これらを見る限り、観光客には京都市交通局の取り組みがあまり伝わっていないのが現状だとわかるだろう。

ここで重要なのは、京都市交通局も、他県に比べ観光客への取り組みをきちんとしているということだ。例えば、「バスナビ」はバスの乗り方や、どのバス停に乗ればいいのかなどを詳しく明記され、主要な観光地に対応している。主要な観光地だからこそ、バスは沢山出ていて、バス停が沢山あったり入り組んでいたりするのだと私は思う。この「バスナビ」を使えばかなり快適に観光ができる。しかし、京都市交通局に問い合わせた所、「バスナビ」を置いている場所は、各案内所や地下鉄の駅、定期券売り場に置いてあるという。みた所、見落としそうな場所ばかりで観光客が行きそうな場所ではないと感じた。そこで、「バスナビ」をもっと多くの人に使うためにもバス車内やバス停に置いたり、お土産屋さんや他企業と連携を取って置いたりすることが活性化につながると考える。また、京都には「洛バス」というバスが走っている。「洛バス」とは、市内観光地などを巡る路線を運行していて、バス停周辺のご案内も充実させた観光に便利なバスである。この前このバスに乗る機会があり乗車したが、観光地のミニ情報や例えば“烏丸”の由来などをアナウンスに取り入れていた。観光客向けにできたバスだけでなく、観光客にとって乗り心地の良いバスだと感じた。このように、京都市交通局は観光客に向けて取り組みをしているが、少し地味に終わってしまっている。この取り組みを前面に出せるよう改善していったら良いと思う。

最後になるが、私は最初から市バスの案内表記などには良い印象を持っておらず、悪い点ばかり見ていたが、京都市交通局も調べてみれば取り組みが沢山あったことに気がついた。しかし、取り組みをしているからといって、観光客に浸透していない部分も多い。これを地域の方と連携を取りながら、活性化していく必要がある。今後の課題としては、「バスナビ」に細かく記されていない場所の観光地はどのような物があり、他の観光地に比べどの程度そこには観光客が入っているのか調べたい。また、今回は、地域住民の方の案内がわかりやすいという点については、調査はしなかったが、機会があれば地域の方にとっての市バスについて研究し、どちらの意見も聞いたうえで市バスの活性化について考えていきたいと思った。

〈参考URL〉

京都市交通局 <http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/> (7月19日)

第3節 広告媒体と市バス

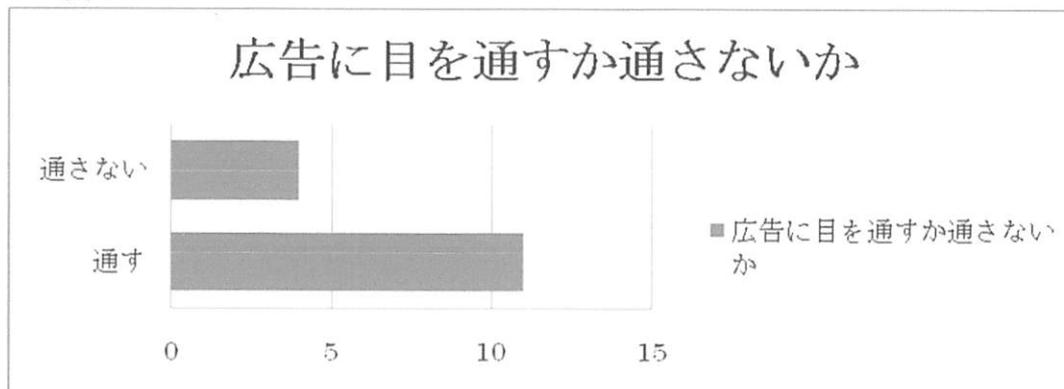
京都は、古くから歴史が残る町として日本有数の観光地であり、日本人にとって京都とは最も有名な観光地のひとつと認識されている。国際的にも観光文化都市として位置づけられ、世界各国から多くの観光客が訪れている。京都は「観光」という面において経済効果が大きいという面を持ち、観光施設や宿泊施設だけでなく、交通においても経済効果は大きい。交通において大きな経済効果をもたらすものとして京都市営バスがある。京都市営バスに対する乗客の反応から乗客が市営バスに求めるもの(ニーズ)に答える方法を考える。方法を考えるうえで宣伝効果が大きいと思われる「広告」を使用してニーズに答える手段を考察する。

はじめに、京都市営バスの乗客に対する良い点・悪い点はどこかというアンケートを取ったところ、1日乗車券等のカードが便利、敬老割引が便利、料金が安い、地下鉄やマイカーでいけないところへ行けるなどの意見が聞かれたが、どちらかと言うと悪い点に対する意見が多数聞かれた。内容は、常に混雑している、運転が荒い、バス停の案内が悪い、路線案内図が分かりづらい、ICカードが使用

できない、座席数が少ないなどである。他には「観光用にしてほしい」という意見も少数ではあるが聞かれた。京都市営バスを利用している乗客の多くは、市バスに関して改善してほしいという意見を持っている人が多いという事がアンケート調査から分かった。

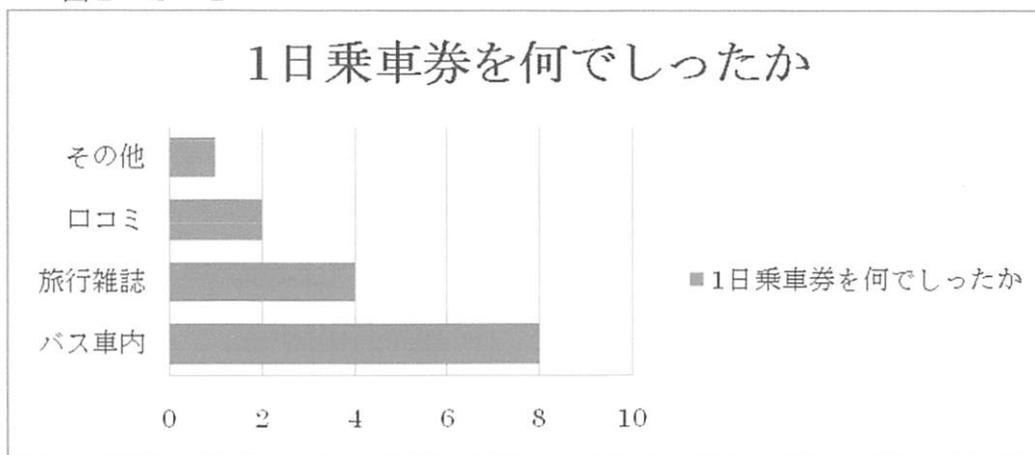
車内広告を利用して市バス利用の活性化を考えていくために個別に乗客が広告をどのように考えているかアンケートを実施した。

図2-3-1



乗客は車内広告にどの程度目を通してしているかアンケートを実施すると、アンケートを実施した15人中11人が車内広告に目を通す、4人が目を通さないと答えほとんどの人が車内広告に意識的に目を通してしていることが分かった(図2-3-1)。

図2-3-2



他に、1日乗車券をどこで買ったかというアンケートの回答にも、15人中、旅行雑誌が4人、ロコミが2人、その他が1人などという意見があったが、バス車内の広告によって知ったという人が8人で最も多かった(図2-3-2)。また、どのような広告が印象に残っているかというアンケートにはお寺や神社に関するライトアップや特別拝観などの情報や京都市内で行われるイベント情報が印象に残っているという意見が挙げられた。このアンケートと関連させてどのような広告があれば役に立つかという問いには、目的地周辺の地図、京都の行事日程、周辺の飲食店の情報、割引情報や市バスならではの特典情報などの意見が挙げられた。

以上のアンケート結果から多くの乗客は車内広告に目を通してるとともにやはり観光客が多いため乗客のニーズは「観光」という点に特に置かれていることが分かった。アンケート調査などから乗客のニーズに「広告」を通して答える事を考えると1つ目に各路線周辺にある飲食店や観光施設の情報や、周辺地域の情報がすぐ調べられるようなQRコードなどをつけた広告やWEBサイトの作成、また、各路線にそのバスでしか得られない特典を付けることなど各路線の特

色を出した観光客用の広告を作成することである。

2つ目はアンケート結果から広告をみて乗車券を利用する人が多いことを考慮して1日乗車券を提示すると飲食店や観光施設で割引を受ける事ができ、乗車券を数枚集めるとサービスと引き換えが出来るなど、1日乗車券を利用したサービスを展開することである。

以上のような広告を中心として情報やサービスを提供することで市バスの活性化だけでなく地域の活性化にも効果をもたらすとともに、乗客のニーズに答えられるのではないかと考える。どちらも地域や周辺のお店の協力が必要であり市バスの活性化には地域・民間企業との積極的なタイアップが必要ではないかと考える。

市バスの活性化を広告と結び付けるのは難しいことであるが、実際に各路線どのような年齢層の人が乗車しているか、またどのような乗車目的かを把握し、それを考慮することにより各路線ならではの広告によって乗客にアピールをすれば観光の面において現在よりさらによいサービスを提供出来るとともに京都市営バスに存在する赤字路線などを減少させることにもつながるのではないかと考える。

「広告」を通して京都市営バス、そして、京都を活性化する方法を考慮してきたが、広告以外の面からのアプローチにおいても人・企業・地域など「つながり」が最も重要であり欠くことのできないものである。

今回の学習で学んだことを今後、地域の活性化を考えることに役立てていきたい。

第4節 市バス利用客のカード利用実態

1. はじめに

日本有数の観光地「京都」には、年間を通じて国内外から多くの観光客が訪れる。しかし、京都市内は鉄道の整備が十分に為されているとは言えない状況であり、観光地への移動手段は車が主な移動手段となる。その際に、多くの観光客の移動手段として活用されているのが京都市営バスを始めとした路線バスである。その路線バスでは、乗車ごとに現金で精算をせずに、プリペイド式あるいは専用乗車カードでバスに乗車することができる。

バスで使用できるカードが多くの種類ある一方で、カードの中には一部地域で使用することが出来ないものや通年で販売していないもの、あるいは観光客に間で認知されていないものなど、バスで使用できるカードについての問題点も山積している状況である。本研究では、京都市営バス（以下、京都市バス）で使用できるカードに焦点を当て、問題点と改善点について考察を深めていきたい。

2. 運賃とバスカードについて

(1) 京都市バスの運賃と使用できるバスカードの種類

京都市バスの均一区間の運賃は一律 220 円で設定されている。なお、均一運賃区間外では整理券支払い方式となる。

また、京都市バスで使用できるカードは現在9種類ある。カードの種類は、京都市交通局が販売している「市バス専用1日乗車券」、「トラフィカ京カード」、「京都観光1(2)日乗車券」、近鉄が販売している「京都1日観光乗車券 京めぐり」、京阪が販売している「京都観光1日乗車券 みやこ漫遊チケット」、大阪・兵庫の各私鉄が販売している「いい古都チケット」、修学旅行生専用の「京都修学旅行パスポート」、そしてスルッとKANSAI協議会の「スルッとKANSAI」を使用することが出来る。

(2) バスカードの使用から考えられる利便性

「市バス専用1日乗車券」については、500円という廉価で、均一運賃区間内であれば1日に何度でも乗車することができ、京都市バスの運行している範囲内であれば1日に多くの場所を訪れる事が可能になる。

また「京都観光1(2)日乗車券」は、京都市バスの他に京都市内の地下を東西方向と南北方向に走る京都市営地下鉄と京都市内を運行する民間バス会社である京都バスに乗車することが出来る。京都バスにも乗車できるようになることで、京都市バスが運行していないエリアの観光地にも行くことが出来るようになり、1枚のカードで行けるエリアが拡大する。

上記の2種類のカードは専用乗車券であり、一度カードを使用してしまうと使用日または使用日し始めた日の翌日までしか使えないが、京都市バスと地下鉄で使用することができ、市バスと地下鉄の乗り継ぎ割引が適用される「トラフィカ京カード」と関西の私鉄やバスの大半で使用することのできる「スルッと KANSAI」はプリペイド式の乗車券であり、余った金額分に関しての使用期限は無いため、次回に繰り越すことができる。また、「スルッと KANSAI」に関しては、京都以外の関西の都市でも使用できるので他の観光地でも使用することが可能であり、観光には便利である。

(3) バスカードの使用から考えられる問題点

多くの観光客が利用していることが見込まれる「市バス専用1日乗車券」は、京都市バス以外のバスに乗車できない他に、220円の均一運賃エリア内でのみの使用となるため、均一運賃エリア外へ出かける際には別途運賃が必要となり、結果的に中心地から外れた観光地へ行く際には不十分であるという事である。

また、「京都観光1(2)日乗車券」は、京都市バスの他に京都バスと京都市営地下鉄に乗車することが出来るが、カードの発売額が2000円で、市バス(均一運賃エリア)で10回以上乗車しなければ1日で購入金額分を下回ることになり、結果的に無駄になってしまう可能性が高い。

また、各私鉄が販売しているカードに関しては、京都市内で購入することが出来るものが少なく、各私鉄の主要駅などで購入する必要があるため、沿線以外に住んでいる人にとっては手軽に購入することが出来ないため不便である。また、一部のカードは通年で販売しておらず使用出来ない時期がある。

3. アンケート調査結果

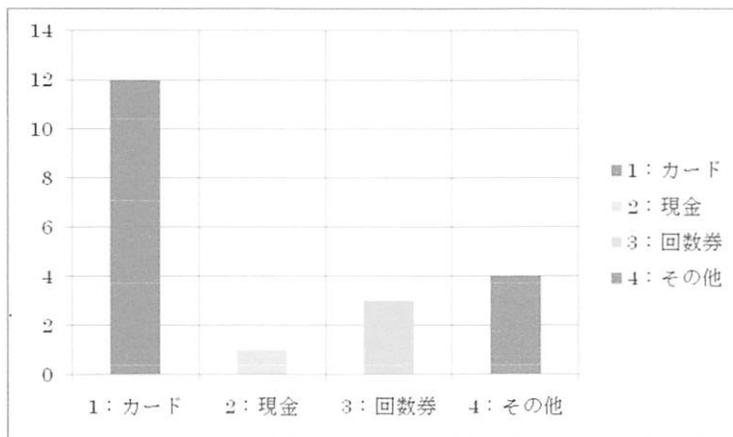
(1) アンケート調査の概要

2010年6月12日(土)13日(日)の2日間で、清水寺、八坂神社、円山公園内およびJR京都駅の4ヶ所でアンケート調査を実施した。回答者数は両日合わせて20名(男性:11名、女性:9名)にご協力いただいた。

質問内容は、京都市バスを利用した際の運賃精算方法、カードを利用していた場合は利用したカードの種類、利用したカードの販売価格について、カードの利便性、利用していない場合は、利用しなかった理由を尋ねた。また共通質問として、何種類のカードを知っているか、市バスの運賃について、ICカード乗車が出来ないことについて、今後カードに求めることの、計8問の質問を行った。

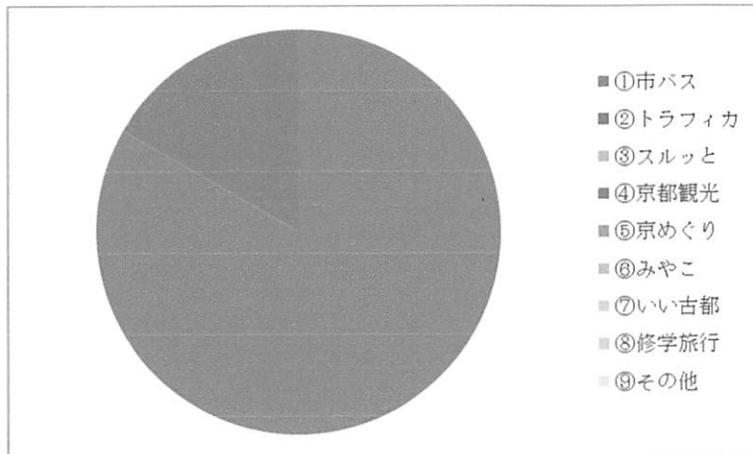
(2) アンケート結果から得られたこと～バスカードについて～

図2-4-1 運賃精算方法



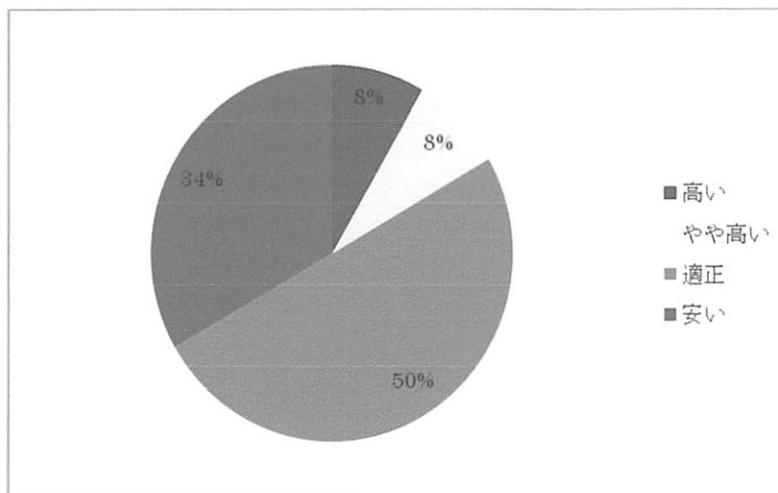
回答者20名のうち、当日カードを利用していたのは12名(男性7名・女性5名)であった(図2-4-1)。さらに12名のうち10名が「市バス専用1日乗車券」を利用し、残りの2名は「京都観光1日乗車券」を利用していた。この結果から、「市バス専用1日乗車券」が多くの人に利用されていることが伺える(図2-4-2)。

図 2-4-2 利用したカードの種類



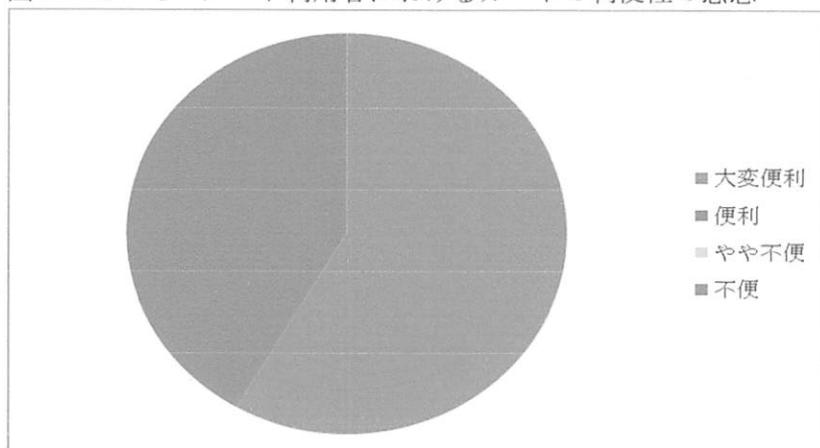
次に利用したカードの販売価格について尋ねたところ、12名中6名が「適正」と回答し、他に4名は『安い』と回答したことで、12名中10名が販売価格について満足している一方で、やや高い・高いと回答した残りの2名は『京都観光1日乗車券』を利用していた(図2-4-3)。

図 2-4-3 利用したカードの販売価格について



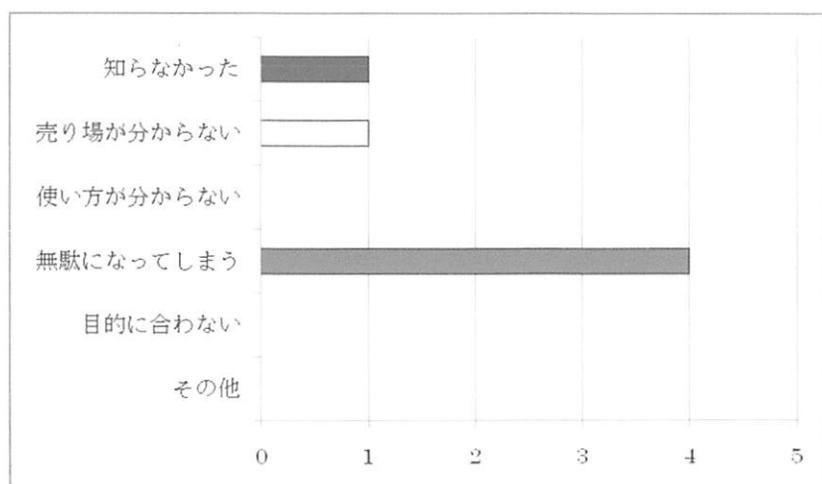
そしてカードの利便性については、カードを利用した全ての人が「大変便利」または「便利」と回答しており、不便に感じている人はいなかった(図2-4-4)。

図 2-4-4 カード利用者におけるカードの利便性の感想



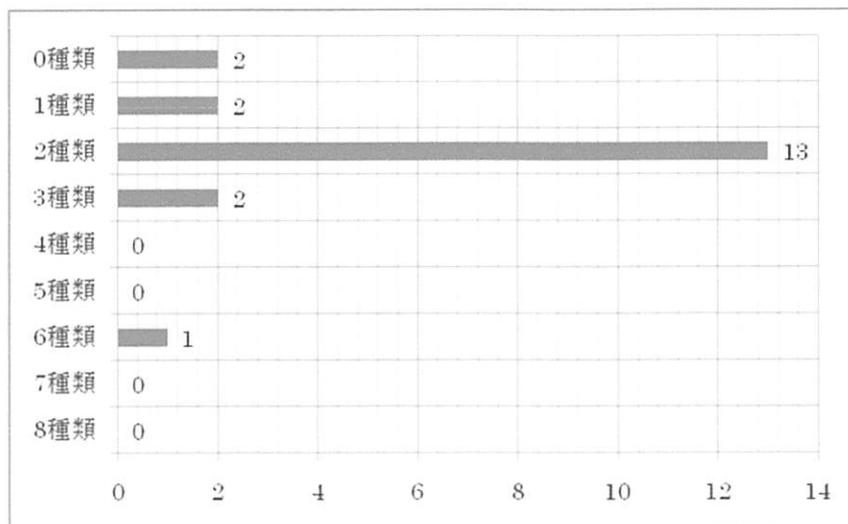
一方でカードを利用しなかった 8 名に、利用しなかった理由を尋ねたところ、「金額分利用せず、無駄になってしまうから」と回答した人が多く、次いで「カードの存在を知らなかった」、「カードの売り場が分からなかった」という回答が続いた (図 2-4-5)。

図 2-4-5 カードを利用しなかった理由



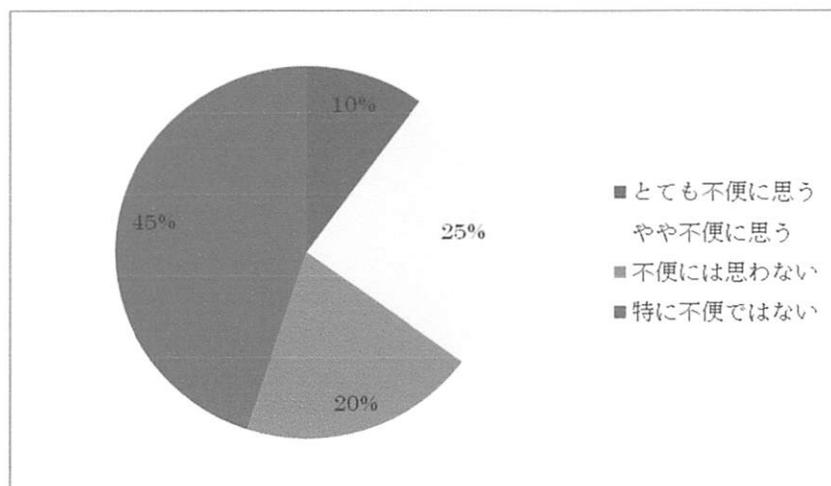
続いて、アンケート回答者全員に何種類のカードを知っているか尋ねたところ、2種類と言うのが最も多い回答で、次いで1種類と0種類が並んだ。回答者の中には6種類知っている人もいた（図2-4-6）。

図2-4-6 カードの把握数について



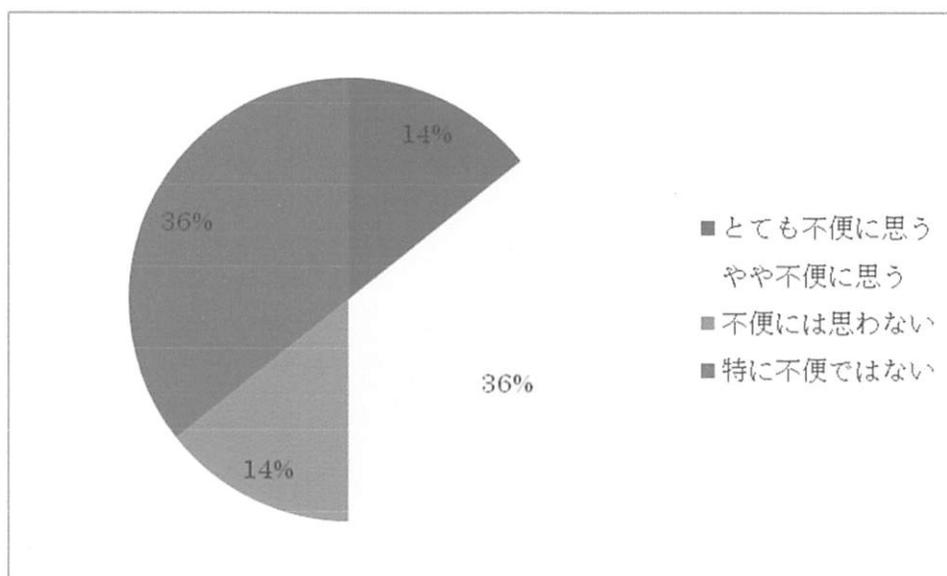
また、他の一部都府県ではバスの運賃精算でICカードを利用出来るが、京都市バスを含む京都市内を運行する全てのバスでICカードが利用できないことについて、どのように思うか尋ねたところ、20名中13名が「不便には思わない」と回答した一方で7名が「不便を感じる」と回答した（図2-4-7）。

図2-4-7 ICカードが利用できないことについての感想



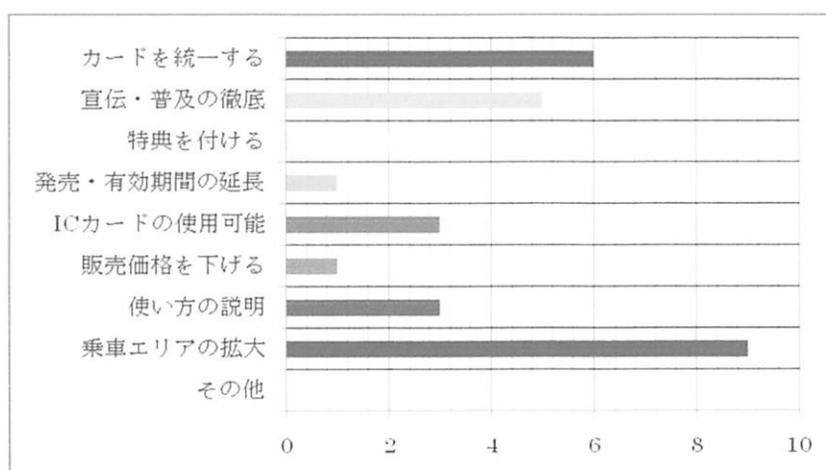
さらに、対象をICカードが地元で利用できる人に絞った結果、20名中14名が該当し7名が「不便を感じる」と回答する一方で、残りの7名が「不便に感じない」と回答し、地域を絞ることで回答者の半数が不便を感じるという結果が得られた（図2-4-8）。

図2-4-8 ICカードが利用できないことについての感想【一部地域出身者限定】



最後に、今後バスカードに求めるものについて回答者全員に複数回答可で尋ねたところ、「乗車エリアの拡大」が最も多く、次いで多かったのが「複数あるカードを統一する」、さらには、「更なるカードの宣伝と普及活動」という回答が多くを占めた。この他にも「ICカードの利用開始」、「利用特典を付ける」、「有効期間の延長」などという回答も得られた（図2-4-9）。

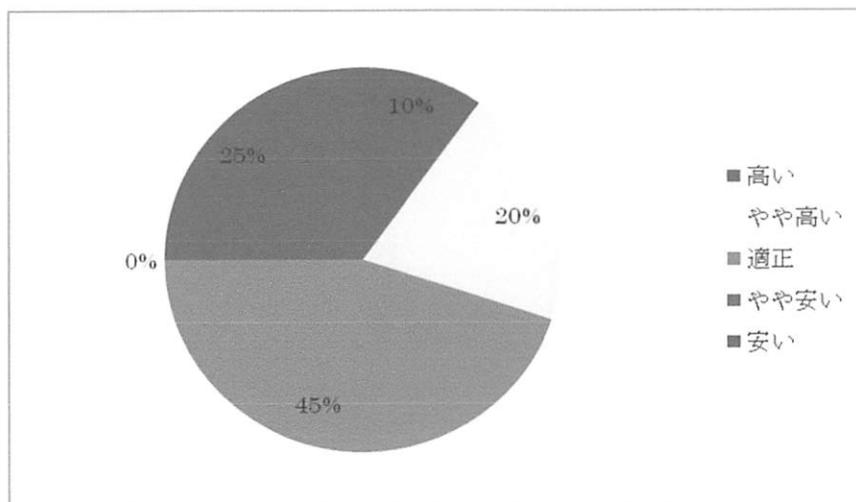
図2-4-9 今後カードに求める事について



3. アンケート結果から得られたこと～均一運賃（¥220-）について～

京都市バスの均一区間運賃の220円について、アンケート回答者全員に尋ねたところ、20名中9名が「適正」と回答し、5名が「安い」と回答した。一方で、残りの6名が「高い」、「やや高い」と回答した（図2-4-10）。

図2-4-10 均一運賃についての価格設定についての感想



4. アンケート結果からの考察

(1) アンケート結果から運賃とバスカードに求められているもの

アンケート調査の結果から、京都市バスの均一区間の運賃については現状の220円で問題はないと思われる。しかし、220円という金額は近隣の大阪市や神戸市、さらには名古屋市、東京都、横浜市の各自治体の運行するバスの均一区間運賃と比較をすると、京都市が最も高い運賃設定となっている。アンケートで「高い」、「やや高い」と回答した人は、他自治体のバスの運賃と比較をして回答した可能性が考えられる（表2-4-1）。

表 2-4-1 他自治体運営バスとの均一運賃の比較

自治体名	運賃（¥）
大阪市交通局	¥200-
神戸市交通局	¥200-
名古屋市交通局	¥200-
東京都交通局	¥210-
横浜市交通局	¥210-
京都市交通局	¥220-

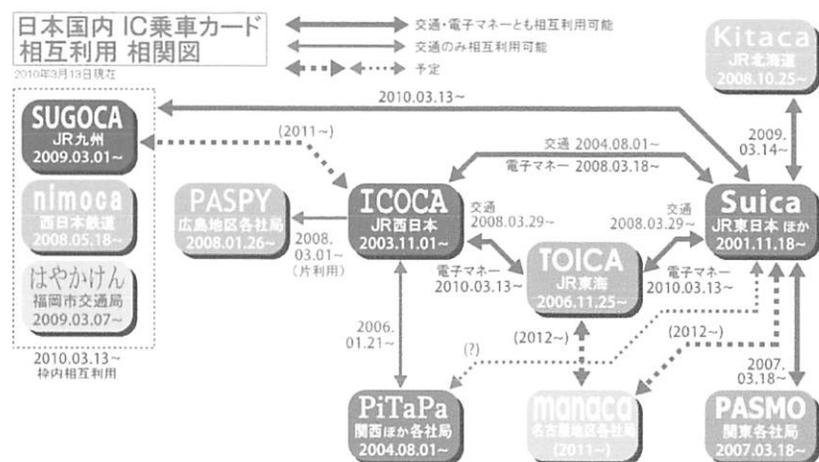
また、アンケート調査の結果からカードを利用している人は、カードの利便性については不便に感じている人はいなかった。しかし、カードの販売価格や利用できるエリアについて不満や要望の声があがっていた。

また、京都市バスで使用できるカードの認知について、回答者の大半が2種類というのは、一部のカードを除いて利用者にカードの周知徹底が出来ていないことを意味している。

さらに、アンケート調査の結果でも挙げられていたが、カードの種類を統一してほしいとの要望から、現状ではカードの種類が多すぎるというのが利用客の感想であり、多すぎるがゆえに、カードについての認知が低いことも理由として考えられる。

(2) ICカードの可能性について

図2-4-11 ICカード利用相関図



(引用 : http://upload.wikimedia.org/wikipedia/ja/3/34/ICCard_Connection.png)
2010/07/17 閲覧

現在、日本各地で様々なICカードタイプの乗車券利用が始まっている(図2-4-11)。このICカード1枚で鉄道やバスに乘車できるだけでなく、買い物なども可能となり、広く普及している。

図を見ると、鉄道の相互利用については行われているが、その他のものについての相互利用はまだ開始されていない。「観光」と聞くと、遠くから来るイメージがどうしても強いが、近隣県から遊びに来るのも「観光」である。近隣の人は、バス降車の際にICカードが利用できれば、小銭を準備せずとも降りられるため、スムーズに観光へ行くことができるようになる。

また、今後さらなるエリアの拡大や相互利用の開始が予想されるICカードを導入することで、近隣県に居住者を誘致するのに効果を発揮するものと思われる。

さらに、定期券で京都市バスを利用する人の定期券もICカードにする事によって、期限切れの定期券を使用した不正乗車を防ぐことができる。

(3) アンケート結果を受けて～考察～

バスカードについて、利用客は便利に感じていることがアンケート結果から得られた。しかし、カードの存在を知らながらもカードを利用していない人が、今回の調査で数人みられた。理由を尋ねると、「カードを購入しても無駄になってしまう」や「目的に合ったカードが無い」とのことだった。今後はこれらの人々の要望に叶うカードを作成する必要がある一方で「カードの種類が多すぎる」という回答もあったことから、利用できるカードの見直しをする必要があると考える。特に多くの観光客が利用している「市バス専用1日乗車券」については、乗車エリアの拡大と新たに2日間使用できるカードを作成しても良いのではないかと思う。また、京都市内を運行する全てのバス・鉄道に乗車できるフリーパスを新設すれば、利用客特に観光客の利便性は向上するのではないかと思う。

(4) まとめ

京都は日本国内のみならず、海外からも多くの観光客が訪れる国際観光都市である。その京都市内の観光をするにあたって、観光地へ行くための交通手段として京都市バスの果たす役割はとても大きい。今後も利用客にとって便利な交通機関であることを目指す必要がある。その際に1枚のカードがあるだけで京都市内のあらゆる場所に行くことが出来れば大変便利である。

多様化する利用客のニーズにこたえるためには、常に同じ内容のものを提供するのではなく、その時代にあった内容のサービスを提供していく必要がある。

京都市バスも赤字路線を多く抱えており予算面で厳しい部分もあるが、利用客の増大を目指しさらなる収益を上げるためには、現在のカードのサービス内容については見直しを行った方が良いのではないかと思った。

第5節 京都市バスが創る外国人観光客のためのユニバーサルデザインを考える

観光は観光施設や宿泊施設だけでなく、その間に位置する交通機関においても大きな経済効果をもたらす産業である。また、新しい文化の創造や、その土地を活性化させるためにも大いに役にたつものである。私が生まれ育った町、京都は日本の中でも有数の観光都市であり、入洛観光客数も年々増加の傾向にある。現在、京都観光の充実をより一層高めるために、外国人観光客誘致の更なる推進に焦点が合わされている。その手段の一つに「市バス」が挙げられる。本書では、市バスが行っている外国人向けサービスと、外国人観光客の市バスに対するリアルなニーズを比較し、外国人観光客のためのユニバーサルデザインたるものを考える。なお、外国人観光客のニーズは、外国人観光客に実際にアンケート調査を行い、その結果から考察する。

では、初めに現在市バスが行っている外国人向けサービスについて説明する。挙げられるものは「観光推奨バスの運行」、「バス内における英語アナウンス」、「バス停における案内図の外国語表記」、「外国語表記のバスマップ」、「方向幕のローマ字表記」である。

「観光推奨バス」というのは、「洛バス」のことである。これは、以前から市バスの観光向け路線として多くの観光客に利用されている東大路通・銀閣寺方面を巡る100号、烏丸通・堀川通から金閣寺方面を巡る101号、今出川通を巡行し銀閣寺と大徳寺方面を結ぶ102号の3路線を外国人向け観光推奨バス路線として位置づけたバスである。外国人観光客にも一目でわかるような車体デザインとし、路線ごとにイメージカラーを用いている。例えば、100号は春の桜をイメージした桃色、101号は夏の木々をイメージした緑色、102号は秋の紅葉をイメージした黄色を使用している。車内では停留所名に加え観光名所や施設案内を英語でアナウンスする。

「バス内における英語アナウンス」は「洛バス」以外の普通の系統のバス内でも実施されているが、停留所名のみで観光名所や施設案内まではアナウンスされていない。

「バス停における案内図の外国語表記」は現在ほとんどのバス停で停留所名のみ日本語彙の表記の隣にローマ字表記で示されている。また、「4カ国語（日本語、英語、中国語、韓国語）表記の観光案内図板」を「洛バス」の停留所など136カ所へ設置されている。そこに周辺の観光地やバス停留所、地下鉄の駅へのアクセスなども表示されている。

「外国語表記のバスマップ」は、市バスの利用に関する基本情報や観光名所などを紹介したハンディサイズのマップを3種類（英語版、ハングル版、中国語版）作成している。市観光案内所や、市バス・地下鉄案内所などで無料配布されている。

「方向幕のローマ字表記」は2001年頃からかなりの系統において行き先にローマ字が併記されるようになった。2005年からは文字サイズなどが調整され、外国人観光客にも一目で分かるようなデザインに変更された。またこの方向幕には停留所名がローマ字化されるのではなく、停留所から近い有名な観光地名がローマ字表記されている。例えば203系統では、行き先の日本語表記は「白梅町」なのに英語表記は「Kitano Tenmangu」なのである。これは外国人観光客を意識されて作られたものであるといえるだろう。

さて、これまで長々と市バスの行っている外国人観光客向けのサービスについて説明をしてきたわけだが、実際に京都観光をしに日本に来て、市バスを利用した外国人観光客の市バスに対する意識や感想はどのようなものなのだろうか。外国人観光客のためのユニバーサルデザインを考えるために、外国人観光客のニーズを把握する必要がある。

表2-5-1

調査日	2010/06/12
調査場所	清水寺周辺、円山公園
対象人数（国籍）	15名（アメリカ5、イギリス3、ドイツ、イタリア、中国、インドネシア、エチオピア、ネパール各1名ずつ）
性別	男性9名、女性6名
年齢	20代5名、30代4名、40代3名、50代1名、60代2名

そこで、私は京都の観光名所に出向き、アンケート調査を行った。調査の概要については下の表2-5-1を参照していただきたい。アンケートは市バスを利用して便利だと感じた点、または良かったと思った点と、反対に不便だと感じた点、または改善すべきと思った点について聞いた。調査対象が観光客であることから、無駄に足を引き止めることを避けなくてはならないということもあり、ただ紙を渡し記入してもらうのではなく口頭でインタビューに近い形式を取った。

アンケート調査の結果については表2-5-2を参照していただきたい。アンケートの結果を通じ分かったことを述べる前にこのアンケート調査の限界と反省点について先に断りを入れておきたい。まず、調査人数の少なさについてである。外国人観光客の方はみんなアンケート調査に協力的で話も聞いていただけの方達ばかりであったのだが、声をかけた外国人観光客の方全てが市バスの利用経験があったわけではなかったのが理由の一つである。市バスではない、阪急電車や地下鉄などの交通機関と徒歩で観光地まで来られている方も大勢いた。私の研究テーマに必要なのは、実際に市バスを利用した方の声だったので、他の交通機関を利用されている方の調査はしなかった。次に国籍の偏りだが、なるべくは様々な国の方の意見を聞くつもりが結果、英語圏が多くなってしまった。また、口頭での調査だったゆえに一つの質問に複数回答されたこともあり、今回のアンケート調査の結果だけが、外国人観光客のニーズなのではないことをご了承願いたい。

表2-5-2

市バスを利用して便利（良かった）と感じた点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一日乗車券（カード）が便利×3 ・ 車内の温度が快適×2 ・ 座席数がちょうどいい×2 ・ 料金が安い×4 ・ バスの構造（乗車口と降車口が分かれているところ）×4 ・ バスマップが観光客向きで便利×2
市バスを利用して不便（改善すべき）と感じた点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 料金が安い×4 ・ 車内案内がわかりにくい×1 ・ 座席数が少ない×2 ・ バス停の案内図が分かりづらい×4 ・ バスマップの配置されている場所が少ない×2 ・ バスのスピードが遅い×2

アンケート結果から分かったのは以下の点についてである。まず一つ目に市バスに対するニーズには国によって違うということだ。厳密に言うと、個人個人の価値観によってニーズは異なるのだが、ここでは国籍という枠でくくり、考えたい。例えばアメリカ人にとっては市バスの料金は安い、イギリス人は高いと感じたようだ。これから分かるのは、外国人観光客のニーズは、その人の国の文化的背景や社会的背景が関係しているということである。市バスが外国人観光客のユニバーサルデザインを考える時にいかに多国に渡り受け入れられる市バスを創るかである。とはいえ、どの国の人にも満足してもらうことなどは限りなく不可能に近い。故に、その二つの兼ね合いが大切であるといえる。

次に国籍に関係なく共通して言えることが、バス停の案内図が分かりづらいことと、バスマップの配置されている場所が少ないということだ。これは一つの国に偏ることもなく、ほとんどの人が口にしていた。現在市バスが行っている外国人向けサービスは本章の序盤あたりで述べたが、バス停の案内図にも日本語の隣にローマ字表記されているし、外国語表記のバスマップも各バス案内所にて配布されているはずだ。しかし、実際に外国人観光客にとってのそれらは不十分で改善すべきだというのである。具体的には、バス停の案内図のローマ字表記から得られる情報は限りなく少ないし、現在バスマップを配置している場所は交通局、京都駅前、京都駅地下街、北大路、烏丸御池の5箇所である。アメリカ人の話では、アメリカでバスマップは書店やスーパーマーケットなど至るところで手に入れることが出来るそうだ。それに比べ、京都市バスは観光地である京都を巡るのに効果的な交通手段であるにも関わらず、バスマップの配置されている場所が少ないのはおかしいということをお話していただいた。これらの意見を反映するためには、それなりの時間と労力、お金がかかることは言うまでもない。

私のアンケート調査で分かったニーズが全てではないことから、外国人観光客のニーズに答えることの出来る市バスのユニバーサルデザインの実現は市バスの今後の課題となるだろう。これを解決することは日本有数の観光地である京都に観光しに来る外国人の方のためだけではない。観光客が増えることにより様々な産業が発展することや、地域のまちづくりが活性化することを考えると、京都で生活するわたしたちのためにも必要であるといえるのではないだろうか。

<参考 URL>

京都市交通局 <http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/>

京都市バスの「白梅町」 <http://mito.cool.ne.jp/busbybus/hakubaicho.html>

第三章 京都における修学旅行生のバスツアーニーズについて

第1節 修学旅行生における基本的事項（数と地域）

「修学旅行におけるバスツアーニーズ～修学旅行の基本的事項～」

私たちの班は、修学旅行生におけるバスツアーニーズというテーマで調査・研究を進めてきた。他のメンバーは、バスガイドさんにアンケートをとったり、事前学習でどのようなことを勉強するのかなど、また、バスに泊まる（バス泊）について調査を進めてきた。

私の個人テーマは「修学旅行の基本的事項」ということで主に、小学校と中学校での修学旅行について、インターネットを使って「財団法人 日本修学旅行協会」というサイトなどから情報を集めた。

以下、調査報告。

●小学校国内修学旅行の実施月構成比（平成19年・20年）

1位	10月	(28.5・31.7)
2位	5月	(22.1・21.5)
3位	6月	(15.4・14.8)
4位	11月	(12.9・11.4)
以下省略。		

この表から分かることは、修学旅行は主に春か秋に行われることがほとんどである、ということだ。1年のうちで一番良い気温・気候の時期に行っていることが分かる。逆に真夏の8月や真冬の12月などほとんど実施されていなかった。さらに1月～2月も8月、12月とかわらずあまり実施されていなかった。

●小学校国内修学旅行の地域別旅行先（旅行先が近畿の場合）

・近畿	→	近畿	64.6%
・四国	→	近畿	64.2%
・中国	→	近畿	46.7%
・中部	→	近畿	46.2%

小学校の場合、出発地：近畿、旅行地：近畿が一番多く、他を見ても分かるように近隣の地域から旅行にくる小学校が多い。これは飛行機や船などは使わず、移動手段としてバスが使われているのであろうと推測できる。ちなみに、近畿地区訪問先の上位3つは、金閣寺、清水寺、東大寺大仏殿、となっており、京都の訪問先が1位、2位となっている。

●中学校国内修学旅行の班別自主行動場所

1位	京都市内	(37.4%)
2位	東京都内	(21.8%)
3位	奈良市内	(6.9%)
4位	那覇市内	(5.1%)
5位	長崎市内	(4.7%)
	その他	(24.1%)

近畿としてみると、京都市内・奈良市内合わせておよそ45%の中学校が訪問していることがわか

る。このことから私は、学校側は「楽しむ・遊ぶ」ための修学旅行というよりは「学ぶ」ための修学旅行としてとらえている学校が多いのでは、と考えた。これは主観になってしまうが、やはり関東(東京など)に比べて、京都、奈良は長い歴史をもつ都市、というイメージがあるので、学ぶことが多いのは近畿地方なのではないかと思う。

<参考URL>

財団法人日本修学旅行協会

<http://www.jstb.or.jp/research/index.html> (アクセス日:2010/07/19)

修学旅行ドットコム 修学旅行情報センター

<http://shugakuryoko.com/chosa/index.html> (アクセス日:2010/07/19)

第2節 バス泊によるツアー

1. はじめに

「バス泊」というものは帰省や旅行において現在、多くの人に利用されている。長時間移動のために心地が良くないなどのデメリットもあるが、低コストでおさえられるというメリットが人々を引き付ける大きな要因であろう。しかし、そんな「バス泊」ではあるが、修学旅行において利用されているということを聞いたことがない。ではなぜ「バス泊」は修学旅行において活用されないのか、今後「バス泊」を活用した修学旅行の実現は可能なのだろうか。本レポートではこれらのことを中心に追及していく。

2. バス泊について

(ア) バス泊の歴史

そもそも「バス泊」は「夜行バス」の利用と言い換えることができるだろう。この「夜行バス」の歴史は意外と古いものである。1960年代、国鉄などによって列車の補完として走り始めた夜行バスは高速道路網も現在ほど充実していない当時にとっては車両もごく普通の、昼間に走る観光バスと同じようなものであった。そんな夜行バスの一大転機は1980年代の後半に訪れた。福岡県の西日本鉄道が大阪府の阪急バスと組んで1983年に開業し、新型車両を導入した、福岡と大阪を結ぶ「ムーンライト号」が夜行バスの注目を浴びる先駆けとなったのだ。また、同年には東京と青森県の弘前を結ぶ「ノクターン号」が開業し大人気となった。その後、夜行バスの路線網には多くの会社が参入し、現在における全国の夜行バスネットワークの形成へとつながっていくことになった。

(イ) 用途・利点・欠点

「バス泊」の主な用途としては帰省、旅行などがあげられる。ウィラートラベルの2009年度のGW期間における利用状況の調べによると一人での利用が全体の79%を示しているそうだ。この結果からやはり、帰省における利用や、1人での気軽な移動手段としてバス泊が利用されているといえる。このバス泊の利点には、長距離移動の交通手段としては比較的安く、快適性も向上していることがあげられる。長期不況により節約志向ニーズが高まる中、バス泊は移動手段として脚光を浴びている。そんなバス泊の欠点としてはやはり、新幹線などと比較して長時間を要すること、また、快適さを向上しているとはいえ、心地の悪さを感じる人がまだ多数存在することがあげられる。

(ウ) バス泊と新幹線の比較

ここでは2010年8月1日、出発が京都駅、行き先が東京ディズニーランドであるという設定のもと、交通機関においてバス泊を使用した場合と新幹線を利用した場合を比較する。バス泊の場合、サンシャインツアーの夜行バスを使うとすると、所要時間は515分(8時間35分)、スタンダードのものだと4300円、三列シート、トイレ付など快適さを考慮したもので7000円前後で行ける。対し、新幹線(のぞみ18号)を使った場合、京都駅から東京駅までの所要時間は141分(2時間21分)、料金は自由席で12,710円、指定席だと13,720円かかることがわかった。これらの結果から、バス泊と新幹線とでは所要時間は圧倒的に新幹線のほうが勝っているだろう。しかし、料金の面からいうと、バス泊は快適さを兼ね備えたものでも新幹線の約半分という結果になった。新幹線を使用した場合は東京駅からさらに東京ディズニーランドまでの交通費がかかるが、バス泊の場合は現地にそのまま直行す

るために他に費用がかかる必要もない。やはり、料金という面からいうとバス泊は大きく勝っている。

3. 修学旅行におけるバス泊

(ア) バス泊の現状

宿泊を伴う旅行・宿泊学習における主な交通手段の調査結果がある。これによると 152 校、全体の 70.2% がバスを交通機関として利用していることが分かった。また、バスとその他の交通機関を組み合わせ利用している学校も 12 校あるため、それも含めればバスの利用校は 76.3% にまで至る。このことから宿泊行事はバスで行くものという考えができる。しかし、これらのバス利用は決して修学旅行ほどの長距離移動ではないため、このような結果が出ている。バス泊ではない、単なるバス移動の結果である。修学旅行生に行った「バスでの宿泊についてどう思いますか」というアンケートの結果、実際にバス泊を経験したことがないという子がほとんどで、みな想像したうえでの回答であった。この結果から、バス泊の「安くて良い」というもっとも大きなメリットが修学旅行生にとっては重要ことではないということがわかった。やはり、修学旅行生が求めることは学びや楽しさであり、修学旅行にかかる費用などは親にとっては気になるところでも、子どもたちにとっては全く気にするようなことではないのだろう。今回、修学旅行生だけにアンケートをとったが、もし親に同様のアンケートをとっていたらまた違う回答が得られたかもしれない。

(イ) バス泊への印象

修学旅行生への「バスで寝ることに抵抗はありますか」というアンケート調査の結果、92% の修学旅行生から「ない」という回答が得られた。次に「バスで宿泊すること抵抗はありますか」という質問をしたところ、「はい」という回答が約 52.6%、「いいえ」という回答が 47.4% という結果であった。ただ単にバスの中で寝るということに対してはあまり抵抗のないようだが、やはりバスの中で長時間寝る、宿泊をする、となると抵抗が増すようだ。その理由としては「お風呂に入れないのはいやだから」や「寝顔をあまり見られたくない」などの子どもらしい理由が多かったように思う。しかし、予想以上にバス泊に対する抵抗が少なかった、というのが印象的であった。「それはそれで楽しそう」という意見が案外多かったのだ。

4. 今後のバス泊の可能性

(ア) バス泊を利用した修学旅行の可能性

以上の結果から修学旅行生からバス泊に対して「楽しそう」などの興味を示す意見が比較的多く聞かれたので、修学旅行におけるバス泊の実現は可能であると考えたのだが、実際そんなにうまくいかなかった。同伴していた先生に修学旅行生と同様のアンケートをとったところ、「時間的に無理」との厳しい意見がきかれた。

(イ) なぜバス泊が使われないのか

国内修学旅行実施基準というものが存在する。各都道府県、また、政令指定都市ごとに校種別に修学旅行における日数(時間)・旅行費用・実施学年・実施許可基準・旅行方面・引率教職員などが細かく定められているのだ。これを見る限り、もっとも日数が長いものでも 6 泊 7 日であった。もし、バス泊をすとなればこのうち往復で 2 泊が削れてしまうため 4 泊となってしまう。バスの中でできることは限られる。限られた時間の中で先生としてもなるべく移動には時間をかけず、生徒たちに有効に時間を使わせてあげたいという思いがあることだろう。

5. まとめ

学びや思い出作り、楽しさといったものが重要とされている修学旅行においてバス泊の一番のメリットである低コストであるということは活かさない。また、国内修学旅行実施基準などという制限が定められている限り、バス泊の一番のデメリットである長時間移動というものは修学旅行における限られた時間に大きく響いてくる。よって、今後もバス泊の修学旅行への導入は厳しいといえるだろう。

参考ホームページ

「国内修学旅行実施基準」 http://shugakuryoko.com/chosa/ki_jun/2009-01-seirei.pdf

2010年7月18日閲覧

「サンシャインツアー」 <http://www.sunshinetour.co.jp/> 2010年7月18日閲覧

「JR 東海」 <http://jr-central.co.jp/> 2010年7月18日閲覧

第3節 企業スポンサーツアーの提供

1. はじめに

数年前に東京・兵庫でオープンし話題となった「キッザニア」に代表されるように、近年では子供が実際に体験することによって、社会のルールやマナー、経済の仕組みを学ぶことのできる機会の提供が増加傾向にあるように思われる。また、修学旅行も以前は観光が中心であったものが、最近では体験型学習の要素も取り入れられるようになってきている。私は、この状況に伴って企業スポンサーというものが存在してもいいのではないかと考えた。今回の研究では、実際の修学旅行の体験型学習の例を挙げ、体験型学習の利点を生徒・学校・企業の3つの側面から考察し、企業スポンサーの実現について考えたい。

2. 修学旅行の移り変わり

1) 修学旅行の目的

財団法人 全国修学旅行研究協会によると、修学旅行の最終的命題として「人間としての生き方についての自覚を深め、自己を生かす能力を養う」という課題があるという。つまり、異なる文化・自然・人々と出会うことで視野を広げ、ものの考え方を深めるというものである。観光は、その地域の伝統・文化・歴史などを直接自分の目で見て体験することができる、素晴らしい機会といえるだろう。ここでいう体験とは、個々の人の内面で感得される経験のことである。訪れた土地の人々との交流は、貴重な財産となることだろう。また、最近では、個人の内面で感得される経験だけではなく、実際に伝統工芸を生産している工房を訪れ、生徒自身も伝統工芸品作りを体験してみる機会も提供されるようになってきている。

2) 昔の修学旅行のニーズ

昔の修学旅行では、生徒たちが2列に並び、そろそろと寺院・神社や文化施設見て回るのが主流のスタイルであったという。つまり、訪れた地域の伝統的・文化的・歴史的建造物を見て回ることに重点が置かれていたようである。また、この時の修学旅行の目的は、団体行動を学ぶということも含まれていたといえるだろう。

3) 今の修学旅行のニーズ

今の修学旅行では、班ごとに学習テーマを事前に決め、旅行当日は生徒の自主的判断に任せるという「班別自主行動」が主流になっているという。先生もいちいち付いてまわることはせず、現地散開、現地（その日宿泊する旅館やホテル）集合により、生徒の自主性を尊重するという。それに加え、今の修学旅行では、体験学習が取り入れられているようである。つまり、今の修学旅行は昔のものとは比べ、子供たちが自由に選べる範囲が広がり、また、ただ観光地を見て回るだけではなく実際に生徒が体験してみるという経験が重視されているのである。

3. 修学旅行での体験学習

1) 体験学習の目的

今、修学旅行で重視されている体験学習であるが、そもそも、どのような目的で行われているのだろうか。財団法人 全国修学旅行研究協会によると、興味関心に基づいた体験学習を設定することにより、生徒の修学旅行への意欲を高める・単にそれぞれの職を体験させるのではなく、職人さんから生き方の指導を学ばせる・あるいは、日本古来の伝統文化を体験させることにより、日本の伝統文化についての理解を深めさせるといった狙いがあるという。そして、その後の効果として、職業を理解する力・職業や働くことを考える力・将来や進路を考える力・自己実現への意欲的な態度・様々な職業の情報・自分について考え理解する力・自分を大切にできる態度・他者について思いやる態度・人と接するコミュニケーションの力・基本的な生活習慣・社会的なモラルやマナー・学ぶことの大切さの理解・学習への意欲向上、等も育まれると期待されている。

2) 修学旅行での体験学習の内容

では、修学旅行ではどのような体験学習が行われているのだろうか。今回は、兵庫県高砂市立竜山中学校で実際に行われた京都での体験学習を例として紹介したいと思う。体験学習の内容は、京菓子作り・七宝(無線)作り・匂い袋作り・湯呑みの下絵付け・摺型友禅染(コースター)・摺型友禅染(ハンカチ)・摺型友禅染(うちわA短)・ネックレス作り・手織体験・八つ橋作り、の計10種類で、この中から自分の興味のあるものを1つ選んで体験するのだという。このように、京都の名所をただ見て回るというだけではなく、実際に自分で体験してみるというような、文部科学省が「生徒が事業所などの職場で働くことを通じて、職業や仕事の実際について体験したり、働く人々と接したりする学習活動」と定義している職場体験的な要素が修学旅行の中に組み込まれていることが分かる。

3) 修学旅行での体験学習の増加理由

ところで、なぜ現在、体験型学習が増加傾向にあるのだろうか。その理由は、学校では、単に教科書から学び知識を増やすというのではなく、コミュニケーション能力や自分の人間としての生き方について学ぶことも重要視され始めたからであると、私は考える。体験学習をすることで、3の1)で述べたような多くの効果が期待されるため、増加しているのではないだろうか。

4. 体験学習の利点

1) 生徒側の利点

生徒側の利点としては、・体験先の方との人間関係を深める事が出来る・働くことの厳しさを学ぶことができる・伝統を肌で感じる事が出来る・自分の興味のあることを実際に体験できる・現実味があり社会勉強になる、などが挙げられる。やはり生徒にとっては、多くの利点があることが分かる。

2) 学校側の利点

学校側の利点としては、地域との連携の深化・体験の深まりによる教育的効果・「この学校では、修学旅行で企業と提携したこのような貴重な体験をすることができます」というように学校自体の評価につながる、などが挙げられる。学校本来の目的である子供たちの教育面だけではなく、学校自身の評価につながるというのは非常に良いことであるだろう。

3) 企業側の利点

企業側の利点としては、地域とのコミュニケーションの広がり・教育活動への参画意識の強化・生徒の成長による達成感や自信・技術・技能の伝達・「修学旅行の学生の受け入れをした」という地域の評価につながる・生徒や学校に対しての企業商品のPRになる・また、体験学習後に生徒に対してアンケートを行うことで、企業に対しての率直な意見を聞くことができる、などが挙げられる。

5. まとめ

これまで見てきたように、修学旅行は、昔の観光重視型から体験学習の要素も取り入れられるようになってきたことが分かった。また、体験学習の目的や増加理由について調べたことで、これからも益々体験学習の機会の提供が増えるようにさえ思われる。

最後に、体験学習を行うことでの生徒側・学校側・企業側のそれぞれの利点について見てみることで、生徒側・学校側だけではなく、企業側にも利点がある事が分かった。現在、実際に行われている体験学習は、学校から企業に申し込むというのが主流となっているが、企業側にも利点があるのだから、企業から学校に提供するという企業スポンサーツアーが存在しても良いのではないだろうか。

参考URL

・第23回全国修学旅行研究大会報告書

<http://shugakuryoko.com/shusai/taikai/2006-01-soukatsu.pdf>

・文部科学省

http://www.mext.go.jp/a_menu/shotou/career/05010502/026/001/001.htm

・きょうと修学旅行ナビ

<http://www.kyotoshugakuryoko.jp/>

第4節 修学旅行生の京都に対するイメージギャップと教師の理想

1. 概要と目的

昔、自分の修学旅行先も京都であった。そのとき、自分の思い描いてみた町のイメージと違いがあったのを覚えている。そのときの思いをヒントに考えたのが今回のテーマである。修学旅行生が京都に来る前の京都に対するイメージと、実際に来てからのイメージとのギャップ、そして教師が理想とする修学旅行のイメージを調べ、より良い修学旅行とそれを受け入れる地域づくりを考えることを目的とし、調査を行った。

2. 調査方法

北野天満宮でアンケート調査を行った。アンケート項目は次のとおりである。

また、これ以外に関東地方の中学校教師の方に電話アンケートを取り、紙媒体のアンケートでは答えづらい内容などにも答えていただいた。また、班での情報共有も行った。

3. 結果

まずはアンケート結果である。生徒用アンケートは、班ごとに答えてもらった。関東から来た修学旅行生がほとんどであった。①では、1が64班で最も多く、それに次いで5が39班、8と3が20班前後だった。次いで6、9、8の順に丸をつけた班の数が多く、全て10班以下であり、7と答えた班は無かった。また、その他の意見として、楽しそう・the日本・静か・お守りが多い・舞妓さんがいっぱい・人がやさしい・外国人が多い・旅行者が多い・日本の文化が強調されている・家が縦長、などの回答が得られた。

②では、1と3がそれぞれ44班と42班で圧倒的に多かった。次いで、8が28班、2と6が24班、5が21班、9が14班、10班以下の回答項目は10班以下で、回答の無い項目は無かった。その他の意見としては、食べ物が高い・意外に都会ではない・木が多い・都会的で田舎的・近代ビルと遺産の調和・思っていたより昔風ではない・鎌倉と一緒に・町の人たちが優しい・舞妓がいない・かわいい人が沢山いた・いい所、などの回答が得られた。

③では、1と3が43班で最も多く、次いで3が34班、8が29班であった。次に多かった回答は9で21班、次が2で14班、残りの回答は10班以下で、回答の無い項目は無かった。

生徒に対してのアンケート

- | |
|---|
| <p>① 京都に来る前、あるいは事前学習時の京都のイメージはどのようなものでしたか？
(いくつでも)</p> <p>1) お寺がたくさんあって歴史あるカンジ。 2) 都会。 3) 混んでいる。 4) オシャレ。
5) 落ち着いている。 6) にぎやか。 7) 自分達の住んでいる町とあまり変わらない。
8) 都会だけど、ところどころに歴史ある町並みがある。 9) その他
()</p> <p>② 京都に来てからのイメージは？ (いくつでも)</p> <p>1) お寺がたくさんあって歴史あるカンジ。 2) 都会。 3) 混んでいる。 4) オシャレ。
5) 落ち着いている。 6) にぎやか。 7) 自分達の住んでいる町とあまり変わらない。
8) 都会だけど、ところどころに歴史ある町並みがある。 9) その他
()</p> <p>③ 修学旅行で一番楽しみにしていることは？あるいは、楽しかったことは？ (2つまで)</p> <p>1) お寺・名所めぐり 2) 新幹線 3) 食べ歩き 4) バスの中
5) 宿の夜・レクリエーション 6) 宿の食事 7) 知識集め 8) おみやげ 9) 班活動
10) 京都より奈良！ 11) その他 ()</p> |
|---|

総じて、旅行に来る前に生徒の持っている京都のイメージは、歴史があって落ち着いている、といった、まさにJRのCMのようなイメージで、その中で混んでいるといった現実的な意見も見られた。来た後のイメージでも、歴史があって寺などが沢山ある、落ち着いているといったイメージを持つ旅

行生が多いが、その回答数は来る前の意見と比べて減っているのが注目すべき点である。逆に、混んでいる、都会、にぎやかといったイメージが激増している点が注目に値する。また、自分の住んでいる町や他の観光地と比較し、イメージを変えるようである。とにかく「良い町」といったイメージをもっているのだ。

対して教師へのアンケートである。教師に対しては10人分以下しか紙媒体でのアンケートを集めることが出来なかったが、電話アンケートで具体的なことを聞くことが出来た。

①では、2が4人、1が3人、4、7が一人、それ以外の回答欄に丸は無かった。その他の回答として、人と人との係わり合いを培ってほしい・日本の誇る文化を知ってほしい・体験設備が整っている、そこで貴重な体験をして欲しい、などが挙げられた。

②では、1が4人で最も多く、次いで2が2人であった。③では、1と3が3人、2が2人、4が1人であった。④では、6が2人、1が1人で、その他の意見として他の学校との生徒との問題や、修学旅行シーズンに希望の宿舎が取れないことなどがあげられた。

また、⑤では、落ち着いている・観光客が多い・日本の古都として、日本文化の代表・伝統文化にふれさせるには良い、などの意見が見られた。

教師に対してのアンケート

- ① この修学旅行で生徒たちにしてほしいことは何ですか？（2つまで可）
- 1) 古き良き日本を学んで欲しい。 2) 班活動計画など、自分達で行動することを学んで欲しい。
 3) 集団で行動することの責任を知って欲しい。 4) 文化の違いや別の町を知って欲しい。
 5) 楽しむことで、自分を豊かにして欲しい。 6) とにかく楽しませてあげたい。
 7) その他（ ）
- ② 京都に対して先生方の持つイメージを教えてください。
- 1) 歴史が古く風情がある。 2) 大規模観光地である。 3) 都会である。
 4) その他（ ）
- ③ 京都が修学旅行生の旅行先に選ばれる上で、特に良いと思われるのはどんな点ですか？（2つまで回答可）
- 1) 日本の歴史を学べる。 2) 修学旅行生用の施設が整っている 3) 狭い範囲に複数の観光地があり、便利。 4) 交通網が発達している。 5) 治安が良い。
 6) その他（ ）
- ④ 上記と同じ質問項目で、逆に不適切だと感じることはありますか？（複数回答可）
- 1) 日本の歴史を学べる。 2) 修学旅行生用の施設が整っている。
 3) 狭い範囲に複数の観光地があり、便利。 4) 交通網が発達している。 5) 治安が良い。
 6) その他（ ）
- ⑤ 下見前における京都のイメージはどのようなものでしたか？具体的にお願いします

次に電話アンケートである。アンケートにお答えいただいたのは栃木県の某中学校教師の方で、自分の恩師に当たる。彼女にとって、京都は歴史的建造物が沢山あるが、自分が旅行しやすいと思う町ではないと考えていた。商業化・都会化が進んでいるが仕方が無いと思うとも。彼女の学校では、1年と2年で住んでいる地域や自国の自然環境、3年時に日本の歴史を知り国際社会に目を向けることを目標にしているとのことで、距離的にそこまで遠くなく、世界遺産であることが学校での3年生の修学旅行の条件だそうだ。そのことを考えれば京都はとても都合が良く、他の地域では学べない事が多く学べるとのことであった。

京都の寺は有名所が多く中学生でも行きやすいらしい。今はその歴史的価値などが解らずとも、後になってその良さが必ず解るときが来るので、記憶に残るような旅にして欲しい。また、どこのクラスにも歴史マニアというものが必ずおり、また、親戚が関西に住んでいる子供もいるから、そういった友達関係からも日本の歴史を身近に感じられるという点で、京都は良いのではないかと語っていた。今は、子供それぞれの考え方で良いが、何かハッとするものを感じてもらえれば嬉しいとのこと。

京都の町の良いところとして、体験施設が多いことも挙げられた。自分も修学旅行で座禅体験をし

たが、清水焼、八橋作り体験の他、扇子作りなど様々な体験施設が京都に以前よりも増えてきて、教育者としては嬉しい傾向だと述べてくれた。京都の良さを子供に解ってもらうのは今の時点では難しいから、後で思い出すきっかけになる『体験』は、有難いという。しかし一方で、体験施設が今風にアレンジされたものが多く、商業的色彩が強くなってきていることには少し不安を抱いているようであった。

総じて、皆が大切だと思っているものが大切なのだと理解してほしい、心に残るものにしてほしいというのが修学旅行に対する彼女なりの思いであった。

しかし、不安に思っておられる事も話していただいた。自分の学校のような田舎の生徒は、現実をまだまだ知らない子が多く、観光地の過剰なセールスに慣れていないために、観光地でのお土産の売りつけには非常に心配しておられた。また、他校とのトラブルはほとんど無いが、現実を知らないことを考慮して警鐘を鳴らす意味で、その点の注意を怠らないそうである。

逆に、京都の町に対して期待することは、今は表に出ていない文化財をもっと出してきて欲しいとのことであった。京都の町には保守的イメージが強い為、歴史を守りつつも、open な町にして欲しいとのこと。これで電話アンケートの内容は終わりにする。

紙媒体のアンケート、電話アンケートの結果の総括としては、教師は子供に自国の歴史を学べる場や、人との触れ合い、体験が出来る場を求めており、結果的に生徒に楽しんで欲しいと思っている。そこに当てはまるのが京都なのだ。その中で、過剰な旅行客の集中や、土産物屋の客引きなどの京都の商売形態に関しては若干不安を抱いていることが解った。

4. 結論

以上のアンケートと班での情報共有を元に、簡潔に纏めてみようと思う。生徒は京都に対し始めは時代劇のセットのような、ステレオタイプのイメージを持っており、やってきてから新たな印象を持つ事が多い。これは、メディアや事前学習の影響ではと予測する。また、宿の夜やお土産など、名所めぐりと同じ位、付随的なイベントを楽しみにしている。

一方、教師は子供に対し、教育者の立場から、日本の良さを知ってもらおうとしており、このことが、生徒の旅行前のイメージを助長していると推測する。また、みやげ物屋の客寄せなど、京都の商売の仕方には不安感を抱いておられる。

概して、生徒と教師両者のイメージから、町を挙げての商売に違った方法を考えることや、歴史一辺倒の町のイメージの改善を提案する。京都が修学旅行にふさわしい町を目指すことは、旅行者の考えを取り入れた街づくりの礎にもなっていくだろう。

第5節 修学旅行における学校での事前学習について

はじめに

修学旅行をする際には、事前学習は必要不可欠である。特に、京都は寺社仏閣も多く存在するため、学ぶことととてもたくさんあることであろう。このレポートでは、実際に、どのように事前学習が行われているのかを調べ、考察する。

1. なぜ事前学習をするのか

(1) 事前学習について調べようと思った動機

修学旅行とは、文字通りただの娯楽としての旅行ではなく、学習も兼ねた旅行でもある。私が小中学校と経験した修学旅行を思い出してみると、特に中学生、高校生時代の修学旅行では、やはり修学旅行に行く半年ほど前から修学旅行の準備として事前学習をした覚えがある。しかし、私は京都出身ということもあり、京都市内へは修学旅行として訪れたことがなかった。このことから、京都を訪れる修学旅行生は、どのような事前学習をし、どのような期待を持って京都を訪れるのかについて調べる経緯に至ったのである。

(2) 事前学習をする必要性

事前学習についてアンケートをする前に、なぜ事前学習をするのかについて考えた。そして結論として、事前学習は修学旅行先の知識をつけるだけではなく、いかにしてその訪れ先に興味関心を持た

せ、モチベーションを上げるかということに重点が置かれているのではないか、という考えに結びついた。修学旅行のみならず、旅行をする際に言えることであるが、寺社を見学する際に、その寺社が建てられた時代にはどのような人物が生きていて、どんな争いがあったのか、ということや、なぜこの寺が建てられたのか、等の歴史的な知識を持っているのといないのでは、実際に訪れた際に感動や驚きにかなりの差が出てくるのではないだろうか。確かに、ある寺を訪れる際に、ガイドが引率していれば、その場である程度の知識を得ることができる。しかし、修学旅行生が全て寺社でガイドを受けているとは限らない。また、ガイドの知識を理解する際にも、ある程度の知識を得ておかなければ、理解にも差がでてくるであろう。よって、修学旅行の事前学習では、やはり知識を得ることが重要である。

また、修学旅行は、多くの学校が中学や高校の3年間で1度開催される一大イベントである。そのような修学旅行を少しでも良くするために、事前学習や班決め等でモチベーションを上げることによって生徒の興味関心を高め、修学旅行が無事に成功することにつながると思われる。京都を例にして考えると、京都では、観光する際にいくつかの方法が考えられる。クラスごとにバスに乗ったり、班別に分かれて一日京都を観光したり、学年全員で体験授業をしたり、等である。班別行動では、訪れたい寺社は班ごとに異なるであろうし、その興味や関心はやはりある程度の知識がないと生まれにくい。また、班ごとに計画を練ることで、本番当日は上手く行動できるかということや、昼食はどこでとろう、等の楽しみが生まれるのではないだろうか。これが、モチベーションの向上につながり、当日も班ごとにまとまって行動することができるのである。よって、どのような修学旅行であっても、事前学習は大切なのである。

(3) 実際に行われている事前学習

京都を訪れる修学旅行生は、年々増加している。「京都市観光年報調査 2008」(*1)によると、まず修学旅行生対象数(小学生、中学生、高校生)の数は、少子高齢化もあり年々減少している。平成10年には4256千人であったのに対して、平成20年には3564千人となり、16%も減少している。しかし、京都を訪れる修学旅行者数は平成10年には964千人であったのに対し、平成20年には1010千人と、5%上昇しているのである。よって、京都を訪れる修学旅行生の割合は、年々増加しているといえることができる。

その中でも、わたしはある一人の先生が準備していたという事前学習の資料を例にして考えたい。この先生が現在退職された元中学校教師であり、自分のホームページ(*2)で現役時代の頃に使用されていた京都に関する事前学習の資料を公開している。この資料は金閣寺から坂本龍馬の歴史まで幅広く、項目ごとに寺社に関する歴史や背景について書かれた後に、生徒がどこまで理解し、どれくらい興味を持っているかを確認する項目まで書かれてあるのである。実際に全ての学校がここまでしっかりと事前学習をしているとは考えにくい、やはり事前学習にはかなりの時間と労力が込められていることが理解できる。

2. アンケートについて

(1) アンケート項目

事前学習について実際に学生と教師の両方からアンケートをとる際に注目した点として、事前学習の資料をどこから入手しているかについて生の意見を聞きたいと考えた。事前学習をする際には、教師からある程度の知識を提供することが必要であろう。現在はインターネットがかなり普及しているため、インターネットから得られる情報はたくさん存在する。しかし、各出版社や旅行会社が出版している修学旅行者向けの資料も、現在まだまだたくさん利用されているのではないかと考えた。そのような数多くある媒体から、どのように取捨選択をして情報を得ているのかについて調べた。また、事前学習にどのくらいの時間をかけるかによって、知識の理解の深まりに差がでてくる可能性がある。よって、事前学習にどのくらい時間をかけるかについても、アンケート項目として尋ねることにした。アンケート項目は、この2点となった。

I. 事前学習にどのくらいの時間をかけますか？

1) 3ヶ月 2) 1ヶ月 3) 2週間 4) その他

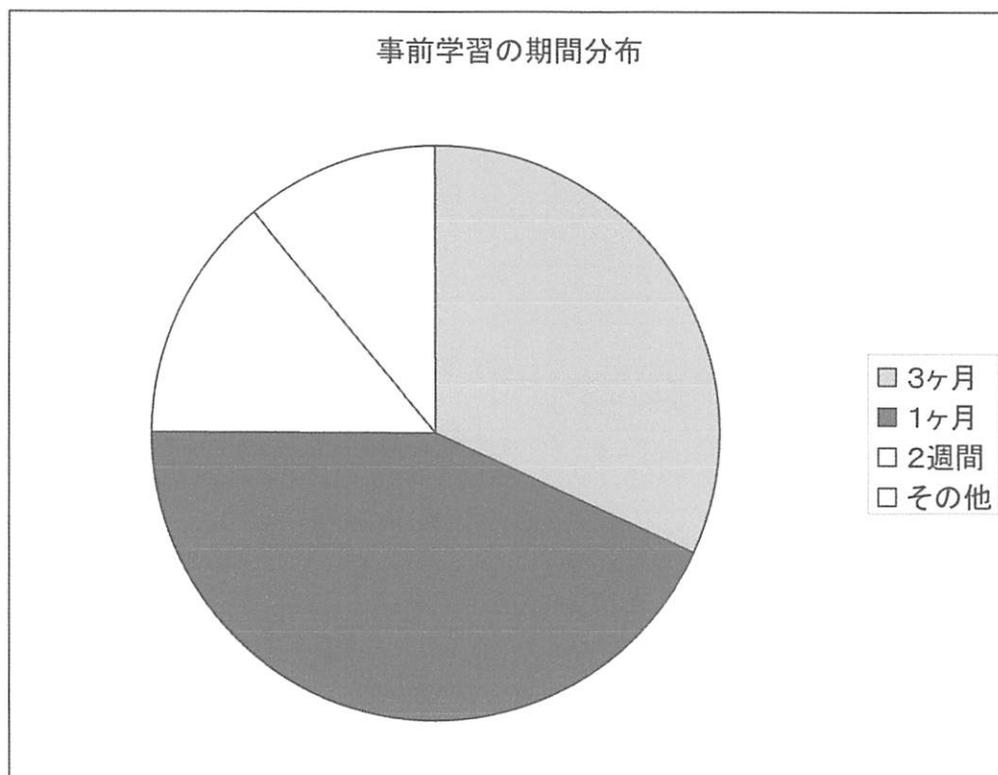
II. 事前学習の際に、資料はどこから入手しますか？詳しくお願いします。

(2) アンケート結果<修学旅行生>

まず、Ⅰの「事前学習にどのくらいの時間をかけるか」の図は図3-5-1である。このことから分かるように、事前学習には1ヶ月かけているという意見が43%と最も多かった。続いてが3ヶ月の32%である。また、その他の中でも2ヶ月という意見が最も多かったため、事前学習には約1~3ヶ月かける学校が多いといえる。

次に、Ⅱの「資料はどこから入手するか」については、インターネットのホームページという意見が圧倒的に多かった。学生たちは、自らインターネットで必要な情報を入手しながら、事前学習を行っているということがうかがえる。

図3-5-1



(3) アンケート結果<教師>

修学旅行に引率されていた教師の方にアンケートをすることができたのが4人であったため、あまり有力な情報とはいえないが、4人中3人が約3ヶ月、1人が約1ヶ月という結果になった。学生と同様、いずれにしても事前学習の期間は1~3ヶ月がほとんどである。また、どこから事前学習の資料を入手するかについては、インターネット、ガイドブック、旅行者、観光案内所という意見を得ることができた。観光案内所とは、京都駅に設置されている、観光客向けの案内所のことである。

3. 考察

(1) アンケート結果から

事前学習をする際に、どの学校も大体1~3ヶ月時間をかけていることが分かった。また、資料の入手先はインターネットが圧倒的に多かった。わたしはこのインターネットに着目し、実際に京都を事前学習する際に、どのような役立つサイトが存在するのかについて調べた。すると、やはりインターネット上には多くの修学旅行者向けのサイトが数多く存在することが分かった。例えば、「きょうと修学旅行ナビ」(*3)である。これは、京都観光推進協議会が公式に運営するサイトである。内容は、京都の歴史や寺社の知識、京都の伝統工芸や文化など、さまざまな情報を得ることができる。また、このような団体が公式に運営するサイトもあれば、京都の大学生が運営する「京都修学旅行ワン

ダーランド」(*4) というものも存在していた。その他、個人が運営するものまで、その数は数え切れないほど膨大であった。

また、わたしが提案したアンケート項目ではなかったが、事前学習と関連する質問として、「京都を訪れる際の前後ではどのように印象が変わったか」という質問内容が、大変興味深い内容となった。学生のアンケート結果では、「京都を訪れる以前の京都に対する印象」として、一番多かった点が「歴史的な風情がある」という点である。京都市では石畳の道に町屋が並び、舞妓さんがてくてくと歩いているという印象を持っているのである。しかし、実際に舞妓さんが歩いているのは祇園や上七軒などの限られた場所のみである。また、現在は町屋が保存されている地区も少なくなり、石畳に覆われている地域も少ない。京都はひとつ路地に入れば静かな雰囲気味わえるが、実際大通りは交通量も多く、バスやタクシーも多く飛び交う、大変活気あふれる街である。実際に、「京都を訪れてかたの印象」を尋ねると、「思っていたよりも都会でびっくりした」という意見も多く、京都というイメージに関して現実とはかたり異なった印象を持つ学生が多いといえるのである。

(2) 考察

このようなアンケート結果から結びついた考えとして、事前学習をする際は、もっと実際の京都について調べる必要があるのではないかと考えた。京都を訪れる以前に、学生たちが実際の京都とは異なる京都を描いているため、観光する際に戸惑いもあるのではないだろうか。その例として、わたしは修学旅行生の市バスの利用方法について述べたい。市バスを待つ際は、日本では1列に縦に並び、順番にバスを待つのが普通である。当たり前のことであるが、バスに乗車する際は、混雑してきたら次に乗る人が乗りやすいようにするために、前につめたり席を譲ったりする。しかし、修学旅行生の中にはこういったことができない学生が多いのではないだろうか。実際に、私は毎日大学へは市バスを利用して通学しているが、まず京都駅で修学旅行生がきちんと並ばないために、どの列に並べば良いのか分からない時があるのである。バスに乗り込んだ後も、前と後ろで大声でやり取りをしたり、行き先に向かうバスがどれであるか分からず、運転手のところかまわず聞いたり、マナーが必ずしも良いとは言えない。こういった課題を改善するためにも、事前学習でバスの利用方法についてもっと学習するべきではないだろうか。寺社の知識や京都の歴史も大切なことであるが、このようなマナーやエチケットの理解も、修学旅行においては大切なことである。

しかし、そのような京都に関する知識を事前に学習することによって、新たな京都に触れることができる。修学旅行の事前学習が役立ち、有意義に京都観光を楽しみ、良い思い出を京都に残すことによって、学生に「また訪れたい」という気持ちを抱かすことができれば、リピーター客としての京都の観光客になりうるのではないだろうか。現在の中学生や高校生が、修学旅行で良い思い出を作り、彼らが社会人になった際に、再び京都を訪れたいという気持ちがあれば、20年、30年後に観光客として再び京都を訪れてもらえるのである。このことから、修学旅行生は重要な観光客であるのもいえるのである。

まとめ

このように、修学旅行生は事前学習にはある程度長い期間はかけているが、学習内容が京都や寺社の歴史、知識に限られていることが分かった。また、資料の入手先としては、インターネットの利用が大変多いことが分かった。しかし、アンケート内容だけでは、不十分な点もいくつかあった。例えば、インターネットを利用するにしても、膨大なサイトの中でも、どのページが一番利用率が高いかということは、アンケート調査から得ることはできなかった。また、事前学習をする際に、市バスの利用方法について学ぶべきだと考察したが、実際にそのような学習はまったく行われていないのか、という点や、この意見について教師はどのように考えているのか等、まだまだ調査できる点はたくさんあったのではないかと考える。

しかし、アンケートをすることによって実際に修学旅行生と会話をできたのは大変おもしろいものであった。わたしは京都出身であるため、学生たちの京都を訪れる前と後での印象の違いについては大変驚いた。このような違いを、日本国内でも感じているひとびとがいるのなら、海外から来られた外国人観光客の印象の違いはさらに大きくなるのではないだろうか。調査をすることで、また新たな調査項目が増え、やはり観光はまだまだ解明されていない点が多いことを実感することができた。

《参考文献・ウェブサイト》

(*1) 「京都市観光年報調査 2008」

http://raku.city.kyoto.jp/kanko_top/kanko_chosa.html、7月19日アクセス

(*2) 「テレビ番組を活用した『京都・奈良修学旅行』事前学習」

<http://www.otv.ne.jp/~shima-t2/shugaku.htm>、7月19日アクセス

(*3) 「きょうと修学旅行ナビ」

<http://kyotoshugakuryoko.jp/>、7月19日アクセス

(*4) 「京都修学旅行ワンダーランド」

<http://www.kit-net.ne.jp/wonder/>、7月19日アクセス

第6節 バスガイド資質向上プログラム

わたしたちの5班は修学旅行におけるバスツアーニーズをテーマとしてとりあげた。その中で私は、バスツアーの一部にバスガイドという役割について調査し、修学旅行をよりよくするためにはバスガイドがどんな存在であるべきなのかについて考察したい。

まず、バスガイドとはどんな仕事なのだろうか。まず、文献による調査を行った。バスガイドとは団体貸切バスや観光バス、定期観光バスに同乗する案内係で、観光地や名所旧跡など、旅のガイドを務めたり、乗客の世話をしたりする乗務員を指す。バス会社の正社員もしくは嘱託など、最近では小規模観光バス会社の増加にともない、バスガイド派遣業者の設立もみられ、派遣ガイドが増えている。一般的には、高卒（18歳）で就職することが多い職業である。

これらの基礎知識を念頭においたうえで、バスガイドの研修方法に興味を持った。ガイドさん本人からの話を聞きたいと感じた。友人の親族の方が昔バスガイドをしていたということを知り、お話をうかがうことにした。また、私自身課外活動としてバスガイドや修学旅行生の引率案内など、ガイドにかかわることをしていて、知人にバスガイドを職としている方がいたため、そちらの方にもお話をうかがうことにした。

はじめにお話をうかがったのは山本ひろこさんという47歳の主婦の方である。現在はテレフォンアポインターのパートをされている。山本さんは18歳から20歳、25歳から27歳の計4年バスガイドを務めていた。所属は名古屋近鉄（現・名阪急行）である。山本さんのお話をうかがったなかで、修学旅行生のバスガイドで気をつけていることを聞いてみると、事前学習の有効な利用がよいガイドにつながるというのが印象に残った。班員の栗津さんが調査しているように、学校側は修学旅行の事前学習に非常に力をいれている。その事前学習、たとえば「旅行のしおり」をあらかじめ（ガイドの前）に見せてもらっておき、その内容をふまえたガイドをする、というのである。そうすると、「その話知ってる！」という感動が生まれ、その内容をふまえたクイズを行うことでバス内が盛り上がるということだった。歴史だけをつらつらと流れるように話をしても修学旅行生はつまらないというだけだ、というお話だった。また、修学旅行生のご案内の際に、学生の名前をいちはやく覚えてあげると嬉しがってくれるということだった。名前を呼んで覚えるというのは修学旅行生のみならず、ほかの観光客の心をつかむきっかけになる。そして、先生と学生の考えのギャップにも苦しんだ時期があったようだった。学生は旅行を楽しみたいという気持ちの方が大きい、先生は、修学旅行というものは学びの場だとして勉強面を重視するため、ガイドの仕方もどちらの意見を取り入れるかによって変わってくる。しかし、山本さんは、そのジレンマに苦しみながらも生徒の旅行を楽しみたいという気持ちにこたえるために、生徒が楽しくバス内を過ごせるようにと知識を提供しつつ雑談もとり入れて案内に取り組んだ、とのことだった。

こうした山本さんにお話をうかがった後で、5月26日に北野天満宮で、京都に訪れた修学旅行生へアンケート調査を行った。そのアンケートでは、個人テーマの参考に私は三つの質問を入れてもらった。まず、「ガイドさんのお話で一番印象に残ったことは何ですか」という質問では「歴史・クイズ・昔話・前回の修学旅行の話・マンガの話・方言・マック、マクドの言い方の違い・舞妓さんになれる条件・八つ橋の話・結婚話・一休さんの話・紙芝居」など興味をそそるような話が印象に残り、楽しめたようだった。そして二つめに「ガイドさんの印象」を聞いた。いくつか項目を設けた中で、44%がやさしかったと答え、22%がおもしろかったと答えた。ほかには楽しかったと答えたのが18

パーセントで良い印象をガイドさんには持っていた。しかし、次の「ガイドさんにもっとこうしてほしいかと思うところは」という質問ではさまざまな意見が得られた。声を大きくしてほしい、というものから始まり、なごませてほしい、もっと面白い話をしてほしい、歴史しゃべりすぎて何がなんだかわからなかった、クイズやゲームをしたかった、などガイドさんの印象は良いもののもっとこうしてほしいという所は多々あったようだった。アンケートをとりながら私は修学旅行生としゃべりながらもバスガイドさんの話を聞いた。「かわいかったけど歴史しゃべりすぎ」とか「もっと髪をのばしてほしい」などある程度の本音も一緒に聞けたような気がした。また、引率の先生にも同じようなアンケートをとり、数は少ないものの引率の先生の意見も聞くことができた。6月17日にもアンケート調査を行い、計100部のアンケートを集計した。

このアンケート調査からわかったことは、ガイドさんによってガイドの仕方がばらばらでガイドさん自身のご案内に対する考えが違うということだった。山本さんにもお話をうかがい、引率の先生にもアンケートをとった中でやはり、生徒と教師の旅行に対するニーズが違うこともわかった。だから、ガイドさんの中でも旅行を楽しくして生徒向けにガイドする方と、学びを重視して歴史を羅列するような方とがいらっしまった。しかし、後者のガイドの仕方では不満がある生徒が多かった。

こうしたアンケート集計を終えた後で、再び電話で大久保あやかさんという方にお話をうかがった。大久保さんは現在19歳でバスガイドをされている。高校卒業後に名鉄バスに所属し、現在は寮生活を送りながら毎日仕事をされている。今の時期は修学旅行生が多く訪れる時期で休みがなかなかとれないということだった。大久保さんにも山本さんの時と同様に修学旅行生へのご案内の中で気をつけていることをうかがった。大久保さんの場合、修学旅行生と同じ目線にたって「こんなことしてあげたら喜ぶかな」や「自分だったらこうしてほしい」という風にしてやるべきことをなさっているようだった。また、「妹のように接する」ということも生徒が楽しくご案内を聞き、質問されやすいようにするポイントの一つだということだった。アンケート集計を終えた後だったため、生徒と教師のギャップのちがいについてうかがったところ、先生の前では生徒と上下関係をつくり、先生がいなくてころでは親しみやすい言葉遣いに変えるなど、意識はしているようだった。しかし、学びの面も旅行を楽しむという面もはずしたくないという大久保さんは、学びをとり入れたクイズを行って生徒の気をひくということだった。また、集計結果を知らせたところ、シビアな生徒たちの意見に、そんな風に見られていたのかと少しこわいと感じているようだった。

以上の、山本さん・大久保さんの二人のインタビューとアンケート集計をもとにこれからバスガイドは修学旅行生のニーズにこたえるためにどうしていくべきか考えた。アンケートによると、歴史を羅列するバスガイドさんは印象がよくなく、私自身もそれには反対である。せっかくの修学旅行でバス内というのは非常に大きな位置を占めていると思う。よって、バスガイドの存在は大きい。バスガイドがどんなご案内をするかによって旅行が楽しいと思われるかつまらないと思われるか左右されるといっても過言ではない。私自身も京都学生ガイド協会という学生団体に所属しており、班行動の引率や実際にバスガイドと同じような仕事をしたりする。だからのご案内の仕方に関してよく考えることがあるのが、二人のインタビューで私が理想とするバスガイド人物像というのがまさにこの二人であるような気がする。修学旅行生に楽しんでもらいたい、楽しんでもらうだけでなく、ちゃんと勉強もして何か得てかえってほしいという二人の気持ちがインタビューの受け答えでもくみとることができた。修学旅行生をはじめ、先生方など、学校側のニーズにこたえるためには、研修の仕方もちろんのこと、学校側の目線にたって物事を考える力が必要なのではないのかと考える。一ヶ月ほどの研修で観光の確かな知識を得るとともに、ガイドの意識を高めるような研修もあるべきだ。それは講義という形でしっかりしたガイドさんの話を聞いたり、ほかのバス会社との意見交換や交流でのご案内をよりよくしていこうという意識を高めたりなどを具体的にすればいいと考えた。そして、実際の仕事の内容としてはやはり事前学習の有効的な利用が大きい。事前学習をふまえた上で、山本さんや大久保さんが行っているように、そこからクイズを出したり、「これ〇〇だったよね!」と同意を求めたり、事前学習の内容よりさらに発展した情報を教えてあげるなどの工夫ができる。そうしたバスガイドの努力が繋がっていけば、よりよいご案内ができ、よりよいバスツアーになるのではないかと考えた。生徒と教師のギャップを埋めることができるのもバスガイドであり、バスガイドの資質が向上することにより、バス会社の信頼もあがり、地域活性化につながるなど、連鎖していくのではないだろうか。

アンケート結果・ガイドさんの印象

◇山本さんのお話◇

研修方法について

? 同期全員で一台バスを借りモデルコースをまわる

? 昔バスガイドをしていた人を招いて誘導の仕方を学ぶ

仕事をしながら実践的に学んでいく

修学旅行生用のガイドで工夫していたこと

・名前を覚える

・ポイントになる人を見つけてムードメーカー的な人と仲良くなる

・学生がもっているしおりなどの事前学習をあらかじめ見せてもらって、それをもとにクイズを出す

⇒みんなが答えてくれるから楽しくなる

修学旅行のガイドの仕方について

? 一般客はガイドさんとのやりとりをニーズとしている。それは修学旅行生も同じ

? 先生は学びをメインに歴史などを話してほしいと思っているだろうが、生徒はそれで話を聞かない。事前学習で勉強はしてきているのだから、雑談などで楽しくバスを過ごすのも大事。

◇大久保あやかさんのお話◇

研修内容

4月 机上講習

会社の上司の話を聴く

発声練習

社会人としてのマナーを学ぶ

知識をつめる

↓一ヶ月後

バスに実際に乗る（最初は遠足の引率から）

仕事がない日に観光地の知識をつめる・紙芝居作成・あいさつを自分で考える・地図をかくなど

工夫していること

・話し方をくずす。わかりやすく。親しみやすく。

・自分が学生の立場だったらということを考えてしゃべることを考える。

・妹・弟みたいに接する

◇ニーズにこたえるために◇

学生と教師のニーズにちゃんとこたえるためにはバスガイドの存在が大きい

学生とコミュニケーションをとりつつ旅行先の知識をわかりやすく親しみやすく伝えるのがベスト。

研修内容にそういった考えをとりいれるべき。

この二つをうまくとりいれるのがバスガイドの役目！

第4章 京都嵐山観光の明暗

第1節 路線バスを利用した嵐山バスツアー

私は、2班の研究テーマである京都嵐山の観光に関する考察の中で、路線バスを利用した嵐山バスツアーについて研究した。研究の際、現地の観光客60名に対してアンケート調査を行ったところ、観光客の出発地は愛知県が最も多く22%で、その次に地元京都府、以降に東京都、三重県、神奈川県など、地方から来る観光客があがった。交通手段においては、路線バスを利用した観光客は全体の22%であった。このアンケートにより、交通手段の特徴としては、愛知県は自家用車の利用者が多く、京都、大阪からは鉄道、路線バスの利用者が多かった。愛知県以东の新幹線を利用する観光客は、京都駅から便利なJR山陰本線又は、京都駅発の京都駅発の京都定期観光バスの利用が多かった。これらのことから分かるように、路線バス利用者は比較的少なく、自家用車や鉄道を利用して来る観光客が多い。また嵐山は毎年、春秋の桜、紅葉シーズンには長辻通りを中心に数キロにわたって渋滞する。これは、嵐山が観光地内に駐車場を設営したことをきっかけに、観光バスや自家用車が進入するようになったことが原因である。この渋滞問題は路線バスにも影響し、京都市交通局と嵐山の最も重要な問題である。

そこで、この渋滞問題の対策として3つの項目をあげることができる。1つ目にあげられるのが、数年前から注目されているのがパーク&ライドである。パーク&ライドとは観光地から少し離れた駅やバス停付近に駐車場を設置し、観光者の駐車場から観光地への移動をバスや鉄道を利用してもらうことで、観光地へ直接自家用車が侵入することを防ぐことで、渋滞を緩和することができるというシステムである。そして2つ目が、交通規制である。実際に嵐山では、交通渋滞が顕著な11月に長辻通りで、路線バスを含む大型車の北行き一方通行規制、渡月橋～阪急嵐山駅前間の南行き一方通行規制を行っている。平成13年に嵐山交通対策研究会によって行われたパーク&ライドと交通規制の組み合わせの実権が行われ、ここ近年では毎年観光シーズンには行われている。4キロ以上あった渋滞も今では2キロ程度にまで短くすることに成功し、一方通行を採用することで道幅を広くし、歩行者の安全も確保できている。3つ目の渋滞対策としてあげられるのが、循環バスの設置である。嵐山には多くの観光地があり、それぞれが少し離れた場所にあり、移動が大変である。そこで私が考えたのが嵐山循環バスの設置である。循環バスを設置することにより、幼い子供連れの観光客やお年寄りの方にとって大変焼くに立つように思われる。実際、アンケート調査の結果からも、「循環バスがあれば利用したいか」という質問に「利用したい」と応えた観光客が大半を占めた。私が提案する循環バスの主な経路として、嵐山内の主要観光地の循環である。例としては、天竜寺→野宮神社→大河内山荘→法輪寺→岩田山公園→土産物屋である。また、循環バスにガイドを設置、あるいは車内放送などの処置をとり、循環バス利用時に観光客にとって嵐山観光をより充実したものとなる循環バスを提案する。更に、循環バスを、2つ目の項目で取り上げたパーク&ライドと関連させることができると考える。具体的な方法として、各駐車場から観光地への手段として観光バスを活用することによって、パーク&ライドの促進もはかることができる。

これら3つの項目から嵐山の渋滞を緩和し、観光客にとってより便利な嵐山観光になる路線バスの利用の実現を望む。

第2節 観光バスを利用した嵐山バスツアー

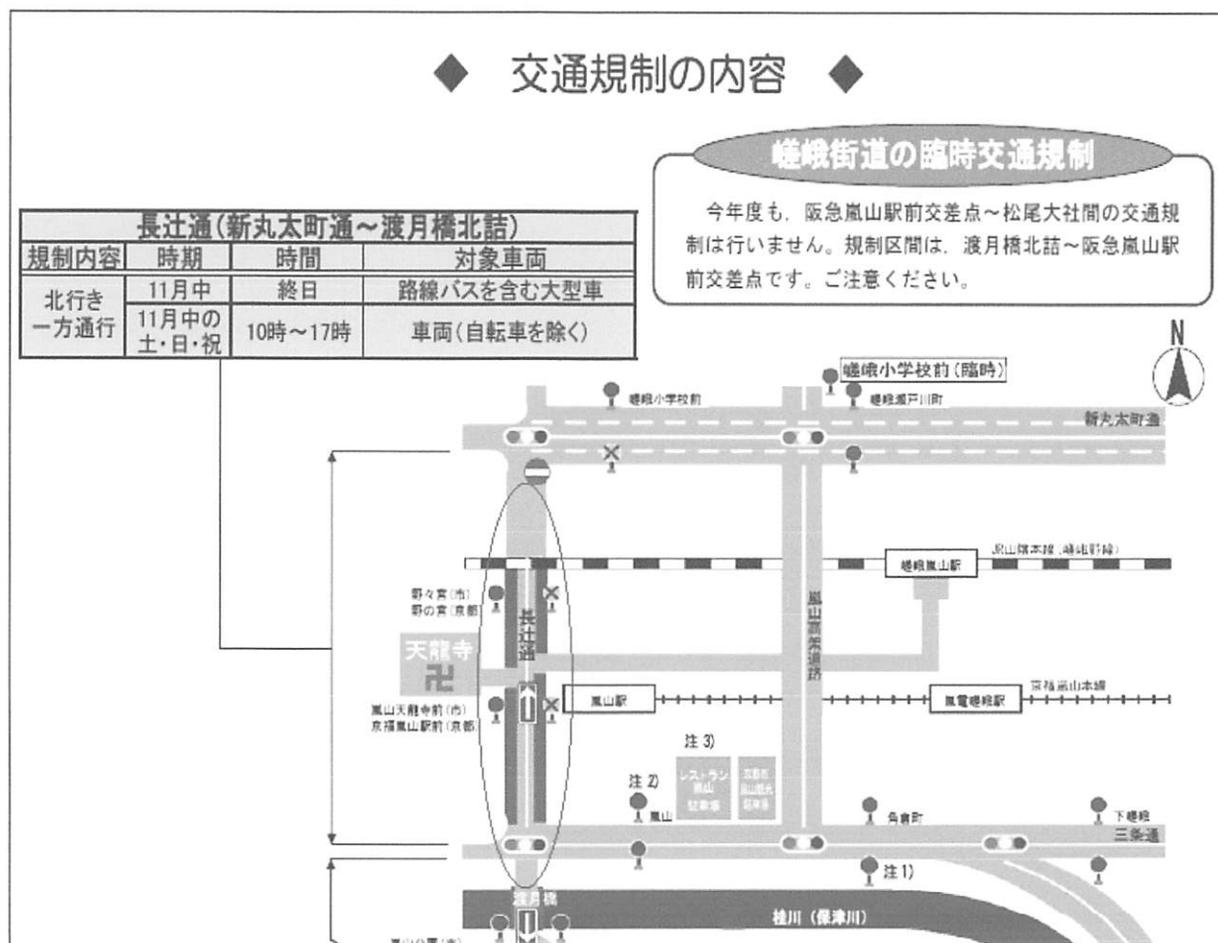
嵐山は、下記に述べるように、観光都市である京都においても、大変人気のある観光名所であり、多くの人々が年中訪れる。その中で1つの旅行の楽しみ方として、観光バスツアーを利用する方法がある。嵐山は、観光旅行のバックツアーで取り上げられることが多く、なぜ嵐山をバックツアーに取り入れるのか、また、バス運送には、つきものである渋滞に対してどのような取り組みがあるのかについて述べたい。

旅行業者やバス会社がバックツアーに嵐山を組み込む理由は、3つある。まず、バックツアーを計画するときを考えることは、「人々が観光をするとき、何を求めているのだろうか?」ということである。そのとき、観光地として人気のある京都は、とても魅力がある。京都といえば、清水寺、金閣寺、嵐山が有名で、年間入込客数のベスト3を占め、観光名所として名高い。このような人気の場所

である、嵐山をパッキングツアーに組み込むことによって観光客を増やす狙いがある。次に2つ目の理由として考えられることは、お土産や食事をとれる場所があるということである。このような場所があることによって、自由散策の時間などを設けることができ、パッキングツアーに幅を持たせることができるという。また、最後に、バスという観点から考えると、ある程度のキャパシティを持つ駐車場がある嵐山は、パッキングツアーに組み込みやすいということが言える。このような理由が、観光バスにすべて当てはまるとは限らないが、おおよそこのような理由が、嵐山がパッキングツアーに組み込まれていると考えることができる。

次に着目すべき点は、どのような客層がどのような時期に嵐山における観光バスツアーを利用しているのかという点である。2班独自のアンケートからは、会社関係で観光バスを利用し、嵐山を訪れているという結果が得られた。また、京阪バスへの聞き取り調査から年配層の利用が多いことが分かり、若年層の利用は少ないことが分かった。やはり観光バスを利用する観光客の人々は、春の桜の季節や秋の紅葉といった季節に集中して訪れ、観光バスの方もバス便を増やすなどしてこれに対応している。京阪バス会社が観光バスの便数を増やすように、他の会社も観光シーズンには、観光バスを増やしている。さらに、多くの観光客も自動車によって嵐山に集まってくると毎年、観光地では悩みの種となる渋滞が生じてくる。

京都市交通局作図を編集 (下記サイトから取得)



この問題に関して、バス車内では、口が達者なガイドさんに頼って時間を稼いでいるという。しかし、これは渋滞に対する直接的な効果をもたらすものとは言えない。一方、車外では、渋滞に対して、嵐山交通対策研究会らが中心となってトランジットモールという作戦を使っている。トランジットモールとは、歩行者歩行空間確保のために、片側通行とするもので、始めから、交通渋滞の対策とは言

えないのかもしれない。しかし、実際、この作戦は嵐山において、下記に記した図中で示すように、嵐山駅前などで行われ、成果を出している。11月の期間限定ではあるが、平日では、路線バス等の大型車のみが通行でき、土・日・祝日などには、全車両が片側通行となっている。このような交通規制を行うことで、自動車の交通量が減り渋滞緩和政策のひとつとなっている。しかし、この政策は、ピーク時のみしか行われていない点に問題がある。観光と渋滞は強い関係を持っていて、観光地の魅力を低下させる恐れを持っている。その中でどのように対策を練っていくかが重要な鍵となっていく。嵐山は、京都の中では、僻地であり決してアクセスのいい場所とは言えず、そのために交通渋滞が起きやすい。近年になり、JR嵐山駅ができ、京都駅からのアクセスが便利となるなど、嵐山は、わざわざ観光バスを使わずともスムーズに遊べるようになってきている。これからは、観光バスの中でネックとなる交通渋滞による対策を地域と連携させて、解決する方法を探り、観光バスがこれからも発展していくために、新たな若年層の乗客の確保できる魅力を持ったツアーが望まれる。

参考文献

www.city.kyoto.jp/tokei/trafficpolicy/kankochi/pdf/arashiyama.pdf - 嵐山地区内秋の臨時交通規制等のお知らせ 7月2日閲覧

第3節 マスツーリズムと観光の魅力～京都嵐山観光に注目して～

現在は多くの人々が手軽に旅行に行くことのできる時代となったが、人々は観光地にどのようなイメージをもっているのだろうか。郷土料理、お土産、新鮮、癒しなど良いイメージはもちろんだが、一方で悪いイメージもあるだろう。そこで今回注目するのが「混む」つまりは観光地が混雑していることを観光者はどのように感じているかである。観光地が混むようになったのは昔からではなく、第二次世界大戦の経済発展に伴って、多くの人々の生活に余裕ができ、旅行に行くことが大衆文化の一つになってからである。このように大衆が観光に行く「マスツーリズム」という現象は、アメリカで1950年頃、西欧諸国では1960年頃、日本ではジャンボジェット機が普及した1970年頃に起こった。そして世界各地の観光地に多くの人々が訪れ、特に観光シーズンにおいては混雑が発生するのである。混雑は人々を不快にするものであるが、混むとわかっていながらも人々は何故観光地を訪れようとするのか。観光地の混雑は観光者の心にどのように作用しているのか。そこで、日本一の観光地である京都嵐山に注目し、マスツーリズムが観光に与える影響について考察する。

嵐山は京都市西部に位置し、嵯峨地区を含めた渡月橋周辺のことを指した名称であり、国の史跡、名勝である。天竜寺や野宮神社などの複数の寺社や、渡月橋、保津川下り、トロッコ、嵯峨野巡り等での景観が観光の主体であり、古くは平安時代の貴族の別称地もあり、源氏物語で舞台となった場所も点在している。特に春は桜、秋は紅葉の名所であり多くの観光者が訪れるのである。それに伴って発生するのが渋滞であり、その最も主となる原因が嵐山地区内にあり、その収容可能台数も少ないからである。さらに嵐山は車道も歩道も狭く、車道においては観光バス、路線バスの大型車が車線をはみ出す状態で通行し、一方歩道においても観光者も観光者が歩道から溢れるほどに群がっている。その中で渋滞が発生している状況であるため、運転手も観光者も大変危険である。また、駐車待ちの渋滞である為に解消の見通しもなく、ほぼ終日嵐山を中心としての渋滞し、ピーク時には4キロも続くほどである。そこで嵐山の混雑は観光者にどのように捉えられているかを知るために、実際に現地で調査を行うことにした。

6月13日(日)に行った現地調査では、出身地、世代、リピーター、交通手段等の観光客層と、シーズンにおける混雑(渋滞)に対する認識の調査をした。調査の目標は混雑に対する認識に観光者層において偏りがあるかどうかを把握することである。ただ残念なことは、混雑する時期に調査を行えなかったことである。まず、観光者層の調査でわかったことは、嵐山を訪れる観光者は子供から高齢者まで幅広く、主に近畿と中部からの観光者は5回以上のリピーター多かったが、目立った大した偏りはなかった。観光バスでのツアー団体、家族、カップル、友人といった主流の人員構成であり、嵐山が大衆の観光地であることを示していると考えられる。その中において、友人との観光者の大半は鉄道や路線バスを利用した学生や社会人女性であり。家族やカップルでの観光者の多くは自家用車を利用していた。次に、観光者の混雑に対する意識の調査の結果である。観光者が混雑(渋滞)に対

する批判的な認識として挙げられたのは、「観光バスの数が多いのが原因だと思う」「歩行者、運転者どちらも危ない」「嵐山の魅力が台無し」「行程通りに観光ができなくなるから困る」「車で来るところではない」であった。一方で無批判の意見もあり、例を挙げると「魅力が損なわれるかもしれないが、それでも来る価値はある」「混んでいる方がむしろ観光地らしくて良い」「渋滞の不快感以上に観光の価値があれば、構わない」というものであった。これらの調査により観光者層とそれぞれの混雑（渋滞）に対する認識にはある偏りがあることが判った。渋滞に対して批判的な意見を述べたのはリピーターかつ電車を利用する（自動車では来たくないから）観光者が多い。来た回数が少ない、あるいは混雑するシーズンに来たことのない観光者には意外と混雑の認識が薄い。リピーターかつ自動車で来る観光者は無批判の認識を持ち、魅力が混雑の不快感を上回ると述べた人が多かった。このことから判ることは、同じ混雑においても観光地がそれ相応の魅力を持っている場合、人々の混雑に対する不快感は軽減され、最も混雑する春秋のリピーターも多いのである。でもやはり、観光時間を確保するために、なるべく渋滞は避けたいというのが大半の観光者の意見である。

このような観光者の渋滞を避けたいという意見や、渋滞時の自動車の排気ガスによる環境汚染の軽減、地域住民との問題など混雑に関する様々な問題を解決する方法として出来上がったのが、パーク&ライドである。パーク&ライドとは観光地から少し離れた駅やバス停付近に駐車場を設置し、観光者における駐車場から観光地への移動はバスや鉄道を利用してもらうことで、観光地へ直接マイカーが侵入することを防ぐことで、渋滞を緩和することができるというシステムである。平成13年に嵐山交通対策研究会によって行われたパーク&ライドと交通規制の組み合わせの実験が行われ、ここ近年では毎年観光シーズンには行われている。4キロ以上あった渋滞も今では2キロ程度にまで短くすることに成功し、さらには一方通行などの交通規制と併用することで道幅を広くし、歩行者の安全も確保できている。実際に混雑時でないのに関わらず、万一の渋滞を避けるためにパーク&ライドを利用する観光者もあり、他にも手間がかかるという意見もあったが、観光がより快適に楽しむことができることを理由に、パーク&ライドを賛成する観光者が多数であった。さらにパーク&ライドから嵐山の移動を含めた、観光案内循環バスの設置案も嵐山の観光をより快適に楽しめるのではないかと的好评価であった。

以上の嵐山観光についての調査により、マスツーリズムは観光地の魅力の低下に影響していることは確かであることがわかる。しかし人々がパーク&ライドの設置のような観光の促進、保全などの観光に関する様々な活動を行う理由は、マスツーリズムによって生じた様々な障害が存在しているからである。マスツーリズムがなかったら、人々は地球の観光資源の大切さに気付くことさえなかったであろう。つまりマスツーリズムの到来は、より多くの人間に観光の楽しみを与え、同時に観光資源つまりは地球の財産について今一度見つめ直すきっかけを与えてくれたのである。

第4節 嵐山の発展とその側面

京都は言わずと知れた日本有数の観光地であり、その中でも嵐山は代表的な場所である。春、秋の観光シーズンをもなると、その混雑ぶりは特筆すべきものがある。それは一見良いことのように思えるが、現地住民の立場になって考えると必ずしもプラス面ばかりではない。そこでこのレポートでは、嵐山における観光事情、特に住民とその関わりについて考察したいと思う。

調査の一環として、6月13日に実際に嵐山で現地住民に対してアンケートを行った。質問項目は、(1)嵐山が観光地として発展していくことに対してどう思うか。(2)観光客が増えることでどのような問題があるか。(3)その問題に対してどのように対応しているか。また、行政や観光機関への要望はあるか。(4)観光客の観光態度はどうあるべきか。の4つである。

このアンケートの調査結果をまとめると、(1)に対しては、全員が良いことであると答え、中にはもっと活性化することを望む声もあった。その他の質問から問題点が見えたことも後述するが、その上でこのような傾向が見られることから、嵐山に住む人々にとって観光がどれほどの経済基盤になっているのかが読み取れる。(2)に対しては、観光客が汚していくという意見が多数であった。しかし、近年は段々と改善されているという意見も見られた。また、昔は煙草のゴミが目立ったという意見もあった。推察するに、ゴミ箱の設置や歩き煙草禁止というマナーが一般に定着してきたことによるポイ捨ての減少が考えられる。(3)については、住民の方々が掃除を行っており、それが迷惑である、

行政がもっと動くべきだという意見、案内所が小さいものしかなく宣伝もないので、もっと観光客の便宜を図るべきだという意見、地元任せ過ぎだという意見が多数であった。(4)については、やはりゴミを捨てない、住民に迷惑をかけないという意見が見られた。

まずは住民アンケートでも最も目立った嵐山のゴミ問題について考察する。上記のように年々改善しつつあるものの、やはりまだ充分ではないという現状である。特に私が気になったのは、行政に対し住民の不満が多数見られた点である。そこで、ここでは特に行政のゴミ対策、住民の活動について記述する。その上で保津峡を例に挙げたい。嵯峨嵐山に於いて保津川は重要な観光拠点である。保津川下りや嵯峨野トロッコ列車など名物とも言えるものが保津峡にはたくさんある。しかし、その保津峡は多くのゴミで汚されており、清掃活動なしにはその景観は保てないのである。

それにも拘わらず保津川流域の自治体はその清掃活動を積極的に行っていない。行政の動きが不可欠に思えるが、なぜその動きがないのだろうか。これは、保津川が複数の行政区域にまたがっており、連携して取り組むことが困難なためである [i]。そこで、地域住民やNPOをはじめとするボランティア活動に頼っているのである。

代表的なものとしては、京都の複数の市民団体主催による嵐山クリーン作戦という清掃活動が毎年5月に行われている。2010年で29回目にもなり、マストツーリズムにより観光が活性化すると同時にゴミ問題に悩まされた嵐山を、住民の手で改善していこうという姿勢が見られる [ii]。

また、観光シーズンに嵐山に於いて最も問題となるのが交通渋滞である。京都駅から嵐山まで鉄道なら14分で行くことができるのだが、車では1時間半以上、ピーク時には3時間以上かかることもあるという。これでは移動に時間が割かれてしまい、見られる観光地も減り、観光の満足度も下がってしまう傾向が見られる [iii]。また、歩行者の安全面に於いても危険を増幅させている。

この問題に対し、京都市交通局は紅葉で賑わう秋のピーク時に交通規制を行っている。具体的には、嵐山周辺の長辻通、嵯峨街道を車両一方通行にするというものである [iv]。また、市営駐車場を観光バス完全予約制にしたり、シャトル便を出してパーク&ライドを図る、歩行者を分散誘導するといった対策も行われている [v]。

嵐山の観光を持続させていくには、その景観の維持、利便性の改善が不可欠である。しかしそれは住民の活動だけでも行政の事業だけでも成り立たないものである。嵐山の現状維持と更なる発展のためには、双方の連携が何よりも大切であると感じた。

[i] 保津川の景観保全に向けて

<http://ouc.daishodai.ac.jp/data/052a4177a9302de3c9a7b990d89a7a50/File/2007%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E5%AE%9F%E7%B8%BE%E5%A0%B1%E5%91%8A%E6%9B%B8.pdf> より 2010年7月18日取得記事

[ii] エフビットコミュニケーションズ株式会社 <http://www.fbit.co.jp/2010/05/post-6.html> より 2010年7月18日取得記事

[iii] 京都市情報館 <http://www.e-arashiyama.com/> より 2010年7月18日取得記事

[iv] 京の住人たより <http://www.hi-ho.ne.jp/kyoto/arasiyama01.html> より 2010年7月18日取得記事

[v] 平成19年度観光地等交通対策の実施概要について

<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/cmsfiles/contents/0000033/33352/19kankochi.pdf> より 2010年7月18日取得記事

第5節 京都嵐山へのバスツアー～嵐山におけるパーク&ライドの導入および促進～

1. 目的・方法

今回のバスツアーの研究にあたって、私の班は京都でも有数の観光地の中から「嵐山」をとりあげた。研究地を一つに絞ることにより焦点を明確にするためである。嵐山は春秋の桜、紅葉シーズンをはじめ、年間を通して全国から多くの観光客に見まわれ、学生から高齢者まで幅広い世代に愛されている景観を観光資源にもつ観光地である。

班ではバスツアーについて、観光地としての問題点や交通対策についてなどを班員各々に分担し研究した。その中で私は、観光地・嵐山における交通問題・渋滞問題を取り上げた。なぜなら、近年モー

タリゼーションが発達し、自家用車で旅行する観光客が増加し、比較的狭い道路に囲まれる嵐山にも自家用車で来客が増加したためである。

その対策として、数年前から注目されているのがパーク&ライドである。パーク&ライドとは観光地や目的地に直接車を乗り入れるのではなく、そこから少し離れた駅やバス停付近に駐車場を設置し、そこに駐車した上で観光地まではバスや電車など公共交通機関を使うというものである。平成13年に嵐山交通対策研究会によって行われたパーク&ライドと交通規制の組み合わせの実験が行われた。よって4km以上もあった渋滞も、今では2km程度にまで短くすることに成功し、一方通行を導入することで道幅を広くし、歩行者の安全も確保できている。現在パーク&ライドは嵐山に限らず京都市の有名観光地の多くに採用され、観光局も観光者に対して積極的な利用を勧めている。

調査方法としては、主に6月13日(日)に班員5人で実施したアンケートである。この日はあいにくの雨ではあったが、計60近くものデータを入手できた。また、それだけではなく、京都市交通局などのwebからのデータも参考に考察していく。

2. 結果

アンケートより、図4-5-1の「都道府県別 観光者」はやはり地元・京都府と愛知県がトップに上がった。この日は日曜日ということも関係しているのか、片道3時間以内でこられる都道府県が多くみられる。同時に図4-5-2の「地方別ナンバープレートの割合」をみてもわかるように、近畿・中部地方からであると、高速道路を利用すれば京都はアクセスし易いためであろう。図4-5-4の「交通手段の割合」も合わせてみると、愛知県は自動車利用者が多く、京都・大阪府からは鉄道・路線バスの利用者が多かった。また、愛知県以东の新幹線を利用する観光者は、京都駅から便利なJR山陰本線又は京都駅発の京都定期観光バスの利用が多かった。

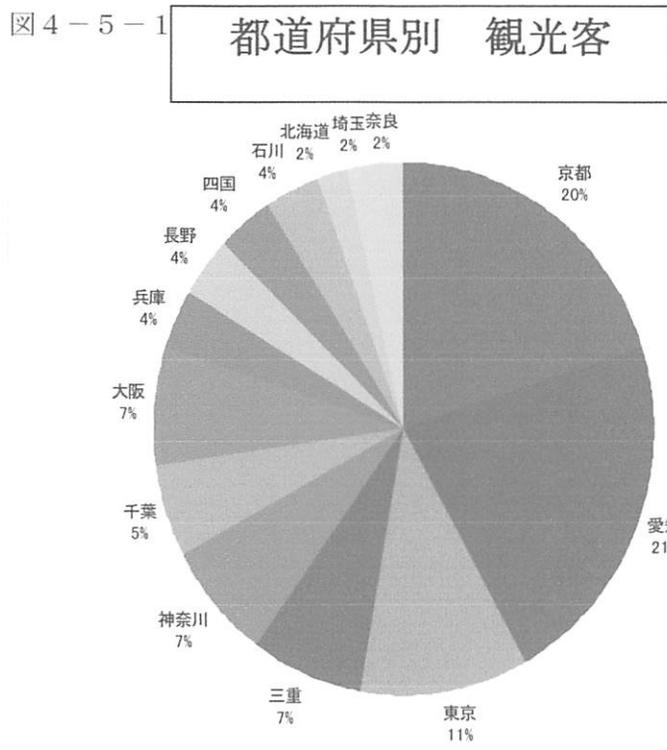
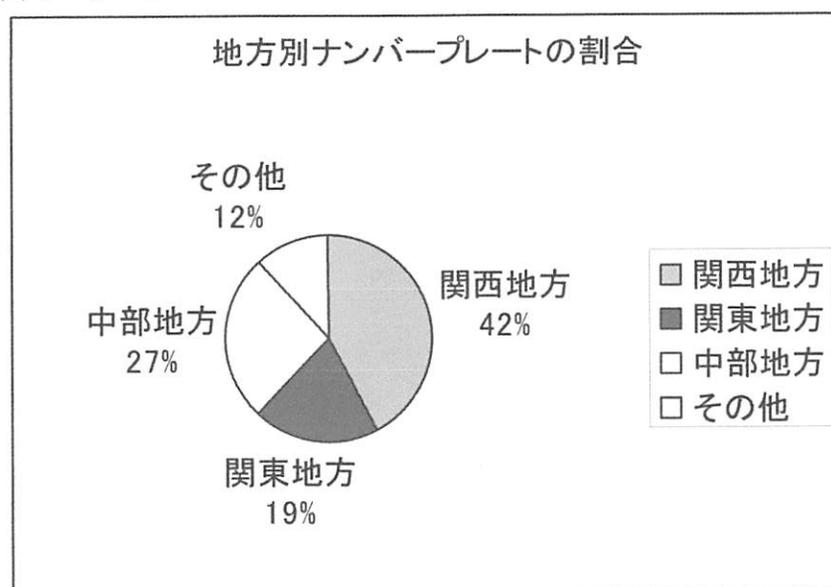


図 4-5-2



また、図 4-5-3 の「観光客の世代割合」からは 20 代と 40 代が多くみられた。今回、修学旅行生などにも出くわしたが、アンケートには反映できなかった。しかし、親子や社員旅行など様々な団体にアンケートを実施することができ、よかったと考える。

パーク&ライドに関して、アンケート実施日はシーズン外ということもあって嵐山における駐車場には空きがあった。しかし自家用車の乗り入れは、渋滞を招く原因であるのは先ほども述べたが、嵐山には観光バスも次々と入ってくるため特に春秋のシーズン中は駐車場の十分なスペースは設けられていない。そのため、やはりパーク&ライドは定着させていかなければ、渋滞問題の解決へは進まないであろう。

図 4-5-3

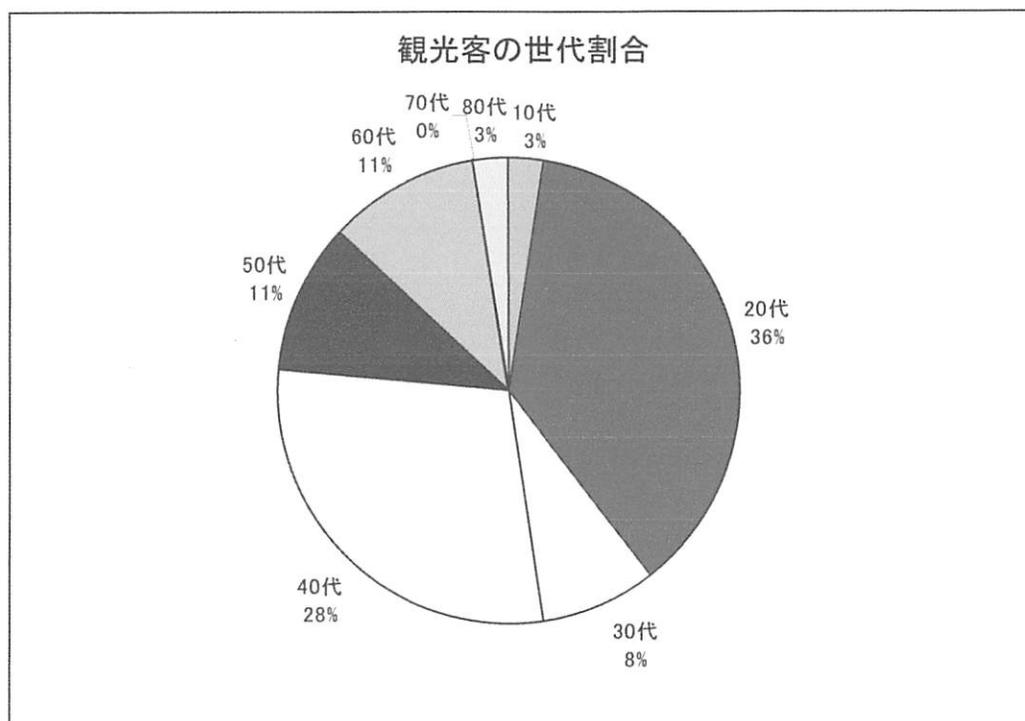
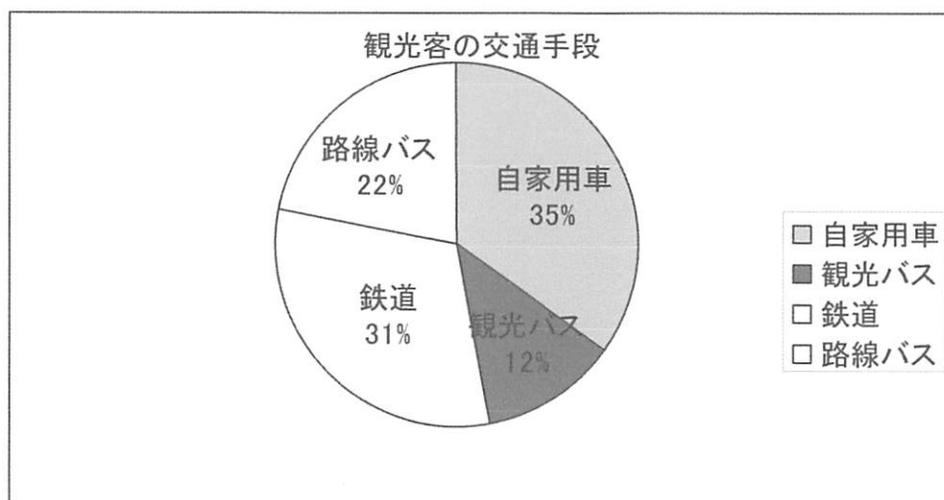


図4-5-4



一方アンケート内容の中に、渋滞対策としての「嵐山観光用循環バス」の設置を設けた場合、利用するか尋ねたところ多くの方が「利用する」と回答された。嵐山は各名所間の距離が大変遠いところもあり、高齢者や子どもにとってはかなりの負担ともなる。そのため、この循環バスは嵐山内の主要観光地である天竜寺・野宮神社・大河内山荘・法輪寺・岩田山公園という経路で循環しようと提案したのである。

3. 結論

以上のことから、私はパーク&ライドを強く推したのだが、実施する駐車場の候補地を挙げたいと思う。嵐山へのアクセスは、阪急電車・JR・嵐電(京福電車)の電車と市バス(京都バス)がある。今回は、嵐山まで片道200円以内である桂駅・西院駅・太秦駅・北野白梅町駅・円町駅・二条駅を取り上げ、GISを用いて図を完成させた。(図4-5-5) その中で、各駅でのパーキングを1つずつ挙げているのだが、おすすめの駅は阪急桂駅である。なぜなら、大きな駐車場が存在し、嵐山から河原町に市バスで移動しても、河原町からもアクセスし易いからである。市営の駐車場であれば、「京都市駐車場案内 KYOTO PARKING NABI」をwebページで開くと、市営駐車場の空き情報をリアルタイムで知ることができる。このように、パーク&ライドを上手く利用すれば、観光シーズンでもスムーズに観光地まで行くことができるであろう。

また上記で述べた循環バスにパーク&ライドを関連させると、大変効率がいい。その中でも、市バス1日乗車券を利用可能にするなど、パーク&ライド利用者に特典やサービスを提供することでパーク&ライド利用の効率も上がるであろう。

京都市交通局 <http://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/>

京都市駐車場案内 KYOTO PARKING NABI

<http://www.kyotopublic.or.jp/index.html>

第V章 都市間高速バスを利用したツアー客誘致

第1節 高速バス利用促進のための新しい周遊チケットの考案

1. はじめに

都市間の移動に用いられる交通手段の一つに高速バスがある。まず高速バスとは何か述べていく。高速バスは、東京オリンピックが開催された昭和 39（1964）年に最初の路線が開設されて以来、高速道路網の整備とともに発展を重ねてきた。現在では、1,500 以上の系統が存在している。近年では、300km 未満の距離を走行する昼行系統が増加し、一般の乗合バスと同様、通勤や買い物など、利用者の日常生活に必要な移動手段として定着しつつある。また、高速バスには、他の交通機関を利用するよりもコストが低い、という利点がある。その利点を生かした、利用促進目的の周遊チケットを考案していく。

2. バス利用について

実際に人々の高速バスに対する関心や利用状況を確認するために、2010 年 6 月 12 日 JR 京都駅の周辺でアンケート調査を行った。そのアンケート結果を基に論述していく。

①高速バス利用の現状

アンケートで 63 人の、幅広い世代の男女から回答を得られた。まず、高速バス利用の現状を知るために、「高速バスを利用した経験があるか」という設問に対して、49 人が「使ったことがある」と回答した。

また、高速バスに対する関心について知るために、「今後高速バスを利用してみたいか」という設問をし、55 人から「利用してみたい」という回答を得られた。これらのことから、多くの人々が高速バスの利用経験を持ち、高速バスに対する関心が高いことが分かった。

②高速バスを使う人・使わない人の意見

同じくアンケートで、高速バスの利用に関心がある人には「高速バスを利用した（してみたい）理由は何か」という設問をした。その回答は、「値段が安い」からというものが最も多く、次いで「目的的に早く到着できる」、「時間の都合がよかった」という理由であった。

また、「高速バスを利用した旅行の利点は何か」という自由記述の質問を設けた。すると、「乗り換えがないので楽」、「睡眠の時間が移動の時間となるため、昼間の時間を有効に活用できる」などの回答を得ることができた。

一方で、高速バスの利用に無関心な人に対しては「高速バスを利用したいと思わない理由は何か」という設問をした。「自分の住んでいる街には高速バスが停まらない」、「高速バスがどのようなものか知らない」などと、高速バス会社に対して路線の見直しや、PR 活動を必要とするような回答があった。

3. 周遊チケットについて

①既存の周遊チケット

インターネット上のサイト「高速バスネット」によれば、利用日の 1 日前から 3 週間前に予約をすると、300 円から最大通常料金の 52% の割引の特典を受けられるシステムがある。他には、10 日以内に往復すれば「往復割引」が適用され、JR の電車と同じように「学生割引」で片道普通運賃の 2 割引の特典を受けることができる。

また、東京駅から関東の各地に向かう高速バスには、JR 在来線のチケットと高速バスのチケットがセットとなったものがある。

②周遊チケットのニーズ

実施したアンケートに自由記述で「どのようなお得な周遊チケットがあれば高速バスを利用してみたいか」という質問をした。すると、「往復割」や「学割」といった既存の割引制度を求める回答が多かった。「周遊チケット」ということで言えば、「観光名所の入場料が割り引かれる」という特典を求める回答や「回数券」、「ポイントカードを導入し、一定回数乗車すれば、一回分無料にする」といった回答を得られた。

③既存周遊チケットの課題

アンケートの結果に既存のものを回答した人が多かったことから、既存の周遊チケットはPR不足であることが分かる。あるいはネットを使いこなせる人とそうでない人で受けられる特典に違いが生じる「デジタル・ディバイド」の問題もある。

それから、地域・バス会社によって割引制度が異なり、そのことが認知されていない、と言える。

4. 新しいチケットの開発

前述してきた内容から、当報告書の本題である「高速バス利用促進のための新しい周遊チケット」を考案する。高速バスの利用経験者や関心のある人の意見から、高速バスを利用した旅行はニーズが高いことが分かる。そこで、「回数券」の制度を設けて、より多くの利用機会を作り出す。また、一定回数利用することで1回分の乗車料金を無料にする特典を付けた「ポイントカード」を作り、利用者にその特典を意識させることで利用促進に繋げると考える。これは、10,000円で15,000円分の買い物ができるという「プレミアム商品」からヒントを得た。

「回数券」と「ポイントカード」の導入が、筆者が提案する新しい高速バス利用促進のための周遊チケットである。

参考 URL

1. 日本バス協会／高速バス ホームページ
(<http://www.bus.or.jp/kousoku/>) (最終閲覧日：2010年7月19日)
2. 高速バスネット ホームページ お得な割引
(http://www.kousokubus.net/PC/BPGD/BPGD221_01.htm) (最終閲覧日：2010年7月19日)
3. 高速バスお得な乗車券 関東鉄道オフィシャルサイト
(<http://www.kantetsu.co.jp/bus/otoku/otoku.html>) (最終閲覧日：2010年7月19日)

第2節 観光を通じたターミナル間の連携

1. 研究概要

(1) 目的

高速バスを用いた観光は数多く存在する。今回は、観光を通じたターミナル間連携をテーマに研究する。著者自身、ターミナル間の連携とは高速バスと電車を利用して目的地に向かうこととして定義した。その内容については後に説明する。

(2) 方法

実際に実用化されている事例としては茨城方面から都心へ向かう高速バスを首都高速6号線八潮PAで途中下車し、つくばエクスプレス(以下TX)に乗り換えるというものである。これは、渋滞などによる到着時間が把握しにくい高速バスに比べて電車は時間が把握できるので、目的地までの移動をスムーズに行おうとするものである。これを参考にして京都～大阪間の場合に置き換えて考察を行う。

(3) 対象地域 埼玉県八潮市八潮PA(図5-2-1)・兵庫県明石市舞子BT(図5-2-2)

(4) ターミナル間の連携とは

目的で定義した内容で考察すると、都市部に向かう高速道路は頻繁に渋滞が起きる。例えば、阪神高速や首都高速がある。このような高速道路で渋滞が頻繁に起こると都市部に向かう高速バスは遅延の原因となる。よってこのような遅延を無くすために定時で動く電車に乗り換えることで目的地へ定刻通りに到着できるようにするものである。

(5) 地域概観

・埼玉県八潮市八潮PA

八潮市は、埼玉県の東南部、都心から北東15kmに位置し、東は三郷市、南は足立区・葛飾区、西と北は草加市に接している。また、八潮PAは八潮市のほぼ中央部に位置し、八潮PAはPA内に遊歩道が整備され地域住民も利用可能となっている。付近にはTX八潮駅があり、また駅周辺は再開発が進んでおり、駅前には複合商業施設がある。

・兵庫県神戸市垂水区舞子BT

神戸市垂水区は神戸市の西端にあり、東に須磨区、西に明石市、北に西区と接している。舞子BTは、JR舞子駅、山陽電車舞子公園駅の乗り換えの拠点として機能している。周辺には舞子公園があるが、住宅地としての様相を表している。

図5-2-1 八潮PA付近



(いつもNAVIより引用)

図5-2-2 舞子BT付近



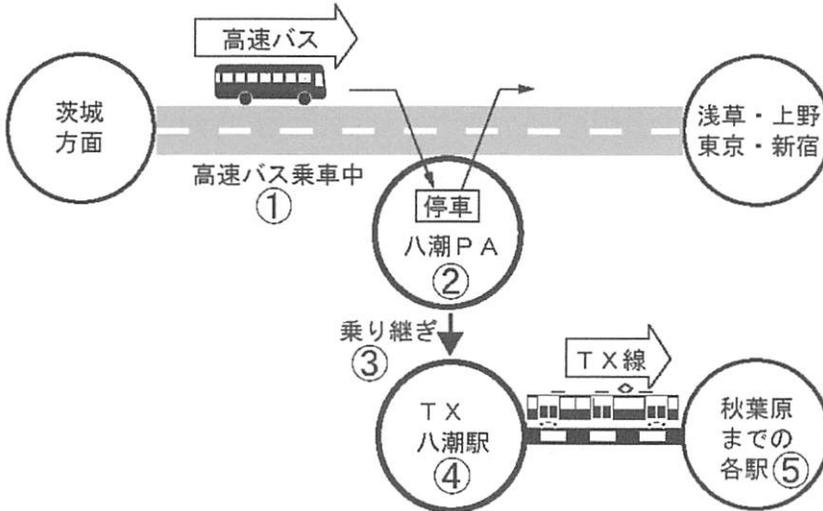
(いつもNAVIより引用)

2. 結果

(1) 八潮PAにおける実験結果

・乗り継ぎの内容と流れ

図5-2-3 乗り換え流れ図



(茨城交通 HP より引用)

- 注① バス乗務員が高速道路の渋滞状況等の情報提供を行い、利用者自身で乗り継ぎを行うかどうかの判断をする。
 ② 乗り継ぎする利用者がある場合、八潮P Aに停車。
 ③ 乗り継ぎする利用者には、八潮駅から乗車し、秋葉原駅までの各駅で降車可能な乗継割引券を100円（通常運賃450円（八潮駅～秋葉原駅間））で販売。八潮P Aから八潮駅へは徒歩での移動（約6分程度）。
 ④ 八潮駅有人改札口から入場し、T Xに乗車。
 ⑤ 降車区間は八潮から秋葉原までの各駅。各駅の有人改札口から出場。

首都高速八潮P Aに降車専用のバス停を設置し、高速バス利用者にT X八潮駅から電車に乗り継いで東京方面へ向かう選択機会を設けている。乗り換え運賃は100円である。ただし、高速バスに乗り継ぎ続けて東京方面に向かうことも可能である。これによって、高速バス利用者は、渋滞を回避して都心に行くことができる。利用の流れは図5-2-3を参照。

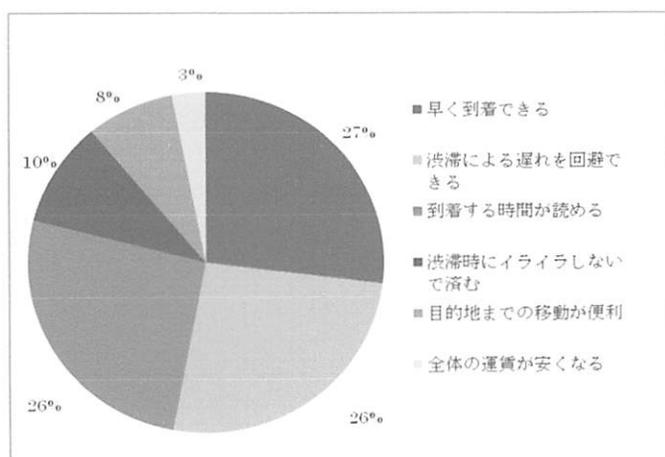
表5-2-1 乗継客数の推移（実験結果）

	月ごとの合計	一日の乗り継ぎ客数		
		平均	最大	最小
6月	762	46	115	20
7月	2430	79	224	26
8月	4704	152	391	16
9月	3732	125	472	34
10月	2637	86	279	34
11月	3804	127	407	44
12月	2611	85	269	22
1月	2080	68	377	23
2月	1557	51	169	24
合計	24317	94		

（茨城交通 HP より引用）

表5-2-1を見ると、乗継客は6月以外1000人を大きく超えている。また、一日平均94人である。しかし一日90便あるためもしバスの定員が約50人と考えるとそれほど利用されていないように思われるが、実際にその路線の高速バスの利用状況を表5-2-1から考察すると、実験開始後は開始前よりも3%上昇していることがわかる。さらに普通運賃八潮駅～秋葉原駅までが450円するところを乗り換え運賃100円という低廉さで乗り換えられることも要因であるだろう。よって、やはり実験効果は出ているというべきであろう。

図5-2-4 高速バスかT Xに乗り継いだ理由（茨城交通 HP より引用）



また図5-2-4に示したように、乗り継ぎ利用者に対するアンケートを見ると、やはり、「早く到着できる」という票が27%あり最も多い。その他の「渋滞による遅れを回避できる」、「到着する時間が読める」という同様の時間的要因を理由に挙げる人を合わせると79%と約8割に上る。

ここからも一定の実験効果が出ていることがわかる。よって次に、この事例を用いて近畿圏において観光を主眼に

おいた考察を行う。

(2) 近畿圏における観光を通したターミナル間の連携

・概要

上記のような事例を用いて、著者は淡路島～大阪方面を事例にターミナル間の連携を考察していく。淡路島は電車などの交通機関がないため、移動は自動車の基本となる。島外に出る場合は高速バス、高速船を用いるほかない。本研究では高速バスに主眼を置いているので高速バスを取り上げる。淡路島から大阪へは約3時間を要する。行程としては、淡路島～高速舞子～(第二神明道路)～三宮バスターミナル～(阪神高速道路)～難波駅～大阪駅となっている。乗継は、高速舞子からJR舞子である。徒歩5分である。

・考察

八潮PAの事例と同様に考察する。高速バスでは、概要でも示したように三宮バスターミナルなど目的地へ直接向かわないし、阪神高速道路は首都高速道路と同様に交通量が多く、渋滞による遅延が起きる可能性大きい。また、高速バスでは大阪まで約3時間かかるのだが、高速バスと電車を利用することによって約2時間半であり、30分の時間の短縮になる。これによって客は時間の余裕が生まれるであろう。よって、舞子駅で電車に乗り換えて大阪方面に向かう方法は有効な手段であるといえる。さらに、八潮PAの事例のように舞子～大阪間の普通運賃より安いチケットを販売すること、高速道路の混雑具合によって電車に乗り換えるかどうかを選択できるようにするなどすれば、利用者拡大につながるのではないと思われる。しかし、これは通勤客を対象とした高速バスの利用促進となっている。ここからは、観光客の利用者拡大を狙った方法を考察する。先ほどの通勤客に対する考察と同様な点はたくさん存在するが、新たに考察するとすれば、観光に対応したチケットの販売を行えばよいのではないと思われる。具体的には土・日・休日に、舞子駅～大阪・京都・奈良の主要観光都市をまわる周遊チケットを販売するというものである。また、バス内の座席ごとに大阪・京都などのお勧め観光地を乗せた無料雑誌を設置する。これら、2つ方法を用いることで観光客拡大につなげていきたい。

・課題

このように考察を行ってきたが、このような連携を行っていくにはさらなる連携強化が必要不可欠となってくる。そして、この観光客誘致の方法は、実験も行っておらず、また問題点も多いであろう。しかし、八潮PAの事例のように成功を収めた事例はいくつか存在するので決して可能性がないというわけではない。

3. 結論

今まで考察してきた内容のまとめとして結論を述べる。

(1) 八潮PAでの事例

八潮PAの事例では、一定の成果を上げている。その一定の成果を挙げた理由として、まず高速バスでは不可避である遅延の問題を電車に乗り換えることによって解決できるということがあるだろう。また、乗り換えた場合普通運賃が450円かかるが、100円で行くことができる点も挙げられる。それは、図のアンケートからも読み取ることができるだろう。

(2) 舞子BTでの事例

近畿圏での場合は、このような連携はなされてこなかった。よって今回は舞子BTを察した。バスの遅延に関わらず、バスで行くより、バスと電車を利用することで到着時間に30分の差が生まれた。観光客の利用拡大のためには、土・日・休日に、舞子駅～大阪・京都・奈良の主要観光都市をまわる周遊チケットを販売するというものである。また、バス内の座席ごとに大阪・京都などのお勧め観光地を乗せた無料雑誌を設置するという2つ方法を用いることで観光客拡大につなげていく。

(3) 今後の課題

八潮PAの事例は通勤客を対象としたものである。今後観光客向けの利用のための利用促進につなげる必要性が出てくるのではないだろうか。そして、今回舞子BTの場合で観光客について考察を行った。このような連携を行っていくにはさらなる連携強化が必要不可欠となってくる。そして、この観光客誘致の方法は、実験も行っておらず、また問題点も多いであろう。

参考 URL

- ①八潮市役所ホームページ 最終閲覧日 2010年6月30日
(<http://www.city.yashio.lg.jp/www/toppage/0000000000000/APM03000.html>)
- ②茨城交通ホームページ 最終閲覧日 2010年6月25日
(<http://www.ibako.co.jp/>)
- ③バス運賃+100円・都心までスイスイ PDF 最終閲覧日 2010年6月25日
(www.koutsu-ibaraki.jp/cgi/data/newsdoc/1237771341_1.pdf)
- ④いつも NABI 最終閲覧日 2010年7月12日
(<http://www.zmap.net/>)
- ⑤高速バス・夜行バスの格安プランなら JR バス 最終閲覧日 2010年6月25日
(<http://www.kakuyasubus.jp/>)

第3節 高速バスにおける車内環境と車窓の魅力

高速バスの利用状況の調査と、それを踏まえたコース提起に取り組んだ。ここからは、さらに車内設備や休息所、車窓の風景の観点から、高速バスの魅力と課題を探っていく。班活動で実施したアンケート内容のなかでも、窓からの風景や、自分のペースでの旅ができることがバスの利点としてあげられていた。次の段階としてさらにテーマに沿ったアンケートを行い、国内の高速バス企画の調査もふまえて、問題提起を行っていきたい。

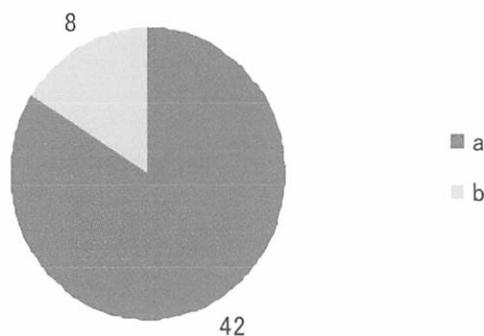
まず、アンケート調査の詳細から述べていく。アンケートは主に大学内の食堂などで実施し、約50人の答案を得た。各項目の設問と結果は以下のとおりである。

質問1「あなたは高速バスを利用したことがありますか？」 a. 「ある」、b. 「ない」

この選択では、4分の3以上の人が「ある」と答えている（図5-3-1参照）。

図5-3-1

質問1 利用の有無



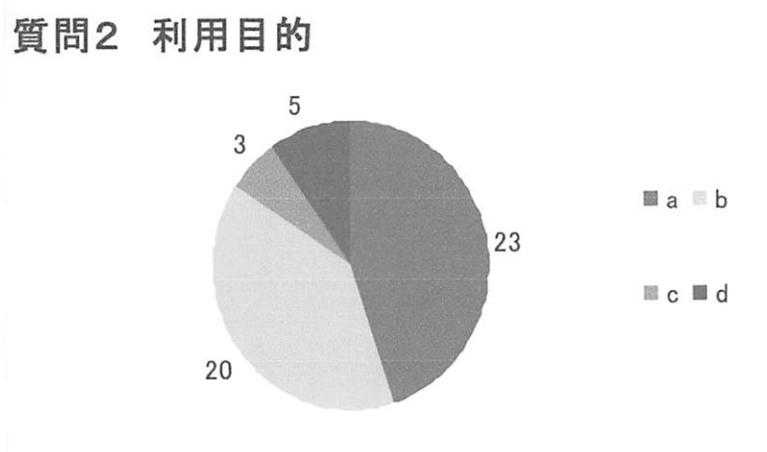
質問2「高速バスを利用する際の目的は何ですか？または何を目的に利用したいですか？」

a. 観光旅行、b. 帰省、c. 仕事、d. その他

最も多いのはやはり観光旅行で、次に帰省があがった。その他に関しては、就活や受験、オープン

キャンパスに行くときに利用したという回答がみられる（図5-3-2）。

図5-3-2

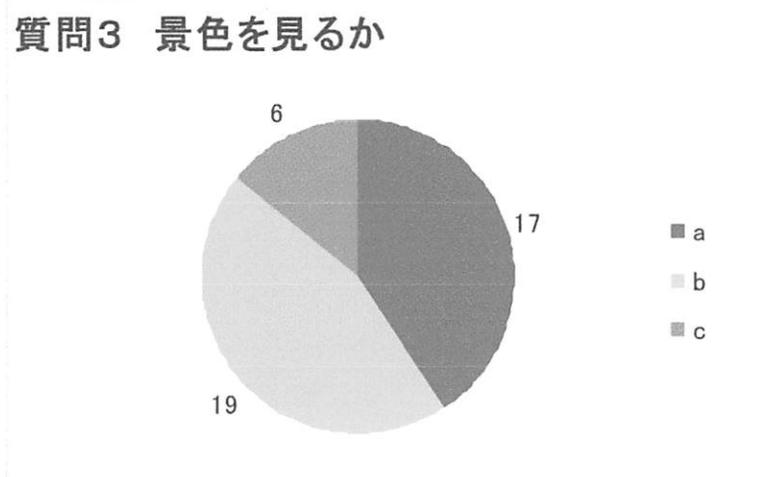


質問3「高速バスを利用する際、乗車中に景色を眺めることはありますか？」

a. よく眺める、b. 時々眺める、c. 眺めない

この問いでは、b. の時々眺めるが最多であった。この質問は、対象が学生が多いことと夜間バスの利用も考え、窓から景色を見る人は小数だろうと推測していたが、a. よく眺めるが17人、時々眺めると合わせると36人もいることがわかった（図5-3-3）。

図5-3-3



質問4「高速バスに乗車しているあいだ、何をしていますか？」

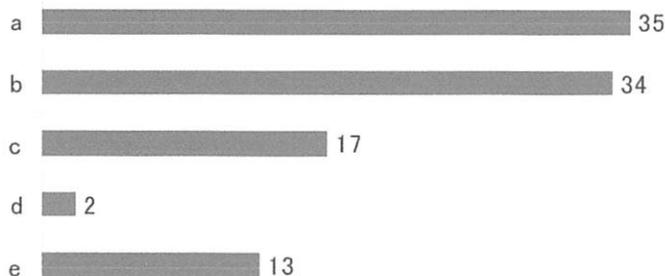
a. 睡眠をとる、b. 音楽を聴く、c. 食事をとる、d. 何もしない、e. その他

ここは複数回答が目立つため、棒グラフにて表示している（図5-3-4）。また、睡眠などの基本的な行動以外にも、人により過ごし方が様々で、多くの回答を得ることができた。内容は携帯をいじる、雑誌を読む、DSなどのゲームをする、友達としゃべる、風景を見る、なかには妄想という回

答も見られた。

図5-3-4

質問4 車内の過ごし方



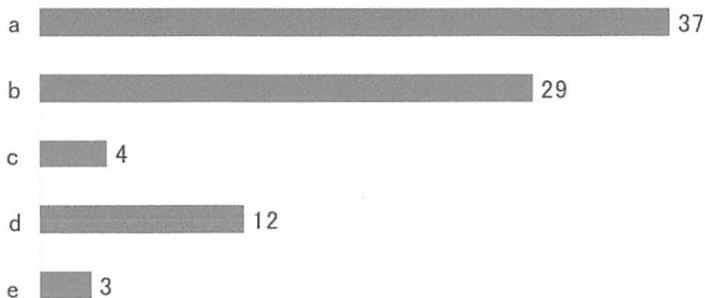
質問5「サービスエリアで休息をとる場合、何をして過ごしますか？」

a. トイレ休憩、b. 軽食や飲み物を買う、c. 喫煙、d. 土産物や売店を見る、e. その他

こちらも複数回答があるので棒グラフで表示している(図5-3-5)。ここではd. 土産物や売店を見る、が予想以上に多く意外な結果であった。その他の内容は、散歩、ストレッチ、外の空気を吸うといった長距離移動ならではの回答もあがった。

図5-3-5

質問5 休息所での過ごし方



質問6「高速バスの車内環境で不満な点は何ですか？」について、自由記述で回答

やはり多かったのは、狭い、隣の人が気になる、寝心地が悪いなどで、さらに具体的に、シートが硬い、倒れにくい、充電器・トイレがないなど設備への不満もあがった。他に冷暖房の調節があわない、空気が悪い、ごみがある、周りがうるさいといった回答もみられた。

質問7の「高速バスの車内環境のイメージは？」について、自由に答えてもらう

狭い、空気が悪い、酔う・疲れるといったマイナスのものがほとんどであったが、逆に清潔そう、きれいといった意見も少数ながら出た。なかには安全性に不安があるという意見もあった。

以上の結果から、高速バス利用者は車内での過ごし方は様々であること、乗車中に景色を眺める人

の割合が多いこと、休息所では売店を見たり散歩をしたり、リフレッシュできる過ごし方をしていることなどがわかった。また車内環境への意見については、設備の問題や、ごみがある、周りがうるさい、冷暖房の調整など人的なサービスや利用者のマナー向上によっても改善できる点もあがっている。バスの環境については、やはり悪いイメージが多いようだ。

次に、国内で企画されている高速バスツアーについて、おもに車内設備と車窓の二つの観点に分けてふれていきたい。

まずは設備について、関西から出ている JR バスのツアーを扱いたいと思う。東京・大阪間の企画では、到着場所や割引など多数のコースが設定されているが、設備の種類に分けると 3 種類である。いちばん高いコースがプレミアムドリーム号、片道で 1 階席が約 9900 円、2 階席が約 8600 円である。設備内容としては、座席は 3 列、フットレスト・レッグレストがつき、毛布・おしぼり・スリッパのサービスがある。1 階席では地上波デジタル放送、2 階席では FM 文字放送を見ることができる。さらに車内には読書灯や空気清浄機、トイレ・洗面台、安全運転支援装置のカメラもついている。まさにアンケート結果で出された不満をほぼすべて改善できる設備になっているのだ。

意外に多かった「空気が悪い」という意見からも、空気清浄機が設置されているメリットは大きい。狭さや寝心地に関しても、座席は隣との十分なスペース、または、カーテンがついていて、シートも広い。次はオーソドックスなタイプのドリーム号で、片道は約 7200 円である。座席は 3 列、フット・レッグレストありで、毛布とスリッパがついている。設備はトイレ・洗面台と読書灯のみになる。値段も下がるが、やはり設備に関してはプレミアムより少ないものとなっている。そしてさらに安いコースが青春ドリーム号で片道は 5000 円になっている。座席は 4 列シートになり、フットレストや毛布のサービスはない。車内設備もトイレのみである。また、それぞれのコースには女性専用のバスも用意されている。

このように、バス会社では様々なコースがあり、できる限りニーズに応えたタイプは料金も高く、設備を削る場合は料金も安いという、いたって商品的でシンプルな構造である。しかし、アンケート結果のような意見が出るということは、料金の安いプランのサービス内容が重要となってくるだろう。特に車内に残ったごみの問題は、利用者側の改善点でもあり、また管理側においても、安いコースだからこそ、清掃や設備の点検はスタンダードのサービスとし徹底すべきだろう。冷暖房の調整や、周囲の話し声に対する不満も、利用者に声をかけることで、できるだけ温度をこまめに調整していくこと、周囲との兼ね合いを考えマナー遵守を促すことなどができよう。

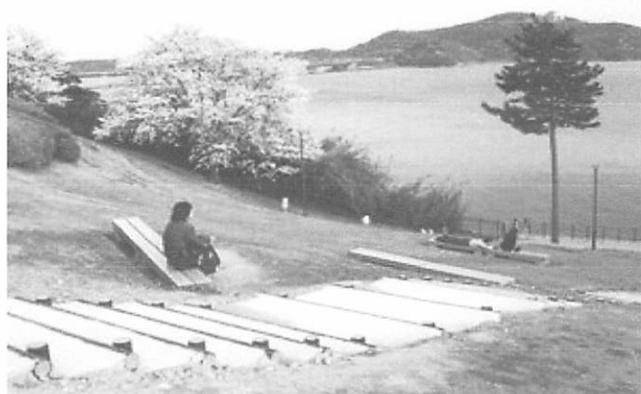
次に、今度は車窓に着目したツアーについて考えていきたい。アンケートでも、多くの人が外の景色を見ている。移動時間の長いバス旅行のひとつの休憩、癒しにつながるものとして考えられるのではないか。このようなニーズを極めた企画として、JAL のツアー旅行に「車窓だけを楽しむ列島縦断バスツアー3日間」というものがある。コンセプトはまさに、車窓をのんびり眺めながら、各地のサービスエリアで土産やご当地グルメを買い、33 時間昼夜かけて日本を縦断するというものだ。定員は 25 名、青森駅から鹿児島駅までを走り続けていく。シートも寝心地を重視した背もたれが深く倒れるタイプを用意しているのがポイントだ。車窓を魅力のひとつではなく、ツアーそのものにして商品化しているのは、新しい。

では、こうした売りを車窓に絞ったものでなく、旅行や帰省の移動として利用されているバスの企画に車窓の魅力をもりこむ形を模索していきたい。先ほど JR バスの関西・東京間のツアーを扱ったが、そのなかで東名高速を使って運行していく経路がある。そしてこの経路の中間地点である東海地方、私の出身でもある静岡エリアに着目していこうと思う。まず注目したいのは、この経路の休憩場所として使われている浜名湖サービスエリアについてで、三ヶ日市に位置し、上り下り両方からの利用が可能である。この浜名湖サービスエリアは日本のなかでも規模、施設内容においてかなり充実している。レストランやショッピングモールもあり、最大の魅力は周辺の芝生のエリアから見える浜名湖の風景である（図 5-3-6）。春には桜も咲き、湖の景色と風が心地よい。さらに、浜名湖を過ぎると、いよいよ東京に向かっていくが、その途中の東名からは天気がよい日には富士山が見えるのだ。昼の運行のバスであれば、天候次第ではかなりはっきりと見ることができる。

こうした景色はそのときにしか見られないものであり、車内での呼びかけ、紹介があると、より利用者が注意をもってみるができるだろう。サービスエリアについては、移動の際の休憩時間を長めに取り、散歩や桜の鑑賞、ショッピングエリアの利用などをツアーのオプションとして取り入れる

こともできる。関西と東京の中ほどに位置するこのポイントを利用して、バス移動ならではのメリット、あくまで目的地や移動の快適さを追及するなかで、車窓や休息所の景色を薦めていくかたちが実現すると考える。

図5-3-6 浜名湖サービスエリアから見える景色



<http://www.hamanako.com/resort/window/02.html>

以上車内設備と車窓・休息所に沿って、国内の企画の分析と改善の提示を行ってきたが、今回のアンケート調査と国内のツアー内容を見る中で、企画のコスト的な問題があることと、やはり利用者側の不満もあることがわかった。よって上記のように、今提供している、またはすでにある内容について、車内の設備に関しては、最低限のサービスのラインを向上させること、また空気清浄機のように、利用者の不満が多いか少ないかということ把握することで、まずは重要なものから投資していくという方向もある。車窓や休息に関しては、今まで安さで売り出していた企画を、内容は変えず、コストも上げずにサービスエリアの紹介などをする形で売り出していくことが考えられる。今回の研究では、アンケートによってわかることも多かったが、企画側の意見やツアーの利用状況については実際の調査ができなかったのが反省点である。

参考資料

JR バス HP

<http://www.kakuyasubus.jp/>

JAL 国内旅行「車窓だけを楽しむ列島縦断3日間」

<http://www.jal.co.jp/domtour/shunkan/course2010/140/>

東名通信浜名湖サービスエリア

<http://www.hamanako.com/resort/window/02.html>

オリオンバス HP

<http://www.orion-tourbus.jp/>

第4節 訪日外国人の高速バス利用の誘致

私たちの通う立命館大学付近には、古くから残る伝統的なお寺や建物が多く見られる。この付近だけでなく、京都市内全体を見ても、伝統が数多く残されている。そして、その観光地には全国からたくさんの方が足を運んでくる。現在では日本だけでなく、世界各国からも多くの方が日本の、京都の伝統を見に観光に来る。日本人観光客は、団体で高速バスを使って京都に来、そのまま大型バスで京都の観光地を回るといったツアーが多く見られるが、一方外国人が使う交通手段といえば、京都市内を

安価で走っている市バスや地下鉄である。そこで、外国人にも高速バスの良さを知ってもらい、利用促進につながるような研究がしたいと考え、このテーマを選択した。

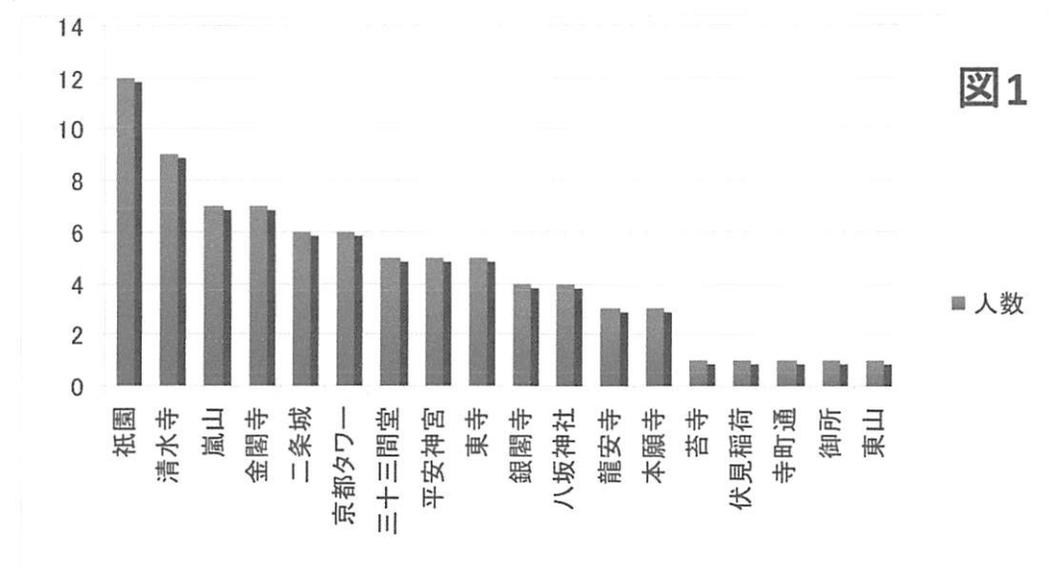
研究方法は、昨年度（2009年）のツーリズム学実習の報告書やアンケート結果と、個人アンケートとして、2010年6月12日に京都駅とその付近で16人の外国人にアンケート調査をしたものを使用する。本稿では昨年度の結果と個人アンケートを元に考察を進める。

昨年の研究では、高速バスについて取り扱っているものは見当たらないが、外国人を対象とした研究があり、そこで集計された外国人アンケートとその報告書を利用する。「交通システムの利便性」という研究を行った松尾さんの報告書(i)では、「外国人観光客が京都で困ったことで、「言語」の次に多いのが「暑さ」であった。また外国人観光客の傾向として、国内の観光客より電車や地下鉄の利用が多いこともわかる」と述べられており、このことから、外国人観光客は暑さや疲労を避けるためにも交通機関を利用すると考えられる。そんな中で、常に観光地域周辺の市バス系統は利用者が多く、満員の市バスを利用するより、「快適」に目的地にたどり着くということを考えると大型バスでの移動は外国人にとってメリットがあると考えられる。

また、観光客に良く利用される市バスに重点を置いてみる。市バスのメリットとして考えられることは、多くの系統があり京都の有名な観光地はたいがい市バスを利用して回ることが出来る。そして、一日乗車券を利用すると500円という安価な値段で市バスを一日中何回も乗ることが可能となり、観光客にとって便利である。しかし、デメリットとして考えられるのは、系統も多く複雑なため外国人観光客だけでなく国内観光客にも分かりづらい。そして、利用者が多いため満員になりやすく快適さとしては欠けた部分がある。また、観光客だけでなく地元の人にも多く利用されているため、地元の人々の生活に影響を及ぼかねない、とさまざまなメリット・デメリットが考えられる。これを踏まえて、個人アンケート調査に移る。

アンケート項目には、性別、年齢、国籍を冒頭に設け、その後5つの京都観光、高速バスに関連する質問を設けた。質問①では、京都で観光した場所また観光する予定の場所を複数回答可能で選択してもらった。質問②では、京都以外で観光してみたい日本の地域について尋ねた。質問③では、高速バスを利用したことがあるかを尋ね、質問④では高速バスツアーを使ってみたいか、そしてその理由について尋ねた。最後に、質問⑤では、日本の観光において不便なことを尋ねた。

図5-4-1

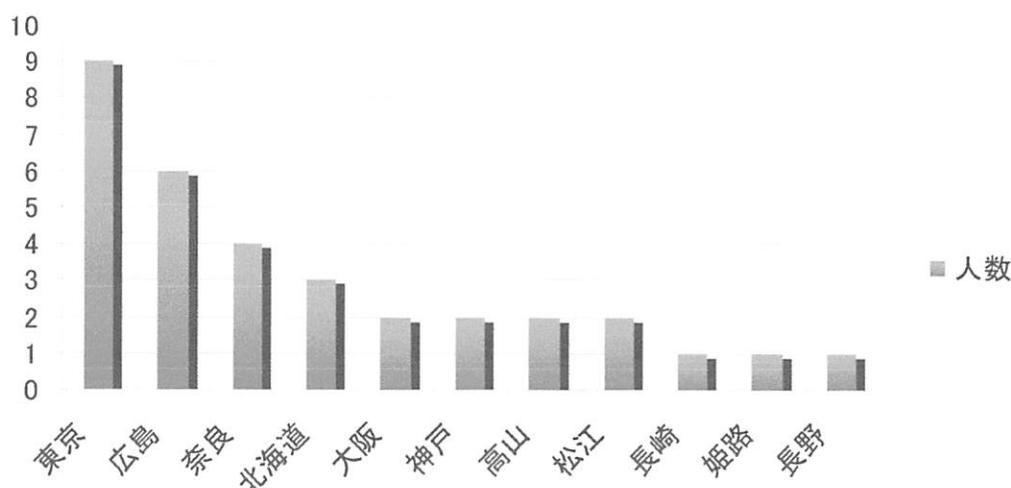


上記のアンケート結果は以下のとおりである。まず図5-4-1を参考に、質問①では、祇園が最も多く、次いで清水寺、嵐山、金閣寺、二条城、京都タワー、東寺、平安神宮、三十三間堂が上位にあった。この結果からやはり寺院は外国人にとって人気のようで、またもっとも多い祇園は京都の古い町並みが楽しめること、また散策ツアーとしても祇園をまわることは多いと考えら、これが祇園の

人気につながるのではないかと考えられた。

図5-4-2

図2



次に図5-4-2を参考に、質問②では、首都東京に次いで広島、奈良、北海道が人気であることがわかる。京都も含めて、外国人には歴史ある土地が人気だということがわかった。質問③と④では、高速バスを利用したことのある人となない人が同数で、外国人は高速バスについて知らない可能性があると考えていたため、この結果には驚かされた。そして、高速バスツアーを利用してみたい人と利用したくない人もほぼ同数であった。理由について、利用してみたいでは「安価」「快適」という意見が多く、利用したくないでは「市バスを使う」「自分で目的地まで行くのが好き」という回答が見られた。そして質問⑤では、最も多い回答がやはり翻訳という回答であった。次いで交通、驚くことに「不便なことはない」という回答も多く見られた。

このように、アンケートからさまざまなことが考えられる。まず、外国人に高速バスは浸透しつつあるが、まだ深く理解されておらず、高速バスのメリットを外国人に広めることが必要であると感じられる。また、質問①の結果より、上位の観光地を市バスや地下鉄を利用して回るのは観光に来た外国人にとって容易なことではない。大型バスを使ってより簡単に多くの観光地を回ってもらうのも一つの利用促進の案につながるかもしれないと考えられる。また、京都だけに視点を置くのではなく、それ以外に人気のあった東京や広島、奈良、北海道でも同様に、例えば空港から高速バスで目的地まで移動し、そのまま大型バスを利用して観光名所をまわるというようなプランも立てられるのではないかな。

全体を通してまとめると、まず高速バスについて深く知ってもらうために、高速バスについて、また高速バスツアーについて外国人に広める必要があると感じられた。しかし、それだけでは利用促進につながりかねないので、「安価」「快適」といったメリットの他に高速バスを利用することで何か外国人が喜ぶ特典をつけるのも良いかと考えられた。例えば、関西国際空港から京都まで高速バスを利用した場合、京都の御店で使える商品券を特典としてつける。また、京都で高速バスツアーを利用すると男性であれば侍体験、女性であれば舞妓体験、着物を着て散策などを特典として付けると、日本の文化が好きな外国人の方にとっては興味深いものになるかもしれない。

現在においても、日本は外国人にとって人気の観光地とされており、これから先も観光客は年々増加していくだろう。「自分の足で観光地を回るのが好き」と答えて頂いたように個人差はあるが、この調査を通して、日本に観光に来た際には、「快適」に観光地を巡って、バスでの移動も旅行の一部となり、いい思い出を多く作ってもらいたいと改めて実感した。

文献

(i)2009 年度ツーリズム学実習報告書 「第1章 訪日外国人観光客招致の課題 第2節 交通システムの利便性」 松尾陽平

第5節 帰省バスを利用した観光PR

1. 始めに

大学には、様々な都道府県出身の学生がいる。長期休暇など帰省をする際に、帰省バスを利用する人も少なくない。そこで、帰省バスを利用して帰省している大学生をターゲットに、もっと観光地に足を運んでもらえないかを考えた。今回は、たくさん観光地があり、大学生に好まれそうな大阪に注目していきたい。

2. アンケート調査

アンケート調査は、現在下宿している立命館の学生30（実際は27）人を対象に行った。現在下宿している人の中でも、①普段帰省バスを利用して帰省している学生・帰省バスを一度でも利用して帰省したことのある学生（16人）、②帰省バスを利用できるのに、他の交通手段で帰省している学生（11人）の2つに分けて調査を行った。アンケート項目は、以下の通りである。

まず①の普段帰省バスを利用して帰省している学生・帰省バスを一度でも利用して帰省したことのある学生の回答である。なぜ帰省バスを利用しているのかを聞くと、（他の交通手段に比べて）安い、楽、ゆっくり帰れる、乗り換えがない、夜移動ができて時間が節約できる、などが挙げられた。帰省バス以外には、電車（10人）、新幹線（9人）、車（4人）、飛行機（1人）とかなりの人が他の交通手段を使ったことがある様子だが、今後も帰省バスを利用したいという意見がほとんどだった。

次に②の帰省バスを利用できるのに、他の交通手段で帰省している学生の回答である。普段は電車や新幹線で帰っている人がほとんどだった。なぜ帰省バスを利用しないかを聞くと、電車で帰れる距離、安い、楽、乗り場が近い、などが挙げられた。これらの意見は、主に京都市以外の京都府内や大阪府内に実家がある人、そもそも実家の近くに帰省バスが停まらないという人の意見だった。また、帰省バスだと時間がかかるし遠いという意見もあり、これは主に、青森や秋田などの東北地方に実家がある人の意見だった。これらを踏まえて、今後帰省バスを利用したいかという回答に、ほとんどが「いいえ」と答えた。

最後に①と②の人共通のアンケートとして、大阪で行きたい観光地と帰省バスを利用している人限定で、大阪の観光地のお得なチケットなど、あったら良いなと思うサービスについて聞いた。大阪で行きたい観光地で圧倒的に多かったのは、難波とUSJであった。続いて梅田、通天閣のある新世界となった。その他にも心齋橋、海遊館、ミナミ、道頓堀、大阪城、京セラドーム、日本橋、スパワールド、ひらかたパーク四天王寺、吹田、岸和田、万博公園などたくさんの観光地が挙げられた。帰省バスを利用している人限定で、大阪の観光地のお得なチケットなど、あったら良いなと思うサービスについては、主要観光地周辺の交通手段に乗り放題のチケット、京都から大阪経由で帰省できるバス、軽食付きのバスチケット、USJ割引券（具体例：年5回以上のバス利用で1回無料）、地下鉄無料、などが挙げられた。

3. まとめ

まとめとして、アンケート結果から言えることがいくつかある。

- ① 帰省バス、またその他の交通手段にもメリット・デメリットがあることがわかった。また、帰省バスが楽という人と電車の方が楽という人がいたので、個人個人の感じ方にもよるものだった。
- ② 帰省バスを利用できるのに、他の交通手段で帰省している学生の回答で、今後帰省バスを利用しようと思う人がほとんどいなかったため、帰省バスによる観光PRをする前に、帰省バスの利用者を増やす対策をすることが、観光客を増やすために重要だと思った。
- ③ 一部の地方では、帰省バスが停まらないという地方があり、本数を増加するのではなく、バス停

を増やせば良いと思った。

(現在の帰省バスは、大阪からだど、金沢・富山、白浜、洲本、徳島、高松・丸亀、坂出・丸亀・観音寺、高知・須崎、松山・八幡浜、有馬、岡山・倉敷、津山、西条・呉、広島、西条・広島、浜田・江津・益田、博多方面がある。)

④ やはりUSJの人气が高かったので、USJのお得チケットを作ればUSJの入場者数が増えるのではないかと思った。また、難波や梅田など、ショッピングを目的とした観光地も人気があるため、ショッピングチケットのサービスなどをすれば良いと思った。しかし、それでは本来の大阪の観光地(大阪城や道頓堀など)への観光客の増加には繋がらないため、何か対策を考えなければならないと思った。

参考HP

・JRバス <http://www.kakuyasubus.jp/> 2010年7月19日

第6節 年齢別による高速バスの利用促進

1. はじめに

高速バスは高速道路の整備とともに年々利用者が増加してきており、航空機や鉄道と共に中長距離の移動交通手段の一つとしての地位を確立している。そんな高速バスはこれからますます発展していくことが予測される。本レポートでは、さらに発展していく高速バスをアピールするために年齢別の高速バスの意識に対する違いに着目し、アピール方法を考えていく。

2. 現在の高速バス利用

(1) 現在の高速バス

一般的に高速バスとは、距離が数十から数百キロの都市間輸送、あるいは都市と観光地を結ぶものの中で、高速道路を利用して輸送するバスを指す。高速バスは、東京オリンピックが開催された昭和39年に最初の路線が開設されて以来、高速道路網の整備とともに発展を重ね、現在では、系統数で1,500系統を超えるまでに成長した。

(2) 現在の高速バス利用

現在の高速バス利用は、乗合バスの利用者の減少傾向が続くのに対し、輸送需要が伸びている路線が多い。他の輸送機関と比較して、運賃、夜行便における時間の有効活用等のメリットに加え、ネットワークの整備や車両のグレードアップによるゆとりある座席空間の提供等により、利用者数は順調に伸びてきており、平成14年度では全国で165社、系統数は1530系統まで成長し、利用者数は8560万人に達している。特に、都市間中距離輸送を担う300キロ未満の昼系統が伸びていて、一般の乗合バスと同様、通勤、買い物等の利用者の日常生活に必要な移動手段として定着しつつあるといえる。

3. アンケート調査

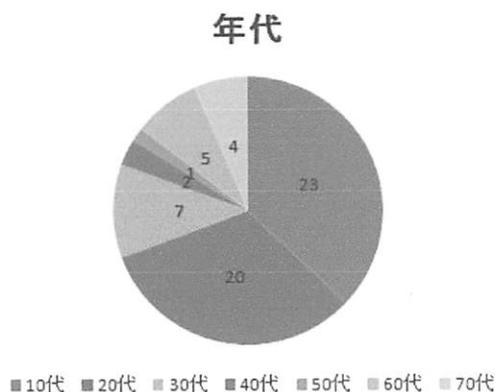
(1) アンケートの実施

このように順調な高速バスであるが、その更なる発展を目指し、アンケート調査を行った。この調査は、年齢別による高速バスに対する意識の違い、傾向を発見し、自分のレポートテーマである更なる高速バスの活性化のための年齢別の利用促進アピールを作り出すためのものである。2010年6月12日から6月25日までの約2週間、京都駅で一般人を対象に行った。アンケートの内容とその結果は以下のようなものである。

(2) アンケート結果

まず、アンケートは64人の方に協力してもらった。年齢別の詳しい内容は図5-6-1に示した。

図5-6-1



問2では、高速バスの利用経験の有無、また今後の利用を希望するかについての質問をした。アンケート内容は別紙に記載されている。どの年代も約八割が「使ったこともあるし、今後も使ってみよう」という回答をした。また、利用理由としてはどの年代も一番値段の安さを重要視している。他に多かったのは、10代、20代ではその他gで「夜行バスだと夜中に移動をするので昼の時間が有効に使うことができる」という回答、30代以降の年代ではその他gで、「乗り換えがない」、「座席が確保されている」という理由である。一方、バスを利用しない回答者の意見としては、10代ではdの「バスに魅力を感じない」、またその他gに「新幹線・電車の方がいい」などのバスではない交通機関を支持する意見が目立った。問6のバスで移動する旅行のいい点に関する自由記述ではやはり、どの年代でも他交通機関に比べて安い値段で移動できるということが多く述べられていた。また、40代以降では「車窓を楽しむことができる」、高速バスを利用した理由でも多く出てきた「乗り換えがない」、「座席が確保されている」ということがあげられていた。また、少数ではあるが、興味深かった回答としては10代の「コンセントがついている(携帯が充電できる)」と、70代回答者の「バス停は平坦な道にあるので駅のホームのように階段の上がり下りが少ないのが楽である」というものがあった。

4. 年齢別利用促進アピール

(1) 年齢別特徴

本章第3節の高速バスに関するアンケート調査の分析から、以下のようなことが分かってきた。

- ・ どの年代も値段の安さに魅力を感じている
- ・ 10代～20代の若い世代は夜行バスによる昼の時間の有効性に魅かれている
- ・ 若い世代は速さ、ブランドの面から新幹線・電車の方に魅力を感じている部分もある
- ・ 40代以降は乗り換えがない点、席が確保されている点を重視している
- ・ 40代以降は車窓からの景色を楽しんでいる

10代～20代は高速バスに関して、安さ、時間の有効性を評価しており、高速バスへ何かを求めるといよりは、単なる移動の手段として考えており、高速バスで時間・お金を節約した分、目的地に着いた後どれだけ有意義に行動できるか、をを優先して考えている印象を受けた。一方、30代以降の回答者は、値段の安さを評価していることはもちろんだが、座席の確保や、乗り換えの有無、車窓の景色など、バス内でいかに快適にゆったりと過ごせるかということを重視していることが分かった。

(2) 年齢別の利用促進アピール

以上の点を踏まえて、年齢別に高速バスの利用促進アピールを考え出す。まず、10代～20代へは、先ほど踏まえた特徴を生かして、手段としての高速バスの利点を前面に出したアピールをすることがいいと考えられる。例えば、それらは値段、時間の有効性、速さ、便利さなどである。高速バスのパンフレットには大きく分けて、快適さか安さを打ち出している二つのものがあるが、彼らに向けてはもちろん後者の安さを前面に出したパンフレットが望ましく、格安バスを紹介したパンフレットを作

るのがよい。また、本節第3項で書いたように、携帯世代である彼らの特徴をいかし、コンセントがあるバスを携帯の充電ができる高速バスとしてアピールすることも良いだろう。

次に30代～70代へ向けてのアピールであるが、彼らは10代、20代とは違い、高速バスにゆとりと快適さを求めている。そのため、イスの柔らかさやリクライニング、ゆったりとした座席などをメインとするバスをアピールするのがよいのではないだろうか。しかし、回答から得られたように彼らも一番に値段の安さをあげているので、安くできるだけ快適な環境のバスを提案するのが望ましい。また、彼らは車窓からの風景も楽しみの一つとして考えているので、車窓から見える美しい風景も一緒に紹介し、車窓を含めたバスツアーとしてアピールするのもよいだろう。彼らが読むような雑誌などに美しい車窓を紹介するのも宣伝となるだろう。また、70代の回答者が「バス停は駅のホームのように階段の上り下りをしなくても、平坦な道にあるので楽である」と回答したように、お年寄りにとって楽であること・安全であることも前面にだすのが望ましい。

以上に述べたように、10代、20代には「手段」としての高速バスの利点のアピール、30代以降には「快適」な高速バスのアピールをするのがよいと結論する。

アンケート内容

質問番号	質問内容	選択肢
1	あなたのことについて教えてください。	
2	あなたは高速バスを利用したことがありますか。また今後利用してみたいと思いますか。	a) あるし今後も使いたい b) あるが、もう使いたくない c) ないが、使ってみたい d) ないが、使いたいと思わない
3	【問2で「a」と答えた方のみお答えください】 あなたの高速バス利用の頻度について、はじめのカッコには○印を、空欄のカッコには数字を記入し教えてください。 (年・月・週)に()回	
4	【問2の質問で「a」または「c」と答えた方へ】 あなたが高速バスを利用した理由としてあてはまるものを教えてください(複数回答可)	a) 安いから b) 目的地へ早く到着できるから c) 時間の都合が良かったから d) 親・友人の勧め e) バスに魅力を感じたから f) バス以外の手段がないから g) その他
5	【問2で「b」または「d」と答えた方へ】 あなたがコウソクバスを利用しようと思わない理由としてあてはまるものを教えてください。 (複数回答可)	a) 値段が高いから b) 目的地へ早く到着できないから c) 時間の都合が悪いため d) バスに魅力を感じないから e) その他
6	バスで移動する旅行のいい点はどんなところだと思いますか。ご自由にお書きください。	
7	あなたなら、どのようなお得なチケットがあれば、高速バスを利用してみようと思いますか。ご自由にお書きください。	

5. まとめ

このレポートでは高速バスの利用促進のために、アンケート調査を行い、そこから年齢による高速

バスへの意識の違いに着目し、どのようなアピールをどの世代にやるのが効果的かということについて結論付けた。このレポートを通して分かったことは、若い世代は移動を「手段」とみなしているのに対し、年齢があがると移動も「楽しみ」としてとらえるようになることである。この発見も踏まえて、今後はバスツアーに関する研究もしていきたい。

参考文献

『バスでまちづくり-都市交通の再生をめざして-』 中村文彦 学芸出版社 2006.10