

## 令和元年度糸島市協定大学等課題解決型研究事業 実績報告

### 研究タイトル

観光客の周遊性向上のための2次交通課題の解消

### 研究者名

中村学園大学 流通科学部 教授 浅岡 由美

中村学園大学 学長 甲斐 諭

中村学園大学 流通科学部 助教 坂本 健成

### 研究期間

令和元年6月1日 ～令和2年3月31日

### 研究計画の内容

直売所や飲食店、宿泊、温浴、歴史などの観光資源スポットと糸島市観光協会で調査することで観光における実態を把握し、周遊性向上を図る交通課題について研究を行う。市内観光地を周遊するうえでの二次交通の課題解決に向けた分析、考察、提案を行うとともに、環境に配慮した交通システムを念頭に新たな二次交通の導入可能性や事業採算性に関して検討を行う。

### 実施した調査

- 1) 観光スポットにおける交通調査
- 2) 糸島市内で運行されている交通機関の調査
- 3) 新交通システムなど先行事例の調査

## 研究成果

### 【回答まとめ】 ※詳細は別紙糸島交通調査 I II を参照

1. どのような人が	【性別】 女性 67%，男性 33% 【年齢】 20代 40.5%，30代 16.4%，40代 14.3% 【来訪回数】 1回目 (30.7%)，1回以上 (20.5%)， 2～3回 (18.2%)，糸島市に在住 (13.4%)，4～5回 (12.8%)
2. どこから	福岡市 (38.9%)，その他の国内 (36.1%)，糸島市 (15.4%)
3. どのような交通機関で (糸島まで)	自家用車 (48.4%)，電車 (15.4%)，カーシェア・レンタカー (11.4%)
4. どのような交通機関で (糸島で)	自家用車 (45.5%)，カーシェア・レンタカー (17.8%)， 路線バス (9.4%)，電車 (5.8%) …，シェアサイクル (2.6%)， 自転車 (2.4%)
5. どこへ	インスタ映えスポット (102件)，カキ小屋 (96件)， 二見ヶ浦 (80件)，直売所 (48件)，芥屋の大門 (41件)
6. どのような目的で	飲食・グルメ (39.9%)，自然鑑賞 (22.9%)
7. 交通費	1,000円未満 (34.2%)，1,000円～1,999円 (26.0%)， 2,000円～2,999円 (19.7%)
8. 交通機関やアクセスに 関する不満，困ったこと	道路の渋滞 (23.8%)，駐車場に空きがなかった (14.8%)， バスの本数が少なく，乗りたいときに乗ることができなかった (7.4%)

### 【調査を踏まえた解決・提言の方針】

2次交通課題とは「鉄道からの2次交通つまり路線バスが住民向けに整備されているため海岸部を周遊する路線がなく、休日はさらに路線が減ってしまう。観光客には不便で観光周遊性も低く、ビジネスチャンスまで失っている」ことにほかならず、本研究でこの実態が明らかとなった。

この交通課題は「自家用車での周遊が主流⇒路線バスが利用されない⇒路線バスが整備されない⇒自家用車で周遊するしかない」のスパイラルに陥っていることに起因している。

しかし、観光客の初来訪あるいは再来訪を促すには、まず、現在糸島市に多く訪れている自家用車での来訪者の利便性、快適性を図ることも重要である。したがって本研究は2次交通課題をテーマにしているが、自家用車、カーシェア・レンタカーに関連する対策についても述べるべきと考える。

以上を踏まえ、結論を以下の3つにまとめた。

### 【本研究の結論 課題を解決するために】

- ①自家用車、カーシェア・レンタカーの対策として、道路整備、駐車場整備を講じる必要がある。
- ②公共交通機関による市内訪問および市内バス路線または代替交通手段の拡充を図る必要がある。
- ③将来的には、グリーンスローモビリティの導入や海路で糸島に入る方法も検討する必要がある。

### (結論①)

調査結果では、市内観光のほとんどは自家用車による福岡市内からのアクセスとなっており、休日の交通渋滞は深刻な問題である。



これらの交通渋滞を緩和するための策として、高速道路IC近辺に大規模駐車場を設置し、そこから路線バスやレンタサイクル等を利用してもらう案が考えられるが、この場合結局は大規模駐車場までの混雑発生が懸念される。かといって福岡市内を含めた広域にわたる国道や高速道路等のインフラ整備は費用や完成までの時間といったさまざまな点から現実的な解決策とは言い難い。

そのため、2次交通課題の解決策としては次に述べる公共交通機関（JR筑肥線と路線バス（昭和バス））の活用が最も現実的な策ではないかと考える。

具体的には地下鉄・JR筑肥線、あるいは路線バスを利用して糸島を訪れ、路線バス、シェアサイクル・レンタサイクルを用いて周遊できるようにすることである。それに加え、快適さ・心地よさ（ホスピタリティ）の両面を向上させるように改善を図る必要がある。

### (結論②)

JR筑肥線（九大学研都市駅および筑前前原駅）から路線バスを利用する場合を考える。本研究では全域を一つの路線でカバーするのではなく、JR（九大学研都市駅および筑前前原駅）と海側主要観光地を接続するための起点停留所（松原、初、伊牟田、伊都営業所）まで、起点停留所から海側主要観光地までの2つに分けて検討することを提案する。

まず、JRと海側主要観光地を接続するための起点停留所間については現行路線の増便やダイヤ改正を提案する。まずは運行数を増やすとともに場合によっては時間帯・曜日限定で新ダイヤ・新路線を設ける等も必要だと考える。調査結果によれば、観光客の平均滞在時間は3時間程度、観光の目的は飲食

（39.9%）および自然（22.9%）であることがわかっている。したがって、例えばランチや海沿いでの観光を目的とした観光客をターゲットに休日10時～14時限定で増便等を試行するなどが考えられる。

この案は実現可能性が高いと考えるが、現状では周遊に際して公共交通機関の利用者数は多くない。加えて路線バス利用者の満足度や再来訪意向は低く、それに比べ自転車やシェアサイクル・レンタサイクルは高い。

路線バスの不満要因を解消し自転車の利便性、快適性をさらに向上させることで2次交通の利用促進に関して有効な手段となると考える。

また、起点停留所から海側主要観光地（志摩・サンセットエリア）については新路線「志摩・サンセットロード線」の新設を提案する。平日・休日の便数

や運行方法（曜日・時間帯限定）運行エリアなどの課題はあるものの検討の価値はあるのではなかろうか。また、志摩・サンセットエリアについては、起点停留所4か所でレンタサイクルを充実させ、将来的にはグリーンスローモビリティの導入等も検討できると考えている。

いずれにしても、現状の「糸島は車で行くもの」という観光客の志向を「公共交通機関で行く」に大胆に転換できるかが鍵となるため、市として「公共交通機関による観光戦略」を議論し、大々的に打ち出していく必要がある。

JR筑肥線の筑前前原駅で下車し、自転車を用いて糸島市を周遊する新コース、仕組みとして、①利用時間、②周遊したルート、③改善点などに関する調査を実施し、構築することが必要であると考えている。

### 【結びに】

市の公共交通機関によるアクセス情報が路線バスの時刻表の外部リンクとともにホームページに掲載されているが、運行本数があまりにも少ないため、路線はあっても現実的には利用できない場合がある。筑前前原駅などの起点からの乗車時間の目安の記載があると利用しやすいのではないだろうか。

観光客が2次交通を用いた周遊を本格化するには、市が「公共交通機関による観光戦略」を議論し改善を行う必要がある。環境に配慮した持続可能な観光都市“糸島”は糸島市民、観光客双方が理想とする糸島の姿である。そのためには、「糸島市が自家用車を利用しなくても楽しめる」ことを、路線バスや自転車を用いた具体的な観光案内や旅日記などとしてホームページやSNSなどで大きく情報発信を行う必要がある。

自転車での観光客が増加した後は、自転車を電車やバスに載せることが可能なサイクリストレイン、サイクルバスに向けての働きかけも必要となる。

将来的には、環境に配慮し、乗ること自体を楽しんだり目的としたりすることができるグリーンスローモビリティの導入や福岡市能古渡船場などから海路で糸島に入る方法の検討も期待できるのではないか。東京都豊島区のような10人乗りや16人乗りの「eCOM」などの定時定路線の事業走行のほか、大分県姫島村の2人乗りや4人乗り、7人乗りなどのゴルフカートによるレンタカー事業が検討できる。

新型コロナウイルスにより、グリーンスローモビリティや交通規制などの実証調査を実施した地域を訪問しインタビュー調査を行う予定であったが、それができなかったことが残念である。

今後は、2次交通利用について、糸島市、糸島市の観光に携わっている方々と実現に向けてワークショップ形式などで議論する機会が得られればと考えている。

#### 成果を受けた担当部署の意見（産業振興部 商工観光課）

本研究による調査により、本市の二次交通におけるニーズや課題が具体的に示された。

提案についても、何からどのように取り組むべきか、課題解決へのアプローチが具体的に示された。バスやレンタサイクル等に関しては、民間事業者による実施や拡充が妥当と考えるため、採算性に関しても考慮した提案であるとより説得性が増す。

令和2年度より第二次糸島市観光振興基本計画がスタートし、施策を展開していくが、満足度を高める交通アクセスの充実を図るため、レンタサイクルの拡充や、さまざまな交通ツールを利用した周遊コースの提案、バスの利便性を図り二次交通における自動車以外の交通手段の活用を推進していく予定である。本研究にて提案された路線バス及びレンタサイクル等の利活用は、施策への反映に十分検討の余地があるものである。