



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 256 号

2025/ 4

インバウンド全盛時代到来！ 公共交通で地域に新たな人流を

■2025年3月5日、岡山県の外国人延べ宿泊者数の速報値が発表された。岡山県観光課の発表によると2024年の宿泊者数は512,870人泊となり、過去最高を更新したとのことである。これは前年比で54.6%の増加と非常に高い伸び率となっており、徐々に岡山にも外国人観光客が増えつつある。この速報値自体は喜ばしい傾向であるが、一方で2019年比で見ると+5.4%と心もとない。国全体と比較すると2024年の年間訪日外客数は約3700万人で、2019年比15.6%の増加である。今後も堅調に推移していくものと期待しているが、現状の数字ではやや出遅れているという印象がある。東京・大阪・京都という大都市に相変わらず人気が集まっている傾向は強いが、徐々に地方にも波及効果が現れ始めている。関西万博で盛り上がる大阪からは新幹線でわずか1時間の距離である。この機会を捉えて、まだまだ多くの観光客を呼び込み地域経済を強く回していく必要がある。

■一方で「インバウンド」という言葉を聞くと、少々ネガティブに捉えてしまう人もいないだろうか。文化の違い、言葉の違いで苦勞することも多いかも知れないが、1番の懸念はオーバーツーリズムへの懸念であろう。地域のキャパシティを超える観光客が押し寄せることで住民の生活や環境に支障が出るだけでなく、旅行者自身も満足度が下がる社会問題である。すぐ前に人数の話から入ってしまって恐縮であるが、すなわちたくさん呼べばいいものではなく、最適なバランスが大切である。例えば過去より観光客が押し寄せる京都などではついに路線バスにも観光客が多く押し寄せ、地元住民も乗れない事態が多発し始めている。特に大きなスーツケースを持った観光客がスペースを圧迫し、乗車定員が減ってしまう等も課題である。なお、インバウンド＝大きな荷物という構図がクローズアップされるが、日本人でも同様である。実際に筆者も昨年の夏に函館に旅行に行ったが、路面電車は常に満員で電車2本程度を見送るのはザラであった。コロナ禍で減便していたのも一因である。十分に楽しめたが、混雑した移動手段で不便を感じたのは事実である。これは地元住民も同じであろう。

■しかしだからと言って「観光客は来なくていい」という発想は間違っても思っていない。外国人に限らず、日本人も含めて観光客は、純粋にその土地を楽しみたいと思ってきているファンなのである。好きで迷惑をかけに来ているわけではない。(ごく一部で迷惑系ユーチューバー等が存在しているが、これは別問題と考える)したがって、今後も多くの観光客の増加が見込まれ、なおかつそれを県や市、事業者が柱に据えるのであれば、需要に対応したキャパシティを用意しておく必要がある。直近のニュースでも岡山県ではまだまだインバウンドの取り込みを注力していく見込みである。そうなるのは公共交通網の確保である。

■コロナ禍で岡山市内のバスや路面電車は運転手不足も相まって相当な減便を余儀なくされてしまっ

たであろう。ただ国内旅行客もインバウンドもコロナ前を超えるほど人流は回復してきている。もはやコロナ後ではないといっても良い状況で、いつまでも当時の影響を引きずっている状況ではない。確実に需要を取り込み、収益を回復させていくエンジンとすべきである。今後は需要が急激に戻ってくることも予想され、従来のように半年や1年に1回のダイヤ改正のようなスパンでは間に合わない可能性も出てくる。国としても運賃やダイヤの変更に対して機動性を確保できるように制度を整えていく必要がある。

■さて、その成長のエンジンとなるのは観光や通勤、通学で兼ねてから高い需要がある路線であろうが、現状のダイヤではコロナ前と比較すると非常に心もとない。例えば岡山～西大寺線ではかつて10分に1本の高頻度運行を行う路線であったが、土日ダイヤではわずか15～20分に1本程度まで減ってしまっている。沿線には後樂園をはじめ、曹源寺や西大寺観音院など伝統ある寺院も多く、今後伸びしろを感じるエリアを結ぶ路線でもある。双方向に需要がある稀有な路線であり、インバウンドも含めたプロモーションを行えば再度、需要の拡大が見込める路線であると考えられる。もう1つが玉野渋川特急であろう。こちらもかつては30分に1本の運行で非常に便利な路線であったが、現在は少々本数が減ってしまっている。直島等、瀬戸内国際芸術祭の会場ともなる瀬戸内観光のアクセス路線の性質であることを考えると、今後需要が急激に伸びて積み残しなどが発生しないか大いに懸念するところである。

■ただし事業者の立場になってみるとすぐに利用者が増えるかは分からないし、コロナ禍で減ってしまった運転手やバスの台数を基に戻すのには慎重にならざるを得ない姿勢もよく分かる。利用者の満足度以上に、まずは自分たちの事業が存続できるかどうかのギリギリの状態が続いているのも事実であろう。そのような中でプラスの機会があったとしてもなかなか、前向きな判断が出来ないのも無理はない。したがって、自治体や市民、行政などもこの問題から無関心であることは許されない。何度も述べているが、要望やお願いでバスが走る時代は終わった。今後は積極的に地域が抱える問題に向き合い、本質を捉えた解決策を提示出来る地域が生き残る時代である。時代の変化を、過去を回想するための材料とするか、新しく脱皮するチャンスととらえるか。残された時間はわずかである。

★「備讃瀬戸アクセスマップ」(RACDA発行)

瀬戸芸へ電車・バス・フェリー・高速船で行こう。接続がわかる時刻表を3万部配布。岡山駅・ももたろう観光センターなど50箇所配布



NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)
事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502
E-mail: info@racda-okayama.org
URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索

