

交通と観光まちづくり

——鈴鹿市における課題と取り組み——

Transportation and Community Development for Tourism

——Issues and Efforts of Suzuka City——

立 松 信 孝*

Nobutaka TATEMATSU

Abstract

Although there are 4.5 million tourists a year, Suzuka city still needs to improve its insufficient infrastructures to connect scattered tourism resources. As far as transportation is concerned, the city is overwhelmingly motorized and relies on an inconvenient public transportation system. While possessing important value, most of the tourism resources are not fully utilized due to the inadequate transportation system of the city. With this in mind, it is necessary to focus on transportation systems in Suzuka city to revitalize the city and form an attractive community. Through an analysis of development of transportation network and tourism resources, as well as regional matters, this paper discusses community development for tourism as a way to revitalize Suzuka city.

キーワード：観光まちづくり (Community Development for Tourism), 産業観光 (Industrial Tourism), コミュニティバス (Community Bus), パーク＆ライド (Park and Ride), 観光するところ (Mind for Tourism)

1. はじめに

鈴鹿市は、中部圏と近畿圏を結ぶ交通の要衝にあり、この恵まれた地理的条件と軍の施設を活用して近代産業の誘致に努めた結果、伊勢湾岸有数の内陸工業都市として発展してきた。2006年(H18)12月末現在では、201,827人の人口を擁する三重県下第3位の都市となっている¹⁾。鈴鹿市はこれまで本田技研に代表される自動車、工作機械等の製造業を中心とした工業都市と鈴鹿サーキットという自動車レースのまちとしての性格が強く、観光のまちとしての認

* 本学教授、観光交通論 (Transportation for Tourism)

識は低かった。

しかしながら、当地域の歴史は古く、そこに産業が生まれ文化も芽生えたことは、この地域すべてのものが観光資源になりうる可能性があるということであり、そこには多くの観光資源が点在している。その中でも鈴鹿サーキットと椿大神社は全国的に知名度が高いこともあり、市全体では年間450万人を超える観光集客力を有している。しかし、多くの点在する観光資源を点から線に、さらには面へと結びつける「しくみ」が不十分であるため、観光資源の多くがその価値を有しながら生かしきれていない状況にある。この原因の一つとして観光資源の移動を支える交通システムの未整備があげられる。

一方、鈴鹿市の交通をとりまく環境は、鉄道、バスをはじめとした公共交通機関が機能面では自家用車より優れているものの、圧倒的な車社会となっている。

これらの状況のなかで、まちの活性化を図り魅力ある鈴鹿市を形成するためには、交通の視点からみた「しくみ」づくりが必要である。このため、交通網整備の経緯と現状分析、観光資源の実態及び地域別の課題を整理したうえで、交通の視点からみた地域の活性化対策としての観光まちづくりのあり方について考察する。

2. 交通をとりまく環境

現在、交通をとりまく環境として重要な課題は、次の4点である。

第1は、交通と安全の問題である。鈴鹿市では、マイカーを中心とした道路での交通事故が増加しており、2004年(H16)のデータによると、人身事故件数1,503件、死者17人、負傷者1,891人、物件事故5,556件となっている。5年前と比較すると、死者は19.0%減少したものの、人身事故件数は19.4%、負傷者は13.9%、物件事故は2.4%それぞれ増加している²⁾。今後高齢者の増加に伴い、最悪の事態を招きかねない状況である。一方、公共交通機関の事故発生は、乗用車に比較してきわめて少なく安全性が高い。

第2は、少子高齢化の進展である。2025年(H37)には25%を超える人口が65歳以上の高齢者となると見込まれている³⁾。今後、自由な時間と経済的にゆとりのできた高齢者の増加により、誰もが自由に移動でき、観光地で快適にくつろげる環境が求められる。

第3は、環境エネルギーに関する意識高揚の問題である。資源に乏しいわが国では、省エネルギー化が大きな課題である。1人1kmあたり輸送するエネルギー消費効率を交通機関で比較すると、鉄道は乗用車の1/6、航空機の1/4、バスの1/2、バスは乗用車の1/3となっている⁴⁾。また、1人1kmあたりの二酸化炭素排出量でみると、鉄道は乗用車の1/9、航空機の1/6、バスの1/2、バスは乗用車の1/4となっている。このことから、鉄道、バス等の公共交通機関は地球環境にやさしい乗り物といえる。

第4は、グローバル化の進展の問題である。21世紀は、外国市場動向がわが国に直接影響

を与えるボーダレス化の時代であり、国際交流はさらに活発化するとみられる。現在、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」の取り組みにより、訪日外国人を2010年(H22)までに、1,000万人にすることを目標にしているが、このためには言葉の障壁や物価割高感を解消して訪日しやすい環境づくりが必要である。

以上のことから、事故の発生が極めて少なく、誰でも自由に移動でき、また、地球環境に優しく、さらに外国人が来訪しやすい環境をつくるためには、鉄道、バスを中心とした公共交通機関の整備が求められる。

3. 鈴鹿市の交通網整備

(1) 交通網整備の経緯

まず、鈴鹿市の広域交通網の整備が、明治以降どのように進められてきたかを概観し、現状の課題を探ることとする。

1) 関西鉄道(現、JR 関西本線)

東海道線(東京～神戸間)は、木曽三川と鈴鹿峠のある難工事区間の多い三重県内を避けて、1889年(M22)に開通した。このため、鉄道空白の三重県は、中心となる四日市港が発展するためには後背地を開発せねばならず、鉄道が必要とされた。このため、四日市市に関西鉄道(株)が設立され、1890年(M23)には四日市～柘植～草津間が開通した。その2年後に高宮駅(現加佐登駅)が開業し、同年名古屋～草津間が開通するとともに、1899年(M29)には、関西鉄道が名古屋～湊町間で全通した。

さらに、関西鉄道は支線を津まで延長し、伊勢神宮のある山田、観光地の鳥羽まで鉄道を敷設することになった。この支線は河原田駅付近に分岐点を設置して、鈴鹿川を渡り、神戸、白子を経て津市に至る計画であった。しかし、東海道沿いの宿場町は鉄道の敷設を歓迎しなかった。これは、鉄道を利用すると参宮道中の人々が通らなくなりまちが寂れる、洗濯物が蒸気の煤煙で汚れる、線路の土手で水田の水はけが悪くなる等の反対意見が大勢を占めたため、亀山からこの支線を分岐させることとなった。このため、神戸、白子の宿場町は次第に旅人が減少し衰退していった。

その後、関西鉄道は国有となり、国鉄関西本線となっても単線非電化のままであったが、1982年(S57)に、名古屋～亀山間は電化し、一部複線化も完成した。しかし、市街地の北のはずれに位置する河原田、河曲両駅の利用者は、列車本数が少なく、バスのアクセスも含めて利便性が十分とはいえず、減少傾向が続いている。

2) 伊勢鉄道(現、近鉄名古屋本線)

津～四日市間の鉄道敷設はこの地域の要望であった。神戸付近の人が伊勢参りをするには、徒歩か人力車で関西本線加佐登駅に行き、そこから亀山を迂回して参宮線で山田に向かった。

沿線の人は、鉄道運賃を節約するため、神戸から津までの道のりを歩いて津から汽車を利用する人も多かったという。この不便を解消するため、1911年(M44)伊勢鉄道(株)が津に設立された。1915年(T4)に、白子～高田本山(一身田)間がまず開通し、1922年(T11)には、四日市～津間が開通している。

その後、1926年(T15)に全線電化したのを機に伊勢電気鉄道と改称した。1937年(S11)になると、参宮急行電鉄に合併されて、関西急行電鉄と改称した。1939年(S13)に名古屋～伊勢中川間が開通し、1944年(S19)には、現在の近畿日本鉄道(以下、近鉄)となった。

3) 伊勢神戸線(現、近鉄鈴鹿線)

伊勢鉄道の支線である伊勢神戸線は、伊勢若松～伊勢神戸(現鈴鹿市)間が1925年(T14)に開通し、神戸町の中心部に伊勢神戸駅が完成した。これまで伊勢街道の宿場町として開けた神戸は関西鉄道の通過に反対したため、一時発展から取り残されてきたが、この開通により海岸方面との連絡がよくなり、鼓ヶ浦等の海水浴場も発展していった。

1946年(S21)に鈴鹿市議会は、亀山町と協力して延長期成同盟を結成し、伊勢神戸線の亀山までの延長を図ったが、資金難等もあって実現できなかった。しかし、その後軍施設跡地に続々と大企業が進出することとなったため、伊勢神戸駅から平田町までの延長を近鉄に要望をだすことになった。近鉄側もこれをうけて延長に踏み切ることになり、1963年(S38)建設工事は完成した。これにより、平田町駅の付近を中心に住宅街の拡大、大型スーパーの進出を促進し、市内で最も近代的な商業施設を誕生させることとなった。またこの工事の完成により、伊勢神戸線を鈴鹿線に、伊勢神戸駅は鈴鹿市駅にそれぞれ改称した。1965年(S40)には、鈴鹿市駅を鈴鹿市の玄関としてふさわしい駅とするため、駅舎及び駅前広場の整備が近鉄から鈴鹿市に要望がだされ着工した。そして、1968年(S43)に軽食堂、集会室、事務所等を兼ね備えた3階建ての駅ビルが完成するとともに、ロータリー式の駅前広場もできあがり現在に至っている。

4) 国鉄伊勢線(現、伊勢鉄道)

終戦後、伊勢湾臨海工業地帯の発展により、四日市と津とを短絡する鉄道の必要性が求められるようになり、1973年(S48)国鉄伊勢線が開通した。名古屋から伊勢、南紀方面へのバイパス路線として期待されたが、利用客は伸び悩み、赤字路線として国鉄の廃止対象となった。このため、伊勢線は1987年(S62)に、三重県、沿線市町村、民間企業の出資による第3セクター鉄道として、再出発することとなった。鈴鹿サーキットの最寄駅としての稲生駅は鈴鹿サーキット稲生駅と改名したほか、新駅として伊勢上野、徳田の両駅も設置した。さらに、秋のF1レースの時には、鈴鹿市への国道は大渋滞となるため、名古屋方面からの臨時列車の設定、特急「南紀」や快速「みえ」の臨時停車により、利用客の利便を図ってきた。

5) 道路整備とバス運行

名古屋から三重県北中勢部、上野市を経て、奈良県、大阪府松原市までをほぼ直線に結ぶ名阪国道は、亀山～名古屋間を東名阪自動車道(有料道路)として1970年(S45)に開通し、鈴鹿

インターが設置された。また、国道では1号線と23号線が海岸部と内陸部を通っており、これらを結んで市街地を通る主要道路も整備されてきた。これにより、工業開発、観光開発、住宅開発等の整備が進んでいった。

バスは道路整備に伴い、鈴鹿市が誕生した当時から市民の身近な足として三重交通によって営業されてきた。特に、軍関係の施設を結ぶ路線を優先的に運行するとともに、終戦を迎えると、軍関係の路線に代わって、まず神戸駅～加佐登町、神戸駅～白子駅の2系統の運行をスタートした。その後着々と新規路線を拡大していった。しかし、本格的なマイカー時代を迎えた1970年代後半から利用客は減少傾向となり、バス路線も見直しされていった。一方、2000年(H12)からは、コミュニティバスが運行を開始し、新たな公共交通機関としての価値を生み出しつつある。この点については、後に詳述する。

(2) 交通機関利用の現状

1) 鉄道交通

鈴鹿市内には、近畿日本鉄道（以下、近鉄）、東海旅客鉄道（以下、JR 東海）、伊勢鉄道の3社の鉄道会社が運行している。

このうち、近鉄は、名古屋本線と鈴鹿線があり、市内には白子駅を中心に11の駅が存在する。2004年度(H16)の乗車人員は、近鉄特急の停車する白子駅が2,735千人、平田町駅が1,137千人となっている。11駅全体の乗車人員の合計では、2000年度(H12)から2004年度(H16)は337千人減少(△5.0%)した。定期外利用客と定期利用客とでは、前者が110千人減少(△4.7%)し、後者も226千人減少(△5.1%)している⁵⁾。

表1 近畿日本鉄道（名古屋本線、鈴鹿線）乗車人員の推移（単位：人）

	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度
総 数	6,763,909	6,621,075	6,478,359	6,438,617	6,427,137
定期外	2,339,719	2,297,055	2,259,159	2,257,877	2,229,537
定 期	4,424,190	4,324,020	4,219,200	4,180,740	4,197,600

資料：近畿日本鉄道株式会社の調査資料

JR 東海は、市内中心部から離れて JR 関西本線が走っており、加佐登駅と河曲駅がある。2駅の乗車人員の合計では、1998年度(H10)から2001年度(H13)は28千人減少(△7.6%)した。定期外利用客と定期利用客とでは、前者が7千人減少(△10.6%)し、後者も20千人それぞれ減少(△6.8%)しており、定期外利用客の落ち込みが大きくなっている⁶⁾。

表2 JR 東海（関西本線）乗車人員の推移（単位：人）

	1998年度	1999年度	2000年度	2001年度
総 数	367,294	360,590	346,461	339,441
定期外	73,474	72,471	70,101	65,715
定 期	293,820	294,119	276,360	273,726

資料：鈴鹿市観光振興基本計画策定の事前調査報告書（2004年3月）の資料による。

伊勢鉄道は、市内に鈴鹿サーキット稲生駅、鈴鹿駅を中心に5駅が存在する。2004年度の乗車人員は、鈴鹿サーキット稲生駅が73千人、鈴鹿駅が47千人となっている。5駅全体の乗車人員の合計では、2000年度（H12）から2004年度（H16）は20千人増加（8.5%）した。定期外利用客と定期利用客とでは、前者が6千人減少（△5.8%）した一方で、後者が26千人増加（21.9%）した⁷⁾。

表3 伊勢鉄道乗車人員の推移（単位：人）

	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度
総 数	235,644	237,762	252,200	249,470	255,688
定期外	114,144	116,472	118,310	113,060	107,548
定 期	121,500	121,290	133,890	136,410	148,140

資料：伊勢鉄道株式会社の調査資料

2) バス交通

鈴鹿市内で、三重交通の路線バスを利用している利用客は、2000年度（H12）から2004年度（H16）の5年間で25千人減少（△0.7%）した。この中で、普通・回数乗車券と通勤・通学定期券の利用者をみると、前者では50千人増加（1.7%）しているのに対して、後者では76千人減少（△15.1%）した⁸⁾。

表4 バス乗車人員の推移（単位：人）

	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度
総 数	3,463,187	3,424,963	3,416,414	3,436,626	3,437,690
普通・回数乗車券	2,958,745	2,897,668	2,926,812	2,959,884	3,009,262
通勤・通学定期券	504,442	527,295	489,602	476,742	428,428

資料：三重交通株式会社（鈴鹿営業所管内）の調査資料

3) 自家用車交通

2004年度（H16）3月末現在の乗用自動車保有台数のうち車種を普通と小型に分類すると、前者は31,700台、後者は48,726台となっている。これを2000年度（H12）と比較すると、普通は

3,743台と大きく増加（13.4％）した一方、小型は48台の減少（△0.1％）でほぼ横ばい傾向となっている⁹⁾。

表5 乗用自動車登録台数の推移（単位：台）

	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度
総 数	76,731	77,996	78,643	79,317	80,426
普通乗用自動車	27,957	29,061	29,668	30,609	31,700
小型乗用自動車	48,774	48,845	48,975	48,708	48,726

資料：鈴鹿自家用自動車協会の調査資料

(3) 交通網整備の現状と課題

鈴鹿市を通る広域交通網は、江戸時代には東海道、伊勢街道が開通したことで、庄野や神戸を中心にまちの繁栄をみた。しかし明治以降、鉄道が開通すると東海道線が関ヶ原経由となったこと、関西鉄道（現 JR 関西本線）の建設が沿線住民の反対により宿場町のはずれとなったことなどにより、まちが寂れることとなった。大正から昭和の時代にかけては、名古屋と大阪及び伊勢を結ぶ鉄道や高速道路が完成したことにより、鈴鹿市の広域交通網は整備が進んでいった。現在では、鉄道は近鉄名古屋線、JR 関西本線及び伊勢鉄道が、道路は東名阪自動車道、国道1号線及び23号線が走っている。しかしこれらの交通網は、鈴鹿市内を通らざるをえなかったこともあり、必ずしも鈴鹿市のまちづくりを考慮して整備したものとはなっていない。このことは近鉄名古屋線白子駅が鈴鹿市の玄関駅となっているが、行政の中心である神戸地区や商業の中心である平田地区へは、10 km 余りも離れていることが物語っている。これらの地域を結ぶ公共交通網は、2本/1H 程度のバスが走っているにすぎない。また JR 関西本線の最寄駅としての加佐登駅、河曲駅も市街地へのバスの便があるものの極めて少ない。

現在、主要都市から鈴鹿市への広域交通手段は、近鉄白子駅を中心にみると、近鉄特急で名古屋から約40分、大阪（難波）から約1時間40分で運行をしている。また、東京からは新幹線を利用して名古屋駅を経由して2時間30分余りでいくことができる。伊勢鉄道鈴鹿駅を中心にみると、名古屋から毎時1本運転している快速「みえ」号を利用すれば、約35分で直行できる。さらに、夜行高速バスが大宮、池袋から近鉄白子駅を経由して、伊勢市方面まで毎日2便運行している¹⁰⁾。

このように主要都市からの交通網はハード面では整備されてはいるものの、利用者の立場にたったソフト面での使い勝手のよい交通機関とは必ずしもいえないのが現状である。

(4) 鈴鹿市の取り組み

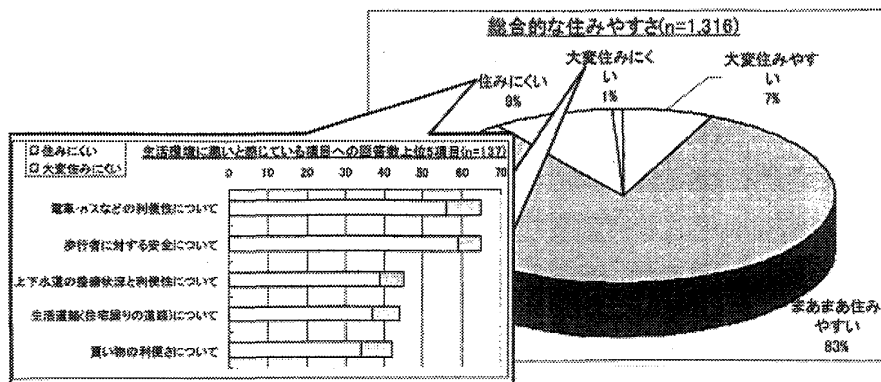
鈴鹿市は1974年（S49）に最初の総合計画を策定して以来、1986年（S61）に第2次総合計画を、1991年（H3）に第3次総合計画を策定してきた。今回2000年（H12）の第4次総合計画では、都

市づくりの基本理念や将来の都市像を実現するための基本目標と施策の大綱を打ち出している。この中で、観光まちづくりに関しては、将来の都市像を実現するための重点項目のうち「安全と利便性を備えた快適で魅力的なまちづくり」及び「豊かさを実感できる活力と創造力にあふれたまちづくり」に、その取り組みが盛り込まれている。

一方鈴鹿市は1997年(H9)に策定した「鈴鹿市都市マスタープラン」を現在の社会情勢、市民の価値観やまちづくりに対するニーズを踏まえて見直しを進めるため、2003年(H15)11月に市民に対してアンケートを実施した。このアンケートは鈴鹿市内に在住の20歳以上の市民を対象に3,000人を抽出して、郵送配布と回収により実施し、1,371人から回答を得た。

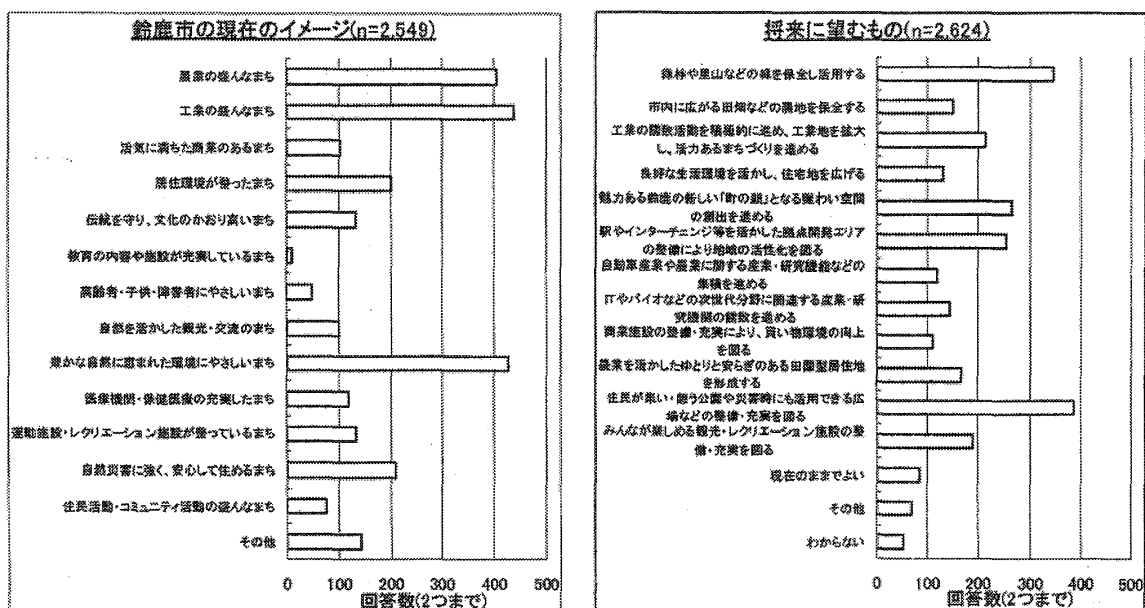
この中で、「鈴鹿市のすみやすさ」についての回答(図1)では、83%の人が「まあまあ住みやすい」と感じており、「大変住みやすい」とを合わせると90%に達している。その一方で「大変住みやすい」と回答した7%の市民よりも「住みにくい」「大変住みにくい」をあわせた10%の市民の方が上回っている。その理由については、「公共交通機関の利便性」や「歩行者に対する安全性」の問題が上位を占めた。このことは、鈴鹿市が自家用車中心のまちになっていることによる地域の公共交通機関の整備が遅れていることや、交通事故が近年増加傾向にあることにも起因している。

鈴鹿市の印象(図2)からは、農業や工業が盛んなまちとして、また豊かな自然に恵まれた町としてのイメージが強く、観光交流のまちとしてのイメージは必ずしも高くはないが、将来に望むものとして、公園、広場の整備や森林、里山などの保全活用とともに魅力あるまちの顔としての賑わい空間の創出を求める期待が大きいといえる。



資料：鈴鹿市都市マスタープランに関する市民意見募集について（鈴鹿市都市整備部都市計画課）

図1 鈴鹿市のすみやすさ



資料：鈴鹿市都市マスタープランに関する市民意見募集について（鈴鹿市都市整備部都市計画課）

図2 鈴鹿市の印象

4. 交通からみた観光地区別の課題

(1) 観光客入込数の現状

鈴鹿市の「観光レクリエーション入込客数」（表6）によれば、2004年度（H16）の鈴鹿市の年間観光入込客は4,501千人となっている。この中で観光客が多いのは、鈴鹿サーキット2,464千人、椿大神社1,270千人となっている。鈴鹿市の観光地入込客は、この2個所に集中しており、この2個所をあわせると83.0%に達している¹¹⁾。

年間観光入込客数の2000年（H12）から2004年（H16）までの5年間の推移をみると、387千人（△7.9%）減少している。この中で、鈴鹿サーキットは391千人（△13.7%）減少しているが、椿大神社は1千人（0%）の減少にとどまり、ほぼ横ばい傾向を維持している。また、青少年の森は64千人（25.5%）、スポーツガーデンは28千人（11.3%）それぞれ増加したが、その他の観光施設は大きく落ち込んでいる¹²⁾。

表 6 鈴鹿市観光レクリエーション入込客数の推移 (単位: 人)

	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度
総 数	4,887,632	4,749,537	4,630,880	4,578,300	4,501,167
山岳部観光地区	1,286,100	1,291,400	1,289,700	1,284,100	1,284,350
小岐須	12,500	11,100	14,700	11,700	11,900
椿溪谷	2,600	2,300	3,000	2,400	2,450
椿大神社	1,271,000	1,278,000	1,272,000	1,270,000	1,270,000
鈴鹿サーキット周辺観光地区	3,349,039	3,263,946	3,152,054	3,153,257	3,049,607
鈴鹿サーキット	2,855,000	2,744,500	2,610,500	2,677,800	2,463,700
青少年の森	252,708	302,835	282,159	214,832	317,218
スポーツガーデン	241,331	216,611	259,395	260,625	268,689
内陸部観光地区	126,112	83,623	87,916	85,201	82,973
荒神山	68,000	28,000	28,000	28,000	28,000
加佐登神社	47,100	46,100	47,200	46,600	46,500
考古博物館	11,012	9,523	12,716	10,601	8,473
海岸部観光地区	126,381	110,568	101,210	55,742	84,237
鼓ヶ浦	52,960	45,140	39,560	18,900	37,210
千代崎	57,405	51,040	46,800	23,000	34,660
伝統産業会館	16,016	14,388	14,850	13,842	12,367

資料: 鈴鹿市商業観光課の調査資料 (主催者発表数)

(2) 観光地区別の課題

鈴鹿市のエリアは、観光資源が広く点在しているため、観光地を大きく4地区に分類して、観光客入込の現状と課題を抽出する (図3)。

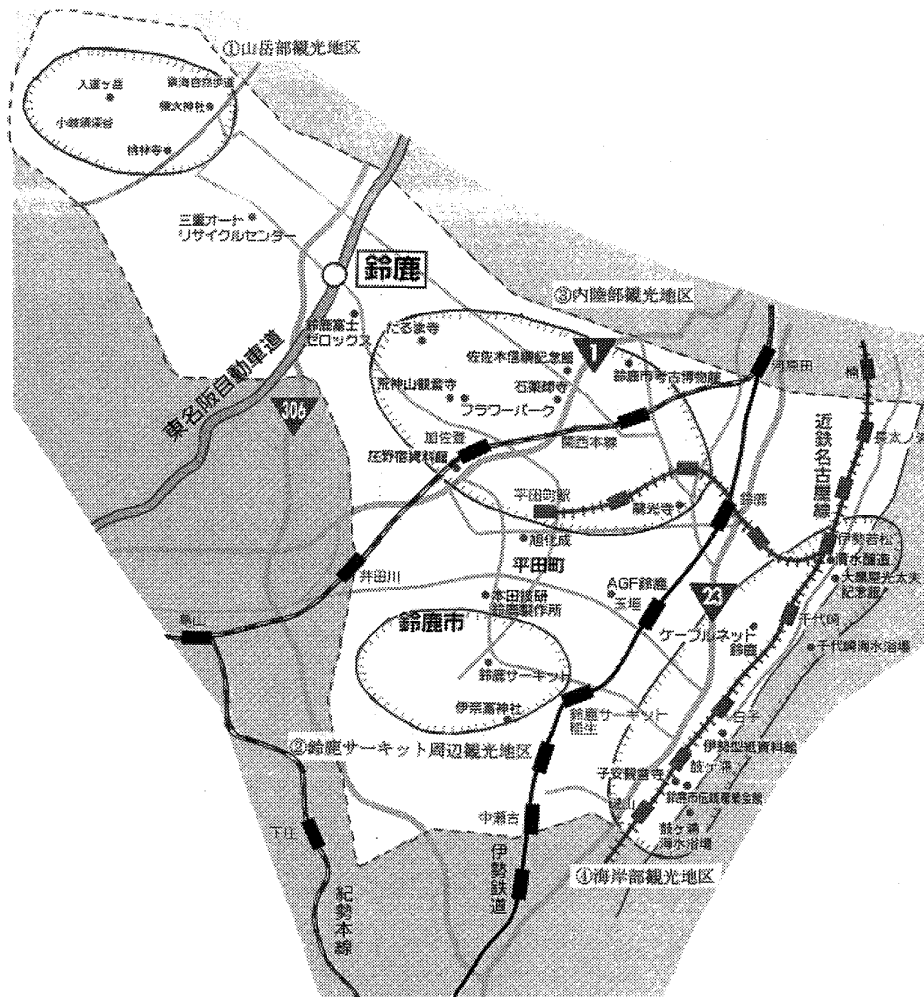
1) 山岳部観光地区

この地区には、観光資源として椿大神社、桃林寺、小岐須溪谷、東海自然歩道があり、1,284千人の入込客がある。これらの観光資源は優れた価値を有しており、特に椿大神社は年間1,270千人の参詣者がある。特に1月上旬は参詣客が多く、東名阪自動車道の鈴鹿インター付近から椿大神社へのアクセス道路は混雑が激しくなる。

この地区を訪れた観光客が鈴鹿の市街地へ向かうためには自動車が主体となるが、交通ネットワークの整備がされていない。このため、市街地への魅力づけをするためのしかけをつくり、わかりやすい案内標識や道路網の整備、コミュニティバスの積極的な活用が求められる。

2) 鈴鹿サーキット周辺観光地区

この地区には、鈴鹿サーキット (国際レーシングコース、遊園地、ホテル)、青少年の森、



資料：鈴鹿商工会議所，鈴鹿市観光協会のパンフレットの観光地図を一部修正

図3 鈴鹿市の観光地区別の区分

鈴鹿青少年スポーツセンター，鈴鹿スポーツガーデンがあり，3,050千人の入込客がある。

鈴鹿サーキットは観光客が減少傾向にあるものの，国際的な知名度をもち，年間2,464千人の集客力を有しており，この地区だけで観光目的を完結する観光施設である。特にF1グランプリレースを中心に，世界から多くの観光客が訪れ，自動車交通による道路の大渋滞を招き，沿線の住民生活にも支障が出ることもある。現在，鈴鹿サーキットへのアクセスは東名阪自動車道の鈴鹿インター利用，国道1号線，23号線による自動車交通がメインとなっているが，鉄道とバスの連携による利用促進を図るための「しくみ」をつくることにより，付加価値をより一層高めていくことが必要である。

3) 内陸部観光地区

この地区には，佐々木信綱記念館，鈴鹿市考古博物館（伊勢国分寺跡），旧東海道まちなみ（庄野宿資料館），神戸城跡公園，龍光寺，だるま寺，荒神山観音寺，加佐登神社，フラワー

パーク、白鳥塚古墳があるが、観光入込客は83千人にとどまっている。

この地区一帯は、江戸時代から形成されたみちがそのまま残っているところが多く、狭い道路が複雑に入り組んでいるにもかかわらず、案内標が未整備のままであり、観光客を誘致する体制になっていない。特に、旧東海道や古いまちなみの残る地域では、観光客が歩いて楽しく周遊できる景観づくりが求められる。

4) 海岸部観光地区

この地区には、大黒屋光太夫記念館、子安観音、伊勢型紙資料館、伝統産業会館、旧伊勢街道まちなみ、千代崎海岸、鼓ヶ浦海岸があるが、観光入込客は84千人と内陸部観光地とほぼ同じである。

近鉄白子駅は、鉄道での鈴鹿市への玄関口となるターミナルであるが、観光案内所が駅前にあるものの、総合的な観光関連の基盤整備が不十分である。白子駅前の商店街はシャッターの閉まっている店がかなりあり、駅前のにぎわいもほとんどみられない。早急にまちの中心部のにぎわいを取り戻して鈴鹿市の玄関としてふさわしいターミナルにしていかなければならない。また、旧伊勢街道沿いにも観光資源が点在しているが、駐車場や交通ネットワークが十分でなく、案内板の整備もなされていない。駅周辺と旧街道沿いとの一体的な整備をすることによる魅力的なまちづくりが求められる。

(3) 観光まちづくりに向けた取り組み

このように、鈴鹿市の観光資源は大きく4地区に分けられるが、これらを結びつける交通手段の整備が必要である。しかし、現状では本格的な観光地としての集客交流をする「しくみ」づくりができておらず、点在する観光資源が線として結びつかず、さらに観光地としての面の機能ができていない。

このため、交通を視点において観光地としての魅力が活かされるような観光振興に向けて、市民が積極的にまちづくりに参加して集客交流を推進していく地域振興としての観光まちづくりに向けた本格的な取り組みが必要である。しかし、鈴鹿市は工業都市というイメージが先行して貴重な歴史文化観光資源を磨きあげるにことに関しては取り組みが不十分であった。このため、古い伝統的な歴史文化を中心とする観光資源と新しい産業とを一体のものとして結びつけるためには、集客交流を機軸とした地域振興策が求められる。すなわち、住民は観光客に対して鈴鹿の地域で生活をしている実態をみせることで、自ら地域の生活環境を改善して住みやすいまちにするとともに、魅力あるまちにしていこう努力をすることで、観光まちづくりに向けた本格的な取り組みを行うことが必要である。

5. 観光まちづくりと交通問題

(1) 観光まちづくりと交通問題

都市に展開している住居地、商業地、工業地、オフィスは、鉄道の駅、道路、バス停等の交通施設が利用者に利便性をもたらすことができるように配置されている。交通は都市の形態や活動を形成してきたことにより、交通の便利なところに多くの人が集まり、そこに市街地を形成し交通が発展した。

しかし、自動車が急速に普及して道路網が整備されてからは、交通事故、交通公害及び交通渋滞がまちの大きな社会問題となり、環境破壊を伴う社会的な損失をもたらすこととなった。自動車交通の発達には都市の形態、生活スタイルを著しく変化させ、自動車交通に偏った生活は都市活動そのもののバランスを崩してきた。

現在の鈴鹿市は、車のまちとして発展してきた。車を運転できない高齢者、子供、車をもてない人には極めて生活しにくいまちとなっている。地域に生活する市民は最低限の権利であるシビルミニマムを満たしていることが必要である。これは、誰もが自由に移動でき基本的な市民生活を享受できる権利であり、交通権とも言われるものである。車社会を前提としたまちは、環境変化や高齢化社会の変化の中で維持していくことができない。また、まちを利用する人は、地域の住民ばかりではなく、観光やビジネスで来訪する人々も多い。その人々にとっても移動が不便であれば、住みにくいまちとしての印象を与えてしまう。

住みやすいまちにするためには、生活スタイルの大きな部分を占める交通を見直す必要性が問われている。自動車に依存した交通は、商業施設や業務施設の郊外化や分散化を招くこととなり、分散型都市形態に進んでいく。鈴鹿市においては、白子、神戸、平田の3地区にまちが分散しており、このような都市形態は交通の一極集中を是正し効率的であるともいえるが、現実には車社会に依存する生活行動を余儀なくさせ、環境負荷の高い都市を形成することになる。また、郊外化または分散化した都市形態は、中心市街地の空洞化に伴う衰退をもたらす。中心市街地の衰退は、一層の自動車依存を招き、都市としての活力を失うことになりかねない。本来中心市街地はまちの中心であり、歩行者が行きかう賑わい空間である。そのためには、環境に優しい交通機関が気軽に利用できるまちとならなければならない。

(2) 歩行者と自動車交通の課題

観光まちづくりにおける交通網の整備は大きな課題である。

まちの暮らしが生き生きとして人々が住みやすいまちとなるためには、来訪する観光客にとっても魅力ある観光地でなければならない。このためには、安心して歩ける環境や快適で便利な公共交通機関の整備充実が求められる。誰もが自由に移動し活動できる交通整備が必要である。特に、鉄道やバスを中心とした公共交通機関は人々の活動を支える重要な都市機能であ

るが、自動車交通は、これまで大気汚染、騒音、振動、交通事故だけでなく人々の健康や居住環境を脅かしているのが現状である。

交通の視点からみた観光まちづくりにおいては、安心して歩行者が回遊できることが必要である。歩行者と自動車交通においては、狭い道路に自動車が頻繁に往来するため、歩行者が安心して歩ける環境づくりが求められる。

このための方策としては、歩者分離と歩者共存の2つが考えられる。前者は、自動車と歩行者を完全分離する交通であり、両者が平面交差することがないように通過交通が走る道路に歩道を設置して安心して歩けるまちづくりを進めることが肝要である。これにより、住宅地には必要のない自動車が入らないようにすることができる。一方後者は、曲がりくねった車道や段差、人工の凸凹をつくり、そこに進入した車が自然にスピードが減速する心理的な工夫を施すものである。たとえば、沿道には花壇を配置してフラワーストリートとする等、そぞろ歩きの楽しめるコミュニティ空間とすることが、魅力あるまちづくりにつながる。コミュニティ道路が観光客にとっては地域住民との交流、ふれあいの場となるようにしなければならない。

また、歩行者に優しい観光まちづくりをめざすためには、身体的、知能的障害の有無にかかわらず、全ての人々が平等に生活を営む社会を形成するノーマライゼーションの考え方が重要である。このためには、産業界、行政、市民、関係団体が一体となって観光まちづくりの推進に取り組むとともに、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れていく必要がある。これは、まちづくりにおいて、身体的にハンディーをもつ人を含めて全ての人に対して使いやすい設計を行なうものである。

交通施設においては、今後の高齢化社会を踏まえて、バリアフリー化が求められる。道路では、車椅子の通行を容易にするための歩道段差の解消、視覚障害者用誘導ブロックの設置拡大、バスでは、リフト付きバス、ノンステップバスの導入、鉄道ターミナルでは、エレベーター、エスカレーター、動く歩道の設置が必要である。これらの設備はまちづくりと一体として連携しながら連続したシステムとして整備していかなければならない。

これにより、誰もが安心して交通システムを利用することができ、移動を促進して交流の増加が期待でき、まちの活性化にも貢献することになる。

(3) バス交通の課題とまちづくり

まちづくりからみた新たな公共交通サービスを地域にあわせた形で提供するため、よりよいサービス形態として、小型バスを用いたコミュニティバスが注目を集めている。これは居住地区、商業地区、駅等をきめ細かなルートにより停留所の間隔を短くして、100円または200円程度の利用しやすい運賃として、できるだけ高頻度で運転するものである。

コミュニティバスは、1995年(H7)から運行を開始した東京都武蔵野市の「ムーバス」が成功のきっかけをつくった。JR中央本線の吉祥寺駅周辺では古い住宅街が多いが、駅からのバ

スは郊外の住宅地に直接向かうため交通が不便であった。こうした実情を訴えた投書から、武蔵野市が徹底した地元住民に対してヒアリングをした結果、コミュニティバス（愛称名、「ムーバス」）が実現した。このバスは28人定員の小型バスできめ細かな路線運行を行い、バス停の間隔は平均200 m程度として誰もが気軽に乗車できるようにした。運行時間は8時から18時まで15分間隔で運行し、運賃は100円均一である。地元バス会社が運行する一般路線であるが、新しいバスの購入費やバス停の新設費用も含めて赤字分は市が負担している。バス会社がノウハウと運転手を提供するとともに、市が資金を出すことで効率的な運営を行っている¹³⁾。

鈴鹿市においては、これまで都市化が進んでいるのは市の中心部にあたる東部地域であり、西部地域は人口の少ない過疎地域であった。しかもこの地域内は高齢者の割合が17%にもなっていた。そこで、市民へのサービス拡大とまち全体の活性化を図るため、マイカー依存型の交通体系を改めようと1997年（H9）に「交通網整備促進研究会」を発足して、調査検討を行った。それまでは、地域内を担うバス交通は細々と運行しており、1便あたりの利用者は平均2～3人にすぎなかった。このため、武蔵野市の「ムーバス」の視察を踏まえて、地域住民の徹底したニーズの把握に努めた。集落ごとに高齢者や主婦を中心に突っ込んだグループインタビュー調査を実施して、地域住民の本音の声をきめ細かに収集した。この結果、自分で自由に好きな時間にまちまで買い物に出かけたいという声が多かったという。この調査結果をもとに、地域の要望を分析して路線ルートを選定したうえで、当面5年間の期限つきで、2000年（H12）3月に開業した。このバスは日常生活の利便性を高めるとともに、まちの活性化を図る目的で「C-バス」と名づけた（Cは、コミュニティ、シビル、シティを表現）。

このバスは椿・平田線と庄内・神戸線の2路線をもち、中心部の市街地から20～25 kmほど離れた集落を結ぶものである。これらの路線は、近鉄鈴鹿線、JR 関西本線のターミナル、大型ショッピングセンター、市役所等を結んでおり、特にニーズの高いショッピングセンターのメインエントランスまで乗り入れたことで、利便性が高まった。所要時間はいずれの路線も約70分、運転間隔は椿・平田線では1時間ヘッド、庄内・神戸線では2時間ヘッドとした。運賃は、100円と200円のゾーン制の2種類とし、2つのバス停から両路線を乗り換えできるダイヤとし、乗り換え料金は不要とした。

車体の外観のデザインは、地域のシンボルとして親しまれることが必要との判断から、ひまわりのようにあざやかに浮かび上がる黄色のデザインとした。この車体は、遠くから見てもすぐにわかり、近づけば乗ってみたいくなる感覚になることをねらったものである。車内は各座席に握り棒を設置して簡単に立ち上がれるようにした。さらに運転席後部に電子掲示板を設置して行き先を知らせたり、地域内のイベントをPRするコミュニティーボードを設置した。また、雨天時には無料でかさの貸し出しも行った。

当初は市街地から離れた地域は乗用車の保有台数が多く、バスの利用を懸念する向きもあったが、2000年度（H12）全体の利用実績は201千人となり、1日1便当たりでは13.4人となった。

利用客の層別では高齢者と主婦が大半であった。目的別では、通勤通学の足としての利用のほか、買い物や通院利用となっている。運賃収入では、26.8百万円となったため、これにより新車を1台購入することができ、通勤通学時間帯の乗車の緩和にもつながった。コミュニティバスの年間利用者が鈴鹿市の人口を上回り、市内で一番利用の高い鈴鹿市文化会館を超えたことは、まさに動く公共施設としての役割を果たしたといっても過言ではない。運賃で経費を償える運賃カバー率は30%台にすぎないが、必要なことは、採算性よりもむしろ地域住民の移動の増加に伴う交流の活性化、これによる社会全体のプラス効果、住民の理解や協力が得られたことである。その後も利用者は増加傾向となり、これに伴い運賃収入も着実に増加傾向を示している。

表7 コミュニティバスの利用状況の推移（単位：人、千円）

	2000年度	2001年度	2002年度	2003年度
年間利用者数	201,152	222,589	236,348	245,041
1便平均利用者数	13.4	14.9	15.8	16.3
運賃収入	26,831	29,022	29,424	29,745

資料：鈴鹿市商業観光課の調査資料

このように、コミュニティバスの成功は、利用者のニーズをもとに乗りたくなるようなサービス提供を行うためのプロセスを重視した結果である。今後、コミュニティバスが自動車交通にかわるまちの主役として地域に溶け込み、生活に密着した親しみのある交通機関となっていく必要がある。このためには、今後市内に点在する観光資源やまちな商店街を結ぶ周遊ルート整備や商店街、観光地での特典がつく等きめ細かな付加価値をつけて、公共交通の利用促進を図っていかなければならない。

鈴鹿市は、さらに南部地域のコミュニティバスの整備を図るため、2005年（H17）10月から2008年（H20）3月までの実証運行期間を設けて、白子・平田線と太陽の街・平田線の2路線を新たに設定した。運行本数は2時間に1本程度と少ないが、実証運行期間での利用状況をみてコミュニティバスの運行のあり方を今後検討していくことになっている。

(4) 交通需要マネジメント（TDM）施策の導入

公共交通機関を活用した中心市街地の活性化や交通まちづくりにおいては、社会実験における都市交通の改善、特にパーク＆ライドが交通需要マネジメント（以下、TDM）導入の大きな柱となっている。

この中でも、金沢市におけるパーク＆ライドは、社会実験での大きな成果を納め、その後は通勤と観光の両面で大きな役割を果たした。金沢市は戦災にあわず、城下町の面影が多く残っている都市である。このため、道路は曲がりくねって狭く道路整備には大きな制約を伴ってい

た。自動車交通の増加に対して道路を最大限活用するため、全国の都市に先駆けて TDM 施策を導入することになった。すなわち、第 1 は、自動車から公共交通機関を中心とした交通手段への転換を促進すること、第 2 は現在の道路空間を最大限に有効活用すること、第 3 は、時差出勤等による交通時間帯を変更することである。

通勤時のパーク＆ライドシステムは、1996年(H8)より本格的に実施している。自動車通勤者の駐車場の確保は、郊外に位置する商業店舗 2 店の駐車場の平日の空き駐車スペースを活用し、これとあわせてバス路線の整備を行った。このシステムの利用者は商業店舗から 5,000 円／月の駐車代金の代わりとしてそれに相当する商品券を購入して、商業店舗での利用促進を図っている。

観光期のパーク＆ライドシステムは、1989年(H1)のゴールデンウィークから本格的に実施している。このシステムは、北陸自動車道のインター付近に臨時駐車場を設置して、1 台あたり 1,000 円の協力金を徴収し、アクセスバスで専用バスレーンを利用して市内の中心部まで輸送し、繁忙期の渋滞解消に大きな役割を果たしている。

鈴鹿市においても、鈴鹿インターチェンジ付近を中心にパーク＆ライドを活用できるスペースを確保して、鈴鹿サーキット周辺の観光地までを結ぶシャトルバスを運行して、その利用客には入場料金を格安とする付加価値をつける等、自動車交通から公共交通へと転換する「しくみ」づくりが求められる。観光地はこれまで車の対応に苦慮しながら道路を拡幅したり、個別に駐車場を設置してきた。このことはかえって観光地のもつまちなみの景観、情緒、雰囲気を壊してしまうことが多い。これを機に、シャトルバスやレンタサイクルなど公共交通機関の利用促進を図り、まちなかへ接近する工夫をしていかなければならない。まちなかにある観光施設の駐車場のスペースは、拡大するよりもできるだけ緑あふれる公園やイベントスペースに活用するなど、全体の景観の中にアクセントをつけて、歩いても楽しめる景観づくりに努めることが肝要である。パーク＆ライド、コミュニティバスの成功が全国の観光まちづくりのモデル都市となることを期待したい。

(5) 駅とまちづくり

駅は交通ネットワークの拠点であるとともに、人が集まり楽しみ憩うというまちのもつ機能を融合し、魅力あふれる空間を提供していかなければならない。駅は、まちのランドマークであり、まちのアイデンティティである。駅は利用者の乗降だけでなく、交流による情報文化の創造性あふれる都市空間の拠点である。

鈴鹿市内の玄関口は近鉄白子駅である。しかし、東口の商店街はほとんどシャッターが開いておらず、人の往来はほとんど見られない。一方、メインとなる西口の商店街も半数が終日シャッターを閉めているのが現状である。これでは、鈴鹿の印象を悪くするばかりか、リピーターとして来てもらえる可能性も薄い。さらに、駅前の観光案内所自体も十分活用されていな

い状況にある。

これからの駅は、積極的に地域やまちに溶け込んでいく必要がある。地域に暮らす人にとっては、生活に密着した総合生活サービスセンターとして、観光客にとっては、観光情報サービスセンターとしての機能も併せもつことが求められる。誰もが魅力を感じることにできるにぎわい空間を形成することで、駅そのものを観光資源にして人が集まるように交流を活発にして、駅へのにぎわいを取り戻すことが必要である。このためには、行政代行サービス、観光案内サービス、プレイガイド（映画、スポーツ、音楽、演劇等）、旅行相談、飲食・宿泊サービス等のきめ細かなサービスシステムの構築をしていかなければならない。

その際、駅の魅力づくりにあわせた周辺まちづくりとの一体化を図る必要がある。駅前商店街、駅へのストリートを活かす花、植木等による潤いのある演出、地域文化としての旧街道を取り込んだまちづくりによる「しかけ」づくりとともに、駅前周辺をコミュニティーの財産として季節感が感じられるそぞろ歩きのできる空間としての整備が求められる。

6. 交通からみた観光まちづくりの方策

(1) 基本的な考え方

これまで考察してきたように、鈴鹿市の観光まちづくりを推進するにあたっては、まず公共交通機関を活用した中心市街地の活性化を図る必要がある。中心市街地はまちのランドマークであり、個性をもった顔である。そこはその地域に居住する人々だけでなく、地域の周辺や郊外から訪れる人々にとっても魅力ある地域でなければならない。自動車が地域社会の大きな移動手段になっている一方で、今後の高齢化社会や身体の不自由な人の移動を考慮すると、まず鉄道やバスを中心とした使いやすい公共交通機関の整備が求められる。中心市街地の周辺部にあたるインターチェンジ及び駅前にはバス、自動車の駐車場を整備し、そこから徒歩、レンタサイクル、バスによる交通手段により、まちの中心にアクセスできる交通システムが早急に望まれる。中心市街地は単なるビジネスや商業の場から観光、学習、娯楽などの複合的で多様な機能を備えた魅力的なまちにしていくことで、市民生活と観光の両立が可能となり、まちのにぎわいを形成していくことにつながっていく。このためには、地域住民と観光客双方の理解と協力により、納得のいく議論を積み重ねることで合意形成をしていかなければならない。

これをうけて、鈴鹿市に観光客をひきつけるためには、観光資源をストーリーでうまくつないで魅力的な観光ルートを形成するしかけづくりが必要となる。その土地の人々しか知らない魅力ある観光資源を観光客に紹介することで、地域の人々と観光客の間に心のふれあいが生まれ、お互いの交流に発展していく。このように、まちの歴史と文化は人の生活の営みを感じる魅力的な観光地となり、これを形成するための利用者の足としての公共交通の整備が鈴鹿市の観光まちづくりにとって大きな課題である。

(2) 公共交通からの視点

1) 産業観光コースの設定と観光ボランティアの育成

産業観光を中心とした新しい切り口による観光振興を支援するため、車をキーワードにした産業観光コースを設定する。すでに鈴鹿商工会議所は観光協会、鈴鹿サーキットとの連携により、車の誕生から、車を利用するの楽しみ、車のリサイクルへと車の循環型社会としての「車のまち鈴鹿」を学びながら楽しめるコースを設定しており、旅行代理店やバス会社へ情報発信して観光活性化の取り組みを進めている。具体的なコースとしては、自動車産業のまちとしての特色を最大限生かすため、自動車の製造、組み立てから廃車、リサイクルするまでをストーリーとして辿るルート（本田技研鈴鹿製作所、鈴鹿サーキット、三重オートリサイクルセンター）を基本としている。今後は、これに既存の観光資源を組み込むコースが考えられる。産業観光バスは学校の新たな社会見学等をターゲットに、鈴鹿の名物料理を含めて所要4～5時間程度のコースを設定して利用客が定着した後、観光コースの多様化を図る¹⁴⁾。

この際、語り部としての観光ボランティアをバスに同乗させ、観光客に対して鈴鹿の歴史、文化、観光等について語ってもらう。このため、今後観光協会が中心となって観光ボランティアの育成を図る。観光ボランティアは、高齢者だけでなく、幅広い年齢層を対象とする。観光ボランティアの仕事は郷土に対する誇りをもつとともに、観光客との新たな出会い、ふれあいがあり、観光客にとっては通常の観光にはない深い知識や関心が得られることから、双方に大きなメリットがある。

2) 鈴鹿市の玄関口としてふさわしい白子駅前の整備

近鉄白子駅周辺の商店街の賑わいを取り戻すため、駅そのものが観光資源となるように、住民にとっては生活総合サービスセンターとして、観光客にとっては観光情報サービスセンターとして、一体となった機能をもたせる。駅と駅周辺のまちとの一体的な整備を行い、地域住民と観光客との交流により、にぎわいのある都市空間の形成を図る。

3) 主要駅の機能強化（白子、鈴鹿市、平田町、鈴鹿）

鈴鹿市駅及び鈴鹿駅は行政地域、平田町駅は商業地域、白子駅は鈴鹿市の広域交通の玄関としてのそれぞれの機能を分担するとともに、まちづくりと一体となった整備を進めるため、これらの駅相互を結ぶ周遊路線バスを設定して、鉄道とバスとが一体となった公共交通機関への利用促進を図る。

特急「南紀」号および、快速「みえ」号が全列車停車する鈴鹿駅は、駅前広場を整備して、路線バスの乗り入れを行なうとともに、将来的には、伊勢鉄道と近鉄鈴鹿線の交差する付近に鈴鹿線の新駅を設置して伊勢鉄道の鈴鹿駅との乗り換えができるようにして利便性を図る。

4) 白子駅を中心としたコミュニティバスの整備拡大

利用状況が定着しているコミュニティバスを鈴鹿市の玄関口である白子駅を拠点にした整備

拡大を図るとともに、観光客、地域住民の双方に共通に利用できるルート選定を行い、点在する観光地についてはできるだけ点から線へ、さらには面へと活用できるようにする。

5) 市内の鉄道、バスのフリー乗車券、共通乗車券の設定、スタンプラリーの設定

鈴鹿市内の鉄道、バス路線が1日フリーで利用できる格安の乗車券を設定し、観光施設、買い物等についての割引を付加するなどの特典をつけて、公共交通機関の利用促進と地元商店街への利用客を促進させる。また、ICカードで交通機関や観光施設、みやげ物等の購入が迅速に利用できるように利便性の向上を図る。

(3) 自動車交通からの視点

1) パーク＆ライドの活用

鈴鹿インター近くにパーク＆ライド用のスペースを確保して、市街地や主要観光地区との間をコミュニティバスの活用を中心とした公共交通への利用促進を図る。また、レンタサイクルの利用も検討する。利用客には、観光施設、買い物等の割引特典等の付加価値をつけて利用促進を図る。

2) 観光施設への主要アクセス道路の拡幅とスルー化

道路幅の狭く曲がりくねった道路をできる限り、拡幅してスルー化することで、公共交通としてのバスを最優先とした整備を図る。ただし、歩道を設置して歩行者の安全確保を前提とする。

3) 駐車場の案内システムの整備

駐車場は、観光地にとって不可欠であるが、まちなかの駐車場はまちの景観づくりとの調整の中で取り組む。むしろ駐車場を広げることにより、周囲の景観を損いかねない場合は、緑の公園、イベント広場等に活用するなどして、パーク＆ライドの利用促進を図る。そのうえで、駐車場の整備に際しては、駐車場の位置や空車情報を提供するなど駐車場案内システムの充実を図る。

4) 統一した観光案内情報板の設置

観光施設への案内情報板が不足していたり、わかりにくい案内情報板が多いため、統一したデザインで見やすい個所に案内情報板を設置して観光関連基盤の整備充実を図る。

(4) 歩行者からの視点

1) 歩いて楽しめる景観づくり

鈴鹿市には豊富な観光資源が点在しているものの、観光とまちづくりを結びつける意識が不十分であるため、まちの景観が雑然としている。このため、景観のポイントとなるところを随所に配置しながら、そぞろ歩きが楽しめるような歩行者を視点においた景観をつくることで、歩いて楽しめる散策道の整備を進める必要がある。また、河川沿いの水際は散策できる観光資

源になりうるため、散策道として楽しめるように、沿線を花いっぱいフラワー道路とするなど変化をもたせた河川整備を行なう。

江戸時代に整備された東海道や伊勢街道は、一里塚、道標、石碑など当時を偲ぶものが各所に残っている。また昔のまち並みも一部神戸や白子などにみられることから、これらの街道文化を「みち」と「まち」の視点からみた一体的な整備を図る。

2) 観光拠点エリアを結ぶ遊歩道、レンタサイクル施設の整備

点在する観光資源を線や面に拡大するため、レンタサイクルも楽しめる遊歩道の整備をして途中の景観も楽しめる工夫を行なう。

また、歩きやすい歩道とするため、段差の解消、舗装の改良など誰でも自由に歩くことのできる「みち」の整備が必要である。

(5) 観光情報ネットワークからの視点

ますます多様化、高度化する観光客のニーズに対応するため、的確で効果的な観光情報の発信に努め、交通事業者、自治体、観光協会、地域住民が相互に連携して地域全体として一体となったシステムとして取り組む必要がある。

交通の視点からは、主要駅、インターチェンジでの情報ボード、映像装置でのPR、電車内での広告、車内及び駅構内放送等の情報ネットワークシステムを通して、地域住民、観光客も参加した新鮮な情報を発信し、鈴鹿ブランドをアピールする。

(6) 人材育成からの視点

観光にとってガイド、通訳等が不可欠であるが、国家資格をもった人は極めて少なく、大半はボランティアの人々に依存しているのが実態である。このため、鈴鹿地域に限定してガイドや通訳等の資格取得の制度を設けて養成するシステムをつくることで、地域住民が地元の歴史文化等についての幅広い観光知識を深めて関心をもつことが求められる。特に、観光客の鈴鹿市内へのアクセスや地域内での移動に関する交通のノウハウについては、わかりやすく案内できるシステム形成が必要である。

また、地域の魅力ある観光地域づくりに携わる実務者を養成する「観光地域づくりのリーダー」や「観光まちづくりのアドバイザー」等の人材を育成するシステムを観光協会等が中心となって構築していかなければならない。

(7) 国際観光からの視点

中部国際空港から白子港とを直接アクセスする海上輸送を実現するため、白子港の整備促進を図る必要がある。これにより、中部国際空港からの訪日外国人は容易かつ快適にアクセスすることが可能となり、外国人の観光客増加に期待がもてる。訪日外国人の誘致のためには、鉄

道、道路を中心とした陸路だけでなく、海上輸送についても輸送力を増強する必要がある。

(8) 広域観光からの視点

高速交通機関の整備や自動車の普及により、観光客の行動範囲が大きく拡大している。観光客は市町村境や県境を意識して観光しているわけではなく、行政ごとの個々の取り組みには限界がある。このため、鈴鹿市と接している四日市市、亀山市、津市との連携を図ることにより、産業観光、街道観光、みなとまちづくり等のネットワークを踏まえた広域観光連携も模索していかなければならない。

さらに、将来的にはリニア中央新幹線が北勢地域を通る予定となっており、この周辺には駅もできる可能性が高いことから、広域観光の視点からまちづくりと一体となった整備を検討していくことが必要である。

7. おわりに

これまで、まちづくりの活性化を推進するためには、公共交通網整備が必要であることを論じてきた。このような中で、最も重要なことは観光客及び地域住民の双方が「観光するところ」をもつことがまちづくりをすすめるうえで大きな鍵を握っている。

第1に、まちづくりと観光の一体化である。地域住民が自慢できる観光資源を大切に守っていく住民全体としての合意の形成により、観光から新しいまちづくりが生まれ、これが地域振興につながっていく。そして、住民自らがそこに住んでよかったというまちこそが、観光客にとっても訪れたいまちでもある。その意味でも鈴鹿市にとって「観光まちづくり」は重要である。

第2に、観光客は観光地に対する正しい理解をもち、マナーを守ることが大切である。一方、受け入れ側の地元住民は、観光客に対する暖かいおもてなしの気持ち、すなわちホスピタリティーをもって観光客を迎えることが必要である。観光は、地元住民と観光客との対話により、その中から新しい観光が生まれるものであり、「観光するところ」をお互いにもつことが重要である。

こうした考え方のもとに、地域住民、観光客、観光関連の事業者及び行政が一体となって取り組んでいけば、魅力あふれる「観光まちづくり」に大きな期待がもてるはずである。地域に住む人が住みやすく、訪れた人に対して誇りをもてるまちづくりをすることはもちろん、訪れた人が気軽に路線バスを利用したり、歩いて散策できるように交通やまちの整備を行い、幸せを実感できるようにしていくことが今求められている。

参考文献

- 井口貢 2002 『観光文化の振興と地域社会』 ミネルヴァ書房
 井口貢 2005 『まちづくり・観光と地域文化の創造』 学文社
 インターシティ研究会 1997 『駅とまちづくり』 学芸出版社
 池上惇, 小暮宣雄, 大和滋 2000 『現代のまちづくり』 丸善ライブラリー
 市川嘉一 2002 『交通まちづくりの時代』 ぎょうせい
 大田勝敏 1998 『新しい交通まちづくりの思想』 鹿島出版会
 観光まちづくり研究会 2002 『新たな観光まちづくりの挑戦』 ぎょうせい
 北川宗忠編 2001 『観光事業論』 ミネルヴァ書房
 北川宗忠 2004 『観光文化論』 ミネルヴァ書房
 国土交通省 2005 『平成17年版観光白書』 ぎょうせい
 国土交通省 2006 『平成18年版観光白書』 ぎょうせい
 財運輸調査局 2006 「わが国の中心市街地再生への取り組みと課題」『運輸と経済』第66巻3号
 鈴鹿市教育委員会 1989 『鈴鹿市史』 オリエンタル印刷
 鈴鹿市 2000 『第4次鈴鹿市総合計画』 市長公室政策課
 鈴木文彦 2001 『路線バスの現在未来2』 グランプリ出版
 須田寛 2003 『新・観光資源論』 交通新聞社
 須田寛 2006 『新しい観光』 交通新聞社
 園利宗 2001 『新まちづくりハンドブック』 連合出版
 (社)中部経済連合会 2001 『21世紀中部の針路』 西川印刷
 中部の観光を考える百人委員会事務局 2001 『中部の観光を考える』 交通新聞社
 都市交通研究会 2002 『これからの都市交通』 山海堂
 永井昇 2000 『観光交通論』 内外出版
 橋爪紳也 2002 『集客都市—文化の仕掛けが人を呼ぶ』 日本経済新聞社
 (社)日本観光協会 1998 『観光地づくりの実践1, 2, 3』 (社)日本観光協会
 (社)日本観光協会 1998 『観光振興実務講座—地域を活かすソフト講座』 (社)日本観光協会
 長谷政弘 1998 『観光振興論』 税務経理協会
 長谷政弘 2003 『新しい観光振興』 同文館出版
 前田勇編 1995 『現代観光総論』 学文社
 溝尾良隆 2003 『観光学 基本と実践』 古今書院
 安村克己 2004 『鈴鹿市観光振興基本計画策定の事前調査』
 安村克己 2006 『観光まちづくりの力学』 学文社

注

- 1) 2006年(H18)12月31日現在の「広報すずか」(2007.1.20)「すずかデータベース」による。
- 2) 2004年(H16)の鈴鹿警察署調査による。
- 3) 「日本の統計2003」総務省統計局によれば、日本の総人口は2006年(H18)127,741千人をピークに減少に転じ、2025年(H37)には65歳以上の高齢者人口が32,772千人となり、人口の26%を占めると想定している。実際には、すでに2005年(H17)から人口の減少が始まっている。
- 4) 1人を1km運ぶ時の消費するエネルギーは、新幹線349kj/人km, 航空1,655kj/人km, 自動車2,781kj/人kmである。1人を1km運ぶ時の排出する二酸化炭素量は、新幹線13.7g-CO₂kj/人km, 航空111g-CO₂kj/人km, 自動車188g-CO₂kj/人kmである。いずれも、JR東海資料による。
- 5) データは、近畿日本鉄道資料による。

- 6) データは、「鈴鹿市観光振興基本計画策定の事前調査（平成15年度報告書）」2004年（H16）3月による。
- 7) データは、伊勢鉄道資料による。
- 8) データは、三重交通（鈴鹿営業所管内）資料による。
- 9) データは、鈴鹿自家用自動車協会資料による。
- 10) 2006年（H18）10月現在、近鉄特急は白子から名古屋までは毎時3本、難波までは毎時1本、JR快速「みえ」は鈴鹿から名古屋まで毎時1本の設定となっている。
- 11) データは、鈴鹿市商工観光課資料による。
- 12) データは、鈴鹿市商工観光課資料による。
- 13) 金沢市では都心部において、商店街の活性化のため自動車の乗り入れを規制したアーケード街まで入る「ふらっとバス」と呼ばれるノンステップバスの運行をしている。このバスはアーケードのある商店街を運行するため中心市街地の活性化にも貢献しており、歩行者とバスのみの空間を形成したトランジットモールが実現している。ここには、アーケード街に停留所を設置して、中央部分の通りをカラー化してバスが走行することを強調した。
- 14) 鈴鹿市内を巡る産業観光の新しい切り口のコースは、三重オートリサイクルセンター、鈴鹿サーキットランド鈴鹿サーキット、本田技研鈴鹿製作所を回るコースである。伝統産業会館等を組み込むことも検討していく必要がある。

三重オートリサイクルセンターは、リサイクル業界では最大級、最新鋭の工場で、廃車は100%リサイクルされ、取り外した部品はパーツとして再利用することなど車のリサイクルを学ぶことができる。

鈴鹿サーキットランド鈴鹿サーキットは、F1グランプリや8時間耐久レースを行う国際レーシングコースがあり、園内には遊園地、ホテル、天然温泉、レストランなどの施設があるほか、国際レーシングコース走行・カート体験も可能である。

本田技研鈴鹿製作所は、二輪車の量産工場としてスタートして、現在は小型乗用車の生産をしている。人と機械との調和による世界最先端の技術集約ライン「TD」四輪ラインを視察することができる。

伝統産業会館では、「伊勢形紙」と「鈴鹿墨」という二つの伝統産業を後世に伝えるために建設された。前者は、友禅、ゆかた、小紋などの柄や分様を着物の記事に染めるのに用いる伝統的工芸用具である。後者は、鈴鹿の山々の肥松を焚いて墨を作る技術である。