

モビリティ（移動手段）に着目した大阪周遊モデルコース

山田 重昭

【目的】

観光の多様化や社会情勢の変化、コロナ禍の影響など、観光を取り巻く環境は大きく変化している。本稿はこれらの変化に対応して、鉄道や自転車といった移動手段（モビリティ）の組み合わせによる観光の在り方に着目し、周遊モデルコースを作成することで、新たな切り口による大阪観光の楽しみ方を提示する。

【内容】

近年、観光スタイルが多様化している。「ロケ地訪問」や「聖地巡礼」などのコンテンツツーリズム、移動手段（モビリティ）そのものを楽しむ観光列車、健康志向の高まりや環境意識の浸透がシェアサイクルを使ったサイクルツーリズムの人気を後押ししている。

また交通系アプリの進化により移動に伴う快適性、利便性の追求がより向上した。

一方、コロナ感染の拡大に伴い移動範囲が制限される中、近隣観光に重きを置いたマイクログリーンツーリズムが提唱された。

これらの動きを踏まえて、シェアサイクルや公共交通といったモビリティを活用した大阪周遊のモデルルートを作成する。

シェアサイクルを中心的な位置づけとした理由は

- ① 機動性や自由度が高い
- ② 電動アシスト付きだと身体的負担が少なく、乗りなれていない者でも参加しやすい
- ③ 自社のサイクルポートであれば、貸し出された場所とは違うサイクルポートでも返却できるため、交通機関の乗り換えに有利である
- ④ 15～30分単位の小刻みな利用時間がちょっと乗りのニーズに適している

モデルルートのフレームは、

- ① 関西圏内の住人が日常生活圏内での観光体験や学びができる大阪再発見のコースであること
- ② 2～3時間の手頃感のあるコースであること
- ③ モビリティの特性を活かし、その乗り物ならではの体験ができるコースであること

【結果】

自転車・渡船・ローカル鉄道を使った以下の3コースを提案する。

- ① 大阪の中心を走破する ～上町台地と船場・島之内～
- ② 渡船とローカル鉄道でもう一つの大阪を見る ～近代大阪残滓の風景～
- ③ ちんちん電車の旅と中世の自治都市・堺 ～向かうは世界遺産の古墳～

課題と提言は以下の通りである。

- ・自転車走行環境の整備や交通ルールの周知、意識の啓発。
- ・MaaS（mobility as a service）のさらなる向上。

1. 背景

観光の多様化が叫ばれて久しい。”ロケ地訪問”、”聖地巡礼”といった映画やアニメの舞台をめぐるコンテンツツーリズムが盛り上がっている。古くから物語の舞台を巡る“文学散歩”などが愛好家の間での秘かな楽しみだったが、近年は SNS の普及による情報の拡散で、その人気は広く一般の観光客を巻き込んだものとなった。従来は観光の対象とはみなされなかったものにまで「観光のまなざし」が向けられているのである。

とりわけ、移動そのものを楽しむ観光の在り方が注目されている。観光列車の人気は不動のものとなった。関西では嵯峨野トロッコ列車や和歌山電鐵のたま電車、南海電鐵の天空などが思い浮かぶ。「ポケモン GO」や「宝探し」のようなゲームも、バーチャルと現実世界とを移動行為を通じて融合させたものといえる。

また、健康志向やエコ意識の高まりが、自転車や公共交通の利用、シェアリングエコノミーを促進し、新しい観光スタイルを後押ししている面もある。しまなみ海道やびわいちなど、シェアサイクルを使ったサイクルツーリズムの人気はその典型で、地域おこしにも一役買っている。

技術的には ICT の活用により交通系アプリの進化が著しい。位置情報が搭載された観光アプリや、NAVITIME のような検索アプリの普及が移動途中のストレスを緩和している。これらは MaaS (Mobility as a Service) と呼ばれる交通サービス体系の一部として活用されている。

2. コロナ禍におけるツーリズムの変化

2020 年より深刻化し現在に至る新型コロナの感染拡大により、人々は移動の制限を余儀なくされ、観光産業は大きな打撃を受けた。

このような状況下、星野リゾート社長の星野佳路氏が、3 密を避けながら地元の方が近場で過ごす新しい旅のスタイルとして「マイクロツーリズム」を提唱した。そのポイントは、①地域内観光、②地元の魅力を再発見、③地域の方々とのつながり、である。

コロナ下では他にも、生活スタイルの変容に伴う以下の傾向が見られる。

- ・テレワークの推進により生活圏への関心が高まった
- ・公共交通の利用を避け、自転車需要が増加した

3. モデルコースの作成とその策定基準

以上のような動向を踏まえて、移動手段 (モビリティ) の組み合わせによる大阪観光の楽しみ方として、いくつかモデルコースを提案してみたい。

公共交通や環境負荷の小さいモビリティを使用することとし、シェアサイクルをその中心的な位置づけとした。①機動性や自由度が高い、②電動アシスト付きだと身体的負担が少なく、乗りなれていない者でも参加しやすい、③自社のサ

イクルポートであれば、貸し出された場所とは別のサイクルポートでも返却できるため、交通機関の乗り換えに有利である、④15～30分単位の小刻みな利用時間がちょっと乗りのニーズに適している、が理由である。

コース策定に際しては以下の留意点を考慮した。

- ・大阪とその近郊を生活の場としながら、これまで地元の歴史・文化には深い関心がなかった層が楽しめる地元再発見の機会とする
- ・概ね2～3時間程度で終える日帰りの近隣観光とする
- ・スローモビリティならではの特性を活かし、風水緑の空気感や高低差といった視覚的・感覚的な移動体験ができるコースとする。

4. 提案コース

モデルルート①	モデルルート②	モデルルート③
大阪の中心を走破する ～上町台地と船場・島之内～	渡船とローカル鉄道でも う一つの大阪を見る ～近代大阪残滓の風景～	ちんちん電車の旅と中世の 自治都市・堺 ～向かうは世界遺産の古墳～
ルート：天王寺～谷町～ 難波宮～大阪城公園～ 中之島～御堂筋～道頓 堀	ルート：大正駅～上落合 渡船場～下落合渡船場 ～昭和山～千歳渡船場 ～千本松渡船場～西天 下茶屋駅＝汐見橋駅	ルート：天王寺駅前＝花 田口停留所～堺旧港～ 大浜公園～フェニックス 通り～大道筋～大山 古墳～三国ヶ丘駅

※詳細は別紙参照のこと

5. 課題と提言

最後に、ルート作成のための試走を通じて気づいた点を、ユーザーの立場にたった、より快適なツアーを実現するための課題として提起してみたい。

1点目は自転車の走行環境である。現在、道路空間をこれまでのクルマ優先から各利用者がシェアする空間にすべく、是正が進められている。しかし、まだまだ自転車レーンや専用道の設置率は低く、自転車での横断が事実上不可能な交差点も残されている。御堂筋の側道整備など、各所で歩道拡張が進められているが、歩行者の安全確保と自転車の機動性を両立するためには両者は分離すべきだと考える。交通ルールについても順守されているとはいえ、ドライバー、サイクリスト、歩行者それぞれによる違反行為が後を絶たない。ルールの周知・啓発・取締りを一体的に進める必要性を感じる。

2点目はMaaSについてである。モデルルート②では渡船と鉄道の待ち時間が合計1時間発生した。渡船の時刻表はウェブ上では大阪市のHPに掲載されているのみで、NAVITIMEやGoogleMapのルート検索にはフォローされておらず、移動途中では出航時間が把握できない。また、これらのアプリは同一交通機関の

乗り継ぎには便利であるが、自転車と鉄道のように異なるモビリティ間の乗り継ぎ利用は一括では検索できないという弱点がある。目的地までのシームレスな移動サービスが MaaS の目指すところであるので、事業主体を超えた、とりこぼしのない交通体系の一括サービスを促したい。サイクルポートについても、事業者によって設置エリアが限られており、鉄道駅から離れた場所にあることも多く、自治体をまたがった利用や初めて訪れた土地では戸惑うこともあろう。駅と隣接した位置にサイクルポートを設置するか、駅からの誘導を大きく表示するなどして利便性を向上させる必要がある。どこのサイクルポートでも返却できるのがシェアサイクルの利点であるので、自治体や各事業者間の連携による移動範囲の広域化、ネットワーク化が待ち望まれる。

〈参考文献〉

Urry, J. [1990], *The Tourist Gaze*, London, Sage (加太宏邦訳[1995]『観光のまなざし』法政大学出版局)

Urry, J. [2007], *Mobilities*, (吉原直樹・伊藤嘉高訳[2015]『モビリティーズ』作品社)

宇都宮浄人[2015]『地域再生の戦略』ちくま新書

遠藤英樹[2017]『ツーリズム・モビリティーズ』ミネルヴァ書房

日高洋祐・牧村和彦・井上岳一・井上佳三[2018]『MaaS』日経 BP 社

藤本芳一・輪の国びわ湖推進協議会[2019]『サイクルツーリズムの進め方』学芸出版社

山下晋司編[2011]『観光学キーワード』有斐閣

渡辺裕[2019]『まちあるき文化考』春秋社

ワークルーム編著[2008]『大阪自転車ホリデー』光村推古書院

〈WEB サイト〉

大阪あそ歩 <https://www.osaka-asobo.jp/>

星野リゾート <https://www.hoshinoresorts.com/sp/microtourism/>

モデルルート①

大阪の中心を 走破する

～上町台地と船
場・島之内～

ルート：天王寺～谷町～難波宮
～大阪城公園～中之島～御堂筋
～道頓堀

移動手段：自転車

所要時間：80分

距離：13km

コスト：大阪バイクシェア

¥220

中之島の水辺の
風景は水の都・
大阪の顔

御堂筋のイチヨ
ウ並木の中を駆
け抜ける。沿道
の彫刻群は必見

ビジネスのまち・
船場から商業、
娯楽のまち・ミナ
ミへの変化を目
視

緑深き大阪城
公園の規模を
実感

上町台地の上り
下りを電動アシス
ト自転車を使って
体感。神社・仏閣
が立ち並ぶ古き
大阪を認識



モデルルート②

渡船とローカル鉄道でもう一つの大阪を見る

～近代大阪残滓の風景～

ルート：大正駅～上落合渡船場～下落合渡船場～昭和山～千歳渡船場～千本松渡船場～西天下茶屋駅＝汐見橋駅
移動手段：自転車・渡船・南海電車
所要時間：自転車＋渡船160分、鉄道10分
距離：自転車＋渡船13km、鉄道3.6km
コスト：大阪バイクシェア¥440、南海電車¥210、渡船¥0

★各交通手段のスムーズな接続が課題（待ち時間合計1時間）



モデルルート③ ちんちん電車の旅と中世の自治都市・堺 ～向かうは世界遺産の古墳～

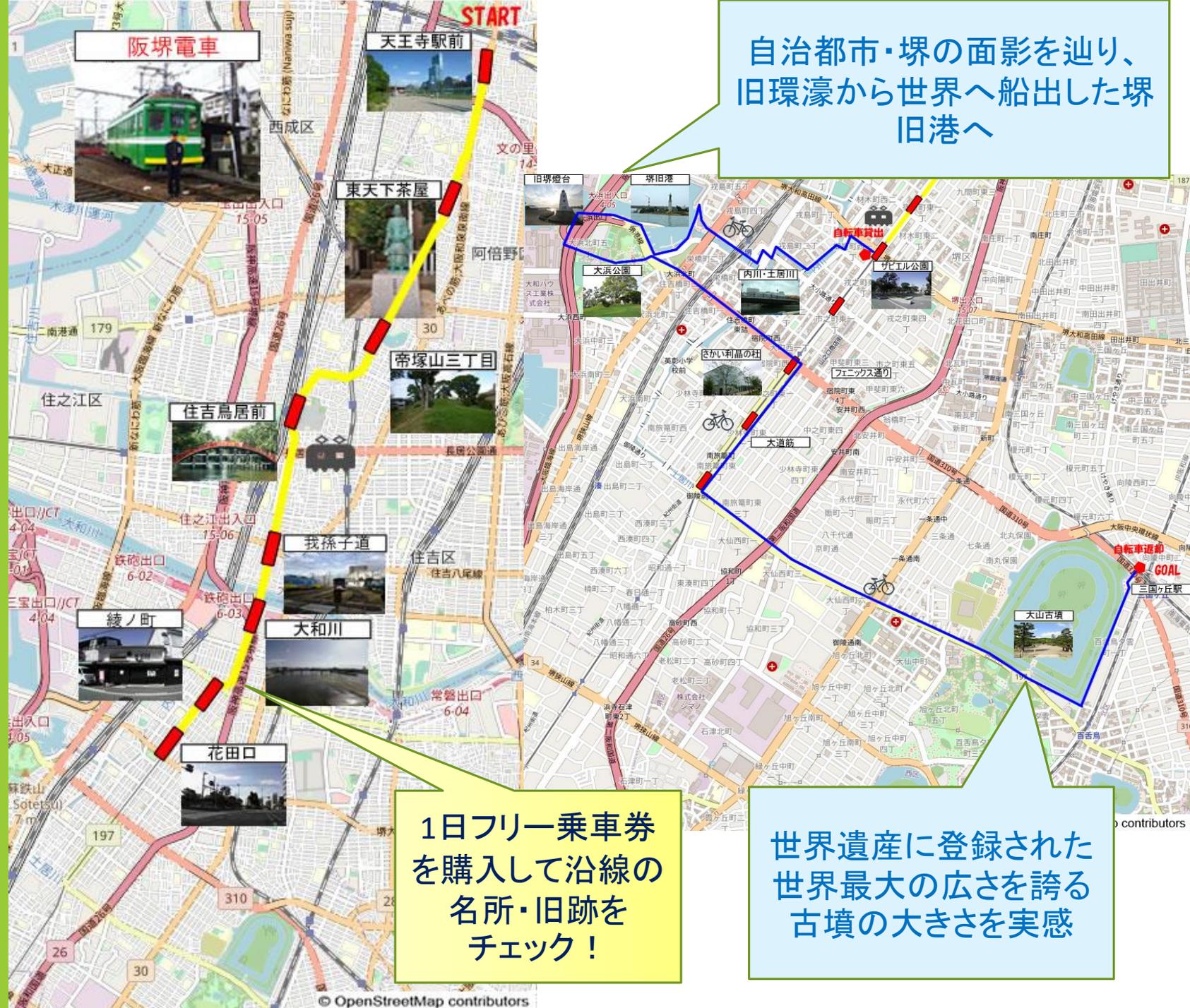
ルート：天王寺駅前＝花田口停留所～堺旧港～大浜公園～フェニックス通り～大道筋～大山古墳～三国ヶ丘駅

移動手段：自転車・阪堺電車

所要時間：阪堺30分（直通の場合）、自転車60分

距離：阪堺8.4km、自転車8.5km

コスト：阪堺¥230（1日乗車券¥600）、Hello Cycling¥280



自治都市・堺の面影を辿り、旧環濠から世界へ船出した堺旧港へ

1日フリー乗車券を購入して沿線の名所・旧跡をチェック！

世界遺産に登録された世界最大の広さを誇る古墳の大きさを実感