

産業研究（高崎経済大学附属産業研究所紀要）第41巻第2号

伊香保温泉街における パーク・アンド・ライド・システムの構築方策

戸 所 隆

Creating a Park-and-ride System for Hot Spring Resorts in Ikaho

Takashi TODOKORO

Summary

A pilot program for a park-and-ride system for hot spring resorts in Ikaho was developed for the purpose of transforming the area into a pedestrian-friendlier one that gives more enjoyable experience to the visitors there.

On two occasions organized and held in hot spring resorts in Ikaho, the pilot program was put to test and a survey was conducted in the form of a questionnaire targeting feedback from the visitors about the park-and-ride system and the area on the whole.

The majority of the respondents answered supportive of the park-and-ride system in Ikaho hot spring resorts. The results of the survey have clarified the following points essential to a full-scale introduction of the system :

- (1) Establishing a new large scale parking lot equipped with a general information center at the entrance to Ikaho hot spring resorts
- (2) Creating a system for efficiently enhanced and coordinated use of existing large scale parking lots and complimentary shuttle services operated by hotels in the area
- (3) Establishing a company which jointly operates complimentary shuttle services shared among hotels

It is absolutely necessary for Ikaho government-business complex to improve hospitality and assistance extended for visitors.

1. はじめに
2. パーク・アンド・ライド社会実験の方法と回答者の性格
 - 1) 調査の実施体制と実施日
 - 2) アンケート回答者の性格

- 3) 来街交通手段とパーク・アンド・ライドの経験者
3. パーク・アンド・ライド社会実験に対するシャトルバス利用者の評価
 - 1) 無料シャトルバスに対する評価
 - 2) 無料シャトルバス乗車客が利用した駐車場
 - 3) 無料シャトルバスの認知方法
4. 無料シャトルバス未利用者のパーク・アンド・ライド評価
 - 1) 無料シャトルバスを利用しなかった理由
 - 2) パーク・アンド・ライド事業への期待
5. 自動車を排除した歩いて楽しい温泉街を望む観光客
 - 1) パーク・アンド・ライドを活かした街並み整備への期待
 - 2) 無料シャトルバスにふさわしいデザインと色
6. 伊香保温泉街でのパーク・アンド・ライド・システムの方向性
 - 1) 温泉街区に歩行者専用ゾーンの設置
 - 2) 大規模駐車場と総合案内所を温泉街手前に設置
 - 3) ホテル旅館所有の小型バスをシャトルバスに利活用
 - 4) 交通全般に関する持株会社と管理運営会社の設立
7. 終わりに

1. はじめに

産業革命以降の地域づくりは、交通機関の発達に大きく影響されてきた。特に、1960年代後半に始まる自家用車の普及は、それまでの鉄道やバス・市街電車などの公共交通・歩行空間に優れたまとまりある街並を大きく変貌させた。すなわち、郊外化の著しいアメリカ型都市形態が出現してきた。特に日本では、工業化社会の構築に伴う人口増加によって市街地が年輪のように拡大し、郊外の商業業務地開発で中心商業地が衰退している。

こうした工業化社会の都市化現象も、1980年代に始まる情報革命によって新たな局面を迎え、時代の変化に対応した都市のあり方や国土構造の変革が問われるようになった。すなわち、財政基盤が弱体化する中で、分権化やこれまで経験したことのない少子・高齢化が進み、新たな都市開発手法が求められている。それには、地域資源の再発見や既存設備の活用による効率の良い都市再生が必要となる。また、従来の年輪型（拡大型）都市づくりを積み重ね新陳代謝型（安定型）に転換させ、コンパクトで安定した市街地形成を図らねばならない。

積み重ね新陳代謝型のコンパクトなまちづくりの条件としては、①誰もが歩きたくなる街としての環境整備、②日常生活への利便性・快適性の確保、③公共交通によるネットワーク、④¹⁾町衆の活躍できる交流空間、⑤求心力のある高質・高密度な積み重ね空間としての中心街などがあげられる。この中心街には、人々が一寸おしゃれをして集い、互いに歩き回ることであたかもファッション・ショーの中にいるような魅力が求められる。

日本の伝統的な都市景観は、価値の低いものとされ、明治以降の近代的な東京型都市開発手

法につぶされてきた。また中央集権体制によって東京をモデルとした画一的なまちづくりが行われ、地方都市の個性は喪失した。しかし、記憶喪失の街に安定感はなく、人材も集まらない。そのため、近年は歴史的遺産などを生かした地域の顔・ランドマークづくりが盛んになっている。これからの地域は、情報化時代に適した新しい地域づくり手法を開発し、楽しく歩けるコンパクトなまちに再生しなければならない²⁾。

コンパクトなまちを造るには、経済規制でなく都市計画・環境規制によって無秩序な市街地開発を抑制する必要がある。そのためには市街地のスプロール化を抑制する、強力な土地利用制度が不可欠となる。また、自家用車に頼らずに移動できる公共交通機関の整備と強固な建造物を修復しつつ、長く利用するルールづくりが求められる。また、街並み全体の色彩やデザインの統一も、個性豊かなまちづくりには欠かせない。

伊香保温泉街も高度経済成長期に市街地を拡大させたもののその面積は小さく、伊香保のシンボルである石段街を中心に、歩いて暮らせるコンパクトな温泉街となっている。また、温泉街とJR渋川駅の間には路線バスが頻繁に運行され、全国有数の自家用車普及率をもつ群馬県にしては歩行者を集めやすい環境にある。

しかし他方で、伊香保温泉街の駐車場が十分でないにもかかわらず、車社会の群馬県では自家用車利用客が増加している。そのため、急坂かつ狭い道路に観光客や地元民の車が溢れ、幅広道路や大規模駐車場を求める観光客が多い。しかし、急傾斜地に開発された温泉街の地形条件などから、個々のホテル旅館による大規模な駐車場の建設は難しい。

同時に近年では、観光客の中心が団体客から個人客へ移行するにつれ、歩いて温泉街を楽しんだり、温泉街を拠点に近隣の名所巡りをする観光客が増加してきた。そのため、伊香保温泉街においても、歩行環境の改善と交通利便性の向上が大きな課題となっている。こうした観光客と伊香保町民の要望に応えるには、コンパクトな市街地を活かし、温泉街における歩道の整備と街並みの再構築、自動車の排除により歩いて楽しい温泉街にする必要がある。

歩いて楽しい温泉街の実現には、パーク・アンド・ライド方式が効果的と考えられる。すなわち、市街地の外側に設置した大型駐車場に自家用車をとめ、そこから温泉街の目的施設へは公共バスを利用する。また、温泉街と近隣名所との間にも公共バスを運行することで、利便性と安全性を高めることになる。そのため伊香保町は、パーク・アンド・ライド方式ではないが、温泉街と主要観光地を巡回するシャトルバスとタウンバスの運行を2003年に始めた。この運行は一定の評価を得ているが、より効率的で快適な交通環境の整備が求められている。

そこで、伊香保温泉街に適したパーク・アンド・ライド・システムを構築するために、2005年7月の「のど自慢」・「旅の日」および8月の「伊香保ハワイアン・フェスティバル2005」に際し、パーク・アンド・ライドの社会実験を行った。本稿の目的は社会実験のまとめと、温泉街におけるパーク・アンド・ライドのあり方を提言することである。

2. パーク・アンド・ライド社会実験の方法と回答者の性格

1) 調査の実施体制と実施日

調査研究の中心は、観光客の集中する祭り等イベント時に、歩いて楽しい温泉街づくりを目

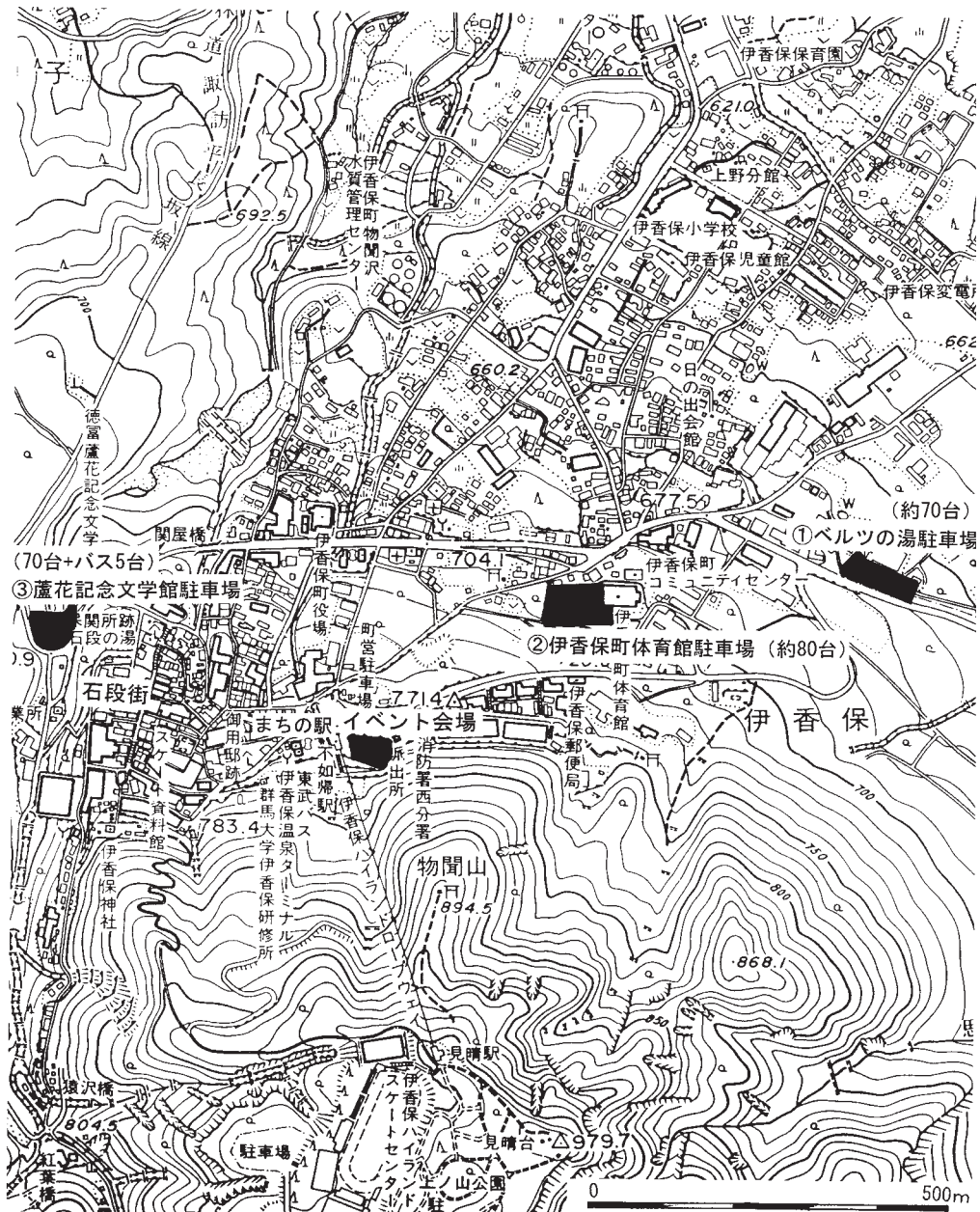


図1 伊香保温泉街におけるイベント会場とパーク・アンド・ライド用駐車場

指したパーク・アンド・ライド体験者の意識調査である。調査対象者は、誘導された温泉街周辺の大規模駐車場に自家用車を駐車し、駐車場・イベント会場間の無料シャトルバスに乗りした自家用車客を中心にした。また、調査対象となったイベントは、「のど自慢」「歌謡ショー」と「伊香保ハワイアン・フェスティバル2005」である。

「のど自慢」は7月3日（日）に開催された素人のど自慢大会で、予選を勝ち抜いてきた人々が、のどを競う大会である。また、翌7月4日（月）の「旅の日」は、観光地における閑散期

の月曜日に、観光需要を掘り起こす目的で様々な特典をつけて誘客を図る全国的な催しである。伊香保町の「旅の日」には、アトラクションとしてプロ歌手による「歌謡ショー」がある。今回は6名のプロ歌手が出演し、公開録画され、後日NHK・FMで放送された。

「伊香保ハワイアン・フェスティバル2005」は8月1日(月)～4日(木)に行われた。この催しは、伊香保にハワイ王国時代の公使別荘がある縁で、伊香保町とハワイとの姉妹都市締結に基づく。こうしたいわれを持つため、このフェスティバルは日本で最も定評あるハワイアン・フェスティバルとなっている。また、伊香保で評価されたグループは本場ハワイのフェスティバルへの出場権が得られるため、全国から多くのフラダンス愛好者が伊香保に集結する。出演者・同行者の数は4日間で5000人に上ると言われ、伊香保エリアに多額の経済効果をもたらす。また、夜にはハワイのフェスティバルで一位になった本場の演技がみられる。

調査当日は伊香保町内にある①ベルツの湯駐車場(約70台)、②伊香保町体育館駐車場(約80台)、③蘆花記念文学館駐車場(70台+バス5台)を無料開放し、この駐車場とイベント会場を結ぶ無料小型シャトルバスの運行実験をした(図1)。その際、温泉街への交通負荷の軽減にいかに関与するかを観察しつつ、面接アンケート形式で利用客に意識調査を行った。この調査はイベント会場に隣接した「まちなか」付近で、無料バスから降りてきた客に対し実施した。

なお、駐車台数やバスの乗車容量等に限界があるため、利用客へのアンケート数を多くすることは難しい。それを補完することと無料駐車場や無料小型シャトルバスを利用しない人々の意識を知るために、バス未利用客への面接アンケートも合わせて実施した。この調査はイベント会場を中心に、石段街をはじめ温泉街で広く実施した。

アンケート調査には、筆者を中心に高崎経済大学の都市地理学・都市政策研究室の学生が参加・実施した。「のど自慢・旅の日」での調査有効回答数は、無料小型シャトルバスを利用した観光客から120、バスを利用しなかった観光客から426、合計546のサンプルを得た。また、「ハワイアン・フェスティバル」での有効回答数は、無料小型シャトルバス利用観光客から224、バス未利用観光客から569、合計793のサンプルを得ている。

2) アンケート回答者の性格

①来街目的

のど自慢・歌謡ショーにおける無料バス利用者の来街目的では、イベント目的が97%と圧倒的である。また、バスを利用しなかった来街客でも、イベント目的が61%と多い。しかし、バス未利用者には宿泊や日帰り入浴目的の人が約50%となる。また、バス利用者には比べ未利用者の方が、複数の来街目的を持つ人が多い(表1)。

ハワイアン・フェスティバル時の無料バス利用者の来街目的は、のど自慢・歌謡ショーの時よりイベント目的がやや減少し、宿泊客が1%から15%に増加している。他方で、無料バスを利用しなかった観光客の来街目的は、のど自慢・歌謡ショーの時とほぼ同じで、宿泊が3分の1を占める。また、無料バス利用者には比べ、バス未利用者の方が、複数の来街目的を持つ人が多いことも同じである。

②来街経験・来街頻度

のど自慢・歌謡ショー時に来街した人の伊香保温泉来街頻度は、「初めて」がバス利用者で

表1 イベント開催時における伊香保温泉街への来街目的（3つまで）

イベント名	のど自慢と歌謡ショー				ハワイアン・フェスティバル			
	バス利用者		バス未利用者		バス利用者		バス未利用者	
	人	%	人	%	人	%	人	%
1. 特別なイベント	116	96.7	258	60.6	184	82.1	336	59.1
2. 日帰り温泉	10	8.3	57	13.4	11	4.9	50	8.8
3. 宿泊	1	0.8	147	34.5	34	15.2	202	35.5
4. レジャー施設利用	0	0.0	4	0.9	2	0.9	7	1.2
5. 美術館等の見学	0	0.0	2	0.5	1	0.4	9	1.6
6. 仕事・所要	0	0.0	9	2.1	4	1.8	15	2.6
7. 会議・研修	0	0.0	3	0.7	0	0.0	2	0.4
8. 榛名湖観光	0	0.0	3	0.7	0	0.0	26	4.6
9. 水沢観光	2	1.7	6	1.4	0	0.0	15	2.6
10. その他	2	1.7	32	7.5	6	2.7	46	8.1
NA	0	0.0	3	0.7	2	0.9	0	0.0
回答総数	131	109.2	524	123.0	244	108.9	708	124.4
回答者数	120	100.0	426	100.0	224	100.0	569	100.0

(戸所 隆：伊香保P & Rアンケート・2005年より作成)

4%，バス未利用者で15%と比較的少なく、年に1回以上来街するリピータが3分の2以上である。他方で、ハワイアン・フェスティバル時に来街した人の来街頻度は、「初めて」と「これまでに数回来街」が歌謡ショー・のど自慢の時に比べ約2倍になっている。その結果、回答者は大きく見て、比較的来街経験の少ない層と近隣に居住するリピータ層とに二極分化した構造となる。

③居住地

のど自慢・歌謡ショー時の来街者居住地では、バス利用者の87%，未利用者の60%が伊香保周辺市町村を中心とする群馬県内客である。筆者が03年に調査した伊香保温泉街の通常期における顧客圏は、東京・埼玉を中心に県外客が約75%であった。それに比べ、この種のイベント時には近隣客が多くなっている。³⁾

ハワイアン・フェスティバル時における来街者の居住地は、のど自慢と歌謡ショーの時に比べて全国的な広がりを見せる。すなわち、無料バス利用者の37%，未利用者の67%が埼玉・東京を中心とする群馬県外からの客となる。また、バス未利用客の場合は通常期の顧客圏に近い。

なお、今回のような無料バスを利用するには、無料バスの存在と乗り方を認知する必要がある。そうした認知度は、当然、近隣居住のリピータ層で高くなる。無料バス利用者に県内客が多くなるのは、そのためである。

④職業・年齢・性別

来街者・回答者の職業は、歌謡ショーやハワイアンというイベントの性格や平日開催であることから、「主夫・主婦」と「無職」で50%前後を占め、圧倒的に多い。また、「会社員」・「自営業」が約35%と次いでいる（表2）。

イベントの性格や「主夫・主婦」と「無職」が多いことから、年齢的にも高くなる。すなわち、50歳以上の来街者が、のど自慢・歌謡ショー時のバス利用者で94%，バス未利用者で77%，

表2 伊香保P & Rアンケート回答者の職業

イベント名	のど自慢と歌謡ショー				ハワイアン・フェスティバル			
	バス利用者		バス未利用者		バス利用者		バス未利用者	
	人	%	人	%	人	%	人	%
1. 会社員	18	15.0	93	21.8	49	21.9	145	25.5
2. 自営業(商工サービス業)	14	11.7	46	10.8	17	7.6	35	6.2
3. 自営業(農林漁業)	8	6.7	22	5.2	4	1.8	6	1.1
4. 公務員	2	1.7	14	3.3	10	4.5	22	3.9
5. 教員・研究員	0	0.0	3	0.7	4	1.8	9	1.6
6. 自由業	1	0.8	9	2.1	6	2.7	11	1.9
7. 学生	0	0.0	5	1.2	10	4.5	54	9.5
8. パート・アルバイト	8	6.7	22	5.2	21	9.4	35	6.2
9. 主夫・主婦	35	29.2	97	22.8	78	34.8	178	31.3
10. 無職	31	25.8	100	23.5	19	8.5	59	10.4
11. その他	3	2.5	15	3.5	6	2.6	15	2.6
回答者数	120	100.0	426	100.0	224	100.0	569	100.0

(戸所隆：伊香保P & Rアンケート・2005年より作成)

ハワイアン・フェスティバル時のバス利用者で59%、バス未利用者で52%と多い。また、男女比は、のど自慢・歌謡ショー時で概ね4：6、ハワイアン・フェスティバル時で3：7であり、女性の方が男性の約2倍になる。

⑤来街者形態(客層)

伊香保温泉来街者の通常形態は、個人客、小グループ、団体客にほぼ3等分されてきた。しかし、近年の傾向として団体客が減少し、小グループと一人旅が多くなっている⁴⁾。特にこの種の催時には、友人や家族で誘い合わせて来街する小グループが多くなる。すなわち、無料シャトルバス利用者では友人との来街が42%、家族とが46%と小グループでの来街が88%に達する。他方、一人旅は8%、団体旅行も3%にすぎない。

また、無料シャトルバスを利用しなかった来街客も、友人との来街が41%、家族とが37%で、小グループでの来街が78%になる。一人旅は5%と少ないが、団体旅行はハワイアン同好会などが団体で出場するため15%と、無料シャトルバス利用者に比べやや多い。なお、イベントの違いによる来街者形態の差はないといえる。

3) 来街交通手段とパーク・アンド・ライドの経験者

イベントを伴わない日における伊香保温泉街来街手段は、筆者の2003年調査⁵⁾では、自家用車63%、鉄道・路線バス22%、観光バスや送迎バス10%である。しかし、今回の無料小型シャトルバス利用者では、自家用車で来街が93%と圧倒的に多い。このことは、駐車場とイベント会場間に無料シャトルバスを運行するパーク・アンド・ライド社会実験は、少なくとも利用客面で本来の目的を達したといえよう(表3)。なお、来街手段が自家用車でないバス利用者は、無料バス発着地に立地するホテル客の利用が多い。

他方、無料シャトルバス未利用者にも来街手段も自家用車(43%)であるが、バス利用者

の半数弱である。また、電車や乗合バス・観光バス・タクシーなど公共交通利用者が42%を数える。無料シャトルバス利用者の多くは伊香保近隣居住者である。他方、それを利用しない人には、県外からの一般観光客が多くなる。ハワイアン・フェスティバルへの出場者には全国から団体で来街する人も多く、それだけ電車・バスの利用度が高まるといえよう。公共交通で来街し、無料シャトルバスを利用しない人は、温泉街を徒歩で移動している。

3. パーク・アンド・ライド社会実験に対するシャトルバス利用者の評価

1) 無料シャトルバスに対する評価

今回のパーク・アンド・ライド社会実験における無料シャトルバスに対する利用者の評価は、概ね好評であった。すなわち、複数回答で一人あたり平均1.6の選択回答を得る中で、肯定的な意見である表4の1～6の合計が133%となり、否定的な意見の7～13の合計11%を大きく上回っている。

最も多い評価は「イベント会場までスムーズに来られた」で、66%の人が評価して他を圧倒している。また、「駐車場探しの手間が省けて良い」を回答した人が20%で次に多く、次いで「不案内な温泉街を運転せずに済んだ」が19%である。こうした評価は、パーク・アンド・ライドが地理不案内な運転者にとって安心・安全なシステムであることを示すものといえよう。

また、自家用車を運転していた人が、「自家用車が減って安心して歩ける」13%、「歩いて温泉街を楽しめた」7%の評価をしており、歩行者の立場からもパーク・アンド・ライドに対する肯定的な評価が得られた。このことは、伊香保までは自家用車を利用するものの、温泉街は公共交通と徒歩で安心して過ごせるまちづくりを望んでいる人が多いことを予見させる。

無料シャトルバスに対する評価の高さは、今後この種のバスを常時運行することへの評価にも繋がる。すなわち、無料シャトル

表3 伊香保温泉街までの交通手段（4日合計）

	バス利用者		バス未利用者	
	人	%	人	%
1. 自家用車	319	92.7	426	42.8
2. 電車	10	2.9	173	17.4
3. 乗合バス	5	1.5	113	11.4
4. 観光バス	0	0	72	7.2
5. 高速バス	4	1.2	39	3.9
6. タクシー	1	0.3	21	2.1
7. 二輪車	0	0	3	0.3
8. 徒歩	3	0.9	9	0.9
9. その他	5	1.5	20	2.0
NA	1	0.3	4	0.4
回答総数	354	102.9	1134	114.0
回答者数	344	100.0	995	100.0

（戸所 隆：伊香保P & Rアンケート・2005年より作成）

表4 無料小型シャトルバスの評価（複数回答）

	人	%
1. 不案内な温泉街を運転せずに済んだ	64	18.6
2. 歩いて温泉街を楽しめた	24	7.0
3. 自家用車が減って安心して歩ける	43	12.5
4. イベント会場までスムーズに来られた	226	65.7
5. 少々面倒だが無料なので問題ない	32	9.3
6. 駐車場探しの手間が省けて良い	69	20.0
7. バスの乗り心地が悪い	3	0.9
8. 渋滞で駐車するまでに時間を費やした	3	0.9
9. バスへの乗換えが面倒	4	1.2
10. バスが小さい・デザインが悪い	6	1.7
11. バスに乗るまでの待ち時間が長い	10	2.9
12. バスの乗務員の対応が悪い	0	0.0
13. 他の大規模駐車場と結ぶほうが良い	10	2.9
14. その他	58	16.7
NA	6	1.7
回答総数	558	162.2
回答者数	344	100.0

（戸所 隆：伊香保P & Rアンケート・2005年より作成）

バス利用者の87%、未利用者の74%の人が、パーク・アンド・ライドを目的とした無料バスの常時運行を求めている。逆に、積極的に無料バスの常時運行を否定する人は、バス利用者の5%、未利用者の9%に過ぎない。あとは分からないと判断保留者がそれぞれ8%、16%である。

このため伊香保においては、パーク・アンド・ライドの導入に対し、観光客から概ね賛意が得られたといえる。しかし、この種の調査で多くの賛同が得られても、実際に運用した時、賛同者が積極的に協力・利用するとは限らない。その点が次の課題となる。そのためには、①少数意見に耳を傾ける必要がある。すなわち、「他の大規模駐車場と結ぶほうが良い」など、表4の7～13の意見を十分吟味しなければならない。また、②パーク・アンド・ライド・システムの認知度を高め、伊香保温泉街にとって利用しやすいシステムの研究を綿密に行う必要がある。さらに、③バスを利用しなかった人々の意見を参考にしながら、無理のない伊香保型パーク・アンド・ライド・システムの開発を行わねばならない。

2) 無料シャトルバス乗客が利用した駐車場

今回パーク・アンド・ライド用に使用された3カ所の駐車場は、どこも80台前後の駐車能力である(図1)。しかし、石段街に隣接する徳富蘆花記念文学館の駐車場は、パーク・アンド・ライド用バスの運行を始める時刻にはすでに満車に近く、利用しにくい状況にあった。そのため、徳富蘆花記念文学館駐車場の利用客は無料シャトルバス乗客の5%に過ぎない。最も多く利用された駐車場はベルツの湯駐車場で、全体の49%を占める。次いで多かったのが町立体育館駐車場で、全体の26%であった。また、パーク・アンド・ライド用駐車場以外に、旅館などの他の駐車場を利用した人が、無料シャトルバス利用者の14%いた(表5)。

徳富蘆花記念文学館駐車場に駐められた場合、距離的に街を楽しみながら歩いて会場に行ける。そのため、わざわざバスに乗らなくても良いとの意見もあった。また回答者の反応から、徳富蘆花記念文学館駐車場のように中心街を通り過ぎたところにある駐車場や中心街内の駐車場は、パーク・アンド・ライド用には適していない。

パーク・アンド・ライド用駐車場には、会場との間に一定の距離が必要となる。町立体育館駐車場もイベント会場に近いので、急坂を厭わなければ徒歩で会場に向かえる。会場に近いとバスに乗るべきか歩くべきか迷い、バスに乗った効果が感じられないようである。なお、町立体育館の駐車場は分かりにくく、誘導されて行く人が多い。

以上のことから、パーク・アンド・ライド用駐車場は、伊香保温泉街に入る手前に判りやすい大規模なものを設置することが望ましい。無料シャトルバスに対する評価(表4)にも少数意見として「他の大規模駐車場と結ぶほうが良い」がある。今後、駐車場の立地場所やその形態について、早急の検討が必要である。

表5 無料バス乗客が利用した駐車場

(両イベント合計)

	人	%
1. ベルツの湯駐車場	169	49.1
2. 町立体育館駐車場	89	25.9
3. 徳富蘆花文学館駐車場	18	5.2
4. 旅館などの他の駐車場	49	14.2
5. 自家用車を利用していない	16	5.0
NA	3	0.9
回答総数	344	100.0

(戸所 隆：伊香保P & R アンケート・2005年より作成)

3) 無料シャトルバスの認知方法

パーク・アンド・ライドを実施する際、最も重要なことは自家用車利用者がこのシステムの存在とその利用方法を認知することである。また、温泉街など観光地では初めての来街者が多いため、初心者でも分かるシステムにしなければならない。

のど自慢・歌謡ショーにおける無料シャトルバス利用者の多くは、結果として伊香保温泉近隣地域居住者であった。そのため、パーク・アンド・ライドに関する広報は十分行き届いていると期待した。しかし、実際には利用者の68%が「今日誘導されて初めて知った」であり、途中の案内板で認知した人も4%にすぎない。観光協会のパンフレットや旅館・ホテルでの情報から得た人も合計で15%と少ない。他方で、経費のかからない口コミが12%と意外に多くある(表6)。

パーク・アンド・ライドも回を重ねるとその認知度は変化する。ハワイアン・フェスティバルの際は、のど自慢・歌謡ショー時に次いで2回目となるパーク・アンド・ライドであるため、「今日誘導されて初めて知った」人が前回の68%から27%に大幅に減少した。他方で、口コミが3倍の33%に、旅館ホテルでの情報が2倍の10%になった。しかし、複数回答した人は1%と少なく、まだ広報と認知方法に大きな課題がある。

来街途中の看板には、初めての来街者への認知効果が期待できる。そこで今回のパーク・アンド・ライド社会実験では、無料の駐車場とシャトルバスがあることを告知するために、県道渋川松井田線沿い数カ所に看板を設置した。しかし、見ていない人が31%もおり、看板の役割を果たしていない。また、見た人も、看板の数が少なく、看板や文字の大きさが小さく、運転中に認知できないことを訴えている。ハワイアン・フェスティバルの時でも看板でパーク・アンド・ライドを認知した人は13%にすぎず、如何に運転中の人に的確な情報を与えるかが問われている。他方で、37%もの人が案内板でなく、誘導員の指示を重視する。しかし、イベント時には特別な人員配置も可能であるが、人件費を考えれば、初めて来た人でも惑わずに所定の駐車場に入り、バスに乗り換えられるシステムの構築が求められる。

表6 無料バス利用者の無料バス認知方法

	のど自慢・歌謡ショー		ハワイアン	
	人	%	人	%
1. ポスター	3	2.5	6	2.7
2. インターネット	0	0.0	2	0.9
3. 旅館・ホテルでの情報	6	5.0	23	10.3
4. 観光協会発行のパンフレット	12	10.0	14	6.3
5. 新聞	0	0.0	2	0.9
6. 口コミ	14	11.7	73	32.6
7. 来る途中の案内板	5	4.2	28	12.5
8. 今日誘導されて初めて知った	82	68.3	61	27.2
NA	0	0.0	18	8.0
回答総数	122	101.7	227	101.3
回答者数	120	100.0	224	100.0

(戸所 隆：伊香保P & Rアンケート・2005年より作成)

4. 無料シャトルバス未利用者のパーク・アンド・ライド評価

1) 無料シャトルバスを利用しなかった理由

伊香保温泉街に自家用車で来街し、催しに参加しても無料シャトルバスを利用しなかった人は、なぜ利用しなかったのだろうか。その第一の理由は、無料の駐車場とバスの存在を認知で

きなかったことである。すなわち、「知らなかった」が63%と圧倒的に多い。これに「利用方法が不明」を加えると65%もの人が、今回のパーク・アンド・ライドの社会実験をアンケート調査で知らされるまで認知していなかった。また次に多かったのは、バスや電車できたため、このシステムを「利用する必要のなかった」人や、「旅館・ホテルの送迎を利用」した人である(表7)。しかし、これらの人々の多くも、無料の駐車場とバスの存在を認知していない。のど自慢・歌謡ショーにおいてパーク・アンド・ライド利用者の68%が、誘導されて利用できたと回答するように、無料シャトルバスを利用者にあってもたまたま誘導員に誘導されて、偶然利用したケースが多い。アンケートに応じた人々の多くは、基本的に利用しやすいパーク・アンド・ライド・システムがあれば活用したいと思っている。それだけに、パーク・アンド・ライド・システムの導入にあたっては、使いやすいシステムの構築と共に、不特定多数の人々に取り組みを認知してもらえらる広報システムを開発しなければならない。的確な広報と案内表示によって、パーク・アンド・ライドの認知度を高めることが、この事業の最重要課題であり、鍵を握っているといえよう。

ところで、今回の二つのイベントでパーク・アンド・ライドを利用しなかった来街者に、今回のパーク・アンド・ライド社会実験に関する評価を求めたところ、82%の人がプラスの評価であった。他の人も、不必要であると明確に表明した人は2%にすぎず、16%の人は分からないと意見保留である。この様に、実際には利用しなかった来街者の多くも、温泉街から自動車を減らすことには好意的である。また、何らかの形で現状の交通体系を変え、これまでとは違った形での行動しやすい交通システムやまちづくりを求めているといえる。

2) パーク・アンド・ライド事業への期待

今回のパーク・アンド・ライド社会実験は、上記のように好意的に受け止められた。また、この種のパーク・アンド・ライド事業を継続的に進めることについても、無料シャトルバス利用の有無を問わず、多くの来街者の賛同を得た。すなわち、無料シャトルバス利用者の87%、未利用者の74%が恒常的なパーク・アンド・ライド事業の実施に賛同している。他方で反対者は、無料シャトルバス利用者の5%、未利用者の9%に過ぎない(表8)。しかも反対者の多くは、

表7 無料バスを利用しなかった理由

(両イベント合計)

	人	%
1. 知らなかった	627	63.0
2. 違う駐車場を利用したから	14	1.4
3. 利用する必要がなかった	149	15.0
4. 街を歩きたかった	43	4.3
5. 利用方法が不明	18	1.8
6. 旅館・ホテルの送迎を利用	60	6.0
7. 自家用車で行きたかった	79	7.9
8. その他	32	3.2
NA	24	2.4
回答総数	1046	105.1
回答者数	995	100.0

(戸所 隆：伊香保P&Rアンケート・2005年より作成)

表8 無料バスの常時運行への評価

(両イベント合計)

	バス利用者		バス未利用者	
	人	%	人	%
1. よい	298	86.6	735	73.9
2. 悪い	18	5.2	90	9.0
3. 分からない	28	8.1	163	16.4
NA	0	0.0	7	0.7
回答総数	344	100.0	995	100.0

(戸所 隆：伊香保P&Rアンケート・2005年より作成)

目的地まで「自家用車で行きた」い人である（表7）。こうしたことから、伊香保温泉街がパーク・アンド・ライドによる歩いて楽しめるまちづくりを推進する下地はあると判断できる。

パーク・アンド・ライド事業の導入にあたっては、後述する駐車施設とバスの運行形態が重要となる。なお、身体障害者や歩行困難な高齢者を含め、自分の車で目的地まで行きたいという人が10%弱いる（表7）ことは、パーク・アンド・ライド事業を実施する際に留意する必要がある。

5. 自動車を排除した歩いて楽しい温泉街を望む観光客

1) パーク・アンド・ライドを活かした街並み整備への期待

伊香保温泉街への来街者の圧倒的多数がパーク・アンド・ライドを支持している。パーク・アンド・ライドに関する賛成理由の多くは、不慣れな観光客には便利で安心できるからというものである。伊香保の道路は狭く複雑なつくりであるため、そうした回答が多くなる。中には送迎バスにぶつかりそうになったなど、危ない思いをした人も結構多く、多くの観光客が自動車を排除した安全な街路を求めている。また、中には、車上荒らしに遭ったため、監視の行き届く大型駐車場で車の安全を確保し、温泉街は歩きたいとの意見もあった。

ところで、パーク・アンド・ライド賛同者は、どのようなまちづくりを望んでいるのであろうか。最も多いのは、伊香保のシンボルである石段街の賑わいを求める声で、回答数全体の30%を占める。次いで、2004年に起こった温泉表示問題を認知する人が多いこともあり、温泉の湯量の確保を望む声は23%と多い。そして第3位が、「歩きやすい歩道の整備」の22%である（表9）。

近年における伊香保温泉の来訪者は、宿泊客・日帰り客を通じて全国的傾向でもある個人客や小グループ客が多くなっている。これらの人々は、団体客のように旅館・ホテルに閉じこもり飲み明かすことよりも、街を散策する人々

が多い。それらの人が求めるものは、伊香保の人々にとっては日常であっても、観光客にとっては非日常性を持つ高品質な街並みであり、暮らしぶりを見聞することである。「石段街の賑わい」「歩きやすい歩道の整備」「休憩できる場所」「案内表示の充実」は、自動車を排除した歩いて楽しい街並みを求める回答者の心象風景の一端であろう。

以上のことを実現するには、先ずパーク・アンド・ライド・システムの導入によって安全で安心して歩ける交通環境を整え、散策しやすい街並みにしなければならない。また、伊香保住民にとって生活しやすい自然環境を活かした空間づくりが、観光客にとっては非日常性を持つ高品質な良き思い出の場となる。

表9 観光客が伊香保温泉街に求めるもの
(両イベント合計)

	人	%
1. 石段街の賑わい	402	30.0
2. 温泉の湯量確保	307	22.9
3. 歩きやすい歩道の整備	288	21.5
4. イベントの魅力向上	248	18.5
5. 休憩できる場所	230	17.2
6. 案内表示の充実	162	12.1
7. レストラン・食堂	150	11.2
8. レジャー施設整備	143	10.6
9. 今回のような公共交通整備	118	8.8
10. 近隣観光地との連携	72	5.4
11. 喫茶店	59	4.4
12. その他	222	16.6
回答総数	2401	179.3
回答者数	1339	100.0

(戸所 隆：伊香保P & Rアンケート・2005年より作成)

「レストラン・食堂」や「喫茶店」を求める人もいるが、それは現状の伊香保温泉街で昼食を食べられる所が少ないことに起因する。ホテル・旅館内で食事はできるとの意見もあるが、自由にまちなかを歩く中で、展望や雰囲気が良い店で食事をしたいという観光客が多い。今回のイベントの際も、多くの観光客からイベントの魅力向上と共に、街並景観の向上と食事場所の増設を訴える声が相次いだ。

伊香保の街は坂が多く、街路も入り組んでいる。そのため、散策などでまち歩きをする際に迷いやすく、分かりやすい案内表示と正確な地図への要望が強い。方位・距離が不正確なイラストマップでは安心して動けない。また、無料シャトルバスの広報を含め、初めての訪問客に対するホスピタリティ不足への不満が聴かれた。さらに、統一的な広報が為されず、人によって対応がまちまちであることへの不満も大きい。滞在経験が少ない観光客ほど地域からの「ホスピタリティ」を強く必要としているようである。

2) 無料シャトルバスにふさわしいデザインと色

パーク・アンド・ライド専用バスを運行する際、どのようなデザインと色のバスにしたら良いかを尋ねた。これは単にバスのデザインのみならず、伊香保温泉街全体の景観形成に役立てるためでもある。その結果、伊香保の自然を採り入れたデザインを望む来街者が30%で最も多く、次いでレトロなデザインを望む人が29%となった。第3位は伊香保ゆかりの文人の作品をデザイン化したもので、回答者の16%を占める。この様に伊香保温泉街への来街者は、伊香保の自然を中心に、レトロなデザインや伊香保ゆかりの文人の作品によって個性化を図ることを要望している。

また、色に関しても緑溢れる伊香保の自然をイメージしてか、緑が回答者の41%を占めて最も多く、2位の黄色の12%を大きく引き離している(表10)。このことから顧客が自然色を好み、奇をてらったものでないデザインを望んでいることが知られた。このことは同時に、街並み全体のデザインの方向性をも示しているといえよう。

2003年調査で伊香保温泉街のカラーイメージを尋ねた際は、茶色と灰色が多く見られた。同様に、2004年のホテル旅館調査の際にも、茶・灰・緑を支持するホテル旅館の役員が多くを占めた。茶色や黄色は、伊香保の温泉・黄金の湯の色をイメージした人々の回答である。また、灰色はかつての温泉旅館の瓦屋根のイメージと思われる。いずれにせよ、黄色であっても黄金の湯のように落ち着いた色を望んでいることがアンケート回答時に強く感じられた。このことは、バスのような移動体と街並み全体のデザインの方向性に関連性を持たせ、街全体のカラーコーディネートとデザインに活かす必要があることを示している。

なお他方で、この種の調査で良くあることであるが、デザインなどどうでも良く、実質的に交通利便性の高い街にして欲しい旨の意見が、今回も多く聴かれた。

表10 無料シャトルバスにふさわしい色

	人	%
1. 緑色	542	40.5
2. 黄色	156	11.7
3. 茶色	143	10.7
4. 青色	93	6.9
5. 赤色	61	4.6
6. 白色	52	3.9
7. 橙色	50	3.7
8. 桃色	31	2.3
9. 紫色	18	1.3
10. 灰色	13	1.0
11. 黒色	3	0.2
12. その他	316	23.6
回答総数	1376	102.8
回答者数	1339	100.0

(戸所 隆：伊香保P&Rアンケート・2005年より作)

6. 伊香保温泉街でのパーク・アンド・ライド・システムの方向性

以上の調査研究から、伊香保温泉街におけるパーク・アンド・ライドは、次の方向で伊香保らしいシステムを構築する必要があると考える。

1) 温泉街区に歩行者専用ゾーンの設置

伊香保温泉街は、人々が安心して歩け、歩いて楽しい温泉街を目指すべきである。そのためにはバイパスがなく伊香保市街地を通過せざるを得ない渋川・前橋から榛名湖方面へ通じる県道渋川松井田線通過交通を除き、温泉街への来街車輛の進入を規制しなければならない。同時に、石段街など温泉街区に歩行者専用ゾーンを設け、魅力的な施設・店舗の立地や街並み形成を図る必要がある。

歩いて温泉情緒や伊香保の良さを感じる仕掛けがない限り、歩行者専用ゾーンを設置しても観光客も地元民も歩かない。そのためには、地元民にとっては日常であっても、来街者にとっては非日常性を感じられる温泉街の創造が不可欠となる。伊香保でも、観光客・住民ともに、旅館・ホテルから土産物店や遊興施設を石段街など街に出して歩いて楽しい温泉街に欲しいとの声が多く聞かれた。大型の旅館・ホテルにはこれからも一定量の建物内店舗等の設置は必要と思う。しかし、有力な旅館・ホテルは宿泊客を当該旅館・ホテル内に囲い込むことなく、温泉街にも店舗展開し、旅館・ホテルと温泉街が一体となった活力あるまちづくりを行うことが重要と考える。

繁華街への来街者は、そこに集う人々をさりげなく見ている。繁華街という舞台の上で集まった人々が様々なパフォーマンスを演じる姿を楽しむのである。それは他人を見ると同時に、自分を見せる欲びに繋がる。繁華街という舞台で誰もが互にファッション・ショーを行い、新たな情報や時代の流れを知り、購買欲求が喚起され、購買行動に至るのである。そのため、石段街を活性化させるには次の条件が求められる。⁶⁾すなわち、

- ①その地域性にあった快適で美しく魅力を感じる商業空間を創る。
- ②その街の物語性により、心理的に非日常としての空間に存在する欲びを感じさせる。
- ③その雰囲気から発生する欲求を満たせる商品・サービスを整える、必要がある。

ところで、伊香保では温泉街全体を完全な歩行者専用ゾーンにすることはできない。急な坂道が多いため重量のある食材や酒類等をホテル旅館等へ配送する車輛の通行は止められない。また、パーク・アンド・ライド用のバスの運行や身体障害者などの特別許可車輛の通行路を確保する必要がある。そのためには、温泉街の業務がスムーズに遂行できるための車両通行可能システムを構築しなければならない。歩行者専用ゾーンとの関係で車輛でのアクセスが不可能なホテル旅館・店舗等の事業所には、道路脇に小さな物品配送ステーションを設置し、そこから一輪車等で再配送するシステムも考えられる。

なお、温泉街区内の車輛通行路にあっても、歩行者優先を図り、スピードを出させない構造にする必要がある。

2) 大規模駐車場と総合案内所を温泉街手前に設置

初めて伊香保に車を運転して来た人が、パーク・アンド・ライド・システムを認知し、それに沿った行動が採れるようにしなければならない。そのためには先ず、駐車場の位置と規模が問題となる。次に、それらの存在を認知させるための情報伝達方法が重要である。また、その運用システムの構築が不可欠といえる。

認知しやすく、管理しやすい駐車場には一定の規模が必要となる。また、旅館ホテルに近すぎると、直接玄関に横付けしようとする人が増える。そのため、パーク・アンド・ライド用の駐車場は、温泉街に入る手前で誰にも分かりやすく、出入りしやすい構造のものにする必要がある。そのためには伊香保温泉への来街車輛が必ず立ち寄りねばならない、関所のような観光案内所を併設した管理運営しやすい大規模中央駐車場の建設が求められる。

なお、伊香保温泉街の総合案内システムの一環として、狭域限定FM放送システムを導入することも一案である。伊香保エリアに入った車のラジオからパーク・アンド・ライドの誘導や観光情報等を随時流し、来街者の利便を図ることで、広報活動費と誘導人件費の削減に繋がる。

中央駐車場の設置場所は少なくとも「ベルツの湯駐車場」より下、温泉街の入り口が適している。現在、ベルツの湯とその駐車場が日常的には利用されていない。そこで、たとえば、ベルツの湯の建物を総合案内所とし、現状の駐車場に一時駐車させ、伊香保温泉街およびその周辺の観光案内・宿泊案内をする。同時に、伊香保におけるパーク・アンド・ライド・システムの説明を必要に応じて口頭およびパンフレット配布で行う。その後、ベルツの湯の背後の雑木林内に新たに造った大駐車場へ来街車輛を誘導する。

最大1万人の宿泊収容力を持つ伊香保温泉であるだけに、大規模であっても中央駐車場の収容台数には限界がある。そこで、収容できない来街車輛は、現在各ホテル旅館が保有する駐車場のうち、中央駐車場に近くて出入りしやすい数百台規模の駐車場の提供を得て、そちらへスムーズに誘導するシステムを造る。そこにはパーク・アンド・ライド用無料シャトルバスが随時、巡回することで利便性を高めることができる。

こうした温泉街縁辺部での集中型駐車システムにすることで、温泉街への車の進入を減少できる。同時に、温泉街区内に分散立地する既存駐車場の様々な用途への利活用が可能となる。たとえば、ポケットパークや足湯のある無料休憩所、パーク・アンド・ライド用無料シャトルバスの停留所、歩行者専用ゾーンでの物品配送ステーション、特設市場出店スペースなども考えられる。

3) ホテル旅館所有の小型バスをシャトルバスに活用

今回のパーク・アンド・ライド社会実験で使用したシャトルバスは小さく、本数も少ないとの不満があった。しかし、パーク・アンド・ライド用バスは、傾斜地の狭い温泉街路を運行するため、小型バスに限定される。こうした小型バスは、ホテル旅館で既にかかなりの台数を送迎用に保有しており、その活用を図ればよい。

無料シャトルバスが、総合観光案内所に併設された大駐車場から温泉街を、乗り降り自由で各ホテル旅館を結んでも、30分以内で一周できる。つまり、一台で1時間に2周することが可

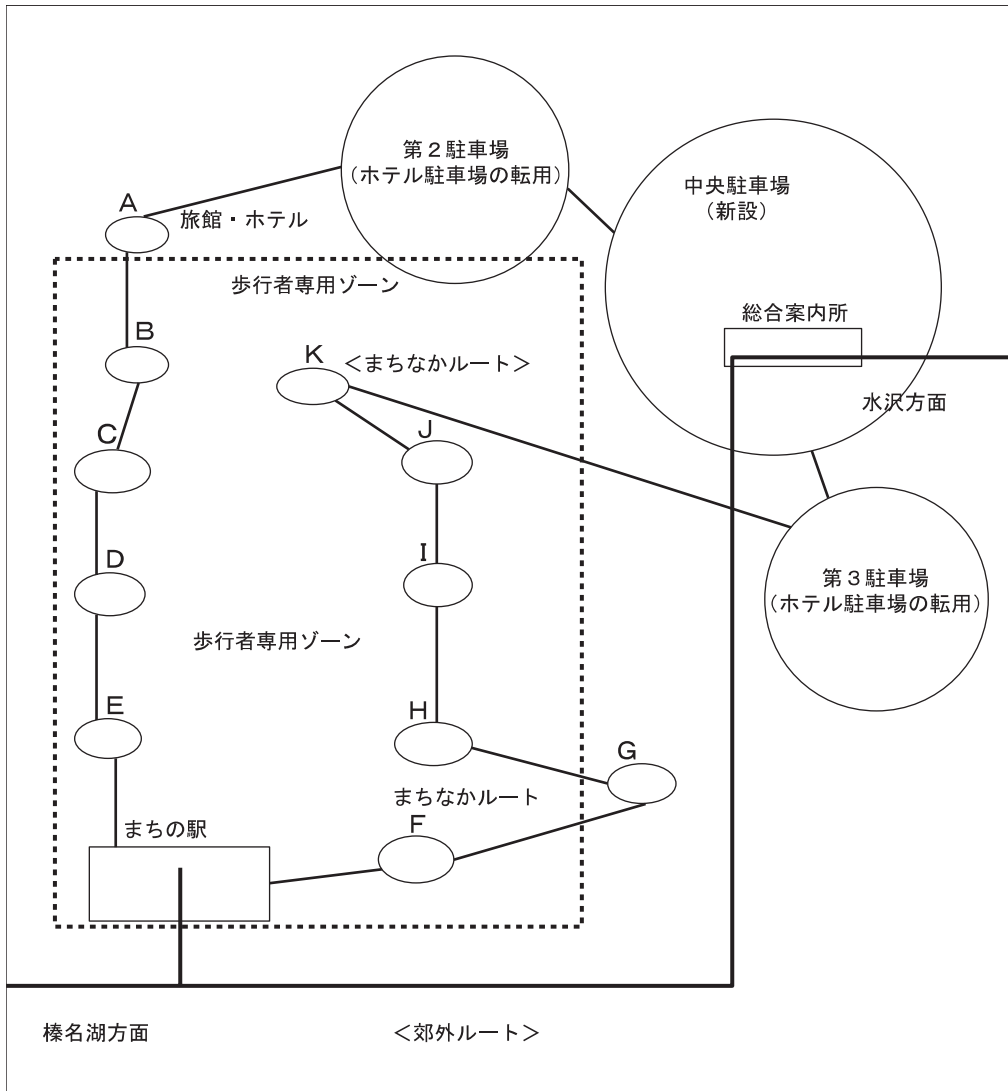


図2 伊香保パーク・アンド・ライド・システムのイメージ図（戸所 隆・原図）

能となる。そのため、バスが30台あれば、繁忙時には1～2分おきに運行でき、閑散期でも5分ごとに随時運行が可能となる。また、水沢観音や榛名湖方面への郊外ルートも、昼間時間帯には一定間隔で運行できよう（図2）。

現在、伊香保の大規模ホテルでは小型送迎バスを10台前後、中規模のホテル旅館でも3～4台を保有する。そのため、57軒のホテル旅館が所有する送迎用小型バスは、合計すると数百台になる。送迎バスを保有しない小規模旅館を除き、各ホテル旅館が1台ずつパーク・アンド・ライド用バスを共同運行用に提供するだけで、30台以上のバスが運用できる。このことは、協調精神があればさほど難しいことではない。

数分おきにパーク・アンド・ライド用バスが巡回することで、従来型の送迎バスの運行をかなり減少することができよう。そのため、温泉街全体での送迎費用負担は軽減し、車輛運用効

率はかなり向上し、温泉街を走る車輛の絶対量を減少させることで交通環境条件も向上できる。なお、何分ヘッドでどのようなルートでバスを運行するかは、今後の課題である。また、大型観光バスの場合、直接ホテルに接近できる条件を満たすところを除いて、臨時的無料シャトル便で対応する必要がある。

観光客は大きな荷物を持った状態では、自家用車によるホテル旅館への直接アクセスを要望する。しかし、大きな荷物がなければ、歩いて楽しみたい個人客が多くなってきている。自由に乗り降りできる無料シャトルバスを随時運行することで、温泉街を走る車輛の絶対量を減少させ、歩道を整備することで、温泉街を歩いて楽しむ人の増加を誘発できるであろう。

4) 交通全般に関する持株会社と管理運営会社の設立

団体客から個人客へと客層が変化し、新たな温泉街への構造転換を迫られている伊香保にとって、歩いて楽しい温泉街づくりは緊要の課題である。それには、温泉街での車輛通行量を大幅に減少させるために、温泉街内を走る来街車輛の進入規制とともに送迎バスや物品配送車等の業務用車の減少が求められる。それは既述のパーク・アンド・ライド・システムによって実現できるであろう。しかし、その本格的導入には、伊香保温泉街に関係するホテル旅館をはじめとする官民の諸機関がネットワーク化を図り、協調して共同運用することが不可欠となる。

すなわち、駐車場も新たに新設する中央駐車場を除いて、ホテル旅館が保有する既存の駐車場と小型送迎バスの活用を図る必要がある。また、同時に、これまで使っていた駐車場には不要となるものもある。それらの所有権は個別にあるものの、公平かつ有効に活用するには、それらを温泉街全体の共有財産として一体的に管理運営するのが良い。そのためには、バスや駐車場等の出資比率に応じた持ち株会社を設立し、その下に総合案内所を含め、一体的にパーク・アンド・ライド・システムを管理運営する会社を運用する必要がある。

パーク・アンド・ライド・システムは、初めての来街者にも判りやすくしなければならない。そのためのサイン計画は、街並み景観形成と一体的に策定し、実施する必要がある。また、伊香保温泉街を判りやすい構造に再構築すべきである。それには様々な施設を利用しやすくするための設備と十分な広報が不可欠となる。また、大型ホテルの宿泊客が一時に集中して移動する際も、管理運営会社が一括手配するシステム構築も可能である。新設会社はこうした事業をはじめ、前述の狭域限定FM放送システムなど様々な事業にも協調できる体制が望ましい。

7. 終わりに

伊香保温泉は坂の町で、歩みにくいとの声が多い。しかし、問題は坂だけでない。歩道の整備は遅れ、道路は狭い上にデコボコでつまずきやすい。そうした街路をかなりの量の自動車が通過する。また、観光客の自家用車には狭い街路に迷い込み、立ち往生して通行を妨げるものが多い。

全国から集まった多くの観光客は、美しい景観の中で気軽に食を楽しみながら、もてなしの心に溢れた温泉街を散策することを求めている。こうした温泉まちづくりへの要望は、時代の転換期における全国共通の要望といえる。また、それが可能な温泉街には感動してリピーター

になったり、知人に紹介する観光客が多い。そのため、観光客の多くは、自動車を排除した歩いて楽しい温泉街形成を望んでいる。その手段として、パーク・アンド・ライドを支持する声が多い。しかし、数は少ないが、坂の多い伊香保にあっては、目的地まで自家用車で行くことを強く望む人もいる。こうした人への対応も充分考慮して、自動車を排除した歩いて楽しい温泉街の形成を図る必要がある。

以上の要望に応えるには、歩道の整備やパーク・アンド・ライド・システムの導入と共に、観光来街者の意向に留意し、当該地域の個性を活かしたまちづくりを行う必要がある。すなわち、①シンボル地区の再整備と活性化、②温泉情緒の創出、③美しい景観形成（統一感のある建物構造と色調など）、④迷わずに目的地へ行けるサイン・システムの構築、⑤適当な間隔での休憩所の設置、⑥雰囲気の良い喫茶店やレストランなど飲食施設の充実、⑦景観に配慮した利便性に富む店舗の立地、である。

こうした考えに基づき観光地・伊香保では、ホテル内だけでなく街全体にもてなしの心が溢れ、限られた時間であっても街全体で快適に過ごせる空間づくりが進みつつある。すなわち、2005年3月に国土交通省の「国土施策創発調査」による伊香保温泉再生基本計画に基づき、各種整備事業の具体化に向けて動き出した。たとえば、①シンボル地区としての石段街の再整備と活性化、②石段街や源泉地の湯元に湯けむりスポットを整備し温泉情緒を創出、③観光客向け共同湯「伊香保温泉本館（仮称）」などの建設、④展望台と景観整備、⑤伊香保ゆかりの竹久夢二にちなんだ「夢二ロマンス街道」と道の駅の整備、⑥サイン計画やタウンバスの利便性向上、⑦観光を支える人材育成塾などである。こうした事業を活かすには関係者の協調、観光客へのもてなしの実践とその積み重ねが、次なるステップへの第一歩となり、そこから未来が開けるものと思われる。

歩ける温泉街については大賛成と答えてくれる観光客が多く、それは人々の抱く伊香保温泉街の理想像といえる。最終目標は伊香保温泉街の活性化であり、イベントへの来街客も温泉街活性化の必要性を感じていた。伊香保温泉は、もてなしの心を高め、公共交通を充実することによって、観光地としての再生・再活性化が可能となろう。地域資源を活かし、伊香保の特色を遺憾なく出し、それを支える交通体系や地理情報システム、周辺地域との連携を早急に構築しなければならない。また、観光客に目線を合わせ、町内各種団体間の綿密な連携と協調が不可欠となる。かかるソフト面の改善がパーク・アンド・ライドの推進に最も重要といえる。

（とどころ たかし・高崎経済大学地域政策学部教授）

〔参考文献〕

- 1) 戸所 隆：町衆を育てる地域の大学，日本都市学会年報38，149-153頁，2005.
- 2) 戸所 隆：循環共生型国土構造・都市社会の構築，
高崎経済大学産業研究所編『循環共生社会と地域づくり』日本経済評論社42-63頁，2005.
- 3) 戸所 隆：中心街の再構築による温泉観光地の活性化構想－伊香保温泉街を例に－，産業研究40-1，1-23頁，2004.
- 4) 戸所 隆：ホテル旅館経営者の意識からみた伊香保温泉街再構築のあり方，産業研究41-1，

1-26頁, 2005.

5) 戸所 隆: 前掲2)

6) 戸所 隆: 前掲3)

7) 国土交通省関東運輸局・伊香保町: 『従来型観光地での地域の魅力の再発見または創出とそれを活かした集客力回復とまちの再構築に関する調査報告書』1-150頁, 2005.

(本報告書策定に際し、筆者は全体会議の委員長および部会長として参加した)

〔付記〕

本研究は、筆者が伊香保町政策調整課から2005年度高崎経済大学附属地域政策研究センターの受託調査研究事業として実施した『伊香保町における公共交通と駐車場の利活用に関する調査研究』の報告書を基に、改めて学術研究としてまとめたものである。調査にあたりお世話になった伊香保町役場の関 靖氏をはじめとする関係各位には厚く御礼申し上げる。

現地調査には筆者のゼミ生である高崎経済大学地域政策学部都市地理学・都市政策研究室のメンバーが参加し、7ヶ月間に渡り様々な角度から調査・討議研究した結果である。その調査参加者は次のメンバーである。

博士後期課程学生：稲垣昌茂

博士前期課程学生：王 崢，田中慎一，横畑琢磨，五十嵐靖

学部4年生：大山 敦，楠本 圭，小林興子，佐久間良一，佐原正基，清水一樹，田畑光輝，
宮一洋子，吉田新太郎，吉田玲佳，渡部麻衣子

学部3年生：五十嵐絵美，伊藤駿介，伊藤 剛，金山祐樹，金賀洋介，工藤 岬，関口大輔，
園部 真，竹田枝里子，橋本 恵，深澤梨絵，藤田知宏