

IV-10

自動車観光交通を考慮した公的観光レクリエーション地区整備についての一考察

足利工業大学大学院 学生員 小松礼知

足利工業大学工学部 正会員 為国孝敏

足利工業大学工学部 正会員 中川三朗

1. はじめに

戦後のわが国における観光形態は、高度経済成長と交通基盤施設の整備により、様々に変化してきた。

一方で余暇時間が増加するにあたって国や地方公共団体が自然休養村、青少年旅行村、家族旅行村など宿泊施設の多様化を図った「公的観光レクリエーション地区」の整備が多彩に行われてきた。しかし、これらの地区が近年自動車による観光交通が主流になってきた中で地区内の施設が旅行者のニーズに応えられているのかどうかを、本研究ではまず、公的観光レクリエーション地区の変遷および、施設整備の変遷から施策側が捉えた個人行動の変化を捉え、これからの自動車による観光交通に対応した施設整備の課題を取り上げることが目的とする。

2. 公的観光レクリエーション地区整備の変遷

国民の観光手クリエーション需要に対するために、国が国民に低廉で良質な観光レクリエーションの場を提供するために進めている地区である。

戦前には、公的観光レクリエーション地区としての

整備はされておらず、単に国立公園として、地区を指定することにとどまっていた。

戦後になると、昭和24年より公的観光レクリエーション地区の一環として、国立・国定公園集団施設の指定がされた。これを端緒に表-1に示すような公的観光レクリエーション地区の整備がされ始めていった。これらを整備目的に分類したものが以下の3つである。

1) 観光施策の萌芽期

国立・国定公園集団施設、国民休暇村、国民休養村、レクリエーション都市はいずれの地区も野外宿泊での休養を目的とした集団施設を整備させたものである。よって、利用対象者としては主に団体旅行者を対象とした地区であると考えられる。

2) 拠点整備期

勤労者野外活動施設（いこいの広場、いこいの村）、家族旅行村はスポーツ・レクリエーション施設をはじめとした各レクリエーション施設が充実させて整備されたものである。利用対象者としては地区の整備対象が家族等になっていることや、これらの地区の計画前

表-1 主要な公的観光レクリエーション地区

承認年度	種 類	現在の所管省庁	概要	承認年度	種 類	現在の所管省庁	概要
昭和24年	国立・国定公園集団施設	環境庁	国立・国定公園において、自然を完備を防ぐとともに安全で快適な利用を促進するため、公園の利用のための施設を総合的に整備する。	昭和54年度	山村都市協同環境総合整備モデル事業地区	国土庁	山村の特性・魅力を引き出し、都市と山村の交流場にならぬ地域環境の形成を図る各施設を整備する。
昭和29年 (最初の指定年)	国民保養温泉地	環境庁	温泉地のうち温泉利用効果が十分行きたいで、かつ、健全な保養地として大いに期待される場を環境庁長官が指定し、温泉センター等を整備する。	昭和55年度 (開業初年度)	大規模年金保養基地	厚生省	年金生活者が有意義な生活を送るため、また勤労者・青少年の余暇対策のため、広大な敷地に宿泊施設、教養文化施設、保養保健施設を整備する。
昭和36年度	国民休暇村・ふるさと自然公園国民休養地	環境庁	国立・国定公園内または都道府県立自然公園内の自然環境の優れた休養地に、国地、キャンプ場等の各地域外活動施設、宿泊・休養施設等を総合的に整備する。	昭和59年度	自然観察の森	環境庁	第三都市圏、政令市等において、小動物の生息環境の創出を図り、身近な自然とのふれあいを促進する拠点を整備する。
昭和46年度	青少年旅行村	運輸省	青少年の健全な旅行の推進を図るため、自然に恵まれた地域にキャンプ場、遊歩道等の野外レクリエーション活動のための施設を整備する。	昭和60年度 (整備完了初年度)	“リフレッシュふるさと”推進モデル事業地区	国土庁	過疎地域の魅力や特色を一層高めるための区域に都市等との交流を促進するための各地施設を整備する。
(指定開始)	自然休養村	農林水産省	都市生活等が農山漁村の豊かな自然と農林漁業に親しむつて休養する場として、観光農園、遊歩道等の施設を整備する。	平成元年度 (ふるさといきものふれあいの里)	自然環境保全活動拠点 (「ふるさといきものふれあいの里」、「環境と文化のむら」「ふるさとと自然のみち」)	環境庁	身近な自然が一定の広がりを持って残されている地域等において自然を保全するとともに、自然とふれあうための各種施設を整備する。
昭和48年度	レクリエーション都市	建設省	レクリエーション施設を配置する都市計画公園を中核として、宿泊・休養施設等からなる休泊地区等を総合的に整備する。	平成4年度	家族キャンプ村	運輸省	余暇活動の増大、自然志向の高まりなどに対応するため低廉でかつ目の高いオートキャンプ施設を恵まれた自然の中に整備する。
	勤労者野外活動施設 (「いこいの広場」、「いこいの村」)	労働省	勤労者の余暇対策として、自然の良好な地域に、スポーツ・レクリエーション施設、宿泊・休養施設等を整備する。	平成9年度	自然体験滞在拠点	環境庁	国立・国定公園で家族が自然とふれあいがながら快適に長期滞在できるクレードの高いキャンプ場を整備する。
昭和53年度	家族旅行村	運輸省	恵まれた自然の中で手軽に健全な観光レクリエーション活動が行えるよう、ピクニック緑地、キャンプ場等の各種レクリエーション施設、宿泊・休養施設等を整備する。	出典：観光白書 昭和55年版～平成9年版を基に著者作成 Keywords: 公的観光レクリエーション地区、自動車観光交通 〒326-8558 栃木県足利市大前町268-1 TEL: 0284-62-0605 FAX: 0284-62-1061			

頃からの自家用車の急増等により、主に家族、友人などの少人数グループを対象としたものであると考えられる。

3) 自然環境共生期

山村と都市協同の山村振興モデル事業地区、大規模年金保養基地、自然観察の森、リフレッシュふるさと推進モデル事業、自然環境保全拠点、家族キャンプ村、自然体験滞在拠点は人と人との交流や自然とふれあうための施設を整備したものであり、利用者対象として主に自発的に参加する人を対象としたものであると考えられる。

3. 施策側の考える個人行動の欲求レベル

それぞれの地区の施策側が捉えた個人行動の欲求レベルを地区の整備目的や施設などから読みとった結果図-1のような5つのレベルを考えることができた。

表-2 施策側が捉えた個人行動の欲求レベル

施策側の整備計画段階	観光施策の萌芽期	拠点整備期	自然環境共生期
社会的ニーズ ライフスタイル	観光欲求志向	レクリエーション志向	交流・自然志向
社会環境	高度経済成長型	安定成長権要型	成熟化社会権要型
欲求レベル	①休息的余暇レベル	③積極的選択レベル	④実践的創造レベル
	②受動的選択レベル		⑤自発的創造追求レベル
欲求レベルの概要	①単に身体を休養するだけの消極的なレベル	③既成のレクリエーションから自分にふさわしいものを選んで参加するレベル	④自ら参加し体験する場を創り出すレベル
	②手軽なものを思いつき選んで過ごすレベル		⑤主体的に自分にふさわしいものを追求する専門的レベル

観光施策の萌芽期では二種類のレベルが考えられた。一つは観光施策の萌芽期では主に休養を目的としたものであり、施設は宿泊施設、温泉センター等であるため、単に身体を休養するだけの消極的なレベル（休息的余暇レベル）と考えられる。また、休息的余暇レベルは近世からの日本人の風習である温泉で療養する湯治がそれに当てはまり、行動レベルとしては古くからの欲求レベルであると考えられる。二つ目は宿泊施設以外の施設では園地、遊歩道等の全年齢層に対して利用できる軽めの野外レクリエーション施設を整備されている。よって、手軽なものを思いつき選んで過ごすレベル（受動的選択レベル）と考えることができる。

拠点整備期ではスポーツ・レクリエーション施設やピクニック緑地、キャンプ場等をはじめとした各レクリエーション施設を充実させた整備されたものである。ゆえに、多様化した既成のレクリエーションから自分にふさわしいものを選んで参加するレベル（積極的選択レベル）と考える。

自然環境共生期では二種類のレベルが考えることができた。一つは山村と都市、過疎地域と都市との交流、人と人との交流をするための整備されたものであるため、自ら参加し、体験する場を創り出すレベル（実践的創造レベル）と考える。二つ目は自然とふれあうための施設を整備したものであるため、主体的に自分にふさわしいものを追求する専門的レベル（自発的創造追求レベル）と考える。

4. 施設の課題

日本は戦後の高度経済成長により国民所得の増大し、成熟化社会を迎えた。一方で余暇時間が増加し、観光交通の手段として自家用車の急増等により自動車による観光交通に移っていった。その要因として自動車による観光交通は「時間の自由さ」、「移動の自由さ」、「手ぶらさ」などのメリットがあることから増加してきたこと分かる。しかし、近年では自動車による観光交通が手段から目的的に要求されてきている。一般的に自動車に特化した宿泊施設はオートキャンプ場以外に考えられる施設は少ないと指摘されている。また、ここ最近のRV（レクリエーション・ビークル）の人気からもオートキャンプ場がこれからの宿泊施設として魅力的だと考える。今回取り上げた公的観光レクリエーション地区の中でオートキャンプ場が整備されているのは家族キャンプ村、家族旅行村、自然体験滞在拠点の3つの地区があげられる。

しかし、現状のオートキャンプ場は利用自体が目的となっている場合が多く見受けられ、宿泊が目的で利用している人が少ない。この要因としてはほとんどのオートキャンプ場では予約をしなくては利用できないといった現状が見られる。また、オートキャンプ場の入退出時間の規制（特に夜間）があることで、入室するためには時間左右されてしまう。そのため、宿泊が目的の自動車旅行者にとって制約ができてしまい、自動車旅行の最大のメリットを最大限に生かすことができなくなってしまう。施設の管理面で夜間の出入りを規制することは安全性を維持することは重要であるが、自動車旅行者にとっては選択の幅を狭めてしまう結果となってしまうと考える。

5. おわりに

自動車旅行者の宿泊施設としてのオートキャンプ場の課題をクリアした施設やそれに変わる整備が望まれると考える。施策側と国民のニーズに適合しているかを検証し、自動車旅行者に対応した宿泊施設の改善、新しい提案をしていきたいと考える。