

過疎地域の観光開発に関する基礎的研究*

Studies on Tourist Development in Depopulated Areas

鷲谷 斉**

折田 仁典***

By Hitoshi Washiya and Jinsuke Orita

1. はじめに

一般に過疎地域と言われている地域においては、工業・商業立地が困難であり、経済基盤などの機能集積は極めて脆弱である。このため地域振興の1手段として観光・レジャー産業に着目しこれに期待する傾向が強い¹⁾。しかしながら、このような過疎地域での観光による地域振興策には多大なる問題、課題が山積しているのが現状である。1つには観光資源そのものが貧弱であり、社会的認知度が低いこと、2つには道路ネットワークの不備による観光資源までのアクセスなどの問題が指摘できるからである。しかし、このような地域単独での人口増加が望めない過疎地域においては、交流人口の増加を図ることにより地域の活性化を図ること以外、整備方策が見つからないのも事実である。したがって、観光・レジャー開発によって過疎地域の活性化を実現するためには前述のような問題を克服しなければならない。

本研究では、人口減少に悩む地域にとっての地域振興策の1手段として観光開発が重要な位置を占めるとの認識にたち、観光開発を行うためには、いかなる問題・課題が存在するかを把握することを試みるものである。分析項目は過疎地域の観光・レジャー施設の評価および観光レジャー施設へのアクセスを含む道路ネットワークの評価などである。

2. 観光・レジャー開発に関する既往研究

観光・レジャー開発に関する調査、分析は諸々の研究分野で多岐の項目にわたって行われてきた。これら調査、研究を分析項目に着目して分類すれば次のようである。

①観光交通に関する調査・分析

②観光開発整備に関する調査・研究

③観光開発に伴う地域環境への影響に関する調査・研究

④観光による地域活性化、地域開発に関する調査・研究

⑤観光情報および情報認知に関する調査・研究

観光に関する従来の研究は、どちらかと言えば「観光資源」の豊富な地域・地区を対象としたものが多く、人口減少地域での観光について分析を加えた研究は極めて少ない。このようなフィールドを分析の対象とした研究には永井²⁾、春名、野崎³⁾らの研究が見られる程度である。永井は全国1044の過疎地域を分析対象として観光レクリエーション開発の実態を明らかにするとともに、開発の方向性について検討を行っている。一方、春名らは直接、過疎地域の観光を分析しているわけではないが、ダム建設による水没地域の発生に伴って道路および住宅などの生活基盤の水没や、それに起因する「過疎化の進展」という懸念からダム整備による地域振興策を検討している。前述のように、過疎地域における観光開発に関する分析は不十分であり、過疎地域を均衡ある国土の発展の一翼を担う重要な地域と位置づけるならば、過疎地域以外の他の地域同様の分析が必要である。

本調査、研究はこれらの既往研究の成果および欠点を踏まえ、過疎地域(秋田県阿仁町)を対象に、「観光情報」、「交通」、「観光資源」について分析を加えるものである。調査では、「情報」はどのようにして当該地域の観光に関する情報を入手したかなどを、「交通」は道路の評価を、「資源」は地域内の資源の総合評価を分析項目に設定している。なお、ここでの分析は当該地域に観光に訪れた人々を被験者とした意識調査を通して行っている。

* キーワード: 地域計画

** 学生員 秋田高専専攻科 環境システム工学専攻
〒011 秋田市飯島文京町1-1 TEL 0188-45-2151
FAX 0188-57-3191

*** 正会員 工博 秋田高専助教授 環境都市工学科
〒011 秋田市飯島文京町1-1 TEL 0188-45-2151
FAX 0188-57-3191

3. 調査の概要

本調査の目的は過疎地域の観光の現状を把握するためであり、個人属性・道路・観光などについてアンケート調査を行った。諸問題を総合的に把握するためには全ての季節において調査が必要であるが、本研究では夏期と冬期の2シーズンにアンケート調査を実施し、オールシーズンの半分をカバーすることにした。調査対象地域は秋田県阿仁町であり、調査は平成7年8月に同町にある熊牧場、異人館・伝承館を訪れた高校生以上の方と、平成8年1月に同町にある森吉山阿仁スキー場を訪れた高校生以上の方を対象に調査票を配布し郵送回収により実施した。調査票の回収結果は夏期調査において配布数300票、回収票数92票（有効回答数88票、有効回収率29.3%）、冬期調査において配布数500票、回収票数204票（有効回答数200票、有効回収率40.0%）であった。

4. 過疎地域の観光の現状と問題点の抽出

観光開発の成否は「交通」、「情報」、「資源」と考えられることから、まず初めにそれらの問題を明らかにする必要がある。そこで過疎地域における観光の現状を把握し、分析を試みた。とくに道路の評価については夏期（無積雪時）、冬期（積雪時）について分析を行った。

（1）観光情報の入手源

図-1は『観光情報の入手源』について居住地別に単純集計した結果である。これによると、秋田県内・東北地方・その他の地方などすべての地方において、その入手源として「口コミ」が最も多く、次いで秋田県内においては「阿仁町発行のパンフレット」、東北地方・その他の地域においては「旅行雑誌」であることが判明した。秋田県内や東北地方において「口コミ」が多いことはある程度、予想していたがその他の地域においても「口コミ」が多いことは、極めて興味深い結果である。「口コミ」は宣伝費がかからないなど非常に有効な手段であるが、個人の主観が大きく作用する。したがって観光客の受け入れ側としては観光訪問客に対し、いかに当該地域の印象を良くするかが重要なポイントとなってくる。

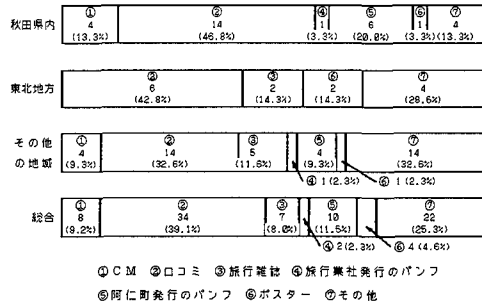


図-1 阿仁町の情報源（夏期調査）

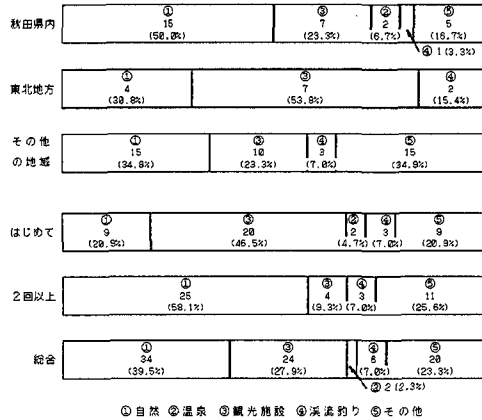


図-2 阿仁町を訪れた動機（夏期調査）

（2）観光の動機

図-2は『阿仁町を訪れた動機』を単純集計した結果である。これによると、阿仁町への訪問動機として最も多いのは、「自然」であり、次いで「観光施設」となっている。地域別による集計結果から秋田県内、その他の地域においては「自然」が、東北地方においては「観光施設」が最も多くなっていることがわかる。更に旅行回数別による単純集計より、初めて阿仁を訪れた方は「観光施設」を、以前に阿仁町を訪れたことのある方は「自然」を目的に訪れていることが明らかとなった。すなわち、阿仁町を訪れた方々は当初の動機が観光施設などであっても、少なからず「阿仁の自然」に関心を抱き、2回目以降に阿仁町を訪れる場合には「自然」を目当てにしていると言える。これは「阿仁の自然」が非常に魅力的なものであることを物語っている。しかしながら、「温泉」を目的に訪れた方は少なく、「温泉」

に関しての認知度が低いことも明らかとなり、この施設の認知度を高めることが今後の課題である。

(3) 道路に関する分析

阿仁町までの道路状況における11の要因について数量化理論第Ⅱ類を適用し分析を行った。用いた外的基準は『阿仁町までの道路の快適性』、『国道105号線への接続性』、『阿仁町までの来やすさ』の3つである。

(a) 夏期調査における阿仁町までの道路の評価

表-1に示すように『阿仁町までの道路の快適性』に最も影響を与えているのは、「x9:道路の勾配」であり、次いで「x6:道路の車線数」、「x10:道路の安全施設」の順であった。この結果から『阿仁町までの道路の快適性』の評価には、道路の縦断線形および交通容量に関する要因が強く影響していることが判明した。これは、阿仁町が山間部に位置しているため、道路の線形をはじめとする道路の「質」が貧弱であることを如実に物語っている。

次に『国道105号線への接続性』であるが、これに最も影響を与えているのは、「x3:走行速度の規制」であり、次いで「x4:交通渋滞の程度」、「x7:舗装状態」の順であった。『国道105号線への接続性』の評価には、道路のハード面に関する要因ではなく、走行速度の規制や渋滞の程度などといったどちらかと言えばソフトの要因が強く影響している。「接続性の良さ」は換言すれば「所要時間の短縮」であるが、これは観光開発の成否が「所要時間(交通)」、「資源」、「情報」と考えられることから阿仁町の観光開発にとっては重要な指摘である。

『阿仁町までの来やすさ』の評価に最も影響を与えているのは、「x2:休息施設」であり、次いで「x4:交通渋滞の程度」、「x9:道路の勾配」の順であった。『阿仁町までの来やすさ』においては、前述の2分析においてそれぞれ重要と考えられ「x9:道路の勾配」、「x4:交通渋滞の程度」といった要因よりも「x2:休息施設」が重視されている。これは阿仁町へのアクセスビリティの評価に休息という要因が加味されていることを示しており、このことから「道の駅」などの「たまり機能」の重要性が示唆される。

表-1 阿仁町までの道路の評価(夏期調査)

【係数とレンジ】		道路の快適性		道路の接続性		来やすさ	
アイテム	カテゴリ	係数	レンジ	係数	レンジ	係数	レンジ
x1 案内標識	良い	0.514	0.8209	-0.8354	0.8354	0.7482	0.7987
	普通	-0.2024	(0)	-0.4754	(0)	-0.0485	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x2 休息施設	良い	-0.5984	0.5989	1.5241	1.8075	-2.5251	2.5251
	普通	0.0025	(0)	-0.0333	(0)	-0.6333	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x3 走行速度の規制	良い	-0.2025	0.3321	-4.9660	4.9660	0.6817	0.8287
	普通	0.1301	(0)	-4.2061	(0)	0.8267	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x4 交通渋滞の程度	良い	0.1498	0.4288	-0.1586	3.7016	1.1238	1.5043
	普通	-0.2840	(0)	-0.7016	(0)	1.5043	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x5 追い越し車線	良い	-0.3385	0.4561	1.2138	1.8087	0.0300	0.0977
	普通	0.1176	(0)	1.8087	(0)	0.0977	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x6 車線数	良い	1.1893	1.1893	0.6412	0.6412	-0.5704	1.0590
	普通	0.8768	(0)	0.3841	(0)	0.4706	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x7 舗装状態	良い	0.8330	0.7558	2.7082	2.7082	-1.1604	1.1674
	普通	0.7558	(0)	2.1700	(0)	-1.1674	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x8 カーブの状態	良い	0.8284	0.1446	0.8291	0.8291	-1.3219	1.5600
	普通	0.1446	(0)	0.6550	(0)	0.2321	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x9 道路勾配	良い	1.5394	1.5433	-0.8862	0.8878	1.4442	2.1958
	普通	1.5433	(0)	0.0015	(0)	-0.3518	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x10 安全施設	良い	1.0940	1.0940	1.8147	1.8147	-0.8288	0.9928
	普通	0.5104	(0)	1.6138	(0)	-0.9928	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x11 景観	良い	0.5837	0.7474	1.9782	2.2206	-0.7433	1.9935
	普通	0.7474	(0)	2.2206	(0)	-1.9935	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
相関比		0.8038		0.6038		0.5651	

表-2 阿仁町までの道路の評価(冬期調査)

【係数とレンジ】		道路の快適性		道路の接続性		来やすさ	
アイテム	カテゴリ	係数	レンジ	係数	レンジ	係数	レンジ
x1 案内標識	良い	-0.1532	0.1532	-0.7248	0.7248	-0.8325	0.8325
	普通	-0.0620	(0)	-0.4315	(0)	-0.4058	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x2 休息施設	良い	0.8337	0.8337	-0.0266	0.2630	-0.5766	0.9766
	普通	0.1733	(0)	-0.2630	(0)	-0.4497	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x3 道路幅員	良い	0.8808	0.8808	-0.5381	0.5381	-0.3538	0.3538
	普通	0.5210	(0)	-0.1416	(0)	-0.0321	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x4 交通渋滞の程度	良い	-0.5392	0.5392	-0.0745	0.3083	0.0012	0.9076
	普通	-0.2430	(0)	0.2318	(0)	0.8076	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x5 追い越し車線	良い	-0.3642	0.8040	0.4378	0.4378	1.2197	1.2197
	普通	0.4398	(0)	0.2150	(0)	0.4923	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x6 車線数	良い	0.7679	0.7679	-0.1623	0.8787	-0.6344	0.6344
	普通	0.0401	(0)	-0.6787	(0)	-0.4288	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x7 除雪状態	良い	0.8252	0.8252	-0.2124	0.3105	-0.9263	0.9263
	普通	0.2921	(0)	0.0980	(0)	-0.1252	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x8 カーブの状態	良い	0.5754	0.5754	-1.5121	1.5121	-0.9006	0.9006
	普通	0.3693	(0)	-0.0673	(0)	-0.1550	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x9 道路勾配	良い	1.0413	1.0413	-0.0640	0.1853	-0.5438	0.5438
	普通	0.5130	(0)	-0.1853	(0)	-0.1311	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x10 安全施設	良い	0.4623	0.5227	-1.6457	1.6457	-1.0463	1.0561
	普通	-0.0684	(0)	-0.2448	(0)	0.0088	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
x11 景観	良い	0.3244	0.3917	-0.1532	0.3722	-0.3092	0.3092
	普通	-0.0673	(0)	0.2190	(0)	-0.1530	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
相関比		0.4994		0.4579		0.3980	

(b) 冬期調査における阿仁町までの道路の評価

表-2に示すように『阿仁町までの道路の快適性』に最も影響を与えている要因は、「x9:道路の勾配」

であり、次いで「x3:道路幅員」、「x2:休息施設」の順であった。この結果から『阿仁町までの道路の快適性』の評価には、夏期の分析と同様に道路の縦断線形及び交通容量に関する要因が強く影響を与えていることが指摘される。さらに「x2:休息施設」が影響しており、休息という要因もまた重要であることが明らかになった。

次に『国道105号線への接続性』に最も影響を与えている要因は、「x10:道路の安全施設」であり、次いで「x8:カーブの状態」、「x1:案内標識」であった。『国道105号線への接続性』の評価には、夏期調査とは異なり道路のハード面に関する要因が強く影響していることがわかる。これは、阿仁町が山間部に位置しているため、積雪による影響が顕著に現われ、訪問者の意識がソフト面の要因からハード面の要因へと移行したことを示している。

『阿仁町までの来やすさ』に最も影響を与えている要因は、「x5:追い越し車線」であり、次いで「x10:道路の安全施設」、「x7:除雪状態」の順であった。このように『阿仁町までの来やすさ』の評価には、前述の2分析と異なり「x5:追い越し車線」が最も影響を与えている。これは路面の凍結などの影響により非常に低速な車が存在した場合、目的地への所要時間は増大することになり、これを回避することが必要であることを示している。さらに、冬期においては「安全施設」、「除雪」などが重視されており、道路への積雪や凍結などの影響が「道路の評価」に如実に現れている。

(4) 観光・レジャー施設の分析

表-3は『阿仁町の観光・レジャー施設の印象』について、13の要因を用いて数量化理論第II類を適用した結果である。これによると最も影響を与えている要因は、「x5:観光・レジャー施設の数」であり、次いで「x13:おみやげ」、「x8:トイレの設置数」などの順であった。これにより阿仁町の観光・レジャー施設の評価に、施設の数が大きく影響していることが明らかになった。観光開発の成否は「交通」、「情報」、「資源」の質に左右されると考えられるが、ここで「観光・レジャー施設の数」、「おみやげの質や数」、「トイレの設置数」など観光資源の質に関する要因が大きく影響しているとい

表-3 観光・レジャー施設の印象(夏期調査)

アイテム	カテゴリ	係数	レンジ	アイテム	カテゴリ	係数	レンジ
x1	駐車場の広さ	良い 1.8109 普通 1.3321 悪い (0)	1.8109	x8	トイレの設置数	良い -1.9018 普通 -0.2410 悪い (0)	1.9018
x2	駐車場の安全性	良い -1.4611 普通 -1.2805 悪い (0)	1.4611	x9	トイレの清潔度	良い 1.0254 普通 0.9218 悪い (0)	1.0254
x3	観光案内	良い -0.9092 普通 0.0342 悪い (0)	0.9434	x10	面白さ	良い -0.8459 普通 0.1903 悪い (0)	1.0361
x4	施設のサービス	良い -0.8971 普通 -0.0291 悪い (0)	0.8971	x11	接客態度	良い -1.2422 普通 -0.8356 悪い (0)	1.2422
x5	施設の数	良い -2.6377 普通 -0.7687 悪い (0)	2.6377	x12	味	良い 0.8712 普通 -0.4188 悪い (0)	1.2900
x6	施設の清潔度	良い 0.8285 普通 -0.7209 悪い (0)	1.5494	x13	おみやげ	良い 2.1336 普通 0.4352 悪い (0)	2.1336
x7	トイレの設置場所	良い -0.5805 普通 -0.3962 悪い (0)	0.5805				
				相関比		0.7315	

うことが判明し、他の地域と同様に過疎地域においても、「資源」が重要であることが示唆された。したがって、阿仁町が今以上に観光に力を注ぎ地域振興を図るためには、観光・レジャー施設の数を増加させるなど、全体として観光資源の「質」を高める必要がある。

5. まとめ

本研究は過疎地域の一連の分析から観光開発のための基礎資料を得ることを目的に、観光の現状と課題の把握を行ったものである。その結果、多くの興味ある結果が得られた。道路に関する分析からは、無積雪時、積雪時ともに阿仁町が山間部に位置するため、道路線形をはじめとする道路の「質」が貧弱であることが指摘された。また、積雪時には無積雪時よりも道路の線形などに関する要因が強く影響し、積雪が少なからず評価に影響を与えていることなども判明した。さらに、休息施設も道路の評価に影響していることが明らかとなり、道路のもつ機能が単に目的地に速く着けるか否かだけでなく「たまり」といった機能も重要で、『道の駅』のような休息施設の必要性が示唆された。

[参考文献]

1) 工藤将章、細野光一、渡辺貴介：佐渡観光の地域経済効果、第21回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.403~408、1986
2) 永井護：過疎地域における観光レクリエーション開発、土木学会第27回年次学術講演会講演概要集 第4部、pp.33~34、1976
3) 春名攻、野崎一郎：ダム湖周辺におけるリゾート空間創出に関する研究、土木計画学研究講演集 No.12 pp.419~426、1989