

過疎地域の観光開発に関する一考察*

Studies on Tourist Development in Depopulated Areas

鷲谷 斉** 折田 仁典*** 清水浩志郎****

By Hitoshi Washiya, Jinsuke Orita and Koshiro Shimizu

1. はじめに

多くの地域において、地域振興策の1手段として観光開発が計画され、実際に事業展開されている。過疎地域においても例外ではなく、観光・レジャー産業に着目し、これに大きく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社会的認知度が低いこと、2つめ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。とは言え、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行うこと以外に整備方策が見つからないのも事実である。

昨今、高速道路の整備あるいは地方空港の整備が進展し、地方における高速交通体系が従前に比べ向上するなど観光をとりまく環境も変化している。例えば、秋田県では秋田新幹線（平成9年3月開通）、秋田自動車道（平成9年7月23日に北上西ICへ接続）、大館能代空港（平成10年7月開港予定）と高速交通体系の整備が進められている。これは秋田県内の過疎地域観光にとっても大きな転機となるにちがいない。さらに、秋田県における観光・レジャーによる収益はその波及効果も含めれば、農業生産額を上回るという報告もあり、地域の期待度が大なることは理解できる。

本研究では、過疎地域の振興には観光開発が重要であるとの認識に立ち、秋田県内の観光の現状把握および道路問題を中心に分析を加えるものである。

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り、行われてきた。これらの調査、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いえば「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重点を置き、分析を加えた例は少ない。このようなフィールドを分析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クレーション開発実態を明らかにすると共に、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「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充分であり、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、過疎地域以外の地域と同様の分析が必要である。

3. 調査の概要

本調査の目的は、秋田県内69市町村の観光の現状を把握することである。そこで、調査項目に各市町村の保有する観光資源およびイベントの現状、観光開発の現状や道路の評価、自由回答欄などを設定し、

* キーワード：地域計画

** 学生員 秋田大学大学院鉱山学研究所

〒010 秋田市手形学園町1-1, TEL 0188-69-2368, FAX 0188-37-0407

*** 正会員 工博 秋田高専助教授 環境都市工学科

〒010 秋田市飯島文京町1-1, TEL 0188-45-2151, FAX 0188-57-3191

**** 正会員 工博 秋田大学教授 土木環境工学科

〒010 秋田市手形学園町1-1, TEL 0188-69-2359, FAX 0188-37-0407

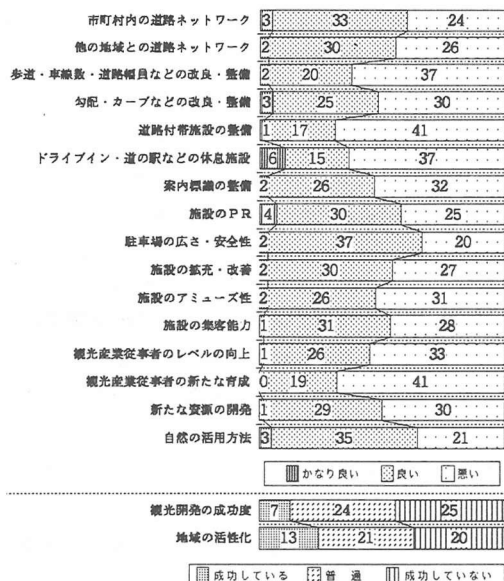


図-1 観光開発の現状評価

アンケート調査を行った。

調査は秋田県内69市町村の観光担当部局を対象に、平成8年11月に郵送配布・回収により実施した。調査票の回収結果は配布数69票、有効回答数60票、回収率86.9%であった。分析手法としては数量化理論第II類、数量化理論第III類を用いることとした。

4. 分析結果

(1) 観光開発の現状評価について

「観光開発の現状評価」を把握するために16アイテムを設定した。図-1は、これを単純集計した結果である。これによると、約半数の市町村が各項目について「悪い」と評価していることが明らかとなった。特に「歩道・車線数・道路幅員などの改良・整備」「道路付帯施設の整備」「ドライブイン・道の駅などの休息施設」などの項目について「悪い」と評価する市町村が多くなっている。このことから多くの市町村において道路の幅員や容量、休息施設などの道路整備が不十分であることが明らかとなった。「観光産業従事者の新たな育成」についても「悪い」と評価する市町村が多く、若者に働く場所を与え、人口の流出を抑えるという観点からも、今後の大きな課題になると思われる。さらに、観光開発は行われているものの「観光開発の成功度」「地

表-1 観光開発と地域活性化の現状

【係数とレンジ】		観光開発の成功度		地域の活性化	
アイテム	カテゴリ	係数	レンジ	係数	レンジ
x1 市町村内の道路ネットワーク	かなり良い	-3.3287	3.3287	0.8573	0.8573
	良い	-0.4524	(0)	0.6065	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)
x2 他の地域との道路ネットワーク	かなり良い	-1.2635	1.2635	1.5848	1.6213
	良い	0.4455	(0)	-0.0365	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)
x3 歩道・車線数・道路幅員などの改良・整備	かなり良い	-1.3471	1.3471	-0.7408	0.7921
	良い	-0.1370	(0)	-0.7921	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)
x4 勾配・カーブなどの改良・整備	かなり良い	-1.2634	1.2634	0.7067	1.0821
	良い	-0.1718	(0)	1.0821	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)
x5 休息施設	かなり良い	0.3649	0.3649	-1.1109	1.1109
	良い	0.3201	(0)	-0.1223	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)
x6 施設のPR	かなり良い	-0.2715	0.2993	0.8014	1.3142
	良い	-0.2993	(0)	-0.5128	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)
x7 施設の拡充・改善	かなり良い	-0.1652	0.1804	2.3381	2.3675
	良い	-0.1804	(0)	-0.0293	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)
x8 観光資源の開発	かなり良い	-2.0856	2.0856	2.7643	2.7643
	良い	-0.0349	(0)	1.2934	(0)
	悪い	(0)	(0)	(0)	(0)

相関比 0.8071 0.5997

域の活性化」について成功しているとする市町村が少ないことも判明した。

(2) 観光開発の成功度と地域の活性化について

ここでは、各市町村における観光開発の現状を把握するため、表-1に示す「市町村内のネットワーク」から「新たな観光資源の開発」までの8アイテムを用い、数量化理論第II類を適用した。用いたサンプル数は過疎地域22、一般地域26（過疎法指定以外の地域）の48地域である。各アイテムのカテゴリーは「かなり良い」「良い」「悪い」の3段階とし、外的基準は『観光開発の成功度』および『地域の活性化つながつてにいか』である。表によると『観光開発の成功度』に最も影響を与えている要因は「x1:市町村内の道路ネットワーク」(3.3287)であり、次いで「x8:新たな観光資源の開発」(2.0856)、「x3:歩道・車線数・道路幅員などの改良・整備」(1.3471)の順であった。この結果から『観光開発の成功度』の評価には、地域内のアクセスルートや交通容量および観光資源の開発などの要因が強く影響していることが判明した。また、『地域の活性化』に最も影響を与えている要因は「x8:新たな観光資源の開発」(2.7643)であり、次いで「x7:施設の拡充・改善」(2.3675)、「x2:他の地域との道路ネットワーク」(1.6213)などの順であった。『地域の活性化』の評価には、観光資源そのものの開発やアク

表-2 観光開発の現状によるカテゴリ・スコア

No.	カテゴリ	第1軸	第2軸
1	市町村内の道路ネットワーク	1.2315	-1.0571
2	他の地域との道路ネットワーク	1.8039	-0.4238
3	歩道・自転車・道路幅員などの改良・整備	1.5336	-0.0213
4	勾配・カーブなどの改良・整備	1.0115	0.4033
5	道路付帯施設の整備	-0.4718	0.6783
6	ドライビング・道の駅などの休息施設	1.5389	1.8654
7	案内標識の整備	-0.4013	-2.3020
8	施設のPR	-0.7108	-0.2470
9	駐車場の広さ・安全性	-0.0383	0.4793
10	施設の拡充・改善	-0.7718	0.5436
11	施設のユニバーサル性	-0.2298	0.2197
12	施設の集客能力	-0.8658	-0.3724
13	観光産業従事者のレベルの向上	-1.1146	-1.2113
14	観光産業従事者の新たな育成	-0.8921	-0.7668
15	新たな資源の開発	-1.1348	-1.5706
16	自然の活用方法	-0.4721	0.8018

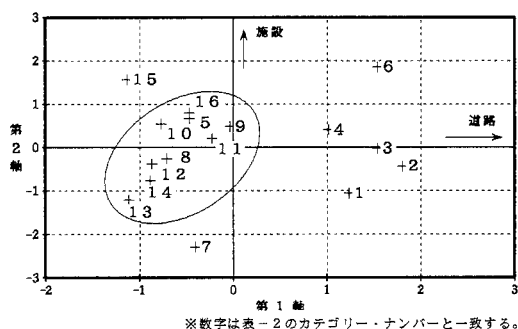


図-2 観光開発の現状評価によるカテゴリ・スコア

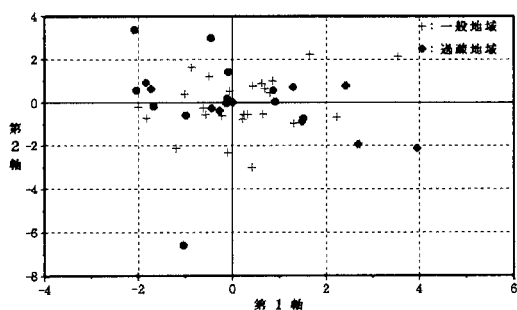


図-3 観光開発の現状評価によるカテゴリ・スコア

セスルートに関する要因が強く影響しているようである。換言すれば、行政が観光開発により地域の活性化を図る場合、新たな観光資源の開発はもとより、従来より存在する資源を見直すことやアクセスルートの整備を重要視していることが判明した。さらに、「x8:新たな観光資源の開発」が「観光開発の成功度」「地域の活性化」の両方に大きく影響する要因となっており、観光開発および地域活性化の成否に「資源開発」が重要であることが指摘された。

(3) 観光開発の現状について

表-2は各市町村における観光開発の現状評価に数量化理論第Ⅲ類を適用した分析結果である。

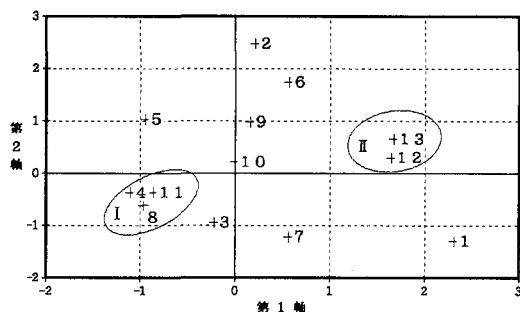
図-2は表-2のカテゴリ・スコアをもとにしたカテゴリ・プロットである。これによると、第1軸は「道路整備」を、第2軸は「観光施設」を意味していると解釈される。なお、両軸ともに「休息施設」を含んでいる。さらに、このカテゴリ・プロットによると、円で囲んだ部分のカテゴリが密集していることがわかる。これは、多くの市町村が円で囲んだ部分のカテゴリに関して、類似した考えを持っていることを示している。このような結果から、前述したカテゴリ以外のカテゴリにより発生する意識の相違が、本分析におけるサンプルのパターン分類に大きく影響していることが明らかとなった。次にカテゴリによる検討結果より、各サンプルのパターン分類を考える。図-3は第1軸-第2軸による分類を示したものである。これによると、一般地域のサンプルは比較的中央よりに分布しているが、過疎地域のサンプルはばらついていることがわかる。この結果から、観光開発の現状評価について、一般地域においては施設整備を中心に、概ね良好であることが示された。一方、過疎地域においては現状に満足していないことが明らかとなった。さらに、第1軸方向にばらつきが大きいため、道路整備に関する評価が分析結果に強く影響したものと思われる。これを換言すれば、観光開発の評価に道路の整備が不可欠であるということである。

(4) 観光開発における道路の評価について

表-3は『観光開発の視点からの道路評価』に数量化理論第Ⅲ類を適用した分析結果である。図-4は表-3のカテゴリ・スコアをもとにしたカテゴリ・プロットである。これによると、プロットは全体的にばらついているが、IとIIのような2つのグループが存在する。グループIは、「x4:交通状態の程度」「x8:除雪状態」「x11:安全施設」であり、冬期交通の要因が類似性を生んでいるのではないかとと思われる。一方、グループIIは「x12:道路付帯施設」「x13:道路ネットワーク」であり、カメラスポットやドライブのルートなど、それ自身が観光資源となり得るものではないかと推測される。図-

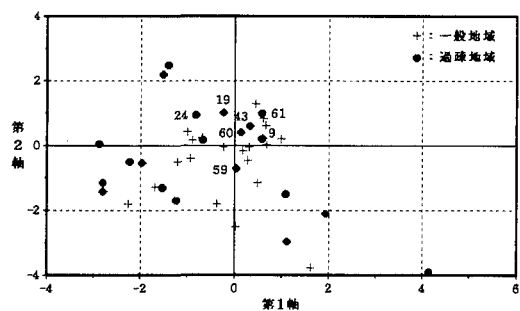
表-3 観光開発の視点からみた道路評価のカテゴリー・スコア

No.	カテゴリー	第1軸	第2軸
1	案内施設	2.3149	-1.2867
2	休息施設	0.2138	2.4766
3	走行速度の規制	-0.2193	-0.9328
4	交通渋滞の程度	-1.1032	-0.3627
5	追い越し車線	-0.9487	1.0321
6	車線数・道路幅員	0.5624	1.7369
7	舗装状態	0.5676	-1.2038
8	除雪状態	-0.9686	-0.6084
9	カーブの状態	0.1554	0.9871
10	勾配	-0.0046	0.2231
11	安全施設	-0.8609	-0.3690
12	道路付帯施設	1.6460	0.3088
13	道路ネットワーク	1.6702	0.6619



※数字は表-3のカテゴリー・ナンバーと一致する。

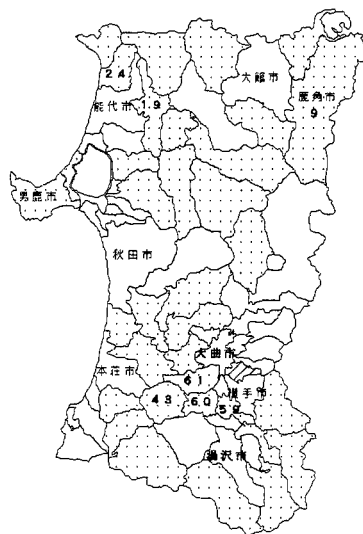
図-4 観光開発の視点からみた道路評価のカテゴリー・プロット



※数字は図-6の地図上の数字と一致する。

図-5 観光開発の視点からみた道路評価のサンプル・プロット

5は、分析結果であるサンプル・スコアをもとに各市町村をプロットしたものである。これを一般地域、過疎地域別にみると、軸の中央よりに分布しているのが一般地域であり、全体に散らばっているのが過疎地域であることが判明した。これは、一般地域では道路構造に関する回答パターンが類似しており、過疎地域では異なっていることを表している。また、過疎地域の中には一般地域に類似して、原点付近に存在するものがあるが、これは一般地域と同様な回答をした過疎地域である。さらに、これらの



※ 図-5部分は過疎地域を示し、数字は図-5と一致する。

図-6 秋田県の過疎地域の分布

過疎地域を図-6のように秋田県の地図に示すと、都市に隣接していることが明らかとなった。

5. まとめ

本研究は、秋田県内の観光資源の抽出、観光開発の視点からみた道路構造および道路ネットワークのあり方、観光開発の評価、観光開発に対する行政の考え方などを中心に分析を加えたもので、一連の分析からは多くの興味ある結果が得られた。分析の結果、観光開発を成功させ地域を活性化するためには、新たに観光資源の開発をするだけではなく、既存資源の改善やアクセスルートの整備も重要であることが明らかとなった。また、観光開発の評価では「成功している」とする地域は少なく、多くの問題点があることが指摘された。観光開発の視点からの道路の評価では、設定したカテゴリーが2つのグループに大別されるとともに、過疎地域での評価がバラつくことがわかった。

[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