

公的観光レクリエーション地区の現状と整備課題についての一考察*

Study on a present conditon and subject of preparation
at the public sight seeing and recreation district*

小松礼知**・為国孝敏***・中川三朗****

by Ayatomo KOMATSU**, Takatoshi TAMEKUNI***, Saburo NAKAGAWA****

1. 研究の背景と目的

戦後、高度経済成長と交通基盤施設の整備により、わが国における観光形態は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、家族旅行村などの「公的観光レクリエーション地区」の整備が行われ、宿泊施設の多様化が図られた。しかし、これらの地区では近年自動車による観光交通が主流になってきたために、旅行者のニーズの変化に地区内の施設が対応できているのかが課題となってきた。そこで本研究では、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

公的観光レクリエーション地区は国民の観光レ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。また、国が豊かさやゆとりを実現できる社会の実現のために、健全で幅広い観光レクリ

表-1 主要な公的観光レクリエーション地区¹⁾

承認年度	種 類	所管省庁	規 則	活用数	整備中	合 計	承認年度	種 類	所管省庁	規 則	活用数	整備中	合 計
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、自然を観光を誘う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。	207	0	207	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ふさわしい地域の形成を促す各施設を整備する。	8	2	10
昭和29年	国民保養温泉地	環境庁	温泉地のうち温泉利用が十分行きたいでき、かつ、健全な保養地として大いに期待される場を環境庁直管が指定し、温泉センター等を整備する。	86	0	86	昭和55年度	大規模年金保養基地	厚生省	年金生活者が有意味な生活を送るため、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、教育文化施設、保養保健施設を整備する。	11	0	11
昭和36年度	国民休暇村	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、園地、キャンプ場等の各地野外活動施設、宿泊・休養施設等を総合的に整備する。	35	0	35	昭和59年度	自然観察の場	環境庁	第三都市圏、政令市等において、小動物の生態環境の創出を図り、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。	80	0	80	昭和60年度	“リフレッシュふるさと”推進モデル事業地区	国土庁	活況地域の魅力や特性を一層高めるため、広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。	91	1	92
(指定開始)	自然休養村	農林水産省	都市生活者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。	409	92	501	平成元年度	自然環境保全活動拠点	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	都市生活者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。	5	0	5	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価格でかつ質の高いオートキャンプ施設を整備する。	4	12	16
	勤労者野外活動施設	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。	151	0	151	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ら快適に長期滞在できるグレードの高いキャンプ場を整備する。	11	2	13
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、ピクニック用地、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。	47	0	47							

* keywords:公的観光レクリエーション地区、

オートキャンプ場、現状分析

** 学生員 足利工業大学 大学院土木工学専攻交通計画研究室
(〒326-8558 栃木県足利市大前町268-1)

*** 正会員 工博 足利工業大学助教授 工学部土木工学科

**** 正会員 工博 足利工業大学教授 工学部土木工学科

エーション活動を進展させるため公的観光レクリエーション地区の総合的な整備を整備を進めるとともに、民間活力を活用した保養地域の総合的な整備も進めている。

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行われていった。これらを整備目的に分類し、以下の3つに時代区分した。

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れたものである。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る。よって、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

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	安定成長構築型	成熟化社会指向型
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ための消極的なレベル	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だすレベル
	②手軽なものを思いつき選ぶ暇つぶしのレベル		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

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、表-2のような5つのレベルを考えることができた。

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ぶ暇つぶしのレベル(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、体験する場を創りだすレベル(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. 現状の施設

日本は戦後の高度経済成長による国民所得の増大を経て、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。その一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。

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。

そこで、現状のオートキャンプ場を把握するために、全国の116箇所のオートキャンプ場³⁾⁴⁾から事前の予約の有無、入場終了時間、退場終了時間、門限の時間、管理体制の主に制約面の5項目を取り上げ、まとめた結果次のような結果が得られた。

(1) 事前の予約の有無

オートキャンプ場利用するために事前の予約が必要か不要か調べたところ、図-1のような結果になった。事前に予約をしないと利用できないところが約9割以上(116箇所)事前に予約が必要ということが分かった。

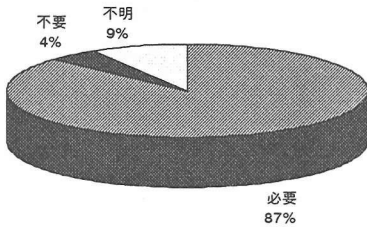


図-1 事前の予約の有無

(2) 入場終了時間

チェックインの最終時間を調べたところ、図-2のような結果になった。最も多い時間は18時の42箇所と最も多く、次いで17時の32箇所となっており、入場終了時間が18時より前のオートキャンプ場は83カ所で全体の約7割を占めている結果になった。この結果から日没前までにチェックインを済ませるところがほとんどということが考えられる。

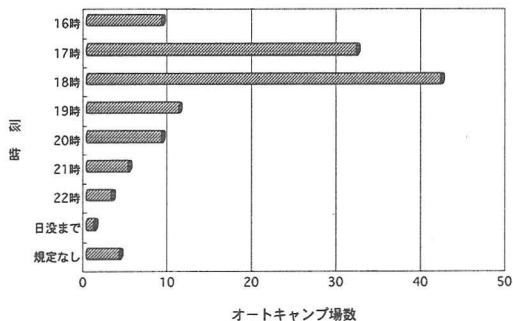


図-2 最終入室時間

(3) 退場終了時間

チェックアウトの時間を調べたところ、図-3のような結果になった。退場終了時間は11時が54箇所と最も多く、次いで12時の32箇所となっており、午前中にチェックアウトをするオートキャンプ場が約8割(94カ所)を占めていることが分かる。

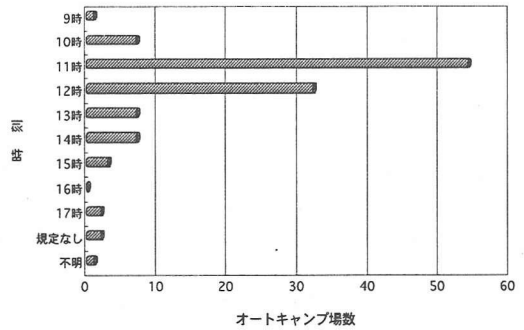


図-3 退出時間

(4) 門限の時間

門限の時間を調べたところ、図-4のような結果になった。最も多いものは22時の25箇所次いで21時の21箇所となっており、今後、不明な半数のオートキャンプ場を調べる必要があるが、22時以降を門限の時間に設定しているとことは少ないように思われる。

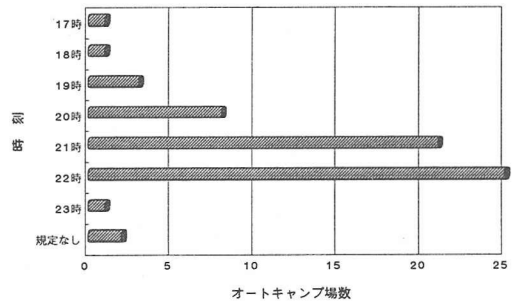


図-4 門限の時間

(5) 管理体制

管理体制を調べたところ、図-5のような結果になった。24時間管理者が常駐しているオートキャンプ場は6割以上(76箇所)という結果になった。また、「夜間なし」は夜間管理者が駐在していないところであり、門限の時間以降管理者が不在となっている。管理体制は安全性を維持することに大きく関わってくるので、今後不明なオートキャンプ場を調べる必要があると考える。

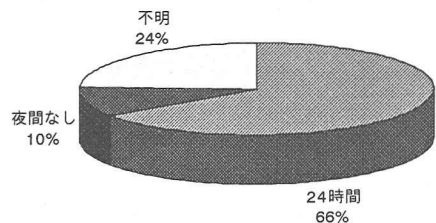


図-5 管理体制

5. 施設の課題

現状の施設の5項目から以下の施設の課題を抽出することができた。

(1) 事前の予約の有無の課題

現状のほとんどのオートキャンプ場で事前に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。予約をすれば必ず宿泊できるという安心感を得ることができるが、前もって計画を立てなくてはいけないという旅行中の自由が効かなくなるといったデメリットもあると考える。

(2) 入場終了時間の課題

オートキャンプ場の入退場時間の規制(特に夜間)があることで、入場するためには時間を左右されてしまう。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。

入場時間を決める上でそれぞれのオートキャンプ場の管理面や施設等で変わると思われるが、例えば、街灯等の照明施設が整備されていないために入場終了時間が制約されているなら、バンガローやキャビンなどの既存施設を利用する人に入場終了時間の幅を広げて良いのではないかと考える。なぜなら、テント等の設置を不要とするため照明施設を必ずしも必要としないと考えるからである。しかしこの場合、管理面等で問題がでてくると思われるが、テントサイトを利用する人より入場終了時間の幅を広げて良いのではないかと考える。

(3) 退場終了時間の課題

ほとんどのオートキャンプ場の退場終了時間は午前中であったが、午後でもチェックアウトできるところが約2割ほどあった。チェックアウトは遅い時間に設定されているところの方が帰る時間に制約されることがないと考えるので、これらの約2割の午後にチェックアウトできるオートキャンプ場を調べることで帰る時間に制約することのない管理面や施設面等を見いだすことができるのではないかと考える。

(4) 門限の時間、管理体制の課題

門限などの時間の規制を緩和すれば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ると考える。しかし、時間の規制を緩和すると施設側の管理が重要となる。なぜなら、例えば、子供連れの家族などにとっては夜間の車の出入り等の騒音で安心して休むことができないといった問題がでてくるからである。こうした問題を今後、管理面や施設面などから設備費、人件費等を踏まえて解決策を見いだすことができればと考える。

6. おわりに

本研究では、公的観光レクリエーション地区の整備目的に分類し、時代区分をすることができ、施策側が捉えた個人行動の欲求レベルを5つのレベルで示すことができた。

ほとんどのオートキャンプ場は事前の予約を必要としている。また、24時間の管理体制をしているところが多いにもかかわらず、最終のチェックインの時間や門限の時間に制限があるところが多いように見受けられることが分かった。

今後の課題として、全国に3000箇所のキャンプ場があることや、今回取り上げたオートキャンプ場の半数以上が近年に開設されたものであったことから、今後データの数を増やしていく必要があると考える。

また、利用者にとりニーズと合致しているかなどを実態調査等を交えながら再検討していく必要があると考える。

《参考文献》

- 1) 観光白書：総理府 昭和55年度版～平成10年度版
- 2) 月刊 観光：日本観光協会 1999.2 p14~17 鈴木和平、p30~33 大橋秀行
- 3) '99全国キャンプ場ガイド：日本オートキャンプ協会
- 4) オートキャンプ場ガイド'99 東日本：昭文社