

北海道におけるドライブ観光の可能性と課題*

Potentials and Issues of Driving Tourism in Hokkaido *

和泉晶裕**¹⁾・田村桂一**²⁾・松田泰明***・原文宏****

By Akihiro IZUMI**¹⁾・Keiichi TAMURA**²⁾・Yasuaki MATSUDA***・Fumihito HARA****

1. はじめに

政府では2003(平成15)年7月に観光立国行動計画を策定し、外国人観光客を2010(平成22)年までに1000万人にするため「ビジットジャパンキャンペーン」をはじめ、様々な取り組みを行っている。

北海道においても、近年、中国・台湾・香港・韓国等の東アジア圏からの国・地域を中心に来道外国人観光客が増大傾向にあり、2004年度で42万7千人、03年度比45%増となっている。北海道では「北海道外来客来訪促進計画(05年6月6日)」において07年度までに来道外国人観光客を54万人とする目標を掲げており、国内からの来道客が微減傾向にある中、シェアは低いがこれら外国人観光客を積極的に受け入れる施策展開が必要となっている。

北海道は、経済成長とともに増大が見込まれる東アジア圏内の海外旅行者の受け入れ先として、東アジア圏にはない季節差、気候差、風土、風采、植生、文化、食物などを固有の資源を有している。この北海道特有の優位性を生かし、東アジア圏からの観光客に対して魅力ある旅を提案するとともに、北海道内の外国人観光客の受け皿としての環境整備が急務となっている。

このため、北海道を訪れる外国人観光客に対して魅力ある旅の提案のひとつとして、今後、増大が見込まれる外国人の個人型観光の受け皿として自らレンタカーを運転して北海道内を巡るドライブ観光に関する可能性と交通環境等社会資本の課題を検証し、北海道における新たな政策展開のための基礎的な調査を行ったのでその結果について報告する。

2. 外国人ドライブ観光調査実施の背景

近年、日本人観光客は団体型の観光形態から自家用車やレンタカー等を利用した個人型観光へと移行しており、道内レンタカー利用者数も増加傾向にある。その魅力は、沿道に広がる雄大かつ豊かな自然、美しい農村景観、そこから採れる豊かな食材、多くの温泉など国内でも類をみない多彩な観光資源を個人のニーズに応じて広域のかつ自由に巡ることが可能である点にある。

一方、訪日外国人観光客においても、個人型観光の割合が増加しており、中国、台湾からは約6割、シンガポール、香港が約7割、韓国では約8割となっている。(図-1参照)この傾向は一層進むものと思われ、日本人同様

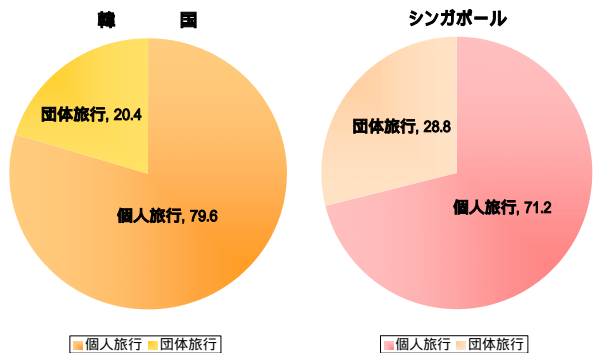


図-1 韓国・シンガポール訪日旅行形態

(国際観光振興機構「訪日外国人旅行調査(2003-04)」にレンタカーを利用したドライブ観光に対して潜在的なニーズがあると予想される。

しかし、これまでは観光施設や道路における地図、標識、情報等の外国語表記などにおいて外国人が運転する環境が十分と言えなかった。

このような中、近年、レンタカーのカーナビ装着率が搭載され、日本語表示が中心ではあるが経路案内が容易になっていること、「道の駅」などのドライブを支援する施設が充実してきたこと、道路標識等の英語併記が進みつつあること、シーニックバイウェイ北海道等の取り組みにより地域の受け入れ体制の芽がでてきたことなどから、道内において外国人にとってもドライブを快適に行える環境が整いつつある。さらに場所、時間に自由度が高いレンタカーによる個人型観光は一人当たり消費額が多いと予想され、北海道経済へ大きな効果を上げる可

*キーワード：観光・余暇、意識調査分析

**正員，工修、国土交通省北海道開発局建設部道路計画課
(札幌市北区北8条西2丁目、
TEL:011-709-2311，FAX011-757-3270)

***非会員，国土交通省北海道開発局建設部道路計画課

****正員，(独)土木研究所寒地土木研究所

*****正員，有限責任中間法人シーニックバイウェイ支援センター

性能があるとともに、地域においては従来の大型バスを受け入れる大規模な施設の整備を必要とせず、地方都市の中心市街地や郊外に点在する従来の商店、食堂等の利用も向上すると考えられる。

このため、2004,05年の2年にわたり、実際に東アジア圏からのドライブ観光を目的としたモニターツアーを旅行会社の協力により企画し、道内でのドライブ観光に対するニーズ、課題、観光行動等の調査を実施した。

対象国は、日本において国際免許証により運転が可能な国のうち、国民所得が比較的高く自動車及び免許保有状況、個人型観光の割合等を考慮し、韓国、シンガポールとした。

3. 韓国ドライブ観光調査(2004年)

レンタカードライブ調査の第一段としての韓国からのモニターツアーは、初めての実際の一般外国人ドライバーによる調査ということもあり無理のない旅行行程とし2移動距離の短い泊3日の推奨ドライブルートと宿泊先を事前設定し、ドライブを支援する韓国語の地図を作成・提供し、ドライブ観光行動や観光ニーズに関する調査を実施した。(推奨ドライブルート 1日目:新千歳空港 支笏湖泊、2日目:支笏湖 札幌市内泊、3日目:札幌市内 新千歳空港)

モニターツアーは国内旅行会社を通じて募集を行い、ツアー客に対して、GPS装置搭載レンタカーの貸与による行動軌跡の把握を行うこと、観光地訪問目的、訪問先、満足度及び北海道ドライブ観光の感想等各種調査に協力してもらうことを条件として、韓国から計50組58名を誘致した。

(1) GPS解析によるドライブ周遊状況

GPSによる車両の行動を把握した結果、全体の約5割が推奨ルートを超えた広範囲に及び観光行動を行っており、高速道路を約7割の人が利用していた。(図-2参照)



図-2 推奨ルート(赤実践)と行動結果

2泊3日の総移動距離は100~200kmが多く、平均は約285.4kmとなったが、500km以上の周遊も5件みられ、来

道経験ありといったモニターが多かった。

また、総移動時間は、10時間未満が多く、平均は6時間6分で、500km以上走行し10時間以上ドライブした人もみられた。

(2) ドライブ観光を支援する道路サービスについて

今回のドライブ観光に対して海外から観光客が北海道の道路を利用する際の課題等を把握するためアンケートを実施した。(図-3参照)

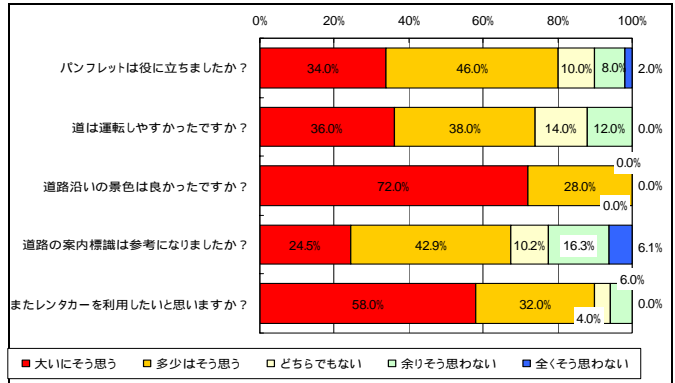


図-3 韓国人ドライブ観光アンケート結果

観光地に関する事前の情報入手については、「旅行ガイドブック・雑誌」約38%、「インターネットによるウェブサイト」約33%が多いのに対し、現地では「パンフレット」、「人づて」、「看板」といった回答が多くなっている。

北海道でのドライブ観光の感想は、特に「道路沿いの景色」への評価が高くなっている。「今後のレンタカーの利用意向」についても約六割が「大いにそう思う」と回答しており、レンタカーによる自由なドライブ観光へのニーズの高いという結果が得られた。今回、北海道のドライブ観光を経験し、その満足度は「期待どおり」もしくは「期待以上」とする回答が9割以上を占めており、韓国の方々にも北海道でのドライブ観光に対して潜在的なニーズがあることが確認された。

(3) その他自由回答結果

レンタカー利用による北海道旅行の感想今回の調査では、自由回答も数多く出され、興味深い記述も多く、これらを踏まえ、次項で報告するシンガポール調査において改善点として参考にした。

【道路地図関連】

- ・道路地図上にお勧め食事処や見所の表記が欲しい。
- ・道路交通地図をもっと詳細に(距離・時間表示・分岐点など)記述して欲しい。

【情報関連】

- ・所要時間別ドライブコース案内(例:3~4時間、5~6時間など)が欲しい。
- ・ドライブ途中、道が正しいかどうかを確認、または質

問できる場所を探すのが容易ではなかった。

- ・ナビゲーターの設定方法を事前教育する必要がある。
- ・ガソリンスタンドが田舎ではあまり見あたらない。都市に集中しているようだが、この点も前もって注意させる必要があると思う。

【景観】

- ・道路からの景観がすばらしく、自由度が高かった。
- ・紅葉がすばしかなかった。道からの景観、道そのものが魅力。

【施設関連】

- ・ドライブ途中の休憩所（飲食・トイレなど）が少ない。
- ・レンタカーセンターを出発する前に、実際にセンター内で実習できる練習場があればなおさらよい。

【標識関連】

- ・ドライブ途中の休憩所・トイレなどの案内が必要。
- ・道路標示数が少なすぎる。もっと分かりやすい方がいい（例：アメリカ）。
- ・韓国も日本も表示板の文字が小さいので、お年寄りや目の不自由な人は非常に不便。

【高速道路関連】

- ・各地域の観光地へ行くための高速道路の増設が必要で、道路（高速）の料金を引き下げて欲しい。
- ・外国人が北海道内を運転するときの高速道路利用料割引制度（チケット・カードなど）があればいい。

4. シンガポールドライブ観光調査（2005年）

シンガポール共和国は、日本との時差が1時間、気温は年間を通じて24～32と高い熱帯気候に位置することから、積雪寒冷な気候を有する北海道は「Winter Wonderland（白いおとぎの国）」とも表現される地域として認識されている。一方でシンガポール人の海外旅行は、日本の観光シーズンとは異なる6月、12月の学校が休みの時期に集中しており、特に梅雨のない北海道では6月は航空・道路等交通事情も良く、特に観光に適した時期でもあることから今後の潜在需要も多いと思われる。

現状ではシンガポールからの来道者数は2004年度で約6,000人と総数は少ないものの近年急増している。

シンガポールでは、自家用車が税金・車両購入権料等も含め高額であり、かつ車両の総量規制もされていることから取得が難しい一方、日本の交通運用と同じ右ハンドル、左側通行であり、日本では違和感を覚えずドライブができることから、北海道でレンタカーを借りてドライブする潜在的ニーズが高いものと予想される。

（1）調査の概要

シンガポールからのドライブ観光モニターツアーは、05年6月に新千歳空港発着のチャーター便を利用し、約

160名、車両47台による5泊6日の日程で行われた。

シンガポール調査では、韓国調査の経験を踏まえ、いくつかの変更・改善を行った。

旅行行程が韓国調査に比べ長いことから、1日目千歳泊、2日目洞爺湖温泉泊、3日目ニセコ町泊、4・5日目札幌泊とし、後半の札幌滞在時に時間的自由度を持たせ小樽、富良野などの観光地の選択傾向を把握した。今回も各車両にGPSを搭載し、リアルタイムで位置情報を把握し、ドライブ行動の把握を行うとともに、併せて道に迷ったり、事故等が発生した場合のコールセンター機能をシンガポールの旅行会社の協力を得て確保した。

また、日本語音声対応のみのカーナビを外国人にも利用できるようにするため、ある地点の緯度、経度の位置情報を9桁の数字に変換したマップコードを利用した。事前に景観ポイントや道の駅、各種観光施設等のマップコードを掲載した英語版のパンフレットを作成し、旅行前に渡した。さらにレンタカー貸し出し時に、このマップコードの利用方法を説明し、パンフレットを頼りに景観ポイント等を周遊してもらえよう配慮した。

ツアー出発前にアンケート調査票を配布し、ドライブ観光実施前後の期待と評価、ニーズ、課題等を把握した。

なお、この他、シンガポールの旅行会社による様々なサービスが合わせて提供されるとともに、国内旅行会社、携帯電話会社の協力の下、英語での観光情報の提供が併せて行われるなど韓国調査時とは異なるホスピタリティの高いツアーとなった。

（2）アンケート結果の概要

アンケートはドライバーを対象に回答を依頼した。年代は、40代以上の中高年が約半数で男性が約8割、ツアー同伴形態は、夫婦・家族が多く、同伴人数は平均3.7人となっている。約8割が来道経験がなく、隣国のマレーシアを除く海外でのレンタカー利用経験は約6割と高くなっている。

今回の北海道観光への目的は「農村・自然景観」「食材、食事」「ドライブそのもの」への期待が高く、このニーズは日本人の北海道観光に対するものと同じとなっている。（図4参照）

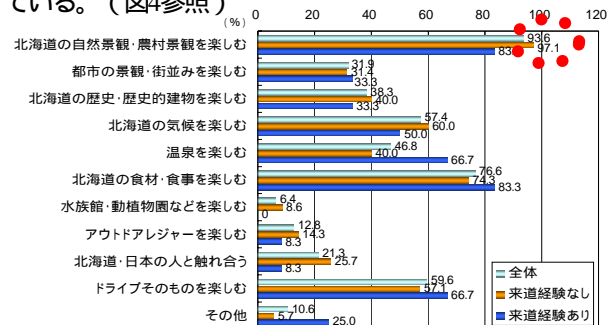


図 - 4 北海道観光の目的

北海道のドライブ観光全般の感想については、参加者

の実に72%が「大いに魅力的」と回答し、魅力的ではないとの回答は皆無であった。再訪意向についても、79%が「大いにまた来たいと思う」と回答している。また、今回のドライブ観光全般に対する改善・要望項目としては、「英語版のドライブマップやガイドマップ」「主な観光地・景勝地を案内する表示」「高速道路の料金」「宿泊地での観光・天候などの情報提供」などへの要望が多かった。（図5参照）

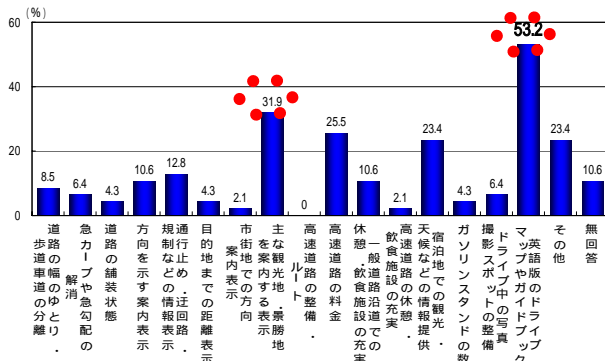


図 - 5 ドライブ観光における改善要望項目

今回は韓国調査を踏まえ、案内等を改善するため、カーナビを積極的に活用できるマップコード入力による経路案内を試みたが、8割以上が役立ったと評価しており、その有効性が確認された。一方でマップコード以外のカーナビの多機能を一層利用したいという要望も寄せられ、音声案内も含め、今後、外国語によるカーナビの装備が進むことが望まれる。

また、マップコードによる経路案内は施設名、電話番号を持たない景観ポイントに誘導する場合にもその有効性が確認され、外国人対応のみではなく、日本人観光客に対してもマップコードデータの充実を行えば、北海道でのドライブ観光がより一層充実したものとなるであろう。

「高速道路料金」は国内観光客向けには割り引き制度のあるETCを搭載したレンタカーが増えつつあるが、外国人観光客はETCカードを所有していないことから今後これらへの対策が必要と思われる。

今回も韓国調査に続き、GPSを各車両に搭載し、ドライブ観光の行動把握を行ったが、今回は事前の観光情報等がパンフレットや旅行会社からの情報提供が充実していたことからほとんどの車両が同様のルートを移動し、韓国調査時のような予想外な広範囲の行動はほとんど見られなかった。

しかし、GPSによりリアルタイムで車両位置をPCで確認できることから、経路を間違えた車両からの問い合わせに対する誘導や事故時への対応など旅行者に対する安全・安心の確保という点で非常に有効であった。GPSの装着、PCによる位置情報の確認を行うことはコストとして見合うものではないが、GPS機能が装備された携帯電話の活用などより安価なシステムに代替させ

ることが可能となるであろう。

さらに今回の調査では、個人型ドライブ観光の消費額を概略把握した。5泊6日の一グループ当たりの消費額が宿泊代、交通費（航空運賃、レンタカー代）を除き、平均101,600円という結果となった。

内訳としては食事代に約4万円、土産代に約2万5千円、ガソリン代に約1万3千円となっている。1グループ当たり3.7人を考慮すると1人1日当たりの食事、お土産等への消費額は約5千円程度と推測される。

このように、個人型のドライブ観光は、団体型旅行に比較して場所、時間に自由度が大きいため、消費額も大きいことが期待されるが、一方で個人型で訪れる小規模な食堂・レストラン、土産物店等での言葉の問題により不自由したという声も得られている。今後、各店舗での言葉の問題が解消されれば、ドライブ観光で訪れた外国人観光客の消費意欲は一層向上し、北海道経済へも大きな影響を与えると期待される。

自由回答では、ドライブ全般に対して北海道民の運転マナーの良さ、礼儀正しさ、親切さへの評価が高かったことが印象的であった。

5. おわりに

2年間にわたり、外国人のための北海道固有の資源を生かした新しい観光形態を実現するため、ドライブ観光の可能性と課題を、韓国、シンガポールからのモニターツアーを通して調査した。いずれもドライブ観光に対して高い関心が寄せられ、今後の旅行商品としての価値があることが十分に確認できたとともに、一方でカーナビ、情報誌、レストラン、観光施設、案内表示等で言語の課題も指摘された。

これらの今後の対応としては、国土交通省北海道局の平成十八年度予算において地上デジタル放送等を活用してカーナビ等に多言語で観光情報等を提供するシステムの構築に取り組む等政府をあげて環境整備に乗り出している。レストラン、観光施設などの民間施設においても総合的な対応が必要であろう。

シーニックバイウェイ北海道では、東アジア圏へのPRを意識して「わかりづらい」とご指摘頂く英語名「シーニックバイウェイ」という言葉を採用している。現在指定されている4ルートに加え、5つの候補ルートが現在指定に向けた準備を進めているが、今後、増大が予想される外国人ドライブ観光客の受け皿としても意識しながら、シーニックバイウェイ北海道の活動をより広範なものとし、地域経済への波及につなげることが必要と考えられる。

外国人ドライブ観光への対応については、引き続き課題の把握を行い、的確な政策展開を図ってまいりたい。