

地域居住者を資源とするスロートーリズムの環境負荷*
Considering Ideal Slow Tourism from Environmental Point of View:
Anticipation for Regional Residents as the New Resource*

谷口 守**・松中亮治*** 氏原岳人****

By Mamoru TANIGUCHI**・Ryoji MATSUNAKA*** Takehito UJIHARA****

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

スロートーリズムという用語が、点在する複数の観光地を自家用車や観光バスで急いで周遊するといった従来の観光形態に対するアンチテーゼとして近年用いられるようになってきた。しかし、その明確な定義があるわけではなく、実際にその試みを行う自治体¹⁾などにより、さまざまな解釈がなされている。もちろんそれらに共通する特徴は存在し、1) 急がない(スローライフ: ゆっくり、ゆったり)、2) 低環境負荷型、3) 地元の産物など地域の特性を生かすといった事項が共通概念としてあげられる²⁾。

通勤通学などの交通流動と比較し、観光交通の実態をとらえることは容易ではない。このような観光形態の変化に伴う環境負荷を捉えることができるだけの統計情報は存在せず、上記のようなスロートーリズムを促進したところでどれだけの効果があるのかということは明らかにされてこなかった。このような状況の中で、先進的な研究例として、東京や大阪などから瀬戸内地域にやってくる観光客に対し、瀬戸内地域に着いてからの域内の移動パターンや手段選択を見直すツアーを提供することで、域内でのCO₂発生量のおよそ半分近くを抑制できることが報告されている³⁾。

一方、スロートーリズムの持つ環境負荷の軽減という側面にさらに着目するならば、地域間的高速移動部分に起因する環境負荷が実は多くを占めるということに気づく必要がある。ここで、1) 地域間の移動をより環境負荷のかからないゆっくりした移動方法に変えるということと、2) 地域間の移動を伴わない観光形態に目を向け、比較的距離の近い地域の居住者を資源として捉える、という二つの考え方が想定できる。このうち前者については、現在の社会状況のもとでは効果が見えるだけの変化

を求めることは容易ではない。本研究では後者の視点に着目し、実際に新たに提供された観光機会(くらしき朝市(三斎市): 以下くらしき朝市と表記する)を対象に、従来型の観光行動と比較し、主にCO₂発生量に着目して交通環境負荷にどの程度の差が生じるかを概観することを目的とする。

(2) 本研究の構成と特長

本研究では、まず2.において、調査対象とするくらしき朝市の概要を述べるとともに、その観光機会としての認識のされ方を数量化モデルから定量的に明らかにする。つぎに、3.では、くらしき朝市と倉敷市内に存在する美観地区などの従来型観光地との来訪者形態を、地域居住者をどれだけ資源としているかという観点から比較する。さらに、4.では、くらしき朝市と従来型観光地来訪者の交通環境負荷を簡便な計算に基づいて比較し、地域資源活用型のスロートーリズムの環境負荷(CO₂発生量)について言及する。最後に5.において研究の成果をまとめる。

なお、先述したように観光に関する既存統計情報は限られており、特定観光地におけるこのような分析に耐える来訪者情報などはまったく未整備である。本研究では後述するようにくらしき朝市来訪者に対し、コードラインを設定してそのOD、交通手段などの情報を拡大可能な形で独自に調査している。また、美観地区の従来型観光地については、倉敷商工会議所が独自に経年的に積み重ねてきた来訪者に対するアンケート調査の結果を利用する。これら他の観光地では入手することのできない2種類のデータをうまく組み合わせることにより、地域居住者を資源とするスロートーリズムスポットの環境面からの評価を可能としている点に特長がある。

2. くらしき朝市の概要とその観光機会としての認識

(1) くらしき朝市の概要と使用データ

くらしき朝市はJR倉敷駅前の商店街において、2005年3月から毎月第3日曜日の午前8時から11時まで、「地産地消」をコンセプトとして開催されており、地元の農産物などの販売を中心として約90店舗が出店している。

*キーワード: 環境計画、観光・余暇、スロートーリズム

**正員、工博、岡山大学大学院 環境学研究科

(岡山市津島中3-1-1 Tel. Fax. 086-251-8850)

***正員、博(工)、岡山大学大学院 環境学研究科

(岡山市津島中3-1-1 Tel. Fax. 086-251-8921)

****学生員、岡山大学大学院 環境学研究科

また、くらしき朝市が開催される倉敷市中心部には、倉敷美観地区(以下、美観地区と表記する)や、倉敷チボリ公園(以下、チボリ公園と表記する)など、広域的に観光客を集める観光スポットが隣接し、いずれも徒歩5分程度でアクセスできる。

くらしき朝市来訪者に対するアンケート調査は、会場から退出するコードライン通過者をランダムに抽出し、その場で岡山大学社会システム計画学研究室による聞き取り形式で実施した。同時にコードラインの通過者カウント調査も実施しており、調査時間帯の来場者8,906名のうち3.6%を抽出し、抽出率としては一般のパーソナリティ調査と同程度である。表 1に、アンケート調査の概要を示す。

(2) 観光地としてのくらしき朝市の認識

くらしき朝市がそもそも分析対象となる観光機会として適切かどうかは十分な事前確認を行う必要がある。くらしき朝市来訪者に対するアンケート調査では、来訪者に対してその来訪理由と満足度をあわせて調査している。具体的には表 - 2に示す4つの大分類からなる131項目の来訪理由に対して、五段階評価で調査を行った。この結果の単純な平均値と、くらしき朝市に対する総合満足度

表 - 1 アンケート調査の概要

日時	平成17年7月17日(日) 7:30~11:00
場所	「くらしき朝市(三斎市)」会場各出入り口(全7箇所)
対象者	中学生以上(退場者)
主要調査項目	個人属性 年齢, 性別, 居住地, グループ属性など
	行動 交通手段, 滞在時間, 訪問回数, 支出金額, 来訪経路など
	意識 総合満足度, 来訪理由(表-2参照)
	その他 知ったきっかけ, 今後の予定など
回答サンプル数	318
抽出率	3.6% (全コードライン通過者8906名のうち318名)

表 - 2 来訪理由と五段階評価による平均値と数量化モデルの分析結果 (数値の高い15項目を網掛け)

分類	番号	来訪理由	平均値 (五段階評価)	総合満足度要因分析 (数量化 類モデル)	
				レンジ	偏相関係数
A.商品の魅力	A1	品物が安い	3.62	1.525	0.305
	A2	品物が新鮮だ	4.22 ^{注1)}	0.284	0.050
	A3	飲食を含めて他にない商品が買える	3.64	0.874	0.246
	A4	顔の見える商品が購入できる(生産者直売)	4.19	0.238	0.047
B.立地の良さ	B1	商店街や駅周辺での買い物ついでに立寄れる	3.38	0.198	0.052
	B2	徒歩や自転車、車がなくとも来れる	3.51	0.200	0.054
	B3	近くに駐車場が多い	2.85	0.392	0.103
	B4	駅に近く、バスや電車が利用できる	3.39	0.442	0.119
C.朝市の雰囲気	C1	お祭り気分が味わえる	4.25	1.425	0.290
	C2	朝市が好き(他の朝市も好き)	4.34	0.985	0.197
	C3	身近なレジャー感覚で来れる	4.06	0.965	0.170
D.その他	D1	友人・知人が出店している	2.08	1.269 ^{注2)}	0.236 ^{注2)}
	D2	美観地区、またはチボリ公園と合わせて楽しめる	2.61	0.496	0.133

注1) N=316

(N=317) 相関比: 0.374)

注2) レンジ、偏相関係数とも、負に影響。

を外的基準として数量化理論 類モデルを適用した結果をあわせて表 - 2に示す。この結果、「A・商品の魅力」など、買い物目的地として認識・評価されている以上に、「C・朝市の雰囲気」に関する項目において特に平均値やレンジが大きく、その観光的要素が高く認識・評価されていることが明らかになった。この分析結果より、くらしき朝市は観光機会として扱ってさしつかえないということができる。

3. くらしき朝市の来訪者形態の特徴

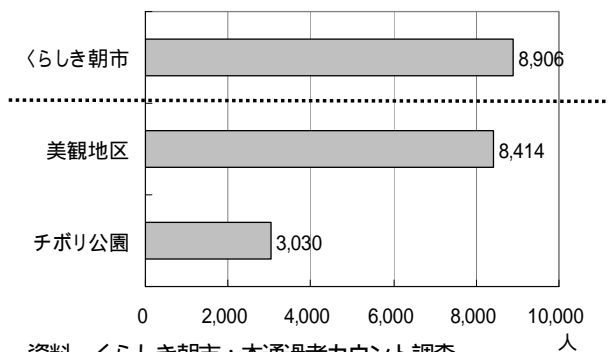
ここでは、新しい地域の観光機会と位置づけられる、くらしき朝市と、倉敷市内に存在する従来型観光地との観光形態において、どのような差異があるのかを明らかにする。

なお、従来型観光地に関する統計情報は、通常は県ベースの粗い統計情報しか存在しないが、本研究ではそれに倉敷商工会議所が実施した、来訪者に対するアンケート調査を重ね合わせることで、詳細なくらしき朝市来訪者調査と比較可能な形で数値の分析を行っている。

(1) 1日あたりの来訪者数の比較

くらしき朝市と倉敷を代表する従来型観光地である美観地区やチボリ公園における1日あたりの来訪者数の比較を行う(図-1)。なお、くらしき朝市の来訪者数は独自に実施した通過者カウント調査から、また各観光地の来訪者数は、岡山県観光客動態調査報告書⁶⁾の年間来訪者数を1日あたりに換算して算出している。

分析の結果、くらしき朝市の来訪者数は、全国有数の観光地である美観地区やチボリ公園の来訪者を上回り、8,906名と最も多い。先述のようなくらしき朝市は月1度の開催に限られているが、それでも、くらしき朝市開催による影響の高さがうかがえる数値であると言える。



資料 くらしき朝市: 本通過者カウント調査
美観地区、チボリ公園: 参考文献⁶⁾

図 1 くらしき朝市と従来型観光地(美観地区やチボリ公園)における1日あたりの来訪者数

(2) 居住地の比較

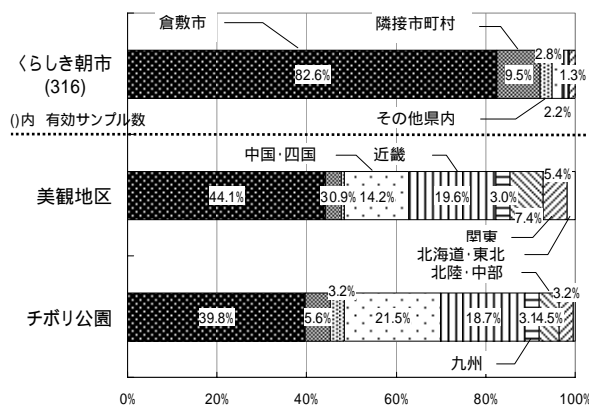
つぎに、それぞれの来訪者の居住地の比較を行う(図-2)。なお、従来型観光地における居住地の推計には、倉敷商工会議所による観光客動態調査報告書⁴⁾を用いているが、倉敷市内からの来訪者は含まれていないため、岡山県観光客動態調査報告書⁷⁾における県内・外別観光客者数割合(県全体)を用いて、従来型観光地で、その割合を一定と仮定することより、倉敷市内からの来訪者数も、あわせて推計を行った。分析の結果、くらしき朝市来訪者の約83%が倉敷市内から来訪しているのに対して、従来型観光地への来訪者は、中国・四国地方や近畿地方など、比較的遠方からの来訪者が多い。美観地区を例にとれば、県外からの来訪者のうちおよそ37%が大阪、兵庫、広島からの来訪者である。以上の分析結果より、くらしき朝市は従来型観光地の来訪者の居住地構成と大きく異なり、地域居住者を来訪者の資源として活用している傾向が顕著であるといえる。

4. 環境負荷に関する検討

(1) 交通手段選択の実態

それぞれの目的地に対する交通手段選択の比較を行った結果を図-3に示す。なお、チボリ公園の来訪者に関する交通手段データは存在しないため、岡山県観光客動態調査報告書⁸⁾より、倉敷市を目的地とする観光目的の交通手段分担値を用いている。

分析の結果、従来型観光地(倉敷市内)における来訪者は、主に自家用車(約65%)や観光バス(約29%)による来訪であるのに対して、くらしき朝市の来訪者は、徒歩や二輪(約47%)により来訪者していることが分かる。冒頭にも述べたように、現在の倉敷観光の主流となっている、遠方から来訪して、自家用車や観光バスで効率よく周る



資料 くらしき朝市：本アンケート調査
美観地区、チボリ公園：参考文献⁴⁾

図-2 くらしき朝市と従来型観光地(美観地区とチボリ公園)における来訪者の居住地

観光形態と交通手段選択の面でも大きく異なるといえる。

(2) 低環境負荷型の観光形態

以上の分析結果をもとに、観光形態(来訪者数、居住地、交通手段選択)を利用して、くらしき朝市と従来型観光地の交通により生じる二酸化炭素排出量を推定し、環境負荷にどの程度の差が生じるのかを概観する。なお、二酸化炭素排出原単位は、参考文献¹⁰⁾の数値(炭素換算)を基に、二酸化炭素換算を行っている(表-3)。また、二酸化炭素排出量の推定には、データ制約のため、以下の仮定条件を置いている。1)Origin(起点)は、各地域区分(図-2)の政令指定都市もしくは中心都市の市役所とする。2)各交通手段分担率は、総移動距離に対して平均値を採用する。3)くらしき朝市と観光地(美観地区とチボリ公園)はJR倉敷駅を中心として500m以内に存在するため、Destination(終点)はいずれもJR倉敷駅とする。以上の仮定条件のもと、式(1)より、1人あたりの二酸化炭素排出量の推定を行った。

$$Q = \frac{\sum_{t=1}^m r_t \times C_t \times \left(\sum_{i=1}^n P_i \times L_i \right)}{P} \quad \text{式(1)}$$

Q: 1人あたりのCO₂排出量(kg-co₂/人)

t: 各代表交通手段

r: 交通手段分担率

C: CO₂排出原単位(kg-co₂/人km)

i: 各地域区分

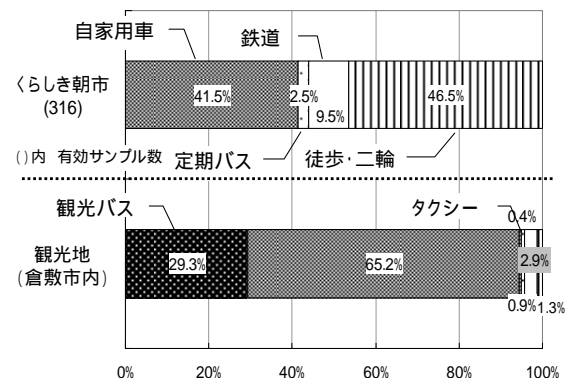
P: 来訪者数(人)

L: 移動距離(km)

表 3 交通手段別の二酸化炭素排出原単位

交通手段	観光バス	自家用車	タクシー	定期バス	鉄道
CO ₂ 排出原単位(kg-co ₂ /人km)	0.029	0.165	0.165	0.070	0.018

注)文献¹⁰⁾の交通手段分類との対応は次のとおり：貸切バス(観光バス)、自家用乗用車(自家用車、タクシー)、乗合バス(定期バス)。



資料 くらしき朝市：本アンケート調査
美観地区、チボリ公園：参考文献⁸⁾

図-3 くらしき朝市と従来型観光地(倉敷市内)における来訪者の交通手段選択

分析の結果、従来型観光地である美観地区やチボリ公園の来訪者の二酸化炭素排出量は、それぞれ、14.83(kg-co₂/人)、12.29(kg-co₂/人)である一方、くらしき朝市の来訪者の二酸化炭素排出量が、1.24(kg-co₂/人)と顕著に低い(図-4)。地域資源活用型のスローツーリズムスポット来訪者の環境負荷は、従来型のそれと比較して、経路全体で見ると非常に低いことが明らかになった。その環境負荷は、従来型観光地の1/10以下である。

さらに、くらしき朝市と従来型観光地における総二酸化炭素排出量も算出した(図5)。なお、従来型観光地における総計の算出には、倉敷商工会議所の観光客動態調査報告書⁵⁾を基に、美観地区とチボリ公園の両方を訪れる来訪者の重複分を除いた。また、地域への経済的効果という面も評価に加えるとすれば、各来訪者が目的地においてどれだけの消費支出を行っているかも検討に加えることが望ましい。くらしき朝市来訪者には、朝市での支出額を直接アンケートしている。一方、直接の調査が行われていない倉敷の従来型観光地に対しては、往復の交通費が含まれる岡山県観光客動態調査報告書⁹⁾の1人あたりの観光消費額(日帰り)に対し、他で実施されている観光消費に関する交通費とその他支出の比率に関する調査結果¹¹⁾を援用して算出した(図6)。なお、先述と同様に来訪者の重複分は除いている。分析結果より、従来型観光地は、地域資源型スローツーリズムスポットであるくらしき朝市より、二酸化炭素排出量は、12.9倍と顕著に高かったのに対して、観光消費額は2.3倍ほどであるという関係が明らかになった。

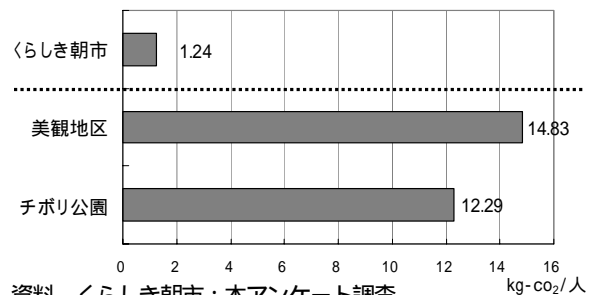
5. おわりに

本研究では、くらしき朝市のような中心市街地再生型、地産地消型の観光機会の提供が、居住地から目的地までのトータルな面で交通環境を減じる要素が高いことを定量的に示した。スローツーリズムを地域で育む際に、地域での居住者を資源として活用することが、環境的な視点から有効であることを明示できたといえる。

なお、地域の居住者にとって、このようなスローツーリズムスポットが近隣にでき、そこへでかける機会を持ったことにより、遠方の観光へ出かける機会がどのように変化するかということは次の課題となる。性格の異なる様々な環境機会の提供を通じ、生活全般の質を落とさず、かつ環境負荷をさげていく道筋の検討が求められるといえる。

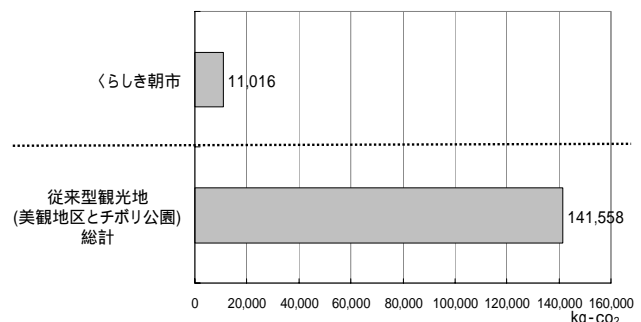
参考文献

- 1) たとえば、妙高スローツーリズム拠点づくり地域再生計画：http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiikisaisai/kouhyou/040621/dai1/081.pdf, 2006.6閲覧。
- 2) 国土交通省中国運輸局・広島県：環境負荷に配慮した瀬戸内海スローツーリズム創出調査報告書, pp258-26



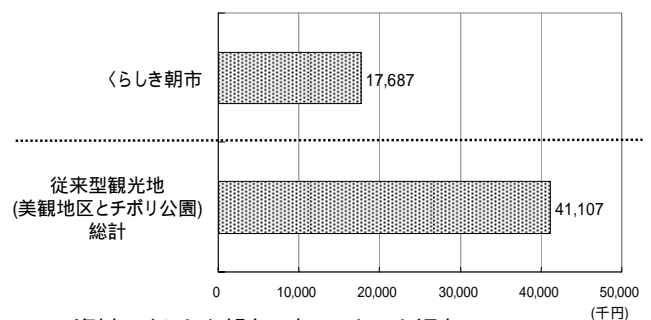
資料 くらしき朝市：本アンケート調査
美観地区、チボリ公園：参考文献⁴⁾⁶⁾⁷⁾⁸⁾

図-4 朝市と従来型観光地(美観地区とチボリ公園)の来訪者における1人あたりのCO₂排出量(交通)



資料 くらしき朝市：本アンケート調査
従来型観光地の総計：参考文献^{4)~8)}

図-5 くらしき朝市と従来型観光地の来訪者における総CO₂排出量(交通)



資料 くらしき朝市：本アンケート調査
従来型観光地の総計：参考文献⁵⁾¹¹⁾

図-6 くらしき朝市と従来型観光地の来訪者における総観光消費額

- 8, 2006.
- 3) 同上, pp167-181.
- 4) 倉敷商工会議所：観光客動態調査報告書, pp10-11, 1999.
- 5) 同上, p22.
- 6) 観光客・その流れと傾向 - 岡山県観光客動態調査報告書 -, pp6-7, 2004.
- 7) 同上, p26.
- 8) 同上, p16.
- 9) 同上, p10.
- 10) 日本財団図書館(電子図書館) 交通部門環境年次報告書：http://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2000/00486/, 2006.6最終閲覧。
- 11) 平成16年長崎県観光統計：http://www.pref.nagasaki.jp/toukei/press/h16_kankou/kankou/kankou3/kankou3.htm, 2006.6最終閲覧。