

飛騨高山の商業者からみた地域振興と観光活性化に関する考察*

Local promotion and sightseeing activation by a viewpoint of commercial people in Hida-Takayama*

和田章仁**・片柳澄明***・源野武尚****

By Akihito WADA**・Sumiaki KATAYANAGI***・Takehisa GENNO****

1. はじめに

歴史的街並み、とりわけその中でも文化財保護法における伝統的建造物群保存地区（以降「伝建地区」という）は、伝統的建造物群およびこれと一体をなしてその価値を形成している環境を保存するために市町村が定める地区であり、この指定によって地域の価値が高まり、質の高い町並みが保存できることとなる。この結果として観光客が増加し、地域経済の活性化が図られることになる。

しかしながら、これらの歴史都市の観光活性化を図るためには、単に観光客の増加だけではその目的が達成されないことがわかっている。すなわち、観光客におけるリピーターの割合を高めることや滞在時間を長くすることが、その成否に大きく寄与していると考えられ、加えて地域住民と観光客とのコミュニケーション醸成の可否についても、観光活性化に影響している¹⁾といわれていることから、各歴史都市ともこれらの諸方策の実現に力を注いでいる。

そこで本研究では、地元事業者を対象として地域経済の振興と観光活性化、さらには交通環境の実態に関するアンケート調査を実施することにより、歴史都市である高山の観光活性化に向けての糸口を探ろうとするものである。

2. 調査の方法と結果

調査は平成19年2月に高山商工会議所の観光部会および交通運輸部会に所属する会員を対象として、アンケート

*キーワード：観光、地域振興、商業者、高山市

**正員、工博、福井工業大学 工学部 建設工学科

(福井市学園3丁目6-1、
TEL0776-29-2585、FAX0776-29-7891)

***正員、いであ株式会社 大阪支社

(大阪市福島区福島7-20-1KM西梅田ビル、
TEL06-6453-2983、FAX06-6453-3039)

**** 福井工業大学大学院 建設工学専攻

(福井市学園3丁目6-1、
TEL0776-29-2842、FAX0776-29-7891)

表-1 調査票の配布・回収数

	会員数	配布数	回収数	
観光部会	394 (72.2%)	216 (72.0%)	195	121 (67.2%)
交通運輸部会	152 (27.8%)	84 (28.0%)		59 (32.8%)
計	546 (100%)	300 (100%)	195 (65.0%)	180 (100%)

ト調査票を郵送で配布し、郵送で回収した。この調査を行うにあたり、事前に高山商工会議所の担当者との調査方法および調査項目を打ち合わせ、各部会長の了解のもとで実施した。調査の結果は次の表-1に示すとおりである。配布票数はそれぞれの部会の会員数の割合に合わせて配布し、回収数は全体で195票（回収率65%）であった。また、各部会の回収数の合計が180と合計回収数の195と異なるのは、部会回答がされていない結果である。

3. 商業者からみた地域経済と観光

(1) 被験者の属性

性別による年代別比較をみると、図-1に示すように商工会議所の会員を対象としていることから、概ね男性の50代、60代の割合が高くなっている一方で、40代と70歳以上の男性が1割を占めている。さらに、部会別の業種・業態をみると、観光部会員の飲食業や観光関連サービス業の割合が高く、運輸通信部会員ではサービス業（観光関連以外）と小売業が高くなっている（図-2参照）。

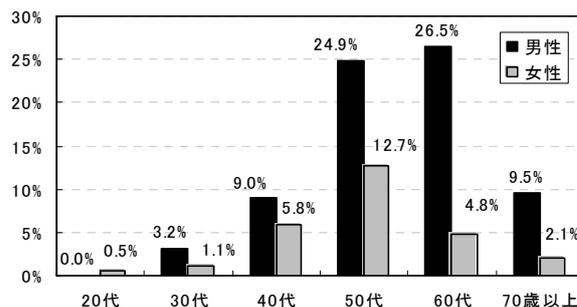


図-1 性別と年代

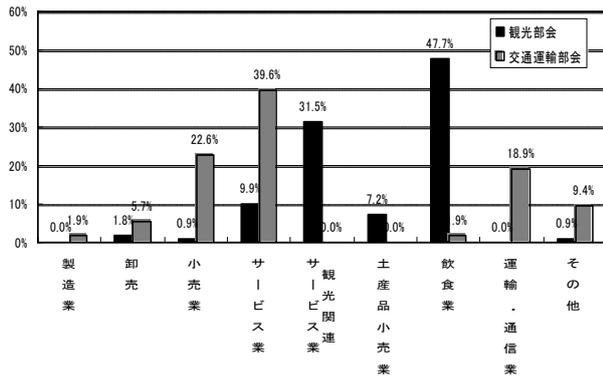


図-2 部会別の業種・業態

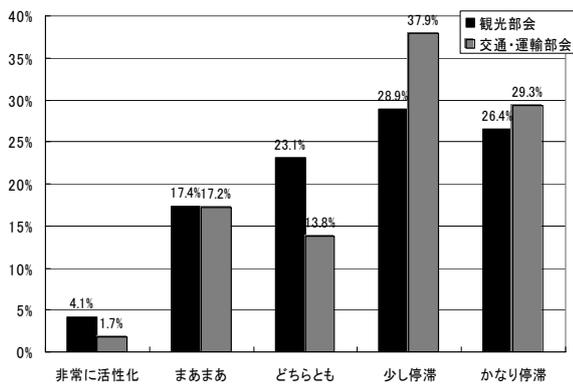


図-3 部会別の高山の経済動向

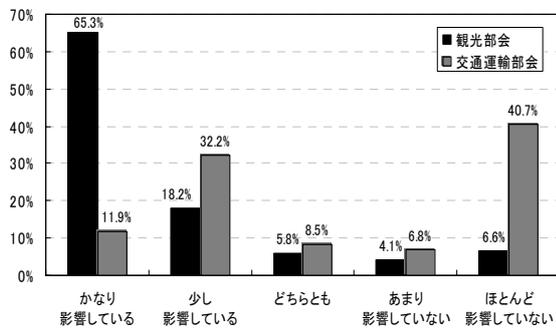


図-4 観光客の増減と売り上げの関係

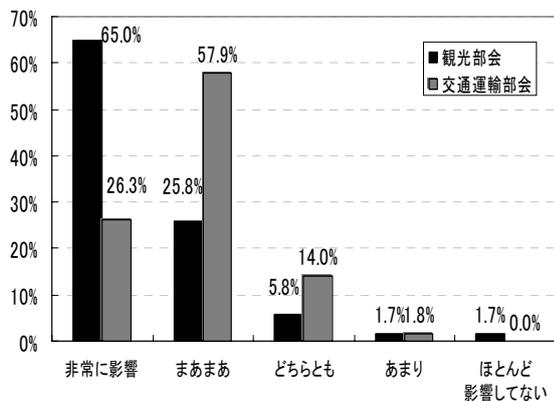


図-5 観光が地域経済に及ぼす影響

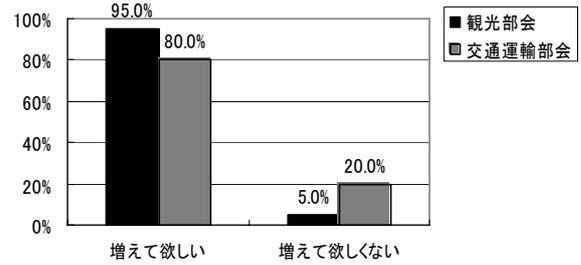


図-6 観光客の増加に対する賛否

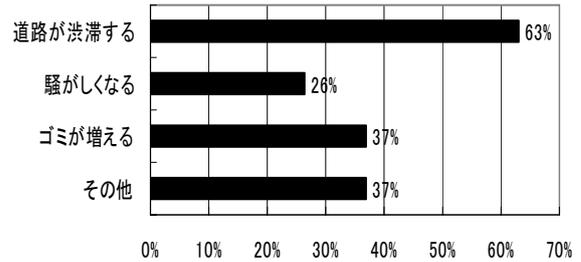


図-7 観光客増加の反対理由

(2) 高山経済の状況認識と観光への期待

高山の現在の経済状況を部会別にみたものが図-3である。これによると、双方の部会員とも地元経済が停滞していると回答している。とくに、交通運輸部会員の方がより深刻に捉えていることがうかがえる。また、売り上げに対して観光客の増減が影響を及ぼしているかどうかの質問に対しては、観光部会員の影響度合いが大きく、交通運輸部会員はほとんど影響していないと4割が回答している(図-4参照)。しかし一方で、観光を活性化させることが、地域経済に影響を及ぼすかどうかについては、図-5に示すように、交通運輸部会員も一転、影響すると回答しており、事業者の観光活性化に対する期待が大きいことがうかがえる。

4. 商業者からみた観光活性化

(1) 観光客の増加に対する賛否

観光客の増加に対する部会別の賛否意見は、図-6に示すように観光部会の方が95%とほとんどの会員が賛成している。一方、交通運輸部会では20%の会員が増えて欲しくないと回答している。さらに、観光客が増えて欲しくないと回答した被験者の意見をみると、図-7に示すとおり、「道路が渋滞する」「ゴミが増える」あるいは「騒がしくなる」といった意見が出されている。これらのほとんどが交通運輸部会員から出された意見であり、現時点での観光客の増加に対するメリット、すなわち売り上げ等に影響していないことの裏返しであろう。

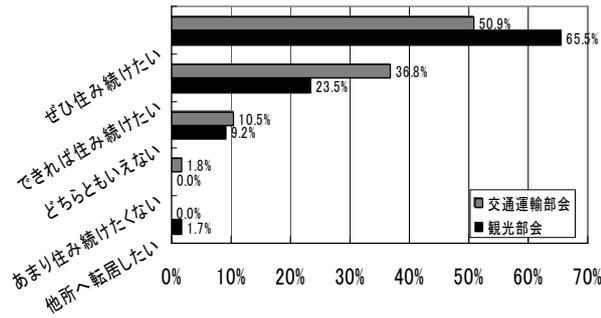


図-8 部会別居住継続の意向

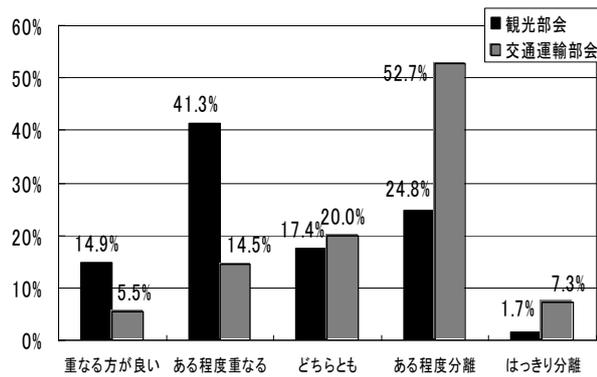


図-9 観光客の行動範囲と住民の生活範囲

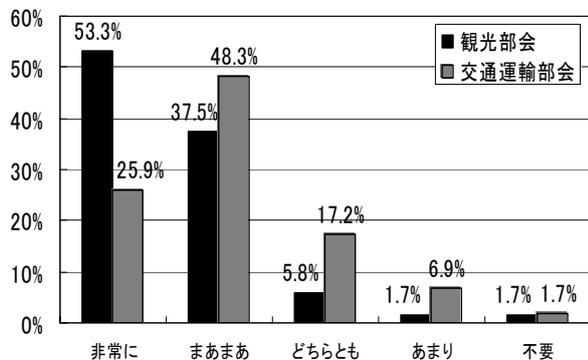


図-10 観光客と地元住民のふれあいの重要性

(2) 住民と観光客との住み分け

被験者が今後とも高山に住み続けたいかどうか、すなわち継続居住の意向をみたものが図-8である。この図から、観光部会会員の「ぜひ住み続けたい」と回答した強い継続居住の意向は65.5%で、交通運輸部会会員の51%を大きく上回っていることがわかる。一方で、観光客の行動範囲と住民の生活範囲の重なりを質問した結果が図-9である。すなわち、住民の生活圏に観光客が入ってくることに拒否反応は、あまり強くないものの、交通運輸部会会員では半数以上が分離を望んでいる。これとは逆に、観光部会会員では約56%が自分たちの生活圏と観光客の行動範囲が同じであるほうが望ましいと回

答している。さらに、高山の観光活性化のために地元住民と観光客とのふれあいの大切さを認識しているのは観光部会会員であることがわかる。特に強く望んでいる会員の割合は53%を占めており、まあまあ必要と答えた割合を加えると、9割の会員がその必要性を認識していることがわかる(図-10参照)。

これらの一連の調査結果をみると、観光部会のほとんどの会員は高山の観光活性化のためには観光客とのふれあいが重要と考えており、そのためにはお互いの生活行動圏が重なり合ったほうが都合が良いと考えていることがわかった。さらにこれらの結果から、このような観光客と地元住民の重なり合った行動圏としての場所であっても、将来にわたってもぜひ住み続けたいと願っていることがわかった。

5. 事業者による望ましい交通環境

(1) 事業者からみた観光客の望ましい交通手段

地元住民にとって高山に來訪する観光客の望ましい交通手段を把握するため、複数回答を可能として質問を行った。この結果が図-11である。これによるとJR線は7割近い高い評価を得ており、続いて観光バスと自家用車(レンタカーを含む)が続いている。しかし、バイクについては評価が低く、その他についても高速道路運行の路線バスや自転車などの記述が見受けられたが、いづれにしても低率であった。

この利用交通手段に対する選定理由を明らかにするため、この質問では選択した交通手段の理由を記述する欄を設けている。この理由欄に記述した被験者は68名であり、多種多様な意見が寄せられた。これらの意見をいくつかの代表的な意見をもとにくくり、まとめたものが表-2である。これらを見ると、「JR線」「観光バス」「JR線と観光バス」と、「自家用車」「全手段」の2つのグループに分類された。すなわち、前者のJR線を中心としたグループでは、地元住民の意向を主な理由として選択したものであり、一方の自家用車のグループでは観

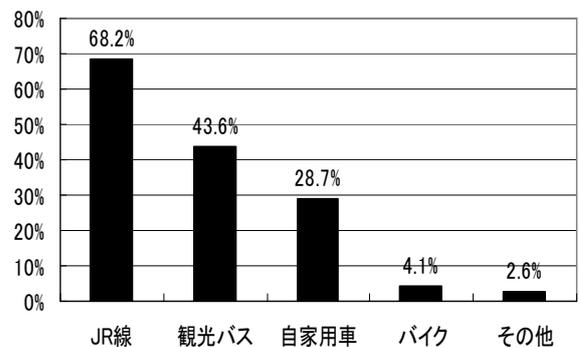


図-11 事業者からみた観光客の望ましい交通手段

表-2 交通手段選定の理由

理由	交通手段 JR線、観光バス、JR線 +観光バス	自家用 車、全手 段
町を歩いて観光して欲しい	11	0
交通渋滞の緩和になる	13	0
市街地の駐車場が少ない	12	0
地元経済が潤う	6	0
環境に寄与する	5	0
観光行動が制約されない	0	7
観光客自身の選択である	0	11

その他を除いて集計

観光客側に軸足を置いた考えによるものであった。とくに、JR線グループの理由では、歩行による町の観光やそのための買い物やタクシー利用など、観光行動による地元経済への貢献に期待していることが読み取れる。

また、観光客用の駐車場が少ないとの意見が出されているが、事業者からみた観光用駐車場の供給状況は図-12に示すとおり、不足していると回答している被験者は全体の三分の一に達している。このことから、交通手段としてJR線や観光バスを挙げている理由の一部を占めていることがわかる。

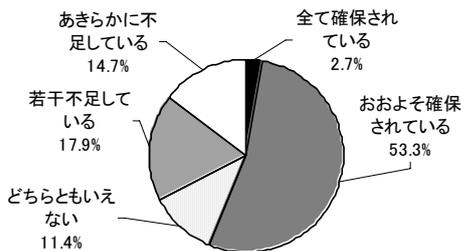


図-12 観光客用駐車場の供給状況

(2) 事業者からみた観光客の福祉バス利用

高山市では、高齢者を中心とした市民の足を確保するため、高山市と濃飛乗合自動車株式会社による福祉バス（愛称：のらマイカー）が平成9年8月より運行されている。事業主体は高山市で、濃飛乗合自動車株式会社が運行委託を受けている。この導入の背景には、高山は歴史都市であるがゆえに極めて市街地の道路幅員が狭く、路線バスの運行に不適であった。さらに、福祉施設や公共施設の郊外への移転に伴い、高齢者のモビリティに支障をきたすようになっていた。

このように、市民の足として導入された福祉バス、いわゆるワンコインバスに対して、観光客の利用の賛否について質問した結果が図-13である。すなわち、本来市民のために運行されている福祉バスが観光客に利用されることに対して約66%の被験者が容認していることから、

寛容な意見を持っていることがわかる。

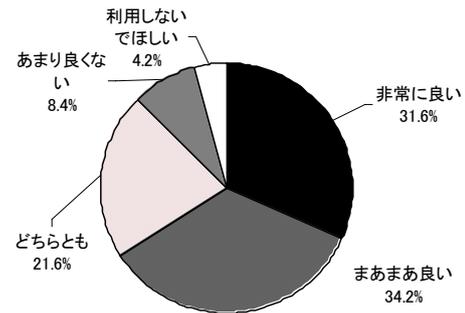


図-13 観光客の福祉バス利用の賛否

6. まとめ

歴史都市であり観光都市である高山において、観光活性化が地域経済に及ぼす影響を事業者の目線から把握した。これにより、次のことが明らかとなった。

事業者は現在の高山の経済が停滞していると考えており、業種によっては観光客の増加が必ずしも売り上げに寄与していないとしている。しかし一方で、観光が地域経済に及ぼす影響についてはほとんどの被験者が認めており、観光に期待していることがわかる。

また、事業者全体としては観光客と地域住民のふれあいが必要と考えているものの、交通運輸部会員では生活範囲と観光客の行動範囲が重なることへの違和感があり、観光部会員の過半数が容認していることとの違いを示している。

一方、観光客が高山を訪問する場合の望ましい交通手段は、観光客が町中を歩くことによる経済への寄与、さらには道路混雑の回避や駐車場の供給不足によりJR線や観光バス利用に対して多くの被験者が支持している。

さらに、市民の足として導入されているワンコインバスである福祉バスの利用についても、事業者の多くが容認していることがわかった。

今後の課題としては、高山における観光の活性化をさらに推進するため、観光客と地元住民とのふれあいを進めるための方策を探るとともに、JR線利用の比率を高めるための方策についても研究する必要がある。

参考文献

- 1) 和田章仁：「飛騨高山における観光振興とホスピタリティに関する考察」日本ホスピタリティ・マネジメント学会誌，第12号，pp.13-19，2005.

謝辞

本研究を遂行するにあたり、高山商工会議所の観光部会および交通運輸部会の方々にご協力いただいた。ここに謝意を表します。