

びわ湖・近江路観光圏における周遊観光行動の基礎的分析*

Characteristics of Excursion Behavior in the East-Lake Tourism Area *

大矢正樹**・近藤勝直***

By Masaki OYA**・Katsunao KONDO***

1. はじめに

2008年7月の観光圏整備法施行以降、現在（2009年5月1日現在）までに全国で30の観光圏が認定されている¹⁾。観光圏整備は、観光圏内の市町が協力して移動利便性や宿泊サービスの向上を図ることによって、「国内外の観光客が2泊3日以上滞在する」ことを目標としたものであるが、従来から強調されてきた“ネットワーク化”や“地域連携”が具体的な形として現れているところに大きな特徴がある²⁾。このような観光圏の登場は、“観光圏全体及び個々の都市も満足するwin-winの観光戦略”を求めるものであり、都市観光マーケティングにも新たな視座を要請している³⁾。周遊観光の推進は観光圏の有力な観光戦略の一つであるが、具体的な推進施策は個々の観光圏の構造を踏まえて実施されるべきであることはいままでのない。



図 1.1 びわ湖・近江路観光圏の圏域

*キーワード：周遊観光、観光圏、マーケティング

**正員，株式会社環境創造

(京都市中京区新町通四条上ル小結棚町426-1 新町錦ビル，
TEL:075-254-8811, E-mail: oya@issr-kyoto.or.jp)

***正員，流通科学大学情報学部

(神戸市西区学園西町3-1, TEL:078-796-4840,
E-mail: k-kondok@umds.ac.jp)

彦根市、長浜市、東近江市、米原市をはじめとする4市13町で構成するびわ湖・近江路観光圏(図1.1)が本年3月観光庁より認定された。本稿は、びわ湖・近江路観光圏における周遊観光推進を念頭におきながら、周遊観光行動の基礎的な分析を試みたものである。なお本稿はあくまでも著者の私見であることをあらかじめおことわりしておく。

2. びわ湖・近江路観光圏の概要

びわ湖・近江路観光圏は、琵琶湖と近江盆地及びそれを取り巻く伊吹・鈴鹿山系を擁して自然環境に恵まれるとともに、万葉の時代から幕末にいたるまでわが国の歴史・文化の重要な舞台となってきたため歴史文化資源が豊富である。また京阪神都市圏と中京都市圏の接点に位置しているため、関西及び中部からの来訪者が全体の80%以上をしめている(図2.1)。2007年現在の観光入込客数は2,100万人で、そのうち宿泊客数は90万人となっている。(図2.2)。

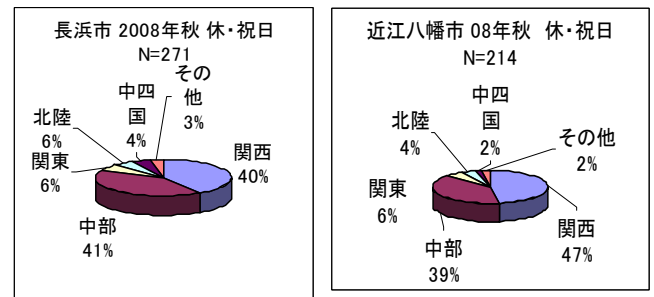


図 2.1 観光圏来訪者の出発地分布

(出典) びわ湖・近江路観光圏資料

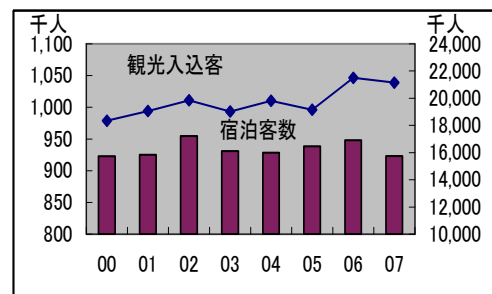


図 2.2 観光圏内観光客数の推移

(出典) 滋賀県観光統計年報より作成

3. びわ湖・近江路観光圏の宿泊／日帰り構成

びわ湖・近江路観光圏内の周遊観光行動の実態をみるまえに、長浜市、近江八幡市⁴⁾の宿泊／日帰り構成から周遊観光に対する需要を確認しておこう。

(1) 長浜観光客の宿泊／日帰り構成

長浜観光客の宿泊率は18%で日帰り中心の観光構造とあってよい(図3.1)が、一方長浜には日帰りでも米原市や彦根市といった観光圏内他都市へ宿泊する人が全体の9%あり、観光客の26%は観光圏内宿泊者である(図3.2)。これは京都市観光客の宿泊率26%(2007)とほぼ同じであり、その意味では日帰り・宿泊バランスは良いとみることもできる^{5)・6)}。米原や彦根に宿泊して長

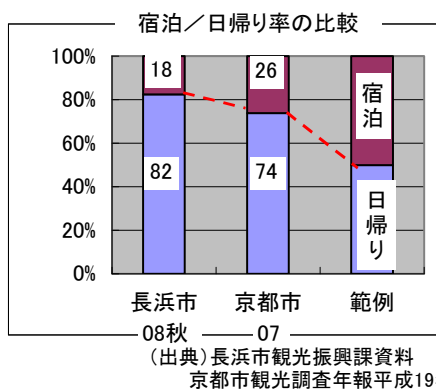


図 3.1 長浜観光客と京都観光客の宿泊率の比較

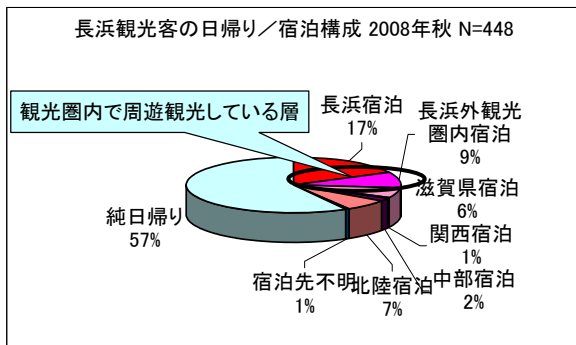


図 3.2 長浜観光客の日帰り／宿泊構成 (2008秋)

(出典) 長浜市観光振興課資料

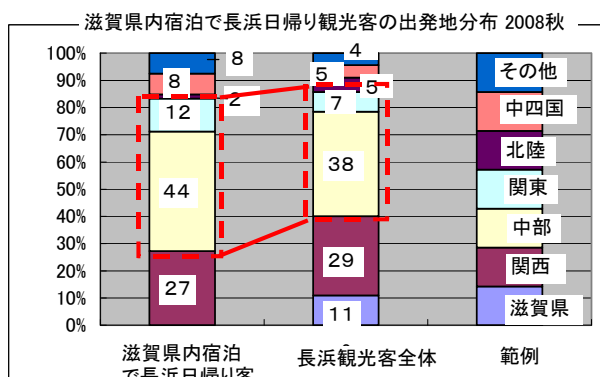


図 3.3 滋賀県内宿泊で長浜日帰り観光客の出発地分布

(出典) 長浜市観光振興課資料

浜で日帰り観光を楽しむ観光客は観光圏内を周遊する観光客の一典型であり、周遊観光に対する需要は十分にあることがみてとれる。ちなみに滋賀県内(長浜市除く)宿泊で長浜日帰り観光客の出発地分布をみると、中部・関東方面からが半分以上を占めている。特に関東方面からの来訪が10%あることが注目される(図3.3)。

(2) 近江八幡観光客の宿泊／日帰り構成

近江八幡観光客のうち近江八幡市に宿泊する人は7%である。また宿泊せずに帰宅する純粋日帰り客が80%あり、近江八幡観光は日帰り中心の観光構造といえる。長浜の場合と同様に日帰り客の宿泊場所についてたずねたところ、彦根、長浜などの観光圏内に宿泊する人が4%、大津市等の滋賀県他地域に宿泊する人が9%あり、近江八幡市は観光圏内他都市宿泊者よりも、大津市等の滋賀県内他都市宿泊者に対する吸引力の方が強いことがみてとれる(図3.4)。このように大津等の他圏域宿泊者に対して強い吸引力を有する近江八幡市が観光圏協議会へ復帰すれば、びわ湖・近江路観光圏の魅力度が大幅に向上することはまちがいないと考える。

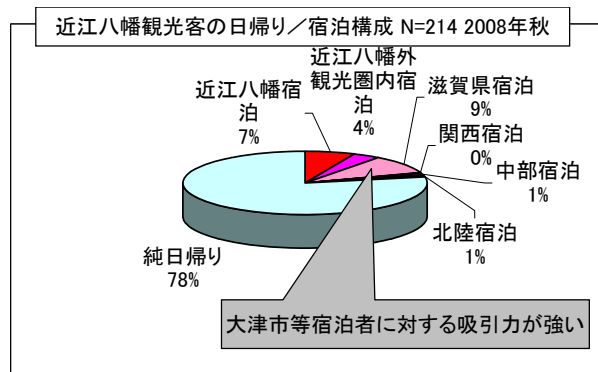


図 3.4 近江八幡観光客の日帰り／宿泊構成

(出典) びわ湖・近江路観光協議会事務局資料

4. 道の駅利用者の周遊行動

びわ湖・近江路観光圏では郊外部における観光客の動線を把握するために観光圏内の道の駅で実施したアンケート調査のうち、伊吹の里(米原市)、みずどりステーション(湖北町)、竜王かがみの里(竜王町)のデータを用いて、びわ湖・近江路観光圏の周遊行動について検討する。

(1) 日帰り／宿泊構成とトリップ数分布

道の駅利用者の日帰り／宿泊割合についてみると、宿泊割合は10%程度で、日帰り客が大部分をしめている(図4.1)。日帰り客のトリップ数分布をみると3トリップが最も多いが、2トリップのピストン型(自宅⇔道

の駅)も20~35%をしめている(図4.2)。これは道の駅が単なる休憩施設ではなく、地元の特産品(主に野菜)の販売やアトラクションにより観光施設の一つとして機能しているためと考えられる。例えば四季を通じてさまざまな野鳥が訪れるみずどりステーションにおける2トリップのピストン型の割合が35%と他に比べ高いのは、その証左といえることができる。

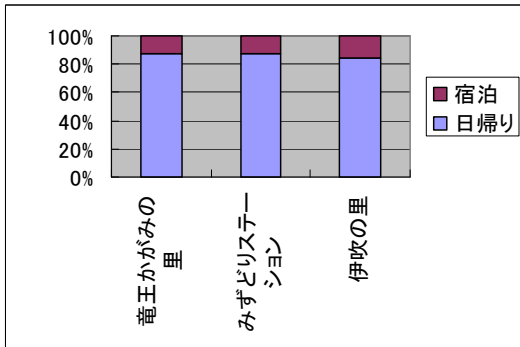


図 4.1 道の駅利用者の日帰り/宿泊構成

(出典) びわ湖・近江路観光圏協議会事務局資料

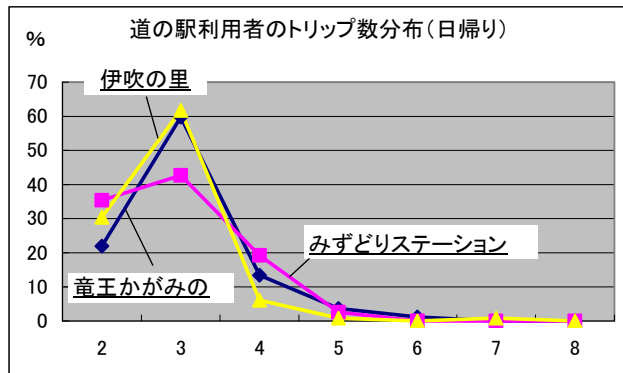


図 4.2 道の駅利用者のトリップ数分布(日帰り)

(出典) びわ湖・近江路観光圏協議会事務局資料

(2) 道の駅利用者の周遊行動の特徴

道の駅利用者がどのような動きをしているのか具体的にみていこう。各「道の駅」の着・発全交通量を100としたときのOD交通量を図4.3~4.5に示している。

□ 道の駅利用者の観光圏内周遊行動

図4.3~4.5からみてとれる道の駅利用者の特徴としてまず第一にあげられるのは、観光圏内の流動が特定の地区内に限定されているということである。「みずどりステーション」や「伊吹の里」利用者の観光圏内流動は彦根以北のエリアで完結しており、「竜王かがみの里」利用者の観光圏内流動は湖東地域以南のエリアで完結している。湖東三山(東近江地域)の紅葉と「みずどりステーション」のコハクチョウを両方鑑賞したり、近江八幡に寄ってから彦根城に行くというトリップは、三つの道の駅利用者のアンケート結果からは得られなかった。観光圏内周遊行動はエリア別周遊行動の複合体としてみた方がよさそうである。

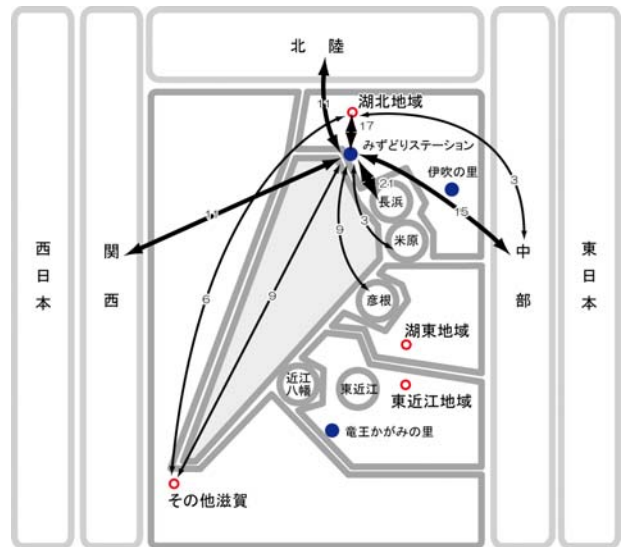


図 4.3 「みずどりステーション」利用者のOD流動図

(出典) びわ湖・近江路観光圏協議会事務局資料

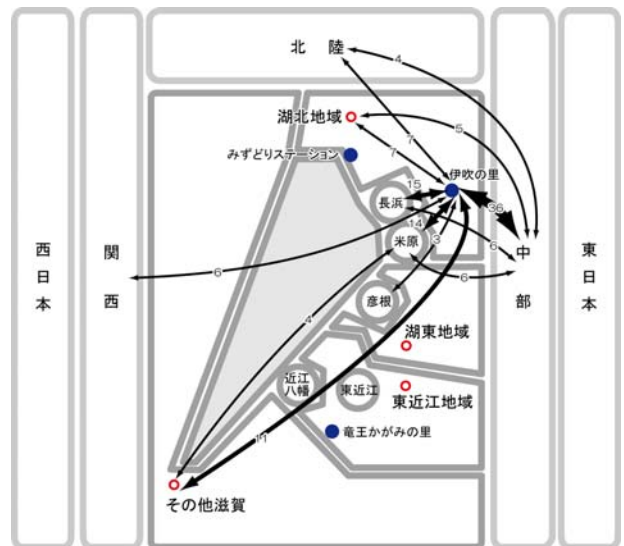


図 4.4 「伊吹の里」利用者のOD流動図

(出典) びわ湖・近江路観光圏協議会事務局資料

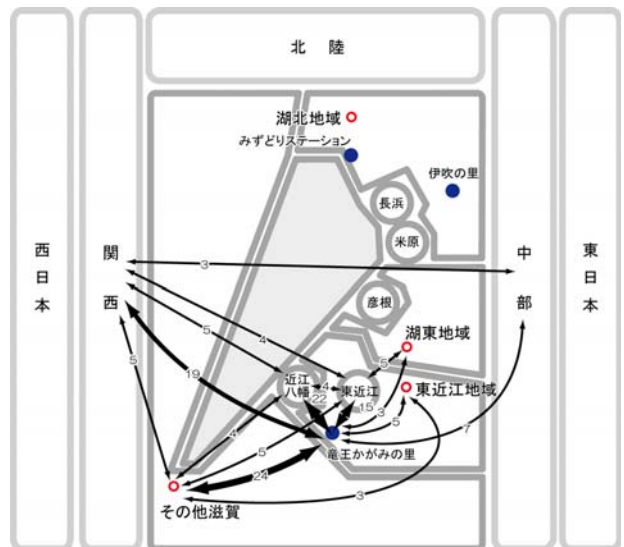


図 4.5 「竜王かがみの里」利用者のOD流動図

(出典) びわ湖・近江路観光圏協議会事務局資料

□ 道の駅と隣接核都市との関係

図 4.3~4.5からみてとれる第二の特徴は、道の駅と当該の道の駅に隣接する核都市観光中心とのOD交通量が大きい（動線が太い）ということである。「みずどりステーション」と長浜市とのOD交通量は「みずどりステーション」全体の20%を占めているし、「竜王かがみの里」と近江八幡市とのOD交通量も同様に全体の20%を占めている。「伊吹の里」の場合は隣接する核都市の観光中心が長浜と米原の二つあるため、それぞれは15%と20%を下回る値となっている。

□ 道の駅と他圏域との関係

図 4.3~4.5からみてとれる第三の特徴は、他圏域との結びつきが強いということである。特に「伊吹の里」は観光圏と中部圏との境界に、「竜王かがみの里」は観光圏の南の境界に位置するため他圏域との結びつきが強い。「伊吹の里」と中部圏とのOD交通量は全体の3分の1以上をしめているし、「竜王かがみの里」と大津等のその他滋賀県内他地域とのOD交通量は全体の20%以上を占めている。

以上の検討結果より自動車利用の観光客の周遊行動についてみると、①観光客は観光圏全域というような広い範囲ではなくもう少し狭いエリア内を周遊している、②道の駅と隣接する核都市の観光中心との結びつきは強い、③他圏域との境界に位置する道の駅については他圏域との結びつきが強い、といえそうである。

5. おわりに

本稿では、長浜観光客及び近江八幡観光客に対するアンケート結果から周遊観光に対する需要を確認した後、びわ湖・近江路観光圏における周遊行動について基礎的な分析を行い、観光圏内周遊行動がエリア別周遊行動の複合体となっている実態を明らかにした。また個々の道の駅は特定の観光核都市や他圏域と強く結びついていることも明らかになった。これは道の駅における情報発信のしかたや、周遊観光推進戦略の立案に大きな示唆をあたえるものと考えられる。本稿は自動車利用者の周遊行動について分析したものであり、今後は公共交通利用者の周遊行動についての分析が必要となる。都市観光の周遊行動調査についてはいくつかの事例もあり、調査手法についても確立されつつあるが⁷⁾、観光圏という比較的広いエリアについては、観光圏全体と個々の都市がwin-winの関係となれるようなマーケティング・リサーチ手法についての検討が必要と考えている。

謝辞 本稿をまとめるにあたりご協力いただきました長浜市観光振興課ならびにびわ湖・近江路観光協議会事務局の方々に心より感謝いたします。

補注

- 1) 観光庁：観光圏一覧（30地域），
<http://www.mlit.go.jp/common/000038565.pdf>
- 2) 例えば金井氏は「観光戦略の手順」の中で、「自分のところの観光が大事という視点はいけなない。足りないところは、他地域・他都市と連携し、ネットワークを組み、観光ビジネスを起すこと」と“連携”の重要性を強調している。（金井万蔵：会長記念講演，「観光研究」，Vol. 19-No. 2, pp30-32, 2008）
- 3) 従来の都市観光マーケティングは、個々の都市が観光というビジネスを展開するためのマーケティング手法に主眼が置かれており、都市間連携に関する研究事例は少ない。参考文献1)の訳者序文及び著者序文を参照のこと。
- 4) 近江八幡市は当初びわ湖・近江路観光圏協議会のメンバーであったが市の事情により2007年12月脱会した。協議会では復帰に向けた働きかけを続けることとしている。
- 5) 京都観光客の宿泊率は、「京都市産業観光局：京都市観光調査年報 平成19年」による。
http://raku.city.kyoto.jp/kanko_top/image/kanko_chosa19.pdf
- 6) 隣接する大津市のホテルには京都観光目的の団体客も多いことからうかがえるように、京都市内のホテル・旅館のキャパシティ不足のために、京都観光客の宿泊率が26%に止まっている可能性もある。それを考慮すると現在の宿泊率をそのまま“望ましい宿泊率”としてよいか若干疑問は残るが、本稿では“望ましい宿泊率の事例”として京都観光の宿泊率をとりあげた。
- 7) Kazuo NISHII, Katsunao KONDO, Kuniaki SAKAI: Development of Marketing Research Method for Urban Tourism, Proceedings of International Seminar on Urban Tourism and Travel Behavior Analysis, pp.6 - 9, 2008.

参考文献

- 1) ボニータ・M・コルプ著近藤勝直監訳『都市観光のマーケティング』，多賀出版，2007