

過疎地域の観光開発に関する基礎的研究*

Studies on Tourist Development in Depopulated Areas

折田 仁典** 鷲谷 斉*** 清水浩志郎****

By Jinsuke ORITA, Hitoshi WASHIYA and Koshiro SHIMIZU

1. はじめに

多くの地域では交流人口の拡大を図ることから、地域を振興しようとする傾向が強く、実際に観光開発計画が策定され、事業展開されているところもある¹⁾。とりわけ過疎地域では、観光に大きく期待する傾向が強く短絡的に地域開発イコール観光開発であるという意識が顕著である²⁾。しかしながら、現実問題として過疎地域での観光による地域振興には多大なる課題が山積しているのが現状である。例えば、観光資源に着目すると、PR 不足や観光資源そのものが貧弱であることにより社会的認知度が低いこと、交通環境に着目すると、道路や鉄道などの交通ネットワークの不備による観光資源までのアクセスの悪さなどが指摘される³⁾。とは言うものの、このような地域単独での人口増加が望めない過疎地域においては、観光などにより交流人口の増加を図ること以外に、地域の活性化を促す整備方策が見つからないのもまた事実である。

昨今、地方においても高速道路の整備あるいは港湾や空港の整備が進展し、地域における交通環境が従前に比べ向上してきた。例えば、過疎地域 36 市町村を抱える秋田県における交通環境の整備としては、平成 9 年 3 月に秋田新幹線が開通したのをはじめとし、平成 9 年 7 月に秋田自動車道は東北自動車道北上西 IC に接続し、さらに同年 11 月には昭和男鹿半島 IC まで全線開通している。平成 10 年 7 月には秋田県内 2 番目の空港となる大館能代空港が開港

予定である。これらは秋田県の過疎地域の観光開発にとっても明るい材料である。秋田県における観光・レジャーによる収益は、その波及効果も含めれば、農業生産額を上回るという報告もあり、交通環境の整備の進展とともに地域の期待度は大きい⁴⁾。この期待を現実のものとするためには、現在までに実現された観光開発の評価を行い、何がうまくいっているのか、何処に問題があるのかなどを明確にし、方針・対策を考える必要がある。

本研究は上述のような問題認識を踏まえ、秋田県内 69 市町村（うち過疎地域 36）を分析対象に観光開発の評価、地域活性化の現状、観光開発の視点からみた道路の評価を試みたものである。なお、分析においては一般地域（過疎地域指定外地域）と過疎地域別に分けて考察を行い、両者の結果を比較することから、過疎地域の観光開発のあり方について言及した。

2. 観光・レジャー開発に関する既往研究

観光・レジャー開発に関する調査、分析は諸々の研究分野で多岐の項目にわたり行われてきた。これらの調査、研究を分析項目に着目して分類すれば次のようである。

- ①観光交通に関する調査・分析
- ②観光開発整備に関する調査・研究
- ③観光開発に伴う地域環境への影響に関する調査・研究
- ④観光による地域活性化、地域開発に関する調査・研究
- ⑤観光情報および情報認知に関する調査・研究

観光に関する従来の研究はどちらかといえば「観光資源」の豊富な地域・地区を対象としたものが多く、人口減少地域での観光に重点を置き、分析を加えた例は少ない。このようなフィールドを分析対象とした研究には永井⁵⁾、春名、野崎⁶⁾、の研究が見られる程度である。永井は全国 1044 の過疎地域を

*キーワード：地域計画 過疎地域 観光開発

*正会員 工博 秋田高専助教授 環境都市工学科

〒011-0923 秋田市飯島文京町 1-1 TEL 018-847-4067

FAX 018-847-4067

***学生員 秋田大学大学院鉱山学研究科 土木環境工学専攻

〒010-8790 秋田市手形学園町 1-1 TEL 018-889-2368

FAX 018-837-0407

***正会員 工博 秋田大学工学資源学部教授 土木環境工学科

〒010-8790 秋田市手形学園町 1-1 TEL 018-889-2359

FAX 018-837-0407

分析対象として観光レクリエーション開発実態を明らかにするとともに、開発の方向性について検討を行っている。一方、春名らは直接、過疎地域の観光を分析しているわけではないが、ダム建設による「過疎化の進展」という懸念から、ダム整備による地域振興策を検討している。前述のように、過疎地域における観光開発に関する分析は不十分であり、過疎地域を均衡ある国土の発展の一翼を担う重要な地域と位置づけるならば、過疎地域以外の地域と同様の分析が必要である。

3. 調査概要

秋田県は北東北の日本海側に位置し、全県 69 市町村のうち 36 市町村が過疎法により過疎地域に指定されている。観光資源としては、世界遺産に指定された「白神山地」、「十和田・八幡平国立公園」、日本一深い「田沢湖」、「男鹿国定公園」などが挙げられる。秋田県の観光資源は県内の広範囲に点在しており、自然資源型が多いという特徴があり、これら著名な観光地には多くの過疎地域が含まれている。

調査は平成 8 年 11 月に秋田県の過疎法の指定を受けている 36 市町村を含む 69 市町村の観光担当部局に対して、郵送により観光開発についてアンケート調査を実施した。調査項目は各市町村の保有する観光資源や祭り・イベントの現状、観光開発の現状、道路の評価などに関するものである。アンケートの回収結果は表－1 に示す通りである。

4. 観光開発の現状評価について

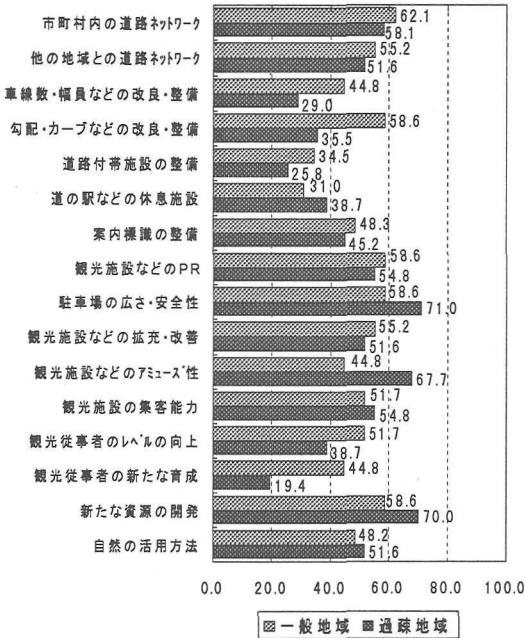
(1) 観光開発の現状評価について

ここでは「観光開発の現状評価」を把握するために観光開発に関する 16 項目を設定し、単純集計を行った。図－1 は各項目について一般地域、過疎地域別に「良い」と評価した比率を示したものである。

ここで過疎地域に着目すると、最も評価の良い項目としては「駐車上の広さ (71.0%)」、次いで「新たな資源の開発 (70.0%)」「観光施設などのアメニティ性 (67.7%)」となっている。この 3 項目は一般地域と比較しても、評価が高くなっている。一方、最も評価の悪い項目としては「観光従事者の新たな育成 (19.4%)」「道路付帯施設の整備 (25.8%)」「車線数・道路幅員などの改良・整備 (29.0%)」とな

表－1 アンケートの回収結果

	秋田県		
	一般地域	過疎地域	全 体
配布票数	33 票	36 票	69 票
回収票数	29 票	31 票	60 票
回 収 率	87.9 %	86.1 %	87.0 %



図－1 観光開発の現状評価

っている。さらに、両地域で差異がみられる項目としては「車線数・幅員などの改良・整備（一般：44.8%、過疎：29.0%)」「勾配・カーブなどの改良・整備（一般：58.6%、過疎：35.5%)」「観光従事者の新たな育成（一般：44.8%、過疎：19.4%)」があげられる。このことから、過疎地域の「観光開発の現状評価」は、一部の項目の評価は良いものの、多くの地域において道路の幅員や容量、休息施設などの道路整備が不十分であるなどの理由から、評価が悪くなっていることが明らかとなった。「観光産業従事者の新たな育成」についても「良い」と評価する地域は少なく、若者に働く場所を与え、人口の流出を抑えるという観点からも、今後の大きな課題になると思われる。図－2 は観光開発の成功度を、図－3 は観光開発による地域の活性化の評価について示したものである。これによると、「かなり成功している」とする地域が全体で 12.7%、一般地域で 21.4%、過疎地域で 3.7%となっている。さらに、観

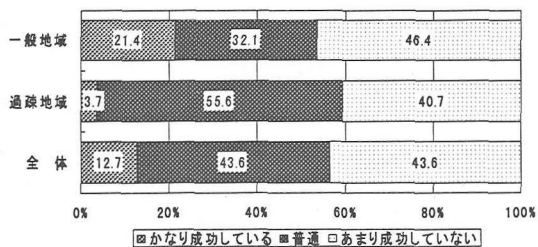


図-2 観光開発の成功度の評価

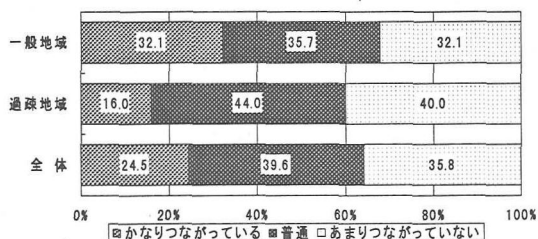


図-3 観光開発による地域の活性化の評価

光開発が地域の活性化につながっているか否かという質問では、一般地域で 32.1%が「かなりつながっている」と回答したのに対し、過疎地域で 16.0%と低い値となっている。また「つながっていない」という回答は 40.0 %と高率であり、自然に恵まれた環境、観光資源があるとはいうものの、地域活性化に連動していない現実が明らかとなった。

(2) 観光開発の成功度と地域の活性化に関する要因分析

次に各市町村における観光開発の評価に影響を及ぼす要因を把握するため、表-2に示す「市町村内のネットワーク」から「新たな観光資源の開発」までの8アイテムを設定し、数量化理論第Ⅱ類を適用した。用いたサンプル数は過疎地域 22、一般地域 26 の 48 地域である。各アイテムのカテゴリーは「かなり良い」「良い」「悪い」の3段階とし、外的基準は『観光開発の成功度』および『地域の活性化につながっているか』である。表によると『観光開発の成功度』に最も影響を与えている要因は「1：市町村内の道路ネットワーク」(3.3287)であり、次いで「8：新たな観光資源の開発」(2.0856)、「3：車線数・道路幅員の改良・整備」(1.3471)の順であった。この結果から『観光開発の成功度』の評価には、地域内のアクセスルートや交通容量および新たな観光資源の開発などの要因が強く影響してい

表-2 観光開発と地域活性化の現状

アイテム	カテゴリー	観光の成功度		地域の活性化	
		係数	レンジ	係数	レンジ
1 市町村の道路ネットワーク	かなり良い	-3.3287	3.3287	0.8573	0.8573
	良い	-0.4524		0.6065	
	悪い	(0)		(0)	
2 他の地域との道路ネットワーク	かなり良い	1.2635	1.2635	1.5848	1.6213
	良い	0.4455		-0.0365	
	悪い	(0)		(0)	
3 車線数・道路幅員の改良・整備	かなり良い	-1.3471	1.3471	-0.7408	0.7921
	良い	-0.1370		-0.7921	
	悪い	(0)		(0)	
4 勾配・カーブなどの改良・整備	かなり良い	-1.2634	1.2634	0.7067	1.0821
	良い	-0.1718		1.0821	
	悪い	(0)		(0)	
5 道の駅などの休息施設	かなり良い	0.3649	0.3649	-1.1109	1.1109
	良い	0.3201		-0.1223	
	悪い	(0)		(0)	
6 観光・レジャー施設などのPR	かなり良い	-0.2715	0.2993	0.8014	1.3142
	良い	-0.2993		-0.5128	
	悪い	(0)		(0)	
7 観光・レジャー施設の拡充・改善	かなり良い	-0.1652	0.1804	2.3381	2.3675
	良い	-0.1804		-0.0293	
	悪い	(0)		(0)	
8 新たな観光資源の開発	かなり良い	-2.0856	2.0856	2.7643	2.7643
	良い	-0.0349		1.2934	
	悪い	(0)		(0)	

相 関 比	0.8071	0.5997
-------	--------	--------

ることが判明した。また『地域の活性化』に最も影響を与えている要因は「8：新たな観光資源の開発」(2.7643)、次いで「7：観光・レジャー施設の拡充・改善」(2.3675)、「2：他の地域との道路ネットワーク」(1.6213)などの順であった。『地域の活性化』の評価には、観光資源そのものの開発や他地域とのアクセスビリティに関する要因が強く影響しているようである。すなわち、観光開発により地域の活性化を図る場合、新たな観光資源の開発はもとより、既存の資源の見直し、地域内、地域間のアクセスルートの整備が重要であることが指摘された。さらに「8：新たな観光資源の開発」が『観光開発の成功度』『地域の活性化』の両方に大きく影響していることから、観光開発および地域活性化の成否に”資源開発”も重要であることが示唆された。

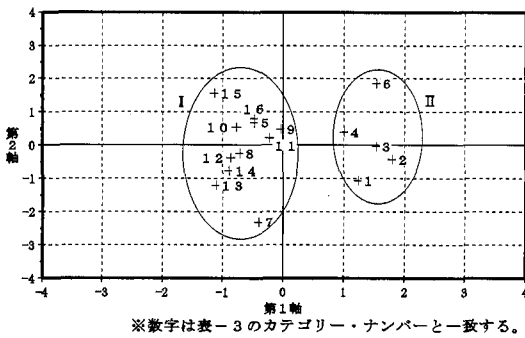
5. 観光開発評価の類型化

(1) 観光開発に伴う政策の評価の類型化

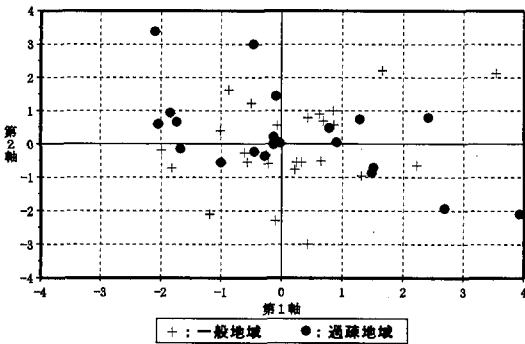
観光開発のためには観光資源の整備のみならず、道路整備、観光産業従事者の育成など多岐にわたる項目の充実が必要で、各地域は地域事情を踏まえながら整備を進めていると思われる。ここでは、現在までに実施されてきた各項目（「市町村内の道路ネットワーク」から「自然の活用方法」の 16 項目）

表－3 評価項目のカテゴリー・スコア

No.	カテゴリー	第1軸	第2軸
1	市町村内の道路ネットワーク	1.2315	-1.0571
2	他の地域との道路ネットワーク	1.8039	-0.4238
3	歩道、道路幅員などの改良・整備	1.5336	-0.0213
4	勾配、カーブなどの改良・整備	1.0115	0.4033
5	道路付帯施設の整備	-0.4718	0.6783
6	道の駅などの休息施設	1.5389	1.8654
7	案内標識などの整備	-0.4013	-2.3020
8	観光・レジャー施設の整備	-0.7108	-0.2470
9	駐車場の広さ・安全性	-0.0383	0.4793
10	観光・レジャー施設の拡充・改善	-0.7718	0.5436
11	観光・レジャー施設のミューズ性	-0.2298	0.2197
12	観光・レジャー施設の集客能力	-0.8658	-0.3724
13	観光産業従事者のレベルの向上	-1.1146	-1.2113
14	観光産業従事者の新たな育成	-0.8921	-0.7668
15	新たな観光資源の開発	-1.1348	1.5706
16	自然の活用方法	-0.4721	0.8018



図－4 評価項目のカテゴリー・プロット



図－5 一般地域、過疎地域別のサンプル・プロット

について、その評価（良い－悪い）によって整備項目の類似性を検討した。表－3は数量化理論第Ⅲ類を適用した結果である。得られたカテゴリー・スコアをみると第1軸は「道路ネットワーク」「道の駅などの休息施設」「歩道、車道幅員などの改良・整備」などの値が高いことから『道路整備の評価』を、

一方第2軸は「道の駅などの休息施設」「新たな観光資源の開発」などの観光資源に関するスコアが高いことから『観光資源開発の評価』を意味していると解釈される。図－4はカテゴリー・スコアをプロットしたものであるが、この図によれば観光施設を中心とするグループⅠと道路整備などを中心としたグループⅡに大別されることがわかる。ここでカテゴリー・スコアが第1軸、第2軸ともに負の値となるカテゴリーをみると、それらは「観光産業従事者のレベルの向上」や「観光産業従事者の新たな育成」など、主に観光開発におけるソフト面の整備に関するものである。とりわけ「案内標識などの整備」と「道の駅などの休息施設」「新たな観光資源の開発」などとは観光開発において、その整備が異なる分野として認識されているようである。

図－5はサンプル・スコアを一般地域、過疎地域別にプロットしたものである。図をみると過疎地域のサンプルは一般地域のサンプルに比べて、ばらついている。この結果から、観光開発の現状評価については、一般地域では施設整備を中心に概ね評価が似かよっているものの、過疎地域では施設や道路整備の評価に差異があることが明かとなった。さらに、過疎地域のサンプルは第1軸方向にばらついているため、道路整備に関する評価が分析結果に影響したものと思われる。換言すれば、過疎地域における観光開発の評価には非常に差異がみられ、その原因としては道路整備の成否が影響していると考えられる。

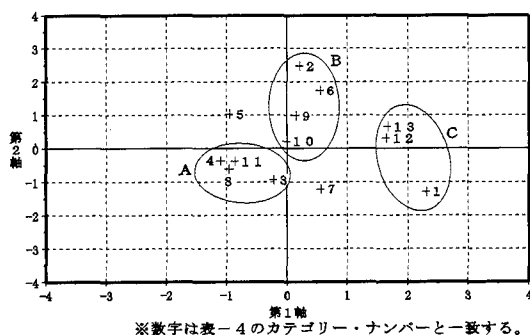
(2) 観光開発の視点からみた道路の評価特性

観光開発のためには道路整備は不可欠である。そこで、道路整備に関する13項目を設定し、「良い－悪い」の評価から、これらの項目を類型化し、項目間の類似性の検討を試みた。表－4は数量化理論第Ⅲ類を適用した結果であり、図－6はカテゴリー・スコアを図示したものである。カテゴリー・スコアの値から軸の持つ意味を解釈すると、第1軸は『ネットワークとしての道路の評価』を、第2軸は『道路構造の評価』を表わすものと考えられる。この軸の持つ意味を考慮しながら、各評価項目の類似性をみると、全体的にはばらついているものの、A、B、Cのグループのように比較的類似している項目群も

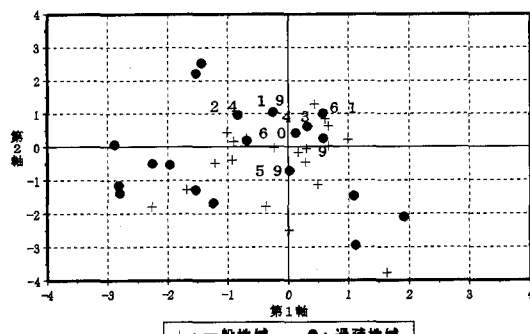
表－４ 観光開発の視点からみた道路評価のガウリー・スコア

No.	カテゴリー	第1軸	第2軸
1	貴市町村への案内標識	2.3149	-1.2867
2	道の駅などの休息施設	0.2138	2.4776
3	走行速度の規制	-0.2193	-0.9328
4	交通渋滞の程度	-1.1032	-0.3627
5	追い越し車線	-0.9487	1.0321
6	道路の車線数、道路幅員	0.5624	1.7369
7	道路の舗装状況	0.5676	-1.2038
8	冬期道路の除雪	-0.9686	-0.6084
9	道路のカーブの状態	0.1554	0.9871
10	道路の縦断勾配	-0.0046	0.2231
11	道路の安全施設	-0.8609	-0.3690
12	カメラスポットなど道路付帯施設	1.6460	0.3088
13	観光施設間の道路ネットワーク	1.6702	0.6619

(全地域)

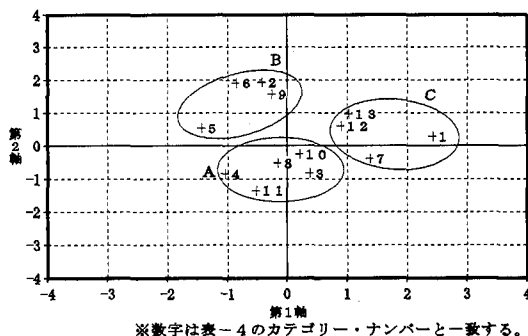


図－６ 観光開発の視点からみた道路評価のガウリー・プロット (全地域)

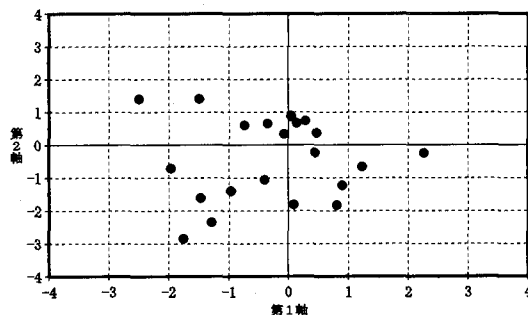


図－７ 観光開発の視点からみた道路評価のサンプル・プロット (全地域)

みられる。グループAは「走行速度の規制」「道路の安全施設」などの評価項目であり、これらの類似性の生起には冬期交通の視点があるものと推測される。一方、グループBには「道の駅などの休息施設」「道路の縦断勾配」などがあり、道路構造の整備評価が根底にあると考えられる。また、グループCには「案内標識」「観光施設間の道路ネットワーク」などがあり、前者のグループとは異なり、道路のネ



図－８ 観光開発の視点からみた道路評価のガウリー・プロット (過疎地域)



図－９ 観光開発の視点からみた道路評価のサンプル・プロット (過疎地域)

ットワーク整備評価群と思われる。

図－７は各地域のサンプル・スコアを一般地域、過疎地域に分けてプロットしたものである。これを見ると一般地域は過疎地域に比べ、ばらつきが少なく、比較的原点付近に位置するものが多い。これは設定した13の評価項目の評価回答パターンが、過疎地域に比べて類似していることを意味している。一方、過疎地域では前述A、B、Cのグループいずれにも該当する地域がみられ、観光開発の視点からみた道路整備の評価は大きく異なっていることが明らかとなった。これらをサンプル・スコアのプロット点の数からみれば、道路構造に評価をおく地域が多く、ネットワークとしての道路整備、とくに「道の駅などの休息施設」「案内標識」に評価をおく地域は少ない。この結果は前述、図－１の結果とほぼ一致する。

過疎地域について、より詳細な結果を得るため、これらの地域のデータを用いて数量化理論第Ⅲ類を適用した。図－８はカテゴリー・スコアを、図－９はサンプル・スコアを図示したものである。カテゴリー・スコアによれば第1軸、第2軸の意味は「全

地域」の場合と同様であると解釈できる。カテゴリ・スコアのプロットとサンプル・スコアの散布状態をみると、全地域を対象とした場合と同じく、評価群は3グループに大別される。これらのグループに含まれる地域としてはグループAには概して積雪の大なる地域が、グループBには積雪はあまり深くなく国道沿いの地域、一方、グループCには都市など核となる地域から離れている地域が含まれていることが判明した。これらの結果をみると、多分に地域事情が背景にあるものと推測される。

6. まとめ

本研究は今後の過疎地域の観光開発の整備を図るための基礎的資料を得ることを目的に、現在まで実施されてきた施策の評価、観光開発の視点からみた道路の評価などについて分析を加えたものである。分析結果を要約すれば次のようである。

- 1) 観光開発の成功度に対する評価は秋田県全体でもあまり高くないが、過疎地域はそれにも増して極めて低く、また地域活性化につながったとする評価も一般地域と比べて低率である。すなわち、現段階では成功し、地域活性化につながったとは言いがたい。県全体でみるならば、観光の成功度には地域内のアクセスルート整備、道路交通容量の増加確保、新たな観光資源の開発が、また地域活性化には他地域と道路ネットワークの整備、観光・レジャー施設整備が影響していることから、こ

れらの整備の検討が第一に挙げられる。

- 2) 観光開発の視点からみた道路整備評価に基づいた道路整備評価パターンは、一般地域と同様な評価パターンを示す地域も見られるものの、これらの評価は一般地域と比べばらつきが大きく、「冬期交通の視点」「道路構造の整備評価」「道路のネットワーク整備評価」の3グループに大別される。各グループに含まれる地域を考慮すれば、地域事情が背景にあると推測される。分析結果から過疎地域での観光開発がうまく遂行されていない現実および道路整備の重要性、さらに地域によって道路整備視点が異なることが明確となった。

今後、過疎地域の観光開発を成功に導くためには道路整備とともに、分析から明示された「観光産業従事者の新たな育成」も重要な課題となってくるものと思われる。

【参考文献】

- 1) 工藤将章、細野光一、渡辺貴介：佐渡観光の地域経済効果、第21回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.403～408、1986
- 2) 折田仁典、清水浩志郎：DEMATEL法による過疎問題の構造化に関する基礎的研究、第23回日本都市計画学会学術研究論文集、pp.289～294、1996
- 3) 鷲谷 斉、折田仁典：過疎地域の観光開発に関する基礎的研究、土木計画学研究・講演集19(1)、pp.431～434、1996
- 4) 加賀谷長之：秋田県観光の課題を考える、秋田地域問題研究会創立20周年記念誌、pp.18～21、1996
- 5) 永井 護：過疎地域における観光レクリエーション開発、土木学会第27回年次学術講演会講演概要集・第4部、pp.33～34、1976
- 6) 春名攻、野崎一郎：ダム湖周辺におけるリゾート空間創出に関する研究、土木計画学研究講演集No.12、pp.419～426、1989

過疎地域の観光開発に関する基礎的研究

折田仁典、鷲谷 斉、清水浩志郎

本研究は過疎地域の地域振興には観光開発が有効な1手段であるとの認識にたち、観光開発を行うためには、いかなる問題・課題が存在するかを把握することを試みたものである。分析項目は過疎地域の観光・レジャー施設の評価および観光・レジャー施設へのアクセスを含む道路ネットワークの評価などである。分析には数量化理論第Ⅱ類、第Ⅲ類を用いた。

その結果、観光開発を成功させ、地域を活性化させるためには、既存資源の改善やアクセスルートの整備のみならず新たに観光資源の開発が重要であることが明らかとなった。

Studies on Tourist Development in Depopulated Areas

By Jinsuke ORITA, Hitoshi WASHIYA and Koshiro SHIMIZU

This paper aims to understand the problems concerned with tourist development in depopulated areas which is based on the recognition that tourist development is a very important countermeasure to activate these regions.

In this analysis, tourist equipments, road structure and network for access to tourist equipments have been evaluated by Quantification Theory Ⅱ and Ⅲ.

As the results, it has been clarified that it is very important to develop new tourist resources in addition to improvement of previous tourist equipments and preparation of access route in order to activate depopulated areas.