

北陸新幹線開業における広域観光連携の可能性と課題

金沢大学	理工学域環境デザイン学類	学生会員	○仕明 祐人
金沢大学	理工研究域環境デザイン学系	フェロー	高山 純一
金沢大学	理工研究域環境デザイン学系	正会員	中山晶一郎
金沢大学	理工研究域環境デザイン学系	正会員	藤生 慎

1. 研究の背景と目的

北陸新幹線開業を目前とした今、人気な観光名所（資源）が数多く存在する北陸地域の広域観光連携は交通分野が取り組むべき重要な分野の一つである。

北陸地域の現状として、前述の通り当地域には歴史的風情の漂う町並み、名湯、由緒ある寺院、数多の山々、荒々しい海岸、海産資源等、豊かな観光名所（資源）が数多く存在する。しかし、これらは各々が単体で認識される事が多いため北陸地域全体の広域観光(周遊観光)が促進されていない。これら観光名所全体を「1つの観光地域」としてリンクさせ、旅行者の滞在時間の引き伸ばしや、更にはリピーターを確保することが観光振興促進には大切である。北陸新幹線開業に伴い当地域への来訪者の増加が期待される今、新幹線を含めた交通手段の連携によって来訪者の広域観光を促進すること、即ち「広域観光連携」の推進が重要である。

そこで、本研究では広域観光連携を先行している地域に関連した資料を整理・分析し、北陸地域における広域観光連携の可能性と課題を検討する。

更に加えて ArcGIS を用いて北陸新幹線開業前後により、新幹線と航空機での所要時間の違いを示して、開業効果を明らかにすることにより、新幹線開業が及ぼす観光客への「時間的」有利性を示す。並びに新幹線開業後においても航空機が有利な地域を示す。その結果から、新幹線開業における広域連携の可能性と課題の検討をすることを目的とした。

2. 既往研究

これまでの広域観光連携の研究は、九州地域や中国地域、四国地域、東北地域、北海道等の広域観光推進機構が機能している地域に関連したものが多く、

広域観光連携推進機構が機能していない北陸地域に関する研究は少なかった。

3. 北陸地域外における広域観光連携に関連した資料整理及び分析

九州地域で2014年から進められている第二期九州観光戦略¹により、広域観光連携推進の意義と期待できる効果（広域観光連携の可能性）を以下のように整理した。

(1) 観光客の行動範囲拡大に対応した広域的な取り組みの必要性

2泊以上の旅行日程の場合、1つの観光地だけで観光客を満足させることはなかなか難しい、特に外国人観光客については、旅行日程が長いことから、特にその傾向が強い。また観光客のニーズは一層多様化してきている。こうした旅行者の行動範囲の拡大や旅行ニーズの多様化に応じて、広域的に観光地を回す必然性が生じている。

したがって、旅行者の行動範囲にふさわしい、広域的に整合性のある観光行政、観光施策の展開が必要といえる。

(2) 地域間競争に打ち勝って目的地として選択されるための訴求力強化が可能

国内外での観光地間競争が激化する中、観光地間・観光エリア間の連携により観光資源を相互に結びつけることで、個々の資源の魅力を相乗させ増強させることができる。

(3) 圏域内への経済波及効果を高めることが可能

これまであまり知名度の高くなかった潜在力のある観光地を、知名度の高い観光地と伴わせて広域の周遊ルートに組み込むことにより、知名度向上に資することが期待でき、その結果として当該地域の地

域活性化につなげることができる。

4. 北陸地域内における広域観光連携に関連した資料整理及び分析

北陸地域観光が今置かれている環境を次にまとめた。

(1) 北陸地域における内部環境

ネガティブな要素としては、北陸地域での宿泊者数は、全国と比べ伸び悩んでおり(図 1²⁾)、他圏域において観光で最も行きたい圏域の上位に選ばれる(図 2³⁾)一方で、実際に北陸を訪れる観光客は少ない。また、北陸信越運輸局が北陸広域観光戦略を策定したが、遂行する体制、資金が不十分である。

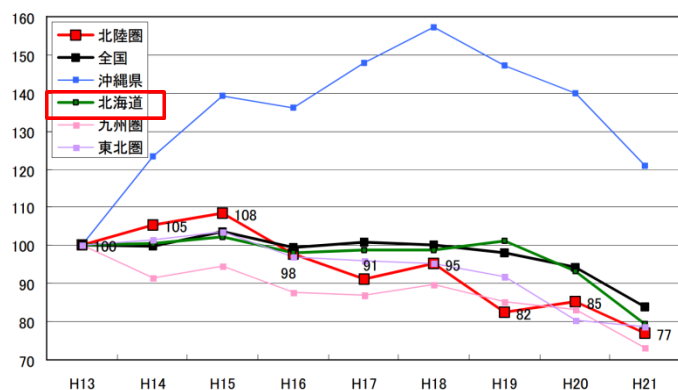


図-1 宿泊者数の推移(H13を100とした数値)

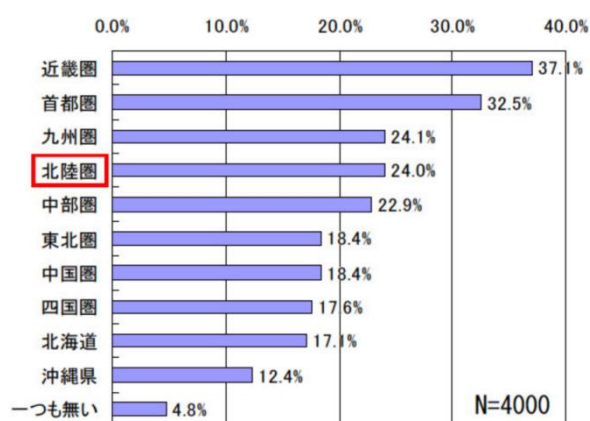


図-2 観光で訪れたい圏域(1泊2日)

ポジティブな要素としては、旅行者は北陸の複数地域を周遊する傾向があり、一体的な取り組みが有効であること、北陸三県誘客促進連絡協議会による北陸広域観光キャンペーンにより、北陸への来訪意

向が年々向上していることである。

(2) 北陸地域観光を取り巻く外部環境

① 交通基盤整備によるインパクト

東海北陸道の開通(平成20年全線開通)により北陸各地において観光客が増加している(平成19年から平成23年にかけて約1.2~2.0倍増加)。また、北陸新幹線金沢開業(平成27年3月14日予定)により、北陸への流入が約140万人(平成23年と比べ5%)増加すると予測される。

② 観光ニーズの変化

旅行者のニーズは滞在にシフトしており、リピーター、滞在に耐えられる観光まちづくりが必要である。

③ 全国の競合状況

九州、東北、四国等は広域観光連携による観光誘客を進めており、地域間競争が激化している。

5. 新幹線開業による時間的優位性について

ArcGISを用いて新幹線開業前後での等時間到達圏を作成・比較し、新幹線開業の時間的優位性を見たい。等時間到達圏は現在作成中で、結果については講演時に行いたい。

6. まとめと今後の方針

今回の結果から、北陸地域での広域観光連携の推進に成功した場合、主に経済的な面で当地域に利巧があることがわかった。

しかし、本研究の目的は北陸地域における広域観光連携の可能性と課題を検討するところにある。今後は、具体的な経済波及効果や移動時間縮減の予測を進めていきたい。

7. 参考文献

- 1) 第二期九州観光戦略委員会:第二期九州観光戦略。2013。
<http://www.pref.oita.jp/chijikai/kyusen/2013data/plan.pdf>
- 2) JTB:宿泊白書。2010。
- 3) 国土交通省:広域地方計画の各圏域について他圏域から見たイメージ等に関する調査。2007。
<http://www.mlit.go.jp/common/000046729.pdf>