

多時点観光周遊データを活用した越境圏における高速道路整備の影響分析

復建調査設計株式会社 正会員 ○山根 啓典
松江工業高等専門学校 村上 享

1. 背景と目的

中海・宍道湖・大山圏域は島根と鳥取の県境を跨ぐ越境圏であり、松江を中心とする概ね40km圏内には、水木しげるロード、大山、足立美術館、玉造温泉、出雲大社など豊富な観光資源が集積しており1つの観光圏域を形成している。近年、当圏域周辺部において高速道路の整備が進み、観光行動に様々な影響を及ぼしていると想定される。

そこで、本稿では、H20年、H25年、H27年の3時点でわたり当圏域で実施された観光周遊に関するアンケート調査結果を活用し、H20年～H27年の間に整備された高速道路が観光行動に及ぼした影響について分析を行うことを目的とする。

2. 高速道路の整備状況

近年、山陰地方へのゲートとなる中国横断自動車道は4ルート整備された。調査データとの関連で見ると、H25データは姫路鳥取線、尾道松江線が中国道に接続した影響が、またH27データは尾道松江線が全通した影響を受けていることになる。

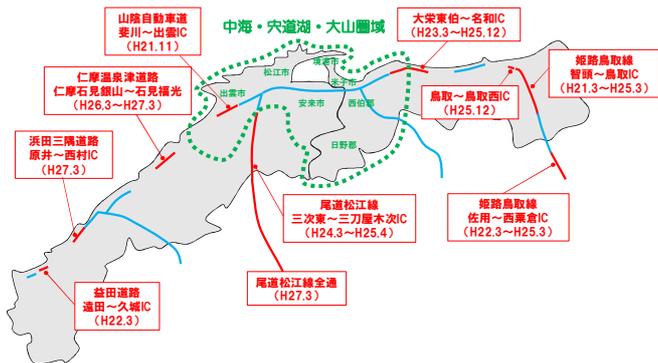


図1 H20年度以降の高速道路の整備時期

3. 分析データの概要と観光状況

分析に使用したデータは、各年とも8～9月の夏季シーズンに実施したものである。調査内容としては、

圏域内の観光周遊行動、観光消費、観光満足度などの設問は3時点で共通とし、その他調査時点ごとに個別の設問を設けている。圏域の観光状況(H27)としては、来訪者数、観光消費額とも島根県側が多く、特に松江市の観光消費額は圏域全体の5割を占める。また、県境を跨ぐ観光流動は多い。

表1 分析データの概要

項目	米子市	境港市	西伯郡	日野郡	松江市	出雲市	安来市
来訪者数割合	17.3%	9.0%	1.0%	30.5%	0.5%		
観光消費額割合	6.1%	5.1%	0.4%	18.3%	0.3%		

図2 地区別来訪者数と観光消費額の構成割合(H27)

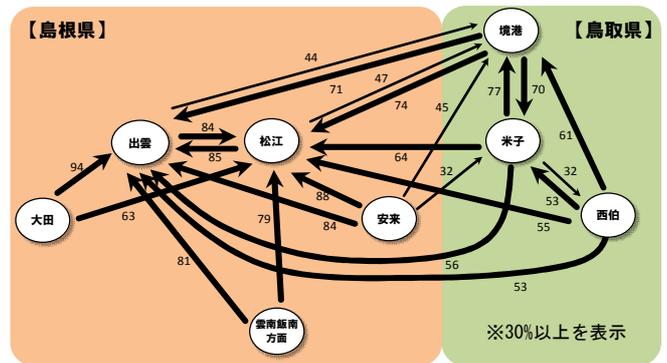


図3 地域間流動割合(H27: 宿泊客)

4. 尾道松江線の開通効果に関する意識

尾道松江線整備が旅行動機となった割合を2時点で比較すると、中国道と接続したH25の広島県の割合は6割近くあり、H27でも約半数存在している。

キーワード 高速道路, 整備効果, 観光行動, 観光消費, 多時点分析, 越境圏

連絡先 〒732-0011 広島市東区光町2-10-11 復建調査設計(株) 経営管理本部 社会デザイン創発センター

TEL 082-506-1841

また、四国ではH27の割合が大きく上昇しており、尾道松江線の全通は旅行の動機付けに多大な影響を及ぼしていることがわかる。

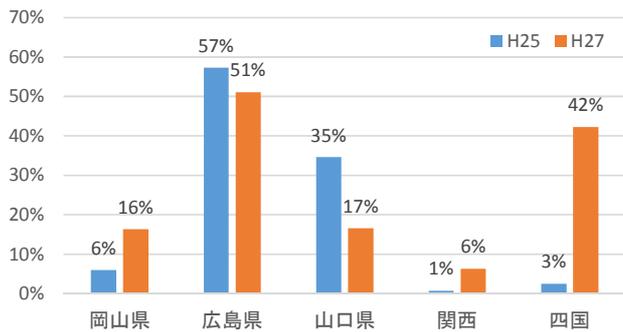


図4 尾道松江線整備が旅行動機となった割合

尾道松江線の各種整備効果の定性的な評価としては、約6割が日帰り圏の拡大や立ち寄り箇所数が増加したと回答。滞在時間の増加は4割に留まる。

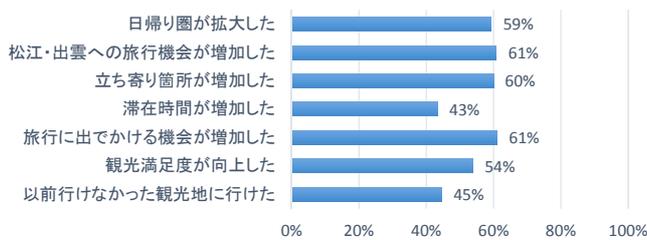


図5 尾道松江線の整備効果に関する評価(H27)

6. 観光に関する効果指標の比較

観光に関する定量的な効果指標としては、日帰り圏（人口）、入込観光客数、立ち寄り箇所数、滞在時間、観光消費額等が考えられる。本稿では、分析データから算出できる「立ち寄り箇所数、立ち寄り施設の滞在時間、一人当たりの平均観光消費額」の3つの指標を用いて、経年分析を行った。ここでは高速道路整備の影響を受けやすい自動車を利用する日帰り客のデータをもとに分析を行った。

分析結果としては、H20と比較しH27の訪問箇所数は平均で1.5箇所増、滞在時間は45分増、観光消費額は810円増と、全指標とも経年的に増大している。

次に、この指標について地域別の内訳をみると、中海・宍道湖・大山圏域の割合は経年的に減少していた。つまり、効果指標は全エリアでみると増大しているが、その影響は圏域外の増大が大きく寄与しており、圏域内の効果は相対的に小さいと考えられる。

7. おわりに

3時点の調査データを活用し、観光行動に関する3つの効果指標を用いて高速道路整備の影響について分析を行った。その結果、全ての指標で増大効果が見られ、高速道路は観光活性化に確実に寄与しているものと考えられる。また、その効果は中海・宍道湖・大山圏域以外での効果が大きいことが分かった。

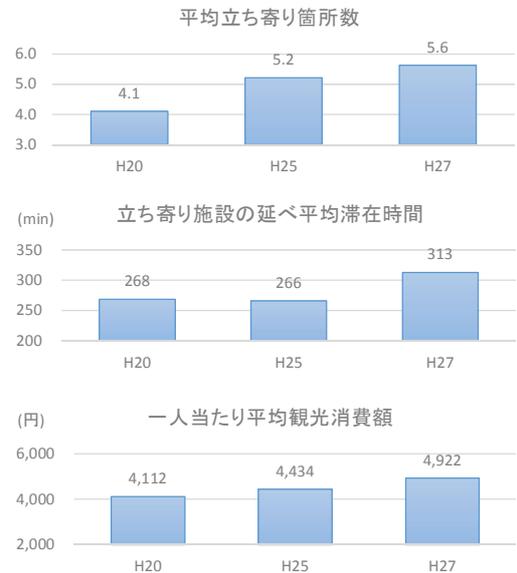


図6 観光指標（日帰り客）



図7 観光指標の地域割合（日帰り客）

参考文献 山根他：観光統計を活用した地方の観光構造に関する空間分析，第1回「観光統計を活用した実証分析に関する論文」（平成21年度），観光庁