

観光地理と交通地理の研究に関する考察

小松原 尚

はじめに

1. 自然環境と観光
2. 交通網の整備と地域格差
3. 観光と地域振興とのかかわり

まとめ

はじめに

「人文地理」という学会誌がある。そこでは毎年その前年の地理学関連の研究業績をテーマ別に整理して「学界展望」として公表している。そこに整理された1996年2月から2001年12月までの研究成果は、のべ4500編余りにのぼる。

その中で、国内の観光に関するものは130余編である。重複計数を含む全体の3%弱である。掲載されているジャンルは多岐にわたっている。例えば、観光は「観光・交通」はもちろんのこと「集落」、「都市」、「文化地理」、「知覚・行動」、「歴史」など広範囲におよび、2001年(2002年発行)のものにはツーリズムに関する研究動向のレポートも特設され、その中に20余の研究成果が紹介されている。

国内の交通に関するものは160余編である。重複計数を含む全体の4%弱である。掲載されているジャンルは「観光・交通」の分野はもちろんであるがむしろ「歴史」に多くなっており、この間の交通に関する研究業績の50%を占めている。これらは古代の道に関するものや地方史の研究成果と結びついた鉄道研究など厚みのあるものが多数ある。その他の成果については掲載されているジャンルは多岐におよんでいる。例えば「数理・計量」、「人口」、「集落」、「都市」、「文化地理」、「知覚・行動」など広範囲におよんでいる。

以上のように人文地理学における観光や交通に関する関心は多岐にわたっているので、それらを網羅的に総括することは容易ではない。そこで以下においては、筆者の関心にそっていくつかの論文を紹介しつつ展望を試みてみたい。

1. 自然環境と観光

2002年がエコ・ツーリズム年にあたるということもあり、アグリ、グリーン、エコといった接頭語とともにツーリズムという言葉が使用されることが多い。山上徹・堀野正人ら(2001)によれば、これらのツーリズムは、オルタナティブ・ツーリズムという概念に集約される。それは、これまでの大規模開発や環境破壊を伴う観光に対するアンチテーゼとして対置されたものである。その中でエコ・ツーリズムは自然環境の保全を大前提とし、その大切さを理解するための観光形態である。

こうした自然環境の保護・保全そして持続的な利用の立場からの研究も数多く発表されている。例えば、観光客の増加と国立公園の自然環境保護に関しては、北海道においては、渡辺悌二・古畑亜紀(1998)は大雪山国立公園における園地の利用に関して遊歩道の整備の目的を土壌浸食の防止や植生の保全に主眼を

おき、公園の環境保全のためには入園料の徴収とその方法に工夫をこらす必要性について論じている。また、横山秀司（1998）は中部山岳国立公園では立山黒部アルペンルートにおける道路など交通路中心の観光開発から、交通手段やホテルでの食財の加工、浴室用品の選定についてもきめ細かな対応がなされるようになりつつあることを報告している。

石原照敏（2000）はオルタナティブ・ツーリズムがマス・ツーリズムに対置されるものではなく、むしろマス・ツーリズムによって生じた環境破壊などの諸問題を改良するための手段としての役割を指摘している。さらに、観光地（生産者）と観光客（消費者）をちぎりむすぶマーケティングの役割を強調している。生産と消費が同時進行のサービス業である観光を考える上でこの観点は今後とも重要である。

さらに、「エコ」や「アグリ」の追風を受け、地域開発を名目として建設されたダムと周辺の自然環境と一体化したレクリエーション地としての利用を進めている。例えば、中谷朋昭・出村克彦（1997）は、北海道オホーツク地方のダム堰止湖を含む森林公園域では、生産関連施設である農業灌漑用ダムがレクリエーションの需要も創出していることを数理的計測方法によって明らかにしている。

さらに、小松原尚（1998）では釧路湿原国立公園の利用者の流動構造を解明し、自然を求めて地域を訪れる観光客の主流は関東を中心に3大都市圏からであること。さらに、これらの観光客には地域を回遊しつつその自然環境を楽しむタイプと、団体旅行の立寄観光拠点の一環としての通過的な利用タイプとがあること。そしてそのことが多様な観光地の楽しみ方を提供し、リピーターの確保にもつながっていくということを論じている。

2. 交通網の整備と地域格差

こうしたツーリズムへの関心が、必ずしも需要を見通したとは言い難い投資となっており、実際には限られた農村内の利用であることから、資本回収は困難であり、財政圧迫要因の一つになっていることも一方で事実である。そこで農村内のみを対象とした観光・レクリエーション需要に限定するのではなく、都市からも取り込む利用拡大策がクローズアップされたのである。

新しい全総計画にあっても交通網の整備によって主要都市間の時間距離短縮を実現し、「全国1日交通圏」や「地域半日交通圏」のような交通体系の計画を示している（国土庁計画・調整局，1998）。こうした近年の交通体系の整備によって大都市圏間の連絡は一段と容易になっている。それとともに都市圏の機能面での拡大も進展している。この結果大都市圏から遠く離れた観光地でも利用拡大の期待が高まっている。

東海道メガロポリスからはずれた地方圏にも高速道路網の整備が進んでいる。これに伴い、その開通による地域への影響や変化を計量的に分析した研究成果がいくつかみられる。たとえば、田中耕市（1998）は東北地方を事例に、都市間輸送における高速道路の意義、またその影響が旅客と貨物では異なることを明らかにした。また、藤目節夫（1999）は、四半世紀間に時間空間と費用空間の縮小を検証し、高速交通体系の整備による移動費用の節約が可能になったことを中四国地方を素材に例証した。神頭広好ら（1998）は長野県を対象として高速道路を利用する県外からの観光客のもたらす消費額によって、2倍の生産誘発効果をもたらすと結論づけている。

地方空港の建設と拡充への地元からの要求が高まっている。そのためには、需要を的確に展望した航空路の設定が必要である。交通地理学にあってもこうした現状への実証的な研究がみられる。例えば、奥野一生（1999）は航空機による旅客数を東京発着路線を中心として分析し、旅客の東京への集中が顕著であることや、新幹線との競合区間ではその影響も詳細に確認している。また、山本耕三（1996）は、北部九州における2つの異なった空港建設計画の衝突を例に地方空港の建設にかかわる問題点を指摘している。

また、堤研二（1998）は離島の空港が日常的な生活と直結した輸送手段であることをふまえ、その改良を地域発展に結びつけるための課題を提起している。

以上のような研究手法とは異なった業績として、小松原尚（1997a）は観光統計の利用に工夫をしつつ、北海道を事例にモータリゼーションの進展と観光地の特徴をふまえた大都市圏の中心部から離れた観光地のルート化の必要性を指摘した。

加藤和暢・山崎朗（1997）の中で両氏はそれぞれ北海道と九州というわが国の辺陲部にあつて主要都市を結ぶ高速交通網形成の進展状況を紹介している。その中で、加藤も指摘するように、中心都市との連絡が飛躍的に改善をみる結果、中心都市との時間距離克服に困難な地域との格差がかえって拡大するという懸念が生じている。例えば、楨拓男（2000）は島根県松江市を対象にマイカーの普及によって公共バス経営が圧迫され、高齢者の足の確保に困難を生じている問題点を提起している。

また、杉田由紀子・溝尾良隆（1998）は、沖縄観光を支えた要因の1つである航空に着目し、観光地の発展にとって運賃政策、路線展開、販売促進活動の影響について考察を加えている。航空機による高速・大量輸送が可能になることによって海外の類似観光地との競争が一段と激化する点も具体的に示されている。

以上のように近年の国土利用は交通手段の技術革新と密接不可分である。この間に高速輸送体系のネットワーク化を取り上げた研究成果を空陸両面から確認できる。さらに、こうした交通網の充実の中での陥穽となった過疎地域における交通に関しても実態に根差した成果を確認できた。今後もこうした成果の積み重ねと両研究の連関が国土づくりの観点からも一層重要になるだろう。

3. 観光と地域振興とのかかわり

日本地理学会における共同研究の成果でもある、脇田武光・石原照敏編（1996）はエコ・ツーリズムを対象とした地理学的研究の現段階を知る上でも注目される文献である。財政事情の厳しい小都市や町村が、活性化策を地方の伝統的な産業や暮らしを活用した観光の中に見いだそうと、エコ・ツーリズムの場を提供する取組みが詳細かつ具体的に明らかにされている。ここに取上げられた先駆的な事例を検討してみると、概ね中枢・中核都市へのアクセスが2時間以内のものが多い。したがって、特に大都市圏との連絡の良し悪しが観光の発展にとって重要になっていることを示している。

例えば、林産資源を介した都市と農村の交流が成功した三重県内の山村である飯高町（石井雄二、1996）、滋賀県朽木村における大手新聞社の外郭団体による森林環境・自然教育活動を事例（秋山道雄、1996）、行政なかでも首長のリーダーシップで管理の放棄されつつあった里山を観光・レクリエーション資源化し農林特産品販路拡大に結び付けた特別豪雪地帯でもある新潟県黒川村の事例（中藤康俊、1996）、育成林業地であり準高冷地野菜産地でもある環境を観光と結び付けることに成功した愛媛県久万町の実践事例（篠原重則、1996）、過疎地域・山村振興地域・特別豪雪地帯の福井県今庄町におけるふるさと創生事業などの制度資金や原発立地に伴う補助金を利用した冬季観光地の形成（北村修二、1996）、町村の行政や農業団体が運営の母体となって農林業やリゾート経営を独立採算で営むという中山間地域の地域経営システムによる岡山県作東町小房和田地区（石原照敏、1996）、などの事例が紹介されている。

ここに納められた研究にあつては以下のような成果が確認できる。まず、① 豊富な地域の実態分析をベースに、ポスト・リゾート・フィーバー段階の重要な活性化策の一つとして、市町村長をはじめ行政は構造改善事業をはじめとした各種制度資金を組み合わせ、農山村地域活性化関連施設利用の現状を具体的に示すとともに、農村景観を観光資源化し、都市からの観光客を増やし、観光客への農産物販売を促すための、諸施設の活用にも予算獲得以上にリーダーシップを求められることをも明らかにしている。そして、

② 行政の適切なリーダーシップとともに、「行」と「民」とをちぎりむすぶ「公」的なものとして地域における観光サービスの供給主体の組織を位置づけ、観光地づくりの担い手層の組織化の重要性についても明確にしている。最後に、③ 地域整備に加えてエコ・ツーリズムの観点から、自然体験は単なる施設利用促進策にとどまらず、地域の自然を積極的に利用可能な形態に整備し、非営利組織の活動と連動しつつ受入体制を整備することの重要性が具体的に示されている。また、受入側と利用側との有機的なつながりをネットワーキングにより永続化していこうとする試みも示されている。

これまでの研究の蓄積の中で必ずしも明確になっていないのは、観光の地域経済への波及効果の形成主体である利用者の実態の把握である。この点が今後エコ・ツーリズムを展望する上で重要となると考えられる。もちろんこれまでの流動構造研究が希薄であったというわけではない。パーストリップ調査を利用したものなど様々な視角からの研究（土木学会土木計画学研究委員会ほか、1998）がなされてはいる。けれどもこと観光客の流動構造ということになるとそれほど研究蓄積に恵まれているとは言いがたい。

このことには、観光統計が計数上の数値の重複が著しいなど、その限界性によるところも大きい。この問題点を踏まえつつ、その利用のための工夫を示す必要がある。例えば、小松原尚(1997b)は、観光地における入込み数の増減比と合計値にしめる構成比の増減比とを比較し、前者ではほとんどの地域が増加傾向を示すのに対し、後者の方法の場合、多くの地域に減少傾向がみられ、より問題となる地域を明確化できることを明らかにした。

まとめ

観光と地域振興とを結び付けようとする試みが各地にみられる。新たな観光関連施設への設備投資を多くは望めない地域にあっては自然観光資源の有効利用が重要になる。観光研究にあっては観光地の利用状況やその環境負荷にかかわる問題の関する研究が蓄積されてきた。ただ、観光客の流れは、人的流動の研究にあって労働力のそれと並んで平時における流動の主要部を構成している。この点を踏まえるならば、これまでの観光研究の成果の中に観光客の流動構造研究を位置づけ、一層深化させることが重要となろう。

今日、余暇時間の拡大と観光需要の個性化、アウトドアー・ライフへの関心の高揚にともないエコ・ツーリズムにも注目が集まるようになった。これまでのエコ・ツーリズムに関する事例研究は地域における観光の担い手、観光・レクリエーションの場の供給側に視点を置いた研究が多かった。莫大な公共投資が農山村地域に注ぎ込まれ、観光関連のインフラストラクチャーの整備が進み、利用者層を域外に求めるようになった現段階にあっては、特に、都市居住の利用者の視点からの分析も必要になっている。

また、観光地の主要な市場は都市、中でも3大都市圏であることを考慮すると、都市機能の中における観光・レクリエーションの位置づけを明確にすることも必要である。遠隔地にある観光地と都市をつなぐ交通は重要であり、大都市圏の観光・レクリエーション機能の拡大と交通との関連を更に検討する必要があると考えられる。この点は、人口流出と人口構成高齢化に直面する地域における活性化を考えていく上でも大切な問題提起につながる可能性があると考えられる。

文献

秋山道雄（1996）「環境学習施設の立地と余暇行動の類型—エコ・ツーリズムの展開によせて—」

『観光開発と地域振興—グリーンツーリズム 解説と事例—』（脇田武光・石原照敏編著）古今書院,pp.156-165

石井雄二（1996）「交流ネットワーク型農村リゾートによる地域活性化—三重県飯南郡飯高町のグリーンツーリズムの事例—」『観光開発と地域振興—グリーンツーリズム 解説と事例—』（脇田武光・石原照敏編著）古今書院,pp.53-65

石原照敏（1996）「営農組合主導型『農村リゾート』と農業経営」『観光開発と地域振興—グリーンツーリズム 解説と

- 事例ー』（脇田武光・石原照敏編著）古今書院,pp.91-98
- 石原照敏（2000）「マス・ツーリズムとオルタナティブ・ツーリズム」『新しい観光と地域社会』（石原照敏ほか編著）古今書院,pp.1-4
- 奥野一生（1999）「東京からの国内航空交通」『地理学報』（大阪教育大学地理学教室）34,pp.107-127
- 加藤和暢・山崎朗（1997）「地域における高速交通網の進展と今後の課題」（対談）『季刊ほくとう』43,pp.4-11
- 北村修二（1996）「就業構造の変化とリゾート開発ー福井県今庄町の場合ー」『観光開発と地域振興ーグリーンツーリズム 解説と事例ー』（脇田武光・石原照敏編著）古今書院,pp.107-115
- 神頭広好・石川修一・小沢健市（1998）「高速道路IC利用の県外観光旅行者がもたらす経済誘発効果ー長野県を対象にしてー」『日本観光学会誌』32,pp.25-33
- 国土庁計画・調整局（1998）『全国総合開発計画/21世紀の国土のランドデザイン』大蔵省印刷局,29ページ
- 小松原尚（1997a）「オート・ツーリズムの進展と北海道観光」『北見大学論集』37,pp.97-114
- 小松原尚（1997b）「『連携・交流』時代と観光ー北海道を事例としてー」『国際化と地域経済ー地域的再編成と地域振興の課題ー』（石原照敏監修）,pp.140-152
- 小松原尚（1998）「交流人口の拡大とエコ・ツーリズムー釧路湿原地域における観光客流動を事例としてー」『北見大学論集』39,pp.59-73
- 篠原重則（1996）「町主導型観光開発と山村振興ー愛媛県久万町の事例ー」『観光開発と地域振興ーグリーンツーリズム 解説と事例ー』（脇田武光・石原照敏編著）古今書院,pp.80-90
- 杉田由紀子・溝尾良隆（1998）「航空が沖縄観光に果たした役割に関する研究」『観光研究』10-1,pp.1-10
- 田中耕市（1998）「東北地方における自動車交通のアクセシビリティ変化」『経済地理学年報』44-1,pp.35-47
- 堤研二（1998）「離島空港をめぐる諸問題ー隠岐空港を事例としてー」『地域地理研究』3,pp.57-66
- 土木学会土木計画学研究委員会ほか（1998）『地域間交流活性化と観光ー分析・計画手法と政策課題ー』（第34回土木計画学シンポジウム論文集）,74ページ
- 中谷朋昭・出村克彦（1997）「森林公園の持つ夏期レクリエーション価値ー個人トラベルコスト法の適用ー」『日本観光学会誌』31,pp.19-28
- 中藤康俊（1996）「観光産業と農山村の振興」『観光開発と地域振興ーグリーンツーリズム 解説と事例ー』（脇田武光・石原照敏編著）古今書院,pp.73-79
- 藤目節夫（1999）「時間・費用距離からみた中四国地域の自動車交通空間の変化」『地理学評論』72A-4,pp.227-241
- 山上徹・堀野正人編著（2001）『ホスピタリティ・観光事典』白桃書房,370ページ
- 山本耕三（1996）「北部九州における新空港建設問題ー九州国際空港構想と新福岡空港構想を巡ってー」『北海道地理』70,pp.27-35
- 横山秀司（1998）「北アルプス、立山・室堂における観光と景観収支」『商経論叢』39-3,pp.181-204
- 脇田武光・石原照敏編著（1996）『観光開発と地域振興ーグリーンツーリズム 解説と事例ー』古今書院,165ページ
- 渡辺悌二・古畑亜紀（1998）「大雪山国立公園、旭岳ロープウェイと姿見の池遊歩道の利用環境の改善の方向性」『北海道地理』72,pp.1-11