

東海北陸自動車道全通後における飛騨高山観光の動向と課題

Tourism in Hida-Takayama after the Opening of the Entire
Tokai-Hokuriku Expressway: Trends and Problems

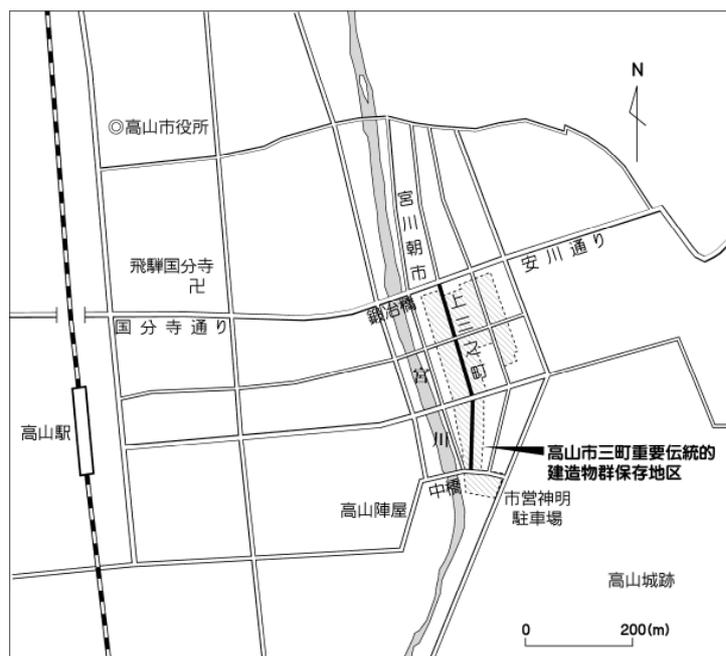
助 重 雄 久・飛騨高山観光調査グループ

SUKESHIGE Takehisa, The Research Group on Tourism in Hida-Takayama

I はじめに

岐阜県高山市の市街地(以下「高山」と称す)は、乗鞍岳、北アルプス、白山に囲まれた盆地に位置している。1588年(天正13)には金森長近が市街南東にある天神山に築城し、城下町も形成された。1692年(元禄5)には金森氏が出羽国に転封され徳川幕府の天領となったが、金森氏の時代に形成された町人文化や春慶塗、一位一刀彫、木工家具などの伝統工芸品が現代に受け継がれ、上三之町を中心とする「古い町並」や天領時代の代官所であった「高山陣屋」とともに貴重な観光資源になっている(図1)。とりわけ、1979年に「高山市三町重要伝統的建造物群保存地区」に指定された「古い町並」には伝統工芸品店や酒蔵、みやげ物店、洒落た飲食店などが軒を連ね、年間を通じて多くの観光客で賑わっている(小林ほか:2007)¹⁾。

高山を訪れる観光客は、後述するように緩やかな増加傾向にあり、特定の出来事を機に急増急減するといった傾向はみられない。しかし、高山をとりまく交通網は1990年代以降大きく変化し、それにつれて観光客が利用する交通手段も変化してきた。1990年には高山本線の特急「ひだ」全



列車に高性能のキハ85系(通称「ワイドビューひだ」)が投入された。これにより名古屋-高山間の所要時間は約30分短縮され、「ひだ」の利用者が増加する傾向がみられた。1997年には安房トンネルが開通し、安曇野・松本方面からの通年アクセスが可能となったことから、関東方面からマイカーやバスで高山を訪れる観光客の利便性が大きく向上した。

2000年には東海北陸自動車道が名古屋方面から飛騨清見ICまで延伸され、2004年には接続する中部縦貫自動車道(高山清見道路)の高山西

図1 高山市街(助重原図)

IC-飛騨清見 IC、2007 年には高山 IC-高山西 IC が相次いで開通した。さらに 2008 年 7 月 5 日には、難工事で貫通が遅れた飛騨トンネル(10.7km)を含む東海北陸自動車道の飛騨清見 IC-白川郷 IC(24.7km)が開通し、同自動車道の一宮 JCT-小矢部砺波 JCT(184.8km)が全通した(図 2)。

東海北陸自動車道の全通は、飛騨地域の観光客増加に大きく貢献した。とりわけ、飛騨の二大観光地である高山-白川郷間の所要時間短縮は、中京圏からの観光客の増加をもたらしたのみならず、関東圏から安房トンネル・飛騨トンネルを経由して飛騨・北陸に向かうルートの利用を促した。助重(2010)は、関東圏発のパッケージツアーも、このルートを利用して高山と白川郷を訪れることが多くなったことを明らかにしている²⁾。

反面、東海北陸自動車道の全通は、沿道観光地における駐車場不足や生活環境の悪化、高速道路のルートから外れた観光地における観光客の減少など、新たな問題を生じさせた。また、高速道路の開通は「通過型観光地」における滞在時間の延長には結びつかない場合が多く、かえって滞在時間の短縮を促す可能性さえあることが指摘されている(森田:2004、助重・五箇山地域研究グループ:2006、佐藤:2009・2010)³⁾。さらに、2009年3月28日に始まった ETC 搭載車の土・日・祝高速 1,000 円割引制度は観光行動の活発化を促す一方で、溝尾(2003)が指摘した観光地の優勝劣敗を一層鮮明にしてしまうことが懸念される。

本研究では上記の点をふまえたうえで、東海北陸自動車道の利用実態、土・日・祝高速 1,000 円割引制度の影響、高山における観光客の行動などを実態調査により把握し、それらの結果をもとに近年における高山観光の動向について考察していく。また、高山観光が抱える今後の課題についても若干の検討を試みる。

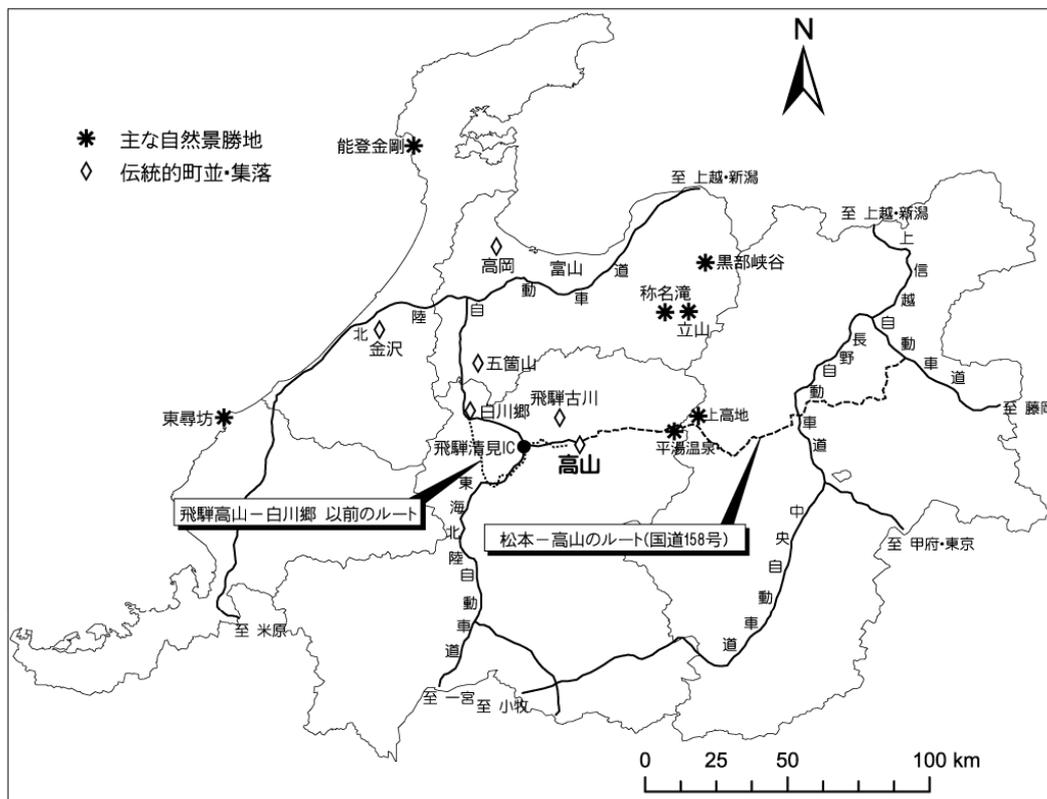


図 2 高山周辺の高速道路網と主要観光地 (助重原図)

II 統計からみた観光客の動向

1. 入り込み客数の推移

図3は1970～2009年における高山市への観光客入り込み数の推移を示している。これをみると、入り込み客数は1970～1974年の間に急激に伸び、1976年には200万人を超え、その後は細かな増減繰り返しながら、緩やかな右肩上がりでも推移してきたことがわかる。

安房トンネルが開通した1997～1998年には、入り込み客数が2年間で30万6千人増加した。しかし1999年には減少に転じており、安房トンネルの開通ブームは短期間で終息してしまったものとみられる。東海北陸自動車道の飛騨清見IC延伸時(2000年)には、入り込み客数の顕著な増加はみられなかった。2008年には東海北陸自動車道が全通したにもかかわらず、リーマン・ショックに端を発する世界的不況の影響で観光客が微減した。

2005年には観光客が425万7千人となり、前年比で197万1千人も増加したが、これは高山市が2月1日に大野郡丹生川村・清見村・荘川村・宮村・久々野町・朝日村・高根村、吉城郡国府町・上宝村の9町村を編入合併し、市域に平湯温泉、新穂高温泉、乗鞍岳などの観光地が含まれたためである。旧高山市域における観光客入り込み客数が劇的に増加したわけではない⁵⁾。

以上のように、高山では観光地としての名声が高まり、安房トンネルや東海北陸自動車道の開通ブームで注目されたわりには、観光客の急激な増加はみられなかった。高山は2,000～3,000m級の山々に囲まれた盆地にあるため、いくら交通網が整備されても気象条件の厳しい山岳地帯を越えなければ到達できない。こうした山岳地帯が存在し、出入りするルートも限られていることが、観光客の急増を抑えるとともに、「飛騨の小京都」と呼ばれる高山の秘境的な魅力を高めてきたともいえよう。

2. 日帰り／宿泊比率の推移

高山は元来日帰り観光客が多く、もっとも日帰り客の比率が高かった1972年には70.8%を占めていた(図3)。その後も、安房トンネルの開通ブームで宿泊客が日帰り客を上回った1997年以外は、日帰り客の比率が50～60%台で推移してきた。しかし、9町村の編入合併後は平湯温泉、新穂高温泉をはじめとする奥飛騨温泉郷などが市域に含まれた。これにより日帰り客の比率は40%台に低下し、わずかではあるが宿泊客が日帰り客を上回るようになった。ただし、日本人宿泊客の比率は日帰り客を下回っている年が多く、後述する外国人宿泊客の増加が少なからず宿泊客の比率向上に貢献していることがわかる。

3. 外国人宿泊客の増加

高山に宿泊する外国人客は1993年には2万4千人(総入り込み客数の1.2%)にすぎなかったが、2008年には17万1千人(総入り込み客数の4.0%)に達した。2009年の外国人宿泊客数は世界不況の影響で14万8千人(前年比2万3千人減)にとどまったが、宿泊客全体の7.2%を占めた。

Ⅲ 聴きとり調査結果からみた日本人観光客の動向

1. 調査方法

観光客を対象とした実態調査は2010年5月29～30日に実施した。対象者は古い町並周辺を散策していた日本人および外国人の観光客から無作為に選び、調査票の質問項目に基づいて調査者が直接対象者に質問する聴きとり調査を実施した。対象者が家族連れやグループの場合は、代表者1名に質問し回答してもらった。日本人への質問項目は表1に示したとおりである。

2. 回答者の属性

日本人の有効回答者は178名で、うち男性が94名(52.8%)、女性が84名(47.2%)であった。年齢別にみると、20歳未満は10名(5.6%)、20歳代は39名(21.9%)、30歳代は43名(24.2%)、40歳代は21名(11.8%)、50歳代は30名(16.9%)、60歳以上は35名(19.7%)であった。

3. 調査結果と分析

1) 在住地

日本人回答者の在住地を地方別にみると、東海が84名(47.2%)でもっとも多く、なかでも愛知県が49名(27.5%)と高い比率を占めていた。以下は、関東甲信越が35名(19.7%)、近畿が27名(15.2%)、北陸が23名(12.9%)、その他が9名(5.1%)の順であった(図4、表3)。

2) 利用交通手段

高山に来るのに利用した交通手段は、自家用車が120名(67.4%)で圧倒的に多かった。以下は、鉄道23名(12.9%)、観光バス(団体貸切)15名(8.4%)、観光バス(パッケージツアー)7名(3.9%)、路線バス3名(1.7%)、バイク2名(1.1%)、その他8名(4.5%)であった(図5)。

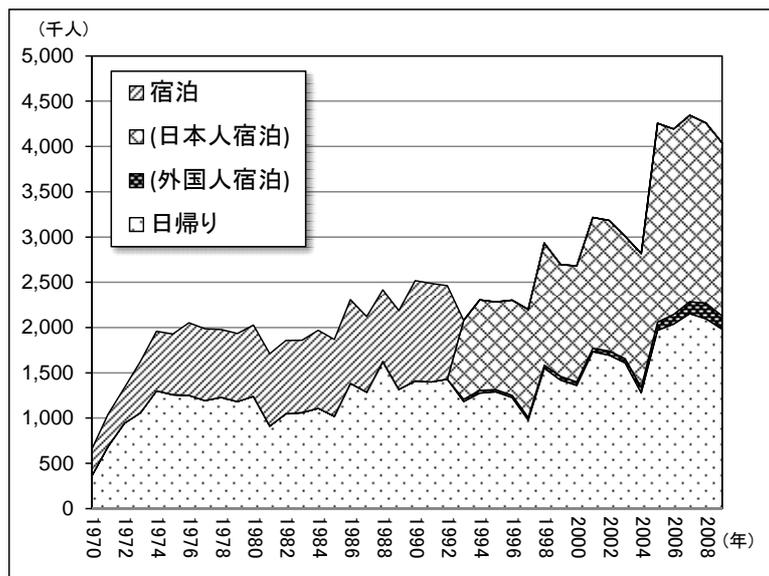


図3 観光客入り込み数の推移

(高山市商工観光部観光課「観光統計」をもとに作成)

注:1992年までの「宿泊」は外国人を含んだ総数。

表1 観光客に対する聴きとり調査項目(日本人観光客向け)

飛騨高山の観光に関する聴きとり調査

1. お住まいはどちらですか？

a. [] (都道府県) b. 国外…国名 [] c. 地元在住

2. 高山に来るまでに利用した交通手段を教えてください。《乗り継ぎの場合、複数回答可》

a. 自家用車 b. 路線バス c. 観光バス(団体貸切) d. 観光バス(パックスツアー) e. 鉄道
f. バイク g. 飛行機 h. その他 []

3. **自家用車・バイクで来られた方におたずねします。** a. 高山に来る時と b. 高山から他の観光地に向かう(または自宅に帰る)時に利用するルートを図の①～⑦から選んでください。

a. 来る時 [] b. 他の観光地に向かう(または自宅に帰る)時 []

4. **自家用車で来られた方におたずねします。** 今回の旅で高速道路の休日 1000 円割引を利用しましたか？

a. はい b. いいえ

5. 今回の旅行は何泊のご予定ですか？

a. 3泊以上 b. 2泊 c. 1泊 d. 日帰り

6. 高山に滞在する時間はどのくらいですか？

a. 1時間以内 b. 1～3時間 c. 3時間以上 d. 高山で宿泊

7. 高山に来たのは何回目ですか？

a. はじめて b. 2回目 c. 3回目 d. 4回以上

8. 今回の旅で高山を訪れた目的を教えてください。《いくつでも回答可》

a. 町並散策 b. 買い物 c. 食事(名産品) d. 温泉
e. その他 []

9. 実際に高山に来てみて何に魅力を感じましたか？《いくつでも回答可》

a. 古い町並 b. 温泉 c. 自然景観 d. ラーメン e. 日本そば f. 飛騨牛 g. 日本酒
h. 飛騨高山麦酒 i. 家具・伝統工芸品 j. その他 []

10. 今回の旅で高山以外ではどこに立ち寄りますか？《いくつでも回答可》

a. 白川郷 b. 五箇山 c. 金沢 d. 郡上八幡 e. 飛騨古川 f. 下呂温泉
g. 乗鞍岳 h. 奥飛騨温泉郷(平湯・新穂高等) i. 上高地 j. 安曇野
k. その他 []

[性別] a. 男 b. 女

[年齢] a. 20歳未満 b. 20歳代 c. 30歳代 d. 40歳代 e. 50歳代 f. 60歳代以上

ご回答いただきありがとうございます。

自家用車利用者にバイク利用の2名を加えた122名には、高山への往復に利用したルートを探ねた。この結果、自家用車・バイク利用者の78.7%にあたる96名が往復とも同一のルートを利用して高山に出入りしていることが明らかとなった(表4)。とくに、東海北陸自動車道の郡上八幡・名古屋方面と白川郷・金沢方面から高山に入ってきた回答者は、大部分が帰路も同一ルートを利用していた。

自家用車・バイク利用者には、土・日・祝高速1,000円割引制度を利用したかどうかを尋ねた。122名中78名(63.9%)が土・日・祝高速1,000円割引制度を利用して来訪していることが明らかになった。

これらの結果は、往復とも東海北陸自動車道で土・日・祝高速1,000円割引制度を利用して来訪する観光客が多いことを示しており、この制度の効果が非常に大きいことが明らかとなった。しかし、高速1,000円割引制度を利用した場合、観光客は在住地から寄り道をせず高山まで往復することになる。このため、在住地と高山との間にある観光地にとっては集客力が低下し、経済的な恩恵を受けられなくなる可能性が大きい。高速1,000円割引は高山のような集客力の高い

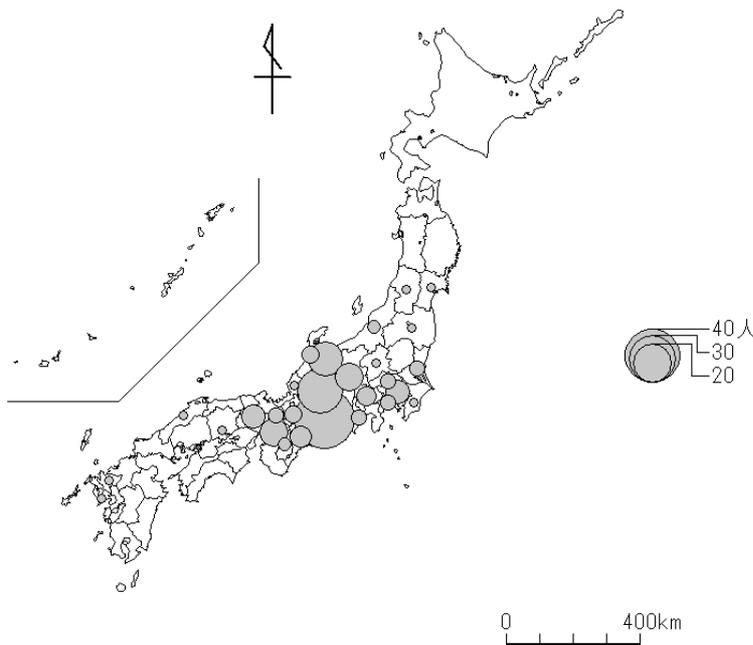


表3 回答者(日本人)の地方別在住地

地方	回答数	比率
東海	84	47.2
北陸	23	12.9
関東甲信越	35	19.7
近畿	27	15.2
その他国内	9	5.1
合計	178	100.0

資料：聴きとり調査をもとに作成

←図4 回答者(日本人)の都道府県別在住地

(聴きとり調査をもとに作成)

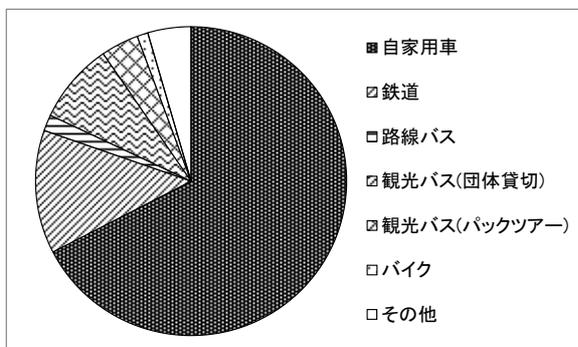


図5 利用交通手段(日本人)

(聴きとり調査をもとに作成)

表4 高山までの往復に利用したルート(日本人)

選択肢	往路	復路	往復同じ
①東海北陸道 郡上八幡・名古屋	58	59	53
②国道41号 下呂・岐阜	11	10	4
③国道361号 木曾・開田高原	2	0	0
④国道158号・安房トンネル	12	14	10
⑤国道41・360号 富山	11	10	9
⑥東海北陸道 白川郷・金沢	14	12	10
⑦国道158号 白川郷・郡上八幡	7	6	4
無回答、わからない、未定	7	11	6
合計	122	122	96

注：①～⑦の数字は、表2下のルート略図に対応

資料：聴きとり調査をもとに作成

観光地にとってはプラスになるものの、高山周辺も含めた飛騨地域全体の経済を考えると、必ずしもプラスになるとはいえない。

3) 泊数

表5は今回の旅行での泊数、高山での滞在時間、訪問回数を地方別に示している。このうち泊数をみると、全体では1泊が94名(52.8%)、日帰りが63名(35.4%)を占めており、2泊以上は計21名(11.8%)にすぎなかった。

地方別にみると、近畿は1泊が27名中22名(81.5%)、関東甲信越は35名中22名(62.9%)を占めており、1泊が他地域に比べ突出していた。東海も1泊が84名中41名(48.8%)でもっとも多かったが、居住地から高山までの距離が近いこともあって、日帰りも36名(42.9%)にのぼった。北陸も居住地から近いため、日帰りが23名中17名(73.9%)を占めた。

2泊以上と回答した21名のうち、11名は50歳代以上であった。なかでも3泊以上と回答した2名はいずれも60歳代以上であった。また、2泊以上した回答者のうち12名が自家用車で来訪していたが、うち7名は往路と復路とでは別のルートを通っていた。

50歳代の場合は、比較的所得が高いうえに子育てが終わり金銭的な余裕が生まれること、60歳代以上の場合は定年等で時間的な余裕が生まれることから、日数をかけていろいろな観光地を周遊する傾向が強くなるものと考えられる。

4) 高山での滞在時間

高山での滞在時間は1時間以内こそ5名(2.8%)であったものの、1～3時間が55名(30.9%)、3時間以上が63名(35.4%)であった。一方、「高山で宿泊」と回答した者は53名(29.8%)にすぎなかった(表5)。この結果、前問で泊数が1泊～3泊以上と答えた115名から高山で宿泊する53名を除いた62名(53.9%)が、高山市街に宿泊せず他地域に宿泊することが明らかになった。他

表5 居住地方別泊数・滞在時間・訪問回数(日本人)

地方	東海		北陸		関東甲信越		近畿		その他		合計		
		比率											
泊数	3泊以上	0	0.0	0	0.0	2	5.7	0	0.0	0	0.0	2	1.1
	2泊	7	8.3	1	4.3	3	8.6	4	14.8	4	44.4	19	10.7
	1泊	41	48.8	5	21.7	22	62.9	22	81.5	4	44.4	94	52.8
	日帰り	36	42.9	17	73.9	8	22.9	1	3.7	1	11.1	63	35.4
	合計	84	100.0	23	100.0	35	100.0	27	100.0	9	100.0	178	100.0
滞在時間	1時間以内	1	1.2	1	4.3	3	8.6	0	0.0	0	0.0	5	2.8
	1～3時間	23	27.4	13	56.5	11	31.4	6	22.2	2	22.2	55	30.9
	3時間以上	35	41.7	8	34.8	10	28.6	9	33.3	1	11.1	63	35.4
	高山で宿泊	23	27.4	1	4.3	11	31.4	12	44.4	6	66.7	53	29.8
	無回答	2	2.4	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	1.1
合計	84	100.0	23	100.0	35	100.0	27	100.0	9	100.0	178	100.0	
訪問回数	はじめて	15	17.9	1	4.3	14	40.0	15	55.6	4	44.4	49	27.5
	2回目	11	13.1	5	21.7	12	34.3	6	22.2	2	22.2	36	20.2
	3回目	15	17.9	5	21.7	4	11.4	3	11.1	1	11.1	28	15.7
	4回以上	43	51.2	12	52.2	5	14.3	3	11.1	2	22.2	65	36.5
	合計	84	100.0	23	100.0	35	100.0	27	100.0	9	100.0	178	100.0

各地方の分類(回答者がいた都道府県のみ):

東海…岐阜・静岡・愛知・三重、北陸…富山・石川・福井、関東甲信越…茨城・栃木・埼玉・千葉・東京・神奈川・新潟・山梨・長野、近畿…滋賀・京都・大阪・奈良、その他…北海道・香川・愛媛・福岡

資料:聴きとり調査をもとに作成

地域に宿泊する回答者の比率は、高山市の「観光統計」に示された市町村合併直前の日帰り客の比率(2001～2003年の3年間とも53%台)とほぼ一致しており、高山市街においては宿泊客の比率が上昇していないことがうかがえた。

5) 訪問回数

これまでに高山を訪れた回数をみると、はじめて訪れた人は49名(27.5%)にすぎず、残りの129名(72.5%)は2回以上訪れたことのあるリピーターであった(表5)。さらに、リピーターのうちほぼ半数にあたる65名(全回答者の36.5%)が4回以上高山を訪れていた。こうしたリピーターの多さは高山観光の特徴であり、リピーターが地域経済の安定化にも大きく貢献しているといえてよい。

6) 訪問目的

高山を訪問した目的は、「町並散策」がもっとも多く、次いで「食事(名産品)」、「温泉」、「買い物」の順であった(表6)。「その他」のなかでは「知人・友人・親戚との交流」、「食べ歩き」、「朝市」などの回答が目立った。

次に、高山をはじめて訪れた人とリピーターの訪問目的を比較してみると、「町並散策」はどちらでも40%前後を占めていたものの、「食事(名産品)」、「買い物」はリピーターの方が高い関心を示したことがわかった(図6)。逆に「温泉」は、高山市街にあるホテル・民宿・旅館の多くが温泉であるにもかかわらず、リピーターになると関心が薄れてしまう傾向がみられた。

表6 訪問目的(複数回答可)

選択肢	回答数
町並散策	108
食事(名産品)	47
温泉	36
買い物	32
その他	45

資料: 聴きとり調査をもとに作成

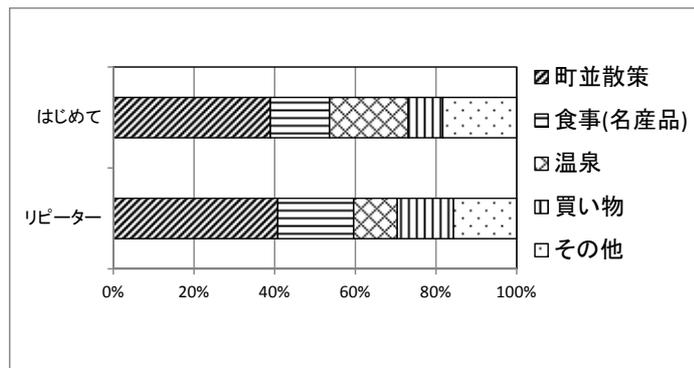


図6 はじめての来訪者とリピーターによる訪問目的の比較 (聴きとり調査をもとに作成)

表7 高山の魅力(複数回答可)

選択肢	回答数
古い町並	145
飛騨牛	60
自然景観	37
日本酒	21
温泉	19
ラーメン	18
家具・伝統工芸品	15
その他	20

資料: 聴きとり調査をもとに作成

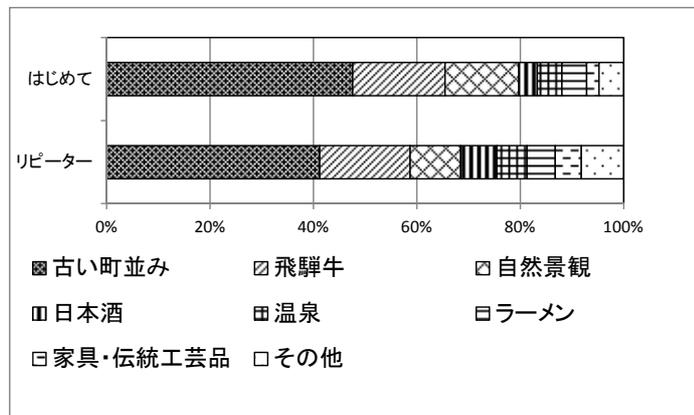


図7 はじめての来訪者とリピーターによる高山の魅力の比較 (聴きとり調査をもとに作成)

7) 高山の魅力

「実際に高山に来てみて何に魅力を感じましたか？」という質問への回答では、「古い町並」が他を圧倒していた。以下は「飛騨牛」、「自然景観」、「日本酒」、「温泉」、「ラーメン」、「家具・伝統工芸品」の順であった(表7)。

高山をはじめて訪れた人とリピーターを比較してみると、ともに「古い町並」には大きな魅力を感じているものの、リピーターでは「古い町並」に魅力を感じる人の比率が減り、魅力の対象が多様化してくる傾向がみられた(図7)。また、リピーターでは「日本酒」や「家具・伝統工芸品」に魅力を感じる人の比率が増えているのが目立つ。「日本酒」や「家具・伝統工芸品」に関しては、はじめて来た際には知識がなかったものの、高山に来てその良さを知り、再び高山にやってくる、といった人々が多いのではないかと考えられる。

8) 高山以外の立ち寄り先とその変化

「今回の旅で高山以外ではどこに立ち寄りますか？」という質問への回答については、2009年5月に同一条件で行った調査の結果と比較してみよう(図8)。2009年の調査結果では、東海北陸自動車道の全通から1年足らずの時期に実施したこともあって、グラフの左寄りに示した白川郷、五箇山、金沢、郡上八幡といった高速道路沿いの観光地に立ち寄る人の比率が非常に高かった。

一方、2010年の調査結果では高速道路沿いの観光地に立ち寄る人の比率が下がり、高山以外にはどこにも立ち寄らない人の比率が大幅に上昇した。また下呂温泉や飛騨古川など高速道路から外れた観光地に立ち寄る人の比率も上昇した。高速道路沿いの観光地に立ち寄る人の比率が減った原因としては、①土・日・祝高速1,000円割引制度を利用すると、高速道路から出て途中の観光地に立ち寄れないこと、②東海北陸自動車道の開通ブームが一段落したこと、③白川郷や五箇山の駐車場の混雑がひどく、観光客に敬遠されはじめたこと、などが考えられる。

IV 聴きとり調査結果からみた外国人観光客の動向

1. 回答者の属性

外国人への質問項目は表8に示したとおりである。外国人の有効回答者は44名で、うち男性が28名(63.6%)、女性が16名(36.4%)であった。年齢別にみると、20歳未満は1名(2.3%)、20

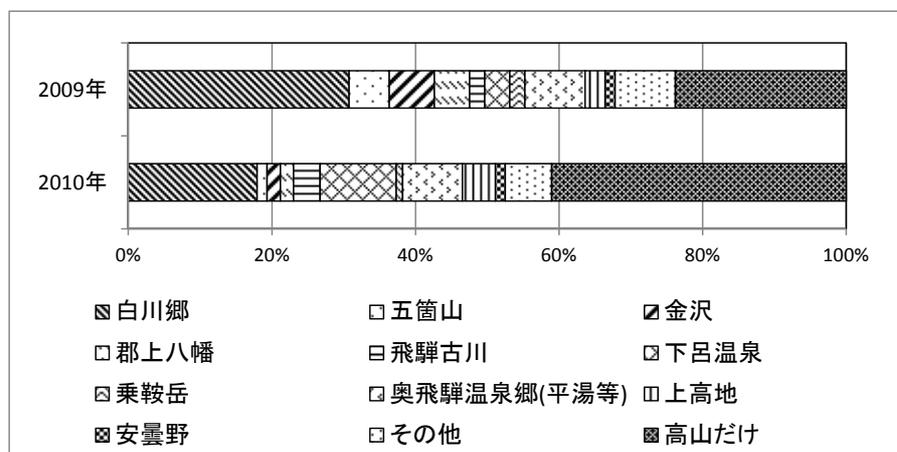


図8 高山以外の立ち寄り地・2009年と2010年の比較(日本人)
(聴きとり調査をもとに作成)

歳代は10名(22.7%)、30歳代は14名(31.8%)、40歳代は3名(6.8%)、50歳代は10名(22.7%)、60歳以上は6名(13.6%)であり、日本人と同様に20歳未満と40歳代が少なく、20~30歳代と50~60歳代の観光客が多い傾向がみられた。

2. 調査結果と分析

1) 在住国

外国人観光客44名の国別内訳の上位は、オーストラリアが6名(13.6%)、カナダ・オランダ・フランスがそれぞれ5名(11.4%)、ドイツが4名(9.1%)の順であった。地域別では、ヨーロッパが25名(56.8%)でもっとも多く、北アメリカ(ハワイを含む)が11名、オセアニアが6名(13.6%)の順であった⁶⁾。なお、2名は日本国内在住の外国人であった(図9)。

2) 利用交通手段

外国人の場合は、他の交通手段と鉄道を乗り継いできた2名を加えると、25名(56.9%)が鉄道を利用して来訪していた。さらに路線バス利用者も5名(11.4%)おり、鉄道と合わせて30名(68.2%)が乗り合いの公共交通を利用して来訪していた(図10)。

一方、車(レンタカーを含む)で来訪した者も7名(15.9%)いたが、このうち高山への往復に利用したルートが「わからない」または無回答であった3名以外は、いずれも往路と復路のルートが異なっていた。また、車利用者のなかには土・日・祝高速1,000円割引制度を利用したと回答した者はいなかった。外国人にはこの制度が十分認知されていないものと考えられる。

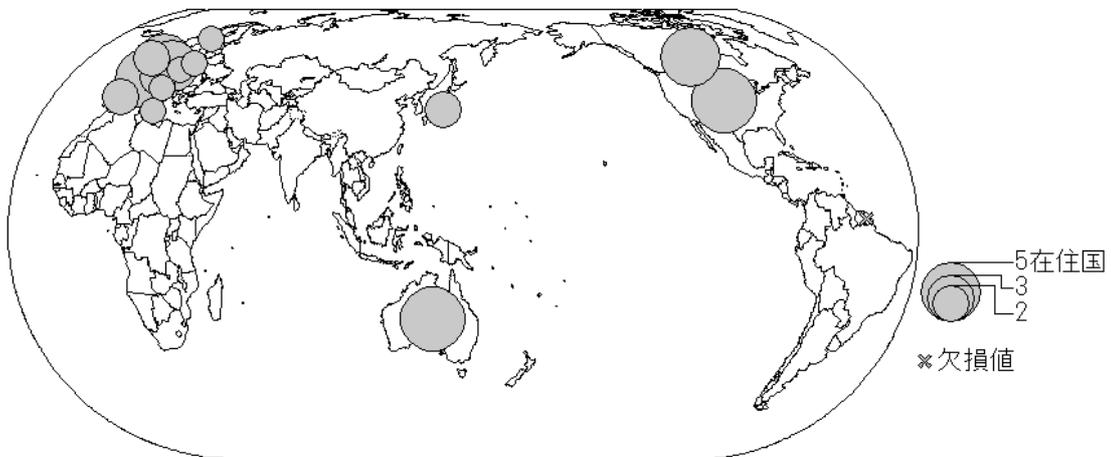
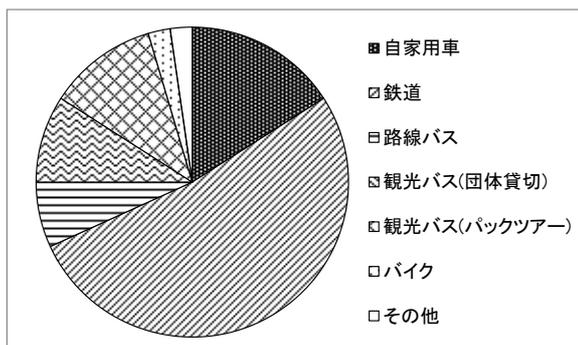


図9 外国人観光客の在住国

(聴きとり調査をもとに作成)



←図10 利用交通手段(外国人)

(聴きとり調査をもとに作成)

3) 泊数・高山での滞在時間

今回の旅行での泊数は「3泊以上」が44名中33名(75.0%)を占めていた(表9)。日本人では主流であった「日帰り」、「1泊」は合わせても9名(20.4%)にすぎなかった。

次に高山での滞在時間をみると、「高山で宿泊」が35名(79.5%)を占めていた。泊数と滞在時間を併せてみると、外国人のほぼ4分の3は、3泊以上の旅行日程のなかで高山を宿泊地として選択していることが明らかになった。

高山市街では、前述のように日本人は日帰り客が多く宿泊客は伸び悩んでいる。このため、市街にあるホテル・旅館・民宿のなかには、英語のホームページやパンフレットを作成して外国人を積極的に受け入れている施設も少なくない。外国人向けの格安ドミトリーも市街にいくつかみられる。こうした点をもみても、高山に宿泊してくれる外国人観光客は、宿泊施設にとって経営上重要な存在になってきているといえよう。

4) 高山以外の立ち寄り先

図11は、今回の旅行で外国人が高山以外に立ち寄った観光地を示している。これをみると、立ち寄り先は白川郷、飛騨古川、金沢、松本など高山から鉄道や路線バスで直接アクセスできる地域だけでなく、札幌から屋久島までの広範囲に及んでいた。なかでも東京、京都、広島には多くの外国人が立ち寄っていた。以上の点から、外国人は日本全国を周遊する旅行の途中で高山に立ち寄ることが多いものと考えられる。

表9 泊数・滞在時間・訪問回数(外国人)

		回答数	比率
泊数	3泊以上	33	75.0
	2泊	2	4.5
	1泊	6	13.6
	日帰り	3	6.8
	合計	44	100.0
滞在時間	1時間以内	0	0.0
	1～3時間	2	4.5
	3時間以上	6	13.6
	高山で宿泊	35	79.5
	無回答	1	2.3
	合計	44	100.0
訪問回数	はじめて	42	95.5
	2回目	0	0.0
	3回目	1	2.3
	4回以上	0	0.0
	無回答	1	2.3
	合計	44	100.0

資料: 聴きとり調査をもとに作成

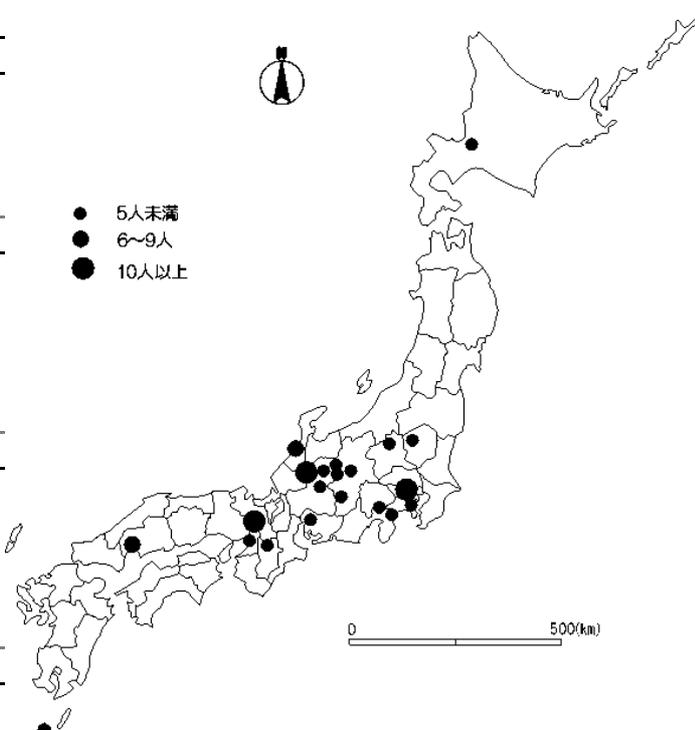


図11 高山以外の立ち寄り地(外国人)
(聴きとり調査をもとに作成)

V おわりに

本研究では、東海北陸自動車道の全通が高山観光に及ぼした影響や、高山観光をめぐる近年の動向について、聴きとり調査の結果をもとに考察してきた。東海北陸自動車道の全通が飛騨地域にもたらした最大の効果は、二大観光地である高山－白川郷間の所要時間を大幅に短縮し、二大観光地を同時に訪れるのを容易にしたことといえる。実際、2009年の調査結果には二大観光地を同時に訪れる観光客の多さが顕著に現れたが、2010年においては二大観光地を同時に訪れる観光客の比率が減り、高山のみを訪れる観光客の比率が増えるなど、「全通効果」が薄れてきたようにみえる。

一方、2009年3月に始まった土・日・祝高速1,000円割引制度に関しては、自家用車やバイクで高山を訪れる日本人観光客の多くがこの制度を利用していることから、高山観光にも大きな効果をもたらしていると考えられた。しかし、この制度を利用した場合は、在住地から寄り道をせずに高山まで往復することになるため、元来集客力が高い高山のような観光地にはプラスになっても、在住地と高山との間にある小さな観光地や飛騨地域全体の経済を考えると、必ずしもプラスになるとは限らない。

また、土・日・祝高速1,000円割引制度は、週末だけを利用した日帰り、1泊旅行を促進した。高山を訪れる日本人観光客はリピーターが非常に多く、リピート回数が増えるほど日本酒や家具・伝統工芸品などに幅広く関心をもつようになることもわかったが、こうしたリピーターが気軽に来訪できる点では、高速1,000円割引制度が大きな効果をもたらしていると考えられる。

外国人観光客は日本人とは異なり、主に公共交通機関を利用して高山を訪れており、全国各地の観光地を周遊する途中で高山にも宿泊していることが明らかとなった。こうした旅のしかたの違いは、長期休暇の有無など欧米と日本の社会・文化習慣の違いによるところもあるが、外国人のほうが旅らしい旅をしていることは明らかであり、日本人の国内観光を促すためには長期休暇制度の整備が必要なことを改めて認識させられた。

とはいえ、長期休暇制度の整備には、実現するとしても長い時間がかかることが予想される。こうした点を考えると、高山観光の振興にあたっては日帰りや1泊の短期滞在型観光プランと、主に外国人や中高年の日本人向けの長期滞在型観光プランを並立させていく必要がある。また、両者のコンセプトを明確に打ち出して、観光客にPRしていくことが当面の課題といえよう。

本稿は平成22年度「観光調査法」で実施した高山での観光客動向調査(2010年5月30～31日)の成果をもとに作成した。なお、一部のデータについては平成21年度「観光調査法」で実施した同様な調査(2009年5月30～31日)の結果と比較した。また内容の一部は、富山国際大学オープンキャンパス(2010年8月21日)において、佐竹 里菜、田原 梢子、宮崎 紘乃、助重 雄久の4名が報告を行った。「飛騨高山観光調査グループ」に参加した学生は下記のとおりである。

【平成21年度飛騨高山観光調査グループ 参加学生】(学年は調査時点)
小西 義彦、岡田 文彬、小林 太爾、中井 裕一(以上、地域学部3・4年)、安藤 結花、石 暁霞、曹 佳佳、多田 将瞳(以上、現代社会学部観光専攻2年)、助重 雄久

【平成 22 年度飛騨高山観光調査グループ 参加学生】

佐伯 拓磨、下村 優介、段 凱、経沢 将人、古川 将太、南 絢吾 (以上、現代社会学部観光専攻 3 年)、石橋 健一、石井 美紗子、岩黒 絵史子、亀田 菜津美、佐竹 里菜、武部 綾菜、田原 梢子、堀 倫恵、宮崎 紘乃、若林 愛(以上、現代社会学部観光専攻 2 年)、助重 雄久

調査の実施にあたっては、高山市商工観光部観光課から資料提供等のご協力を賜った。末筆ながらここに記して厚く御礼申し上げます。

注および参考文献

- 1) 小林浩二・高木俊明・滝村一彦・西村三紀郎、飛騨、『日本の地誌 7 中部圏』(藤田佳久・田林 明編、2007)朝倉書店、pp. 316-326
- 2) 助重雄久、高速交通網の整備と飛越観光の課題—募集型企画旅行に関する考察を中心として、『地域の諸相—地域が人を育て 人が地域を創る—』(大塚昌利編著、2010)古今書院、pp. 139-150
- 3) 森田優己、白川郷における観光客の増大と交通の課題、『白川郷—世界遺産の持続的保全への道』(合田昭二・有本信昭編、2004)ナカニシヤ出版、pp. 87-109
助重雄久・五箇山地域研究グループ、東海北陸自動車道開通に伴う五箇山観光の変容、富山国際大学地域学部紀要 6(2006)、115-126
佐藤悦夫、富山県五箇山地域の観光客動向に関する一考察、富山国際大学現代社会学部紀要 1(2009)、161-190
佐藤悦夫、富山県五箇山地域の観光客動向について：2009 年調査を中心に、富山国際大学現代社会学部観光専攻『社会経済の変化に対応した富山県観光の方向性に関する研究』(平成 21 年度財団法人富山県高等教育振興財団私立大学振興事業助成金報告書)、pp. 31-63
上記のうち、森田は東海北陸自動車道の開通によって年間 100 万人以上の観光客を集めるようになった白川郷でも、短時間滞在の日帰り客が多い「素通り」型観光地(=通過型観光地)化が進んでいることを指摘した。助重・五箇山地域研究グループは東海北陸自動車道の全通前、佐藤は全通後に五箇山で類似した観光客動向調査を行っているが、現地での滞在時間は両者とも 3 時間以内が大多数を占めていた。これらの結果をみても、高速道路の開通のみでは「通過型観光地」としての地域的性格は大きく変わらないことがわかる。
- 4) 溝尾良隆、『観光学—基本と実践—』(2003)古今書院、160p. では、高速交通体系の整備によって高速交通に疎遠であった地域の立地が好転する可能性があるいっぽうで、観光地間の競争が激化し、観光地の優勝劣敗が明らかになることが指摘されている。
- 5) 高山市の合併以前の面積は 139.57km²であったが、合併後は 15.6 倍の 2179.35km²となり、日本一広い市町村となった。2005 年 4 月には旧丹生川村と旧丹生川村の境界確定により面積が 2177.67 km²に減ったが、日本一広い市町村であることに変わりはない。
- 6) 中国人・韓国人等のアジア人観光客については、街頭でのヒヤリングでは日本人との判別がつきにくいこと、正確を期すためには別途中国語・韓国語の調査票が必要なことなどから、今回の調査では対象としなかった。