

交通網の整備と観光振興：中央東線高速化による滞在型観光への影響

Tourism Impact of Rail Passenger Transportation: The Case of Chuo East Line

益山 代利子

目次

1. はじめに
2. 交通と観光振興
3. 課題と提言
4. おわりに

1. はじめに

1.1 研究の背景と目的

本稿は、平成17年11月2日長野県松本市で開催された「中央東線高速化シンポジウム：中央東線の高速化による利便性の向上と地域活性化をめざして」のシンポジウムにパネリストとして参加した筆者の提言をまとめたものである。

高速交通網の整備やそれによる到達時間の短縮は、地域経済の振興という効果が得られる一方、観光・商用・知人訪問などを含む旅行者全般の行動特性に影響を及ぼし、観光を通じた交流人口の増減にもつながる重要な要素である。高速道路や新幹線といった高速交通網が整備されることにより、航空会社、鉄道会社、バス会社などの間で、価格・サービス競争が発生し、利用者にとっては選択枝が増え、より良いサービスの恩恵を得ることが可能となる。しかし、これらの交通機関の高速化がもたらす地域観光への影響は、必ずしも肯定的な側面ばかりではない。そこで観光と交通の係りを整理し、交通網の高速化がもたらす地域観光、特に滞在型観光への影響と魅力ある観光振興のあり方を検討する。

1.2 中央東線高速化シンポジウム

長野県はJR東日本と共同で中央東線高速化の具体策を探る研究組織を立ち上げる方針を平成17年10月3日に発表した。この研究組織は、中南信地域の行政や経済団体などをつくる「中央東線超高速化実現期成同盟会」が中心となり、県とともにJR東日本にはたらきかけて、JR松本駅－新宿駅間の高速化をめざしている。発表に先駆けて本同盟会は、10月2日に松本市音楽文化ホールにて、「中央東線高速化シンポジウム」を開催した。本シンポジウムでは、工学院大学曾根悟教授の基調講演「中央東線の高速化はこうすれば実現する」に続いてパネルディスカッションが行われた。パネリストには、大町商工会議所議員石原学氏や株式会社ジェーティービー松本支店山内浩世氏などが筆者と共に参加した。パネルディスカッションでは、白馬・大町地域から首都圏への乗り換えなしの直通便の必要性を指摘する一方、高速化による松本市近隣への宿泊客の減少を懸念する意見も出された。

現在松本市の玄関となるJR松本駅には、中央東線の特急列車である「スーパーあずさ」「あずさ」が、およそ一時間に一本の割合で一日あたり34便（上り・下り合計）運行されている。新宿駅から松本駅までは、最速便で2時間25分、最も遅い便では約3時間、平均所要時間で2時間40分を要している¹⁾。そのため「中央東線超高速化実現期成同盟会」が行った長野県中南信地域住民の意識調査報告書では、全体の約8割の住民が「特急あずさ」の高速化に賛成であることが判明している。東京に出かける際、鉄道利用者がマイカーや高速バスを利用する住民よりも、より高速化を求めていると報告されている²⁾。

このような地域住民の要望に応えるべく、このシンポジウムでは、技術面での改良が現地店で可能である事が専門家によって指摘された。特急列車あずさの車両改良、新宿～高尾間の通勤電車ダイヤ改正、諏訪地域の単線区間の複線化などの改良を実現することで、夢の2時間達成も不可能ではないようだ。しかしながら、本計画は新幹線などの高速交通網整備とは異なり、30分の時間短縮による交流人口の増加が期待できるかどうか不明であるうえに、山梨県内で15分の時間短縮をするだけでも、2300億円以上の投資が必要と予測されており、ハード面での整備にかかる費用負担のあり方も問われているのが現状である³⁾。

2. 交通と観光振興

2.1 交通網の整備と観光振興

交通網の整備は、観光媒体として観光客と観光地をつなぐ大変重要な要素であり、高速交通網が整備されると観光客の行動に大きな影響を及ぼす。鉄道が高速化し、より利用しやすくなることで、これまで他の交通機関を利用していただいた人が鉄道に切り替えることは十分予測できる。また旅行会社が長野県や近県へのツアーを企画する場合、行動範囲の拡大や交通機関の選択肢が増えることも考えられる。反対に、交通機関の高速化により到着時間が短縮し観光行動が大幅に変わり、これまで宿泊を伴っていた観光客が日帰り旅行に切り替えるケースも見受けられる。熱海、軽井沢などはその良い例といえる。このように交通の高速化は観光需要に必ずしもよい影響ばかりをあたえるものではない。また、交通面での不便さが観光需要に影響を与えないケースもある。例えば、秋田県の玉川温泉（秋田新幹線田沢湖駅から路線バスにて約70分）や熊本県の黒川温泉（JR豊肥本線阿蘇駅より車で約40分）など、交通の便が悪くとも観光地としての魅力が高いため、集客力に影響を受けない地域もある。むしろ魅力ある観光資産を維持するために、一時的に多数の旅行客が集中して押し寄せない工夫が必要とされるケースもある。持続可能なツーリズムのあり方を考えるとき、観光資源のキャリングキャパシティを導入することで入り込み規制を行い、自然観光資源を守らなければならない地域もあり、上高地などが例として挙げられる。国土交通省の「交流人口の増加を通じた活力ある地域社会の構築に係る交通の展開に関する調査報告書」では、事例を題材とした観光と交通との関連性が表1のように整理されている⁴⁾。これらの事例は実際に全国の観光地を対象に、地域の観光構造や入込の変化、観光振興の取り組みに対する交通需要の効果・影響等を把握した調査結果である。この事例研究では、表のCの交通網の整備と魅力ある観光地の形成が相互に影響を及ぼしあうケースの実際の事例は紹介されていない。今回の「中央東線の高速化」の地域観光に与える影響は、この事例にあてはまるのではないだろうか。

表1 調査の視点となる交通と観光の相互影響状況

視 点	視点の説明と事例対象	事例対象と主たる交通の種類
A: 交通網の整備が起因して観光に影響を及ぼすケース	交通網の整備によって交流人口が増加した地域や減少した地域等交通が観光に影響を及ぼす地域。	北海道網走市斜里町（飛行機・車） 滋賀県湖北地域（鉄道・バス・自転車） 山口県萩市（飛行機・車） 秋田県秋田新幹線沿線（鉄道）
B: 魅力ある観光地の形成が新たな交通需要を喚起するケース	集客力のある魅力的な観光地（施設）が整備された地域において、新たな交通網が整備された地域。	静岡県浜松市（高速バス、バス、船） 石川県山中町（バス） 熊本県南阿蘇地域（鉄道） 沖縄県与那城町（車）
C: 交通網の整備と魅力ある観光地の形成が相互に影響を及ぼしあうケース	交通サービスの充実と、既存の観光地の魅力度向上の両側面からの取り組みによって、ますます交流人口が増加する一方で、交通需要も高まった地域。	
D: 交通の観光がさほど影響を及ぼしあわないケース	観光地が魅力的であるが故に、交通面での不便さが観光需要に影響を与えないケースや、交通面での不便さがむしろ観光地の魅力度を増しているケース。	長野県安曇村（車）

資料：国土交通省「交流人口の増加を通じた活力ある地域社会の構築に係る交通の展開に関する調査報告書」

2.2 観光需要喚起に影響を及ぼす要素

既存の鉄道運行が高速化した場合、どのような影響を地域観光に及ぼすかという点について考えてみよう。この際、筆者は観光を通常のツーリズムの観点からではなく、自由時間に観光の目的で旅行する観光者の行動に限って議論したい。本来ツーリズムとは、観光を目的とする観光者のほかに、商用や親族・知人を訪ねる旅行などもその対象に含まれるが、観光需要に関しては、商用や親族・知人を訪ねる場合と観光旅行の場合とは異なるといえる。観光目的とした観光需要を喚起させるための要素について、Goldner & Ritchie は、観光資源の質や量、費用対効果、観光資源の宣伝、受け入れ側のホスピタリティ、交通網や移動手段の利便性の5点を挙げている⁵⁾。

- 観光資源の質や量

自然、景観、文化施設、伝統芸能、イベント、アウトドア施設、宿泊・飲食施設の質が良い、選択の幅が広いなどである。観光インフラが整備され観光業務がシステム化されている。

- 費用対効果

支払額に見合う体験効果が得られているかどうか問われる。つまり、時間・金銭・労力・心理的な費用を投じただけの観光体験価値があるかどうかの判断が挙げられる。お金や時間をかけて旅行したのに、支払っただけの価値がない旅行だったという認識は誰もが一度は経験しているのではないだろうか。このように同じ観光地でも旅行者によって異なった認識をもつといえる。観光はあくまでも「体験」という「個人の認識」により費用対効果の捉え方が異なる。

- 観光資源の宣伝

観光地や観光資源の存在が広く知れわたっている。すばらしい景観や資源であるにも関わらず広く一般に知られていなければ、観光需要は喚起されない。

- 受け入れ側のホスピタリティ

人、モノ、システムを通して、客人をもてなす気持ちや態度が創造的かつ前向きに行為として表現されている。観光資源とともに、そこに暮らす地域住民や観光事業者が一体となって、旅行者をもてなし、感動を与え、客人に上質な観光体験を心に刻んでもらうことによって観光需要を喚起させる。

- 交通網や移動手段の利便性

上記のような良質の観光資源と受け入れ側のホスピタリティがあっても、交通手段が整備されなければ、その観光地に行き着くことはできず、観光需要を喚起することは難しい。

これら5つの条件がそろって、観光地に観光客が集まり、観光客は自らの観光体験を通して、口コミやリピーターにつながる行動をとるものと考えられる。そこで観光体験の供給側では、観光客の選択や満足に影響を及ぼすこれらの要素を念頭におきながら考えなければならない。その際、注意しなければならないことは、交通の便が良くなったとしても観光客がくるとは限らないという点である。観光地の魅力、そして観光体験を通じた人と人のふれあい、心の感動がなければ、人は繰り返してその地を訪れる行動をとらないであろう。

近年、ファーストフードに反対するスローフード推進の消費者運動、つまりゆっくり食事をとり、食事をする時間を楽しもうという風潮が世界に広まりつつある。同様にこれからの観光旅行のありかたは、ゆっくり楽しむ滞在型観光が求められており、国内・外を通して「観光を体験する」ことが注目を浴びている。この風潮に対して、すばらしい自然景観を「観る観光」の復権⁶⁾を求める声もあるが、個人の趣味を生かした体験型の旅行商品が今後も引き続き伸びるのではないかと想像できる。写真を撮る旅、写生の旅、鉄道に乗ることを楽しむ旅など、さまざまな趣味の延長に旅行があると言ってもよい。花や自然を見る、おいしい料理を食べる、温泉に入るなどは国内旅行商品のキーワードであるが、これだけで旅そのものに感動を見出すことは難しくなっているのではないだろうか。近年の観光旅行の傾向は次のように集約されている⁴⁾。

- (1) 観光客の観光行動の変化：小グループ・個人旅行中心となり、旅行者の高年化・熟年化が顕著である。熟年者をターゲットとした多種多様なバスツアーもあるが、個人ベースの観光旅行が増えつつある。
- (2) 体験型観光旅行の目的が多様化：エコツーリズム、グリーンツーリズム（農業体験）、歴史や文化を学ぶ旅、趣味と関連づけた旅など、さまざまな目的を持った旅が目ざされている。
- (3) 国際観光の振興：アジアからの旅行者の増加。都市部から地方への外国人の訪日観光が高い伸びを示している。滞在型観光需要の喚起：大量の旅行者が一度に観光地を訪れるのではなく、滞在日数を増やし、一人当たりの消費額を増加させる。
- (4) 滞在型観光需要の喚起：大量の旅行者が一度に観光地を訪れるのではなく、滞在日数を増やし、一人当たりの消費額を増加させる。

以上が近年の観光旅行の特徴であるが、これらの特徴を踏まえて中央東線高速化が松本や周辺観光地にもたらす効果について次に述べたい。

2.3 鉄道的高速化と松本市近郊の観光への効果

松本市は本州のほぼ中心に位置し、長野県の中でも立地面では有利な場所にあり、近隣には豊富な観光資源が点在する。首都圏や中京圏からの鉄道や高速道路網による集客に加え、わずかではあるが福岡や札幌からの航空アクセスによる需要もあり、信州の観光振興に貢献している。しかし、新宿からの鉄道による所要時間は2時間半あまりであるため、大手の旅行代理店の主催する長野県下へのツアーをインターネットで検索すると、都市部からのバスツアーが非常に多い状況にある⁷⁾。そこで仮に中央東線高速化に伴い、「あずさ」の所要時間を片道30分短縮できたとして、果たして首都圏発の中南信方面への鉄道を利用したツアーが増加するか少々疑問である。むしろ高速化の恩恵にあずかるのは、松本駅から白馬や上高地、高山などにさらに遠くへ移動する観光客、中南信から都心に出かける市民と、商用目的の客が中心ではないだろうか。商用を含む旅行者全般にとって、次のような影響があると考えられる。

- 企業の出張が便利になり、双方向の往来がよりスムーズになり、松本は出張客にとって日帰り圏になり、宿泊業に影響が出る。
- 日帰りのイベントやコンベンションへの参加が容易になる。
- あずさのダイヤが改正され、乗り継ぎが良くなり、利用者にとって選択の幅が広がる。
- 早く最終目的地に着くことができるので、結果として目的地に滞在する時間が長くなる。
- 魅力の薄い観光地は素通りされてしまう。
- 松本市がさらに都市化し高層ビルが増え、観光地としての景観を維持することが困難になる。

このように旅行者の視点から、鉄道高速化がもたらす観光への影響を挙げたが、筆者の考えは観光に限って言えば、はたして高速化することが松本の便益となるのであろうかという点にある。おりしも、国土交通省では日本風景街道（シーニック・バイウエイ）のモデルルートを検討しており、日本の道路を機能優先の道具から景観を重視した道空間と捉え、美しい景観をもとに地域コミュニティの再生をはかる地域主導の仕組みや制度の取り組みを支援している⁸⁾。時間をかけて美しい地域を再発見し感動体験を共創する旅がこれからも求められる時代にあるといえよう。日本の観光の目標は、「住んでよし、訪れてよしの街づくり」にあるといわれている。そのためには、魅力ある観光交流空間の形成のための広域的な観光地づくりと観光地の魅力演出に関する支援が求められている。現在、長野県には、「誰もがあこがれる信州ブランド」構築の動きがあり、そのモットーは「自然と生きる決意、いろいろ信州」と提唱されている⁹⁾。なかでも観光への取り組みは、信州ブランド戦略策定への代表的な分野とされ、信州の価値向上に貢献する重要な位置を占めている。地理的に信州の中心に位置する松本市及び周辺地域は、鉄道が高速化され首都圏からの所要時間が30

分短縮された場合、松本市としての観光価値がどれほど向上するのだろうか。さらに、長野県北信地区では独自の観光destinationマーケティングを近県と共に推進しており¹⁰⁾、信州全体としての観光戦略のあり方も再検討する必要があるだろう。松本広域連合の基本構想では、広域の観光振興について次のように説明している。「多様化する観光需要と高速交通網時代に対応した魅力ある広域観光を推進するため、地域の特色ある自然、歴史遺産、文化資産などの資源を掘り起こし、地域の魅力を国内外にPRするとともに、グリーンツーリズム、エコツーリズムなどの体験型・周遊型・滞在型観光の拠点づくりをすすめる」¹¹⁾。このような滞在型観光の拠点づくりに向けて具体的な施策を計画し、それを確実に実行することが最も重要であることは言うまでもない。

3. 課題と提言

前掲の表1「調査の視点となる交通と観光の相互影響状況」の中で説明された「C. 交通網の整備と魅力ある観光地の形成が相互に影響を及ぼしあうケース」について、ある取り組みの必要性が言及されている。「交通網が整備されるとともに、その整備効果を活用して、観光地が様々な取り組みを実施した結果、観光地としての魅力が向上したケース」とある⁴⁾。この場合、所要時間短縮という交通サービスの改善によって観光地の魅力が向上したのか、観光地の魅力が向上したから交通サービスが改善されたのかが、明確に区別できない場合もあるとされている。おそらく両者が相互に影響しあうと考えるのが妥当であろう。そこで具体的に滞在型観光地としての魅力を向上させるためには、どのような施策が考えられるかを以下にまとめてみた。

まず、観光資源の魅力を再調査し、観光客の満足度を高める工夫をする。そのためには、人的な魅力を演出するホスピタリティの強化が必要となる。地域住民が住みよい地域づくりを推進することはもちろんであるが、観光客の目線で考えられる地域住民や観光事業者のもてなしの態度を表現する為に、具体的な取り組みを計画、実践、点検、見直しをすることが求められる。

第二に、宿泊を伴うイベントを企画し、イベントと滞在型観光を結びつけるマーケティングを行う。松本にはすでにサイトウキネンフェスティバル（九千人）や信州そば祭り（十三万人）など集客力のあるイベントが年間を通していくつかあるが¹²⁾、これらのイベントを宿泊に結びつけるために、滞在型グリーンツーリズムやエコツーリズムと各種イベントを結びつけるマーケティングを行う。イベント参加者の属性やライフスタイルを中心とした心理的変数、メディアとの接触頻度などの生活行動上の変数などを考慮した観光客のセグメンテーション（市場細分化）と滞在型グリーンツーリズム参加に係る意思決定調査を実施する。

第三に、時間短縮の効果を最大限に生かす観光商品をつくり宣伝する。その際、JRやその他の交通機関、近隣の市町村と連携した周遊プランをつくり、共同で宣伝し宣伝効果をあげる。

最後に、鉄道の旅の出発点・終着点は駅なので、駅構内や周辺の観光案内を充実させる。観光スポットやイベントなどを網羅した、小型で持ちやすい観光パンフレットや情報誌を旅行者の目につきやすい駅構内の場所や市内各所の観光スポットに置く。これら各種の改善を実行するためには常に観光客の目線で考え、観光客の利便性を考えた取り組みが欠かせない。

4. おわりに

本稿では、鉄道的高速化がもたらす観光振興への影響と観光需要を喚起する施策について論じた。交通網整備と観光振興に関する学術的調査は観光学の分野ではまだ進んでいない。滞在型観光と交

通網整備には深い係わり合いがあることはわかるが、滞在型観光の促進のために交通網が整備されることが、利用者増加に直接つながるかどうかは定かではない。日本では交通インフラが十分整備されている上に国土が狭いため、いわゆる安近短の観光旅行パターンになる傾向がある。高齢化社会を迎え、スローライフ志向の「時間富裕層」（時間的にゆとりのある熟年世代）に対して、移動時間の短縮より、時間をかけて旅するための移動中の楽しみ方をもっと提案したほうがよいのではないか。そして地域経済発展のための交通高速化による負の遺産としての観光需要の衰退をもたらさないためには、滞在型観光地の魅力増進に対する地域住民の理解と広域における観光促進の連携が求められる。

参考文献

- 1) 中央東線超高速化実現期成同盟会 (2005)「中央東線の高速化に関する研究書」
- 2) 中央東線超高速化実現期成同盟会 (2003)「中央東線高速化に関する意識調査報告書」
- 3) 松本市民タイムス (2005)「中央東線高速化県と JR が研究組織」10月4日
- 4) 国土交通省政策統括官付政策調整官室 (2002)「交流人口の増加を通じた活力ある地域社会の構築に係る交通の展開に関する調査報告書」
- 5) Goeldner, C.R. & Ritchie, J.R.B. (2003). *Tourism: Principles, Practices, Philosophies, 9th ed.* John Wiley & Sons, Inc. New Jersey.
- 6) 溝尾良隆 (2005)「日本における懸案の観光課題—解決へ向けての学会・研究者の役割」観光研究 Vol.17. No.1. p. 30.
- 7) 株式会社ジェーティービー (2006) www.jtb.co.jp 3.23
- 8) 国土交通省 (2006)「日本風景街道 (シーニック・バイウエイ・ジャパン)」
- 9) 長野県信州ブランド・観光戦略局プレスリリース 2005.9
- 10) 信濃毎日新聞 (2006)「信州北回廊のブランドマーク」3.23
- 11) 松本広域連合 (2005)「第4次松本ちいきふるさと市町村圏計画」
- 12) 松本コンベンションビューロー (2005)「平成17年度総会資料」