

原著論文

歴史的町並みを有する観光地における交通渋滞と観光客の観光行動 ：オーバーツーリズムと観光公害の分析

田下 敬介¹⁾・矢ヶ崎 太洋²⁾

Traffic congestion and tourist spatial behavior in a town with a historic preservation district: An analysis of over-tourism and negative tourism impacts

Keisuke TASHITA¹⁾, Taiyo YAGASAKI²⁾

Abstract

Although tourism has a positive effect on the local economy, the negative impact of tourism and over-tourism has also become evident. An increase in the number of tourists leads to social problems when the tourist capacity limit is exceeded. In rural areas where public transportation is unavailable, tourists are compelled to use automobiles, causing traffic congestion. Specifically, in the historic preservation district of a rural tourist town, characterized by a labyrinth of narrow streets and unplanned public parking areas, both tourists and residents suffer from traffic congestion. This study examines the relationship between the location of public parking areas and tourist spatial behavior to alleviate traffic congestion in the historic district of Izushi, Toyooka City, Hyogo Prefecture. We conducted questionnaire surveys for tourists who used four public parking areas. All tourists walked to the historic district from the four public parking areas regardless of the distance to the central district. It is assumed that tourist spatial behavior may not change even if the central public parking area is relocated to a nearby location.

Key words : over-tourism, negative impact of tourism, tourist development, historic preservation district, traffic congestion, Izushi historic district, Toyooka city

(2022年10月6日受付, 2023年9月29日受理, 2023年10月31日発行)

1) 豊岡市環境経済部大交流課 〒668-8666 兵庫県豊岡市中央町2番4号

2) 兵庫県立大学大学院地域資源マネジメント研究科 〒668-0814 兵庫県豊岡市祥雲寺128

1) Environmental Economics Division Tourism Section, Toyooka City Government, 2-4 Chuo-cho, Toyooka City, Hyogo Prefecture 669-8666, Japan.

2) Graduate School of Regional Resource Management, University of Hyogo, 128 Shounji, Toyooka City, Hyogo Prefecture 668-0814, Japan. Corresponding author; T. Yagasaki, tyagasaki@rrm.u-hyogo.ac.jp

はじめに

日本では、2006年に観光立国推進基本法が制定され、観光産業は大きく発展した。観光地の発展は大きな経済効果をもたらす一方で、旅行者の急激な増加は住民生活、自然環境、観光客の満足度に悪影響を与える。観光地ではオーバーツーリズムや観光公害が散見され、社会問題となりつつある。一般的にオーバーツーリズムや観光公害は、車両の乗り入れによる震動、騒音、交通渋滞といった問題や、過度な観光客の来訪による文化財、遺跡、自然環境の損壊・破壊といった問題を指す。これらの問題は、観光地に住む地域住民の生活の質の低下、観光地を訪れる観光客の満足度の低下、まちの景観の劣化を招く恐れがあり、各地で対策が求められている。

観光地の成立と発展におけるオーバーツーリズムと観光公害

オーバーツーリズムや観光公害は観光地の成立と発展によって引き起こされる現象である。まずは、観光地の成立と発展について、観光地理学者のバトラー (R. W. Butler) が提唱した観光地のライフ・サイクルモデル (The Concept of A Tourist Area Cycle of Evolution) を整理する (Butler, 1980)。中崎 (1998) によると、バトラーのライフ・サイクルモデルは観光地の発展において観察される循環を説明した概念であり、その過程には、いくつかの段階がある (図 1)。観光地の発展が進み、観光客数が増加するにつれて観光客と地域住民の接触の機会は増え、ときに反発や不満を引き起こす。さらに、観光客に対する収容能力が限界に達するにつれ、観光客数の増加は鈍化し、観光地が衰退することもある。オーバーツーリズムや観光公害は、観光地の発展過程のいずれかの段階で顕在化し、観光地の発展において重要な課題となる。

オーバーツーリズムと観光公害は、どのよ

うなタイミングで顕在化するのだろうか。その概念について整理する。谷本・谷本 (2020) は、オーバーツーリズムは観光地が発展し、観光客が急激に増加することによって、利害関係者が許容できる範囲を超えた際に起こる現象であり、利害関係者の許容性を問わず、過剰反応することはオーバーツーリズムの本質を捉えていないと主張する。また、「観光公害」という用語は、オーバーツーリズムを誇張しており、ネガティブなイメージを伴うが故に、限定的に用いるべきであるとした。安福・天野 (2020) は、観光公害を「観光開発、観光事業、または観光客の観光行動等によって直接的、間接的に発生し、特定の環境または主体に対し何らかの危害・支障を及ぼしている事象」と定義した。この定義によると、観光公害には多様なバリエーションが存在し、その加害主体と被害主体は複合的である。

以上を踏まえ、本研究では、オーバーツーリズムと観光公害の概念について以下のとおり整理する。オーバーツーリズムは、観光客の急激な増加によって利害関係者が許容できる範囲を超えた状態である。観光公害は、観光客の観光行動に限定されず、多様な主体の関わりにおける負の現象であり、その被害は観光客だけでなく、地域住民を含めた多様な主体に影響を与える。つまり、オーバーツーリズムは、観光地の成熟や観光客の急激な増加によって、許容量を超過した場合に生じる現象である。一方、観光公害は観光地の発展初期の段階から見られ、必ずしも観光客の急激な増加が契機となるわけではない。

バトラーが提唱したライフ・サイクルモデルを踏まえると、オーバーツーリズムと観光公害は図 1 のようなモデルになる。観光公害はいずれの段階においても存在する。一方で、許容量を超過した観光地は「成熟段階」や「停滞段階」にあり、こうした段階では、オーバーツーリズムと観光公害が同時に生じ、観光の負の側面が最も強くなると考えられる

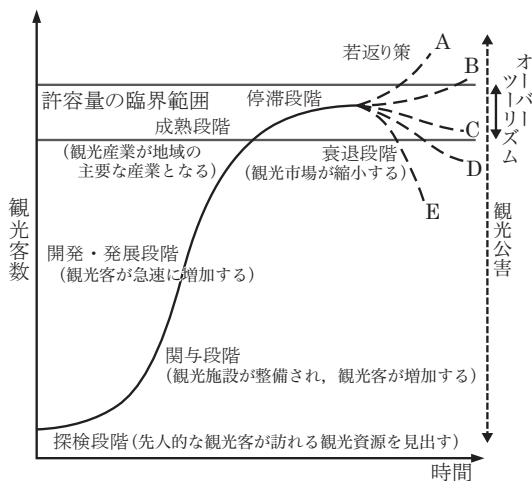


図1 バトラーの論考からみるオーバーツーリズムと観光公害の位置づけ

(中崎 (1998) に加筆・調製)

(図1) オーバーツーリズムと観光公害が重なる段階において、どのような政策を実施するのは重要な論点であり、その後の観光地の発展や衰退を規定する。

農村地域の観光地における交通渋滞

本稿では、オーバーツーリズムや観光公害の事象として交通渋滞に着目する。呉羽(2018)は、オーバーツーリズムの視点から、世界文化遺産の登録後に観光客が急増したオーストリア・ハルシュタットを分析し、宿泊施設や駐車場が少ない、つまり、観光客の訪問受入許容量が小さいため、交通渋滞やゴミ問題が発生し、住民のQOLが低下したと指摘する。農村地域に立地する観光地では、観光客の車両の乗り入れに伴うオーバーツーリズムや観光公害が顕在化しやすい。一般的に、都市地域と比べて人口密度の低い農村地域では、自動車依存度が高く、公共交通の需要が小さいため、公共交通ネットワークが十分に整備されない。そのため、農村地域における観光地では、観光客の移動手段は主に自家用車やレンタカー等であり、交通渋滞という形でオーバーツーリズムが発生する。また、観光客の車両が地域住民の生活圏に侵入

することにより、しばしば交通問題が引き起こされる。ただし、駐車場の容量が飽和することで発生する交通渋滞は、時間帯や時期によって様相が異なる点に留意が必要である。

また、種崎ほか(2018)が指摘するとおり、重要伝統的建造物群保存地区を有する地域において、交通問題は深刻である。このような地域では、町並みを散策することを目的とする観光客が多いため、必然的に歩行者と自動車の交錯が増える。さらに、道路幅員が狭いため、観光客の歩行環境の悪化や、交通渋滞が問題となる。また、重要伝統的建造物群保存地区では、地域住民が生活を営んでおり、観光客の来訪による交通渋滞は地域住民に悪影響を及ぼす。

以上のように、農村地域における観光地の中でも、重要伝統的建造物群保存地区のように歴史的町並みを有する地域では、狭隘道路が多いため交通渋滞が深刻な問題となりやすい。こうした問題を扱う研究としては、以下のような研究が見られる。高橋ほか(1998)は、道路の容量不足でありながら道路整備が困難な鎌倉地域を対象として、パークアンドライドとロードプライシングの2つの施策が実施された際の交通渋滞やドライバーの駐車場選択行動への影響を分析した。清水ほか(2017)は、高尾山地区を対象として、交通渋滞を緩和するために、観光客の駐車場利用に対する料金支払意思額に着目し、駐車場マネジメントシステムの構築を試みた。これらのように、交通渋滞の解消策を検討するにあたり、観光客の観光行動や駐車場の選択行動に着目して分析することは重要な意味を持つ。

自動車の利用を前提とした農村地域に位置し、狭い街路を有する重要伝統的建造物群保存地区では、交通渋滞が発生しやすい。オーバーツーリズムの状態である交通渋滞の解決や、交通渋滞による悪影響、つまり、観光公害を軽減するためには、観光客の観光行動や駐車場の選択行動に着目し、その背景にある要因を明らかにする必要がある。

研究目的と研究方法

上記のような問題意識を踏まえ、本研究は、農村地域に立地し、重要伝統的建造物群保存地区を有する観光地の兵庫県豊岡市出石町を対象として、交通渋滞の解消策の提案に向けた観光客の観光行動の分析を行い、オーバーツーリズムと観光公害の視点から重要伝統的建造物群保存地区における交通渋滞について検討することを目的とする。当該地域では、例年、繁忙期になると自動車を利用する観光客が増え、駐車場に駐車できなかった自動車による交通渋滞が発生する（図2）。また、駐車場を探索する観光客の自動車が地区内を走行するため、徒歩の住民もしくは観光客との交錯が発生する。しかしながら、当該地域の観光事業者からは、「交通渋滞の解消策を導入することに伴う、観光客の観光行動の変化」を危惧する声が聞かれ、交通渋滞の解消に向けた検討は大きく進んでいない。本研究は、こうした問題に対して1つの方向性を示すことができる。

上記を明らかにするため、本研究では、まず、1) 出石町の交通渋滞の発生要因を整理し、2) 出石町に整備されている大型の公営駐車場利用者へアンケート調査を実施する。さらに、3) 実施したアンケート調査結果を用いて二項ロジスティック回帰分析を行い、交通渋滞を誘発していると考えられる大手前



図2 出石町の交通渋滞（2020年11月8日（日））
（田下撮影）

駐車場利用者の特性を明らかにする。また、4) ArcGISを用いてネットワーク解析を行い、各駐車場利用者の観光行動の特性および行動圏の広がりについて究明する。最後に、重要伝統的建造物群保存地区における交通渋滞について、オーバーツーリズムと観光公害の視点から考察する。

研究対象地の概要

豊岡市出石町は、2007年に国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されており、歴史的建造物や風情を味わうことを目的とした観光客が訪れる観光地である。特に、お国替えによりもたらされた「そば」を、白磁が特徴の出石焼の小皿に盛り付ける独特のスタイルで提供し、当該地域の大きな観光資源となっている。一方、2020年の国勢調査によると出石町の人口は約9,000人であり、公共交通機関は路線バスやコミュニティーバスに限られるため、自動車依存度が高い地域である。実際、2010年の近畿圏パーソントリップ調査では、出石町における自動車の利用者は全体の約77%にのぼる。必然的に、観光客の移動手段も自動車に強く依存することになる。また、出石皿そばの繁忙期には、観光客の自動車が押し寄せ、交通渋滞が発生し、観光客の満足度および地域住民の生活の質は低下している。

当該地域には、図3に示すとおり、大型の駐車場は大手前駐車場、庁舎南駐車場、鉄砲町駐車場、西の丸駐車場の4つがある（図4）。その中でも、大手前駐車場は、観光施設が集中し、狭隘道路が多い重要伝統的建造物群保存地区の中心部に整備されており、当該駐車場を目指す観光客の自動車が流入することで駐車場がオーバーフローし、交通渋滞が発生している。例えば、2020年で最も駐車場利用が多かった9月21日（月）では、バスと自家用車を含めて、西の丸駐車場に280台、鉄砲町駐車場に333台、庁舎南駐車場に

321台、大手前駐車場に256台の計1,190台の利用があり、これらの利用は出石皿そばを目的にした日中が中心であった。各駐車場の駐車可能台数が、西の丸駐車場で約85台、鉄砲町駐車場で約85台、庁舎南駐車場で約60台、大手前駐車場で約70台であったため、駐車場の容量が飽和し、図2のような渋滞が発生した。

つまり、出石町における交通渋滞は駐車場の配置を中心とする「まちの構造的な問題」に強く影響を受けており、交通渋滞を解消す

るためには、大手前駐車場の移転が1つの有効策だと考えられる。しかしながら、本駐車場の配置を考慮して観光事業を営んでいる事業者も多く、事業者調整が難しい。

アンケート調査の概要と結果

本研究では、上述した4つの駐車場において、各駐車場を利用する観光客を対象にアンケート調査を実施した。出石城下町を訪問する観光客は11月が最も多く、次に8月、10

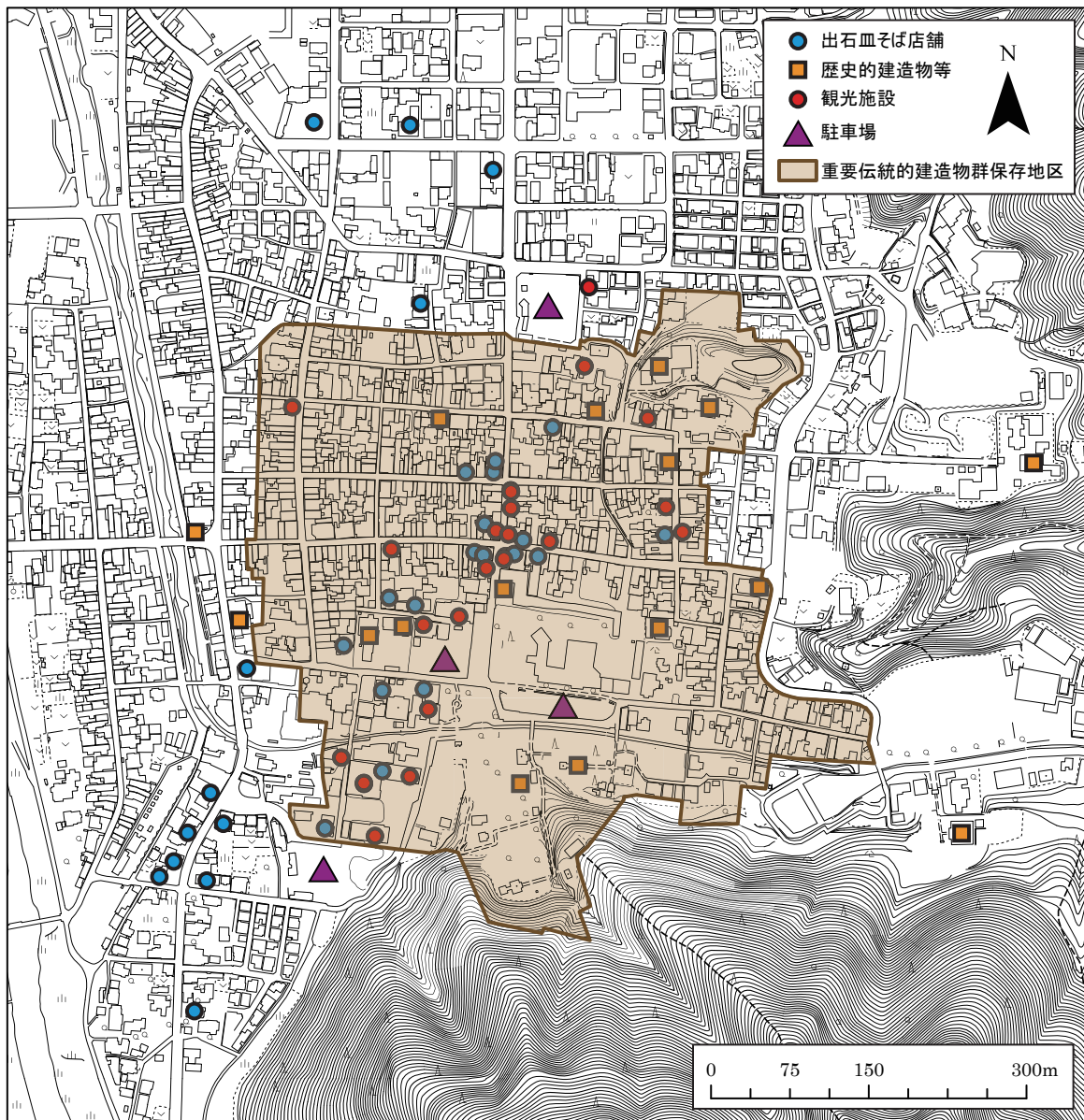


図3 出石城下町における観光資源の分布
(出石観光協会『出石手帳』より作成)

歴史的町並みを有する観光地における交通渋滞と観光客の観光行動
：オーバーツーリズムと観光公害の分析



大手前駐車場



鉄砲町駐車場



庁舎南駐車場



西の丸駐車場

図4 出石城下町の重要伝統的建造物群保存地区周辺の駐車場（2022年6月25日（土））
（矢ヶ崎撮影）

月、9月が続く（図5）。特に、お盆や祝日を含む連休となる期間や、新そばが解禁される11月や12月の週末には多くの観光客が出石城下町を訪れ、交通渋滞が発生する。この状況を踏まえて、アンケートの実施時期は、2020年9月20日（日）、21日（祝）、23日（水）、24日（木）の4日間を第一期、2020年11月6日（金）から9日（月）の4日間を第二期として、合計8日間とした。設問項目は回答者およびグループの属性、入出庫時間、駐車場認知、駐車場選択理由、そば屋およびそば屋以外の観光スポットへの訪問有無等とした。

アンケート調査の配布・回収数を表1、表2のとおり示す。第一期では1,970枚を配布

し930枚を回収し、第二期では1,591枚を配布し875枚を回収した。以下に、グループ属性に関する回答結果を示す（図6）。年代については、第一期では40代から50代が最も

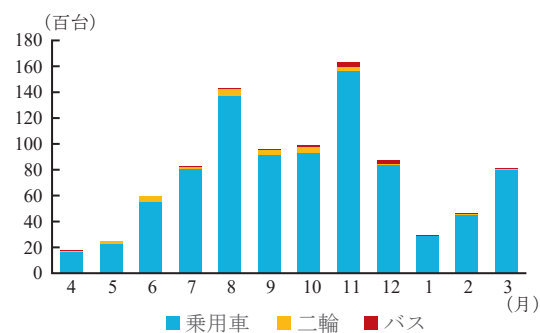


図5 出石城下町における月別の駐車場利用台数（2020年度）

（豊岡市役所の提供資料より作成）

表 1 アンケート回収結果（第一期）

	大手前			庁舎南			鉄砲町			西の丸			合計				
	回収数	配布数	駐車場台数	回収数	配布数	駐車場台数	回収数	配布数	駐車場台数	回収数	配布数	駐車場台数	回収数	配布数	駐車場台数	回収率	捕捉率
9/20(日)	71	212	254	84	210	280	126	209	318	73	197	232	354	828	1,084	42.8%	32.7%
9/21(祝)	54	172	245	96	216	304	136	223	301	79	219	258	365	830	1,108	44.0%	32.9%
9/23(水)	77	127	189	-	-	-	27	37	37	13	15	17	117	179	243	65.4%	48.1%
9/24(木)	72	96	99	-	-	-	18	28	35	4	9	10	94	133	144	70.7%	65.3%
合計	274	607	787	180	426	584	307	497	691	169	440	517	930	1,970	2,579	47.2%	36.1%
回収率	45.1%			42.3%			61.8%			38.4%			47.2%				
捕捉率	34.8%			30.8%			44.4%			32.7%			36.1%				

表 2 アンケート回収結果（第二期）

	大手前			庁舎南			鉄砲町			西の丸			合計				
	回収数	配布数	駐車場台数	回収数	配布数	駐車場台数	回収数	配布数	駐車場台数	回収数	配布数	駐車場台数	回収数	配布数	駐車場台数	回収率	捕捉率
11/6(金)	80	126	151	38	55	58	30	45	49	18	22	24	166	248	282	66.9%	58.9%
11/7(土)	62	80	202	27	90	183	88	127	136	54	85	98	231	382	619	60.5%	37.3%
11/8(日)	112	203	231	58	182	279	136	194	220	66	130	144	372	709	874	52.5%	42.6%
11/9(月)	16	90	203	17	50	115	52	77	70	21	35	42	106	252	430	42.1%	24.7%
合計	270	499	787	140	377	635	306	443	475	159	272	308	875	1,591	2,205	55.0%	39.7%
回収率	54.1%			37.1%			69.1%			58.5%			55.0%				
捕捉率	34.3%			22.0%			64.4%			51.6%			39.7%				

多く、また比較的若年層の来訪も多くみられた。第二期では 50 代から 60 代が最も多く、高年層の来訪が多くみられた。年代の偏りは見られるものの、性別差については大きな差が見られなかった。居住地は、第一期および第二期ともに兵庫県を中心とする近畿圏からの来訪が多く、全体としては関東から中国、四国に至るまで広域に分布する。第二期は第一期と比べて、出石町近郊からの来訪割合が増加する傾向がみられた。

大手前駐車場利用者の特性

本章では、アンケート調査結果をもとに SPSS Statistics Premium Grad Pack ver27 を用いて、二項ロジスティック回帰分析を行い、交通渋滞を誘発する大手前駐車場利用者の特性について明らかにした。ここでは、大手前駐車場とその他の駐車場の利用特性の比較分析を行うが、庁舎南駐車場利用者のデータは除外して分析した。庁舎南駐車場は豊岡市役所出石庁舎の利用者のために設けられた駐車場であり、一定期間を除いて、原則、庁舎開庁日は観光利用できないため、駐車場の利用特性がその他の駐車場と異なる可能性がある。従って、本分析が目的とする大手前駐車場とその他の駐車場との利用特性の差を検証するため、庁舎南駐車場を除外し、大手前駐車場、鉄砲町駐車場、西の丸駐車場の 3 駐車場による分析を行った。目的変数は大手前駐車場の選択有無とし、説明変数は表 3 に示す来訪者特性とした。

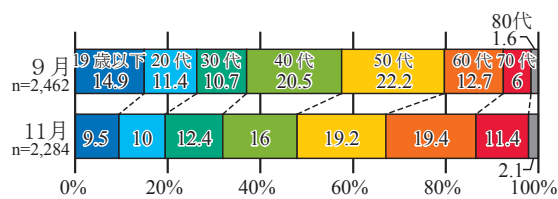


図 6 アンケート回答者の年代

本分析は、多重共線性を考慮したうえで、有意確率5%を基準とする強制投入法に基づき変数選択を行い、各変数が及ぼす影響の強さはオッズ比 (EXP(B)) によって評価した。モデルの適合度については、Hosmer-Lemeshow の適合度を指標として用いた。本ロジットモデルは、カイ二乗値が1%水準で有意となっており、Hosmer-Lemeshow の適合度は有意水準5%を満たしているため、本モデルは採用される。一方、Cox-Snell R2 乗値および Nagalkerke R2 乗値の値は低く、分類テーブルの正解の割合は約65%であり、本ロジットモデル式の当てはまりには改善の余地がある。しかしながら、本分析が目的とする大手前駐車場利用者の特性を捉えるという目的は達成できたといえるだろう。

第一期(9月)の結果を表4に、第二期(11月)の結果を表5に示す。共通して見られた特徴的な説明変数は、「60代以上含むグループダミー」と「目的地までの距離選択有無ダミー」

表3 説明変数一覧

分類	説明変数
居住地	兵庫県内、兵庫県外ダミー 隣接県と県内(京都府、大阪府、兵庫県、鳥取県、岡山県) 隣接圏外ダミー
グループ構成	単身ダミー 2人ダミー 3人以上ダミー 60代以上限定グループダミー 70代以上限定グループダミー 60代以上含むグループダミー 70代以上子組むグループダミー
滞在時間	滞在時間
駐車場認知	到達前の駐車場認知有無ダミー
駐車場選択理由	目的地までの距離選択有無ダミー 料金選択有無ダミー 偶然選択有無ダミー 現地誘導有無ダミー 以前利用選択有無ダミー
訪問状況	そば屋訪問有無ダミー その他訪問有無ダミー

「60代以上を含むグループダミー」の2つだった。本結果から、繁忙期の大手前駐車場利用者の全体的な傾向として、特に60代以上を含むグループや目的地まで

表4 二項ロジスティック回帰分析の結果(第一期)

		B	標準誤差	Wald	自由度	有意確率	EXP(B)	EXP(B) の95%信頼区間	
								下限	上限
ステップ1 ^a	3人以上ダミー	-0.652	0.210	9.604	1	0.002	0.521	0.345	0.787
	60代以上含むグループダミー	0.501	0.212	5.590	1	0.018	1.650	1.089	2.498
	滞在時間	-0.004	0.002	4.056	1	0.044	0.996	0.993	1.000
	到着前の駐車場認知有無ダミー	-0.532	0.261	4.154	1	0.042	0.587	0.352	0.980
	目的地までの距離選択有無ダミー	1.344	0.266	25.472	1	0.000	3.833	2.275	6.459
	以前利用選択有無ダミー	1.094	0.301	13.231	1	0.000	2.987	1.656	5.388
	定数	-0.410	0.285	2.063	1	0.151	0.664		

表5 二項ロジスティック回帰分析の結果(第二期)

		B	標準誤差	Wald	自由度	有意確率	EXP(B)	EXP(B) の95%信頼区間	
								下限	上限
ステップ1 ^a	単身ダミー	1.052	0.418	6.336	1	0.012	2.862	1.262	6.491
	60代以上含むグループダミー	0.487	0.171	8.134	1	0.004	1.628	1.165	2.276
	滞在時間	-0.003	0.001	3.879	1	0.049	0.997	0.995	1.000
	目的地までの距離選択有無ダミー	1.170	0.211	30.619	1	0.000	3.223	2.129	4.878
	以前利用選択有無ダミー	0.993	0.211	22.172	1	0.000	2.700	1.786	4.083
	定数	-1.330	0.213	39.194	1	0.000	0.264		

の距離を意識して駐車場を選択するグループは、他の駐車場と比べて大手前駐車場を選択する傾向にあると言える。これはおそらく、高年層を含むグループは徒歩による移動距離を考慮し、可能な限り目的地近隣の駐車場を選択しようとしているためだと推察される。つまり、高年層を含むグループの行動範囲が狭い可能性も示唆している。また、同様に歩行距離に制限がある低年層や障害者などを含むグループも同じような選択を志向すると考えられる。そうした場合、駐車場の移転は交通渋滞の解消に繋がる可能性があるものの、当該地域の中心部への回遊性には不安が残る。次の章では、上記の認識に留意しつつ、各駐車場利用者の観光行動の特性や広がりについて検討する。

観光行動の特性と行動圏の広がり

本章では、アンケート調査結果をもとに、先述した統計解析の結果も踏まえつつ、ArcGIS Pro 2.6 を用いてネットワーク解析を行い、各駐車場利用者の観光行動の特性と行動圏の広がりについて明らかにした。具体的には、各駐車場から各目的地までの徒歩による到達圏域を算出し、そこにアンケート調査結果で得られた各駐車場利用者の回遊行動を描写することにより、観光行動の特性や広がりを明らかにする。

分析では、各駐車場から徒歩により出入り可能な地点（2～3地点）をプロットし、そこから各圏域を算出した。本解析を用いることにより、どの範囲の圏域に観光客が集中して訪問しているのかを視覚的に明らかにすることが可能となる。本解析を実行するにあたり、移動速度は吉田ほか（2019）の「観光」目的の歩行速度を適用し、毎分 60 メートルに設定した。また、各圏域の設定は 5 分圏、10 分圏、15 分圏とした。

次に、各駐車場利用者が訪れた観光スポットをプロットし、駐車場ごとの総訪問回数

データを与えた。その際、当該地域の主要な観光資源である出石皿そばを提供している店舗を全体の観光スポットから抜き出し、出石皿そばを提供する店舗だけのデータと、出石皿そばを提供している店舗を除いた観光スポットのデータの 2 種類に分割した。与えた 2 種類のデータから、それぞれ観光客が集中している観光スポットを抽出し、観光客が集中している観光スポットとそれ以外に分類した。最後に、上記作業により整理したデータに ArcGIS 3D Analyst の IDW 法を用いて、観光客の訪れた場所の分布状況を空間的に推定した。なお、ここでは、空間における自己相関係数を考慮に入れる必要がなく、また局所的に属性値の高くなった箇所でも利用できることから、内挿手法は IDW 法を選択した。IDW 法を実行するにあたり、累乗や検索範囲などのパラメータは ArcGIS Pro のデフォルト値とした。なお、IDW 法の特性上、点の密度が低い場所は信頼度が低いことに留意すべきである。

まず、すべてのグループを母数として、出石皿そばを提供する店舗の到達圏解析を実行した。第一期および第二期ともに大きな差はなく、いずれの駐車場も中心部に位置する店舗へ観光客が集中することが明らかとなった。圏域については、各駐車場から 5 分圏の範囲に集中するが、図 7 に示すとおり、西の丸駐車場だけは特異な傾向を示す。駐車場近隣の 5 分圏に観光客は集中するものの、10 分圏から 15 分圏の中心部においても集中しており、広く分布することが明らかとなった。次に、前章で明らかになった「60 代以上含むグループ」と「目的地までの距離選択のグループ」に同様の到達圏解析を実行した。その結果をみると、すべてのグループを分母とする解析結果と比較すると、若干、集中しているスポットが減少する傾向がうかがえるが、全体的に大きな差はなかった。

さらに、出石皿そばを提供する店舗を除いた観光スポットの到達圏解析を実行した。第

一期および第二期ともに、中心部に位置する観光スポットに集中することがうかがえるものの、観光客が集中するスポットは、全体的に広く分布することがうかがえる。さらに、先ほど示した出石皿そばを提供する店舗の到達圏解析と同様に、60代以上を含むグループを母数として、出石皿そばを提供する店舗を除いた観光スポットの到達圏解析を実行したところ、すべてのグループを分母とする解析結果と比較しても、大きな差はないことが明らかとなった。

本解析結果から、当該地域を訪れる観光客の行動として、各駐車場から中心部に位置する店舗を訪れていることが明らかとなった。中心部に位置する出石城跡や辰鼓楼などの主要な観光スポットを訪問することは容易に推察できるが、まちなかの至る所に点在する出石皿そばを提供する店舗についても、各駐車場から離れた中心部に位置する店舗まで足を

運んでいることが分かった。つまり、各観光客は駐車場から多少、距離があったとしても、目的とする店舗まで徒歩で移動することが明らかとなった。

出石町における交通渋滞と観光行動

オーバーツーリズムや観光公害の1つである「観光地における交通渋滞」について、特に状況が深刻であると考えられる農村地域の観光地であり、かつ重要伝統的建造物群保存地区を有する豊岡市出石町を対象に検討してきた。本研究により得られた知見は以下の3点である。

1) 出石町の交通渋滞は、まちの構造的な問題である。当該地域は、重要伝統的建造物群保存地区を有しており、狭隘道路が多いにもかかわらず、観光地の中心部に大型駐車場が整備され、自動車流量が増加している。結果

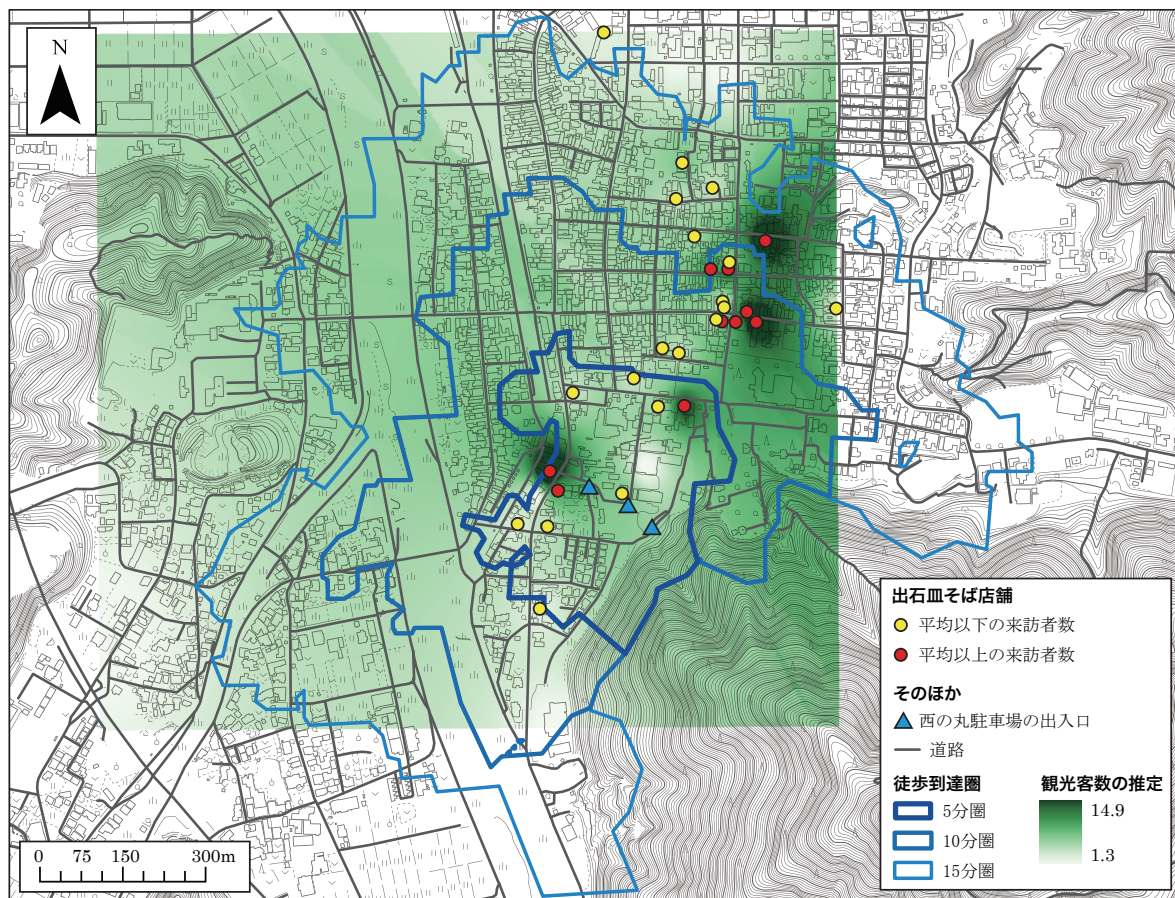


図7 出石皿そば店舗の到達圏解析（第一期：西の丸駐車場）

として、駐車場がオーバーフローし、交通渋滞、歩行者と自動車の交錯といった問題が生じている。まさに、オーバーツーリズムと観光公害が同時に発生している最も負の影響が強い深刻な状態にある。

2) 60代以上を含むグループや目的地までの距離で駐車場を選択するグループは、交通渋滞を誘発する大手前駐車場を選択する傾向が強いことが明らかとなった。こうしたグループは、おそらく徒歩による移動距離を考慮して、可能な限り目的地近郊の駐車場を選択していると推察される。

3) 各駐車場利用者はいずれも、中心部まで回遊しており、観光客の動きが駐車場近隣に限定されるような傾向は見られなかった。これは60代以上を含むグループにも同様のことが言え、高年層を含むグループも周辺部の駐車場から中心部まで回遊していることが明らかとなった。

以上の点を踏まえると、出石町に見られる交通渋滞の解消策として駐車場の移転は1つの有効策であると考えられる。特に、当該地域で観光事業を営む事業者が危惧するにもかかわらず、大手前駐車場が移転したとしても、観光客の観光行動が大きく変化することは考え難く、中心部への回遊性が著しく抑制されることはないと推察される。それは、誰もが訪れる出石城跡や辰鼓楼などの主要な観光スポットだけでなく、まちなかの至る所に点在する出石皿そばを提供する店舗についても同様であり、中心部の店舗への訪問行動が大きく減少することはないだろう。むしろ、大手前駐車場の移転は、交通渋滞を解消すると同時に、中心部への自動車流量を大きく減少させ、観光客および地域住民と自動車の交錯は減少し、観光客の満足度や地域住民の生活の質は改善されることとなるだろう。ただし、駐車場の廃止は観光客の行動や回遊性を制限する可能性があることも事実である。例えば、中心部に位置する大手前駐車場を廃止した場合、古くから出石城下町を知る観光客

は利便性を損なう印象を持ち、その行動を変化させる可能性がある。そのため、各駐車場から中心部までの移動環境の改善や、観光資源の振興を同時に進める必要がある。なお、本論文は観光客の詳細な行動や回遊性について検討することはできなかった。これらは詳細な調査による検討の余地があるので、今後の研究上の課題としたい。

おわりに

最後に、バトラーのライフ・サイクルモデル (Butler, 1980) を用いて、農村地域に立地し、重要伝統的建造物群保存地区のような歴史的町並みを有する観光地の発展と交通問題を、観光公害やオーバーツーリズムの視点から整理する。

観光公害は、多様な主体における負の現象である (安福・天野, 2020)。バトラーのライフ・サイクルモデルに位置付けると、観光公害は発展初期の段階から生じる (前掲の図1)。重要伝統的建造物群保存地区における交通問題については、観光客の自動車が地域住民の居住地へ侵入し、自動車と歩行者の交錯が増えるにつれ、観光公害が認識されるようになる。

その後、観光地の発展が進むにつれ、自動車流量は増加し、観光地の駐車場がオーバーフローすることで、交通渋滞が発生する。このように、観光地としての許容量を超過すると、オーバーツーリズムの状態になる (谷本・谷本, 2020)。バトラーのライフ・サイクルモデルに位置付けると、オーバーツーリズムは「成熟段階」や「停滞段階」で発生し、オーバーツーリズムと観光公害が同時に生ずるといふ、負の側面が最も強い状態となる。本研究で検討したように、観光客の観光行動の分析に基づいた交通渋滞の解消策が講じられ、交通渋滞が解消された場合は、バトラーが提唱する「若返り策」が講じられたこととなり、観光地としての再発展が可能となる。

しかしながら、観光客の自動車が居住地へ侵入することに伴う不満やストレスが、すべて解消されることはない。特に、重要伝統的建造物群保存地区のように歴史的町並みを有し、狭隘道路が多い観光地では、地域住民が景観保全に配慮した生活を営むことにより、景観が維持・保全されている（種崎ほか、2018）ため、観光公害の根本的な解決は難しい。出石町で考えるならば、大手前駐車場を閉鎖し移転することにより、中心部における交通渋滞は解消され、同時にオーバーツーリズムは解消されるだろう。しかしながら、移転した駐車場近隣で生活を営む地域住民は、観光客の自動車が新たに侵入することに不満を抱く可能性がある。つまり、観光地に適した交通渋滞の解消策を講じたとしても、交通問題という観光公害は何らかの形で現れることになるだろう。

本研究は、豊岡市出石町を対象に、交通渋滞の解消の方向性を示すことができた。交通渋滞の解消だけでなく、観光地におけるオーバーツーリズムや観光公害の議論や解消に寄与する。しかしながら、オーバーツーリズムや観光公害の解決は局所的に過ぎず、また別の問題が散見されるようになるだろう。観光地の成立と発展が続く限り、オーバーツーリズムと観光公害は繰り返され、同時に解消されることは起こりえないのではないかと。観光地の発展とともに発生する多種多様な観光公害に対して、早期の段階で対処し、オーバーツーリズムと観光公害が同時に発生することを招かないことが重要である。そして、観光公害を許容できるバランスのとれた観光地のあり方を模索するべきである。

謝 辞

本論文は田下敬介の修士論文を骨子としたものです。本研究を行うにあたり、豊岡市役所出石振興局には多大なる調査支援をいただきました。また、調査および解析に関しては

大阪大学大学院情報科学研究科の山口弘純教授、近畿大学経済学部総合経済政策学科の新井圭太准教授、仙台高等専門学校名取キャンパス総合工学科建築デザインコースの菊池義浩准教授にご助言をいただきました。さらに、兵庫県立大学大学院地域資源マネジメント研究科の教員や院生の皆さんには貴重なご意見を賜りました。この場を借りて謹んで感謝申し上げます。最後に、出石町のさらなる発展を祈念しております。

文 献

- Butler, R.W. (1980) The Concept of A Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *Canadian Geographer*, 24(1), 5-12.
- 呉羽正昭 (2018) オーストリア・ハルシュタットにおける世界遺産登録地の商品化—ヨーロッパの世界文化遺産登録地におけるオーバーツーリズムの分析—。地理空間, 11(3), 223-241.
- 中崎茂 (1998) 観光地域の発展と衰退—バトラーのライフ・サイクルモデルの紹介—。流通経済大学社会学部論叢, 8(2), 97-111.
- 高橋洋二・久保田尚・木田千尋 (1998) 鎌倉地域へのパーク&ライド及びロードプライシング導入の事前評価に関する研究。日本都市計画学会学術研究論文集, 33, 601-606.
- 種崎夏帆・中村文彦・田中伸治・有吉亮・三浦詩乃 (2018) 駐車場の再配置による重要伝統的建造物群保存地区の歩行環境の改善に関する研究—佐原の町並みを事例として—。都市計画論文集, 53(3), 1413-1419.
- 谷本由紀子・谷本義高 (2020) ヴェネツィアにおけるオーバーツーリズムとその概念に関する一考察 (1)—日本・京都への示唆—。関西外国語大学研究論集, 112, 233-252.
- 清水哲夫・川原晋・片桐由紀子 (2017) 観光地における事前予約制駐車場利用に対する

料金支払意思額の特性分析—高尾山地区における観光地マネジメント構想をサポートする駐車場マネジメントシステムの実現に向けて—。日本都市計画学会都市計画論文集, 52(3), 782-787.

安福恵美子・天野景太 (2020) 都市・地域観光の新たな展開。古今書院, 東京, 170p.

吉田純土・中西賢也・豊辺将嘉・岩崎正久・渡辺英俊・日向野茂 (2019) 観光地等における歩行特性に関する基礎的研究, 交通工学論文集, 5(4), 8-17.

としても観光客の行動は変わらない可能性が示唆された。

キーワード: オーバーツーリズム, 観光公害, 観光地の発展, 重要伝統的建造物群保存地区, 交通渋滞, 出石町, 豊岡市

付 記

[<https://www.izushi.co.jp/download/>] (2022年7月21日閲覧) 出石観光協会, 出石手帳(出石ガイドマップ)

要 旨

観光は地域に経済効果をもたらす一方で、オーバーツーリズムや観光公害という悪い影響も明らかになってきた。観光客の増加はある許容量を超えると、社会問題を引き起こす。特に、農村地域における観光地では、公共交通が十分に整備されず、観光客の移動手段は自家用車やレンタカー等に依存するため、渋滞などの交通問題が顕在化しやすい。歴史保存地区などでは、入り組んだ狭隘道路が存在し、また、駐車場の配置に制限があるため、観光客や住民は交通問題に悩まされやすい。本研究は、兵庫県豊岡市出石町の重要伝統的建築物群保存地区を対象として、交通渋滞を緩和するために公共駐車場の位置と観光客の行動との関係性を検討した。研究目的を達成するにあたり、出石城下町の4つの駐車場を利用した観光客へのアンケート調査を実施した。観光客は、駐車場と中心市街地の距離に関わらず、4つの公共駐車場から中心市街地まで徒歩で移動する傾向にあった。このことから、中心部の公共駐車場が移転した