

第 3 回 助成研究発表会

新しいステージを迎えた
北海道観光とその展開方向

報 告 書

平成 20 年 5 月

(財)北海道開発協会 開発調査総合研究所

目 次

■発表会次第	6
■発表者プロフィール	7
■発表会の開催状況	8
■主催者からのご挨拶	9
■研究発表	
・「自然観光地開発におけるゲートウェイシティの景観形成のあり方に関する研究」 北海道大学大学院農学研究院 助教 愛甲 哲也	11
・「江戸期と現代との景観比較による北海道沿岸部の観光開発と保全・再生に関する研究」 札幌市立大学デザイン学部 教授 吉田 恵介	18
・「北海道のスキー場選択に関する意識調査～Web を利用した実験～」 小樽商科大学商学部 准教授 佐山 公一	23
・「北海道の観光振興に果たす地方空港の役割」 北海道武蔵女子短期大学 教授 平岡 祥孝	29
■パンフレット掲載の研究概要およびスライド説明資料	47

第3回 助成研究発表会

新しいステージを迎えた北海道観光と
その展開方向

平成19年11月27日（火）

14：00～17：00

（財）北海道開発協会 6階ホール

札幌市北区北11条西2丁目
セントラル札幌北ビル

T E L : 011-709-5213

主催：財団法人 北海道開発協会 開発調査総合研究所

（当日配付のパンフレットより）

発表会次第

1. 開会

2. 主催者代表挨拶

3. 研究発表

・「自然観光地開発におけるゲートウェイシティの景観形成のあり方に関する研究」

北海道大学大学院農学研究院 助教 愛甲 哲也

・「江戸期と現代との景観比較による北海道沿岸部の観光開発と保全・再生に関する研究」

札幌市立大学デザイン学部 教授 吉田 恵介

・「北海道のスキー場選択に関する意識調査～Web を利用した実験～」

小樽商科大学商学部 准教授 佐山 公一

・「北海道の観光振興に果たす地方空港の役割」

北海道武蔵女子短期大学 教授 平岡 祥孝

4. 意見交換

5. 閉会

(当日配付のパンフレットを一部訂正)

発表者プロフィール

●愛甲哲也

1967年生まれ。博士（農学）。鹿児島県出身。北海道大学農学部卒業、大学院環境科学研究科修了。レクリエーションによるインパクトの把握と、自然レクリエーション地の管理について研究している。（社）日本造園学会北海道支部常任幹事、北海道都市地域学会理事のほか、市民団体「山のトイレを考える会」事務局長などをつとめる。

●吉田恵介

1950年生まれ。京都大学農学部林学科造園学専攻卒、北海道大学大学院農学研究科単位修得退学、博士（農学）、名古屋市役所、札幌市立高専を経て、札幌市立大学デザイン学部教授。専門；景観論、景観・環境・緑地デザイン。所属学会；環境情報科学センターなど。主な地域貢献；経済産業省地域中小企業サポーター、国営滝野すずらん丘陵公園アートプロジェクト主催、札幌市緑の審議会会長、北海道デザインネットワーク理事など。

●佐山公一

1961年生まれ。1985年、北海道大学理学部数学科卒業。1988年、北海道大学大学院文学研究科行動科学専攻修士課程修了。1994年、同博士後期課程単位修得退学。博士（行動科学）。1995年、小樽商科大学商学部社会情報学科准教授、現在に至る。2003年、ニュージーランド・オタゴ大学人文科学部、客員研究員。著書『レトリック論を学ぶ人のために、3章、心理学からのアプローチ』（世界思想社）、論文『言葉の“あや”の印象の分類』（教育心理学研究）、『日本語同語反復文の意味解釈』（心理学研究、共著）、『同語反復文の意味はどのように解釈されるか』（心理学評論、共著）、『顔から年齢を読むのはうまくなるか』（基礎心理学研究)、など。北海道心理学会理事。

●平岡祥孝

1956年大阪市生まれ。1985年北海道大学大学院農学研究科修士課程修了。農業経済学専攻。九州大学博士（農学）。静修短期大学（現 札幌国際大学短期大学部）勤務を経て、1994年北海道武蔵女子短期大学助教授、2000年同教授、現在に至る。2001年日本消費経済学会学会賞受賞。著書『英国ミルク・マーケティング・ボード研究』（大明堂）、『北海道再建への戦略』（編著、北海道新聞社）他、訳書『イギリスのミルク・マーケティング制度』（農林統計協会）、『EC酪農業の価格と所得』（農政調査委員会）、『EC酪農業における生乳クォータ制度』（農政調査委員会）他。

（当日配付のパンフレットより）

発表会の開催状況



日 時：平成19年11月27日 14：00～16：50

会 場：(財)北海道開発協会 6階 ホール

参加人員：48名

研究発表者 4名

大学関係者

北海道開発局等行政機関

札幌商工会議所、公益法人、NPO法人ほか民間団体

主催者からのご挨拶

北海道開発協会は北海道開発に資する様々な事業を行っているわけですが、公益法人として実施する中心的な公益事業の一つに開発調査総合研究所の研究活動というのがございます。

これは北海道開発に関する様々な調査研究を、研究所の内部でも行っておりますし、研究所と大学関係の方との共同研究でも、いくつかの研究を実施しておりますが、この事業の重要な柱として研究助成事業というのがございます。

これは北海道開発に資するよう、特に社会科学系の研究に助成しよう、特にそういう研究者に良い仕事をさせていただこうという目的で、平成14年度に始まっています。これまで6年間助成事業を続けてきましたが、この間に131件、人数にして266人という応募がございました。これまで42件が採択され助成を行ったわけです。参加している人数からいくと101人の方が、この助成事業で研究を続けられたことになります。

この研究成果は、それぞれ学会誌であるとか、あるいは大学の紀要であるとか、そういった様々な機会に発表していただくということを条件にしているわけですが、これまでの皆さんがそれを大いに活かされて論文の形で発表されておりますし、それがいろんな面で応用もされ、それでかなり高い評価を受けてきたものと思っております。要約版は毎年、北海道開発協会の広報誌であります「開発こうほう」に掲載されております。段々と広く知られるようになってまいりました。

そのようなわけで、限られた助成金額ではございますけれども、この事業を通じて北海道開発にいろいろな形で貢献するような研究が益々盛んになることを、私共としては願っているわけがあります。

今日はお忙しいところ、大勢お集まりいただきまして、どうもありがとうございました。

(財)北海道開発協会 開発調査総合研究所長 小林 好 宏

研究発表

司会： 研究発表に先立ちまして、何点かご説明をさせていただきます。まず配付資料ですが、封筒にパンフレットと、本日発表いただきます4人の先生方のプロフィールが入っているかと思います。もしなければお申し出ください。

次に本日の進め方でございますけれども、パンフレットの2ページに次第がございます。各先生からこの順序で、約25分の予定でご発表いただきますけれども、今3人の先生がお見えになっておりますので、お名前だけご紹介させていただきます。北海道大学の愛甲先生、札幌市立大学の吉田先生、小樽商科大学の佐山先生です。最後に北海道武蔵女子短期大学の平岡先生が2時半頃に到着しますので、後程ご紹介したいと思います。

先程言いましたように、各先生に25分程度ご発言をいただきまして、その後会場からご質問があれば5分程度取りたいと思っています。前半お二人で進めますので約1時間、その後10分程度休憩を取りまして後半のお二人の方に進んでいきたいと思っています。4人の先生が全部終わりましたら、会場の皆さんとの全体的な意見交換の場ということで30分くらいの時間を取ってございます。そこでコーディネーターを小林所長にお願いすることにしています。なるべく閉会は17時ちょっと前に終わりたいと思っております、時間を守りたいと思いますので、皆様方には進行を含めまして最後までよろしく願いいたします。

各先生のプロフィールにつきましてはパンフレットに簡単に記載してございますので、私の方から改めた紹介は省略させていただきます。

それでは、トップバッター「自然観光地開発におけるゲートウェイシティの景観形成のあり方に関する研究」ということで、北海道大学大学院農学研究院の愛甲先生、よろしく申し上げます。

「自然観光地開発におけるゲートウェイシティの景観形成のあり方に関する研究」

(本報告に関係する資料は、49ページ以降に掲載。)

愛甲： 本日報告いたします助成研究のタイトルは「自然観光地開発におけるゲートウェイシティの景観形成のあり方に関する研究」でして、お手元の研究概要にもありますように、私ともう一人、今日は残念ながら他の用事でおいでいただけなかった専修大学北海道短期大学の小林昭裕教授との二人で、平成18年にいただいた助成研究の報告でございます。まずは、私共の研究に対して助成をいただいたことへのお礼を申し上げたいと思います。

実はこの研究自体は、数年前からいろいろ小林先生と私の方で考えて構想を練ってきたものですが、今日は小林先生もいらっしゃらないので、主に私が担当した部分を大学院生と一緒に18年度から始めて、今年まだ19年度、継続して調査をやっている状況でして、その辺も含めてご報告いたします。

助成研究のアウトラインは、既に今年度発行された昨年度の助成研究の報告書の方にも載っていますし、先月、「開発こうほう」の方にも概要を載せていただきましたが、一つは、主に山岳地を通過している道路から見た景観資源の発掘とシークエンス、継起景の形成という観点で、この部分は小林先生が担当され、研究をしました。主にビデオ画像と写真を撮りながら、それを地図の上で起こしていきながら、道路沿いでどういう風景が見えていくかというのを、大雪山国立公園の周辺、それから阿寒国立公園の周辺で行っています。

次に、景観資源の可視性の分析ということで、知床国立公園に隣接しているウトロと阿寒湖温泉でやっております。それと同じく地元住民と観光客の印象の調査というのを同じ場所でやっています、今日は主にこの2点について報告いたします。

まず最初にゲートウェイシティの定義をさせていただきますが、ゲートウェイコミュニティという名前ではアメリカではよく使われている言葉です。ゲートウェイコミュニティの定義というのは、国立公園や国有林などの著名な自然レクリエーション地である公有地に近接する都市や集落という定義がされています。これは、アメリカの国立公園とか国有林が集落を含んでいる場所が基本的にはないために、こういう表現になっていて、国立公園、国有林のゲート、境界線がかなりはっきりしている場合での表現です。それに対して我が国の状況を考えますと、国立公園の中に人が住んでいる場合もありますし、観光地が中まで入り込んでいたりする場合もあって、自然環境が国立公園の中では中心になるわけですが、その自然地と、そこに住んでいる住民、またはその周辺に住んでいる住民がいて、更にそういう場所が観光の対象になってたりするという、この3つがちょうど重なるような場所をゲートウェイシティと本研究では定義しています。つまりこれは、観光に来た人が、ここにまず来て、ここからこの奥に向かって自然地に探勝に出かけたりする出発点でもあるわけですし、宿泊したり情報収集したりするわけですから、ここで何らかの経済交流が

あり、それを元に観光事業が行われると。住民はそこで生活をしつつ、この観光需要に依存している人もそこにはいるというようなことで、住民と事業者と観光客というのが重なる場所でもあるわけです。

分類をしてみますと、先程も言いましたように、アメリカ、特に北米それから新大陸系、オセアニアとかもそうですが、後から西洋人が入って行って国立公園を作ったような場所は、国立公園とか国有林とかが主にそのためだけに使われている場所が主体です。営造物と言ったりしますが、それに対してアジア、ヨーロッパの国立公園というのは多様な土地利用を持っていて、国有林である場所が更には国立公園であったり、文化的な資源も一緒に持っていたり、そこに住んでいる人がいたりするというような、土地の所有形態にとらわれない制度を持っていて、それを地域制と言います。そういう場合で、ちょっとニュアンスが異なってきます。

北米の場合では、計画的に国立公園の中に人を収容する場所を作りまして、これはカナダのバンフの街ですが、こういう場所を作って、集中的に管理すると、公園管理者側は、かなりコントロールがしやすい状況です。それに対してゲートウェイコミュニティという言葉在先程紹介しましたが、アメリカ、カナダなどでは国立公園の境界線がはっきりしているものですから、すぐその外側に民間の観光開発が行われて、街ができあがるというような場所がいくつかあります。これはロッキー山脈国立公園の外側にあるエステスパークという街ですが、イエローストーンとかグランドキャニオンとか有名な国立公園の外には大体こういう街ができあがって、種々様々なサービスが提供されたり、結構雑多な景観が生じています。

日本の場合はこういう地域制ですが、国立公園の中に集中的に公園計画の中で施設を整備する地区を定めます。その場合、集団施設地区という呼び方をしますが、そういう地区として指定されている観光地もあります。

その他に、公園の外に隣接するように集落がある場合もあって、斜里町のウトロがそうですが、ウトロは国立公園の境界線のすぐ外側にある街で、国立公園の境界線の中には入っていません。おまけに、集団施設地区で受けているような、建築物の規制とかも今はない状態ですので、いろいろな問題が起きているという状況です。アメリカでゲートウェイコミュニティの問題が上がってきたのが1960年代から70年代、段々戦後で景気が良くなって、それからベビーブーマーと呼ばれる人達が退職をし、それによって少しでも眺めの良いところとか景色の良いところに移住しようということで、移住者が増加したという背景があります。それによって、国立公園や国有林の周辺で大規模な宅地開発が起きて、それによる自然環境への影響とか、急激にその場所で地価が上昇したり、元々住んでいた住民の生活の質が低下したり、ということが問題視されるようになりました。それで、これは何とかしなければいけないということで、いろいろな検討が行われたり、ガイドラインが作られたりしています。これは我が国で、こういうことが実際にこれから起き始めている、

起きようとしているわけで、観光が生じるメリットというか、良い部分もあるんですが、私はあえてここで観光が引き起こすネガティブな部分にも少し目を向ける必要があるんじゃないか、と思ってこの研究を始めました。

ここでちょっと何枚か写真を紹介します。これはイエローストーン国立公園ですが、このようにアメリカの国立公園は入り口がはっきりとしていまして、いわゆるここがゲートです。ここで入園料を払わなくてはいけないゲートがあって、そこから先は国立公園の中に入って、その手前は国立公園じゃないという明確な境界線が引かれています。日本ではこんなはっきりとした境界線はないですね。これはイエローストーンでも最も人が集まると言われるオールドフェイスフルガイザーという噴泉が上がるんですが、今上がるところを待っているところです。その前に立っているロッジです。ロッジの高さも抑えられて、かなり古い建物なんですけど、良く保存されていて、こういう風景が作られています。公園内はもちろん道路から全て国立公園管理局が管理をしているので、一つの基準の下で管理されているという状態になっています。

これはイエローストーンの西側にある集落ですが、ここには少し民間のホテルなんかも入ってきたりしているんですが、そこも国立公園管理局のコントロールを受けて、高さの制限など、いろんな制限を受けています。ただ一歩外に出るとですね、これは公園の外側なんですけど、看板が乱立して観光客向けのお土産物屋さんとかがある。こういう場所に住んでいる人達の生活、経済というのは、かなり国立公園を目当てに来る人達の落とすお金に依存しています。イエローストーンで今問題になっているのは特に冬の利用で、冬に公園の中にスノーモービルで入っていた。そのスノーモービルのレンタルが、イエローストーン周辺のゲートウェイコミュニティでは、大きな観光収入になりつつあります。ただ公園側はそれを規制しようという動きに出ているので、そこでもめ事が起きていると聞いています。

日本の場合をふり返ってみますと、これは富士山ですが、つい先月行ってきた時に撮った写真ですが、非常にきれいな風景ですが、こういう建物が写ったり、公園の中にもこういう施設があって、今、所有の問題とか建築上問題になっている建物なんですけど、富士山の五合目、山梨県側にある建物です。このように、お土産物屋さんが公園の中にも乱立しているというような状況があります。

これは支笏湖の商店街の写真です。最近よく日本の観光地で目に付くのは、この幟（のぼり）ですね。安いということでたくさん使われているんですが、こういうふうに使われると、もう先の方に何があるか見えなくなるまで幟が乱立するというようなこともあって、果たしてこれが日本を代表する風景で外国人の方を受け入れて自慢していけるような場所なんだろうかと、ちょっと疑問を感じる場合もあるということです。

ここで研究の本論に戻ります。阿寒国立公園の公園区域があって、屈斜路湖、摩周湖、阿寒湖を含んでまして、火山とそのカルデラ湖を中心とした国立公園ですが、その阿寒湖

の湖畔に阿寒湖温泉があります、もう皆様よくご存じのように、この湖の風景とアイヌコタンもあって、文化的な施設もある。それから最近では観光地の活性化でがんばっていらっしゃるということで注目をされている場所でもあります。阿寒湖では“阿寒湖温泉再生プラン2010”というのを作ってしまして、そこで2010年までに阿寒湖温泉を再生しようというような取り組みを今進めていらっしゃる。その中の重要プロジェクトの一つに温泉街の景観づくりというのが挙げられてしまして、その中で既に問題点がいくつか指摘されています。多様な施設の混在による景観の混乱、それから限られた湖への眺望の機会、歩行者に対する快適性・利便性の低い街路、などといった問題点が指摘されています。実際に阿寒湖を道路で、国道を通り過ぎてでもですね、湖が見えるのはほんの一瞬です。湖側にホテルが建っていることによって、湖はほとんど見ることはできません。実際にそうなっているかどうかというのを調べてみました。これは阿寒湖温泉の集団施設地区ですが、こちら側には住宅街があります。この赤くなっている所は大きな宿泊施設です。今こういう宿泊施設が建っていて、国道側から湖を見れる場所は少ない。地形的な特徴もありますが、見えにくい。それから問題になっているのは路上駐車、こういう幟も立っています。宿泊施設とか商業施設と住んでいらっしゃる方々の住居が混在している。こういった観光地に、後で出てきますが、三面護岸になった川なんかがあるといったようなところが指摘されています。

知床国立公園は、この赤い区域です。そのすぐ外側にウトロがあります。そのためウトロは自然公園法での建築物の規制等の規制は受けません。公園区域に隣接して都市計画区域でもないために、今、建物自体の景観をコントロールするような仕組みは何もかかっていないという状態になっています。看板、幟が林立して高層ホテルが建っているというようなことで、地域関係者によって景観形成に関する調査やいろいろな検討や事業も行われています。

これは昨年建ったホテルですが、街の中心部の、ちょうどこの辺に建ちました。街の入り口から入っていくと、電柱とか電線も目立ちます。幟もたくさん出てますし、街に入ってしまったところの交差点に神社山という少し小高い丘があるんですが、その丘の手前にはこういう看板が大きく出ていて、せっかくの山が、岩が見えないというような状況もあります。

実際にGISのソフトを使いまして、地形からどういう特徴があるかというのを調べてみました。地形だけでまず計算すると、この阿寒湖温泉の区域内から湖が見える比率というのは大体90%くらいはあります。雄阿寒岳も95%くらいのところから見えるんですが、これに建物の高さを加味しますと、半分くらいの区域からしか湖が見えないというような状態です。この赤くなっている部分からは湖が見えないわけですね。このホテル群の前まで出るか、東側の方に行かないと、湖が見えない。国道上からはほとんど見えるポイントがありません。だから、看板とかがないと自分が阿寒湖に来ているのか何なのか分からない

という状態にもなってしまうという状況です。

次はウトロですが、ウトロもこのように地形が結構でこぼこしています。港の近くにオロンコ岩とかゴジラ岩とか神社山とか、地元の人に聞くと「結構珍しい風景なんだよ」と言って、地元の人はずっと見てほしいと思っているような岩山があるんですが、それが見える範囲というのは限られてきています。

ウトロでは地元の人にアンケート調査をした際に「どこが自分達がより好んでいる場所か」というのを聞いています。そうすると、そういうような岩が結構多く出てきていますし、あとは知床連山も出てきます。街から見える知床連山とか、街自体も高いところから見ると結構良い。これはオロンコ岩から街の方を見たパノラマ画像ですが、知床連山をバックにしての風景が見れます。

逆に良くないポイントというのでも聞いてみました。最も指摘が多かったのはホテル等です。それからこういった幟ですね。店舗、ライトアップなんていうのも出てきましたが、岩が見えない、車、路上駐車、客引き等が指摘されました。

観光客と地元住民にアンケート調査をしました、知床で調査をしたのは今年の8月で、ウトロ市街地の過ごし方というのは、観光客にしか聞いていませんが、“遊覧船に乗った”という人がかなり多いです。“街中は通過しただけ”とか“飲食店で食事をした”というものはあるんですが、この中心街で散歩をしたとかはあまりない。買い物をしたり施設を使ったりというものはあるんですが、どうもウトロの市街地というのは観光する場所とはあまり捉えられていないかもしれない。

“知床らしい雰囲気を感じるものを挙げて下さい”という質問を、観光客と地元住民にしました。多少違いがそこに見られています。両者で一番多かったのは、“海沿いの断崖”、これが知床らしいということで、観光客でも地元住民でも多く答えられたんですが、地元住民では市街地内の岩、先程言いましたように、オロンコ岩とかゴジラ岩とかいう名前の付いている岩が高い評価を得ています。観光客にはそれほどそれは気付かれていない。“知床らしい雰囲気を損なっているもの”、これも観光客と地元住民で多少違いがありますが、“看板や幟の色、数”それから“宿泊施設の高さ・大きさ”“路上駐車”“電柱・電線”などが地元住民から多く指摘されていますが、観光客からは“特にない”という意見も、他の項目と同じくらい出てきています。

これは阿寒湖です。阿寒湖は今年10月に調査をしました。阿寒らしい雰囲気を感じるものは、もちろん阿寒湖です。それからアイヌコタン、山岳、などが出てきていますが、観光客も阿寒湖です。

“阿寒らしい雰囲気を損なっているもの”ですが、これは地元住民では路上駐車が一番多くなりました。観光客では“電柱・電線”という指摘が多くなりました。知床と同じように“特にない”という回答もあります。

“今後の景観に望むこと”を聞いてみましたが、ほぼ半分以上の方が“改善をしてほし

い”と、知床でも阿寒でも答えていて、その内容を聞くと“自然との調和”というのが一番多く回答されています。

簡単にまとめますと、今回の研究で、住民と観光客の見ている場所が違う。逆に事業者とか整備する側は、その違いというのをよく考えなくてはいけないということです。それから「見たい」と思っているもの、それから住民の方は観光客に「見てほしい、見せたい」と思っているものが、実際には見にくい、見られないというような状況にもなっているということです。それから、路上駐車とか看板等の指摘が多くありました。そういうのをどうコントロールしていくかが、こういった場所の景観を作っていく上での課題だと思えます。

よく観光地の景観の話をして出てくるのが、阿寒の方々も現地調査をされたりしていたバンフです。ここがバンフのちょうど中央の通りで、山に囲まれた山岳地帯の国立公園ですが、ロッキーマウンテンスタイルという様式に従って建物を建てます。石を積んで、その上にできるだけ木材を多用して建てる方法です。路上にもベンチが整備されていたり、植栽も多くされていて、非常に多くの方が街中を歩いています。国立公園の中にあるので、かなり細かいガイドラインやルールが作られているんですが、日本の国立公園の集団施設地区の規定を見ても、それ程大きな違いがあるとは思えない。なぜ日本ではあのようにになってしまうのか、こういうふうにはできないのかは考えなければいけない今後の課題です。

最後に、この研究を進めていく上で、景観のことを中心にやってはいるんですが、このゲートウェイシティの景観を考えるということはどういうことなのかを考えているうちに、キーワードとして、サステイナブルツーリズムという言葉を出しておきたい。そのサステイナブルツーリズムというのは、ここに島川さんという方が書かれた定義を少し載せてありますが、「観光客と観光関連企業、地域住民がそれぞれ利益を得ながら、観光地の環境を破壊することなく、観光地の経済活動を持続させていくことができる観光形態」というふうには定義されています。つまり、観光客、観光事業者、地域住民がそれぞれ利益を得て、持続的に経済活動を続けていく必要があるという点では、このゲートウェイシティがそういう意味で象徴的な場所になるのではないのでしょうか。逆に観光と自然体験と事業が重なるような場所で上手くバランスが取れなければ、他の場所でもサステイナブルなツーリズムなんてできないのではないかなと感じた次第です。

以上で発表を終わらせていただきます。

●質疑応答

司会： ありがとうございます。それでは先程言いました通り、質問のある方、挙手を願います。

会場A： アンケートがどういう手法で取られたのか知りたいのと、あと、どのくらいの数を取られたのかを教えてくださいたいと思います。

愛甲： 知床は現地で観光客に500枚、アンケートを配布しました。配布した場所は、観光客ができるだけ多く立ち寄る場所ということで自然センター、知床五湖のレストハウス、それから知床峠ですね。封筒に入ったアンケート用紙を配布して、後日郵送で回収するという方法で、回収したのがですね217枚、回収率は43%です。

地元住民の方は、ウトロの自治会と相談をしまして、自治会長さんの手紙を付けていただいて北海道新聞の朝刊に折り込むという方法を取りました。1戸1戸配っていても良かったのですが、相談したら「道新に付けて配る方が良いだろう」と言われて、回収率が25%、101件の回答をいただいています。観光客に比べると、回収率が落ちています。

阿寒湖は1軒1軒配布する方法を使いまして、それぞれ観光客と地元住民、今年の10月に配布をしまして、まだ完全には回収しきっていないんですが、大体同じ程度の30~40%くらいの回収率で回収中です。

司会： 他にもどなたかご質問ございますでしょうか。最後に意見交換の場を設けてございますので、また後でお願いをいたします。それでは愛甲先生、どうもありがとうございました。

「江戸期と現代との景観比較による北海道沿岸部の観光開発と保全・再生に関する研究」

(本報告に関係する資料は、71ページ以降に掲載。)

司会： 引き続きまして、札幌市立大学の吉田先生にお願いをいたします。

吉田： 札幌市立大学の吉田です。どうぞよろしく申し上げます。今回開発協会の方からご支援いただきまして「江戸期と現代との景観比較による北海道沿岸部の観光開発と保全・再生に関する研究」というものができました。まことにありがとうございます。今回は4名の教員で行いましたが、代表である浅川先生のご都合が悪いので、私が発表させていただきます。

これは他の方のデータなんですけど、北海道の海岸線の延長が一覧表になっているものです。全世界の国別では、カナダが一番なんですけども、日本は6番目という、非常に海岸線の長い国でございます。それと図が小さいですけども、国内の県別では一番上が北海道でありまして、青いところが北海道の海岸線の長さを示しています。ちなみに下の方の飛び出ているのが長崎なんですけど、それを超して、日本では一番長い海岸線を持つということになっています。それで自然海岸と人工海岸という具合に分かれますけれども、全国平均ですと55%が、まだ自然海岸だと聞いております。しかし、北海道は61%という数字で、まだまだ自然海岸が残っている状況でございます。

今回は、江戸末期の廻浦日誌の図絵と現代の観光パンフレットと、二つの時代に書かれた風景画と写真、それを比較しまして、現在の沿岸部の観光開発に何か提案ができないかな、ということで研究をいたしました。

研究の目的はここに書かれていますように、北海道における海岸景観の変遷を廻浦日誌、これは今から150年前ですから、北海道の海岸にはまだまだ自然が十分に残っていて、港もですね、ほとんど小さな澗と呼ばれているような、船だまりがあるような、今も残っていますけど、そういう状態です。それに対して現在は道路網も発達しまして、沿岸部の観光パンフレットを見ますと大分違う景色が描かれている。そういった景色を二つ比較して、共通性と特異性を出してみようということでございます。

廻浦日誌を作ったのは松浦武四郎という方で、北海道という名前に大きく関与した方です。当時蝦夷地と呼ばれていたこの地に、延べ5周以上来られました。⑥まで書いてありますけれども、最後の⑤～⑥は1857年から1858年、1年間かけて入ったので、これで2つ数えてあります。それぞれ来られた時にですね、日記で残してまして、その中で絵図が多いのが廻浦日誌と呼ばれているものです。ちょうど④の安政三年、1856年、松前から樺太に行って北海道をぐるっと一周してきたと、そういった旅の光景が描かれています。

廻浦日誌は泊まる港から港へと書いて一巻、それから次の所でまた一巻という具合にまとまっております。この図の点になるところが港のあるところという具合に考えても

良いんじゃないかと思えますけれども、時計回りで左の函館の辺りからぐるっと回ってですね、それから樺太の方に抜けて、また戻ってという形でございます。ですから途中の13巻から21巻というのが、今の北海道以外の部分なので、今回の調査からは抜きました。実際歩いてみますと、非常に絵図と現在の風景が似ているところがとても多いです。

これは小樽の向こうの忍路という港の風景なんですけれども、当時春に来られて、そして花が咲いている風景が彷彿するような絶景が今もそのまま残っています。上の廻浦日誌の絵ですけれども、絵については大きく3つの特徴がございまして、現在の風景に比べてですね。一つは、高さが非常に強調されているということですね。それから、パノラマ的、少し上の方から描いている。こういう高い所から見ることはほとんどできないわけなんですけれども、そういう描き方だということです。それから、部分的に強調されているものがある。例えば、家なんかは非常に大きく描かれていたりですね、それから岩なんかが大きく描かれていたり。そういう具合に部分的に強調されている、といったようなことが絵の特徴でございます。

それから、こちらでもですね、浜頓別の方の風景なんですけれども、今は観光道路が走ってますけれども、そこと同じような風景が、現地に行ってみると見えます。非常にどこから何を書いたかというのがよく分かる図が多く残っております。こういった廻浦日誌の挿絵にある空間形成要素をいくつか分けました。カテゴリーを1から6まで、1は山地・丘陵地です。2番目は原野、3番は河口・湖沼、4番目は海洋・海岸線といったような具合に分けまして、そして5番目は建物・生活地域ですね。6番目は人物名とか不明なものというふうなことになります。それは、今回は外しました。全部で229枚の絵がありましたが、その中で4番の海洋の部分が35%と、非常に大きなウェイトを占めているというのが一つの特徴です。

それぞれ書かれている巻の中にある挿絵について、景観構成要素のカテゴリー別に分けてですね、分散分析という、どれくらいの出現頻度が出てくるかという傾向、巻毎に分析したものが、このクラスター分析の結果です。クラスター分析しますと、枝分かれ状になっています。どこで切るかですが、一番上で切れば1つですが、その次で切れば2つグループですね。その次で切ると、大体5つグループに分かれました。その中に出てきた空間形成要素の出現頻度ですが、例えば廻浦日誌のCLという文字はクラスターですが、1番目のクラスターですと海岸線の所が出現頻度が高いということが言えます。それから2番目ですと崖地と浜が出てくるといったような傾向が出ます。

それを名前を付けました。これがそうなんですけれども、巻毎に出てきた頻度で、クラスターの1というのは「居住地・海岸・複雑系」景観、それからクラスターの2が「湾・港・磯・複雑系」景観、クラスター3が「岬・崖・複雑系」景観、クラスター4が「眺望・単調系」景観、クラスター5が居住地や地名が非常によく出てきたので、「居住地・眺望・単調系」景観という具合に5つに分けました。この図の1は皆様のお手元の資料にござい

ます。

具体的にはこんな感じでございます。この「居住地・海岸・複雑系」ですね。この湾・港が、この中にたくさん注書で描かれております。それからこれは岬とか崖とか一目瞭然描かれております。これが非常に長い渚があって単調な景観です。それからこれが「居住地・眺望・単調系」景観ということでございます。

こういった廻浦日誌、5つの景観に分かれたのですが、同じような場所を現代の観光パンフレットから見てみて、一体どういう具合に分かれるか。全部で532枚の写真を集められるだけ集めまして、海岸を描かれている部分を抽出しました。そして廻浦日誌の計画構成要素を参考にしながら、このように分けてみました。そうしますと、「展望・公園」というものと、それ以外に真ん中の辺に「海水浴」「奇岩」「岬」という要素が現れました。廻浦日誌と観光パンフレットを比較して、何が共通性または特異性があるかという、廻浦日誌の挿絵、観光パンフレットの共通性については、奇岩とか岩礁だとか岬だとか断崖が多かった。これは誰もが皆注目する景観要素ではないかなと、珍しい風景ですから。それに対して観光パンフレットの特徴性というのは展望・公園、それを主題としたような眺望景観が特徴的に多く出ていたというのがあります。

それから廻浦日誌のクラスターについて、景観構成要素の出現頻度をもう少し詳しく見てみると、廻浦日誌のクラスターの2については現在の海水浴場が割とよく出ている。それから廻浦日誌のクラスターの5については、海岸線がよく出ているということでございます。海水浴場は過去にはございませんので、そういった意味では、海水浴場というのは廻浦日誌のクラスターの5にあたりますけれども、それが今も残る海岸線と重なり、特徴的です。

ここをよく見ると、これは昔、廻浦日誌では、湾・港・磯、複雑系景観にあたるようなところですね、後志、桧山の辺りです。海水浴場として活用されています。それから今の太平洋岸の海岸線なんです、これは廻浦日誌の居住地・眺望・単調系景観ですけども、それも現在では、海岸線を強調した写真が紹介されているといった状況です。それから桧山沿岸部については、海水浴場景観として今でも紹介されていますが、渡島、十勝、釧路沿岸部は、今さっきお話した通りで、廻浦日誌で海岸線景観が紹介されているんですけども、ただそれは浜を除く岩礁、岬です。現在のパンフレットでは浜の部分は紹介されていないという傾向があります。

次に、観光クラスターというものを設定しまして、つまり、観光パンフレットの部分を景観要素に分けまして分類すると、こういう具合に5つのクラスターに分かれました。先程と同様にクラスター分析を行いました。その結果、現在の観光パンフレットによる海岸線のクラスターというのは5つに分かれました。一つは観光クラスター、CL1と書いてあるのがクラスター1。街並み・眺望がよく載っているクラスターです。それから観光クラスターの2は、断崖とか傾斜地がよく載っているクラスター。それから観光クラスター

の3は、島、遠くに見える島が見え、眺望が謳われているクラスター。それから4番目は岩礁のある海岸で、利用者の姿が写っているような、利用がよくされているようなクラスターです。それから、最後の5番目が、北方湿原とか原生花園とか、どちらかというとなら平面的で、広がりがある景観、これが載っているクラスター、この5つに分かれました。具体的にどんなものかと言うと、こういう形でございます。こういった代表的な写真に見られるようなクラスターに分かれたということでございます。

廻浦日誌のクラスターの分析の仕方と、観光パンフレットのクラスターの分析の仕方は景観構成要素自体が違いますけれども土地自体は重なるわけで、そういう形で単純比較を試してみたということでございます。そうすると、まずオホーツクですけれども、上の方と、今は北見と呼ばれる海岸線ですけれども、オホーツクの北とですね、南ではちょっと傾向が違うので2つ分けて考えると、オホーツクの北のこの部分ですね、この部分につきましては、廻浦クラスターにおいては、眺望・単調系景観と位置付けられていますけれども、現在では北方湿原、原生花園、平面・景観といったようなクラスターであります。共通性としては、眺望景観が共通的な要素だと思います。

それに対してこの南側、この部分ですけれども、この部分は、廻浦日誌の時は岬・崖・複雑景観として位置付けられていたんですが、現在は、どちらかというとなら北側と同じように北方湿原、原生花園・平面景観という具合にして共通性がない状態で描かれているというのが特徴でございます。何故かと言いますと、これは現在の、ちょうど廻浦日誌に載っているそのものの景観が網走の方にあるんですけれども、廻浦日誌の場合は見通しの悪い陸路の踏査を行っていたと、それから危なくなったら海の方に出ていくということをやっていたので、割と岬とか崖とかですが、現在は内陸の道路とかですね、空中写真とかいろいろございますので、そういった意味での共通性がなくなっているのではないかなという具合に考えられます。

それから、廻浦クラスターと観光クラスター、もう少し違う場所でも比較してみますと、渡島の沿岸部、噴火湾ですね、ここを比較してみますと、共に過去も現在も眺望、それから街並み、街並みの土地の名前とか神社の名前とかそういうものが出現頻度が高いということなんです。そういう意味では共通性が高い。眺望とか街並み景観が今でも観光パンフレットにも表れているといったことで、開拓当時から、1850年代から十分開拓が進んでいたというのが伺えます。

またもう一つ、十勝と釧路の辺り、これ太平洋岸に面した部分ですけども、見てみると、廻浦クラスターの場合は居住地・眺望・単調系景観に対して北方湿原、原生花園景観が観光パンフレットの中には多いということです。そういった意味で、同じような景色が広がっているんですが、今は見る目が違うというか、群落景観というものに対して観光の芽が移っているのではないかなというのが分かりました。

以上が今回の研究の結果なんですけれども、まとめますと、廻浦日誌と観光パンフレッ

トの間の特徴性がいくつか分かったということでございます。それで将来、海岸の観光利用と景観の保全に向けてということになりますけれども、廻浦日誌の景観は、居住・非居住、単調・複雑、近中景・遠景といったような視点から分類されている。それで今、5つのクラスターに分かれていました。海域別の特徴を見ますと、廻浦日誌では北見、オホーツクや石狩湾海域では、岬・崖景観がありました。後志・桧山では湾とか澗という小さな港なんです、それから港景観が特徴的であった。これに対して、観光パンフレットでは、あまりその辺の記載がないんですよ。先程の内陸部の開発だとか航空写真とか、そういうものから取ってきているということもあるんですが、そういう部分はあまりない。ですから、この部分の観光資源としての活用。例えば海からの景色だとかですね、最近では海岸線も、この下に書いてます、北海道長距離自然歩道という計画がありまして、約45%が海岸線を歩くといったような、そういう計画があると聞いております。そういった意味では、挿絵の描写視点というのは大体止まって見てという空間ですが、そういう場所を上手く取り入れて観光ルートを設定するというのも良いのではないかな、という具合に思います。

それから、もう一つですね、北海道の海岸延長の37%が自然公園になっています。自然公園というのは道立公園とか国定公園とかそういうものなんですけれども、それでその中の自然海岸が45%であります。そういった意味では、まだまだ55%が自然海岸ではないということなので、更に自然公園としての指定を増やしても良いんじゃないかなということでございます。特に海食崖67%、岩礁56%というのが指定されている内訳なんですけれども、それに対して砂とかですね、礫浜というのは指定が27%しかない。まあ使うということで、あまり自然公園として指定されていないということだと思っておりますけれども、でもいずれそれは人工化が進んでですね、改変されることがあります。共同研究者の代表の浅川は、そういった水平線も観光資源のひとつではないかと、それを広い渚を保全する。そういう視点で廻浦日誌に描かれた北海道の原風景、現在も何らかの形で残す術はあるんじゃないかなと、いう具合に考える次第です。

以上で研究の発表を終わります。ありがとうございました。

●質疑応答

司会： どうもありがとうございました。吉田先生の発表は平成15年度の助成でございますので、相当古いことを思い出していただきながら発表していただきました。この概要は、先程所長が申しあげましたけれども、「開発こうほう」の方にサマリーを載せておりました、先生の研究は、平成16年の7月号だったと思います、「開発こうほう」に載せておりますので、お読みいただければと思います。先程の愛甲先生の研究は、今年の10月の「開発こうほう」に載せていただいております。

それでは質問ですけれども、どなたかございましたらどうぞ。特によろしいでしょうか。それではまた、全体の意見交換の中でありましたらお願いしたいと思います。

この矢印は、その因果関係の強さを表しているわけです。では、この学力に相当するよ
うなもの、我々がスキー場を選択する時に、この漠然と思っているような、この学力に相
当するようなものは何なんだろうか。この研究の目的の第1は、この漠然としたものは何
かということを取りあえずはっきりさせたいということなんです。従来国際マーケティングの方で、人間の行動パターンに基づいて文化の型を分類するという研究がござい
ます。ひょっとしたら、そういうことが使えるかもしれない。だけど、どのくらい使えるかどう
か、分析してみないと分からない。探索的な因子分析を行ってみて、それがどのくらい使
えそうかということを考えてみます。

スキー場の選択行動を、具体的にどんな数字が表しているんだろうか。何か数字に出さ
ないと、その結果を見ることは、因果関係を見ることはできません。それはちょうど先程
のテストの点を取るということと全く同じことです。

今回私がやりましたのは、web上でのシミュレーションです。スキー場見込み客が実際
に行きたいスキー場の候補を決めて、その中から1つ選び出すところを実際にweb上でシ
ミュレーションします。シミュレーションして、判断に要する時間を取ります。これを
ちょうどテストの点数のようなものだと考えます。これは結果です。

結局、最終的に調べたいことは、この？の部分は何かということ、それからweb上でス
キー場の選択する判断のデータを取って、その二つの間の因果関係を調べることです。そ
のために、スキー場を選ぶ時の見込み客の、生の、実際の行動データを取ってみる。これ
がこの研究の2番目の目的です。

では、具体的にどういうことをやったか説明いたします。今回は、スキー場の数が多い
ニセコにお願いしまして、ニセコリゾート観光協会、それからニセコスキー場連絡協議会、
そこにリンクを貼ってもらいました。ホームページ上のリンクをクリックすると、私の大
学のホームページに飛ぶようになっています。ホームページに飛ぶと同時にこのような画
面が出て、実際に実験が始まります。クリックをしてもらって自分で実験を開始するわけ
です。今回、どんな方が被験者になれるか分からないけれど、できるだけたくさんの情
報が欲しかった。まず郵便番号を入力してもらおう。これで、どの辺に住んでらっしゃるか
分かる。それから名前を入力していただいて、それから年齢と職業も入力していただく。
このへんのデータも後で使うつもりで取っています。性別も後で使うつもりで取ってい
ます。

数字の方、先程申し上げた四角に相当する部分のデータを取るために、こんなようなこ
とをしました。まず、参加者の方に、web上でクリックしてくれた人に、ニセコに行くこ
とを取りあえず想定してもらおう。ニセコに行くことを想定してもらって、レンタカーで
行くということを想像しながら判断をしてください、と言います。これ、行列のようにな
っています。行列のようになっていて、どれも初めは白い状態になっています。白い状態に
なっているものをクリックすると情報が表れるようになっています。縦軸の方が、ある種

の情報の種類、属性とよく言ったりしますが、情報の種類を表しています。横は、実際の具体的な選択肢を表しています。何をクリックするかは、参加者に任されています。好きなだけクリックしてください。最終的にレンタカー会社を、この場合ですとAからEまでの中から1つを選んでください、というふうにお願いします。そうすると、例えばクリックの途中で「だいたいこれで良いや」と思って、例えばAと判断します。そうすると、次の画面に移ります。同じように今度はニセコのホテルを選んでくださいと。ホテルを選ぶ時にも、同じようにいくつかの属性を用意しておきます。クリックは、しようと思えば前と同じように全部をクリックすることが可能です。最後に、いくつかあるスキー場の中からどれを選びますかという質問をしまして、同じように雪質とかホテルからスキー場までの所要時間どのくらいかかるかといった情報を元にして、行きたいスキー場を選んでもらう。ここまでが先程の丸と四角の図の左側の四角のデータを取っている部分です。

今度は、スキー場を選ぶ時に我々が心の中に漠然と持っているものはどんなものなんだろうか、ということ調べる部分です。これは、マーケティングの方でよく言われていることで、割とこんなような行動パターンがあるという、いくつかあるんですが、それを日常的な行動パターンに直すと、大体こんなようなことがあるんじゃないかというのを質問の形にしました。18文、質問の形で聞いています。当てはまるところを5段階でクリックしてくださいというふうに聞くわけです。このデモでは1つしかありませんけれども、実際には同じ画面が18回続きます。最後に、モチベーションを高めるために、プレゼントをあげるということになっていましたので、メールアドレスを教えてください。メールアドレスの記入欄があって、アドレスを入力すると、これで実験は終了ということになります。

結果です。得られたデータの総数は210ありました。そのうち「これはおかしいな」というデータが十数個ありましたので、それを除いて合計197個のデータで分析を行いました。年齢層を見てみると、平均年齢がだいたい36歳。幅で見ると30歳代が一番多いということが分かりました。

先程申し上げたようなデータの取り方をすると、様々な種類の反応時間が出てきます。そこで、反応時間の関係を取りあえず関係づけておいて、分析に使おうということで、まず画面が出てからクリックするまでの時間を“前”というふうにしておきます。1回クリックしてからクリックしている途中の時間を“中”というふうにしておきます。クリックし終えてから最終的に何か判断するまでの時間を“後”というふうにしておきます。この3つ、“前・中・後”は、それぞれの場面ごとで関係があるだろうということで、レンタカーという漠然とした概念を一つ用意します。同じようにホテルという漠然とした概念を用意します。スキー場という漠然とした概念を用意します。これを、共分散構造分析を使って分析してみます。

これが結果です。若干余計なものも書いてあります。横の方にeの楕円がありますが、これは誤差を表しています。無視していただいて結構です。これから分かることは、3つ

の判断をしてもらったんだけど、ホテルとスキー場との間に有意な相関があったということです。スキー場を選ぶ時には、ホテルも同時に重要視して選んでいるということが、この反応時間の間の関係の分析から分かります。

それから、いろんなデータを取っていますので、見方を変えることもできます。クリックするまでの時間だけを集めて“前半”なる概念を持ってくる。1回クリックしてから最後にクリックするまでの時間だけを集めて“中盤”なる概念を持ってくる。更に判断するまでの時間、これに“後半”なる概念を持ってきて、この3つで分析を行ってみる。こちらの方、前半と中盤、クリックし始めるまでとクリックしてからクリックの最後まで非常に高い有意な相関が認められました。

共分散構造分析は、発見的に分析ができるものなんですよ。うまく見つければ、これまでに分からなかったことを発見することが可能になる。レンタカー、ホテル、スキー場というような分析をすると、ある程度のことが分かったということになるわけです。

今度は後半部分、漠然とした概念として、スキー場を選ぶ時にどのような漠然とした概念を持っているかということ因子分析を使って分類を試みます。何かを選択する時に典型的な行動パターンを、教科書等を参考にしながら18個用意しました。これに対して一つ一つ参加者の人は評定をしている、数字を出しています。どんな概念が参考になるか。従来言われていること、文化の型の中の一つの次元として、不確定感の回避ということがよく言われています。日本の文化は非常に不確定感を回避する傾向の極めて強い文化だというふうにされています。日本人の人はおしなべて、何か選択行動を行う時には不確定感を回避するように行動するというのを、これは言っています。それから、補償—非補償、何か物を購入する時に、人はカタログを集めて商品の属性に関する情報をできるかぎり多く収集しようとしています。こういう行動のことを補償行動というふうに言います。補償行動は、自動車のような非常に高額な商品を買う場合に典型的に見られます。逆に取りあえず手に取ってみて「それ良さそうだな」と思って買っちゃうってこともあります。こういう行動パターンを非補償的な行動パターンというふうに言います。低額な商品だと比較的こういう傾向が強くなるというふうに言われています。こういった概念が使いそうだと。実際にはこれ以外にもたくさんあるんですが、後で出てくる分析の結果と関係があるものだけをお示ししています。

これが因子分析の結果です。質問文はいくつかに分類することができて、“買う時商品の特徴をひとつ残らず見る”、“新商品を試す時にはとても慎重になる”“品物を購入した理由を言えることが重要だ”。この質問文を見て、これ3つが1つにまとまるということはきつとこの部分は補償的な行動を表してるんだろうというふうに解釈して、1つの因子としました。それからその下、“決定に細かいことは考えない”“意思決定に人より多くの時間を費やす”というようなことは、非補償だろうということで、この2つをまとめて非補償というふうに考えました。同様に、いつも新しい物を購入するとか、新しいブランドを試

すことというのは、進取の気性であるということで、ひとまとめ、進取の気性の因子というふうに考えました。それから“堂々と先生の言ったことに質問した”とか“人との衝突の解決に抵抗を感じる”といったものは、あえてリスクを取ろうとするという因子。それから“馴染みのないブランドの電気製品を買わない”というのは、これはリスク回避の因子だというふうに考えました。こういった因子が、ちょうど先程の学力と同じように我々の心の中に漠然とあるというふうに、取りあえず考えてみるわけです。これを先程の学力と数字と同じような図にしてみますと、こんなような形になります。こちらが因子です。こちらの因子が原因となって、評定の値が出てくるという形になっています。ここではまだ先程のレンタカーを選ぶ時の数字とかホテルを選ぶ時の数字は、まだ出てきていません。

これを更に共分散構造分析を使って、この因子とデータとの関係が妥当かどうかを確認します。確認したところ、補償行動と非補償行動の間に非常に有意な相関が認められました。有意な相関が認められましたので、これをもう少し簡単にして4つの因子からなるモデルを最終的に考えました。

それで、では、この4つの因子、学力に相当するような4つの因子がレンタカー会社の選択行動を、どのくらいよく説明するだろうか、ということで、こちらの因子と先程のレンタカー因子との間の因果関係を共分散構造分析を使って計算してみました。今回は一連の研究の第一段階ということで、残念ながらあまり意味のあるデータは出なかったんですが、取りあえず一応の結果は出てきました。この結果を見ると、レンタカーを選ぶ時にはenterprising、進取の気性みたいなものが非常に大きく関わっているということが、数字の上では出ています。これがホテルの場合です。先程4つの因子がホテルを決定するのにどのくらい影響しているかを示すものです。こちらも、このモデル全体は意味があるものになったのですが、残念ながら数値そのものは有意にはなりませんでした。

こちらはスキー場です。スキー場の場合も因果関係の数値そのものは出てきたんですが、今回はそれほどあまり意味のある値は出てこなかったというのが結果です。

今回の実験研究の結論なのですが、一つ言えることは、従来国際マーケティングの方で、不確定感の回避だとか、補償—非補償といったような構成概念が挙げられていましたが、スキー場を選択する時にもそういった構成概念がある程度は重要であるということ、この実験で確認することができたということです。モデルそのものを構成することはできたので、第一段階はクリアできました。もう一つ言えることは、更にそこから今後何かモデルを、実験のやり方をうまくやっていきさえすれば、自分達が思っていた結果が出てくるだろうというようなことが、今回の実験から予想することができそうだとということです。

最後になりますが、どうしたら私のやっている実験の結果を観光促進に役立てることができるということを考えてみます、今回、北海道開発協会の方からお金をいただいて、web上で実験をさせてもらったのですが、正直大変不安でした。どこが不安だったかという、「本当にこれでデータ集まるんだろうか」という不安を持っていました。私、普段は

実験室で学生を参加者にして実験をしています。学生を参加者にして実験をすると、取りあえずデータは取れるんです。ところが、web上で実験をやると、参加者の中にはテレビを見ながら適当に片目だけで反応しているような人もいないかというような不安も持っていたわけです。ところが、蓋を開けてみると、データもそれほどおかしくなかった。一般の方は予想以上に面白がって実験に参加してくださっている様子が、データから見て取れました。今回、ちゃんとモチベーションを上げるためにプレゼントをあげなきゃだめなんじゃないかなと思って、スキー場の利用券をあけることにしていたのですが、データの中身を見る限り、プレゼントは要らないか値段を下げてでも充分データ集まるなというふうに思いました。非常に参加者の方のモチベーションが高かったということに驚きました。

今回の反省点としましては、若干提示した情報が現実的ではなかったわけですね。レンタカー会社Aとかスキー場Aといったような言い方をしたので、あまり現実味を帯びて参加者の方に響かなかったというのはあったかもしれません。

それから、実験室でやるようにはいかないけれども、何らかの形でもう少し被験者、参加者の方の行動をコントロールする必要があったかもしれません。例えば今回は、一旦めくったカードはそのままずっと開きっぱなしになるようにしていました。これだとただ全部開いてしまっただけで一つに決めるという、半分機械的なやり方も可能になってしまいます。そうではなくて、一定時間経ったら消してしまうというようなやり方をして、もう少し被験者を実験に集中させるというようなことも考えることが必要だったかもしれません。

ともあれ、今回のようなweb上の実験をするということ、意外と被験者も積極的に参加してくれます。その意味で、自分で言うのもなんですが、非常に発展性のある、興味のあるデータが将来得られる研究になっていくんじゃないかというふうに思っています。どうもありがとうございました。

●質疑応答

司会： どうもありがとうございました。それではご質問を受けたいと思いますが、ございますでしょうか。それではまた後で、意見交換の中でやることにいたします。先生、どうもありがとうございました。

「北海道の観光振興に果たす地方空港の役割」

(本報告に関係する資料は、109ページ以降に掲載。)

司会： それでは最後になりますけれども、「北海道の観光振興に果たす地方空港の役割」、北海道武蔵女子短期大学の平岡先生によろしくお願いいたします。

平岡： ご紹介いただきました、北海道武蔵女子短期大学の平岡でございます。18年度、助成をいただきまして、シティエアポート研究会という小さな研究グループを作っておりまして、その代表を務めている関係上、今日私が代表としてご報告させていただきます。グループは札幌国際大学の森先生、現在非常勤講師の千葉先生を中心に航空会社の方をお招きしたり、他大学の先生をお呼びして勉強会を続けております。そのような中で、今日は18年度の釧路線と、それから函館線の旅客分析をさせていただきました。それをご報告いたします。

タイトル、「丘珠空港発の函館便、釧路便」ということでございます。その土日の旅客分析ということに絞って行いました。まず、こちらは、私共の従来の研究の概要になっておりまして、見ていただければ分かるのですが、98年から一貫して丘珠空港の活用ということを提言してまいりました。これは既存資源の有効活用ということで、もっと都市機能を強化するために丘珠空港を活用したいという政策提言をおこなってまいりました。その丘珠空港の特徴は、ここで見ていただければ分かりますように、旅客がですね、年間37～38万人でございます。道内の旅客はですね、千歳が37～38万人、丘珠が37万人で足しまして、大体70万人台から80万人前後が、道内の航空旅客需要であると。これが千歳発と丘珠発に分かれているというのが、北海道札幌です。

それから丘珠空港の特徴でございますが、これは曜日別にですね、利用客を分析いたしました。当時まだ5路線ですね、函館、釧路、稚内、中標津、女満別であります。大きな特徴というのは、非常にウィークデーに利用客が多い。そして、土日にもすごく利用客が減るとというのが丘珠空港の大きな特徴でございます。それが一つ。それからもう一つ、個人客と所謂団体客扱いの比率でいきますと、圧倒的に個人客の比率が高い。これが丘珠空港の大きな特徴でございます。ウィークデーに利用客が多くて、そして個人客が多い、それから安定したビジネス需要が集積されているというのが、丘珠空港の大きな旅客の特徴でございます。

それが逆に土日の需要減少に繋がっていると。我々はずっと、丘珠空港はもっと発着枠を増やして活用すれば、非常に都市型の空港で便利になると。そのためには土日の減った分をいかに増やして、そして内部補助構造を働かせることによって、例えば稚内、あるいは女満別の便数が増やせるんじゃないかというような仮説に立って、土日の旅客分析をしてみようということを試みました。

実際、丘珠空港の搭乗待合室の中に入りまして、一人一人にボールペンとアンケート用紙をお渡しして、ボールペンはお持ち帰りいただくと、そして機内で書いていただきました、そして到着地にて回収するという形を取りました。これはA-net、全日空の子会社になりますエア・ニッポンネットワークのご協力をいただいて、このような形をさせていただきました。そして、丘珠発着の便を対象にしたわけですが、一番はっきりと傾向を見るために、函館便とそれから釧路便の、今日は2路線に絞ってですね、ご報告をさせていただきたいと思っております。

まず、左側が函館でございます。右側が釧路ということになっております。それから青色の方が土曜日、それから赤色の方が日曜日ということで、イメージで見いただければと。サンプル数はそちらに書いてありますけれども、合計328人という数になりました。

まず年齢でございますが、函館はですね、だいたい30歳代から60歳未満の方が一番大きな山を形成しているということでございます。釧路の場合はですね、ちょっと下がった形になりまして、ちょっと落ちるM字型になる形になって、年齢構成が違うということがこちらで分かるかなと思います。

それから職業を見ていただきますと、圧倒的に左側に片寄っているわけでありまして。一番左側が会社役員、その二番目が会社員、そして公務員という形になっておりまして、土曜日、いわゆる青棒グラフにおきましては、会社員が圧倒的に多いということになっております。そして、ちょっと変わった傾向になりますが、日曜日です。例えば釧路の場合になってきますと、その公務員という形ですね、逆に公務員の方の赤いの方が、日曜日は逆に多くなっているというような状況でありまして、土日であっても会社役員、会社員の利用が多いということです。

それから次の旅行目的であります、基本的にですね、いわゆる業務出張であります。圧倒的に土日であっても、出張が多いということになっております。もちろん土曜日の方が日曜日よりも多いということでもあります。これが左から二番目のグラフの所です。一番左側は観光ということになっております。それを見ていただければと思います。

次ですが、これが目的場所であります。もちろん函館の場合はですね、道南圏。それから釧路の場合は、釧路・根室圏ということで、一番右側、下側が釧路の方ですが、そのようになっているということを見ていただければ、分かると思います。

それからですね、次に宿泊日数なんです、基本的に一番多いのは1泊であります。1泊出張になっています。それで、ちょっと函館と釧路の違いは、2泊という方がですね、釧路の方が多い。釧路の2泊が函館の2泊の利用者よりも多いということがここで分かります。日帰りはですね、これを見ていただければ良いんですが、目盛りがちょっと変わってるんですけども、函館の方が圧倒的に日帰りは多いわけでありまして。

それから宿泊場所であります。これも圧倒的にホテルが多いということになっています。ペンションとかコテージというのは意外になくて、それから旅館というのも少ない。

民宿も少ない。圧倒的にホテルということが多い。それからですね、どこの地域、どこで泊まるかという地域であります。一番多いのは空港所在地で一番左側にあります。それから、真ん中が空港周辺自治体、そしてその他になっていまして、圧倒的に空港が存在している地域であります。函館空港は函館市、釧路空港なら釧路市という宿泊地域が多いということがここで分かります。

それから旅行形態、これは先程データで申し上げましたように、圧倒的に個人旅行の比率が高いです。いわゆる個札という部分であります。フリープラン、観光パックが意外に少なく、あくまでもですね、個人の旅行形態をとっているということでございます。

旅行先での活動ということになりまして、一番高く出ているのが業務の部分であります。もちろん業務が圧倒的なんですが、函館と釧路を比べましてちょっと違いが出ているところが2つあります。釧路で少し高くなっている部分、特に日曜日の赤い部分が次に出ている部分ですね、1つは“名物料理を味わう”ということと、それから“自然景観を楽しむ”っていうことが出ています。これが釧路の一つの大きな特徴でありまして、そして“温泉に入る”というのも次に出てきまして、この辺が函館と釧路の一つの大きな違いになっているのではないかと考えます。

航空券の購入方法なんですが、意外と、実際、営業所で買う。これは左の端が“旅行会社の営業所での購入”というのが意外と多いんです。その次に航空会社のホームページっていうことが出てくるんですが、旅行会社での航空券の購入という形になっております。今回他の曜日ではこのようなアンケートを取っておりませんので、ちょっと分からないんですけども、非常に特徴的だと思いました。

それからですね、利用回数を見てもよいか、ということでもあります。一番右側は5回以上利用している。要は、丘珠を利用するお客さんというのは、ある程度固定客というか、ヘビーユーザーと言っても良いんですけども、5回以上今まで利用した方が極めて多いわけですね。特に道内企業がですね、札幌に拠点を集約して営業所だとか、あるいは支店を集約して、札幌の一元コントロールということを盛んに今、よくされている。ですから、業務出張が逆に増えているということがあるわけですが、その辺含めまして、特に航空と鉄道であれば3時間というのが一つの競争の目安であるわけですね。航空機の時間価値及び優位性というのは、この土日においてもですね、認められるのではないのでしょうか。

それから消費金額であります。これもですね、少し変わった傾向があります。一番向かって左側が3万円未満であります。そして、その次が3万円から5万円未満なのですが、釧路の場合はですね、3万円から5万円未満というのが、極端に下がるわけでありまして。ところが、函館の場合は3万円未満と3万円から5万円未満がほとんど変わらない。特に土曜日であれば、ほとんど変わりません。それからその逆に釧路であれば、3万円未満と3万円から5万円の、例えば土曜日の青いグラフを見てみれば大きな差があるんですが、ここが函館と釧路の一つの消費金額、いわゆる地元で落とす金額の差が出てきている

んじゃないかな、と思います。航空運賃は、ほとんど同額と考えていただいてもいいんですけども、なぜこのような差になるのか。これが今後の分析課題の一つです。

それから利用者の住所なんですが、一番左端が道央でございます。道央は札幌市、札幌近郊を含む道央であります。それと次に出てくるのはそれぞれの地域、函館であれば道南、釧路であれば道東であるんですが、道外というのが意外と土日の利用で出てくるわけです。これは一つは函館、あるいは釧路に対してですね、滞在してるのは札幌なんだと。札幌をベースキャンプにして、極端に言えば日帰りで函館に行ってくる、あるいは釧路に例えば1泊で行く、あるいはレンタカーを借りていく、様々ですね。いわゆる札幌をベースにして1泊、あるいは小旅行を楽しむということの可能性があるとことだと思えます。移動時間を短縮することによって、札幌に拠点を置きながら小旅行を楽しむ。これは、ヨーロッパではよくあります。ロンドン・マイプラン10日間、パリ・マイプラン10日間です。ロンドンに長く滞在しながら、日帰りでドーバーに行く、あるいは1泊2日でエディンバラに行くというような小旅行が、北海道の場合は成り立つ可能性が充分にあると考えられます。

ということで、残りの時間はまとめをさせていただきます。先程申し上げましたように、だいたい37万人前後の旅客であります。このうちの大半はビジネスということになっています。それで、じゃあ土日はどうかということになった結果、実際はやはり土曜日曜であっても、函館線・釧路線ともに、平日同様にビジネス需要が中心であるということが分かりました。その割合というのは、函館線、土曜日・日曜日においては50%以上、2人に1人はビジネスだと。釧路でも土曜日は50%以上あるということが明らかになりました。

しかしながら2点目の特徴としては、釧路線に特徴があるということでございます。先程申し上げましたように、釧路線のとりわけ日曜日というのは、観光目的が20数%あります。ざっと4人に1人が観光目的になっているということです。特に50代、60代ですね、いわゆるシニア層の観光目的というのが30%を越えているわけであります。それから、また釧路線は名物料理を味わうとか、自然景観を楽しむという、いわゆる広域型の観光形態になっているものですから、いわゆる根釧地域と言いますか、道東地域というのは食と景観への期待が大きいと推定できます。それゆえ、特に釧路線に関しましては、運賃政策、あるいは航空会社と旅行代理店の連携による商品造成に工夫の余地があります。先程申し上げましたように2泊、あるいは観光タクシーなりレンタカーとの組み合わせによるビジネスプラス観光、特に釧路であれば周辺部の観光に対する振興策として運賃政策、新しい商品造成、それをシニア層をターゲットにしたことが考えられるのではないかなと。

函館はですね、土曜日・日曜日でありましても、やはり圧倒的にビジネス中心なんですけれども、基本的に都市型の観光になるものですから、回遊性を高める工夫、ご存じのように函館は湯ノ川が函館空港に非常に近く、都心型の非常に便利な空港であるんです。どうしても今、五稜郭周辺でのホテル宿泊というのが非常に増えているものですから、それ

を大門、あるいは函館山周辺に持ってくるのも一つの課題ではないでしょうか。

以上、ご報告を終わります。ありがとうございました。

●質疑応答

司会： 先生、どうもありがとうございました。それでは、また質問でございますが、ございますでしょうか。どなたかございませんか？それではまた意見交換でやっていきたいと思えます。平岡先生、ありがとうございました。

全体質疑応答

司会： それでは、引き続きまして小林先生をコーディネーターをお願いいたしまして 4 人の先生方、それから会場の皆様方との意見交換を、これからしていきたいと思います。

先生、よろしく願いいたします。

小林： それでは、会場の方達と意見交換を進めたいと思います。これは特に順序を決めませんので、随時、今 4 人の発表者の方の発表に関連したことに引っかけて、どういう点でも、どこからでもよろしゅうございますから、まず質問なり意見なりを出していただいて、そこからあたりから話しを発展させていきたいと思います。

どなたからでも結構ですので、まずは質問か何かございますでしょうか。先程、発表聞いたすぐにはなかなか質問出にくかったかと思いますが。ではお考えになっている間に私の方から。

今、真新しいところで、最後の平岡さんのお話から。政策提言にはなかなか良いと思うんですけども、そもそも丘珠—函館間、丘珠—釧路間の乗客の分析からいろいろ検討して行って、まずビジネス客が圧倒的に多いということですね。丘珠—釧路も丘珠—函館もビジネスが断然多いだろう、と言いながら、そこから観光振興にどういうふうに結びつけていくかというのが、問題意識ですね、非常に大きい。その函館と釧路の比較から、どう解釈するかというところがあって、一つは日数で、釧路の場合は 2 泊しているんだと。しかし函館の場合には 1 泊 2 日だということ。その違いは何に基づいているのかということが一つありますね。

それから観光と結び付くのは、この場合は、ついでのお金の使い方ということだと思うんですよ。つまりビジネスの出張のついでに観光をしていくというか。ただ、政策提言ではそれをついでということではなくて、もう少し北海道の観光振興と何らかの形で、この分析の結果を応用して結びつけることができないかという問題意識だと思うんですけどね。

そこで、その解釈の部分と繋がるんですけど、まず時間距離違うでしょう。例えば J R だって 3 時間半ですよ、特急。振り子特急で行くと 3 時間半で行きますよね。釧路はそういう具合にはいかない。まず時間違いますね。1 泊 2 日か 2 泊 3 日かの違いというのは、まずそれが大きいんじゃないかなという気が、私はしています。つまり仕事の性質や用事、つまり札幌支店釧路出張所とか札幌支店函館出張所とかいろんな営業所とかがあって、その間のビジネスの行き来とか、いろんなケースがありますよね。その仕事の性質による部分か距離の違いか、1 泊と 2 泊の違いというのが、解釈の問題としてあるかと思えますね。

それからもう一つ、これは質問なんですけど、使うお金の金額、函館の場合は 3 万未満と 3 万から 5 万、同じくらいの割合と。釧路が圧倒的に 3 万未満という場合に、釧路はし

かし2泊しているわけでしょう。そして1泊当たりの出張期間中の支出額です。そうすると、圧倒的に釧路の方が支出金額が少ないわけですね。1泊当たりのあれから言うと。そうすると、そこから引き出されてくる結論というか想像されることというのは、やっぱり函館の方がお金を使わせ易いということですね、簡単に言えば。そうですね。その違いは何なんだろうという。つまり、都市としての函館と釧路との、出張ついでにちょっとという時のちょっとが、確かに釧路の方では珍しい物を食べたいということがあるようなんだけど、函館の方はお金を使う場所とかそういうのがあるということなんじゃないですか、1泊当たりにしたら。そうすると、そういう都市の構造の違いから観光とどう結びつけていくかという課題があるんじゃないだろうかと。その辺のところがお話を伺いながら感じたことなんだけど、そのことに対して反論でも説明でも何でもよろしいですから、説明していただきたいと思います。

平岡： 最初の1点目はですね、鉄道ではもちろん時間が変わるわけですが、実際飛行機ですとほとんど変わりませんね。函館まで50分程度ですかね、それから釧路までも60分程度ということで、飛行機の場合を見た限りは、時間価値はあまり変わらないですね、所要時間というのは。ただ、空港に着いてからの移動は、圧倒的に函館の方が、ご存じの通り有利です。釧路は、バスにしてもレンタカーにしても時間がかかるというのが一つあると思います。

それから業務の問題ですね、これは今後の課題で、ではどんな職業の人が土日にビジネスで行っているのかということです。我々が実際に一人ずつアンケートを配る場合ですね、意外とスーツ姿の方もいらっしゃるんですが、それは多分SEさんとか電気技術系の方が、オフィスが休みの時にメンテナンスの補修ということが十分あるんです。そういう部分もありまして、次のアンケート調査には、もう少し職業分類をやりたいというふうに思っています。それがもし可能ならば、例えば航空会社なり旅行会社が法人営業をかけることができるわけですね。例えば土日座席を埋めるのに、ビジネス回数券というのは、DHC8-Q300ですから56席ですね。それからHACのSAABが36席ですから、非常に小さいプロペラ機です。損益分岐点が60%とすれば、おおよそ何人埋めるか出てくるわけですから。今までそれすら埋まらなかったから、飛ばすよりも運休した方が良いと。ダイヤを見ていただければわかりますが、土曜日・日曜日減便になっているわけです。それを減便するんだったら飛んでもらって利便性を高めたいなというのも一つでございまして、その辺の土日のビジネス需要については、いわゆる時間価値を優先するわけです。逆に釧路の方が飛行機の利用価値は高いはずなんです。

それから2番目の小林先生からのご質問なんですけれども、釧路にはホテルも多いんですが、いわゆる広域型の観光になってるんじゃないかなと、思います。函館は例えば湯ノ川に泊まる場合の時にですね、やはり客単価がどうしても釧路より高いという感じですね。これは一人当たりの1泊の基本料金の平均価格、これを出したことはないんですけど

も、一人当たりの客単価が、逆に函館の方が高いのではないかなと。それから支店の規模ですね。これは企業によって違うんですけども、その辺があることと、それから札幌から釧路に行ってかなり広域的に回られる形になって2泊ということが十分あり得る。函館であれば広域といってもほぼ限定されてきますので、道東の方が移動のエリアが広いのではないかな、とっております。

小林： ありがとうございます。釧路、やっぱり力を入れるべきだと、私も同感で。飛行機の優位性が発揮されるのは、まさに釧路ですよ。函館の場合に、私が生きているうちに実現できるかどうか分からないんですけど、新幹線が札幌まで来ると、ますます航空機の利用、優位性というのは低下してくるだろうと、函館に関しては。では、他の方、どうぞ。

会場B： 今の先生のお話の中で、消費金額のお話がちょっと気になったものですから。1泊2日で3万円と2泊3日で3万円ですか、同じ金額だということは、客単価というか消費単価が違うという理屈になるんですけども、もしかして、これは当てずっぽうで申し訳ないんですが、私も函館に以前よく仕事の関係で行っていたものですから、函館に行ったらお土産を買う金額が多いんですよ。そうすると、それも1つの消費金額と考えれば、函館と釧路を比較した場合にお土産といいますか、そういうのを売っている、もしくは買う、売り出している物が違うじゃないかと考えたんですが、いかがでしょうか。

平岡： 空港ビルを比較してみますと、函館空港の方が遙かに立派でありまして、お店の数も多いということが一つと、例えば函館であれば、函館の駅前も結構あるわけですね。じゃあ釧路の駅を背にして幣舞橋まで行って、その周辺にどれだけ土産物店があるかというようなことも、今のご指摘の通りです。貴重なご意見、ありがとうございます。お土産ということも一つのテーマだと思います。

小林： 今の点で思いつき程度でも議論すればいっぱい出てくることはあると思うんですけど、他の発表者のテーマに関連した質問でも、今のことに関連したことでもよろしゅうございます。どうぞどなたからでもご意見あるいは質問など出していただけたらと思います。

しかし函館のお土産って、それ程魅力的だろうか。というのは、釧路の方が思いつくんじゃないでしょうか。どうですか？というのは、実はつい終日前、釧路に勤務している教え子から水産物ですけどね、送っていただいて、だんだん良くなってきたな、と。つまり水産物というと生ものを想像するわけですよ。ところが、一度軽く焼いたのかな、それを送ってくる。ところが、最近話題になっている消費期限なんていうものではなくて、本当に新鮮なんですよ。だから、ああいう物ってどんどん開発されているので、そういう種類の物とか。函館ももちろん水産物があるんだけど、どっちでしょうね。どちらが優位ってこと。だけどいずれにしろ今の報告は、もっと釧路を考えるべきだと。地方空港を活用することからいったら断然釧路線の重要性というのはあるでしょうし、具体化する道はあるんだろうと思いますけどね。他にございませんでしょうか。どうぞ。

会場C： 今の最後のご発表について質問させていただきたいと思います。貴重なご報告をいただ

きましてありがとうございます。

一つお聞きしたいのが、確か私の記憶に間違いがなければ、千歳空港からも釧路には飛行機が出ているのではないかなと思うんですけども、例えばこのタイトルには「北海道の観光に果たす地方空港の役割」ということで、丘珠空港のところに非常に特化された報告をいただいたんですけども、一つはその丘珠空港の今、報告があったことを分析する上でもですね、同じ路線としての、例えば千歳—釧路との比較ということとか、あるいは千歳から他の都市にも、稚内に出てるのかどうか分からないですけど、道内に出ていると思うんですけども、そういったことの比較の中でですね、丘珠空港のいろいろな役割というのが見えてくるのかなと思うんですけども、その点をお聞かせいただければと。

平岡： 発表時間が限られてまして丘珠としましたが、アンケート調査をやった時はですね、新千歳空港でもやっておりまして、それは調査報告書の方に収録されてあります。特に女満別線とか稚内線も入っているんですけども、明らかに、例えば千歳から稚内に行く場合には圧倒的に観光が多くて、また違う形になっているものですから。結局は本州からの直行便が少ない部分をカバーして乗り継ぎにしているという。ジェット機飛んでるものから、向こうから、女満別空港には旧 JAS の MD81 型という、未だに飛んでるわけですけども、そういう部分もあることがあったものですから、それは報告書の方をですねご覧いただければ幸いです。もしよろしければご参考にしていただければと思います。

会場C： 丘珠空港の事に関してもう一つお聞きしたいんですけども、観光という今回視点だと思うんですけども、私も道内によく出張に行ったりする、あるいは道外に出張に行くんですけども、観光という視点から感じる部分で言いますと、丘珠空港って非常に旅情感を感じない空港というか、空港までのアプローチも、アクセスも含めましてですね。例えば、時間に余裕があるのであれば、例えば千歳空港から、例えば家族で旅行なんかの場合ですね、道内に飛んだ方が、何となく気分としてはですね、旅行っぽいというか、旅情感を感じられるんですけども、何となくその観光利用が少ないという部分は、アクセスがあんなに良いのになかなかないというのは、飛行機の大きさとかいろいろあると思うんですけども、そういった部分というのはどうなのでしょう。

平岡： 最後にですね、今月の『北海道自治研究』464号というのがありまして、もし見ていただければ。アクセスバスを今回は、アンケートを北斗交通と実施したんですけども、やはり非常に不便な形のダイヤ構成になっているわけです。特に、今日は全日空の方はいらっしやらないから良いんですけど、支店が空かないんですよ。『北海道新聞』の13日付夕刊にも紹介されてたと思うんですが、丘珠空港の利用の待合いというイメージじゃないんですよ。単に全日空の札幌支店という発想なんです。だから、朝閉まったままなんです。別に旧 JAS 系の HAC に乗る人もいるんだろうという、そういうような感覚でですね。いわゆる公共の待合いスペースという発想じゃないんですね。あくまでも全日空札幌支店ということになっています。丘珠空港の駐車場が有料になりました。これは稚内空港との抱き

合わせで、国有財産の活用ということで有料になりました。だから、もっと公共交通機関を利用して欲しいと思っております。その時に、例えば大通駅周辺からバスを出して欲しいというのが圧倒的にアンケートに出ておりました。

それから、いわゆる飛行機の座席数が少ないものですから、例えば観光で行きますと、いわゆるワンバスという発想があります。これ例えば100人乗りであれば40人とか、それから80人までは団体を取って、あと20人個札という発想あるんですが、50人乗りや36人乗りですと、そういう発想ありませんので、やはり基本的にパーソナルツーリズムを進めていくと。その時にやはり単に行くということではなくて、ビジネスと組み合わせて土日に活用してもらおうと、そういう部分がある。あくまでも丘珠の活用というのは、時間価値を最優先する業務出張、いわゆるビジネス需要が集積している空港です。これはもう絶対に間違いのないんです。

それと旧 JAS 路線、いわゆるある意味住み分けているんですよ。函館線というのは ANA の権益なんです。そして釧路線というのは旧 JAS、今の JAL の権益なんです。参入と撤退の自由と言っているながら、過去の規制時代の権益が残っているわけですよ。ですから、便数を見ていただければはっきりしている。釧路線は圧倒的に JAS が飛んでいるんですよ。そして、函館線は今で言うと A-net ですね、昔は ANK が飛んでましたけども、A-net が飛んでいるという、まだ住み分けている。本来、競争原理が働くのであれば、いわゆる、自分のところで好きなだけ路線便数張れば良いわけですよ、参入と撤退の自由あるんだから。だからもっと函館で稼ぎたい、釧路で稼ぎたいというのであれば、便数を増やせばいい。ところが発着枠が22枠と限定されています。空港運用時間も決まっている。その中で、じゃあ便数をどうやって張るかという問題ですよ。ですから、今おっしゃってたように、更に観光を活性化してやるためには、土曜日にも良い時間帯にもっと飛ばす、あるいは遅い便があればですね、日帰りでも帰ってこれる、そういうことを作れるような形にですね、空港の運営がなっていないんです。これは防衛省管理空港で、15分に1回という発着、こんな空港ないですよ。こんな空港ありませんね。15分に1回離発着、それも陸上自衛隊が決めているというような。形は軍民供用だけど、実態は防衛省管理空港であります。

防衛省管理空港であっても、もっと民が使えている空港というのはいっぱいありますね。例えば小松空港そうだし、あるいは徳島空港は海上自衛隊の空港ですね。それから三沢空港は米軍の管理空港ですよ。例えば道州制特区なんかです。道の管理空港になったら、もっと違ったやり方があるんじゃないかな、ということだと考えます。

これ以上滑走路を伸ばせない1,500mの状態、基本的にプロペラ機だけの空港であれば、発展性はそうは見込めないですけども、基本的に道内観光をする方々も基本的に道民観光ですね。入り込み客数を見ていただければ、圧倒的に道民観光なんです。そのためにも、一番人口が集積している札幌市を中心とする石狩圏の方が、便利に利用するという

ことになると。旅情性などもあるんですけど、やっぱり手短かに行って1泊か日帰りか2泊くらいが大体道民観光の基本になっています。本来、道外から来れば移動するシーンだとか、そういう場面で風景を見た入り、ビューポイントで降りられたりする可能性はあるんだけど、要は短期間で、目的地で過ごす時間を増やすためには、移動の時間を短くする。それが日帰りであってもできる。極端に言えば、紋別に飛んで流水観光して、また帰ってくるという。そういうことまで十分レンタカーと丘珠空港を使えば可能になるわけですけども、そのためには儲かる路線に厚めに路線・便数を張ってもらって、経営で言う内部補助構造を働かせる仕組みを自然と作らなければならないと思うんですね。儲かる路線があるから、いわゆる内部補助構造で、例えば今、朝夕の稚内2便しかないけども、昼も飛んで3便にしてみようとか、あるいは紋別ANKが東京便1往復しかありませんね。あれ程使われていない空港は日本では初めてです。道内路線がない。せっかく流水観光とかありながらですね。そういう活用をするためにも、この函館と釧路、一番需要が集積されていて、なおかつ客単価が高いですね。ここで、極端に言ったら航空会社に儲けてもらって、その分を稚内線だとか、あるいは紋別線で還元してもらえればと考えています。以上です。どうもありがとうございます。

小林： 他にご質問はございませんか？今の内部補助の話は、元々よく議論があったのは千歳—羽田間で航空会社相当儲けている。つまり世界の旅客数ですから、年間搭乗人数で。「そこでこんなに儲けてるじゃないか。もっと値下げしろ」という話は20年くらいから、もっと前から、いつも言われてるんです。それに対する航空会社の答えは「内部補助をやっているんだ」と。「千歳—羽田間で儲けさせていただいているのは確かだけど、それで道内の赤字路線があったって飛ばしてるじゃないか」というのが言い分だったんですよ、その当時の。それは幾分は当たってはいたんだと思いますが、しかし北海道国際航空の参入がきっかけで多少値下がりしましたから。それをしかし道内路線で、例えば、どこで儲けるって話になるんだろう。

平岡： 私のヒアリング調査では飛行機利用によって稚内から月40~50人の札幌への通院者もいます。

小林： ありがとうございます。だんだんと具体的な話になって。札幌の病院に来るというのは良い話だと思いますが。

さて、他いかがでしょうか。じゃあ、もう一つきっかけを作るんで。愛甲先生の話で、自然観光地の開発におけるゲートウェイシティの景観形成のあり方に対する研究というのがテーマでした。いわゆる自然公園なんかのゲートウェイシティっていう、最初私見た時にね、北海道の場合、「玄関口っていうような感じかな」というのが最初の印象だったんですね。阿寒でも知床でも「一体どこなの、そのゲートウェイと称するのは」というのがテーマを見た時の印象だったのですが、先程話しを伺っていて「あ、そうか」と思ったんですが、諸外国の方はいかにもゲートウェイシティらしい形成のしかたをしているわけなんで

すね。やっぱり北海道の場合、知床の場合はウトロですか。阿寒の場合は阿寒町というふうに、それを対象としてご覧になっておられるけども、なかなかそのゲートウェイシテイという概念にそれほどぴたりくるようには、なかなか思えなかったんですが、先程の説明も「やっぱり傾向としてはそうなんだな」というふうには印象付けられましたが、その辺もうちょっと説明していただけたら。私も経済学なものですから、お金をどのくらい落としてくれるんだろうというところに関心がある。お金を落とすのはゲートウェイシテイでしょ。そうするとお金を落としやすいような、玄関先でお金を使うという、そういう構造というのはある程度必要じゃないかな、というようなことを感じたものですから、その辺のところをご説明いただけたらと思います。

愛甲： まさに先生がおっしゃった通りですね。特に北米の公園と比べるとゲート自体も、公園の境界線自体もはっきりしていない状態ですから。どこから国立公園で、どこが国立公園に入っているか、要は定山溪温泉が実は支笏洞爺国立公園に入っているということ自体も認知されていない状況もあるわけです。知床の世界遺産に来た人が、知床の世界遺産に来たんだと、実感できる場所はどこなんだと言ったら、そういう場所をちゃんと作れていないわけです。だからお金を落としてもらうにしても、ここを出発点にして出かけて体験してもらおうとか、そういうことを考えるにしても、その場所自体がはっきりしていないものですから、何をしてもらっても良いか分からないし、ちゃんとお金を落としてもらえるような仕組みもできていないというような状態になってるんじゃないかなというのも問題意識としてあったわけです。

知床で調査した時に「どこに来て初めて知床だと思いましたか」というのを聞いてみたんです。知床峠まで行って、初めて知床に来たと実感する、という答えが一番多かったです。その次が遊覧船に乗った時、知床五湖まで行った時というような回答でした。その中まで入っていかないと、実は来ている人達は実感してないわけです。ちゃんと入る場所とこのを作ってあげなきゃいけないというのもあります。

もう一つは、これは自然公園の管理の側から最近出てきている問題ですが、入園料とか利用者の制限をするためのゲートをきちんと作ろうという議論が出てきています。実際にはウトロはエコツアーの出発点にもなっているわけで、そういうための情報を提供したり、自然ガイドツアーが出発する場所にもなっている。知床岬に行くだとか、知床連山を、硫黄山を越えて縦走するような人達にある程度利用制限をかけて、お金を取って利用調整をかけようというような構想も実際に出てきているわけですが、そういった時に、どこで手続きをしてもらおうという議論も出て、そういう時にもちゃんと作っておかなきゃいけないわけです。確かに公園の制度的にはゲートウェイという概念は分かりにくい、現状ではぼんやりしているけれども、そういう概念がこれからは必要なんじゃないかなと思います。それが日本の場合は公園の中まで、阿寒湖のように実際には入っている場合もあるという形で定義をしてみました。

小林： ありがとうございます。どなたかからご質問ありませんか？

会場C： 愛甲先生、貴重な発表をいただきまして、どうもありがとうございます。二点ほどお聞きしたいことがございます。

一点はですね、資料の5ページから7ページにかけてのグラフにつきまして、それぞれ知床と阿寒のその土地らしい雰囲気を感じるものという設問と、反対に損なっているものというものがあまして、こちらを見ますと、図が住民の方と観光客の方が阿寒と知床で反対になっているようなんですけれども、いずれも地域住民の方の方が非常に回答率というか、非常に高いと思うんです。これはおそらく予想するに複数回答を許しているからこういう形になったと思うんですが、非常に地元の方の数字が非常に高く、観光地の方が低いという、一見ちょっとイメージとしては逆なのかな、と思ったりもします。回答された方の属性でかなり違うのかなという気がいたしまして、その辺ですね。

それと、そう言いながらもよく見ると地元の方と観光客の方が重きを置いているものがやはり違っている部分があるということで、ここを一つお聞かせ願いたいのと、もう一つは、我々も研究所で道路の景観の研究をいろいろやっているんですけれども、その道路版というか、国立公園版がこういうような感じで同じような研究のやはり対象になってるなと思うんですけれども、実際に良くしていくためにはどうしていったら良いのかなという部分です。例えば今までの研究ですと、景観法ができる前の国立公園での景観形成のあり方という研究なんかも過去にいろいろされている方が東大なんかにもおられたりもするんですけど、今、景観法ができていの中で、当時とは使えるツールがいろいろある中でですね、実際にどういうふうにしていったら北海道のこういった観光地の景観が良くなっていくのか、何かヒントみたいなものを教えていただければと思います。

愛甲： もちろんこれは重複回答です。らしさと損なうもの、地域住民の方が指摘した個数が多いです。一つの理由は、先程回収率が住民の方は少し低くて25%程度で、地元住民の回答が、やや関心のある方に偏ったかな、というのがあります。地元住民からまんべんなく集められたかどうかという、ちょっと自信がない部分があって、元々景観とか観光振興に関心のある方の回答が多かったために、そういうのを多く指摘されたというのが、まず一つあります。属性自体にはそれ程大きな違いは見られませんでした。地元住民と観光客の属性、男女比と年齢ではそれ程大きな違いはありません。職業はまだ比較していませんが、そんなに違いはありません。

観光客は、例えばウトロについて、阿寒湖温泉についてという聞き方をしていますので、実はウトロにはあまり関心がないんですね、残念ながら。阿寒湖温泉にも関心がない、はっきり言ってどうでもいいと思っている。「私達は知床世界遺産を見に来たんだ」と思っている。「知床五湖についてどう思いますか」とか「知床峠についてどう思いますか」という聞き方をしていれば、もっと回答は違ったと思います。「ウトロで何をしたか」というのを聞いたと言いました。阿寒湖でもそうですけど、ホテルに入ったらほとんど朝まで出てこな

いというような状態になって、特にウトロの、行かれた方は分かると思いますが、下の商店街がある所と上のホテル街とはかなり距離があって、地形的にも行ったり来たりするのが大変だということもあって、バスでホテルに送り込まれば「明日の朝、知床五湖に散策に行きますよ」と言われて送り出されるだけという感じで素通りするという方が多い。よく見ていない、関心もない。その辺が回答に表れたんじゃないかなと思います。

会場C： 観光客の方というのは、道外の方が多いんですか？

愛甲： 取った時期はですね、ウトロが8月に取って阿寒は10月に取ったのですが、阿寒の方がやや道内の方が多かったですね。ウトロは夏休み中だったので道外の方が多かったです。

会場C： 道内の方でも、観光客で違いというのはありますか？

愛甲： まだそこまではちょっと比較してなくて、いろんな属性を使って分析をしようと思っ
ているところです。国立公園の景観形成で、どうしていくかという問題なんですけど、阿寒湖にしても、環境省で作っている国立公園の管理計画の中に、集団施設地区の建物の色や高さに対する規制があるわけです。阿寒湖の場合も実際には建物の高さが30mとか、色は茶系にするとか、そういうことが実際に決まっていながら、実態として出来上がった空間は「何だろう、これは」というようなことになってしまっている。問題の一つは既得権という形で、ある程度地元の住民の方が既にやられていることを認めてしまっているという部分がまず一つある。それから私がカナダとか他の所を見て思うのは、「こういうものを目指そう」という共通認識が地域とか地元にもない、そういう部分が薄いんじゃないかなというのがあります。今回アンケート調査した時に、あえて“らしさ”という言葉を使ってみました。そこには、地元に住んでる方とか来ている人が何を見たら「ああ、知床に来たな」と思うのか、何を見たら「ああ、阿寒に来たな」と思うというのが出てくれば良いなと思ってやってみました。自由回答も分析している途中なんですけど、できればその辺から“らしい”というものをあぶり出して行って、共通認識として持っていただくような場も必要でしょうし、そういうのを探っていく必要があるんだと思います。

観光地を、本州で成功しているところとかありますよね。北海道の観光地に本州の温泉をコピーしてくればそれで良いのかっていう訳でもないでしょう。北海道の観光地全般に言えることかもしれませんが、北海道の温泉観光地らしさって一体何なのということになると思います。それは全体で探っていくかなきゃいけない問題なんじゃないかというふうに考えています。

小林： よろしゅうございますか。他にいかがでしょうか。

会場D： 江戸期と現代の発表の中の冊子の中です、ね、「北海道の景観は眺望性が最重要だ」というその点の話なんですけど、岩見沢の付近、栗沢とか長沼とか、有名な観光地でなくても眺望性があって農村景観が良い場所というのはありますよね。そういうところが本当に道外の方とか、外国の方とか、要するに眺望性ってどういうところが北海道がすごく良いなという、概念的には分かるんですけど、どういうところが本当に北海道らしさを持った素

晴らしいところがあるとか、そういう所が具体的にもしあればと思ったんですよ。率直に言えば、今、自分でも山を開発しているので、そのところがちょっと具体的にそういう事例が、有名な支笏湖だとかそういう所じゃなくて、具体例がちょっとあれば、教えてほしいと思います。

吉田： 今回はですね、海岸沿いの調査をして実際にいろんな所を歩いてみたんですよ。それで、松浦武四郎が眺望点というか、峠の辺りとか立ちながらですね、見た特徴的な景色を書いていったんです。挿絵というのは非常に特徴を捉えるわけですから、ずうっと歩いていって一番特徴ある所なんで、そういう中で街の風景とか広がりみたいなものを、いかに本州というか当時の江戸時代の皆さんに伝えるかというところでポイントを選んだと思うんです。そういった意味で眺望というのは、昔から国見の思想というのがありますから、高いところから空間をまとめて見て、その空間を一つのまとまりとしてどう考えるかというところでたくさんの絵が生まれてきている訳なんですけれども、海岸沿いの絵の中でも、眺望の絵が非常に多かったと。そういう意味では、その部分はですね、他の地域と多分違うという意味で書かれていたと思うんですね。それは実際に巡ってみると、とても実際見ると本当に美しい景観がたくさんあるということなんです。

言われるように、じゃあ内陸部はどうかって言うと、当時の絵は河川沿いに動いていたので、あまり内陸部で眺望的な見晴らすような景色というのはなかったんですよ。なかったと言うか、あまり他は見えてないんですけども。でも今は畑だとか牧場だとかそういうのができてきて、中に魅力的な眺望点が出てきたということなんで、そういう意味では松浦武四郎の時代には得られなかったような風景がどんどん広がってきたんじゃないかなと、思っております。それで答えにはならないんですけども、今回観光パンフレットを分類してみると、どれもこれもステレオタイプというかですね、「ああ、これだったら見たことある」というのが載ってるんですよ。で、そうじゃなくて、今回武四郎の昔の風景を見た時に、本当に見て感動した風景、それが眺望が多い訳なんですけども、そういう風景ってもっと発掘できるんじゃないかなという具合に思ったんですね。それを、武四郎は今の我々が見ている風景は内陸部では見えてないけれども、海岸部に行けばそういう風景がまだ残っているので、「あ、やっぱり」という具合に考えれば内陸部で武四郎のようにですね、歩きやすい場所とか、休む所で休んで、広がりのある所、または風が強くない所で休憩してとかね、そういうものが内陸部でもいくらでもあるんじゃないかなという風に思います。

例えば富良野っていう景色が、誰が見ても良いとかって思いますよね。そういうのも多分昔の武四郎が今富良野歩いたら、あそこで挿絵を描いたんじゃないかなと思いますので、やっぱりその辺は私に聞くというよりは、ご自分で歩かれて「ああ、ここ素晴らしいな」という所が、そこが一番良い景色を生む所じゃないかなと思います。

ちょっと長くなりますけど、国立公園というのは元々そうやって、国立公園の創設者は

歩いて行って「ここ良いな」と思った所を国立公園に指定していたという話を聞いていますから、そういう意味では、今質問された方がですね「これは良いな」と思う所は、多分皆が良いなと思えるような場所じゃないかなと思います。

小林： よろしいですか。富良野が話題になってきたのは、ずうっと新しいですね。他方、狩勝峠というのは、私が子供の頃から大変有名だったし。だからやっぱり最初の印象というのは峠だとか上から眺める光景とかというのが目立つんだろうと思います。

他にいかがでしょうか。

会場E： 佐山先生にお伺いしたいんですが、2点ございまして、1点は今回は実験サイトのような形で希望者にクリックしていただいてデータを採取するという形でしたけれども、これが例えば実際に通常の商品をネットで公開しているようなものに対して、利用者がアクセスしていくというような時に、管理者側はそれを一般的に、自由にと言いましょうか、犯罪性とか何かそういうことと関係なく先生のおやりになったようなデータを取れていくことができるのだろうかということが1点と、先生の場合は、例えばニュージーランドあるいは豪州か分かりませんが、海外のお客さんがどのような対応をされたかということも確かどこかで調査されてるように伺ってるんですけども、その辺はいかがでしょうか。

佐山： 最初のご質問、犯罪性というのは具体的にどういうことでしょうか。

会場E： もしもそういうデータが取ることが可能であれば、例えば属性ですとかですね、匿名、守秘義務みたいなものは業務上当然必要なんだろうけども、その他にですね。

佐山： 私、今回データを取っている時に、他の会社の個人情報がサーバーから漏れたとかですね、その手のニュースが2件ほどあったんですよ。それで、私の感覚としては、そういう所というのは、サーバーの管理者がいて、データをきちり管理しているものだと思っていたので、私もその時に困ったんですよ。

私の場合、私の個人サーバーのUNIXのディレクトリの中に、外からはアクセスできない形にはしてあったんですけども、単純にそれ、操作1回でできるんですよ。簡単なんです。そうやってアクセスできないようにしておいて、データを管理してたんですけどね。だけど他の所でそういう個人情報漏れのニュースがたくさんあったものですから「あれ？これひょっとしたら相当嚴重に管理しなくちゃいけないのかな」というふうに、急に不安になりまして、「これ、どうしたら良いんだろうか」と、いろいろ調べたんですよ。それで、よく調べたら、そういう他のデータ漏れの会社というのは、そのUNIXの簡単な操作すらしてなかったんですね。だから実際には、簡単な操作さえやっておけば外からデータを見られたりとかですね、そういったことはまずなかったわけです。

それから、2番目のご質問ですけど、基本的に私がやりたいと思っていますのは、今回webで実験を取った元々のきっかけなんですけれど、一般の人を対象にして、そのスキー場の選択行動を知りたいということなんです。そうした方がマーケティングのデータ

としてはより生きてくるといことが念頭にありました。

それと同時に、全く同じ実験をたまたまニュージーランドでも行ってまして、ニュージーランドの研究者と協働してこの英語版を作りまして、ニュージーランドのスキー場のセッティングをして、そこで全く同じように彼らの行動パターンを見るということも、同時にしています。そうすることで日本人の行動パターンとニュージーランド人の行動パターンを比較して、客観的に見ることができるようになりますよね。客観的に見ることができることによって「では、日本人のスキー客の行動はどうなっているのか」ということを更に考えを進めていくことができるわけです。

従来のアンケートの取り方ですと、例えばこのホテルにお客様を呼ぶためには、これこれこうしたら良いだろう。確かに、その特定のホテルにお客さんをお呼ぶという目的のためには、それで良い結果が出せるかと思うんですけども、より根底にあるようなもの、より根底にある行動パターンを探ることで、応用が利くと申しますかね、いろんなことに考えが及んでいく。このような研究を今後続けていくことを考えています。その意味で他の国の行動パターンも同時に取っているわけです。

後はもう一つ、今回事後的に分かったことですが、web上で調査するというのは、先程も発表の中でちょっと申しましたけれども、非常に参加者の方のモチベーションが高い。これは私も非常に意外でした。上手くやれば、より生の声に近いようなデータを、単にアンケートをやる以上の生のデータを取ることができるということができるといふかというふうに、今は思っています。そういう利点もあります。

小林： どうもありがとうございました。あと特にご質問したい点はございますか。先程この4人の方にご報告いただいて、報告されたばかりではなかなか簡単に質問も出なかったんですけども、最後のディスカッションのところではなかなか活発なご意見を出していただきまして、大変ありがとうございました。当研究所では毎年このように、これまで最初にお話申し上げましたように、もう何十件もの研究助成を行ってまいりましたし、その成果はどんどん発表され、活用されております。毎年この助成研究の報告会を開いておりますので、その年その年によってテーマ毎にある程度まとめて行っております。毎度ご参加いただき、ありがとうございます。

なお、今回のテーマは観光を中心としたテーマですが、たまたま観光についての共同研究を私共の研究所でやっておりまして、その観光フォーラムというのを12月14日に開催いたします。それにもご出席いただけると、大変ありがたいと思いますので、宣伝を兼ねまして申し上げておきます。以上で本日の助成研究発表会を終わらせていただきたいと思います。

司会： それでは、長時間に渡りまして、ご協力いただきましてありがとうございました。4人の先生方、会場の皆様に改めまして厚くお礼を申し上げます。ありがとうございました。

パンフレットの研究概要およびスライド説明資料

自然観光地開発におけるゲートウェイシティの景観形成のあり方に関する研究

[平成18年度助成研究]

北海道大学大学院農学研究院 助 教 愛甲 哲也
専修大学北海道短期大学園芸緑地科 教 授 小林 昭裕

本研究では、北海道内の自然公園のゲートウェイシティが今後こうむる景観上の課題への対策を検討するため、ゲートウェイへのアクセスにも用いられ、景観を楽しむ経路でもある道路からの景観、ゲートウェイシティ内から主要な景観ポイントを視対象とした場合の可視性の分析とそれを阻害する要因の抽出、観光客と住民のゲートウェイシティへの景観への意向の差異を把握することを目的として研究を行った。

道路からの景観については、大雪山国立公園層雲峡地区および阿寒国立公園阿寒湖畔地区を対象に、ゲートウェイシティの可視性については阿寒国立公園阿寒湖地区、斜里町ウトロ地区を対象に、地元住民と観光客の意識調査は斜里町ウトロ地区を対象に調査した。

ゲートウェイシティに到達する道路からの固定景について、すでに眺望点の整備は行われているが、さらに視点近傍の場として施設の形状、色彩、素材などに再検討する点が多い。シークエンスとして、道路からの眺望は、メリハリや強調のためのリズム感やテンポが重要となる。

阿寒湖畔では、実際に歩いてみるとそれぞれの視対象を見ることができる場所は限られている。主要な視対象をより効果的に見せるための工夫を検討する必要がある。

観光客と地元住民に対する意識調査からは、ゲートウェイシティが観光客の関心の対象とはなっておらず、地元住民にも景観の改善が多く望まれていることがわかった。特に、看板やのぼりの色や数、宿泊施設が知床らしい雰囲気損なっていると指摘され、自然公園の集団施設地区などと同様に広告物や建築物の規制が必要だといえる。さらに、市街地の岩など、特徴的な景観をひきたたせ、ゲートウェイシティそのものが観光の対象となるような魅力ある景観づくりが求められているといえよう。

自然観光地開発における
ゲートウェイシティの景観形成の
あり方に関する研究

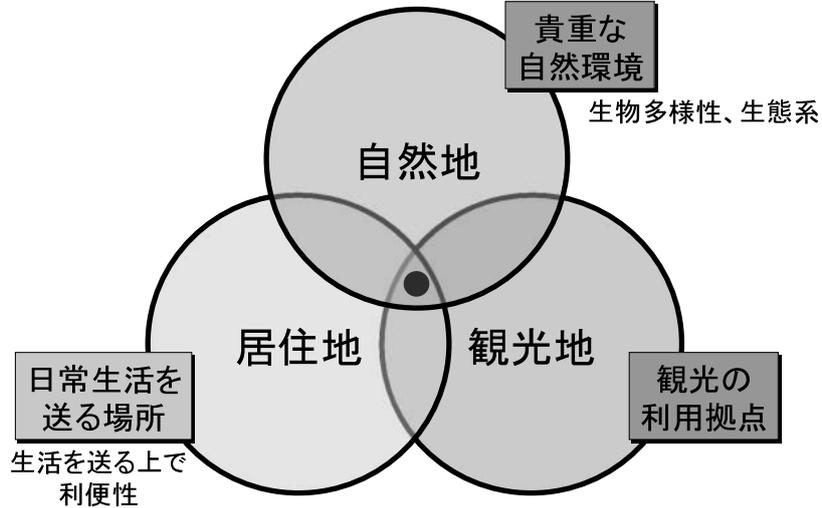
北海道大学大学院農学研究院
愛甲 哲也

助成研究のアウトライン

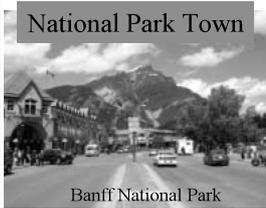
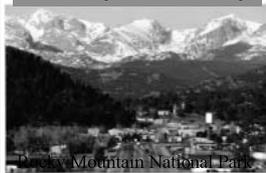
1. はじめに
2. 山岳縦断道路における景観資源
の発掘と継起景の形成
 - ・ 固定景と継起景(シークエンス)
3. 景観資源の可視性の分析
4. 地元住民と観光客のゲートウェ
イシティに対する印象
5. まとめ

ゲートウェイシティの定義

- ・ 国立公園や国有林などの著名な自然レクリエーション地である公有地に近接する都市や集落(Howe et al.1997)



ゲートウェイシティの分類

分類		国立公園制度	
		営造物制(北米)	地域制(日本)
立地	国立公園内	National Park Town  Banff National Park Town of Banff	集団施設地区  阿寒国立公園 阿寒湖温泉
	国立公園外	Gateway Community  Rocky Mountain National Park Estes Park	ゲート地区  知床国立公園 斜里町ウトロ

ゲートウェイコミュニティの課題

アメリカ

ベビーブーマーの
退職

団塊の世代の
一斉退職

観光立国推進
の動き

都市からの
移住者の増加

観光客の増加

大規模な
宅地開発

無秩序な
観光施設の開発

- 自然環境への影響
- 急激な地価の上昇
- 住民の生活の質の低下





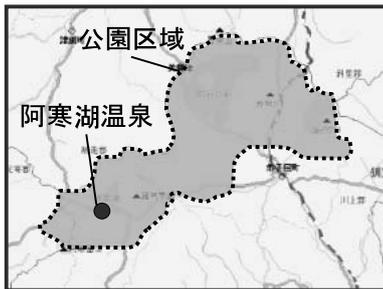






阿寒湖温泉の概要

- ・阿寒国立公園内、集団施設地区に指定
→阿寒国立公園阿寒地域管理計画



阿寒湖温泉再生プラン2010

【現状の課題】

- ・多様な施設の混在による景観の混乱
- ・限られた湖への眺望機会
- ・歩行者に対する快適性・利便性の低い街路

重要プロジェクト

『温泉街の景観づくり』



阿寒湖温泉の既存の整備管理方針

- ・ 阿寒国立公園阿寒地域管理計画書(平成18年1月)により規定
- ・ 周囲の自然環境との調和に配慮し快適な利用空間を創造する
- ・ 施設の色彩やデザインに統一性を持たせる
- ・ 散策、探勝等による利用の促進と安全の確保及び土壌や植生保全を図るため、歩道の適正な整備を図る
- ・ 阿寒湖畔市街地については、周囲の自然環境の保全を図るため、無秩序なスプロール化を抑制することとし、現状の市街地内での再整備が図られるよう指導する。市街地の整備にあたっては、公共下水道の処理能力に留意するとともに、美しく、落ち着いた街並みづくりのため、建築物のデザイン、色彩等の横溢、看板類の整理及び道路の修景等について指導する。
 - 具体的には許可、取扱方針として、建築物、車道、電柱及び電線路、鉄塔、アンテナ、護岸等、棧橋、広告物の規制
 - 宿舎は、公園事業として、高さ30m、壁面の長さ現状維持、湖岸から壁面を15m後退などを規定



指摘されている問題点

- ・ 多様な施設の混在による景観の混乱 宿泊と居住 店舗の老朽化
- ・ 限られた阿寒湖への眺望機会
- ・ 空間の連続性に欠ける阿寒湖岸
- ・ 路上駐車や渋滞による交通の混乱
- ・ 歩行者に対する快適性・利便性の低い街路 車優先
- ・ 国立公園に相応しくない三面張りの護岸、人工的な印象を与える河川空間
- ・ 利用性の低い公園
- ・ 連続性のかけた二つの商店街
- ・ 分かりにくいサイン

阿寒湖温泉再生プラン2010では…

- ・ 早急に着手すべき9つの最重点プロジェクトの一つに「温泉街の景観づくり」
- ・ 第二期計画基本戦略1「美しい景観・優れた自然環境を楽しめる街にしよう」
- ・ 国立公園内観光地に相応しく、世界に通用する景観形成

斜里町ウトロ地区の概要



- ・知床国立公園に隣接
- ・公園区域に隣接、都市計画区域ではない
- ・看板・のぼりが林立、中心部に高層ホテル建設

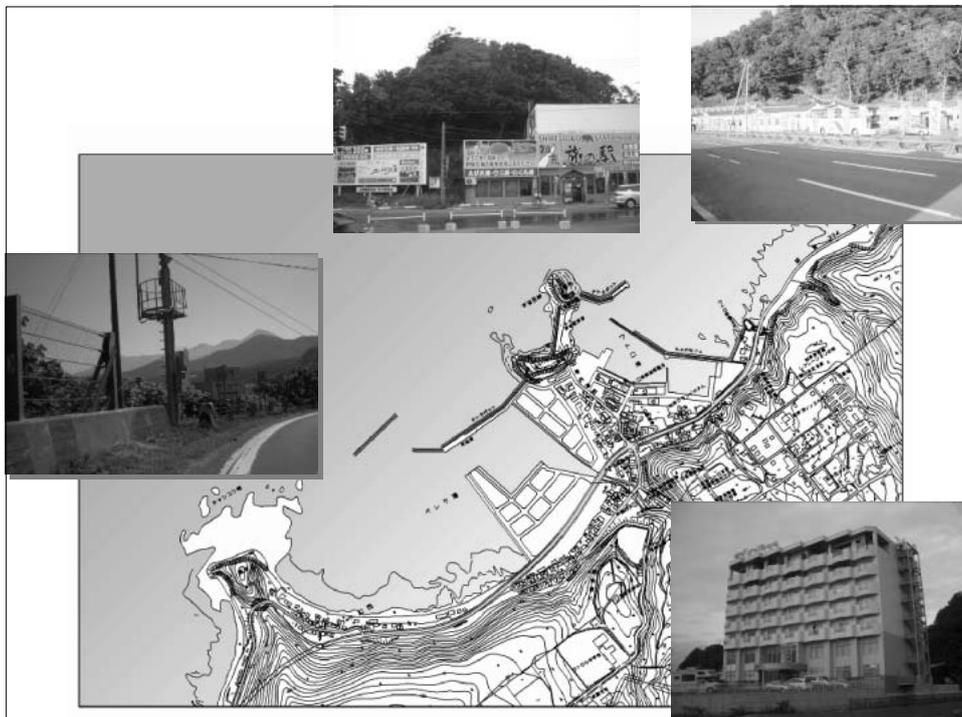


- ・地域関係者による景観形成に関する調査・検討

ウトロの景観で指摘されている問題点

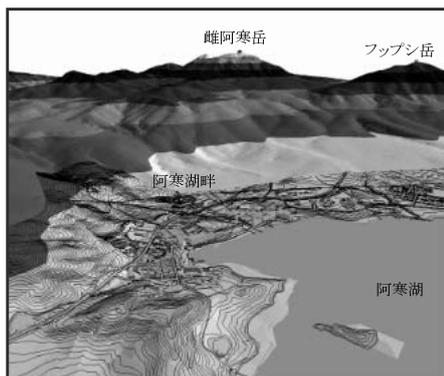
- ・ 民家周辺のゴミ放置物、看板類の猥雑感、夜間の不必要なライトアップ
- ・ 漁港に浮かぶゴミ、雑多な産業設備
- ・ 案内板、ホテル等看板の不統一
- ・ 乱雑な電線電柱、狭い歩道

- ・ 国道沿道の景観形成コンセプト「世界遺産を予感させる佇まいのウトロパークタウンロード」
- ・ ウトロ地区まちなみデザイン協定(案)
 - 階の高さ、壁面の位置、前庭の修景、屋根の形、建物のデザイン、広告物のデザイン、駐車スペース、自動販売機、電気、ガス等のメーター、灯油タンク、塀、電柱などの指針を提案



阿寒湖温泉の可視領域の分析

阿寒湖畔地形図



視対象	可視領域率(%)	
	地形のみ	地形+建物高さ
雄阿寒岳	94.57	77.35
雌阿寒岳	58.96	49.93
フップシ岳	77.98	62.79
湖面	88.61	50.95

湖面の可視領域(建物高)



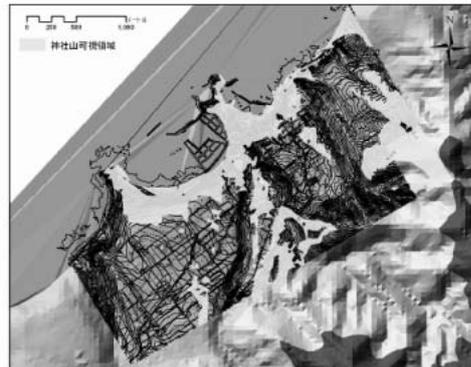
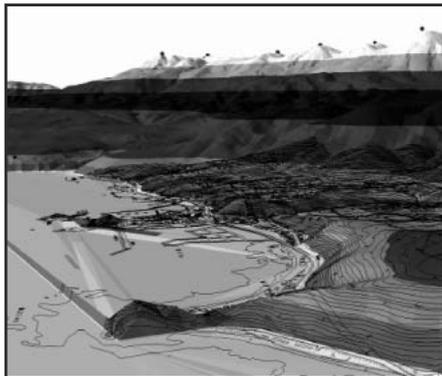
視対象	可視領域率(%)		※可視領域率 = 可視領域面積 / 阿寒湖畔集団施設地区区域面積
	地形のみ	地形+建物高さ	
雄阿寒岳	94.57	77.35	
雌阿寒岳	58.96	49.93	
フップシ岳	77.98	62.79	
湖面	88.61	50.95	

湖面の可視領域(道路上)

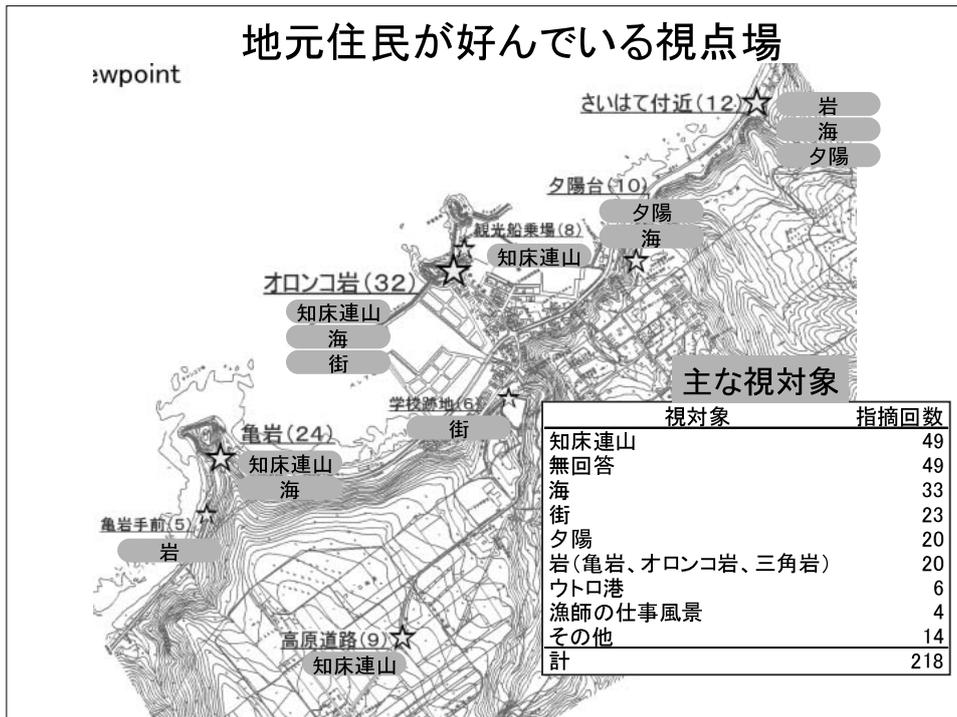


視対象	可視領域率(%)		※可視領域率 =可視領域面積/ 阿寒湖畔集団施設地区区域面積
	地形のみ	地形+建物高さ	
雄阿寒岳	94.57	77.35	
雌阿寒岳	58.96	49.93	
フップシ岳	77.98	62.79	
湖面	88.61	50.95	

ウトロの可視領域の分析



ウトロにおける各視対象の可視性		
視対象	可視領域面積 (m ²)	可視領域率 (%)
亀岩	2,207,004.53	36.94
オロンコ岩	3,069,239.70	51.37
神社山	1,693,362.08	28.34
プユニ岬	2,801,553.66	46.89
知床連山	2,229,999.10	37.33



(2) 観光客と地域住民における景観意識の把握

オロンコ岩 地元住民が好んでいる視対象

知床連山



街



海



オロンコ岩からのパノラマ画像



地元住民が好んでいる視対象

亀岩

知床連山

街

さいはて付近

夕陽



岩

海



夕陽台

夕陽

海

高原道路

知床連山



地元住民が好ましくないとする景観

viewpoint



客引き 車

さいはて付近(14)



のぼり



のぼり 看板

ゴジラ岩付近(6)

交差点(7)

ホテル街への坂道(5)

学校跡地(3)

主な視対象

亀岩(6)

国道
ウトロ西(5)



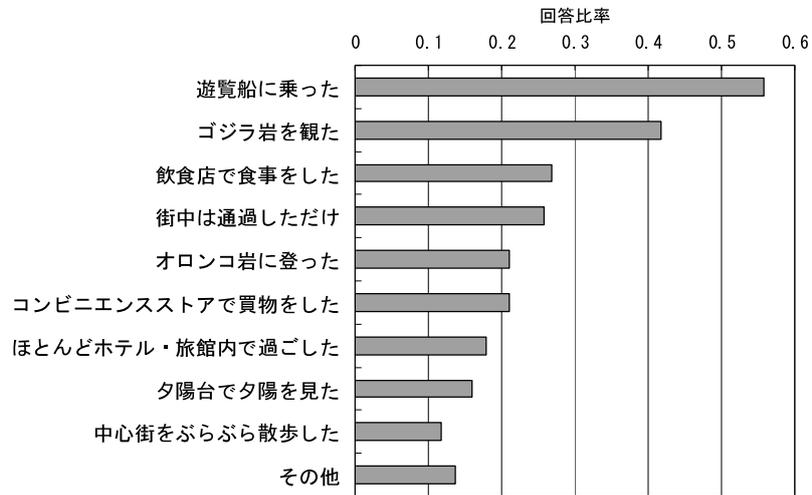
ホテル(ライトアップ)



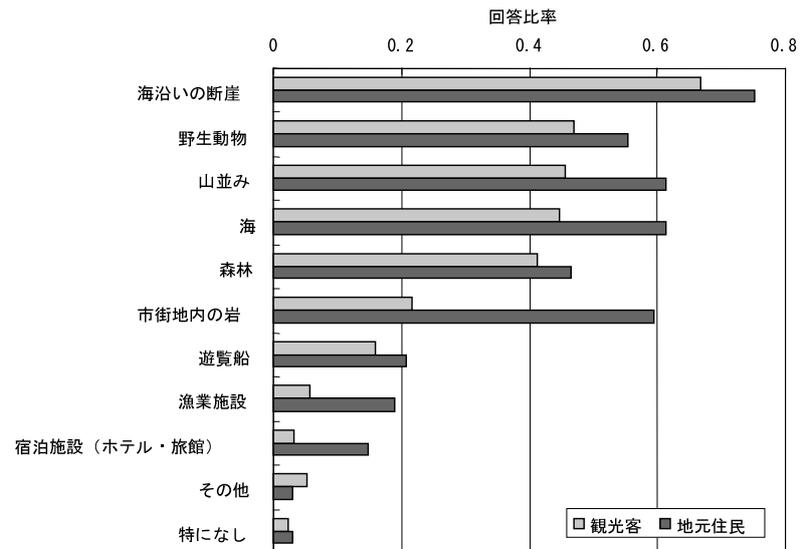
新築ホテル

視対象	指摘回数
ホテル	16
のぼり	13
無回答	6
店舗(飲食店、お土産屋)	6
一般住宅	5
新港	4
道路	4
街	3
看板	3
客引き	3
自動車	3
鉄塔	3
防波堤	3
その他	16
計	88

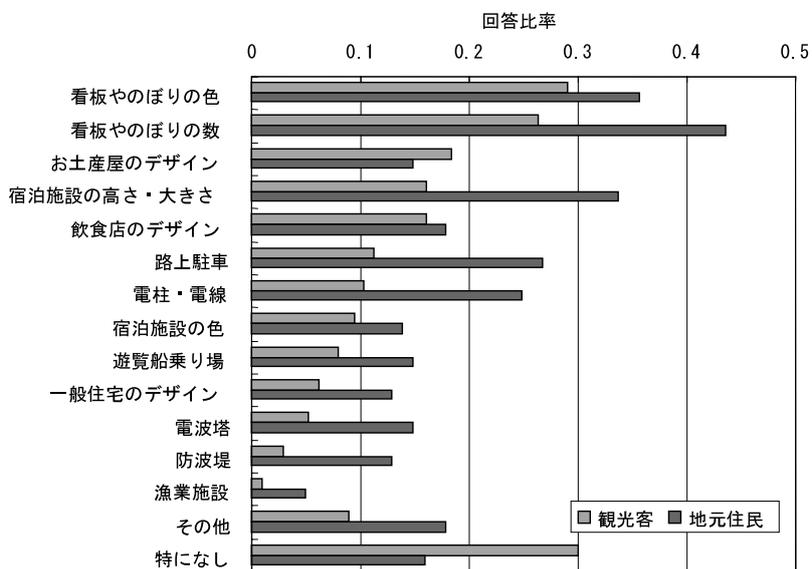
ウトロ市街地での過ごし方(観光客)



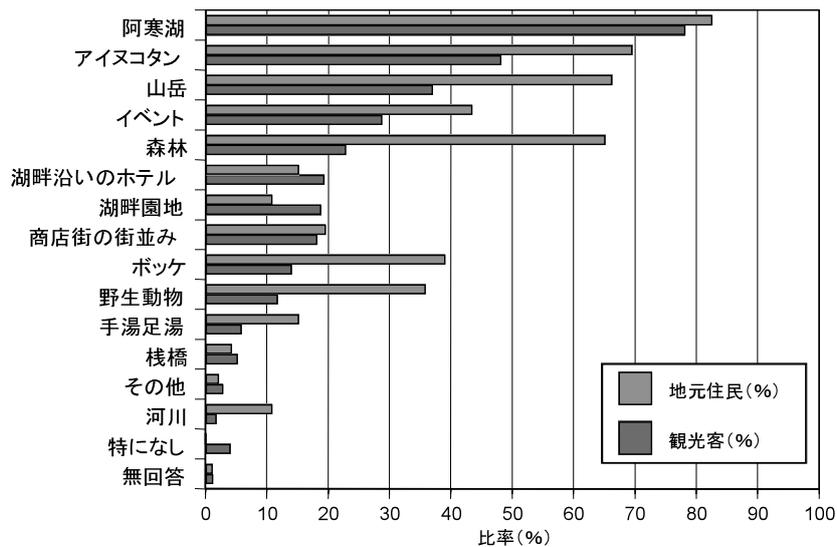
知床らしい雰囲気を感じるもの



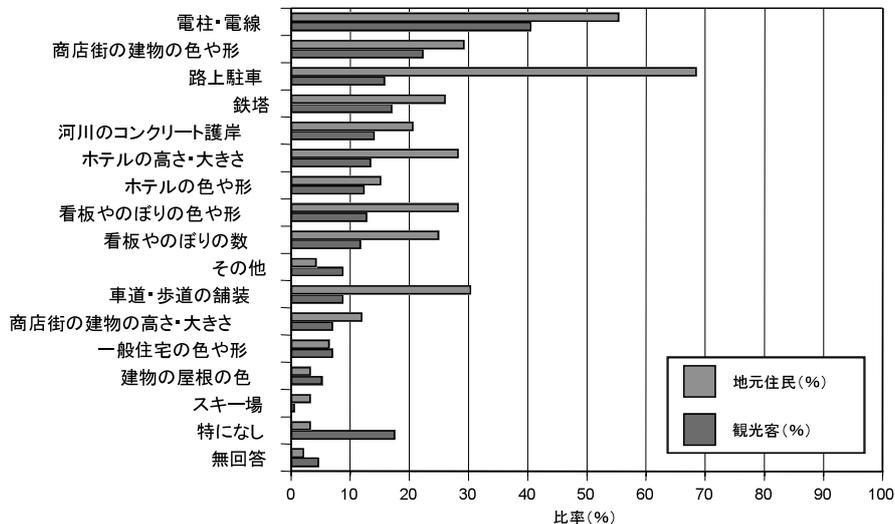
知床らしい雰囲気を感じているもの



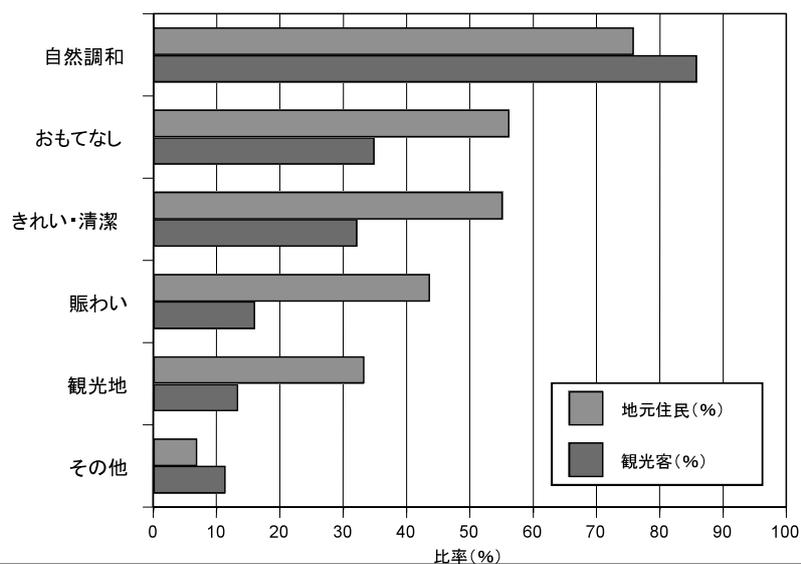
阿寒らしい雰囲気を感じるもの



阿寒らしい雰囲気を損なっているもの



今後の景観に望むこと(阿寒湖)



まとめ

- ・ 住民と観光客の注意点の相違
- ・ 見たいもの、見せたいものが、見られない
- ・ 交通、広告物のコントロール

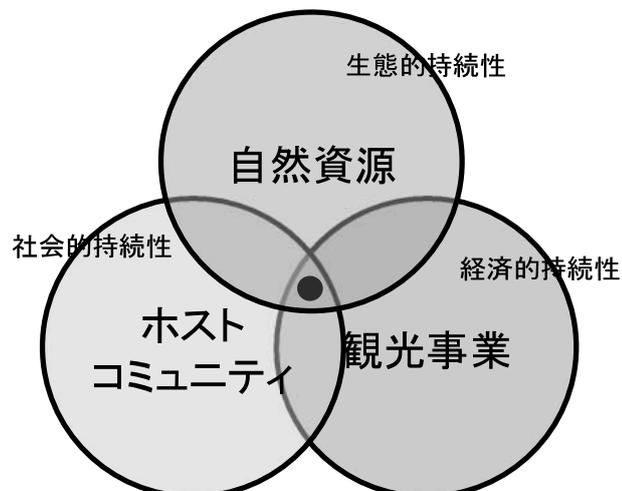
- ・ 観光客、事業者、住民のそれぞれが利益をえるような魅力あるゲートウェイ・シティづくりへ





サステイナブル・ツーリズムを実現する 場としてのゲートウェイ・シティ

観光客、観光関連企業、地域住民の「三方一両得」をはかりながら、観光地の環境を破壊することなく長期的な展望をもって、観光地の経済活動を持続させていくことができる観光形態(島川2002)



持続可能な観光 サステイナブル・ツーリズムとは

- ・ 1) 観光開発において主要な構成物である自然資源を、生態的プロセスと生物多様性に配慮して、適切に利用する
- ・ 2) ホストコミュニティの社会文化的性質を尊重して、建造物と生活の文化的な遺産と伝統的な価値を保全し、異文化理解に貢献する
- ・ 3) ホストコミュニティに雇用と収入の機会の安定、社会福祉をもたらし、貧困の緩和を含み、すべての利害関係者に社会経済的な利益を分配し、実現可能で長期的な経済活動を保証する

・ WTO:世界観光機関

江戸期と現代との景観比較による北海道沿岸部の観光開発と保全・再生に関する研究

[平成15年度助成研究]

北海道大学大学院農学研究科	教授(当時)	浅川昭一郎
札幌市立大学デザイン学部	教授	吉田 恵介
北海道立小樽桜陽高等学校	教諭(当時)	榊原 正文
北海道大学大学院農学研究科	助手(当時)	松島 肇

近代の北海道開発は沿岸部から内陸部へと移行してきたが、現在でも北海道の沿岸部の景観資源の北海道観光に果たす役割は大きい。今回の研究では北海道の海岸部の景観について、約150年前に松浦武四郎が記述した探検記である廻浦日誌の挿絵の景観記述と現代の沿岸部の市町村の観光パンフレットに記述された海岸景観写真とを比較することにより、沿岸部の観光開発を進める上でその景観的な留意点について考察するものである。

研究結果；1. 廻浦日誌に添付された北海道に関する339枚の図版の描画対象についてみると、景観描写を行ったものが河川、動植物、文物描写と比較して最も多く、廻浦日誌の挿絵の特徴となっている。次に挿絵の描画地点とその範囲についてみると、沿岸部の踏査が主であるため内陸部からの海岸景観を描いており、実写に近いものが多かった。しかし沖合いからみえる内陸部の挿絵、鳥瞰図のような形に描かれた挿絵など、通常の視点からはみられない構図のものもみられた。これらの挿絵について地図立体視ソフトによる比較を行ったところ、「景観写真」というよりは、視界内の特徴的な景観要素を強調しデフォルメし再構成し、画面の垂直方向を強調して描かれていることが明らかになった。

2. 次に挿絵中の景観構成要素の出現頻度を調べた結果、ランドマークとなる景観構成要素である山・岳、川・河口、岬・崖、磯・岩・石、湾・澗・港が多くみられた。また各巻別の景観構成要素出現頻度をもとに分類したところ、全巻（全行程）は5クラスターに分類された。

3. さらに北海道の海域（9）について、市町村が観光パンフレットで紹介する景観写真の主題（展望・公園、海水浴場、奇岩・岩礁等15カテゴリー）の出現頻度をみた。この結果、北海道の景観は眺望性が重要な観光資源であることがわかった。廻浦日誌の挿絵と同様に、平坦で単調なイメージを与える砂・礫浜海岸は少なく、踏査を行う上で重要と思われる山・岳、川・湖沼はほとんど見られなかった。岬・崖、磯・岩・石は廻浦日誌と現代の観光写真と共通して出現頻度は高かった。

以上のことから1. 廻浦日誌挿絵の信憑性と特徴性、2. 挿絵と景観写真にみられる評価基準の相違、3. 新たな景観資源となりうる景観構成要素について明らかにした。

江戸期と現代との景観比較による 北海道沿岸部の観光開発と 保全・再生に関する研究

江戸期廻浦日誌の図絵と
現代の観光パンフレットの分析を通して

北海道大学大学院農学研究科 教授(当時) 浅川昭一郎
* 札幌市立大学デザイン学部 教授 吉田 恵介
北海道立手稲高等学校 教諭 榊原 正文
北海道大学大学院農学研究科 助手(当時) 松島 肇

* は発表者

研究の目的

北海道における海岸景観の変遷
原初的な景観の分析(「廻浦日誌」の図絵から)

vs.

現代の景観の分析(観光パンフレットから)

原初的な自然景観が
現代の観光対象としての評価

1. 原初的な景観の分析 「廻浦日記」の位置づけ

• 松浦武四郎(1818—1888) 蝦夷地への渡航:「のべ5周以上」(榊原)

①弘化二年(1845)江差から東蝦夷地(知床)
初航蝦夷日誌

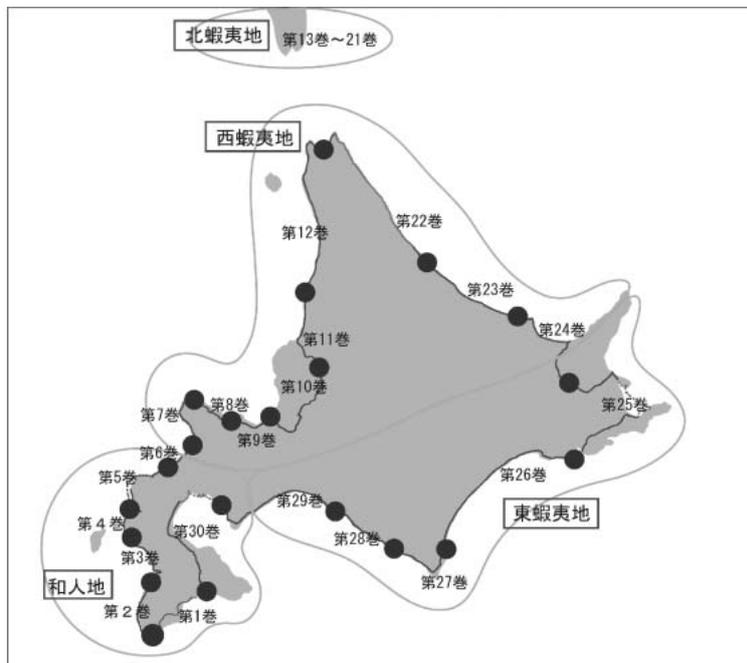
②弘化三年(1846)松前・樺太・知床
再航蝦夷日誌

③嘉永二年(1849)太平洋岸・国後・択捉
三航蝦夷日誌

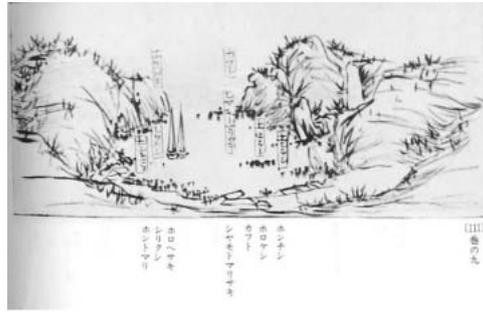
④安政三年(1856)松前・樺太經由北海道一周
武四郎廻浦日記

⑤⑥安政4年—安政5年(1857—1858)北海道内
陸部の踏査

⑤丁巳東西蝦夷山川地理取調日誌、⑥戊午東西蝦夷山川地理取調日誌
加えて、安政6年木版「東西蝦夷山川地理取調図(松浦山川図)」



「廻浦日記」徒行経路と安政3年当時の蝦夷地



卷の九-111



卷の二十二-251

表2 景観構成要素分類表

カテゴリー	景観構成要素
1. 山地・丘陵地	山・岳、崖（山地）、坂、峠、崎・丘、独立木、道
2. 原野	草原・平野
3. 河口・湖沼	川・河口、湖沼・池、温泉、堀、峡谷（沢）、滝
4. 海洋・海岸線	海洋、海岸、浜、岬・崖（海岸）、磯・岩・石島、湾・洞・港、台場
5. 建物・生活地域	建物（稲荷・社・堂・運上屋など）、地域名、町村名
6. その他	人物名、不明なもの

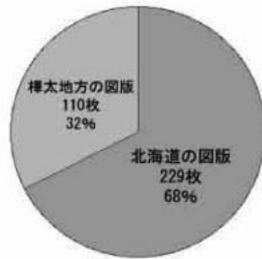


図4 「廻浦日記」における図版の割合

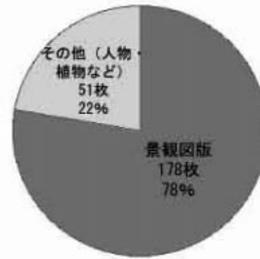


図5 北海道の図版における景観図版の割合

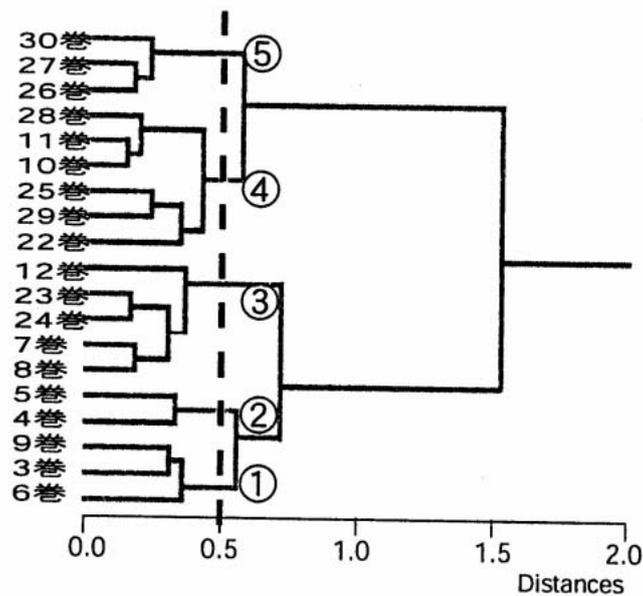


表1 廻浦日誌中の景観構成要素
出現頻度(%)

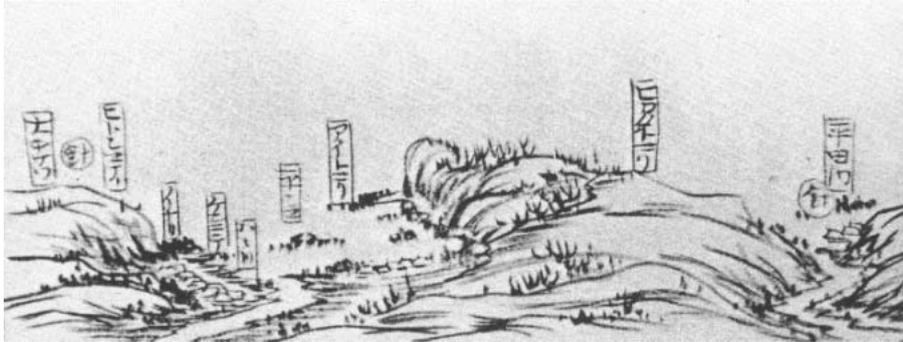
	崖(山地)		海岸線		浜		岬・崖(海岸)		磯・岩・石		湾・瀬・港		地域名		町村名	
廻浦CL. 1	0.08	ab	0.27	a	0.53	ab	0.99	ab	0.82	ab	0.64	b	0.31	b	0.50	a
廻浦CL. 2	0.21	a	0.08	ab	1.01	a	1.21	ab	1.40	a	1.72	a	0.00	b	0.11	ab
廻浦CL. 3	0.00	b	0.00	b	0.12	b	1.37	a	0.54	ab	0.35	b	0.07	b	0.02	b
廻浦CL. 4	0.00	b	0.00	b	0.03	b	0.28	b	0.11	b	0.19	b	0.63	b	0.06	ab
廻浦CL. 5	0.00	b	0.04	b	0.15	b	0.12	b	0.08	b	0.07	b	1.76	a	0.13	ab

*異なるアルファベット間に5%水準の有意差がある。
**廻浦CL; 廻浦クラスター

図1 廻浦日誌中の絵図景観の
クラスター分析結果

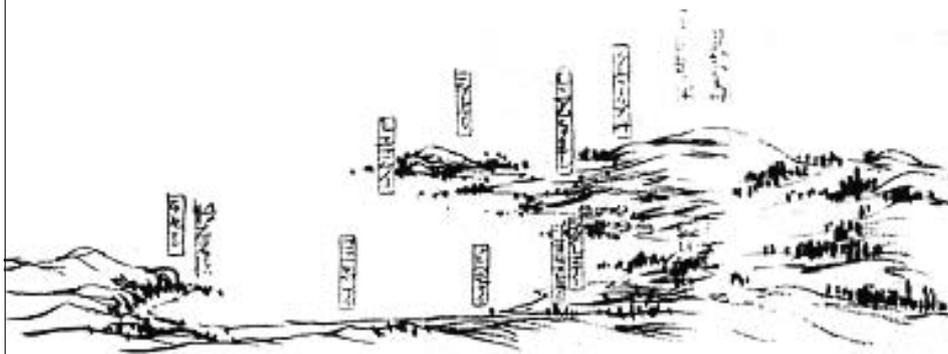


廻浦クラスター1
居住地・海岸・複雑系景観
挿絵例（第3巻）



廻浦クラスター2 湾・港・磯・複雑系景観

挿絵例（第5巻）



廻浦クラスター3 岬・崖・複雑系景観

挿絵例 (第24巻)

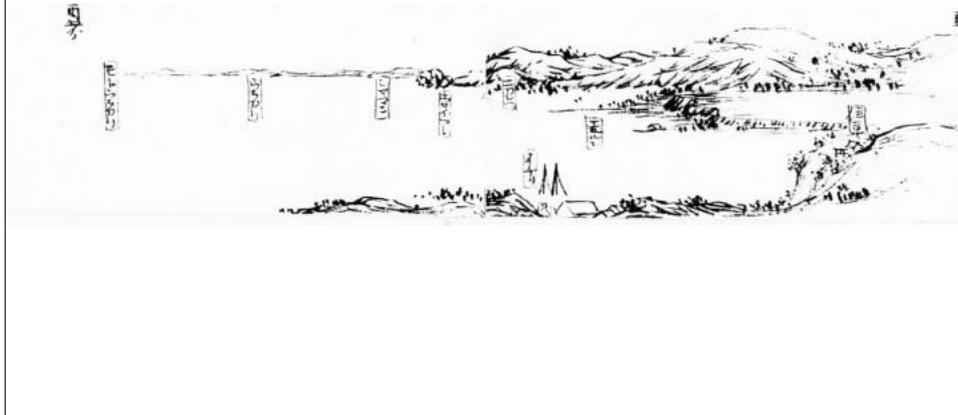


廻浦クラスター4 眺望・単調系景観

挿絵例 (第22巻)



廻浦クラスター5 居住地・眺望・単調系景観
挿絵例 (第27巻)

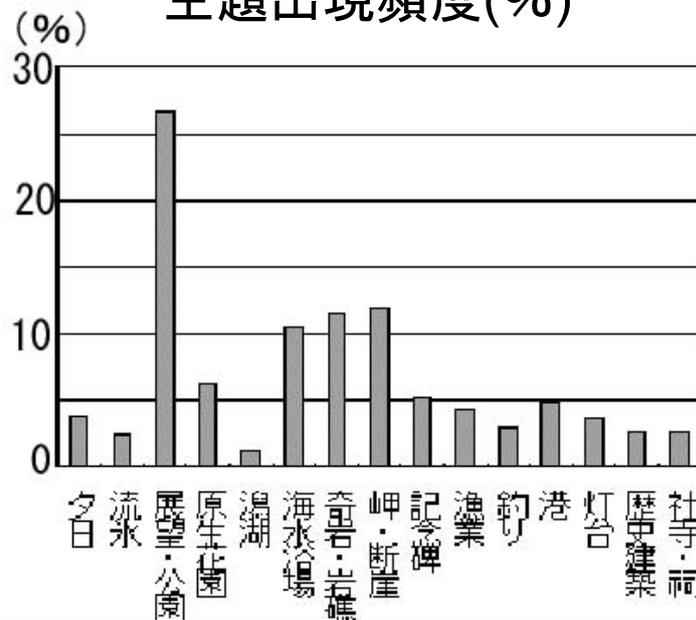


2. 現代の景観の分析
観光パンフレット写真の
景観構成要素 分析

(208市町村中109市町村;532枚写真)

山・岳	坂	崎・丘	独立木	道	草原・平野川・河口	湖沼・池	温泉	峡谷(沢)			
滝	海洋	海岸	浜	岬・崖(海)	磯・岩・石 島	湾・潤・港	建物(稲荷地域名)	町村名			
人工施設	歴史建築	街並み	海浜植生	海水浴場	森林	灯台	展望台	キャンプ場利用者	漁師	船	釣り
海産物	鳥	動物	護岸	流水	朝日・夕日朝霧	夜景	記念碑	アイヌ	義経	武四郎	

図2 観光パンフレット写真中の
主題出現頻度(%)



まとめ 1

廻浦日誌挿絵と観光パンフレット写真の単純比較

- 廻浦日誌の挿絵,観光パンフレットの共通性
奇岩 岩礁 岬 断崖などが多かった
- 観光パンフレットの特徴性
展望・公園を主題とした眺望景観が特徴的

表2 廻浦クラスター経路区分による
景観構成要素の出現頻度(%),
廻浦CL.;廻浦クラスター

クラスター	巻数	海岸線		海水浴場	
廻浦CL. 1	3	15.80	ab	9.63	ab
廻浦CL. 2	2	12.92	b	18.33	a
廻浦CL. 3	5	13.31	ab	5.62	ab
廻浦CL. 4	6	18.37	ab	6.51	ab
廻浦CL. 5	3	29.46	a	2.46	b

*異なるアルファベット間で5%水準の有意差がある。
**クラスター間に有意差があるもののみ記載した。
***廻浦CL.;廻浦クラスター

特徴的な海岸(CL.5) 海水浴場(CL.2)



まとめ 2

廻浦クラスターから観光パンフレット写真を分類すると

- ・ 檜山沿岸部(日本海に面した) ;
海水浴場景観として

- ・ 渡島 十勝 釧路沿岸部
(主に太平洋に面した) ;
海岸線*景観として

(* 浜を除く岩礁 岬等)

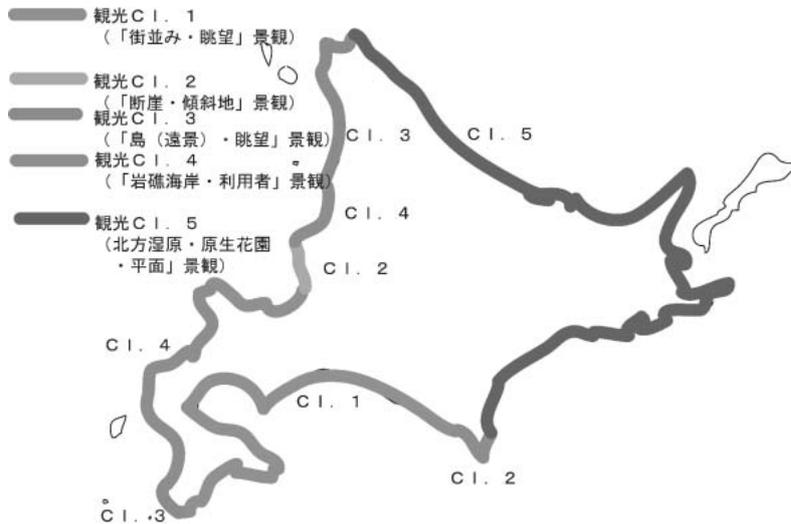


表3 観光クラスターの景観構成要素出現頻度(%)

クラスター	構成巻数	坂	草原・平野	湖沼・池	滝	海岸	磯・岩・石	島	湾・溜・港
観光クラスター1	6	1.30 ab	6.89 b	0.77 b	0.34 b	22.74 a	20.23 ab	1.36 b	27.41 a
観光クラスター2	1	5.88 a	5.88 b	0.00 b	5.88 a	20.59 a	29.41 ab	0.00 b	11.76 ab
観光クラスター3	2	0.00 b	19.04 a	0.49 b	0.00 b	11.12 a	18.82 ab	24.85 a	12.10 ab
観光クラスター4	7	0.34 b	3.72 b	0.40 b	0.77 b	18.17 a	41.91 a	1.92 b	8.64 b
観光クラスター5	5	0.25 b	21.85 a	16.50 a	1.01 b	15.18 a	10.90 b	2.90 b	8.86 b
(つづき)									
クラスター	構成巻数	街並み	海浜植生	海水浴場	利用者	船	鳥	流水	
観光クラスター1	6	20.77 a	3.79 b	4.82 ab	11.77 b	16.68 a	1.36 ab	0.00 b	
観光クラスター2	1	8.82 ab	0.00 b	14.71 a	23.53 ab	17.65 a	0.00 b	0.00 b	
観光クラスター3	2	8.26 ab	10.71 ab	8.26 ab	27.22 ab	2.45 b	7.28 a	1.47 ab	
観光クラスター4	7	10.45 ab	3.11 b	12.14 a	33.07 a	4.75 ab	0.96 b	0.00 b	
観光クラスター5	5	7.35 b	19.60 a	2.16 b	20.88 ab	15.21 a	4.36 ab	16.23 a	

*異なるアルファベット間に5%水準の有意差がある。

図3 観光パンフレット写真の クラスター分析結果



観光クラスター1
「街並み 眺望」景観



観光クラスター2
「断崖 傾斜地」景観



観光クラスター3
「島(遠景) 眺望」クラスター



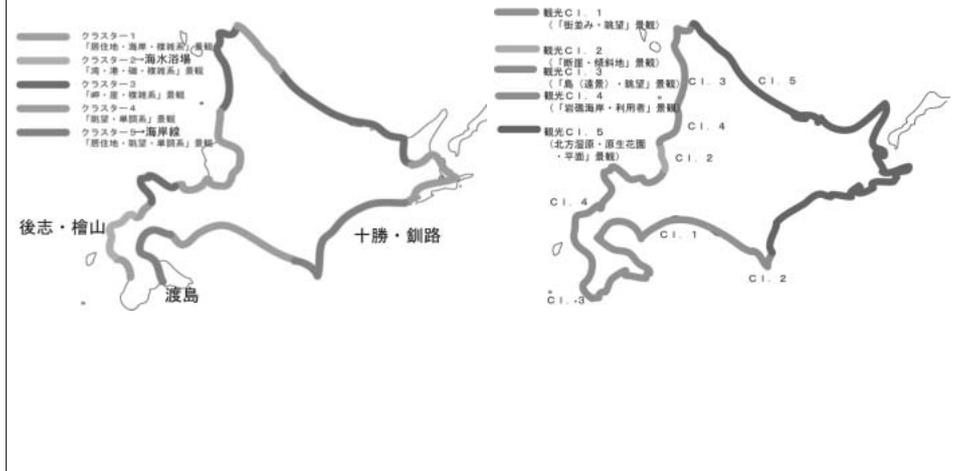
観光クラスター4
「岩礁海岸 利用者」景観



観光クラスター5
「北方湿原 原生花園 平面」景観



廻浦クラスター（左）と観光クラスター（右）



まとめ 3 廻浦クラスターと観光クラスターの比較

廻浦日誌の分類での観光パンフレットの比較

オホーツク沿岸部（北部）

での比較

- 「眺望・単調系」景観
(廻浦クラスター4)
- 「北方湿原・原生花園・平面」景観 (観光クラスター5)

共通性；眺望景観



まとめ 4 廻浦クラスターと観光クラスターの比較

廻浦日誌の分類での観光パンフレットの比較

オホーツク沿岸部(南部)
での比較

「岬・崖・複雑」景観

(廻浦クラスター3)

「北方湿原・原生花園・平面」
景観

(観光クラスター5)

共通性がない



まとめ 5 廻浦クラスターと観光クラスターの比較



巻の二十四-270 クラスター3

オホーツク北部と南部沿岸で
異なる傾向をみせた理由

- 廻浦日誌;
見通しの悪い陸路の踏査
- 観光パンフレット;
内陸部道路や空中の写真



まとめ 6 廻浦クラスターと観光クラスターの比較

渡島沿岸部(噴火湾)
での比較

理由;共に眺望や街並み景
観が特徴的

↓
開拓が当時から進んでいた



まとめ 7 廻浦クラスターと観光クラスターの比較

十勝・釧路沿岸部
(太平洋に面した)

居住地・眺望・単調系景観
(廻浦クラスター5)

北方湿原・原生花園景観
(観光クラスター5)

↓
「群落景観」新たな観光資源
として評価されている



海岸の観光利用と景観の保全に向けて

考察

- ① 廻浦日誌の挿絵vs.観光パンフレットの共通性⇒奇岩 岩礁 岬 断崖などが多い
観光パンフレットの特徴性⇒展望・公園を主題とした眺望景観が特徴的
- ② 廻浦クラスターを基に 観光パンフレット写真を分類;
檜山沿岸部(日本海に面した) ⇒海水浴場景観
渡島 十勝 釧路沿岸部⇒海岸線*景観(* 浜を除く岩礁 岬等)

海岸の観光利用と景観の保全に向けて

考察

③④⑤ 廻浦クラスターと観光クラスターの比較

○オホーツク沿岸部(北部)での比較

「眺望・単調系」景観(廻浦CL.4)vs.「北方湿原・原生花園・平面」景観(観光CL.5)
⇒共通性;眺望景観

○オホーツク沿岸部(南部)での比較

「岬・崖・複雑」景観(廻浦CL. 3)vs.「北方湿原・原生花園・平面」景観(観光CL.5)
⇒共通性がない

○オホーツク北部と南部沿岸で異なる傾向をみせた理由

廻浦日誌:見通しの悪い陸路の踏査 vs.観光パンフレット
⇒内陸部道路や空中の写真

海岸の観光利用と景観の保全に向けて

考察

⑥⑦廻浦クラスターと観光クラスターの比較

○渡島沿岸部(噴火湾)での比較

共に眺望や街並み景観が特徴的

⇒開拓が当時から進んでいた

○十勝・釧路沿岸部(太平洋に面した)

居住地・眺望・単調系景観(廻浦CL.5)vs.北方温原・原生花園景観(観光CL.5)

⇒「群落景観」新たな観光資源

むすび

○廻浦日誌の景観

(居住・非居住、単調・複雑、近中景・遠景といった視点から分類)

居住複雑景観、湾・洞・港景観、岬・崖景観、単調眺望景観、居住地単調眺望景観

○海域別の特徴では、廻浦日誌では

北見や石狩湾海域では岬・崖景観が、後志檜山海域では湾・洞・港景観記述が特徴
観光パンフレットでは記載が少なく、今後観光資源として活用を

○北海道長距離自然歩道(延長4,585km)約45%が海岸

挿絵描写地点は展望や休息地点に設定を

○北海道の海岸延長の37%が自然公園(自然海岸45% 低い指定率)

特に、海食崖67%、岩礁56% vs. 砂・礫浜の指定27%

人工化進む砂・礫浜の保全を⇒「水平景の保全を」(浅川)

(規制の強い特別保護地区のほとんどは、海食崖と岩礁)

発表資料出自

- 江戸期と現代との景観比較による北海道沿岸部の観光開発と保全・再生に関する研究(平成15年度助成研究論文集)
- 松浦武四郎の廻浦日誌にみる沿岸景観比較(2004開発こうほう492)
- 北海道沿岸部景観の変遷と評価(2004環境情報科学論文集18)
- 廻浦日記・挿絵について(2004松浦武四郎研究会 会誌第44号)

北海道のスキー場選択に関する意識調査～Webを利用した実験～〔平成18年度助成研究〕

小樽商科大学商学部社会情報科 准教授 佐山 公一

本研究は、見込み客のスキー場選びの意思決定行動をホームページ上で追い、彼らがどのような意思決定を行うかを調べるのと合わせ、意思決定に要する時間も測定した。観光協会、スキー場のホームページに置かれたバナーをクリックすることで実験が開始された。

研究の目的は、日本人がもつ意思決定行動の特徴を見つけることである。人間の文化やそれによって規定される人間の行動規範が、権力差、個人—集団主義、男性性—女性性、不確定感の回避、長期—短期指向の5つの次元軸上に分類できると言われている。これらの中で、不確定感の回避の傾向が、個人の意思決定に現れると予想した。日本の文化は不確定感の回避を回避する傾向のきわめて強い文化とされているからである。また、補償—非補償、限定的—広範な処理といった構成概念も、文化の違いによる意思決定の“型”として指摘されてきている。日本人の意思決定行動には補償的な行動傾向が見られると予想した。

実験1では、ホームページをクリックした見込み客に、スキー場選択の意思決定行動、具体的には、レンタカー会社、ホテル、スキー場を選択してもらった。選択するのに要する時間、および、彼らが調べたレンタカー会社、ホテル、スキー場の属性の数を測定した。その結果、選択行動を反映する観測変数として、状況に依存して変わる観測変数と状況とは無関係な観測変数の2種類があることが分かった。前者は方略を反映し、後者はパーソナリティを反映すると考えられた。たとえ複雑な意思決定行動であっても、観測変数を複数とり、組み合わせて分析することにより、うまく分析できる可能性が示唆された。

実験2では、見込み客が日常的に経験すると思われる一般的な消費行動場面における意思決定に関する質問を用意し、それらに対し評定を行ってもらった。その結果、スキー場を選択するときに行う選択行動には4つの因子が潜在的に関わっていることが分かった。すなわち、compensatory 因子、conventionality 因子、risk-taking 因子、enterprising 因子の4つである。このうち compensatory 因子は状況に依存して変わる方略的な要因である可能性が示唆された。しかし、本研究の結果からは明確な傾向は現れなかった。また、risk-taking 因子は、人の置かれた状況とはあまり関係のないパーソナリティと関係のある可能性が示唆された。

実験1と2の結果を統合し仮定されたモデルは、実験1の結果と実験2の結果との因果関係を示唆するまでには至らなかった。ただ、カイ2乗値、適合度そのものを受容できるレベルにまで改善することはできた。このことは、これからの研究の方向として本研究のような方法が将来性のあるものの一つでありうることを示唆した。

北海道のスキー場選択に関する 意識調査： Webを利用した実験

小樽商科大学・商学部・社会情報学科
佐山 公一

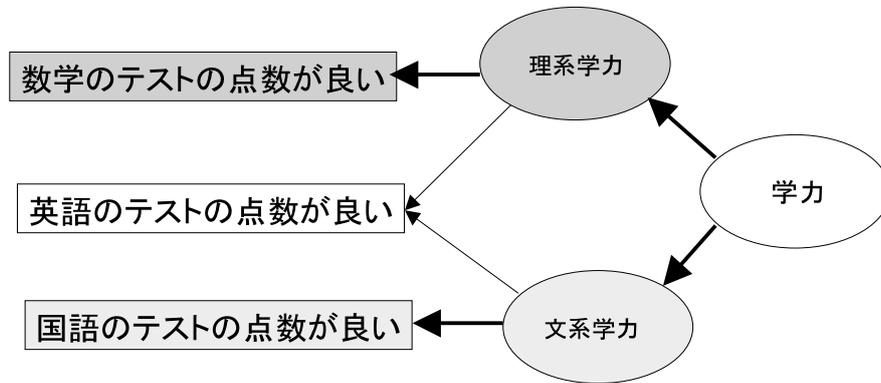
1

発表の流れ

- 研究の目的を説明します。
- Web実験のデモをお見せします。
- 反応時間の関係を分析します。
- 構成概念を探索して、関係を調べます。
- 構成概念と反応時間との因果関係を調べます。
- この因果関係を知ることが観光ソフトを作る上で必要であることを述べます。

2

理系だから数学の点が良い?



3

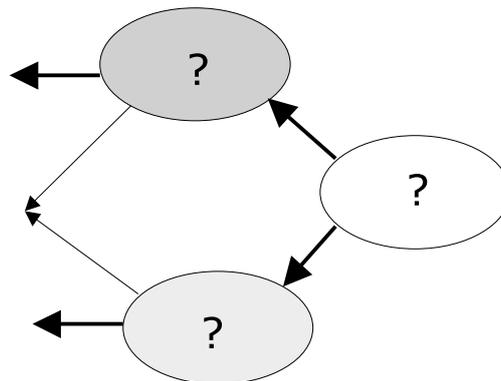
スキー場を選択するときに漠然と思っていることは何か?

本研究の目的1:

この?をはっきりさせたい。

関係のありそうな構成概念として文化の型があるが、どのくらい使えそうか分からない。

探索的因子分析を行って有効な構成概念を見つける。



4

スキー場の選択行動を どんな数字が具体的に表すか？

◎◎スキー場の雪質？ ←

○○ホテルの満足度？ ←

△△スキー場の設備？ ←

見込み客が実際に行きたいスキー場の候補を決め、その中から一つを選びだすところをWeb上でシミュレーションする。

見込み客が実際に行きたいスキー場の候補の中から一つを選びだす時間経過を具体的な数字にしたい。その方がより現実的な見込み客の行動パターンが分かる。

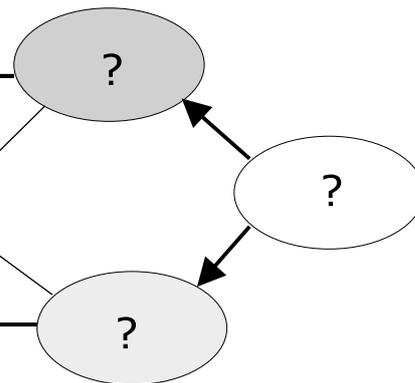
5

スキー場を決める気にさせる要因の強さを 測定する。

◎◎スキー場の雪質？ ←

○○ホテルの満足度？ ←

△△スキー場の設備？ ←



本研究の目的2:

見つけた構成概念と反応時間との間の因果関係の強さを測定したい。

共分散構造分析を行ってみる。

6



小樽商科大学・佐山研究室のアンケートにご協力ありがとうございます。

アンケート開始後、個人情報を入力する欄がございます。個人情報は当研究室で厳重に管理いたします。個人が特定されるような分析はいたしません。お名前は空欄のままでもかまいません。

それぞれのページでご回答が終わりましたら、『次へ』をクリックし進んでください。

実験を途中でお止めになったり、ご回答が極端に偏ったりしますと、エントリは記録されませんので、無効とさせていただきます。

次へ

小樽商大・佐山公一

ニセコの休日

「実験開始」ボタンをクリックしてください

実験開始

小樽商大・佐山公一

お住まいの
郵便番号
(半角数字7桁)

1234567

お名前

聖徳太子

年齢
(半角数字)

999

職業

技術・専門職
管理職
保安・警備

性別

男 女 「男」「女」をクリック
で選んでください

小樽商大・佐山公一

次へ

このアンケートは、みなさんがスキー場をどのようにして
お選びになっているか、その過程について、みなさんの一般
的な考えを調べることを目的としたものです。一人一人の
性格や能力を判断しようとするものではありません。

これから3つの場面が現れます。それぞれの場面ごとに判
断を行っていただきます。どのような判断かについては、次
のページでご説明いたします。

みなさん一人一人の状況とは異なる状況にもとづいた質問
があるかもしれませんが、状況・場面を想像してお答えくださ
い。深く考える必要はありませんが正確にお答えください。
準備がよろしければ、アンケートを始めさせていただきます。

次へ

小樽商大・佐山公一

これから3つの場面が現れます。レンタカー会社を決める場面、ホテル会社を決める場面、スキー場を決める場面の3つです。

それぞれの場面ごとに、選択肢の表が出てきます。表の左側に、どのような情報かを説明する欄があります。また、表の上側に、レンタカー会社、ホテル会社、または、スキー場の選択肢が並んでいます。表の情報をもとに、それぞれの質問事項にお答えください。

表はちょうど7並べのトランプのようになっています。はじめは、表の各カード(マス)には何の情報も表示されていません。あなたが知りたい情報のカードをクリックしてください。あなたがカードをクリックすると、そのカードの情報が現れます。

次へ

小樽商大・佐山公一

あなたはニセコへ行くために車を借りなければなりません。レンタカー会社は5つあります。会社が貸してくれる車はどれも4ドアのトヨタカローラです。

あなたはどの会社から車を借りたいですか？表から得られる情報をもとにしてレンタカー会社を1つ選択してください。

	会社A	会社B	会社C	会社D	会社E
一日のレンタル料	6,800円	10,800円	7,700円	12,500円	12,500円
自動車保険の必要	<input type="checkbox"/>				
返却時にガソリンを満タンにする必要	<input type="checkbox"/>				
車のモデルの年代	<input type="checkbox"/>				
従業員のサービスの度合い	<input type="checkbox"/>				

あなたが選んだレンタカー会社

次へ

あなたはニセコへ行くために車を借りなければなりません。レンタカー会社は5つあります。会社が貸してくれる車はどれも4ドアのトヨタカローラです。

あなたはどの会社から車を借りたいですか？表から得られる情報をもとにしてレンタカー会社を1つ選択してください。

	会社A	会社B	会社C	会社D	会社E
一日のレンタル料	6,800円	10,800円	7,700円	12,500円	12,500円
自動車保険の必要	有り				
返却時にガソリンを満タンにする必要					
車のモデルの年代					
従業員のサービスの度合い					

あなたが選んだレンタカー会社

あなたは、これから2泊するためにホテルを決めなければなりません。ホテルは全部で5つあります。

あなたはどのホテルに泊まりたいですか？表から得られる情報をもとにしてホテルを1つ選択してください。

	ホテルA	ホテルB	ホテルC	ホテルD	ホテルE
1泊の料金	8,200円	10,200円	8,400円	13,200円	13,200円
ホテルから市街地までの距離(分)					
ホテルの居心地(10点満点)					
従業員のサービスの度合い(10点満点)					
食事の有無					

あなたが選んだホテル

あなたは日中にスキーをする予定ですが、そのためのスキー場を決めなければなりません。スキー場は全部で4つあります。

あなたはどのスキー場へ行きたいですか？表から得られる情報をもとにしてスキー場を1つ選択してください。

	スキー場A	スキー場B	スキー場C	スキー場D
雪の状態(10点満点)	<input type="text" value="9"/>	<input type="text" value="4"/>	<input type="text" value="8"/>	<input type="text" value="8"/>
ホテルからスキー場までの車での所要時間(分)	<input type="text" value="35分"/>	<input type="text" value="15分"/>	<input type="text" value="30分"/>	<input type="text" value="45分"/>
貸しスキーの1日の料金	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
従業員のサービスの度合い(10点満点)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
トイレ・駐車場・喫茶店の設備	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

あなたが選んだスキー場

ありがとうございました。

このあと一般的な質問がございます。もう少しご辛抱いただき、引き続きご協力ください。

プレゼントの対象は、すべての回答にお答えいただいた方のみとさせていただきます。

小樽商大・佐山公一

食事に出かけるときには、普段食べないものを食べようとする。

いいえ 1 2 3 4 5 はい

あてはまるものをクリックで選択してください。

小樽商大・佐山公一

次へ

アンケートにご協力いただき、まことにありがとうございました。

アンケートはこれで終わりです。

最後にお手数ですが、メールアドレスを必ずご入力ください。プレゼントに当選なさった方に、Eメールでご連絡さしあげます。Eメールアドレスのご記入は正確をお願いいたします。ご記入に間違いがあったり、あるいはご入力が無かったりいたしますと、こちらからご連絡さしあげられません。その場合には、申しわけありませんが、プレゼントへの応募は無効とさせていただきます。

メールアドレス

小樽商大・佐山公一

終了

参加者

年齢の平均(総数196)

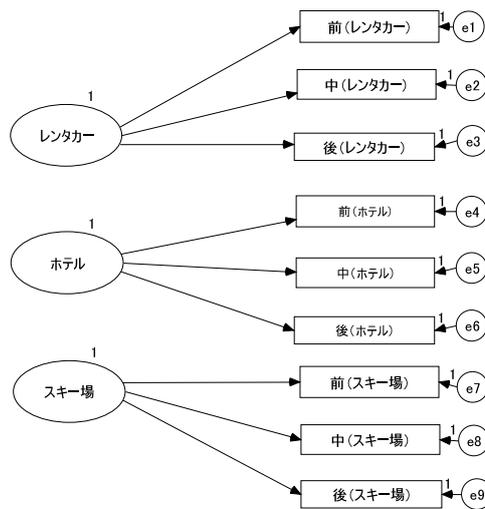
平均	標準偏差	最小値	最大値
36.26	10.83	16	66

表 被験者の年齢の分布

年齢層	人数	割合(%)
20歳未満	3	1.5
20歳以上30歳未満	56	28.4
30歳以上40歳未満	72	36.6
40歳以上50歳未満	41	20.8
50歳以上60歳未満	17	8.6
60歳以上70歳未満	7	3.6
不明	1	0.5
合計	197	100.0

21

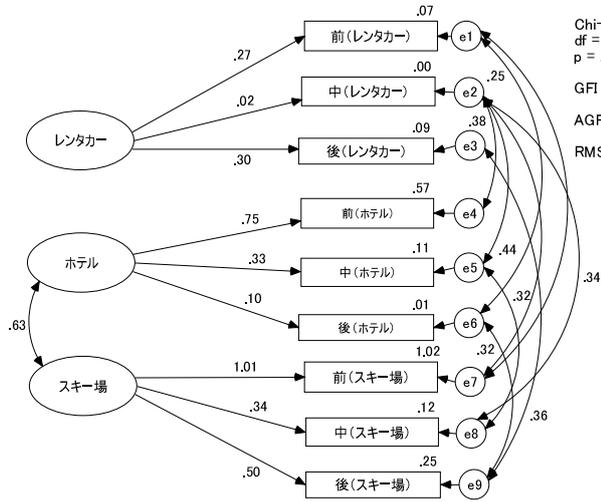
さまざまな反応時間が得られた。
 反応時間の分類をして, 反応時間の間
 の関係を共分散構造分析を使って分析する。



22

反応時間の間関係の分析結果

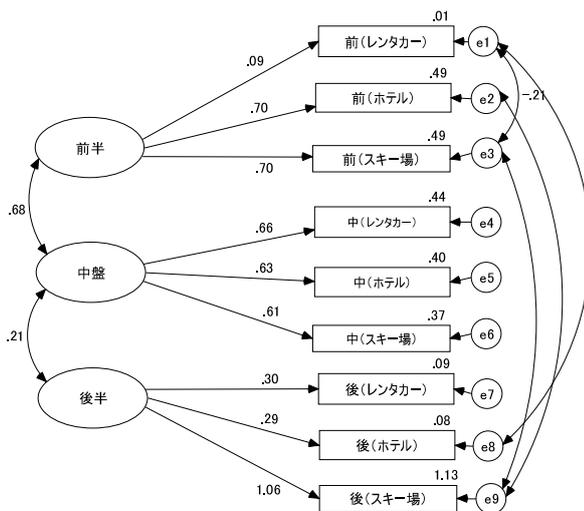
ホテルを決めるのに要する時間と
スキー場を決めるのに要する時間との間に有意な相関が認められた。



Chi-square = 24.980
 df = 17
 p = .095
 GFI = .972
 AGFI = .927
 RMSEA = .049

反応時間の間関係の分析結果

前半(初めてクリックするまでの時間)
 中盤(クリックしている最中の時間)
 後半(クリックを終えてから選択を行うまでの時間)
 前半と中盤との間に有意な相関が認められた。



Chi-square = 19.871
 df = 21
 p = .529
 GFI = .979
 AGFI = .954
 RMSEA = .000

質問文の評定値を因子分析(分類)して、文化の型に関係づけられないか、考える。

- q1: 食事に出かけると、普段食べないものを食べようとする。
- q2: いつも新しいものを購入しようとする。
- q3: レストランで、普段よく知っている料理を注文する。
- q4: 人との衝突を解決しようとするのを不快に思う。
- q5: 大切な日には決して不慣れな場所に行かない。
- q6: なじみのないブランドよりもなじみのあるブランドを自動的に選んでいる。
- q7: 意思決定するとき、他人よりも多くの時間を費やしてしまう。
- q8: なぜ物を購入したのか正当化できることが重要だ。
- q9: 買い物をするとき、いつも商品の特徴をひとつ残らずよく見る。
- q10: 電気製品を買うとき、なじみのないブランドの商品を買わない。
- q11: 嫌いな特徴を見ると、選択肢からはずす。
- q12: 他のお店を見ずに、1つのお店でパーティー用品一式を買う。
- q13: 決定に至るために、細かいことは考えない。
- q14: 新しい商品を試すときはとても慎重になる。
- q15: スキーやスノーボードの道具一式を借りて山に登る。
- q16: 困難な状況を避けようとするためにいつも一生懸命になる。
- q17: 先生の前では堂々と先生の言ったことに対してよく質問したものだ。
- q18: 新しいブランドを試すことで買い物のやり方を変える。

25

文化の型の基準の例(人の行動パターンの民族差)

● uncertainty avoidance(不確定感の回避)

日本の文化は不確定感を回避する傾向のきわめて強い文化とされている。

● compensatory-noncompensatory(補償-非補償)

商品を購入するとき、人はしばしばカタログを多く集め、その商品の属性に関する情報をできる限り多く収集しようとする。とくに、自動車や家のような高額な商品になるほどこの行動の傾向は強くなる。自動車を買う場合、見込み客の多くが、車の値段、燃費、乗り心地などといった自動車の属性を網羅的に調べようとする。

反対に、とりあえず手にとってみて、たまたま売り場にあったいくつかの種類の商品の中で、その商品が気に入れば買う、ということもしばしばある。日常的で低額の商品を買う場合、こうした傾向が強くなる。

26

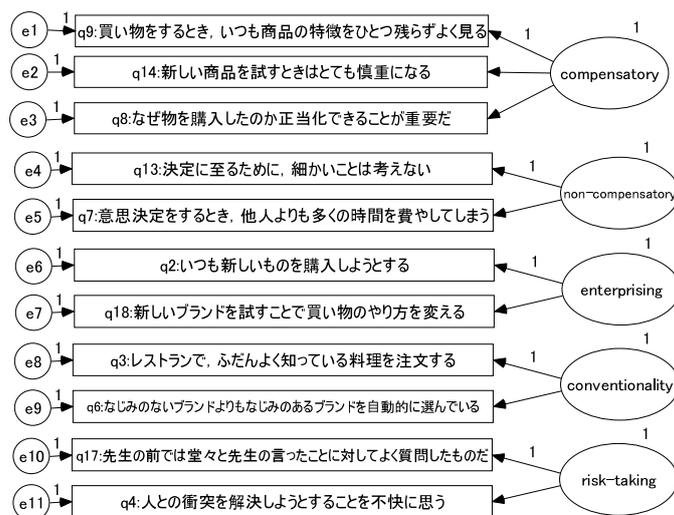
質問文の評定値を因子分析(分類)して, 文化の型に関係づけられないか, 考える.

表2 意思決定判断に関わる因子.

質問番号	質問文	因子					
		compensatory	non-compensatory	enterprising	conventionality	risk-taking	risk-averse
q9	買うとき商品の特徴をひとつ残らず見る.	0.640	-0.390	0.013	-0.015	0.034	-0.206
q14	新商品を試すときはとても慎重になる.	0.569	-0.114	-0.071	0.166	-0.107	0.080
q8	品物を購入した理由を言えることが重要だ.	0.435	-0.174	-0.034	0.042	0.034	-0.029
q13	決定に, 細かいことは考えない.	-0.226	0.771	0.064	0.116	0.038	-0.101
q7	意思決定に人より多くの時間を費やす.	0.124	-0.413	-0.125	0.190	-0.332	0.110
q2	いつも新しいものを購入しようとする.	-0.150	-0.045	0.715	0.091	0.082	0.048
q18	新しいブランドを試すことでやり方を変える.	0.075	0.055	0.407	-0.089	0.046	-0.256
q3	普段よく知っている料理を注文する.	-0.299	-0.185	-0.334	0.545	0.233	-0.382
q6	馴染みのあるブランドを自動的に選んでいる.	0.046	0.077	-0.066	0.487	-0.029	0.155
q17	堂々と先生の言ったことに質問した.	0.087	0.024	0.080	-0.084	0.549	-0.220
q4	人との衝突の解決に抵抗を感じる.	0.117	0.006	-0.069	0.166	-0.471	-0.159
q10	馴染みのないブランドの電気製品を買わない.	-0.032	-0.027	-0.015	0.117	0.077	0.650
q12	他を見ずに一つのお店で買う.	-0.161	0.242	-0.130	0.103	-0.090	0.077
q1	普段食べないものを食べようとする.	-0.025	-0.073	0.353	-0.184	-0.158	0.029
q15	道具一式を借りて山に登る.	-0.004	-0.025	0.076	-0.022	-0.235	-0.028
q11	嫌いな特徴を見ると選択肢からはずす.	0.040	-0.023	-0.059	0.289	-0.062	0.121
q16	困難を避けようと一生懸命になる.	0.105	-0.233	0.103	0.114	-0.043	-0.033
q5	大切な日には不慣れな場所に行かない.	0.136	-0.060	0.024	0.267	-0.140	-0.035
	因子寄与	1.189	1.128	0.992	0.891	0.832	0.829
	因子寄与率	0.066	0.063	0.055	0.050	0.046	0.046
	累積寄与率	0.066	0.129	0.184	0.233	0.280	0.326

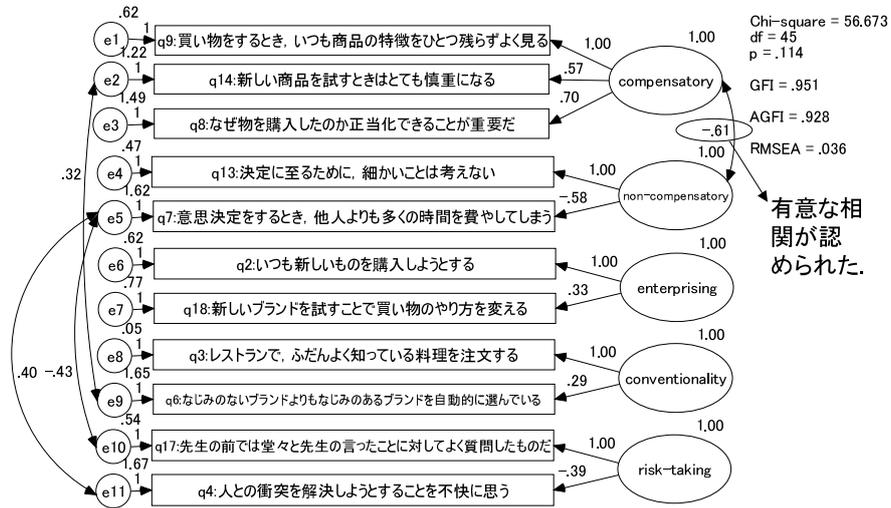
27

探索的因子分析の結果をパス図に書く.



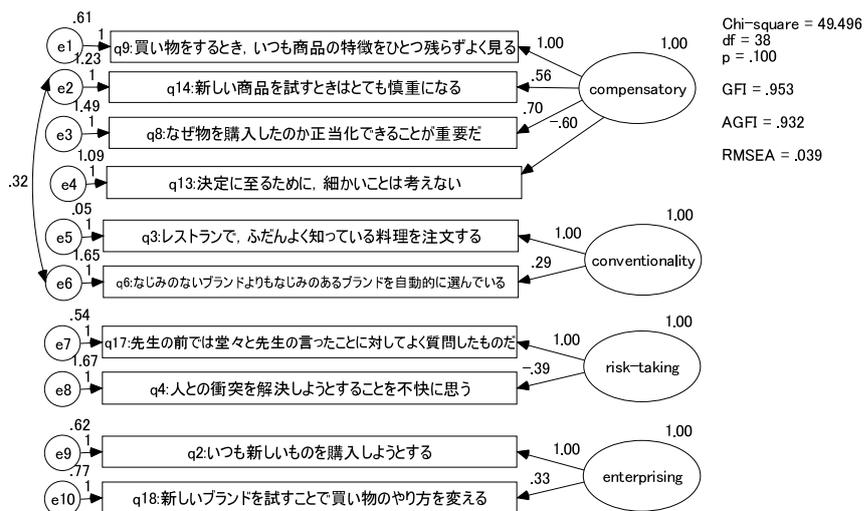
28

確認的因子分析(共分散構造分析)を行う.



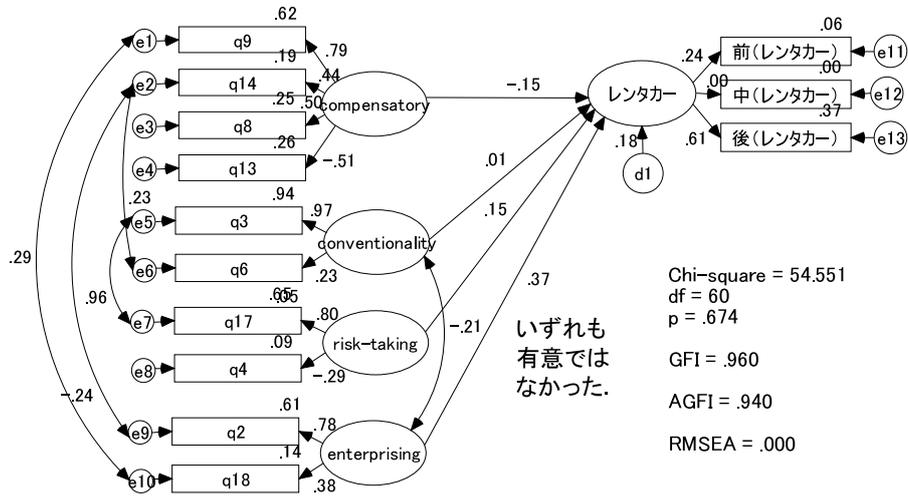
29

共分散構造分析を繰り返して構造を簡単にする.

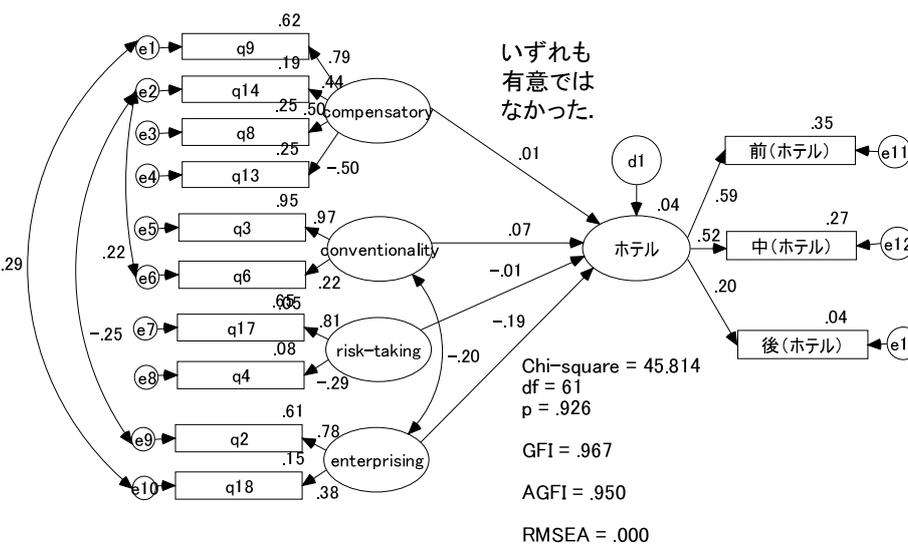


30

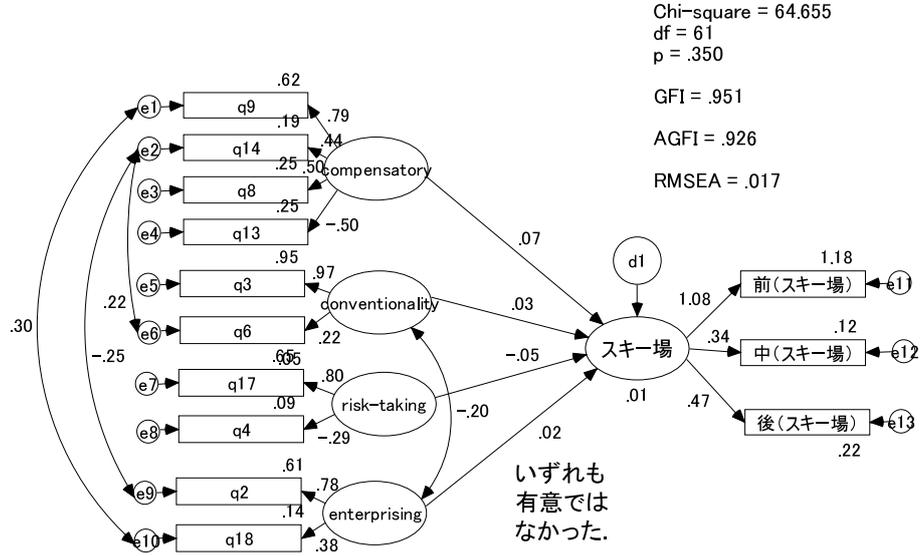
4つの因子はレンタカー会社の選択行動をどのくらい良く説明するか？



4つの因子はホテルの選択行動をどのくらい良く説明するか？



4つの因子はスキー場の選択行動をどのくらい良く説明するか?



結論

● 文化を分類する次元の中で, certainty avoidance, compensatoryといった構成概念が重要であることを確認できた。

● 有意差は見出せなかったが, モデルそのものを構成することはできた。

⇒研究の基本的な方向は間違っていないであろう。

どうしたら、観光促進にアドバイスを 与えることのできる研究になるか？

一般の方は予想以上に面白がって実験に参加してくださった。

プレゼントは要らないか、値段を下げても大丈夫なくらい。

今回の反省点

- 呈示した情報が現実的でなかった。
- 参加者の行動をもう少しコントロールする工夫が必要であった。たとえば、めくったカードは一定時間たつと見えなくなるようにした方が良かった、などなど。

35

観光に関わる方への示唆

観光業に携わる日本人の方は依然『箱物』を作るところから考えているように思える。

人の行動パターンを読んで、どのようなソフトを作るか(ニセコのオーストラリア人たちがやっているような)を考える必要がある。

36

北海道の観光振興に果たす地方空港の役割 [平成18年度助成研究]

北海道武蔵女子短期大学	教授	平岡 祥孝
札幌国際大学観光学部	教授	森 雅人
札幌国際大学社会学部	教授	千葉 昭正

本研究報告は地域の活性化を図るひとつの可能性として札幌丘珠空港を取り上げ、その高質的活用を目的に、平成10年（1998）から調査研究を継続している。

航空規制緩和と同時に、既存施設であるこの空港の現状を確認し、その活用を再吟味することから開始された。さらに、この研究はより実証的な側面を重視することから、国内外の同規模空港へのヒアリング、航空機利用者へのアンケート調査を実施しその成果を提言として専門学会をはじめ、論文等にて発表してきた。これらは空港を取り巻く諸問題としていくつかの視点から集約されたものである。

すなわち、地域経済への影響や自治体の役割、当該地区都市基盤の整備や周辺住民参加、道内航空ローカルネットワークの形成、道内ビジネス需要の拠点としての役割等であり、さらには観光行動に対する旅客動向も含まれつつある。

一方、経済性と効率性を重視する航空業界は大型機から中型機、小型機へのシフトを実現しつつある。このような現状を認識すれば、市街地空港であり小規模空港である丘珠の潜在的価値を改めて見直さなければならない時期でもあると言えよう。また近い将来の問題として、道州制や新幹線の札幌までの延長計画が現実化する方向にあるとすれば、これらを視野に入れつつ航空ネットワークの再構築が必要となる。

これらを総合して考えた場合に、本研究の基本的な目的や推進姿勢には丘珠空港の可能性をさらに広げるものと確信できる。今後についても丘珠空港の利用者は、道内各地方都市との利便性を考えたビジネス客を中心として活用されて行くと考えられる。しかし、より現実的な次の可能性を探れば、自然遺産として「知床」等が持つ北海道の観光的価値と、今後、団塊世代の動向を考慮に入れた観光行動としての多様さについても注目すべき課題としてある。

北海道の観光振興に果たす地方空港の役割

札幌丘珠空港発函館便・釧路便に関する土曜日・日曜日の旅客分析

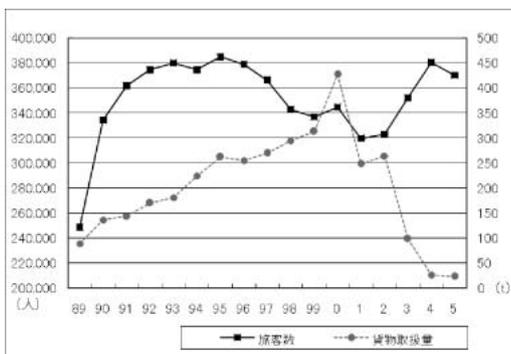
発表者：平岡 祥孝(北海道武蔵女子短期大学教授)

札幌丘珠空港概要と現状および研究蓄積

- ・1942年 旧陸軍飛行場を設置
 - ・1952年 陸上自衛隊移駐
 - ・1956年 北日本航空、女満別線を運航
 - ・1958年 札幌飛行場と名称設定
 - ・1961年 公共用施設指定および共用開始
 - ・1963年 管制運用開始
 - ・1967年 滑走路延長(1000m～1400m)
 - ・1991年 エプロン拡張 共用開始
 - ・1992年 新旅客ターミナルビル共用開始
 - ・1999年 滑走路延長(1400m～1500m)
- (現国土交通省および防衛省による共用) (第7次空港整備計画による)
- これまでの運航旅客会社
北日本航空(1964年富士・日東航空と合併、日本国内航空に)
全日本空輸(1972年千歳空港へ移転)
- 日本国内航空(1971年東亜航空と合併、東亜国内航空へ)
東亜国内航空(1974年千歳空港へ移転)
- 日本近距離航空(1987年エア・ニッポンと名称変更) 現在A-net(全日空)・HAC(日本航空)就航
- (研究蓄積)
- ・1998年 地域経済活性化に果たす地方自治体の役割と住民参加 ～丘珠空港ジェット化の前提条件をめぐって～
『北海道自治研究』第365号
 - ・2000年 市街地空港の高質的活用に関する研究 ～丘珠空港をモデルケースとして～
『都市問題』第91巻第9号(東京市政調査会)
 - ・2002年 都市基盤整備と地域住民参加のあり方 ～丘珠空港高質的活用と住民アンケート調査をめぐって～
『北海道自治研究』第396号
 - ・2004年 北海道の航空ローカルネットワーク形成のあり方 ～釧路・函館・稚内のビジネス需要アンケート調査結果をめぐって～
『北海道自治研究』第422号
 - ・2004年 北海道の航空ローカルネットワーク形成のあり方 ～札幌発道内ビジネス需要アンケート調査結果をめぐって～
『北海道自治研究』第426号
 - ・2005年 北海道の航空ローカルネットワーク形成のあり方 ～根室中標津空港発ビジネス需要アンケート調査結果をめぐって～
『北海道自治研究』第434号
 - ・2007年 北海道観光に果たす札幌丘珠空港の役割に関する一考察 ～函館線・釧路線の土曜日・日曜日の旅客分析～
『北海道自治研究』第462号
 - ・2007年 札幌丘珠空港のアクセスに関する一考察 ～空港連絡バス利用者アンケート調査をめぐって～
『北海道自治研究』第464号

丘珠空港利用状況(1989—2005)

図表1 丘珠空港の利用旅客数・貨物取扱量の推移(1989～2005年)



出所) 国土交通省東京航空局丘珠空港事務所「丘珠空港の概要平成18年度」を参考にして作成。

図表2 新千歳空港・札幌丘珠空港道内路線別旅客数

区間	旅客数(人)	利用率(%)
新千歳-利尻	31,461	(53.0)
新千歳-稚内	35,700	(45.4)
新千歳-中標津	41,942	(40.9)
新千歳-女満別	211,125	(47.3)
新千歳-釧路	60,824	(65.6)
新千歳-函館		
新千歳-函館	2,814	(35.9)
新千歳小計	363,866	
丘珠-稚内	23,233	(62.1)
丘珠-釧路	67,529	(58.2)
丘珠-函館	121,111	(66.9)
丘珠-中標津	72,183	(68.3)
丘珠-女満別	38,601	(58.5)
丘珠-紋別		
ANAグループ小計	322,657	
丘珠-釧路	23,102	(59.3)
丘珠-函館	23,946	(56.5)
丘珠-紋別	3,110	(40.7)
JALグループ小計	50,158	
丘珠合計	372,815	
道内路線合計	756,681	

出所) 国土交通省提供資料を参考にして作成。

2005年度丘珠空港発着路線・曜日別旅客数および旅客分析

図表3 丘珠発着路線・曜日別旅客数(2005年度)

路線	日曜日 (人)	月曜日 (人)	火曜日 (人)	水曜日 (人)	木曜日 (人)	金曜日 (人)	土曜日 (人)
丘珠-函館	12,055	16,882	18,723	19,439	20,202	20,695	14,735
丘珠-釧路	7,483	8,647	10,550	9,931	11,421	11,418	9,256
丘珠-稚内	2,058	3,010	4,011	4,156	3,683	4,104	2,606
丘珠-中標津	9,471	9,883	10,065	10,503	11,503	11,711	9,726
丘珠-女満別	3,993	5,271	6,266	6,283	6,512	6,672	4,292

出所) personal contactに基づき入手した資料を参考にして作成。

図表4 丘珠発着旅客分析(2005年度)

路線	座席数(席)	旅客数(人)	利用率(%)	個札		旅行	
				旅客数(人)	構成比(%)	旅客数(人)	構成比(%)
丘珠-函館	181,104	122,731	67.8	117,137	95.4	5,594	4.6
丘珠-釧路	114,912	68,706	59.8	62,138	90.4	6,568	9.6
丘珠-稚内	37,464	23,628	63.1	22,397	94.8	1,231	5.2
丘珠-中標津	105,728	72,862	68.9	59,803	82.1	13,059	17.9
丘珠-女満別	65,968	39,289	59.6	36,141	92.0	3,148	8.0

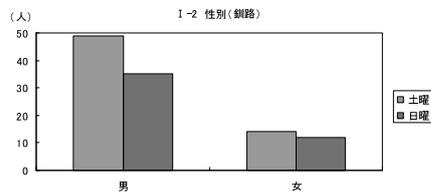
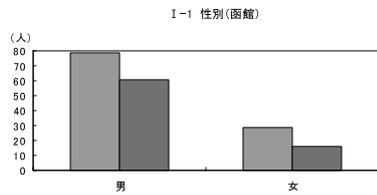
出所) personal contactに基づき入手した資料を参考にして作成。

I アンケート調査と結果分析

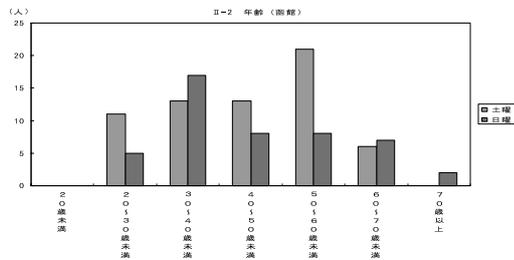
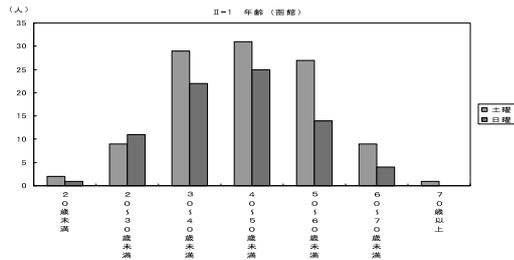
- ・ 調査期間: 2006年8月26日(土)・27日(日)
- ・ 調査対象: サンプル数 合計328名(内訳・下記)
- ・ アンケート配布と回収方法: 丘珠空港発各便旅客者に対し搭乗口で配布。機内にて各項目記入、到着地にて回収。

図表5 調査日・路線・サンプル数

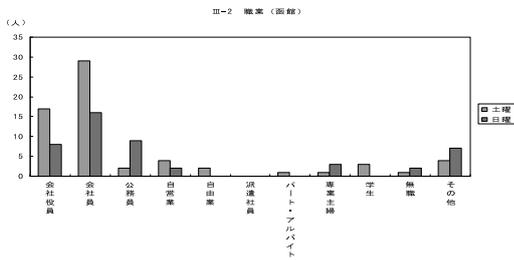
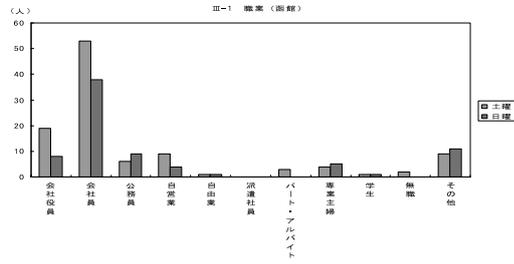
調査日	便	サンプル数
8月26日(土)	丘珠～函館	118
8月27日(日)	丘珠～函館	85
8月26日(土)	丘珠～釧路	71
8月27日(日)	丘珠～釧路	54
計		328



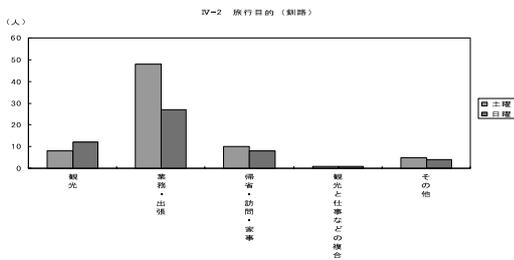
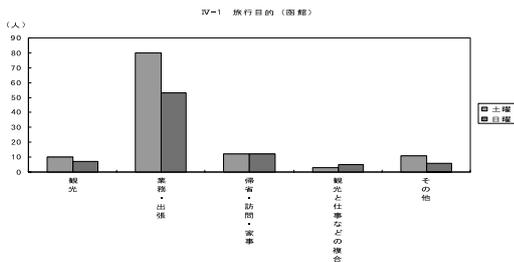
II 回答者の年齢



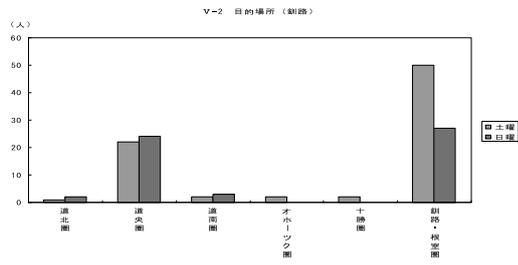
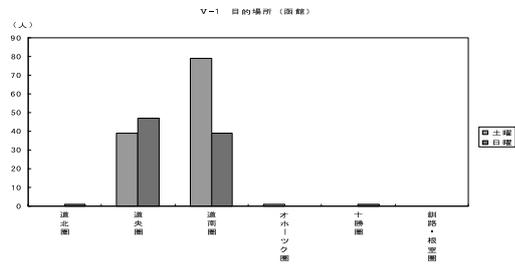
Ⅲ 回答者の職業



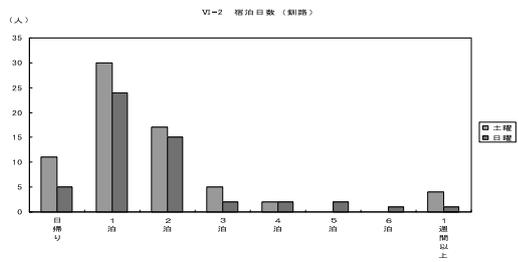
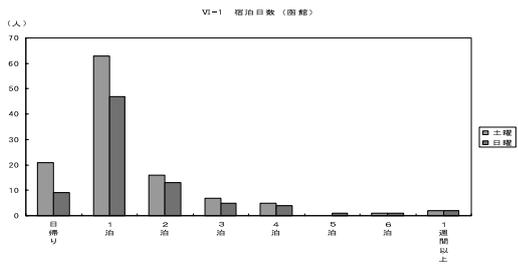
Ⅳ 旅行目的



V 目的場所

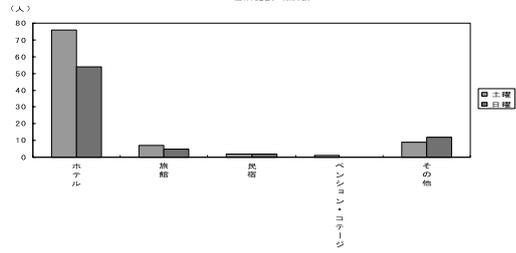


VI 宿泊日数

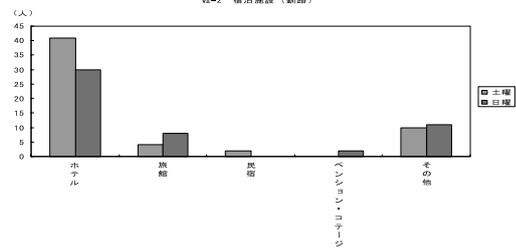


VII 宿泊施設

VI-1 宿泊施設（別荘）

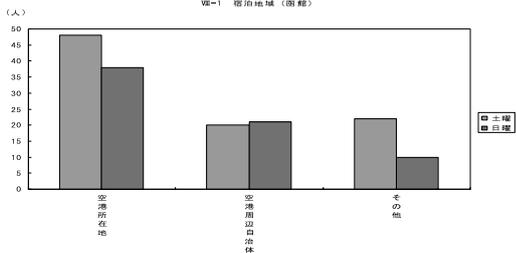


VI-2 宿泊施設（別荘）

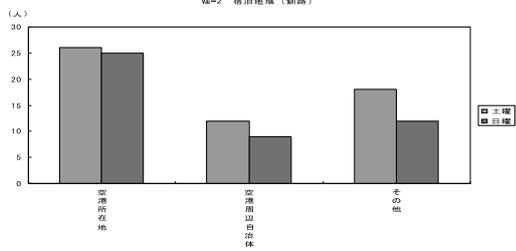


VIII 宿泊地域

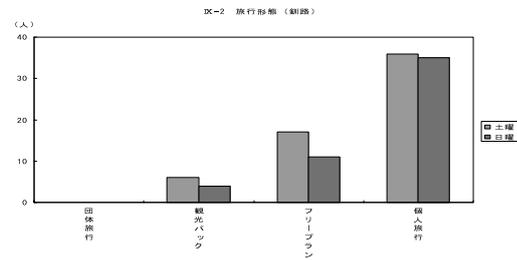
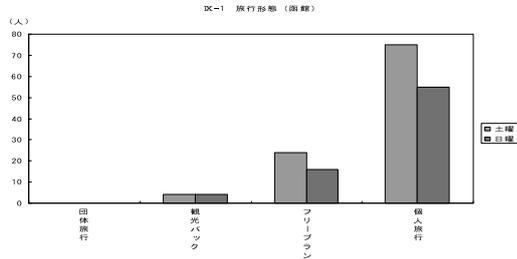
VI-1 宿泊地域（別荘）



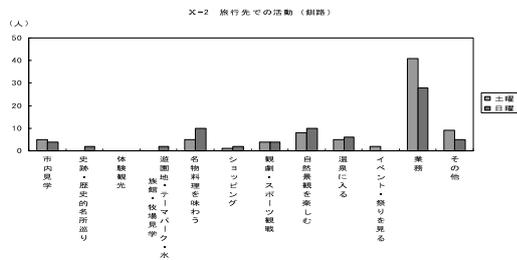
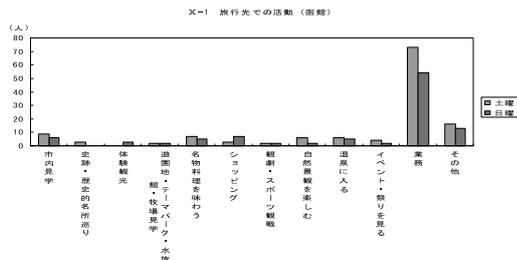
VI-2 宿泊地域（別荘）



IX 旅行形態

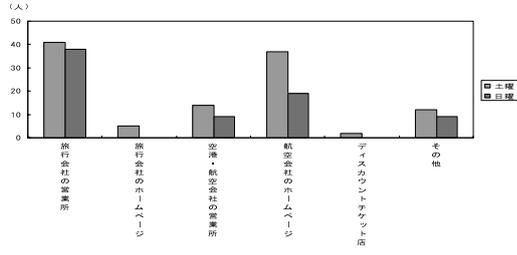


X 旅行先での活動

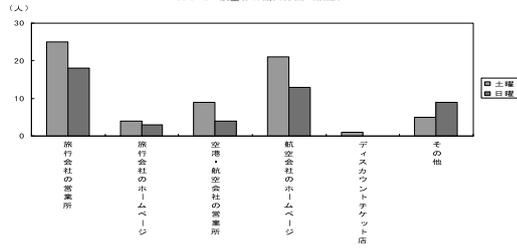


X I 航空券の購入方法

X I-1 航空券の購入方法（図説）

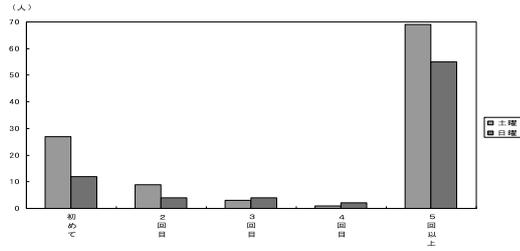


X I-2 航空券の購入方法（創路）

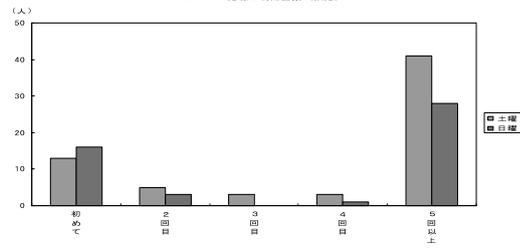


X II 路線の利用回数

X II-1 路線の利用回数（図説）

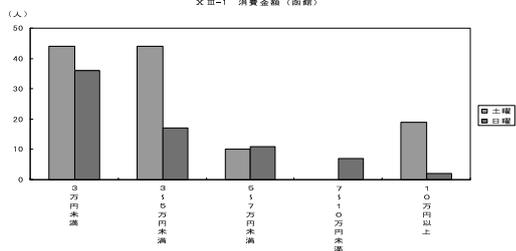


X II-2 路線の利用回数（創路）

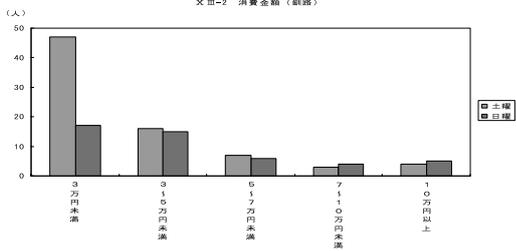


X III 消費金額

X III-1 消費金額（路線）

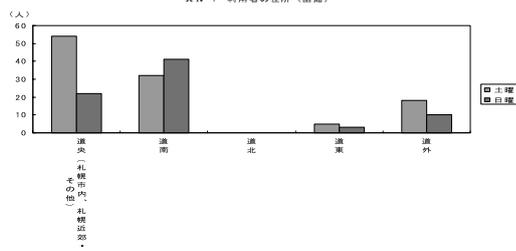


X III-2 消費金額（駅路）

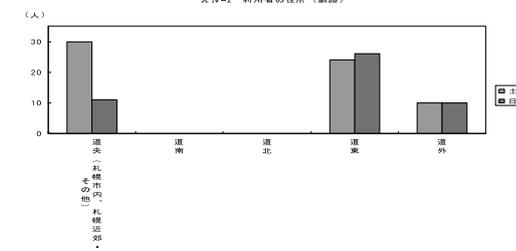


X IV 利用者の住所

X IV-1 利用者の住所（路線）



X IV-2 利用者の住所（駅路）



平成 20 年 5 月

■編集発行

(財)北海道開発協会 開発調査総合研究所

(取りまとめ、整理：齊藤新人)

〒001-0011 札幌市北区北 11 条西 2 丁目

セントラル札幌北ビル

TEL 011-709-5213 FAX 011-709-5229