

道民の道内観光促進に寄与する社会資本整備

— 道東の事例を中心として —

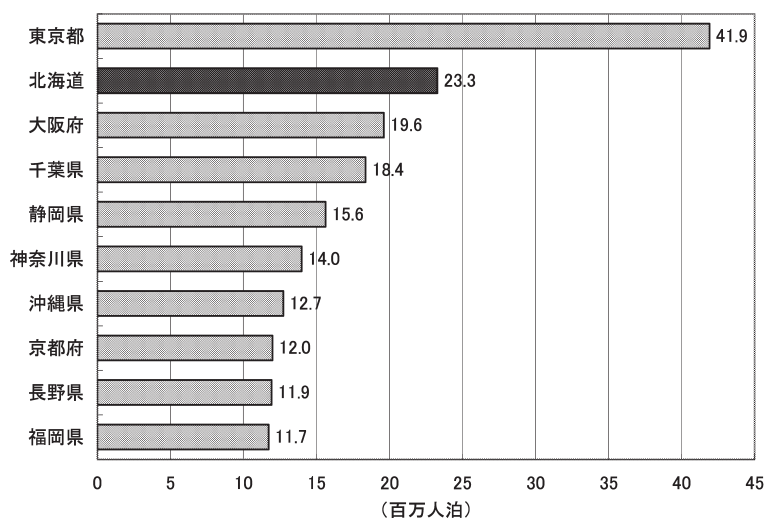
平岡祥孝

I. はじめに

小稿の課題は、道内の観光需要を全道的視点から季節的安定を図りつつ推移させるために、道民観光を振興することに寄与する高規格幹線道路の整備について、道東地域を事例として分析することにある。

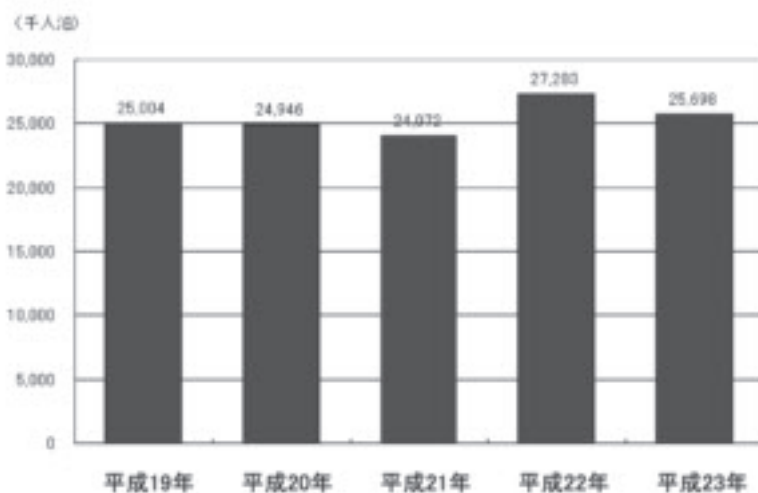
図表1は、都道府県別宿泊客数(2010年延数)を示している。図表1によれば、東京都が4,190万人泊と最も多く、次いで北海道が2,330万人泊である。北海道は大阪府よりも上位に位置している。図表2は、平成19～23年における北海道の宿泊客数(延数)の推移を示している。平成21年では2,407万人泊強であったが、平成22年では2,728万人泊強と300万人泊以上増加している。しかしながら、平成23年には約2,570万人泊と、約158万人泊減少している。これは当然のことながら、東日本大震災の影響が大きいであろう。

次に観光客の変動を見てみよう。図表3は、観光客の月別宿泊客変動状況に関して北海道と全国を比較したも



図表1 都道府県別宿泊客数(延数)の比較(2010年延数)

出所) 国土交通省 観光庁「宿泊旅行統計調査報告(平成22年1～12月)」(2011年10月)を参考に作成。

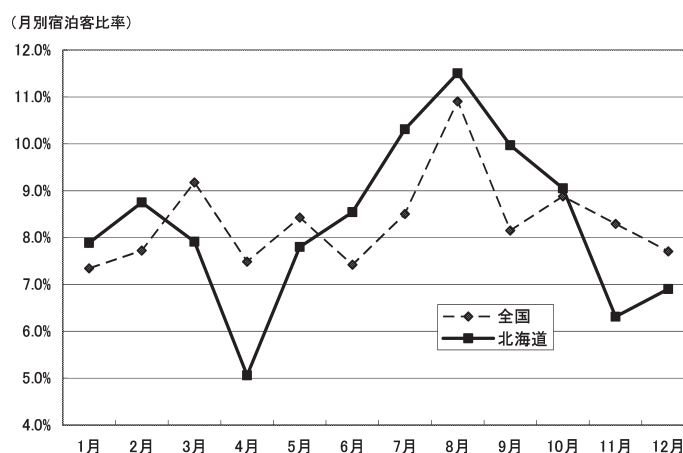


図表2 北海道の宿泊客数(延数)の推移(各年延数)

出所) 国土交通省 観光庁「宿泊旅行統計調査報告」(各年10月)を参考に作成。

のである(2010年)。「月別宿泊客比率」とは、月別宿泊者数を年間宿泊者数で除した値である。図表3から明らかのように、北海道と全国を比較して北海道の季節変動が顕著である。図表4はピーク・オフピーク率に基づいて、観光客の宿泊客数に関して北海道と他府県・他地域と比較したものである(2010年)。「ピーク・オフピーク率」とは、ピーク時の宿泊客数をオフピーク時の宿泊客数で除した値である¹⁾。数値が高いほど変動が大きい。北海道は2.27であり、東北地域(1.63)や九州地域(1.49)よりも高い。また、歴史観光中心の京都府(1.70)やリゾート観光中心の沖縄県(1.69)よりも高い。

観光産業の安定的な経営基盤を整えて競争力を向上させる上からは、この季節変動が深刻な障害となる。なぜならば、施設稼働率が平準化できないために、夏場には高い料金設定となる。もちろん料金設定に対応して顧客満足度の水準も高まるであろう。しかし、本来は質の高い労働集約型産業でなければならない観光産業が、ピーク時において季節雇用(非正規雇用)に依存する場合には、サービスやホスピタリティーの面からは品質低下を招

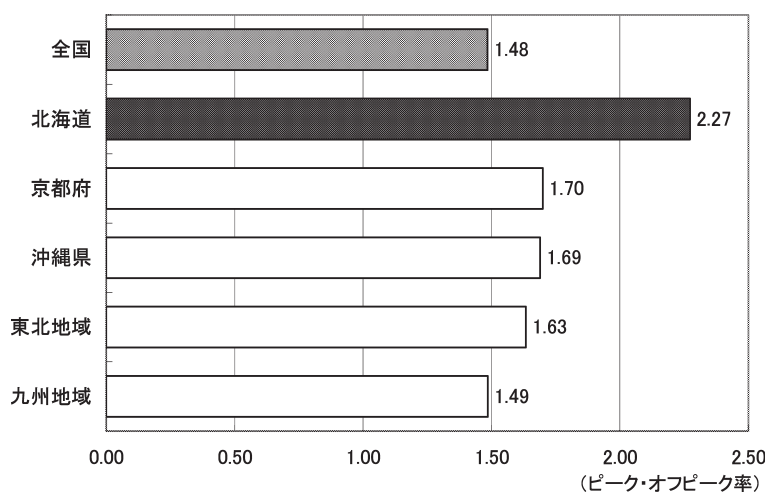


※月別宿泊客比率=月別の宿泊者数÷年間の宿泊者数

図表3 月別宿泊客の変動状況(2010年)

※月別宿泊客比率=月別の宿泊者数÷年間の宿泊者数

出所) 国土交通省 観光庁「宿泊旅行統計調査報告(平成22年1~12月)」(2011年10月)を参考に作成。



図表4 宿泊客の季節変動の北海道と他府県比較(2010年)

※ピーク・オフピーク率=ピーク時の宿泊客数/オフピーク時の宿泊客数

出所) 国土交通省 観光庁「宿泊旅行統計調査報告(平成22年1~12月)」(2011年10月)を参考に作成。

いてしまうであろう。その結果、ソフト面からの競争力が低下することになる。

観光産業の競争力の源泉の一つである人材の質的向上と集積を図っていくためには、道民観光を振興させて季節変動の幅を小さくする方策が求められる。その一つとして、道内観光需要を全道に安定的には移していくことが考えられる。人口が集積している道央圏から、また道央圏に入った道外居住者観光客を如何にして分散させるかが重要な点となる。そのためには、モビリティの高度化を実現しなければならない。ここでいうモビリティの高度化とは、移動時間の短縮、移動コストの低下、移動リスクの低減および移動範囲の拡大を意味している。

以上のような問題意識を踏まえて、小稿では北海道横断自動車道千歳恵庭 JCT 以東(以下、道東道と記す)の高規格幹線道路の整備効果を事例分析していきたい。そして、高規格幹線道路の整備がモビリティの高度化を実現して、観光振興に寄与することを実証していきたい。

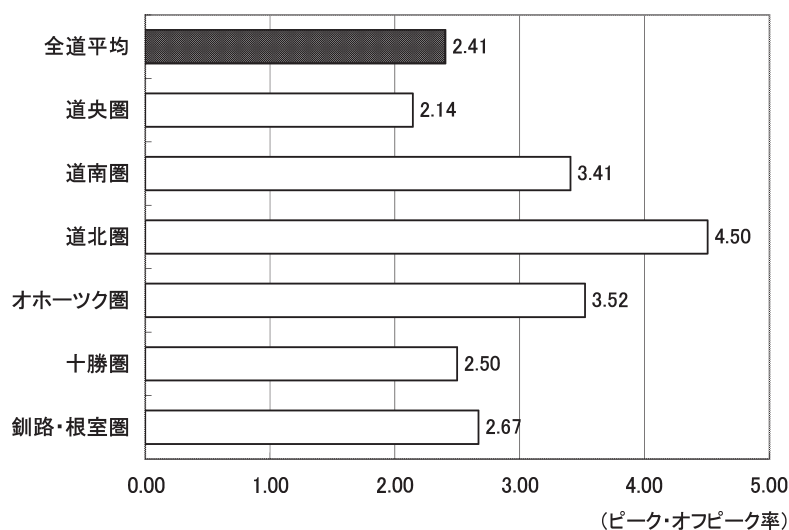
II. 道内季節変動の要因

まず、宿泊客の季節変動を道内地域別に比較してみよう。図表 5 はピーク・ピークオフ率に基づいて、観光客の宿泊客数に関して北海道各地域を比較している(2010 年度)。全道平均のピーク・ピークオフ率は 2.41 である。道内地域別のピーク・ピークオフ率を見るならば、道南圏(3.41)、道北圏(4.50)およびオホーツク圏(3.52)が、全道平均を大きく上回っている。

図表 6 は、道内・道外の観光宿泊と業務宿泊に関する各々のピーク・ピークオフ率を示している(2010 年)。観光では道内居住者観光 1.71、道外居住者観光 3.90 である。道外居住者観光は道内居住者観光の 2 倍以上の変動がある。業務では道内居住者業務 1.51、道外居住者業務 2.02 である。観光よりも業務の方が季節変動は小さい。

図表 7 は、月別かつ観光・業務別の宿泊者数を示している(2010 年)。観光では年間を通じて、道内居住者観光は 30~60 万人泊で安定して推移している。他方、道外居住者観光では 30~120 万人泊の範囲で推移しており、道内居住者観光の場合よりも変動幅が非常に大きい。業務では道内居住者と道外居住者との差が、観光の場合よりも小さいと言えよう。

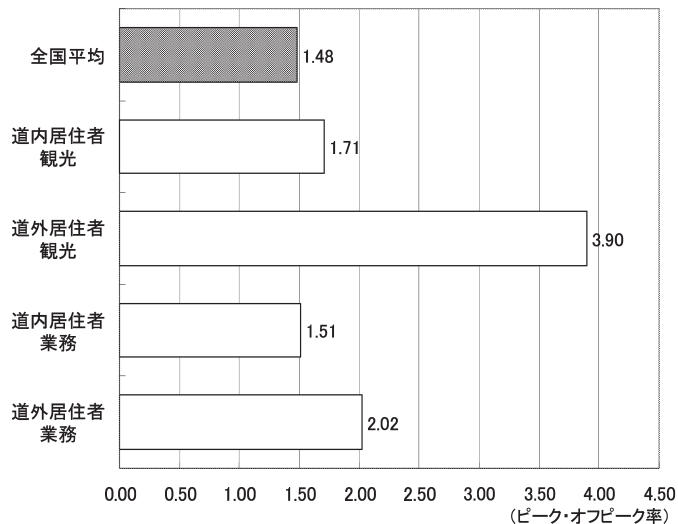
したがって、前述したように観光需要の季節変動を低減することが必要である。そのためには第一に、道外居住者観光の季節的減少分を、道央圏居住者の道内観光需要を増大させることによって補うことが重要であろう。第二に、道央圏に入込む道外居住者観光の需要を、如何に道南圏、道北圏およびオホーツク圏などに転移させていくかが検討されなければならない。



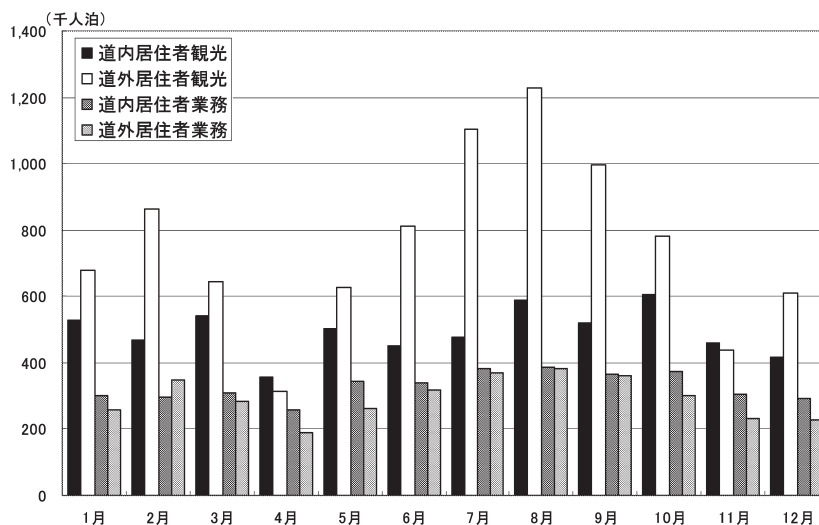
図表 5 宿泊客の季節変動の北海道内地域比較(2010 年度)

※ピーク・オフピーク率=ピーク時の宿泊客数/オフピーク時の宿泊客数

出所)北海道経済部観光局「北海道観光入込客数調査報告書(平成 22 年度)」(2011 年 11 月)を参考に作成。



図表6 道内・道外の観光宿泊と業務宿泊のピーク・オフピーク率(2010年)
出所) 国土交通省 観光庁「宿泊旅行統計調査報告(平成22年1~12月)」(2011年10月)を参考に作成。

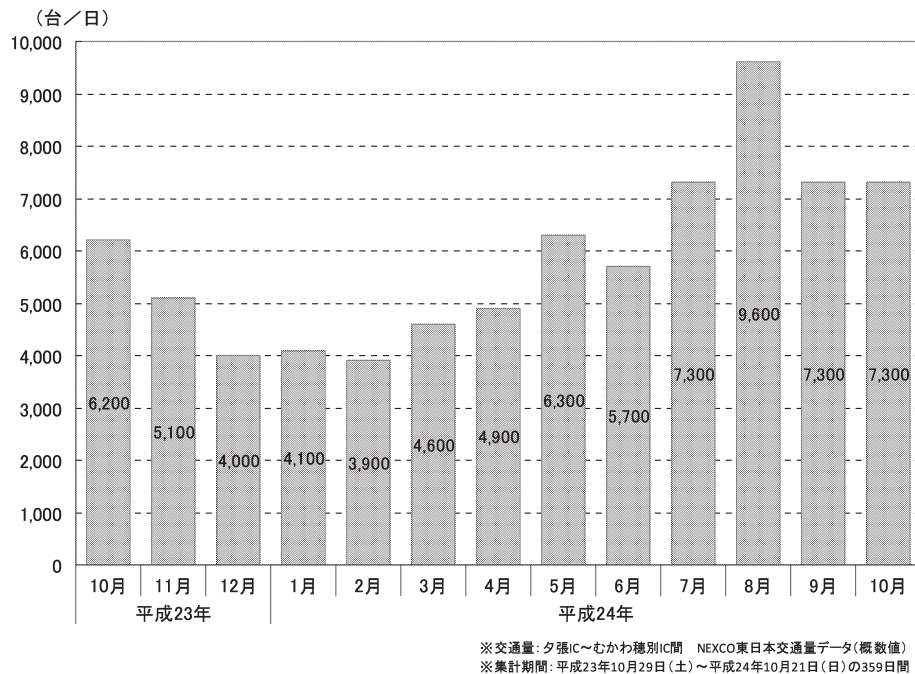


図表7 月別および観光・業務別の宿泊者数(2010年)
出所) 国土交通省 観光庁「宿泊旅行統計調査報告(平成22年1~12月)」(2011年10月)を参考に作成。

III. 道東道開通の効果

2011(平成23)年10月23日、道東道の夕張IC~占冠IC間の供用が始まった。移動時間は従来よりも約30分短縮された。図表8は、この開通後の日平均交通量(2011年10月~2012年10月)を月別に示している。開通後約1年間の日平均交通量は約5,800台/日である。降雪期となる12~2月では4,000台/日であるけれども、夏場の8月では約9,600台/日である。

札幌市内から道東方面への日帰り旅行について見てみたい²⁾。道東道の利用割合については、「道東道を利用した」78.4%、「道東道を利用していない」21.6%である³⁾。約8割が道東方面の移動に利用している。札幌~帯広間で大幅に移動時間が短縮されることによって、日帰り旅行圏の拡大、滞在時間の延長、立ち寄り箇所数の増加などの行動変化が確認されている。



図表8 道東道(夕張IC～占冠IC間)開通後の月別日平均交通量
 出所) 国土交通省北海道開発局, NEXCO 東日本北海道支社「道東自動車道(夕張IC～占冠IC)開通1年後の利用状況について(2012年10月26日)」を参考に作成。

この行動変化を北海道開発局が実施したアンケート調査(2012年9～10月実施)に基づいて確認していきたい⁴⁾。旅行回数は開通前3.1回から開通後4.0回と、約0.9回増加している(N=262)。滞在時間は開通前31分から開通後40分と、約9分増加している(N=244)。立ち寄り箇所数は開通前2.4箇所から開通後2.8箇所と、約0.4箇所増加している(N=246)。

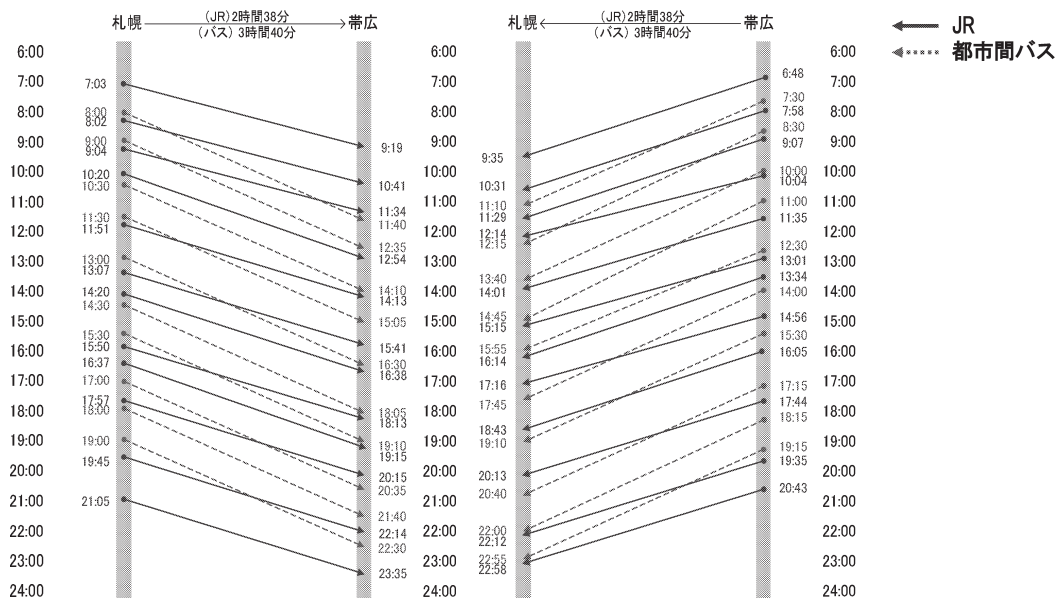
道央圏からの交通量増加について、来訪者のうち札幌ナンバーと室蘭ナンバーの自動車の割合の増加を確認するために、北海道開発局が施設駐車場で実施した「ナンバープレート調査」(2011年9月および2012年9月実施)の数値を紹介したい⁵⁾。柳月スイートピアガーデンでは24.8%(2011年9月)から38.4%(2012年9月)に、道の駅あしよる銀河ホール21では35.4%(2011年9月)から44.5%(2012年9月)に、阿寒温泉では30.1%(2011年9月)から45.8%(2012年9月)に、流水街道では16.7%(2011年10月)から30.8%(2012年9月)に、道の駅うとろでは23.7%(2011年10月)から39.9%(2012年9月)に、それぞれ増加している。

最も注目したいことは都市間バスの運行時間の短縮と増便である。札幌～帯広間の都市間バスの運行時間は240分から220分へと20分短縮され、1日7往復から10往復と3往復増便されている。その結果、占冠IC～トマムIC間の供用開始(2009年10月)、夕張IC～占冠IC間の供用開始(2011年10月)以降、都市間バス(ポテトライナー号)の乗降客数は増加傾向にある。2009(平成21)年上半期(4～9月)のポテトライナー号の乗降客数を1.0とすれば、2012年上期では1.7に増加している⁶⁾。

札幌～帯広間の都市間バスのフリークエンシーサービスの向上は、JRとの競争を促進することにもなる。図表9は、札幌～帯広間のJRと都市間バスのダイヤを表している。JRは12往復、都市間バスは10往復である。また、所要時間はJR2時間38分、都市間バス3時間40分であり、その差は60分程度である。片道通常運賃で見ると、都市間バス運賃3,670円はJR運賃7,020円のほぼ半額である。往復運賃では、JRが対抗運賃として最低運賃8,800円を打ち出したことは記憶に新しい。この価格競争の果実は、当然のことながら消費者が享受する。

ここで札幌市～帯広市を対象として、トラベルコスト法を用いる移動費用の算出を試みてみよう⁷⁾。道東自動車道の夕張IC～占冠IC開通後の移動費用を試算する。まず条件整理としては、

■ JR と都市間バスのダイヤ



■ JR と都市間バスの比較

	便数	片道通常料金	往復料金	回数券	
JR	12 往復	7,020 円	12,800 円 ¹⁾ (最低往復運賃 8,800 円) ²⁾	36,900 円 (1 枚当たり 6,150 円)	6 枚セット
都市間バス	10 往復	3,670 円	6,930 円	13,040 円 (1 枚当たり 3,260 円)	4 枚綴り

図表 9 札幌～帯広間の JR と都市間バスの比較(2012 年 12 月現在)

1) JR の料金は指定席で算出

2) 1 平日限定で日帰りの場合料金

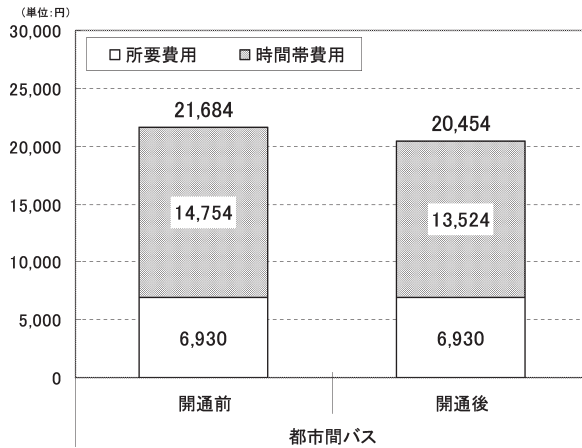
出所) 北海道中央バス株式会社, 北都交通株式会社, JR 北海株式会社時刻表を参考に作成。

- ① 対象時期：夕張 IC～占冠 IC 間 開通直後,
- ② 交通手段：都市間高速バス(バスターミナルまでの交通は除外),
- ③ 対象行動：日帰り交通,
- ④ 対象所要交通時間：移動時間は始発と終発の所要時間,
- ⑤ 対象運賃：夕張 IC～占冠 IC 間開通前後における最低運賃,

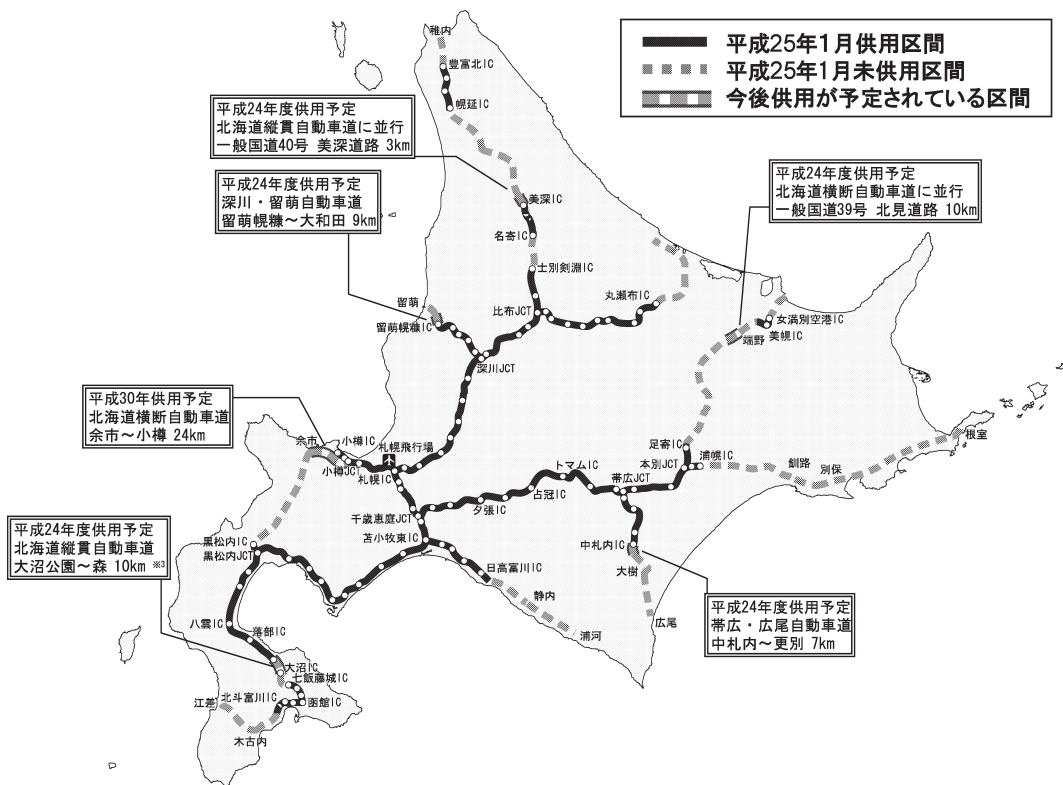
である。

次に移動手段別移動費用算出のために時間価値を算出する。移動費用は所要費用と金額換算した所要時間(時間帯費用)の和である。北海道 1 分当たり時間価値を求める。北海道『毎月勤労統計調査地方調査(平成 23 年平均)2011 年』(2012 年)に基づくならば、平成 23 年度月当たり平均賃金は 27 万 6,452 円、平成 23 年度月当たり労働時間は 149.9 時間である。したがって、1 時間当たりでは 1844.242829 円/時となる。そして、北海道における 1 分当たり時間価値は 30.7 円/分となる。

都市間バスの所要費用は、道東自動車道夕張 IC～占冠 IC 開通前には 6,930 円、所要時間は 4 時間であるので時間帯費用は 30.7 円/分×4 時間=14,754 円である。開通後の所要費用は 6,930 円と変わらないものの、時間帯費用は 30.7 円/分×3 時間 40 分=13,524 円である。図表 10 は、夕張 IC～占冠 IC 開通前後の移動費用を比較している。開通後は、時間帯費用が低下しており、移動費用は 1,230 円低下した。モビリティの高度化の一要素である移動コストの低下は明らかである。



図表 10 道東道(夕張 IC～占冠 IC)開通前後の移動費用
出所) (株)ドーコン試算値より作成。

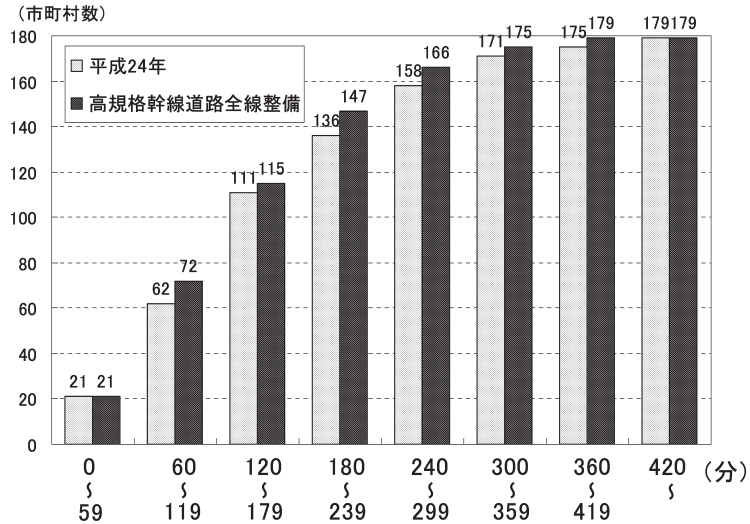


図表 11 高規格幹線道路の開通予定区間(平成 25 年 1 月現在)
出所) 北海道開発局 HP を参考に作成。

IV. 結びにかえて

これまで見てきたように、高規格幹線道路の整備が進むにつれて、モビリティの高度化は確実に実現する。その結果、道民観光の振興の視点から、ピーク・ピークオフ率を低減する観光需要の転移が促されることになる。

図表 11 は、平成 25 年 1 月以降の高規格幹線道路の開通予定区間を示している。夕張 IC～占冠 IC の開通効果からも明らかのように、高規格幹線道路のネットワークが充実していくにつれて、道央圏から道南圏、道東圏およびオホーツク圏への観光需要の転移が期待されよう。



図表 12 新千歳空港への所要時間帯別市町村数
出所) (株)ドーコン試算値より作成。

なぜならば、道内居住者観光の移動手段は自家用車が79.4%であり圧倒的に多い。次いで鉄道6.1%、観光バス6.0%、レンタカー3.0%、路線バス1.9%となっており、道路を利用する移動手段で90%以上を占める⁸⁾。道内居住者観光の旅行日程は日帰り35.0%、1泊2日35.3%、2泊3日18.0%とほぼ90%を占める⁹⁾。短期間の旅行日程においては移動時間の短縮が最も重要な要因となる。

道外居住者観光の移動手段も、観光バス28.7%、レンタカー23.4%、タクシー5.2%、自家用車4.0%、路線バス3.0%となっている。道路を利用する移動手段の割合は、道内居住者観光の割合からは低下するものの、64.3%とほぼ3分の2を占めている¹⁰⁾。道外居住者観光の旅行日程は、日帰り0.6%、1泊2日11.5%、2泊3日46.1%、3泊4日26.4%となっている。道内居住者観光との相違点は、日帰りが圧倒的に少なく3泊4日旅行日程が2泊3日旅行日程の次に多いことである¹¹⁾。高規格幹線道路は、道内居住者観光の振興に寄与するだけでなく、道外居住者観光の利便性を高める。

(株)ドーコン試算値によれば、計画されている高規格幹線道路の整備が行われたならば、新千歳空港への所要時間が短縮される市町村が増える。この点を図表12で確認してみよう。図表12は新千歳空港への所要時間帯別市町村数を示している。2時間圏内の市町村数が62市町村から72市町村に増加する。移動手段として航空を利用する道外居住者ならびに訪日外国人観光客にとってもモビリティの高度化が実現する。

高規格幹線道路のネットワークが充実するとともに、それは道内居住者観光、道外居住者観光、訪日外国人観光へと、その効果は波及していく。それは北海道の観光振興に加えて地域経済の活性化に大きく寄与することになる。

付記

小稿は筆者が参加している社会資本整備に関するささやかな研究会における研究成果の一部である。小稿の作成にあたっては、(株)ドーコン総合計画部朝倉俊一氏から北海道観光の実態を御教示いただいた。同交通部及川宏之氏と中道大樹氏からは、データの整理と分析に際してご助言いただいた。記してお礼申し上げる次第である。

注

- 1) 「ピーク・ピークオフ率」については、朝倉俊一「北海道における宿泊者数の季節変動に関する考察」観光庁『観光統計を活用した実証分析に関する論文』(2010年2月)pp.1~13を参照のこと。
- 2) 日帰り旅行は片道の移動距離が80km以上または所要時間(移動時間と滞在時間の合計時間)8時間以上の

非日常圏への旅行と定義されている。

- 3) 国土交通省北海道開発局・NEXCO 東日本北海道支社『道東自動車道(夕張 IC～占冠 IC)開通1年後の利用状況について』(2013年10月)p.6。
- 4) アンケート実施地点は、道の駅白糠恋問、十勝川温泉、柳月スイートピアガーデン、池田ワイン城、十勝エコロジーパーク、道の駅あしよろ銀河ホール21、オンネトー、帯広競馬場、道の駅なかさつない、帯広動物園、道の駅うらぼろ、これら11地点である。
- 5) 国土交通省北海道開発局・NEXCO 東日本北海道支社「道東自動車道(夕張 IC～占冠 IC)開通1年後の利用状況について」(2013年10月)p.7。
- 6) 国土交通省北海道開発局・NEXCO 東日本北海道支社「道東自動車道(夕張 IC～占冠 IC)開通1年後の利用状況について」(2013年10月)p.8。
- 7) トラベルコスト法の移動手段別移動費用の算出方法については、国土交通省国土技術政策総合研究所「公共事業評価手法の高度化に関する研究 技術資料」(2005年3月)、p.177に依拠している。
- 8) 北海道経済部観光のくにづくり推進局『平成19年度道内観光客動態(満足度)調査報告書』(2009年3月)p.9。
- 9) 北海道経済部観光のくにづくり推進局『平成19年度道内観光客動態(満足度)調査報告書』(2009年3月)p.8。
- 10) 北海道経済部観光のくにづくり推進局『平成19年度来道観光客動態(満足度)調査報告書』(2009年3月)p.1-13。
- 11) 北海道経済部観光のくにづくり推進局『平成19年度来道観光客動態(満足度)調査報告書』(2009年3月)p.1-12。