

観光資源に着目した地域活性化の現状と将来展望 ～すさみ町における自動車専用道の開通と地域おこしの関係性～

浅野英一

Current Status and Future Prospects of Regional Revitalization Focusing on Tourism Resources

～Relationship Between The Opening of The Motorway and The Revitalization of Local Communities in Susami Town～

Eiichi Asano

【要旨】

和歌山県すさみ町は、西日本最大の「観光地・白浜」と「紀伊半島最先端の観光地・串本」に挟まれた人口約 4000 人の過疎地域の町である。アクセスの方法は特急列車が停車する「JR 周参見駅」、自動車専用道の近畿自動車道紀勢線（以下、紀勢線と記す）、国道 42 号（一般道）の 3 種類で、関西空港からは JR 特急に乗り継げば 2 時間半の距離である。紀勢線は白浜 IC から、無料の自動車道としてすさみ町まで延伸し、すさみ南 IC が終点となっている。ここには道の駅すさみとエビとカニの水族館がある。すさみ IC は、地域活性化 IC であり自治体独自の予算（過疎債）で IC を設け、多くの観光客を集客し地域経済の活性化を狙いとしている。すさみ町には、温泉施設、海水浴場、ホテル、民宿がある。地域振興イベントとしてイノブータン王国建国記念祭、すさみビルフィッシュトーナメント、Ride on Susami というイベントがある。本稿は、これらの観光資源に着目し、紀勢線開通前後のデータを比較して地域おこしの現状と将来展望に関する関係性について考察したものである。

1 研究の背景と課題

日本の地方人口衰退は、高度経済成長期に地方から出稼ぎ労働者が都市部に流れたことにより進んだ。近年は出生率が低迷し、少子高齢社会によって人手不足となっている。地方の少子高齢化、特に人口減少を考えるにあたっては、客観的データによって多面的に分析することが重要な鍵となる。多くの自治体で少子化対策として、様々な補助金を支給して対応策を講じているが、地域に魅力的な仕事がなく雇用環境が悪化し、若者の人口流出が少子高齢化と人口減

少に拍車をかけている。過疎地域といわれる町で働く世代（生産年齢人口）の雇用機会を創出する政策を積極的に行うことが、地域の人口減少・少子化対策に効果的であることは理解できるが、果たして現実的に可能なのであろうか¹。過疎地域の多くが中山間地域に存在する、中山間地域は一般的に急峻な稜線の近くまで人が入り込んで形成された集落が多い。戦後、大きな社会変動の結果として歪な人口構造と高度成長期に都市部へ労働人口が集中し、地域に過疎問題が生じて、現在に至って限界集落問題へと発展している。

すさみ町は、和歌山県紀伊半島の南南西部に位置し白浜町、古座川町、串本町と隣接している。町土の約93%は林野で占められており、39の集落があり18が限界集落である。太平洋側は黒潮が通る海流に面し海岸線はリアス式海岸で、吉野熊野国立公園に指定されている。限界集落化に加え、人口減少が深刻化し（図-1）、高齢化率（46.8%）が高くなっている（図-2）。

図-1 すさみ町人口推移

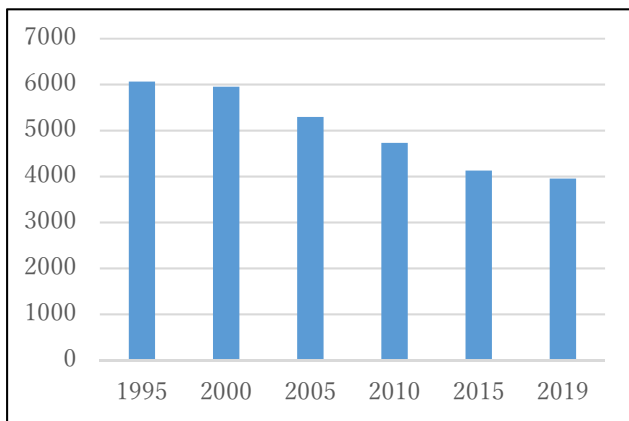
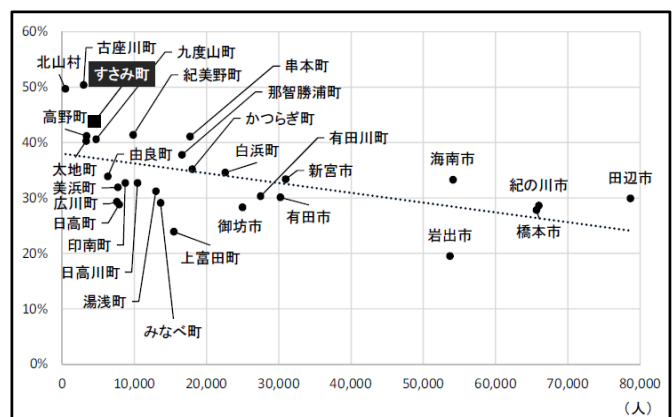


図-2 和歌山県高齢化率



（出典：すさみ町役場の人口データを基に筆者が作図）

（出典：和歌山県福祉保健部）

2015年8月に紀勢線開通によりすさみ町への来訪者は急増し、2016年度観光入込客数は約110万人であった。しかし、その多くは紀勢線道終点付近に設置されている「道の駅すさみ」を「トイレ休憩・食事・お土産購入・ガソリン給油」という目的で訪れており観光目的ではない。ガソリンスタンドは、紀ノ川SA（和歌山市）からすさみ南ICまで1軒も無かったが、すさみ町内の業者が指定管理者となり、セルフ方式で営業している。地勢状、すさみ町は紀南地域（串本、那智勝浦）の観光地への通過点（ゲートウェイ）という役割が現状である。紀勢線が開通するまでは国道42号が主な幹線道路であったが、越波・土砂崩れなど自然災害の影響を受け、台風時には複数の場所で通行止めがあったことから、無料区間は災害時の代替ルートとしての機能（高規格道路）を持っている。すさみ町内にはすさみIC²とすさみ南ICの2カ所のICがあり、すさみ南ICは紀勢線の終点となっている。地域活性化については「潜在的な力を活かすこと」と「持続的な成長につなげること」の2点が重要なポイントとなる。潜在的な力を活かすためには、地域の潜在的な観光資源や魅力を認識しなければならない。地域の人たちが、地域資源や魅力を明確に認識せず活かされている場合もあるが、この場合は継続的な活用には結びつかせることは難しい。地域の観光資源を発掘するには、地域に埋もれた資源や魅力を認識

し、経済的に利用できるような状態にしなければならない。

紀勢線無料区間が開通し、すさみ町への交通流入量が3倍増になり道の駅すさみには多くの観光客が来場している。すさみ町が総力をあげて実施している地域おこしイベントは、5月のイノブータン建国記念祭、7月のビルフィッシュトーナメント、10月のRide on Susamiである(図-3・4・5)。紀勢線の開通は観光開発として絶好の条件であり、将来展望への試金石と期待される。地域おこしによる地域資源発掘は、単発的な取り組みではなく継続的な取り組みにしなければならない。地域イベント開催のノウハウや顧客・ファンから期待感と信頼感などで成功体験から生み出したものが観光資源として新たな蓄積になり、さらなる展開を継続的に推進していくことになる。

図-3 イノブータン王国
建国記念



図-4 すさみビルフィッシュ
トーナメント



図-5 Ride on Susami



(ポスター出典：すさみ町観光協会)

地域おこしが地域を活性化するエンジンとして観光が注目され始め、地域の人々が観光資源の発掘、商品化、販売などに踏み込むことで地域経済の活性化を図ろうとする動きが始まっている。すさみ町においては、その代表的なイベントが Ride on Susami で、観光・旅行分野としては「ニューツーリズム」に入ると考えられる。目的も物見遊山型から目的型・個人志向型・成熟型へと変化している。紀勢線の開通により、空洞化した国道42号を有効利用し「サイクリングロード」とした、スポーツ・旅行・趣味・健康志向をミックスしたイベントで、自然・文化・地域交流を深掘りした旅行と言える。地域らしさを掘り起し、地域の人達が作り上げる観光の視点で付加価値は高いと考えられる。しかしながら、知名度が高まったことで、実際に地域経済が向上し、人口減少が止まるという関係性を示す調査や分析は行われておらず、地域おこしのイベントの成功が、地域活性化にどういった関連性を持つてつながっているかの確証は得られていない。

2 研究の方法

新規の自動車道建設や、インターチェンジ（IC）の設置などの道路インフラ整備には様々な効果が存在し、成果や効果が顕在化するのに時間を要するものがあり、ミクロ的な変化とマクロ的な変化で捉える必要がある。自動車専用道の存在効果は、一般道を利用しなくとも自動車専用道が使えるという期待や安心感があり（利用可能性サービス）や、自動車専用道や IC が身近に存在していることそのものに起因するものである。紀勢線延伸の目的のひとつに観光レジャーの活性化により、地域経済の好循環が挙げられている。そこで、本研究では、すさみ町の観光資源発掘という観点から、まず地域観光資源 SWOT 分析を行い、その後「すさみ IC・すさみ南 IC」開通前と開通後の交通量調査、イノブータン王国建国祭の入場者調査、道の駅すさみの来訪者数調査、Ride on Susami のアンケート調査を分析し効果を検証した。地域に対する観光需要、すなわち、すさみ町を訪れる観光客がどういった要因で増減するかということは、観光分野を対象とした研究の中でも注目が高い研究テーマの 1 つである。地域の観光資源と隣地域との競合や関係性などに要因を求める調査は、観光資源・観光施設・交通量などの要素から地域の観光的魅力を定量化し、観光客数の推計も応用しなければならない。

2-1 地域観光資源 SWOT 分析と観光資源開発の持続可能性

すさみ町の何が地域観光資源になり得ることができるのかについては、地域観光資源 SWOT 分析によって重要要因を抽出した。通常 SWOT 分析は企業のビジネスがその時点で置かれている状況を把握することに用いられるフレームワークである。今回の地域観光資源 SWOT 分析では、すさみ町の観光の現状を Strength（強み）、Weakness（弱み）、Opportunity（機会）、Threat（脅威）の 4 つに分類し内部環境や外部環境について分析を行い、方向性や改善策を洗い出し、地域観光資源の創出へとつなげた。南紀地域において、宿泊観光客数が最も多いのは白浜町で観光の中心的な存在である。和歌山県内の市町村別宿泊観光客数は常に最上であり、ブランド評価においても認知度・魅力度が高い。それを参考にしながら、本稿では、地域観光資源の SWOT 分析（ベース）を下記の 3 つのポイントで明確に構築することにした。

- ① すさみ町がターゲットと想定する観光客がどのようなニーズを持ち、どのような視点で、すさみ町の何に価値を見出して選択しているか。
- ② すさみ町の資源やサービスを把握することにより、観光振興の方向やポテンシャル。
- ③ すさみ町の地域資源やサービス、それらを活用した観光振興の状況把握。

地域観光資源の SWOT 分析（ベース）と様々なデータを使って分析を行った。データは、紀勢線が開通する以前の 2013 年から紀勢線開通直後の 2016 年度、観光客の動向が安定した 2019 年までの 7 年間で収集したデータの中から 14 種を利用した（表-1）。観光資源開発と持続可能性の分析導入と考え方は地域観光資源 SWOT 分析をベースとするため、「強み・弱み・機会・内部環境・外部環境」について次の内容でクロス整理した。

- ①「機会」×「強み」は「機会」を最大限に活用しながらすさみ町の「強み」を伸ばしていくための核を示すものであり、最終的には観光資源開発のテーマとする
- ②「機会」×「弱み」は「弱み」により観光資源開発のビジョン達成の「機会」を逃さないための核を示すものであり、「弱み」の改善に必要な方向を示す。
- ③「脅威」×「強み」は、観光資源開発のビジョン達成の「脅威」を回避するための核を示すものであり、「強み」そのものの価値を向上させ、「白浜町の観光地、串本町の観光地」との差別化に必要な方向を示す。
- ④「脅威」×「弱み」は、観光資源開発のビジョンが「脅威」や「弱み」で失敗を招かないための核を示すものであり、避けられない「脅威」や「弱み」に対する観光振興の方向を示す。

表 - 1 現地調査の内容・場所・調査月

現地調査回数	現地調査内容	場所	調査月
1	ナンバープレート調査	イノブータン建国記念祭駐車場	2013年5月
2	入場者数調査	イノブータン建国記念祭出入口	2013年5月
3	アンケート調査	イノブータン建国記念祭出入口	2013年5月
4	交通量調査	道の駅すさみ交差点前	2016年3月
5	アンケート調査	道の駅すさみ	2016年5月
6	ナンバープレート調査	道の駅すさみ駐車場	2016年5月
7	入場者数調査	イノブータン建国記念祭出入口	2016年5月
8	入場者数調査	ケンケンかつお大会漁協	2018年3月
9	入場者数調査	イノブータン建国記念祭出入口	2018年5月
10	入場者数調査	イノブータン建国記念祭出入口	2019年5月
11	交通量調査	平松交差点	2017年2月
12	交通量調査	道の駅すさみ交差点前	2017年5月
13	アンケート調査	Ride on Susami ゴール会場	2018年11月
14	アンケート調査	Ride on Susami ゴール会場	2019年10月

(筆者が作表)

次に、すさみ町が観光地として求められる資源やサービスと、現時点の状況とのギャップを検証することにより、解決すべき課題を整理する。ギャップ（乖離）の分析をすることで、すさみ町の観光地としてのビジョン（理想）と、ビジョンと現実のギャップを抽出して解決すべき課題を明確にできる。その際に、現状の観光資源とサービスが、「そのまま使えないもの・そのまま使えるもの・改善すれば使えるもの・新しく作らなければならないもの」という観点で整理する。また、これまでうまくいかなかった理由や足りないこと（もの）等について整理することが可能になる。持続可能な地域づくりと地域活性化を実現していくためには、地域観光開発の取り組みが、観光客だけでなく、地域経済、地域社会、地域住民に対してバランスよく経済的プラス効果を与え続けることが重要となる。

2-3 新規の自動車道建設とストロー効果の関係性

半世紀ほど前、日本は1964年の東京オリンピック開催に向け、日本初の高速道路である名神高速道路を1963年に開通させ、1964年には日本初の新幹線である東海道新幹線を開通させた。この時代以降、高速道路建設や新幹線などの交通インフラ整備は、①雇用の創出、②所得の増大による消費拡大、③短期的に需要を下支え、④GDPを押し上げる効果（フローの効果）、⑤移動時間の短縮、⑥輸送費の削減、⑦社会の生産性向上をもたらすストック効果があり、地域に様々な変化を与えると考えられるようになってきた。しかしながら、交通インフラ整備などによる公共事業は、地域経済効果のマイナス影響も考えなければならない。交通インフラ整備によるマイナス影響の1つに「ストロー効果」がある³。人口移動という視点では、人口縮小により人口流入と人口流出の二極分化が起き、過疎地域では極度な人口流出になっている。無料高速道路の開通など、交通インフラが整備されると相対的に人口密度が高い地域への若い人口の移動が増える傾向がみられる。この人口減少により、地方の税収入が減少し行政サービスの格差が生じる。すさみ町内における無料高速道路開通によるストロー効果が過疎の町に与える負の影響を明らかにするため⁴、交通量調査、ヒヤリング調査、RESASデータ、国土交通省のデータ、「道の駅すさみ」の駐車場と「イノブータン王国建国祭」の駐車場で車ナンバープレート調査、駐車場の時間別利用状況調査、来場者がどの地域から来ているかの調査をし、それらを分析して評価する方法を試みた。これら定点観測で得たデータの可視化は、自動車道建設とストロー効果の関係性から長期変動特性の発見に有効な手段である。

3 調査結果

日本国内の過疎地域の自治体において、地域振興策が比較的うまくいっている地域とそうでない地域に明暗が分かれている。何をベンチマークにして、地域おこしが地域活性化への成功となったのかを究明しなければ、意味の無い地域おこしになってしまう。最も理想的な成功のアウトプットと考えられるのは、「地域おこしの結果、地域の経済状況が好転し、それによって雇用が増え、地域が活気を取り戻し若者が地域に定着し人口減少から人口増加にV字回復する」ケースだと考えられる。これを評価する方法については、通常は、経済の活性化の度合いを測る意味で人口を指標にして減少に歯止めをかけられたかを判断するケースが多い。しかしながら、経済成長が継続していた時代では「地域おこしイベント」を実施して、V字回復で人口増加を期待することも可能であったが、日本の総人口が確実に減少に転換している中で、人口増加を期待することは現実的に難しい。観光客の入り込み数を交流人口として、この増減で評価する方法もあるが、交流人口の増加は、単なる地域おこしでの一過性の観光客入り込み数になることが多く、継続性に疑問が生じる。すさみ町の場合、地域活性化の起爆剤は自動車道のICである。ICはすさみ町内に2ヶ所設置され、そのうち1ヶ所が地域活性化ICであり、もう一方が自動車道の終点ICである。経路も国道42号のみもあり、JR周参見駅の利用など評価する因子が多く、すさみ町内の流入交通モードは複雑な関係になっており、人の移動モードを将来的に予測するモデルの構築には、データの蓄積が必要である。

図-6 地域観光資源と展開の地域観光資源 SWOT 分析

重要要因		外部環境	
<p>◆ 地域ブランドインゴの確立</p> <p>①ビジョン、②組織、③ブランド商品・サービス、④情報発信力、⑤経済循環、⑥人口増加</p> <p>◆ 観光地としてメリハリの効いた差別化と共有</p> <p>◆ 将来性・独自性を源泉としたPR</p> <p>◆ インバウンド客の誘致</p> <p>◆ 白浜町・すさみ町・串本町の観光協会一体化</p>	<p>機会(Opportunity)</p> <p>高速道路の出入り口がある</p> <p>南紀地域への旅行客が年々増加している</p> <p>来訪者の多くは、和歌山県内および大阪府内</p> <p>道の駅の売上が年々増加している</p> <p>RIDE ON SUSAMIが好評である</p> <p>Trip Base 新プロジェクトでホテルが建つ</p>	<p>脅威(Threat)</p> <p>少子高齢化による若者の人口減少</p> <p>農林水産業の衰退</p> <p>鳥獣被害の拡大</p> <p>気候の変化(温暖化)</p> <p>高速道路延伸後のストロー効果</p> <p>南海トラフ地震被害想定が大きい</p>	<p>差別化戦略</p> <p>大手旅行会社とのタイアップ</p> <p>若いカッパル・家族連れ・シニア層に対応したパッケージの開発</p> <p>自転車・オートバイが容易に使える施設の拡充</p> <p>漁獲量・生産量に左右されない商品の開発</p> <p>すさみ町でしか入手できない商品の開発</p>
<p>強み(Strength)</p> <p>高速道路のインターチェンジが2か所ある</p> <p>JR特急が留まる駅がある</p> <p>道の駅がある</p> <p>エビカニ水族館が道の駅隣にある</p> <p>ガソリンスタンドが道の駅隣にある</p> <p>国道42号沿線にイノブランドがある</p> <p>すさみ八景などの景勝地がある</p> <p>温泉がある</p>	<p>積極攻勢</p> <p>すさみ町の魅力発信方法・PR方法の展開</p> <p>通行量が少なくなった国道42号の積極的な活用</p> <p>すさみ町特産農業生産品の開発</p> <p>魅力ある仕事の創出</p> <p>若い家族層への移住促進</p> <p>積極的な外国人観光客PR</p>	<p>段階的施策</p> <p>交流人口(観光客) 施策の立案・予算取り・実施</p> <p>すさみ町観光協会の強化</p> <p>すさみ町民へのPR(町民からの支持)</p> <p>和歌山県内・大阪府内への積極的なPR</p> <p>道の駅すさみを中心にした観光・宿泊・ショッピング拠点の形成(高速バスのバス停の設置)</p> <p>魅力ある仕事場(就業先)の形成</p> <p>若い家族の移住</p>	<p>守り防衛・撤退</p> <p>各イベントのマンネリ化防止</p> <p>紀勢線・国道42号・JRを使った観光ルートの設置とPR</p> <p>隣接自治体(白浜町・串本町・古座町)との連携</p> <p>および観光ルート共有(観光回廊)</p>
<p>内部環境</p> <p>弱み(Weakness)</p> <p>道の駅に朝採れ野菜が少ない</p> <p>土日祝日と長期休暇時期以外の来訪者が少ない</p> <p>若い担い手が少ない</p> <p>若い家族の移住が少ない</p> <p>各イベントのリピーターが増加しない</p> <p>町内に魅力ある労働施設が少ない</p> <p>衣料品を売る店舗がない</p> <p>F1イノブランドの増産が難しい</p> <p>高速バスのバス停が無い</p>			

(出典：浅野英一・石田裕貴, 2018, 地域おこしと観光サイクリングの有効性～和歌山県すさみ町におけるケース・スタディー, 摂南大学地域総合研究所報)

表 - 2 ケンケンかつお祭り来客の出発地域

出発地	割合
田辺市	21%
白浜町	12%
串本町	4%
上富田町	7%
みなべ町	2%
橋本市	2%
御坊市	2%
和歌山市	10%
大阪府	19%
京都府	2%
兵庫県	2%
奈良県	6%
その他	10%
合計	100%

表 - 5 道の駅すさみ駐車場ナンバープレート

ナンバー	2016年3月	2018年2月
和歌山県	55%	44%
大阪	10%	11%
和泉	7%	7%
なにわ	6%	11%
神戸	6%	5%
堺	2%	8%
奈良	2%	6%
京都	2%	5%
名古屋	2%	4%
姫路	1%	1%
岐阜	1%	1%
三重	1%	4%
その他	5%	4%
合計	100%	100%

表 - 3 ケンケンかつお祭り情報入手方法

周知方法	割合
新聞	28%
ポスター	24%
HP	6%
ラジオ	1%
テレビ	1%
口コミ	31%
Facebook	3%
通りすがり	6%
合計	100%

表 - 4 イノブータン王国建国記念祭入場者

居住地域	2013年5月	2016年5月
田辺市	25.3%	18.3%
大阪府	16.7%	13.3%
すさみ町	15.1%	20.6%
白浜町	10.2%	7.6%
上富田町	8.6%	3.1%
串本町	3.2%	3.1%
和歌山市	3.2%	7.6%
古座町	1.1%	0%
奈良県	0.5%	5.3%
上記以外	16.1%	13.0%
合計	100%	100%
移動手段		
自家用車	86%	87.8%
JR電車	7%	0.8%
その他	7%	11.4%
合計	100%	100%
来場者数	8096名	5567名

(出典) 過疎地域に作られた高速道路起終点と地域活性化に関する研究：浅野英一他

表 - 6 すさみ町内国道 42 号交通量調査

調査名	調査年度	調査場所	上下線交通量総数
国土交通省道路交通センサス	2010 年	すさみ町内の国道 42 号	2894 台
本研究調査	2016 年	道の駅すさみ前交差点	9100 台

(出典：2016 年国土交通省道路交通センサスを参考に筆者が作表)

表 - 7 観光地別宿泊施設と宿泊客収容人数比較

観光地	宿泊施設数	宿泊客収容人数
白浜町	192 か所	15,843 名人
串本町	69 か所	3,535 人
すさみ町	10 か所	483 人

(出展：和歌山県 平成 30 年 観光客動態調査報告書を参考に筆者が作表)

下記の 4 種の調査は、2019 Ride on Susami (2019 年 10 月 19・20 日開催) の参加者に行ったアンケート結果 (参加者は約 700 人で回答者は 497 人) である。

表 - 8 会場までの主な交通手段

移動手段	回答数	割合 (%)
自家用車	435	87.5
レンタカー	22	4.4
自転車	19	3.8
JR 電車	17	3.4
その他	1	0.2
回答無し	3	0.6
合計	497	100

表 - 9 居住地域

居住地域	回答数	割合 (%)
和歌山県	200	40.2
大阪府	141	28.4
兵庫県	34	6.8
京都府	23	4.6
奈良県	10	2.0
滋賀県	3	0.6
その他	35	7.0
合計	497	100

表 - 10 すさみ町内宿泊状況

宿泊関係	回答数	割合
日帰り	216	43.5%
1 泊	232	46.7%
2 泊以上	35	7.0%
回答無し	14	2.8%
合計	497	100%

表中のデータは、摂南大学が参加者に直接配布・収集し、すさみ町役場が後日集計

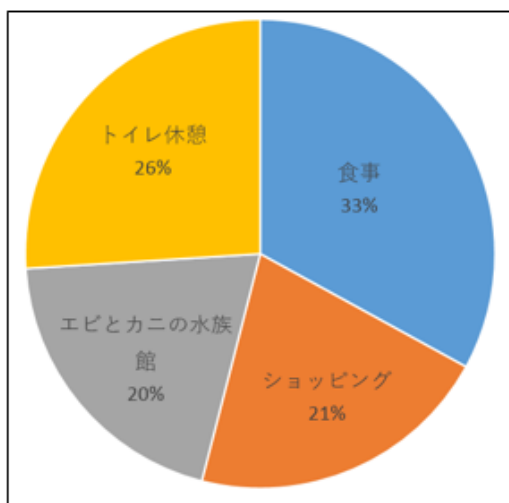
表 - 11 大会中すさみ町内で使ったお金

金額	回答数	割合 (%)
0 円	45	9.1
1,000 円	46	9.3
5,000 円	73	14.7
10,000 円	44	8.9
50,000 円	40	8.0
50,000 円以上	2	0.4
回答無し	247	49.6
合計	497	100

地域観光資源 SWOT 分析と 11 種類(表-2~12)のデータによる分析の結果、様々な事象を確認することができた。イノブータン建国祭は 33 年間連続で開催されている最大の恒例行事である。紀勢線開通前の 2013 年のデータと開通後の入場者数を比較した結果、開通後は 2,500 名以上減少していた。紀勢線の開通は観光開発として絶好の条件であり、将来展望への試金石と期待されたが、入場者数は約 30%減少し、年々確実に減少している。すさみビルフィッシュトーナメントは、豪華クルーザーを使ったお金持ちのスポーツであり、固定の常連客がいることから、参加者の変化はあまりない。紀勢線開通によって、それまで主要幹線道路であった国道 42 号(一般道)の交通量が、大幅に減少したことにより、すさみ町内の国道 42 号に増え始めたのは、雄大なリアス式海岸線を走行しながら楽しむオートバイツーリストと、サイクリングツーリストである。こういった背景から、すさみ町は 2017 年から Ride on Susami (サイクリング大会)が開催し、初年度のエントリー数(有料)は 500 名で、2019 年は約 700 名であった。この大会で観光客がすさみ町で支出した額は 5,000 円が一番多く、単純合計計算で 350 万円である。すさみ町内の宿泊に関しては、1泊が 232 名で 2泊以上が 35 名である。単発のイベントであるため、長期的に大きな影響を及ぼす財政収入にはなっていない。

すさみ町内の交通量の変化では、道の駅すさみ前交差点の串本方面上下線は紀勢線利用が約 9,100 台に対し、平松交差点の串本方面上下線では国道 42 号利用が約 2,400 台であり、紀勢線利用率は国道 42 号に比べ 3 倍となっている。道の駅は、大きな集客力を持っており、ビジネス創造のポテンシャルが高い。こうした場所にビジネス創造のための仕掛けを道の駅に注入することが、地域内発型の産業創出につながり、経済活動による地域活性化を実現させることになる。道の駅は、運転手が最大の利用者になるが、運転手以外の新たな利用者層の確保も必要である。女性をターゲットに据えるのであれば、おしゃれなカフェを設置し、スイーツなどを提供するというビジネスが考えられる。ファミリー層をターゲットにするのであれば、子どもの遊具などを設置することが必要である。新たな利用者層を取り組むための商品・サービスを提供することが、マーケットの創造につながる。道の駅すさみの来場者に対して、来場目的調

図-7 道の駅すさみ来場目的



(出展：筆者の現地調査を基に作表)

査(2016年5月)を行った(図-7)結果、食事 33%、ショッピング 21%、エビとカニの水族館 20%、トイレ休憩 26%であった。また、道の駅すさみ前交差点から、道の駅すさみの駐車場に出入りした車の数から駐車場の受け入れキャパシティーは1日延べで1,800台であることが判明し、来場者がピークを迎える午前10時からメイン駐車場が満車になりはじめ、最大ピーク時の正午には、完全満車となり来場者数が頭打ちになっている。駐車場が満車の場合、来場者は次の目的地に向かうか、車列で待機するかを選択となる。現状では、道の駅すさみ前の交差点は、土・日曜日と祭日には飽和状態になっており、この状態が慢性的に続く

来場者の心理状態は「不満」となり、「駐車スペースが少ない」というイメージが定着し、客離れに発展する。車列渋滞が、ドライバーに与える心理的な影響として長時間待たされることで、将来的に心理的な阻害要因となり、特別なことがない限り、頻繁に立ち寄りなくなる可能性が高くなり、素通りすることが多くなる。来場客を満足させるには、心理的イメージと物理的イメージの両方を成立させることが必要である。

2010年に行われた国土交通省道路交通センサスによると、国道42号串本町・すさみ町線の交通量は昼間12時間自動車類交通量の上下合計台数は2894台である。本調査が実施した2016年3月では道の駅前交差点の交通量は上下合計台数9100台となり6年間で非常に増加している。これは国道42号の自然増ではなく、紀勢線開通による増加である。紀勢線開通によるすさみ町内の国道42号沿線のストロー効果については、調査の結果として商店が非常に少ないことから大きなマイナス影響は無いことが判明した(表-12)。

表 - 12 紀勢線開通による国道42号沿線(すさみ町内)のストロー効果の影響

国道42号区間	ストロー効果	その他
日置大橋交差点～平松交差点	マイナス影響なし	沿線商店がない
平松交差点～道の駅すさみ前交差点	大きな影響なし	沿線商店が少ない
道の駅すさみ前交差点～串本	プラス影響あり	すさみ南ICが終点

(出典：筆者が作表)

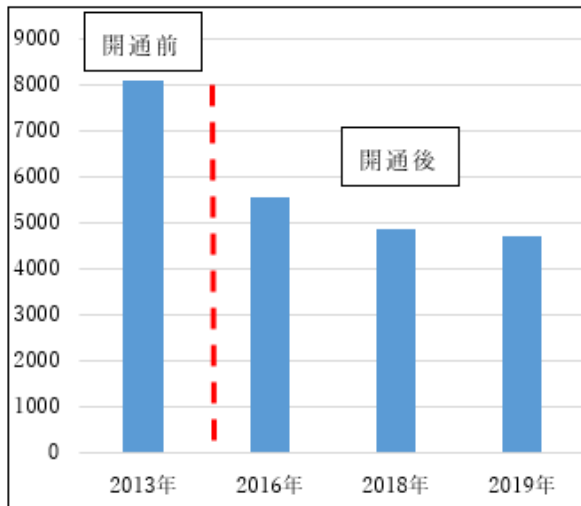
道の駅すさみ前交差点から串本方面に向けては、現在のところ紀勢線すさみ南ICが終点となっており、通過する観光客を対象にした商店・レストラン・コンビニエンスストア・ホテルが新規開業しており、プラス影響が出てきている。数年後には、すさみICから串本ICへと、紀勢線が延伸されるため、人の流れの変化が起こり、現在のような賑わいがいつまで続くかは未確定である。

4 結論・考察

過疎債を利用して建設した「すさみIC」は、地域活性化ICとして設置しており存在意義は地域を活性化(観光レジャー活性化)することにある。すさみ町最大の観光イベント「イノブータン王国建国祭」は37年間連続で開催されており、地域での知名度が高い。紀勢線の開通もあって、来場者は年々増加すること予想され、観光レジャー活性化として将来展望への試金石と期待された。しかし、開通前2013年の来場者は8096名で、開通後の2016年は5567名、2018年は4872名、2019年4,696名と来場者が年々減少しており地域活性化IC開設による観光レジャーの活性化という思惑通りには進んでいない(図-8)。調査分析の結果で、紀勢線開通による国道42号沿線(すさみ町内)のストロー効果の影響は表れておらず、ここに観光的矛盾が生じている。観光客の数が有限であるとすれば、どこかの地域が客数を増やせば、どこかの地域が客数を減るというゼロサムが存在するのがストロー効果である。この矛盾の答えとして、紀

勢線道開通により、以前までは、片道 2 時間以上かかった距離が、60 分以上短縮されたという時間的距離マインド(図 - 9)が、利用者にとって、もう少し遠くまで足を延ばそうという時間的距離マインドに強く影響し、それがストロー効果としてすさみ町の観光（イノブータン建国記念祭の入場者数）に影響していると考えられる。

図 - 8 イノブータン王国建国記念祭入場者数



(出展：筆者の現地調査を基に作表)

図 - 9 和歌山市からすさみ町への移動
(一般道と紀勢線)の時間比較



(出展：Yahoo Japan ルート検索を利用して筆者が作図)

近い将来に紀勢線がすさみ南 IC から串本 IC まで延伸される計画になっている。この新しい区間延伸により経済規模や観光規模大きな串本町に求心力が移り、すさみ町は単なる自動車専用道路の通過点となり、串本町に人・モノ・金が流出して地域が空洞化してしまう可能性がある。その前兆が、イノブータン王国建国記念祭の入場者減少と考えられる。すさみ町が単なる通過点ではなく、来町者（観光客）にモノあるいはコトを消費することが観光による地域経済を支えることに結びつく。すさみ町への来町が「観光」の入口で、そこからすさみ町の生業（なりわい）や暮らしぶりを伝えて、それを域内消費につなげられるようにしなければならない。地域特有の観光商品は供給が制限される、観光客を惹きつける競争優位な魅力は、地域住民によって創造されるところであるのであれば、人口減少は魅力低下につながり、牽いては観光客数減となる。観光客にとっては、市町村境界や県境は全く意味がなく「移動できる範囲内で、体験できるコト」を行政の壁を超えた観光資源供給が重要である。

行政の壁を超えた観光の具体的な候補の1つとして、提案できるのは「地域テーマパーク型サイクリングロード」としてのブランドに基づくツーリズムを中心とした広域観光の構築である。本研究の結論として、観光資源に着目した地域活性化の現状と将来展望からすさみ町における自動車専用道の開通と地域おこしとの関係性を鑑みると、すさみ町のブランド価値を強化・創出するには紀勢線と国道42号を観光回廊として隣接自治体と連携型ゾーニングにより「南紀ブランド」を構築し観光圏を拡大することで季節変動に強い観光地にすることである。現在行われている単発なサイクリングイベントではなく、年間を通じた健康サイクリング型への展開が必要である。地域テーマパーク型サイクリングロードに関してのPRは、日本国内にとどまらず、インバウンド客に周知し、興味を集める施策が必要である。関西国際空港に近接し、

急速に増加する個人観光客の多様なニーズを踏まえ、PR強化、コンテンツの充実、受入環境の整備に取り組む観光資源を対象市場に対応した戦略的にプロモーションすることが重要である。有効的な具体案として、白浜空港（自転車レンタル）⇒サイクリング⇒白浜⇒サイクリング⇒すさみ⇒サイクリング⇒串本（自転車返却）⇒JR特急・直行バス⇒白浜空港といったゴールデン回廊周遊による観光地の誘致促進のため、ターゲットとする国の有力エージェント、旅行事業者、ブロガー、メディアなどに現地を視察してもらうツアーの実施、白浜空港へのチャーター便誘致である。これら白浜町・すさみ町・串本町をゴールデン回廊として、売り込むためには、3つの自治体が協力し合い南紀広域ブランドとして地域テーマパーク型サイクリングロードというブランドの創出が今後の「鍵」となる。インバウンドの誘致は、季節変動にとらわれない強い要因があり、サイクリングロードによる観光による潜在的なインバウンドは大きい。新規観光客だけでなく、リピーター客の訪問意欲を高める付加価値作りとして、広域的観光ブランドにつなげる基礎となる。地域に根付いたテーマ性や特性を活かした観光回廊や周遊ルートは、地域の人達だからこそできる部分が多く、食文化、生活文化・伝統文化など、地域の「人・物・事」をブランドに結び付ける可能性を秘めている。ひいては南紀ブランドの創出に大きな期待をかけることができることとなる。

註

- 1) 2017年3月の国土交通省観光庁の旅行・観光産業の経済効果に関する調査研究によると、観光消費がもたらす生産波及効果（直接効果を含む）は52.1兆円、このうちの付加価値効果は25.8兆円であり、これにより440万人の雇用効果があるという結果となった。
- 2) すさみICは「地域活性化IC」と言われるもので、建設・整備費を主に地方公共団体が負担している。地域活性化ICは、地元への効率的なアクセスを確保することにより、地域経済の浮揚、雇用創出の促進、周辺道路の渋滞緩和等を図り、地域経済を活性化する目的がある
- 3) 小野ら（2005）は、「高速交通機関がもたらすストロー効果に関する研究～長野新幹線沿線を対象にした統計データによる検証～」でストロー効果が実際に存在するかを統計データにより検証し、ストロー効果の実態を研究した。

引用・参考文献

- [1] 浅野英一・石田裕貴, 2017, 道の駅による地域活性化とストロー効果対策, 摂南大学地域総合研究所報, 第2号, pp69～81
- [2] 浅野英一・石田裕貴, 2018, 地域おこしと観光サイクリングの有効性～和歌山県すさみ町におけるケース・スタディー, 摂南大学地域総合研究所報 pp15～27
- [3] 観光動態調査報告書（2018）, 和歌山県
- [4] すさみ町まち・ひと・しごと創生総合戦略（2016）, すさみ町役場
- [5] 総務省 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所 将来推計人口（2013）, 総務省 住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数
- [6] 小野政一（2005） 高速交通機関がもたらすストロー効果に関する研究～長野新幹線沿線を対象にした統計データによる検証～ 土木計画学研究・講演集 巻：32 pp75