

7.4 交流可能圏域に着目した評価指標の開発に係る分析事例(中部地整)  
 (東海北陸自動車道の全線開通効果に関する分析事例)

7.4.1 背景及び目的

① 背景

本稿は、国土技術研究会指定課題における「交流可能圏域に着目した評価指標の開発」に係る分析事例として、中部地方の高規格幹線道路整備を例として、道路整備によるアクセス性向上が、観光に及ぼす可能性について、「交流圏人口」を用いて検討を行った事例である。

中部地方の北部に位置する岐阜県飛騨地域周辺は、世界遺産(白川郷・五箇山の合掌造集落)、古い町並み(高山市三町伝統的建造物群保存地区等)、奥飛騨温泉郷、国立・国定公園(白山国立公園、中部山岳国立公園等)、歴史・文化(高山祭等)など、全国有数の観光資源に恵まれている<sup>1)</sup>(図-7.32)。



図-7.32 飛騨地域周辺の主な観光資源

一方、交流の基盤である中部圏の高規格幹線道路は、平成 19 年(2007 年)9 月に中部縦貫自動車道(高山西 IC~高山 IC)、平成 20 年(2008 年)2 月に新名神高速道路(亀山 JCT~草津田上 IC)が開通し、平成 20 年(2008 年)7 月には東海北陸自動車道(飛騨清見 IC~白川郷 IC)が開通予定である。

このうち、飛騨地域を通過する東海北陸自動車道は、日本中央部で太平洋(東海地域)と日本海(北陸地域)を結ぶ延長 185 km の高規格幹線道路である。当該路線は昭和 61 年 3 月に岐阜各務原~美濃間が開通して以来、順次開通し、残る飛騨清見~白川郷間の開通により全線開通することになる(図-7.33)。



図-7.33 東海北陸自動車道等の整備状況

## ② 目的

今回の指定課題の分析の事例としては、平成17年(2005年)度末～平成20年(2008年)7月に開通する(した)東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、新名神高速道路の開通(以下、「東海北陸自動車道の全線開通等」という)により、アクセス性向上が図られ、観光できる範囲の広域化が進み、岐阜県飛騨地域の観光ポテンシャルの向上が見込まれることから、「交流圏人口」の試算及び分析の事例として「観光入込客数」と「交流圏人口」の関係に着目し、東海北陸自動車道の全線開通等に伴う交流圏や観光交流の拡大の可能性等について検討を行ったものである。

## 7.4.2 分析事項及び分析方法

### ① 分析事項

国土交通省政策統括官付政策調整官室発行の「総合交通分析システム<sup>ナイタス</sup> ver1.6.0 (National Integrated Transport Analysis System)」を使用し、5倍地域メッシュを基本として以下の試算を行った。

#### (1) 交流圏人口と観光入込客数の相関分析 (最も相関の高い時間交流圏の選定)

観光交流は、観光地の魅力をもとめて行動するものであり、一概に道路が整備され観光地へのアクセス性向上が観光行動につながるというものではないが、アクセス性向上が、観光交流を増加する一つの要素と考えられる。このため、道路整備によるアクセス性向上が、観光交流に及ぼす可能性を検討するにあたって、統計データとして「観光入込客数」を使用し、移動時間の短縮によって生じる「交流圏人口」の変化が「観光入込客数」とどの程度、相関関係にあるのかについて分析を行った。

分析にあたっては、移動に掛かる時間によって、各市町村の「観光入込客数」と算出する「交流圏人口」との相関関係に差があると考えられるため、1時間～4時間の各時間での相関関係を確認して、最も相関関係の高い時間について確認し、以降の検討を行うこととする。

#### ◆分析事項(検討フロー)

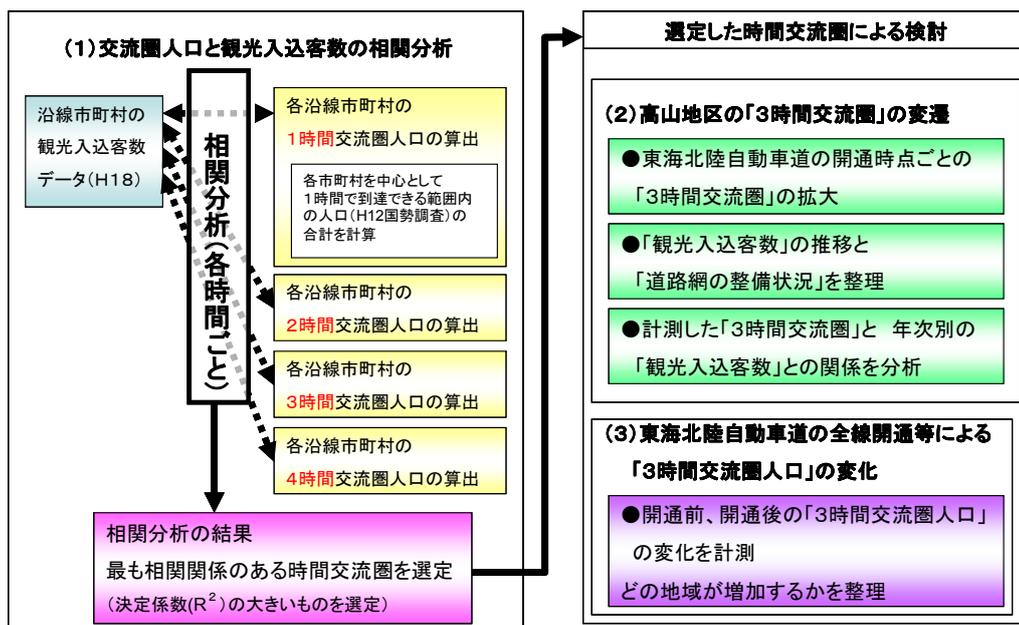


図-7.34 分析事項 (検討フロー)

## (2) 高山地区の「3時間交流圏」の変遷

東海北陸自動車道等が順次整備されていくのに伴い、飛騨地域の観光拠点である高山地区(旧高山市)から3時間で到達可能な圏域「3時間交流圏」及びその人口「3時間交流圏人口」がどのように推移していくかを計測した。また、高山地区の「観光入込客数」の推移と「道路網の整備状況」を整理した。さらに、計測した高山地区の「3時間交流圏人口」と年次別の「観光入込客数」との関係について分析した。

## (3) 東海北陸自動車道の全線開通等による「3時間交流圏人口」の変化

東海北陸自動車道の全線開通等の

開通前(平成 17 年(2005 年)度末)及び開通後(平成 20 年(2008 年)7 月)の「3時間交流圏人口」の変化を計測し、道路整備によりどの地域が増加するかを整理した。



図-7.35 分析対象とした主な道路ネットワーク

## ② 分析方法

前記の各分析事項について、その分析方法・条件を整理すると以下の通りである。

### (1) 交流圏人口と観光入込客数の相関分析（最も相関の高い時間交流圏の選定）

#### 1) 対象道路ネットワーク

平成 17 年度末(2005 年度末)時点(開通前)の道路ネットワークに基づいて計測した。

#### 2) 沿線市町村の位置

東海北陸自動車道沿線市町村の位置は、平成 18 年(2006 年)時点の各市役所・町村役場で代表した。

#### 3) 1～4時間で到達可能な「交流圏人口」の集計方法

5倍地域メッシュ(5km×5km メッシュ)単位で所要時間を計測し、5倍地域メッシュ人口(平成 12 年国勢調査)を集計した。

#### 4) 沿線市町村別「観光入込客数」

東海北陸自動車道沿線市町村別の「観光入込客数」については、富山県・岐阜県内は平成 18 年、愛知県内は平成 17 年の数値を用いた。

## (2) 高山地区の「3時間交流圏」の変遷

### 1) 対象道路ネットワーク

昭和55年(1980年)度末、平成2年(1990年)度末、平成12年(2000年)度末、平成17年(2005年)度末、平成20年(2008年)7月時点の道路ネットワークに基づいて計測した。

### 2) 計測対象

上記(1)で確認した最適な時間交流圏として、高山地区の「3時間交流圏」と「3時間交流圏人口」について計測した。

### 3) 「3時間交流圏」及び「3時間交流圏人口」の集計方法

5倍地域メッシュ単位で所要時間を計測し、5倍地域メッシュ人口(平成12年国勢調査)を集計した。

## (3) 東海北陸自動車道の全線開通等による「3時間交流圏人口」の変化

### 1) 対象道路ネットワーク

東海北陸自動車道の全線開通等の開通前(平成17年(2005年)度末)及び開通後(平成20年(2008年)7月)の道路ネットワークに基づいて計測した。

### 2) 計測範囲(影響範囲)

東海北陸自動車道の全線開通等の影響を計測するため、未開通区間の前後端部となる「飛騨清見IC」及び「白川郷IC」から3時間で到達可能な市町村のみを計測の対象とした。

### 3) 「3時間交流圏人口」の集計方法

市町村メッシュ単位で平成16年(2004年)3月時点の市町村について、平成12年国勢調査市町村別人口(平成16年3月までの市町村合併を考慮)を用いて計測した。

これらの分析に当たっては、移動動時間はNITASの平均旅行速度及び平成11年道路交通センサスの混雑時旅行速度を用いた。また、新規の高速自動車国道の速度は80km/hと設定した。

## ③ 使用データ

本分析で使用したデータは以下通りである。

- (1) 平成12年 国勢調査(人口) 総務省統計局(市町村別人口、メッシュ人口)
- (2) 観光統計 高山市商工観光部観光課(昭和55年～平成18年)
- (3) 平成18年 岐阜県観光レクリエーション動態調査 岐阜県産業労働部観光交流課
- (4) 平成18年 富山県観光客入込数(推計) 富山県商工労働部観光課
- (5) 平成18年 統計からみた石川県の観光 石川県観光交流局交流政策課
- (6) 平成17年 愛知県観光レクリエーション利用者統計 愛知県産業労働部観光コンベンション課

### 7.4.3 分析結果

#### ① 交流圏人口と観光入込客数の相関分析（最も相関の高い時間交流圏の選定）

1～4時間の各時間の「時間交流圏人口」と沿線各市町村の「観光入込客数」の相関分析を行った結果、相関を示す決定係数についてみると、各時間とも、ある程度の相関が見られるものの、「3時間交流圏」の決定係数が0.3361でやや良い相関があり、最も高いことから、ここでは「3時間交流圏」を用いて以降の分析を行うこととした。（参考：3時間での移動は日帰り可能な時間圏<sup>3)4)</sup>とされている。）

※ 決定係数( $R^2$ )とは、相関係数(R)を2乗したもので、相関分析等にあたり、ある変数(観光入込客数)と他の変数(各時間交流圏人口)との相関関係を示す直線回帰式( $y=ax+b$ )のあてはまりの精度を示す尺度である。決定係数の明確な基準はないが、目安として、0.8以上なら精度が非常によい、0.5以上なら良い、0.25以上ならやや良い、0.25未満なら良くないと言われている<sup>5)</sup>。

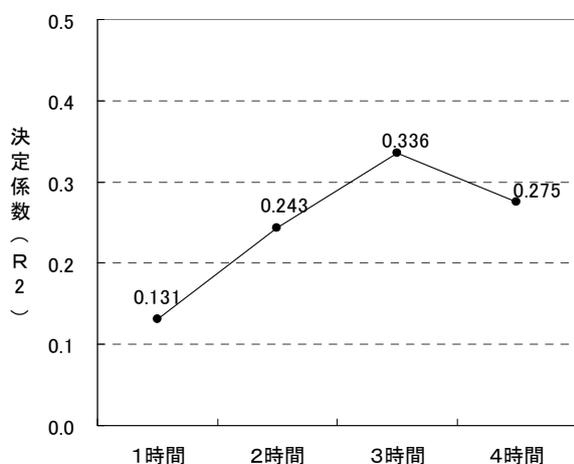


図-7.36 時間交流圏域別決定係数

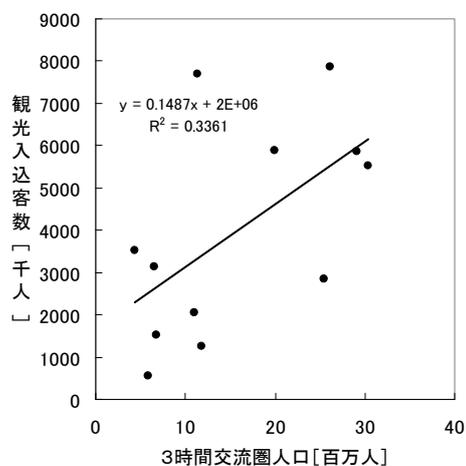
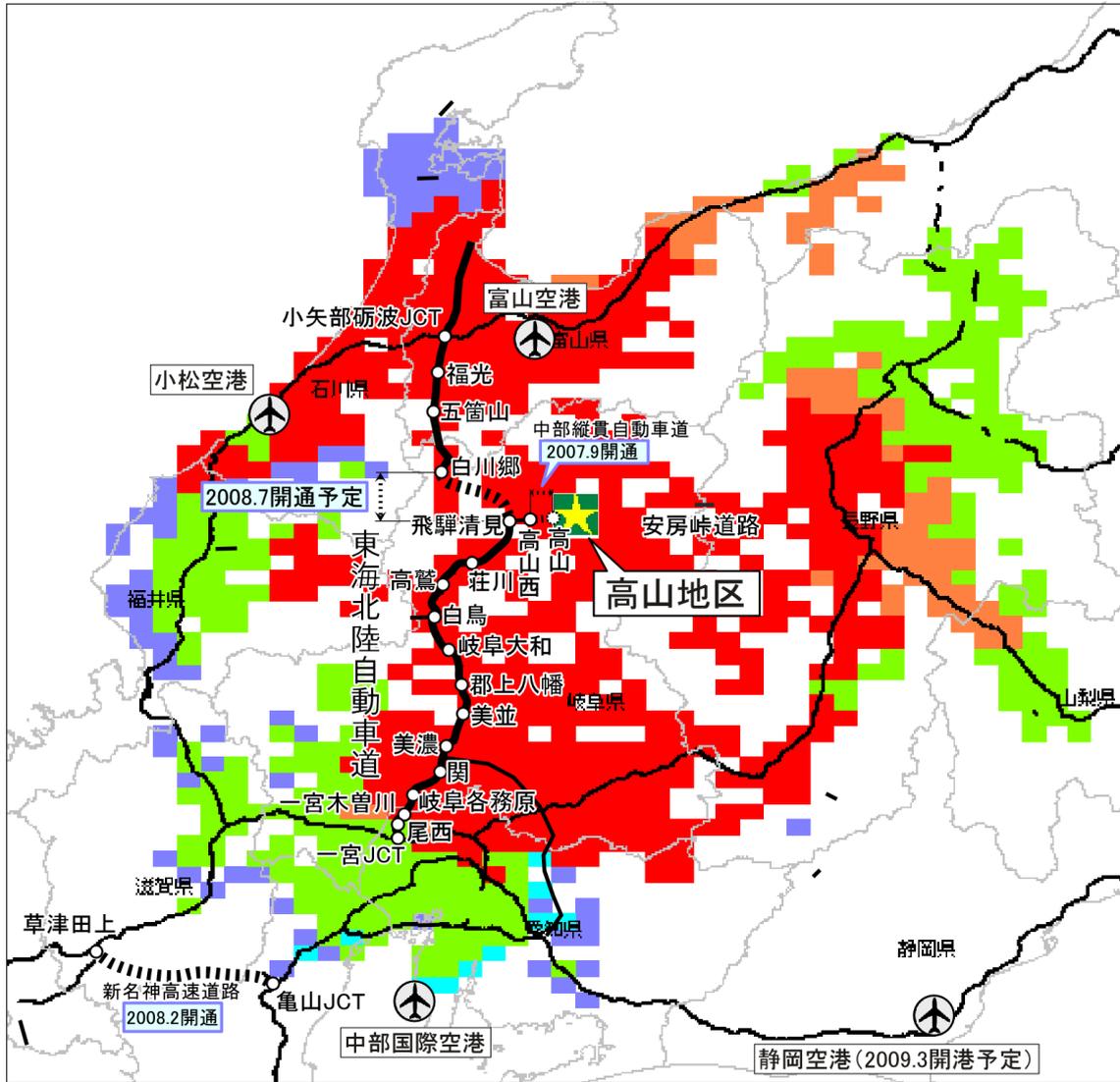


図-7.37 3時間交流圏における相関分析

② 東海北陸自動車道等の整備の進捗に伴い高山地区の「3時間交流圏」が拡大

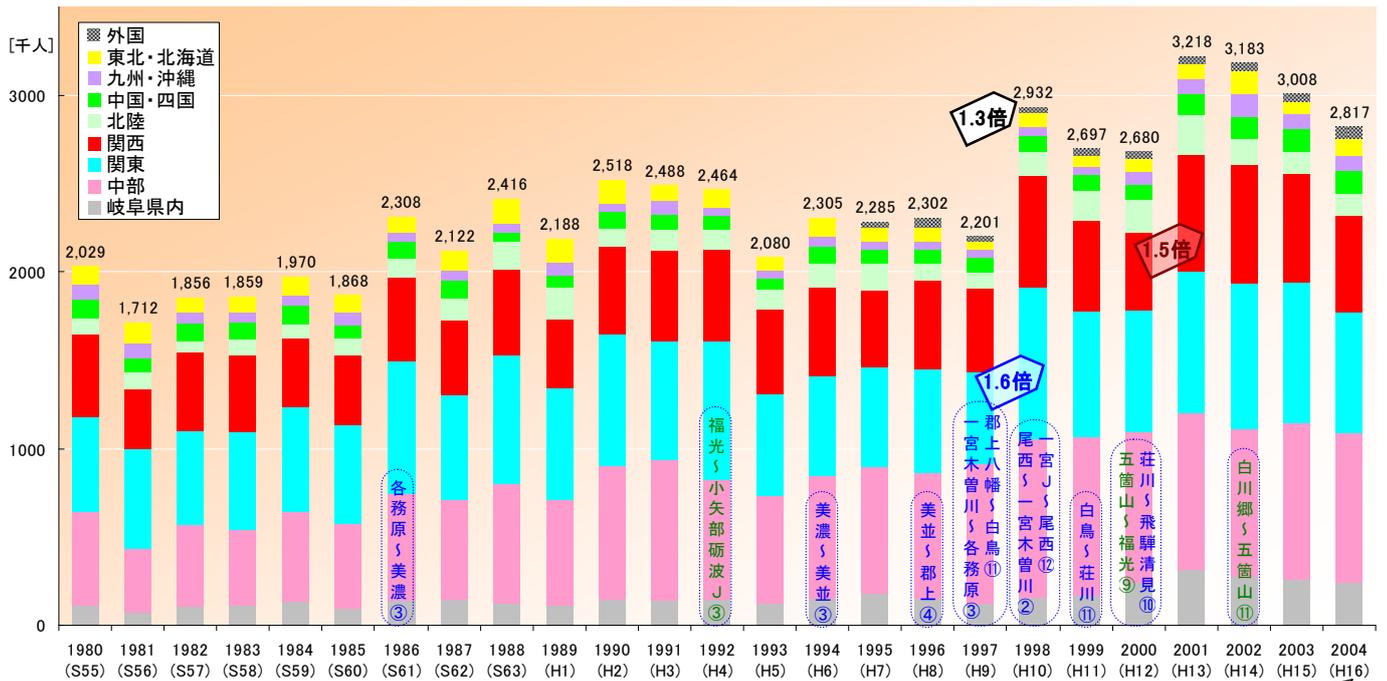
高山地区の「3時間交流圏」の変遷の分析の結果、東海北陸自動車道等の整備に伴って高山の「3時間交流圏」及び「3時間交流圏人口」は拡大してきており、「観光入込客数」も増加傾向である(図-7.38、図-7.39)。特に平成9年(1997年)～平成10年(1998年)にかけて安房峠道路開通、東海北陸自動車道と名神高速道路の接続により、「観光入込客数」が関東から「1.6倍」、全体で「1.3倍」と大幅に増加している。



※東海北陸道の開通段階ごとに、国土技術政策総合研究所の5倍地域メッシュ(5km×5km)及び、デジタル道路地図データに基づいて算出した3時間交流圏を重ね合わせて図化。

図-7.38 東海北陸自動車道等の開通状況と高山地区の「3時間交流圏」及び「3時間交流圏人口」の変遷

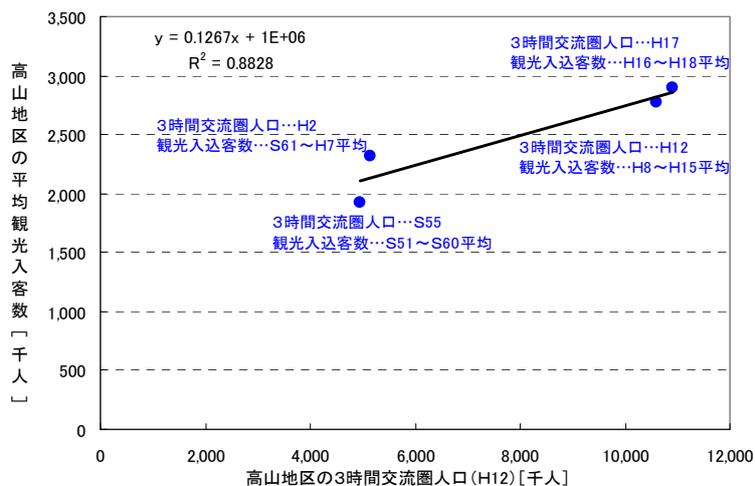
凡例	3時間交流圏人口	東海北陸道の開通区間
昭和55年(1980年)度末の3時間交流圏	494万人	—
平成2年(1990年)度末	516万人	美濃IC～一宮木曾川IC
平成12年(2000年)度末	1,060万人	小矢部砺波JCT～五箇山IC 飛騨清見IC～美濃IC
平成17年(2005年)度末	1,091万人	五箇山IC～白川郷IC
平成20年(2008年)7月	1,150万人	白川郷IC～飛騨清見



※吹き出しについて、○内の数字は開通月  
 ※青字は東海北陸自動車道(飛騨清見以南)、緑字は東海北陸自動車道(白川郷以北)  
 ※黒字は、中部縦貫自動車道

図-7.39 高山地区(旧高山市)の方面別観光入込客数の推移

高山地区の「3時間交流圏人口」と「観光入込客数」の相関関係を整理し、決定係数は0.8828となり精度はよいことから、この回帰式を用いて推計すると、東海北陸自動車道の全線開通等の開通後は、開通前に対して、高山地区の「3時間交流圏人口」は「約60万人(約5%)」増加し、「観光入込客数」は「約3%」増加すると試算される。



※高山市の「3時間交流圏」を計測した年次の「3時間交流圏人口」をX軸に、当該年度を中心とした10(8または3)年間の「観光入込客数」の平均をY軸にプロットして、これらの関係を整理した。

図-7.40 高山地区(旧高山市)の「3時間交流圏人口」と「観光入込客数」の相関分析

### ③ 東海北陸自動車道の全線開通等による「3時間交流圏人口」の変化

東海北陸自動車道の全線開通等による「3時間交流圏人口」の変化については、東海北陸自動車道の全線開通等による影響範囲(計測範囲)は、岐阜県を中心に「10 県」に渡ると試算される(図-7.41)。

「3時間交流圏人口」は、影響範囲全体で「約 62 百万人」増加すると試算され、開通区間に隣接する高山市・白川村・福光町など「18 市町村」で「3時間交流圏人口」が 100 万人以上増加すると試算される。

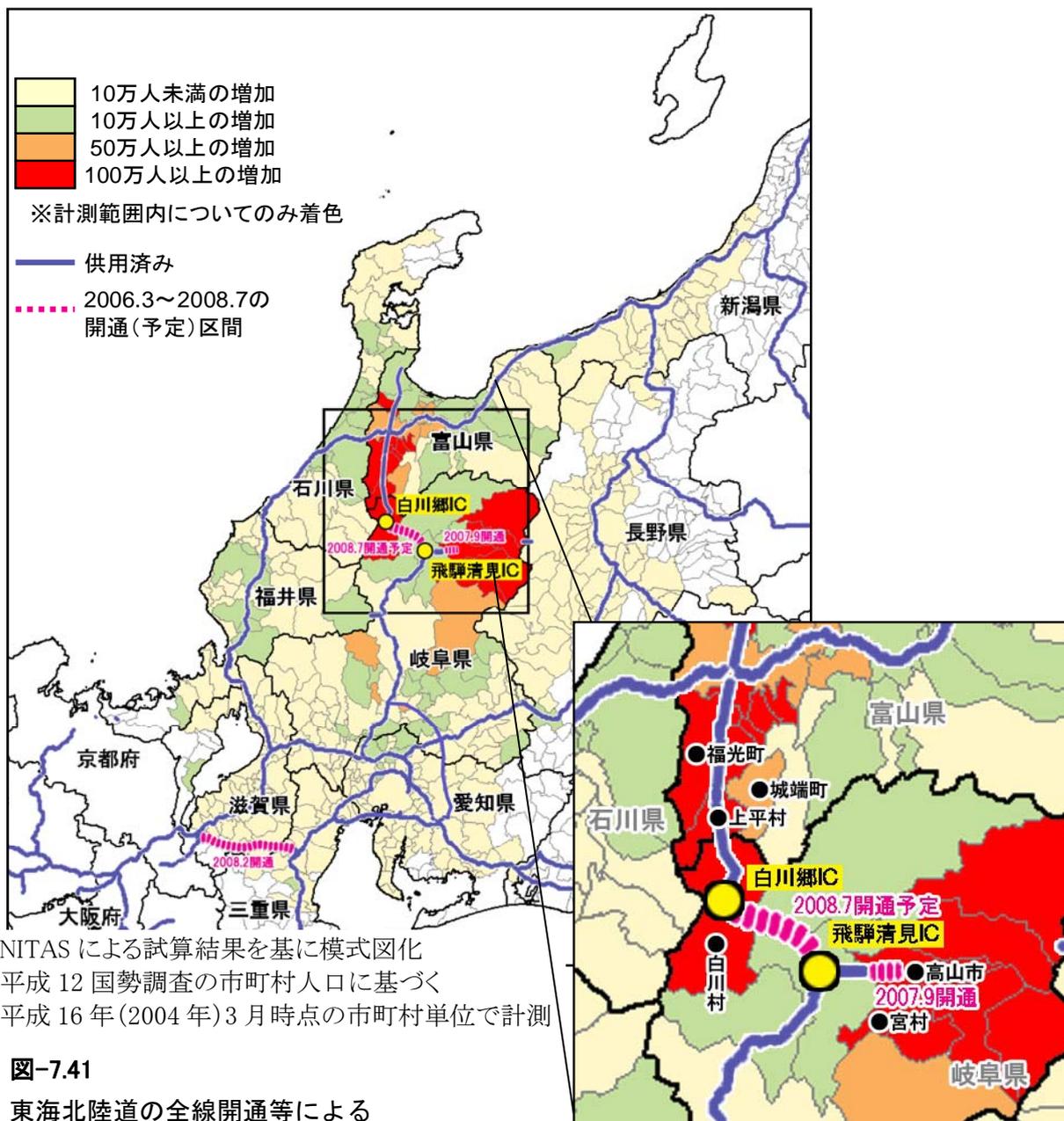


図-7.41

東海北陸道の全線開通等による  
「3時間交流圏人口」の変化

【平成17年(2005年)度末~平成20年(2008年)7月の比較】

この結果をみると、「3時間交流圏人口」は増加していることから、これらの18市町村を中心とした岐阜・富山県境周辺地域では、東海北陸自動車道の全線開通等により、今後「観光入込客数」の増加が期待される。

影響圏の外縁部についてみると、高規格幹線道路に沿って新潟県(北陸自動車道沿い)、愛知県(東名高速道路沿い)、滋賀県(名神高速道路沿い)などで「3時間交流圏人口」が増加すると考えられる。

(表-7.2)

表-7.2 県別「3時間交流圏人口」の変化

	3時間交流圏人口[千人]		3時間交流圏人口の変化	
	開通前	開通後	増分[千人]	[%]
富山県	166,161	189,804	23,644	14.2%
石川県	179,834	182,562	2,891	1.5%
福井県	369,826	371,003	1,714	0.3%
長野県	270,457	271,230	794	0.3%
岐阜県	914,533	942,670	28,146	3.1%
愛知県	828,985	831,458	2,798	0.3%
三重県	212,533	213,045	589	0.2%
滋賀県	538,090	538,579	790	0.1%
新潟県	74,367	74,539	172	0.2%
静岡県	12,438	12,460	22	0.2%
計	3,567,224	3,627,350	61,558	1.7%

※東海北陸自動車道全線開通等の影響範囲(3時間交流圏)内の市町村の人口で比較

※平成16年(2004年)3月時点の市町村単位で計測

※開通前交流圏人口:平成17年(2005年)度末時点のネットワークで計測した3時間交流圏人口。

※開通後交流圏人口:平成20年(2008年)7月時点のネットワークで計測した3時間交流圏人口。

※人口は現況・将来とも平成12国勢調査の市町村人口に基づく。

#### 7.4.4 分析を実施して分かったこと

##### ① 指標面及び作業面での良否

高規格幹線道路の整備を例として、道路整備によって短縮される移動時間の変化が、地域の観光に及ぼす可能性を試算するに当たって、交流圏データを活用することにより、その影響範囲(交流圏)や「交流圏人口」の変化を定量的に把握することができた。さらに、観光入込みの拡大の可能性が今後どのような地域・範囲で高くなるかを分かりやすく示すことができ、道路の開通による観光面での整備効果の指標として「交流圏人口」という指標は有意義であると考えられる。ただし、「交流圏人口」の拡大と「観光入込客数」との相関については、すべての観光地が一様でなく、各観光地(市町村)ごとの「観光入込客数」との相関を確認する必要があることや、観光ルートなどの開発・観光誘致等にも大きく影響されると考

えられることから、指標としては、あくまでも基礎データの一つとして扱い、利用に当たっては算出条件明示などの留意が必要である。

作業面については、NITAS や観光統計データを用いることで分析が可能であり、比較的扱いやすい手法であると考えられる。

## ② 今後の課題

今回は、道路整備に係る一般的な開発効果を表す評価指標の一つとして、「交流圏人口」に着目し、「観光入込客数」との関係の分析、高山地区を対象とした東海北陸自動車道の全線開通等による「3時間交流圏人口」の変化と「観光入込客数」の変化の試算、「3時間交流圏人口」の増加量の試算を行い、図化を行った。

今後の課題として、「観光入込客数」を中心とした観光統計については、これまで自治体ごとに基準や調査方法等が不統一であったが、平成8年(1996年)に(社)日本観光協会が「全国観光統計基準」を作成している他、国レベルでは2010年までに観光統計の新基準が策定される予定であることから、今後、観光統計を利用して分析を行うに当たっては、これまでの統計との整合性等に留意した検討が必要である。

また、「観光入込客数」は、出発地から観光地への所要時間だけでなく、他の要素にも影響を受けると考えられることから、例えば、観光目的OD等と組み合わせ「交流圏人口」との関係を検討するなどが考えられる。

さらに、今回は、NAITASに組み込まれている国勢調査データを元に「交流圏人口」に基づいて分析を行っているが、近年アジアからの観光客が増加傾向にあることなどから、海外から訪れる観光客数も考慮することが求められる。

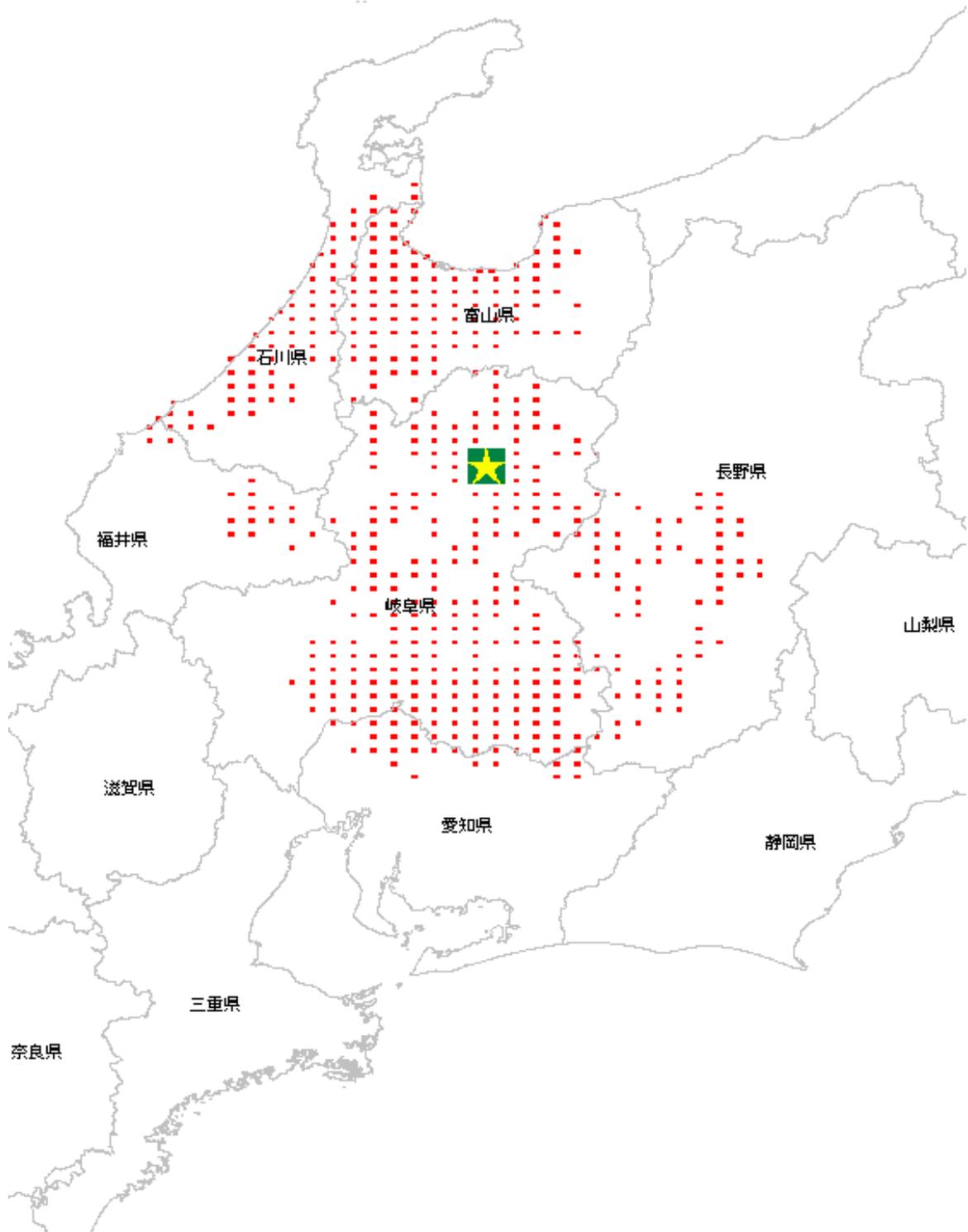
### <参考文献>

- 1) 以下の観光統計資料による各県毎の観光入込客数を参考に代表的な観光資源を抽出。  
平成18年 岐阜県観光レクリエーション動態調査結果概要・個表, pp.9~24, 岐阜県産業労働部観光交流課, 平成19年9月  
平成18年 富山県観光客入込数(推計), p.2, 富山県商工労働部観光課, 平成19年12月  
平成18年 統計からみた石川県の観光, pp.30~31, 石川県観光交流局交流政策課, 平成18年
- 2) 観光立国行動計画, 観光立国関係閣僚会議, 平成15年7月
- 3) 平成13年度 国土交通白書, pp.20, 国土交通省, 平成14年4月
- 4) 二層の広域圏に資する総合的な交通体系に関する検討委員会最終報告資料, p.102, 国土交通省政策統括官付政策調整官室, 平成17年5月
- 5) Excelで学ぶ多変量解析入門, pp.56~57, オーム社, 管民郎, 平成19年

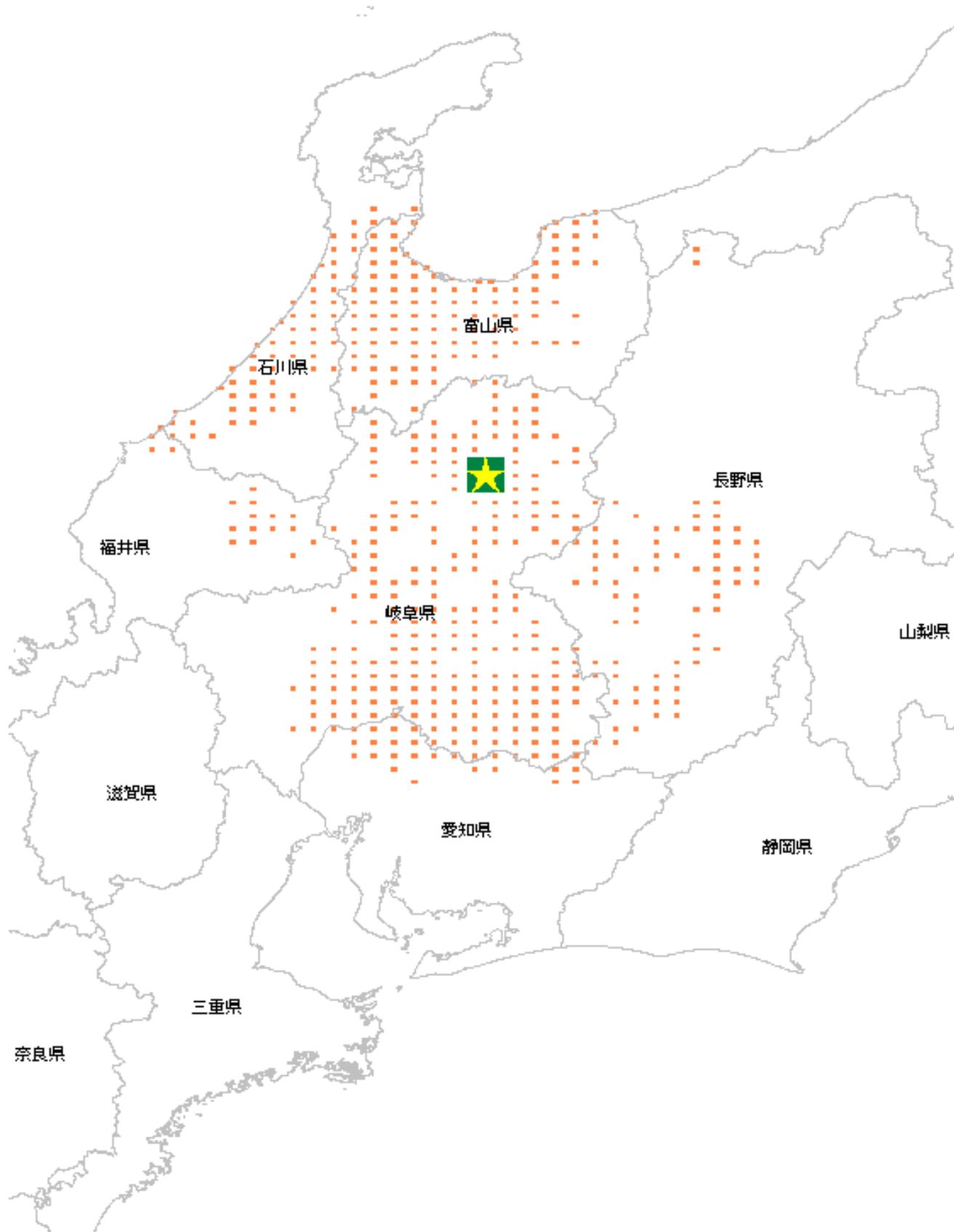
<参考資料>

1 NITAS出力結果

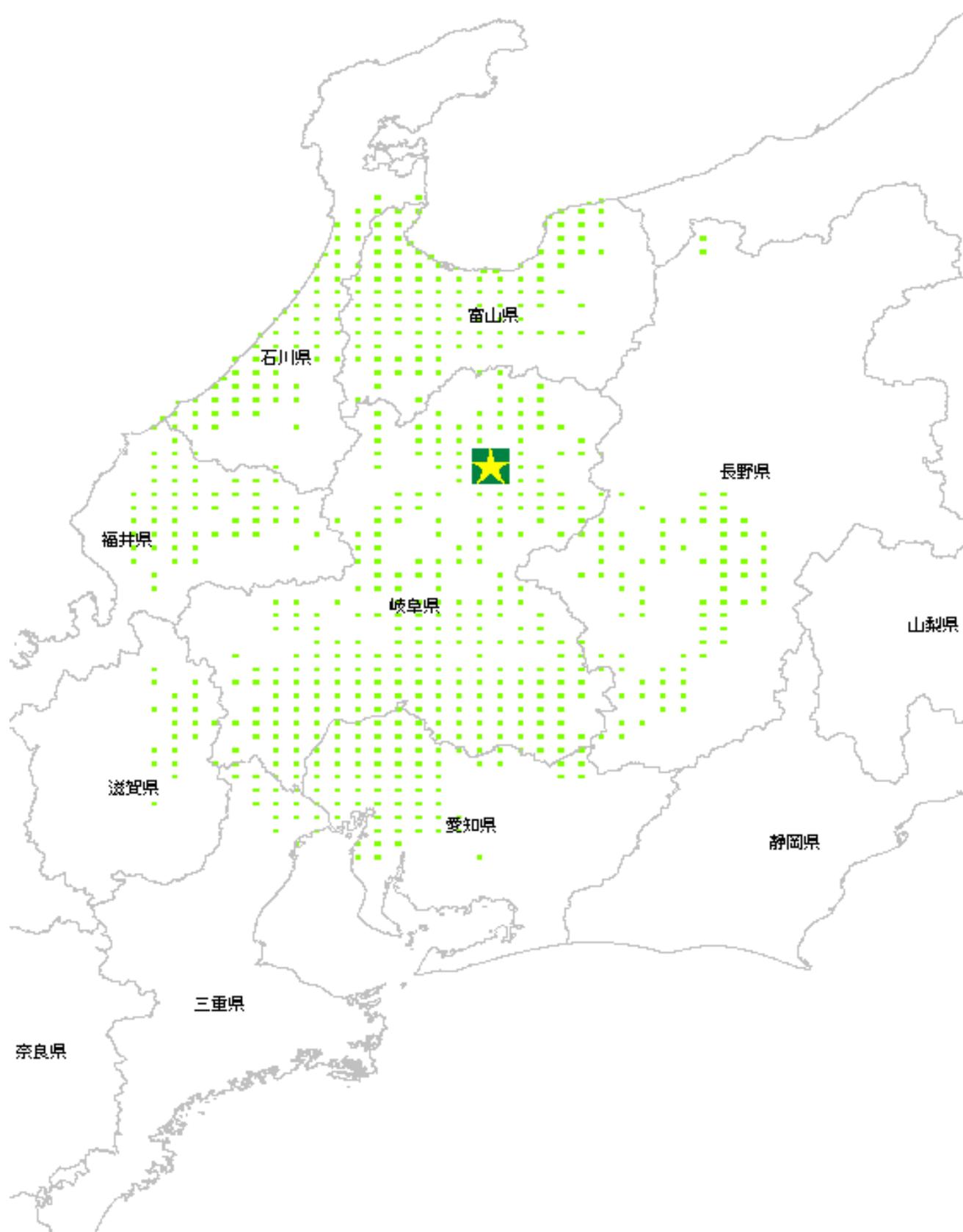
1.1 昭和55年度(1980年度)末における高山市の「3時間交流圏」(5kmメッシュデータ)



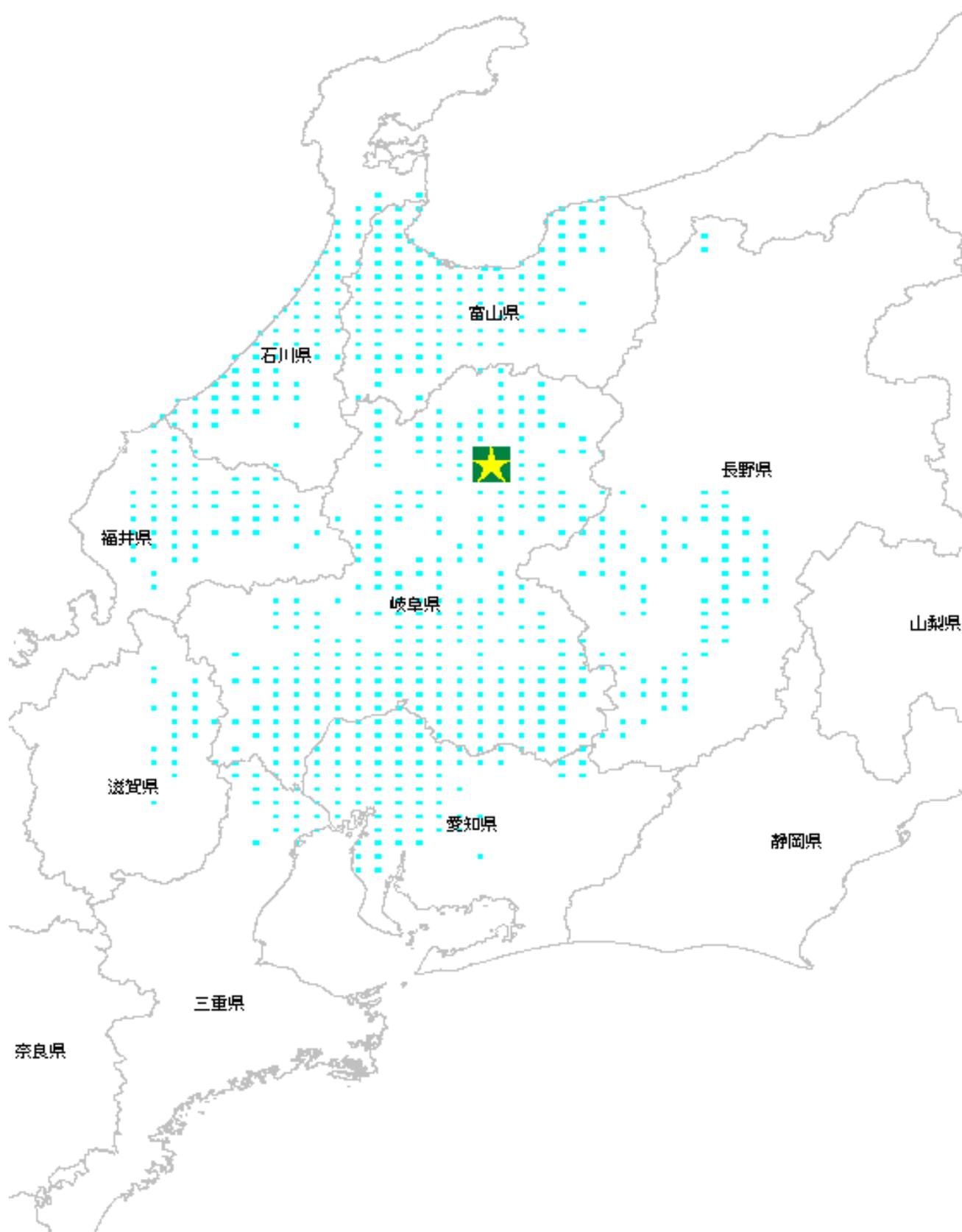
1.2 平成2年度（1990年度）末における高山市の「3時間交流圏」（5kmメッシュデータ）



1.3 平成 12 年度（2000 年度）末における高山市の「3 時間交流圏」（5km メッシュデータ）

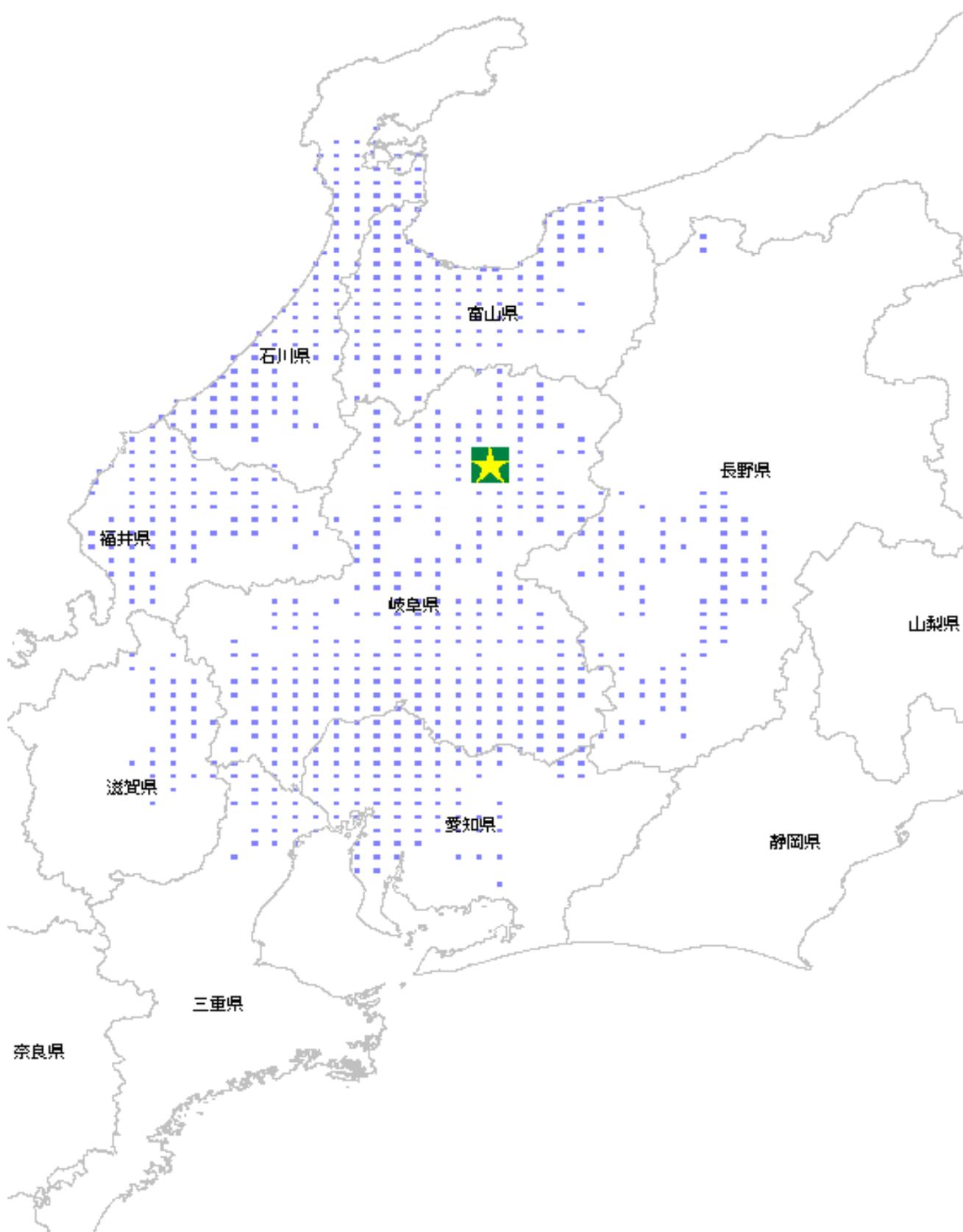


1.4 平成 17 年（2005 年）度末における高山市の「3 時間交流圏」（5km メッシュデータ）



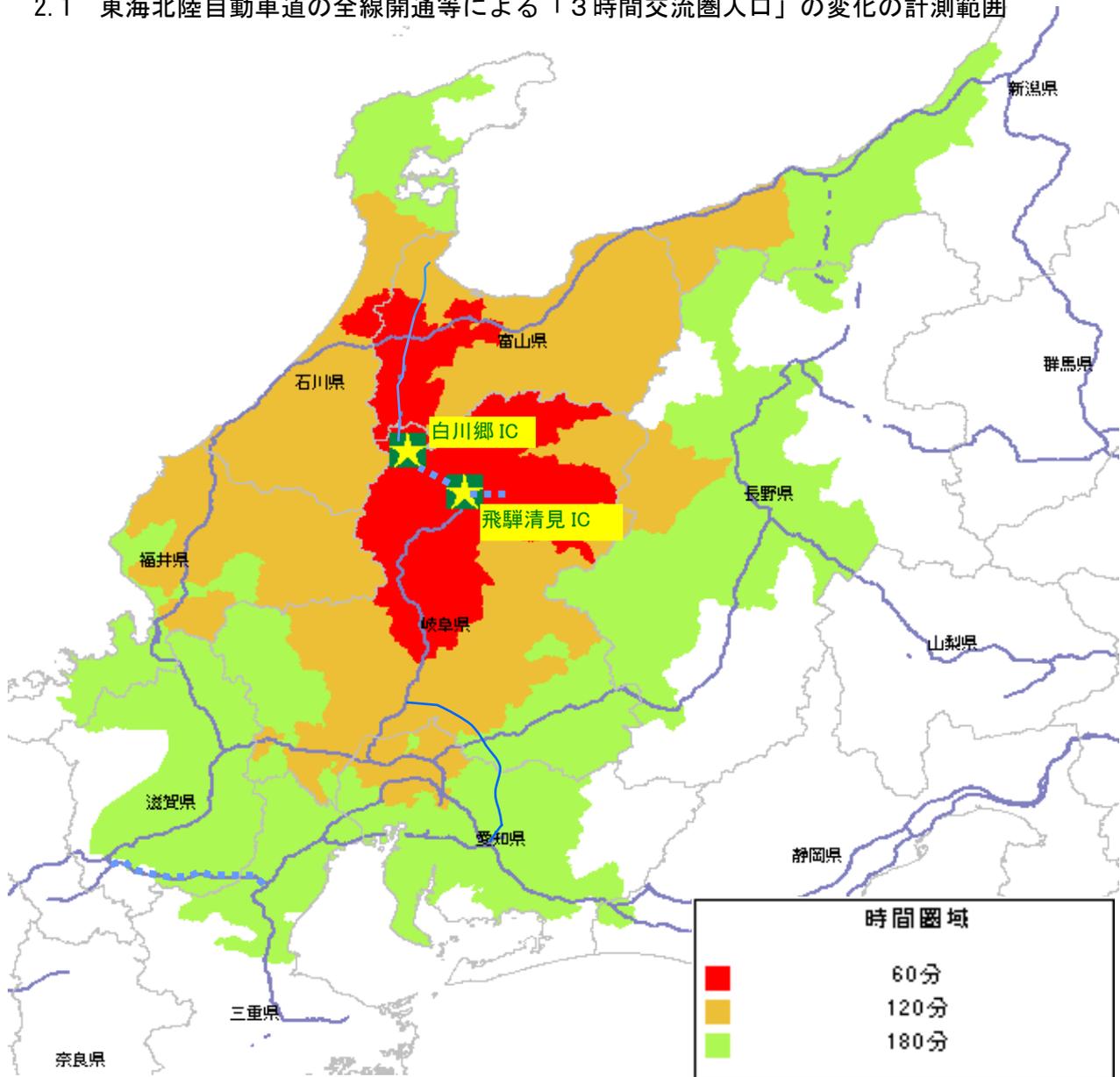
1.5 平成 20 年（2008 年）7 月の東海北陸自動車道の全線開通等における高山市の「3 時間交流圏」

(5km メッシュデータ)



## 2 関連分析結果

### 2.1 東海北陸自動車道の全線開通等による「3時間交流圏人口」の変化の計測範囲



※NITAS による試算結果を基に模式図化

※平成 16 年(2004 年)3 月時点の市町村単位で算出

(飛騨清見 IC 及び白川郷 IC から3時間で到達可能な範囲)

図 2.1.1 東海北陸自動車道の全線開通等による「3時間交流圏人口」の影響範囲(計測範囲)

2.2 東海北陸自動車道の全線開通等による「3時間交流圏人口」の変化  
 (増加率による分類)

【開通前(平成17年(2005年)度末)～開通後(平成20年(2008年)7月)の比較】

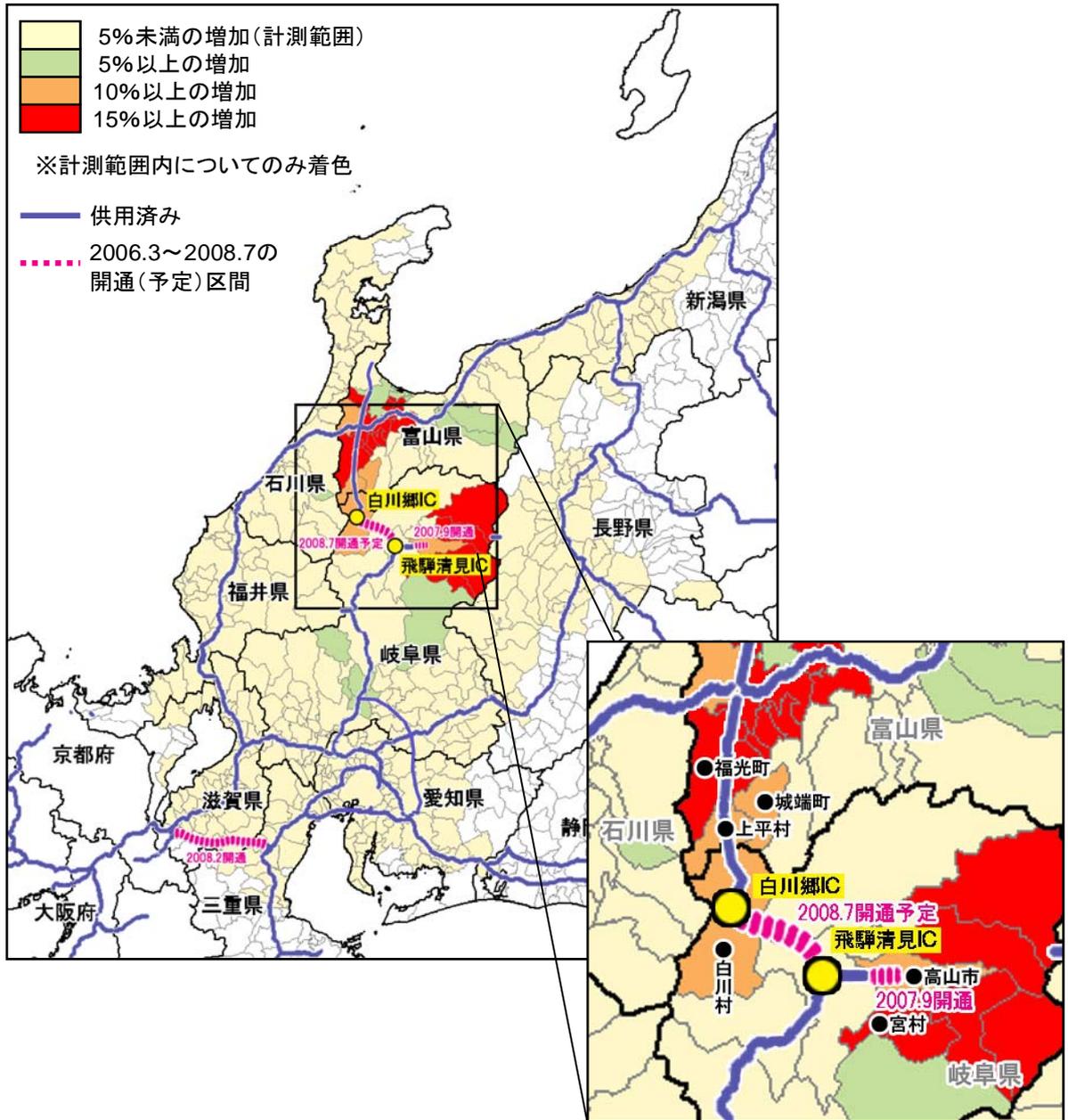


図 2.2.1 東海北陸道の全線開通等による「3時間交流圏人口」の変化  
 (増加率による分類)

【開通前(平成17年(2005年)度末)～開通後(平成20年(2008年)7月)の比較】

表 2.2.1 「3時間交流圏人口」が100万人以上増加すると予想される市町村

順位	県	市町村	3時間交流圏人口 [千人]		3時間交流圏人口の変化	
			開通前	開通後	増分[千人]	[%]
1	岐阜県	宮村	5,800	10,399	4,599	79.3%
2	岐阜県	久々野町	5,778	9,537	3,759	65.1%
3	富山県	福光町	6,316	9,449	3,134	49.6%
4	富山県	井口村	5,938	9,049	3,110	52.4%
5	富山県	城端町	6,312	9,395	3,084	48.9%
6	岐阜県	丹生川村	9,656	11,749	2,093	21.7%
7	岐阜県	高根村	2,520	4,231	1,711	67.9%
8	岐阜県	高山市	10,561	11,987	1,425	13.5%
9	富山県	庄川町	4,487	5,898	1,411	31.5%
10	岐阜県	朝日村	5,033	6,408	1,375	27.3%
11	岐阜県	白川村	11,437	12,765	1,328	11.6%
12	富山県	福野町	5,600	6,805	1,205	21.5%
13	岐阜県	上宝村	4,724	5,892	1,168	24.7%
14	富山県	井波町	4,822	5,983	1,161	24.1%
15	岐阜県	関市	12,292	13,431	1,138	9.3%
16	岐阜県	美濃市	12,619	13,635	1,017	8.1%
17	富山県	福岡町	5,106	6,123	1,016	19.9%
18	富山県	上平村	9,495	10,497	1,001	10.5%

※東海北陸自動車道全線開通等の影響圏(3時間交流圏)内の市町村の人口で比較

※平成17年(2005年)度末と平成20年(2008年)3月時点のネットワークで比較

※平成16年(2004年)3月時点の市町村単位で計測

※人口は平成12国勢調査の市町村人口による

### 3 岐阜県及び東海北陸自動車道沿線地域の観光動向

#### 3.1 岐阜県の観光動向

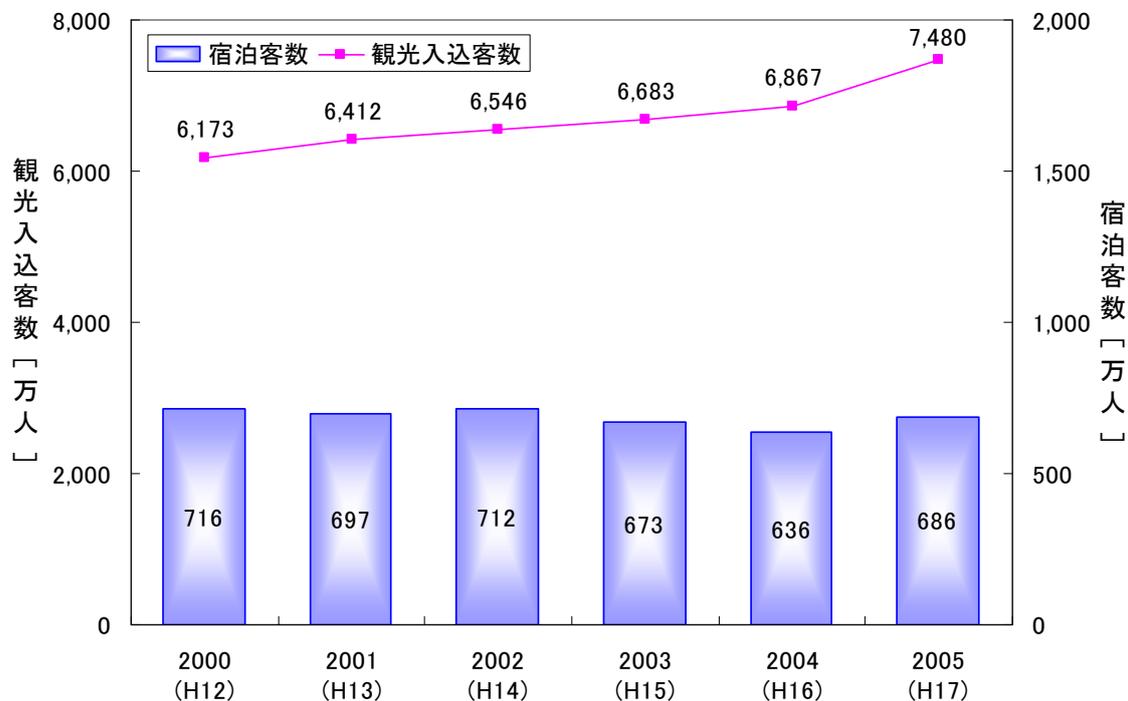
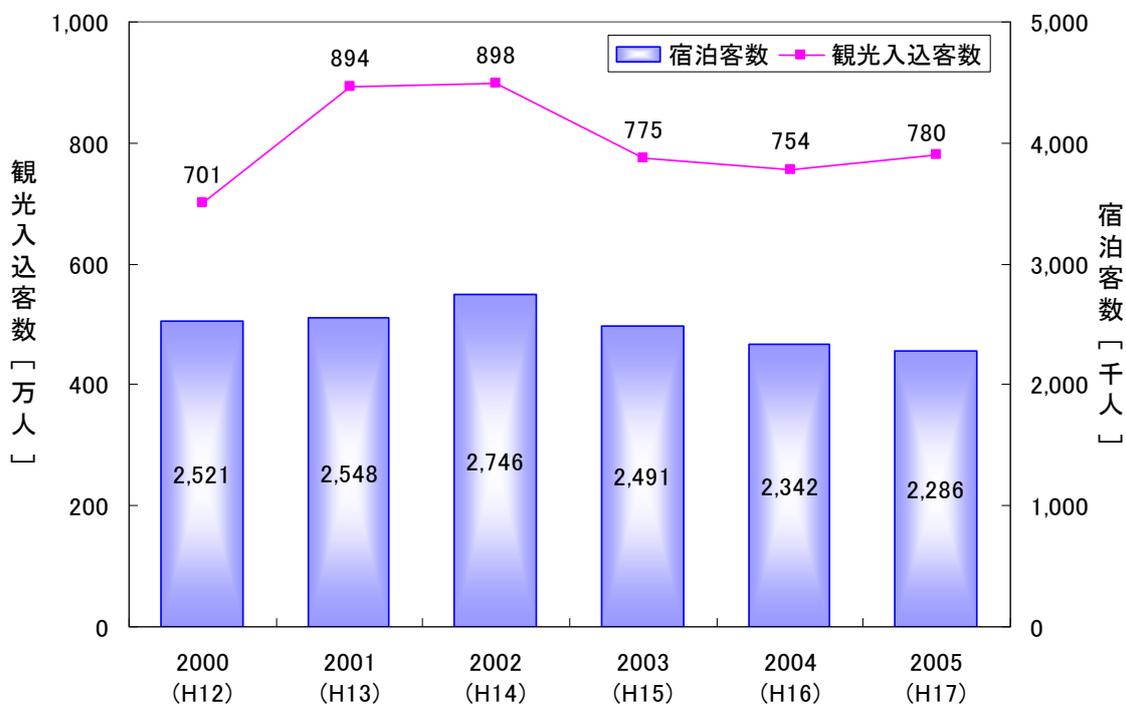


図 3.1.1 岐阜県の観光入込客数及び宿泊客数の推移

#### 3.2 高山市の観光動向



※合併後の高山市を構成する旧市町村の合計

図 3.2.1 高山市の観光入込客数及び宿泊客数の推移

### 3.3 東海北陸自動車道沿線地域の観光動向

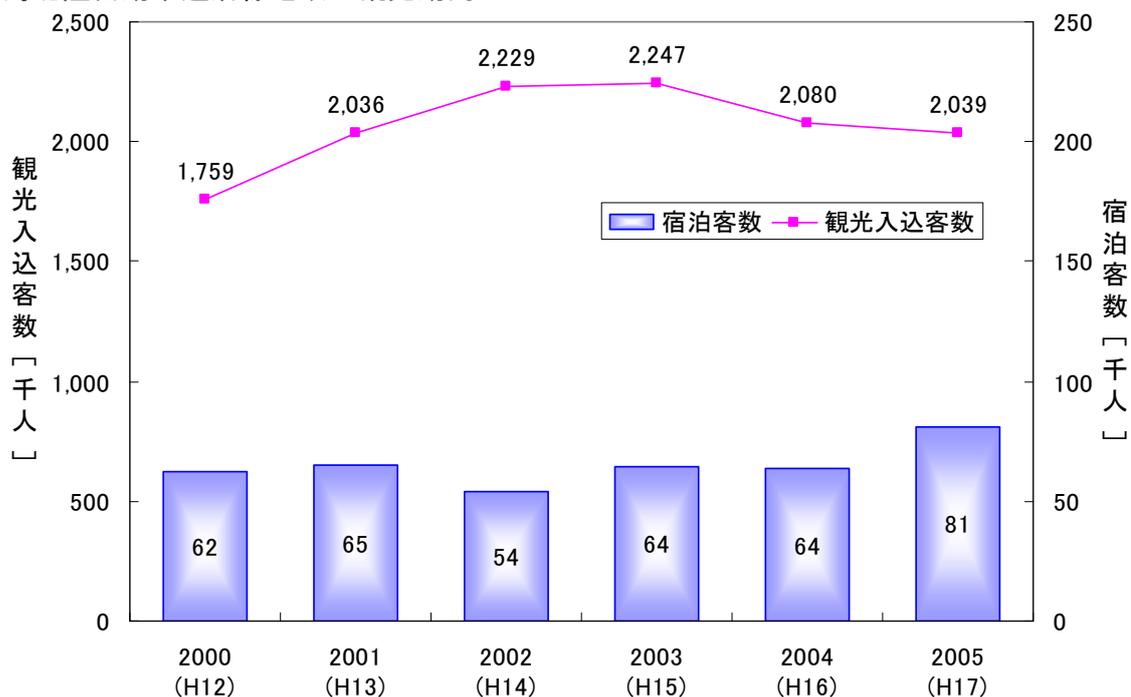
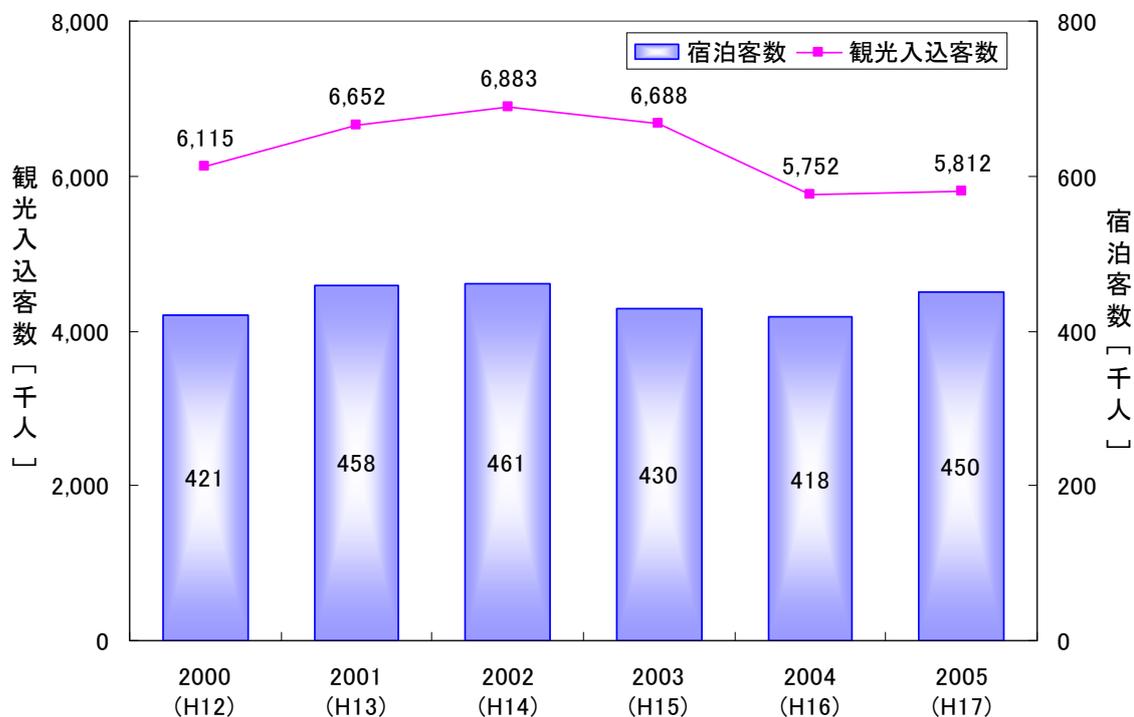


図 3.3.1 岐阜県白川村の観光入込客数及び宿泊客数の推移

出典：岐阜県観光レクリエーション動態調査 岐阜県産業労働部観光交流課



※合併後の郡上市を構成する旧市町村の合計

図 3.3.2 岐阜県郡上市の観光入込客数及び宿泊客数の推移

出典：岐阜県観光レクリエーション動態調査 岐阜県産業労働部観光交流課

### 3.4 高山地区（旧高山市）の観光入込客数及び宿泊客数の推移

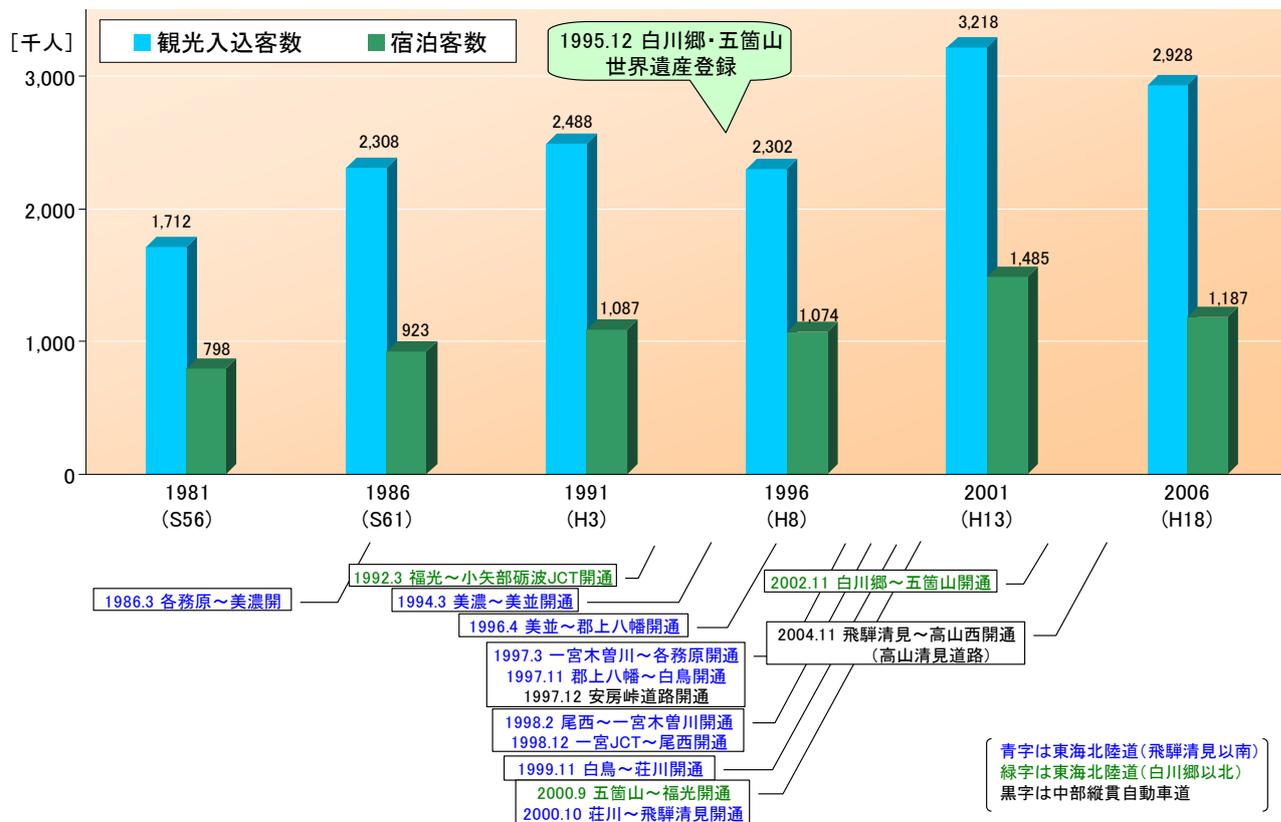


図 3.4.1 高山地区（旧高山市）の観光入込客数及び宿泊客数の推移と道路網の整備状況

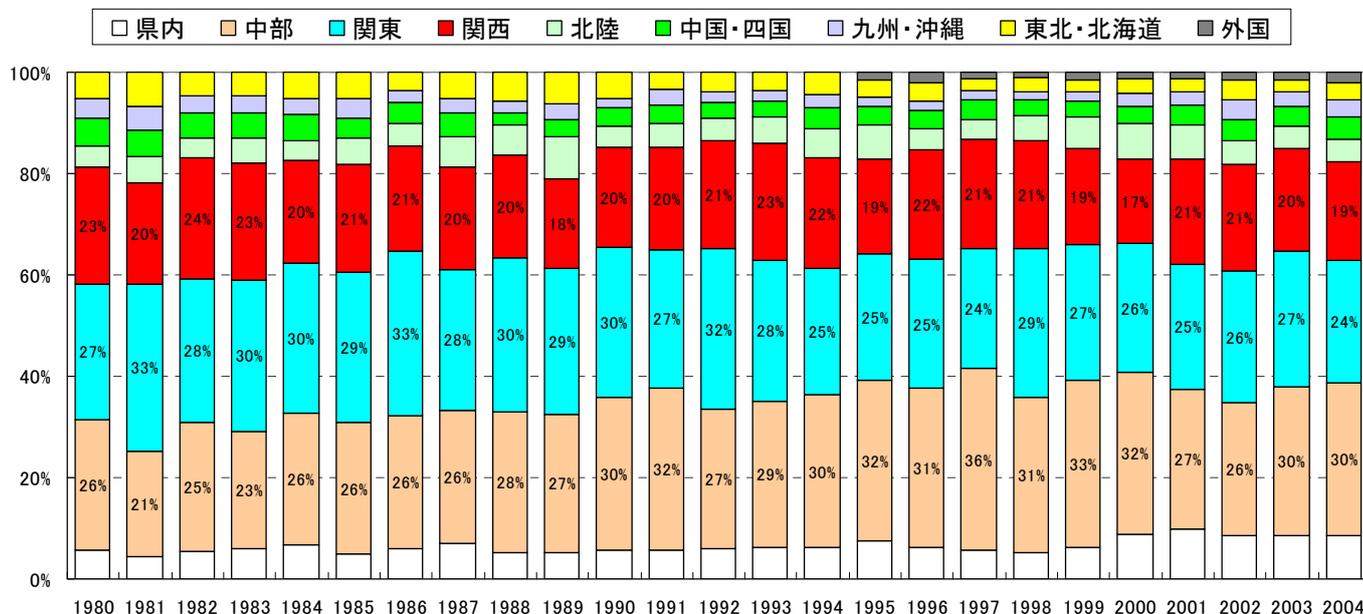


図 3.4.2 高山地区（旧高山市）の方面別観光入込客数の構成

出典: 観光統計 高山市商工観光部観光課(昭和 55 年～平成 16 年)

## 4 訪日観光の動向

### 4.1 訪日外国人観光客数の動向

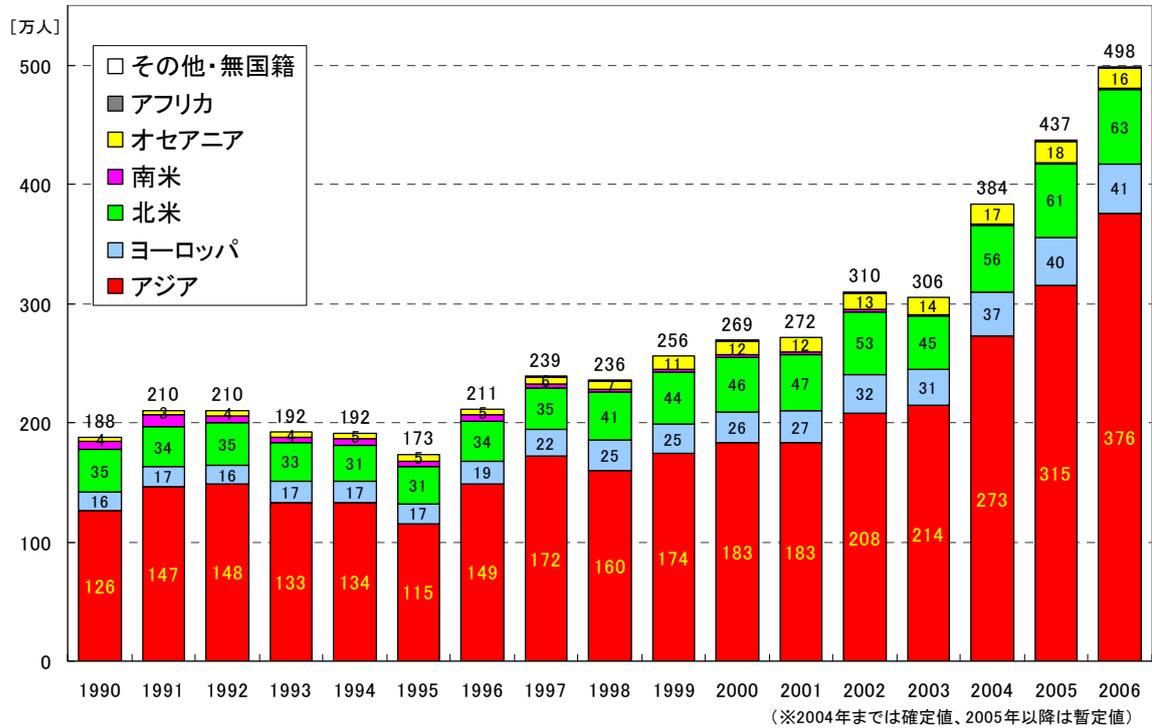


図 4.1.1 地域別訪日外国人数の推移

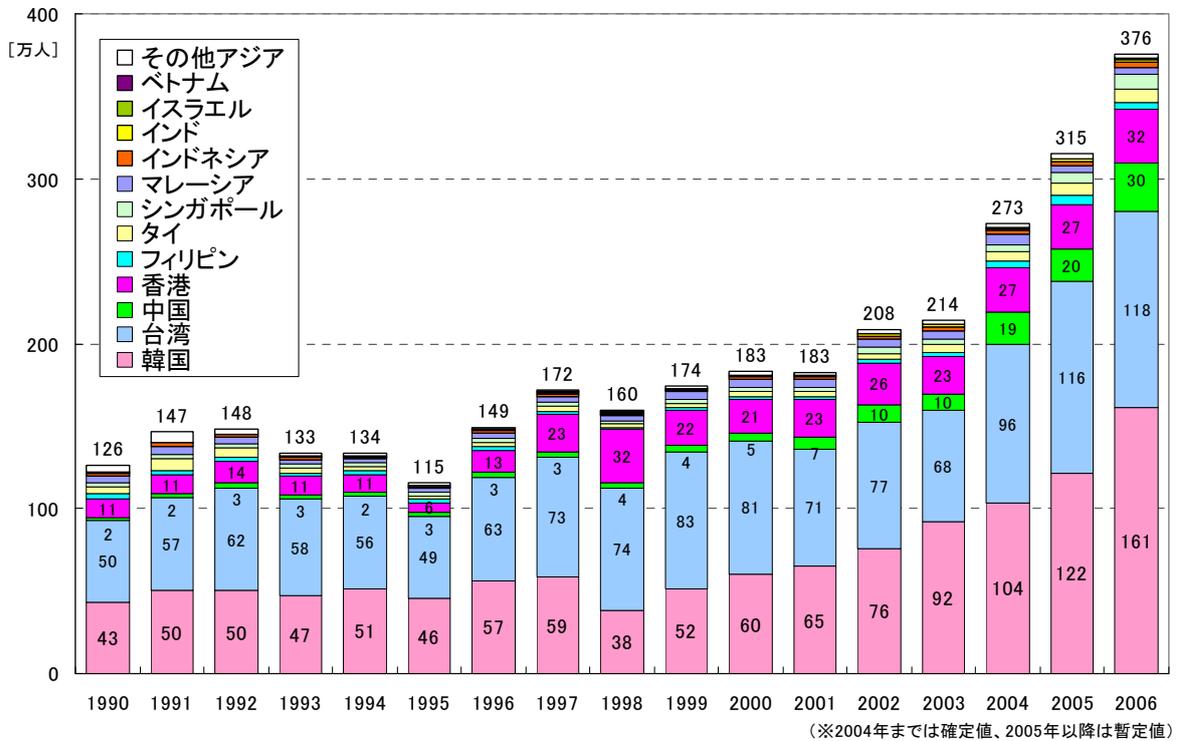


図 4.1.2 アジア地域別訪日外国人数の推移

出典:国際観光振興機構(JNTO)資料

#### 4.2 岐阜県の外国人観光客の動向

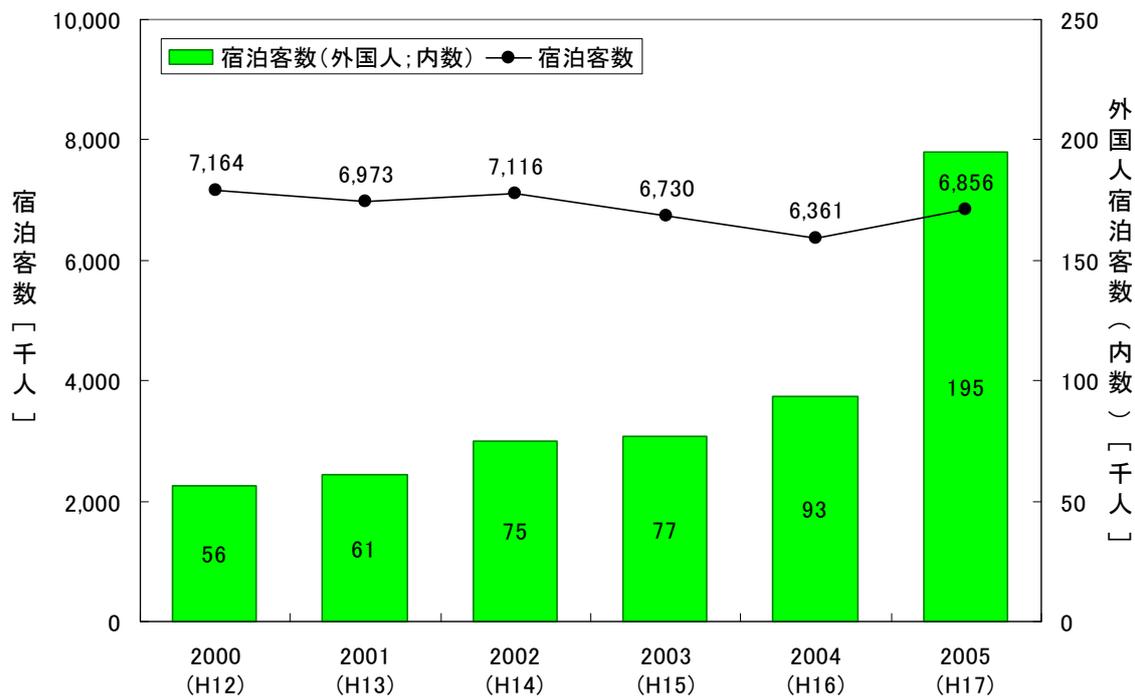
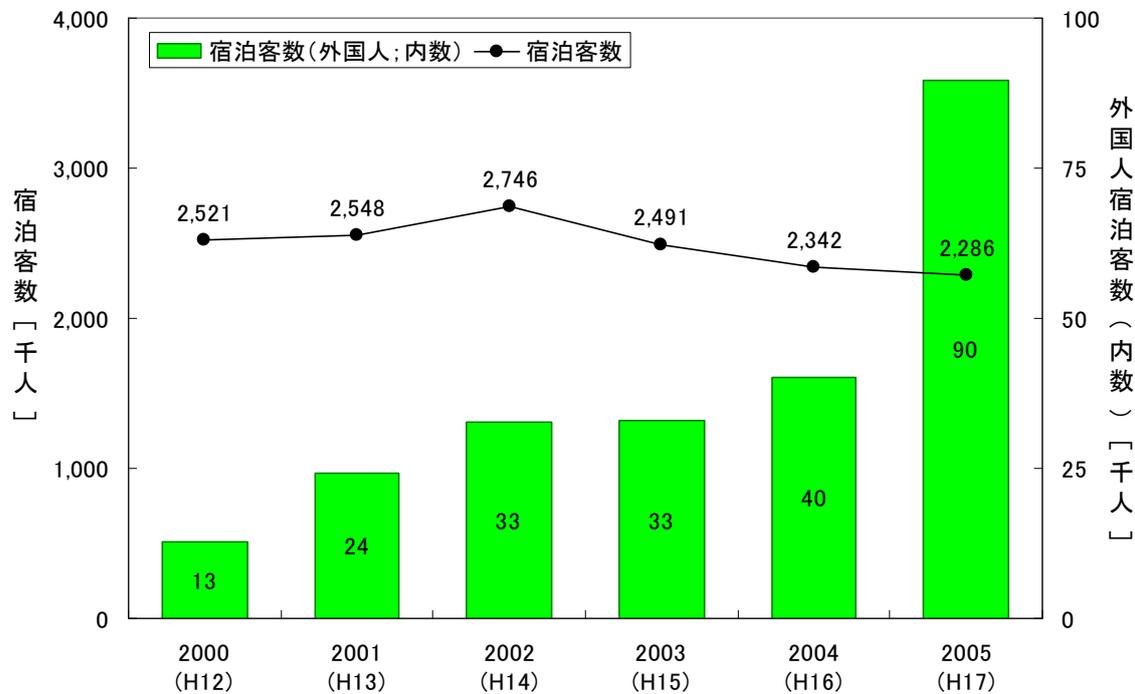


図 4.2.1 岐阜県の外国人宿泊客数の推移

#### 4.3 高山市の外国人観光客の動向



※合併後の高山市を構成する旧市町村の合計

図 4.3.1 高山市の外国人宿泊客数の推移

#### 4.4 東海北陸自動車道沿線地域の外国人観光客の動向

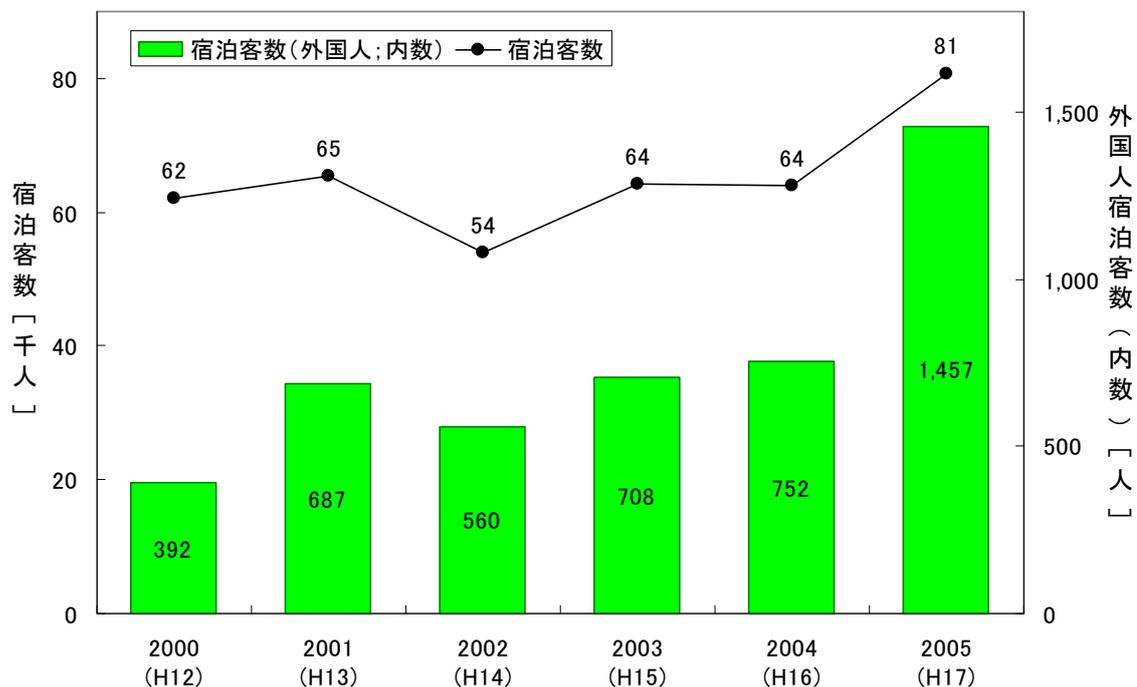
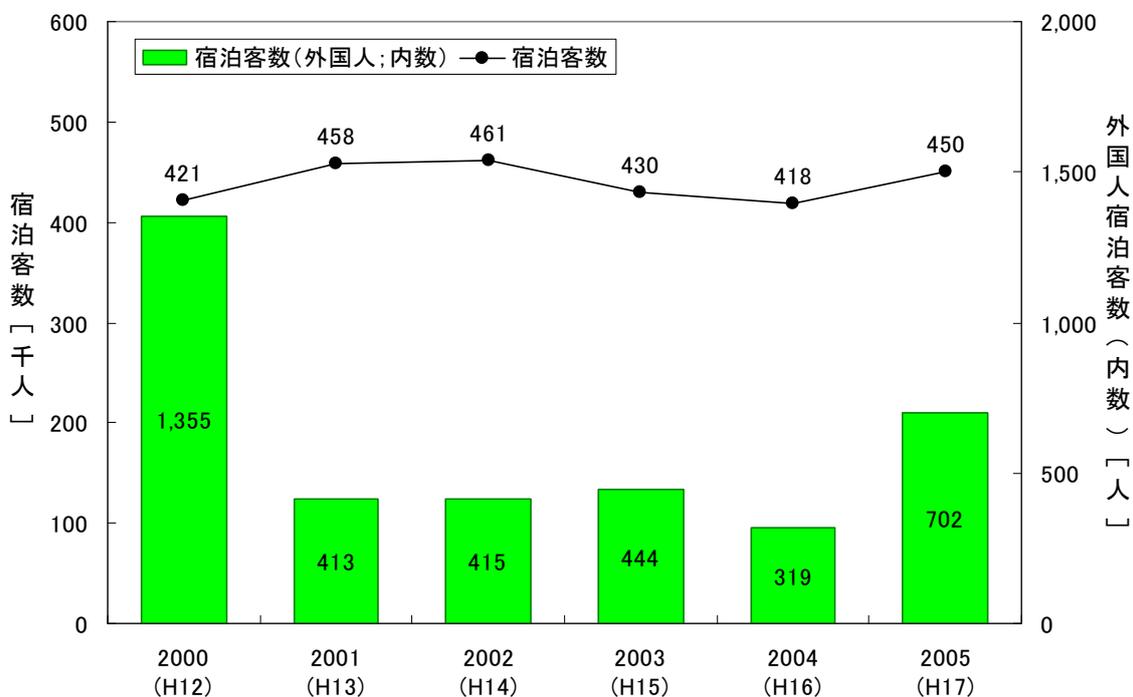


図 4.4.1 岐阜県白川村の外国人宿泊客数の推移

出典:岐阜県観光レクリエーション動態調査 岐阜県産業労働部観光交流課



※合併後の郡上市を構成する旧市町村の合計

図 4.4.2 岐阜県郡上市の外国人宿泊客数の推移

出典:岐阜県観光レクリエーション動態調査 岐阜県産業労働部観光交流課

#### 4.5 高山地区（旧高山市）の外国人観光客の動向

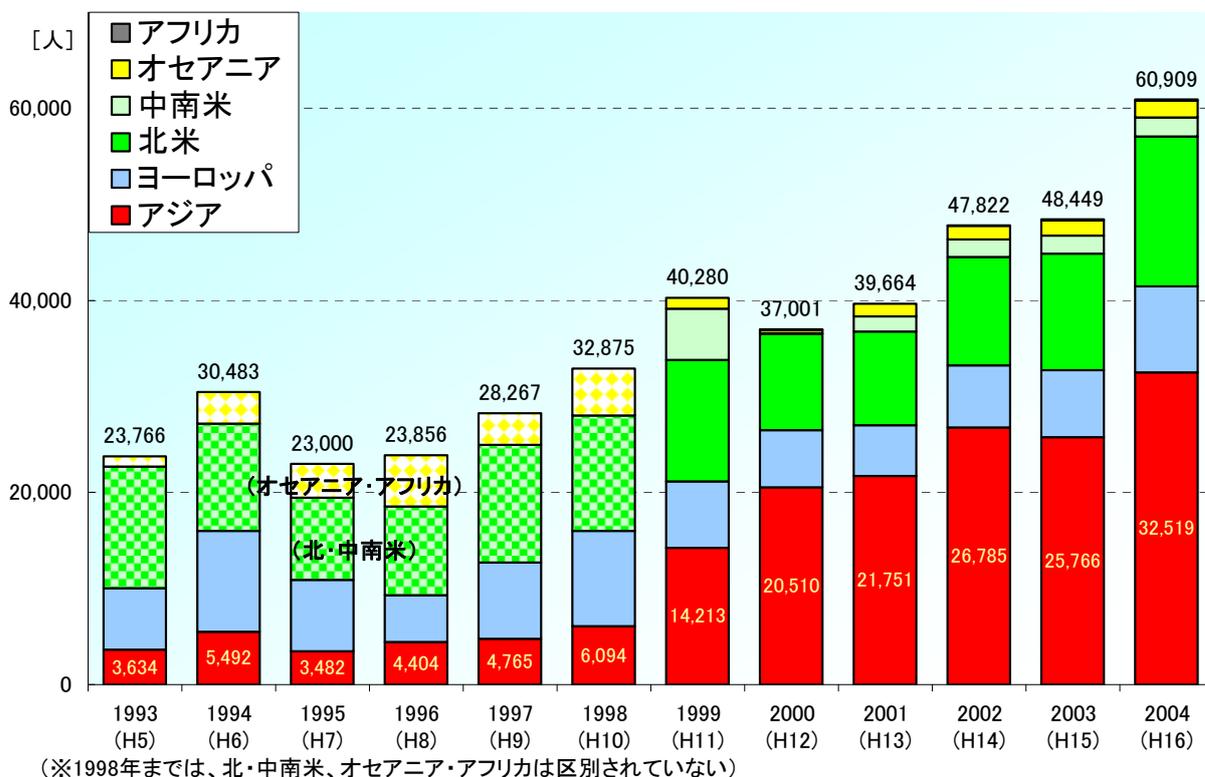


図 4.5.1 高山地区（旧高山市）における外国人観光客の地域別入込客数の推移

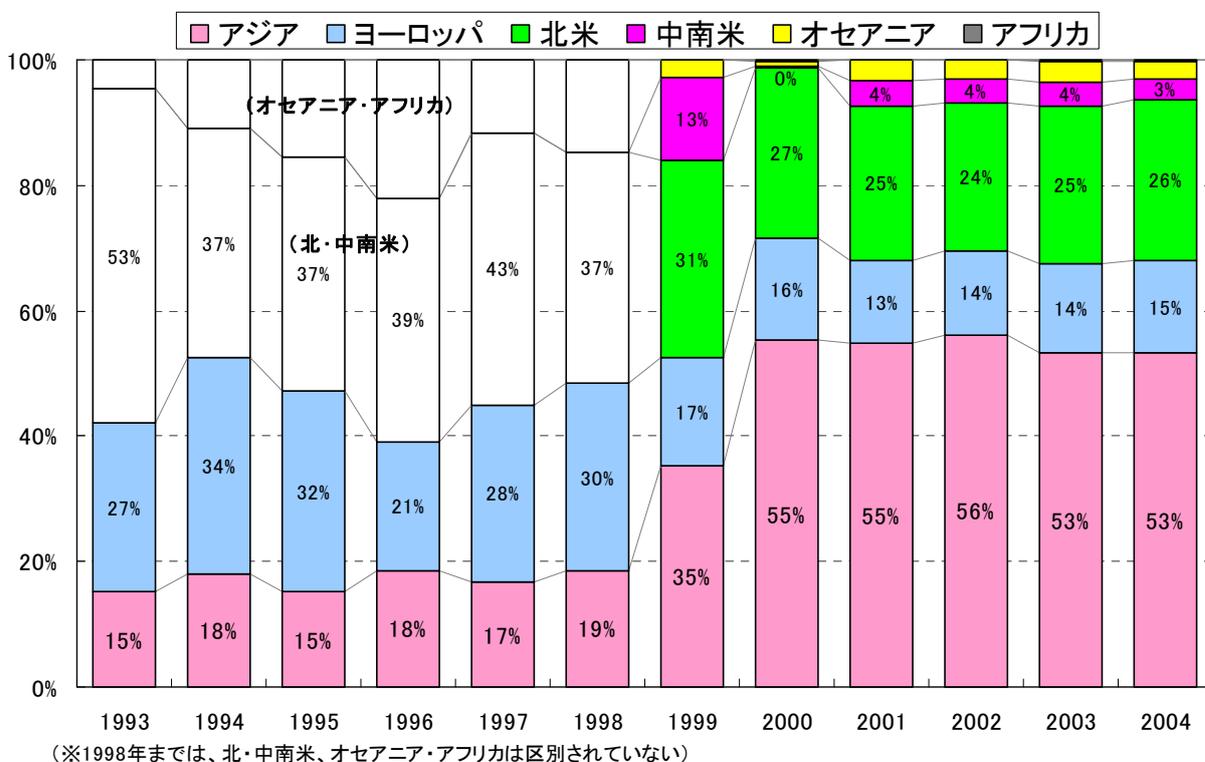


図 4.5.2 高山地区（旧高山市）における外国人観光客の地域別入込客数の構成

出典：観光統計 高山市商工観光部観光課(平成5年～平成16年)

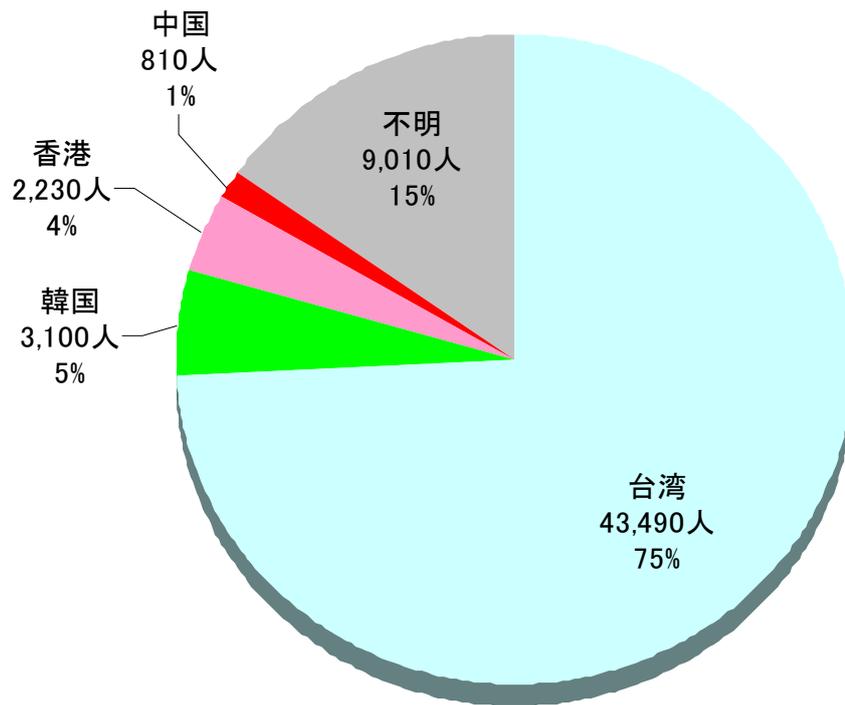


図 4.5.3 高山地区（旧高山市）におけるアジアからの地域別宿泊客数と構成（平成 18 年）

出典：観光統計 高山市商工観光部観光課

# 濃飛貫く

東海北陸道全通へ

第1部「期待」

「フー、アルサン、バス」出格子の連なる古い町並みで立ち止まり、楽しみに記念写真を撮る観光客たち。独特の合図でシャッターを切る光景が、高山市内で珍しくなくなってきた。台湾、中国の団体客だ。

「台湾の人たちは、町並みを見て反省する。『経済発展で自分たちが守ってこられなかったものが、ここには残っている』ってね。台北市から二十一人の観光客を連れてきたツアーコンダクター陳麗玉さん(左)が、人気の理由を説明してくれた。この地域で人気があるのは、高山の町

## アジアから観光客急増

並み、世界遺産の白川郷、立山黒部アルペンルートに雪壁。日本の歴史を感じ、大自然に触れることができるのが魅力なのだという。「行きたくても、上高地は交通が不便。バスに乗る時間が長いと苦情が出る」中部国際空港から高山市までの所要時間は約三時間。東海北陸自動車と中部縦貫自動車道の整備によるアクセス向上が、駆け足で名所を巡る外国人観光客の旅を後押しする。

## 飛騨で「宿泊」倍増を

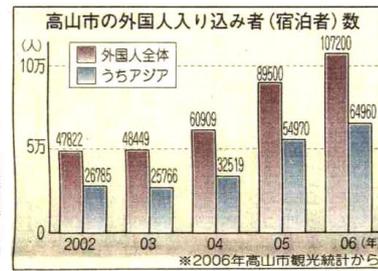
昨年同市の観光客入り込み者数は四百九十九万四千八百七十九人(市観光課)と、愛知万博があった二〇〇五年平成十七年より約六万人減ったが、外国人の増加は目覚ましい伸びを見せている。海外からの観光客の増加は、官民一体での現地PRが背景にある。ただ、外国人の宿泊者数は約十万人にとどまり、大半が北陸、長野方面の主要観光地に流れ

つた二〇〇五年平成十七年より約六万人減ったが、外国人の増加は目覚ましい伸びを見せている。海外からの観光客の増加は、官民一体での現地PRが背景にある。ただ、外国人の宿泊者数は約十万人にとどまり、大半が北陸、長野方面の主要観光地に流れ

つた二〇〇五年平成十七年より約六万人減ったが、外国人の増加は目覚ましい伸びを見せている。海外からの観光客の増加は、官民一体での現地PRが背景にある。ただ、外国人の宿泊者数は約十万人にとどまり、大半が北陸、長野方面の主要観光地に流れ



古い町並みを楽しむ観光客。高山市止之町



市内の観光関係者も指をくわえて見ているわけではなく、ひたホテルラザ(同)市花岡町は、台北市や香港、タイ、シンガポールなどに担当を毎年派遣し、現地の旅行業者を訪問する独自の営業活動を図っている。堀泰則社長は「少子高齢化で国内旅行者は減っている。海外からの客でカバーしたい」と外国人観光客の伸びに期待する。「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を打ち出す国は、〇六年に七百二十万人だった外国人観光客を二〇年に一千万人まで引き上げる目標を掲げる。高山市も同様に倍増させる方針。飛騨地方に年間約五万人のアジア系観光客を送り込む大手旅行会社、JTB中部(本社名古屋)の山田享司広報室長(左)は「万博、五輪を控えた中国は成長を続けており、旅行者はまた増える」とららむ。東海北陸道の全通で、外国人観光客の北陸、長野との周遊型観光がより鮮明になる。何を求めどこに泊まるのか。観光地には、新たな流れを受け止める用意が求められている。