

氏名（本籍）	池口 功晃（福岡県）		
学位の種類	博士（経済学）		
学位記番号	甲第 53 号		
学位授与年月日	平成 31 年 4 月 30 日		
学位授与の要件	久留米大学大学院学則第 14 条第 1 項第 2 号による		
学位論文題目	日帰り観光の地域経済効果に関する研究 —大分県 14 市の産業構造と観光圏の分析を中心に—		
論文審査委員会	主査	久留米大学経済学部教授	浅見 良露
	副査	久留米大学文学部特任教授	堂前 亮平
	副査	久留米大学比較文化研究所教授	北村 修二

論文内容の要旨・要約

本論文は日帰り観光の地域経済効果を研究するため、大分県 14 市を例に日帰り観光者数、一人当たり観光消費額、地域の産業構造の 3 つをフレームワークとしてこれらの分析および考察を行ったものである。初めに地域の産業構造と日帰り観光の経済効果との関係について産業連関分析を通じて明らかにし、次に、日帰り観光者数の増加要因のミクロ的分析として、「時間」と「費用」の制約下にある日帰り観光者の行動が観光地におけるこれらの費消割合の組み合わせから得られる効用の大きさによって決定されるとの仮定のもと、これらを要素とした日帰り観光行動の類型化を試み、高速道路の新規開通がもたらす行動変化についても分析と考察を行った。最後に、日帰り観光者数の増減要因のマクロ的分析として、高速道路の新規開通に伴い観光地間に競合関係が生まれるとの仮定のもと、WebGIS によって得られた市町村間到達時間をもとに導出された平均的日帰り観光圏をもとにこれらの分析と考察を行った。なお、各章の内容は具体的には以下の通りである。

第 1 章では、序論として問題の所在と研究目的および方法について論じた。わが国では、いわゆる高速交通網の整備が急速に進められ、各地への所要時間が大幅に短縮されつつあるが、このような高速交通網の整備は、観光地間に集客上の競合関係を生起させ、各地の日帰り観光需要にも影響を及ぼすはずである。しかし、①日帰り観光に関する観光統計の整備が不十分であること、②日帰り観光における観光消費額が宿泊観光に比べて小さいこと、などの理由により、これまで日帰り観光に対する研究者の関心が低く、日帰り観光に関する研究はあまり進んでいないことを指摘した。日帰り旅行消費額の国内旅行消費額に対する割合は例年約 3 割にもおよんでおり、高速交通網の整備は今後も着々と進められて

いくことから観光全体に占める日帰り観光の重要性は一層高まると想定される。そこで、まずは日帰り観光研究の手始めとしてその行動面に注目した。その結果、これまで幾多の観光行動モデルが提示されながらも、これらの大部分は観光に関する統合的な理論体系を構築しようとする目的をもたないことから、その多くが活用されていないことが明らかとなった。しかし、上述したように高速交通網の整備により日帰り観光の重要性は今後ますます高まると予測されるため、日帰り観光行動モデルや観光地間の競合関係の分析および考察を通じた日帰り観光の経済効果の研究を深化させる意義は大きい。そこで、本論文では大分県 14 市を例に日帰り観光という観光態様に焦点を当て、その地域経済効果を研究するため、日帰り観光者数、一人当たり観光消費額、地域の産業構造の 3 つをフレームワークとしてこれらの分析および考察をおこなうことを目的とした。

第 2 章では、第 1 章で述べた研究目的に従い、日帰り観光と宿泊観光による地域経済効果をそれぞれ計測して考察を行った。具体的には、大分県 14 市を例として、日帰り観光と宿泊観光のそれぞれが地域経済に与える経済効果を各市の産業連関表の作成を通じて計測し、これをもとに地域の産業構造と日帰り観光の経済効果との関係について考察した。なお、産業連関表の作成に当たっては次の方針をとった。第一に、産業連関表の作成にはその基礎となる統計資料の収集および処理に膨大な時間を要することから、わが国では 5 年ごとに国レベルの産業連関表が作成され、これを基礎に各都道府県および政令指定都市レベルの産業連関表が作成されている。2018 年 1 月現在、最新の大分県産業連関表は 2010 年度版であるが、これをもとに作成する各市の産業連関表の各部門に投入すべき観光消費額については、そのもとになる日帰り観光者数のデータが 2005 年までしか存在せず、2006 年以降は集計および公表がされていない。したがって、経済効果の計測に当たっては、日帰り観光者数と産業連関表のそれぞれの年次を合わせる必要があるため、2005 年度版の大分県産業連関表をもとに各市の産業連関表を作成した。第二に、2005 年度の大分県産業連関表は 15 部門表、36 部門表、104 部門表の 3 種類が公表されているが、通常、政令都市以外の市町村の産業連関表を作成する場合は 36 部門表を用いることが多いことから、本研究においてもこれに準ずることとした。第三に、市町村レベルの産業連関表の作成に当たっては、a)サーベイ法と b)ノンサーベイ法がある。サーベイ法とは産業連関表における移輸出および移輸入の箇所をアンケート調査等で補い、できるだけ実態に即して推計しようとする方法であるが、この方法による産業連関表の作成には、費用対効果の問題のみならず資料入手の困難性などの理由から、通常は実施されないことが多い。そこで、本研究においてもノンサーベイ法による産業連関表の作成を試みた。

これらの方針のもと、大分県 14 市の日帰り観光および宿泊観光それぞれの経済効果を計測した結果、次の 2 点が明らかとなった。第一に、大分県各市における日帰り観光者の観光消費がもたらす経済効果は、宿泊観光者のそれに比べて小さいものの、全体に占める割合は約 3 割に及んでいること。これは第 1 章で既述した日帰り旅行消費額の国内旅行消費額に対する割合とほぼ同じ結果である。第二に、各市の日帰り観光者数とこれがもたらす

経済効果の関係は分散が大きいことである。そこで各市の日帰り観光者数および宿泊観光者数のそれぞれについて生産誘発額・雇用者所得誘発額・粗付加価値誘発額との関係をそれぞれ散布図で表し、これらの関係をピアソンの積率相関係数を用いてさらなる分析を加えた。その結果、宿泊観光者数と生産誘発額・雇用者所得誘発額・粗付加価値誘発額の相関係数はそれぞれ順に、0.988、0.983、0.983 という高い係数値が得られたが、一方で日帰り観光者数と生産誘発額・雇用者所得誘発額・粗付加価値誘発額の相関係数はそれぞれ順に 0.693、0.714、0.707 と、前者に比べ低い係数値が得られた。したがって、宿泊観光者数と経済効果の相関関係は極めて強く、いずれの市においても宿泊観光者数が増加すればそれに応じておよそ一定の割合で経済効果を期待できると言える。つまり宿泊観光者数と経済効果の関係においては、地域の産業構造の違いはあまり関係ないと言える。これに対し、日帰り観光者数と経済効果の相関関係は宿泊観光のそれに比べると強くはなく、日帰り観光者数が増加すればそれに応じて一定の割合で経済効果が期待できるとは言えない。つまり、日帰り観光者数と経済効果の関係は地域ごとに大きく異なるため、地域の産業構造が日帰り観光の経済効果を大きく左右させるとの結論を得ることができた。

第3章では、日帰り観光がもたらす経済効果が日帰り観光者数のみならず地域の産業構造にも大きく左右されるとした前章の結果を踏まえ、産業連関表に投入するデータの一つである日帰り観光者数の増加要因のミクロ的分析として、彼らの「時間」と「費用」の費消割合を要素とした日帰り観光行動の類型化を試み、さらに高速道路の新規開通がもたらすこれらの行動の変化について分析と考察を行った。具体的には、「時間」と「費用」の制約下にある日帰り観光者の行動は、観光地におけるこれらの費消割合の組み合わせから得られる効用の大きさによって決定されるとの仮定のもと、日帰り観光行動を類型化し、さらに高速道路の新規開通に伴う行動の変化について分析および考察を行った。

日帰り観光行動の分析に当たっては、心理学、経済学、地理学の観光行動に関する先行研究を俯瞰したが、観光者に視点を置きその行動的側面を捉える研究においては、観光者が有する「時間」と「費用」に言及しているものの、これらの有限性についてはあまり強調されていない。特に日帰り観光者は、彼らが費消できる「時間」や「費用」は宿泊観光に比べて小さいため、観光地でのこれらの費消割合の組み合わせについて彼らは敏感であり、その組み合わせ如何が彼らの効用の大きさを決定すると考えられる。この意味で日帰り観光行動とはこれによりもたらされる彼らの効用（満足度）の大きさを最大限ならしめるための「時間」と「費用」の費消割合の組み合わせであると捉えることができる。このようなメカニズムが日帰り観光行動に内在すると想定されるにも関わらず、従来の研究においてはこの点が注目されていない。そこで、まずは日帰り観光を広義には「時間」と「費用」の制約下における、観光地への移動とそこでの滞在」と定義し、日帰り観光者は制約された「時間」と「費用」の下、観光者の出発地からモビリティ性の高い普通自動車を使い特定の観光地を訪れ、再び出発地に帰着するものとした。また彼らの有する「時間」と「費用」の費消可能量を割合で表わし、その最大値をそれぞれ1として、日帰り観光行動

を類型化し、さらに高速道路の新規開通に伴う行動の変化について分析および考察を行った。以上の結果、日帰り観光行動は大きく3分類でき、さらに出発地と観光地を結ぶ高速道路の新規開通が、観光地での観光目的に応じた「時間」と「費用」の費消割合の組み合わせを変化させることで日帰り観光者の効用にも変化をもたらすため、当該観光地の日帰り観光客数の増加をもたらすことを論じた。

第4章では、日帰り観光者数の増減要因をマクロ的に分析するために、彼らの潜在的な分布範囲という意味で「平均的日帰り観光圏」という概念を用いた。前章では、日帰り観光行動の「時間」と「費用」の費消割合の組み合わせを類型化し、高速道路の新規開通がこれらを変化させることで彼らの効用に変化をもたらし、ひいてはこれが日帰り観光者数の増加につながることを述べたが、本章においてもこの点を一部分析に取り入れて考察した。

研究の対象とした地域は、各市において高速道路の整備状況が一様ではないことからその圏の特徴が比較的明らかになると予測される大分県14市とし、WebGIS (Google Maps) を活用した時間距離に基づく平均的日帰り観光圏を設定し、その特徴を明らかにした後、東九州自動車道の新規開通によって生じるこれらの変化および各市の競合関係の分析を通じて日帰り観光者数の増減要因について考察することとした。

平均的日帰り観光圏の設定方法については、まず大分県14市それぞれの中心からWebGIS(Google Maps)を使用し、時間距離にして300分以内に到達し得る周辺の離島を除く全市町村を抽出し、それぞれ到達した時間を記録した。次に、これらを10分間隔に区切ることで、時間距離区分における圏域内人口表を作成し、これと2005年の各市別日帰り観光客数に単回帰分析を実施して、その結果得られた相関係数の最大値を示す時間距離を大分県14市の平均的日帰り観光圏とした。その結果、大分県14市の平均的な日帰り観光圏は120分の時間距離区分、すなわち片道120分の時間距離の範囲であることを導いた。

また、各市の競合性の分析においては議論の軸となる論点を次のように明確に示した。

(1) 日帰り観光圏は各市の中心から120分以内の時間距離とした。

(2) 日帰り観光者に対する各市の集客力の鍵の一つは、人口の大きな都市をその圏に含めることができるか否かにあるため、離島を除く九州・山口県内にある人口20万人以上の都市を出発地とする日帰り観光者を中心に焦点を当てて考察を行う。

(3) 日帰り観光者数の増加要因のミクロ的分析として、第3章では日帰り観光者の自ら求める観光目的に応じた観光地での「時間」と「費用」の費消割合の組み合わせの変化が彼らの効用に変化をもたらすことで日帰り観光者数の増加要因を説明したが、本章でもこのメカニズムを一部分析に取り入れた。

(4) 東九州自動車道は1990年以降、それぞれの区間が随時開通しているが、開通区間の部分開通は高速道路の機能を十分に果たしているとは言い難いことから、各市の競合関係の分析に当たっては2005年と2017年の2時点の日帰り観光圏をもとに分析をおこな

った。

(5) 高速道路の新規開通によって生じる各市の競合関係については、特定の市町村を出発地とする一定数の日帰り観光者の行動変化に焦点を当てて分析することにし、具体的には、出発地、高速道路沿線内にある市(2か所)、同沿線外にある市(1か所)を要素としたモデルを用い3つの視点から分析することとした。

以上より、東九州自動車道の新規開通前後の2005年と2017年それぞれの時点における各市の日帰り観光圏を導出し、2005年時点の特徴を考察しながら2017年にこれらがどのように変化したかについて明らかにした。その際に両時点を通じて生じた各市の競合関係についても具体例を示しながら分析した結果、次の点が明らかになった。

① 大分県各市の平均的日帰り観光圏の特徴は高速道路(東九州自動車道・大分自動車道・九州自動車道)が大きく関係しており、その広がりには以下の3つに分類できる。

(a)主に北九州・下関方面に広がっている場合

(b)主に福岡市方面に広がっている場合

(c)主に宮崎市・高千穂方面に広がっている場合

② 東九州自動車道の新規開通により、日帰り観光圏とその圏内人口は日田市を除きすべての市において拡大している。日田市の日帰り観光圏が変化しなかったのは、日田市は大分自動車道や九州自動車道を使って北九州市、福岡市、大分市など人口20万人以上の都市を2005年の時点で既に含めており、また東九州自動車道の沿線外であることからこの影響が極めて小さかったと考えられる。

③ 日帰り観光圏の拡大に伴う圏内人口の増加率は、主に杵築市、豊後高田市、国東市、宇佐市などの県北地域で大きく、佐伯市、臼杵市、津久見市、竹田市、豊後大野市などの県南地域では小さい。これは2005年以降の東九州自動車道の新規開通部分が県北地域に集中していることも関連しているが、大都市(福岡市および北九州市など)を出発地とする日帰り観光者をそれぞれの日帰り観光圏に取り込めるか否かという点が大きく関係していると思われる。

次に、以上みてきた各市間の競合関係について大分県観光動態調査の資料を用いて仮説検証の一助として分析を行った。なお、既述したように、日帰り観光圏に大都市を含めることができるか否かが日帰り観光者数増加のいわば鍵となるため、本検証に当たっては福岡県を出発地として大分県内の各市を訪問した日帰り観光者数を対象とした。その結果、東九州自動車道沿線外にある日田市の日帰り観光者数の割合は減少しており、一方、東九州自動車道沿線内にある宇佐市、豊後高田市、由布市、国東市はそれぞれ増加しているのに対し、別府市、中津市、杵築市はそれぞれ減少していることが明らかとなった。これらの分析結果は、第4章第2節で述べた高速道路沿線内外における競合関係についての仮説

を傍証するものと言える。最後に、高速道路沿線内の市を訪問する日帰り観光者数は、同沿線外の市へ訪問していた日帰り観光者数の一部が流れてくることによる増加分からそれまで当該市を訪問していた日帰り観光者の一部が新たに訪問可能となった高速道路沿線内の市へ流れることによる減少分を差し引いたものとして捉えることができ、これが結果としてプラスの場合は増加、マイナスの場合には減少する。この増減要因について修正ハフモデルを使ってより深く考察した結果、日帰り観光者数の増減要因としては各都市間の誘致力が存在し、高速道路の新規開通はこれらを顕在化させる機能を果たすのではないかと推測できる。つまり、誘致力が強い都市間においてはこれが日帰り観光者数の増加に結び付くが、逆に誘致力が弱い都市間においてはこれが日帰り観光者数の減少につながると考えられる。

以上、研究の概要を述べてきたが、本研究においてそもそも日帰り観光という観光態様に注目した理由は、既述したように高速交通網の近年の急速な発達とこれに伴う観光者の行動変化という点に筆者が強い関心を寄せたことにある。第3章でも述べたように、日帰り観光者には「時間」と「費用」の制約がありこれらの観光地での消費割合の組み合わせが彼らの効用を決定する。このようなメカニズムが個々人の観光行動に内在するならば、高速交通網の発達は彼らのさまざまな観光目的に応じた「時間」と「費用」の費消割合を変え、彼らの効用を高め得る機能を果たすため、高速交通網の発達は日帰り観光者数を増加させ得る。しかし、一方で高速交通網の発達は、日帰り観光者に対し訪問可能な観光地の選択肢を増加させるため、観光地間の競合関係が生じる原因にもなり、日帰り観光者数を減少させる場合もある。

このように、高速交通網の発達に伴う日帰り観光者数の変化は、観光地における「時間」と「費用」の費消割合の変化による効用と観光地間の競合関係とが複雑に絡み合った結果として現われる。観光学研究は従来から観光地に視点においた議論が体勢を占めてきたが、本研究のように、日帰り観光者の観光行動といういわばミクロ的視点と、観光地間の競合関係といういわばマクロ的視点の両面から議論することにより、この現状に一石を投じるのが本研究のねらいであった。

論文審査の要旨

本研究は、観光経済学における日帰り観光の地域経済効果の研究として位置づけられる。マクロ経済学的視点から①日帰り観光客数、②観光消費額、③産業構造の3つを軸に、産業連関分析を通じた日帰り観光の経済効果を研究している。

特に欧米では、宿泊観光が観光研究の対象となるため、日帰り観光に焦点を当てた研究は数少ない。本論文の独創的な点は次の通りである。

- ① 日帰り観光という観光態様に焦点を当てたこと。本論文では、日帰り観光と宿泊観光それぞれの経済効果を、市ごとに作成した産業連関表によって分析し、日帰り観光の経済効果は宿泊観光のそれに比べて産業構造の影響を受けやすいという結果を得ている。
- ② 日帰り観光客数の増減要因に観光地間の競合関係の存在という仮説を立て、計量的に分析・検証したこと。本論文では、まず、高速交通ルートの開通と日帰り観光行動圏の変化について、時間地理学の観点から滞在時間と費用の関係を検討した。次に、空間的相互作用の考え方から、WebGISによって得られた市町村間到達距離と人口を用いて観光商圈を設定・把握し、特に高速道路の新規開通に伴う日帰り観光地間の競合関係の変化を計量的に分析・検証したところに特徴がある。

分析モデル・手法的に見ても、分析目的に応じて、産業連関分析、修正ハフモデル等多様なモデル・手法を駆使しており、その手続きも妥当と言える。今後さらに新たな分析手法や視点からの分析も期待されるが、本論文においては、それらの応用における独創性という点で、一定の評価を与えることができる。

本論文の多くの章は、すでに学会等で発表、さらに、査読論文として投稿、掲載されている。ゆえに、本論文は、課程博士論文として十分評価できるものであるといえる。

審査結果の要旨

平成 31 年(2019 年)1 月 24 日(木曜日)午後 3 時から午後 4 時 40 分まで久留米大学御井学舎 244 教室において開催された公開発表および口頭試問および 2 月 8 日(金曜日)午後 5 時から開催された審査委員会により、池口功晃氏の論文が博士(経済学)の学位に値する研究であることを審査委員会は全員一致により確認した。