

## 西中国山地の観光客流動と 観光客滞留拠点の地理的性格

野 本 晃 史\*

Kōji NOMOTO : Development of Tourism and  
Tourists in the West-Chūgoku Region

### 1. 1970年代の観光現象と西中国山地の課題

1960年代における都市化の進展や工業地域の発展拡充により、太平洋ベルト地帯への人口集中が著しい。その結果、産業・経済の高度成長は過密地域と過疎地域をつくりあげた。過密地域に居住する人々は、所得の増大や余暇時間の増加などにより、生活の場としての公害発生地域や騒音地域から一時的にのがれようとする<sup>(1)</sup>。

人間の欲望の一つとしての観光的欲求が存在するゆえもあって、観光客流動現象の発生をみる。都市化や工業化による集中的・求心的な都市域への人口流入現象の激化と相関的、反射的に発散的、遠心的流動現象としての観光・レクリエーション旅行現象が誘発されていく。その旅行現象は、いわゆる「流動化」とよばれるごとく、その流動方向は定かではな<sup>(2)</sup>いが、交通時間、経済的条件、余暇時間などの制約条件に限定されて、旅行が具体化する。

全国の観光地入り込みの観光客は毎年増加の一途をたどり、1968年には10億人を突破し、約10億1,000万人となった。1964年6億8,300万人、1965年7億4,200万人、1966年8億200万人、1967年9億2,500万人のペースで増加したと考えられ、1970年には12億人となっている。このペースでいくと、1975年には16億<sup>(3)</sup>人になると推定される。これらの観光は、太平洋ベルト地帯に発展する大都市地域に居住する人々が主体をなす。交通地理的にみると、大都市を中心とした同心円の保養・レクリエーション圏を形成しながら、周辺の田舎地域に拡散的に流動している。都市の巨大化に伴うさまざまな問題が生起する中で誘発された現象の一つであるといえよう。

一方、太平洋ベルト地帯に人々を奪取されたいわゆる過疎地域では、都市化、工業化地域の悩みとは対照的な、うらはらな問題を抱える。過疎の農山漁村地域では、生産機構や生活基盤の根底からの破壊をみる場合が多く、過疎地域は、再び機能回復をなすべく、なにかの開発

\* 島根大学教育学部社会科教育研究室

への具体策を模索しようとする。観光的施設の建設や整備を中心とした地域開発が、この際において盲信的に採用される場合が少くない。

大都市周辺地域や工業地帯と、距離的に遠くない過疎地域では、交通条件の改善を第一とした開発への要求が強くうたがわれる。これが、かえって過疎現象を激化してきた。太平洋ベルト地帯に隣接する過疎地域の一つであり、産業、経済、及び交通の低需要地域である西中国山地地域も、観光開発への意欲が一般的に強く、例外地域ではない。都市化の進展、工業の集積化により地域較差の発生をみたと同時に、かゝる低開発地域への人的流入が著しく、いわゆる観光ブームをまねいている。このため、観光客を受け入れる地域としては、ためらいを感じ、地区によっては複雑な対応関係を生起せしめ、拒否反応もあらわれている。過疎の地域としては町村単独の行政では解決されない諸問題も生じ、当面、開発へ思索中のところが少くない。地域住民の意識を考慮し、あるいは、生態的環境保全について考慮するとすれば、「開発か保護か」で統一した結論は容易に出されそうになく、広域的な対策が望まれている。

西中国山地の広くを占める島根県としては、1970年代に入り、新長期計画<sup>(4)</sup>をみるごとく、豊かさをめざした積極的経済開発こそ急がねばならない課題であるとしている。このことは、地域の近い将来における変容が予想され、過疎現象のみられる地域の計画的開発への基礎的資料の作成が必要となってくる。西中国山地地域の前向きの地理的調査・実態把握こそ、当面の第一の問題であり、この地域の観光客流動と観光客の滞留地点の性格調査も必要となってくる。

西中国山地は、観光的実態調査<sup>(5) (6)</sup>の結果、観光的資源性にすぐれていることがわかった。都市地域、工業地域から接近容易な位置にありながら、地域開発が遅れている。観光開発も点的に試みられてはいるが、それらは、観光地相互間の広域的連携性に乏しく、従来、太平洋ベルト地帯との間の交通体系が未整備であったことがあらためて指摘される。本稿では、西南日本の太平洋ベルト地帯に密着した地域でありながら、開発が遅れている西中国山地地域をとりあげて観光客流動が、この地域において、どのような実態であるのかを把握し、観光地の盛衰を左右する観光客滞留拠点機能について検討し、当面の地理的性格を示し、課題を提起する。

## 2. 島根県の観光現象の動向

島根県はすぐれた自然と文化的、歴史的遺産など、各種の観光、レクリエーション資源に恵まれており、かねてから、国立公園や国定公園の指定、県立自然公園の設定など、資源の保護と創造につとめるとともに、それらの適正な利用のための施設整備を行ってきた。<sup>(7)</sup>その結果、交通網の整備と相まって、県外観光客は、1965年の137万人が、1970年には261万人の数に達し、1972年には実に488万人という、いわゆる山陰観光ブームを招来している。今後、航空路線・新幹線鉄道・ハイウェイなど、交通網の整備にもなって、県外からの観光・レクリエーション需要は、一層増大するとみられる。1985年には、県外からの観光客は、1,600万人と想定されている。さらに、県民の観光・レクリエーション需要も増大するものと思われる。

このような観光・レクリエーション需要の増大と質的变化に対応し、島根県の美しい山岳・溪谷・海岸・湖沼・島嶼等の自然景観や、歴史的風土、文化財等の人文的資源、豊富な温泉群や四季折々の味覚や民謡・郷土芸能など、恵まれた観光資源の適正な保護と利用の体系を確立し、ふるさとの安らぎと、ふるさとの味を基調とした魅力ある大衆のための国民的観光・レクリエーション地域を形成していくことが、当面の課題となっている。<sup>(8)</sup>

県内および県外からの観光客を総合計すれば、島根県内各観光地へ入り込んだ観光客の総数は、1972年現在1,586万人で、対前年比率で、121.9%の急増がみられ、主要な観光地、即ち松江・大社・日御碕・津和野などでは、1966年の実数の約2倍に達している。<sup>(9)</sup>

観光地別の入り込み状況を見ると、松江が依然としてトップを占め、続いて出雲大社、日御碕、津和野、玉造温泉、美保関の順となっており、玉造温泉が1971年の観光地別第7位から第5位に、また美保関が第8位から第6位に飛躍したのが注目される。1970年の観光地別客数の順位は、1位出雲大社、2位松江、3位日御碕、4位津和野、5位一畑薬師、6位玉造温泉、7位三瓶山、8位美保関、9位清水寺であったが、1971年には、1位松江、2位出雲大社、3位日御碕、4位津和野、5位一畑薬師、6位三瓶山、7位玉造温泉、8位美保関、9位置ヶ浦となる。そして、1972年には1位松江、2位出雲大社、3位日御碕、4位津和野、5位玉造温泉、6位美保関、7位三瓶山、8位一畑薬師、9位置ヶ浦の順となった。入り込みの客数では、松江387.8万人、出雲大社307万人、日御碕235万人となり、例年通り、他の観光地の入り込み客数を大幅にリードしていて、これらの合計は、県下観光客入り込み客数の約60%にあたっている。その他の観光地もしだいに伸びを示していて、大森銀山は、最近の史蹟ブームにより、1971年に比較して200%と、大幅な伸びを示している。しかし、石見の西中国山地地域での観光客の増加は他の観光地に比較して相対的に顕著ではない。

一方、境水道大橋の架橋により、宍道湖～中海を周遊する8の字ルートが整備されたため、松江と美保関が特に観光客数が急増傾向にある。さらに、隠岐諸島は、1972年5月から、カーフェリーの就航が実現し、17.9万人の来島となり、1971年に比較して、1972年には、134.5%という増加傾向をみせ、離島観光ブームの現状を物語っている。

県外観光客の入り込み実数の伸長度は、1971年は集中豪雨の影響により、やや低率となったが、観光地への入り込みは順調な増加傾向をとりもどしている。県外観光客が、県内観光地を周遊する地点数は、平均して2.3地点となり、行動が自由な自家用車による入り込みが多かったことがうかがえる。

観光客を季節的にみると、冬に202万人、春に455.8万人、夏に464.5万人、秋に463.7万人となり、冬季を除いてはほぼ平均化し、冬季の伸び（スキー客としての来訪の増加）があと少しみられれば、四季型の観光産業機能地域として島根県は注目されることとなる。観光目的別にみると、行楽を主としたもの686.6万人、自然探勝を第一目的としているもの364.3万人であり、自然の残された美しい、静かな山陰の風景地を求めようとしているのが1970年代に入ってから島根県の観光客動向である。

### 3. 島根県の観光客流動と西中国山地地域

西中国山地地域とはどの範囲をよぶのか。これが一応問題となるが、本稿では島根県西部の石見地方山地地域をこれにあてることにする。そして、これに隣接する山口県東部と広島県安芸地方北部（芸北山地）が関連して附随してとりあげられることとする。

さて、前節では、島根県全体における観光客流動の実態をおまかに示した。それによってみると、西中国山地における観光地への入り込みは、ベストナイン観光地別からすれば、津和野・三瓶山・畳ヶ浦だけとなっている。それも、津和野が1970～1972年の三年間連続の第4位、三瓶山が第6位と第7位を上下、畳が浦が1971年に第9位に姿をだし、1972年にも第9位にとどまっている。日本各地の観光産業機能展開地域においては、温泉集落が観光産業機能展開地域内における「へそ地区」となり、観光客宿泊滞留拠点<sup>60)</sup>となっているが、石見地方の西中国山地においては、強力な観光客滞留拠点の集落の発展はみられない。その点、西中国山地の場合と比較すれば、島根県東部の出雲地方においては、松江・大社・日御碕・玉造温泉が滞留拠点の集落としての位置を保っているといえる。1972年における島根県内の観光地別観光客統計は表1に示す通りであり、一応、この表の結果から現状は把握できる。

鉄道による西中国山地への入り込みをみれば、西中国山地の場合、鉄道が未発達地域であり、従って山口線・芸備線・山陰本線・三江北線・三江南線・岩日線が西中国山地をとり囲んでいるが、西中国山地への観光・レクリエーション客の入り込みの主役を果していない。広島市から直接西中国山地に入り込む可部線も、三段峡までの直通運行数が少なく、芸北から石見地方の西中国山地へ観光客をはこぶ主役路線ではない。

1950年代後半から1960年代の前半は観光貨切バス流動の顕著な時期であった。観光客の団体化は、バスの大型車輛化と道路事情の改善、団体客受け入れ側の観光地における収容施設拡充により、実質的に固定化し、観光客流動の主流を占めた<sup>61)</sup>。この結果、観光貨切バスの行動圏は飛躍的に拡大した。1958年現在における山陽から山陰への貨切バスによる入り込みは表2の通りであり、逆に山陰から山陽への観光貨切バスの流動は表3の通りである。当時は、県内を主とした観光バスの流動圏が、この頃を契機として、隣接の地方に飛躍的に行動圏を拡大するときである。1969年における観光バスの行動圏は図1にみるごとく、さらに広域的に拡大し、益田市を発地とする場合についてみると、西南日本全域に拡がっている。

西中国山地を横断する観光客流動の主流は、近年、マイカーがその地位を占める傾向にある。1968年中国地方建設局によるO・D調査<sup>62)</sup>による山陰へ流入する自動車の台数を中国山脈におけると峠越え地点について、自動車の発地別についてみると表4のごとくで、大佐山・三坂峠や赤名・鍵掛などで通過台数がふえている。

鉄道については先に示した通りで、山陰西部においては、交通機関の相互的役割分担の中に占める位置は低い。観光地駅としての津和野・浜田・温泉津での乗降客は未だ多くはない。観

表1 県内・県外・日帰宿泊別入込客数 (1972)

(単位 千人)

観光地名	市町村名	入込客数	対前年比	県内県外の別		日帰・宿泊の別		備考
				県内	県外	日帰	宿泊	
鷺の湯温泉	安来市	139	121.4	93	46	134	5	石西 中国 山地 地区
清水寺	〃	262	—	146	116	256	6	
月山	広瀬町	172	112.0	127	45	170	2	
加賀の潜戸	島根町	91	107.1	66	25	76	15	
美保関	美保関町	676	120.5	270	406	568	108	
松江	松江市	3,878	135.3	1,163	2,715	3,311	567	
玉造温泉	玉湯町	709	118.4	64	645	21	688	
海潮温泉	大東町	30	100.0	17	13	18	12	
湯村温泉	木次町	17	94.0	2	15	7	10	
竜頭八重滝	掛合町	40	105.2	26	14	40	—	
吾妻山	横田町	39	108.3	27	12	36	3	
三井の原	〃	14	280.0	3	11	4	10	
鬼の舌震	仁多町	58	90.9	33	24	56	1	
一畑薬師	平田市	565	83.0	431	134	556	9	
鱒淵寺	〃	93	123.0	72	21	93	—	
出雲大社	大社町	3,070	118.0	307	2,763	2,923	147	
日御碕	〃	2,350	112.9	282	2,068	2,321	29	
湯の川温泉	斐川町	79	102.0	58	21	64	15	
立久恵峡	出雲市	248	117.0	190	58	232	16	
三瓶山	大田市	665	102.2	365	300	533	132	
大森銀山	〃	30	200.0	17	13	30	—	
温泉津温泉	温泉津町	265	156.0	75	190	190	75	
湯抱温泉	邑智町	72	128.0	26	46	5	67	
断魚溪	石見町	59	105.1	17	42	57	2	
千疊溪	桜江町	10	125.0	7	3	10	—	
有福温泉	江津市	218	97.2	88	130	164	54	
壘ヶ浦	浜田市	373	78.8	140	233	253	120	
三隅公園	三隅町	85	100.0	72	13	85	—	
匹見峡	匹見町	15	115.4	10	5	13	2	
益田	益田市	178	101.0	112	65	131	46	
津和野	津和野町	904	113.0	172	732	789	115	
隠岐国分寺	西郷町	66	101.0	24	42	—	66	
白島	〃	44	82.2	8	36	0	44	
水若酢神社	五箇村	63	121.2	13	50	56	7	
浄土ヶ浦	布勢村	55	110.0	15	40	33	22	
やなの松原	都万村	13	100.0	7	6	9	4	
国賀	西ノ島町	148	106.0	36	112	66	82	
知夫赤壁	知夫村	10	126.0	1	9	5	5	
隠岐神社	海士町	57	101.7	6	51	46	11	
計		15,860	121.9	4,588	11,272	13,363	2,497	

(島根県観光動感調査結果表 1972年pp3~4による)

表2 季節別観光バス流動客（山陽から山陰へ）（1958）

	春		夏		秋		冬	
	人	台	人	台	人	台	人	台
岩鳥	51		—		—		—	
吉鳥	1,784		204		1,206		165	
浜東	52		0		52		0	
浅三	2,497		424		1,558		0	
関高	561		477		312		54	
隠皆	307		106		208		0	
大	152		265		104		0	
美	3,978		1,484		3,276		766	
松	0		0		0		0	
玉	1,171		795		1,612		0	
海一	0		0		0		0	
大	2,855		1,166		2,136		540	
日	1,224		901		2,028		669	
立	1,479		954		1,566		388	
三	4,639		1,961		4,056		884	
志	2,794		1,273		2,808		829	
湯	0		0		0		0	
温	154		53		208		0	
有	5,049		1,938		4,682		992	
萩	2,193		583		2,184		324	
	0		0		0		0	
	817		584		1,092		216	
	817		584		1,092		216	
	103		0		104		0	
	101		107		53		108	
	408		212		212		118	
	1,581		1,113		1,248		168	
合	34,817	678	15,184	286	31,797	611	6,407	117

(防長バス・石見交通・一畑バス・松江市営・日の丸バス・沢タクバス会社資料による)

表3 山陰から山陽への観光地別観光バス流動（1958）

	鳥取県から		島根県から	
	台	人	台	人
部	6	300	0	0
神	139	7,204	1	22
石	20	1,031	0	0
和	12	570	0	0
他	2	100	0	0
近	27	1,322	0	0
泉	27	1,353	0	0
原	29	1,548	1	55
山	3	150	0	0
近	28	1,389	0	0
峡	38	1,903	5	285
島	0	0	17	806
部	24	1,161	301	13,921
台	0	0	2	100
峡	5	255	55	2,656
田	0	0	16	713
国	0	0	122	6,047
域	2	100	8	369
部	0	0	300	14,689
国	0	0	11	469
州	0	0	1	25
	0	0	76	3,582
合	362	18,386	916	43,689

(防長バス・石見交通・一畑バス・松江市営・日の丸・沢タクバス資料による)

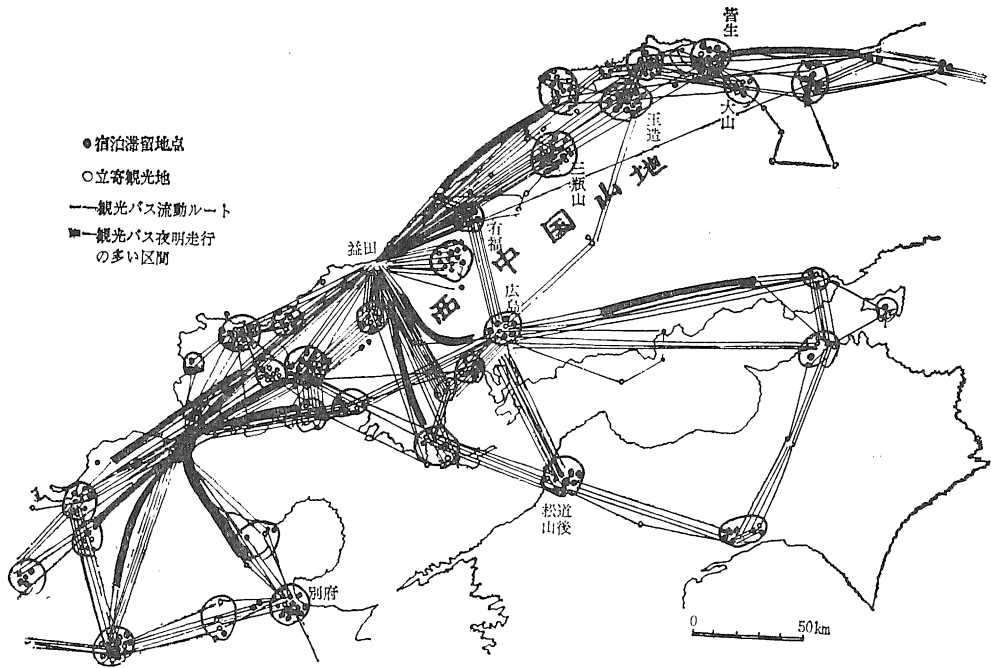


図1 益田市を発地点とする観光バス流動ルートと滞留地点 (1969年)

(石見交通資料より作成)

表4 山陰へ流入する台数(峠越え地点)

発地	通過地	飯浦	津野	大野	佐山	三峠	三坂	作木	口羽	赤名	王貞	三井	鍵掛	四十	人形	三朝	志戸	戸倉	蒲生
鹿尻島・宮	崎本	1																	1
	分岐																		1
大賀・長	崎岡	3			2					8					1			2	7
	山口	261	10	2	1	2			1	2									15
福山	島根	3		161	95	179	67	84	417	55	10	33	2	42					5
	根取	45	47	382	341	257	46	323	310	60	33	8	7	72	1			13	156
島鳥	山戸	1			1	3			1	8			5	33	236	42	66	18	18
	庫阪									1					4		1	30	5
大所	大所				1	1			2	1				1	4			258	98
	京都	1				2	1							2					
のの	他	1													1			1	52
	他	1													2			4	36
川島	愛媛					1	1			1					7			8	33
	高知	1		2											3			7	—
名古	屋井							1										5	14
	野野																	1	30
石山	静野																	1	13
	京野																	1	1
関東	関東																	3	4
	北																	2	4
総計		318	57	549	443	448	116	411	786	119	43	457	177	700	102	86	1,402	1,595	

(建設省O.D調査集計表1968による)

光貨切バスについても、表2にみるごとく、1958年当時も、出雲地方に比較してかなり少く、この傾向は、1970年代に入ってもやはり続いている。マイカーを主とする自動車利用についても同様な傾向をみせ、かえって、西中国山地を通過して他の観光産業展開地域（この場合には出雲地方・鳥取県地方・山口県北）に逃げる傾向が強い。この通過性は、近年、特に顕著となっている。1965年と1968年を比較すれば、益田市戸田地点での通過台数が2.2倍、津和野で3.3倍、六日市町で2.0倍、匹見町で1.7倍、金城町で1.9倍、赤来町で2.2倍、大和村で1.7倍となっている。<sup>93</sup> これらの急増するマイカーが西中国山地にどれだけ一時的に滞在し、宿泊するのかは明らかではないが、表1による結果（1972年）をみれば、いくらかは、西中国山地に観光客が宿泊しているとはいえ、かなりの通過的性格をもって流動しているといえる。

#### 4. 西南日本の観光客流動と西中国山地

島根県域内において、西中国山地は観光客の滞留性に乏しいことが明らかとなった。観光客の統計的把握の方法・技術にも種々な問題もあるとはいえ、1968年から1972年にわたる交通流動客計測と聴取調査においても、この通過的性格がかなり認められた。これについては、別の機会に考察するが図表掲示上制限があるので別稿にまわすこととする。宿泊滞留についても、島根県観光課によるしらべをもとにした表1からしても、このことがいえることは先にも述べた。

さて、このような地域性は、西南日本の中においてみた場合には、どのような位置に特徴づけられるであろうか。西南日本における観光地分布と観光客数の変化（1958・1965・1970年の比較）については図2の通りとなる。図2によって観光地を分布的にみれば、観光産業機能展開地域が未発達なのは、西中国山地と九州山地の東南部、及び南伊予山地であることがわかる。この三地域について、鉄道との関係をみれば、いずれも、鉄道未発達地域であることがわかる。従来、鉄道の観光産業機能展開地域の形成に果たしてきた役割の大きい<sup>94</sup>ことが再確認される。西中国山地は私営バス交通の発達もみられるが、国鉄バスの運行路線網が発達し、九州山地の東南部の宮崎県域と南伊予山地も同様な傾向がみられるところから、国鉄バス交通による観光産業機能展開地域形成と、その地域における滞留拠点開発は、今まで期待できなかったといえる。現在、繁栄している観光産業機能発達地域は、私鉄による経営政策による要因が大きいと考えられる<sup>95</sup>。

バス交通についてみれば、山陽から山陰へ入り込む観光客の流動実態は1958年の場合は先に表2で季節別に示した。この傾向は、広島市を発地点とする観光バス流動ルートと滞留地点について表現した図3（1969年現在）による抽出的観光バス流動現象においても、あまり変わった現象はみられない。図3は広島市を発地とする観光バス流動ルートと観光客の宿泊滞留地点、および、途中下車見物の滞留地点について、貨切バスの申し込み伝票をしらべて作成したものである。1969年における1年間の資料のうち、西中国山地の島根県域を通過するか、あるいは



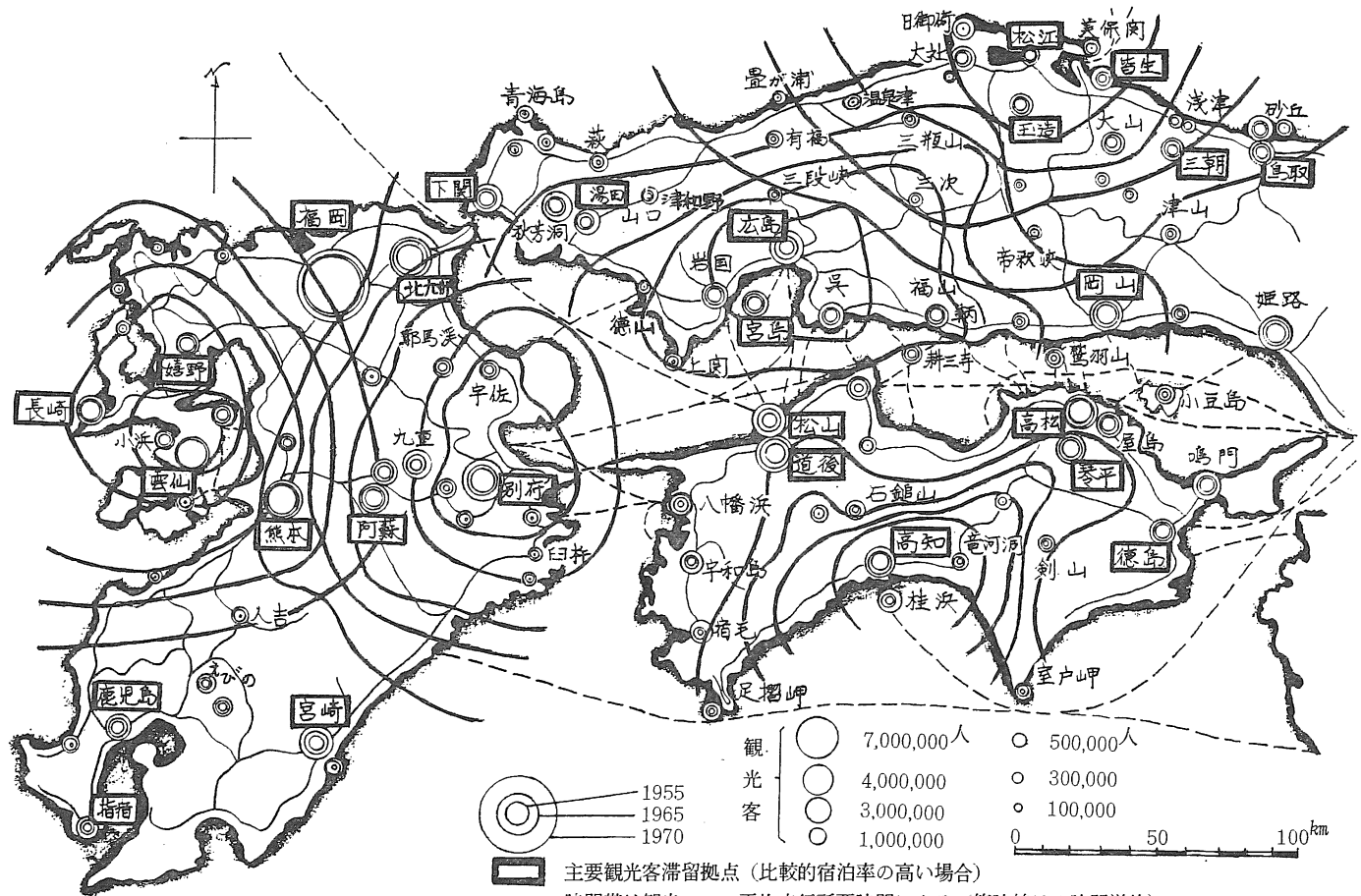


図2 西南日本の主要観光地分布と観光客数の推移 (1955~1965~1970)

(西南日本各県観光課資料より作成)

は宿泊する場合についてのみ抽出し、図化した。

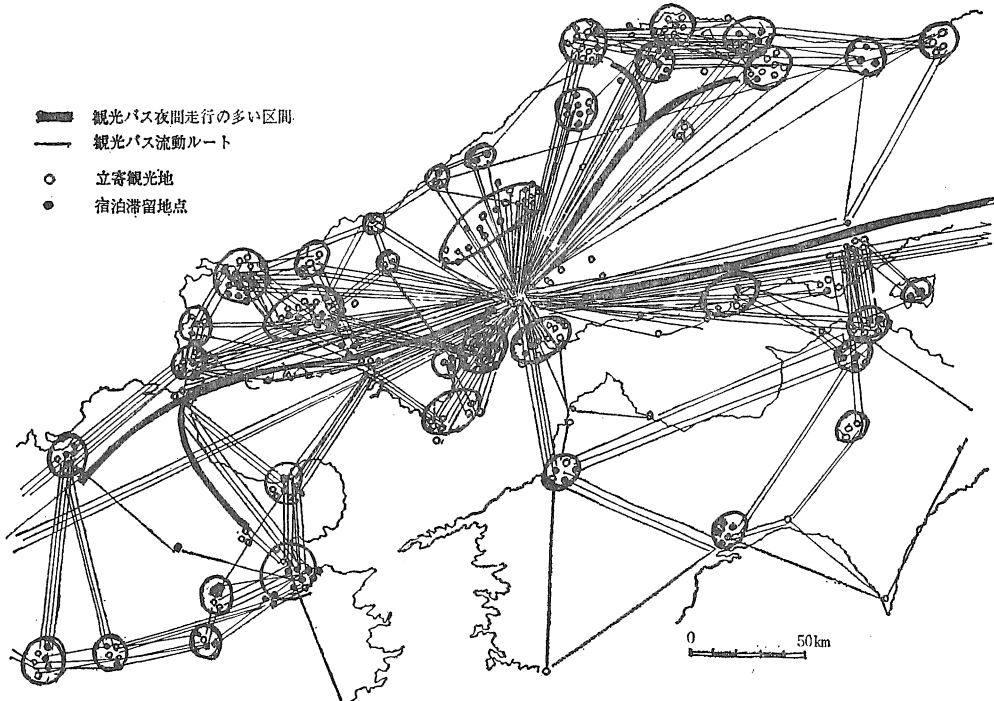


図3 広島市を発地点とする観光バス流動ルートと滞留地点(1969年)

(広島市内バス会社資料その他により作成)

道路交通による西中国山地への入り込みは、微細規模の統計網目の交通観測統計が入手できないため、大まかな動向しか把握できないが、1969年11月2日の実態は表5の結果として示された。これによると、浜田・三瓶山・湯抱・有福・津和野に主に自動車利用者は宿泊していることになる<sup>(4)</sup>。しかし、年間入り込み総数からすれば、先述の通りである。マイカーを主とする入り込みの来客圏は広島県からが多く、九州・近畿・山口の順になっており、鉄道利用による場合よりは来客圏は当然狭くなっている。

鳥根県内の西中国山地に入る道路としては、表4と表5にみるごとく、国道9号線(津和野)・187号線(六日市町)・186号線が主要路線であり、数本にしぼられるため、入り込みが単純な流動現象となり、通過性が強くなっているといえる。

鳥根県への入り込み客は、西南日本の中でも、中国地方からが71.8%で、中でも特に、広島県からが多く、1972年現在で、入り込み全観光客の31.7%を占め、ついで、鳥取県からの21.2%、山口県からの14.3%、そして岡山県4.6%の割合を示している。中国地方外からは、近畿地方から14.2%、関東が4.3%、九州が3.5%、四国が2.3%、中部3.5%、東北と北海道から0.3%となっており、中国地方と近畿地方からが依然として多い結果となっており、四国・九

表5 島根県下石見地方を中心とする県外自家用車の入込状況と  
発地別・観光地別宿泊者数（1969年11月2日の全日）  
（宿泊者は自家用・国鉄・バス利用合計とする）

入込路線別		発 地 別											合計	
		鳥取	岡山	広島	山口	九州	四国	近畿	北陸	東海	関東	東 北 北海道		
石見地方 主要路線	国道54号線 赤名	台 2	台 29	台 876	台 32	台 10	台 11	台 17	台 4	台 2	台 7	台 —	台 —	990
	国道大田～三次線 羽須美村	6	6	135	7	1	—	4	—	—	—	—	—	159
	国道261号線 石見町	—	—	487	—	—	—	6	—	—	—	—	—	493
	国道186号線 浜田市中芝橋	11	4	549	32	13	6	17	1	1	9	—	—	643
	国道187号線 六日市町	—	6	250	234	7	—	2	—	1	3	—	—	503
	国道191号線 益田市戸田	10	22	85	76	71	6	70	8	4	5	—	—	357
	国道9号線 津和野町	14	6	127	1,335	250	16	53	5	6	9	—	—	1,821
県道益田加計線 匹見町元祖	—	3	20	13	3	1	1	—	—	—	—	—	41	
主 要 宿 泊 地	浜田	人 20	人 25	人 122	人 30	人 59	人 4	人 76	人 1	人 17	人 45	人 —	人 —	447
	三瓶山	15	46	193	240	76	3	64	8	59	66	—	—	861
	湯抱	35	21	110	11	26	19	10	—	—	10	—	—	322
	川本	3	8	35	3	15	—	—	—	—	2	—	—	75
	羽須美	3	—	9	—	2	—	—	—	—	—	—	—	26
	有福温泉	6	14	202	18	26	—	13	—	—	8	—	—	392
	六日市	—	2	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—	16
	匹見野	—	—	—	2	9	—	1	—	—	—	—	—	12
津和野	—	4	62	19	183	13	39	—	1	9	2	—	342	
石見地方 合計	110	170	968	441	627	58	427	13	83	189	2	2	3,589	

（1969年11月2日観測による。島根県観光総合調査資料から作成）

州との交流が比較的に少いことを物語っている。たとえ、西中国山地に入り込んだとしても、通過するものが多く、観光客統計には山陰中央部で記録されている現状である。

## 5. 西中国山地に観光産業未発達の諸原因

島根県内においても、また、広く西南日本の規模で観光客動向をみた場合においても、今まで、西中国山地においては顕著な観光客滞留現象がみられなかったことが明らかとなった。観光客がわずかの観光地を点的に利用し、滞留はみられるものの、それらの流動は通過観光の現象を示してきたといえる。ということは、西中国山地には、本格的な観光地がほとんどなく、観光産業機能展開地域が発展していないことを示すものである。

観光産業が今まで発展しなかった原因として、さまざまな理由があげられるが、次に、いくつかのものを列挙してみれば、1. あと一步の高山山岳としての魅力に欠けていること。2. 山地においては、峡谷を主とする観光に主力がおかれ、眺望性にすぐれた高原地形の地域は観光目的対象外であり、乏水性地形環境条件は観光客の接近はもちろん、一般集落の立地もはばむところが多かった。3. 広島市の大都市化が近年まで進まず、周辺山地や島根県内の西中国山地の観光開発への需要がみられなかった。人口百万以上の大都市が西中国山地の近隣にあれ

ば、当然、他の地方の事例のごとく、観光開発がなされたであろう。広島市と西中国山地との関係は、九州における熊本市と宮崎県側の九州山地との関係に似ている。4. 近年までの観光は日本三景的な海岸地形景観を主とした。5. 世界的に有名な内海多島景観の瀬戸内海や阿蘇山（世界一のカルデラ地形）を近くにひかえるため、特徴のないと思われる西中国山地は観光客の視野外にあった。6. 近年までの観光客の質は、大都市居住者のうち、高額所得者や余暇をもつ文化人、あるいは、国際観光旅行者が主要な観光客構成メンバーであった。そして、広島市と宮島に滞在したのち、次の旅行日には、瀬戸内海沿岸に沿って、国際的に有名な遠隔地の国際的観光地に向う直線的な点と線の流動傾向であった。7. 社寺仏閣を中心とする参詣に比重があり、宮島・大社・琴平・宇佐などの鳥居前町・門前町に観光客が集中し、西中国山地には宗教集落がなかった。8. 地域住民のレクリエーション活動が未発達であった。9. 観光産業展開地域の中の宿泊滞留拠点として、主役の役割を果たしてきた温泉集落があまりみられず、冷泉を湯治的に利用する程度であった。そして、現在まで、高温度温泉の開発が期待できなくて、観光産業展開地域としての「へそ地区」が形成されなかった。10. 広島県と島根県内の石見地方は、移民の多い地域であり、住民は地域外に進取的に経済的活動を営んだ。11. 西中国山地の断層線谷が幾列にも並列する山がちの地形が影響し、生活の場と生産の場は、谷間の細田を中心とし、高原上は先述のごとく、乏水性により、たたら鉄生産地・放牧地・薪炭生産地としての役割をもたされた。12. 石見地方は対岸に朝鮮半島をひかえるものの、正常な相互交流の実績に乏しく、大陸文化の滞留性が弱く、浜田港以外の良港にも恵まれず、浜田港も近年まで漁港としての機能に重点がおかれ、旅客のための港ではなかったし、現在も、旅客の乗降の港湾ではない。また、対大陸との接触の玄関口は、すべて北九州に奪われ、舞鶴と敦賀～関門の間にはヒンターランドをもつ港湾が少く、関門海峡がわずかの海峡幅で開き、瀬戸内海と日本海・玄海灘が連絡していることにより、島根の石見海岸は対大陸及び日本の他地域のための表玄関になりえなかった。13. 藩政時代の政策もあって、石見銀山は繁栄したものの、一般旅行者の通過地域としての西中国山地ではなかった。14. 河川交通は江川を中心としたのであり、江川が舟運のために利用されたことは、かえって、西中国山地の石見地方における道路交通の正常な発達を阻害した。そして、江川支流や石見地方の小河川は急流と瀑布を形成する関係から諸開発が遅れざるをえなかった。15. 鉄道の発達も、西南日本では最も建設の遅れた地域であり、本線で特急・急行の貫通しない日本ではめずらしい地域であった。また、現在でも、三江線が全通していないことも大きい。16. 西中国山地の隆起準平原への接近には、ヘアピン状羊腸路の開発が必要であり、先掲の断層線列も道路建設により障害となった。17. 石見海岸と平行に国道山陰道が建設できず、各所で山地に入り、広域的な地域的統一性に欠ける原因となったことなど、さまざまな政策もからみ、西中国山地の観光開発はおろか、一般地域開発すらも遅れざるをえなかったと思われる。

## 6. 西中国山地の観光的資源の特性

さて、以上のように、西中国山地の抱くさまざまな性格が描きだされた。観光客が滞留しないのは観光資源性に欠けることと関係があるのかどうか不明であるが、観光資源について、一応点検する。

観光資源性の評価はむつかしく、個人により価値基準が異なるため、絶対評価は不可能であって、当面は、いくらかの評価基準を並列して判断する方法がとられる。日本観光協会が広域観光開発調査委員会（1970）に依託した場合は、評価基準として、来訪者・宿泊規模・アプローチの度合・観光地附帯資源・総合的条件などをとりあげている<sup>69)</sup>。

まず、来訪者については、来訪者実数によって平均値を求め、平均を上まわる場合と下まわる場合に分類している。上位としては、広島・岡山・松江・宮島・岩国・出雲大社・下関・鳥取などとなっている。観光資源の絶対評価が不可能である以上、たとえば、西中国山地に如何に秀れた観光資源が存在しようとも、観光客の滞留実績がない以上、問題外のことであろう。

宿泊については、上位にあたるもの、広島・玉造・三朝・岡山・鳥取・大山・皆生・山口・長門などとなっている。

その他、分析すべき諸条件があるが、本稿では主目的ではない。たゞ、動植物の南限界と北限界が存在し、特性のある地域<sup>70)</sup>となっている。

総合的に検討した結果<sup>71)</sup>は西中国山地は、今まで評価された結果（表6）よりは、かなり上位のランクづけの要素があるとみられる。これの結果については別に発表する。

## 7. 広域観光客流動と西中国山地の観光客滞留拠点

都市を発地とした観光客の発散的旅行現象は観光交通時間の多少により、日帰圏・週末圏・連休圏・長期休日旅行圏などの圏的地域構造に区分して把握できる<sup>72)</sup>。この圏的地域構造は、一般に「観光圏」「観光客流動圏」「行楽圏」とよばれている<sup>73)</sup>。この圏的構造は、オトレンバも「保養交通と距離との継続に応じて、出発点としての居住地からみて、保養交通地帯なるものが確認される<sup>74)</sup>」とし、地帯別に区分をこころみている。この圏的地域の構造内域において、観光需要度は、地区によってことなるため、地域性が<sup>75)</sup>みられる。

ところで、大都市からはなれた地域においては、観光客の流動と滞留はどのような現象を示すであろうか。これについては、九州における結果<sup>76)</sup>をとりあげることができる。

この結果についてみれば、図2のごとく、大規模観光地相互の位置関係がわかる。一方、中国・四国についてみた場合、広島市を中心とした動態<sup>77)</sup>や山口市を中心とした動態<sup>78)</sup>や、さらに大阪市を発地とした調査<sup>79)</sup>による結果を重ねてみると、図2に示す結果となり、西中国山地への滞留はみられない。西中国山地への滞留地開発が要望される。時あたかも、全国でも注目さ

表6 中国地方地域内の主要観光資源評価 (1970)

資源名	来訪者	宿泊規模	アプローチ	付帯資源	総合1	総合2	資源名	来訪者	宿泊規模	アプローチ	付帯資源	総合1	総合2
豊浦		○	○	○	○		美保関				○		
下関	○	○	○	○	○	○	皆生	○	○	○	○	○	
豊田							福山		○	○	○	○	○
長門	○	○	○	○	○	○	笠岡			○	○		
小野田							大山	○	○	○	○	○	○
宇部		○	○				蒜山			○			
秋吉台	○				○		金光		○				
萩	○		○	○	○	○	湯原						
山口	○	○	○	○	○		総社			○	○	○	
防府	○		○	○	○	○	倉敷	○	○	○	○	○	○
長門峡			○				鷺羽山	○					
津和野			○	○			浅津						
徳山			○				三朝		○		○	○	
光			○				奥津						
羅漢山							東郷						
西山			○				岡山	○	○	○	○	○	○
岩国	○		○		○	○	玉野	○			○	○	
宮島	○	○		○	○	○	津山			○	○		
広島	○	○	○	○	○	○	浜村		○				
可部			○				鹿野						
呉・音戸	○	○		○	○	○	湯郷		○	○			
三瓶山							牛窓						
出雲大社	○				○	○	鳥取	○	○	○	○	○	○
野呂山							岩井						
三次			○				氷ノ山		○	○			
玉造		○			○		那岐山		○	○			
松江	○	○	○	○	○		隠岐				○		
尾道	○	○	○	○	○								

(○ 評価が平均値以上のもの)

(日本観光協会, 中国地域観光開発の構想計画書による)

れる過疎地域<sup>(6)</sup>である。西中国山地への観光産業機能の展開が今後の課題として注目される。

本稿は、過疎地域研究と、観光地集落研究のために、比較的、観光客流動がみられない地域をピックアップして考察したものである。インテンシブな考察は別の機会にすゝめたい。一応、中間報告とする。調査にあたり科学研究費を使用した。なお、本稿は島根県各市町村観光協会連合会三瓶大会（1973年9月）で発表したものの一部である。

## 註

- (1) 野本晃史：観光産業の地域的展開「講座社会科教育地理Ⅱ」柳原書店、p240, 1964.
- (2) 野本晃史：広域観光客流動と瀬戸内の拠点機能「瀬戸内地域の文化、観光をめぐる諸問題」p113, 1972.
- (3) 専修大学観光事業研究会：「過疎地域における観光開発と保護」p11, 1970.
- (4) 島根県：「島根県新長期計画」p1, 1973.
- (5) 野本晃史：石見高原観光開発の当面の課題。「石田寛総合科研報告」p104, 1970.
- (6) 建設省・日本交通公社：「島根県観光資源表」1972
- (7) 島根県：「島根県新長期計画」p68, 1973.
- (8) 島根県：「島根県新長期計画」p68, 1973.
- (9) 島根県観光課：「観光客動態調査結果表」p1, 1972.
- (10) 野本晃史：温泉開発による温泉集落の地域的展開と諸条件。「第5回観光研究論文募集入賞論文集」p14, 1965.
- (11) 米子鉄道管理局：「山陰主要観光地観光客流動の実態」1958.
- (12) 中国地方建設局：「路線O・D調査地点別集計表」pp1~603, 1968.
- (13) 池田善昭・小畑浩・杉元邦太郎・野本晃史：「地方都市の交通流動に関する地理学的研究」文部省科研、p15, 1970.
- (14) 近藤重喜：観光開発に果す国鉄の役割、(九州の場合)「第5回観光研究論文入賞論文集」pp17~33, 1965.
- (15) 伊藤達雄・青木栄一：観光産業の形成要因の分析的研究、「観光研究入賞論文集」観光事業研究会、p32, 1963.
- (16) この表の結果は自家用車利用のみではないが、自家用車利用が高率であると考えられる。
- (17) 日本観光協会：「中国地域観光開発の構想計画」p29, 1970.
- (18) 鈴木兵二：「瀬戸内海地域の文化・観光をめぐる諸問題」中国地方経済連合会、pp29~59, 1972.
- (19) Kōji NOMOTO: Tourist and Recreational Resorts in Western Japan. 「Rural Settlements In Monsoon Asia」Proceedings of I. G. U. Symposia at VARANASI and TOKYO. INDIA, p80, 1972.
- (20) 野本晃史：観光客の流動圏からみた観光地類型とその分布、「人文地理」3-14, p57, 1962.
- (21) 山村順次：観光圏「地理学辞典」日本地誌研究所、p123, 1972.
- (22) オトレンバ：保養交通「商業・交通地理学」朝倉書店、p91, 1958.
- (23) 藤岡謙二郎・小池洋一：「近畿の観光地理」地人書房、p12, 1967.
- (24) 野本晃史：九州西海地区を中心とする観光客流動とその滞留地点、「島根大学教育学部紀要」3, pp1~20, 1970.
- (25) 広島商工会議所：「広域観光と広島の拠点機能」pp1~89, 1970.

- (26) 防長バス会社観光バス申込統計資料(1970)による。
- (27) 野本晃史：「瀬戸内海地域の文化・観光をめぐる諸問題」中国地方経済連合会，pp137～138, 1972.
- (28) 日本観光協会：「島根県石見地方の観光開発と地域経済」p2, 1970.