

九州西海地区を中心とする 観光客流動とその滞留地点 (1965年前後)

野 本 晃 史

Kōji NOMOTO : TOURISTS IN WEST KYUSHU

1 は し が き

第二次大戦後の日本における観光客流動現象の特性は、団体列車や貸切バスによる団体構成を主とする多数客流動化である。それらの流動範囲とルートは、隣接する観光地を、つぎつぎと連鎖的・飛石的にたづねてあるきまわる、いわゆる周遊とよばれる比較的、広域的な流動化にあるといえる。

1960年代後半期には、モータリゼーションにより、マイカー時代を招来し、団体化傾向は、やゝ個別的流動にとってかわられる気配がみられるが、1965年前後の時点を中心にして観光客流動を把握した場合は、いまだ団体化を特徴とする色合いが強い。

観光地も、戦後の観光客団体化に適応するごとく施設・設備を整えてきたし、団体客流動ルートとの関係によって発展もし、また衰退もした。

きまぐれな人々の行動と、それらの人々の選ぶ観光ルートは把握しがたいものであり、流動方向や流動範囲には、一定の法則性やリズムはみられないものと考えられがちである。しかし、団体客流動を主体とする戦後から1960年代中期までの流動現象をみると、周遊指定制度や、団体客収容力の可否によって観光客宿泊滞留点は、ある数カ所に限定され、個人観光客流動も、団体客滞留地点と同じ傾向を有しながら、流動のリズムが、地域的に展開されているようにみえる。

広域を観光流動する場合には、余暇期間・所得・宣伝・観光業者の方策・交通・観光地分布・観光地集積・観光地開発程度・観光地相互間の連携条件など、雑多な諸条件に制約されて、観光客のたちどまる場所、即ち、見物や宿泊を主とする滞留地点は、ある種の一定のリズムをもって分散立地しているようにみえる。この現象を観光地立地論^①の研究把握のための一手段としてみれば、実態と理論把握が可能であるのかもしれない。もちろん、数量的分析や、個別的観光地の研究が必要であるかもしれない。しかし、現状からみれば、理論だけにとどまる研究がほとんどであり、具体性のないものが多く、個別的研究も、たゞ単に常識的な位置づけ、例えば、大都市近郊にあるから、という理由で、手あたり次第に考察がおこなわれている場合

が多い。本稿は、観光地を個別研究する前段階の意味も含んで、観光客流動を広域的に把握し、観光地の分布や連鎖状態をとらえた上で、観光地の個別研究をも実施していきたい。1957年から1968年まで、全国180の観光地を予察的に考察したが、位置づけ的な実態の仮設的結論がほしく、本稿において、観光客の地域的流動のリズムらしきものを把握しようと試みた。

この、ある種のリズムに関して、観光地帯と観光客発地としての巨大都市との相互の位置関係の点からみると、①巨大都市の発展により、急激に観光開発が進行している巨大都市近隣に立地している観光地群内におけるリズム、②巨大都市から遠隔地にあるが、国際観光ルートとしての発展の歴史を有し、国際的であると共に、国内利用での著名な広域観光地帯が形成されている場合におけるリズム、③小規模な地方的規模の発展であり、巨大都市から離れて、主として、地方居住者の観光とレクリエーションに利用されている観光地散在区域内の場合、の三つに大別される。本稿は、②の場合の考察として、観光開発の歴史が古く、国際観光ルートの一つとしての実績をもつ九州の国際観光地帯の中の、特に西海地区を基点として発着する観光客流動を中心にして、流動の実態を把握したいと思う。

田原栄一氏も、地域観光とベルト地帯観光の、広域的で、均等な実態分析の必要性を痛感しているが、統計資料の関係や、紙数の関係もあり、本稿も、単地面状観光形式^⑥による方法で、一断面をとらえて、ある種のリズムを帰納法的に把握したい。

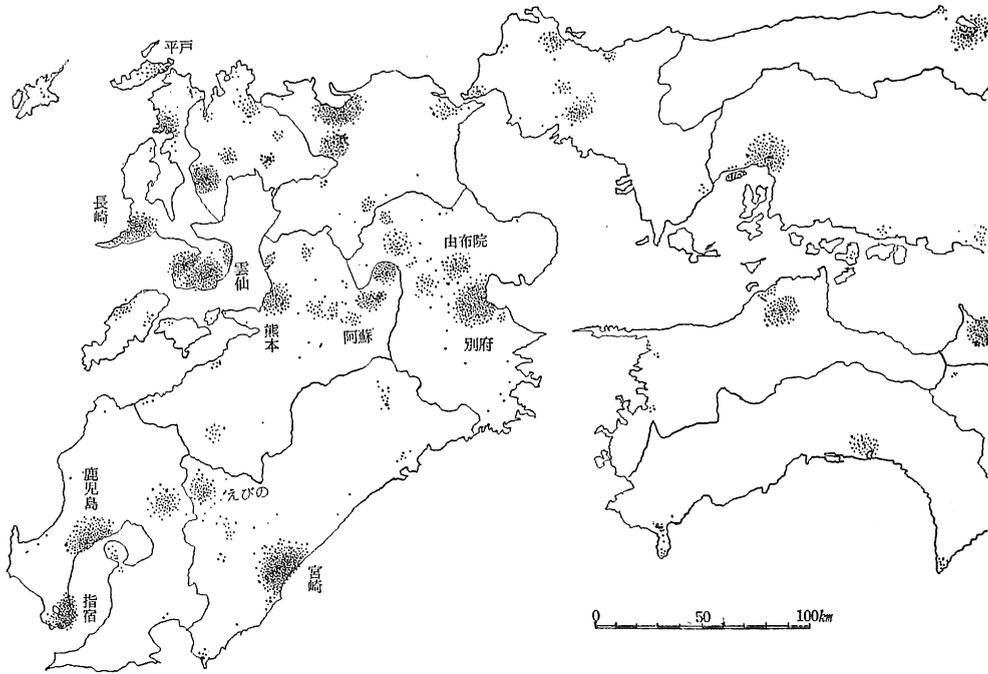
2 九州観光地の観光基地的性格と分布

九州における国際観光ルートは、津田昇氏によると、福岡～唐津～長崎～熊本～別府～宮崎～鹿児島であるとされる^⑦。建設省九州地方建設局調査による観光バス動態調査の結果^⑧からみると、九州内での第一日出発地点の地域差によって、かなりのルート選択が異っている。また、人々の行動を時間との関係でみると、半日行程、日帰り行程、1泊行程、数日間行程、1ヶ月をこえるような長期間行程分類^⑨などがあり、この類型のわくでみた限りでも、もちろんルート選択がことなっている。

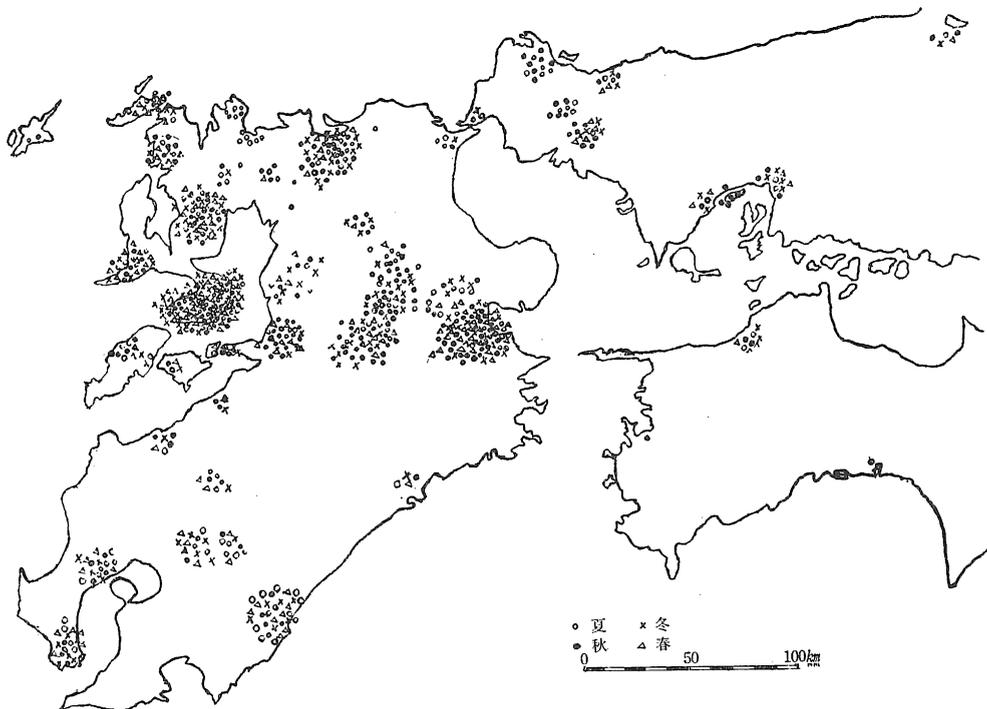
しかし、選択する観光旅行地、即ち、滞留地点の訪問利用度数を調べてみれば、滞留地点は多いとは言えるものの、鉄道利用であれ、観光バス利用であれ、滞留点は、かなり限定されているように見える。たゞ、マイカー時代に入れば、かなり異ってくるが、1965年現在は未だ把握してもよいと考えられる。

本稿は、九州西海地区（長崎県内に限定）を出発点とする観光客流動から九州内域の滞留度数からみた場合（1965年前後）を把握するを目的とし、マイカーブームに入る直前までの流動実態と滞留地点の実情をみようとするものである。

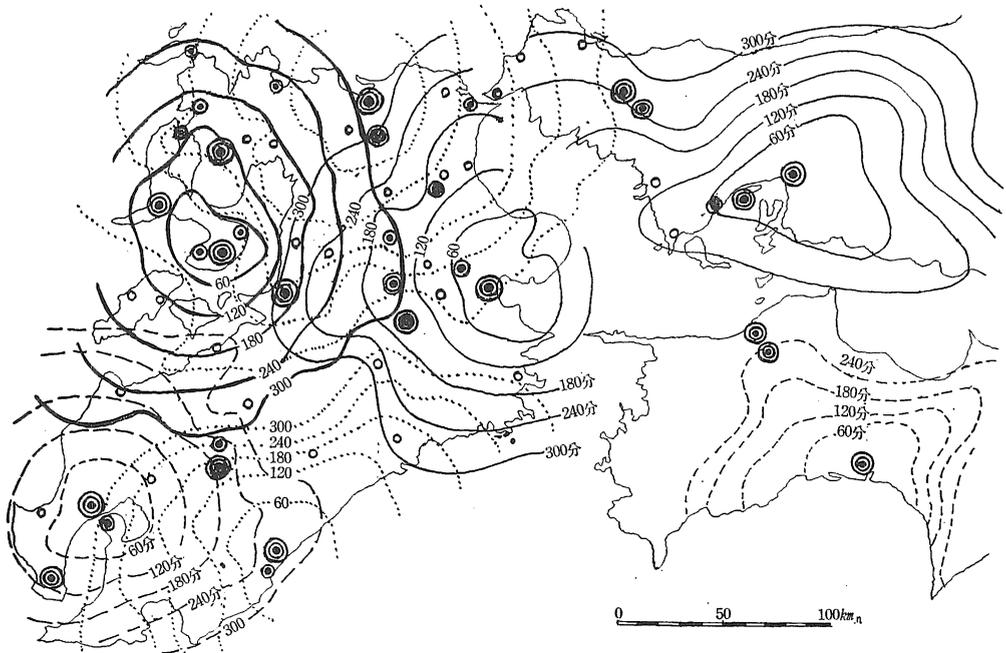
九州西海地区の場合、国鉄旅客統計、JTB統計、バス会社観光流動統計、建設省統計、長崎県各市町村の統計などをもとにして作成した訪問滞留地点分布は、第1図に示された。データは1965年現在をとりあげたものである。この分布は一年間の結果であって、四季別の滞留地



第1図 西海地区を出発点とする観光客の訪問滞留地点分布 (1965年現在)



第2図 西海地区を出発地とする観光客訪問滞留地の季節別分布 (1965年現在)



第4図 九州西海地区を出発点とする観光客滞留点類型と時間距離（1965年現在）

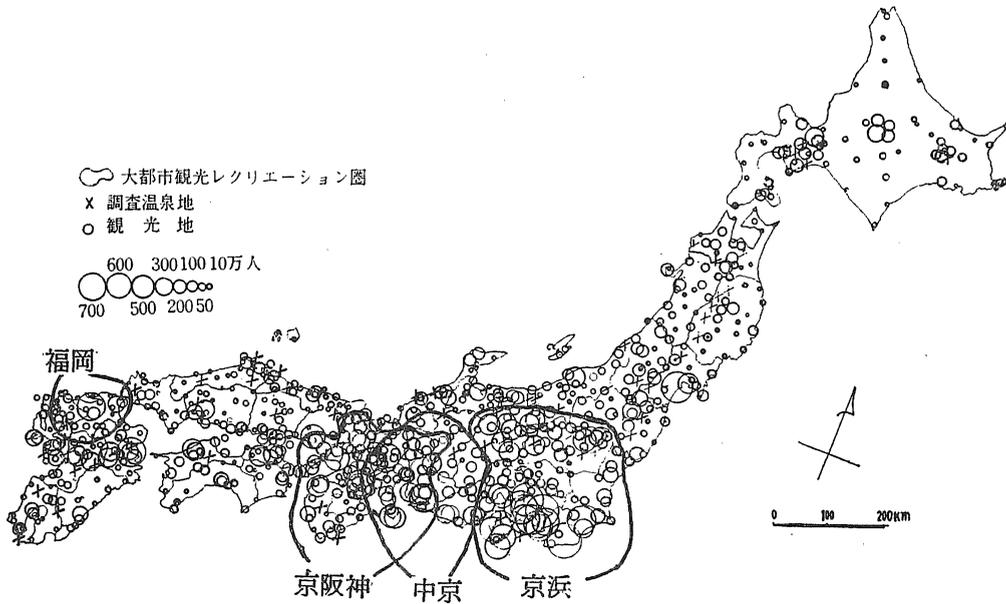
いは、その近隣観光地では異なったものとなるであろう。今後、マイカーの急増、ハイウエーの建設、航空交通の発達、新幹線鉄道の建設、最大級観光客滞留地点周辺の極度の観光開発が進展すれば、滞留地点の発展規模の系列と分布状態が一変するものと考えられる。事実として、天草架橋とやまなみハイウエー建設が進んでいるが、本稿の場合の結果には、未だ、これら建設による結果は把握することができなかつた。変遷後の結果については、今後、1970年頃に再度把握してみる必要がある。

以上の如く、九州における観光客滞留地点分布の概略の仮設の結果を得た、次に詳細について実態を把握したい。以上の仮設の結果を生じた内部の地域事情はどのようなものであろうか。西海地区の地域事情を中心にして、九州の各地の事情と諸条件をとりあげたい。

3 日本における観光地分布と九州西海地区の位置づけ

観光事業は、元来、各種産業の複合によって成るもので^⑧あるためと、観光現象が複雑性・多様性・及び激変的流動性を有するという理由や、流動現象を把握する統計調査項目の不統一、そして、統計作成と、統計管理機関が多岐にわたる^⑨こと、さらには、統計の秘密非公開性を有することなどから、広域的な観光客流動把握は、近年まで困難であった。

1965年現在においても、概数の集計段階をでないが、幸いにも、袋小路的位置にある観光地を中心に、観光客数統計が整備され、交通絶対数から、経験的に、定期旅客数を減じながら、観光客数の実態がつかめるようになってきた。

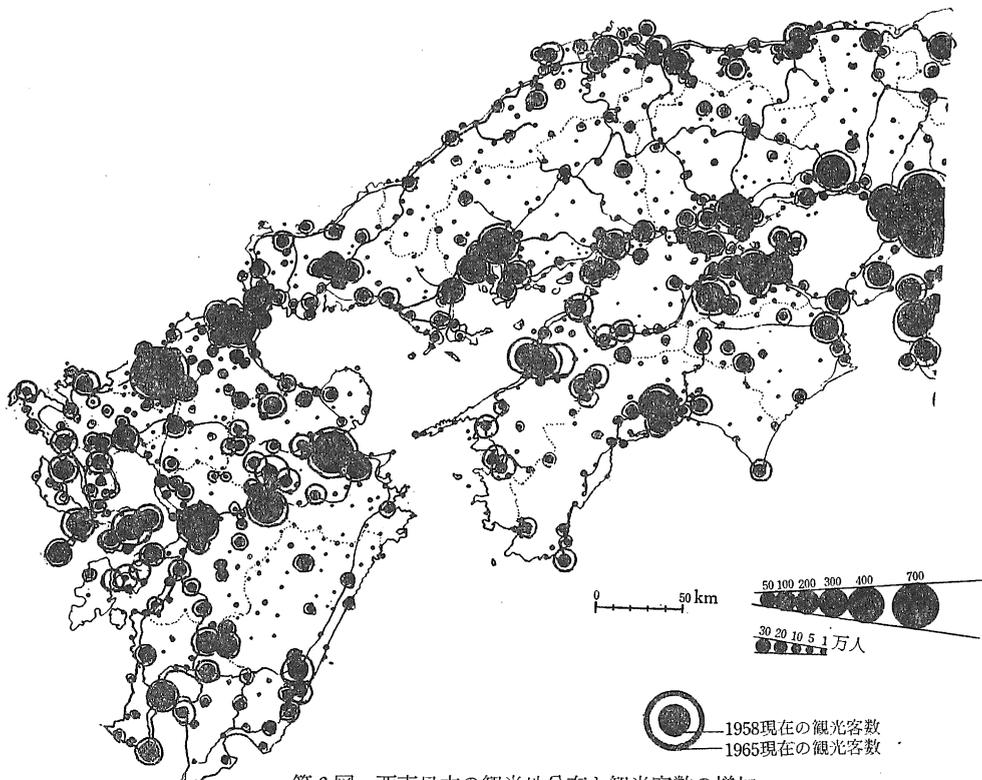


第5図 日本の観光地分布と観光客数（1965年現在）

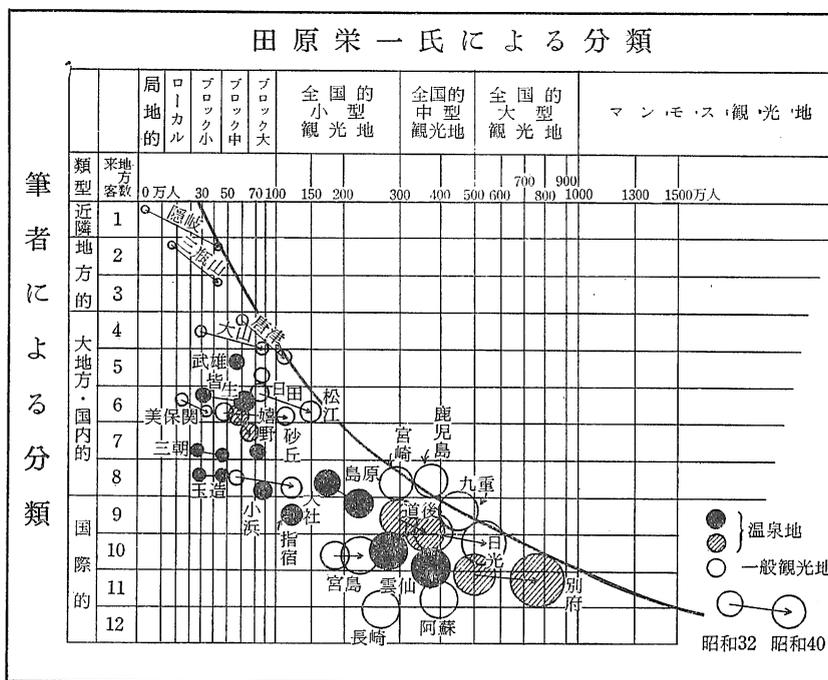
日本全国における全国主要観光地別来訪観光客数を円グラフ地図で表現すれば、第5図のごとき結果を得た。巨大都市を中心とする都市圏内域での観光客数は、顕著な増加を示しているが、大都市圏をはずれると、国際観光ルートに沿って観光客が流動している傾向がみられる。国際観光ルートは、主要鉄道幹線網と深い関係にあり、本稿の考察対象地域である別府・阿蘇・熊本・長崎・雲仙などは、中国地方の広島・宮島・秋芳洞・湯田温泉、四国地方の屋島・高松・松山・道後温泉などと共に、交通幹線上に発展し、並列している。

九州西海地区は、この国際観光ルートの最西端の位置にある。アメリカ人年間51.4%を含む8,400人の外国人（1965年現在）も、長距離九州観光旅行の日本人も、いずれも、大きな流れとして、山陽～福岡～嬉野～長崎～雲仙～熊本～阿蘇～別府を主要流動幹線ルートとし、いわゆるUターンルートをとっている。さらに一部は、鹿児島～宮崎～霧島～をめぐり、いわゆるS字ルートを流れている。第5図のうち、西南日本のみ観光地分布と観光客数の実態を図示すれば第6図の通りで、観光地の集積状態がわかる。そして、さらに、観光客数の伸びも、1958年と1965年を比較した場合、かなりの伸びを示している。この図からは、天草架橋建設の結果による観光客急増もみられ、ヤマナミハイウエー沿線の急増も明白である。

田原栄一氏による観光客数の程度からみた観光地類型区分^⑩によると、①観光客1001万人以上をマンモス観光地、②1000万人～501万人を全国的大型観光地、③500万人～301万人を全国的中型観光地、④300万人～101万人を全国的小型観光地とし、さらに、その下位に⑤100万人～71万人をブロック的大型観光地⑥70万人以下をブロック的小型観光地、さらに下位に⑦ローカル観光地、⑧局地的観光地として、観光地を類型化している。（第7図）



第6図 西南日本の観光地分布と観光客数の増加



第7図 観光客来客地方数別主要観光地観光客変化（昭和32年と昭和40年比較）

田原栄一氏の分類によると、九州を中心とする観光地には①類型に属するものとはなく、②として別府（701.8万人）③として、九重（402.6万人）阿蘇（391.5万人）熊本（388.0万人）雲仙（417.2万人）鹿児島（415.0万人）④として大分（221.9万人）宮崎（266.5万人）指宿（130.5万人）長崎（255.6万人）島原（276.4万人）などが例示され、各種発展段階の全国的利用規模の観光地が集積した観光地連鎖地区を形成しているといえる。

田原栄一氏による分類方法の上に、筆者はかつて、観光客来客圏の広狭規模や、観光客発地別数などから、観光地の類型区分を試みたが、^⑩ その結果は、同じ第7図の縦軸に示された。筆者の区分によると、九州の主要観光地は、大地方・国内的観光地・国際的観光地の類型の中に位置づけられる。

第1表 九州の主要観光地と観光資源的諸条件 （兼子俊一氏作成によるものに筆者が二、三の条件を添加）

	温泉	火山	沿島岸	河谷湖	南国性	生物	史跡	交通	築造物	山岳	異国情緒
唐津			○				○				
武雄	○										
嬉野	○			○							
鹿島							○				
平戸			○				○				○
佐世保			○								○
野岳湖				○						○	
西海橋			○					○	○		
長崎			○				○	○			○
小浜	○		○								
雲仙	○	○				○					
島原	○		○				○	○			
阿蘇	○	○									
熊本							○	○			
玉名	○										
山鹿	○										
天草			○					○	○		
日奈久	○										
人吉	○			○						○	
別府	○	○	○			○		○			
耶馬溪				○			○				
日田	○			○			○				
湯布院	○	○						○			
九重	○	○						○			
竹田				○			○				
宮崎日南			○		○	○	○	○			
高千穂				○			○			○	
えびの	○	○									
霧島	○	○									
鹿児島		○	○		○		○	○			
指宿	○	○	○		○						

4 九州西海地区の観光地の特性と発展過程

国際観光ルートの国内市場形成は、「観光魅力性」と「観光市場性」（地理的市場性・自然的市場性・産業的市場性・文化的市場性・社会的市場性）の組み合わせによってなされる^⑧。

観光地の魅力には、さまざまな要素が考えられ、九州西海地区を中心とする観光地群のもつ魅力を、兼子俊一氏による分類^⑨を基礎にして並記してみれば、第1表のごとくなる。温泉・史跡・火山地形などが主要観光資源構成要素であり、西海地区は、以上のほかに、エキゾチック性・海岸多島海地形要素が添加される。

マリオッティは、観光客の移動は、芸術的・建築学的・気候的・衛生的要素のすぐれた場所、自然的要素と人工的要素の組み合わせ、および、快適・慰安の宿泊施設などの有機的結合に恵まれた場所（地方）に向う傾向のあることを指摘している。^⑩九州の場合は、これらの条件に適合した地域であると考えられ、観光コースも、興味地点の連続性^⑪が強くうちだされた特性を有しているといえる。

つぎに、地域詳細説明の一環として、紙数の関係から、西海地区のいくつかの観光地にしばって、観光地発展の概略を次に並べたい。

雲仙

昭和9年に指定された、日本最初の国立公園で、温泉湧出地を中心に発展してきた。海拔700mに温泉観光集落を形成している。もともと、信仰の地であったが、山頂温泉地までの道路建設をはじめ、長崎・小浜・島原・三角・熊本への一貫した交通路が開けるや、山海の絶好の地理的分布状態や、自然・人文的観光資源の絶妙の配置により、西日本での国際的観光地としての資格をもつに至った。春のつばじと新緑、夏の登山と避暑、秋の紅葉、冬の霧氷など、四季それぞれに利用され年間300万人（昭和32年）から年間417万人（昭和40年）の急増ぶりを示している。

長崎市

長崎市は、戦前にも観光来訪客の着実な増加の伸びはみられたが、実質的に来訪客が急増したのは、1950年頃からであり、被爆のきずあとが、ようやく消えうせる頃からである。平和記念公園の整備や、教会堂、グラバー邸、などの史跡と観光施設整備が進み、エキゾチック性と、九州独特の情熱あつい地域性の上に、ナガサキという、どこことなく風情のある呼称から、幾度となく流行歌にもうたわれて、旅ゆく人々のあこがれの土地となり、長崎が、九州旅行の終着地となるに至った。

嬉野温泉

佐賀県の西南にあり、国鉄武雄駅から国鉄バスで約30分、長崎本線の肥前鹿島駅から40分の嬉野盆地内にある。温泉の記録は肥前風土記にすでにあり、湯治に利用してきた。江戸時代には、長崎往来の旅人で賑ったところで、江戸時代に、すでに、九州の主要温泉観光地としての

性格を有していた。現在も、観光客流動ルートにあたっており、旅館約60軒のほか、各種保養所が立ち並んでいる。福岡と長崎・雲仙の中間位置にあり、観光客宿泊滞留地点として西海地区での要点の一つとなっている。

島原市

島原市は、島原半島の東岸、有明海に面し、長崎～雲仙～熊本を結ぶ、ルートの玄関口であり、航送船・水上翼艇の発着地点となっている。島原市は、松平氏の城下町と港を中心として発展した。現在は、島原城が、主要な観光資源として観光客を集めている。島原港附近海岸は雲仙岳・九十九島の景勝地を眺望できる風光の地で、有明海をへだて、阿蘇連山も遠望できる。

ただ、観光客は、島原市には宿泊する者少なく、観光的発展のために、冷泉開発により温泉都市としての出発をしなければならなかった。現在、雲仙の宿泊補充観光地としての性格をもっているが、有明海対岸各港とのフェリー交通が開発され、増便され、温泉施設利用も円滑化すれば、一大宿泊滞留地点となる可能性もあり、すでにその事実もみられつつある。

西海橋・佐世保市・平戸市

西海橋は昭和30年に針尾瀬戸に架橋された全長300余米のアーチ式橋梁で、完成によって西彼杵半島が観光客流動通過の地帯となった。西海橋橋畔には、観光集落が建設され、保養施設もできたが、未だ通過観光客が多く宿泊地点としての性格はうすい。しかし、熊本～雲仙～長崎の線を流動している観光客を転換流動させる重要な地点としての意義をもち、西海北部の海

第2表 九州西海地区主要観光地来訪観光客数

		総計 (万人)	地元 (万人)	県内 (万人)	県外 (万人)	外国人 (万人)
長崎県計	昭和35	1,514	489	521	492	11
	昭和40	2,444	635	812	957	37
雲仙	昭和35	242	33	78	127	6
	昭和40	395	43	114	236	8
西海	昭和35	166	76	32	55	1
	昭和40	272	95	72	89	14
野母	昭和35	195	87	2	15	0.2
	昭和40	208	116	75	16	1
多良岳	昭和35	14	5	7	2	0.2
	昭和40	24	6	11	7	0.1
長崎	昭和35	239	79	71	84	4
	昭和40	347	95	110	134	8
佐世保	昭和35	116	38	33	40	4
	昭和40	166	48	50	60	8
島原	昭和35	138	17	68	53	0.2
	昭和40	228	25	98	105	0.3
平戸	昭和35	27	15	5	6	0.02
	昭和40	46	10	19	16	0.3

(長崎県商工部観光課統計昭和41年度統計書より作成)

洋性公園を紹介する玄関口としての役割も有している。

西海橋の建設により、それまで、袋小路的位置にあり、また、軍事的立入禁止区域であった佐世保市は、戦後、急激な観光地化を果し、架橋により観光客の急増をみた。要塞地帯の暗幕にかくされていた九十九島の多島海岸波蝕地形が一躍脚光を浴びるに至った。

観光客流動の北上化により、平戸も、近年、かなりの観光客の流入をみており、平戸海峡架橋が実現すれば、長崎と福岡両市からの3時間圏内として観光とレクリエーション客を吸収し、観光基地の一つとなるほか、西海の海洋開発の拠点ともなる資格をもっている。

以上、西海地域の概略を紹介し、昭和35年と昭和40年の観光客数を比較すれば、第2表の通りとなる。

一応、西海地区の事情を概略説明し、第4図に示された九州における滞留地点分布と観光地の発展系列を生じた各種の観光客受け入れ条件をとりあげたい。

5 観光客受け入れの条件としての国鉄

観光客の流動方向と、その滞留地点を具体化すると考えられる諸条件の主なもの九州全域について概観したい。

広域観光流動地域、特に、九州のごとく、巨大都市から離れた国際的観光地の散在分布地域⁸では、巨大都市から多くの観光客をはこび込むには、長距離観光バスの発達をみるとはいうものの、依然として、鉄道（国鉄）の役割は無視できないものがある。地域相互間の旅客流動人員は、九州には昭和41年で約260000万人で、北九州には175249万人の入込みがある。これは、全国相互地域流動人員総数3207572万人の8.1%にあたる。このうち、国鉄により、8667万人が九州に来訪する。この数字は巨大都市圏流入地区の場合を除去すれば、地方単位としては、最多人数である。

地域開発の動脈は交通機関であるといわれる。日本では、国鉄の地域開発、特に観光開発に果す役割は大きいものがある⁹。国鉄は、近年「九州はひとつ」という呼称で九州周遊化をより濃厚なものにしようと努力している。

九州の国鉄線は、1924年の関門海底トンネルによって本州と直結し、九州への観光客流入を円滑化した。1965年の場合、北九州・南九州全域に流入した観光客総数約260000万人のうち国鉄は先掲の8667万人であるが貸切バスは2178.8万人の利用である。

九州の国鉄は、門司港を基点として、鹿児島本線、小倉を基点として日豊線が、それぞれ鹿児島まで、九州の西と東をめぐっている。西海観光の主要交通機関としての長崎本線、佐世保線があり、鹿児島本線の熊本以北を含めて、北九州を周遊する旅客49523万人（昭和41年度）を取扱っている。

鹿児島本線の特急7往復、急行12で、特急内訳として東京連絡4、名古屋連絡1、関西連絡4、急行内訳は、東京1、名古屋2、関西6、中国3である。日豊線には、特急3、急行4、

長崎本線・佐世保線には、特急4，急行4で、いずれも、京浜・京阪神と直結している。

このほか、Uターン流動を担当する久大線と豊肥線があり、大分・熊本の両観光基地を直結している。

九州観光ブームは、大衆の旅行距離の長距離化により実現したもので、イメージも明るく、雄大な九州，火の国の九州，異国情緒の九州として修学旅行や一般団体旅行の目標地となったことが大きい。

定期外旅客の中に占める長距離旅客の比重をみると、51km以上の場合では、全国で11.5%（昭和33年度）であったものが、13.4%（昭和39年度）になっている。これが九州地区の場合19.1%と32.3%で32.3%の伸びを示している。たゞ、北海道が冬に数字が下降する如く、九州は夏にパーセントの低下する傾向がある。

1965年前後の観光旅行現象は、一般的にみて、周遊化の傾向が強く、九州周遊券の発売は122191枚で、合計枚数で全国の33.6%を占め、伸び率でも、昭和35年を100とすれば、昭和41年で236を示している。他地方の周遊券発売と比較すれば、北海道の1.2倍、四国の2倍、山陰の3倍となっている。九州周遊券の内訳では、京阪神発54636人（47%）京浜発46940人（38%）中京20615人（15%）で、京阪神からの入込みが多いが、東日本からの入込みが近年急増傾向である。

周遊券発売実績急増の背景には、列車運行政策がある。高速ディーゼル化、列車編成の分岐駅での併合と分割、福岡と雲仙・別府を短時間で結ぶ快速列車運行、博多～小倉～別府～阿蘇～熊本～久留米～博多を巡環する高速列車の運行がある。分岐駅での一部車輛分割と併合は、観光客の滞留地点を、特に北九州の場合、増加させる結果を生じ、観光政策上好結果を生じている。

運行密度の増大、スピード増加による安全性の低下、運転手の遠隔地勤務、臨時団体列車増加による単線区間での時間待ちと時間調整問題など、多くの問題を生じているが、国鉄の九州観光に果たす役割は、依然として低下していない。

以上の政策により、観光地と観光地、都市と都市を結ぶ観光流動ルートを結成、先掲の観光客滞留地点分布のごとき結果を生じた。

日本の観光事業は、鉄道、特に国鉄の政策によって発達したものであり、明治40年、九州鉄道が国有になり、山陽鉄道の国有化を中継線として、流入ルートが確立、瀬戸内海海運の発達による別府の発展と呼応して、国際観光ルート化し、Uターンルートの開発となった。

6 観光客受け入れの条件としての観光バス

鉄道交通の補佐役としてのバス交通は、鉄道の役割を奪取するいきおいにあり、九州全域においても顕著となっている。1965年の観光バスによる九州流入は、2178.8万人で、1963～1965の3年間の観光貸切バス保有台数は、1266台～1588台で、25%の増加を示す。延運行台数は

292223台（1963）から339360台（1965）へ増加している。

マイカー普及の影響からか、1台当りの平均実動日数は、年231日（1963）から214日（1965）とやゝ減少の傾向はみられるが、観光地立寄り回数は、年688,466トリップ数から年853878トリップ数となり、24%の増加を示している。⑩ 観光バスの平均行程は1.34日から1.51日に増加している。

観光貸切バスの走行台数を九州各県についてみると、熊本県は1963年と1965年を比較すれば、17.3%の増加であり、宮崎県も16.2%で著しい。熊本は、観光客流動の十字路としての位置的格性を示し、宮崎は、遠隔地独立的観光基地の性格を物語る。1965年の観光バス発生台数を県別にみると、全国総発生台数225611台のうち、福岡県が、24.9%の56214台を占め、熊本県（11.6%）鹿児島県（11.1%）大分県（11.09%）佐賀県（7.6%）で、西海地区の長崎県は、7.6%となっている。

九州以外からの来訪観光客の利用によって発生した台数は、38270台で、九州内での発生台数全数の17.0%を数えるが、福岡県内特に博多駅からの観光バスのりかえが多く、ついで、熊本駅下車のりかえと長崎駅のりかえとなっている。西海地区を中心にみれば、長崎あるいは、諫早、佐世保、早岐、武雄がのりかえ駅で、長崎県内バス8社の車輛によりUターンルート上を流動している。

バス会社数は、長崎8社、熊本7社、大分6社、宮崎2社、鹿児島7社で、近年は相互のり入れの計画がなされつゝあるが、1965年時点では、観光客滞留点の変動を生ずるほどにはなっていない。

観光貸切バスの道路上での交通量としてあらわれた場合をみると、1日平均100台以上（年間36500台以上）の交通量のある区間は、熊本～阿蘇～別府～大分間と西海地区の長崎～雲仙ルートで、福岡～鳥栖間と、宮崎～日南海岸間にみられる。西海地区の長崎～雲仙間と宮崎～日南間が、鉄道と直接競合しない路線であり、特に長崎～雲仙間はUターン地点として、必ず通過させられる関所であり、島原鉄道路線が半島山麓を走るものの、観光バスとしては、ドル箱路線となっている。

1日50台以上（年間18000台以上）の交通量のある区間は、3号線上の北九州～福岡間、北九州市～中津間、早岐～西海橋間で、早岐～西海橋間は、長崎～雲仙ルートの補助的流動の性格の強い路線である。

西海地区では、長崎～嬉野～武雄～福岡の観光バスルートと、長崎～西海橋～佐世保～福岡のルートがみられるが、以上の二ルートが接近する佐世保と嬉野間には相互の観光バス交流は少く、道路も未改修のまゝで、佐世保～嬉野の時間距離短縮は観光政策上、実現されそうもない。Uターンの大きな観光流動重視であり、観光客流動ルート網は未整備であるのが現状である。

九州全域を一単位とする大まかな路線網の整備の方が、発展策としては第一条件であり、福

岡～宮崎，福岡～鹿児島間相互のり入れと貸切バス共同配車が計画され，九州循環バスも実現しそうな動きである。

九州観光もUターンルートやS字ルートでは将来行詰まることが考えられ，8字ルート整備こそ緊急問題である。これへの布石としての観光ルートの複雑化，流動時間の延長など，従業者にとっては苦労が多く，観光バス配車と業務時間の不規則化がはげしくなっている。西海地区としては8の字ルートの整備と共に，天草を経て，八代，日奈久温泉，人吉へ抜ける観光バスとフェリーボートの組み合わせが整備・開発されなくてはならない。たゞ，西海地区の場合，九州中・南部と異って，観光バス運行は，フェリーボート運行によって分断される関係から，鉄道・水運との提携を密にするの要がある。

九州には約38000人（1965年）のバス関係労務者がおり，乗合バス部門約31000人，貸切バス7000人で，乗合バス利用の急減により，貸切バス部門への転向がみられる。運転手・車掌関係従業者の転職流動がはげしく，特にバスガイド不足により，ママさんガイド採用をみる現今である。

九州のバス事業経費中に占める人件費割合は，乗合バスで59.4%，貸切バスで49.0%で，全国平均の51.9%，42.6%をかなり上まわる。

7 航空と海運による観光客受け入れ条件

航空交通での，九州への観光客入込みは，直接観光と間接観光を含めて，福岡へは東京から約18万人，中京から約5.9万人，京阪神から約20万人，長崎から1.9万人，宮崎から2.2万人，鹿児島から3.1万人で，福岡板付空港は九州での観光航空基地となっている。長崎へは，東京から0.4万人，京阪神から2.3万人，福岡から1.9万人を主とし，支脈的性格となっている。結局，福岡へは年間48.35万人，長崎へ8.01万人，熊本へ3.9万人，大分へ8.33万人，宮崎10.37万人，鹿児島へ25.9万人（1965年）で，鉄道とバスによる統計から作成した観光客滞留地点網と同じルートで九州内を観光流動していると考えられる。

海運では，長崎港と別府港に入港する場合が主であり，1965年現在北九州地区には2186万人の流入があり，瀬戸内海観光の延長観光流動客の性格が強い。南九州は鹿児島港を主とし1046万人の入込みを記録している。

三角～島原間の観光航路は九州Uターンルートを流動する年間約400万人が流出入するわけであり，天草架橋により，島原半島南端との発着もふえる傾向にある。長洲ルートも今後，観光ルートとして活用される必要がある。沖縄の日本復帰による，九州と沖縄を結ぶ，観光ルートの結成は，実現の可能性があるが，その際には，九州内のUターン型観光ルートやS字型観光ルートのみだれ，ひいては，観光客の滞留地点の発展系列と分布状態にも変動をみるであろう。

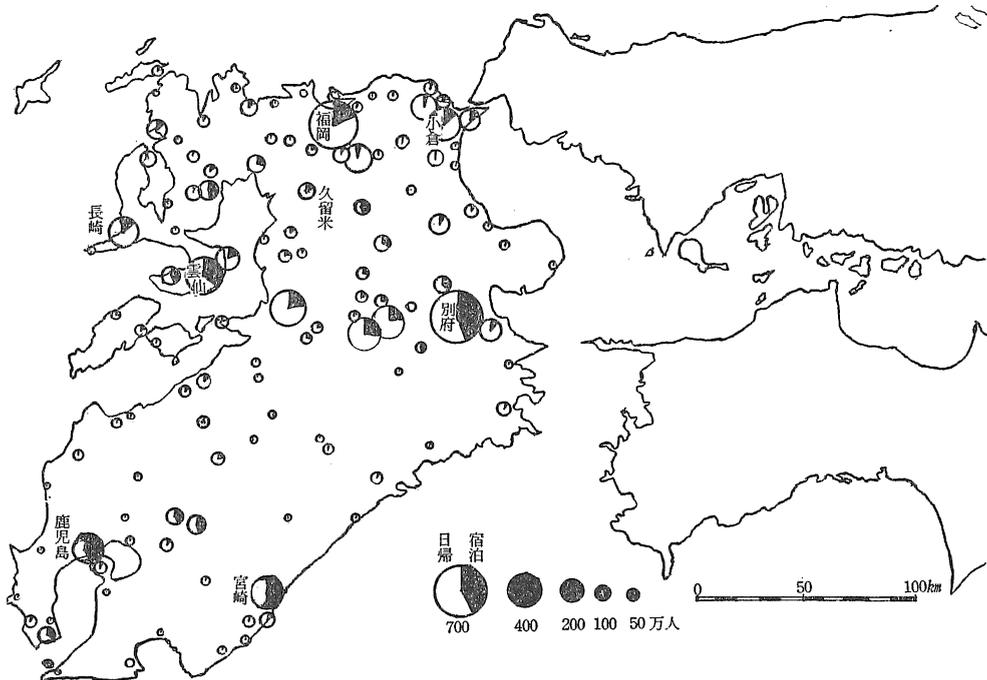
その時点での西海地区の観光客流動は，一層，滞留的性格を強くすると考えられる。沖縄～鹿児島～西海～山陽，あるいは，沖縄～鹿児島～別府～山陽が，主要な観光客宿泊滞留地点に

なると考えられ、以上の二本の南北観光ルート縦軸とした、いわゆる目の字型観光ルートが結成されるであろう。そして、九州における目の字型観光ルートは、中・四国地方の横目の字型ルートと結合してハシゴ型ルートを結成し、網状の国際観光ルートの完成となるであろう。

8 観光客受け入れ条件としての宿泊施設

観光客宿泊施設については、1965年度の観光連盟加入旅館についてみると、1日の収容人員では、大分6864人、鹿児島5387人、熊本3553、長崎3448、福岡2286、宮崎1974、佐賀697の順となっている。第8図は観光客宿泊滞留地と宿泊率を表わしたものである。四季の変化はあるものの、宿泊収容限度一杯の宿泊を示しており、宿泊施設の集積度を示している。これによると、北九州のUターンの分布と南九州に散在的分布を示している。横断ルート沿いの宿泊施設に対する投資は、1959年で、482万円であったが、1961年になって21654万円に急増し、さらに1965年には、実に136916万円にも達する勢いであり、開発が活潑化していることを示している。特に由布院、九重、島原、地区への投資が高く、西海地区では佐世保地区が目立ってきている。

宿泊施設の充実と観光地の観光消費額は、相関的関係にあり、別府の消費額の2150094万円を筆頭にして、長崎438955万円、九重118435万円、島原218777万円、佐世保227530万円、小浜雲仙85000万円、湯布院45803万円などUターンルートのうち、九州出入口とUターン地点での観光消費が多くなっている。



第8図 観光客宿泊地と宿泊率（1965年現在）

現状からみた観光宿泊滞留基地分布を、観光消費額についてみると、宇佐17026万円、耶馬溪11351万円のような観光地が脱落し、別府市2150094万円も減少傾向にある。反面、湯布院45804万円、島原218777万円、九重118435万円、天ガ瀬46840万円あたりが、増加の傾向をしめしている。観光消費額が、第一次・第二次両産業の生産所得を上回っているのは、別府市と指宿市であり、特に、別府のみが、自治省調査によるサービス人口12%以上の観光都市分類に入り、名実ともに巨大観光客滞留消費地点となっている。

九州横断道の開通や国道10号線（日豊ルート）の整備により観光客が急増するものとの予想で、別府はさらに宿泊施設を780軒（収容力26000人）（1965年）から1966年には820軒（収容力30000人）にふやし、観光宿泊滞留点としての資格を向上させつつある。

西海地区における主要観光地の旅館の収容人員は、長崎市7314人、佐世保市4989人、島原市1446人、諫早市1117人、大村市1026人、平戸市423人、小浜町（雲仙）4648人（1965年現在）で、東の別府に対して、西海地区は、宿泊滞留地点の分散型をとっている。

宿泊客を滞留させるということは、観光経済において最も重要な条件であり、宿泊率を上昇させるよう苦心しているのが一般観光集落の傾向である。単純な宿泊地分布論からすれば、延岡地区や高千穂峡地区に8の字ルート整備後による宿泊滞留客増加が近い将来期待されるかもしれない。

9 観光客受け入れの条件としての観光開発

日本での観光地発展には温泉は不可欠ともいえる状態であり、温泉の開発と観光団体客を組み合わせたヘルスセンター方式が発展し温泉地を一層観光客宿泊滞留点化している。

冷鉱泉の活用と共に、温泉も湧出地点から離れた交通条件や風光条件などのよい土地に引湯することにより、観光温泉施設の建設をはかり、かなり全国的に具体化している[®]。

九州全域的に観光開発の事情をひろいあげてみると、九州中央部では、熊本県の菊地と阿蘇に、温泉を利用したハワイアンセンターの建設が例示できる。

熊本ハワイアンセンターは、九州産業開発が、15億円で菊地郡合志町に建設するもので、温泉プール、熱帯植物園などを収容する6379平方メートルの大ドームをつくり、年間100万人の入場者を見込むものである。

阿蘇のハワイアンセンターは、横断道路沿いの瀬の本高原にレストハウスを経営している三愛観光が、熊本農協連と提携して、冬季観光客減少防止策として建設するものである。

大分県九重町八丁原の地熱発電所の廃湯を4キロメートルの温泉引湯パイプで引湯し観光牧場、スケート場、栗園などの建設を予定している。また、阿蘇自身の火山斜面には、六甲山に次ぐ、日本二番目の人工スキー場も計画されている。

別府温泉のかげにかくれ、由布岳の谷間にあった由布院温泉は、横断道路の建設によって、著しい観光客増加の現象をみている。温泉湧出量は全国で第3位といわれ、スポーツセンター、

レストハウス、温泉旅館の建設が進行している。近畿系など巨大都市資本流入をみている。

天草架橋の場合、旅館も7軒から24軒となり、海浜に約25億円をかけたドリームランドの建設をはじめている。

一方、自然休養林保護の運動^⑧もすすみ、熊本県金峰山地区の1472ヘクタールがこれにあてられ、ヒノキ、スギの自然林を保護し、自然探勝の遊歩道を建設している。

西海地区の観光開発事情についてみると、福岡県内202号線と3号線から西海地区への導入道路の改修、佐賀県内での263号線の整備、唐津市ヘリポートの建設、島原市の温泉都市への転換、呼子町の国民宿舎の建設、長崎県では、グラバー邸の保存修理、国民体育大会に備えての開発がとりあげられる。西海観光のカナメ的存在である雲仙の開発は、現在のところ、支那大陸との直結は望めないところから、やはりUタンの観光流動ルートの転換点としての性格を脱しえず、沖縄返還の事実と新幹線の博多駅開業時期を待つ以外に方策はない。長崎県県北については、平戸市の開発意欲がみられ、島内ドライブコース建設と共に、平戸架橋の実現が待たれる。

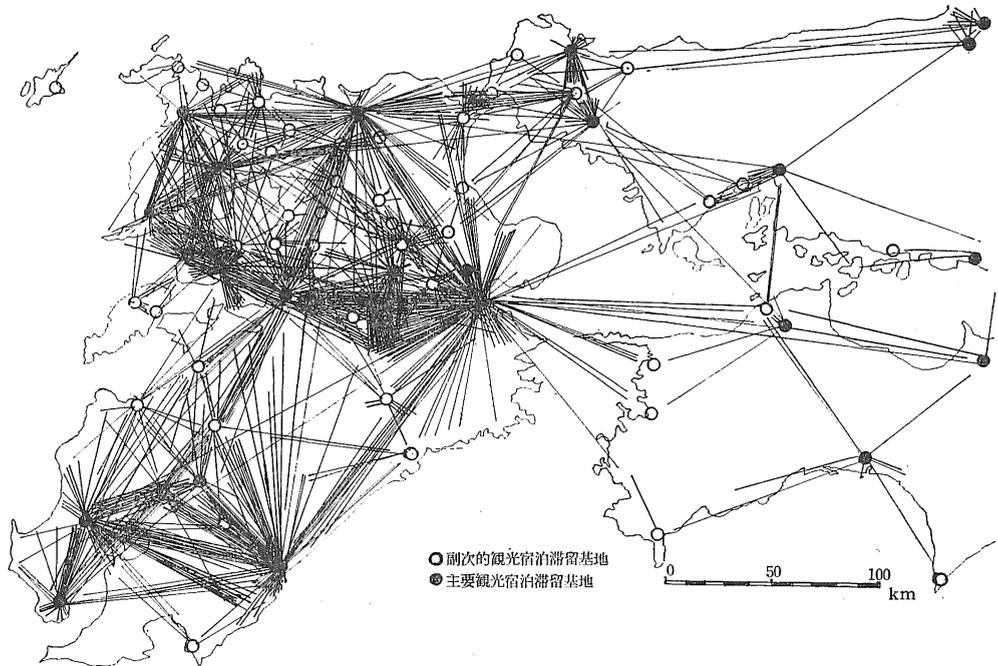
以上のごとく、観光開発事情をみてきたが、これらの観光開発の結果を、近隣観光地との調和性と均衡性の二要因^⑨から考慮した場合、観光客流動とその滞留地点が、今後どのように変わっていくものか、今後に興味をつなぐところである。以上の熊本ハワイアンセンター、由布院温泉、天草架橋、島原温泉、平戸開発などは、これまでの観光宿泊滞留点系列とその分布を変革するだけのものをもっており、熊本に宿泊し滞留してきた観光客を、熊本の近隣にも拡散滞留させる結果や、別府にのみ集中していた滞留客を近隣の由布院にも拡散させる結果をまねき、雲仙に集中していた現象を島原にも分散させるという、滞留地点の並列という表現よりは滞留ゾーンの広域化現象があるといえよう。この滞留ゾーンの拡大する模様や、拡大の距離的範囲は、未だあきらかではないが、マイカーだけの場合の調査（立教大学観光研究会による）によると、宿泊滞留施設の立地は、時間距離にして、主要観光滞留基地から1時間以内（30分前後）であるともいわれている。

10 西海地区を中心とする観光客滞留点と観光客の質的構成

以上のごとく、観光地の諸事情が明らかになった。このような開発事情の中を、さまざまな観光客が流動するわけであり、本稿の筆頭（第2章）に結論としての観光客滞留地点の分布と配置を示したが、分布と配置を決定する要素は複雑である。

観光客の質的構成や、それぞれのえらぶ観光ルート・滞留点は、すべて異ったものとなるが、それらの流動のリズムを観光客流動統計を資料として重ねてみれば、大体において、第9図の如き観光宿泊滞留基地の分布リズムを描いている。

西海地区から発着する、すべての観光客のえらぶ観光コースをしらべてみれば、大体において次のような観光地組みあわせコースをとっている。①西海—長崎—雲仙—熊本—阿蘇—九重



第9図 九州西海地区を中心とする観光客流動の観光宿泊滞留基地分布（1965年現在）

一別府—船 ③西海—雲仙—熊本—阿蘇—九重—別府—日田—佐賀—西海 ③長崎—雲仙 ④長崎—雲仙—島原—西海 ⑤西海—北九州—別府—阿蘇—九重—熊本 ⑥西海—佐賀—熊本—阿蘇—別府—福岡— ⑦西海—嬉野—長崎—雲仙—島原—熊本—鹿児島—指宿—えびの—熊本— ⑧—福岡—別府—阿蘇—熊本—雲仙—長崎—西海 ⑨—長崎—雲仙—熊本—鹿児島—えびの—霧島—宮崎—日南—別府—福岡— ⑩西海—長崎—雲仙—熊本—阿蘇—九重—別府—宮崎—日南—霧島—鹿児島—指宿—日奈久—熊本—福岡—などが主な選択コースとなっている。

観光客をグループ種別にみれば、個人単位として家族構成による率が多く、この中には、新婚旅行の比率が高く、団体単位としては修学旅行が多い。この点については、江崎厚氏⁹⁾も指摘している。日程別では、個人単位としては大阪と東京発が6日間、九州内域からの場合は1～3日間の日程であり、団体単位としても、やはり個人単位と同様な結果であり、九州内の先掲の滞留地点を周遊している。来訪回数としては、九州地区外からの観光客の場合は1回（はじめて）が75%を占め、九州内域から西海地区に来訪した場合としては、はじめてが50%、2回目が10%程度となり、3回目、4回目がそれぞれ5～10%となっている。年齢別では、各地域発ともに20代が多くて、30%～40%を占め、30代が20%～30%、それについて40代、50代の順となっている。

このほか、観光ルートの種類の実例を一つずつとりあげて分析すべきであろうが、奥の細道を行く芭蕉行脚のごときを道楽的にとりあげる時代でもなく、多くの流動を度数分布的に集計して、大まかな結論をだすべきであると考えた。このような最大公約数的仮定を設定して、個

別研究の一助としたいと考えるものである。結局、第1図、第2図、第3図、第5図、第6図、第7図、第8図、第9図によって表現された滞留地点分布と発展段階別系列の集積結果は、第4図でもって示された。結局、九州西海地区を出発地区とする国鉄利用、観光バス利用の両者からみた観光客滞留地点の分布は、一応2.5時間から3時間の時間距離に存在し、巨大な観光客滞留基地、例えば、別府、熊本、雲仙、福岡、鹿児島、宮崎などは約6時間の時間間隔で立地しているのが現状である。この傾向は、中四国地方でもみられるようで、高知と高松と松山の関係、広島と松江と山口との関係がそれであり、その間に副次的な観光地を立地させている。近年の傾向として、先掲の巨大な観光客滞留基地に隣接する低開発の観光地を開発する動きがみられるが、隣接低開発観光地は現在のところ、経営的に成立しており、巨大観光客滞留地点周辺での観光地立地の可能性を物語っている。どの程度立地でき、どの程度発展すれば、巨大滞留基地と競合するものか現在のところわからない。この競合関係は温泉集落の場合では、また、問題を異にするようで、この点は、別の機会に把握する必要がある。

あ と が き

1965年現在時点での滞留地点分布と観光地の観光基地的性格の系列化を九州・西海地区から乗換発地する観光客流動を中心にして実態を把握してみた。これによって、かなりのリズム的な結果を得ることができた。把握時点から現在、数年を経過しているが、この間に、九州地方においても、かなりの地域変貌をみている。九州横断道利用の高速化、10号線の整備の進展、天草五橋の観光地としての整備、北九州と南九州間のバス会社相互のり入れの実現など、先にとりあげてきた観光客受け入れの諸条件が完全に具体化しつつある現今であり、滞留地点分布や発展系列も変遷したことであろう。変貌後については、後日、別の機会に把握したいと考える。観光集落の個別研究を実施するに先だち、観光集落を選抜するに、選出するだけの根拠がほしく、本稿の考察となった。観光集落についてのインテンシブな考察は別稿にまわしたい。本稿は1968年7月の中国・四国都市学会高松市大会で発表したものに補筆を加えたものである。調査にあたっては、第五回観光研究論文最優秀賞の副賞賞金の一部と、嬉野温泉地区調査については文部省科学研究費の一部を使用した。

註

- ① 西岡久雄 “地理学および立地論と観光研究” 日本観光学会研究報告 2号 1963
- ② 田原栄一 “観光理論の展開” 大分大学経済論集20巻 4号 1969
- ③ 津田 昇 国際観光論 1969
- ④ 建設省九州地方建設局 “観光バス動態調査” 1967
- ⑤ 除野信道 “観光事業の集中的傾向と分散的傾向” 日本観光学会研究報告 1号 1961
- ⑥ 野本晃史 “温泉開発における温泉集落立地変化の地理的考察” 地理科学 10号 1968
- ⑦ 岡庭 博 観光論概要 1969
- ⑧ 田中喜一 “観光事業における市場調査” 販路拡張の理論と実際 1955
- ⑨ 岩田孝三 観光地理研究 1968
- ⑩ 兼子俊一 “観光都市” 西南日本における都市化の進展と農山漁村の変貌中間報告 1969
- ⑪ 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14巻 4号 1962
- ⑫ 津田 昇 国際観光論 1969
- ⑬ 兼子俊一 西南日本における都市化と農山漁村文部省科研中間報告 1969
- ⑭ マリオッティ 観光経済学講義 1932
- ⑮ 鈴木忠義 “観光開発の意味と観光の原理” 観光 9号 1966
- ⑯ 近藤重喜 “観光開発に果す国鉄の役割について” 第5回観光研究入賞論文集 1965
- ⑰ 建設省九州建設局 “観光バス動態調査” 1967
- ⑱ 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回観光研究入賞論文集 1965
- ⑲ 新井昭一 “自然休養林制度について” 観光 25号 1969
- ⑳ 津田 昇 国際観光論 1969
- ㉑ 江崎 厚 九州観光と長崎 1968年卒論