

移動交通手段の特性が移動者の経験・心情に及ぼす影響についての考察 ～和歌山県熊野地域における自転車移動を事例として～ Characteristics of Means of Transportation and Its Influence on Traveler's Experience : A Case Study of Using Bike in Kumano

尾形浩一朗*・落合知帆**
Koichiro OGATA *・Chiho OCHIAI**

Studies in the fields of local community development suggest that contacts between elements belonging to places during transfer influence on people's understanding or attachment to the places. Additionally, characteristic of means of transportation is also suggested to cause differences on traveler's degree of contacts between those elements. However, most of those studies are intended for local people who belong to those places. This report is based on researches traveling by bike in Kumano region, Wakayama. Given elements on the route, such as natural environment and culture, and those which travelers experienced were extracted and classified through the research. The result showed that these "on-the-route" elements have some relationships and influences among each other. It suggested that both characteristics and traveler's selection of means of transportation influences on traveler's experiences and feelings.

Keywords: Means of Transportation, Regional Environment, Elements during Transfer, Traveler's Experience
移動手段、地域環境、移動途上の要素、移動者の経験

1. はじめに

1.1 交通手段、地域愛着云々

まちづくりや地域コミュニティ研究の分野では、地域内での移動において選択される移動手段の特性が、移動途上の地域の環境や文化、人との接触の度合いを左右し、地域への愛着の醸成に影響を及ぼす可能性が指摘されている¹⁾。また、地域への愛着や理解の度合いが、その地域における問題解決や発展における主体的な参画を左右することが併せて示唆されている²⁾。しかし、それらの研究の多くは地域に属する住人を対象としたものであり、外部からの来訪者の交通手段の選択に関するものはほとんど見られない。

本報告では現地での自転車を移動手段とした調査を基に、移動途上で体感される要素を抽出・分類し、それらの要素相互の関係性を示す。また、これらの要素に基づく移動者の経験に対して、移動手段の持つ特性が及ぼす影響の可能性について考察する。

1.2 事例としての熊野地域の特徴

熊野周辺は日本書紀にも登場する自然崇拜の地で、平安時代後期から江戸時代まで、熊野本宮大社、熊野速玉大社、熊野那智大社の三山への参詣が盛んであった。現在、熊野古道として残っている主なものには紀伊路、小辺路、中辺路、大辺路、伊勢路、大峰奥駈道の6ルートがあり、歴史を通じてルート上の複数の土地を線的・面的につなぐ役割を果たしている。

このように、熊野古道は三山を詣でるための道として形成されたものだが、その発展の過程において、単に出発地と目的地をつなぐだけでなく、その中間や周辺地域に人の流れをもたらす役割も果たしてきた。平安時代後期には、天皇をはじめとする貴族の間に熊野詣が盛んになり、江戸時代には庶民の間にも広く浸透し、「蟻の熊野詣」と言われるほどであった。しかし、明治期には神社合祀と神仏分離の流れの中で、熊野詣は急速に廃れていった。

熊野古道とその周辺の地域(以下、熊野地域)は、2004年に「紀伊山地の霊場と参詣道」としてユネスコの世界遺産(文化遺産)に登録され、現在、熊野古道を中心とする熊野地域には年間1000万人を超える人が訪れている³⁾⁴⁾が、かつての信仰を背景とした訪問とは違い、観光目的の訪問が主である。また、道路整備と自動車の普及により、徒歩が主であった熊野詣から、観光バスや自家用車が地域内の移動の主要な手段となっている。さらに、来訪者の時間的・体力的な制約などから、バスや自家用車による断片的なスポット見学のスタイルが採られることが多くなり⁵⁾、かつてその様相を大きく異にしている。

2. 構成と調査方法

3章では、徒歩や自動車、バイクなど、熊野地域観光における交通手段ごとの特性を、移動途上の要素から受け取る情報量、コミュニケーション量の観点から整理、分析する。

4章では、熊野地域を実際に自転車で走行した調査を基にして、その移動途上に存在する所与の要素、移動者が経験する知覚的要素、移動者に生じる心情的要素を抽出・分類し、それぞれの要素の関係と、移動交通手段の特性がもたらす影響の可能性を考察する。調査はインターネットや文献で基礎情報を調査した上で、現地を訪問した。熊野地域における現地調査は、2009年6月6日から7日に実施した。

3. 熊野地域内での利用交通手段ごとの特性

現在、熊野地域内の観光において利用される移動手段として、徒歩、自転車、自動車、バイク、観光バスなどが想定される。そのそれぞれについて、移動途上の要素との接触が地域に対する理解・愛着を左右するという観点から、1)速度や動力源、2)周囲の環境に対する開放性、3)移動途上の要素との接触度、4)ルート設定などにおける移動者の意志の反映度の各特性を整理する。

* 非会員・京都大学大学院地球環境学舎博士課程(Graduate School of Global Environmental Studies, Kyoto University)

**正会員・京都大学大学院地球環境学舎博士課程(Graduate School of Global Environmental Studies, Kyoto University)

1) 徒歩

徒歩での移動は、熊野地域のみならず、人間にとって最も基本的な移動手段である。速度は3~5km/hと遅く、身体的な負荷も大きいため、短時間での長距離移動は難しい。しかし、身体と周囲の環境とを遮るものが存在しないため、周囲の環境に対する開放性は非常に高い。それに加えて、自らの体力・精神力を原動力とするため、短距離の移動であっても、地形や風景、気候の変化など周囲の環境との接触度は大きい。また、移動途上での他の移動者とのすれ違い、休憩場所や集落などでの地元住人からのねぎらいや道案内などの接触の機会も多い。加えて、道端の自然や風景を眺めたり、写真を撮るために立ち止まるなど、移動者の意志を反映して柔軟に対応が可能である。

2) 自転車

車種や移動者の体力にもよるが、自転車の平均速度は10~30km/hと想定することが出来る。これは、徒歩の数倍、自動車の半分かそれより遅い程度のスピードである。徒歩よりも移動にかかる距離あたりの身体的付加が小さく、長い距離を移動出来るため、短期間にいくつかのスポットを巡ることも可能である。また、徒歩と同様に自力で動き、周囲への開放性も非常に高い。徒歩と比較すると、速度が大きい時には、足下や道端のものとの接触は減るが、速度が小さい時には、徒歩と同様、周囲の環境との接触は容易である。また、寄り道や停車の自由度も高く、移動者の意志が直接反映される。

3) 自動車

自動車の場合、通行する道路の状況などによって、平均速度は30~60km/hと想定される。運転者と同乗者に裁量の自由があるため、駐車場の有無や道幅などの条件に影響されるものの、移動者の意志反映の割合は高い。しかし、後述の観光バスと同様、窓を開けるなどして外気に触れたり風景を眺めたりすることは出来るが、基本的に密閉された空間であり、移動途上での開放性、周囲の環境や人との接触度は低い。

4) 観光バス

現在、自動車と並んで熊野地域観光の主要な移動手段は観光バスである。自動車と同様に移動速度が速く、短時間で多数のポイントを巡ることが出来る。しかし、移動途上では基本的に密閉された空間であるため、開放性は低く、周囲の環境との移動途上での接触度は低くなると考えられる。また、人との接触に関しても、移動途上ではバスの同乗者との会話に限られ、移動途上での地域住人などとの接触の機会は限られる。また、多くの場合、観光バスでの移動は旅行会社の企画するツアーに組み込まれたもので、ツアーの選択時を除いて、ルート設定において参加者の意志が反映される機会はほとんど無い。

表1：交通手段ごとの特性

	平均速度	開放性	接触度	意志反映性
徒歩	3~5km/h	高い	高い	高い
自転車	10~30km/h	高い	高い	高い
自家用車	30~60km/h	低い	低い	高い
観光バス	30~60km/h	低い	低い	低い

以上、移動手段ごとの特性を整理すると、短時間に移動可能な範囲は限られ、身体的な負荷も大きいものの、周囲の環境への開放性が高く、自然や人との接触の機会、移動者の意志の反映性の大きい徒歩に対して、短時間で多数のスポットを巡ることが出来るが、移動途上での周囲との接触や意志の反映性は限られるという観光バスや自動車の特性が明らかとなる。

現在、時間的な制約などによって、観光バスや自動車によるスポット観光が熊野地域観光の中心となっているが、熊野地域における移動途上での様々な要素との接触を重視する観点からは、開放性、接触度、意志の反映性の各点において限定される。

このように、周囲の環境への開放性、移動者の意志の反映性、移動途上の様々な要素との接触度などの各点で、それぞれの交通手段が異なる特性を持つことは明らかであり、移動交通手段の選択が、地域における移動者の経験に何らかの影響を及ぼすことが推察される。本研究では、熊野地域での自転車移動を事例とした調査を基に、移動途上に存在する自然環境などの要素、移動者によって知覚される要素を抽出し、移動交通手段の持つ特性が移動者の心情や経験に対して及ぼす影響を調査する。

4. 熊野地域での自転車ツーリズムの実践調査

4.1 調査の概要

本調査では、紀伊半島の東西沿岸部、内陸山岳部の多様な地形、自然を含むルートである和歌山県田辺市中心部~熊野本宮大社、本宮大社~熊野那智大社の約135kmを二日間に分けて自転車で移動した。両日とも晴天で、日中の気温は25度前後、自転車での同行者はいない。この調査の行程についての記述を通じ、1) 自転車での移動途上に存在する固有の要素、2) 移動者が知覚、経験する要素、3) 移動者に生じる心情的要素を抽出・分類し、それぞれの関連性と、移動手段としての自転車の特性がそれらの要素に及ぼす影響について考察する。

表2：調査ルートの特徴

区間	田辺~本宮大社	本宮大社~那智大社
距離/所要時間	60km/3時間	75km/6.5時間
ルート	国道311号線 熊野古道	国道168号線 県道43~45, 48号線
道の特徴	沿岸部から山岳部までは急な上り坂。 全体の2/3は緩やかな坂道が続く。 整備された幅の広い道。	標高差約500mの激しいアップダウンと山越えの連続。 道幅の狭い林道。



図1: 調査対象地域と移動ルート
 (Google Map を用いて筆者作成)

4.2 調査区間の特性

1) 田辺～熊野本宮大社

この区間は、熊野古道の中辺路ルートとほぼ並行する国道311号線を通るルートである。一部で古道と接触しており、自転車で古道を走ることが可能な区間も存在する。最初の急な上り坂以外は、緩やかな上りと下り、川沿いの比較的平坦な道が連続する。一部区間では熊野古道を走行した。

田辺から熊野の霊域の入り口とされる滝尻王子までの移動途上では、海岸部から山岳部への急激な環境の変化が見られる。風景からは海が消え、日差しや風、空気の臭いなども山のものとなる。その一方で、道沿いの開けた場所には民家や商店、学校や郵便局などが点在し、本宮・新宮方面に向かうトラックなどの交通も多い。また、休憩時には商店の店主などとのコミュニケーションの機会があり、霊域とされながらも同時に人里であることが意識される。

熊野古道の近露王子周辺は、観光地として整備されており、自転車でも走行可能である。それでも樹木によって日光が遮られ、道も蛇行していることから、暗く見通しが悪く、311号線とは違う山道の雰囲気醸し出している。

継桜王子には「野中の清水」と呼ばれる水量豊富な湧き水(写真1)があり、水筒だけではまかないきれない水分補給が可能である。このような湧き水や小川の周囲では、空気が非常に冷たく、前を通り過ぎるだけでもその存在に気付くことができる。



写真1: 野中の清水 (筆者撮影)

この先、本宮大社までの311号線は、整備の行き届いた長い下り坂であるため、非常にリラックスした状態で移動することが出来た。本宮大社近くまで来ると、急に民家や交番などの公共施設、旅館の看板などが目に付くようになる。さらに土地が開けて住民や観光客などの賑わいに接し、本宮大社ののぼりを見た時(これは、いよいよ目的地に着いたという感覚が非常に強く感じられた。

海から山への変化、急な上り坂、潮風、日差し、霊域、人の生活、人とのコミュニケーション、蛇行した道、光量、明るさ、暗さ、見通しの悪さ、湧き水、空気感、暑さ、涼しさ、到達感、安心感

図2: 区間の移動途上から抽出される要素 (田辺～熊野本宮大社)

2) 熊野本宮大社～熊野那智大社

本宮大社から那智大社へは、熊野川沿いの国道168号線から県道44号線に入り、女人高野と呼ばれる妙法山阿彌陀寺を通って那智大社の上手に出るというルートをとった。妙法山周辺は、天候が良い時には富士山が見えるといい、本宮大社と最高点の妙法山付近では高低差が500mにもなる。

熊野川の支流である赤木川沿いでは、豊富な水の存在に伴う周囲の湿度の上昇、気温の低下といった変化が知覚される。急勾配の斜面では、自転車を降りて歩かざるを得ない場所も多々あり、身体的・精神的な負荷がかなり大きい。途中、高倉神社前では湧き水が水道の様に整備されており、それまでの疲労と相まって、自然

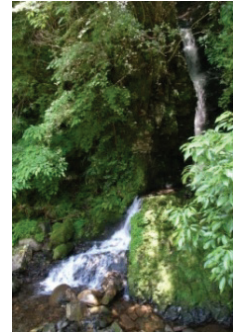


写真2: 道端の滝 (筆者撮影)

に対する感謝や畏怖の念を起こさせる。また、山中には集落や墓、地蔵、史跡などが点在し、人の生活とその歴史を感じさせる。



写真3, 4: 山中の集落、地蔵 (筆者撮影)

山中では標識や案内板などは非常に少なく、現在地や目的地への到着の見通しを立てることが難しい。「この山を越えれば」と期待する度にその期待が裏切られるという状況が連続する。また、長時間人との接触はなく、携帯電話も圏外であるため、孤独や不安といった感情が生じる。しかしその一方で、美しい風景などに接すると、自身の苦勞に対する報酬であるかの様に感じられ、孤独や不安は、独立心、自信といった感覚に変化した。

行程の後半には、途中の集落の商店に立ち寄り、店主のお年寄りの女性にお茶を淹れてもらい、その集落について話を聞くなどする機会があった。再出発の際には、水筒にお茶を入れてくれるなど、親切にしてくれた。

妙法山阿彌陀寺までの最後の上り坂を越えると、この区間で初めて、海が見え、その達成感と感動は、熊野那智大社に着いた時よりもむしろ大きかった。



写真5: 妙法山からの風景 (筆者撮影)

川、森、湿度、気温、水の音、安心感、疲労、湧き水、癒し、感謝、畏怖、歴史性、山中の集落、墓、地蔵、史跡、空、期待、裏切り、孤独、独立心、高揚感、自信、達成感、集落、親切、那智大社、那智の滝、山から海への変化

図3：区間の移動途上から抽出される要素（本宮大社～那智大社）

4.3 抽出された要素の分類と考察

以上では、熊野地域における自転車での移動の行程を記述し、移動途上に現れる要素を抽出した。本節では、抽出した上記の要素を自然条件など移動途上に固有の要素、移動者が経験しうる知覚的要素、それを通じて移動者に生じる心情的要素の三種に分類し、それらの関係性について考察を試みる。

1) 所与の要素

地域内での移動の途上には、移動手段の選択や移動者の有無に関わらず、所与のものとして様々な要素が存在する。本調査では、以下の自然条件や現象、人の活動に関連したものが抽出された。

自然条件・現象：海、山、川、森、空、水、滝、坂道、湿度、気温、潮風、日差し、光量など
人の活動に関連したもの：霊域、人、集落、地蔵、史跡など

2) 知覚的要素

移動途上の所与の要素は、移動者がそれと接触することによって経験される知覚的要素の基礎となる。さらに知覚的要素は、移動過程で生じるものと、ある一定の地点で生じるものとに分けることが出来る。例えば、山と海という所与の要素は、その間を移動することによって、移動者に山から海への変化という知覚的要素をもたらす。また、滝やその周りの気温という所与の要素は、それと接する主体に滝の音や涼しさといった知覚的要素をもたらす。特に移動中に知覚されるものに関しては、移動手段の持つ開放性やスピード、自力であるか否かなどといった特性が大きく影響すると考えられる。

移動中に知覚されるもの：海から山への変化、急な坂道、見通しの悪さ、空気感、山から海への変化、疲労など
一定の地点で知覚されるもの：静けさ、騒音、暑さ、涼しさ、明るさ、暗さ、冷たさ、人との会話など

3) 心情的要素

移動途上では、行く先への不安や、山中での孤独感、また、目的地に到達した時の達成感や充実感などといった様々な心情的要素が移動者に生じる。例えば、険しい山中の湧き水は疲労した移動者に冷たい飲み水として経験され、それに対する感謝という心情的要素につながる。このような移動途上における各要素の関係は、図9のように表すことが出来、所与の要素とそれを経験する際の知覚的要素が、移動者の心情的要素に影響をもたらすことが推察される。

到達感、安心感、癒し、感謝、畏怖、期待、裏切り、孤独、独立心、高揚感、自身、達成感、充実感など

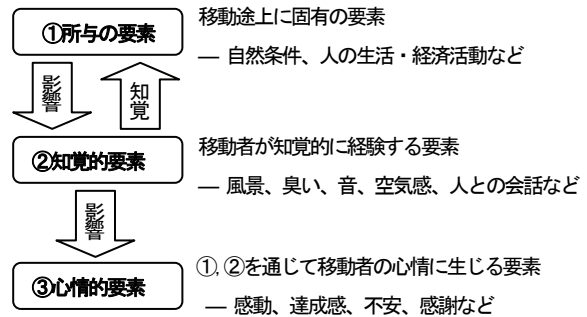


図4：移動途上における要素の分類とその関係のモデル

5. まとめ

本研究では、移動途上の様々な要素との接触が地域への愛着や理解の醸成に影響を及ぼし、交通手段の選択が移動途上の要素との接触度合いを左右しうるとの考えの下で、熊野地域観光において利用される交通手段の特性を分析し、現地での自転車を移動手段とした調査をおこなった。その結果、移動途上には所与の要素、知覚的要素、心情的要素の三つが存在し、それらが相互に影響を及ぼしあうことが推察された。また、今回移動手段として利用した自転車の持つ特性は、移動者の経験しうる知覚的要素交通手段の持つ特性は、所与の要素との接触の度合いを左右し、移動者の知覚的要素、心情的要素にも影響を及ぼすものと考えられる。

謝辞

本調査において多大なご協力を頂いた田辺市本宮行政局、本宮地区の方々、調査の道中で親切にして頂いたたくさんの方々に、この場で深く感謝の意を表します。

補注(1) 鉄道や路線バスなどの公共交通の利用も想定されるが、地域の入り口までのアクセスや、全行程に占める割合が低いため、本報告では対象外とした。バイクに関しては、今後の検討課題とする。

参考文献

- 1) 鈴木春菜、藤井聡「地域愛着が地域への協力行動に及ぼす影響に関する研究」土木計画学研究・論文集25(2)、2008年
- 2) 萩原剛、藤井聡「交通行動が地域愛着に与える影響に関する分析」、土木計画学研究・講演集、2005年
- 3) 伊藤雅、中原清志「南紀熊野体験博における観光行動に関する考察」土木学会第55回年次学術講演会、IV-133、2000年
- 4) 和歌山県観光振興課「観光客動態調査報告書」2007年