

観光産業による九州の活性化¹

北九州市立大学 法学部 古賀哲矢研究会

山下雅之
花本拓也
江口あゆ美
太田有香
尾藤裕司
栗田亮佑
小村勇輔
高橋広光
中村泰輔

2 0 0 9 年 1 2 月

¹本稿は、2009年12月12日、13日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2009」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、古賀哲矢教授（北九州市立大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

要約

第1章では、地方都市活性化の手法として観光政策の重要性を述べる。第1節として現在の地方都市の状況について、高齢化と少子化の激化、九州における製造業の不振、雇用状況の悪化、人口流出における諸問題について指摘する。第2節では、外需依存から内需依存の困難性について、消費の減少、都市型産業の提案、内需型産業の悲観性について挙げ、観光産業が有望であることを指摘する。第3節では、観光の投資と消費を地方に呼び込むメカニズムとして、観光の概要と課題について挙げる。

第2章では、九州における観光政策のあり方について述べる。まず、第1節に九州観光の現状として、九州各県の観光動向、九州と関東・関西の観光動向比較、九州の製造業との比較により、九州観光が位置する現状について分析する。第2節として、低知名度、アクセスの脆弱性と観光ルートの未整備、観光地の点在、長期滞在には不向きであるといった九州観光の課題点について述べる。第3節では、これらの課題点を踏まえ、改善の方策について述べる。九州観光の方向性を示し、観光人材教育や広域的な都市魅力の向上、九州内のアクセスと観光ルート整備についての方策を述べる。

第3章では現行の観光政策の課題を具体的に挙げ、改善の方策を探っていく。この章では現行の観光政策として、国が挙げる政策の課題点から九州が抱える個々の観光政策の課題点といった流れで進行する。第1節では観光庁の施策と課題について挙げる。第2節では、九州の観光課題として、地方としての財政難、広域観光を観光関連企業に依存、国際観光への即応性の欠如、都市計画・開発との積極的連携の不十分性について指摘する。

第4章では、九州の観光産業発展のためには道州制導入が不可欠であると考えており、道州制導入を前提として、以下のとおり提言する。第1節では、従来から各都道府県・市町村でバラバラに行われてきた観光政策の統一や、広域的な観光地の整備等、包括的な観光政策の立案・実施を可能にするため、道州制移行後の九州政府内に「九州観光振興局」を設立する。この機関の取り組みとして、九州内の推奨観光地に対して「九州観光振興局指定」というお墨付きを付与するものとする。このメリットとしては、観光客の観光地への信頼性、指定観光地の整備支援の明確化、指定地間での交通アクセスの向上といった3点が挙げられる。また、全国へのPR活動の推進や旅行会社との連携について当局が役割を担う。第2節では観光教育として、義務教育段階からの外国語教育等を実施し、観光政策の発展に向けた語学教育の充実を図る。また、現場で活躍できる人材を育成するために「州立観光大学」を設立する。第3節では、心のケアを中心とするメディカルツーリズムを九州に導入することを提言する。また温泉は九州の魅力の1つであり、1931年から九州大学が中心となって、温泉効用の研究が進められている。この研究を活用して、泉質に合わせた温泉療法をアピールしていくことができる。第4節では、交通アクセスの向上について、交通網を環状に整備し、多種多様なルート選択をできるようにするといった九州内のアクセス整備について提言する。また、諸外国と九州の交通アクセスの向上として「九

州国際空港」の設置を提言する。第5節では、観光地一帯の雰囲気づくりに徹底的に取り組むために、コンパクトシティの導入を提案する。さらに今後の観光政策においては、九州観光振興局の指定を受けた観光地（拠点）を更に広域化して観光都市に育て、更に観光都市間の連携を図ることが重要である。このような地道な観光都市間連携と、九州観光振興局との連携によって初めて、九州を一体的にとらえた観光産業の発展につながるものと考えられる。

目次

はじめに

第 1 章 地方都市活性化の手法としての観光政策の重要性

- 第 1 節 (1. 1) 現在の地方都市の状況
- 第 2 節 (1. 2) 地方都市における「外需依存から内需依存へ」の困難性
- 第 3 節 (1. 3) 投資と消費を地方に呼び込むメカニズムとしての観光

第 2 章 九州における観光政策のあり方

- 第 1 節 (1. 1) 九州観光の現状
- 第 2 節 (1. 2) 九州観光の課題
- 第 3 節 (1. 3) 改善の方策

第 3 章 現行の観光政策の課題

- 第 1 節 (1. 1) 観光庁の政策
- 第 2 節 (1. 2) 九州の観光政策

第 4 章 政策提言

- 第 1 節 (1. 1) 九州観光振興局
- 第 2 節 (1. 2) 観光教育
- 第 3 節 (1. 3) メディカルツーリズム
- 第 4 節 (1. 4) 交通アクセス
- 第 5 節 (1. 5) コンパクトシティ

参考文献・データ出典

はじめに

近年、わが国の科学技術の発展は目覚ましく、インターネットやマスメディアなどで簡単に情報が手に入る時代となった。それと同時に、若者がより高度な技術習得を求めて地方から都市部へ流出するようになった。そのため、以前は産業の中心であった農林業などの第一次産業は人材不足のため衰退し、第二次、第三次産業が急速に成長してきた。特に第三次産業は、経済産業省の全産業活動指数（平成 21 年 7 月分）をみても、わが国における産業の中心的役割を担っていることがわかる²。

その中でも今日注目され始めているのが、観光産業である。それは小泉前首相による「観光立国の実現」、それに関係する法案として平成 19 年に観光立国推進基本法が施行されるなど、政府の政策にも反映されている。そして昨年 10 月 1 日、観光行政を担当する機関として、新たに観光庁が設置された。

そこで我々は、現在の観光政策を教育・交通・都市計画の面から考え、最終的に九州をモデルケースとした提言につなげていく。

² 生産指数は、農林水産業が 1.4%、建設業・鉱工業が 24.0%、第三次産業が 63.2%、公務等が 11.4%を占めている

第1章 地方都市活性化の手法としての観光政策の重要性

第1節 現在の地方都市の状況

1-1-1 高齢化と少子化の激化

産業が発展するうえで必要とされるものは高い技術や生産性だけではない。生産性を向上させ、成長を維持するためには労働力の確保も大きな課題である。その意味で、我が国において急速に進展する少子高齢化の問題はとりわけ重大な課題となっている。ここでは全人口に占める65歳以上の人口の割合を示す高齢化率に注目する。少子化と高齢化は密接な関係にあり、少子化が進めば進むほど、高齢化率は上昇する。

2005（平成17）年の都道府県別の合計特殊出生率をみると、首都圏や関西圏のような大都市圏に比べ地方圏のほうが高い数値を示している（図1）。合計特殊出生率は、1970年に若干上昇したこともあるが、1925年以降現在に至るまでほぼすべての都道府県で長期低落傾向を示している（表1）。また出生数をみると、1970年代の第2ベビーブーム以来、年々低下している（図2）。出生数の低下や合計特殊出生率が低ければ高齢化率も上昇するはずである。しかし、合計特殊出生率が高い地方圏と比べ、大都市圏では高齢化率がそれほど高くはない。これは、生産年齢人口の中でも特に、学生や働き盛りの年代が仕事を求めて都市部に流出しているのが原因だと考えられる。

(図 1) 都道府県別の高齢化率・合計特殊出生率

	高齢化率			合計特殊出生率
	S50年 (1975)	H16年 (2004)	H37年 (2025)	H17年 (2005年)
全国	7.9	19.5	28.7	1.25
北海道	6.9	20.8	32.3	1.13
青森県	7.5	21.7	32.0	1.25
岩手県	8.5	23.9	31.6	1.36
宮城県	7.7	19.3	27.6	1.19
秋田県	8.9	26.0	35.4	1.27
山形県	10.1	24.9	32.0	1.39
福島県	9.2	22.1	30.2	1.46
茨城県	8.4	18.5	29.8	1.24
栃木県	8.3	18.8	28.9	1.35
群馬県	8.8	19.9	29.9	1.32
埼玉県	5.3	15.5	27.8	1.18
千葉県	6.3	16.8	29.2	1.18
東京都	6.3	18.0	25.0	0.98
神奈川県	5.3	16.2	25.8	1.17
新潟県	9.6	23.4	31.4	1.29
富山県	9.5	22.7	31.9	1.33
石川県	9.1	20.3	30.2	1.31
福井県	10.1	22.2	30.2	1.47
山梨県	10.2	21.3	29.4	1.31
長野県	10.7	23.2	29.9	1.39
静岡県	7.9	19.9	30.5	1.34

	高齢化率			合計特殊出生率
	S50年 (1975)	H16年 (2004)	H37年 (2025)	H17年 (2005年)
岐阜県	8.6	20.3	30.0	1.28
愛知県	6.3	16.6	26.1	1.30
三重県	9.9	20.8	29.9	1.29
滋賀県	9.3	17.5	24.5	1.34
京都府	9.0	19.7	28.6	1.13
大阪府	6.0	17.5	27.4	1.16
兵庫県	7.9	19.1	27.4	1.20
奈良県	8.5	19.1	30.0	1.12
和歌山県	10.4	23.2	32.3	1.26
鳥取県	11.1	23.6	30.8	1.44
島根県	12.5	26.8	32.8	1.40
岡山県	10.7	22.0	29.9	1.31
広島県	8.9	20.4	30.1	1.30
山口県	10.2	24.3	34.0	1.33
徳島県	10.7	23.8	31.9	1.21
香川県	10.5	22.6	31.4	1.39
愛媛県	10.4	23.3	32.5	1.30
高知県	12.2	25.3	33.3	1.30
福岡県	8.3	19.2	27.6	1.21
佐賀県	10.7	22.1	30.4	1.44
長崎県	9.5	22.8	33.1	1.39
熊本県	10.7	23.2	31.0	1.42
大分県	10.6	23.8	33.2	1.39
宮崎県	9.5	22.8	32.4	1.46
鹿児島県	11.5	24.3	30.8	1.44
沖縄県	7.0	16.1	24.0	1.71

高齢化率	0~19.9%	20~29.9%	30%~
合計特殊出生率	0~1.19	1.20~1.29	1.30~

出典：「平成 18 年版 高齢社会白書」（内閣府）、「平成 17 年人口動態統計月報年計の概況」（厚生労働省）を基に N T T データ経営研究所が作成

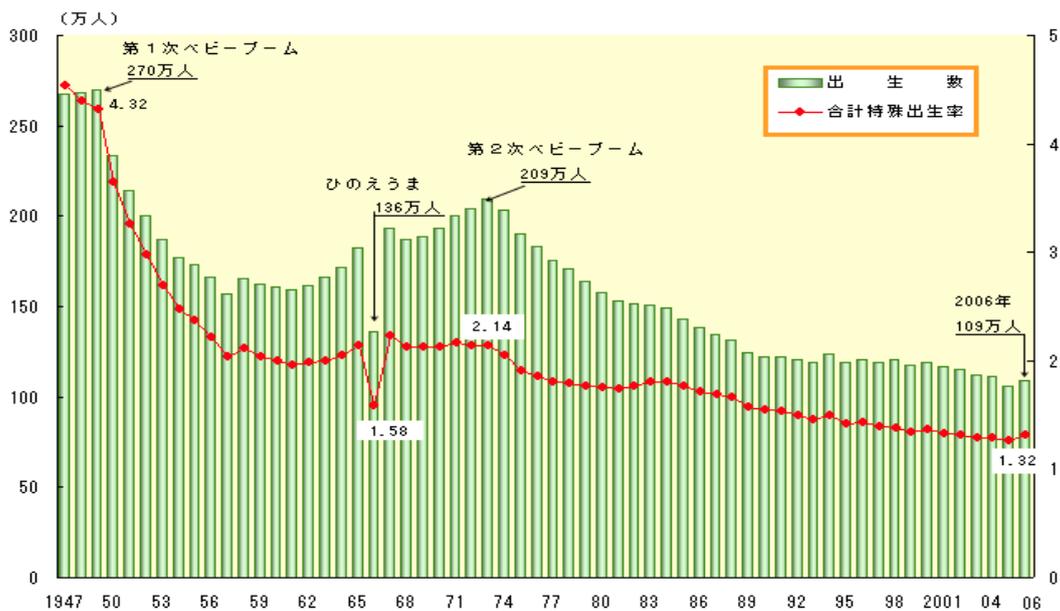
(表 1) 都道府県別合計特殊出生率

都道府県	1925年	1930年	1950年	1960年	1970年	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2003年
全国	5.10	4.71	3.64	2.02	2.06	1.75	1.74	1.52	1.42	1.37	1.28
北海道	6.00	5.73	4.59	2.17	1.93	1.64	1.61	1.43	1.31	1.23	1.20
青森	6.48	6.32	4.81	2.48	2.25	1.85	1.80	1.56	1.56	1.47	1.35
岩手	6.01	5.90	4.48	2.30	2.11	1.95	1.88	1.72	1.62	1.56	1.45
宮城	6.23	5.88	4.29	2.13	2.06	1.86	1.80	1.57	1.46	1.39	1.27
秋田	6.12	6.18	4.31	2.09	1.88	1.79	1.69	1.57	1.56	1.45	1.31
山形	5.91	5.89	3.93	2.04	1.98	1.93	1.87	1.75	1.69	1.62	1.49
福島	5.71	5.64	4.47	2.43	2.16	1.99	1.98	1.79	1.72	1.65	1.54
茨城	5.62	5.44	4.02	2.31	2.30	1.87	1.86	1.64	1.52	1.47	1.34
栃木	5.88	5.76	4.14	2.22	2.21	1.86	1.90	1.67	1.52	1.48	1.38
群馬	5.54	5.34	3.80	2.03	2.16	1.81	1.85	1.63	1.56	1.51	1.38
埼玉	5.70	5.33	3.92	2.16	2.35	1.73	1.72	1.50	1.41	1.30	1.21
千葉	5.52	5.05	3.59	2.13	2.28	1.74	1.75	1.47	1.36	1.30	1.20
東京	4.09	3.51	2.73	1.70	1.96	1.44	1.44	1.23	1.11	1.07	1.00
神奈川	5.10	4.34	3.25	1.89	2.23	1.70	1.68	1.45	1.34	1.28	1.21
新潟	5.95	5.76	3.99	2.13	2.10	1.88	1.88	1.69	1.59	1.51	1.34
富山	5.88	5.19	3.57	1.91	1.94	1.77	1.79	1.56	1.49	1.45	1.35
石川	5.41	4.82	3.56	2.05	2.07	1.87	1.79	1.60	1.46	1.45	1.38
福井	5.64	5.07	3.65	2.17	2.10	1.93	1.93	1.75	1.67	1.60	1.47
山梨	5.93	5.33	3.71	2.16	2.20	1.76	1.85	1.62	1.60	1.51	1.37
長野	5.00	4.87	3.25	1.94	2.09	1.89	1.85	1.71	1.64	1.59	1.44
岐阜	5.75	5.47	3.55	2.04	2.12	1.80	1.81	1.57	1.49	1.47	1.36
静岡	5.81	5.26	3.74	2.11	2.12	1.80	1.85	1.60	1.48	1.47	1.37
愛知	4.99	4.66	3.27	1.90	2.19	1.81	1.82	1.57	1.46	1.44	1.32
三重	5.33	5.01	3.33	1.95	2.04	1.82	1.80	1.61	1.50	1.48	1.35
滋賀	5.06	4.76	3.29	2.02	2.19	1.96	1.97	1.75	1.58	1.53	1.41
京都	4.08	3.59	2.80	1.72	2.02	1.67	1.68	1.48	1.32	1.28	1.15
大阪	3.53	3.21	2.87	1.81	2.17	1.67	1.69	1.46	1.33	1.31	1.20
兵庫	4.32	3.94	3.08	1.90	2.12	1.76	1.75	1.53	1.41	1.38	1.25
奈良	4.88	4.39	3.08	1.87	2.08	1.70	1.69	1.49	1.36	1.30	1.18
和歌山	4.87	4.45	3.09	1.95	2.10	1.80	1.79	1.55	1.48	1.45	1.32
鳥取	5.02	4.63	3.46	2.05	1.96	1.93	1.93	1.82	1.69	1.62	1.53
島根	5.11	4.73	3.87	2.13	2.02	2.01	2.01	1.85	1.73	1.65	1.48
岡山	4.50	4.23	3.18	1.89	2.03	1.86	1.89	1.66	1.54	1.51	1.38
広島	5.14	4.53	3.22	1.92	2.07	1.84	1.83	1.63	1.48	1.41	1.34
山口	4.79	4.31	3.62	1.92	1.98	1.79	1.82	1.56	1.50	1.47	1.36
徳島	5.69	5.36	3.97	2.02	1.97	1.76	1.80	1.61	1.52	1.45	1.32
香川	5.53	5.15	3.38	1.84	1.97	1.82	1.81	1.60	1.51	1.53	1.42
愛媛	5.45	5.15	4.03	2.10	2.02	1.79	1.78	1.60	1.53	1.45	1.36
高知	4.74	4.35	3.39	1.94	1.97	1.64	1.81	1.54	1.51	1.45	1.34
福岡	4.58	4.14	3.91	1.92	1.95	1.74	1.75	1.52	1.42	1.36	1.25
佐賀	5.56	5.01	4.28	2.35	2.13	1.93	1.95	1.75	1.64	1.67	1.51
長崎	5.11	4.84	4.49	2.72	2.33	1.87	1.87	1.70	1.60	1.57	1.45
熊本	5.13	4.89	4.06	2.25	1.98	1.83	1.85	1.65	1.60	1.56	1.48
大分	5.37	5.06	3.90	2.05	1.97	1.82	1.78	1.58	1.55	1.51	1.41
宮崎	5.20	5.14	4.35	2.43	2.15	1.93	1.90	1.68	1.70	1.62	1.49
鹿児島	5.32	5.05	4.19	2.66	2.21	1.95	1.93	1.73	1.62	1.58	1.49
沖縄	3.86	3.71	---	---	---	2.38	2.31	1.95	1.87	1.82	1.72

厚生労働省統計情報部『人口動態統計』

厚生労働省統計情報部『人口動態統計』, 総務省統計局『国勢調査報告』及び同『人口推計年報』に基づく。率算出の女子人口には 1925~50 年および 2003 年は総人口, 1960~2000 年は日本人人口を用いている。なお、年齢は 5 歳階級による。(年齢各歳で計算した全国値とは異なることがある)。1950~70 年は沖縄県を含まない。

(図 2) 出生数・合計特殊出生率の推移



出典：「人口動態統計」厚生労働省大臣官房統計情報部

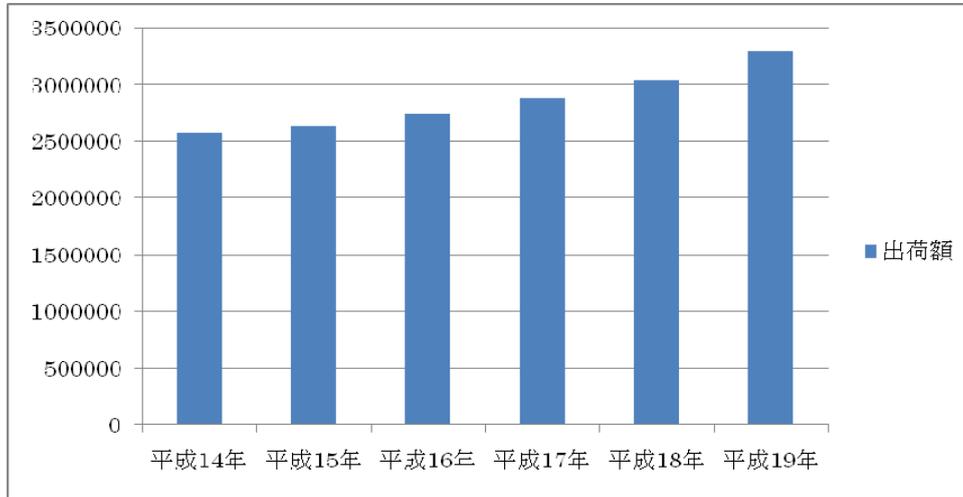
1-1-2 九州における製造業（輸出企業）の不振

21世紀に入って以降、九州の製造業は着実に伸びていた。図3によれば、工業製品出荷額は、2007（平成19）年までは年間1,000億円単位で増加していたが、2008（平成20）年下半期以降、アメリカ発の世界的な大不況により、製造業は大きな打撃を受けている。この点について、最新の工業統計のデータが判明していないため、製造業者の倒産に着目して分析する。

2008年度の九州・沖縄地域での製造業者倒産件数をみると、前年比66.1%増の178件となり、負債額にいたっては前年比3.9倍増の約1,760億円と過去5年間で最悪の水準を記録した（図4、図5）。中でも741億円という莫大な負債を抱えて倒産した長崎の船用機械製造会社・辻産業は、製造業において九州では過去最大規模の倒産となり、不況に苦しむ九州の製造業の落ち込みを露呈する結果となった。

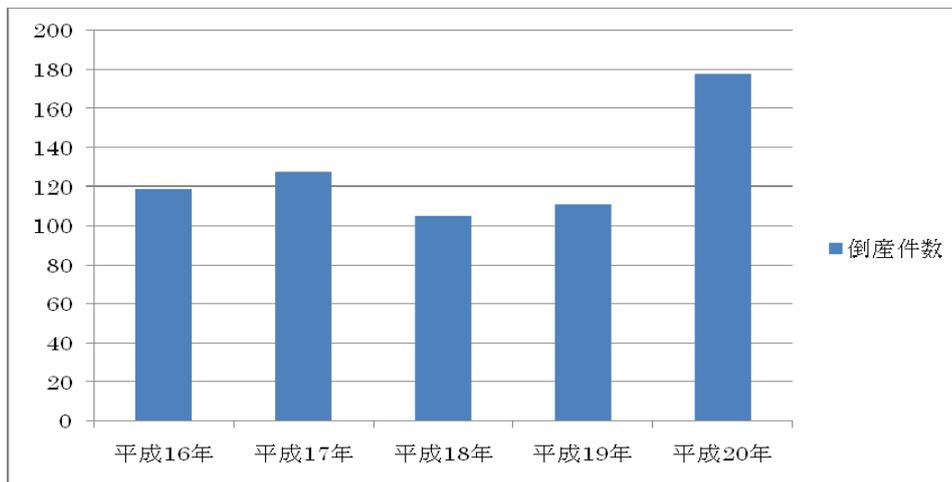
また九州経済産業局によれば、九州地域の鉱工業生産指数（季節調節済み）は2007年12月の113.2から2009年2月の69.0まで落ち込んだ。その後、若干盛り返しているものの2009年8月でも91.0に過ぎない。同局によれば、2009年の九州地域の製造業における設備投資は30%以上の減少が見込まれている。

(図 3) 九州地方の工業製品出荷額 (単位：百万円)

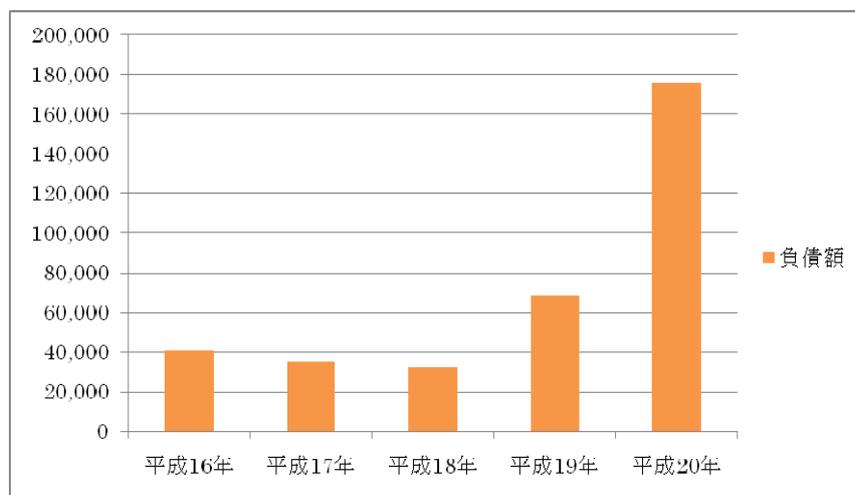


経済産業省 (2009) 工業統計調査 (平成 14 年～平成 19 年) より作成

(図 4) 九州の製造業者倒産件数 (単位：件)



(図 5) 九州の製造業者倒産負債額 (単位: 百万円)



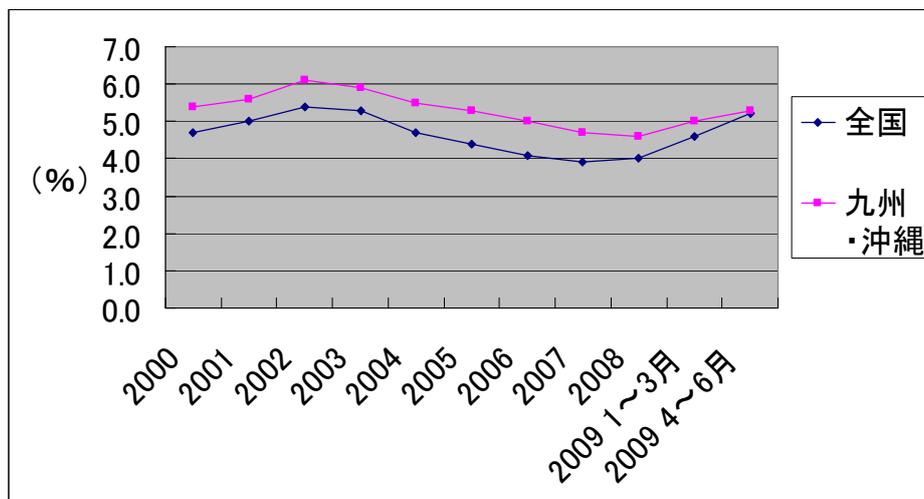
(図 4) 及び (図 5) は、(独) 中小企業基盤整備機構 企業倒産調査年報より作成

1-1-3 雇用状況の悪化

わが国の地方都市の抱える問題に雇用情勢の低迷がある。大都市圏への人口集中現象を背景に、地方の雇用吸収力が弱いことが指摘されて久しい。今回の世界同時不況の下でわが国では、従業者の 3 分の 1 を占めるまでになっている非正規雇用者の雇い止めなどが大きな社会問題となり、そのセーフティネットや正規雇用者との格差是正問題が論議されている。このような流れも踏まえて、雇用情勢を全国と九州・沖縄を比較する。

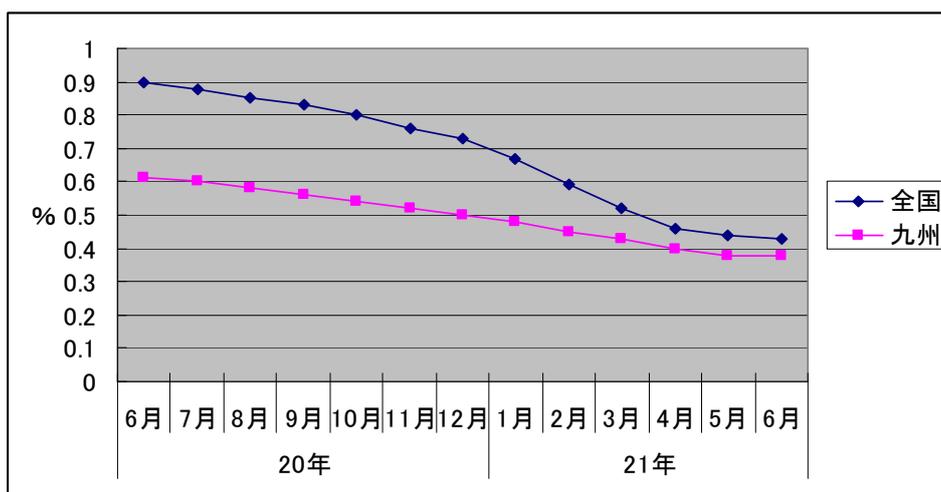
まず労働力人口に占める完全失業者の割合を表す完全失業率は、全国的な傾向として、2002 年の 5.4%から緩やかに低下を続け、2007 年には 3.9%にまで改善したが、世界同時不況の影響を受け 2009 年 8 月は 5.5%まで悪化した。九州・沖縄においても、これと同じく 2002 年の 6.1%をピークに低下して、2008 年には 4.6%まで下がったが、2009 年 4~6 月期は 5.3%に悪化している。ここで、両者を比較してみると、完全失業率の変動傾向には目立った違いは見られないが、九州・沖縄は全国に比べ、一貫して高い失業率が続いている (図 6)。次に、有効求職者に対する有効求人数の割合を示す有効求人倍率についても同様に、全国に比べ、九州の有効求人倍率は依然低いという状況が続いている (図 7)。

(図 6) 全国と九州・沖縄の完全失業率



総務省統計局 労働力調査 長期時系列データより作成

(図 7) 全国と九州の有効求人倍率



厚生労働省 都道府県・地域別有効求人倍率より作成

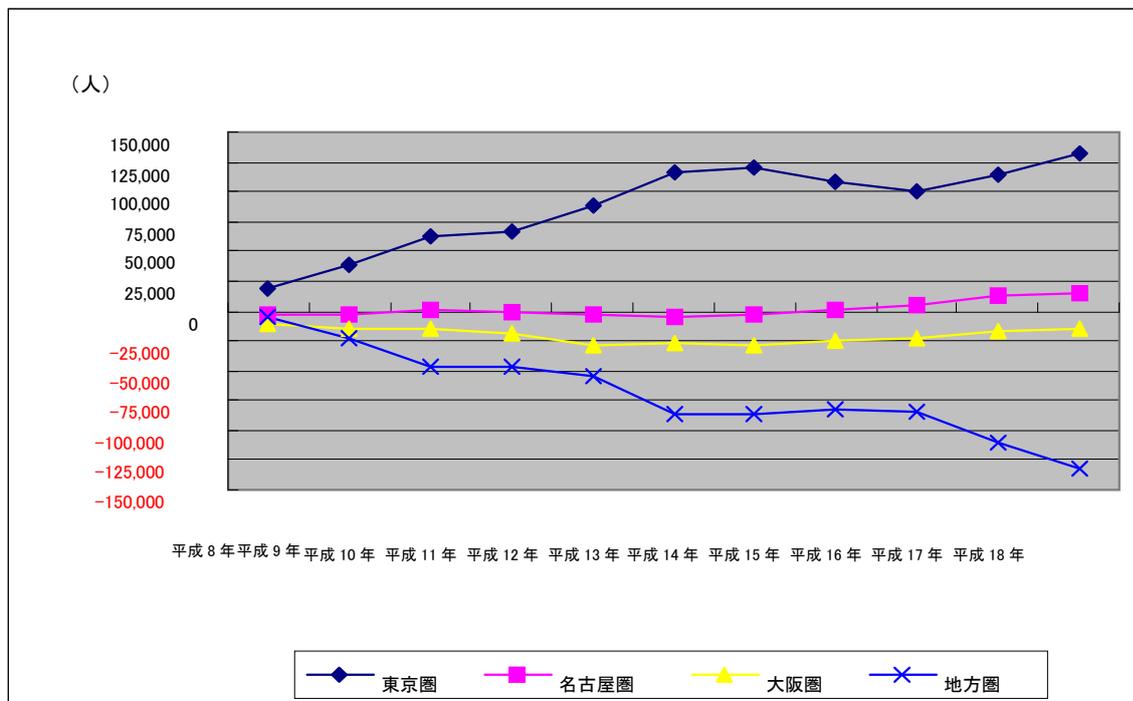
1-1-4 人口流出

現在、地方都市の人口流出が大きな問題となっている。総務省による 2009 年 3 月末住民基本台帳人口移動報告で、九州・沖縄の全県で人口の流出が進んでいることがわかった。転入から転出の数を差し引いた「社会増加数」は福岡以外の全県でマイナスとなっている。

この調査によると、九州・沖縄の 2009 年 3 月末の人口は 1,471 万 6,101 人で、1 年前から 0.28% 減少している。都道府県別の社会増減率は、長崎県が 0.66% 減で全国ワースト 2 位である。このほか宮崎、鹿児島両県もワースト 10 位以内に名を連ね、九州のけん引役の福岡県では総人口がわずかに増えたものの、働き盛りの減少が目立ち、九州の人口流出が高水準で進行していることを示している。

全国的に見ても、地方圏の人口流出は近年顕著で、東京圏への転入数は大きくなっていく一方である。(図8)

(図8) 三大都市圏と地方圏における転入超過数の推移



総務省「住民基本台帳人口移動報告年報」より作成

第2節 地方都市における「外需依存から内需依存へ」の困難性

1-2-1 人口減と経済苦境による消費の減少

わが国ではこれからも人口減少はとまらず、特に地方圏における人口減少が急速に進行する。消費主体の急速な減少による需要の縮小により、製造業だけでなく小売業やサービス業を含めた地域経済の縮小は避けられない。

九州では出生率の低下や三大都市圏への人口流出による人口減少に伴って、地域の就業者数が減少することで地域全体の所得が減少し、それに比例して消費も減少することが想定される。また、消費が減少することで企業の生産や設備投資も減少し、経済全体が縮小していくことが懸念される。特に若年層の人口流出により、九州の主力産業にまで成長していた自動車などの耐久消費財の消費は右肩下がりに推移し、今後長期的にこれらの消費は減少していくと考えられる。

1-2-2 内需型産業ともてはやされる医療・福祉・サービス業は都市型産業

近年の世界同時不況による輸出産業の不振により、わが国では外需産業から内需産業へ

のシフトが必要になったと言われる。しかし、内需振興には地域内の需要が増加する可能性がなければならない。ところが内需型産業の代表のように言われる医療、福祉、その他のサービス業は実は都市型産業であって、地方都市におけるこれらの産業は一時的には成長するものの、長期的な成長産業となる可能性は低い。

サービス業において重要なことは、多くの個人や企業などの顧客が営業区域内に効率的に集積していることである。しかし、大都市圏への企業や人口の集中と反対に、地方圏では企業や人口の流出が続き、急速な高齢化の進展や所得の低迷などの影響を受け、地方都市の中心市街地であっても過疎化しているのが実態である。

医療・福祉は高齢化が進めばその需要が増大するといわれる。確かに老人医療等の需要は増加するが、医療・福祉において重要なのは営業区域内の効率性である。現在の医療制度では、長期入院などよりも多くの外来患者等を確保して施設の回転率を上げることが、経営上の観点からは重要である。しかし人口減少により、営業区域内の多くの外来患者等を確保して施設の回転率を上げることは困難になっている。また高齢者は長期入院するケースが多く、高齢化が著しく進む地方都市において回転率を上げることは難しい。しかも、数年もすれば地方圏の高齢者は急激に減少する。

このように地方都市の病院経営は苦しいのが実態である。すなわち、内需型産業ともてはやされる医療・福祉・サービス業は、企業や市民が集積する大都市であってこそ持続的に成長し得る都市型産業である。

1-2-3 地域内に依存する内需型産業の前途は悲観的

大都市圏に企業や人口が流出し、消費が減少する地方都市では、地域内の需要に依存する内需型産業の前途は悲観的である。輸出産業などの外需に依存することができず、地域内の内需に依存できないとすれば、地方都市としては、地域外の顧客の開拓が可能な内需型産業を活発にするほかはない。

その意味で、地方では観光産業が有望と考えられる。観光産業は、旅行業、宿泊業、輸送業、飲食業、土産品業など内需に関連する極めて裾野の広い産業である。これらの産業は密接に関係しながら、拡大する可能性があるため、多様な分野で必要とされる人材を雇用できる可能性が高く、若者を地元に着させることも可能となる。したがって地方の生き残りをかけ、地域の活性化の起爆剤となり得る観光産業を見直し、育成する必要がある。

第3節 投資と消費を地方に呼び込むメカニズムとしての観光

1-3-1 観光とは

国土交通省では、2003年からビジット・ジャパン・キャンペーンを展開し、2010年までに訪日客を倍増させる計画を立てている。観光産業は、今後わが国が生き残るための一つの手段として非常に高い期待が持たれている。

観光産業の特性として、各地域にある独自の資源を活用できるということが挙げられる。

例えば半導体製造のような巨額な投資の必要はなく、既存の自然・歴史・文化・街並みなどを活用できるため、基本的にはどの地域においても取り組むことができる産業といえる。

さらに、地域の観光資源に対する投資はまちづくりと直結しており、観光に力を入れることにより、そのまま都市魅力を高め、活性化につながるという特徴もある。

加えて、観光産業自体には製造業等に必要な高度な知識や技術等が不要であり、従事者の年齢も問わない。また大規模な初期投資も不要なため、小規模零細企業も参画が可能である。このように専門的要素が少ないことから他の産業と比べ制約が少なく、起業が容易な産業といえる。

他方で、景気変動に左右されやすく、顧客の好みやムードに左右されやすい不安定な産業でもある。

1-3-2 観光産業の課題

観光産業を振興する上でいくつかの課題が挙げられる。まず何よりも、地域外の人々に当該地域の魅力や取り組みを広く認識してもらわなければ、そもそも観光の対象とならない。地域の観光資源が豊富で充実していると当該地域の人々が自負していても、それだけでは地域外の人々の関心の対象にはならない。この意味で、観光資源の価値は絶対的なものとなる。実際、観光地として成功している地域は国内外での認知度が高い地域である。

そのために、積極的な PR 活動などによって、地域の知名度を向上させることが極めて重要であり、一種の「ブランド化」を目指す活動が不可欠である。特にわが国の人口減少や高齢化の進展を考慮すると、国内の観光客だけではなく、積極的に海外の観光客を誘致する必要があり、外国人にとっても魅力的な観光資源に磨き上げ、積極的に宣伝して訪問意欲を高めることが重要になる。

また、観光地としての地位を確立するには、常に観光資源の魅力を高め、維持していかなければならない。観光客の関心をひきつけるとともに、一度訪れた観光客には再び訪れたいと思わせることのできる魅力がなければ観光地として確立せず、観光産業も発展しない。このため、観光資源の一時的な整備にとどまることなく、絶え間ない整備を行うことが重要であろう。

また、我が国の観光振興政策の実態をみると、各都道府県や市町村がそれぞれ独自に観光振興のための事業を行っており、広域的な推進体制が講じられていない。しかも、各地の観光資源を中心としたピンポイント型の観光振興政策である。多くの場合、都市の一部の区域に過ぎない観光資源周辺の整備にとどまっており、その都市の中心部とのつながりがいないため、経済効果が都市全体に波及しにくい政策を続けているように見える。

それぞれの観光資源の魅力が少なく、また観光資源が点在して相互の連携が不十分であるとなると、長期滞在者やリピーターの獲得は困難である。観光客のニーズの多様化や行動範囲の拡大が進む中でも人を惹き付ける魅力ある観光地を形成し、しかも都市全体に経済波及効果を生じさせる観点からも、観光拠点の面的充実と広域的観光の推進が必要である。

第2章 九州における観光政策のあり方

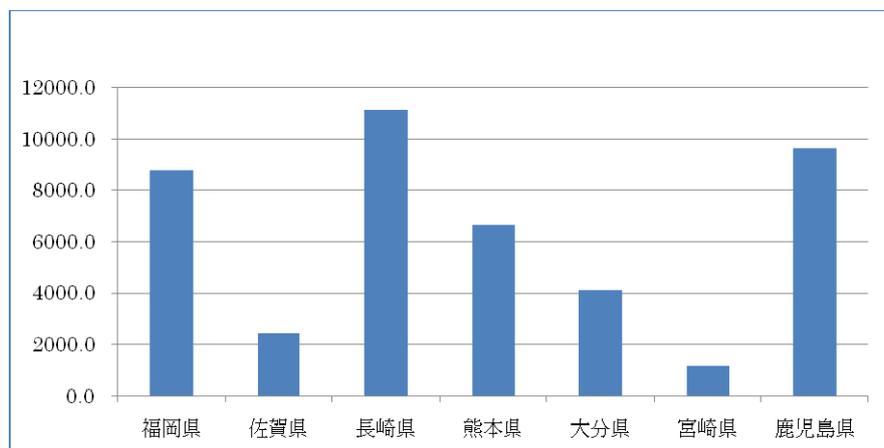
第1節 九州観光の現状

2-1-1 九州各県の観光動向

九州各県が発表している宿泊客数や観光消費額は、九州の観光の実態を示す貴重なデータである。観光消費額とは、日帰り客と宿泊客の交通費、宿泊費、飲食費、お土産購入費などをすべて合計した数値である。

図9に示すとおり、九州各県の宿泊数にはかなりのバラツキがある。九州の西端である長崎県や南端の鹿児島県が他県より突出して宿泊客数多いのは、日帰りで旅行するには無理がある距離であるためと考えられる。福岡県は企業の支社が他県より多いため、観光客と共に出張客が多いことが考えられるが、温泉街で有名な大分県やかつて新婚旅行で多数の観光客が訪れた宮崎県の宿泊客は極めて少ない。かつての華やかな観光地であった両県がこれほど落ち込んでいることは、永続的な観光振興が極めて困難なことを示す。

(図9) 九州各県の宿泊客数 (単位: 千人)



各都道府県ホームページより作成 (平成 18 年)

このように宿泊客数は観光地の魅力度を測る指標としては重要であるが、観光産業の可能性を測る指標としては観光消費額が重要である。各県の観光消費額は表2のとおりである。大分県の観光消費額は他県と比較するとあまりにも少なすぎる。宿泊客数は佐賀県、宮崎県より多いにもかかわらず、両県の100分の1ほどである。大分県の場合、観光客1人あたりで計算すると観光消費額は500円程度というデータが出ており、調査方法に問題があるのではないだろうか。調査方法に問題があるとするれば、調査基準を変更し、他県と足並みを揃え再度調査しなおす必要がある。

(表 2) 九州各県の観光消費額

区分	観光消費額(百万円)
福岡県	438,967
佐賀県	96,034
長崎県	254,100
熊本県	263,700
大分県	1,614
宮崎県	89,680
鹿児島県	437,700

各都道府県ホームページより作成(2006年)

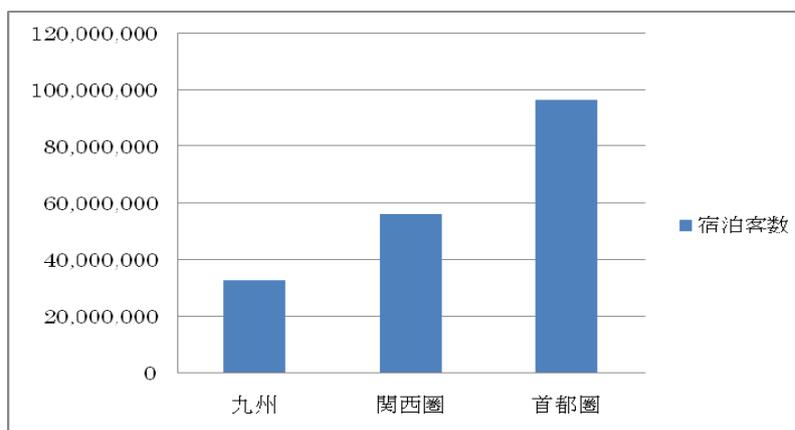
2-1-2 関東・関西地方の観光動向との比較

九州観光の現状について知るうえで、重要となるのが他地域との比較である。集客力が高い関東・関西地方の観光動向と九州の観光動向を比較してみた。

まず、2007（平成 19）年度における宿泊客数は、九州の約 3,300 万人に対し、関東は約 9,700 万人であり、九州は関東のほぼ 3 分の 1 に過ぎない。関西と比較してみても九州は関西の 2 分の 1 強にとどまっており、集客力の違いは歴然としている（図 10）。

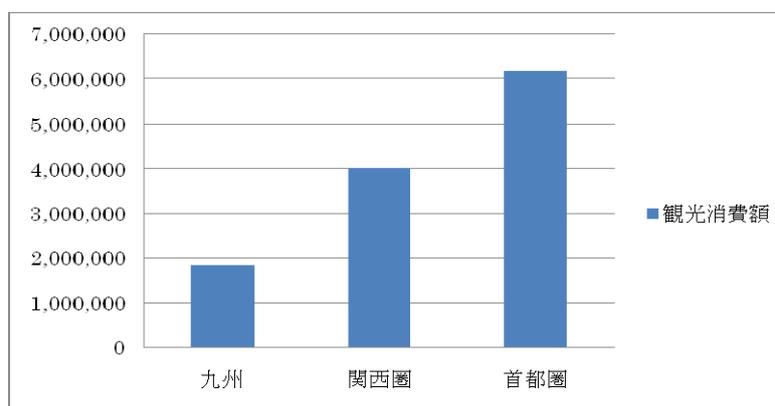
また 2006（平成 18）年度における観光消費額は、九州は関西の 2 分の 1 にも及ばず、関東との差は大きく、観光客が関東に集中していることがわかる（図 11）。

(図 10) 九州・首都圏・関西圏における宿泊客数（単位：人）



九州…国土交通省 九州運輸局 HP、首都圏・関西圏…各都府県統計データより作成（2007年）

(図 11) 九州・首都圏・関西圏における観光消費額（単位：百万円）



九州…国土交通省 九州運輸局 HP、首都圏・関西圏…各都府県統計データより作成
 但し、栃木・神奈川（08年度から調査開始）は統計データなし（2006年）

2-1-3 九州の製造業との比較

九州の観光産業の規模を把握するために、観光消費額と工業製品出荷額を比較してみた。公表されたデータがある 2007 年までは、九州の工業製品出荷額は、着実に増加している。一方、観光消費額は、データが正確ではないが、概ね横ばいである。いずれにせよ 2007 年の時点では、工業製品出荷額は観光消費額の 2 倍以上の額に達しており、九州は製造業が主体となっている。

しかし、九州の現在のリーディング産業は、自動車などの輸送用機械器具製造業や半導体を中心とする電子部品・デバイス製造業であり、近年の輸出の激減、国内消費の低迷や製品価格下落により、急激に不振に陥っている。世界的な価値観の変動が起きている中では、今後景気が回復しても、これまでのような成長を期待することができない可能性が高いと思われる。第 2 節で述べたとおり、九州の域内需要に依存するサービス業等に依存できないとすれば、新たなリーディング産業となるべく観光産業をより伸ばしていく必要がある。

(表 3) 九州の工業製品出荷額の推移（単位：百万円）

	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
九州	2,636,291	2,748,059	2,885,443	3,039,398	3,307,231

経済産業省 工業統計調査より作成（2009年）

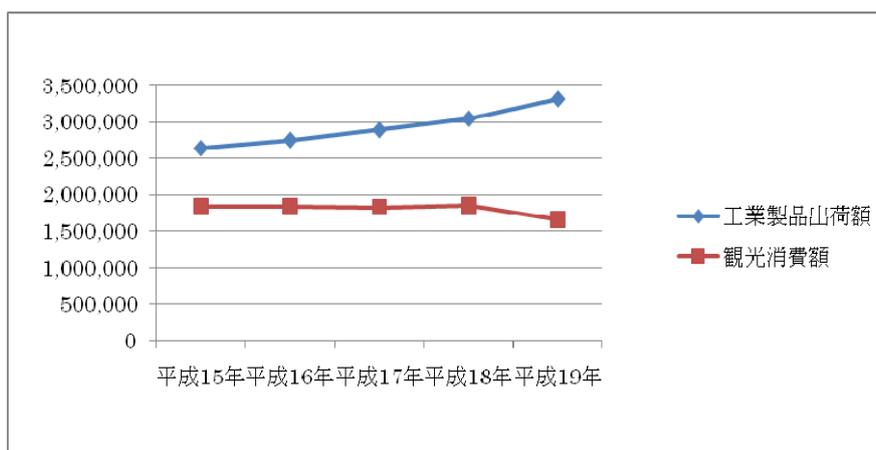
(表 4) 九州市別観光消費額の推移 (単位: 百万円)

	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年
福岡	390,976	426,663	424,475	438,967	459,329
佐賀	99,405	93,158	93,117	97,181	99,702
長崎	265,470	248,693	248,577	254,059	259,901
熊本	294,895	269,828	264,545	263,786	274,541
大分	266,100	263,570	263,855	267,839	※
宮崎	87,967	87,529	86,991	89,572	93,268
鹿児島	431,800	450,700	443,600	437,700	462,700
計	1,836,613	1,840,141	1,825,160	1,849,104	1,649,441

各県観光主管課調査による

大分県については統計制度廃止、九州運輸局より作成

(図 12) 九州の工業製品出荷額と観光消費額の推移 (単位: 百万円)



経済産業省 工業統計調査 九州運輸局より作成 (2009 年)

第 2 節 九州観光の課題

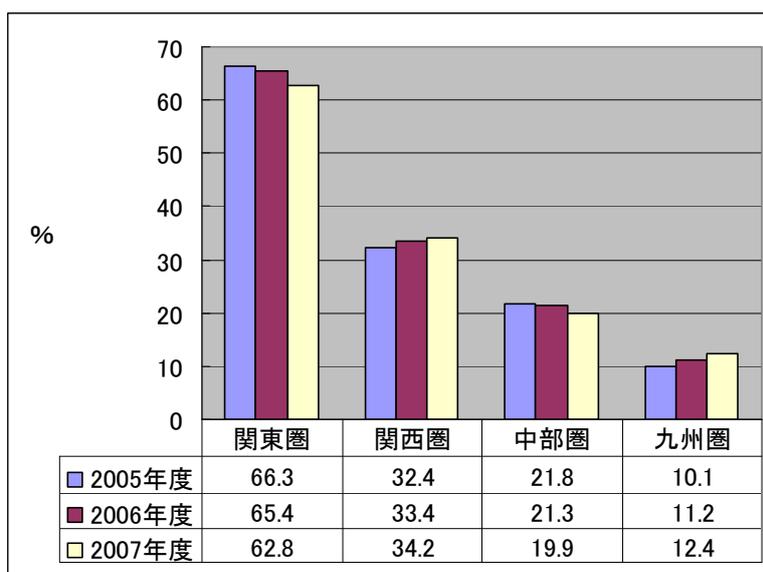
2-2-1 低知名度

九州の観光を振興する観点からは、九州の知名度の低さは大きな課題である。NHK の大河ドラマや書店の新刊書売り場を見れば、日本人には歴史好きが多いことがわかるが、九州が日本史の舞台として登場することは多くない。その上、人口が集中する首都圏から遠距離にあるため、多くの国民にとって九州は最果ての遠隔地であろう。政治経済の中心は東京を中心とする大都市圏であり、日常的に報道に登場することもない。日本人にとっても九州の知名度は低い。

日本人ですらそうであるから、外国人にとって知名度が更に低いことは当然である。外

国人旅行者が日本を訪れる際の訪問地の統計によれば、外国人から見た九州の知名度の低さや訪問意欲の薄さが明白である。大都市のある地域ブロックの中で、九州への訪問率の低さが特に目立っている。2008年の調査によると、訪問率で突出する首都圏との差は51.4ポイントである。関西圏とは約20ポイント差で、中部圏とも約10ポイントの差がついている。また、2005年度、2006年度、2007年度と、どのブロックもほぼ横ばい状態が続いていることから、知名度の低さと訪問意欲の薄さは固定的である（図13）。

（図13） 外国人旅行者ブロック別訪問率



JNTO 訪日外客訪問地調査 2008 結果速報より作成

2-2-2 アクセスの脆弱性による観光ルート未整備

観光客数増加をはばんでいる原因として、観光地へのアクセスが不便であることが考えられる。海外から訪日する外国人がどこから入国しているのかをまとめたものが表5である。九州を訪問する外国人には福岡空港もかなり利用されている。しかし、成田空港と羽田空港をあわせると482万人も入国している一方、福岡空港と博多港をあわせた入国者数は72万人であり、関東の入国者数と比べると、その差は歴然としている。九州の観光客を増やすためには成田や羽田から入国した外国人観光客をいかに取り込めるかが課題である。

関東から福岡へのアクセスとして利用できる手段は以下のとおりである。

- ① 成田空港で福岡空港行きの便に乗り換える。
- ② 成田空港からリムジンバスに乗り羽田空港に移動しそこから福岡空港行きの便に乗り換える。
- ③ 成田空港からリムジンバスに乗り東京駅に移動しそこから博多駅行きの新幹線に乗り換える。

①の場合、成田から福岡への便は1日4便しかなく、利用者からするとかなり不便であ

る。しかし、乗り継ぐ回数が少なく旅行者にとって負担が少ない。運賃は日本航空、全日空ともに片道 38,900 円であり、2 時間で移動可能である。

②の場合、羽田空港までのリムジンバスは約 75 分で運賃は 3,000 円である。羽田空港から福岡空港までは 1 日 46 便もあり、平均すると 1 時間あたり 3 便以上あって利用しやすい。運賃は片道 39,000 円であり、1 時間半のフライトである。

③の場合、東京駅までの所要時間は 80 分から 110 分とされており運賃は 3,000 円である。東京駅から博多駅までは最短で 5 時間 3 分であり運賃は 22,520 円である。時間がかかる反面、新幹線の便数は飛行機よりも多い。

このように成田空港や羽田空港から入国した外国人は、九州への移動のためにかなりの時間と費用を要するため、よほどの魅力がない限り九州への観光旅行は敬遠するものと予想される。そうすると、外国人観光客向けの特別な優遇を行わない限り、九州への外国人観光客の増加は見込めない。また、①の移動に関しては、1 度の乗り換えですむため便利であるが、便数が少ないことがネックとなっている。便数は乗客の多寡、航空会社の経営状況、飛行ルート of の混雑度、離着陸空港の過密度などで決まるが、九州各県の支援によって可能な限り便数を増やし、外国人観光客の乗り換えを促進することも検討する必要がある。

2-2-3 観光地が九州内各地に点在

九州内の観光地で特に有名な観光地として挙げられるのは、大分県の湯布院、別府、九重、長崎県の島原、熊本県の阿蘇、宮崎県の高千穂、日南などであろう。これらの地理的配置を見てもわかるように各地に点在しており、各観光地が連携することは困難な状況にある。

また、各観光地の売りは自然や温泉であるが、いずれも小規模で回遊性に乏しく、長期滞在が望めないため、ひとつひとつの観光地だけでは観光産業として小規模なものとならざるを得ない。

2-2-4 長期滞在客の重要性

九州観光における大きな課題は、観光客の長期滞在化といわれる。観光庁が 2008 年 7 月に定めた観光圏整備法においては、「国内外の観光客が 2 泊 3 日以上滞在できるエリアの形成」³を掲げている。しかし、九州を訪れる観光客が連泊しているかどうかのデータは、九州各県の統計や観光庁・国土交通省の統計でも明らかではなかった。

いずれにしても、九州の観光資源は基本的に小規模であることや、リゾート型の観光地が少ないことから、長期滞在が不向きであることは間違いない。

³ 観光庁 HP より引用。

第3節 改善の方策

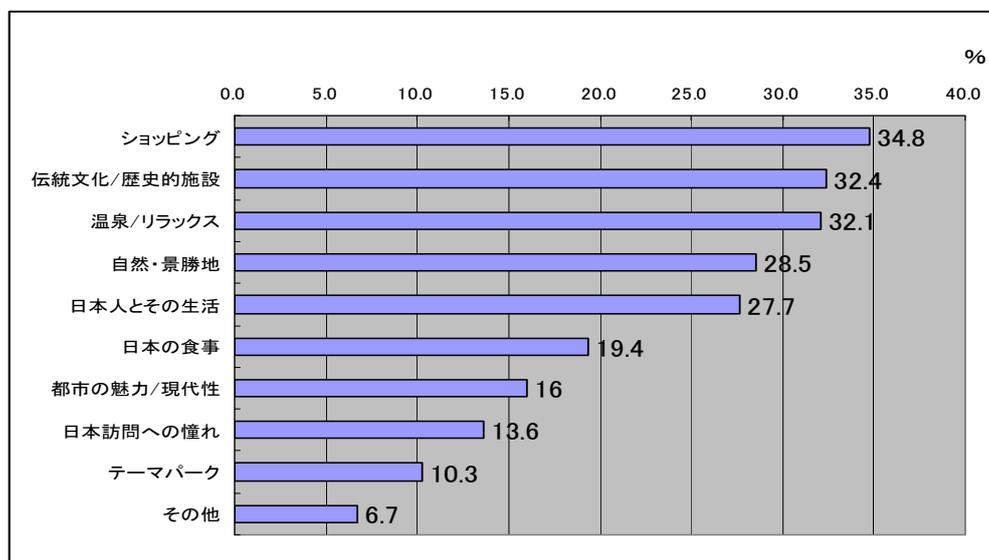
2-3-1 九州観光の方向性

九州観光推進機構の九州観光情報サイトにおける「九州観光百科大事典」によると、自然分野の登録数は全分野（自然・体験・温泉・テーマパーク・グルメ・レジャー・歴史・美術館・風物詩・お土産）中最も多い178件であり、2番目の歴史分野（90件）に大きく差をつけている。このデータからもわかるように、自然は九州最大の魅力といえる⁴。

このように、九州各県では豊かな自然を観光のセールスポイントとしているが、『JNTO 訪日外客実態調査 2006-2007』によると、実際は日本の工業製品等のショッピングを目的として訪日する外国人が多い（図14）。また、アジア地域の観光客は「温泉・リラクゼーション」「ショッピング」に対する関心が高い⁵。しかし、仮にショッピングに力を入れたとしても、中国や韓国は近年目覚ましい経済成長を遂げているため、日本製品に対する興味は薄れていく可能性が高く、また、すでに日本には東京や大阪など商業地として成功している都市が存在しているため、九州においてショッピングをセールスポイントとして推進しても将来的な成長は見込めない。

したがって、九州の今後の観光振興に当たっては、豊富な自然を生かす戦略をとるほかにないが、スポット的な自然景観を提供する現状に満足するのではなく、雄大な自然景観を形成し、長期滞在客を誘引できるように努める必要がある。

（図14） 外国人観光客の訪日動機



国際観光振興機構（JNTO）『JNTO 訪日外客実態調査 2006-2007』より作成

⁴ 正確には祭り・イベント分野が121件で2番目に多い登録件数であったが、一時的な要素が強いため、ここでは除外した。

⁵ 国際観光振興機構（JNTO）『JNTO 訪日外客実態調査 2006-2007』より引用。

2-3-2 観光教育・人材の育成

九州の観光振興を図る上では、教育・人材育成が極めて重要である。

現在、観光学が学べる大学は国立大学では和歌山大学のみであり、私立大学を含めても全国で7校である。これらの大学は九州には存在せず、九州において観光学を学ぶ環境は整っていない。今後、九州が観光業で成長していくためには、九州内の大学でも観光学の教育・研究体制を整備し、宿泊施設、交通機関、観光案内等の旅行客と接する部門の接遇の向上のほか、行政機関の観光企画や広報活動における専門的知識と能力を持つ人材の確保、観光みやげ店やデパートなど商業施設における接遇と商品開発、旅行代理店における専門家の養成など、観光に携わる人材を育成することが不可欠である。

また、現在、多くの観光大学では、TOEIC や中国語コミュニケーション能力検定、韓国語能力検定等の語学検定の受験、資格取得を奨励している。しかし、外国人観光客を呼び込むためには、知識と実用レベルの語学力を身につけた人材が必要である。ゆえに語学検定取得を学習カリキュラムに組み込み、卒業必須科目として重視すべきと考える。そして、語学教育の効果が高い初等教育の段階から外国語に親しんでおくことで、資格の取得率向上につながり、受験型の語学ではなく、実用レベルの会話ができる人材の育成が可能になる。このようにコミュニケーション能力に重点をおいた語学教育を早い段階で実施していくことが必要である。

また、現在の観光大学の教育は、経営、日本の文化と歴史、接遇術などのほか、海外の文化・習慣にも及ぶが、日本の文化や歴史と同時に、地域性に富む九州の歴史や文化を学ばせることが必要になる。

2-3-3 都市魅力の広域的醸成

九州の観光政策における問題として、小規模な観光地が各地に点在しており、時間や距離、コスト等の関係から観光地の回遊や長期滞在に不向きであることが課題であると指摘した。

加えて、観光地のある地方自治体がそれぞれ独自の振興策をしていること、またそれらの振興策が地方自治体の中の点に過ぎない個々の観光資源の整備に終始して、観光資源を中心としながら面的な広がりを持つような観光開発が行われていないことが課題である。つまり、周辺地域が一体となって観光資源を引き立たせるような都市構造になっていないところが多く、結果として観光産業の広がりやなさに繋がっている。

そのため、個々の観光資源の整備のみにとどまらず、その周辺地域を観光地整備の対象として考え、都市全体、少なくとも観光資源を中心とする相当範囲の区域全体の個性化、魅力向上を図り、観光拠点の魅力のボリュームを増やすことが不可欠である。また、併せて各観光地間の移動を容易に行うことのできる仕組み作りに取り組むことにより、九州観光の厚みと広がりを持たせていくことも必要である。

2-3-4 九州内アクセス改善・国際アクセス拠点整備による観光ルート整備

2-2-2 で述べたように、諸外国からの九州へのアクセスは容易ではない。現に福岡空港は、上海やシンガポール、台北といったアジア諸国としか繋がっておらず、利用する外国人が必然的に限定される。成田空港や関西空港と比べると、利便性の差が余りにも大きく、九州観光の促進には大きな支障となる。この現状を打破するため、私たちは観光政策の一環として、九州国際空港の整備が不可欠と考える。世界各地から九州に直行する便を増やし、九州への門戸を広げることを目的とする。もっとも、これは新たな空港を整備するという意味ではない。既存の福岡空港などの拡張や滑走路の延長により、現在よりも広域から多数の海外観光客が入国することを可能にすることが重要である。

次の課題は、九州内アクセスが不便なことである。九州では、福岡に交通網が集中しているが、福岡市や九州内の主要都市から各観光地に直接アクセスできる利便性の高いルートはほとんどない。

2-3-1 で述べたように、九州の最大の魅力である自然をこれまで以上に積極的にアピールして九州内で長期滞在する観光客を確保するためには、九州内の主要観光地を巡る利便性の高い観光ルート開発とアクセスの改善が不可欠である。このため、観光地同士の連携を意識した交通アクセスの積極的な整備が必要である。加えて、観光圏づくりの一環として街づくりの発想の転換が必要だと考える。

第3章 現行の観光政策の課題

これまで九州観光の現状や課題について述べてきたが、これらの問題が起こるのは、現行の国、県、市町村による独自の観光政策に問題があるからである。第3章では具体的に観光政策の課題を挙げ、改善の方策を探っていく。

第1節 観光庁の政策

3-1-1 観光庁の施策の概要について

観光庁の施策は、①観光地づくり、②国際観光の振興、③観光産業、④人材の育成・活用、⑤政府における観光立国の推進体制に体系化されている。

第1の観光地づくりでは、国際競争力の高い魅力ある観光地づくりを支援することとしている。そのため観光圏整備法では観光地が連携して2泊3日以上滞りが可能な観光圏を形成することにし、民間などの複数の事業主体が共同で宿泊サービスの向上や観光資源を活用したサービスの開発といった「観光圏整備事業」を行う場合、観光圏整備事業費補助金や旅行業法の特例、農山漁村活性化プロジェクト交付金などの制度で地域の取り組みを支援している。具体的には、地方公共団体や関係団体・企業等をはじめとする幅広い関係者が連携し、「民間組織」の創意工夫を活かした取り組みについて観光圏の形成に向けた支援を行う「観光圏整備事業補助制度」や、観光地の活性化に取り組む民間の活動を支援する制度等観光地の国際競争力の向上を促進する「観光ルネサンス補助制度」を創設し支援している。

第2の国際観光の振興では、海外との観光交流を拡大することとし、ビジット・ジャパン・キャンペーン、国際会議の開催・誘致の促進、魅力ある日本のおみやげコンテストなどの施策が行われている。また、通訳士ガイド制度、公共交通機関における外国語等による情報提供、日本人の海外旅行の促進などの施策も行われている。

第3の観光産業では、旅行者のニーズに合った観光産業の高度化を支援することとしている。国土交通大臣の認定をうけた観光圏整備実施計画による滞在促進地区内の宿泊業者の設備投資に関し、日本政策金融公庫による特別利率での融資を行うこととした。

第4の人材の育成・活用では、観光分野に関する人材の育成と活用を促進することとしている。従来型の個性のない観光地が低迷する中、各観光地の魅力を高めるためには、観光振興を成功に導いた人々のたぐいまれな努力に学ぶことが極めて効果が高い。そこで各地で観光振興の核となる人材を育てていくため、「『観光カリスマ百選』選定委員会」を設立して、その先達となる人々を「観光カリスマ百選」として選定し、これらの人々の経歴や実績などを紹介している。そのほかにも、観光カリスマ塾の開催、児童・生徒などによるボランティアガイドの育成の施策も行っている。

第5の政府における観光立国の推進体制として、他省庁と連携し観光行政を推進するこ

ととしている。

3-1-2 観光庁の政策課題

前述のように観光庁の政策は、観光地づくり、観光産業の高度化、国際観光の振興、人材育成、政府による観光立国の推進体制というような体系で実施されているが、具体的な施策のほとんどは、地方自治体や民間事業者の活動を支援することにとどまっている。

もちろん、観光庁の施策の中でも、例えば国際観光の振興におけるビジット・ジャパン・キャンペーンの取り組みのように、政府主導で海外との観光交流を拡大し、魅力ある日本の観光資源をより一層世界に知らしめるための活動をしている。この取り組みは、海外に日本を紹介し、日本ファンを増やすもので、日本の国際観光を推進する上で重要な施策であり、政府主導でなければ行いにくい取り組みである。

しかし観光地づくりでは、例えば観光圏整備法は、現在 30 地域で観光圏の形成計画をしているが、これらの観光圏の整備に当たっては、地元地方自治体や民間組織の計画を認定し、財政面などで部分的に支援しようとするものである。もちろん、地域に裁量を持たせ、各地域の独創性を重視し、創意工夫を凝らせることは重要である。その反面、観光庁を中心とする国が主体性を持った観光立国づくりになっていないことは大きな問題ではなからうか。

地域の独創性を重視することは重要であるが、個々の観光圏の中で旅行客の滞在を促進することや、観光圏相互間で旅行客の巡回を促進するために民間事業者が知恵を絞り、滞在を長期化させるソフトな仕組みづくりを促進することなどでこそ、地域や民間の独創性が発揮されるべきであろう。問題は、国を挙げて観光振興に取り組み、多数の外国人観光客をわが国に迎えようとするときに、今までのように県、市町村任せにした観光政策でよいのかということである。地方自治体が財政難で特にハード面の投資できない現況では、国際的に誇り得る観光圏を数カ所、観光庁自ら、あるいは地元自治体と協働して積極的に整備する姿勢も重要なのではなからうか。

日本への外国人観光客は 2008 年で 835 万人である。世界から観光客を惹き付けるフランスの 8,200 万人、スペインの 5,900 万人、アメリカの 5,600 万人、そしてアジアでは中国の 5,500 万人など、世界の観光大国に遠く及ばない。国策として観光立国を目指す以上は、地域ブロックごとに世界に推奨できるモデル観光圏を整備して、外国人観光客を積極的に誘導するような強力な政策が必要ではないだろうか。その上で、各観光圏における外国人観光客の滞在や各観光圏を結ぶ外国人観光客の移動を快適なものにし、日本の自然・文化・歴史・生活に触れて感動させる仕掛けは民間や地方自治体に任ずような仕組みが望ましいと考える。まだ日本の観光政策は暗中模索の状態にあるのが現状であるが、交通標識の整備や民間に助成金を出すなどの支援だけでは、観光立国目指す政策としては余りに貧弱である。観光産業が今後の日本の成長産業となるように、将来を見据えて観光都市づくりを行っていく必要がある。

特に、観光庁の政策体系として各省庁が連携した観光行政を推進するとし、関係立国関

係閣僚会議や観光立国推進戦略会議を設けているにもかかわらず、世界に誇れるような観光都市づくりに関する各省庁の観光関連施策が乏しいのは大きな問題ではないだろうか。実際、各省庁による観光立国関連施策に関するホームページによれば、文部科学省関連では世界遺産や文化財の保護、農林水産省ではグリーンツーリズムや農山漁村との交流の促進、厚生労働省では旅館・ホテルの安全衛生面の強化啓蒙、環境省では自然環境や自然公園の保護にとどまっており、都市全体を観光拠点化する視点や政策は見られないのである。

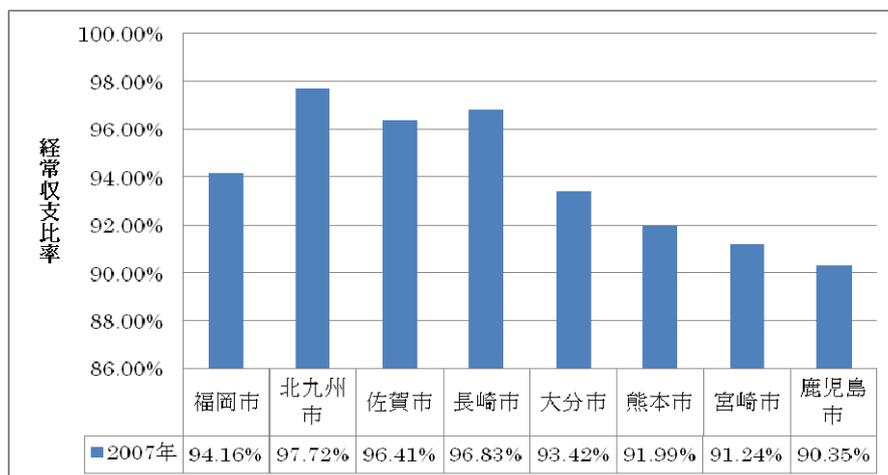
第2節 九州の観光政策

3-2-1 地方都市の抱える財政難

前節で述べたようにわが国では政府主導で強力な観光圏づくりが必要であるとはいえ、観光産業を都市の成長産業としようとするれば、それぞれの自治体でも観光都市づくりを進めなければならないことは当然であるが、問題となるのは財源である。九州では財政難に陥っている地方自治体が圧倒的に多い。

財政の弾力性を示す経常収支比率は地方財政を知るうえで重要な指標であり、数値が低いほど財政は健全、高いほど財政が硬直化し、観光都市づくりのための投資活動が行えない状況に陥っている。図15は、2007年の九州の主な自治体の経常収支比率を示したものである。

(図15) 2007年九州の主要都市の経常収支比率



総務省データより作成

この資料から、北九州市を筆頭に、宿泊客数が比較的多い九州北部の主要都市では経常収支比率が高く、観光都市づくりの余力がないことがわかる。財政難にあえぐ地方都市が単独で観光都市づくりを進めるには大きな財源が確保できないため、各都市の連携、とりわけ九州の南北にある諸都市の連携が重要となる。

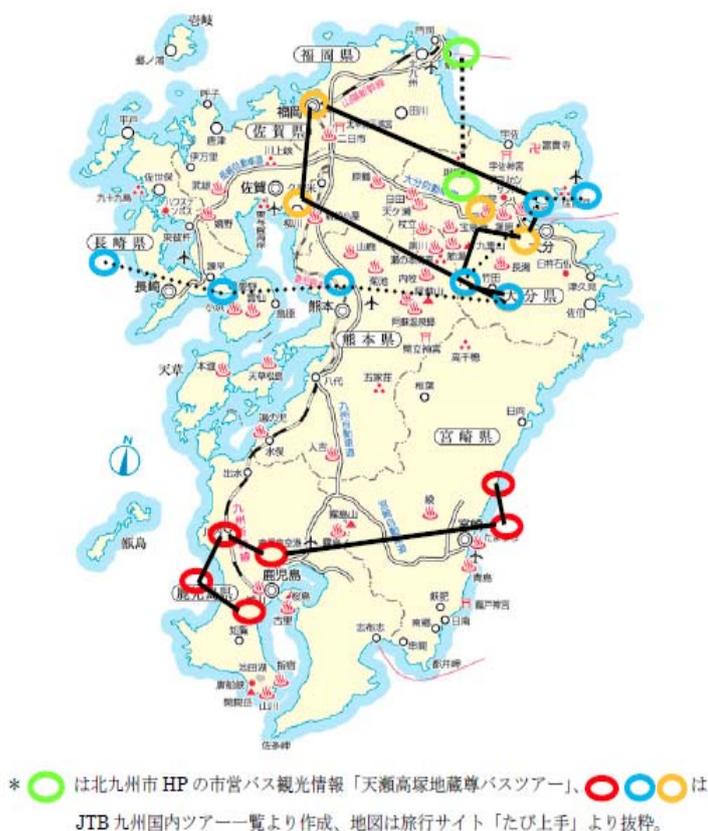
3-2-2 広域観光は旅行代理店等の観光関連企業に依存

九州は、観光名所が点在していることから明確な広域観光ルートを策定することが不可欠である。しかし現実には、自治体の観光政策は必ずしも広域観光を促進させる仕組みになっていない。ここでは、広域観光に関する自治体の政策課題と改善策を提示する。

個々の自治体に目を向けると、ホームページや広報誌等で公開されている観光情報は実に豊富である。しかし、自治体が発信する情報の多くが、一つひとつの観光地情報に終始しており、観光地同士の連携が弱いために、連泊できるような観光圏の形成が困難になっている。現状では、観光圏の前提となる観光ルートの創出について旅行代理店や旅行者自身に委ねられていることが多く、本来は広域観光のターゲットとして囲い込むべき遠方からの旅行者や外国人旅行者を受け入れようとする姿勢も体制も確立されていない。

ただし、一部の自治体では観光ツアー等の広域観光に関連した施策が行われている。図16は、自治体と大手旅行代理店が提供する九州観光の主要なツープランを示したものである。

(図16) 観光ツアーのモデルプラン



ここでは、4つのツープランを挙げているが、福岡県北九州市と大分県日田市の2点間を結ぶ経路は北九州市が作成した観光プランである。このバスツアーは季節に合わせて企画されているものである。また残る3つのプランは大手旅行代理店 JTB が提供するバスツ

アである。共に 6~7 か所の観光地がプランに組み込まれており、3 日間の行程で九州の広範な観光地を周ることが可能である。この他にも福岡市では旅行代理店の提供するプランを紹介していることから、広域観光については九州の中核都市を拠点として旅行客の移動を促進する民間の知恵やノウハウが生まれ始めているというのが実態であろう。

こういう状況では、旅行者はほとんどの場合、自らが目的地を設定し、公共交通機関を活用して観光地巡りをするほかはない。これでは広域観光の必要性が言われているにもかかわらず、地方自治体は相変わらず自治体内の観光地情報を配信しているにとどまり、自治体が連携して積極的に広域観光を促進しているとはいえないのではないだろうか。

観光ルートを地方自治体が単独で創出しようとするれば、当該自治体の区域内にとどまるか、あるいは、せいぜい当該自治体を中心とした観光ルートの開拓に止まることは必然である。また、民間事業者だけに委ねれば、集客可能性の最も高い地域を拠点として、既存の交通手段を前提として、旅行者のニーズの最大公約数的ないくつかのルート開発にとどまることもまた必然である。いずれも、九州全体を見渡した新たな観光ルート開拓は困難であろう。

九州観光の振興には、九州全体の視点から各拠点都市を中心にしたルート開発と連携が不可欠であると考えられる。その場合に、各地に点在する観光地を結ぶという観点からは、既存交通手段に代わる新たな交通手段の開拓も視野に入れなければならない。このような事業は広域行政主体が九州全体を見渡した公共的観点から行うほかはない。

3-2-3 国際観光への即応性の欠如

九州観光における主要な課題は、外国人観光客の誘致である。日本は地理的状況から、韓国や中国、台湾といった東アジアから訪れる観光客が多い。これらの観光客の多くは、ショッピングを目的に訪れる観光客である。そこで近年、注目を集めているのがアジア最大の人口を擁し、経済発展が著しい中国の銀行カードの統一ブランド「銀聯（ぎんれん）」である。中国では 9 億枚が流通し、現金の持ち合わせがなくても、預金の範囲で商品が購入できるカードである。

この動きに目を付けたのが大阪府である。同府では中国人観光客に売れ行きが良い電化製品や化粧品取扱店を中心に銀聯対応店舗を増やしている。また、関西では、九州観光推進機構の設立に先立ち、「関西国際観光推進センター」を設立し、今では関西の主要百貨店や関西国際空港のほぼ全域で銀聯カードが使えるようになっている。

一方、中国からの観光客が多く抱えている九州は、2008、2009 年と銀聯を取り扱うカード会社による利用促進キャンペーン等が実施されているものの、いまだに普及が十分でない。このような外国人の利便性を高めると同時に、我が国での消費活動を促進するサービスを積極的に開発することが重要である。

3-2-4 都市計画・都市開発との積極的連携の不十分性

本格的に観光を振興するには、観光拠点を支える民間事業者と地方自治体や国の行政機

関の連携が不可欠である。民間事業者等が単独で観光拠点を整備し、情報発信をし、観光客を集めようとしても、自治体との街づくりとの連携が不足しては、その効果は限定的なものにとどまってしまう。自治体の一部に過ぎない観光拠点に継続的に観光客を誘導することは困難であり、当該観光拠点を包含する都市自体、少なくとも当該観光拠点への入り口となる都市の最寄り駅の周辺や中心市街地、あるいは中継拠点などを観光地化することが重要である。これによって、観光の魅力や対象が拡大し、その都市を持続的な観光都市として定着させることができる。観光とは非日常の空間を楽しむものであるため、観光拠点を取り巻く環境にも、その雰囲気を広げられれば、観光客の非日常性はより強く感じられるのである。

つまり、目指すべきものは、観光拠点の整備だけではなく、観光拠点を中心とした地域振興なのである。そのために必要なことは、観光都市づくりに向けた地方自治体や国の積極的関与である。行政が積極的に関与するということは、観光拠点周辺の整備などによる観光関連事業者への支援やアクセス道路の改善などにとどまらず、行政が率先して観光都市を創造しなければならない。実際、国際的にも成功している観光地は、都市計画によって観光拠点を含む都市全体が整然と整備されていたり、観光拠点が景勝地である場合は周辺の人工物の設置を禁止して別世界を形成していたり、街美化、緑化、建築制限など観光都市づくりに向けた強力な規制を伴う行政施策を実施していたりする。その例として、既存の文化を利用した京都や、国策で観光立国を推進したシンガポールなどがある。九州にはこれらのようなインパクトのある観光政策がみられない。そこで、行政主導により積極的な連携がなされている例として、以下にシンガポールの例を挙げる。

人口 500 万人足らずのシンガポールは、国土が狭く、天然資源も少ないため、その経済活動を内需に頼ることができず、多様な分野で雇用の創出が可能な観光産業は、シンガポールにとって最も重要な産業の一つといえる。シンガポールで観光産業の重要性が認識され始めたのは、1960 年代の深刻な失業問題に直面した時期であった。まず政府は、シンガポール観光振興局を設置し、都市の魅力づくりに取り掛かった。その結果誕生したのが「マーライオン」である。今では誰もが知るシンガポールの観光名所となっている。また、旅行者を招きやすい国土の整備も並行して行い、近代的建築物を整然と整備した。加えてゴミ捨て等の取り締まりを強化したり、緑化を進めたりすることで、清潔な街というイメージが周知され、観光客や企業がシンガポールを旅行先やビジネスの拠点とすることを狙った。その後、アトラクション開発やコンベンション施設の建設も進行し、観光国家シンガポールが形成されるに至ったのである⁶。以上の例はシンガポールという国の観光政策であるが、同国の人口規模や面積を基準にすれば、日本の大都市に匹敵するものであり、国や自治体が本気になれば日本でも可能な観光政策であることを示している。

6 『シンガポールの観光政策』(社)日本都市計画学会発行・学会誌「都市計画」229号所収

第4章 政策提言

観光の広域化、観光圏の形成には、地方自治を担う広域行政主体の確立が不可欠である。広域行政には様々な形態があるが、新たな仕組みとして、道州制が検討されている。これは、市町村合併では実現できない権限の移譲を行い、広域的な行政を実現することで、より効率的かつ実効的な行政の実現を目指すものである。道州制により地方ごとに広域にわたる自治体が形成されることで、税財政の確保と効率的な行政や地域の特色をいかした観光振興等も期待される。

私たちは九州の観光産業発展のためには道州制導入が不可欠であると考えており、道州制導入を前提として、以下のとおり提言する。

第1節 九州観光振興局

4-1-1 「九州観光振興局」の設立

従来から各都道府県・市町村でバラバラに行われてきた観光政策の統一や、広域的な観光地の整備等、包括的な観光政策の立案・実施を可能にするため、私たちは道州制移行後の九州政府内に「九州観光振興局」を設立することを提言する。九州観光振興局は、九州全体を見渡して観光圏の整備、適切な観光ルートの開拓、観光客誘致などを行う組織として、九州内の地方自治体及び各地域の民間事業者と積極的に連携し、九州全域にわたる観光地化を目指す。九州政府との連携により、都市整備と観光地の整備を一体となっていくことができるため、従来の拠点ごとに観光地を整備するのではなく、広域的に観光地を整備できるようになることが期待される。

4-1-2 「九州観光振興局」による観光地の指定

九州観光振興局の取り組みの一つとして、九州内の推奨観光地に対して「九州観光振興局指定」というお墨付きを付与するものとする。その際、同局は明確な指定基準を策定する必要がある。指定基準となりうるものを例示すると、観光拠点の魅力度、宿泊施設・飲食・観光客向けサービスの充実度、交通アクセスの利便性などがある。また、指定には以下の3つのメリットがある。

① 観光客の観光地への信頼性

「九州観光振興局指定」観光地と銘打つことで、観光客は安心して訪れることができる。指定されているということは、宿泊施設や観光客向けのサービスが整っており、このことは観光客が旅行先を決定する際の動機付けとなる。

② 指定観光地の整備支援の明確化

九州観光振興局は、指定観光地の整備に財政的支援をする。同局が注力する観光地が明確になれば、同局以外の部門でも関連事業を行い、当該指定観光地としての整備に集中投

資をしやすくなる。

③ 指定地間での交通アクセスの向上

指定観光地間を結ぶルートが開拓されれば、より広域的な観光が可能になり、その魅力は増加する。指定により整備すべき交通アクセスが明確になるため、無駄のない整備が望める。

4-1-3 全国に強力なPRを発信

東国原宮崎県知事が誕生してから、これまで全国的に取り上げられることの少なかった宮崎県の知名度は確実に上昇した。このような成果が上がったのは、知事という立場にありながらも、タレント性を生かしたアピールが国民に斬新な印象を与えたからである。そこで、「九州」としても、九州観光振興局が九州の宣伝役を担い、積極的に九州観光の魅力をアピールし、国民の目を引くような人物を起用するなどして、メディアを通して全国に知らしめることが必要である。

4-1-4 旅行会社との連携

九州観光振興局がいくら観光地を支援し、PRしても、観光客の多くは旅行会社を通して九州にやってくるため、旅行会社との連携は必要不可欠である。旅行会社は、同局と十分な意見交換をし、観光地指定にも関わるべきである。この連携によって、旅行会社は積極的に指定地への旅行プランを企画し、同局と旅行会社がリンクする形で九州への観光客誘導を推進する。

第2節 観光教育

4-2-1 義務教育段階からの外国語教育等の実施

外国人観光客の増大に対応できる観光産業を成功させるためには、住民の語学力が必要不可欠であると考えられる。外国語ができる住民が増加することで、言葉が通じないという不安を取り除き、外国人が安心して観光できる地域になるからである。よって、初等教育段階からの語学教育の充実が、観光産業を発展させていく上で非常に重要である。

このため、文部科学省の全国一律で画一的なカリキュラムを改め、道州が小中高校の学習内容設定の認可権限を持ち、道州独自の教育を実施できるようにする。そして、義務教育段階から英語、韓国語、中国語等を学べるカリキュラムを作成し、コミュニケーション能力を中心に学校教育から抜本的に変えていく。従来までのわが国の外国語教育は、外国人とリアルなコミュニケーションを取るという語学教育の本来の目的からは程遠く、将来の有望な人材の育成という観点からも、英語を第一外国語、韓国語・中国語を第二外国語として早い段階から語学教育の充実を図る必要がある。

4-2-2 州立観光大学の設立

従来の観光大学では机上の授業が大半を占めており、実務経験を積む機会が乏しい。また、語学資格取得に関しては奨励しているだけで、実際に資格取得する学生は少ない。これではリアルなコミュニケーションをはかることは難しく、現場で活躍できる人材を育成するためにはこういった現状を改善していく必要がある。

また、第 2 章で述べたように、国公立大学で観光学部が開設されているのは和歌山大学のみである。私立大学・専門学校は国公立大学の倍以上の学費がかかるため、観光学部に進学を希望していたとしても、経済的な理由で進学をあきらめている学生が多いのではないか。現状では多くの学生に門戸が開かれているとは言い難い状況である。

こういったさまざまな問題を解決するために、私たちは「州立九州観光大学」の設立を提言する。

この州立九州観光大学は、次の 4 つの特徴を持たせるようにする。

① 九州観光振興局で活躍する人材の養成所という位置づけ

現在、観光政策に携わっているのは行政を担っている地方公務員・国家公務員であるが、観光についての専門知識を持っている人は少ないであろう。観光学部系の私立大学・専門学校を卒業した人々の多くは、ホテル業や運輸業、旅行代理店などに就職し、観光政策を立案する仕事には就いていない。

こうした矛盾を解決するために、州立九州観光大学を設立し、観光のスペシャリストを育成する。そして、この大学から先の項で述べた九州観光振興局に就職できる制度を構築することで、観光の専門知識を身につけた人材による観光政策の立案が可能になる。

② 大手旅行代理店と連携し、実務経験を重視

観光ルート・ツアーにおいては民間の旅行代理店が数多く企画し、多くの人々に利用されている。一方、行政が設定する観光ルート・ツアーは認知度が低く、また利用者もわずかである。その原因には魅力のある観光地の設定ができていない、利用者の流行や嗜好が反映されていない、宣伝方法に問題があり認知度が低いなどさまざまな要素が挙げられる。

州立九州観光大学では、大手旅行代理店と連携し、学生を現場に送り込み、実務経験を積ませるカリキュラムを導入する。現場で実際に働くことによって、民間のノウハウを吸収し、また利用者の生の声を聞くこともできる。これらの経験を観光政策の立案に生かしてもらおうことが狙いである。

③ 一定以上のレベルの語学資格取得が卒業要件

TOEIC730 点以上（どんな状況でも適切なコミュニケーションができる素地を備えている⁷⁾・中国語コミュニケーション能力検定 550 点以上（仕事で使えるレベル⁸⁾・ハングル能力検定 1 級（職業上の業務遂行に関連する話題などについても取り扱うことができる⁹⁾）取

7 財団法人 国際ビジネスコミュニケーション協会 HP より引用。

8 中国語コミュニケーション協会 TECC 検定事務局 HP より引用。

9 特定非営利活動法人ハングル能力検定協会 HP より引用。

得を卒業に必須とする。これらはリアルなコミュニケーションができる一つの目安になっている。もちろん、これらの資格を取得したとしても必ずしも会話ができるようになるわけではないため、カリキュラムにネイティブの授業を多く取り入れ、大学側からも生の外国語に触れることができる機会を設ける。なお、コミュニケーション能力の育成には、欧米、中国、韓国の歴史や文化や、比較文化を学ばなければならないことは当然であり、九州内の文学部を糾合して層の厚い大学とすることも検討する必要がある

④ 九州の歴史・文化の発信拠点

既存の観光系大学は、国内に数が少なく広域から学生を集めているため、地域性に欠ける宿命がある。九州観光の担い手を養成する以上、九州の文化や歴史、産業など多岐にわたる九州の過去と現在、未来を語るができる人材が必要となる。そのため、州立九州観光大学では「郷土学」の授業を取り入れ、九州地域に受け継がれてきたありのままの自然や生活文化、技術、伝統などの資源をもう一度学びなおし、将来の九州地域の姿を考え、地域資源を利用した無理のない観光地づくりができる人材を育てる。

第3節 メディカルツーリズム

4-3-1 九州におけるメディカルツーリズムの導入

“観光”とは一般には楽しみを目的とした旅行を示す。私たちはその概念を幅広く捉え、“観光”という視点からの医療参入を試みていきたい。これが、近年アジア諸国においても幅広く導入されている「メディカルツーリズム」である。

メディカルツーリズムとは、“観光”と“医療サービス”をセットにしたパッケージツアーであり、一流ホテル並みの施設とサービスに加え、高度な医療技術を提供するものである。一概にメディカルツーリズムといっても様々であり、臓器移植をするために海外の医療を受けることから、美容整形や近視手術、健康診断などが手軽に受けられるという理由で海外へ行くことまで含まれている。

ここで私たちは、心のケアを中心とするメディカルツーリズムを中心として、九州に導入することを提言する。経済社会のグローバル化が進展し、世界各国が競争社会化し、ストレスの多い業務に取り組む人々が増加している。これらの人々に癒しの別世界を提供することは、新たなビジネスモデルとなり得る。九州の最大の魅力である雄大で特色ある自然風景や温泉と高度な医療機関の集積をこれまで以上に積極的にアピールし、東南アジアや中国といった九州に地理的に近い国々の富裕層をターゲットに、九州内で長期滞在する観光客を確保することを目的とする。

4-3-2 九州の魅力である温泉効果の活用

4-3-1でも述べたように、九州の魅力として温泉が挙げられる。1931年(昭和6年)には九州大学に温泉治療学研究所が設立され、今も温泉効用について研究を進めている。また過去には、伝承や温泉療養などの経験則を基にした温泉の効用(適応症)決定基準が見直さ

れた。環境庁（現環境省）が1982年に都道府県に通知した「温泉の適応症決定基準」である。成分によって温泉を11種の泉質に分類し、それぞれにつき入浴と飲泉によって改善が見込まれる病気や症状が示されている（表5参照）。近年では、2004年に長野県で入浴剤使用が発覚したのをきっかけに、環境省は同年10月、中央環境審議会自然環境部会に「温泉小委員会」を設けるなど、温泉における医学的な研究は年々進んでいる。このように、温泉効用も一つの医学的治療法として位置付けられるようになってきている。

しかし、「効能」「適応症」といっても温泉は薬のような特効性はないため、良さを実感するためには継続的な利用が必要となってくる。現在でも湯治客を対象とする温泉旅館などがあるが、自炊ができる貧相な設備を備えた宿泊所がひなびた温泉地の片隅にあるような場合が多い。このような施設ではなく、外国人の湯治客を対象とした長期滞在型の快適な入浴施設や宿泊施設を整備することが必要になる。その際、泉質に合わせた温泉療法として幅広い選択肢がある九州を全面的にアピールしていくこともできる。

（表5） 現行基準に基づく主な泉質と適応症

泉質	浴用による適応症
塩化温泉	切り傷、火傷、慢性皮膚炎、など
硫化温泉	動脈硬化
含鉄泉	月経障害
酸性泉	慢性皮膚病
放射能泉	痛風、高血圧症、慢性胆のう炎、胆石症など

環境庁通知より抜粋（1982年）

第4節 交通アクセス

4-4-1 九州内アクセスの向上

観光都市づくりの推進に必要不可欠なのが、交通アクセスの向上である。

九州の場合、福岡市では空港に地下鉄が乗り入れ、都心である博多・天神地区まで数分で結んでおり、JRやバス路線も多く、高速道路のランプも至近で比較的交通網が発達していると言われている。しかし、それ以外の地区は駅周辺のピンポイントな整備にとどまっているのが現状である。また、九州内の主要都市から各観光地へ直接アクセスすることのできる利便性の高いルートがほとんど存在しないことも課題である。

観光庁の「宿泊旅行統計調査」によると、2008年における延べ宿泊者数に占める外国人の割合が、長崎（9%）や熊本（7%）で高い一方、宮崎（3%）や鹿児島（2%）で低くなっている。九州七県の延べ宿泊者数に占める外国人比率が5.7%であることから、九州の北部と南部で外国人旅行客の訪問の割合に大きな差が生じていることが分かる（表6）。これは、海外からの観光客の大半が福岡空港や博多港から入国後、北部九州の周遊にとどまり南部

九州にまで流れていないのが一因であると考えられる。

将来的には、中央官庁と九州観光振興局の主導により、各観光地間の連携を意識した交通網の充実を図るとともに、観光ルートとして定着させ利便性を高めることが九州全域への観光客誘致に必要不可欠である。

観光地間のアクセス問題は、九州内の交通網を環状に整備し、多種多様なルート選択をできるようにすることで解決できると考える。そのためにまず、東九州自動車道を整備しなくてはならない。北九州と鹿児島を大分、宮崎経由で結ぶ東九州自動車道は現在、図 17 のように途中に未開通区間があり、利便性が低いものとなっている。しかし、この東九州自動車道が全開通すれば、九州自動車道等とつながるため九州内の高速道路の利便性がより高くなり、北部九州から南部九州へのアクセスルートが多様化する。

また、九州内の空港がある都市を観光拠点、観光の玄関口として整備することを提言する。これにより九州全域が広域観光圏になりうると考える。整備の内容として具体的には、各空港から高速道路へのアクセス整備、観光拠点としての街づくりなどが挙げられる。

(表 6) 施設所在地(47 区分及び運輸局等)別延べ宿泊者数・外国人宿泊者数とその比率

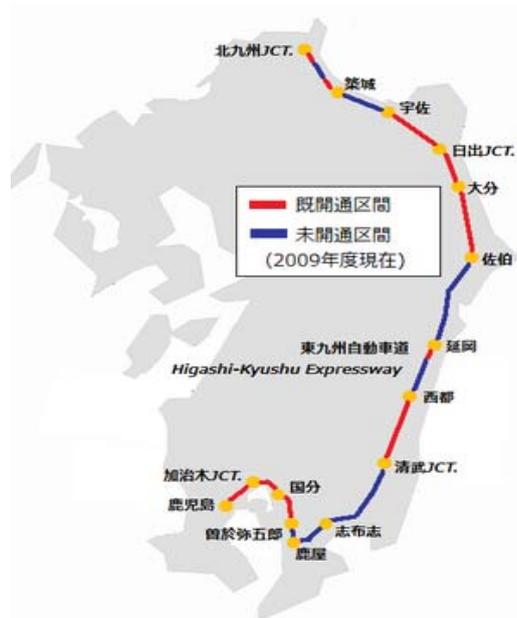
施設所在地(47区分 及び運輸局等)	延べ 宿泊者数 1)	観光目的の 宿泊者が		うち 外国人延べ 宿泊者数 1)	延べ 宿泊者数に 占める外国 人比率(%)
		50%以上	50%未満		
平成20年1～12月 計	309,698,710	171,497,840	138,106,860	22,248,300	7.2
福岡県	8,526,070	2,025,630	6,500,440	527,420	6.2
佐賀県	2,031,460	1,074,690	956,770	44,550	2.2
長崎県	4,380,360	2,958,520	1,421,840	395,790	9.0
熊本県	5,220,000	3,188,110	2,031,890	369,020	7.1
大分県	4,598,590	3,114,750	1,483,850	316,440	6.9
宮崎県	2,668,080	1,140,780	1,527,300	82,780	3.1
鹿児島県	4,981,010	2,589,120	2,388,460	117,470	2.4

1) 宿泊目的割合不詳を含む。

観光庁 宿泊旅行統計調査(平成 20 年 1 月～12 月分) 集計結果より作成

特に高速道路へのアクセスが整備されれば、バス等での九州内周遊が容易なものとなる。さらに、行きと帰りの空港を変えることで九州内での連泊プランを作ることが容易となるため、各空港間の連携、各観光拠点都市間の連携を重視し、広域観光圏の形成に九州観光振興局が積極的に介入する必要がある。

(図 17) 東九州自動車道地図



4-4-2 諸外国から九州へのアクセス向上

九州において観光政策を永続的に発展させるためには、国内だけでなく外国からの観光客を多く取り込んでいく必要がある。

しかし、九州の空の玄関口である福岡空港に現在離着陸しているのはアジア圏の国々（中国・韓国・台湾・フィリピン・タイ・ベトナム・グアム・シンガポール）に限定されている。また、前述したように成田空港等の国際空港から福岡空港への直行便数が少なく、国外から九州への観光客受け入れ態勢が十分に整っているとは言い難い。そのため、必然的に九州への門戸を狭めてしまっているのが現状である。

東アジアに最も近いという土地柄を活かし、東アジア地域からの観光客を取り込むとともに、アメリカやヨーロッパ諸国からの九州訪問率を高めるため、私たちは「九州国際空港」の設置を提言する。

また、国際空港、特に外国人旅行客の入国者数が最も多い成田空港と九州国際空港間の直行便数を可能な限り増やすため、各省庁と自治体が連携し航空会社等へ積極的に支援を行うことが重要である。

第5節 コンパクトシティ

4-5-1 コンパクトシティ

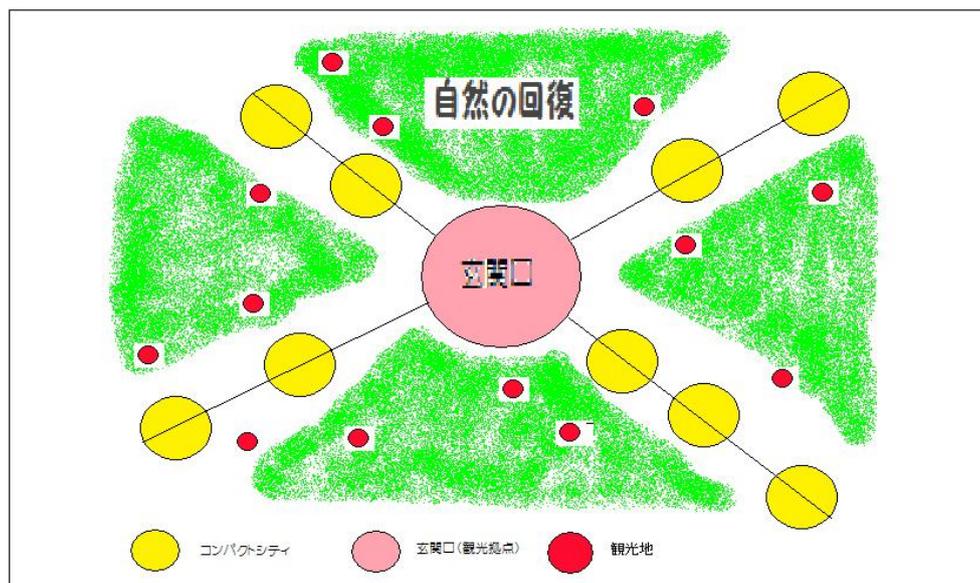
現在、日本の都市の多くは都心部に高層建物と老朽した木造住宅が密集した地区が混在しており、環境や防災上の問題を抱えている一方で、利用されていない土地があちこちに散在するなど、無駄の多い姿になっている。また、市街地の無秩序な拡大は、都市を取り巻く自然の消失を招いており、観光地の価値低下にもつながっている。

私たちは観光地一帯の雰囲気づくりに徹底的に取り組むために、コンパクトシティの導入を提案する。コンパクトシティとは、都市郊外化・スプロール化を抑制し、市街地のスケールを小さく保ち、歩いてゆける範囲を生活圏と捉え、コミュニティの再生や住みやすいまちづくりを目指そうという発想である。

私たちは観光産業活性化のためにはコンパクトシティ化が不可欠であると考えている。コンパクトシティ化により市街地を縮小して利用されていない施設等を除却し、同時に建物の色、高さ、形状、形態などの制限を条例により徹底することで、自然や都市の景観に適合しない建築物等の撤去を進めて都市景観の整備と都市機能の充実を実現し、周辺地域の自然回復を目指す（図 18）。

また、我が国の観光振興は各観光地をピンポイントに整備するにとどまり、都市全体としての整備が行われていないのが一番の課題である。各コンパクトシティの町並みや周辺の自然にマッチした宿泊施設を整備し、観光客がそこを拠点にして各観光地を行き来できる形にする。これまでのように各観光地が単独で観光整備を行うのではなく、九州観光振興局として一貫したテーマのもと、関連性を持たせた観光地を整備し、広域的な観光ルートを形成していかなければならない。

（図 18） 私たちが提案する地方都市の姿



4-5-2 観光都市間の連携

4-1-2 では観光地の指定を提案したが、単なる観光地の指定だけでは、九州全域に観光地が点在するという事態に大きな変革はない。今後の観光政策においては、九州観光振興局の指定を受けた観光地（拠点）を更に広域化して観光都市に育て、更に観光都市間の連携を図ることが重要である。

そこで、観光地の指定とは別に、指定を受けた観光地を含む都市全体あるいはその周辺

地域を「九州観光振興局」が推奨する観光都市として指定する。観光都市の指定によって、都市全体が観光の対象になると保障して信頼性を高め、そのような観光都市間が協力して観光客を誘導し、相互に回遊させるための事業について、財政的支援を受けることが可能にする。

確かに、右肩上がりの経済状況では都市間競争が有効であったかもしれないが、現在ではどの自治体も経済状況が悪化し、効果的な処方箋を模索している中では、互いをライバル視するのではなく、各々の観光都市が強みを活かし、学びあいながら共に栄えていける連携が必要であると考ええる。

このような観光都市間連携によって、観光圏や観光ルートの早期形成、交通アクセスの整備、都市間協働によるイベントの開催や商品開発、観光関連事業者の統合や連携等による観光支援機能の強化など、個々の市町村や地域内の観光関連事業者では実現できない取り組みが可能となる。このような地道な観光都市間連携と、九州観光振興局との連携によって初めて、九州を一体的にとらえた観光産業の発展につながるものと考ええる。

参考文献・データ出典

《参考文献》

- ・ 西村幸夫（2009）『観光まちづくり—まち自慢からはじまる地域マネジメント』学芸出版社
- ・ 佐々木一成（2008）『観光振興と魅力あるまちづくり地域ツーリズムの展望』学芸出版社
- ・ 江口 克彦（2007）『地域主権型道州制—日本の新しい「国のかたち」』PHP 新書
- ・ 日本国際観光局（2008）『JNTO 国際観光白書 2008』JNTO
- ・ 安村克己（2006）『観光まちづくりの力学 観光と地域の社会学的研究』学文社
- ・ 敷田麻実・森重昌之・高木晴光・宮本英樹（2008）『地域からのエコツーリズム 観光・交流による持続可能な地域づくり』学芸出版社

《データ出典》

- ・ 内閣府「平成 18 年度版 高齢社会白書」
- ・ 厚生労働省「平成 17 年人口動態統計」「都道府県・地域別有効求人倍率」
- ・ 国土交通省 九州運輸局「観光客数」「観光消費額」「九州観光データ集 2009」
- ・ 総務省「労働力調査」「住民基本台帳人口移動報告年報」「九州各県の経常収支比率」
- ・ 経済産業省「2009 年 工業統計調査」
- ・ 観光庁「宿泊旅行統計調査」「観光圏整備法」
- ・ 環境庁（現環境省）「温泉の適応症決定基準」（1982 年）
- ・ 九州経済産業局「鉱工業生産指数」
- ・ 九州圏・関西圏・関東圏各県ホームページ「宿泊客数」「観光消費額」
- ・ 北九州市ホームページ
- ・ 独立法人中小企業基盤整備機構「企業倒産調査年報」
- ・ 国際観光振興機構（JNTO）「訪日外客実態調査 2006-2007」「JNTO 訪日外客訪問地調査 2008 結果速報」
- ・ 九州観光推進機構「九州観光百科大事典」
- ・ 社団法人日本都市計画学会「都市計画 229 号」所収『シンガポールの観光政策』
- ・ 財団法人 国際ビジネスコミュニケーション協会ホームページ
- ・ 中国語コミュニケーション協会 T E C C 検定事務局ホームページ
- ・ 特定非営利活動法人ハングル能力検定協会ホームページ
- ・ JTB ホームページ「九州国内ツアー一覧」