

北海道は本当に豊かな観光資源を有するのか ～ 九州との比較を通じて ～

Does Hokkaido really have rich resources for the tourism?

目黒聖直*1

MEGURO, Masanao

(要約)

北海道は、日本を代表する観光地として位置づけられているが、実は観光を盛んにするためには足りないものが数多くある。そのことを厳然たる事実として受け止め、冷静に把握して、それにどう対処して足許を固めていくかという地に足の着いた議論が必要なのではないか。

キーワード：九州、観光地としての魅力、足りないもの

1 本稿で議論すること

北海道は、日本を代表する観光地として位置づけられているが、果たしてその名声にふさわしい内実を備えているのだろうか。

私は、平成26年1月から27年6月までの間、福岡市で勤務する機会を得て、その間、努めて九州の各地を訪れてみた。そのときに見た九州各地の様子と北海道とを比較することで、北海道の観光地としての魅力や課題を考えてみたい。

2 観光地としての北海道の魅力

北海道の魅力とは何なのだろうか。そして、それは、九州にはないものなのだろうか。

まず、雄大な景色。これは確かに北海道にあって、九州には殆どない。どこまでも広がる畑地や草原を貫く真っ直ぐな道路の気持ちよさ。丘陵に広がる花々の色や緑の鮮やかさ。九州を含めて道外の日本各地の人たちが目にすれば、間違いなく感激するはずだし、東アジアの人たちにも大いにアピールするに違いない。

しかし、見るべき景観として、北海道にはなくて九州にはあるものもある。見事な高低差の棚田(図左)や古くから残る農家の家屋がひっそりと肩を寄せ合うようにして集まっている農村集落の風情ある様子。さらには、江戸や明治の時代につくられた白壁の屋敷が通りに面して並ぶ伝統的建造物群保存地区の街並み。全国的には萩・津和野とか川越とかいったところが有名だが、九州にもそういう街並みが数多くある。特攻隊の基地があったことでも知られる知覧あたりが代表的だが、私が住んでいた福岡に近いところでは、日田市の豆田町やうきは市の筑後吉井(図右)などでそんな美しい街並みが見られる。

こうしてみると、北海道にはなくて九州にある魅力的な景観というのも数多くありそうである。

棚田にしても白壁の街にしても、本州や四国にもないことはないから、東京の人が旅行に行こ

*1 北海道開発局勤務

うとすれば、北海道以外にはない雄大な自然を見に行きたいとなるかもしれないが、東アジアの旅行者たちには果たしてどちらが魅力的に映るのだろうか。



図 うきは市の棚田と筑後吉井の街並み（同市役所提供）

平家の落人伝説が伝わるような秘境中の秘境という山中の村もある。熊本県の五木村（いつきむら）は、頓挫した川辺川ダム計画のためにダム湖に沈む予定だった谷あいの村が、山の中腹に集団移転したものである。村全体が一時に移転したため、建物群の色彩や質感に調和が取れていて、街並みが美しく（ガソリンスタンドのオレンジ色の看板だけが興ざめ）、斜面に貼りつくように建物が集まっている様には、スペインかどこかの古い村のような趣もある。深い山の中を進んでいて、突如としてその姿が現われるのに出くわしたら、ちょっとした感動が得られるだろう。

宮崎県の椎葉村（しいばそん）も同じく平家の落人が住み着いた村だという。こちらは、昔ながらの建物が残っていて素晴らしいところであるという。筆者も訪れてみたかったものの、そこに辿り着くまでの道があまりにも悪路（そのような国道を指す「酷道」としてマニアの間で有名）と聞いて、残念ながら断念した。

秘境的な趣ということでは、秘窯（ひよう）の里と呼ばれる伊万里市の大川内山（おおかわちやま）もお勧めだ。17世紀に為政者専用の陶窯が開かれた場所で、技法を守るため人の出入りも厳重に管理されたというから、今日に残る秘境の雰囲気の原因も想像していただこう。

都市の魅力という点ではどうか。北海道で都市型観光が楽しめるといえば、札幌、小樽と函館くらいか。確かにこの三都市は全国的にも屈指の人気観光地ではあるが、数で言えば九州の方が個性的な都市は多い。近代的な建物が並ぶ福岡はもちろん、門司港レトロ地区等がある北九州、異国情緒溢れる観光都市長崎、熊本城のある熊本や鹿児島もある。観光地としてはマイナーな位置づけだが、大分にしても綺麗で活気のある街だし、もう少し小さな都市まで含めれば、門前町が賑わい国立博物館もある大宰府、水郷・柳川、街全体に温泉が点在する別府、昭和の町が全国的に知られるようになった豊後高田といったところも挙げられよう。市ではないが有田町も、メインストリートに並ぶ有田焼の店を眺めながらの街歩きが楽しいところである。

もとより、歴史を感じる旅というのは、九州ではできても北海道では難しい。

神話の世界（高千穂）から始まって、太宰府天満宮を始めとする神社仏閣や史跡（旅行者はあまり訪れないかもしれないが、福岡市には元寇の襲来跡もある。）、長崎県の本土や離島から熊本の天草諸島にかけてのキリスト教会群など、歴史的な名所は多い。ちなみに、北海道は知床、

九州が屋久島と世界自然遺産はひとつずつであるが、文化遺産である「明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業」は、その構成資産の大部分が九州に所在している。

見るものがそうならば、食べ物はどうだろうか。確かに、全国の人たちにとっても北海道は食の王国というイメージはあろう。しかし、九州と比べて明らかに優位に立っているものと言えば、個人的には乳製品とスイーツくらいではないかと思う（しかも、両者はある程度重複する。）。菓子ならば、九州の有名かつ旨いものを挙げようとしても、せいぜい博多通りもんくらいしか思い浮かばないが、北海道だとありすぎて、ひとつふたつだけ紹介しようとするればたちまち悩むことになる。農村地帯で供される地元産の濃厚な味のソフトクリームには、私たち道民でさえも普段乳業メーカーの既製品の味に慣らされているためか、感激させられる。

ただ、それ以外の食べ物となるとどうなのだろうか。

たとえば、玄界灘あたりで獲れる九州の魚の刺身は身が締まっていて旨い。北海道には、貝はあっても、よく食べられるような魚の刺身は少ない。九州は養殖が盛んなので安くて旨い刺身も多い。さらには、関サバに代表されるブランド魚も北海道にはあまりないものだ。

果物も九州の方が種類は豊富だし、野菜こそ熊本県がトマトの生産量全国一である以外はそれほど目立たないが、九州の農産物産出額が北海道のそれを上回っていることも忘れてはならないだろう（農水省「平成 25 年 農業産出額及び生産農業所得（都道府県別）」によると、平成 25 年の地域別農業産出額は、北海道が 1 兆 705 億円に対して、九州は 1 兆 6731 億円。）。

http://www.maff.go.jp/j/tokei/kouhyou/nougyou_sansyutu/pdf/shotoku_kenbetsu_13.pdf

つまりは、九州には高級で価格の高い作物が多いということであり、それだけ質が良いことになる。もちろん、北海道の場合は、安くて美味しい作物を大量につくることに意味があるのではあって、路線の違いということでは言えない。

見るもの、食べるものとくれば、次はするもの・体感するもの。

もちろん、九州でウィンタースポーツを体験するのは難しい（スキー場はあることはある。）が、阿蘇山でのパラグライダーや球磨川でのラフティングなど夏のアウトドアスポーツならば、その魅力が北海道に見劣りするということはない。五木村では、深い谷にかかる橋からのバンジー・ジャンプもできる。

北海道には温泉も豊富にあって、湯に浸かるのは旅行者にとっても至福のときだ。しかし、九州には、湯布院、黒川、別府といったブランド力で北海道を上回るような温泉地が多くある。

こうしてみると、本当に北海道の観光資源が豊かである、と言えるのか、若干心許なくなる。

しかも、北海道の場合、旅行者が訪れたいと思うところが限られている。特に、宗谷、留萌、空知、日高、檜山といったところには、有名観光都市も有名温泉地も殆どない。これに比べれば、九州の場合には、各県それぞれに全国的知名度を誇る温泉地があったり、有名観光地があったりする。しかも、北海道に比べれば面積が狭いから、複数の県の観光地をはしごするプランをつくることも比較的容易であるのだ。

3 観光のための交通

いくら見るものや食べるものがあったとしても、そこに到達できなければ、観光は成り立たない。したがって、観光振興のためには、交通網や公共交通機関などの充実が求められる。

既に触れたとおり、北海道の一般道路は九州に比べて直線が多くて見通しがよく、レンタカーなどによるドライブ観光には最適である。九州の場合、酷道と呼ぶほどではなくても対向車とすれ違うのが大変な山中の国道もないことはなく、ましてや県道以下の道路の中には悪路も多い。快適なドライブでなく苦難のドライブになることもありえる。

しかし、高速道路に関しては、九州の方が整備は遥かに進んでいる。福岡、熊本、鹿児島、宮崎、大分、北九州、福岡と、主要都市のすべてを経由して海沿いに九州一周をすることができるし、福岡から内陸部を通過して長崎や大分に至る路線も既に整備されている。言うまでもなく北海道の場合は、未だ、札幌と、函館、釧路、北見・網走、稚内のいずれとの間も高速道路が完全には繋がっていない。既に開通している高速道路も最近のものが多いため、暫定片側一車線となっている区間が多くて不便である。一台ゆっくり走る車がいると、後が大渋滞となり、交通量の少ない国道を走った方が少なくともストレスは少ないような気さえしてくる。九州でも一車線区間がないわけではないが、道東道のような札幌と帯広・釧路のふたつの主要都市を結ぶメインルートが一車線というのは考えられない。

そうなったことに誰が責任を負うべきかという問題ではないが、単純に旅行者の快適さを考えたならば、北海道と九州とではどちらが高速道路を便利に利用できるか、答えは明らかである。

ちなみに、福岡市と北九州市の場合、都市内の高速道路も整備されており、市の中心部において、一般道の渋滞を避けて行き来することができる。札幌の場合、高速道路のインターチェンジに至るまでが一般道の渋滞に巻き込まれて一苦労、ということが多い。

観光客の移動手段としては、鉄道もある。しかし、JR北海道については、近時、そのサービスの低下は明らかである。対して、JR九州は、水戸岡鋭治氏デザインの夢の溢れる車両を次々と誕生させて、話題を集めている。中でも豪華寝台列車「ななつぼし」は有名だが、寝台列車で巡るほどの広さを持つ島として、むしろ北海道でこそ先に発案して欲しかったと思う。

また、「九州横断特急」や「はやとの風」のようなローカル閑散区間を走る特急もある。これらでも、サービスの手を抜かない。女性客室乗務員が案内係と車販の販売員を兼務するなどの工夫をしている。「九州横断特急」では、客室乗務員が流暢な英語で車内アナウンスをしていた。これらは、特急といいながら二両編成の場合もある。最低でも四両で運用して、車両の回しが利かなくなったからといって、「オホーツク」や「宗谷」の減便を図る JR北海道と対照的である。

やはり山中の閑散路線肥薩線を走る「いさぶろう・しんぺい号」という観光客をターゲットにした列車もある。女性客室乗務員がカメラを持っている客を見つけては「撮りましょうか」と声をかけ、大畑（おこば）、真幸（まさき）等の秘境駅では時間をかけて停車する。やはり、水戸岡氏デザインのおしゃれな客室だが、指定席券はあるものの特急料金のかからない普通列車だ。

JR北海道の経営環境の厳しさは九州の比ではないのだが、それでも、このように地域と一体となって鉄道を盛り上げて、それによって観光の活性化にもつなげようという姿勢が見える九州の状況との違いは明白である。

以上は、訪れた旅行者の域内移動に関する実態であるが、他方、旅行者が域外から訪れるとき、どんな交通手段を使うことができるだろうか。

道外から北海道を訪れる場合、函館周辺を目的地とするときは別として、飛行機以外の方法はあまりなさそうである。

しかし、近畿以西を出発地として九州を目指すならば、新幹線使用が当たり前だ。

国外から訪れるときには、船舶を使うこともできる。釜山との間には水中翼船が運行されているし、さらに遠方からであれば、クルーズ船で訪れることもできる。2015年の外国船社及び日本船社が運航するクルーズ船寄港回数ランキングでは、259回の博多港が全国第1位になっているほか、2位長崎（131回）、7位鹿児島（53回）、8位佐世保（36回）とトップテンの中に九州が四港も入っているが、北海道の港湾は一港も入っていない（国土交通省港局平成28年6月2日付け報道発表資料）。

<http://www.mlit.go.jp/common/001133419.pdf>

利用できる交通手段の多様性は、旅行者にとっても大きな魅力のひとつとなるはずであるが、その面で北海道は九州に大きくひけを取っていると云わざるをえないであろう。

もともと、東アジア諸国の人々にとっては、九州の方が距離的にはるかに近くて気軽に訪れやすいという事情もある（反対に、九州の人々も週末を利用して国内旅行の感覚で韓国に行っている。）。

4 結論

北海道観光が語られる場合、その優れた資源を活かして、さらなる振興をいかに進めていくかという、ある意味、大変前向きとでも評価すべき議論が多い。しかし、以上の比較を通じて明らかかなように、北海道には決して明るい材料ばかりが揃っているというわけではないのだ。むしろ北海道観光に足りないものが数多くあるという厳然たる事実を冷静に把握して、それにどう対処して、どう足許を固めていくかという地に足の着いた議論が必要なのではないか。それでこそ、実情に即した現実的な議論ができると思う。

確かに、現状では、観光地としての知名度、人気度では、北海道は九州をはるかに上回っているとは言えよう。だが、既に記したように観光資源は、九州も北海道に劣らないほどに豊富である。それでいての両者の差は、「九州はひとつで、ひとつずつ」と言われる（観光ばかりでなく、なにごとに対しても言われる言葉のようである。）ように、失礼ながら県同士が一県ずつで行動して、九州全体での連携した旅行客誘致の取組が遅れており、それが北海道との差に繋がっているだけ、と考えることもできる。福岡にいたとき、プロモーションのために東アジア諸国を訪れた九州のデリゲーションの人たちが「北海道は北海道としてやってくるのに、どうして九州の皆さんは各県バラバラにやってくるの」と言われた、という話を聞いた。九州の人たちもそのことはよく認識している。特に、JR九州は、筆者が福岡にいたときには各県を抱きあわせにしたキャンペーンを展開していた。今後、九州各県がいよいよ団結したときには、その潜在力が一気に開花するかもしれない。

なにごとにおいても、成長を促すには、欠点には目をつぶり、長所を伸ばすという方法もひとつの考え方ではある。当面、北海道の優れた観光資源をさらに活かすためにはどうしていきべきかだけを考えていけばいいという意見もあるかもしれない。

しかし、少なくとも、どんな欠点や足りない点があるのかという現状の把握だけはしっかりと行っておくべきではないかと思う。北海道の観光振興を考える場合に、果たして、それができているのだろうか。

ところで、観光とは直接関係ないが、福岡から札幌に戻ってきてから、車を運転中に気がついたことがある。

たとえば、渋滞している道での車線変更のときや、優先道路であるにかかわらず脇道からの進入をさせるために道を譲った場合、譲られた車はハザードランプを数回点滅させて謝意を示す。これを、九州の人たちはほぼ必ず行うが、北海道だと半分くらいしかなされていないような気がする。そもそも、車線変更しようとウィンカーを上げて、他の車の方は大抵無視するのが北海道の状況である。北海道の運転マナーの悪さは有名ではある（福岡の運転マナーも悪いと地元の人たちは謙遜していたが。）が、道外からの旅行者がレンタカーに乗車中、道を譲ったのに、譲られた方は感謝もせずさっさと去って行く、では、不快な気持ちになって、旅の高揚感に水を差すかもしれない。そんな些細なことも、道外からの旅行者が「おもてなし」の心を感じとることができるか否かのひとつの要素になっていくのではないだろうか。

(2016年10月25日受理)