

関門地域の観光に焦点を当てた現状整理と課題についての考察

関門地域の観光に焦点を当てた現状整理と課題についての考察

下関市立大学 竹内 裕二

1 はじめに

日本の総人口が、2008年をピークに達して以来、減少に転じている（総務省統計局、2021、2023）。この傾向は、今後も継続していく予測がなされている（国立社会保障・人口問題研究所、2023、p.2）。このことから考えられることは、観光地に日本人新規訪問客を獲得し続けることが困難だということである。

このことについて、岡野雄気・倉田陽平・直井岳人（2018、p.5）は、観光地における新規訪問客の獲得に力を入れるよりも、リピーターを獲得する方に力点を置くことが重要であるという。さらに、このことを促進させるためには、訪問客が再訪したくなる要因を把握することが求められると指摘する。その要因に関する先行研究として、満足度（例えば、金岡省吾・市村恒士・富田将義・黒澤和隆 [2004]、SooCheong (Shawn) Jang, Ruomei Feng [2007]）、新奇性（例えば、SooCheong (Shawn) Jang, Ruomei Feng [2007]）、観光イメージ（例えば、Ching-Fu Chen, DungChun Tsai, 2007）、場所愛着 [Place Attachment]（Atila Yuksel, Fisun Yuksel, Yasin Bilim [2010]、Girish Prayag, Chris Ryan [2012]）などがあることを挙げている。

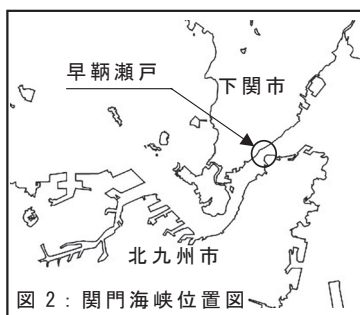
特に、岡野・倉田・直井（2018、p.5）は、リピーターを獲得する上で重要な要素の一つとして、場所愛着を挙げている。それに関連して、呉宣児・園田美保（2006）や鈴木春奈・藤井聡（2008）は、場所愛着が居住地域の「清掃活動やまちづくり活動などの地域貢献活動への積極性に影響している」という。さらに、鈴木春奈・藤井聡（2008）は、地域製品の購買傾向と場所愛着との間に関連性があると報告している。その報告の総括として、「観光地に対する愛着は地域への再訪だけでなく、環境保全活動や地域製品の購買など観光地にとって有益な行動を促す可能性があり、観光地への愛着の形成を促すことは重要である」と述べている。本研究においても、このような場所愛着を議論の出発点とし、その他の項目との関連について考究する。

本研究で取り扱う事例は、「関門地域の研究」という性質から関門地域の観光（特にリピーターの獲得）に焦点を絞った内容にする必要がある。このような状況から本研究の目的は、関門地域における観光に焦点を当て、これまでの関門地域観光政策について整理するとともに、現状の課題を明らかにすることである。なお、この課題に対する解決への方向性についての具体的内容は、今後の研究で行うこととする。

そのうえで、本研究方法は関門地域の観光政策に関連する既存資料、先行研究などを基に関門地域観光の課題を整理する。次いで、関門地域観光に対する課題整理より得られた知見を基にフィールドワーク（モニタリングツアー）を実施する。このことによって、具体的課題を明らかにしていく。このことで、今後行っていく本研究の方向性を示す。

2 「関門地域」の概要

関門海峡は、日本の本州（山口県下関市）と九州（福岡県北九州市）を挟む海峡のことである（図1および図2参照）。関門海峡は、



縦貫する全長50km、航路幅500～2,200m、航路水深12mの狭くて細長い水路を関門航路という。最も海峡幅が狭い早瀬瀬戸（図2参照）では、約9.4ノット（時速16.67km）にも達する潮流が発生し、海上交通の難所になっている（国土交通省九州地方整備局、2008）。現在は、1907年の「関門海峡工事の修築工事計画^{注1)}」が実施されたことから大型船舶が航行できるようになった。

このような関門海峡の景色は、観光を楽しむ者たちに対し地形的な雄大さと美しさを提供している。さらに、その光景をより際立たせる演出に、前述した大型船舶が一役を担っている。また、この地は、平安時代に起こった源平合戦最後の戦場地となる「壇ノ浦」、江戸時代に行われた宮本武蔵と佐々木小次郎の決闘の場「巖流島」、幕末から明治時代の明治維新の歴史に登場する人物を輩出した地、日清講和条約（下関条約）締結の場、昭和時代の戦時下における重要拠点になるなど、日本の歴史に数多く登場するエリアでもある。また、当該地域が日本遺産（関門ノスタルジック海峡）として、日本遺産審査委員会より認定されている。このことから、この地域が持つ魅力は、観光資源として欠かすことができない要素（景色・歴史）を兼ね備えている。それゆえ、全国に誇れる地域だといえる。

3 「関門地域」の観光客数と観光地との関係

現実に目を向ければ、北九州市の観光客は、北九州市産業経済局 観光部観光課（2021、p.2）の調査によれば、2015（平成27）年の25,324,000人から2019（令和1）年の24,208,000人へと減少傾向にあった。さらに追い打ちをかけるかのように、2019年12月に発症した新型コロナウイルス感染症拡大（以下、コロナ）で、2020（令和2）年の10,143,000人、2021（令和3）年の11,053,000人と観光客が大きく減少している。これに対する観光消費額は、2015（平成27）年の1,434億円から2019（令和1）年の1,345億円へと減少傾向にあった（2020（令和2）年：550億円、2021（令和3）年：398億円）。

一方の下関市の観光客数は、山口県観光スポーツ文化政策課（2022、pp.9-10）の調査結果から2015（平成27）年の6,677,828人から2019（令和1）年の7,112,699人まで年々増加傾向にあった。当然、下関市もコロナによる影響で2020（令和2）年の3,820,239人、2021（令和3）年の3,717,773人と観光客が大きく減少している。この数に対する下関市の観光消費額は、公表されていない。

次に関門地域にある観光スポットに対する一般市民の動向調査については、福岡県・山口県共に実施している。この調査結果を基に分析を行うが、両県同じ調査内容ではない。詳細が異なるものの両県同じ調査項目は、観光地別の観光客数の動向である。その他は、大きく異なる。福岡県は、観光ビッグデータを用いた調査手法をとっている。それに対して、山口県は、観光客全体数および外国人観光客の変動が中心になっている。それゆえ、同等に比較することができないが、関門地域に特化した観光地への観光客数を把握する上において有効であると考ええる。

福岡県商工部観光局観光政策課（2023、pp.6-9）の調査によると関東・関西・福岡県以外の九州の人を対象にアンケートを実施している。サンプル数は、3,003人である。SNS調査は、トリップアドバイザー及びインスタグラムの投稿から観光客のトレンドについて分析を行っている。

結果として、（1）旅行先を決める際に参考にする情報源で最も多い項目が、「親族・知人からの口コミ（36.5%）」、次いで「旅行会社の店頭チラシ・パンフレット（33.1%）」、「自治体等の公式観光HP（19.7%）」の順だった。

（2）福岡県全体のイメージのトップは、「食べ物が美味しい（79.0%）」であった。次いで「交通の利便性が高い（47.1%）」、「都市の娯楽・サービスが充実している（41.4%）」の順であった。

（3）観光地の認知度と来訪・体験意向の調査項目では、門司港レトロが全体の中でも2番目（40.2%、1位は福岡タワーで45.9%）に高かった。一方の来訪・体験意向では、「マリンワールド海の中道（45.9%）」が最も高く、次いで「筑後川温泉（41.7%）」、「原鶴温泉（39.3%）」、「福岡タワー（32.3%）」、「門司港レトロ（31.2%）」の順であった。

福岡県は、認知度と来訪・体験意向の偏差値からも認知度と来訪意向が共に高いことから、福岡県内の観光にとっても核となる主要資源になっていることを指摘している。

（4）観光地の来訪者率は、1位「大濠公園（22.4%）」、2位「門司港レトロ地区（22.2%）」、3位「福岡タワー（20.6%）」の順であった。この結果からも、門司港レトロ地区への来訪率が他地区と比較しても高い。これらのデータから門司港レトロ地区は、福岡県を代表する観光地として大きく貢献していることが明らかになった。

次に下関市側について、山口県観光スポーツ文化政策課（2022、p.27）によれば、下関市内の観光地への来場客数ランキングは、表1に示す通りである。この表についての説明をするならば、1位から4位までは、下関市内全体の順位を示している（表中の順位にカッコで括っている数字は、関門地域以外の観光地を示している）。それ以下の順位は、関門地域に絞って記載している。次に「県外来場者数」と「県内来場者数」の欄を黒く色付けしている。色付けされた項目は、県内外の来場者のうち、多い方に色付けし、数字を白抜きしている。この結果から上位4位中3地点が、道の駅であった。また、その来場者の内訳を見てみると県内からの来場者が全来場者の半数以上を占めていることがわかる。他方で、関門地域に特化して観光地を見てみると県外からの来場者の多さが目立つ。

上述した福岡県と山口県双方の調査から関門地域に特化して結果をまとめてみると次のような事実が浮き彫りになってくる。①関門地域内にある「門司港レトロ地区」は、福岡県内の観光にとって核となる主要資源になっている。②対岸にある下関市唐戸地区周辺の観光には、圧倒的に県外からの来場客が多い。この事実から調査主体が行政区の違いにより別々になっているが、結果として関門地域は、県外観光者によって支えられている構図が見えてくる。

福岡県の調査内容から山口県にとっても共有できる項目として「旅行先を決める際に参考にする情報源で最も多い項目は何か」を挙げるることができる。その回答の1位が「親族・知人からの口コミ（36.5%）」であった。このことから、観光客にとっての観光地における体験が、他者への伝承やリピートになっていることがわかる。その延長線として、形にならない情報を具現化した回答が2位「旅行会社の店頭チラシ・パンフレット（33.1%）」や3位「自治体等の公式観光HP（19.7%）」と考えれば、政策レベルでなく市民レベルにおける今後の観光戦略として重要な示唆をしていることがわかる。

4 「関門地域」の観光政策と現状

本稿で取り挙げる政策は、イベント重視でなく、観光資源を中心に取り挙げる。その理由として、本研究におけるテーマが、観光地の「愛着」という視点に重点を置いているからである。そのような観点から関門地域に関する代表的な政策として、国土交通省・地域整備局（2006）によるデータベースがある。このデータベースは、全国の「まち再生」に取り組んでいる事例を国土交通省が調査（2005年から2006年）し、その結果をデータベース化したものである。この事例の中には、門司港と下関市の事例が取り上げられている（事例番号119：下関市、事例番号131：北九州市門司港）。

これらの事例の特徴は、次の通りである。下関市の事例は、ハード整備を中心とした観光地に関する政策を中心とした報告である。一方の門司港は、門司港レトロ地区におけるハード整備が整い、その次の段階として産官民による連携によってソフト面を中心とした賑わいづくりを行っていることに主眼を置いた報告をしている。この2事例から下関側の事例報告は、本稿で取り挙げる事ができる。しかし、北九州市側の事例報告は、前述した理由から取り挙げる事ができない。そこで、北九州市（2008）が発表した「門司港レ

表1：下関市内の来場者ランキング

順位	観光地	来場者数 (人)	県外来場 者数 (人)	県内来場 者数 (人)
(1)	道の駅「北浦街道豊北」	760,862	304,348	456,514
(2)	道の駅「蛸街道西ノ市」	473,234	141,965	331,269
3	しものせき水族館「海響館」	332,527	235,267	97,260
(4)	道の駅「きくがわ」	262,284	52,456	209,828
6	火の山	142,580	105,042	37,538
13	海峡ゆめタワー	34,702	24,283	10,419
14	長府庭園	31,169	11,956	19,213
17	市立美術館	26,834	10,293	16,541
18	巖流島	25,560	20,705	4,855

出典：山口県観光スポーツ文化部観光政策課（2021、p. 27）を基に筆者作成

トロ観光まちづくりプラン」を取り上げる。これらの資料を基に当時の状況を整理したうえで、前述した福岡県商工部観光局観光政策課（2023）、山口県観光スポーツ文化局観光政策課（2022）、北九州市産業経済局 観光部観光課（2022）の調査結果をと重ね合わせながら現状について整理する。さらに、モニタリングツアーを実施し、観光客の目線からの現状を示す。

4.1 「関門地域」門司港側の観光政策

門司港レトロ地区に特化した観光客数および観光関連数値に関して近年公表されたデータは、筆者の管見の限り見当たらない。公表されたデータの中で最も新しいものは、2008年に公表された「門司港レトロ観光まちづくりプラン（pp.4-5）」である（北九州市全体の観光客数、宿泊者数の統計があるが、門司港レトロ地区に特化した統計が筆者の管見の限り見当たらない）。観光客数に関して

は、図1および図2に示す通りである。図1は、門司港レトロ地区全体の観光客の動向を示している（門司港レトロ地区とは、レトロ地区と和布刈地区の全体を示すエリアのことを指す）。この図からわかることは、2003年をピークに減少傾向ある。宿泊客数は、日帰り客数に比べて著しく少ない。図2は、レトロ地区と和布刈地区の観光客数を比較したものであるが、和布刈地区を観光する人が少ないことがわかる。

この状況を踏まえたうえで、回遊性について2002年と2007年を比較してみると、「門司港レトロ地区→下関」で17ポイント増、「レトロ地区→下関」で12.8ポイント増、「布刈地区→下関」で24.2ポイント増、「レトロ地区→布刈地区」で1.6ポイント増、「布刈地区→レトロ地区」で9.7ポイント増であった。この結果から「レトロ地区→下関」については、関門汽船での移動が主となる。「和布刈地区→下関」は、関

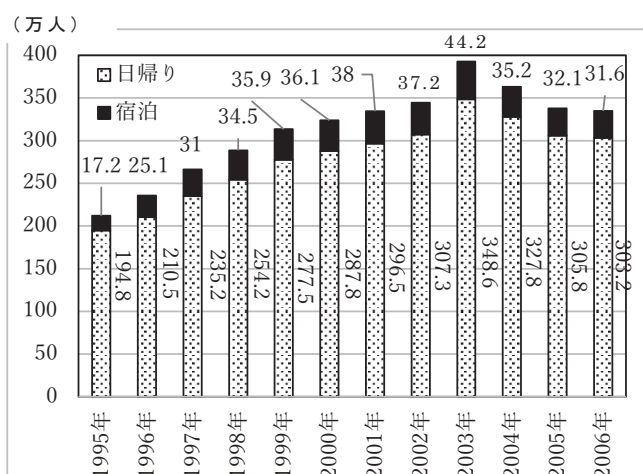


図1：門司港レトロ地区の観光客数
出典：北九州市（2008、p.4）を基に筆者作成

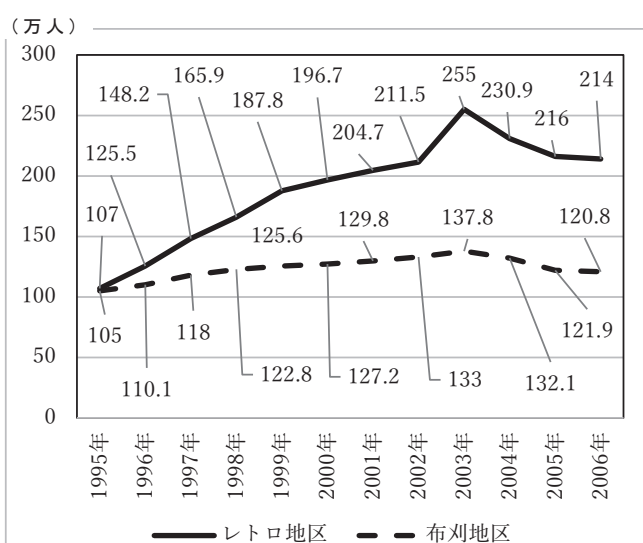


図2：レトロ地区、和布刈り地区の観光客数
出典：北九州市（2008、p.4）を基に筆者作成

門トンネル人道による移動である。また、「レトロ地区→和布刈地区」および「和布刈地区→レトロ地区」は、関門トンネル人道だけでなく、主として和布刈り公園、展望台など、景色を楽しむために車で移動することになる。トロッコ列車の運行開始は、2009年4月であることから、当時のポイント増加に寄与していないことになる。滞在時間については、2.7時間であり、駐車施設の駐車時間から平均2.4時間だという。

「門司港レトロ観光まちづくりプラン」では、前述したことを踏まえ、次のように課題整理を行っている。①観光客の増加策、②回遊性の向上・滞在時間の長時間化、③観光消費額の増加策、④地域資源の発掘・伝承、⑤観光と暮らしの活性化の5点である。①および②については、前述の2009年のトロッコ列車の運行開始などにより、レトロ地区と和布刈地区とを結ぶことで観光客の増加、回遊性に効果が出たものと推測する。⑤については、前述の「門司港レトロ観光まちづくりプラン」が発表されて12年後の2019年3月に北九州市（2019）が「門司港地域複合施設基本計画」を発表している。この計画は、門司港地区周辺の公共施設統廃合し、JR門司港駅横付近に集約させた施設を建設するものである。この完成によって、観光地としての賑わいに加えて、地域の市民活動が盛んになることで、より一層のまちの賑わいが期待できる。また、これに先駆け、同年3月10日にJR門司港駅がグランドオープンしている。このリニューアルオープンによって、観光客の増加に寄与しているものと考えられる。その根拠として、福岡県商工部観光局観光政策課（2023、pp.11）の調査から門司港駅がインスタグラムに投稿された観光スポットの中で、福岡県全体で5番目（1位：太宰府天満宮 [1,985件]、2位：キャナルシティ博多 [807件]、3位：福岡タワー [660件]、4位：大濠公園 [649件]、5位門司港駅 [523件]、6位小倉城 [421件]）だったことからである。

4.2 「関門地域」下関市側の観光政策

下関市側の関門地域に関する政策は、国土交通省・地域整備局（2006、事例番号119）が取りまとめた事例（以下「事例119」という）に記された内容を基本として進んでいる。その後、2012年に「下関市観光交流ビジョン2022」を発表している（下関市、2012）。このビジョンは、2022年を想定した観光客誘致に関する具体的行動指針を示した内容である。さらに、2021年には下関市を代表する観光地の一つである「火の山」の再整備計画（構想）を発表している（下関市、2021）。本節では、これらの情報を基に現在の状況を重ね合わせていく。

事例119の中での大きな課題は、「日帰り観光」が主流であることを挙げている。旧下関市地区の観光客推移は、図3に示す通りである^{注3)}。この結果を北九州市・門司港レトロ地区の結果（図1参照）と比較しても、観光客数、宿泊数共に下関市側の方が多い。下関市は、この地の利を活かし、より一層の観光客数の増加を狙った政策（2009年当時）を行うという。この改善策として、次に説明する「下関海峡パノラマ構想」で提案した観光戦略を確実に実施することで下関市の魅力を高めていくというものである。

この「下関海峡パノラマ構想」とは、通過型観光から滞在型観光への意向を目指し、JR下関駅から火の山公園までの海岸線一帯を「海峡パノラマ地区」と設定する。このことで、具体的観光戦略を展開するものである。この展開を促進させる特徴的手法は、設定したエリアを観光客が「そぞろ歩き^{註4)}」ができる快適な散歩をするというコンセプトの元、観光客の滞在時間を延ばすための整備である。2009年当時に提示した具体的施策(7項目20細目)を計画中、検討中、実施済の3段階に進捗状況を示している。さらには、その細目に対して短期(1-2年程度)と中期(3-5年程度およびそれ以上を想定)に分けている。この中で、計画中及び検討中の項目を取り上げ、2022年現在の状況と比較してみる(下記の()内数字と○内数字は、下関市が示した具体政策番号を示す)。

(1)「回遊ネットワークの整備」の①遊歩道整備は、“みもすそ川公園”及び“あるかぼーと”周辺整備が行われているが、設定エリア全体の状況を確認できるまでに至っていない。②関門渡船のリニューアルについては、2010年3月、2015年7月、2018年8月に新造船を就航させている。③循環バス・ベロタクシー等の導入については、2023年段階で実現していない。

(2)市民参加型イベント等の充実の①オープンカフェの開催については、実現しているかどうかの判断がつかない。

(3)観光まちづくりの担い手の育成は、確実に進んでいるものと捉えている。

(4)既存観光施設のリニューアルの①火の山公園・みもすそ川公園のリニューアルについては、次の通りである。火の山公園については、2021年に「火の山地区観光施設再編整備基本構想」が発表され現在、展望台の新たな設置など大幅改修が行われている。他方のみもすそ川公園は、2015年に海岸保全施設整備事業の一環で改修されている。

(5)新たな都市観光拠点の形成の①あるかぼーと下関(東港地区)の開発については、

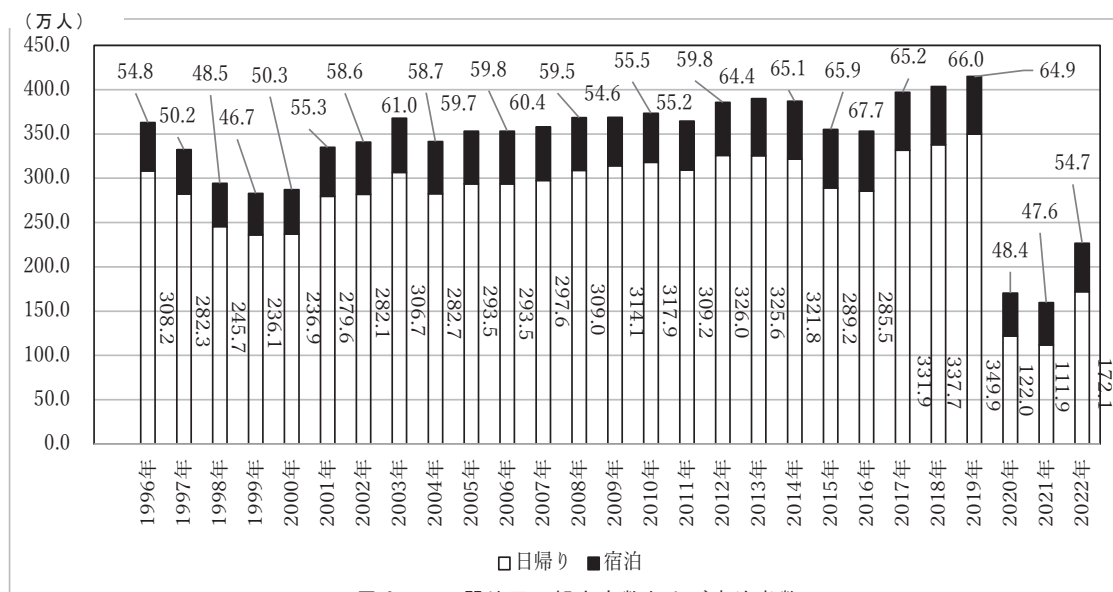


図3：旧下関地区の観光客数および宿泊者数
出典：下関市(2009、2018、2022)を基に筆者作成

2022年の「下関海峡エリアビジョン」を策定し、続いて2023年2月に「あるかぼーと・唐戸エリアマスタープラン」を発表している。その中でも2023年現在、星野リゾートによるホテル事業が推進中であることから、大幅な開発が行われている。

(6) 情報・交通結節点の整備の① JR 下関駅の改築は、2014年3月にリニューアルオープンしている（2006年1月の火災で焼失したことによる再整備事業）。②唐戸地区等の情報案内機能の強化については、実現しているのか、していないのかの判断がつかない。

(7) 既存商店街の整備と街中居住の促進の①既存商店街の再整備は、現段階で実現しているように見えない。②街中居住の促進は、状況把握ができていない。

以上の状況から2009年当時の計画は、2023年現在において概ね計画通りに進んでいると考えられる。下関市が課題として挙げていた観光客の増加については、コロナ前の2019年に過去最高の来場客数を記録している。宿泊客数については、2018年に過去最高の記録を出している。それに対し2019年の数は、2018年と比較して減少しているものの大きな違いがない。このことから、順調に計画を遂行しているがゆえ、これまでの政策効果が出ているものと考えられる。

実施主催者	NPO 法人まちのカルシウム工房
実施日時	2023年12月9日9時から16時
実施場所 (図4参照)	関門地域(①門司港レトロ→(徒歩)→②関門トンネル人道→(徒歩)→③みもすそ川公園→(徒歩)→④唐戸市場とその周辺→(関門渡船)→門司港レトロ)
参加者	参加者は、主催者による公募に応募した24名(男性16人、女性8名)
実施概要	今回は、モニタリングツアーということで、出発前に参加者全員へ課題(観光客の目線で回遊性を中心にコース内のよいところ、気になる所を探る)を課し、ツアー終了までに提出するというもの。
出典：筆者作成	

5 「関門地域」門司港側と下関市側の共通した観光政策の課題と現実

筆者は、上述の「1、はじめに」で本研究において、リピーターの獲得に焦点を当てると述べた。このことを基軸に関門地域の状況を門司港側と下関市側の取組みを並べて見た場合、両側で共通する課題は、回遊性の促進である。門司港側は、門司港レトロ地区と下関市や和布刈地区の回遊率が伸びていることを成果として挙げているが、その後の具体策が見えてこない。一方の下関市側は、前述した(1)「回遊ネットワークの整備」の①遊歩道整備において、みもすそ川公園、あるか

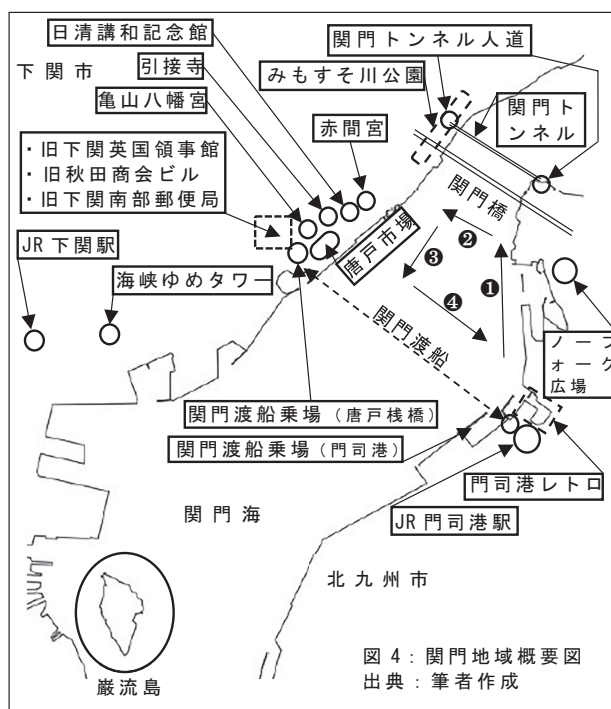


図4：関門地域概要図
出典：筆者作成

ぽ一と周辺の整備を行っているが設定エリア全体整備ができているのか不明である。しかしながら現段階において、この点を明らかにする報告書は公表されていない。そこで、筆者は自分自身が実際に回遊してみることで、この確認を行うことにした。この取組み主催は、地域密着型 NPO にお願ひした。概要は、表 2 に示す通りである。また、このツアーで知り得た参加者からの意見集約結果は、表 3 に示す。なお、本表中の黒丸白抜き番号は、表 2 および図 4 の同番号とリンクしている。

このモニタリングツアーからわかったことは、両市ともに政策としての「回遊性」の促進について実行し、お互いに連携を図っている。ところが、一部でその有効性が見られる(関門渡船での往来など)ものの、その多くが各市内で完結した形であり、誰の目にも見える形での行政区域の異なる 2 つの市の回遊にまで至っていない。実際に歩いてみて分かったことは、門司港レトロ→(2.4 ㎞)→関門トンネル人道→(0.78 ㎞)→みもすそ川公園→(1.86 ㎞)→唐戸市場までの距離が 5.04 ㎞で決して長い距離ではないということである。しかし、日頃歩かない人にとっては、長い距離に感じる。この点は、自転車で補えると考えれば、レンタサイクルの役割が大きい。

5.1 北九州市門司港側

門司港側は、前述した通りレトロ地区から和布刈地区までサイクリングロードを整備していることから、新たに大掛かりな整備を必要としない。ところが、利用者(自転車・歩行者共に)が少ないために寂しい道になっている。そのため、人が近寄りたくても、近寄れない雰囲気醸し出している。また、休憩ポイントとなるノーフォーク広場は、駐車場を整備しているが、自動車や自転車で移動する人々による利用者数が少ない。その理由として自動車の場合、和布刈公園や第二展望台までが近距離の位置にある。このことから、直行するため立ち寄らない状況にあると推測される。関門海峡を望む景観としては、ノーフォーク広場も、和布刈公園も変わらないが、観光客にとって真横からの景色と上から眺める景色とを比較した場合、上から眺める景色を選択しているということになる。

あえて整備を望むならば、和布刈神社から関門トンネル人道入口(門司港)までの区間である。この区間は、それまでの景観と異なり寂しさを感じる。特に歩行者に、寂しさを感じさせてしまったら、当該地へのレポートに繋がらない。また、表 3 の②③で参加者の意見が記述されているように関門トンネル人道(門司港側)入口付近は、観光客にとって不安を感じさせる状況にある。下関市側から関門トンネル人道を通過して来た観光客にとって、対岸の北九州市を楽しみたくても、門司港レトロへの行き方わからず、不安になってしまつては意味がない。さらには、下関市側と異なり、お土産や小腹を満たす食べ物が買える場所がない(コロナ前までは実在)ことも魅力を半減させてしまう要素になっている。

5.2 関門トンネル人道

関門トンネル人道の利用者数は、増加傾向にあるという。ところが、一般社団法人海峡

表 3：モニタリングツアーの結果（出典：参加者の意見、感想を基に筆者作成）

<p>① 門司港 レトロ → 関門 トンネル 人道</p>	<p>門司港レトロ地区は、観光地化されている。そのため、観光客にとって散策しやすい。そこから関門トンネル人道までの行程は、サイクリングロードとして舗装されているが、<u>自転車による利用頻度が著しく低く、寂しい場所</u>だと感じた。他方で、散策をする人にとっては、夜景を楽しむために、この道を歩きたいかと言えば人通りの少なさから歩くことに難色を示す意見も出た。結果的に参加者の多くが、この<u>サイクリングロードの存在を知らなかった</u>ことから、<u>利用頻度向上に向けた取り組みの必要性</u>を指摘された。また、<u>レンタサイクル</u>がレトロ地区を中心に活用されていることから、<u>和布刈地区にも利便性ある工夫</u>が求められる。このことによって、<u>観光客による関門地域の回遊性を向上させる</u>ものと考えたといった意見が出てきた。</p> <p>次に、トロッコ列車の「<u>ノーフォーク広場駅</u>」付近に駅名の公園がある。この公園は、関門海峡を眺める場として格好の場所である。しかし、サイクリングロード同様に、<u>その場を知らない人が多かった</u>。それゆえ<u>利用頻度向上に向けた取り組みの必要性</u>を指摘している。</p> <p>第一の目的場所となる「関門トンネル人道入口（門司港側）」に到着した。そこで、多くの参加者から指摘されたことは、この地から<u>門司港レトロ地区に向う</u>にしても、事前の調べをしなければ<u>不安になってしまう</u>。怖くて、二度と行きたいと思わないという意見だった（<u>観光客を不安にさせないための案内が必要</u>）。また、下関市側と異なり、<u>飲食店やお土産を買う所がないため、つまらない</u>という。軽食というようなものでなく、<u>ちょっとした小腹を満たすような食べ物屋</u>があってほしい（以前、門司港側にあったが今はない。逆に、閉店後に下関市側に飲食店ができた）。</p>
<p>② 関門トンネル人道</p>	<p>関門トンネル人道は、全国的に珍しいトンネルである。名所として、<u>行って体験するだけの価値がある</u>。ところが、<u>観光客のリピーターが少ない</u>。その理由について、参加者の意見から、その解決のヒントが出てきた。その内容とは、「<u>エレベーターに乗って、トンネル部分に到着した時は感動した</u>。ところが、<u>50m程度歩いた段階で、同じ景色が続くため、飽きたと同時に向こう側まで行くことが苦痛で仕方なかった</u>」というものである。この<u>単調な状況を回避する工夫</u>を求めてきた。このことから、門司港側と下関市側の回遊性を阻む要素が、そこにあったといえる。次に、<u>自転車を持ち込むことができて、トンネル内で自転車に乗ることができない</u>。この点も、<u>レンタサイクルを普及させていく上での課題</u>であると感じた。トンネルを渡り終えて、下関市側の地上に上がった時の参加者の言葉は、「<u>エレベーターに乗る前にお土産やちょっとした食べ物を買えることを知らせる案内があれば、地上に上がりたくなる</u>」という意見であった。やはり、<u>県境を挟む特異な地域</u>ゆえに両側で、<u>他県の食べ物があり、それを食べられるという点は観光を促進させるうえで大きな役割を果たすもの</u>と考える（この視点は、福岡県商工部観光局観光政策課（2023、p.7）の調査による観光客が求める「食べ物美味しい」に合致する）。</p>
<p>③ みもすそ川公園 → 徒歩 → 唐戸市場</p>	<p>・<u>パスの乗り方がわからないので、地下のエレベーター乗口で案内</u>してもらいたいという意見があった。</p> <p>みもすそ川公園から唐戸市場へ向かって歩いたが、途中で<u>遊歩道がなくなってしまった</u>。歩行する者にとって、<u>自動車との共生</u>をしなければならなかった。他方で、<u>サイクルロードが途中でなくなるため、自動車と並走してしまう</u>。<u>危険が伴うだけでなく、渋滞を引き起こす要因</u>にもなる。このことから、<u>レンタサイクルが普及しづらい要因</u>であることもわかった。これは、「海峡パノラマ地区」における「<u>回遊ネットワークの整備</u>」：<u>遊歩道整備が未完成</u>であることを示している。この事業は、ハード整備が伴うことから完成までかなりの時間が必要だと感じるが、一日も早い完成を望む。</p> <p>参加者は、前述したように<u>歩行が困難なことを体験</u>した後、赤間宮から日清講和記念館、引接寺へと歩いて、唐戸市場に向った。この行程は、<u>車道から</u></p>

	<p><u>一本奥まった人道を通過して進行した。このルートは、歩行者にとって安全である。しかし、人家の横を通過するため、今後主だった散策コースになった場合、近隣住民から苦情が来ることは必至である。また、観光地として、それらの地点を見たならば、一つひとつのよさはあるものの、ルートで捉えると観光客にとってのストーリー性に欠けるため面白みがない。この点は、関門海峡を展望しながら散策する「海峡パノラマ地区」演出するコンセプトから外れてしまう。安全性とコンセプトの調和の難しさを示した。</u></p> <p><u>唐戸市場は、観光客にとって魅力的な場所である。食事ができるだけの理由ではない。経済不況が続く現代社会にとって、お寿司という高級イメージがある反面、定食と異なり単品で購入できることが言葉にできないよさである。つまり、お財布の状況に合わせ、購入する品数を決めればよい。また、観光客による賑わいは、来場者のよき思い出となり、次回また来たいというリピート欲求を生み出す原動力になっていると考える。</u></p>
④ 唐戸市場とその周辺及び関門汽船	<p>唐戸市場付近には、国指定重要文化財：<u>旧下関英国領事館、旧秋田商会ビル、下関南部町郵便局</u>など、明治から大正にかけて建造された洋館が数多く現存している。しかし、観光客にとって、唐戸市場で昼食した後、それらの施設を散策しようという気にならない。その理由として、<u>行って何をするのがわからないからである。観光を仕掛ける側としては、観光客へ「行かなければならない理由」を提示する必要がある。ただ、古くて歴史的価値があるという理由でなく、食事やお土産等、観光者にとっての楽しみが求められる。</u>その点、旧下関英国領事館は、屋内に喫茶店があることから行く目的を提供しているが、その他の施設には見当たらない。せめて、建物内でなくても、近隣に付随した目的達成のための施設の設置が必要である。</p>
その他	<p>回遊するにしても、駐車代の高さに驚いた。特に<u>門司港側は、平日のみ最大金額が設定されているが、週末・祝祭日にはない。門司港側の滞在時間が短い理由がここにあること</u>に気づかされた。一方の<u>下関市側は、北九州市側よりも駐車料金が低い</u>が、回遊性を向上させることを考えるならば、<u>駐車料金設定の工夫が必要</u>である。この解決案として、<u>関門渡船を利用することで、駐車料金の割引をする。レンタサイクルを利用することで、週末・祝祭日限定で、一日最大料金が適応</u>できるなどの工夫があってもよい。</p> <p>門司港及び唐戸地区でレンタサイクルを利用したくても、その存在を知らない人が多い。それ故、レンタサイクルと、それに付随するサイクルロードが充実していることの<u>認知度アップが急務</u>である。利用者にとっては、同時に両市のどこでも、<u>乗り捨てができる仕組み</u>が必要と感じた。</p>

都市関門 DMO の話によれば、自動車による来場者が多いためか、どちらかの入口からトンネルに入れば、その入口に戻るため、両市を回遊させる機能が弱いという。その理由を考えれば、前述した通り自動車で来場した人は、駐車した車に戻るため当然の答えだといえる。参加者の中には、この考えに対して、これまでと異なった見方をする者もいた。その意見が示唆することは、「地上から地下のトンネル入口に到着するまでは、期待感が大きい」、「トンネルを歩きだして間もなく、同じ風景が続くため飽きを感じ始めると、反対側の入口に着くまでが苦痛に変わる」という。トンネルの距離は、0.78^{キロメートル}であるが、単調な印象を与えていることが伝わってきた。このトンネルは、全国的にも珍しい人道トンネルである。そのため、全国的にも知られる観光名所の一つであるが、リピートに繋がらない理由が、ここにあると感じた。また、前節で述べたレンタサイクルを普及したくてもトンネル内は、自転車の持ち込みが可能(有料 20 円)であっても、乗車できない。つまり、押して歩かないといけない。この点も、レンタサイクルが普及しない要因の一つであるが、

この部分は一般人による改善ができない。それよりも、自転車・歩行者に関係なくトンネル内の改善（飽きない工夫）が急務だと考える。

参加者から下関市側に到着し、エレベーターで地上に上がった直後の意見として、エレベーターの乗口付近に「地上へ上がると『お土産』や『地元名物』が食べられる」といった案内があるならば地上に上がりたくなるという。このことから回遊性とは、対岸に行くことだけが目的なのでなく、行った先での「ご褒美」を準備してあげることも大切だと感じた。

5.3 下関市側

(1) 遊歩道の有効性についての検証

関門トンネル人道（下関市側）入口に関する参加者からの意見としては、観光客にとってバス移動が難しいという。せめて、地下のエレベーター乗口付近で案内してもらえると助かるといった意見が会話の中であった。このことから観光者に対し、地上に上がってからの目的地向くための案内を示すことも大切であることを参加者から学んだ。

関門トンネル人道（下関市側）入口付近には、トイレ、観光案内、お土産やちょっとした食べ物が買える休憩所としての役割を果たしている。また、目の前には、みもすそ川公園がある。そこには、ボランティアによる紙芝居、実物大の音が出るレプリカ大砲が設置されている。ここでの景色は、火の山公園から見る景色と異なり、関門橋を下から眺めることができるといった雄大な景色を楽しめる。この公園から唐戸市場に向っての道は、途中まで整備されているが、それ以後住宅や飲食店、ホテルなどがあるため、途切れてしまう。歩行者にとっては、国道の横を自動車に気を付けながら歩行しなければならない。しかし、自転車は自動車と並行して走行しなければならないため、歩行者よりも危険度が増す。さらには、自動車を運転する人にとって、より一層の注意が必要となる。そのため、渋滞の原因になる。このことから「回遊ネットワークの整備」の遊歩道整備は、完成していないことがわかった。同時にレンタサイクルを推進することについて、現状時期尚早ということになる。

だからといって観光客にとって、完成するまで待つことなどできない。その代案として、観光客を増やすという政策課題との抱き合わせによる解決案を考える。つまり、観光客は「交通の利便性」重視していることが福岡県商工部観光局観光政策課（2023、p.7）の調査結果よりわかった。このことから、観光客を“みもすそ川公園”から次の観光地へ観光客を逃がさないことが重要になる。そのためにも、唐戸市場方面もしくは（「海峡パノラマ地区」に含まれていない）長府武家屋敷方面へ行くためのバスの乗り方を説明する必要がある。さらには、自転車も同乗させることも検討する価値がある。別案としては、関門地域（当然、指定区域を決める）内であれば、自転車の乗り捨てができる仕組みの構築である。この案を難しくしていることは、行政区域が異なる北九州市と下関市が連携する点である。どちらの市で借りて、指定された範囲内で乗り捨てができるということは、現在の指定業者の業務範囲が広がるため困難を期すことも承知の上での提案となる。現状の観光客数を増やすためには、観光客が求めるニーズを満たす努力も必要になってくる。

(2) 幹線道路から一本奥まった観光地について

参加者は、幹線道路から安全性を優先して、一本奥まった道路を歩いた。赤間宮から日清講和記念館、引接寺へと歩き、唐戸市場へ向った。このルートは、歩行者にとって安全であるが、人家の横を通過するため、近隣住民から苦情が来ると感じた（今後、主だった散策コースになった場合）。観光地として、それらの地点の一つひとつによさはあるものの、ルート全体のストーリー性に欠ける。

唐戸市場付近には、国指定重要文化財：旧下関英国領事館、旧秋田商会ビル、下関南部町郵便局など、明治から大正にかけて建造された洋館が数多く現存している。参加者の意見よれば、観光客にとって唐戸市場で昼食した後、それらの施設を散策しようという気にならないという。その理由として、「行って何をするのがわからない」からだという。この意見から観光を仕掛ける側として、観光客へ「行かなければならない理由」を提示する必要があることを痛感した。その目的には、ただ古くて歴史的価値が建造物だという理由でなく、食事やお土産等、観光者にとっての楽しみが求められる。その点、旧下関英国領事館は、屋内に喫茶店があることから行く目的を提供しているが、その他の施設には見当たらない。せめて、建物内でなくても、近隣に付随した目的達成のための施設の設置が必要である。

5.4 その他

今回のツアー内容以外で驚かされたことがあった。それは、駐車代の高さである。特に門司港側は、平日のみ最大金額が設定されているが、週末・祝祭日に設定されている箇所が少ないことがわかった。駐車料金が安い所を知っている人は、朝の早い時間から占有している。そのため、観光するピーク時に駐車料金安い駐車場がなくなるという道理である。このことから、門司港側で滞在時間が短い理由がここにあることに気づかされた。一方の下関市側は、北九州市側よりも駐車料金が低くないが、今以上の回遊性を向上させることを考えるならば、下関市側においても駐車料金設定の工夫が必要である。この解決案として、①関門渡船を利用することにより駐車料金の割引をする、②レンタサイクルを利用することで、週末・祝祭日限定：一日最大料金が適応できるなどの工夫があってもよい。

レンタサイクルに関する参加者意見としては、レンタサイクルについての情報を持っている人が皆無に近い状況だった（具体的情報については、まったく知らなかった）。このことから、門司港及び唐戸地区でレンタサイクルを利用したくても、その存在を知らないがゆえに、利用したくとも利用しなかったと考えるのが自然である。特に北九州市側は、これまで整備してきたサイクリングロードなどを含む歩道関連の市有財産価値を高める必要がある。また、下関市側は、みもすそ川公園から唐戸市場方面の歩道整備が着手できていない一部区間の整備が望まれる。それら一連のコースが完成を前提に、両市の市有財産の利用率増加と、それに伴っての回遊率増加が急がれる。実際に歩いた者たちから門司港側のサイクリングロードやみもすそ川公園の遊歩道は、「よい道だ」という共通した意見

が出てきたことから既存のサイクルロードについて、自信をもって他者に紹介できる。まずは、観光客、両市民に対して、それらの使用方法としてのレンタサイクルの普及をしながら、市有財産の有効性と認知度アップを行わなければならない。

6 まとめ

本稿では、関門地域の観光政策について、これまで公表してきた両市の関門地域における観光政策を出発点に2023年現在の課題と現状についてまとめた。その上で、関門地域について、両市の課題となっている「回遊性」と「観光客の増加」に焦点を当てた検証を行った。その検証は、観光地を利用する者であり、観光者になる市民によって、モニタリングツアーを行った。

まずは、「観光客の増加」という視点で、コース全体を捉えてみた場合、ツアーに参加した市民・観光者目線で知り得た結果は、①回遊性に向けての政策実行を行っているが、北九州市側で利用する側の観光客や市民の認知度（サイクリングロード、レンタサイクルなど）が低いために市有財産の有効活用ができていない。

②一方の下関市側は、「回遊ネットワークの整備」という政策の一環として遊歩道整備を実施しているが、整備区間の一部で遊歩道が未だ完成に至っていない。今後完成を迎えることになれば、新たな観光資源として観光客の滞在時間も長くなり、これまで以上に観光客が増加する可能性が出てくるものと考えられる。

次に、前述の「観光客の増加」と連動して「回遊性」を捉えてみれば、地域資源の活用をした「回遊性」に対する今後の“伸びしろ”は十分にあることがわかった。今回実施したモニタリングツアーのコースは、わずか5.04^{キロ}であるが、観光客にとって長すぎる距離である。この長さを短く感じさせるためには、レンタサイクルの普及が必然的に求められる。しかし、現実には、関門トンネル人道において自転車に乗車できない現実がある。この状況を鑑みれば、観光客は、必要な箇所で「乗り捨て」や「利用」ができるといった都合の良い利用法を求めたくなるものである。このような考え方は、利用者の利便性を優先した考えを用いてのことである。一見、夢のような話に聞こえるが、このような手法は既に他国で活用されている。この現実を考えれば、他国で出来て日本で出来ないことがないと思われがちであるが、行政区域が異なる2市を跨いでの運営になることから容易に具現化が難しいものと予測される。

この取組みによる解決方法は、「観光客の増加」だけを主眼に考えているわけではなく、「滞在時間の（今現在よりも）延長」という視点を考えてのことである。観光客にとっての門司港は、福岡県商工部観光局観光政策課（2023、pp.6-9）の調査結果からも、当該地域の認知度が北九州市側の観光客が減少しているにも関わらず、福岡県内の中でも上位クラスに位置している。他方の下関市側の観光地は、他都市からの観光客によって支えられている現実にある。これらの状況から言えることは、行政区が異なる2つの市が「関門地域」というエリアによって、お互いの強みと弱みを補う必要があるということである。なぜ

なら、「関門地域」は2市によって構成されているがゆえに、両市が共に力を合わせた活動をしなければ、政策上の課題解決をすることなど難しいと考えることが自然である。この取組みによって、お互いの観光政策課題である「観光客の増加」と「回遊性」の実績向上と改善に向けた取組み実現が可能になる。その手始めが、関門地域の回遊性を視野に入れたレンタサイクルの普及・活用と新たな運用推進なのである。ところが、ここでも両市を跨いでのレンタサイクル運営主体が協議によるところ大きいという障壁にぶつかる。このような状況からレンタサイクルによる「回遊性」を持たせることの難しさが透けて見える。

ここまでのことから関門地域において、「観光客の増加」と「回遊性」との間に密接に関係しあっていることがわかった。実際問題として各行政は、コロナ前までの関門地域の観光客数および宿泊者数を上回るための施策を打っていかねばならない。そのため的手段として、新たな外国人観光客の誘致に重点を置いた取り組みを行っている。その一方で、観光客のリピート率を向上させる取り組みも重要になってくるが、外国人誘致よりも対応が鈍い。後者の取り組みは、前者以上に時間を必要とする。つまり、リピートさせるための仕掛けを構築していくことは、言葉で言うよりも、実行することの方が難しいことを意味している。

また、本稿で示した課題を具現化したとしても、現実的に観光客のニーズと合致し、リピートに繋がる確実性などない。しかし、気づいた項目の中で、出来ることから確実に一つずつ形にしていかなければ、いつまで経っても状況は変わらない。そこには、観光客にとって当該地域への愛着を形成する努力が求められる。すなわち、観光地の愛着は、地域資源の美しさ、当該地域の人々の“優しさ”や“おもてなし”の上に先行研究で示されている地域産品を提供していくことの繰り返しになる。このことによって、観光客の潜在意識の中に刷り込まれていくものと考えられる。さらには、福岡県商工部観光局観光政策課(2023、pp.6)の調査結果にも表れている旅先を決める際に参考になる情報源の1位「親族・知人からの口コミ」へとつながっていくものと確信している。

7. 注釈

注1) この計画は、暗礁の撤去・航路増深をおこない海難リスクを低減すると共に大型船を通航可能とし、輸送コストの低減・国家経済の発展に資することを目的として着手された。1910年当時の関門海峡の水深は、数mしかなかった部分もあった。米軍が戦時中に関門海峡へ機雷を投下している。その当時の機雷は、今なお未処理まま存在しているという特異な海域^{注2)}でもある。このような取組みを経て100年後の2010年には水深12mまで掘り下げた。2014年には、暫定水深13m化が完成した。国土交通省の計画では、2034年までに水深14m化を実現する予定である(国土交通省九州地方整備局関門航路事務所、2010、巻頭言)。

注2) 太平洋戦争の末期にアメリカ軍B29により日本近海に投下された機雷は、1万2000個とされ、うち4,631個が関門海峡周辺海域に投下されたと推定されている。1969年

までに海上自衛隊の掃海により 2,630 個の機雷が処理されているが、未だ関門周辺は残存機雷危険海域に残存している。(国土交通省 九州地方整備局 関門航路事務所、2010、p.39)

注 3) 本来は、北九州市側と対比させることを考えれば、1995 年 -2006 年でよかった。

しかし、現状把握を試みるうえで直近の状況も必要なことから 2022 年までを掲載した。

注 4) そぞろ歩きとは、「当てもなく、気の向くままにぶらぶら歩きまわること (weblio 辞書および goo 辞書より検索)」という意味である。

8. 参考文献

Atila Yuksel, Fisun Yuksel, Yasin Bilim (2010) “Destination Attachment: Effects on Customer Satisfaction and Cognitive, Affective and Conative Loyalty”, *Tourism Management* Vol.31 No.2, pp.274-284

Ching-Fu Chen, DungChun Tsai (2007) “How Destination Image and Evaluative Factors Affect Behavioral Intentions?”, *Tourism Management* Vol.28 No.4, pp.1115-1122

Girish Prayag, Chris Ryan (2012) “Antecedents of Tourists’ Loyalty to Mauritius: The Role and Influence of Destination Image, Place Attachment, Personal Involvement, and Satisfaction”, *Journal of Travel Research* Vol.51 No.3, pp.342-356

SooCheong (Shawn) Jang, Ruomei Feng (2007) “Temporal Destination Revisit Intention: The effects of novelty seeking and satisfaction”, *Tourism Management* Vol.28 No.2, pp.580-590

岡野雄気・倉田陽平・直井岳人 (2018) 「観光地への愛着に影響を与える滞在中の経験」、*観光研究* Vol.30 No.1、日本観光研究学会、pp.5-18

呉宣児・園田美保 (2006) 「場所への愛着と原風景 (南博文編「環境心理学の新しいかたち」)」、誠信書房、pp.215-239

鈴木春奈・藤井聡 (2008) 「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* Vol.25 No.2、pp.357-362

鈴木春奈・藤井聡 (2008) 「『消費行動』が『地域愛着』に及ぼす影響に関する研究」、*土木学会論文集 D* Vol.64 No.2、pp.190-200

国立社会保障・人口問題研究所 (2023) 「日本の将来推計人口 - 令和 3 年 (2021) ~ 52 (2070) 年 附：参考推計 令和 53 (2071) ~ 102 (2120) 年 -」、*人口問題研究資料* 第 347 号 令和 5 年 8 月 31 日

国土交通省九州地方整備局 関門航路事務所 (2008) 「地形条件：関門航路の紹介 > 関門航路について」、国土交通省、<https://www.pa.qsr.mlit.go.jp/kanmon/>

11about/index.html (最終閲覧日：2023 年 9 月 10 日)

国土交通省九州地方整備局 関門航路事務所 (2010) 「関門海峡整備 百年の工事記録」、

国土交通省

国土交通省・地域整備局（2006）「まち再生事例データベース」、国土交通省、<https://www.mlit.go.jp/crd>

[/city/mint/htm_doc/introduction.html](https://www.mlit.go.jp/crd/city/mint/htm_doc/introduction.html)（最終閲覧日：2023年12月30日）

金岡省吾・市村恒士・富田将義・黒澤和隆（2004）「自然体験型余暇活動におけるリピート行こうと満足度に関する要因分析 北海道黒松内町の来訪者についての事例調査」、環境情報化科学論文集 Vol.18、pp.207-212

総務省統計局（2021）「人口統計（2021年（令和3年）10月1日現在）結果の要約」、総務省統計局 HP、総務省、<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/2021np/index.html>（最終閲覧日：2023年12月30日）

総務省統計局（2023）「人口統計（令和5年（2023年）7月確定値、令和5年（2023年）12月概算値）（2023年12月20日公表）」、総務省統計局 HP、総務省、<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/new.html>（最終閲覧日：2023年12月30日）

北九州市産業経済局 観光部観光課（2021）「北九州市観光動態調査」、北九州市

福岡県商工部観光局観光政策課（2023）「福岡県における観光の現状と課題」、福岡県

山口県観光スポーツ文化政策課（2021）「令和3年 山口県の宿泊者及び観光客の動向」、山口県