

2016
Vol.25
関門地域研究

空港
観光
自治体間連携

はじめに

平成 6（1994）年に「関門地域共同研究会」を組織し、下関市立大学地域共創センターと北九州市立大学都市政策研究所は、関門地域に関する共同研究を行っています。

近年、国家は、地方創生を国家戦略に掲げ、東京一極集中の是正を図るべき様々な取組で地方経済を立て直そうとしています。自治体の規模としても大きい下関市と北九州市は、それぞれの問題を抱え、自治体レベルでの解決策を模索しながらも、長年に渡り関門で協力的な事業にも取り組んできています。両大学における研究テーマは、近接自治体であるが故に根幹的な部分での問題を共有した上での各論の研究を行っています。

また、国家は、自治体に独自性のある施策を立てるように促してきています。それに対して自治体は、積極的に地域の状況を分析し施策の提言に繋げていかなければいけません。両市は、根幹の問題は共有しているにせよ施策は勿論異なります。それが、自治体の独自性であり、またそれに対応して調査研究を行う両大学の研究機関の役割であると思われます。

そこで、行われた研究を広く地域の方々にご覧頂き、地域に関心を持って頂くために、研究成果は、『関門地域研究』にまとめて刊行しています。さらに、成果報告会を開催し、研究者自らが研究成果の報告を行っております。近年では、地域の方々の参加も多く地域への関心の高ぶりを感じております。

平成 27（2015）年度の研究テーマは、『空港・観光・自治体間連携』についてです。これらの研究は、まさに関門における近々の課題であり、地域や自治体に対しての研究成果の貢献は大きいと思われます。また、本研究の成果報告として『地方創生と関門観光ーインバウンドの可能性』について報告を行います。本テーマは、関門地域の社会資源を最大限活用することができ、民間、大学、行政、金融が一体となって即座に取り組める内容になっています。また、両市ともアジアに対する交通機関が充実しておりインバウンドの可能性は、全国の何処よりもアドバンテージがあると思えます。

両大学は、地域に関する研究をより深めながら進め、根幹となる課題をさらに精査し、自治体の独自性のある施策の提言に繋げることができるように地域貢献したいと思っております。地域の皆様とともに地域をつくる大学の一端になれますように活動してまいりますので、ご協力のほど宜しくお願い致します。

2016 年 3 月

2015 年度 関門地域共同研究会会長

下関市立大学地域共創センター長

難 波 利 光

目 次

空港

関門地域における北九州空港の運営および利用に関する調査研究（宮下量久）

1	はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2	北九州空港の運営実態・・・・・・・・・・・・・・・・	2
3	北九州・下関両市民の北九州空港の利用実態と課題・・・・・・・・	10
4	おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	34

下関市内からの北九州空港利用実態と利用促進に向けた課題

－下関市内企業に対するアンケート調査結果から－（内田晃）

1	はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	39
2	北九州空港や近隣空港の現況・・・・・・・・・・・・・・・・	40
3	アンケート調査の概要・・・・・・・・・・・・・・・・	43
4	出張に関する規定の状況・・・・・・・・・・・・・・・・	44
5	空港の利用状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	50
6	今後の北九州空港に対する意向・意識・・・・・・・・	55
7	おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	61

観光

関門地域の観光の現状と課題－地域外住民からの意識等に注目して－（南博）

1	はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	63
2	地域外住民に対するアンケート調査の実施概要・・・・・・・・	64
3	関門地域の観光に対する地域外住民の意識、行動等・・・・・・・・	69
4	おわりに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	88

関門地域の工業化と鈴木商店

ー歴史遺産の観光活用に向けてー（木村健二、佐藤裕哉、水谷利亮）

はじめに	9 1
1 鈴木商店の人物と歩み	9 2
2 関門地域への進出	9 6
3 鈴木商店の破綻と継承	1 0 5
おわりに	1 0 7

自治体間連携

自治体境界による民間企業への阻害要因に対する観光施策への影響 （難波利光、宗近孝憲）

はじめに	1 1 3
1 地方創生の地域連携	1 1 4
2 自治体境界により民間企業に与える阻害要因	1 1 5
3 県境を越えた経済協議会と市長会による連携の在り方	1 1 6
4 岐阜県高山市・下呂市・白川村における観光施策の取組と地域連携	1 1 9
おわりに	1 2 6

【資料】

平成27年度関門地域共同研究会 成果報告会

ミニシンポジウム「今後の新たな関門連携に向けた展望」開催記録

1 2 9

関門地域における北九州空港の運営および利用に関する調査研究

北九州市立大学地域戦略研究所准教授 宮下 量久

1. はじめに

北九州市は北九州空港をさらに発展させるため、長期的な視点に基づいた「北九州空港将来ビジョン」を2014年12月にとりまとめた。同ビジョンは、北九州空港の将来像の第一に、「九州・西中国の物流拠点空港」を掲げ、関門海峡を超えた物流の活発化を目指している。実際、北九州空港は下関市においても利便性の高い空港といえる。羽田国際空港から山口宇部空港経由の同市へのアクセス時間（バス・鉄道・乗り換え時間含む）は約3時間10分であるのに対し、北九州空港経由の場合には約2時間20分である¹。北九州空港は北部九州だけでなく下関市民にとっても利便性の高い空港であり、関門地域における広域交通拠点である、といえよう。

北九州空港に関する調査研究では、吉田(2004)、吉村(2004)などがある。これらの研究は現在の北九州空港が2006年に開港するにあたって、関東地区居住のビジネスパーソンの動向や北九州市およびその周辺地域居住のビジネスパーソンの動向を調査し、北九州空港の利用促進の方向性を検討している。また曾根(2005)は、北九州市内の事業所において空港利用の多い従業員へのアンケートデータから、コンジョイント分析を行なった結果、北九州空港の利用促進には鉄道アクセスの有無、東京への朝夕ビジネス便数の確保が必要であることを指摘している。

ただこれらの研究は、現在の北九州空港開港後の利用動向などを検証できていない。また、先行研究は下関市民による北九州空港の利用可能性があるにも関わらず、その動向を分析していない。宮下(2015)は関門地域における公共施設（図書館、美術館、スポーツ施設等）の相互利用の実態を調査研究しているが、北九州空港に関する分析を行っていない。

そこで本稿では、下関市と北九州市における北九州空港の運営および利用の実態を把握したうえで、北九州空港の利用促進に向けた方策を検討する。本稿の特徴は北九州空港の実態を運営と利用という2方面から分析する点にある。北九州空港は2016年3月に開港10年を迎えており、開港前の研究や計画と現在の運営・利用状況を比較検証することは、北九州空港の将来像を描くうえで有意義と思われる。

本稿の構成は以下のとおりである。2節では、北九州市港湾空港局空港企画部から入手したデータから北九州空港の運営実態を把握する。また、北九州空港のポテンシャルを把握するため、国土交通省の全国総合交通分析システム（NITAS）を活用し、自動車を利用した場合に空港から1時間内でアクセスできる範囲・人口を検証する。3節では、北九州・下関両市民に対するアンケート調査から、空港の利用実態と課題を明らかにする。4節では、北九州空港における関門地域での利用促進に向けた方策と研究課題を整理する。

2. 北九州空港の運営実態

(1) 北九州空港の概要

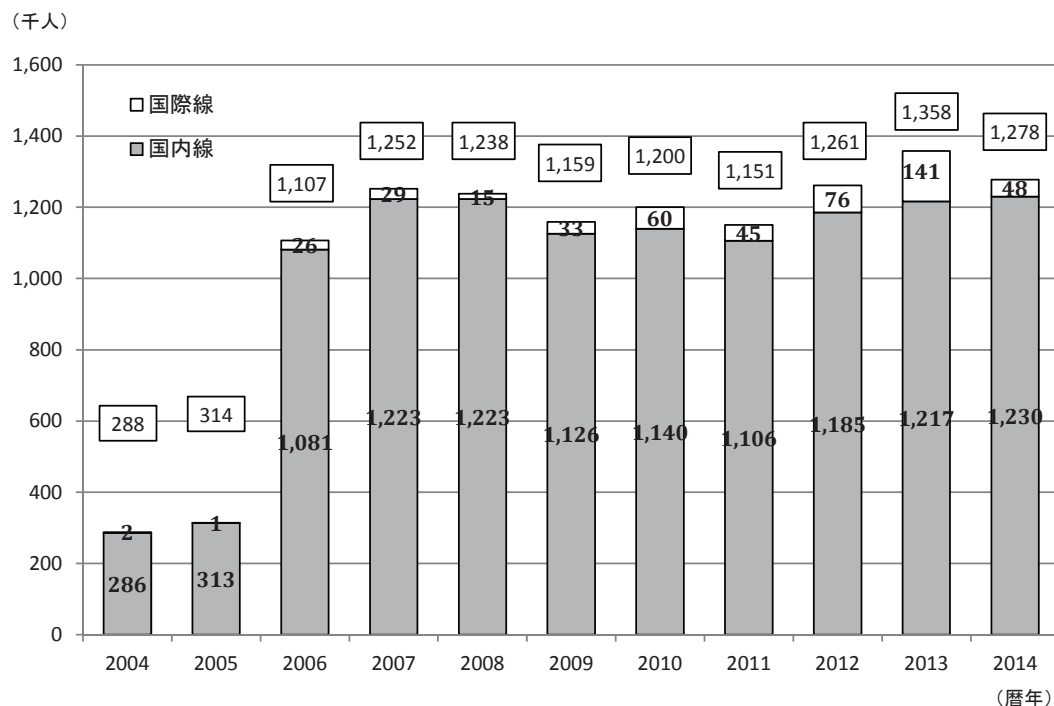
表 2-1 は北九州空港の概要をまとめたものである。現在の北九州空港は 2006 年（平成 18 年）3 月 16 日に小倉南区曾根にあった旧空港の代替空港として周防灘の埋立地に作られた。空港の総工費は約 1,024 億円である。また、同空港は海上空港であるため、飛行機が 24 時間の離発着可能である。また、空港の滑走路は 2,500m であるが、大型貨物専用機の長距離就航が可能となる 3,000m への滑走路延長も各方面で検討されている。定期便運航路線は国内線のみで、北九州⇄東京、北九州⇄名古屋という 2 路線である。

表 2-1 北九州空港の概要

項目	内容
種別	拠点空港(国管理空港)
所在地	北九州市小倉南区空港北町(小倉都心部から直線距離15km)
供用開始	平成18年3月16日
運用時間	24時間
利用時間	24時間(九州で唯一)
面積	約160ha(空港島総面積は373ha)
滑走路	2,500m(延長)×60m(幅)×1本
駐機場	大型ジェット機用 2スポット、中型ジェット機用 3スポット 小型ジェット機用 3スポット 計=8スポット
旅客ターミナル	地上3階建鉄骨造 延床面積約15,480㎡
貨物ターミナル	地上2階建鉄骨造 延床面積約2,876㎡
駐車場	普通車1,780台、大型車4台、自動二輪車30台、身障者用20台
定期便運航路線	・北九州⇄東京(羽田) 17便/日(早朝から深夜まで運航) ・北九州⇄名古屋(小牧) 2便/日(H27.3.29就航)

図 2-1 は、北九州空港の乗降客旅客数の推移を表している。2004 年、2005 年までは旧空港であったため、乗降客旅客数は年間 30 万人程度であった。新空港開港後、2006 年乗降客旅客数は 110.7 万に上り、そのうち国内線の乗降客旅客数は 108.1 万人となった。2013 年の乗降客旅客数は 135.8 万人に上り、新空港開港後最高の乗降客旅客数になっている。この背景には、2013 年の国際線乗降客旅客数が 14.1 万に達したことがある。なお、国土交通省九州地方整備局による新空港開港前の需要予測では、年間の乗降客旅客数（国際線を含む）を 2007 年度で 283 万人、2012 年度で 328 万人と見込んでいた。図 2-1 では、2007 年度で 125.2 万人、2012 年度で 126.1 万人であった。これらの乗降客旅客数は需要予測を大幅に下回っている。

ただし、国内線では 2014 年に 123 万人にのぼり、新空港開港後の最多の乗降客旅客数となっている。当初の需要予測では羽田路線の乗降客数が 137 万人と想定されており、実際の乗降客数はそれを 14 万人ほど下回っている。



出所：北九州市港湾空港局空港企画部

図 2-1 北九州空港の乗降客数

図 2-2 は、北九州空港エアポートバス利用者数の推移を示している。2006 年の開港当初は 53.6 万人であったが、2014 年では 49.8 万人にとどまっている。実際、行橋、門司港・下関、黒崎・折尾・学研方面のバス利用者が減少している。ただし、2006 年から 2014 年にかけて小倉方面では 4.6 万人、朽網のバス利用者は 3.1 万人増加している。

また、表 2-2 は北九州空港の駐車場利用台数をまとめたものである。利用台数は 2006 年度に過去最高で 1 日平均 1,492 台であり、2010 年度まで減少傾向であった。その後、駐車場利用は増加に転じ、2015 年度は 12 月の時点で 1,017 台である。ただ、表 2-1 で記されているように、駐車場については普通車が 1,780 台まで利用可能であるため、700 台超分の余裕があることになる。

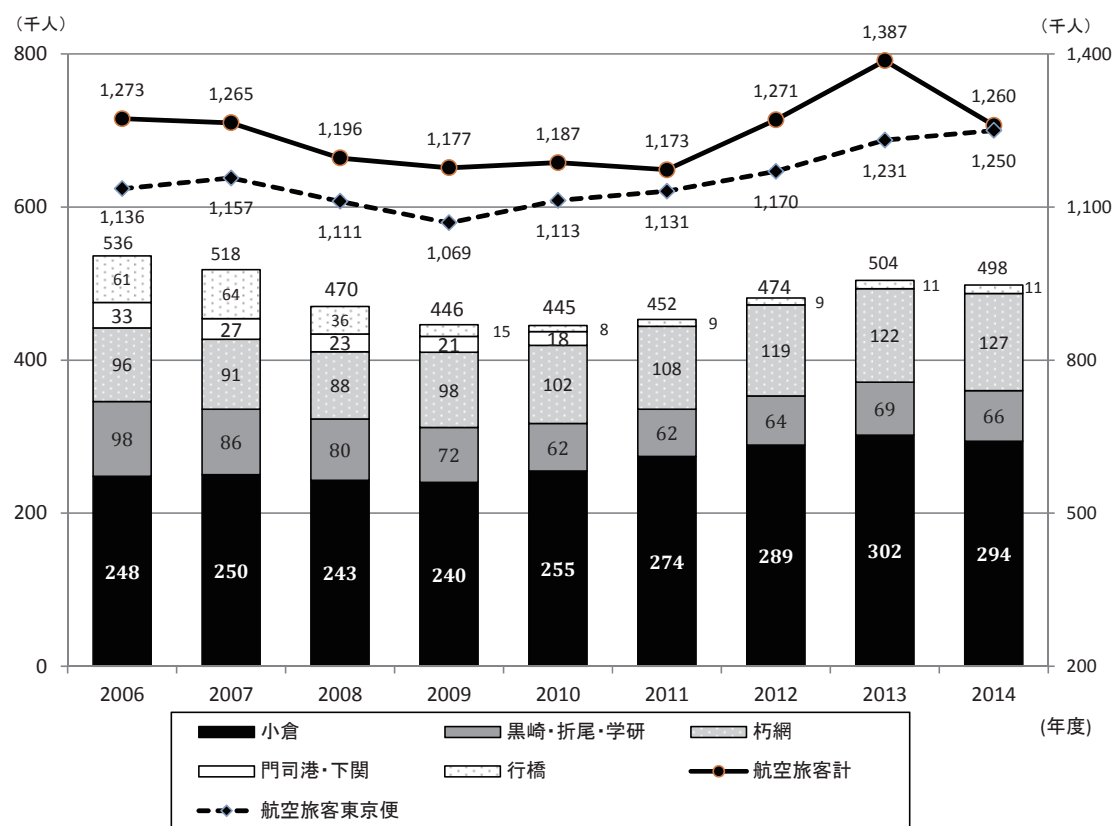


図 2-2 北九州空港エアポートバス利用者数

表 2-2 北九州空港の駐車場利用台数

	利用台数	
	計	日平均
2006年度	544,619	1,492
2007年度	410,296	1,124
2008年度	364,293	998
2009年度	350,291	960
2010年度	342,905	939
2011年度	345,870	948
2012年度	376,640	1,032
2013年度	394,640	1,081
2014年度	358,238	981
2015年度（～12月）	278,604	1,017

出所：北九州市港湾空港局空港企画部

表 2-3 は、北九州空港における航空貨物便（定期）の概要を整理したものである。北九州空港の物流拠点としての特徴は、大型貨物専用機による国際定期貨物便が九州で唯一就航している点である。日本貨物航空株式会社が 2012 年のトライアル運行を経て、2013 年（平成 25 年）より定期便を運航している。自動車・半導体関連企業の電子部品等が成田空港を経て世界各国に輸出されている。

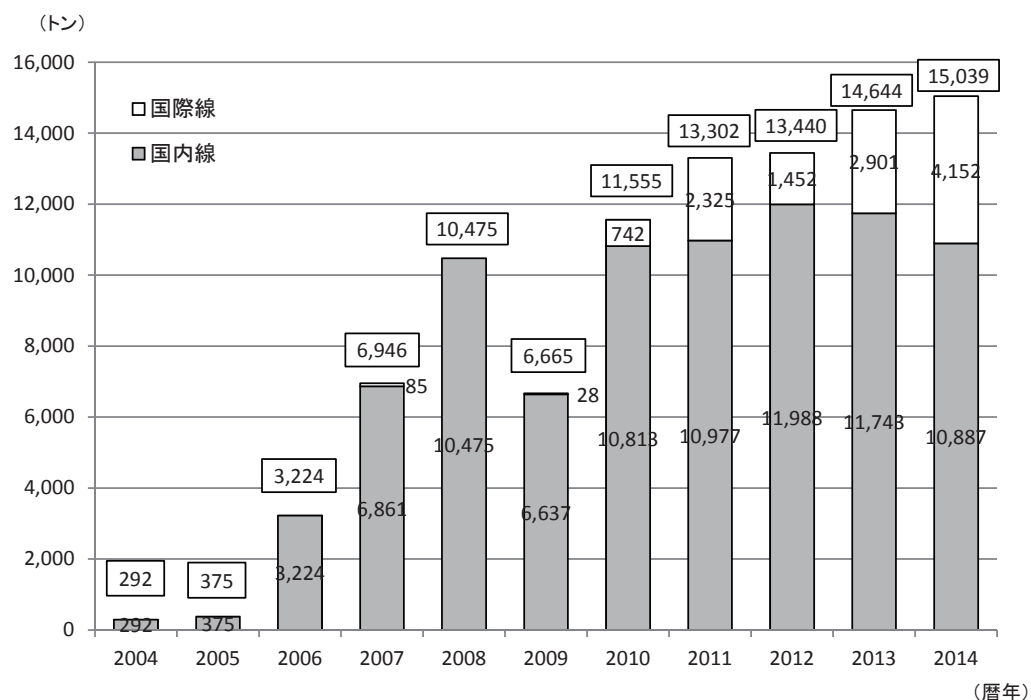
図 2-3 は、北九州空港の航空貨物取扱量の推移をまとめたものである。2014 年の航空貨物取扱量は 15,039 トンである。航空貨物取扱量は 2009 年にリーマンショック等の影響で減少したものの、新空港開港以来、増加傾向にある。特に、国際線の航空貨物取扱量は 2010 年ごろから増加している。2014 年では 4,152 トンに上り、全航空貨物取扱量の 3 割を占める。その一方で、国内線の航空貨物取扱量は 2012 年をピークに減少し、2014 年の貨物取扱量は 10,887 トンであった。

また、航空貨物のチャーター便では、大韓航空、シンガポール航空カーゴ、アトラス航空、マレーシア航空などが就航している。馬（カナダ）、牛（オーストラリア）の輸入、一般貨物の輸出がチャーター便で行なわれている。チャーター便は 2010 年で 5 便であったが、2014 年で 24 便に増加している。

表 2-3 北九州空港における航空貨物便（定期）の概要

特徴：九州で唯一の大型貨物専用機による国際定期貨物便	
運航会社	日本貨物航空株式会社
就航日	平成 25 年 5 月 11 日 (平成 23 年 初の臨時寄港、平成 24 年 月 1 回のトライアル運航を経て定期便化)
運航経路	台湾桃園→北九州→成田⇒世界各国へ輸送
使用機材	平成 27 年 3 月 8 日より、搭載量・燃費率が向上する B747-8F(ジャンボ貨物機：130t 積)を投入 従来機材：B747-400F(ジャンボ貨物機：110t 積)
主な貨物	北部九州に集積する自動車・半導体関連企業の電子部品等

出所：北九州市港湾空港局空港企画部



出所：北九州市港湾空港局空港企画部

図 2-3 北九州空港の航空貨物取扱量

(2) 北九州空港に関する施策の整理

北九州市は「北九州市新成長戦略」を積極的に推進し、その中の重点マネジメント項目の一つとして、空港の「更なる物流拠点化」の推進を掲げている。特に、次世代リージョナルジェット機 MRJ（三菱リージョナルジェット）の飛行試験や駐機のサブ拠点として、北九州空港の活用が検討されている。これらが実現すれば、航空機産業が北九州空港周辺に集積することも期待できるだろう。また、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催、訪日外国人の急増を踏まえて、北九州空港の利用者増加が見込まれる。

2014 年、北九州市はこれらの好機を活かして、北九州空港をさらに発展させるため、「北九州空港将来ビジョン」をとりまとめた。図 2-4 は、同ビジョンの概要をまとめたものである。同ビジョンは、物流、交流、産業の 3 領域について 2015 年から 2050 年までの戦略と行程を示している。

まず、物流の将来像については「九州・西中国の物流拠点空港」とし、具体的な施策例には、東九州自動車道沿線からの集荷促進、貨物上屋の拡充、欧米直行便に必要な滑走路 3,000m の整備、フォワーダー²の誘致、通関体制の拡充などが記載されている。

次に、交流の将来像については「北部九州の活発な交流を支える空港」とし、具体的な施策例には、羽田との深夜早朝便、福岡都市圏-空港間・小倉都心-空港間のバスアクセスの強化、軌道系アクセスの検討、ターミナルビル等の拡充、欧米直行便に必要な滑走路 3,000m の整備（再掲）、通関・出入国・検疫体制の強化などが記載されている。このうち、福岡都

市圏・空港間のバスは、「福北リムジンバス」として、2015年7月7日から運行を開始している。また、エアポートバス小倉便は1日38往復で早朝から深夜まで全便対応となった。

最後に、産業の将来像については「航空関連産業の拠点空港」とし、具体的な施策例には、エプロン³・格納庫等の整備、航空機部品産業の誘致・育成、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備（再掲）などが記載されている。

北九州市は北九州空港の発展に向けて、これらの将来像や具体的施策を着実に実現していく必要がある。ただし、同ビジョンの物流・交流の内容は新空港開港前にすでに検討されていた点もある。

物流面については、藤原・尹(2005)が北九州空港の総合物流ビジネスモデルの成功要素として、「A：民間経営、B：空港税関を含めた総合保税地域設定（空港内と空港外）、C：空港外通関・域内協働・ULD(UNIT LOAD DEVICES)輸送など徹底したコストパフォーマンスとコスト競争力への規制緩和などの行政支援、D：中小型機フレータによる国内国際路線との24時間ネットワーク、E：空海陸総合物流⁴」を挙げていた。藤原・尹(2005)は北九州空港を西日本のメインポートにするには、3,000m級滑走路の必要性を指摘している。

また交流面については、谷村ほか（2004）が新北九州空港利用促進策の視点と具体策として、表2-4のようにまとめている。早朝深夜の東京便、東京便の充足、アクセスの充実は、現在の空港開港前から指摘されていた課題であることが表2-4からわかる。

■背景と目的

- ・東九州自動車道の開通や訪日外国人の増加、LCCの隆盛、国産リージョナルジェット機MRJの飛行試験検討など、北九州空港を取り巻く環境が変化

- ・この機会を捉え、北九州空港の更なる発展に向け、貨物拠点化に加え、旅客やアクセスも含め多様な観点と長期的な視点に基づき、空港の将来ビジョン及び実現に向けた戦略と工程を取りまとめるもの

■北九州空港将来ビジョンの方向性

- ・将来ビジョン実現に向けた戦略と工程表の作成

①物流：九州・西中国の物流拠点空港

施策例）東九州自動車道沿線からの集荷促進、貨物上屋の拡充、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備、フォワーダーの誘致、通関体制の拡充など

②交流：北部九州の活発な交流を支える空港

施策例）羽田との深夜早朝便、福岡都市圏-空港間・小倉都心-空港間のバスアクセスの強化、軌道系アクセスの検討、ターミナルビル等の拡充、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備（再掲）、通関・出入国・検疫体制の強化など

③産業：航空関連産業の拠点空港

施策例）エプロン・格納庫等の整備、航空機部品産業の誘致・育成、欧米直行便に必要な滑走路3,000mの整備（再掲）

出所：北九州市港湾空港局空港企画部

図2-4 北九州空港将来ビジョンの概要

表 2-4 新北九州空港開港前に検討されていた空港利用促進策の視点と具体策

	北九州市及び周辺地域		福岡都市圏	関東地区
	東部	西部		
視点	ニーズの着実な取り込み	新北九州空港の利便性の訴求	福岡空港の弱みを補完	QCDの向上
具体策	①駐車場料金の適正化 ②早朝深夜の東京便	①東京便の充足 ②アクセスの充実 ③欠航イメージの払拭	①海外路線の充実 ・アジアの早朝深夜便 ・欧米便等 ②国内主要都市への早朝深夜便の確保 ③アクセスの充実	①東京便の充足 ②安価な航空運賃 ③アクセスの充実 ④欠航イメージの払拭

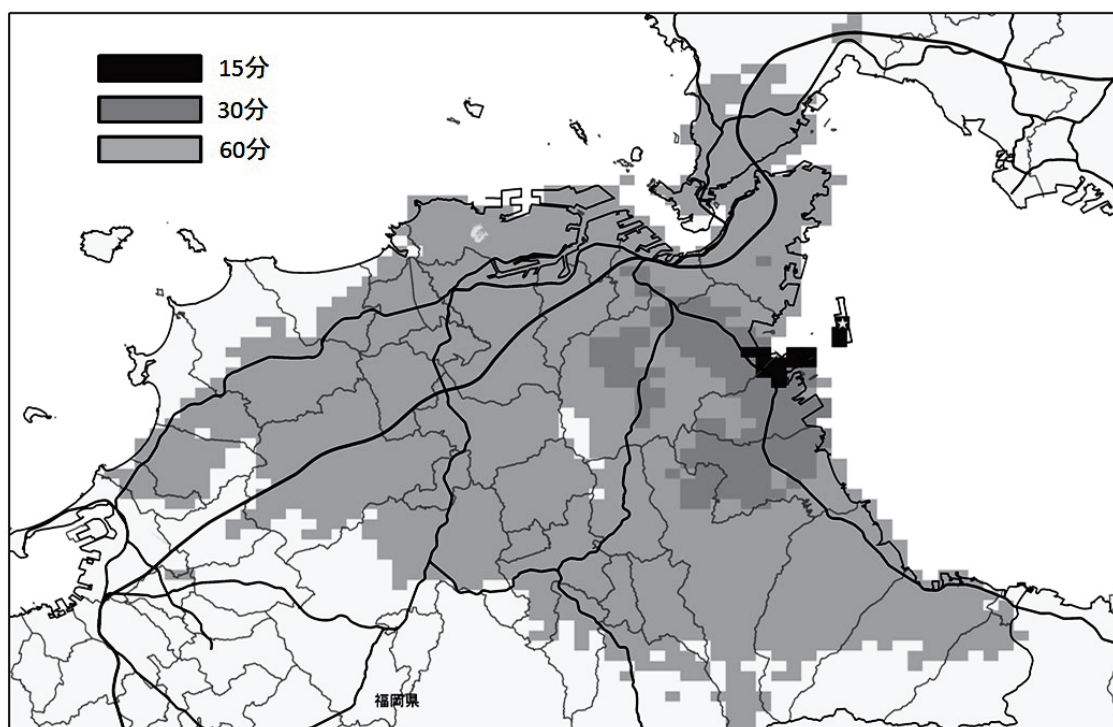
出所：谷村ほか（2004）

(3) 北九州空港のポテンシャル

図 2-5 は、国土交通省総合政策局総務課（総合交通分析体系担当）から全国総合交通分析システム（以下、NITAS）ver2.3.1 を借用して、北九州空港からの自動車（有料道路利用）を主に利用した場合で移動できる 1 時間圏域を示している。

北九州空港 1 時間圏では、15 分圏が苅田町や小倉南区の一部に及び、30 分圏は行橋市や小倉北区まで伸びていることがわかる。また、1 時間圏は下関市の彦島、「本庁所管」、山陽・山陰地域まで広がっている。1 時間圏域西側は新宮町まで及んでいるが、福岡市中心部には至っていない。また、1 時間圏域東側は上毛町まで及んでいるが、大分県中津市には至っていない。東九州自動車道の全線開通により、これらの圏域拡大が期待できる。

表 2-5 は北九州空港 1 時間圏の人口と世帯数を表している。15 分圏では人口総数が約 1.3 万人、世帯数は 5,275 世帯である。30 分圏域では人口総数が約 31 万人であり、15 分圏から約 30 万人増えている。30 分圏域の世帯数は約 13 万世帯であり、15 分圏から 12 万世帯増えている。1 時間圏域では人口総数が約 201 万人であり、30 分圏から約 170 万人増えている。1 時間圏域の世帯数は約 84 万世帯であり、30 分圏から 71 万世帯増えている。



出所：NITAS ver2.3.1 より作成

図 2-5 北九州空港 1 時間圏域

表 2-5 北九州空港 1 時間圏域の人口と世帯数

指標	15分圏	30分圏	30分圏増加数	1時間圏	1時間圏増加数
人口(人)総数	12,701	309,384	296,683	2,007,349	1,697,965
人口(人)女	6,547	162,402	155,855	1,065,677	903,275
人口(人)男	6,154	146,982	140,828	941,672	794,690
世帯総数(世帯)	5,275	128,755	123,480	835,254	706,499

出所：NITAS ver2.3.1 より作成

3. 北九州・下関両市民の北九州空港の利用実態と課題

(1) 調査方法

北九州市・下関市民による北九州空港の利用実態やニーズを把握するため、アンケート調査を実施した。本調査の実施概要は表 3-1 のとおりである。

表 3-1 アンケート調査の実施概要

調査方法	インターネット調査
調査対象	北九州市、下関市に居住する15歳以上(高校生)の市民のうち、 (株)インテージが管理する調査モニターへ登録している市民
実施日	2016年1月26日(火)
有効回答数	1,281 (北九州市民:869、下関市民:412)

(2) 回答者の属性

表 3-2 は本調査の回答者の年齢・性別・職業等をまとめたものである。本調査はインターネットを使用しているため、実際の年齢構成を考慮すると、60 歳代、70 歳以上の割合が少ない。これらの回答者の特性については調査結果を分析するにあたって留意する必要があるが、北九州空港はビジネス利用者が多いと思われるため、北九州市・下関市民による同空港の利用実態を概観するうえで特異な偏りがないものとみなす。

表 3-2 回答者の年齢・性別・職業等

年齢	合計	性別		職業等								
		男性	女性	会社員	団体職員	パート・アルバイト・派遣	専業主婦・主夫	自営業	公務員	学生	無職	その他
10歳代	7 (0.5%)	4 (0.3%)	3 (0.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	7 (0.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
20歳代	107 (8.4%)	27 (2.1%)	80 (6.2%)	39 (3.0%)	4 (0.3%)	20 (1.6%)	19 (1.5%)	4 (0.3%)	2 (0.2%)	12 (0.9%)	6 (0.5%)	1 (0.1%)
30歳代	339 (26.5%)	118 (9.2%)	221 (17.3%)	150 (11.7%)	4 (0.3%)	63 (4.9%)	74 (5.8%)	8 (0.6%)	15 (1.2%)	1 (0.1%)	15 (1.2%)	9 (0.7%)
40歳代	399 (31.1%)	211 (16.5%)	188 (14.7%)	218 (17.0%)	7 (0.5%)	53 (4.1%)	43 (3.4%)	22 (1.7%)	27 (2.1%)	1 (0.1%)	18 (1.4%)	10 (0.8%)
50歳代	261 (20.4%)	151 (11.8%)	110 (8.6%)	126 (9.8%)	4 (0.3%)	29 (2.3%)	29 (2.3%)	28 (2.2%)	20 (1.6%)	0 (0.0%)	13 (1.0%)	12 (0.9%)
60歳代	133 (10.4%)	83 (6.5%)	50 (3.9%)	27 (2.1%)	1 (0.1%)	13 (1.0%)	34 (2.7%)	20 (1.6%)	4 (0.3%)	0 (0.0%)	31 (2.4%)	3 (0.2%)
70歳以上	35 (2.7%)	27 (2.1%)	8 (0.6%)	2 (0.2%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)	5 (0.4%)	2 (0.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	24 (1.9%)	0 (0.0%)
合計	1,281 (100.0%)	621 (48.5%)	660 (51.5%)	562 (43.9%)	20 (1.6%)	180 (14.1%)	204 (15.9%)	84 (6.6%)	68 (5.3%)	21 (1.6%)	107 (8.4%)	35 (2.7%)

注：下段の括弧内の数値は全回答者数に占める割合を示す。

(3) 居住地、通勤先・通学先

表 3-3 は本調査の回答者の居住地、通勤先・通学先をまとめたものである。本調査の居住地区分については、北九州市の場合には行政区（計 7 区）を用いており、下関市の場合には下関市契約室「条件付き一般競争入札の参加条件に係る下関市内地域区分について」を基にして 5 つの区分を用いている。

回答者の 67.8%（869 人）が北九州市在住者であり、そのうちの 71.7%（623 人/869 人）は通勤先・通学先も北九州市である。また、回答者の 32.2%（412 人）が下関市在住者であり、そのうちの 67.7%（279 人/412 人）は通勤先・通学先も下関市である。なお、北九州市在住者が下関市に通勤・通学している回答者は 8 名、下関市在住者が北九州市に通勤・通学している回答者は 24 名であった。

表 3-3 回答者の居住地、通勤先・通学先

居住地		回答数	通勤先・通学先					
			北九州市	下関市	苅田町	直方市	福岡市	その他 通勤・通学を していない
北九州市	門司区	92 (7.2%)	67 (5.2%)	5 (0.4%)	1 (0.1%)	0 (0.0%)	3 (0.2%)	2 (0.2%)
	小倉北区	176 (13.7%)	150 (11.7%)	3 (0.2%)	2 (0.2%)	1 (0.1%)	7 (0.5%)	5 (0.4%)
	小倉南区	197 (15.4%)	125 (9.8%)	0 (0.0%)	13 (1.0%)	0 (0.0%)	4 (0.3%)	10 (0.8%)
	若松区	76 (5.9%)	58 (4.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.1%)	2 (0.2%)
	八幡東区	70 (5.5%)	48 (3.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	5 (0.4%)
	八幡西区	210 (16.4%)	136 (10.6%)	0 (0.0%)	3 (0.2%)	11 (0.9%)	5 (0.4%)	30 (2.3%)
	戸畑区	48 (3.7%)	39 (3.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.1%)	2 (0.2%)
	小計	869 (67.8%)	623 (48.6%)	8 (0.6%)	19 (1.5%)	12 (0.9%)	21 (1.6%)	56 (4.4%)
下関市	合併前自治体 (旧菊川町、旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町)	40 (3.1%)	1 (0.1%)	27 (2.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	6 (0.5%)
	山陽地域 (長府、王司、清末、小月、王喜、吉田支所の範囲)	95 (7.4%)	3 (0.2%)	58 (4.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)	9 (0.7%)
	山陰地域 (川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲)	124 (9.7%)	11 (0.9%)	96 (7.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 (0.1%)	10 (0.8%)
	彦島地域	43 (3.4%)	4 (0.3%)	24 (1.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)
	「本庁所管」地域 (下関駅周辺、唐戸、東駅など)	110 (8.6%)	5 (0.4%)	74 (5.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.2%)	7 (0.5%)
	小計	412 (32.2%)	24 (1.9%)	279 (21.8%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	5 (0.4%)	34 (2.7%)
	合計	1,281 (100.0%)	647 (50.5%)	287 (22.4%)	19 (1.5%)	12 (0.9%)	26 (2.0%)	90 (7.0%)

注：下段の括弧内の数値は全回答者数に占める割合を示す。

(4) 調査結果

① 北九州空港の利用状況

表 3-4 は現在の北九州空港発着の飛行機を 1 年での平均利用回数をまとめたものである。北九州市民および下関市民による北九州空港の利用割合は 43.1%、未利用割合は 56.9%であった。ただし、北九州市と下関市では利用割合に差異がある。前者の利用割合は約 5 割、後者の利用割合は約 3 割であった。また、両市とも北九州空港にアクセスしやすい地域ほ

ど、空港の利用割合は大きい。北九州市の場合には、小倉北区や小倉南区の利用割合が 5~6 割ほどであるものの、門司区、八幡西区、戸畑区の利用割合は 4 割程度にとどまる。下関市の場合には、彦島地域や「本庁所管」地域の利用割合が 3 割以上であるのに対して、合併前自治体の地域の利用割合は約 1 割であった。

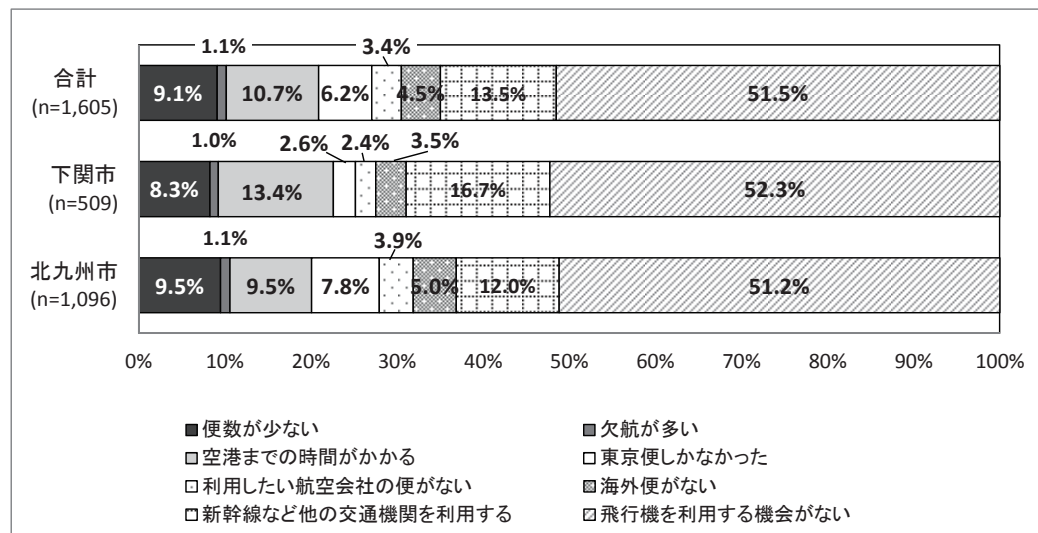
表 3-4 関門地域における北九州空港の利用状況

居住地	回答数	利用回数					
		利用したことはない	1～4回	5～9回	10～19回	20～29回	30～49回以上
北九州市	門司区	92 (100.0%)	54 (58.7%)	33 (35.9%)	4 (4.3%)	0 (0.0%)	1 (1.1%)
	小倉北区	176 (100.0%)	76 (43.2%)	88 (50.0%)	6 (3.4%)	3 (1.7%)	1 (0.6%)
	小倉南区	197 (100.0%)	97 (49.2%)	89 (45.2%)	7 (3.6%)	1 (0.5%)	0 (0.0%)
	若松区	76 (100.0%)	37 (48.7%)	33 (43.4%)	5 (6.6%)	1 (1.3%)	0 (0.0%)
	八幡東区	70 (100.0%)	32 (45.7%)	31 (44.3%)	3 (4.3%)	2 (2.9%)	1 (1.4%)
	八幡西区	210 (100.0%)	110 (52.4%)	89 (42.4%)	8 (3.8%)	1 (0.5%)	2 (1.0%)
	戸畑区	48 (100.0%)	30 (62.5%)	17 (35.4%)	1 (2.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	小計	869 (100.0%)	436 (50.2%)	380 (43.7%)	34 (3.9%)	8 (0.9%)	5 (0.6%)
下関市	合併前自治体 (旧菊川町、旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町)	40 (100.0%)	34 (85.0%)	6 (15.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	山陽地域 (長府、王司、清末、小月、王喜、吉田支所の範囲)	95 (100.0%)	71 (74.7%)	23 (24.2%)	1 (1.1%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	山陰地域 (川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲)	124 (100.0%)	87 (70.2%)	35 (28.2%)	2 (1.6%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	彦島地域	43 (100.0%)	28 (65.1%)	14 (32.6%)	1 (2.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	「本庁所管」地域 (下関駅周辺、唐戸、東駅など)	110 (100.0%)	73 (66.4%)	34 (30.9%)	2 (1.8%)	1 (0.9%)	0 (0.0%)
	小計	412 (100.0%)	293 (71.1%)	112 (27.2%)	6 (1.5%)	1 (0.2%)	0 (0.0%)
合計		1,281 (100.0%)	729 (56.9%)	492 (38.4%)	40 (3.1%)	9 (0.7%)	5 (0.4%)

注：下段の括弧内の数値は各地区の総回答者数に占める割合を示す。

図 3-1 は、北九州空港を利用しないそれぞれの理由の割合を表している。北九州と下関両市ともに、「飛行機を利用する機会がない」との回答が 5 割に上る。それ以外の理由では、「新幹線など他の交通機関を利用する」、「空港までの時間がかかる」との回答が 1 割を超えている。特に、下関市民の回答では「新幹線など他の交通機関を利用する」、「空港までの時間がかかる」という割合が、北九州市民よりも 4 から 5 ポイントほど高くなっている。この結果は、下関市から北九州空港へのアクセスできれば、下関市民が他空港や新幹線ではなく北九州空港を利用する可能性が高いことを示唆している。

なお、吉田（2004）では旧北九州空港の利用しない理由を住民にアンケート調査を行ったところ、「欠航が多い」という回答が最多であった。図 3-1 では「欠航が多い」の割合は 1%程度であるため、現在の空港は旧空港の課題を大幅に改善しているといえる。



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-1 北九州空港を利用しない理由

図 3-2 は、北九州空港を利用する際の交通手段を表している。北九州と下関両市ともに、「車（駐車場）利用」との回答が約 6 割に上る。ただし、他の交通手段については両市に差異がある。「空港バス」の回答は北九州市で 27.9%となり「車（駐車場を利用する）」に次いで多いが、下関市では 15.2%であった。下関市内から北九州空港までのバスは現在運行していないため、空港利用者の 1 割以上の下関市民は小倉駅等を經由してバスで北九州空港を利用しているといえる。また、下関市民の回答では車に次いで「乗り合いタクシー」が 16.6%である。この結果には、北九州空港から下関市へのエアポートバスがない代わりに、乗り合いタクシーが門司や下関方面まで運行している点が反映されていると考えられる。

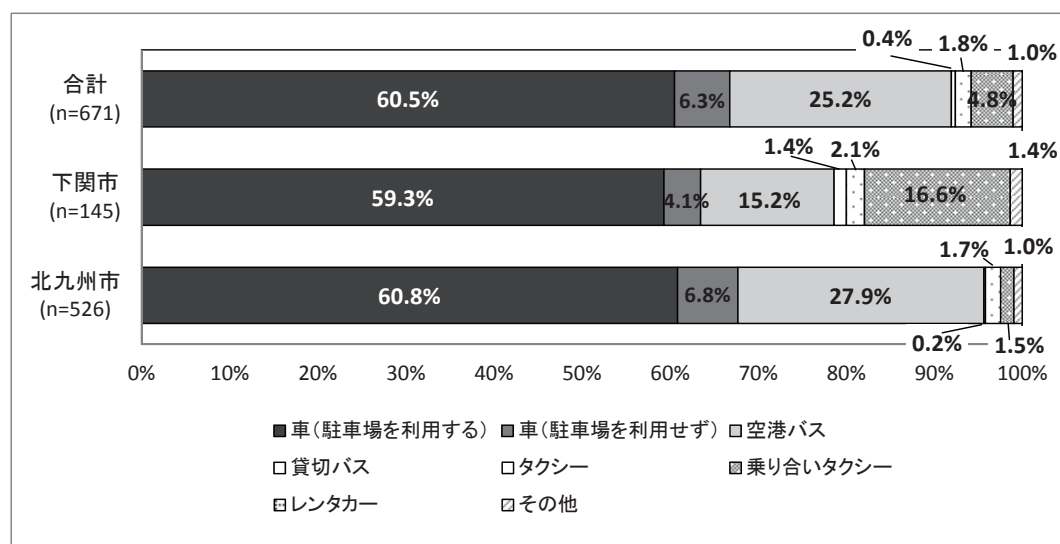


図 3-2 北九州空港を利用する際の交通手段

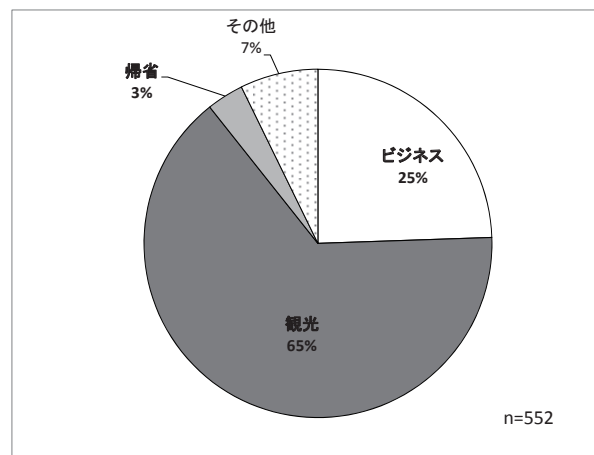


図 3-3 関門地域における北九州空港の利用目的

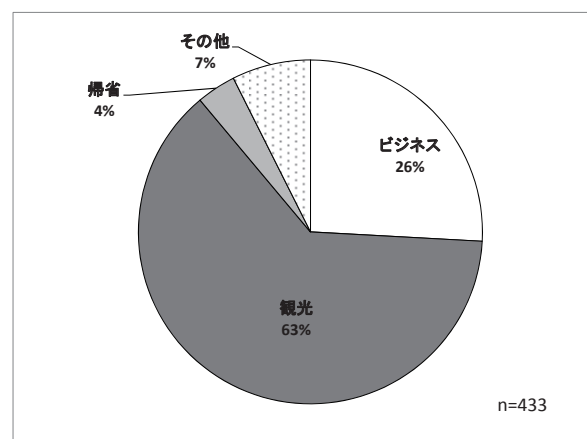


図 3-4 北九州市民の北九州空港の利用目的

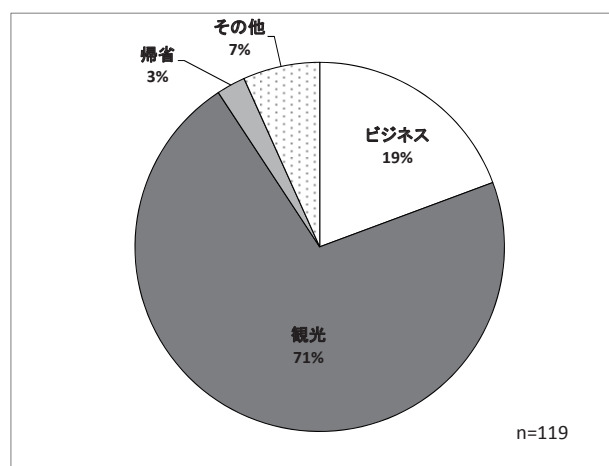


図 3-5 下関市民の北九州空港の利用目的

図 3-3 は関門地域における北九州空港の各利用目的の割合、図 3-4 は北九州市民の北九州空港の各利用目的の割合、図 3-5 は下関市民の北九州空港の各利用目的の割合について示している。北九州市民と下関市民の空港利用者の約 6 割が観光目的であることがわかる。特に、下関市民の観光目的の割合は 7 割を超えており、その割合は北九州市民よりも大きい。一方で、北九州市民のビジネス目的の割合は 26%であるが、下関市民のビジネス目的の割合は 19%にとどまる。

図 3-6 は関門地域における北九州空港の各利用満足度の割合、図 3-7 は北九州市民の北九州空港の各利用満足度の割合、図 3-8 は下関市民の北九州空港の各利用満足度の割合について示している。北九州市民と下関市民の空港利用者のうち 13%が「大いに満足」、54%が「満足」と回答している。つまり、北九州市民と下関市民の空港利用者の 6 割以上が北九州空港に満足しているといえよう。

ただし、北九州市民と下関市民では北九州空港の利用の満足度で違いがみられる。図 3-7 では、北九州市民の北九州空港利用者のうち 69%（「大いに満足」：14%、「満足」：55%）が満足している。図 3-8 では、下関市民が北九州空港に満足している割合は 56%（「大いに満足」：6%、「満足」：50%）にとどまり、北九州市民よりも 13 ポイントも低い。その反面、「満足とも不満ともいえない」「不満」「大いに不満」との回答は北九州市民よりも下関市民で多い。「満足とも不満ともいえない」との回答割合は下関市民の空港利用者で 35%、北九州市民の空港利用者で 27%であった。また、北九州空港に不満のある利用者の割合は北九州市で 4%（「大いに不満」：1%、「不満」：3%）だったが、下関市では 9%（「大いに不満」：2%、「不満」：7%）に上る。

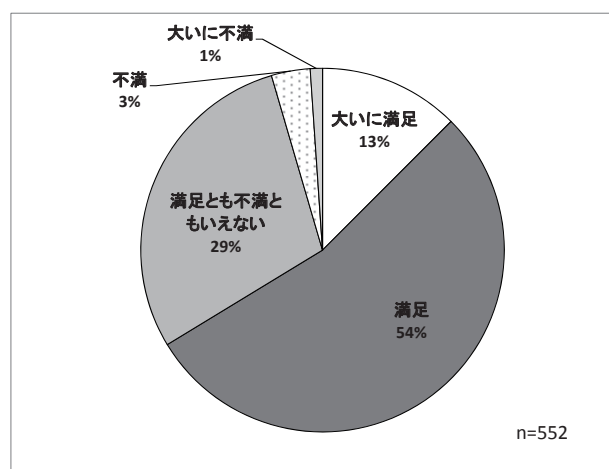


図 3-6 関門地域における北九州空港の利用満足度

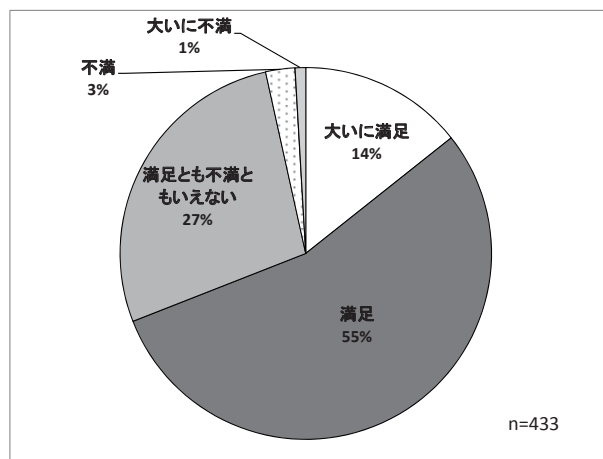


図 3-7 北九州市民の北九州空港の利用満足度

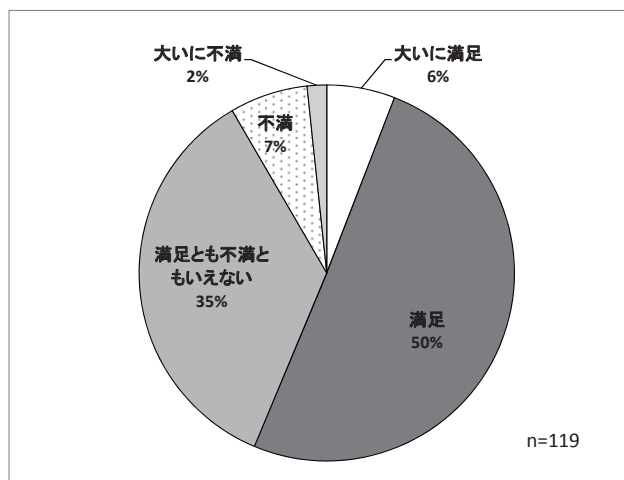


図 3-8 下関市民の北九州空港の利用満足度

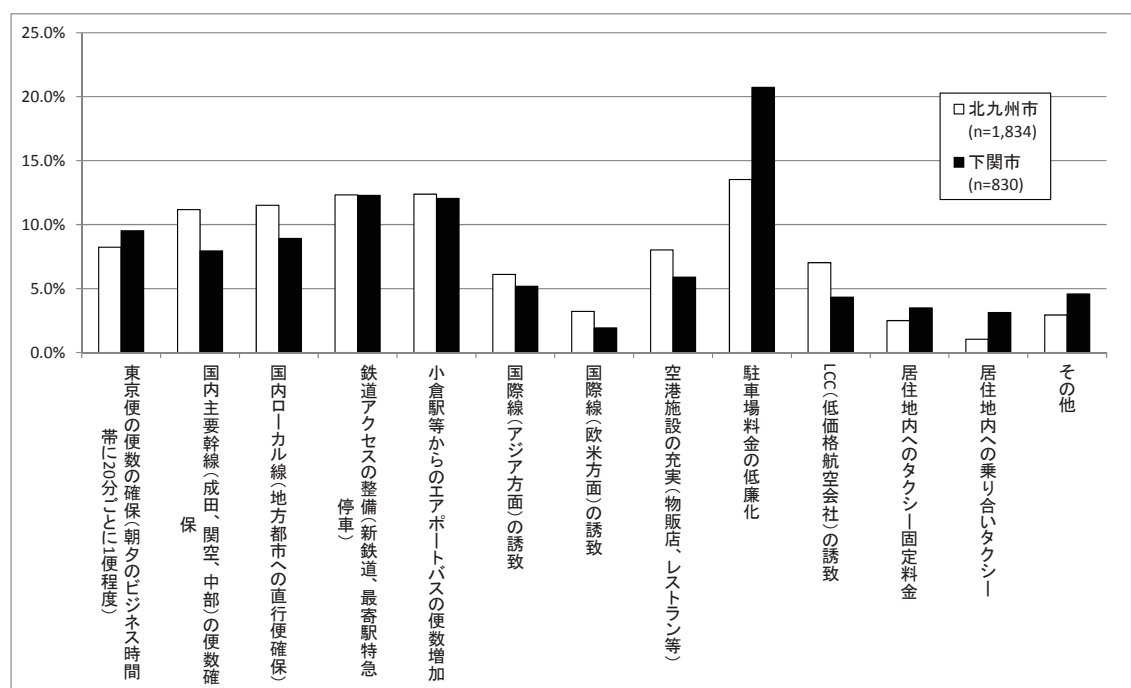
図 3-9 は北九州空港における改善希望の各項目の割合を北九州市民と下関市民に分けてまとめたものである。「駐車場料金の低廉化」が両市民からの改善希望において最多であることがわかる。特に、下関市民のほうが北九州市民よりも「駐車場料金の低廉化」を求めている。「駐車場料金の低廉化」の回答割合は北九州市民で約 13.5%であるのに対して、下関市民で約 21%であった。この背景には、山口宇部空港の駐車場料金が無料であることが影響していると考えられる。なお、「駐車場料金の低廉化」以外の項目では両市民の改善希望に明確な差異は見られない。

さらに図 3-10 は、北九州空港における改善希望の各項目の割合を非利用者と利用者に分けて表したものである。利用者・非利用者ともに「駐車場料金の低廉化」が空港の改善希望の最多であることがわかる。吉田 (2004) のアンケート調査でも、「駐車場料金の低廉化」が新空港への要望で最も多かった。北九州空港は開港前の要望をいまだ十分に改善できていないといえよう。

利用者では「駐車場料金の低廉化」に次いで、「鉄道アクセスの整備（新鉄道、最寄駅特急停車）」「国内ローカル線（地方都市への直行便確保）」「国内主要幹線（成田、関空、中部）の便数確保」「東京便の便数の確保（朝夕のビジネス時間帯に 20 分ごとに 1 便程度）」「小倉駅等からのエアポートバスの便数増加」の回答が 1 割近くあり、これらの回答割合は拮抗している。非利用者では「駐車場料金の低廉化」に次いで、「小倉駅等からのエアポートバスの便数増加」の回答が 14.4%、「鉄道アクセスの整備（新鉄道、最寄駅特急停車）」の回答が 12.9%である。非利用者は空港アクセスの改善を求めている。

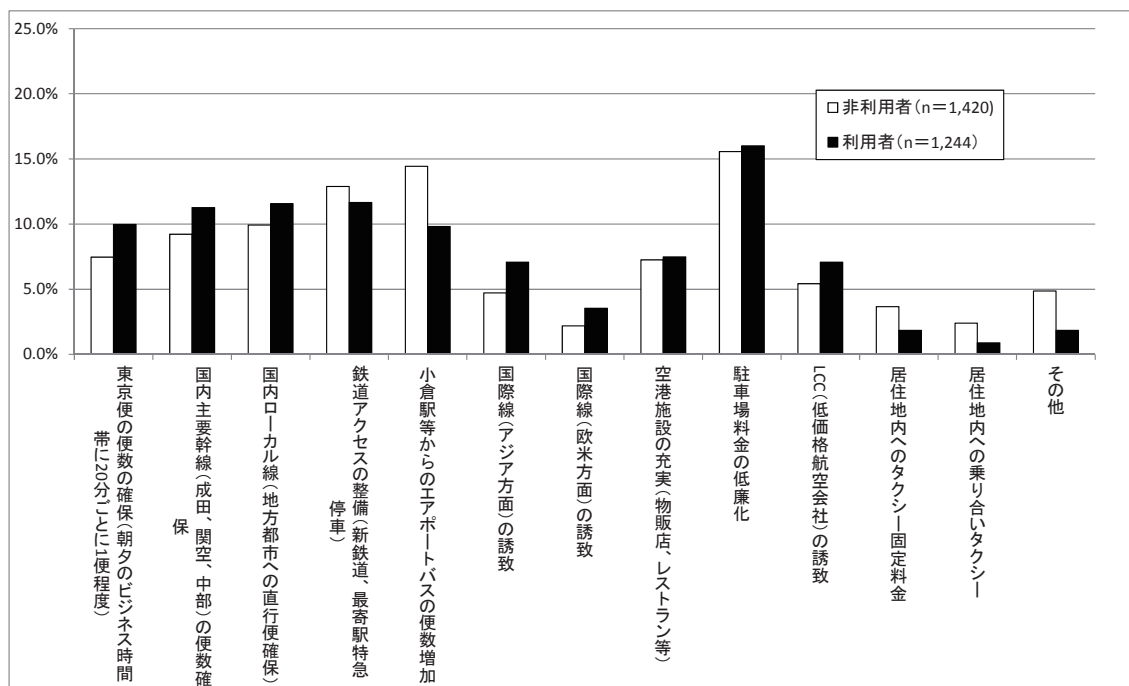
ただし、利用者の「小倉駅等からのエアポートバスの便数増加」の回答割合は 9.8%であり、非利用者の回答割合よりも 4.6 ポイント少ない。また、利用者の「鉄道アクセスの整備（新鉄道、最寄駅特急停車）」の回答は 11.7%であり、非利用者の回答割合よりも 1.2 ポイント少ない。つまり、利用者は非利用者よりも空港への交通手段（鉄道・バス）の改善を希望していないことになる。実際、北九州空港から小倉間のエアポートバスは往復ともに 1 日 38 便が運行しているため、空港利用者は非利用者のイメージほど空港までのアクセスに不便さを感じていないと思われる。

その一方で、空港利用者の改善希望では、「東京便の便数の確保（朝夕のビジネス時間帯に 20 分ごとに 1 便程度）」「国内ローカル線（地方都市への直行便確保）」「国内主要幹線（成田、関空、中部）の便数確保」「国際線（アジア方面）の誘致」「LCC（低価格航空会社）の誘致」の回答が非利用者よりも軒並み多いことがわかる。現在の北九州空港利用者の満足度を高めるには、東京便の増便もしくは路線拡大が不可欠といえる。



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-9 北九州市民と下関市民における北九州空港への改善希望の項目



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-10 非利用者と利用者における北九州空港への改善希望の項目

② 北九州空港以外の利用状況

表 3-5 は、北九州市民と下関市民による関門地域における周辺空港の利用状況を整理したものである。北九州空港以外の回答は、「あなたは現在の北九州空港開港後、各空港（福岡、山口宇部、大分）発着の飛行機を 1 年につき平均何回くらい利用されますか。※片道 1 回、往復 2 回とお考えください。」という質問に対するものである。

表 3-4 と同様、北九州・下関市民による関門地域における北九州空港の利用割合は 43.1% である。その一方で、表 3-5 から明らかなように、関門地域における福岡空港の利用割合は 46.1% に上り、北九州空港よりも利用割合が大きいことがわかる。各市の福岡空港の利用割合は北九州市民のうち 50.1%、下関市民のうち 37.6% であった。北九州市民による北九州空港と福岡空港の利用割合はほぼ 5 割で同率であるが、下関市民による福岡空港利用割合は北九州空港よりも 8.7 ポイント大きいことがわかる。つまり、関門地域における福岡空港の利用割合が北九州空港よりも大きい理由は、下関市民による福岡空港利用割合が大きいことに起因している。

図 3-11 は、関門地域における福岡空港の利用状況を表している。下関市では、「本庁所管」地域（下関駅周辺、唐戸、東駅など）、彦島地域、山陰地域（川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲）の利用割合（1~4 回 + 5~9 回以上）が 4 割近くであることがうかがえる。北九州市では、八幡西区と小倉北区の利用割合が 5 割を超えて、八幡東区の利用割合は 6 割を超えている。

表 3-5 北九州市民と下関市民による関門地域における周辺空港の利用状況

	関門地域	北九州市	下関市
北九州空港	43.1%	49.8%	28.9%
福岡空港	46.1%	50.1%	37.6%
山口宇部空港	11.4%	1.6%	32.0%
大分空港	1.2%	0.9%	1.7%

注：数値は各地域の総回答者数に占める割合を示す。

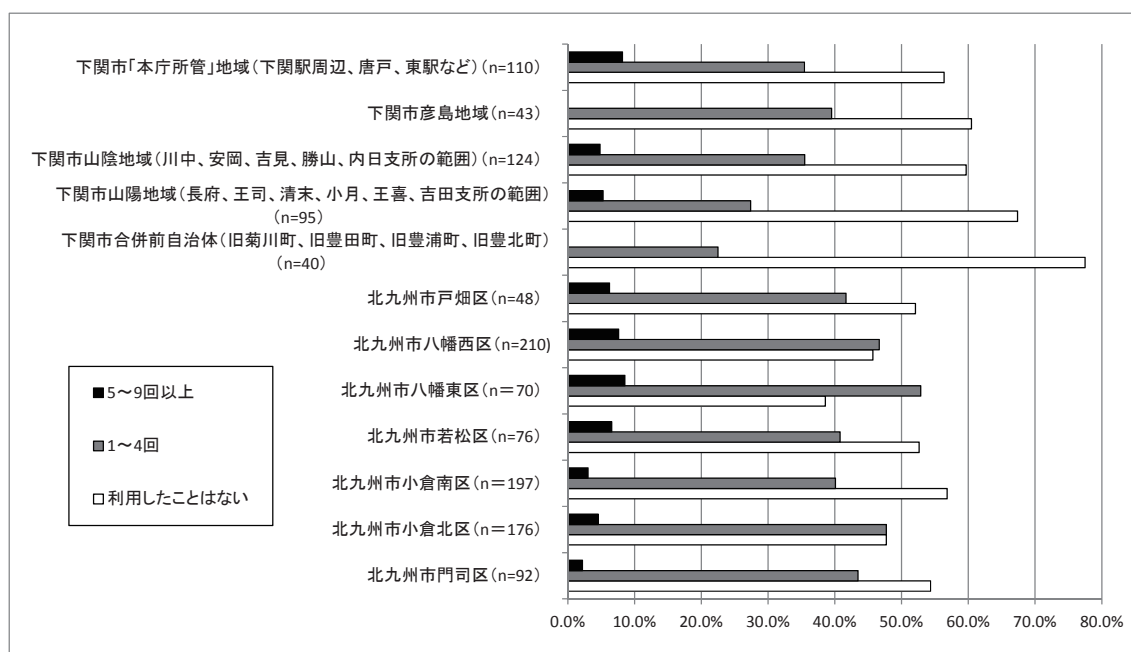


図 3-11 関門地域における福岡空港の利用状況

図 3-12 は、関門地域における福岡空港の利用理由をまとめたものである。下関市の合併前自治体の地域を除けば、どの地域も「発着便が多くて便利だから」が福岡空港利用の最大の理由となっている。また、下関市の全地域や北九州市の戸畑区・八幡西区・八幡東区・小倉北区・門司区では、「空港までのアクセスがよいから」との回答が 2 割にのぼっている。吉田(2004)のアンケート調査でも、福岡空港の利用理由には、「発着便の多さ」と「空港までのアクセスのよさ」という回答が多かった。北九州空港は新空港として開港して 10 年を経ても、これらの理由で周辺住民を利用客として十分に取り込めていない、といえる。

図 3-13 は、現在の北九州空港開港前から北九州市と下関市に居住する市民のみを対象に空港開港前における他空港などの利用状況について整理したものである。北九州空港開港前からの福岡空港利用割合は下関市で 40.7%、北九州市で 76.4%であった。表 3-5 の北九州空港開港後の福岡空港の利用割合（北九州市：50.1%、下関市：37.6%）と図 3-13 の結果を比較すると、北九州市の福岡空港利用割合は 26.3 ポイント、下関市の福岡空港利用割合は 3.1 ポイント新空港開港後に減少したことになる。

なお、図 3-13 では下関市民の山口宇部空港の利用割合が 32.7%であり、表 3-5 における新空港開港後の利用割合（32%）とほぼ同一である。また、図 3-13 では下関市民の新幹線の利用割合が 25.3%、北九州市民の新幹線の利用割合が 16.8%であった。つまり、下関市民は北九州市民よりも現在の北九州空港開港によって、新幹線から飛行機を利用するようになったと考えられる。

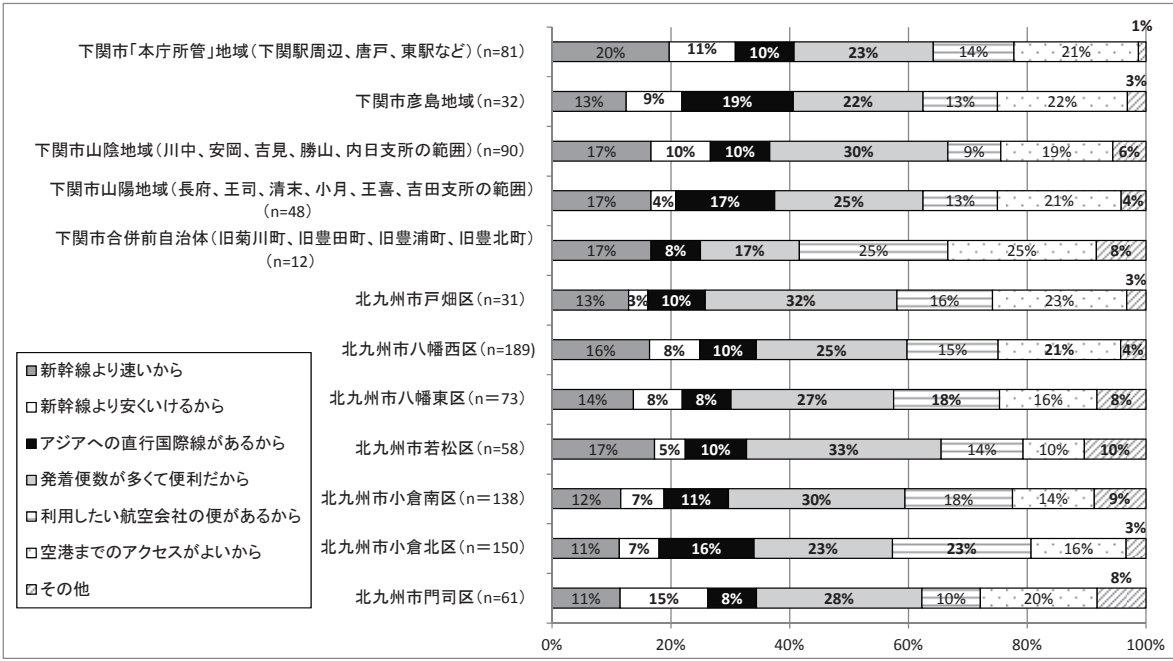


図 3-12 関門地域における福岡空港の利用理由

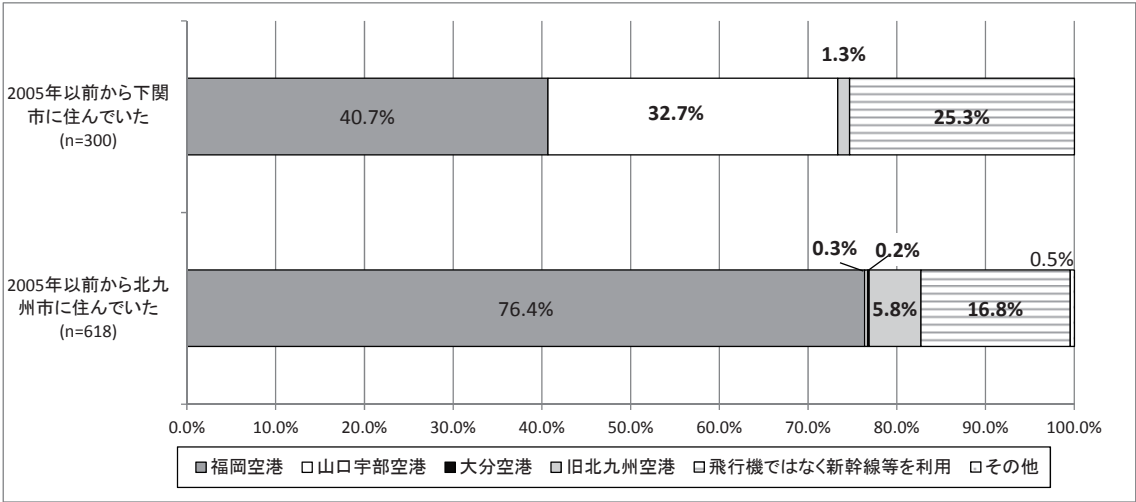


図 3-13 現在の北九州空港開港前における他空港などの利用状況

表 3-5 では、関門地域における山口宇部空港と大分空港の利用状況もわかる。北九州・下

関市民のうち 11.4%が山口宇部空港を利用しており、下関市民の 32%が同空港を利用していることがわかる。下関市民の北九州空港の利用割合（28.9%）は、同市民の山口宇部空港の利用割合とほぼ同等といえる。その一方で、山口宇部空港の北九州市民の利用割合は 1.6%にとどまる。関門地域における大分空港の利用割合は 1.2%であった。北九州・下関市民は大分空港をほとんど使用していない、といえる。

③ 北九州空港の国際線に関する意識

現在、北九州空港には国際線の定期路線がない。そこで図 3-14 と図 3-15 は、北九州と下関両市民が国際線で実現してほしい優先順位第 1 位と第 2 位の割合をまとめている。

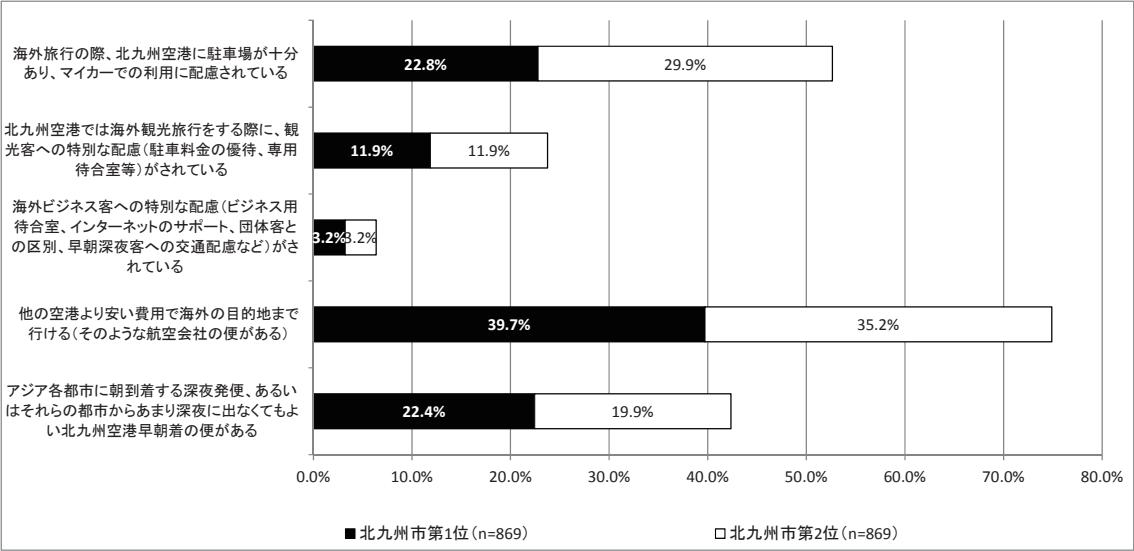


図 3-14 北九州市における国際線で実現してほしい優先順位第 1 位と第 2 位の割合

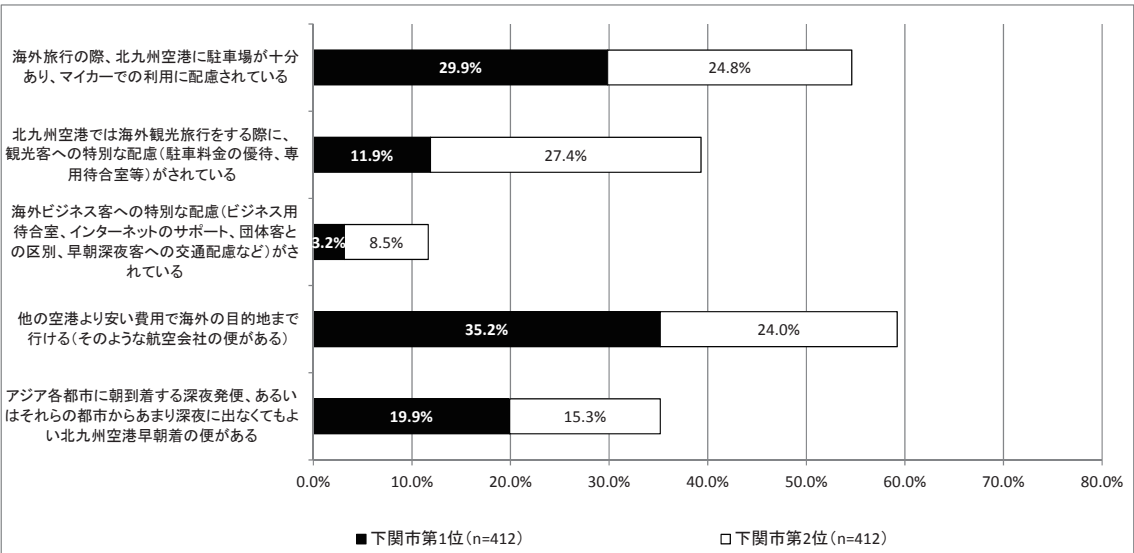


図 3-15 下関市における国際線で実現してほしい優先順位第 1 位と第 2 位の割合

図 3-14 と図 3-15 から、北九州・下関両市民が北九州空港の国際線で最も実現してほしい

い点は「他の空港より安い費用で海外の目的地まで行ける（そのような航空会社の便がある）」ということがわかる。北九州市では同回答の第1位の割合が39.7%、第2位でも35.2%であり、その合計が7割を超えている。下関市でも同回答の第1位と第2位の合計が6割近くに達している。吉田(2004)でも新空港開港前の国際線に対する希望を調査しており、「他の空港より安い費用で海外の目的地まで行ける（そのような航空会社の便がある）」ことが回答として最も多かった。空港周辺住民のニーズは新空港開港前後において変化しておらず、空港はこれらのニーズを満たす必要がある。

次いで、「海外旅行の際、北九州空港に駐車場が十分あり、マイカーでの利用に配慮されている」ことが国際線の実現で重要視されていることがわかる。北九州市では同回答の第1位の割合が22.8%、第2位で29.9%であり、その合計が5割を超えている。また、下関市民は「海外旅行の際、北九州空港に駐車場が十分あり、マイカーでの利用に配慮されている」点を北九州市民よりも重視していることがうかがえる。下関市の同回答の第1位の割合が29.9%、第2位で24.8%であった。下関市における同回答の第1位の回答割合は、北九州市よりも7ポイント大きい。

さらに、下関市では「北九州空港では海外観光旅行をする際に、観光客への特別な配慮（駐車料金の優待、専用待合室等）がされている」の回答割合が第1位と第2位の合計で約4割であるが、北九州市の同回答は第1位と第2位の合計で2割を超える程度である。これらの北九州市民と下関市民の希望項目の違いには、図3-9で指摘したように、山口宇部空港の駐車場無料化が影響していると思われる。

④ 今後の取り組みに対する意識

前節でみたように、北九州市「北九州空港将来ビジョン」では北部九州の活発な交流を支える空港を目指している。そこで図3-16は、「下関市民による北九州空港の利用も推進した方がいいと思いますか」という質問を北九州市民・下関市民に対して行った結果をまとめたものである。

北九州市民・下関市民の59%が「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」と回答している。その一方で、「下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない」との回答は8%（101人）存在する。また、「下関市民による北九州空港の利用推進を検討したことがない」という北九州市民・下関市民が33%ほど存在することに留意が必要である。下関市民による利用推進に反対の回答を含めると、北九州市民・下関市民の4割超が下関市民による北九州空港の利用に消極的であることがわかる。

ただし、北九州市・下関市の各地区ではこれらの結果に差異があることがわかる。表3-6は図3-16を北九州市・下関市の各地区で整理し直したものである。北九州市の門司区では、「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が63%であるが、小倉北区では51.7%であり、両区では10ポイントの差がある。さらに小倉北区では、「下関市民による北九州空港の利用を検討したことがない」という回答割合は38.1%に達する。

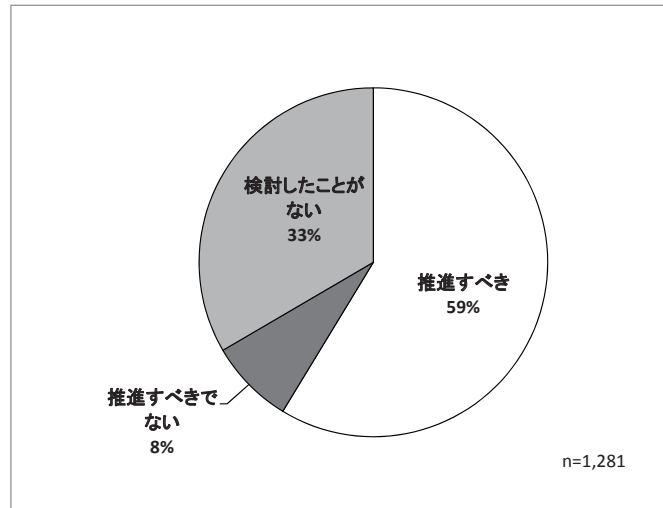


図 3-16 下関市民による北九州空港の利用推進の賛否

表 3-6 各地区における下関市民による北九州空港の利用推進の賛否

居住地		回答数	下関市民の利用推進		
			推進すべき	推進すべきでない	検討したことがない
北九州市	門司区	92 (100.0%)	58 (63.0%)	5 (5.4%)	29 (31.5%)
	小倉北区	176 (100.0%)	91 (51.7%)	18 (10.2%)	67 (38.1%)
	小倉南区	197 (100.0%)	114 (57.9%)	18 (9.1%)	65 (33.0%)
	若松区	76 (100.0%)	42 (55.3%)	6 (7.9%)	28 (36.8%)
	八幡東区	70 (100.0%)	41 (58.6%)	4 (5.7%)	25 (35.7%)
	八幡西区	210 (100.0%)	127 (60.5%)	14 (6.7%)	69 (32.9%)
	戸畑区	48 (100.0%)	28 (58.3%)	5 (10.4%)	15 (31.3%)
	小計	869 (100.0%)	501 (57.7%)	70 (8.1%)	298 (34.3%)
下関市	合併前自治体 (旧菊川町、旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町)	40 (100.0%)	22 (55.0%)	2 (5.0%)	16 (40.0%)
	山陽地域 (長府、王司、清末、小月、王喜、吉田支所の範囲)	95 (100.0%)	51 (53.7%)	9 (9.5%)	35 (36.8%)
	山陰地域 (川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲)	124 (100.0%)	77 (62.1%)	9 (7.3%)	38 (30.6%)
	彦島地域	43 (100.0%)	31 (72.1%)	2 (4.7%)	10 (23.3%)
	「本庁所管」地域 (下関駅周辺、唐戸、東駅など)	110 (100.0%)	70 (63.6%)	9 (8.2%)	31 (28.2%)
	小計	412 (100.0%)	251 (60.9%)	31 (7.5%)	130 (31.6%)
合計		1,281 (100.0%)	752 (58.7%)	101 (7.9%)	428 (33.4%)

注：下段の括弧内の数値は各地区の総回答者数に占める割合を示す。

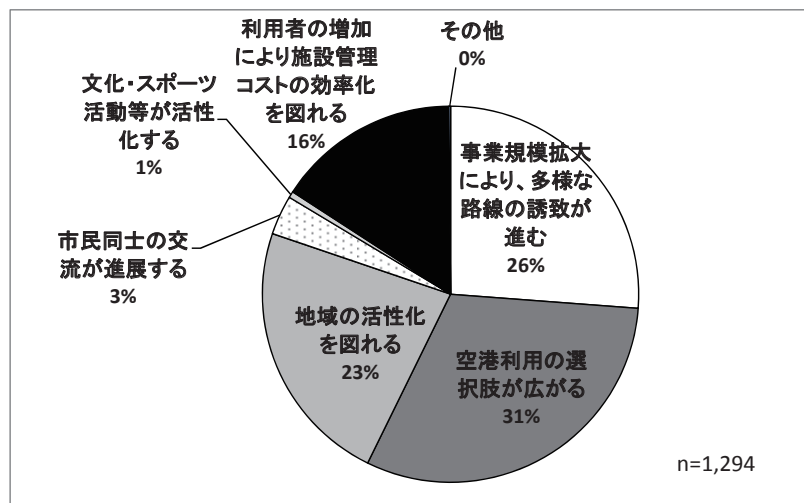
その一方で、下関市の彦島地域では「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が 72.1%に上る。また、「本庁所管」地域でも「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が 63.6%であった。両地区の回答割合は北九州・下関両市のなかで最大である。その反面、「下関市民による北九州空港の利用を検討したことがない」との回答割合は下関市の彦島地域で 23.3%、「本庁所管」地域で 28.2%となり、両地区の回答割合は北九州・下関両市のなかで最小であった。ただ、下関市の合併前自治体では、「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が 55%にとどまり、「下関市民による北九州空港の利用を検討したことがない」との回答割合は 40%になった。

つまり、両市の近接性がある地域ほど下関市民による北九州空港の利用推進の意識が高い、といえる。特に、下関市民は北九州市民よりも北九州空港の利用推進に積極的であることがうかがえる。実際、表 3-6 では「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」という回答割合が北九州市で 57.7%であるが、下関市では 60.9%であった。

さらに図 3-17 は、下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由の回答をまとめたものである。下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由では、「空港利用の選択肢が広がる」との回答割合が 31%で最大であった。表 3-7 では下関市民による北九州空港の利用推進の理由を各地区で整理している。表 3-7 を見ると、下関市民のうち 42.3%が「空港利用の選択肢が広がる」と回答している。

その一方で、北九州市では「空港利用の選択肢が広がる」の回答割合は門司区で 29%であるものの、市全体では 25.7%にとどまる。北九州市では「事業規模拡大により、多様な路線の誘致が進む」との回答割合が 28.5%で最大である。表 3-6 で見たように、北九州市民と下関市民のそれぞれ 6 割ほどが下関市民による北九州空港の利用推進に賛成しているが、その主な理由では北九州市と下関市で異なっていることが表 3-7 からわかる。ただし、北九州・下関両市とも下関市民による北九州空港の利用推進の理由として、「地域の活性化を図れる」との回答割合が 2 割近くある点で共通している。下関市民が北九州空港を利用することで、空港の利便性などの改善だけでなく、関門地域の活性化にも期待を寄せていると思われる。

図 3-18 は、下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由を表している。「下関市民は山口宇部空港を利用すべきと思うため」の回答割合が 37%で最大である。表 3-8 では下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由を各市で整理している。表 3-8 を見ると、同回答の割合は北九州市で 30.6%、下関市で 52.6%であり、北九州市民よりも下関市民のほうが多いことがわかる。次いで、「空港が混雑するため」の回答割合が両市で 31%であった。北九州市の同回答の割合は 35.3%となり、最大であった。また、下関市の同回答の割合は 21.1%であった。



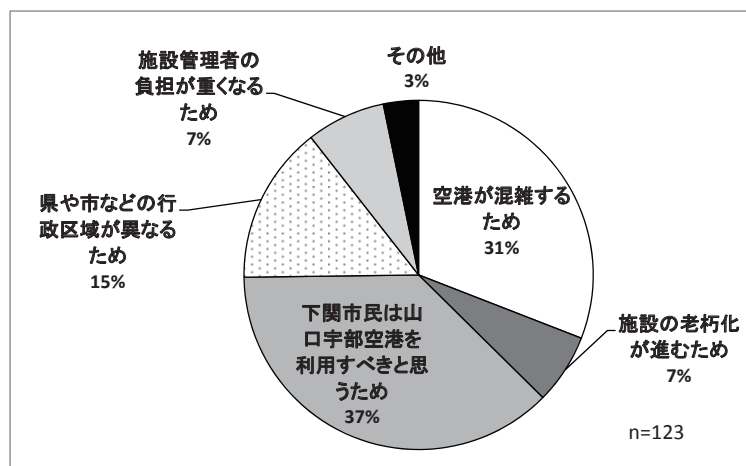
注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-17 下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由

表 3-7 各地区における下関市民による北九州空港の利用推進の理由

居住地		回答数	下関市民による利用推進の理由						
			事業規模拡大により、多様な路線の誘致が進む	空港利用の選択肢が広がる	地域の活性化を図れる	市民同士の交流が進展する	文化・スポーツ活動等が活性化	利用者の増加により施設管理コストの効率化を図れる	その他
北九州市	門司区	100 (100.0%)	27 (27.0%)	29 (29.0%)	24 (24.0%)	4 (4.0%)	3 (3.0%)	13 (13.0%)	0 (0.0%)
	小倉北区	160 (100.0%)	46 (28.8%)	44 (27.5%)	37 (23.1%)	5 (3.1%)	0 (0.0%)	28 (17.5%)	0 (0.0%)
	小倉南区	193 (100.0%)	58 (30.1%)	51 (26.4%)	45 (23.3%)	7 (3.6%)	0 (0.0%)	32 (16.6%)	0 (0.0%)
	若松区	75 (100.0%)	19 (25.3%)	18 (24.0%)	23 (30.7%)	3 (4.0%)	1 (1.3%)	11 (14.7%)	0 (0.0%)
	八幡東区	73 (100.0%)	25 (34.2%)	16 (21.9%)	19 (26.0%)	2 (2.7%)	0 (0.0%)	11 (15.1%)	0 (0.0%)
	八幡西区	225 (100.0%)	60 (26.7%)	58 (25.8%)	56 (24.9%)	3 (1.3%)	2 (0.9%)	46 (20.4%)	0 (0.0%)
	戸畑区	50 (100.0%)	15 (30.0%)	9 (18.0%)	13 (26.0%)	1 (2.0%)	1 (2.0%)	11 (22.0%)	0 (0.0%)
	小計	876 (100.0%)	250 (28.5%)	225 (25.7%)	217 (24.8%)	25 (2.9%)	7 (0.8%)	152 (17.4%)	0 (0.0%)
下関市	合併前自治体 (旧菊川町、旧豊田町、旧豊浦町、旧豊北町)	36 (100.0%)	5 (13.9%)	18 (50.0%)	6 (16.7%)	2 (5.6%)	0 (0.0%)	5 (13.9%)	0 (0.0%)
	山陽地域 (長府、王司、清末、小月、王喜、吉田支所の範囲)	83 (100.0%)	23 (27.7%)	33 (39.8%)	12 (14.5%)	3 (3.6%)	0 (0.0%)	12 (14.5%)	0 (0.0%)
	山陰地域 (川中、安岡、吉見、勝山、内日支所の範囲)	123 (100.0%)	29 (23.6%)	60 (48.8%)	20 (16.3%)	3 (2.4%)	0 (0.0%)	10 (8.1%)	1 (0.8%)
	彦島地域	53 (100.0%)	11 (20.8%)	20 (37.7%)	16 (30.2%)	1 (1.9%)	0 (0.0%)	5 (9.4%)	0 (0.0%)
	「本庁所管」地域 (下関駅周辺、唐戸、東駅など)	123 (100.0%)	21 (17.1%)	46 (37.4%)	26 (21.1%)	10 (8.1%)	0 (0.0%)	19 (15.4%)	1 (0.8%)
	小計	418 (100.0%)	89 (21.3%)	177 (42.3%)	80 (19.1%)	19 (4.5%)	0 (0.0%)	51 (12.2%)	2 (0.5%)
合計		1,294 (100.0%)	339 (26.2%)	402 (31.1%)	297 (23.0%)	44 (3.4%)	7 (0.5%)	203 (15.7%)	2 (0.2%)

注：下段の括弧内の数値は各地区の総回答者数に占める割合を示す。



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

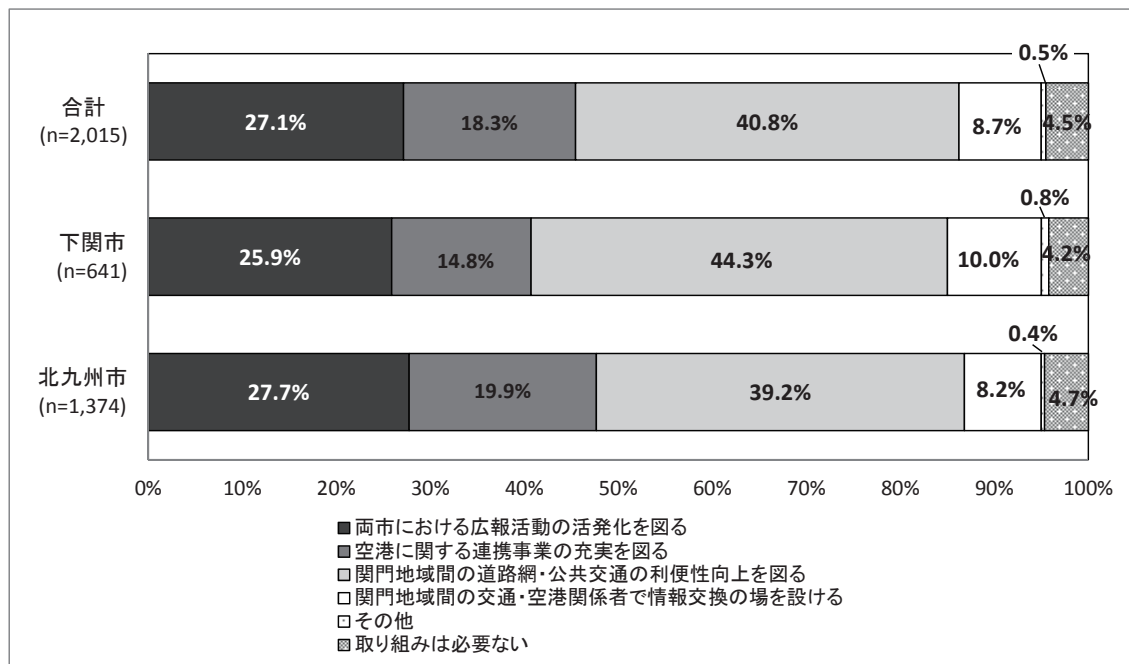
図 3-18 下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由

表 3-8 各市における下関市民による北九州空港を推進すべきでない理由

居住地	回答数	下関市民による利用を推進すべきでない理由					
		空港が混雑するため	施設の老朽化が進むため	下関市民は山口宇部空港を利用すべきと思うため	県や市などの行政区画が異なるため	施設管理者の負担が重くなるため	その他
北九州市	85 (100.0%)	30 (35.3%)	6 (7.1%)	26 (30.6%)	12 (14.1%)	8 (9.4%)	3 (3.5%)
下関市	38 (100.0%)	8 (21.1%)	2 (5.3%)	20 (52.6%)	6 (15.8%)	1 (2.6%)	1 (2.6%)
合計	123 (100.0%)	38 (30.9%)	8 (6.5%)	46 (37.4%)	18 (14.6%)	9 (7.3%)	4 (3.3%)

注：下段の括弧内の数値は各地区の総回答者数に占める割合を示す。

図 3-19 は、関門地域における北九州空港の利用を推進する取り組みをまとめている。「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答割合が両市で最大となり、40.8%であった。同回答は北九州市よりも下関市で多い。北九州市の回答割合は 39.2%であったが、下関市の回答割合は 44.3%であった。宮下(2015)では、関門地域における公共施設の相互利用の推進で必要な取り組みとして、図 3-19 と同じ回答項目で調査したところ、「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答が下関市民で最多であった。下関市民は、関門地域における空港を含めた公共施設全般の利用において、道路網や公共交通の利便性向上を北九州市民よりも求めている、といえよう。



注：複数回答可として調査を実施したため、回答数よりも多い合計値になっている。

図 3-19 関門地域における北九州空港の利用を推進する取り組み

2016 年 4 月 24 日、東九州自動車道の椎田南 IC～豊前 IC 間（延長 72km）が開通する。そこで、東九州自動車道の開通が北九州空港に与える効果を市民に調査したところ、図 3-20 のようになった。図 3-20 を見ると、東九州自動車道開通による北九州空港への効果については、北九州市・下関市の各地住民で差異があることがわかる。まず、門司区以外の地域では、「空港利用者の増加につながる」が最多であった。一方で、門司区では「観光客の増加につながる」が 31.5%で最多であった。また、彦島地域でも「観光客の増加につながる」の回答割合が 34.9%に上り、回答の多さが顕著である。門司区や彦島地域は他地域と比べると関門地域における観光資源の豊富さが回答に影響していると考えられる。

また、「空港が九州・西中国の物流拠点となる」が戸畑区で 25%、八幡東区で 31.4%に上り、他地域よりも高い割合であった。また同回答は下関市よりも北九州市で多い傾向にある。各地域の産業や事業所立地の違いが北九州空港における東九州自動車道の開通効果への期待に差異をもたらしている、と思われる。

その一方で、下関市の山陰地域、八幡西区、若松区では、東九州自動車道の開通による北九州空港への効果を期待できない、との回答が 2 割ほどある。これらの地域は空港や東九州自動車道から地理的に遠いため、この近接性の差異が前述の回答結果に反映されている、といえよう。

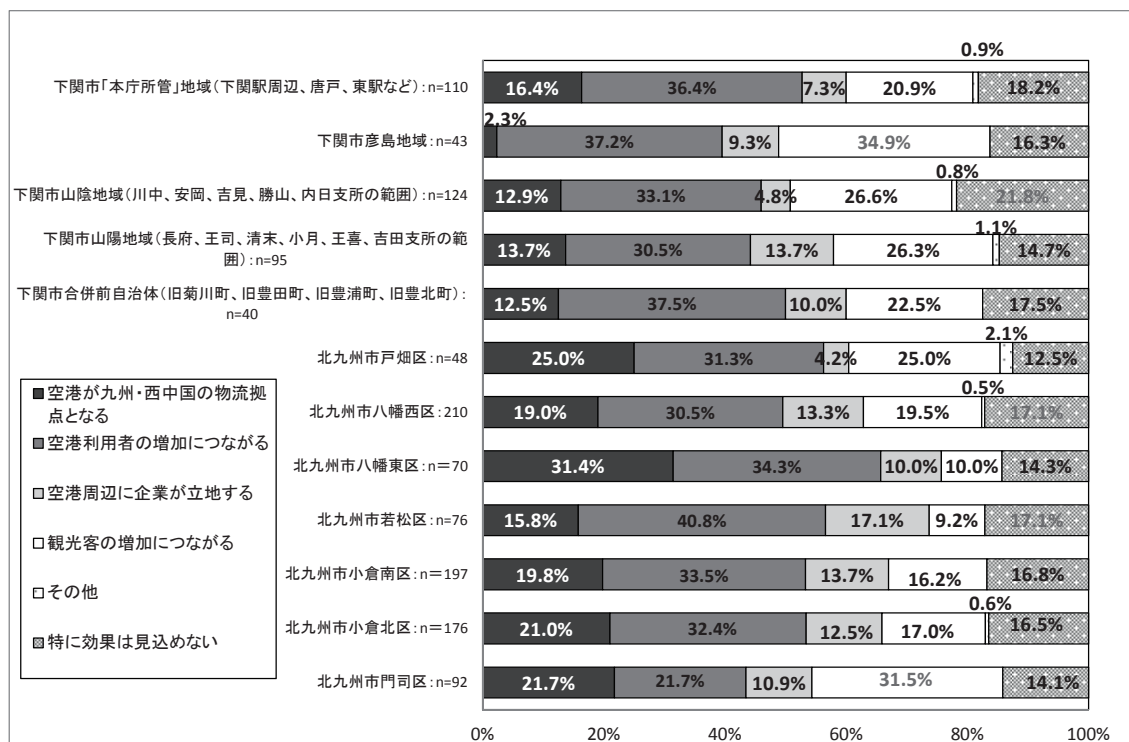


図 3-20 東九州自動車道の開通が北九州空港に与える効果

最後に、「北九州空港の運営が将来的に民営化されるべきか」を調査した。というのも、福岡空港は滑走路の維持管理や着陸料の設定のほか、ターミナルビルなどの空港運営全般について、2019 年度に民間へ引き継がれ、同空港のサービス向上や路線誘致の充実等が期待されているからである。調査結果は図 3-21 のとおりである。民営化に賛成である北九州・下関両市民は 36%であった。また、民営化に反対の回答割合が 14%、民営化の賛否について「どちらともいえない」の回答割合は 5 割であった。

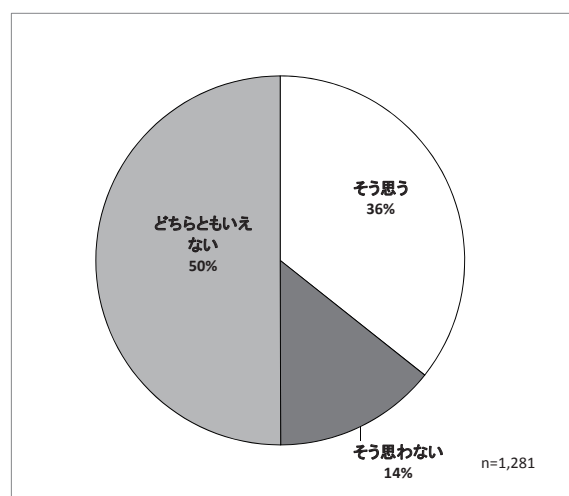


図 3-21 北九州空港の民営化に関する賛否

図 3-22 は、北九州空港の民営化賛成の理由をまとめたものである。「施設管理コストの効率化を図れる」との回答が北九州・下関両市ともに最多であることがわかる。特に、同回答割合が下関市で 39.2%、北九州市で 34.3%であることから、下関市民は北九州市民よりも北九州空港民営化による施設管理コストの効率化を期待していることがわかる。また、「空港施設の充実(物販店、レストランなど)が期待できる」の回答割合は下関市で 22.7%、北九州市で 15.7%であった。下関市民が北九州市民よりも空港施設の充実を民営化で期待していることになる。この理由には、下関市民の 3 割が利用する(表 3-5)にもかかわらず、空港の商品、レストランが下関と十分関連しているとはいえないことが影響していると思われる。なお、北九州市では、「多様な路線の誘致が進む」の回答割合が 29.6%であった。北九州市民は民営化後、空港の物販・レストランの充実よりも多様な路線の誘致を期待している。

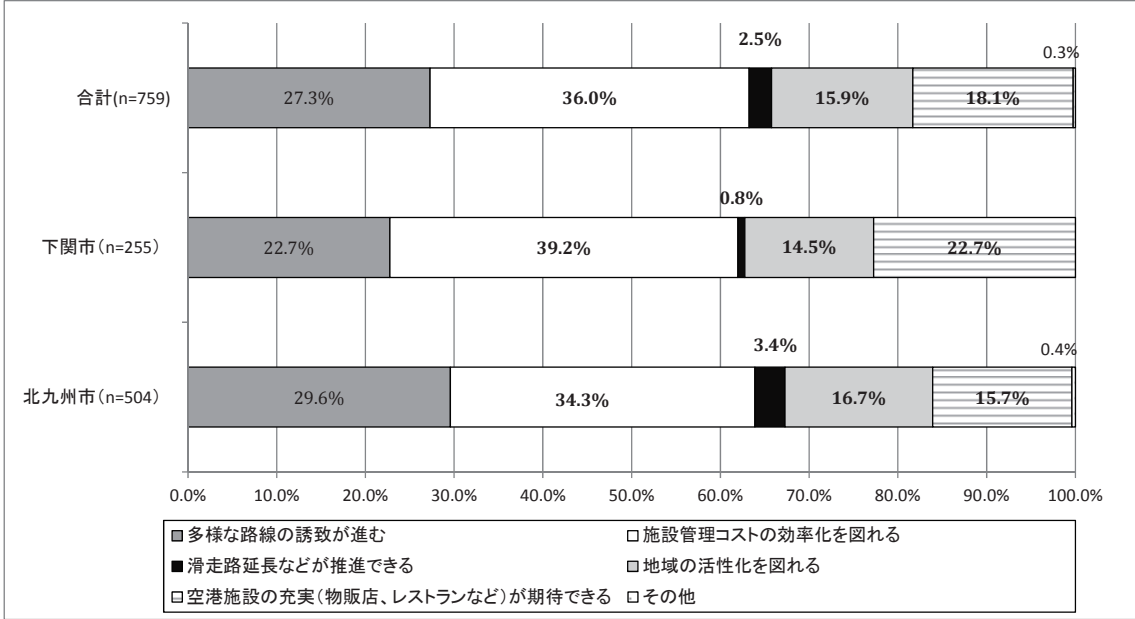


図 3-22 北九州空港の民営化賛成の理由

図 3-23 は、北九州空港の民営化反対の理由をまとめたものである。「空港のサービス水準の低下の恐れがある」の回答が北九州・下関両市で最多である。特に、同回答割合が下関市で 42%、北九州市で 33.2%であった。下関市民は北九州市民よりも空港の民営化によるサービス低下を懸念しているといえよう。また、「空港の安全性を確保できない恐れがある」との回答割合が北九州市・下関市ともに 3 割ほどあった。

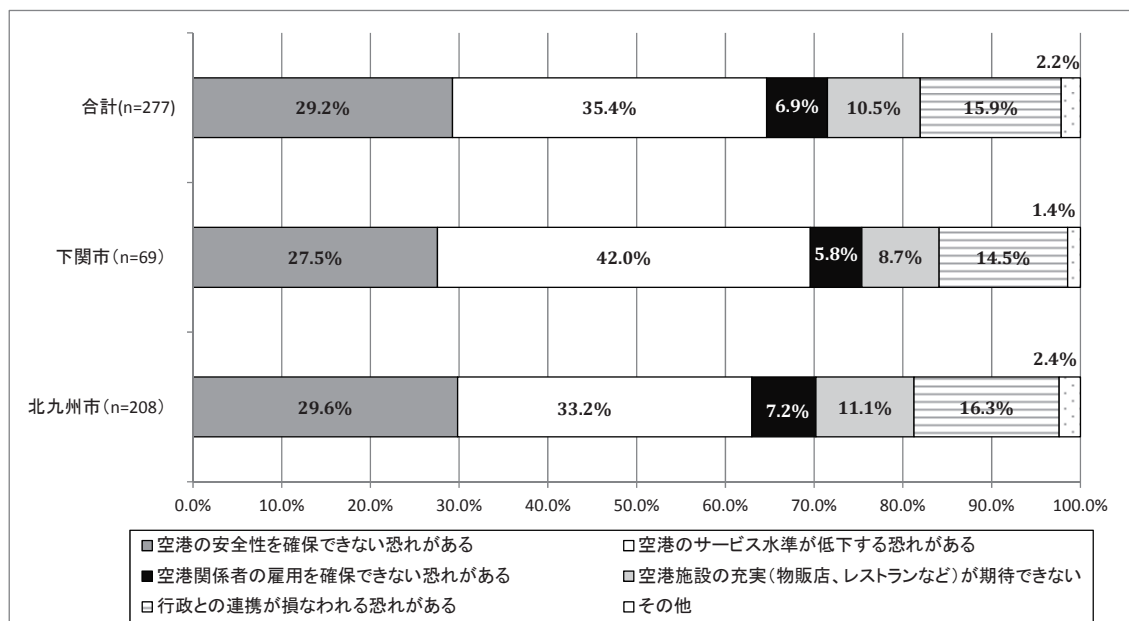


図 3-23 北九州空港の民営化反対の理由

(5) 小括

本節では、関門地域における北九州空港の利用実態を把握するため、北九州・下関両市民へのアンケート調査を行った。その結果、次の点が主に明らかになった。

■北九州空港の利用状況

○北九州市民による北九州空港の利用割合は約 5 割、下関市民による北九州空港の利用割合は約 3 割であった。両市とも北九州空港にアクセスしやすい地域ほど、空港の利用割合は大きかった。

○下関市民の回答では「新幹線など他の交通機関を利用する」、「空港までの時間がかかる」という割合が、北九州市民よりも 4 から 5 ポイントほど高くなっている。下関市から北九州空港へのアクセスを改善できれば、下関市民が他空港や新幹線ではなく北九州空港を利用する可能性が高い。

○旧北九州空港の利用しない理由では「欠航が多い」という回答が最多であったが、本調査では「欠航が多い」の割合は 1%程度であったため、現在の空港は旧空港の課題を大幅に改善しているといえる。

○北九州空港を利用する際の交通手段では北九州と下関両市ともに、「車（駐車場）利用」との回答が約 6 割に上る。また、「空港バス」の回答は北九州市で 27.9%であるが、下関市では 15.2%であった。下関市内から北九州空港までのバスは現在運行していないものの、

空港利用者の1割以上の下関市民は小倉駅等を経由してバスで北九州空港を利用しているといえる。また、下関市民の回答では車に次いで「乗り合いタクシー」が16.6%であった。

○北九州市民と下関市民の約6割が北九州空港を観光目的で利用している。特に、下関市民の観光目的の割合は7割を超えており、その割合は北九州市民よりも大きい。

○北九州市民と下関市民の空港利用者の6割以上が北九州空港に満足している。ただし、北九州市民の北九州空港利用者のうち69%が満足しているが、下関市民が北九州空港に満足している割合は56%にとどまる。

○北九州空港における改善希望では「駐車場料金の低廉化」が両市民からの改善希望において最多であった。北九州空港開港前のアンケート調査でも、「駐車場料金の低廉化」が新空港への要望で最も多かった。北九州空港は開港前の要望をいまだ十分に改善できていない。なお、下関市民のほうが北九州市民よりも「駐車場料金の低廉化」を求めている。この背景には、山口宇部空港の駐車場料金が無料であることが影響していると考えられる。

○空港利用者は非利用者ほど空港への交通手段（鉄道・バス）の改善を希望していない。実際、北九州空港から小倉間のエアポートバスが多数運行しているため、空港利用者は非利用者のイメージほど空港までのアクセスに不便さを感じていないと思われる。

○現在の北九州空港利用者の満足度を高めるには、東京便の増便もしくは路線拡大が不可欠である。実際、空港利用者の改善希望では、「東京便の便数の確保（朝夕のビジネス時間帯に20分ごとに1便程度）」「国内ローカル線（地方都市への直行便確保）」「国内主要幹線（成田、関空、中部）の便数確保」「国際線（アジア方面）の誘致」「LCC（低価格航空会社）の誘致」の回答が非利用者よりも軒並み多かった。

■北九州空港以外の利用状況

○関門地域における福岡空港の利用割合は46.1%に上り、北九州空港よりも利用割合が大きい。北九州市民による北九州空港と福岡空港の利用割合はほぼ5割で同率であるが、下関市民による福岡空港利用割合は北九州空港よりも8.7ポイント大きい。

○下関市の合併前自治体の地域を除けば、どの地域も「発着便が多くて便利だから」を福岡空港利用の最大の理由としている。また、下関市の全地域や北九州市の戸畑区・八幡西区・八幡東区・小倉北区・門司区では、「空港までのアクセスがよいから」との回答が2割にのぼっている。

○現在の北九州空港開港前のアンケート調査でも、福岡空港の利用理由には、「発着便の多

さ」と「空港までのアクセスのよさ」という回答が多かった。北九州空港は新空港として開港して10年を経ても、これらの理由で周辺住民を利用客として十分に取り込めていない。

○現在の北九州空港開港は福岡空港利用割合を北九州市で26.3ポイント、下関市で13.1ポイント減少させた。また、下関市民は北九州市民よりも現在の北九州空港開港によって、新幹線から飛行機を利用するようになったと考えられる。

○下関市民の32%が山口宇部空港を利用している。下関市民の北九州空港の利用割合(28.9%)は、同市民の山口宇部空港の利用割合とほぼ同等といえる。

■北九州空港の国際線に関する意識

○北九州・下関両市民が北九州空港の国際線で最も実現してほしい点は「他の空港より安い費用で海外の目的地まで行ける（そのような航空会社の便がある）」である。現在の空港開港前の調査でも、「他の空港より安い費用で海外の目的地まで行ける（そのような航空会社の便がある）」ことが回答として最も多かった。空港周辺住民のニーズは新空港開港前後において変化しておらず、空港はこれらのニーズを満たす必要がある。

■今後の取り組みに関する意識

○北九州市民・下関市民の59%が「下関市民による北九州空港の利用を推進すべき」と回答している。特に、門司区や彦島地域、「本庁所管」地域などの両市の近接性がある地域ほど下関市民による北九州空港の利用推進の意識が高い、といえる。

○下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由では、「空港利用の選択肢が広がる」との回答割合が31%で最大であった。その一方で、北九州市では「事業規模拡大により、多様な路線の誘致が進む」との回答割合が28.5%で最大である。また、北九州・下関両市とも下関市民による北九州空港の利用推進を通じて、空港の利便性などの改善だけでなく、関門地域の活性化にも期待を寄せている。

○下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由では「下関市民は山口宇部空港を利用すべきと思うため」の回答割合が37%で最大である。同回答は、北九州市民よりも下関市民のほうが多い。

○関門地域における北九州空港の利用を推進する取り組みでは「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答割合が両市で最大であった。同回答は北九州市よりも下関市で多い。関門地域における公共施設の相互利用の推進で必要な取り組みでも、「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答が下関市民で最多であった。下関市民は、関門地域における空港を含めた公共施設全般の利用において、道路網や公共交通

の利便性向上を北九州市民よりも求めている。

○東九州自動車道の開通が北九州空港に与える効果を調査したところ、門司区以外の地域では、「空港利用者の増加につながる」という回答が最多であった。一方で、門司区や彦島地域では「観光客の増加につながる」の回答の多さが顕著であった。門司区や彦島地域は他地域と比べると関門地域における観光資源の豊富さが回答に影響していると考えられる。

○北九州空港の民営化に賛成である北九州・下関両市民は 36%であった。また、民営化に反対の回答割合が 14%、民営化の賛否について「どちらともいえない」の回答割合は 5 割であった。

○北九州空港の民営化賛成の理由では「施設管理コストの効率化を図れる」との回答が北九州・下関両市ともに最多であり、下関市民は北九州市民よりも北九州空港民営化による施設管理コストの効率化を期待していた。

○下関市民は北九州市民よりも物販店、レストランなどの充実を民営化で期待している。この理由には、下関市民の 3 割が利用するにもかかわらず、空港の商品、レストランが下関と十分関連しているとはいえないことが影響していると思われる。

4. おわりに

本稿では、これまで十分に明らかにされていなかった関門地域における北九州空港の運営および利用実態を調査研究した。北九州空港の運営実態の把握については、北九州市港湾空港局空港企画部から入手したデータを活用した。また、北九州・下関両市民に対するアンケート調査から、空港の利用実態と課題を明らかにした。本稿で得られた主な知見は次のとおりである。

①国内線の乗降客旅客数では 2014 年に 123 万人にのぼり、新空港開港後の最多となっている。当初の需要予測では羽田路線の乗降客数が 137 万人と想定されており、実際の乗降客数はそれを 14 万人ほど下回っている。

②「北九州空港将来ビジョン」の将来像や具体的施策は新空港開港前にすでに検討されていた点もある。具体的には、国内国際路線（貨物）との 24 時間ネットワーク、3,000m 級滑走路の必要性、早朝深夜の東京便、東京便の充足、アクセスの充実などである。

③北九州空港を中心とした 1 時間圏は下関市の彦島、「本庁所管」、山陽・山陰地域まで広がっている。1 時間圏域の人口総数は約 201 万人であった。ただ、福岡市中心部や大分県中津市には至っていない。東九州自動車道の全線開通により、これらの圏域拡大が期待できる。

④北九州市民による北九州空港の利用割合は約 5 割、下関市民による北九州空港の利用割合は約 3 割であった。両市とも北九州空港にアクセスしやすい地域ほど、空港の利用割合は大きかった。下関市から北九州空港へのアクセスを改善できれば、下関市民が他空港や新幹線ではなく北九州空港を利用する可能性が高い。

⑤北九州市民の北九州空港利用者の 69%が満足しているが、下関市民が北九州空港に満足している割合は 56%にとどまる。

⑥北九州空港における改善希望では「駐車場料金の低廉化」が両市民からの改善希望において最多であった。特に、下関市民のほうが北九州市民よりも「駐車場料金の低廉化」を求めている。この背景には、山口宇部空港の駐車場料金が無料であることが影響していると考えられる。

⑦関門地域における福岡空港の利用割合は 46.1%に上り、北九州空港よりも利用割合が大きい。北九州市民による北九州空港と福岡空港の利用割合はほぼ 5 割で同率であるが、下関市民による福岡空港利用割合は北九州空港よりも 8.7 ポイント大きく、37.6%であった。

⑧新北九州空港開港前のアンケート調査でも、福岡空港の利用理由には、「発着便の多さ」と「空港までのアクセスのよさ」という回答が多かった。北九州空港は新空港として開港して 10 年を経ても、これらの理由で周辺住民を利用客として十分に取り込めていない。

⑨北九州・下関両市民が北九州空港の国際線で最も実現してほしい点は「他の空港より安い費用で海外の目的地まで行ける（そのような航空会社の便がある）」である。空港周辺住民のニーズは新空港開港前後において変化しておらず、空港はこれらのニーズを満たす必要がある。

⑩下関市民による北九州空港の利用を推進すべき理由では、「空港利用の選択肢が広がる」との回答割合が 31%で最大であった。その一方で、北九州市では「事業規模拡大により、多様な路線の誘致が進む」との回答割合が 28.5%で最大である。また、北九州・下関両市とも下関市民による北九州空港の利用推進を通じて、空港の利便性などの改善だけでなく、関門地域の活性化にも期待を寄せている。

⑫下関市民による北九州空港の利用を推進すべきでない理由では「下関市民は山口宇部空港を利用すべきと思うため」の回答割合が 37%で最大である。同回答は、北九州市民よりも下関市民のほうが多い。

⑬関門地域における北九州空港の利用を推進する取り組みでは「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」の回答割合が両市で最大であった。同回答は北九州市よりも下関市で多い。

⑭北九州空港の民営化に賛成である北九州・下関両市民は 36%であった。また、民営化に反対の回答割合が 14%、民営化の賛否について「どちらともいえない」の回答割合は 5 割であった。

⑮下関市民は北九州市民よりも物販店、レストランなどの充実を民営化で期待している。

これらの知見を踏まえて、北九州空港における関門地域での利用促進に向けた方策を整理する。①、②の分析結果から、既存路線の乗降客数の大幅増加を今後見込むことは難しいといえる。③の結果も踏まえて、北九州空港の 1 時間圏域人口は約 201 万人と想定し、東九州自動車道の全線開通を活かしてアクセスの充実を図り、1 時間圏域の拡大を図る必要がある。

実際、④～⑧の分析結果を踏まえると、北九州空港の駐車場料金の低廉化やバス等のアクセスを改善することで、下関市民が他空港や新幹線ではなく北九州空港を利用するようになり、同市民の満足度も向上すると思われる。北九州空港の駐車場料金は国管理空港で最

安水準であるものの、山口宇部空港が駐車場無料であるため、北九州空港の比較優位性が損なわれている点に留意すべきである。また⑨にあるように、「他の空港より安い費用で海外の目的地まで行ける」という住民ニーズに応えるため、国際線利用などによる駐車場の長期利用への配慮も検討すべきかもしれない。

さらに⑩~⑬の結果から、関門地域における北九州空港の利用促進では、両市民が地域活性化という共通目標を有しているため、北九州空港利用促進協議会に下関市関係者も加えていく必要がある。このことは、下関市民が北九州空港を利用しやすい環境を整え、「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上」も推進する可能性がある。

北九州空港に関する今後の取り組みについては、⑭、⑮の結果を踏まえると、空港運営全体を民間会社に委ねて、物販・レストランなどの充実を図る必要がある。特に、下関市民の3割が利用することから、下関と関連性のある商品（お土産）やレストランのメニューも検討すべきであろう。民間会社が空港施設を将来的に一体運営すれば、駐車場料金の低廉化も柔軟に行うことが可能になると思われる。

最後に本稿の課題を整理する。まず、本稿では北九州市民および下関市民を対象に北九州空港の利用状況を調査したため、それ以外の利用者ニーズを把握できていない。また、北九州空港の旅客状況を検討したが、同空港の物流拠点化に向けた調査研究も必要である。これらの論点については今後の課題とさせていただきたい。

参考文献

- 曾根正輔(2005)『新北九州空港の供用開始に伴う空港選択行動の予測に関する研究』北九州市立大学大学院社会システム研究科博士(学術)学位請求論文
- 谷村秀彦・吉田潔・曾根正輔・吉村英俊(2004)「第4章 利用促進の方向性」北九州市立大学北九州産業社会研究所・新北九州空港調査研究会実行委員会『「新北九州空港」に関する調査研究Ⅱ』 pp.58-64
- 藤原利久・尹明憲(2005)「新北九州空港における物流ビジネスモデルについての一考察」北九州市立大学北九州産業社会研究所『物流拠点としての新北九州空港の展望と課題』 pp.40-46
- 宮下量久(2015)「関門地域における公共施設の相互利用に関する調査研究：施設の管理運営者の観点を中心として」、関門地域共同研究会『関門地域研究』Vol.24、pp.33-70
- 吉田潔(2004)「第2章 北九州市及びその周辺地域居住のビジネスパーソンの動向調査」北九州市立大学北九州産業社会研究所・新北九州空港調査研究会実行委員会『「新北九州空港」に関する調査研究Ⅱ』 pp.17-50
- 吉村英俊(2004)「第1章 関東地区居住のビジネスパーソンの動向調査」北九州市立大学北九州産業社会研究所・新北九州空港調査研究会実行委員会『「新北九州空港」に関する調査研究Ⅱ』 pp.1-16

<謝辞>

北九州空港に関するデータの一部使用について、北九州市港湾空港局空港企画部からご快諾をいただいた。ここに記して、感謝の意を申し上げたい。

¹ 下関市役所のウェブサイトにおけるアクセスマップ（飛行機を利用する場合）で示されている。なお、東京から新幹線による同市へのアクセス時間は約 4 時間 50 分である。

² 小口貨物の混載仕立業者。不特定多数の荷主から小口貨物の輸送を引受け、それを最も効率的な形に仕分けしたうえで、貨車あるいはコンテナなどの混載貨物に仕立て、鉄道会社や船会社など実際の輸送を行う業者の輸送サービスを利用して利用運送を行う。

³ 航空機を駐機させる場所。駐機場。

⁴ 2013 年 11 月 24 日、NASA/JAXA が共同開発した人工衛星を輸送するため、Sea&Air 輸送が北九州空港で初めて実施されている。

下関市内からの北九州空港利用実態と利用促進に向けた課題 —下関市内企業に対するアンケート調査結果から—

北九州市立大学地域戦略研究所教授 内田 晃

1 はじめに

(1) 研究の背景と目的

平成 18 年 3 月に開港した北九州空港は開港 10 周年を迎えた。実質的な初年度である平成 18 年度は乗降客数が約 127 万人となり、旧空港時代の約 3.4 倍増を示した。ただ、その後は減少傾向が続き、一時的に大きく増加した年もあったが、最新のデータである平成 26 年度は約 126 万人と、ほぼ開港当初の数字となっている。一方で同じ福岡県内にある福岡空港はこの間、乗降客数は約 1,812 万人（平成 18 年度）から約 2,000 万人（平成 26 年度）へと 10%を超える伸びを示しており、その格差は拡大する一方である。北九州市、福岡県、北九州空港振興協議会、北九州空港エアターミナル(株)など、関連する組織では北九州空港の利用促進のために新規路線の開設、チャーター便の誘致、空港アクセスの改善など様々な施策を展開してきたが、利用者数の劇的な改善にはつながっていないのが現状である。

一方でこれまでの利用促進施策は主に北九州市内や県内周辺市町村に主眼が置かれることが多く、大分県北部や山口県西部など近隣県のエリアを直接的なターゲットにすることは少なかった。それぞれには大分空港、山口宇部空港があり、関係自治体に配慮してきたことがその要因としては考えられる。国土交通省が実施している航空旅客動態調査で各空港の利用実態は把握できてはいたが、近隣他県エリアの利用者に対して北九州空港の利用についてその実態を把握するような調査はこれまでにほとんど見られない。以上の視点から本研究では、近隣県のエリアの中でも特に北九州空港利用者が多くみられる山口県下関市を調査ターゲットとし、その中でも市内に立地する企業に着目する。企業は従業員が航空機を利用して出張する案件について、何らかの規定を設けているケースもあり、出張時における利用可能な交通手段、空港、チケット種別などが企業によって大きく異なっているのが実情である。そこで、本研究では、下関市内に立地する企業に対して、アンケート調査を実施し、企業内のルールや北九州空港の利用実態、さらには企業が求めている北九州空港に対する施策要望などを把握し、下関市内からの今後の利用促進につなげるための知見を得ることを目的とする。

(2) 既往の調査や論文

北九州空港についてはその利用状況を中心に数多くの報告書や新聞記事等で掲載されている。論文としては田村が福岡空港、大分空港、山口宇部空港を含めた北部九州における旅客利用実態に関する研究を実施している。この中で著者は、北九州空港利用者の一定数に下関市内を目的地とする利用者がいること、イグレス手段としては自家用車に頼る傾向

が強いことなどを指摘している。また福岡空港利用者に対するアンケート調査から北九州空港の知名度の低さや、福岡都市圏と北九州空港を結び直行高速バスの所要時間や料金の条件によっては、福岡都市圏から利用客を獲得する難しさも指摘している。ただし、この研究は国土交通省の航空旅客動態調査と福岡空港利用者へのウェブ調査を基に分析を行ったもので、北九州空港利用者や下関市に代表される他県近隣エリアを対象とした調査を行ったものではない。

アジア成長研究所の八田達夫所長は論説の中で、これまでの北九州空港行政の遅れが、北九州市の支店経済都市としての発展を阻害し、その集積を福岡市へ強めることになった大きな要因であるとの分析を示し、高規格新幹線による小倉駅と北九州空港の直結、福岡都市圏と北九州空港を結ぶ高速バスの定期路線化、北九州都市高速長野ランプから北九州空港を結ぶ国道 10 号バイパスの建設促進などの新たな提案をされている。このことは下関市内からのアクセスを高めることにも一部つながるものであり、大いに参考になる視点と言える。

また、北九州市港湾局空港企画室では平成 23 年度に「北九州空港アクセス改善検討調査」を実施している。この中で、北九州市内の居住者のうち、総じて西部は福岡空港の利用割合が高く、東部は北九州空港の利用割合が高いことを示している。さらに、北九州市内企業に対するヒアリング調査からは、多くが北九州空港を優先的に利用していることが分かり、大企業では株主優待券利用による経費節減、中小企業では利便性の高い自家用車アクセスを認めている実態を指摘している。また、市西部や門司区では鉄道アクセスの良さから福岡空港を優先的に利用している傾向にあることも指摘しており、下関市に近い門司区でのこの傾向は注目されるところである。

以上のような既往の研究や調査を踏まえ、本研究は下関市内の企業が東京出張の際にどのような移動手段や出発地を選択しているのか、また社内規定の傾向についても把握することで、下関市からのビジネス利用をより促進していくための施策を新たに明らかにすることに独自性や意義があると考ええる。

2 北九州空港や近隣空港の現況

(1) 利用状況

北九州空港が開港し、実質的な初年度となった平成 18 年度以降の乗降客数の推移について、福岡空港、山口宇部空港と合わせて図 1 に示す。平成 18 年度は乗降客数が約 127 万人となり、旧空港時代よりは大きく増加したが、平成 20 年に起こったリーマンショックに代表される世界経済全体の低迷の影響等を受け、平成 21 年度までの 4 年間は減少傾向が続いた。平成 22 年度に 9 千人ほど増加したが、平成 23 年度は過去最低の約 117 万 6 千人となった。その後は周辺地域での自動車産業の活況化などの経済状況の回復も手伝い、また、国際線では初のデイリー運航となったスターフライヤーの韓国・釜山線の就航（平成 24 年 7 月）もあり、平成 24 年度は約 127 万人、平成 25 年度には開港以来最高となる約 138 万

7千人を記録した。ただ、その後は釜山線の運休（平成26年1月）もあり、平成26年度は再び減少に転じ、約126万人とほぼ開港当初の数字となっている。このように、利用者数の推移は、就航しては運休に追い込まれることを繰り返してきた各路線に大きく翻弄されてきた。図2に示すように、国内線ではこれまでに日本トランスオーシャン航空の那覇線（平成18年3月就航、平成22年5月運休）、ジェイエアの名古屋小牧線（平成18年3月就航、平成19年4月運休）、スカイマークの羽田線（平成22年8月就航、平成24年9月運休）、同那覇線（平成22年8月就航、平成22年10月運休）、合わせて4路線が運休に追い込まれた。国際線についても一時的に数か月の空白期間はあったものの、開港以後ほぼ何らかの路線が存在していたが、釜山線の運休によって平成26年1月以降、約2年以上定期路線がない状態が続いている。現在では開港当初から運航されている羽田線と、平成27年3月に就航したフジドリームエアラインの名古屋小牧線の3路線のみとなっている。

このように北九州空港は開港以後、大きく利用者数を伸ばすことなく、微減微増を繰り返しながらほぼ同水準で推移してきた。同様に地方空港である山口宇部空港も図1に示すように北九州空港と同じ傾向にある。一方で福岡空港に目を転じると前述したように乗降客数は約1,812万人（平成18年度）から約2,000万人（平成26年度）へと約10%を超える伸びを示している。その要因としては、格安航空会社（LCC）の就航による新たな層を獲得したこと、韓国や中国からのインバウンド客の増加があげられる。国内LCCについては、平成28年3月ダイヤで見ると、ピーチアビエーションが関西線（4便／日）、成田線（4便／日）、那覇線（2便／日）の合計1日10便、ジェットスタージャパンが成田線（14便／日）、関西線（2便／日）、中部線（6便／日）の合計1日22便が運航されており、価格の安さからその搭乗率は年間を通じて非常に高く、利用客増加に大きく貢献している。また国際線の乗降客数は約224万人（平成18年度）から約367万人（平成26年度）へと60%を超える大きな伸びを示している。このように、北九州空港と山口宇部空港にない、LCCとインバウンドの両側面から成長している点は福岡空港の強みと言える。

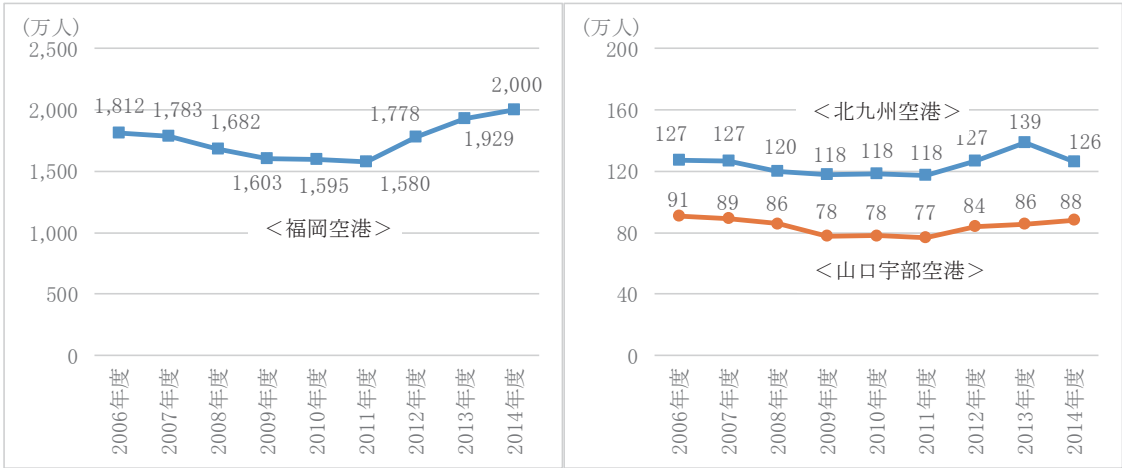


図1 各空港の乗降客数の推移

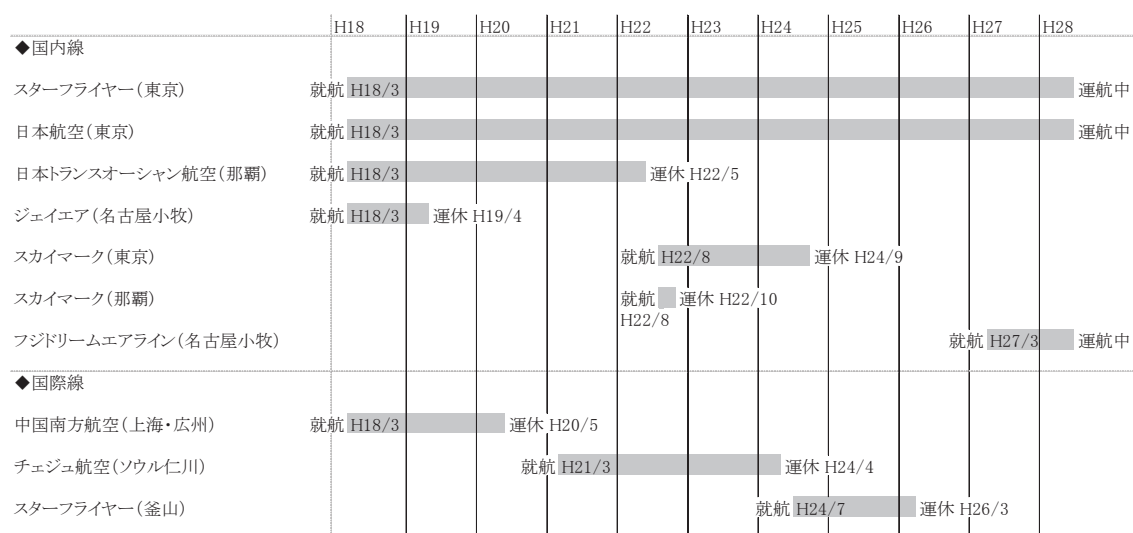


図2 北九州空港開港以後の定期路線変遷¹⁾

(2) 下関市内からのアクセスの状況

下関市内から北九州空港へのアクセスとして、平成18年の開港当初は下関駅から門司港を経由する系統が西鉄バス北九州とサンデン交通の共同運行の形で1日8往復運行されていた。その後、平成21年4月に西鉄バス北九州が撤退し、サンデン交通の単独運行の形で継続されていたが、利用者減のため平成23年3月をもって廃止された。下関駅を出てから下関ICで高速道路に入るが、門司港地区で乗車扱いをするためにいったん門司港ICで高速を下り、再び門司ICから高速に入るという複雑なルートであった。そのため必要以上に所要時間がかかり、下関市内からの利用者には不評であったことも利用者低迷につながった。バス路線廃止以後は、スターフライヤー便搭乗客限定²⁾で下関サンデントクシーが乗合タクシーを運行している。発着地は旧下関市内の限定で料金は片道1,600円である。公共交通機関でのアクセスとしては、下関駅からJR在来線で小倉駅へ、又は新下関駅から新幹線で小倉駅へ向かい、小倉駅でエアポートバス(最速約35分)に乗り換える方法が一般的である。なお下関市内の中心部(市役所周辺)から北九州空港まで乗用車で向かう場合は、下関ICから苅田北九州空港ICまでを高速道路を利用すると、距離が約47km、所要時間約45分、ETC高速料金が通常時間帯で1,070円である。

一方、下関駅から山口宇部空港までのアクセスとしては、サンデン交通の連絡バスが小月ICから宇部東ICまでを高速道路を利用するルートで、所要約75分で結んでおり、1日8往復運行されている。下関市役所周辺から乗用車で向かう場合は、下関ICから宇部東ICまでを高速道路を利用すると、距離が約62km、所要時間約55分、ETC高速料金が通常時間帯で1,470円である。

このように公共交通でアクセスする場合は、下関駅からは山口宇部空港へダイレクトで連絡バスが結んでおり、小倉駅で乗り換えが必要な北九州空港よりは優位性があると言える。一方で自家用車によるアクセスを考えた場合、山口宇部空港は駐車場代が無料である

という利点はあるものの、距離、所要時間、料金の面いずれも北九州空港へのアクセスの方が優位性は高いことが指摘される。山口宇部空港へのアクセス経路となる山陽自動車道の下関 J C T から宇部 J C T までの約 28km は片側 1 車線の対面通行区間であり、最高速度も 70km/h に制限されていることから、渋滞時や低速車両の走行時には定時性が確保できないという欠点も指摘されている。

3 アンケート調査の概要

(1) 調査の方法

調査は下関商工会議所の会員のうち、下関市内に事業所を置く、従業員数 10 人以上の企業 844 社を対象として、平成 28 年 2 月初旬に郵送し、2 月 19 日を返信期限とする期間で実施した。対象事業所の抽出は、下関商工会議所の公式ウェブサイト³⁾上にある「会員検索ページ」から事業所名および住所をリストアップした。送付先不明で返却された 5 社を除いた 839 社に対し、期間中に回答を頂いたのは 269 社で、有効回答率は 32.1%であった。

(2) 回答者の属性

表 1 に示すように、回答企業の所在地別では本庁地区（下関駅周辺、唐戸、東駅など）が 130 社（48.3%）と最も多く、次いで山陽地域（長府、王司、清末、小月、王喜、吉田各支所の範囲）の 55 社（20.4%）、山陰地域（川中、安岡、吉見、勝山、内日各支所の範囲）の 29 社（10.8%）、彦島地域（10.8%）と続いた。以上の 4 地区は平成 17 年の合併時に旧下関市だった地区と一致しており、全体の 95%を占めている。

表 1 回答企業の構成

所在地	本庁地区	130	48.3%	業種	農林業	0	0.0%
	山陽地域	55	20.4%		漁業	1	0.4%
	山陰地域	41	15.2%		鉱業	0	0.0%
	彦島地域	29	10.8%		建設業	53	19.7%
	旧菊川町	4	1.5%		製造業	45	16.7%
	旧豊田町	2	0.7%		電気・ガス・熱供給・水道業	4	1.5%
	旧豊浦町	5	1.9%		情報通信業	6	2.2%
	旧豊北町	1	0.4%		運輸・郵便業	19	7.1%
	無回答	2	0.7%		卸・小売業	54	20.1%
合計	269	100.0%	金融・保険業		11	4.1%	
従業員規模	0～10人	32	11.9%		不動産業	6	2.2%
	11～30人	135	50.2%		学術研究・専門・技術サービス業	5	1.9%
	31～50人	47	17.5%		宿泊業・飲食店	11	4.1%
	51～100人	24	8.9%		生活関連サービス・娯楽業	5	1.9%
	101～300人	14	5.2%		教育学習支援業	1	0.4%
	301～500人	8	3.0%		医療・福祉	12	4.5%
	501～1000人	5	1.9%		複合サービス事業	3	1.1%
	1001人以上	2	0.7%		サービス業(他に分類されないもの)	21	7.8%
	無回答	2	0.7%		公務(他に分類されるものを除く)	0	0.0%
	合計	269	100.0%		その他	9	3.3%
					無回答	3	1.1%
			合計		269	100.0%	

従業員規模別では「11～30 人」が最も多く 135 社（50.2%）と半数以上を占めており、次いで「31～50 人」の 47 社（17.5%）、「0～10 人」の 32 社（11.9%）となっており、従業員規模が 50 人以下の企業で 8 割近くを占めている。

業種別では「卸・小売業」が最も多く 54 社（20.1%）、次いで「建設業」の 53 社（19.7%）、「製造業」の 45 社（16.7%）となっている。以上の 3 業種で全体の約 56%を占めており、残りの業種はいずれも構成比が 10%未満であった。

4 出張に関する規定の状況

(1) 東京出張について

1) 出張の有無

従業員が東京へ用務で出張することがあるかどうかを聞いたところ、図 3 に示すように、全体では 149 社（55.4%）が「ある」と回答した。従業員規模別では、おおむね従業員数が多くなればなるほど、東京出張に行くことがあると回答した企業の比率は高くなっている。特に 51 人以上の企業については「ある」と回答したのが 73.6%と非常に高い。逆に 10 人未満の中小企業では 3 割程度である。

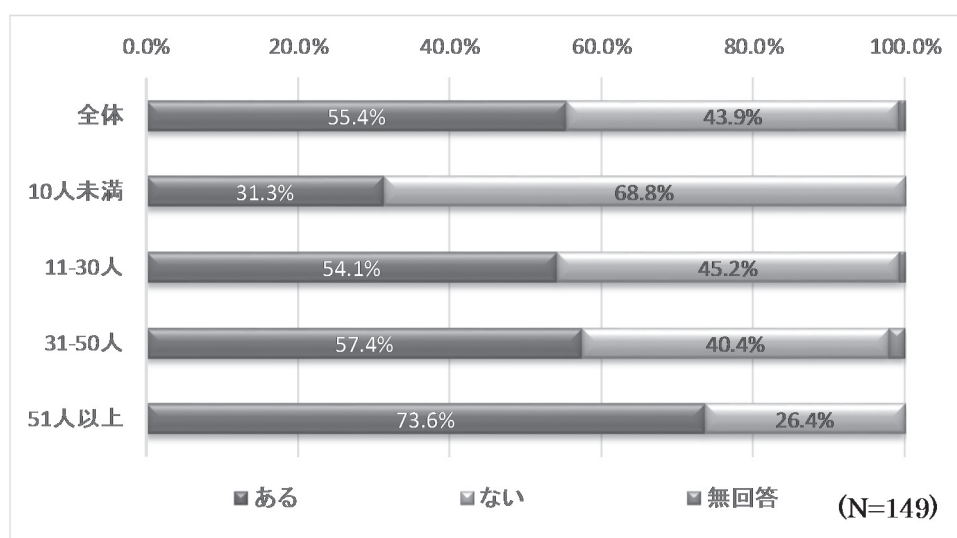


図 3 東京出張の有無

2) 出張頻度

東京出張があると回答した 149 社に、全従業員をあわせた東京出張の頻度はおよそどのくらいか聞いたところ、最も多かったのは「2～3 ヶ月に 1 往復程度」と回答した企業が 53 社（35.6%）で、次いで「半年に 1 往復程度」と回答した企業が 27 社（18.1%）、「年に 1 往復以下」と回答した企業が 20 社（13.4%）であった。月ベースで見て 1 往復以上と回答した企業は 48 社（32.2%）とそれほど多い数字ではなかった。一方で「101～200 往復／月」と回答した企業も 1 社あり、その従業員規模は「31～50 人」のカテゴリーであった。

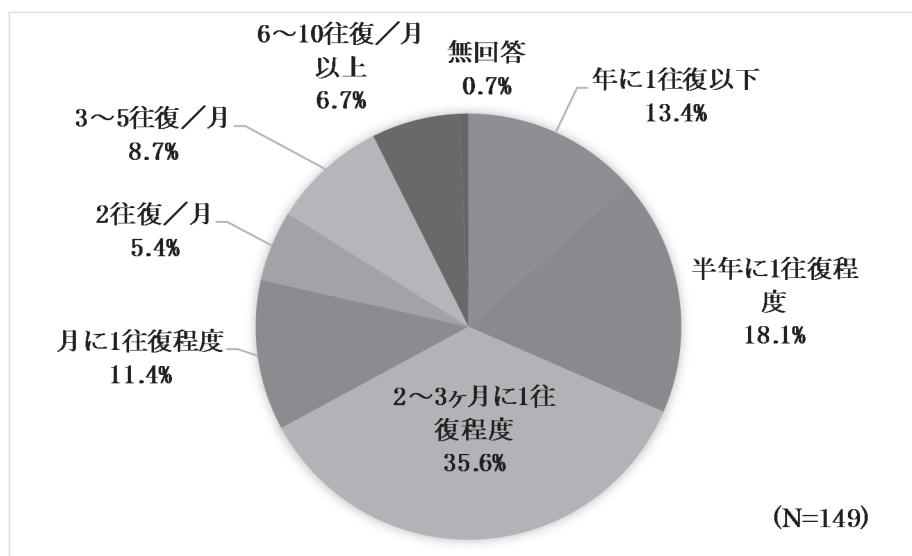


図4 東京出張の頻度

3) 移動手段

東京出張があると回答した 149 社に、利用する移動手段のうち最も多い手段を聞いたところ、「飛行機（山口宇部空港利用）」と回答した企業が 61 社（40.9%）、「飛行機（北九州空港利用）」と回答した企業が 59 社（39.6%）で両者はほぼ拮抗している。福岡空港利用の 7.4%を合わせると 9 割近くの企業が飛行機を利用しているということになる。「新幹線」と回答したのも 15 社（10.1%）あり、一定の割合で鉄道を利用していることが分かった。

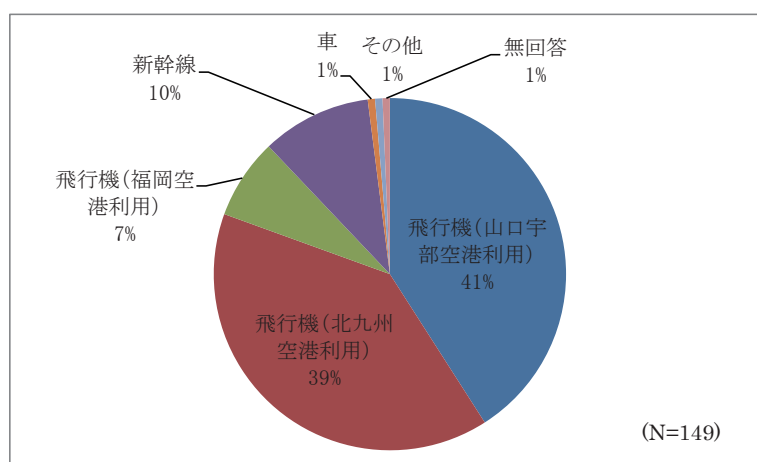


図5 東京への主な移動手段

(2) 出張旅費について

1) 出張の際のチケットの種類

出張の際に誰が主にチケットを手配しているかを聞いたところ、全体では「出張者個人」と回答した企業が 84 社（56.4%）と最も多く、次いで「経理担当者」の 37 社（24.8%）

となっており、この両方で全体の8割を占めている。所属部署の担当者や旅行会社が手配するケースはいずれも1割にも満たない。

従業員規模別に見ると、規模が大きくなればなるほど「出張者個人」が手配している傾向が強くなっており、規模が小さくなればなるほど「経理担当者」が手配している傾向が強くなっている。「所属部署の担当者」「旅行会社」の割合はいずれも従業員規模にはあまり影響を受けていない。

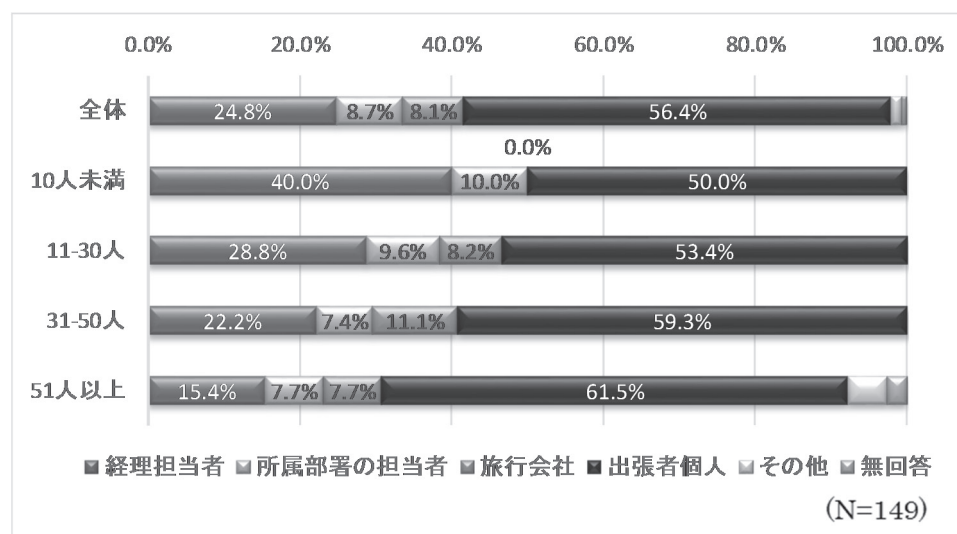


図6 出張者のチケット手配者

2) 出張の際のチケットの種類

出張の際に主に使用しているチケットの種類を聞いたところ、航空会社が発売する早割、特割等の便変更が不可能で一定のキャンセル料金が必要な「事前購入型料金」と回答した企業が78社（52.3%）と最も多かった。次いで、往復割引のような便変更も可能で、キャンセル料もかからない「正規料金」と回答した企業が34社（22.8%）となっており、この両方で全体の4分の3を占めている。宿泊ホテルとセットで比較的安い料金を提供している「宿泊パック」は26社（17.4%）、「株主優待割引」は5社（3.4%）であった。

従業員規模別では、規模が大きくなればなるほど「事前購入型料金」を使用している傾向が弱くなっており、10人未満の企業の60.0%に対し、51人以上の企業では48.7%まで下がっている。規模が小さい企業ほど、経理努力のためにより安価なチケットを購入しているものと考えられる。一方で「正規料金」を使用している企業は規模が少ない10人未満の企業と、規模の大きい51人以上の両端で高く、いずれも3割ほどの企業があげていた。

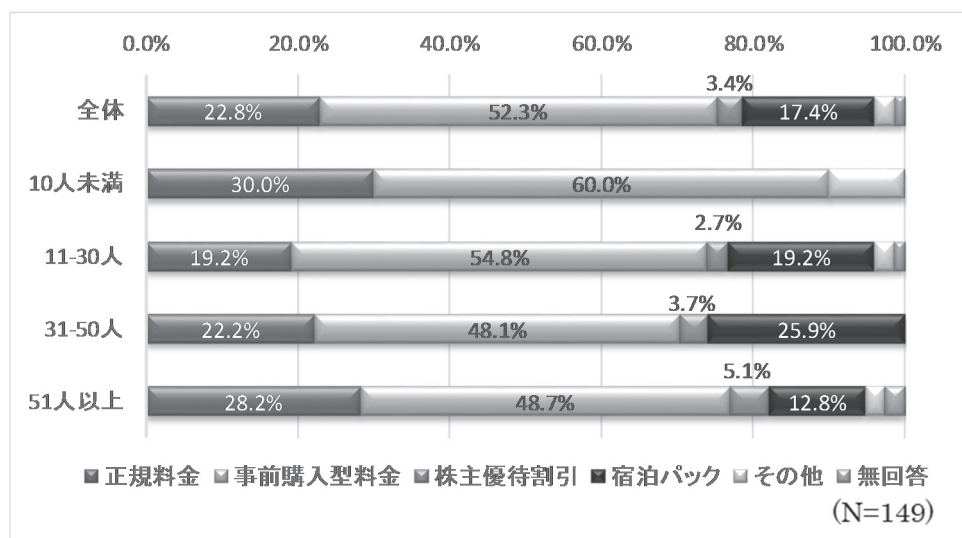


図 7 出張の際のチケット種類

3) 旅費規程

出張に係る移動費、宿泊費に関する社内規定について聞いたところ、「共に実費」と回答した企業が 76 社 (51.0%) と半数を占めていた。次いで、「移動費のみ実費」が 43 社 (28.9%)、「共に定額支給」が 26 社 (17.4%)、「宿泊費のみ実費」が 10 社 (6.7%) であった。出張旅費の適正運用や削減を図ることを目的に、いずれも実費精算をしている企業が多いことが分かった。一方で宿泊費について領収書による実費精算しないケースは事務手続きの煩雑さを考慮したもの と推察される。

従業員規模別では、大企業で「移動費のみ実費 (46.2%)」が「共に実費 (30.8%)」よりも多くなるという逆転現象が起こっている。また、31～50 人の規模で「共に実費」が 74.1% と突出しているのも特徴的である。

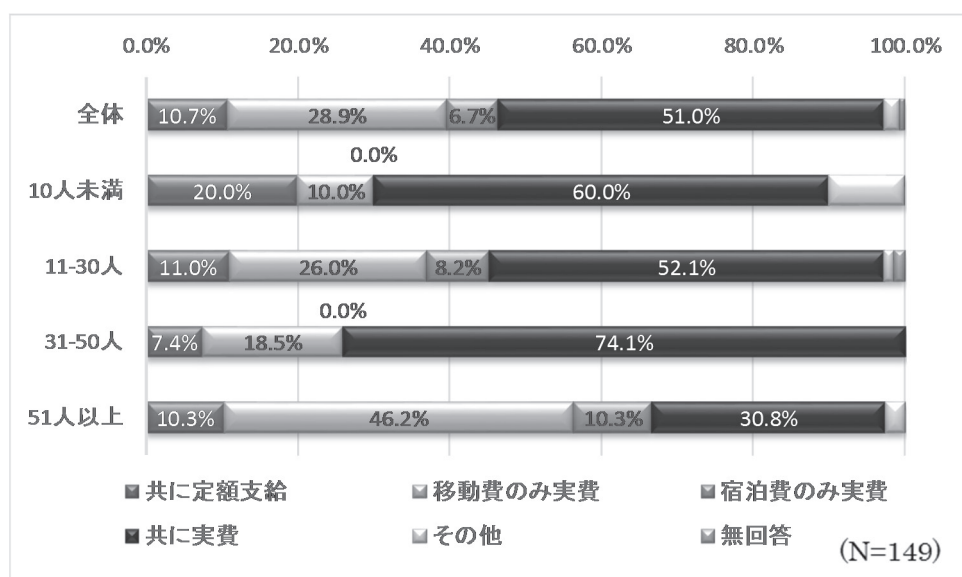


図 8 旅費規程の種類

(3) 移動方法の選択について

1) 移動手段の選択方法

移動手段について、会社内で何らかの規定があるかどうか聞いたところ、「空路のみ利用できる」という規定が存在すると回答した企業は全くなく、「新幹線のみ利用できる」という規定が存在すると回答した企業もわずか 2 社（1.3%）しかなかった。つまりほとんどの企業では移動手段に関する厳格な規定はなく、「用務先や時間によって会社が決める」と回答した 61 社（40.9%）か「個人が自由に選ぶことができる」と回答したが 79 社（53.0%）のいずれかにあてはまる。

従業員規模別では、10 人未満の小さな企業では「用務先や時間によって会社が決める」方が「個人が自由に選ぶことができる」を上回っているが、10 人以上の企業ではいずれも逆で個人裁量に任せている傾向が強いことが分かった。

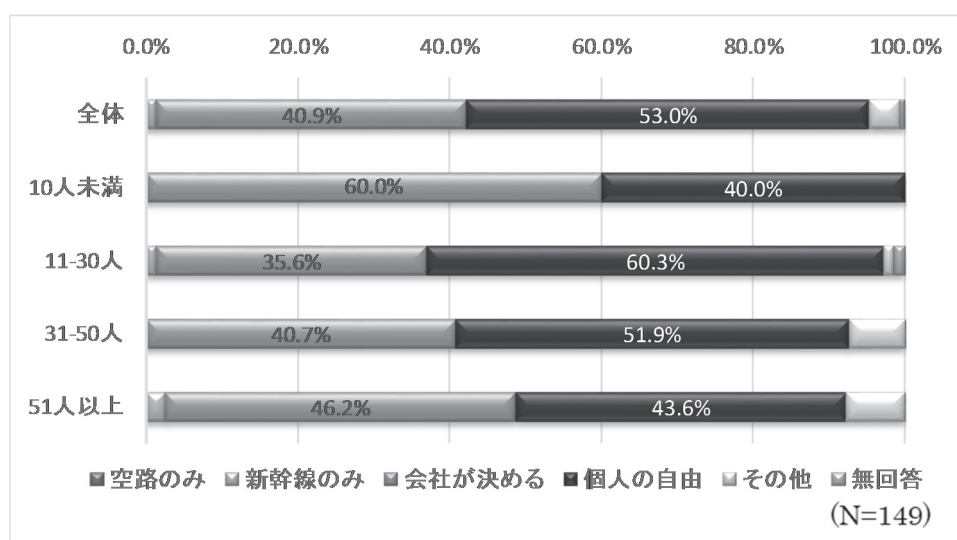


図 9 移動手段の選択方法

2) 空港選択の方法

出張の際の利用空港について、何らかの規定があるかどうか聞いたところ、「特定の空港を利用する規定がある」と回答した企業は 3 社（2.0%）しかなく、「個人が自由に選ぶことができる」と回答した企業が 86 社（57.7%）と最も多く、次いで「用務先や時間によって会社が決める」が 54 社（36.2%）であった。この両方で全体の 95% 近くを占めている。

従業員規模別では、10 人未満の小さな企業で「用務先や時間によって会社が決める」が「個人が自由に選ぶことができる」を上回っているが、10 人以上の企業ではいずれも逆で個人裁量に任せている傾向が強いことが分かった。この傾向は移動手段の選択と全く同様である。また「特定の空港を利用する規定がある」と回答した企業は 10 人未満の 1 社と、51 人以上の 2 社の両極に分かれていた。このうち 51 人以上の 2 社は 101～300 人クラスの 1 社、501～1000 人クラスの 1 社であった。比較的大規模な企業で特定空港を利用するような規定を設けているという実態が分かった。

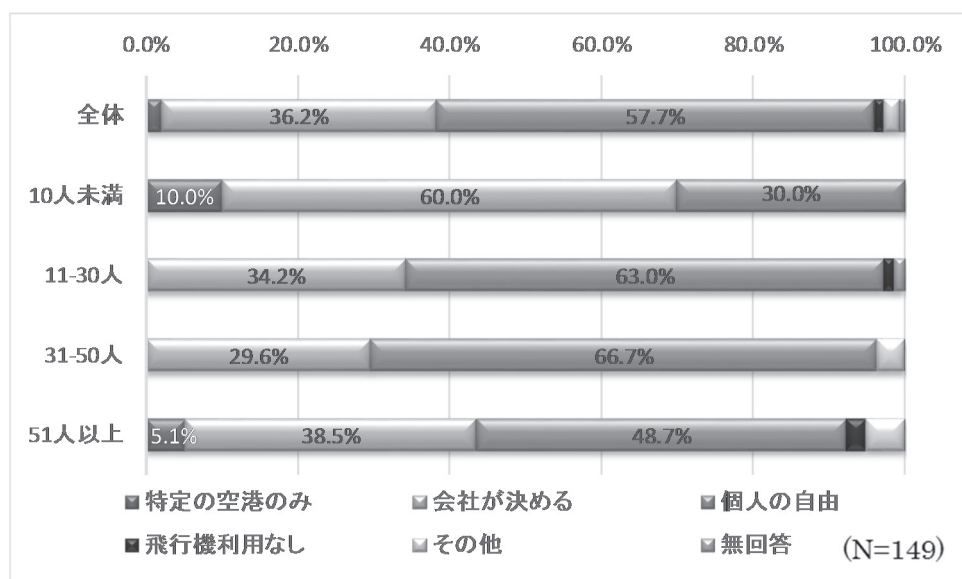


図 10 空港選択の方法

3) 航空会社選択の方法

出張の際の利用エアラインについて、会社内で何らかの規定があるかどうか聞いたところ、「特定の会社を利用する規定がある」と回答した企業は 3 社（2.0%）しかなく、「個人が自由に選ぶことができる」と回答した企業が 96 社（64.4%）と圧倒的に多く、「用務先や時間によって会社が決める」と回答した企業が 44 社（24.5%）で続いていた。

従業員規模別でみると、従業員規模が小さい方が、会社が決める傾向が強いものの、すべてのカテゴリーで「個人が自由に選ぶことができる」の方が「用務先や時間によって会社が決める」を上回っていた。これは移動手段や利用空港の選択とは異なる傾向である。

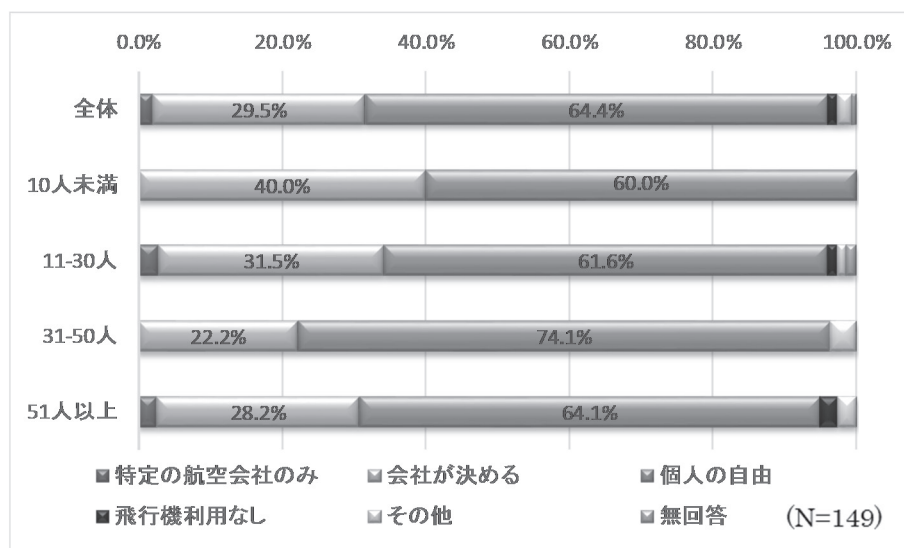


図 11 航空会社選択の方法

5 空港の利用状況

(1) 各空港の利用状況

1) 利用頻度の高い空港

東京出張の際の利用空港についてその頻度の高い順位を第1位から第3位までつけてもらったところ、図12に示すように第1位にあげられたのが最も多かったのは山口宇部空港で、全体の半数弱の48.6%であった。次いで北九州空港が41.2%で、福岡空港はわずか10.1%であった。第2位にあげられていたのは北九州空港の40.2%で、山口宇部空港と福岡空港はそれぞれ30.3%、29.5%とほぼ拮抗していた。全体の傾向としては最もよく利用する空港は北九州空港か山口宇部空港のいずれかで、2位には1位でなかったいずれかの空港を利用し、福岡空港を第3位としている企業が多数を占めていることが分かった。

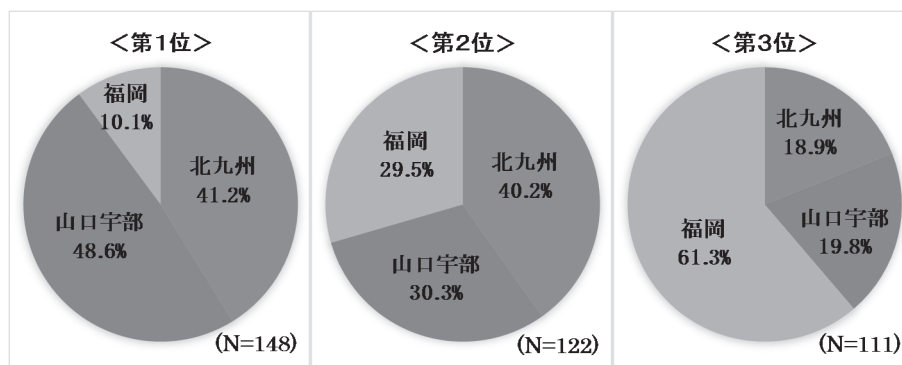


図12 利用頻度の順位別割合

また、第1位を3点、第2位を2点、第3位を1点とする重みを付けて点数化したところ、図13に示すように山口宇部空港（312点）と北九州空港（302点）がほぼ拮抗する結果となった。福岡空港（185点）も両空港には及ばないが、それぞれの6割ほどの結果であった。

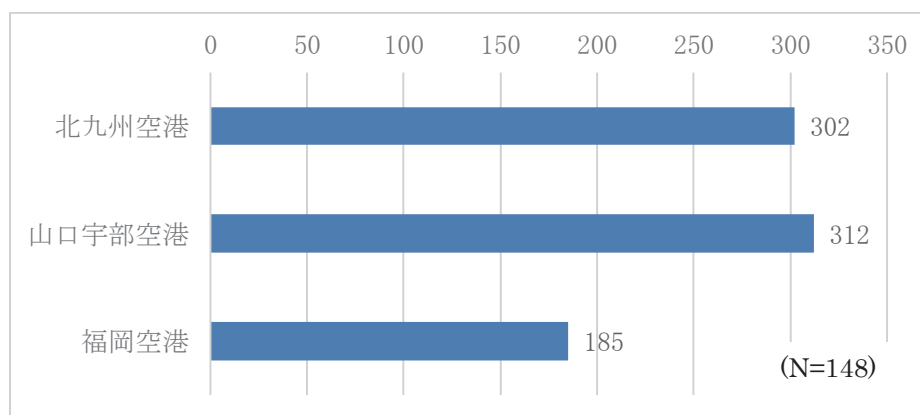


図13 重み付けによる利用頻度の高い空港

2) 地域別にみる利用頻度

企業の所在地ごとに第1位にあげた空港をみていくと、下関駅周辺など市中心部である「本庁地区」の企業は北九州空港が48.0%、山口宇部空港が42.7%と若干ではあるが北九州空港が優位であった。同様に、本庁地区よりも地理的には九州に近い「彦島地域」も北九州空港が47.4%、山口宇部空港が42.1%とほぼ同様の傾向であった。

一方で山口宇部空港に地理的にも近い長府、小月などの「山陽地域」は山口宇部空港が圧倒的に多く65.5%となっており、北九州空港は24.1%と、分析した4地区の中では最も低かった。安岡、吉見など「山陰地域」は山口宇部空港の方が若干高く47.4%であった。

福岡空港についてはいずれも1位にあげたのは1割前後で、地域によって大きな差は見られない。

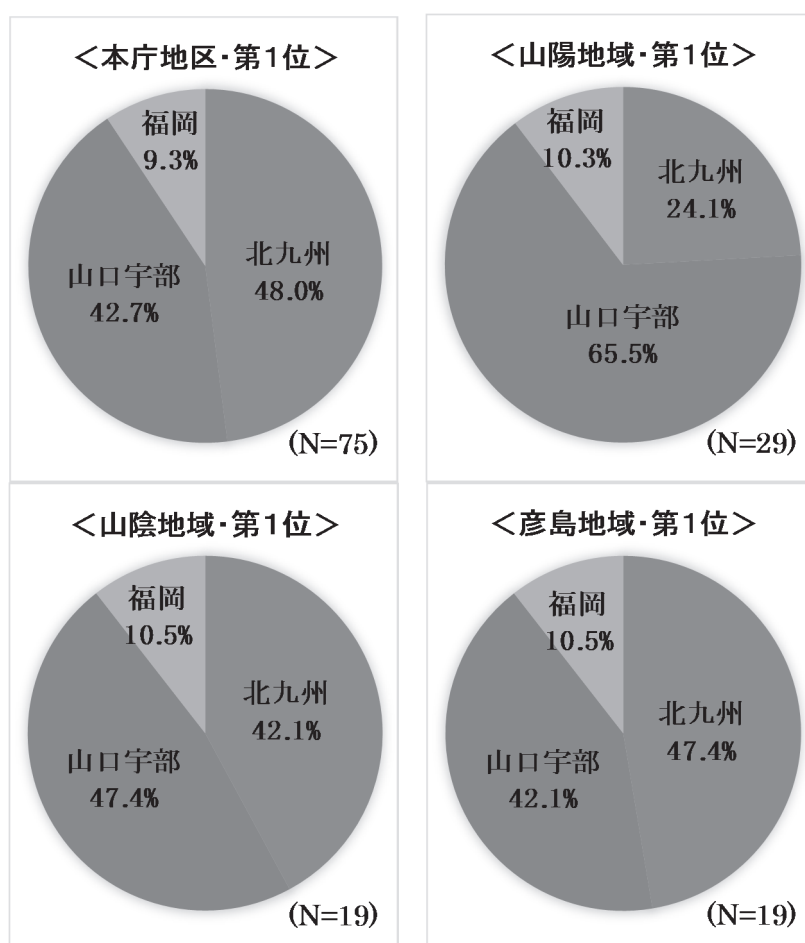


図 14 利用頻度の高い空港（所在地別）

3) 各空港を利用する理由

北九州空港を利用する理由としては「早朝深夜便があり日帰りが可能だから」が最も多く 35.0%、次いで「発着便数が多くて便利だから」が 27.0%と上位 2 つは便数の多様性が評価されたものであった。一方でアクセスについては「車で行く際に時間が確実に読めるから」が 16.1%で、公共交通や駐車場についての評価は相対的に低かった。

山口宇部空港を利用する理由としては「駐車場が無料だから」が 57.1%と半数以上の企業があげていたのが大きな特徴である。一方で「公共交通アクセスが良いから」はわずか 6.8%と北九州空港同様に低い評価であった。

福岡空港を利用する理由としては「発着便数が多くて便利だから」が 41.7%と最も多く、次いで「公共交通アクセスが良いから」が 18.1%であった。鉄道アクセスによって空港到着までの時間が確実に読めることに加えて便数の多さがビジネス利用に評価されているものと考えられる。「LCCで安く行けるから」はわずか 3.9%であった。近年便数が増えているLCCだが、就航地が羽田空港ではなく成田空港であることから、ビジネス利用としてはそれほど利用されていないものと思われる。

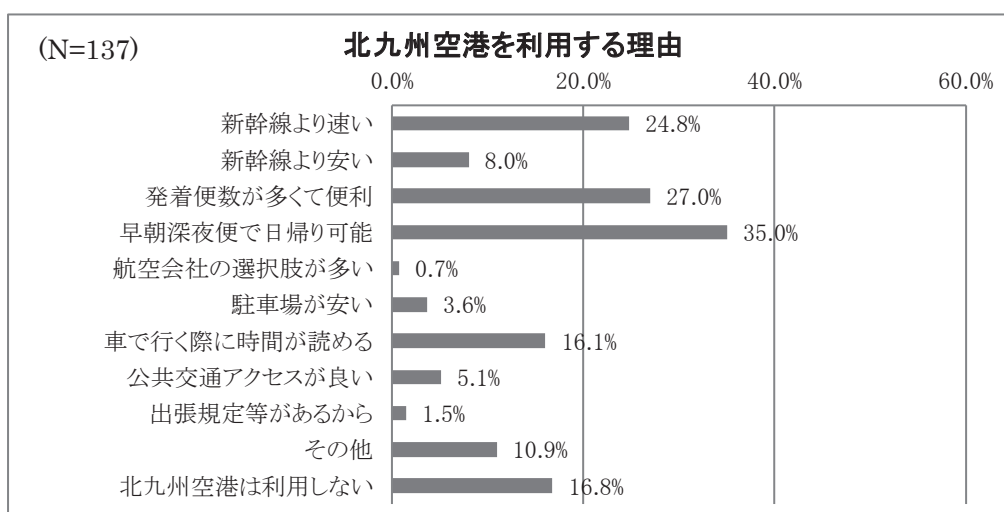


図 15 北九州空港を利用する理由

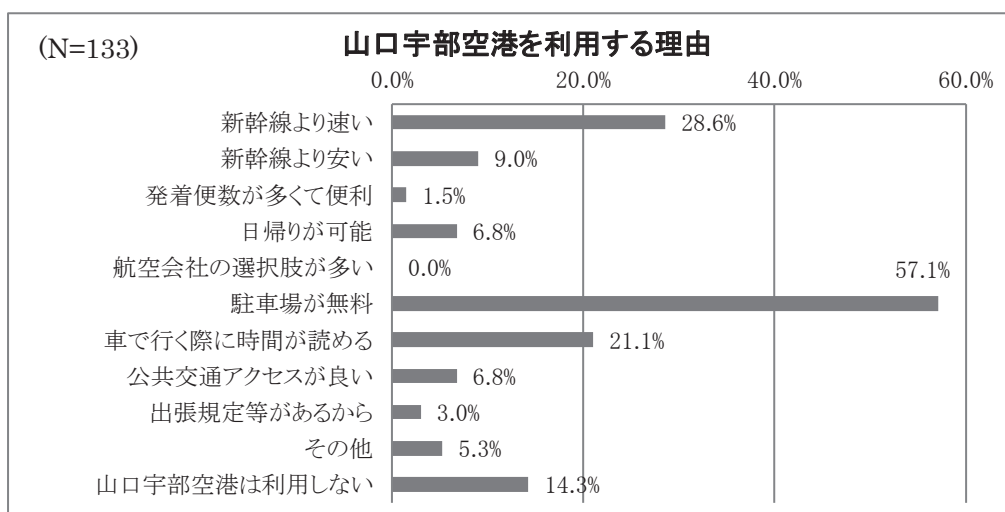


図 16 山口宇部空港を利用する理由

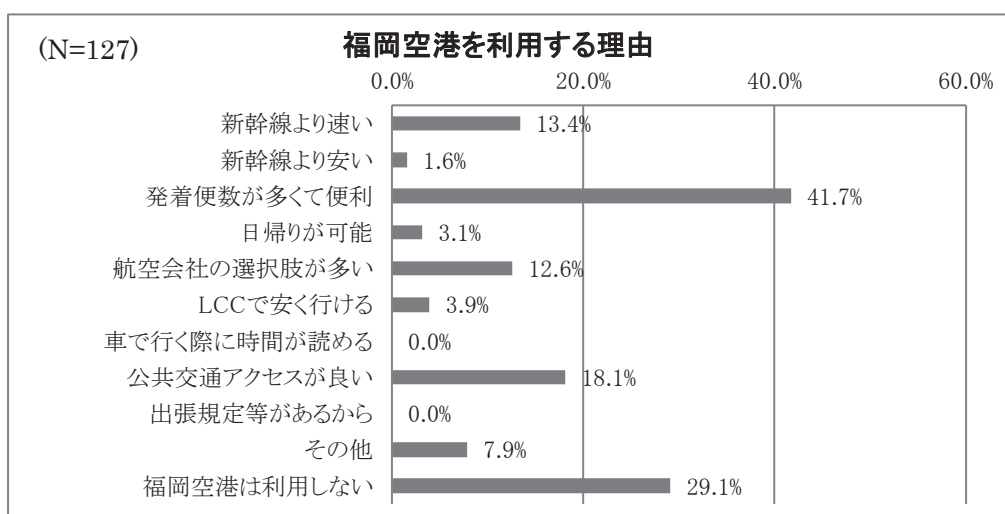


図 17 福岡空港を利用する理由

(2) 北九州空港へのアクセス方法

北九州空港を利用する際のアクセス方法について利用頻度の高い上位3位までを聞いた。第1位を3点、第2位を2点、第3位を1点とする重みを付けて点数化したところ、図18に示すように、「社用車（駐車場を利用）」が最も多く184点、次いで「自家用車（駐車場を利用）」が167点で、この上位2つが突出して高かった。送迎によるアクセスよりも出張者個人が自ら運転し、駐車場に止めて帰路も利用するというパターンが最も主流であることが分かった。また、「乗合タクシー」は126点で、「JR＋バス（小倉駅乗換）」の77点を大きく上回っていた。JRとバスの乗換利用だと900円（JR：280円、バス：620円）と、乗合タクシーの1,600円より安価だが、ドアツードアで移動できる乗合タクシーが料金以上に評価を得ているものと推察される。

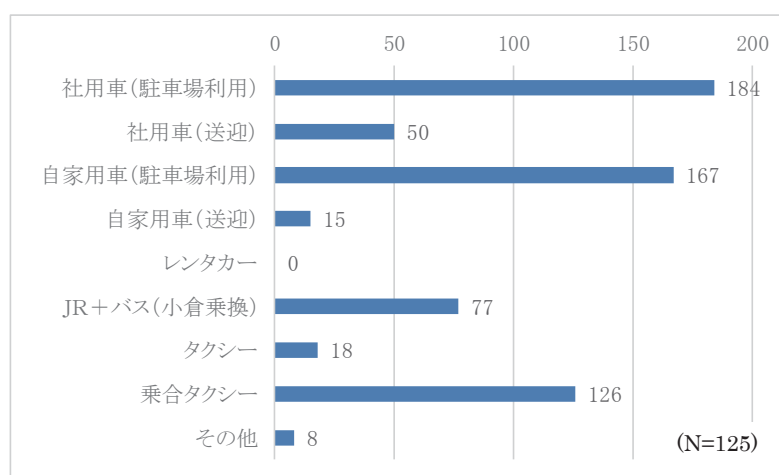


図 18 北九州空港へのアクセス方法

(3) 北九州空港の評価

北九州空港の満足度を五段階評価で聞いたところ、図 19 に示すように「大いに満足」、「満足」と回答した人を合わせた『満足派』が最も多かったのは、「東京便の時間帯」の 70.4%、次いで「東京便の便数」の 68.3%であった。山口宇部空港や福岡空港にはない早朝深夜便の存在、1 時間に 1 便程度という便数の多さが評価されている。一方で他の項目についてはいずれも『満足派』が半数に至っていないという結果となった。特に「JR 小倉駅からのアクセス」については 14.7%しか満足していないという結果となった。「大いに不満」、「不満」と回答した人を合わせた『不満派』が最も多かったのは「下関市内からのアクセス」で 32.2%であった。ただし「下関市内からのアクセス」は『満足派』も 28.2%とほぼ拮抗している。また、「駐車場の利用しやすさ（料金、空き状況など）」や「空港ビルのサービス（物販、飲食など）」は『満足派』が『不満派』を上回っており、トータルでみると概ね一定の評価は受けていると言える。

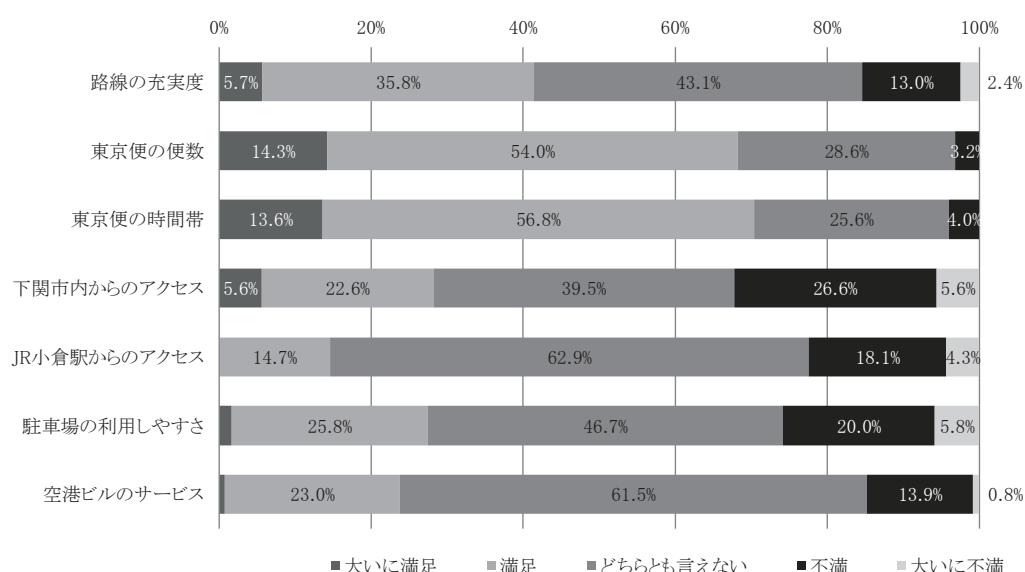


図 19 北九州空港の評価

6 今後の北九州空港に対する意向・意識

(1) 活性化のために必要な施策の重要度

今後、北九州空港の下関市内からの利用促進を図っていくうえで必要な施策の重要度を五段階評価で聞いたところ、図 20 に示すように「必要である」、「ある程度必要である」と回答した人を合わせた『必要派』が最も多かったのは、「鉄道アクセスの整備」の 74.5%で 3 位に「下関市内からのエアポートバスの復活」の 70.0%が入った。また「小倉駅からのエアポートバスの増便」、「下関市内からの固定料金タクシーの導入など」はいずれも『必要派』は 7 割を切っていたが、「全く必要と思わない」、「あまり必要と思わない」と回答した人を合わせた『不要派』も 1 割未満と少なかった。以上のようにアクセス性の向上については多くの企業が必要性を感じている結果となった。

『必要派』の第 2 位には「山口宇部空港から就航していない地方都市への路線開設」の 73.6%があがっていた。山口宇部空港にない札幌や沖縄への便開設を望む声が高いことが分かる。一方で、成田や中部など国際線が多く就航している空港への便開設、国際線の開設、LCC の誘致といった新たな航空路線に関する項目はいずれも 6 割弱から 3 割程度と相対的にその必要性は低い結果であった。東京便以外の路線についてはその必要性が極端に分かれる結果となった。

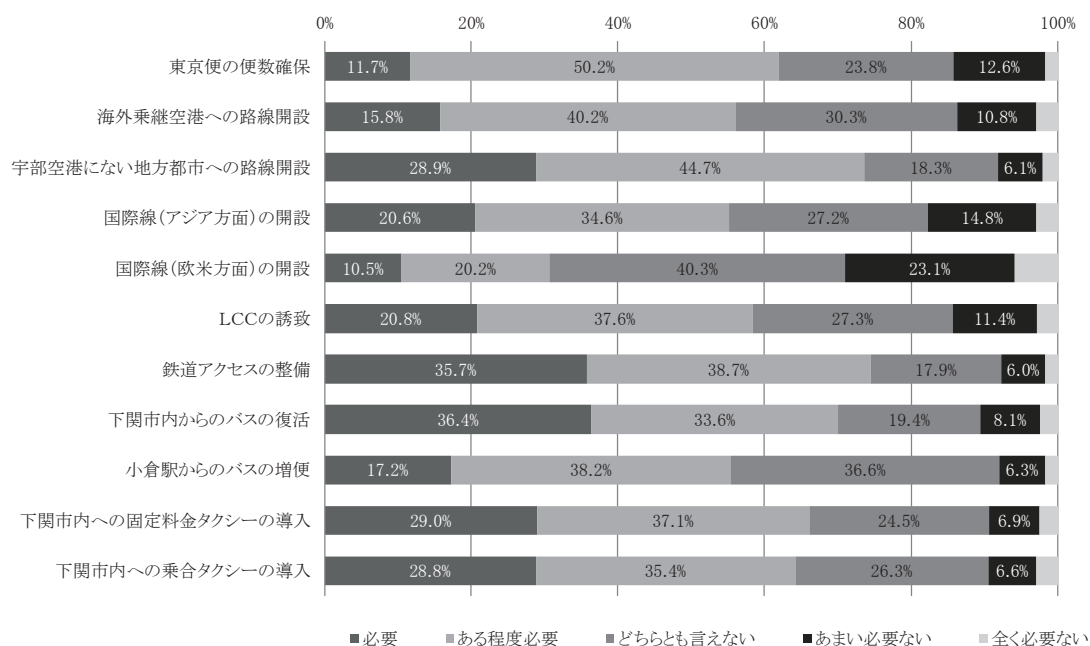


図 20 施策の重要度

(2) 利用意向

1) 企業による利用意向

今後の北九州空港の利用意向を聞いたところ、図 21 に示すように「積極的に使っていきたい」が 41 社（15.2%）、「条件が合えば使っていきたい」が 174 社（64.7%）で、積極的な意向を示した企業が約 8 割にも上った。一方で、「あまり使っていきたくない」は 2 社（0.7%）、「使っていきたくない」はわずか 1 社（0.4%）と、利用意向に消極的な企業はほとんどないと言ってもよい結果となった。前述したような、地方都市への路線開設、鉄道アクセスやエアポートバスといった公共交通機関によるアクセス性を高めるなど、各企業の意向に沿った施策を積極的に展開していくことが求められる。

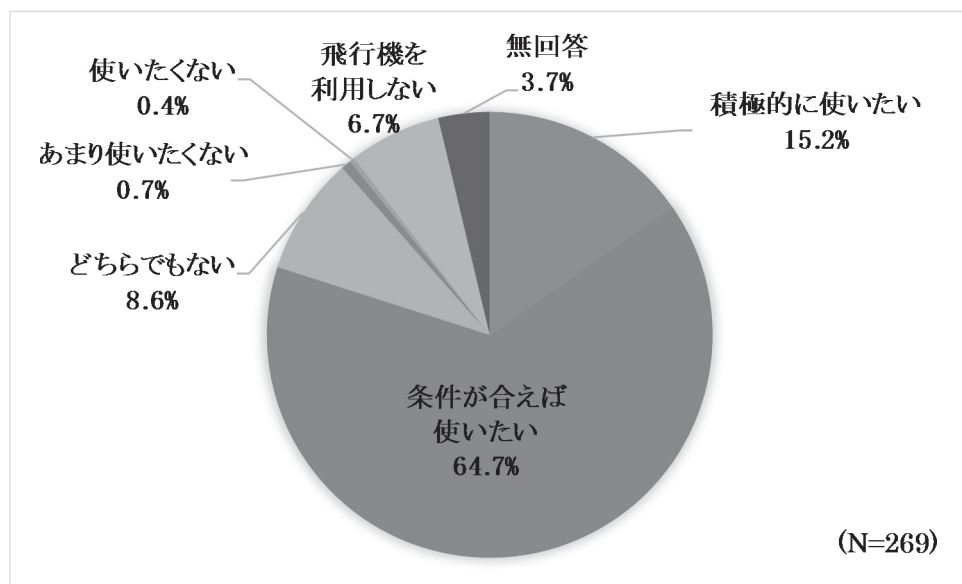


図 21 今後の北九州空港の利用意向

2) 市民による利用推進

下関市民による北九州空港の利用を推進していく方がいいかどうか聞いたところ、図 22 に示すように「そう思う」と回答したのが 219 社（81.4%）、「そう思わない」が 39 社（14.5%）で、肯定的な意見が 8 割以上を占めていた。「北九州空港将来ビジョン」では『北部九州の活発な交流を支える空港をめざす』と明記されている。下関市内の企業からはその姿勢について評価する傾向が強いことが示された。

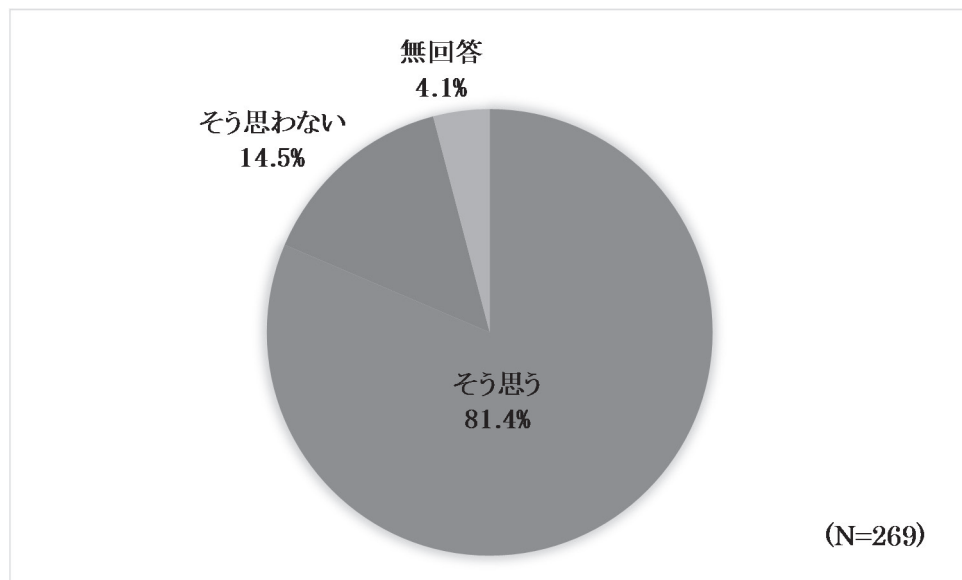


図 22 下関市民による北九州空港の利用推進に対する是非

そう思うと回答した 219 社にその理由を複数回答で聞いたところ、図 23 に示すように「空港利用の選択肢が広がる」と回答したのが 72.1%と大多数を占めていた。次いで「スケールメリットにより多様な路線の誘致が進む」が 42.9%であった。「地域の活性化を図れる」や「利用者の増加により施設管理コストの効率化を図れる」は相対的に少なく、「市民同士の交流が進展する」や「文化・スポーツ活動等が活性化する」はほとんど上がっていなかった。空港や路線の選択肢が増えることによる出張者が直接的に受けるメリットの方がより強く反映され、地域活性化や交流進展などの間接的なメリットはあまり意識されていないことが分かった。

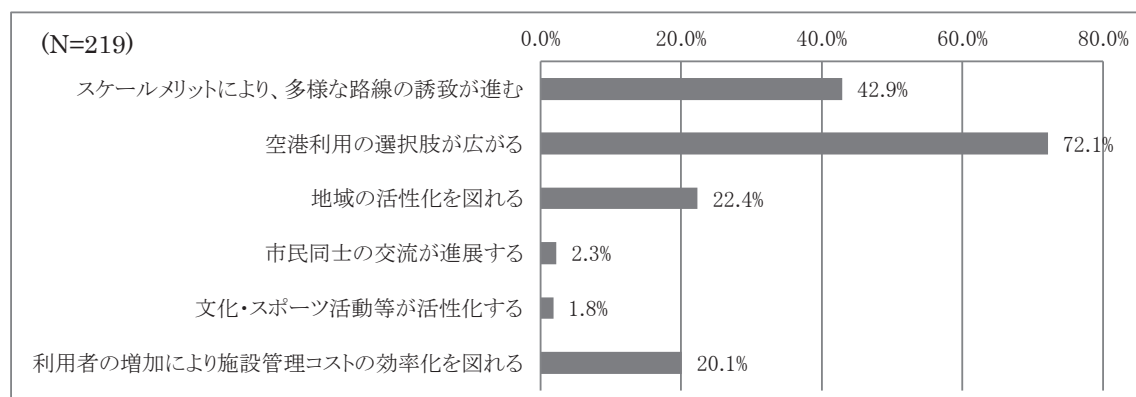


図 23 下関市民による北九州空港の利用推進に賛成する理由

そう思わないと回答した 39 社にその理由を複数回答で聞いたところ、図 24 に示すように「山口宇部空港の利用を推進するため」と回答したのが 76.9%と大多数を占めていた。それ以外はいずれも 1 割程度の回答であった。地元空港の利用を推進すべきであるという意識が強い企業が一定程度存在していることが分かる。

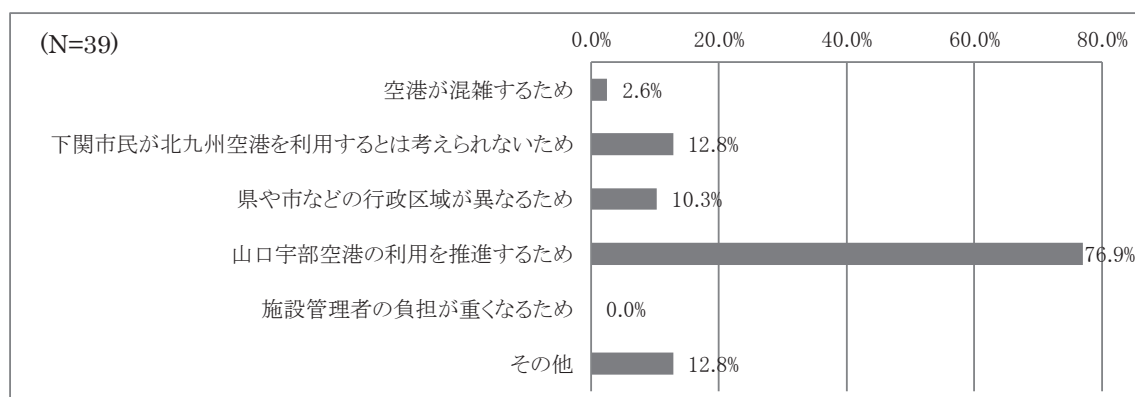


図 24 下関市民による北九州空港の利用推進に反対する理由

(3) 北九州空港の将来

1) 空港利用推進のために必要な施策

関門地域における北九州空港の利用を推進するために必要な施策を複数回答で聞いたところ、図 25 に示すように「関門地域間の道路網・公共交通の利便性向上を図る」と回答したのが 205 社（76.2%）と大多数を占めていた。空港へのアクセスとして自動車を利用している企業が多いことから、現在も調査レベルにとどまっている彦島と小倉を結ぶ関門海峡道路（通称：第二関門橋）に代表される高規格道路への要望が特に多いことがうかがえる。次いで「両市における広報活動の活発化を図る」が 80 社（29.7%）、「空港に関する連携事業の充実を図る」が 62 社（23.0%）といずれも 2～3 割程度を占めていた。

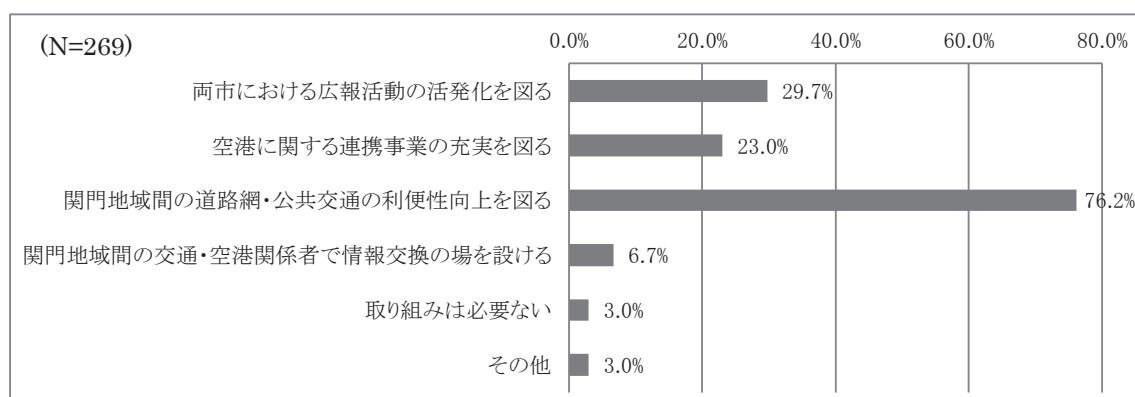


図 25 関門地域における北九州空港の利用を推進するために必要な施策

2) 東九州自動車全線開通に対する期待

2016 年 4 月に全線開通する予定の東九州自動車道について、北九州空港にどのような効果が期待できると思うかを複数回答で聞いたところ、図 26 に示すように「空港利用者の増加につながる」と回答したのが 131 社（48.7%）、「観光客の増加につながる」と回答したのが 113 社（42.0%）と上位 2 つがいずれも半数近くとなっていた。空港の利用圏域が広がる期待、別府や湯布院などの観光地とつながる効果を期待する声が多く上がった結果と

言える。「空港が九州・西中国の物流拠点となる」や「空港周辺に企業が立地する」といった産業に関する期待はいずれも2割弱と相対的に低くなっている。

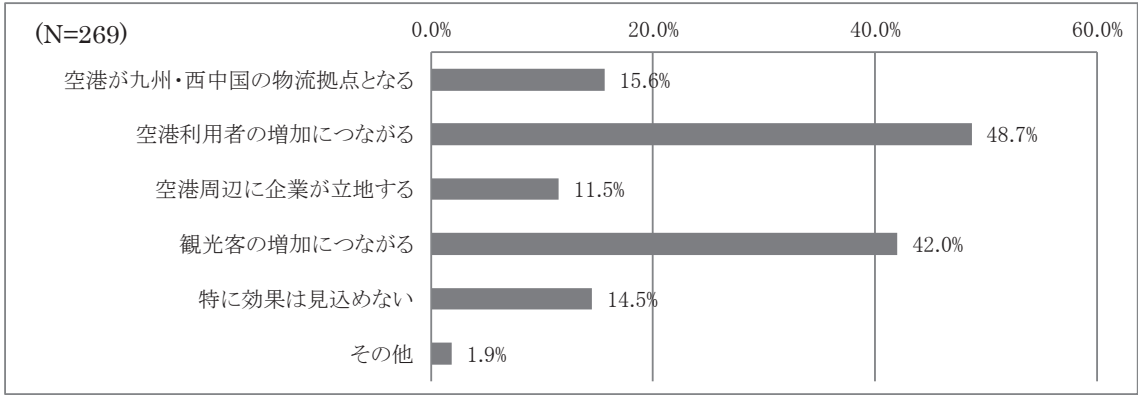


図 26 東九州自動車道全線開通による北九州空港への効果

3) 民営化

北九州空港の運営も将来的に民営化すべきかどうか聞いたところ、図 27 に示すように「そう思う」と回答したのが 165 社（61.3%）と、6 割を超える企業が民営化に対して賛成の意向を示した。一方で「そう思わない」と回答したのは 84 社（31.2%）と賛成意向のほぼ半数であった。

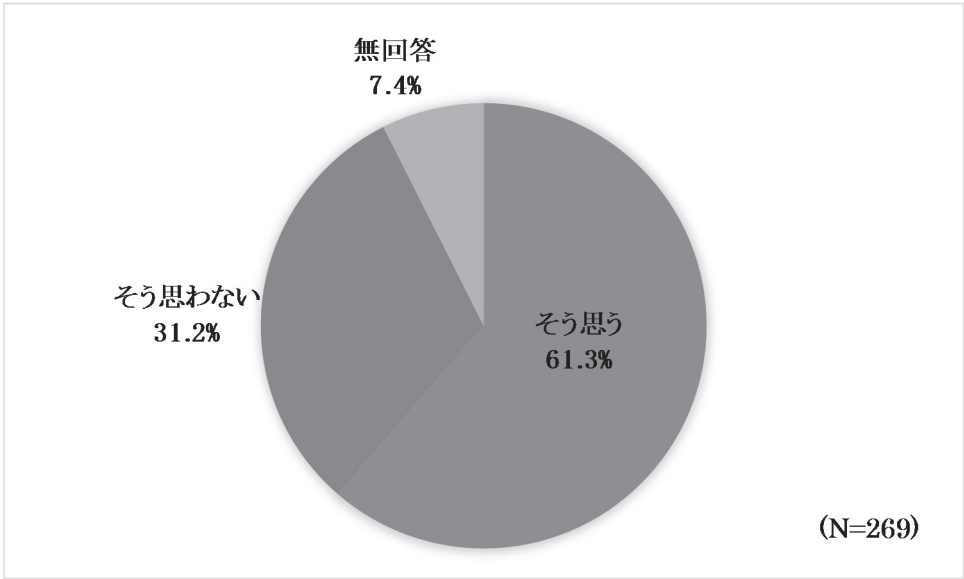


図 27 北九州空港の民営化に対する是非

そう思うと回答した 165 社にその理由を複数回答で聞いたところ、図 28 に示すように「施設管理コストの効率化を図れる」と回答したのが 49.7%とほぼ半数を占めていた。次いで「多様な路線の誘致が進む」が 45.5%、「空港施設の充実（物販店、レストランなど）が期

待できる」が 38.2%といずれも 4 割前後の企業があげていた。このように、民営化によるコスト面での効果、路線開設への期待、施設の充実を期待する声が高いことが分かった。

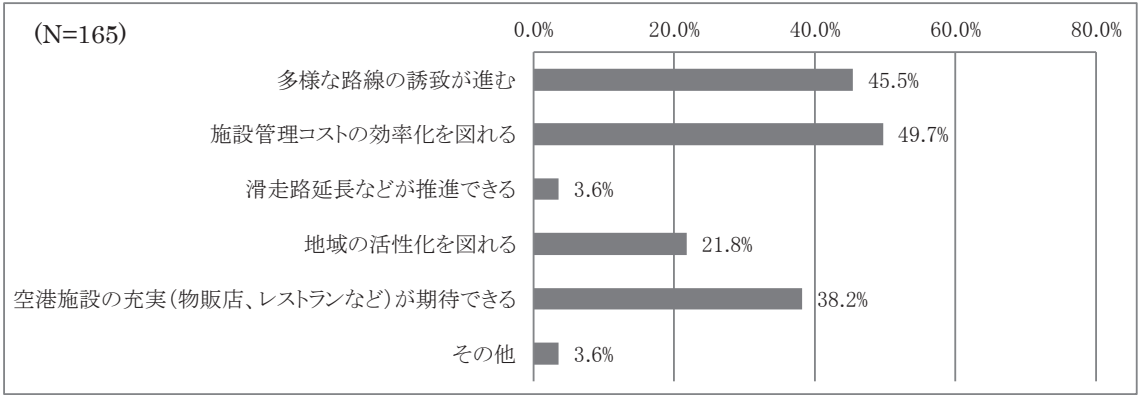


図 28 民営化賛成の理由

そう思わないと回答した 84 社にその理由を複数回答で聞いたところ、図 29 に示すように「空港の安全性を確保できない恐れがある」と回答したのが 59.5%と 6 割近くを占めていた。次いで「空港のサービス水準が低下する恐れがある」が 44.0%となっていた。航空行政で最も重要視されるべき空の安全性への懸念が最も強く、さらに空港サービスそのもののレベル低下を懸念する傾向が強いことも分かった。

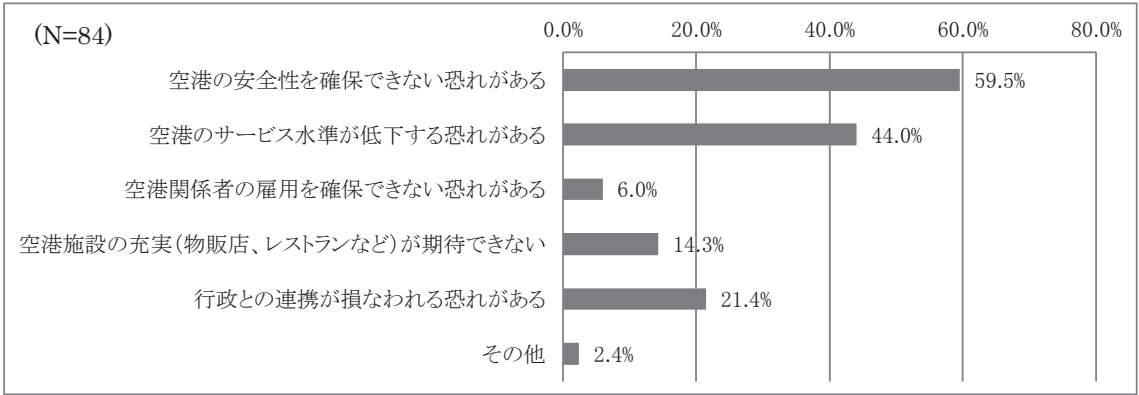


図 29 民営化反対の理由

7 おわりに

本研究では下関市内の企業を対象としたアンケート調査を通じて、下関市内からの北九州空港の利用実態を明らかにし、今後の関門連携を視野に入れた空港利用促進に向けた知見を得ることを目的とした。

企業からの出張については、個人利用とは異なり、出張規定や旅費規程など様々な制約がある中での移動になる。今回、企業の出張担当部局に対して調査を行ったことで、その

実態がある程度明らかになった。概説すると、出張の際のチケット手配は出張者個人が行っている企業が半数以上を占めており、それも従業員規模が大きくなればなるほどその傾向は強かった。また、新幹線も含めた移動手段の選択、さらには航空機を利用する際の利用空港の選択についても出張者個人に任せている企業が半数以上であった。利用するエアラインの選択については出張者個人という企業が 65%近くを占めていた。旅費に関しては移動費、宿泊費それぞれに対して実費精算、定額精算いずれかのパターンがあり、企業によってその規約はまちまちであったが、移動の仕方については多くの企業で個人の裁量に委ねているケースが主流であることが分かった。これまでも北九州空港の利用促進のために数多くの広報施策を打ち立て、企業を対象としてそのPR活動を実施してきたと思われるが、その訴求先としてはむしろ行程を選択している出張者個人の方に目を向けるべきであり、個人を対象とした効果的な広報戦略が求められる。

また、北九州空港が評価されている点として、24時間空港としての特性を最大限に活かした早朝深夜便や山口宇部空港と比較して多頻度運航されている便数があげられていた。アクセス手段としては自家用車や社用車によるものが多く、そのほとんどは駐車場を利用している実態も明らかとなった。自動車利用に関しては、山口宇部空港の方が無料駐車場があることからその優位性は高いのは明らかだが、それでも北九州空港へ自動車でアクセスしている傾向が強い理由としては、下関市中心部からの距離、所要時間を含めたアクセス性が非常に高いことがあげられる。下関市内のみならず鉄道アクセスへの要望が非常に高いことは開港前から指摘されているが、建設に膨大な予算がかかること、現在の年間200万人にも遠く及ばない利用者数からしてもその実現性は極めて低い。であるならば、現在自動車が最も多いアクセス手段であることを考慮した上で、高規格道路の延伸やこれまでにない新たな方向からの高速道路でのアクセスなど、下関市や山口県西部地域など広域圏からの利用を想定した長期的なアクセス改善施策をまとめ、さらなる利用促進につなげていくことが課題であると言える。

注

- 1) 夏季のみ季節運航を行っていたウラジオストク航空のウラジオストク線は除く。
- 2) 特典航空券やコードシェアのANA便名の利用客は料金が3,100円（税込）となる。
- 3) <http://www.shimonoseki.cci.or.jp/>

参考文献

- 田村一軌（2015）「北部九州地域における空港の旅客利用実態に関する研究」
八田達夫（2014）「北九州空港が変える福岡市と北九州市の将来」、『東アジアへの視点』、
第25巻、第4号、19-36頁。

関門地域の観光の現状と課題 ―地域外住民からの意識に着目して―

北九州市立大学地域戦略研究所 南 博

1. はじめに

(1) 調査研究の背景

現在、日本では国を挙げて観光振興政策に力を入れている。2006年に成立した観光立国推進基本法では「観光は21世紀における日本の重要な政策の柱」として位置づけられており、2008年には観光立国推進のための組織として、国土交通省の外局である観光庁が設置された。また、2014年に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略」においても、地域産業の競争力強化のために観光地域づくりや広域観光周遊ルート形成、あるいはその情報発信の重要性が位置づけられている。観光政策の充実により、地域資源を活かして域内外から多くの交流人口を呼び込み地域経済を活性化させ、雇用の増加や定住人口の確保につながることを期待されているのだ。

関門地域においては、関門海峡という希有な資源も活かして、北九州市と下関市の官民が連携して様々な観光政策や個別事業に取り組んでおり、民間による多様なイベント等も多数開催されている。2007年から2010年まで活動した「関門地域の未来を考える研究会」¹⁾においても、観光は、国土形成計画への対応、行政制度のあり方、地域ブランド構築と並ぶ重要な話題として取り上げられている。行政間の連携について見ても、例えば2014年度に総務省の「新たな広域連携モデル構築事業」として北九州市・下関市が取り組んだ連携事業においても、圏域全体の経済成長のけん引のための施策として「関門地域連携による訪日観光客誘致」を位置づけ、観光地としての関門地域の魅力向上に取り組んでいる。また、両市がそれぞれ2015年度に策定した「まち・ひと・しごと創生総合戦略」においても、北九州市、下関市ともに交流人口増に向けた柱に観光政策を掲げている。観光政策は、関門地域にとって最も重視されている取り組みの一つと言えよう。

観光政策の推進に際しては多様な論点があるが、観光の定義を観光庁の『観光統計』が定めている「目的を問わず非日常圏への旅行（目安として片道の移動距離が80km以上）」²⁾とすると、関門地域にとっては、北九州都市圏や下関都市圏以外の国内外の人々を関門地域に招き入れ、経済活動やレクリエーション活動等を行っていただくことが重要となる。その際、関門地域のどのような資源を活用するかという点も重要であるが、合わせて、招き入れる対象となる地域外住民の、関門地域に対するニーズの把握や、関門地域に対するこれまでのアプローチの状況等を把握することは極めて重要な事項の一つと考えられる。

(2) 先行研究の状況

地域外住民の下関市や北九州市に対する観光動態に関しては、下関市については山口県『山口県観光客動態調査』、北九州市については北九州市『北九州市観光動態調査』がある。

しかしながら、これらは各観光資源ごとの来場状況等は把握できるが、個々の人々の観光動向や、関門地域に対する観光ニーズ、イメージ等について把握することはできない。

また、関門地域共同研究会においては、様々なテーマに関し関門地域の住民や事業者を対象としたアンケート調査は多数実施しているが、地域外住民の関門地域に対する観光動向等に関する調査研究は行われていない。

北九州市では観光資源に対する認知度・興味度・推薦度を把握するための市出身者で市外在住者も対象とした北九州市（2013）「北九州市内在住者および出身者に向けた観光資源調査」や、市外の有識者等を対象とした都市イメージ調査等は実施しているが、これらは北九州市という地域単位を前提に実施されており、また観光動向に関する詳細な把握は行われていない。

その他、学術研究においても、北九州市等に関する都市イメージの研究などは散見されるが、関門地域という単位で観光に特化した内容では実施されていない。今後の関門地域の観光政策を考える上で、基礎的な検討材料が不足した状況にあると考える。

(3) 研究目的

こうした点を踏まえ、本研究においては、今後の関門地域における観光政策を検討するに際しての基礎資料を得るため、国内他都市の市民の関門地域に対するイメージや観光行動の実態等を把握することを目的とする。

なお、現在、関門地域のみならず国全体においても外国人観光客誘致（インバウンド）に特に力を入れようとしているが、外国人を対象とした研究は別途行うこととし、本研究においては国内他都市の市民を対象とする。

2. 地域外住民に対するアンケート調査の実施概要

(1) 調査手法および調査対象

地域外住民に対する幅広いアンケート調査の手法として実施可能なものとしてインターネット調査が挙げられる。学術研究におけるインターネット調査の有意性を巡っては様々な議論があり、「登録されたモニターの回答は、調査対象とすべき母集団（本研究の場合、一般的な国民）の意見を代表していると証明できない」、「回答者に偏りが生じやすい（高齢者が少ない等）」などの指摘が行われている。しかしながら他に代替可能な手法がないため、本研究ではインターネット調査を用いることとし、結果を考察する際には「本調査結果は必ずしも一般的な国民の意見の傾向と一致することが証明されるものではない」点に留意することとする。

調査対象としては、関門地域の観光やイメージに関する全国各地の相違等を把握する観点から、北海道・東北地方、関東地方、中部地方、近畿地方、中四国地方、九州地方に位置する政令指定都市の中から、それぞれ仙台市、横浜市、名古屋市、大阪市、広島市、熊本市の 6 市の住民を対象とする。政令指定都市住民を対象とした理由は、インターネット

調査のモニター登録をしている住民の人数の確保しやすいことによる。調査対象の年齢は、自ら主体的に観光行動等を取ることが容易になると思われる 20 歳以上を対象とすることが妥当と考えられる。

こうしたことから、本研究におけるアンケート調査の対象は、仙台市、横浜市、名古屋市、大阪市、広島市、熊本市の 6 市の 20 歳以上の市民のうち、民間インターネット調査会社が管理する調査モニターへ登録している市民を対象とし、各市概ね 300 サンプルの回収を目指して調査を実施する。

(2) 設問

調査目的を踏まえたうえで、大きく「関門地域の認知度」、「関門地域への訪問および観光行動の実態」、「関門地域への観光等による訪問の意向」、「関門地域に対するイメージ」および「属性」に関する設問で構成した。設問の一覧を表 1 に示す。

なお、「関門地域の認知度」については、関門地域がどの地域を指すのか回答者には敢えて明示しない形で尋ね、その設問群の回答後に、本調査における関門地域は下関市、北九州市と定義することを回答者に明示する形式を用いた。

表 1 本研究におけるアンケート調査の設問一覧

分類	番号	設問	備考
関門地域の認知度	Q1	日本国内に「関門（かんもん）地域」と呼ばれる地域があることをご存じですか？	
	Q2	「関門地域」に当てはまる地域はどこだと考えますか。県や市町村などの名称を用いながらご記入ください。（明確な正解のある質問ではありません。お考えになるままお答えください。）	自由記入式
	Q3	あなたは、山口県下関市をご存じですか。	
	Q4	あなたは、福岡県北九州市をご存じですか。	
この段階で「関門地域」を下関市、北九州市と定義することを回答者全体に明示			
関門地域への訪問および観光行動の実態	Q5	※Q3、Q4 で「下関市または北九州市に行ったことがある」回答者を対象 目的別の訪問回数（おおまかな数でかまいません）。下関市と北九州市の合算でお答えください。ただし、一度の訪問で下関市と北九州市を同時に訪れた場合は「1 回」としてカウントしてください。	「仕事・出張」、「観光」、「スポーツ観戦・観劇・文化鑑賞」、「親族・知人訪問」、「その他」、「覚えていない」の各項目別
	Q6	※Q5 で「観光目的の訪問あり」の回答者を対象 あなたが過去に関門地域に来た際の観光目的について選んでください。	
	Q7	※Q3、Q4 で「下関市または北九州市に行ったことがある」回答者を対象 関門地域内で宿泊した経験がありますか。	
	Q8	※Q3、Q4 で「下関市または北九州市に行ったことがある」回答者を対象 一度の観光や出張において、下関市と北九州市の双方に行ったことはありますか。	

	Q9	※Q3、Q4 で「下関市または北九州市に行ったことがある」回答者を対象 関門地域に行った時に利用した主な交通手段をすべて選んでください。	
	Q10	※Q3、Q4 で「下関市または北九州市に行ったことがある」回答者を対象 関門地域に行った時に、併せて訪れたことのある周辺都市・観光地をすべて選んでください。	
	Q11	※Q3、Q4 で「下関市または北九州市に行ったことがある」及び「住んでいたことがある」回答者を対象 関門地域の観光資源で、行ったことがある場所をすべて選んでください。	
関門地域への観光等による訪問の意向	Q12	関門地域の観光資源で、今後行ってみたい場所をすべて選んでください。	
	Q13	今後、関門地域（下関市、北九州市）に観光で行ってみたいと思いますか。	
	Q14	※Q13 で「あまり行ってみようとは思わない」および「行ってみようとは思わない」回答者を対象 関門地域に観光で行ってみようと思わない理由は何ですか。主な意見を 2 つまで回答してください。	
	Q15	北九州市の中心部と下関市の中心部の間は、関門海峡を挟んでいますが、非常に近い距離にあります。※電車で約 15 分（小倉駅～下関駅）、船（門司港～唐戸）で約 5 分、徒歩（関門人道トンネル）で約 15 分。仮に北九州市に観光や仕事で行った際、下関市までついで行ってみようと思いますか。あるいは下関市に行った場合、北九州市までついで行ってみようと思いますか。	
	Q16	北九州市または下関市に観光に行く計画を立てる際、現地で時間的な余裕があると仮定します。どのような条件があれば、関門海峡を渡って対岸の下関市または北九州市に「ついで行ってみよう」と思いますか。最も重要と思うものを 2 つまで選んでください。	
	Q17	北九州市では現在、小倉駅のすぐ近くの市街地中心部に、サッカー・ラグビーなどの球技やコンサート等の各種イベントが開催可能な新しいスタジアム「北九州スタジアム」を建設中です。2017 年春から利用可能となる「北九州スタジアム」に、行ってみたいと思われませんか。	
	Q18	関門地域（下関市、北九州市）で以下のスポーツイベントが開かれるとします。あなたが参加したい、あるいは観戦したいと思うスポーツイベントをすべて選んでください。	
関門地域に対するイメージ	Q19	それぞれの言葉（形容詞）について、関門地域のイメージに当てはまるものをお答えください。 ① 新しい / 古い ② にぎやかな / 寂しい ③ 明るい / 暗い ④ 快適な / 不快な	対になる各形容詞群について、5 段階の尺度から近いイメージを選択

		⑤ 親しみのある／よそよそしい ⑥ 安全な／危険な ⑦ 美しい／美しくない ⑧ 変化に富んだ／単調な ⑨ 特色豊かな／ありきたりな ⑩ 便利な／不便な ⑪ おもしろい／つまらない ⑫ 住みやすい／住みにくい ⑬ 開放的な／閉鎖的な ⑭ 発展的な／衰退的な ⑮ さわやかな／さわやかではない	
属性	Q20	あなたのご趣味について、当てはまるものを 3 つまでご回答ください。	
	Q21	性別、年齢、職業等、居住市	

(3) 調査実施概要

アンケート調査の実施概要を表 2 に示す。各都市とも 300 サンプル以上回収し、都市間比較は妥当に実施できるものとみなす。

表 2 アンケート調査の実施概要

調査名	観光に関するアンケート ※認知度把握の設問があるため、タイトルからは敢えて「関門地域」を外して実施
調査手法	インターネット調査
調査対象	仙台市、横浜市、名古屋市、大阪市、広島市、熊本市の 20 歳以上の市民のうち、マイボイスコム(株)が管理・利用する調査モニターへ登録している市民
実施期間	2016 年 1 月 20 日～1 月 25 日
有効回答数	1,916 サンプル (6 市合計) 仙台市 321 サンプル、横浜市 316 サンプル、名古屋市 320 サンプル、 大阪市 321 サンプル、広島市 317 サンプル、熊本市 321 サンプル

(4) 回答者の基本属性

回答者の基本属性について、6 市別の性別を図 1、年齢を図 2、職業分類を図 3 に示す。年齢については、インターネット調査の特性を反映して 40 代・50 代の回答者が多い一方で 60 代・70 代以上の回答者は比較的少ない。

なお、本調査では回答者には年齢を数値入力することを求めており、それに基づき算出した回答者の平均年齢は 49.4 歳となる。

また、回答者の趣味（3 つまで複数回答可）について尋ねた結果を表 3 に示す。本設問の主たる内容と密接に関わる「旅行」が趣味の回答者は熊本市を除いて 40%前後であり、最も回答率が高い特徴がある。熊本市においても 31%が旅行を挙げており、比較的多い。一方、「スポーツ観戦」については各市 10%台となっている。

次章でのアンケート調査結果の考察においては、回答者合計および居住市別の集計を基本的に用い、設問内容によっては年齢・性別・趣味、あるいは他の設問の回答によるクロス集計を用いることとする。

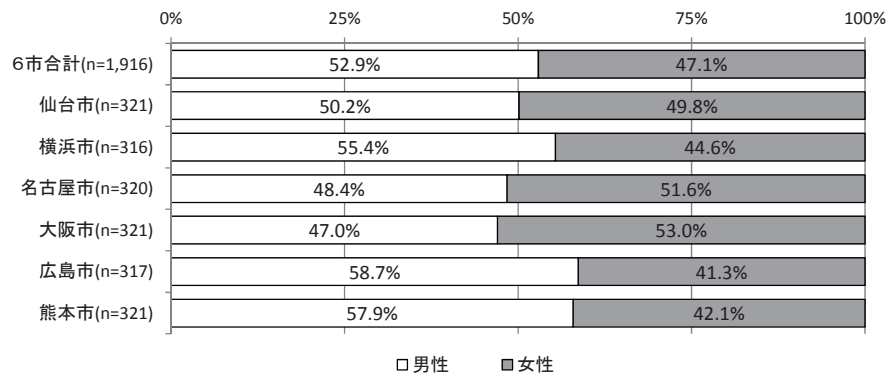


図 1 回答者の性別

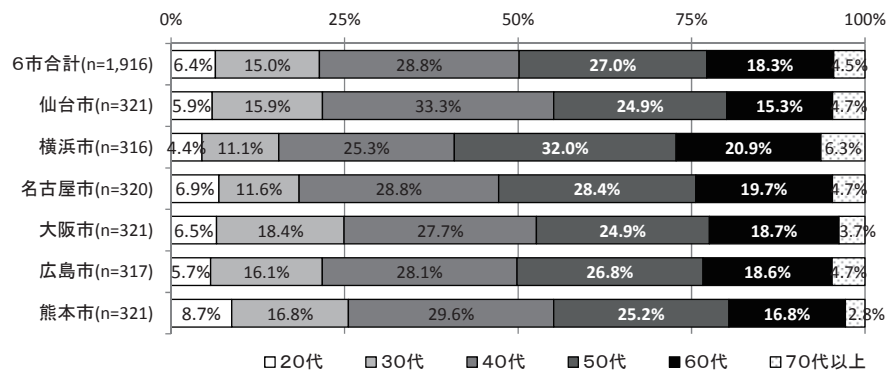


図 2 回答者の年齢

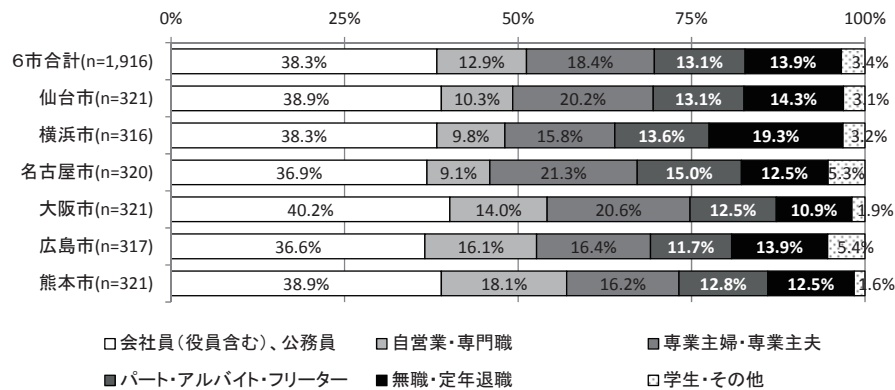


図 3 回答者の職業分類

表 3 回答者の趣味（3つまで複数回答可）

		Q. あなたのご趣味について、当てはまるものを3つまでご回答ください。															
	回答者数 (人)	テレビ・ラジオ・ビデオ・DVD観賞等	新聞・雑誌・読書	友人との交流、会話	家族団らん	食事	旅行	スポーツ実 施	スポーツ観 戦	芸術活動 (音楽・演 劇・美術・ 書道、陶 芸、イラスト 等)の実施	芸術観賞	買い物	おしゃれ(服 装、メイク など)	ペット飼育	インターネッ ト	その他	趣味はない
6市合計	1,916	35.5%	20.0%	9.7%	13.4%	26.6%	38.7%	7.6%	14.1%	7.6%	11.1%	14.6%	6.2%	7.4%	31.0%	3.9%	6.3%
仙台市	321	37.1%	22.1%	9.3%	11.8%	24.6%	40.2%	6.2%	18.1%	8.1%	8.4%	13.4%	5.9%	8.1%	29.0%	6.2%	5.0%
横浜市	316	33.5%	21.5%	9.8%	12.0%	26.3%	42.1%	10.1%	10.8%	10.1%	13.9%	9.8%	4.1%	7.9%	27.2%	2.8%	7.0%
名古屋市	320	32.8%	19.1%	7.8%	13.4%	25.3%	40.9%	7.2%	10.9%	9.4%	12.8%	18.8%	7.2%	7.5%	29.1%	4.7%	6.3%
大阪市	321	32.4%	18.7%	9.0%	12.1%	29.3%	38.6%	8.4%	13.1%	7.5%	12.5%	14.3%	6.5%	6.5%	26.8%	2.5%	7.8%
広島市	317	35.6%	20.8%	11.4%	16.7%	25.9%	39.1%	5.4%	19.2%	3.8%	10.7%	13.2%	7.3%	7.3%	34.4%	4.7%	5.7%
熊本市	321	41.4%	17.8%	10.6%	14.3%	28.0%	31.2%	8.1%	12.8%	6.9%	8.1%	17.8%	6.2%	7.2%	39.6%	2.2%	6.2%

3. 関門地域の観光に対する地域外住民の意識、行動等

(1) 関門地域の認知度

① 「関門地域」と呼ばれる地域の存在の認知状況

「日本国内に『関門（かんもん）地域』と呼ばれる地域があることをご存じですか？」という設問に対する居住市別の回答結果を図 4 に示す。また、他の基本属性別の回答結果の抜粋を図 5 に示す。なお、この設問段階では、関門地域の本アンケートにおける定義や場所について、回答者には伏せた形で質問している。

回答者合計では、関門地域を「知っている」回答者は 43.5%であり、「知らない」とする回答者が過半数（56.5%）となっている。居住市別に見ると違いが見られ、広島市では「知っている」回答者が過半数（59.3%）となっている一方、仙台市、名古屋市では「知っている」回答者が 30%台となっており、下関市および北九州市から距離が遠い場所ほど認知度が低い傾向が見られる。

その他の基本属性別に見ると、性別では男性は過半数が「知っている」と回答しているが女性では「知っている」が 31.2%にとどまっている。年齢別では年齢が高いほど「知っている」とする回答が増加する傾向が顕著であり、60代・70代以上では「知っている」が過半数であるのに対し、20代では 24.6%と低い値となっている。趣味において「旅行」と選択した回答者においても「知っている」とする回答者は 53.4%であり、旅行好きからの認知度としては低いと言えよう。

関門地域の観光政策の検討を行う場合、多くの関与者は地域の在住・在勤者であるため「関門地域」という概念が一般的なものと捉えがちとなるが、地域外住民の半数強は関門地域という名称・概念を知らないということを前提として、政策検討を行う必要があると言えよう。特に若い世代や女性にはほとんど知られていないと認識する必要がある。

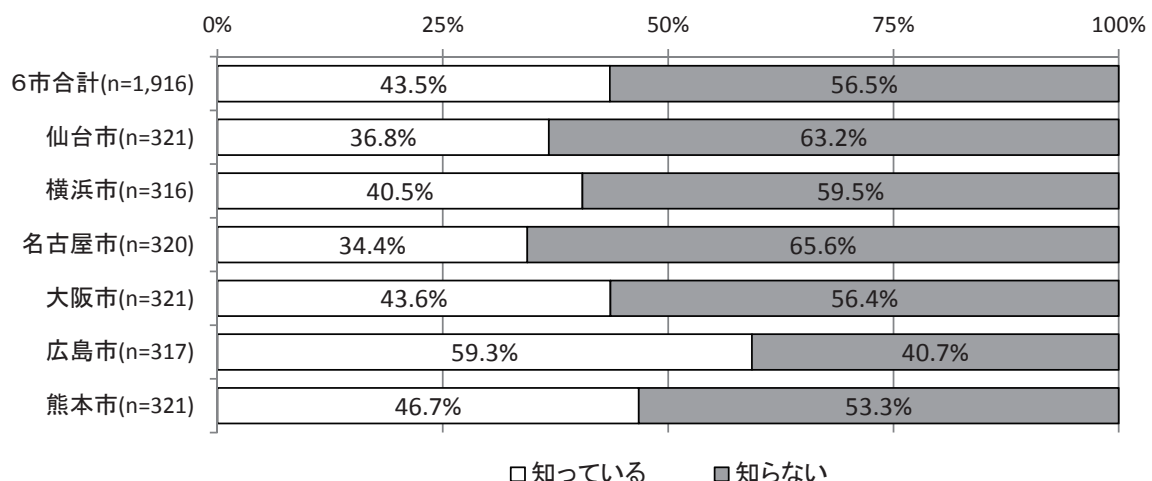


図 4 「関門地域」と呼ばれる地域の存在の認知状況（居住市別）

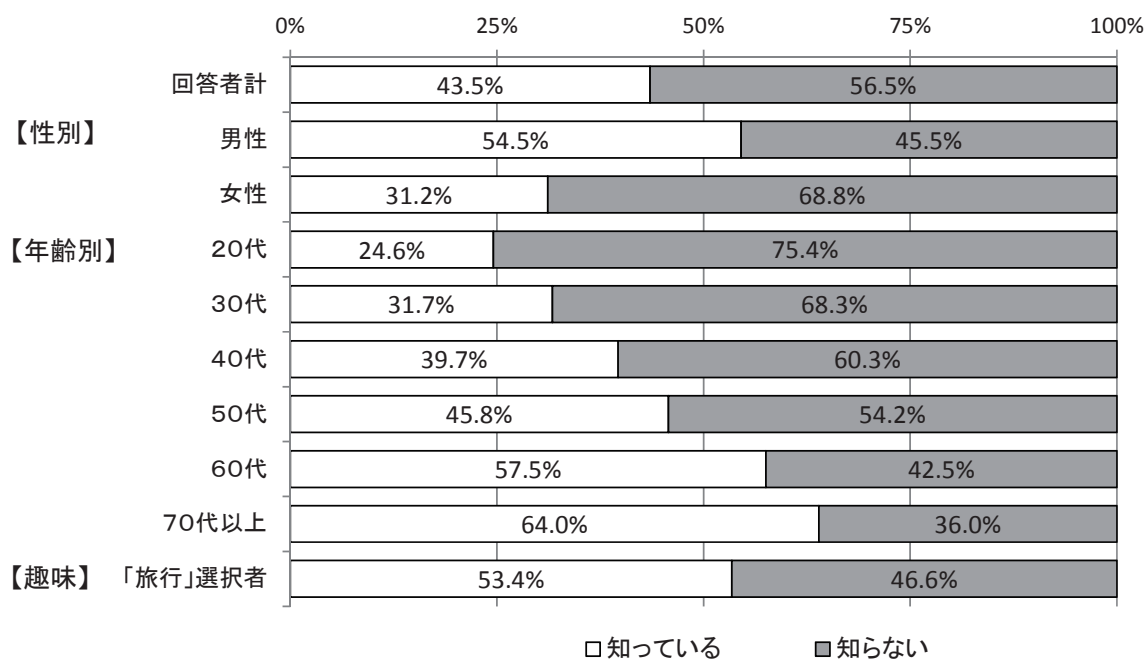


図 5 「関門地域」と呼ばれる地域の存在の認知状況（居住市以外の主な属性別）

② 「関門地域」に当てはまる地域に関する認識

『関門地域』に当てはまる地域はどこだと考えますか。県や市町村などの名称を用いながらご記入ください。（明確な正解のある質問ではありません。お考えになるままお答えください。）という設問に対する居住市別の自由記入回答を集計した結果を表 4 に示す。なお、本設問においても(1)①と同様、関門地域の本アンケートにおける定義や場所について、回答者には伏せた形で質問している。

最も多いのは「下関&門司」との記述であり、次いで「下関（のみ）」、「下関&北九州」などが多く見られたほか、多岐にわたる記入があった。特に「下関」を含む記入は「北九州」という記入より多く、関門地域に下関市を含むという認識は広く行われていると考えられる。

一方、北九州市域については、「門司」という記述が「北九州」という記述より大幅に多い点が特筆できる。また、「門司区」という記述ではなく「門司市」と記した記述も 49 サンプルの回答者が行っている。このことから、「門司という地名の知名度は全国的に高い」こと、「北九州市のことを認識している人々の中において、関門地域とは海峡を挟んで市街地が下関市街地と対峙している門司に限定した呼称であると考え人が多い」こと、「1963年に門司市を含む 5 市が合併して誕生した北九州市という名称を、未だ認識していない人が一定数存在する」ことが可能性として指摘できる。

「関門地域」の範囲については、現在の行政間の関門連携においては「下関市と北九州市」を指すことが一般的であるが、例えば下関市民と北九州市民が互いに感じる地域間の親密度は北九州市内の各行政区単位で大きく異なっている²⁾。特に北九州市側について市域

全域を指すのか、市東部（門司区、小倉北区等）を中心の区域を指すのか、人によってイメージが異なっていることが本調査によって改めて確認された。

今後、関門地域として観光政策を推進したり、地域ブランドの普及を図る際は、「関門地域」として国民にイメージされている範囲が一定ではないことに留意が必要と言えよう。

表 4 「関門地域」に当てはまる地域に関する認識（6 市合計）

記述内容	回答者数(人)	全回答者に占める比率
「下関」&「門司（門司市を含む）」	260	13.6%
「下関」	150	7.8%
「下関」&「北九州」	114	5.9%
「山口県」&「福岡県」	73	3.8%
「関門海峡」	61	3.2%
「山口県」	51	2.7%
「北九州」	18	0.9%
「門司（門司市を含む）」	13	0.7%
「山口市」関連記述	10	0.5%
「九州」	7	0.4%
「本州と九州の間」	6	0.3%
「山口県」&「北九州市」	6	0.3%
「山口県」&「九州」	5	0.3%
「下関」&「九州」	5	0.3%
「下関」&「小倉」	5	0.3%
「福岡」	2	0.1%
「青森」	5	0.3%
国内の他地域（例：関ヶ原）	26	1.4%
「海峡部」を指す普通名詞	8	0.4%
具体的にはわからない	9	0.5%
※「関門地域」という地域が存在を知らない	1082	56.5%
（参考）「門司市」との記述	49	

③ 「山口県下関市」および「福岡県北九州市」の認知・訪問状況

「あなたは、山口県下関市をご存じですか。」という設問に対する居住市別の回答結果、および「あなたは、福岡県北九州市をご存じですか。」という設問に対する居住市別の回答結果をまとめたものを表 5 に示す。また、他の属性別についてまとめたものを表 6 に示す。なお、ここでの「行ったことがある」の内容については特に定義は設けておらず、新幹線や自動車で「通過した」のみの場合も「行った」として回答されている可能性がある。

両市について、「知らない」とする回答はそれぞれ 3%前後と低い。また、場所についても、「名前は知っているが、場所は知らないし行ったことはない」とする回答はそれぞれ 13%

台であることから、回答者の 80%以上は、下関市、北九州市の名称や場所を認知している。それぞれの市の認知度そのものは高いと言えよう。

その他の属性別に見ると、下関市、北九州市とも、女性の方が「場所は知らない」とする回答が多く、また若い世代ほど「場所は知らない」「(名前も場所も)知らない」とする回答が多い。20代では両市とも約1割が「知らない」としている。また、市を訪れた経験のある回答者においても関門地域について知らないとする人が相当程度存在している。

表5 「山口県下関市」および「福岡県北九州市」の認知・訪問状況（居住市別）

	居住市	回答者数(人)	住んでいたことがある	行ったことがある	名前も場所も知っているが、行ったことはない	名前は知っているが、場所は知らないし行ったことはない	知らない
「山口県下関市」の認知度等	6市合計	1,916	0.9%	42.6%	40.2%	13.2%	3.1%
	仙台市	321	0.0%	10.6%	58.9%	26.8%	3.7%
	横浜市	316	0.0%	25.9%	52.5%	16.8%	4.7%
	名古屋市	320	0.0%	28.8%	49.4%	16.9%	5.0%
	大阪市	321	0.3%	38.6%	47.0%	10.9%	3.1%
	広島市	317	3.8%	85.8%	6.6%	2.8%	0.9%
	熊本市	321	1.6%	66.4%	26.5%	4.7%	0.9%
「福岡県北九州市」の認知度等	6市合計	1,916	2.1%	46.5%	35.1%	13.4%	2.9%
	仙台市	321	0.9%	14.0%	54.2%	27.1%	3.7%
	横浜市	316	3.5%	35.4%	39.2%	18.0%	3.8%
	名古屋市	320	1.3%	32.5%	46.6%	15.3%	4.4%
	大阪市	321	1.2%	44.9%	38.0%	13.1%	2.8%
	広島市	317	2.8%	75.7%	15.5%	4.1%	1.9%
	熊本市	321	2.8%	76.6%	16.8%	2.8%	0.9%

表6 「山口県下関市」および「福岡県北九州市」の認知・訪問状況（居住市以外の主な属性別）

	項目	回答者数(人)	住んでいたことがある	行ったことがある	名前も場所も知っているが、行ったことはない	名前は知っているが、場所は知らないし行ったことはない	知らない
「山口県下関市」の認知度等							
【性別】	男性	1,014	0.8%	48.7%	40.3%	7.4%	2.8%
	女性	902	1.1%	35.8%	40.0%	19.6%	3.4%
【年齢別】	20代	122	0.8%	31.1%	32.0%	26.2%	9.8%
	30代	287	0.0%	36.9%	36.6%	21.3%	5.2%
	40代	552	0.5%	40.8%	39.9%	15.0%	3.8%
	50代	518	1.4%	44.0%	41.5%	11.4%	1.7%
	60代	351	1.7%	49.3%	44.4%	4.0%	0.6%
	70代以上	86	1.2%	54.7%	40.7%	3.5%	0.0%
【「関門地域」認知別】	知っている	834	1.7%	57.6%	36.7%	3.4%	0.7%
	知らない	1,082	0.4%	31.1%	42.9%	20.7%	4.9%
「福岡県北九州市」の認知度等							
【性別】	男性	1,014	2.9%	53.7%	32.7%	8.2%	2.5%
	女性	902	1.2%	38.4%	37.7%	19.3%	3.4%
【年齢別】	20代	122	1.6%	36.1%	27.9%	23.8%	10.7%
	30代	287	1.4%	37.3%	32.8%	22.6%	5.9%
	40代	552	1.3%	42.4%	38.0%	15.2%	3.1%
	50代	518	2.3%	47.7%	37.5%	11.0%	1.5%
	60代	351	3.1%	58.4%	33.0%	5.1%	0.3%
	70代以上	86	4.7%	62.8%	27.9%	4.7%	0.0%
【「関門地域」認知別】	知っている	834	3.5%	62.4%	30.3%	3.5%	0.4%
	知らない	1,082	1.0%	34.3%	38.7%	21.1%	4.9%

下関市、北九州市それぞれについての認知度は高いにも関わらず、関門地域についての認知度が低いことは、関門地域という名称があまり浸透していないことを表していると言え、観光政策や地域ブランド化の検討を進めるに際しての大きな課題と言えよう。

(2) 関門地域への訪問および観光行動の実態

本節では、関門地域へ訪問した内容等を把握する。従って、基本的に(1)③において、下関市または北九州市へ「行ったことがある」とした回答者を対象とした設問となる。

なお、アンケート調査においては、本節以降の設問については、「関門地域」を下関市、北九州市と定義することを回答者全体に明示した。

① 「関門地域」への訪問回数

(1)③において、下関市または北九州市に「行ったことがある」とした回答者のみを対象に、目的別の訪問回数（下関市と北九州市の合算）³⁾を尋ねた結果について、入力された回数の平均値を表 7 に示す。

「仕事・出張」では平均 2.6 回、「観光」では平均 2.4 回、「スポーツ観戦・観劇・文化鑑賞」では平均 0.2 回の訪問となっている。「仕事・出張」については熊本市、横浜市、広島市の順で平均来訪回数が多く、「観光」については広島市、熊本市、大阪市の順で平均来訪回数が多くなっている。全般に、仙台市、名古屋市からの訪問回数は少ない。

このうち「観光」について、回答者全体の訪問回数を見たものを表 8 に示す。観光目的で関門地域に来たことのない回答者は、本設問回答対象外の 898 サンプルと本設問で 0 回と答えた 167 サンプルを合わせ、全回答者の 46.9%である。つまり約半数の回答者が、関門地域へ観光目的で 1 回以上来訪したこととなり、高い訪問比率と言えよう。観光目的で来たことのある人の回数別の状況を見ると 1 回が最も多く、次いで 2 回となっており、少ない回数の方が回答者数は多くなっている。

観光政策を進めるに際して、関門地域への観光目的の来訪経験のある国民が比較的多い点は留意すべき点であり、これまでの官民の観光事業等は一定の成果を挙げてきたと評価できよう。

表 7 「関門地域」への訪問回数（目的別 平均回数）

	回答者数 (人)	下関市または北九州市への訪問回数（目的別平均）（回）					
		仕事・出張	観光	スポーツ観戦・観劇・文化鑑賞	親族・知人宅への訪問	その他の目的	覚えていない
6市合計	1,018	2.6	2.4	0.2	1.1	0.4	0.1
仙台市	53	0.6	1.2	0.0	0.3	0.1	0.0
横浜市	132	2.9	1.2	0.1	1.1	0.4	0.1
名古屋市	120	1.1	1.6	0.0	0.3	0.2	0.0
大阪市	161	2.2	1.9	0.2	1.0	0.2	0.1
広島市	290	2.6	3.7	0.3	0.8	0.6	0.3
熊本市	262	3.7	2.6	0.2	1.9	0.5	0.1

表 8 「関門地域」への「観光」目的の訪問回数の内訳（6市合計）

	回答者数 (人)	全回答者(n=1,916)に おける構成比
回答対象外(関門への来訪なし)	898	46.9%
0回(観光以外の目的でのみ来訪)	167	8.7%
1回	347	18.1%
2回	198	10.3%
3回	125	6.5%
4回	27	1.4%
5回	82	4.3%
6回以上	72	3.8%
当該設問回答者計	1,018	
回答対象外も含む全回答者	1,916	

② 「関門地域」にきた際の観光目的の種別

(2)①において、観光目的で関門地域に来たことがある回答者 851 サンプルに対し、「あなたが過去に関門地域に来た際の観光目的について選んでください。」として 13 の観光種類から複数選択可（選択個数無制限）で尋ねた結果を図 6 に示す。

6市計で見ると、最も多いのは「観光施設めぐり」であり、回答対象者の 54.5%が挙げている。次いで「ドライブ」(39.1%)、「グルメ」(26.3%)、「歴史・文化探訪」(24.8%)となっており、回答率が 20%を超えるのはこの 4 項目となっている。これらが関門地域への観光目的の主たるものと言えよう。なお、関門地域の特徴とも言える「産業観光」については、他目的と比較すると少ないものの、5.2%が目的として挙げており、一度に多人数の対応が困難な性質の観光種類としては多くの観光客を集めていると言えよう。

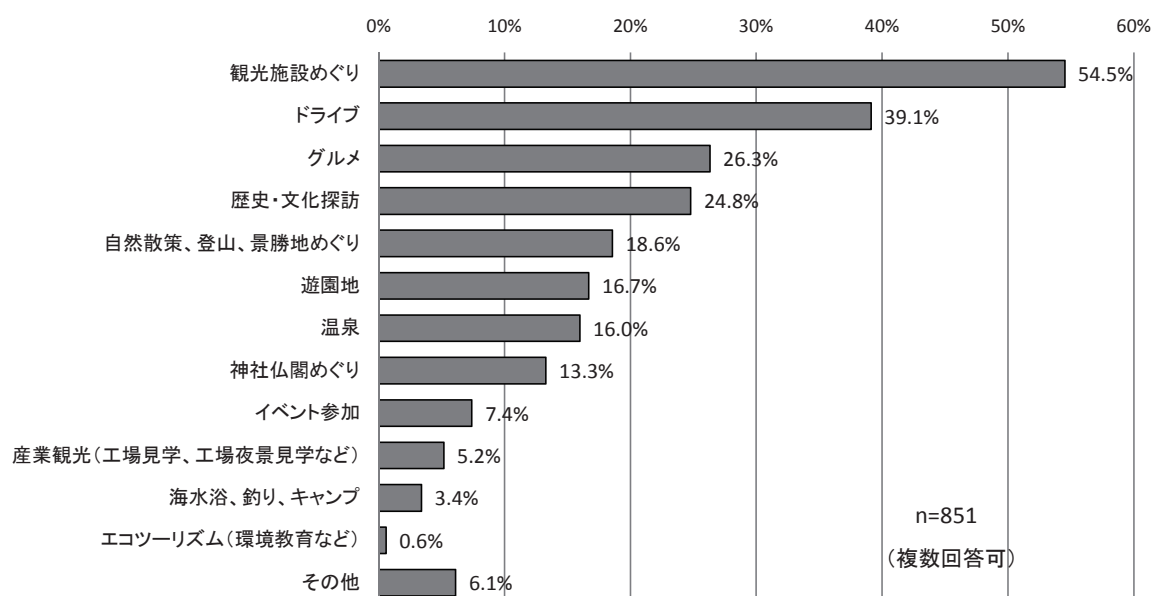


図 6 「関門地域」にきた際の観光目的の種別（6市計）（回答の多い順に並べ替え）

この結果について、回答者の主な属性別に見たものを表 9 に示す。特徴的な傾向としては以下の点が挙げられる。居住市別に見ると、遠方からの来訪者は「自然散策、登山、景勝地めぐり」の比率が比較的高い一方で、近い都市からの来訪者は「遊園地」、「イベント参加」が比較的多い。性別では男性の方が「歴史・文化探訪」が多い等の傾向が見られるが、男女で際立った違いはない。年齢別では 40 代までの世代は「歴史・文化探訪」は少なく、50 代以上は「観光施設めぐり」と「歴史・文化探訪」が多い傾向が見られる。また、20 代と 70 代以上において「海水浴、釣り、キャンプ」が目立って多い。居住市と年齢によって、関門地域での観光目的に一部特徴が見られると言えよう。なお、産業観光については 70 代以上で回答が特に多く 16%にのぼっており、他の世代では 1.8～5.2%となっている。年齢によって産業観光への関心は異なっていると言えよう。

観光政策を進めるに際しては、こうした属性別の観光目的、ひいては旅行の関心の相違や、関門地域の他地域と比較しての特長を十分踏まえる必要がある。

表 9 「関門地域」にきた際の観光目的の種別（主な属性別）

	回答者数 (人)	温泉	ドライブ	海水浴、釣 り、キャン プ	神社仏閣 めぐり	観光施設 めぐり	自然散策、 登山、景勝 地めぐり	遊園地	産業観光 (工場見学、 工場夜景見 学など)	エコツーリ ズム(環境 教育など)	イベント参 加	歴史・文化 探訪	グルメ	その他
6市合計	851	16.0%	39.1%	3.4%	13.3%	54.5%	18.6%	16.7%	5.2%	0.6%	7.4%	24.8%	26.3%	6.1%
【居住市別】														
仙台市	40	17.5%	25.0%	2.5%	17.5%	62.5%	22.5%	10.0%	10.0%	0.0%	5.0%	40.0%	15.0%	10.0%
横浜市	89	11.2%	15.7%	4.5%	13.5%	52.8%	31.5%	5.6%	2.2%	1.1%	4.5%	28.1%	25.8%	6.7%
名古屋市	99	19.2%	22.2%	4.0%	10.1%	57.6%	21.2%	9.1%	6.1%	0.0%	4.0%	26.3%	24.2%	6.1%
大阪市	137	24.1%	27.0%	2.9%	11.7%	54.0%	22.6%	8.8%	2.9%	0.0%	5.1%	25.5%	20.4%	2.9%
広島市	266	17.7%	51.5%	3.4%	19.5%	58.3%	14.3%	21.4%	5.3%	0.8%	8.6%	25.6%	33.8%	6.4%
熊本市	220	9.1%	51.4%	3.2%	7.3%	48.2%	14.1%	25.0%	6.4%	0.9%	10.5%	18.6%	24.1%	6.8%
【性別】														
男性	492	12.4%	41.9%	3.5%	14.2%	52.8%	19.3%	16.3%	6.7%	0.8%	7.9%	29.9%	27.0%	5.7%
女性	359	20.9%	35.4%	3.3%	12.0%	56.8%	17.5%	17.3%	3.1%	0.3%	6.7%	17.8%	25.3%	6.7%
【年齢別】														
20代	44	15.9%	45.5%	13.6%	4.5%	38.6%	20.5%	11.4%	4.5%	2.3%	15.9%	6.8%	22.7%	6.8%
30代	114	15.8%	36.8%	1.8%	5.3%	42.1%	14.0%	15.8%	1.8%	0.9%	5.3%	12.3%	33.3%	5.3%
40代	230	16.1%	43.0%	2.6%	10.0%	44.3%	16.1%	23.0%	4.8%	0.4%	7.0%	19.1%	23.0%	9.1%
50代	229	14.0%	35.4%	2.6%	17.5%	58.5%	17.9%	16.6%	5.2%	0.4%	9.2%	28.4%	22.3%	5.2%
60代	184	16.8%	39.7%	2.2%	18.5%	68.5%	23.4%	12.0%	4.9%	0.0%	5.4%	33.7%	31.0%	5.4%
70代以上	50	22.0%	36.0%	10.0%	16.0%	74.0%	24.0%	12.0%	16.0%	2.0%	6.0%	46.0%	30.0%	0.0%

：各属性で回答率の高い上位3目的

③ 「関門地域」での宿泊経験

改めて(1)③において、下関市または北九州市に「行ったことがある」とした回答者のみを対象に、「関門地域内で宿泊した経験がありますか。」と尋ねた結果を図 7 に示す。

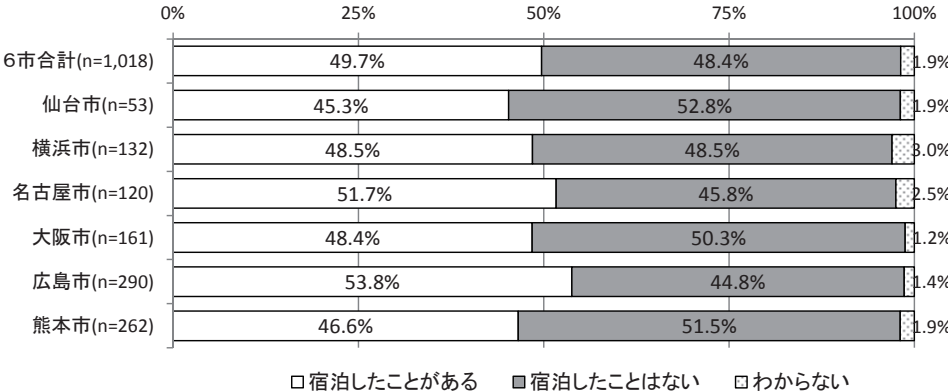


図 7 「関門地域」での宿泊経験（関門地域を訪れたことのある人のみ集計対象）

関門地域を訪れたことのある人（観光目的以外も含む。）のほぼ半数の 49.7%が「宿泊したことがある」と回答し、居住市による大きな差はない。

④ 一度の観光・出張において下関市と北九州市の双方を訪問したことの有無

(1)③において、下関市または北九州市に「行ったことがある」とした回答者のみを対象に、「一度の観光や出張において、下関市と北九州市の双方に行ったことはありますか。」と尋ねた結果を居住市別にまとめたものを図 8 に示す。関門地域に地理的に近い市の居住者の方が、一度の観光・出張において下関市と北九州市の双方を訪問したことがあるとする回答が多い。

この結果について、関門地域への訪問回数別にまとめたものを図 9 に示す。関門地域への訪問回数が多いほど、一度の観光・出張において下関市と北九州市の双方を訪問したことがある回答者が増加する傾向が明らかである。

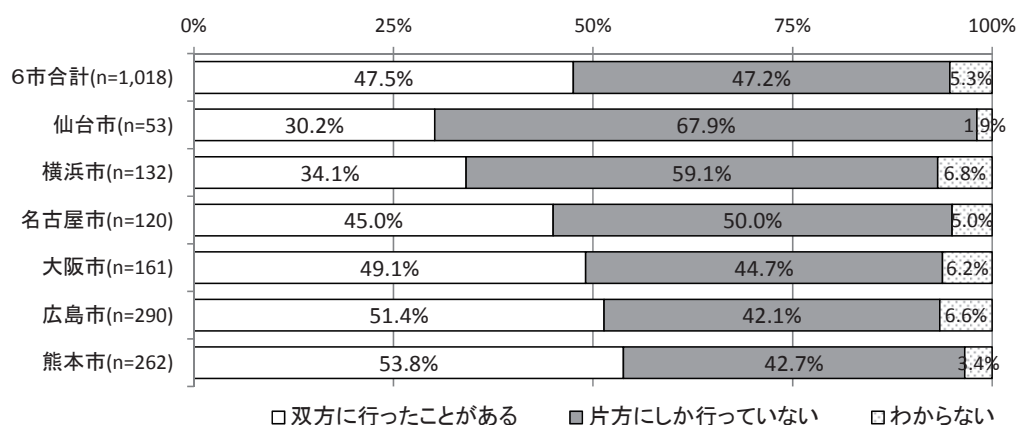


図 8 一度の観光・出張において下関市と北九州市の双方を訪問したことの有無（関門地域を訪れたことのある人のみ集計対象）（居住市別）

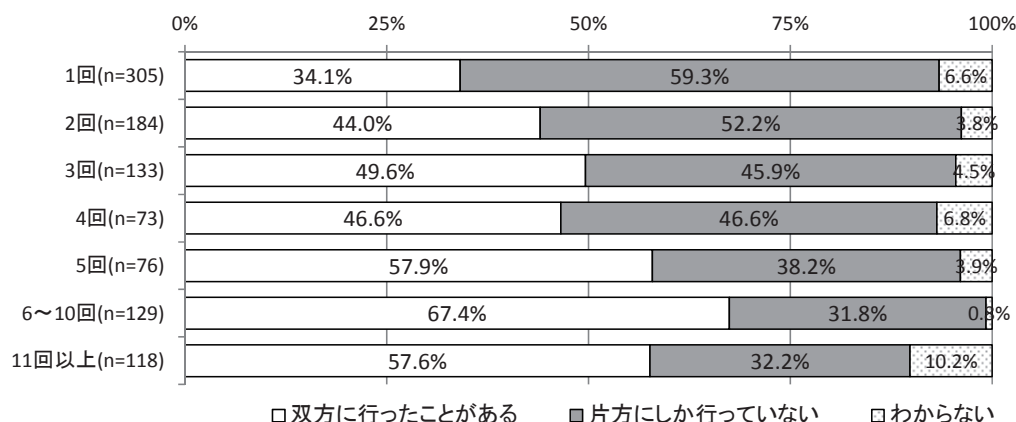


図 9 一度の観光・出張において下関市と北九州市の双方を訪問したことの有無（関門地域を訪れたことのある人のみ集計対象）（関門地域への訪問回数別）

⑤ 「関門地域」への訪問に際し利用した主な交通手段

(1)③において、下関市または北九州市に「行ったことがある」とした回答者のみを対象に、「関門地域に行った時に利用した主な交通手段をすべて選んでください。」として複数選択可（選択個数無制限）で尋ねた結果を居住市ごとの回答別に整理したものを図 10 に示す。

熊本市および広島市では「自家用車・レンタカー」の比率が 70%以上と高く、名古屋市および大阪市では「新幹線」が 50%以上となっている。横浜市と仙台市は「新幹線」と「飛行機」に高速交通機関は分かれている。船舶については大阪市の回答が目立って多いが、これは関西と関門地域を結ぶフェリー航路が複数あることに依ると思われる。

関門地域への訪問に利用する交通手段は多岐にわたっており、観光政策を進めるに際しては、引き続き多様な広域交通手段の確保や、各ターミナルから観光地までの交通アクセスの整備等に幅広く取り組んでいくことが求められよう。

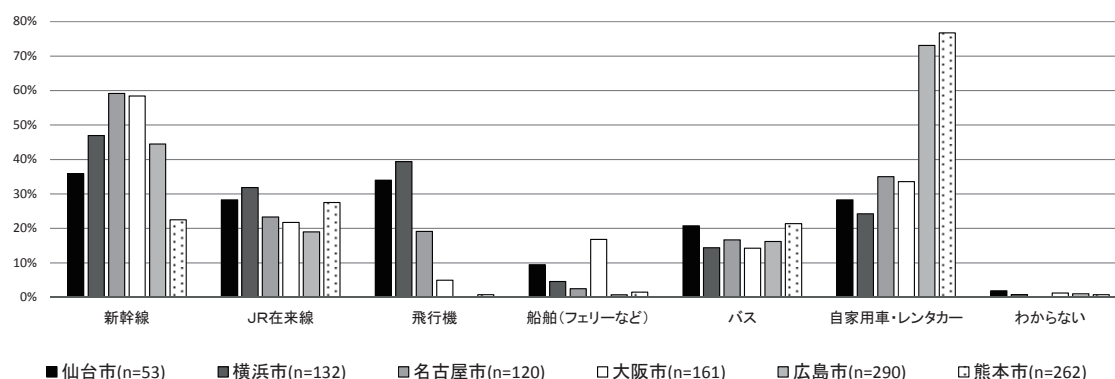


図 10 「関門地域」への訪問に際し利用した主な交通手段（居住市別）

⑥ 「関門地域」への訪問に際し併せて訪れた周辺都市・観光地

(1)③において、下関市または北九州市に「行ったことがある」とした回答者を対象に「関門地域に行った時に、併せて訪れたことのある周辺都市・観光地をすべて選んでください。」として複数選択可（選択個数無制限）で尋ねた結果を居住市別に整理したものを表 10 に示す。また 6 市合計の結果について抽出し回答の多い順に並べたものを図 11 に示す。

6 市合計で見ると最も多いのは「福岡市」（39.6%）であり、次いで「萩・長門」（30.3%）、「秋芳洞および周辺」（29.0%）、「太宰府天満宮、九州国立博物館周辺」（23.7%）、「別府・湯布院・大分市」（22.3%）、「山口市」（22.2%）、「広島市・宮島」（15.9%）が訪問先として多くなっており、関門地域と併せて広島県内、山口県内、福岡市周辺、大分県内に幅広く同時訪問する場所が広がっている。これは、関門地域が交通結節点であることに起因するものと推測する。なお、福岡県内の宗像や筑豊については訪問率は低い。

また、「併せて訪れた都市・観光地はない」とする回答者も 6 市合計で 26.0%にのぼる。これについては、居住市別に見ると、広島市および熊本市の近隣両市において、この回答が多くなっていることが要因である。これは、鈴木忠義が提唱した「ラケット理論」（旅行

表 10 「関門地域」への訪問に際し併せて訪れた周辺都市・観光地

	広島市・宮島	山口市	萩・長門	秋芳洞および周辺	宗像大社および周辺	筑豊(直方、飯塚、田川など)・英彦山	福岡市(博多など)・糸島	太宰府天満宮、九州国立博物館周辺	中津	別府・湯布院・大分市	その他	わからない	併せて訪れた都市・観光地はない
6市合計(n=1,018)	15.9%	22.2%	30.3%	29.0%	4.0%	5.3%	39.6%	23.7%	6.5%	22.3%	2.6%	3.4%	26.0%
仙台市(n=53)	22.6%	35.8%	35.8%	37.7%	1.9%	3.8%	56.6%	41.5%	5.7%	28.3%	1.9%	1.9%	11.3%
横浜市(n=132)	14.4%	15.2%	21.2%	25.0%	2.3%	3.8%	40.9%	22.0%	6.1%	20.5%	6.1%	3.0%	21.2%
名古屋市(n=120)	24.2%	24.2%	32.5%	33.3%	3.3%	5.0%	49.2%	31.7%	6.7%	27.5%	2.5%	1.7%	16.7%
大阪市(n=161)	21.1%	20.5%	35.4%	31.1%	5.0%	4.3%	51.6%	23.0%	9.3%	31.7%	3.7%	1.2%	13.0%
広島市(n=290)	5.2%	20.0%	29.7%	26.2%	3.1%	5.2%	32.1%	20.3%	5.5%	22.4%	1.4%	4.1%	34.1%
熊本市(n=262)	20.2%	25.6%	30.2%	29.0%	6.1%	7.3%	32.1%	21.4%	6.1%	13.7%	1.5%	5.3%	34.7%

：各都市で回答率の高い上位3地点

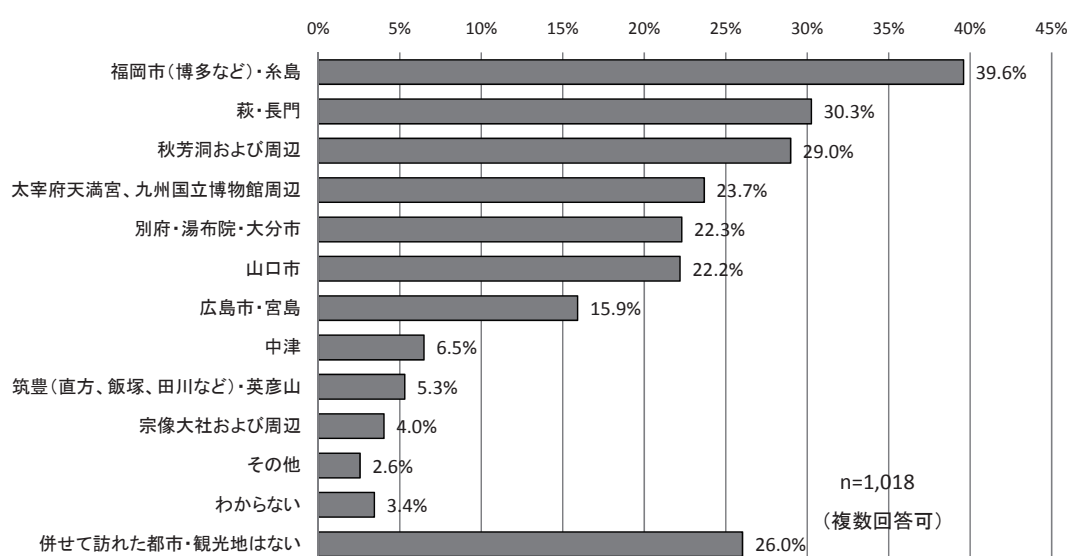


図 11 「関門地域」への訪問に際し併せて訪れた周辺都市・観光地（6市計）（回答の多い順に並べ替え）

者の居住地から観光目的地までの距離と行動圏は比例し、居住地と観光地が離れれば離れるほど周遊観光の範囲が広がる、というもので説明できる。

観光政策を進めるに際しては、関門地域内のみならず、広島都市圏から山口県内、福岡都市圏、および大分県内との観光面での広域連携を意識する必要がある。特に、これらの域外の観光地を訪れる観光客の中で関門地域を訪れていない人々は多数にのぼると思われる。そうした人々を関門地域に呼び込むための誘因策を検討することが重要と言えよう。

⑦ 「関門地域」で行ったことがある観光資源等

(1)③において、下関市または北九州市に「行ったことがある」とした回答者に加え、「住んでいたことがある」とした回答者も対象に、「関門地域の観光資源で、行ったことがある場所をすべて選んでください。」として複数選択可（選択個数無制限）で尋ねた結果を居住市別にまとめたものを表 11 に示す。

6市とも最も訪問率が高いのは、北九州市の「門司港レトロ地区の歴史的建造物」であり、6市合計でみると 41.3%が訪れている。また、両市に跨る「関門人道トンネル」も 6市とも

訪問率上位になっている。この 2 資源は、いずれの市においても上位 5 資源内に入っている。その他の施設については、下関市では「唐戸市場・カモンワーフ」、「海響館（水族館）」、「赤間神宮」などが上位であり、北九州市では「小倉城・松本清張記念館」、「スペースワールド」などが上位となっている。6 市ごとに見ると、上位 5 資源について下関市内が 2 資源、北九州市内が 2 資源、両市に跨る 1 資源で概ね構成されており、下関市と北九州市が一体的な観光地となっている可能性を指摘できる。

下関市内について傾向を見ると、広島市や熊本市からは「角島周辺」、「川棚温泉」への訪問率が比較的高いが、この 2 資源は仙台市、横浜市等からの訪問率は低い。これは資源の存在が東日本までには十分伝っていない可能性や、関門海峡を中心とした観光資源集積地から離れているため、門司港レトロ地区等と一体的に観光しづらい可能性等を指摘できる。また、「巖流島」は仙台市や横浜市では上位ではあるものの、訪問率は各市 10%台に止まっており、その想定される知名度（宮本武蔵と佐々木小次郎の決闘という逸話の知名度）よりも実際の訪問率は低いと言えよう。

北九州市内について傾向を見ると、訪問率が高い施設は門司港地区と小倉都心部、八幡

表 11 「関門地域」で行ったことがある観光資源等（居住市別）

	6市合計	仙台市	横浜市	名古屋市	大阪市	広島市	熊本市
回答者数	1,028	53	134	121	164	292	264
下関市							
角島周辺	13.9%	0.0%	2.2%	4.1%	3.0%	32.9%	12.9%
土井ヶ浜	3.6%	0.0%	1.5%	2.5%	3.0%	6.8%	2.7%
川棚温泉	10.5%	0.0%	3.7%	3.3%	3.7%	20.2%	12.9%
螢街道西ノ市	1.6%	0.0%	0.7%	0.8%	1.2%	3.1%	1.1%
長府庭園・長府藩侍屋敷長屋	8.7%	1.9%	6.7%	4.1%	10.4%	13.4%	6.8%
火の山・みもすそ川公園・壇ノ浦	14.8%	9.4%	7.5%	8.3%	11.6%	27.4%	10.6%
唐戸市場・カモンワーフ	24.2%	9.4%	7.5%	6.6%	15.2%	46.2%	25.0%
海響館（水族館）	23.7%	5.7%	2.2%	9.9%	9.1%	51.4%	23.1%
旧秋田商会・英国領事館・日清講和記念館	4.7%	0.0%	3.0%	3.3%	6.7%	7.9%	2.3%
赤間神宮	18.0%	5.7%	14.2%	14.9%	12.2%	31.5%	12.5%
海峡ゆめタワー・海峡メッセ	20.5%	5.7%	11.9%	14.0%	14.0%	34.9%	18.9%
巖流島	13.4%	15.1%	16.4%	11.6%	13.4%	14.0%	11.7%
下関市内の海水浴場	3.1%	0.0%	3.7%	3.3%	2.4%	3.8%	3.0%
下関市内の美術館・博物館等	5.4%	1.9%	3.0%	4.1%	6.1%	6.2%	6.8%
下関市のスポーツ施設	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	2.7%	2.3%
下関市のその他の場所	2.4%	3.8%	3.7%	4.1%	0.0%	2.1%	2.7%
両市							
関門人道トンネル	29.9%	22.6%	26.1%	22.3%	32.3%	35.3%	29.2%
北九州市							
門司港レトロ地区の歴史的建造物 （旧門司税関、門司三井倶楽部等）	41.3%	20.8%	34.3%	35.5%	36.0%	48.3%	47.3%
九州鉄道記念館	8.9%	3.8%	6.0%	7.4%	8.5%	8.2%	12.9%
出光美術館	3.5%	0.0%	3.7%	2.5%	6.1%	3.8%	2.7%
めかり公園	16.1%	7.5%	11.2%	9.1%	7.3%	20.9%	23.5%
松永文庫（映画・芸能資料館）や北九州市内の映画・TVロケ地	1.0%	1.9%	0.0%	2.5%	1.8%	0.3%	0.8%
小倉城・松本清張記念館・文学館	16.1%	15.1%	23.1%	14.9%	12.8%	13.7%	17.8%
魚町・旦過市場周辺	8.9%	9.4%	9.0%	6.6%	6.7%	9.2%	10.6%
到津の森公園（動物園）	3.3%	3.8%	4.5%	1.7%	1.8%	2.4%	5.3%
平尾台・鍾乳洞	7.6%	3.8%	5.2%	4.1%	7.3%	4.1%	15.2%
高塔山公園	1.8%	1.9%	0.7%	0.8%	1.8%	2.1%	2.7%
若松北海岸・グリーンパーク	1.8%	1.9%	1.5%	0.0%	2.4%	2.7%	1.5%
スペースワールド	28.4%	9.4%	6.7%	15.7%	18.9%	40.1%	42.0%
いのちのたび博物館・環境ミュージアム	2.1%	3.8%	0.7%	1.7%	0.6%	3.4%	2.3%
八幡製鐵所関連施設	5.3%	17.0%	5.2%	2.5%	4.3%	5.5%	4.5%
河内貯水池・河内藤園	1.0%	0.0%	0.7%	0.8%	1.8%	1.0%	0.8%
血倉山	4.7%	5.7%	3.7%	2.5%	1.8%	3.8%	8.7%
北九州市内の他の美術館・文学館等	4.7%	5.7%	4.5%	1.7%	5.5%	4.5%	5.7%
北九州市のスポーツ施設	2.6%	1.9%	0.0%	1.7%	5.5%	2.7%	2.7%
北九州市のその他の場所	3.0%	7.5%	6.7%	2.5%	0.6%	2.7%	2.3%
その他							
（上記施設等については）どこにも行ったことはない	11.2%	20.8%	20.1%	16.5%	13.4%	4.1%	8.7%
わからない	8.3%	24.5%	10.4%	12.4%	9.8%	3.8%	6.1%

：各都市の中で回答率の高い上位5資源。ただし大項目「その他」の選択肢は除く

※ 構成比は、各都市ごとの比率。観光資源別の内訳ではない。

東区の東田地区に集中しており、その他の資源への訪問率は低い。多様な資源がありながら、他都市住民に対する知名度が低い可能性が指摘できる。また下関市側と同様、関門海峡を中心とした観光資源集積地から離れている資源は一体的に観光しづらいため訪問率が低下している可能性がある。

観光政策を推進に際しては、門司港レトロ地区や唐戸地区を中心とした関門海峡エリアに集中している観光客を、地域全体への周遊へと導く方策の検討が重要と言えよう。なお遠隔地からは旅行代理店経由のツアー客も多いと思われるため、多様な資源の知名度向上に向けては個人向けの情報発信に加え、旅行代理店向けの情報発信等も重要と考えられる。

(3) 関門地域への観光等による訪問の意向

① 「関門地域」で今後行ってみたい観光資源等

(2)⑦においては、関門地域への来訪経験者を対象に「行ったことがある観光資源等」を尋ねたが、同じ選択肢⁴⁾を用いて全ての回答者を対象に、「関門地域の観光資源で、今後行ってみたい場所をすべて選んでください。」として複数選択可（選択個数無制限）で尋ねた結果を居住市別にまとめたものを表12に示す。

表12 「関門地域」で今後行ってみたい観光資源等（居住市別）

	6市合計	仙台市	横浜市	名古屋市	大阪市	広島市	熊本市
回答者数	1,916	321	316	320	321	317	321
下関市							
角島周辺	11.0%	1.9%	3.8%	5.0%	5.3%	37.2%	12.8%
土井ヶ浜	3.2%	4.4%	3.5%	2.2%	1.9%	4.7%	2.5%
川棚温泉	14.4%	9.0%	11.1%	9.1%	14.0%	26.2%	16.8%
蜷街道西ノ市	2.4%	1.6%	2.5%	0.9%	2.8%	5.4%	1.2%
長府庭園・長府藩侍屋敷長屋	9.0%	7.2%	8.2%	10.9%	9.0%	12.6%	5.9%
火の山・みもすそ川公園・壇ノ浦	7.0%	5.0%	6.3%	8.1%	9.7%	7.9%	5.0%
唐戸市場・カモンワーフ	12.0%	4.0%	5.7%	5.6%	10.3%	29.7%	16.5%
海響館(水族館)	15.2%	10.9%	10.1%	9.7%	13.4%	31.5%	15.9%
旧秋田商会・英国領事館・日清講和記念館	6.1%	5.9%	6.3%	7.5%	5.0%	6.9%	5.0%
赤間神宮	5.4%	4.0%	5.4%	6.6%	5.0%	5.7%	5.6%
海峡ゆめタワー・海峡メッセ	11.1%	9.3%	9.2%	10.3%	8.1%	16.7%	13.1%
厳流島	26.2%	32.4%	29.7%	26.6%	24.9%	18.6%	24.9%
下関市内の海水浴場	2.2%	2.8%	2.8%	1.3%	2.5%	1.3%	2.8%
下関市内の美術館・博物館等	5.8%	6.5%	4.7%	5.0%	7.8%	5.0%	5.6%
下関市のスポーツ施設	0.4%	0.0%	0.6%	0.0%	0.3%	0.6%	0.9%
下関市のその他の場所	0.2%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	0.0%
両市							
関門人道トンネル	20.6%	24.0%	22.8%	22.8%	21.8%	14.8%	17.1%
北九州市							
門司港レトロ地区の歴史的建造物 (旧門司税関・門司三井倶楽部等)	27.7%	18.7%	23.1%	27.5%	30.5%	35.3%	30.8%
九州鉄道記念館	11.4%	9.7%	10.8%	11.9%	8.1%	14.2%	14.0%
出光美術館	7.7%	6.9%	8.5%	6.9%	8.7%	7.9%	7.2%
めかり公園	3.7%	2.2%	2.2%	3.1%	2.5%	6.0%	6.2%
松永文庫(映画・芸能資料館)や北九州市内の映画・TVロケ地	3.9%	2.5%	5.7%	3.1%	4.4%	3.8%	3.7%
小倉城・松本清張記念館・文学館	13.8%	12.5%	14.9%	13.1%	14.0%	13.9%	14.6%
魚町・旦過市場周辺	5.9%	4.7%	5.4%	5.9%	4.7%	7.9%	6.9%
到津の森公園(動物園)	3.4%	3.4%	1.9%	2.2%	3.7%	4.7%	4.7%
平尾台・鍾乳洞	9.3%	7.8%	7.3%	10.3%	10.6%	9.8%	10.3%
高塔山公園	2.1%	1.9%	1.6%	2.2%	1.2%	4.4%	1.2%
若松北海岸・グリーンパーク	3.4%	2.5%	3.5%	1.9%	2.5%	4.1%	5.9%
スペースワールド	17.7%	11.2%	12.3%	15.3%	17.4%	22.4%	27.4%
いのちのたび博物館・環境ミュージアム	5.0%	4.0%	3.8%	4.1%	4.4%	8.5%	5.3%
八幡製鐵所関連施設	11.8%	11.8%	14.2%	10.6%	12.8%	12.6%	9.0%
河内貯水池・河内藤園	1.9%	0.9%	2.2%	1.6%	1.6%	3.5%	1.9%
皿倉山	2.7%	0.6%	2.2%	1.3%	2.5%	4.1%	5.6%
北九州市内の他の美術館・文学館等	4.2%	3.7%	2.8%	3.4%	5.3%	6.6%	3.4%
北九州市のスポーツ施設	0.8%	0.3%	0.9%	0.3%	1.2%	1.3%	0.6%
北九州市のその他の場所	0.6%	0.9%	0.3%	0.6%	0.3%	0.6%	0.6%
その他							
(上記施設等については)どこにも行きたくない	11.4%	16.2%	15.5%	13.4%	11.5%	3.2%	8.7%
わからない	19.9%	24.9%	20.9%	22.5%	21.5%	13.6%	15.9%

※ 構成比は、各都市の中で回答率の高い上位5資源。本設問については、大項目「その他」の選択肢も順位に含んでいる。

※ 構成比は、各都市ごとの比率。観光資源別の内訳ではない。

6市合計で見ると、最も多いのは北九州市の「門司港レトロ地区の歴史的建造物」であり、次いで下関市の「巖流島」となっている。この2資源は、回答者に占める訪問希望率が25%（4人に1人）を上回っており、ニーズが比較的高い資源と言えよう。6市別に見ると「巖流島」は仙台市や横浜市で特に希望率が高い。(2)⑦で見た「行ったことがある資源」の訪問率を大きく上回っており、知名度の高さや期待度の高さがうかがわれる。

仙台市、横浜市、名古屋市および大阪市については、概ね回答傾向が類似しているが、近隣の広島市、熊本市は傾向が異なっており、下関市の「角島周辺」や「川棚温泉」、「唐戸市場・カモンワーフ」などへの希望率が高い。これらは知名度は広域的ではないが、「知る人ぞ知る」魅力のある観光資源として認識されていると考えられる。

一方、「わからない」とする回答が6市合計で19.9%にのぼり、また「どこにも行きたくない」も11.4%にのぼっており、関門地域の観光資源等の魅力が十分伝わっていないと言えよう。特に仙台市、横浜市、名古屋市、大阪市においてこれらの回答が多くなっている。

観光政策を進めるに際しては、「巖流島」や「門司港レトロ地区の歴史的建造物」といった知名度・期待度の高い観光資源が存在することを活かし、他の観光資源の広域的な知名度向上を進めていくことが急務と言えよう。

② 今後の「関門地域」への観光での訪問意向

「今後、関門地域（下関市、北九州市）に観光で行ってみたいと思いますか。」という設問に対する居住市別の回答結果を図12に示す。また、他の基本属性別の回答結果の抜粋を表13に示す。

6市とも「行ってみたい」とする回答が最も多く、約45～46%となっている。「ぜひ行ってみたい」と「行ってみたい」を合算すると、6市合計では57%であり、市別にみても仙台市以外は訪問に肯定的な回答が過半数となっている。訪問意向が最も高いのは広島市、次いで熊本市、大阪市、横浜市、名古屋市、仙台市の順となっている。

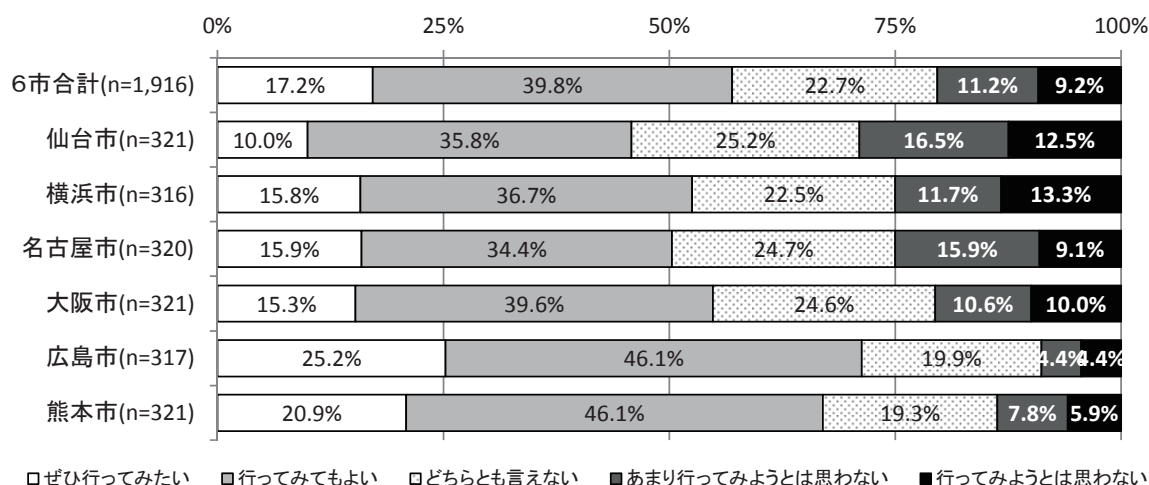


図12 今後の「関門地域」への観光での訪問意向（居住市別）

表 13 今後の「関門地域」への観光での訪問意向（主な属性別）

		回答者数 (人)	ぜひ行っ てみたい	行ってみ てもよい	肯定的回 答計	どちらとも 言えない	あまり行っ てみようと思 わない	行ってみ ようとは思 わない	否定的回 答計
回答者合計		1,916	17.2%	39.8%	56.9%	22.7%	11.2%	9.2%	20.4%
居住市	仙台市	321	10.0%	35.8%	45.8%	25.2%	16.5%	12.5%	29.0%
	横浜市	316	15.8%	36.7%	52.5%	22.5%	11.7%	13.3%	25.0%
	名古屋市	320	15.9%	34.4%	50.3%	24.7%	15.9%	9.1%	25.0%
	大阪市	321	15.3%	39.6%	54.8%	24.6%	10.6%	10.0%	20.6%
	広島市	317	25.2%	46.1%	71.3%	19.9%	4.4%	4.4%	8.8%
	熊本市	321	20.9%	46.1%	67.0%	19.3%	7.8%	5.9%	13.7%
性別	男性	1,014	16.7%	38.8%	55.4%	23.9%	10.5%	10.3%	20.7%
	女性	902	17.7%	40.9%	58.6%	21.4%	12.0%	8.0%	20.0%
年齢階層	20代	122	16.4%	38.5%	54.9%	19.7%	14.8%	10.7%	25.4%
	30代	287	13.2%	41.8%	55.1%	19.5%	13.6%	11.8%	25.4%
	40代	552	17.0%	38.0%	55.1%	25.2%	11.1%	8.7%	19.7%
	50代	518	16.4%	39.8%	56.2%	23.0%	10.0%	10.8%	20.8%
	60代	351	19.7%	40.5%	60.1%	23.9%	10.0%	6.0%	16.0%
	70代以上	86	26.7%	43.0%	69.8%	15.1%	10.5%	4.7%	15.1%
「関門地域」 認知度	知っている	834	24.2%	46.8%	71.0%	18.6%	6.8%	3.6%	10.4%
	知らない	1,082	11.7%	34.4%	46.1%	25.9%	14.5%	13.5%	28.0%
「下関市」 認知度等	住んでいたことがある	18	50.0%	22.2%	72.2%	16.7%	5.6%	5.6%	11.1%
	行ったことがある	817	23.7%	49.4%	73.2%	20.3%	4.5%	2.0%	6.5%
	名前も場所も知っているが、行ったことはない	770	14.2%	37.7%	51.8%	25.3%	13.8%	9.1%	22.9%
	名前は知っているが、場所は知らないし行ったことはない	252	5.6%	23.8%	29.4%	23.0%	24.2%	23.4%	47.6%
	知らない	59	5.1%	6.8%	11.9%	22.0%	15.3%	50.8%	66.1%
「北九州市」 認知度等	住んでいたことがある	40	27.5%	52.5%	80.0%	15.0%	2.5%	2.5%	5.0%
	行ったことがある	891	23.2%	47.7%	70.9%	20.2%	6.2%	2.7%	8.9%
	名前も場所も知っているが、行ったことはない	672	13.5%	37.9%	51.5%	25.7%	12.9%	9.8%	22.8%
	名前は知っているが、場所は知らないし行ったことはない	257	7.0%	21.4%	28.4%	24.5%	24.9%	22.2%	47.1%
	知らない	56	3.6%	10.7%	14.3%	23.2%	12.5%	50.0%	62.5%

：肯定的回答が半数を下回っている項目

その他の属性別に見ると、関門地域に「ぜひ行ってみたい」あるいは「行ってみてもよい」とする肯定的な回答が半数を下回っているのは、上述の仙台市居住者の他は、関門地域あるいは下関市、北九州市を知らなかった回答者のみとなっており、地域を認識している人々にとっては訪問に肯定的な人が多いと言える。なお、年齢別にみると、高齢になるほど肯定的回答が多い傾向が見られる。男女の差はほとんど無い。

観光政策を進めるに際しては、訪問に肯定的な回答者を現在の約 60%からさらに向上させていくことを目標として、様々な方策を講じていくことが求められる。また、そうした取り組みは関門地域や両市の知名度向上と密接に関わっている点に留意が必要である。

③ 「関門地域」へ観光で行ってみたいと思わない理由

(3)②において、「あまり行ってみたいと思わない」及び「行ってみたいと思わない」とした回答者 390 サンプルを対象に、「関門地域に観光で行ってみたいと思わない理由は何ですか。主な意見を 2 つまで回答してください。」として尋ねた 6 市合計の結果について、回答の多い順に並べたものを図 13 に示す。

最も多いのは「行くキッカケがない」(27.7%)、並んで「旅行にかかる費用が高い」(26.4%)となっている。次いで「観光旅行する時間が無い」、「観光したい施設や場所を知らない」、「観光地としての魅力がない」等となっている。これらのうち、「キッカケがない」および「施設や場所を知らない」という回答者に対しては、効果的な観光 PR 活動や旅行促進活動が行われれば、訪問に肯定的になりやすいと考えられる。観光政策を進めるに際しては、

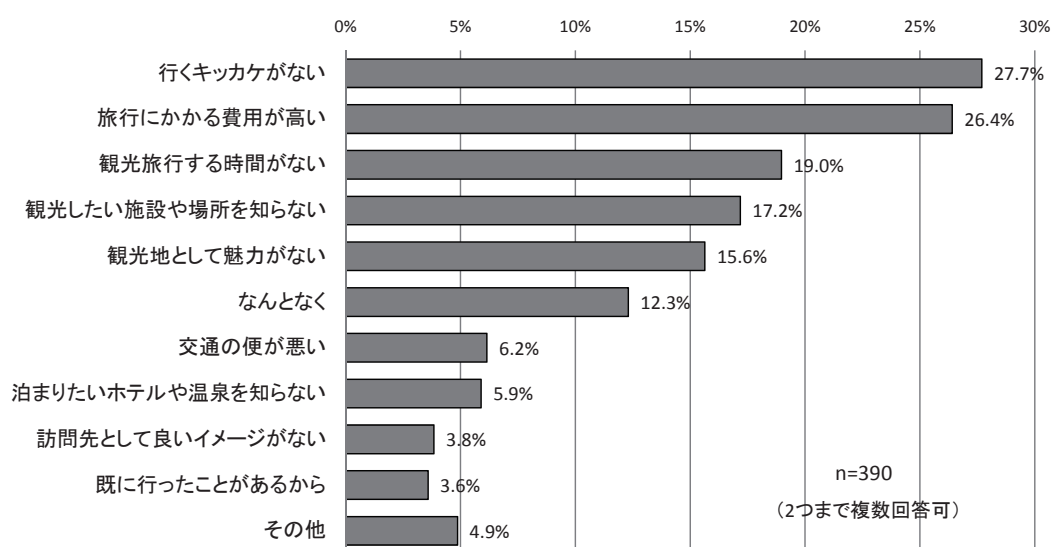


図 13 「関門地域」へ観光で行ってみようと思わない理由（6市計）（回答の多い順に並べ替え）

こうした点を踏まえた上で様々な方策を講じていくことが求められる。訪問に肯定的な国民を増やすことができる余地は十分にあると言えよう。

なお、「訪問先として良いイメージがない」とする回答は 3.8%に止まっており、関門地域に関しては特段、悪いイメージは持たれていないものと推測できる。

④ 「関門地域」構成の両市への同時訪問意向

全回答者に対し、「北九州市の中心部と下関市の中心部の間は、関門海峡を挟んでいますが、非常に近い距離⁵⁾にあります。仮に北九州市に観光や仕事で行った際、下関市までついでに行ってみようと思いますか。あるいは下関市に行った場合、北九州市までついでに行ってみようと思いますか。」と尋ねた結果を居住市別にまとめたものを図 14 に示す。

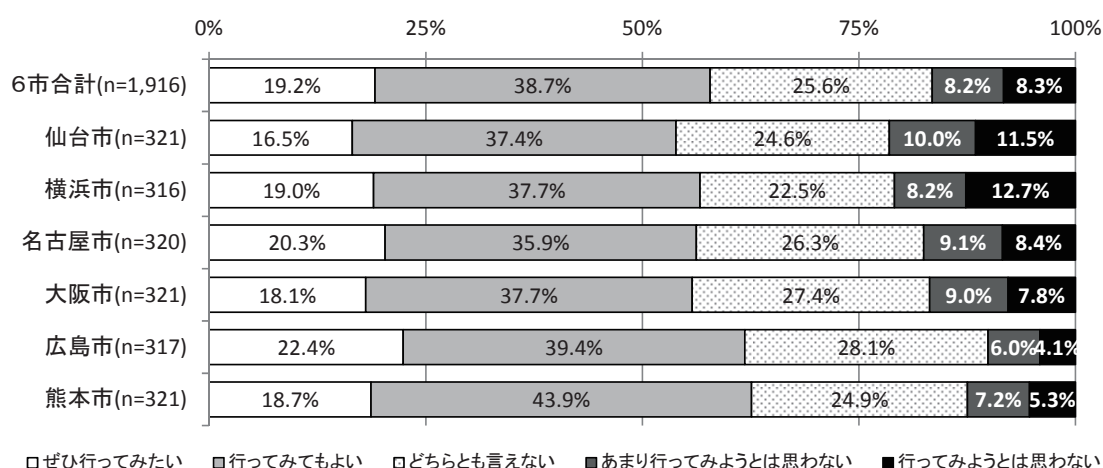


図 14 「関門地域」構成の両市への同時訪問意向（居住市別）

6市合計では「ぜひ行ってみたい」および「行ってみてもよい」とする肯定的回答が57.9%となっている。否定的回答については仙台市が計21.5%で最も高く、次いで横浜市20.9%、名古屋市17.5%、大阪市16.8%、熊本市12.5%、広島市10.1%となっており、遠隔地ほど意向が低くなっている。

肯定的回答が各市とも過半数となっていることから、下関市と北九州市の中心部の距離が近いことは、両市を共に訪問するインセンティブになりうると言えよう。

⑤ 「関門地域」構成の両市への同時訪問を行いたくなる条件

前設問を踏まえる形で、「北九州市または下関市に観光に行く計画を立てる際、現地で時間的な余裕があると仮定します。どのような条件があれば、関門海峡を渡って対岸の下関市または北九州市に「ついでに行ってみよう」と思いますか。最も重要と思うものを2つまで選んでください。」と尋ねた結果を図15に示す。

6市合計で最も多いのは「関門地域の観光・グルメ・イベント等の情報が、インターネットを通じてパソコン、スマートフォンなどで簡単に得やすくなっている」(31.3%)、並んで「関門地域を周遊観光できるような交通環境(地域内のバス、船、鉄道等)が整っている」(30.4%)となっている。前者については、本アンケート調査がインターネット調査のためインターネットを使い慣れている人が調査対象となっていることが背景にあると考える。

関門両市への同時訪問を促進するに際しては、関門地域の観光情報等を様々な媒体を通じて効果的に発信する政策や、域内交通環境の充実に配慮する政策への地域外住民ニーズが高いことを踏まえる必要がある。

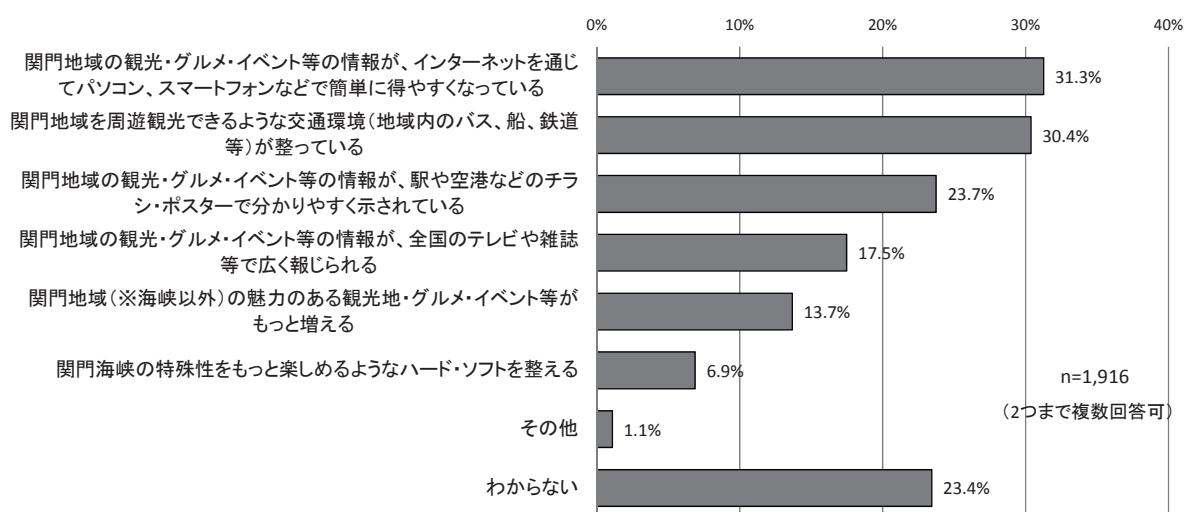


図15 「関門地域」構成の両市への同時訪問を行いたくなる条件(6市計)(回答の多い順に並べ替え)

⑥ 北九州スタジアムへの訪問意向

本研究においては、観光の中でも関門地域ではこれまで十分把握されていないスポーツ・ツーリズムについても着目し、特に定期的に多数の観戦者を集客する装置としてのスタジアムについて、地域外住民の認識等を把握することとした。

北九州市において現在整備中の集客施設として、1.5万人収容の北九州スタジアム（小倉駅から約500mの場所に建設中。）が挙げられる。このスタジアムへの来訪意向を把握する観点で、「北九州市では現在、小倉駅のすぐ近くの市街地中心部に、サッカー・ラグビーなどの球技やコンサート等の各種イベントが開催可能な新しいスタジアム『北九州スタジアム』を建設中です。2017年春から利用可能となる『北九州スタジアム』に、行ってみたいと思いませんか。」と尋ねた結果を図16に示す。

居住市別では、広島市および熊本市では「ぜひ行ってみたい」、「機会があれば行ってみたい」とする肯定的回答が比較的多く、40%台となっている。他4市については、否定的回答が40%台となっている。

その他の主な属性別に見た結果を表14に示す。男女では肯定的回答の傾向に差は無い。年齢別では30代、40代において肯定的回答が比較的高い傾向にある。Jリーグの主な観戦者層は30～40代であり⁶⁾、この世代のスタジアム観戦への意向は他世代より高い傾向にある可能性が指摘できる。また、趣味で「スポーツ実施」または「スポーツ観戦」を選んだ回答者については、肯定的回答が高い。

北九州スタジアムについては、全国からある程度来訪に関心を持たれる施設と言えよう。

⑦ 「関門地域」でのスポーツイベントに対する参加意向

上記(3)⑥と併せ、関門地域におけるスポーツ・ツーリズムの可能性を把握する観点で、「関門地域（下関市、北九州市）で以下のスポーツイベントが開かれるとします。あなたが参加したい、あるいは観戦したいと思うスポーツイベントをすべて選んでください。」と尋ねた結果を図17に示す。

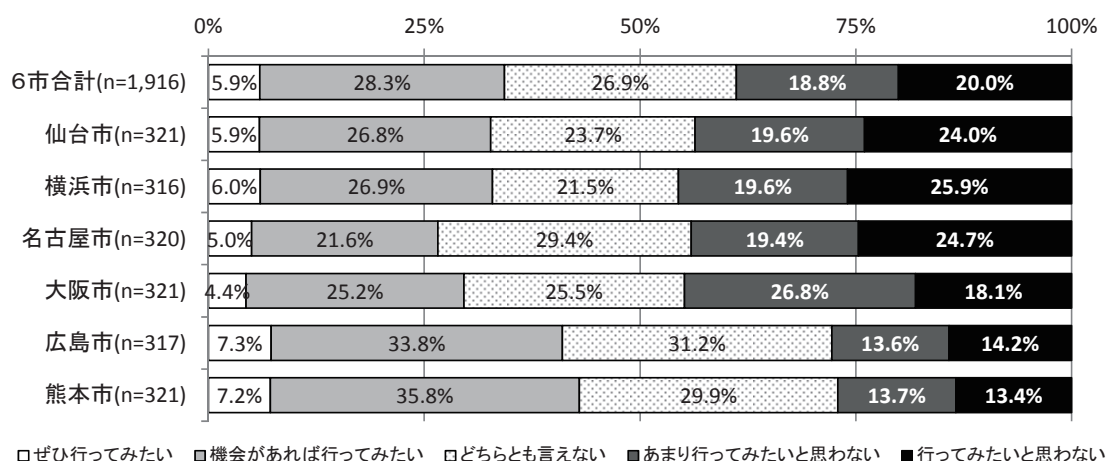


図16 北九州スタジアムへの訪問意向（居住市別）

表 14 北九州スタジアムへの訪問意向（主な属性別）

		回答者数 (人)	ぜひ行って みたい	機会があれば 行ってみたい	肯定的 回答計	どちらとも言 えない	あまり行って みたいと思 わない	行ってみた いと思わな い	否定的 回答計
回答者合計		1,916	5.9%	28.3%	34.2%	26.9%	18.8%	20.0%	38.8%
性別	男性	1,014	6.5%	28.3%	34.8%	30.0%	16.7%	18.5%	35.2%
	女性	902	5.3%	28.4%	33.7%	23.4%	21.2%	21.7%	42.9%
年齢別	20代	122	9.0%	26.2%	35.2%	23.0%	20.5%	21.3%	41.8%
	30代	287	5.6%	31.4%	37.0%	23.0%	17.8%	22.3%	40.1%
	40代	552	6.3%	30.4%	36.7%	27.5%	14.9%	20.8%	35.7%
	50代	518	5.4%	28.4%	33.8%	26.4%	19.1%	20.7%	39.8%
	60代	351	5.4%	23.4%	28.8%	29.6%	23.9%	17.7%	41.6%
	70代以上	86	5.8%	27.9%	33.7%	32.6%	22.1%	11.6%	33.7%
趣味(抜粋)	スポーツ実施	145	9.7%	35.9%	45.6%	29.7%	10.3%	14.5%	24.8%
	スポーツ観戦	271	5.9%	39.5%	45.4%	28.4%	16.2%	10.0%	26.2%

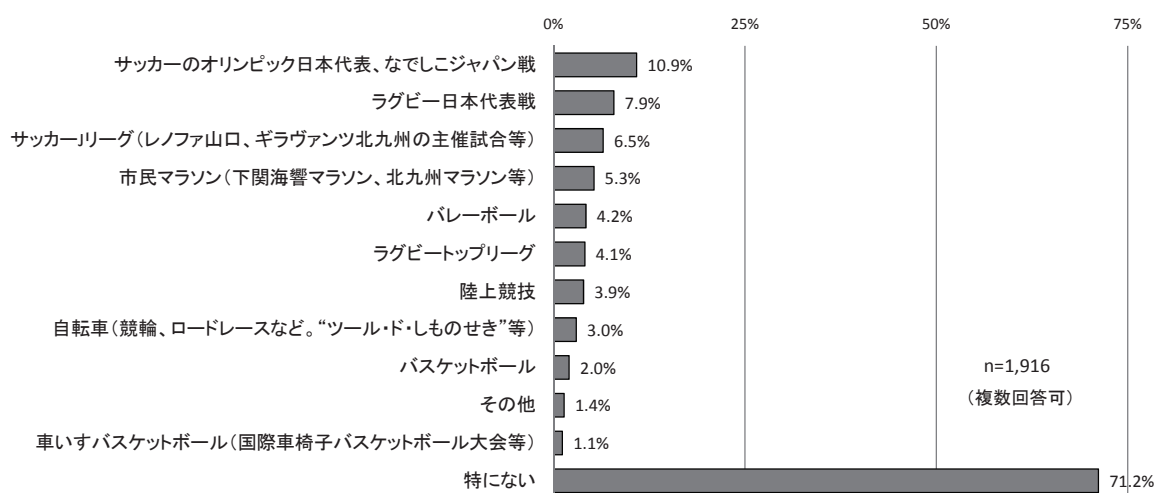


図 17 「関門地域」でのスポーツイベントに対する参加意向（6市計）（回答の多い順に並べ替え）

「特にない」とする回答者が 71.2%と大半を占めるものの、「サッカーのオリンピック日本代表、なでしこジャパン戦」（10.9%）、「ラグビー日本代表戦」（7.9%）、「サッカーJリーグ（レノファ山口、ギラヴァンツ北九州の主催試合等）」（6.5%）、「市民マラソン（下関海響マラソン、北九州マラソン等）」（5.3%）などのイベントが比較的多い回答を集めている。全国的に人気の高いサッカーおよびラグビーは北九州スタジアムや下関陸上競技場などで開催可能であり、マラソンは下関海響マラソン、北九州マラソンなどが多数の市民ランナーが参加するマラソンとして実績がある。こうした種目を中心に、関門地域のスポーツ・ツーリズムの可能性を検討していくことが今後の課題として考えられる。

(4) 関門地域に対するイメージ

「それぞれの言葉（形容詞）について、関門地域のイメージに当てはまるものをお答えください。」として、15組の対になる形容詞を提示して、対ごとに5段階でどちらの言葉に

イメージが近いのか、回答を求めた。そして、ポジティブなイメージに最も近い点数を1点、ネガティブなイメージに最も近い点数を5点とし、回答の平均点を求めた。

6市合計の形容詞群ごとの平均点について、平均点が小さい（＝ポジティブなイメージが強い）順に並び替えたものを図18に示す。「美しい」「特色豊かな」「親しみのある」「安全な」「快適な」「変化に富んだ」といった形容詞がイメージされ、また「寂しい」「古い」といった言葉も併せてイメージされている傾向がうかがわれる。

関門地域においては、特色ある海峡景観を守るための関門景観条例を両市共同で定めるといった取り組みを連携して行っており、「美しい」「特色豊かな」といったイメージが強いことは、こうした取り組みが成果を挙げている可能性がある。一方で、「古い」「寂しい」については、実際に人口減少が続いている両市のイメージが反映されているものと思われる。

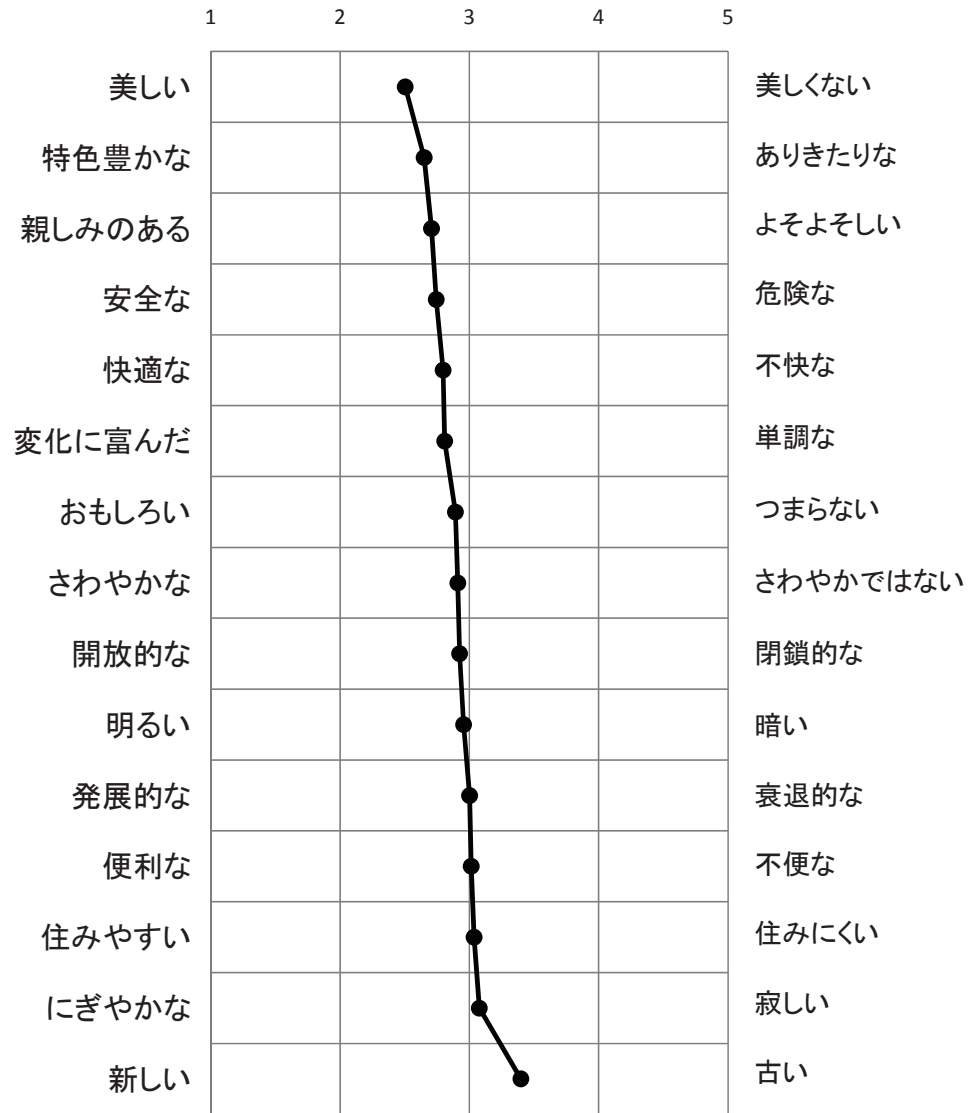


図18 「関門地域」に対するイメージ（6市計）（平均点順に並べ替え）

今後の観光政策の検討に際しては、こうしたイメージを持たれていることを踏まえる必要がある。ポジティブなイメージを伸ばし、一方でネガティブなイメージについてはそれを払しょくするか、あるいは逆手にとって好転させるといった、対外的な都市イメージのPR戦略と併せて実施していくことにより、地域の知名度向上や観光資源の広報に繋がり、また地域住民のシビックプライドの醸成等にも繋がっていくことが期待される。

なお、本設問については回答者の属性別の詳細な分析等が本来は必要であるが、別の機会に行うこととする。

4. おわりに

本研究は、今後の関門地域における観光政策を検討するに際しての基礎資料を得るため、国内他都市の市民の関門地域に対するイメージや観光行動の実態等を把握すること目的として国内6市の住民に対するインターネット調査を実施し、結果を考察した。結果の中から今後の関門地域の観光政策検討に際し、特に留意が必要と考えられる点を表15に示す。

なお、本研究では関門地域に対するイメージ等についての踏み込んだ分析が時間の関係でできなかった。その他、今回の調査データを基にした属性別の観光動態等の詳細な分析の余地も残っている。そうした分析を進めていくことが今後の研究課題であり、また、表15に示す観光政策推進上の課題を解決するための新たな調査研究にも取り組んでいくこととしたい。

表 15 今後の関門地域の観光政策検討に際し、特に留意が必要と考えられる点

	調査項目	今後の関門地域の観光政策検討に際し、特に留意が必要と考えられる点
1	「関門地域」地域の認知状況等	地域外住民の半数強は「関門地域」という名称・概念を知らない（特に若い世代や女性）ことを前提として、政策検討を行う必要がある。また、関門地域の名称を知っていてもイメージしている地理的範囲が一定ではない状況にあり、観光政策や地域ブランド化の検討に際しては留意が必要である。
2	関門地域への訪問状況	関門地域への観光目的の来訪経験のある国民が比較的多く、これまでの官民の観光事業等が一定の成果を挙げてきたと評価できる。 一方、関門地域への観光目的は多様であるため、より詳細に属性別の観光目的の調査分析や、関門地域の他地域と比較しての特長把握などを今後進めていくことが必要である
3	関門地域への交通手段	関門地域への訪問に利用する交通手段は多岐にわたり、今後も多様な広域交通手段の確保や、各ターミナルから観光地までの交通アクセスの整備等に幅広く取り組んでいくことが求められる。
4	関門地域への訪問に際し併せて訪れた周辺都市・観光地	現状でも広域的な観光の一環として関門地域を訪れる観光客は多いことが明らかとなった。観光政策の検討に際しては、関門地域内のみならず、広島都市圏から山口県内、福岡都市圏、および大分県内との観光面での広域連携を意識する必要がある。特に、これらの域外観光地を訪れる観光客の中で関門地域を訪れていない人々は多数にのぼると思われ、そうした人々を関門地域に呼び込むための誘因策を検討することが重要である。
5	行ったことがある観光資源等	門司港レトロ地区や唐戸地区を中心とした関門海峡エリアに集中している観光客を、地域全体への周遊へと導く方策の検討が重要となる。なお遠隔地からは旅行代理店経由のツアー客も多いと思われるため、多様な資源の知名度向上に向けては個人向けの情報発信に加え、旅行代理店向けの情報発信等も重要と考えられる。

	調査項目	今後の関門地域の観光政策検討に際し、特に留意が必要と考えられる点
6	今後行ってみたい観光資源等	「巖流島」や「門司港レトロ地区の歴史的建造物」といった知名度・期待度の高い観光資源が存在することを活かし、他の観光資源の広域的な知名度向上を進めていくことが急務である。
7	今後の「関門地域」への観光での訪問意向	訪問に肯定的な回答者を現在の約 60%からさらに向上させることを目標として、様々な方策を講じていくことが求められる。 また、訪問意向が無い理由として「キッカケがない」および「施設や場所を知らない」を挙げる回答者に対しては、効果的な観光 PR 活動や旅行促進活動が行われれば、訪問に肯定的になりやすいと考えられる。訪問に肯定的な国民を増やすことができる余地は十分にあると言えよう。
8	関門両市を共に訪問するために必要な事項等	関門地域の観光情報等を様々な媒体を通じて効果的に発信する政策や、域内交通環境の充実に配慮する政策へのニーズが高いことを踏まえた対策が求められる。 今後成長が見込まれる関門地域のスポーツ・ツーリズムの可能性を検討していくことが課題である。
9	関門地域に対するイメージ	関門地域は「美しい」「特色豊かな」「親しみのある」「安全な」「快適な」「変化に富んだ」といった形容詞がイメージされ、また「寂しい」「古い」といった言葉も併せてイメージされている。ポジティブなイメージを伸ばし、一方でネガティブなイメージについてはそれを払しょくするか、あるいは逆手にとって好転させるといった、対外的な都市イメージの PR 戦略と実施することにより、地域の知名度向上や観光資源の広報に繋がり、また地域住民のシビックプライドの醸成等にも繋がっていくことが期待される。

注

- 1) 「関門地域の未来を考える研究会」は、関門地域の交流・連携の歴史や実績、潜在力、道州制及び地方分権の動向を踏まえ、関門海峡を共有の財産とする両地域の未来を俯瞰することを目的に、北九州市と下関市が共同で 2007 年 12 月に設置した。両市長、両商工会議所会頭、両市立大学学長など 8 名で構成され、計 4 回の会議が行われた。
- 2) 南ほか（2013）による。
- 3) この設問では、一度の訪問で下関市と北九州市を同時に訪れた場合は「1 回」としてカウントするよう回答者に求めた。
- 4) 観光資源については、「行ったことがある資源」の設問と「今後行ってみたい資源」の設問の選択肢は同一であるが、「どこにも行ったことはない」という選択肢については、「今後行ってみたい資源」の設問においては「どこにも行きたくない」に置き換えている。
- 5) 回答者に具体的イメージが湧くよう、設問の注釈として「※電車で約 15 分（小倉駅～下関駅）、船（門司港～唐戸）で約 5 分、徒歩（関門人道トンネル）で約 15 分。」と注釈を付けた。
- 6) J リーグ（2016）による。

参考文献

- 北九州市（2013）「北九州市内在住者および出身者に向けた観光資源調査」
J リーグ（2016）『J リーグスタジアム観戦者調査 2015 サマリーレポート』
西村幸夫編著（2009）『観光まちづくり』学芸出版社
南博、古藤浩、小林隆史、大澤義明（2013）「制度的・地理的隔絶要素に着目した地域間親密度の可視化～関門地域を事例として～」、日本計画行政学会『計画行政』36(4)、pp.49-57
渡辺康洋（2015）「1 次交通距離と消費額の関係性」、『日本国際観光学会論文集』Vol.22、pp.103-108.

関門地域の工業化と鈴木商店 —歴史遺産の観光活用に向けて—

下関市立大学 木村健二・佐藤裕哉・水谷利亮

はじめに

1. 鈴木商店の歩み

(1) 関わった人物

(2) 鈴木商店の歩み

2. 関門地域への進出

(1) 鈴木系企業の進出

(2) 経営状況 (①関門窯業、②沖見初炭坑、③クロード式窒素工業、④彦島増埒)

(3) 労働者(職工)の状況

(4) 工業都市化

3. 鈴木商店の破綻と継承

(1) 破綻のプロセス

(2) 破綻後の傘下企業の動向

おわりに

はじめに

明治後半期以降、関門地域(当時の福岡県企救郡柳ヶ浦村大里と門司市小森江、そして山口県豊浦郡彦島村)に鈴木商店が進出し、食料品及び重化学工業に関連する工場群を建設し、同地を工業地帯化したことはよく知られていることである。しかし鈴木商店は、1927(昭和2)年に破綻し、それらの多くの工場は他の企業体に引き継がれ、あるいは消滅したため、その実態をふりかえることはたいへん難しい状況になっている。

ここでは、そうした現状に鑑み、当時の状況と現在の状況をつきあわせながら、関門地域に存在した鈴木商店系工場の全容を追跡し、それらの歴史遺産としての価値、とりわけ現代の観光活用について考察することを課題とする。

鈴木商店に関しては、城山三郎が小説『鼠 鈴木商店焼き打ち事件』で、1918年の米騒動の際に神戸の本店が焼き打ちされたことにつき、番頭格の金子直吉の人となりや経営実態をあとづけることによって、それが誤解に基づくものであったことを明らかにした¹⁾。また桂芳男は、『総合商社の源流 鈴木商店』において、鈴木商店が日本の総合商社の原点を形作ったとする著書を刊行し、主として神戸大学に所蔵する新聞切り抜き資料を活用して、鈴木系企業群に関するリストも作成して、鈴木商店研究の到達点を示した²⁾。しかし城山も桂も主眼は商社的機能を中心に述べたもので、個々の工場に関する分析やとりわけ関門地域に視点を置いた分析としては弱いように思われる。

近年では、株式会社双日関係者により、ウェブ上に「鈴木商店記念館」が立ち上げられ、各工場に関する情報が掲載され、またその編集委員である小宮由次により『金子直吉－総合商社の源流「鈴木商店」を育てた巨人－』が出され、金子直吉に関する体系的なとりまとめや鈴木商店に関する営業資料、各人物の記念碑文などが掲載されている 3)。さらに 2014 年には、女主人鈴木よねを主人公とした玉岡かおる原作の『お家さん』が、読売テレビ系列でテレビドラマ化されて話題となった。その一方、近年では鈴木商店系列の個々の企業や資金面に関する分析も進められてきている 4)。

以下では、関係人物の伝記や関係会社の社史は言うに及ばず、当時の関門地域で発行されていた新聞（『門司新報』、『馬関毎日新報』）や下関で刊行されていた経済雑誌（『日本之関門』）などの記事、そして関連会社の営業報告書、さらには現地調査などをもとにして、上記の課題に接近してみたい。

1. 鈴木商店の人物と歩み

(1) 関わった人物

以下に、鈴木商店の創設や事業の拡張、そして倒産後の日商の創設に関わった人物について一覧表にしてみた（表 1）。創業者夫婦と西岡貞太郎以外は伝記・遺稿などがあり、それらが参考になる。西川文蔵以下は、田宮嘉右衛門を除いて学卒者（大学・専門学校などの高等教育機関卒、西岡は不明）あるいは中退者であり、本店位置との関係から神戸高商出が多かった 5)。

このうち金子と台湾との関係については、伝記に「明治三十年頃時の民政長官後藤新平伯に対し、本邦特産品である樟脳を専売にする必要を力説したる」とあって、このころから後藤新平（1898～1906 年在任）とのパイプが作られ、さらに「ここで彼は後藤伯と意気相投合し、其才幹を認められ、忽ち絶対の信認を受け遂に後藤伯の力を背景として他日台湾銀行に接近する端緒を作った」とあり、台湾銀行（1899 年 6 月創立）との関係も形成されていくことになる 6)。また金子が関門地域に着目した経緯については、後述のように精糖会社を起そうとしたこと、それには石炭があり交通の便があること、塩気のない流水があることで決定したという 7)。

関門地域に関係の深い西岡貞太郎については、金子と同じ高知県出身の鈴木商店内における「土佐派の最長老」と評されていた。その経歴は台湾領有後同地で樟脳製造に携

表 1 鈴木商店関係人物一覧

氏名	生没年	経歴
鈴木岩治郎	1837 -1894	武州川越藩下級武士の次男。菓子職人として下関江戸金使用人となり、帰途神戸で洋糖引取商辰巳屋（大阪の松原恒七）に雇われ、恒七が病に倒れた際、大阪を藤田助七が、神戸を岩治郎が継承、1894年病没

鈴木よね	1852 -1938	播州姫路生れ、1877年岩治郎のもとに嫁ぐ。岩治郎死後、実兄西田仲右衛門（神戸で洋銀両替商）と大阪辰巳屋の藤田助七を後見人に店舗維持
柳田富士松	1867 -1928	大坂辰巳屋恒七の子。1885年入店、砂糖部門担当
金子直吉	1866 -1944	土佐吾川郡名野川村の商家生れ。1877年高知の砂糖店等の丁稚を経て86年入店、樟脳部門担当。1902年合名会社とし責任社員、同年薄荷工場設置、鈴木合名理事、株式会社鈴木商店専務、様々な事業展開。1918年3月松方幸次郎と日米船 鉄交換交渉
西川文蔵	1874 -1920	滋賀県今津町の米肥薪炭商の家に生れる。家庭の事情で東京 高商中退し郷里で役場勤務を経、徴兵検査後94年入店。学卒 第一号、支配人、珠算達人、正確無比な帳簿計数処理、卓越した経営力・経済知識
高畑誠一	1887 -1978	愛媛県内子の商家生れ。神戸高商卒後1909年入店。1912年ロンドン支店勤務、1914年11月、1928年以降日商を巨大商社に育成
長崎英造	1881 -1953	広島市の医者の子に生れる。東京帝大卒。大蔵省・台湾銀行を経て1913年入店。大正生命台湾支店、鈴木東京支店代表
西岡貞太郎	1856 -1934	高知県安芸郡安田町出身。1897年台湾で樟脳製造。1902年入店、大里精糖所設立に関わり、門司支店のち下関支店支配人。関門地域の関連会社重役歴任
田宮嘉右衛門	1875 -1959	愛媛県新居郡に別子銅山傭員の4男として生れる。高小卒後住友樟脳精製所など勤務。1903 年鈴木 による買収ののち入店。大里精糖所事務長、神戸製鋼所支配人、常務、門司工場建設、
永井幸太郎	1887 -1983	日本冶金社長、1934年神戸製鋼社長 兵庫県水上郡上久下村下滝の農家生れ。1909年神戸高商卒業後スタンダード石油入社。同窓・同期の高畑の誘いで同年入店。日本商業専務、日商の設立に尽力、のち社長

出典：森衆郎編刊『脩竹餘韻 故西川文蔵君追懷録』（1921年）、岡成志編述『依岡省輔伝』（日沙商会、1942年）、白石友治編『金子直吉伝』・『柳田富士松伝』（金子柳田両翁頌徳会、1950年）、田宮記念事業会編『田宮嘉右衛門伝』（1962年）、長崎正造編刊『長崎英造遺稿』（1965年）、日商株式会社編刊『日商四十年の歩み』（1968年）、「高畑誠一」『私の履歴書』（第48集、日本経済新聞社、1973年）、『永井幸太郎物語』（日商岩井広報室、1983年）、鍋島高明『大番頭 金子直吉』高知新聞社、2013年より。

わたったのち、1902年に鈴木商店に入店し8)、1907年設置の合名会社鈴木商店門司支店の支配人9)、1913年設置の同下関支店の支配人として就任し10)、その後両地にできた鈴木系企業の重役を歴任していく11)。たとえば、1911年設立の株式会社大里製粉所(資本金60万円払込済み)12)、1918年設立の彦島坩堝(資本金30万円、75,000円払込済み)13)、1924年設立の山陽電気軌道株式会社(資本金450万円、45万円払込済み)14)では監査役、1916年設立の沖見初炭坑株式会社(本店下関鈴木商店内、資本金100万円払込済み)15)、1919年設立の帝国炭業株式会社(本店下関鈴木商店内、資本金1千万円払込済み)16)、そして1925年設立の大日本酒類醸造株式会社(本店下関鈴木商店内、資本金286万5千円払込済み)17)では社長、さらに1912年設立の帝国麦酒(資本金200万円、50万円払込済み)18)や1917年設立の関門窯業株式会社(本店彦島、資本金50万円)19)ではそれぞれ621株と200株を所有する株主というようにである20)。

このほか、『大阪朝日新聞』の連載記事「財閥から見た神戸」(1~46)の第16回分には、西岡貞太郎が取り上げられ、「門司の西岡貞太郎は六十八歳の老人だ。丁稚仕込の頑固爺で意志の強いことは一通りでない。それで掛引は十人前以上に旨いもんだ。

『自分は九十まで生き、七十五まで鈴木にいる』と言っている。部下に信用がある彼を持上げてやるなら立志伝中の男か。」とある21)。さらに『金子直吉伝』には、「西岡勢七、西岡貞太郎、井原氏等も森氏と並び称せられた、中年から入った人々としては有名である」とある22)。要するに、他の商店の「丁稚」を経験し、台湾樟脳製造に携わっていたのち、金子と同じ高知県出身で中途採用され、社内では土佐派の最長老と目され、関門地域の会社の役員を歴任して傘下企業を統括し、部下に信用を博した諸事業経営の中心人物であったということになる23)。

(2) 鈴木商店の歩み

鈴木商店の歩みの概略については表2に示した。鈴木岩治郎が大阪の辰巳屋に雇われたのち(その関係で屋号もカネ辰となる)、1874年に神戸の店舗を継承し、神戸財界の重鎮となっていく経緯、当主病死以降は主として金子直吉の主導のもとに後藤新平台湾民政長官とのパイプを利用して台湾銀行との関係を築いていったこと、1900年ころより樟脳油再製工場建設以降、薄荷製造、精糖、鉄鋼などの生産部門にあいついで進出するようになり、その過程で門司方面への進出もなされたこと、第一次世界大戦期には、貿易高が三井物産を上回った年もあり、1920年恐慌後も事業を拡大し、ついに1927年に倒産したことなどをうかがうことができよう。

このうち、1902年11月に資本金50万円(のち5千万円に増資)で設立された合名会社鈴木商店は、各種事業に対する放資及び管理監督を目的とし、支配人西川文蔵、責任社員に鈴木よね・二代目鈴木岩治郎・金子直吉・柳田富士松・鈴木岩蔵(岩治郎弟)を配した。また1923年3月設立の株式会社鈴木商店は、貿易部門分離により内外輸出入貿易部門を担当し、社長鈴木岩治郎、専務金子直吉、取締役高畑誠一・永井幸太郎・窪田

駒吉（東京支店長）・高橋半助・平高寅太郎・志水寅次郎・西岡貞太郎が就いた 24）。なお 1909 年の日本商業株式会社については、ラスぺ商会の共同経営者であったドイツ人ポップの持ちかけにより設立したものである。当初は社長のポップが輸出を、専務の井田亦吉（ラスぺ出身）が輸入を担当していたが、合弁がうまくいかなかったのと人心の一致を欠いたため、ポップは帰国させ、鈴木商店が経営することになる。これを契機に取扱商品が砂糖・樟腦・薄荷その他二三の輸出品にとどまっていたものが、棉花・綿糸・銅・紙などに拡大したが、その後さらに棉花の輸入と綿製品の輸出に特化したという 25）。

第一次大戦期の貿易高で三井物産を上回ったという根拠は、まず『朝日経済年史』（昭和三年版）に「大正六年における同店の商取引高を聞くに、内地外国間貿易十二億、外国間の貿易、所謂出商業高三億四千万円の巨額に達した 26）」とあり、『金子直吉伝』には「前欧州大戦に際会しては砂糖、麦粉、鉛、亜鉛、満洲小麦等の諸物資の活発なる

表 2 鈴木商店関係年表

年次	事項
1874頃	鈴木岩治郎：洋糖引取商・神戸辰巳屋として鈴木商店発足
1877	よね、姫路より創業者岩治郎のもとに嫁ぐ 洋糖商会（1889-91）→丸五組合（1891）に参加 神戸石油商会設立に参加～外商への対抗
1882. 1	岩治郎：神戸商法会議所復活発起人、神戸有力八大貿易商の一つとなる
1887	：神戸区取引所（再建株式取引所）設置発起人
1891	：神戸商業会議所第一期議員に選出
1894	岩治郎急逝、よね：実兄と大阪辰巳屋を後見に事業継続 樟腦部門～金子直吉、砂糖部門～柳田富士松 西川文蔵：東京高商中退入店＝学卒第一号
1899	金子：台湾樟腦専売制と樟腦油65%の販売権を得、初代民政長官後藤新平の信頼を得る（同年開業の台湾銀行との関係も根付く）
1900	神戸に樟腦油再製工場を建設～生産部門への進出
1902	神戸に薄荷製造所を建設、合名会社鈴木商店誕生、資本金50万円 商館取引とともに、直輸へ（ロンドン・ハンブルグ・ニューヨーク代理店設置）→明治末までに多角化
1903	大里精糖所設立（大里への進出）（1907に大日本製糖に売却）
1905	小林製鋼所を買収して神戸製鋼所発足
1909	株式会社日本商業設立
1915	彦島に日本金属彦島工場を建設（彦島への進出）
1917	貿易年商15億4千万円で三井物産の10億9,500万円を凌ぐ
1918. 8	米騒動で本店焼き焼き打ちにあう（8月12日）

1920	合名会社鈴木商店 5 千万円に増資
1923. 3	貿易部門分離し株式会社鈴木商店設立、資本金 8 千万円、払込 5 千万円
1927. 3	鈴木商店倒産
1928. 2	日本商業を改組し鈴木商店の商事部門を引継ぎ日商株式会社設立

出典：桂芳男『総合商社の源流 鈴木商店』1977 年、および表 1 に同じより。

輸出を為し、一年の商売高は十億を算し、大正八、九年の全盛時代には十六億に上り日本に於て他の追従を許さなかったのである。三井物産の昭和三年に於ける商売高は十二億六千万円で、其の時は物産創立以来の最高記録であったが、前大戦前後は十二億円位であったから、当時はさすがの三井も鈴木には及ばなかったと見える 27)」とあって、当時取引高において群を抜いていた三井物産を上回ったとされるのである 28)。

2. 関門地域への進出

(1) 鈴木系企業の進出

表 3 により、鈴木商店系企業の関門地域への進出状況を示した。まず金子直吉が、当時の企救郡柳ヶ浦村大字大里に精糖工場を建設することを決めたきっかけは、台湾の基隆港は工場を建設するには不向きなところであり、かつて神戸商業会議所で、稲垣満次郎が「東方策」という演説で、「石炭と運輸交通とが商工業の発達に最も緊密な関係がある」と言っていたのを思い出し、その資格を備えた場所は小倉と門司の間の大里付近で、流水の尽きない大川という川もあるということで、決定したという 29)。なお九州鉄道は 1891 年に大里駅（現門司駅）を開業させ、山陽鉄道も 1901 年に下関まで開通している。門司・小森江地区の当時の市街郡村宅地地価をみると、1 反歩（300 坪）当たり、門司が 8 円 10 銭から 16 円 68 銭、小森江が 10 円 20 銭から 12 円 60 銭で、かなり安かったことがわかる 30)。なお、精糖事業への進出については、当初鈴木商店は大阪の日本精糖会社から砂糖を購入していたが、割高であったため自ら事業を起こそうと考えたことによっていた。日本精糖（1906 年に大日本製糖に社名変更）との合併に際しては、これを 650 万円で売却し、北海道・九州・山陰山陽・朝鮮における一手販売権を獲得している 31)。

1911 年開設の大里製粉所もやはり「地の利」ということが要因で、かつ精糖の成功に勢いを得て大里に設置された。1913 年の大里硝子製造所は、いうまでもなく 1912 年に創設の帝国麦酒のビール壺・サイダー壺供給が目的である 32)。大日本塩業は関東州や台湾からの原料調達に便利な点と、化学工業に欠かせない産業という観点から開設された 33)。

また門司市の小森江地区に関しては、1914 年に日本酒精工場が設置されたが（名称は大里）、原料は糖蜜のほか製粉より出るフスマ（麩）、ビールより出る酵母ということで、近隣の工場より調達でき、さらに大里精米所は職員の飯米供給のために開設された 34)。工場群の設立により需要が需要を生む産業連鎖が成立していたのである。

表3 大里・小森江地区への鈴木系企業の進出と継承

創設年	名称	場所	継承	その後
1903	大里精糖所	大里	大日本製糖	関門製糖
1907	鈴木商店門司支店	小森江棧橋前	下関へ移転	—
1910.3	大日本塩業再製塩	大里	横浜正金	大日本製塩
1911.11	大里製粉所	大里	日本製粉	ニッカウキスキー
1912.5	帝国麦酒（株）	大里	サッポロビール	門司麦酒煉瓦館
1913.8	大里硝子製造所	大里		—
1914	日本酒精大里工場	小森江 (下関) 1925→	日本酒類醸造 大日本酒類醸造	ニッカウキスキー
1915.1	大里精米所	小森江		—
1915.8	日本冶金（株）	小森江→日本金属	依岡省輔系	東邦金属
1917.3	神戸製鋼門司工場	小森江		神鋼メタルプロダク ツ

出典：表1に同じ、その他より。

他方、対岸に位置する彦島については、1921年以前は村、同年に町制施行、1933年に下関市に合併編入されるのであるが、表4によれば鈴木商店が進出を始めたのは1915年の日本金属彦島精錬所であったといつてよい。もっとも彦島の工業地帯化は日露戦後福浦に大阪硫曹株式会社（のちの大日本人造肥料株式会社）の分工場が35）、江の浦に東洋製氷株式会社（のちの日東製氷）が進出し、さらに1914年に江の浦に三菱造船所が進出して本格化する。鈴木商店は、門司が手狭になったこともあり、この島の東側の江の浦地区への進出を企てる。しかしこのときは、「地先海面埋立許可権」をめぐり三菱と争って敗れている36）。その結果、鈴木が進出地域は島の西北部に位置する西山方面となるのであった。当時の西山地区は松茸の産地で、地価は安く、大里とも向かい合う位置にあり、これ以降鈴木商店はこの地域に一大工業地帯を築くことになるのである37）。

こうして彦島に工場群ができるようになると、それとの関係で門司地域の再編も進められる。日本金属彦島精錬所が軌道に乗ると門司側の大里精錬所が廃止になったり38）、製塩工場や窯業会社を彦島側に増・開設したりというように、互いに連携しつつ拡大していったといえることができる。

けっきょくこの両地区は、地価が安く、交通が便利で原料（砂糖・黒鉛・塩など）や石炭（筑豊と宇部の中間地点）が速く安く手に入り、販路も九州・中国四国から朝鮮半島、さらにアジア・アフリカへ向けて開けていたという条件に恵まれていたのである。

表 4 彦島・下関地域への鈴木系企業の進出と継承

創設年	名称	場所	継承	その後
1913. 12	鈴木商店下関支店	下関観音崎町	(株)鈴木→日商	日商岩井→双日
1915. 9	日本金属彦島精錬	彦島村西山	三井鉱山	彦島製錬 (株)
1916頃	大日本塩業分工場	彦島精錬内	横浜正金	大日本製塩
1916. 9	沖見初炭礦 (株)	下関 (宇部岬)	大倉砒業	東見初炭礦→閉山
1917. 6	馬関倉庫 (株)	下関岬之町	浪華倉庫	渋沢倉庫
1917. 8	関門窯業 (株)	彦島精錬所隣地	台湾銀行	－
1918. 2	彦島坩堝 (株)	彦島村西山	日本金属	日新リフラテック
1919. 5	帝国炭業 (株)	下関 (筑豊 3 礦)	台湾銀行	－
1922. 4	クロード式窒素	彦島町迫町	東洋高圧	下関三井化学
1924. 7	山陽電気軌道 (株)	下関外浜町	→	サンデン
1925. 12	長府土地 (株)	長府町	山陽電気軌道	サンデン

出典：表 1 に同じ、その他より。

(2) 経営状況

以下では、彦島・下関に拠点を置く四つの工場に関して、営業報告書や社史、帝国銀行会社要録などを利用してその経営状況をみてみよう。

① 関門窯業株式会社

同社については、第 2 回 (1917 年 12 月～18 年 5 月) から第 20 回 (1927 年上半期) までの「営業報告書」を確認できる。当初は資本金 50 万円であったが、1918 年 4 月に 150 万円に増資し、さらに同年 8 月には関西煉瓦株式会社を合併して 172 万円 (内払込金 80 万円) としている。事業目的は、煉瓦、土管、製壘、硝子の製造で、土管は小野田で製作し、壘は帝国麦酒へ供給していた。

第 2 期の成績は、煉瓦を 399 万 6587 個、壘を 270 万 6063 本製造し、5 万 2713 円 10 銭の利益をあげ、株主配当金を 4 万 600 円 (配当率約 2 割) 出している。役員・株主の構成は、取締役社長が土屋新兵衛 (福岡県、300 株)、専務取締役が戸川益男 (福岡県、500 株)、取締役が隅田伊賀彦 (福岡県・帝国麦酒社長、600 株)、福田慶四郎 (佐賀県、600 株)、今井多三郎 (大阪府、500 株) であった。当初の 1 万株の際の 67 名の株主は、福岡県が 34 名で 4,435 株、佐賀県が 11 名で 3,400 株、山口県が 11 名で 900 株、その他が 11 名で 1,265 株という構成である。

ところが、1923 年 (第 12 期) には資本金 19 万円、総株数 3,800 株に減少し (株主数は 206 名に増加)、当期純利益も 1,283 円 61 銭で配当金なしという状態であった。その原因として、「当期ハ製壘需要期ナル為メ二爐ニ拡張シ作業モ至極順調ニシテ相当ノ出荷ヲ見タルニ不拘清涼飲料水界ノ不況ト古壘安ノ圧迫等ニヨリ期待ノ利益ヲ挙グルヲ得

ズ」とあって、清涼飲料水界の不況と古壘回収による圧迫をあげている。借入金は 729,575 円、年賦支払金は 350,143 円、未払金は 112,025 円（いずれも負債の部）に達し、日本勧業銀行への 25 万円の元金据置期間を 2 ヶ年延期して 1924 年までとし、年賦償還期間も 2 ヶ年延期して 1931 年までとする状態であった。社長の交代（隅田伊賀彦へ）をはじめ取締役の大幅入れ替えなどを行い（株主の大幅な変更もみられる）、また台湾専売局からの注文は地理的に優越していることからくる価格面での有利さを享受できたが、全体的には地の不利と設備不完全ということで、第 13 期以降は連続して損失を出し、帝国麦酒からも借入金を仰ぐに至っている。設備更新のため門司に第二工場、第三工場を借り入れ挽回を図ったが、「新機械運転ノ熟練ヲ要スルタメニ多額ノ生産ヲ犠牲ニシ別表ノ欠損ヲ見ルニ至ル」ということで 39）、1927 年の鈴木商店破綻時にあっても業績の改善は見られず、ついに廃業のやむなきに至ったのであった。

②沖見初炭坑株式会社

同社の「営業報告書」は、第 13 回（1922 年 4～9 月）から 18 回（1925 年 4 月～26 年 3 月）分が確認でき、第 6 回については『帝国銀行会社要録』（第 8 版）に掲載されている。1916 年 9 月に設立され、本店は下関市の鈴木商店支店に置き（観音崎町 5 番地の 1）、鉱業所は厚狭郡宇部村字岬であった。第 6 期（1919 年 3 月末決算）によれば、資本金は 100 万円で全額払込済みであり、西岡貞太郎（山口県）が社長、常務が藤井保（山口）、取締役が石田亀一（山口県）、宅野潔（山口県）、岡和（東京府）、浅田泉次郎（山口）、三隅珍太郎（山口県）、監査役が宮本政次郎（東京府）、土屋新兵衛（福岡県）、眞鍋善作（山口県）という構成であり、山口県関係者が多かった。株主は 1 万株（1 株 100 円）、総数 196 名で、鈴木商店が 1,791 株、藤井保が 700 株、宅野潔が 600 株、鈴木岩治郎が 500 株、鈴木岩蔵が 400 株となって、鈴木関係者が上位を占めている 40）。

これが第 13 回になると、役員は監査役が土屋新兵衛から萩野休次郎（福岡）に代わった以外は同じであるが、資本金は 200 万円に倍増し、株主（大正 11 年 9 月末現在、2 万株、総数 311 名）の上位を示すと、西岡貞太郎（山口県鈴木商店下関支店支配人）3612 株（鈴木商店名義か？）、藤井保（山口県）1400 株、安中政男（山口県）1200 株、宅野潔（山口県）1129 株、鈴木岩治郎（兵庫県）1000 株、金子直吉（兵庫県）800 株、鈴木岩蔵（兵庫県）800 株、石田亀一（山口県）600 株、西岡貞太郎（山口県）600 株、土屋新兵衛（福岡県）600 株、浅田泉次郎（山口県）600 株、宮本政次郎（東京府）600 株、岡和（東京）538 株となって、重役連中の持ち株が増加していることがうかがえる。府県別にみると地元の山口県が 263 名（13,196 株）で圧倒的に多い。

同期の経営状態は、23,688 トンを出炭し、そのうち自用が 46.5%の 11,007 トンであった。販売用は 13,862 トンに達し、253,750 円の販売収入を得、差し引き当期利益金は 71,818 円となり、その大部分を後期繰越金としている 41）。第 18 回（1925 年 4 月 1 日よ

り 26 年 3 月末) をみると、1925 年 7 月 22 日の臨時株主総会で、旧社債 150 万円の償還のため第一次として 18 万 7,500 円の新社債を募集し、第二次は既定の償還期にあわせて募集することを決議し、いずれも同額の社債を神戸市株式会社鈴木商店が引き受けている。営業概況については、33 万 5,894 函の出炭数で、前期に比し 67,361 函の増加をみたが、25 年夏季の市況は「近年稀ナル不況ニシテ炭価ノ下落著シク為メニ五月ヨリ十月迄、約二割ノ出炭制限ヲ断行シ以テ市価ノ維持ニ努メタルモ大勢良化セズ不況裡ニ越年セリ」ということで、販売収入より鉱業所経費+販売経費の方が上回り、あわせて利息負担(34 万 4,393 円)や興業費銷却費(11 万 9,59 円)が嵩んで、65 万 8,739 円の損失となっている。繰越損失金は 101 万 3,680 円にまで達したのである 42)。

③クロード式窒素工業株式会社

クロード式窒素工業株式会社は、第 1 期(1922 年 4 月～12 月)から第 3 期(1924 年 1～12 月)までの「営業報告書」がある。同社は 1922 年 4 月に、東京市麹町区永楽町 1 丁目 1 番地を本店として成立した。資本金 1500 万円(1 株 50 円で 40 円払込済み)で、「クロード氏合成アンモニア製造法」及び「有圧高熱度ニテ起ル発熱的化學合成ヲ行フ装置」に関する特許を得、硫酸アンモニアによる化学肥料の製造を目的とした。

重役陣は、取締役会長に海軍中将の伊藤乙次郎を抜擢し、あとは専務取締役には長崎英造(鈴木商店理事、日本火薬等取締役)、取締役には藤田謙一(大日本塩業社長)、村橋素吉(再製樟脳研究・主任技師)、織田信昭(工学士、塩業研究でロンドンへ)、監査役に依岡省輔(神戸製鋼取締役)、金光庸夫(大正生命社長)、磯部房信(技術監督)と鈴木系の幹部・技術者を配した。総数 30 万株の株主は 21 名で、そのうち鈴木よねが 27 万株をもち、その他重役陣 8 名各 2 千株の 1 万 6 千株を合わせて 95.3%という、まさに鈴木商店総力をあげての船出であった。

第 1 期(1922 年)は 12 月までもっぱら、神戸市脇浜町 1 丁目 32 番地に事務所を置き、取締役技師の織田信昭をフランスに派遣するなど、「工場敷地ノ銓衡、設計、技術其他ノ研究等諸般ノ準備ニ従事」したという。特許料は 1190 万円にのぼり、この期の損失は 1 万 3,166 円にのぼった。第 2 期(1923 年)には、事務所を山口県豊浦郡彦島町字西山に置き、工場設立事務を行い、フランスに注文の諸機械が到着している。第 3 期(1924 年)においては、2、3 月にはフランス人職長・技師 4 名が到着し、12 月上旬に工場建設が完了し、同月 27 日にアンモニアの合成をなし液体アンモニアの産出に成功している。なお 11 月には本社を神戸市海岸通 10 番地に移転している 43)。

④彦島坩堝株式会社

同社に関する資料はきわめて少ないのであるが、『帝国銀行会社要録』によれば表 5 のようであり、1918 年 2 月に坩堝製造及原料販売を目的に、豊浦郡彦島村の西山に資本金 30 万円で創立した。彦島精錬向けのレトルト蒸留炉の供給が主たる動機であった。

1919 年時点で取締役の大屋新兵衛は大里精糖所の設計を手がけ、また彦島製錬所の工場長も歴任し、また浅田泉次郎は大里製粉所の支配人であるなど 44)、鈴木系の人物が重役を占めていたことがわかる。

経営状況については、表 6 に示す通りで、職工 40 名前後を擁し、黒鉛坩堝を 17 万個前後製造し、25 万円ほどの売上げであったこと、開設後あまり大きな生産の飛躍はなかったことがうかがえよう。

(3)労働者（職工）の状況

彦島の西北部に位置する西山地区が一躍「職工村」と言われるようになるのは、1915 年、同地に神戸を本店とする日本金属株式会社の彦島精錬所ができて以降のことである。その様子を当時下関で発行されていた月刊経済雑誌『日本之関門』によってみてみよう。

日本金属が進出する前の西山地区は、30 戸に満たない村であったが、「忽ちにして人口一万以上に上る新開の一大都会が現れて、茲に職工村ーと云うよりも職工市ーを形つくる事となった」とある。人口 1 万人の内訳は、職工 2,100 余人、家族を合わせると 4 千人以上、会社の請負人足や直属の商人等を入れると 7 千人以上にもなるというところから割り出したようである 45)。

同誌の記事によれば、職工に関する事柄は、採用係・社宅係・衛生係・警務係・炊事係・配給係の六つの係からなる彦島精錬所管理部が執務していた。従業員の社宅は二区から十六区にわかれており、工場の西側の二区から九区までが「職工長屋」と呼ばれるもので、十区は職員社宅、十一区から十六区までが高級職員の社宅で東側に位置してい

表 5 彦島坩堝株式会社の概要

	1919年	1926年
場所	豊浦郡彦島村	豊浦郡彦島町西山
資本金	300,000(6千株)	300,000(6千株)
払込	75,000	300,000
(締)	大屋新兵衛	(専) 浅田泉次郎
	浅田泉次郎	(締) 鈴木正夫
	鈴木正夫	松永褒一
	松永褒一	神戸甲一
	山下善三郎	原 幾久
(監)	西岡貞太郎	(監) 西岡貞太郎
	藤山定七	安中政男
	白田喜一郎	杉村馬太郎
		(出張所) 大阪

出典：『帝国銀行会社要録』大正 8 年版、15 年版より。

表6 彦島坩堝株式会社の経営状況

年次	職工数			製造数量 (個)	価額 (円)
	男	女	計		
1921	33	7	40	1,780,000	178,000
1922	29	10	39	不詳	250,000
1923	31	4	35	不詳	250,000
1924	46	7	53	—	308,000
1925	33	6	39	1,602,900	257,782
1926	31	4	35	—	281,350

出典：山口県内務部『山口県の窯業概況』（年代記載なし）、より。

た。一区には4棟か5棟があり、1棟に5軒から10軒くらいあり、そこに1340戸、3876人が住んでおり、1軒の広さは一間（ま）社宅と二間（ま）社宅があり、前者は6畳と押入と勝手に1ヶ月25銭、後者は6畳と4畳半か6畳と2畳でそれぞれ40銭と30銭の家賃であった。このほかに独身者を収容する「合宿所」が成人用5棟113室、未成年用2棟34室、一室6畳に2～3人が住み、家賃は免除であった。また奥行き6間（けん）、間口18間（けん）の無料大浴場があり、木綿布団も1日1組1銭で貸し出された。

会社直営の配給所には乾物・野菜・魚類・肉類の市場が展開し、日用品もそろっており、呉服屋もあり、これらを購入する際には賃金を明記した「通帳」で7割まで買物をすることができた。その際の価格は市場相場よりは2、3割方安価で、米であれば1升30銭の市中相場に対し17銭5厘で供給されたという46)。

表7 彦島精錬所大食堂の1週間のメニュー

曜日	朝(味噌汁)	昼	夕
日	豆腐, 葱	酢味噌(生魚, 大根)	東煮(干鰯, 青昆布)
月	大根, 棒麩	白和え(人参, 蒟蒻, 豆腐)	煮付(生魚, 千切大根)
火	卯の花, 葱	田楽焚(里芋, 大根)	吸物(豆腐, 葱)
水	ひじき, 棒	甘煮(干鰯, 切昆布)	五目葱(鯨赤身, 里芋, 大根)
木	蕪	関東煮(焼豆腐, 蓮根)	旨煮(生魚, 干大根)
金	和布, 棒麩	船場(塩魚, 大根)	肉饅頭(牛肉, 干饅頭)
土	水菜	京煮(角揚, 青昆布)	煮付(生魚, 荒切大)

出典：『日本之関門』第27号、1918年2月、50頁より。

工場の構内には畳4、500枚分の大食堂があり、3食19銭で飯は食べ放題であった。1月中旬の1週間のメニューは表7の通りである。よく粗末な食事のことを「一汁一

菜」と言ったが、大正期には実際は「一汁か一菜」であったのであり 47)、ここでも朝は味噌汁のみ、昼は一菜のみで(別途漬物は付いたであろう)、そうした様子をよく現している。

このほか病院が付設され、医者 3 人、助手 2 人、看護婦 7 人が対応していた。また特設郵便局もあって貯金や送金が盛んに行われ、そのほか会社により日給 1 日分の強制貯蓄制度(年 6 分の利子)もあった。また共済組合もあったというのが詳細はわからない。

世帯社宅には何組かに分けて総代が置かれ、合宿所には班に分けて班長が置かれ、それぞれ総代会議や班長会議を行っている。また未成年者の合宿所には 1 棟ごとに成年模範職工を班長として監督に充てたという。その他、請願巡査の派出所があり、職工の取締にあっていた。

給与は男工初任給 1 日 45 銭、年に 2 回以上昇給、平職工→伍長→職長というように昇格する。男の平均月収 20 円以上、女 9 円位ということで、住居費・食費が安かったとしても、同時期における全国的な日傭人夫の日当が 96 銭であったのに比べてかなり低かったといえることができる 48)。当時の新聞には日本金属彦島精錬所の職工募集広告が出ており、住宅・合宿所・物品配給所・無料浴場が完備していること、共済組合や病院が設置されていること、無経験でも可で初給は 48 銭(日給)であることなどが記されている 49)。

鈴木商店では、同地区においてこれ以外に、すでにみたように、1917 年には関門窯業株式会社を、18 年には彦島坩堝株式会社を設立し、さらに 1922 年にクロード式窒素工場を設置し、職工数はそれぞれ、1920 年 1 月時点で彦島精錬は 364 人、関門窯業は 811 人 50)、1921 年時点で彦島坩堝は 40 人、クロード式窒素は 1931 年で 154 人と 51)、まさしく「職工の町」としての風貌を整えていくことになる 52)。

もっとも、1921 年の新聞報道では、彦島精錬の工場閉鎖を伝えており、その結果職工全員の解雇がなされるなど、景気動向や経営動向の影響を受け、労働者は不安定な状況に置かれていたのである 53)。

(4) 工業都市化

こうして門司及び彦島は、表 8 に示すように、門司は日露戦争を経るなかで、彦島は第一次大戦を経るなかで人口・世帯数ともに 2 倍前後の増加を示すことになる。

周知のように鈴木商店は、1918 年 8 月に勃発した米騒動で、神戸の本店が焼き打ちにあった。彦島でも精錬所の全滅を図ろうとする者が現れるなど不穏な動きがみられたが、職工などに雷同するものはなかったという 54)。同年に下関で集められた寄附金の名簿には、鈴木商店下関支店(8 月 14 日 2 万円)、西岡貞太郎(上田中町、9 月 18 日 200 円)、石田亀一(上田中町、9 月 23 日 100 円)の名前が見える。それらは「調節米費義捐金」や「安売米事務所指定寄附」にあてられた 55)。さらに 1922 年には、鈴木商店主催の関門庭球大会を実施しており 56)、1930 年竣工の市内金毘羅神社の玉垣には 300 円

表8 門司・彦島地区の世帯・人口の変遷（単位：世帯・人）

地域 年次	門司				彦島			
	世帯数	男	女	計	世帯数	男	女	計
1903	8,781	21,804	16,261	38,065	1,098	2,638	2,679	5,317
1908	17,443	31,826	23,856	55,682	1,297	3,384	3,245	6,629
1913	13,025	40,495	31,482	71,977	1,438	3,774	3,591	7,365
1920	16,285	39,590	32,521	72,111	3,970	8,952	7,555	16,507
1930	n. d.	56,475	51,655	108,130	n. d.	11,245	10,278	21,523
1960	34,931	74,370	77,711	152,081	10,273	21,931	22,301	44,232
2010	44,232	47,854	56,615	104,469	12,001	13,504	15,696	29,200

出典：1903、1908、1913 年は『日本帝国人口静態統計』、1920、1930 は『国勢調査結果報告』より。門司は1960 年までは門司市、2010 年は北九州市門司区で、いずれも『国勢調査結果報告』より、彦島は1920 年までは豊浦郡彦島村、1930 年は豊浦郡彦島町、1960、2010 年は下関市彦島地区で、1960 年、2010 年の数値は『統計しものせき』より。

の寄附を行うなど、様々な地域貢献をしていることがうかがえる。

こうした中で、馬関毎日新聞社では、「婦人見学団員募集」と題して、1924 年10 月に大里・門司地区の工場見学団員を募集している。このときは第三回ということであり、募集要項には、見学の主旨として、「婦人の常識発達に資するため」として、主に消費生活に関連する日本製粉、大日本製糖、帝国麦酒という、いずれも鈴木系あるいは元鈴木系の企業が選ばれている（「歴史遺産マップ」15 頁参照）。また同紙には、事前学習として各工場の生産概要が連載されている（57）。普通選挙法や婦人参政権の要望が高まる中で啓発活動の一環であったといえるが、同時にパン食の普及や砂糖・ビールなど嗜好品の普及など、大衆消費社会の萌芽期に対応したイベントであったといえる（58）。

その一方、「彦嶋村迫鎮座郷社八幡の神苑は日本金属彦嶋製錬所・関門窯業工場の大小二十本の煙突が吐出す煤煙に約百年を経過した老松が悉く枯死の運命に瀕して居る。

（中略）宮惣代や其の筋では由緒深い同社の神苑を落莫たるものにするは神社の崇厳を失ふと頑張っているようですが、孰れにしても島の烟害沙汰には困ったものです（59）」とあって、煤煙による公害問題が起こっていた。さらに地価も10 年前までは1 坪2、3 円であったものが、今では50、60 円もするといった事態になる（60）。東西の小学校は各学級とも満員で収容できない状況になっていた（61）。まさに過密都市なみの問題が現出するようになっていたのである。

3. 鈴木商店の破綻と継承

(1) 破綻のプロセス

1920 年の鈴木商店を襲った打撃については、当時の資料と研究史からみていくと、以下のようになる。

まず『金子直吉伝』によれば、「借金による余りの多数の事業会社の金融の工面により儲けた以上に借金して工場に固定したる為め百戦百勝の楚王項羽、最後の一戦に敗れた如く休戦条約以来の物価の下落、引続き大正十一年二月ワシントンに於て調印せられたる軍縮会議は、一斉落下となり世界の軍需業者に大打撃を与えたので、借金による重圧大波瀾は強く鈴木商店にも当り遂に敢なき破綻を招くに至ったのである 62)」とあり、借金をして事業を拡張し工場に固定したため、休戦条約以降の物価の下落やワシントン軍縮会議によって打撃が大きかった点をあげている。

また桂芳男によれば、1919 年 7 月に 8 船主（川崎造船・川崎汽船・鈴木商店・浅野造船・浦賀船渠・横浜鉄工所・日本汽船・石川島造船所）により資本金 1 億円の国際汽船を設立したが（鈴木を持ち株分は約 17%）、21 年以降は戦後不況で営業利益ははかばかしくなく、また日本近海では運賃値崩れを来すので大西洋を地盤とする三国間航路に限定せざるを得なかったこと、「不況の深化した大正十年には、鈴木の子分・関係会社の業況は不振に陥り、上海その他各地での綿糸布取引は欠損を出した」ことが指摘されている 63)。

第一次大戦期に急成長した鉄鋼・造船・海運部門の企業経営が大きく傾き 64)、その結果、これらの産業分野に投資をしていた鈴木商店は、ますます台湾銀行や政府資金に依存していくこととなった。こうした事態に対して、高橋亀吉・森垣淑は、「国際汽船にも時の閣僚の口ききで預金部資金が供与されている。その他、特銀たる台湾銀行、朝鮮銀行に対する日銀の貸出も、多分に政略的色彩の濃い融資であった」とし、台湾銀行による鈴木商店への資金投与も政治的判断による目先の弥縫策の好例であり、その後も回収不能の銀行貸出の累積につながっていったとする 65)。関東大震災における 500 万円の損失 66)、1924 年の対外為替相場の崩落は追い打ちをかけ、1926 年の日粉問題（日本製粉と日清製粉の合併不調）は決定的打撃となったという 67)。この間の台湾銀行の経営動向と鈴木商店への貸出状況を示したのが表 9 である。1920 年代のオーバーローンの肥大化を借入金やコールマネー（主に三井銀行などから）で補っていたこと、貸出の多くが鈴木商店向けであったことがみてとれよう（なおまた台湾銀行の歩みを表 10 に示した）。

こうしてついに、1927 年 3 月 15 日の片岡蔵相失言による渡辺銀行の休業に端を発する「金融恐慌」をきっかけに、3 月 26 日の台湾銀行による鈴木商店への新規貸出停止と、4 月 17 日の枢密院本会議における緊急勅令案（日銀による台湾銀行への特別融資案）の否決によって鈴木商店は倒産する。この間の鈴木商店の金融的特徴は、伊牟田敏充によれば、「子会社株式を担保に差入れたり、企業間信用を利用したり、担保付不動産を操作するなど、コンツェルン組織を利用した借入金依存型の方式をとっていたといえる。こ

表9 台湾銀行の主要勘定

各 年 末	台湾銀 行券 (1) 千円	預金 (2) 千円	貸出 (3) 千円	預貸率 (3/2) %	借入金 +コー ルマネ ー 千円	預借率 (4)/ (2) %	鈴木関係 貸出 (5) 千円	(5 /3) %
1916	25,452	116,107	89,490	77.1	1,500	1.3	不詳	—
1918	42,108	428,073	255,553	59.4	—	—	不詳	—
1920	40,249	191,127	323,893	169.5	217,586	113.8	80,811	24.9
1922	34,244	170,501	375,239	220.1	261,765	153.5	179,036	47.7
1924	51,260	224,984	469,666	208.8	424,094	188.5	276,051	58.8
1926	48,640	92,807	494,484	532.8	513,960	553.8	356,856	72.2

出典：名倉喜作編刊『台湾銀行四十年誌』1939年、67～69頁、台湾銀行史編さん室編刊『台湾銀行史』1964年、187～188頁より。

のような借入金依存型となった一因は、過大な投資をおこないながら、子会社株式を公開せず閉鎖的所有を維持しようとしたことにあった」と分析している68)。コンツェルン組織を利用した借入金依存型資金調達方式であったこと、その一方子会社株式は公開せず、閉鎖的所有に終始していたことに原因があったということである。

表10 台湾銀行年表

年次	事項
1899.7	台湾銀行創立総会、資本金500万円 1908年払込済み
1918.	資本3000万円となる
1919.1	門司出張所を開設
1919.10	資本金6000万円に増資
1920.10	資本金4500万円払込み
1923.2	門司出張所を閉鎖
1925.9	資本金6000万円を4500万円に減資
1927.3	鈴木商店に対し新規貸出打切を通告
4	休業（4.18～5.9）

出典：前掲『台湾銀行四十年史』1939年より。

(2) 破綻後の傘下企業の動向

関門地域における鈴木系企業のその後の動向は、前掲表3、表4に示すように、台湾銀行や横浜正金銀行など金融機関管理となったのち再生するもの（大日本塩業、神戸製

鋼)、まったく消滅してしまうもの(関門窯業、帝国炭業)、三井や大倉など別の財閥系に移動するもの(日本金属、クロード式窒素工業 69)、沖見初炭坑)、独自の企業として継承されるもの(彦島坩堝、日商 70))などに区分できよう。

その過程で多くの失業者を生み出したこともまた事実であった。たとえば下関・彦島地区では、1928 年当初、人口の多い下関では失業者は日傭・船員等で 118 人であったのに対して、彦島では 300 人にのぼり(下関職業紹介所調べ)、これはほとんどが鈴木系の工場労働者であったという 71)。

おわりに

以上見てきた点をまとめるとすれば、関門地域への鈴木商店の進出は、門司(大里・小森江)地区に関しては 1903 年ころより、主として食料品工業を中心になされ、彦島地区については第一次大戦から 1920 年代前半にかけて金属・化学工業を中心になされ、それぞれ関門地域の工業地帯化に大いに貢献したといえる。

そこで現出した様々な矛盾や鈴木商店本体の倒産という事態を経つつも、今日に到るまで企業体としては変遷をとげながら、サッポロビール(門司麦酒煉瓦館)、ニッカウキスキー門司工場、下関三井化学の彦島工場などにおいて記念館を建設したり、記念碑を建立したり 72)、国立科学博物館の重要科学技術史資料としてクロード法によるアンモニア国産化史料に登録申請したりと、その発祥が鈴木商店にあったことを継承している。さらに三井東圧化学株式会社彦島工業所時代の社史には、「鈴木商店の功績」とか「創業者の苦労」という形でその功績や苦労を讃えている 73)。

また、門司側には当時の建物が多く現存しており、観光への活用が期待される。しかしながら、それらは現用の工場の敷地内にあり、観光活用には企業側の協力が不可欠である。たとえば、長崎では「さるく見聞館」という名称で企業の協力体制が構築されている 74)。彦島側は、現存する建物がほとんどないことや、交通アクセスの問題を抱えている。両地域に共通して言えることは、案内板の設置や観光ガイドの必要性である。そのためには、地域の人びとが鈴木商店についてもっと知識を深めることが必要であろう 75)。これらの歴史遺産は、「地域資源」として充分に後世に伝えるべきものであり、より多くの人々に知ってもらいたいものでもある。

1) 城山三郎『鼠 鈴木商店焼き打ち事件』文藝春秋社、1966 年。のちに文春文庫版刊行。

2) 桂芳男『総合商社の源流 鈴木商店』日経新書、1977 年。ほかに同「産業企業の育成と商社—鈴木商店—」宮本又次・梅井義雄・三島康雄編『総合商社の経営史』東洋経済新報社、1979 年も参照。

3) 小宮由次『金子直吉—総合商社の源流「鈴木商店」を育てた巨人—』株式会社 PHP エディターズ・グループ(非売品)、2012 年。

4) 具体的には、伊牟田敏充「恐慌期における企業金融—重工業と企業集団—」『昭和金融恐慌の構造』(経済産業調査会、2002 年)、永江眞一「大正期早良炭田における炭鉱業」(『福岡大学経済

学論叢』第58巻3/4号、2014年3月）、朱美栄「豊年製油株式会社の創立」（愛知淑徳大学『現代社会研究科研究報告』第6号、2011年）などがあげられる。

5) 長崎英造編刊『長崎英造遺稿』1965年、9頁。なお同書で帝大出身者は自分が最初であろうと語っている（10頁）。また鍋島高明はこうした経歴に関して、「土佐派」に対して「高商派」が勢力を伸ばしてきたと対比的にとらえている（『大番頭 金子直吉』高知新聞社、2013年、65頁）。

6) 白石友治編『金子直吉伝』1950年、61、66頁。台湾銀行との関係がさらに緊密化したのは、金子と同郷の中川小十郎が頭取に就任して以降（1920～25年）だという（同書、84頁）。なお金子の台湾進出の経緯については、台湾領有後「突如に彼の頭に浮んだのが台湾は樟腦の産地であるから、外の商人の行かない前に行って一儲けしてやろうという徳川時代の濱田彌兵衛の様な商魂を働かせ」（同書、59頁）とあって、明治維新に乗り遅れて開業した鈴木商店が、台湾を拠点に台頭していった意図のあったことがみてとれよう。

7) 同上書、72～74頁。

8) 前掲『大番頭 金子直吉』248～249頁。

9) 帝国興信所編刊『帝国銀行会社要録 第一版』1912年、福岡県の部、29頁。

10) 帝国興信所編刊『帝国銀行会社要録 第八版』1919年、山口県の部、20頁。

11) 合名会社鈴木商店の門司支店は、本店では直接統括するのには不便であるというところから置かれた。販路の関係や事業の増大から下関へ移転するように建議したのは西岡貞太郎で、これによって同店がこの地方における一切の会社事務を総括することとなったという（「関門地域における鈴木商店の動向」『日本之関門』第4巻第42号、1919年3月）。

12) 前掲『帝国銀行会社要録 第一版』福岡県の部、25頁。

13) 前掲『帝国銀行会社要録 第八版』山口県の部、19頁。

14) 帝国興信所編刊『帝国銀行会社要録 大正十五年版』1926年、山口県の部、18頁。

15) 沖見初炭坑『営業報告書』第13回、1922年4～9月。

16) 前掲『帝国銀行会社要録 大正十五年版』山口県の部、17頁。

17) 同上、11頁。

18) 前掲『帝国銀行会社要録 第一版』福岡県の部、29頁。

19) 関門窯業株式会社『第二回営業報告書』。

20) このほか、東京興信所『第二十六版銀行会社要録 役員録』（1922年）には、下関市大字関後地の西岡貞太郎が、日本酒類醸造取締役、鹿児島醸造取締役、南朝鮮鉄道取締役、咸興炭鉱鉄道取締役、九州海運取締役など9社の役員を務めていることが記されている（上編、81頁）。

21) 「珍しく樟腦で三井と連携 鈴木新重役の人物評」『大阪朝日新聞』1923年5～6月。

22) 前掲『金子直吉伝』457頁。

23) 「鈴木商店下関支店」柳廣一編刊『北九州南長州工業実勢』瞬報社出版部、1919年3月、9頁。なお西岡の残した文章としては、西川文蔵への追悼文がある。そこでは「余が君と相知りしは明治三十年にして、爾来親しく其人と為りと其行ふ所とを見て君に学ぶべきもの多々あるを感知せり、如上の三点は蓋し君の特長の主なるものと謂ふべし、余の我商店の一要部備はり、十数年間幸に大過なく

以て今日に及べるもの、亦君の感化に頼るもの多きを信ず」とある（森衆郎編刊『脩竹餘韻』1921年、277頁）。

24)前掲『金子直吉伝』248～250頁。

25)同上、95～97、242頁。なお下関には、1908年時点で、海陸物産其他各種仲買業としてエム・ラスペウントー、コンパニーという会社が存在していた（商工社『日本全国商工人名録』第三版、下巻、1908年、686頁）。

26)『朝日経済年史』大阪朝日新聞社、1927年2月、218頁。

27)前掲『金子直吉伝』248頁。ただし梅井義雄によれば、三井物産の1917年の取扱高（輸出入・内国売買・外国売買）は10億9500万円であったが、1918年は16億円、19年は21億円となって、鈴木を上回っていた（同『三井物産会社の経営史的研究』東洋経済新報社、1974年、119頁）。

28)梅井義雄によれば、1928年の三井物産の取扱高は12億6504万5千円(100)で、三菱商事は4億6228万6千円(36.5)に過ぎなかったという（同「最初に出現した総合商社—三井物産—」前掲『総合商社の経営史』所収、84頁）。

29)前掲『金子直吉伝』73頁。柳ヶ浦村は1908年に町制施行、1923年に門司市に編入されている。原料の粗糖は必ずしも台湾からばかりではなく、価格の安いジャワ糖もかなり買入れたようである（白石友治編『柳田富士松伝』1950年、122～123頁）。

30)門司市『市是調査資料』第一回、1904年8月、16頁。

31)前掲『金子直吉伝』72～79頁。砂糖取引に関しては、神戸高商を高畑・永井と同期で鈴木商店に入店した亀井英之助によって『砂糖取引自場の大要』（拓植新報社、1914年）が著されている。

32)「大里硝子製造所」前掲『北九州南長州工業実勢』28～29頁。帝国麦酒の操業は畑違いであったが、山田弥八郎の支援が目的であったという（前掲『金子直吉伝』263頁）。

33)前掲『金子直吉伝』187～193頁。

34)「大里の酒精会社」『門司新報』1913年11月4日付、「大里精米所」前掲『北九州南長州工業実勢』17頁。なお小森江は、1889年に企救郡門司村・田野浦村・小森江村が合併して文字ヶ関村に所属し、1894年町制施行で門司町に、ついで1899年市制施行で門司市となる中で、小森江区→大字小森江と名称変更している（前掲、門司市『市是調査資料』第一回、3～7頁）。なお現在の小森江駅は1988年に開業したもので、1911年から1942年までは関森航路の貨物専用鉄道連絡の場所としてあった。

35)山口県『山口県史』近代史料編第5巻、2007年、538頁。

36)三菱重工業株式会社編刊『下関造船所50年史』1964年、78～81頁。

37)加瀬谷彌一『彦嶋大観』関門報知新聞社、1926年、53～55頁。

38)「大里製錬所各工場廃止」『門司新報』1919年2月10日付。

39)以上は関門窯業株式会社『営業報告書』第2期～第20期より。

40)『帝国銀行会社要録』第8版、1919年。宇部関係者ではないものによる宇部の炭鉱経営は初めてであったという。

41)沖見初炭坑株式会社『第拾参回営業報告書』自大正11年4月1日至大正11年9月30日。

- 42) 沖見初炭坑株式会社『第拾八回営業報告書』自大正 14 年 4 月 1 日至大正 15 年 3 月 31 日。
- 43) クロード式窒素工業株式会社『営業報告書』第一期～第三期、大正 11 年～13 年。
- 44) 「北九州に於ける工業の勃興」(九)『大阪朝日新聞』1916 年 7 月 4 日付。なお、原幾久は蔵前高等工業卒で、のちに日新黒鉛耐火(現日新リフラテック)の社長となる。
- 45) 「彦島の職工村を観る」『日本之関門』第 29 号、1918 年 2 月号、47 頁。
- 46) 同上、48～49 頁。
- 47) 武田晴人『帝国主義と民本主義』集英社、1992 年、198 頁。
- 48) 三和良一・原朗編『近現代日本経済史要覧』補訂版、東京大学出版会、2010 年、99 頁。
- 49) 『防長新聞』1918 年 2 月 8 日付。
- 50) 農商務省編『工場通覧』1921 年、839、1324 頁。
- 51) 「彦島窒素工場職工同盟罷工」『門司新報』1931 年 7 月 23 日付。
- 52) 沖見初炭坑では 1924 年に 2 割の賃上げをめぐる労働争議が起きているが、一般財界不況で操業停止もやむなしという会社側の主張に、納屋頭も折れて「円満解決」したという(『馬関毎日新聞』1924 年 10 月 20 日付)。
- 53) 「彦島製錬工場閉鎖」『馬関毎日新聞』1921 年 9 月 21 日付。
- 54) 「彦島工場全滅を企てたる首魁」『防長新聞』1918 年 8 月 24 日付。
- 55) 『米価騰貴ニ付寄附人名録』1918 年。
- 56) 『日本之関門』1922 年 12 月号「口絵」。
- 57) 『馬関毎日新聞』1924 年 10 月 16、17、18、19、22、24 日付。
- 58) 「第三回本社婦人見学団員募集」『馬関毎日新聞』1924 年 10 月 14 日付。この当時の一人当たり砂糖消費量は、英国 67 斤、米国 56 斤、独国 32 斤、仏国 26 斤に対し、日本は 10 斤以内であったという(亀井英之助前掲書、2 頁)。なお、この前(恐らく第二回)の見学団募集は同年 9 月 7 日(日)にも行われ、見学場所は、1. 彦島製氷所工場、2. 大阪鉄工所彦島船渠、3. 下関重砲兵聯隊であり、主旨は「常識の涵養が現代の婦人として又一家の主婦として一時も忘れられぬ」ものであり、その一助として主催したとある(「本社主催婦人見学団募集」『馬関毎日新聞』1924 年 9 月 2 日付)。
- 59) 「彦島村の烟害 八幡宮の松が枯れる」『馬関毎日新聞』1920 年 7 月 5 日付、及び「煤煙に蔽はる彦島の繁昌」『日本之関門』第 57 号、1920 年 5 月、57 頁。この問題はその後、クロード式窒素工場が隣接地に設立され、SO₂を硫酸にして固定させることができるようになって解決したという(三井東圧化学株式会社彦島工業所編刊『彦工六十年史』1985 年、35 頁)。
- 60) 前掲「煤煙に蔽はる彦島の繁昌」58 頁。門司側に関しては、帝国麦酒が創立当初 1 坪 16 円で買収した敷地が、現在 80 円以上にものぼり、7 千坪あるとしている(「帝国ビールの整理案発表」『馬関毎日新聞』1928 年 1 月 10 日付)。ともに坪当たりとされているが、前掲注 30)の門司市是調査資料や『帝国統計年鑑』によれば反当りとなっており(1904 年の福岡県の市街宅地平均地価は反当り 63 円 26 銭)、明確ではない。いずれにしろ相当の値上がりをしたことは事実であろう。
- 61) 前掲「煤煙に蔽はる彦島の繁昌」58 頁。
- 62) 前掲『金子直吉伝』135 頁。原資料は福沢桃介『財界人物我観』(ダイヤモンド社、1931 年)に

よる。

63) 桂芳男前掲書、178～179 頁。

64) 武田晴人前掲書、163 頁。

65) 高橋亀吉・森垣淑『昭和金融恐慌史』講談社学術文庫、1993 年（原著は 1968 年）、74～77 頁。

66) このときは「震災手形割引損失補償法」による日銀の再割引で鈴木商店は 7 千万円以上の再割引に預かり難をのがれているが、それは必ずしも震災被害による回収不能手形ばかりではなかった（同上、147～148 頁）。

67) 桂芳男前掲書、172～173 頁。

68) 伊牟田敏充前掲書、26 頁。

69) 継承の経緯については、前掲『彦工六十年史』45～46 頁。

70) 日商はその後、1968 年に岩井産業と合併して日商岩井となり、2004 年には日商岩井と ニチメンが合併し、双日が成立する。

71) 「彦島の失業者は下関の約三倍 鈴木の没落が原因」『馬関毎日新聞』1928 年 1 月 15 日付。

72) ニッカウキスキー門司工場や関門製糖工場では鈴木商店時代の境界石杭が発見されている。

73) 前掲『彦工六十年史』23、24、36～41 頁。

74) 2016 年 2 月現在で 19 施設が登録されており、代表者（「館長」と呼んでいる）の説明を聞くことができる（長崎国際観光コンベンション協会への聞き取り調査[2016 年 2 月 5 日]より）。

75) 「長崎さるく」には、4 種類の参加スタイルがあり、そのうち、長崎ならではのテーマについて、専門家から話を聞いたり、体験ができる「長崎学さるく」の参加者 7～8 割が長崎市民であるという（長崎国際観光コンベンション協会への聞き取り調査[2016 年 2 月 5 日]より）。

（追記）本稿作成にあたって、資料収集に際して、関門地域の現存工場である関門精糖株式会社、ニッカウキスキー門司工場、三井金属彦島製錬所、下関三井化学の各担当職員の方々、門司麦酒煉瓦館の館長である市原猛志氏、鈴木商店記念館編集委員の小宮由次氏にたいへんお世話になった。記して謝意を表したい。

また本稿とあわせて、冊子版「関門地域の工業化と鈴木商店～歴史遺産マップ～」を参照していただければ幸いである。

自治体境界による民間企業への阻害要因に対する観光施策への影響

下関市立大学経済学部教授 難波 利光
山口経済研究所調査研究部長 宗近 孝憲

目次

はじめに

1. 地方創生と地域連携
2. 自治体境界により民間企業に与える阻害要因
3. 県境を越えた経済協議会と市長会による連携の在り方
4. 岐阜県高山市・下呂市・白川村における観光施策の取組と地域連携

おわりに

はじめに

地方創生では、今日地方に変革をもたらす地方が抱えている問題を明らかにし対処することが急務とされている。地方公共団体（以下自治体）は、地方が自立に繋がるように自らが考え、責任を持って戦略を推進することが求められている。それに対して国は、情報支援、人的支援、財政支援を切れ間なく展開している。これは、東京一極集中の是正を行い、地方の活力を見出すための一環である。

内閣府地方創生推進室による施策では、国家戦略特区、総合特区、構造改革特区を設け、産業の競争力強化や規制に対する改革を行うなどの取り組みを行っている。特区において規制改革を様々行っている。現実には、自治体の規制があるが故に民間企業の経済行動が縛られている一面もある。

自治体は、各個に思考し選択と集中を行い、独自性を出し住民選考により選ばれる自治体になるように工夫を重ねなければいけない。さらに自治体や周辺地域が共に連携を組み合わせながら共同事業を行わなければいけない。自治体は、国家により頑張らなければならない環境に追い込まれている。また、その切り札として国家はインバウンド政策やクールジャパン戦略をたて観光政策を軸にした地域活性化策を構築している。

しかし、そもそも 1,700 ある自治体は、それぞれが独自性を出すことは可能なのか。また、平成の市町村合併が 10 年前に行われた折りに合併の選択を合併協議会で議論し合った自治体と連携を組むことができるのか。そのような自治体に対し何を選択し、何を競争するのかの判断が難しいように感じられる。

本研究は、国から迫られている自治体の独自性を持った施策の作成が、自治体の境界において阻害されている要因があることを前提として、観光施策に如何なる影響を及ぼして

いるのかについて考察する。

1. 地方創生と地域連携

国家政策としての地方創生は、東京一極集中是正を図るために行われている。また、人口問題は、東京と地方との関係で大きな問題となっている。経済対策としてのまち・ひと・しごと創生に関する施策は、2060 年を視野においた長期ビジョンと 2015～2019 年度の 5 か年に行われる総合戦略に分かれる。中長期展望としては、人口減少問題の克服と成長力の確保が目標である。総合戦略は、「しごと」と「ひと」の好循環作りのために、①地方における安定した雇用を創出する、②地方への新しいひとの流れを作る、③若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえることを行い、好循環を支えるまちの活性化のために、④時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携することを行う。

時代に合った地域づくりを行うために、安心な暮らしを守るとともに地域と地域を連携するための施策として、①小さな拠点の形成支援、②地方都市における経済・生活圏の形成(地域連携)、③大都市圏における安心な暮らしの確保、④既存ストックのマネジメント強化がある。地域連携は、都市のコンパクト化と周辺等のネットワーク形成や連携中枢都市圏の形成、定住自立圏の形成促進を行うことである。

地方創生がもたらす日本社会の姿は、自らの地域資源を活用した多様な地域社会の形成を目指すこと、外部との積極的なつながりにより新たな視点から活性化を図ること、地方が先行して若返ることなどである。

自治体に対しては、地方版総合戦略に基づく各自治体の取組について、上乗せ交付金等での特徴的な事例も参考にしつつ、先駆性を高めレベルアップの加速化を図る地方創生加速化交付金など、地方創生事業を実施するに際しての交付金が創設されている。これらは、自治体が財源不足の中で独自資金により変革を起こすことが難しい中で、地方創生を行う上でインセンティブを与えることができるものである。

地域連携を行うにあたり、総務省は、連携中枢都市圏で連携中枢都市ⁱⁱとなる圏域の中心市と近隣の市町村が連携協約ⁱⁱⁱを締結することにより、形成される圏域を作り、圏域としての政策を継続的・安定的に推進することに連携協約の意義があるとしている。また、総務省は、定住自立圏を中心市^{iv}と近隣市町村が、自らの意思で 1 対 1 の協定を締結することを重ねる結果として形成される圏域とし、地域ごとに集約とネットワークの考え方に基づき、互いに連携・協力することにより、圏域全体の活性化を図ることを目的としている。定住自立圏の中心市は、生活に必要な都市機能について一定の集積があり、近隣市町村の住民もその機能を活用しているような、都市機能がスピルオーバーしている都市であることが必要である。連携中枢都市圏と定住自立圏は、地方都市にとって重要な取組の一つである。

2. 自治体境界により民間企業に与える阻害要因

地方創生を取り組むにあたり実施主体となるのは自治体である。地方創生では、自治体が独自に創意工夫をすることを求めている。これは、自治体単独で分析する力や考える力を持っていないれば実施することが困難である。平成の市町村合併は、自治体数を減らし広域な自治体を形成するように進められてきた。自治体が扱う面積が増え人口も増加したものの公務員数削減によりルーチン業務で精一杯な自治体もでてきている。特に小さい自治体にとってマンパワー不足でありルーチン業務に追われているために、独自で考えたくてもアイデアを出すことが難しいという問題も抱えている。独自性の必要性は、地方の自治体であるほど深刻であるといえる。地方の自治体は、地元の社会資源を発見すると共に有効活用しなければ財政力や公務員と住民のマンパワーが低下している中で地域経済を支えることができなくなるからである。

自治体の独自性を作成しなければならないのとは裏腹に、住民の生活圏や民間企業の経済圏は、自治体の境界線で区切られることはなく、多くの住民と民間企業は、自治体の境界線を意識して生活をしていない。反面、自治体は、自治体境界線を越えて施策を立てることができない。それは、自治体が徴収する税は、納税した地域の住民のために使用するものであり他の自治体住民のために使用することができないからである。現実には、行政サービスのスピルオーバーは起こっているものの自治体の施策で他の自治体を考慮に入れることはできない。これは、住民と民間企業の活動範囲と自治体による行政サービス範囲の違いにより住民と民間企業が求めることと自治体にできることの限界があるが故にニーズのミスマッチが起こっているといえる。

このようなミスマッチは、自治体施策が自治体境界線を越えて作成できないことから、民間企業にとって特に影響を及ぼしていると考えられる。これは、民間企業の育成を阻害していることに繋がる。民間企業に対する阻害要因として考えられるのは、税の面では、事業所税^vや都市計画税である。行政面では、規制や許認可権である。規制の問題は、公共交通に関する民間企業の参入が困難なことや入札に参加できる要件により民間企業の事務所経費が余分に係る点にある。許認可権の問題は、手続きの無駄や自治体により基準が異なることによるエキストラコストがかかることである。また、財政面では、補助金や助成金である。これは、民間企業に対して自治体の行政施策の違いにより民間企業育成に影響を及ぼすことになる。

それでも自治体は、他自治体と競争し住民の居住や産業立地を選択してもらうために独自の施策を打ち出している。住民や民間企業は、自治体圏域を超えて活動をしているが、自治体の独自性をもった施策は、広域で活動している民間企業にとって不利益がある。それは、自治体の独自性のある施策が自治体の領域でしか影響を及ぼすことができず、民間企業の経済範囲のごく一部でしかないためである。

この不利益を最小限にとどめているのが観光施策である。観光施策は、利害関係が少なく基盤となる自治体の社会資源を有効活用しやすいといえる。地域連携で取り組んでいる

事業は、参加している各自治体の負担金により運営されており、少ない投資で多くの効果を見込むことができる。

そこで次章では、2つの地域の観光施策について考察を行う。

3. 県境を越えた経済協議会と市長会による連携の在り方

本章で述べる経済圏は、鳥取県の米子市と境港市、島根県の松江市と出雲市と安来市と大山圏域 7 町村(南部町・伯耆町・日吉津村・大山町・日南町・日野町・江府町)により構成されている。^{vi}

中海・宍道湖・大山ブロック経済協議会は、圏域 6 商工会議所と 13 商工会、鳥取県西部商工会産業支援センターにより構成されている。この沿革は、昭和 34 年 7 月の中ノ海ブロック経済協議会設立から始まる。県境意識を排除し産業基盤の整備、観光の振興等を一体となって促進し、地域経済の総合的な振興発展に寄与する目的で作られている。さらに平成 24 年 9 月に中海・宍道湖・大山ブロック協議会が成立した。これは、市長会と連動して活動すること及び広域での連携を深めるために市長会のエリアと重ねることになっている。

中海・宍道湖・大山圏域市長会は、平成 24 年 4 月に中海・宍道湖・大山圏域の構成市の行政上の共通課題等について連絡調整を行い、圏域の総合的・一体的な発展の推進を図る。この沿革は、平成 7 年 2 月に中海圏域 4 市連絡協議会が発足し、平成 19 年 7 月に中海市長会へ改組され、観光・産業振興・環境問題を主な事業としている。28 年 4 月からは事務局を固定し事務局経費は 5 市別途負担にしている。

経済界で組織している中海・宍道湖・大山ブロック経済協議会と行政で組織している中海・宍道湖・大山圏域市長会は、意見交換や要望を中海・宍道湖・大山ブロック経済協議会から中海・宍道湖・大山圏域市長会へ行い、中海・宍道湖・大山圏域市長会から中海・宍道湖・大山ブロック経済協議会へ事業実施支援を連動している。

経済界と市長会が上手く連携を組める理由が 3 つある。①時代ごとのリーダーシップがある指導者がいる、②中海・宍道湖・大山ブロック経済界と市長会の代表を同じ自治体から出す、③経済界である商工会議所と商工会の交流をはかることである。②のブロック経済界と市長会の代表を同じにすることで、行政と経済界の見解が一致するので纏まりやすい。③の経済界である商工会議所と商工会の交流をはかることにより、経済界が一致するので、市長も動きやすくなる。そもそも経済界である商工会議所と商工会は組織が違うため一体になることはないが、人的交流を日常から行うことでスムーズになる。

圏域をうまく繋げてきているものは、人口・経済力の減少から行政と経済界が一体でなければ危機を乗り越えられないという本当の危機意識によるところが大きい。自治体は、無駄な施設を作り続けていたために維持管理費が負担になっているが、圏域を作ることでより非効率を無くしていきたいという思いも強い。さらに、5 市が共同でやろうと言って

もお金がないとできないが一緒になれるのは、地方創生の交付金により資金が得られるからである。交付金は、県を通さないので使いやすい一面もある。5 市が連携していることにより圏域が広いと、国からも相手にしてもらいやすいという有意性がある。また、他地域の自治体との商工の折衝も圏域を作ることにより相手にしてもらいやすくなるメリットが生じる。

民間企業は、自由に県境を越えて行動をとるが、市町村は県を超えて行動をとりにくい。5 市の商工会議所は、民間企業が活発に経済活動を行うために、人口減や工場誘致等の進出がないことによる雇用の問題に取り組むたいと思っている。5 市が競っていても全国の都市に勝つことができないので、5 市それぞれが特異性を活かすことを考えている。例えば、工場誘致や医療機関の充実を自治体別に取り組んでいる。

5 市による市町村合併ではなく連携を行う理由は、5 市の機能分担を行うことにある。5 市は、歴史的にも結びつきがあり、人口流出を抑制するためのダム効果も期待される。地理的にも鳥取県と島根県の県境に集中していることから圏域を作りやすいといえる。松江市は、位置的にも中心になりやすい。したがって、松江市がダム効果をもつことになる。^{vii}機能分担は、それぞれの自治体の良さを打ち出すことができ、それぞれの自治体の存続を可能にするものである。各自治体は、基礎的な生活基盤を保持しながら特徴を活かし都市の成長を求めている。また 5 市が連携を組むことにより両県庁も無視できない存在となる。この様に県を超えた連携は、広域で連携をとる自治体の施策と県庁の施策との関係性において調整を図る必要が出てくると思われる。また、5 市で連携中枢都市圏を形成しないのは、中心市を作らず、5 市が同等に地域を形成したいという思いからである。

松江市は、松江市版総合戦略(平成 27 年度～平成 31 年度の 5 か年)の中で、まち・ひと・しごと創生の全体像を示している。5 つの基本目標がある。①地域資源を活用し、個性豊かで強靱な産業を創り上げ、安定した雇用を創出する。②松江の魅力に磨きを掛け、新しい人の流れをつくる。③まちを挙げて結婚・出産・子育てを応援し、若い世代の希望をかなえる。④時代に合ったまちをつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する。⑤中海・宍道湖・大山圏域の連携強化により、日本海側の拠点をつくる。これらの目標は、2 つの挑戦のためにある。それは、出生数年間約 2,000 人を目指すことと年間平均 270 人の社会増を目指すことである。地域の拠点をつくる構想は、⑤の施策により行われており、圏域人口を 65.4 万人とし、平成 27 年 7 月の 66.0 万人とほぼ同数を数値目標にしている。⑤の中身は、国内外を視野に入れた力強い産業圏域の形成、交通ネットワークの充実、住みたくなる圏域づくり、住民サービスの向上である。特に、国内外を視野に入れた力強い産業圏域の形成は、域内への観光入込客数 3,870 万人、圏域での外国人宿泊客数 11.2 万人、山陰いいものマルシェ来場者数延べ 15 万人、ビジネスマッチング商談件数延べ 1,800 件を目標にしている。

このような自治体の施策は個別に行われているわけであるが、5 市との施策の連携部分をどのように加味していくのかが重要になってくる。各市は、住民目線で取り組んでいる。

5 市の連携によりスケールメリットが生じるものは、圏域で取り組む方が自治体にとっても有益である。財政的には自治体にとって義務的経費部分が多いので投資的経費部分を負担金として財政規模に合わせて負担し取り組めることは小さな投資で大きな効果を得ることができると考えられる。

中海・宍道湖・大山ブロック経済協議会の下部組織として、中海・宍道湖・大山圏域のものづくり連携事業実行委員会と中海・宍道湖・大山圏域の観光連携事業推進協議会がある。中海・宍道湖・大山圏域のものづくり連携事業実行委員会は、ビジネスマッチング商談会や県外企業誘致活動等を行っている。また、中海・宍道湖・大山圏域の観光連携事業推進協議会は、情報発信・人材交流事業、圏域の観光調査、インバウンド事業、観光消費拡大事業を行っている。

この経済協議会と市長会は、インバウンドにも積極的に取り組んでいる。圏域総合戦略の取り組みは、インバウンド以外にも 5～6 つの共通項目について、各市共通の総合戦略に掲載することとしている。共通項目は、人材育成、インド経済交流、観光物産 PR、インフラ整備等である。島根県は、外国人観光客最低であるが、共通項目を充実させることにより、圏域で取り組みやすいことや市として取り組みやすい基盤を作ることによって外国人誘客を図ることができる。さらに、インドの企業との提携も圏域があることにより可能になる。観光は、国際的なビジネスチャンスも作り人的交流も盛んにすることができる。

活動の資金面では、国からの交付金により様々な事業も行っている。27 年度地方創生交付金では、関西圏・中京圏での圏域 PR 事業、山陰いいものマルシェ開催経費、圏域インバウンド対策事業を行っている。地方創生加速化交付金では、ロシアへの販路拡大事業、インドとの経済交流事業、圏域インバウンド対策推進事業、インバウンド観光案内・圏域 PR 事業、山陰いいものマルシェプロジェクト、三大都市圏での圏域 PR 事業、中海宍道湖活用プロジェクト、人材育成共同化事業の 8 事業を行っている。これらの施策は、近隣との観光施策における競争力をつけることに対して有益であるといえる。これら 5 市は、鳥取県と島根県の人口の約半分を占めている。平成 22 年度国勢調査によると、中海・宍道湖・大山圏域の総人口は、662,035 人である。人口比較を日本海側の都市圏と比較すると、新潟都市圏 1,137,579 人、金沢都市圏 743,647 人、福井都市圏 625,619 人、富山都市圏 508,027 人、高山都市圏 425,509 人である。経済協議会と市長会は、日本海側の都市圏に対して魅力のある都市圏を形成し観光誘客を図りたいと考えている。

島根県と鳥取県の空港の活用も有益である。空港開設当初は、両県に一つずつの空港が必要であるかの論議がされてきた。出雲の空港と米子の空港に関するそれぞれの県の戦略が異なることが地域経済のニーズに適応していない面があった。経済界は、それぞれの空港機能を分業することにより特化した機能を持つと考えているが実現は難しかったといえる。しかし、両県の空港は、連携を取りながら観光客集客に活用されている。

島根県と鳥取県にとって、経済界と市長会が連携を組むことによって地域の存在感を国内にも国際的にもアピールすることができたことは良いといえる。民間企業は、自治体の

境界線により経済活動を阻害されていた面はあったが、経済界と市長会の連携は阻害要因を減少させる効果を有しているといえる。むしろ、本取組は、各自治体が果たす役割と連携で果たす役割を明確にし、地域全体の問題として各自治体も考えることが可能になった仕組みであるといえる。特に観光産業においては、空港等のこれまでの社会資源の活用はもとより、リーダーシップを取ってきた方々の人的資源の活用が成功の原因になっているといえる。

4. 岐阜県高山市・下呂市・白川村における観光施策の取組と地域連携

4-1 岐阜県高山市の観光施策と地域連携

高山市は、1市2町7村が合併し全国で東京都に匹敵する一番大きな面積の自治体になった。平成17年2月の市町村合併により人口67,263人が96,231人になった。しかし、平成27年4月1日には、90,938人にまで減少している。高山市の立地は、東京、京都、大阪と同距離にあることから交通アクセスが良い。近年、高速道路アクセスも良くなり観光客も行きやすくなった。生活圏は、交通アクセスが良くなったおかげで名古屋や富山になってきた。人口は、高山市中心に周辺地域からの林業等からの職種替えによる人々が増えているものの、中心地の人口は増えていない。この現象は、市町村合併によるものではなく自然に起こった要因である。観光客数の推移を市町村合併前後で比較すると平成16年度に2,817千人であったが平成17年度に4,257千人に増加している。これは、高山市と第2の観光地である飛騨地域が合併したことによる増加であり、合併による効果によるものではない。合併後の観光客数の推移をみても4,000千人前後を推移しており大きな変化は見られない。^{viii}

高山市第八次総合計画(2015-2024年度)での経済・雇用プロジェクトによると、経済環境の変化に柔軟に対応しつつ、豊かな地域資源の活用や産業間の連携などによって産業全体を活性化させ、地域の雇用創出につなげていくとしている。推進にあたっては、基幹産業である観光業を中心に商工業、農林畜産業など産業間の連携による取り組みをすすめるとともに、誘客の促進や地域の強みを活かした新たな産業の創出、新たな製品の開発・高付加価値化、販路の拡大など市外に出るお金と市内に入るお金の差を黒字にする仕組みづくり、市内で資金が循環する仕組みづくり、地域での雇用の促進に取り組むとしている。

高山市は、産業別市内総生産額をみると、平成24年度に第一次産業が11,765百万円、第二次産業が64,382百万円、第三次産業が253,857百万円であり、市内経済の約20%が観光関連である。また、観光の経済波及効果は、平成26年度の観光消費額714.4億円に対し経済波及効果倍率2.21倍であるとする経済波及効果総額は1578.8億円である。これらのことから、高山市での取り組みは、これまでの産業基盤である観光業を柱とする産業を形成することで地域経済を支えるという明確な施策であるといえる。

誘客促進のための施策として7つの項目が挙げられている。その7項目は、①まちづくり会社等と協働したまちなか活性化事業などによる魅力ある観光地づくりの推進、②観光大学や観光ゼミの開催、郷土教育などによるおもてなしのこころの醸成、③JR 高山本線・高速バス路線・地域公共交通路線等の2次交通の強化や着地型ツアーの造成支援などによるハブ観光地化の推進、④昇竜道や北陸飛騨3つ星街道等の広域的な連携などによる魅力のある観光エリア・周遊ルートの形成、⑤コンベンションやスポーツ大会の開催への支援などによる国内外のMICEの推進、⑥トップセールスや海外旅行博への出展、海外メディア・旅行関連事業者等への情報発信、国内の各国政府機関・企業等へのPR、日本政府観光局や県との連携などによる外国人観光客の宣伝・誘客活動の推進、⑦外国人観光客向け公衆無線LANサービスの提供などによる受入体制の強化である。

高山市第八次総合計画による新たな製品の開発・高付加価値化においては、4つの施策が掲げられている。4つの中身は、①外部プロデューサー誘致への支援などによる新たな商品・サービスの開発、②地域団体商標制度の活用や地域資源を活かした新商品開発への支援、メイドイン飛騨高山の推進などによる飛騨高山ブランドの強化、③6次産業化や畜産商工・異業種連携への支援などによる新商品開発の促進、④海外市場の調査・分析や海外への販売の可能性のある物産発掘などによる事業者の販売活動への支援である。

高山市での外国人観光客誘致は、30年前から海外への広報に力を注いでいた。それは、当時の観光協会長が、日本の人口減少により、国内観光客の減少は必然であると考え、観光客数減少への危機意識が高まったことによる。高山市の外国人観光客数は、平成17年度に89,500人であったが、徐々に増加し、平成26年度には280,000人にまで増加している。現在観光客数の推移に大きな減少が見られないのは、長年に渡る外国人観光客誘致の取り組みにより外国人観光客が増加したからと考えられる。

地域ブランドを作るとき、市町村合併をすることで異なる意思決定で行うことができないかもしれない。しかし、市町村合併を行ったことで産業が組みやすくなったとはいえない。近隣自治体は、資源があまりないため合併する前から広域行政の事務組合を作り地域ブランドの構築を図っていた。小さい自治体であれば、それぞれ独自性があり特徴的であるものを活かした施策をとっていたが、市町村合併を行うことで特徴的にならない産業になってしまうと考えられる。このような産業は、海外や国内全土という広域的な市場を見据えるためには、戦略的に衰退産業を保護しない戦略をとることも必要ではないかと考えられる。いわゆる選択を行うということである。しかし、高山市は、今までの産業を残し、各地域が産業の価値をどのように捉えるのかによって、地域の課題を地域で解決する方策を模索している。これは、行政による支援だけではなく、民間による支援を強くしたいと思っている。これは、高山市が吸収合併の形により作られた自治体であることにも原因がある。高山市に合併した周辺の自治体は、高山という名のブランドを使うことができ販売の可能性を高めることになったともいえる。高山祭だけを売ることができなかったが、近隣の自然を観光産業にすることもでき販売促進することもできる。

この点は、地域の魅力が伝わる観光地づくりや滞在型・通年型の観光地づくりにも繋がってくる。滞在型・通年型の観光地づくりでは、①ニューツーリズム・山岳観光・教育旅行等の多様な旅行形態の創出、②おもてなしのこころの醸成、③市街地観光の周遊性向上の推進、④魅力ある観光地づくりの推進、⑤運営基盤の強化、⑥観光業を中心とした産業間の連携強化による市内産業の活性化である。これらはまさに、広域に観光圏を持つことによって可能になる内容である。高山市が観光産業を中心に考えていくためには、滞在型にして雇用も生んでいきたいと自治体は考えている。滞在型観光と通過型観光では、観光客の消費額にも差が生じ、滞在型だと 27,000 円、通過型だと 8,000 円である。観光産業を基盤とした自治体を作っていくためには、雇用を確保しホスピタリティを充実させることが重要である。

高山市の地域の魅力が伝わる観光地づくりでは、①ターゲットを明確にした誘客宣伝の推進、②多様な情報媒体の活用による観光情報発信の強化、③市内観光案内の充実、④観光・商工業と農林畜産業の連携などによる国内外への誘客活動の推進、⑤各協議会や懇談会との連携などによる広域的な誘客活動の推進が行われている。このような情報発信は、小さい自治体では発進力が弱く難しいと思われる。大きな自治体になることにより発信できる内容も充実し情報内容の関連性も伝えることが可能になる。また、自治体間の競争もなくなることからより連携の取れた情報発信内容になるといえる。

高山市の観光振興による地域活性化策として 3 つの項目が挙げられている。3 つの項目は、①多彩な観光資源を活用した観光のまちづくり、②バリアフリーのまちづくり、③外国人観光客が安心して一人歩きできるまちづくりである。

①の多彩な観光資源を活用した観光のまちづくりは、広域的に市町村合併を行ったことにより、四季ごとの資源、伝統文化^{ix}、古い町並^x、東山遊歩道、温泉^{xi}、食文化、お土産などを高山市が得ることになった故に実現している。

②のバリアフリーのまちづくりは、高齢者や障がいのある方など全ての市民が暮らしやすいまちになれば、訪れる人にとっても過ごしやすいまちになるという考えのもとに取り組まれている。この考え方は、生活空間を観光客にも体験してもらいたいという街全体を観光の街にするという考え方になっている。これからの超高齢社会を迎える自治体にとって、観光客と高齢である生活者の両者に対するサービスが必要になるため、バリアフリーのまちづくりは住環境整備の上で望ましい施策といえる。

観光地は、観光客に最大のサービスを行うことを目的にしている所が多く見られる。しかし、観光地で生活をしている人の目線を忘れがちになってしまう。住んでいる人に優しいということは、その地域で働いている労働者にとって優しい街であるということである。日常生活環境における労働環境を街で整備することで行うことは、街全体のホスピタリティの向上に繋がると考えられる。

③の外国人観光客が安心して一人歩きできるまちづくりは、高山市にとって重要な施策といえる。先にも述べたように、高山市はいち早く外国人観光に着目している。それ故に、

表1 高山市広域観光の取組

協議会名	協議会加入自治体
ふり街道推進協議会	高山市、飛騨市、富山市、松本市、4市の商工会議所・商工会・観光協会、国土交通省の国道事務所
飛騨地域観光協議会	高山市、飛騨市、下呂市、白川村
松本・高山・金沢・白川郷誘客協議会	高山市、松本市、金沢市、白川村
北陸飛騨3つ星街道誘客推進協議会	金沢市、高山市、南砺市、白川村

出典) 高山市商工観光部観光課

積み重ねてきた経験は、適切な受入体制の整備^{xii}を行うことができる。

これまで、広域になった高山市の観光施策について述べてきたが、表1で示されているように他の自治体等との連携も行っている。近隣自治体には、高山市同等ともいえる観光資源がある。高山市にとっては、滞在型観光を進めていきたいこともあり、高山市を観光のハブの役割として担いたいと考えている。その観点から言えば、白川村の白川郷は世界遺産として世界的に有名であり外国人観光客を多く引き入れているため外せない自治体となっているといえる。また、松本市との連携は、北陸新幹線開通に伴い関東圏からの観光客の誘客を果たすことができ新たな観光客を獲得することができる。

高山市の広域観光に対する取組は、市町村合併をしたことによる市内での観光資源の活用とさらに周辺自治体との連携による観光資源の連携により長期的に滞在する外国人観光客^{xiii}に対して受入体制が強化できているといえる。さらに、国が行っているインバウンド施策とも連携を取りながら観光施策を行うことのスケールメリットが大いにあると考えられる。

4-2 岐阜県下呂市の観光施策と地域連携

下呂市観光計画は、多くの市民、観光事業者の参加を得ながら、5年間で行うべき観光施策を策定している。平成27年度を初年度とし、大まかに第1期計画で洗い出した観光資源を有効活用し、地域経済を活性化させていくことを狙いとしている。本計画では、年間観光宿泊数150万人を目標としている。

下呂市の観光の現状は、国内旅行市場が縮小する中、下呂温泉を初めとする下呂市の宿泊者数は年々減少傾向にあり、平成18年度の約124万人から平成22年度の約106万人に減少し平成25年度の約113万人まで回復している。宿泊旅行者の消費が各産業に与える波及効果は大きく、幅広い産業の産業誘発に影響を与えている。よって、宿泊客数を増やし、宿泊単価を上げる必要がある。また、宿泊客が少しでも長く市内に滞在し消費する機会を増やす工夫が必要であると下呂市は考えている。

下呂市観光計画では、下呂市を訪れるすべての人をおもてなしの心で迎えるホスピタリティあふれるまちづくりを基本コンセプトにしている。基本コンセプトを達成するために7つの項目を設けている。7つの項目は、①地域ブランド力の強化、②持続可能な観光の推進、③着地型旅行商品造成と二次交通の整備、④観光マネジメント・マーケティング組織の整備、⑤集客交流事業の誘致活動強化（MICE）、⑥国外誘客事業の促進（インバウンド）、⑦観光の中心的施設と街並み景観の整備である。

下呂市は、下呂町の時は観光資源を中心にしていたが、4町1村が対等な市町村合併することで産業資源を得ることができた。それによって、観光と観光産業が一体になることができ、商品造成（パッケージ）にしやすいになっている。

ある程度の自治体規模を持つと近隣の観光産業都市との競争が生まれている。近隣の高山市については前に述べているが、観光施策を様々充実させており、滞在型観光を目指す両市は、観光のハブにしたい思いは共通している。そこで下呂市は、高山市との相違点として地理的環境を優位に働かせている。下呂市は、岐阜県の中央に位置し、県北部の飛騨地域と県南部の美濃地域の観光客にとってどちらも引き込める要素をもっている。

表2の下呂市広域観光の取組をみると、高山市と違い県南部の自治体との連携がみられる。下呂市は、宿泊の街として栄え、広域な観光エリアの観光客を受け入れるだけの宿泊キャパを持っているので、広域にすればするほどスケールメリットを活かすことが可能になる。県南部に関しては、2027年開通予定のリニア鉄道の可能性にも期待していることも多い。

表2 下呂市広域観光の取組

協議会名	協議会加入自治体
越中・飛騨観光圏協議会	高岡市、射水市、氷見市、砺波市、小矢部市、南砺市
飛騨地域観光協議会	高山市、飛騨市、白川村、下呂市はオブザーバー参加
岐阜・下呂・郡上観光宣伝協議会	飛騨市、高山市、下呂市、白川村
	岐阜市、下呂市、郡上市
飛騨木曽川国定公園連絡協議会	犬山市
	美濃加茂市、瑞浪市、各務原市、可児市、下呂市、七宗町、八百津町、御崇町、川辺町、白川町、坂祝町
昇龍道プロジェクト推進協議会	中部運輸局、北陸信越運輸局、中部広域観光推進協議会
	中部北陸9県の自治体、観光関係団体、観光事業者等
飛騨能経済観光都市懇談会	石川県、珠洲市、輪島市、七尾市、羽咋市
	富山県、氷見市、高山市、射水市、小矢部市、砺波市、南砺市
	岐阜県、飛騨市、高山市、下呂市、白川村
下呂・中津川広域観光振興協議会	下呂市、中津川市
飛騨観光宣伝協議会	高山市、下呂市、飛騨市、白川村
	東海旅客鉄道株式会社
	名古屋鉄道株式会社
	高山商工会議所
	濃飛乗合自動車株式会社
	一般社団法人飛騨高山観光コンベンション協会
	奥飛騨開発株式会社
	一般社団法人下呂温泉観光協会
	株式会社JTB中部
	一般社団法人奥飛騨温泉郷観光協会
	株式会社日本旅行
	一般社団法人飛騨市観光協会
	株式会社ジェイアール東海ツアーズ

出典）下呂市刊行計画概要版（平成27年3月）より筆者作成

下呂市において、平成の市町村合併は対等合併であったことから、旧自治体エリアと協働して資源の活用を積極的に行っている。それは、観光資源を活用した商品作りが充実していることにもみられる。また、自治体境界線による阻害要因に関しては、施策的に小さく押さえることができる観光産業が中心であることから、従来から少ないと思われる。むしろ、広域観光を遂行していくことにより、周辺自治体を巻き込んで下呂市の独自の工夫を広げることができると思われる。

4-3 岐阜県白川村の観光施策と地域連携

白川村は、人口 1,800 人未満である。平成の市町村合併で合併をしていない。財政力も乏しく、産業も少ない。しかし、白川村には世界遺産登録されている合掌造り集落がある。この世界遺産を目的に年間 100 万人以上の観光客が訪れている。これは、定住人口は少ないが交流人口は、人口の 500 倍にもなっていることになる。すなわち、白川村は、観光産業を中心に生き抜いていく自治体であると言ってよい。

白川村は、高齢化が進み生産年齢人口が減少している。これは全国で見られる傾向と同じである。白川村は、人口を維持していくために観光を軸とした関連産業の創出に力を入れている。これも他自治体と同じく定住人口の確保と雇用の場の創出を目的にしているものである。白川村は人口 1,800 人であり、村規模の自治体の世界遺産だけで生き延びることを選択したことが特徴である。観光基本計画の内容は、大きく 5 つの項目になっている。5 つの項目は、①観光でみんなが豊かになろう、②動線に強く依存した営業から卒業し汗をかこう、③もう観光地化しているとは言わせない、④白川村は世界遺産だけではない、⑤旅行会社や知名度まかせの観光からの脱却である。これらは、白川郷ブランド化・六次産業化で、魅力をつくりだすことによる波及効果を求めている。そのためには、特産品などの開発・観光客への提供、資源の保全との連携、滞在型観光の推進・適度な観光客数の維持が必要であるとしている。

観光の目的像として心のふれあいの実現を掲げている。これは、心のふれあいにより村内外の協力体制を築くことができれば、単独の村として誇り高くあり続けることができるということであるとし、来訪者と村民との心のふれあいと村民同士のこころのふれあいが必要であるという 2 つの意味を有している。この点は、小さい自治体であるが故に取り組むことのできる施策であるといえる。また、広域連携の力を借りることで観光のレベルアップを図ろうとしている。白川村は、市町村合併により力を蓄えようとはしなかったが、自治体の力だけではなく、広く外部の力を味方にしようとしている。

表 3 の白川村広域観光の取組をみると、17 もの広域連携を組んでいる。これは、他自治体からみると、広域的な観光施策の中で白川村の世界遺産である白川郷を観光の目玉にすることは有益であると考えているからである。さらに、他自治体にとって白川村と有効的に連携を組めるのは、白川村が滞在型観光を目指しているものの現状としては滞在型になっていない点である。白川郷は、世界遺産であることから地域施設に手を加えることや使

表3 白川村広域観光の取組

協議会名	協議会加入自治体
白山国立公園岐阜県協会	郡上市、高山市、白川村
環白山広域観光推進協議会	岐阜県、石川県、福井県、白山市、郡上市、勝山市、大野市、白川村
環白山保護利用管理協会	環白山に関する民間組織、石川県、白山市、郡上市、白川村
白山林道振興協議会	白山市、白川村各地元協力会等
白山市・白川村観光都市交流に関する協定	白山市、白川村
飛騨観光宣伝協議会	JR東海、濃飛バス、飛騨3市1村自治体、飛騨3市観光協会
飛騨地域観光協議会	飛騨3市1村自治体
東海外国人客誘致促進協議会	東海4県、東海4件の参画自治体
天生県立自然公園協会	飛騨市、白川村
飛越能経済都市懇談会	富山県西部地域、石川県能登地域、飛騨3市1村自治体
越中・飛騨観光圏協議会	富山県西部地域の自治体、飛騨2市1村自治体
全国街道交流会議	全国の参画自治体
日本で最も美しい村連合	全国49の町村及び地域
松本・高山・金沢・白川広域観光ルート推進協議会	松本市、高山市、金沢市、白川村
飛騨高山観光コンペション協会	高山市、白川村、高山市の各観光協会等
北陸飛騨3つ星街道誘客推進協議会	金沢市、高山市、南砺市、白川村
日本のふるさと心の心を守り育てる飛越協議会	岐阜県、富山県、飛騨2市1村、富山市、砺波市、南砺市

出典) 白川村観光課

用目的を変更することが困難である。したがって、白川郷での民泊を拡張することは難しい。白川村としては、白川郷の南部地域にある町を宿泊地として売り込み観光資源の拡大を狙っている。これは、平成の市町村合併をしなかったことによる自治体の生き残り策といえる。白川村は、自治体境界における問題は、周辺自治体との中心距離が離れているため少ないといえる。白川村も高山市や下呂市と同様に観光産業が中心になっているため、広域観光の連携を組むことのメリットは大きいといえる。

白川村は、平成の市町村合併の時、岐阜県内であれば高山市との合併を模索していた。しかし、生活圏や経済圏を考えれば、石川県や富山県内の自治体の可能性の方が良いという意見も多くあったようである。実現性のある市町村合併を考えれば、高山市との合併になるわけであるが、村民の行政サービスの低下になると考えられる。高山市は、日本一大きな自治体であり市町村合併後の白川村への高山市での位置づけは、観光地であるということになりかねない。これでは、住民に対して日常生活に関するサービス提供の減少になると予測された。また、一次産業が少ないため六次産業にすることも難しい地域である。すなわち、白川村に対する産業育成の可能性も少ないと思われる。しかし、白川村だけでは戦略できないため広く協力を募ることを選択したのである。

おわりに

自治体は、税収や地方交付税も減少する中で、住民や民間企業に対して行政サービスや企業支援を積極的に行っている。それは、自治体間で競争し合いながら国民に居住地として選択してもらいたいという意識から生じている。国も地方創生を打ち出し、自治体独自の策を講じることを支援している。人口が減少し、生産年齢人口も減少する中で地方の自治体は、基礎的にある資源を活用しながら生き残り策を講じている。多くの自治体は、平成の合併において合併を選択した自治体も、独歩を選択した自治体も工夫を重ねる努力をしている。

このような背景をもとに、自治体は自治体間の連携をすることで、地域として競争力を持つようと考えている。国も連携中枢都市圏や定住自立圏による連携を促している。これは、一つ一つの自治体は小さく競争力を持たなくとも自治体間で連携を取ることで大きな塊として打ち出していこうとするものである。自治体間連携を組むことは、そもそも市町村合併を選択すれば良いのではないかという議論になる。しかし、少なくとも2点において市町村合併よりも自治体間連携を選択することの意義が存在する。一つは、県境に跨がる自治体が合併をできないことである。もう一つは、各自治体の連携によるメリットが一致することである。

県境に跨がる自治体の事例として、商工会議所等により構成されている中海・宍道湖・大山ブロック経済協議会と中海・宍道湖・大山圏域市長会が連動して協議を行っている。この仕組みは、市役所と商工会議所等が一体となることで県を超えた施策を作ることが可能になっている。

各自治体の連携によるメリットの一致の良さは、各自治体の比較優位を打ち出すことができる点である。財政力の減少している自治体は、財政支出の多くを義務的経費に充てられるため経常収支比率が上がっていく傾向にある。この経費は、自治体運営をするだけで精一杯になることを意味している。したがって、投資的経費が少なく自治体が独自性を出そうと思っても財政的に困難であり、自治体の知恵と工夫か、国からの交付金や補助金で生み出さなければいけなくなっている。自治体間の連携は、減少している投資的経費の部分を補うことが各自治体にできるためにメリットであると考えられる。しかも、連携に係る経費は、協働で支出する負担金のみである。その負担金の多くは、財政力に似合った負担になっており、財政に易しい仕組みをとっている。

そもそも自治体による施策は、自治体境界において民間企業へ阻害する効果を及ぼしている要素があるため、広域的に施策を立てることができる連携によって民間企業支援がし易くなると考えられる。しかし、実際に連携をとれている施策は観光施策である場合が多いといえる。それは、圏域で協力する方が力を持てる観光は手を組みやすいが、それ以外の産業はこれまでの競争関係があるので組みにくいいためである。広域にビジネスマッチングをする場合も異業種や観光関連はし易いといえる。

すなわち、観光は自治体にとって連携するメリットが大きく、自治体の境界による民間

企業への阻害要因も少ないといえる。

今後の日本は、人口減少と縮小経済のなかで現状を維持することが目標になるのかもしれない。その状況下で、観光施策は、これまでの社会資本を活用しながら、少額で、政策的タイムラグも少なく、大きな効果を期待することができる。日本の目指している観光立国にしていくためには、自治体間の観光資源の共有が有効であるといえる。特に地方の自治体は、自治体の境界を気にすることなく住民や民間企業が、生活圈や経済圏の範囲で意見が述べられる状況を作ることが地方の活力を生む基盤となると思われる。

最後に関門地域に本研究が示唆できることとして、下関市と北九州市は、県を跨いでおり県による施策を一致させることはできない。さらに、下関市は中核市であり、北九州市は政令市であることから制度的に自治体としての自立が行われている自治体である。近年議論が縮小気味であるが、道州制においても両市は一つになることはないのである。さらに、自治体同士が、制度的に一つになることはありえない状況にある。

この点を念頭におき、本研究で行った県境を越えた経済協議会の事例は、参考になるものである。下関市と北九州市は地理的にも両県の端に位置し、経済規模も大きい圏域になっている。この圏域が一つになり、研究事例のような経済界と市長会の連携を組むことができれば、九州地方と中国地方を繋ぐ圏域としても経済を活性化させることができると思われる。

また、岐阜県の事例は、下関市と北九州市とも広大な面積を有している。それぞれの自治体内の都市連携を組むことによる広域な経済圏域にある社会資源活用の可能性が研究からもみることができる。両市とも歴史的遺産が多く、観光資源が豊富であるといえる。自治体境界による民間企業への阻害要因は、両市とも大規模な行政故に大きなものがあると思われる。そうであるならば、民間企業に対する阻害要因の少ない観光施策をより強化することが両市の可能性を高めることができる。

ⁱ 規制改革メニューとして、都市再生・まちづくり、企業・開業、雇用、医療、歴史的建築物、外国人材の活用、農林水産業、教育、保育、近未来技術がある。

ⁱⁱ 地方自治法第 252 条の 19 第 1 項の指定都市又は同法第 252 条の 22 第 1 項の中核市（地方自治法の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 42 号）により人口 20 万以上の市に要件が緩和された中核市）であること等の要件がある。

ⁱⁱⁱ 地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 252 条の 2 第 1 項。

^{iv} 人口 5 万人程度以上であること（少なくとも 4 万人を超えていること）などの要件がある。

^v 事業所税は、日本の指定都市等が、都市環境の整備及び改善に関する事業に要する費用に充てることを目的として課す地方税である。人口 30 万人以上の都市が企業の業績に関係なく一定の規模以上の事業所に課す。

^{vi} 平成 22 年度国勢調査による各自治体および大山圏域 7 町村の人口、面積、産業構成は以下の通りである。鳥取県米子市の人口 148,271 人、面積 132.21 km²、産業構成（第一次産業 4.9%、第二次産業 21.5%、第三次産業 71.6%）である。鳥取県境港市の人口 35,259 人、面積 28.79 km²、産業構成（第一次産業 5.9%、第二次産業 31.3%、第三次産業 62.2%）である。島根県松江市の人口 208,613 人、面積 573.00 km²、産業構成（第一次産業 5.7%、第二次産業 19.1%、第三次産業 74.9%）である。島根県出雲市の人口 171,485 人、面積 624.12 km²、産業構成（第一次産業 6.8%、第二次産業 27.5%、第三次産業 65.7%）である。島根県安来

市の人口 41,836 人、面積 420.97 km²、産業構成(第一次産業 14.0%、第二次産業 33.6%、第三次産業 52.1%)である。大山圏域 7 町村の人口 56,571 人、面積 1,046.98 km²である。

vii 連携中枢都市圏を形成する場合には、5 市の中でも中心となる都市が必要であるが、5 市で中心になる都市を決めることは困難なため難しい。しかし、実質的な中心は、松江市と米子市である。

viii 平成 23 年度は、東日本大震災のため観光客数が減少し、3,481 千人である。

ix 高山祭や奥飛騨温泉郷の鶏芸などがある。

x 国選定重要伝統的建造物群保存地区等である。

xi 飛騨高山温泉、奥飛騨温泉郷、ひだ荘川温泉、四十八滝温泉、飛騨にゅうかわ温泉、塩沢温泉などがある。

xii 取り組みの内容は、ビジットジャパン案内所、誘導案内(多言語併記)の整備、外国語パンフレット・DVD、散策マップ作成、外国人観光客受入づくり、招聘・受入事業、無料公衆無線 LAN の整備である。

xiii 滞在日数は、欧米の観光客は 7 日間、アジアの観光客は 3 日間である。

謝辞

本研究にあたり、松江市役所、松江商工会議所、下呂市役所、高山市役所、白川村役場にヒアリングを行った。各自治体において、貴重なお話しや参考資料を頂き、調査に協力いただいた。また本研究は、本研究で事例に挙げた自治体以外にも数多くヒアリングを行っており、研究仮説の検証を行っている。関係各位に感謝を申し上げたい。

参考文献

愛知大学総合郷土研究所編 『県境を越えた地域づくり ―「三遠南信地域」づくりを中心に』 岩田書院 1998 年 3 月

牛山久仁彦編著 『広域行政と自治体経営』 ぎょうせい 2003 年 5 月

高寄昇三 『「地方創生」で地方消滅は阻止できるのか ―地方再生策と補助金改革』 公人の友社 2015 年 2 月

林宜嗣・21 世紀政策研究所監修 『地方再生戦略と道州制』 日本評論社 2009 年 8 月

水谷利亮 「新たな広域連携モデル構築事業にみる自治体連携の分析：序論 ―下関市・北九州市・備後圏域、宮崎広域圏の事例から―」 関門地域共同研究会 2015 年 3 月

参考資料

白川村役場 「白川村観光基本計画」平成 25 年 3 月

下呂市観光課 下呂市観光計画概要版

高山市役所 「高山市第八次総合計画 2015-2024」

高山市商工観光部観光課 国際観光都市飛騨高山―観光振興による地域活性化資料

松江市役所 松江市まち・ひと・しごと創生＜人口ビジョン＞＜第 1 次総合戦略＞全体像

[資料]

平成 27 年度関門地域共同研究会 成果報告会 ミニシンポジウム「今後の新たな関門連携に向けた展望」開催記録

日時： 平成 27 年 6 月 11 日（木） 14:00～16:00（うちミニシンポジウム 15:15～16:00）

会場： 西日本総合展示場新館（AIM ビル）3 階 314・315 会議室

主催： 関門地域共同研究会

パネリスト：

一般財団法人山口経済研究所 調査研究部長	宗近 孝憲 氏
西南女学院大学観光文化学科准教授	木沢 誠名 氏
北九州市産業経済局観光にぎわい部門司港レトロ課係長	徳山 幸弥 氏
カモンFMパーソナリティ	橋本 みほ 氏
下関市立大学経済学部公共マネジメント学科教授	水谷 利亮
北九州市立大学都市政策研究所准教授	宮下 量久

コーディネータ：

北九州市立大学都市政策研究所准教授	南 博
-------------------	-----

※登壇者の所属は開催当事のもの

1. 趣旨説明

〔北九州市立大学 南 博〕

それでは定刻となりましたので第 2 部のミニシンポジウム「今後の新たな関門連携に向けた展望」を開始させていただきます。私は第 2 部のコーディネーターを務めさせていただきます北九州市立大学都市政策研究所の南と申します、どうぞよろしく願いいたします。お手元にホチキス止めた少し厚めのペーパーがございます、これをご覧いただきつつ進めさせていただければと思います。

まず初めにパネリストの皆様をご紹介します。ステージ中央から、山口経済研究所調査研究部長の宗近孝憲さんです。西南女学院大学観光文化学科の木沢誠名さんです。北九州市産業経済局観光にぎわい部門司港レトロ課の徳山幸弥さんです。下関市のラジオ局カモンFMパーソナリティの橋本みほさんです。それから第 1 部で研究報告を致しました関門地域共同研究会のメンバーから下関市立大学の水谷利亮さんです。同じく北九州市立大学の宮下量久さんです。以上のメンバーで進めさせていただきます。

今回のシンポジウムの趣旨でございますが、ペーパーの一番上のところに「趣旨」ということでお示しさせていただいております。今回のシンポジウムは、地域活性化あるいは地方創生に大きな役割を果たすということが期待されています「産学官」「金融」「言論」そして「住民」といったそれぞれのお立場のパネリストの方をお招きをしております。そして主として、市民交流や教育文化活動、観光面の連携を関門地域の活性化に結び付ける、できれば経済的な活性化も視野に、新たな関門連携に向けた展望を議論しようというものでございます。

限られた時間の中ですので、二つに論点を絞って各パネリストの皆様にご発言をいただきたいと考えております。ひとつは「現在の関門連携の取り組み成果と課題」です。もうひとつは「今後の関門連携充実に向けた展望や期待」。この2点に論点を絞りたいと思います。そして最後にフロアの皆様方とディスカッションの時間を設けたいと思っております。

2. 論点① 現在の関門連携の取り組み成果と課題

〔北九州市立大学 南 博〕

それではひとつめの論点、「関門連携の取り組み成果と課題」に入っていきます。第1部においては、関門連携の現状や課題に関する内容を含んだ報告がございましたが、お手元の資料の3ページ目以降に「関門連携に関するこれまでの取り組み」について整理をしております。例えば3ページ目では、平成19年7月2日に宣言されました「関門連携共同宣言」について、関門の5連携、すなわち「市民交流」「経済活動」「教育文化活動」「交通環境」「行政間」の連携を推進する旨の宣言をお示ししています。そして、それに基づいた取り組みなどについて、次のページ以降に詳細について整理をさせていただいております。説明につきましては省略をさせていただきますが、現在でも様々な連携が行われています。

本日パネリストとしてご登壇いただきました皆様方は、様々な形で「関門連携」に関わっておられます。それでは、各パネリストの皆様方が取り組んでおられる現在の関門連携のご紹介や、感じておられる課題についてご発言をいただければと思います。

それではまず木沢さんからお願いを致します。

〔西南女学院大学 木沢 誠名 氏〕

西南女学院大学観光文化学科の木沢でございます。専門は観光事業論でございます。

皆様方のお手元の、カラフルな「れとろこまち」という資料をちょっとご覧になっていただけますでしょうか。私、実は根っからの観光屋でございまして、旅行会社から航空会社へ参りまして、それから大学の教員になっていきます。要するに「人集め」しか知らないという人間でございます。大阪の大学から移って参りまして今こちらの方に単身で来ておりますので、自分で「単身タイガース」と言ってますけども、5年前から小倉に参りまして、この関門に…、関門といっても門司港の方なんですけども、着目いたしまして、素晴らしいところです。ただ非常に北九州市はハードはきれいに整備したんですけれども、まだソフトが足りない、という問題意識を市がお持ちでした。私はどちらかというと観光屋ですからソフト屋でございまして、学生たちがこういう大正時代の着物を着付けさせていただく、ということで北九州市さんと話したらですね、ちょうど北九州市さんもこういったことを考えていらっしゃいました。ただ民間でおやりになりますと数千円かかるのですが、学生がやりますので千円でやれる。ということでございます。

今年で5年目に入っております。年間40日間くらい春と秋と営業しております、だいたい年間で40日間で700人くらいのお客様があり、外国人の方も非常に多くございます。そこで2012年、やり始めてから2年目にですね、この「れとろこまち」にお越しいただく方々と、それからそれ以外の門司港レトロ地区の街頭といいますか、観光地でうろうろしてらっしゃって、かつツアーバッチを付けていらっしゃらない方にアンケート調査をいたしました。いろいろやったんで

すが、今日みなさんにお話するのは、「何時間くらいこの関門地区で滞在なさいましたか」、あるいは「滞在なさるご予定ですか」、「いくらぐらいお使いになりましたか」などということです。

着物利用者と、そうではない団体客でもない方。そこでの結果は、驚くべき結果が出てまいりまして、まず消費額でございますけれども、街頭でアンケート取ったときは平均で 3,577 円。これは一泊なさる方もおられると思います。ところが着物を着た方はなんと 2.31 倍の 8,283 円に跳ね上がるという効果が出てきました。それから、「何時間くらい滞在なさいますか」ということにつきましては、街頭のアンケートは 3.1 時間、着物については 5.0 時間です。かつ着物を着た方は「どこからお越しになりましたか」、という質問では、なんと北九州市を含む県内が 70.4%ですから、着物利用者の 7 割は県内なんですね。要するに、県内の方が門司港に来て、いわゆる私どもの観光の世界でいう「ハレ効果」はほとんどないわけですね。要するに散歩がてらにきた人のわけです。しかしながらこの 70.4%の方々が「れとろこまち」の主要なお客様であるにも関わらず、消費額が 2.31 倍に増える、つまり着物効果なんですね。非常に大きいということがここで実証されました。

そこで、こういう成果を踏まえて、今年から下関市さんが『ぜひ「れとろこまち」を出張でやってくれないか』ということで、これが下関市でしている「出張れとろこまち」です。私どもの学生が、旧秋田商会ビルが 100 周年ということで、ここに畳の部屋がございますので、ここで受付してやっています。最大の呼び物は、下関市の 3 つの大学の外国人の女子留学生をこの着物を着て散歩していただいて、私どもの学生が案内して亀山八幡宮とか色々なところに行って、そこで感じたことや見たことを SNS で、かつ母国語で発信していただくことをやってる最中です。

これはテレビでも他のメディアにも取り上げてられています。そこでひとつのお店にポイントつけてるわけですね。つまり、あるお寿司屋さんでメニューにはないものを出していただいて、それを SNS で母国語で発信した後に、これから 6 か月間でどれだけこのメニューを注文するか、ということです。そのメニューは一般のメニューには出てないんですね。おそらく SNS の写真を見せて「これこれこれ」というふうに母国語で言うだろうと思うんですね。それで SNS の効果を測っているということを今やってる最中でございます。

時間が短いので、課題については第 2 ラウンドで少しお話しさせていただきたいと思います。

〔北九州市立大学 南 博〕

どうもありがとうございます。それでは続きまして徳山さんの方からお願いいたします。

〔北九州市門司港レトロ課 徳山 幸弥 氏〕

門司港レトロ課の徳山と申します。私の方は今、観光部門の部署にいますけれども、3 月までは企画部門で広域連携の担当しておりました。そこでどのようなことをしていたかという、関門連携の方も担当しておりました。下関市と北九州市がどういう行政間連携を今までやってきたかということを簡単に説明させていただきますと、昭和 62 年から両市の市長によるトップ会談を行っております。これは不定期的なんですけど現在まで 13 回ほど両市長によってトップ会談が行われております。

先ほどもお話がありましたが、現在、両市の間は毎日だいたい 1 万人弱の方が通勤通学で行き来しております。下関市から北九州市がだいたい 6 千人強、北九州市から下関市が 4 千人弱、と

いう行き来があります。一体的な生活圏を有しておりますので、いろいろ関門連携というのは、市民の方々は特に意識はしておられなくても、今まで連携してきました。

その主なものとしては、皆さんご存じの関門海峡花火大会。これにつきましては昭和 63 年からやっております、今年も 8 月 13 日に行く予定で進んでおります。そのほかにもちょっと堅いところであれば、関門景観条例、図書館の広域利用、高齢者の施設利用、こども文化パスポート、そういったことをやっております。先ほど少しご説明のありました資料に載っておりますけども、だいたい今現在 40 くらいの事業をやっております。最近では 3 年ほど前に次世代若者交流イベント、いわゆる「街コン」を行いました。一昨年は韓国での関門共同プロモーションなども行っています。

そのような中、第 1 部で報告もありましたが、昨年、総務省が新たな広域連携モデル構築事業というものを募集しまして、そこに下関市さんと北九州市の方で提案したところ、全国で 9 地域の中の一つとして採択されました。その中で行った事業としましては、関門地域経済戦略会議というものを行いまして、この地域がどのように経済成長していったらよいかということを、コーディネータの南先生にも加わっていただいて、活発なご審議をいただきました。

他にも、韓国での「モードツアー国際旅行博」に共同出展したり、公共施設の共同利用の調査をしたりしております。

また、その一環としまして、今の私の所属とも関係あります「門司港レトロ地区と唐戸地区での関門フリーWi-Fi の実証実験」を行っております。これについて触れさせていただきますと、昨年の 10 月から今年の 2 月にかけて、観光客の利便性を高めるために観光施設等に公共の無線 LAN、いわゆる Wi-Fi 付きの自動販売機を設置させていただきました。皆様もご存じのとおり、今、外国人の観光客で日本を訪れる方が増えております。関門地域という単位での数字は無いのですが、北九州市全体として観光動態調査から引いてきますと、平成 23 年が 6.5 万人、24 年が 11.4 万人、25 年が 13.2 万人という形で、外国人の観光客が増えてきております。そこでいろいろアンケート等をしますと、韓国とかが特にそうなんです、スマートフォンの利用が活発でございまして、それを使って観光客の方に Wi-Fi を使っていただいてトップ画面から下関や門司港の観光ガイドに繋がる仕組みをつくりました。利用者は段々と 11 月、12 月、1 月という形で増えてきておりますが、なにぶんモデル事業のため、一応 2 月で実証実験を終えております。この時にシステム導入したのが 11 施設 13 か所でございます。現在も門司港と唐戸地区 7 か所に Wi-Fi を設置しております。このような形で、観光推進に向けて関門連携で取組みを進めております。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。それでは続きまして橋本さんお願いいたします。

〔カモンFMパーソナリティ 橋本 みほ 氏〕

よろしくお願いいたします。下関のラジオ局カモンFMというラジオ局でパーソナリティをしております橋本と申します。私が申し上げる内容は先生方と違ひまして、統計データに基づくものではないので、リスナーさんからいただいているメッセージであったり、例えば外に中継、取材に出かけたときにその方から聞く情報・デモに基づくお話とさせていただきます。ご了承ください。

カモンFMは今年の7月で丸17年を迎える下関市市役所の近くにありますラジオ局です。地域密着型ラジオ局ということでラジオの会社としてのモットーは「オールリスナー・オールパーソナリティ」でございます。これはどういう意味かと言いますと、下関全員がリスナーさんでありパーソナリティさんです、ということで、私もパーソナリティではありますが、門司に住む門司出身の一主婦で子育て中の母でございます。

カモンFMに所属しておりますパーソナリティ15人おりますが、ほとんどが主婦、子育て中の主婦であったり、もちろん働き盛り世代の男性もおるんですけれども、女性が圧倒的に多いです。私どもがラジオから発信するものは、いわゆる全国区のテレビ、それからAMラジオのような綺麗な日本語で綺麗なアナウンスをして綺麗な情報を伝えるニュースを伝えるということよりも、地域の情報をより身近に感じていただく、今起きていることを伝えるということを目的としております。私は北九州で育ちましたけれども中学高校と下関に通いまして大学卒業後も下関で働いておりますので、北九弁と下関弁のバイリンガルだと私自身は思っております。ですので、番組の中では下関弁を使ってコーナーを進めていくこともありますし、リスナーさんから頂くメッセージには方言が混じっているものがとても多くあります。

その中で最近もっとも下関と北九州の違いといいますか、「あ、ここか」と思ったことが一つありました。昨年、下関駅がリニューアル致しまして、シネコン、大型映画館がオープンいたしました。その時に映画の情報をラジオから発信したんですけれども、リスナーさんの多くが、今まで下関に映画館があったんですけれども大型のシネコンではなかったために小倉で観ていたものを「やっと地元で観ることができる」という意見をとても多く寄せていただきました。そのことによって私達も北九州の情報をこれまでも発信しておりましたけれども、より下関の地元の情報として求められているものは何なのかなと考えました。日々放送する上で、求められていることを考えながら話しておるんですけれども、

じゃあラジオの聴取率、どこでどなたが聴いてくださっているのかというのは、正直わかっておりません。聴取可能エリアは北九州市ですと門司区、それから小倉北区です。下関市内は全域、それから山陽小野田市でお聴きいただいております。ただ現在ラジオというのはとても便利でして、世界中のラジオをスマートフォンのアプリで聴くことができます。ですので、下関にいても下関の情報が要らない人間は下関のラジオを聴く必要がありませんので、逆にいいですと全国どこからでも下関の情報をお聴きいただける、という状況の中で、じゃあ下関の何を伝えるのか、そして下関以外の情報をどの程度伝えるべきなのか、というのが私たちの課題でもありますし、どういことを求めているのかということを探している現状です。

先ほど木沢先生のお話しにありました大正袴なんですけれども、下関の旧秋田商会で私も体験をいたしまして、大正袴を着て…、ラジオなのですが袴を着て放送しました。その様子を写真に撮りまして、フェイスブックにアップしましたところ、北九州の方ももちろん全国の方から反応がありまして「今度の土曜日行ってみようと思います」という声もありました。

ですので、ラジオでの発信ではありますがラジオ以外の発信もやっていかなければいけないんだなあというところ、それから関門のエリア自体がもうひとつの地域であることを認識していかなければいけないんだなあということを日々感じているところでございます。以上です。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。続きまして宗近さんお願いいたします。

〔山口経済研究所 宗近 孝憲 氏〕

宗近と申します。

配付資料に、「若者男性の学歴」という4枚のグラフをお付けしています。増田レポートにしろ地方創生にしろ、東京一極集中が大きな問題であるということが言われているんですが、左上にその東京の若い男性の学歴をみたグラフがあります。全国と比べると大卒が5割以上いて多いですが、高卒はそこまでは多くない。つまり、若い人が東京に集中しているというのは、高卒だろうが大卒だろうが皆こぞって集中してるわけではなく、大卒が集中していて、高卒はそんなに集まってるわけではないのです。だからこうした構成比のバランスになっています。みんなが大学に行くようになって、大学に行って卒業したら東京に就職してしまっただけで帰って来ない、というのが東京一極集中の原因であることが、このグラフ一枚でわかると思います。

右のグラフは福岡市です。福岡市も一緒なんです。福岡市はダム機能を発揮していて、これで若者が県外に流出するのを止めてくれているわけなんです。要は、動くのは「大卒が動く」ということで、その大卒の職場が福岡にあるので、そこがダム機能を発揮できており、だから人口も増加し続けているということになっているのです。

そうすると、ダム機能を発揮しているところがあればその周辺はそこに通うこともできますし、そのダム機能を活かして周辺も連携して地域をつくっていくという広域の考え方ができる、ということになるわけなんです。けれども、福岡市と違って、左下のグラフの北九州市の場合は、むしろ高卒の方は全国平均より多く、大卒が全国平均より少ないという状況です。つまり工業地帯ということで、高校卒業して工業地帯で就職するような時代はどんどん人が集まって人口も増えたのですけれども、皆が大学進学行くようになって大卒として就職しようという時代になった時に、北九州市の場合は職場が少なく、むしろ政令指定都市でありながら北九州で高校を卒業した子さえ結局は外に出てしまっているというのが現状になります。

これは隣の下関市も全く同様です。

つまり、下関市からみると、福岡市の隣にあるという連携の仕方と、北九州市の隣にあるという連携の仕方は意味が違ってくことに当然なってきます。ダム機能を持った都市を中心にした連携ではなくて、結局、同じエリアで同じ立場で、もっと広域的に総合力を発揮していくという連携になってくだろうと思うわけです。

ではどういったエリアなのかというと、東九州道ができ、山陰道もできるという状況の中で益々、本州と九州の結節点、あるいは東アジアとの日本とのゲートウェイという位置づけにおいて同じエリアであるということになります。「片方が欠けると結節点に成り得ない」ということで、両者でやっていかなくてはならないというのが、地方創生の中で地域特性を活かした地域の振興方策だろうと思います。

どちらが欠けてもダメで、両者でやっていかなくてはならないという状況の中ではありますが、その取り組みについてはそれほど十分できていないのではないかと、ということが現状の課題ではないかと思っています。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。みなさん非常にコンパクトにまとめていただいて大変ありがたく存じます。皆様それぞれのお立場から、関門連携に現在取り組まれている内容ですとか、課題についてお話をいただきました。今の各パネリストの皆さんの話をお聞きになってどのように感じたかを、宮下さんにお願いします。

〔北九州市立大学 宮下 量久〕

宮下です。私はちょうど1年前に北九州市に来たばかりでして、今日お話を聞いて、関門連携に皆さん非常に熱心に取り組まれているということがわかりました。下関市と北九州市で切磋琢磨して、いい所は真似するという善政競争をやってほしいと思いました。

個人的な反省を言えば、私は前職でPHP研究所というところにおりまして、道州制の区割りとかを考えておりました。100パターンくらい考えたのですが、この関門地域をどう線引きするか非常に悩みました。最終的には社長命令で「関門で切ろう」ということになってしまったのですが、そうした発想が国の発想なんだな、と非常に反省しました。

先程お話しいただいたような連携の取り組みが、こうした機会に、より市民の皆さんに広まればいいな、と思います。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。

3. 論点② 今後の関門連携充実にに向けた展望や期待

〔北九州市立大学 南 博〕

それでは続いて2つ目の論点「今後の関門連携充実にに向けた展望や期待」に移ります。現在の皆様の取り組みや他の視点なども踏まえて、今後の関門連携充実にに向けたお考え等についてお聞かせいただければと思います。まず木沢さんの方からお願いをいたします。

〔西南女学院大学 木沢 誠名 氏〕

先ほど申し上げた「れとろこまち」の目的は、滞在時間の延長と観光消費額の向上です。10万人が日帰りで来るよりも、5万人の宿泊客の方が消費効果は高いわけです。どうやって滞在時間を延ばすのかということを、今仕掛けているところでございます。

そこでひとつ課題があります。例えば観光には「ラケット理論」というものがありまして、ラケットの「柄」が長いほど「面」も長いということです。遠くから来た人ほど、周遊する範囲が広いということなんですね。それで、パンフレットを幾つか持ってきました。例えばこのパンフレットはハングルですが、ここに小倉と下関がちゃんと載っているんです。作成したのは民間のようですが、協賛が北九州市と下関市になっています。一方、これは北九州市が作っていらっしゃるハングルと英語と中国語のウェルカムカードですが、これには北九州市しか載っていません。それから、これは北九州の観光協会が作られたと思うのですが、北九州しか載っていません。そ

れからこれは関門を合わせた地図ですが、J R九州が自分達の路線ではない下関をちゃんと載せています。このように実に様々です。

行政の方々が色々と連携してきたのわかりますけども、観光客にとっては実は下関が山口県なのか福岡県なのかとかは、全く何の意味もないのです。「広域」と行政の方はおっしゃりますが、この「関門」という海峡のロマンを中心にして、ぜひとも誘客することをやっていただきたいと思います。

そうしますと、今「ラケット理論」と言いましたが、例えば福岡市の方々がぶらっと来て関門と萩に行くことは普通ないわけです。しかし関西人は、萩と関門を周ります。ラケットの柄が長ければ周る所が広いということです。そういう意味では、韓国マーケット、中国マーケットに出すときの関門、福岡あるいは山口の萩などのエリアと、関西あるいは東京に出すときのエリアは当然違うわけです。そこをしっかりとターゲットを絞って絞って絞り込んでいかなくてはなりません。どこにはどんなものがある、ということ連携して出していけないといけません。むしろ中国人や韓国人には、関門プラス九州全部、あるいは萩や広島といった出し方が効果的かなとも思います。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。それでは続きまして徳山さんお願いします。

〔北九州市門司港レトロ課 徳山 幸弥 氏〕

今の木沢先生のお言葉、かなり心に染みております。私どもも決して一緒にやっていないというわけではありません。関門海峡観光推進協議会を平成 9 年から創設しており、本日の配付資料の「かんもん海峡ウォーカー」などを作成し、「関門」という形で、今、PR しております。

また、インバウンドを狙って台湾とか韓国の方にもプロモーションをかけておりまして、その中で、先ほど御指摘のあったように観光客は門司港レトロ地区だけに来ようと思ってるわけではないのです。東京、関西の方が九州の方に来てどこか回りたいという時、門司港レトロだけで滞在時間を増やすのは難しいので、唐戸の方に行っていただいて回遊性をもたせて長く滞在していただく、というのが現在課題になっております。

また、門司港、下関だけではホテルも少ないので、滞在は小倉でも良いですし、山口の方は温泉もありますし、そのあたりを繋いでいって一つひとつの点が繋がって線になって、そして面のように広がっていく、そういったことによって、この地域の経済が活性するのではないかと考えております。

今考えておりますのは、先ほどの研究報告にあった新たな広域連携とも関連しますが、北九州市と下関市だけの連携では弱い面があります。下関市は山口県の中の一番大きな市、中核市であり、山陽小野田市や長門市と連携していくことも必要になってくると思います。北九州市も福岡県北東部地域、特に中間市・遠賀郡 4 町などとは古くから繋がっておりますので、そういった各地域のリーダーを両市が務めつつ、その 2 市と一緒に力を合わせてやっていくことが重要かと思っております。関門だけではなく、この地域全体で広域連携し、地域を活性化していきたいと思っております。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございます。それでは橋本さんお願いします。

〔カモンFMパーソナリティ 橋本 みほ 氏〕

私が行っている仕事は、住民の皆さんとの会話、ラジオを通しての会話だと思います。ラジオ局を運営するにあたり、広告収入はとても大きな要素になります。下関のラジオ局ということで、スポンサーさんはほぼ下関、地元のスポンサーさんです。そうすると、番組を作る上でスポンサーさんのイベント、催事をご案内する機会がとて多くなります。「じゃあ北九州は？」となると、コミュニティFMは北九州にも幾つもありまして、そちらで地元の事を放送しています。この両市のコミュニティFM局が、同じように同じ量だけ双方の情報を放送できれば、もっと交流が深まるのかなあと、日々感じています。

リスナーの住民の方は美味しいものがあれば行きますし、買いたい物を売っていれば関門海峡を渡ると思います。放送していて、北九州の情報を流した時に「おもしろかった」「行きました」という下関の方もいらっしゃいますし、北九州で聴いてくださってる方が「この前、下関に行きました。こういうところが面白かったです」という感想をラジオに寄せて下さることもあります。

行政の皆さんは本当に連携をされているのですが、イベントを発信する場所はやはりそれぞれの地域なのかなと思います。例えば下関市の観光課さんからいただくチラシ、下関の色々なお店からいただくチラシをもとに私達は放送する、ということが前提としてあります。ぜひこの場をお借りして北九州のみなさんをお願いしたいのは、下関にも北九州の情報をどんどんいただきたい、ということです。私も関門トンネルを毎日通って仕事に行っておりますので、もっともっとたくさんの交流ができ、ラジオを通してご案内ができればいいなと思います。

最後に、「カモンFM」の「カモン」は、「関門」と掛っています。「かんもんFM」ということで「カモンFM」、という洒落になっておりますのでぜひ覚えていただきたいと思います。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございます。それでは宗近さんお願いします。

〔山口経済研究所 宗近 孝憲 氏〕

結論的には一つだけお話ししたいのですが、やはり「下関北九州道路」いわゆる「関門海峡道路」が必要だろうと思います。

先ほどお話ししましたように、どちらの市が欠けてもダメで、両市で広域に展開していこうというときに、現在は北九州市の東側のルートしかない道路交通の状況ですので、どうしても北九州市の東側とだけの連携に片寄ってしまいます。これは、アンケート調査結果でも北九州市民の東西に分けると明確にはっきり意識の違いが出ますし、通勤の面では下関市との間で通勤している人は北九州市東部の人が圧倒的に多く、東西で全くボリュームが違います。

このように、今はある意味、「片肺飛行」のような形で、機能が半分しか発揮できていません。「下関北九州道路」ができると両肺飛行できるようになって、そうなるこそ初めて2市で本当に広域的結節機能を活かして新たな大卒者の雇用の場も生まれ、新たな地方創生というものがこ

の地域で起こるのではないかと思います。そうすると、この地域がダム機能を発揮できるような地域になれるのではないかと思います。

こうした流れで考えても、やはり「下関北九州道路」は必要であり、ぜひ道路ができると良いなあ、と思っております。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。各パネリストの皆様から今後の展望や期待ということでお話をいただきましたが、お聞きいただいてどうお感じになられたか、水谷さんをお願いします。

〔下関市立大学 水谷 利亮〕

先ほどの宮下先生の研究報告もそうでしたけれども、施設側と住民のギャップ、これも永遠の課題であり、行政の課題としてもあると思うのですが。それは置いておいて、下関市民と北九州市民が相互に感じている意識のギャップが先程から引っかかっております。

皆さんのお話も聞きながら、「下関市民から見ると北九州市は結構大事」なのだろうなと思います。私は5年前に土佐から脱藩して長州に来たのですが、やはり小倉の方が仕事やプライベートで行くときにわくわくするのですね。映画館もたくさんありますし、帰りに新幹線に乗る時に駅の立ち呑みで美味しい魚と酒を呑んで帰ってくる、これも非常に楽しみで、なんかわくわくするんです。でも、同じように「北九州市民が下関市にどれだけわくわくを感じているのか」という点については、ちょっと疑問に思っております。

ひょっとしたらこれから連携を進めるためには、経済規模とか各種指標には違いはありますが、「対等性」が大事じゃないかなと思うんですね。下関市民が北九州市に感じている魅力に比べて、「じゃあ、北九州市民がわくわくするような下関の魅力って何？」と考えると、改めてクエスチョンマークが出てきます。

こういった点を皆さんがどう思っておられるのか、というのをお聞きしたい。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。本来であれば、今の水谷さんの問題提起から議論を更に深めていきたいところではあるのですが、時間が限られておりますので、別の機会にさせていただきたいと思います。

4. 質疑応答

〔北九州市立大学 南 博〕

それでは、せっかくお集まりいただいた皆さん方から、パネリストの方にご質問等があればぜひ頂きたいと思います。ご質問のおありにある方は、挙手をいただけますでしょうか。

〔来場者からの質問1〕

感想ですが、今の水谷さんの話に関連します。

私は1年ちょっと前まで北九州から下関に通っていた者ですが、先ほどの市民の「わくわく感」というものは、少し言い換えると「片思い」という感じがします。下関から北九州に片思いをする人はかなりいるけども、逆はほとんどいないのではないかと。これは連鎖になっているのではないかと思います。北九州から福岡に「片思い」する人、あるいは「わくわく感」を持っている人はたくさんいるけども、逆はあまりいないのではないかと。では福岡は東京あるいは他都市を見ているのではないかと。こうした「片思いの連鎖」という状況の中で、連携というのを一体どうしていくかというのが一つの問題ではないかと思うのですが、そのあたりをお聞きしたいです。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。ただいま「片思いの連鎖」の中でどう連携していくか、というご質問がありましたが、パネリストの皆さんいかがでしょう？ では木沢さんお願いします。

〔西南女学院大学 木沢 誠名 氏〕

観光の分野では、基本的には「日常と異なるものを求める」ということがあります。明後日から学生を連れて東峰村にグリーンツーリズムで行くのです。学生たちはわくわくしてます、ホテルを見ることができる、小川で足を洗える、ということですね。

おそらく北九州市民は福岡に恋をしている。それは自分達に無いものを求めているからなのです。ですから、小倉から見て下関の繁華街は面白くないのです。私は大阪や東京に住んでいたのですが、福岡の天神なんて、本当に只の「大阪・東京の小型」ですよ、面白くも何ともない。ですからそういう意味でいきますと、北九州あるいは小倉にないものを、下関は非常に広いわけですから、都市住民が感じたい「新奇なもの」をきちんとアピールしていくということがよいのではないかと、思います。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。その他ご質問ご意見のある方いらっしゃいますでしょうか。

〔来場者からの質問2〕

北九州の持っている内部資源の「産業」というキーワードについて、今日お話されてる観光との関係でどう考えるか、非常に大事かと思います。どちらかというとな産業観光については、今年、安川電機さんとかTOTOさんが色々と施設を整備していますが、「点」の状況だと思います。今後の見通しとして、そういった「点」を、下関市と一緒にたって産業観光のコースをつくるといったような動きが見えているのかどうかをお教えいただきたいなと思います。

〔北九州市門司港レトロ課 徳山 幸弥 氏〕

私の方は産業観光は少し詳しくないのですが、皆さんご存じのように世界遺産登録に向けて活動が行われておりまして、多分7月初旬くらいに八幡製鐵所の旧本事務所などが登録される予定です。まだ正式には決まっていますが。また北九州は産業観光という形で、滞在型の観光客を呼び込もうということで工場夜景に数年前から取り組んでおりますし、先ほどおっしゃった安川電機のロボット村やTOTOの新しいミュージアムの整備が進んでいます。こうした動きと今後

こういった形で連携していくかを、市の観光にぎわい部で現在色々と検討しているところです。また、MICE 推進課という組織を作りましたので、数年先には北九州スタジアムもできますので、大きなイベントなどを持ってこようと動いております。産業観光につきましては、あらゆる面であらゆることが観光に繋がるような形で今動いているのが現状でございます。

下関市の方も造船や漁業の盛んな街でありますし、下関市が合併して昨年でちょうど 10 年になってると思うのですが、今色々と動いているはずですので、連携できればと思っている状況です。

〔山口経済研究所 宗近 孝憲 氏〕

産業観光だと、両市で産業の質が違い、コンテンツ的に両市揃った方が良いという理由が付けにくい面はあると思います。

もちろん下関市の唐戸と門司港はものすごく盛り上がっているわけですが、それはある意味、観光地として運命共同体だから、という意識があるからだろうと思います。MICE では先日、日本糖尿病学会という 1 万 2 千人規模の学会が下関で開催されましたが、それは事実上、北九州市と一緒にやったような感じです。ビジネスホテルとかの関係で、両市で連携しています。それもやはり運命共同体意識があるから一緒にやる、ということでやっているんだろうと思います。

水谷先生からの問題提言にも関わりますが、両市で「自分達は運命共同体なんだ」、「ロケーション的にも地勢的にも結束して運命共同体でやっていかなくてはいけないんだ」という意識を両市民が持てるようになれば、かなり「わくわく感」についても意識が変わってくるのではないかと思います。こうした点がこれからの課題になるのではないかな、と私はそんなふうにも思っています。

〔北九州市立大学 南 博〕

ありがとうございました。まだまだ色々と議論を深めていきたいところなのですが、定刻となってまいりました。

今、様々な課題や今後の展望について各パネリストから発言がありました。今後、関門地域共同研究会においては、こうした地域の課題、あるいは要望等に応えるべく、様々な調査研究を進めていきたいと考えております。

それでは以上をもちまして、ミニシンポジウム「今後の新たな関門連携に向けた展望」を終了いたします。どうもありがとうございました。



写真 ミニシンポジウムの様子

執筆者紹介

宮 下 量 久 （北九州市立大学 地域戦略研究所 准教授）

内 田 晃 （北九州市立大学 地域戦略研究所 教授）

南 博 （北九州市立大学 地域戦略研究所 准教授）

木 村 健 二 （下関市立大学 教授）

佐 藤 裕 哉 （下関市立大学 准教授）

水 谷 利 亮 （下関市立大学 教授）

難 波 利 光 （下関市立大学 教授）

宗 近 孝 憲 （一般財団法人山口経済研究所 調査研究部長）

以上執筆順

（所属は平成28年3月現在）

関 門 地 域 研 究 第25号

平成28年3月31日 発行

発行所 関門地域共同研究会
〔平成27年度事務局〕

下関市立大学附属地域共創センター
〒751-8510 下関市大学町二丁目1番1号

☎083(254)8613 FAX083(253)1622

印刷所 株式会社アート