

2024
Vol.31
関門地域研究

観光

はじめに

2023（令和5）年度の「関門地域共同研究会（以下、本研究会）」のテーマは、「観光」です。このテーマは、本研究会で幾度となく取り上げられています。このことがわかったのは、2022年度に発刊した「関門地域研究 Vol.30」によって、本研究会が発足してからの30年間に渡る研究成果を振り返ることができたからです。具体的には、1997（平成9）年度に「関門経済圏の産業構造 海峡都市圏の研究（1）」の中で初めて、観光業について触れられています。しかし、本研究会において観光を主テーマとして取り挙げたのは、2003（平成15）年度から2004（平成16）年度の2か年に渡っての「関門地域の国際（インバウンド）観光振興」と2015（平成27）年度の『空港』『観光』『自治体間連携』の2回です。その他は、主テーマになり得なかったものの一研究として2005（平成17）年度、2006（平成18）年度において観光に関する研究論文が発表されています。このことから今回、「観光」を主テーマとして取り上げるとなれば、大きな括りとして3回目となります。本研究会が今年度の主テーマとして取り上げる理由は、次のとおりです。

本研究会が研究フィールドとする関門地域は、今も、昔も変わらず存在し続けています。そのような中、私たち人類は2019（平成31）年12月に突如発生した新型コロナウイルス感染症（以下「コロナ」という。）拡大により、これまで当たり前とされてきた生活習慣が大きく変わってしまいました。このことにより、同じ関門地域であっても、その地域に対する人々の見方や行動が生活習慣に合わせて変わってしまっていることに疑う余地がありません。これは、仕方ないことかもしれません。このような時代の転換期だからこそ、関門地域に数多く的一般の人々が関わる課題について考えてみれば、必然的に「観光」へ注目せざるを得ません。そこで、本研究会では、今一度「観光」を改めて見つめ直す時期に来たのではないかと判断しました。今年度の本誌で取り上げる研究内容には、直接的にコロナによる影響がない研究もありましょうが、広い意味で社会状況、人々の生活習慣の変化に伴う物事の考え方や行動様式の変化に対応するためにも、これまで述べてきた考え方に基づいて今回「観光」を主テーマに設定したということです。

今年度は、次の30年に向けた最初の年ということもあります。コロナ明けの新たな社会活動の始まりという意味で、大きな転換期だと捉えることもできます。そのような状況で、今後の共同研究のあり方を考える場合、関門地域をフィールドにした研究発展の向こう側に日本全体が抱える問題や課題を解決するヒントが数多く眠っていることに気づかされます。このような視点で、本研究会のこれからを考え、関門地域研究の新たな出発を見据えるならば、関門地域内に隣接しあう北九州市立大学と下関市立大学が共同して研究していかなければならない意義が、ここにあるものと確信しています。

2024年3月

2023年度 関門地域共同研究会会長

下関市立大学 都市みらい創造戦略機構長

竹内 裕二

目 次

関門地域の観光に焦点を当てた現状整理と課題についての考察

(竹内 裕二)

1	はじめに	1
2	「関門地域」の概要	2
3	「関門地域」の観光客数と観光地との関係	2
4	「関門地域」の観光政策と現状	4
4. 1	「関門地域」門司港側の観光政策	5
4. 2	「関門地域」下関市側の観光政策	6
5	「関門地域」門司港側と下関市側の共通した観光政策の課題と現実	8
5. 1	北九州市門司港側	9
5. 2	関門トンネル人道	9
5. 3	下関市側	12
	(1) 遊歩道の有効性についての検証	12
	(2) 幹線道路から一本奥まった観光地について	13
5. 4	その他	13
6	まとめ	14

大正・昭和初期の関門地域の地方鉄道・軌道における 観光輸送の位置づけに関する一考察

(砂原 雅夫)

1	要旨	19
2	はじめに	19
3	研究の方法	23
4	鉄道路線の史料分析	25
5	考察	38
6	結論	40

くじら産業の街・下関市、北九州市を巡る

－ 新たな観光ツアー商品開発の可能性を探る（北九州市編）－

(岸本 充弘)

I.	はじめに	43
1	研究の目的と背景	43
2	先行研究等について	44

II.	くじら産業のまち・北九州市を辿る	45
	1 古代から商業捕鯨全盛期まで	45
	2 商業捕鯨モラトリアム前後から現在まで	47
	3 北九州市に残るくじら文化の現状と将来に向けた取り組み	49
	4 北九州市でのくじらのストーリー	51
III.	おわりに	55

関門海峡の観光に関する域外住民の意識の推移

(南 博)

1.	はじめに	59
	(1) 調査研究の背景	59
	(2) 研究の目的	60
	(3) 研究方法	61
2.	アンケート調査の実施概要	61
	(1) 調査手法および調査対象	61
	(2) 調査項目	61
	(3) 調査実施概要	64
	(4) 回答者の基本属性	64
3.	関門地域の観光に関する域外住民の意識、行動のアンケート調査結果	65
	(1) 関門地域の認知度	65
	① 「関門地域」と呼ばれる地域の存在の認知状況	65
	② 「関門地域」に当てはまる地域に関する認識	67
	③ 「山口県下関市」および「福岡県北九州市」の 認知・訪問状況	68
	(2) 関門地域への訪問および観光行動の実態	69
	① 「関門地域」を訪れた際の観光行動	69
	② 「関門地域」での宿泊経験	70
	③ 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	71
	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	71
	⑤ 「関門地域」で行ったことがある観光資源等	73
	(3) 関門地域への観光等による訪問の意向等	75
	① 「関門地域」で今後行ってみたい観光資源等	75
	② 日本遺産制度の認知度	75
	③ 日本遺産「関門“ノスタルジック”海峡」の認知度	75

④ 今後の「関門地域」への観光での訪問意向	78
⑤ 「関門地域」へ観光で行ってみたいと思わない理由	79
⑥ 「関門地域」両市への同時訪問意向	80
(4) 関門地域に対するイメージ	81
(5) 北九州市の観光資源整備の方向性	82
4. おわりに	84

関門地域の自転車利用促進に向けた課題 ーサイクリングイベントの調査結果からー

(坂口 月香、大鋸 亜依、内田 晃)

1. 研究の背景と目的	85
2. 北九州市が抱える自転車利用に関する社会課題	85
(1) 市民の運動習慣の確保	85
(2) アウトドアスポーツにおけるサイクリングの普及率の低さ	87
(3) 市民の自転車利用の低さ	88
3. サイクリングイベント「サイクル+」の実施概要	89
(1) 開催の背景・目的	89
(2) 開催方法	89
(3) イベント内での商品の受け渡し方法	92
(4) サイクルマップの配布	93
(5) サイクルバッチ	94
4. イベント参加者による評価	94
(1) アンケート調査の概要	94
(2) 結果の分析	94
1) 自転車を利用する頻度	94
2) イベント時期の満足度	95
3) 場所の満足度	95
4) 参加費の満足度	96
5) マップの満足度	97
6) 飲食店等のスポットに対する満足度	97
7) 今後の参加意向	98
8) 今後の自転車の利用意向	98
9) 総合評価	99
5. 関門地域における自転車を活用した観光のあり方	99
(1) 自転車関連施設の整備の必要性	99
(2) 多様な移動手段と連携した周遊観光の可能性	100
(3) イベントの開催によるライトユーザーの獲得	100

6. 今後の課題	101
----------	-----

門司港エリアにおけるフィールドワーク&ワークショップ連動型・探究プログラム「あるこう！もじこう！」の実施報告

(高嶋 瑞、岩下 みずほ、中島 花凜、小林 敏樹)

1. はじめに	103
2. これまでの実施状況	103
3. プログラムの概要	104
(1) 運営体制	104
(2) プログラム実施当日のスケジュール	106
① アイスブレイク・オリエンテーション	106
② フィールドワーク	107
③ ワークショップ	110
4. 振り返り	114
(1) 受け入れ先の学校からの評価	114
(2) プログラムの反省点、課題	114
(3) プログラムの実施を通しての学び	115
5. 次年度(2024年度)の実施予定	115

関門地域の観光に焦点を当てた現状整理と課題についての考察

関門地域の観光に焦点を当てた現状整理と課題についての考察

下関市立大学 竹内 裕二

1 はじめに

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

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

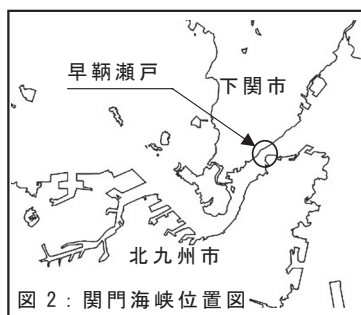
特に、岡野・倉田・直井（2018、p.5）は、リピーターを獲得する上で重要な要素の一つとして、場所愛着を挙げている。それに関連して、呉宣児・園田美保（2006）や鈴木春奈・藤井聡（2008）は、場所愛着が居住地域の「清掃活動やまちづくり活動などの地域貢献活動への積極性に影響している」という。さらに、鈴木春奈・藤井聡（2008）は、地域製品の購買傾向と場所愛着との間に関連性があると報告している。その報告の総括として、「観光地に対する愛着は地域への再訪だけでなく、環境保全活動や地域製品の購買など観光地にとって有益な行動を促す可能性があり、観光地への愛着の形成を促すことは重要である」と述べている。本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

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

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

2 「関門地域」の概要

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



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

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

3 「関門地域」の観光客数と観光地との関係

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4 「関門地域」の観光政策と現状

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

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

表 1 : 下関市内の来場者ランキング

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

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

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

4.1 「関門地域」門司港側の観光政策

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

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

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

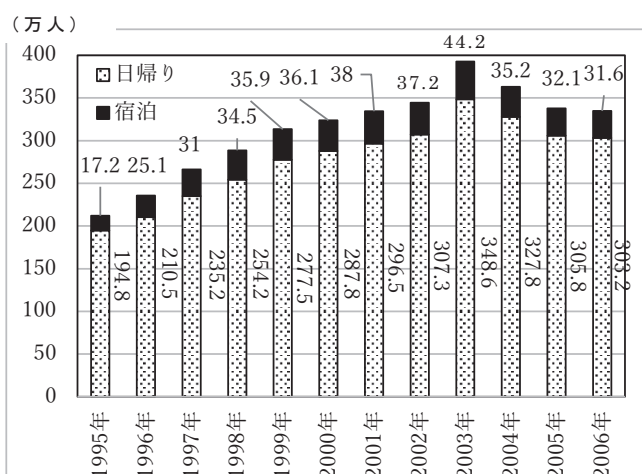


図1：門司港レトロ地区の観光客数
出典：北九州市（2008、p.4）を基に筆者作成

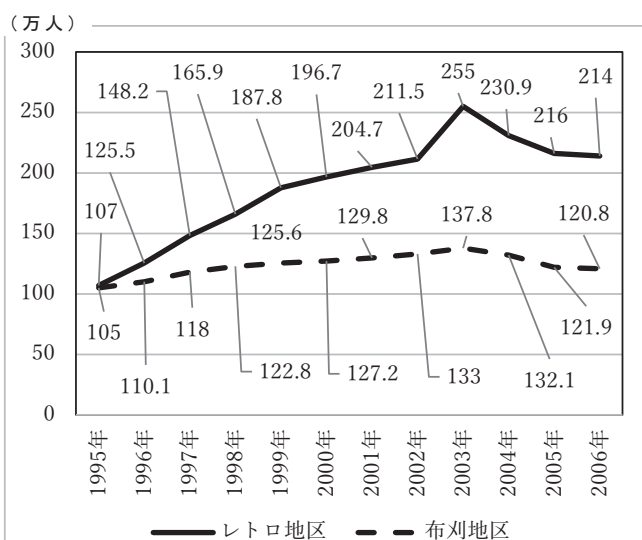


図2：レトロ地区、和布刈り地区の観光客数
出典：北九州市（2008、p.4）を基に筆者作成

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

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

4.2 「関門地域」下関市側の観光政策

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

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

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

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

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

(3) 観光まちづくりの担い手の育成は、確実に進んでいるものと捉えている。

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

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

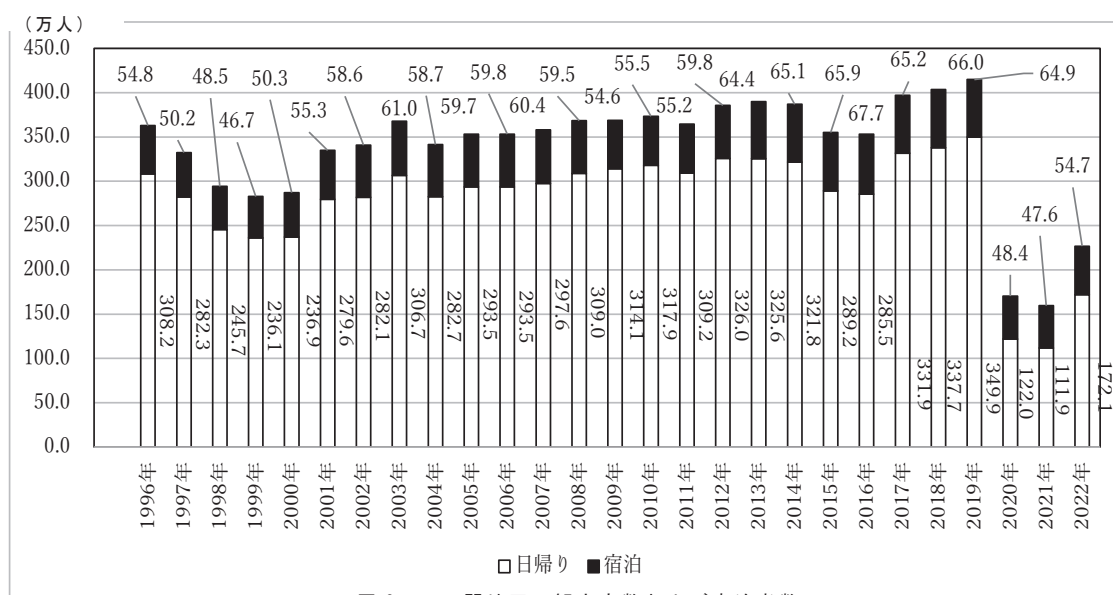


図3：旧下関地区の観光客数および宿泊者数
出典：下関市(2009、2018、2022)を基に筆者作成

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

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

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

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

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

5 「関門地域」門司港側と下関市側の共通した観光政策の課題と現実

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

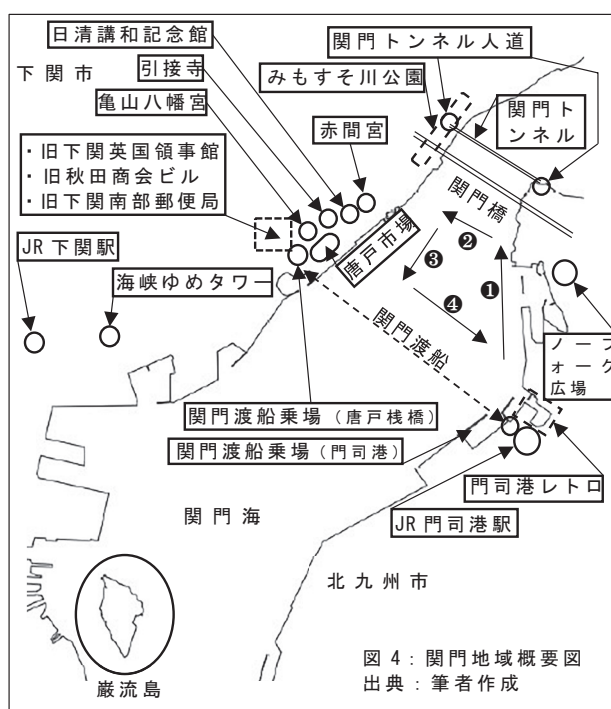


図4：関門地域概要図
出典：筆者作成

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

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

5.1 北九州市門司港側

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

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

5.2 関門トンネル人道

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

表3：モニタリングツアーの結果（出典：参加者の意見、感想を基に筆者作成）

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

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

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

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

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

5.3 下関市側

(1) 遊歩道の有効性についての検証

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

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

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

(2) 幹線道路から一本奥まった観光地について

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

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

5.4 その他

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

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

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

6 まとめ

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

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

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

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

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

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

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

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

7. 注釈

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

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

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

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

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

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

8. 参考文献

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

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

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

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

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

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

鈴木春奈・藤井聡 (2008) 「地域愛着が地域への協力行動に及ぼす影響に関する研究」、*土木計画学研究・論文集* Vol.25 No.2、pp.357-362

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

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

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

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

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

国土交通省

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

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

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

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

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

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

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

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

大正・昭和初期の関門地域の地方鉄道・軌道における
観光輸送の位置づけに関する一考察

大正・昭和初期の関門地域の地方鉄道・軌道における観光輸送の位置づけに関する一考察

A study on the positioning of tourist transportation in local railways and tracks in the Kanmon region during the Taisho and early Showa eras

下関市立大学経済学部 砂原 雅夫
Sunahara Masao

1 要旨

大正から昭和初期にかけて、我が国の観光ブームを背景に全国各地で幹線鉄道に接続する寺社、湯治場への観光客輸送を目的とした地方鉄道・軌道が開業した（天野ら、1988）。

しかしながら、関門地域の地方鉄道・軌道は石炭輸送及び鉱山開発、産業開発に伴う貨物や労働力輸送に特化しており、寺社、名勝地への観光地輸送はみられない。これは福岡地域で鉄道・軌道会社創立期に寺社詣客の輸送を目的としていたことと相違がある。このことについて当時の経営史料、鉄道案内図、図書等により創立者の影響のもとに関西の実業家がいたこと、地域内に江戸時代に形成された広域的参拝の対象となる社寺がなかったため、明治期においても観光目的地になりえなかったことが明らかになった。一方でこれらの地方鉄道、軌道会社は、開業後に観光ブームを経営に取り込み、鉄道・軌道会社自らが新たな観光遊興サービスを創出した。また、乗合自動車との連絡により地域外の全国的知名度の高い観光地への輸送機関としての性格を併せ持つことにより旅客輸送の増加策を図り、経営の安定を図ったものもみられた。このことは今日の公共交通の厳しい経営状況の中で地域観光輸送を取り入れることにより、改善が期待できることを示唆できる。

2 はじめに

日本の鉄道は1872年に新橋・横浜間に官営として建設され、以後、全国に私設鉄道により幹線網が整備されていった。明治時代に幹線鉄道の拡大が続く一方、幹線鉄道に接続し、神社、仏閣参拝客の輸送を目的とする比較的短距離の私設鉄道が全国各地で建設された。1893年開通の伊勢神宮参拝客輸送の参宮鉄道（現、JR参宮線）、1889年の金毘羅宮参拝客輸送の讃岐鉄道（現、JR予讃線、土讃線）などが建設され、江戸時代から続く寺社詣で旅行が鉄道利用に形を変えた（天野ら、1988）。このように鉄道の敷設と寺社詣で観光が明治中期までの国内の観光需要が拡大したが、これに加えて1899年の外国人の旅行制限の撤廃と外貨獲得を目的とした外国人誘客政策が日本の自然景観を対象とした観光需要を喚起し、Welcome Societyと称され人気を博した。当時の国際港、横浜、神戸、長崎と幹線鉄道の東北線、東海道線、山陽線、鹿児島線、長崎線に沿う仙台から長崎までのモデルルートが外国人むけに設定され京都が日本観光の拠点となっていた（佐藤、2004）。一方で、日本人による寺社詣で、湯治等の観光旅行者の存在は団体旅行の活発化により鉄道会社にとって経営

上の重要な位置づけとなった。1910年代に入ると鉄道・軌道会社の観光地への団体輸送の企画と観光宣伝が活発化し、大衆クラスでの国内旅行がブームとなった。この結果、江戸時代の慣行から鉄道・軌道利用に移った寺社詣でに加え、スキー場、登山、海水浴場輸送も活発化し、大正期から昭和初期の西洋型観光ブームが我が国に訪れることとなった（野田ら、1986）。

図1、明治期国有化前の鉄道



関門地域の幹線鉄道は九州側において九州鉄道が1891年に大蔵（現八幡東区）・門司（現門司港）間を開通させ、同年、筑豊興業鉄道が直方から折尾を経由して若松まで開通させた。これに続き、1895年九州鉄道が小倉・行事（現行橋）間を開通させた。これに対して本州側では、山陽鉄道が瀬戸内海沿いの路線認可に際し軍部との調整に時間を要して開通が遅れ、1901年になって神戸・馬関（現下関）間全線を開通させた（鉄道省、1921）。1901年の時点における関門地域の鉄道網は図1の通りであり、現在のJR山陽線、JR鹿児島線、JR日豊線、JR筑豊線にあたる関門地域の鉄道網の骨格が形成されたことになる。

筑豊興業鉄道を除く九州の幹線鉄道の敷設は、当時の地方官である福岡、熊本、佐賀、長崎の各県知事の発議による北部九州地域の振興を目的とするもので広域ネットワークとして建設されたものであり、関門地域といった局所的な地域視点からではなかった。この中で筑豊興業鉄道が筑豊炭田の石炭を若松港に輸送するという明確な設立目的をもって直方・若松間で開通したのが例外である。筑豊興業鉄道の開通が影響し、その後、九州鉄道の折尾・門司間及び行事・小倉間においても鉄道経営上、北九州地域の石炭輸送の役割を重視するに至った。山陽鉄道は、当初、神戸・姫路間の兵庫県内の地域鉄道として計画されたものであったが、鉄道局長の井上勝がこれを許可せず、最終的に神戸・馬関間の瀬戸内海沿いの岡山、広島等の主要都市を結ぶ幹線鉄道として山陽鉄道が再申請し認可された（井田、2002）。

つまり、明治期の関門地域に存在した鉄道はわが国全体の幹線鉄道ネットワークを構成する役割を担いつつ、海路を介して朝鮮、大陸方面への連絡機能をも合わせもつものであった。観光旅客輸送面をみると、わが国の著名観光地へ外国人や日本人の団体観光客を輸送し、朝鮮半島、大陸方面に連絡する機能を果たした。このような意味では関門地域は観光客にとって鉄道及び海路の連絡拠点として極めて重要な場所であった。しかしながら、関門地域自体には江戸時代からの慣行として続く広域的集客のある寺社、名勝地、史蹟がなく、観光目的

地として観光客が訪れ、この旅客需要に対して鉄道輸送体系が構築されていたとはいえない。

関門地域での地方鉄道・軌道の設立は、北九州側での門司・小倉間の門司電気鉄道の設立と小倉・黒崎間及び小倉大門・戸畑・八幡尾倉間の八幡電気鉄道（当初は八幡馬車鉄道）への特許であった。この2社合同による1908年の九州電気軌道の設立が現北九州市域での地方鉄道・軌道のはじまりとなった（西日本鉄道、2008）。

1907年に筑豊・田川方面の石炭を高浜港（現小倉北区）へ輸送するため、企救郡足立村（現小倉北区）から嘉穂郡熊田村（現嘉麻市）間の小倉鉄道が認可され、1915年、東小倉・香



春・上添田間が開通した。このほか鞍手軽便鉄道が石炭輸送のために1912年に設立され、1915年に国有鉄道に接続し香月・木屋瀬・野面間（現北九州市八幡西区内）に開通した。

一方で小倉市街地と南部農村部を結ぶ小規模、局所的な旅客輸送として小倉軌道が1907年に城野・北方間に馬車鉄道を開通させ、1920年に小倉電気軌道として電車運行となった。これをさらに南に延長する形で徳力軌道が1923年に馬車鉄道により北方・徳力桜橋間で開通させた。このほか1923年に門司築港が田野浦地区の港湾開発に付帯して門司・田野浦間に電車運行を行った。

下関側では1911年に豊浦郡生野村（現下関市）と大津郡深川村（現長門市）を結び山口県西部海岸沿いの北浦地方の産業振興と旅客輸送を担い、将来的には萩方面への準幹線鉄道の機能を目指し長州軽便鉄道が設立され、1914年に長州鉄道と改称のうえ、東下関・小串間を開通させた。1913年、豊浦郡小月村と豊浦郡西市村を結び西中国山地の木材輸送を目的とし、沿線で計画されていた鉾山開発とも連動した長門軽便鉄道が認可され、1918年に長門鉄道として小月・西市間を開業した（瞬報社出版部、1917）。その後、人口が外延化する1925年の下関市及び生野村等の区域を対象とする都市計画制度実施を前に都市内公共交通の整備の必要性が高まったこと、長府町、下関市、彦島町間の都市間輸送の必要性、神戸の鈴木商店が関門海峡兩岸に工場コンビナートの形成を図った一貫として彦島の工場群への労働者や貨物輸送手段として電気鉄道の創設気運が高まったこと、これらを背景に神戸の財閥、鈴木商店も出資し1923年に山陽電気軌道が設立され、豊浦郡長府町・豊浦郡彦島町間の電気鉄道が認可された。1926年の松原・壇之浦間の軌道線開通に続き1928年に長州鉄道から東下関・幡生間の電気鉄道の譲渡を受け、1938年までに唐戸・長府駅間、唐戸・旧下関駅間を開業した（山陽電気軌道、1954）。

このように大正期から昭和初期、太平洋戦争前までの関門地域の地方鉄道・軌道の状況をみると国家的な幹線鉄道である国有鉄道は長距離旅客や物資の輸送を主たる役割とし、関門地域内の地方鉄道・軌道は石炭運搬、木材輸送、農水産物輸送及び工場労働者の輸送、市街地と周辺部の短距離旅客輸送を設立時の目的とするものが多いのが特徴であった。

すなわち関門地域では全国の地方鉄道敷設にみられた江戸時代の日本人の旅行慣行を引き継ぐ寺社、名勝地、温泉地、レジャー地を目的地とする輸送の形態がまったくみられないとの仮定に立つことができる。未成となったが典型的な観光地輸送目的の鉄道申請は資金不足で開業できなかった豊浦郡川棚村内での1914年設立の温泉鉄道による川棚温泉駅・湯町間がみられるのみであった。

近隣地域の事例として福岡市を中心とする福岡地域をみると、関門地域と同じく石炭輸送や市街地または周辺部の旅客輸送を鉄道・軌道敷設の目的とするものが多いものの寺社への参拝客輸送や海水浴場など観光客輸送を目的とする鉄道・軌道、石炭輸送を主体としつつ観光客輸送を同列に設立目的として掲げた鉄道・軌道が存在した。例えば1902年に大宰府参拝客輸送の目的で大宰府・二日市間の大宰府馬車鉄道が設立され、その後1907年に大宰府軌道となり、1913年から蒸気機関車による運転となった。博多湾鉄道汽船は1919年に奈多（現東区）・宗像郡福岡町（現福津市）間と和白（現東区）・福岡市間の鉄道認可を受け、博多から福岡を経て飯塚に至る筑豊の石炭輸送を将来的な最終の目的としたが、当初の開業時には路線の性格から観光輸送を目的とし1924年に新博多（現博多区）・和白間で開業した。さらに1925年に宮地嶽まで延長開業し寺社詣で路線の性格を強めた。この路線沿いは宮崎宮、香椎宮、宮地嶽神社が連続して立地することから「三社詣で」ブームをつくり出した。そのほか海水浴や芋ほり会、観月列車の運行を行った。1930年代になると香椎球場が建設されるなどの典型的な観光路線となった。このほか、1919年に吉塚・筑前勝田間で開通した筑前参宮鉄道は石炭輸送に重点を置きつつ社名の通り宇美八幡宮への参拝旅客輸送にも成果をあげ、大宰府への延伸申請も行った（西日本鉄道、2008）。このように福岡市を中心とする福岡地域の東部、南部では石炭輸送と並んで寺社詣で客輸送のための地方鉄道・軌道が企図されたことが特徴である。

関門地域、福岡地域の地方鉄道・軌道敷設の目的を比較すると両地域とも石炭輸送が共通するものとなっているが、関門地域では会社設立時に寺社や名勝、観光地を結ぶ観光客輸送を目的に掲げる鉄道は豊浦郡川棚村の未成線温泉鉄道を除きみられなかった。大正・昭和初期の全国的な観光ブームの中で多く鉄道会社が設立時に寺社、名勝地輸送を目的の柱に掲げる中で関門地域では設立時にそのような目的をもつ鉄道・軌道敷設事例が見られない要因を明らかにした研究はない。

大正・昭和初期の関門地域の鉄道・軌道を設立目的で分類すると小倉鉄道や鞍手軽便鉄道のように石炭輸送に重点を置く地方鉄道・軌道会社、九州電気軌道や山陽電気軌道のように工場群の労働者の輸送や市街地の移動輸送を重点とする地方鉄道・軌道会社、長州鉄道や長門鉄道のように新産業開発、農林水産物物の輸送と地域住民の日常輸送に重点を置く鉄道・

軌道会社の3タイプがあったが、福岡地域のような寺社等への観光客輸送を重点とするタイプが存在しなかった理由が明らかでない。さらに、大正から昭和初期の観光ブームが関門地域のこれらの鉄道会社も会社環境の変化に伴う収入の確保、鉄道・軌道路線イメージのアップから後に観光地へ旅客輸送を加えていくが、これを受け入れてきた背景、経緯が明らかにされた先行研究はない。

本研究では、観光ブームと言われた大正・昭和初期に、関門地域において数多くの地方鉄道・軌道会社が敷設されながら全国にみられるような寺社、名勝地輸送目的の会社が設立されなかったことの要因について当時の鉄道・軌道敷設計画史料を基に明らかにするとともに敷設後における経営上の観光客輸送の位置づけを分析し、当時の関門地域の地方鉄道・軌道業の特性と観光輸送との関係を解明する。もって鉄道・軌道という公共交通機関が関門地域の観光振興にどのように寄与したかを明らかにすることにより、現代の高速広域交通体系時代の2次交通、3次交通として地域の観光客輸送機能を果たす公共交通機関のあり方と経営安定にむけて観光への取り組みの参考に供するものとする。

3 研究の方法

関門地域（現在の下関市域及び北九州市域）で明治末期から昭和初期にかけて設立された地方鉄道・軌道の路線ごとの敷設の当初目的、出資者の属性、沿線の状況に関する史料を基に調査し、これを路線別に分析し、関門地域の地方鉄道・軌道の特性を明らかにする。観光との関連については鉄道路線沿線の観光地の分布とアクセス性を当時の各種観光案内書等の記述分析により明らかにし、鉄道・軌道特性との対比により関門地域の鉄道・軌道が観光輸送を主体としていなかったことを明らかにする。また、全国的な観光ブームの中での会社経営上の観光客輸送の位置づけについては史料により調査分析を行うが、地域比較として福岡地域の私設鉄道・軌道についても同様に歴史的史料に基づき調査とりまとめを行い、比較することにより、関門地域において観光客輸送を目的とした鉄道の敷設がみられなかったことの要因を考察する。

史料については表1の史料を中心に分析する。

表1 分析のために使用する史料

事項	調査内容	参考とする史料・歴史的出版物
私設鉄道の敷設計画に関する事項	鉄道会社設立願 鉄道会社定款	国立公文書館所蔵公文書 会社設立申請・認可書、鉄道・軌道敷設認可申請・処分書・地方史（山口県、福岡県、下関市、豊浦郡、門司市、小倉市、八幡市、企救郡、福岡市、香椎町、早良郡、糟屋郡、木屋瀬町）神戸大学附属図書館 新聞データベース、社史（日本国有鉄道、西日

		本鉄道、九州電気軌道、山陽電気軌道)
我が国の戦前までの観光に関する事項	観光政策、観光の状況に関する出版物	旅はクーポン (昭和 13 年、日本旅行協会) ビューロー読本 (昭和 6 年、ジャパンツーリストビューロー)
明治期史料	関門地域 (北九州市・下関市域) の鉄道利用観光名所概要	鉄道院線沿道遊覧地案内 (明治 44 年、鉄道院) 九州鉄道遊覧案内 (明治 42 年、西山金光堂) 日本漫遊案内 (明治 38 年、博文館、坪谷春四郎) 避暑と温泉 (明治 44 年、駿々堂、野田桂華) 九州鉄道旅客の手引き (明治 26 年、岡本武平)
大正期史料	関門地域 (北九州市・下関市域) の鉄道利用観光名所概要	旅の志るべ (大正 11 年、長門鉄道) 九州鉄道旅行案内 (大正 7 年、駿々堂) 興味を本位とした新鉄道旅行案内本州西部九州の巻 (大正 15 年、森寅重、長井愛治) 鉄道沿線遊覧地案内 (大正 2 年、鉄道院) 帝国漫遊案内 (大正 2 年、日本漫遊案内社) 鉄道旅行案内 (大正 6 年、鉄道院) 帝国旅館全集 (大正 2 年、交通社出版部) 全国著名旅館案内・旅行必携 (大正 12 年、旅行通信社) 新選鉄道旅行案内 (大正 12 年、安治博道)
昭和期史料	関門地域 (北九州市・下関市域) の鉄道利用観光名所概要	下関観光案内附長府遊覧の栞 (昭和 12 年、下関観光案内所) 最新日本遊覧案内 (朝日新聞社、昭和 11 年) 全国都市名勝温泉旅館名鑑 (昭和 5 年、日本遊覧旅行社) 日本遊郭案内 (昭和 5 年、日本遊覧社) 長周遊覧記 (昭和 5 年、横山健堂) 全国乗合自動車業者名簿 (昭和 9 年、社団法人日本乗合自動車協会) 旅程と費用概算 (昭和 5 年、社団法人ジャパンツーリストビューロー) 景観を尋ねて (昭和 8 年、鉄道省) 日本名所集 (昭和 11 年、社団法人ジャパンツ

		ーリストビューロー) 日本都市大観 (昭和 11 年、大阪毎日新聞社) 中国四国九州旅行案内・修学旅行の栞 (昭和 10 年、三省堂) 観光の山口県 (昭和 12 年、関門日日新聞社) 神まうで (昭和 5 年、鉄道省) 山口県商工要覧 (昭和 12 年、山口県商工課)
福岡地域 (福岡市を中心とする地域) の戦前までの観光案内に関する事項	観光名勝等についての記載	福岡市案内記 (明治 43 年、積善館支店、溝部信孝) 療養遊覧、山へ海へ温泉へ (大正 12 年、松川二郎) 俎上の福岡 (昭和 6 年、九州産業労働通信社)

4 鉄道路線の史料分析

現北九州市域、現下関市域において明治期及び大正期から昭和初期 (1889～1940) にかけて開業したすべての鉄道・軌道について開業年、鉄道・軌道会社名、主要株主、開業時代表者を表 1 の史料から抽出整理するとともに旅客収入、貨物収入のそれぞれの額を把握し、鉄道輸送が旅客型か貨物型かを明らかにした。その結果が表 2 である。

表 2、現北九州市域・現下関市域地方鉄道路線

(1) 幹線鉄道

開業年	会社名	運行区間	種別	主要株主	開業時社長	旅客収入 (円)	貨物収入 (円)
1889	九州鉄道	(博多)～(久留米)	蒸気 鉄道	大倉喜八郎	高橋新吉	1,404,014 (1902 年上半期)	1,951,012 (1902 年上半期)
1891		門司～(高瀬)	蒸気 鉄道				
1895		小倉～(行事)	蒸気 鉄道				
1891	筑豊興業 鉄道	若松～折尾 ～(直方)	蒸気 鉄道	岩崎久弥	堀田正養	92,000 (1896 年)	610,000 (1896 年)
1901	山陽鉄道	(神戸)～小 月～馬関	蒸気 鉄道	三井銀行 岩崎久弥	中上川彦次 郎	1,402,973 (1902 年上期)	408,727 (1902 年上半期)
1925	長州鉄道 を国有化	幡生～小串	蒸気 鉄道	国有			

※ () 内は関門地域 (現下関市及び北九州市) 外の駅名

(2) 地方鉄道

開業年	会社名	運行区間	種別	主要株主	開業時社長	旅客収入 (円)	貨物収入 (円)
1906	小倉軌道	香春口～城野	馬車軌道	砂本定助 土方兵次郎	原口大成	(不詳)	(不詳)
1907		城野～北方	馬車軌道				
1911	九州電気軌道	門司東本町～黒崎	電気軌道	松方幸次郎 小曾根喜一郎	松方幸次郎	2,229,008 (1928年)	- 0 (1928年)
1912		小倉大門～戸畑	電気軌道				
1914		黒崎～折尾	電気鉄道				
1923		中央区～枝光	電気軌道				
1928		枝光～牧山	電気軌道				
1929		中央区～幸町	電気軌道				
1914		長州鉄道	東下関～小串				
1925	東下関～幡生		蒸気鉄道	13,605 (1926年)	- 0 (1926年)		
1927	東下関～幡生		電気鉄道	22,658 (1927年)	424 (1927年)		
1915	小倉鉄道	東小倉～(上添田)	蒸気鉄道	樋口保 岩田作兵衛	牟田口元学	96,088 (1928年)	783,568 (1928年)
1915	鞍手軽便鉄道	香月～木屋瀬～野面	蒸気鉄道	才賀藤吉	才賀藤吉	5,982 (1928年)	111,746 (1928年)
1918	長門鉄道	小月～西市	蒸気鉄道	岡本清 児林喬治 河田寛	中野萬七郎	78,176 (1927年)	31,648 (1927年)
1920	小倉電気軌道	香春口～北方	電気軌道		丸橋清平	75,091 (1927年)	0 (1927年)
1923	門司築港	門司日の出～田野浦	電気軌道	宮崎敬介	宮崎敬介	42,215 (1926年)	- 0 (1926年)

1923	徳力軌道	北方～徳力 桜橋	馬車 軌道	佐野輿州	佐野輿州	(不詳)	(不詳)
1926	山陽電気 軌道	長府松原～ 壇之浦	電気 軌道	長州鉄道(株) 林平四郎	山根武亮	53,810 (1927年)	0 - (1927年)
1928		幡生～東下 関	電気 鉄道	渡邊裕策 田子富彦		70,677 (1928年)	0 (1928年)
1929		東下関～唐 戸	電気 軌道	西岡貞太郎		240,507 (1939年)	0 (1939年)
1932		長府駅～唐 戸	電気 軌道				
1938		唐戸～(旧) 下関駅	電気 軌道				

※ () 内は関門地域（現下関市及び北九州市）外の駅名

表3、福岡市及びその近郊の観光路線

開業年	会社名	運行区間	種別	主要株主	開業時社長	旅客収入(円)	貨物収入(円)
1904	博多湾鉄 道汽船	西戸崎～須 恵	蒸気 鉄道	岩谷松平	佐藤暢	7,881 (1904年)	36,114 (1904年)
1905		須恵～宇美					
1924		新博多～和 白 和白～宮地 嶽				165,415 (1927年)	819,846 (1927年)
1905		須恵～宇美					
1918	筑前参宮 鉄道	吉塚～筑前 勝田		第一 徴兵 保険(株)、太 田清蔵	小林作五郎	103,306 (1927年)	99,756 (1927年)
1902	大宰府馬 車鉄道	大宰府～二 日市	馬車 鉄道	中村久吉	中村久吉	(不詳)	(不詳)
1907	大宰府軌 道			川越余代	川越余代	(不詳)	(不詳)
1913			蒸気 軌道	九州鉄道	小野隆助	45,430 (1927年)	- (1927年)
1923	北九州鉄 道	福吉～浜崎	蒸気 鉄道	九州鉄道	草場猪之吉	282,790 (1928年)	74,526 (1928年)
1926		博多～東唐 津		伊万里銀 行			

明治後期に関門地域の鉄道の骨格が山陽鉄道、九州鉄道、筑豊興業鉄道の私設鉄道により開業し、1906年の鉄道国有法（明治39年3月31日法律第17号）により1906年10月から1907年10月にかけて国有化された。結果、山陽本線、人吉本線（後の鹿児島本線）、豊州線（後の日豊本線）が形成され、山陽本線と鹿児島本線を海上連絡する山陽汽船も国有化され国鉄関門連絡船となった。国有化の背景については様々に論じられているが、鉄道の国有化は鉄道の建設、経営は明治初年以來、一貫して国策の重要な課題としてとらえられており、経済の拡大そして軍事上の必要性があったものの、国の財政状況から私設を認めてきた。

国有化は鉄道官僚が国有化の理想にむかったためというのが当時の鉄道省の見解とされる（老川、2005）。このように全国の幹線鉄道網が形成され、国（鉄道院）により一元管理されることとなったが、明治末期の関門地域は観光目的地としてよりは観光地への往來のための交通の要衝としての機能を備えた。1910年発行の「明治46年鉄道院線沿道遊覧地案内」では、下関は要津にあるとされ、観光地として下関駅近辺の丘陵地からの海峡の眺めと赤間神宮、春帆楼、引接寺、小門があげられており、門司は関門連絡の要地として紹介され和布刈神社があげられているのみである（鉄道院、1910）。関門地域の観光は乗換地での小観光に過ぎなかったと言える。1912年、山陽鉄道時代に馬関駅（下関駅）に隣接して洋式ホテル「山陽ホテル」が建設され、1913年には外国人観光客誘致による外貨獲得を目指して創設された半官半民組織であるジャパン・ツーリスト・ビューロー（JTB）が東京、横浜、神戸に並び下関案内所を設置するなど（白幡、1985）、海陸交通輸送結節点としての地位を得ていた。しかしながら、関門地域自体が観光目的地化することはなかったことは注目すべき点である。

大正、昭和初期の観光において先に述べたような性格をもつと仮定される関門地域の地方鉄道・軌道の設立目的と観光とのかかわりを鉄道・軌道会社ごとに表1の史料をもとに解明する。

1906年の企救郡（現北九州市東部）内での馬車鉄道の開設が関門地域で初の地方鉄道・軌道となるが、本格的な地方鉄道・軌道として1911年に関門地域の東西を結ぶ電気鉄道、九州電気軌道である。この1910年代は地方鉄道・軌道会社各社が集客のため観光地連絡と観光宣伝の強化を進め、国民の間で旅行の大衆化が進み、旅行熱の高まりがみられた時期である（佐藤、2004）。九州電気軌道は1907年に門司市日ノ出町九丁目・小倉市西魚町間の敷設特許を取得した門司電気鉄道と小倉市室町・遠賀郡黒崎町藤田間及び小倉市大門・遠賀郡八幡町尾倉間の敷設特許を取得した八幡電気鉄道が1911年に統合し設立された。門司電気鉄道は神戸の実業家松方幸次郎らが設立したものであり、八幡電気鉄道は福岡県の素封家富安保太郎によるものであった。両社は統合し、松方幸次郎を社長として電気鉄道経営及び電力供給を行う事業者九州電気軌道となった（九州電気軌道、1935）。

1921年、大正10年11月5日付大阪毎日新聞によると、松方幸次郎は、神戸の川崎造船所を経営しつつ、大陸との航路をもつ門司を拠点に電気鉄道及び電気軌道の運行と電灯電気の供給を事業化し、さらには小倉市の境川以東、浅野製鋼所付近までの60万坪（約198万

m²)の海上を埋立て九州電気軌道の大発電所と川崎造船所の分工場、貯炭場の建設を計画した。これにより大型船舶の修繕が長崎の三菱造船所以外ではできなかったものが川崎造船所分工場でこれが可能となると報じている(大阪毎日新聞、1921)。

このように九州電気軌道は関西系資本による北九州地域での港湾整備と工場立地、都市労働者輸送と産業及び家庭への電灯電力の供給を目的としたものであった。松方幸次郎は九州電気軌道の専務に久保正助を充てた。久保正助は神戸瓦斯会社や京都の嵐山電気軌道の役員を務めていたが、兵庫県の実業家で、播磨造船所を経営し、阪神電気軌道、兵庫電気軌道の役員であった小曾根喜一郎を九州電気軌道の取締役役に迎えている。このようにして阪神地域をモデルとした工業地帯の形成事業が松方幸次郎、久保正助、小曾根喜一郎らの手によって北九州地域で進められた。1923年に門司・福岡間の都市間急行電車計画の一環として九州電気軌道は門司・黒崎熊手間の高速電気鉄道の特許を取得しているが(小倉市、1940)、これは関西における大阪・神戸間の阪神電気鉄道本線に当たるものであり、九州電気軌道の既存路線は工場労働者を日々輸送する阪神電気鉄道国道線(路面電車)に当たるものに位置づけたものであった。その後、九州電気軌道は、北部九州で電力供給において競っていた九州水力電気の影響を受けることとなる。九州水力電気は1911年の設立で1913年に北九州市域で電力供給を開始し、激しい競争を繰り広げたが1928年に筑豊の炭鉱経営者である麻生太吉が社長となると、九州電気軌道の経営権掌握に動き、1930年に太田黒重五郎が九州電気軌道の社長に就いた。太田黒重五郎は芝浦製作所(現東芝)を再建し、箱根水力電気や四国水力電気、九州水力電気等、各地で水力事業を手がけた東京の実業家である。

このように九州電気軌道は都市間輸送と工業地帯における労働者輸送を目的としつつ、沿線での電灯、電気供給事業を主力とし、北九州工業地帯の工業を支えるインフラ的存在であった。九州電気軌道は開業時223両の電動車、7両の附属客車を有する典型的な市街電車タイプの軌道であった。表2の通り、鉄道・軌道営業収入は100%旅客収入で貨物収入はなく電力供給事業が会社の大きな収益源となっていた。このような軌道会社の性格から観光地輸送を視野においた鉄道・軌道ではないことは明白である。なお、九州電気軌道は1932年に創立25周年を記念して九軌北九州線沿線に九軌到津遊園地を開設したが、1938年鉄道省発行の日本案内記・九州編では、門司・折尾間の観光施設で見出しとして「到津八幡神社」の記載があり付記として「付近を到津遊園地と言う」と記されているに過ぎない(鉄道省、1938)。

昭和初期に吉田初三郎が鳥観図の手法を開発し描いた鉄道沿線案内絵図と同じ手法で描いた金子常光の「九軌電車御案内」の絵図(国際日本文化センター所蔵)の裏面に記載された九州電気軌道の門司・到津・折尾間と大門・戸畑・中央区間の沿線の名所を整理すると表4の通りとなる。市街地路線のため、遊園地(公園)、グラウンド、駅、病院、寺社が目立つほか、北九州市独特なものとして製鉄所関連の施設や宿舎がみられる。しかしながら特定の観光地にむけて集中的に輸送する鉄道とは言えない。

表4 金子常光「九軌電車御案内」裏面名所案内掲載名所（昭和初期 発行年不詳）

九州電気軌道停留所	九軌電車御案内裏面記載名所
門司・大里間	早鞆瀬戸、和布刈神社、甲宗八幡宮、棧橋通り、清滝公園、巖流島、戸ノ上権現、柳の御所、大里駅
大里・大門間	鎮西本願寺西別院、四季の里、勢いヶ原、鳥後地藏、延命寺遊園、富野共楽園、東小倉駅、足立山、広寿山、足立妙見、女夫藤、羅漢山、企救の高浜、芭蕉翁柳の墳、徳力の蛸、安部山の桜、神理教本部、小倉病院、小倉記念病院、小倉駅、小倉城址、歩兵第14連隊、八坂神社、伊達宗興の墓
大門・到津・中央区間	小倉練兵場、清水観音、到津八幡宮、小倉グラウンド、製鉄所槻田官舎及び高見官舎、荒生田遊園、大蔵八幡神社、勝田宮、製鉄所職工養成所、製鉄所河内大貯水池、大谷グラウンド
中央区・黒崎間	八幡駅、豊山神社、製鉄所門田官舎、森林公園予定地、龍潜寺、製鉄所前田官舎、帆柱山、華尾城跡、春日神社、敷島稲荷
黒崎・折尾間	黒崎駅、岡田神社、折尾駅、鷹見神社、則松鉱泉
大門・戸畑・中央区間	平松の魚釣り、為朝の墓、皆好園、中原海水浴場、明治専門学校、戸畑駅、戸畑祇園神社、枝光駅、製鉄所本事務所

北九州地域の正昭和初期のもう一つの有力私鉄として小倉鉄道があった。小倉鉄道は、元陸軍参謀本部長、門司鉄工社長の小沢武夫らにより1895年に設立された金辺鉄道に端を発する。金辺鉄道は、田川郡の石炭を関門海峡沿いの高浜（東小倉）に最短で運搬するもので1896年に嘉穂郡熊田村（下山田）・企救郡足立村（小倉高浜）間で敷設認可を得た（田中ら、2000）。

しかしながら、田川郡と企救郡の境界を成す金辺峠の隧道工事が難航し、日清戦争後の不況も相まって1903年に工事を中止し会社も解散した。これを引き継いだ小倉鉄道は、1915年に東小倉・上添田間で営業を開始した。小倉鉄道は、田川郡において産出される石炭を関門海峡に沿う小倉高浜において海陸連絡を通じて積み出しを行うことを主目的とし、加えて石原町から上香春間で採掘される石灰石の搬出、沿線各村相互あるいは炭鉱所在地に穀物、油、塩、木材の運搬を目指したものであった。また、人口の集中が進む炭鉱所在地と沿線各村の相互の旅行者の便の向上に供するものでもあった（木田、1962）。小倉鉄道は開業時、蒸気機関車20両、客車17両に対して貨車441両を所有する典型的な貨物主体会社であり、表2の通り、1928年時点で貨物収入が旅客収入の8.2倍という状況であった。しかしながら、小倉鉄道は石炭や石灰石の貨物輸送を主たる設立目的としながらも人口の少ない山間地域を貫く鉄道であることから、石炭・石灰石による輸送収益を補うための多様な経営戦略をとっていた。1928年（昭和3年）の小倉新報及び福岡日日新聞の記事によると「四季を通じて観梅列車、観桜列車、蛸狩列車、蕨狩列車、観楓列車、納涼船などを運行してサービスに努めた」と掲載されており（木田、1962）、また、企救郡湯川村の安部農園の桜を広めるため、

桜の季節には臨時に湯川停留場が設けていた。さらには英彦山神社参拝の勧誘に努め、東小倉駅から英彦山への観光団体輸送があったとの記録がある。

また、下関と彦島間の関門汽船の定期航路の一部を小倉高浜港に入港させ下関の鮮魚や雑貨、旅客を小倉鉄道沿線方面に輸送する扱いを行っていた（田中、1916）。

北九州市内での小倉鉄道の沿線における大正期の名所旧蹟は「大正7年九州鉄道旅行案内」によると表5の通りである（駿々堂旅行編集部、1918）

表5 大正7年（1918年）九州鉄道旅行案内における小倉鉄道駅名所旧蹟（北九州市内）

駅名	小倉鉄道名所旧蹟（北九州市内駅のみ抜粋）
東小倉駅	企救の高浜、小倉城址、八阪神社、永照寺、延命寺遊園、宮本武蔵の碑、鎮西別院、御祖神社、福聚禅寺、柳御所跡、早鞆瀬戸、湯川の湯壺、安部農園、清水寺、篠崎八幡宮、到津八幡宮
石田駅	北方、神理教本院、小嵐山、孝子吉兵衛の碑、蒲生八幡宮、西田直養の墓、菅生滝、小倉水道貯水池、門司水道貯水池、養隠、長野城址、護念寺
呼野駅	大清水、龍ヶ鼻

昭和初期に入ると吉田初三郎が「北九州の仙境、小倉鉄道沿線名所図会」（国際日本文化センター所蔵）を吉田独特の鳥観図で描いているが、この裏面に小倉鉄道沿線の名所案内、小倉鉄道概要が掲載されている。「北九州の仙境、小倉鉄道沿線名所図会」は小倉鉄道会社自らが名所沿線案内として発行しているもので、鉄道起工準備中の関門鉄道隧道や小倉築港の完成を控え、通常の沿線観光案内に加え小倉鉄道の終点添田からの乗合自動車連絡による英彦山登山、神社参拝ルートを推奨した（小倉鉄道株式会社、発行年不明）。

小倉鉄道は、小倉市街地の外れから人口希薄な山間地域を縦断する石炭、石灰石運搬鉄道であったが、設立期の貨物主体の鉄道経営から乗合自動車による連絡で関門地域外の英彦山という名勝地への観光客輸送を取り入れていった鉄道運営形態に変化していった。

小規模地方鉄道・軌道を見ると、木屋瀬地区（現八幡西区）の石炭輸送を主体に沿線住民の利便を図るために旅客輸送を行っていた香月・野面間の鞍手軽便鉄道が1915年に開業した。国鉄香月線の終点香月を起点に営業距離3.8キロ、客車2両、機関車2両、貨車の所有はなく国有鉄道の貨車の乗り入れで旅客輸送は小規模であったが、表2の通り1928年時点で収入は貨物収入が旅客収入の18.7倍であり、国有鉄道の貨車の乗り入れによる石炭輸送が鉄道事業の柱であった。また、小倉電気軌道は馬車鉄道から1920年に電気軌道になったもので九州電気軌道魚町付近から4.6キロの小倉市郊を結ぶ短距離の地域輸送を担ったに過ぎない。また、1923年開業の門司築港の軌道も九州電気軌道と連絡し門司日ノ出町9丁目・田野浦間2.76キロで電車7両による地域輸送及び港湾関連事業従事者輸送を目的としたが、12年の短期営業であった。これらの軌道は貨物輸送か他社軌道の延長的存在の短距離路線であり、観光客輸送を目的とした設立趣意書や経営史料、沿線案内はみられなかった。

下関市側において地方鉄道・軌道として最初に誕生するのが長州鉄道である。長州鉄道は1911年に地元選出の衆議院議員、藤井啓一ほか146人が発起人となり、軽便鉄道を計画。豊浦郡生野村から大津郡深川村の間、別府（認可時は東下関）・正明市間の鉄道敷設免許を取得した。長州鉄道の役員は代表取締役社長に林平四郎、取締役にと土井重吉、榎谷音三など地元の実業家が中心であったが、九州水力電気を創設し、1930年には九州電気軌道の社長となる太田黒重五郎が取締役として参画していたほか、横浜電気監査役の松本福昌もいた（商業興信所、1915）。長州鉄道は1914年に東下関・小串間で蒸気機関車4両、客車13両、貨車23両で開業した。

1911年、長州鉄道が鉄道院に敷設申請するにあたり、渡邊融山口県知事は「沿線の物資豊富にして近年物産の輸送、旅客の往来著しく増殖し交通機関の整備を切望す。」と副申を添えている。豊浦郡郷土誌によると東下関駅からは肥料や雑貨の貨物を発送、山陽本線に接続する幡生駅からは肥料、セメント、煉瓦、雑貨等の貨物を発送している。一方、小串駅等から干魚、薪炭、肥料、生牛、酒、醤油等の貨物が発送されている。吉見駅の食塩、安岡駅の野菜、蒲鉾の発送が特色あるものであった（豊浦郡小学校長会、1984）。このように長州鉄道の敷設目的の第一は山口県西部の海岸沿いの農水産物を運搬することにあつたものであるが、表2の通り1915年の鉄道収入をみると貨物収入は旅客収入の13.2%に過ぎない。1920年発行の「全国温泉案内」によれば、中国地方の温泉のひとつとして豊浦郡川棚村の川棚温泉（または鍵湯温泉）として紹介されており、「下関市を起点とする長州鉄道に乗車し川棚温泉駅にて下車、東、15町のところに位置する。」と紹介されている（岡村書店、1920）。「全国遊療養地古蹟案内」でも山陽本線幡生駅で長州鉄道に乗り換え、終点の一つ手前の停車場付近に鍵湯温泉があることが記載されている（地理旅行案内社、1918）。しかしながら、長州鉄道の路線は黒井村駅から終点の小串駅まで直進しており、湯治観光客輸送のために湯治場である湯町を経由し駅を設置することは想定せず、むしろ深川村、萩町方面への輸送を主体としていた。また、当初の鉄道敷設申請にあたり、駅名は川棚駅で申請しており、長崎本線（現大村線）の川棚駅と同名となるため、鉄道院の指示により川棚温泉駅に変更している。このような駅名の経緯からも設立時には観光客輸送を想定した鉄道とは言えない。なお、豊浦郡川棚村字葉中（長州鉄道川棚温泉駅）と湯町の間は、永富長兵衛威ほか9名が発起人となり、長州鉄道川棚温泉駅と湯町を結ぶ湯治客輸送、貨物輸送のための鉄道会社、温泉鉄道が設立され、敷設認可を得て工事に着手したものの資金不足により未成となった（鉄道省、1912）。

大正・昭和初期における鉄道旅行案内編纂所発行の「古社寺めぐり名所行脚」に記載されている長州鉄道沿線の観光地は表6の通りである。

表6 古社寺めぐり名所行脚に記載されている長州鉄道沿線観光地（1926年発行）

駅名	古社寺めぐり名所行脚に掲載の長州鉄道沿線名所
綾羅木駅	中山忠光の墓、武生観音、
安岡駅	観音岬
福江駅	水尻の浜
吉見駅	安養寺の桜、鴨嶋、畑鉦泉
黒井村駅	ハッケ浜、
川棚温泉駅	湯町温泉、川棚温泉、
小串駅	修禅寺、

表7 下関名勝之葉より長州鉄道東下関・幡生間名勝地（1926年発行）

駅名	幡生・小串間国有化後の長州鉄道（東下関・幡生間）名勝地
武久駅	下関市営海水浴場

長州鉄道は1925年に幡生・小串間が国有化され、国鉄小串線の一部（後、山陰本線）となったが、国有化対象外の東下関・幡生間は引き続き長州鉄道が蒸気運転で経営し1925年に武久駅が新たに設置された。1927年には電化され3両の電動車による運行となった。表7の1926年「下関名勝之地葉」では下関市営の武久海水浴場の最寄駅として賑わったとある。武久海水浴場は関門屈指の海水浴施設として乗合自動車、関門汽船による海水浴輸送が行われた（田中、1926）。しかしながら、この路線の海水浴輸送は季節限定であり、局所的で数ある海水浴輸送手段の一つに過ぎず観光地輸送という性格のものではなかった。なお、この路線は1928年長州鉄道東下関・幡生間は山陽電気軌道の地方鉄道線として譲渡された。

1918年に国有鉄道小月駅を起点に豊浦郡小月村と豊浦郡西市村を結ぶ長門鉄道が開通した。長門鉄道は1914年に豊浦郡小月村の児林喬治、西市村の中野萬七郎ら豊浦郡、大津郡の有志が発起人となり設立されており、長州鉄道や後述の山陽電気軌道のように会社設立時の役員に県外の有力実業家の名前は見られない（商業興信所、1915）。長門鉄道は、米、雑穀、薪炭等の豊浦郡東部で産出していた物資のみならず豊浦郡豊田前村麻生下の石炭の輸送に利用する計画も進められたほか、浮石炭鉦及びび一ノ俣無煙鉦、豊東村の鉄鉦石の採掘、運搬も想定されており鉦業の新規産業化、地域開発をも視野に入れた鉄道計画であった（瞬報社出版部、1917）。車両は開業時蒸気機関車3両、客車5両、貨車30両で貨物輸送も重視された。開業後の実績について、豊浦郡郷土誌によると1923年の各駅の貨物の発送状況は小月駅から鮮魚、肥料、下大野駅から粗竹、岡枝駅から玄米、坑木、肥料、西市駅から玄米、坑木、肥料、木炭が貨物として発送されたとされており、計画された鉦物の輸送はみられない（豊浦郡小学校長会、1984）。これは豊浦郡内の鉦物の埋蔵が事業化できる規模でなかったため設立時の石炭をはじめとする鉦山開発が取り止めになったこと、豊田前村の石炭は大嶺町（現美祢市）側に輸送されることとなったためと考えられる。表2の通り、1927年の鉄道収入

をみると貨物収入は旅客収入の 40.5%である。

このような事情から開業後に長門鉄道は観光地への旅客輸送に力を入れはじめたことが史料からわかる。1922 年長門鉄道は会社自らが沿線観光案内書である「旅の志るべ・長門鉄道」を有料出版している（長門鉄道運輸課、1922）。大正・昭和初期の関門地域の地方鉄道会社がこのような有料の沿線案内を書籍として出版している事例は見られない。「旅の志るべ・長門鉄道」に紹介されている沿線観光地は表 8 の通りである。

表 8、旅の志るべ・長門鉄道による沿線観光地（1922 年発行）

駅名	旅の志るべ・長門鉄道に紹介の各駅周辺観光地
小月駅	小月市街、東山、茶屋の地、星里陶園、千秋焼窯元
上大野駅	山口県樹苗園、西舎人の墓、豊東小学校運動会
田部駅	田部市街、塔の嶺、白山宮と祇園祭、大野堰、七見虚空像尊
岡枝駅	岡枝駅前通り、岡枝村耕地整理、子安観音、秋光山快友寺、岡枝温泉、狗留孫山修禅寺、下山、小野の楠の森、
込堂駅	鶴山八幡宮、蛭狩と川漁、
西中山駅	西念寺
石町駅	石町市街、下山神上寺、下山、蟹廻りの滝
西市駅	西市市街、西市の市日、忠魂碑、安徳天皇伝説御陵
西市駅からの馬車、自動車連絡	俵山温泉 馬車 3 時間、自動車 1 時間 その他、大寧寺、深川湯本温泉、正明市市街、仙崎港、大日比西園寺、青海島と其絶勝

また、長門鉄道は終点、西市駅からさらに北方の関門地域外の俵山温泉等の名勝、温泉地への連絡も「旅の志るべ・長門鉄道」の中で表 8 の通り紹介しており、地域開発、鉱山開発を目的に計画された鉄道であったが、鉱山事業の見直しから乗合自動車連絡による観光客輸送を取り入れてきたほか、開業翌年の 1919 年には国有鉄道と連帯運輸を開始し（鉄道省、1920）、連絡乗車券の販売により観光目的地への輸送鉄道としての性格を強めた。これは小倉鉄道と共通する点である。

なお、長門鉄道は、戦時交通事業統制により 1942 年に山陽電気軌道に合併した。

最後に、下関市内の市街電車を 1971 年まで運行してきた山陽電気軌道について述べる。山陽電気軌道は 1926 年に下関市（壇ノ浦）と豊浦郡長府町で開業したが、起業目論見書では「豊浦郡長府町の長府停車場付近から海岸の国道上を通り、壇之浦に至り、唐戸町東南部町及び西南部町を經由して西細江町の下関停車場に至る。」とあり、「2 期工事として下関停車場より北に桜山競馬場の裏手で鉄道本線を陸橋で越え、関後地村小門の裏手を南下し小門海峡の狭隘部を架橋で彦島に渡り福浦に至る。支線として西山と江の浦に至る。」とある。

起業趣意書には、「将来大下関市の完成に資すべき交通機関として長府町、下関市、彦島

村に電気軌道を敷設し、一般旅客貨物の運輸を行い地方開発に供する。」とある（山陽電気軌道、1954）。山陽電気軌道は、地元の山根武亮、林平四郎らが発起人になり関門海峡沿いの門司、彦島を中心に工場コンビナートの形成を進めていた神戸の鈴木商店の支援により鉄道事業の展開を図った。鈴木商店から西岡貞太郎、鈴木商店を起源とする神戸製鋼所から田子富彦が役員として参画した。電気鉄道・軌道の性格としては、長府町、下関市、彦島町の都市間輸送、下関市街地での市街電車、工場地帯である彦島町内での工場労働者輸送、国有鉄道と接続し彦島町内での工場貨物輸送、下関商港と国有鉄道駅間の臨港貨物輸送も計画されていた（山陽電気軌道、1954）。山陽電気軌道は1928年に長州鉄道の地方鉄道線である東下関・幡生間の譲渡を受け、翌1929年にこれに接続して東下関・唐戸間を開業した。1932年に唐戸・壇之浦間を開業させ、幡生・長府駅間が全線開通し、最後に西細江町にあった国有鉄道（旧）下関駅へのアクセスとして1938年に唐戸・（旧）下関駅間で開業した。このように山陽電気軌道は都市間輸送や市街地の都市インフラ、工場地帯や臨港部の産業インフラとしての機能を使命に創立された鉄道・軌道会社であり、敷設目的に観光客輸送は記されていない。しかしながら、鉄道省の関門連絡鉄道のルート決定に時間を要したことに伴い下関都市計画の街路計画が保留となった（内務省、1927）。この結果、唐戸・（旧）下関駅間の建設の遅れ、（旧）下関駅から彦島方面及び彦島島内の敷設や長州鉄道の敷設権を引き継いだ地方鉄道、武久・新地間の建設見通しが立たなくなり、設立目的であった彦島町内の工場群の貨物輸送や労働者輸送の目的が果せなくなった。ここで幡生・東下関・唐戸・長府駅間を営業区間とし（旧）下関駅に接続しない山陽電気軌道は、1932年、付帯事業としていた長府島居前の遊興施設「長府楽園地」への観光客輸送を旅客輸送の柱に取り込んだ。長府楽園地は大汐湯、演芸館、動物園、大食堂、貸間、飛行塔、電気自動車、ローラースケート場等をもつ巨大遊興施設であった。1935年にパンフレット「山陽電軌沿線案内」を発行したが、これによると長府・下関・川棚温泉間を電気鉄道・自社乗合自動車による観光ルートを形成したことがわかる（山陽電気軌道、1935）。なお、山陽電気軌道は川棚温泉共同浴場の経営も行っていた。山陽電軌沿線案内による沿線の名勝地は表9の通りである。

表9、山陽電軌沿線案内による電気鉄道沿線名勝地（1935年発行）

停留所	幡生・唐戸・長府駅電気鉄道沿線名勝地
幡生駅・東駅間	武久海水浴場、東駅テニスコート
東駅・唐戸間	大平山、棕野園、関山ガーデン、唐戸棧橋
唐戸・壇之浦間	亀山神社、李鴻章遭難地、引接寺、明治天皇御駐碑、春帆楼、阿弥陀寺陵、平家一門の墓、赤間宮、道森香園
壇之浦・御裳川間	壇之浦古戦場、明治天皇御登臨碑、壇之浦砲台跡、源平山、早鞆瀬戸
御裳川・鳥居前間	前田砲台跡、平家一杯水、外浦遊園地、櫛崎城跡、日頼寺、仲哀天皇御殞殞地、蚕種渡来記念碑、忌宮神社、長府競技場、長府球場・楽園地、乃木旧邸、乃木神社、万骨塔、攘夷堂、功山寺、毛利邸

鳥居前・長府駅前	潮干狩、鏡山お初宅跡、菊舎宅跡、芳崖宅跡、和同開珎鑄銭寺 覚苑寺、四王司毘沙門天
----------	---

山陽電気軌道沿線の名勝地は表9の通り唐戸・鳥居前間に分散し、特に、長府町内に寺社、史跡が集中するほか、あわせて山陽電気軌道直営の大規模遊興施設もあり、下関市街地からの観光客輸送を経営の柱とした。このように貨物輸送、労働者輸送という産業インフラとして敷設が企画されながら、関門連絡鉄道の建設計画により下関市市街地西部の都市計画が流動的な状況で市街電車の路線が敷設できず、観光・レジャー輸送要素を強化し輸送客確保に動いたのがこの当時の山陽電気軌道の特性であった。

関門地域との比較事例として地方鉄道・軌道の設立目的が全国的傾向に近い、寺社、名勝地輸送である事例が多い福岡地域について述べる。福岡地域は鉄道・軌道会社設立の時点において特定地への観光客輸送が目的化されている事例が多い。1902年に国有鉄道二日市駅から大宰府天満宮を結んだ大宰府馬車鉄道を起源とする大宰府軌道が典型的な事例である。江戸時代の寺社詣でに起源をもつ旅行は全国での鉄道の普及とともに鉄道・軌道が利用されるようになった。特に、1910年の軽便鉄道法の施行に伴い、比較的簡易に鉄道・軌道敷設が可能となり、全国で寺社詣で、湯治等に向かう観光客輸送のための地方鉄道が急速に普及した。1918年に吉塚・筑前勝田間に敷設された筑前参宮鉄道は「大正13年糟屋郡志」によれば「縣社宇美八幡宮への参拝者の利便と該地方石炭の運輸を目的とし」とされ（糟屋郡役所、1924）社名も「参宮」と称し、宇美八幡宮参拝客輸送を鉄道設立目的のひとつとした。しかしながらその後、糟屋炭田の開発が大規模に進み、設立の目的とは大きく変化し、純然たる運炭鉄道として運営されることとなった（福岡市、1918）。

図3 大正・昭和初期の福岡地域の観光客輸送鉄道



また、糟屋炭田の石炭を運搬する鉄道として1904年に博多湾鉄道が須恵・西戸崎間に開通、翌、1905年に須恵・宇美間が延長された。この鉄道は海軍燃料炭を西戸崎において海上積出すものであった。博多湾鉄道はこの石炭輸送に加え、途中の和臼において分岐し、福岡市

街地方面にむけ、1924年、和白・新博多間を開業、翌1925年に和白・宮地嶽間を開業し、この新博多・宮地嶽間を1929年に電化した。博多湾鉄道は和白で接続させ南北に結ぶ石炭貨物主体の路線と東西の結ぶ旅客主体の路線の2つの異なる性質の鉄道を運営することとなった。後者は大都市福岡市とその近郊の神社、筥崎神社、香椎宮、宮地嶽神社への参拝客輸送、白砂青松の海浜を沿線にもち、信仰とリフレッシュを担う観光輸送のための鉄道としての機能をもった典型的な観光輸送鉄道であった（香椎高等女学校地理教室、1937）。

このような路線特性をもつ博多湾鉄道であるが、貨物収入の旅客収入の割合をみると須恵・西戸崎間開通時の1904年では貨物収入は旅客収入の4.58倍、新博多・宮地嶽間開通後の1927年においても4.91倍と全路線で石炭貨物収入が圧倒的に多い。

北九州鉄道は、国有鉄道博多駅から西新を経て東唐津に至る路線で「沿線は虹ノ松原をはじめとする白砂青松の景勝地のため春秋には特に遊覧の乗客が多く快速度を増す流線形のガソリンカーを運行した」と記録されている（門司新報社、1937）。表3から全線開通後の1928年の鉄道収入状況は旅客収入が貨物収入の3.79倍と旅客中心の鉄道であったことがわかる。

このように福岡地域の鉄道敷設は石炭輸送という点では関門地域と共通しつつも寺社詣で、白砂青松地、海浜レジャー輸送の面のウエイトも大きい点が特徴と言える。

ここまで史料を基に分析してきた関門地域と福岡地域の鉄道・軌道の経営における観光との関わりについて会社ごとにまとめると表10の通りとなる。

表10 関門地域、福岡地域の地方鉄道・軌道経営と観光とのかかわり

地域	鉄道・軌道会社名	創立時観光輸送位置づけ	開業後観光輸送位置づけ	自社での観光便益提供
関門地域	小倉軌道	特定地観光輸送目的なし	(小倉電気軌道に引継)	特になし
	九州電気軌道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	遊園地の経営
	長州鉄道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	鞍手軽便鉄道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	長門鉄道	特定地観光輸送目的なし	湯治場、名勝地輸送を付加(乗合自動車連絡)	特になし
	小倉電気軌道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	門司築港	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	徳力軌道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	山陽電気軌道	特定地観光輸送目的なし	湯治場輸送を付加(乗合自動車連絡)	大規模遊園地、野球場の経営、湯治場の経営

福岡地域	博多湾鉄道	寺社詣で輸送（石炭輸送に併）	遊興地輸送が付加	野球場、植物園の経営
	筑前参宮鉄道	寺社詣で輸送（石炭輸送に併）	寺社詣で輸送の役割低下	特になし
	大宰府馬車鉄道	寺社詣で輸送	（大宰府軌道に引継）	特になし
	大宰府軌道	寺社詣で輸送	寺社詣で輸送	特になし
	北九州鉄道	遊興地客輸送	遊興地客輸送	海水浴場開設

5 考察

我が国の庶民の観光旅行の歴史は江戸時代にはじまり、基本的には一般大衆の移動が禁じられた中で信仰と医療のための旅行は社会的に認められていたため、伊勢参り、金毘羅詣で等の寺社詣でと熱海、箱根、有馬のような湯治が観光の2大柱であった（原田ら、2011）。このような人の動きは明治以降の大衆の観光旅行にも影響を与え、我が国の鉄道路線の選定にあたっては寺社、温泉地の存在が大きく左右していた。1889年開通の丸亀・琴平間の讃岐鉄道、1897年開通の佐倉・成田間の成田鉄道等がその代表的な事例である。関門地域周辺においても1916年開業の豊後高田・宇佐八幡間の宇佐参宮鉄道、1918年開業の吉塚・筑前勝田間の筑前参宮鉄道、1923年開業の千々岩・肥前小浜間の温泉軽便鉄道、1914年開業の出雲今市・一畑間の一畑軽便鉄道等、江戸時代の旅行の流れを継ぎ寺社、湯治に向かう観光旅行客としての動きに着目して鉄道・軌道を敷設したのが大正時代1910年代までの鉄道・軌道敷設の特徴であった。この時代的背景としては当時農村を支持基盤にもつ政友会が帝国議会で多数を占め、1910年に軽便鉄道法が施行、軽便鉄道補助法という国庫補助制度も設けられたことにある（野田ら、1986）。しかしながらこの間、関門地域ではこのような特定観光地輸送目的の鉄道敷設は川棚村の未成線温泉鉄道を除き見られない。これは全国的傾向と一致した福岡地域とは異なる特性であった。

これは、関門地域の地方鉄道・軌道創立の目的が石炭輸送需要に起因していたこと、これは表2記載の貨物収入が旅客収入に比べ圧倒的に多い北九州側の鉄道・軌道に言えることであるが、貨物収入に比べ旅客収入の多い下関側においても長門鉄道のように会社設立時に石炭輸送や鉱山開発を計画されていたことから説明できる。また、市街地及びその周辺地域の日常的な旅客輸送、臨港部の貨物輸送を計画し設立された九州電気軌道や山陽電気軌道は結果的には旅客収入のみの電気鉄道・軌道となったものの都市インフラ、産業インフラとしての役割が強かったためと言える。

1912年、鉄道院、日本汽船、東洋汽船、帝国ホテル、南満州鉄道等が出資し、ジャパン・トラベル・ビューローが設立された。ジャパン・トラベル・ビューローは外国人旅行客の誘致、

あっせん、接待を行う機関で日本経済の立て直しのために外貨獲得を目指しており、1916年ころから外国人の来遊が急増し、外国人には箱庭的な風景の瀬戸内海を通過する航路と別府温泉、伊香保温泉や軽井沢、箱根のような山間部の避暑地が人気であった。これらは西洋から入ってきた転地療法や避暑のためのリゾート思想であった（原田ら、2011）。関門地域では海外からの入口になる国有鉄道下関駅構内に1926年にジャパン・トラベルビューローの出張所が置かれ、日本国内や大陸領有地の観光地へ向かうための幹線鉄道や海路の拠点となっていた。1927年の鮮満視察団が下関から釜山に渡航したのをはじめ、1929年の山梨県師範学校修学旅行や滋賀県、京都府の学校の修学旅行等、大陸方面への団体観光旅行も活発化し、関門地域がその拠点としての地位を固めた事例である。一方、関門地域には江戸時代の日本の旅行慣行から続く全国的に有力な寺社等の参拝の地や湯治場が存在しなかった。このため、関門地域の観光地は全国的な位置づけの観光目的地となりにくく、海陸の交通接続拠点としての乗り継ぎに伴う副次的な観光地に過ぎなかったと言える。このため関門地域においては江戸時代の旅行慣行をベースとする地方鉄道が敷設されなかったと考えられる。

このことが大宰府天満宮や宮地嶽神社等をかかえる福岡地域での地方鉄道の設立経緯との大きな相違と考えられる。

1927年に大阪毎日新聞社、東京日日新聞社等が主催した日本新八景の選考が日本の観光に大きな影響を与えている。日本新八景は新聞社の企画ではあるが全国の府県から候補地が上がり選考過程において当時の日本の人口を上回る9,000万票の投票があったことが国民の観光熱を高めた（旅の文化研究所、2011）。この日本新八景の候補地として関門地域及びその近傍では、川棚温泉、俵山温泉、湯本温泉、青海島、吉田川、秋吉台、秋芳洞、（以上山口県）英彦山（福岡県・大分県）があげられた。これらの候補地は小倉鉄道と長門鉄道の観光地輸送経営戦略とかかわっていた。石炭輸送を主力とした小倉鉄道が人口の希薄な企救郡、田川郡の郡界に路線をもつ旅客輸送上のハンディから小倉鉄道が終点の上添田から自動車連絡で英彦山までの観光地輸送に力を入れ、1918年には終点の上添田駅を彦山口駅に改称したこと（筑豊北九州地域研究会、2019）、石炭輸送、鉾山開発を前提とした長門鉄道が鉾山の開発と石炭輸送が中止されたことにより、地域の産品、旅客輸送に加え西市から自動車連絡で俵山温泉、湯本温泉、仙崎（青海島への渡航地）への輸送を企画し、長門鉄道線と並行する吉田川を日本新八景の候補地とした（長門鉄道運輸課、1922）ことの2つの事例にみられるように大正、昭和初期の観光ブームと地方鉄道の経営基盤の強化から関門地域の地方鉄道も日本新八景選考への動きと連動し、全国的な名声を得つつあった関門地域の近傍の観光地への旅客輸送の性格を強めるようになってきた。

なお、1927年の日本新八景は、雲仙、上高地湯谷、華嚴の滝、木曾川、十和田湖、狩勝峠、室戸岬、別府温泉が選ばれ、後の1934年の国立公園の指定（雲仙、霧島、瀬戸内海、阿寒、大雪山、日光。中部山岳、阿蘇、台湾の3か所）に結びついたが、これらの指定は外国人に人気の観光地が対象となり外国人観光客誘致が目的であった（旅の文化研究所、2011）。関門地域は1934年の指定時には瀬戸内海国立公園に含まれておらず（環境省、2023）、外国

人観光客の人気面から誘致を目指す観光地域とは位置づけられていなかったと考えられる。

次に関門地域の地方鉄道・軌道による大正末期から昭和初期の観光輸送は、開業後の経営基盤の強化のために鉄道・軌道会社による新たな大衆観光遊興サービスの提供が始まったことが特徴である。九州電気軌道は1932年に直営の観光施設、到津遊園を小倉市に開設し動物園、子ども遊戯場、野外演奏場、食堂等を設けているが（東邦経済、1952）、元来、大門・中央区間の旅客需要の大きい区間に設置しており、旅客輸送の向上よりも九州電気軌道25周年記念事業として工場地帯でのシンボルとして寄与したものであった。この九州電気軌道以上に新しい観光遊興サービスに力を入れたのが下関の山陽電気軌道であった。山陽電気軌道は設立時、都市間輸送、工場労働者輸送、市街地の輸送、国有鉄道駅と商港及び工場地帯との貨物輸送の4つの役割を想定していたが、国有鉄道の関門連絡鉄道ルート及び（新）下関駅の設置場所が確定せず、都市計画の遅れが山陽電気軌道の建設計画に影響した。この結果、幡生・東下関・唐戸・長府のルートが先に完成することとなったことは、本稿「3、鉄道路線ごとの特性分析」でも述べた通りである。このため子会社が長府町において遊興施設や野球場を運営し、電車利用者の増加策を図るいわゆる「阪急方式」（1910年に箕面有馬電気鉄道の小林一三が宝塚少女劇場開設）を取り入れた。

このように関門地域では都市型観光遊興サービスを地方鉄道・軌道会社が提供し、観光輸送の一面を付加したが、これは両社ともに電気鉄道の創立に関西地方の出身者が関与していたことと関門地域が阪神地方モデルに工業集積化が進められたことが背景にあると言える。

6 結論

大正から昭和初期にかけての関門地域の地方鉄道・軌道は敷設計画段階において高まる石炭輸送需要への対応や鉱山開発、産業開発及びこれに伴う貨物や労働力輸送に特化しており、当時の地方鉄道・軌道の主流であった寺社、名勝地への観光地輸送はみられない。これは江戸時代後期における広域的な観光目的地としての寺社、名勝地が存在せず、明治以降においても要塞地帯の指定を受け観光目的化することが困難であったこと、そして鉄道・軌道設立時にもっぱら関西資本が関西を模して産業投資として関与したためと考えられる。しかしながら路線の中間に人口希薄地もつ関門地域の地方鉄道・軌道は開業後自ら新たな観光遊興サービスを創出し、あるいは乗合自動車との連絡により関門地域外の全国的知名度の高い観光地への輸送機関としての性格を併せ持つことにより経営を安定させたと考えられる。このことは今日の公共交通の厳しい経営状況の中で観光輸送を取り入れることにより、改善が期待できることを示唆していると思われる。

本研究は主に関門地域の地方鉄道会社の設立目的を発起人趣意書、設立申請書、当時の報道をもとに分析したが、史料の限界で沿線地域の情勢、発起人の背景について史料調査ができなかった。今後、関門地域の代表的地方鉄道・軌道会社である九州電気軌道、小倉鉄道、山陽電気軌道、長門鉄道、長州鉄道に絞り個々の鉄道会社の経営者の発想、経営状況とのかかわりの中で分析を試みたい

参考文献・史料

- 天野光三、前田泰敬、二十軒起夫 1988 関西地方における寺社参拝鉄道の成立と発展について 日本土木史研究発表論文集 1988、6 p89 - p95
- 佐藤哲哉 2004 明治初期から第二次世界大戦に至る日本の観光政策 九州産業大学省学会論説 2004 p45 - p61
- 野田正穂、原田勝正、青木栄一、老川慶喜 1986 日本の鉄道・成立と展開 日本経済評論社
- 鉄道省 1921 日本鉄道史上編 p820-p871,p879-886
- 井田泰人 2002 村野山人と山陽鉄道 交通史研究 2002年 48巻 p57 - p68
- 西日本鉄道 2008 西日本鉄道百年史 西日本鉄道広報室 p5 - p30
- 老川慶喜 2005 鉄道国有化の歴史的過程について 立教経済学研究 第58巻 第4号 P305-p314
- 鉄道院 1910 鉄道院線沿道遊覧地案内 明治43年6月 鉄道院
- 白幡洋三郎 1985 旅行の産業化 技術と文明 2巻1号 p79 - p9
- 九州電気軌道 1935 躍進九軌の回顧：創業25周年記念出版 昭和10年
- 大阪毎日新聞、1921 小倉外港埋立川崎造船の出店 大正10年11月5日 神戸大学附属図書館デジタルアーカイブ
- 小倉市 1940 小倉市誌・続編 小倉市役所 昭和15年 神戸大学附属図書館デジタルアーカイブ
- 田中邦博、市川紀一、亀田伸裕、畑岡寛 2000 北九州に創設された小倉鉄道に関する研究 土木史研究 第20号 2000年5月 p 371 - p 377
- 木田虎彦 1962 小倉鉄道株式会社沿革史 小倉郷土史会記録 昭和37年第8冊 p110-p149
- 鉄道省 1938 日本案内記 九州編 昭和13年 博文館
- 駿々堂旅行案内 1918 九州旅行案内
- 田中一二 1916 富の北九州 東亜評論社 大正5年
- 小倉鉄道株式会社 発行年不明 小倉鉄道沿線名所図絵 観光社
- 人事興信所 1940 人事興信録 第12版下 昭和15年
- 全国名所案内社 1920 全国の温泉案内 岡村書店 大正9年
- 地理旅行案内社 1918 全国遊療地名勝古蹟案内 日本書院 大正7年
- 鉄道旅行案内編纂所 1926 古社寺めぐり名所行脚 近代文芸社
- 田中石泉 1926 長府・彦島下関名勝之栞 名勝栞商工案内社 大正15年
- 商業興信所 1915 日本全国諸会社役員録 大正4年
- 瞬報社出版部 1917 長門鉄道株式会社事業の沿革と工事の概況 日本之関門 大正6年
- 豊浦郡小学校長会 1984 豊浦郡郷土誌 1926 (大正15年) 豊浦郡小学校長会

「豊浦郡郷土教育資料」復刻

- 長門鉄道運輸課 1922 旅の志るべ・長門鉄道 大正 11 年
- 鉄道省 1920 国有鉄道現況 鉄道省大臣官房文書課 大正 9 年 10 月末調
- 山陽電気軌道 1954 山陽電気軌道略史 山陽電気軌道株式会社 昭和 29 年
- 内務省 1927 公文雑編 昭和 2 年 第 31 卷 下関都市計画決定の件 国立公文書保存公文書
- 山陽電気軌道 1935 山陽電気軌道沿線案内 昭和 10 年
- 糟屋郡役所 1924 糟屋郡志 大正 13 年
- 福岡市 1918 九州の中心福岡市大観 大正 7 年
- 香椎高等女学校地理教室、1937 糟屋郡地誌 昭和 12 年 11 月
- 門司新報社 1937 福岡県自然産業史 昭和 12 年
- 原田順子、十代田朗 2011 観光の新しい潮流と地域 財団法人放送大学出版会
- 旅の文化研究所 2011 旅と観光の年表 2011、11、20
- 筑豊北九州地区研究会 2019 杉田久女と英彦山と小倉鉄道 近畿大学産業理工学部 か
やのもり第 30 号 2019 年 p15-p23
- 環境省 2023 日本の国立公園 瀬戸内海国立公園
<https://www.env.go.jp/park/setonaikai/intro/index.html> (2023, 12, 17 閲覧)
- 東邦経済 1952) 九州産業展望 西日本鉄道の威容 東邦経済 昭和 27 年 5 月号
p62-p65

くじら産業の街・下関市、北九州市を巡る

— 新たな観光ツアー商品開発の可能性を探る（北九州市編） —

くじら産業の街・下関市、北九州市を巡る
－ 新たな観光ツアー商品開発の可能性を探る（北九州市編）－

Tour Shimonoseki City and Kitakyushu City, the cities of the whaling industry - Exploring the possibility of developing new sightseeing tour products (edited by Kitakyushu City) -

岸本 充弘¹⁾ KISHIMOTO Mitsuhiro

I. はじめに

1 研究の目的と背景

2019（令和元）年7月に31年ぶりに再開された日本の商業捕鯨で、国内唯一の母船式捕鯨基地となったのが下関市である。捕鯨母船として使用されていた日新丸（写真①）は2023（令和5）年11月をもって引退し、後継となる新捕鯨母船の関鯨丸は、下関市内の造船所で建造されており、2024（令和6）年3月に完成予定である。



写真①あるかぼーと岸壁の日新丸
2023年11月4日筆者撮影

下関市は、江戸期に現在の山口県長門市、萩市等北浦地域を中心に設置された鯨組により行われた、古式捕鯨（長州捕鯨）の鯨肉、鯨油等の中継基地としての役割を果たしていた。また、明治期に入り我が国初の近代式（ノルウェー式）捕鯨会社であった日本遠洋漁業（後の日本水産、現在のニッスイ）の出張所と倉庫が下関市に置かれ、その後も林兼商店（後の大洋漁業、現在のマルハニチロ）の拠点として水産や捕鯨関連産業の集積が図られるとともに、南氷洋捕鯨基地として水産都市の基盤が整備され、くじらの街としての歴史や文化を築いてきた。一方の北九州市は、昭和初期に下関市から旧戸畑市（現在の北九州市戸畑区）に移転した共同漁業（後の日本水産、現在のニッスイ）の拠点として発展し、戦後戸畑港を基地とした旧日本水産の大型トロール船が捕鯨にも従事し、多くの鯨肉が旧戸畑市に陸揚げされていた。日本の重厚長大産業の先駆けでもある鉄の街・北九州市を支えた、筑豊炭鉱、港湾、製鉄所等で勤務する多くの労働者の食を支えてきたのも塩鯨であった。

本研究では、これらを背景としくじら産業の街・下関市、北九州市のくじらや捕鯨の歴史を振り返り、両市にある多くのくじらや捕鯨に関する史跡、食や文化等を改めて掘り起こすとともに、これらをストーリーとして繋げ、くじらや捕鯨を通じた下関市、北九州市の地域振興につながる新たな広域観光ツアー商品開発の可能性を検証することを目的としている。

なお本研究は、本学と北九州市立大学との2023年度、2024年度関門地域共同研究のテーマである『観光』の中でも、特に関門地域の地域資源であるくじらにフォーカスしたものである。また、調査研究の手法について2023年度は、北九州市における①くじらや捕鯨に関する歴史・文化等の文献調査②関連する史跡等の現地調査や企業等への聞き取り調査により、北九州市におけるくじらと捕鯨の歴史・文化と現状を検証し、観光ツアー商品案を提示した上でそれらの実現可能性調査を行う。続く2024年度については、2023年度に検証した北九州市におけるくじらと捕鯨を巡る観光ツアーを、下関市における既存のツアープランと併せて検証するとともに、関門広域観光ツアー『くじらと捕鯨の関門ストーリー（仮）』として作成し、北九州市、下関市の行政や観光等に係る団体、民間の旅行会社等への意見聴取を行い、観光ツアー商品化の実現可能性について紀要として取りまとめる予定である。その上で本稿は、関門地域のうち北九州市における調査研究成果の中間報告として執筆したものである。本稿におけるツアー設定エリアは、関門連携で各種事業を展開している現在の北九州市と下関市の行政区域とした関門地域とし、その周辺市町は含まないものとするが、各種検証においては関連する周辺市町も含めた検証も行っている。なお、固有名詞以外は親しみやすい平仮名の「くじら」表記としている。加えて、聞き取り調査において社名掲載の了解が取れている会社以外は、特定できないように表記した。

2 先行研究等について

関門地域におけるくじらや捕鯨産業の歴史・文化等に係る先行研究のうち、古式捕鯨に関する下関地域の研究に関しては、長州捕鯨を中心とした徳見（1971）²⁾、河野（2005）³⁾、安富・岸本（2002）⁴⁾等があるが、北九州地域では、組織的に古式捕鯨が行われていたのが筑前大島（現在の宗像市大島）周辺だけであったため、古式捕鯨に関する先行研究は殆ど無いものの、長州捕鯨で捕獲された鯨肉等が、芦屋（現在の福岡県遠賀郡芦屋町）等に配送されていたとの記述がある⁵⁾。また、江戸期に当時の福岡藩が遠賀川の水運を利用して、害虫駆除用の鯨油を藩内に流通させていた記述もあり⁶⁾、当時から北九州市周辺では鯨肉や鯨油が流通し、くじらとの深い関わりがあったことがうかがえる。一方、近代捕鯨に関しては、関門地域における捕鯨産業を中心とした先行研究として岸本（2006）⁷⁾があり、その中では、下関市を拠点にしていたマルハ（旧大洋漁業）と旧戸畑市を拠点にしていたニッスイ（旧日本水産）を中心に、下関市が南氷洋捕鯨基地として、また両市ではくじらや捕鯨に係る関連産業の集積が図られ、現在もくじら産業文化が根付いている街であると結論付けている。

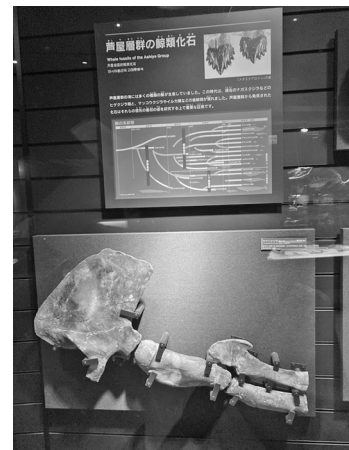
一方、関門地域の観光に関する先行研究等について2006年以降の主なものとして、下関地域の地域資源を活用した観光交流の方策について提言している坂本（2006）⁸⁾、下関市を含む山口県の国際観光の取り組みについて検証している高嶋（2009）⁹⁾がある。また環境都市・北九州市での環境観光について検証している湯浅（2010）¹⁰⁾や、関門地域外の住民アンケート調査等から今後の関門地域の観光について検証している南（2016）¹¹⁾、北九

州市の産業観光に係る検証を行った赤松・大江（2018）¹²、門司港レトロ地区の観光について検証を行った丸山（2018）¹³、北九州市の産業博物館等の視点から観光について検証している佐藤（2022）¹⁴等がある。なお、これらの先行研究の中でくじらや捕鯨に係る記述があったのは坂本の研究のみで、近代捕鯨の基地下関や鯨館、大洋ホエールズ等に関する記載がある¹⁵。

Ⅱ. くじら産業のまち・北九州市を辿る

1 古代から商業捕鯨全盛期まで

くじらとの関わりを古代までさかのぼると、北九州市ではヤマトクジラ¹⁶との関わりが良く知られている。ヤマトクジラの化石は、北九州市若松区にある約3000万年前の地層である芦屋層群から見つかっており、その化石は北九州市八幡東区にある北九州市立自然史・歴史博物館（いのちのたび博物館、以下『いのちのたび博物館』）に展示されている。2023（令和5）年9月22日に、いのちのたび博物館でくじらに係る展示を確認したところ、自然史ゾーンアースモール1階天井部分から、ヤマトクジラの全身骨格標本（レプリカ）が吊り下げ展示されていた。それ以外にも、コビレゴンドウ、ニタリクジラ、マッコウク



写真②
2023年9月22日筆者撮影

ジラの全身骨格標本（レプリカ）の吊り下げ展示があり、1階及び2階通路のケースには、シロナガスクジラ、ナガスクジラ、イロシクジラのヒゲが展示されていた。また、白亜紀ゾーンエンバイラマ館にあるリサーチゾーンのガラスケース内には、ヤマトクジラの化石展示（写真②）と、ヤマト



写真③ 2023年9月22日筆者撮影

クジラ全身骨格標本吊り下げ展示（写真③）がある。更に、1階奥の生命の多様性館にはオガワコマッコウやスナメリの剥製展示があり、北九州市の自然史におけるくじらの重要性をうかがうことができる。中でもヤマトクジラ化石の存在は、現在の北九州市沖合の響灘が、古代より鯨の生息海域であり通り道であったことを意味しているが、北九州市には江戸期に行われた古式捕鯨が行われた形跡がない。それは、鯨を追い込む入り江が少ないこと等地形的な要因があり、近場では北九州市に近接している筑前大島（現在の宗像市大島）と隣の地島に古式捕鯨の痕跡を見ることが出来る。一方、前掲した徳見によれば、「長州捕鯨による鯨肉は早手船によって下関、芦屋、博多の諸港に回漕され」¹⁷とあり北九州市に隣接する芦屋が長州捕鯨の流通拠点地の1つであった。芦屋は遠賀川の河口に位置する町で、江戸期から博多、小倉と並ぶ3大市場があり、当時の福岡藩が遠賀川の水運

を利用して害虫駆除用の鯨油を運搬していた¹⁸⁾。また、芦屋は筑豊炭鉱の石炭積み出し港でもあり、石炭船である川舩をその運搬に使用していた。いのちのたび博物館の歴史ゾーン・テーマ館には川舩の展示（写真④）もあり、遠賀川の水運を利用し、現在の北九州市若松港につながる水路を設置することで、その後若松港が本格的な石炭の積出港となった。

1929（昭和4）年からは、下関市に所在していた共同漁業（後の日本水産）が、更なる事業の拡大と旧戸畑市からの誘致により下関市から旧戸畑市に移転し、その後の日本水産の拠点となる。既に1935（昭和10）年頃には戸畑工場で鯨の加工品が製造されており¹⁹⁾、その後の鯨加工品製造基盤がこの頃整備されていたことがわかる。また、旧日本水産の大型トロール船基地でもあった旧戸畑市の戸畑港周辺には、ニッスイの冷凍・加工工場や関連企業等が集



写真④ 2023年9月22日筆者撮影

積し、戦後は大型トロール船が鯨を探す探鯨船や鯨肉を運搬する運搬船としても使用され、多くの鯨肉が戸畑港に陸揚げされていた。鯨肉のハム、ソーセージ等を製造していた旧ニッスイ戸畑工場周辺には、中小の鯨肉加工品製造会社も存在し賑わいを見せた。2023（令和5）年10月17日に調査した若松区にある『わかちく資料館』で上映されている戦後の旧若

松市の古い映像には、くじらを宣伝する看板も登場しており、くじらとの関わりが見て取れる。旧若松市の対岸、旧戸畑市にあった旧日本水産を象徴する旧戸畑支社の建物（写真⑤）も北九州市の水産業を象徴する建物であり、ニッスイの歴史を辿る展示施設ニッスイパイオニア館として2011（平成23）年8月に設置されたが、2023（令和5）年3月末で休館しており現在館内を見学する事はできない。



写真⑤ 2023年9月22日筆者撮影

一方、旧門司市にある門司港には、戦後南氷洋捕鯨に出漁し鯨肉を積んだ捕鯨母船が入港している。このことは、『西日本新聞に見る戦後50年』²⁰⁾に掲載されており、以下一部を記述すると「昭和22（1947）年3月27日捕鯨母船橋立丸、鯨490頭を積んで門司港着。戦後初めて南氷洋捕鯨に参加した橋立丸（1万トン）が鯨490頭分の獲物（鯨油3700t、鯨肉1万1000t）を積んで門司港に着いた。一足早く3月24日には日新丸捕鯨船団運搬船第35播州丸（1000t）が鯨肉500tを積んで下関に入港」とある。当時捕鯨母船が門司港に入港した後、鉄道で九州各地に鯨肉が送られており、門司港は日本国内の鯨肉陸揚げ地の1つであったことがうかがえる。そのことを裏付ける証言として、2004（平成16）

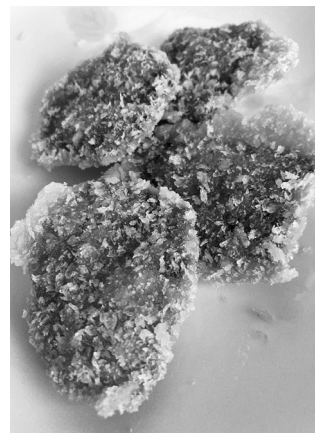
年2月23日に聞き取り調査を行った旧日本水産OBの宮脇末治氏も「門司は九州の国鉄起点で、貨車の利便性から初めの南鯨の頃に、母船や仲積船が門司に入港していた。」との話をされていた。このことは、関門地域が戦後鯨肉流通の国内における拠点の1つであったことを裏付けるものでもある。

2 商業捕鯨モラトリアム前後から現在まで

1982（昭和57）年国際捕鯨委員会（IWC）での商業捕鯨一時停止決定により、1987（昭和62）年から日本の商業捕鯨は一時停止され、同年調査捕鯨に移行するが、その前後から現在に至るまで、北九州市内における鯨肉の流通量等はどのように変化してきたのであろうか。日本捕鯨協会資料によれば²¹⁾、1977（昭和52）年の大手捕鯨会社3社（大洋漁業、日本水産、極洋）の九州における商業捕鯨鯨肉販売実績に関して、1977年度の福岡県の販売実績は5582トンの記録がある²²⁾。調査捕鯨移行後の、副産物としての鯨肉流通量として2008（平成20）年に共同船舶が実施した調査によれば、福岡県は545.7トンで都道府県別年間流通量は全国1位²³⁾であったものの、商業捕鯨から調査捕鯨に移行した約30年の間に、鯨肉流通量は約10分の1に減少している。

北九州市における商業捕鯨再開前後の鯨肉流通等の現状について調査するため、現在市内で鯨肉の販売・加工を行っている岩本商事に聞き取り調査を行った²⁴⁾。岩本社長によれば、「商業捕鯨再開後の現在、鯨肉は共同船舶から入っており、その後荷受けから小売店、飲食店に流通している。岩本商事の取扱量は調査捕鯨時の60～70トンと比較し年間6～7トンと10分の1に減少しているが、コロナ禍が要因で一気に2分の1となった。現在市内で鯨加工品製造会社は岩本商事だけであり、イワシクジラとミンククジラの鯨ベーコンの製造・販売をメインに、アイスランド産ナガスクジラの塩鯨等も製造・販売している。また、百尋、サエズリ、マメ、赤肉、胃袋等も料理店向けに販売しているが、売り上げは北九州市内より遠賀川の川筋と呼ばれる小倉南区、中間、筑豊、田川等が多い。」という。更に、北九州市内の鯨肉の取り扱い状況を確認するため、2023（令和5）年9月から10月にかけて北九州市内にある鮮魚店やスーパー等約30カ所で現地調査を実施した。

門司区では、2023（令和5）年9月12日にJR門司駅前やその周辺にある鮮魚店で調査を行い、T鮮魚店では聞き取り調査を実施した。店主によれば、「下関の魚市場から購入した鯨ベーコン、尾の身、お刺身等を販売している。年配だけではなく4～50代も購入してくれるが、一番売れるのは鯨ベーコン。近くの居酒屋でも鯨の竜田揚げを出している。」という。2023



写真⑥ 2023年10月24日筆者撮影

（令和5）年10月24日に調査した門司港のU鮮魚店では鯨ベーコンを販売していた。店

主によれば「赤肉はお刺身等で食べるために購入する年配の方が多い。」という。また、天ぷらを販売しているHでは、鯨赤肉の天ぷら（写真⑥）を1皿5枚200円で販売している。店主によれば、「現在地に移転して10年経つが、7～80年前から鯨の天ぷらを販売している。」という。

八幡東区では、従前JRスペースワールド駅近くの商店街にF鯨肉店があったが、2023（令和5）年9月22日に調査した際には閉店していた。近隣の八百屋店主への聞き取りによれば「F鯨肉店は5～6年前に店主が高齢により閉店した。店は市場内にあったが、商店街の衰退により市場全体が閉鎖され、営業している店舗が無くなった。」という。また、同日商店街に隣接しているスーパーSには塩鯨が、更に近隣のスーパーMには、塩鯨、鯨ベーコン、鯨3種盛が販売されていることを確認した。

八幡西区では、2023（令和5）年9月22日にJR折尾駅前にある商店街で調査し、鮮魚店Yで聞き取りを行ったところ、「IWC脱退後、在庫があった1～2年前まで鯨を扱っていたが現在は扱っていない。南極産ミンククジラが良いという話を聞くが、現在は周年日本の領海内のみでの捕鯨であるし、周辺店舗も鯨を扱わなくなっている。」という。また、2023（令和5）年10月23日にJR黒崎駅前商店街で調査したところ、N鮮魚店で鯨ベーコンと鯨赤肉を店頭で販売していた。店主によれば「ベーコンは売れる。若い方も鯨の刺身等買いに来る。」という。また、近隣のH水産店主によると、「尾羽毛を店頭で販売し、冷凍はアイスランド産のナガスを入れている。ベーコンも売れるし、生が入れば売る。料理屋からの注文もある。」という。

若松区では、JR若松駅周辺で2023（令和5）年10月17日に調査を行い、スーパーS若松店で、鯨の尾羽毛や鯨ベーコンを販売していることを確認した。

小倉北区では、2023（令和5）年11月7日にI百貨店で調査を行い、地下1階食品売り場にノルウェー産ミンククジラ赤肉・ベーコン、南極産ミンククジラ、イワシクジラベーコン、イワシクジラ赤身刺身用の商品が販売されていた。販売員によれば「年配の方の購入が多い。」とのことであった。また、且過市場内にあった鯨肉専門小売店O鯨肉店とK鯨肉店は店主の逝去や高齢化により既に廃業していた。今回調査を実施した北九州市内の鮮魚店やスーパー等約30軒のうち、くじらの取り扱いがあったのが9軒で、調査した約3割の店舗で取り扱いを行っており、鯨食文化が衰退していると言われている中、くじらの取り扱い店舗が想定より多いという印象を受けた。

前出の岩本社長によれば、「量販店ではスーパーH、Sが取り扱っている。Sうどんは経営者が変わり鯨肉取り扱いを止めた。市内のくじらを出している有名店として、フレンチレストランSがあり、パン屋Gでは鯨バーガーを販売した。寿司店数店舗でも扱っている。」という。なお、北九州市の飲食店での鯨肉等の取り扱いや料理等の情報提供について、北九州観光コンベンション協会にメールで照会を行ったが、2023（令和5）年12月6日時点で回答は来ていない。

3 北九州市に残るくじら文化の現状と将来に向けた取り組み

北九州市は鉄都として日本の重厚長大産業を支えた都市であるが、その背後にある筑豊炭鉱等の炭鉱労働者の方、石炭の積出港でもあった若松港、九州の鉄道起点でもあり鯨肉が陸揚げされていた門司港の港湾労働者の方、旧八幡製鉄所に勤務する工場労働者の方やその家族を中心に、激しい労働を支える蛋白源や塩分補給のための塩鯨が多く消費され、くじらを食べるといふ食文化が、北九州市の都市文化として根付いてきた²⁵⁾。北九州市民

にくじらを食べることが定着していることは、『北九州市史民俗』に「祝いの日や祭りの日には鶏肉や鯨肉が料理に加えられた」との記述があり、それを裏付けている²⁶⁾。それでは北九州市民ほどの程度の量の鯨肉を食べてきたのであろうか。北九州市統計年鑑²⁷⁾によれば、1964（昭和39）年市内1世帯あたりの年間鯨肉支出額は、表1のとおり2029円、1977（昭和52）年では3696円で、市内における1964（昭和39）年1月の鯨肉100グラム当たりの小売価格が26.8円、1977（昭和52）年の鯨肉（冷蔵・赤肉）100グラム当たりの小売価格が176円であることから²⁸⁾、1964（昭和39）年には年間7.57キロ、1977（昭和52）年には年間2.1キロの鯨肉を1世帯で購入していたと推察される。しかし、大型鯨類の捕獲規制による鯨肉生産量の減少等の理由により、市内でもこの12年間に1世帯あたりの鯨肉購入量が5キロ以上減少している。一方、市内における1964（昭和39）年の1世帯当たり鯨肉以外の肉類の年間支出額は、牛肉が10.5キロ、豚肉が4.5キロ、鶏肉が5.74キロであることから、この年は牛肉に次いで鯨肉の購入が多いことになる。また、市内における1977（昭和52）年の1世帯当たり鯨肉以外の肉類年間支出額は、牛肉が11.6キロ、豚肉が13.2キロ、鶏肉が17.1キロと、豚肉や鶏肉の購入にシフトしたため、鯨肉の購入量が大きく減少している。同じ福岡県でも、1977（昭和52）年に福岡市民は1人あたり年間3.6キロ、1978（昭和53）年に1.9キロの鯨肉を消費している²⁹⁾。加えて、農水省食料需給表³⁰⁾によると1964（昭和39）年度の年間1人当たり供給純食料（鯨肉）は1.9キロ、1977（昭和52）年度の年間1人当たり供給純食料（鯨肉）は0.7キロであることから、北九州市や福岡市が所在する福岡県は、鯨肉の消費量が多い地域であったことがわかる。しかし、調査捕鯨に移行後の2008（平成20）年の共同船舶の調査結果³¹⁾では、福岡県民1人あたり

表1 北九州市内1世帯あたり年間肉類支出額（単位：円）

	1964(昭和39)年	1977(昭和52)年
牛肉	7,705	31,027
豚肉	3,447	19,242
鶏肉	3,910	15,814
鯨肉	2,029	3,696

出所：北九州市統計年鑑第2回～第16回より筆者作成

※全世帯平均金額

写真⑦ 出所：北九州市観光情報サイトより



の年間鯨肉消費量は 120.7 グラムであったことから、約 30 年の間に鯨肉消費量が 15 分の 1 に減少している。

この状況の中、2019(令和元)年の 31 年ぶりとなる商業捕鯨再開を契機に、鯨肉市場の縮小に危機感を抱いた関係者による鯨食普及の取り組みが、現在北九州市において行われている。鯨肉を北九州市で更に普及させたいとの思いから、岩本商事の岩本社長を中心に鯨関係者が参集し、様々なアイデアを持ち寄り活動が行われている。その 1 つの成果が、2023(令和 5)年 10 月 25 日と 26 日に北九州市政 60 周年記念事業として旧安川邸(西日本工業倶楽部)で開催された第 36 期竜王戦³²⁾の勝負メシとしてメニューブックに掲載された『幸せを運ぶ鯨竜田揚げバーガー』である(写真⑦)。メニューブックには、勝負メシ、勝負スイーツ、勝負ドリンクとして 80 品以上の応募があり、その中から当該鯨竜田バーガーが採択されメニューブックに掲載された。鯨竜田バーガーは、最終的に対局の昼食には選ばれなかったが、2023(令和 5)年 12 月末まで JR 小倉駅ビル内の店舗で販売された³³⁾。



写真⑧ 2023 年 10 月 24 日筆者撮影

前述した以外に北九州市では、くじらと関わりのある文化的なものとして、日本遺産『関門“ノスタルジック”海峡～時の停車場、近代化の記憶～』構成文化財の建物がある。日本遺産は、地域の歴史や伝承、風習などを 1 つのストーリーとしてまとめたもので、当該日本遺産は近代のレトロ建造物群によるストーリーで、その中にある捕鯨と所縁のある建物が北九州市門司区にあるホーム・リング商会の建物(写真⑧)である³⁴⁾。ホーム・リング商会の歴史をさかのぼると、長崎における近代捕鯨の歴史を築いてきた英露人捕鯨組合に辿り着く。英露人捕鯨組合は、1897(明治 30)年にロシアの漁業家デンビー、イギリス人貿易商リンガー、ロシア極東の貿易商セミョーノフの 3 人で設立され、ホーム・リング商会が代理店となっていた³⁵⁾。



写真⑨ 2023 年 11 月 7 日筆者撮影

その他、小倉の台所と呼ばれている小倉北区の且過市場にも鯨が存在している。2022(令和 4)年 4 月と同年 8 月の 2 回も災禍に見舞われた且過市場に、且過の復興を願う『幸せを運ぶクジラ』のイラストがある(写真⑨)。



写真⑩ 2023 年 11 月 7 日筆者撮影

同じく小倉北区の勝山公園内には、くじらの骨格を模した長さ約 24 m の遊具がある(写真⑩)。この遊具はモルタル製で 2008(平成 20)年に設置さ

れており、シロナガスクジラの骨格がモデルとなっている。

4. 北九州市でのくじらのストーリー

2020（令和2）年1月頃から始まった新型コロナ感染拡大による移動制限により、大きな打撃を受けた観光業界であったが、2023（令和5）年5月から感染症法上の5類に移行し、北九州市は観光客が大幅に回復してきている。北九州市観光動態調査（令和4年次）によれば³⁶⁾、2022（令和4）年1月から12月に北九州市に訪れた観光客数は、門司港レトロ地区や小倉都心部を中心に観光客1785万4千人で、対前年比61.5%も増加している。特に外国人観光客は3.6万人と対前年比260%、産業観光客数は19.7万人と対前年比77.5%の増加となっており、コロナ禍前の水準には戻らないものの順調に回復してきている状況にある。従前から北九州市では、観光の中でも特に産業観光に力を入れている。北九州産業観光センターHPにも、「北九州市の「産業観光」とは、日本の近代化に貢献した産業の歴史・遺産を知ると同時に、モノづくりの技術を土台に発展してきた最先端技術を肌身で感じるといった、貴重な体験が出来る北九州ならではの観光」との掲載³⁷⁾があり、市内には、産業観光の対象となる近代化産業遺産等が門司港レトロ地区や若松区等に点在している。旅行会社との提携ツアー等はコロナ禍前から行われているが、ツアーの件数や内容等は今後も拡充できる可能性を秘めている。

一方、新たなツアーの手法として2023（令和5）年5月8日付山口新聞には、『物語仕立てで地域周遊促進』のタイトルで、観光庁が訪日客向け新事業に着手したとことを報じている（写真⑩）。当該事業は、酒、火山、自然豊かなロングトレイル等の

テーマに関し、歴史的背景から今後の展望までを物語仕立てにして魅力を発信していくのが柱で、各地の観光資源を効果的に結び合わせて広域周遊につなげることを想定している。また、日経MJには、『旅行商品のヒットの芽は「少人数&ニッチ」 ロングテール化進む』との見出しで、新型コロナ禍の影響で大人数の行動を控える傾向が強まり、個別のニーズに合った観光を楽しむ旅行者が増えていることを伝えている³⁸⁾。また具体的事例として、「ニッチャートラベル」という地域活性を目的とした「阪急交通社」と「ナビタイムジャパン」の共同プロジェクトもスタートしている。当該HPには『“旅を介して、地域の活性化や人々の交流に貢献する”というパーパスの具現化を目指し、従来のパッケージツアーとは異なる独創的でユニークな新しい旅のカタチを提案していきます。』とあり³⁹⁾、その傾向は、インバウンドが大幅に回復していることで今後更に拡大していくと推察される。

そのうえで、今後の日本国内でのツアーは、ストーリーを辿る少人数ツアーの需要が拡大することを見据え、手軽に気軽にニッチなツアーが主流となることが見込まれる。それを踏まえ、前述した北九州市におけるくじらと捕鯨の歴史・文化の検証結果を反映した『くじらと捕鯨の関門ストーリー（仮）』の観光ツアーを設定するにあたり、具体的プランについて検討した結果、①古代のヤマトクジラを辿る旅（若松区～八幡東区）②鉄都を支えた鯨食と産業を辿る旅（若松区～戸畑区）③都会の鯨を辿る旅（小倉北区）④門司港レトロとくじらを辿る旅（門司区）の4パターンを、ツアー商品案として提示したい。いずれのツアーも、北九州発の『幸せを運ぶ鯨竜田揚げバーガー』を片手に手軽に気軽に回れるツアーとし、北九州市外並びに福岡県外から来る観光客のアクセスが容易な山陽新幹線が発着する JR 小倉駅を起点に、③の小倉でのツアー以外はタクシー借り上げにより周遊し、JR 小倉駅に戻る行程としている。


まず1つ目の「古代のヤマトクジラを辿る旅(若松区～八幡東区) (図1)」であるが、ヤマトクジラが出土した芦屋層群がある北九州市若松区遠見ヶ鼻の見学の後、ヤマトクジラ化石展示のあるいのちのたび博物館の見学を行うツアーである。福岡県指定天然記念物でもある芦屋層群がある若松区遠見ヶ鼻から望む響灘の景色は絶景

で(写真⑩)、鯨バーガーを片手に、現在も大型鯨類の通り道でもある響灘の景色を見ながら、太古のヤマトクジラに思いを馳せ、古代～現代に至る鯨のストーリーを辿ることができる。いのちのたび博物館を先に見学し、夕方遠見ヶ鼻からの美しい夕日を見る行程とする選択もある。若松区遠見ヶ鼻付近に行く北九州市営バスもあるが便数が限られ、博物館がある八幡東区への移動等を考えた場

合、タクシーの半日借り上げが現実的となる。JR 小倉駅発着借り上げタクシーを使用した場合、タクシー料金検索サイトである「らくらくタクシー」⁴⁰⁾によれば、走行距離約56.465キロ、定額料金16020円、概算所要時間103分、博物館での見学及び遠見ヶ鼻の見学時間を120分とした場合、所要時間は223分(約3時間43分)の半日コースとなる。ツアー経費として鯨バーガー(飲み物付)1000円、博物館入場料(600円)付きで、1名の料金が合計17620円、小型タクシーの場合3名まで乗車可能となる。1名のツアーと仮定

①古代のヤマトクジラを辿る旅(若松区～八幡東区) 図1

ヤマトクジラ出土: 芦屋層群(若松区遠見ヶ鼻)



ヤマトクジラ化石展示: いのちのたび博物館(八幡東区)

※現在も大型鯨類が通る響灘の景色を見ながら
古代～現代のくじらストーリーを辿る

所要時間: 約3時間43分・借上料金16020円、鯨バーガー(飲み物付)1000円
博物館入場料(600円)付: 合計17620円/人 ⇒ 20000円・半日コース



写真⑩ 2023年9月22日筆者撮影

した場合、料金 20000 円の半日ツアー商品として設定することが可能である。

2つ目の「鉄都を支えた鯨食と産業を辿る旅（若松区～戸畑区）（図2）」のツアーは、鉄都である北九州市を支えた筑豊炭鉱の石炭積出港であった若松港港湾労働者の方々を食で支えていた塩鯨にフォーカスし、若松港に残る石炭関連の建物群を見学後、対岸の戸畑区に市営渡船で移動し（写真⑬）、鯨肉が陸揚げされていた戸畑港とニッスイパイオニア館を巡る、産業と鯨食をストーリーとして辿るものである。2011（平成

23）年8月に開設され約12年間ニッスイの歴史を多くの方に発信してきたニッスイパイオニア館は、諸般の事情により2023（令和5）年3月末で休館している⁴¹⁾。このツアーを実施する場合は、ツアー客を対象としたニッスイパイオニア館の特別観覧を依頼する必要があるため、ニッスイの了解が前提となる。またオプションとして、若松区と戸畑区の食堂で、塩鯨を




おかずやお茶漬け等として食事に組み込むことも検討する。前述した①のツアーと同じくJR小倉駅発着の借り上げタクシーとした場合、「らくらくタクシー」によれば、走行距離約22.654キロ、定額料金7170円、概算所要時間40分、若松港での見学後、復路のみ北九州市営渡船で戸畑に移動し、ニッスイパイオニア館の見学時間を含めた合計120分とした場合、合計の所要時間は160分（2時間40分）の3時間コースのツアーとなる。経費として鯨バーガー（飲み物付）1000円、渡船料（100円）付きで、1名の料金は合計8270円、オプションで1000円の昼食を組み込めば9270円となり、小型タクシーの場合3名まで乗車可能となる。1名の場合、10000円の3時間ツアー商品として設定することも可能である。

3つ目の「都会の鯨を辿る旅（小倉北区）（図3）」は、4つのツアー

図2

②鉄都を支えた鯨食と産業を辿る旅（若松区～戸畑区）

若松港に残る石炭関連の建物群見学（若松区）

旧ニッスイロール基地・戸畑港ニッスイパイオニア館（戸畑区）

※労働者を食で支えた塩鯨と北九州市の捕鯨産業を巡るストーリー

所要時間：約2時間40分・借上料金7170円、鯨バーガー（飲み物付）1000円
市営渡船料（100円）付：合計8270円/人 ⇒ 10000円・半日コース
オプションで塩鯨を食べられる昼食も！





写真⑬ 2023年9月22日筆者撮影

図3

③都会の鯨を辿る旅（小倉北区）

都市部の小倉を探索した後、鯨商品の買い物（小倉北区）

※都市部を徒歩で巡るくじらツアー

所要時間：約2時間・0円、鯨バーガー（飲み物付）1000円
それ以外商品購入等に見えるお得なクーポン 5000円
オプションで小倉の角打ち、塩鯨や鯨ベーコン加工、岩本商事の工場見学も

の中でも唯一タクシー借上げを必要としない徒歩で巡るツアーとなる。小倉都心部にある旦過市場の『幸せを運ぶクジラ』や勝山公園にあるクジラの骨格を模した遊具を見学後、豊富な鯨製品の品揃えがあるI百貨店で鯨製品の品見や購入をし、夕方からは塩鯨や鯨ベーコンをつまみに、小倉での角打ちを楽しむという設定である。ただし、現在角打ちでは鯨製品を提供していない⁴²⁾ため、既存のメニューに加えていただく必要がある。少し小倉都心部から離れるが、オプションとして鯨ベーコンや塩鯨等を製造・販売している小倉北区の岩本商事工場見学を加えれば、産業観光の要素が加わることとなる。このツアーに関しては、鯨商品購入代や角打ち代の自己負担以外は料金がかからないものとなるが、鯨商品購入や角打ち代金として使える割増クーポンを、市観光案内所で受け取る想定である。

4つ目の「門司港レトロとくじらを巡る旅（門司区）（図4）」であるが、門司港名物『くじらの天ぷら』や、鯨竜田揚げバーガーを食べながら、門司港レトロでの鯨に所縁のあるホームリング商会等の建物を巡るレトロツアーである。①と同じく、JR小倉駅発着の借上げタクシーとした場合、「らくらくタクシー」によれば、走行距離約29.276キロ、定額料金8850円、概算所要時間41分、門司港レトロ地区の散策の時間を120

④門司港レトロとくじらを巡る旅（門司区）

図4

鯨肉陸揚地・門司港で「くじらの天ぷら」を食べながら
門司港レトロでの鯨に所縁のあるホームリング商会の
建物を巡るレトロツアー（門司区）



所要時間：約2時間41分・借上料金8850円、鯨バーガー（飲み物付）1000円
合計9850円/人 ⇒ 10000円・半日コース
オプションで門司港の角打ちも！

分とした場合、合計所要時間161分（2時間41分）の3時間コースとなる。必要経費として鯨竜田バーガー（飲み物付）1000円、1名の合計金額が9850円で、小型タクシーの場合3名まで乗車可能となり、1名の料金10000円の3時間ツアー商品として設定可能である。オプションとして、夕方から塩鯨や鯨ベーコンをつまみに、1000円程度で門司港での角打ちを楽しむという設定も可能である。ただし現在角打ちでは鯨製品を提供していない⁴³⁾ため、既存のメニューに加えていただく必要がある。

これら4つのツアーについては、いずれも申し込みと同時にツアー料金を事前に旅行会社へ振り込み、JR小倉駅にある北九州市総合観光案内所で、鯨竜田バーガー、施設入場料や鯨商品購入等に使える割増クーポン券をツアー客に渡し、利用していただくことを想定している。本稿では、北九州市内での4つのツアー案を提示したが、ツアー商品としての可能性の検証や、下関市のくじらツアーと合わせた関門地域の広域観光ツアー商品としての実現可能性については、観光関係者や旅行会社等へのヒアリングを踏まえ、2024年度の次稿で改めて検証する予定である。

Ⅲ. おわりに

本稿は2年間における関門地域共同研究の中間報告として執筆したものであるが、北九州市におけるくじら産業遺産や鯨食文化を巡る少しニッチな観光ルートは、観光商品の規模は小さくとも、多種多様な趣向のある現代の旅行ニーズに沿ったものとして、関門地域の新たな観光ツアー商品となる可能性はあるのではないか。2019（令和元）年に31年ぶりに再開された日本の商業捕鯨は、鯨関係者や多くの鯨ファンが期待した、多くの鯨肉が安く食べられる状況とはなっていない。一方、捕鯨母船の新船建造という半世紀に一度という節目を迎え、関門地域ではくじらや捕鯨が近年では注目されている状況にある。くじら産業の街と言える下関市、北九州市にとって、くじらと捕鯨は両市が持つ産業的、文化的、歴史的な財産であり、地域資源でもある。このことは、十分観光資源となり得る可能性を秘めていることになる。本稿は来年度には更に、下関市のくじら産業遺産や鯨食文化を巡るルートと併せた、関門地域における広域観光ルートとして更に深掘りすることで、新たなツアー商品実現に向けての検証を進めていきたいと考えている。

最後に、このたびの調査においてヒアリング等でご協力をいただいた岩本商事の岩本社長様をはじめ、関係者の皆様方にこの場をお借りし改めてお礼申し上げたい。

(注)

- (1) 下関市立大学経済学部特命教授。
- (2) 徳見光三『長州捕鯨考』長門地方史料研究所、1971年。
- (3) 河野良輔『長州・北浦捕鯨のあらまし』長門大津くじら食文化を継承する会、2005年。
- (4) 安富静夫、岸本充弘『下関くじら物語』下関くじら食文化を守る会、2002年。
- (5) 注(2)前掲徳見著、296頁。
- (6) 鳥巢京一『西海捕鯨の史的研究』九州大学出版会、1999年、69頁。
- (7) 岸本充弘「関門地域における鯨産業・鯨文化形成メカニズムの一考察ーその将来展望を視野に入れてー」北九州市立大学博士論文、2006年。当該博士論文を大幅に加筆修正した、岸本充弘『関門鯨産業文化史』海鳥社、2006年もある。
- (8) 坂本紘二「関門地域における観光交流推進への地域資源の掘り起こし」産業文化研究所所報15巻、2006年、1～24頁。
- (9) 高嶋正晴「山口県の国際インバウンド観光振興の取り組みと展望ー東アジア地域交流連携と着地型観光交流地域づくりの取り組みー」下関市立大学地域共創センター年報第1号、2009年、183～209頁。
- (10) 湯浅壘道「北九州市における環境観光の可能性」九州国際大学社会文化研究所紀要巻66、2010年、35～49頁。

- (11) 南博「関門地域の観光の現状と課題ー地域外住民からの意識に着目してー」
関門地域共同研究会関門地域研究第 25 号、2016 年、63～111 頁。
- (12) 赤松香苗、大江靖雄「産業観光に対する認知度と需要標的層ー北九州市を対象としてー」総合観光学会誌『総合観光研究』第 16・17 合併号、2018 年、
23～28 頁。
- (13) 丸山宗志「北九州市・門司港レトロ地区における観光空間の形成と展開」立
教大学立教観光学研究紀要第 20 号、2018 年、3～13 頁。
- (14) 佐藤友美「北九州市の「産業博物館」と「企業博物館」の成立に関する考察
ー「文化/観光」からの「産業へのまなざし」ー」全日本博物館学会博物館
雑誌第 48 巻第 1 号、2022 年、33～63 頁。
- (15) 注（8）前掲坂本著、2～17 頁。
- (16) 北九州市立自然史・歴史博物館の HP にある北九州市の貴重な地質遺産ジオ
ポイント・バーチャル説明版(2023.11.20 参照(<https://www.kmnh.jp/geo/13.html>))
によれば、ヤマトクジラの化石は北九州市若松区遠見ヶ鼻付近の芦屋層群陣ノ
原層から保存の良い状態で見つかり、新生代漸新世(約 3000 万年前)に生息し
ていたヒゲクジラ類の仲間で、ほぼ完全な頭部のほか脊椎や前肢等が見つかっ
ており、ヒゲクジラ類の進化を明らかにする上で非常に重要な化石の一つ。
- (17) 注（2）前掲徳見著、296 頁。
- (18) 注（7）前掲岸本著、6 頁。
- (19) 注（7）前掲岸本著、7 頁。
- (20) 『西日本新聞に見る戦後 50 年』西日本新聞社、1995 年、88 頁。
- (21) 『捕鯨業と日本国民経済との関連に関する考察』日本捕鯨協会、1980 年、41 頁。
- (22) 九州における商業捕鯨鯨肉販売実績で福岡県以外は、長崎県 2203 トン、熊
本県 1216 トン、大分県 820 トン、鹿児島県 305 トンで、九州全体では
10126 トン。
- (23) 平成 20 年調査副産物都道府県別流通量（推定）によれば、2 位は大阪府
533.5 トン、3 位は東京都 473.6 トン、以下北海道、宮城県が続く。
- (24) 聞き取り調査は、2023（令和 5）年 9 月 12 日に岩本商事会議室にて実施。
岩本商事の岩本社長、役員、工場長他、荷受けや取引先等 7 名が同席。
- (25) 注（7）前掲岸本著、44～46 頁。
- (26) 『北九州市史 民俗』北九州市、1989 年、213 頁。
- (27) 『北九州市統計年鑑 第 2 回』北九州市、1966 年、266 頁。『北九州市統計年
鑑 第 16 回』北九州市、1979 年、232～233 頁。
- (28) 注（27）前掲北九州市、1966 年、254～255 頁及び、前掲北九州市、1979 年、
218～219 頁。
- (29) 注（21）前掲日本捕鯨協会、43～44 頁。

- (30) 農水省食料需給表 HP : 2023.12.7 参照 : <https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=datalist&toukei=00500300&tstat=000001017950&cycle=8&year=20211&month=0&tclass1=000001032890&tclass2=000001203100>
- (31) 注 (23) 前掲平成 20 年調査副産物都道府県別流通量 (推定) に掲載。
- (32) 藤井壮太竜王に、伊藤匠七段が挑戦者として挑んだ七番勝負第 3 局・北九州対局。
- (33) 鯨竜田バーガーはテイクアウト用ではなく、店内メニューとして飲料付き千円で販売された。
- (34) ホーム・リング商会の建物は『関門“ノスタルジック”海峡～時の停車場、近代化の記憶～』HP:2023.11.20 参照 : <https://www.japanheritage-kannmon.jp/bunkazai/index.cfm?id=6>) によれば、1962 (昭和 37) 年に建てられたもので、長崎の同商会は戦時中に閉鎖され、かつての日本人従業員が門司の地で再開し、外国船舶の代理店業を営んでいる。
- (35) 片岡千賀之・亀田和彦「明治期における長崎県の捕鯨業 : 網取り式からノルウェー式へ」長崎大学水産学部研究報告、No93、2012、92 頁。
- (36) 北九州市産業経済局観光部観光課 (令和 5 年 10 月発行)。
- (37) 北九州産業観光センターHP:2023.12.7 参照 <https://sangyokanko.com/about/>
- (38) 日経 MJ 記事 2023.11.27 参照 : <https://xtrend.nikkei.com/atcl/contents/18/00577/00034/>
- (39) 2023.11.27 参照 <https://www.nichertravel.jp/>
- (40) タクシー料金検索、定額予約サイトである「らくらくタクシー」HP:2023.12.14 参照 <https://www.rakurakutaxi.jp/>
- (41) ニッスイパイオニア館を所管する株式会社ニッスイコミュニケーション部コミュニケーション課に対し、今後の施設見学等の可否について照会したところ、「休館後、人員も配置していないことから実現は難しい」との回答があった (2023.8.29 付メール回答)。
- (42) 2023 (令和 5) 年 11 月 7 日に調査した角打ちを提供している小倉北区の T 店主によれば、「つまみは乾きものが多く、以前は弁当のおかずには塩鯨を入れていたが、何年も食べていない。」という。
- (43) 2023 (令和 5) 年 10 月 24 日に調査した角打ちを提供している門司区の U 酒店店主によれば、「つまみで鯨は出していない。以前は夕食のおかず等を出していたが、菓子類、乾きものが多い。北九州市がスマホでスタンプラリーを行っており、ラインで登録して回ると商品がもらえる。」という。

(参考文献)

- ・赤松香苗、大江靖雄「産業観光に対する認知度と需要標的層－北九州市を対象として－」総合観光学会誌『総合観光研究』第16・17合併号、2018年。
- ・片岡千賀之・亀田和彦「明治期における長崎県の捕鯨業：網取り式からノルウェー式へ」長崎大学水産学部研究報告、No93、2012年。
- ・河野良輔『長州・北浦捕鯨のあらまし』長門大津くじら食文化を継承する会、2005年。
- ・岸本充弘「関門地域における鯨産業・鯨文化形成メカニズムの一考察－その将来展望を視野に入れて－」北九州市立大学博士論文、2006年。
- ・岸本充弘『関門鯨産業文化史』海鳥社、2006年。
- ・坂本紘二「関門地域における観光交流推進への地域資源の掘り起こし」産業文化研究所報15巻、2006年。
- ・佐藤友美「北九州市の「産業博物館」と「企業博物館」の成立に関する考察－「文化/観光」からの「産業へのまなざし」－」全日本博物館学会博物館雑誌第48巻第1号、2022年。
- ・高嶋正晴「山口県の国際インバウンド観光振興の取り組みと展望－東アジア地域交流連携と着地型観光交流地域づくりの取り組み－」下関市立大学地域共創センター年報第1号、2009年。
- ・徳見光三『長州捕鯨考』長門地方史料研究所、1971年。
- ・鳥巢京一『西海捕鯨の史的研究』九州大学出版会、1999年。
- ・丸山宗志「北九州市・門司港レトロ地区における観光空間の形成と展開」立教大学立教観光学研究紀要第20号、2018年。
- ・南博「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－」関門地域共同研究会関門地域研究第25号、2016年。
- ・安富静夫、岸本充弘『下関くじら物語』下関くじら食文化を守る会、2002年。
- ・湯浅壘道「北九州市における環境観光の可能性」九州国際大学社会文化研究所紀要巻66、2010年。
- ・『北九州市史 民俗』北九州市、1989年。
- ・『北九州市統計年鑑 第2回』北九州市、1966年。
- ・『北九州市統計年鑑 第16回』北九州市、1979年。
- ・『西日本新聞に見る戦後50年』西日本新聞社、1995年。
- ・『捕鯨業と日本国民経済との関連に関する考察』日本捕鯨協会、1980年、41頁。

関門海峡の観光に関する域外住民の意識の推移

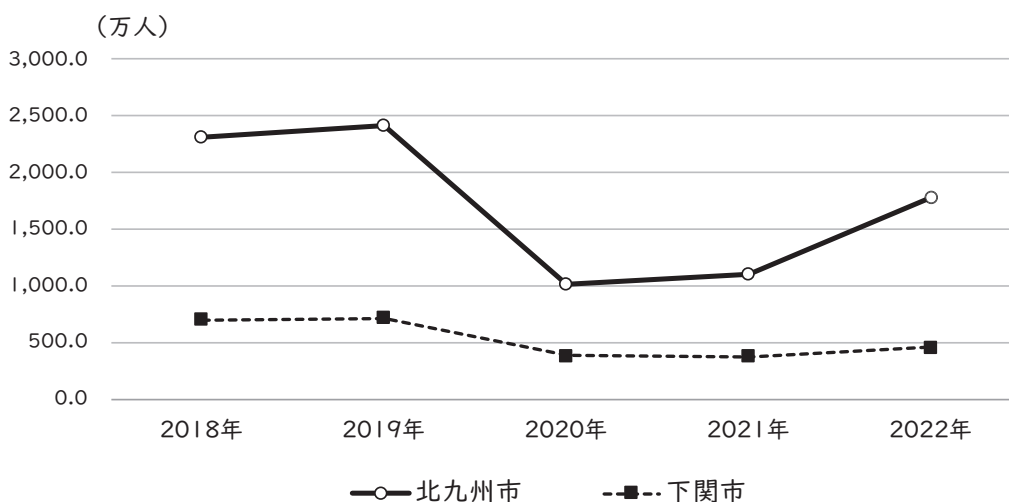
関門海峡の観光に関する域外住民の意識の推移

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

2020年以降のいわゆる“コロナ禍”により観光関連産業は極めて大きな影響を受け、地域経済にも大きな負の影響があった。関門地域においても新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が出された2020年においては北九州市、下関市ともに大きく観光客数が減少し、同じく緊急事態宣言が出された期間を含む2021年においては横ばい状態となり、影響が薄れてきた2022年以降は増加傾向になってきている（図1）。また、訪日外国人旅行者客（インバウンド）も大きく減少した。なお2023年においては、本稿執筆時点では確定的な数値は明らかとなっていないが、観光客数は大幅に増加し、回復基調となっている。



(出典) 北九州市 (2023) 「北九州市観光動態調査 (令和4年次)」、下関市 (2023) 「令和4年の下関市観光客数・宿泊客数について」をもとに筆者作成

図1 コロナ禍前後の関門地域（北九州市、下関市）の観光客数の推移

コロナ禍は、観光客数の減少とともに、人々のライフスタイルや意識の変化ももたらした。観光面においては、居住地から身近な場所で観光する「マイクロツーリズム」の考え方の普及や、オンライン会議の普及によるビジネス客の出張の減少（出張ついで観光の減少につながる）等が挙げられよう。しかしながら、2023年5月に新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが5類感染症に移行して以降、急速に2019年以前の“日常”が戻る中で、観光客の動態や、観光に対する人々の意識も大きく変化していることが考えられる。

一方、コロナ禍の影響を受けている間においても、関門地域においては様々な観光政策

の検討が進められ、民間等による様々な観光関連事業の取組も見られた（表1）。これらの今後の展開により、関門地域の観光関連事業の振興や地域活性化に様々な変化が生じることも考えられる。

表1 コロナ禍の期間中における関門地域での観光関連の主な動向（例）

取組主体	動向（例）
行政	北九州市： 北九州市観光振興プラン 改訂（2023年4月） ※その他、2023年度には市全体の新たなビジョンの策定とも関連した様々な検討が実施されている。 下関市： 下関市観光施設事業経営戦略 策定（2021年2月） 火の山地区観光施設再編整備基本計画 策定（2023年2月） あるかぼーと・唐戸エリアマスタープラン 策定（2023年2月）
民間等	・「日本遺産フェスティバル in 関門」開催（2022年10月、関門海峡日本遺産協議会など） ・「関門海峡 光の架け橋メガトリップエリア構築事業」（2022年度、官民連携による取組） ※関門海峡メガジップライン構想含む など

（出典）筆者作成

（2）研究の目的

上述のように関門地域の観光を巡り近年様々な変化、特にコロナ禍に伴う外部要因による大きな変化があった。関門地域における観光政策を検討していくに際しては、コロナ禍による影響や人々の観光に関する指向動向を把握することに一定の意義があり、その結果をもとに今後の展開等を具体的に考察していくことが求められよう。

関門地域共同研究において2015年度に取り組んだ南博（2016）「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－」『関門地域研究』Vol.25においては、国内6都市（仙台市、横浜市、名古屋市、大阪市、広島市、熊本市）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アンケート調査により把握している（調査実施期間：2016年1月20日～1月25日）。そこで得られた結果と、コロナ禍を経た2023年度における他都市居住の市民意識を比較することにより、8年間の関門地域に対する他都市住民の意識の変化の一端を把握でき、近年の観光関連（国内観光分野）の取組の成果の把握や、今後の観光政策の検討に寄与するのではないかと。

こうしたことから、本研究においては国内他都市の一般市民の関門地域の観光に対する認識等を把握するとともに、その結果を約8年前の調査と比較することにより、関門地域における観光政策を評価・検討するに際しての基礎資料を得ることを目的とする。

なお、関門地域の観光政策および地域活性化においてもインバウンドの誘客が一層重要な課題となっており、また、域内におけるマイクロツーリズムの重要性も増してきているが、本研究においては国内他都市からの観光に特に着目することとする。

(3) 研究方法

南（2016）との比較の観点から、南（2016）と同様にインターネット調査（民間調査会社のモニター登録者対象）を行い、その結果を考察する。調査項目に関しては、南（2016）と整合させる一方、時間の経過を踏まえた修正や、関連設問の追加等を行う。

2. アンケート調査の実施概要

(1) 調査手法および調査対象

国内他都市の住民の意識を広く把握する手法としては、インターネット調査が最も妥当なものと考えられる。なお、南（2016）においても、「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」としている。

なお、インターネット調査という同一手法によって得られた結果を経年比較することには大きな意義があると考えられ、調査対象、調査項目については、南（2016）を踏襲することを基本とする。

調査対象としては、南（2016）と同様、「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」とし、年齢は「20歳以上」とする。

なお、調査の配布・回収に際しては民間インターネット調査会社の提供サービスを利用することとなるが、委託先となる民間インターネット調査会社については南（2016）と異なる会社が選定される場合がある。調査会社によって、各社が管理する調査モニターへ登録している市民の属性等に若干の相違があることも否定できないが、本研究においてはこの点は考慮しないこととする。

サンプル数については、南（2016）においては6都市から各300サンプル程度の回収としたが、本研究においては各200サンプル程度の回収とする。

(2) 調査項目

南（2016）との比較に観点から、基本的に同一の調査項目とし、一部の設問について調査時点の変化等を勘案し、削除、追加を行うこととした。調査項目一覧を表2に示す。なお、表中の「2016調査」は、南（2016）において2016年1月20日～1月25日に実施したアンケート調査を指す。また、「2024調査」は、本研究によるアンケート調査を指す。

Q10、11、16の3問は本研究において新たに設けた問となる。また、2016調査における設問のうち計5問については比較の必要性がないこと等から削除した。

表2 アンケート調査の調査項目一覧

分類	番号	設問	備考
関門地域の認知度	Q1-1	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？ 【2016 調査と同様】	この段階では、回答者に関門地域がどの地域を指すのか回答者に明示せず。
	Q1-2	「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。）【2016 調査と同様】	自由記入式
	Q2	あなたは、山口県下関市をご存じですか。 【2016 調査と同様】	
	Q3	あなたは、福岡県北九州市をご存じですか。 【2016 調査と同様】	
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	Q4	※Q2、Q3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（下関市、北九州市）を訪れた際、以下のような観光を行ったかどうかお答えください。 【2016 調査から設問表現、一部選択肢を変更】	2016 調査ではこの設問の前に訪問回数の設問があったが、2024 調査では削除
	Q5	※Q2、Q3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。 【2016 調査と同様】	
	Q6	※Q2、Q3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。【2016 調査と同様】	
	Q7	※Q2、Q3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。 【2016 調査と同様】	2016 調査ではこの設問の前に利用交通手段の設問があったが、2024 調査では削除
	Q8	※Q2、Q3で「下関市または北九州市に行ったことがある」「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。 【2016 調査と同様。ただし一部選択肢の表現を修正】	2016 年以降にオープン、閉鎖した施設等の選択肢について、表現の微修正を実施。

分類	番号	設問	備考
関門地域への観光等による訪問の意向等	Q9	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。 【2016 調査と同様。ただし一部選択肢の表現を修正】	同上
	Q10	地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを文化庁が認定する「日本遺産」の制度をご存知ですか。 【新設】	新規の設問
	Q11	下関市と北九州市にある 42 の文化財で構成される「関門“ノスタルジック”海峡 ～時の停車場、近代化の記憶」というストーリーが、2017 年に日本遺産に認定されました。そのことをご存知ですか。【新設】	新規の設問
	Q12	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。 【2016 調査と同様】	
	Q13	※Q12 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。 【2016 調査と同様】	
	Q14	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。 【2016 調査と同様】	2016 調査ではこの設問の後に、関門両市への訪問条件の設問、スポーツツーリズム関連の 2 設問があったが、2024 調査では削除
関門地域に対するイメージ	Q15	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 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 【2016 調査と同様】	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
北九州市の観光資源整備の方向性	Q16	最後に、北九州市について質問します。北九州市の観光資源の整備について、今後、何を充実させていくべきだと思いますか。北九州市のことをよくご存じない方は、イメージでお答えください。 【新設】	新規の設問
属性	—	性別、年齢、居住市	

(3) 調査実施概要

本研究におけるアンケート調査の実施概要を表3に示す。2016調査との相違等についても併せて示す。

表3 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 【2016調査と同様】 ※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 【2016調査と同様】 ただし、調査モニターに関しては2016調査はマイボイスコム(株)が管理・利用する調査モニター、2024調査は(株)インテージの調査モニターである。 双方の調査モニターに大きな差はないものとみなす。
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、民間インターネット調査会社が管理・利用する調査モニターへ登録している市民 【2016調査と同様。ただし回収サンプル数は2016調査が1都市300サンプル程度であったことに対し、2024調査は1都市200サンプル程度とした】
実施期間	2024年2月8日～2月13日 ※参考： 2016調査： 2016年1月20日～1月25日
有効回答数	1,249サンプル(6市合計) 仙台市206サンプル、横浜市204サンプル、名古屋市207サンプル、 大阪市212サンプル、広島市210サンプル、熊本市210サンプル ※参考： 2016調査 1,916サンプル(6市合計)

(4) 回答者の基本属性

回答者の基本属性について、性別を図2、年齢を図3に示す。

性別については都市間で若干のバラツキはみられるが、極端な違いはない。2016調査と比較し男性がやや多くなっているが、概ね同様の傾向にある。

年齢に関しては、都市間での差は小さい一方、2016調査と比較すると、20代、30代の比率が低く、60代、70代以上の比率が高くなっている。40代・50代の回答者が中心となっている点に変化していないが、留意が必要である。なお、年齢は数値入力で回答されており、単純平均値を算出すると2016調査は49.4歳、2024調査は55.0歳となる。

次章でのアンケート調査結果の考察においては、南(2016)と同様、2024調査の回答者合計および居住市別の集計を基本的に用いて考察するとともに、回答者合計値について2016調査との比較を行う。また、設問内容によっては他の属性によるクロス集計を用いて考察していく。

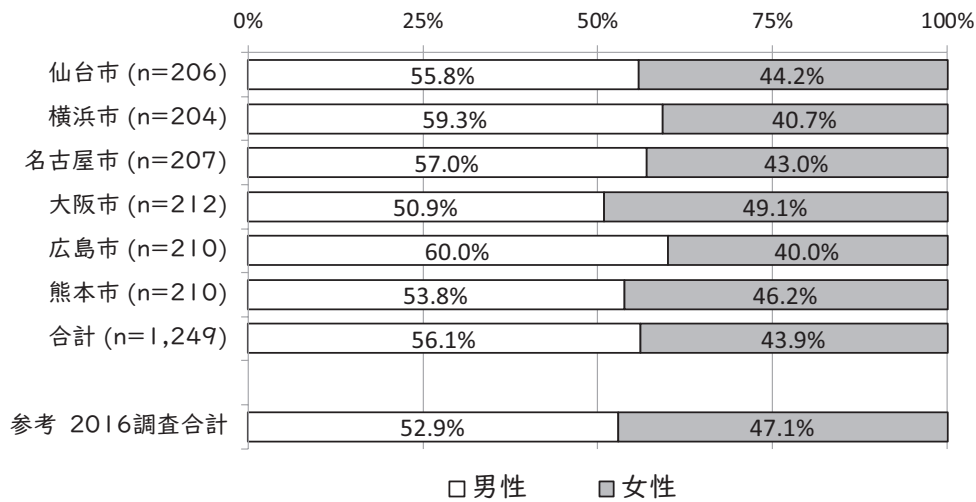


図2 回答者の性別

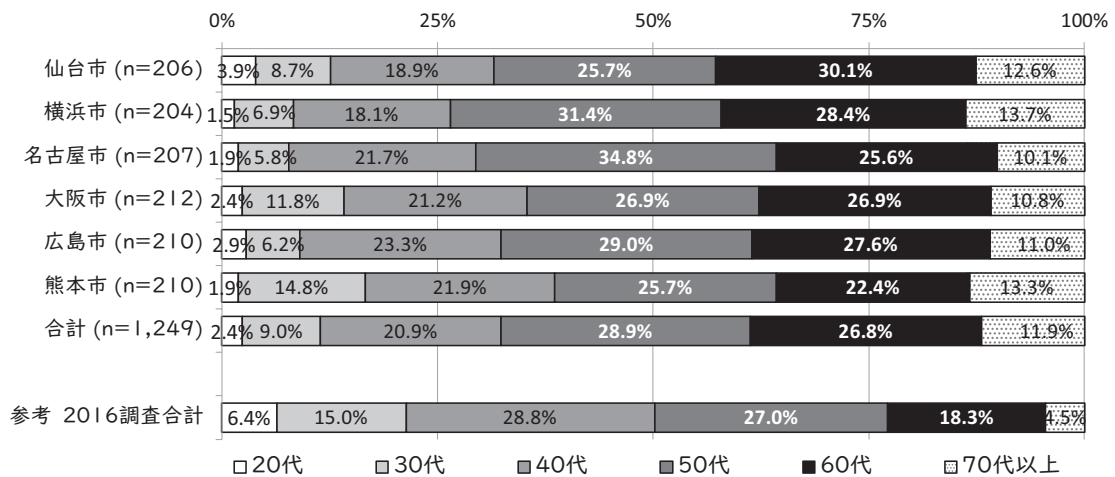


図3 回答者の年齢

3. 関門地域の観光に関する域外住民の意識、行動のアンケート調査結果

(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

2016 調査と同様の設問として、「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？」と尋ねた結果を図4に示す。この設問では、関門地域の定義や場所について、回答者には示さない形で質問している。

2024 調査において、関門地域を「知っている」とする回答者は35.3%となっている。過半数が「知らない」という状況であり、関門地域の知名度は高いとは言えない。居住市による認知状況のばらつきは大きく、広島市では53.8%が「知っている」と回答しているが、仙台市では24.8%にとどまり、また三大都市圏の横浜市、名古屋市、大阪市において

は30%台前半の市民しか認知していない状況にある。性別で見ると女性の認知度が低く、年齢別にみると若い世代ほど認知度が低くなっている。なお、属性別の傾向は2016調査と概ね同様である。

合計値について2024調査と2016調査を比較すると、2016調査では43.5%であった認知度が、2024調査では35.3%に減少している。その要因については本アンケート調査では明らかとならないが、近年、「関門地域」という呼称の認知度が高まるような特別な出来事が無く、コロナ禍における社会の混乱や、日常生活に溢れる情報のなかで、地域名称の印象が薄まった可能性が考えられる。今後の情報発信の重要性が指摘できよう。

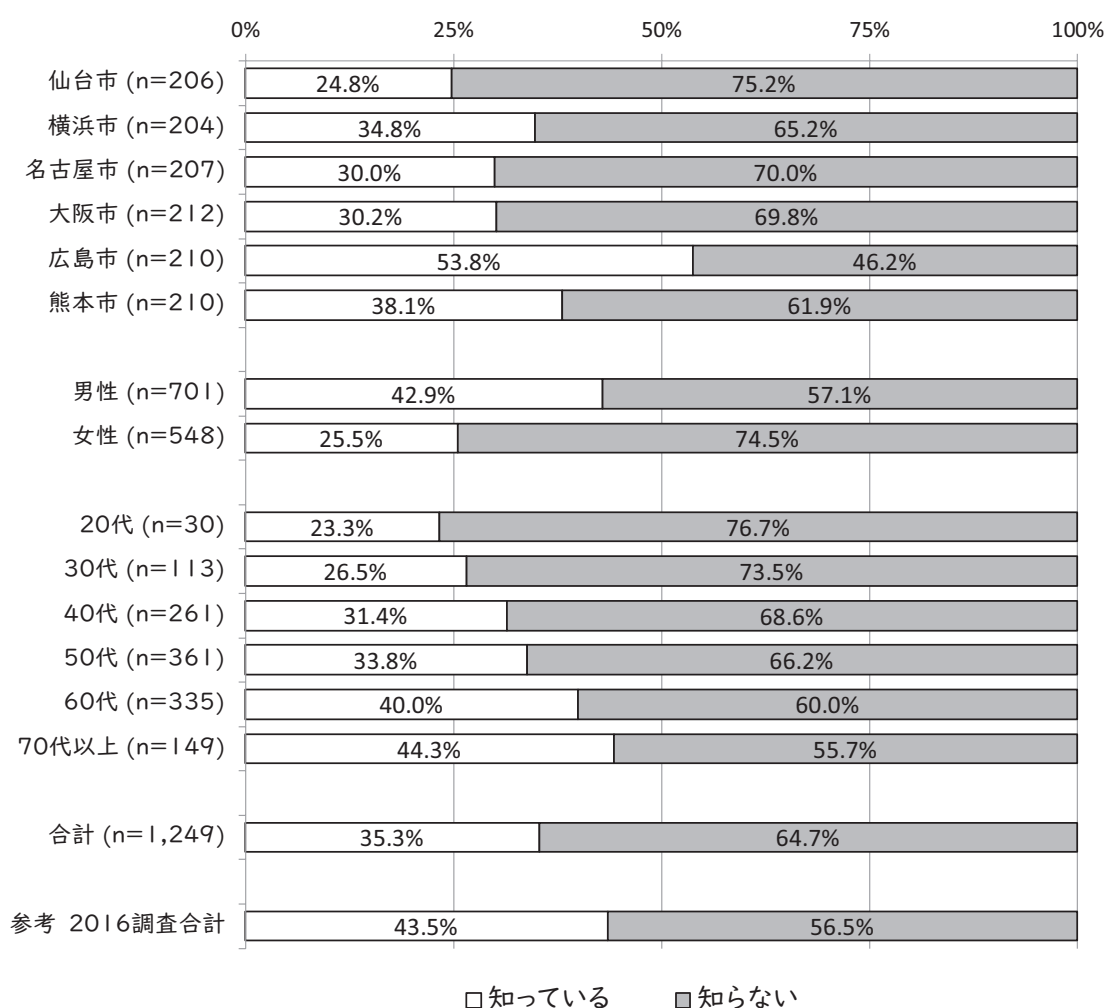


図4 「関門地域」と呼ばれる地域の存在の認知状況

② 「関門地域」に当てはまる地域に関する認識

2016 調査と同様の設問として、『「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。)] という問に対する自由記入回答を集計した結果を表 4 に示す。

最も多いのは「下関」のみの記述が行われている回答であり、それとほぼ同数で「下関 & 門司」とした記述であった。「下関 & 北九州」とする回答はその半分程度となっている。関門地域という名称からは、下関市が強くイメージされていると言えよう。また、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。なお、全く異なる地域をイメージする回答者は少数にとどまる。これらの傾向は 2016 調査と同様である。

2024 調査によると、関門地域を認識しており、そのエリアが北九州市（門司区に限定する場合も含む）と下関市であることをイメージできる他都市住民は 20 ～ 30% 程度であることを、関門地域の観光振興に取り組むうえでは認識しておく必要があると言えよう。

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	2016調査
「下関」 & 「門司 (門司市を含む)」	111	8.9%	13.6%
「下関」	114	9.1%	7.8%
「下関」 & 「北九州」	59	4.7%	5.9%
「山口県」 & 「福岡県」	19	1.5%	3.8%
「関門海峡」	21	1.7%	3.2%
「山口県」	40	3.2%	2.7%
「北九州」	21	1.7%	0.9%
「門司 (門司市を含む)」	9	0.7%	0.7%
「山口市」 関連記述	6	0.5%	0.5%
「九州」	2	0.2%	0.4%
「本州と九州の間」	3	0.2%	0.3%
「山口県」 & 「北九州市」	2	0.2%	0.3%
下関市、山陽小野田市、北九州市、苅田町	1	0.1%	0.0%
「下関」 & 「九州」 「福岡」	2	0.2%	0.3%
「下関」 & 「小倉 (小倉市を含む)」	4	0.3%	0.3%
「福岡」	3	0.2%	0.1%
国内の他地域	24	1.9%	2.5%
※「関門地域」という地域の存在を知らない	808	64.7%	56.5%
(参考) 「門司市」との記述	28	2.2%	2.6%

③ 「山口県下関市」および「福岡県北九州市」の認知・訪問状況

2016 調査と同様の設問として、「あなたは、山口県下関市をご存じですか。」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回答結果をまとめたものを表 5、表 6 に示す。下関市に「住んでいたことがある」「行ったことがある」人は 40% 強、

表 5 「山口県下関市」の認知・訪問状況

	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	合計
仙台市 (n=206)	1.0%	13.1%	53.4%	21.8%	10.7%	100.0%
横浜市 (n=204)	0.5%	27.9%	47.1%	17.2%	7.4%	100.0%
名古屋市 (n=207)	1.4%	22.2%	52.7%	15.0%	8.7%	100.0%
大阪市 (n=212)	1.4%	33.5%	43.9%	14.6%	6.6%	100.0%
広島市 (n=210)	4.3%	81.0%	11.9%	2.4%	0.5%	100.0%
熊本市 (n=210)	2.9%	65.2%	20.0%	5.2%	6.7%	100.0%
男性 (n=701)	2.0%	44.2%	38.4%	10.4%	5.0%	100.0%
女性 (n=548)	1.8%	36.1%	37.6%	15.5%	8.9%	100.0%
20代 (n=30)	0.0%	33.3%	26.7%	16.7%	23.3%	100.0%
30代 (n=113)	1.8%	32.7%	31.9%	17.7%	15.9%	100.0%
40代 (n=261)	3.1%	39.8%	34.9%	17.2%	5.0%	100.0%
50代 (n=361)	1.7%	34.3%	44.0%	13.0%	6.9%	100.0%
60代 (n=335)	1.2%	48.1%	37.9%	9.3%	3.6%	100.0%
70代以上 (n=149)	2.7%	48.3%	36.2%	6.7%	6.0%	100.0%
合計 (n=1,249)	1.9%	40.7%	38.0%	12.7%	6.7%	100.0%
参考 2016調査合計	0.9%	42.6%	40.2%	13.2%	3.1%	100.0%

※最も多い回答に網掛

表 6 「福岡県北九州市」の認知・訪問状況

	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	合計
仙台市 (n=206)	1.5%	22.3%	52.9%	16.5%	6.8%	100.0%
横浜市 (n=204)	2.0%	31.4%	42.6%	17.6%	6.4%	100.0%
名古屋市 (n=207)	3.9%	32.9%	41.1%	17.4%	4.8%	100.0%
大阪市 (n=212)	0.9%	48.1%	35.8%	11.8%	3.3%	100.0%
広島市 (n=210)	3.3%	79.5%	13.8%	2.4%	1.0%	100.0%
熊本市 (n=210)	6.7%	76.2%	12.4%	1.0%	3.8%	100.0%
男性 (n=701)	3.7%	52.1%	32.1%	8.8%	3.3%	100.0%
女性 (n=548)	2.2%	44.2%	34.1%	13.9%	5.7%	100.0%
20代 (n=30)	3.3%	46.7%	26.7%	13.3%	10.0%	100.0%
30代 (n=113)	0.9%	38.9%	32.7%	18.6%	8.8%	100.0%
40代 (n=261)	1.9%	49.0%	31.4%	14.2%	3.4%	100.0%
50代 (n=361)	3.9%	41.8%	37.7%	11.1%	5.5%	100.0%
60代 (n=335)	3.6%	55.5%	30.7%	7.5%	2.7%	100.0%
70代以上 (n=149)	3.4%	56.4%	30.9%	7.4%	2.0%	100.0%
合計 (n=1,249)	3.0%	48.6%	33.0%	11.0%	4.3%	100.0%
参考 2016調査合計	2.1%	46.5%	35.1%	13.4%	2.9%	100.0%

※最も多い回答に網掛

北九州市に「住んでいたことがある」「行ったことがある」人は50%強となっており、多くの方が訪問経験があると言える。また、「知らない」とする回答は下関市6.7%、北九州市4.3%であり、両市の名称はほとんどの域外住民に認知されている。両市とも2016調査と概ね同様の傾向となっている。両市が高い認知度を有することは関門地域の観光振興を進めるうえで強みと言えよう。一方、若い世代からの認知度が比較的低い点は課題である。

(2) 関門地域への訪問および観光行動の実態

(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、他都市から関門地域へ観光等で訪問した際の行動の実態を質問する。なお、アンケート調査においては、本節以降の設問に進む前に「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回答画面上で明示した。これは2016調査と同様である。

① 「関門地域」を訪れた際の観光行動

下関市または北九州市へ「行ったことがある」回答者(n=690)に対し、「関門地域(下関市、北九州市)を訪れた際、以下のような観光を行ったかどうかお答えください(複数回答可)」として尋ねた結果を図5に示す。なお、本設問については2016調査において類似の設問はあるが、観光目的で関門地域に来たことがある回答者に絞って回答を求めていることから、本研究(2024調査)と回答者の条件が異なるため比較は行わない。

最も多い行動は「観光施設めぐり」の46.1%、次いで「ドライブ」38.7%、「グルメ」31.2%、「歴史・文化探訪、文化財観光」21.7%となっている。これらが関門地域での観光行動の主たる要素と言えよう。「観光はしていない」は14.1%であり、域外住民が関門地域を訪れた場合、何らかの観光行動がとられたケースが多いと言えよう。

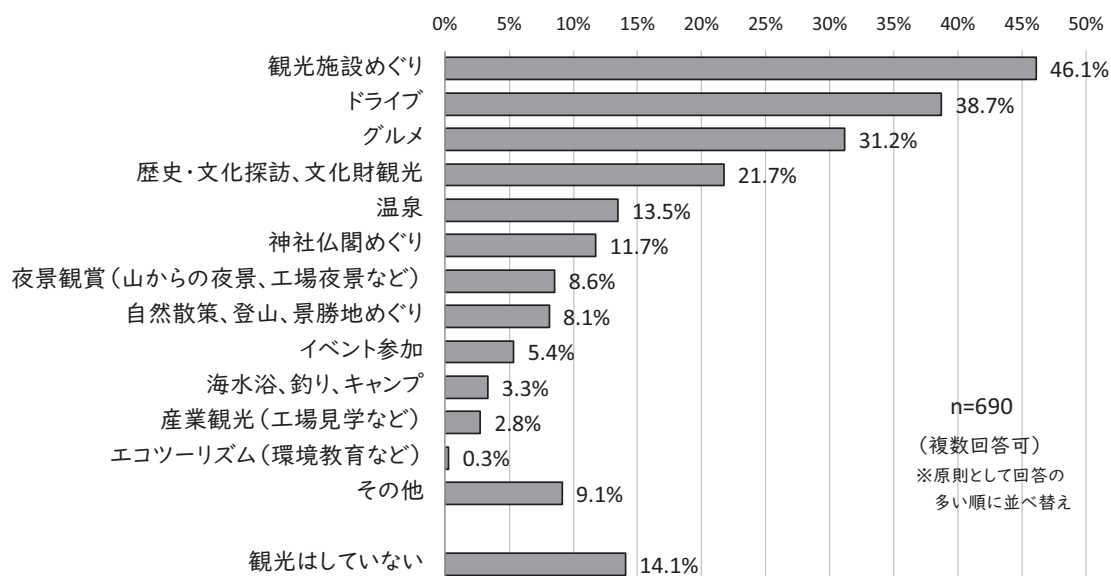


図5 「関門地域」を訪れた際の観光行動(関門地域を訪れたことのある人のみ対象)

この結果について年齢別にまとめたものを表7に示す。各世代とも「観光施設めぐり」が最も多い。2番目に多い行動は、20代・30代では「グルメ」、70代以上では「歴史・文化探訪、文化財観光」、40～60代では「ドライブ」となっており、年齢別の特徴がみられる。

表7 「関門地域」を訪れた際の観光行動（年齢別）

選択肢（複数回答可）	20代・30代 (n=67)	40代 (n=145)	50代 (n=176)	60代 (n=207)	70代以上 (n=95)	合計 (n=690)
温泉	13.4%	13.8%	11.9%	13.5%	15.8%	13.5%
ドライブ	37.3%	42.8%	39.8%	38.2%	32.6%	38.7%
海水浴、釣り、キャンプ	4.5%	4.8%	3.4%	1.4%	4.2%	3.3%
神社仏閣めぐり	9.0%	7.6%	11.9%	12.1%	18.9%	11.7%
歴史・文化探訪、文化財観光	14.9%	16.6%	22.7%	21.3%	33.7%	21.7%
観光施設めぐり	44.8%	46.2%	44.3%	47.3%	47.4%	46.1%
自然散策、登山、景勝地めぐり	7.5%	6.9%	7.4%	8.2%	11.6%	8.1%
夜景観賞（山からの夜景、工場夜景など）	14.9%	5.5%	11.9%	4.8%	10.5%	8.6%
産業観光（工場見学など）	3.0%	2.8%	1.7%	2.4%	5.3%	2.8%
エコツーリズム（環境教育など）	1.5%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%
イベント参加	7.5%	6.2%	6.3%	5.3%	1.1%	5.4%
グルメ	41.8%	37.9%	33.0%	25.6%	22.1%	31.2%
その他	6.0%	11.7%	10.2%	9.7%	4.2%	9.1%
観光はしていない	6.0%	11.0%	19.9%	13.5%	14.7%	14.1%

※年齢別に上位2項目に網掛 ※20代は回答対象サンプルが少ないため、30代と合算

② 「関門地域」での宿泊経験

下関市または北九州市へ「行ったことがある」回答者（n=690）に対し、「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6に示す。関門地域を訪れたことのある人（観光目的以外も含む。）の約半数が「宿泊したことがある」と回答しており、2016調査と概ね同様の結果となっている。

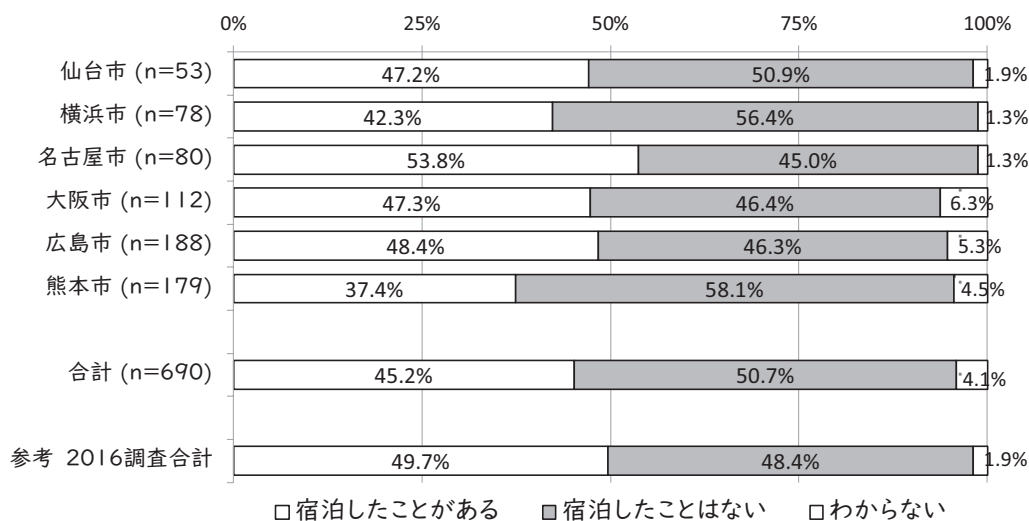


図6 「関門地域」での宿泊経験（関門地域を訪れたことのある人のみ対象）

③ 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

下関市または北九州市へ「行ったことがある」回答者（n=690）に対し、「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。」と尋ねた結果を図7に示す。

回答者合計では、関門地域を訪れたことのある人（観光目的以外も含む。）の約半数が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があると回答しており、両市の一体性の高さが確認できるとともに、両市が観光政策において連携することの重要性が示唆される。2016調査とほぼ同じ結果となっている。

都市別にみると、広島市居住者は一度に双方を訪問した回答者の比率が高いことが特徴的であり、関門地域に地理的に近い都市においては双方を訪問した経験がある人が多い傾向がうかがわれる。

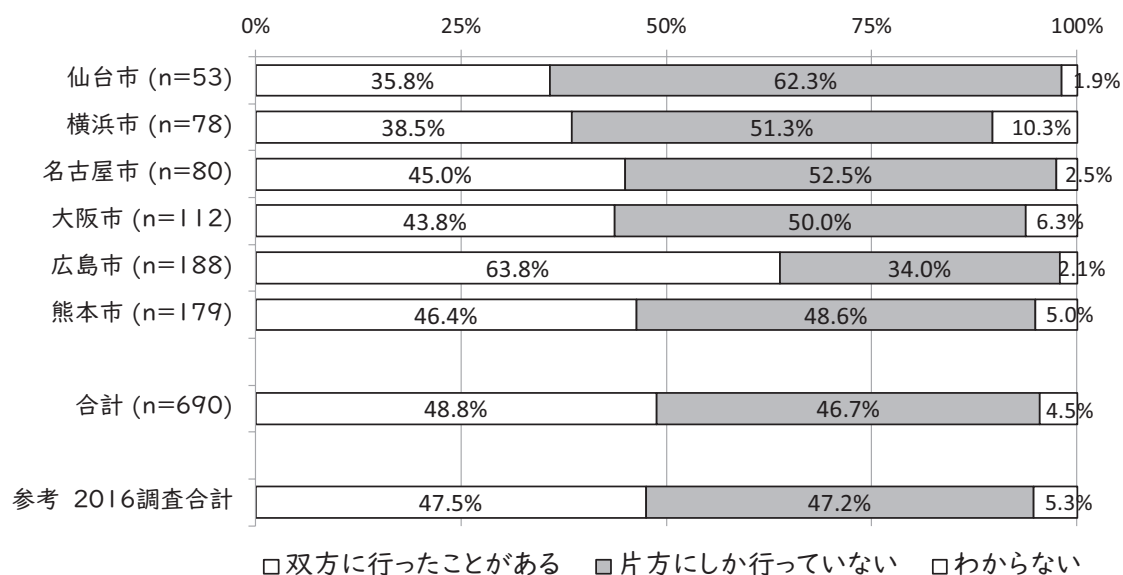


図7 一度の観光・出張において下関市と北九州市の双方を訪問したことの有無（関門地域を訪れたことのある人のみ対象）

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

下関市または北九州市へ「行ったことがある」回答者（n=690）に対し、「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。」と尋ねた結果について、回答者全体の結果を2016調査と比較したものを図8に示す。

最も多いのは「福岡市(博多など)・糸島」であり、45.2%が回答している。次いで、30%前後の同程度の比率で、「秋芳洞および周辺」、「萩・長門」、「太宰府天満宮、九州国立博物館周辺」が並び、次いで「別府・湯布院・大分市」が24.6%となっている。関門地域と併せて福岡市周辺、山口県内、大分県内に幅広く同時訪問する場所が広がっており、関門地域

が交通結節点であることと関係性があるものと思われる。「併せて訪れた都市・観光地はない」とする回答者は19.9%で比較的少ない。2016調査と概ね同傾向にあるが、「広島市・宮島」と「福岡市(博多など)・糸島」、「太宰府天満宮、九州国立博物館周辺」において増加が目立つ。北九州市周辺の政令指定都市圏域とセットでの訪問が増加傾向にあると言えよう。

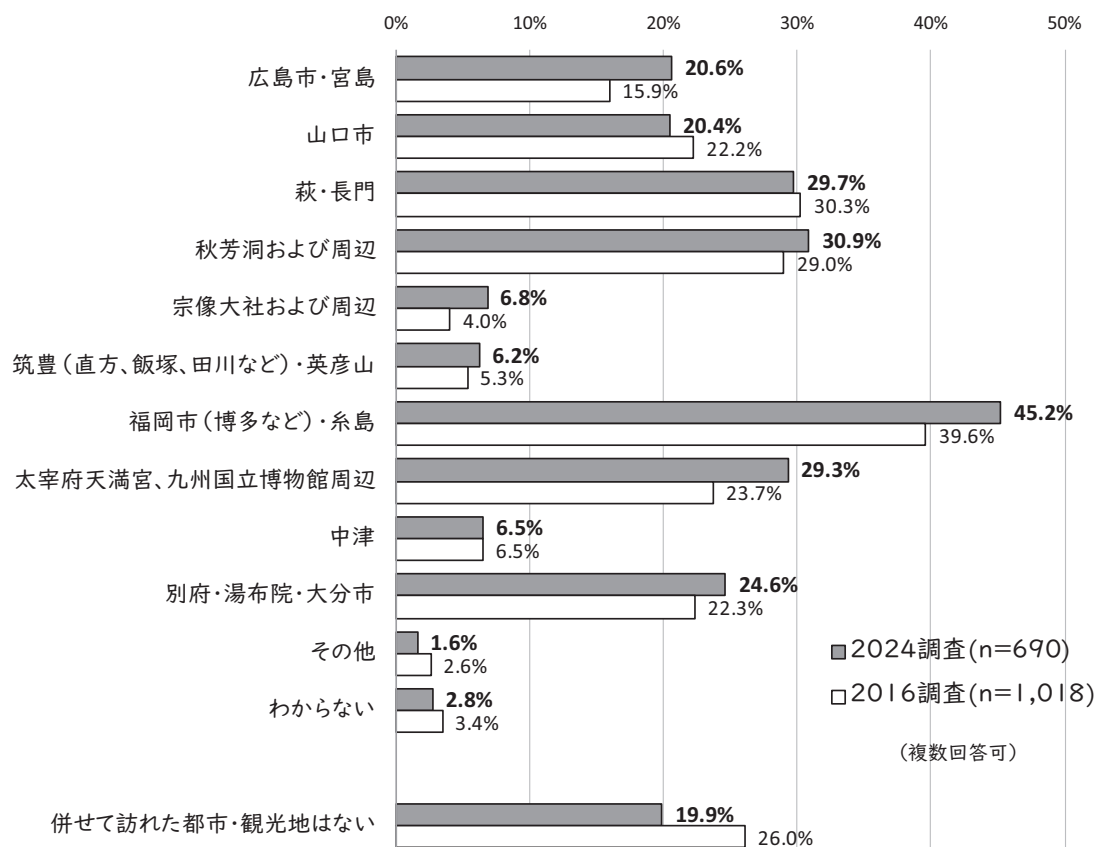


図8 「関門地域」への訪問に際し併せて訪れた周辺都市・観光地(関門地域を訪れたことのある人のみ対象)

表8 「関門地域」への訪問に際し併せて訪れた周辺都市・観光地(居住市別)

選択肢(複数回答可)	仙台市 (n=53)	横浜市 (n=78)	名古屋市 (n=80)	大阪市 (n=112)	広島市 (n=188)	熊本市 (n=179)	合計 (n=690)
広島市・宮島	28.3%	26.9%	20.0%	29.5%	9.0%	22.3%	20.6%
山口市	17.0%	24.4%	18.8%	20.5%	21.3%	19.6%	20.4%
萩・長門	22.6%	28.2%	26.3%	32.1%	29.3%	33.0%	29.7%
秋芳洞および周辺	20.8%	26.9%	28.8%	32.1%	31.4%	35.2%	30.9%
宗像大社および周辺	3.8%	9.0%	2.5%	3.6%	4.8%	12.8%	6.8%
筑豊(直方、飯塚、田川など)・英彦山	3.8%	6.4%	7.5%	3.6%	2.1%	12.3%	6.2%
福岡市(博多など)・糸島	54.7%	47.4%	46.3%	54.5%	34.0%	46.9%	45.2%
太宰府天満宮、九州国立博物館周辺	24.5%	23.1%	41.3%	29.5%	24.5%	33.0%	29.3%
中津	5.7%	10.3%	6.3%	4.5%	4.3%	8.9%	6.5%
別府・湯布院・大分市	28.3%	25.6%	30.0%	32.1%	18.1%	22.9%	24.6%
その他	1.9%	3.8%	1.3%	0.9%	2.1%	0.6%	1.6%
わからない	3.8%	1.3%	3.8%	0.9%	1.6%	5.0%	2.8%
併せて訪れた都市・観光地はない	7.5%	16.7%	15.0%	8.9%	30.3%	22.9%	19.9%

※居住市別に上位3項目に網掛

この結果について居住している市別にみた結果を表 8 に示す。6 市とも「福岡市(博多など)・糸島」が最も多くなっており、2 番目以降は広島方面、山口方面、大分方面などに分散している。広島市居住者については、「併せて訪れた都市・観光地はない」とする回答が比較的多くなっている。

関門地域を唯一の目的地として訪問する観光客を増やすことも極めて重要ではあるが、南(2016)でも指摘しているように、関門地域における観光政策を進めるに際しては、関門地域内のみではなく、広島・山口～福岡市周辺～大分方面との広域的な周遊を視野に入れ、広域連携を進めることが必要と言えよう。それにより、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を関門地域に呼び込むことにもつながると考えられる。

⑤ 「関門地域」で行ったことがある観光資源等

下関市または北九州市へ「行ったことがある」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(計 n=704)、「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。」として尋ねた結果を 2016 調査と比較したものを図 9 に示す。

全体的な傾向としては 2016 調査と 2024 調査で際立った変化は見られない。下関市においては「角島周辺」の回答が増えていることが目立つ。これは、角島周辺がいわゆる「インスタ映え」するスポットとして知名度が高まったことが要因として考えられる。北九州市においては回答率に大きな変化はないが、「平尾台・鍾乳洞」と「皿倉山」において増加が見られる。これは、アウトドア志向の高まりや、皿倉山の夜景スポットとしての知名度向上が要因として考えられる。

一方、関門地域の観光の核とも言える下関市の唐戸地区周辺の諸資源や、北九州市の「門司港レトロ地区の歴史的建造物」はじめ門司港地区、また両市に跨る「関門人道トンネル」については、訪れたことがある回答者自体は多いものの、概ね横這い傾向にある。2016 調査以降、2017 年には唐戸・門司港エリアを中心とした「関門“ノスタルジック”海峡～時の停車場、近代化の記憶～」が日本遺産認定ストーリーになる等、様々な取り組みが行われてきているものの、それが現時点では目立った形で観光客の誘客増には結び付いていない可能性がある。しかし(3)①で述べるように観光したい意欲は高まっており、これまでの情報発信等の取組には一定の効果があり、今後の更なる取組が期待されると考えられる。

なお、選択肢の中で訪問者が 2 番目に多い北九州市の「スペースワールド」は 2017 年末に閉園した。他都市居住者等の 3 割強もの人が訪れたことがあると回答した観光資源を喪失したことで大きな影響が生じたことをうかがわせる。一方、その跡地には大型アウトレットモールが整備され、当該エリアでは東田ミュージアムパークに関する取り組みも進められ、また近接する皿倉山は北九州市が日本新三大夜景都市ランキング 1 位となるに際して重要な役割を果たし観光資源としての魅力向上に向けた取り組みも行われている等、八幡東区におけるスペースワールド閉園後の観光振興については進展が見られる。本アンケートにおいても「いのちのたび博物館・環境ミュージアム・科学館」や「皿倉山」については増加傾向となっており、今後も継続した取り組みにより誘客増が期待できよう。

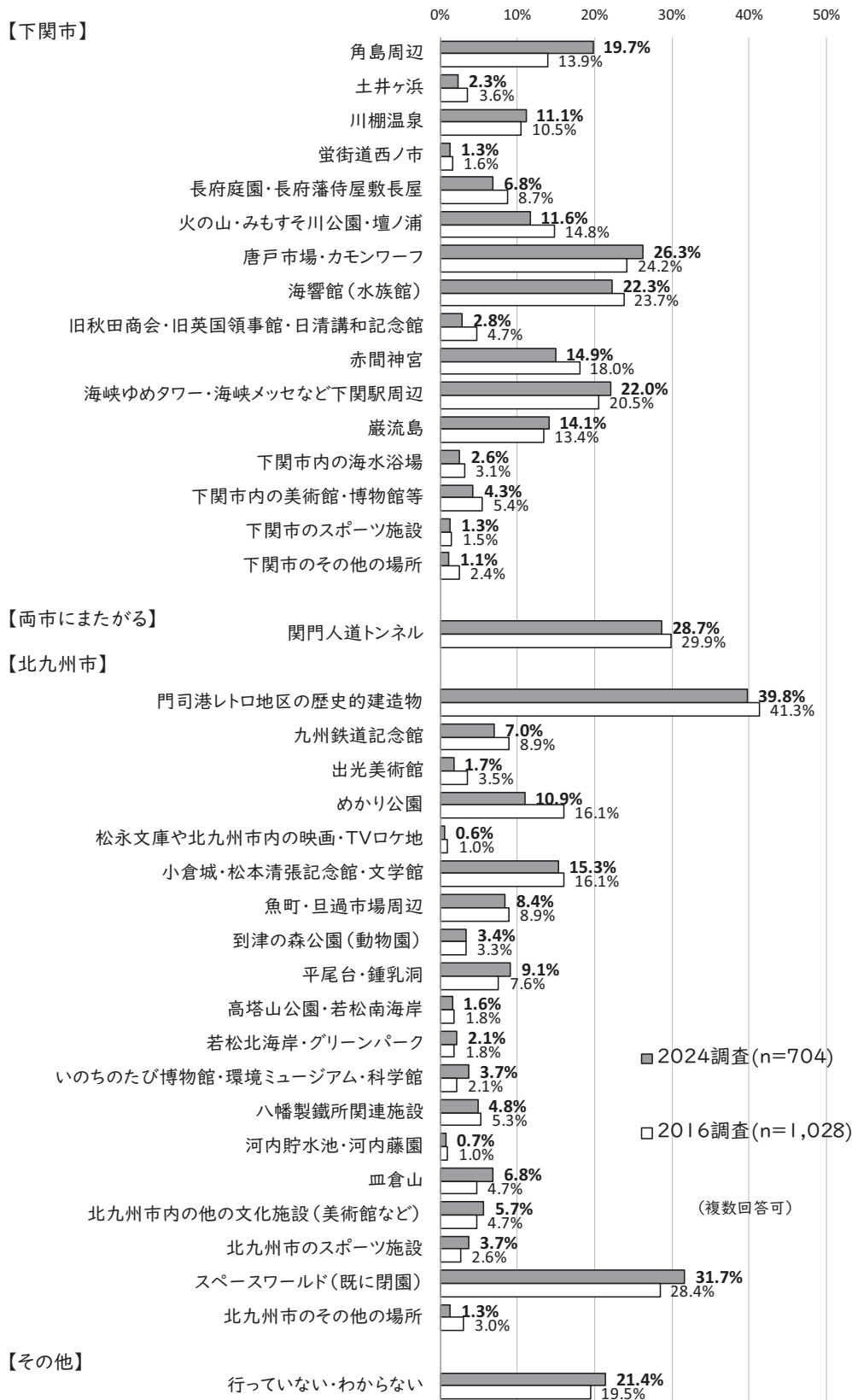


図9 「関門地域」で行ったことがある観光資源等

(3) 関門地域への観光等による訪問の意向等

① 「関門地域」で今後行ってみたい観光資源等

(2) ⑤の選択肢と概ね同じ選択肢（スペースワールド除く）を用い、全回答者を対象に、「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。」として尋ねた結果を 2016 調査と比較したものを図 10 に示す。

2024 調査で最も多いのは「巖流島」の 34.0%、次いで「関門人道トンネル」30.9%、「門司港レトロ地区の歴史的建造物」30.3% であり、この 3 つが特に回答が多い結果となっており、また、いずれも 2016 調査より大幅に回答率が高まっている。これらの観光資源については(2) ⑤の結果で訪問経験のある回答率は伸び悩んでいるものの、今後に向けたニーズは大きく高まっていると言え、今後の観光振興の取り組み次第では、大きく観光客数が増える可能性があると考えられる。

その他の観光資源についてみると、下関市では「角島」、「川棚温泉」、「海響館」など、市内全域にわたり訪問意欲が伸びている観光資源がある。北九州市では「平尾台・鍾乳洞」、「皿倉山」が大幅に伸びており、自然資源への関心が高まっていると言えよう。

関門地域には豊かな歴史的な観光資源や自然資源、文化資源、各種施設等があり、いずれも今後、工夫次第で観光先として関心が高まる可能性を有していると言えよう。

② 日本遺産制度の認知度

関門地域における 2016 年以降の観光関連の変化として、文化庁が認定する日本遺産について、2017 年に下関市と北九州市が共同申請した「関門“ノスタルジック”海峡～時の停車場、近代化の記憶～」が認定されたことが挙げられる。この点について 2024 調査において新たな質問として尋ねることとした。設問に際しては南（2019）を参考とした。

まず、日本遺産制度そのものの認知度を把握するため、「地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを文化庁が認定する「日本遺産」の制度をご存知ですか。」と尋ねた結果を図 11 に示す。

「知っている」人は全回答者の 26.8% となっており、居住市別では大きな差はないが、年齢別にみると 30 代、40 代で認知度が低く、70 代以上で高くなっている。

③ 日本遺産「関門“ノスタルジック”海峡」の認知度

次に、関門地域に関連する問として、「下関市と北九州市にある 42 の文化財で構成される「関門“ノスタルジック”海峡 ～時の停車場、近代化の記憶」というストーリーが、2017 年に日本遺産に認定されました。そのことをご存知ですか。」と尋ねた結果を図 12 に示す。

「知っている」人は全回答者の 5.6% となっており、居住市別では広島市、熊本市においては 8～9% 程度となっているが、全体的に認知度は高いとは言えない。関門地域の観光資源として、(3) ①の結果にあるように「門司港レトロ地区の歴史的建造物」や下関市の唐戸地区の資源には訪問ニーズがあることから、日本遺産のストーリーを活かした事業展開により、より一層、魅力的な観光地となり、さらなる誘客に繋げることが期待される。

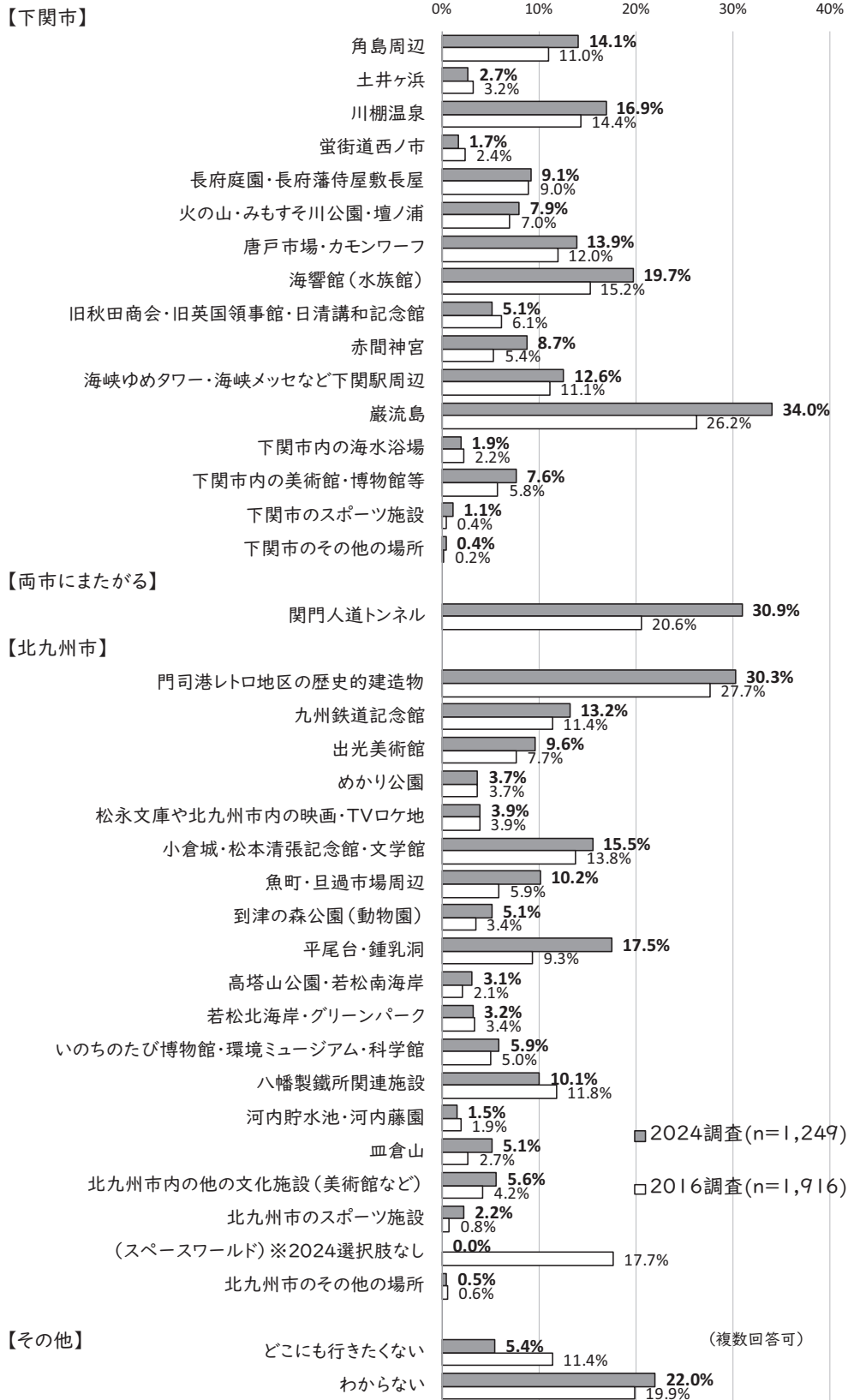


図 10 「関門地域」で今後行ってみたい観光資源等

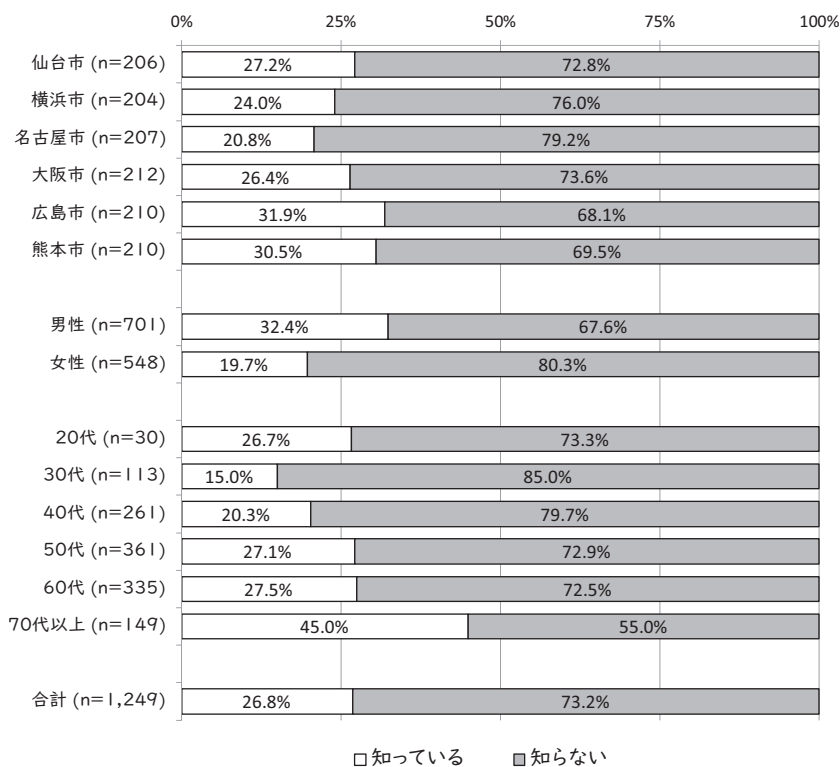


図 11 日本遺産制度の認知度

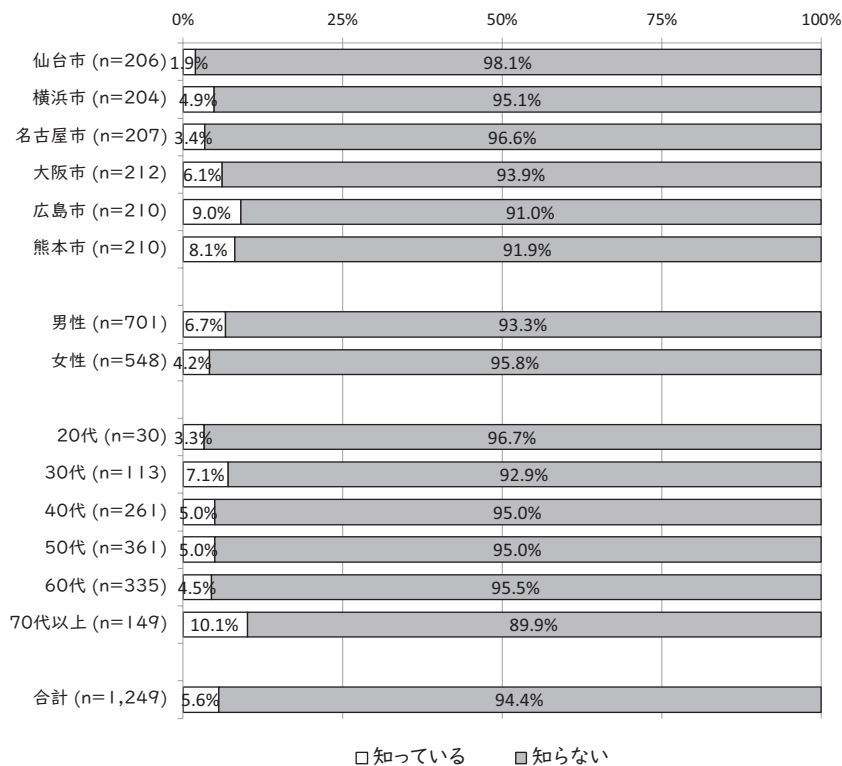


図 12 日本遺産「関門“ノスタルジック”海峡」の認知度

④ 今後の「関門地域」への観光での訪問意向

全回答者を対象に、「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。」と尋ねた結果を図 13 に示す。本設問については、2016 調査においても同様の問を設けている。

各属性とも、「ぜひ行ってみたい」および「行ってみてもよい」という肯定的な回答が 60% 程度となっており、関門地域の観光地としての魅力は、広く認められており、きっかけがあれば実際に観光に来ていただける可能性が高いことをうかがわせる。また、2016 年調査よりも肯定的な回答が増加して否定的な回答が減少しており、この 8 年間に関門地域の観光地としての好印象が高まった可能性がある。今後も引き続き、観光地としての魅力向上や情報発信、訪問のきっかけづくり等に取り組んでいくことが求められる。

属性別にみると、居住市別では地理的に近い都市において訪問意向が高く、性別では大きな差はなく、年齢別では若い世代の方が訪問意向が高い傾向がある。若い世代の訪問意向が高いことは、今後の観光振興を展望するうえで大きな好材料と言えよう。

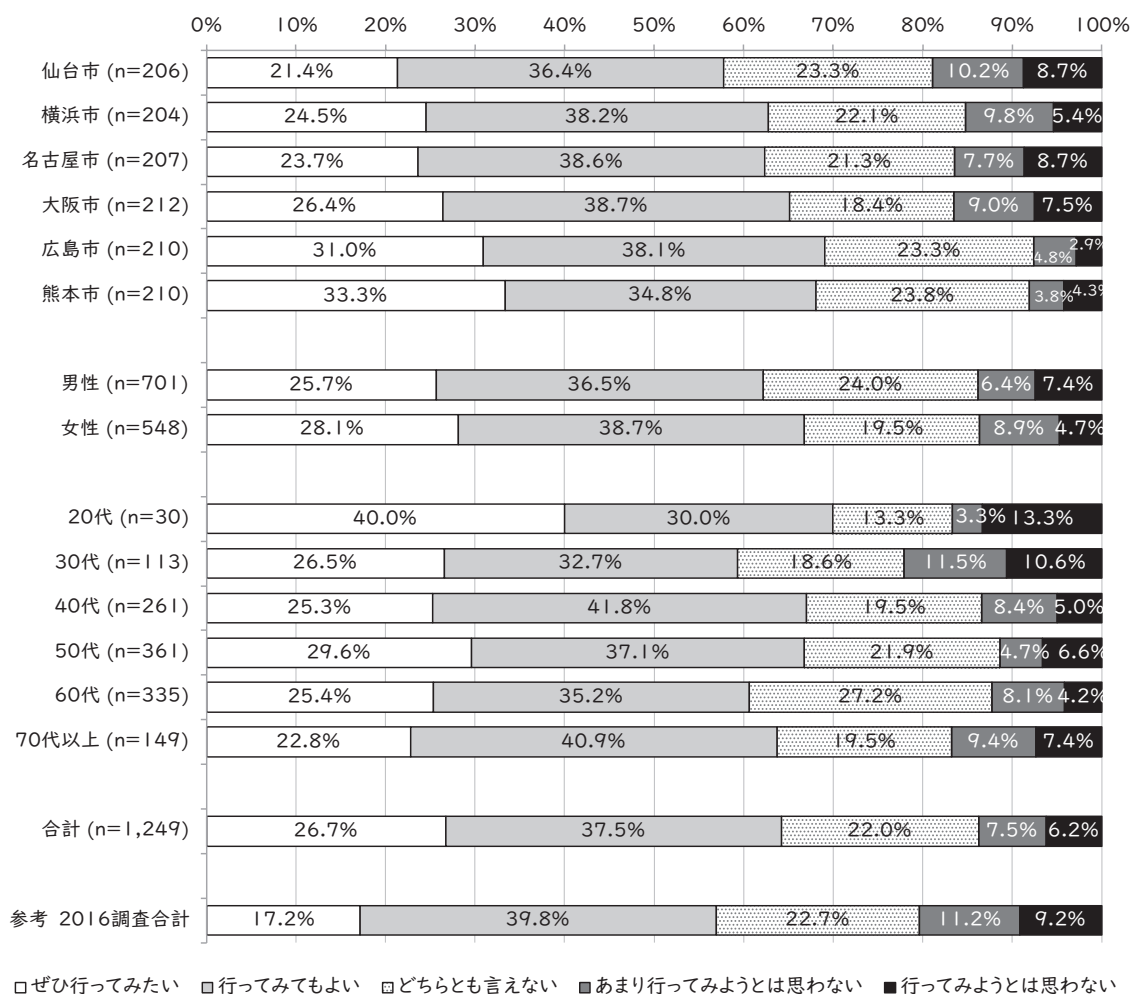


図 13 今後の「関門地域」への観光での訪問意向

⑤ 「関門地域」へ観光で行ってみようと思わない理由

(3) ④において、「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」とした回答者は比較的少数（13.8%）だが、この172サンプルを対象に、「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。」として尋ねた結果について、2016調査と比較したものを図14に示す。

2024調査で最も多いのは「なんとなく／特に理由はない」の33.7%、次いで「旅行にかかる費用が高い」26.7%、「行くキッカケがない」21.5%となっている。「なんとなく／特に理由はない」や「行くキッカケがない」とする回答者については、効果的な観光PR活動や旅行促進活動が行われれば、訪問に繋がっていきやすい人々と考えられる。一方、旅行費用に関しては、両市による対応では基本的に解決することは難しいが、何らかの補助を検討していくことは選択肢として考えられよう。

なお、強い否定意見と言える「観光地として魅力がない」は10.5%、「訪問先として良いイメージがない」は4.1%であり、比較的少ない。また「観光地として魅力がない」とする意見は2016調査よりも大幅に減少している。関門地域の観光を強く否定する意見が多くないことは、関門地域の観光を考えていくうえで好材料と言えよう。

なお、2016調査では「なんとなく」としていた選択肢を、2024調査では「なんとなく／特に理由はない」に表現を修正しており、これが当該選択肢の回答率を高めた可能性がある点は留意が必要である。

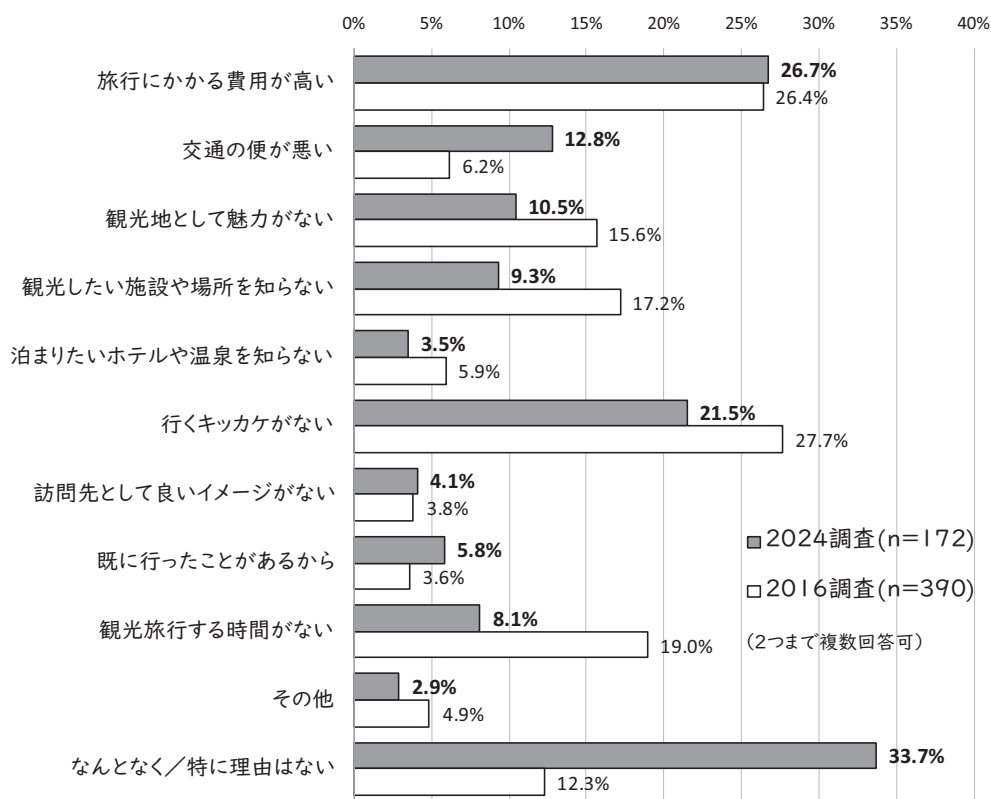


図14 「関門地域」へ観光で行ってみようと思わない理由

⑥ 「関門地域」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せんか。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せんか。」と尋ねた結果をまとめたものを図15に示す。なお、設問文において、距離の近さについて「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」との注釈をつけた。

「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60.6%であり、属性別にみても概ね同様の傾向となっている。また、2016調査ともほぼ同じ結果となっている。一方で、(3)④の訪問意向の結果と比較すると、両市の中心部の距離が近いことを改めて提示した設問においても、訪問意向には影響は見られない。これは、(3)④の回答段階で多くの回答者が北九州市と下関市の中心部の近接性を理解しているためと考えられる。

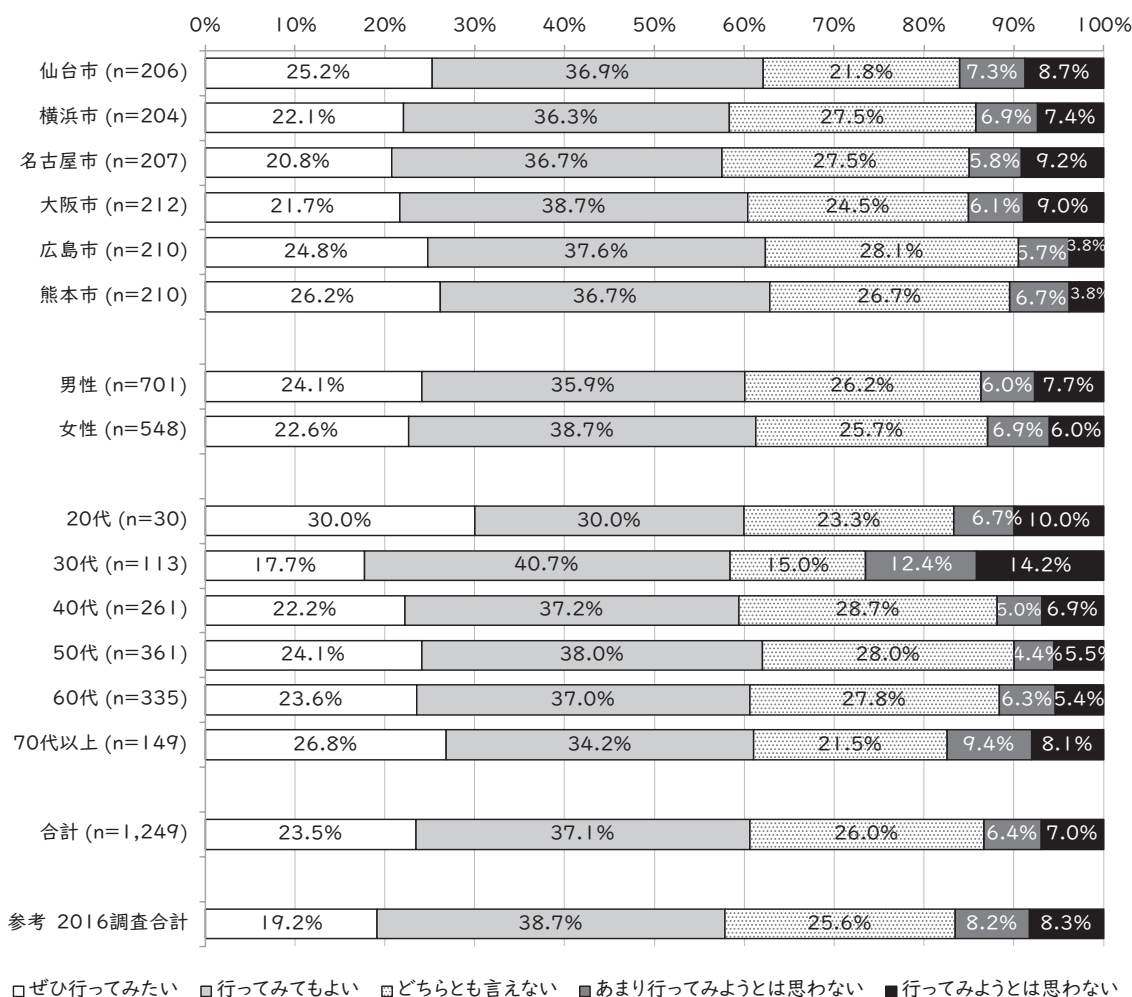


図15 「関門地域」構成の両市への同時訪問意向

(4) 関門地域に対するイメージ

関門地域に対する域外住民のイメージを把握する観点から、全回答者に対し、「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、5段階でどちらの言葉にイメージが近いか回答を求めた。そのうえで、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。その結果について、2024調査と2016調査を比較したものを図16に示す。なお図化に際しては、対になる形容詞ごとの平均点について2024調査の平均点が小さい(=ポジティブなイメージが強い)順に並び替えている。

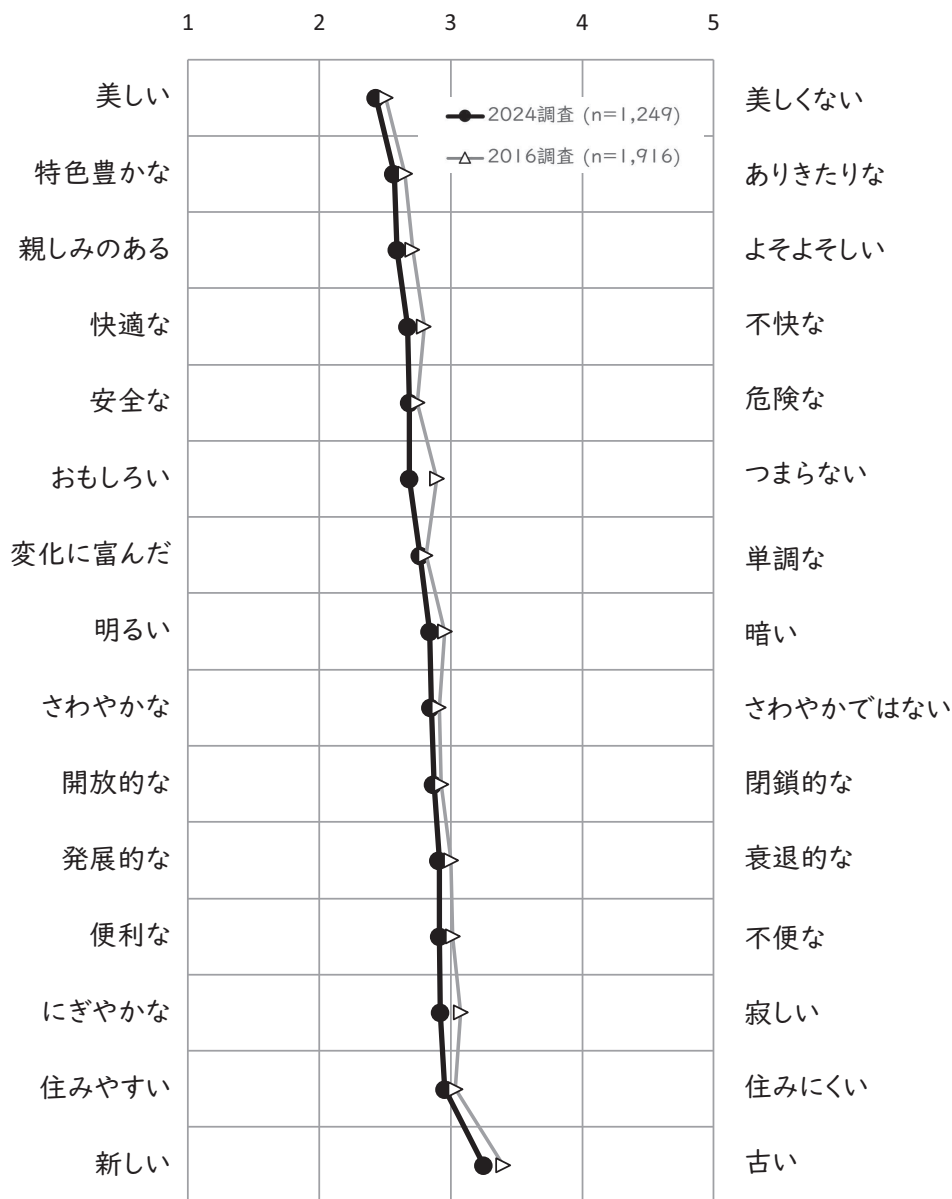


図16 「関門地域」に対するイメージ

上位5つの形容詞をみると、「美しい」、「特色豊かな」、「親しみのある」、「快適な」、「安全な」となっており、これらのイメージを域外住民が持っていることは、観光振興に際してプラス材料ととらえることができる。一方、下位5つの形容詞は、「古い」、「住みにくい」、「寂しい」、「不便な」、「衰退的な」となっている。

2024 調査と 2016 調査は概ね似た傾向となっているが、全体的に肯定的な言葉のスコアが高くなっており、関門地域のイメージが近年向上してきている可能性が指摘できる。特に、「おもしろい」と「つまらない」の対について、「おもしろい」の方が強まっている点は特筆できる。こうしたイメージに応えるような観光振興が求められると言えよう。南(2016)では「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」ることを指摘しており、今後もこうした視点が必要と考える。

(5) 北九州市の観光資源整備の方向性

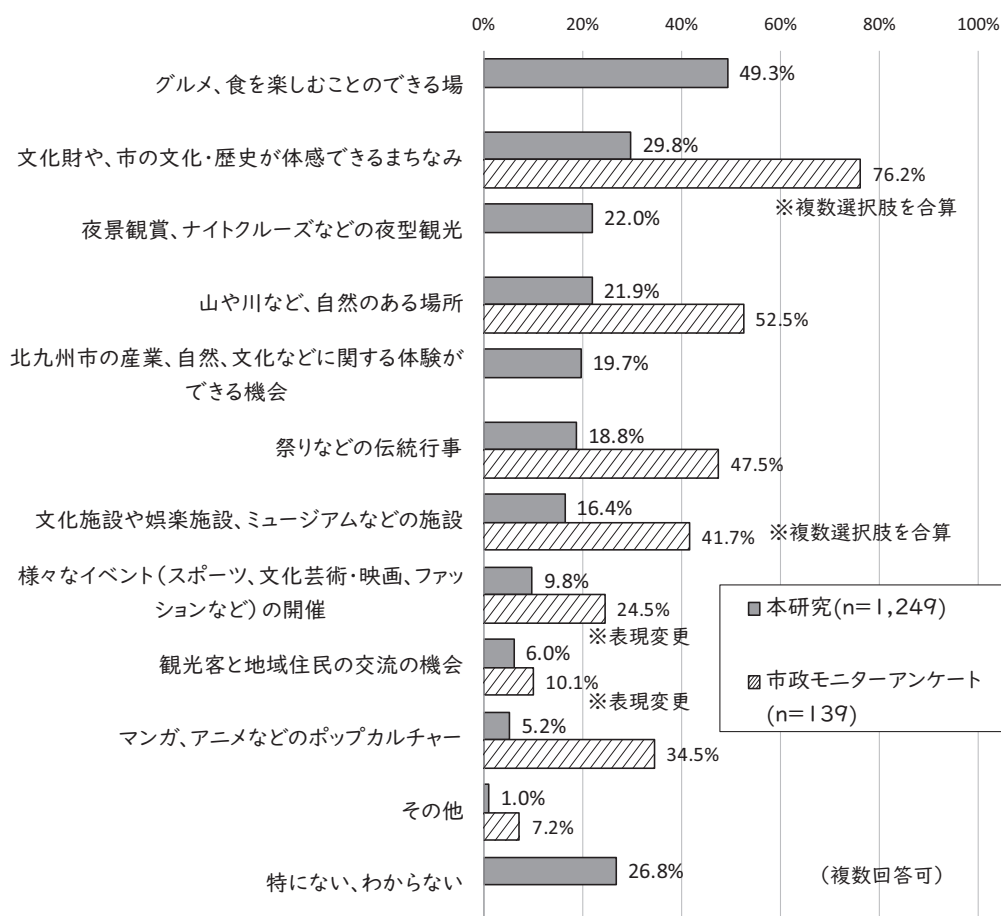
アンケート調査の最後の設問として、関門地域全体ではなく北九州市に絞る形で、「北九州市の観光資源の整備について、今後、何を充実させていくべきだと思いますか。北九州市のことをよくご存じない方は、イメージでお答えください。(複数回答可)」を尋ねた。これは、北九州市が2023年に市政モニター（北九州市内在住の18歳以上の市民から公募）を対象として実施した令和5年度第2回市政モニターアンケート「北九州市の観光振興について」の結果と比較することにより、市民の考えと、域外住民の考えの相違点等を把握する目的の設問である。ただし、本調査の実施に際しては、域外住民の回答しやすさを考慮するとともに、北九州市の観光資源をより詳しく挙げる観点から、一部の選択肢の統合・追加を行った。本研究における調査結果と市政モニターアンケート調査との比較を図17に示す。

まず、本研究における調査結果について、最も多いのは「グルメ、食を楽しむことのできる場」の49.3%であり、突出して多くなっている。北九州市の観光において、食の充実が特に重視されていると言えよう。次いで、「文化財や、市の文化・歴史が体感できるまちなみ」が29.8%と多くなっている。文化財観光や文化体験のできる機会の充実について、引き続きニーズがあると言えよう。

次いで、20%前後で「夜景観賞、ナイトクルーズなどの夜型観光」、「山や川など、自然のある場所」、「北九州市の産業、自然、文化などに関する体験ができる機会」、「祭りなどの伝統行事」が並んでいる。北九州市の多様な観光資源について、それぞれ一定の整備ニーズがあると言えよう。

一方、北九州市の実施した令和5年度第2回市政モニターアンケート「北九州市の観光振興について」の結果では、文化財・市の文化や歴史が体感できるまちなみ関連の選択肢(3つの選択肢に分かれていたものを本研究では合算)が突出して多くなっている。次いで「山や川など、自然のある場所」、「祭りなどの伝統行事」などが多くなっている。市政モニターアンケートには選択肢がなく本研究において追加した選択肢があることもあり、単純な

比較はできないが、概ね、共通する選択肢については、市外住民と北九州市民の「観光資源整備の方向性」として重視すべき事項の順位は類似している傾向が見られる。一方、「マンガ、アニメなどのポップカルチャー」については、市政モニターにおいてはある程度高い回答率となっているが、域外住民による回答率は低い。これは、ポップカルチャーが観光資源として一般的には認識されていない可能性があること、および北九州市がポップカルチャーをいかしたまちづくりに力を入れていることが市外住民には十分認識されていないことが理由として考えられる。後者については、市外への積極的な情報発信が必要と言えよう。



注①：本研究で「文化財や、市の文化・歴史が体感できるまちなみ」としている選択肢は、市政モニターアンケートでは「世界遺産をはじめとする文化財」「市の文化・歴史が体感できるまちなみ」および「伝統産業、伝統文化」の3つの選択肢に分かれており、本図においては市政モニターアンケートの3選択肢を単純合算して示している。

注②：本研究で「文化施設や娯楽施設、ミュージアムなどの施設」としている選択肢は、市政モニターアンケートでは「新しい文化施設や娯楽施設」および「博物館や美術館などの展示施設」の2つの選択肢に分かれており、本図においては市政モニターアンケートの2選択肢を単純合算して示している。

注③：本研究で「様々なイベント(スポーツ、文化芸術・映画、ファッションなど)の開催」としている選択肢は、市政モニターアンケートでは「新しいイベントの開催」という表現。

注④：本研究で「観光客と地域住民の交流の機会」としている選択肢は、市政モニターアンケートでは「市民との交流・ふれあい」という表現。

図 17 北九州市の観光資源整備の方向性（市政モニターアンケート調査との比較）

4. おわりに

本研究においては国内他都市の一般市民の関門地域の観光に対する認識を把握するとともに、その結果を約8年前の2016年1月に関門地域共同研究で実施した調査結果と比較することにより、関門地域における観光政策を評価・検討するに際しての基礎資料を得ることを目的とし、国内6都市（仙台市、横浜市、名古屋市、大阪市、広島市、熊本市）の市民に対するアンケート調査を実施して結果をとりまとめた。

2016年と比較すると、コロナ禍の期間を挟んだものの、域外住民の関門地域の観光に関する認識等には大きな変化は見られなかった。一方で、今後の「関門地域」への観光での訪問意向については2016調査より2024調査の方が肯定的な回答が増えている等、観光による地域活性化に向けた明るい兆しがあることが明らかとなった。

こうした域外住民の意識については、経年変化を把握することで、関門地域の置かれている状況の変化の把握や、観光振興に関する取り組みの客観的評価につながる一材料になることが考えられる。観光振興の成果が出るには一定の期間を要することから、今後も関門地域共同研究において域外住民に対する意識調査を実施していくことを検討していきたい。そして、考察した結果を地域に還元し、観光政策の推進に寄与していくことを今後の課題としたい。

参考文献

- ・北九州市（2023）「北九州市観光動態調査（令和4年次）」
- ・北九州市（2023）「北九州市観光振興プラン」
- ・北九州市（2023）「令和5年度第2回市政モニターアンケート「北九州市の観光振興について」」
- ・下関市（2023）「令和4年の下関市観光客数・宿泊客数について」
- ・下関市（2021）「下関市観光施設事業経営戦略」
- ・下関市（2023）「火の山地区観光施設再編整備基本計画」
- ・下関市（2023）「あるかぼーと・唐戸エリアマスタープラン」
- ・国土交通省中国運輸局（2023）「関門海峡 光の架け橋メガトリップエリア構築事業実施にあたっての実現可能性調査 検討結果」
- ・南博（2016）「関門地域の観光の現状と課題ー地域外住民からの意識に着目してー」、関門地域共同研究会『関門地域研究』Vol.25、pp. 63-89
- ・南博（2019）「日本遺産「関門“ノスタルジック”海峡」認定後2年間の現状分析」、関門地域共同研究会『関門地域研究』Vol.28、pp. 11-60

関門地域の自転車利用促進に向けた課題
ーサイクリングイベントの調査結果からー

関門地域の自転車利用促進に向けた課題 ーサイクリングイベントの調査結果からー

北九州市立大学地域創生学群 坂口月香

北九州市立大学地域創生学群 大鋸亜依

北九州市立大学地域戦略研究所・教授 内田 晃

1. 研究の背景と目的

近年、アウトドアが注目を集めている。新型コロナウイルスの感染拡大によって、ソーシャルディスタンスを確保しやすいアウトドアが週末の外出先に選ばれ、キャンプや自転車関連などのアウトドア用品の市場は、売上げが伸びた。新型コロナウイルスが5類感染症になり、コロナ渦以前の生活が戻ってきたが、人混みに飛び込むのは避けたいという気持ちが根付いている為、「3密」を避けながら開放感を味わうには、山や川、海といったアウトドアが適しているのである。

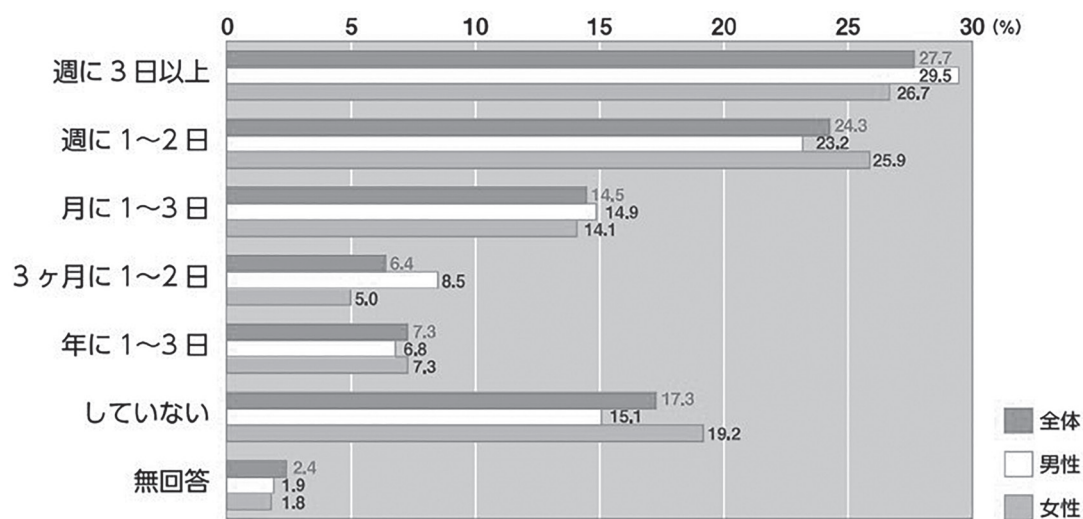
北九州市立大学地域創生学群のキタキュープロモーション実習では、2022年に「サイクル+」というサイクリングを通じたアウトドアスポーツイベントを開催した。これは、アウトドアの流行の波に乗り、関門海峡の豊かな観光資源を存分に活用したアウトドアスポーツを推進していきたいという想いと北九州市の社会課題を解決に導きたいという2つの想いを背景に企画したものである。

本研究では北九州市の抱える課題の分析や世論調査との比較、更には、「サイクル+」の参加者から得たアンケートを分析した結果を元に、関門地域における自転車を活用した観光促進に向けた課題を明らかにする。そこから得られた知見を通じて、今後の自転車観光施策のあり方を提案することを目的とする。

2. 北九州市が抱える自転車利用に関する社会課題

(1) 市民の運動習慣の確保

北九州市の抱える自転車利用に関する社会課題として、3つの点に注目した。1つ目は「市民の運動習慣の確保」である。平成27年に実施された「北九州市スポーツ振興計画〔改訂版〕元気発進！きたきゅうしゅうスポーツプラン」⁽¹⁾の策定過程で実施された市民向けのアンケート調査によると、運動やスポーツをした頻度に関して最も多かったのは、図1に示すように「週に3日以上(27.7%)」となっており、市民の4分の1が週に3日以上運動していることが分かった。逆に、週に1回も運動していない人の合計は45.5%と半分弱いた。北九州市では、主要死因の約5割を生活習慣病が占めているという現状があり、日常生活における適度な運動が予防として挙げられるが、多忙やきっかけがないなどの理由で、日常的に運動を行っていない市民も多い。



出典：平成27年北九州市スポーツ振興計画⁽¹⁾

図1 北九州市民が1年間に行った運動・スポーツの頻度

内閣府が平成27年6月に実施した「東京オリンピック・パラリンピックに関する世論調査」⁽²⁾によると、表1に示すように国民が週に3日以上運動する頻度は19.6%となっており、北九州市民の方が運動する頻度は高かった。

表1 国民と北九州市民の運動頻度の比較

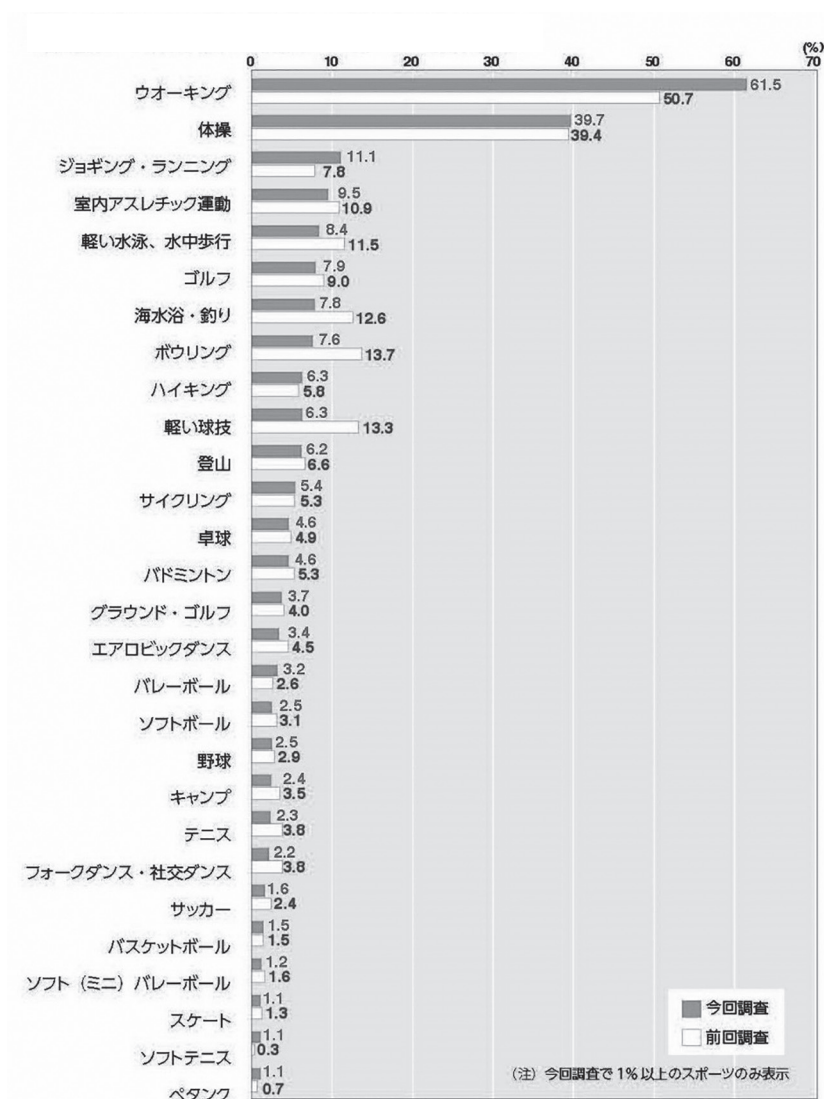
	北九州市民への調査	内閣府実施・世論調査
週に3日以上	27.7%	19.6%
週に1~2日	24.3%	20.8%
月に1~3日	14.5%	21.1%
3ヶ月に1~2日	6.4%	9.1%
年に1~3日	7.3%	6.2%
していない	17.3%	22.8%
無回答	2.4%	0.4%

出典：平成27年北九州市スポーツ振興計画⁽¹⁾

内閣府「東京オリンピック・パラリンピックに関する世論調査」⁽²⁾

(2) アウトドアスポーツにおけるサイクリングの普及率の低さ

2つ目の課題は、「アウトドアスポーツにおけるサイクリングの普及率の低さ」である。図2に示すように、前述した調査では、1年間に行った運動・スポーツについて、ウォーキングが61.5%と極めて多く、前回より、10.8%ポイント上昇している。しかし、サイクリングは、5.4%で前回の調査から0.1%ポイントの上昇と、大きな変化は見られない。アウトドアスポーツが注目されている北九州市では、普及率の低いサイクリングを観光客呼び込みツールとして活用するべきではないかと考える。

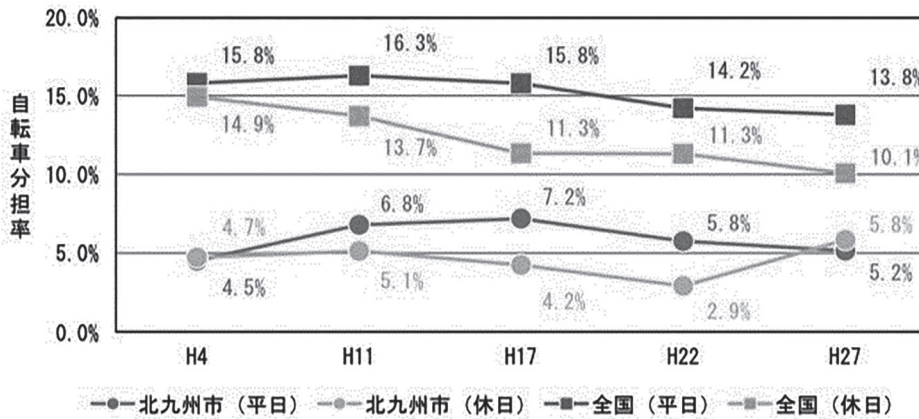


出典：平成27年北九州市スポーツ振興計画⁽³⁾

図2 1年間に行った運動・スポーツ（複数回答）

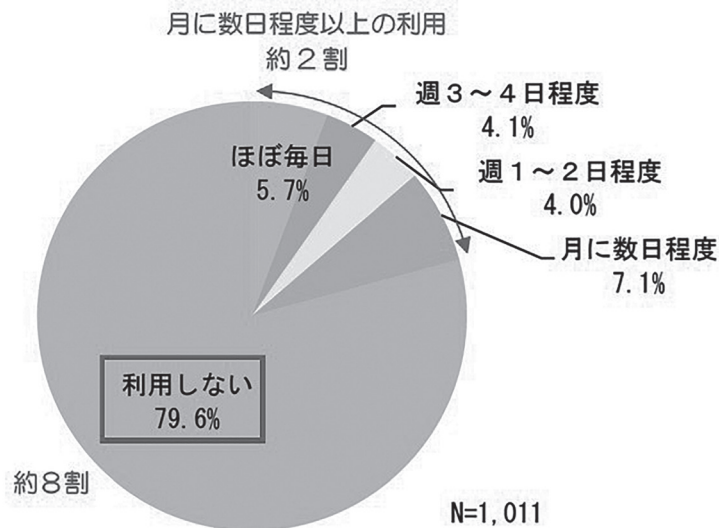
(3) 市民の自転車利用の低さ

そして、北九州市の課題の3つ目は、「市民の自転車利用の低さ」である。令和2年度に策定した「北九州市自転車活用推進計画」⁽⁴⁾によると、図3に示すように北九州市の自転車の交通手段分担率は約5%で全国平均を大きく下回っている。また、同計画で実施されたアンケート調査によると、図4に示すように市民の約8割が自転車を全く利用していないと回答しており、自転車を月に数日程度以上利用しているとの回答は約2割に留まっている。北九州市民が普段から自転車をあまり利用していないことが分かる。



出典：北九州市自転車活用推進計画⁽⁴⁾

図3 自転車分担率の推移



出典：北九州市自転車活用推進計画⁽⁵⁾

図4 自転車の利用頻度

3. サイクリングイベント「サイクル＋」の実施概要

(1) 開催の背景・目的

「サイクル＋」とは、電動アシスト付自転車に乗って、大学生おすすめのカフェや飲食店、関門人道トンネルを通り、赤間神宮、関門をグルッと巡るイベントである。1店舗につき1商品を提供して頂き、NPO 法人 I-D0 様から電動アシスト自転車を協賛して頂いている。「サイクル＋」は、「サイクリング」に飲食や観光、景色等の付加価値を加えるという意味を込めて、命名した。

本イベントは、キタキュープロモーション実習という北九州市立大学地域創生学群の実習内のビジネスプランコンテストから立案されたものである。キタキュープロモーション実習とは、北九州における創業支援を行う「COMPASS 小倉（北九州テレワークセンター）」を受け入れ先として、学生による起業・事業運営を行うことで「日本一起業家に優しいまちー北九州」を実践し、楽しみながら稼ぐことについて学んでいる。同実習では、ビジネスをベースとした自分の取り組んでみたいことを自分で始めていくことができ、教員や実習受け入れ先「COMPASS 小倉」の方々に、起業や創業に関して相談させていただける環境がある。起業に興味のある学生も、興味のない学生も、企画の立案やマネジメントを通して、社会人に必要なスキルを学び、地域の方々とネットワークを形成することができる実習である。実習メンバーそれぞれが企画立案を行うビジネスプランコンテストを毎年行っており、そこで選ばれたものは、実習全体で行うプロジェクトとして半年ほどをかけて進めていく。北九州に向けたビジネスの展開を行い、北九州のプロモーションを行うことが目的だ。今回メンバーのひとりが立案したアイデアが形になったものが「サイクル＋」で、立案者は、自転車競技歴やサイクリングイベント経験があり、「サイクル＋」を企画・運営する際に、大きく役立った。2年生の運営5人を中心に運営している。

イベントの目的としては、「地域資源を用いたインバウンド拡大のためのアウトドアツーリズムの可能性」「市民の運動習慣の確保」「北九州市民の自転車利用機会の創出」「北九州市民の自転車利用率の向上」があげられる。

(2) 開催方法

表2に示すように、2022年はプレ開催と第一回の合計2回開催し、50名弱に参加いただいた。5段階評価の平均スコアでプレ開催は5.00、第一回開催では4.72という大変高い評価を頂いた。以上の成果を踏まえ、2023年度は自転車を提供いただいているNPO 法人 I-D0 様からお声がけを頂き、「市制60周年記念事業」に公募し、その補助金を活用して開催した。本記念事業は北九州市への愛着や誇り（シビックプライド）を醸成することを目的に市民自らが市制60周年の実施方針に即した取り組みやイベントとして企画・実施するものである。「サイクル＋」は第2次募集（応募期間：令和5年2月1日～3月1日）に申請し、申請件数131件の中から選定された31件の1つとして北九州市より採択された。

表2 サイクル+の開催概要

	サイクル+プレ開催	サイクル+2022	サイクル+2023
コンセプト	潮風に吹かれ 食を味わう 行き先は自分次第 電動アシスト自転車で巡る 門司港・下関まるごと旅	潮風に吹かれ 食を味わう 行き先は自分次第 電動アシスト自転車で巡る 門司港・下関まるごと旅	家族と！友達と！ 電動自転車で駆ける 門司港 下関ぐるっとライド
対象	北九州市立大学の学生	中学校高学年～大人までの幅広い世代	親子連れ・中学校高学年～大人までの幅広い世代
開催日	2022年10月8日(土)	2022年11月13日(日)	2023年10月14日(土)
開催時間	13:00～16:00	(1部)10:00～13:00 (2部)14:00～17:00	10:00～16:00
募集定員	10名	40名(各20名ずつ募集)	50名
実際の参加人数	10名	38名	48名
商品受け取り方法	チケット制	チケット制	チケット制
満足度	5.00	4.72	4.76
参加費	無料(代わりにアンケートに回答いただき改善点や満足度等を伺った。SNSでの宣伝をお願いした)	1,800円(参加記念品・グルメ代)	1,300円(参加記念品・グルメ代・保険代)
NPOへのリターン	広報	広報・PR動画作成	なし



写真1 サイクル+広報用フライヤー (左:2022年, 右:2023年)



(左:サイクリングの様子, 右上:開会式の様子, 右下:運営メンバー集合写真)

写真2 2023年イベント当日の様子

(3) イベント内での商品の受け渡し方法

「サイクル+」では、図5に示すようにチケットを店舗に持っていき、飲食物と交換するチケット制度を取り入れた。財布からお金を取り出す手間を省く事や、イベント中にお金の事は忘れて、お得感を感じて楽しんでほしいという運営側の願いが込められていた。プレを含む3回の開催において、全てチケット制度を取り入れた理由である。1人1枚綴りのチケットを持ち、1店舗につき1個提供いただける商品は以下の図5に示す通りである。参加者は「サイクル+（プラス）です」と伝えながら、チケットを店舗側に渡し、その場で店員が商品と引き換えるという流れである。

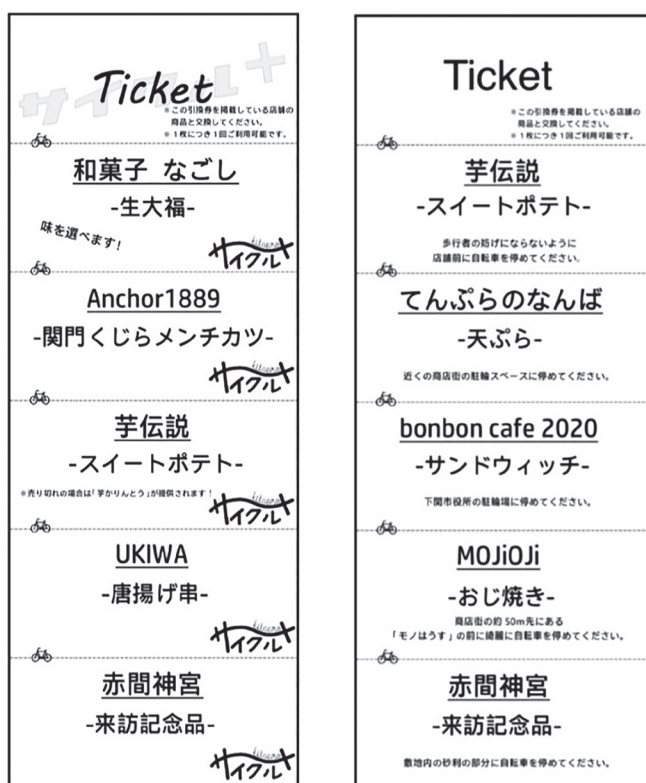


図5 サイクル+チケット (左：2022年版, 右：2023年版)



写真3 サイクル+チケット引き換えの様子と商品 (2023年イベント開催時)

(4) サイクルマップの配布

プレを含めた3回のイベントでは、安全面を考慮して、携帯電話の地図アプリを使用するのではなく、立ち止まって紙ベースの地図を読み取りながら活動してもらうことを意識し、特製のサイクルマップを配布した(写真4,5参照)。このアイデアは、林道や登山道などの自然の中を走るアウトドアスポーツのトレイルランからヒントを貰い、門司港の観光マップを元に、イベント用に独自に作り、効率よく関門地域を周遊できるルートや、裏面には協力店舗のオススメ情報を掲載するなど、参加者に魅力が伝えられるように作成した。

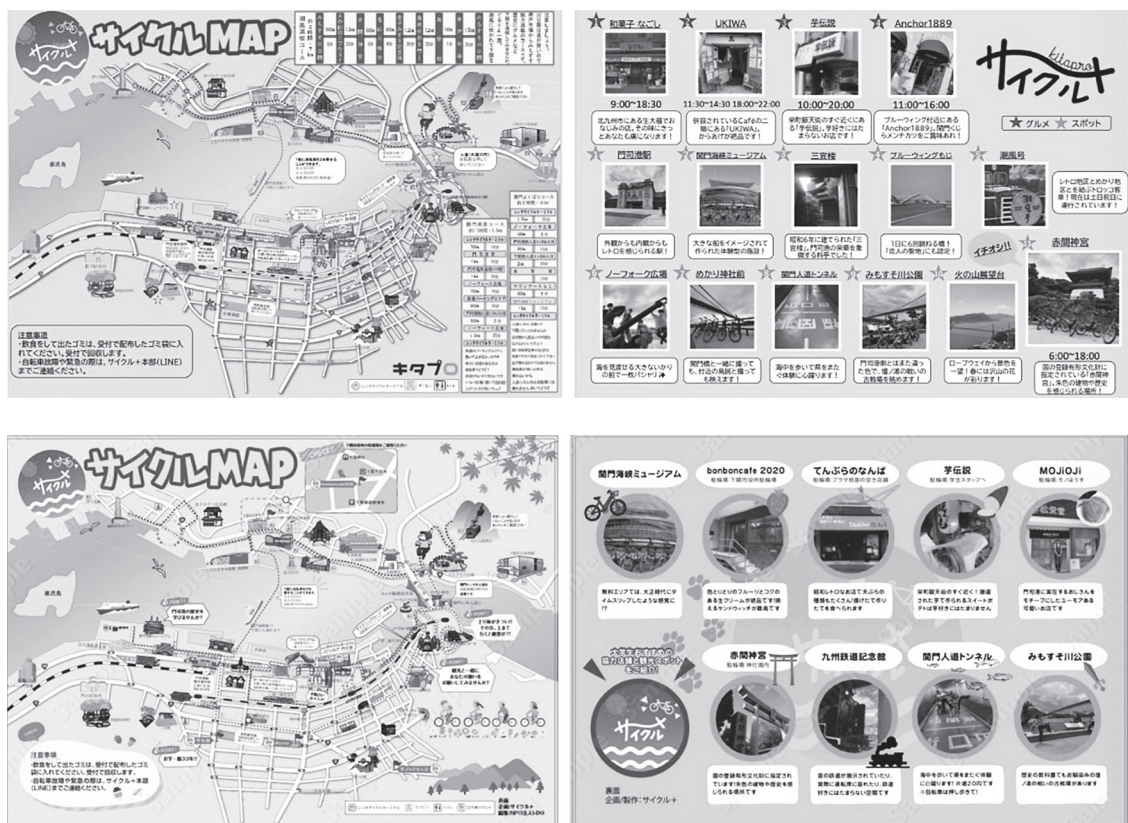


写真4 配布したサイクルマップ (上：2022年版、下：2023年版)



写真5 サイクルMAPを活用するイベント参加者

(5) サイクルバッヂ

全3回にわたるイベントでは、参加者に、サイクルバッヂ（写真6）をプレゼントした。デザインにもこだわり、「自転車を楽しみながら存分に潮風を感じてほしい」という思いから、関門海峡の潮の流れを表している。参加者には、イラスト洋服やバックにつけてもらうことによって、協力店舗の店員さんにも一般観光客とサイクル+参加者を見分けやすくする工夫を取り入れた。また、参加者全員にプレゼントすることによって、イベントへの団結力が高まることや、記念品として持ち帰ってもらうという意図もあった。後日、バッヂを見たときにサイクリングをしたことを思い出して、再び自転車を借りようと思ってもらえるという期待も込めている。



写真6 参加者にプレゼントしたバッヂ

4. イベント参加者による評価

(1) アンケート調査の概要

参加者からの評価を受けるため全イベントにおいてアンケート調査を実施した。今回は最も回答者数の多かった2023年10月に実施したイベントでの調査結果を整理し、分析を行う。調査はイベント終了後に、Google Formsを使用してQRコードを読み込んでもらい、スマートフォンにて回答してもらった。イベント参加者48人中、46人から回答を得た。

(2) 結果の分析

1) 自転車を利用する頻度

普段どの程度自転車を利用するか聞いたところ、図6に示すように「ほぼ毎日」と回答した人が10人(21.7%)で、半数以上の人「ほとんど乗らない(50.0%)」または「月1回程度(2.2%)」と回答している。このことから、自転車を日常的に利用している参加者は少ないことが分かり、イベントの目的である「自転車の利用者を増やす」ためのターゲットを集客できていると言える。

日常で自転車に乗る頻度について

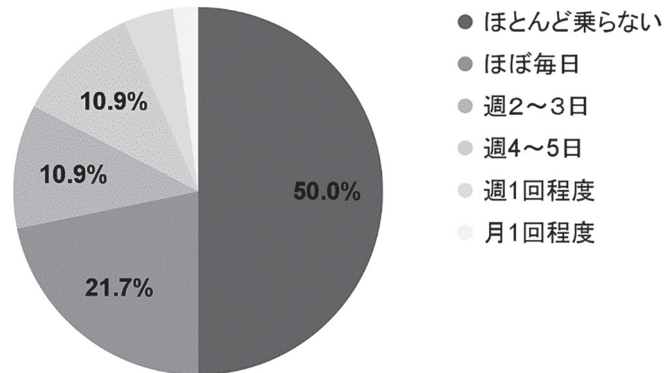


図6 日常で自転車に乗る頻度

2) イベント時期の満足度

イベントを実施した時期の満足度について5段階評価（最高評価：5、最低評価：1、以下同様とする）で聞いたところ、図7に示すように全体の約6割を占める27人（58.7%）が評価5を付けた。次いで、15人（32.6%）が評価4であった。評価5と評価4を合算すると9割以上もの人がイベント時期に満足したと答えていた。2022年度は開催時が11月で、当日は途中から風雨が急激に強くなったことも相まって「寒かった」という声も挙がっていたが、今回は時期を早め、天候にも恵まれたことから高評価につながったと言える。

満足度【イベント時期】

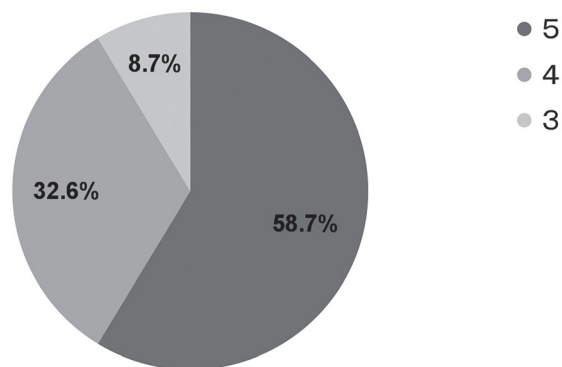


図7 イベント時期の満足度

3) 場所の満足度

イベントを開催した場所の満足度について5段階評価で聞いたところ、図8に示すように全体の6割近い27人（58.7%）が評価5を付け、次いで16人（34.8%）が評価4であった。開催場所についても開催時期と同様、ほとんどの参加者が満足な評価をしていることが分かった。

満足度【場所(門司港～下関)】

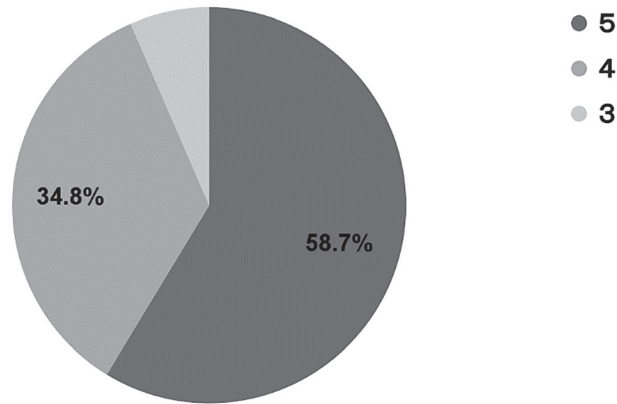


図8 イベント開催場所の満足度

4) 参加費の満足度

参加費（一人1,300円）に対する満足度について5段階評価で聞いたところ、図9に示すように最も多かった回答は評価5で28人（60.9%）だった。次いで15人（32.6%）が評価4であった。2022年に実施した際の1,800円と比較すると、NPO法人I-D0と協力しながら実施できた事、北九州市からの助成金を受けることができた事、門司港・下関エリアの飲食店での飲食代金を大幅にサービスしてもらえた事によって、参加費を低価格に抑えることができたことが高い評価につながったと思われる。また前年と比較するとイベント時間を3時間から6時間へと変更したことで、イベントを楽しんだ時間に対するコストパフォーマンスの観点からも評価が高くなったと推察される。

満足度【参加料(1,300円)】

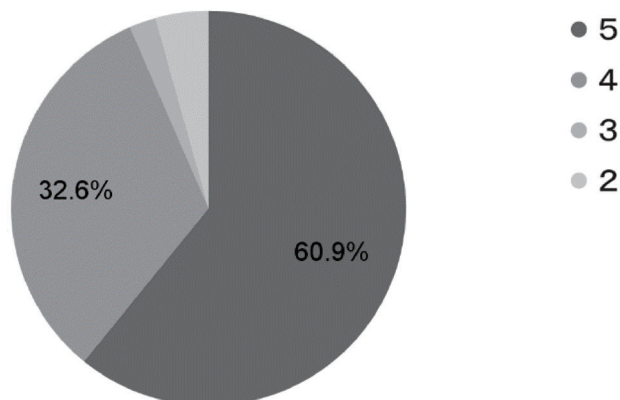


図9 参加費に対する満足度

5) マップの満足度

配布したマップの満足度について5段階評価で聞いたところ、図10に示すように16人(34.8%)が評価5、21人(45.7%)が評価4と回答した。全体の8割の方が満足したという結果となったが、開催時期、開催場所、参加費よりも相対的に低い満足度となった。

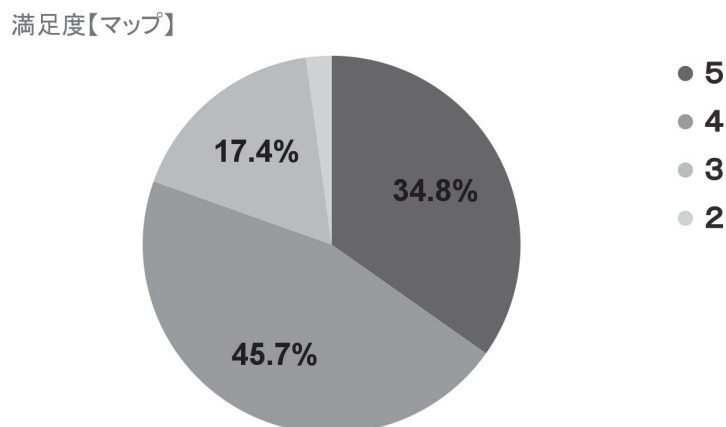


図10 サイクル+マップに関する満足度

6) 飲食店等のスポットに対する満足度

飲食店等のスポットに対する満足度について5段階評価で聞いたところ、図11に示すように22人(47.8%)が評価5を付け、20人(43.5%)が評価4と回答した。飲食店等のスポットは実際に自分たちが足を運んで設定した。中には第一回と第二回ともにご協力いただいた店舗もあった。約9割の方が満足している結果を見ても、自転車に乗りながら飲食店での食事を同時に楽しんでもらうことができた点で、サイクル+の付加価値の部分を提供できたと考えられる。

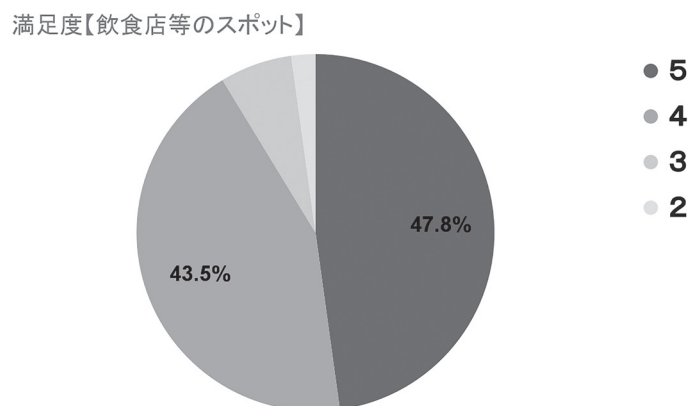


図11 飲食店等のスポットに関する満足度

7) 今後の参加意向

今回の参加を踏まえて、このようなサイクリングイベントへの今後の参加意向を聞いたところ、図 12 に示すように「是非参加したい」と回答した人が 34 人 (73.9%)、「できれば参加したい」との回答が 12 人 (26.1%) となり、参加意向のない人は皆無であった。参加者全員がまた参加したいとの思いを強く抱く結果となった。

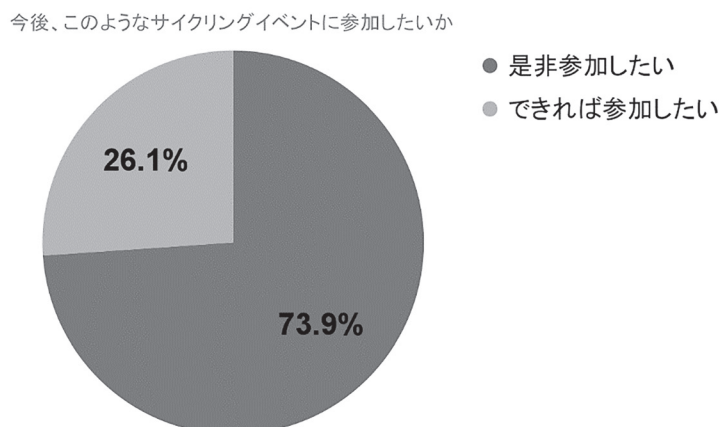


図 12 今後のイベントへの参加意向

8) 今後の自転車の利用意向

今回のイベントを経て、今後日常的に自転車を利用してみたいか聞いたところ、図 13 に示すように「積極的に利用したい」という回答が 27 人 (58.7%)、次いで「できれば利用したい」と回答した人が 18 人 (39.1%) という結果が得られた。イベント参加者の中には普段自転車に乗っていない人も多くいたため、今回のイベント参加を契機として、今後自転車を利用したいと思う人が一定数表れた事は評価できる。

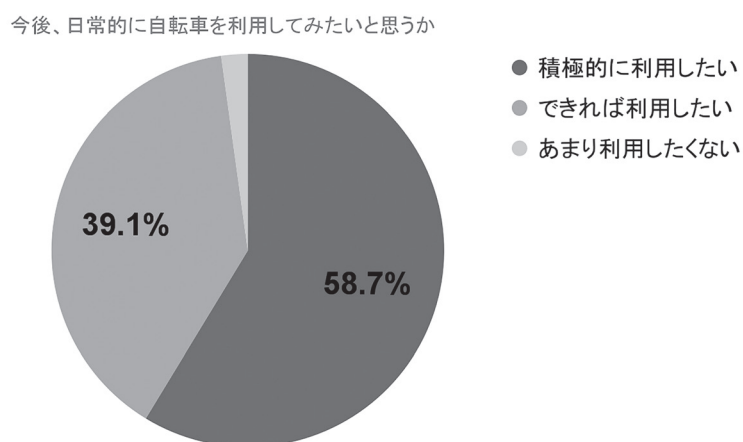


図 13 今後の自転車利用意向

9) 総合評価

全体の満足度について聞いたところ、図 14 に示すように 8 割近い 36 人 (78.3%) が評価 5 と回答した。2022 年度に実施したサイクル+では評価 5 としたのは 75.0%であったことから、約 3%ポイント程高くなった。また前回の満足度の平均が 4.72 であったのに対し、今回は 4.76 と若干高くなった。開催時間や内容の変更によって僅かではあるが満足度を高めることに繋がったと言える。

第二回 イベントの満足度

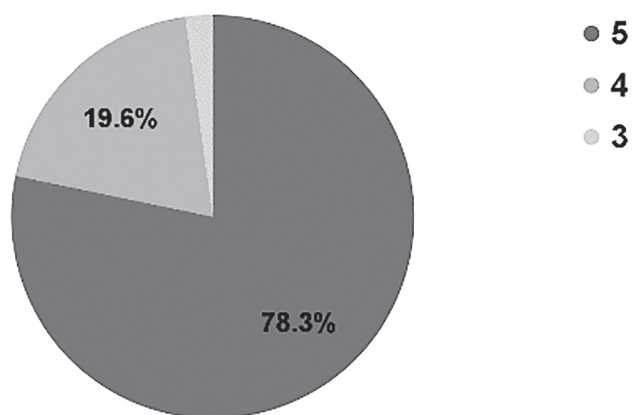


図 14 全体の満足度

5. 関門地域における自転車を活用した観光のあり方

ここまでの知見を元に、関門地域において自転車を活用した観光のあり方について、自転車関連施設整備の必要性、多様な移動手段と連携した周遊観光の可能性、イベントの開催によるライトユーザーの獲得、の 3 つの観点から提言する。

(1) 自転車関連施設の整備の必要性

門司港レトロ地区には電動アシスト付き自転車のレンタルを行っている JOYiNT 門司港があり、1 日 800 円の定額でレンタルできる。電動アシスト付きなので、門司港地区の多少の坂道でも無理なく走ることができ、観光客にも好評を得ている。この施設では二人乗りのタンデム自転車のレンタルも行っている。一方の下関側では下関駅北自転車駐車場でクロスバイクやロードバイクのレンタルを行っており 1 日 600 円で利用可能である。このように両地区側から観光で利用する自転車の提供環境は整っているが、それをサポートする関連施設がまだまだ不十分であると言える。自転車道、自転車専用レーンといった道路環境、各種観光スポットにおける駐輪環境、サイクリング観光に関する情報提供など、しまなみ海道や霞ヶ浦など先進地に見られるような整備水準にはまだまだ程遠い。サイクリストが休憩できるような給水所やベンチ、自転車ラック、自転車置き場、空気入れ等の設置を進め、サイクリストに優しい環境を整備することで、自転車による観光促進につながる

ることが期待される。

また、今回のイベントでは、門司港地区をスタート地点とし、下関市内にも立ち寄りスポットを設定して、関門両地域を周遊してもらうルートを提供した。参加者の多くは海峡の行き来に関門人道トンネル（自転車の利用料金：20円）を利用した。ただし、このトンネル内では自転車には乗ることができず、利用者は自転車から降りて約780mの距離を押し歩かなければならない。自転車を活用した周遊観光のハードルを下げるためには自転車で走れる環境を提供する事も課題であると言える。もちろん安全面での担保は必要不可欠であるため、走行ルールの徹底などの条件整備も必要であろう。

（2）多様な移動手段と連携した周遊観光の可能性

下関市側にある火の山公園と門司側にある和布刈をつなぐ「関門海峡メガジップライン」構想⁽⁶⁾が立ち上がっている。ワイヤーロープと滑車を使って全長1,740mの距離を時速110kmで滑り降りるもので、実現すれば国内最長の長さとなり、関門エリアに新たな観光移動手段が生まれることとなる。このジップラインと連携した観光モデルプランを提案する。門司港からは船や人道を通過してサイクリングを楽しんでもらい、自転車を火の山ロープウェイ下駅で乗り捨て、ロープウェイで山頂まで登り、ジップラインを使って和布刈公園まで戻り、そこから自転車を借りて門司港レトロ地区に戻るといったプランである。ジップラインの片道料金は28,000円と比較的高額になることが予測されているが、自転車レンタルも込みの一つのパックプランとして売り出し、単体価格と同等の値段設定ができれば、お得感が出るものと思われる。新たな観光の目玉となるジップラインが単なる通過点にならずに、自転車を利用することで回遊性が増し、終日関門エリアに滞在してもらいたい事も期待できる。

（3）イベントの開催によるライトユーザーの獲得

近年、サイクルツーリズムは全国各地で積極的に展開されるようになった。福岡県サイクルツーリズム推進協議会でも北九州（門司）・京築ルート（全長約89km）や北九州（門司）・芦屋ルート（全長約44km）を設定し、北九州市は広域モデルルートの整備やサイクリストの受入環境の整備、情報発信などを行っている。

一方で今回のイベントに参加した層は、長距離コースでサイクルツーリズムを楽しむヘビーユーザーではなく、普段から自転車に乗る機会が頻繁ではない、いわゆるライトユーザーである。このようなライトユーザーをターゲットとした、比較的敷居の低いサイクリングイベントを積極的に仕掛けて、自転車観光を促進していく視点も求められる。

例えば、地図をもとに時間内に自転車でチェックポイントを巡り、獲得した得点を競うゲームである「ロゲイニング」を活用した「サイクルロゲイニングイベント」を提案する。チーム単位で参加し、チームで作戦を立ててより効率的にポイントを稼ぐことを競うゲームで、上位入賞者には豪華な賞品を用意する事で、参加者のモチベーション向上にもつながり、大人から子どもまで多くの世代が楽しむことができる。また、関門ノスタルジック海峡の歴史的建造物見学や巖流島観光プランを組み合わせた「シニア向け歴史巡りサイクリングツアー」も考えられる。通常の観光プランだと歴史的資源の見物や歴史学習が観光の

主目的となっているが、そこにサイクリングの要素を加えることで、移動手段としてサイクリングを楽しみつつ、偉人の気持ちに思いを馳せながら、海を見て漕ぐことができるため、観光客の満足度も高まることが期待される。

6. 今後の課題

本研究では、北九州市民の日常的な運動頻度やアウトドア活動などの現状を既往のアンケート調査から整理するとともに、国が実施した世論調査との比較を通じて、北九州市の抱える課題を明らかにした。さらに大学生主体で実施したサイクルイベントの参加者による評価を元に、関門地域における自転車を活用した観光促進に向けた課題を明らかにした。その上で、関門地域において自転車を活用した観光のあり方として、自転車関連施設整備の必要性、多様な移動手段と連携した周遊観光の可能性、イベントの開催によるライトユーザーの獲得、の3つの視点からそれぞれの方策を述べた。

関門地域は観光資源が充実しているだけでなく、様々な移動手段が提供されており、観光客のニーズに応じた観光プランが提供できるという強みがある。そこに自転車という新たな手段が加わることで、より充実した魅力ある観光スタイルが生まれるのではないか。そのためにもさらなる施設の充実や情報発信など、行政、企業団体、市民が一体となって自転車活用に取り組んでいく事が求められる。しまなみ海道、霞ヶ浦、琵琶湖とは一味違う独特のサイクル文化が関門地域に根付く事を期待したい。

参考文献

- (1) 平成27年北九州市スポーツ振興計画〔改訂版〕 元気発進！きたきゅうしゅうスポーツプラン
- (2) 内閣府「東京オリンピック・パラリンピックに関する世論調査」（平成27年6月）
- (3) 平成27年北九州市スポーツ振興計画〔改訂版〕 元気発進！きたきゅうしゅうスポーツプラン
- (4) 北九州市自転車活用推進計画 交通手段分担率 市民アンケート（令和2年3月）
- (5) 北九州市自転車活用推進計画 交通手段分担率 全国都市交通特性調査（令和2年3月）
- (6) 読売新聞インターネット記事（参照：2024年2月8日）
(<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20231104-0YT1T50106/>)

門司港エリアにおけるフィールドワーク&ワークショップ連動型・
探究プログラム「あるこう！もじこう！」の実施報告

門司港エリアにおけるフィールドワーク&ワークショップ連動型・探究プログラム 「あるこう！もじこう！」の実施報告

北九州市立大学地域創生学群 高嶋瑞

北九州市立大学地域創生学群 岩下みずほ

北九州市立大学地域創生学群 中島花凜

北九州市立大学地域戦略研究所・教授 小林敏樹

1. はじめに

本プログラムは、株式会社 JTB と北九州市立大学地域創生学群小林ゼミの協働による企画であり、主に福岡県外の修学旅行生を対象に実施している。主な内容は、北九州市の過去・現在・未来を題材に、大学生と協働で社会課題を自分ごととして考えるフィールドワーク&ワークショップ連動型・探究プログラムである。フィールドワークの舞台は、北九州市門司区の門司港エリア（主にレトロ地区と栄町銀天街）であり、「景観」、「にぎわい」「商店街・リノベーション」の三つの視点から地域を観察し、地域の活性化やまちづくりを自分事として考えることを目的としている。また、「思考力・判断力・表現力」や「社会や仲間と関わる力・主体性・実行力」といった資質能力を身につけることも目的としている。

2. これまでの実施状況

本プログラムは、2017年から、北九州市立大学地域創生学群小林ゼミと株式会社 JTB 北九州支店が連携して教育プログラムとして開発を開始し、2018年6月4日の初めでの実施以来、今年度で8年目を迎える。コロナ禍の影響（コロナウイルスの感染拡大により修学旅行自体が中止になるケースが多発）を受けながらも毎年2回の実施を目標に活動している（表1）。2回の内訳としては、1回目はゼミの3年生が中心となって実施し、2回目はゼミの2年生が中心となって実施する。毎年、活動の質を維持しながら、下の学年へと継承、引き継ぎを行なっている。

表1：これまでの実施状況一覧

2018年度	6/4 浅野高校（横浜市）30名
2019年度	実施なし
2020年度	実施なし
2021年度	3/11 福岡女学院中学校（福岡市）60名
2022年度	実施なし
2023年度	10/25 城北埼玉高校（川崎市）49名、11/7 京都府立亀岡高校（亀岡市）120名、11/9 京都府立亀岡高校（亀岡市）80名

3. プログラムの概要

(1) 運営体制

小林ゼミの内部体制であるが、主に、通年を通して本プログラムに従事するコアメンバーが中心となって、プログラムを実施している（図1）。具体的に今年度の状況を見ると、コアメンバーは6名（2～4年生：各2名）おり、JTBの担当者との打ち合わせ、地域の方へのインタビュー依頼・調整、当日のワークショップ会場の手配設営、当日のグループ分けや細かいスケジュールの作成、当日の進行を担っている。他のゼミ生は、実施の数か月前程度からフィールドワークのコースやガイド内容の作成、当日のワークショップのファシリテーターを担っている。3つのコースにゼミ生を各10名配置し、さらに各コースを5つのグループ（2・3年生ペアあるいは2・4年生ペア）に分け実施している。1グループには、大学生2名、高校生7名程度の計9～10名程度を基本人数としてグループを構成し、プログラム中は同じグループで行動している。

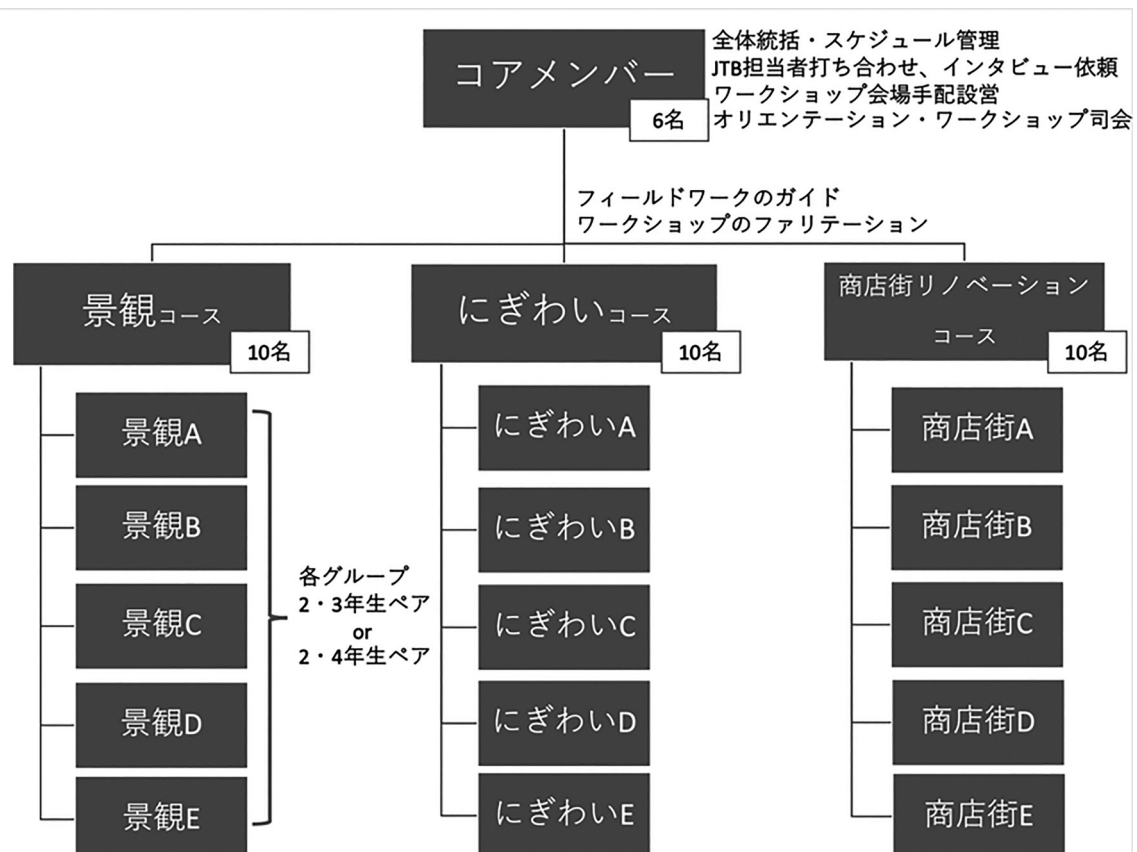


図1：小林ゼミの内部体制

(2) プログラム実施当日のスケジュール

ここでは、昨年実施した2つの高校を例に、プログラム実施当日のスケジュールを説明する(表2)。

表2：プログラム当日のタイムスケジュール

start	end	min	コンテンツ	備考
10:58	11:13		大学生JR乗車	JR：小倉駅10:58発ー門司港駅11:13着
11:24	11:40	16	大学生バス乗車	西鉄バス：門司港駅11:24発ー和布刈駅11:40着
11:40	11:40	0	大学生集合	関門海峡めかり駅
11:40	12:10	30	準備確認	名札、バインダー、手持ちマップ、マイクの準備
12:10	12:10	0	高校生到着	関門海峡めかり駅到着(和布刈公園バス駐車場)
12:10	12:30	20	アイスブレイク	自己紹介、名札配布
12:30	12:40	10	トロッコ列車乗車	貸切乗車約80名
12:40	13:40	60	昼食	各班大学生高校生一緒に昼食
13:40	13:40	0	門司港駅集合	
13:40	13:50	10	オリエンテーション	
13:50	15:20	90	まちあるき	S：門司港駅→G：門司港レトロ観光物産館多目的ホール2F
15:20	15:30	10	トイレ休憩	
15:30	16:30	60	ワークショップ	会場:門司港レトロ観光物産館多目的ホール2F
16:30	16:40	10	まとめ	
16:40	16:40	0	高校生お見送り	早く終わり次第買い物時間(高校生)
17:00	17:00	0	解散	

インタビュー時間(20min)

コース	インタビュー先	グループ	訪問時間	インタビュー場所
景観	門司港駅	A	14:50~15:10	駅舎
	区役所レトロ課	B	14:50~15:10	港ハウスの外
にぎわい	プレミアホテル	C	14:10~14:30	ホテル
	美術工芸研究所	D.E	14:50~15:10	港ハウス2階
商店街	山口酒店	F	14:30~ 14:50	店前
	山吹蒲鉾店	G	14:30~ 14:50	店前
	島田酒店	H	14:30~ 14:50	店前

① アイスブレイク・オリエンテーション

高校生が北九州銀行レトロライン門司港レトロの関門海峡めかり駅に到着後、観光列車「潮風号」に乗車し(写真1)、終点の九州鉄道記念館駅で下車後、フィールドワークのスタート地点である門司港駅前各グループに分かれて自己紹介を行う(写真2)。所要時間は約30分~40分を設定している。



写真1：潮風号乗車中の様子



写真2：自己紹介をしている様子

②フィールドワーク

景観、にぎわい、商店街・リノベーションの3つのコースに分かれ（図3～5）、門司港レトロ地区と栄町銀天街のまちを歩き、大学生による各スポットのガイドや地域の方へのインタビューを行う（写真3、4）。フィールドワークの所要時間は約90分を設定している。

■景観コース：歴史的建造物が立ち並ぶ門司港レトロ地区を中心に、まち並みの特徴や景観保全の取り組みや工夫を見つける。インタビュー先は、門司港駅（駅長）と門司区役所レトロ課（市職員）に依頼し実施した。

■にぎわいコース：観光地として有名な門司港レトロ地区を中心に、にぎわいを生むための取り組みや仕掛けを見つける。インタビュー先は、プレミアムホテル門司港（社員）と門司港美術工芸研究所（所長）に依頼し実施した。

■商店街・リノベーションコース：地域住民を支える栄町銀天街を中心に、昔と今の変化や地域のディープな部分を知る。インタビュー先は、栄町商店街の店舗（山口酒店、山吹蒲鉾、島田酒店の各店主あるいは従業員）に依頼し実施した。

あるこう！もじこう！
景観ルート

11/7(火)京都市立亀岡高校120名

- 13:40 ●開門海峽ミュージアム
- 13:50~ ●門司港駅-A,B,C
- 14:05 ●北九州銀行
- 旧門司三井倶楽部
- 海峡プラザ
- 親水広場
- 鎮西橋公園
- mojicoオブジェ
- 旧門司税関
- 大連友好記念館
- 門司港レトロハイマート
- 境界線
- 14:30~ ●門司区役所レトロ課-D,E
- 14:45 ●ブルーウィングもじ
- プレミアホテル門司港
- 門司港海岸沿い
- 一丁倫敦
- 15:10 ●大連航路上屋

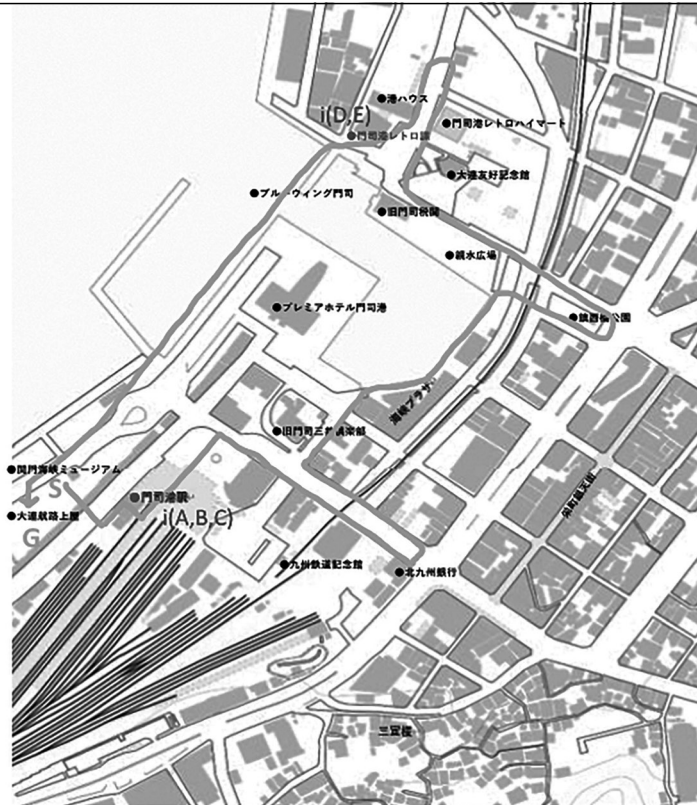


図3：景観コースのフィールドワークのコース、スポット、インタビュー先マップ

※図中の ● 印はスポットを、赤文字はインタビュー先、時間はインタビュー時間、黄色線と青線はルートを示している（図3～5共通）。また、高校生はこのマップを持参してフィールドワークを行う。



図4：にぎわいコースのフィールドワークのコース、スポット、インタビュー先マップ



図5：商店街・リノベーションコースのフィールドワークのコース、インタビュー先マップ



写真3：大学生がガイドをしている様子



写真4：島田酒店様へのインタビューの様子

③ ワークショップ

大学生がワークショップのファシリテーターとなって、各グループでフィールドワークの振り返りを行う。はじめにグループで、A0用紙のマップに実際に歩いたルートを記す。次に、黄色の付箋にまちの良かった点、青色の付箋にまちの課題や改善点を書き込み、フィールドワークでの気づきを共有する（写真5）。最後に、グループで作り上げたワークシート（A0用紙のマップ）を用いて、各グループの気づきを発表する（写真6）。



写真5：グループ内作業の様子



写真6：全体共有の様子

次に各グループでの発表の様子を簡単に紹介する。

景観コースのまちの良かった点は、「地域の人が協力してまちづくりを行っていた」、「マンションの外壁の色が工夫されていた」、「かつて栄えていた時代の門司港のまち並みを再現して、雰囲気統一することを重視している」、「下関の方までみえる駅前広場の設計になっている」、「門司港駅の駅舎がレトロを意識しているため、電車を降りたときから観光気分になれる」などが挙げられた。一方、課題や改善点は、「自動販売機やベンチがない」、「景観に配慮している影響からか、門司港駅の駅舎に駅名が書かれていない（わかりにくい）」、「景観に配慮したため点字ブロックの色（白系）が見えづらい」、「景観に配慮した路面のため（アスファルトではなく、石畳であるため）夜間、道路がみえにくいのではないか」、「ま

ち並みをみながら食べ歩きできるお店があるといい」、「商店街の柱の絵をもっと見つけた
いから、スタンプラリー作ると良い」などが挙げられた（写真7）。

にぎわいコースのまちの良かった点は、「まちの至る所に目的地になる得る場所がある
ことにより回遊性があがっている」、「まちのいろいろなところにハートマークが点在して
いることにより楽しみながら観光できる」、「海峡プラザやベンチがあることで滞在時間が
増える」などが挙げられた。一方、まちの課題や改善点は、「門司港駅の駅舎の中にある
エレベーターの位置が分かりにくく不便だと感じた」「レンタサイクルの貸し出し場所が
駅から遠くわかりにくいため、観光客が気づかないのではないか」「安全に（車道の中心
部で撮影しないと）mojiko オブジェの写真が撮れない（入らない）」などが挙げられた（写
真8）。

商店街コースのまちの良かった点は、「シャッターアートなどがまちに彩りを与えてい
た」、「売られているものが年齢層に合うよう工夫されていた」、「インタビュー先の店主さ
んが自身で雑誌やスタンプラリーを作成し、地域活性化のための工夫を感じられた」、「雰
囲気に合わせて建物がリノベーションされていた」、「mojiroji（ギャラリー）の雰囲気
が好きだった」などが挙げられた。一方、まちの課題や改善点として、「商店のシャッター
がほぼ閉まっている」、「道が狭く車が通れない、また危ない」、「標識や地図がないため、
路地などのまちの細部がわかりにくい」、「栄えているところとそうでない場所の差が大き
い」などが挙げられた（写真9）。

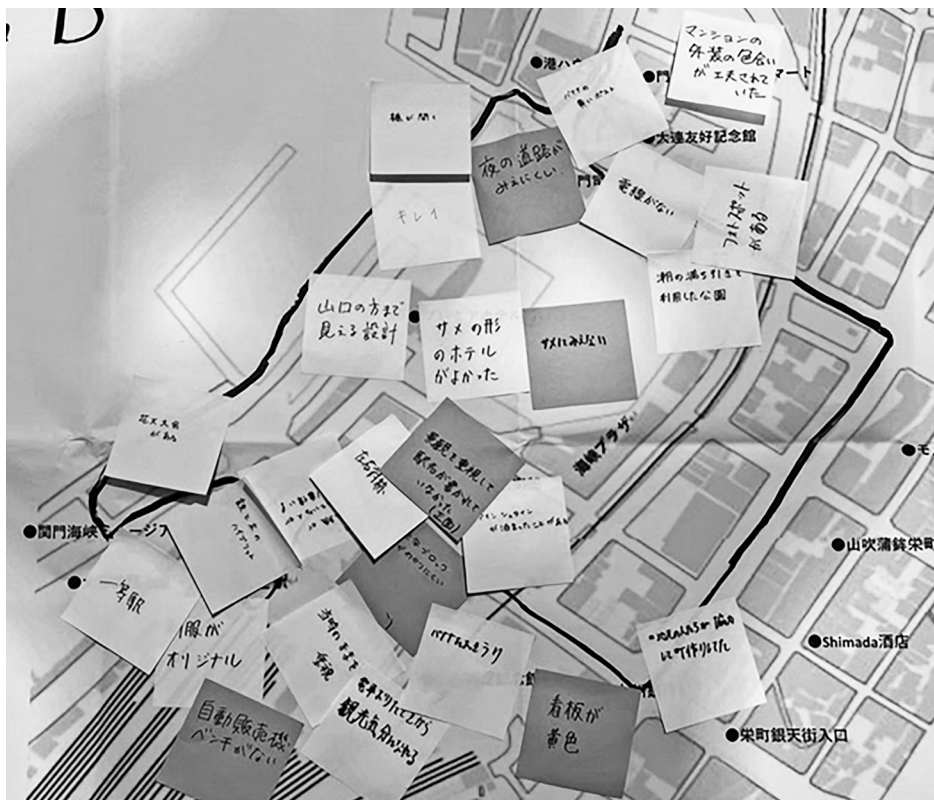


写真7：景観コースのワークショップの成果物

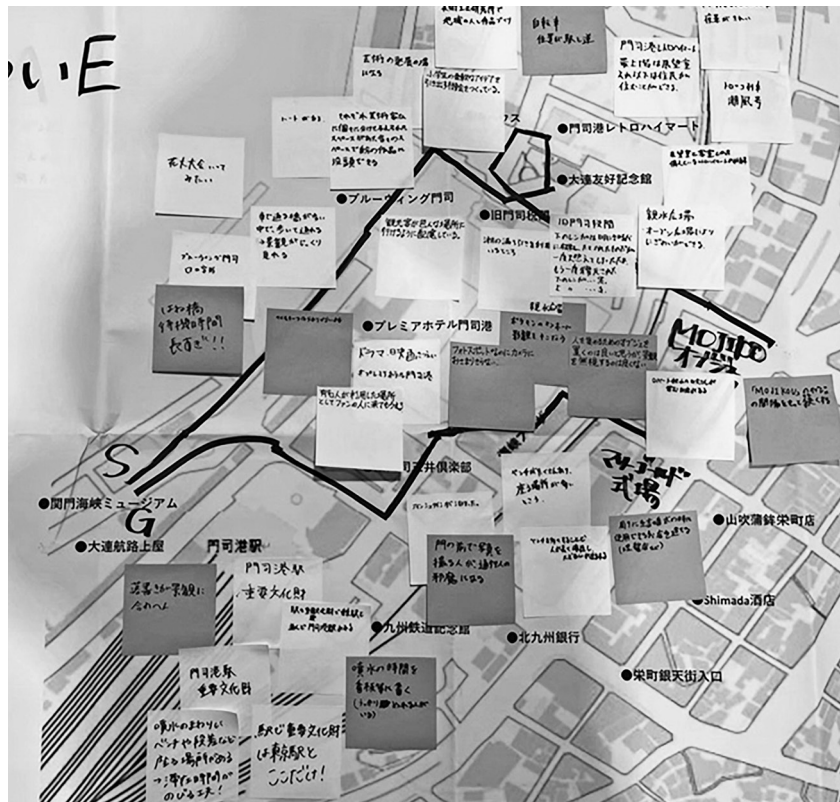


写真8：にぎわいコースのワークショップの成果物



写真9：商店街・リノベーションコースのワークショップの成果物



写真10：城北埼玉高校（10月25日実施）の生徒との集合写真



写真11：京都府立亀岡高校（11月7日実施）の生徒との集合写真



写真 1 2 : 京都府立亀岡高校 (11 月 9 日実施) の生徒との集合写真

4. 振り返り

(1) 受け入れ先の学校からの評価

昨年は修学旅行生へのアンケート調査を実施しなかったため、具体的な数値を用いての本プログラムの評価は難しいが、プログラム終了後に受け入れ先の学校の先生方からは、「受け入れ体制が整っていて、完成度も高かった」、「高校生の誘導を含め、しっかりとプログラムの進行を行ってくれてありがたかった」、「期待していた以上のプログラムの完成度だった」などのよい評価をいただいている。

(2) プログラムの反省点、課題

小林ゼミ内で実施した全体の振り返りでは、以下の内容が挙げられた。アイスブレイクやオリエンテーションでは、「自己紹介の時間が長すぎるのではないか」、「門司港レトロの基礎知識を全体で共有しておくことが必要」が挙げられた。フィールドワークでは、「インタビュー先への質問を高校生と一緒に考える」、「大学生も質問を準備しておくべきではないか」、「まちあるきの進捗状況に応じたインタビューの時間の調整が必要」、「高校生の出身地を事前に調査し、まち並みを比較する」、「インタビューの時間管理を徹底する」、「インタビュー先へ話してほしいことを事前に明確に提示しておく」ことなどが挙げられた。ワークショップでは、「作業と発表のメリハリをつける」などが挙げられた。

以上の振り返りを踏まえ、今後はさらに質の高いプログラムの内容にしていきたいと考

える。

(3) プログラムの実施を通しての学び

このプログラムを通して得た学びは、2つあると考える。まず、他の地域に住む人々や違う年代の人とのコミュニケーションから、様々な立場の方の新しい視点を得ることができた。さらに、門司港エリアという地域を対象に、実際にそこで暮らし活動する地域の方の取り組み見たり、聞いたり、触れることを通して、門司港の歴史やまちづくりについてガイドを行ったことにより、地域の活性化、まちづくりをより自分事として捉えることができた。

これらの経験を踏まえた上で身につけたスキルは、4つあると考える。①まちあるきのガイドやスケジュール作成、プログラム運営を通して、時間管理能力が身についた。②意見を引き出し、円滑にワークショップを進めるファシリテーション能力や相手に合わせたコミュニケーション能力が身についた。③予想外の出来事が起きても臨機応変に対応するリスクマネジメント能力が身についた。④株式会社 JTB の担当者やインタビュー先の方々との関係構築を通して、調整力が身についた。これらの学びやスキルは、将来、社会に出た際の即戦力としていかせると考える。

5. 次年度（2024 年度）の実施予定

2024 年度の「あるこう！もじこう！」のプログラムは、2024 年 6 月 14 日（金）に浅野高校（横浜市）、2024 年 10 月 23 日（水）に城北埼玉高校（川越市）が予定されている。浅野高校は、2018 年以來の 2 回目の実施予定となっている。また、城北埼玉高校は、今年度に引き続き 2 年連続での実施を予定している。2 校とも継続した実施であり、継続できている要因として、本プログラムに対する高い評価があることが考えられ、その背景には、代々先輩たちから、ある程度、形になっているプログラムを引き継ぐだけでなく、常に修正、改善し、よりよいプログラムを造成することを心掛けていることがあげられる。プログラム開始から 7 年目を迎える小林ゼミの本プログラムが、修学旅行生に良質な学習の場を提供しつつ、大学生にとっても、コミュニケーション能力・社会や仲間と関わる力・主体性・実行力の向上などにもつながっていることがわかる。

今後は、修学旅行生の満足度だけでなく、さらに理解度を高めるために事前学習に注力していきたい。具体的には、事前学習用に、門司港の基礎知識を学習できる穴埋め式ワークシートなどを作成する予定である。また、フィールドワークのスポットやインタビュー先のさらなる修正や、修学旅行生がより主体的に自分事として地域課題を考えられるように努めていきたい。

執筆者紹介

- 竹内 裕二 (下関市立大学 教授)
砂原 雅夫 (下関市立大学 特命教授)
岸本 充弘 (下関市立大学 特命教授)
南 博 (北九州市立大学 教授)
内田 晃 (北九州市立大学 教授)
坂口 月香 (北九州市立大学地域創生学群)
大鋸 亜依 (北九州市立大学地域創生学群)
小林 敏樹 (北九州市立大学 教授)
高嶋 瑞 (北九州市立大学地域創生学群)
岩下 みずほ (北九州市立大学地域創生学群)
中島 花凜 (北九州市立大学地域創生学群)

以上執筆順
(所属は2024年3月現在)

関門地域研究 第31号

2024年3月31日 発行

発行所 関門地域共同研究会
〔2023年度事務局〕
下関市立大学都市みらい創造戦略機構
〒751-8510 下関市大学町二丁目1番1号
☎083(254)8613 FAX083(253)1622
印刷所 藤井印刷株式会社