

3. まちづくり資源としての観光と住民の意識

須藤 廣

はじめに

リゾート法による大型観光開発の破綻が目立った1990年代以降、日本各地において、住民が主体となって歴史的遺産を保全保護し、景観を整備し、そのことによって他所からの訪問客のまなざしを集め、まちの活性化を図るという手法が、まちづくりにおける重要なテーマとなりつつある。この章においては、アンケート調査から、地元の観光化に関する住民の意識について分析することにより、観光化が地域や地域住民にどのような「効果」と「問題」をもたらすのかを分析する。そしてそのことから、観光を使ったまちづくりがどのようになされるべきなのか議論する。その前に、調査を行った北九州市門司港地区と下関市長府地区における観光に関する特徴を整理しておく。

両方の地域とも、時代の違いはあるものの歴史があり、観光資源もそれなりにあるのであるが^(注1)、行政によって観光化の手が入ったのは、そんなに古くからではない。門司港地区においては、1987年の「ふるさとづくり特別対策事業」に採択されたのがきっかけで、1988年より「門司港レトロめぐり、海峡めぐり推進事業」として、3号線より海側の第一船泊を中心とした「観光地門司港レトロ地区」の再開発事業がはじまった。1993年には跳ね橋ブルーウィング門司完成したのを皮切りに1994年に旧大阪商船開館、1995年には、旧門司三井倶楽部が移築され、旧門司税関もリニューアルされている、まだ同年には中国大連にあるロシア風建造物のコピーである友好記念館の完成している。この時点で「レトロ地区」は観光地としてデビューを果たしたと言える。その後も、海峡プラザ、門司港ホテル、展望台と毎年のように、施設が完成し、2003年のNHKの大河ドラマ「武蔵」等の効果もあり門司港地区を訪れた観光客は、1994年の135万人から392万人(北九州市経済文化局「北九州市観光動態調査」)へと大幅に増加してきた(その後は微減しているが)。

一方、長府地区における観光「開発」は、門司港より少し遅れ、幕末の長州藩リーダー西運長氏の屋敷跡で、長く大洋漁業のオーナーであった中部氏所有の長府庭園を1990年に下関市が買い上げ、1993年に開園した。1996年には下関市は長府地区を「町なみ環境整備促進区域」とし、古い町並みに同化するような建築基準を満たす建物の新築、改築に助成を行うようになった。一時は荒れ放題であった長府毛利邸も1998年には改装され、観光客に開放されるようになった。1997年に放映されたNHKの大河ドラマ「毛利元就」、2003年の同大河ドラマ「武蔵」の効果もあり、観光客は微増であるが増えている(2004年度は約320万人)。

両地区とも、1990年代から2000年代にかけて観光政策を重視する行政の後押しにより、まちなみの整備を行い、さらにテレビの大河ドラマや観光番組の特集で観光資源が紹介され、多くは近隣からではあるが、「観光客」のまなざしを受けるようになった点においては共通点が多い。しかし、門司港地区の観光は、国道3号線から海側の人家が少なかった地域に限定されたものであるのに対し、長府地区の観光は、住宅地の中に点在する歴史的建造物を中心としたものである。また、門司港地区が明治末期から大陸とつながる貿易港として賑わってきた「下町」であるのに対し、長府地区は1937年に下関市に編入されて以来、下関市の郊外住宅地であった場所であり、当然「まち」に対するイメージは異なる。

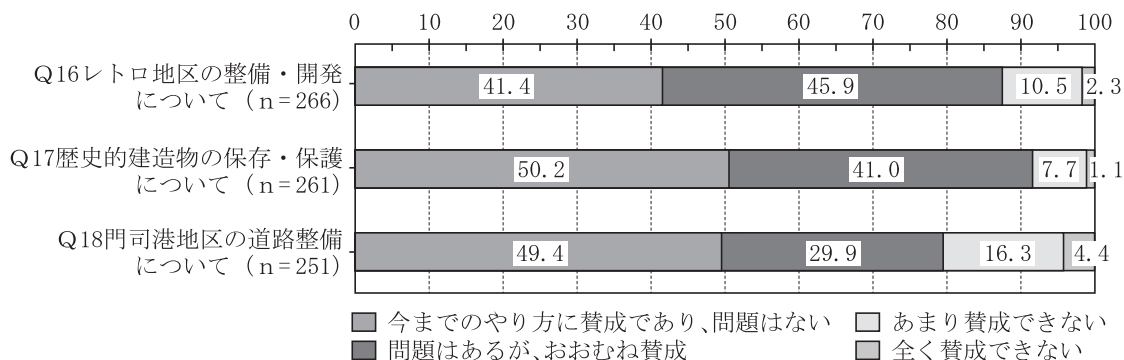
門司港地区および長府地区の観光化における、以上のような共通点、相違点をふまえながら、観光化が地域に何をもたらすのかについて、アンケート結果に即して考察してみる。

I 門司港、長府、両地区における今日までの観光開発の評価

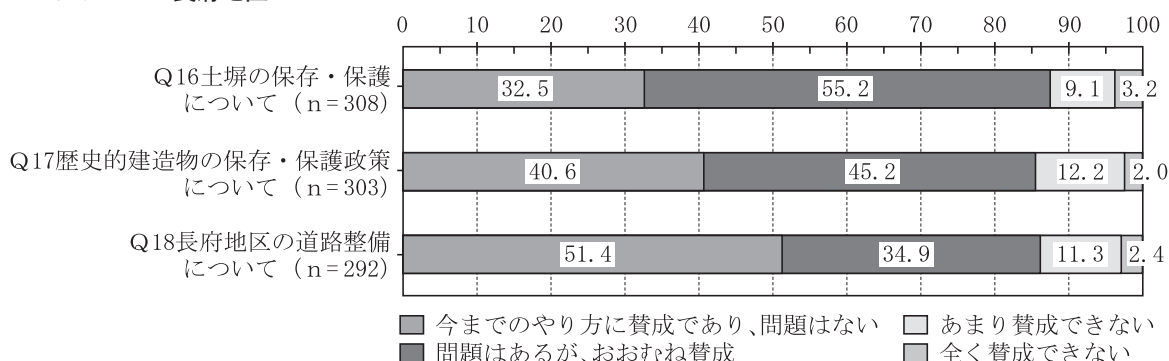
前述したように、両地区とも1990年代に入ってから本格的な観光地のための整備が始まったのであり（長府の方が若干遅れるが）、観光客が多くなったのはこの10年である。今までの観光のための歴史的建造物等の保護や保全や道路整備を含めた観光施設の整備について、その評価を両地区で聞いてみた。

グラフ1、グラフ2から分かるように、観光施設の整備については両地区とも、おおむね住民の評価はよい（両地区とも問16、17、18）。

グラフ1 門司港地区



グラフ2 長府地区



しかし、門司港レトロ地区の整備、開発にする問題点についての自由回答（「問題はない」と答えた人以外に対する限定質問）には、全体の約40%の113サンプルの回答があり、観光化に対する批判も多い。最も多いのは、観光開発がレトロ地区に限定されており、他の地域（特に3号線より山側）の活性化につながらないというものであった（41サンプルがそれに該当するものであった）。

例1：商店街がかやの外で年々さびれている！！ レトロ地区ばかり発展してもここですらすものとしては二極化が残念であり、心配だ。（40歳代 女性）

例2：地元の商店や今までにぎわっていた場所が、さびれて結果として今までの地元の人たちには、今のレトロ地区など全く役に立っていない。今後は観光を考えるなら、地元を活性するように考えるべきだ。（50歳代 男性）

次に多いのがどんな観光地を目指しているのかビジョンが見えないことの批判、中途半端な開発の批判等、観光開発の方向性を批判するものであった（提案もある）（26サンプルがこれに該当した）。

例3：観光地としての独自性・魅力に欠ける（単なる土産物屋か？）。歴史的建築物の定義もよく分からない（レトロって何？）。（30歳代 女性）

例4：明治屋の解体、大分銀行の解体決定。ビジョンが見えてこない。門司区、せめて門司港に住んでいる人に今後10年間どんな構想で勧めている、意見の吸収などがあってもよいのでは？（30歳代 女性）

例5：新しい開発が先にたち、古くて良いものが生かされていない。おみやげも観光用の新しいものが目立ち、昔からの地元のお菓子などは目立たない。（20歳代 女性）

例6：中途半端で観光客のリピーターが期待できない。（30歳代 女性）

また、観光化に伴う住環境の悪化を指摘するものも多かった（17サンプルがこれに該当した）

例7：レトロ地区に車を入れない様にするため、大型車が、病院・住宅地横の道路を通るため騒音で困っている病人や、住民の方がたくさんいる。（50歳代 女性）

例8：違法駐車、渋滞等で地元住民には迷惑以外の何者でもない。（30歳代 男性）

例9：観光地を作ることはいいとしても、私が20歳の頃（1998年頃）に比べると西海岸の中に車で入れなくなったりして気軽に魚釣りもできない。（20歳代 男性）

例10：環境に配慮できるか心配。（70歳以上 男性）

例11：西海岸の埋め立て地など、全て有料駐車場になっており、市民が気軽に出かけられない。花火大会なども、有料になり、金儲け主義にへきえきしている。（50歳代 女性）

門司港レトロ地区のイメージ化そのものへの批判もあった（5サンプルがそれに該当）

例 12：昔の門司港の方がよかった。今の門司港は作った門司港。(60 歳代 男性)

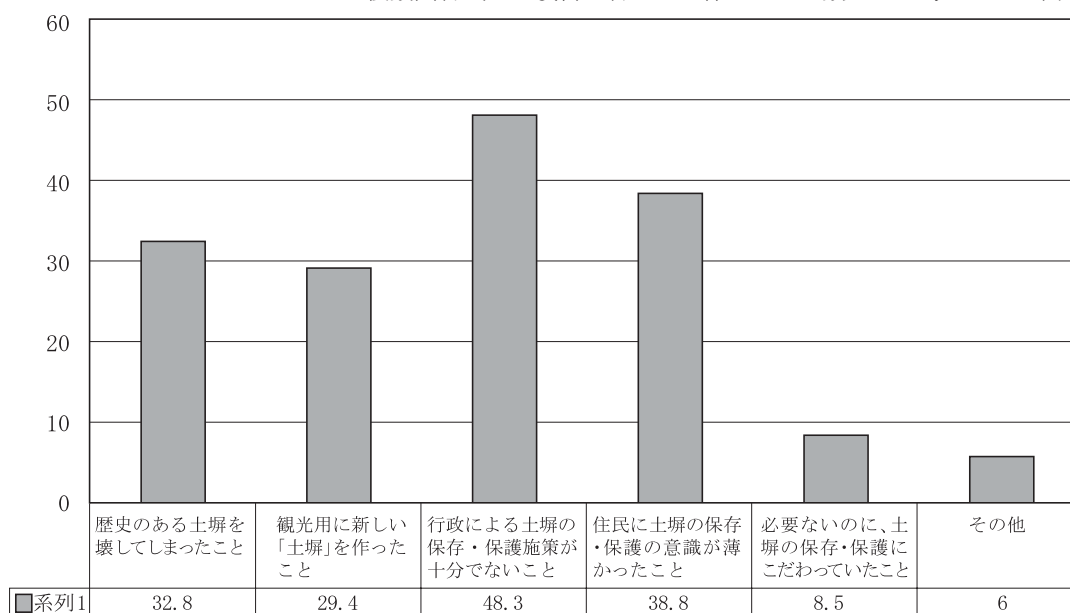
例 13：マンションのあるレトロ地区はないでしょう。レトロにモダンなお店はいらないと思う。

レトロとは人それぞれの思い出であり無理矢理作ったものではない。(50 歳代 男性)

長府地区においては、自由回答ではなく、複数回答項目で同様の質問をした。土塀の保護・保存政策に関する問題点（問 16-1、複数回答）においては、古い土塀の保護の不十分さやそれと引き替えに作った新しい土塀に対する批判もあることが分かる。

グラフ 3 土塀の保護、保存政策についての問題点

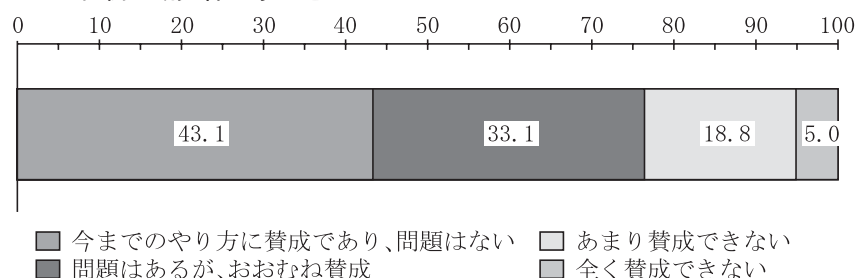
複数回答（この項目に答えた全体サンプル数 201 に対する％で表示）



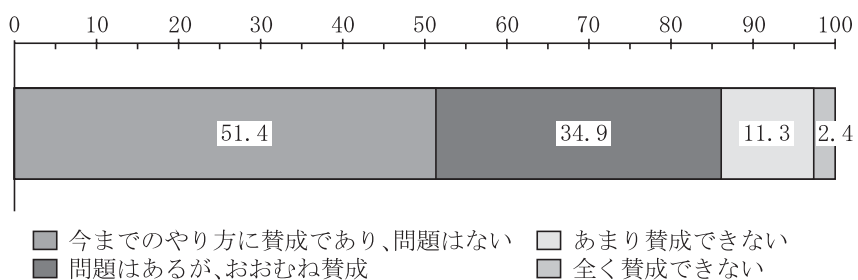
II 住宅地に観光客が来訪することに対する思い

長府地区においては、観光スポットが住宅地に点在する。また、門司港地区においても、当初は住宅地ではないレトロ地区にのみ観光客が訪れていたが、近年は住宅地である国道 3 号線より山側の地域に観光客を引き込もうとする動きが見られる。地元住民の生活圏である地域に観光客が入り込むことによる問題は他の観光地においても数多く見られる（須藤廣、遠藤英樹、2005）。両地区における住宅地に観光客が訪れることに対する住民の思いについて見てみよう。両地区とも「賛成」あるいは「問題はあるが賛成」の意見が多いが、「あまり賛成できない」「全く賛成できない」と答えた住民の数も無視できない（グラフ 4、5）。

グラフ4 Q19 山側に観光客を呼び込むことについて



グラフ5 Q19 長府地区に観光客を呼び込むことについて



住宅地に観光客が来訪することに対する問題点を自由に書いてもらったところ（問19-1）、両地区で次のような回答が見られた（長府地区では「長府地区に」門司港地区では「3号線より山側に」観光客を呼び込むことについて、「問題ない」と答えた人以外に対する限定質問：長府地区で91、門司港地区で90の回答があった）。

回答には2つの特徴があり、一つは、観光客を呼び込むことはよいことであるという前提で、そのことがうまくいっていないことに対する批判であり（長府地区45、門司港地区で47の回答がそれと判断された）、もう一つは観光客を呼び込むこと自体に対する批判である（長府地区19、門司港地区27サンプルがそれと判断された）。

前者の例としては

長府地区

例14：長府の歴史的文化をもっと幅広く知ってもらうためにPRをし、活性化すべき。（40歳代 女性）

例15：個人商店と観光課職員で十分話し合っ、観光客を呼びこむ対策が不足している。（70歳以上 男性）

門司港地区

例16：観光事業をもっと、地元の商店街や、住民とともに盛り上げていく必要があると思う。観光地だけ盛り上がっていても、地元の商店街等に活気がなければ、経済効果も期待できない。（20歳代 男性）

例17：山側にも良いところがたくさんある、残したいものも多くあると思う。早くしないと皆くずして駐車場になってるよ。指導や援助したり、手を貸してやればよいと思う。もったいないよ！！（50歳代 男性）

後者の例としては

長府地区

例 18：長府地区内の狭い道路で、観光客の車が駐車し、交通渋滞をきたしている。(50 歳代 男性)

例 19：観光客が増えてもメリットがない（私にとっては）。逆に、増えるといろいろな人が出入りするため迷惑である。(30 歳代 男性)

例 20：地元商店街の振興には結びつかず、他からの進出、開発、一部の業者等の金儲けの道具として利用されているとしか思えない。もう昔の長府ではない。時の流れなので仕方がないのか。(40 歳代 男性)

門司地区

例 21：観光スペースと居住スペースは分けるべき。(50 歳代 男性)

例 22：観光客を呼び込む必要はない。質の高い住宅エリアとして発展して行ってほしい。(30 歳代 男性)

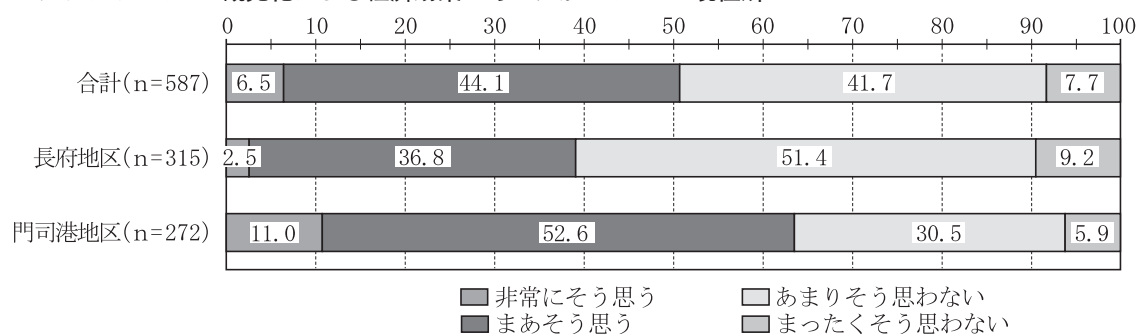
例 23：山側に呼び込む意図がわからない。現在も十分な住宅地が多いなか、あえて観光化する必要があるのか？疑問に思います。(40 歳代 男性)

Ⅲ 観光化が地域にもたらした効果

1980 年代以降、行政を中心に日本中の至る所で観光化の波が押し寄せた。リゾート法による観光開発が破綻してからは、ゴルフ場建設やリゾートマンション建設などの大型の観光開発の熱は急速に冷めたものの、まちの活性化を目的とした、観光地化（まちのイメージ化）は地方の中小の都市を中心にむしろ進んだ。門司港、長府両地区とも、こうした全国的な流れの中で観光地化（イメージ化）が進んだ場所である。このことが、地域住民にもたらした効果は、経済的なもの、政治的なもの、文化的なもの、と様々なものが考えられる。それらの効果について、住民たちがどのように考えているのか、次に見てみよう。

まず経済的効果があったかについては、「あまりそう思わない」「まったくそう思わない」というものが約半分を占めた。特に長府地区については冷めた見方が多かった（グラフ 6）。

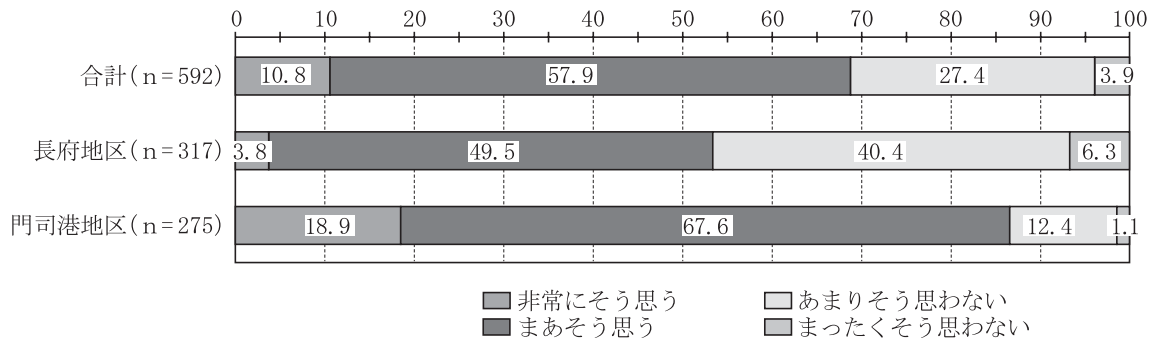
グラフ 6 Q21 観光化による経済効果はあったか×Q34-6 現住所



次に、観光が地域のイメージアップにつながったかどうかの評価については、両地区の傾向が分かれた。訪問客数も多く、テレビや雑誌等のメディアにさらされることが比較的多い門司港においては、イメージアップになったという回答が多く、一方、長府地区の住民の半分程度は観光による

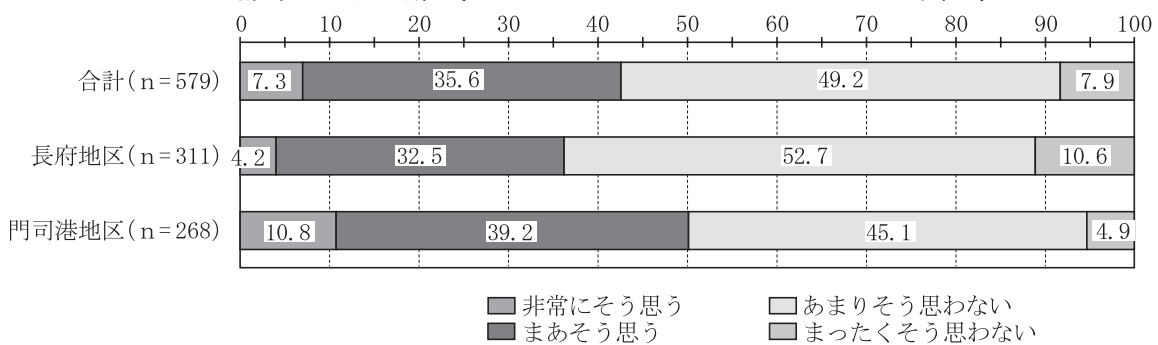
まちのイメージアップ効果に否定的であった（グラフ7）。しかし、総じて両地区とも、観光によるまちのイメージアップの効果は経済効果よりも高く評価されていた。

グラフ7 Q22 観光化により地域イメージはよくなったか×Q34-6 現住所



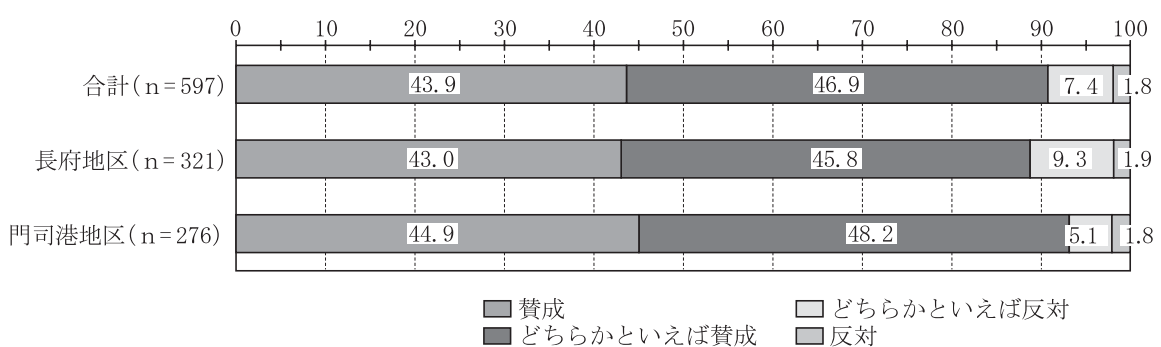
それでは、観光によるまちのイメージアップが、住民のプライド増進に結びついていったのであろうか。グラフ7とグラフ8を比較して見てみると、半数近くが観光によるプライド増進効果を認めているものの（グラフ8）、まちのイメージアップ効果に比べて、住民のプライド増進効果の方が評価が低いことが分かる。特に、長府地区は否定的な回答が多い。

グラフ8 Q23 観光化により地域住民としてのプライドが生まれたか×Q34-6 現住所



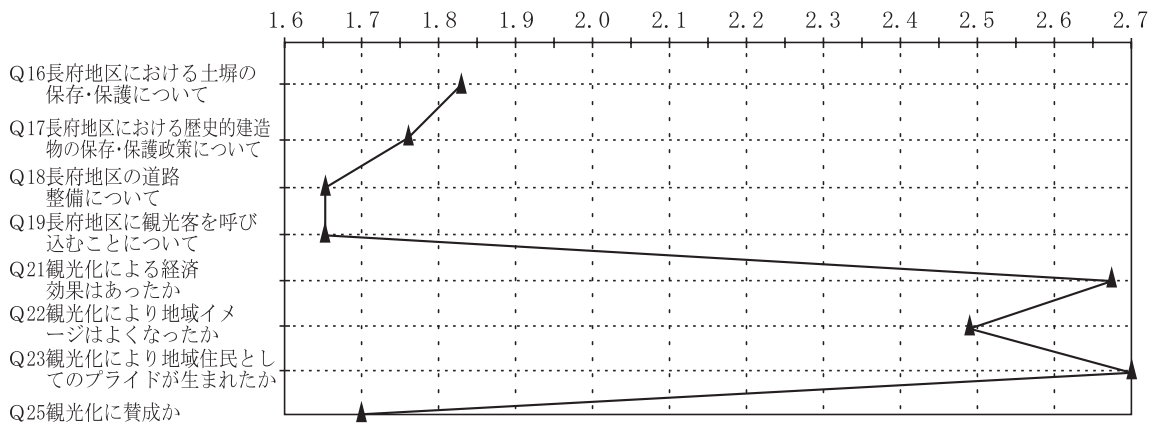
こうした個々の効果に対する評価が、観光化が進むことに対するトータルな評価とどうつながっているのだろうか。両地区住民はまちの観光化について、総体としては、肯定的である（グラフ9）。

グラフ9 Q25 観光化に賛成か×Q34-6 現住所

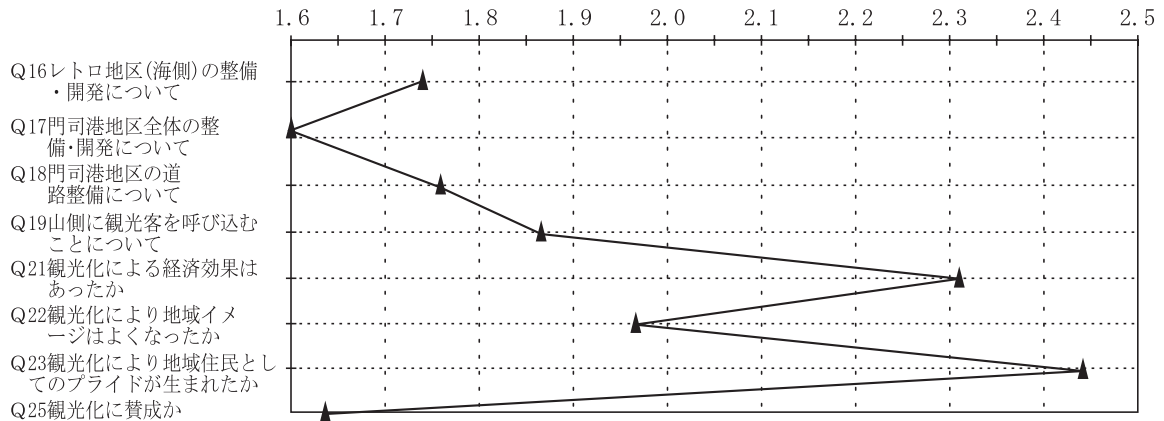


次に示す、各項目の平均点の比較（点数が低いほど評価が高い）からも、歴史的遺産の保存や保護、道路の整備等は高く評価されており、観光による具体的な効果に関してはあまり肯定的でないものの、総じてまちの観光化に対しては住民は肯定的であることが分かる（グラフ10、11）。

グラフ10 長府地区における観光評価平均点



グラフ11 門司地区の観光評価平均点



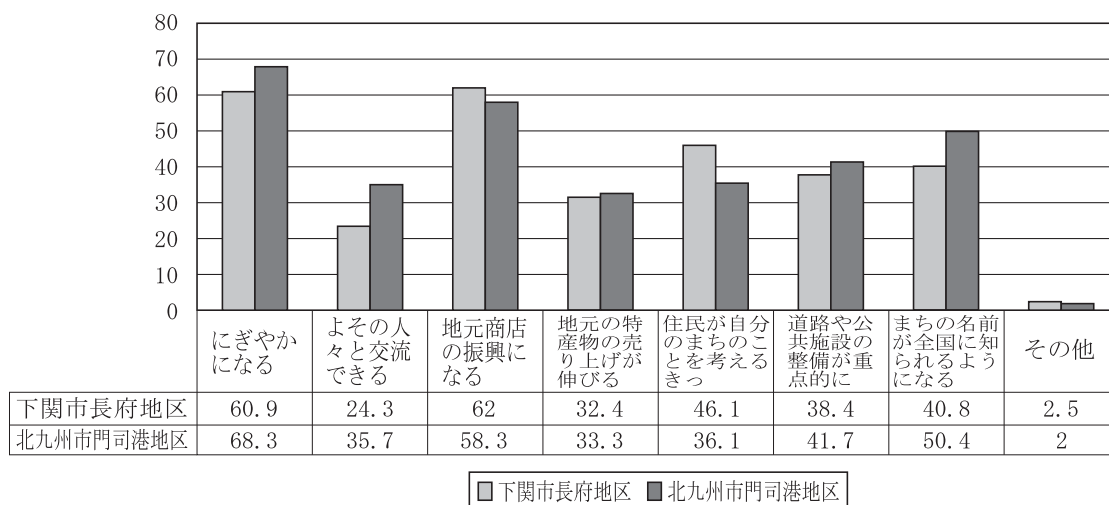
IV まちづくりに対する観光化のポジティブな側面とネガティブな側面

以上、アンケートの結果から考察するに、住民は総じてまちの観光化に肯定的でありながら、具体的なことに対しては批判的であることが分かるのであるが（総論賛成、各論反対といったところか）、このことに関して、もう少し深く分析してみよう。

グラフ12は、まちの観光化に「賛成」「どちらかというと賛成」と答えた住民に対する限定質問に対する自由回答（「賛成」の理由）である。ここから分かることは、観光化に賛成の住民が、「にぎやかになる」「地元商店街の振興になる」（経済効果には否定的でありながら）等、観光化を漠然としたまちの活性化に結びつけていることである。

グラフ 12 観光化に賛成の理由

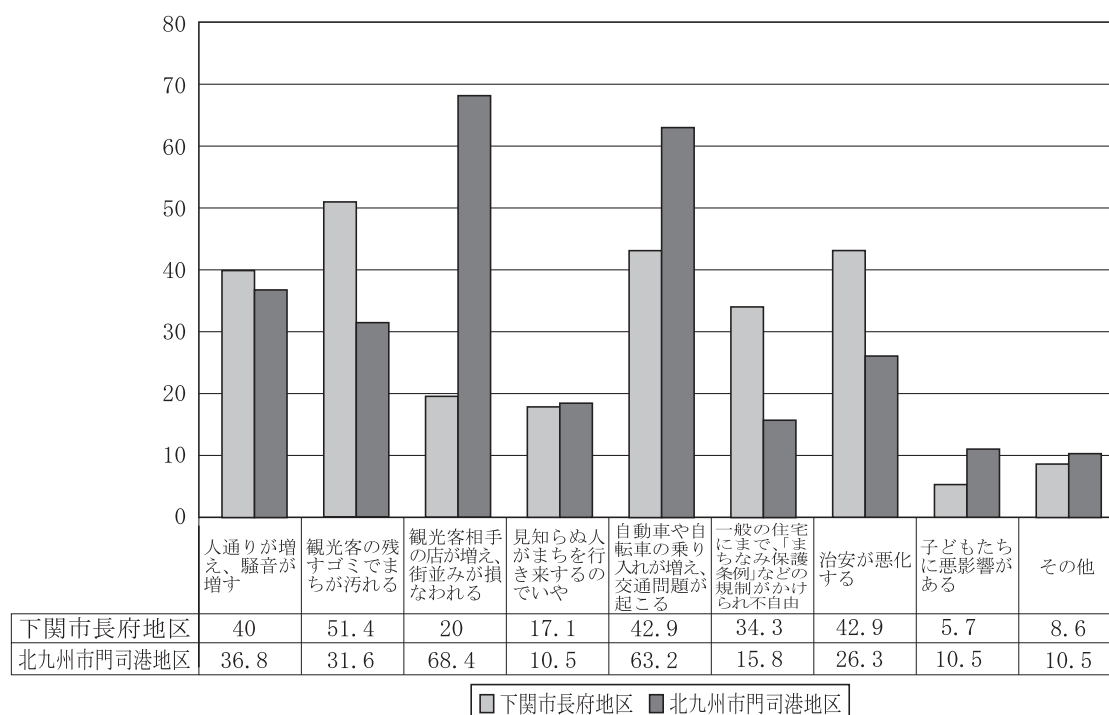
複数回答（それぞれの地域の回答数に対する％で表示） 長府 N=284 門司港 N=252



一方、まちの観光化に対して「どちらかと言えば反対」「反対」の理由は何であろうか。ここでは、問 19-1（自由回答）において両地区であげられていた生活圏に観光客が入り込むことによって起こる諸問題が、再び浮かび上がる結果となった（グラフ13）。

グラフ 13 観光化に対する反対の理由

複数回答（それぞれの地域の回答数に対する％で表示） 長府 N=35 門司港 N=19



まとめ

今回の質問紙に先立って、門司港と長府の両地区で行ったインタビュー調査では、まちの観光化に対して住民たちが漠然とは賛成するものの、具体的なこととなると批判することが多かった。この質問紙調査においてはそのことが裏付けられる結果となった。

観光化とは都市（農村）のイメージ化のことである。イメージにおいて、住民は観光化に賛成するものの、具体的に身近にもたらされるものには批判も多い。観光がもたらす効果は経済的にも文化的にもはっきりとした形ではあらわれることは少ない。観光の明るいイメージとは裏腹に（イメージと現実のギャップが大きいだけに）、許容範囲内ではあったとしても、不満がうっ積するということもしばしば起こりうる。許容範囲内での不満は、観光客が増え続けている限りではあまり表に噴出しませんが、観光客が減りだした時に露わな形となって表に出てくる。観光がイメージで成り立っているだけに、イメージが損なわれたときには「魔法」が醒め「現実」が顔を出す（須藤廣、2006）。

具体的な効果を認識しなくても、全体としてはまちの観光化には、地元住民は賛成する。観光化は目には見えない形ではあるが、地元住民の活性化、アイデンティティーの確保に寄与しているものと思われる。観光とは、人をわくわくさせるような「非日常性」や「聖性」を常に持っているからであろう。「非日常性」をもたらす聖なる場所には、観光客のみならず観光地の住民にもその活性化の効用をもたらす。観光がある政治的（まさにマツリゴト的）意図を持って政策に使われる理由も（特に、住民に「夢」をもたらすような政策が他にない場合）そういった効果からであろう。しかし、住民にとっては「日常」でもある観光地が「聖なる」地であり続けることはたやすいことではない。ある時には、観光は住民に分裂と葛藤をもたらす。観光がそのような負の効果をもたらすことのないようにするためには、どうすればよいのだろうか。

文化的な象徴群（例えば、土塀や明治の洋風建築）を中心になりつつ観光は、その象徴群に対する住民の合意なしには成立しない（「レトロ」なるものの合意の形成なしには門司港の観光づくりがありえないことから分かる）。文化的象徴群の保護、保全、あるいは新しい象徴の建設等には、地元住民の合意とネットワークがどうしても必要である。住民による観光のコントロールこそ、これからの「まちのイメージ化」の中心的テーマなのである^{（注2）}。

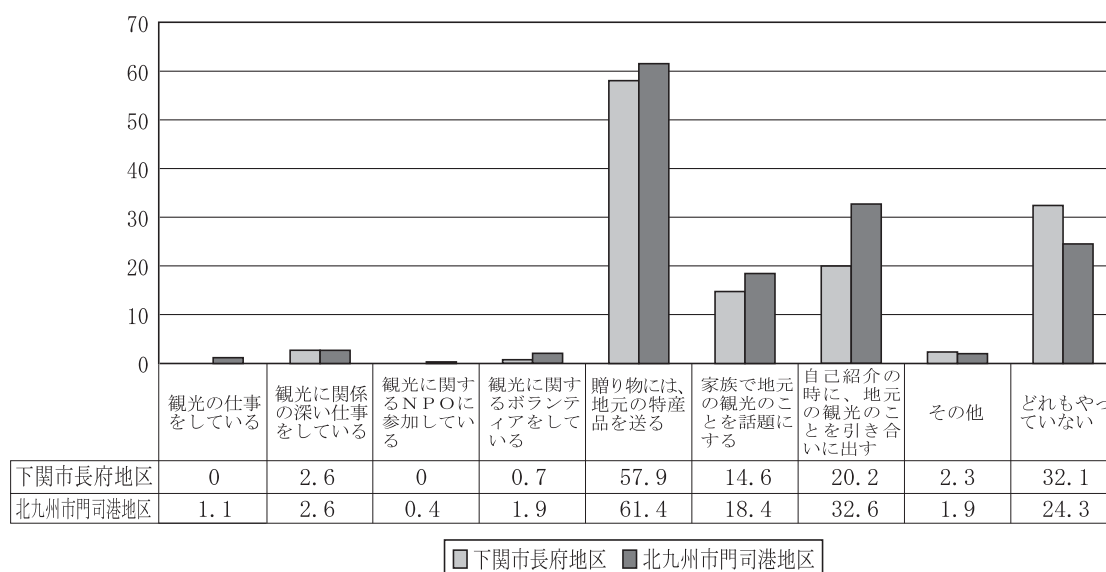
しかし両地区においては、下にあげた表1からも、観光は行政や観光協会が担うもので、地元住民が担うものではないという意識が支配していることが分かる。地元住民で実際に観光に関与するものは少ない（グラフ14）。もちろん施設や交通機関等ハード面は地元住民の力ではどうにもならないのであるが、それを活用し、まちの活性化につなげてゆくのはあくまでも住民のネットワークなのである。行政や観光協会、あるいは観光業者と地元住民との協力によって、イメージ化するまちづくり＝「観光」という怪物をコントロールするネットワーク構築こそが今問われている。

表1 Q26 観光の中心を担うべきは誰か×Q34-6 現住所

(上段:度数) (下段:%)		合計	市役所	企業	商工会 議所	観光(コン ベンション) 協会	NPO	ボラン ティア	住民	その他
Q34-6 現住所	合計	562 100.0	175 31.1	25 4.4	53 9.4	220 39.1	7 1.2	5 0.9	74 13.2	3 0.5
	長府地区	308 100.0	93 30.2	10 3.2	20 6.5	133 43.2	3 1.0	4 1.3	43 14.0	2 0.6
	門司港地区	254 100.0	82 32.3	15 5.9	33 13.0	87 34.3	4 1.6	1 0.4	31 12.2	1 0.4

グラフ14 地元の観光への関与

複数回答(それぞれの地域の回答数に対する%で表示) 長府 N=302 門司港 N=267



<注>

注1:長府地区には江戸から明治にかけてのゆかりの歴史的建造物がいくつか点在するが、1947年の大火により町屋が多くあった地域が焼け、土塀は残るものの武家屋敷の多くは建て替えられて残っていない。また、門司港地区には明治末期から昭和初期にかけての洋風の建造物が戦前は残っていたが、米軍の空襲により多くは消失し、その後残った建物の数は少なく、同様の観光地である神戸、小樽、函館等に比べ観光資源はそれほど多いとは言えない。

注2:1970年代から各地で起こってきた歴史的遺産の保存、保護運動は、住民主体のまちづくり運動へと発展してきた。特に、ゴルフ場やリゾートマンションの建設に対する反対運動から住民主体の組織作りを進めてきた由布院温泉の例は、よいモデルとなるであろう(ここにおいてさえ、近年は住民と観光業者、あるいは住民同士の葛藤と対立が表面化している。しかし、由布院温泉はそれを乗り越える社会関係資本を持っているものと思われる)。

<参考文献>

須藤 廣、遠藤 英樹『観光社会学——ツーリズム研究の冒険的試み』明石書店、2005年
 須藤 廣『『観光化』に対する湯布院住民の解釈フレーム分析』『北九州産業社会研究所紀要第47号』2006年