

アジア観光圏をつくり、アジア・九州の拠点都市を目指して欲しい。

—— 九州産業大学 商学部長 教授 千相哲氏



千 相哲 (せん そうてつ)

1959年韓国ソウル生まれ。立教大学大学院修了(社会学博士)。同大学社会学部助手を経て、1999年より九州産業大学に在籍。九州と韓国の観光交流を中心に観光地域づくりや観光連携などの論文多数。日本観光研究会常務理事、九州よかところ案内人大賞審査委員長など多くの公職を歴任。

観光を取り巻く環境が変わった25年

25年前の日本はバブル期で、観光の視点からいえば、海外にさほど目を向ける必要性はなく、国内旅行者だけで観光産業が成り立つような時代でした。もっとも、当時は、観光が産業になるという意識自体が低かったように思います。

日本の周辺国に目を向けると、1979年に台湾が、1989年に韓国が、海外旅行の自由化を実施しました。しかし、当時は経済格差などの理由で、アジアの周辺国から旅行者を日本へ呼び込むような時代ではありませんでした。また逆に、治安や衛生面の不安、受け入れ態勢が十分でなかったことなどの理由から、アジア諸国がなかなか海外旅行の目的地にならない状況でもありました。

現在、時代は大きく変わりました。少子高齢化の進展や可処分所得の伸び悩みなどの要因で、日本国内の観光客だけでは成長が期待できなくなりました。旅行参加者数が増えるか、旅行頻度が増えるか、旅行での消費額が増えるか、この3点のうちどれかが増えていかなければ、観光マーケットの維持が難しく、国内の観光客

だけでは厳しい状況にあるといえます。有給休暇制度のあり方等が議論されていますが、可処分所得が増えない限り休暇が増えたからといって国内旅行のマーケット拡大にはなかなか結びつきません。また、観光においても国際競争が激しくなっていて、国内より海外旅行の方が安上がりの場合もあり、休暇が増えた分、国内ではなく海外へ行く旅行者も増えています。

当然、国内の旅行者が活性化するような対策は必要ですが、海外からの旅行者、特にアジアからの旅行者を如何に誘致するか、その対策が日本の観光産業を維持していく上で、重要な要素になっています。

アジアの域内観光はこれから拡大する

このような観点からアジアをみた場合、韓国では訪韓旅行者数より訪日旅行者数の方が既に多くなっていますし、中国でも訪日旅行者数が今後大きく伸びることが予想されます。また、東南アジア諸国においても同じような傾向になると考えられています。10年前までは、世界の観光客を受入れができるのは、アジア諸国のなかで日本しかありませんでした。しかし、

近年は、中国が民主的な要素を取り入れ治安が良くなるなど、アジア諸国のなかでの世界的な観光スポットとなり得る都市や地域が増えています。フランス、スペイン、イタリアなどの欧州に向いている世界の観光客を獲得するだけのポテンシャルをアジアの観光地は秘めているのです。

実は世界の観光の規模をみた場合、全世界の半分以上が欧州の域内観光に集中しています。EU 統合によるシェンゲン協定によって、EU 圏内を旅行する際は、最初の国で入国審査をし、域内の各国を移動する分には入国審査は不要です。アジアの場合は EU 圏のような条件にはなっていませんが、今後、富裕層によるアジア域内旅行のニーズや期待はかなり高まっていくと思います。

1980 年代まで日本で行われた海外旅行のスタイルが既に中国で形成されていて、アジア周辺国等の海外旅行者に対する認識を改める時期に来ています。単に観光客を受入れるだけでなく、EU 圏と同じような枠組みをつくった上で、アジア周辺国との連携を強化していく時期に入ってきたといえます。日本においても、アジアの域内交流を中心とした観光客の受入れという観点で、もっと真剣な議論をすべきだと思います。

世界の観光客を呼び込むためには、日本、中国、韓国などが単独で誘致するのではなく、各国が連携してアジア諸国を回遊するようなプランをつくる必要があります。福岡に入り、釜山へ行き、上海から帰路につくような入口と出口が違う域内観光のあり方を示し、福岡、釜山、上海に台湾を含めた東シナ海に面する都市と地域が 1 つの観光圏になるような仕掛けが必要だと思います。そのような観光圏を形成することで、世界の観光客を誘致することはもとより、関東、関西、北海道等の国内からも観光客も呼び込むことが可能になるはずです。

アジア観光圏で九州のポータルになるべし

福岡はアジアの周辺地域と連携して、本気でアジア観光圏を形成する役割を担っていかなければなりません。福岡、釜山、上海との地理的近接性を活かし広域経済圏としての位置づけを求められますので、日本国内でのイニシアチブをどのように確保していくかが課題といえます。

現在、九州を訪れる外国人の 95% が、博多港や福岡空港から福岡を経由して九州に入っていますが、福岡はアジアとの近接性を九州のために十分に活かしきれていない面があります。福岡は福岡でお金を落としてもらうことだけを考えていては、これからのアジアとの関係をみた場合に、国際的な競争に勝つことはできないということを認識しないといけません。

例えば福岡と釜山の連携として国際映画祭誘致がありますが、国がバックアップしている釜山と福岡を比べると予算規模やスピード感が全く違い、競争が成り立つ状況ではありません。むしろ福岡単独のものではなく、九州全体のものとしての連携のあり方を考え、九州全体のポータルとして機能することを福岡は考えるべきです。

現状、九州においてこのような福岡の位置づけが確立されていないと思いますので、福岡が福岡だけのためではなく、九州全体を活性化するための役割を担うことを明確にすべきだと思います。そして、福岡に来た観光客が福岡を入口にして九州各地の観光スポットに行けるような仕組みが必要です。福岡で九州全部の観光情報が得られ、宿泊予約全部が可能になるといった、九州全体の観光拠点としての機能を果たさなければなりません。そうすることで、将来的に九州と東アジアの地域を結びアジア観光圏の拠点都市になり得ると思います。

このような活動は現状あるものの、それぞれ

がそれぞれに動いていて、大きな効果を上げるまで至っていません。九州各地域は九州の顔として福岡を盛り上げ、福岡の認知度をあげるような協力体制が必要になります。福岡が積極的に誘致を行い、九州全体が恩恵を受けることができるような仕組みを構築すべきです。それが九州の生き残り策になりますし、福岡が果たすべき大変重要な役割となります。

ITを活用することに資金を集中すべし

アジア域内で1度のパスポートコントロールだけで、アジア観光圏を行き来できるような仕組みを考える上で、一番の障壁となるのは言葉の問題だと思います。日中韓は同じ漢字圏の国でありながら言葉が違うわけですが、その解決策として、IT技術の活用を提案したいです。

韓国はIT化が進んでいて、スマートフォンで話し言葉を同時翻訳し発声までするような機能が当たり前あります。福岡でもここ2、3年、外国人観光客向けに観光情報が得られる無料端末貸与の取組みが行われていますが、そのようなハード面にお金をかけるよりも、Wi-Fiゾーンを増やすことにお金をかけた方が大きな効果を期待できると思います。インフラが整うことで、コンテンツやサービスは自ずと生まれるのではないのでしょうか。

観光客自身が持ち込んだ端末で、翻訳機能を使ったり、観光情報を得たりと、Wi-Fiゾーンを増やすことで様々な可能性が広がります。極端に言えば、これだけやれば、観光案内看板の整備や紙媒体の観光案内紙をつくる必要はなくなります。現代は日々情報が更新される時代で、紙媒体の情報ではそのスピードに対応するのが難しく、無駄な費用をかけることにもなりかねません。福岡に来れば九州全体の観光情報が分かり、将来的には福岡で釜山や上海の観光情報が分かるようになれば、スムーズな域内観光が可能になります。もちろん観光情報提供や相

互利用のあり方は、日本国内だけの問題ではありませんので、日本、韓国、中国の三国間での連携を考えていくことで、やるべきことを明らかにしていくことは重要です。

日本の行政の仕組みでは、問題が生じて課題が認識されないと予算が出ない構造になっていますが、ITの世界ではそのような常識は通用しなく、常に先んじて物事を考えないといけません。アジアはそのような時代に入っているということを確認したうえで、一步先に進んだ情報提供のあり方を真剣に考えていかなければ、旅行しやすい環境はなかなか整備できません。色んなことを考えて実行する時代のやり方を変えて、一番効果が上がることは何かを考え、そこに資金を集中するようなやり方に行政もついていかなければなりません。

観光客の移動という点では、ICカードの共通化による公共交通手段の利用が考えられます。韓国はICカードの相互利用化が進んでいて、そのカード自体も携帯電話のストラップ形態で色んなキャラクターのものを選べるようになっています。若い世代に対しては、まずカードを持ってもらうことで、使うことは後からついてくるような仕掛けになっていますし、チャージ設備もいたるところにあります。決済上の問題等はあるでしょうが、まずは福岡と釜山で相互利用できるようなカードをつくってみるのもいいかもしれません。将来的にはそこに上海を加え枠組みを拡大することは可能だと思います。

また、福岡から九州各地域へ移動するための交通網の整備と合わせて、福岡だけではなく九州全域で相互利用可能なICカードを共通化することも大切です。九州で出来れば、釜山や上海でも拡張できる可能性も広がるでしょう。

九州全体の視点からインフラを拡充すべし

福岡は様々な機能がコンパクトに集約して

いて楽しく住みやすい都市ですが、九州、アジアのなかの福岡の位置づけを考えた場合、現在の都市づくりには限界があると感じています。

交通の利便性など使い勝手が良い反面、中心市街地の交通渋滞による時間のロスやCO2排出による環境負荷といった改善すべき課題があります。現状のままで楽しく住みやすい都市が将来的に実現できているのか、九州、アジアの拠点都市としての機能を担えているのか、疑問に感じます。

例えば、天神の中心にあるバスセンターの機能を分散したり、博多湾に大型船が停泊できるようにするなど、将来的な視点から行政や地元企業が都市づくりをしていく必要があるのではないのでしょうか。短期的な利益を求めただけでなく、長期的な利益を得ることができるような九州、アジアの拠点都市の姿を描きながら、インフラの整備にもっと力を入れていくべきだと思います。

それから福岡空港の問題解決策として、佐賀空港との連携が考えられます。今年、九州新幹線が全線開通し、今後は長崎新幹線開通に向け取り組む時期となりますが、将来的に博多―武雄間が開通できるか見通しが難しいところです。その代替案として、距離的に短く、経済的でもある筑後船小屋から佐賀を経由して武雄を高速鉄道で繋ぐルートが考えられますが、これにより福岡空港と佐賀空港の連携を図ることができれば、問題解決の糸口になると思っています。今後、佐賀空港は拡張可能ですし、九州のハブ空港となる可能性を秘めていると思います。

また、バス交通にしても、基山や鳥栖に機能を集約し、福岡が現在に担っている機能を分散することができれば、アジアの大都市との競争力を保てますし、生き残りに有利に働くのではないのでしょうか。

ここで重要なことは、福岡のことだけでなく

九州全体で考えることです。逆にそうしなければ、今後も福岡の地理的優位性を維持できるかどうか分からないと思います。

最後に、日韓トンネルについて少しお話しします。現実的に開通を疑問視する見方も多くありますが、トンネル開通は現在の勢力図を大きく変える可能性を秘めていて、将来の九州にとって大変意義があることだと思っています。ユーロトンネル開通によるイギリスの例をあげると、トンネル入口周辺の港は衰退を示し、少し距離がある港だけがなんとか存続しているような状況です。九州と韓国の関係でいえば、下関港は関西向けで生き残るかもしれませんが、博多港はかなり厳しくなるかもしれません。現在の博多湾の機能を維持できるか疑問です。港だけでなく、陸路の交通拠点についても、福岡から佐賀へ移る可能性が考えられます。佐賀が拠点となれば長崎、熊本など九州への移動の利便性が高まります。福岡がアジアのなかで拠点都市としての機能が担えないと判断されれば、必然的に新しい拠点が求められます。

そうならないためにも、九州全体を見渡しアジア交流圏のなかの福岡の役割が如何なるものか色んな角度から議論し、長期的な視点からインフラ整備やハード面の充実、地域の連携を図って行くべきだと思います。

インタビュー日:2011/11/24 文責:URC 栗原