



| | |
|------------------|---|
| Title | 北海道観光の課題と戦略 |
| Author(s) | 大西, 雅之 |
| Citation | 地域経済経営ネットワーク研究センター年報, 6, 13-18 |
| Issue Date | 2017-03-29 |
| Doc URL | http://hdl.handle.net/2115/66497 |
| Type | bulletin (article) |
| File Information | 020Onishi.pdf |



[Instructions for use](#)

< 講演 >**北海道観光の課題と戦略**

講師 大西 雅之

(鶴雅ホールディングス株式会社代表取締役社長)

イランカラプテ。まだあまり認知をいただいでいなくて少し残念ですが、アイヌ語で「こんにちは」とごあいさつをさせていただきました。

ただいまご紹介いただきました鶴雅グループの代表を務めます大西と申します。今日は、北海道経済学会 100 回記念シンポジウムという貴重な場で観光のお話をさせていただきますこと、大変光栄に存じます。どうぞよろしく願いいたします。

北海道観光に生かせるもの

「北海道観光の課題と戦略」というテーマでお話をさせていただきたいと思いますが、今、スライドに出ております「その先の、道へ。北海道」、これは「試される大地 北海道」に続いて北海道のキャッチフレーズに選ばれた言葉であります。選考委員のコメントとしては、雄大な自然の中を地平線まで真っすぐに延びる北海道らしい風景を思い起こさせてくれるというものです。また、高橋知事は「北海道が未来に向けて、世界に向けて前へ進んでいくとイメージされる」というコメントを出されております。まさにこのキャッチフレーズの中に北海道観光が抱える課題と戦略がそのままあらわされていると思っております。

何点か申し上げますと、遠く地平線までつながる北海道のイメージというのは広さの魅力になるわけですが、実はその広さが、今、北海道観光の中で大変大きなネックになっております。

北海道観光、インバウンドは東京、大阪の二大都市圏に続いて第3位の人気があります。再び訪れたいという順位も同じような評価を受けているのですが、実は国内観光のお客様がじりっじりっ

と減ってきております。それをあらわすように先日、観光振興機構の調査に出てきたのですが、国内観光客の満足度、再来訪意向ともに全国平均を下回っております。大変大きな問題を抱えております。

これは少し古い数字ですが、第5回北海道産業経済効果調査、平成21年4月から平成22年6月のものですが、北海道産業の中で観光の占めるポジションということです。北海道産業というと、まず農業を挙げられると思いますが、観光の総消費額は1兆3,000億。これは、農業と漁業を足した数字とほぼイコールであります。そして経済効果に至っては1兆8,000億ということで、まさに北海道観光は主要産業のポジションを得ているということになるかと思えます。ここに出ておりますように雇用効果16万人、6.3%、生産波及効果も5.4%と、北海道の中で約5%から6%を占めているということでもあります。

「北海道には、ほんとに歴史がないの、文化がないの」というふうに書かせていただきました。北海道観光はずっと、歴史がない、文化がないと言われ続けてまいりましたけれども、先ほどごあいさつしたアイヌ語にもあらわれておりますように北海道には縄文からずっと続いているアイヌ民族の歴史と文化があります。本州は縄文を弥生が覆い尽くしましたけれども、北海道は、弥生が海を渡ってこなかったということで縄文からの歴史が遺跡等々にそのまま残っております。自分たちが高校時代まで学んだのは明治以降の歴史だったと記憶しておりますし、江戸時代に描かれた地図には北海道は載っておりません。江戸時代後期になって初めて北海道が「蝦夷」として載ってくる

のですが、色が違っております。そういう意味で北海道が本当に意識されてきたのは近代に入ってからということですが、アイヌ民族が北海道にいてくれる、この幸せを私は観光をやっていてすごく感じております。

アイヌの伝統と文化は日本文化の多様さと豊かさの証であります。歴史的遺産としては日本の財産であり、自然の中の豊かな知恵は世界の財産であると言えるかと思えます。私は阿寒湖温泉でアイヌ民族と子供のころからずっと接しているのですが、実は東日本大震災があつてすぐにアイヌの長老から呼ばれまして、あなたはこの町のリーダーなのだから、このことはよく知っておきなさいと。それは、今回の大災害は天災ではない、明らかに人災であると言われました。我々アイヌ民族は天のカムイを敬って生きている。でも、その敬いの心の8割は恐れなのだと。この恐れを現代人は忘れてしまってこの大災害に結びついたということを言われました。私は、そういうアイヌ民族の死生観ですとか生活感、自然との共存などは現代社会が失った価値観そのものではないかと思っております。先進国家における進歩とは何であろうか。こういうことを考える大きなヒントがこの中にあると思っております。

そういうことを受けて、今、北海道としてどんなメッセージが出せるのかということをよく話すのですが、私は、こういうのはどうかと思っております。「北海道を訪れて先住民アイヌの文化に触れて、もう一度人生を見つめ直してみませんか」と。こういうメッセージが出せればと思っております。

これは「新・観光立国論」を書かれた大変有名なデービッド・アトキンソンさんの言葉ですが、彼の本ではこれは日本として扱われていますが、気候、自然、食事、文化が観光の四大要素であると。これを全て日本の観光そして北海道の観光は持っている。しかし、この観光資源を使いこなしていないと指摘されております。

それを、もう少し詳しく課題として見てみました。これは、観光振興機構が今年アンケート調査をしまして、それを委員会でもまとめたもので、課

題が四つ出されております。

北海道観光の現状

一つ目は、道外観光客の不振。これは、先ほど申し上げました外国のお客様は伸びているけれども国内のお客様はじりっじりっと減っているということですが、ここにありますように、雄大さ、自然、食などは強く北海道全体のイメージとして伝わっていますが、地域ごとの個性や魅力が伝わっていない。それから、約4割の方が、ぐるりと早回りののではなくて滞在型観光や拠点周遊観光をしたいのだと言われているのですが、そういうものへの対応が非常に遅れているということ。

二つ目は、インバウンド客の偏在です。これは、また大きく中国への依存が始まりました。実は最初に北海道のインバウンドの道を開いたのは台湾だったのですけれども、やっぱりマーケットの大きさから、みんな中国、中国というふうになりました。ところが、尖閣のときに大打撃を受けた。それで、やはりインバウンドも分散しなければだめだというふうになったのですが、やはり、また中国が大きなマーケットとして非常にパイがふえてきています。そして、アジアが9割を占めている。日本平均では68%ですので、9割がアジアのお客様というのは、北海道はやはり偏っている。それも道央圏に集中している。これは後ほど少し詳しくお話をしたいと思います。

三つ目は、低い観光産業収益力。特に旅館・ホテル業、宿泊業は大変収益力が低いです。私もその現場にいる者として実感しておりますが、国から、労働生産性の低い五つのサービス業ということで、その代表者が総理官邸に呼ばれまして、今こそ労働生産性を高めろという訓示をちょうだいしました。そのくらい宿泊・観光業の労働生産性が低いということでもあります。

四つ目はマーケットの分析能力。あまりそういうことをしてこなかったということだと思いますけれども、その原因の一つは、やはり大規模施設、団体旅行に頼ってきましたので集客は旅行エー

ジェント依存で、自力の企画力が弱い。それから、先ほどデータがちょっと古いというお話をしましたが、北海道観光産業経済効果調査は5年に1回出されています。それは、非常に動きの速い観光業界の中にありましてデータが古くなっているということが言えると思いますし、それを観光戦略として分析する能力が必ずしも高いとは言えないということでもあります。

この図(図1)をちょっと見ていただきたいのですが、実は2000年に大きな観光の変化が起きました。飛行機の路線が許認可制から届出制に変わったのが2000年でありまして、これ以降、そういう規制緩和の中で大きな変化が起きております。この時代は襟裳岬に行く航路もありましたし、利尻・稚内までもバスツアールートがありました。さまざまな観光コースが網の目のように北海道にありましたが、これが2000年の規制緩和以降どんどん千歳空港に集約されておまして、千歳空港を中心にしたコースだけが活況を呈していると。こういう状況になっています。

私どもの観光業界もこの流れになかなかついていけなかった。というのは、本当にお客様の多かった高度成長期の後半、その時代に本州のほうでは

既に個人旅行に向けての転換がなされていたのですけれども、北海道は、デスティネーションに恵まれていたということもあるのですがお客様の数が減らなかった。それゆえに、本来は新しい観光に向けて業態転換をしなければならないときに、どんどん規模の拡張に走っておりました。これが、それ以降、大変大きな苦しみにつながっていきま

す。その結果、現状はどうなっているかということ、これはまさにお客様の数でございますけれども、千歳を中心にして道央圏に54%と集中している。実はこれもちょっと古いデータで、今これはどんどんふえています。新幹線がまいりましたので、今、函館周辺は非常に活況になってきておりますが、例えばニセコ、洞爺、支笏湖あたりはもっと新幹線の効果を期待できるのではないかと考えているのですが、このあたりまで来ていない状況で、やはり現状は道南エリアに新幹線の効果は集中しているようです。逆に、こちら側の遠いエリアについては新幹線にお客様が少し吸い取られてきている。そういう状況に現在はなっております。

それで、新千歳のシェアが約80%、函館が6.6%、旭川が4.8%。残りの空港でこれを分け合ってい

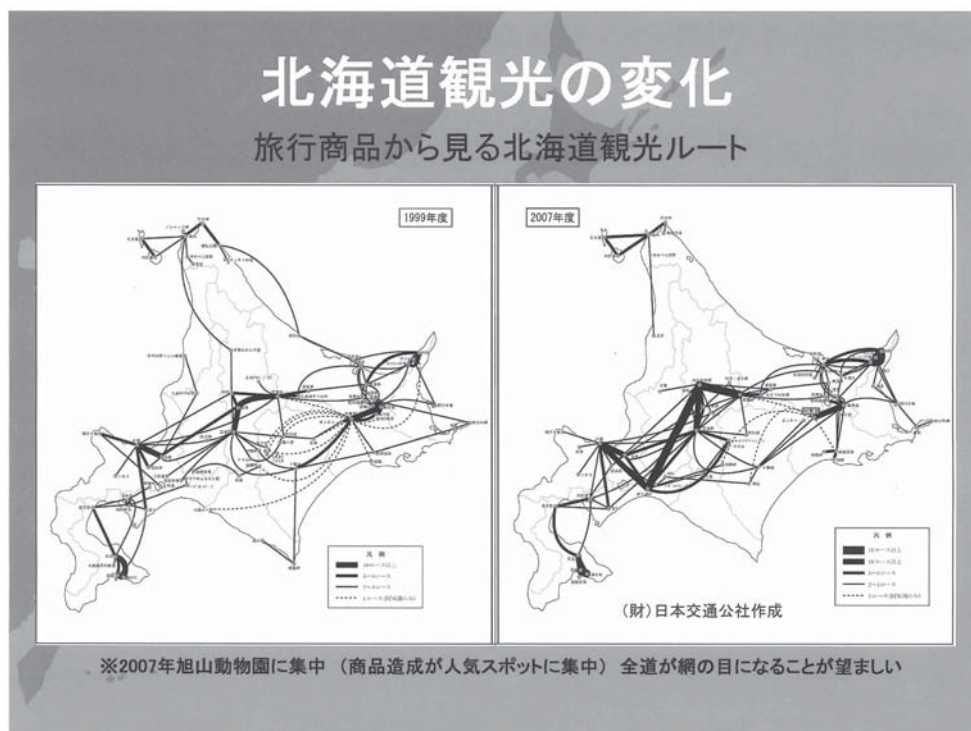


図1

ると。こういう状況にあります。

少し日本全体の観光から見てみたいと思います。国が「観光ビジョン構想会議」を昨年11月から開き、3月に観光ビジョンをまとめて発表されました。その席で総理は、キーワードは「地方」と「消費」だとおっしゃいました。それは、今、都市圏に集中している訪日外国人のお客様を地方へ拡大するということと、数ばかりを追うのではなくて消費単価をアップしていこうと。これがキーワードだとおっしゃいました。今でも印象に残っておりますのは、とにかく今までの古いやり方にとらわれることなく新しい発想で提言をしてほしい、やれることは何でもやると。このように総理はおっしゃいました。その後出てきた改革案については「やれることは何でもやる」が実現してきていると思っております。

その先へー交通ネットワークとDMO戦略ー

私は四つほど主な提言をいたしましたけれども、一つは、国の全体目標を各地方目標へ割り当ててほしい。国が2,000万から4,000万に目標を倍増させました。この4,000万がざくっとした数字ですので、これをぜひ地方に割ってほしい。具体的には、北海道に幾らと割ってほしい。北海道としては、知事も今、公約では外客300万人と出されましたけれども、先日、それを見直すとおっしゃっています。それが400万になるのか450万になるのか、そういう数字が仮に出たとします。その400万を、しっかりと道東、道北、道南、全てに割り振ってほしい。そうすると、例えば道東に80万やりなさいということになると、今の交通体系ではどうなのか、今の宿泊収容力はどうかということがわかる。国から道、道から地域に目標を割り当ててもらいたいということを提言しました。

二つ目が、基幹空港と地方空港の一体的な民営化。これは本当に大きな流れになってきていると思っています。ただ、私がもう一つ申し上げたのは、バンドリングで一体的に運営されるのはいいのですが、遠隔地、例えば東北道は九州と同じ

広さがあるのです。で、千歳空港から東北道道を回るということは、広島空港において、九州をぐるっと回って、また広島空港からお帰りなさいという距離感になります。ですので、九州の中に核空港が欲しい。東北道の中に準基幹空港をつくってほしい。このときにぜひとも、今、道東にある空港の競争をさせてほしいと。国が、どこどこを基幹空港にするということはなかなか言えないでしょうから、目標を定めて競争させてほしいということを提言いたしました。

次に、DMO¹⁾戦略による観光消費拡大。国は外客を2,000万から3,000万にするとおっしゃいましたが、私は、これはある意味、非常に危険なことだと思っています。例えば、最近京都に行かれましたでしょうか。今はもう清水寺あたりの有名な場所は行けなくなりました。30分ぐらいで行けたところが2時間ぐらいかかります。要は、数だけを追っていくと観光地は壊れていきます。ですので、もう一つの目標として、4兆円を8兆円にする、8兆円を次の10年後に15兆円にするという目標が並行して出されているのですが、あくまでこっちを主に置いて、そのためには人数としてもこういう目標にしようというふうにするべきではないかと私は思っています。この観光消費拡大ということを提言させていただきました。

それから、規制緩和としては、国立公園の商業利用を拡大してほしい。外国人労働者の雇用条件を緩和してほしい。それから、過疎値における特区制度を認めてほしい。例えばガイド業なども、自分でタクシーを運転しながらガイドをすることで、そういうことも認めてほしいし、シェアリングエコノミーと書きましたけれども、イメージはUBER²⁾なのです。例えば、東北道に行くとかタクシーもないようなエリアがたくさんあります。そういうところでUBERのような仕組みを特区とし

1) Destination Management Organization (デスティネーション・マネージメント・オーガニゼーション)。観光物件、自然、食、芸術・芸能、風習、風俗など当該地域にある観光資源に精通し、地域と協同して観光地域作りを行う法人のこと。(JT B 総合研究所 web サイト「用語集」より)

2) 米国のUBER Technologies Inc. が運営するオンライン配車サービス。(IT用語辞典「BIARY」より)

て導入してくれれば地域の経済も潤いますし、あまり今のタクシー業界やバス業界に迷惑をかけない形で二次交通が充足されていくというふうなことを提言させていただきました。

その結果、国はこのような形で観光先進国への三つの視点と10の改革を出されたわけですが、これを北海道的に考えると、私はA、B、C、D、Eが重要なテーマだと思っております。

Aについては、国立公園のブランドが非常に低くなってきています。世界遺産に認定されるとたくさんのお客様が来られますけれども、国立公園だからといって観光消費の拡大になかなか結びついていない。それを、規制緩和をすることによってより商業的にも利用しやすい国立公園にしてほしい。これは「国立公園満喫プロジェクト」という形で動き出しております。全国に5カ所ありますが、7月28日に8カ所に認定されました。私の本拠地であります阿寒国立公園もこの中に入れていただきました。

それから、Bですが、観光地の街並み景観ができていない。特に古い温泉街が壊れている。それも、美しさ以前の問題で作り直さなければならぬ。街並み再生を行うという形で、これも支援政策が出てくるようであります。

Cは、富裕層に向けた政策を打ってほしい。

そして、Dとして「DMO」というのが非常に叫ばれているのですが、これがなかなか具体的な動きになっていかない。それは、例えば人材面の強化が必要であるということでもあります。

Eが、地方創生のための交通ネットワーク。これは北海道の空港のバンドリング等が該当すると思っております。

これは今後の戦略ということですが、今、北海道の観光をみると、やはりこの四つに区分される。札幌、千歳を中心にした道央圏は、私は「札幌ハブ観光」と名づけているのですが、千歳空港の航空運賃が非常に低廉ですので、まず千歳に行ってみよう。そして札幌に泊まる。札幌から例えば旭山動物園に行く、そしてこの辺の周辺観光をする、というのは沖縄の観光に酷似しています。でも、これが先ほど見た56%、圧倒的な

パイを占めていますので、ここからいかに道北、道東に向けてお客様を広げていくか。「その先の、道へ。北海道」、まさにこういうことだと思っています。

道南地域は新幹線が来ました。現在、非常に活況であります。さらに、このような形で国には、東北道の広域観光周遊ルート、そして今年度「きた北海道の広域観光周遊ルート」が認められました。札幌圏から、いかに遠くまで魅力的な観光ルートをつくっていくか。これが今後の課題と考えております。

先ほどDMOの話をしました。地域DMOの一つの例として私ども阿寒湖温泉の取り組みをお話ししたいと思います。

私どもはアイヌ文化に彩られた国際リゾートを目指してまいります。そのためにアイヌブランドの強化と国立公園としてのブランドの強化、それから、DMOです。町全体を運営していくという考え方、これを推し進めております。これについては、時間がないので詳細は省かせていただきます。

次に、東北道の地域としてどういう取り組みをしているかということですが、目指すはドイツのロマンティック街道です。先ほどの広域観光周遊ルートの核になっております北海道ガーデン街道、これは、上川からずっと十勝にくる中でガーデン街道ができております。それから、ここから知床までつながるところは「三ツ星街道」と名づけています。知床そして摩周湖、阿寒湖がミシュランの三ツ星に選ばれましたので、これをつなぐルート、そして、これを周遊させるルートということで連携が進んでおりますし、もっと前に「ひがし北海道冬の8大祭り」というのを地域でつくりました。最初は3カ所だったものが毎年1カ所ずつふえて、このような夜のイベント等々をやっております。昔、2月あたりは本当に暇な時期だったのですが、今は、8月に次いで多いのが2月の観光であります。そういう形につながっています。

これは、まだ実現していませんが、この間、環境省の丸川大臣に、これは進めましようと言っていたいただいたものがあります。阿寒国立公園とい

うのは非常に広さがあるのですが、阿寒は実はその中のわずかな地域なのです。もっと大きいのは弟子屈町にある摩周湖，屈斜路湖，この辺のエリアまで阿寒国立公園なのですが，何度もこのエリアから，阿寒国立公園という名前は一部の地域しかあらわしていないから，もう少し拡大してほしいと。これがやっと実りまして，阿寒摩周国立公園と，あと1年ぐらいで多分実現できるだろうと思っています。これは，この地域がしっかりと連携をして，霧の摩周湖とマリモの阿寒湖がこんなに近いのだということで外国に打って出る。そういう目的で動いております。

このような形で道東の地域連携は進んでいるのですが，今，観光には大変大きな追い風が吹いております。これをしっかりと受けとめて実現をしていかなければならないわけですが，先日，ある

観光政策の委員の先生がされた話でとても印象に残っている言葉があります。昔は観光というのは産業の一つにも数えられなかったと。物を生産するのが産業であって，観光は1,500ある分類の中に入らなかったわけです。ところが，このように総理がGDP600兆円の成長エンジンだとまで言われるような状況になってくる中で，その先生がおっしゃったのは，これからは他の産業を元気にできる観光産業ということを常に考えながらやっていきなさいと。こういうお話をされました。私は，観光産業自体が，昔の遊びの産業から，裾野が広くて，他の産業を巻き込みながら一緒に大きくできる，そういう産業であるということをししっかりと自覚しながらこれからも努力をしてまいりたいと思っております。

ご清聴ありがとうございました。(拍手)