

北海道の国際観光と研究への期待

小笠原 章*



平成15年1月に小泉総理大臣が施政方針演説において「2010年(平成22年)に訪日外国人旅行者数を倍増の1,000万人に」との方針を示し、同年3月にはビジット・ジャパン・キャンペーンが始まった。7月には観光関係閣僚会議の場で観光立国行動計画が決定され、観光が我が国の国家施策として位置づけられるという観光施策の大きな転換点を迎えることとなった。

観光を巡る最近の動向としては、平成18年12月に観光立国推進基本法が成立し、翌年の1月1日から施行された。そして、今年10月1日に国土交通省に観光庁が設置されることとなった。観光立国へ向けた体制が整ったと言っても良いだろう。

中央省庁における国際観光行政の歴史を少しひもといてみると、その原点は昭和5年に鉄道省に設置された国際観光局にさかのぼる。戦後になって旧運輸省鉄道総局に引き継がれ、国土交通省の設置に伴い現在に至っている。国際観光行政の原点が鉄道省にあったことは、戦前まで主要な交通のネットワークが鉄道であったことが大きな要因として考えられる。観光の振興も当然、鉄道によるところが大きかったものと考えられる。

戦後は一転してモータリゼーションの波によって地方の鉄道は次々と廃止され、人や物の移動は急速に鉄道から道路へシフトしていった。一方、現在の北海道における道外からの観光客の入り込みは、8割以上が航空機を利用しており、鉄道は6%程度となっている。これからの北海道の観光交通の主力は、やはり航空機と自動車であろう。

近年、道内空港での外国人へのレンタカーの貸し出しが大きく伸びている。また、2006年の7月に北海道で行われた第1回の日中韓の観光担当大臣会議において日中韓の観光協力に関する北海道宣言がなされ、そのなかで北海道の観光資源の魅力を実感するとともに、観光地としてのさらなる成長の可能性を確信とたたわれた。そして、今年7月にはG8のサミットが北海道の洞爺湖で開催され、北海道の国際的な知名度が

アップするなど北海道の観光には追い風が吹いている。しかし、外国人観光客の受け入れ体制としては、絵文字ピクトグラムによる案内表示や外国語表記の地図の整備など始まったばかりである。インターネットによる観光情報の外国語表記も十分とは言えない。道路においても交通法規の違いや道路の情報提供の方法など、日本語に不案内な外国人のドライブ観光に関する検討はスタートラインに立ったところと言っても良い状況だろう。

一方、国内観光を見てみると国土交通省の平成19年度の観光白書によれば、平成18年度の国内の国民一人あたりの観光旅行回数及び宿泊数はそれぞれ対前年比で2.3%減、4.2%減と減少に転じている。今後もこの傾向が続くかどうかは分からないが、現在の日本の経済状況などから国内観光客の伸びは期待しにくいだろう。したがって、今の追い風をとらえられるかどうかは、潜在的な外国人観光客の需要を掘り起こすことにあると考えられる。

北海道には、個性の異なる変化に富んだ雄大な自然があり、また地域特有の自然の食材の宝庫である。ドライブをしながら、これらの景観を楽しんだり、行き先々の自然の食材を味わうなどある意味で贅沢なドライブ観光を楽しむには希有な地域と言えるであろう。

これらの優れた北海道の資源を有効に活用し国際観光を推進するには、空港から観光地等へのアクセス性の改善や的確な道路状況や観光情報の提供、北海道らしい景観整備などすぐに始めるべきこと、出来ることはたくさんあると思われるし、このようなツーリング環境の整備に向けた研究も時代の要請として重要な研究テーマであると考えている。

今年7月に閣議決定された新たな北海道総合開発計画の主要な5つの政策の中にも観光が位置づけられている。我が国における国際的なドライブ観光の先導的な役割の一端を担えるように研究の充実が一層図られることを願って止まない。

北海道開発局 留萌開発建設部長(前 寒地道路研究グループ長*)