

北九州市における環境観光の可能性

湯 浅 壱 道

目次

1. 日本におけるツーリズムの近時の動向
2. 北九州市の環境への取組
3. 東田地区の開発と将来
4. 課題

1. 日本におけるツーリズムの近時の動向

日本における観光・ツーリズムは、社会情勢の急速な変化の影響を受けて、近時変容を迫られている。

1990年代の非正規労働者の増加に象徴されるいわゆる格差社会化に伴う社会階層の上下分離と中間階層の衰退、景気後退側面における地方経済の衰退と地域間経済格差の拡大などの影響によって、ツーリズムにおいても従来とは異なる状況が現出してきたといえる。

納税状況から推計すると、日本における年間所得2,000万円超の人数は、1990年から2005年までの15年間で2倍近くに増えており、富裕層の年間消費総額は、推定で10.4兆円に達する¹。富裕層の高級消費には、勤労世代の高所得者が時間を節約しながら楽しむタイプの消費と、リタイアした高齢世代（その多くはストック・リッチ）が時間をゆったりと使って過ごすタイプの消費に分けること

ができるとされ、パック旅行や宿泊においては高所得者の消費が多くを占める。

その反面、2008年のアメリカ発の金融恐慌に始まる世界的な不況に始まるデフレの進行は深刻であり、国内旅行では「安近短（安く近く短く楽しむレジャー）」の傾向が定着するようになってきている。「安近短」の一例としては各地における「道の駅」等の農産物直売所の盛況が挙げられ、農産物直売所の数は2009年に全国で約13,000店舗に達した。これは、コンビニエンスストアの最大手フランチャイズであるセブンイレブンの店舗数（2009年8月末現在、全国で12,467店舗）を上回る数字である²。農産物直売所の成功の背景には、食品偽装事件³や毒入りギョウザ事件を契機とした消費者の食の安心・安全への関心の高まり、「地産地消」の推進、「食」の観光化などの複数の要因が挙げられるが、風光明媚な自然環境や天然資源、寺社仏閣や歴史的建造物、伝統工芸、郷土芸能、地域の伝統的祭事等の伝統的資源、テーマパークや水族館、動物園、植物園、博物館等の各種レジャー施設、大規模やショッピングセンターやアウトレットモール等のショッピング型観光資源に加えて、観光を促進し多くの観光客を引きつける誘因としての「食」が観光資源として成長しつつあることも指摘できよう⁴。

各地ではテーマパークやリゾート施設の不振が深刻である。九州地区においては佐世保市のハウステンボスが破綻寸前の状況に追い込まれ、エイチ・アイ・エスの支援を受けてようやく再出発することになった。宮崎県のシーガイアは、中核施設のオーシャンドームを2007年9月30日に閉鎖した。北九州市のスペースワールドは、2005年5月に営業権を新日本製鐵からリゾート運営会社の加森観光に譲渡したが、現在は冬季は平日休園となっている。

好調を維持してきた東京ディズニーランドと東京ディズニーシーも、2009年度の入园者数が2581万8000人となり、前年度比5.2%減となっている（東京ディズニーランドと東京ディズニーシーの年間入园者数は、2003年度以降25万人前後でほぼ横ばい状況にある）⁵。

一方、外国人観光客の誘致の本格化に向けた取り組みも始まっている。

日本における外国人観光客誘致の本格化は1964年東京オリンピックが契機と

なっている。1964年は日本がOECD加盟国となり、海外観光旅行が自由化された年であるが、日本の政府の観光局である日本政府観光局(JNTO)がこの年に政府特殊法人として設立されている（JNTOは2003年に独立行政法人に組織形態を変更）。2008年10月1日には、国土交通省の外局として観光庁が発足し、2007年1月より施行された観光立国推進基本法に基づき、政府は、観光立国の実現に関する諸施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、観光立国の実現に関するマスタープランとして観光立国推進基本計画を策定した（2007年6月29日閣議決定）⁶。同計画では、①訪日外国人旅行者数を平成22年までに1,000万人（平成18年：733万人）にすることを目標とし、将来的には、日本人の海外旅行者数と同程度にすることを目指す、②日本における国際会議の開催件数を平成23年までに5割以上増やす（平成17年：168件）ことを目標とし、アジアにおける最大の開催国を目指す、③日本人の国内観光旅行による1人当たりの宿泊数を平成22年度までもう1泊増やし、年間4泊（平成18年度：2.77泊）にすることを目標とする、④日本人の海外旅行者数を平成22年までに2,000万人（平成18年：1,753万人）にすることを目標とし、国際相互交流を拡大させる、⑤旅行を促す環境整備や観光産業の生産性向上による多様なサービスの提供を通じた新たな需要の創出等を通じ、国内における観光旅行消費額を平成22年度までに30兆円（平成17年度：24.4兆円）にすることを目標としており、これらについては5年間で達成するとしている。

急増している中国の富裕層を主なターゲットとした観光客誘致政策も本格化している。博多港には、福岡市は釜山市と共同で中国発着のクルーズ客船を誘致し、クルーズ客船の同港寄港は中国発着だけでも今年66回（全体で68回）が予定されている⁷。外国人観光客の誘致は、各地の自治体においても課題となっており、地方の独自の魅力を高めて地方を活性化する施策と連携させながら推進していく必要がある。

2. 北九州市の環境への取組

日本の近代産業社会の礎となった八幡製鉄所を擁する北九州市は、高度経済成長期に大気汚染や水質汚染など深刻な環境問題に直面したが、官民の協力・連携によってこれを克服してきた。北九州市における環境政策は、1960年代から80年代までの公害克服時期、1980年代からの国際協力の時期、1990年代の資源循環型社会への対応時期、さらに2000年代以降の持続可能な都市づくりの時期に大別される⁸。

1990年6月に国連環境計画より日本の自治体として初めて「グローバル500」を受賞し、1992年にはブラジルのリオデジャネイロで開催された国連環境開発会議（地球サミット）で「国連地方自治体表彰」を受賞している。環境問題の克服過程で育まれた人材・ノウハウ等の環境国際協力は1990年代から本格化し、将来は産業に成長することが期待されている⁹。2000年には北九州市で国連アジア太平洋経済社会委員会(UNESCAP)主催の「環境と開発に関する閣僚会議」が開催され、北九州市の公害克服、都市再生の経験や取組をモデルとして「クリーンな環境のための北九州イニシアティブ」が採択された¹⁰。これを契機として北九州イニシアティブネットワークが創設され、国連アジア太平洋経済社会委員会からの委託により、財団法人地球環境戦略研究機関(IGES)北九州事務所が北九州イニシアティブネットワークを運営している¹¹。2004年5月には、「市民力が創る「環境首都」北九州」によって地域再生計画（第1回認定）の認定を受け¹²、「地域通貨モデルシステムの導入支援」を活用して、「北九州市民環境パスポート事業」が実施された¹³。今日では、環境都市北九州として市を発展させるという方向が定着し、エコタウン事業の具体化、ごみ発電・都市河川熱利用等の未利用エネルギー活用、市庁舎をはじめとした市内各種施設のISO取得促進などが行われている。

このような北九州市の環境政策の推進を後押ししたのが、政府の「環境モデル都市」事業である。

環境モデル都市とは、高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする都市を国が10か所選び、他のモデルとなるような環境モデル都市の創出に自治体と連携して取組む¹⁴というもので、福田康夫政権において開始された。福田首相は2008年1月18日に行われた第169回国会冒頭の内閣施政方針演説において、福田首相は日本が直面している課題として、経済力の維持、厳しい財政事情の下で社会保障制度をいかに維持するか、少子化問題、非正規雇用の拡大、地方経済低迷、科学技術の熾烈な国際競争とならび、「地球環境や資源・エネルギー問題などにどのような処方せんで対応するのか」を挙げ、内閣の基本方針として国民本位の行財政への転換、社会保障制度の確立と安全の確保、活力ある経済社会の構築、平和協力国家日本の実現に加えて、地球温暖化対策と経済成長を同時に実現する「低炭素社会への転換」を位置づけると宣言した¹⁵。内閣官房地域活性化統合事務局は2008年4月、環境モデル都市の提案を自治体から募集し、募集の目的として①地球温暖化問題への統合アプローチの提示、②低炭素社会における都市・地域の活力の創出が挙げられている。また具体的な募集の例として、大都市レベルにあっては都市構造全体の視点からの交通システムの変革、エネルギー利用構造の変革、居住構造の変革、自然環境を活かした都市基盤づくりの推進、地方中心都市にあっては周辺郊外部と連携したコンパクトシティの実現、公共交通体系の整備の推進、小規模市町村レベルにあっては豊かな自然環境活用の視点からの自然・再生エネルギーの活用、地域資源の活用等の推進がイメージされるとした。

環境モデル都市の募集にあたっては、上述した施政方針演説を受けて世界の先例となる「低炭素社会」への転換を進め、国際社会を先導することが重視されている。このため、単なる自然環境保護ではなく、「都市と暮らしの発展プラン」（平成20年1月29日地域活性化統合本部会合了承）に位置づけられた温室効果ガスの大幅削減に重点が置かれている。

環境モデル都市の募集は市区町村単位で行われ（複数の市区町村の連携した取組も可）、これに対して、全国の82自治体から提案が行われた。

7月22日に選定結果が公表されたが、選定されたのは、大都市：横浜市、北九州市、地方中心都市：帯広市、富山市、小規模市町村：下川町（北海道）、水俣市であった¹⁶。また、いくつかの基準で課題があるもののアクションプランの策定過程で解決し基準を満たし得る団体として7団体が追加選定の候補（「環境モデル候補都市」）とされ、アクションプランの検討状況を見つつ改めて選定を行うこととされた。環境モデル都市候補都市となったのは、大都市：京都市、堺市、地方中心都市：飯田市、豊田市、小規模市町村：禰原町（高知県）、宮古島市、特別区：千代田区である。これらの環境モデル都市候補都市は、2009年1月22日に環境モデル都市として選定された¹⁷。

横浜市と並んで大都市から選定された北九州市の提案は、「アジアの環境フロンティア都市・北九州市（Carbon Free City in Asia）」である。北九州市の提案の主な内容は、産学官民に備わる地域の環境力を結集し、世代を越えて豊かさを貯蓄していくストック型社会の構築という基本理念の下に、①工場と街の連携などを通じて産業基盤を機軸とした地域最適エネルギーシステムを確立し、「産業都市としての低炭素社会づくりのあり方」を提示する、②街のコンパクト化、長寿命化などを通じて、お年寄りや子供にとっても豊かで住みよい「少子高齢化社会に対応した低炭素社会づくりのあり方」を提示する、③成長するアジアの産業都市の持続的発展を支えるべく、「アジアの低炭素化に向けての都市間環境外交のあり方」を提示するというものである。

これらの基本的な方針を具体化するため、①市域においては200年街区形成などによる「ストック型都市構造への転換」、②工場の持つエネルギーインフラの都市インフラの観点からの活用や低炭素貢献製品の技術・製造拠点化などを図る「次世代産業構造の構築」、③ストック型都市基盤を積極的に活かす、低炭素に資する産業技術・システムを創り出す「低炭素社会を支える人材の育成」、④取組を精緻に評価し、新しい価値観・文化を創造する「豊かな暮らしの創出」、⑤都市間環境外交を通じての「アジアの産業都市での本市取組の拡大展開」という取り組みが掲げられている¹⁸。

3. 東田地区の開発と将来

北九州市八幡東区の東田地区は、北九州市における産業都市から環境都市への転換を象徴するエリアである。

東田地区はかつて官営八幡製鉄所が立地した場所であり、歴史的な意義を持つが、職・住・学・遊などの機能が複合化した形による土地利用による再開発が進められている。

2003年、国が都市再生事業の一環として「環境共生まちづくり」を進めるためにモデルとなる提案を募集し、北九州市が提案した「八幡東田グリーンビレッジ構想」が選定された。この選定を機会に、構想内容の具体化に向けた検討を行う「八幡東田グリーンビレッジ構想推進地域協議会」が設置され、実施計画が策定された。この実施計画においては24の推進プログラムが定められているが、その基本には①共有価値の創造、②循環型エリア・マネジメント・システムの構築、③街並み形成、④快適な暮らしの創出、⑤協働を促進する拠点づくり、⑥取組みの発信が掲げられている。

東田グリーンビレッジ構想の下¹⁹に、東田地区は「環境ミュージアム」や「北九州イノベーションギャラリー」などの環境型観光資源を有するようになっている。また後述する産業遺産との関係では、八幡製鉄所東田第一高炉も保存されている。

東田地区に環境重視型のサッカースタジアムを建設する構想もあり²⁰、実現すれば職・住・学・遊が複合した観光誘因力はさらに強まるものと期待される。

明治34年（1901年）	官営八幡製鉄所開業
平成2年（1990年）	宇宙テーマパーク「スペースワールド」開業（総事業費 約500億円）
平成6年（1994年）	北九州市東田土地区画整理組合設立認可 東田土地区画整理、基盤整備着工

平成7年（1995年）	土地区画整理事業実施計画 建設省承認（ふるさとの顔づくり計画 承認）
平成8年（1996年）	都市計画決定（メディアパーク、スペースワールド地区用途変更）
平成10年（1998年）	日本テレコム社（企業誘致第1号）
平成11年（1999年）	都市計画決定（タウンセンター、ミューズパーク、アーバンレジデンス地区用途変更） JRスペースワールド駅開業 九州ヒューマンメディア創造センター開業
平成14年（2002年）	土地区画整理事業竣工（総事業費約500億円） 「いのちのたび博物館」「環境ミュージアム」オープン
平成15年（2003年）	北九州市東田土地区画整理組合解散 全国都市再生緊急措置「環境共生まちづくりモデル」地区指定 北九州市構造改革特別区域計画（国際物流特区）認定 「八幡東田グリーンビレッジ推進地域協議会」設立 「八幡東田グリーンビレッジ構想実施計画」策定
平成16年（2004年）	北九州市構造改革特別区域計画（市民力が創る環境首都北九州特区）認定 東田エコクラブハウス竣工 「八幡東田温暖化対策地域協議会」設立
平成17年（2005年）	「地球温暖化対策・ヒートアイランド対策モデル地域」指定 カーシェアリング事業開始 東田コジェネ事業開始
平成18年（2005年）	大規模商業施設（イオン、ナフコ）オープン
平成19年（2007年）	「北九州イノベーションギャラリー（産業技術保存継承センター）」オープン
平成20年（2008年）	「環境モデル都市」北九州の先進モデル拠点に位置づけ 環境共生住宅（リビオ東田ヴィルコート）竣工

表 1 東田地区再開発の経緯

一方、北九州市には江戸時代末期から昭和初期にかけて建造された工場や画期的な製造品等、産業の近代化に貢献した遺物や遺跡などが多く残っており、特に製鉄・石炭に関連するものが存在する。これらの歴史的建造物としての価値を尊重し、ストックとして保全するだけではなく、「近代化産業遺産」として位置づけ、将来的に観光誘因材料の一つとして活用しようとする動きもみられる。

経済産業省は2007年4月に地域活性化のための「近代化産業遺産群33」²¹を公開したが、2009年1月には「九州・山口の近代化産業遺産群」が、世界遺産登録に向けた大きな一歩となる「国内暫定リスト」に登録された。10月には「世界遺産国際シンポジウム～「九州・山口の近代化産業遺産群」における北九州市の役割～」が開催され、近代化産業遺産の世界遺産への登録を目指して官民をあげた運動が展開されている。また九州地区においては、北九州市以外でも産業遺産の活用が始まっており、たとえば「九州・山口の近代化産業遺産群」のひとつでかつて軍艦島と呼ばれていた長崎県端島の炭鉱跡地廃墟において、2009年から観光客の受け入れが始まっている。

北九州市内の産業遺産を観光資源とする試みは具体的に始まっており、国内有数の国際貿易港として長い歴史を持ち港湾関連の近代建築物が数多く残されている門司港地区は、「門司港レトロ地区」と名付けられて1995年に観光地化された。その成果として、門司港レトロ地区には毎年約200万人もの観光客が訪れるまでになったが、観光客の滞在時間が短く十分な経済効果が出ていないこと、レトロ地区の東側に近接し景勝地としても名高い「和布刈地区」では逆に集客の低下傾向が見られること、リピーターが少ないことなど、課題も顕在化してきた。このため、「門司港レトロ地区」と「和布刈地区」の一体的な集客を目指す手段として、門司港と和布刈を結ぶ貨物線を観光列車として利用する案の検討が開始され、鉄道事業法に基づく「特定目的鉄道」²²の仕組みを活用して、門司港から和布刈までの約2kmの区間で平成21年4月から門司港レトロ観光列車が運行されている。同観光列車は、北九州市が鉄道の施設を第3種

鉄道事業者として保有し、その施設を平成筑豊鉄道株式会社が借りて列車を第2種鉄道事業者として運行するという「上下分離方式」で運営されている。

ただし、近代化産業遺産の世界遺産への登録については、問題が山積している。これらの遺産の中には実際に稼働している工場等の敷地内に立地しているために非公開とされているものが多い。これらを地域観光資源として活用するには、所有者である事業者理解を求める必要があるが、民間事業者にとっては近代化産業遺産は単なる老朽遊休施設にすぎず、これらを保存することにより他の用途への転用や宅地化が不可能となるため、企業にとっては産業遺産の保全は遊休不動産活用の障害となりかねないという側面がある。同時に、これらの遺産の利用が本格化してくると、保全・保護・活用に係る費用の負担、事業者の経済活動の継続と観光客等の見学・利用の安全の両立という問題が発生してくることは避けられない。

4. 課題

北九州市における環境政策を観光資源にまで発展させ、環境をキーワードとした観光を本格的に展開する上では、多くの問題点が存在する。最大の課題は、「環境」をどのように観光資源として積極的にアピールするかという点であろう。

北九州市へのアクセスについては、24時間離発着が可能でジャンボジェット機にも対応できる2,500メートル滑走路を有するにもかかわらず、本稿執筆時点で北九州空港は国内線では日本航空とスターフライヤー（全日空とコードシェア）、国際線では北九州＝ソウル・仁川間に済州航空が定期運行しているのみで、開業以来、利用客も低迷している。

北九州空港の運用を活発化させるには、2,800メートル滑走路が1本しかなく、都心地にあるため早朝・深夜の離発着が制限され年間発着回数が限界に近づいている福岡空港との運用の調整が必要となるほか、北九州空港にアクセスする

公共交通サービスの充実が重要である。空港へのアクセスについては特に定時制と速達性が求められることから、空港へのアクセス鉄道の建設が望まれている。しかし建設費は複数のルート案でそれぞれ600億円から960億円と見込まれており、福岡空港の滑走路増設工事の建設費が約2,000億円と見込まれていることに比較すると低い額とはいえない²³。このため事業主体や事業方式の検討とともに、開発者負担金等の資金調達方法、事業手法の検討が必要となっており²⁴、九州新幹線の鹿児島ルートが2011年3月に予定されていることにあわせて新幹線との乗り入れの可能性も検討する必要があるだろう。

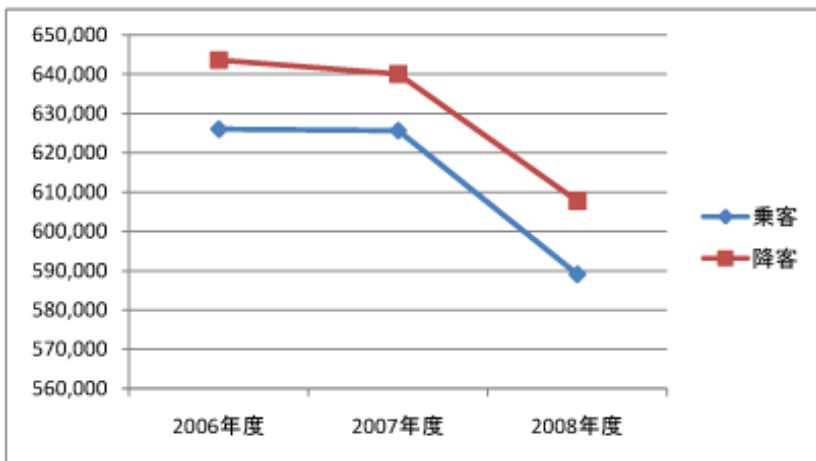


図 1 北九州空港の利用客数の推移

韓国・釜山との間の船便については、釜山＝博多港間を片道約3時間で運行する高速船（ジェットフォイル）の利便性が高いために博多港から北九州への誘導を検討する必要がある、釜山＝門司港間を運行するフェリーは釜山＝下関間を運行する関釜フェリーとの競合が激しい。

これらの課題を解決し、持続可能で活力のある北九州市における観光資源と

しての「環境」をどのように位置づけるかについては、今後の検討が必要であるといえよう。

※本稿は、National Kaohsiung Hospitality College The 2nd Asia Pacific Alliance on Tourism & Hospitality Education & The 10th Annual Conference in Hospitality & Tourismにおける報告論文に加筆修正を加えたものである。

- 1 「富裕層ビジネスは10兆円の消費市場」第一生命経済研究所Economic Trends (2007年)。
- 2 『産経新聞』2009年9月20日。
- 3 2000年代に入って、日本では食の安心・安全に関する事件が頻発するようになった。主な事件・事例としては、雪印乳業の乳製品による集団食中毒事件(2000年)、2001年からBSE対策事業の一環として行われた国産牛肉買い取り事業を悪用してハンナン、雪印食品、伊藤ハム等の複数の食肉卸業者が輸入牛肉を国産牛肉と詐って補助金を詐取した事件(2001年)、ミスタードーナツで販売されていた肉まんの違法食品添加物混入事件(2002年)、牛の個体識別のための情報管理及び伝達に関する特別措置法(牛肉トレーサビリティ法)の制定・施行(2003年)、BSE発生に伴うアメリカ産牛肉の輸入禁止(2003年)、アメリカ産牛肉の輸入禁止の影響による吉野家の牛丼販売休止(2004年)などがある。特に事件・事例は2007年～2008年に集中し、不二家が賞味期限の切れた牛乳を洋菓子製造に使用していたことが発覚した事件、食肉に関して様々な不正行為を行っていたことが発覚したミートホープ事件、比内鶏偽装事件、「赤福」事件、「船場吉兆」事件など類挙に暇がない。さらに年が明けて2008年1月には、日本たばこ産業(JT)が中国から輸入して販売した冷凍ギョウザから殺虫剤成分が検出され各地で健康被害が発生するという事件が起き、消費者が中国製の輸入食品全体に対する不安を抱くという事態となった。
- 4 松谷真紀「観光資源としての「食」の重要性についての考察」観光学2号(2009年) 41頁以下。
- 5 『ファクトブック2010』(株式会社オリエンタルランド、2010年)。
- 6 http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/01/010629_3/01.pdf
- 7 『西日本新聞』2010年4月2日。
- 8 永田勝也監修『環境都市北九州市』(日刊工業新聞社、2008年)。
- 9 末吉興一『実践都市経営』(PHP、2000年) 91-104頁。

- 10 下原健一「北九州イニシアティブ大気汚染セミナー 都市大気汚染管理—北九州市の経験—」<http://www.unescap.org/esd/environment/kitakyushu/urban%5Fair/city%5Freport/kitakyushu%20%5Fjapanese%5F.pdf>
- 11 <http://www.unescap.org/esd/environment/kitakyushu/index.asp>
- 12 <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kouzou2/kouhyou/040518/040518kekka.html>
- 13 http://www.wagamachigenki.jp/saisei/02_07.htm
- 14 地域活性化統合事務局「環境モデル都市募集要領」（2008年）1頁。
- 15 第169国会衆議院本会議議事録1号（2008年）。
- 16 <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/080722kankyo-kouhyo.pdf>
- 17 <http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kankyo/090123kankyo-kouhyo.pdf>
- 18 http://www.city.kitakyushu.jp/pcp_portal/PortalServlet;jsessionid=A9370957C536A58BA70EB4D1F533A160?DISPLAY_ID=DIRECT&NEXT_DISPLAY_ID=U000004&CONTENTS_ID=23044
- 19 構想については、北九州市「八幡東田グリーンビレッジ構想」参照。
- 20 『日刊スポーツ』2009年12月1日。
- 21 <http://www.meti.go.jp/press/20071130005/isangun.pdf>
- 22 鉄道事業法は、次のように定めている。

第5条 国土交通大臣は、鉄道事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- (1)その事業の計画が経営上適切なものであること。
- (2)その事業の計画が輸送の安全上適切なものであること。
- (3)前3号に掲げるもののほか、その事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- (4)その事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

2 国土交通大臣は、鉄道事業の許可を受けようとする者の申請により、

特定の目的を有する旅客の運送を行うものとして国土交通省令で定める要件に該当すると認める鉄道事業について、その許可をしようとするときは、前項の規定にかかわらず、同項第2号及び第4号の基準に適合するかどうかを審査して、これを行うことができる。

特定目的鉄道とは、5条2項の鉄道事業をさすもので、同条1項に定める4基準のうち、すなわち採算性と事業継続性を事業許可の審査基準から除外し、安全性と事業遂行能力だけを審査して許可するものである。鉄道事業法施行規則第6条の2では「(鉄道事業) 法第5条第2項の国土交通省令で定める要件は、景観の鑑賞、遊戯施設への移動その他の観光の目的を有する旅客の運送を専ら行うものであることとする」と規定されている。

23 「新北九州空港アクセス鉄道に関する調査報告書」(北九州市、2003年)。

24 http://www.city.kitakyushu.jp/pcp_portal/PortalServlet?DISPLAY_ID=DIRECT&NEXT_DISPLAY_ID=U000004&CONTENTS_ID=14057

