

函館における観光開発

龍野 紋香

I. はじめに

我が国は80年代に入っても高い経済成長を続け、バブル絶頂期の80年代後半には、87年成立の通称「リゾート法」を機に一大リゾートブームが起こった。バブル崩壊後にはブームは去ったものの、国が総力を挙げている労働時間短縮は順調に国民の中に浸透しつつあり、依然として文化活動やレジャーへの関心は高い。観光に注目が集まるなか観光地理学は、観光地の発展過程と観光地化による農山漁村の社会経済的変容に注目した研究が行われている。一方で観光地の自然保護や景観の保全についても研究されており、神谷（1993）は、自然保護を考慮した観光開発では、行政の果たす役割が大きいということを明確にしている。

本稿で取り上げる函館市は、近年目覚ましい観光の発展がみられる。その背景には、オイルショックや200カイリ時代の到来で基幹産業の造船・水産加工業が打撃を受けたという社会経済的影響があり、観光開発に積極的に取り組むに至ったと考えられる。しかし一方で住民の間から町並みを保護する運動が生じており、更なる観光都市函館の飛躍のために改めて函館の観光地としての魅力や今後のあり方を問い直す必要があると考える。そこで本研究では、函館市の観光の発展過程と現状を明らかにし今後の開発の方向性を検討することを目的とする。研究方法としては聞き取り調査や市の行った観光客アンケート、開発に関する計画書をもとに検討する。

II. 研究対象地域の概観

函館山は亀田半島と砂州で連続しており、山頂からの眺望を独特なものにしている。また、函館は我が国最初の貿易港であり、異国情緒あふれる町並みが形成された。戊辰戦争の舞台となった五稜郭が造られたのもこの時期である。函館は自然観光資源と人文資源が複合した地域であるといえる（図1）。

交通環境としては、航空路が東京・大阪・名古屋などと結ばれており、鉄道は青函トンネル開通により東京方面との利便性が強化されている。海上交通はジェットフォイルが青森市との間に就航し高速化が図られている。道路交通は、国道5、227、228、278号が幹線道路となっている。

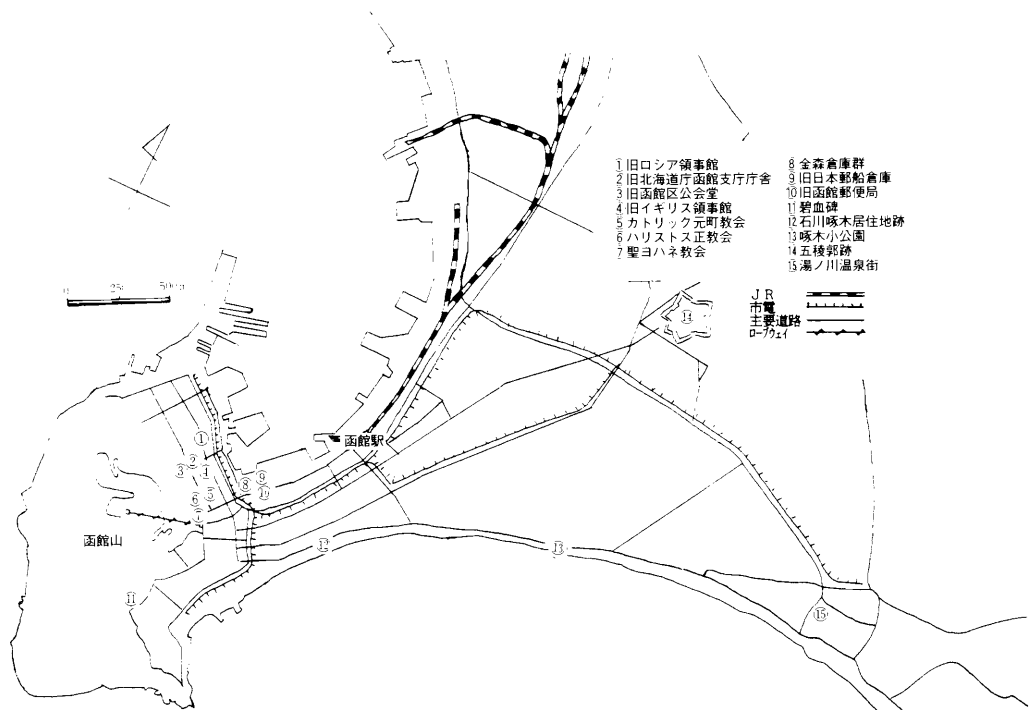


図1 函館の観光資源分布（「観光案内パンフレット」より作成）

Ⅲ. 函館観光の発展と現況

(1) 観光の発展過程

函館市が観光に本格的に取り組みはじめたのは80年代に入ってからである。80年代から90年代にかけての開発は、82年策定の『函館市観光基本計画』に基づいており（表1）、95年の観光客入り込み数450万人を目標としていた。そして、駅前再開発、歴史的建造物の整備再利用の促進、函館山への登山機能の整備がなされた。また、歴史的建造物の整備再利用は民間によっても積極的に進められ、数多くの建築物が、ショッピングセンターや喫茶店としてよみがえっている。

88年には青函トンネルが開通し、同時に開催された青函博覧会は、函館の知名度を高める効果があり、また、これを機に青森市との連携が深まった。88年には、全国市町村に「ふるさと創生資金」が配分されたが、函館市はこれを歴史的建造物のライトアップと街路灯の強化にあて、函館山からの夜景充実を図った（F.F.T.計画）。計画は90年から実施され、現在約22施設がライトアップされている。その他に88年には、住民団体の活発な運動に後押しされ「歴史的景観条例」が制定された。また、国際化が進む中、89年に「国際観光都市宣言」をし、広く国内外にアピールしている。このような観光に対する取り組みは、観光客入り込み数に変化を与えている（図2）。バブル景気であったことや労働時間短縮の影響もあるが、観光客は順調に増加しており、これらの取り組みは一応の成功を取めているといえるだろう。目標の450万人は95年を待たずに達成され、新しく94年に「新函館市観光基本計画」が策定された。

表1 観光行政、資源と施設の整備

年	観光行政	観光資源・施設の整備
1982	<ul style="list-style-type: none"> ・ハリファックス市(カナダ)姉妹都市提携 ・「函館市観光基本条例」策定 	<ul style="list-style-type: none"> ・元町公園整備, 旧函館区公会堂及び旧北海道庁函館支庁庁舎の修復
1983		<ul style="list-style-type: none"> ・民間により, 明治館(旧函館郵便局)再利用開業
1986	<ul style="list-style-type: none"> ・「新函館圏総合計画」策定 	
1987	<ul style="list-style-type: none"> ・「函館・大沼地区」が国際観光モデル地区に指定される 	
1988	<ul style="list-style-type: none"> ・「函館市西部地区歴史的景観条例」制定公布 ・青函トンネル開通 ・青函博開催 	<ul style="list-style-type: none"> ・函館山大型ロープウェイ及び展望台完成 ・聖ハリストス正教会の修復完成(民間) ・金森倉庫群の一部を再利用開業(民間)
1989	<ul style="list-style-type: none"> ・青森市とツインシティ交流提携 ・国際観光都市宣言 	
1990		<ul style="list-style-type: none"> ・歴史的建造物等のライトアップ事業(FFT計画)開始 ・ピアマーケット(旧青函連絡船待合室)再利用開業
1991		<ul style="list-style-type: none"> ・メモリアルシップ(青函連絡船摩周丸)再利用開業
1992	<ul style="list-style-type: none"> ・ウラジオストク市(ロシア連邦)及びレイク・マコーリー市(オーストラリア)と姉妹都市提携 ・社会法人函館観光協会とシンガポール政府観光局との観光姉妹都市提携 	<ul style="list-style-type: none"> ・旧イギリス領事館再利用オープン
1994	<ul style="list-style-type: none"> ・「新函館市観光基本計画」策定 	

「はこだて市政概要 '94」・「函館のまちなみ」より作成

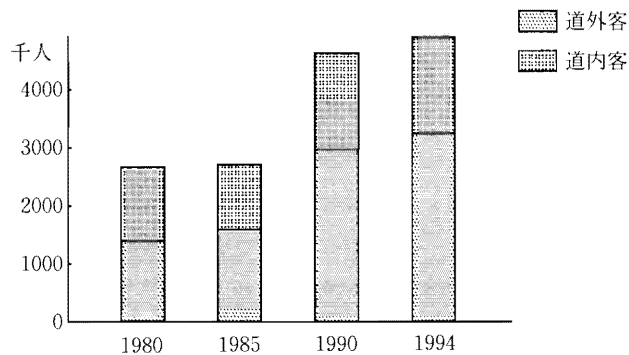


図2 来函観光客の推移

「函館市統計書平成6年度」・「平成6年度来函観光客入り込み数推計」より作成

(2) 観光の現況

次に来函観光客の特性をみていく。まず月別入り込み数と観光客の特性（表2）をみると、函館観光の課題を3点指摘できる。第1に冬季観光不振である。函館には整備の整ったスキー場がなく、ニーズに対応できていないのが現状である。第2に幅広い年齢層に受け入れられる観光地創りである。第3に広域観光圏の形成である。道外客は道央を経由した周遊観光が主流であり、一層の交通環境整備が望まれる。また、トンネル開通により本州との時間的距離が短縮されたので、東北地方との連携強化が重要である。

次いで、課題に対する解決策を考察したいのだが、ここで注目したいのが住民団体の活動である。「函館山」の山麓に位置する「異国情緒と坂道」の町並みを保全する運動が、長年に渡って行なわれており、その結果として町並みを保存する条例が制定された。

表2 観光客の特性

居住地		立寄り別	道内客	道外客
北海道内	35.5%	函館のみ観光	52.4%	26.5%
関東地方	35.5%	観光の途中	25.4%	57.2%
関西地方	8.8%	用務と観光	3.3%	3.4%
東北地方	8.6%	帰省・募参り	17.5%	10.4%
中部地方	8.0%	その他	1.4%	2.5%
その他	3.6%			

交通機関	道内客	道外客	年齢		旅行形態	
列車	12.8%	23.1%	19歳以下	6.2%	家族旅行	47.6%
フェリー	1.4%	22.5%	20～29歳	43.0%	友人等グループ	32.7%
バス	9.7%	3.3%	30～39歳	23.5%	一人旅	12.9%
飛行機	5.0%	35.1%	40～49歳	15.8%	団体旅行	6.8%
自家用車	67.8%	9.3%	50～59歳	7.9%		
その他	3.3%	6.7%	60歳以上	3.6%		

旅行目的	来函初めて	2回以上
函館山からの景観	70.1%	74.3%
五稜郭などの歴史	27.5%	23.6%
異国情緒と坂道	24.4%	24.0%
食べ物	23.3%	28.8%
啄木などの文学	8.9%	5.4%
その他	11.1%	10.6%

* 複数回答あり

平成6年8月実施「函館市商工観光部観光アンケート」より作成

IV. 住民団体の役割

(1) 発足過程

1973年に明治44年建造の函館税関が取り壊され、77年には明治42年建造の旧渡島支庁庁舎の札幌開拓村移転が決定した。この状況下一人の主婦が移転反対の声を上げたことを機に、78年「函館の歴史的風土を守る会」が発足した。そして、会の強い働きかけの甲斐があり、移転取りやめという結果を得た。その後も会の主旨である函館の町を学び理解し守るという活動は続けられ、一つ一つとしては価値の低い建物も面としてとらえた場合には価値があるという「面としての文化財思想」に発展した。そこで、景観条例の制定を活動目標の一つに掲げたのである。



図3 函館市西部地区歴史的景観条例と指定地区

「函館市西部地区歴史的景観条例のあらまし」より引用

(2) 「歴史的景観条例制定」

住民団体の地道な活動が実り88年に「函館市西部地区歴史的景観条例」(図3)が制定された。しかし、バブル絶頂期には函館市でも地価高騰が起これり条例の目をぬってリゾートマンション4、5棟の建築が計画された。会では条例の範囲の拡張の必要性を感じ、次の目標を掲げて活動することになる。そして、95年、全市的な取り組みとして「函館市都市景観条例」が制定され面としての町並み保存への第一歩を踏み出した。

(3) 観光への影響

住民団体に観光についての考えを尋ねたところ『観光客というのは函館にしかない何かを求めて来るのであり、歴史に裏付けされている美しい町並みを整備し保存することが観光振興へとつながるのだ』という主旨の答えが返ってきた。函館山へ駅を起点として行く時、市電、または徒歩の場合でも必ず通るのが西部地区である。函館山に登る観光客が必ず通り、見ることから、この地区の整備保存が観光に与える影響は大きいといえる。

V. 今後の開発

(1) 行政の取り組み

第Ⅲ章であげた課題に対する行政の取り組みとして、人工島である「緑の島」に水族館を建設するという大規模事業の計画がある。しかし、外水をひくために湾の外にパイプを通すという大工事が必要ながわかり、巨額の費用がかかることから、なかなか民間企業の同意が得られず先送りされていた。だが96年に入って、首都圏の企業が参加することに決まり3月から工事着工の運びとなっている。その他、函館ドック跡地に海洋レジャー施設の建設、多目的アリーナの建設、歴史的建造物の復元と活用など、数多くの計画が立てられているが、市役所での聞き取りによると、資金不足のため膠着状態であるのが現状のようである。

(2) 将来方向

行政は函館観光の課題に対し、水族館を整備することで対応しようとしている。しかし安易にレジャー・レクリエーション施設を開発することは、函館の歴史や文化に裏づけられた独自性がなくなり一時のブームで終わってしまう危険性が高いのではないだろうか。そこで函館観光の課題に対応する策として、異国情緒のある町並みの修復・整備の一層の強化を提案したい。なぜなら来函目的として挙げられているのは、どれも函館にしかないもの、函館でしか体験できないものである。これら函館の独自性(歴史や文化)が、観光客にとっての魅力なのである。一層の町並み整備と、過去3度の大火により焼失した数多くの名建築の再建が有効だと考える。雪景色の町並みの美しさをアピールすることは冬季の振興につながり、函館の独自性を際立たせることによって初めて、青

函圏の周遊観光も成立つのではないだろうか。また何よりも、何度でも訪れたくなるような町を創造しリピーターを獲得することが重要である。

Ⅵ. おわりに

以上、函館観光の発展過程と今後の開発の方向性を考察してきた。そして今後の方向として一時のブームに左右されない、町並み保存修復再利用が有効であるという結論に達した。

論文を作成するにあたりご協力下さった函館市役所の方々、住民団体の浜島国四郎氏に深く感謝いたします。またご指導下さった後藤先生、水野先生、堀田先生に厚く御礼申し上げます。

参考文献

- 神谷秀彦(1993)：高冷地山村開田村の観光地化。人文地理45-1，68～82
- 函館市(1994)：新函館市観光基本計画。函館市，78ページ
- 函館市(1982)：函館市観光基本計画，70ページ