

北海道小樽市における観光の現況と課題

Current status and future issues on Tourism in Otaru-shi, Hokkaido

助重雄久・岩林貴文・木佐貫あすか・坂上健高・
佐藤叶汰・清田春香・村恵里佳

SUKESHIGE Takehisa, IWABAYASHI Takafumi, KISANUKI Asuka,
SAKAUE Kenko, SATO Kyouta, SEIDA Haruka, MURA Erika

本研究では小樽にきた観光客へのアンケート調査をもとに市内や周辺地域での観光行動等を把握した。この結果、①小樽までの移動には過半数が鉄道を利用し、小樽駅や小樽運河から徒歩圏内に集中する主要観光スポットを短時間で巡る人が多いこと、②8割以上が小樽市内に宿泊しないこと等が明らかになった。観光客の多くは札幌から小樽に日帰りで行き、滞在時間の延長が小樽観光にとって最大の課題といえる。

本研究の結果をふまえて、滞在時間の延長につながる二つの方策を提案する。第一は「自然資源の積極活用」である。小樽周辺の海岸の景観を見ながら自然体験を行うツアーを展開し、それらと市街地観光を組み合わせれば、滞在時間が長くなり宿泊する可能性があると考えられる。第二の提案は「小樽以西の地域との連携」である。2030年度に予定されている北海道新幹線の開業を考慮すると、小樽に泊まり小樽を発着地として余市、積丹半島、ニセコ等を訪れる着地型観光を模索することが必要と考えられる。

キーワード：北海道、小樽市、小樽運河、観光

I はじめに

北海道は冷涼な気候で、本州以南では見ることができない景観や動植物等も見られることから、2015年度には4,368万人もの観光客が道外から訪れた¹⁾。円安となった2012年以降はインバウンドも急増しており、2012年度には79.0万人であった外国人来道者が2015年度には2.63倍の208.0万人となった²⁾。

北海道のなかでも、道央地域には道庁所在地・札幌市や、北海道最大の空港である新千歳空港、八戸・仙台・大洗・名古屋・秋田・新潟・敦賀の7港からのフェリーが発着する苫小牧港、新潟・舞鶴からのフェリーが発着する小樽港があり、国内各地から北海道を訪れる観光客の海・空の玄関口としての機能を果たしている。なかでも小樽市は、明治～昭和初期に北海道の商業・貿易の中心地として栄え、小樽運河と周辺の石造倉庫群、北海道最古の鉄道跡である旧手宮線、北のウォール街とも呼ばれた旧銀行街等の産業遺産が数多く残されている。

しかし、小樽市の住民基本台帳人口は1964年9月の207,093人をピークとして減少が続いている³⁾。とくに2005年以降は年間2,000人前後のペースで減少しており、2017年1月末には

120,625人となった。また、2017年1月末の住民基本台帳人口における生産年齢人口比率は52.89%、老年人口比率は38.10%となり、数年後に生産年齢人口比率が50%を割り込むことが予想される。

また、小樽市では発展を続ける札幌市の商圏に取り込まれるにつれ、地元住民が経営する既存の商店街が衰退の一途をたどってきた。市では再開発事業等により商店街の整備や市街地の核となる大型商業施設等の建設を進め、中心市街地の活性化を促してきたが、大型商業施設が短期間で閉鎖に追い込まれるなど課題も少なくない(衣川, 2009)⁴⁾。

このような状況のなかで、小樽運河の埋め立てに反対する市民と行政との「運河論争」を契機に発展した観光産業は、市の経済を支える基幹産業に成長した。2008年には市議会が市民、観光事業者、観光関連団体、経済界、行政が一体となって質の高い時間消費型観光のまちを目指す「小樽観光都市宣言」を決議した⁵⁾。しかし、小樽市の観光は2000年代における入込客数の減少や、滞在時間の短さ、観光コースにおける地元資本の店の小ささ等、多くの課題を抱えている⁶⁾。本研究では小樽に来た観光客へのアンケート調査をもとに、小樽に来るまでの移動手段や、市内および周辺地域での観光行動等を把握する。また、それらの結果をもとに小樽市の観光が抱える観光の課題を明らかにするとともに、解決策について若干の提案を試みる。

II 小樽市の地域概要

小樽市は北海道西海岸のほぼ中央、後志地方の東側に位置している。市域は東西約36km、南北約20kmにわたり、面積は243.83km²(平成26年10月1日現在)である。市街地の一方は日本海に面し、他の三方を山々に囲まれた坂の多いまちである。海岸線は約69キロメートルで、その中央には天然の良港である小樽港があり、その西側の勇壮な海岸は「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」に指定されている。気候は北海道にありながら寒暖の差が小さい海洋性気候であるため、住みやすく、春は桜と新緑、夏はゴルフやマリニレジャー、秋は紅葉、冬はスキーと、四季を通じて豊かな自然を満喫できる⁷⁾。

小樽市は海洋性の気候で夏は海陸風が卓越し、北海道西岸のなかでは冬の季節風も強くない。四季を通して気温の較差も小さく、比較的温暖な気候である⁸⁾。

暖候期は南西と北東の風が吹く日が多い。とくに4~5月は南西の風が強まり、フェーン現象を伴って空気が乾燥し、火災がおこりやすい気象状態となる。春から初夏にかけては「高島おぼけ」と呼ばれる蜃気楼(上位蜃気楼)が発生しやすい。7月下旬~8月中旬は本格的な夏となり、平均で夏日は33.9日、真夏日は5.6日、最高気温の極値は34.9℃となっている。8月頃から雨量が多くなり、台風や低気圧の影響で大雨による災害が過去に発生している。

寒候期は南西の風が吹く日が多いが、この風は離岸風となるため季節風としては弱い。気温は北海道のなかでは温暖で、最低気温の記録は-18℃である。12~2月は曇りや雪の日が多い。北海道南部に優勢な低気圧があり、石狩湾に副低気圧が発生した場合には大雪になりやすい。積雪量は北海道のなかでも多く、継続日数は130日に及び、最深積雪記録は173cmである。10月下旬には初霜・初雪がみられることが多い。小樽港は潮汐の干満差は小さいが、北寄りの風が強まるとその影響で港内の波が高くなる。港内外とも結氷はなく、濃霧もまれである。

小樽は水産加工品はじめ菓子や酒類など多くの特産品があるほか、ガラスなどの工芸品も有名

であり、市では地場産品の普及や振興を通じて地域経済の活性化を図ることを目的に「小樽ブランド普及事業」を実施している⁹⁾。ご当地グルメとしては、小樽市内や近隣の飲食店で提供している「小樽あんかけ焼そば」や、洋菓子舗ルタオのスイーツ、小樽ビール等がある。

III 小樽市の観光地と観光の概況

1. 小樽市の主要観光地

小樽市の主な観光地は以下のとおりである。

1) 小樽運河

小樽運河は、1923年(大正12)に完成した。内陸を掘り込んだ運河ではなく、海岸の沖合を埋立て造られたため、直線ではなく緩やかに湾曲しているのが特徴である(図1)。1986年(昭和61)、それまで十数年に及んだ「運河論争」の末に運河の幅の半分が埋め立てで道路となり、現在の姿に生まれ変わった。運河の全長は1,140m、幅は道道小樽港線(通称:臨港線)に沿った部分は20m、北部(通称:北運河)は建設当初のまま40mとなっている¹⁰⁾。運河沿いの石造倉庫群は建設当時の姿のまま残されており、レストランなどに再利用されている。小樽運河の保存運動は、まちづくりに対する市民の意識を触発し、行政のまちづくり政策にも影響を及ぼした(本田, 2013)¹¹⁾。

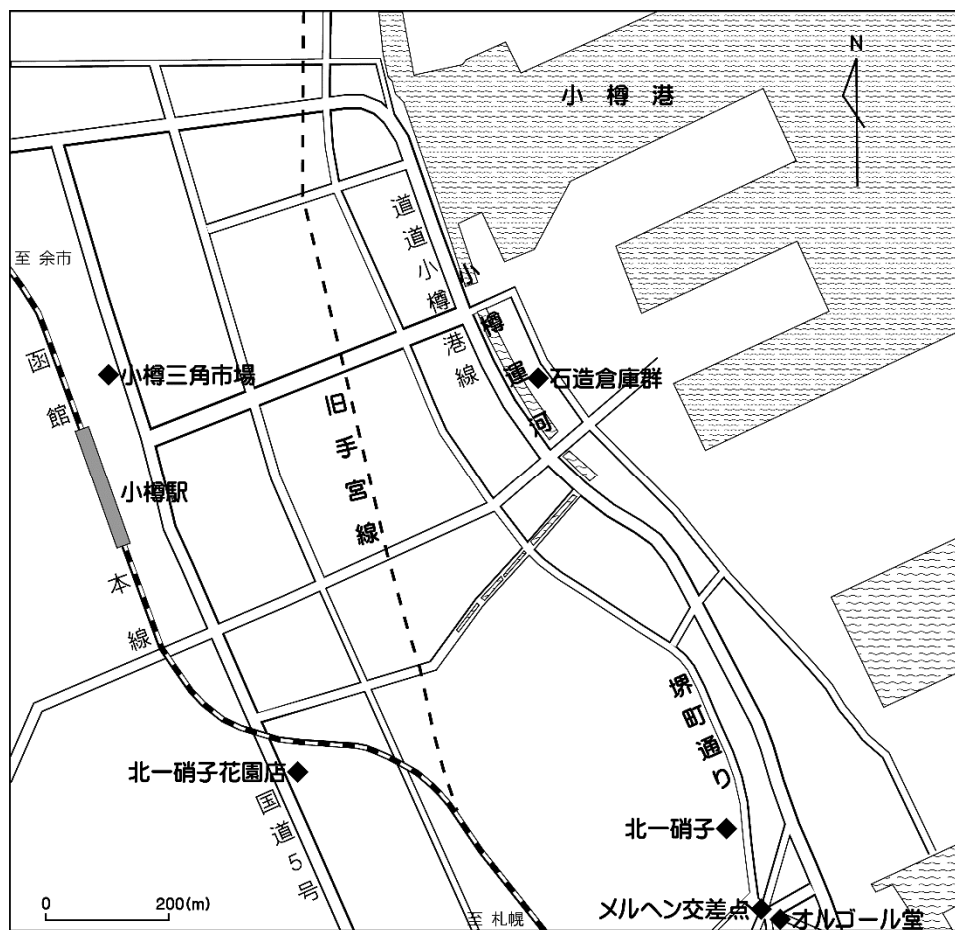


図1 小樽運河とその周辺

(助重原図)

2) 北一硝子

北一硝子の前身である「浅原硝子」が産声を上げたのは、小樽が活況を帯び始めた 1901 年(明治 34)であった¹²⁾。薩摩キリコ発祥の地、九州出身の初代・浅原久吉が大坂での修行を経て小樽に渡り、当時の生活必需品だった石油ランプの製造を始め、道内有数の大手企業として名を馳せた。1971 年には「北一硝子」へと社名変更し、1978 年に花園店を開店した(統括本部やギャラリーの所在地は堺町)。その後、多くの観光客が訪れる人気観光スポットとなった。

3) 旧手宮線

幌内鉄道の一部として、1880(明治 13)年に小樽・手宮～札幌を結ぶ北海道で最初の鉄道として開通した。北海道開拓に重要な役割を担っていたが、1985 年に廃線となった¹³⁾。市内中心部には、旧手宮線で使用されていた鉄道施設を残し、歴史性の保全を重視しながら素朴な風景を演出したオープンスペースを整備した。オープンスペース以外の区間には当時の線路がそのまま残されている。現在はイベント会場としても利用されており、冬には市を代表するイベント「小樽雪あかりの路」のメイン会場の一つとなる。

4) メルヘン交差点(堺町通り)

堺町交差点は、小樽運河の南端から臨港線を 1km 程札幌方面へ歩いた場所にある堺町通りと入船通りが交わる五差路の交差点で、「メルヘン交差点」の愛称で親しまれている(図 1)¹⁴⁾。連日、観光客が行き交う賑やかな交差点の広場には高さ 5m のカナダ製の蒸気時計があり、5 音階のノスタルジックな汽笛を鳴らしながら時を刻んでいる。日没時に常夜灯が灯るとヨーロッパの街角のような雰囲気になる。運河方向に向かって延びる「堺町通り」は大正から昭和初期にかけて栄えた商人街で、現在は北一硝子等のガラス工芸ショップや土産品店などが並んでいる。

5) 石原裕次郎記念館

名俳優である石原裕次郎が幼少期を小樽で過ごした縁で建てられた¹⁵⁾。館内には、裕次郎の功績にまつわる展示があり、俳優、歌手、そしてプライベートな素顔などさまざまな表情の裕次郎が紹介されている。1991 年の開館以来多くの観光客が訪れたが、建物の老朽化を理由に 2017 年 8 月 31 日に閉館することが決まっている。

6) おたる水族館

おたる水族館は、小樽市の祝津地区にあり、北海道に生息する生物をメインとしたさまざまな水槽がある本館、イルカやオタリアのショーが開催されているイルカスタジアム、自然の入り江を利用した海獣公園からなる¹⁶⁾。海獣公園は、トドやアザラシなどが自然に近い状態で飼育されており、躍動感のある迫力満点なショーが話題となっている。

展示生物が約 250 種、5000 点を超えることから、国内外から年間 33~34 万人の観光客が訪れており、ゴールデンウィークやお盆には 1 日の来場者が 1 万人を超えることもある。また、世界あるいは国内初の動物の繁殖に成功するなど、動物を保護する取り組みにも力を入れている。

2. 入込観光客数の動向

小樽市の年間観光入込客数は 1966~1987 年の間、小樽博覧会が開催された 1984 年の 339.2 万人を除いて 200 万人台で推移していたが、1986 年に小樽運河の整備が完成すると観光客が急増した(図 2)。1988 年には青函トンネルの開通ブームもあって 340.1 万人となり、1992 年には 537.4

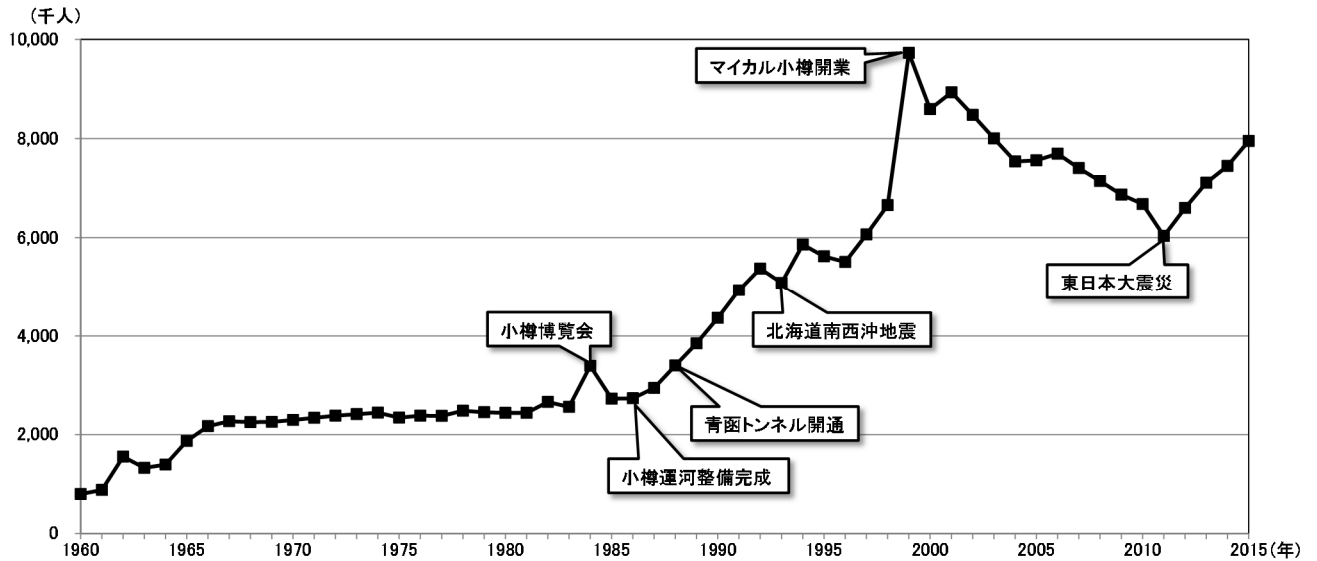


図2 観光入込客数の推移(1960～2015年)

(小樽市産業港湾部観光振興室資料による)

万人と初めて500万人台に達した。翌1993年には北海道南西沖地震の影響で508.6万人に減少したものの、1996年以降は再び増加に転じ、1999年には大型商業施設マイカル小樽(現・ウイングベイ小樽)の開業によって過去最多の972.9万人に達した。

しかし、マイカル小樽の開業効果は長続きせず、2001年以降は減少し続けた。2011年には東日本大震災の影響もあり603.6万人にまで落ち込んだが、2012年以降は円安によるインバウンドの増加もあって回復傾向に転じ、2015年には794.9万人となった。

2016年には連続して台風が北海道に上陸した。とくに8月下旬に東日本を襲った台風10号は北海道各地に甚大な被害をもたらした。本研究の現地調査を実施した9月上旬には、道央と道東を結ぶ交通機関が各地で不通となったことから、道内の広域を周遊する道外在住者や小樽周辺を訪れる道内在住者の観光動向には、少なからず影響が生じていたと考えられる。

年間観光入込客数に占める道外客の割合は、2004～2014年の間28～30%で推移してきた。しかし、2015年にはインバウンドの増加もあって32.6%とやや上昇した。また、年間観光入込客数に占める宿泊客の割合は、2004～2015年の間9～10%で推移してきた。宿泊客の割合が低い原因は次章の「2. 調査結果」で述べる。

IV 観光動向調査とその結果

1. 調査方法

本研究では、小樽へのアクセス、小樽周辺における観光行動を実証的に把握するため、2016年9月4日～5日に観光客151人に観光動向調査を実施した。調査対象者は小樽運河や堺町通り周辺を散策していた観光客(道内からの観光客も含む)から無作為に選び、表1に示した調査票の質問項目に基づいて調査者が対象者(回答者)に直接質問する対面式アンケートを実施した。

表1 調査票

小樽市における観光行動に関する調査票

調査日：9月 日 曜日 調査者（氏名： ）

1.お住まいはどちらですか？

a. 道内（市町村名： ） b. 道外（都府県名： ） c. 国外（国名： ）

2.どなたと何人で来られましたか？(人数にはあなたも含みます)

a. ひとり b. 家族（ ）人 c. 夫婦・カップル d. 友人（ ）人
e. グループ・団体等（ ）人

3.出発地から小樽市までは、どんな交通手段を利用して来られましたか？複数の交通手段を利用した場合は、例にならって★の右の [] 内に記入してください。

a. 鉄道 b. 飛行機 c. 乗合高速バス d. 自家用車 e. レンタカー f. 観光バス(団体貸切)
g. 観光バス(パックスツアー) h. バイク i. 船 j. その他 []
(例) 東京-d-仙台-i-苫小牧-d-小樽

★ []

4.小樽市へ来たのは今回が何回目ですか？また、滞在時間はどのくらいですか？

[来訪回数] a. 初めて b. 2回目 c. 3回目 d. 4回以上
[滞在時間] a. 2時間未満 b. 2~4時間 c. 4~6時間 d. 1日 e. 2日以上

5.今回の旅で小樽市のどのような観光地を訪れた、または訪れる予定ですか？**複数回答可**

a. 小樽運河 b. 北一硝子 c. メルヘン交差点 d. 天狗山 e. 青の洞窟 f. おたる水族館
g. 石原裕次郎記念館 h. 貴賓館 i. ウイングベイ小樽 j. 旧手宮線跡 k. カトリック富岡教会
l. その他 []

6.小樽市以外でどのような観光地を訪れた、または訪れる予定ですか？**複数回答可**

a. 札幌市時計台 b. テレビ塔 c. 北海道庁旧本庁舎 d. 北海道神宮 e. 円山動物園
f. 藻岩山 g. 札幌ビール博物館(ビール園) h. 札幌中央卸売市場 i. 羊ヶ丘展望台
j. 札幌ドーム k. モエレ沼公園 l. ニセコ m. 積丹半島
n. その他 []

7.北海道では何泊しますか？小樽市内での泊数、他地域での泊数に分けてお答えください。
小樽市内（ ）泊 他地域（ ）泊 →（札幌・ニセコ・その他）

8.小樽市の観光情報はどのようにして入手しましたか？**複数回答可**

a. 観光ホームページ b. パンフレット c. 旅行雑誌(るるぶ、まっぷる等) d. 観光案内所
e. 口コミや知人の紹介 f. SNS やブログ g. その他 []

9.今回の旅で小樽市で買ったもの、また食べたものは何ですか？
[]

10.小樽市に関する感想・要望があれば書いて下さい（観光地、交通の利便性等）。
[]

代表して回答された方の

[性別] a. 男 b. 女

[年齢] a. 20歳未満 b. 20歳代 c. 30歳代 d. 40歳代 e. 50歳代 f. 60歳代以上

ご回答いただきありがとうございました。

2. 調査結果

1) 回答者の基本属性 (性別・男女)

回答者の男女別内訳は、男性 60 人 (39.7%)、女性 91 人 (60.3%) であった。年齢別内訳は、20 歳未満が 27 人 (17.9%)、20 歳代が 51 人 (33.8%)、30 歳代が 16 人 (10.6%)、40 歳代と 50 歳代がそれぞれ 15 人 (各 9.9%)、60 歳代が 27 人 (17.9%) であった。調査実施日が大学等の夏休み中であったこともあり、20 歳代以下の割合が 51.7% を占めた。

2) 同伴者

同伴者はひとり (同伴者なし) が 7 人 (4.6%)、家族が 30 人 (19.9%)、夫婦・カップルが 36 人 (23.8%)、友人が 55 人 (36.4%)、グループ・団体等が 22 人 (14.6%)、無回答が 1 人 (0.7%) であった。友人と回答した 55 人のうち 39 人は 20 歳代以下であり、小樽が夏休み中に北海道を訪れる大学生等にとって人気の場所であることがうかがわれる。

3) 回答者の居住地

回答者の居住地は北海道内が 28 人 (18.5%) でもっとも多く、以下は東京都 25 人 (16.6%)、大阪府 17 人 (11.3%)、神奈川県と愛知県が各 9 人 (6.0%)、埼玉県が 8 人 (5.6%)、千葉県が 6 人 (4.6%)、京都が 5 人 (3.3%) の順であった。道外では三大都市圏からの来訪者が目立った (図 3)。

北海道内から来訪した 28 人の居住地は、札幌市が 13 人、旭川市が 5 人、函館市・室蘭市・釧路市・帯広市・苫小牧市・三笠市・根室市・上川郡 (町村名は無回答)・美瑛町・清水町が各 1 人であった。また、外国人は 2 人で、中国・台湾から 1 人ずつ来訪していた。

4) 北海道外からの移動手段

北海道外から来訪した 123 人が道内に入る際に利用した交通手段は、飛行機が 104 人、鉄道が 14 人、船が 5 人であった。飛行機利用者 104 人のうち 94 人 (90.4%) は三大都市圏の在住者であ

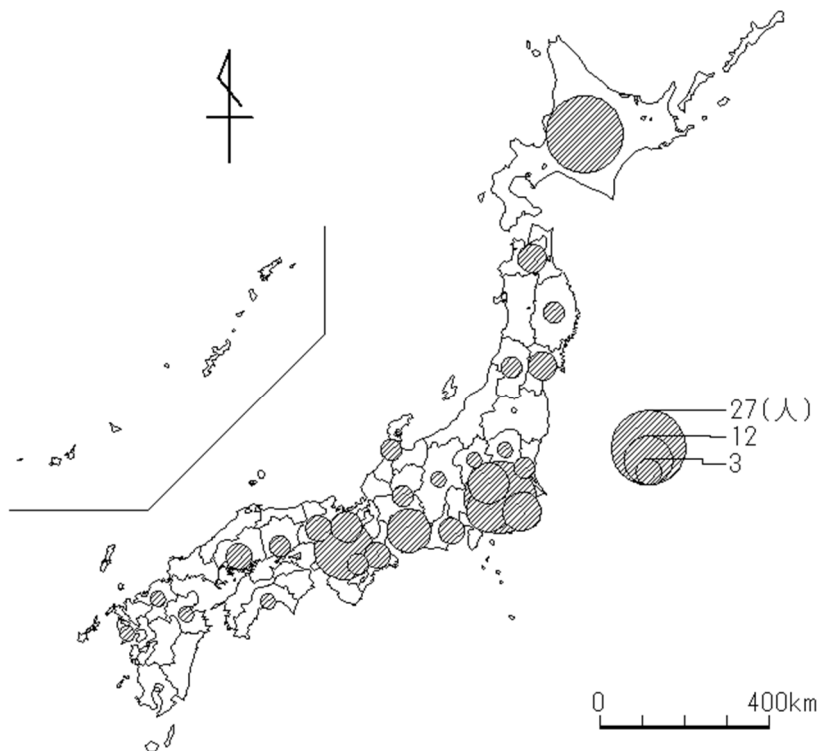


図 3 回答者の居住地

(アンケート調査をもとに作成)

った。鉄道利用者 14 人のうち 7 人は東北地方在住者(青森・岩手・宮城県各 2 人、山形 1 人)であった。残る 7 人の居住地は埼玉が 3 人、東京・静岡・愛知・岐阜が各 1 人であり、近畿以西から鉄道を利用して来訪した人はいなかった。

新千歳空港から小樽までは、直行列車であれば 1 時間 50 分、高速道路を使えば 1 時間 10 分程度で到達できる。また、三大都市圏の羽田、成田、茨城、伊丹、関西、神戸、中部の 7 空港と新千歳空港との間に多くの航空便が就航している。近年では格安航空会社(LCC)も多数参入しており、大手航空会社も早期割引運賃の引き下げ等で対抗している。このため、三大都市圏からは費用、時間の両面で有利な航空機を利用する人が多いものと考えられる。

鉄道は 2016 年に北海道新幹線の新青森－新函館北斗間が開通したものの、新函館北斗より北は在来線の特急列車を利用しなければならず、東京－小樽間は約 9 時間を要する。このため、費用にも時間にも余裕がある人々しか利用できないのが実情といえる。しかし、東北地方の場合は新千歳空港に向かう航空便が少なく運賃も割高なことから、新幹線利用者が比較的多い。

5) 小樽までの移動手段

道内各地から小樽までの移動手段は、鉄道が 82 人(54.3%)、レンタカー 32 人(21.2%)、自家用車 14 人、観光バス(団体貸切)が 11 人(9.3%)、高速バス 2 人(1.3%)、観光バス(パックスツアー)2 人(1.3%)、その他・無回答が 2 人(1.3%)であった(図 4)。これ以外に複数の交通手段を利用した回答者が 6 人おり、その内訳は鉄道+レンタカーが 3 人、鉄道+高速バスが 2 人、レンタカー+バスが 1 人であった。道内での移動手段としてレンタカーのみを利用した 32 人はすべて道外・国外から来訪しており、うち 31 人は飛行機で来て空港でレンタカーを借りていた。また、自家用車と回答した 14 人のうち 10 人は道内から来訪していた。

北海道ではレンタカーや自家用車による旅行が一般化しており、そのことが JR 北海道の経営悪化の要因にもなっているが、小樽を訪れる人々の場合は過半数が鉄道を利用していた。小樽の場合は、①札幌から「快速エアポート」で 32 分、「区間快速いしかりライナー」で 39 分しかかからず、日中も毎時 5 本の列車が運行されていること、②国道や高速道路を通る車がすべて市街地に集中するため、ゴールデンウィーク、お盆や週末には道路や駐車場が混雑することが、鉄道利用者の多さに結びついていると考えられる。

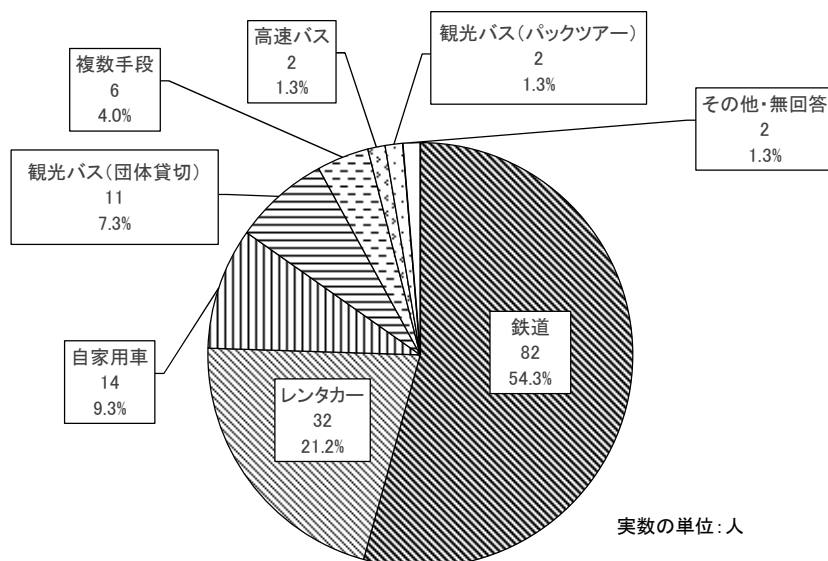


図 4 小樽までの移動手段
(アンケート調査をもとに作成)

6) 来訪回数・滞在時間

小樽への来訪回数は、初めて 84 人 (55.6%)、2 回目 20 人 (13.2%)、3 回目 21 人 (13.9%)、4 回以上 26 人 (17.2%) であった。小樽を初めて訪れた 84 人の内訳は、道内在住者 3 人、道外在住者 79 人、外国人 2 人であった。一方、2 回目と回答した 20 人のうち道内在住者は 5 人、道外在住者は 15 人、3 回目および 4 回以上と回答した 47 人のうち道内在住者は 20 人、道外在住者は 27 人であった。道外在住者の 65.3% は初めて小樽を訪れていたが、3 回目および 4 回以上と回答した人も 22.3% にのぼったことから、何度もリピートする「小樽ファン」も少なくないと考えられる。

小樽での滞在時間は、2 時間未満が 20 人 (13.2%)、2～4 時間が 55 人 (36.4%)、4～6 時間が 39 人 (25.8%)、1 日が 18 人 (11.9%)、2 日以上が 9 人 (6.0%)、無回答が 10 人 (6.6%) で、4 時間以内と回答した人が半数近くを占めた (図 5)。小樽の主要観光スポットは図 1 にも示したように小樽駅から徒歩圏内に集中しており、半日～1 日で巡ることができる。このことが滞在時間の短さに結びついていると考えられる。

7) 宿泊状況

旅行全日程での宿泊日数は、日帰り (宿泊しない) が 28 人 (18.5%)、1 泊が 25 人 (16.6%)、2 泊が 53 人 (35.1%)、3 泊が 33 人 (21.9%)、4 泊以上が 12 人 (7.9%) であった。日帰りのうち 22 名は道内在住者であった。

小樽市内での宿泊日数は 1 泊が 20 人、2 泊が 1 人で 3 泊以上はいなかった。小樽市内で宿泊した 21 人のうち小樽だけに宿泊したのは 4 人であり、うち 2 人は道内在住者であった。残る 17 人は小樽に 1 泊し、他地域で 1～13 泊していた。日帰りを合わせると、全対象者の 86.0% にあたる 130 人が小樽市内に宿泊していなかった。これまでも述べたように、小樽の場合は①半日～1 日で主要観光スポットを巡ること、②宿泊施設が少なく料金も札幌に比べ割高なこと、③札幌との間に電車や高速バスが頻繁に運行されていることが、宿泊しない要因になっているといえよう。

8) 周遊先

a. 小樽市内での周遊先

回答者が小樽市内で訪れた周遊先をみると、もっとも訪問者が多かったのは小樽運河の 138 人であり、回答者の 91.4% が訪れていた。小樽運河以外で 2 人以上が訪れたのは北一硝子 59 人、

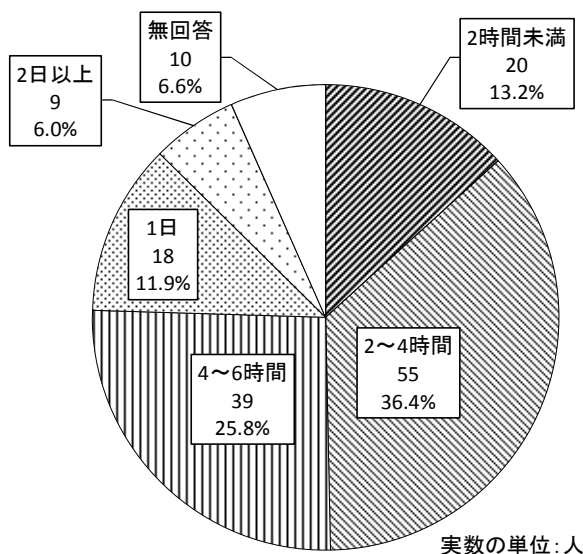


図 5 小樽での滞在時間

(アンケート調査をもとに作成)

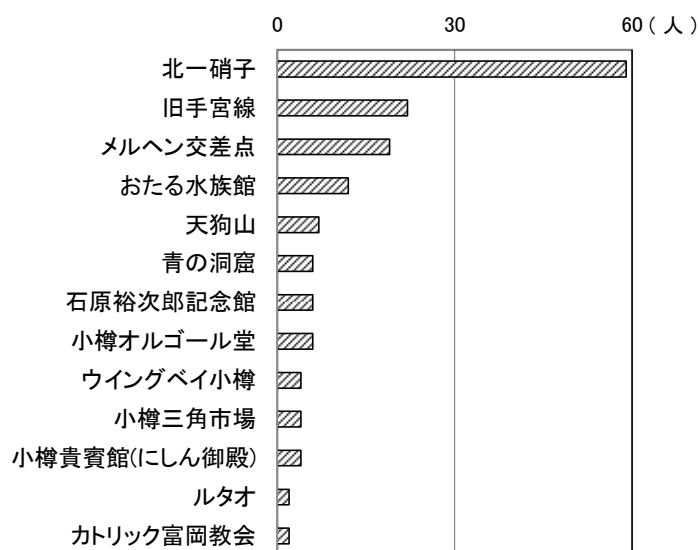


図6 小樽市内での周遊先
(小樽運河以外)

(アンケート調査をもとに作成)

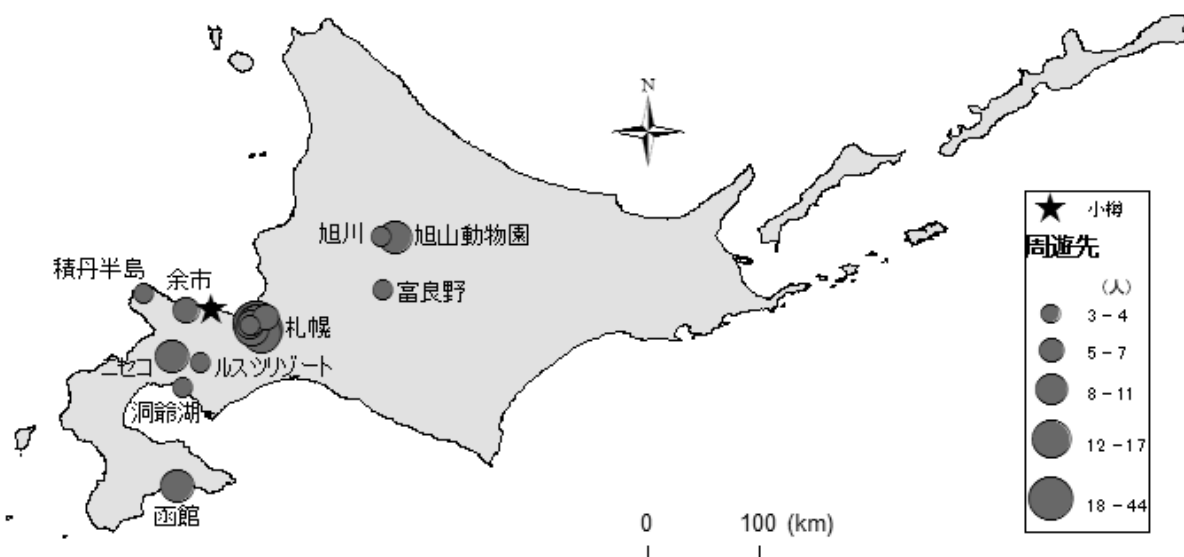


図7 小樽市以外の周遊先

(アンケート調査をもとに作成)

旧手宮線 22 人、メルヘン交差点 19 人、おたる水族館 12 人、天狗山 7 人、青の洞窟・石原裕次郎記念館・小樽オルゴール堂が各 6 人、ウイングベイ小樽・小樽三角市場・小樽貴賓館(にしん御殿)が各 4 人、ルタオとカトリック富岡教会が各 2 人であった(図6)。

10 人以上が訪れた場所は、おたる水族館を除いて小樽駅や小樽運河から徒歩圏内に位置している。またオルゴール堂、小樽三角市場、ルタオも小樽駅や小樽運河から徒歩圏内にある。以上の結果からもわかるように、小樽の人気観光スポットは多くが小樽市街地に集中しており、このことが滞在時間の短さや宿泊者の少なさに結びついていると考えられる。

b. 小樽市以外の周遊先

回答者が小樽市以外で訪れた周遊先(回答者 3 人以上)は、札幌市時計台が 44 人でもっとも多

く、以下はテレビ塔 30 人、北海道庁旧本庁舎と札幌ドーム各 17 人、札幌市内(すすきの等)とサッポロビール博物館(ビール園)各 14 人、羊ヶ丘展望台が 13 人、ニセコ 11 人、函館 9 人、藻岩山と旭山動物園各 8 人、北海道神宮と余市(ニッカ蒸留所等)各 7 人、札幌市中央卸売市場とモエレ沼公園各 5 人、富良野 4 人、円山動物園・積丹半島・ルスツリゾート・洞爺湖・旭川が各 3 人の順であった(図 7)。

上位に入った周遊先の多くは小樽から近い札幌市内の観光スポットであったが、函館、旭山動物園、富良野等、小樽から数時間を要する観光地を訪れる回答者もいた。これらの回答者の多くは 4 人以下の個人旅行者であり、自家用車やレンタカーで北海道ならではの広域観光を楽しむ人々であった。道東方面に向かった人がいなかったのは、台風 10 号により鉄道・道路が各所で寸断されていたことが少なからず影響していたものと考えられる。また余市のニッカ蒸留所等を訪れる人々が多かったのは、2014 年 9 月 29 日から 2015 年 3 月 28 日まで NHK で放送された連続テレビ小説「マッサン」の舞台となったことによる効果といえよう。

9) 観光情報の入手方法

観光情報の入手方法は、旅行雑誌(るるぶ、まっぷる等)から情報を入手した人が 50 人でもっとも多く、以下は観光ホームページ 33 人、パンフレット 22 人、口コミや知人の紹介 18 人、SNS やブログ 16 人、観光案内所 13 人であった(図 8、複数回答あり)。近年ではインターネットの普及により行政、観光協会、民間旅行会社等が作成したホームページや SNS・ブログといった電子媒体で情報を収集する観光客が増える傾向にあるが、小樽の場合は旅行雑誌(るるぶ、まっぷる等)やパンフレットといった紙媒体を用いて情報収集する人が多いことが明らかになった。

小樽は人気観光地であるため、「るるぶ」や「マップル」等でも多くのページを人気観光スポットや人気店舗、特産品等の紹介に割いている。観光客も短時間滞在が多いため、スマートフォンやタブレットで観光スポットや店舗を検索するよりも、「るるぶ」や「マップル」等に載っている観光スポットや店舗を巡るほうが効率的であることが、紙媒体が多用される一因と考えられる。

10) 小樽市内での飲食および土産品の購入状況

小樽市内での飲食および土産品の購入状況についてはフリーアンサー方式で質問し、104 人から回答を得た。もっとも多かった回答は寿司(32 人)で、次が海鮮丼(26 人)であった。以下、5 人以上から回答があったのはガラス製品(13 人)、ルタオのチーズケーキやソフトクリーム(9 人)、アイスクリーム・ソフトクリーム(8 人)であった。

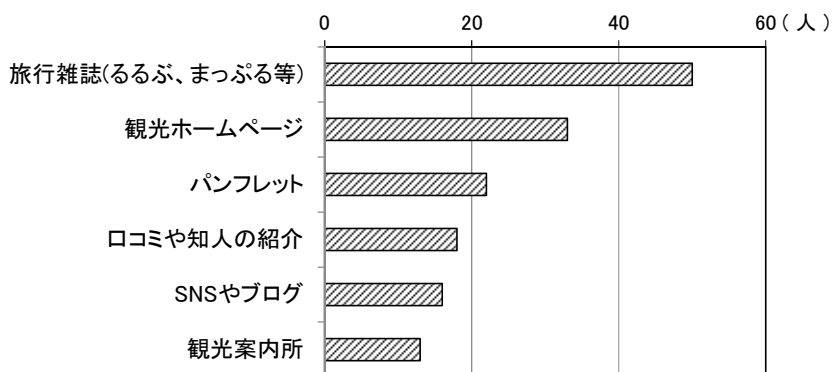


図 8 観光情報の入手方法
(アンケート調査をもとに作成)

以上の回答をみると、ガラス製品以外は食べ物で圧倒的に多く、なかでも海産物と乳製品が多数を占めた。5人以下の回答のなかにもジンギスカンや「白い恋人」等、北海道の特産品が目立った。しかし、北の海の幸を盛り込んだ寿司や海鮮丼は北海道の沿岸部のどこに行っても食べられる。また、チーズケーキやソフトクリーム等の乳製品も北海道の各地で特産品として売り出しており、オリジナリティに欠ける。

一方、小樽市内には北一硝子をはじめ多くのガラス工房があり、「ガラス＝小樽の産業」というイメージが確立している。また多くの工房でガラスづくり体験も行っている。こうした点を考えると、今後はガラスをはじめとする「小樽オリジナル」のものを前面に押し出した観光PRを展開していくことが必要となろう。

11) 小樽市に関する感想・要望

小樽市に関する感想・要望についてはフリーアンサー方式で質問し、70人から回答を得た。もっとも多かった回答は「きれい」(13人)であった。以下、5人以上から類似した回答があったのは「歴史的」6人、「観光地らしい」と「街並み等が良い」各5人であった。他にも、「癒される」「風情がある」「人力車が楽しい」「食べ物がおいしい」等の回答があった。

フリーアンサーの内容を詳細にみると、「きれい」と回答した人の多くは運河、夜景、景色、街並みといった小樽市内の景観に対してプラス評価をしていた。また「観光地らしい」という回答のなかには「観光地だがのんびりしている」「札幌より観光地らしい」等プラス評価をしているものもあったが、「きれいになりすぎて他の観光地と同じようになっている」「ゴミ箱がほとんどない」等マイナス評価と受け取れるものもみられた。「食べ物がおいしい」という回答では、海鮮丼やカニ等の海の幸をプラス評価していた。

V おわりに

本研究では小樽に来た観光客へのアンケート調査をもとに、小樽に来るまでの移動手段や、市内および周辺地域での観光行動等を把握してきた。これらの結果の要点を以下に整理する。

小樽までの移動には回答者の過半数が鉄道を利用していた。北海道ではレンタカーや自家用車による旅行が一般化しているが、小樽の場合は札幌からの利便性で鉄道が圧倒的優位に立っているに加え、繁忙期に市街地の道路や駐車場が混雑することが鉄道利用者の多さに結びついていると考えられる。

来訪回数をみると、初めて小樽に来た人が55.6%を占めた反面、3回目および4回以上と回答した人も22.3%にのぼり、何度もリピートする「小樽ファン」も少なくないことが明らかになった。しかし、滞在時間は4時間以内と回答した人が半数近くを占めており、小樽駅や小樽運河から徒歩圏内に集中している主要観光スポットを半日～1日で巡る人が多かった。また小樽市内に宿泊した回答者は21人だけで、86.1%が小樽市内に宿泊しないことも明らかになった。小樽の滞在時間の短さについては行政も大きな問題点と考えているが、本研究でも滞在時間の延長が小樽観光の最大の課題であることが認識できた。

回答者が小樽以外で訪れた周遊先の多くは、一部を除いて札幌市内の観光スポットに集中していた。観光客の多くは札幌に宿泊して札幌市内の観光スポットと小樽を巡るものと考えられる。

飲食および土産品の購入に関しては、北の海の幸を盛り込んだ寿司や海鮮丼、チーズケーキやソフトクリーム等の乳製品が人気であったが、いずれも北海道の各地で食べたり入手したりすることができ、オリジナリティに欠けるものであった。今後はガラスをはじめとする「小樽オリジナル」のものを前面に押し出していくことが課題といえる。

最後に、小樽の観光にとって最大の課題である滞在時間の延長を可能にする方策を二つ提案したい。第一の提案は「自然資源の積極活用」である。小樽周辺の海岸は海食を受けた断崖になっており、洞窟や滝などバラエティに富んだ自然景観を見ることができる。アンケート回答者のうち6人が行った青の洞窟もこうした海食崖にあり、洞窟に向かうツアーが小樽北運河から発着している。筆者らも青の洞窟ツアーに参加したが、洞窟を見るだけでなく途中で小樽港や小樽市街、おたる水族館や断崖にある奇岩を海から眺めることができ、カモメの餌付けも体験できる。旅行予約サイト「じゃらん.net」の口コミに書き込まれている体験者の評価も非常に高い¹⁷⁾。こうした自然体験ツアーには数時間～半日を要する。これらのツアーと市街地観光を組み合わせれば、それだけ滞在時間が長くなり宿泊する可能性が高くなるので、自然体験ツアーを積極的に展開しPRしていくべきであろう。

また、多くの観光客が札幌と小樽の行き来に利用している函館本線の銭函～小樽築港間は崖下の海岸ぎりぎりを線路が通っており、夏の波穏やかな石狩湾や冬の荒天時に迫り来る荒波を列車の中から眺めることができる。JRと協力して、この区間に海の眺望を楽しめるような観光列車を走らせ、その発着時刻に合わせてイベントを行ったり、その列車を札幌方面から夕暮れに走らせて小樽での宿泊を促したりすることも有効であろう。JR九州では三角線の「A列車で行こう」、指宿枕崎線の「指宿のたまて箱」、日南線の「海幸山幸」などの観光特急列車をローカル線で運行して人気を博しており、JR北海道にも小樽地域の活性化と自社のイメージアップを兼ねた取り組みを期待したい。

第二の提案は「小樽以西の地域との連携」である。函館本線の小樽以西にあるニセコには11人、余市(ニッカ蒸留所等)には7人のアンケート回答者が訪れている。また、積丹半島とルスツリゾートを訪れた回答者もそれぞれ3人いた。小樽以西は高速道路もなく、札幌からこれらの地域に往復すると、小樽以西の観光スポットでの滞在時間が非常に短くなる。こうした点を考えると、小樽に泊まり、小樽を発着地とする余市や積丹半島、ニセコへの着地型観光を提案していくことが必要と考えられる。現在、函館～札幌間の鉄道交通は長万部から室蘭本線・千歳線経由がメインルートとなっているが、2030年度に新函館北斗～札幌間の開業が予定されている北海道新幹線は函館本線沿いに建設され、ニセコに近い倶知安と新小樽(仮称)の2駅が設置される。こうした点を考えても、今から小樽以西の観光スポットを含めた広域観光のあり方を早期に模索しておくことが必要であろう。

本稿は、平成28年度「専門演習I」助重雄久ゼミナールで実施した北海道小樽市での観光客動向調査(2016年9月3～6日)の成果報告に助重が加筆・修正したものである。内容の一部は2016年度富山地学会学生発表大会(2017年3月5日)にて報告を行った。

注および参考文献

- 1) 北海道経済部観光課資料による
- 2) 前掲1)

- 3) 小樽市企画政策室(2015) : 「小樽市の人口動向等及び人口対策に係る取り組み状況について」(総合戦略等策定支援業務委託参考資料). 5~6 ページ.
- 4) 衣川 恵(2009) : 小樽市のまちづくりと中心市街地活性化策. 地域総合研究(鹿児島国際大学附置地域総合研究所)37-1, 1-14.
- 5) 小樽市公式サイト「観光都市宣言について」による。
(https://www.city.otaru.lg.jp/kankou/torikumi/kanko_tosisengen/)
- 6) 観光客の動線となる堺町通りにおける地元資本の店の少なさについては、前掲4)の8ページでも指摘されている。
- 7) 小樽市公式サイト「小樽市のプロフィール」による。
(https://www.city.otaru.lg.jp/sisei_tokei/otaru/profile/)
- 8) 気象に関しては以下の文献・ホームページを参照した。
小樽市防災会議(2016) : 「小樽市地域防災計画(平成27年度版)」。6~7 ページ。
小樽市公式サイト「小樽の蜃気楼『高島おぼけ』」
(<https://www.city.otaru.lg.jp/simin/sisetu/museum/mirage/>)
- 9) 小樽市公式サイト「『お墨付き』の小樽ブランド」による。
(https://www.city.otaru.lg.jp/jigyo/sangyo/otarubrand/osumituki_brand/)
- 10) 小樽市公式サイト「観光施設一覧」による。
(http://www.city.otaru.lg.jp/kankou/miru_asobu_tomaru/kankosisetu/)
- 11) 本田 量久(2013) : 小樽における歴史的景観の保全と遺産観光の推進. 東海大学紀要(観光学部)4, 103-111.
- 12) たびらい北海道「小樽『北一硝子』」その魅力と楽しみ方
(<http://www.tabirai.net/sightseeing/tatsujin/0000167.aspx>)
- 13) 小樽市公式サイト「旧国鉄手宮線」による。
(<https://www.city.otaru.lg.jp/simin/sumai/machidukuri/temiyasen/>)
- 14) エアステ国内旅行「堺町交差点(メルヘン交差点)」による。
(<http://www.airstay.com/hokkaido/spot/spot0055.html>)
- 15) 北海道 Likers『小樽「石原裕次郎記念館」～名俳優の功績と、その歴史の始まりを共にした小樽』による。
(<http://www.hokkaidolikers.com/articles/1655>)
- 16) たびらい北海道「おたる水族館 海獣ショーが人気の水族館」による。
(<http://www.tabirai.net/sightseeing/tatsujin/0000444.aspx>)
- 17) じゃらん.net「小樽青の洞窟クルーズの口コミ」による。
(http://www.jalan.net/kankou/spt_guide000000184433/kuchikomi/)