



# 北海道の 観光と道路

札幌国際大学教授  
観光学部長

奥平 忠志



オーストラリア・シドニー オペラハウスを背景に

## 1. はじめに

北海道は、国立・国定・道立合わせて23の自然公園を持ち、雄大な山岳、変化に富む海岸線、特色ある離島、原始林、世界でも数少ないカルデラ湖、広大な湿原、多様な泉質を持つ温泉など多数の観光資源が分布している。他の日本各地が温帯気候区に属するのに対して、北海道の大半は亜寒帯気候区に属しており、特有の動・植物が見られることも、道外からの観光客の魅力の1つとなっている。

道東や道北では、自然条件に適応した農業が営まれており、この地に展開される畑作や酪農の牧歌的田園風景も観光資源として重要な役割を果たしている。

札幌や旭川をはじめ道内の主要都市は、開拓使時代の計画を反映した特異な都市形態を示し、これもまた都市観光の魅力に花を添えている。特に札幌の大通りに代表される象徴的な都市軸となる街路は、それ自体が観光資源となっている。

道外各地から訪れる観光客の多くは、バスや自家用車、レンタカーを利用して移動するが、北海道の広くて直線的な道路に驚いている。反面、観光地と観光地を結ぶ道路網の未整備には不満を感じている人も少なくない。

道路は、人・物を移動させる交通手段として、

人類がこの世に誕生して以来存在してきたが、徒歩・馬車の時代から自動車の時代に移り変わるにしたがってその形態も大きく変わってきた。より早く目的地に達する手段として高速道路が造られ、カーブの多い道路はできるだけ直線的に切り替えられてきた。しかし、日本も高度成長期を経て低成長時代を迎えると、国民の志向は物から心へと移り、時間と心のゆとりを求めるようになってきた。余暇時代の到来である。

建設省も従来の高速道路の建設だけでなく、「いにしえ街道」の計画整備、景観にマッチした道路の建設などを指向するようになってきた。

本稿では、北海道の観光と道路について、より魅力のある観光地にするための道路の整備、道路と周辺景観との調和、各市町村の道路を通じての観光戦略などについて触れてみたい。

## 2. 近年の北海道観光の動向

平成10年度のわが国の観光動向は、経済の低迷を反映して、国内観光客数・観光消費額ともに落ち込みをみせた。また、順調に伸びてきた海外旅行者数も、数年振りに減少した。

北海道の観光入込客数は、依然として景気回復の兆しはみられず、小売販売額も減少の傾向にあったにもかかわらず、対前年比プラス2%と僅か

ながら伸び、延べ1億4,393万人と報告されている。ここ数年道外客と道内客の比率はほとんど変わっていないが、僅かに道外客の増加が見られ、海外への観光客の流出に歯止めがかかったと見られている。

道内観光客の入込数が一貫して増加の傾向にある背景には、経済の不況を反映して休暇日数が増加したこと、自然回帰・健康志向、グルメブームなどの個人生活をめぐる環境の変化、レジャー・余暇生活の消費支出の増加などがある。一方観光を支える交通アクセスの利便性が高まり、道内と道外各地を結ぶ定期航空路線が相次いで開設されたことも見逃せない。また、平成7年から9年にかけての年10%前後の高い入込客数の増加を反映して、ホテル・旅館の新增設、各市町村の近代的な温泉保養施設の新設(図1)、オートキャンプ場の新設など観光施設の充実も入込客数の増加の要因となった。

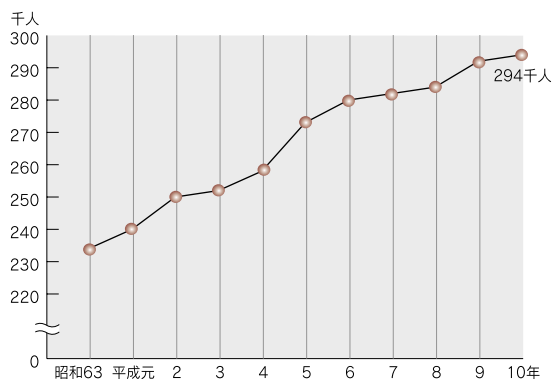


図1 ホテル及び旅館の収容人員の推移  
(注)北海道勢要覧(平成11年)による。

どのような交通機関を利用して道外客が入ってきているかをみると(表1)、航空機が路線の増設もありもっとも客数の伸びが大きい。道路の利用と関係するフェリーの利用は、平成7年から8年にかけて大幅に減少し、その後は低迷の状況にある。フェリー客の減少の要因の1つとして考えられることは、レンタカー付のパック旅行の増加、レンタカーの利用料金の値下げ、観光バスの増加などがあげられる。

表1 利用交通機関別にみた来道観光客数 (単位 万人、%)

交通機関	平成6年度	7年度	8年度	(8年度試算値)	9年度	10年度
総数	425	430	472	(530)	596	609
前年度対比	103.2	101.2	109.7	-	112.4	102.2
航空機	274	287	359	(411)	475	493
フェリー	101	96	64	(69)	71	67
鉄道	50	47	48	(50)	50	49

(注)北海道勢要覧(平成11年)による。  
平成9年度から調査要領等の変更があったため、平成8年度以前の数値とは連続しない。  
平成9年度の前年度対比には平成8年度試算値を利用している。  
北海道経済部「観光入込客数調査報告書」

### 3. 観光地への交通アクセスの問題点

交通アクセスの整備は、観光やレクリエーション活動など観光振興にとって欠かせないものである。このためには、高規格幹線道路の整備、観光周遊ルート、観光地へのアクセス道路の整備は特に重要である。

道央圏では、早くから高速道路の整備が進められ、近隣の大型観光地へのアクセスはほぼ確保されているが、観光振興に比重を置いて、ささやかながらも観光施設の誘致や単独整備を進めている町村までは整備が進んでいないのが実情である。

道南、道東、道北では、高規格幹線道路の整備が遅れ、主要都市間の道路さえ十分な整備がなされていない。ましてや主要都市と周辺各町村との交通アクセスはさらに問題が多い。高速道路に代わる一般国道の自動車専用道路の整備も進められているが、これも完成には時間を要し、高規格幹線道路から外れている町村の中には、優れた観光資源を有しながら交通アクセスが確保されないため、それらの資源を生かすことができない町村も少なくない。

例えば、函館～江差間の高規格道路の整備は進んでいるが、北海道で唯一の城下町松前は、この道路が完成しても、この道路と結ばれる国道は従前のままである。函館～松前～上ノ国～江差～函館の道南周遊ルート確立は過疎に悩む檜山南部、渡島西部地域長年の悲願であるが、現状ではこの実現は難しい。これに類似した問題を抱える地域は北海道の各所に見られ、今後の北海道の観光振興、地域の活性化に警鐘を鳴らす問題である。

### 4. 観光ルートの設定について

観光ルートの設定には様々な交通手段を利用することが可能であるが、北海道では多くの場合バスまたは自家用車による移動が中心となろう。ルートの設定には2つの方法がある。1つは前章でも例に挙げた函館～松前～上ノ国～江差～函館のような同じ道、同じ景観の場所を通らない回遊法、もう1つは同じ道を通るが、そこに道路の演出を考える演出法である。どちらの方法も観光客の心理的な側面を配慮した手法である。

鈴木忠義氏は、回遊を促すには人間の心理を巧みに捉える必要があるとし、回遊動機を生かす7つの方法を提案している(表2)。いずれの方法を採用するにしても、北海道の観光地の弱点とも言われる道路案内の不足が解消される必要がある。回遊動機を促すのに必要な、的確できめ細かな誘

表2 回遊動機を生かす7つの方法

競技法	スポーツのゴルフ、オリエンテーリング、車によるラリーに代表されるような、周遊に競技性をもたせる方法
収集法	スタンプを集めるとか、めぐりにより記念品などを集めて回る方法で、古くから満願を願う風習を巧みに捉えた社寺商法によく見られる。
名数法	四国霊場八十八か所、近江八景などに代表されるように、見どころを繰起のよい数にそろえて遊び、周遊を促す方法
物語法	小さくは回遊式庭園などがそうであるし、小説のヒロインや作家がたどった足跡を追い、自らの物語を完結させる方法
テーマ法	社寺めぐり、歴史探訪、文学散歩、花の名所めぐりなど、特定のテーマで周遊する、一種の双六に似た方法
検証・発見法	意外性、検証性、体験性を強調するもので、観光旅行は初めて訪れる観光地が多いことに着目した方法
散歩法	見どころの密度が高密度な場合、観光者の興味にゆだねたブラブラ歩きを促す方法

(注) 鈴木忠義他「観光・レクリエーション計画」土木学大系30、彰国社、1984による。

導案内標識の設置がそれぞれの市町村の観光戦略として欠かせない。また、今後普及するであろうカーナビゲーションシステムを通じた情報提供への積極的な取り組みも必要となる。

観光活動では、観光バスや自動車による移動か、徒歩での移動が一般的である。どちらも道路を利用する。観光地の出入口は、観光客に対し地元の熱心な観光への思い入れを感じさせたり、その観光地のイメージをアピールする重要なポイントである。最近では、北海道の各市町村もその行政界付近にそのまちのシンボルマークやキーワードを記した看板を立て、観光アピールをしているところが多くなった。群馬県の草津温泉の歓迎塔のような、いかにも観光地を思わせるファーストイメージづくりは、今後の北海道の観光地にも必要である。従前は鉄道駅が出入口であったことから、どこの観光地でも鉄道駅前にはファーストイメージとしての歓迎塔や看板がよく見かけられたが、北海道の場合、どうも感心できない。今後北海道では、鉄道よりも道路利用の観光客が増加することを考え、各観光地の出入口には強力なアピールがなされるようなモニュメントづくりをして欲しいものである(写真1)。



写真-1 アメリカ合衆国西部グランドティートン国立公園の出入口の標識

観光ルートは、ともすれば早く目的地に到達するためのルートと考えられがちであるが、車窓からの眺望が楽しく快適であれば、観光地への旅はさらに楽しいものとなる。宮崎県の日南海岸では、ヤシ類などの亜熱帯の樹木と花による沿道修景が効果的にはたらいっている。北海道でも、沿道に植樹や花などの修景が施されているところもあるが、概してこうした工夫が少ない。シラカバやトドマツ、エゾマツなど北海道特有の樹木や、ヒマワリ、コスモスなど比較的長期間咲いている草花などによる沿道修景が必要である。

## 5. 観光と道路

わが国では、江戸時代参勤交代のために江戸と各地を結ぶ街道が整備され、街道の沿道には松やその他の樹木が植えられた。その名残は、日光街道の杉並木などに見られる。各地の街道筋には宿場が置かれ、本陣を中心とした路村が形成された。今では、多くの宿場町と街道はその姿を消し、近代的な自動車交通のための道路に改変され、その面影が残っているところは少ない。福島県会津田島の大内宿(写真2)は、街道沿いの荒れた家屋の改修、修理をして保存した事例である。北海道でも江差で「いにしえ街道」の整備が行われているが、残念ながら道路の拡幅などの改修が行われ、いにしえのイメージからはかけ離れたものとなりそうで、観光資源としての活用は期待できない。

カナダでは、国旗に使われている楓が街路樹として植えられ、道路に彩りを与えている(写真3)。特に10月にはトロントからケベックシティーにかけての楓の紅葉は見事で、「メープルロード」の愛称と呼ばれ、観光客を引き付けている。また、今では利用という点からは無用の長物とも言える屋根をかけた橋も観光スポットとして役立っている(写真4)。



写真-2 福島県会津田島大内宿

北海道でも、使用されなくなった鉄道線路や道路の橋脚などを文化遺産として保存しようという動きがあり、新道の建設に当たっては、その歴史的、文化的価値の有無を十分に検討し、価値があるものは残す道路行政の姿勢が望まれる。



写真-3 カナダ・ハリフォックス市の楓の街路樹



写真-4 カナダ東部ニューブラウンズウィック州  
(注)世界一長いカノマ(覆い)をした橋の表示が見える。 カナダ政府文化遺産

## 6. 観光資源と道路

北海道の道路は都市部を除くと、きわめて景観に恵まれたルートに設定されているものが多い。道東、道北では広大な畑地や牧草地、草を食む牛馬の姿は、それだけで重要な観光資源となり、道外から来た観光客の目を奪う。また、直線的で起伏に富んだ道路も、北海道ならではの道路景観で、絵になり写真になる。

高速道路も、比較的景観の優れたロケーションに設定されていて、運転者を退屈させない効果をもたらしている。道路の形態も、自然と調和した設計がなされ、道路そのものを外から見て、美しいと感じさせる箇所も少なくない。しかし、遮音壁、防雪柵についてはいささか美観とは言いがたい。高速道路をバスで移動する観光客の目を引く

ような工夫が考えられないものだろうか。

北米やオーストラリアなどを自動車を使って移動するとき、農村景観や自然景観にはある程度満足させられるが、意外に海岸部を走ることが少ない。カナダから来た友人と北海道の日本海沿いをドライブした時、その景観のすばらしさに感激していた。浸食の激しい海岸線はほとんど北米には見られず、変化に富んだ海岸線の魅力は日本特有のもので、通常海岸部を避けて道路が設定される北米とは一味違った魅力であるようだ。私の経験では、唯一北米の海岸部ですばらしい景観だと感じた道路は、カナダ東部ノバスコシア州のケープブレトン島のキャボットトレイルで、特に秋の紅葉と屈曲に富んだ海岸線が調和した景観は観光客の目を引きつけるものである。この道路には随所に展望台が設けられ、海岸部を一望し、背後の山地の紅葉を楽しめるように工夫がされている。

北海道は、海岸線を走る道路が多く、これらの道路は海岸景観という観光資源と結びついて利用されている。しかし、大型バスや自動車が駐車して展望を楽しめるような箇所が少ない。今後、海岸部に位置する各市町村が観光を地域活性化の目玉にしようとするならば、それぞれ眺望のよい箇所にこのような施設の配置を考えることが必要である。

## 7. おわりに

「試される大地」のスローガンを掲げて、北海道は21世紀に向けて再生の努力を続けることになるが、国際化の波の中でさらに一層農業も水産業も激しい環境下に置かれる。これらの北海道の基幹産業が将来とも生き残るためには、観光産業の発展が欠かせない。農産物や水産物の流通ルートとしての道路の整備はもとより欠かせないし、その道路はまた産物利用型の観光地として地域活性化を進める上でも重要である。

北海道の観光と道路について私見を述べてきたが、当面北海道が生き残る上で観光産業が最重要産業となることは、大方の同意が得られると思う。

道路そのものが観光要素となり得る条件をもつ北海道では、道路設計や沿道修景も観光を意識したものでなくてはならない。

そうであるならば、これからの道路を含めた公共施設の整備にあたっては、観光振興をそれぞれの事業の重要な目的の1つに明確に位置づけ、北海道らしい環境の保全と創造に取り組むことを提案し、結びとしたい。