都市経営　No.8（2015），pp.53-63

福山市における観光の現況と域外市場産業としての取り組みのあり方に関する一考察

渡　邉　一　成

要旨

観光立国推進基本法（2006年制定）に基づき，地方公共団体は観光産業の振興や地域づくりの基本方針等を示した「観光振興ビジョン」を策定してきている．

本研究は，まず始めに，「広島県観光客数の動向」等の統計データを用いて福山市における観光の現況を整理・分析した．そして，地域経済分析の枠組みで示されている「域外市場産業としての観光業」という観点より福山市における観光の特徴を考察した．

さらに，JR福山駅の乗車人員や広域的な人の移動状況等の統計データを用いて福山市の観光の域外市場産業としての可能性を考察し，平成29（2017）年度から新たな取組期間となる次期「福山市観光振興ビジョン」に向けての取組事項等を提案した．

キーワード：観光，域外市場産業，域内市場産業，福山市

1　はじめに

わが国における観光政策の取り組みは，昭和38（1963）年，観光旅行者の増加により観光に関連する事業所数や従事者数が増加し，国民経済の発展に影響をもつに至っていること等を背景として「観光基本法」が制定され[(1)]，平成18（2006）年には，観光立国の実現を国家戦略として位置づけ，その推進に取り組むべく，観光基本法を全面改正した「観光立国推進基本法」が制定されてきている[(2)]．

こうした取り組みを受け，地方公共団体では，地域に存する豊かな自然環境や多様な歴史・文化資産，農林水産物等の資源を活用して多くの観光客を呼び込み，産業の振興や地域づくりへと発展させていくこと等を目ざした「観光振興ビジョン」等を打ち出し，各地域の観光のあるべき姿，進むべき方向性を明らかにしてきている．

福山市においても，国や広島県による観光政策の取り組みを踏まえ，平成19（2007）年３月に福山市観光振興ビジョンを策定し，地域資源を磨き輝かせ，「おもてなしの心」を醸成することなどを通して，「誰もが来てよかった」「また行ってみたい」「住んでみたい」と思えるようなまちづくりを進めるなど，「ばらと潮風，歴史のかおる 観光交流のまち 福山」を目ざした施策を展開してきている[(3)]．

本研究は，各種統計データを用いて福山市における観光の現況を整理・分析するとともに，地域経済分析の枠組みで示されている「域外市場産業としての観光業」という観点より福山市における観光の特徴や発展の可能性を考察し，次期「福山市観光振興ビジョン」に向けて考慮すべき事項等の提案を行うことを目的とするものである．

以下，第２章では，本研究で用いる「観光」の定義について整理し，第３章では，「広島県観光客数の動向」等の統計データを用いて福山市の観光の現況を整理・分析するとともに，地域経済分析の枠組みからみた福山市の観光の特徴を整理する．さらに，第４章では，福山市における観光の域外市場産業としての可能性を，JR福山駅の乗車人員や備後生

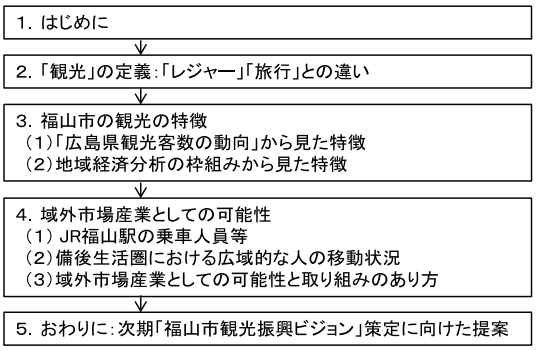

図1　本研究の構成

活圏における広域的な人の移動状況等の統計データを用いて考察し，第５章では，以上の整理・分析・考察を踏まえ，次期「福山市観光振興ビジョン」策定に向けた考慮すべき事項等を提案する（図１）.

2　観光の定義：「レジャー」「旅行」との違い

観光という用語の定義は，観光基本法や観光立国推進法において条文上で明記されていない．そのため，本研究では広辞苑[(4)]に記載された観光及び観光に類似した用語（レジャー，旅行，行楽）について関連性を整理することにより観光の意味合いを整理することとした.

2.1　広辞苑[(4)]による観光等の言葉の定義・解釈

①観光

観光とは「他の土地を視察すること．また，その風光などを見物すること．観風.」と示されている．すなわち，“他の土地”という日常的には行かない所へ行き，視察したり風光などを見物することが観光であると整理することができる.

②レジャー

レジャーとは「余暇，仕事のひま．転じて，余暇を利用する遊び・娯楽.」と示されており，また，余暇とは「自分の自由に使える，あまった時間．ひま．いとま.」と示されている．したがって，レジャーとは自分の自由に使える，あまった時間を利用して行う遊び・娯楽，と整理することができる.

③旅行

旅行とは「徒歩または交通機関によって，おもに観光・慰安などの目的で，他の地方に行くこと．たびをすること．たび.」と示されており，“他の地方”という遠くへ行くことが旅行の定義のポイントであると整理できる.

④行楽

行楽とは「野や山へ出かけて，楽しみ遊ぶこと」と示されており，行先が“野や山”であることが特徴であると整理できる.

2.2　本研究における観光の定義

以上の整理より，観光・レジャー・旅行・行楽の関係を整理したものが図２である．以下，具体的な行動（行為）を示しながら観光の定義を整理する.

○レジャーがもっとも広い概念をもち，「家でテレビを見る」という行為はレジャーではあるが，旅行・観光・行楽ではない.

○「里帰りやお墓参り」は旅行でありレジャーではあるが，観光や行楽ではない．また「出張や研修」は旅行ではあるがレジャーではない.

○「（福山市民が福山市立）動物園に行く」ことはレジャーであり,日常的に行かない動物園へ行き，動物を見ることから観光であると考えられるが，

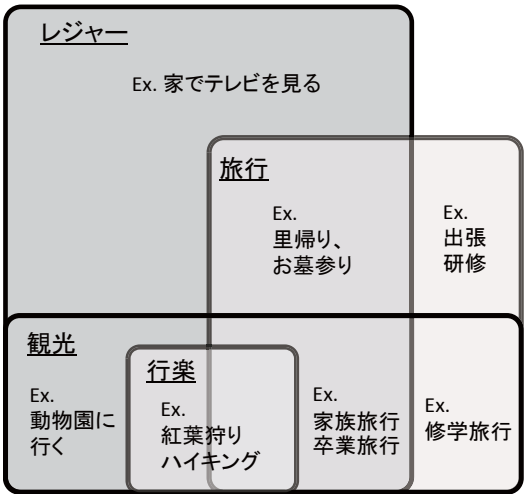

図２　本研究における「観光」の定義

が，“他の地方” や “野や山” へ出かける訳ではないので旅行や行楽ではない．

○「家族旅行や卒業旅行」はレジャーであり，旅行，観光であるが，通常 “野や山” には行かないので行楽ではない．また「修学旅行」は旅行であり観光であるが，レジャーではない．

○「紅葉狩りやハイキング」はレジャーであり観光であるが，行先により旅行であったり，旅行ではなかったりする．

以上で整理したように，観光という意味は広義であり，時間や距離は関係なく，日常的には行かない所で視察・見物をする行為が「観光」であると考えることができる．

3　福山市の観光の特徴

前章で整理してきた「観光」という概念を念頭に置きつつ，ここでは，福山市の観光の特徴を「平成25（2013）年広島県観光客数の動向[(5)]」データより整理・分析していく．

3.1　「広島県観光客数の動向」から見た特徴

「平成25（2013）年広島県観光客数の動向」データは，広島県商工労働局観光課が毎年７月に公表している統計データであり，広島県（及び県内市町）の観光客数，観光消費額等の実態を整理したものである．データ作成にあたっては，市町の協力を得て，各市町が平成25年１月から12月までの１年間（暦年）の当該市町の観光客数を推計し，県で取りまとめたものであり，観光地ごとに観光客の数，発地，目的，形態，利用交通機関，観光消費額等につき調査したものである．以下，このデータを用いて，福山市の観光の特徴を整理・分析する．

⑴　広島県内の市町別年間観光客数

広島県内の市町別（上位５市）の年間観光客数（2013年）を図３に，広島県内の市町別（上位５市）の年間観光客数の推移を図４に示す．

これより，福山市の年間観光客数（図３）は約650万人で県内第３位であり，尾道市（約630万人）や呉市（約440万人）よりも多いこと，また，年間観光客数の推移（図４）では，福山市は県内で常に２位か３位の観光客数であることがわかる．

⑵　広島県内の市町別・発地別年間観光客数

広島県内の市町別（上位５市）の発地別年間観光客数（2013年）を図５に示す．例えば広島市の発地別年間観光客数は，県外客が約1020万人，県内（他市町）観光客が約130万人，市内観光客が約180万人となっている．

この図より，広島市・廿日市市・尾道市・呉市は県外客及び県内（他市町）観光客が多く，市内観光客は最も多い広島市でも約180万人であるのに対して，福山市は市内観光客数が約320万人と，総観光客数（約650万人）の約半数を占めており，福山市の観光客は市内観光客（市民による観光）が多いことが特徴であることがわかる．

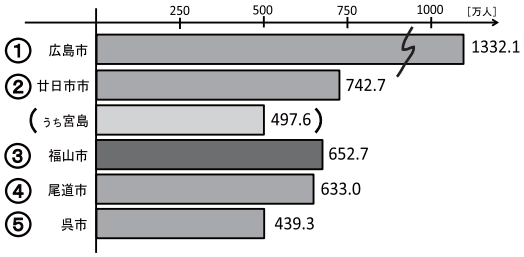

図３　広島県内の市町別年間観光客数（2013年）

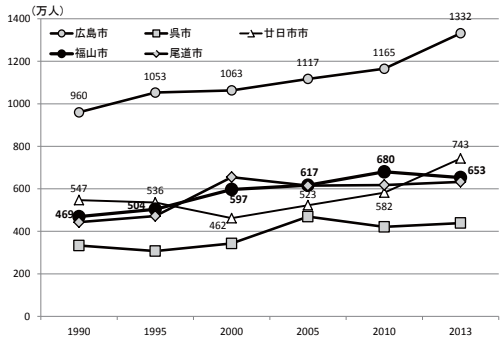

図４　広島県内の市町別年間観光客数の推移

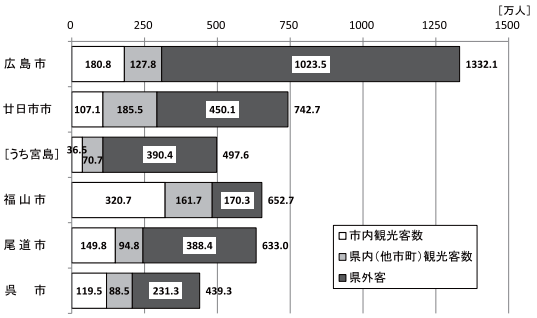

図５　広島県内の市町別・発地別年間観光客数

3.2　地域経済分析の枠組みから見た特徴

⑴　地域経済分析における観光産業の位置づけ

地域経済分析における産業振興は，地域外を市場とする産業（域外市場産業）によって，新たな所得が生み出され，その所得が地域内を市場とする産業（域内市場産業）によって地域内に循環することを基本と捉えることができる（図６）.

そして，地域産業を活性化していくためには，域外市場産業と域内市場産業の枠組みに対して外部資本の導入（企業誘致等），交流人口の増大がもたらす消費拡大（観光産業）を絡み合わせた政策，即ち域外市場産業と域内市場産業が車の両輪のようにうまく機能させる視点が求められる.

この枠組みにおいて，域外市場産業・域内市場産業は，以下のように整理されている.

○域外市場産業：主に地域外を市場とする産業
　（例：製造業，農林水産業，観光などの産業）
○域内市場産業：主に地域内を市場とする産業
　（例：商業, サービス業などの産業）

すなわち，観光は域外市場産業として位置づけられており，域外から観光客を呼び込み，域内の観光地で買い物・飲食等の支出をしてもらうことにより，域外からの収入を得る，と考えられている.

⑵　福山市における観光産業の位置づけ

そこで，広島県内の市町別（上位５市）における発地別年間観光客の割合（市内・県内（他市町）・県外の３区分）を見ると（図７），域外市場産業としての観光，すなわち，域外（県内（他市町）と県外）の観光客（これを観光入込客数という）は，広

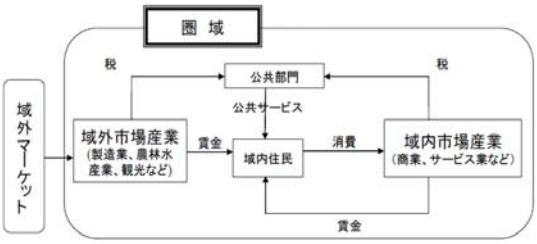

図６　地域経済分析の枠組み（6）

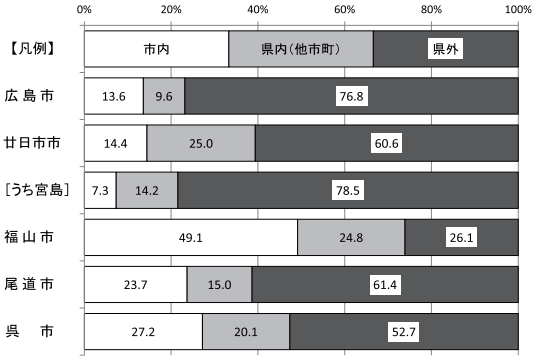

図７　広島県内の市町別・発地別年間観光客の割合

島市及び廿日市市では約86％，尾道市は約70％，呉市は約73％が域外であるのに対して，福山市の観光入込客の割合は約51％と，域内と域外がおおよそ半数づつとなっている.

すなわち，福山市の観光は，広島市や廿日市市などとは異なり，域外市場産業としての観光の側面とともに，域内市場産業としての側面を有する，という点が特徴的であることがわかる.

4　域外市場産業としての可能性

前章において，福山市の観光は域内市場産業としての特徴も有することを明らかにしたが，本章ではJR福山駅の乗車人員等のデータにより，福山市における観光の域外市場産業としての可能性について考察していく.

4.1　JR福山駅の乗車人員等

西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）は，毎年，「データで見るJR西日本」という統計データを公表

表１　JR 西日本管内の乗車人員（上位 50 駅）[7]

■上位50駅の乗車人員（平成24年度1日平均）　（単位：人）

順位	駅名	人員	順位	駅名	人員
1	大阪	413,614	26	芦屋	28,669
2	京都	189,486	27	草津	27,687
3	天王寺	134,028	28	ＪＲ難波	26,348
4	京橋	130,045	29	南草津	25,829
5	三ノ宮	119,125	30	立花	25,723
6	鶴橋	94,636	31	六甲道	24,929
7	広島	71,510	32	王寺	24,891
8	神戸	66,935	33	石山	24,722
9	高槻	62,469	34	西九条	24,329
10	新今宮	61,925	35	福島	24,053
11	岡山	59,941	36	伊丹	23,693
12	明石	51,858	37	大阪天満宮	23,363
13	新大阪	49,839	38	天満	23,332
14	元町	49,236	39	森ノ宮	23,293
15	北新地	48,016	40	摂津本山	23,040
16	姫路	47,023	41	灘	22,619
17	茨木	44,319	42	三国ケ丘	22,217
18	尼崎	41,793	43	加古川	22,174
19	住吉	34,715	44	大正	21,569
20	垂水	34,434	45	吹田	21,359
21	宝塚	33,031	46	新長田	21,122
22	住道	32,458	47	兵庫	21,120
23	山科	32,128	48	金沢	20,332
24	弁天町	31,960	49	舞子	20,230
25	西明石	30,745	50	摂津富田	20,040

表２　JR 西日本管内の主要駅の乗車人員 [8]

福山	１９,２９７	福井	９,６０２
和歌山	１９,１７９	高岡	７,５０６
倉敷	１８,７６７	新山口	７,４１０
博多	１７,７９３	新倉敷	７,２８９
富山	１５,７６７	徳山	７,０６０
呉	１２,３１１	鳥取	５,５８９
小倉	１０,１１８	新下関	５,０１９

表３　JR 西日本管内の運輸取扱収入（上位 50 駅）[7]

■上位50駅の運輸取扱収入（平成24年度1日平均）　（単位：千円）

順位	駅名	収入額	順位	駅名	収入額
1	大阪	130,153	26	和歌山	13,282
2	広島	104,146	27	加古川	13,216
3	京都	89,043	28	倉敷	12,854
4	新大阪	85,962	29	神戸	11,849
5	岡山	85,357	30	尼崎	11,186
6	博多	64,580	31	北新地	10,759
7	新神戸	53,639	32	芦屋	10,566
8	姫路	43,825	33	山科	10,222
9	三ノ宮	38,998	34	垂水	10,067
10	福山	32,023	35	新今宮	9,906
11	天王寺	31,667	36	高岡	9,369
12	金沢	29,468	37	ＪＲ難波	9,056
13	京橋	29,284	38	住吉	8,791
14	小倉	26,722	39	新倉敷	8,429
15	新山口	21,418	40	王寺	8,218
16	高槻	20,615	41	近江八幡	8,191
17	福井	20,523	42	呉	7,927
18	富山	19,420	43	西宮	7,824
19	西明石	17,224	44	三田	7,768
20	明石	16,578	45	元町	7,726
21	徳山	15,991	46	新下関	7,655
22	草津	14,261	47	鳥取	7,646
23	茨木	14,221	48	摂津富田	7,637
24	関西空港	13,628	49	三原	7,620
25	鶴橋	13,340	50	宝塚	7,535

※記載金額は単位未満の端数を四捨五入して表示しています。

しており，この中に上位50駅の乗車人員（１日平均）や上位50駅の運輸取扱収入（１日平均）が示されている．

⑴　上位50駅の乗車人員（１日平均）

まず，上位50駅の乗車人員（１日平均，表１）をみると，１位は大阪駅で約41万人/日の乗車人員であり，次いで京都駅が約19万人，７位に広島駅の約７万人/日となっている．なお，京都駅については東海道新幹線・京都駅はJR東海の運営によるものであるため，京都駅での東海道新幹線の乗車人員はこのデータに含まれていない（在来線の乗車人員のみ．同様に博多駅や小倉駅は，在来線はJR九州の運営であるため，JR西日本分は山陽新幹線の乗車人員のみが対象となっている）．

表１に掲載されている上位50駅を見ると，その大部分が京阪神圏の駅であることがわかり，それ以外の駅は広島駅（７位），岡山駅（11位），金沢駅（48位）のみである．そのため，別途，各県の統計年鑑を用いて県庁所在地等の主要駅の乗車人員を整理したものが表２である．

これより福山駅は乗車人員が約２万人/日であり，和歌山，倉敷，富山など県庁所在都市クラスの乗車人員と同等であることがわかる．

⑵　上位50駅の運輸取扱収入（１日平均）

また，上位50駅の運輸取扱収入（１日平均，表３）をみると，１位は大阪駅で約１.３億円/日の運輸取扱収入であり，次いで広島駅が約１億円/日，京都駅が約9000万円/日で３位となっており，福山駅は約3200万円/日で10位となっている．上位10駅をみると，いずれも政令指定都市等の大都市の駅であり，福山駅は運輸取扱収入からみるとJR西日本管内では重要な位置にあることがわかる．

⑶　各駅の「客単価」

乗車人員（表１，表２）及び運輸取扱収入（表

表４　運輸取扱収入上位 10 駅の「客単価」

順位	駅　名	収入（円／人）
1	大　阪	￥３１５
2	広　島	￥1,４５６
3	京　都	￥４７０
4	新大阪	￥1,７２５
5	岡　山	￥1,４２４
6	博　多	￥3,６４４
7	新神戸	￥6,４３２
8	姫　路	￥９３２
9	三ノ宮	￥３２７
10	**福　山**	**￥1,６５９**

表５　主要駅の「客単価」

金　沢	￥１４４９	倉　敷	￥６８５
小　倉	￥２６４１	高　岡	￥１２４８
新山口	￥２８９０	新倉敷	￥１１５６
福　井	￥２１３７	呉	￥６４４
富　山	￥１２３２	新下関	￥１５２５
徳　山	￥２２６５	鳥　取	￥１３６８
和歌山	￥６９３		

３）より各駅の「客単価（乗車人員１人当たりの運輸取扱収入）」を計算することができる．その結果を表４及び表５に示す．

これより，新神戸駅と博多駅の客単価が著しく高いことがわかるが，これは両駅とも新幹線のみの乗車人員及び運輸取扱収入であることに起因すると考えられる．すなわち，（新幹線駅はなく）在来線のみの駅である大阪駅，京都駅，三ノ宮駅は近距離の利用客が多いことから，客単価が低くなっているものと考えられる．

一方，福山駅は，新幹線・在来線の両方が存する駅であるが，姫路駅・広島駅・岡山駅よりも客単価が高く，新大阪駅と同程度であることは新幹線利用客が多いため客単価が高くなっていると考察することができる（新山口駅や徳山駅も同様）．

以上，JR西日本の乗車人員等のデータを用いてJR福山駅の特徴を整理・分析してきたが，これより，JR福山駅は新幹線利用による乗車人員の割合が高く，域外（福山市外）との移動を行う旅客の割合が高いことが示唆された．

4.2　備後生活圏における広域的な人の移動状況

JR西日本のデータでは，駅間の乗客数（乗車駅と下車駅に関するＯＤ表，Origin-Destination Table）までは公表されていない．そこで，本研究では，国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」データを用いて都市間の移動状況を把握することとした．

全国幹線旅客純流動調査は，我が国の幹線交通機関における旅客流動の実態を定量的かつ網羅的に把握するものであり，輸送実績を整理する他調査とは異なり，個々の旅客に着目することでその旅行行動全体を捉えており，出発地・目的地，旅行目的や旅客属性が把握できる統計データである[(9)]．当該データは，以下に示す特徴を有している．

○全国を47都道府県及び207の生活圏ゾーンに区分しており，例えば広島県は広島・備北・備後の３つの生活圏に区分されている（図８）

図８　207生活圏のゾーン区分[9)]（中国地方）

○流動表（ゾーン間の移動人数）は，幹線交通機関（航空，鉄道，幹線旅客船，幹線バス，乗用車等）を利用して都道府県を越える旅客流動を調査対象としている．

○流動表は，主要な利用交通手段（幹線交通機関５種類：航空，鉄道，旅客船，幹線バス，乗用車等），及び旅行目的（４種類：仕事，観光，私用・帰省，その他）ごとに作成されており，通勤・通学は調査対象外となっている．

○流動表は平日と休日ごとに作成されている．

そこで，全国207生活圏の鉄道利用の流動表について，備後生活圏（構成市町：三原市，尾道市，福

表６　備後圏を目的地とする鉄道利用の移動（平日）

平日	鉄道利用		目的地：備後生活圏		
居住地	交通目的				
	仕事	観光	私用	その他	全目的
東京・神奈川・埼玉・千葉	842	52	256	37	1,187
岐阜・静岡・愛知・三重	330	11	45	0	386
京都・大阪・兵庫・滋賀・奈良	867	70	284	33	1,254
岡山	114	0	5	19	138
山口	65	40	73	0	178
福岡	117	21	1	0	139
その他	204	53	64	12	333
合計	2,539	247	728	101	3,615

居住地	交通目的				
	仕事	観光	私用	その他	全目的
東京・神奈川・埼玉・千葉	33.2	21.1	35.2	36.6	32.8
岐阜・静岡・愛知・三重	13.0	4.5	6.2	0.0	10.7
京都・大阪・兵庫・滋賀・奈良	34.1	28.3	39.0	32.7	34.7
岡山	4.5	0.0	0.7	18.8	3.8
山口	2.6	16.2	10.0	0.0	4.9
福岡	4.6	8.5	0.1	0.0	3.8
その他	8.0	21.5	8.8	11.9	9.2
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

表７　備後圏を目的地とする鉄道利用の移動（休日）

休日	鉄道利用		目的地：備後生活圏		
居住地	交通目的				
	仕事	観光	私用	その他	全目的
東京・神奈川・埼玉・千葉	233	286	626	46	1,191
岐阜・静岡・愛知・三重	228	73	114	4	419
京都・大阪・兵庫・滋賀・奈良	346	444	769	106	1,665
岡山	87	42	4	0	133
山口	6	85	98	0	189
福岡	91	33	108	12	244
その他	257	132	312	2	704
合計	1,248	1,095	2,031	170	4,545

居住地	交通目的				
	仕事	観光	私用	その他	全目的
東京・神奈川・埼玉・千葉	18.7	26.1	30.8	27.1	26.2
岐阜・静岡・愛知・三重	18.3	6.7	5.6	2.4	9.2
京都・大阪・兵庫・滋賀・奈良	27.7	40.5	37.9	62.4	36.6
岡山	7.0	3.8	0.2	0.0	2.9
山口	0.5	7.8	4.8	0.0	4.2
福岡	7.3	3.0	5.3	7.1	5.4
その他	20.6	12.1	15.4	1.2	15.5
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

山市，府中市，世羅町，神石高原町の４市２町）を目的地とするデータのみを抽出し，居住地別・交通目的別に集計したものが表６（平日）及び表７（休日）である．

まず表６（平日）の流動をみると，「仕事」を交通目的とした流動が全体の約70％（2539/3615=0.70）を占めており，「仕事」の約1/3（33.2％）は首都圏（東京・神奈川・埼玉・千葉の１都３県），約1/3（34.1％）は近畿圏（京都・大阪・兵庫・滋賀・奈良の２府３県）を居住地とする流動であることが明らかとなった．

また表７（休日）の流動をみると，里帰り，友人・知人や単身赴任の家族を訪問する等の「私用」を交通目的とした流動が全体の約45％（2031/4545=0.45）を占めており，「観光」や「仕事」目的よりも多いこと，「私用」目的の流動は平日と同様，約1/3（30.8％）が首都圏を，約1/3（37.9％）が近畿圏を居住地とする流動であることが明らかとなった．

以上のデータ整理・分析より，福山を含む備後生活圏では，平日は鉄道利用により「仕事」を目的とした流動が首都圏や近畿圏から多く集中すること，休日は鉄道利用により「私事」を目的とした流動が首都圏や近畿圏から多く集中すること，一方，「観光」を目的とした流動は，平日の「仕事」や休日の「私事」に比して少ないことが明らかとなった．

4.3　域外市場産業としての可能性と取り組みのあり方

本章の4.1節では，JR西日本の乗車人員等のデータによりJR福山駅の特徴を整理・分析し，JR福山駅の「客単価」が在来線のみの駅に比して高いことから新幹線利用による乗車人員が多く，域外（福山市外）へ移動する旅客が多いことが明らかとなった．

また，4.2節では，国土交通省による全国幹線旅客純流動調査のデータを用いて，福山市を含む備後生活圏における県間移動の特徴を整理・分析してきたが，平日は鉄道利用により「仕事」を目的とした

図９　ＭＩＣＥの意味と構成要素 (10)

流動が首都圏や近畿圏から多く集中すること，休日は鉄道利用により「私事」を目的とした流動が首都圏や近畿圏から多く集中すること，一方，「観光」を目的とした流動は，平日の「仕事」や休日の「私事」に比して少ないことが明らかとなった．

さて，観光の域外市場産業としての可能性を探る参考事例として，海外との観光交流を推進するＭＩＣＥの取り組みがある．ＭＩＣＥとは，企業等の会議（Meeting），企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel），国際機関・団体，学会等が行う国際会議（Convention），展示会・見本市，イベント（Exhibition/Event）の頭文字をとったものであり（図９），多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称であるが[10]，国際会議等の実施に際しては，多くの場合，会議終了後の翌日に視察・テクニカルツアーといったアフター・コンベンションが実施されている．従って，福山市へ「仕事」を目的としてきたビジネスマンに対しても「アフター・ビジネスとしての観光」を提案し，仕事だけでなく，新しい福山市の魅力を発見してもらうことで，福山市への訪問（出張）をエンジョイしてもらうことが可能であると考えられる．

以上の分析・考察の結果より，福山市の観光における域外市場産業としての可能性は，首都圏や近畿圏等からの県間移動者が多く存することから，これらの人々を対象とした観光を提案することで，域外市場産業としての観光が成立しうることが考えられる．すなわち，「観光」目的による県間移動者のみならず，平日に多い「仕事」目的の県間移動者に対してはアフター・ビジネスとしての観光を提供すること，休日に多い「私事」目的の県間移動者に対しては福山市内の身近な観光を行ってもらう提案をすることで，域外市場産業としての観光が，より活性化すると想定される．

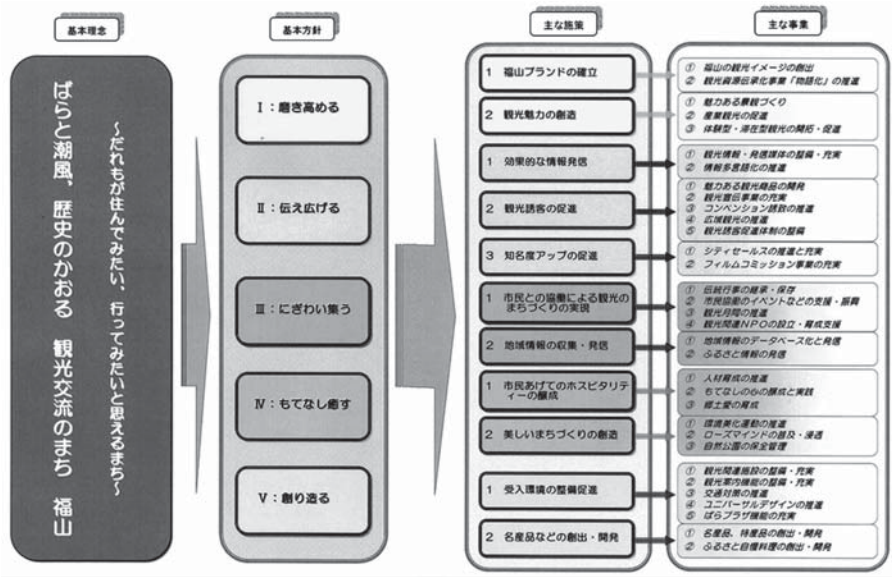

図10　福山市観光振興ビジョンの施策体系[3]

5　おわりに：次期「福山市観光振興ビジョン」策定に向けた提案

福山市羽田皓市長は，2015（平成27）年第１回定例市議会の冒頭に行われた，新年度の市政運営の基本方針（市長総体説明）において，福山市の未来を拓くために人や企業を引き付けられる魅力を磨き上げることの重要性，教育環境・子育て環境の充実も併せた暮らしやすさの向上について発言し，「福山暮らし」をＰＲする情報誌を作成し，首都圏等で移住を希望する人へ積極的に情報発信を行うこと，経済循環や地域社会全体で子どもの育ちを支援する仕組みを構築することにより「豊かさが実感でき，いつまでも住み続けたい備後圏域」づくりや，市民が夢と希望をもてる，だれもが心豊かに暮らせるためのまちづくりに全力で取り組む，旨の発言をしている[(11)].

一方，本研究の第３章では，福山市の観光の特徴について整理・分析し，福山市における観光客数の約半分は「福山市民が観光客である」という域内市場産業としての観光の実態を明らかにした.

羽田市長が市長総体説明で述べられている「豊かさが実感でき，いつまでも住み続けたい」という都市の姿は，教育・子育て環境の充実とともに，余暇を楽しめる身近な観光が充実していることも重要な要素であると考えられるため，次期「福山市観光振興ビジョン」では，現在のビジョンでは明確に記載されていない『域内市場産業としての観光の充実』について明記すべきであると考える.

また，域外市場産業としての観光については，現行の「福山市観光振興ビジョン（図10）」においても鞆の浦等の観光地に域外からの観光客を誘致する取り組み等について記載されているが，これら取り組みとともに，「観光」目的による県間移動者のみならず，平日に多い「仕事」目的の県間移動者に対してはアフター・ビジネスをターゲットとした観光，休日に多い「私事」目的の県間移動者に対する福山市内の身近な観光など，域外市場産業としての観光客のターゲット層についてビジョンに記載し，福山市を訪れる『人の移動』を考慮した観光振興ビジョンづくりが必要であると考える.

＊　　＊　　＊

本稿は，平成26年７月30日に開催された日本交通政策研究会平成26年度共同研究プロジェクト研究会（主査：広島大学 藤原章正教授，於：広島大学），及び平成26年10月25日に開催された広島工業大学地域連携・貢献講座（広島工業大学と廿日市市との包括的連携協力事業）「歴史的市街地における観光学研究センター」プロジェクト研究成果発信／宮島・土曜講座 2014第５回講座，及び日本計画行政学会・第30回中国支部大会研究報告会（2015年４月25日，於：山口大学）にて口頭発表した内容の一部をもとに作成したものである.

また，本研究は，福山市立大学 2015年度教員研究費（基盤）の成果の一部である.

参考文献

（1）運輸省（1965）「昭和39年度 運輸白書」
http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa39/index.html
（2）観光庁ホームページ「観光立国推進基本法」
http://www.mlit.go.jp/kankocho/kankorikkoku/kihonhou.html
（3）福山市ホームページ「福山市観光振興ビジョン」
http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/kanko/2650.html
（4）岩波書店「広辞苑 第６版」
（5）広島県「平成25(2013)年 広島県観光客数の動向」
http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/78/25doukou.html
（6）経済産業省ホームページ「地域経済分析の枠組み」
http://www.meti.go.jp/committee/materials/downloadfiles/g41203a06j.pdf

（7） 西日本旅客鉄道株式会社ホームページ「データで見るＪＲ西日本2013」
http://www.westjr.co.jp/company/issue/data/
（8） 各県・統計年鑑
（9） 国土交通省「第５回(2010年度) 全国幹線旅客純流動調査」平成25年３月
http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo23_hh_000036.html
（10）観光庁ホームページ「ＭＩＣＥの開催・誘致の推進」
http://www.mlit.go.jp/kankocho/shisaku/kokusai/mice.html
（11）福山市ホームページ「平成27年第1回定例市議会 市長総体説明」
http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/soshiki/kikaku/40007.html

A Study on the tourism present situation in Fukuyama City, and the efforts about the market outside the region of Fukuyama City tourism

Kazunari WATANABE

Based on the Tourism Nation Promotion Basic Law (enacted in 2006), local governments are formulate the "tourism promotion vision", which shows the basic policy of tourism industry such as tour promotion and regional development. This study analyze the current state of tourism in Fukuyama City, using statistical data such as "Trends of tourists in Hiroshima Prefecture", at first. And, this study was discussed the feature of tourism in Fukuyama City, from the viewpoint of "tourism as the market outside the region", which is shown in the framework of the Regional Economic Analysis.

In addition, this study discuss the possibility on the market outside the region of Fukuyama City tourism, by using the statistical data, such as the national passenger flow situation and JR Fukuyama Station ride personnel. Finally, based on the results of these analyze, this study propose efforts matters towards the next "Fukuyama Tourism Promotion Vision".

Keywords : tourism, market outside the region, market inside the region, Fukuyama City

DOI : 10.15096 / UrbanManagement.0805