

観光・人流政策風土記（4）～北陸・東海編～

寺 前 秀 一

Topographical record of Tourism Policy (4)

Shuichi TERAMAE

I 佐伯宗義の考えた人流・観光

1 観光は地域の個性の発揮

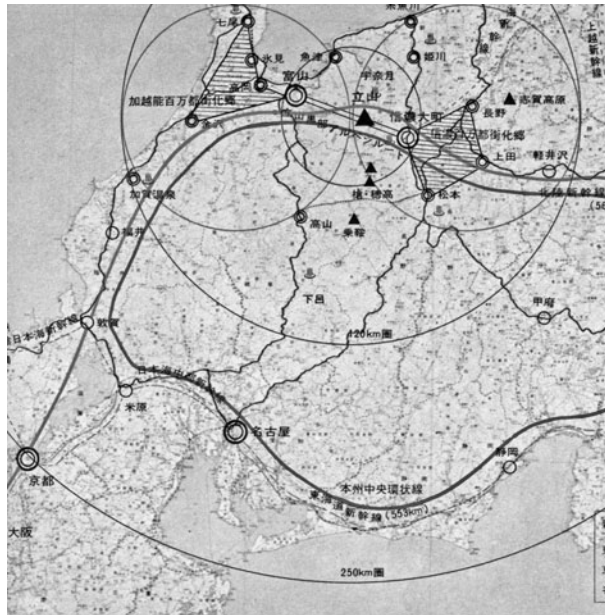
観光基本法が観光立国推進基本法に全面改正された最大の法律的意義は、地方自治体は国の観光政策に準じなければならないとする中央集権的規定の削除であった¹⁾。中央集権的規定の問題は富山地鉄社長・衆議院議員佐伯宗義²⁾により観光基本法制定時から指摘されていた。佐伯宗義(1965)は「観光基本法という法律が何かの意義のあるものであるかということ、私は非常に疑問に思う。従って農業基本法にいたしましても、中小企業基本法にいたしましても、実はみんな反対してきた」「たとえば日本における代表的な史跡名勝地としましての京都市自らがどうしたら固有の特徴を發揮できるか、これは国などに考えてもらっては困るのです。そういうことから考えてみますと、この観光基本法というものは、むしろ私にいわせると観光国家統制的なおおいがする。観光事業の本質は地域社会における個性の發揮なんですね。個性・特殊性というものは国家から離れて存在するものである。特にこの法律の重大なる矛盾は、第三条における地方公共団体が、国の施策に準じて施策を施さなければならないということを書いています」と発言し、観光基本法の抱える問題点を指摘している³⁾。司馬遼太郎⁴⁾やアレックス・カー⁵⁾に先立つこと30～40年前に既に京都、奈良等の開発に警告を發し「観光とは何ぞや、各々の持てる個性である、こういうように考えますれば、京都は私は工場はいらないと思うんで、京都の持てる史跡、京都との市民の性格、それが大きく事業を引き伸ばしていくというように思われるんです。」「奈良県を半分にして法隆寺から以南、それから京都にかけまして滋賀を一体にして、ここは日本の歴史的な田園都市しよう、後は大阪によせる、という観点に立ったような地域概念ですね。これは一番大きな観光のもとにおいてこれらのものを国家が大きく考がえにゃならないと私は感ずるんです。」³⁾と発言している。

2 黒部アルペンルート

佐伯宗義は観光に関する理念を論述してただけではなく、黒部アルペンルートの創設者であり、観光事業の実践者でもあった。黒四ダム堰堤通路、工専用通路の一般通路化を主張し、実現した。

東京に近い長野県側だけの開発で終了することを警戒した結果でもある。富山地方鉄道五十年史によれば「後立山連峰の通路は富山県側と同時に貫通するにあらざれば、一般通路として開放してはならないとし、県議会に迫ったので、ここに昭和 35 年富山県当局は思い腰をしぶしぶ上げて、自ら音頭をとり、立山黒部友峰開発株式会社 (TKA) の設立を図ったのである。・・・表立山連峰と一貫して解放するにあらざれば、後立山連峰の工事用通路を一般に開放してはならないとして・・・関西電力はこの工事用道路に、一般道路上のトロリーバスを通行せしめる運輸省の認可を受けるに至ったのである」と記述している。

資料 1 佐伯宗義の考えた北陸新幹線



黒部アルペンルートは鉄道の生きた博物館である。鉄道、無軌条電車、索道、鋼索鉄道といったあらゆるタイプの鉄道が経験できる。輸送能力、乗車定員は標高があがるにつけ減少するから、ハイシーズンには山頂付近では必ず渋滞する構造であり、黒部アルペンルートの人流情報の管理による円滑な運営が必要であろう。

地方空港に韓国や中国、台湾との国際線が乗り入れるようになってから、これらの国々からの観光客が目立つようになった。主要観光地である立山黒部アルペンルートへの外国人客の入込数も、台湾人観光客が、2004 年度が 4 万人 (全外国人で 4 万 6 千人) であったのに対し、2005 年度は 6 万 4 千人 (全外国人で 7 万 4 千人) に拡大するなど、大幅に増加し⁶⁾、日本を代表する観光資源となっているのである。観光が地域の個性の発揮であるとするならば、欧州のアルプス山脈に由来する「アルペン」という呼称もそろそろ再考すべきであろう。

表２ 黒部アルペンルート入込客数の推移

(万人)

年	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
入込客数	110.4	106.6	113.8	105.9	104.1	112.6	103.8	101.6	102.3	95.5

注 立山黒部貫光資料

3 北陸新幹線の着工順位

明治時代の土木技術では鉄道は三国峠を越えることができなかったから、信越本線が建設され、長野経由で東京と新潟が結ばれた。上越新幹線が検討された時、再び三国峠を掘り進むか、長野回りで結ぶか検討の余地があったはずであるが、国鉄土木技術陣は巨額の追加建設費をかけて大清水トンネルを掘り進んだ。国鉄民営化の象徴であるとされるガーラ湯沢のスキー場も大清水の清涼飲料水もこの工事がなければ生まれなかった。佐伯宗義は長野経由を主張した。佐伯宗義の主張が通れば北陸新幹線は既に出来上がっていたはずであり、2014年問題は発生しなかったのである⁷⁾。長野オリンピック時に軽井沢・長野間はスーパー特急方式からフル企画新幹線に変更されたから、富山地方鉄道五十年史は「当時の政府は、上越新幹線という無用の長物をつくって、悔いを千載に残してしまったのである。何故ならば、長野から新潟、富山と分ければ問題は解決していたからである。この長野からの分岐によって、新潟へは精々10分程度長くかかる程度ですむのである」とわざわざ記述しているのである。

II 北陸新幹線と観光地域づくり

これまで地域開発の起爆剤として新幹線が期待されてきたが、近年では必ずしも歓迎一辺倒ではない。山形新幹線の延伸による、駅舎の維持費用と債務負担が人口4万人の新庄市の財政を圧迫した⁷⁾。並行在来線の第三セクター化も自治体の財政負担を増加させた。費用対効果の認識の先送りである。このように自治体の財政悪化を背景に新幹線建設に伴う地元負担額をめぐる論議が巻き起こっている⁸⁾が、それ以上にストロー現象が懸念されるようになって来た。

1 ストロー現象の発生

1997年以降、長野新幹線と上信越自動車道の開通により関東地方と長野県の所要時間が著しく短縮され、長野の地方事務所を廃止する企業が相次ぐなど著しいストロー現象が見られる。秋田県には秋田新幹線が開通し、また、青森県南部地方の八戸駅まで東北新幹線が延伸した。これらの結節点となる盛岡駅の所在する盛岡市への事務所の統合が多くなっている。甲府盆地一帯はかつて陸の孤島といわれたが1970年頃から中央本線の高速化や中央自動車道の開通により特急列車と中央高速バスとの競争が激化、本数増発や運賃・料金値下げを繰り返したため容易に東京方面へ行けるようになり、多くの店舗が閉鎖・撤退し、特に甲府駅周辺の商店街は壊滅的打撃を受けてシャッター通り化した。近年はその影響が企業や工場にまで波及し工場撤退が相次いでいる。

高速道路乗用車料金の大幅値下げ、超低廉化は、競争交通機関に深刻な影響を与えているが、当然ストロー現象も加速する。マクロでの景気浮揚策にはなるが、買物行動にも影響を及ぼすから、都市間競争が激化する。新幹線・高速道路の整備による一日交通圏の拡大の真の結果である。シャッ

ター通りとなるかコンパクトシティとなるかにつき、高速道路料金の超低廉化が追い討ちをかけることとなった。

2 対応策としての観光まちづくり構想

北陸新幹線が開業し人口四千万人を超える首都圏と直結することによるストロー現象への警戒感が沿線各都市の議会答弁においてあらわれている。ストロー現象回避策等として沿線自治体では、大都市圏から地方へ来訪者を呼び込むための施策として観光に着目し、拠点として新幹線駅を位置づけ、新駅周辺整備計画検討委員会を設けて観光街づくりを検討すると答弁するパターンが普及している⁹⁾。2005年3月3日富山県議会本会議において富山県知事は北陸新幹線が整備されると「消費活動が東京を初め大都市へ流れやすくなるストロー現象が懸念」されるとして「未来とやま戦略会議」設け「未来とやま戦略アクションプラン」を策定するとしている。2008年2月27日の本会議においても東海北陸自動車道の全線開通、北陸新幹線の開業により、交通の利便性が飛躍的に高まる一方で、地域間競争の激化や、いわゆるストロー現象の発生も懸念されるとしている。

東京圏との適度な距離感のある金沢¹⁰⁾は余裕があるが、その他の都市は首都圏のみならず金沢への第二のストロー現象をも警戒せざるを得なくなってきている。北陸地方を統括する国や民間企業の出先機関が多い金沢市は北陸地方最大の商業都市でもあり、最近は大規模ショッピングセンターやブランドショップも多く出店していることから、富山、福井からの集客力は最近目覚ましいものがある。富山のマスコミも金沢フォーラス開業の特集を組むほどであり、富山における金沢の影響力は次第に強くなっている。2005年9月16日石川県議会本会議において石川県知事はストロー現象につき「いたずらに恐れおののくということであってもいけないというふうにも思うわけがあります。むしろ本県の高い観光魅力などを利点として、自信を持って振興方策に取り組んでいく必要がある」と答弁し2007年6月15日には「首都圏のみならず長野との間も時間距離にして一時間ということになるわけでありますから、そういった沿線地域からの誘客を図っていく」と答弁し、2009年3月4日には「企画振興部に新幹線・交通対策監を置きまして、さらには部局横断のSTEP 21 推進本部をも設置をして全庁挙げて取り組む体制を強化」と答えている。2007年6月15日石川県議会において石川県知事は、北陸新幹線は「東京―長野間がそのまま運行された場合でいえば一年で一千二百万席という現在の小松―羽田便の四倍に相当する大量輸送機能を有する交通機関」であり、石川県の人が首都圏に行く場合の航空機と鉄道の利用率(7対3)が、新幹線開業によって3対7または2対8に逆転すると答弁し、「能登空港、小松空港、金沢駅間の利便性を高めて広域観光につなげるべきだ」としているが、そのためには観光二次交通対策が必須である。

3 観光二次交通対策の重要性の増大～観光と公共交通との融合～

北陸本線は赤字である¹¹⁾。従って観光需要を喚起する必要があり、JR西日本は駅を起点に、タクシーを使って観光する割安な周遊プラン「駅から観タクン」を販売している¹²⁾。2014年開業予定の北陸新幹線に期待される効果も東京圏からの観光を中心に考えられるところから、優等列車の走行が廃止される北陸本線は、新幹線駅の設置されない地域の通勤通学としての役割が中心と

なるはずである。この並行在来線存廃問題は長野新幹線開業後しなの鉄道の経営問題として顕在化した¹³⁾、九州新幹線においては沿線自治体には在来線存廃の対応振りに異なるところが発生した。長野～金沢間のみならず北陸新幹線の金沢以西延伸においても、第三セクター化を含めた北陸本線の存廃をめぐる、自動車交通との比較における費用対効果分析が真剣に必要とされるはずであり、沿線地方公共団体は鉄道存続に関する地方財源の使途について住民に対する十分な説明が必要となるろう。

東京都 23 区内のコミュニティバス¹⁴⁾は、結果的に地理不案内な観光客にも利用しやすいものである。金沢ふらっとバスも「路線バスが通れない狭い路地にもバスを」「高齢者のための足がほしい」などという市民の声を受け、1999年に金沢市が導入した循環バスであるものの、目立つ車体等から観光客にも利用しやすいものとなっている。民間旅客運送会社に運行を依頼し、運賃収入の不足分と車両やバス停などの設置費用を金沢市が負担している。しかしながら利用者は2004年度の約71万人をピークに減少している。当局は「ある程度の市の負担はバス導入時から想定しており赤字とは考えない」とするものの、運行業者への負担金も年々増え2008年度は6450万円になっている。

金沢市内には民間会社バスによる市内観光周遊コースも存在する。東京都23区のコミュニティバスは関東一円を対象とした定期観光バスを運行するはとバスとの住み分けが可能であるが、運行エリアにおける金沢市のウェイトが高い北陸鉄道等の民間旅客運送会社と金沢ふらっとバスとの住み分けには厳しいものがあり、民間旅客運送会社は高速道路料金の低廉化にあわせて加賀温泉等を対象とした観光周遊コースの強化にも努めることが期待される。

富山県においては県内で開催される学会や会議・大会等のコンベンションに参加するために県外から来県した者が、タクシーを利用して県内観光をする場合に、その料金を半額にするコンベンションタクシー助成試行制度を2008年7月から2010年3月まで実施している。観光客の少グループ化に対応した興味ある施策である。また、富山県は、観光を切り口とした地域づくりを活性化させるとともに観光地の集客力の向上を図るため、「とやま滞在・体験型観光モデル事業助成制度」を実施している。新幹線開業後のストロー現象への危機感のあらわれであろう。

4 加賀温泉バスの経営状況

1993年加賀温泉バス(株)は、北陸鉄道(株)から乗合路線の移管を受けて分会社として発足した。金沢都心部の路線収益により地方部の過疎路線（加賀地区の場合約1億5千万円の赤字）を維持するというそれまでの内部補助制度が限界に達したからである。分社は当初順調にスタートしたが、その後の乗客減により1998年度から赤字に陥り、貸切事業による内部補填も効を奏しなかった。2002年道路運送法の改正（需給調整規定の廃止）を契機として、国の補助は、広域・幹線的路線に限定され、それ以外の生活路線について、石川県は市町村の協調補助を前提とした新制度を発足させた。加賀市が補助の継続を行なわなかったことから石川県の補助もなくなり、加賀温泉バス(株)は2008年に赤字8路線を廃止せざるを得なかった¹⁵⁾。

2014年北陸新幹線金沢開業後の加賀温泉にとって、東京圏の窓口は小松空港、北陸本線（在来線）加賀温泉駅から北陸新幹線金沢駅にシフトする可能性が高い。東京圏の観光客からみた加賀温泉は金沢駅からの二次交通圏内に存在するものと映る。新幹線の着発にあわせた路線バス、乗合タクシー、送迎バス等の自動車交通サービスネットワークの確立が必須であり、東京圏からの観光と地域住民への公共交通の融合が検討の前提となろう。そのためには地域の中核となる人流企業が必要である。

Ⅲ 第二の十河信二とリニア新幹線

1 東京圏と関西圏間の輸送需要

東京都・大阪府間のJRと航空機の旅客シェアをみると、1995年度84：16、2000年度72：28、2005年度65：35であり、徐々にJRのウェイトが低下している。東京圏と関西圏間のシェアで比較（表3）してもその基調は変わらない。このためJR東海は輸送力増強をはかり2003年秋に950億円かけて品川新駅を完成させた。この結果、6860億円をかけた東海道新幹線の270キロ化の完成（のぞみの1時間7本化）を可能とさせた。

東京圏・関西圏間の輸送需要は利用料金水準の影響を受けるはずであり、国鉄長期債務の負担を負うJR東海はその分（コストの3割程度）航空輸送に対してハンディを負っている。その一方高速道路料金の無料化・超低廉化が実施されれば、航空から新幹線、新幹線から道路交通へのシフトが発生し、東京圏・関西圏間の輸送構造は大きく影響を受ける。

リニア新幹線への潜在需要は東京圏・関西圏間の現状の航空輸送量を見ればわかる。それどころか、都心部から離れた空港が中心である岡山、広島等の航空需要も潜在需要として視野に入ってくる。台湾で新幹線鉄道により発生した国内航空路線の大幅撤退が「2025年問題」として日本でも発生する。リニア新幹線が完成すれば、東京圏の鉄道ネットワークのあり方のみならず、東京・名古屋間の在来新幹線の活用法（フリーゲージトレイン等）や北陸新幹線等の在来新幹線の路線計画にまで影響するであろう。なお、リニア新幹線の経路をめぐって長野市を経由する案が地元関係者からの提案として報道されているが、平成の鍋蔓線¹⁶⁾との批判は避けられないであろう。

表3 東京圏・関西圏間のシェアと輸送量

(千人)

年度	シェア	JR	航空	合計
1995	89：11	31,797	3,851	35,648
2000	82：18	32,120	7,015	39,135
2001	81：19	33,268	7,637	40,905
2002	81：19	32,478	7,842	40,320
2003	80：20	33,128	8,109	41,237
2004	80：20	33,864	8,448	42,312
2005	80：20	35,197	8,793	43,990

注 東京圏（埼玉、千葉、東京、神奈川） 関西圏（京都、大阪、兵庫、奈良）

2 リニア新幹線の展望

東海道新幹線計画の際には、狭軌併設線増案（東海道線と並行して在来線と同規格の狭軌の鉄道を増設）が相当強かったものの、税金投入までは発想しなかった。公共事業に慣れ親しんだマスコミは「自己負担でリニア建設を決めた理由」を問いただし、東海道新幹線どころか山陽新幹線¹⁷⁾建設にも税金は投入されていないことをすっかり忘れていた。狭軌併設線増案によれば、線路が汎用性を持つと同時に、完成した部分から逐次活用できるはずであったが、市街地化した地域の用地買収は困難であった。広軌別線案は膨大な財政的・人的資源を集中投下する賭けと見られ、官僚的決断にはなじまなかったが、それを突破したのが十河総裁、島技師長のリーダーシップであったことは歴史的评价となりつつある。東海道線の線増であるとの位置づけで鉄道敷設法改正を回避し、慎重に行政手続きを進めた。しかし二人の晴れ姿は開業式典にはなかった¹⁸⁾。東海道新幹線は政府助成をうけないどころか赤字ローカル線や赤字貨物鉄道を支えた。予想以上の経済成長、コンピュータ技術の進展等の幸運にも恵まれた。建設・開業から約50年を経過し、第五次全国総合開発計画でも課題とされた社会資本の更新投資が目前に来ている。大規模なメンテナンスが必要となるところから、JR東海は自己資金によりリニア新幹線を2025年に開通させることを計画している。我が国の大動脈を二重系化することができ、副次的に東海地震対策等も期待できる。人口増加時代の在来線の輸送力逼迫から構想された現在の東海道新幹線とここが異なる。

リニア新幹線構想は見通しが甘く猪突猛進とする意見¹⁹⁾もある。マスコミは「葛西が引退した後、計画を白紙に戻せばいい」といった議論すらあると報道²⁰⁾しているが、歴史が繰り返すには早すぎる報道である。やはり第二の十河信二を必要とするのであろうか。

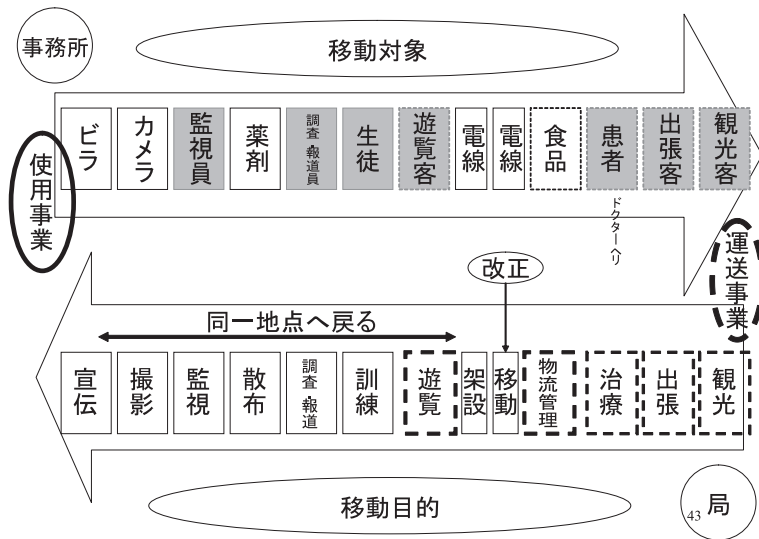
戦後の土地住宅施策等により、大都市周辺部に張り付いた人口増加が航空機騒音問題として現れることとなったが、幸い、羽田、伊丹、小牧、板付等は何とか現在でも都心周辺部に立地する。リニア新幹線が国内航空需要の減少をもたらしても、周辺国の経済成長を前提に、余裕の出来た空港発着枠を活用した近距離国際線ビジネスが想定できる。まさにアジアゲートウェイ構想である。更に航空会社は生き残りをかけて横田飛行場の活用を叫ぶようになるであろう。対等な日米関係の具現化策と認識されれば可能性が高くなる。横田飛行場（空域も含む）が北関東の一日交通圏の中心になれば、八高線と結ばれる高崎も、人流関連のビジネスチャンスが増大する。オープン・スカイ政策、カボタージュ問題も課題となる²¹⁾が、日本の周辺諸国も海外旅行が当たり前の所得水準になっているから、利用者主体で考えざるを得なくなる。旅主社会形成のためには避けては通れないはずである。

IV 地方空港及びその路線の発展・維持構造

1 離島航空等に対する需要の増大

地方空港が多い地域は北海道、東京都、長崎県、鹿児島県、沖縄県である。これ等の地域に共通するのは離島路線等が多いということであり、国民生活の向上により地域住民の本土への足の確保が船舶から航空輸送に需要がシフトしたことが地方空港を必要とさせた（この点北陸東海地域にお

図4 運送事業と使用事業



いては地方空港への需要は後発的であり、その分域外客の需要を当てにせざるを得ないものとなっている。)。これ等の離島等の輸送需要は量的に小規模であるところから、規制緩和前の航空法のもとにおいては不定期航空運送事業の定期的運航（二地点間旅客運送）という便法が取られていた。

従前、航空法は定期運送事業を中心として組み立てられており、不定期運送事業は定期運送事業に影響を与えないように周遊等を前提として認められることとなっていた。しかい不定期路線は需要が少なく採算的に成立しなかったため、ビジネス旅客輸送を含めて観光客を輸送することで二地点間旅客輸送が認められることとなった。1968年二地点間旅客輸送の条件が設けられ、二地点間旅客輸送（貨物輸送および反復継続性を有しない貸切輸送を除く）の実施については、航空局長の承認を受けることになった。その後採算的に成立しない近距離の離島への航空輸送需要に応える必要に迫られ、1977年航空局は離島三路線の二地点間旅客輸送を認めた。さらに1983年二地点間旅客輸送実施の要件を緩和した。なお、規制緩和の結果地方空港発着の航空路線への参入は容易になったが、規制緩和の結果競争も激化し、全体として地方路線の経営の維持が困難になった面もある。

定期航空運送事業と不定期航空運送事業の区分は、2000年に実施された航空法の規制緩和により消滅したが、航空運送事業と航空機利用事業の区分は存続している。航空機使用事業は、漁業監視、薬剤散布、航空測量等のため航空機を使用して行なう事業として範疇化されている。航空機を使用して行なう調査は使用事業とされ、航空機による遊覧飛行は航空旅客運送事業とする現行航空法制度は、航空機を利用している者の主観（調査、遊覧）による危うさを内包している。

2 コミュータ航空の夢と挫折

航空輸送の発達により、離島航空の枠を脱した小型機を中心としたものとして通勤航空²²⁾が認識されるようになってきた。

1987年に広島空港・松山空港・大分空港の各空港を結ぶ三角形の航空路線が就航し、西瀬戸エアリンクと称され通勤航空として注目を浴びた。西瀬戸地域は、第四次全国総合開発計画におけるインターブロック交流圏形成の整備地域として中国・四国・九州の相互交流促進の期待が寄せられた。西瀬戸エアリンクは、地方都市間の新しい交通手段として、他の交通機関利用者からの転換需要を獲得できるか、又観光やビジネスなどの地域間交流の新規誘発需要を掘り起こすことが出来るかが注目され、関係地域や航空業界の期待を背負い、朝日航空²³⁾により運航されたが、広島-松山では他の交通手段に対し優位に立てず、広島-大分、大分-松山には元々人的・経済的交流がほとんどなかったことから誘発需要も掘り起こせず、航路は順次休止し、運航主体も変更される等の曲折を経て廃止された。当然ながら地元の甘い「期待」だけではなく、しっかりとした需要見込みがなければ成り立たないことが改めて確認され、高い就航率が確保される機材の導入が不可欠であることもその後強く認識されるようになった。

3 公共事業としての地方空港の整備需要

地方空港の整備は空港整備特別会計の補助金により進展していった。空港整備特別会計はその収入のほとんどが航空利用者からのもの（航空機燃料税、着陸料等）であったが、年間300億円程度一般会計から資金（いわゆる「真水」）が繰入れられていたから、毎年300億程度は地方空港整備に充当されてもおかしくはなかった。航空輸送需要の増大により、地方公共団体も地方空港の整備を重要施策へと格上げするようになり、空港整備特別会計予算でも毎年度3箇所程度地方空港関連の新規事業²⁴⁾が認められていた。ジェット機就航のための滑走路延長等は、騒音問題を回避する必要性や域内の地域バランスの調整等から、都心部から離れた地域に空港の位置が変更されたものの（大分、長崎、秋田、鹿児島、広島等）、新幹線との競争関係において立地条件が不利に働くことまでは強く認識されなかった。プロペラ機対応の1200メートル滑走路しか存在しない福井空港²⁵⁾は、ジェット化のための2000メートル滑走路延長が検討されたが、騒音問題を政治問題化する住民の反対にあい事業化されなかった。新設空港としては、福島、庄内、能登、富山、静岡等が実施されたが、びわこ空港は騒音問題等地理理解が完全に得られる状況には至らず構想段階で断念された。今日の段階では騒音問題というよりも空港経営問題として賢明な判断と認識されるであろう。

農道空港とは、1988年に始まった農林水産省の農道離着陸場整備事業により、農道を拡幅してつくった場外離着陸場である。この農道離着陸場整備事業は1997年に経済社会情勢の変化等を理由に廃止された。結果的に建設された8ヶ所すべての農道空港が赤字となり、地元自治体の補助金などで細々と運営されている。本来の目的での使用が伸び悩むなか、ヘリコプターや小型機による遊覧飛行、モーターグライダーやスカイダイビング等のスカイスポーツの利用が模索されている。

弟子屈町が町営の弟子屈飛行場を廃止した。摩周湖や釧路湿原の上空を回る夏の遊覧飛行のため1970年に開港したが、2007年度の利用客は170人とどまっていた。テロ対策で飛行場の施設基準が厳しくなり、金属探知機やゲートの設置など約2億円の設備投資が必要になったことが廃止

の決め手になった。国や地方公共団体が管理する空港が廃止になるのは初めてであった。

4 地方空港の費用対効果への関心の高まり

(1) ターミナルビルの合築

航空需要が少ないと予想された能登空港では、運営経費を節減するため様々な工夫が講じられている。国内初めての試みとして空港ターミナルビルと石川県庁奥能登総合事務所等の行政施設との合築方式が採用された。合築方式は国鉄時代に地方公共団体が国鉄への財政支援が制度上禁止されていたことから赤字ローカル線維持のため活用されたことから発展した方式であり（例：夕張市民会館と夕張鉄道夕張本町駅と合築）、利用者数が少ないと考えられる地方空港には適切な方式であるが、今日では行政や鉄道事業者が過大な費用を負担しないよう大規模商業施設と鉄道地下駅の合築（横浜市のみなとみらい駅）まで工夫されるようになってきている。なお、この合築方式も適切な手続きを踏まないと政治問題化²⁶⁾する。

(2) 搭乗率保証制度

地方生活路線の維持のための空港使用料等の減免、赤字補てん、沖縄振興等特定政策目的達成のための空港使用料の減免等の施策がこれまでも実施されてきたが、地方自治体自身が投資した地方空港自体の需要喚起を行う政治的必要性から、航空会社に対して路線維持のための特別措置が行われるようになってきた。その嚆矢が石川県が開始した能登空港の搭乗率保証制度である。

能登空港開港前、羽田・能登便につき利用者数を見極めたい航空会社と運行利便性を高めたい地元自治体の間で便数をめぐる論議があった。そこで、年間平均搭乗率が70%未満の場合は県と地元自治体が航空会社に2億円まで損失を補填する、全国初の「搭乗率保証制度」が考え出された。逆に目標以上の利益が得られた場合は、地元に戻元すること（2年目から上限2億円）とした（機体の変更等で目標搭乗率を適宜変更）。開港3年目からは、特別枠が設けられ、特別枠内の搭乗率であれば、搭乗率を満たせなかった場合の補填金もしくは満たせた場合の航空会社の協力金を双方支払わないこととした。その特別枠の範囲も拡大されることにより通常のビジネスに近くなってきた。

表5 能登空港羽田便の搭乗率の推移

経過年	目標搭乗率 (%)	登場者数 (人)	平均搭乗率 (%)	備考
1	70	151196	79.5	
2	63	155623	64.6	機体大型化 (126 → 170 人)
3	64	160052	66.5	特別枠 63 ~ 65%。2005 年 4 月から機体小型化 (170 人 → 166 人)
4	62	150945	65.1	特別枠 58 ~ 66%
5	62	158558	65.4	
6	62	150365	62.3 (速報値)	

注 経過年は7月7日から翌年7月6日までの期間

静岡県は富士山静岡空港の開港に当たり能登空港の試みを参考にし、日本航空福岡線（朝、昼、夕の1日3往復）に限り搭乗率保証制度を導入し、年間平均搭乗率が70%を下回った場合、県は

日本航空に運航支援金として片道1席当たり1万5800円を支払うこととした。あわせて夜間駐機費用の一部も負担することとしている。搭乗率保証制度の適用がない全日空沖縄便については着陸料の減免措置を講じている。富士山静岡空港をめぐる県民からは厳しい批判があり、開港後就任した川勝平太静岡県知事は日本航空に対し搭乗率保証の廃止の申し入れを行なった。しかしながら、不採算路線に対する政策的整合性が取れたものではなく、逆に日本航空は事業の再建計画を図る中で静岡空港からの撤退を計画している。

表6 能登空港と富士山静岡空港の比較

比較項目	能登空港	富士山静岡空港
開港年	2003年	2009年
総事業費	243億円	約1900億円
空港ビル	合築方式	指定管理者制度
搭乗率保証	東京便につき双務的に実施	福岡便につき片務的に実施
アクセス	和倉温泉まで乗合タクシー 1300円	静岡駅から定額協定料金 8500円
周辺企業立地等	日本航空学園の進出	新幹線新駅構想

(3) 空港アクセスの工夫

航空輸送の大衆化とともに空港アクセスが重要施策となっている。能登空港では地元住民対策として無料駐車場の整備はもとより、域外客対策として低廉な乗合タクシー制度が導入されている。

富士山静岡空港の鉄道最寄駅は金谷駅である（直線距離で静岡空港から約6km）。静岡空港直下を東海道新幹線が通過しているため新幹線新駅を空港に併設するアイデアがだされたが、JR東海側は消極的である。開港後知事となった川勝平太知事のもと、「静岡空港の魅力を高める有識者会議」が行われ中期課題として新幹線新駅の実現が求められたものの、リニア新幹線開業後でしか実現性はないであろう。

表7 自治体管理地方空港の収支状況等

(百万円)

	2006年度	2007年度	航空会社への支援	利用促進策
能登空港	▲187*	▲217*	—	12
旭川空港	▲165	▲82	282	1
秋田空港	29	▲56	14	—
山口宇部空港	▲57	▲7	0	1.9
花巻空港	▲322	▲300	73	16
大館能代空港	▲313	▲333	—	8
富山空港	11	39	268	126
名古屋空港	95	▲3	133	3
神戸空港	424	397	300	—
鳥取空港	▲175	▲190	0.6	2.5
石見空港	▲283	▲176	16	13
出雲空港	3	▲4	114	1
岡山空港	▲4	▲88	290	57
佐賀空港	▲411	▲213	22	215

注 出典 日経グローバル NO.125 2009.6.1 「空路維持に悪戦苦闘」
 支出には空港管理業務に直接当たる職員の人件費が入っていない。
 収入には小松空港分の航空機燃料譲与税が含まれている。

自治体管理の地方空港の経営状況を比較したものが表7である。黒字経営は、神戸空港と富山空港のみであり、自治体による様々な工夫がなされている能登空港であっても2億円程度の赤字を出している。

V 産業観光の展開と観光の日常化

1 文化財制度における日常と非日常の意識の接近

観光資源に関する日常と非日常の意識の接近現象は、文化財保護法制度の改正により国が関与する文化財基準の緩和という形であらわれている。

従来の厳格な文化遺産保護制度の対象とはなりにくかった製鉄所、造船所、製糸場等の工場設備や機械、鉱山、橋、ダム、トンネル、発電所、鉄道等の建造物、さらには河川施設や港湾施設等、幕末以降の日本の近代化を支えたものを、文化遺産として評価する視点が強まるにつれて、近代化遺産というカテゴリーが認識されるようになった。1993年には、群馬県松井田町の碓氷峠鉄道施設（煉瓦アーチ橋群）と秋田市の藤倉水源地水道施設の二件が、近代化遺産として初めて、国の重要文化財に指定された。また、文化財保護法が改正され、従来の厳選主義に基づく重要文化財の指定制度に加えて、申請による文化財の登録制度が創設された。

産業遺産とは、産業の形成と発展に重要な役割を果たしてきた機械や道具、装置、工場施設、土木構造物、建築物、図面等のうち、今日に残されているものを指し、近代化遺産とは、幕末から第二次世界大戦終結時まで、近代的手法によって築造された産業、交通、土木関係の施設や構造物等を指すとされる²⁷⁾が、観光資源としてとらえた場合には両者を区別する意味はほとんどない。

鉱山観光等の産業遺産を観光資源とする姿勢は従来の日本人には見られなかった。「オーストリアやドイツでも鉱山観光の歴史は古く、かつては鉱山の坑内観光は貴族の特権でさえあった」が「日本における鉱山は、佐渡の無宿人の水替えのように、江戸時代、労働者が不当に酷使され、死んでいった。・・・激しい労働争議や悲惨な自己の歴史であり、市民にとって「忘れない過去」といった認識²⁸⁾が強かったからである。

観光客目当ての産業遺産保護は持続しない。観光政策として行政が関与する場合には「地域の誇り」となるものでなければならないが、お目当ての観光客が集客できずに行財政負担がかかるとすれば、住民は当てが外れたとして財政支出に反対するから直に頓挫する²⁹⁾。

2 産業観光の復活

産業観光には産業遺産、近代化遺産にとどまらず、現役の工場見学まで含まれる。1996年9月25日愛知県議会本会議において鈴木礼治知事は「産業観光にも適した、我が県の産業をそのまま観光資源に使うと、観光資源になると、こういう両面ございまして、これから私どもといたしまして、多種多様な観光資源を生かしながら、来るべき二十一世紀の大交流時代にふさわしい観光基本計画をつくってまいります」と発言しているが、1957年9月27日参議院運輸委員会において政府側の説明員から「産業観光（テクニカル・ツーリズム）の促進を図る。」これはテクニカル・ツーリズムというのは欧州諸国において非常に成功をおさめておるのであります。産業と観光とを直結

させるような新しい試みでございますが、たとえば、わが国におきましては真珠といったようなもののその製造工程を見せるとともに、そういった観光地帯の紹介ということとあわせて便宜供与体制をそこで作っていくということが非常に効果的な方法であろう」との発言があるように産業観光自体は古くから存在する概念である。

日本では、明治時代以降の産業遺産の中でも優れたものは、文化庁によって近代化遺産として重要文化財として指定を受けている。そこに含まれない物件にも、登録文化財制度の活用等によって保護されているものがある。

3 比較優位論から見た名古屋文化と山中漆器等

表 8 石川県及び愛知県に所在する重要文化財

	国宝			重要文化財		
	美術工芸品	建築物	計	美術工芸品	建築物	計
石川	2		2	84	77	127
愛知	6	3	9	247	115	323

須田寛（1999）³⁰⁾ が産業観光に着目した理由は、名古屋を中心とした愛知県が関西地区等に比べて伝統的な観光資源に恵まれないとの認識に基づき、新たな観光資源として産業観光に着目したからである。愛知県がトヨタの自動車産業に代表されるように、ものづくりによる地域づくりが中心の地域と認識されているが、これは観光産業よりも製造業が比較優位にあるからであり、愛知県が観光資源に不足しているからではない。

東京圏、関西圏に比較すれば伝統的な観光資源は数が少ないかもしれないが、典型的な観光地と認識されている金沢市を中心とした石川県と比較すると、愛知県には国宝数において、徳川美術館に所蔵されている源氏物語絵巻紙をはじめ9点と、石川県の2点をはるかに凌ぐものとなっている（表 8）。美術品については、当該地域の美術品取得時の経済力を反映し、かつ流出紛失しなかった偶然によるものである。なお実存する人間国宝の数において石川県（9人）は愛知県（1人）をはるかに凌ぐものとなっている³¹⁾。人間国宝の作品自体は観光資源化していないものの、その作品の多くは経済力のある東京等に集積していると予想される。

加賀藩の支藩・大聖寺藩が奨励した伝統工芸品に山中漆器と九谷焼がある。山中漆器は、歴史、生産額等において輪島漆器を凌駕するものの、輪島漆器は地域ブランド（地域団体商標制度）をいち早く活用するなど観光資源として話題性においては先行している。このため山中漆器も中小企業庁の JAPAN ブランド育成支援事業の支援を受けて NUSSHA³²⁾ というブランド化を試みている。古九谷については、東京国立博物館が「伊万里・古九谷様式」と表示³³⁾ していることに対して、専門家から学術的誤りが指摘されている³⁴⁾。観光資源としては、話題性が重視されることから³⁵⁾ 邪馬台国論争的に古九谷・伊万里論争を学術論争として議論を活発化させることが有効である。

ものづくりと観光を区分する考え方も再考が必要である。サービスに関する「研究」も、ダイナミックに進化しつつある。サービス研究は当初、マーケティングの一分野として、モノとの差異を

明確にし、サービス固有の特性を把握することを出発点として発展したが、近年は、モノかサービスかを二元論的に論じることをせず、両者を包括的に捉えようとする「サービス・ドミナント・ロジック」の視点に移行しつつある。この「サービス・ドミナント・ロジック」における中核概念の一つが「価値共創」である。従来も、サービス研究においては「同時性」の概念に象徴されるように、サービスを提供する側だけでなく受け取る側が生産活動に入り込み、機業と顧客のやりとりの中で価値が創造されるという考え方が底流にあった³⁶⁾。

VI 多核分散温泉都市・加賀温泉の将来

1 加賀温泉の可能性と新資本旅館

スペインとフランスの国境ピレネー山脈に所在するアンドラ公国は人口、面積等において石川県加賀市とほぼ同じ規模である。冬季のスキー、夏季のトレッキングや温泉、免税店でのショッピングといった観光業が基幹産業となっている。バルセロナから週末の観光をかねた買出し客が押し寄せることもあり、国境沿いにはそれらの客を目的にした免税スーパーマーケットやガソリンスタンドが軒を連ねる。また、これらの周辺の国の人々の別荘も多く存在している。2005年1月訪日中のフォルネ・アンドラ首相と小泉総理大臣との会談が行われたところ、フォルネ首相は会談冒頭、アンドラ公国についての紹介を行った。その中でアンドラの特徴として年間1000万人以上の観光客が訪れること、他方で日帰り客が多いので今後は滞在客が増えるよう誘致していきたいこと、人口の過半数は他の欧州人で占められていることなどを説明している³⁷⁾。表9にもあるとおりアンドラ公国の経済規模はほぼ加賀市の2倍であり、加賀市にとっては、宿泊客に限定せず新幹線、高速道路を利用した近隣地域の日帰り客をも重視した観光政策も地域活性化として可能性があることを示唆しており、後述する低価格旅館の存在はそのことを証明しているともいえる。

表9 加賀市とアンドラ公国比較

	加賀市	アンドラ公国
人口 (2007年)	75882人	約75000人
面積 (km ²)	306	468
域外観光客	約170万人 (2008年山中、山代片山津三温泉入湯客数)	約1000万人 (日帰り中心)
地域総生産	1751億円 (2004年)	33億3700万ドル (2006年) (国連統計部)

加賀四温泉の入湯客数を統計比較ができる1963年から概観してみると、山中温泉を超えて片山津温泉の入湯客数が最大となったのが1965年で、外部資本のホテルながやまが進出し、地元中心旅館街から離れた場所に立地して片山津温泉の発展に寄与した。同時期に山代温泉のホテル百万石も中心旅館街から離れた場所にオープンし³⁸⁾大成功を収めている。いずれにしても各温泉とも入湯客数は増加しており、片山津温泉は1980年、山代温泉は1981年、粟津温泉は1987年、山中温泉は1991年に最大入湯客数を記録している。

バブル崩壊により、加賀温泉の入湯客数は激減し片山津温泉、粟津温泉はほぼ東京オリンピック

表 10 加賀四温泉の入湯客数の推移 (人)

	山中温泉	山代温泉	片山津温泉	粟津温泉	4温泉合計
1963年	470,299	272,819	408,528	208,362	1,360,008
1965年	499,051	296,831	637,183	211,974	1,645,039
1979年	569,381	1,418,319	1,344,507	492,014	3,824,221
1980年	681,257	1,528,915	1,504,574	577,348	4,292,094
1986年	769,296	1,694,967	1,262,796	589,809	4,316,868
1987年	752,628	1,626,181	1,211,702	639,667	4,230,178
1991年	842,010	1,688,667	1,145,500	611,334	4,287,511
1993年	739,128	1,449,944	943,866	496,195	3,629,133
1997年	573,090	1,213,795	747,478	421,680	2,956,043
2005年	473,937	976,175	360,863	185,687	1,996,662
2006年	526,639	924,339	323,422	179,506	1,953,906
2007年	516,735	859,731	299,606	168,888	1,844,960
2008年	531,659	836,412	361,900	170,020	1,899,991

注 ゴシック年次は過去最高数値達成年である。

時の入湯客数に戻ってしまった。立地条件から大型施設の建設が困難であった山中温泉は、片山津、山代に入湯客数に劣後したものの、他三温泉と比較して入湯客の変動が少なく、街と温泉が一体となった町づくりとしては環境が有利に働き、2005年に底を打ち、入湯客の下げ止まりが見られる。

経済政策、金融政策の変更等の環境変化に対応できず、山中温泉よしのや依緑園³⁹⁾、山代温泉ホテル百万石、片山津温泉矢田屋等の各温泉地の一番館を先頭に多くの旅館が経営者交代等に追い込まれた。新しく経営に参加した旅館（新資本旅館）のウエイトは片山津温泉では12軒中7軒、山中温泉では20軒中6軒、山代温泉では21軒中5軒となっている。客室数では新資本旅館のウエイトは3221室中の1405室と全体の44%である。このうち低価格旅館（新資本旅館のうち、山下家等の365日同一低料金をうたう7旅館）は554室と17%である。平成20年度の入湯客数では、地元旅館が55%であるのに対して、新資本旅館は45%（内低価格旅館23%）と推測される。地元資本旅館からは低価格旅館が自分たちのお客を奪っているのではないかという不満をベースに高価格帯旅館や歴史といった三温泉のブランド・イメージへの不安をうたえるものの、地域資源、地元食材の活用、地元業者の利用については地元資本と遜色はなく、新資本旅館も町の賑わいや活気の創出、景観向上には役立っている。

表 11 加賀市における旅館組合加盟旅館数・新資本旅館数の推移

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
全体	77	72	66	62	61	57	56	56	57	55	52	53	53	53
新	6	6	6	5	5	3	3	4	5	9	12	13	16	18

注 新資本旅館 白銀屋、矢田屋、百万石等の18旅館

2 地域づくりと温泉権

日本の温泉は「自然に湧く湯は皆のもの」という意識に支えられてその地域住民は何らかの形で共同浴場で入浴する権利を持ってきた⁴⁰⁾。この温泉にかかわる権利は、人工掘さく泉が増大するにつれて、温泉の私的支配がすすみ、それに伴って総有的支配に基礎をおく旧慣上の温泉権は変質し、あるいは解体していった。そのため現行温泉法は、紛争処理には限界があり、川島武宣は「温泉に関する立法提案」をしたわけである⁴¹⁾。

今日のように地域づくりの中心に温泉がすえられるようになると、共同浴場は旧慣習にもとづく地域住民の共同入浴権意識につながるというよりも、観光政策的な意味でつくられたり、営利事業として経営されている場合も多くなり、地域住民のために存在する場合にも、おなじ温泉地に住んでいて温泉を利用できないのはおかしいという地元住民の近代的な要求に対応してもらうけられるという色彩を色濃く持ってくるようになった⁴²⁾。

2007年に片山津財産区制度⁴³⁾が、片山津町民を中心に入湯客の減少により廃止⁴⁴⁾され、共同浴場が加賀市に移管されることとなった。廃止された片山津温泉共同浴場条例(1979年)では、片山津財産区の区域内に居住している者と区域外に居住している者の間に定期使用料に差を設けていた。これに対して新たに制定された片山津温泉総湯条例は、市民、観光客の間に差を設けておらず、他の市管理施設が市民優遇料金を採用しているの比較して対照的である。「各温泉地に見られる共同浴場は、おおむね総有的支配に属する」⁴⁵⁾とされた状況も変わりつつあるのである。

温泉が地域づくりの中心として再認識されるようになると、同時に、温泉権を自治体の手に集中し、自治体で一括して温泉権を管理し、湧出する温泉を合理的に分配するという発想が強調される。歴史的経緯から山中温泉では温泉の掘削に対する集落共同体的規制が強く維持され⁴⁶⁾、温泉の配湯はすべて山中温泉財産区条例等によって規律されている。山中温泉は山代温泉と異なり漆器関係者等旅館以外の者の発言力が強かったからであった⁴⁷⁾。これに対して山代温泉では、源泉権は鉱泉組合等が保有し、山代財産区は浴場その他の施設の管理を行っている。片山津の温泉入会団体は、源泉地の保持、掘さく、湧出湯量の分配等が鉱泉営業組合に移行し、単なる賃貸料の収集権者たる地位にとどまっている。

2006年地域団体商標制度の施行に伴い、山代温泉、山中温泉、片山津温泉という商標については、山代温泉旅館協同組合等それぞれの旅館協同組合が出願者になって地域ブランドとして登録されている。しかしながら、たとえば加賀市山代温泉という地名内に供給されている温泉は行政表示上の山代温泉地区内で掘削されたものとは一致していない(桂谷、別所)。温泉に関する地域ブランドもその点の脆弱性を抱えていることになり、温泉表示に関する温泉法等との制度的整合性の確保が次の政策的課題となろう。

3 地域の誇りを基礎にした新幹線駅を中心の街づくり

加賀市の三温泉を訪れる観光客は、関西圏から3割、中京圏から2割弱、首都圏からは1割以下である。このことから、北陸新幹線の金沢開通効果を最大限獲得し、首都圏からの誘客をさらに

推進することは、必要かつ可能なことであり、市内観光産業の発展にとって大きな要素になってくる。また、金沢は全国的にも知名度が高い観光地であることや、金沢から距離的にも遠くないことから、金沢が終着駅であることにより発生するターミナル効果を期待すべきである。県においては、北陸新幹線金沢開業に向け、「ステップ21」を策定し、誘客施策として、魅力ある観光地づくり、戦略的な情報発信、ボランティア育成などの受け入れ態勢の整備、広域連携の推進などを実施することとしているが、加賀温泉もこの動きに合わせて対応すべきであろう。

多核分散型の加賀市を、公共施設が効率的に配置されアクセスが便利な核のある街づくりを可能とする契機は、北陸新幹線の金沢以西延伸による加賀温泉駅を中心と考えることが現実的であり、市議会においても加賀温泉中心を前提とする答弁が行なわれている⁴⁸⁾。

全国に対する加賀市の知名度は、加賀（百万石）の言葉とともに、山中、山代、片山津に代表される温泉により確保されているが、加賀市内における産業別市内純生産額（表13）、就業人口（表14）で分析してみると、必ずしも観光業がリーディング産業とはなっていない。従って加賀市議会における市長答弁のテーマ別のウェイトも観光よりも福祉、教育のほうが上回っているのである（表15）。

表13 加賀市における2004年度産業別市民純生産額 億円

サービス業	製造業	農林水産業	不動産業	卸売・小売業	建設業
520	465	270	248	152	77

表14 加賀市内就業者数2005年国勢調査（10月1日） 人

飲食・宿泊業	医療・福祉業	教養学習支援	製造業	農林水産業	不動産業	卸売・小売業	建設業
4946	3824	1105	10883	1224	154	5933	3025

表15 加賀市長・石川県知事地方議会本会議テーマ別登壇回数

	年	環境	教育	福祉	防災	観光	農業	交通	食品
加賀市	1995-1999	48	54	49	34	46	37	30	5
	2000-2004	54	63	55	22	52	37	37	16
	2005-2008	43	55	57	35	47	35	30	20
石川県	1995-1999	91	98	94	65	68	86	78	21
	2000-2004	91	97	82	41	74	68	70	44
	2005-2008	73	75	59	35	70	53	54	43

石川県内の生活保護受給世帯の割合は全国的には低い（1000人あたり4.8人 2009年4月）ものの、加賀市の生活保護受給者の割合を示す保護率は、10.2人（同年5月）と県の2倍を上回っている（全国平均11.9%（同年4月））。加賀温泉の職場は、寮や着物も完備され、すぐ働くことが可能であったことから、旅館従業員であったものの多くは、全国各地から複雑な過去を持ってやってきている。温泉施設の閉鎖により解雇されたこれら元旅館従業員は、失業と同時に生活保護に頼るしかないケースが多い。旅館従業員に給与制度をとっているところは少なく、一日の総売上総額

の何パーセントかが接待の持分として配分される奉仕料の仕組みをとっているところが多かったことも年金加入率の低さの原因となっているとされる。このため年金の受給資格を持たずに高齢者となったものや、受給資格があっても年金担保貸付を受けて借金返済をするものが多い。

(本稿は、平成 21 年度高崎経済大学研究助成金の交付を受けて作成している)

(てらまえ しゅういち・高崎経済大学地域政策学部非常勤講師)

【注】

- 1) 寺前秀一 (2007) : 「観光政策・制度の考察と課題 - 観光立国推進基本法の制定を契機として -」立教大学溝尾良先生退職記念論文集『観光の持続的発展とまちづくり』pp378-392 なお、同論文は「観光基本法の分析と課題」日本観光学研究学会 19 回全国大会発表資料において指摘したことを基に記述している。
- 2) 佐伯宗義記念誌刊行委員会 (1983) : 『佐伯宗義』p.19 立山町名誉町民謝辞「20 年を超えて国会に議席を占めた永年勤続の故をもって国会で表彰するとの通知に接しましたが、私は我国の独立以降の保守万年政治態勢の累積は、1981 年 (辛酉の年) を以て危機にひんすると警告し、国民人格の基調を培う地方公益経済圏 (都道府県基盤整備法による) を全国に設置して、その禍根を一扫せんことに終始一貫しましたが、この地方自治固有の尊厳を堅持し、その独立を確立せんとした私の信念が経済優先、国家権力偏重の政治理念と異なるところから国家に功績を残すことが叶えられませんでしたので固くこれを辞退」
- 3) 佐伯宗義 (1965) : (社) 日本観光協会発行『観光』1965 年 5 月号座談会発言 p.13
- 4) 司馬遼太郎 (1993) : 『愛蘭土紀行』朝日新聞 p.33 「古きものはすべて残すというのが、英国政府及びロンドン市民の執拗なまでの精神である。ここで大急ぎで私の意見を述べておかなければならないが、日本の場合、飛鳥・奈良朝から江戸期いっぱいまでの古建造物は、国家と国民の精神のよりどころとして (魚が魚巢に身と心を安らがせるように) 全力を挙げて保存せねばならないと思っている。ただ、明治後の洋館については、賢い選択が必要かと思われる。大方は、明治村などのしかるべき区域の移して保存してもかまわないのではないか」p.35 「江戸期の文化がそのままそのまま続いているとすれば、あるいは今頃すばらしい安定期に達しているはずだが、明治維新で”近代”というばけものに主題を転換させたため”近代的”な都市環境や都市景観の点ではなほ遅れ続けてきた。「もういい」とか、「ここで落ち着かせて、あとは保存です」という安定期にとっても達していないという飢餓心理がある。おそらくまだまだ変化するに違いない。いわば日本中が”普請中”という落ち着かない家の中にすんでいる。このため、秩序ある美しさにあこがれる若い娘たちは安定期を迎えた一たとえば国内では京都や津和野のような一よその家をのぞきこみをする旅を喜ぶ。彼女たちのヨーロッパ旅行も、基本的にはそういう心理に違いない」
- 5) アレックス・カー (2002) : 『犬と鬼——知られざる日本の肖像——』講談社 p.169 「京都の街が破壊されたのは、世界中の都市が同じ間違いを犯していた 50 年代、60 年代に限らない。むしろ、急激に破壊が進んだのは、国民一人当たりの所得がアメリカを超え、経済的に成熟した国家となった 90 年代に入ってからのことだ」
- 6) 国土交通省北陸信越運輸局企画部「今年度の立山黒部アルペンルートにおける外国人観光客入込の拡大について」2005 年 12 月 19 日
- 7) 新潟では 2014 年問題が叫ばれている。2014 年に北陸新幹線が開通すると、東京からの観光客が減少すると危機感を持っているからであり、北陸新幹線の追加工事費の新潟県負担増加分に論議が起きた。
- 8) 2005 年 9 月 13 日山形県議会本会議「気になる費用対効果や採算性についてでありますけれども、ある機関の調査結果によりますと、山形新幹線庄内延伸の場合、総事業費 325 億円、酒田から東京までの所要時間 3 時間 44 分、現在の羽越線、上越新幹線を利用した最速よりも 15 分の短縮ということになっておりますが、それに対し新潟駅の同一ホーム化が実現し、カーブの多い線路の改良を実施し、さらに振り子電車を導入した場合は、総事業費 219 億円、酒田から東京までの所要時間 3 時間 29 分、現在の最速電車よりも 30 分の短縮が実現するとしております。また、庄内延伸の場合は県内のみの事業です、全額県や市町村の負担になると思われますけれども、羽越線の場合は新潟県と山形県にわたるわけですので、事業費は半分で済むということに単純計算ではなるわけであります」
- 9) 2006 年 3 月 7 日富山市議会本会議市長答弁、2006 年 3 月 6 日高岡市議会本会議市長答弁、2006 年 12 月 15 日金沢市議会本会議市長答弁、2007 年 12 月 11 日黒部市議会本会議市長答弁
- 10) 「都市の引力」をテーマに第 3 回金沢学会が開催され、北陸新幹線の金沢開業で心配されるストロー現象を防ぐためには、首都圏など広域から人を引きつける金沢の引力の具体策が必要であるとの意見が出され、その具体策の一つとして、市長は来年度から和風旅館への再生支援の考え方を示している。
- 11) 国鉄が公表していた北陸本線の営業係数は 147 (1983 年度) であったが、民営化後は公表されていない。
- 12) 料金は小型タクシー 1 台当たり 2 時間利用で富山、石川が 6200 円、福井は 5700 円。主要駅のみどりの窓口や旅行会社で、利用日を指定のうえ、タクシー券を購入する。通常のタクシー料金より 50%前後割安である。
- 13) 角一典 (2001) : 「並行在来線経営分離問題をめぐる政治過程」第 49 回観光社会学会大会報告
- 14) 寺前秀一 (2009) : 「観光・人流政策風土記〜東京圏編〜」地域政策研究 12 巻 2 号
- 15) 加賀市においても観光客用にキャンパスが運行されているが、生活路線バスの撤退によりキャンパスの生活路線活用が

- 一部導入されている。
- 16) 大船渡線着工時は友友会率いる原敬首相の時代であったが、大正 13 年 6 月には憲政会に加藤高明が単独内閣を作ったときに、摺沢以東の線を強引に千厩に曲げることに成功した。この大船渡線は典型的な政治路線とも言われ、鍋のつるのように遠回りした線路は、時間距離では無駄になるが、その中間には摺沢町、狛鼻溪などの生活・観光路線となっている。
 - 17) 山陽新幹線は 1996 年度の 6400 万人をピークに減少し、阪神淡路地震で落ちた客足も戻っていない。
 - 18) 葛西敬之（2001）：『未完の『国鉄改革』』東洋経済新報社
 - 19) 2008 年 12 月 25 日朝日新聞 OPINION
 - 20) 月刊誌「選択」2008 年 11 月号
 - 21) 寺前秀一（2009）：『ユビキタス時代の人流』(株)システムオリジン
 - 22) 航空法上「通勤用航空」に係わる明確な定義は存在しないが、2000 年航空法の改正に伴い改正された航空法施行規則第 240 条第 1 項第二号等において、「客席数が 100 以下、又は最大離陸重量が 5 万 kg 以下の航空機を使用し航空運送事業を営む特定本邦航空運送事業者以外の本邦航空運送事業者の航空機に係るもの」等の権限が地方航空局長に移譲され、また、同時期に実施に移された国土交通省による情報公開においても、「特定本邦航空運送事業者」と「特定本邦航空運送事業者以外の航空運送事業者」に分けて情報公開がなされることとなり、新たに航空運送事業者を二分する区分が設けられた。全国地域航空システム推進協議会等においては、この機に「特定本邦航空運送事業以外の航空運送事業」、すなわち、「客席数が 100 以下、又は最大離陸重量が 50 トン以下の航空機を使用する航空運送事業」を「通勤用航空」と定義しているが、区分する法的意味あい不明確である（千葉博正・田中勝弘：「通勤用航空事業の発展と課題」<http://www2.comco.ne.jp> 参照）。
 - 23) 朝日航空はセゾングループの中核企業の一つである朝日航洋の関連企業であったが、セゾンおよび朝日航洋自体が経営に失敗し、現在ではトヨタ自動車経営権を握っている。
 - 24) いわゆる「箇所付け」予算であり、その採択をめぐる自由民主党政務調査会交通部会の影響力が極めて大きく、能登空港の採択も石川県から地元出身の国家議員への用意周到な根回しがあった。
 - 25) 福井空港は公共用飛行場として存在するが、滑走路が短くジェット機就航ができない。滑走路延長に反対する者は、現行飛行場の廃止は主張しておらず、現空港の活用についてのアイデアはだされていない。騒音問題がマスコミでも取り上げられやすい時代風潮の時期であり、今日ほど観光政策がポリシーロンダリング効果がない時代でもあった。
 - 26) 青森市の前市長が JR 東日本側に提案していた、在来線の JR 青森駅に青森市役所の窓口機能を移転し合築する駅ビル構想について、新市長は白紙に戻し、駅ビル構想の調査事業費 700 万円の撤回を含む補正予算案が議員の賛成多数で可決された。前市長が推進していた調査は、合築できるかどうかの可能性というよりは、合築することを前提にしてどのような建物を建てられるのかの可能性の調査であり、実施に向けたものであったが、この問題を市役所関係者や市民にも知らせないままに進めていたことが大問題と認識された結果であった。
 - 27) 馬淵浩一（1999）：『日本の近代技術はこうして生まれた』玉川大学出版部 1p
 - 28) 加藤康子（1999）：『産業遺産』日本経済新聞社 p.279 「オーストラリアやドイツでも鉱山観光の歴史は古く、かつては鉱山の坑内観光は貴族の特権でさえあったほどだ」「日本における鉱山は、佐渡の無宿人の水替えのように、江戸時代、労働者が不当に酷使され、死んでいった。・・・激しい労働争議や悲惨な自己の歴史であり、市民にとって「忘れない過去」といった認識が強い」p.10 「アメリカやオーストラリアにおいては鉱山の産業遺産が多い。それは、両国の国家形成過程において、鉱山の果たした歴史的意義が大きいからである。さらに、産業遺産の研究が始まったのは、先進国における基幹産業であった重工業が凋落してからである」
 - 29) 加藤康子（1999）p.14 「北九州市の新日本製鉄・八幡製鉄所の高炉を守ろうとする場合、八年に一度、錆止めを塗り替えなければならない。それだけで約二億円かかるため、市町村にとって保護をためらう最大の原因となっている」
 - 30) 須田寛（1999）：『観光の新分野 産業観光』交通新聞社
 - 31) 現存する重要無形文化財保持者（人間国宝）について、石川県関係者は、①大場松魚 漆芸家。蒔絵の重要無形文化財保持者。金沢美術工芸大学教授②小森邦衛 漆芸家。漆の重要無形文化財保持者。石川県輪島市出身③隅谷正峯 石川県松任市出身の日本刀匠、④寺井 直次 蒔絵で国の重要無形文化財保持者。石川県金沢市出身⑤中川衛 工芸家。彫金の重要無形文化財保持者 金沢美術工芸大学工芸科教授⑥西出大三 截金師。石川県江沼郡橋立村 加賀市名誉市民⑦前 史雄 漆芸家。石川県輪島市出身。沈金 石川県立輪島漆芸技術研修所所長⑧松田 権六 金沢市生まれの蒔絵師⑨吉田美統 陶芸家 石川県小松市出身であり、愛知県関係者は①加藤土師萌 東洋の陶磁器に対して高い見識を持つ である。
 - 32) <http://www.nussha.com/>
 - 33) http://www.tnm.go.jp/jp/servlet/Con?pageId=E10&processId=00&ref=2&start=1&Q4=11412__632__
 - 34) 二羽喜昭（2007）：『真実の古九谷 ねつ造だった伊万里説』新風社 195p
 - 35) 橋本和也（1999）：『観光人類学の戦略——文化の売り方・売られ方』世界思想社「たとえ『まがいのもの』でも『よくしられたもの』なら観光の対象となるという大きな特徴を無視し、その基本的な特徴とは相容れない『文化の真正性』とか『神聖性』に関する議論が、無批判に観光研究の中でなされることになる」（p.2）「観光のまなざしが向けられるものは『よ

- く知られたもの』に対してであって、決して『真正なもの』に対してではない」(p.286)
- 36) 藤川佳則 (2008):「サービス・ドミナント・ロジック」JAPAN MARKETING JOURNAL27 巻3号 pp32-43「この考え方を、製造業にも応用することにより、製品が実現する価値は、顧客が製品を購入したその瞬間に発生するのではなく、むしろ製品を購入した後製品を使用する過程において、顧客が企業あるいは製品と相互作用する中で生み出される(使用価値(Value in Use))、そして、製品は顧客接点や相互作用を通じて価値を創造するための手段として機能する、と考える視点である」
- 37) 外務省ホームページ 2009年9月7日
- 38) 辻和成(1988):『ドキュメント ホテル百万石の飛翔』柴田書店
- 39) 鎌倉時代の創業とされ、創業800年、26代続く老舗旅館であり、昭和天皇が利用されたこともある。
- 40) 川島武則・塩見俊孝・渡辺洋三編集(1964):『温泉権の研究』勁草書房 p.408
- 41) 川島武則・塩見俊孝・渡辺洋三編集(1980):「第7章 山中」和座一清『続温泉権の研究—温泉供給の法律問題—』勁草書房 pp389-397
- 42) 川島武則・塩見俊孝・渡辺洋三編集(1964) p.487。
- 43) 川島武則・塩見俊孝・渡辺洋三編集(1964) p.210「財産区の設立の動機と目的とは、加賀市制の施行によって、共浴場の所有権と、これにともなう温泉の使用権とが市に吸収されることを防ぐためであったことはいうまでもない」
- 44) 2006年9月11日加賀市議会における片山津財産区管理会長答弁「平成17年度の決算は黒字、平成16年度末現在で約1,900万円ありました基金の約半分を取り崩したことによりまして基金の残高は大幅に減少し、今年度においても修繕費の増加等に伴い取り崩しを予定しており、財政的には極めて厳しい状況にあります」
- 45) 渡辺洋三(1994):「川島武宣の温泉権論について」『温泉権』川島武宣著 岩波書店 p.317
- 46) 渡辺洋三(1994) pp321-322「温泉利用が大衆化し増大するに伴ない、資源が枯渇化しつつある。限られた資源を有効に利用する手段として、各個人の温泉利用を制限し、団体が統一的に管理するという、「集中管理」の方式が、ますます注目されている。ところが、この場合の集中管理の法的主体と、各温泉権者との権利義務関係は、きわめて複雑であるにもかかわらず、その法学的研究は、これまでほとんどなされてこなかった・・・この問題に関する川島の研究も、その温泉権論の重要な側面であり、他の追隨を許さないものであった」
- 47) 川島武則・塩見俊孝・渡辺洋三編集(1980) p.25
- 48) 加賀市議会における市長答弁「政府・与党ワーキンググループにおける合意事項の中で、「並行在来線の地方負担の軽減やあり方等について検討を進める」とされたことから、地方の負担が軽減されるべく、機会をとりえて国への要望を行ってまいりたいと思っております。工事認可から開業に至るまでには、これまでの例では10年ほどかかるようでありませう。市の事務といたしましては、加賀温泉駅舎やその周辺整備に関する部分で、地元自治体としての検討を行うことが重要でございます。駅舎のレイアウトやデザインは、観光都市の玄関口に相応しいものとなるように、鉄道・運輸機構やJRと十分な協議を行っていくことが必要と考えております。また、用地取得にかかわる部分で、これまでの他の市や町の状況からいたしまして、県への職員派遣が発生することも予想されております。さらに、建設費用や在来線の第三セクターに関する費用負担の部分で、しっかりとした財政計画を立てておくことも重要な事務でございます。」