

特別寄稿文

観光・人流政策風土記～中国・四国編～

Topographical Record of Local Tourism Policy

寺前 秀一

TERAMAE, Shuichi Ph. D.

筆者は加賀市長であり、松蔭大学観光文化学部客員教授である。

The Author is the City Mayor of Kaga City and visiting professor at Shoin University.

I. 瀬戸内海国立公園と風景・景観論

1. 国際観光政策の発生による国立公園法の制定

1872年に世界最初の国立公園、イエローストーン公園がアメリカ合衆国に誕生した。アメリカで国立公園が生まれたのは、西部開拓や天然資源開発による自然保護の必要性が生まれたことや、鉄道建設計画を推進するために観光資源の存在を強調しなければならなかったことがあげられる。また歴史が浅く多民族国家のアメリカにとって大自然こそがアイデンティティやナショナリズムを培ってくれるものとなることがあげられている。

わが国において国立公園制度が制定されたのは、ナショナリズムや郷土意識の高揚のほか、内外観光客誘致による地域振興、外貨獲得への期待があったからである。国立公園法に先立ち、1919年に史蹟名勝天然記念物保存法が公布されたが、このころは史蹟名勝天然記念物と国立公園は渾然一体として論じられていた¹⁾。1930年、自然の大風景地を保護するとともに国民の利用に供する目的として国立公園法が制定された²⁾。これと前後して、国宝保存法(1929年)、重要美術品等の保存に関する法律(1931年)が制定されており、当時は、国際貸借(国際収支)改善対策の一環としての観光政策が本格的に実施される機運にあった。行政組織としても、1930年には、鉄道省に国際観光局、商工省に貿易局が設立され、京都市には観光課が設置された。外国人観光客誘致政策が円滑に進められた結果、1936年外客数は約4万2千人にのぼり、その消費額は1億7百万円であった。

当時の海運収入が約2億円であることからして、観光収入は貿易外収入の重要な一項目であった。

2. 瀬戸内海国立公園

(1). 「瀬戸内」の誕生から「瀬戸内海」への発展

いくつかの危険な灘が連なっている場にすぎなかった尾道・下関間の海域は、旅が大衆化した江戸後期に海を広く捉えるまなざしが生まれ、広域の海域概念「瀬戸内」として人々に徐々に浸透していった。瀬戸内と呼ばれた区域は、明治時代に東に拡大され、「瀬戸内海」の言葉が使われだした初期のころは、大阪湾を除いた、明石海峡と鳴門海峡から以西の関門海峡までをさすようになっていたとされる。現在の紀伊水道、関門海峡、豊後水道に囲まれた区域を瀬戸内海とするようになったのは、明治時代の後期であり、この瀬戸内海に法的定義が付与されたのは、1973年に制定された瀬戸内海環境保全特別措置法によってである。同法により「富栄養化による被害の発生防止」、「自然海浜の保全」等に関し特別の措置が推進されることとなった。

(2). 瀬戸内海国立公園の誕生

国立公園として、どの区域を、どのような理由で、選定するかについては、社会的、経済的な要因では説明しきれない風景観の問題がある³⁾。

小西和は1911年『瀬戸内海論』をまとめ、この中で国立公園を日本に作ることの必要性を指摘し、帝国議会に国立公園の設置を建議した。この建議を容れて国立公園法が制定され、1934年の第1回指定で雲仙、霧島とともに日本初の国立公園「瀬戸内海

国立公園」が誕生した。

戦後も引き続き外貨獲得のために国立公園を活用する政策が実施され、1946年には伊勢志摩国立公園が追加された。1948年に厚生省に国立公園部が、1949年に運輸省に観光部が設置され、通信官僚であった壺井玄剛(1948)は「白砂青松の瀬戸内を作っており、実に世界に比類のない一大海上公園を形成しているといっても過言ではないであろう」⁴⁾との当時の一般的な認識を示している。しかしながら、西洋人の瀬戸内海観は海から見たものによる形成であるのに対して、日本人の瀬戸内海観は陸から見たものにより形成⁵⁾されており、ずれがある⁶⁾。当然のことながら外客誘致の観光宣伝効果に影響が出たはずであり、今後の観光学の実証研究材料となろう。

なお、布田源之助(1948)は国立公園の指定合戦を紹介⁷⁾しており、コンテスト行政という今日の様相がすでに始まっていた。

(3). 自然公園法と景観

1931年に制定された国立公園法は開発制限に関し実効性の乏しいものであったことから1957年廃止され、新たに「優れた自然の風景地を保護するとともに、その利用の増進を図り、もつて国民の保健、休養及び教化に資することを目的」として自然公園法が制定された。従って旧観光基本法は観光資源として「優れた自然の風景地」を例示したのである。国立公園行政に代表される自然公園行政は、観光に大きなウェイトを占めることが認識され、観光基本法の制定された翌年1964年に国立公園部は厚生省国立公園局に昇格している(1968年行政改革で再び国立公園部に降格)。2007年に旧観光基本法を改題して制定された観光立国推進基本法も、観光資源として「優れた自然の風景地」を例示している。

風景に対応する用語として法律上「景観」が使用されたのは、1970年の自然公園法の一部改正法により、国立公園の定義が「我が国の風景を代表するに足りる傑出した自然の風景地(海中の景観地を含む。)」と改正されたことに始まる。その後1973年の港湾法の一部改正法により、臨港地区の分区に、「その景観を整備するとともに、港湾関係者の厚生増進を図ること」を目的とする区域が修景厚生港

区として追加され、景観法の制定により用語として定着した。西田正徳(1999)によれば景観と風景の違いについては、「景観が客体にそくした用語であるのに対し、風景はあくまで主体にそくした用語である。景観とは、環境の一面(主として視覚対象)について、客体である対象にそくして語る用語であり、風景とは、同じ環境の一面について、主体である人間にそくして語る用語である。いわば、景観が人間のより外なる問題であるのに対して、風景は人間のより内なる問題である。」(p.231)とされるが、法制度においてはそのようなニュアンスの差を反映することは困難であるのか、厳密に区分しないで同義として使用されている。

3. 景観の日常化

近世以前、日本人は風景を定数名所⁸⁾として歌枕や名所旧跡といった伝統的風景としてとらえていた。これを西田正徳は「意味の風景」という。「意味の風景」は、人流交通手段が発達することにより、人間の風景の見方が徐々に変化してゆき、西田正徳のいう「視覚の風景」へと変化していった。人々は風景を「内海」「多島海」「湖」「河川」「運河」「海峡」といった地理的概念でとらえるように変化し、新しい風景が見えるようになってきたのである⁹⁾。

これまでの国土計画や国土開発は、国土を経済的な観点から量的、機能的に捉え、その結果至るところが均質な空間に変貌した。海洋性レクリエーションは、養浜事業を促し、階段護岸、突堤、離岸堤で囲い込んだ人工海浜を増大させた。囲い込みと養浜は、どこも同じような海浜を生み、海浜空間の均質化を進め、空間を装置化するという点において、従来見られなかった景観を創出した。景観の均質化は観光概念を変化させ、非日常体験を基本とする観光概念の存在を危うくさせることとなったのである。

国土開発に対応した国立公園保護の対象も、風景から自然、自然から環境へと移行した。審美的な風景保護から、自然科学の評価に裏付けられた景観保護へ移り、そして生態系や生物多様性といった概念を重視した環境保護へ移行した。その結果、西田正徳(1999)は自然保護を推進すればするほど「空間の均質化」を発生させ、風景を喪失してきたと表現する。

寺前秀一(2007)¹⁰⁾が唱えるところの日常と非日常の相対化が発生したのである。

II. 原爆ドームと戦跡観光

1. 原爆ドームと厳島神社

(1). 広島電鉄の沿線案内

広島市内で路面電車を運行する広島電鉄が、電車内に原爆ドームと厳島神社を並べて紹介した沿線案内を掲示し、「広島が誇る世界遺産」として紹介したところ、利用者や被爆者から抗議が複数件寄せられ、撤去していたことが判明した(朝日新聞大阪版、2007年7月28日付)。「広電は原爆ドームを客寄せ材料としか考えていない」と批判されたわけであるが、世界遺産を観光資源としてとらえる立場の本質を広島電鉄は率直に表現しただけである。

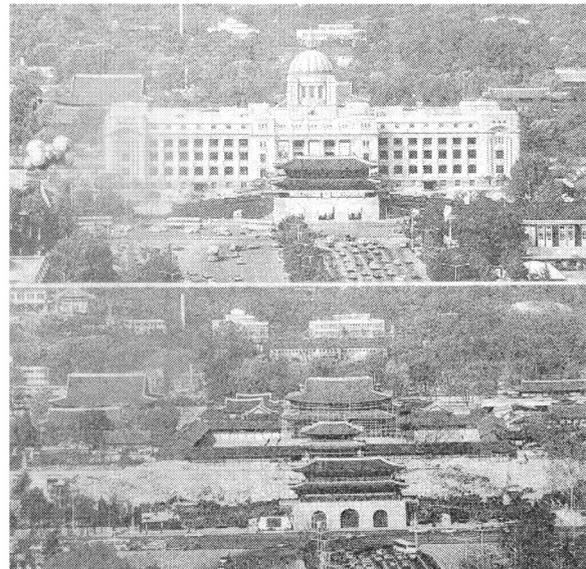
戦後復興が進む中で、廃墟など危険建造物の除去が進められ、原爆ドームも除去される可能性があったが、ひとまず留保された。1960年代に入ると、風化が進み危険であるという意見が起こった。一部の市民からは「見るたびに原爆投下時の惨事を思い出すので、取り壊してほしい」という根強い意見があり、存廃の議論が活発になった。

広島市当局は当初、経済的負担理由で原爆ドーム保存には消極的であったが、補修費用の募金活動をはじめ保存を求める運動が始まり、広島市議会の永久保存することの決議(1966年)を受け、広島市による保存・管理が継続された。被爆50年にあたる1995年には国の史跡に指定され、翌1996年12月5日には、ユネスコの世界遺産への登録が決定された。

当初、世界遺産への推薦に日本政府は「その遺産が国内法(文化遺産であれば日本では文化財保護法)で保護されていること」が条件であるとしており、「原爆ドームは歴史が浅く、文化財に指定できないため、推薦要件を満たさない」として原爆ドームの推薦には消極的であった¹¹⁾¹²⁾。消極的だった背景には、アメリカや中国・韓国を刺激したくないという政治的配慮が強く働いていたことがあるとされる¹³⁾。1995年文化庁は文化財保護法の史跡指定基準を改正し、原爆ドームを国の史跡に指定した。これをうけて、日本政府は同年9月に原爆ドームを世界遺産

に推薦し、世界遺産登録されることとなった。

(2). 負の世界遺産



上：1988年当時の旧朝鮮総督府、下：撤去された旧総督府跡地(毎日新聞1996年11月26日より引用)

出典：

<http://homepage2.nifty.com/datey/tokyo-st/sotokuhu.htm>

観光が政策として用いられる場合に一種のポリローンダリング効果が発生することは、負の世界遺産と称されるものが観光資源として機能していることでも確認される。観光がマスコミと同様にイデオロギーを超えた存在であることの証である。

負の世界遺産としてしばしば挙げられるのは、原爆ドームの他、アウシュヴィッツ＝ビルケナウ強制収容所、奴隷貿易の拠点であったゴレ島、マンデラ大統領が幽閉された島ロベン島等である。

朝鮮総督府は原爆ドームとは異なり、地元民からは、負の世界遺産としては選択されず、景福宮が見渡せる景観が選択された。韓国の世論も、旧朝鮮総督府庁舎について、撤去と保存(その多くは移転保存)の間でゆれて、結局は撤去となった。旧総督府庁舎撤去前と撤去後の写真を見ると、光化門と景福宮正殿の間に存在した旧庁舎の、王宮の建築群との差異が強く認識される。

2. 戦跡観光から始まったグアム観光

鳩山内閣の重要政策として沖縄にある米軍海兵隊基地移転が論議されている。その政策のひとつとし

て基地の国外移転が提案され、移転先としてアメリカ合衆国準州のグアムが話題になっているが、米軍基地としてのグアム島の観光は、日本本土から来る観光客の戦跡観光地としてスタートしている。

グアム経済の約7割を観光産業が占めているが、その主な顧客は日本人である。2007年にグアムを訪れた122万5323人のうち、78.9%にあたる93万2175人が日本からの渡航者である。現在の日本人にとってグアムは沖縄と同様に海洋性リゾート観光地として認識されているが、沖縄と同様グアムも戦跡観光から始まっている。グアム島は1960年まで立ち入り禁止の米軍基地であり、また1941年から44年までの間は大宮島として日本の領土だった。この「玉砕の島」として表象されてきた旧大宮島が、現在知られるリゾート地へと転換を図るのは1960年代であり、とくに1960年代から70年代にかけて戦後日本で盛んに行なわれた慰問団の戦地巡礼と、同時期に創刊が相次いだガイドブックの存在が、同島の観光地への転換において極めて重要な役割を果たしたことを山口誠(2007)¹⁴⁾は明らかにした。

しかしながら、そのグアムも米軍基地問題は住民からすると「とくに日本人が多くやってくるお盆や正月になると、リゾート・ホテル等の水の需要が増えて水圧が下がるため、米軍基地とホテル地区の外に住む一般家庭では断水が日常的に繰り返されている」状況である。横井庄一氏の名前を知る人が減少する日本人にとっては、植民地からスタートした歴史を有するアメリカ合衆国準州のグアムに対する冷静な認識を求めることが困難になってきている。米軍の占領からスタートした沖縄から基地の移転先としてグアム島が安易に取り上げられるのもこのことによる。

司馬遼太郎の著作等により二百三高地、旅順港等が日本人の戦跡観光のデスティネーションとなる。従前中国政府は旅順港等を戦場、植民地として捉えていた。このため旅順港等は外国人立ち入り禁止地域とされていたが、観光地としてとらえる日本人の増大に対応する地元観光業界への配慮から政策変更が行われた¹⁵⁾。観光政策による一種のポリローナダリング効果が発生したのである。

なお、1920年代の第一次世界大戦直後に発行されたミシュラン社の戦跡ガイドブックを嚆矢とし、「戦跡観光」の仕組みがガイドブックに求められている¹⁴⁾が、江戸期に発行された古戦場をめぐる紀行文も「戦跡観光」ガイドブックである。

III. 巡礼観光と四国遍路

1. 巡礼と観光

霊場巡りが制度化され大衆化したのは江戸時代に入ってからである。現代では発達した交通手段のおかげでさらに霊場は近くなり、さらなる大衆化をもたらしている。この霊場巡りは、ニューツーリズム的用語をもちいるならば、巡礼観光と表現されるものである。

巡礼観光に限らずスタンプラリー的現象は、形を変えて絶えず発生する。秋山聡(2009)²⁴⁾は、芸術作品には、超越者からの靈感を宿した芸術家による接触の痕跡が残されるという点で、接触型聖遺物に近いところがあるとする。芸術家や有名人の遺品の展覧会や映画撮影で用いられた事物や卓越した業績を残したスポーツ選手の道具を集めた博物館などはめずらしくない²⁵⁾。

橋本和也(1999)は「観光者の目的は、日常生活圏を離れて、その「よく知られた事柄」を「ちょっと覗く」ことである」とする。これに対して「巡礼」とは日常空間から離れた非日常性の中に存している聖地への参拝であるとし、聖地・霊場への旅には、数々のタブーが課せられ、それが聖なる旅を他の通常の旅(=観光)から区別されるとする¹⁶⁾。従って「[観光]に[旅、旅行、訪問、行楽や巡礼]などを含めることに、居心地の悪さを感じ」¹⁷⁾とし、「[観光者]にとってはあらゆる事物が対象となる。「話題になること」「有名になること」は観光の文脈に沿った「聖化」の過程なのだろうか。・・・[観光]の前後では、観光者にとって何が変化するのだろうか。特別の変化が見られないのなら、それは単なる日常であり、「巡礼」と比較する意味はなくなる」¹⁸⁾とする。

巡礼について宗教を論じる意味合いからは定義する必要性はある。これに対して観光の定義は論議す

る実質的意味合いが現状では不明確であり、観光の定義に対する認識を変えれば橋本和也の批判は一部成立しなくなる。観光概念を破棄し人流(人の動き)としてとらえる立場に立てば巡礼も人の動きに関するものであり、巡礼も人流(観光)の一現象であると認識することは可能である。

観光資源とは集客効果のあるものとすれば、話題になった偽物のピカソの絵のほうが本物の芸術作品より観光市場では価値がある。贋金や印刷ミスのある切手が本物の貨幣やミスのない切手よりマニア市場で価値があることと同じである。橋本和也(1999)が「たとえ「まがいもの」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¹⁹⁾というのはこのことによる。

同様のことは観光に観光以外の要素を求めようとしている検討違いのものとしてエコ・ツーリズム批判でもなされている²⁰⁾²¹⁾。生態観光や環境観光とは、コスタリカも例に漏れず、それを名目にして多くの外国人観光客を集める手段であり²²⁾、先進国側には、自分たちの生活スタイルは変えずに、途上国の自然保護を語ることで地球の環境危機の議論を先延ばししようという意図が見える²³⁾。

2. ウォーキングと四国遍路

英国では、自然回帰を求めた労働者階級の人々が手軽で身近な余暇の楽しみ方としてフットパスを歩くことが盛んになり、しだいにフットパスの自由通行権要求運動が高まり、その結果 1932 年に「歩く権利法」が制定²⁴⁾され、それが長い年月の間に伝統の域にまでなった。同時期の 1930 年代、日本においても、国民体育の観点から、各地で展開されたレクリエーションとしての国内観光が、鉄道省なども関わりながら国家規模で推進された。そこに四国遍路も取り込まれてゆき²⁷⁾、30 年代末ごろからハイキングが持つ意味合いは、それまでの否定的なもの²⁸⁾²⁹⁾から肯定的なものへと変わっていった。

遍路道も文化財ととらえられるようになっていった。寺院等の文化財だけではなく、それが存する地

域を広域に保護する施策へと変化したからである。厚生省国立公園部は 1970 年から長距離自然歩道の整備を開始し、1981 年から 1988 年まで四国自然歩道が整備された。建設省は四国の道保全整備計画委員会を組織し、遍路道上の古い道標や丁石が倒壊していることを調査結果として踏まえ、歴史的価値を持つ文化遺産としての遍路道の保存と活用に向ける方向性を示した。しかしながら四国地方建設局が発行した『四国の道』は行政の宗教に対する中立性から、四国遍路がもつ宗教的な意味には言及していない。札所寺院は観光施設や景勝地の一つとして説明されており、しかも道を歩く人の写真はあっても巡礼者は登場していないのである³⁰⁾。なお、1982 年には道路構造令の一部を改正し、ウォーキング需要に対応している。

1970 年代にも道路整備等を伴いながら国内観光が展開され、四国遍路が多様化した。1970 年代後半に入るとバスや自家用車による遍路が増加し個人による接待は衰退した。伊予鉄が主催するバスツアーは 1984 年の御遠忌をピークに減少傾向に向かったが、1998 年から 2000 年の NHK の遍路に関する番組の効果は絶大³¹⁾であり、格安パックの影響もあり³²⁾、遍路が再び増加した。

3. 四国観光政策の統合としての八十八箇所巡礼

明治期から昭和初期にかけて新聞社や旅行会社の旅としての遍路の企画が行われた。森正人(2005)によれば、四国遍路は 1908 年には現在の『毎日新聞』の前身である『大阪毎日新聞』で、四国遍路の巡礼競争が企画された。全国紙での企画ではこれが最初のものであるらしい。1930 年代には乗り物を用いて、旅館などに宿泊する巡礼者が登場した。彼らは「モダン遍路」と呼ばれていたから、当時から四国遍路は観光とみなされていた。

1937 年、高野山電気鉄道の子会社に持つ大阪の南海鉄道によって「四国八十八ヶ所出開帳」というイベントが開かれた。このとき、それまで全寺院が協力して何かを成し遂げることなどなかったが、初めて全寺院が団結して出開帳を成功させている。

観光資源として四国遍路や遍路道を生かしていこうという行政等の取り組みは、1960 年代には散発的

で、1970年代になってから多く見られるようになる³³⁾。四国四県の共通の観光資源はこの四国八十八箇所巡礼であり、今日では四国四県は、四国ツーリズム推進機構を組織している。巡礼について、行政機関はタッチできない宗教行為とは見なさない暗黙の合意が見られる。

1982年四国市長勉強会の第5回が高知県室戸市で開催された。室戸市長は、西国88箇所の札所の室戸市所在の関係寺院の賛同を得て、弘法大師が若い頃修行を行い、悟りを開いたとされる聖地『御厨人窟』を観光の目玉にした「見る観光からする観光」への発想の転換を説いた³⁴⁾。1983年11月『第一回空海祭』は成功した。しかし1985年第3回には土地をめぐるトラブル、第4回は入込客数が激減し、1998年に終焉した。この御厨人窟が本当に弘法大師修行の地であったかどうかは確かめられていない³⁵⁾。まさに観光政策の本質がでている。

このように四国遍路は1970年代に信仰と切り離され、1980年代にはほかの観光形態と差異を持つものとしてより一層「商品化」され、1980年代後半から「エクササイズ」ともみなされてゆくこととなった³⁶⁾。ニューツーリズム的用語を用いるならば、四国遍路はウォーキング観光、ヘルスツーリズムの一種である。

IV. 日本海文化と石見銀山市

1. 日本海側の町おこし

日本海側沿岸諸都市では、地域おこしの材料に北前船が使われる³⁷⁾。北前船は、江戸時代から明治期の前半には物流の基幹手段であった。上りでは対馬海流に抗して、北陸以北の日本海沿岸諸港から関門海峡を経て瀬戸内海の大坂に向かい(下りはこの逆)、北海道・樺太にまで延長されていた。日本全国に鉄道が敷設され、国内の輸送は鉄道にシフトしていき、北前船は役目をほぼ終えて歴史の表舞台から姿を消した。「内日本」が「裏日本」と呼称が変化したこと、明治時代に行われた殖産興業や鉄道・港湾などの投資が太平洋側に集中したこと、北前船が消えたことは符合するのである。今日「裏日本」は死語となりつつある。暗いネーミングの「山陰」については、

今までに「北陽地方」「北中国地方」「南日本海地方」等の呼称が提案されたが、いずれも定着せず、今日も生きた用語として使われている。

鉄道の敷設はニュービジネスを生み出した。1905年南新助は旅行斡旋業、日本旅行会(今の日本旅行)を創業し、高野山参拝、伊勢神宮参拝を企画し実行した。この時点をもって我が国初の主催旅行業の発祥といえる。1908年には本邦初の貸切臨時列車を仕立て、関東廻遊団を組み東京、日光、善光寺を回る団体旅行を実施したが、出雲大社は入らなかった。伊勢神宮の陰になる出雲大社³⁸⁾現象はここでも発生した。石見銀山の世界遺産登録にかける地元の期待を大きくする政治的原因はここにある。

2. 「石見銀山市」論争

地域おこしに観光資源の集客効果が期待されるのは、地域の誇り³⁹⁾が集客という現象で確保できるからであり、合併により新しく誕生した大田市の初代市長の市政運営所信表明演説では「大田市に誇りと愛着を持っていただけるようなまちづくりを進めていかなければならないと考えております。また、石見銀山遺跡の世界遺産登録を間近に控える中、50年後、100年後を見据え、この世界に誇れる遺産を、時代を担う子どもたちにしっかりと引き継いでいかなければならないと考えております」(2005年2回定例会)と答弁している。

地域資源の世界遺産化は国の史跡化を超えて運動目標として活用される。国の史跡化は世界遺産登録の前提としての位置づけが強化され、文化財のヒエラルキー化の強化⁴⁰⁾に使われた。石見銀山景観保全条例(2004年)も世界遺産登録に向けて円滑に制定されたのであった。

石見銀山に関わる世界遺産登録と大田市等の地元三市町の合併協議時期が重なっていたところから、新市名を大田市、石見銀山市いずれとするかで論議が行われた。合併協議会は委員投票で、石見銀山市(15票)が大田市(11票)を上回り⁴¹⁾、新市の名称を「石見銀山市」とする案を決めた。しかし、これに旧大田市側が反発し、合併自体が危ぶまれる事態になり、新市を「大田市」として、遺跡が世界遺産登録されたときに「石見銀山市」を検討すること

で双方が歩み寄り、2005年10月に新大田市が誕生した。

市長は、協定に基づいて市議会に検討を要請し、市議会は市名問題検討特別委員会において検討することとなった。2007年市議会において「合併後2年が経過し、大田市の石見銀山遺跡として、マスコミ報道を含めまして、知名度も高まり、人気定着し、今さら、財政支出が伴います市名変更はいかかなものか」「世界遺産登録から外されることもあり、石見銀山も永久に保障されたものではない」等の理由が論議され、大田市のままで行くこととなった⁴²⁾。2009年10月11日付けの毎日新聞によれば、任期満了に伴う2009年10月大田市長選に温泉川孝氏が「『石見銀山市』に改称を」として立候補表明したとあるが、選挙結果は現職市長の竹腰創一氏が16762票と温泉川孝の4051票を上回って当選し、市名問題に決着がついたということになった。

V. JR 四国と山陽新幹線

1. 鉄道会社としてのJR 四国の将来

四国における鉄道事業ビジネスは、高速道路の整備と利用料金の低廉化・無料化で、将来性は見込めない。そのため、国鉄分割民営化時に経営安定基金が準備されたが、金融情勢に左右され不安定である。活動エリアである四国の経済規模からして付帯事業収入も大きくは期待できず、観光を含め新規事業への投資も慎重にならざるを得ない。四国外からの鉄道旅客を輸送してくる山陽新幹線も最盛期の状態にまでは回復していない。JR 四国をめぐる環境は厳しいものがある。

JR 四国社長である松田清宏が「高速道路はJR 四国のスタートの時はたった11キロ。高速道路に乗るのすら難しい地域だったのですが、20年が経過した現在は高速道路の計画の骨格はほとんど完成しております⁴³⁾との認識を示すとおり高速道路の整備に伴い鉄道の輸送人キロは減少している(表1)。その結果JR 四国の経営成績は表2に示される通り厳しい状況にある。松田清宏は鉄道経営安定基金に頼っている経営状況を「私どもの持つ今の鉄道ネットワークは十分身が軽くなっている状況であり、今後どこかの線区を廃止にすることは積極的には考えておりません。ただし、災害線区において大災害が発生し、復旧工事に何十億円もかかる場合の判断は別になります。営業成績が悪いからといって廃線にすれば、四国で一番の赤字を出しているのは実は予讃線です⁴⁴⁾と表現することにより語っている。

このJR 四国の経営を支える経営安定基金の2008年度末の額は2037億円であり、保有株式について世界的な金融危機による株式市場の急落により時価が著しく下落したため、118億円の減損処理を行っている。連結子会社25社を含む2008年度の連結業績は、売上高537億円、経常利益10億6千万円、純損失101億6500万円(2007年度期は約29億円の黒字)であった。昨年秋以降の株価下落で保有株式を減損処理したのに伴い、特別損失118億円を計上したのが響いている。最終損益の赤字転落はホテル開業費を損失計上した20000年度以来7期ぶりであった。営業損益は約79億円の赤字だった。経常利益は64%減の10億6000万円であった。

山陽新幹線との接続駅であるJR 岡山駅と四国側

表1 四国における高速道路延長キロ、鉄道輸送人キロの推移

暦年	1987	1988	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2005
出来事		瀬戸大橋開通	阪神淡路震災	運賃改定	明石大橋開通				
鉄道*	1673	2118	1958	1982	1815	1693	1591	1527	1511
道路**	70	70	212	246	309	393	436	452	452

*JR 四国の鉄道輸送人キロ(百万人キロ) **四国内の高速道路延長キロ

表 2 JR 四国の損益計算 (単位: 億円)

		2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度
鉄道	収益	307	303	299	302	296
	費用	385	399	388	385	379
	損益	▲78	▲100	▲89	▲83	▲83
関連	収益	12	13	14	14	14
	費用	10	12	12	13	12
	損益	2	0	2	1	2
経営安定基金収益		87	91	89	84	79
経常利益		12	10	20	2	5
当期損益		2	1	11	5	▲103
連結						537

の鉄道を結ぶ大動脈である瀬戸大橋線は、岡山県の児島駅までであり、ダイヤ編成等にあたって、本州側の児島・岡山間の鉄道事業を運営するJR西日本との調整が不可欠である点で、JR四国の経営としては不安定な状態である。

2. 山陽新幹線

2006年度の運輸収入は3286億円(2005年度と比べ48億円の増収)で、JR西日本における鉄道旅客運輸収入の43%を占めており、同社の一番の収入源となっている⁴⁵⁾。また、輸送量を表す輸送人キロは15,164百万人キロで、JR発足直後の1987年度(13,152百万人キロ)の1.15倍であり、2002年度から輸送量は増加し続けているものの、これまでの最高は1992年度の16,160百万人キロを超える状態には回復していない。関西の経済地盤沈下が山陽新幹

線の輸送量に影響しているのに対して、山陽新幹線の輸送量を越えた東北新幹線の採算性の維持は、東京の巨た性に支えられているといえる。

京阪神・福岡間では、表3にあるとおり、山陽新幹線と伊丹空港・関西国際空港・福岡空港の航空便が競合している。大阪・福岡間だけでみると利用客が多いにもかかわらず、大阪空港のジェット機の発着枠の制限が大きく、航空会社の方が劣勢に立たされている。

3. 高速道路無料化と本州四国連絡橋

民主党のマニフェストである高速道路の無料化は、再び本州四国連絡橋に関わる航路補償問題を惹起した。本州四国連絡橋が建設、架橋された時点においては「本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法」が制定⁴⁶⁾され、旅客

表 3 近畿2府3県・福岡県間のJRと航空便の旅客シェア・輸送人員(千人)

年度	シェア	JR	航空	合計	備考
1985	73:27	3307.8	1209.0	4516.8	
1990	75:25	4364.3	1426.5	5780.8	
1995	72:28	4025.8	1552.6	5578.4	1995年1-4月は震災のため不通
2000	65:35	4206.5	2268.9	6475.4	2000年3月「ひかりレールスター」登場
2005	77:23	4946.2	1509.7	6455.9	

注 近畿とは大阪、兵庫、京都、奈良、和歌山の2府3県

船業者に対して、交付金(補償金という用語は回避されている)が支払われた。橋の開通直前まで旅客船事業を実施しなければならないという事情が考慮されていたからである。2009年11月19日参議院国土交通委員会において前原誠司国土交通大臣が「昔フェリーってもっとあったと思うんですよ。しかし、高速道路ができたことによって廃業を余儀なくされたフェリー業界っていっぱいあると思うんですよ。特に、本四の間では三本も本四架橋ができたということで、相当程度の廃業された内航海運業があると私は思うんです」と答弁⁴⁾したのは、このことによる。今回の高速道路料金の無料化政策は、旅客船事業だけではなく、鉄道事業にも大きな影響を与えているが、高速道路制度の制度設計は当初から無料開放となっていたはずであり、一種の問題先送りのツケが回ってきたのである。

【注】

- 1) 西田正徳(1999)：『瀬戸内海の発見～意味の風景から視覚の風景～』中公新書では「この文章は1919年に小西が国会に提出した『名勝旧跡其ノ他著シキ事歴アル樹石並特殊ノ植物保存及利用ニ関スル建議』のなかの文章と、名勝旧跡と国立公園こそちがえ、その他はほとんど同じである。同年には史蹟名勝天然記念物保存法が公布されるが、当初の頃は史蹟名勝天然記念物と国立公園は渾然一体として論じられていたのであり、かれもまた、同様の論理をもって史蹟名勝天然記念物を論じ、そして国立公園を論じたのである。」(p.190)と記述している。
- 2) 1931年に制定された国立公園法は「国力天与ノ風景ヲ保護開発シ一般ノ利用ニ供スルトモニ外客誘致ニ資スル」とし、資源利用と保護の調和を国の手で国立公園で図ることを規定していた。味岡益太郎は「地方観光行政のあけぼの」(『月刊観光』1979年6月号 pp10-13)のなかで昭和9年に国立公園が8つも誕生し、外国人を軍部が歓迎した理由として、国際観光を振興して外貨を獲得、軍備拡張にも外貨が必要であったとする。
- 3) 西田正徳(1999)「1922年の国立公園候補地「小豆島・屋島」から1932年の備讃瀬戸を中心とした国立公園「瀬戸内海」の内定に至る過程には何があったのか。ここには、伝統的風景から新たな近代的風景「内海多島海」を取

り込む動きが見られる。古くからの名所旧跡として有名な「小豆島」「屋島」に伍して、新しい近代的風景「備讃瀬戸」が台頭してきたのだ」

- 4) 壺井玄剛(1948)：「海上観光頌」『観光』全日本観光連盟 p.2
- 5) 瀬戸内海の汽船航行が明治十～二十年代に、瀬戸内海沿岸鉄道が明治二十～三十年代に普及した。1901年の山陽鉄道の開通など陸路の交通が発達してくると、展望地という陸上からの視点が発見されはじめ、海路からの風景が陸路からの風景へと変換されたはずである。
- 6) 西田正徳(1999)「海上の船からの風景として評価をえた瀬戸内海の風景が、一度その評価が確立するや、内容とは無関係に評価のみが一人歩きし、いつの間にか陸上の展望地からの風景が評価されるようにすり替わってしまった。世界の人が誉めていると引き合いに出し、瀬戸内海の展望地からの風景を推賞するが、じつは世界の人が誉めたのは船からの風景にすぎない。この船からの風景と展望地からの風景は基本的に異なるものである。その眺めは、前者が島が次から次へと動くシークエンスとなり、後者は島々が静かに浮かぶ俯瞰景となる。欧米人は前者をたたえ、日本人は後者を定着させた。」
- 7) 全日本観光連盟(1948)『観光』座談会「瀬戸内海国立公園を語る」において布田源之助は「GHQのリー課長が、「日本は13の国立公園を持っているが、猶新しい指定をしよう企画している。然し先ず既設の国立公園の内容充実を図るのが、先決問題ではないだろうか？」といったそうですが、まさに頂門の一針で、徒に国立公園の範囲を広げるよりは、無茶に木を伐ることを止めさせたりして、その代わりに観光道路を造ったり、展望の小亭を拵えたり、観光ホテルの建設に力を入れたりして戴き席いもんだと思います」(p.14)と発言している。
- 8) 定数名所とはわが国のすぐれた名所として三景、八景、十二景、百景などとして定数「名所」で選ばれた個所である。
- 9) 西田正徳(1999)「シーボルトはまず近代的な地理的概念で瀬戸内海を海峡に囲まれた内海であり、しかもこの内海は多島海だと記述している。当時日本人にとっては瀬戸内海はまだいくつかの灘にすぎなかったが、シーボルトは内海多島海という地理的概念を明確にもっていた。のちに欧米人による瀬戸内海の風景の賞賛が「内海」「多

島海」といった概念で語られることからすると、瀬戸内海の風景の賞賛には「内海」「多島海」といった概念が重要であったことがわかる。対象が人間の内部に概念を生み、逆にその概念がより対象をきわだたせる。概念は風景を結晶させ、風景を見出させる」(p.67)

10)寺前秀一(2007):『観光政策学』イブシロン出版企画 400 p

11)1994年5月26日衆議院決算委員会において斉藤鉄夫による「世界遺産の中には、ポーランドのアウシュヴィッツ強制収容所も、いわゆる戦争遺跡としてすぐれて普遍的な価値を持つ出来事に関するものという基準で登録をされております。これはもう人類が永久に、決して忘れてはいけないものとして世界遺産としての価値がある、このように判断されているからだだと思います。広島、長崎への原爆投下というのは、人類史上初の核戦争という意味で、またその核戦争のもたらす悲惨さを人類に教えてくれたという意味で、人類史上非常に大きな出来事であると考えております。アウシュヴィッツと同様に、人類がこれからも決して忘れてはいけない人類史上の大きな出来事であった、こういうふうに考えますが、その点についての認識はいかがでございましょうか」との質問に対し政府委員は「御指摘のように、我が国が世界唯一の被爆国でございまして、原爆ドームが長く後世まで保存されるということは大切なことではないかと思っておりますけれども、現段階での世界遺産一覧表への記載に関しましては、国内法上の保護措置等の前提があるわけでございますので、私どもとしては今後慎重に検討していかなければならない課題だと思っております」 「現在史跡の指定の検討対象としておりますものは、最も新しいものでも明治時代の中ごろまでのものでございまして、それ以後の時代のものにつきましては、現段階では検討対象としておらないわけでございます。このような史跡の指定につきましては、今後、明治時代中期以降の遺跡に関する歴史上や学術上の価値の評価についての総合的、体系的な検討を行っていく中で、その一環として取り上げて検討していくべき事項ではないかというふうに考えているところでございます」と答弁していた。

12) このほか文化財の範疇化を求める意見として1996年4月11日参議院文教委員会江本孟紀の「文化財保護法史

跡名勝天然記念物指定基準で戦争遺跡も『文化財』にふくまれるということを明確に書いて、これを文化財として指定すべきだ、残すべきだ」との発言に対し政府委員は「近代の文化遺産につきましても文化財としての保護を図る必要があるということで、御指摘ございました指定基準を改正」「新しい基準におきましては、旧指定基準で「古戦場」というふうに書いてございましたものを「戦跡」というふうに改めたわけでございます。これは戦争に関する遺跡の、史跡に指定する場合の範囲を第二次大戦の終結ごろまでという考え方にに基づきまして「戦跡」というふうに改めたところでございます。お話ございましたように、戦跡ということで原爆ドームを新たに平成七年度に史跡に指定したという事実はございます」

13)アメリカ合衆国は原爆ドームの登録に強く反対し、中華人民共和国は「日本は戦争への反省が足りない」として審議を棄権した。2009年12月16日閲覧

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%8E%9F%E7%88%86%E3%83%89%E3%83%BC%E3%83%A0>

14)山口誠(2007):『グアムと日本人 戦争を埋立てた楽園』(岩波新書)

15)高媛(2006)『岩波講座・アジア・太平洋戦争4 帝国の戦争経験』、杉原達ほか編、岩波書店、「ポストコロニアルな『再会』——戦後における日本人の『満洲』観光」担当、351-376/404頁、新山正彦(2001):「戦跡とノスタルジアの間に」人文論研究 50巻4号

16) 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 p.57

17) 橋本和也(1999)p.9

18) 橋本和也(1999)p.83

19) 橋本和也(1999)p.2

20)橋本和也(1999)は「新たな観光の形」として近年提唱されている「エコ・ツーリズム」を安易に「自然保護」と位置づける立場への批判をしている(p.19)。

21)寺前秀一編著(2009):『観光政策論』原書房 pp153-154

22)橋本和也(1999)p.265

23)橋本和也(1999)p.266

24)秋山聡(2009):『聖遺物崇敬の心性史』講談社 p.211

25)秋山聡(2009)「芸術作品あるいは芸術概念の多様化は、作品がそれ自体で己の価値を伝達しにくい状況を生んでいる。芸術作品がその価値の伝達や創出を外からの手

- 段に依拠するという状況もまたかつての聖遺物をめぐ
る図式と近い。キリスト教における聖遺物崇敬とは、傑
出した人物の遺体や遺品に対する人間の普遍的な心性
を新人行為の中に巧に取り込みえたモデル・ケースとい
え、聖遺物崇敬のコンテクストから造形芸術をながめると、
聖遺物への価値付与、価値創出の手段の一つであつた造形
イメージが、やがて独立し、次第に自律性を獲得し芸術と
遇された末に、聖遺物化しはじめるという流れが浮かび上
がってくる。聖性を付与・創出する有効な手段であつたはず
の造形が、芸術の高みに達した末に、外から「聖性」を付
与されなければ価値を伝達しえなくなるに至るというこの
いささか皮肉めいた展開をどう捉えるかは、今後の課題
になるだろう。」 p.212
- 26) 溝尾良隆編(2007):『観光地の持続的発展とまちづくり』 p.29
- 27) 森正人(2005):『四国遍路の近現代』創元社「増加する
四国遍路の巡礼者のために香川県高松市観光課は『四国
遍路案内記』を発行した」 p.141-142
- 28) 森正人(2005)『職業遍路』や『乞食遍路』とよばれる
巡礼者たちは、この社会が不平等であるということをは
っきりと人々に見せつける……こうした巡礼者がいなくな
った 70 年代に、四国遍路のイメージは陰鬱なものから、
明るなものへと変わっていったのだった」 (p.159)
- 29) 佐藤久光(2006):『遍路と巡礼の民俗』人文書院 p.239
「接待は西国巡礼にも多くみられた習俗であつたが、所
得向上と宿泊施設の整備に伴い衰退し始め、地域住民も
接待を卑しいものとして敬遠するようになった。それに対
して四国遍路の接待は距離が長いこと、宿泊施設の未
整備、遍路に下層民が多かつたことで、住民の報酬を受
けないと遍路を続けることが難かつた」
- 30) 森正人(2005)p.230
- 31) 森正人(2005)p.233
- 32) 佐藤久光(2006):『遍路と巡礼の民俗』人文書院 p.305
- 33) 森正人(2005)p.200「1972年の四国四県の知事会で、
愛媛県知事白石春樹は弘法大師生誕 120 年に当たる
1973 年を機会に、四国 88 箇所を中心にした新しい観光
ルートを開発することを提案した」
- 34) 森正人(2005):『四国遍路の近現代—「モダン遍路」
から「癒しの旅」まで』創元社(p.206-207)
- 35) 森正人(2005)p.208
- 36) 森正人(2005)p.181
- 37) 北前を使用する博物館等は、北前館(兵庫県豊岡市)
高岡市伏木北前船資料館(富山県高岡市)北前船の里資
料館(石川県加賀市)輪島市黒島天領北前船資料館(石川県
輪島市)北前船主の館 右近家(福井県南越前町)みちの
く北方漁船博物館(青森県青森市)等が存在するが、山陰
地方には存在しない。
- 38) 新谷尚紀(2009):『伊勢神宮と出雲大社』講談社 p.177
「古代の大和の王権が、〈外部〉としての出雲を必要と
して、歴史的に形成された出雲国と大国主神、大己貴神
に対する特別な意識と儀礼、つまり異様な靈威力で大和
王権を支える存在であるという信仰は、記紀神話中の出
雲神話群と律令儀礼中の出雲国造神賀詞奏上によって
表現されていたのであつたが、ほぼ 10 世紀を画期とし
て、その〈外部〉としての出雲の地位は失われた。しか
しその後も出雲に対する平安京の知識人たちの間に伝
承されていた特別な意識は完全には無化することなく、
いわゆる文化の国風化とともに次第にその和歌の世界
に生きる京都の貴族たちを中心として、以上述べてきた
ような意識と知識のグラデーション変化により、全国の
神々が参集する出雲、さらには神々のふるさととしての
出雲、というイメージが形成され、その後の近世社会の
文芸運動と庶民信仰の高揚という現象を通して、縁結び
の神様、福の神としてのダイコクサマなどの信仰が加わ
って広く全国へ各階層へと普及していくこととなつた、
と考えられるのである」
- 39) 2000 年 383 回大田市議会「世界に誇れる文化遺産と
して石見銀山遺跡がその価値を高く評価されましたこ
とは地域住民の誇り」
- 40) 2002 年第 391 回定例会「世界遺産登録を目指しまし
て、本登録の前提となる国の史跡追加指定をお願いして
おりましたが、近く正式に告示の運びとなりました。引
き続き総合調査や整備などを進めながら、早期の本登録
を目指してまいります」
- 41) 新市市名公募では、石見銀山市が 4 4 6 点と一番多
かつた。
- 42) 2007 年 7 回市長は「市名問題につきましては、議
会におきまして、石見銀山市の是非など、その取り扱いに
ついて、審議をお願いしておりましたが、本日、一定の

方向性をお示しいただきました。私といたしましては、議会におけるこの審議結果を踏まえ、早急に市としての方針を決定し、市民の皆様のご理解を賜りたいと考えております」と答弁している。

- 43) 松田清宏(2007):「JR 四国を取り巻く環境及び経営の状況」日本交通協会発行『汎交通』第107巻3号 p.31
- 44) 松田清宏(2007)p.50
- 45) 京阪神=アーバンネットワークは40%であるから、山陽新幹線及び京阪神=アーバンネットワーク以外の山陰、北陸等のJR 西日本の鉄道収入は17%ということになる。
- 46) 1981年4月10日衆議院建設委員会における斉藤建設大臣の本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法案提案理由「本州四国連絡橋の建設により、本州一四国間の交通輸送が円滑化され、関連地域における生活利便の増大と経済発展が図られることとなりますが、一方、これに伴いこの地域の交通輸送に重要な役割りを果たしております一般旅客定期航路事業等については相当の影響を受けることが予想されております。政府としては、このような影響に対処するため、本州四国連絡橋の建設に伴い影響を受ける一般旅客定期航路事業の再編成、当該事業を営む者に対する助成及び離職者の再就職の促進等に関する特別措置を講ずることにより、当該一般旅客定期航路事業に係る影響の軽減を図ることとした次第であります」
- 47) 自由民主党政権下の2009年4月1日衆議院国土交通委員会においても、「今回の高速道路料金の引き下げですけれども、これは二年間で五千億という国費を実質的には投じている、そういう案でございますが、この高速道路料金の引き下げについては、三月二十日から本四高速それからアクアラインについて、先週末からまた地方部の高速道路で実施されているというところですが、これによって、生活対策としてこれは導入されたわけですが、陸路については値下げがされているわけですが、一部フェリー会社について大きな影響が出ているということも聞こえてきております。私の手元に日本旅客船協会からいただいた資料がございますが、これによれば、瀬戸大橋を通る高速道路料金については、岡山県の早島から香川県の坂出までは従来四千百円だった。これに並行する区間である岡山県の宇野と香川県の高松を結ぶフェリーの運賃が三千三百円だったという

ことでありますが、しかし、三月二十日以降、早島一坂出間の高速道路料金が土日祝日については千円となりましたということで、フェリーが高速道路に対して相対的に割高になっているということでございます。」との質問があり、政府参考人は「高速道路料金の引き下げは、先月二度にわたって実施されているところでございます。これから具体的な影響が出てくると思われましても、この具体的な影響を見きわめながら、関係者あるいは自治体と連携をとって、さらに必要な対策について検討を行ってまいりたい」と答えている。

ツーリズム学会誌

第9号

目次

[第1回地域観光フォーラム]

- 基調講演……………集客促進への取り組み 横須賀市長 吉田 雄人 (1)
- シンポジウム……………地域交流と地域貢献
吉田 雄人、中萬 隆信、小林 徹、佐々木 茂 (13)

[特別寄稿文]

- 観光・人流政策風土記～中国・四国編～…………… 加賀市長 寺前 秀一 (31)

[論文]

- 台湾の移民政策の研究…………… 葉 昱宏 (43)
- ラーメン・ツーリズムにおける歴史的見解…………… 崎本 武志 (57)
- サービス産業におけるファイナンスのスキームに関する一考察…………… 徳江 順一郎 (65)

[研究ノート]

- 「ロングステイ」の現状と今後の方向性について…………… 竹嶋 寛、古川 作二 (79)
- ホスピタリティ産業関連法規の概観…………… 松本 創 (89)
- 観光事業におけるファイナンスの現状…………… 米倉 教公 (97)
- 商人人間関係と地域経済発展の関係についての考察… 陳 煒、陳 晶、佐藤 淳平 (105)