

観光・人流政策風土記

〈地域観光と日常・非日常〉

はじめに

日本経済団体連合会機関紙の二〇〇九年新年号は観光特集でした。その特集に「観光行政への期待」と題して論文を掲載させていたただく機会を得ました。人口減少社会を迎え、経済運営は消費主導になると予測されましたから、観光を含めサービス産業がわが国の経済を引っ張ってゆくことは確かであり、観光行政に期待するところは大きいと主張しました。

若者を中心に日本人海外旅行者数の低迷も問題となりつつあります。かつてのJALパックに代表された日本人海外観光客のプレゼンスが低下し、世界観光市場における中国人観光客のプレゼンスが圧倒的に大きくなってきています。中国人は日本が経済発展を遂げ、安全で安心して暮らせる民主主義国家を築き上げたことを承知しています。だからこそその秘密を探ろうとわが国に興味を示し、それに呼応して日本の各地は誘致活動に力を入れるのであらうと主張させていただきました。

引き続き四月一七日読売新聞「論壇」においては「観光立国 「人流」とらえた構想必要」と題して投稿する機会も得、単なる需要予測ではなく政策目標として訪日外国人客数を算出すべきと主張しました。また、六月には「ユビキタス時代の人流」を出版し、伝統的日本文館保存法案にも触れるなど、充実した大学生活を送らせていただきました。

高崎経済大学地域政策学部においては、観光政策学科寺前ゼミの演習のテーマとして、学生に自分の好きな地域を選択させ、当該地域の観光政策について卒業論文を書いてもらうこととしておりました。大学教師としては初心者でしたので、自ら見本を示すことが必要であると認識し、その教材なればと高崎経済大学の学内学会である地域政策学会の学会誌である「地域政策研究」の第十二巻第一号から四号まで「観光・人流政策風土記（一）～（四）」と題して北海道・東北編、東京編、北陸・東海編及び関西編を発表してきましたが、教師生活の途中で郷里の加賀市長に就任することとなり、四国・中国編は二〇〇九年のツーリズム学会誌に、九州・沖縄編は二〇〇九年観光・余暇関係諸学会共同大会学術論文集に掲載させていただきました。

本書は、「ユビキタス時代の人流」の続編として、これらの論文をもとに大幅に書き直

して、「観光・人流政策風土記～地域観光と日常・非日常～」と題しました。加賀市民をはじめ観光に関心の高い一般市民にも読んでいただけるように工夫をしたつもりです。引用文献等は読みやすさを優先して極力省略をしましたが、興味ある方は、前記の各論文の巻末にそれぞれ詳しく引用文献の詳細を掲載しておりますので、御参照いただければ幸いです。

平成二十二年五月 加賀温泉郷にて

寺前秀一

目次

はじめに	3
------	---

第一章 北海道・東北

13

1	北海道の自然認識感とイベント志向	14
2	アイヌ文化と温泉観光資源	18
3	旭山動物園と夕張観光施設の比較	22
4	世界遺産登録の政治問題化	26
5	外国人観光客数より域外客数	30
6	国鉄改革と東北・北海道の観光	34
7	風評被害対策と豚インフルエンザ	38
8	エリート観光課長・部長の誕生	42

第二章 東京圏

47

1	ブラックホール化する東京圏観光	48
2	都知事の国際観光都市戦略	52
3	都心観光地の再形成	56
4	メッシュ化する東京鉄道ネットワーク	60
5	観光のポリシーロンダリング効果	64
6	浦安市の観光政策と東京デイズニーリゾート	68
7	ナショナルトラストと鎌倉	72
8	小笠原村の観光政策とTSL	76
9	箱根、熱海、草津等の優位性	80
10	マスコミと温泉表示問題	84
11	国有財産払下げと国際観光都市	88
12	石原慎太郎知事と田中康夫知事	92

第三章 北陸・東海……………99

1	黒部アルペンルート之父・佐伯宗義……………	100
2	第二の十河信二とリニア新幹線……………	104
3	北陸新幹線と観光地域づくり……………	108
4	離島航空からコミュニティタ航空へ……………	112
5	能登空港と静岡空港……………	116
6	観光二次交通対策……………	120
7	産業観光の展開と山中漆器、九谷焼……………	124
8	多核分散温泉都市・加賀市……………	128
9	地域づくりと温泉権……………	132

第四章 関西圏……………137

1	関西観光―古都伝説の形成……………	138
2	脱ダム宣言と京都の評価……………	142
3	高野山町、天理市と観光政策……………	146
4	鉄道、空港に現れた忌避伝説……………	150
5	伊丹と羽田―騒音問題対応の違い……………	154
6	空港争点化と神戸市長選挙の過ち……………	158
7	二十四時間空港化と関西全体構想……………	162
8	低宿泊率を問題視する古都奈良の観光政策……………	166
9	京都市、大阪市、神戸市の観光政策……………	170

第五章 四国・中国……………175

1	原爆ドームと戦跡観光……………	176
2	外貨獲得と瀬戸内海国立公園……………	180
3	景観の日常化……………	184

4	巡礼観光と四国遍路	188
5	北前船の盛衰と石見銀山市	192
6	アンノン族と萩・津和野・大聖寺	196
7	J R 四国と山陽新幹線	200

第六章 九州・沖縄

205

1	一極集中と道州制	206
2	九州国際空港構想とJ R九州	210
3	広域観光論と長期滞在論の不協和	214
4	日韓間観光・人流政策の展開	218
5	旅主社会の実験場・対馬	222
6	別府、湯布院・由布院、黒川比較	226
7	岩切章太郎から東国原英夫へ	232
8	一村一品運動の系譜と大山町神話	236

9	奄美群島と琉球	240
10	石垣空港と台湾	244
	終わりに	249

第一章
北海道・東北

1 北海道の自然認識感とイベント志向

北海道の観光は、国指定の重要文化財等の数が少ないところから、自然公園なかでも国立公園が大きな役割を果たしてきました。この点において、アメリカと共通するところがあります。その理由として、北海道は雄大な自然に恵まれているとの観光イメージの存在があります。横路孝弘知事（当時）も大規模リゾート開発に関し「北海道は、雄大な自然など、多彩な資源に恵まれておるところでございまして、リゾート開発の適地としては、他府県に見られない特性や優位性を持っている」（一九八七年七月十七日北海道議会）と発言しています。

しかし北海道は日本列島のうちで特別に多くの自然を残しているというわけではありません。林野面積比六七・二％は全国平均（六六・二％）と同程度で、東北六県（七二・八％）に比べれば少ないのです。この比率は昭和十年代にはほぼこの率に達し、その後あまり変化していません。しかも北海道の森林は全国平均よりもだいぶ痩せています。従って梅棹忠夫は「産業計画会議のリコメンデーションは「北海道の開拓は農地に木を植えることだ」、

「農地をかつての森林に戻せ」と主張しました（『北海道独立論』『梅棹忠夫著作集七巻』中央公論社）。道外観光客に人気のある富良野、美瑛などは欧州型のモノカルチャー風景と同様、「手付かず」どころか天然自然の完全破壊の上に創造された完全な人工資源なのです。

北海道庁の幹部は、重化学工業や機械工業の誘致などでは本州より十年おくれて取り組んだためうまくいかなかったと認識していました。しかしリゾート時には、北海道は自然が豊かだから有利だと認識していました。大橋晃道議会議員も「大規模開発の破綻を認めつつ、その失敗をリゾート開発によって補おうとしている」（一九八八年七月十一日北海道議会展本会議）と発言していますが、エコ・ツーリズム論もシーニックバイウェイ論もリゾート時の認識の延長上にあることを自覚して、自然保護論と観光論を論じる必要があります。

イベント促進に関する数少ない立法例に一九九二年に制定された俗称「お祭法」（地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律）があります。お祭法では「地域伝統芸能等」とは、「地域の民衆の生活の中で受け継がれ、当該地域の固有の歴史、文化等を色濃く反映した伝統的な芸能及び風俗慣習をいう」と規定しますが、当然のことながら、北海道の地域伝統芸能フェスティバル等における活動は

低調です。その代わりに、YOSAKOIソーラン祭り等非宗教的イベントを順次観光資源化できる風土が存在します。この点においてもアメリカと似ています。

一九五〇年からはじまった札幌雪祭りにより、温泉、自然景観に偏っていた北海道観光に恒常的な集客力を持つイベントが加わりました。札幌雪祭りは、一九五九年の第十回の頃から雪祭りを目当てに北海道外から訪れる観光客が増え始めました。平成期に発生したYOSAKOIソーラン祭りは参加費を支払わなければならないにもかかわらず二〇〇七年には三四〇チームが加わり、観客動員数二一六万人を記録する大イベントに発展しています。

二〇〇一年のテロ対策特別措置法の施行後は、自衛隊の札幌雪祭りに対する協力体制が大きく縮小し真駒内会場は二〇〇五年で終了しました。そのため札幌市長はわざわざ「市民生活の安全・安心の確保はもとより、地域経済の活性化など、現在の札幌市の街づくりにとりまして、自衛隊は大きな存在、役割を担っているというふうに認識をしている」(二〇〇五年六月七日札幌市議会定例会)と答弁しているのです。全国各地の自治体では伝統的宗教行事の観光資源化を推進してきました。行政は宗教に対して中立であるはずなのですが、長年のしきたりの中で政治問題化しませんでした。しかし、逆に宗教行事ではない雪祭りは、自衛隊の協力が政治問題化する危険性を常に内在していました。

北海道で行われました世界・食の祭典は、地方博の失敗の代表例です。一九八八年八月から十月にかけて、実質上北海道庁が実施しましたが、赤字額が約九〇億円にも及びました。翌八九年に実施した青函博でも五億円の赤字を出しました(『ある地方博の死』鷺田小彌太著、垂瑠西社)から、これ以後、北海道では博覧会の類は計画、実施されていません。東北は新幹線、高速道路の整備により、桜前線、東北夏祭り、紅葉前線と首都圏を中心とする観光客に対する観光資源の時間差提供が可能となりました。桜前線は、四月初めからゴールデンウィーク頃まで順次北上しますから、東北各地の桜の名所は時期的に競合しないで観光営業が行えるのです。その分政策的にも広域観光の必要性が叫ばれることとなり、北東北三県観光立県推進協議会が設立され、更には東北観光推進機構へと拡大してきました。

2 アイヌ文化と温泉観光資源

北海道・東北七県に所在する国宝・重要文化財の全国に占める割合は、美術工芸品で二%、建造物で九%と、人口、土地面積、経済活動の全国に占める割合に比べて相対的に低いものとなっています。このことから、観光客の大供給源である東京圏から見ても、京都等の首都圏以西の観光地と比較して、東北、北海道の集客力が文化財に関しては魅力の乏しいものとなっていたことは否定できません。

浅羽良昌は「アメリカの歴史を語る時、どの時点からスターとさせたらよいのか、なかなか難しい」（『日本を支える観光大国アメリカ』昭和堂）と記述していますが、北海道、東北の文化観光資源を考える場合にもアイヌ文化の位置づけを認識しないで語れば、今日では政治的問題となりかねません。

近年では「世界遺産に指定されているアメリカの一八サイトのうち、インディアンが残した文化的伝統・文明に関する文化遺産が四点もあることに鑑みても、アメリカの歴史は、彼らの歴史からはじめるのがごく自然であろう」（前掲書）とされます。北海道における

アイヌ関係の文化財としてはアイヌ古式舞踊（重要無形民俗文化財）、アイヌの生活様式コレクション（重要有形民俗文化財）等が存在しますが、これらアイヌ関係の重要文化財等は選択無形民俗文化財を含めても九件とウエイトが小さく、特に重要無形文化財、中でも芸能部門にいたってはゼロです。しかし、この認識はいわゆる和人の感覚と考えなければなりません。外貨獲得目標から脱した観光立国推進基本法制定後の観光政策を論じる時、このままでは「ふるさと」だとか「地域の誇り」を強調すればするほど、北海道においてアイヌ文化は「棘」になる可能性があります。この点が地域の特色を思い切り前面に出して展開することが可能な沖縄観光キャンペーンとの大きな違いです。

なお、文化財保護法は文化財を具体的には定義していません。文化財のうちの重要文化財、国宝等について文化庁長官の指定等に係るものとして範疇化しているだけで、その中から重要文化財が選定される集団である文化財については定義をしていませんし、客観的な定義などできるものでもありません。

温泉は観光立国推進基本法に例示として規定されるわが国固有の代表的観光資源です。北海道の観光のはじまりも湯治を主にした温泉の利用で、鉄道開通とともに湯の川、登別、定山溪等が発展してきたとされます（佐藤郁夫『観光と北海道経済』北海道大学出版会）。現在でも定山溪温泉はわが国有数の温泉地です。全国ベストテンに箱根町、日光市、熱海

ます。従って同じ東北地方でも、東北新幹線が全通せず東京からの時間距離が大きい青森県は、全国比において平均を下回るでしょう。それだけに東北新幹線青森開業にかける期待は大きいのです。

入浴客比率と人口比率の比較

都道府県名	入浴客(千人)	全国比	人口(千人)	全国比
北海道	17,810	10.70%	5,570	4.40%
青森県	1,678	1.00%	1,407	1.10%
岩手県	4,393	2.60%	1,364	1.10%
宮城県	3,953	2.40%	2,347	1.80%
秋田県	5,646	3.40%	1,121	0.90%
山形県	5,018	3.00%	1,198	0.90%
福島県	6,655	4.00%	2,067	1.60%
新潟県	6,831	4.10%	2,405	1.90%
東京都	2,319	1.40%	12,758	10.00%
神奈川県	7,260	4.40%	8,880	6.90%
福岡県	1,702	1.00%	5,056	4.00%
長崎県	1,577	0.90%	1,453	1.10%
熊本県	3,147	1.90%	1,828	1.40%
大分県	3,893	2.30%	1,203	0.90%
宮崎県	1,514	0.90%	1,143	0.90%
鹿児島県	2,032	1.20%	1,730	1.40%
全国	166,738	100.00%	127,771	100.00%

市等が入るのは東京圏マーケットの消費者の距離感からくるものですが、定山溪、秋保温泉も巨大なマーケットである政令指定都市内に所在し、札幌市は二〇〇六年度四五四百万円（第二位）、仙台市二九九百万円（第八位）の入湯税収入があります。これを道県別で比較しますと、全国的にみても東北は九州等に比較して人口比率よりも入湯客比率が高いことがわかります。この理由は、東北地方の住民は温泉が好きというよりも、東京圏の住民が地理的に近い東北の温泉に入浴していると理解でき

3 旭山動物園と夕張観光施設の比較

旭川市の旭山動物園と夕張市のテーマパーク、スキー場は北海道における自治体の経営する観光施設の明暗をあらわす代表例です。このことは集客ビジネスが極めてリスクの大きいものであることの証明です。旭山動物園も教育施設、休養施設という位置づけによる長期間の運営の中で、人材を得たことが今日の集客上の成功の原因です。

地方分権改革は夕張市に代表される地方財政再建問題を顕在化させました。夕張市の財政破綻は、観光関連施設等に多額の投資を続けてきたことが原因です。ホテル、スキー場取得等観光施設の整備に多額の投資をしたものの、実態は赤字運営となっていました。本来収益をあげて施設整備に係る元利還金を支払っていくべきところが、その運営上の赤字に加え、施設整備の償還金相当額を債務として抱える状況になっていました。第三セクターが金融機関から借り入れする際に、自治体が債務保証を行うことについては議会の同意という法律上の規制があります。しかし自治体による第三セクターの損失補填契約については「法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律三条の規制するところではない」と

年度	来園者数	うち無償
1996	261	136
1998	352	196
2000	540	308
2002	670	329
2004	1449	503
2006	3040	623
2007	3072	582
2008	2769	550

いう自治省行政課長による見解に基づき議会の同意なしに行われてきました。これについては、司法の判断は分かれています。債務保証契約も損失補填契約も行われない場合であつても、キャッシュフロー面から「暗黙の保証」を行うことを事前に明言して自治体は金融機関側を説得し、金融機関もこれに応じてきました。

旭川市立旭山動物園は集客施設の成功例として多くの報告がなされています。二〇〇七年度の有料入園者数は二四九万人と上野動物園の一八〇万人(入園者数は三四九万人であります)がありますが、無料入園者の一七〇万人が含まれます)をはるかに上回っています。面積は旭山動物園十五万平方メートル、上野動物園一四万平方メートルとほぼ同じ規模であることから、旭山動物園の集客性の高さは理解されます。同園は、博物館法の適用を受ける博物館として「市民の動物に対する科学的教養を昂めるとともに、合せて市民の保健及び休

養に資するため動物園を設置する」と条例で規定されるように観光関係施設とは位置づけられていません。このことは児童等の無償来園者の数を見ても理解されるでしょう。旭川市は一九六七年の開園以来運営費を財政補填してきましたが、二〇〇四年度から来園者が急増し、世間の注目を集めることとなりました。二〇〇六年度の旭山動物園特別会計は、収入二〇億九九〇〇万円、支出一八億一三〇〇万円と、二億八六〇〇万円の黒字でした。来園者の増加に伴い動物展示施設等の整備及び動物の購入を拡充することとなり、その整備費用（約二八億円）は市の動物園特別会計による起債によって賄い、今後二〇二六年度まで返し続けることとなっています。その償還等に必要な経費の財源に充てるため、旭川市は二〇〇七年に旭川市旭山動物園施設整備基金条例を制定し、動物園特別会計の二〇〇七年度の剰余金約二億円を原資として、市民や企業の寄付金など総額約二億二千万円を積み立てています。

旭山動物園は二〇〇八年度の入園者数が前年度を下回りました。一二年振りに減少したことになります。一方、入園料収入は昨年の約一三億円から約二億円増加しており、旭川市外から来る入園者の料金を一般五八〇円から八百円に値上げしたことの効果がでています。来園者が少ないときには市民負担を考えて動物園売却論が存在しました。来園者が増加した今日では、上野動物園が多摩動物園等を含めて財団法人東京動物園協会が指定管理者として物品販売事業での収入（約二六億円）をあげるなどの企業的经营を行っていることの影響もあり、将来の先行き感から再び民間売却論議が発生しています。その一方、全国的に有名になった旭山動物園は郷土の誇りとする声もあり、市民と市民外の料金格差に否定的な意見も存在します。動物園を設置する政策目的が市民の教育、休養であることと、実態としての観光用の集客施設であることの政策上の齟齬が大きくなってきているのです。

4 世界遺産登録の政治問題化

世界遺産条約は一九七二年のユネスコ総会で採択されていますが、日本は二十年後の一九九二年に批准し、先進国では最後の一二五番目の加盟国でした。今日各地が世界遺産登録で大騒ぎしていることからすると信じられないことです。

批准まで二〇年を要した経緯を国会議事録から推測しますと、当初日本での論議は極めて低調でした。採択から八年後の一九八〇年四月九日、衆議院外務委員会において土井たか子（社会党）がはじめて話題にしました。五年後の一九八五年四月一六日、参議院外務委員会において抜山映子（社会民主党）が批准遅延理由を質問し、政府委員は予算上の制約、関連の国内法の問題があると答弁しています。その二年後の一九八七年七月二三日参議院予算委員会において塩川文部大臣は文化財保護法で十分と答弁しています。集客効果に関する認識の薄かった当時、文化財保護、自然保護に関しては国内法で十分体制が整っているとの判断が基調にあつたと思われまます。ようやく一九九二年二月七日、衆議院予算委員会において井上裕國務大臣は「世界の文化遺産及び自然遺産の保護に関する条約につきま

しては、その趣旨は私ども望ましいものと考えております。また、文部省としては、文化財保護法との関連では内容的問題は特段ございません」と答弁していますが、国内法との調整は当初からほとんど問題はありませんでしたし、予算的制約もありませんでしたから、世界遺産の集客力という実需に目が向けられて初めて批准されたと認識されます。

このことは白神山地の世界遺産登録の経緯を見れば明らかです。白神山地は、世界遺産登録地域の外側にも広大な山林を持ち、通常は、登録地域外も含まれています。その中でも特に林道などの整備が全く行われていなかった中心地域が世界遺産に登録されています。白神山地一帯は十二湖近辺を除き、国定公園には指定されておらず、県立自然公園止まりでした。観光資源のヒエラルキー化はまだ始まっていなかったのです。

地方議会における世界遺産の関心も国会と同様です。一九九三年一月に白神山地が世界遺産に登録された青森県において、県議会本会議定例会で世界遺産が論じられた頻度は一九八三年から一九九四年までは一九の発言（知事は二発言）であるのに対し、一九九五年から二〇〇八年は二二三発言（うち知事は三七発言）と登録後における論議のほうが発であることからもうかがえます。

現在では世界遺産登録は政治問題化する可能性を内在させています。特に戦跡の観光資源化は戦勝国、敗戦国等において共通する歴史的評価が定まっていないこともあり、原爆

ドーム登録の際には戦争遺跡は世界遺産条約の対象外とする米国などが反発しました（第五章中国・四国1参照）。

観光を産業政策として考える場合、北海道では漁業従事者のほうが観光従事者数を上回り、基幹産業です。新たな規制を盛り込むこととなりかねない知床の世界遺産登録は漁業者の反発を招くこととなりました。

白川郷、五箇山では、世界遺産登録後に観光客数が激増しました。白川郷の場合、登録前は毎年六〇万人台で推移していた観光客数が、二一世紀初めからは一四〇～一五〇万人台で推移しています。この結果世界遺産に登録されることで観光客を呼び込もうとする動きが加速され、二〇〇六年度と二〇〇七年度に文化庁が暫定リスト候補を公募したときには各地の地方公共団体から三〇件を超える応募が寄せられるなど、大きな関心を集めました。しかしながら知床では二〇〇五年の世界遺産登録後、観光客は減少しており、他地域の世界遺産登録運動に影響を与えています。

地域おこしの運動として世界遺産登録活動が活用されますが、政治問題化する要素も内在します。岩手県では知事が議会本会議において平泉の世界遺産に言及した日数は二〇〇〇年から二〇〇四年の間は各年一回でしたが、二〇〇四年三回、二〇〇五年四回、二〇〇六年四回と順次増加し、二〇〇七年一三回、二〇〇八年一七回と県政の最重要課題

へとなっていました。二〇〇八年に登録延期が決定しましたが、平泉町の達谷窟が国指定遺跡に追加されるなど県民上げての運動へと発展していったため、現在のところ政治問題化していません。

これに対して山形県では斉藤弘知事（当時）が二〇〇六年二月二日、山形県議会本会議において「出羽三山の世界遺産登録に向けた取り組みや自然のいやし効果を生かしたツーリズムの展開などを通じて本県の環境の力を広く発信し、全国・世界に貢献」するとし、二〇〇八年六月三〇日県議会本会議において「世界遺産候補資産として本県が提案した「最上川の文化的景観」の世界遺産暫定リストへの登載」を目指すとしましたが、運動は盛り上がりせず、知事選挙の争点となってしまいました。後任の吉村美栄子知事は、二〇〇九年二月十七日記者会見において「県民の皆さんの生活というのは本当に明日をも知れない方々がたくさん出ているという、こういう状況の中で、世界遺産登録に何千万もかけるといふような姿勢がよろしいのかどうかと私は考えたわけなのです」と発言し、二〇〇八年度に新設した次長級の世界遺産推進監を廃止しています。

北海道・東北六県と欧州諸国との域外客数等比較

	北海道	欧州諸国
人口	562万人	フィンランド
面積	83456km ²	アイルランド島
経済規模	20兆円	フィンランド
域外客数	718万人 ¹⁾	ベルギー 700万人
	東北6県	欧州諸国
人口	963万人	スウェーデン
面積	66889km ²	チェコ
経済規模	33兆円	スイス、ベルギー
域外客数	1100万人 ²⁾	オランダ 1070万人

注 1) 外国人観光客含む 18 年度道庁資料

2) 宿泊者数から筆者が推計

5 外国人観光客数より域外客数

外国人観光客の増加を目指したビジットジャパンキャンペーンが国により宣伝されるなか、北海道、東北地域においても、行政主導により外国人観光客増加が叫ばれています。

北海道、東北を欧州諸国との比較で概観しますと、北海道はフィンランド、アイルランドなど欧州の一國に相当する規模の地域経済社会を形成しています。東北六県は面積でチェコと同程度、オランダ・スイス・デンマークの約一・五倍の広さです。総人口はスウェーデンとほぼ同規模です。東北六県の県民総生産の合計は三兆四二〇〇億円（二〇〇三年県民経済計算）とスイス、ベルギー、スウェーデン、オーストリア等のヨーロッパ中堅国のGDPを超えています。

北海道、東北を欧州諸国と比較する意味は、国際的水準では先進レベルの水準にあることを強調するところにあります。各種調査報告書等はこの認識のもとに記述をしています。しかしながら観光面での記述においては、外国人観光客数が極めて少ないとの認識が強調されています。「北海道観光のくにつくり行動計画」では一一〇万人（二〇一二年）、東北

観光基本計画では東北六県の外国人観光客数に着目した目標を五〇万人（二〇一〇年）と なっています。

実は、北海道の道外人込客数は二〇〇七年 度六四九万人であり、ベルギーを訪れる外国人観光客数の七〇〇万人とほぼ同程度なので す。「北海道観光のくにつくり行動計画」の目標値である道外国人観光客九〇〇万人、外国人観光客数一一〇万人（二〇一二年）が達成されずと、スイス七九〇万人を遥かに凌ぎオランダの外国人観光客数一〇七〇万人、ポルトガルの外国人観光客数一一三〇万人と同じ規模になり、北海道は人流規模において数だけなら欧州先進諸国に劣らないものであることがあらためて理解されるはずです。

北海道にとっての有力観光市場をひかえる

羽田と札幌の距離は約八七〇キロであり、札幌・博多間は一八二〇キロメートルです。欧州諸国にとつての有力観光市場であるドイツの首都ベルリンからコペンハーゲンまでの距離は三五〇キロメートル、ウィーンまで五〇〇キロメートル、ロンドンまで九〇〇キロメートルです。北海道が観光施策を単なるスローガンに留まらず経済政策として遂行するのであれば、国際観光客誘致に注力する施策は費用対効果分析を含め検証が必要で

東北については、同地域を一つの観光圏とする実態的発想が乏しいでしょう。域外客数のデータすら存在しません。そのため、東北六県の延べ宿泊者数三二七四万人(二〇〇六年)に旅行者のブロック間流動データからの平均的域外客率三五%を乗じて得た数値で推測してみると、域外客数は一一〇〇万人となり、オランダ規模の域外客数を宿泊ベースで確保しているということになります。日帰り入込客については首都圏との距離感で考えればさらに大きな域外客数として存在はずです。政策として効率的な観光産業の発展を考える場合、東北においても外国人観光客をことさらに注目する姿勢を見直す必要があります。むしろ日本国籍の域外客、特に東京圏重視の政策に特化する方策もあらためて検討すべきでしょう。

なお旧正月時期であったとはいえ二〇〇九年一月の訪日外国人観光客のうち中国本土、香港、台湾等のいわゆる華人の占める割合が五割を超えたこととなりました。今後韓国等を含めアジア近隣諸国の国民所得向上により同地域からの外国人観光客数の増大が予測されます。西洋人外国人観光客をイメージし国籍に着目した観光政策の抜本的見直しが必要となるでしょう。

域外客数が欧州先進諸国との比較において遜色がないという認識のもと、地域政策として観光産業を考える場合、適正域外客数の想定のもと、安定した雇用吸収力、地元産品消費量の向上を検討すべきでしょう。北海道では観光産業の経済規模が農業を上回っていませんが、就業人口では沖繩と同様に漁業従事者の数が多いです。また地元産品消費比率も低いです。具体的数字を掲げることが行政責任を明確化する効果があるものの、これからの地域観光政策は外国人観光客数に着目した目標設定・キャンペーン型から費用対効果重視型へと大きくシフトさせるべきであり、それが国威発揚を理念とした観光立国推進基本法の理念にもつながるでしょう。

6 国鉄改革と東北・北海道の観光

旅行者にとつて、東北地方の観光地は消費単価も安く、京都等の東京以西の観光地と比べて、相対的に魅力の少ない地域でした。しかしJR東日本の旅行業への参入は、新幹線の延伸等とともに首都圏への東北の観光資源の積極的な宣伝を促進しました。その代表例の一つが、上越新幹線の活用によるガーラ湯沢、佐渡への送客であり、山形新幹線、秋田新幹線の開業・延伸、東北新幹線八戸延伸による沿線観光地への送客でした。しかし、長期間、開業・延伸時の集客力を維持することは困難であり、佐渡への観光客は、一九九一年度をピーク（一二三万人）に減少傾向に転じています（二〇〇六年度六十五万人）。

JR東日本の収益構造は圧倒的な収入を首都圏の輸送から得る形となっています。東北の在来線はすべて赤字です。新幹線は総合的には黒字と想定されますが、それは巨大な首都圏を基点としているからです。従つて東北七県の在来鉄道は例外なく赤字であり、東北の観光事業も赤字の鉄道を活用する形で成立しているといえます。何らかの事情で首都圏の鉄道収入が落ち込んだ場合には、東北の鉄道はその分経営維持が困難な状態になります。同時に東北の鉄道を前提にしている観光事業も維持が困難になります。そのため、東北の地域観光施策は、JR東日本との関係で政治的にならざるを得ない構造にあるといえます。

二〇一〇年末に東北新幹線新青森駅が開業する予定です。新青森開業により東北のすべての県庁所在地と東京が新幹線により結ばれ、東京駅のハブ化が促進されます。その結果、巨大な首都圏マーケットをめぐり、各地の観光商品が厳しい競争にさらされます。高速道路料金の低廉・無料化はさらに追い討ちをかけます。各自治体も地域の観光産業からの要望を受けて施策展開をせざるを得なくなります。東国原英夫宮崎県知事に代表されるいわゆる有名人知事が、地域のセールスマンとして地元民の支持を得やすい構造もそこにあります。

通勤通学需要と異なり、観光については政策的に一般財源を持つて対応するには限界があります。佐藤郁夫はローカル線廃止について「観光という観点から見ると広大な土地を有する北海道においては、高速道路の整備とあいまつて、移動手段に多様性を失わせ、大型バスやマイカー、レンタカーに頼った移動を決定づけ、その後の道内における観光行動に少なからぬ影響を及ぼした」（『観光と北海道経済』北海道大学出版会）としますが、観光政策として税金をつぎ込む目的を明確化して論じるべきでしょう。観光政策を重要視す

るのであれば、JR北海道が持つ約七千億円の経営安定基金が間接的に北海道の観光事業を支えている構造について再検証するとともに、鉄道事業を縮小させ赤字幅を可能な限り縮小させることにより、同基金の新たな観光事業への活用展開可能性を本格的に検討すべき時期がきています。赤字鉄道の廃止が地域観光産業の活性化につなげられるかもしれないことも認識すべきでしょう。

駅名は地域を代表する名称であり地域の誇りを表す点で観光立国推進基本法と発想を同じくしますが、地域間の調整がつかない場合には政治問題化します。マーケティング感覚を持たないで政治的妥協から安易に名称が選択される場合には観光産業に効果が発揮されません。近年は観光客誘致目的で駅名変更を発想する事例が増加していますが、駅名変更が必要とされる費用は地元が負担しなければなりません。会津若松市議会において、費用を必要とする正式な西若松駅の駅名変更か、費用負担を伴わない愛称併用でいくつかの論議が行われ、市長は前者を選択しています。集客性のある地域においては、公共施設の命名権を民間企業に売却して収入確保を図る方式もあります。横浜国際総合競技場に日産スタジアムと命名された例が代表的です。

北海道庁が航空政策の重要課題として位置づけるのは、千歳空港の国際ハブポート化と道内地方空港の羽田直接乗り入れ確保です。しかしこの二つの課題には政策的に調和しない部分があることをしっかりと認識しなければなりません。

千歳空港の集客力は鉄道に対する競争力にあります。仙台空港と比較をすれば容易に理解できます。仙台市と札幌市間の経済規模の差以上に千歳空港の利用者数が多いのは、日本国内の他都市との距離感にあります。福岡空港の国際旅客数（二二三万人）が千歳（七七万人）よりも多いのも韓国・中国との距離感にあります。

規制緩和前は沖縄との航空運賃比較が北海道議会でも論議されていました。横路孝弘知事は一九八七年七月の道議会において「道内と首都圏を結ぶ航空運賃というものは、九州などの路線と比較いたしましたして割高なケースが多く、本道の観光振興を推進していく上で航空運賃の格差是正というのは大変大きな課題である」との認識を示しています。規制緩和の結果エアドウ等の参入により運賃低廉化が千歳空港の集客力上昇に最も効果的であることが実証されましたが、競争激化は収益の低い他路線の維持を困難にしました。千歳以外の道内地方空港の高運賃化は、その地域の観光産業にはマイナスの影響を及ぼしました。

台湾からの北海道観光客の増加は、日本アジア航空による北海道路線への営業戦略の切り替えに端を発します。その後は台湾新幹線開業による国内線撤退後の営業戦略をもにらんだ台湾航空会社の展開によるものです。いずれにしる市場マーケティングの成功例であり、政策が発動される以前の問題でした。

7 風評被害対策と豚インフルエンザ

風評被害対策が地域観光政策として実施されるようになってきました。しかも皮肉なことに規範性の薄い観光政策の展開の中で、観光政策が重要視されればされるほど、風評被害対策も観光行政に期待される度合いが高い施策となってきました。

二〇〇八年六月に発生した「岩手・宮城内陸地震」において、宮城県大崎市では被害は一部地域に集中していたのですが、被害が軽微だった鳴子温泉郷でも観光客のキャンセルが相次ぎました。岩手県では被害名が「岩手・宮城内陸地震」であるが故に、大都市圏を中心に観光宣伝を行なわざるをえない状況となりました（注1）。

観光において風評被害は、災害名及び観光地名のつけられ方と無縁ではありません。発生した災害名に広域な地域名がつけられれば、風評被害は発生しやすくなります。阪神・淡路大震災ではさながら同島全域が壊滅したかの如く報道されました。そのため、被害が軽微であった同島南部の観光客も大幅に減少しました。このことから風評被害が認識されるようになりました。一九九七年ナホトカ号重油流出事故によって、カニシーズンを迎

えていた加賀、若狭、北近畿等の各観光地で予約客のキャンセルが相次ぎました。観光客入り数が例年の半分以下に激減したことで、風評被害対策が重要施策と認識されるようになっていきました。

風評被害は観光の本質と無縁ではありません。それは観光が物事の本質よりも話題性を重視するものであるからです。その点でマスコミと似たところがあります。従って話題性がマイナスに作用すると風評被害になるのですが、プラスに作用すると韓流ブームのように観光客が殺到することになります。

SARS、豚インフルエンザ報道も観光には被害をもたらしました。豚インフルエンザは二〇〇九年四月にメキシコから世界に感染が拡大したと騒がれましたが、沈静化しました。その後七月ごろから秋から冬にかけて、再び豚インフルエンザが世界的に猛威を振るうという危機感が、各国政府やマスコミによって再び流布されました。しかし例年インフルエンザが拡大する秋から冬にかけても、二〇〇九年度のインフルエンザは例年よりも小さい被害しかもたらしませんでした。むしろ人流・観光に与えた影響のほうが大きかったのです。

インフルエンザは撲滅に成功した天然痘と異なり、発生防止も感染拡大防止も不可能であるようです。従って新型インフルエンザ対策において、「まん延防止」「感染拡大防止」「封

じ込め」「国内侵入防止」のような誤解を招く用語の使用を避けるべきですし、「1例も漏らしてはならない」という発想で広範な社会的介入を行うことは、投入するコスト・マンパワーや発生する社会的・経済的ダメージに対してあまりにわずかな効果しか得られないようです（注2）。

二〇〇九年十二月三十一日欧州議会の保健衛生委員会は、豚インフルエンザが流行した際、欧米の製薬会社が、ワクチンや関連医薬品の売り上げを伸ばすため、国連のWHOや国際医学界などに影響力を行使し、インフルエンザに対する危機感を世界的に扇動した疑いがあるとして、調査を開始することを全会一致で決議しています。製薬会社がワクチンや医薬品を売るためにWHOに影響力を行使した結果であれば犯罪的です。

国際的なインフルエンザ騒動が、製薬業界による誇張策の結果かもしれないという疑惑は、地球温暖化の誇張疑惑と同種です。インフルエンザ誇張疑惑は、国連機関WHOの方針を左右できた学者たちが、学界での権威を乱用して誇張を行い、国際的なマスコミ界がそれを増幅したとする見解（注3）もあります。温暖化誇張疑惑は、国連機関IPCCの方針を左右できた学者たちが、学界での権威を乱用して誇張を行い、国際マスコミ界がそれを増幅したとする見解と同様です。

インフルエンザ騒動や風評被害が発生する原因は日本人のメンタリティにも求められます。災害等に対する反応が良くも悪くも諸外国と比較して大きく、「自粛」が共通意識となりがちです。集客力を生み出す力が同時に風評被害も生み出すのです。それは地域ぐるみで取り組まなければ解決されない問題であり、観光政策と風評被害対策は共通課題を共有するのです。

注1 二〇〇八年七月二日岩手県議会本会議知事「風評被害対策についてであります。私は、何よりも重要なことは観光客の皆様に対する正確な情報発信を行うことであると考えておりまして、災害直後からホームページによる最新情報の提供のほか、いわておかみ会などによります旅フェア二〇〇八での報告や全国放送への出演などさまざまな機会をとらえて観光施設の営業状況などの情報発信に取り組んでいるところであります。」

注2 「政府による新型インフルエンザ対策の見直しに関する提言」新型インフルエンザから国民を守る会共同代表・森兼啓太（山形大学医学部附属病院検査部・感染制御部）、森澤雄司（自治医科大学感染制御部）二〇一〇年二月一九日 MRIC by 医療ガバナンス学会発行 <http://medg.jp>

注3 田中宇「インフルエンザ騒動の誇張疑惑」(<http://tanakanews.com/090112flu.htm>)

8 エリート観光課長・部長の誕生

行政組織の立て方に関する主張は何を重視するかによって変わるもので、観光、環境、教育等すべての行政に通じるものです。元自由民主党幹事長である衆議院議員武部勤は、道議会議員時代に北海道議会において観光行政機関の強化及び一元化について知事の積極的な御答弁を期待する質問をしていました（一九七一年七月十日）。しかし翌一九七二年十月十一日には北海道の航空行政の所管が開発調整部、生活環境部、商工観光部、土木部等の各部にまたがっており、この体制を整備、強化して、たとえば航空課を新設して航空行政に対処するという姿勢が必要だとし、一年間で主張を変更しているのは、その代表例です。

北海道・東北において観光名称を掲げる組織は商工労働関係部局です。これは北海道・東北における観光行政が供給者（観光客誘致）行政であることから当然です。

部の名称に観光をつける方式は、沖縄県の前例に見られるように、便宜的です。沖縄県庁における観光関係行政組織は、復帰時点では商工労働部観光課でした。一九七六年に商工労働部に観光振興局が設立され、一九七九年には商工労働部が商工観光部へと名称変更され、一九八三年には商工観光部から商工労働部観光文化局に組織改正されました。一九八八年には商工労働部の観光文化局が観光リゾート局に変更され、二〇〇五年には商工労働部が観光商工部に名称変更されリゾート局が廃止されました。実体として大きな制度変更は行われていないものの、行政組織の名称を変更することにより、県民への観光政策に対する姿勢を示したものとえます。

全体的には観光行政を部レベルで単独で所掌する観光部設置に関しては否定的です。一九九三年六月宮城県議会本会議において本間知事が「観光にかかわる行政分野は、観光施設の整備や観光PRなどに限らず、リゾート開発、道路等の交通インフラ、公園の整備、更には都市と農山漁村との交流の推進など、広範かつ多岐にわたり、すなわち我が県行政すべてがかかわっていると一言しても過言ではございません。お話のありました局の設置ということになりますと、担当すべき業務の性格や量、更には行政運営の簡素効率化、こういう要請なども十分考慮する必要がありますので、やはり現段階では、現行の組織体制によって、関係各部各課の緊密なむしろ連携が重要ではないかと、このように思っております。」と否定的な答弁をしているのはその典型例です。部の名称に観光を含ませるか、あるいは部の中にいわゆる中二階ポストを設置する形で十分であると考えているようです。

二〇〇六年十一月宮城県議会本会議において村井知事は「県土を県民の皆さんと協働でつくり上げたい、それが私の富県づくりへの思いであり、その姿勢をわかりやすくお示ししたのが経済商工観光部であります。これは、以前と比べて、観光振興を重点的に推進するメッセージとして県民に伝え、観光が観光事業者だけのものではなく、県民挙げて推進すべき産業であることをお示したものであります。具体的には、策定中のみやぎ観光戦略プランの着実な実行を通じ、その効果を発揮していきたいと考えております。」と部の名称に観光を加えることを表明しているのが典例です。

全国的にも、観光専任の部は山梨県及び長野県に限定されており、一般的には、行政組織の効率的組織化が必要とされるなか、他の組織を削減してまでキャンペーンが主体の観光に関する組織を設置する状況では無いと考えられています。

地域観光政策の展開には行政組織の充実とともに、人材の確保が必要です。知事等の首長が観光政策を重視することを表明することにより、職員の士気が高揚し、行政効率が高まる効果も期待されます。ハッピを着て駅で観光宣伝ビラ配りをする観光課長のイメージから脱却し、行政内部の要職を経験したエリート公務員が観光部長に就任する時代が到来したのです(注)。専門職の公募から知事の信任の厚い人材が当てられることも始まっています。二〇〇五年度に新設された観光企画監は、公募によりJTB新潟支店長等経験者

(後に新潟県議会議員に転じている)が任命され、その後任には新潟県観光振興課長・新潟県観光協会事務局長経験者が当てられています。また、二〇〇八年度に新設された観光局長には国土交通省からの出向者が当てられており、その意味ではプロフェッショナルが充当されています。この点について二〇〇八年一月九日の泉田知事定例記者会見要旨では「観光企画監のところは、「局(観光局)」に改組するという事も想定して、公募ポストということには必ずしもならない」としています。

注 北海道経済部観光のくにつくり推進室長は渡島支庁長、経済部参事監、企画振興部長と地方行政の要職を歩んでおり、後任の経済部観光のくにつくり推進局長は環境生活部生活文化・青少年室長から着任し、その後網走支庁長に転じています。その網走支庁長は建設部長に転じています。現在の観光のくにつくり推進局長も保健福祉部福祉局長から転じてきており、知事の信任を必要とする幹部職員をもって充当されていると思われます。福島県の場合、観光交流局長は空港担当理事を兼務し県中地方振興局長、総務部財政参事経験者が当てられています。

第二章 東京圏

国宝・重要有形文化財指定件数 2009/3/1

	国宝		
	美術工芸品	建造物	計
東京都	235	1	236
京都府	205	48	235
奈良県	139	64	203
	重要有形文化財		
	美術工芸品	建造物	計
東京都	2,262	67	2,329
京都府	1,951	287	2,238
奈良県	1,115	261	1,376

1 ブラックホール化する東京圏観光

新幹線、高速道路の開通、料金の低廉化はストロー現象を招きます。そのストローが太く強大な吸引力を持つと重力崩壊を起こして光さえも脱出できないブラックホールとなります。東京圏をブラックホールとするとその他の地域はかろうじて特異点の一手手前の「事象の地平面」に踏みとどまっている状態です。その一方でブラックホール化する東京圏は国際競争力強化のためますます巨大化します。

国税庁発行の全国高額納税者名簿によれば、年間納税額三千万円以上の高額所得者のうち三人に一人は東京居住で、特に高額納税者が多いのは、港区赤坂、港区南麻布、世田谷区成城、大田区田園調布でした（橘木俊詔・森剛志著『日本のお金持ち研究』日本経済新聞社）。国土交通省も国民所得と出国日本人数に相関関係が深いと分析しており、収入と旅行には正の相関関係があります。東京は巨大な人流発生源である観光客市場なのです。

高額所得者の集中とともに集客力のある観光資源も東京に集中しています。巨大なマーケットを包含する東京圏において、在住者は移動費用が少なくてすむところから観光を中

心にした集客ビジネスが成立しやすいのです。その観光資源を求めて東京圏以外の観光客も訪れますからますます事業は成功し、観光資源は集中するのです。その結果、教育も文化も医療も福祉も集客的に見ても東京圏に集中し、税収も東京圏に集中してくるのです。

興行収入の集中は既に戦時税制導入時から認識されてきました。一九五四年の税制改正においては「収入が少数府県に偏在していることに顧み、地方財源の偏在を是正する等のため、今回これを国において徴収する」こととして、国税としての入場税法を制定するとともに「百分の九十に相当する額をおおむね都道府県の人口を基準として配分する」こととして入場税譲与税法が制定されました。入場税はその後課税対象の縮小を経て現在の消費税導入により廃止されましたが、地方消費税として消費地の自治体に配布されています。

巨大なマーケットが存在する東京では、阿波踊り（高円寺）、七夕祭（阿佐ヶ谷）、イルミネーション（丸の内）等の様々なイベントを観光資源として提供することが可能です。地域興しであってもアイデアがすぐれていれば、東京で再現されます。興業的には成功率が高く、協賛者も増えるということになり、さらに一極集中を加速するという皮肉な結果を招きます。吉本興業の東京進出は進出ではなく東京吸引の結果なのです。

地産地消の掛け声は食材が技術の活用により、全国区化、グローバル化していることの裏返しです。それだけ料理の地域性がなくなっているのです。江戸時代から米は江戸、大阪に輸送されており、フードマイレージは政治的スローガンです。ましてや、価格競争力のある輸入農産物の増大は、日本の食糧の「遠産遠消」を促進し、小麦、ソバなど日本食に必要な食材の大部分を輸入に頼るようになっていきます。そのことが途上国の生活を支えていることにも思いをはせるべきかもしれません（神門善久著『偽装農家』飛鳥新社）。輸入である点では、東京もその他の地域も変わりはなく、巨大マーケットが存在する東京に観光資源としての食が集中することになります。

鹿児島で飼育され松坂でブランド化されたビーフも、沖縄料理食材の宮崎産のゴーヤも東京で楽しむことができるのです。地域ブランドは東京圏しかも高級デパートで宣伝してこそ意味があるから、ブランド化された土産物も一極集中化します。

重要文化財は輸出が禁止されていますが、売買可能なものはその分資金力のある東京に集中していることを認識しなければなりません。文化財も東京のウエイトが高いのです。移動できない建築物は京都、奈良よりも少ないが、美術工芸品は東京都が最も多いのです。

観光資源の評価は複雑です。皇室文化財、宗教施設のように公的評価制度から超越したものも存在するからです。皇室文化財は国宝・重要文化財の指定対象とされています。皇室の私有品及び宮内庁管理の文化財は文化財保護法による国宝、重要文化財、史跡、特別史跡等の指定の対象外となっています。文化財保護法に明文規定があるわけではなく、第二次世界大戦以前からの慣例です。従って正倉院宝物、桂離宮、修学院離宮等は国宝ではありません。例外は正倉院の建物で、「古都奈良の文化財」の世界遺産登録を期に一九九七年に「正倉院正倉一棟」として国宝に指定されています。これは世界遺産登録の前提条件として登録物件が所在国の法律により文化財として保護を受けていることが求められたため、例外的措置として指定されたものですが、奈良県の後進性を示すことからでもありました。国内各地で世界遺産登録運動が盛んに行われているのは、観光資源としてのより高い権威が得られるからです。その意味では外国（特に欧米）からの評価をもとに観光資源の範疇化を図らなければ地域利害関係者の説得が難しい点では、後進性から脱却していいのです。

外国からの来街者数都市比較(2007年)

都市	万人	備考
香港	1206	非居住の全入境者から中国内地とマカオ居住者を除外して算出（華僑と台湾在住者は訪問客に含む）
シンガポール	1028	非居住の来訪者。陸路で入国したマレーシア人を除く
ニューヨーク	876	International Visitors
上海	614	国際旅游入境人数から香港・マカオ同胞を除外して算出（華僑と台湾在住者は訪問客に含む）
ソウル (2005年)	602	Foreign Tourists＝国外居住の韓国人を含む。観光以外の目的で来訪した者を含まないと判断
東京	523	特別区部の観光入込客実人数のうち外国在住の者（観光地への来訪者数数

出典

<http://www.mori-m-foundation.or.jp/comparison/visitor.pdf>

かがえます。

青島知事の後に登場した石原慎太郎都知事は、外国人訪問者数は都市のステータスの指標との認識を強く示しました。国内観光・人流における一極集中に成功した東京の次の戦略とし、グローバルな競争に生き残るための国際戦略として、国際観光政策を強く打ち出したのです。

石原知事は、二〇〇三年一月に小泉総理が国会施政方針演説において観光政策の重要性を唱える以前か

2 都知事の国際観光都市戦略

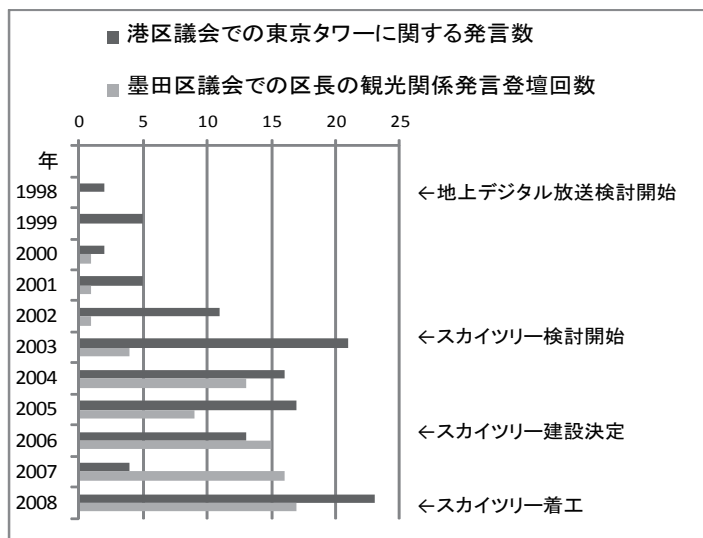
東京都議会検索システムが使用可能な一九九〇年以降の東京都議会定例会における都知事答弁を検索してみますと、一九九四年までの本会議における鈴木知事発言は観光に関しては島嶼部に関わるものを中心でした。観光政策は、東京都内における格差是正のためのものとして認識されていたことがうかがえます。

青島幸男東京都知事は一九九六年一月三日における就任後の所信表明において、「これからの東京の観光産業は、名所旧跡を訪ねるといった従来の観光を対象とするだけでなく、国際的なコンベンションとか、あるいは大都市ならではのイベント、スポーツとかファッション、芸術に加え、地場産業など、都市そのものの魅力を対象としていくことが肝要」と発言しています。格差是正概念から脱却した印象が持たれますが、世界都市博については、一九九八年一月九日に開催された都議会において質問に答える形で「世界都市博の中止につきましては、これは、私の都民に対する政治的責任において決断をしたものでございます」と答弁しており、観光政策の理解については限界があったことがう

ら、観光政策の重要性を強調していました。運輸大臣経験者として観光政策に対する理解が深かったことがうかがえます。一九九九年六月二十九日都議会における所信表明のなかで「人口減少の時代を迎えようとしている中で、東京の活力を高めていくためには、観光客やビジネス客など、東京への海外からの来訪者をふやすことが必要です。パリには年間一千万人、シンガポールには七百万人の外国人旅行者が訪れているにもかかわらず、この東京はわずか二百五十万人前後」との認識をいたしました。二〇〇一年六月四日には「海外から東京を訪れる観光客は年間三百万人に満たず、六百万人を超える観光客を集める東京の仮想競争都市ニューヨークにも遠く及びません」と答弁し、世界の主要都市との比較において外国人の来訪数が低いとの認識のもと、国際競争の中における東京の集客力強化を訴えかけています。

カジノについても二〇〇二年九月一八日「百万都市を抱える先進国では、日本を除き、すべての国がカジノを認めております」と答弁しています。カジノ誘致に対する積極発言に限らず、東京オリンピック・パラリンピック招致もその国際戦略の一環であり、石原知事は「東京は、戦後の高度経済成長の中で、無秩序なまでに都市の景観が失われてしまいました。これを反省して、昨年策定した新たな景観計画に基づき、既に指定した景観形成特別地区内で規制対象となっている屋上広告物のほぼ全数を三年間で撤去いたします。ま

た、東京駅丸の内駅舎の復元や眺望の保全とあわせて、首都東京の正面玄関にふさわしいトータルデザインのもとに駅周辺地域を整備いたします。……都道で無電柱化を進め、オリンピックや観光客誘致につながる成熟した都市のたたずまいを創出」（都議会本会議二〇〇八年二月二〇日）し「オリンピックを想定して、東京にあるようでないランドマークをぜひつくりたい、……江戸城を、何とかみんなで拠金してつくりたいという申し出もございました。……できれば実現したい」（同六月一七日）と発言しています。人口減少社会においては消費を刺激する経済政策のウエイトが高くなり、観光政策も消費刺激策として重要であるという本質を本能的に理解し、そのことを発言できる恵まれた政治家でしょう。



3 都心観光地の再形成

幽遠な芝公園が東京タワー等によって破壊されていると、民社党党首も務めた春日正一は、一九六五年一月二十八日の参議院建設委員会で、感想を述べています。今日では港区の商工課長が「東京のシンボルでございます東京タワー」と発言（二〇〇〇年十二月四日港区議会決算特別委員会）しても、皇居を抱える千代田区等から異論が出ません。パリのエッフェル塔、ニューヨークのエンパイアステートビルと同様に、東京タワーが東京を代表するランドマークとして風格が出てきたからでしょう。従って東京タワーを高さにおいて凌ぐすみだタワー（スカイツリー）にかける墨田区の観光政策には力が入るのです。

有限資源である電波の割当をめぐる検討された地上デジタル放送は、航空法の高さ制限による制約から新しい電波塔が必要になったことから始まりました。同時に、電波塔がランドマークとして観光資源化することの認識も強化されることとなりました。港区、墨田区における観光政策に言及する議会発言が活発化する時期が地上デジタル放送の検討時期と重なることが解かります。スカイツリーの件が進展するとともに、港区議会でも東京タ

ワーに関する発言が増加してきており、「世界に誇る東京タワー」（二〇〇八年七月二日港区議会本会議における港区長発言）の認識が形成されてきたのです。

墨田区は二〇〇八年四月から地域振興部観光推進課を産業観光部観光課に組織改正し、なおかつ産業観光部に新タワー調整担当を設置していますが、港区は地域振興支援部産業振興課のままです。港区は二〇〇五年八月に観光振興ビジョンを作成したものの、具体的には港区観光案内パンフレットを東京タワーに置く程度の施策しか実施していません。港区の場合、観光資源としての東京タワーの認識は強化されても、行政が関与する政策としては地域観光に関するものの必要性

は低いのでしょうか。

「はとバス」は東京観光の代名詞となっています。欧州主要都市で提供されている低廉な市内循環定期観光バス（多言語自動音声案内付）に相当するものとはなっていないかもしれませんが、スカイバス東京や「はとバス」が行っているサービスは一部代替するものです。「はとバス」の場合、出資者が東京都並びに東京地下鉄株式会社及びJT B（出資制限条項のあった国鉄の代わりに出資していたものと考えられます）であり、代表取締役も東京都OBであることから、第三セクターの存在ですが、運営は完全に民間的に行われるようになってきました。横浜や関西主要都市は交通局が直接定期観光バスサービスを提供しています。東京圏の場合公営の交通局が前面にでなくても民間経営が可能であるのは、巨大マーケットが存在するからでしょう。公営交通が弱体な千葉県、茨城県、群馬県、山梨県においては、定期観光バスの現地でのサービスは存在せず、主要観光地への定期観光サービスは「はとバス」の商品として東京にて提供されているのが現状です。これ等の地域において観光政策に力を入れるのであれば観光タクシーの組織化等を検討することが現実的でしょう。

都内二十三区は地下鉄整備が進み、都営バスの路線維持が困難になりましたから、いわゆるコミュニティバスの運行が始まりました。法的な運行責任は受託する民間バス運行会社等が持ちますが、区はバス会社とコミュニティバス運行協定を締結し、損失補てんを行

うことにより、実質経営責任を負うのです。従ってコミュニティバス運行に当たっては、区議会での十分な論議が行われて（税金投入の了解を得て）実施されています。低床車両、昇降装置といった物理的バリアフリーの普及のみならず、接近表示、ナビゲーション等の情報バリアフリーへの配慮もなされているものが多く、公共施設のみならず集客施設への高頻度アクセスも確保されているものが多いのです。

コミュニティバスは観光客用に実施されているわけではありませんが、車体もわかりやすいものとなっていることが多く、結果的に地理不案内な観光客にも利用しやすいものです。観光政策が地域おこしの観点から検討され始めると、外国語表記等を積極的に行うこと等により当初から観光を前面に出してコミュニティバスの検討を行う地区が出始めました。観光と公共交通の融合が始まったのです。

4 メッシュ化する東京鉄道ネットワーク

東京駅は東海道新幹線のほか、東北新幹線、上越新幹線、秋田新幹線、山形新幹線及び長野新幹線のターミナル駅となっています。北陸新幹線の開通等により、横浜、静岡、名古屋、青森、秋田、盛岡、仙台、山形、福島、宇都宮、さいたま、新潟、高崎（前橋）、長野に加えて、富山、金沢までもが東京圏に加えられることとなります。各県庁所在地を結ぶハブ機能を最終的に東京駅がもつこととなるわけです。一九六二年東京の人口は一千万人超え、通勤地獄解消のためインフラ整備の五方面作戦（東海道・横須賀線、中央線、京浜東北・高崎線、常磐線、総武線）が開始された結果、東京駅は通勤ネットワークのハブ機能を有することとなりましたが、新幹線のハブ機能が付加されることにより東京圏が更に巨大化したのです。

現在、宇都宮・高崎・常磐線は上野駅終点となっています。JR東日本では神田駅付近の東北新幹線高架橋を重層化し、東京と上野間に新たに線路を敷設する東北縦貫線工事をしています。工事費の三〇〇億円は自己負担です。二〇一三年度に完成すれば宇都宮・高崎・

常磐線の各方面から東海道線東京・新橋・品川方面への直通運転が可能となります。この東北縦貫線が活用できれば、東海道線電車を尾久などに集約することで、品川地区車両基地を整理することができます。品川の跡地が再開発に活用されればさらに都心の魅力は増加します。

リニア新幹線の潜在需要は首都圏・関西間の航空輸送量を見れば十分に推定できます。都心部から離れた岡山、広島空港等の需要も視野に入ります。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、日本でも「二〇二五年問題」として発生します。リニア新幹線が完成すれば、首都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します。

東京の地下鉄を挟む形で複数の私鉄等が相互直通運転により結ばれています。同時に環状方向の武蔵野・東京臨海鉄道線や横浜線等及び大江戸線が開通したことにより、メッシュ型の鉄道ネットワークが完成しました。このことにより、山手線の内側と外側で区分する現行陸上交通事業調整法スキームの必然性が失われることになりました。

東京圏においては、戦後長期にわたって郊外から東京都区部への通勤者は増加を続けてきましたが、一九九〇年代後半からはその減少が観察されています。その要因として、東

京に通勤していた世代が退職する年齢層に到達し始めたこと、大都市圏外からの人口流入の減少及び都心周辺部での分譲マンションの供給の増加による郊外への住み替えの減少に加えて、新卒者の地元就業率の上昇が考えられます。谷謙二は、高卒者はインフォーマルな情報をもとに就職を試み、その結果地元で就職する割合が高まり、従来の都区部からの転出者による都区部通勤者の増加というパターンは成立しなくなったことを埼玉県上尾市の事例で明らかにしています（埼玉大学教育学部地理学研究报告二六号）。

巨大な観光客市場を内包する東京圏は、圏内各地域がそれぞれ集客活動に力を入れてきており、メッシュ型のネットワークに対応した鉄道運行体制の必要性が高まってきています。人口減少社会においては、鉄道建設よりネットワークの効率的運営が重要です。関西で私鉄神話の象徴である郊外部の宝塚遊園が廃止され、都心である梅田に大観覧車が設置されたように、逆輸送の発想（都心の観光地化）が求められます。埼京線の整備によりさいたま市と横浜市が結ばれましたが、千葉市からさいたま市も直通運転で結ばれることになれば、千葉の集客力は更に向上するのです。

東京メトロの民営化は、単なる民営化にとどまらず、都営の民営化を含めて首都圏私鉄の再編統合を実現する最後のチャンスです。強力なライバル実現はJR東日本にとつても企業活力保持のためプラスです。現在でも陸上交通事業調整法は生きた法律として存在します。東京メトロの大口出資者である東京都が平成の陸上交通事業調整に乗り出すべきであり、その鍵は東京都知事が握っています。

速すぎる高齢化が大都市を直撃します。大都市圏で若い人が多いということは、今後は逆に高齢者が大幅に増加することを意味します。つまり今後人口の高齢化が著しいのは大都市圏であり、地方地域ではありません。輸送需要の質的变化をもたらし、通勤通学需要に支えられた経営では立ち行かなくなります。幸い現在のところ相互直通等の発達した東京圏鉄道は、地方及び都市近郊住民が都市観光資源へアクセスするに際しての利便性に助けられています。JR東日本はS U I C A等を早期に開発し、総合生活産業を目指しています。このJR東日本との競争体制構築には企画力、技術力、資金力に引けをとらない大都市圏鉄道運営体制の再編が必要です。不要化する東京近郊部の住宅等諸施設の再開発を含め、ダウンサイジング経営に備えるためにも、東京メトロ、都営地下鉄との相互直通路線を含めて既存の私鉄を都心貫通型の二〜三のホールディングカンパニーへとまとめあげ、使い勝手のいい鉄道・旅行商品の開発が可能となる体制作りが必要です。

5 観光のポリシーロンダリング効果

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騒音問題として現れることとなりましたが、幸い、羽田、伊丹、板付等は何とか現在でも都心周辺部に立地します。リニア新幹線が国内航空需要減をもたらしても、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ます。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しょう。空域を含み横田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します。日本の周辺諸国も海外旅行が当たり前の所得水準になりますから、利用者主体で考えざるを得なくなりません。旅主社会形成のためには避けては通れないはずで

成田空港の反対運動では、海外旅行の大半は観光であり遊びのために先祖からの土地を提供する気は無い、とする意見が代表的でした。成田空港の完全空港化が遅れたことは、適度に日米先発航空会社の利益になり、地元地域経済も適度に潤いましたが、日本の観光・人流活動の発展には障害でした。人流の社会的重要性が増大すれば、成田空港の建設反対

運動に対するわが国社会の対応振りが歴史的に評価しなおされるかもしれません。

地域観光政策として成田空港を考えた場合、成田空港の国内線利用の活性化が必要ですが、千葉県議会本会議において千葉県知事は一度も言及していません。千葉県にある「東京」は東京デイズニールランド、新東京国際空港でしたが、後者は二〇〇三年に成田国際空港と改称されました。しかしながら、従来からNARITA(NRT)で通用しており新東京国際空港でも混乱は無く、空港名変更について、地元成田市及び千葉県が地域観光政策として観光マーケティングの観点から検討した痕跡は見られません。成田市にとっては成田と云う名称の普及には効果が期待できるかもしれませんが、大半の海外観光客は東京の空港にくる意識で、千葉県や成田市を認識しているわけではありません。むしろ公式に東京を使わないことにより、羽田の国際化への道を大きくさせたとも判断できます。成田市は、成田は国際線、羽田は国内線という国の航空政策に基づき、成田の国内線には積極的でないどころか、羽田国際化に反対する姿勢から、国内線にもネガティブにならざるを得ませんでしたが、地域観光政策を考える場合には適切な対応ではありませんでした。

横田飛行場の返還・民間航空利用は鈴木知事時代から選挙公約となっていました。石原慎太郎が都知事に就任することにより、実現性のより高い重要政策となっていました。横田飛行場は米軍利用であるところから、政治的姿勢により存在自体を否定する意見が

あります。その上、騒音等による迷惑施設であることから、地域住民の声を反映する立場である政治家は超党派で民間空港利用にも否定的になり、政策論議を回避しました。今日では、次第に観光が地域政策として認識されることにより、横田飛行場についても、単純な反米、反軍の思想に基づく空港迷惑施設論とは決別し、横田飛行場の消極的容認論へと変質せざるを得なくなりました。

石原都知事ほど明確な政治的スタンスをとれる首長は周辺自治体にはおりませんが、今日の成田・羽田問題、伊丹・関空・神戸空港問題が発生した社会的学習効果は現れていません。地域観光政策の標榜が飛行場問題解決に当たってポリシーロンダリング効果を持つに至ってきているからです。しかしながら横田飛行場周辺五市一町において、観光協会が設置されている自治体も福生、羽村及び立川市だけです。観光政策を行うほどの行政需要は存在せず、観光政策が重要であるという観念論が先行している状態といえます。

まず軍事施設という特殊な事情から普段閉ざされている基地を市民に開放し、理解してもらおうという目的で、一九五八年五月に横田基地友好祭が開催されました。当初福生市長は、市全体として経済効果、観光効果は余り見受けられず、交通渋滞により市民に迷惑がかかるとの認識を示していました。その後、福生市と横田基地は基地がある以上どうしても切れない関係があるとの現実的な認識をするようになりました。横田基地を利用した観

光事業について「市の発展には一役買っていたきたい」（一九九八年十二月四日市議会本会議）と発言するように変化しました。二〇〇八年六月六日市議会本会議においては「横田基地をマイナスイメージだけでとらえるのではなく、今後の福生市の発展を考える上で発想の転換も必要ではないかと考えております」「五十カ国以上の外国人が居住するという「洋の文化」がございます」「外国人がそれぞれの国の物産や文化を発信して国際都市として内外的にアピールすることができれば、将来的には大きな観光資源になると考えております。したがって、基地が存在する以上はその存在を活用した発想でまちづくりを展開していきたい」と積極的な発言をすにいたっています。

隣接する昭島市長も当初「騒音被害の増大につながりかねない軍民共用化については容認できないとの立場」と発言していましたが、観光政策のポリシーロンダリング効果が認識されるようになった今日では、「これからの産業振興には、観光資源を創出し、これを地域づくりや商店街の振興、市民等の交流事業に結びつけ、本市の魅力を広く市内外に発信することが求められております。本年度におきましては、観光事業の振興を図るため観光協会設立に向けた準備活動に取り組んでまいります」と発言するように空港を是認する方向に変化してきています。

6 浦安市の観光政策と東京ディズニーリゾート

東京圏において集客性の見地から最も成功したところは浦安市です。オリエンタルランドの従業員数に占める市民の割合は約九・三％、うち正社員数に占める市民の割合が約二五・四％になっています。また、市民税と固定資産税により、浦安市の税収の一割強をオリエンタルランド一社が納税し、東京都武蔵野市、愛知県碧南市について浦安市の財力指数は一・六八と全国第三位です。千葉県もオリエンタルランドの株式の約三％である三三〇万株を保有し配当収入を得ています。

地域観光政策が個性の発揮とすれば、浦安市の判断も個性の発揮です。熊川好生市長（当時）が一九七七年秋に行ったディズニーランド視察予算は議会を通りましたが、野党議員の一部の「税金の無駄遣い」批判により視察を見合わせるものも出ました。最終的には市議員は二十一人中七人、市事務職員を入れて合計十一人が視察を実施しました。市長は「あの時に新聞などの批判を恐れて、視察を強行しなかったら、ひよっとすれば、誘致は出来なかった」と述懐しています。現在は重要文化財に指定されている道後温泉本館も、

建設当時は総工費十三万五千円と予算町の財政が傾きかねない無謀な投資だと非難が渦巻くなか、初代町長伊佐庭如矢が決定を貫き通した結果のものでした。

言論人は土地神話を前提にディズニーランドを論評しました（粟田房穂・高成田亨著『ディズニーランドの経済学』朝日新聞社）。『ディズニーランドの人氣が落ち、オリエンタルランド社の経営が行詰ると、……親会社は、ディズニーランドを壊して、宅地分譲に走るだろう。借金や赤字は二千億足らず、すべての土地を売れば一兆円近い。……一番面白いのはこの土地のからくりではないだろうか。ここで繰り広げられるドラマのクライマックスは、一周年でも十周年記念祭でもない。「夢と魔法の王国」がただの住宅地に暗転する場面なのだ」と記述しています。しかし宅地は売れるものであるとする『ディズニーランドの経済学』の発想も、人口増加が永遠に続くことを前提にした論評として、今日では批判を受ける

テーマパーク・遊園地入場者数ベスト5(2005年度)

順位	施設名	入場者数
1	東京ディズニーリゾート	2477万人
2	ホークスタウン	1043万人
3	ユニバーサルスタジオジャパン	831万人
4	後樂園遊園地	720万人
5	横浜八景島シーパラダイス	526万人

出典 <http://xn--pck2b7a1cvcic5639d4gaq218b.il-o-l.com/>

べきではないでしょうか。

漁業権放棄による埋立て事業に伴い、かつては陸の孤島と言われた浦安も、地下鉄東西線、J R京葉線の開通、東京ディズニールランドの開園等全国を見て他市にない飛躍的な発展を遂げました。一九六五年一万八千人、世帯数四万世帯だった浦安町が、二〇〇四年十四万七千人、六万三千世帯を超えています。集客規模で浦安市の足元にも及ばない各地観光地の成功談がマスコミに取り上げられ、研究の対象となっておりますが、最も成功した浦安市の地域観光政策は取り上げられていません。

東京ディズニールゾート（ディズニールランド）が大成功したビジネスモデルは、入場料だけではなく園内における付加価値の高い土産品販売により形成されていることです。しかし、その分地元経済との乖離があり、地場産業的イメージが薄い印象があります。従って市議会における論議は一日十万人を超える観光客が滞在する点に関し、テロ防止、環境対策費の負担、市民の雇用促進、防災、救急医療といったところに向けられるのです。

地域観光政策の目的が地域の誇りにウェイトを移しつつありますから、「東京」ディズニールゾートという名称の存在は政治的に不安定な状況をもたらすのでしょうか、行政からは新たな観光資源として、観光漁業基地構想が語られます（二〇〇八年九月二十二日市議会本会議市長答弁）。市民経済部長も「東京ディズニールランドやシーへ訪れる観光客の

誘致という点でございますが、この点につきましては、浦安市産業振興ビジョンの中でも指摘されていますように、T D R 来園者の九四・七%がT D R 以外には訪れていないという状況です。そこで、現在、浦安市観光振興計画策定委員会において、具体的な施策について検討しているところですが、今回の観光キャンペーンにおいては、ガイドブックを舞浜地域のホテルやイクスピアリ、J R 舞浜駅などに重点的配置し、観光客の誘致に積極的に努めてまいりたいと考えております」（二〇〇七年十二月三日市議会本会議）と答えてしまうのです。

しかし熊川好生市長が行った観光政策は大成功だったと胸を張るべきでしょう。浦安市が行った成人式の式典には、新成人の八割を超える若者が参加したという事実そのもので、東京ディズニールゾートは浦安市の誇りとしてのその地位を確保したと考えていいでしょう。

7 ナシヨナルトラストと鎌倉

鎌倉鶴岡八幡宮裏山の御谷（おやつ）で宅地造成開発反対運動が発生しました。一九六五年のことです。著名人作家の大佛次郎等が中心となりましたから全国的にも注目され、日本版ナシヨナル・トラストである財団法人鎌倉風致保存会が設立されました。募金運動により御谷の山林の一部、一・五ヘクタールが買収され、宅地造成は中止されました。

この運動を契機に、同年、自由民主党、日本社会党、民主社会党共同提案により古都保存法（古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法）が制定され、規制が厳しくなりました。一九七〇年十二月二八日参議院建設委員会が古都保存法の提案理由説明を田中伊三次が行いましたが、その当時は「俗悪な娯楽、観光施設、工場等、その環境にふさわしからざる宅地の造成、建物の建設計画などがみだりに進められ、それがために、古都のユニークな風趣景観が著しくそなわれようとしておりますことは、まことに遺憾」（傍点線は筆者）としていますように、観光施設は好ましくないものとして認識されています。

た。観光基本法制定二年後のことでした。

鎌倉の観光の特徴は、面積・人口に占める観光客数が相対的に多いこと、リピーターが多い（八割）ことです。このことは東京圏の特徴でもあります。一都三県からの人々が約八割を占めており、日帰り観光地として、十一時から十四時までが多く、午前中と午後三時以降との差が顕著であることも東京圏の特徴です。また、鎌倉市入込観光客の観光消費額は、二〇〇六年度は六六一億円、一人当たり三五八二円、二〇〇七年度は七三二億円、三九一〇円となっており、日帰り客のウェイトが高いことがうかがえます。

第三次鎌倉市総合計画・基本構想（一九九六年度から二〇二五年度まで）では、市民と観光客がともに快適に過ごせる観光地として、魅力ある観光資源の創出と観光を通じての地域の活性化を図るとして

鎌倉市長の市議会本会議における言及日数

年	観光	世界遺産	古都	福祉
2002	2	2	3	11
2003	3	3	3	7
2004	4	4	2	11
2005	4	4	4	13
2006	6	6	4	7
2007	3	3	3	11
2008	8	8	4	10

います。

鎌倉市では世界遺産登録推進事業を進めています。一九九二年に世界遺産の暫定リストに掲載され、引き続き世界遺産一覧表への登録を目指しています。鎌倉市長は二〇〇四年三月二日の市議会本会議で「平成一六年度より世界遺産登録推進担当を市長部局に設置をいたしまして、世界遺産の登録に向けて全庁的に取り組んでいく予定」「世界遺産への登録は、さらに広く国内外に鎌倉のことが紹介される大変によい機会」と答弁し、二〇〇五年二月二四日の施政方針で「本市の貴重な歴史的遺産を保存、活用し、後世に伝えるところにも、世界遺産一覧表への登録を市民と一体となつて目指す」としています。

アレックス・カーが「九五年、鎌倉市民は不意打ちを食わされた。市のシンボルとして名高い桜の木々を、市が一〇〇本以上も伐採する計画を発表したのだ。斜面から石が落ちてくるといふ住民からの苦情で、山の斜面を「地震の際に危険」とし、寺院の土地だったにもかかわらず防御へ木を築くためだという。今の日本では、ほんの小さな自然の出来事でも、「鶏を割くに牛刀をもつてする」反応をたちどころに引き起こす」（『犬と鬼』講談社）と記述した頃とは、行政当局の意識が大きく変化していることがうかがえます。

鎌倉市議会本会議における鎌倉市長の言及日数を比較しますと、観光と世界遺産は連動しており、観光に否定的であった古都保存法制定の時代から大きく市民の意識が変化して

いると考えることが素直ですが、それでも市議会における関心事は世界遺産、観光よりも福祉のほうが高い点では変化はありません。

8 小笠原村の観光政策とTSSL

小笠原村当局は人流において海運より航空を重要視します。住民の本土との交通機関の利便確保とともに、地域産業振興、雇用対策として観光政策を重要視するからです。小笠原空港の建設をめぐるのは、一九九一年に国の第六次空港整備五カ年計画で、兄島に空港が予定事業として採択されましたが、環境庁は、兄島は希少な生物の生息地であり、空港建設は容認できないとの見解をまとめ、東京都へ文書で申し入れました。これを受けて都は一九九八年、小笠原空港の建設場所を小笠原諸島・父島南東部の時雨山周辺とする一五〇〇メートルの滑走路建設を正式決定しました。しかし石原都知事は事業費が一十億以上かかることや自然環境への影響などから、二〇〇一年に計画を白紙撤回しました。

石原都知事は二〇〇一年九月一九日都議会において「東洋のガラパゴスと呼ばれている小笠原は、自然保護と観光をうまく両立することができれば、他にない魅力を発揮することができまます」と答弁しています。

二〇〇二年七月一日東京都知事は「東京都の島しょ地域における自然の保護と適正な利用に関する要綱」を決定しています。この要綱に基づき、同年七月九日に「小笠原諸島における自然環境保全促進地域の適正な利用に関する協定書」が都と小笠原村間で締結されました。「南島」及び「母島石門一帯」は自然環境保全法に規定する自然環境保全促進地域に指定され、当該協定書に基づき都が認定する東京都自然ガイドを同行させるとい形態のいわゆるエコ・ツーリズムが実施されることとなりました。

横田飛行場と異なり小笠原の場合は、観光ではなくて環境（エコ）がポリシーロンドリングの機能を有しています。しかし環境保護を標榜することにより観光が環境に与える影響を曖昧化してしまっています。環境保護を語るのであればエコ・ツーリズムという用語を用いず、自然環境保全のため観光行動を制約する政策であることを強調すべきでしょう。

空港を熱望する小笠原住民と環境を重視する石原都知事の調整手段として超高速船TSSL（テクノスパーライナー）が着目されました。しかしながら、現在の輸送機器で燃料が重くても採算が取れるのは時速八百キロの高速で移動する航空機だけとする指摘もあり、航空機の十分の一以下のスピードのTSSLの不採算は当然で、東京大学大学院工学科の宮田秀明教授は「いまも造船所に繋留されたままで、投資額（百十五億円）こそ二ヶタ少ないとはいえ、東京湾アクアラインや本州四国連絡橋に匹敵する失敗作だった」とされます。さらに宮田秀明教授は、日経BP社発行の二〇〇五年六月号で、TSSLの就航断念

について、「客より燃料が重い船」と題する一文を掲載し、就航とん挫の必然性を指摘していますが、当初から半ば常識化していたTSLの問題点に関する情報が政策決定者に伝わらなかった点が問題でした。

TSLの就航が断念されたことを受け、国土交通省は小笠原諸島振興開発審議会を開催しTSL就航を前提にした振興開発基本方針を変更し、「航空路について関係者間の円滑な合意形成を図る」との文言を盛り込むこととしました。

東京都は小笠原諸島振興開発計画の変更を行い、自然環境との調和に十分配慮した航空路を開発するとしました。二〇〇七年十一月六日に開催された東京都議会総務委員会において「平成十年五月に小笠原村議会で決議された小笠原空港建設促進に関する決議文を読んでもわかるように、村民の多くが航空路の開設に期待を寄せていただけに、とりわけ時雨山案撤回により、この小笠原村民の皆様方の間に大変大きな無力感が広まったと聞いております。こうした状況の中で、平成十三年の時雨山案の撤回後、東京都は航空路の開設についてどのような取り組みを行ってきたのか、お伺いをいたします」との航空路開設を切望する質問に対し、石原都知事は「航空路の開設には、自然環境との調和など解決すべき課題が多々ございますが、小笠原振興を図る上で極めて重要であることも自明であります」「今後も国に強く働きかけを行うとともに、村民の意向を踏まえつつ、航空路開設の

実現に向けて積極的な検討を進めていきたいと思っています。現に幾つか条件としての案も柵橋参与（著者注）の方から出てますし、あとは主に環境省との兼ね合いというものがこれからの最後の問題になると思います」と答えて、航空路開設に積極的な発言をするようになってきています。

二〇〇七年一月世界遺産条約に基づく我が国の「暫定一覧表」に、自然遺産として「小笠原諸島」が記載されました。登録に向けて運動が行われます。二〇〇七年十一月六日東京都議会総務委員会において、松本多摩島しょ振興担当部長は「小笠原諸島への航空路の開設につきましては、自然環境の調和など多くの課題を解決する必要があります。昨年十一月に変更いたしました小笠原諸島振興開発計画におきましても、航空路の開設を目指した検討は自然環境との調和に十分配慮するものとしてございます。このため、航空路の開設につきましては、世界自然遺産登録との両立を前提にいたしまして、国や村などの関係機関との十分な調整を図ってまいりたいと考えてございます。」と答えています。

注 柵橋泰（財団法人航空振興財団顧問）は石原運輸大臣時代の運輸省職員であり、東京都の参与を務めています。

2006年度市町村別入湯客数 (千人)

順位	市町村	入湯客数	うち宿泊人数	うち日帰客数	主な温泉地
1	箱根町	5780	4123	1657	湯本、強羅
2	札幌市	3795	1769	2026	定山溪、鴨々川
3	日光市	3211	2753	458	鬼怒川、川治、日光
4	熱海市	3176	2943	224	熱海
5	伊東市	2966			伊東
6	渋川市	2564	1153	1411	伊香保
7	別府市	2215			別府
8	仙台市	2018	1220	798	秋保
9	草津町	1999	1509	490	草津
10	加賀市	1987	1771	216	山代、山中、片山津

注 財団法人日本交通公社作成資料。入湯人員は日帰や課税免除分も含む数値、宿泊客数は課税対象分の数値。市町によっては集計方式の違いにより宿泊客数を把握していないところがある。

9 箱根、熱海、草津等の優位性

東京、千葉、埼玉、神奈川は入湯客の供給地です。従って関東の温泉地はこれらの供給地に近接するところから多くの入湯客を確保できます。その結果、入湯客数比較において箱根、熱海、伊東、草津、伊香保、日光が全国の上位を占める状態となっています。東京圏内の温泉地のこれからの課題は、東京圏内のどの地点からも簡便にアクセスできる温泉地として存立できるか否かです。東京圏に形成されたメッシュ形鉄道網にあわせて、東京圏内における集客活動で優位にたてる温泉地が生き残れます。日光はこれまで東武鬼怒川線のみが都心との直通列車でしたが、JR埼京線等と直通することによりマーケットを拡大することができました。東京圏のメッシュ型鉄道網にあわせた賢明な策と思われれます。

観光産業を主力とする地方公共団体においては、住民人口数に比して訪問人口数が大きいのが通例です。住民数に合わせただけの公共施設だけでは不足しますから、訪問人口を考慮して整備せざるをえません。温泉地においては、住民数に対応した需要を超える行政需要があると認識されています。草津町人口は約七千三百人に対し、収容できる観光客の

規模約は二万人で、年間約三百万人（うち宿泊客約百万人）の人が訪れますから、人口三万人規模の社会基盤整備が必要とされます。熱海市は十万人規模での行政運営を図っています。観光産業に従事する住民が多い（草津町においては九割）とはいえ、住民サービスの中心となる福祉、教育とのバランスが議会で論議されることは必然で、住民と観光客の緊張関係の緩和が行政の主要課題となります。

草津町長は、二〇〇三年十二月町議会において「観光という問題を大きく広義に、教育から福祉まですべて含んだ考え方である」と思っています。

すし、狭義にとらえた福祉、教育を充実するには、我々の基幹産業を流行させていかなければ、その充実も出来ない」と答弁しています。二〇〇五年一月の議員からの「行政は福祉や教育に重点をおき、観光については観光協会等に任せて、行政は背後からバックアップをするような姿勢を考えてもいい時期だと私は思います」とする質問に対しても、「平成十六年度の決算を見ていただきますと、観光関係に使う商工費は、全体的に年々下がっています。それから観光関係の比率としても、決して民生費より多く出しているということではありません。御指摘のように、今後は官民一体となり、官から民へ移行してゆくべきという考え方は、私も賛成です。但、その時期については、多少見解が違うかなとも思いますが、将来的にはそうした、小さな政府、小さな行政という問題も考えてゆく必要はあると思っています」と答弁し、基本的には行政は福祉、教育を重視するものであり小さな政府を目指しているとしています。

東京圏の温泉を抱える自治体は、過去の推移を見てもいわゆる財政力に余裕のある地方公共団体とされる範囲に位置しています。その代表が箱根町です（二〇〇七年財政力指数一・六二）。これは温泉に関わる税収入が大きいからです。

熱海市では観光施策の推進を図る費用に充てる財源を積立てるため、入湯税をもとに一九七一年観光振興基金条例を制定しました。しかし一般会計全体で二〇〇二年度

末七九億円あった基金が二〇〇三年度末は三四億円と六〇%も減少してしまいました。二〇〇五年度には一五億九七〇〇万円もの観光振興基金を取り崩して、花の博覧会を実施しました。それにより基金財政が危機的状況に陥りました。二〇〇六年十二月五日新たに就任した熱海市長は、熱海市財政危機宣言し、地方交付税不交付である富裕団体のこの発表は各方面に影響を与えました。理由として基金の取り崩しによる赤字でありプライマリーバランスでは事実上赤字財政であり、熱海市は温泉料金（使用料・下水使用料など）の二〇%の値上げの方針を打ち出しました。しかしながら熱海市長の行政姿勢は地元旅館関係者からは必ずしも支持を得ていません。地場産業である日本旅館の再生、雇用確保が課題となっている折、固定資産税の減税や補助金等が地域観光政策として切望されるからです。最も必要とされるとき基金は底をついていたのです。

10 マスコミと温泉表示問題

週刊ポストは二〇〇四年六月長野県白骨温泉における入浴剤利用についてセンセーショナルに報道しました。この記事が発端となり温泉表示問題が世間の注目を浴びました。白骨温泉の硫化水素泉は基本的には無色透明でした。湯船で空気に触れることで酸化し白濁することがありましたが、条件次第で濃くも薄くもなり得るものでした。しかしガイドブックの乳白色の湯という宣伝文句は人々の心をときめかせました。問題は、白船グランドホテルが施設改良をしたことにより湯が白濁しなくなりました。その結果、苦情がたくさん寄せられるようになり、白船グランドホテルは殺到する苦情にたまらず透明度の高い時には入浴剤を入れることになりました。利用者への説明がなかったことや人気温泉地だったこともあり、予約が極めて困難という状態が連年続くようになりました。温泉法は、湯船の泉質については明確に規定していませんでしたから、着色のために入浴剤を入れても、それが直ちに問題になるようなことはなかったのです。

週刊誌は消費者保護の視点よりも入浴剤使用という話題性から問題を取り上げたはずです。白船ホテルは、マスコミが作ったイメージに合わせて消費者の苦情処理から入浴剤を使用せざるを得ませんでした。結果として、温泉表示問題という普遍的な消費者政策論議に立ち返ることとなったのです。報道後観光経済新聞の白骨温泉の泉質ランキングは低下したままの状態ですが、科学的な泉質自体は報道により変化するはずがありませんから印象の問題です。白骨温泉表示問題はマスコミの自作自演ともいえるべき事件ですが、マスコミと親和性のある観光には回避できない問題でもあることを関係者は深く理解すべきです。

マスコミに敏感な田中康夫長野県知事はただちに「安心、安全、正直」な信州の温泉表示認定制度要綱を制定しました。この要綱により長野県は、源泉名や加温・加水のほか、浴槽の清掃状況、レジオネラ属菌の検査状況など計十三項目を表示する温泉施設を認定しています。温泉施設からの認定申請を受けて、書類審査や現地調査を行い、専門家による認定委員会での審査を経て、県の認定証を交付します。温泉が報告通りの状態に保たれているかをチェックするために、一定期間ごとに情報提供を求めて認定証を更新します。しかしながら、田中知事のあとの村井知事は、関係者にとって厳しいものと受け止められた県の温泉表示認定制度について、同制度で既に六〇施設を認定しているため、廃止はできないとしたものの、一三項目に及ぶ認定基準については内容を見直しました。県が認定条

件を途中で変更したことに認定を受けた温泉事業者から批判が相次いだ経過もあり、その後認定数は伸び悩んでいます。

週刊誌が温泉表示問題に火をつけたことにより、二〇〇四年八月に群馬県の伊香保温泉で風呂に水道水を利用しているにもかかわらず温泉利用と称していたことが発覚しました。水上温泉でも一部旅館で同様の事実が発覚しました。経営者が開き直りとも取れる発言をしたことから問題が大きく取り上げられました。潜在的には全国の温泉地で水道水利用の温泉が存在したのと思われ、そこから浄化作用が期待できる報道でしたが、徐々に終息してゆきました。マスコミの本質が刺激、人気ですから当然でしょう。

日本一の入湯客を誇る箱根町では温泉ではないものに入湯税相当の協力金を徴収していたことが報道されました。町が一九七八年から温泉を使っていない施設に、各一人に対して入湯税と同額の一五〇円を徴収するよう依頼し、約三〇万人から総額約四六〇〇万円を徴収していたのです。この事件を契機に箱根町と箱根温泉旅館協同組合は温泉表示の調査結果を公表し、温泉、鉱泉を使っていないのにもかかわらず、温泉、湯の花と嘘の表示をしていたホテル、民宿等が計六軒あると公表しました。山口昇士町長は、温泉法等で規定されている温泉施設ではなく、あいまいな表示をしている施設があると指摘し、各施設に明確な表示を求めることにしました。

温泉表示報道を通じて明るみに出たのが、旅館経営者のみならず行政側と、利用者側との問題意識の乖離です。伊香保町長が開き直りとも取れる発言をし、神奈川県箱根町の職員は開き直りともとれる発言をしました。そのためこれらは問題が大きく取り上げられることとなりました。結局、箱根町長は町議会において「町としても認識が不十分であったと深く反省をしている」と答弁しています。マスコミと観光の本質への理解があれば、このような対応は行われなかったはずですが、観光地の行政機関の危機管理の教訓となる事件でした。

十津川温泉郷が行った源泉かけ流し宣言も草津温泉の泉質主義も規範性がない点では同類です。熱海市についても、温泉偽装行為に対する条例の制定について二〇〇五年三月の市議会本会議において観光文化部長が「法整備も進んでおり、良心に従い、法律を遵守することで、ここであえて条例の制定の必要はない」と答弁していますから同類です。地場産業である温泉地においては規範性のある厳しい表示基準を制定することは政治的に困難なのであり、強制力のない宣言等に留まってしまうのです。

11 国有財産払下げと国際観光都市

戦後は国有財産の払下げを目的として国際観光都市運動が始まりました。外国人旅行者が増えれば外貨獲得に寄与すると主張できたからです。一九五〇年から一九五一年にかけて個別の特別法により国際文化観光都市に指定されたものは別府市、伊東市、熱海市、奈良市、京都市、松江市、芦屋市、松山市及び軽井沢町でした。軽井沢に関しては「単に外国人が高原美を愛するために、そこに別荘を建てたりすることで、はたして世界の恒久平和を達成することができるか」とする疑問も出されていましたが、国有財産の払い下げを政治的意図としたこれらの法律はいずれも議員提案により立法化されました。しかしながら国有財産の自治体への払い下げが成功した例は一九五三年国立陶磁器研究所廃止の際に、京都市が同所の無償譲渡を受けた一件にすぎませんでした。

一地域にのみ適用される特別法については、住民投票が必要と憲法解釈された時代であり、その住民投票の費用が論議されています。一九五一年五月二六日参議院建設委員会において住民投票に付する場合の費用に関し衆議院議員井出一太郎は「その程度のもものは町

で負担しても差支えない、こういう回答を得ております」と答えています。軽井沢国際親善文化観光都市建設法の審議に際し、一九五一年三月三十一日衆議院建設委員会にて田中角栄は「日光、松島その他これに類するものがまた陸続として出て来るおそれが十分ある」と指摘していますが、その後は同種の法律は制定されませんでした。

一九七七年に個別の都市ごとに法律を制定する方式をやめ、まとめて国際観光文化都市の整備のための財政上の措置等に関する法律が制定されました。その結果日光市と鳥羽市と長崎市が政令指定されました。日光市では、二〇〇七年一二月の市議会本会議において更に国際観光都市宣言をしないのかと質問を受けましたが、日光市長は国際観光都市宣言をしている都市は高山市、函館市、沖縄市等政令指定されていない都市であり、「国際文化観光都市にふさわしい観光地としての土壌づくりをまずやろうというのが趣旨でちょっと時間が欲しい」と否定しています。理念の強調にばかりこだわらない賢明な答弁でしょう。

今日では、国際会議を日本で開催することは、外国人参加者が日本を理解する絶好の機会になるほか、地域経済の活性化や地域の国際化にも貢献すると考えられています。しかもニュースの少ない地域では外国人が参加する国際会議は大きく報道されます。その結果、外国人が訪れてくれるわが町は素晴らしいものとの誇りの証になるのでしょうか、コンベ

国際会議の都市別開催順位及び件数

暦年	2007(新基準)		2006(旧基準)	
	順位	件数	順位	件数
シンガポール	1	465	3	298
パリ	2	315	1	363
ウィーン	3	298	2	316
ブリュッセル	4	229	4	179
ジュネーブ	5	170	5	169
バルセロナ	6	161	7	139
ニューヨーク	7	128	10	93
東京	8	126	24	58

ンション法（国際会議等の誘致の促進及び開催の円滑化等による国際観光の振興に関する法律）に基づく国際会議観光都市は三〇都市以上存在することとなりました。同法に規定する「国際会議観光都市」は、国際会議場施設、宿泊施設等のハード面やコンベンション・ビュロー等のソフト面での体制が整備されており、コンベンションの振興に適すると認められる市町村であるということになります。そのことを市町村からの申請に基づき、国土交通大臣が認定するのです。

認定要件は①国際会議場施設等が整備されていること②宿泊施設等が整備されていること③国際会議等の誘致体制が整備されていること④近傍に観光資源が存在することです。認定された都市に対しては、独立行政法人国際観光振興機構が国際会議の誘致及び開催支援などを体系的に行うこと

となっています。東京圏では横浜市、千葉市、さいたま市、静岡市のほか、前橋市、木更津市、松本市、浜松市、成田市、長野市があります。民間出向者に頼りきりの金太郎飴的なコンベンション行政となっているとする批判もあり、コンテスト行政が地域の個性発揮には弊害ではないかとする見解も発生しています。

世界の各種団体の活動や国際会議の開催状況を取りまとめているUIA（国際団体連合）によりますと、二〇〇七年に世界で開催された国際会議件数は前年比十六・三%増の一〇三一八件となっています。日本は開催件数を、二〇〇六年の一六六件（十八位）から四四八件と大きく伸ばし、同じく大幅に件数が増加したシンガポール（世界四位）に次いで世界五位（アジア二位）とベスト十入りしました。二〇〇七年統計において日本が大きく件数を伸ばした理由の一つとしては、UIAが従来 of 国際会議の基準を緩和したためです。観光立国推進計画では二〇二〇年までに日本で開催される国際会議を五割増加させることを目標とし、必要な施策を講ずるとしてはいますが、基準が不明確なままでの目標では、規範性に問題を抱えることとなります。

12 石原慎太郎知事と田中康夫知事

東京都をはじめ関東各県の議会本会議における観光に関する論議が活発化しています。環境、福祉といった従来から活発に論議されているテーマほど取り上げられてはいませんが、交通とは同じ程度に論議されるものとなってきています。

東京圏の都県観光行政組織は埼玉県、茨城県のように変化のないものも存在しますが、行政組織の拡充を図った山梨県、千葉県等においても、具体的な行政展開においての大きな変化は見られません。政策的に大きな変化がみられたところは、東京都及び長野県です。

従来の東京都の観光政策は、都民に観光・レクリエーションを提供するといった視点を中心として、レジャーに関する情報提供や施設整備等の取組みが行われてきました。しかしながら二〇〇一年度に、観光を産業として位置づけ、産業振興のための施策を展開することにより、国内外からの旅行者の誘致に取り組みといった方針を基本とする観光政策の大幅な転換が図られました。そのため、観光行政の所管は生活文化局（コミュニティ文化部観光レクリエーション課）から産業労働局に移り、商工部観光産業課が設置されまし

た。二〇〇二年度には観光部が設置され、企画課及び振興課の二課体制となりました。また、千客万来の世界都市を目指すための五年度（二〇〇二年度～二〇〇六年度）の行動指針として「東京都観光産業振興プラン」が策定されました。この中では、二〇〇一年に二七七万人であった東京への外国人旅行者を五年で倍増（六〇〇万人）するといった数値目標と「東京の魅力の世界に発信」、「観光資源の開発」、「受入体制の整備」といった施策体系が示され、それに基づき観光振興への総合的な取組みが開始されました。

二〇〇六年度には、新たな五年度（二〇〇七年度～二〇一一年度）の行動指針として「東京都観光産業振興プラン」活力と風格ある世界都市・東京をめざして」が策定されました。このプランにおいては、オリンピックの招致等により、年間一千万人の外国人旅行者が訪れる、「二〇年後の東京」が示す都市像を目指して、五年後には、外国人旅行者年間七〇〇万人、国内旅行者年間五億人の誘致を目指すといった新たな数値目標が設定されています。現実には二〇〇八年に東京都を訪れた外国人は五三四万人に止まっていますから、目標実現には確実な政策展開が必要でしょう。

田中康夫知事が長野県において行った観光政策の展開は、社団法人信州・長野県観光協会を活用した民営的手法でした。二〇〇四年三月四日県議会本会議において田中知事は「観光の担当者の人事配置ということに関しまして、今回も、庁内公募という形で意欲のあ

都県議会本会議における知事答弁日数

都県名	年代	議会でのキーワード		
		環境	福祉	観光
東京	1992-2001	127	123	38
	2002-2008	89	78	60
千葉 (登壇回数)	1992-2001	243	190	74
	2002-2008	162	143	124
群馬	1995-2001	98	75	12
	2002-2008	82	62	48
長野	1995-2001	98	78	40
	2002-2008	197	179	137

る職員を観光協会等に派遣をする」し、県庁職員の協会への派遣を実施するとともに、同協会の専務理事としてスカイマークの代表取締役を登用し同協会の自立と黒字化を目指しました。その結果、県庁内部組織は県庁内連絡の窓口的機能しか有しませんでした。また、観光関係の行政組織改正がたびたび行われました。二〇〇六年三月の長野県議会において、経営戦略局のブランドチームから商工部へ移り、ブランド・観光戦略局と名称を変えて一年、そして、今回また再び経営戦略局の広報・ブランド室へと、一年ごとに目まぐるしく変化していることに対する批判ができました。同年十月にも県議会において「県は、ことしの四月の組織改正の中で、商工部信州ブランド・観光戦略局、十九名おりましたが、これを廃止し、商工部の産業政策チームと、信州・長野県観光協会と、経営戦略局信州広報・ブランド室の三つの組織に分けた経緯があります。本県の基幹産業である観光産業の窓口が、計画、実行、広報がばらばらの組織で運営されているのは、効率面から見ても大変問題」と批判されました。

これに対して、観光は長野県の基幹産業の一つとする後任の村井仁知事は、他県と同様の伝統的行政組織体制に長野県庁を復帰させました。両知事の観光行政組織に関する考え方は対照的ですが、具体的な観光政策になるとプロモーションが中心であるところから違いを明確化することは困難といえます。

熱海市の税収は市民税が二割にとどまり、固定資産税、都市計画税が六、七割であるところから、地価が下落するにつれて減収する状態にあります。熱海市は世帯数二万に対しリゾートマンション世帯が一万とウェイトが高く、一九八六年度から別荘等所有税を課しており、二〇〇五年度までに百億円の税収がありました。二〇〇〇年四月に法定外普通税が許可制から事前協議制に移行したこともあり、別荘等所有税を一平方メートル当たり五百円であったものを六百五十円とすることについて従前より容易になり、年間五億五千万円の税収が期待され、二〇〇六年度から五年間継続されることとなりました。

一九八九年消費税が導入されることにより料理飲食税が廃止されることになりました。しかし消費税は当初三%でしたから、一〇%の料理飲食税

が廃止されずと都道府県の税収不足をもたらします。そのため特別地方消費税として料理飲食税が実質継続されましたが、これに不満を持つ旅館関係団体の政治運動により特別地方消費税は二〇〇一年度をもって廃止されることとなりました。観光地では構造的に入湯税だけでは税収不足をきたします。熱海市においては入湯税の上乗せのような形で観光振興税の検討をはじめたところ、全国の旅館関係者から反対が起きました。二〇〇四年十二月十四日の熱海市議会において「全国の旅館さんからファクスが私あてに参りまして、熱海の市長はとんでもないことを考えていると。我々旅館業者を圧迫する気かと。熱海でやれば、みんな全国に波及すると。絶対反対といってファクスがこんなに来ました」との発言がなされています。

外国人旅行者の利用する宿泊施設整備を目的として、国際観光ホテル整備法は登録ホテル・旅館業の用に供する建物について不均一課税が出来るとしています。これに対して東京都は観光振興施策に要する費用に充てるため、国の政策とは一種の政策的不協和ともいうべき法定外目的税である宿泊税制度を二〇〇二年度に創設しました。これは、都内のホテル、旅館に宿泊する者に課税（一人一泊につき、宿泊費一万円以上百円、一万五千元以上二百円）するものであり、これによって、観光振興施策のために要する一定の安定的・継続的な特定財源が確保されたこととなります。

二〇〇七年度の東京都における観光に関する予算は約二七億円ですが、そのうち約十三億円は宿泊税の税収が充てられました。二〇〇一年三月の都議会本会議において石原都知事は「皆さんが努力されて、例の料飲税、特別消費税が廃止されました。これは、飲み食いしたときに何%かの税金を払っていたわけですけど、それはそれで大変結構な結果だと思えますが、それをもって観光が促進されるわけではありません。やはり飲食も含めて、観光全体というものをアクセラートするために、いろんな手だてがあるのでないか。それを表現するために、こういう税を導入したい」と答えています。熱海市長とことなり、石原東京都知事には宿泊関係者の圧力は通じませんでした。

第三章 北陸・東海

1 黒部アルペンルートの父・佐伯宗義

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ぬとする中央集権的規定の削除でした。この問題は富山地方鉄道社長・衆議院議員佐伯宗義により観光基本法制定時から指摘されていました。

佐伯宗義は「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点、私は非常に疑問に思う。従って農業基本法にいたしましたが、中小企業基本法にいたしましたが、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発揮できるか、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いがある。観光事業の本質は地域社会における個性の発揮なんです。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ぬということを書いています」（日本観光協会発行『観光』一九六五年五月号座

談会）と発言し、観光基本法の抱える問題点を指摘しています。司馬遼太郎（『愛蘭土紀行』朝日新聞）やアレックス・カー（『犬と鬼——知られざる日本の肖像——』講談社）に先立つこと三十〜四十年前に既に京都、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ぬと思うんで、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て滋養を一体にして、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やならないと私は感ずるんです」と発言しています。

佐伯宗義は観光に関する理念を論述していただけではなく、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りました。黒四ダム堰堤通路、工事用通路の一般通路化を主張し、実現しました。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ります。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、ここに昭和三五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、後立山連邦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」と記述しています。

黒部アルペンルートは鉄道の生きた博物館です。鉄道、軌道、鋼索鉄道、無軌条電車、索道といったあらゆるタイプの鉄道が経験できます。輸送能力、乗車定員は標高があがるにつけ減少しますから、ハイシーズンには山頂付近では必ず渋滞する構造です。利用者には不便をかけています。これからは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しょう。

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りました。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、二〇〇四年度が四万人（全外国人で四万六千人）であったのに対し、二〇〇五年度は六万四千人（全外国人で七万四千人）に拡大するなど、大幅に増加しました。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しょう。

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ませんでしたから、信越本線が建設され、長野経由で東京と新潟が結ばれました。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つたはずですが、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みました。国鉄民営化の象徴であるとされるガール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ませんでした。

佐伯宗義は長野経由を主張しました。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、二〇一四年問題は発生しなかったのです。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ましたから、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つたのである。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、新潟へは精々十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す。

2 第二の十河信二とリニア新幹線

東京都・大阪府間のJRと航空機の旅客シェアをみると、一九九五年度84対16、二〇〇〇年度72対28、二〇〇五年度65対35であり、徐々にJRのウェイトが低下しています。東京圏と関西圏間のシェアで比較してもその基調は変わりません。このためJR東海は輸送力増強をはかり二〇〇三年秋に九五〇億円かけて品川新駅を完成させました。この結果、六八六〇億円をかけた東海道新幹線の二七〇キロ化の完成（のぞみの一時間七本化）を可能とさせました。

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ます。国鉄長期債務の負担を負うJR東海はその分（コストの三割程度）航空輸送に対してハンディを負っています。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ます。

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ります。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きます。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「二〇二五年問題」として日本でも発生します。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しょう。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ますが、ルートが曲げられれば、平成の鍋蔓線（注）との批判は避けられないでしょう。

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ませんでした。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ました。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したが、市街地化した地域の用地買収は困難でした。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みませんでした。それを突破するのが十河総裁、島技師長のリーダーシップであったことは歴史的評価となりつつあります。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

政手続きを進めました。しかし二人の晴れ姿は開業式典にはありませんでした（葛西敬之著『未完の『国鉄改革』』東洋経済新報社）。

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ました。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ました。建設・開業から約五〇年を経過し、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きています。大規模なメンテナンスが必要となることから、JR東海は自己資金によりリニア新幹線を二〇二五年に開通させることを計画しています。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ます。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ります。

リニア新幹線構想は見通しが甘く猪突猛進とする意見もあります（二〇〇八年一二月二五日朝日新聞OPINION）。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していますが、歴史が繰り返すには早すぎる報道（月刊誌「選択」二〇〇八年一月号）です。やはり第二の十河信二を必要とするのでしょうか。

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ましたが、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します。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ます。まさにアジアゲートウェイ構想です。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しょう。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ります。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します。オープン・スカイ（国際航空自由化）政策、カボタージュ（国内運送権）問題も課題となりますが、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きますから、利用者主体で考えざるを得なくなります。旅主社会形成のためには避けては通れないはずで。

注 大船渡線は、政友会率いる原敬首相の時代に着工されましたが、その後大正一三年六月に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てしました。従って大船渡線は典型的な政治路線と言われます。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りますが、その中間は摺沢町、狹鼻溪などの生活路線となっているといわれます。

3 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ましたが、近年では必ずしも歓迎一辺倒ではありません。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四万人の新庄市の財政を圧迫しました。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ています。費用対効果の認識の先送りです。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ますが、それ以上にストロー現象が懸念されるようになりました。

一九九七年以降、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ます。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ました。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ます。甲府盆地一帯はかつて陸の孤島といわれましたが一九七〇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ました。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ます。

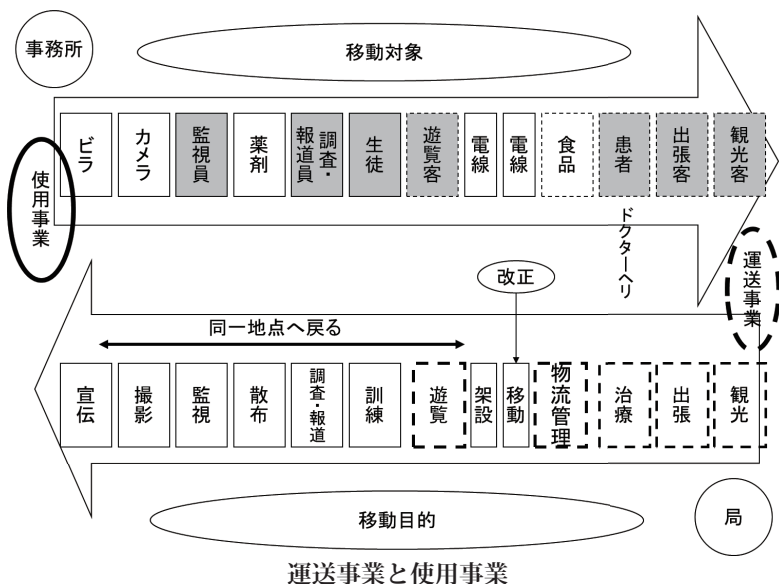
高速道路乗用車料金の大幅値下げ、超低廉化は、競争交通機関に深刻な影響を与えていますが、当然ストロー現象も加速します。マクロでの景気浮揚策にはなりますが、買物行動にも影響を及ぼしますから、都市間競争が激化します。新幹線・高速道路の整備による一日交通圏の拡大の真の結果です。シャッター通りとなるかコンパクトシティとなるかにつき、高速道路料金の超低廉化が追い討ちをかけることとなりました。

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ます。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ます。二〇〇五年三月三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ます。二〇〇八年二月二十七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ます。

東京圏との適当な距離感のある金沢は余裕がありますが、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ました。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ります。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ます。二〇〇五年九月十六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」と答弁し二〇〇七年六月十五日には「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、自信のほどをのぞかせています。

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す。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（七対三）が、新幹線開業によって三対七または二対八に逆転すると予測されます。このため「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」と石川県知事は考えるのです（二〇〇七年六月十五日石川県議会における知事発言）が、そのためには観光二次交通対策も必須です。石川県では「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STEP21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する」（二〇〇九年三月四日石川県議会における知事発言）と答えています。関係市町村も二次交通対策に力を入れるべきでしょう。



4 離島航空からコミュニータ航空へ

マスコミでは地方空港バッシングが激しくなっています。国鉄再建時代の赤字ローカル線バッシングと似ています。数として地方空港が多い地域は北海道、東京都、長崎県、鹿児島県、沖縄県です。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す。国民生活が向上し、本土への足の確保が船舶から航空輸送にシフトしましたから、離島航空路線と地方空港が必要となったのです。離島等の輸送需要は量的に小規模ですから、規制緩和前の航空法のもとにおいて、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ました。

規制緩和前、航空法は定期運送事業を中心として組み立てられていました。当初、不定期航空運送事業は、定期航空運送事業に影響を与えないように周遊等を前提としていましたが、不定期路線は需要が少なく採算的に成立しませんでした。このため、観光客とともにビジネス旅客も含めた周遊等を前提としない二地点間旅客輸送が認められることとなりました。一九六八年に二地点間旅客航空輸送の条件が設けられ、二地点間旅客航空輸送

（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りました。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、一九七七年航空局は離島三路線の二地点間旅客輸送を認めました。さらに一九八三年二地点間旅客航空輸送実施の要件を緩和しました。

定期航空運送事業と不定期航空運送事業の区分は、二〇〇〇年に実施された航空法の規制緩和により消滅しましたが、航空運送事業と航空機利用事業の区分は存続し

ています(図)。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ます。航空機を使用して行なう調査、監視等は使用事業とされ、航空機による遊覧飛行は航空旅客運送事業とされます。しかし、調査目的なのか遊覧目的なのかは乗客の主観的な判断によりますから、現行航空法制度は、その分危うさを内包しています。

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コミュニティ航空(注)が認識されるようになりました。その代表例が西瀬戸エアリンクです。

西瀬戸エアリンクは、一九八七年に広島空港、松山空港及び大分空港の各空港を結ぶ三角形の航空路線として就航し、コミュニティ航空として注目を浴びました。第四次全国総合開発計画では中国・四国・九州の相互交流促進の期待が寄せられていました。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ました。関係地域や航空業界の期待を背負い、朝日航空により運航されましたが、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ました。当然ながら地元の甘い

「期待」だけではなく、しつ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ました。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りました。

注 航空法上「コミュニティ航空」に係わる明確な定義は存在しませんが、二〇〇〇年航空法の改正に伴い改正された航空法施行規則第二百四十条第一項第二号等において、「客席数が百以下、又は最大離陸重量が五万キログラム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ました。

5 能登空港と静岡空港

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きましました。空港整備特別会計の収入は、ほとんどが航空機燃料税や空港使用料等の航空利用者が負担するものでしたが、年間三百億円程度は一般会計からの資金（「真水」）が繰入れられていました。従いまして毎年三百億円程度は地方空港整備に充当されてもおかしくはありませんでした。

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ました。空港整備特別会計予算でも毎年度三箇所程度地方空港関連の新規事業が認められていました。いわゆる「箇所付け」予算であり、その採択をめぐり自由民主党政務調査会交通部会等の影響力が大きく、能登空港の採択にあたっては石川県から地元出身の国会議員等への用意周到な根回しがありました。

地方空港にジェット機が就航できるためには滑走路の延長が必要となりました。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ることもありましたが（大分、長崎、秋田、鹿児島、広島等）。その当時は

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ませんでした。プロペラ機対応の千二百メートル滑走路しか存在しない福井空港においても、ジェット化のための二千メートル滑走路延長が検討されましたが、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ませんでした。現在でも千二百メートルのまま定期便は飛行していませんが、住民は不思議にも思わず、廃止も訴えかけません。新設空港としては、福島、庄内、能登、富山、静岡等が実施されました。びわこ空港は騒音問題等地元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ましたが、今日の段階では空港経営問題として賢明な判断と認識されるでしょう。

農道空港とは、一九八八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のことです。この農道離着陸場整備事業は一九九七年に経済社会情勢の変化等を理由に廃止されました。建設された八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ます。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ます。

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を講じています。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

政施設とを合築しました。国鉄時代から地方公共団体が国鉄に財政支援することは制度上できませんでした。このため赤字ローカル線維持のため合築方式が考えられました。夕張市民会館と夕張鉄道夕張本町駅との合築がその一例です。利用者数が少ないと考えられる地方空港にも適切な方式ですが、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まで工夫されるようになっていきます。

地方生活航空路線を維持するため、空港使用料等の減免、赤字の補てん等の施策がこれまでも実施されてきましたが、さらに自治体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ました。その嚆矢が石川県が開始した能登空港（建設費二四三億円）の搭乗率保証制度です。

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りました。そこで、年間平均搭乗率が七〇%未満の場合は県と地元自治体が航空会社に二億円まで損失を補填する、全国初の「搭乗率保証制度」が考え出されました。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としました。開港三年目からは、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を双方支払わないこととしました。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

くなってきました。

静岡県は富士山静岡空港（建設費約千九百億円）の開港に当たり能登空港の試みを参考にし、日本航空福岡線に限り搭乗率保証制度を導入しました。富士山静岡空港については県民からは厳しい批判があり、開港後就任した川勝平太知事は日本航空に対し搭乗率保証の廃止の申し入れをしました。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、搭乗率保証金の支払いをめぐる日本航空とのトラブルや全日本空輸からの保証制度へのクレームが報道されています。

航空輸送の大衆化とともに空港アクセスも重要施策となっています。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ます。富士山静岡空港の鉄道最寄り駅は金谷駅で、直線距離で静岡空港から約六キロメートルです。静岡空港直下を東海道新幹線が通過しているので新幹線新駅を空港に併設するアイデアがだされましたが、JR東海側は消極的です。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ました。リニア開業後に余裕のできた東海道新幹線でしか実現性はないでしょう。

6 観光二次交通対策

国鉄が公表していた北陸本線の営業係数は一四七（一九八三年度）でした。民営化後は公表されていませんが、おそらくJR西日本の北陸本線も同程度の赤字と思われる。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を販売しています。

二〇一四年度開業予定の北陸新幹線に期待される効果は、東京圏からの観光を中心に考えられています。新幹線開業により在来線である北陸本線では、優等列車の走行が廃止されるはずですが、在来線が残されるとすれば、新幹線駅の設置されない地域の通勤通学用としての役割が中心となるはずですが、民間会社であるJRによる経営は極めて困難です。

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ました。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ました。長野く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って、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すが、沿線地方公共団体は鉄道存続に関する地方財源の用途について住民に対する十分な説明が必要となるでしょう。

東京二十三区では地下鉄の整備により、身近な都バス路線が廃止されました。このため多くの区ではコミュニティバスを運行することとなりました。老人等に使いやすいコミュニティバスは、結果的に地理不案内な観光客や外国人にも利用しやすいものとなりました。

金沢市では「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、一九九九年にふらっとバスを導入しました。コミュニティバスと同様に、目立つ車体等から観光客にも利用しやすい循環バスとなっています。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ます。しかしながら利用者は二〇〇四年度の約七十一万人をピークに減少しています。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二〇〇八年度は六千四百五十万円になっています。

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します。東京都二十三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す。運行エリアにおける金沢市のウエ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ます。

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二〇〇八年七月から二〇一〇年三月まで実施しています。観光客の少グループ化に対応した興味ある施策です。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」を実施しています。新幹線開業後のストロー現象への危機感のあらわれでしょう。

一九九三年加賀温泉バス(株)は、北陸鉄道(株)から乗合路線の移管を受けて分社会社として発足しました。金沢都心部の路線収益により地方部の過疎路線(加賀地区の場合約一億五千万円の赤字)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す。分社は当初順調にスタートしましたが、その後の乗客減により一九九八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ませんでした。二〇〇二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・幹線の路線に限定され、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ました。

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)は二〇〇八年に赤字八路線を廃止せざるを得ませんでした。

二〇一四年度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から北陸新幹線金沢駅にシフトする可能性が高いと思われます。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りますから、観光案内所も金沢駅に求められるでしょう。新幹線の着発にあわせた路線バス、乗合タクシー、送迎バス等の交通サービスマットワークの確立も必須となるでしょう。そのためには地域の中核となる人流企業が必要です。

7 産業観光の展開と山中漆器、九谷焼

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ます。

製鉄所・造船所・製糸場等の工場設備、鉱山・橋・発電所・鉄道等の建造物、河川施設や港湾施設等は幕末以降の日本の近代化を支えたものです。これらのものは、重要文化財制度の従来の基準では対象とはなりにくいものでしたが、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で文化財として認識されるようになりました。一九九三年には、群馬県松井田町の碓氷峠鉄道施設と秋田市の藤倉水源地道施設の二件が、近代化遺産として初めて国の重要文化財に指定されました。

なお、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、写真等のうち、今日に残されているものを指します。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しますが、観光資源としてとらえた場

合には両者を区別する本質的な意味はありません。

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ませんでしたが、オーストリアやドイツでは鉱山観光の歴史は古く、かつては貴族の特権でさえありましたが、日本の鉱山は佐渡の水替えこの世の地獄と謳われたように、「市民にとつて「忘れたい過去」といった認識」（加藤康子『産業遺産』日本経済新聞社）が強かったからです。しかしその過去認識も歴史的事実となり、石見銀山の世界遺産登録運動にみられるように現在の観光資源として価値が勝るようになってきたのです。

観光客目当ての産業遺産保護はなかなか継続しません。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りません。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しますから直に頓挫します。

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ます。一九九六年九月二五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

ます。用語としての産業観光は、一九五七年九月二七日参議院運輸委員会において政府側の説明員がすでに使用していますように古くから存在する概念です。

須田寛はこの古くからある産業観光概念を復活させました。その理由は、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認識し、観光資源としての産業観光に着目したからです。なお、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ますが、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、愛知県が伝統的観光資源に不足しているからではありません。

東京圏、関西圏に比較すれば愛知県に伝統的な観光資源は数が少ないかもしれませんが。しかし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九点と、石川県の二点をはるかに凌ぐものとなっています。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、かつその後流出紛失しなかった偶然によるものです。なお実存する人間国宝の数において石川県（九人）は愛知県（一人）をはるかに凌ぐものとなっています。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ます。

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ります。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）をいち早く活用し、洞爺湖サミットに土産物として提供されるなど観光資源として話題性においては先行しています。このため山中漆器も中小企業庁のJAPANAブランド育成支援事業の支援を受けてNUSSHAというブランド化を試みています。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ます（二羽喜昭『真実の古九谷 ねつ造だった伊万里説』新風社）。観光資源としては話題性が重視されることから、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しょう。ブランド化に成功してこそ産業観光と出来るのでしょうか。

加賀三温泉の入湯客数の推移(人)

	山中温泉	山代温泉	片山津温泉
1965年	499,051	296,831	637,183
1980年	681,257	1,528,915	1,504,574
1986年	769,296	1,694,967	1,262,796
1991年	842,010	1,688,667	1,145,500
2005年	473,937	976,175	360,863
2007年	516,735	859,731	299,606
2008年	531,659	836,412	361,900

注 網掛け年次は過去最高数値達成年である。

8 多核分散温泉都市・加賀市

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す。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ます。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ています。また、これらの周辺の国の人々の別荘も多く存在しています。

二〇〇五年一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いました。その中でアンドラの特徴として年間一千万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ます(外務省HP)。アンドラ公国の経済規模は加賀市のほぼ二倍であり、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、低価格旅館の存在はそのことを証明しているともいえます。

加賀三温泉の入湯客数を統計比較ができる一九六三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一九六五年で、外部資本のホテルながやま(現在では地元旅館と認識されています)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ました。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大成功を収めています(辻和成『ドキュメント ホテル百万石の飛翔』柴田書店)。いずれにしても各温泉とも入湯客数は増加しており、片山津温泉は一九八〇年、山代温泉は一九八一年、山中温泉は一九九一年に最大入湯客数を記録しています(小松市の粟津温泉は

一九八七年)。

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時の入湯客数に戻ってしまいました。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、二〇〇五年に底を打ち、入湯客の下げ止まりが見られます。

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、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ました。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一二軒中七軒、山中温泉では二〇軒中六軒、山代温泉では二一軒中五軒となっています。客室数では新資本旅館のウエイトは三二二一室中の一四〇五室と全体の四四%です。このうち低価格旅館(新資本旅館のうち、山下家等の三六五日同一低料金をうたう七旅館)は五五四室と一七%です。平成二〇年度入湯客数では、地元旅館が五五%であるのに対して、新資本旅館は四五%(内低価格旅館二三%)と推測されます。

一部の地元資本旅館は、低価格旅館が自分たちのお客を奪っているのでは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訴えます。

しかし新資本旅館は、地域資源、地元食材の活用、地元業者の利用について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ます。それどころか労働休暇の運用においては既存旅館との対比においてむしろ評価される面もあります。低価格旅館は、ソーシャルツーリズムが論議された時代の公共の宿に代替するものと理解すれば、若年家族層等へのニーズに対応したものと評価できます。

北陸新幹線の福井方面延伸は、合併により形成された加賀市にとって、公共施設の効率的配備による都市機能の整備を行う適切な機会と思われ、市議会においても加賀温泉駅中心を前提とする答弁が行なわれています。公共施設が政治的なバランスをとるために分散されて配置されている現状では、将来の高齢化社会を迎えて、市民サービスの確保が困難になると考えられます。公共施設が分散されていることにより、市民の足の確保が非効率となり、負担が大きくなります。山中、山代、片山津といった温泉地のみならず、橋立、大聖寺、動橋等の歴史、自然観光資源を生かした各地域の個性の発揮策と公共施設の効率的配置を両立させることができれば、公共交通と観光の融和も円滑に進むでしょう。

9 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に入浴する権利を持つてきました（川島武則・塩見俊孝・渡辺洋三編集『温泉権の研究』勁草書房一九六四年）。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きました。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」をしたわけです（川島武則・塩見俊孝・渡辺洋三編集「第7章 山中」和座一清『続温泉権の研究』勁草書房一九八〇年）。

今日のように地域づくりの中心に温泉がええられるようになると、共浴場は旧慣習に基づく共同入浴権の行使というよりも、観光政策や営利事業として経営されている場合も多くなりました。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要求への対応という色彩が強くなりました。

二〇〇七年に片山津温泉の財産区制度が入湯客の減少により廃止され、共同浴場が加賀市に移管されました。財産区の設立の動機と目的が「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」（一九六四年発行前掲書）ですから消滅するのは必然でした。廃止された片山津温泉共同浴場条例では、財産区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入浴料に差を設けていました。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いません。他の市管理施設が市民優遇料金を採用していることと比較して対照的です。「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」とされた状況も変わりつつあるのです。

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、温泉権を自治体の手に集中し、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発想が強調されます。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、温泉の配湯はすべて山中温泉財産区条例等よって規律されています（既得権を例外的に認めますが）。山中温泉は漆器関係者等旅館以外の者の発言力が強かったからでした。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ます。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ます。山梨県

の三分一湧水の所有権が第二十六代目の水元の当主から自治体へ寄付された事例（小松秀樹『医療崩壊』朝日新聞社百五十頁）は温泉権の公有化の参考になるでしょう。

二〇〇六年地域団体商標制度の施行に伴い、山中温泉、山代温泉、片山津温泉という商標については、それぞれの温泉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ます。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水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ません。その点脆弱性を抱えていることになり、加賀温泉の統一ブランド化の必要性が高まり、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るでしょう。

加賀市の三温泉を訪れる観光客は、関西圏から三割、中京圏から二割弱、首都圏からは一割以下です。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きます。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の活用策を検討すべきです。

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ますが、加賀市内における産業別市内純生産額、就業人口で分析してみると、必ずしも観光業がリーディング産業ではありません。むしろ製造業のほうが大きいのです。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す。

石川県内の生活保護受給世帯の割合は千人あたり四・八人（二〇〇九年四月）と全国的には低いものの、加賀市の生活保護受給者の割合を示す保護率は二〇・二人と県の二倍を上回っています（全国平均一・九人）。そのほとんどが六五歳以上の高齢者です。加賀温泉の職場は、寮や着物も完備されず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、全国各地からやってきました。しかし温泉施設の閉鎖により解雇された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のです。かつては旅館従業員に給与制度をとっているところが少なかったことも年金加入率の低さの原因となつていとされます。このため年金の受給資格を持たずに高齢者となった者や、受給資格があつても年金担保貸付を受けて借金返済をする者が多いのです。訪れてよしの観光地は住んでよしの観光地でもなければ持続性はありません。

第四章 関西圏

1 関西観光―古都伝説の形成

関西圏の観光・人流の特徴は東京圏との比較において多核分散型です。同時に、空港問題に象徴されるように政治的にも割拠型でした。社寺仏閣等の建築物、遺跡等は東京一極集中から免れています。「点」での保存に限定され都市形成は没個性化に向かいました。関西圏の地盤沈下は同時に瀬戸内海、山陰等の観光地の集客性にも影響を及ぼしました。

皇室の私有品及び宮内庁管理の皇室文化財は、文化財保護法による国宝、重要文化財、史跡、特別史跡等の指定を受けておりません。これらを重要文化財等の指定対象外とするということは文化財保護法に明文規定があるわけではなく、第二次世界大戦以前からの慣例です。従いまして正倉院宝物、桂離宮、修学院離宮等は文化財保護法が規定する国宝ではありません。例外は正倉院正倉です。「古都奈良の文化財」の世界遺産登録を期に一九九七年に国宝に指定されています。世界遺産登録の前提条件として登録物件が所在国の法律により文化財として保護を受けていることが求められるため、例外的な措置として指定されたものです。ミシュラン掲載拒否の姿勢を示しマスコミにおもねる必要のない京

都老舗に比べますと、観光界における奈良の後進性を示すことがらでもありました。世界遺産登録という話題性を重視する観光政策の本質も表しています。

国内各地で世界遺産登録運動が政策として盛んに行われているのは、観光資源としてのより高い権威が得られるからです。欧米からの評価をもとに観光資源の範疇化を図らなければ、地域利害関係者の説得が難しい点では後進性から脱却してはいません。逆にミシュランへの掲載運動には、有名人知事であってもその分先頭に立とうとするわけです。

一九五〇年の京都国際文化観光都市建設法には、制定当時梅棹忠夫は否定的でした。氏は「文化と観光とは相反する概念である。文化というものは、はじめから見世物ではないし、観光化するということは、たいていの場合、文化の崩壊である。そんな矛盾する概念をふたつくつつけて、どのような都市をつくろうというのか」（『梅棹忠夫著作集』二十一巻中央公論社）としましたが、マスコミと観光の同質性の理解が出来ていませんでした。五十年の時を経て大きく状況は変化したのです。

日本の伝統文化の集積地が古都というイメージは、近代日本の天皇制と関わって創り上げられた側面を強く持っています（宗田好史外四名著『京都観光学のススメ』人文書院）。一八九五年に平安遷都一一〇〇年祭の国家的行事の一環として第四回内国博覧会が京都で実施され、平安神宮が創建されました。時代祭は平安神宮創建を機に始まりました。初詣

も近代天皇制の形成と深く結びついて成立しています。修学旅行の目的地としての古都も同様です。明治期、用語としての「仏教」も「宗教」もともに造語されたことを忘れてはなりません。

明治維新により将軍がなくなり天皇が登場しました。ともに寛永年間に建設された、桂「離宮」は日本建築の最高の所産、日光東照宮は最低のものとされるようになりました。その論考はブルーノ・タウト以来常識化することとなりました。桂「離宮」は、一宮家のプライベートな別荘でした。江戸時代及び明治初期の名所案内書には言及されていませんでしたが、一九世紀末に皇室文化財である離宮に変貌することにより、一八九五年の平安京遷都千百年祭には各案内書で取り上げられることとなりました。

観光資源は本質的に話題性が重要です。観光資源として奈良は聖徳太子関係施設、京都は桂離宮に代表されますが、いずれも伝説、神話に依拠しています。

聖徳太子虚構論は突然出てきたものではなく近代歴史学の成果の一つの到達点ですが、奈良の観光資源はこの聖徳太子伝説に依拠する部分が大きいです。その聖徳太子が実在から非実在へと大きく書き換えられても（大山誠編『聖徳太子の真実』（榎平凡社）、奈良における観光資源としての価値は変わりません。

桂離宮は簡素美で評価を受けているとされてきました。離宮で配布されるパンフレットもそのことを記述しています（注）が、実は明治大正期の桂離宮論は複雑な技巧美をことあげしており（井上章一著『作られた桂離宮神話』講談社）、内藤昌、西川猛の両氏も桂離宮に「装飾主義」がみなぎっていることを説いています（『桂離宮』講談社）。簡素美というイメージは、時代がささえたからこそ成立したようです。タウトがはじめてもたらしただものではありません（井上章一前掲書）。東照宮が実構とすれば、桂は実測に通常の三倍の手間がかかる華麗なる虚構に満ちており、いままでのシンプルな構成美という解釈とは全く違います。従って井上章一は「なのに、どうして私は、シンプルな構成を感じ取ったのだろう。結局、その頃横行していた桂離宮論の体勢に、順応したのだというしかない」（前掲書）とします。日本交通公社「観光資源評価台帳」による桂離宮等の格付け（A級）は「観光資源」であるから体勢に順応したものであることは当然なのです。

注 「離宮の美を賛美するのに簡素至上の美とか建築と庭園の見事な調和とか最大級の言葉を呈してきたがまだ十分ではない」「同時代の創建による徳川幕府の日光霊廟のような権力を背景とした豪壮絢爛な色彩美とは対照的」（財）伝統文化保存協会『桂離宮』

2 脱ダム宣言と京都の評価

公共事業は農村地域雇用政策の制度転用でした。一九八〇年の国勢調査の産業別就業者数を見ると農業は五四八万人で建設業の五三八万人より幾分多くなっています。しかし総理府統計局の労働力調査年報ではこの年すでに農業就業者は五三二万人と建設業就業者の五四八万人に追い抜かれていました。このことを宮本太郎は「福祉レジームの拡大にブレーキがかかるのに対して、公共事業が拡大を続け、そのかなりの部分が雇用拡大の目的に転用されていった」からであるとしています（『福祉政治』八九頁）。公共事業批判はバブル崩壊後激しくなりましたが、景気浮揚策の即効薬として確実に予算消化できるものでした。

雇用政策の制度転用に理解を示す者でも田中康夫長野県知事の脱ダム宣言はきれいな事との見方で接します。しかし外国人であるアレックス・カーが語る土木国家への批判は素直に受け入れ、観光講演会の講師として招きいれます。この精神構造は明治期のブルーノ・タウトを受け入れた構造と同じです。観光政策に期待されるのもまた雇用政策の制度転用の面が強い点で公共事業と同じであることを認識すべきでしょう。

日本人は自然災害と戦い、その分公共事業も進展しました。一九五四年の洞爺丸事故（死者一一五五人）は青函トンネルを、一九五五年の紫雲丸事故（死者一六八名、うち児童が百名超）は本州四国連絡橋を、一九五九年の伊勢湾台風（死者・行方不明者五〇九八人）は伊勢湾の護岸を生み出しました。落ち葉や蛙の鳴き声にまで住民から行政に苦情が寄せられることを考えれば、防災に寄せられる要望の大きさは想像ができます。

しかし地震・火山、洪水等の被害は、日本よりイタリア、中国のほうが大きいのです。そのイタリア、中国は、自国の歴史を「自然との闘い」とはみなしていません。アレックス・カーはなぜ日本がそうなったのか解らないと言いますが、二〇〇九年イタリアのアブルツォ州を襲った地震（震度六）では死者三百人が出ました。この程度の地震では死者は出ないという声がイタリア中からあがり「日本人は、耐震技術の向上とその普及に熱心に取り組んでいる」（塩野七生「地震国日本ができること」文芸春秋二〇〇九年六月号）と評価されています。

地域の均衡ある発展政策を通じて、日本人自身が地域の個性を重視する観光の重要性に逆気がつき始めました。気がつきだしたからこそアレックス・カーの言うことを受け入れたのです。欧米の観光客はアジアの観光資源にヴェニスを求めるものを期待してはいませんから、古寺があれば周りの景観には無頓着です。このことをアレックス・カーは「京

都の禅寺にある石庭がどれほど素晴らしかろうと、庭を一步出たが最後、ごちゃごちゃやゴミゴミした現代の街並みがいやおうなく目に飛び込んでくる」（『犬と鬼』）と表現します。これからのアジアの観光客は、日本と欧米を比較するはずですから周辺の景観が重要なのです。しかも一度消滅しかかったものを蘇らせたとすればさらに驚き、その秘密を学ぼうとするでしょう。我々が見ているヨーロッパは古いヨーロッパではなく、再びよみがえらせたヨーロッパの街並みであることを忘れてはなりません。石造りよりも木造の街並みのほうが復活は早いです。それは設計図が残っている間です。昔の街並みを残したまま防災、空調、通信設備等を確保することが平成の技術により可能となりました。その実現は、地域の政治社会情勢が許容するか否かにかかっています。

高度経済成長期、都市を近代化する予算により日本中の諸都市から豊の波が消滅していきましました。決定的に破壊が進んだのは一九九〇年代のバブル期です。アレックス・カーも「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五〇年代、六〇年代に限らない。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越え、経済的に成熟した国家となった九〇年代に入ってからのことだ」としています（『犬と鬼』）。予算獲得に遅れた地域の街並みが結果として観光資源化することとなりました。その代表例が、妻籠、高山、豊後高田です。いずれも当初から意図して保存されたものではあ

りませんから一周後のフロントランナーと卑下します。三十年後の街の個性を確保するため、現在の住民に我慢を強いることができる政治社会情勢にあるものは稀です。皇室財産であるとか宗教等の理由によるものでなければ保存はなされません。

京都の街並みは幕末の大火によりその大部分が消失しましたが、昭和初期には瓦屋根の家並みの美しさを回復し、その後戦災を受けることもありませんでした。しかし高度経済成長期には多くの町家、街並みは耐用年数を超えました。老朽化による建替え、防災、空調の必要性からモルタル化、アルミサッシ化しました。モーターゼーションが進展するのに合わせ、道路を拡幅し、車庫などを増設しました。日本人自ら街並みを破壊したと表現するしかありませんでした。京都タワーも京都駅ビルもその延長にあります。

山上徹は京都について「主役であるはずの市民が観客席に座するというよりも、むしろ劇場から排除」（『京都観光学』(株)法律文化社）されているとしますが、そのような通り一遍の市民参加論では解決しないでしょう。むしろ市民こそ破壊の主役であったことを市民自ら認識しなければなりません。京都の寺院は京都駅ビルの建設に反対し、京都駅ビルに入居するホテルの宿泊客に対して拝観を拒否する運動を行いました。しかしこのような逆「政教分離」行動は寺院の思い上がりです。むしろ寺院の周囲の民家の変化こそが景観に与える影響は大きかったのです。

3 高野山町、天理市と観光政策

易経の時代は神話世界と政治世界は一体でした。大日本帝国憲法及び日本国憲法は国家と宗教の分離を原則としていますが、現実の観光は宗教と極めて親和的で、この点が政治や教育と大きく異なります。その理由は、マスメディア、インターネットと同様、観光はサブスタンスに関して真空であるからです。政治と不可分である観光政策は、宗教と親和的である現実（観光）と政教分離の原則（政策）の間で様々な問題が発生する土壌があります。観光資源とされるものは宗教的行事等と密接な関係にあるものが多く存在します。交通規制、財政援助等公的関与も不可欠です。政教分離に関する日本国憲法の解釈は、宗教的要素をもった文化財に対する補助金なども問題ないとしています。奈良県及び京都市で実施された拝観料課税等に対し信仰の自由を妨げるものとして宗教法人から差止訴訟がなされましたが、いずれも課税が認められました。

地域社会の形成に宗教団体が極めて大きな役割を果たしている代表例として高野町及び天理市が存在します。両自治体とも集客性の観点からは観光・人流政策のウエイトが高い

点でも共通しています。

宗教関連自治体の
2006年度財政力指数

自治体名	財政力指数
奈良市	0.78
京都市	0.69
大宰府市	0.65
松島町	0.48
天理市	0.72
高野町	0.22

高野山は明治初年まで寺領として管理され、以降周辺部との合併により今日に至っています。高野町の中心部であり人口の大半を占める高野山は「一山境内地」と称され全体がお寺の境内です。また現町長は高野山真言宗別格本山西禅院住職です。その高野町において、参拝及び観光などで訪れる人に正確な観光案内を行うことを目的とするとして、二〇〇一年四月に高野町案内条例が制定されましたが、二〇〇八年十二月三十一日廃止されました。それ以降は金剛峰寺境内を案内する場合は、消費者保護を法益とする高野町案内条例の制定自体が、高野山「一山境内地」の現実と照らし合わせれば、信仰の自由と抵触する恐れもありましたが、高野山参拝の観光客は宗教目的でない者が多いと考えられ、制定時には抵触しないと判断されたのでしょう。

天理教は戦後最初に政界に進出したとされ、一九五〇年には衆参両院に十四人の国会議員を抱えていました。一九五四年山辺郡丹波市町等の合併により天理教の本部が丹波市町

にあったことにちなんで新市名として天理市が選ばれました。

天理市は宗教都市であることを明言（注）している唯一の都市である点で他の都市とは区別されます。天理教信者にとって天理市で開催される行事は極めて集客力の強いものです。二〇〇三年九月十七日天理市議会総務財政委員会においても宗教関係の改革特区に關し「構造改革特区の推進本部を設置して、天理市及び天理教の自発的な立案によって、世界の宗教家が天理市地域への滞在査証、旅券などですが、その発行なしの特例地域を導入する特定の区域を設けて、構造改革を進めるということ」が提案されましたが天理市総務部長からは政教分離の観点から問題が指摘され、取り上げられませんでした。

多くの観光地においては宗教法人の施設等が観光資源としても活用されていますが、宗教施設については地方税法の規定により非課税となっています。宗教法人の活動については、収益事業を除いては非課税となっており、収益事業についても営利法人と比べ税率は低くなっています。このため観光地特に温泉の所在しない観光地においては入湯税も入らないため行政需要と税収とのギャップが発生し、宗教団体への寄付依頼、公債引受依頼、法定外普通税に税収不足を求めることが行われず。

天理教は天理市へ特に使用目的を指図していない形で毎年寄付を行っています。この寄付金は税収入と同様の形で天理市の毎年の当該年度の一般会計予算の中に組み入れられて

おり、寄付を考慮すれば財政力は県内でも上位になります。二〇〇七年度の天理市予算では寄付金として約十三億五千万円（前年度一割減）計上されており、また、天理市の二〇〇六年度固定資産税収入は約三十九億円でした。

人口四千名の高野町高野山を訪れる観光客は年間約百万人であり、そのほとんどが車による来訪者であるところから人口規模に比して大きい行政需要と税収の少なさといった観光地特有の行政課題を抱えており、二〇〇六年度に金剛峰寺は高野町の十年公債を直接二億円引受けています。

注 一九八六年三月一八日に議決された非核平和都市宣言では「宗教文化都市、天理に住む私達は……「非核平和都市」の宣言を行う」とあり、宗教都市と称している。また天理教の二代真柱中山正善は天理市名誉市民条例に基づき天理市名誉市民としての称号を贈り表彰されている（一九六〇年四月一三日議決）。

4 鉄道、空港に現れた忌避伝説

明治期、各地の住民は騒音や煤煙を嫌い鉄道敷設に反対をしたとの言い伝えがあります。この鉄道忌避伝説は伝説であり史実ではありません（青木栄一著『鉄道忌避伝説の謎』吉川弘文堂）。鉄道のルートは技術的合理性を持って選定されましたから今日でも利用されているのです。これに対して空港忌避は伝説ではなく事実となっていました。ジェット機導入後の空港立地は、騒音回避のため輸送技術上の合理性は損なわれませんでした。時間便益分析を得意とする交通学者や土木工学者はこれに異を唱えませんでした。防音技術の高度化、冷房化技術の進展等を予測できなかったからかも知れませんが、それでは一般市民と変わるところはありません。従って、今日都心から離れた新空港はいずれも利用者からの復讐にあっています。この点についての社会的検証が全体的に不足しています。

国土交通省が行った二〇〇五年パーソントリップ補完調査では、近畿圏の来訪者の利用空港の七九%が伊丹空港（大阪国際空港）です。そのうち京都への移動者については、全移動時間の三五%が伊丹空港から目的地までの移動にかかってしまいます。このことが利

用者の不満の大きな原因となっています。

東海道新幹線が開通する前は、羽田空港への一極集中はまだあらわれていませんでした。西日本では海越、山越路線が多く、伊丹空港は航空輸送の地理的要でありました。表は幹線（札幌、東京、大阪、福岡）以外のローカル線の発着路線数を比較したのですが、伊丹空港のハブ機能が羽田を上回っていたことが読み取れます。

伊丹空港では一九六四年六月からジェット機の乗り入れを開始しました。一九七〇年二月には三千メートルのB滑走路が供用開始され、現在の空港の形がほぼ完成しました。年間利用者が一千万人を越え、年間発着回数は十五万七千回（一九七一年）に達し、大いに賑わいをみせました。伊丹空港の立地の有利性が関西圏の力となっていたのです。

関西圏では更なる航空需要の拡大が想定されました。拡張余地の乏しい伊丹空港のみでは関西圏の需要に対処できないという想定のもと、関西第二空港の建設が提起されました。しかし、当時は航空機騒音問題が大きな社会問題となっていました。関西第二空港の神

ローカル線発着線数

年(6月1日)	1964	1967	1969
羽田発着	25	37	56
伊丹発着	41	53	86
その他	56	52	60

戸沖設置については市長選挙の争点となり、否定する候補者を市民は選択しました。結果的には人流合理性において劣後する泉州沖設置が選択されることにつながっていきました。

空港の社会的重要性の認識が深まり、航空機騒音対策も進展するなか、地域社会は伊丹空港、関西国際空港、神戸空港それぞれを実質容認する姿勢に変化していきました。一九九一年閣議決定された第六次空港整備計画では、欧米の例をもとに大都市圏の複数空港化が提唱され三空港併存を可能としました。しかし欧米主要都市における複数空港の存在の評価には市場選択論的分析が欠如していました。国鉄赤字を背負い込んだ割高運賃の東海道新幹線を考慮する姿勢が不足していたといわざるを得ません。今日でもなお伊丹空港の利用を制限する考え方が地方議会、自治体から提起されていますが、市場選択論的分析が欠如していることのあらわれです。

リニア新幹線が二〇二五年開通を目指して名古屋・東京間で計画されています。リニア新幹線が完成すれば伊丹空港の最大路線である羽田便は全滅し、拠点を失うこととなる航空会社は他路線の維持にも苦勞するようになります。既に首都圏ではアジアゲートウェイ構想により羽田の国際化と横田の民間共用化の準備が地域観光政策として提言されています。しかしながら大阪府知事は伊丹の国際線問題が浮上してもイニシアティブを発揮でき

ないでいました(注)。

注 二〇〇三年一〇月七日大阪府議会本会議において太田房江知事は「大阪国際空港での近距離国際線の運航を認めるべきである」という御意見があることは、私も承知しておりますけれども、この点についても、関西圏において国際線が就航する空港は関空に限るのが適当という整理が既になされており、これを尊重」と発言しています。

5 伊丹と羽田―騒音問題対応の違い

航空機騒音は一九六〇年に羽田空港（東京国際空港）から問題化し、一九六五年に問題化した伊丹空港よりも早かったのです（一九六六年運輸白書）。訴訟は、羽田空港に関しては江戸川区及び住民から一件、伊丹空港に関しては住民から三件航空機騒音に係るものが提起されました。羽田空港は一九六二年の閣議了解、伊丹空港は一九六五年の閣議了解により深夜のジェット機の離発着が原則禁止とされました。しかしながら行政指導には限界がありますから、一九六七年「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止に関する法律」が制定されました。航空機騒音に係る環境基準は一九七三年一二月に設定され、一九七五年には航空法が改正され、騒音発生源対策として騒音基準適合証明制度が発足しました。一九八一年一二月に最高裁判決がなされました。司法の最終判断に基づき、第四次五次訴訟が一九八四年三月に大阪地裁において裁判上の和解がなされ、すべて終了することとなりました。一九八五年運輸白書は「大幅な環境改善が確認」と記述しています。

伊丹空港の騒音問題は羽田空港と異なり、空港そのものの存廃問題を引き起こすこととなっていました。伊丹空港の周辺自治体は、騒音問題解決の過程で、新空港の建設促進の方針に加えて、撤去の運動方針を打ち出したのです。

しかしながら昭和五〇年代の後半になり、環境対策も一定の進展が図られてきたこと等から、方針から撤去の文字を削除する要求が出されるようになりました。一九八二年、空港撤去の方針から、「欠陥性が解消されない限り撤去」と修正され、一九八六年には撤去の文字が完全に削除されました。その後、明確に存続を打ち出すべきであるという主張もなされましたが、ほとんど修正されることなく時間がたつていきました。

航空機騒音対策予算と特別着陸料収入の関係で概観すると、伊丹空港騒音問題は一九八五年頃が転換点であることが理解されます。特別着陸料とは全国の空港に着陸するジェット機利用者から直接徴収するものです。地方空港を利用する者の負担も含めて大都市部に所在する空港施設をすべての利用者が維持するという特異な制度でした。それだけに伊丹空港は人流の観点から地方にとっても重要であると認識されていたということになります。空港周辺の環境対策予算は一九八二年をピークに減少しており、予算の利用率も大きくなってきていました。一九九〇年度、環境対策予算は特別着陸料収入を九四億円下回っていました。しかし、騒音問題が収束している現実への理解は関西圏、特に関西国際空港周辺自治体及び住民には不足していました。一九九四年関西国際空港が開港する

までの間に人流政策をめぐる環境は大きく様変わりしていったのです。

一九九〇年一二月地元自治体は運輸省と存続協定を締結し、伊丹空港は関西国際空港開港後も国内線の基幹空港として存続することを決定し、ジェット機を含む発着回数は現行程度としました。しかし、国際線及び長距離国内線は関西国際空港という人為的仕分けは、他地域との地域間競争という認識が欠如していました。伊丹空港の国際空港としての位置づけは関西国際空港の代替空港ということでした。地元自治体が近距離国際線を推進する立場にたてば、伊丹空港の港格を旧一種空港から引き下げるような議論は出てこなかったはずで。

一九九四年の関西国際空港の開港は伊丹空港周辺の経済に大きな影響を与えました。関西国際空港開港の二年後、旅客数は開港前の約二千三百万人から千三百万人に減少し、空港内事務所数も二一三社から一二六社に、また従業員数も一万六千人から八千人へと予想以上に落ち込みました。そのため一九九五年七月の伊丹市議会本会議で市長は「国の責任において、大阪国際空港の存続が決定」と国の責任論を唱えたものの「伊丹空港は京阪神の中央部にあり、その利便性を誰しも否定できるものではありません」と伊丹空港の市場選択論的発言を行なうようになってきました。しかしながら既に関西圏は往年の力をなくしていました。

伊丹空港の地元における積極的位置づけがないままでは地域計画の策定にも影響ができません。空港アクセスが改善されないから関西圏の力はますます増す減少しました。ようやく一九九八年に伊丹市の総合計画において伊丹空港に対する基本的な姿勢を明確にする方向が出されました。伊丹空港の位置づけは依然曖昧なままでした。位置づけが曖昧のままの伊丹空港の発着制限は関西国際空港二期工事の推進には効果があつたものの、多くの関西を訪れる利用者には不便を強いることになり、関西全体の人流活動の低下に拍車をかけることとなりました。二〇〇二年一二月の伊丹市議会において市長は「ジェット機枠の見直しや機材の制限等は本空港の国内線の基幹空港としての機能を大幅に低下させ、利用者利便を大きく損ない、空港周辺の活性化、ひいては関西の経済社会に大きな悪影響を及ぼすこととなります」と発言するように変化しています。

伊丹空港に近接する中村地区（大阪国際空港の北西に面し、猪名川との間に挟まれた地域）の騒音が黙殺されたことも伊丹空港と地域開発が正面から取り組まれなかったことの証です。中村地区こそ日本の土地利用政策の欠如の証明であつたはずであり、伊丹空港と地域の発展を真正面から向き合えば、伊丹空港が関西第一空港として機能しえたはずで

6 空港争点化と神戸市長選挙の過ち

一九六五年関西第二空港予定地として、神戸沖、播磨灘、淡路島、泉州沖が想定されましたが、大都市圏からのアクセスの利便性により神戸沖が有力とみられていました。

一九七三年の神戸市長選挙では空港問題が争点となりました。当時の現職の宮崎辰雄市長は神戸空港の反対を表明して空港推進派が推す対立候補を退けて再選されました。神戸空港建設の是非が政局とされ、神戸市民は空港建設反対の意思表示をしたことになってしまいました。このことは結果的には当選至上主義の政治家の責任であり、選挙制度の持つ限界を表しています。方向転換するのであれば、宮崎市長は次回の一九七七年選挙で方針変更を主張し、政治生命をかけて立候補すべきでした。神戸市長退任の際の「私の在任中に、私の失敗は阪神空港を反対したこと」とのテレビ会見発言を伊丹市長が紹介（一九八九年二月一九日伊丹市議会本会議）していますが、遅いのです。

銚子市民病院の公営存続をめぐる論議では、公営存続を主張する候補者が、民営化を主張する現職市長を破り当選しました。しかし在任中に民営化に方針を転換したためリコー

ルされました。再度の市長選挙では今度は民営化を主張した元の市長が返り咲いています。神戸市空港を争点にした以上、関西国際空港決定前に市長選挙で再度争点化すべきでした。

結局、航空審議会の答申では泉州沖が候補地となりました。政策（空港）を直接政局（市長選）に結び付けたまま曖昧にした「つけ」が後日神戸市民に廻ることとなりました。その学習効果があり、震災後に起きた神戸空港建設反対論では議会は動きませんでした。兵庫県議会も県内の市場選択論を前面に出して神戸空港を後押ししました。一九九五年三月七日県知事は「県といたしましたも、この神戸空港の設置はぜひ必要な都市装置であらうと考えておりますし、県内の地域航空システムのためにも必要である」と答弁し、一九九六年一月二日には「兵庫県全体として考えましても、従来、但馬、丹波、播磨から大阪国際空港までの距離に比べますと、関西国際空港は一時間余り遠くなっておりますというわけであります。このことを考えますときに、兵庫県全体といたしましても、神戸の都心部からの短距離による定時性のあるアクセスをつくるということは、兵庫全域にとりましても大変有意義なプロジェクト」と答弁しています。

多核分散の関西圏には中心都市が不在でした。東京市と東京府が統合した結果誕生した東京都に該当するものが存在しませんでした。関西圏において相互牽制のなか、コアとなるべき大阪市はリーダーシップを発揮するような存在ではありませんでしたから、圏域内

の政策調整は在来延長型に終始してしまふのでした。

一九五二年大阪市議会で中井市長は伊丹空港を関西国際空港とする必要があると答弁しましたが、一九七四年大島市長は公害のない国際空港が必要としか答えられませんでした。騒音問題が大きく認識されるようになり、人流の観点からの空港立地選定論を語るには、人為的に作られた行政区域が大きく障害となりました。関西地域外からの利用者のことを考え、住民を説得する関西圏の地元リーダーが生まれませんでしたから、もっぱら国の方針ということで関西の人流問題を解決するしかありませんでした。自ら流れを変える契機は観光のポリシーロンダリング効果を待つしかなかったのですが、その間に関西の人流は大きく影響を受けていたのです。

伊丹、関西、神戸の三空港機能分担論は国の問題とされ、関西自治体議会においても国への要望、追求といった形で論議が行われています。空港行政は運輸省が所管しており、自治体との総合的な調整手段を保有する官庁ではなかったことも、地域政策として問題を捉えるには影響しました。大阪府議会では空港問題に関するリーダーシップがタレントである横山ノック知事（当時）には期待されておらず、国土交通大臣発言に対する大阪府の対応等重要答弁は企画調整部長に求められていましたから、自らの政策など生まれようがありませんでした。

兵庫県知事は一九八〇年の県議会本会議で、公害問題が解決し、地元が存続を希望するなら伊丹空港は残すべきであると答弁しているのに対して、和歌山県及び新空港の地元自治体、特に泉佐野市は現空港の廃止要望を強く出していました。大阪府知事は、新空港が開港しても、当初の能力から一定期間併用は避けられないということで本会議で答弁していました。結局地元自治体間の調整は機能分担論ということで国が決定するということでおさめられていましたが、市場選択論の判断が欠如していました。このことは現在でも変わらず、空港法の規定に従い国土交通大臣が定めた「空港の設置及び管理に関する基本方針」の中においても近畿圏における空港相互間の連携のあり方を記述し、市場選択論にはまだ気づいていません。観光人流政策の認識論が不足しているのです。

7 二十四時間空港化と関西全体構想

一九八六年運輸白書は「本格的な二十四時間運用可能な国際空港が整備されていないため、我が国の国際航空の発展にも大きな障害が生じている」と記述しています。二十四時間空港とは日本と欧米との間の高密度な人流を前提とした概念です。今後大きな需要が期待されるアジア地域との人流では二十四時間空港は必ずしも必要とはされません。また、二十四時間開港していても最終目的地まで更に時間がかかるようでは、利用者が使わないことは自明です。

一九七四年、関西第二空港に関して航空審議会から、四千メートル平行滑走路二本、三千二百メートル補助滑走路一本とする泉州沖の海上空港の答申が出されました。関係地方公共団体の議会は一九七〇年から七四年にかけてそのほとんどが新空港建設に反対の意思表明を行なっていました。その後、運輸省の環境アセスメント等の調査結果を待つて空港立地の是非を検討しようとは変化し、七九年泉南市議会が反対決議（一九七〇年）を白紙撤回しました。一九八四年関西国際空港株式会社が設立され、八五年度末本格着工し、

一九九四年開港しました。

建設費用は地元の要望を受け入れた海上空港であることから高コスト構造でした。五百ヘクタールの空港島の本体建設費用が一兆円ということは、素地価格で坪六十七万円であり、公共減歩を考慮してもバブル期の当時はそのまま住宅地として転売できるものでした。五百億円を超える漁業補償は地方空港一つ分のコストですが問題視されませんでした。このことも法治国家にとっては大きな問題点でした。関西国際空港こそ血税空港なのです。アレックス・カーの土建国家批判論はその後に出てきたことです。

周辺自治体は前島りんくうタウンビジネスに夢を託しました。大阪府の企業局長は「りんくうタウンについては、当初は空港機能を支援補完するという目的から始まったわけが、単にそれにとどまることなく、空港がもたらすインパクトを最大限に活用して、むしろそのりんくうタウンそのものの町が世界と交流の町になるようにということ、現在建設を進めておる」（大阪府議会企業水道常任委員会一九八九年一月三日）と答えています。リスクのことは顧みられませんでした。りんくうタウン事業土地造成事業は明白に失敗と認識されるようになりました（二〇〇〇年十二月十三日大阪府議会本会議議員発言）。

関西国際空港第一期工事は、伊丹空港騒音問題、神戸市長選挙の結果等から時期的にはやむをえない選択であったと判断されます。さすがに三期工事不要論は現実の声（注1）

として出現し、ようやく人流市場選択論が認識されるようになってきましたが、二期工事決定の際には大きな声となりませんでした。運輸省における国鉄分割民営化問題の学習効果は関西空港第二期工事に関する限り発揮されなかったということです。

国鉄分割民営化後のJRは新幹線投資に対し、受益の範囲内と云う方針を堅持し、民間企業としての発言を明確にしています。これに対し日本の航空会社からは大規模空港投資に対する意見表明が明確化されませんでした。外国航空会社の場合は高ければ利用しないだけのことです。少なくとも一九九六年二期工事着工時には関西国際空港株式会社の経営を更に掘り下げて論議すべきでした。空港整備特別会計は利用者負担割合が極めて高いだけに、外国エアラインのようにはいかなかったはずですが、関係自治体も関西国際空港の経営に要望するばかりではなく、納税者の資金を提供する出資者の立場で経営分析を行い、政府の関西国際空港株式会社の見通しを判断すべきでした(注2)。そうすれば地元は無理な要望を行なわなかったはずですが、結局関西国際空港を維持するため成田空港等の利益を関西国際空港につき込む上下分離論まで検討することとなりました。上下分離論は航空会社の反対により実施されませんでした。航空会社は二期工事の投資前に議論を求めるべきでした。

注1 一九九五年六月二日大阪府議会本会議において「大阪空港、関西国際空港に続いて本当に神戸新空港ができるのなら、関空全体構想の三本目の滑走路は、もはや必要ないのではないだろうか。横風の緊急用は、神戸沖か大阪空港を活用させてもらえば十分ではないのでしょうか。庶民感覚でいえば、もつたいないことしなはんという思いがいたします。」「不必要な三期工事の計画を中止すれば、二期工事の総費用一兆九千四百億円はもっと圧縮できます。もちろん地元自治体負担も、もっと少なくて済むはずですが。こうした努力、発想の転換を行って、初めて知事の言われている府民の血税をむだ使いたないことになる」と議員が発言しています。

注2 二〇〇〇年一月二日大阪府議会本会議において「関空会社が責任ある体制のもとで、株式会社としての効率性や弾力性を発揮してさらなる経営改善に努め、この目標が達成されるように強く求めてまいります」「沈下問題や地下水対策、経営問題など、この間の関西国際空港に係る諸課題に際しまして、関空株式会社から情報の提供、開示が適時適切に行われなかったことは、先ほど来申し上げておるように大変残念であります」と議員が発言しています。

8 低宿泊率を問題視する古都奈良の観光政策

都道府県別に定住人口、延べ宿泊来訪者数及び定住人口あたりの訪問者率を分析しますと、明らかに東高西低の現象が読み取れます（観光庁宿泊統計）。延べ宿泊来訪者の絶対数で下位府県から並べると、奈良、徳島、鳥取、島根、高知、佐賀、福井、香川、愛媛、宮崎の順であり、いずれも西日本所在の県です。観光目的に限定しても、島根、鳥取、高知、山口、香川、埼玉、佐賀、埼玉、奈良、愛媛の順であり埼玉県以外はすべて西日本です。

定住人口あたりの延べ宿泊来訪者の率を見ますと、高い地域は、沖繩、長野、山梨、北海道、石川、大分、京都、静岡、福島、栃木の順であり、東高西低の傾向が見られます。観光目的に限定しても、沖繩、山梨、長野、北海道、石川、京都、大分、和歌山、栃木、群馬の順と同様です。定住人口あたりの延べ宿泊来訪者の率の低い都道府県を並べると、埼玉、奈良、茨城、神奈川、愛知、徳島、兵庫、愛媛、福岡、岐阜の順であり、東西のバランスは取れています。観光目的に限定して見ると、大都市圏を中心に、埼玉、愛知、福岡、茨城、大阪、東京、神奈川、愛媛、奈良、兵庫の順であり、これも東西のバランスは取れています。

定住人口あたりの延べ宿泊外国人来訪者数を分析すると、絶対数では東京、大阪、北海道、千葉、愛知、京都の順であり、面積の広い北海道を別にすれば、いずれも大都市です。定住人口あたりで比較すると全国平均値を上回るものは、東京、山梨、京都、北海道、長崎、大阪、千葉、大分、熊本の順であり、大都市部以外である山梨（富士山をみる中国人が多い）、北海道、長崎、大分、熊本の比率が高いことが注目されます。

東京、大阪から日帰圏に所在する延べ宿泊来訪者率の低い奈良と埼玉を比較してみますと、奈良はほとんどが観光目的であり、ビジネス宿泊客の比率が極めて低いのに対して、埼玉は逆に観光目的の比率が極めて低く、ビジネス宿泊客が大半です。従って、奈良県当局は、わが国有数の観光資源を抱えながら競争力のある宿泊施設が不足すると認識しているようです。このため「奈良県企業立地及び宿泊施設誘致を促進するための県税の特例に関する条例」（二〇〇五年）を制定して宿泊施設に関する県税の優遇措置を創設しました。外貨獲得ではないものの明らかに域外客誘致政策です。特に首都圏からの観光客であることが議事録二〇〇六年三月七日奈良県議会本会議における菅野泰功議員及び観光交流局長の発言からも推測できます。観光政策は、外貨獲得のため国が主導的に行うものから地方公共団体が自主的に行うものへと確実に変化していることが伺えます。

なお、すでに山村順次は『日本の温泉地』（社）日本温泉協会）において宿泊客の出發

地構成比率を地方比率、東京率、大阪率として算出し地図化し、大阪率が東京率に比べて全体に低いことを示しています。

東京圏の定期観光は「はとバス」を頂点にしたガリバー型であるのに対して、関西圏は、全体として一日交通圏を形成するものとして存在するにもかかわらず、京都、大阪、神戸、奈良それぞれが地域内の商品を販売する分散型の形です。宿泊施設も大阪、京都、神戸等分散しています。

新都から一日交通圏内に所在する古都はめずらしくありません。マドリッドに対するトレド、東京に対する鎌倉がその代表です。古都においては大型宿泊施設等は設置されず、日帰り客を対象とした観光ビジネスモデルが築き上げられています。

奈良県における宿泊施設の立地も関西圏全体の経済活動の中で自然に形成されたもので、市場選択の合理性があるはずで、東京圏における日帰り観光地である鎌倉、川越において大型ホテルを建設するとなると、地元住民からは論議が発生するでしょうし、行政当局も誘致はしないと思われます。奈良県では県営プール跡地に大型ホテルを誘致する政策が発表されていますが、大型ホテルの経営には安定した需要が見込めるビジネス客が必要であり、観光客相手にはリスクも高いところから論議が発生します。奈良市の財政力指数が極端に悪いということでもなく、地域に即したビジネスモデルが望まれます。京都に

は大阪からの日帰り圏内に所在するにもかかわらず、大型宿泊施設が存在します。関西圏内での日帰り圏内に存在しますから、日帰りコンセプトのビジネスモデルを築き上げておけば、大型ホテルの建設は行なわれず、アレックス・カーの批判もその分和らいだはずで、奈良県当局も古の平城京のほうが平安京より復活しやすい点があることに気づくべきでしょう。

観光目的の宿泊来訪者比率の高い沖縄、北海道に比較して、青森県、宮崎県は平均以下です。青森県は他地域に先駆けて観光立県宣言等を行っていますが、東北地域で唯一県庁所在地に新幹線が乗り入れておらず、東北新幹線の青森延伸に期待がかけています。これに対して、宮崎県は岩切章太郎が作り上げた新婚旅行のメッカのイメージは完全に消滅し、リゾート破綻の代表例として取り上げられるようになっていきます。数字の上からも宿泊観光地ではなくなっており、東京都の隣接県である山梨県が数字から見れば宿泊観光地となっています。

9 京都市、大阪市、神戸市の観光政策

関西圏における府県議会での観光論議は時代を追うごとに増加し、交通論議と同じ頻度で行われるようになってきています。議会関係者においても関西観光振興議員連盟(仮称)の設立が検討されたこともあり、関西再生のため欠かすことのできない重要分野として観光が認識され始めました。しかしながら政策論議としての成熟度は不足しており、その後は進展していません。

一九三〇年鉄道省に国際観光局が設置されると、同年、京都市にもいち早く観光課が設置されました。その効果も統計から読み取ることができます。その翌年には神戸市秘書課に観光に関する事務分掌が設けられ、担当者が配属されました。その後、六甲山の開発や公園、街路樹の整備の進展に伴い、一九三四年、神戸市の観光行政組織は観光課に昇格しました。

一九三三年に、昭和初期の経済恐慌後の不況下にある神戸の町を活性化しようと、イベントの経済効果に着目して、アメリカのポートランド市のローズフェスティバルを参考に

戦前期の京都宿泊外国人数推移

年	京都宿泊 外国人数(人)	訪日外国人数 (万人)
1926	6909	24.7
1930	7472	33.6
1931	6487	27.3
1932	5284	21.0
1935	11364	42.6
1937	11525	40.3
1938	3709	28.7
1939	4419	37.2
1940	3704	43.4
1941	1656	-

資料「京都市統計書」各年版及び観光行政百年と観光政策審議会三十年の歩み(総理府審議室編)

した第一回「神戸みなとの祭」が開催されています。観光はポリシーロンドリング効果を持つことを当時から神戸市民は知っていましたが、関西第二空港の候補地神戸沖をめぐる市長選挙では一時期忘れられていたのです。

大阪は水の都でした。江戸時代、多くの水路が開削され橋の多さから「八百八橋」とまで言われました。諸藩の蔵屋敷へは水路で年貢米が運ばれ、日本全国の物流が集中する経済・商業の中心地となり、「天下の台所」と呼ばれて繁栄しました。こうした経済的な発展にもなっている「元禄文化」が大坂を中心に

花開きました。今日でも地名に堂島、中之島、船場（北浜）、堀江、島之内が残っていますが、物流は完全にトラックにかわられています。観光のポリシーロンダリング効果に着目して、再び大阪では水の都構想が新しい公共事業のねたとして考えられはじめました。しかしトラックどころか自転車も許さず住民に不便を強いるヴェニス物流調査はまだ行なわれていません。掛け声だけなのです。そこには京都の街並み復活に対する姿勢と同じ構造があります。

京都市では一九四八年以降、観光客の基本調査を続けています。この京都市産業観光局「京都市観光調査年報」によれば、入込み客は一九七五年まで急激に増加し続けていましたが、この年を境に停滞に転じた七五年までは男性客が女性客を上回っていましたが、現在男女比は三対七です。同調査により観光地のABC分析も可能であり、七〇年代は清水寺第一位と嵐山第二位と競い合っていたものの、その後清水寺が大きく伸びました。清水寺は中高年の女性に好まれましたが、それがとれないのが金閣寺でした。文化観光施設税論争時において清水寺がリーダーシップを発揮できたのもここに理由があります。ライトアップにより、一九九五年頃から十一月が急激に伸びましたが、十二月から二月が減少するという分析もでき、冬枯れを更に深刻化したことも分析できます。政策の基本は統計の整備であり、京都市は基本に忠実です。

京都市、神戸市、大阪市の観光行政組織は何度も変更されています。「知恵比べによる都市間競争は、観光行政組織の面でも激化している。このような競争なくして、三都市の発展はない」（中尾清著『都市観光行政論』）とされますが、大統領制の地方公共団体における行政組織は便宜的な側面が強く、首長の発想の差ということになりかねません。規範性の確保された観光に関する政策競争が必要なのです。

京都市観光政策監は、上司の命を受け、観光振興に関する施策を統括すると規定されますが常設ポストではありません。初代は局長級のポストとして扱われ、定年退職後私立大学教授に転身しています。後任は観光部長が兼務したところから、処遇ポストであったと推察されます。神戸市観光監は「上司の命を受け、市長が特に指定する観光の振興に係る事務を掌理し、その事務に限り、局長その他の職員を指揮監督する」と規定され、観光政策が多岐にわたることから弾力的に行なえるように、局長を指揮できると規定しているだけに重要視されています。初代、二代は生活文化観光局長が兼務することで、他の局長への指導性も担保されていました。

第五章
四国·中国

1 原爆ドームと戦跡観光

広島電鉄が、車内に原爆ドームと厳島神社を並べて「広島が誇る世界遺産」として紹介したところ、抗議が寄せられました。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すが、世界遺産を観光資源としてとらえる立場の本質を率直に表現しただけともとらえられます。

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りました。一九六〇年代に入ると、風化が進み危険であるという意見が起きました。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、存廢の議論が活発になりました。

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した。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、広島市による保存・管理が継続されました。被爆五十年にあたる一九九五年には国の史跡に指定され、翌年にはユネスコの世界遺産への登録が決定されました。

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した（一九九四年五月二十六日衆議院決算委員会）。消極的だった背景には、米国や中国・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ります。一九九五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ました。これをうけて日本政府は原爆ドームを世界遺産に推薦し、世界遺産登録されました。

観光が政策として用いられる場合に一種のポリシー・ロ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ます。観光がマスコミと同様に価値観やイデオロギーを超えた存在であることの証です。

負の世界遺産として挙げられるのは、原爆ドームの他アウシュヴィッツIIビルケナウ強制収容所、奴隷貿易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す。

朝鮮総督府は原爆ドームとは異なり、地元民から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ました。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、結局は撤去となりました。旧総督府庁舎撤去前と撤去後の写真 (<http://homepage2.nifty.com/datey/tokyo-st/sotokuhu.htm>) 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ます。

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ます。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ますが、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ます。

グアム経済の約七割を観光産業が占めていますが、その主な顧客は日本人です。二〇〇七年にグアムを訪れた約百二十三万人のうち、約八〇%にあたる九十三万人が日本からの渡航者です。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ますが、沖縄もグアムも戦跡観光から始まっています。グアム島は一九六〇年まで立ち入り禁止の米軍基地であり、また一九四一年から四十四年までの間は大宮島として日本の領土でした。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一九六〇年代です。とくに一九六〇年代から七十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は明らかにしました（『グアムと日本人 戦争を埋立てた楽園』岩波新書）。

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」（前掲書）状況です。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ます。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発想されますのもこのことによります。

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つていきます。従前中国政府は旅順港等を植民地時代の戦場として捉えています。軍事上旅順港等は外国人立ち入り禁止地域とされてきましたが、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を変更し、戦跡観光のデスティネーションとなりました。観光政策によるポリシーロンダリング効果が発生したのです。

なお一九二〇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ます。江戸期に発行された古戦場をめぐる紀行文も「戦跡観光」ガイドブックでしょう。

2 外貨獲得と瀬戸内海国立公園

一八七二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ました。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ます。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ません。

わが国において国立公園制度が制定されたのは、ナショナル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す。国立公園法に先立ち、一九一九年に史蹟名勝天然記念物保存法が公布されましたが、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ました（西田正徳『瀬戸内海の発見』意味の風景から視覚の風景』中公新書）。一九三〇年、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ました。これと前後して、

国宝保存法（一九二九年）、重要美術品等の保存に関する法律（一九三一年）が制定されており、当時は国際貸借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りました。

行政組織としても、一九三〇年には、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ました。外国人観光客誘致政策が円滑に進められた結果、一九三六年外国人観光客数は約四万二千人にのぼり、その消費額は一億七百万円でした。当時の海運収入が約二億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した。

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きました。瀬戸内と呼ばれた区域は明治時代に東方に拡大され、「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ました。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、明治時代の後期です。この瀬戸内海に法的定義が付与されたのは、一九七三年に制定された瀬戸内海環境保全特別措置法によつてです。同法により「富栄養化による被害の発生の防止」、「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りました。

小西和は一九一一年『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ました。この建議を容れて国立公園法が制定され、一九三四年雲仙、霧島とともに日本初の国立公園「瀬戸内海国立公園」が誕生しました。一九三一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国人観光誘致ニ資スル」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ました。味岡益太郎は「地方観光行政のあけぼの」(『月刊観光』一九七九年六月号)のなかで昭和九年に国立公園が八つも誕生し、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します。

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、一九四六年には伊勢志摩国立公園が追加されました。一九四八年には厚生省に国立公園部が、一九四九年に運輸省に観光部が設置されました。通信官僚であった壺井玄剛は「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」(『海上観光頌』『観光』全日本観光連盟)との当時の一般的な認識を示しています。しかしながら、西洋人の瀬戸内海観は海から見たものであるのに対して、日本人の瀬戸内

海観は陸から見たものであり、ずれがあります。当然のことながら外国人観光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るでしょう。

なお、布田源之助は一九四八年国立公園の指定合戦を全日本観光連盟発行『観光』座談会「瀬戸内海国立公園を語る」で紹介しています。そのなかで「GHQのリー課長が、「日本は十三の国立公園を持っているが、猶新しい指定をしよう」と企画している。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たいもんだと思います」(一四頁)と発言しています。コンテラスト行政という今日の様相がすでに始まっていました。

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どうしても残りますから。政治的決着が行なわれるのでしょうか。

3 景観の日常化

一九三一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した。そのため一九五七年廃止にされ、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ました。従つて旧観光基本法は観光資源として「優れた自然の風景地」を例示したのです。国立公園行政に代表される自然公園行政は、観光に大きなウエ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一九六四年に国立公園部は厚生省国立公園局に昇格しています（一九六八年行政改革で再び国立公園部に降格）。二〇〇七年に旧観光基本法を全面改正し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」を例示しています。

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、一九七〇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ります。その後一九七三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、港湾関係者の厚生を増進を図ること」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ました。西田正徳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」（『瀬戸内海の発見―意味の風景から視覚の風景―中公新書）とされますが、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ます。

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」で選ばれた個所のことをいいます。近世以前、日本人は風景をこの定数名所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ました。これを西田正徳は「意味の風景」といいます。「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」へと変化していきました。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す（注）。

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ました。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ました。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ました。この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これまでの観光概念の存在を危うくさせることとなったのです。

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ました。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行、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ました。その結果、西田正徳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します。寺前秀一が『観光政策学』（イブシロン企画出版）で唱えるところの日常と非日常の相対化が発生したのです。

注 「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」（西田正徳前掲書六七頁）

4 巡礼観光と四国遍路

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す。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されています。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す。

巡礼観光に限らずスタンプラリー的な現象は、形を変えて絶えず発生します。秋山聡は、芸術作品にも、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ります（『聖遺物崇敬の心性史』講談社）。従って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のです。それにしても「松井秀喜ベースボールミュージアム」は早すぎるような気がします。弘法大師が接触したとされる痕跡をスタンプラリー的に観光資源として回るのが現代の四国遍路です。

橋本和也は、観光者の目的は、日常的な生活圏を離れてその「よく知られた事柄」を「ちよつと覗く」ことであるとします。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ます。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）から区別されると主張とします。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は、居心地の悪さを感じるのとす（『観光人類学の戦略——文化の売り方・売られ方』世界思想社）。

宗教を論じる意味合いからは巡礼の定義は必要でしょう。これに対して観光の定義は何のために観光を論じるのかを明確にしなければ、定義する意味がありません。観光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り、観光概念を放棄し人流（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す。

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ります。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す。橋本和也が「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」（前掲書）というのはこのことによります。

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ゴ・

ツーリズム批判でもなされています。生態観光や環境観光とは、コストリカの例に代表されるように、それを名目にして多くの外国人観光客を集める手段となっています。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ます。従ってコストリカのバードウォッチング専門ガイドはエコ・ツーリズム客を商業客として認識して相手にはしないのです。

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ました。その結果一九三二年に「歩く権利法」が制定され、それが長い年月の間に伝統の域にまでなりました。同時期の一九三〇年代、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ました。そこに四国遍路も取り込まれてゆき（森正人『四国遍路の近現代』創元社）三十年代末ごろから、ハイキングが持つ意味合いはそれまでの否定的なものから肯定的なものへと変わっていききました。

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ました。一九三〇年代には乗り物を用いて旅館等に宿泊する巡礼者が登場し、彼らは「モダン遍路」と呼ばれていましたから、当時から四国遍路は観光とみなされていたのです。遍路

道も文化財ととらえられるようになりました。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す。宗教に対する中立性から、行政資料は四国遍路がもつ宗教的な意味には言及していません。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つても巡礼者は登場していません。

一九七〇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ました。一九七〇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ました。伊予鉄が主催するバスツアーは一九八四年の御遠忌をピークに減少傾向に向かいましたが、一九九八年から二〇〇〇年のNHKの遍路に関する番組の効果は絶大であり、格安パックの影響もあり、遍路が再び増加しました。

一九八二年四国市長勉強会で室戸市長は、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き、その結果『空海祭』を成功させました。しかしその後土地をめぐるトラブルもあり入込客数が激減し、一九九八年に終了しました。この御厨人窟が本場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ません。まさに観光政策の本質がでています。

5 北前船の盛衰と石見銀山市

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ます。明治期の雑誌に日本一の大富豪村と紹介された石川県江沼郡橋立村（現在は加賀市）には、北前船主の屋敷を活用した北前船博物館が設立されています。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した。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ました。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ました。「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します。今日差別的ニュアンスのある「裏日本」は死語となりつつあります。しかし、暗いネーミングの「山陰」については、今までも「北陽地方」「北中国地方」「南日本海地方」等の呼称が提案されましたが、いずれも定着せず、今日も生きた用語として使われています。

鉄道の敷設はニュービジネスを生み出しました。一九〇五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ました。この時点をもって我が国初の主催旅行業の発祥といえます。一九〇八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ましたが、出雲大社は入りませんでした。伊勢神宮の陰になる出雲大社現象はここでも発生しました。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りま

す。地域おこしに観光資源の集客効果が期待されるのは、地域の誇りが集客という現象で確保できるからです。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といえ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、五十年後、百年後を見据え、この世界に誇れる遺産を、時代を担う子どもたちにつ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」（二〇〇五年市議会（二回定例会））と答弁しています。

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ます。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に使われました。石見銀山景観保全条例（二〇〇四年）も世界遺産登録に向けての運動手段と

して制定されたのでありました。

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ました。新市市名公募では、石見銀山市が四四六票と一番多かったのです。合併協議会は委員投票で、石見銀山市（十五票）が大田市（十一票）を上回り、新市の名称を「石見銀山市」とする案を決めました。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、二〇〇五年一〇月に新大田市が誕生しました。

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りました。二〇〇七年市議会において「合併後二年が経過し、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りました。二〇〇九年一〇月十一日付けの毎日新聞によれば、任期満了に伴う一〇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りますが、選挙結果は現職市長の竹腰創一氏が一六七六二票と温泉川孝の四〇五一票

を大きく上回って当選し、市名問題に決着がついたということになりました。

注 北前船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）等が存在しますが、山陰地方には存在しません。

6 アンノン族と萩・津和野・大聖寺

津和野は、明治維新前には津和野藩亀井氏の城下町であり、山間の小さな盆地に広がる町並みは、「小京都」の代表格として知られていました。津和野駅はSLやまぐち号の終着駅でもあり萩とセットで訪れる観光客が多いところから、萩・津和野と称されました。なお、平成生まれの学生には萩津和野は死語のようです。

京都は信長、秀吉、家康による破壊の上に作られた城下町の面影が強い都市とされます（内藤昌著『新桂離宮論』鹿島出版会）。従って城下町の集まりである津和野等の小京都群の上に京都が乗っかることができたのです。

小京都論は関東・関西二眼レフ論時代に、新幹線、高速道路の開通による東京の観光客の京都への接近を促進する旅行雑誌の発想から生まれたものです。東京一極集中とともに、京都のローカル化も加速しました。全国京都会議は京都市を含む二十六市町により、一九六五年に結成された小京都と呼ばれる地域が集まる団体として「全国京都会議」が存在しますが、この全国京都会議から金沢等が脱離しました。その分、京都文化のハブ・ター

ミナル性（山上徹『観光の京都論』（榊学文社）を強調しなければならなかったわけです。

一九七〇年大阪万博でにぎわっていた頃、国鉄は万博に備え製造された車両の有効活用を検討し、万博終了後にディスカバージャパンキャンペーンを打ち出しました。一九七三年の国会で磯崎国鉄総裁は「万博で二百何十億の収入をあげましたが、その後非常に急激にお客さんが落ちることが想定されました。たしかあの年の夏少し前くらいから、九月以降どうやってお客さんをとどめるか。ことに万博で出てしまいますから、秋になってもたぶん人が出ないだろうという想定のもとに、何か新しい企画で国民に呼びかけるというようなことをすべきであるということを考えました」と答えています。

創刊されたばかりのアンアン、ノンノといった女性雑誌もこれに呼応し旅を特集しました。これら雑誌を携えて旅行する女性たちはアンノン族呼ばれました。日本人の所得向上により、この頃から旅行は団体旅行ばかりではなく、家族旅行、グループ旅行も盛んになってきました。駅構内に張られたポスターのテーマとなった古き良き日本の再発見ということから、萩、津和野などの古い町並みや離島が観光地として脚光を浴びることとなりました。磯崎総裁も「女性の旅行者が非常にふえたということもありまして、そういう方々にも、ぜひ日本のいままで見なかった、人の行かなかったところへ行行ってもらう、見てもらうという立場から考えましたわけでございます」と答えています。

しかしながら、デイスカバージャパンキャンペーンは現在のように手放して評価が高かったわけではありませんでした。消費者代表は「あのデイスカバー・ジャパンというポスターに象徴されますように、国鉄のダイヤも、次第にレジャー本位のダイヤに切りかわって、一般の地域住民あるいは通勤者輸送に対するサービスというものは逆に落ちてきている。これはとんでもないことじゃないか」「公共的な大量輸送機関である国鉄のそのあるべき姿というものを考えてみますのに、これはその名のごとく国有鉄道、私たち国民の共有財産であるという認識に立つならば、鉄道の利用を誘導するためにどうすればいいか」と否定的な発言をしています（一九七二年四月衆議院運輸委員会国鉄運賃法改正公聴会における日本消費者連盟代表委員竹内直一）。まだ観光が市民権を得ていなかったのです。

デイスカバー・ジャパンの成功は厳密にはデイスカバー・ジャパン2の成功といわれま

ず。国鉄はキャンペーンを開始以来一定の集客に成功していましたが、一九七七年から開始した「一枚のキップから」キャンペーンは、当時国鉄が大幅な運賃・料金値上げが実施されたこともあつて旅客が急減していた時期でもあり不調でした。その為、国鉄は心機一転を図って「一枚のキップから」を一九七八年十一月終了し、代わって「いい日旅立ち」キャンペーンを開始し、キャンペーンソングを山口百恵が歌ったこともあつて成功し五年三カ月続きました。このキャンペーンのロゴマークには「DISCOVER JAPAN

2」と併記されました。

東京圏の観光客にとつては、小京都が陳腐化したこともあり、一九九六年に開催された小江戸サミット以来この「小江戸」という言葉がクローズアップされています。これも観光の日常化現象のあらわれです。小江戸とは「江戸のように栄えた町」「江戸時代を感じさせる町」といった意味合いで使われ、埼玉県川越市等の古い町並みがいまなお残っている地域は、観光地となっています。

江戸、京、大坂と並ぶ江戸時代の大都市・金沢にとつて、もう一つの金沢である大聖寺が存在します。この大聖寺は、加賀百万石の支藩・大聖寺藩の城下町として栄えてきた歴史と伝統文化の息づく町で、いわば小「金沢」です。茶道、能楽、生花等の芸事が庶民の間に浸透し、しつとりと落ち着いた雰囲気を漂わせています。江戸時代からの街並みをそのまま残し、錦城山城址の麓には、禅宗、日蓮宗などの古刹が立ち並び、藩邸跡の一部に当たる江沼神社境内にある庭園は、兼六園を模して造成されたと伝えられています。東京圏観光客にとつて大聖寺が小「金沢」として非日常化できるか、石川県知事と加賀市長の腕が試されます。

7 JR四国と山陽新幹線

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、将来性は見込めません。国鉄分割民営化時に経営安定基金が準備されましたが、金融情勢に左右され不安定です。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ません。四国外からの鉄道旅客を輸送してくれる山陽新幹線も最盛期の状態にまでは回復していません。JR四国をめぐる環境は厳しいものがあります。四国全体を考える唯一の人流企業ですから四国観光にも影響があります。

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十一キロ。高速道路に乗るのすら難しい地域だったので、二十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」（「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』第七巻三号）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ます。その結果JR四国の経営成績は厳しい状況にあります。

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」（前掲書）と表現することにより語っています。

このJR四国の経営を支える経営安定基金の二〇〇八年度末の額は二〇三七億円で、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、百十八億円の減損処理を行っています。連結子会社は二十五社あり、これを含む二〇〇八年度の連結業績は、売上高五三七億円、経常利益一〇億六千万円、純損失百一億六千五百万円（二〇〇七年度期は約二十九億円の黒字）でした。株価下落で保有株式を減損処理したのに伴い、特別損失百十八億円を計上したのが響いています。最終損益の赤字転落はホテル開業費を損失計上した二〇〇〇年度以来七期ぶりでした。営業損益は約七十九億円の赤字で、経常利益は六十四%減の十億六千万円でした。

JR四国はJR西日本に首根っこを押さえられている状態です。大動脈である瀬戸大橋線が山陽新幹線との接続駅であるJR岡山駅と四国側の鉄道をむすんでいます。その瀬戸大橋線をJR四国は途中の岡山県児島駅までしか経営していません。ダイヤ編成等にあ

近畿・福岡県間旅客シェア

年度	JR対航空	輸送人員 (万人)
1985	73:27	452
1990	75:25	578
1995	72:28	558
2000	65:35	648
2005	77:23	646

注 近畿は大阪、兵庫、京都、奈良、和歌山の2府3県

たつて、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となります。その点で、JR四国は不安定な状態にあるのです。

山陽新幹線の二〇〇六年度の運輸収入は三二八六億円で、JR西日本における鉄道旅客運輸収入の四三%を占めており、同社の一番の収入源です。ちなみに京阪神圏の都市鉄道の収入は四〇%ですから、山陽新幹線及び京阪神圏都市鉄道以外の山陰、北陸等のJR西日本の鉄道収入は一七%です。関西の地盤沈下が西日本エリアのローカル線の経営状況の厳しさを加速させているといえます。

また、輸送量を表す輸送人キロは一五二億人キロで、JR発足直後の一九八七年度（一三二億人キロ）の一・一五倍であり、二〇〇二年度から輸送量は増加し続けているものの、これまでの最高は一九九二年度の二六二億人キロを超える状態には回復していません。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、東京の巨大性に支えられているといえます。

京阪神―福岡間では、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ます。大阪―福岡間だけ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ます。

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

償問題を惹起しました。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」が制定され、旅客船業者に対して、交付金（補償金という用語は回避されています）が支払われました。橋の開通直前まで旅客船事業を実施しなければならぬという事情が考慮されていたからです。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ます。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、一種の問題先送りのツケが回ってきているのです。

第六章
九州・沖繩

九州・沖縄と欧州諸国との域外客数等比較

	九州	オランダ	沖縄	ルクセンブルク
人口(万人)	1335	1659	136	46
面積(km ²)	37534	41526	2,275	2586
経済規模 (100億円、億€)	¥4,320	€5,904	¥350	€271
域外客数(万人)	2000 (234)	980	593 (24)	91

注 宿泊者数から筆者が推計、括弧内は外国人客数

1 一極集中と道州制

九州・沖縄は地理的に中国、台湾、韓国から近距離にあり東京から離れていますから、観光・人流に特徴があります。福岡からの距離は東京(九〇〇Km)、大阪(四八〇Km)、プサン(二〇〇Km)、ソウル(五四〇Km)、上海(八九〇Km)なのです。この九州において、わが国の東京一極集中が進む中で、関西の地盤沈下とともに九州の中で東京の受け手として一極集中により拠点を昇格したのが福岡市です。

九州は「一割経済」と言われるように、日本の総人口の一〇・六%、面積では一一・二%を有し、さまざまな面で日本全体のほぼ一割に相当する地域ですが、観光・人流分野においても延宿泊数一〇・五%、外国人延宿泊数八・九%と日本全体のほぼ一割に相当します。この九州の規模と同程度にある欧州諸国と比較すると、域外客数においては欧州の規模をはるかに凌いでおり、九州、沖縄における人流・観光産業の重要性が確認されるものとなっています。

九州は、一部を除き高速道路網の整備が比較的早く、鉄道と高速バスの競争が激化し、博多・小倉間でも在来線(JR九州)と山陽新幹線(JR西日本)の競争があり、都市間輸送において競合が激しいところです。そのため、JR九州は博多駅を中心とした体系のもと特急列車の多頻度化及び優等列車料金の低廉化等を図っています。

福岡空港、JR博多駅のある福岡市は東京の窓口として国の出先機関が集中しています。福岡陸運局と九州海運局(北九州市)の統合により九州運輸局が福岡市に設置され、建設省地方建設局(福岡市)と運輸省第四港湾建設局(下関市)の統合により国土交通省地方整備局が福岡市に設置され、国鉄分割民営化によりJR九州本社が福岡市に設置されたように福岡市への国の出先機関の統合等が進んでいます。

高額所得者が集まる消費都市はパトロンシップも発揮しやすく、優れた文化、芸術等を社会の公共財

産として維持することが可能な環境が生み出されます。横浜市の場合、市内に住むアーティスト、クリエイター、創造的産業の従業者数、文化鑑賞者を増加させる具体的な数字目標を掲げて「文化芸術創造都市（クリエイティブシティ・ヨコハマ）」構想を推進しています。九州のみならず韓国との交通の結節点である福岡市も、演劇場、野球場、美術館、音楽堂等が整備され九州随一の文化設備を保有し、人口においても九州ブロックにおける中心都市へと成長しています。芸術家等創造的仕事に携わる人材の力で市民の創造性を引き出し、環境、教育といった問題の解決をもめざす都市は創造的都市と範疇化されますが、福岡市もその創造的都市へと成長する可能性は大きいのです。しかしながら創造的都市のチャンピオンもやはり東京であり、福岡市がミニ東京化を回避するには韓国、特に釜山との人流結節点であることを生かす必要があるでしょう。

東京一極集中の裏返しが道州制の発想です。地方都市はまとまらなければ東京に対抗できなからずです。市町村合併が進展し、九州七県の市町村数は五二七（一九九九年三月）から二五六（二〇〇六年四月）へ五〇％減少しました。長崎県は七九市町村から二三市町村へ七一％減少し、大分県は五八市町村から一八市町村へ六九％減少し、県の役割が低下し道州制の必要性が高まりました。

二〇〇三年一〇月「九州はひとつ」の理念のもと、官民一体となって九州独自の発展戦略の研究や具体的施策の推進に取り組んでいくため、「九州地方知事会と九経連との意見交換会」を発展する形で九州地域戦略会議が設立されました。九州地域戦略会議は二〇〇六年「道州制に関する答申」を出し、県境を越える広域的課題、九州各県の共通課題について、共通の政策をつくり上げ、連携して実行する取り組みを活性化させています。補完性の原理（基礎的な自治体を、次いで広域自治体を優先し、広域自治体も担うに適用しない事務のみを国が担うべきであるという原理）によれば観光は市町村の行政ということになります。現実には宣伝費用の現実等から広域観光行政の必要性も強調されます。しかし経済政策において県と市町村の役割が不明確であるのと同様、道州制論議においても道の果たすべき役割は明確になっていません。

2 九州国際空港構想とJ R九州

九州国際空港構想は、成田、関西、中部に次ぐ国際拠点空港を、九州が一体となり建設する構想です。福岡国際空港の空港容量が限界にきていること、二十四時間運用ができず国際化に対応できないこと等が理由となつて提起されました。この点で九州国際空港と福岡空港の関係は、関西国際空港と伊丹空港の關係と類似しますが、地下鉄が整備され伊丹空港より便利な空港アクセスを持つこと、二十四時間利用可能な新北九州空港が存在することといった異なる点もあります。しかも、二十四時間化の必要性はアジアとの交流に着目する点においてその必要性は低いものがあります。現行の福岡空港の取り扱いを間違えれば、関西圏と同様に九州全体の地盤沈下を引き起こしかねません。従つて福岡県知事は、九州全体として国際的なハブ空港をつくる必要があるものの、新福岡空港構想は現在の福岡空港の代替空港ということで検討しており、両空港の基本的な動機、あるいは目指す空港像は相当違ったものであると議会答弁しています。

九州地方知事会と九州・山口経済連合会（現九州経済連合会）は一九八九年九州国際空港検討委員会を設置し国際ハブ空港を打ち出し、一九九六年に閣議決定された第七次空港整備五カ年計画での採択を目指しましたが、実現しませんでした。候補地をめぐり、各県が綱引きを繰り返しました。その後バブル崩壊で各県の財政が悪化したこともあり、議論は沈静化しています。二〇〇一年に閣議決定された第八次空港整備五カ年計画においては個別の一般空港の整備計画は原則的に盛り込まれないこととなりました。

福岡県では滑走路一本のみの福岡空港が増え続ける航空需要で将来パンク状態になるとしています。二〇〇二年交通政策審議会航空分科会の答申は福岡空港は「将来的な需給が逼迫する事態が予想される」として、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要があるとしてしています。二〇〇三年国土交通省、福岡県、福岡市の三者で「福岡空港調査連絡調整会議」を組織し、福岡空港についての総合的な調査に乗り出し今日に至っています。

航空会社の経営状況の悪化とともに、定期航空会社の集まりである航空政策研究会は空港収支構造分析をまとめています。空港収支に原価償却を加えたほか、空港本体だけでなくターミナルビルと駐車場もあわせて推計し、二〇〇五年度の収支構造を明らかにしました。赤字は七三億円の福岡空港が最も大きく、二五億円の那覇空港がこれに次ぐ結果がでています。その原因は「民有地の借地料が八四億円と大きい上、九二億円に上がる多額の環境対策費が響いている」（福岡）、「着陸料の割引で規模に比べて収入が少ないのに加え、

借地料が多額に上がる」(那覇)と分析(古山幹雄・浅山章「空路維持に悪戦苦闘」『日経グローバルNO一二五』)していますが、ようやく航空会社も空港経営問題を自分のこととして取り組み始めたのです。地元地権者も空港管理者である国への甘えがありますが、自治体管理の空港であれば関係住民への説明がより厳しく求められることとなります。

JR九州は現在までのところ株式上場の目は立っていません。また、経営支援策として経営安定基金(三七三七億円)が造成されており固定資産税の減免を受けています。九州新幹線の部分開業の効果もあって、二〇〇四年度の営業収支はわずかながら黒字に転換しました。グループ会社は三四社と数が多く、関連事業の収益が鉄道事業を超えているのも特徴です。一九九一年高速旅客船「ビートル」を使用し福岡市の博多港と大韓民国の釜山港を結ぶ定期旅客船航路を運航していますが赤字が続ぎ、二〇〇五年一〇月九州旅客鉄道船舶事業部を分社化してJR九州高速船株式会社を発足させ、経営改善が図られています。

九州新幹線の完成は博多集中を加速させ、結果的に道州制の実現も加速させるでしょう。並行在来線問題は、道路整備と自動車輸送の拡充により対応すれば解決できるはずですが、開業間際の地元問題の発生は、新幹線建設決定時に十分に納得の行く説明を地元住民に理解させていない問題先送りの結果です。並行在来線が廃止されることにより貨物列車の走行ができなくなる鉄道貨物問題は物流問題であり、基本的にはJR貨物が経営引受できるか否かの経済原則で判断すべきでしょう。通過する貨物の物流コストを自治体が負担するのでは、地域住民に対して説明ができません。

博多・八代間については新幹線鹿児島ルートの全線開業後も経営分離されずJR九州が引き続き運営する方針です。おそらく同区間は赤字区間ではあるものの、この区間を廃止すれば経営安定基金の存立に関わることとなるため存続させたのではないかと思われま

す。長崎ルートにおいては、長崎本線の肥前山口・諫早間が並行在来線として指定されています。結局採算の取れない区間について鉄道として存続させるのであれば、JR九州と自治体がどのように損失を分け合うかということです。完全民営化していないJR九州としては自治体に配慮せざるを得ない点がJR東日本と異なります。並行区間は観光客用としての存在価値は自動車に比べれば低く、地域交通としての価値をどこまで評価するかが、地元住民が利用しないという結果が出るのであれば、行政評価的には極めて低いものがあります。存続させた場合、地元首長等の政治的評価は当面高いかもしれませんが長期には評価されないでしょう。道州制スキームのもとで財の配分を地域で考えれば結論は異なっていたに違いありません。

3 広域観光論と長期滞在論の不協和

地域とは他の地域と区別される同質性を持った空間であり、個性を持ったものとして認識されますから、観光と相性がいいはずですし、地域とは相対的な概念でもあります。

広域観光論は、広域の行政機関から主張されます。地域は、交通機関の発達により広域化し、その物理的範囲が拡大しました。また、観光客の所在地が遠隔化すればするほど観光地は広域化します。欧州観光客からすれば、日中韓が一つの観光地として認識されます。

広域観光概念が地域内の観光振興を均衡発展させようと考えるのであれば長期滞在型観光とは両立しません。北海道開発計画では「観光客と地域のより深い交流を実現する長期滞在型観光」「客船クルーズ旅行等ゆとりのある観光を推進」「広域周遊型観光を促進」と記述しますが、長期滞在型観光とクルーズ、広域周遊型観光との両立は困難です。長期滞在は日常化する要素を内在するものであり、避暑・避寒、湯治は日常の延長でもあるところから、従来型の観光施策では対応できないものなのです。

九州地域の観光は北海道や沖縄に比べて十分な観光客を誘致できておらず相対的に低迷傾向にあると地元では認識されてきました。そのため九州全体としての観光戦略の必要性が強調され、二〇〇五年四月に、九州が一体となった観光振興を図ることを目的とした九州各県と企業等が資金と人材を提供する九州観光振興機構が設立されました。社団法人日本観光協会が国土交通省の公益法人であり、九州支部の独立性が薄かったこともあり、ブロック単位の九州観光推進機構として設立されました。九州国立博物館や今後の九州新幹線の開通など観光インフラの整備の機を活かして、九州全体が協力して九州観光の復興に向けて力を結集していくことを目標としていますが、年間五億円の予算規模からしてキャンペーンが中心です。

東北、北海道地方においても、観光戦略を推進する組織として、二〇〇七年六月に東北観光推進機構（任意団体）、二〇〇八年四月に社団法人北海道観光推進機構がそれぞれ設立されました。組織の中心となるJR九州、JR北海道、JR東日本が存在したことから、円滑に観光推進機構等を設立できる風土が存在したといえます。

これらの観光推進機構の大きな特徴は従来の観光関係業界が集まってできたキャンペーン中心の観光協会とは異なり、電力、農林水産、製造業等も主体的に参加した範囲の広い組織であることです。石川県加賀市においても、この流れに即して、多くの業種が参加する商工会議所メンバーを中心にした観光交流機構の設立が検討されています。

観光は、県単位の補助金のため広域観光商品開発ができないとされますが、行政の補助金を活用した観光キャンペーンの大きな成功事例は余り報告されていません。黒川温泉のように力のある観光地は、行政の補助金に頼らないで独自に活動を行なっています（後藤哲也・松田忠雄『黒川温泉 観光経営講座』（樹光文））。

かつて飲食や宿泊料金には料理飲食等消費税（料飲税）という都道府県税がかかっていました。消費税導入のときに「二重課税だ」という観光業界の反発にこたえるかたちで、料飲税から名称が変わった特別地方消費税の一部のお金を、県から観光協会に補助するしくみができました。この制度は自治事務次官通知に基づき、特別地方消費税（都道府県税）の二％相当額を都道府県から都道府県観光協会等に補助交付し、そのうち四〇％相当額を社団法人日本観光協会等に配分する仕組みでした。一九九三年から各都道府県から各都道府県観光協会及び都道府県環境衛生営業指導センターに補助された観光事業振興助成交付金は累積二〇〇億円となりました。

特別地方消費税は二〇〇〇年三月に廃止されましたが、猪瀬直樹東京都副知事は自身のブログに「特別地方消費税は廃止されたけれど、観光協会への補助を維持してもらおうと思った運輸省が、総務省と一緒にワル知恵を働かせた。日本観光協会の全国広域観光振興事業について、地方交付税による総額十二億円の財源措置が講じられることと

なったものです」（要望資料より）と指摘し、この地方交付税は実質的にはヒモ付きなので四〇％を上納してくれ、というわけだ。朝日新聞に解説を譲ろう。「総務省は二〇〇〇年度から自治体の観光振興を行政需要として年間十二億円分算入していると説明。日観協は『措置額のうち各県が地元で使う分を六割程度と想定し、残りを出してほしいという趣旨だ』と話している」（朝日新聞三月四日付）」と書いています。地方交付税の不交付団体である東京都としては発言しやすい内容でもありました。

この朝日新聞の報道を受け、二〇〇七年四月四日衆議院本会議において三日月大造（現国土交通大臣政務官）は「地方の予算を分け合う、時に奪い合う形となる、国土交通省所管の公益法人日本観光協会と都道府県との役割分担について、お互いの予算のあり方も含めて、今後どのように整理をされるのでしょうか」と質問し、冬柴国土交通大臣は「日本観光協会の全国広域観光振興事業に必要な費用は、会員である各都道府県からの拠出金で賄うこととされており、事業の内容や費用負担については、会員の議論を経て決定されているものと承知しております。国土交通省としては、予算のあり方を含め、協会の適正な事業運営がなされるよう、引き続き指導を行ってまいり所存でございます」と答えています。これからも広域観光論の深度化が求められるでしょう。

4 日韓間観光・人流政策の展開

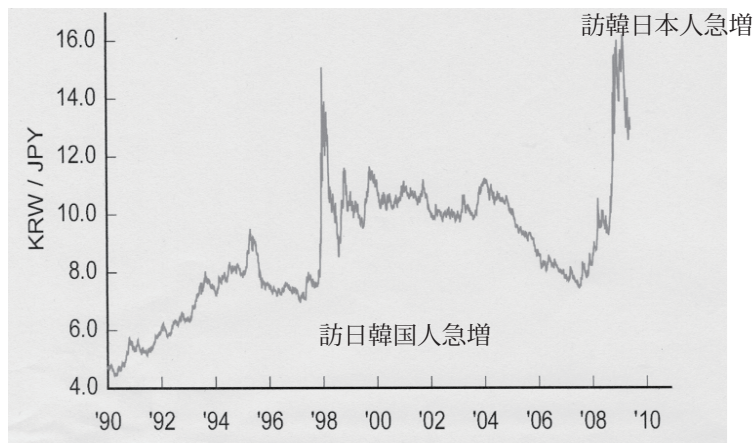
一九九一年より就航したJR九州のジェットfoil「ビートル」は、就航率は九五％を超えており、安定した、利用しやすい交通機関として定着してきました。料金が航空運賃に比べ安く便数が多く利用しやすいこと、空席さえあれば予約がなくても乗ることができること等により利用者が増えています。航路開設当初は年間四万人程度でしたが、九〇年代末から乗客数は急速に増加し、二〇〇三年には三〇万人を超えました。福岡・釜山間の乗客シェアで見ると、海路は空路を二〇〇一年に逆転し、現在ではほぼ一・七倍の乗客を運んでいます。

日本及び韓国の新幹線が全線開業された場合の所要時間は、ソウル・釜山間（二〇一年予定）が一時間五六分、釜山・博多間（高速船）が二時間五五分、博多・鹿児島間（二〇一年予定）一時間二〇分であり、ソウル・鹿児島間に高速交通軸が形成されることとなります。福岡市は、九州圏、関西圏、韓国圏（釜山広域市だけで三六四万人）の結節点として、航空機、船舶、鉄道ネットワークにより至近距離で結ばれることとなります。日本政府観

光局（JNTO）「訪日外国人観光客実態調査二〇〇六・二〇〇七」によれば韓国人観光客の四一・三％が関東地区を訪問していますが、次いで多いのが九州地区（三三・一％）であり、関西地区（二九・二％）を上回る水準です。福岡市において韓国人来訪者の増大に対応した新しい人流文化が発生するか興味を持たれます。

ウオンと円の為替変動を示したものが図です。ウオンの対円価値が乱高下しています。これに対して訪韓日本人数及び訪日韓国人数の対前年比率を見たものが表であり、日本政府観光局（JNTO）資料によれば二〇〇八年九月に日本を訪問した韓国人は一五万九五〇〇人で、前年同月比で、実に二〇・八％の大幅減となっています。為替の変動により人流が大きく振れば交通機関よりも宿泊機関等への影響が大きく出ます。日本外航海運企業はプラザ合意以降の円高に対応するためコストのドル化につとめました。日韓の観光関係業界も為替変動リスクへの政策的対応を二国間で検討すべき時期にきています。

なお、旅行受取について二〇〇二年七月「国土交通月例経済」は一九九一年から九五年までの円高移行期においては、外国人入国者数がほぼ横ばいであったにもかかわらず、旅行受取は明確な減少傾向を示しており、一方で一九九五年から一九九八年にかけての円安移行期には、外国人観光客誘致の活発化や円安等に伴う外国人入国者数の増加と、円安効



訪韓日本人数及び訪日観光人数の対前年比率(%)推移

2007年	1月	2月	3月	4月	5月	6月
訪韓日本人	110	101	94	97	89	91
訪日韓国人	125	116	127	117	131	124
2007年	7月	8月	9月	10月	11月	12月
訪韓日本人	94	91	91	106	95	91
訪日韓国人	129	123	129	119	123	113
2008年	1月	2月	3月	4月	5月	6月
訪韓日本人	90	95	100	104	108	104
訪日韓国人	113	116	99	107	108	103
2008年	7月	8月	9月	10月	11月	12月
訪韓日本人	108	97	105	103	113	152
訪日韓国人	94	91	79	85	54	52
2009年	1月	2月	3月	4月	5月	6月
訪韓日本人	155	172	155	154		
訪日韓国人	48	46	58	56		

果自体が相乗効果を発揮したことにより、旅行受取は大幅な増加を示したものと考えられます。更にその後の円高移行期においては、外国人入国者数が増加傾向にあるにもかかわらず、円高の影響等から旅行受取は減少傾向に転じている」と分析しています。しかしながら、その後の日韓間の人流増大により状況は変化し、為替変動がダイレクトに影響を及ぼすようになってきていると考えられます。

韓国も二〇〇三年九月一五日から週休二日制の実施に入りました。一九九八年から論議された週休二日制（法定労働時間、週当り四〇時間制）が、勤労基準法（日本の労働基準法に当る）の改正法律により二〇〇三年に成立したわけです。労働者数によって二〇一一年までに段階的に施行されることになっています。日韓間で人流政策を考える場合、両国間で休暇の分散を図るほうが効果的です。図らずも、日本が新正月時期、韓国等が旧正月時期に人流が増大しています。日本でも旧正月を祝う地方がありますが、沖縄県や鹿児島県の奄美諸島などの一部地域できわめて例外的です。休暇の政策的分散も国境を越えて考えるべき時代になってきています。

5 旅主社会の実験場・対馬

欧州先進国で実施されていた台湾、韓国、香港住民に対する観光ビザの廃止につきわが国でも主張が行なわれ始めました。それまでも韓国における日本大使館ではビザ請求書は英語と日本語しかなく韓国語が存在しないなどの問題が提起されていましたが、愛・地球博（二〇〇五年三月～九月）を契機に期間中に来日する韓国人の九〇日以内の短期滞在査証を免除することとなり、その後は恒久的措置となりました。ビザの廃止が観光客増加につながる効果が実証されたことにより、近年の中国人観光客に対するビザ緩和問題が提起されているわけです。

対馬の観光資源の魅力を発見したのは韓国人自身でした。ビザ無し渡航が可能となったこともあり、ハイキング、釣りの魅力を韓国人が発見し一九九八年当時は三〇〇人程度であった観光客が急増（二〇〇四年の約二万人から二〇〇七年の約六万五千人）しました。これに対して対馬の観光業界の対応は遅く、日本人がサボっている間に韓国資本が進出し、交通、宿泊手段の確保を含め釜山の観光業界が手配権を牛耳ることとなりました（山田吉

彦「新・元寇」来襲で対馬が危ない』『諸君』二〇〇七年四月号）。長崎市、佐世保市と比較しても対馬市における韓国人観光客のウェイトは極めて高く（人口当たりの宿泊者数は約二〇倍）、羽田から福岡経由対馬行きより、成田からプサン経由対馬行きのほうが安いから、日本人観光客にとっても韓国手配の対馬観光が実施される可能性すらあるわけです。

対馬における観光客受入施設の能力は約二千人程度が限度です。韓国からの観光客の増加により公共トイレの汲み取り料が急増していること等が市議会で論議されると同時に、韓国人観光客による経済効果が十三億円にのぼるとも答弁されています。

当初「韓国の人はマナーが悪い、また最近では、漁民、島民とのトラブル等最近多くあるやにお聞きをいたします。韓国からの旅行者も大事ではございますが、日本の法律もあります。対馬の自然を大切に守っていただき、対馬の山、海を大事に後世に残すためにも、行政としても韓国からの旅行者の指導方法等強化をされたい」と議会で論議されています。対馬市長は冷静な対応をし、「韓国資本が入ってきていることは事実だと思います。しかし、法に触れない限り、行政としては規制ができない」「グローバル化のこの現代では、食糧問題を始めとする物の動き、人の動きは当然の時代であり、だれにもとめることは不可能」「韓国とは継続した友好交流の推進を図り、共存共栄を理想に善隣友好の関係が構築できればと考えております」と答弁していました（二〇〇八年第二回定例会財部能成市

長発言)。この結果現在では「日本の習慣を理解し、旅行者としてのマナーを重視してくれております。韓国人観光客が対馬に与える経済効果は歓迎すべき」と論評されるようになってきています。

韓国人観光客の急増に端を発し、国境離島問題が国策として取り上げられ、注目されるようになりました。わが国の離島は国境離島、外洋離島及び内海離島という枠に分類できるとし、国境離島については国土保全、安全保障政策上、従来の離島振興法とは違う形で特別措置を求めるという手法が検討され始めました。古屋圭司衆議院議員(岐阜5区)は「主権の問題で領土を合法的に乗っ取ることが着々と進んでいる」との認識を示した上で、「外国企業が(米国の)企業を買収したときに安全保障上問題があればストップできるエクソン・フロリオ条項の日本版のような立法作業や、小笠原諸島振興開発特別措置法のようなものを考えられないか」と独自立法による対策を提案しています。

島根県議会が制定した「竹島の日」制定に関する条例に対して、韓国の馬山市議会が「対馬の日」条例を制定しました。対馬市議会がこれに抗議に関する決議を行なっています。「韓国慶尚南道馬山市議会は、二〇〇五年三月一八日臨時議会本会議において「対馬の日」条例を制定したことは御承知のとおりであります。その背景には、島根県議会が領有権を主張した「竹島の日」を制定したことに端を発し、一方、韓国が主張する独島の領有権は互いに譲らず、日韓の長い歴史の中で懸案となつているところであります」と提案理由がなされています。

この過程で二〇〇八年対馬市議会本会議において対馬市長は極めて政策立案能力の高い発言を行なっています。特別自由貿易地域等の経済特区が設けられる沖縄振興開発特別措置法的新法「防人の島新法(国境対馬振興特別措置法)」の制定を主張しています。古屋圭司衆議院議員の発想を基本に、本土との競争条件の同一化のため、島への国道としての航路の運賃の改善等を同時に盛り込まれることを提案していますが、日本人観光客の集客にもつながる方策です。

注 二〇〇六年六月一日の読売新聞は『「安近短」韓国人観光客急増に揺れる〜長崎・対馬 潤うレジャー産業、『釣り』に憤る漁業者』と報道していますが、島川崇は「国境周辺地域にけるインバウンド振興に関する考察」(二〇〇九年観光・余暇関係諸学会共同大会学術論文集)のなかで、対馬における韓国人観光客の急増に係る問題点について、マスコミヤ議会で一般的に論議されている問題点は、実際には単にカルチャーの違いに由来する現象にすぎないことで、観光地として成立してゆくプロセスでは当たり前前にかかるものであることを冷静に検証しています。

別府、湯布院・由布院、黒川温泉比較

	別府	湯布院・ 由布院	黒川
人口(2009年)	12万6千人	4万8千人	小国町8千人
入湯客数(万人)	228	86	40
全国ブランド化時期	大正年間	昭和50年代	2000年以降
活用メディアと対象	新聞、大衆	テレビ、女性	ネット、個人
セールス・ポイント	地獄巡り	欧州風の景観	露天風呂、入浴手形
アイデア源	明治期の渡米 経験等	西独保養温泉 地の視察	野沢温泉の外 湯めぐり

ブランド名をめぐり典型的な地域間の利害対立が発生していたのです。由布院温泉、湯平温泉、塚原温泉という歴史も泉質も異なる温泉地が互いに近くに存在するという利点を生かし互いに独自に対等な立場で共存する方向性を模索できるかが今後の課題ですが、この点においても別府温泉群が歴史的に進歩的であったのです。

別府市は毎年一千万人を超える観光客が訪れるわが国を代表する温泉都市です。日本の総源泉数の約十分の一を占め、湧出湯量は現在でも日本最大であり、温泉の価値は湯布院・由布院、黒川よりも優れています。別府温泉の父と呼ばれる油屋熊八は一九二七年に大阪毎日新聞主催で「新日本八景」が選ばれた際に、葉書を別府市民に配って組織的に投票を行い、別府を首位に導いたとされます。

6 別府、湯布院・由布院、黒川比較

別府、湯布院・由布院、黒川は温泉を資源とする観光地であり、発展時期等においてこの順序(表)にあります。世間の評価をもとに観光客、入浴客が増減することは否定できないものの、客観的な入湯客数で比較しても同じ順です。

別府温泉とは別府八湯を指し、別府、鉄輪、観海寺、明礬、亀川、柴石、堀田及び浜脇と呼ばれる温泉郷で構成する温泉群のことですが、事情が異なれば由布院も含まれていた可能性もありました(中谷健太郎『湯布院幻燈譜』海鳥社)。「湯布院町」という名称は一九五五年の昭和の大合併により由布院町と湯平村が合併してできた自治体名でした。「由布市」は平成の大合併により湯布院町、挾間町及び庄内町が合併してできた自治体名です。しかしながら、合併に際しては、由布院温泉観光協会を中心として「由布」を冠する地名ブランドの拡大は座視できないとして合併反対の機運が高まりました。その一方、旧湯平村地区においては湯平温泉の独自性が失われることを危惧して反対の声も多かったのです。まちづくりの手本として顕彰され紹介されている湯布院・由布院地域において、地域

湯布院・由布院が全国ブランドへと発展していった経緯は、一九八一年由布院温泉観光協会に平松大分県知事から「一村一品運動奨励賞」が贈られたこと等にはじまります。同年湯布院町は環境庁の国民保健温泉地の指定を受け、一九八二年サントリー地域文化賞、一九八三年「潤いのある町づくり」自治大臣賞等を受けることにより、全国紙レベルのマスコミに知られることとなりました。この影響を受け専門業界紙（観光経済新聞）が主催する「大手・中堅の優良旅行業者が選んだにつぼんの温泉一〇〇選」では、九〇年三〇位、九一年二位、九二年三位と順次順位を上げ、この結果全国紙が再びこれを引用することで評判が不動化しました。

黒川温泉の場合一九九八年福岡の情報誌旅行情報誌「じゃらん九州発」の人気観光地調査でトップに立ちました。福岡市経由で全国ブランド化していったプロセスは、関さば、関あじと同じパターンです。黒川温泉の爆発的ヒットの要因としてインターネットがあげられます。掲示板のアンケートでは常に上位を占め、知る人には知られる名湯となっていました。黒川温泉は国土交通省主催の二〇〇八年度都市景観大賞「美しいまちなみ大賞」を受賞していますが、湯布院・由布院ほど顕彰の数は多くありません。別府温泉は、研究者、顕彰制度からは積極的な評価が得られず、このため、別府市議会において湯布院・由布院、黒川温泉に言及する発言が絶えず繰り返されていました。

別府、湯布院・由布院、黒川が利用者に愛好されたのは、油屋熊八等のキー・パーソンの偉業もさることながら、それよりも市場が愛好したという偶然によるのが大きいのです。日本人に限定して時系列的にみれば、別府、湯布院、黒川の順に著名になってきます。しかし、日本人に湯布院・由布院が好まれていた時期に、韓国人には大型温泉ホテルが生まれ、別府の人氣が先行しているのです（谷博子『ハローソウル』「国際観光振興機構協会報」二〇〇六年八月号）。このことは市場という外部環境に適合したイメージを有する温泉が愛好されているということに過ぎないことのあらわれであり、外部環境の変化のスピードと温泉街づくりの時期のズレが結果となって表れているのです。

ヨーロッパ風の観光地が女性を中心に全国的に人氣を集め、富良野、美瑛、清里とともに、湯布院・由布院が時代にマッチするものとしての観光地となっていきました。佐々木雅幸は大分県湯布院町の地域おこしが教訓的であり「歓楽型、享乐的消費の温泉地としてつくられてしまった別府・熱海型の二番煎じ」はしなかったと記述します（『都市と農村の内発的發展』自治体研究社）。しかしながら、由布院観光協会会長を務めた中谷健太郎は、ダム、ゴルフ場は拒絶したものの自衛隊基地には積極的対応をしたことを述べ、由布院の健全志向はたかだか三〇年来の『まちづくり』とやうなものではないと急激に発生したものでない」と研究者の見解を批判し、湯布院・由布院の生みの親は「紅灯の温泉と化して

行く由布院に『待った』の楔を打ち込んだのが別府観光の父と言われた油屋熊八」（前掲書）であると評価しています。

黒川温泉の発展は、野沢温泉等にヒントを得た露天風呂と田舎情緒、温泉街一体での再興策によります。一九八六年十二月の熊本日日新聞の広告企画で、熊本県内でまずブームになりました。次いで福岡地区等でのキャンペーンを図りました。黒川温泉は、二〇〇六年「地域ブランド」（地域団体商標）として認定され、二〇〇九年三月ミシュラン・グリーンガイド・ジャポンで、温泉地としては異例の二つ星で掲載されました。別府、湯布院・由布院と異なり国産アイデアを海外が評価したのです。

行政機関、公益法人の顕彰制度は評価の増幅装置に過ぎず、各省庁縦割りと同じ地域の表彰が順次繰り返されがちであり、新地域発掘装置としての機能は期待できません。業界紙によるプロ（旅行会社）が選んだ人気温泉地ランキングも同様に後発的です。しかしながらこれ等の顕彰制度は評価の保持機能を有します。保持機能の制度化が地域ブランド制度（地域団体商標）です。温泉名も二〇〇六年に「地域ブランド」（地域団体商標）として認定されることとなりました。

松田忠徳は当初湯布院・由布院を「徹底した住環境保護の町づくり」（『検証 黒川と由布院』熊本日日新聞社）と評価していました。湯布院町一人に年間四〇〇万人近い観光客が訪問し、昼間人口が二倍に膨れ上がっていました（二〇〇五年）。曜日変動、季節変動等を勘案すればまともな地域整備は不可能ではないかと考えるほうが常識的であることに気がつき、後に評価を変えています。地元湯布院・由布院でも許容量を超える観光客の入り込みによる地域社会の破壊から自らの生活を守ろうとする新しい運動が芽生えています。この点、別府は人口十二万人に一千万人を越える観光客が訪れるものの、観光地としての長い経験が解決しており、黒川温泉のリーダーはこのことに当初から気がついていました。後藤哲也は「由布院の広さでは、とてもじゃないが全体像はでけんと思っております。でも、黒川は狭い。全体像が造れる。全体像なら黒川は勝てると思えました」（『黒川温泉 観光経営講座』光文社）と発言しています。

7 岩切章太郎から東国原英夫へ

岩切章太郎は宮崎観光の父と称されます。大正年間まで陸の孤島であった宮崎を南国宮崎に発展させたからです。一九三一年に遊覧バスを開始し、宮崎交通を躍進させました。一九三三年の宮崎での博覧会が追い風になりました。この当時は政府も国際観光に力を入れていた時代でした。そのあと、岩切章太郎はコドモノクニ、堀切峠、サボテン公園と日南海岸の整備も始めましたが、戦争により中絶の形になってしまいました。

戦後、再び観光施設の整備に大々的に取り組んで、日南海岸ロードパークを作り上げました。航空輸送にも早くから着目していました。一九六〇年島津貴子ご夫妻の新婚旅行、一九六二年の皇太子明仁殿下と美智子妃殿下の旅行、一九六五年NHK朝の連続テレビドラマ「たまゆら」の放映が重なり、「新婚旅行は宮崎」というイメージが定着しました。一九七四年には、新婚一〇五万組のうち三七万組が宮崎を訪れました。のちに岩切章太郎は回想録で「民間知事の仕事をしたいといったことが、なんだか夢ばかりでもなかったような気がしてうれしい」（日本経済新聞社発行『私の履歴書』四七六頁）と述べています。

観光カリスマ制度に先立つこと一五年前の一九八八年、宮崎市は「岩切章太郎顕彰観光振興基金条例」を制定しています。名誉市民岩切章太郎氏の功績をたたえ、岩切章太郎顕彰観光振興基金を設置したのです。政策論としてみた場合には、予算、条例が措置されており、観光カリスマ制度より行政手続面で優れたものとなっています。観光といわれるものは、権威と一定の距離感をおいて存在する面がありますから、これを公的機関により顕彰するには、しっかりとした手続制度が必要ですが、観光カリスマは制度的疑義を抱えたまま実施されています。いずれにしる顕彰制度は現存する人物を対象とする限り困難さを伴うものであるだけに、観光人づくりにおいて留意すべきは、歴史の評価に耐えた人物に学ぶ必要があります。宮崎市は岩切章太郎賞を二〇〇八年の第二〇回をもって終了させています。宮崎交通も小豆島バス（第一回受賞者である堀本文次が設立）も会社更生法の適用を受け再建されているのは、観光事業の困難さの象徴です。

二〇〇一年三月二日宮崎県議会において松形祐堯知事は「昭和五四年当時でありますけれども、新婚ブームが去り、沖縄返還、海外旅行の増加等によりまして、県外の観光客は昭和四九年をピークに低迷を続けておりました。そこで私は長年、本県の基幹産業であります観光を何とか再浮揚させる必要があるという認識のもとに、本県の持つております自然あるいは地域の特性を生かした滞在型のリゾートづくりを目指した」と答弁しています。

総合保養地域整備法の適用を受けたフェニックス・シーガイヤ・リゾート、ハウステンボスが抱えた負債はそれぞれ三二六一億円、二二八九億円でした。金融機関及び出資していた地元企業には打撃を与えたものの、自治体財政の直接の損失は限定的でした。

フェニックス・シーガイヤ・リゾートは、宮崎県と宮崎市がそれぞれ二五%ずつ、残りを民間企業十一社が出資し、一九八八年資本金一億五千万円で設立され、総合保養地域整備法の指定第一号となった施設であるシーガイヤを運営していました。当初の計画では年間入場者数五五〇万人、売上高七五〇億円と見込んでいましたが、二〇〇一年二七六二億円の負債（グループ企業をあわせると三二六一億円）を抱え会社更生法による更正手続を申請し、第三セクター最大の倒産といわれました。

一九七三年に佐世保市が造成した約五〇万坪の工業団地に、三六〇〇人の雇用と四二〇万人の人を迎えるハウステンボスという一大観光産業が実現しました。佐世保市は三年間固定資産税を免除（一六億円）しました。ハウステンボス自体の入場者は一九六六年度には四二五万人を記録したものの、街並みが売り物の大人のテーマパークというコンセプトは受け入れられず、リピーターの確保は困難を極めました。二〇〇一年度の入場者は三五五万人まで減少、負債額は二二八九億円に達し、会社更生法の適用を申請して破綻に追い込まれました。これによって、十八銀行や長崎バス等出資していた地元企業が経営

に大打撃を被りました。

二〇〇三年二月二十七日長崎県議会において知事は「ハウステンボスでは、現在、債権の支払いが停止……佐世保市に支払いをしなければならない固定資産税などの未納額は約二三億円に上る……これは、佐世保市の税収の約一割に当たり、市の財政に大きな影響を与える」と答弁していますが、二〇一〇年再び歴史は繰り返しています。

リゾート政策の反省後、地域観光政策として実施される具体的な施策は地域の宣伝に特化される傾向が強いです。従来は観光関係者が中心に行なっていた宣伝活動も、費用対効果を考えてか地域に関係のある著名人を観光大使等に任命することにより行なわれるようになり、遂には首長自身に著名人が就任し観光宣伝に活躍するようになりました。

その代表例が東国原秀夫宮崎県知事です。知事就任以降、宮崎県庁本館は県内有数の観光スポットになり、二〇〇八年度は約四二万人が県庁を訪れました。二〇〇七年四月から始まった「宮崎県庁見学ツアー」は当初は旅行会社が企画したパッキングツアーの団体客しか体験できませんでしたが、二〇〇八年一〇月からは個人客向けの「そのまんま宮崎県庁ミニツアー」が実施されています。韓流ドラマのロケ地も観光地化しましたが、そうした名ばかりの商品はそう長くは続きませんでした。これも観光の宿命でしょう。

8 一村一品運動の系譜と大山町神話

わが国の地域発展は明治期一地域（村、町）に一つの小学校、郵便局等を地域の力で設立することにより推進されてきました。戦後の高度成長期からは「地域の均衡ある発展」をスローガンに、公民館等の文化施設、国民宿舎等の娯楽施設までも中央集権的手法により整備されてゆくこととなりました。その優先順位は中央省庁が審査するコンテスト行政手法によるが多かったのです。

「住んでよし、訪れてよし」のスローガンのもとに進められている観光立国政策においては「一地域一観光」運動が推進されています。景観緑三法案の提案理由説明において「国としても、観光立国を実現するという観点から、地域の個性を磨き發揮する一地域一観光を推進するための手法として、良好な景観の形成に向けた取組を進める」としています。

「一地域一観光」運動は、「一村一品」運動の系譜を引き継いでいます。その「一村一品」運動は、「一地域一工場」運動の発想を受け継いでいます。「一地域一工場」運動は第二次全国総合開発計画の実施時期において山梨県商工労働部長が提唱したものです。一村一品

運動を推進した大分県知事（当時）は第二次全国総合開発計画策定の際政府事務局員でありましたから「一地域一工場」運動も参考にして発想したのでしょう。

大分県大山町は一村一品運動の先駆的存在でしたが、同時にその運動はダム開発によつてもたらされた巨額の補償金を原資としていました。従つて「この大山町でのこの試みが一村一品運動ではなく、自然環境を破壊し、地域社会を崩壊させ、所得格差を助長した「一損一貧運動」であつたのではないか」と評価するものがあるのです。

現実にも大山町の人口は年々減少しており、一九六〇年に六一八六人であつた人口は、一九七五年には四七〇一人に、二〇〇五年七月一日現在では三八一七人にまで落ち込んでしまいました。大山町においては一村一品運動それ自体が過疎化を食い止めることができなかつたわけです。

石炭に限らず、鉱物資源の産出で生まれた地域は、その産出がストップすれば廃れます。従つて地域と、企業、労組が一体となつて国からの財政援助を引き出しています。その間に縮小均衡の道を選んだ地域も数多くありますが、リスクを冒して拡大した結果破綻した地域が夕張市なのです。夕張市に対しては一九六九年から二〇〇一年まで、産炭地域振興法により、総額六七億円臨時交付金が支払われました（鷺田小彌太著『夕張問題』祥伝社）が、再建団体に転落しています。起爆剤としての中央からの交付金や補償金の使い方を問

違えると、地域荒廃につながることも認識すべきでしょう。観光は個性を重視するものであり、他の地域とは異なるものを強調するところにありますから、なおさらコンテンツ行政手法による中央の価値判断の押し付け、均一化には限界があるはずです。

政策論として論じる場合、内発的發展論と外発型開発論の対比は発展、開発を対比して使用する点でも既に価値観の押し付けがあります。地域には複数の内部要因があり何らかの事由により外部環境に適合するものとして淘汰、選択されたものが町づくりの結果であり、政策に伴う強制力は保持機能を持つわけですから、単純な対比ではありません。

食料増産は成功し、減反政策開始から三〇年後「農山漁村滞在型余暇活動のための基盤整備の促進に関する法律」が制定されました。道府県知事が農村滞在型余暇活動に資するための機能の整備に関する基本方針を定めます。その基本方針に基づき市町村が市町村計画を作成する等の措置を講ずるとともに、農林漁業体験民宿業についての民間団体による登録制度を実施することなどにより、農山漁村滞在型余暇活動のための基盤整備を促進しようとするものです。宿泊施設と余暇活動を一体的に計画する点で施設計画の域を脱しており注目される制度であるとされます。

農林水産省では、農村の概念を前提としたグリーンツーリズム、アグリツーリズムを推進しています。ところが法律制度上、農業の概念はあっても農村の概念は存在しません。現

行の日本において都市と農村を区分する制度的概念の樹立はきわめて困難な状況です。景観を保ちつつ農業を再生するために例えば民宿を増やそうとするのであれば、農業と農村の関係等産業政策と地域政策の仕切りが不明確な点について再検討すべきです。

観光は地域の個性の発揮ですが、観光目的のグリーンツーリズムはステレオタイプなものしか存在しません。本当の農業体験を強調するのであればむしろ海外の農業体験が適当です。また食糧確保の思想普及であれば農業体験程度ではすみません。農地に農民を住まわせる政策が領土確保に最も説得力のあった時代は終了しています。グリーンツーリズム、アグリツーリズムが旅行商品のキャッチコピー程度でしかなく、他の観光資源と区別する観光政策の目的を明確にできなければ、研究者としては論じる価値がないでしょう。

大分県安心院町の農村民泊は、旅館業法と食品衛生法の管轄が地方分権一括法で国から県に移譲され、各県が条例によって農村民泊を実施できるようになったことにより実現したとされます。研究者の論評は民泊サービス提供者の視点が強調され食の安全等の民泊利用者の視点が薄いものが多いです。道州制論議の中では、安心院の取組みを九州全体で実施して情報発信し、集客能力を高める必要性を主張しますが、九州のどこでも同じような農村民泊ができるようになれば、安心院の個性は失われるはずで

9 奄美群島と琉球

歴史的には奄美群島は琉球に所属していました。戦後沖縄は米軍の直接統治下に入りましたが、奄美群島は沖縄と分離されて間接統治下にある鹿児島県に編入されました。そのため、奄美群島の人流政策が沖縄の特別措置との対比で論議されるのです。沖縄県においては揮発油税及び地方道路税の軽減措置が講じられています。しかし奄美群島においては講じられていませんから、ガソリン価格が本土に比して割高（注1）であり観光振興等に支障となっているとして鹿児島県議会でも論議されるのです。

東京圏からの観光客誘致には航空運賃の低廉化が重要です。団体包括旅行割引制度について、沖縄の割引率が拡大されましたが、奄美群島は除外されました。このことから東京、大阪から奄美群島への航空運賃は、奄美より遠距離にある沖縄までの方がかえって安いという「逆転現象」が発生していました。このため、一九八五年十一月二十八日に参議院議長宛の「航空運賃の割引制度についての奄美群島の振興に関する質問主意書」が出されましたが、政府は基本的には航空事業者の問題であると回答しています。

航空機燃料税に関する軽減特別措置は沖縄振興開発特別措置法の一部改正（注2）により実施されました。那覇―本土路線にかかる航空機燃料税は本則の二分の一、着陸料と航行援助施設利用料は本則の六分の一に軽減されました。この特例措置で、乗客一人当たりの軽減額が那覇―東京間で約五〇〇〇円となります。航空機燃料税等の軽減は空港整備補助への特別措置等とあいまって航空運賃等の軽減化に寄与しますが、それ以上に需要の増大のほうに運賃の低廉化に与える影響が大きいです。

二〇〇四年三月十一日衆議院国土交通委員会において、奄美・東京間の航空運賃が三百五十キロ以上長距離にある沖縄・東京間の運賃よりも高いことが取り上げられた際に、石原伸晃国土交通大臣は「沖縄は、観光地としての魅力が高まることによりまして、一日二十便程度が就航している。そこに競争も働きますので、運賃が下がっていく。一方の奄美は、まだ一日一便で、しかも大変古い機材です。乗客数も少ない、そういうところからコスト高になってくる」と答えています。

国の観光政策からすれば、特定の地域（沖縄県）の観光客が増加する施策を講じることにより他の地域（奄美群島）の観光客の減少が発生することを制度的にあるいは事実上容認する政策の実施には、特別の政策目的が必要です。沖縄関係航空運賃の場合には沖縄振興措置法に規定される特別の政策目的があるということになります。二〇〇七年六月十三

日衆議院国土交通委員会において徳田虎之助委員は「本土―沖縄本島路線航空機に係る特例措置は、沖縄振興特別措置法に基づく沖縄振興策の一環から、航空機燃料税を二分の一に軽減されております。これは本土からの観光客の安定的な確保を図るために実施されているものだとありますが、この観点からすれば、他の離島においても同じように二分の一に軽減していただくことはできないものなのか」との質問に、政府参考人は「航空機燃料税の軽減率につきましては、政策目的が異なることから違いがある」と答えていますのはこのことによります。

二〇〇七年十二月十一日鹿児島県議会本会議において、禧久伸一郎県会議員は、徳之島と同じ大きさの石垣島に関し、観光客が七十四万人と十年間に比べ七十%増加し、五二四億円の経済効果があるとし「それに比べますと、奄美群島は航空運賃の高さや、そして宿泊棟の不備、そして旅行会社とのジョイント、PR、広報にとりましても、石垣島より観光面では劣っているのかなというふうに懸念されます」と発言しています。これに対して鹿児島県知事は「総体的に割高感のある航空運賃の低減化を図りますため、航空機燃料税等の減免措置の拡充などを国へ要望いたしますとともに、割引運賃制度の拡充などを航空会社に要請している」と発言するに留まり、県の役割の限界をあらわしています。

注1 二〇〇四年三月十二日衆議院国土交通委員会中川治は「五年前の羽田―奄美間の運賃が、三万四千二百八十円。羽田―那覇間は三万五百円。三千二百八十円の差で、那覇よりも奄美の方が大体一〇%高い、というのが五年前でありました。ところが、今は、奄美行きが三万九千五百円、那覇行きが三万四千五百円。五千円差で、約一五%。要するに格差が広がっている。これは伊丹―那覇間、伊丹―奄美間も同じであります。五年前には六百二十円しか違わなかったのが、今は二千円の差に広がっており」と発言しています。

注2 一九九七年二月二〇日衆議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会における沖縄振興開発特別措置法及び沖縄の復帰に伴う特別措置に関する法律の一部を改正する法律案提案理由では「本土からの遠隔性、島嶼性等の不利性に加え、広大な米軍施設・区域の存在など、本土とは異なる事情を抱え、沖縄の経済社会は依然として厳しい状況にあります」「このような中で、このたび、沖縄島と本土との間の航空運賃の引き下げに資する措置等を新たに講ずることとするほか、沖縄の復帰に伴う国税関係法令の適用の特例措置のうち内国消費税及び関税に関する特例措置をそれぞれ五年延長することとし、ここにこの法律案を提出した次第であります。」としています。

10 石垣空港と台湾

今日の青い海の沖縄イメージは、復帰前後の七〇年代に誕生し、海洋博を通して確立しました。沖縄の空は曇っている日も多く、海が赤土で染まることも多いことから、青い海の沖縄は東京から見た沖縄なのです（多田治著『沖縄イメージの誕生』東洋経済新報社）。二〇〇五年に財団法人日本交通公社が行った調査では、行ってみたい南の島として「沖縄の離島」が六四％でハワイ（四八％）を大きく上回り第一位となり「沖縄の離島」は、国民から特に高い注目を集めていることがわかります。

なかでも観光人気の高い石垣島の空港には、一九七九年に滑走路長千五百メートルで暫定的に小型ジェット機が就航しました。その後の航空需要の増大から、二〇〇六年度には乗降客数約一九八万人、旧三種空港の中で利用実績は全国二位と極めて利用率の高い空港となっています。しかしながら滑走路長に制約があることから、しばしば遅延・欠航するなど様々な問題を抱えていました。

このため一九八二年に石垣島東部の白保集落沖合のサンゴ礁を埋め立てる新空港案が発

1人当たり名目国内総生産（米ドル表示）

年	日本	韓国	台湾
1985	11,381	2,368	3,293
1990	24,815	6,153	8,083
1995	41,952	11,490	12,852
2000	36,790	10,937	14,459
2004	36,084	14,271	14,637
2005	35,675	16,533	15,688
2006	34,147	18,481	16,038
2007	34,326	19,841	16,764

表されました。しかし、地元や自然保護団体から強い反対を受け、一九八九年に撤回されてしまいました。その後、一九九〇年に大田昌秀沖縄県新知事は複数の立地案を住民や専門家に示し、一九九二年に白保から離れた島内陸部の農業地帯である宮良牧中に建設する案が選定されました。しかしこれも優良農地を失い騒音に晒される地元農民の反対で計画が進まず頓挫してしまいました。

再び一九九八年に稲嶺恵一沖縄県新知事が、複数の立地案の中から候補地を決めることとなりました。最終的には、二〇〇〇年三月に専門家の集まる位置選定委員会により、島東部の海沿いの陸地が新空港予定地として選定されました。二千メートル滑走路を有する新石垣空港は、二〇〇六年一〇月开工し、二〇一三年に開港予定です。中

型ジェット機の就航が可能となることにより、八重山圏域の観光・リゾート産業等の振興に大きく寄与することが期待されていますが、空港立地が島外関係者も加わって地元の政局にされてしまい、翻弄された結果の長い道のりでした。地元の経済的負担が極めて少ないにもかかわらず、安全、環境、観光、産業等に関する政策を争点として、石垣島内の地域住民の対立を激しく顕在化させてしまいました。その結果二〇年以上の長期間にわたり政治的決着が出来ず、石垣島民は宮古島民等に比べてハンディキャップを自ら負い続けてきたのです。

直線距離では、那覇からは福岡よりも台北の方が近いのです。八重山諸島からだとな覇よりも台北の方が近いのです。与那国島は台湾に一番近く一〇キロメートルも離れていません。従って対馬と同様に国境離島問題として、尖閣諸島があり、観光・人流政策に影響を及ぼしています。日本の国境の位置に存在する島々の活性化が、今後の日本の国境政策の重点となり、観光・人流政策が安全保障政策の代用施策として活用されることになるでしょう。

東京からの時間距離や沖縄県、八重山諸島の所得水準を勘案すれば、観光客市場としての台湾は沖縄県にとって、既に本土並みの経済価値を持つていると考えられます。日本と台湾の貿易構造は日本の大幅出超です。沖縄に限定すれば大幅入超で、観光に関しては出超なのです。二〇〇二年に沖縄県に入域した外国人一二万五四八人のうち、九一一三二人（七七％）が台湾からの来訪者となっています。これに次ぐのが米国人一二九一七人ですから、台湾から沖縄への人の流れがいかに大きいかがわかります。

終わりに

昨年五月の『ユビキタス時代の人流』に引き続き、その姉妹編として「観光・人流政策風土記」地域観光と日常・非日常」もシステムオリジンから出版していただくこととなりました。清野吉光社長には感謝いたします。また、加賀市長として未知の世界へ踏み込むことになり、時間をかけて物事を深く考える機会を失うのではないかと危惧していましたが、松浦正晃松蔭大学学長から観光文化学部客員教授のタイトルをいただき、公務に支障のない範囲での学究活動にもチャンスをいただけたことに感謝しております。

二〇〇九年十月の加賀市長選挙に立候補の要請がありました。妻早苗は真剣に私のことを心配し強硬に反対しましたが、最終的には出陣式への参加等協力してくれ感謝しております。公立大学である高崎経済大学の場合、教師は教育公務員として政治活動に制約があります。加賀市は制約の域外であり休暇届を出して準備しました。それでも教育活動には影響が出るものであり、学生、選挙支援者双方に迷惑をかけました。公示前の選挙運動

は禁止されていますが、政治活動は基本的な人権でもあり制限されていません。市内各地のミニ集会をボランティアの車ではしごしました。力強い政治演説に不慣れで最初は大学の講義みたいといわれましたが、大学の教師が本職でしたから仕方ありません。ポスターは室内であれば違反ではないということで、支援者の玄関内に貼らせていただきました。

立候補の届出をしますと、公務員の場合自動失職となります。背水の陣で出陣式を終え、選挙カーに初めて乗車。スピーカーから連呼されるたびに、自分の名前を人前で叫ぶなんてご先祖様に申し訳ないと恥ずかしく思いましたが、その日の午後にはマイクを握り締め名前を連呼する自分の姿に驚きました。「寺前秀一」という商品を自分が販売しているという認識に変わりました。「選挙を楽しめ」という先輩のアドバイスをしっかり思い出しました。

選挙には体力も必要ですが、丈夫な体を与えてくれた両親に感謝しなければなりません。精神力も必要です。好意からくるものであっても数多くのアドバイスには気をつかいます。本人よりも肉親には特につらく感じられるものです。それでも選挙戦等を通じ、地域住民の真の声を直接耳にし、白書や法令では感じ取れない生の声を理解しました。

短著では七冊目となる本書ですが、これまでの著作物すべてに目を通してくれていた妻早苗に感謝の意を表し、本書をささげます。

二〇一〇年四月

寺前秀一 政治経済観光研究会・加賀秀和会代表

寺前秀一

著者紹介

奥付

